

委員會紀錄

立法院第 9 屆第 1 會期第 1 次臨時會交通委員會第 1 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 7 月 21 日（星期四）9 時 2 分至 13 時 6 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。

為表達深切哀悼，先為本次重大交通事故不幸罹難之國人及大陸旅客默哀 1 分鐘。請各位委員及列席人員起立。

（默哀）

主席：默哀畢，請就座。

進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀第 9 屆第 1 會期交通委員會第 25 次全體委員會議議事錄。

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 25 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 7 月 13 日（星期三）上午 9 時 1 分至 12 時 13 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

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

委員出席 15 人

列席委員：江啟臣 陳怡潔 鍾佳濱 黃偉哲 陳明文 孔文吉 黃昭順 林德福
賴士葆 徐永明 吳志揚 高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 管碧玲
蔣乃辛 賴瑞隆 蔡易餘 徐國勇 羅明才 張麗善 周陳秀霞 王惠美
陳賴素美 呂玉玲 高金素梅 邱議瑩 徐榛蔚 邱志偉

委員列席 27 人

列席官員：交通部

路政司

法規委員會

會計處專

公路總局

運輸研究所

常 務 次 長 范植谷

司 長 林繼國

執 行 秘 書 李明慧

門 委 員 陳慧玲

局 長 趙興華

副 組 長 張贊育

臺灣鐵路管理局	副 局 長 何獻霖
行政院農業委員會漁業署	簡 任 技 正 劉家禎
農糧署	科 長 洪宏毅
財政部國庫署	副 組 長 張意欣
內政部營建署	隊 長 步永富
勞動部勞動力發展署	組 長 游明鑫
經濟部能源局	副 組 長 陳茂陽
台灣中油股份有限公司	副 總 經 理 張瑞宗
油品行銷事業部	副 執 行 長 徐武永
行政院主計總處	研 究 委 員 黃耀生
法務部	檢 察 官 宋文宏
教育部終身教育司	專 門 委 員 柯今尉

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。

討 論 事 項

一、審查委員趙正宇等 20 人擬具「公路法第二十七條、第六十一條之一及第六十二條之一條文修正草案」案。

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

二、審查委員賴瑞隆等 16 人擬具「公路法第二十七條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 27 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 9 次會議報告後決定：

「交交通委員會審查。」

三、審查委員林俊憲等 27 人擬具「公路法第七十二條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 5 月 18 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

四、審查委員鄭運鵬等 18 人擬具「公路法第七十五條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 5 月 11 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 11 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

（本次會議所列議程，合併詢答。由委員趙正宇、鄭運鵬及林俊憲說明提案要旨，另交通部常務次長范植谷、路政司司長林繼國報告及回應委員提案後，計有委員鄭寶清、趙正宇、鄭運鵬、鄭天財、陳素月、蕭美琴、陳歐珀、葉宜津、簡東明、林俊憲、陳雪生、李昆澤及徐榛蔚等 13 人提出質詢，均經交通部常務次長范植谷及相關人員分別予以答復；委員鄭寶清、徐榛蔚質詢另提書面補充意見，及委員林德福、劉權豪、顏寬恒所提書面質詢，均列入紀錄並刊登公報。）

決議：

- 一、委員趙正宇等 20 人提案第二十七條條文說明文字中「每公升零售價格百分之二」更正為「每公升一元」。
- 二、說明及詢答完畢。
- 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。
- 四、討論事項第 3 案委員林俊憲等 27 人擬具「公路法第七十二條條文修正草案」，審查結果：第七十二條條文及委員葉宜津等 3 人所提修正動議，均保留，送院會處理，於黨團協商時討論。
- 五、討論事項第 4 案委員鄭運鵬等 18 人擬具「公路法第七十五條條文修正草案」，審查結果：第七十五條條文中「欠繳金額累計達新臺幣三千元以上者」，依委員葉宜津等 4 人所提修正動議，並經修正為「欠繳金額累計達新臺幣九百元以上者」，其餘照案通過。
- 六、討論事項第 3 案、第 4 案，審查完竣，分別擬具審查報告，提報院會討論。
- 七、院會討論前，第 3 案須交由黨團協商，第 4 案不須交由黨團協商；討論時，由本會召集委員葉宜津補充說明。
- 八、討論事項第 1 案、第 2 案及委員葉宜津等 3 人所提第六十一條之一修正動議，另定期繼續審查。
- 九、討論事項第 1 案至第 4 案條文及修正動議，均列入公報紀錄。

通過臨時提案 2 項：

- 一、本月 8 日尼伯特颱風帶來強風豪雨，東部地區首當其衝，多處道路封閉。臺鐵局因應現狀，特別增開台北—台東免費志工專車，讓欲協助救災之志工免除舟車勞頓之苦，使其可迅速且舒適抵達災區協助救援，此舉值得讚賞。有鑑於台灣為颱風、地震頻繁地區，完善的補給、運輸機制倍為重要，爰此，建請台鐵局以此次彈性志工專車為例，主動邀集相關單位，共商東

部地區緊急鐵路救援運輸機制，以期能在未來災害發生時，免去繁雜的申請、行政程序，讓台鐵與相關部會能立即啟動人員、重機具、物資之運送，以縮短災區待援時間。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 陳素月
葉宜津 陳歐珀

二、本月 8 日尼伯特颱風帶來強風豪雨，東部地區首當其衝。花蓮縣富里鄉永豐大橋慘遭沖毀斷裂、玉里鎮玉里大橋也因秀姑巒溪溪水暴漲而封橋。有鑑於用路人行的安全及防範即將到來的颱風雨季，爰建請交通部責成相關單位，儘速針對全國重要橋梁、橋墩進行檢測，以保障用路人之生命安全。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 陳素月
葉宜津 陳歐珀

散會

主席：請問各位，第 9 屆第 1 會期交通委員會第 25 次全體委員會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續進行本日議程。

邀請交通部部長賀陳旦及相關機關代表列席就「7 月 19 日國道 2 號重大交通事故導致 26 人罹難事件之後續處理及檢討相關事宜」進行專案報告，並備質詢。

（依據本院第 9 屆第 1 會期第 1 次全院委員談話會決定辦理）

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「7 月 19 日國道 2 號重大交通事故導致 26 人罹難事件之後續處理及檢討相關事宜」提出報告，敬請各位委員指教。

首先，本人對 19 日發生 26 人罹難之陸客團遊覽車重大交通事故，深表惋惜與遺憾。本人自上任以來，就以提升道路交通安全降低事故、喚起全民警惕以減少交通傷亡為首要工作重點，所有交通管理都必須在安全前提下實施，不可以犧牲安全。這次重大事故更突顯全面維護交通安全之政策執行刻不容緩，交通部更是責無旁貸，要督導所屬及相關業者在血和淚的教訓下，痛下改革決心，務必要讓來臺旅客及全民都能有安心的交通及旅遊環境。

事故發生後本人在第一時間就責請本部公路總局與觀光局全力投入資源及人力因應，行政院於當日（19 日）下午在內政部消防署開設中央災害應變中心，18 時由內政部消防署移轉至本部觀光局運作後，本人即請本部范次長植谷擔任指揮官，觀光局謝局長謂君擔任副指揮官，並與行政院大陸委員會、內政部（消防署、警政署、移民署）、法務部及本部所屬機關等單位，共同指揮，因應所有救助及後續善後事宜。

今後有兩大工作重點，加強遊覽車安全方面，我們會立刻採行三件事情，一、同型車立即停止出車營運，召回臨檢。二、嚴令要求現在還在執行業務的所有遊覽車公司、遊覽車公會落實安全門逃生影片之播放及宣導。三、公路總局、高速公路局會同相關執法單位立刻成立機動小

組，全面主動登車查核，安全門不可以有暗鎖。

至於聯繫家屬方面，國人部分，我們已經緊急向家屬致哀，同時希望能前往探問，目前正在聯繫。關於大陸家屬來臺部分，本部觀光局獲報後立即緊急應變，第一時間透過觀光小兩會機制，以我方台旅會名義向陸方海旅會通報，將持續與大陸海旅會密切聯繫，協助家屬來臺及相關理賠事宜。另觀光局已要求鉅龍旅行社聯繫大陸組團社聯繫家屬，協調內政部移民署儘速辦理來臺家屬簽證及入出境事宜。在此前提下，我們希望展開遊覽車相關改善措施，同時在此呼籲遊覽車相關業者、旅行同業在這個教訓之下，重振臺灣觀光事業品質。

以上謹先摘要說明本部提出報告重點，詳細內容請路政司林司長向各位委員說明。再次感謝各位委員的關心及指教，謝謝！

主席：請交通部路政司林司長報告。

林司長繼國：主席、各位委員。以下謹代表交通部就「7 月 19 日國道 2 號重大交通事故導致 26 人罹難事件之後續處理及檢討相關事宜」提出報告，105 年 7 月 19 日 13 時許玫瑰石通運公司所屬車號 197-EE 遊覽車，於國道 2 號往西 2.8 公里護欄處發生火災事故，造成包括司機駕駛、導遊及乘客共 26 人不幸罹難。以下，謹就本案重點進行說明，敬請各位委員指教。

貳、火災事故過程

一、事故緣由

105 年 7 月 19 日 13 時 18 分玫瑰石通運公司所屬車號 197-EE 遊覽車，載運鉅龍旅行社所接待來自遼寧省大陸觀光團於國道 2 號發生車輛火災事故，經國道警察調查後表示車輛先起火，再撞左側護欄，最後撞到右側護欄，停於國道 2 號往西 2.8 公里護欄處發生車輛火災，造成 26 人死亡（駕駛 1 人、導遊 1 人、陸團旅客 24 人，共計 10 男 16 女）。

該事故車輛出廠日為 99 年 5 月，車籍正常，105 年 1 月 18 日於監理站檢驗合格，下次定檢為 105 年 7 月 29 日，車輛違規紀錄 5 筆，分別為 101 及 104 年超速各 1 件、103 年違規超車 1 件、102 年違規轉彎 1 件，均已結案，另 1 筆 101 年超速案件經申訴成功免罰。

駕駛員蘇○成，85 年 10 月考取職業大客車駕照，駕籍正常，無酒駕紀錄，違規紀錄 2 筆均為違規停車。

二、緊急應變處理

（一）本部公路總局接獲通報後於 13 時 40 分成立應變小組，並立即派員前往現場協助處理。

（二）依小兩會機制通報陸方：觀光局獲報後立即緊急應變，第一時間透過觀光小兩會機制，以我方台旅會名義向陸方海旅會通報，並與行政院大陸委員會、內政部警政署、移民署、桃園市政府聯繫通報事故資訊。

（三）成立中央災害應變中心：

行政院於 19 日下午在內政部消防署開設中央災害應變中心，嗣於晚間 6 時移轉至本部觀光局繼續運作，並由本部范次長植谷擔任指揮官，觀光局謝局長謂君擔任副指揮官，成員由行政院大陸委員會、本部（觀光局、公路總局、國道高速公路局、桃機公司）、內政部（消防署、警政署、移民署）、法務部等組成，協助處理現場救助及後續善後事宜。

中央災害應變中心截至 20 日中午，已於 105 年 7 月 19 日晚間 8 時、20 日上午 9 時、20 日下

午 4 時，召開 3 次工作會議。

(四)全力協助旅客家屬來臺相關工作：為安排旅客家屬儘快來臺善後，觀光局已責請鉅龍旅行社聯繫大陸組團社聯繫家屬，協調內政部移民署儘速辦理來臺家屬簽證及入出境事宜，囑請旅行業全聯會辦理後續家屬來臺接待事宜；觀光小兩會業已啟動突發事件應變機制，觀光局將持續與大陸海旅會密切保持聯繫，協助家屬來臺及相關理賠事宜。另外，觀光局已於 20 日與旅行業全聯會召開會議，亦將與海旅會召開工作會議，研議後續應協助辦理事項。

(五)保險理賠作業：經查負責接待之鉅龍旅行社業依規定投保旅行業責任保險（由華南產物保險股份有限公司承保，意外事故身故理賠新臺幣 200 萬，家屬來臺善後處理費用每人新臺幣 10 萬）；大陸旅客亦於入境前投保旅遊傷害保險（由大陸陽光人壽保險公司承保，意外身故保額人民幣 50 萬元，家屬來臺善後費用每人人民幣 1 萬元），觀光局已聯繫旅客保險在臺協助單位協助處理理賠事宜。另外，尚有強制險理賠每人新臺幣 200 萬元，旅客責任險理賠每人新臺幣 200 萬元及處理費每人新臺幣 10 萬元等理賠金。

(六)檢調單位啟動調查：車輛火災事故之原因，檢察官於 7 月 20 日與鑑定人員開始進行勘驗鑑定作業，本部已請公路總局公路人員訓練所、新竹區監理所及財團法人車輛安全審驗中心派員參與作業，相關事故可能原因須俟檢察官勘驗鑑定。

(七)同型車輛停駛檢驗：本部公路總局已要求鉅龍公司同型之 4 輛車立即停止出車營運，與事故同型之 21 輛車已要求召回臨檢，並於 105 年 7 月 26 日前完成檢驗。另亦通函客運公會、遊覽車公會、旅行業公會及各區監理所重申要求落實安全門逃生之播放及宣導，未依規定播放即予處分。

參、安全管理作為

一、遊覽車安全管理部分

為提昇遊覽車安全管理，保障行車安全，持續積極就駕駛人、車輛、道路及業者管理四方面，推動相關措施提昇安全：

(一)駕駛人方面：已調整遊覽車駕駛取得資格門檻，透過專業訓練提升遊覽車駕駛素質，除須具備職業大客車駕照外，還須具備實際駕駛經歷，甲類（大巴）2 年、乙類（中巴）為 1 年，或是透過專案訓練來補足實際經歷限制。

(二)車輛方面：

1. 公開可查詢車輛安全設備資訊：

(1)自 103 年 9 月 2 日以後遊覽車車輛安全設備資訊揭露民眾查詢，包含規格性能（含馬力、扭力、車長、車寬、總重）及輔助安全配備（含防止鎖死煞車系統（ABS）、油（液）壓減速器、引擎減速器、引擎排氣煞車、GPS）等項目，提昇民眾對租用車輛的認識。

(2)目前公路總局正辦理年度遊覽車客運業評鑑工作，對於採用「電磁或液壓減速器煞車輔助裝置」、「車輛穩定性電子式控制功能」及「防鎖死煞車系統」等車體安全措施之業者，公路總局將於清查後，於監理服務網註記，俾利民眾選用安全性較高之遊覽車。

(3)另外對於已安裝 GPS 系統、並藉由 GPS 系統分析其雇用駕駛之駕車行為等安全管理主動投注心力之優良業者，亦將陸續註記於該網站。

2. 源頭適性打造管理：宣告可打造遊覽車之底盤，強制自 106 年 7 月 31 日起要求應配備電磁或液壓減速器煞車輔助裝置、車身穩定性電子式控制功能（VSF）、外擴氣囊式懸吊系統及防鎖死煞車系統（ABS）等安全設備，由源頭新車製（打）造一致性提升遊覽車車輛安全性能。本部並已於 104 年 5 月 15 日發布訂定車輛安全檢測基準「七十、車道偏離輔助警示系統」、「七十二、緊急煞車輔助系統」等先進車輛安全法規，新型式大客車原訂定自 108 年 1 月 1 日起實施，本部將檢討再提前實施的可行性。

3. 營業大客車定檢應附保養紀錄：修正道路交通安全規則將原車齡 10 年以上營業大客車定檢附保養紀錄表規定，修正適用不分車齡之所有營業大客車。

4. 研議新車安全審驗訂定符合電系審驗規範：未來將由源頭審驗規範新車於製（打）造應符合電系審驗相關規範之要求。

5. 審驗後再抽驗複查：遊覽車經檢測審驗合格後至公路監理機關登檢領照時，審驗機構財團法人車輛安全審驗中心及公路監理機關將共同抽查 25%實際登檢領照車輛的車輛規格與審驗合格車輛是否相符。

（三）道路方面：

1. 公告及強力執法大客車禁行路段：中央及地方政府配合努力，公告大客車禁行路段及應注意危險路段。

2. 公路防災道路使用安全預警：避免車輛進入危險區域增加風險，相關的防災資訊都在公路總局建置的 bobe168 網站揭露，提醒民眾注意用路安全。

（四）業者管理方面：

1. 建立個案立即性安全查核通案預警機制：104 年 7 月起，營業大客車發生重大事故或重要機件設備失靈，立即對該事故業者進行安全管理查核，迄今共計 27 案啟動此措施機制。另對重要機件故障者，同型車應立即進行檢修確認作業後，始得繼續營運，並通報財團法人車輛安全審驗中心彙整判斷分析，車輛通案安全瑕疵計 2 件。

2. 揭露業者事故資訊：透過每年 2 月、8 月揭露遊覽車客運業者的事故統計，提供民眾作為租用車輛的參考，也提醒業者自主管理，降低肇事率。

3. 加重處罰業者僱用不合格駕駛人：透過修正法規及積極查處，連續查獲最重可罰 9 萬並直接廢除營業執照及吊銷所有車輛牌照，遏止業者違規行為。最近 3 年共計裁處 21 件。

4. 建置動態資訊管理系統：公路總局對於公路客運業已有動態資訊管理系統可掌握其行車動態，未來遊覽車客運業將納入管制，相關計畫細節及經費需求，公路總局將於兩個月內會同本部管理資訊中心提出，並由本部報院爭取相關建置經費。

5. 督導遊覽車客運業者落實緊急應變模擬訓練制度，以及定期實施模擬演練強化駕駛人緊急應變能力。

二、旅行業安全管理部分

（一）嚴加查處違規，全面整頓觀光市場

1. 成立跨部會聯合稽查隊：

觀光局 104 年 8 月成立觀光專責稽查單位，9 月全面投入稽查工作，優先針對「自由行團客化」、有無落實操作「優質團」、「部落團」、「高端團」等違規情形加強稽查。除於每週辦理平時查核外，並於每季擴大辦理「大陸觀光團旅遊重點地區品質及安全稽查」，邀集金融監督管理委員會、財政部各地區國稅局、地方政府（建管、工商、消防、觀光、衛生、消保等單位）及本部公路總局，就陸客來臺觀光使用之旅館民宿、餐廳、遊覽車、購物店等設施及導遊人員等進行聯合稽查。稽查成果如下：

(1)觀光局稽察隊辦理陸客團稽查之查處情形，105 年 1 月至 6 月共已稽查 5,125 團次，查獲疑似違規團次 180 件；裁處結果部分，包括處分旅行業停止辦理接待業務 39 件、停止導遊辦理接待業務 2 件、旅行社記點 139 件、導遊記點 123 件、罰鍰 11 件。

(2)觀光局持續提供陸客團體資料供稅捐稽徵機關加強對高單價購物商店稅務查核，自 101 年至 104 年辦理補報、違規案件共 7,514 件，補稅及處罰計新臺幣 13.49 億元。

2. 修正法規，重懲重罰：已於 104 年 3 月 26 日修訂「大陸地區人民來臺從事觀光活動許可辦法」，對於旅行業投機操作個人旅遊團客化之違規行為、違反優質行程旅遊內容品質者加重處罰強度，一旦查獲違規，從重處罰停止辦理大陸觀光團業務 1 個月至 1 年之處分。

3. 兩岸同步加強遏止市場亂象：我方台旅會已透過兩岸觀光磋商管道，強烈要求陸方海旅會落實大陸組團社品質管理，切實做好源頭管理。

肆、結語

本事件發生後，本部公路總局及觀光局接獲通報後立即成立應變小組以為因應，本部亦即指派范常務次長植谷進駐中央災害應變中心，後續將持續積極加強人、車、路、業各相關措施作為，以提昇營業大客車行車安全，並儘速釐清事故原因及責任歸屬，嚴加查處違規並全面整頓觀光市場。

主席：法務部所提書面報告請各位委員參閱，並且列入紀錄。

法務部書面報告：

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天奉邀列席貴委員會就「7 月 19 日國道 2 號重大交通事故導致 26 人罹難事件之後續處理及檢討相關事宜」乙案，代表本部列席說明，並備質詢。本部就該事件提供以下意見，敬請參考。

一、本（105）年 7 月 19 日 12 時 57 分於桃園市大園區國道 2 號西向 2.9 公里處，玫瑰石通運有限公司所屬遊覽車（車號 197-EE）起火後撞護欄，桃園市政府消防局出動 32 車 74 人前往現場搶救，火勢於 13 時 21 分撲滅。

二、內政部獲報後，於 14 時成立中央災難應變中心，並通報本部派員進駐，本部隨即指派檢察司承辦人員進駐中央災難應變中心，擔任聯絡及彙報資料等事宜。

三、本部所屬臺灣桃園地方法院檢察署於獲報後，彭坤業檢察長立即指示由主任檢察官及檢察官成立緊急災害應變團隊，團隊共分四組，分別為事故調查組、遺體相驗組、災害應變組、被害關懷組，處理情形如次：

(一)事故調查組：

該組於第一時間趕赴現場，由主任檢察官、檢察官指揮內政部警政署刑事警察局鑑識科、國道公路警察局第一公路警察大隊刑事組，並會同交通部公路總局及桃園市政府消防局火災調查科，完成遺體搬運、遺物清理之工作，遺體已移至中壢殯儀館存放，總計發現 26 具遺體（10 男、16 女，其中 3 名為小孩），燒燬之遊覽車亦已拖吊至第一公路警察大隊五楊分隊暫放。檢察官漏夜訊問「玫瑰石通運有限公司」負責人林○樺及「鉅龍旅行社」負責人薄○甫，於 7 月 20 日上午 9 時 30 分將進行第二度現場及車輛勘驗，以查明事故原因。

(二)遺體相驗組：

該組由主任檢察官及三組外勤檢察官、法醫進行抽血採樣，於事發當日晚間即送往法務部法醫研究所進行 DNA 型別鑑定及建檔，待陸方家屬抵臺後，即可採集口腔棉棒迅速進行比對。於 7 月 20 日下午 13 時 30 分將解剖遊覽車司機蘇○成之遺體，以查明其駕駛時之身心狀況。

(三)災害應變組：

該組亦由主任檢察官擔任地檢署窗口人員，前往參加桃園市政府災害應變專案會議，於會中提出中壢殯儀館之相驗動線、靈堂布置、遺物擺放等規劃意見，並成立檢察官臨時辦公室，於 7 月 20 日上午 8 時 30 分前往中壢殯儀館進行會商，以利相驗事務之進行。

(四)被害關懷組：

該組由主任檢察官帶領財團法人犯罪被害人保護協會臺灣桃園分會 4 名專案人員、12 名志工、1 名律師及 1 名心理諮商師啟動緊急保護機制，將於中壢殯儀館停屍處設置服務據點，提供慰問關懷、法律諮詢及心理輔導，並發放慰問金，另將有專案人員前往桃園國際機場關懷陸方家屬，於 7 月 20 日上午 8 時 30 分前往中壢殯儀館設置服務據點，以便啟動關懷作業。

