

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 3 月 28 日（星期一）9 時至 13 時 56 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：出席委員已達法定人數，現在開會。進行報告事項。

報 告 事 項

一、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 5 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 3 月 24 日（星期四）上午 9 時至下午 1 時 31 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

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

委員出席 15 人

列席委員：徐榛蔚 陳明文 林德福 鍾佳濱 邱志偉 廖國棟 Sufin · Siluko
徐永明 周陳秀霞 黃偉哲 管碧玲 陳亭妃 張麗善 許淑華
江啟臣 蔣乃辛 賴士葆 呂玉玲 賴瑞隆 王惠美 黃昭順
高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo · Iyun · Pacidal

委員列席 21 人

列席官員：交通部	常務次長	范植谷
路政司	司 長	林繼國
法規委員會	執行秘書	李明慧
道路交通安全督導委員會	組 長	徐台生
公路總局	局 長	趙興華
觀光局	局 長	謝謂君
運輸研究所	組 長	張開國
民用航空局	組 長	朱冠文
桃園國際機場股份有限公司	處 長	陳志嘉
教育部國民及學前教育署	組 長	楊國隆
	科 長	孫旻儀
終身教育司	科 長	蔣鎮宇
法務部	參 事	劉英秀
內政部警政署	組 長	謝榮隆

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列席就「具公共運輸性質汽車車輛（客車、計程車、校車……等）安全保障問題」提出報告，並備質詢；並請教育部次長及內政部警政署署長列席備詢。

討 論 事 項

審查委員葉宜津等 23 人擬具「公路法第六十三條條文修正草案」案。

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

（本日會議所列二項議程，合併報告、說明及詢答。由委員葉宜津說明提案要旨，另交通部常務次長范植谷綜合報告說明，再分別由路政司司長林繼國、公路總局局長趙興華、教育部國民及學前教育署組長楊國隆報告及回應委員提案後，計有委員鄭寶清、李昆澤、陳歐珀、顏寬恒、鄭天財、陳素月、葉宜津、鄭運鵬、蕭美琴、林俊憲、趙正宇、李鴻鈞、劉權豪、簡東明、江啟臣、高潞・以用・巴贓刺、賴瑞隆、邱志偉及徐榛蔚等 19 人提出質詢，均經常務次長范植谷、教育部國民及學前教育署組長楊國隆、內政部警政署組長謝榮隆及相關人員分別予以答復；委員許淑華及莊瑞雄所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定及決議：

一、報告、說明及詢答完畢。

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。

三、委員葉宜津等 23 人擬具「公路法第六十三條條文修正草案」審查結果：

（一）第六十三條條文，依委員葉宜津等 23 人提案，第一項增列之後段規定修正為：「；其領照後已依規定辦理檢驗合格者，除法律另有規定外，不得以車齡為禁止使用之限制。」，其餘

均照案通過。

(二)第六十三條條文說明，增列補充說明：「三、其他如依汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則，其對於車齡之要求，係於辦理領照前之管理，非在第一項規定範圍內，併此說明。」

四、委員葉宜津等 23 人擬具「公路法第六十三條條文修正草案」案，審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。

五、院會討論前，毋須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員葉宜津補充說明。

通過臨時提案 9 項：

一、有鑑於目前校車規範均交由各縣市政府訂定自治法規，導致對於校車與校車駕駛規範出現一國多制現象。為求重視校車安全保障，建請交通部會同教育部於 1 年內提出「校車安全管理條例」，藉以顯示政府對於校車安全的重視。

提案人：李鴻鈞 鄭天財 葉宜津 顏寬恒 林俊憲
趙正宇 陳歐珀 劉耀豪 李昆澤 簡東明

二、鑑於臺鐵近日添購四列新車將加入營運，分別為二列普悠瑪號列車，另二列為太魯閣號列車。而這次臺鐵推出獨創的「新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車」最令人吸睛，預計從 4 月 21 日投入東部幹線營運。然從新時刻表觀之，本列受人矚目的新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車初期僅安排逢週五至週日的 426 車次及 441 車次行駛，此兩車次停靠站皆為樹林、板橋、台北、松山、花蓮、玉里、台東及知本，宜蘭地區並未停靠；宜蘭已屬擁有 46 萬人口的大縣，近年大力發展觀光有成，臺鐵新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車停靠模式不只忽視宜蘭鄉親權益，更與政府發展觀光鼓勵使用大眾運輸的政策有違。台北地區停靠樹林、板橋、台北、松山過於密集，不符合臺鐵區分「區間車」站站停及「城際列車」跨站停的營運模式，爰提案建請臺鐵重新調整班表，將城際列車之新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車比照目前 438 車次停靠模式，取消松山站停靠而改停靠宜蘭站，如此並未增加行車時間，亦可兼顧宜蘭人的權益，藉此改善城鄉發展失衡的缺失。

提案人：陳歐珀 林俊憲 鄭寶清 李昆澤 趙正宇
簡東明

三、交通部本次寄發 101、102 及 103 年度汽機車燃料使用費逾期未繳之 118 萬 9016 件罰單，其中 101 年逾期未繳的處分書有 15 萬 3646 件，因行政流程未完備，決定全數撤銷。然而，民眾對這些法令程序並不了解，可能會誤認撤銷包含了 102 及 103 年，既使了解只撤銷 101 年，但也會認為早徵的 101 年度可以延至 105 年 4 月 30 日前補繳，為何晚徵的 102、103 年度不能。

為避免 102、103 年逾期罰單產生爭議連環爭議，不但引起民怨，並提高稽徵成本，建請交通部應將本次寄發之罰單包含 102 及 103 年都一併撤銷，比照 101 年將補繳限期統一延至 4 月 30 日前補繳免罰，5 月 1 日以後再重新開罰，讓整個程序爭議減至最低。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月

趙正宇 劉權豪 簡東明

四、未滿 125cc 機車之燃料使用費一年為 300~450 元之間。依公路法第 75 條規定，逾期末繳納燃料使用費者處 300 至 3000 元之罰鍰。但公路總局卻一律以 600 元為裁罰基準，完全不符比例原則。爰建請對於機車（未滿 125cc）逾期末繳交燃料使用費者，應以裁罰 300 元為適當。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 陳歐珀
簡東明 李昆澤 陳素月 趙正宇

五、對於交通部制定補助無障礙計程車作業要點，補助購置新車最高金額為 40 萬元，若再加上免貨物稅及營運獎勵金，合計每輛無障礙計程車可減抵 60 餘萬元。然而實際上領取補助之無障礙計程車卻有將近 7 成之計程車，一個月搭載需要無障礙計程車之人士不到 15 趟，等於拿政府補助卻未提供計程車服務或僅象徵性提供。爰建請交通部於一個月內修改該作業要點，明定追回要點，要求未達一定比例之受補助無障礙計程車有追回補助措施，同時要溯及既往，過去沒有載足的也要在一定時間內補回，否則亦應追回補助。

提案人：葉宜津 鄭寶清 林俊憲 李昆澤 陳歐珀
陳素月 趙正宇 劉權豪 簡東明

六、機車駕照考照難度逐步提高，除筆試題庫增加外，自 105 年 6 月起，路考增加 4 大項和 11 小項項目，大的項目包含「二段式左轉」、「變換車道」、「直角轉彎」及「停車再開」等，其中有三項是出錯一次即扣 32 分直接出局。為了讓民眾有更多機會練習以因應新考制，爰此，要求公路總局於 5 月底前完成新考場的建置，增加開放時間供民眾練習，以利政策於 6 月上路。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳素月 趙正宇 簡東明
劉權豪

七、機車駕照考照難度逐步提高，自 104 年 7 月 1 日起筆試題庫增加 1.5 倍，由 634 題增為 1606 題，題目也從 40 題增為 50 題，但仍以「文字敘述」為主，專家學者均建議應該增加「圖像性」模擬情境題。例如以圖片、照片、漫畫甚至用影片來描述實際上路後可能遇到的狀況，以貼近現實路況的題目避免民眾只是硬記答案，根本沒有吸收與理解。爰此，要求公路總局於一個月內研議增加「圖像情境性考題」的比重，以確保民眾真正理解相關法令與各種情境下的因應。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 陳素月 趙正宇
簡東明

八、儘速興建花東快速公路，是花東的民意，也是花東人不分藍綠、不分族群的一致期盼。對花東民眾而言，花東快速公路不僅只是一條路的概念而已，其實具有多重意涵需要重視，例如：（一）醫療資源集中北花蓮，花東快速公路是花東民眾的救命道路；（二）可以縮短花東地區各鄉鎮市的行車時間，降低農特產品運輸成本，促進產業活絡發展；（三）可以讓遊客多元選擇慢遊或一日遊，增加觀光遊憩態樣及發展；（四）可以因應花東地區教育、行政、公務及訴訟之需。簡而言之，闢建花東快速公路，可以翻轉花東弱勢地位，讓花東民眾有便捷、通暢、快速

及安全的公路往來。

自交通部要求公路總局辦理花東快速公路可行性評估以來，花東民眾皆引頸期盼中央能善意回應。在評估作業過程中，更有很多地方民意都臚列各項理由證明花東快速公路的興建確有其重要性。

爰建請交通部要求公路總局應特別以花東觀點出發，從花東民眾的立場來看待花東快速公路的必要性，更應將花東民眾一再重申的醫療、產業、觀光、生活等各項理由，特別納入花東快速公路可行性評估期末報告之首要審查項目，逐一認真面對，避免以北部觀點、以車流標準、以財務理由、以東部是鐵路為主、公路為輔的觀點來衡量花東交通需求，影響花東快速公路之興建。

提案人：鄭天財 陳歐珀 徐榛蔚

連署人：顏寬恒 簡東明

九、鑑於大客車只進口底盤，車體由廠商自由打造，但交通部卻未作實際整車衝擊測試；為保障大眾運輸安全，交通部應負責協調相關部會就整車進口，或整車自製進行相關輔導。

提案人：鄭寶清 趙正宇 葉宜津 蕭美琴 簡東明

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續報告。

邀請交通部部長陳建宇就「花東地區交通建設現況及未來發展」列席報告，並備質詢。（與討論事項合併報告及詢答）

討 論 事 項

一、審查委員徐榛蔚等 21 人擬具「花東地區快速道路建設特別條例草案」案。

二、審查委員徐榛蔚等 22 人擬具「台九線道路改善建設特別條例草案」案。

主席：今天交通部陳部長有事向我請假，已予核准。港務公司張董事長 10 時以後有會議要開，請分公司駱總經理代理。觀光局謝局長有要事，請劉副局長代理。如果各位委員沒有意見，我們就同意。

劉委員權豪提出會議詢問，請劉委員發言。

劉委員權豪：主席、各位同仁。首先要謝謝主席安排議程，讓我們關心花東交通建設，但是今天談的內容有政策，也有法律，為了讓法案更周全，更能集思廣益，要向主席確認今天的議程只包含詢答，我們擇日再來實質審查。

主席：今天只詢答，請問各位，有無異議？（無）無異議，就照劉委員權豪的意見處理。

還有沒有委員要提出會議詢問？

陳委員歐珀：（在席位上）我的意見和劉委員一樣。

主席：好，現在請徐委員榛蔚說明提案旨趣。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本席就本席的提案來說明提案旨趣，第一個提案是「花東地區快速道路建設特別條例草案」案，我們以同理心來想，長久以來東部交通建設、區域經濟發展和西部相比真的嚴重落差，尤其在民國 79 年已經規劃了全國的高速路網，而在這將近 30 年的時間中，西部的高速公路是一條一條開，西部的快速道路是一條一條開，西部有鐵路、公路和高鐵，交通便利性非常大，而且具有全面性和具足性，在 30 年間經濟發展不斷提升。在 67 年蔣經國先生推動國道一號時，面臨排山倒海的壓力，但只隔 10 年就開了第二條高速公路，這也代表交通是經濟之母，他在排山倒海的壓力之下，還能堅持道路的重要性，所以本席在這裡特別提案，尤其花東快速道路是民國 79 年就已經開始規劃，上一屆也有委員提案，並已逕付二讀，卻因為屆期不連續而未能完成三讀，所以本席繼續為地方發聲。無論是為花蓮還是為台東，本席都要來為地方發聲。

我們可以看到，在 103 年公路總局已經做了評估，要採高架方式來建構聯外道路，連通花蓮到台東，一共將近 200 公里，交通部預估工程費用是 1,000 億元，行政院更編列了 1,500 萬元預算來進行可行性評估，在台東也做了可行性評估的中期報告，還有地方的座談。花蓮到台東有 200 公里，目前聯外道路只有一條台九線，這是我們的主要幹線，雖然還有台十一線，但是中間隔了海岸山脈，所以這一段只有一條省道。在過去十年，台九線發生將近 300 件死亡車禍，還有一千多件大小事故，2,423 人死傷，所以我們必須去考量台九線的安全性，但是建設花蓮快速道路和建設台九線是可以齊頭並進的，尤其花東快速道路可以取代台九線，加強安全性和救命性，有助於分流，106 年、107 年、108 年蘇花改善道路建設工程即將分段進行，完成以後車流量將不斷增加，然而台九線無法全線四線道拓寬，到目前為止只有拓寬到花蓮中部的光復鄉，建設規劃必須要有完整性，而台九線和花東快速道路從 79 年規劃到現在，將近 30 年，所以這兩條路的規劃一定要齊頭並進，這兩條路不只是花蓮、台東的人在走，全國的鄉親也在走，根據去年觀光局的統計，來到台灣本島的觀光客有一千多萬人，其中來花蓮的就有 1,000 萬人，所以，如果台九線可以全線拓寬及花東有快速道路，就可以協助車輛分流，發揮救護及運輸的功能。我們希望交通部能重視這件事，交通部既然已經願意編列 1,500 萬元預算進行可行性評估，就表示交通部一直以來都很重視花東地區的建設，所以本席提出「花東地區快速道路建設特別條例草案」，希望延續交通部的政策，以改善全島島內交通。

施政及建設不分東西，施政及建設不分南北，施政及建設是全民的，所以本席提出「花東地區快速道路建設特別條例草案」，請所有立委諸公們一起來支持。

身為民意代表，都是為民喉舌，都有一顆慈悲的心，所以花東兩縣及全國鄉親在這裡請大家共同來支持「花東地區快速道路建設特別條例」。謝謝。

除了「花東地區快速道路建設特別條例草案」之外，本席還有提出「台九線道路改善建設特別條例草案」，台九線的拓寬是從 99 年 2 月 22 日就已經規劃好了，工程費用是 140.6 億元，但是到了 102 年，這 140.6 億併到全國省道改善工程費用裡，102 年交通部核定的經費是 261 億，

但是在 261 億裡，還包含做全國省道改善工程的費用。花蓮台九線道路改善工程費用是 140.6 億，在交通部的考量裡，當台九線的拓寬沒有急迫性的時候，排序就會落到後面。本席提出特別條例草案，是希望交通部和所有立委諸公一起來重視，將這個經費整個匡列下來，以免因其他有急迫性的工程或任何變動而被挪用，造成花東的建設延後，所以本席提案，希望讓相關預算具有法律位階。本席 3 月 4 日在院會總質詢時，得到張院長及陳部長應允報院專案處理，本席在此表達感謝之意。台九線是唯一一條連通花蓮到台東、花蓮到宜蘭的道路，我們未來的總統蔡英文女士認為整個宜花東的區域經濟發展是一體的，本席在此呼籲委員諸公及所有交通部的官員一起來支持台九線道路改善建設特別條例。本席當然有考量到中央的財政拮据，所以特別條例中有一項特別設定總經費上限是 200 億，80%由中央負擔，20%由花東基金支應，從光復以南到台東，拓寬工程結餘款回歸到台九線維養基金，所以這個專案和台九線的 140 億是不衝突的，只是將金額整個匡列下來，還包含將結餘作為維養費用，本席很希望中央政府機關能一次匡列，而不是一年一年核定編列，然後再用一年徵收，再用一年規劃，宛如牛步。本席希望規劃和建設同步進行，而不是頭痛醫頭、腳痛醫腳，所以本席提出台九線道路改善建設特別條例，也請所有委員同仁及交通部所有官員夥伴大家一起來支持花東的建設，這不只是花東人走的路，這是全國人走的路，這更是旅遊最好的路，也是國際觀光客走的路。其實以全國所有的省道來說，可能只有花東兩縣的省道是兩線道，所以本席在這裡很懇切地希望委員們共同來支持國家的建設，在這裡謝謝大家。

主席：謝謝徐委員對花東快速道路及台九線改善道路的關心，其實花蓮的傅崐萁縣長也打了好幾通電話來，我想本會委員對這個案子也是高度重視，因為 520 也快到了，我們大家也有共識，這個案子今天進行詢答，暫不處理，等到 520 以後再來處理。

現在請交通部曾次長報告。

曾次長大仁：主席、各位委員。今天應邀至貴委員會就「花東地區交通建設現況及未來發展」提出報告，首先對於委員關切花東交通建設發展情形，讓本部有機會向各位委員說明，深感榮幸，並表達感謝之意。

本部長期以來為努力平衡東、西部區域發展，近年已陸續投入超過千億元辦理改善花東地區鐵、公路交通建設。目前對於東部之陸路運輸政策係以軌道為主、公路為輔，並以公共運輸為主、私人運輸為輔為目標持續改善。目前鐵路部分已完成花東線電氣化及新自強號列車（太魯閣、普悠瑪）購置，達成臺北至臺東 3.5 小時到達的目標；公路部分則積極辦理聯外交通改善，包含蘇花改計畫、南迴公路後續改善計畫，以及花東境內台 11 線拓寬、台 9 線花東公路改善等省道系統安全提升。空運部分則致力維護各機場設施，並確保花東及離島區域航線穩定正常之營運。海運部分則積極推動花蓮港成為觀光遊憩港及東部貨物進出港，促進花東地區觀光休閒及農特產業發展。各項建設陸續完成後，將可滿足花東地區的交通運輸需求。

以下，請容許本部由路政司林司長就「花東地區交通建設現況及未來發展」、「花東快速道路建設特別條例草案」及「台 9 線道路改善建設特別條例草案」等議題詳細報告，敬請各位委員指教，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。今天很榮幸代表本部就「花東地區交通建設現況及未來發展」提出報告，以下分別就花東地區陸運及海空交通建設現況及未來發展進行說明，敬請各位委員指教。

一、陸運交通建設

本部根據行政院核定之「東部永續發展綱要計畫」及「國土空間發展策略計畫」等上位計畫，研訂聯外運輸「鐵路為主幹、公路為輔助」及區內運輸「線性幹道，軌道為主；面性服務，公路為主」等兩大政策主軸，並據以展開各項施政作為。

（一）公路建設

公路系統改善依聯外公路及區內公路兩部分，其中，聯外公路改善部分，以提升避災抗災能力及行車安全，提供東部地區一條安全可靠之聯外道路為主軸。本部就花東地區北側聯外公路辦理「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫」，該計畫將投入 492 億元，於蘇澳至東澳、南澳至和平及和中至大清水等 3 個路段新闢一條公路（106 年至 108 年分段通車）目前執行中；另花東地區南側聯外公路則辦理「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」，該計畫將投入 190.39 億元（106 年起陸續通車），目前執行中。

區內公路改善部分，以進行瓶頸路段改善與打造景觀公路為主軸，台 9 線花東公路為區內最主要之道路，花蓮縣境內尚須拓寬改善 68 公里，所需經費約 140.6 億元，原已提報「台 9 線花東公路第三期道路（後續）改善計畫」，並納入「省道改善計畫」項下分期推動，為加速辦理後續工程，已於本（105）年 3 月 15 日函報行政院爭取改以專案計畫方式辦理，並期能於 113 年全數完成。另臺東縣境部分，本部公路總局已研擬「台 9 線花東公路花東縣界至台東市路段拓寬改善計畫」，預計改善長度 48.8 公里，所需經費約 109 億元，刻正辦理環境影響評估作業，俟通過環評後提報行政院爭取以專案計畫加速推動辦理。

另有關外界關注之花東快速公路，目前公路總局刻正進行可行性評估期末報告修正作業中。另為強化地方道路建設，本部生活圈計畫 98~103 年已補助花、東兩縣市共 15.6 億元（共 10 計畫），另 104~107 年本部業已核定 20.4 億元（共 8 計畫）執行中，後續並將持續滾動檢討方式納入地方所需計畫，持續協助地方道路改善工作。

（二）軌道建設

有關花東地區鐵路建設，目前本部刻正辦理「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」（以下簡稱花東電氣化計畫）、「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」（以下簡稱花東服務效能提升計畫）及「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」（以下簡稱南迴電氣化計畫）。

花東電氣化計畫自花蓮站至知本站全長約 166.1 公里，採全線電氣化改善以及局部路段雙軌化，計畫經費為 254.29 億元。該計畫已於 103.6.28 全線電氣化通車啟用；壽豐高架車站至南平站間雙軌路段已於 104.10.1 啟用；新自強隧道已於 104.10.20 突破沉泥層地質，完成了中導坑貫通的里程碑，刻正辦理新自強隧道土建結構施工，預計於 107 年 6 月前全部完工。

花東服務效能提升計畫包含 27 個車站更新及週邊附屬設施改善工程，計畫經費為 60.81 億元。目前已完成 18 座車站更新及改善，另有 9 座車站施工及改善中，預計 106 年 8 月完成。

南迴電氣化計畫全長約 123.4 公里，為環島鐵路電氣化最後一哩路，總經費為 278.94 億元。該計畫先期工程已於 103 年 11 月動工，目前刻正辦理土建及系統機電工程之工程經費審議、細部設計、先期工程施工及用地取得等作業，預計 109 年底完成全線電氣化通車。

另為因應花東地區長期軌道營運需求，本部已責成鐵工局辦理「花東地區鐵路雙軌電氣化可行性研究」，目前該局已完成可行性研究報告書初稿並召開期末報告審查會議，近期將完成可行性研究報告書，後續將循序報院審議。另為改善鐵路北迴線瓶頸路段，本部已責成臺鐵局辦理「臺鐵北迴線蘇新~花蓮間瓶頸路段改善可行性研究」，目前該局已完成可行性研究報告書初稿，刻正依相關單位審查意見辦理修正中，近期將完成可行性研究報告書，後續將循序報院審議。

針對臺鐵購置車輛部分，臺鐵局「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（2001—2015 年）」購置之 136 輛普悠瑪列車，及增購之 2 組太魯閣號、2 組普悠瑪號列車皆已投入東部幹線營運；後續並將繼續推動第二期整體購車計畫，於未來 10 年購置城際客車 600 輛，搭配長編組（每列車 12 節車廂）規劃與軌道容量擴充，以增加運能提供。

為有效解決花東一票難求問題，臺鐵局除依實際需求調整配座、實施訂票未取停權制度、取消新自強去回票優惠、階梯式退票手續費、取消或降低假期團體票比例等改善措施，以抑制假性需求，引導民眾即時釋出餘票外，並就 U、V 身分證字號優先購票乘車所涉車票查驗等技術問題，及是否有涉及法規及臺鐵運送規約修正，將請臺鐵局加以研議後納入後續臺鐵局第四代票務系統有關 U、V 身分證字號優先訂票之相關機制；另已協調鐵路警察局強化辦理淨網專案，杜絕黃牛票情事。後續將會持續配合花、東縣政府需求，常態辦理假期返鄉專車，期能盡量滿足花東地區民眾需求與兼顧產業發展需要。

（三）公共運輸

花東縣境主要公共運輸系統以臺鐵為主，公車為輔，本部自 99 年起陸續推動公路公共運輸相關計畫，業已投入逾 13 億元協助花蓮縣及臺東縣政府辦理各項公路公共運輸措施，除協助新闢路線、改善候車設施、辦理活動疏運及公共運輸規劃外，並於 103 年完成花東十大車站周邊公車路線導引指示牌面，以利民眾方便轉乘。

另為協助地方政府提高推動公共運輸能力，本部已於各區域成立區域性運輸發展研究中心，花東地區由東吳大學（東華大學協助）成立中心，花蓮縣及臺東縣政府倘有推動公共運輸需求，可向該中心尋求技術協助或諮詢，另後續該府有其他公共運輸具體規劃且須協助，可循程序提出申請，本部當會儘量予以支持。