四、本部將積極督促所屬臺灣桃園地方法院檢察署儘速依法完成相驗，並追查釐清責任歸屬。

以上報告，敬請各位委員指教。謝謝！

主席：現在開始進行詢答，先宣告以下事項：一、詢答時間，本會委員每位 8 分鐘，得延長 2 分鐘；其他委員會委員每位 4 分鐘，得延長 1 分鐘。二、暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。三、委員發言登記於 10 時截止。四、各委員如有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整。五、中午原則上不休息。

首先，請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，我們非常遺憾，今天需要安排這樣一個專案報告，這些遊客高高興興的來臺灣旅遊，結果成為二十幾具焦屍回去，這是大家都非常難過也不忍心見到的，我們更不希望臺灣在國際上的形象成為一個旅遊安全受到質疑的地方，所以，對於這件事情真的要痛定思痛，好好檢討。

在今天交通部所提出的檢討報告當中，我覺得一直在迴避兩個關鍵問題：一、我們的大客車尤其是遊覽車是拼裝車的比率相當高；二、社會各界也非常關心的一條龍的觀光型態及消費情況，甚至削價競爭，低成本使得業者壓低交通運輸工具、司機薪資成本，造成旅遊品質低落，

連帶影響安全問題。

首先就從改裝車的問題來看，我們辦公室事先有去詢問，不管是車測中心、車安中心，這些都是交通部所委託的車輛審驗單位，但是這兩個單位都無法提出很關鍵的數據，就是在目前國內的遊覽車、大客車中，全車進口和拼裝車的比例到底是多少。部長有沒有掌握這個數據？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我請公路總局趙局長說明。

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。基本上，就法規而言不叫做拼裝車，目前甲類大客車方面，除了少數幾家國道客運有整車進口以外，幾乎車體都是在國內打造。

蕭委員美琴：幾乎都是進口底盤，車體另以拼裝的方式打造？

趙局長興華：乙類大客車的部分，大部分都是整車進口。二者不同。

蕭委員美琴：那到底數據如何？目前遊覽車整車進口的比率到底占多少？

趙局長興華：很少。

蕭委員美琴：所以這是我們一直沒有檢討的問題，先進國家中還有哪些國家像我們這樣拼拼湊湊的？而且你們也都知道，一般小客車在檢驗的時候，甚至連車燈規格不符，都無法通過檢驗，小客車是不允許拼裝的，連平常我們向民間徵用的在救災、救難的吉甫車，為了走山路，把車子高度改得稍高一點都不允許，可是我們竟然允許這些大客車、遊覽車沒有統一規格，幾乎都是拼裝的，也許你們會說雖然是拼裝車，但是各部分例如剎車、車殼都有作安全測試，問題是拼裝以後未必適用、未必符合安全規格，而且再進一步思考，正常的汽車製造商在製造整車的過程中，有經過碰撞測試、逃生測試，拼裝車有沒有經過同樣規格的測試？還是每個零件個別進行測試？

賀陳部長旦：委員，相關的安全測試一樣也在做，我請司長向您說明。

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。不管是整車進口或是進口底盤在國內打造車輛，所要符合的國內安全檢測基準規範及檢測的方法、要求，都是一樣的，沒有差別。

蕭委員美琴：所以會像一般汽車製造商，進行碰撞、高速行駛、各種路況的測試？請問國內到底有幾個汽車拼裝車廠？主管機關是誰？

林司長繼國：車體廠是經濟部主管。

蕭委員美琴：到底有幾家？

林司長繼國：20 家左右。

蕭委員美琴：平均每一家製造幾部大客車？

林司長繼國：這可能要看每一個車廠投入的……

蕭委員美琴：一個車廠從開設到結束可能只做 20 部車，對於車輛製造的流程、規範是否都瞭解？製造出來的車輛是否也都符合相關的規定？

林司長繼國：對，這些我們都有要求，必須完全符合規範。

蕭委員美琴：我們今年在討論幼兒車年限時曾經也檢討過這些問題，但是你們一直在保證這些拼裝車都是安全的，我不知道你們為什麼那麼急於為拼裝車車體製造模式背書？其他國家使用拼裝車有那麼高的比率嗎？到底為什麼臺灣的產業型態這麼奇怪？是不是廠商削價競爭所衍生的結果？政府有什麼誘因可以讓業者來選擇比較高規格、安全係數高的整車進口？

林司長繼國：當然業者基於成本考量，可能會選擇國內……

蕭委員美琴：所以都是在講成本嘛！但是降低成本的結果就是安全賠進去了。

林司長繼國：國內本身車輛工業資源的程度，可能也是另外一個要考慮的因素，因為整車進口，包括關稅等等，業者確實必須考量其經營成本，而交通部的立場，不管是整車進口或車體打造，當然都要確保其車輛安全性能不能打折扣。

蕭委員美琴：平均每一家拼裝車廠到底可以製造幾部車？這些車廠是否像一般的汽車製造商要求一樣的安全係數？我們知道一般汽車製造商，只要車輛有某一個瑕疵，他們是會召回的，那這些拼裝車呢？其中若有某一個零件出問題，車廠是召回重新拼裝還是只更換零件？車廠能為整車的安全負責嗎？到底誰該負責？

賀陳部長旦：委員，像這次的例子，安全上有這樣的狀況，我們同樣也是召回同型車檢驗。

蕭委員美琴：如果是拼裝車，如何認定同型車？是某些零件一樣就叫同型車嗎？因為這些拼裝車不是整車一體成型製造的，而是用各種不同的零件拼裝而成的。如果我們不能更嚴肅的看待這個問題，以後類似的安全問題難保不會再發生。

賀陳部長旦：是，所以這個拼裝車車體製造商的產能及相關的檢驗部分，是否容我們會後再提供書面資料給委員參考？

蕭委員美琴：無論是產能、安全檢測的問題，都應該要做完整的檢討，而且這不是各系統拆開來。

賀陳部長旦：當然。

蕭委員美琴：怎麼會是煞車系統自己驗、車體系數自己驗……

賀陳部長旦：這是一定的，安全不能打折扣。

蕭委員美琴：我們在討論一體成型或拼裝車問題時，國人最關心的其實就是安全問題，如果是成本因素而削價競爭，我們就應該回頭檢視目前產業鏈的問題，因為過度依賴所謂陸客低價團的產業型態，到最後，我們的旅行社有沒有賺到錢？我們的飯店業者有沒有賺到錢？我們遊覽車司機的薪水有沒有更好？工作環境有沒有更加提升？如果是全輸的話，我們這個產業型態就一定要重新再做檢討。

賀陳部長旦：是的。

蕭委員美琴：照目前看來，加上我們在地方上經常聽到，所謂的零團費，這一次出事的是低團費，但其團費是中國的組團社在收取，那臺灣這些業者怎麼辦？他們的錢都怎麼來的？我們國內業者的生存空間就是靠藝品店、購物的佣金和回饋金在支撐，我不是說這些團來臺灣不能購物，他們來臺灣消費，我們很感謝，也鼓勵他們盡量消費，但很多的佣金高達六、七成，本土這些購物的點一樣收不到錢，甚且有一些是刷卡、境外支付，我們國內的業者在整個削價競爭的環境中是全輸，薪資也低，賺不到錢，甚至於因為境外支付的緣故，國家也收不到稅收。還有，

高達六、七成的佣金在分配時，當它是零團費、負團費，只能靠這些佣金生存的時候，這是一個什麼樣的、扭曲的產業環境？當然這是兩件不一樣的事情，但是，在這一次的悲劇之後，國人希望政府相關單位檢討的方向，除了車體的安全之外，整個產業薄利多銷、削價競爭所衍生的對產業低價、低廉的投資，這些產業包括車體、司機薪資和過勞問題、整個旅遊業界收入的問題，都是我們必須共同來面對的。此次網友居然也有辦法把一條龍中每個產業的環節查出來，不知道為何我們的主管機關過去卻都查不出來？有的業者被開罰、停業後，重新換一個牌子後又掛牌上市，繼續再營業，甚至於有時候以違規的生態在繼續營業，難道政府都拿它沒辦法嗎？網友都比我們的主管機關厲害，能夠把一條龍的相關負責人、是否為境外支付、有沒有逃漏稅的問題找出來，民間的力量反而能夠把這些都查出來，交通部是否也應該深切地檢討？

賀陳部長旦：其實我們也有掌握相關的資訊，只是在過去的執行上不夠嚴厲，今後我們會重新整頓這個行業。

蕭委員美琴：所謂的執行不夠嚴厲是指你們知道但沒有去開罰？既然如此，為什麼不去執行、提升？是否表示你們自己也有問題？

賀陳部長旦：當然、當然，所以我們執行上要加強。

蕭委員美琴：如果對相關違規事項知情，但並沒有去執行，你們是否也應該對這些人員本身投入工作的狀況去做瞭解？到底是因人力不足還是人力充足而沒有去做？到底是哪一個環節出錯？希望你們能夠一併去做更細緻的檢討。

賀陳部長旦：是，謝謝。

主席：交通部好好檢討一下。

賀陳部長旦：是。

主席：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。我先請教陸委會，開放陸客來臺觀光的這 8 年來，總計有 90 人死亡，390 人受傷，平均下來每年來臺的陸客之中就有 11 人死亡、將近 50 人受傷。千島湖事件發生後的一段期間，到大陸觀光的臺灣觀光客就大幅減少，而我們知道現在大陸在政治上管控，造成觀光客大量減少，對不對？

主席：請陸委會邱副主任委員答復。

邱副主任委員垂正：主席、各位委員。截至目前為止，根據觀光局及移民署給我們的資料，陸客來臺的人數是有減少的趨勢，但是……

鄭委員寶清：大概多少比率？

邱副主任委員垂正：團客大概減少 30%，但自由行的客人有微幅增加。

鄭委員寶清：減少 30%？

邱副主任委員垂正：從 520 至今，大概減少 16%陸客……

鄭委員寶清：總共減少 16%，是嗎？

邱副主任委員垂正：大概是這個數字。

鄭委員寶清：發生火燒車事件之後，有沒有可能造成陸客再減少？有沒有評估這一點？

邱副主任委員垂正：我們也會擔心這個情況，所以，我們現在就是要做好後續的善後工作，把我們的旅遊環境打造好。我們會配合交通部觀光局，全力……

鄭委員寶清：依你評估，人數會不會減少？

邱副主任委員垂正：如果我們把善後做得很好，重新再站起來，向全世界展現我們臺灣高品質、安全的旅遊時，我相信 inbound 的客人應該也不會少。

鄭委員寶清：好。請教部長，本席在 3 月 24 日質詢范次長時就曾特別提到，我們的小車進口後不可以自行打造，結果乘坐數十人的大客車可以自行打造，變成一部拼裝車，所以造成今天這樣一個重大的問題。我讓大家看一下資料，我當時就告訴次長，大客車乘坐了數十人，結果小客車不能自行打造，大客車卻可以自行打造，你不覺得這樣的規定很奇怪？這樣會害死人！我在 3 月 24 日就提出這個問題，范次長當時在這裡口口聲聲、信誓旦旦，跟我保證他們會嚴格檢查，說要嚴格檢查，我知道他們是做不到的，部長，你知道原因嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。當然整體的數量這麼多，在執行上可能有不周延的地方，過去的處罰上可能也不夠嚴厲。

鄭委員寶清：不是只有不夠嚴格，你們的檢驗做不到嘛！國外一體打造的遊覽車必須經過翻滾、衝撞的測試，反觀國內二十幾家拼裝廠，其內部的材料有沒有規格化、其焊接有沒有標準作業程序？都沒有！部長……

賀陳部長旦：標準是有的，只是業者有沒有全部照做，這一點在執行上，我們必須要去要求。

鄭委員寶清：現在還有一個最大的問題就在於電線，我們的遊覽車現在是豪華客廳化，即客廳內所有的設備，遊覽車都要有，因為這次的事件，我們可以發現現在有些遊覽車內有熱水器、咖啡機，還有電視機，更嚴重的，因為科技發達，車上還要裝很多的 USB 插座供旅客充電。部長，這些都是問題所在。

賀陳部長旦：我們瞭解，所以，剛才報告的第 7 頁也提到，將來的安審項目內就會增加這一項，同時，我們也會跟車安中心協調，盡快把這個檢查項目適用於所有的車體。

鄭委員寶清：我想最重要的就是車內所有防火材料的使用，這部分有沒有訂定一套標準？

賀陳部長旦：有，我請司長來跟委員報告。

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。針對車輛乘坐空間所使用材料的防火性能，目前都在安審的安全檢測基準內。當然，接下來我們也會進一步加強對……

鄭委員寶清：這輛車子 1 月份才剛經過安全檢驗而已，7 月份要再檢查，結果就被燒掉了，所以不是檢查的問題，檢查也檢查不出來嘛！

林司長繼國：剛才講的安審是在新車出廠要登檢領照的時候，我們有這樣的一個審驗。至於車子行駛以後，接下來的定期檢驗，現在檢驗機構是沒有做這個部分，這個部分也是未來我們可能要加強的部分，看要怎麼樣來做。

鄭委員寶清：既然我們自己做拼裝車，還一直出問題，有沒有考慮整車進口？

賀陳部長旦：這當然是業者的選擇，我們也相信……

鄭委員寶清：不是，主管機關有能力引導他們，看要不要整車進口，而不是進口以後再來做拼裝車嘛！

賀陳部長旦：委員也非常清楚，臺灣有這樣的生產線，其實也是想要扶植國內部分車輛工業的一套作法。

鄭委員寶清：對，我知道。

賀陳部長旦：如果我們貿然全面地如此要求，除了墊高成本以外，對於車輛工業也是一個重大的打擊，所以我們可能需要跟相關部會共同研究。更重要的應該是，要讓車廠證明車子經過安全測試、是安全的，不應該認為它不是原裝車的話，就要把它完全排除在市場之外，就像我們說不能對於車齡有所限制。

鄭委員寶清：現在你們就是要訂定一道很清楚的檢查標準，在車子的哪個地方不能焊接的話就不能焊接；該用多大的電線就用多大的電線，凡是出廠的車子就不能再改造，如果改造的話就要嚴格懲罰。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員寶清：如此才能夠保證遊覽車的安全。這次事件整個看起來就是電線出了問題嘛！

賀陳部長旦：對，不單是我們要檢查，也一定要上網公告名單，等於運用消費者監督的力量來讓他們知道，如果素行不良、有違規，不單是我們處罰，他們在市場上還會被人家所唾棄。

鄭委員寶清：前車之鑑啊！為什麼發現有問題的都是跟大陸團有關，部長知道原因嗎？

賀陳部長旦：當然是低價的原因，不過關聯度可能也不是完全達到這麼高，因為這樣的話，好像表示我們在車輛的管理上面對大陸團是特別地不好，其實就我們的了解，有些大陸團在車齡上面還有所要求。

鄭委員寶清：8 天 7 夜要繞臺灣一周，行經 1,500 公里，司機最少都要開 200 公里，開 200 公里看起來事小，最大的困難在於業者不停地叫他們買東西，這個團一天內就從臺東直接開到宜蘭，開了 300 多公里，為什麼要開這麼遠？就是要空出時間讓他們去購物，8 天內就買了 8 個購物站，所以整個旅遊的品質統統不見了，這不用想辦法處理嗎？

賀陳部長旦：個別的違規一定有，剛剛說過我們開始要對於靜態的設備加上動態的管理，一發現有這樣的事情後可能就立刻派出執法人員，按照規定勒令停止營業或命其改道，希望避免司機過度勞累的狀況。

鄭委員寶清：你知不知道他們去了哪 8 家店，有沒有調查出來？

賀陳部長旦：這一次是吧？

鄭委員寶清：對。

賀陳部長旦：我們讓觀光局來說明好了。

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。這個行程表事先都要報備，我們會稽查他們有沒有照行程去走。

鄭委員寶清：他們一直在買東西！用一條龍的模式是小事，最重要的是業者用低價去搶市場嘛！以

後像這種購物行程要不要做限制？

謝局長謂君：事實上我們對購物是有限制，8 天 7 夜的行程他們只能去 7 個購物點。

鄭委員寶清：超過的話要怎麼辦？

謝局長謂君：如果超過的話我們會加以處罰，嚴重的話甚至會勒令停業。

鄭委員寶清：8 天 7 夜的行程去 7 個購物點也太過離譜了！

謝局長謂君：那個是一般團，但優質團的部分我們會更限縮。

鄭委員寶清：在我看來，可能你們整個的管理都要做檢討。他們去 8 家購物站，全部都是張雅琍的中華觀光精品產業協會之相關產業。由於旅費很便宜，觀光業者要補回差價，所以不停地叫他們買東西，這很清楚！司機要留很多時間給他們買東西，所以必須要不停地趕路，司機的疲乏、電線的走火，我們的拼裝車也出問題，才會造成 20 幾個人生命的損耗。人家在說大陸人來臺灣一個月要死十幾個、受傷五十個，這樣的國度有人敢去嗎？觀光可以發展得起來嗎？

大陸團減少不是壞事，是一個危機，危機就是危險加上機會，希望你們澈底檢討對於整個觀光、車輛的管理，讓大家能夠安心到臺灣來、喜歡到臺灣來，這才是我們發展觀光的不二法門。部長，好嗎？

賀陳部長旦：一定、應該的，藉此整頓、要求，謝謝委員。

鄭委員寶清：好，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，發生這樣一個火燒車的嚴重事故，讓臺灣一年 18 億的國際觀光宣傳經費付諸流水，這樣嚴重的車禍對於罹難者家屬而言是一個難以抹滅的傷痛；對臺灣的觀光產業是一個嚴重的衝擊；對臺灣的形象來說是最大的恥辱，情況非常嚴重！2008 年我們開放陸客觀光以來，發生了 11 件重大的交通意外事故，其中有 9 件跟遊覽車有關；也有 7 件是跟遊覽車本身及駕駛的問題相關。現在我們已經聽到一些陸客說「到香港送錢，到臺灣送命」用這樣一個誇張的講法，對臺灣是一個重大的傷害。要如何恢復國際旅客到臺灣旅遊的信心，請部長簡單說明一下，你們的時程是如何？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先，剛才我們報告過要召回同型車；其次要落實車上安全的宣傳；第三，對其他可能會像這次事件一樣造成致命的逃生門之檢查要立刻進行，這三件事是眼前我們馬上就在做的。接下來，對於比較能夠讓大家放心的科技設備廠商及其車子，我們公布於網站；對於不能按照我們的時程要求的一些劣質廠商和車子，也在網站上公布，除了我們自己的執行力以外，也讓消費者得以辨識，讓市場上面的優質品牌能獲得機會，這樣子的話……

李委員昆澤：你們的整個時程是如何？

賀陳部長旦：剛剛提到對於優質廠商名單的披露是 1 個禮拜之內完成；目前在違規紀錄上不能夠接受我們輔導並改正的廠商，除了處罰以外，也在 1 個月之內公布；屬於電容量或其他設備方面我們檢查得不夠仔細的地方，在 3 個月之內修改相關的安審規定；至於現在市場上面已經通過檢查但要複檢的部分，我們也把其召回的比例提高到 25%。

李委員昆澤：車輛要出發之前都會進行安全檢查，這樣的安全檢查已經流於形式，因為在出發之前的安全檢查必須包含緊急出口、車窗擊破位置、逃生演練和編組、滅火器相關的問題以及其他細節，但這是由駕駛人填寫、由導遊核對，這樣一個流於形式的過程也產生相當大的問題，交通部要如何做改善？

賀陳部長旦：剛才我也跟你報告過，有一些遊覽車公司除了力行這些程序以外，他們自己在公司也會派員抽查、考核相關 SOP 落實的情形。對於比較是優質管理的公司，我們會在網路上披露，至於我們剛才所提到的他有沒有做這些事情，將來在車上會有比較動態的攝影紀錄。

李委員昆澤：部長，遊覽車可以上暗鎖嗎？目前超過 9 成的遊覽車都有暗鎖的問題。

賀陳部長旦：有沒有到 9 成……

李委員昆澤：逃生無門啊！對於這個部分，交通部要怎麼去做處置？

賀陳部長旦：剛才已經跟您報告，我們現在有一個機動的車隊，可以主動登車作稽查，希望能使大家最疑慮的安全門無從逃生的問題，立刻得到全面的改善。

李委員昆澤：對於相關的資訊，我要在此具體建議，遊覽車的資訊揭露要更加透明。

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：我們有遊覽車查詢系統，這也是 2007 年我們在檢討 2006 年鼎金國小梅嶺車禍的重大傷亡之後，我們去建立這樣一個交通車的查詢系統，它包括駕駛人的相關資料以及車輛的資料，在這個部分我們要具體落實讓民眾、讓旅客、讓導遊、讓旅行社去加強查詢，對於我們所建立的遊覽車查詢系統，請趙局長簡單說明一下。

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。如同這邊所顯示的，我們有這樣的揭露，因為我們正在辦理今年度的遊覽車評鑑，期中報告也已經出來，我們會就其中比較優良的公司優先作揭露。其次，這幾年來……

李委員昆澤：局長，這幾年我們跟你討論要去建立道路交通安全的檢查，也就是所謂的路檢，現在每年大概是抽檢 29 萬輛車輛，至於大型遊覽車的部分，大概是抽檢 7 萬 7,000 輛左右，而遊覽車每年被抽查出來的，大概就有八百多件是不合格的，其中有一百多件更是逾期沒有檢驗，不合格率達到了 1.1% 左右。只抽查這樣的數字，就有將近 190 輛的遊覽車是不合格還在馬路上東奔西跑的，對於這部分請你們要加強查核。

趙局長興華：我們會嚴格來取締。

李委員昆澤：除了加強查核、嚴格取締之外，抽檢的部分也要擴大，現在已經有在遊覽區加強抽檢，過去長久以來我們是在重要路口抽檢，但現在國道已經沒有收費站了，所以在國道上面的抽檢就是一個問題。對於大型停車場、遊樂區，還有重要的危險山路，我們現在都有做限制，但是這些限制跟我們所建立的機制，這幾年來流於形式的問題非常嚴重。

賀陳部長旦：國道部分剛才承蒙您提醒，部裡對於相關的修法會在這禮拜做決定，同時現在已經讓高速公路局和公路總局以聯合編組稽查的方式，使得他們可能在休息站或其他地方做主動臨檢，我請局長來說明。

主席：請交通部高速公路局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。原來收費站區也有規劃臨檢的車道來做相關臨檢的工作。