二、海空交通建設

（一）航空建設

花東地區現有花蓮、臺東、蘭嶼及綠島機場等 4 座機場。花蓮機場為軍民合用機場，目前由復興航空經營「花蓮—臺北」及「花蓮—臺中」航線，每週分別飛航 18 班及 3 班，華信航空經

營「花蓮—高雄」航線，每週飛航 7 班；另復興及山東航空分別經營「花蓮—天津」及「花蓮—濟南」兩岸定期航線，每週皆飛航 1 班。

臺東、蘭嶼及綠島機場皆為民航局管轄之機場，目前由立榮及華信航空經營「臺東—臺北」航線，每週飛航 37 班；另德安航空經營「臺東—蘭嶼」及「臺東—綠島」航線，每週分別飛航 42 班及 21 班。

目前花東地區除上述兩岸定期包機外，各航空公司尚會視實際需求，經營國際及兩岸不定期包機。經檢視近五年花東地區機場運量成長情形，4 座機場之年運量大多呈穩定發展，各機場現有設施尚足敷使用。

依據民航局 103 年 7 月報奉行政院核定之「臺灣地區民用機場整體規劃（102~106 年）」，花蓮及臺東機場定位為「服務區域性之國內幹線機場」及「具有國際包機營運能力之機場」；臺東機場為來往蘭嶼、綠島之機場，將維護現有機場設施，確保服務品質。

蘭嶼及綠島機場定位為「提供蘭嶼及綠島地區交通保障之離島機場」及「肩負搶險救災任務與具地方特色之機場」，未來亦將朝維護現有機場設施，確保服務品質，並持續辦理「營運虧損補貼」與「經營離島定期航線獎助金」，維持定期航線服務發展。

民航局考量離島地區之空運需求及飛航安全，已啟動辦理「蘭嶼機場跑道整建工程先期評估規劃」及「綠島機場跑道地帶延伸先期評估規劃」，其中蘭嶼機場跑道整建工程預計自 105 年下半年起辦理工程規劃設計，107 年 1 月施工，109 年 4 月完工；綠島機場跑道地帶延伸工程則預計自 105 年下半年起辦理都計變更、用地取得及工程規劃設計，107 年 8 月施工，108 年 12 月完工，前揭工程完工後將可進一步提升蘭嶼與綠島機場之飛航安全與服務品質。

（二）海運建設

依據行政院 101 年核定之臺灣國際商港未來發展及建設計畫（101—105 年），將花蓮港發展定位為「東部地區貨物進出港」及「觀光遊憩港」。為積極發展花蓮成為觀光遊憩港，並結合花東地區農特產品及貿易資源，花蓮港務分公司現規劃 15—16 號碼頭及後線土地面積約 2.58 公頃作為藍色公路基地，鼓勵航運業者經營臺灣本島與日本離島間海運客貨航線，加強與日方互動，促進花東地區觀光休閒、有機農業與物流等產業合作加值鏈結發展。

在客運方面，花蓮港目前提供國際郵輪及國內客輪之運送服務，國際郵輪為不定期航線，停靠於 23—24 號碼頭，105 年預計將停靠 12 航次，目前已停靠 4 航次，累計旅客人數為 3,581 人次；國內客輪部分，「麗娜輪」目前停靠外港 23 號碼頭，提供每週五、六、日，每日來回一航班往返「花蓮—蘇澳」之運送服務，每航班滿載 774 旅客。105 年已停靠 10 航次，累計旅客人數為 5,077 人次。

為改善花蓮港旅客通關服務站硬體設備及服務水準，花蓮港務分公司預計擴建位於 23—24 號碼頭之旅客通關服務站，目前已完成規劃設計並申請建照中，預定 105 年 11 月完工，可滿足通關作業需求；另於港區 1—4 號碼頭後線及舊有倉間規劃親水遊憩區，結合藝文及商業活動，多元發展港區遊憩活動，預計 105 年 6 月完成招商。

此外，富岡港為進出綠島及蘭嶼之重要港口，為維護旅客安全，本部歷年來均編列預算補助

臺東縣政府辦理該港交通船碼頭旅運安全設施改善；另臺東縣政府為因應富岡港交通船運量成長及改善交通船靠泊等問題，業奉行政院 105.3.24 核定辦理「臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫」，總經費 7.17 億元（中央款 5.48 億元）。

三、觀光建設

為創造花東地區更便捷、友善之交通旅遊服務，本部觀光局輔導花蓮縣、臺東縣政府及所屬國家風景區管理處規劃推出「太魯閣線」、「縱谷花蓮線」、「縱谷鹿野線」及「東部海岸線」等 4 條「台灣好行」路線，串接花東地區主要遊憩景點，亦輔導旅行業者，於花東地區建置計 13 種半日或 1 日遊之「台灣觀巴」套裝旅遊產品，讓旅客能輕鬆深度體驗花東之美。

此外，本部觀光局所屬東部海岸及花東縱谷國家風景區管理處亦積極在花東地區投入建設及提升觀光遊憩服務品質，來臺旅客前往花東旅遊已由 100 年的 240 萬人次成長至 104 年的 470 萬人次，以倍數成長，帶動就業機會與經濟成長，顯現花東地區觀光與交通建設帶來之效益顯著。

未來本部觀光局暨所屬國家風景區管理處將持續積極辦理各項建設，強化花東地區遊憩服務品質，並行銷東海岸及花東縱谷旅遊觀光，帶動花東地區觀光產業發展。

結語

花東地區具有獨特的地域發展課題，在永續與觀光發展的願景目標下，本部將持續努力達成提高鐵路運輸能量及縮短行車時間、提升公路之安全可靠、確保航線穩定正常營運、促進地區觀光發展及產業合作等目標。以上報告，謹請各委員惠予指教。

接下來就徐委員榛蔚等擬具「花東快速道路建設特別條例草案」提案，提出本部處理建議，敬請指教。

一、徐委員等提案「花東快速道路建設特別條例草案」提案重點

為促進花東快速公路之闢建，特制定「花東快速道路建設特別條例」。

二、本部建議處理意見

（一）政府相關部門正積極投入大量資源改善花東地區鐵、公路交通建設，各項建設陸續完成後，將可滿足花東地區基本運輸需求。

（二）查現行「花東地區發展條例」規定，花東地區綜合發展實施方案內容涵蓋「交通建設」（第 5 條），並已設置「花東地區永續發展基金」推動相關發展事項（第 12 條），爰本案相關交通建設需求，亦可納入既有的花東地區發展條例辦理。

（三）有關訂定特別條例編列特別預算辦理公路改善乙節，就政府財政層面考量，我國財政舉債額度已將近上限值，剩餘額度尚須彌平年度預算差短、作為天災事變防備之用等，故各項公共建設應儘量在年度總預算內遂行各項施政，並依施政重點滾動檢討，配合年度經費需求調整，俾有限資源能有效運用及創造最大效益；且為維護國家財政健全永續發展，各級政府舉借債務皆受公共債務法規範，不宜就個別融資需求制定特別法，排除公共債務法之適用。

（四）花東快速公路刻正辦理可行性研究，目前已完成期末報告評估。考量花東快速公路建設經費龐大（約 820 億元），經綜合評估多項因素，經濟效益的各項結果皆較不顯著，且屬快速

公路路線經過多個環境敏感區，應辦理二階環評。後續辦理可行性審定、規劃、環評、用地徵收及設計、施工等，保守估計時程合計需 12 年 6 個月（150 個月）。惟本條例執行有其時效性，如以上開時程估算，恐形成條例無法執行之結果。爰本部後續仍將循「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」採個案計畫報院核定後循序推動。

（五）爰本案仍宜經專業評估結果後，採個案計畫循行政程序辦理，故本特別條例案，本部建議「不推動」。

繼續就徐委員榛蔚等擬具「台九線道路改善建設特別條例草案」提案，提出本部處理建議，敬請指教。

一、徐委員等提案「台九線道路改善建設特別條例草案」提案重點

為改善花蓮縣境內省道用路品質，徐委員榛蔚等於 105 年 2 月 24 日所提立法院議案關係文書案，建議中央政府擬具「台九線道路改善建設特別條例」草案共計 7 條，以利提升當地居民道路交通安全及提升生活品質。

二、本部建議處理意見

（一）有關訂定特別條例編列特別預算辦理公路改善乙節，就政府財政層面考量，我國財政舉債額度已將近上限值，剩餘額度尚須彌平年度預算差短、作為天災事變防備之用等，故各項公共建設應儘量在年度總預算內遂行各項施政，並依施政重點滾動檢討，配合年度經費需求調整，俾有限資源能有效運用及創造最大效益；且為維護國家財政健全永續發展，各級政府舉借債務皆受公共債務法規範，不宜就個別融資需求制定特別法，排除公共債務法之適用。

（二）本部公路總局已持續推動花東公路各項改善工作，其中花蓮縣境內尚須拓寬改善 68 公里，需 140.6 億元，原已提報「台 9 線花東公路第三期道路（後續）改善計畫」，並納入「省道改善計畫」項下分期推動，本部為加速辦理後續工程，已於今（105）年 3 月 15 日正式函報行政院爭取改以專案計畫方式，並期能於 113 年全數完成。臺東縣境部份，公路總局已研擬「台 9 線花東公路花東縣界至台東市路段拓寬改善計畫」，本部公路總局預計改善長度 48.8 公里，計畫經費約 109 億元，刻正辦理環境影響評估，俟通過環評後本部將提報專案計畫陳報行政院核定後辦理。

（三）考量台 9 線花東公路改善作業目前本部業以專案計畫積極推動中，故本特別條例案，本部建議「不推動」。

以上報告，敬請各位委員參酌。

主席：你們報告那麼多，都沒有提到「馬祖」2 個字，不要把馬祖忘了。

現在開始進行詢答，詢答時間本會委員為 10 分鐘，得延長 2 分鐘；其他委員會委員 6 分鐘，得延長 2 分鐘。暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。委員發言登記於 10 時 30 分截止。各委員如有提案，請於 10 時 30 分以前提出，以便議事人員彙整。中午不休息，請工作人員準備便當。

現在請登記第一位的鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。花東的建設真的比西部不足，主要是因為人口少，但是花東同樣有交通的需求，目前聯絡花東的主要幹線台 9 線正在改善，對不對？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。是。

鄭委員寶清：你認為有沒有需要再用一個特別條例來編列工程的預算？

曾次長大仁：剛才在我們的報告中，已經很明確的跟貴委員會建議，關於這個提案的部分，另外有專案計畫已經報院，正在進行程序當中，所以我們認為基於財政等等整體考量，建議不推動。

鄭委員寶清：不需要立特別法。

曾次長大仁：對於本條例草案的部分，我們是建議不推動。

鄭委員寶清：現在最大的問題是，花東地區甚至到宜蘭等東部地區，民眾認為交通沒有達到他們的需求，所以才會不停提出類似的法案，交通部是否有因應之策？

曾次長大仁：對於整體花東地區交通的長程政策考量，我們認為應該是鐵路為主，公路為輔，在線型上是以鐵路，但是在面這部分是以公路加公共運輸來達到整體完善，針對這部分，我們會持續朝這個方向努力。

鄭委員寶清：我們希望交通部能儘速規劃。我要請教你第二件事，「德翔台北」油輪出現問題，對不對？

曾次長大仁：一個海岸事件。

鄭委員寶清：那我請教你，這一條海岸的事件多不多？

曾次長大仁：在台灣管轄範圍之內，這是最近的一件，另外之前也有其他案件。

鄭委員寶清：有晨曦號對不對？

曾次長大仁：是，有其他案件。

鄭委員寶清：根據統計，大概每 5 年就發生 3 次。

曾次長大仁：對，海岸事件確實……

鄭委員寶清：這個算是很嚴重的，每次都造成非常嚴重的污染。

曾次長大仁：這是我們要努力防制的。

鄭委員寶清：對啦！先請教次長，發生事情之後，是由誰來統籌？

曾次長大仁：這可以分成兩個主管權責來看待，第一，根據商船法，本身屬於海岸事件發生時，對於船東的要求跟相關的船……

鄭委員寶清：政府機關是由誰負責統籌？

曾次長大仁：是由我們跟環保署一起。

鄭委員寶清：主要是航港局，對不對？

曾次長大仁：是，還有環保署。

鄭委員寶清：政府在發生事情多久之後，才召開緊急會議？3 月 10 日發生，幾號才開緊急會議？

曾次長大仁：我們立即就做事件反應的處理。

鄭委員寶清：反應事件以後，是誰去勘查？

曾次長大仁：我們成立應變中心，每天都在開會，到前天為止已經開了 17 次會了。

鄭委員寶清：環保署是請空勤總隊勘災，是吧？還是去看污染的狀況？

曾次長大仁：空勤總隊是做救援，他們有一些救援的動作。

鄭委員寶清：勘災跟救援的工作？

曾次長大仁：是，有一些救援的動作。

鄭委員寶清：但是他們申請的項目是污染海洋，所以要去勘查。

曾次長大仁：包括海洋污染跟船上的勘查及救援。

鄭委員寶清：為什麼不用無人機處理就好了？

曾次長大仁：無人機也出動了，後來整個都有使用。

鄭委員寶清：多久才出動無人機？

曾次長大仁：這部分是否容我請祁局長答復？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。這個處理原則上是人……

鄭委員寶清：不是，請你告訴我多久才出動無人機？

祁局長文中：第一時間是人員的救治，所以先把那 21 人救上來，處理完人員之後就是處理油污的問題，移除貨櫃的部分就由無人機做空中觀測，所以從 3 月 10 日的 10 點 13 分擱淺，我們在 30 分就成立應變小組，而且立刻進駐石門……

鄭委員寶清：我現在是問你，你們何時派出無人機？我講半天，你都沒有答復我的問題啊！

祁局長文中：無人機是去做空中的攝影。

鄭委員寶清：什麼時候派出去的？

祁局長文中：因為第一階段的緊急應變是由環保署就油污監測，所以詳細時間可能環保署會比較清楚。

鄭委員寶清：不是，現在我們政府糟糕就是因為這樣，既然你們是一個統籌機關，要看油污哪裡需要派飛機去呢？出動無人機去就可以了，現在科技這麼發達，你們都沒有使用嗎？

祁局長文中：有出動無人機，這個階段是……

鄭委員寶清：我問你無人機什麼時候去，你不知道嘛！

祁局長文中：不是，這個階段是環保署負責。

鄭委員寶清：你是統籌單位，怎麼會不知道呢？

祁局長文中：我們是分階段，第一階段是油污清除的階段，是由環保署成立前進指揮所，所以是由他們主導。

鄭委員寶清：我現在要講的是，每次發生海洋重大的污染事件時，我們到底有沒有一個清楚的 SOP 流程？各單位有沒有負責協調？

祁局長文中：已經有一個 SOP 了，交通部是海難事故的主管機關，所以在第一階段，有關人員救助的部分是由我們來統籌，第二階段是油污排除，這是由環保署主管，所以在石門前進指揮所是環保署進駐，由副署長……

鄭委員寶清：所以管理系統很完整嗎？

祁局長文中：有一個 SOP，當然……

鄭委員寶清：不是，我問你管理系統、協調系統很完整嗎？沒有嘛！所以今天才造成這麼重大的污染事件。

祁局長文中：不同的階段有不同的機制，我剛才提到第一階段人員救治是由交通部來當主管機關，統籌相關單位，任務完成之後，就進入所謂的油污排除，第二階段就由環保署進駐，由他們來統籌指揮，我們都會派人進駐前進指揮所。

鄭委員寶清：海岸線每 5 年就有 3 次擱淺，對不對？

祁局長文中：上次是 2008 年 10 月。

鄭委員寶清：我知道，上一次是晨曦號嘛！我剛才說的是統計，這條航線是否有需要調整？

祁局長文中：這裡不是航線而是海岸線。

鄭委員寶清：海岸線是否有需要調整？

祁局長文中：5 年發生這兩次是因為東北季風，按照它的水文、水流以及風向，當船舶失去動力時，它就會被風跟水帶到這個地方擱淺，但是這裡並不是航道。船舶應該按照我們指定的航道航行，它是因為失去動力而被風跟水帶來的，所以這裡並不是航道。

鄭委員寶清：這個要如何補強或是補救，不要再發生類似的事件？

祁局長文中：委員一直很關心這個事件，為什麼會 5 年內發生兩次船舶失去動力的現象……

鄭委員寶清：不是，根據統計數字是每 5 年就發生 3 次，最近是 5 年內發生兩次，但是統計是每 5 年就會有 3 次，這算是很嚴重的地區。

祁局長文中：交通部能夠加強的部分是針對目前船舶的歲修以及 5 年的特檢，對於這些高風險船舶歲修時，是否應該考慮增加一些重點的風險事項來加強檢查，這部分我們會進行檢討。

鄭委員寶清：現在船除了歲修跟特修以外，有沒有其他特別的檢查？

祁局長文中：有關船舶進出港，針對高風險船舶，我們是可以登船做船舶檢查，一般正常是歲修 1 年、特修 5 年，視需要時，我們隨時可以登船做風險管控的檢查。

鄭委員寶清：好。我要請問次長，每次發生這樣的事件就造成環境的浩劫，現在附近的漁民不敢捕魚，捕到魚也賣不掉，相關單位如何做澄清，避免漁民有更重大的損失。

曾次長大仁：對於這部分，在事情發生以後，我們用各種方式來避免污染擴大及污染發生，所以到現在為止，抽油的動作在加速辦理中，相關貨櫃的監控，我們也持續注意它後續可能發生的狀況。至於原來我們對外說明過有 9 個所謂的危險品櫃，這些目前都固著在船上，並沒有任何的異動，針對這部分，在抽完油之後，我們會請廠商、船東立刻做移除，如果這些在近期可以順利完成的話，對於污染後續的發展，應該就能得到控制。

鄭委員寶清：這個事件大概需要多久的時間，可以整個做完整的處理？

曾次長大仁：我們大概在最近兩天可以將油完全抽完，再來是在 3 月 31 日核定計畫，4 月 1 日起做後續吊櫃的工作，所以我們希望在下一週能夠把這些櫃子的狀態……

鄭委員寶清：大概是下一週的什麼時候？

曾次長大仁：整個櫃子要清完還需要很長的時間，但是我們希望能夠在下週……

鄭委員寶清：全部完成？

曾次長大仁：在下週能夠把危險櫃先做處理。

鄭委員寶清：把危險櫃先抽除？

曾次長大仁：是。

鄭委員寶清：污染的部分多久可以處理？

曾次長大仁：污染的部分持續都在處理中。

鄭委員寶清：多久可以完成？

曾次長大仁：這部分要請環保署說明，他們有組織人力在做這件事。

鄭委員寶清：這個區域老是發生很多的危險，我希望不要變成台灣版的百慕達三角洲，我們可以看到最近兩次，一次是因為輪船失去動力，另外一次是因為不熟悉海岸線、海況的關係，所以造成擱淺，這兩個部分，我想交通部應該提出一個比較具體的方法，包含對歲修及特修的部分要如何加強各種方向，避免造成失去動力的現象發生。

曾次長大仁：我們就這些問題都會做檢討報告。

鄭委員寶清：另外，有關於海況不明的情況要如何處理比較好？

曾次長大仁：目前有關整個海況的預報與掌握，氣象單位都有相關資訊提供給航商使用。

鄭委員寶清：但還是發生了這麼多事件，比例算是非常高的。

曾次長大仁：這次的海岸事件是因為失去動力，並不是不明白附近的海況與狀況。

鄭委員寶清：我知道，這次是因為失去動力。不過，你們的報告也指出，整個重量的配置也不均勻，是不是有這種現象？

曾次長大仁：目前沒有這個狀況。

鄭委員寶清：希望可以加強改善。

曾次長大仁：謝謝委員。

主席（劉委員權豪代）：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。次長，今天我要跟你討論一個長期以來政府發展失衡的問題。有關長期建設發展，從過去政府到現在一樣都是長期地重北輕南、重西輕東、重本島輕離島，演變成東部地區和離島地區的民眾就學與就業困難，甚至連就醫救命都非常困難。全國最須要外送到他縣市就醫的地區大概就是宜蘭縣、台東縣以及離島地區，而交通就是其中一個很重要的原因。請問次長知不知道西部有幾條快速道路？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。如果是掛紅牌的話，西部總共有 13 條快速道路。

陳委員歐珀：東部有幾條？

曾次長大仁：東部目前沒有掛紅牌的快速道路。

陳委員歐珀：東部有幾條省道？

曾次長大仁：南北向主要是 11、10 與台 9。

陳委員歐珀：宜蘭縣算不算東部？

曾次長大仁：台 2 和台 7 應該在宜蘭縣境內，所以也算省道。

陳委員歐珀：對嘛！宜蘭算東部還是算北部？

曾次長大仁：東部。

陳委員歐珀：我給你看一張地圖，這張地圖很明顯，宜蘭、花蓮和台東在東部，可是宜蘭縣卻常常被忽略，忽東忽北，有時候在東部、有時候在北部。今天看到這個提案，我真的要跟幾位首長提個概念，綠色環島運輸在台灣不可缺少，也不能不討論。蕭美琴委員一直主張北迴三軌，以及花東雙軌，而本席也一直主張北宜直線鐵路。以現在的鐵路來說，東部是一票難求，西部的鐵路有兩條，東部只有一條，所以一票難求，是個經常誤點也經常買不到車票的地方。

另外，講到公路，全國最危險的路段就在宜蘭和花蓮之間，也就是現在的蘇花改。你們要建蘇花改，但有些路段像從東澳到南澳就沒有納入，而有些路段像從宜蘭到花蓮漢本也欠缺改善的計畫。所以，本席剛才也連署了一些提案，希望你們重視東部交通發展的狀況，特別是綠色環島的運輸，也就是鐵路這一條，期待你們能夠重新檢討北宜直線鐵路，雖然現在外界對 A 線有疑慮，但是我們願意理性地面對。本席曾和行政院游前院長及林縣長充分討論過，也和地方人士充分討論過，我們認為國道 5 號興建完成到現在，目前進行的環境監測證明它雖然有經過翡翠水庫，但是它對原本北宜公路的衝擊和污染卻少了很多，所以我們有足夠的理由說服外界支持 A 案，也就是從南港經坪林到宜蘭平行國道 5 號的路段用以興建未來的北宜直鐵，這是我首先要跟你聲明的。

針對今天的議題，我也必須表達一點意見。我個人很支持東部的交通建設，所以我們要更務實也更有效率地進行交通建設的方案。比如，現在大家講到台九線，台九線在宜蘭縣有很多路段到現在其實都還沒有辦法完全拓寬。此外，今天也有提到台九線道路改善建設特別條例，但我個人認為它不適合用特別條例來處理，因為一旦用特別條例處理下去的話，其他縣市就會比照辦理，而且特別條例是針對災害防制的處理，具有急迫性與時效性，所以是種必須排除預算法與公共債務法限制的特殊法制，台九線顯然不符合特別條例的特性。但是我也要強調，我贊成儘速規劃台九線進行拓寬工程，這是我認為中央單位應該要重視的問題。同樣的道理，現在如果要以特別法去處理的話，在新舊政府交接的敏感時刻，大家會疑慮其中是否存在政治上的算計，所以我們認為應該要求交通部儘速進行台九線拓寬的工程，並在時程上能夠有所掌握。能不能請局長給我承諾？你現在打算怎麼做？對於台九線的拓寬要怎麼處理？

主席（陳委員雪生）：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。針對花蓮的部分，現在已經提出專案了。過去並沒有專案計畫，所以會擠到省道改善計畫的額度，有多少錢就做多少事。但現在，我們已經按委員的意見提出專案計畫，並報行政院了。計畫核定之後，就會和蘇花改一樣排出分年的期程，並明列於預算書中，每年會按照預算書上所分配的額度依進度執行。

陳委員歐珀：謝謝局長，我想，大家對公共工程的期待是一樣的心情，尤其是東部地區的民眾。你已承諾不會再延期或延誤蘇花改通車的時間，相信大家也有這個決心將它處理好，台九線的拓寬要和蘇花改一併考量，這些都是東部之間的交通。為什麼有很多宜蘭人要到花蓮去工作或居住？為什麼許多花蓮人要到宜蘭來？或是花蓮人要到台東去？這 3 個縣市縣民的交通其實是非

常頻繁的，包括就學，因為離花蓮比較近的人就會去讀東華大學或慈濟大學，類似情形都會這樣處理。

對於興建花東快速道路的議題，我個人認為要看輕重緩急，等你們的評估報告做出來之後再討論。雖然我不反對，但要有一個評估報告，畢竟快速道路的通過，在居住量不夠的狀態下，其實是會影響城鄉發展與經濟發展的。你們現在應該要重視的是北宜直線鐵路，花東雙軌化以及台九線拓寬的工程，這個部分希望你們能一併考慮。

另外，交通部現在有個問題，我們大力地發展觀光，但是又受到陸客來台因素的阻擾。也不曉得是什麼原因，到底目前的狀況是如何？從新聞上，並未見到有遭限縮的公文往返，然而業者卻不斷地向我反映，兩岸之間的陸客來台確實遭到限縮。請問情況到底是如何？

主席：請交通部觀光局劉副局長答復。

劉副局長喜臨：主席、各位委員。就統計數字來看，到目前為止並沒有減少，尤其優質團順向或逆向行程的排配，或者是自由行的部分，大概要 1 個月左右，像順向和逆向行程大概要到 4 月中旬才會配額。現在業者之所以反映陸客是否減少了，那是他們預期到 4 月、5 月，因為以往他們大概就在這個時間訂房，可是現在他們並沒有收到 4 月或 5 月的訂房資料，對方也可能在觀望，所以目前就數字而言並沒有減少，但是業者會預期 5 月之後的情況。

陳委員歐珀：所以，業者是預期會減少，目前並沒有減少？

劉副局長喜臨：對。

陳委員歐珀：各項的情況都一樣，本席是提醒你，限縮陸客來台會影響整個花蓮、台東，甚至宜蘭都會受到影響，因為花蓮、台東和宜蘭非常重視發展觀光業，政府應該要有所因應，特別是觀光局要思考未來如何加強東部的觀光產業。本席在此提出一個看法，我也在國是論壇提過，就是推動「太平洋左岸經濟圈」，我們希望為台灣找一條活路，也為宜花東找一條出路，我們應該善用宜花東太平洋左岸地理的優勢，推動業者經營蘇澳到與那國町、花蓮到石垣、花蓮及基隆至沖繩間的客貨航線，有助於台日雙方觀光旅遊和貿易的發展，進而促進東部經濟發展。本席拜託祁局長要統合中央和地方民間資源的配置和運用，我知道局長很用心，交通部應該放大格局，把宜花東和基隆全部納進來，好不好？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。非常贊成委員的想法，我們會積極去做。

陳委員歐珀：要把整個區域經濟帶動起來，也要對陸客減少有所因應，期待能夠促進經濟和交通等方面的發展，拜託局長了。

祁局長文中：我們會持續積極進行。

陳委員歐珀：東部和離島都很欠缺中央政府支持，希望未來所有這一區塊的立委能夠團結一致，建置區域平衡，讓貧富懸殊不要差距那麼大。謝謝。

主席：請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。首先感謝主席安排今日議程，讓大家共同探討台灣的區域均衡發展，關心東部包括花蓮、台東、宜蘭等相關的交通建設。請教次長，據你們的評

估報告，你們不建議推動花東快速道路，是這樣嗎？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。我們是對這個條例建議不推動。

劉委員權豪：本席身為來自東部的立委，非常能夠感同身受東部鄉親對東部建設的殷切期盼，也許交通部基於專業而有些考慮，次長也是基於政務官的立場而提出建議，但本席經常在想，衡量一個建設需要與否不單單是從數據做考量，必須深刻體驗到處在比較邊陲地區的人民長期面臨區域失衡的狀態，他們殷切的期望國家能夠投入重大建設。其實我們心裡面有一個 100 分的台東，次長常去台東嗎？

曾次長大仁：最近這半年我沒有去，以前……

劉委員權豪：我們心目中 100 分的台東，首先是保有所有優美乾淨的天然環境，我們有五千多公頃美麗的稻田，我們有好山好水；其次，若是居民發生重大疾病，可以不用往北部或南部送；年輕人可以在家鄉找到穩定的工作，人民可以在這裡談戀愛、結婚、生小孩和穩定工作，在這裡可以追求自己的夢想。最重要的，不論是假日或平時，我們買一張火車票都是輕而易舉的事情。其實這就是 100 分的台東。

當然，如果要讓我們的交通建設更加便利，有時我們必須對條件做一些犧牲或讓步。本席所要提出的是，我們在評估重大建設時，不應該僅僅以量來做考慮，而就你們所做的可行性評估，若是因為要花很多經費，且使用率比較低，因此就建議不可行或不推動，坦白講，這會讓鄉親陷入是否愛台東的情結以及中央有沒有重視地方的情結。你們的可行性評估做了將近 3 年時間，本席一再要求應該從整體分析來告訴鄉親，如果要做這樣的道路，我們對環境的讓步和犧牲到底要做到何種程度，包括到底要徵收多少土地、對現狀會改變多少等等，其實這是價值選擇，也許讓這些資訊充分公開，可以讓民眾有更充足的資訊來選擇台東未來的發展方向。而且最重要的是，在做整體評估時，政府應該很明確的告訴民眾，如果預定投入花蓮和台東的交通建設達 1,000 億或 2,000 億規模，我們要有優先順序，而且是對環境衝擊最小的順序，讓民眾做價值的選擇。我相信這是國家整體發展的指標和方向，很可惜你們現在所做的評估報告，就是純粹從數字的量來告訴民眾是否可行，馬上會陷入一種愛不愛台東的情結，或是支持的人就是愛台東，不支持的人就是不愛台東，或是陷入中央到底有沒有重視東部交通建設的情結。趙局長認為呢？

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。事實上，我們不是這樣一竿子就打翻掉了，我們有一些建議，包括剛才次長所講以鐵路為主、公路為輔的觀念。

劉委員權豪：為何要做這樣的資訊分析？我以台 9 線拓寬工程為例，花蓮到台東市這一段大概最沒有爭議，而且經費也有著落，大約 140 億左右，目前在做環評階段，這看起來是最沒有爭議，問題是現在很多民眾有意見了。比如月眉段或是鹿野的嘉豐路段，還有初鹿路段，有些居民知道房子會因為道路拓寬而被拆掉，現在開始已經有不同意見了。局長知道我的意思嗎？以 100 分的狀態，就是開一條道路都不用拆掉任何房子、不用徵收任何土地、對現狀不會發生

任何的影響，這是 100 分。但是會有影響的時候，相關的資訊就要充分公開，讓人民有價值選擇，你們舉辦說明會時已經面對這樣的狀況了吧？

趙局長興華：我們在地方舉辦說明會時，民眾也有反映這樣的意見，我們對這部分也在報告書裡面做回應。我再次說明，我們對鐵路部分有兩個計畫在執行中，一個是花東鐵路電氣化、雙軌化，還有南迴鐵路；在公路部分，花蓮縣 140 億的計畫已經通過環評了，我們會優先推動這一段。台東縣的部分 109 億是還在進行環評……

劉委員權豪：台九線花蓮段到台東段現在正在進行環評，差不多兩年的時間。

趙局長興華：對，在年底會將環評送到環保署去進行審議，如果通過的話，其實台九線的拓寬會比花東更快。台東的部分有些路段都會走外環道，對台東來講那條路會更順暢。

劉委員權豪：從花蓮到台東這一段，除了外環道之外，還是會經過我剛才講的那幾個路段，所以都還是會經過住家。

趙局長興華：我們會改走外環，避開去拆遷房子。

劉委員權豪：月眉也要改走外環嗎？

趙局長興華：我們會盡量避免拆遷。

劉委員權豪：鹿副局長，本席今天除了要討論東部的整體交通建設之外，其實我相信大家都有一個共識，目前東部人民對鐵路運輸的需求是最大的，由於需求最大，也造成最大的痛苦，本席跟蕭美琴委員在這裡針對花東鐵路一票難求的問題不知道討論了多少次。現在你們有將排火車班次委外辦理嗎？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。我們自己在排。

劉委員權豪：都沒有委外辦理嗎？

鹿副局長潔身：沒有，我們有一套電腦排點系統。

劉委員權豪：譬如說從台東到台北自 4 月開始一天是單趟 8 次、對開 16 次，你們是以目的導向即維持現狀嗎？或者你們的目標就是要在 4 個小時以內到達、一天要跑到 12 班，然後克服萬難去排出班次？還是就照以前的規定排 8 班就好了？

鹿副局長潔身：不是，這主要還是要看需求，至於行車時間，我們現在有不同的停車模式……

劉委員權豪：副局長，你講得真的很好，我們還需要在這裡討論需求嗎？我跟你講，鐵路局也沒有辦法精確的算出需求，因為你們的資訊系統是一個很笨的資訊系統，到底有多少人買不到票，你們也不知道啊！我們只知道很多人買不到票，到底有多少人進入這個系統買不到票或是去現場買不到票，我相信你們都沒有去統計，所以你們根本就算不出需求是多少，你還跟我談需求！現在買不到火車票已經是普通的常識了，所以本席有兩點要求，第一，你們要改變這種保守的排班習慣，要想辦法克服排班的問題。第二，有一位鐵路的專家告訴我，他說現在普悠瑪號跟太魯閣號其實是可以串連的，雖然不能加掛車廂，但是 8 節、8 節可以串連變成 16 節在跑……

鹿副局長潔身：跟委員報告，那要考慮到月台長度的問題。

劉委員權豪：副局長，那你的意思是說這是可行的嗎？

鹿副局長潔身：同樣的車型是可以的。

劉委員權豪：這是專業的部分，但是這也是一位非常專業的博士級人物跟我講的，如果是月台的問題，那只是我們選擇停靠站的問題，這是第一點。第二，如果這在技術上可行，你們到底有沒有去嘗試這一條路線？如果串連可行的話，那跑一趟就有 16 節車廂，在大節日或連續假期的時候，至少可以舒緩台東、花蓮居民買票的痛苦嘛！本席要跟你講的就是，鐵路局必須要改變你們這種保守的心態，我們已經在這邊談過幾次實名制的售票？你們說有法律的問題，坦白說，我不知道這到底違反哪一個法律，法律沒有准許採實名制，但是也沒有禁止你們採實名制。

還有，本席在此多次提出，你們現在用電腦程式去跑買車票這件事情，都是在事後才去防堵，有時候根本就防堵不了。本席一再要求，在連續假期的時候，網路購票取消在超商取票，訂到票的民眾應該要去鐵路局的櫃台核對身分證才能取票，核對身分證有什麼好處？因為如果有一個人以虛擬的身分證字號買了 200 張車票，不必臨櫃取票，只要去便利商店、不必核對身分證就可以取走 200 張票，但是如果必須去鐵路局臨櫃取票，他們就拿不出 200 張身分證，即使一個身分證字號可以買 4 張票，他也拿不出 50 張身分證啊！本席講了幾百次，我實在不知道這在實行上有什麼困難。

鹿副局長潔身：跟委員報告，我們也曾經嘗試過了……

劉委員權豪：你們什麼時候嘗試過取消便利商店取票？

鹿副局長潔身：我們曾經有要求過，但是卻造成大排長龍。

劉委員權豪：本席現在不是說每天，而是在連續假期的時候、返鄉車票需求量很大的時候，你們去做這件事情嘛！這是第一步，第二步再來實施實名制車票。

鹿副局長潔身：關於實名制，我們也知道委員很關心，現在鐵路局已經在就法規面、制度面和系統面務實的檢討這件事情，我們會朝這個方向去努力。

劉委員權豪：那在連續假期取消在便利商店取票這件事情呢？

鹿副局長潔身：這樣我們在各站的自動售票機就統統要關掉這個功能，在連續假期的時候旅客又特別多，如果全部都要到窗口取票，會造成車站售票窗口非常擁擠。

劉委員權豪：副局長，這就是鐵路局的問題了，在討論到這件事情的時候，鐵路局都說有一大堆的困難，但是如果你們把目標定為降低台東花蓮居民返鄉買火車票的痛苦，這就是你們要達成的目標，這樣你們就會排除一切的困難來降低人民的痛苦，這就是政府存在的目的。21 世紀的台灣，在國會殿堂上多次討論車票的問題，本席也不喜歡這樣，我也想在這裡討論關係國家未來發展方向的大型計畫，但是清明節連續假期即將到來，台東跟花蓮的居民只有一個卑微的要求，就是按一按電腦鍵盤就能訂到火車票並去櫃台取票，跟家人團聚一起去掃墓。坦白說，你們沒有親身體驗這種買不到票的痛苦，所以每次我們在這裡討論這個問題的時候，你們都會找一堆的理由。

另外，關於傾斜式列車串連這件事情，如果在技術上可行，本席就要求你們儘快研究是否可以藉此紓解返鄉的人潮。

鹿副局長潔身：我們會檢討這件事情。

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。我們都支持改善花東地區的交通，因為我們有很多親友都住在花蓮，本席的選區裡面也有很多民眾在花蓮和台東工作，還有很多人的子弟在花蓮和台東的學校念書，所以對於花東交通長期不受中央重視而導致花東人民心情鬱悶，這是我們可以理解的，返鄉車票一票難求，這是長久以來花東人民心中的痛，所以在討論花東交通問題的時候，我們必須要以更務實、更有效率的方式來討論要如何改善。我們都知道，特別條例主要是為了因應緊急的災難或是有急迫的時效性，我們才要制定這樣一個重要的特別條例，在改善花東交通的時候，我們必須討論很多更具有時效性、更有效率的處理方式。我記得蕭美琴委員在 102 年爭取拓寬台九線的 40 億經費，不過因為是編列在省道交通的改善計畫裡面，預算會受到全國其他省道的排擠，所以大家應該要討論如何提升效率。蕭美琴委員也有跟你們提過應該要以專案並編列預算來處理，當初這 40 億和現在所要爭取的 100 億，總共是 140 億，交通部已經編列好預算並於 3 月 15 日送到行政院了嗎？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。我們是用專案方式報行政院，用整體專案計畫的方式來做；已經報到行政院了。

李委員昆澤：其實除了台九線的拓寬之外，更必須關心沿線產業與觀光未來的推展。交通部與觀光局要去仔細的規劃，不是只有把路拓寬就好了，道路拓寬之後的相關產業以及該路線觀光的發展與推動更重要。針對這部分，請次長簡單說明一下。

曾次長大仁：交通部對於東部地區，尤其是花蓮、台東觀光產業的發展著力很深。我們不但是跟交通有作聯結、有觀巴路線開設，還有一些特別如「串珍珠計畫」等，對於部落的觀光，也都有整體性的考量。我們在那邊有兩個風管處，都在做相關的工作。

李委員昆澤：其實長久在交通委員會的人都知道，花東的交通改善有另外一個很重要的問題，就是花東鐵路雙軌化。針對這個雙軌化所作的評估報告，據說是今年 4 月要提出。是嗎？

曾次長大仁：我們對於花東的鐵路以及相關的效能提升，一直都有相關的計畫在進行。目前從花蓮到台東的鐵路電氣化，已經全線都通了，除了其中有一個……

李委員昆澤：我現在問你的是雙軌化。

曾次長大仁：對。我們下個階段就是先把南迴的電氣化做出來，因為我們希望全島電氣化都做完。

李委員昆澤：南迴電氣化已經編列預算了啊！

曾次長大仁：已經在執行中了。

李委員昆澤：我問你的是花東的雙軌化。

曾次長大仁：目前正在做可行性研究。

李委員昆澤：這個報告 4 月可以提出來嗎？請胡代理局長簡單說明一下。

主席：請交通部鐵工局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。這部分 4 月份的報告我們會報到交通部，經過審核之後，會往

行政院提報。

李委員昆澤：務必要加快處理的效率。

另外，有關花東鐵路雙軌化以及台九線的拓寬，必須考量雙邊的產業及觀光的发展，尤其應該與地方政府及地方民意代表共同討論，要全力推動。為了目前花東的交通狀況，今天在交通委員會處理這樣一個特別條例，謝謝主席了解到花東人民的心聲，讓多元的意見能夠在這裡呈現，討論如何促進花東交通的改善。不過，即使是用這樣的處理方式，仍然要考慮到財政和主計單位的意見。倘使以後有這類相關的討論時，態度一定要更嚴謹，而且也必須討論到環境的影響評估。我們都希望促進花東交通的改善，也希望在交通改善之後，花東是一個會生蛋的金雞母，而不是因為交通改善反而傷害到花東這隻金雞母。這些都是我們必須要考量花東交通改善的重要原因，次長以為如何？

曾次長大仁：謝謝委員的指教。對於花東怎麼樣能夠配合交通改善，然後，促進它們觀光產業的發展，我舉一個例子，就是我們這一次花東電氣化的過程當中，不僅是把鐵路電氣化，同時也把所有車站都做改進、整建，希望把車站變為一個觀光據點。將來乘火車進到車站以後，可以在車站取得相關的資訊，同時，也可以提供……

李委員昆澤：次長，花東的交通改善不僅是花東人民長久以來心中的痛，也是全國民眾對於花東地區交通長久的關注。目前台九線的拓寬經費 140 億元已經送到行政院，這是最重要的一件事；它也最具時效性。另外，花東的雙軌化評估報告即將在 4 月提出，日後應該會獲得行政院通過以及相關預算的編列，這都會顯現出政府對於花東民眾的交通權益是否重視。這些事交通部責無旁貸，要一肩扛起、要更有效率地改善花東地區的交通。它不只關係到花東民眾的交通權益、不只關係到當地的產業及觀光發展，更關係到全國民眾以及全國交通網建立的時效性和重要性。請次長及相關單位務必要全力地支持、推動。

另外，因為我們現在都希望世界各國的觀光客來到台灣、來到花東、來到全國各地的風景區。現在電動自行車已是許多風景區或很多地方推動觀光的一個重要交通工具。次長，按照我國相關的交通法令，所謂的「電動自行車」其實就是自行車。對不對？

曾次長大仁：它本身是一種慢車，是屬於自行車的一種。

李委員昆澤：按照道交條例第六十九條之規定，電動自行車其實就是自行車、是慢車。這樣的慢車，按照我們的法律規範，它既不需要牌照，也不需要駕照；而且也不需要戴安全帽。是不是？

曾次長大仁：在 96 年的時候大院有一個修法，把電動自行車納入慢車管制，所以它本身並不需要駕照。但是我要特別跟委員報告，儘管它是電動自行車，但只要有「自行車」這三個字……

李委員昆澤：它不用駕照、不用牌照、也不用戴安全帽，所以，我們有很多地方、風景區大力推動電動自行車；尤其是對外國觀光客。以墾丁來講，一年以來發生近百起的電動自行車車禍。當地救護案排名第一的，也是電動自行車發生的車禍。根據警政署的統計資料，過去五年來，電動自行車的事故，從 273 件暴增為 1,043 件，受傷人數也從 369 人增加到 1,495 人，增加的幅度高達 3 倍，而且，過去並沒有因為騎電動自行車而造成死亡的事件，這兩年都有造成四人以上死亡的案件。所以，它有很多的問題。第一、沒有戴安全帽，當然是問題之一。第二、有些業

者將速度自行調升了。它本來大概都是以時速 25 公里為主，有些已調到 30、40 公里；甚至有些年輕人自己把它調到 50 公里。不久前才發生了一件死亡車禍，這位死亡的年輕人就是把電動自行車的速度調到 50 公里。其實電動自行車已經發生過很多問題，外國觀光客到台灣來觀光，我們都很歡迎，但是也應該重視他們的安全。我們在相關的觀光手冊裡，應該加強宣導有關電動自行車的安全規範，尤其應該宣導他們戴安全帽。對於團客，我們也應該要求導遊、旅行社對團客進行行前教育。

曾次長大仁：主席、各位委員。這個部分我們是分兩階段來處理。第一階段，對於戴安全帽這件事情，我們其實已經開始宣導。同時，我們也正進行相關法制作業，希望能完成電動自行車戴安全帽的相關立法作業，以發揮強制力。第二階段，我們是希望在經過檢討、尋求共識以後，把電動自行車納為輕型的小型機車來處理。這部分我們也正在進行相關的檢討。

李委員昆澤：這都要跟社會、跟專業共同討論。

曾次長大仁：是。

李委員昆澤：最重要的是速度不能超過 25 公里。這部分，審驗端在審驗電動自行車的過程當中，就要做防止車子可以擅自變更速度的設定。也就是說，這個部分在審驗端作業的時候就要做處理啊！

曾次長大仁：如果是電動自行車，使用者當然不能自行變更它的規格。現在有變更規格的，大概都是違規的，但在審驗的時候，它仍然必須要符合電動自行車相關的規格。

李委員昆澤：道路交通安全規則第一百一十五條之二規定，對於有關電動自行車必須戴安全帽的配套措施，現在進行得如何？公告了沒？

曾次長大仁：現在還在法制作業過程當中，但是我們已經開始宣導了。

李委員昆澤：公告了沒？

曾次長大仁：還沒有。

李委員昆澤：多久能公告？

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。預告過了。現在就等法規委員會開會之後，我們就可以完成作業。

李委員昆澤：什麼時候？

林司長繼國：我們希望愈快愈好。

李委員昆澤：一週之內可以嗎？

林司長繼國：我們會與法規委員會協調，請該會儘速辦理。

李委員昆澤：一個月可不可以？

林司長繼國：我們儘量朝一個月來努力。

李委員昆澤：我們歡迎世界各國的觀光客或國內的旅客到國內各地去遊玩，現在的電動自行車因為是低碳的交通工具，我們應該鼓勵大家使用。但是，它的交通安全規範必須更嚴謹的制訂、查核與宣導，以保障國內外旅客的安全。這些都是交通部的責任，務必要努力地做好。

曾次長大仁：是。

主席：下一位委員詢答完畢，我們休息 10 分鐘。

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。聽了前面的質詢以及交通部的報告，坦白說，本席的心情滿沉重的。請問次長，你到花蓮會搭乘什麼交通工具？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。我到花蓮都是搭乘火車。

徐委員榛蔚：以目前來說，花東線的火車票可以說是一票難求，如果你不是因為公務到花東去，我想，要在網路訂票，可能會非常、非常困難。長久以來，這麼多的委員為了這「一票難求」而努力，相信你們在部裡面也討論得非常多，也提供了相當多的意見；今天在你的書面報告裡也有談到你們針對這個部分所做的努力，本席在此表示感謝！對於北迴鐵路三軌的改善，我們也一併表示感謝。請問，花蓮目前的交通有哪幾項選擇？

曾次長大仁：到花蓮以後，因為我在花蓮有親人，所以，大概都是請親人幫忙。

徐委員榛蔚：請親人來接？

曾次長大仁：是。

徐委員榛蔚：所以，親人一定是走省道。對不對？我們花蓮到台東，只有台九線、台十一線以及一條彎彎曲曲的鐵路。雖然這條鐵路已經電氣化了，但是，以目前來講，只有兩處小小的路段是雙軌。本席在 3 月 4 日院會的質詢時，曾經要求交通部對於鐵路的全線雙軌化、電氣化以及我們最基本人權的路台九線、台十一線的全線拓寬，儘量加大力度趕快做好。3 月 16 日部長以及趙局長都有到花蓮視察，據瞭解，台九線光復以南的拓寬要到 113 年才完成。請問次長，今年是民國幾年？

曾次長大仁：105 年。

徐委員榛蔚：到 113 年還有幾年？

曾次長大仁：還有 8 年。

徐委員榛蔚：剛才本席有說明，十年間花蓮台九線有三百多條人命是死於 A1 類事件。近三年來，一千多個 A2 類事件裡，有 2,423 死亡。你說台九線全線的拓寬工程要到 113 年才完成，也就是說，要 8 年後才會完工，這 8 年間還有多少人會在這條路上喪失生命？還會有多少家庭會在這裡分崩離析？本席提特別條例，希望能夠專款專用，把經費匡列住，而且加大力度推進，儘量把時間往前提。請問次長，可以再縮短期程嗎？