李委員昆澤：好。趙局長，我們現在每年抽檢遊覽車達到 7 萬 7,000 車次左右，如果要大幅提高的話，你認為要提高到多少車次？

趙局長興華：我們會在主線，我們跟高公局那邊都已經協調好，牌面已經上了，只是現在我們在等法規修正完之後……

李委員昆澤：如果有發現實質的違規或逾期末檢驗，你們會如何處理？

趙局長興華：剛剛委員所提的違規，都是我們舉發的，要罰 9,000 元。

李委員昆澤：抽檢本來就是你們的責任，保障旅客的安全本來就是你們要承擔的責任。現在我問你的是，查核之後你們要如何做處理？

趙局長興華：除了罰 9,000 元以外，針對公司的部分，我們也會去做處理。

李委員昆澤：這些都非常嚴重。

趙局長興華：是。

李委員昆澤：部長，我昨天看到你的記者會，你提到現在不宜對一條龍的經營是否適當去做出具體的評論，你認為一條龍可以增加它的規模化與上下游的整合，促進品牌的建立跟行銷。但我不贊同部長的話，因為一條龍所產生的問題是低價劣質化，臺灣的業者是被剝削的一群，沒有賺到應該有的利潤。而且我要提醒部長，陸客一條龍，品質安全是一條蟲，對於這種現象，部長有何具體改善的措施？

賀陳部長旦：首先報告委員，其實一條龍假如代表的是上下游整合，我想它指的可能就會變成狹隘的或是污名哪一類的作為，但實際上的上下游整合，也很多都變成是優質化跟品牌化的努力，我們不宜對於所有上下游整合……

李委員昆澤：部長，這幾年來一條龍的現象，就是港資、中資的一條龍，它有優質化嗎？

賀陳部長旦：除非我們把它界定為……

李委員昆澤：它就是低價的劣質化，這是一個很明顯的現象啊！

賀陳部長旦：除非我們把一條龍界定為特定的惡質，當然我們沒有話說，但如果是從上下游整合來看的話，我覺得我們應該給有心改善這個行業的人一些機會。

李委員昆澤：部長，我現在具體的請教你，一條龍有產生這種低價劣質化、安全品質一條蟲的現象，你要怎麼去改善？

賀陳部長旦：首先當然是針對低價所造成的劣質服務，這件事情我們在很多地方都可以要求，像剛才提到購買商品所停的地點，或者是團費低導致其他服務打折扣等等，這些地方其實我們統統都可以想辦法一一來要求，對於這些事情我們會再加油。至於逃漏稅的部分，我們也會協調相關單位，讓他們不會把逃漏稅所得到的成本拿來轉嫁到他自己的利益上，這些事情我們會來共同努力。

李委員昆澤：部長，我們歡迎世界各國的旅客到我們臺灣來旅遊，但是這次發生重大的火燒車意外事故，罹難者家屬的傷痛是一輩子難以抹滅的，對臺灣的傷害更是長久，你的工作、你的責任

是非常重大的。

對於目前的善後狀況，包括家屬來臺的相關處理事宜，請觀光局長簡單說明一下。

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。我們已經先請鉅龍旅行社通知家屬來臺，據瞭解第一批來臺的是在今天下午 4 點 15 分，大概有八十、九十人會一起過來，我們也請求旅行公會動員所有的志工，還有桃園市政府也動員很多社工來陪伴他們，來做好相關的善後事宜。

李委員昆澤：局長要做好後續相關事宜的協調跟處理，不要讓罹難者的家屬到臺灣來徬徨無助，或者是在尋求幫忙時，卻沒有單一的窗口或官員可以協助。對於每一位罹難者，我們都要有一位公務員來具體協助相關的後續事宜，這些都是我們很重要的工作，我們很對不起這些來臺灣旅遊的旅客，來到臺灣發生這麼嚴重的事故。

部長，今年一月日本輕井澤也發生嚴重的車禍，但是日本立即大刀闊斧去處理有關駕駛超時工作、車輛檢修以及他們要求這些觀光巴士都要有行車紀錄器，然後都道府相關的警察署及國土交通省等等，都會強力的查巡，因為他們不容他們的旅遊形象或旅客安全受到傷害。但是在我們臺灣，部長的責任非常重要……

賀陳部長旦：我們一定會積極……

李委員昆澤：必須具體讓國內外的旅客感受到我們對於旅客安全保障的基本責任跟要求。

賀陳部長旦：一定要的，謝謝。

主席：請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。早上我有查網際網路，我是查「臺灣警察好神」，神勇的神；我也查了臺灣的遊覽車，上面顯示事故率好高。對於今天所排的這個議程，我想最主要是讓交通部能夠好好檢視一下臺灣的遊覽車到底出了什麼狀況，到底是管理上、法規上或者是人為上出了問題。對於前天發生陸客旅行團 26 人死亡的悲劇，我們同悲不捨，我希望部長痛定思痛，針對這個事件進行檢討。首先，我想跟部長說明一下，臺灣目前的遊覽車，拼裝的情形非常嚴重，改裝的情況更是嚴重，反正車子買到以後要怎麼改，也沒有人會管制、檢查，當然這些都是交通部主管的業務。對於這次慘重的火燒車事故，你們的報告說是前座先起火，而且起火的原因大概跟改裝有關係，事實上，車輛上有很多設備，不應該有的都有，想要有的也都有。

另外，這次還有安全門暗鎖的問題，他們都有一個狀況，就是門被卡死了，而且遊客在車上的時候，也使用插鞘將它卡死。遊客下車之後要卡死，是因為法令規定安全門不得上鎖，但是發生竊案的時候，損失要由司機負責，他們為了避免偷竊損失的責任，因此加了一道鎖，同時為了圖方便，所以沒有確實將這一道鎖解開。這是法令上的一個問題，因為東西被偷竊的時候，業者必須負賠償責任，所以他們加一道鎖，不應該加的，他們卻加了，不應該上鎖的，他們也上鎖了，結果雖然逃生門等安全裝置，一台車上面有八個，可是全部都卡死了。我希望你們針對目前的法規，就有關不符合實務需求的問題、裝鎖及上鎖的情況都去檢討。你們要重新檢視，並修改法規，這樣才能夠落實管理上的問題。

其次，我之前有提過，臺灣大部分的遊覽車都是中國製造，輸入整車的底盤到臺灣以後，再進行裝潢，改裝問題嚴重。裝潢方面有各式要求，有的是車上要能夠唱歌，要有冰箱等設備，甚至可以泡茶，還裝打麻將的桌子，應有盡有。業者裝了不應該裝的設備時，你們要去取締；可以裝的部分，你們也要去瞭解安全性夠不夠。部長對於這部分要怎麼落實，有沒有什麼想法？事實上，你要做的就是管理交通的工作。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先，關於司機進行防盜的部分，目前的規定是要求旅客徒手就可以打開，但是如果規定為司機不用為毀損或是財產遺失負責的話，可能並不適當。現在真正要求的是不可以有暗鎖，要讓旅客可以隨時徒手打開安全門，同時司機應該在開始執行業務的時候，把鎖打開，因為只要車子裡面有人，就應該讓大家在逃生時沒有障礙。您剛才提醒的事項，我們會在法令上及執行上進行檢討。

關於底盤的部分，好像並不是中國的廉價品，據我的瞭解，現在應該還是以日系或歐系為多，只是對於將它裝在車體以後的安全性，我們的檢驗恐怕確實應該如各位委員提醒的更加要求，使車輛整體的安全性是好的。至於加裝很多設備，這是屬於改裝的部分，剛才我們有報告過，今後會在抽查、安審上的嚴格規定方面一一強化，使這樣的事情大幅減少。

陳委員歐珀：好，臺灣遊覽車的事故率很高其原因以及未來管理的部分，請部長跟所屬單位好好的研究一下。

賀陳部長旦：應該的。

陳委員歐珀：新政府首次面對涉及兩岸的重大事故，請問現行的兩岸聯繫機制夠不夠？兩岸聯繫的溝通管道，目前沒有電話熱線，這是大家都知道的；半官方的管道，譬如使用電話、傳真的聯繫方式通不通？再者，民間的管道，像是現在在觀光領域有兩小會——台旅會、海旅會的通報，這樣的機制夠不夠？請謝局長答復一下。

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。海旅會在臺北有臺北辦事處，所以發生這樣的事情之後，我們當天就以電話聯繫，而且邀請他們來見面，所以我們的溝通管道是暢通的。

陳委員歐珀：大陸的官方媒體藉由這次的事件，重批臺灣旅遊業事故多得離譜，並加以渲染，影響陸客來臺意願，這個狀況你們要去瞭解。其次，後續的理賠是關鍵，為了避免影響新南向觀光政策的推展，連總統都講話了，他說沒有安全就沒有觀光。部長不可以小看這件事情，它是非常嚴重的。總統有沒有其他相關的指示？

賀陳部長旦：目前沒有，但是總統這個指示，也是我們自己認為應該自我要求的最起碼的底線，所以昨天我們也在記者會強調，要把它當成非常重大的羞恥，我們大家要一起改革。

陳委員歐珀：我看到你召開記者會，談到如何讓血淚化為改革決心，並予以落實，你提出了六項改革措施，我希望你們能夠持續追蹤，不要流為口號。

其次，大家也有提到，這次的事件不是因為疲勞駕駛所導致，但是我要提醒你，遊覽車司機疲勞駕駛的情況非常嚴重。你們要思考怎麼樣落實查察，甚至要求自律或以他律的方式，要求

遊覽車公司妥善處理司機的問題，同時你們要好好的落實勞動條件的檢查。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：這個很重要。搭過遊覽車的人都知道，遊覽車司機大部分都是疲勞駕駛，這個問題你要去瞭解。

賀陳部長旦：我瞭解，這是應該的。

陳委員歐珀：有關於改革，我希望交通部能夠如你所提到的，善用科技的管理，建置整個公共運具預防性的查核機制，落實「預防勝於治療」。這個部分，請你好好的規劃。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：最後我想提拼裝遊覽車的問題，剛剛你提到，好像不只是大陸，還有其他國家的物品進來，事實上，現在臺灣的遊覽車其實大部分都是拼裝的，而且進口底盤進來以後拼裝的狀況，大概占 80%以上，很少是整台原裝進口的，Toyota 的車大概都是原裝進口。像這次出事的遊覽車，是進口底盤，然後在臺灣裝潢。我們可以從照片看到遊覽車駕駛座的狀況，另外車頂跟車側之間只有幾根極細的鋼梁而已，假如翻車的話，乘客完全沒有安全上的保障。照片上看到的是車體沒有包起來的狀況，只有骨架的部分，我們很擔心這樣的遊覽車載那麼多國外的旅客來臺灣旅行時，是否有安全上的保障，因此你們要好好研究這個政策，該禁止的要禁止，臺灣真是禁不起這類事故再發生一次。你們現在可以上網查查，網路上就有談到臺灣遊覽車的事故率好高！

賀陳部長旦：了解！不論如何打造、製造，遊覽車的安全方面都不應該打折扣；不過，請委員能留意，打造車體也是國內車輛工業的一環，我們希望對此不要用「拼裝」的字眼，這樣會有點污名化他們，謝謝。

陳委員歐珀：對於部長說的這個話，我有點不同意。

賀陳部長旦：不好意思。

陳委員歐珀：為何本席不同意？如果他們打造遊覽車之後，車輛的安全性沒有問題，我們不會說話，就是安全性有問題，我們才會說話；你們要落實這個部分，如果他們打造遊覽車之後，車輛的安全性沒有問題，沒人會 argue 這些，好不好？

賀陳部長旦：我們對於這個部分不敢打折扣，這一定要落實，謝謝。

主席：謝謝陳歐珀委員。

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。部長辛苦了！

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。哪裡！

鄭委員運鵬：本席先詢問結論，首先，請教部長一個問題，這同時是我今天唯一的質詢重點——臺灣的旅遊到底安不安全？部長身為觀光旅遊主管機關的首長，請直接回答，不論是國內的國人旅遊或國外的國際觀光客來臺旅遊，臺灣旅遊安不安全？

賀陳部長旦：整體而言，這一定是安全的，因為憂慮生命安全是整個民族都很在乎的事情；只是在

某些環節上面，諸如過去的努力及藉由科技的幫助等等，我們應該加強落實。

鄭委員運鵬：所以部長認為臺灣旅遊是安全的？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：不管是國內的國人旅遊或國外的國際觀光客來臺旅遊都應該是安全的？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：關於不安全的環節，你認為最嚴重者在哪裡？

賀陳部長旦：我認為最嚴重者就是這次事故所暴露在行上面的問題，特別是遊覽車應該改善之處。

鄭委員運鵬：這次事故確實造成非常重大的傷亡，26 名罹難朋友包含 2 名國人和 24 名陸客；我們現在看看大陸媒體如何看待這件事情，一向被視為大陸鷹派的「環球時報」刊載一篇社評，其中有兩個重點：第一個，他們指出，臺灣自 2008 年開放陸客來臺起，光遊覽車事故就高達 9 次，各種事故造成至少 83 名陸客殞命。他們以這一點指出陸客到臺灣旅遊的風險，您對此是否贊成？

賀陳部長旦：這是統計上面的扭曲；其實這些年來開放陸客來臺時，團客的比例一直非常高，而團客的旅遊方式可說是過去剛開始開放時，中國和臺灣某些旅行社自己協調的典型方案。

鄭委員運鵬：一個模式。

賀陳部長旦：這類八天七夜的旅行方式是非常高比例的，如此一來，他們運用遊覽車的比例當然高，因此行的安全方面便容易傾向於不安全……

鄭委員運鵬：但是事實是這的確有安全的問題。環球時報的這篇社評是指這八年來，我們在 2008 年之後才大量開放陸客來臺；2008 年之前的來臺陸客一年可能不到 20 萬人，現今則高達 500 萬人；陸客來臺的人數愈來愈多，數量在增加，旅遊品質卻未隨之增加，這才是我們的問題，也是他們關心的問題。

據本席的統計資料，從 2008 年起，陸客來臺旅遊發生的重大意外事故如下：2010 年蘇花公路因豪雨導致遊覽車翻覆，造成 20 人死亡，同年另有 2 人因其他事故喪生；2015 年復興航空空難，造成 28 人死亡，同年另有 1 人因其他事故喪生；今年這起火燒車事故，則造成 24 人死亡；由此可知，2008 年之後，來臺旅遊的陸客的確已有這麼多人因意外事故死亡，這是沒錯的。至於這些年來陸客團的重大死亡案例如下，2010 年蘇花公路因豪雨造成 20 人罹難；2011 年阿里山小火車翻覆，造成 6 人罹難；2015 年復興航空空難，造成 28 人罹難；今年前幾日高速公路上遊覽車火燒車，則造成 24 人罹難。

如果我們光只有指遊覽車的事故，這並不罕見。不知觀光局局長或公路總局局長有沒有和部長提到，2016 年 5 月 20 日您就職的當天，有陸客團遊覽車行經國道 3 號南下時，發生火燒車。部長知道這件事情嗎？

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：2014 年 9 月 1 日，陸客團遊覽車行經五楊高架南下 46.2 公里處，也發生火燒車；同年 4 月 27 日，陸客團遊覽車在行進間疑似爆胎起火燃燒；2013 年 11 月 22 日，陸客團遊覽車行經阿里山公路時，亦發生火燒車，這起事故同樣疑似爆胎引起。可見這些年陸客團已經發生這

麼多起的遊覽車事故，只是這四次事故的運氣不錯，沒有造成人員傷亡，因此公路總局在相關驗車程序確實出現很大的問題。

再者，不僅僅是陸客來臺旅遊會使用遊覽車，如今在各大城市早上都會有載阿公、阿嬤或退休人員到國內各處旅遊者，他們也都使用遊覽車。本席剛剛提到的遊覽車事故是運氣好，沒有造成人員傷亡；而 7 月 19 日的事故就真是不幸！

下大雨要出車，司機疲勞也要出車，車輛輪胎應換未換亦要出車，這些都是目前國內旅遊的遊覽車問題，這是遊覽車的管理出現問題，請部長說明。

賀陳部長旦：最大的問題是因為過去我們對於這麼多車子檢驗不及，不夠了解它們的保養紀錄，所以從今年開始我們會要求不分車齡的所有車子在定檢時統統都要附保養紀錄，這是參考日本在之前發生事故之後採取的「保檢合一」，我們現在要在臺灣落實。

鄭委員運鵬：就是保養和檢查合一？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：請部長繼續說明。

賀陳部長旦：關於剛剛所提到中國大陸的統計資料，雖然事實就是事實，但是這些統計是不是有被扭曲放大？我們知道，因為有這麼多團客都要使用八天七夜的典型旅程，所以同種產品在市場上就會造成削價競爭的情形，因此我們恐怕應該和中國大陸的旅行社一起檢討這些成本被削價之處在哪裡，這或許在他們招攬消費者的源頭方面就要檢討。

鄭委員運鵬：部長談到八天七夜行程的問題，這造成削價競爭。因為他們喜歡來臺灣玩得久一點，如果我們國人在國內旅遊或赴日本、韓國旅遊，可能還不會有那麼長的行程。

接下來，環球時報這篇社評的第二個重點，他們指出，違背市場規律的低價團得以赴臺成行，大陸相關部門大概也有值得檢討之處。這就是部長談到的，八天七夜行程的同類產品太多，造成削價競爭。部長知不知道這次發生火燒車事故的陸客團團費大概是多少？

賀陳部長旦：好像是 1 萬 5,000 元。

鄭委員運鵬：2,700 元人民幣，大概 1 萬 5,000 元新臺幣。部長又曉不曉得，一樣八天七夜的行程，還有比這個團更低價的團，且目前在網路上還買得到的？

賀陳部長旦：我有聽說。

鄭委員運鵬：現在上淘寶網看，有各種不同的團，諸如金門二日遊的團，還有一樣是臺灣八天遊的團，團費是 1,980 元人民幣，這約是 2,700 元人民幣再打七折；同樣是臺灣八天七夜遊的團，也有團費 2,299 元人民幣的，還有 2,399 元人民幣、2,480 元人民幣等等，這統統都是八天七夜的行程；雖然行程景點不太一樣，但是低於 2,700 元人民幣的團比比皆是。

雖然這次的意外和低價團不一定有關，可是低價一定造成服務品質的問題；就算他們來臺灣旅遊沒有受傷，至少也受氣，沒有受傷，但有受氣，他們以後還是不會再來臺灣旅遊，這是陸客觀光團很大的問題。相較日本團，他們最便宜的團費一個人也要 46,116 元日幣。如果上網訂購，八天七夜的陸客團團費最低是 1,980 元人民幣，換算成臺幣大概是 9,600 元臺幣，日本團三天兩夜大概是 14,015 元臺幣，三天兩夜與八天七夜的價格不同，我除一下得到每天的價格，日

本客是最低價陸客的 4 倍，當然服務品質就會不同。現在看起來低價團似乎只出現在中國來臺觀光旅遊的旅客，請部長責成觀光局等，希望陸客能有美好的回憶，下一次還會再想來臺灣，因此低價團該取消就應該要取消，好不好？

賀陳部長旦：對，安全是這次整頓的重點，今後還是要追求品質，因此不能讓低價產品充斥……

鄭委員運鵬：低價代表低落的品質，但並不太代表會火燒車。

剛才我有說明過，以前陸客 4 次火燒車都沒有造成傷亡，這次為什麼會這樣？全車上下加起來大概有 8 個安全門，此次是前面燒起來，大家都往後面逃生，這是非常奇怪的事情。首先，為什麼會燒那麼快？第二，由前往後燒時，為什麼連停車的時間都沒有呢？部長有沒有掌握到任何原因，到底是因為材質而燒得太快，還是上面有易燃物呢？

賀陳部長旦：現在我們知道的也是檢警對外披露的部分消息，相信應該是煙使得整個狀況變得不可收拾。

鄭委員運鵬：煙一下子就嗆到駕駛，短時間內完全沒有知覺，連停車都沒有辦法做到嗎？

賀陳部長旦：我相信煙也會嗆到後面的……

鄭委員運鵬：煙與內裝材質有關係，大客車在驗車時的檢查項目，5 年以下是 1 年 1 檢，5 年以上是 1 年 2 檢，項目中就有車輛內裝材料難燃性的要求，如果煙太大的話，此項規定就形同具文；另外，還有車身結構的強度及火災的防止等。這些檢查到底確不確實，今天的新聞公路總局局長有對外說明，1 月 8 日的驗車影片顯示，出車都沒有問題，應該是暗鎖的問題，但你們在 1 月 8 日並沒有查到暗鎖，是不是這樣呢？

賀陳部長旦：我請局長說明。

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。剛才委員提的是新車安檢及領照時，所必須做的安檢項目。

鄭委員運鵬：驗車項目……

趙局長興華：驗車項目不完全一樣，依第三十九條之一是屬於功能性的部分。

鄭委員運鵬：今天會出問題是不是如局長所說，即 1 月 8 日驗車時還沒有暗鎖，你確認有確實去查嗎？還有影片有沒有帶來？

趙局長興華：在監理所有影片，也都會存檔。

鄭委員運鵬：有沒有交給檢察官？是不是確定在 1 月 8 日驗車後才加的呢？

趙局長興華：由於車子已經燒掉，現在不可能……

鄭委員運鵬：1 月 8 日的驗車影片顯示，該車輛並無暗鎖。

趙局長興華：這部分是按照法規來檢驗，徒手可以開啟，影片統統都有留存，我們會留 2 年。

鄭委員運鵬：你們可以在事後公布給記者嗎？1 月 8 日是代驗，還是……

趙局長興華：在臺北市區的監理所檢驗。

鄭委員運鵬：麻煩部長，這部分的資料都應該要公布，因為是可以公開的事項，藉此證明我們的檢查是沒有問題的。

在發生這些事情之後，我建議一個不要修法的機制，就是「自己的安全自己驗」。未來不管

是不是陸客團，包括國內旅遊的所有團客，我們可以要求領隊及導遊去做安全查核工作，他們在每天發車前必須檢查所有的逃生出口及安全設備，並逐趟拍照上傳存證。你們可以給他們一個標準檢核表，領隊要代表乘客去逐項檢查，然後再拍照上傳存證。如果再出事，那就知道責任是誰了，這樣做得到嗎？

賀陳部長旦：可以，我們現在做的是前段，但是並沒有上傳，我們會去要求。

鄭委員運鵬：上傳很簡單，而納入導遊及領隊的規範也沒有問題，以後必須留下證據，那就知道到底是車子或旅行團的問題。

賀陳部長旦：這是將來比較動態管理中心的作法，讓車上的所有行為都可以追蹤。

鄭委員運鵬：謝謝部長。

賀陳部長旦：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。從早上到現在，很多委員已經講很多了。部長就任到現在，您有沒有發現您發生很多狀況呢？包括機場淹水、7 月 7 日臺鐵、連假塞車及 19 日火燒車等，尤其火燒車是非常重大的問題，造成 26 人死亡，這不是國際笑話而已，也是國際的驚恐。現在出口業非常低迷，經濟也越來越不好，政府已經花很多錢在各地來改善環境及提高生活品質，但最主要目的就是要吸引觀光客前來，比如慢慢處理好很多文化遺址等。現在發生火燒車這麼重大的事件，以前大陸客 1 年來了將近 500 萬人，最近來的人數越來越少，這該怎麼辦呢？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先，發生這種事情對我們來說，除了表示哀悼之外，也給我們痛定思痛的機會。過去臺灣在觀光所累積的努力，這件事情對我們是一個警訊，不過觀光客還是持續在成長中。