曾次長大仁：其實對於交通安全的追求，是交通部一貫的政策。我們認為交通安全是屬於業務的一部分。

徐委員榛蔚：本席提特別條例加大力度，就是支持交通部。儘管本席的質詢時間只剩一分鐘，還是要講花東快速道路，身為立法委員，我有為民喉舌提案的權利，你們是行政單位，你們就必須要去全國性的規劃，而且要切實執行。你們無權說你們不贊成這個特別條例；這是本席為花東兩縣的鄉親來發聲的。上一屆委員提出，朝野都沒有意見，部裡也支持，編列了 1,500 萬元做可行性評估。為什麼現在即將要改朝換代了，你們就有另外的省思、另外的改變呢？全國的交

通路網本來就應該平衡發展！花東快速道路貴部編列 930 億元，很多媒體抨擊這是錢坑法案。請問，五楊快速道路多長？花了多少錢？四十公里的道路就花了 590 億元。「北宜直鐵」去年已經定線了，只審了 18 分鐘，該案初估要花 500 億元，卻把基隆和東海岸全都邊緣化。我們的可行性評估影響到多少？你們有做評估嗎？

曾次長大仁：有的。

徐委員榛蔚：你有出來反駁說，花東快速道路 930 億元的預算是你編列的嗎？是錢坑法案嗎？

曾次長大仁：北宜現在沒有……

徐委員榛蔚：這個都是依法有據，而且都有數字的 basic。

曾次長大仁：跟委員報告，「北宜直鐵」並沒有編特別條例用特別的方式推動。

徐委員榛蔚：了解。但你們要編 500 億元。請問，你支不支持興建花東快速道路？

曾次長大仁：花東快速道路目前仍在可行性研究的階段。

徐委員榛蔚：你們交通部支不支持花東快速道路？

曾次長大仁：要根據它可行性評估的結果。

徐委員榛蔚：台九線、省道工程、快速道路和我們的鐵路，你們支不支持？

曾次長大仁：對於花東的交通改善，交通部責無旁貸。花東快速道路……

徐委員榛蔚：交通部責無旁貸，那本席提特別條例，就是支持交通部，你有什麼權利喊「不」？本席支持交通部，這也是對我的花蓮鄉親、台東鄉親負責。本席真的不希望換了朝代就換了腦袋！

另外，關於航線的部分，花蓮到濟南、花蓮到天津都是定期航班，在我們其他的路線裡，可否給與花東兩縣更大的支持？

曾次長大仁：業者有需求，我們就會配合。

徐委員榛蔚：你所謂的「需求」是怎麼樣？

曾次長大仁：他一定要有市場上的需要，就是本身有足夠的客源，業者就可以申請航班，我們來配合。

徐委員榛蔚：公部門不需要協助比較偏鄉的地區嗎？我們的花東基金也是協助我們的偏鄉地區，為什麼交通部要被動，而不能主動來協助呢？已經虧欠花東兩縣三十年了，你難道還希望看到花東兩縣繼續落後四十年嗎？

曾次長大仁：在港澳包機的部分，我們都有做一些相關的宣導。

徐委員榛蔚：關於港澳包機的部分，我們表示感謝！我們當然也謝謝貴部對於我們偏鄉地區推動 DRTS，不過，這個目前還只是由兩位教授在做評估的階段，他們正在跟我們的鎮公所、鄉公所作評估，根本尚未執行。

我們感謝交通部、感謝觀光局來做我們「台灣好行！」的部分，讓觀光客真的可以玩得開心、得到方便。我們也感謝交通部為花蓮重建很多車站，但是你們的設計單位和業務單位有沒有做好協調、溝通？所有的動線是否做得妥善？去年有一千萬人到花蓮，因為台九線、台十一線既不方便，又是危險道路，所以絕大多數的人都是用鐵路，可是，由於運務量增加、服務更多

元、更人性化，鐵路局是否有增加各站的人員？舉瑞穗車站為例，該站服務人員有 8 位，它的東站、西站要用到 2 個人，站上只有 3 個人值班，2 人在剪票口、1 個人在售票處，其他的事情怎麼辦？臨時狀況的處理又要怎麼辦？花蓮全線幾乎所有車站都更新改建得美輪美奐，但是你們卻沒考量到運務量增加、所有服務都更完備的時候，工作人員根本沒有增加。事實上，不僅沒有增加，還不斷有人退休。

曾次長大仁：報告委員，其實臺鐵非常努力，他們已連續兩年向行政院爭取增加員額……

徐委員榛蔚：我了解，你們確實已向人事行政局爭取增加員額，而且，也把花蓮站提升為特等站。

不過，儘管你們下了一紙公文給花蓮站，說會給他們增加員額，事實上，給了嗎？

曾次長大仁：我們會繼續努力啦。

徐委員榛蔚：「我們會繼續努力」這句話，我相信在座很多委員都聽過，但是我們的期待卻一再地落空、落空、又落空。花蓮人、台東人真的不希望再繼續落後四十年，請我們所有的行政單位全力來協助。我們同樣是中華民國的國民，無論是花東快或是台九線，都是一條生命的路，犧牲了多少人的生命？本席在這裡代表花蓮和台東人民，請大家發發慈悲，也請貴部發發慈悲，鋪橋造路，福蔭子孫。我們都希望大家快快樂樂出門，平平安安回家。大家都希望能到花東去度假，能到花東去 relax 一下。但是，有沒有想想看？

主席：謝謝徐委員。

徐委員榛蔚：謝謝主席！謝謝次長以及各位。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，先處理臨時提案。

進行第一案。

1、

鑑於西部地區交通建設快速發展，已興建多條快速道路、高速公路，以及高速鐵路等，東部地區仍處於待開發狀態，各項交通發展皆不及西部地區，東西部嚴重失衡。

台 9 線花東公路拓寬改善是東部地區民眾引頸期盼的重要交通建設，也是花東縱谷最重要的交通動脈。自民國 94 年環評通過後，雖已陸續辦理部分路段改善，然截至 104 年止花蓮縣仍有約將近 60 餘公里路段仍未辦理拓寬，改善進度嚴重落後，對當地民眾而言，著實不便。建請交通部公路總局優先以專案計畫爭取預算辦理改善，並應實列經費，全力投入人力及工程資源，將台 9 線全線拓寬改善儘速於五年內完成，除促進花東地方發展及觀光產業活絡，亦讓花東民眾有便捷與安全的公路往來。

提案人：陳雪生 鄭天財 簡東明 顏寬恒 徐榛蔚

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 2 案。

2、

鑑於中央政府之各項交通建設長期以台灣西部地區為主，缺乏全國整體性之規劃，導致東西部交通與區域發展嚴重失衡，花東地區連外運輸不便，造成地區性的封閉，影響所及，政府及民間對花東地區投資卻步，而花東居民生活品質與各項重要指標如就業、收入、平均壽命、醫療、產業發展與社會福利等更大幅落後於西部地區居民。

交通部雖已投入許多鐵路建設，然鐵路運輸無法 24 小時提供服務，且可及性極低，並無法滿足大部分民眾及產業的基本需求。花東地區南北狹長，花蓮市到台東市長達 170 公里，走省道至少 3 個小時，極為不便。

「建設今天不做，明天就會後悔」，花東快速公路建設除應從花東地區之醫療、產業及生活等方面評估其必要性之外，更應考量保障用路人行車安全性及從交通建設帶動地區經濟與觀光等產業之發展，爰建請交通部應儘速推動花東快速公路建設，並於一年內擬定台灣東部交通建設改善及發展之短期、中期及長期之具體計劃至立法院交通委員會專案報告，以落實人道關懷及均衡區域發展。

提案人：陳雪生 顏寬恒 鄭天財 簡東明 徐榛蔚

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 3 案。

3、

根據道路交通管理處罰條例第 69 條規定，電動自行車是「自行車」的一種，依現行法令被歸為「慢車」，故無需戴安全帽，但電動自行車在速度上較一般自行車快上許多，行駛在道路上仍有一定的危險性，尤其近年來蔚為風潮，交通事故頻傳，發生件數與死傷人數均快速增加，為了保障駕駛者自身的安全，實在有必要規範配戴安全帽，爰此，要求交通部於一個月內完成「道路交通安全規則」之修訂，規範電動自行車改為機車管理，並檢討相關法令，以完善對電動自行車之管理。

提案人：李昆澤 趙正宇 陳素月 鄭天財 劉耀豪
葉宜津

主席：請問各位，有無異議？

請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。我們建議本案文字酌予修改，倒數第 3 行末「規範」前面加「另建請積極研議」數字。前半段要求我們在一個月內完成道安規則的修訂，我們遵照辦理。但是，後面改為機車管理，因為涉及處罰條例的修法，可能無法在短時間內做到，必須先凝聚社會共識。所以，我們建議將倒數第三行起文字修改為「爰此，要求交通部於一個月內完成『道路交通安全規則』之修訂，另建請積極研議規範電動自行車改為機車管理，並檢討相關法令，以完善對電動自行車之管理。」

主席：請問各位，對此修正建議有無異議？（無）無異議，本案照交通部所提建議修正通過。

進行第 4 案。

4、

目前蘇花公路改善工程的三個主要瓶頸路段，將在 106-108 年分期通車，預期將可大幅提升蘇花公路的穩定性與安全性。然而，亦屬於危險路段的「東澳至南澳」以及「大清水至崇德」路段，至今尚未有完整的改善計畫，其中「大清水至崇德」段近五年來的車禍傷亡數甚至不低於現在正在改善的路段。為提升用路人行車安全，建請交通部應立即進行蘇花公路剩餘瓶頸路段的調查與研究，並規劃完整的改善方案。是否有當，敬請公決。

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

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 5 案。

5、

為正視偏鄉地區大眾運輸系統機能、效益不佳之現狀，交通部公路總局提出「105 年需求反應式公共運輸專案推動規劃」。此計畫立意良善，但現有的推動計畫，就花蓮的部分，卻不符合地方實際需求。爰此，建請公路總局會同運研所，特別針對花蓮地區之需求，來規劃設計一套完整的 DRTS 推動專案。並在完善規劃之後，協助地方鄉鎮市公所向縣政府進行提案；亦或由交通部主導，主動向花東基金提案。是否有當，敬請指教。

說明：

1. 目前運輸研究中心在花蓮設定的試辦地區是以觀光客為主的玉里鎮安通溫泉及萬榮鄉林田山，這樣的規劃並不符合在地居民搭車就醫、通勤的生活需求，更有違 DRTS 的精神。

2. 事實上，花蓮地區因地理環境狹長等因素，公路總局現在以鄉、鎮為單位的推動模式，並不符合花蓮實際需求。例如萬榮鄉北部的北林村與南部的紅葉村，雖皆受萬榮鄉管轄，但實為不同生活圈。

3. 因此，在研議花蓮的 DRTS 設計時，應考量地區的特殊性，進行跨鄉鎮的協調，方能規劃設計出一套完整且符合實際需求的 DRTS 推動專案。

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

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 6 案。

6、

交通部每年補助經費予客運公司來經營偏鄉路線，但是過去因缺乏完善的規劃與檢討，造成現行運輸制度無法滿足民眾實際的需求，現已產生等不到車、空車、脫班、空汙等等的問題，致使政府、業者、民眾處於三輸的現狀。爰建請交通部以魚刺型公車網絡的概念，重新規劃花東、偏鄉地區的大眾運輸系統，並結合中繼、接駁、DRTS 等方式，來提升偏鄉地區客運服務的整體效能。是否有當，敬請指教。

說明：

以花蓮為例，建議如下：

1. 讓大型公車行走台九、台十一線，連結主要城鎮中心，以縮短兩地所需的運輸時間，此舉亦可增加班次提升運能。
2. 再讓中、小型巴士來負責主要城鎮中心至次級村莊之間的連結。此舉可減少大型公車穿梭大小村莊之必要，以減少空車率。
3. 讓 DRTS 營業用車專職於偏遠、不符合運輸成本之路段，讓大眾運輸可通達最偏遠的鄉村、聚落。

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

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 7 案。

7、

為顧及東部民眾用路安全以及舒緩花東縱谷南北交通之效能，台九線花蓮段的拓寬工程是刻不容緩的任務，亦是新、舊政府共同關注的交通政策。然而，每年的「省道改善計畫」經費有限，又因公路局「滾動式檢討」工程經費運用的機制，無形間常排擠了偏遠地區省道改善預算的編列。爰此，為確保台九線花蓮段道路拓寬品質與時程，建請交通部公路總局一次核定台九線拓寬經費，專案編列預算。是否有當，敬請指教！

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

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 8 案。

8、

本院委員陳歐珀等人，針對臺灣港務公司嚴重違反當初與民承諾之三不原則，強行成立子公司「高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司」一案，因嚴重影響既有民營港滬業者作業生態及臨海漁民捕魚生計，特此提案暫予擱置，是否有當？敬請公決。

說明：臺灣港務公司在 101 年成立之初，前行政院長毛治國及前任交通部長葉匡時，皆曾與現有港埠業者公開宣示三大原則：一、不對內競爭；二、不與民爭利；三、不主動收回已開放民營之碼頭裝卸業務。如今臺灣港務公司違反民意強行偷渡欲設置「高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司」並涉嫌規避本院監督，應即撤銷該子公司公開招募案，俟新政府通盤評估後再議。

提案人：陳歐珀 劉權豪 鄭寶清 李昆澤 趙正宇
鄭天財 蕭美琴 葉宜津

主席：請問各位，有無異議？

請臺灣港務公司花蓮港務分公司駱總經理說明。

駱總經理傅孝：主席、各位委員。剛才本公司董事長離開之前已與陳委員溝通過，我們希望把最後一行「應即撤銷」改為「應即擱置」，陳委員這邊已經同意。然後，最後一句「俟新政府通盤評估後再議。」我們建議改為「俟新政府重新通盤評估後再議。」

主席：最後一行末二句修正為「應即擱置該子公司公開招募案，俟新政府重新通盤評估後再議。」請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

進行第 9 案。

9、

本院委員林俊憲等人，鑑於臺鐵票務系統已逾 10 年未能更新、異常訂票狀況頻繁，造成例假日花東地區火車票一票難求，嚴重影響民眾權益。建請交通部應針對臺鐵票務系統異常啟動調查、檢討疏失，並就臺鐵第三代與第四代票務系統是否能夠記名取票問題，應儘速釐清解決，早日解除人民對花東購票疑慮。是否有當？敬請公決。

提案人：林俊憲 陳素月 蕭美琴 鄭天財 葉宜津

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

臨時提案處理完畢。如果有委員對上述提案補簽，即列入紀錄。

現在繼續進行詢答。請陳委員素月質詢。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。交通建設是經濟建設發展的基礎，道路開到哪裡，經濟就發展到哪裡，這樣的觀念我們都認同，也都支持。我們也知道，花東地區多高山少平原，在交通建設上確實有比較多困難之處，因此也造成長期以來花東地區的居民對外的交通諸多不便。可是，我們也看到政府最近幾年來對於花東地區交通的改善的確是不遺餘力，投入了很多經費和人力。我剛才聽到次長的報告，瞭解到花東地區對外聯絡道路的改善，北側包括台九線蘇花公路山區路段之改善計畫，投入 492 億元；藍色區塊包括台九線南迴公路拓寬改善後續計畫，投入 190.39 億元；區內台九線花東公路的改善部分，在花蓮縣境內有台九線花東公路第三期道路改善計畫，投入 140.6 億元。在台東縣境內，有台九線花東公路花東縣界至台東市路段拓寬改善計畫，投入 109 億元。地方道路建設部分，對於「生活圈計畫」，交通部在 98 年至 103 年共補助花東地區 15.6 億元，對於 104 年至 107 年的部分，也已核定了 20.4 億元。請問次長，這些改善計畫的經費總共大概多少，你有沒有做過統計？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。這些年來我們陸陸續續大概編列了接近千億元。

陳委員素月：合計大概有 967.99 億元，這是公路的部分。在軌道建設的部分，從書面報告上我們也看到，交通部在「花東鐵路電氣化計畫」部分，有 254.29 億元的經費；「花東服務效能提升計畫」的經費是 60.8 億元；「南迴電氣化計畫」的經費是 278.94 億元；在「軌道建設」部分，也投入了 594.04 億元。這些公路、鐵路的經費合計起來，已經高達 1,562.03 億元。從這些數據，我們可以看出交通部對花東地區交通改善的努力；我們也要給予肯定。所以，我認為，在交通部這樣積極的努力之下，我們還有必要來訂定這個特別條例嗎？

曾次長大仁：我們在先前的報告裡已經跟委員會報告我們對於兩個特別條例，是建議暫不推動。

陳委員素月：過去政府曾經立法的特別條例，包括：水患治理特別條例、石門水庫及其集水區整治特別條例、振興經濟消費券發放特別條例、基隆河流域整治特別條例、擴大公共建設投資特別條例等，都是為了因應災害的防治處理，或是因為有其急迫性，而必須排除預算法和公共債務法限制的特殊法制，才訂定了這樣一個特別條例。所以我想，我們今天要討論的應該不是經費的問題，而是法律面的問題。是不是？

曾次長大仁：這兩個案子，有關花東快速道路的部分，因為目前還在可行性評估階段，我們必須視可行性評估最後的狀態來做進一步處理；至於台九線道路的部分，包括花蓮及台東，均已擬定計畫並提報行政院，我們也希望能夠專案處理、專案核定整體預算，然後分年執行。

陳委員素月：我想經費應該不是問題，如果未來可行性評估過關，只要有需求，我們都會全力支持，畢竟我們也希望花東居民能夠享有更為順暢的交通建設，以保障他們的權益。所以我剛才也提到，這是法制面的問題，尤其制定這樣一個特別條例之後，可能會牽涉到財源，過去交通部對花東地區已經投入那麼多經費，相信未來花東地區若有需求，相關委員甚至政府，都會全力支持。

曾次長大仁：是，謝謝委員。

陳委員素月：接下來本席要請教臺鐵局鹿副局長，鐵路是最便利且最不可或缺的交通運輸工具，所以花東地區居民及觀光客大都還是以鐵路運輸為主要訴求，其實在西部地區也一樣，而現在我們看到臺鐵提出一個十年購車汰換計畫，據本席了解，去年底和今年初，局長曾多次前往日本，引發外界揣測是否與這個計畫有關？這點請副局長說明一下。

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。局長出國都是因為有公務計畫，而最近為了促進觀光，我們跟日本的鐵道公司有一些交流合作，局長主要是為了這件事情去的。

陳委員素月：我知道現在臺鐵為了推動觀光，所以熱衷於和日本鐵道公司締約結盟，亦即締結姊妹站。請問目前臺鐵跟日本締盟的路線有幾條？

鹿副局長潔身：現在日本一共有 14 家鐵道公司跟我們有締約關係，或者做票券交換，或者以我們的支線跟他們做一些觀光合作，有很多種不同的方式。

陳委員素月：確定締約互換票券的大概有幾家？

鹿副局長潔身：大部分都可以換，這 14 家除了 JR 北海道以外，幾乎都可以換。

陳委員素月：在締約互換票券的鐵道裡面，有一條是集集線和夷隅鐵道，路線正好位在本席的選區，所以我特別關注這個問題，因為最近報紙報導：「鐵道締盟—臺鐵只會賣票，日鐵賺到了觀光！」所以我要請教，臺鐵和日本鐵道公司締結姊妹站之後，到底效益如何？

鹿副局長潔身：其實我們跟日本鐵道公司合作，當然是希望能夠帶動雙方的觀光，但對臺鐵而言，我們並非只是期待觀光這部分，還希望做一些更深層的技術面，包括訓練等等方面的交流。

陳委員素月：技術面的交流？

鹿副局長潔身：對，還有人員訓練方面，因為日本鐵道的確有一些東西值得我們參考。

陳委員素月：我們當然希望臺鐵透過這樣的交流，能夠提升服務及運輸效能……

鹿副局長潔身：是。

陳委員素月：事實上，除了從二水到車城的集集線之外，上次本席也關心過臺鐵田中站到高鐵田中站的支線問題，當時司長告訴我這條支線已經要審議。本席希望這個路線能夠儘速推動落實，因為在高鐵彰化站通車之後，必將帶動彰南地區的觀光發展，而在這個發展過程中，南彰化和南投就有比較密切的結合，所以我們希望臺鐵田中站跟高鐵田中站的支線完成之後，能夠讓搭乘臺鐵到彰化的旅客或觀光客，可以更方便的利用這條路線到南投去觀光。臺鐵對於這部分要加把勁！

鹿副局長潔身：是，我們有在做搭配，亦即除了高鐵彰化的連絡線要到田中之外，我們也考慮規劃把集集線延伸銜接到田中車站來。

陳委員素月：對於這部分地方有不同意見，基本上，我們是希望不要延伸，只要能夠連結就好了，因為對地方的情感來說，還是認為集集線就是從二水開始，我們不希望延伸到田中。實際上，我們是讓它能夠連結到……

鹿副局長潔身：行車上可能會從那邊啦！但我們在定義上，集集線還是從二水到車城。

陳委員素月：對，這個定義就不要變動，但在實際上的連結，我們希望讓高鐵站的旅客能夠更順暢的銜接到集集站去。

鹿副局長潔身：是。

陳委員素月：另外，有關彰化市鐵路高架的部分，據我所知，彰化縣政府已經把案子送到交通部，請問目前進度如何？

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。如果我記的沒錯，這個可行性報告，現已交到鐵工局進行初審作業。

陳委員素月：初審過程還要多久？

林司長繼國：這部分是否請鐵工局向委員說明？

主席：請交通部鐵工局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。有關這個案子，我們預定在 4 月中旬召開初審會議。

陳委員素月：對於彰化市鐵路高架這部分，我們希望交通部能夠全力支持，因為彰化市也是一個擁有 20 幾萬人口的城市，可是現有鐵軌已嚴重妨礙交通順暢，希望對於這個計畫，交通部能夠全力支持，讓它可以順利的執行和落實。謝謝。

主席：請顏委員寬恒質詢。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長，花東鐵路車票之所以一票難求，原因是什麼？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。大概就是市場需求遠大於供應。

顏委員寬恒：那黃牛票的問題呢？

曾次長大仁：目前鐵路局正以各種方式在電腦購票過程中做一些篩選和控管，如果真的發生黃牛票的情況，我們也會啟動調查並加以處罰。

顏委員寬恒：有沒有具體方式？

曾次長大仁：這點我請臺鐵局向委員說明。

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。有關非法訂票這部分，我們現在除了在程式端跟中華電信做了一些防駭動作，也就是在訂票過程中增加一些亂碼的變數認證外，在網路的源頭端也開始建立一些防火牆去阻止非法訂票。還有，我們跟鐵路警察局也有一個淨網專案，我們會不定期的觀察，只要發現裡面一些異常的訂票紀錄，就會主動移給鐵路警察局去做查察；同時我們也針對退票手續費做了一些修正，以防止旅客大量訂票之後又來退票。

顏委員寬恒：本席提供一個方法，請副局長看看是否可行，亦即花東鐵路的火車票必須憑身分證購買，也就是採實名制購票，你認為如何？

鹿副局長潔身：因為很多委員都很關心這個問題，所以我們現在開始就法規面、電腦系統面及執行面務實檢討……

顏委員寬恒：做不做得得到？

鹿副局長潔身：我們正朝這個方向思考，但有好幾個方面要互相配合。

顏委員寬恒：期程是多久？

鹿副局長潔身：目前這個票券系統比較老舊，如果做大幅修正，恐會影響其既有功能，所以原則上，我們可能會在下一代的票券系統裡面把這個功能加進去。

顏委員寬恒：這是一個陳年的老問題，一直這樣拖下去也不是辦法，本席希望能夠訂出一個時程，看看什麼時候可以把這件事落實，以解決目前不實購買或是以黃牛票方式來影響他人權益的問題。好不好？

鹿副局長潔身：是。

顏委員寬恒：另外，請教次長，從雪山隧道開通之後，我們看到了宜蘭的蓬勃發展，但也看到許多良田被建築物所取代。相對的，次長對於蘇花改完成之後，為花東帶來的發展，有沒有做過評估？

曾次長大仁：蘇花改完成以後，實際上已改善從蘇澳到花蓮台九線其中 3 個過去容易發生土石流、邊坡坍方等災害的區段，但並沒有全線拓寬，所以將來透過台九線到花蓮的行車狀況，提高的速度是比較有限的，跟當初北宜開通雪山隧道不能相提並論。當然，對於花蓮的發展，我們認為它帶來的衝擊相較於宜蘭來講，沒有那麼嚴重，但我們也認為花蓮若干和農田、農舍開發的相關法規，要事先預為因應，就好比在雪隧通車以前，我們也多次跟宜蘭縣政府做一些檢討，提醒他們將來在都會化的過程中，因為跟台北的距離變近了，所以會有很多人到宜蘭從事開發，希望他們事先做好配套措施。

顏委員寬恒：本席非常贊成促進觀光業的發展，尤其花東擁有非常漂亮的海岸線，可以讓人看到台灣最原始的美，但重點是如何兼顧在地特色，除了藉由道路的開發以外，請問交通部還能提供

什麼樣的資源？

曾次長大仁：有關整個地區性的發展，主要還是由地方政府針對轄內的都市及國土運用，去做整套都市計畫和區域計畫的考量；當然，我們交通部對於地方在觀光發展上的需求，也會做各種配合，好比鐵路，我們除了電氣化以提升效能及運量之外，也做了很多美化跟配合觀光的一些據點上的改善。

顏委員寬恒：另外，蘇花改整條路中有 3 段長隧道，面對隨時可能發生的災害，對於長隧道救災體系，我們有沒有規劃複合式的救災能力？

曾次長大仁：這個長隧道兩邊都有消防單位進駐，而且本身也有 24 小時監控系統；當然，也有防災必要的一些準備。有關這部分，如果委員想要詳細了解，是否容由趙局長作一說明？

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。有關蘇花改的防災部分，我們擬定有一個應變計畫，而且已報請行政院核定，所以將來它這邊會有專屬的消防隊及警察隊，也就是由花蓮縣和宜蘭縣政府警察局在這邊駐點；當然，我們也會興建廳舍來提供他們使用。

另外，有關隧道裡面整個防災體系，跟雪隧是不一樣的，它的排煙系統是有單獨的排煙廊道，所以它產生的煙是走另一個通道，不是走在車道內；還有，整個隧道裡面也有建置水霧系統，會在第一時間利用水霧降低隧道內的溫度，俾讓人員有一些應變的時間。至於其他的應變措施，都和雪山隧道一樣，好比每 350 公尺有一個人行逃生道、每 1,400 公尺有一個車行的導坑。

顏委員寬恒：所有的建設在考量便利性之前，必須先衡量安全性，因此，對於趙局長所說的部分，希望你能確切落實這些規劃和設施，因為一旦在隧道內發生火燒車之類的意外，往往會造成相當大的傷亡，尤其是超過 4 公里的長隧道，若遇塞車狀況，發生意外時，在裡面的人根本無法躲避濃煙及有毒氣體的危害，所以很容易引起更大的傷亡……

趙局長興華：未來它的排煙是透過一個單獨的排煙廊道，不像雪隧的排煙系統，所以它可以把煙排出去，不會在裡面瀰漫。

顏委員寬恒：花東醫療資源也是相對匱乏，所以蘇花改在規劃過程中，除了原本就該有的防災設計及救災設備之外，是否亦應在點跟點之間投入相當的醫療資源？

趙局長興華：我們有一些救援機制，好比到底要後送到哪裡，都有相關的規劃，甚至包括直升機的停靠點，也有規劃。

顏委員寬恒：我想大家都希望能夠有一條安全回家的道路，但對花東居民來說，我們的整體建設是很不公平的，希望藉由蘇花改這條道路建設的落實，讓花東鄉親享有一條方便且安全回家的路。

接著本席再請教曾次長，台中的台灣大道拓寬之前，道路上面有一些私有地，但並未對地主補償，對於這些長久以來已經是既成道路的部分，要如何處理？

曾次長大仁：報告委員，這部分不是個案性的問題，全台灣既成道路沒有完成補償程序的量體非常大，所以必須做整體性的考量。

顏委員寬恒：你有沒有估計，這些既成道路大概需要多少金額來做補償？

曾次長大仁：這部分可能要做整體性的調查，不過，我知道……

顏委員寬恒：有沒有超過 1,000 億？

曾次長大仁：全國來講，應該遠超過 1,000 億。

顏委員寬恒：交通部是不是可以提出一個計畫？

曾次長大仁：我們可以配合營建署土地相關的法規檢討，再做整體性的說明。

顏委員寬恒：好，謝謝次長。

主席：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。鹿副局長，你今天應該有看到新聞，新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車最近滿轟動的，因為除了它的票賣得不錯之外，就是它發生頭墊巾失竊的狀況，是否請你說明一下？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。我想這個頭墊巾引起民眾喜好，我們也是樂觀其成；不過，主要是首航那天遺失的比較多，大概掉了 320 幾條。

鄭委員運鵬：一台列車有幾個座位？

鹿副局長潔身：有 372 個座位。

鄭委員運鵬：372 個座位，掉了 320 幾條，等於是被洗劫一空嘛！

鹿副局長潔身：因為那天首航是一種活動性質，所以我們也沒有太去追究；不過，我們現在每逢週休二日就會固定開行，昨天這一趟，去程少了 18 條、回程少了 12 條。

鄭委員運鵬：其實透過新聞協助宣導，情況應該會好一點。

鹿副局長潔身：對，但我們還是要呼籲大家不要拿走，因為常態開行之後，它算是一個公物。

鄭委員運鵬：所謂常態是指太魯閣號？還是新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車？

鹿副局長潔身：就是這台新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車。

鄭委員運鵬：這台是從樹林開到台東？

鹿副局長潔身：對。

鄭委員運鵬：有幾班車？

鹿副局長潔身：每逢週五、週日有一個往返。

鄭委員運鵬：所以是屬於觀光性質？

鹿副局長潔身：它等於是定期列車，班次在時刻表上是有的。

鄭委員運鵬：發生這種失竊狀況，你們是高興？還是擔心？

鹿副局長潔身：民眾喜歡，臺鐵當然是很高興；但我們還是要呼籲旅客，畢竟這是一個公物，希望每位搭車的民眾都能享受到。

鄭委員運鵬：好。請看電腦畫面，這就是 Hello Kitty 的頭墊巾，它有幾種款式？

鹿副局長潔身：因為這是日本三麗鷗公司幫我們設計的……

鄭委員運鵬：所以你們不曉得？

鹿副局長潔身：對。

鄭委員運鵬：是畫面上的這條被偷走，沒有錯吧？

鹿副局長潔身：對。

鄭委員運鵬：對你們來說，算是失竊，對不對？到底是算失竊？還是算消耗品？其實它應該算是消耗品，因為臺鐵座位輪來輪去的，一般人如果沒有特別狀況，應該也不會去用別人使用過的東西，尤其是這麼貼身，靠在頭上的東西，沒有錯吧？

鹿副局長潔身：現在我們正與三麗鷗公司研究，看看是否要更換材質。

鄭委員運鵬：其實我本來想跟臺鐵局要一條這個頭墊巾來做質詢，可是怕被人說我們是特權，所以就從網路下載這張圖片，是這條頭墊巾沒有錯吧？它的材質是什麼？

鹿副局長潔身：布的。

鄭委員運鵬：一般不是都用不織布嗎？

鹿副局長潔身：對，因為這是當初三麗鷗公司要求的。

鄭委員運鵬：要求用布？

鹿副局長潔身：對。

鄭委員運鵬：這一條成本多少？

鹿副局長潔身：同仁告訴我，大概 50 元左右。

鄭委員運鵬：如果換成不織布呢？

鹿副局長潔身：那成本就會大幅下降。

鄭委員運鵬：這個頭墊巾難得紅了，大家對它很有興趣，可是民眾家裡不太可能有像臺鐵列車一樣舒適的沙發座椅，所以把它拿回家後也沒有用。不過，你們有沒有考慮過，就算花費那麼大的人力成本去做稽核，但列車長也不可能把取走它的人以偷竊罪移送法辦，所以與其如此，倒不如做來送算了，也就是把這個成本疊入票價裡面，因為上面除了有大家目標所在的 Hello Kitty 圖案之外，還有臺鐵的字樣，所以不止鐵道迷喜歡，相信大家也很喜歡，在此情形下，倘若你成本 50 元，票價多賣 100 元，然後做套票，那不是很好嗎？是不是有這樣的規劃？

鹿副局長潔身：我們倒沒有嚴重到說要去查誰偷走這個東西……

鄭委員運鵬：不然這則新聞是在講什麼？

鹿副局長潔身：基本上，它還是算公物，所以我們呼籲民眾……

鄭委員運鵬：這則新聞寫了：「屆時若隨車人員勸導不聽，就將移送法辦。」這不是你們講的嗎？

鹿副局長潔身：其實我們也在檢討這件事，因為某種程度也是有些商機在裡面，所以我們正在研發一些 Hello Kitty 的周邊產品……

鄭委員運鵬：對，可以研發周邊產品，相信三麗鷗公司也不會不同意，畢竟對他們來說，也是一種促銷……

鹿副局長潔身：但我們要跟它談。

鄭委員運鵬：我有上露天拍賣網路查了一下，到目前為止，你們被偷走的 400 條，沒有人拿到網路上去拍賣，可見你們可以考慮隨票贈送，因為就算疊加票價，我相信這些觀光遊客、鐵道迷及 Hello Kitty 迷還是會很有興趣。最近本席有位漫畫家朋友從日本拿來一個他們鐵道公司所做的周

邊商品，副局長知道這個卡通嗎？你大概不知道，因為你沒有我專業，這是新幹線跟新世紀福音戰士合作生產的周邊商品，做為山陽新幹線全線開業 40 週年紀念，他們賣的就是鑰匙環，連不值錢的塑膠袋都是紀念品，值得一提的是，他們整台列車也跟我們的 Hello Kitty 彩繪列車一樣，從車頭、車身到座椅，全部重新設計。我想如果我們要做，就要做到底，以避免把乘客當做賊。對於這部分，臺鐵以後是否要做得更完整一點？

鹿副局長潔身：是，我們現在也在規劃這些……

鄭委員運鵬：好，那我們跟三麗鷗公司的合作時間是多久？

鹿副局長潔身：簽了 3 年合約。

鄭委員運鵬：現在才剛開始？

鹿副局長潔身：是。

鄭委員運鵬：是否可以考慮先從免費贈送這個頭巾開始？如果用不織布，成本可能不到 2 元，這個合約談得下來嗎？

鹿副局長潔身：我們會朝委員交代的方向去研究看看。

鄭委員運鵬：我相信台灣有很多 Hello Kitty 迷，如果臺鐵能夠做這樣的行銷，從事異業合作，應該可以多賺一點錢，畢竟臺鐵經營十分艱苦。像我手上這個鑰匙環全世界都在賣，所以現在動漫界只要到了日本，一定會特別去坐新幹線，他們也不是去旅行，而是專程去坐，然後購買周邊商品，我相信臺鐵也有這個實力！

鹿副局長潔身：有，我們現在也在研發這些周邊產品。

鄭委員運鵬：好，請看下一張。請問對於這個周邊產品，副局長有沒有印象？

鹿副局長潔身：這個不是周邊產品，而是我們去年在行車保安週做一些平交道安全宣導時，設計公司所做的規劃……

鄭委員運鵬：這個叫「臺鐵超人」，另外這個叫「蟻人」，副局長覺得兩個像不像？

鹿副局長潔身：因為這個不是臺鐵設計的……

鄭委員運鵬：我只是請教你像不像而已，不用緊張啦！除了顏色以外，應該非常像吧？

鹿副局長潔身：我看不太像啦！

鄭委員運鵬：那你要檢討一下，因為你的意見跟全台灣 99% 的人不一樣。現在網路上有很多人關心這個臺鐵超人和蟻人的相似度，而這就牽涉到智慧財產權和著作權，如果副局長認為兩個不像的話，那我向你保證這講不過去啦！誠如你方才所言，這是臺鐵宣導鐵道安全的一個廣告案，所以並不是你們去徵求臺鐵超人的設計，沒有錯吧？

鹿副局長潔身：是。

鄭委員運鵬：而是在廣告裡面，得標廠商依照劇情去幫你們設計出這個臺鐵超人，可是這個超人很明顯的是抄襲蟻人，你們事前有沒有發現？

鹿副局長潔身：事前沒有發現；不過，這個案子經過新聞媒體報導後，我們有請顧問公司做個檢討。

鄭委員運鵬：你自己有沒有看過蟻人？

鹿副局長潔身：我看過。

鄭委員運鵬：事前有沒有看過臺鐵超人？你覺得這兩個是不同的造型？了不起一個是工蟻，一個是另外不一樣的螞蟻嗎？但真的很像啊！當然，若說侵犯著作權，也不是臺鐵；不過，得標廠商在做這個創作時，你們應該注意，也可以多問一下。我相信大家都很忙，你們大概沒有時間去看電影或是卡通，但是這個造型被抓包，的確引發很大的紛爭，然而，也不是沒有好處啦！

請看下一張，有了這個紛爭之後，現在臉書有一個「臺鐵英雄創作祭」，你看過嗎？

鹿副局長潔身：有。

鄭委員運鵬：我有去按讚，因為難得這些漫畫家自動自發組成一個「臺鐵英雄創作祭」，感覺上好像是對你們吐槽；不過，他們徵求了很多新的臺鐵超人創作，你有看過嗎？

鹿副局長潔身：這個我沒有看過，但我們歡迎國內這些創作者提供一些想法給我們。

鄭委員運鵬：難得的是這是事件外的，附加價值變成正面的，我們應該多鼓勵！

鹿副局長潔身：是。

鄭委員運鵬：他們好像在本週三要把他們的創作集結成冊，然後到臺鐵這邊……

鹿副局長潔身：對，我們也請台北站長……

鄭委員運鵬：希望你們用正面的方式來向他們請益或交換意見……

鹿副局長潔身：是，我們歡迎他們提供意見。

鄭委員運鵬：本來我也要創作並且投稿，還特別去買了 600 多元的軟體，後來發現沒有繪圖板，我這種年紀大概畫不出來，所以現在我們就來欣賞一下這些台灣漫畫家的創作。從中你會發現這些漫畫家除了質疑你們侵犯人家的著作權之外，也很用心的觀察臺鐵的特色，然後自己去創作，所以他們不會犯了剛才那種直接抄襲當紅蟻人的狀況。

請看下面幾張，這是他們的創作和網友的創意，我先聲明，對於這些圖片，我沒有經過他們同意，是自己從臉書上抓下來的。他們把幾個他們認為的臺鐵相關特色放進去，但我看來，這張就比較像高鐵，不太像臺鐵；再看下一張，這是臺鐵的 logo，他把它放在頭上，看起來滿帥的；還有女性版的，這不曉得是普悠瑪號？還是太魯閣號？其實台灣這些漫畫家，非常有心幫我們台灣的鐵路做一些商業設計的規劃，像這次趁著臺鐵超人事件，他們發起一些活動，我就覺得這個創作祭很不錯，臺鐵局或可考慮他們的作法，說不定做一個臺鐵超人出來，可以讓臺鐵的周邊商品更加活潑。是否請副局長考慮一下？

鹿副局長潔身：我們很歡迎他們提供這些創意給我們。

鄭委員運鵬：好，請看下一張。這就有點像是抄襲「航海王」的機器人；還有，像是「臺鐵隊長」、「臺鐵守護者」，副局長看過嗎？

鹿副局長潔身：這個部分我沒看過。

鄭委員運鵬：好，請看下一張。我去查了一下 LINE 上面的貼圖，發現臺鐵的貼圖是 0，人家高雄捷運有「高捷少女」，網路上叫「高捷娘」，所以高雄捷運在相關告示上都有跟「高捷娘」合作，同時生產一些周邊商品，副局長知道嗎？像他們這個 LINE 上面的貼圖是賣錢的，而且賣得不錯，我也有用。

請看下一張。這個也給副局長參考，像他們跟「一卡通」合作，也做得不錯，臺鐵有沒有做這種相關的合作？

鹿副局長潔身：這一塊目前是沒有啦！我們會請商品單位……

鄭委員運鵬：這也是一個作法。我們知道，臺鐵在列車、車站或是便當上面，花了很多心思，其實對這種新的平台和新的商業模式，倒是可以更彈性一點。大家可以去查，在 line 上面，臺鐵是沒有東西的；相形之下，高雄捷運有「高捷少女」，北捷也有「台北捷運少女」，這個副局長知道嗎？

鹿副局長潔身：我不知道。

鄭委員運鵬：希望臺鐵考慮一下這些新的可能性，它不止可以鼓勵創作，也可以增加收益。

鹿副局長潔身：是，謝謝委員。

主席：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，德翔台北號在 3 月 10 日擱淺，到 3 月 24 日船身斷裂，這中間總共有 14 天，除了人員救援之外，甚至造成直升機墜海、飛行員死亡的意外，結果你們最後的作為還是要求船東負責殘油的抽取，是嗎？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前按照法令是要這樣來處理。

葉委員宜津：如果只是這樣做，其實很簡單，反正一開始是哪家船公司捅的紕漏，你就要求由那家公司負責便是。可是這些船公司遇到這樣的狀況，大部分就是擺爛，這已是一次又一次發生的事實。如果只是這樣做，也不用在如此惡劣天候下，要求直升機這麼辛苦的一次又一次載人登船檢查，只要把人救起來，剩下的開始要求船公司不就好了嗎？事實上，這樣的要求根本無法遏止船隻擱淺、撞礁以後所造成的污染，因為整個結果是既無法要求船公司，又無法達到不要造成污染，所以你們是否應該要跟環保署講好，先盡一切力量主動預防重油外洩，然後再向船公司求償？

曾次長大仁：我們是分成好幾個階段來進行，包括剛才委員提到有直升機墜海，犧牲我們弟兄的情況，其實那是在第一階段，亦即必須要掌握狀況並派人救援，為的是先保住生命；再來是進行善後處理，這時環保署就會進場，諸如污染的防制和一些應變措施，其實環保署一直在做……

葉委員宜津：不要拖延我的時間，請祁局長說明好了。本席的要求是希望在第一時間就要趕快進行緊急應變措施，而且要有一套 SOP；至於花費，再向船公司要求。如果這樣，由行政部門來做，至少會比私人企業快速且專業，而所有費用也可以向船公司要求。當然，能不能要到這些錢，那是另一回事，重點是如果一開始要船公司自己做，它可能不做，而且你要的費用要不到就是要不到，因為它可能是一個空殼公司或是資產有限的公司，所以最後還是必須由政府出面來收拾這個爛攤子；當然，你要得到就是要得到，譬如這家公司如果是夠大的國際公司之類的，你求償就可以要得到，所以你不要一直對船公司說：「你要去做！你要去做！」船公司可能專業不足、應變能力不足或動作太慢，結果當污染造成時，真的很難彌補。局長，我這樣要求，你認為可不可行？

主席：請交通部航港局祁局長答復。

祁局長文中：主席、各位委員。依公約要求，它發生船難，後面有 PMI，船方就應立刻提出應變計畫；如果它所提出的應變計畫在期限內無法得到令人滿意的交代，政府可以改採代位求償，亦即以政府資源投入的方式去做……

葉委員宜津：期限是多長？

祁局長文中：這要視個案狀況而定，其實在德翔台北號發生擱淺事件之後，船方是有提出應變計畫，而且也隨即進行除油，但是受到……

葉委員宜津：對於它提出的應變計畫，你們照准？

祁局長文中：沒有完全照准，因為它提出的除油計畫，係經我們和環保署共同探討，但事實上，在發生事件之後，海氣象允許的天候並不多，再加上前面有關人員救援的部分已經有一些損失，所以在安全為要的前提下，有一些時間受到天候影響，是無法投入工作的。不過，我們後續已經……

葉委員宜津：本席希望你們能夠考慮船公司所提應變措施的時效應該要愈短愈好，不要一味放任，否則造成的環境破壞，是無法以金錢衡量的。反正我是認為，會負責的公司就是會負責、不會負責的公司就是不會負責，到最後還是要由政府處理這個爛攤子，但是在處理的時機點上，提早處理和延宕處理，所造成的污染程度是相差很多的，所以你們讓船公司提出應變計畫的時限當然是愈短愈好，甚至我覺得應該要它在一天之內馬上提出應變計畫，不要拖延兩個禮拜之後才提出，那真的不行。對於這方面，你們準備怎麼做？請提供本席一份書面報告。

曾次長大仁：是。

葉委員宜津：接著我們回到今天的主題。我想全台灣的民眾均應享有平等的交通建設，但不可諱言，包括花東居民都知道，花東最大的強項就在於它的天然觀光資源。說到這裡，也許我們要反思一下，雪隧開通之後，對宜蘭到底是好？還是不好？對此大家看法見仁見智，有人覺得很好，有人覺得很不好。同樣的，我們來看花東，尤其是花蓮，這幾年的觀光人數已經破千萬，對不對？

曾次長大仁：從 100 年到今年，已經增加了 1 倍。

葉委員宜津：那花蓮的就業人口有增加嗎？沒有！花蓮的勞工薪水有增加嗎？沒有！有多一點年輕人口回到花蓮就業嗎？也沒有！為什麼？因為是一條龍經營嘛！當地的飯店、商店，不是來自中資，就是中資大股。如果觀光人次增加，真的可以帶動薪資跟就業，那麼花蓮應該是現在全國就業率最高、失業率最低且年輕人最有機會的地方，不是嗎？

主席：請交通部觀光局劉副局長答復。

劉副局長喜臨：主席、各位委員。事實上，花蓮地區隨著遊客人數增加，就業人口也有增加，但部分年輕人返鄉不必然是投入傳統的旅行業，而是經營民宿或是進入旅宿業，所以這個區塊的人數是增加的。

葉委員宜津：我告訴你，那些民宿業者絕大部分都不是花蓮人！

劉副局長喜臨：其實有些是年輕人返鄉……

葉委員宜津：花蓮的就業人口增加多少？花蓮的年輕就業人口增加多少？你有沒有做過統計？

劉副局長喜臨：沒有。

葉委員宜津：我也沒有，因為我無法去做這樣的統計，這需要由官方來做，所以是不是請你去做一下？

劉副局長喜臨：是。

葉委員宜津：我們聽到來自花蓮人的反映是：「我們的小孩還是回不來耶！還是沒有機會耶！因為土地實在炒得太高了，你以為經營民宿這麼容易嗎？不用成本、不用買地嗎？」相信你我心裡清楚，花蓮的飯店、商店，中資一條龍經營何其嚴重！你不要告訴我說都沒有啦！

劉副局長喜臨：事實上，部分的觀光……

葉委員宜津：多少叫做部分？80%叫部分？20%也叫部分？

劉副局長喜臨：我們雖然沒有實質統計……

葉委員宜津：你們怎麼都不做統計？你們就這樣睜一隻眼、閉一隻眼，放任這種情形繼續下去嗎？

劉副局長喜臨：有關這個區塊，登記的經營者本身還是以台灣的民眾為主；當然，是否有引進陸方……

葉委員宜津：這個問題，也許稍後蕭美琴委員會跟你好好談一談啦！

劉副局長喜臨：是。

葉委員宜津：他們用台灣人的人頭登記，背後的大股東卻是中資，所以把當地的房地產炒得不像話，如果你們不做統計，只是睜一隻眼、閉一隻眼，然後告訴我這種情形只是部分，這樣可以嗎？本席要求你們提出具體的統計數字，可不可以趕快去做？

劉副局長喜臨：可以，我們會針對市場作一了解。

葉委員宜津：好。

次長，我剛才已經點出來了，我們都希望花東地區能夠增加觀光人數，但增加觀光人數之後，對地方可以帶來多少好處，這還有待評估；不過，本席最在意且認為最應該趕快去做的就是鐵路，請問到底什麼時候才可以完成雙軌？請告訴我一個具體的時程。