趙委員正宇：如何讓來臺灣的國際旅客對安全有信心呢？

賀陳部長旦：遊覽車是我們最弱的環節，因此針對短期或長期要做的事情……

趙委員正宇：剛才你說我們的遊覽車不是拼裝車，那是什麼車呢？

賀陳部長旦：這個行業所做的事情不叫拼裝車，他們是叫「打造車體」。

趙委員正宇：本席很贊成部長振興國內打造車體的行業，這個行業已經很久了，以前本席住家旁邊也有一間，我曾經去參觀過，可說是非常之好。車體由臺灣打造，底盤從哪裡來的呢？

賀陳部長旦：日本或歐洲都有。

趙委員正宇：車子上都有 logo，包括日本三菱 fuso、Toyota 或 Saab、Volvo 等，它們的車體是誰打造的呢？

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。車體在國內打造。

趙委員正宇：為什麼車上是掛著 Volvo 等標誌呢？

趙局長興華：它們的底盤型式。

趙委員正宇：底盤型式是 Volvo 或 Saab 等，今天我不是對 logo 有意見，因為明明是臺灣製造的車體，上面卻打著外國 logo，這會讓人覺得好像是進口的。

您常坐遊覽車嗎？

趙局長興華：比較少坐，因為沒有時間旅遊。

趙委員正宇：你認為國人喜歡坐歐洲底盤或日本底盤的遊覽車呢？

趙局長興華：歐洲底盤的舒適度會比較好，車身穩定……

趙委員正宇：就是剛性夠嘛！現在車體由臺灣打造，由於非常高，當然重心就不穩了。

趙局長興華：現在安檢法規對高度有限制……

趙委員正宇：你們已經開始在改高度，本席也問過你了。我們國內很奇怪，車體改造為什麼搞得那麼高？就是舒適嘛！讓人家覺得這輛車是很舒適的，然後裡面又搞得好像電子花車，我今天不是講卡拉 OK，如果按我們臺灣的國情來看，遊覽車如果沒有卡拉 OK，大概沒有人要坐，這就是我們臺灣的特色，但是遊覽車裡有飲水機，我就覺得很奇怪，這是另外加裝的，還是原廠出來的？

趙局長興華：這個部分我跟委員報告，基本上，過去安審針對電系規劃比較少……

趙委員正宇：我現在是問你這輛車子？

趙局長興華：這部分我們還要再了解。

趙委員正宇：你現在還搞不清楚？我跟你講，這些都是外加的，不可能車子出廠時會有加裝飲水機，飲水機耗電量非常大，對不對？它的保險絲燒掉是正常的，因為是直流電，需要保溫，是不是？所以這一定是外加的。另外，這輛車為什麼會從駕駛座那邊開始燃燒？是不是前面放了什麼易燃物？還是有類似香水的東西？

趙局長興華：檢察官在調查中。

趙委員正宇：駕駛應該是沒辦法控制，所以才會撞護欄，因為火是從他那邊開始燒起來的，要不然就是駕駛警覺性不夠，否則車子冒煙、有問題時，他就可以慢慢靠路邊停，結果不是耶！

另外，駕駛分很多種，開公車和開遊覽車的人有沒有一樣？

趙局長興華：遊覽車的駕駛資格是有要求，他比客運車駕駛更嚴格。

趙委員正宇：為什麼？

趙局長興華：他必須要有經驗，因為他走的路線不同……

趙委員正宇：過去來臺陸客很多時，遊覽車司機不夠，業者就去調公車司機，但是公車司機是跑市區的，和跑山路、高速公路的不同，他們也不習慣，技術也可能沒那麼好，所以為什麼 83 個人死亡，這是國際笑話！對不對？來臺灣是來玩的，結果好像是等死，這對我們臺灣的形象傷害非常大！

趙局長興華：目前遊覽車的駕駛我們都規定要訓練合格才可以。

趙委員正宇：你們要加強安全教育，驗車通常是一年驗一次，請問是怎麼驗的？

趙局長興華：按照道安規則第三十九條規定進行功能性檢驗。

趙委員正宇：另外，本席認為高速公路上見警率要高。王局長，你擔任過鐵路局局長，現在是國道

警察局局長，我認為見警率一定要高，另外，休息站也要見警，請警察進去巡邏。麻煩高速公路警察同仁辛苦一點，如果到休息站，就順便進去巡一下。還有，我常常在路上看到老舊車輛行駛，這些車驗車是通過了，但怎麼通過我們也搞不清楚，都是獨眼龍，不是車燈沒有，就是只亮一邊，尾燈也一樣，我覺得國道警察局要特別注意這個問題，尤其是我們警察同仁，看到這樣的車輛一定要馬上攔下來，國外的作法也是馬上攔下來，不准再行駛在馬路上，但是我沒有看過員警取締這樣的車輛，還是任由他們在路上跑，這是非常危險的，有的車子則根本是忘了開車燈。局長很難得到立法院來，我特別藉這個機會提醒你，請警察同仁要特別注意到行車安全，尤其是車輛有損壞還繼續在路上行駛，特別是高速公路上，這是非常危險的。這點，請局長特別注意。

主席：請內政部警政署國道公路警察局王局長答復。

王局長隆：主席、各位委員。謝謝委員給我們指導。

趙委員正宇：見警率一定要高。

王局長隆：見警率部分現在已經有提高了。

趙委員正宇：有，我有感覺，因為我在這邊沒有宿舍，每天往返開車都有看到。局長，謝謝你。

部長，今天發生了這麼重大的事情，剛剛很多委員都講了，各媒體記者也都來了，你上任時常常提到安全的重要性，是不是？

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：今天安全做成這個樣子，你要如何檢討？

賀陳部長旦：最主要當然是要讓相關業者大家一起來，同時，也希望藉由我們對業者的監督，顯現在網站上，讓全國消費者也一起來，這樣才能夠在這次事件上，除了改善法規和器材之外，也讓大家從這個教訓中，把交通安全當成是全國的事情。

趙委員正宇：部長每次講安全，越講問題就越多，我想很多事情不是用嘴巴講的，交通部是非常大的一個部，而且非常重要，陸海空等等大眾運輸系統都非常重要，不是只有交通，各車站也是一樣……

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：安全上的問題，還是請部長多加加油。謝謝。

賀陳部長旦：謝謝，應該的。

主席：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，非常的沈痛，作為一個資深的交通委員會委員，這個問題我都不知道已經質詢過多少次了，更諷刺的是，這輛車子在 1 月份還通過安檢！是，它一定通過安檢，不用調錄影帶，我跟各位保證，絕對行禮如儀，絕對百分之百通過，但是通過以後，回去照樣上鎖，不是只有這一輛，幾乎每一輛都如此！我們看這張圖，多麼諷刺，安全門在這裡，眼睜睜的看著安全門在這裡，有人企圖從外面搶救，但安全門根本打不開！這多麼的沈痛啊！你們有沒有想過，如果要檢查，一定都是可以打開的，就算用抽查方式，有可能被抽查到不合格，但一家有 50 輛遊覽車的公司，就算一輛被你抽到而罰款，又怎麼樣？所

以我跟鄭委員運鵬的看法一樣，自己的安全要自己救！

最近又是畢業旅行、戶外教學旺季，很多老師打電話告訴我，他們都是自己的安全自己救，那要怎麼救？就是上車前先叫司機把所有門都打開，不是只有導遊一個，鄭委員說導遊，我想這是不夠的，這次事件的導遊可能在第一口煙時，就跟司機一樣很快就嗆昏了，甚至是嗆死了，所以要自己救，就要很清楚的知道這輛車的功能。第一個動作，就是先要求司機把所有車門打開，確認所有安全門都可以開啟，如果是為了防盜，除了下車時要求把貴重物品帶回家外，司機要從外面鎖或裡面鎖都沒有關係，但上車的第一件事，這點還是要先確認，自己的安全自己救，只有這一招，沒有第二招，因為司機也不願意擔負東西遺失的風險，他也有責任，所以老師告訴我，第一就是先確認這點。

第二點，就是觀看教學錄影帶，我想我不必在此播放了，讓乘客知道安全門在哪裡？如何打開？如何敲擊安全窗等等，這些都要看，我認為這輛車的導遊沒有讓乘客看這個教學影片。

第三點，還是要口頭再一次強調，自己的安全自己救。

其次，看這一張圖，我們有沒有規定要防火？有，規定得很清楚，汽車內裝需是難燃性材料，我們規定這麼多，椅墊、椅背、頂棚、飾板、內裝物、窗簾、地毯，統統要耐燃，OK 喔！可能喔！有些真的很高檔，可以耐燃，可是部長你知道嗎？這些東西還是有期限，或許遊覽車業者比較不在意，因為他們第一天、第二天跟第一年、第二年的客人可能統統不一樣，但是國道客運業者他們非常注意商譽，所以他們使用這些東西，還自己實驗，發現這些所謂耐燃物一旦過期，可能會變成助燃，因為椅墊拆開以後，裡面那些耐燃的設備都「焮去矣」，部長，「焮去」你聽得懂嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。知道。

葉委員宜津：粉化以後，不但不耐燃，還助燃！一點就燃！八仙塵爆就是這樣燃燒的，你知道嘛！粉體是更容易燃燒，這個問題我們恐怕也要研究。

第三個議題，也是我最生氣的議題，我們號稱保護我們的汽車業者，請經濟部工業局、國貿局及財政部賦稅署三個副組長都站過來！雖然你們的位階不高，但是我希望你們今天回去可以好好研究，然後呈報給上面，我們有多少人命可能因為這樣而被你們害死！我很不客氣的這樣講，我們叫做保護汽車業者，部長，如果這不叫做拼裝車，我真不知道還有什麼更貼切的講法來形容我們的這些遊覽車，他們就是拼裝車！這張圖片夠清楚吧！進口全車稅率是 25%；進口底盤，我們今天還客氣了，叫做進口底盤，其實連進口底盤都不是，他是進口零件，進口傳動、行駛、轉向、制動系統，再來拼裝，為什麼？稅率差在這裡，夠清楚了吧！三位！這是你們訂的稅率，你們這不是故意嗎？不是獎勵拼裝車嗎？拼裝的稅率只要 7%到 8%，整台車進口稅率要 25%，底盤進口一樣是 25%，你這不是獎勵拼裝嗎？你們說要鼓勵本土汽車廠商，但是我們扶植本土汽車廠商幾十年了，連個引擎都做不出來，還要犧牲人命來扶植他們、保護他們嗎？三位！還要繼續嗎？整輛車進口，要經過翻滾測試、防撞測試及各種測試，結果稅率要 25%，我若是生意人，再笨我也會一樣做啦！我當然也會進口零件，拆成傳動、行駛、轉向、制動

系統，然後再拼裝。部長，跨部會協商時，他們三位層級不夠，我們找不到高層級的人願意來，所以我請你回去認真思考，這雖然跟交通部無關，但出了事情，就是交通部要負責，是交通部的責任，我們真的不願意見到這樣的事情一再發生，可是這種問題如果不解決，我保證還會再發生。說實在，有人說你運氣不好，一上任就事件不斷，但我覺得你是菩薩，問題浮現是好的，在我們一上台時，就把這些問題都浮現出來，幾十年來沒有解決的問題，如果我們能夠解決，那我們就是功德一件，所以，部長，我要再強調一次，三大項，第一，安全檢查不能流於形式，臺灣有關防震、車禍等是交通部職責，防火是內政部，現在甚至還有防恐，可是這些有關緊急避難的事，在臺灣無論是哪個單位負責都是漫不經心。我的小孩在美國唸書，這是公開的秘密，我的小孩告訴我，在臺灣時，地震演習大家都嘻嘻哈哈的躲在桌子下，可是在美國的防恐、防災演習是不定期的，沒有像我們先預告，譬如今天先預告明天要萬安演習或什麼演習，所以大家都嘻嘻哈哈，而歐美的演習則是荷槍實彈，警察真的到校園裡，好像真的有突發狀況，這樣才能讓大家有那種情境，結果我們現在連個錄影帶可能都沒有播放。部長，這是第一點，要落實我們危機意識的演練。

第二，電系設備部分，這輛車的油箱在後面，引擎在後面，但火災是電線走火引起的，依我的判斷，第一時間司機可能已經噏昏，甚至死亡，大量的濃煙很快就讓他不省人事，因為一般人碰到這樣的情形，反射動作絕對是往路邊開，不可能像他這樣亂撞，我相信司機是沒有意識或者已經死亡，所以，防燃不要只想到內裝材料，我們要確實落實安檢，沒有必要的設備不要安裝，不要貪圖一點小小的方便，而讓整輛車陷於危險。

最後，也是最重要的一點，就是稅率問題，要不要解決？部長！

賀陳部長旦：謝謝委員。從交通部的角度來講，車輛不管是怎樣的打造過程，安全是絕對不能打折扣，所以有關安全方面，不管是防撞或電線檢查方面，我們會會同相關單位儘快來改善。

葉委員宜津：部長，我的發言時間到了，我不要占用別人的時間，請問，這個問題要不要解決？你要不要在跨部會……

賀陳部長旦：這就是我現在要跟委員報告的，我們把好我們自己的關，但是對於源頭，如何保證車輛有個安全來源，這部分我們會和相關部會再協調。

葉委員宜津：好，請問三位，這個問題要不要解決？

主席：請經濟部工業局黃副組長答復。

黃副組長裕峰：主席、各位委員。關於進口關稅問題，之前如果有業者是將底盤分拆進來者，我們有請海關協助查察，針對這點，未來我們會再提醒他們注意，避免汽車業者把底盤拆解，以低關稅的方式進口。因為關稅涉及 WTO 規範，全世界都有大概的 range，未來我們會請海關加強查緝。

另外，底盤進口和全車進口的稅率差不多，但是國內大部分都是底盤進口，再打造車輛，主要是因為整車進口 size 太大，而且價格也太高。

葉委員宜津：你顯然不食人間煙火，我問過業者，底盤進口，再笨的人也會拆成這樣！財政部呢？要不要解決？

主席：請財政部賦稅署李副組長答復。

李副組長素蘭：主席、各位委員。這涉及到進口關稅，屬於海關權責，所以經濟部會跟我們海關進行溝通，協助處理。謝謝！

葉委員宜津：好，下一位。

主席：請經濟部國際貿易局朱副組長答復。

朱副組長財立：主席、各位委員。就委員所提的這個案子而言，我們會配合經濟部工業局及財政部關務署這兩個單位的政策來處理這個案子。

葉委員宜津：請你們回去好好思考一下，不要再繼續保護特定的業者。

朱副組長財立：謝謝委員。

主席：請問部長，回去之後能不能找一位次長或司長，針對葉委員所提出的問題召開協調會，我覺得這個問題很重要，不然把關稅降低也可以對不對？

賀陳部長旦：（在台下）剛才我已經說過了，我們正在協調相關部會來處理這件事情。

葉委員宜津：（在席位上）部長所講的話要列入紀錄，請部長再上台用麥克風講一次。

賀陳部長旦：關於委員剛才所提示的問題，也就是現在關稅的情況會不會使得我們變成是變相鼓勵大家化整為零，使用進口零件來迴避完整車體安全性的檢測，針對這部分，交通部會洽相關單位針對這件事情全面作檢討。

主席：謝謝部長，現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。這八年多以來，臺灣發生非常多起相關重大交通事故，如果將這些重大交通事故一一臚列的話，就可以看到 2010 年 10 月 21 日在蘇花公路因為落石砸中遊覽車墜海，基本上這是道路的問題，也因此蘇花改引起大家的重視，現在陸客都改搭火車，然後從羅東走高速公路，但一般客車或小客車都還是繼續行駛蘇花公路這條線。2012 年哈爾濱教師團在國道 3 號發生爆胎事故，這是車子的問題，不像剛才那一件是道路的問題。2014 年 9 月 1 日玫瑰石通運公司的遊覽車在五楊高架發生火燒車事故，這也是車子的問題。2015 年 8 月福建陸客團在恆春翻車，這有可能是車子的問題，也有可能是駕駛的問題，不太可能是道路的問題。2016 年 4 月 25 日江蘇陸客團所搭乘的遊覽車與砂石車碰撞，這是一般的交通事故。2016 年 7 月 19 日玫瑰石通運公司的遊覽車在國道 2 號發生 26 人被燒死的火燒車嚴重事故，相關事故一而再、再而三的發生，其實本席只是舉出部分例子而已，國內旅行團或其他旅行團的案例都還沒有包括在內，可見這種事故發生的比率相當頻繁。這次所發生的遼寧陸客團火燒車事故傷亡非常慘重，報紙也說這是史上最慘的遊覽車火燒車意外。事實上，95 年在梅嶺發生的遊覽車事故死傷也很慘重，到底是因為車子有問題，還是道路有問題？一般都認為是因為車子有問題。至於 101 年在尖石鄉發生的事故，不只是道路有問題，車子也有問題。

我們發現近幾年來大客車登記數量成長快速，當然這和整體的需求有關，在數量成長快速的情況下，是不是能夠同步進行相關車輛的管理？檢驗人力是不是足夠？公部門的檢驗或民間的檢驗是不是能夠同步提升？這些都是需要加以探討的地方，我認為交通部應該要全面進行瞭解。

剛才有許多委員同仁一再強調拼裝車和一體成型車輛的不同，現在有這麼多車輛，包括遊覽車、大客車，雖然部長未必能接受「拼裝車」這個用詞，我們還是姑且將其分為一體成型和在臺拼裝兩類，請問你們有沒有掌握這些車輛在數據上的比例？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。根據我的瞭解，整車原裝進口的應該很少。詳細情形是不是可以請公路總局趙局長來說明？

鄭委員天財：好。

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。中巴（也就是乙類大客車）的部分，整車進口的有一千多輛……

鄭委員天財：大客車？

趙局長興華：乙類大客車的部分有啦！甲類大部分都是進口底盤之後在國內組裝的，其中大概有一成左右是整車原裝進口的。

李委員鴻鈞：（在席位上）甲類有多少？乙類有多少？

趙局長興華：乙類大概有兩千多輛，甲類有將近 1 萬 5,000 輛。

鄭委員天財：有人說是稅的問題，本席認為也不一定，因為就算一體成型、整車進口，還是需要維修，零件也要更換，所以它的稅是不是應該不一樣？這些都必須做考量。但是怎麼樣在法規裡面限制一定要一體成型、跟稅無關？這也許是我們現在面臨的問題。人命關天，既然一再發生這種事情，我們是不是要加以限制？假設探討的結果就是車子的問題，而這個車子的問題是因為安裝很多其他的設施，那麼，安裝這些設施有沒有法令的限制，還是可以隨時安裝？就算是一體成型的進口車，如果要安裝飲水機、卡拉 OK 和其他視聽設備的話，目前有沒有法規上的限制？

賀陳部長旦：目前不清楚，不過剛才已經報告過，我們會在 3 個月之內把這些納入安審的法規裡面，做個全面的改進。

鄭委員天財：過去發生相關事件時，都沒有仔細地從各個層面去考量，現在應該要從法律等各種相關層面去杜絕這種事情再度發生。最簡單而且大家一直在講的就是，搭飛機時都有逃生設施、安全門位置等相關說明，可是搭乘遊覽車從來沒有，坐客運也沒有！

賀陳部長旦：行駛之前應該都有這樣的要求。

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。我們的運管規則有規定遊覽車必須播放安全逃生的影片，違規的話有處罰。

鄭委員天財：這就表示都沒有落實！在相關車輛這麼多的情況之下，你們的安檢人力是不是有因應

車輛的快速成長……

賀陳部長旦：謝謝委員，針對您的指教，我們除了在執行人力和做法方面增加效率之外，也會把這樣的資訊配合提供給消費者，大家全面進行監督，共同努力。

鄭委員天財：這類事故有的是過勞的問題，當然，今天請你來報告的這個案子可能與此無關，但他之前是不是有過勞的可能？這個問題也應該瞭解。因為這個行程有好幾天，出事那天是最後一天，所以，包括前幾天他是不是過勞等等，都必須一併做整體的考量，才有辦法遏止、杜絕這種事情再度發生，不然不僅是人命的問題，對我們在觀光方面的整體形象也會有很大的影響，請交通部及相關部會一定要針對這個案例好好地加以檢討和改進。

賀陳部長旦：應該的，謝謝委員的指教。

主席：請李委員鴻鈞質詢。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。每次發生重大交通事故，本委員會都會召開專案報告會議，特別是遊覽車的事故，從距離現在比較遠一點的 2006 年梅嶺的事故，到大家還記憶猶新的司馬庫斯的事故，交通部來報告以後，落實及追蹤狀況如何都是一個大問號。

今天委員們針對拼裝車和其他方面都提出很多問題，其實在以前發生的事故當中，最主要的問題就是遊覽車的改裝，針對這點，當時我就要求要做所謂的翻滾試驗。在歐美，只要車子一出來，就必須做翻滾試驗，代表這台車子的耐撞性要經過一定的考核，這也是歷次遊覽車事故最主要的原因。如果只有底盤進口，上面自己來的話，每台車的防撞性能都不一樣，這樣要如何進行防撞試驗？這裡面就存在一個很大的質疑點。

另外，剛剛有提到所謂的甲類和乙類大客車，什麼叫做甲類？甲類是以軸距 4 米為規範，發生司馬庫斯的事件以後，一些山區就限制甲類大客車上去，結果你知道現在有多少乙類大客車的軸距是多少嗎？是 3 米 98。部長懂我的意思吧？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我懂。

李委員鴻鈞：也就是說，政府訂定一個規範以後，業者就用另外一個方法來變相逃避監督。3 米 98 和 4 米差在哪裡？沒有差，可是它的界限就是甲類和乙類不一樣的地方，這就是逃避！這裡面還有一個不一樣的地方，就是每一台車都有它的軸距和重心，包括甲類和乙類的限制載重，比方說一台車應該是 4.5 噸，業者為了容納更多乘客，就必須把車體的重量減輕。從這裡就能看出這次火燒車以前的問題，可是這些問題解決了沒有？並沒有解決啊！