曾次長大仁：有關花蓮到台東雙軌的可行性，會在今年 4 月提出報告……

葉委員宜津：還在「可行性」？什麼時候可以完成雙軌？

曾次長大仁：我們必須看到可行性的結果之後，才能向委員報告。

葉委員宜津：什麼時候才可以提出可行性報告？

曾次長大仁：目前花蓮是局部雙軌，大部分都是單線，所以必須完成建設之後才能雙軌。

葉委員宜津：雙軌的可行性評估報告什麼時候出來？

曾次長大仁：今年 4 月會有初步報告出來。

葉委員宜津：好。本席認為必須先改善鐵路之後，確實有必要時再來考量公路，相信這對整個花東絕對是最有利的，因為它可以把天然環境的破壞降到最低。謝謝。

曾次長大仁：是，謝謝委員。

主席：請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要感謝主席今天安排這個議程，讓大家可以針對花東地區交通問題的改善，從各方面的角度來共同探討，尤其是清明連假就要來臨，無論是本席或劉耀豪委員，身為東部地區的民意代表，我們同感痛苦，因為我們發現很多花東民眾回家的權利都因為交通限制而受到很大的影響。這段時間，不管是購買車票或者擔心返鄉遇到塞車，這些問題總是一年又一年不斷重演。當然，我也了解，交通部這幾年已投入許多想要改善的相關經費和建設，但是這個問題依舊沒有得到根本解決，所以我們仍要進一步探討到底有哪些癥結是可以直接對症下藥的。

今天我們從鐵公路包括空運、海運等各方面來看陸海空整體交通環境的改善，首先蘇花改部分，我相信大家都認為這條回家的路的安全性是比較迫切的，它涉及人力、交通安全等問題。至於蘇花改的工程進度我們也是持續關注，本席謝謝葉召集委員宜津在上個禮拜安排交通委員會到花蓮考察，我們希望蘇花改能夠如期完工。本席也知道因為地形險峻以及無法預期「漢本遺址」的挖掘等問題造成工程上的難度，但我們還是期許交通部能夠克服萬難，在 108 年以前讓這條回家的路能夠如期完工，且更為安全。除了蘇花改之外，今天很多人也探討台九線公路改善問題，在花東之間目前主要是以台九線作為運輸幹道，本席也從 102 年開始爭取花蓮段中南區的改善經費，本席謝謝交通部在全省的省道公路改善計畫當中匡列將近 40 億左右預算，但是這樣還是沒有辦法完全地做改善，我們進一步要求在其他路段 100 億部分做專案計畫編列，謝謝交通部已經完成核定，現在送到行政院去作進一步的核定。

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。報院處理。

蕭委員美琴：當然這不包括台東段部分，僅就花蓮段環境影響評估相對比較沒有重大爭議的路段我們可以優先做，但是在今天的報告裡面以及上個禮拜的考察，公路總局都提到完成年限，很多人期待能夠提早完工，但是你們一直提 113 年的數據，對於很多東南區殷切期盼的時程上，我們覺得是長了一點，你們是否能夠就提前完工這個問題跟我們做說明。

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。跟委員報告，花東路段工程的難度，其實不是很難，它有兩個地方需要處理，一個是舞鶴台地，另外一個是玉里大橋的斷層問題，在技術上我們都可以處理，目前這兩段工程時間花費會比較久，其他路段部分，因為整個路段我們是分成 20 個標案，以現在來講，我們市區工程處是最缺人的時候，有錢沒有人的話也沒有辦法辦事，以市區工程處來講，去年申請高普考補充員額 36 人，只有報到 5 人，因為公路局……

蕭委員美琴：對於人力的缺口，你們有什麼機制去改善？

趙局長興華：我們感謝葉委員……

蕭委員美琴：是全國都一樣，還是你們特別嚴重？

趙局長興華：因為公路局待遇比鄉公所待遇還低。

蕭委員美琴：所以全國公職人員都缺少，這是一個普遍的問題。

趙局長興華：是，公路局有缺。

蕭委員美琴：東部比其他地方還嚴重嗎？

趙局長興華：因為我們的待遇比人家低，高考分發的時候，他們都不肯來，過去公路局是第一志願……

蕭委員美琴：東部的人力比其他地區還要更嚴重？還是全國都差不多？

趙局長興華：有，應該是更嚴重，因為它是偏遠地區。

蕭委員美琴：所以我們把問題切割出來，一個是你們講的技術問題，包括舞鶴台地跟玉里大橋的問題。第二個是人力的問題。假設人力問題可以在整個薪資待遇以及行政院人力配置上面能夠有所調整，我們就剩下技術問題，除了你剛剛講的兩個路段稍微複雜一點，其他路段我們可以努力加倍的儘早完成，你們大概什麼時間可以完工？

趙局長興華：跟委員報告，人力部分可能需要大院支持，因為我們現在是交通資位制，一定要改成簡薦委，待遇才有辦法跟外面一樣。

蕭委員美琴：你們有提出相關的人力需求、制度改革跟調整的相關……

趙局長興華：原來是配合組改，但組改一直沒有過，所以……

蕭委員美琴：你如果要等組改，那真的是遙遙無期。

趙局長興華：葉委員已經幫我們提案了，如果這個會期可以通過的話，應該可以改善。

蕭委員美琴：好，希望這個問題能夠改善，如果這個問題能夠及時改善，我們的整體時程是否可以提前？

趙局長興華：如果人的問題解決的話，除了那兩個路段以外，我們應該可以再提前一點。

蕭委員美琴：1 年而已啊！

趙局長興華：1、2 年以上，甚至 3 年都可以。

蕭委員美琴：甚至 3 年？

趙局長興華：少數路段有都市計畫的路段。

蕭委員美琴：等於是 110 年，大概是 5 年的時間，扣除那兩個比較複雜的路段，5 年之內可以來完成。

趙局長興華：其他的比如月眉糖廠的都市計畫變更，少數的路段應該還是……

蕭委員美琴：那是台東部分，本席現在問你的是花蓮部分，我想相對的……

趙局長興華：像光復糖廠那段就是都市計畫，如果人力夠的話，我們處理會比較快一點。

蕭委員美琴：所以其他路段儘量以 5 年為目標，可以提前得更快的，我們當然是逐段施工，當然在程序上還是要依法，該走的程序還是要走，但還是希望能夠快一點完成。我們在思考公路的改善過程當中，不只是速度要快、要便利、要安全，更重要的是地方產業的配套，因為有時候地方上其實是兩難，路更快更寬，但是把人帶走的速度是不是比帶來的速度還要快，也就是很多人的消費行為會不會因為到外地消費、大都市消費更為便宜。原來城鎮裡面的小型店家、電器行、日用品、服飾店等會不會反而受到整體生活習慣改變的影響，我覺得這部分也應該要納入整體評估，而台九線的拓寬當然是要往來的交通更為便利、快速、安全，但是我們應該同步注意地方的各種配套，包括中南區的地方景點行程、新興景點，讓更多遊客願意到這些點駐足，

而不只是快速的呼嘯而過，這樣它的消費並沒有留在地方，反而影響當初希望交通更方便的美意。所以我想相關配套以及後續的評估報告，這一點都應該納入，對在地消費、需求以及如何吸引遊客停下來，而不只是快速呼嘯而過的這個點，這是我們要特別注意的地方。

趙局長興華：這部分我們會跟觀光局合作。

蕭委員美琴：我認為聯外道路改善完成之後，事實上很多人反而從聯外道路經過，不再進入小城鎮做消費，其實也是很可惜，所以相關配套其實是同等的重要，如此才能夠把地方的人、產業以及經濟交易行為留在這些城鎮裡面。

除此之外，對於鐵路部分，上個禮拜考察你們也做了更細部的報告，次長，花東雙軌跟北迴三軌都是下個月要做期末評估報告？

曾次長大仁：是。

蕭委員美琴：我們希望能夠盡快公開，盡快進行下一個階段，因為這對於東部地區一票難求狀況是很重要的長程計畫，雖然短程還是無法改善，短程我們還要有很多的配套，包括剛剛劉權豪委員提到，專家建議目前 8 節車廂的傾斜式列車，如果把 2 列掛在一起成為 16 節車廂的可能性。我要直接問，剛剛提到月台長度的問題，目前在東部地區北迴跟東部幹線有哪些車站是可以符合 16 節車廂車距的月台？

曾次長大仁：是不是請臺鐵局鹿副局長說明。

蕭委員美琴：好。

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。跟委員報告，一個臺鐵車廂大概是 20 米長，如果達到 16 節的話，就長達 320 米，現在花東的車站都沒有辦法容納進去。

蕭委員美琴：你說沒有一個車站可以容納？

鹿副局長潔身：月台只做到 300 米而已。

蕭委員美琴：現在花蓮站的月台長度大概是多少？

鹿副局長潔身：差不多也是這樣，因為它不光是月台長度問題……

蕭委員美琴：不是，我是想如果可以只停符合 16 節車廂長度的車站，難道東部都沒有嗎？你們是不是能夠把幾個主要大站的長度以書面資料提供給我？以及兩列車併在一起的長度，可能面臨的車站月台長度相關書面資料提供給我們。

鹿副局長潔身：可以。還有兩端號誌機的維護長度也有限制。

蕭委員美琴：好，包括你們所謂的技術性障礙，請以書面提供給我們，好不好？如果技術性障礙可以克服的，我們就去克服，你不要被動的把這個問題一直擺在那裡，我們的鄉親還是一直買不到車票。

鹿副局長潔身：這個部分我們有檢討過。

蕭委員美琴：我們希望有增加容量、載運量的方法，各種方案我們都來思考，好不好？把這個書面資料提供給我們。另外，次長，除了路上交通之外，海運、空運我們也希望能夠改善。就海運的部分，在你的報告裡面也提到，希望能夠強化跟日本南部離島之間的物流運輸，讓整個產業

的加值鏈可以有提升機會，但是相關的船公司目前還在規劃跟申請中，人家的產業都還沒有開始，花蓮港務公司卻要求他們一年要 2 億以上的停泊費用，一個初期都還沒有發展的物流航線跟產業，我們要整合讓整個花東地區的農產品有外銷到日本離島的一個新的物流機會，連開始都還沒有開始，就要收人家 2 億多的停靠費，我覺得這是極度的不合理，在整個發展階段其實我們應該是要拜託人家，要給各種的優惠跟輔導措施，讓這些航運公司更有意願協助花東地區將他們的物流及農漁產品能夠銷到日本離島和很多潛在市場的這些地方。我覺得這個收費的機制真的是非常不合理，你們應該要做檢討，否則你們在報告裡面提出的港口活化、海上公路、海上路線及讓我們的產業加值鏈發展機會等方案都是行不通，光是一個停泊費就把這些的可能性都打斷了。

曾次長大仁：是否請委員將具體資料給我們，我們檢討以後再跟委員回報？

蕭委員美琴：好，會後以書面資料提供給我們？

曾次長大仁：是。

蕭委員美琴：本席知道我的質詢時間已經到了，因為主席已經站起來了，很抱歉！

但最後我還是希望在民航部分，交通部也能用所有的公權力進行輔導、鼓勵相關民航業者開拓花蓮到其他國家的航線，例如港澳客源直航來花東地區旅遊，或日本二線、三線城市直航花蓮的商業機會，本席相信這些商機都存在，但是需要整合，光靠地方小型旅行業者出面整合，困難度比較高，本席還是希望交通部扮演更積極的角色。謝謝。

曾次長大仁：是的。

主席：謝謝蕭委員，我們一起加油。

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。次長是花蓮人？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。是，我是花蓮人。

鄭委員天財：所以你在交通部服務期間更要加強重視花蓮的交通。

曾次長大仁：我們一直在努力中。

鄭委員天財：我們還是要先謝謝陳委員，還有上禮拜蕭委員接連著安排有關花蓮台東交通建設非常重要的議題。我們從交通委員會的組成就可以發現大家對交通建設的重視，像陳委員就是離島委員；蕭委員、本席及劉委員是花東委員，此外還包括簡委員，整個原住民族的人口花蓮台東就占了三分之一強，對花蓮台東的重視從立法院交通委員會的組成及連續安排花蓮台東重大交通建設議題即可看出。交通部所屬的事務官們，因為你們是長期的執政者，不會受到政黨輪替的影響，所以你們在整體的規劃各方面就顯得非常重要。剛才葉委員特別關心花蓮觀光人數暴增及失業率的問題，事實上，從今年上半年的統計，全台灣的失業率是 3.68%，最高的是基隆 3.9%，花蓮是全台灣最低 3.5%，所以絕對不能否定交通建設的重要，交通建設的評估也不能像你們對花東快速公路的評估。曾次長你在高工局服務過？

曾次長大仁：是。

鄭委員天財：如果你回頭看過去的中山高速公路，當初你們的評估是不會有車輛的，結果它很快地就不敷使用，才會有一號高速公路的產生，然後才有中山（一號）高速公路的拓寬工程。從過去的經驗來看，西部有這麼多的快速道路，雖然看起來我是在花蓮台東之間走動，事實上在全台灣都有我們的選民，所以本席也常走西部的快速道路，如果從交通的車流量來看，根本都很少嘛！對不對？那為什麼要開拓呢？當然有它的必要性，就如同我們對花東快速道路的要求，站在為花蓮台東的立場，在做整體評估的時候，不能用一般考量，何況過去的一般考量確實是跟不上，後來一直要拓寬，包括北迴鐵路，跟不上才要一直拓寬。就以一票難求來講，次長，因為過去你不在部裡面，這個部分鐵路局最清楚，當初要提出鐵路電氣化、普悠瑪號等各方面措施的時候，無論是當時的交通部毛治國部長，一直到總統馬英九先生都一直講：一票難求，要解決了！事實上有沒有？沒有啊！就是因為這個評估不能是短期的，你們用短期的評估就會產生這種錯誤，所以現在還是一票難求，所以整個評估的方式，要以住在花東人的眼光來看，不是用西部人的想法，因為你們都住在西部，你的評估當然會產生嚴重的落差，今天確認的議事錄裡面特別提到花東快速道路的評估，沒有考慮到的部分要特別從醫療、產業、交通等相關角度去評估，就像剛剛講的一日遊，要慢遊才會產生經濟效應，所以你的經濟效應不是以現在的眼光來看經濟效應，而是你產生之後，所以這部分請次長及相關同仁要特別考量。

曾次長大仁：跟委員報告，任何一個交通系統的可行性，都是需要多面向、多指標，同時進行評估，包括委員剛剛所提到的地方需求跟民意反映都需要納入整體考量。

鄭委員天財：好！有關花東快速道路的部分，你們評估的思維、眼光調整之後，整個評估的結果就會不一樣，才會符合事實的需要，所以這部分請交通部能夠特別予以考量。

另外是有關台九線的道路拓寬，過去你們是把它列在省道的計畫當中，常常就會變成有優先順序的考量，因為你們自己都在西部，還有過去立法院交通委員會中花蓮、台東的立委比較少，所以只要是一般性的公路改善計畫，尤其是花東台九線的省道改善計畫就會被邊緣化。因此，你們現在是不是要朝專案的方式來處理？

曾次長大仁：我們已經按照這樣的方式在進行了，就是把目前花東需要改善的部分變成一個專案計畫，然後專案報行政院核定，核定以後分年執行。

鄭委員天財：這個專案計畫是什麼時候報行政院的？

曾次長大仁：3月15日報院。

鄭委員天財：這個案子目前是送到國發會？

曾次長大仁：是。

鄭委員天財：因為國發會更是沒有花蓮、台東的人，要如何讓他們也有這種思維，你們更要隨時提供相關的意見、資料，尤其是民意……

曾次長大仁：一定。

鄭委員天財：包括立法院所提出的一些新的民意意見，或是你們當初沒有提出來的，隨時要提供給他們，免得他們在審議的時候，又把它一般化，而一般化的結果，就會造成計畫又沒有辦法核定。因此，對於這個部分，我要請交通部，尤其是公路總局要隨時提供資料。再來，你們是怎

麼分花蓮縣境跟台東縣境？

曾次長大仁：台東那邊有環評還沒有通過的問題，所以會比較複雜。

鄭委員天財：台東縣境有 48.8 公里，環評預計何時會通過？

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。花蓮縣境的部分，環評已經通過了，至於台東縣境的部分，預計今年年底會把整個環評報告書送環保署審議。

鄭委員天財：無論是鐵路還是公路，花蓮、台東的民眾都非常關心，原住民族更是關心，因為原住民族有五十幾萬人，花蓮、台東就占了三分之一強，因此，這個部分特別要請交通部，尤其是公路總局，能夠加速辦理相關環評。事實上，如果以現在的蘇花改和西部的環評來講，基本上應該是不能成為問題的，我曾經也跟相關的環保人士講過，以現在的蘇花公路為例，遇雨就會坍方，對國土而言反而是不好的，對環境保護而言也是不好的。以現在的科技來講，應該是更沒有問題，甚至是更能增加環境保護的功能，所以你們在做說明的時候，要特別注意相關的資料，包括花東快速道路的部分，你們一直在講環評，如果花東快速道路要跟西部的道路，不管是一號或三號高速道路，或是東西向的快速道路相比，更是沒有環評的問題，所以你們在選擇或說明的時候，都非常非常重要。

趙局長興華：是，謝謝委員指教。

鄭委員天財：有關花蓮縣境的台九線拓寬，你們要分階段實施，請問是因為預算的關係嗎？

趙局長興華：原來是因為預算的關係，才會分成 3 個六年計畫辦理。

鄭委員天財：對嘛！就是因為預算的關係，所以我們才會要提特別條例嘛！

趙局長興華：現在我們是用專案計畫來報……

鄭委員天財：專案計畫畢竟還是有限，還是在你的框框裡面。

趙局長興華：有大幅縮減了。

鄭委員天財：請次長還有交通部相關的所有同仁多加油，謝謝。

主席（李委員鴻鈞代）：請簡委員東明質詢。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。今天針對花東快速道路跟台九線道路的改善，大家發表了很多意見，目前交通部包括公路總局針對這兩條道路，大概都是偏向以專案的方式作處理，這個特別條例要推動可能不容易，是不是這樣？

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。台九線花蓮路段的部分，環評已經通過了，目前也在執行中，至於預算確保的部分，為了回應花蓮鄉親的需要，有正式提專案計畫報院核定，我們希望一次核定，不要再分年分期，不然時間會拖的太長。如果要縮短來做的話，140 億的經費，我們已經籌到四十幾億了，剩下的部分不到 100 億，應該還不需要編列特別預算，如果公務預算能確保一次核定，並能寫在立法院審議的預算書上，通過以後就是一個法案，就會照案來執行。

簡委員東明：花東交通方面的建設，真的是要身歷其境，才能感受到它的重要性。有關台九線的改善，因為我個人也住在台九線的這段路，我想局長也應該知道。

趙局長興華：是。

簡委員東明：我搞不清楚獅子鄉到底是台九線的起點還是終點，你們把楓港列為是一個終點，但是在我的觀念，那個地方應該是起點，台九線公路全長四百七十多公里，從楓港一直繞到東部，再到北部，行政院前面那條道路還是台九線對不對？

趙局長興華：是。

簡委員東明：我過去認為台九線都是山路，沒想到也涵蓋到台北市。過去我住在獅子鄉，前面那條道路就是台九線，也是南迴公路。

趙局長興華：是。

簡委員東明：我的公所在楓林，而楓林到楓港的路段，每逢假日或連續假日，一公里的距離甚至要花一個小時才到，塞車相當嚴重，路沒有改善的情況之下，幾乎造成地方很大的困擾。花東目前的需求，大概也跟過去我的那種遭遇是同樣的，因為西部的交通大概都已經改善得很好了，但是花東這個區塊的交通真的是需要再加強。

趙局長興華：是，這部分我們一直在作業中。

簡委員東明：楓港過去的那種瓶頸，是因為外環道沒有做的問題，因為楓港是往最南邊的屏鵝公路與往東方向的必經路口，所以大概就塞在這個地方。

趙局長興華：做了楓港外環道以後，那邊塞車情況有大幅改善。

簡委員東明：外環道的工程是經過多年的爭取才達成，楓港外環道在做的時候，不曉得局長那時候你的職務是？

趙局長興華：我當時在部裡面。

簡委員東明：因為據我所知，要興建這條外環道，楓港人幾乎是相當反對的，到最後怎麼會同意要蓋外環道，不知道局長是否瞭解？

趙局長興華：當時的楓港橋，有一次因為颱風而中斷了……

簡委員東明：這是因素之一，但是最主要的因素可能也不是這個，因為……

趙局長興華：另外一個重要的原因是台一、台九、台二六全部集中在那裡，紅燈的秒數曾經有破過 1,000 秒，阻塞的時間實在是太久了，主要是要去墾丁、台東都沒有分流，所以都塞在那個地方。

簡委員東明：楓港現在也是很有名的一個地方，因為未來總統的故鄉就是楓港，我的故鄉也距離楓港很近。楓港人最主要能同意的因素，我想公路總局也花了很大的心血，包括針對地方的照顧、回饋，這些你們都有做到。但相對我要提到的是，台九線尤其是草埔隧道到安朔，也是非常重要。有關花東的交通建設，你們不能不想到屏東那段，花東一般人可能就是想到台東到花蓮，但是前面這一段將近 20 公里的道路，從楓港到壽卡的路段如果沒有做改善的話，同樣還是會直接影響到台東到花蓮的交通建設啦！

趙局長興華：這部分我們會再進行評估。

簡委員東明：所以這 20 公里的路段，你們也應該算到整個花東建設改善的範圍裡面，是不是這樣？

趙局長興華：是，但是我們還是要經過一定的程序，環評過了以後才能做一個確定。

簡委員東明：這段 20 公里的道路，你們認為是終點，我則認為是起點，請問你們目前的改善狀況如何？有沒有什麼計畫？

趙局長興華：還沒有拓寬的部分大概有 11 公里，行政院在核定可行性評估的時候，這段原來是沒有做改善的，而這 11 公里裡面有 2 個小段是原來就有規劃的，因此我們會先處理，至於其他的部分，我們還是要依照程序，把整個可行性評估跟環評做完以後，才可以來辦理。

簡委員東明：這 20 公里需要這麼複雜的程序喔？

趙局長興華：因為現在有相關法令的約束，還是一樣要走完這些程序。

簡委員東明：我看你們改善的進度，也是相當有績效，看得出來啊！目前我們的要求，上次跟局長也有提到丹路……

趙局長興華：丹路外環道會先處理，因為這個本來就有規劃，而且距離很短，沒有涉及環評的問題。

簡委員東明：丹路外環道你們目前的……

趙局長興華：已經在辦理設計當中。

簡委員東明：現在的進度如何？

趙局長興華：年底會完成設計。

簡委員東明：目前這 20 公里有經過村莊的部分，大概就是丹路這一段。

趙局長興華：對，那個很小一段。

簡委員東明：那草埔這一段呢？

趙局長興華：草埔這段也是在辦理設計當中。

簡委員東明：我想這 20 公里一直到壽卡，再接到台東這一段，假如能有很好的改善來銜接東部這地方，應該就會更好。

趙局長興華：是，後續還有一些……

簡委員東明：所以不要針對大的部分而忘了這些瓶頸。

趙局長興華：是，我們會先處理瓶頸。

簡委員東明：蘇花改的部分，不曉得你們有沒有想到南澳到東澳這一段？

趙局長興華：這段原來的評估是暫時還算安全，因為……

簡委員東明：算安全沒有錯，但是蘇花改將來通車之後，搞不好瓶頸就會發生在那個地方。

趙局長興華：所以我們也在做評估當中。

簡委員東明：那你們要怎麼去改善這一段道路？

趙局長興華：基本上還是要按照原來蘇花改的程序來處理……

簡委員東明：還是要經過環評？

趙局長興華：還是要。

簡委員東明：因為把它列入的話，可能會影響整個蘇花改的工程。

趙局長興華：因為那邊都是環境敏感地區。

簡委員東明：所以要另外做環評？

趙局長興華：必須要另外重啟計畫來做評估。

簡委員東明：目前我們已經看得出來，南澳到東澳將來是一個需要迫切改善的地段，不然將來這個地方一定會堵塞，按照目前的現況，是絕對會塞的，所以當地的居民也是非常擔憂。我想這部分的環評，你們現在應該還沒進行吧？有沒有進行？