賀陳部長旦：不過針對委員當初呼籲的翻滾測試，根據我的瞭解，現在已經變成我們的檢查項目之一，不管它是原裝的，還是所謂在國內打造的，都有要求做這件事情。

李委員鴻鈞：你要怎麼要求？因為你們的量並沒有那麼多。比方說底盤是進口 volvo 或其他廠牌，組裝以後的量並沒有那麼多，如何要求每一種都去做翻滾試驗？

賀陳部長旦：應該是拿一個型號來做翻滾測試。詳情是不是可以請司長來說明？

李委員鴻鈞：好。

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。所謂的車身穩定性要求，也就是俗稱的翻滾測試，在做法上包括以實車進行翻滾測試，也可以用電腦模擬整車翻滾測試。

李委員鴻鈞：對嘛！是用電腦模擬嘛！所以我現在要講的是，翻滾測試不只是在測試它的車體，因為我們有人數的限制，可是車也有它的載重限制，然後遊覽車又要豪華、又要舒適，所以要將其拉高，然後窗口又要能夠打開，如此一來，本體在重量上就會做一定程度的調整，也就是因為如此，遊覽車的耐撞程度永遠比其他車種都來得差，這就是原因。

再者，你們現在只能用電腦模擬，可是一些車子的軸距，本來是 4 米軸距，變成 3 米 98 後重心就偏了，偏了以後開車若遇到急轉彎，兩者造成的風險就會不一樣，我一直跟你們提的就是，長期以來，監理所為何有這麼多的監理黃牛，為何監理所前有那麼多代驗的人，他們為何可以生存下去，這才是真正的原因。

回頭談今天的主題，有人說這是電線走火，有人則提到其他各方面的原因，其實這些都是原因，可是還有幾個基本的東西我們有沒有去做到呢？比方說遊覽車跟一般車輛不同的是，首先，遊覽車有窗簾、地毯，而且沙發非常舒適，可是一般建築在做內裝的時候，會要求裝窗簾、地毯是要耐燃的、防煙的，如果有要求遊覽車要做到耐燃、防煙，則今天會燒成這個樣子嗎？你們有要求嗎？

賀陳部長旦：這個項目有。

林司長繼國：有要求，我們目前對於乘坐空間的內裝材料都有要求……

李委員鴻鈞：既然有要求，則這台車為何會燒成這樣？照理是不可能的事啊！還有，這台車為何可以檢驗過關？

林司長繼國：可能是如委員所指教的，也許經過一段時間之後產生了裂化，這個部分……

李委員鴻鈞：材料耐煙、耐燃跟裂化有什麼關係？你在講給外行人聽嗎？

主席：請交通部財團法人車輛安全審驗中心周執行長答復。

周執行長維果：主席、各位委員。目前交通部有關內裝材料防止火災這一塊是規定要「難燃」，指的是一旦燒起來，要有 1 分鐘的時間，讓乘客可以逃生。

李委員鴻鈞：1 分鐘怎麼夠？所以從這個教訓來看，我們應把相關規範修得更嚴格，今天他們之所以沒有辦法逃，因為在高速公路上就已經著火了，1 分鐘內根本無從逃起，所以我們應從規範著手，希望將這個時間可以拉長，因此，關於這部分的要求大家應重新來思考，部長的想法為何？

賀陳部長旦：這項項目及標準都要增加及提高，就是方才向各位報告的，我們 3 個月之內車安中心還有相關單位，對於安審規定會重新來做檢討。

李委員鴻鈞：以前委員會大多是針對車禍事件，所以要求遊覽車要做翻轉試驗，而你們也有去做，但坦白說，與實際落實的落差太大，就算用電腦模擬，但要如何模擬呢？而且業者會去鑽漏洞，就像方才說的，軸距 4 米的我就改用成 3 米 98，之所以這麼做，就是為了符合上山的限制，然後載重 4.5 噸的部分，關於空載重及載人載重，因為要載人，所以就想辦法讓車體減輕，軸距改變了、車體減輕了，重心就位移、就偏了，所以在高山或是快速行駛的狀況下，可能就會發

生問題，今天的火燒車也是一樣，在整個材料防燃的部分，我們也要有一定程度規格的要求，也就是更為嚴格。

另外，關於駕駛的疲勞，8 天 7 夜同一位駕駛，參加過旅行團的就知道，這種便宜團早上 7 點就出發，晚上 10 點進旅館，就是 8 天 7 夜想辦法讓你全部玩遍，早上 7 點就出發，晚上 10 點進旅館，表示駕駛一天要開十幾個小時，然後連開 8 天，因此，這部分該如何規範你們應該要去檢討，何況到了最後一天，因為駕駛已連開 8 天，照理也應該已經疲勞了。

賀陳部長旦：現在也有一些科技設備來追查他們當天駕駛的行程，總之，這些部分今後我們都會加強。

李委員鴻鈞：其實不用什麼科技設備，只要看旅行社排出來的行程，就知道駕駛每天要開幾小時。

賀陳部長旦：審核的時候，這些資料都會看見。

李委員鴻鈞：像公共汽車的駕駛，我們都有要求其開車的時限。對那些開飛機的，我們也有要求，前陣子華航的罷工，就是因為時數的問題在爭吵，同樣的，遊覽車也是，據了解，很多駕駛本身就是這台車的老板，他只是靠行而已，所以必須拚命賺錢，因此，我們要想辦法規定，讓駕駛能夠保有該有的基本精神，這就是我們要去研擬的部分。

賀陳部長旦：是的。就像公司管理的部分，也是……

李委員鴻鈞：出團前都會有行程出來，從其行程就可以了解駕駛一天大概要開幾個小時。

賀陳部長旦：對，審查時我們就會加以過濾。

李委員鴻鈞：如果你們把規定訂定出來，以後旅行社報出來的行程就絕對會不一樣，即他們也會有他們的變通方式。

賀陳部長旦：是的，應該來要求。

李委員鴻鈞：所以就是從人的因素、從車子的硬體、軟體上，都應好好做個檢討，交通委員會歷次關於遊覽車的報告，大概有五、六次以上，這其實讓我想起當年的健康幼稚園火燒車案，所以校車的部分，也應藉由這個機會，來檢驗我們所有的公共運輸，而不單純只是遊覽車而已，也就是應予以擴大。

賀陳部長旦：是的，應該的。謝謝。

主席：謝謝李委員……

葉委員宜津：（在席位上）處理一下提案。

主席：還沒印。

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。對於這次發生的重大事故，我們心裡都覺得非常沈痛，因為這部遊覽車、旅行團已經經過 8 天 7 夜的旅行，已經到了最後的行程了，在整個路程當中，我們看到他們所到的地方，很多道路都是很危險的，但最後反而是在路最平、最寬的地方發生問題，然後造成這麼多人死亡，報導提到這是最慘的火燒車案件，部長的年紀應該跟我差不多，大概是屬龍的，是嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。屬虎。

簡委員東明：那我們是同年的，或許部長都是住在北部，不是那麼的清楚，但在民國 63 年左右，在南部也曾發生過火燒車的案件，那時遊覽車為了要和公路局搶生意，以野雞車的方式來載客，當時在枋寮、佳冬的戰備跑道曾發生過比今天這個案子更為嚴重的案件，年輕一輩的可能沒有這個記憶了，包括媒體記者應該也是如此。剛才我很認真的查詢這個資料，不過，時間真的過太久了，大約 40 年左右，那次事件不知道部長有沒有印象？

賀陳部長旦：對不起……

簡委員東明：沒有印象吧！因為這是在南部發生的，在我印象中，這個事件相當嚴重，但這是有外來因素，不像這次是自己燃燒的，那個外來因素是因為它跟有瓦斯的拼裝車相撞，相撞後，瓦斯被撞飛到遊覽車裡面又爆炸，所以裡面的人都跑不掉，也是全部被燒死了，經過幾年後又發生這樣的狀況，在 1 分鐘之內就燃燒得這麼嚴重，真的是有非常重要的因素存在。方才聽到部長針對這個案件，包括靜態方面的設備以及動態方面，你們要在 3 個月內做檢討，我想了解你們的重點為何，3 個月內能做到什麼樣的地步、進度？

賀陳部長旦：3 個月內最主要是針對現在的安審法規，在項目、標準上，我們會跟相關單位研究出一個國家標準。其次，比如說有一個原型車出來，接下來我們要加強原型車的同型車的複審，這些統統會放入安審法規裡面，在 3 個月內進行檢討，讓它能夠增加安全上的保障。除了靜態設備之外，關於動態的部分，現在已經請遊覽車公會對於裝上 GPS 的遊覽車進行追蹤，同時我們也要進一步把散見於各遊覽車公會動態管理集中到公路局，成立一個整體包括客運業所需要的雲端中心來做動態的管理，這個動態管理的整個規劃要在 2 個月內完成，希望能從明年開始做。

簡委員東明：我相信部長有這樣的能力來解決這樣的問題。

賀陳部長旦：不敢當。

簡委員東明：這是 3 個月以後的事，但事件發生後的這段時間？

賀陳部長旦：關於這段時間，方才談及有 3 件事一定要做：第一，對於同型車，我們要馬上去做型號上的了解，配合檢警單位去掌握真正的原因。第二，對於上車時的那一剎那，不管是公司、駕駛、導遊該做的事，或是讓乘客自己救自己，監督他們做安全引導，由乘客來幫忙監督，必要時要列入紀錄，變成對車行的監督。也有委員建議把整個查核過程拍成影片並上傳到公司及交通部，對這件事有雙重稽查。更進一步，我們希望這些資料不只是在公權力，不只是在車行，也要把它變成在網路上，讓消費者和旅行社都知道的共同資訊，這樣市場上就會有所謂的獎優汰劣，那些行徑不良或處罰後仍不改善的公司在市場上就會被唾棄。

簡委員東明：不管是近期內你們要做的，或是 3 個月後你們定了一個法規、規定或規則，這些一定要落實。

賀陳部長旦：是的。

簡委員東明：發生這種重大事件，其實就是執行上能否落實的問題，像我們有一個措施就做得很好，即戴安全帽，過去戴安全帽是很奇怪的事，現在變成沒有戴安全帽是很奇怪的事。所以在落

實上，不單單是執法的問題，像學生的畢業旅行期間或是校外參觀期間，我們也要透過教育來告訴他們安全方面的資訊。

賀陳部長旦：了解。

簡委員東明：2012 年 12 月 9 日司馬庫斯發生遊覽車翻覆意外，造成 13 死 10 傷，已經在交通委員會做過專案報告與檢討，在檢討之後，我們所做的決議是請交通改善規劃小組（將近有十幾個單位）到每一個原住民地區的危險道路去勘查，原本有四百三十幾條危險道路，最後規劃小組把它縮為 111 條，這 111 條在前年定案後，總經費為 4.07 億元，到目前為止，不曉得進度如何，我們看不到。

賀陳部長旦：據我的了解，交通部和原民會分別都有編列預算，交通部這邊好像是 1.28 億元，放進生活圈道路裡面，然後逐條作一改善。

簡委員東明：這部分有牽涉到幾個單位，但總要有一個整合的單位，這是交通部運輸研究所調查的？

賀陳部長旦：運研所有整體的計畫，大家再按照它的所在位置及配合情形……

簡委員東明：我之所以會提到這個問題，發生重大事故後，在整個檢討過程中，千萬不要雷聲大雨點小或 3 分鐘熱度，之後好像就不了了之了。

賀陳部長旦：了解。

簡委員東明：今天運研所沒有人列席？

賀陳部長旦：沒有。

簡委員東明：接下來本席要請教趙局長，方才你說你們是負責多少？

主席（葉委員宜津代）：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。鄉道的部分是 1.28 億元，這部分已經核定了，由鄉公所在執行。

簡委員東明：這個規劃是四點多億？

趙局長興華：其他部分是原民會的。

簡委員東明：但是我看原民會的預算……

趙局長興華：我們是有分別的。

簡委員東明：當然有分項目，也有分權責單位。

趙局長興華：鄉道的部分是由公路總局來協助。

簡委員東明：關於這個問題，希望運研所能整體作一統合。

趙局長興華：我們會轉達給運研所，他們有在整合。

簡委員東明：現在已經經過一段時間了，上次在總質詢時，我也質詢過毛前院長，他也認為為了安全，安全是最重要的，預防工作若能做得好，造成的傷害就能相對減低。

賀陳部長旦：是的。

簡委員東明：我們已經花了這麼多時間在做調查，準備要去做改善，結果卻看不到執行的進度。當時院長也提及這個經費並不多，以專案來處理即可，聽起來好像馬上就要處理了，但是到現在呢？我們總覺得好像沒有進度。

賀陳部長旦：相關的進度由當初規劃的運研所來追蹤，我會把了解的情形向委員作一說明。

簡委員東明：希望部長能夠重視這個問題，謝謝。

賀陳部長旦：好，應該的，謝謝委員的指教。

主席：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。部長早！我想問你一個問題，當你搭飛機時，空中小姐會向你解說逃生設備、資訊等等嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對，會放影片。

陳委員雪生：你知道救生衣放在哪裡嗎？

賀陳部長旦：知道。

陳委員雪生：你有去拿過嗎？

賀陳部長旦：以前剛開始因為好奇心會去碰一下，現在已經……

陳委員雪生：你拿得出來嗎？

賀陳部長旦：我沒有去拿過。

陳委員雪生：有事的時候你會去拿嗎？要怎麼拿？

賀陳部長旦：如果有事就會遵照飛機上的指示，我們當然要去做這件事。

陳委員雪生：像馬祖的空難，駕駛員跑掉了，有人因為安全帶綁得很緊、解不開而溺死在裡面。現在金門小三通、馬祖小三通還有離島交通船我都坐過，浪很大時，我還坐過整艘船飛起來了，我沒有穿救生衣耶！要不要穿救生衣？

賀陳部長旦：應該要吧！

陳委員雪生：沒事就沒事，有事就會釀成災害，不論是空中或是海上，我認為都應該防範未然。這兩天大陸觀光客發生這樣的事情，讓我覺得很難過，人家有朋自遠方來，來我們這邊作客，卻發生不幸，讓人情何以堪。謝局長，你們有無統計我們到大陸觀光的死亡人數比較多，還是他們來我們這邊觀光的死亡人數比較多？他們來我們這裡全部的死亡人數是 83 個，對嗎？

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。我們沒有作這方面的比較，會後我們再提供給您。

陳委員雪生：這兩天，我也給國臺辦打過電話，他說誰敢去你們臺灣，去了以後命都沒了，簡直是玩命，其中真的有問題，例如近來發生的幾起事故，就有被吊臂砸中，遇到道路崩塌掉到太平洋，還有飛機掉下來，或是掉到海裡面去，什麼煞車皮有問題，還有火車翻覆撞到隧道口，擦撞以及司機氣喘、火燒車、飛機掉下來等不同的事故，其中遊覽車事故比較多，早上也有很多委員提及遊覽車的問題，說真的這些就叫做拼裝車，我們臺灣發展汽車工業已經十幾年了，到現在底盤、引擎，還有變速箱，都還要從外面進口，這其間的差價，你知道有多少嗎？製造一台公車，大約 100 萬就 OK 了，遊覽車的話，大約 200 萬，然而從國外進口汽車每輛要 800~1000 萬，關於稅的問題，剛才葉宜津委員也質詢過你們，大家都在逃稅、避稅、減稅。當然你也考量到國內打造汽車工業這些人的就業問題，不過其間存有危險，他們一定會想辦法把

重量減輕，1982 年英國雪菲爾驅逐艦不是被阿根廷的飛魚飛彈打到嗎？當時被打到沒怎麼樣，而是因為鋁合金自燃燒了兩天然後沈沒，對於這些易燃物，既然有做規範，汽油就已經很猛了，如果讓它再助燃的話，很快就會要車子裡面的人的命。還有這兩天我也看了電視報導，用小鐵鎚擊破車窗的擊破點，速度會比較快，你有沒有打過車窗？

賀陳部長旦：沒有。

陳委員雪生：我們在遊覽車上都嘻嘻哈哈的，很高興，我也常搭乘遊覽車，我會擔心遊覽車的駕駛不知開了多久了，因為他在車頭的底下，他可能有吃檳榔或抽菸，甚至我覺得抽菸還可以提神，只是我不知道他到底有沒有拉 K，還是做什麼事？這我就搞不清楚了，以前酒店從冷氣孔放藥進去，讓裡面的人精神非常振奮，我是沒有吸過這東西，這些對司機來說，都是很危險的，我不知道我們司機一天開車要開多少小時，因為都是包辦制的，不像國外可以利用一些科學儀器，我有一次到法國去，司機開車超過 8 個小時，司機就跟我們說他只剩半個小時，如果還要去另外那個點，恐怕來不及了，他拿出一張卡片，卡片的時間已經到期，這時車子竟然發不動，他要我們在那邊等，他們另外再找駕駛來，然後以你所稱的科學儀器鎖上，因為人的體力畢竟有限，你說開車，如果能連續開十幾、二十幾個鐘頭，我看只有貨車或卡車可以吧！我從臺北到高雄，不要說開到臺中，我到新竹就快要睡著了，他們卻說開個二、三百公里，小事情。當然如果他一個人開，他不要命，我們沒意見，但是針對搭載乘客的遊覽車，我覺得應該要特別加強規範，既然對易燃物有所規範，我不知道車輛檢驗所是如何檢驗的，怎麼讓他過關的？最近電視一直在報導這件事情，我拜託部長要全民教育，藉著這次的事件要好好宣導，最近陸客就很害怕，上車之後，就頻頻問司機說敲擊車窗怎麼敲？安全門在哪裡？他們因為這次意外感到害怕，這就是一種安全教育，所以我剛才才會詢問你上飛機之後救生衣在哪裡，我真的搞不清楚，像我搭直昇機，航空公司說有一個很大的浮筒，飛機下去之後，浮筒會炸開，但我看到它被帆布包得緊緊的，屆時大家都逃命要緊，還會去顧那個東西嗎？所以飛機上如果有狀況，根本就慌了，搞不好就暈過去了，所以這些問題可以利用電視，加上最近記者常常訪問你或是交通部相關的官員，你們應藉此機會在電視上多作宣導。

賀陳部長旦：好的。

陳委員雪生：還有能否調降進口車稅率？全車都是進口的只有國光和灰狗巴士。現在還有人可以把遊覽車的底盤切開分割，而且還更便宜，你知道嗎？所以公路總局真的要注意。

賀陳部長旦：依規定是不能這樣做，我們在安審上面也有作這樣的規定。今後這些事情在所謂的複審或是我們查到以後的處理，這樣恐怕才能使這些事情慢慢的落實，這些事情，我們會來要求加強。

陳委員雪生：還有監理部門對司機、導遊安全的訓練也要加強，像平常勞檢所對工廠、工安不是有要求勞檢員嗎？

賀陳部長旦：是。

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。我們對於遊覽車的駕駛有職前訓練，每 3 年要回到訓練所做一個定

期回訓，所有安全知識的部分都跟他們……

陳委員雪生：陸客來我們這邊發生事故，大部分都是遊覽車，遊覽車確實已經造成問題，引起全民的注意，我拜託交通部要特別關注。再者，早上葉召委所提的那些問題，要找他們 3 個單位，你可能要開個協調會，而且不只開協調會，你還要把協調會的結果跟我們交通委員會報告。

賀陳部長旦：一定。

陳委員雪生：如果你不口頭報告的話，起碼也要提供書面給我們交通委員會的委員，因為大家很關心這個問題。

賀陳部長旦：好的，應該的。謝謝。

陳委員雪生：謝謝部長。

主席（陳委員雪生）：現在處理臨時提案。進行第 1 案。

1、

鑑於本月 19 日陸客旅行團火燒車事件造成 26 人死亡，重創台灣旅遊於國際形象。經比較後，因一條龍式之服務主要為以購物行程抽傭處理，故須以低團費來吸引顧客，進而壓低各式其他旅遊所需相關費用，如旅館費、交通費等。不免造成服務品質低落、車輛保養維修等問題，不可不察。對此，交通部暨所屬單位，應儘速對此一條龍式服務及大客車相關檢驗提出對應辦法，以免此問題再度發生。

提案人：陳歐珀 劉耀豪 李昆澤 葉宜津 趙正宇
陳雪生 黃昭順

主席：請問各位，對本案有無異議？

請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。沒問題，我們照辦。

主席：本案照案通過。

進行第 2 案。

2、

鑒於今年七月十九日國道二號重大交通事故導致 26 人罹難事件，為了避免機械故障及人為因素可能造成的意外，爰請交通部針對國內旅遊業者與交通運輸業者，在安全檢查、車輛維修、勞動條件、消防設施、逃生設施、逃生訓練教學等項目加強稽查。目前《旅行業管理規則》第二十二條中，「佣金補團費」的行為已經解禁，但解禁後所衍生的各種潛在的安全問題，爰請交通部對於現行有關「佣金補團費」以及「一條龍」的制度，進行全面的評估與檢討，並於兩個月內提交本院交通委員會及提案委員。

提案人：趙正宇 鄭運鵬 鄭寶清 鄭天財 陳雪生
葉宜津 尤美女 黃昭順

主席：請問各位，對本案有無異議？行政官員有沒有意見？

請交通部觀光局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。我們是不是可以提出書面報告？

主席：哪裡改為提出書面報告？

賀陳部長旦：（在席位上）文字略做修正。

主席：文字怎麼修改？

謝局長謂君：我們建議，提案倒數第 2 行末「進行全面的評估與檢討，並於兩個月內提交」後面增加「書面報告送」這幾個字，也就是將文字修正為「進行全面的評估與檢討，並於兩個月內提交書面報告送本院交通委員會及提案委員」。

主席：好，書面報告提交本院交通委員會及提案委員。

請問各位，對本案做以上修正，有無異議？（無）無異議，修正通過。

進行第 3 案。

3、

對於大客車之要求，應以安全性為最高原則，但目前卻基於保護國內車輛工業為理由，以各種手段阻礙外國原裝整車進口國內。導致國內大客車拼裝打造情形嚴重，危及乘客安全性。因此交通部於檢討時，或進行跨部會整合時，應以安全為唯一考量，以保障乘客安全。

提案人：葉宜津 簡東明 陳雪生 李鴻鈞 黃昭順

主席：請問各位，對本案有無異議？行政官員有沒有意見？

請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們照辦。

主席：好，本案照案通過。

進行第 4 案。

4、

105 年 7 月 19 日國道火燒車事件造成 26 人罹難，凸顯國內遊覽車多為進口底盤及國內組裝，其安全性及防火、逃生明顯出現重大瑕疵問題，爰請交通部針對甲類大客車包括遊覽車進行總體檢，對於車內加裝設備的電量、防火材質期限於一個月內進行法規檢討，於一個月內向本委員會提出檢討報告。

提案人：鄭天財 葉宜津 簡東明 陳雪生 黃昭順

主席：請問各位，對本案有無異議？行政官員有沒有意見？

請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們是否可以就時程上做一說明？

主席：好，請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。我們建議，提案倒數第 2 行及第 1 行的「一個月」修正為「三個月」；最後 1 行的「檢討報告」前增加「書面」2 字，亦即修正為「提出書面檢討報告」。