趙局長興華：還沒，要先評估路線方案以後才能做。

簡委員東明：所以現在等於是連路線方案都完全沒有？

趙局長興華：現在還沒有。

簡委員東明：你們認為是安全的，所以都沒有列入？

趙局長興華：原計畫裡面是沒有這一段。

簡委員東明：不要等到發生問題以後，你們再來做處理，到時又要延好幾年，然後還需要好幾年的工程。有關本席剛才提到的部分，尤其是台九線包括丹路外環道、草埔這一段 20 公里的道路，要列為花東重大建設裡面的一個改善路段。

趙局長興華：我們會分段來處理，就環境沒有影響的部分先處理，至於其他的部分，還是要依照程序來作業。

簡委員東明：這 20 公里的路段，環境有影響嗎？

趙局長興華：有，我們所有的重大計畫都需要做環境影響評估。

簡委員東明：剛才局長說在年底……

趙局長興華：那是丹路外環的部分，丹路跟草埔隧道出來的那一小段。

簡委員東明：年底計畫出來的話，大概何時可以施工？

趙局長興華：我們預計配合南迴計畫的時間……

簡委員東明：大概要幾年？

趙局長興華：大概都要 2 年以上。

簡委員東明：因為丹路外環道的規劃跟計畫已經有一段時間了，我希望在年底就能看到你們的整個設計規劃，然後提出說明，好不好？

趙局長興華：是。

主席（陳委員雪生）：請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。我們在這裡一直討論花東的交通建設，這其實是台灣過去幾十年來國家建設發展的一個扭曲，我們有城鄉差距、有南北差距，也有東西的差距，當然我們支持過去相對偏遠落後地方的交通建設應該趕快予以補強，不只是花東地區，像我們雲嘉南的濱海偏遠地方，有很多的交通建設也實在是非常落後。有關外界所關心的花東快速公路，你們的期末報告已經出來了是嗎？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。現在還在公路總局。

林委員俊憲：3 月 15 日就出來了嗎？請局長回答。

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。在局裡面有完成一個初稿。

林委員俊憲：其實這是期末報告，期初、期中、期末報告，有沒有不一樣的結論？

趙局長興華：目前的結論還屬一致。

林委員俊憲：你們都是按照你提供給本會的資料，其實交通部是持保留的態度？

趙局長興華：按照目前公路局所做的評估，大概就是這樣。

林委員俊憲：最主要的困難是什麼？

趙局長興華：依照院的計畫要求，經濟效益及財務兩部分的可行性比較不足。

林委員俊憲：我看過你們的報告，其實包括審定、規劃、環評、徵收，還有經濟效應的考量，我看十幾年也做不起來，甚至於到底該不該興建這樣的快速公路都引起外界高度爭論，不過對於花東可以做的部分，你們應該先做，你們可以先做的部分是什麼？

趙局長興華：是。是台九線的拓寬改善。

林委員俊憲：亦即所謂影響人車安全、生命威脅的部分可以先做。

趙局長興華：是。

林委員俊憲：如果為了一個地方的建設，我們當然支持，但是比較有意見的是用特別條例的方式，因為採用特別條例就必須有一些先決要件，譬如說，災害防制、急迫性，因為特別條例會排除預算法、公共債務法，甚至都更建築法等，是嗎？

趙局長興華：是。

林委員俊憲：請問法制局的代表，應該是這樣子吧？地方的交通建設適用特別條例來規範嗎？

主席：請立法院法制局胡副研究員發言。

胡副研究員文棟：主席、各位委員。對，我想還是需要考量國家整體財政的一致性，所以還是要請主計總處和財政部……

林委員俊憲：只有錢的考量嗎？有錢就可以嗎？

胡副研究員文棟：不單純是這個因素，我是說國家財政方面需要尊重這兩個單位整體的評估，當然還有其他環評各方面的經濟發展。

林委員俊憲：所以用特別條例來制定地方的交通建設，你覺得適宜嗎？

胡副研究員文棟：我想這個它裡面……

林委員俊憲：你不敢講？當然要你回答這個問題，好像有點為難，所以你說不出口？

胡副研究員文棟：因為它裡面有排除財政預算的法規，所以這部分可能……

林委員俊憲：那你剛才就是胡亂回答，你說考量國家財政，何必考量國家財政，哪有什麼財政問題？用特別條例就不受預算法的限制，但政府再怎麼樣也要把這筆錢匡列出來。

胡副研究員文棟：我的意思是因為它排除財政預算等相關法規，所以這屬於例外，必須從嚴解釋。

林委員俊憲：應該說非不得已才需制定特別條例。

胡副研究員文棟：是。

林委員俊憲：要不然，我也想要一個我們雲嘉南濱海交通建設特別條例。可以嗎？不大適合吧！

當然每個地方都有其考量，但我們總是希望政府能夠加強相對落後的地方，只是究竟該如何落實，是否適合採行特別條例的方式？這當然是不一樣的課題。本席也支持台九線的拓寬工程，但是我認為以特別條例的方式強制納入，明顯未考慮到國家財政，這勢必與行政權產生一定的糾紛，如此，立法權到底有無侵犯行政權？

胡副研究員文棟：立法權的部分……

林委員俊憲：譬如說，我們來修訂一個法，規定交通部每年辦一個活動；像是每年編列一千萬辦煙火節？其實這是要互相的，因為國家的建設應全面考量，有很多地方的交通建設也很落後，也希望能爭取到經費，因此這部分的重點不在於要在什麼地方做，像我們就支持已經多次造成交通事故的台九線應儘速完成拓寬工程，但是我們均持保留態度，我覺得若以特別法來規範這樣的交通建設，這部分我們大家可以再多加考慮、討論。謝謝。

另外，有一點我想不通的就是為什麼每次花東人要回家都那麼困難，以現代的管理技術、科學方法，訂票有那麼困難嗎？連買一張票都買不到嗎？車票都被少數人壟斷，這種異常訂票的情況在全世界可能也很少發生，車票都被固定的個人或團體、公司所掌握，為什麼一直無法改善呢？一個新的訂票系統要 15 年才能更新，請問次長，有這麼困難嗎？

曾次長大仁：我想，問題還是在供需之間的關係，至於票務系統更新的部分已經展開，現在正在做……

林委員俊憲：還要十幾年？

曾次長大仁：已經進行發包作業。

林委員俊憲：而且本會委員也曾提議大量訂票、買票時要用實名，譬如住在花東地區的住民以實名登記買票，應予優先。

曾次長大仁：這部分我們會放在下一代，目前正在辦理的……

林委員俊憲：但你們說做不到、沒辦法。

曾次長大仁：這還牽涉到一些法規的問題……

林委員俊憲：還推說涉及個資的問題，究竟有什麼問題？為什麼機票可以？難道機票就不涉及個資的問題嗎？

曾次長大仁：機票上下飛機 check in 的動作和我們上車是完全不一樣的。

林委員俊憲：那你們早就可以做了，既然人家可以做，你們為什麼不能做？

曾次長大仁：登機和上車的動作是不一樣的。

林委員俊憲：沒有辦法克服嗎？

曾次長大仁：這部分我們有作過檢討，待進一步再來……

林委員俊憲：而且過去的臺鐵購票系統 10 年更新一次，這次卻要 15 年，為什麼？

曾次長大仁：目前已經在做了。

林委員俊憲：最近是否有抓到異常訂票？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。委員現在所提的就是上回媒體報導的案例，其實所謂 190 萬是查

到他有 190 萬筆的……

林委員俊憲：我不是問那個，我是問你最近有沒有抓到異常購票？

鹿副局長潔身：所謂的非法訂票，我們一直持續在追查，只要發現訂票紀錄異常，就會主動通知，我們跟鐵路警察局有所謂的淨網專案，專門負責查緝這個問題。

林委員俊憲：所以問題在這裡，如果臺鐵認為購票沒有異常，那為什麼那麼多人買不到回家的車票？

鹿副局長潔身：主要是因為落在尖峰時段，因為民眾的需求都集中在一個特定時段，所以尖峰時段確實會有一些缺口出現。

林委員俊憲：那不對，所謂尖峰時段，臺鐵還加開班次，你們也預估過你們的運量，上不了車的，回不了家的，都遠遠高於你們所預估的。對不對？

鹿副局長潔身：主要是新自強號，亦即普悠瑪和太魯閣號進來之後，因為不出售站票，所以座位數有限……

林委員俊憲：連續假期通常也是觀光旅遊的旺季？

鹿副局長潔身：對，需求會集中在一起。

林委員俊憲：所以有很多票是否事先真的被少數公司或團體所壟斷？

鹿副局長潔身：我們現在從清明節開始，已經不再受理團體票，亦即連續假期已不再受理團體票，把所有的車票都開放給一般旅客訂票。

林委員俊憲：所以是從下個禮拜開始嗎？

鹿副局長潔身：只要有三天以上的連續假期，我們就會停止受理團體票。

林委員俊憲：所以不會再出現那種狀況，是嗎？

鹿副局長潔身：情況會減輕一些，每個假期一天大概可以多出 5,000 個座位。

林委員俊憲：然後關於新的系統，將於 107 年完成的是什麼？

鹿副局長潔身：跟委員報告，我們所講的系統是指整個票務系統，不是只有處理訂票這一塊，因為票務系統牽涉的部分非常廣。

林委員俊憲：那為什麼這次要特別久？

鹿副局長潔身：沒有比較久，我所講的 15 年是指目前這個系統，從 94 年啟用到現在已經超過 10 年了，現在我們在進行下一代票務系統的招標作業。

林委員俊憲：過去 10 年做得到，但為什麼這次要 15 年？

鹿副局長潔身：不是 15 年，實際上約需 2 年的時間，才能把系統建置起來，現在這個系統已經使用十幾年了。

林委員俊憲：已經使用幾年了？

鹿副局長潔身：我們是在 94 年上線的，一直到現在。

林委員俊憲：所以目前是第 11 年，你才想到要更換嗎？

鹿副局長潔身：沒有，前面就已經開始編列預算。

林委員俊憲：假設今年開始換，哪一年可以完成？

鹿副局長潔身：我們現在已經開始在做發包的作業。

林委員俊憲：我的發言時間到了，謝謝。

鹿副局長潔身：謝謝委員。

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。其實我長期在交通委員會，從宜蘭的快速道路、雪隧然後到蘇花高速公路，還有蘇花改跟現在台九線的拓寬，又變成一條快速道路，關於宜蘭那段我們後面再談。我想請教現在每年到花蓮的人數有多少？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。報告委員，這個數字我目前沒有……

李委員鴻鈞：請問誰答得出來有多少人？

主席：觀光人口……

李委員鴻鈞：不要說觀光人口，每年來往花蓮的人數就好，時間暫停一下。

曾次長大仁：包含國際旅客的話，每年一千萬人。

李委員鴻鈞：你講的沒有錯嗎？你確定嗎？

曾次長大仁：這是我們觀光局的資料。

李委員鴻鈞：在這一千萬人中，坐火車的有多少人？坐飛機的有多少人？開車的又有多少人？

曾次長大仁：現在火車每天的運量大約是……

李委員鴻鈞：你答得出來嗎？

主席：交通部有沒有做這樣的統計呢？

曾次長大仁：我們應該是有這個資料，但是……

李委員鴻鈞：什麼叫做「應該有」？同樣的，現在從花蓮到台東、台東到花蓮的人數每年有多少人？坐火車的有多少人？開車的又有多少人？

曾次長大仁：交通量調查這個資料我們有，但是現在我手上沒有。

李委員鴻鈞：問題是你們今天答不出來，那如何來做這個報告？今天要做這個報告，基本上交通流量都應該要放在腦袋裡，這樣根本是矇混，今天若真的通過快速道路案的話，是要花費千億元的，但負責基本交通流量的主管單位卻沒有一個人知道，大家都答不出來，這在開什麼玩笑？我不是在講重話，而是你們在玩兒戲，你身為主管，今天要來做這樣一份施政報告，究竟它需不需要，你事先必須做功課，你沒有將多少流量這些基本數據放在腦袋裡，那要如何來備詢，次長，我這樣講有錯嗎？

曾次長大仁：委員講得完全正確，是否容許我……

李委員鴻鈞：局長，我這樣說有錯嗎？你們兩個今天要來報告這麼大一筆經費的抉擇時，基本上這些……

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。報告委員，公路的部分我們比較清楚，因為以蘇花公路來說，一天的交通量及多少車次等都有數據……

李委員鴻鈞：今天是來報告快速道路特別條例，所以這些基本的數據就應該擺在腦袋裡，而且這些數據早就應該要有，為什麼要特別將蘇花高速公路改成蘇花改、改成一條蘇花改要花多少錢？

趙局長興華：報告委員，492 億元。

李委員鴻鈞：花了 492 億元，結果它的效果如何？當初我在這裡一直質詢若蘇花高速公路蓋了會怎麼樣？結果評估了嗎？對花蓮來說，是加分還是減分？當初宜蘭蓋了雪隧之後，對宜蘭是加分，還是減分，後面出來的結果你們評估了沒有？現在到宜蘭，每到假日是不是堵車、塞車？現在宜蘭的房地產如何？宜蘭的農地是不是每一塊都在蓋農舍？是否有優惠到真正的宜蘭人？你們有沒有做這個評估？

曾次長大仁：跟委員報告，對於宜蘭的部分，我們對宜蘭的經濟發展可能改變的影響事先有做過評估，同時對於後續衝擊影響做了三年的指標調查，這部分確實是有資料的。

李委員鴻鈞：資料的結果是正面，還是負面？

曾次長大仁：對於產業發展是正面的，至於房地產部分確實有漲價的趨勢。

李委員鴻鈞：你知道當初為什麼要有雪隧嗎？

曾次長大仁：當初這個計畫是改善台北與宜蘭間交通的……

李委員鴻鈞：當初是因為六輕本來要到宜蘭，所以才會有這條快速道路，後來因為地方反對之後，六輕搬走了，可是快速道路照走。

曾次長大仁：跟委員報告，據我的了解，北宜高速公路最早是叫快速道路，它是在省府時代就已經在研究這個案子。

李委員鴻鈞：我知道，所以都有引點，這也牽扯到產業改革的問題，你覺得蘇花改該改的地方，你有改到嗎？花了 400 多億，從大清水到崇德路段有改嗎？根本沒改。你們說這段路況好，你去翻開資料看看，你知道大清水到崇德路段這五年來發生幾次車禍嗎？總共 180 次，5 死 83 傷，所以今天我們所看到的問題，你們都沒有針對它的核心去做解決，台九線現在拓寬要花 140 億。

曾次長大仁：花蓮路段。

李委員鴻鈞：你們要看的是，以前的蘇花公路很可怕，光砂石車的超車都會嚇死人，你們是否有去統計過它的車流量包括車輛的種類？

曾次長大仁：這部分的資料非常完整，我們會後可以……

李委員鴻鈞：你說完整，但你卻答不出來，你們今天要來接受備詢，基本的功課應該要備足，蘇花快速道路你們當然是反對的，你們會贊成嗎？一定是不敢講，畢竟有這麼多關心花東地區的委員坐在這裡，依你們的心態來說，花 1,000 億做這個，值不值得？你們是否有將這些數據做出來？若有數據就要列出來，你們只說要經濟評估，經濟評估是早就應該要做的，從花蓮到台東的車流量是多少？是哪種車？每天大約的流量是多少？經濟效應又是如何？是否有真正造就到當地人？這些才是重點，當初為什麼有蘇花高速公路？蘇花高速公路如果一開下去就害死花蓮，今天我要去花蓮，開車一個多小時進入花蓮，如果高速公路開通的話，頂多只要 2 個小時，在那邊玩一玩，我就回來了，請問誰還要住在花蓮？所有的車全部往太魯閣塞，會是什麼狀況？

配套都沒有出來，蘇花改的通車現在也是遙遙無期，真的順利通車，所有人都會開車進花蓮，害死花蓮啊！太魯閣是什麼狀況？相對的配套，包括地方道路有沒有去因應未來蘇花改道路的完工？你們預計什麼時候要通車？

趙局長興華：蘇花改是分 3 段來做，第 1 段蘇澳到東澳，預計是 106 年底，第 2 段是南澳到和平，預計是 107 年底……

李委員鴻鈞：你們有沒有預估通車以後車流量會增加多少？有評估過嗎？

趙局長興華：這部分我們目前一直在演算當中，也有做相關的調查，這些資料都有。

李委員鴻鈞：你們應該以宜蘭做為警戒，大家確實為雪隧這件大工程鼓掌，可是宜蘭自從雪隧通車以後每逢假日卻變成什麼樣子？慘不忍睹嘛！

趙局長興華：是，我們從……

李委員鴻鈞：將來蘇花改通車以後，地方連接的相關產業道路，甚至地方的道路如果不做相對的配合，也是一樣啊，再來就是黑暗的一面嘛！將來如果每個人都進入太魯閣，又會變成什麼樣的狀況？

趙局長興華：蘇花改的部分並沒有增加蘇花公路的容量，只是改善其安全而已。

李委員鴻鈞：改善安全後速度就會增快啊，因為彎的路段就會去拉直，這裡面是不是有幾段是將彎的部分拉直？

趙局長興華：是。

李委員鴻鈞：那就對了啊，將彎的部分拉直就會提高行車速度，減短到花蓮的時間，你不要騙我嘛！這一點我的專業是不輸你的。

趙局長興華：是，但基本上這是在改善它的安全性。

李委員鴻鈞：今天我要跟你們講的是，你們站在這個地方、身處這個位子，應該要講真話，把數據拿出來嘛！今天你們要來這邊報告，必須先把評估報告做出來，究竟是會幫助花蓮、台東，還是會害了花蓮、台東，實實際際的把數據展現出來嘛！今天預算需要 1,000 億耶。

趙局長興華：這些數據都有啦。

李委員鴻鈞：但你們沒有把數據提出來給委員看啊。

趙局長興華：因為目前還沒有正式核定，還沒有報部。

李委員鴻鈞：如果還沒有核定，還沒有報部，今天你們在這邊報告不是很唐突嗎？地方有地方委員的看法，我們都給予尊重，可是你們必須提出你們的專業分析，究竟這個作法是會幫助地方還是會害了地方，實實際際的把相關數據展現出來嘛！關於花東快速道路，現在一年從花蓮到台東的車流量是多少？講不出來嘛！

趙局長興華：報告書裡面有提到。

李委員鴻鈞：多少？

趙局長興華：回去之後我們提供資料給委員。

李委員鴻鈞：回去之後才能給我？

趙局長興華：是。

李委員鴻鈞：你這不是講廢話嗎？表示連你自己都不知道。今天你們列席報告，身為局長，基本上這些數據你都必須擺在腦裡啊，我講的有錯嗎？現在我偶爾會去中南部，但看到那些快速道路就會覺得很悲哀，一條快速道路開了半個小時，看不到 2 輛車。

趙局長興華：目前應該沒有這個路段。

李委員鴻鈞：有！我開過，整整開了半個小時，真的看不到幾輛車，我是講真的。今天快速道路的需要性與實質性很重要，現在我們要到清境農場是不是很快就可以到？因為都是快速道路，直接就可以通到清境農場，這樣對嗎？完全不對！我講真的，臺灣的路真的開太多了，全世界沒有人 and 臺灣一樣啦！清境農場原本只能容納 1,000 人，因為快速道路的開通，一下子湧入上萬人。

趙局長興華：國道目前只有通到埔里。

李委員鴻鈞：可是直接上清境很快啊！今天我還是要語重心長的講，站在交通部、公路局的立場，對於委員的提案當然要予以尊重，可是你們必須提出真正合理性的數據分析，要把它分析出來嘛！什麼叫合理？什麼叫不合理？1,000 億耶。

趙局長興華：我們 4 月底會報部。

李委員鴻鈞：經費需要 1,000 億，不是 10 億、不是 1 億耶，1,000 億可以做多少事？今天我還是要跟各位報告，委員有委員的立場，可是你們對此案的所有分析，包括：數量、流量、產值、經濟等分析報告如果沒有出來的話，請問這份報告要如何過？表示你們不負責任嘛！表示你們不敢面對現實、不敢面對委員嘛！

趙局長興華：原則上，我們還是要經過核定程序後才能公開。

李委員鴻鈞：那就對了，請你們趕快做出來，好不好？

趙局長興華：是。

李委員鴻鈞：謝謝。

主席：請高潞·以用·巴鱒刺委員質詢。

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，本席上週質詢時曾經以我的故鄉與我阿公的故事為例，說明花蓮現在在交通管理上是亟待改善的，對於這樣的訴求，不曉得交通部這邊著手處理了嗎？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。這個問題我請公路總局趙局長代為說明。

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。委員上週提到 1125 班次與鐵路之間如何配合的問題，目前我們正與花蓮客運協調當中，至於其他涉及的部分，例如航空、航海等如何搭配的部分，司裡面應該會協調運研所運輸管理中心來做處理。

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：今天我在看過交通部所提「花東地區交通建設現況及未來發展」的報告後，我發現整篇都是在提建設，連第 3 頁花東服務效能提升計畫，原本應該是講服務提升計畫，但內容還是強調車站的更新，以及周邊附屬設施的改善建設，請問

你們對花東的服務效能只有表面的硬體建設嗎？

曾次長大仁：我們在全臺灣有 6 個與學術單位合作如何改善交通服務效能的研究中心，其中花蓮部分是由東華大學和東吳大學合作，這部分可以和地方產生合作的……

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：我在上週已經提到交通管理的重要性，可是你們在這邊還是提建設，我想請問一下，現在連花蓮的交通管理科都沒有了，如果所有的交通工具都是各自獨立，既零星又破碎，請問龐大的建設費用能不能做出一加一大於二的效能？

曾次長大仁：我們也是希望能夠把公共運輸部門予以提升、強化，這部分我們一定要與地方政府合作，因為許多公共運輸的經營管理是地方政府才有辦法做到的。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：你們瞭解就好了，今天討論的是有關花東地區交通建設的未來發展問題，但目前偏鄉的問題同樣也是遇到接駁、交通管理的問題，請你們一併去處理。

曾次長大仁：我們會納入整體考量。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：監察院在 99 年提出一份偏遠地區客運停駛問題的專案調查報告，裡面羅列了 7 點對偏鄉客運結論的建議，請問次長，目前改善的狀況如何？

曾次長大仁：這個問題我請路政司林司長代為說明。

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。有關偏鄉地區的接駁客運問題，如果要用定線、定班，也就是一般公路客運來服務的話，事實上沒辦法服務……

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：你提到地區接駁客運，監察院的報告已經提出 5 年了，花蓮為什麼還是同樣遇到這個問題？請問交通部在這 5 年當中做了什麼事情？

林司長繼國：關於偏鄉的特殊接駁運輸，委員上星期也垂詢過這個議題，後來我們在整個公路運輸發展計畫裡面，也開始把部分重點放在所謂的 DRTS 上，之前我們已經在部分的鄉鎮地區開始做試辦了，之後我們也規劃了 3、4 個……

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：我知道蕭委員美琴也有提出 DRTS。

林司長繼國：對，3、4 個原鄉。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：關於 DRTS 的部分，我們不只是要去增購運具，還有添購其他相關的東西，其中最重要的，應該是中央與地方間需要一個專責單位。

林司長繼國：我們也是考慮到在這個過程中需要中央與地方、政府與民間一齊來做，所以我們用……

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：請問這個專責單位何時可以提出來？

林司長繼國：我們現在是透過次長剛才報告的 6 個區域的運輸研究中心，請他們來協助地方與中央一齊來做整合的規劃。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：請給本席一份報告。

林司長繼國：沒問題。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：另外，有關瑞港公路的問題，不曉得次長是否

知道？這一條路在花蓮是一條很重要的公路。

曾次長大仁：瑞穗到大港口。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：無論是最近的新聞，或是近幾年來的新聞都一直提到這條公路的坍方非常嚴重，請問這條公路目前是由誰來維護？

曾次長大仁：它目前是鄉道，所以應該是縣府的權責。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：可是縣府表示，現在鄉公所的經費非常拮据，完全沒有辦法養護，但根據交通部運研所的報告，瑞港公路是一條很重要的道路，因為它連接台 9 線與台 11 線，又是秀姑巒溪的泛舟勝地，建議交通部把該公路由鄉道提升為縣道，請問交通部的政策是什麼？