主席：請問各位，對本案做如上修正，有無異議？（無）無異議，修正通過。

臨時提案已全部處理完畢……

葉委員宜津：（在席位上）主席，對第 4 案我建議不只針對甲類大客車，而是整個大客車，把「甲類」2 字拿掉，好不好？鄭委員，為什麼只有甲類車呢？可不可以把整個大客車都包括進來？

主席：把「甲類大客車」的「甲類」2 字拿掉，可以嗎？

賀陳部長旦：（在席位上）沒問題。

鄭委員天財：（在席位上）好。

主席：部長和提案人鄭委員都同意，那本案照葉委員宜津的建議修正通過。

報告委員會，臨時提案已全部處理完畢。

現在請黃委員昭順質詢。

黃委員昭順：主席、各位列席官員、各位同仁。我先請問主席，今天陸委會副主委是否有列席備詢？

主席：有，今天由邱副主委代表出席備詢。

黃委員昭順：大家辛苦了。

每次發生重大事情之後，我們都在立法院召開很大的專案會議，但之後大家又都忘記了這件事。早上我聽到部長說，準備在 3 個月內檢討整個相關法規等等。請問部長，是這樣嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。最主要是剛才提到安審方面的一些項目和標準。

黃委員昭順：其實大家對遊覽車都有一定程度的疑慮，認為遊覽車比較像是拼裝車，因為不管是車體、車底或整個設計和組裝，應該都不是在同一家公司製作的。基本上，我們不支持小客車採用拼裝的方式，那怎麼會允許遊覽車用拼裝的呢？我想這部分可能要請部長好好考量。

請問主席，每人發言時間是多少，怎麼現在計時器就已經顯示剩 2 分多鐘而已？

主席：每人發言 4 分鐘，得延長 1 分鐘。

黃委員昭順：一個人才 5 分鐘！我有點意外，因為從來沒有這樣過。

基本上來講，包括整個制度在內，有幾件事情是我比較質疑的。第一，不知道部長記不記得，以前曾經有發生過健康幼稚園案子嗎？

賀陳部長旦：印象是。

黃委員昭順：有印象，還是記得很清楚？

賀陳部長旦：沒有那麼清楚，但是知道。

黃委員昭順：我記得非常清楚，從那個時候開始他們成立了一個基金會，那個基金會不斷提議遊覽車的車窗要怎麼做，部長應該知道吧？

賀陳部長旦：對不起，我沒有注意。

黃委員昭順：你們沒有注意喔！這是很嚴重的一件事，如果是密閉式的遊覽車，大陸稱為移動式的棺材。這一次火燒車的過程裡，一分鐘就整個陷入火海，幾乎完全沒有機會可以逃生。有兩件事我希望部長能夠做，第一，遊覽車的車窗還要用密閉式的嗎？公路總局不要再給部長錯誤的訊息，以前我們就討論過了，但是你們一直在反對這件事；基本上，你們現在說增加 3 個逃生窗，其實增加 3 個逃生窗還是沒有辦法解決這件事。我希望部長這一次能痛定思痛，何況不是只有大陸團來才產生的問題……

賀陳部長旦：當然，當然。

黃委員昭順：國內的遊覽車都是這個狀況，部長同意密閉窗上面要做一定程度的修正嗎？

賀陳部長旦：把它當成一個新的教訓，我們來檢討這件事。

黃委員昭順：我不希望只有檢討，希望能夠澈底地改進。

賀陳部長旦：是。

黃委員昭順：第二，今年 3 月 24 日交通委員會提出公路法第六十三條的修正，修正的條文裡講，校車有 10 年車齡、遊覽車有 12 年車齡的限制，在整個修法過程中，把這個規定做一定程度的修改。本來那個時候準備送到院會，但是包括全教會、靖娟兒童安全文教基金會、兒福聯盟與全國家長團體聯盟都非常憂心，所以國民黨團把法案拉下來協商。請教部長，你同意那個修法嗎？

賀陳部長旦：我覺得車齡和安全應該就事論事來看，單獨用車齡來限制，有的時候會造成剛才大家所提到的，有人想要買比較好的車子之投資意願和品牌化，反而打了折扣。

黃委員昭順：這個就是當時委員會講的意見，也是靖娟兒童安全文教基金會特別一而再再而三提到的。我想遊覽車包括整個車輪與原理，加上要跑到山區去，尤其最近又聽說遊覽車都不在同一家公司組裝，大家都認為這是拼裝車。有這麼多團體已經站出來正式告訴我們，而且這些團體都是痛定思痛的團體，部長，你還支持那個修法嗎？

賀陳部長旦：不是，你剛剛的意思是，他們認為還是要限制車齡？

黃委員昭順：當然要限制車齡。

賀陳部長旦：至少在安全檢驗沒有打折扣的前提之下，說不定一些原裝車的耐用期……

黃委員昭順：原裝車如果不限制車齡，以賓士車為例，早期我自己有一部賓士車，但是賓士車一直發生故障，年齡到了，車子的零件不可能不發生變化。

賀陳部長旦：相對來說確實是這樣子，可是也不見得。

黃委員昭順：公路法第六十三條的條文要修正，一定要有附帶決議，如果部長站在這裡告訴我們，包括校車、遊覽車的車齡限制都要取消，而且沒有任何配套，我們沒有辦法相信你的說法。

賀陳部長旦：我們沒有說沒有配套，但是我剛剛一直強調，前提是安全，就是通過安全檢驗。

黃委員昭順：今年 3 月 24 日交通委員會同樣在這個會議室所通過的修法，沒有任何配套，部長支持嗎？你再告訴我一次。

賀陳部長旦：我們再來瞭解，到底對安全上有沒有進一步地要求，我們當然應該以安全為前提。

黃委員昭順：包括我們所講的問題，我看部長的瞭解還不是那麼深入，我希望你在這個部分能夠再去看，到底密閉窗或活動窗與車齡問題怎麼處理？我希望部長能夠再深入瞭解。

賀陳部長旦：好的，謝謝你的提醒！

黃委員昭順：謝謝！

主席：請問趙局長，以前遊覽車最後一排有移動式的窗戶，現在都沒有了？

林局長繼國：兩側各要有可活動式的出口。

主席：這一次的火燒車事件，我看窗戶拉開以後就可以跳出來了，不一定要去敲擊。

林局長繼國：現在新的安審規定是要求兩側都要有……

主席：如果有活動式的窗戶，可以不用去敲，窗戶直接打開就可以跳了。

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。因為只有 4 分鐘的時間，時間很短，我就直接問了，本席要請教賀陳部長，今天早上很多委員問到為什麼會有這樣的事件發生，針對車子、車體、車齡、駕駛訓練、安全設備與逃生訓練等等提出很多意見。從 2008 年開放大陸赴臺觀光以來，已經有 9 次遊覽車事故、1 次火車事故、1 次最近的火燒車事件，總共造成大陸觀光客 83 人死亡、159 人受傷。昨天大陸環球時報的社論，標題是寫「遊台像玩命一樣」，特別是在這個時候，五二〇之後兩岸的觀光沒有像以前那麼熱絡，而且是逐步在縮減，現在七二〇之後更麻煩了。對這一次遼寧團來訪的 24 人與導遊、司機，在這麼平坦、寬敞的路上發生火燒車，造成 26 人死亡，你的心裡有什麼感想沒有，可不可以說明一下？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對這樣的事情，我們從不可思議當中覺得非常慚愧，也覺得應該在這邊沈痛地加以改進。對於委員剛才提到的，我們希望不是針對陸客才做這樣的回應，應該對於臺灣的旅遊品質、安全上藉這個機會向全世界證明，來臺灣旅遊是安全的。這個事情我們應該當成不只是個案，要變成整個行業，以及相關法規、設備上全面去改進。

孔委員文吉：針對環球時報講遊台像玩命一樣，大陸觀光客到臺灣觀光都沒有安全的保障，你要如何復甦臺灣的觀光業，讓大陸的觀光客有信心、保證安全？

賀陳部長旦：第一方面，過去兩岸旅遊裡面，團體旅遊 8 天 7 夜單一產品占的比重太高了，變成大家都用價格競爭，在價格競爭的情形下，除了我們在安全上自己要求以外，也希望大陸方面的旅行社在做產品規劃，以及招募消費者時，不要變成劣質的。

孔委員文吉：你對大陸旅遊業者、觀光客有沒有表示慚愧和道歉的意思？

賀陳部長旦：我覺得首先要對這件事情表示哀悼，其次，未來如何避免類似的事情不再發生，我們對其產品及價格的規劃上必須走向合理化。

孔委員文吉：接下來本席要請教謝局長幾個問題，首先是有關兩岸觀光客的交流從 720 之後，已從日漸萎縮走向幾乎停頓的階段，請問局長，你們預期該怎麼做方能把兩岸觀光交流復甦起來？

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。兩岸觀光客人數的消長，後續可能還需要一段時間的觀察，陸方這幾天已派海旅會的官員來臺對火燒車事件的原因與如何善後進行了解，目前我們最重要的工作就是如何把善後做到最好，以重振陸客來臺旅遊的信心。

孔委員文吉：在這次事件之後，謝局長代表我們國家觀光主管機關，對大陸觀光客有什麼話要說？

謝局長謂君：面對這樣不幸事件的發生，我們從中央到地方包括桃園市政府在內都非常重視，不僅在極短的時間內成立應變中心，對後續的善後方面，我們也都做了妥切的安排，今天下午 4 點 15 分罹難陸客的家屬即將搭機來臺……

孔委員文吉：家屬們不是昨天晚上就已經到這裡了？

謝局長謂君：昨天是海旅會官員先行來臺，今天家屬會搭機來臺處理善後，不管靈堂的設置或接機

與接待的安排，我們都已做了最妥善的安排。

孔委員文吉：這些事是否該由觀光局或是由海基會、陸委會負責？

謝局長謂君：目前中央相關機關都已整合起來，大家一起來做。

孔委員文吉：希望你們能把大陸觀光客的人命當成一回事，這次遊覽車火燒車造成 24 位大陸觀光客活活被燒死的悲劇，本席內心覺得非常沉痛，也感到非常遺憾，請問陸委會，你們對兩岸熱線機制有沒有想辦法恢復？

主席：請陸委會邱副主任委員答復。

邱副主任委員垂正：主席、各位委員。這個不幸事故發生後，我們跟大陸方面已做了非常有效的溝通跟連繫……

孔委員文吉：你所謂跟對岸做了有效的溝通跟連繫，是用傳真的方式嗎？

邱副主任委員垂正：除了觀光小兩會有非常緊密的連繫之外，我們的海基會也跟大陸的海協會……

孔委員文吉：我們希望聽到陸委會到底做了哪些事情。

邱副主任委員垂正：我們陸委會在第一時間即用簡訊的方式向國臺辦說明……

孔委員文吉：你們用簡訊的方式就算是有效的溝通跟連繫嗎？我們認為能稱得上是有效的溝通跟連繫，應該是指國臺辦的張志軍主任跟陸委會的張小月主委要有電話熱線、要有對話才對。

請問副主委，你們現在跟對岸的連繫還是僅止於傳真嗎？

邱副主任委員垂正：簡訊本來就是經雙方認定為有效之溝通跟連繫的機制，至於委員提到電話熱線機制，必須由兩岸相關單位一起啟動。

孔委員文吉：兩岸熱線到現在還未啟動，對不對？

邱副主任委員垂正：兩岸熱線必須由兩造合意啟動。

孔委員文吉：如果照你們所說，把傳簡訊視為一種有效之溝通跟連繫，那麼，對未來兩岸關係的發展本席會覺得非常擔心。

邱副主任委員垂正：我們會持續努力。

主席：跟孔委員報告一點，目前國臺辦相關官員如果跟我們的官員面見或用電話進行溝通與連繫，據我所了解，他們把這種行為叫做「違反黨紀」，相關官員不僅要送違紀處理，還要寫違紀報告。

孔委員文吉：（在席位上）你所謂的「他們」是指哪個黨？

主席：我指的是共產黨，他們涉臺官員若跟我們接觸就是違反黨紀，所以，他們現在跟我們幾乎不接觸，不過，我們在此特別拜託謝局長，對大陸海旅會秘書長及死難者家屬先後來臺，你們一定要盡全力把他們安頓在好一點的旅館，因為家屬的心裡已經很悲傷了，所以，慰問一定要做好，同時也請你告訴他們，立法院不僅在開會前為死難者默哀，交通委員會還特別召開會議進行檢討，由此可見，我們是真心把他們當成自己的同胞，而且，請你們把整個事情的處理過程也做成書面報告送給陸方，因為他們回去還要跟鄉親說明這件事情，不能說他們的親人來臺旅遊連命都沒有了，最後卻沒有任何隻字片語來述說或紀念這件事情，所以，拜託部長授權謝局長去做好這些事情。

賀陳部長旦：這是應該的。

主席：交通部公路警察局、陸委會及其他相關單位對這個事故所做的調查報告，請儘快提供觀光局進行綜整並做成書面報告，因為陸方日前來臺官員中層級最高的就是海旅會的秘書長，陸委會即使想打電話給他，他們也只能把電話掛斷，所以，雙方不可能因為這次事故而進行對話，本席非常清楚他們處理的方式，過去因為推動金馬小三通，本席常有機會跑北京跟他們來往，所以，我很清楚他們內部處理事情的原則，所以，請觀光局出面把整個事故發生的情況與處理的過程做成書面送給海旅會。

接下來請陳賴委員素美質詢。

陳賴委員素美：主席、各位列席官員、各位同仁。自從賀陳部長就職以來誠可謂風波不斷，而這次遊覽車發生火燒車事件造成 26 人死亡，可以說是狀況最為嚴重的一次，事實上，當天我有經過事故發生的現場，可是當時我並不知道有這麼嚴重的事故發生，我只看到綿延很長的消防車與救護車隊伍，內心也很焦慮，等到看到事故的現場，車子裡的火已經燒完了，想到車子裡面的乘客如果都跑出來，那真是不幸中的大幸，萬萬沒想到裡面所有旅客加上司機跟導遊總共 26 人，竟在短短數十秒內全部都燒成焦屍，眼見他們寶貴的生命就這樣喪失了，心裡非常難過。

所謂生命無價，不管是臺灣人或是外國人，只要發生這樣的意外事件，身為交通部長確有義務對事故相關責任進行檢討，上午會議中有多位委員詢及國內遊覽車進口底盤的問題，根據公路總局黃副局長的說法，假如這次事故與遊覽車的車體有關，公路總局將會檢討是否有修正相關法規的必要，對黃副局長這個說法我覺得很訝異，政府難道非得等到發生人命意外死亡事故時，才會對不合時宜的法律做檢討嗎？政府部門不是在平時就該做這樣的處理嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。無庸諱言，我們的法規難免有落後現實的狀況，以這次事故來說，過去若干安審項目與標準都還不夠完整，這些部分很多國家近幾年來也都開始不斷要求，包括日本對於遊覽車檢查及保養的紀錄也都要求要做結合，這些都是他們在一些事故發生後所獲致的一些進步，今天在這裡聽取各位委員的意見後，我們也會對相關法規採取一些進步的立法。

陳賴委員素美：目前網路上瘋傳靖娟兒童安全文教基金會 6 年前所發表的文章，甚至被稱為預言，當中就有提到臺灣目前有關大客車安全窗的法規，由於尊龍火燒車事件的發生，在民國 94 年這項法規有做過修正，容許為外推式或密閉式配以擊破器兩者選其一，但包含所有火車的車廂或大客車幾乎全部都採用密閉式的安全窗，以這次事故中火災的發生都是在幾秒之間；一般人在上車之後或許會從安全宣導影片中受到一些教導，惟一旦發生火燒車的情況，他們在惶恐與害怕的情境下馬上會做的動作就是去敲車門或車窗，請問我們用手去敲車門或車窗可能敲得開嗎？猶記得早期我在搭乘客運車或遊覽車等大客車的時候，車窗都是打開的，曾幾何時全部都改成密閉式的安全窗，請問部長，為什麼大客車會全部都改成密閉式的安全窗？

賀陳部長旦：對這部分相關的檢討，容我請司長跟委員作一報告。

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。跟委員報告，我們也有進行法規的修訂，所以在 104 年 5 月 15 日

發布了新的法規檢測基準，規定大客車車身兩側至少要有各兩個活動式的出口，避免全部是密閉式的，會造成緊急逃生時的阻礙。

陳賴委員素美：現在所有遊覽車都符合你們剛剛講的，有兩處是可以推出來的？

林司長繼國：新型式的車輛是從今年 1 月 1 日，舊型式的車輛則是從明年 1 月 1 日起都要符合新的規定。

陳賴委員素美：司長的意思是明年開始要符合這個規定，如果現在全部是密閉式的，就要去改裝成司長剛剛提到的兩個標準。

林司長繼國：就是明年 1 月 1 日……

陳賴委員素美：明年 1 月 1 日距離現在有多久的時間？這段時間若再發生意外，誰來負責？

林司長繼國：任何安全法規基準的修訂，我們都需要同步配合考慮國內車廠，在對應上面要留至少需要的時間。所以新基準不能馬上訂頒，馬上強制實施，要有一段緩衝期。

陳賴委員素美：所以這段時間，我們要祈禱不會有任何事故發生，是嗎？

賀陳部長旦：還是可以用現在的方式處理。

陳賴委員素美：就是以現在的安全標準守則去處理？

林司長繼國：就是現有的。

陳賴委員素美：本席有幾點建議要提出，一、因為去檢查的，一定是合格的去做檢查，所以不定期動態的抽檢安全設備，這個部分要加強；二、強化教導乘客正確的逃生知識；三、遊覽車加裝的娛樂線材，都應該定期檢驗維護。四、保護駕駛與乘客的安全，防止疲勞駕駛。本席曾參加過旅遊活動，早上 5 點出門，直到晚上 10 點，你認為這名駕駛撐得住嗎？尤其是在夏天，這麼長的駕駛時間，難道我們都沒有一個規範，可以讓駕駛不用長期駕駛，可以讓我們的乘客不要處於危險情況中？

賀陳部長旦：現在是對長程距離有限制，至於時間部分，可能現在還規定得不明確，既然大家都有這樣的要求，我們覺得應該來做檢討。

陳賴委員素美：另外，有關大客車在國內組裝車體拼裝車的安全性，我們希望跨部會檢討改進，這個部分應該強化，做整體的檢核。

賀陳部長旦：是的，這是前提，謝謝。

主席：請林委員麗蟬質詢。（不在場）林委員不在場。

請廖委員國棟質詢。（不在場）廖委員不在場。

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。今天這個會議是昨天院會朝野協商的第一個共識——邀請交通部一起來關心，陸客在臺灣所發生的遊覽車不幸事件，這次的火燒車事件可能是臺灣有史以來遊覽車死傷最嚴重的一次，更不幸的是沒有一名旅客存活下來，真是令人難過。

這兩天海峽兩岸旅遊交流協會周秘書長到死者靈前上香時，批判臺灣政府，他說他提醒臺灣政府相關單位關於陸客到臺灣觀光旅遊的安全，但是臺灣政府多年來都沒有作為，批評得非常不好聽。在這個時候，我們也確實造成陸客很大的傷亡，面對中國代表對我政府說出這麼難堪

的言論，不知道部長有什麼樣的想法。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先當然是很遺憾，因為我一直在交通委員會接受大家的指教，並沒有看到他比較詳細的發言內容；不過，就我們自己來說，應該對這件事情痛定思痛，我們自己都應該覺得很慚愧，應該連同我們自己的相關單位、法規及相關業者，朝大改革的方向去做。

林委員俊憲：他說臺灣的政府都沒有作為，看起來也不盡公平，過去那麼多年來，我們不只是對陸客，過去國內旅遊發生遊覽車意外事件時，我們也不斷地修改，像剛剛提到的 2005 年，因為尊龍客運火燒車事件，我們現在規定遊覽車門窗必須是由內向外推，還要有可擊破玻璃窗的鐵槌等安全設施之法令要求的改變。請問局長，過去 10 年陸客在臺灣發生意外的死傷人數有多少？

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。有 83 人；開放陸客來臺觀光是從 2008 年到現在，來臺的總人數是 2,100 萬人。

林委員俊憲：從 2008 年開始大幅開放陸客來臺觀光，陸客在臺發生意外、傷亡的人數有多少？

謝局長謂君：83 位。

林委員俊憲：除中國之外，來自其他國家的觀光客，在臺灣同時期發生死傷、意外的人數有多少？

謝局長謂君：這個人數不多……

林委員俊憲：本席告訴你，不到 10 個。確實在臺灣造成意外死傷，大都是陸客團，這是存在的事實。

謝局長謂君：因為陸客團大都是 8 天 7 夜的環島行程會比較趕。

林委員俊憲：其他國家旅客來臺觀光的性質、玩法不一樣嗎？

謝局長謂君：是的，他們會在區域裡面做深度旅遊。

賀陳部長旦：應該這樣說，剛開始的時候，陸客來臺灣，幾乎全部都是同一產品，這個產品就要靠遊覽車，靠遊覽車的集中度高過於其他國家或其他時期，這就變成會偏向於遊覽車的交通行為。

林委員俊憲：我同意，因為陸客都是集體行動，靠大客車活動，只要一發生意外，就會很嚴重，所以我們除了不斷改變對遊覽車的安全規範外，特別對陸客，我們也要求載陸客的遊覽車必須是 5 年以內的新車……

賀陳部長旦：對，車齡要比較輕。

林委員俊憲：我們現在發現，其實車輛安不安全，與車齡未必有直接關係，因為一輛車子的好壞，有很多不一樣的系統。交通部原本預計 2017 年 7 月要對大客車提出新的檢驗標準，包括煞車系統標準、車內設備材質標準，是嗎？

賀陳部長旦：有些是 7 月，但是像窗子的部分，明年 1 月就全面要求。

林委員俊憲：現在發生這個事情，你看是不是應該要提前呢？

賀陳部長旦：有，我們正朝這方面努力。

林委員俊憲：我們也想像不到這次事件沒有任何人逃生，是否因為我們沒有嚴格要求防火材質的設備呢？

賀陳部長旦：剛才聽車安中心的說明，對於材料部分，我們有相當程度的要求，現在會進一步要求電容項目，三個月之內會檢討相關項目及標準，希望能夠提前落實。

林委員俊憲：如果要持續推動兩岸旅遊，因為陸客來臺灣幾乎是依靠大客車集體行動的固定模式，我們對這樣的交通安全一定要面對。數字顯示，臺灣一年 1,000 多萬旅客中，中國旅客占了 4 成，再加上港澳旅客則超過 5 成，所以你不得不面對這個問題，要想辦法解決問題，尤其每次發生的都是重大事故，大家都對這個事情很關心。部長是否還有回答不清楚的問題，現在本席給你機會解釋清楚。

賀陳部長旦：第一，這次事件的緊急應變作法，安全門暗鎖問題我們要當做第一優先、主動查核。第二，很多委員指教，有關上車前安全宣導部分，我們一定要用各種方式證明安全門沒有被惡意改裝；逃生方式也要讓大家現場瞭解，我們會要求遊覽車公司及消費者共同監督這件事情。最後，我們希望能夠在網站披露遊覽車公司及車輛的好、壞，除了我們執法之外，也讓消費者共同在市場讓這個品牌化能夠繼續，這才是產業進步的方向。其它屬於中長期靜態設備及動態追蹤上面，交通部會依照所定時程加速辦理，從車行開始整頓，再加上科技設備改善，重新讓全世界及民眾對我們的旅遊安全更有信心。

林委員俊憲：本席給你時間解釋，現在大家應該很清楚了！

賀陳部長旦：謝謝。

林委員俊憲：如果拿臺灣現有規定跟全世界國家來比，我們的規定算是非常嚴格、先進，我們規定載陸客的遊覽車要 5 年以內的新車，其它關於車子的相關安全設備等，其實法令上也有規定，臺灣經過多次意外後，相關法令也多次改變，所以也具有相當程度的完整性，我覺得主要是執法及業者私自更改的問題。比如，業主為了服務旅客在車上擺設電冰箱、飲水機等，車子的電不夠，勢必要改電壓，改電壓的話，如果車子的安全裝置不夠，不會自動跳電，保險絲融化、燒斷，煙火就會燒起來。

這次火燒車發生原因，交通部到現在還提不出來，相關單位還在認定嗎？

賀陳部長旦：檢調單位還在調查。除了委員剛剛提的安全是我們該要求的以外，兩岸間的旅行產品恐怕也要改善，既然是依賴同一種旅行方式，難免會變成惡性的價格競爭，我希望這部分能夠跟中國大陸的旅行單位共同研擬更多的產品，讓旅行方式更多樣、優質，這需要大家一起努力。

林委員俊憲：沒有錯，變更電壓或是加上暗鎖的問題，絕對不是個案，是普遍存在，所以只有法令是不夠的，要如何執行是相關單位必須去要求，沒有安全，就沒有觀光！同樣的，如果某個國家不安全，我們也不希望臺灣的同胞去那個地方觀光旅遊。

賀陳部長旦：瞭解。

林委員俊憲：這件事情對國家整體形象是一種傷害，幾乎上遍全世界的國際新聞，令人非常痛心，交通單位應該努力加油，要讓這種不幸悲劇不要再發生。謝謝部長，謝謝主席。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：謝謝林俊憲委員。部長，剛剛謝局長講：外國人來臺灣發生事故很少，臺灣人發生事故也很少。本席認為 8 天 7 夜是一個重點，遊覽車不停的趕路會呈現金屬疲勞以及駕駛也會有疲勞現象，這是事故發生的兩個重要原因。本席提醒部長，除了早上委員說的，法規、法令、拼裝車及材質等問題外，你們還是要注意以上的兩個問題。

請張委員麗善質詢。

張委員麗善：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，辛苦了！為什麼會在休會期間還召開這個臨時會，第一個是重大事件；第二個是急迫事件。今天你聽到各委員對這次的大陸團火燒車事件提出很多非常寶貴意見，足以提供交通部作參考。本席來自鄉下，在這裡要告訴各位，部長的層級相當高，本來是光耀門楣，但是這兩個月來，發生的事情是多得不得了，比如，桃機淹水事件是國家之恥；端午節取消國道免收費政策；臺鐵發生爆炸案以及高速公路發生火燒車事件，前兩個案子只是讓民怨高漲，但後面這兩件事情則是死傷慘重，連高速公路上都會發生火燒車事件，而且是一個都逃不出來部長，我要是你的話，就會去收驚、問神、唸經拜佛，以求平安。部長對於這次事件是否會覺得心安，會不會覺得非常遺憾、難過？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。當然是。

張委員麗善：我們看到所有屍體堆疊在一起的怵目驚心畫面，當時他們一定是驚慌失措要從座位爬起來逃生，但是所有的逃生門都關閉，他們是叫天天不應、叫地地不靈，沒有辦法即時得到救援，我想他們一定很害怕。

部長是否會幫他們辦場超渡法會，讓他們能夠順利回大陸的家，不要留在臺灣變成冤魂，可以這樣做嗎？

賀陳部長旦：這方面在善後處理會有整體規劃，我們當然樂於見到這樣的作為，除了超渡之外，也表示我們的一份心意，謝謝。

張委員麗善：部長會幫他們做嗎？

賀陳部長旦：會配合整體的規劃。

張委員麗善：這件事由誰規劃？

主席：請交通部觀光局業務組賴組長答復。

賴組長炳榮：主席、各位委員。我們已經有做相關安排，明天就會到現場做招魂，再安排他們到殯儀館進行祭拜儀式。

張委員麗善：好，已經要做了。

請看下一張圖片，部長認識這位漂亮的女生嗎？

賀陳部長旦：應該是林靖娟女士。

張委員麗善：對，她就是在 24 年前發生健康幼稚園火燒車事件不幸身亡的林靖娟老師。如果當時林靖娟老師選擇逃離火場，或許會有生還機會，但她立即衝回車上搶救學童而身亡，這種捨命救人具體的英勇事蹟，除了事後入祠臺北市忠烈祠之外，雲林縣古坑鄉還建立一座林靖娟老師

手抱幼兒的銅像，以紀念林靖娟老師捨身救童。本席身為台灣創價學會的會員，令我感到遺憾的是，事隔 24 年，火燒車事件重蹈覆轍，日前再度發生國道二號火燒車不幸的事件，當初發生火燒車事件的車體、車盤與引擎也是均由國外進口，遊覽車為了攬客而改裝車體外觀及豪華設備，因此，車內電線配置錯綜複雜。

本席看到媒體報導指出，之所以會發生健康幼稚園火燒車事件，肇因遊覽車業者要求每位司機在車上準備一罐噴漆，倘若車體發現小刮傷，便可自行修補，事實上噴漆屬於易燃物，若駛駕座旁擺放噴漆或攜帶型瓦斯桶等助燃物，萬一發生電線走火，瞬間引爆助燃物，任誰都難以逃離火場。

針對日前大陸團發生火燒車事件，令我們感到非常的不捨，今日有許多委員質疑，到底遊覽車起火的原因是司機疲勞駕駛？抑或是遊覽車電線走火、安全門上鎖導致旅客逃生不易所致？事實上，交通部已經限制陸客高價團遊覽車的車齡應在 5 年內；一般陸客優質團的車齡則放寬到 12 年，或許車齡與安全無法直接劃上等號，但無論如何，不幸事件已經發生，我們要檢討改進。請教部長，依照規定，原本新車 5 年內只需 1 年接受 1 次檢驗；車齡 5 年以上則 1 年檢驗 2 次；車齡 10 年以上則需 1 年接受 3 次檢驗，此次發生大陸團火燒車事件的遊覽車是 2010 年出廠，應該算是一部新車，未來交通部仍將維持大型遊覽車 1 年檢查 1 次，還是會增加檢驗次數，以降低肇事風險？

賀陳部長旦：最主要我們仿效日本的做法，不只是車體檢驗而已，還要請業者提供車輛保養紀錄，以確保行車安全。

張委員麗善：請問部長，現今有許多業者在完成檢驗之後另行改裝車體，交通部有沒有隨時抽驗？

賀陳部長旦：有的。

張委員麗善：雖然交通部會在高速公路、匝口或交流道之處執行抽驗，但你們應該顧及行車安全。

賀陳部長旦：首先我們會主動全面檢驗遊覽車的安全門，包括在收費站、休息站等地點，甚至我們會派員主動前往遊覽車停車場執行安檢，而且我們將於 3 個月內制定更廣泛的安檢項目及標準，以配合相關單位檢驗。

張委員麗善：針對交通部制定檢測項目及配套措施等等，請部長通知本席執行進度。

賀陳部長旦：是的。

張委員麗善：現今遊覽車或大貨車幾乎都已經客製化，而非大量生產，畢竟這些客製化大型車輛僅打造一部而已，無法實際演練，只是藉由電腦模擬測試車體強度與安全，便可以通過安檢，如此檢驗的方式是否仍有不足之處？

賀陳部長旦：我們是依照國際的做法執行檢測。至於詳細的情況，請交通部財團法人車輛安全審驗中心周執行長答復。

主席：請交通部財團法人車輛安全審驗中心周執行長答復。

周執行長維果：主席、各位委員。事實上，我們不只有運用電腦模擬測試，在電腦模擬測試之前，每部車輛尚需測試骨架接點的強度，甚至須經由具有證照的焊接人員進行焊接；在完成焊接之後，車體骨架與骨架之間的材料塊還要再做強度測試，之後再將測試數據輸入電腦，以實際運

算當車輛遭遇碰撞時，車身骨架的強度能否保護乘客達到相同的保護空間得以生存，所以整體測試具有完整的做法，不是單純只有做電腦模擬。我相信經過整體性測試程序之後，應能達到適度的安全測檢，所以我們也是依照國際的做法來執行。

張委員麗善：本席不是本委員會的委員，我發言時間相當短，雖然我知道今天陸委會是由邱副主委出席，但是，我還要詢問兩岸之間的交流、溝通、協調的問題。張小月主委曾經答復本席，兩岸沒有設置熱線、傳真已傳不回，日前發生大陸團火燒車事件，令我們感到非常遺憾的是，以往兩岸在良性互動時未能建立溝通機制，如今發生不幸事件之後，兩岸熱線已有連接嗎？當兩岸發生不幸的意外事件，我方能否有辦法做最完善的處理，以給陸方一個交代？

主席：請陸委會邱副主任委員答復。

邱副主任委員垂正：主席、各位委員。是的，國道二號火燒車不幸事件發生之後，我們採用非常即時的方法，讓大陸在時間上、方法上能夠快速接收我們所傳給的資料，包括觀光小兩會、海基會對海協會及陸委會也已經向國臺辦傳送簡訊。謝謝。

張委員麗善：陸委會向國臺辦傳送簡訊，兩岸有沒有因此而建立溝通橋梁，未來可以有良性的交流？

主席：張委員質詢時間已到。

邱副主任委員垂正：針對此一事件，我們完全站在人道考量，給予相關罹難者家屬最大的協助。謝謝。

張委員麗善：日前發生如此不幸的事件，我還是希望未來臺灣平安吉祥、天佑臺灣！

邱副主任委員垂正：好的。謝謝。

主席：接下來登記質詢的江委員啟臣、吳委員思瑤、李委員彥秀、張委員宏陸、林委員德福及吳委員志揚皆不在場。

請陳委員瑩質詢。

陳委員瑩：主席、各位列席官員、各位同仁。日前國道二號發生火燒車的不幸事件，我們都感到相當遺憾，今日會議我們進行回顧與檢討臺灣史上慘重的遊覽車意外事故。自 1992 年桃園縣健康幼稚園火燒車事件、尊龍客運在高速公路火燒車、蘇花遊覽車墜海事故、花蓮太魯閣遊覽車翻覆事件、司馬庫斯中型巴士墜谷、雪山隧道火燒車事故及 2013 年苗栗進香團遊覽車事故等等，以上所述的重大遊覽車意外事故，好像三不五時就有大巴士、遊覽車發生意外，但臺灣處理的態度卻是頭痛醫頭、腳痛醫腳。如今國道二號發生火燒車的不幸事件之後，大家都檢討遊覽車公司或駕駛有沒有過勞，再不然就是檢討安全門有無另設暗鎖，或是參考遊覽車的考評成績。本席提出的質疑是，為何安全門另設暗鎖？因為遊覽車如同家中大門一樣，都會加裝暗鎖以防宵小入侵。如果日前國道二號發生火燒車事件肇因人為或機械因素所致，或許當時駕駛並沒有確認安全門已開鎖，導致乘客逃生無門，因此，在人為方面，我們要確定駕駛在發車之前有沒有先打開安全門的暗鎖，等到行程結束之後，再鎖上安全門的暗鎖，而且我也要藉此機會提醒每位大型巴士駕駛，在發車之前，務必要檢查是否已經打開安全門的暗鎖。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。報告委員，事實上我們不准遊覽車加裝暗鎖，即使是明鎖，也應該如同委員所言，駕駛在行車前應確定已打開安全門的鎖。交通部依規定之所以不准遊覽車加裝暗鎖，導致他們不得不在每扇門加裝栓子，但旅客應可辨識安全門的鎖是否已經打開，不能讓旅客不清楚安全門的鎖是否已經打開。

陳委員瑩：但是在短短一、二天之間，你不可能要求所有大巴士全部都將暗鎖拆除。你可以保證嗎？你如果不能保證，我們只好退而求其次，在這裡先提醒大家，拜託大家將暗鎖打開。

賀陳部長旦：委員剛才講的是我們一定要做的，我只是要特別強調，從部裡的立場及對遊覽車的標準安全而言，是不可以有暗鎖的。

陳委員瑩：你講的沒錯，我提醒的也沒有錯。

賀陳部長旦：是的，完全同意。

陳委員瑩：其實大家都很清楚，臺灣目前並沒有製造底盤與引擎的能力，大部分底盤與引擎都是使用大陸、日本、歐洲的，這占了前三大。

賀陳部長旦：就我們的瞭解，大陸的應該不多。

陳委員瑩：你們的瞭解跟業者講的完全不一樣，大陸的可能是最多的。

賀陳部長旦：大陸的是公車部分，我們剛才講的遊覽車是歐規與……

陳委員瑩：沒關係，重點是不管遊覽車也好，公車也好，臺灣有 30 幾家打造廠，大家現在比較在意與重視的是安全門、緊急出口、滅火器等等的考核標準，但是我們有沒有針對這 30 幾家打造廠的審核標準做嚴格要求？目前這些打造廠如果把一個圖送到 ARTC 去檢測，請問你們是用書面審核，還是實地到每家打造廠去考核、檢查？

賀陳部長旦：這個部分我請車輛安全審驗中心周執行長向委員說明。

主席：請交通部財團法人車輛安全審驗中心周執行長答復。

周執行長維果：主席、各位委員。依照交通部規定，這些取得合格證的打造廠或製車廠每年必須辦理品質一致性的查核，這也包括委員剛才講的到實際工廠地點去確認打造資格、打造品質的控管過程，以及有沒有依照當初辦認證的車型持續製造、打造車輛，這些都要進行確認。

陳委員瑩：你的意思是他們在打造整個車體時，你們有實地去對每輛做檢查？

周執行長維果：打造的當下沒有，但每年至少會安排一次品質一致性的查核作業。

陳委員瑩：現在問題來了，他們只是將圖送來，這些打造廠拿到一張圖就開始打造 50 輛、100 輛，等他們做完後，你們才開始每年抽查，問題是當他們打造時，你們有沒有針對他們的打造過程是否嚴格執行來進行查核？

周執行長維果：所有打造過程品質文件的留存也都是查核重點，每部車打造出來後去監理機關領牌，也會依照當初辦認證的規格，由監理機關人員確認，才准予逐車辦理登檢領照。

陳委員瑩：你敢拍胸脯保證他們不是送書面就過了嗎？

周執行長維果：車輛實際要到監理機關做檢驗，實車要去。

陳委員瑩：你敢在這裡拍胸脯保證他們不是只送書面，書面過了就可以開始打造，然後就 50 輛、100 輛的打造嗎？

周執行長維果：打造之前必須先有實車去檢測機構進行測試，測試合格之後，第二輛、第三輛就要依照第一輛的規格去製造、打造。

陳委員瑩：接下來的第二輛、第三輛都有嗎？

周執行長維果：第二輛、第三輛都要留存品質紀錄。

陳委員瑩：我從業者得知，一般人買這種車輛都要花 600 多萬元，但這家打造的只要 500 多萬元就可以買到，這 100 多萬元的差價是差到哪裡去了？

賀陳部長旦：委員剛才提到按照這個車型繼續做第二輛、第三輛、第十五輛，今後我們會加強複測的比率。過去這方面的規定不明確，今後我們會加強，提高到四分之一，我們會強化這方面的複測。

陳委員瑩：本席今天質詢的最大訴求，就是對於未來 ARTC 的檢測部分，業者不要只是送書面，你們一定要嚴格審核。

賀陳部長旦：好的，現在都有實車，我們一定會要求。

陳委員瑩：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：接下來登記質詢的蘇委員巧慧、呂委員玉玲及賴委員士葆均不在場。

請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。沒有安全就沒有觀光，今天從第一位同仁質詢到現在，本席聽到很多委員提出許多寶貴的看法與意見，請交通部多加重視。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是，應該的。

徐委員榛蔚：其實 101 年監察院已經針對交通部未能有效遏止遊覽車意外事故，損及國家觀光優良形象的部分提出糾正，這麼多年以來，也發生許多重大事故，相信很多法規都已經相當完善與完備，其實最重要的是有沒有確實與落實的執行。從早上到現在，我們一直在講這部分，未來部裡應該會有很綿密的檢討與改進，不要讓悲劇再次發生。

賀陳部長旦：是的。

徐委員榛蔚：此次國道二號發生 26 人死亡的事故，99 年 10 月蘇花公路也曾發生創意旅行社的遊覽車意外，創下當時單一交通事故最高死亡人數——26 人，跟這次一樣，馬政府當時劍及履及，重視交通建設，將環評加速通過，所以有了蘇花改善的一期工程。其實講到這裡，部長應該很瞭解本席現在要講什麼，今年 3 月發生遊覽車與拖板車相撞，造成 2 人死亡，20 餘人受傷，當時本席在委員會也質詢過，顯見改善蘇花公路是非常急迫且有其必要性。漢本段的部分，原本依照合約是 6 月 30 日截止，請問現在漢本段的橋墩工程開始做了沒有？

賀陳部長旦：就我的瞭解，現在應該還在文化部對國定古蹟的審查過程，是不是讓公路總局跟委員說明？

徐委員榛蔚：部長不清楚嗎？

賀陳部長旦：我知道，我剛才說還在這個過程當中。

徐委員榛蔚：這表示都還沒有動嘛！

賀陳部長旦：柱子的實質工程可能還沒有開始，但相關準備跟協調部分，公路總局正在做。

徐委員榛蔚：所以交通部與文化部還沒有共識，是嗎？從 6 月 30 日合約期滿，現在已經 7 月 21 日了。

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。這部分文化部一直在密集處理中，因為是由文資審議小組確認，我們要等……

徐委員榛蔚：文化部密集處理，你們是等候通知，還是用簡訊通知？

趙局長興華：他們昨天有去會勘，我們也有參與。

徐委員榛蔚：然後呢？有沒有具體的開工期程？

趙局長興華：還是要文資審議小組通過。

徐委員榛蔚：他們拖一個月，我們就少一個月的工期。行政院說要如期如質，不改路線，一樣要完工，有沒有辦法做到？

趙局長興華：基本上，要改路線已經很難，所以應該是維持原線來做，只是期程部分一定要文資小組審定之後，我們才……

徐委員榛蔚：他們拖一個月，我們的工期就少一個月，你們要讓政策跳票，還是要壓迫第一線的工程人員加緊 24 小時工作？

趙局長興華：我們還是會照我們安全的施工方式來做，因為他們……

徐委員榛蔚：部長，你們是要如期如質完工嗎？你可以保證嗎？

賀陳部長旦：我們目前繼續朝這個方向努力。

徐委員榛蔚：要如期如質，這是行政院說的，可以嗎？

賀陳部長旦：我們繼續朝這個方向努力。

徐委員榛蔚：繼續朝這個方向努力，沒有答案、沒有承擔。

賀陳部長旦：我們在努力呀！

徐委員榛蔚：正因少了一個月工期，少了一個月的施工時間，所以你們壓榨蘇花改的工程人員趕工，好讓政府的承諾不跳票？

賀陳部長旦：我們會讓員工在安全的工作條件下完成工程。

徐委員榛蔚：第二期現在有沒有規劃？

賀陳部長旦：第二期是指什麼？

徐委員榛蔚：五個危險路段的改善工程。上次部長說要到羅東趕火車去花蓮，其實現在不管用什麼交通載具，只要是四輪的，統統還是得走蘇花公路才能到花蓮新城接人，難道這些人都沒有安全顧慮嗎？

賀陳部長旦：這些事必須通盤考慮，至於第二期東澳到南澳，目前並不在規劃時程中，但我們會繼續與地方政府做協調。

徐委員榛蔚：部長不能什麼事都推給地方政府，其實地方政府巴不得趕快做二期工程呢！宜蘭縣政

府要做，花蓮縣政府當然也要做，這是為了給鄉親一條可以安全回家的路，地方政府怎麼可能不做呢？但行政院和交通部就是不想做，這就是你們的態度。

賀陳部長旦：原來不是在……

徐委員榛蔚：部長已經給本席最好的答案了！

賀陳部長旦：委員所提並不在核定計畫內，故必須從頭規劃。

徐委員榛蔚：說到核定計畫，我知道台 9 線馬太鞍溪橋以南的核定計畫已經報院了，請問進度如何？

賀陳部長旦：委員說的是台 9 線拓寬路段？

徐委員榛蔚：是的。

賀陳部長旦：該案屬專案，會逐年編列預算，目前已經編列好明年的預算，會繼續執行。

徐委員榛蔚：包含玉里大橋嗎？這次尼伯特颱風過境，淹沒玉里大橋，使得橋墩和橋基座都損毀了。現在玉里大橋已成危橋，非常危險，是否能儘速、儘早改建？既然已經知道該橋具有危險性，為什麼不早點做呢？

賀陳部長旦：正因危險且複雜，故必須對地質做更多的瞭解。詳情我請公路局趙局長來說明。

趙局長興華：我們的計畫包含玉里大橋，但因該段經過歐亞板塊斷層，所以必須要……

徐委員榛蔚：所以一定要改建？

趙局長興華：不一定需要改建，但到底怎麼做才是最好的……

徐委員榛蔚：何時？光台 9 線就評估這麼久，何況玉里大橋？我認為玉里大橋會是個重點。

趙局長興華：玉里大橋原先並不在核定路段內，目前我們已經報院，行政院核定後……

徐委員榛蔚：行政院何時核定？

趙局長興華：這部分我們已經報院了，等核定後才會……

徐委員榛蔚：你們都不主動積極！其實每次本席到交通委員會來都會問這問題。

趙局長興華：待核定後就可以進行規劃，看到底該怎麼處理。

徐委員榛蔚：謝謝局長，也請局長務必記得，本席每到交通委員會一定會問這些問題，請務必事先做好準備，不過也感謝趙局長在尼伯特颱風過境後的第二天就到花蓮勘災。這是富里鄉的永豐大橋，因溪水暴漲沖刷橋墩，連橋面也都完全坍塌。該橋位於台 23 線上，現在只做修補，我想是不是能在台 23 線拓寬時一併處理？否則就老是在修修補補。當然，本席要感謝交通部能在一個禮拜內完成溪底便道，讓農民出入不用花個四十、五十分鐘繞道。我認為最能治標兼治本的辦法就是重建，這座橋畢竟有五十年歷史了！

趙局長興華：我們會先修復橋墩，預計兩個多月可以做好，約在 9 月底完成，之後再評估橋梁狀況。其實該橋是很安全的，沒有問題的，如果真的要改建就必須重新思考。所以等橋墩修復完成後，我們再思考後續事宜。

徐委員榛蔚：這位在台 23 線！謝謝局長親力親為，到花蓮為我們搶修公路，謝謝。

主席：請劉委員權豪質詢。（不在場）劉委員不在場。

登記質詢委員均已質詢完畢，徐委員榛蔚另提書面補充意見；陳委員素月、許委員淑華、林

委員德福及劉委員權豪所提書面質詢，列入紀錄，刊登公報。

徐委員榛蔚質詢書面補充意見：

一、遊覽車重大意外為何一再發生？

1. 對於前天所發生的意外事件，相信全體國人都同感遺憾與哀痛，但慘劇既已發生，我們還是要痛定思痛，從事件中記取教訓避免錯誤再度發生。部長，請問您對於交通部或是公路總局就遊覽車管理的情形和歷史有瞭解嗎？您知道監察院曾就交通部未能有效遏止遊覽車意外事故，損及我國觀光優良形象，提案糾正嗎？

2. 部長，早在 101 年 7 月監察院就曾為了「交通部未能有效遏止遊覽車意外事故，損及我國觀光優良形象，爰依法提案糾正乙案」，從交通部所提出的說明可以看出，每次總在不幸的遊覽車意外事故發生後，才會換來法令及制度的檢討。其實從該說明可得知，關於遊覽車的管理制度方面，交通部近年來亦針對安全提升，積極就「人」、「車」、「路」、「營運管理」、「執法」、「消費者共同監督」等各層面都有持續進行強化與精進，所以此次意外事件的發生，您認為可能是哪個環節出了問題？

3. 其實在相關的管理制度方面，相信權責機關都已經做了詳盡的規範，所差別的應該是有無確切落實的問題。據公路總局統計，近 5 年截至去年底止，全台共計 9 百多家遊覽車公司中，發生過 124 件遊覽車車禍，這些事故都有詳細的發生原因與傷亡統計，交通部有無就這部分做加強稽查或檢覈呢？

4. 由於這次不幸事故的發生，喚起了社會大眾對於遊覽車緊急逃生的重視，坊間有些民眾希望能比照在搭乘航空器時，強制要有類似空服員對於逃生動線的解說或是短片放映的作法，關於這樣的建議，部長您認為有強制要求的必要嗎？是否願意盡速來要求推行呢？

5. 另外，部長昨天在記者會時有提到，依法規定要有 30 輛遊覽車才能成立遊覽車公司，但國內 9 百多家遊覽車公司，只有 132 家有 30 輛以上的車，8 成公司的車都因出售、報廢而減少採「靠行」方式經營，是駕駛管理難以落實、設備投資要求不足等問題發生的主因，對此交通部不能只是知道問題卻消極地坐視不管，究竟有無具體的因應對策？

二、蘇花改背負花東居民如期如質完工期待！

1. 此次國道 2 號 26 人不幸罹難的遊覽車事故，與 99 年年另輛弘泰旅行社載運創意旅行社陸客團遊覽車，因梅姬颱風造成蘇花公路坍方以致墜崖造成 26 人罹難的事故相同，並列為近 30 年來國內單一車禍死亡人數最高紀錄。為此隔年 12 月，在墜崖地點附近設立了「蘇花公路安魂碑」以弔念罹難者，請問部長對於此事件可有印象？

2. 由於創意旅行社的不幸意外事件，促使了蘇花改環評的快速通過，並於 100 年初正式動工，但是在蘇花改完工通車前還是陸續發生了多起的交通意外，其中最近與遊覽車有關的便是今年 3 月遊覽車與拖板車對撞造成 2 死 28 人輕重傷的車禍。顯見蘇花改確有其必要與急迫性，所以本席及花東鄉親都非常關切蘇花改的進度，為此請教部長，現在漢本段的進度情況？原定 7/1 接手施工的工期，轉眼間已經落後一個月了，交通部究竟和文化部取得恢復動工的共識沒有？

3. 如果還未有具體動工的日期，這樣要如何達到行政院對於蘇花改將如期如質完工的目標？

是要把壓力轉嫁給第一線的施工人員還是要讓新政府背負政策跳票的臭名？

4. 本席在此要再度呼籲不但現在的蘇花改要如期如質完工，後續的瓶頸路段也要接著進行改善工程，就算是縫縫補補的分段施作，我們花東鄉親也必須等待和接受，因為只有如此，蘇花改才能發揮最大的整體安全改善的效益，所以請現在的賀陳部長務必要盡力說服過去的賀陳先生，好嗎？

三、交長要如何面對交通問題不斷的挑戰？

1. 對於 520 新政府上任後，兩岸溝通機制的中斷，加上此次的不幸意外事件，極有可能再為已陸續萎縮的陸客來台人數雪上加霜，使原本就已受到衝擊的觀光相關業者如飯店、民宿、夜市及運輸業者帶來更嚴重的傷害，為此請教部長，交通部對外對內可有相關的因應之道？

2. 根據觀光局統計，自 97 年開放陸客來台，至今陸客在台灣共有 480 人發生旅遊意外，包括 390 人受傷、90 人死亡；您認為以這樣的傷亡紀錄，加上部分國人意識形態偏差造成對陸客的歧視與不友善，我們要如何推展陸客來台觀光？林全院長的觀光新南向政策真的可以彌補陸客減少來台的損失？

3. 自部長上任後，交通政策及事故意外可說是接踵而來，航空運輸有華航等的罷工抗議，鐵道運輸更是癱瘓誤點不斷，上周還發生爆炸傷人意外，公路運輸則又面臨政府一例一休政策引發客運業者醞釀縮減班次和罷駛等問題，連 Uber 都來參一腳，面對這樣的狀況，別說是要吸引觀光旅遊人潮，根本連國人交通運輸要求的滿足都成問題，部長，我們的交通到底出了甚麼問題？

四、地方多項交通建設仍待積極促成！

1. 再來，我們把交通建設聚焦回地方，本席很感謝交通部，尤其是公路總局趙興華局長，在賀伯特颱風離開的隔天就親自到花蓮來勘災，關心地方交通設施的復原工作。

2. 花蓮縣境內最重要的台 9 線在馬太鞍溪橋以南的拓寬計畫包括玉里大橋改善，目前已專案呈報行政院，但尚未獲得核定。對此交通部願意從旁催促進度嗎？

3. 另遭此次風災大水沖毀的台 23 線富里永豐大橋，雖經趙局長指示將於一周內完成溪底便道，省去當地吉拉米代部落族人採買物資須繞路 4.50 分鐘的不便，但因預估需 3 個月才能修繕完工通車。因此本席及鄉親認為永豐大橋應列入台 23 線改善計畫一併拓寬重建，已免去日後公帑的重複浪費，對於以上地方交通需求的聲音，部長您聽到了嗎？您願意盡速來促成施做嗎？

陳委員素月書面質詢：

自我國開放中國來台旅遊後，由於赴台旅遊業務在中國為特許行業，形成買方壟斷市場，台灣接待旅行社為接單只能被迫削價競爭，用不合理的比例降低團費，導致旅行社被迫加入許多購物行程，靠傭金維持生存，除了拉低旅遊品質外，也降低台灣旅遊品牌口碑，並且強化一條龍效應。

如今發生國道二號重大交通事故，除了駕駛本身問題外，也凸顯一條龍效應導致如此悲劇之發生。但觀光局卻認為傭金補團費或陸資購物點不會影響中國觀光客的旅行品質，顯見觀光局不僅官僚，更是無知。

根據觀光局統計，2014 年來台旅客 991 萬人次，其中約四成、398 萬人次來自中國。在重質不重量的情況下，雖然人數大幅提升，但民眾卻未實際感受，反而因為低品質陸客團的增加，恐讓一些實質購買力較強的國外旅客因為我國品質下降，而減少再次來台灣旅遊的慾望，這些問題都是因為陸客團低團費而導致的，但始作俑者的觀光局卻仍不覺得問題嚴重，令人心寒。

本席要求交通部觀光局，應於一個月內研議禁止讓購物店支付旅行社的購物佣金，可視為團費收入的一部分，已恢復正常的旅遊品質，進而提升我國觀光水準。

此外，造成 26 死的火燒遊覽車，檢警前天勘驗時竟發現安全門加裝鐵栓，造成車內人員無法逃生釀慘重死傷。

實務上，許多遊覽車司機為避免乘客誤觸，都會再加裝暗鎖，驗車時拆下，通過檢查之後再裝上。但如此行徑，竟導致重大交通意外之發生，請交通部公路總局，針對我國現行路檢應進行檢討，以避免再有類似問題發生。

許委員淑華書面質詢：

一、19 日中午在桃園機場聯絡道發生的大陸遼寧旅遊團火燒車意外，造成 26 人不幸罹難，罹難者人數比 24 年前健康幼稚園火燒車事件的 23 人死亡人數還多 3 人，成為台灣交通史上最嚴重、罹難人數最多的火燒車事故。這起意外死亡人數比 5 年前蘇花公路中客團翻車意外，造成 21 人死亡還要多，也是開放中國觀光客以來，傷亡最慘重的一次。

不過目前大家熱議的是，釀災的遊覽車屬「紅珊瑚運通公司」（玫瑰石運通），與接客的鉅龍旅行社，在經濟部商業司所登記的公司地址一模一樣，且鉅龍旅行社所登記的負責人薄文甫，其經營的「華盟假期」網站中，也可以發現「紅珊瑚車隊」的連結，疑似是以「一條龍」模式經營的旅遊企業。

◎請問交通部，國內許多旅行社都有自己的遊覽車公司，主要是為了確保車輛供應無虞，可是大家好像認為「一條龍」模式就是壞事，真的是這樣嗎？

◎請問交通部，有網友（民進黨立委林岱樺上週剛離職的助理，下屆士林北投區議員參選人）質疑八天七夜的台灣行，團費只需要 1 萬 5 台幣，令人懷疑是低價導致旅遊品質不佳，可是旅展上都可以用萬元價格買到東南亞團、大陸團，玩五到七天還包景點門票的行程，含購物的旅遊團這樣的價格應該是很一般，所以這一次是低價釀禍？

二、有目擊者說，遊覽車在行駛間就已經開始冒煙了，司機緊急外切後撞上護欄，車頭冒出大火，火勢猛烈而且迅速延燒，所有乘客都擠向後方逃生門，但逃生門被國道護欄卡住了，根本打不開，只能不斷猛拍車窗向外求救。從警 8 個月的菜鳥警員林光華，和另名熱心砂石車司機不畏猛烈火勢，用滅火器試圖敲破車窗未果，他難過說：「很遺憾」。林光華說，敲打車窗時，遊覽車頭已經冒出熊熊烈火，當下完全沒考慮到車子爆炸的危險性，一心只想救人，就連拿滅火器的左手被手把割傷，也是事後才發現。他回憶：當時只聽到車子裡傳來一聲尖叫，接下來「裡面就都沒有聲音了」。

警方表示，第一時間疑因車上控制設備受損，車門無法開啟，乘客因此無路可逃，另研判乘客不熟悉遊覽車逃生出口，因此未能利用安全門逃生。有業者指出，依規定車內最少要有 3 支

車窗擊破器，似乎無人會用。

過去台灣的巴士業者為了成本考量，所以絕大多數都是採購底盤進口之後，再由國內廠商打造車身，然而國內的相關安全規範並不夠完備，除了車身比重或是耐傾斜度之外，車內管線配置等都牽涉到車內安全，過去台汽客運（目前的國光客運）大量使用的灰狗巴士，其安全性之高，且所有車窗均具備緊急逃生裝置，可在極短的時間內讓全車人員逃生，在台灣根本無出其右，但除了已經退役的灰狗巴士之外，台灣再也沒有巴士有如此高安全性的設計了。

◎請問交通部，現行封閉式車窗設計是否為本次事故主因？交通部未來是否對於遊覽車及公眾運輸巴士車窗，應強制一律改成乘客可手動上下或左右完全開啟車窗（非半開）？現行車窗設計發生火災時，是乘客找斧頭或鐵鎚可能要先花 30 秒，在濃煙密佈情況要找到車窗上擊破點，可能又要花 30 秒，最後花一分鐘擊破，是否未來交通部門會制定相關規範，甚至於鼓勵業者能採購更安全的車身？

三、細數歷年陸客來台遊覽車重大事故：

2006 年 12 月 3 日梅嶺遊覽車事故，隸屬高雄鳳山市八方通運遊覽車，搭載高雄市鼎金國小 45 名家長會的家長、學生及志工，回程時在台南市楠西區梅嶺路段失控翻車墜入深谷，車上 22 人死亡、24 人輕重傷，是繼 1986 年谷關車禍以來最嚴重車禍。

2010 年 10 月 21 日創意旅行社遊覽車事故，2010 年梅姬颱風外圍環流與東北季風共伴影響，宜蘭縣蘇澳籍南澳降下超大豪雨，造成蘇花公路 112 公里到 116 公里路段大量土石崩塌沖毀，其中創意旅行社遊覽車搭載 21 名來自廣東珠海旅行團員，疑遭落石擊中墜海，車上 26 人失蹤。

2016 年 3 月 2 日蘇花公路發生遊覽車與拖板車對撞車禍，造成 2 死 28 人輕重傷。

2016 年 7 月 19 日國道二號重大遊覽車事故，玫瑰石通運公司所屬紅珊瑚車隊，在國道聯絡道時遊覽車自撞護欄，車上是鉅龍旅行社接待來自遼寧省陸客團的 24 名旅客、司機及導遊共 26 人全數罹難。

◎請問交通部，去年有 1,048 多萬國際觀光客來台，陸客占了 4 成。除了陸客團，日客、韓客都是來台旅遊的主力，雖然不像多數陸客團跑的 8 天 7 夜環島行程，多半是 4、5 天的中北台灣，但一樣的上山下海，一樣的連續旅程，遊覽車是最重要的交通工具，一旦螺絲未上緊，意外機會就增高。近年來，來台旅客每年以近 100 萬人次成長，但多起陸客團重大交通事故，不僅衝擊陸客來台意願和安全顧慮，更讓台灣的觀光安全蒙上陰影。很多民眾也想問，在台日本觀光客人數也不少，為什麼出事的多是陸客團，究竟是哪個環節出問題？

◎請問交通部，新政府強調不再衝量，但台灣的觀光要在全世界打開能見度，安全是絕無妥協的第一要求，政府要如何大力改革，讓旅遊安全、品質有保障，才能找回旅客對台灣信心？民進黨政府上台之後，陸客觀光人數銳減，此次事件是否將對台灣觀光產業造成更大的衝擊？

四、遼寧團陸客赴台火燒車事件持續延燒，許多家屬焦急如焚，希望能及早赴台。罹難者于香、阮樹開的家屬受訪表示，「我姊、姊夫等人都走了，到現在還沒有任何一方聯繫我們」。她還說，直到目前，一位罹難者的家屬名額只有 2 位，這實在太不通人情，怎麼可能走了這麼多家人還限制 2 位家屬去處理後事。

◎請問陸委會，事發在 19 日中午左右，為何罹難者的家屬最快要 21 日才能抵台？由於大體已焦黑難辨，陸委會將提供怎樣的協助讓家屬能儘速辦理後事？現在有家屬是一家超過兩人罹難，我方卻還是只限制兩人來台處理後事，這是否太不通情理？

林委員德福書面質詢：

◎部長，你在昨天的記者會中說，陸客團過去幾年成長過快，政府對全台 1.7 萬輛遊覽車的安全監理上未盡完善，所以從意外事故結果，很難不讓外界對遊覽車性能或公司管理上有所懷疑。請問馬上加強管理，你認為要多久政府才能讓業者提供安全保證？對於業者來說，因為安全保證所增加的各種成本，會不會造成業者反彈？

◎部長，陸客團成長快速，對國內觀光業發展與經濟的帶動，應該是利大於弊。你在記者會說陸客成長過快，請問這可解讀成新政府打算要放緩陸客來台觀光人數嗎？這幾個月陸客來台數減少，已經有明顯感受，如果我們政府主動管控，是不是會造成國內觀光衝擊？

◎部長，開放陸客來台觀光後，為國內觀光業者帶來極大的收益，但在創造觀光收益過程中，卻也因這些交通意外，屢屢造成人員傷亡，讓美事蒙上陰影。請問以兩岸間目前的互動狀態，再加上這次的交通意外，你認為對兩岸目前漸凍的狀況是不是有催化效果？

◎部長，先前有消息傳出大陸國家旅遊局擬於 7 月 20 日起全面封殺陸客來台，陸委會副主任委員澄清說，傳言非事實。但是由 5 月 20 日至 7 月 12 日，陸客團總人數約減少 1 成 3。請問如果陸客觀光量持續減少，你認為失去的觀光來客量，有辦法從其他國家的觀光客彌補回來嗎？如果彌補不了，要怎麼救國內的觀光產業？

◎部長，蘋果日報報導，出事旅行社網傳可能是採「一條龍」攬陸客的模式。請問一條龍模式招攬陸客是不是違法？低團費是不是和意外事故成正比？如果是，政府有辦法規範嗎？如果不是，一條龍的模式之便宜團，是不是因為同業競爭激烈，所以容易被貼上汙名標籤？

◎部長，吳盟分常次說，依照過去大客車肇事紀錄分析，肇事原因有 70%是人為因素（如不當駕駛或疲勞駕駛），20%是車輛問題（如電路、爆胎等），10%則是其他因素（如天候等）。請問既然可以統計分析出肇事原因，為什麼做不到防患未然？為什麼慘事不斷發生？難道政府只做的到紙上談兵，卻做不來加強管控？

劉委員權豪書面質詢：

根據公路法第 63 條規定：「汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。國產汽車及電車製造業，應具備完善之汽車安全檢驗設備，嚴格實施出廠檢驗。製造業及進口商之檢驗設備經公路主管機關查驗合格發給證照者，得受委託為其製造或進口汽車之申請牌照檢驗。汽車修理業、加油站具備完善之汽車安全檢驗設備，經公路主管機關查驗合格發給證照者，得受委託為汽車定期檢驗。公路主管機關依前項委託廠商辦理汽車定期檢驗，應支付委託費用，其費用由汽車檢驗費扣抵。第一項之安全檢測基準、審驗、品質一致件、申請資格、技術資料、安全審驗合格證明書有效期限、類別、安全審驗合格證明書格式、查核、檢測機構認可、審驗機構認可、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。第二項及第三項受委託檢驗業務之廠

商資格、條件、申請、檢驗儀器設備與人員、收取費用、證照格式、合約應載事項、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。」依據上述規定交通部頒訂「車輛型式安全審驗管理辦法」及「車輛安全檢測基準」。

「車輛型式安全審驗管理辦法」第 3 條規定：「國內車輛製造廠、底盤車製造廠、車身打造廠、進口商及進口人，其製造、打造或進口之車輛，應經檢測機構或審驗機構依交通部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，並向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監理機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。」而根據「車輛安全檢測基準」附件十九規定「車輛內裝材料難燃性能要求」其內容如下：

1. 車輛內裝材料：指車輛乘室內之椅墊、椅背、頂蓬、各種飾板（包含車門、前、後及側邊等飾板）、地毯、窗簾等內裝物。

2. 實施時間及適用範圍：

2.1 中華民國九十一年一月一日起，幼童專用車、校車、大客車、小客車及小客貨兩用車之新車型及中華民國九十三年一月一日起，前述車種之各車型，其內裝材料難燃性能，應符合本項規定。

2.2 同一申請者同一年度同型式規格之 M1 類車輛，申請少量車型安全審驗且總數未逾二十輛者，得免符合本項「車輛內裝材料難燃性能要求」規定。

2.3 同一申請者同一年度同型式規格車輛，申請逐車少量車型安全審驗且總數未逾二十輛者，得免符合本項「車輛內裝材料難燃性能要求」規定。

3. 車輛內裝材料之適用型式及其範圍認定原則：除廠牌及型式系列均應相同外，其材質組成種類亦應相同。

4. 功能及規格說明：應說明其材質組成種類、組成方式與厚度。

5. 檢測標準：

5.1 由以下方式計算燃燒速率，其燃燒速率不得超過每分鐘一〇二公釐。

燃燒速率=60*(D/T)

D=燃燒的距離，單位為公釐

T=火焰進行到 D 距離的時間，單位為秒

5.2 若材料無法燃燒至計時點即熄滅或材料於開始計時後六十秒內停止燃燒，且燃燒的距離未超過五一公釐均視為合格。

6. 靜置要求：試驗件應置放於攝氏二三（正負二）度與相對濕度五〇（正負五）%環境中至少二四小時（但不可超過七天）後立即進行試驗。

19 日在國道 2 號發生嚴重的遊覽車火燒車意外，造成 26 人死亡慘劇，「行經國 2 的駕駛目擊慘劇指出，當時隱約見到數隻手在拍打遊覽車的車窗玻璃，伴隨乘客被火吻的痛苦尖叫聲及陣陣濃煙，場面怵目驚心，火勢延燒非常迅速，火舌瞬間吞噬整輛車，那幅場景宛如人間煉獄。」從目擊者的說明指出，該遊覽車的內裝材料難燃性能非常有可能與交通部規定完全不符合，除非車內有其他易燃物品，因此交通部應就同車型的內裝難燃性能重新審驗，甚至不排除全部

公共載具的都應重新檢視一遍，以確保行車安全。

另根據「汽車運輸業管理規則」第 19 條規定：「汽車運輸業除對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員應負管理責任外，其營運應遵守下列規定：一、不得載運違禁物品。二、不得與同業惡性競爭。三、不得有欺騙旅客或從事不正當營利行為。四、不得有玷汙國家榮譽妨害善良風俗之行為。五、不得擅自變更車輛規格。……」而從報導指出該車輛初步認定起火點在駕駛座附近，應是機械電線走火，可能是車上飲水機線路引火，至於遊覽車安裝飲水機，是否涉及變更車輛規格？倘該車輛出廠未安裝飲水機，是業者自行加裝，是否符合安全審驗，而該車輛是否曾路邊攔檢，攔檢時有無檢驗安裝飲水機問題？交通部應儘速釐清，以確認該事故的責任歸屬。

主席：現在做如下決定：「一、報告及詢答完畢；二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。」

現在散會。

散會（13 時 6 分）