曾次長大仁：目前有狀況的地方，我們認為可以先做改善，如果真的需要提升位階為縣道……

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：但是這幾年都沒有在改善啊，如果你親自去走一趟就可以知道，那條道路常常在坍方啊，或者你直接去 google 它的新聞，每次遇到颱風、大雨，那條路就會坍方，可是地方又沒有錢可以維護，這部分能不能請交通部協助花蓮地區的民眾代為維護管理呢？

曾次長大仁：這個問題請趙局長代為說明。

趙局長興華：關於花 64 線鄉道的問題，我們是建議縣府去做改善，縣府改善需要中央協助的部分，我們也會給予補助。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：公路法第六條規定，縣管道路也可以委託中央管理，請問你們可不可以做到？

趙局長興華：目前全國只有澎湖的縣道有代管，其他部分地方都收回了，因為經費都給縣政府了。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：你認為瑞港公路重不重要？

趙局長興華：即使再重要，還是有權責的分工，因為公路局目前也是缺人。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：依照公路法第六條的規定，其實是可以做到的。

趙局長興華：縣道才有可能委託。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：它是縣道啊。

趙局長興華：它現在還是鄉道，花 64 線。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：那就提升為縣道，然後委託中央來維護，可以嗎？

趙局長興華：這部分縣政府要去做處理，每一條路都有其定位，如果位階要提高到縣道，就必須改善到符合標準。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：身為交通最高主管機關，今天地方有這樣的問題，加上經費拮据，沒辦法維護，危及民眾的安全……

趙局長興華：經費都給地方了。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：多少？

趙局長興華：汽燃費每年都固定有撥給。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：為什麼沒有辦法？你現在是丟給縣嗎？

趙局長興華：都給縣政府了。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：你的意思是縣政府不負責任嗎？

趙局長興華：我想這應該由縣政府去改善，如果真有不足，可以提出申請。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：3 月 3 日的新聞有提到，縣政府其實是希望能夠提升為縣道，然後委託中央代為管理，不然的話，未來我們怎麼去因應人民的人身安全及觀光需求呢？

趙局長興華：這個建議我們都支持，但縣政府必須依照程序去做必要的改善，因為縣道有縣道的標準。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：他喊那麼多年了。

趙局長興華：但是他必須提出改善計畫。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：OK，麻煩你們跟縣政府好好協調一下，不然的話，中央與地方各說各的，請問居民的生命安全該怎麼辦？

趙局長興華：我們願意協助，但先決條件是縣政府必須提計畫出來。

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：謝謝。

主席：請廖委員國棟質詢。

廖委員國棟：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，提案人稱這條路是花東快速道路，不過我是稱它東部快速道路，東部快速道路已經喊很多年了，最後我們是要求先做可行性評估，聽說可行性評估還沒有出來，但是在交通部的報告中，卻鐵口說不推動了，請問這是什麼意思？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。今天這個案子我們表示暫不推動，是針對它以特別條例方式來處理的情況。

廖委員國棟：這條路是從台東到花蓮，我覺得這個路段的確需要一條快速道路，只要一個多小時的車程，讓台東與花蓮變成一個一個小時的生活圈，這樣一個偉大的建設，你們居然不推動？

曾次長大仁：快速道路本身目前正在做可行性評估的最後階段，交通部現在還沒有收到報告，我們會等公路總局把報告送上來後再做研議。

廖委員國棟：原本是說這個月底就會出來，今天不是 328 了嗎？

曾次長大仁：還沒有送過來，目前還在公路總局。

廖委員國棟：局長，公路總局的可行性評估報告，依照既定的時程，照理講應該已經送出來了，請問報告的主題、結果、結論是什麼？

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，可行性評估的部分，公路局只能就我們自己能力所及、可以做的部分去做，目前針對工程技術的部分，我們是沒有問題的，但經濟效益或財務的部分…

廖委員國棟：不要講經濟效益啦，如果要講經濟效益，每一條路都沒有經濟效益啦，我跟你講。剛才李委員鴻鈞不是罵你們西部到處都是道路嗎？有的根本是功能不彰，但台東沒什麼路，就單單想要這一條，我們非常謙卑的要求，希望有一條平安、安全、快速抵達的道路。身為一位醫生，我接到非常多的陳情，有病患要從台東到花蓮去就醫，但往往在路途中停止呼吸了，他原本想要趕到花蓮慈濟醫學中心去就醫，結果走到一半，還沒到玉里，可能路過關山，呼吸就停止了，聽到這樣的電話，真的讓我們非常非常難過。

趙局長興華：我們優先改善現有的台 9 線。

廖委員國棟：台 9 線即使改善了，路徑還是一樣彎來彎去的。

趙局長興華：不會，未來改善之後，道路的標準會提升。

廖委員國棟：但不曉得什麼時候要做啊。

趙局長興華：目前正在推動。

廖委員國棟：什麼時候做嘛！你告訴我什麼時候要做。

趙局長興華：它分成 20 個標，目前已經有 2 個標完工，3 個標正在發包當中，後面會提一個專案計畫報院，3 月 15 日已經報院了，希望能夠一次核定，核定後我們就會加速辦理。

廖委員國棟：次長，什麼叫錢坑？有沒有一個大概的標準，什麼叫錢坑法案？

曾次長大仁：我不瞭解委員講的意思。

廖委員國棟：你們是不是故意放消息，對外說東部快速道路是一個錢坑法案，必須花費 1,000 億，方才局長不是提到這條道路經濟效益不佳，所以你們就不做了，還稱它是錢坑法案。

曾次長大仁：委員講的並不是交通部的說法。

廖委員國棟：不是你們的說法嗎？

曾次長大仁：不是交通部的說法。

廖委員國棟：你的意思是你支持東部快速道路？

曾次長大仁：我們要看可行性評估出來的結果再來論斷。

廖委員國棟：局長，關於可行性評估的部分，到底評來評去評得怎麼樣了？

趙局長興華：以當下這個時間點來看，它的經濟效益部分是有一些問題，但未來幾年可能會有所改變，不過這部分超出我公路總局的能力範圍，所以我們建議先改善台 9 線。

廖委員國棟：本席是參加經濟委員會，我告訴你，國內的經濟成長率為什麼會一直爬不起來，因為政府的投資逐年遞減，在亞洲四小龍中，每個國家的公共投資都是爬升的，唯獨中華民國是一直下降，這就是造成今天我們的經濟成長率連保 1 都保不住的主要原因，因為我們不願意去做公共投資。今天這條道路是一個非常好的公共投資，請局長看一下本席背後這張表格，也是本席剛才詢問次長何謂錢坑的原因。桃園鐵路地下化要花 1,000 億，桃園捷運要花 1,000 億，機場捷運搞了十幾年，到現在還無法通車，一共花了 1,300 億，而且還在增加中，東部快速道路的經費預估是 1,000 億，你們如何去評估它到底是不是錢坑？次長，我覺得這對東部來講是非常非常不公平的，這部分你們自己去做決定。

本席現在講一個比較輕鬆的話題，我看到今天報紙的報導，普悠瑪要行駛台北到屏東，當初

購買新車廂的原意是讓火車在北東之間馳騁時，能有高速、舒適的車廂，結果呢？統統跑到西部了，東部車廂不夠、運輸量不夠，但你們卻還把車廂移到西部使用，這是在吃東部人的豆腐！

曾次長大仁：這個部分是否請鐵路局來答復？

廖委員國棟：不用說了！次長，現在又有計畫要買新車廂了，是 12 節的車廂，對不對？

曾次長大仁：對，下一期的購車計畫裡有。

廖委員國棟：現在大家都在談轉型正義，我建議次長，下一梯次購買的車廂就稱為「阿美公主號」，你知道阿美族嗎？

曾次長大仁：我知道。

廖委員國棟：你知道阿美公主嗎？

曾次長大仁：我知道。

廖委員國棟：你曾經認識好幾位阿美公主嗎？

曾次長大仁：沒有認識過。

廖委員國棟：以後就稱為「阿美公主號」，讓它負責台東到台北的運能，本席今天在此提出這個建議，其實本來我是要提案的，後來想到這個提案可能會被批評為錢坑法案，所以我就先在質詢台上告訴你。這是非常好的構想，過去普悠瑪號在票選時，也曾提過「阿美公主號」這個名稱，但是因為阿美族比較含蓄，不會主動上網點選，結果就落選了。現在我正式向你提出建議，未來購置新車廂時，可以考慮「阿美公主號」這個名稱，這是很有吸引力的，尤其是與台東觀光業相互搭配，這個名稱一聽起來就很舒服，當然那個車輛是要高端車廂，服務也要高端，再搭配這個名稱將會非常吸引人。

曾次長大仁：我請鐵路局納入考量

廖委員國棟：鐵路局有派人來列席吧？你都聽到了吧？

鹿副局長潔身：（在台下）是。

廖委員國棟：最後，我要再一次拜託次長，有關東部快速道路的部分，聽說有人願意 BOT 幫你們興建，你知道嗎？

曾次長大仁：我不知道。

廖委員國棟：你還沒有聽過？

曾次長大仁：沒聽過。

廖委員國棟：局長知道嗎？

主席：請交通部臺鐵局鹿副局長答復。

鹿副局長潔身：主席、各位委員。目前沒有聽過。

廖委員國棟：如果你們開 BOT 案，有人願意來承作，你們是否支持？是否歡迎？

曾次長大仁：BOT 計畫的第一個要件是一定要有財務可行性。

廖委員國棟：有人願意用社會福利的心態來幫東部開快速道路啊，如果有這樣的條件呢？

曾次長大仁：有關這個部分，可能要看到計畫之後才能再進一步評估。

廖委員國棟：如果這樣，將是 20 年之後的事情了！因為光是這個花東快速公路，你們就說需要 12 年半才有可能完成，那時候人類都已經到火星去了！

次長，本席希望你們能用同理心來看待東部的交通建設，不要像剛才李鴻鈞委員所說，西部到處都是公路，而台東呢？就一條台九線與一條台十一線，想要稍微快速一點、安全一點，甚至可以救命的東部快速道路，就被說成是錢坑，指指點點的說沒有經濟效益，對此，本席非常不滿意！

主席：因為在場沒有本會委員，稍後輪由本席發言時將無人暫代主席，本席可能就沒有機會發言了，所以我在這裡先跟交通部的官員講一下，有關剛才廖委員國棟所說，你們對花東快速道路建設特別條例的建議是「不推動」，其中一個理由是不宜就個別融資需求制定特別法來排除公債法之適用，但就是因為沒有錢，所以才用特別條例啊！你們說的建議是不推動這個特別條例案，在中央政府總預算只有這麼多錢的情況下，你們就應該要說明這種情況要怎麼辦。特別條例到底行還是不行，剛才法制局也回答不出來，但是針對法制面，你們在今天的交通委員會中應該要說明清楚，這個道路建設特別條例，不是因為風災、天災，所以不適用，那將來要不要做這個呢？

其實對於可行性評估，我是很清楚的，就算可行性評估通過又怎麼樣，你們會給錢嗎？你們沒有錢給嘛！他們說這裡出了人命，馬祖機場出了很多人命了，包含我弟弟全家都沒命了，但喊了二十幾年還是沒有，還在進行可行性評估！你們說要辦理環評，花東那裡環境最棒了，如果要破壞那裡的生態肯定又有問題了。至於經濟效益，那裡有人住嗎？沒有幾個人，那搞這個道路有經濟效益嗎？就是這些理由，才導致南北失衡、東西失衡！為什麼有人建議將立法院搬到台中、把總統府搬去高雄？我覺得交通部官員要思考一下。

對於全國的路況，李鴻鈞委員有提出另類的思考，你們要講真話，道路做得越順暢，觀光客當天去當天就能回來，觀光客就留不住了，所以你們對於人流、車流的統計，身為領導階層的次長與部長應該要放在腦子裡，這樣今天對你們的質詢，才不會讓委員失望。我覺得你們應該把真相告知委員，我不是在幫花東講話，確實是我們國家對不起離島與偏鄉的居民，尤其是離島最爛了，回家的路怎麼會沒有？問題是你們要的是觀光客還是回家的人民去占去你們交通的運量。謝謝。

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。今天的議程是要談「花東地區交通建設現況及未來發展」，但是對於徐委員榛蔚等 21 人所擬具的「花東快速道路建設特別條例草案」案，交通部的建議是「不推動」，至於理由，報告中寫得很清楚，根據花東快速公路可行性研究的期末報告評估，花東快速公路建設經費龐大（約 820 億元）；快速公路路線經過多個環境敏感區，應辦理二階環評；而工期部分，後續辦理可行性審定、規劃、環評、用地徵收及設計、施工等，保守估計時程合計需 12 年 6 個月（150 個月）。經過這些評估，你們對「花東快速道路建設特別條例草案」案的建議是「不推動」。次長，這份報告讓來自花蓮的徐榛蔚委員早上在此當場哽咽，她是代表花蓮的民意耶！交通部的報告中提到，已於本（105）年 3 月 15 日函報行政院

爭取改以專案計畫方式辦理，但這個專案計畫方式行政院還沒有通過，當然本席對此是同意啦！剛剛多位委員針對花東交通現況與建設提出質詢，李鴻鈞委員提到車流量的問題，確實，國道 6 號到埔里，再上去清境農場那裡是會塞車，但是你們不能以交通車流量為基準就說這個經費龐大、不宜推動，聽到交通部的這種理由，會讓花蓮地區的民眾非常失望！本席要請問，這個特別條例當初怎麼會提出來？又怎麼在立法院逕付二讀呢？你們回去的評估結果卻是如此！

本席歷來都是最關心蘇花改的，為了蘇花改的建設所召開的協調會不下十次，有的在立法院召開，有的在南澳鄉召開，當時你們出了好多問題，包括外勞問題、路線問題、車禍事故賠償問題及勞資糾紛問題，沒有一件事情不是本席在處理，確實，蘇花改現在有在進行，而且快要完工了，但是到了花蓮之後，確實還是需要花東快。本席認為花東快可能是全國最好開的公路，台九線最好開的，特別是關山到延平，那條馬路是 13.6 公里的直線，兩邊風景很漂亮，像雪山隧道一樣長，就是從延平到武陵、武陵到池上，那條路非常長，非常漂亮，但是那一條路即使再好、風景再美，我們還是希望從花蓮到富里的那條路能夠改善、拓寬，還有台東縣境的部分。

本席一直認為我們的交通建設是重西部輕東部，重都會輕原鄉，國道六號到埔里，我們希望能延伸到霧社，你們就說要評估研議，國道五號到蘇澳，我們希望能延伸到南澳，你們又說要評估研議。你們考量的是經費問題，但這對山區、離島、偏遠地區及原住民、花東地區民眾是相當不公平的！本席認為交通建設的整個政策應該要全盤思考，不能因為碰到東部就不做了，難怪今天徐委員會特別感傷。本席也是代表花東地區的立委，對於花蓮、台東的交通，我們都希望在蘇花改之後，還能完成延伸到台東的花東快，使其交通暢通。次長，你們能不能重新再評估？如果不是以制定特別條例使用特別預算的方式來解決，你們專案計畫最起碼也要維持這樣的規模，可不可以？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。委員講的實際上是兩個不同的案子，對於蘇花……

孔委員文吉：我不是講蘇花改，而是講花東快！

曾次長大仁：有關花東快速的部分，所謂的可行性評估還在公路總局做最後討論，還沒有報部，等到報部之後，我們當然會根據他們所呈報上來的情況做進一步處理……

孔委員文吉：你是說特別條例還沒有報部？

曾次長大仁：不是，而是花東快可行性評估報告還沒有報部。另外，有關於台九線改善部分，這已經有案子了，而且我們已經報行政院，建議以專案方式核准，一次核准後我們分年執行，這部分已經報行政院了。

孔委員文吉：本席認為交通部不能忽視花東地區民眾的權益。

曾次長大仁：不會。

孔委員文吉：以專案計畫的方式來處理，也要跟花東地區的民眾多溝通。如果你們不希望以特別條例的方式來處理這個問題，而是要以專案計畫來處理，也要提出可行性評估，對於將來經費規模、建設項目等，也要跟花東地區民眾好好溝通。

曾次長大仁：是。

孔委員文吉：另外，有關蘭嶼機場的擴建，請問什麼時候可以完工？可否將相關進度做個說明？

曾次長大仁：這個問題我請民航局來答復。

主席：請交通部民航局何副局長答復。

何副局長淑萍：主席、各位委員。有關蘭嶼機場部分，目前正在進行先期規劃計畫，這個計畫完成後，依照期程會再進行工程規劃設計，將於 107 年開工，109 年 4 月完工。

孔委員文吉：總共的經費是多少？

何副局長淑萍：約 7 億左右。

孔委員文吉：次長，你知道這個已經講了多久了！副局長，這個有包括富岡港嗎？

何副局長淑萍：沒有，純粹是蘭嶼。

孔委員文吉：只有針對蘭嶼的部分？

曾次長大仁：只有機場部分。

孔委員文吉：飛台東到蘭嶼的班機是德安航空，一週飛航 42 班，請問這是怎麼算的？

何副局長淑萍：一天 6 班。

孔委員文吉：這 6 班都有在飛嗎？

何副局長淑萍：目前來講都有在飛。

孔委員文吉：天氣不好就不飛了！

何副局長淑萍：對，天氣不好的狀況之下……

孔委員文吉：每週飛航 42 班，但實際情況根本就沒有達到這個數字！所謂天氣不好，蘭嶼那邊只要天上出了一片雲就說不飛了，對於離島地區民眾的航班是這樣處理的，不要說花東地區，離島地區的居民更可憐！你去看看在台東豐年機場等飛機的，大部分都是蘭嶼居民，你說 1 天飛航 6 班、1 週飛航 42 班，但有時候一個禮拜、兩個禮拜都不飛！有關這個部分，我講了好幾次，請交通部多多重視德安航空的服務品質要如何提高，並不是只有機場的問題！謝謝。

曾次長大仁：謝謝。

主席：孔委員，革命尚未成功，同志仍須努力，繼續努力，不要急。

請邱委員志偉質詢。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，你有使用智慧型手機吧？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。有。

邱委員志偉：你有沒有看過，很多人在行進中，不管是駕車、騎摩托車或走路，都在使用智慧型手機的狀況？

曾次長大仁：在路上有看過。

邱委員志偉：對於在駕車中使用智慧型手機，目前是有罰則的，是吧？

曾次長大仁：要用免持聽筒。

邱委員志偉：如果沒有使用免持聽筒，有罰則嘛。

曾次長大仁：有。

邱委員志偉：罰款是多少錢？你連這個都不知道……

曾次長大仁：1,500 元。

邱委員志偉：很多行人走在路上也都一直在滑手機，不管是走路還是騎乘交通工具，在行進中使用手機就會導致注意力受到影響，特別是過馬路的時候，過馬路有很多狀況，例如你要右轉，他沒有看到你，你在滑手機，當然就沒有辦法注意到自身安全，所以自己的安全受到威脅，別人的安全也會受到影響，像這樣的 A1 車禍，從最近幾年的數據來看真的不少。過馬路時一直在滑手機，如果遇到剛好有人搶黃燈，沒辦法閃避就可能發生車禍而造成有人死亡，也可能有人違規右轉，而他沒有注意到自己的安全。對此，美國有相關立法例，但不是全國性範圍，而是局部性的，他們認為目前智慧型手機的使用時數相當長，隨時隨地都有可能在使用智慧型手機，如果在行進中仍然繼續使用智慧型手機，當然會危及自身安全，也會對其他用路人的安全造成影響。

次長，對於這個部分，本席認為應該要有一定的警示作用，所以在上一屆曾提出道路交通管理處罰條例第七十八條修正案，很可惜該修正案沒有通過，這一屆本席可能會再度提出修正案，昨天也許有媒體也做出了相關報導，我覺得這是一個趨勢，越來越多人使用智慧型手機的時數長、場合多元化，身為主政機關，你們應該對此提出一定的警示、宣導或嚇阻，讓用路人在走路或騎乘交通工具的行進時不要再使用手機。次長，本席等所提道路交通管理處罰條例第七十八條修正案是要針對這個情況訂定罰款，其實這個罰則只是警示作用，並不是懲罰，而是善意提示，所以本席訂定的罰款是 300 元，請問以交通部的立場來看，交通部支持這個修正嗎？

曾次長大仁：委員提的這部分，我們可以納入後續的法規研究，就我所瞭解，目前全世界有這樣法規規定的案例非常少，但如果這是個趨勢……

邱委員志偉：我們要進步立法啊！

曾次長大仁：是，我們要尋求……

邱委員志偉：對於國人的安全能做最大程度的保障是主政機關該做的事情，既然已經發生這麼多 A1 車禍，你們就應當去思考所以……

曾次長大仁：我們會尋求共識啦！

邱委員志偉：以比例原則來看，現在免持聽筒駕車是罰 1,500 元，如果是行人在行進中使用智慧型手機，可以區分樣態，例如過馬路的時候或是經過路口的時候，這種行為就應當予以警示性的處罰 300 元罰鍰。

曾次長大仁：委員，這一部分除了尋求社會共識之外，也要尋求相關單位的共識。

邱委員志偉：你們去研議，好不好？既然已經有人提案，就可能排進審查。部裡面要有自己的立場，我現在就明確請教次長，部裡面的立場是如何？

曾次長大仁：我們是朝這個方向來研議。

邱委員志偉：所以，方向上你是支持的，至於細節要如何訂定，你們還要再研究？

曾次長大仁：我們還要瞭解社會對這件事的看法。

邱委員志偉：方向上是支持的？

曾次長大仁：只要對安全有幫助……

邱委員志偉：這個對安全有沒有幫助？你是主政機關，我覺得你應該要支持，反對者可能是警政單位，因為他們可能認為取締上有問題，……

曾次長大仁：執法上要有可行性。

邱委員志偉：對，執法的部分，事在人為，我覺得是你要不要做而已。因此，主政機關不能還是曖昧不清的立場，而要大聲堅定地說支持。

曾次長大仁：對安全有幫助的案子，我們都會支持。但也要考慮到其執法的可行性，所以還要尋求共識。

邱委員志偉：另外，請教觀光局，目前陸客來台人數有下降嗎？

主席：請交通部觀光局劉副局長答復。

劉副局長喜臨：主席、各位委員。到今天為止的統計是沒有下降。

邱委員志偉：目前的配額是多少？

劉副局長喜臨：團客的部分是 5,000 人。

邱委員志偉：有沒有可能提高？那 5,000 人是怎麼計算出來的？

劉副局長喜臨：這個是雙方協調出來的。

邱委員志偉：現在的 5,000 人額度會造成削價競爭，因為僧多粥少，削價競爭的結果就造成品質下降，有無放寬的可能性？

劉副局長喜臨：放寬的話必須再做研商，不過我們現在是希望……

邱委員志偉：我們可以片面地放寬名額嗎？

劉副局長喜臨：要再由小兩會討論。

邱委員志偉：目前你們還有區分優質團與常規團嗎？

劉副局長喜臨：是。

邱委員志偉：為何要做這樣的區分？

劉副局長喜臨：因為我們希望把陸客團的品質提升，所以在優質……

邱委員志偉：目前優質與常規的比例是如何？

劉副局長喜臨：二比一，也就是優質團占三分之二，一般團是三分之一。

邱委員志偉：兩者的差別何在？

劉副局長喜臨：差別在於其所使用的星級旅館、餐食餐標。

邱委員志偉：這樣的區分有沒有達到你們當初預期的效果？

劉副局長喜臨：坦白講，目前是有的。像現在優質團的排配是到四月二十日左右，以前我們在討論順向與逆向不平均，在我們把順向逆向作了分別之後，目前兩者也滿平均的。

邱委員志偉：照你的說法，目前陸客來台人數並沒有減少？

劉副局長喜臨：是。

邱委員志偉：目前也達到你們當初預期的效果？

劉副局長喜臨：是，到目前為止。

邱委員志偉：未來有何檢討的作為？

劉副局長喜臨：我們會看整個時勢的狀況，業者的反映是未來的兩、三個月可能在團客……

邱委員志偉：目前有何因應的作為？

劉副局長喜臨：有，我們目前是分成兩部分，在陸客的部分，我們會加強自由行的宣導，因為自由行這一塊比較不受限制。

邱委員志偉：如果你的政策干擾的話，應該是團客、自由行的部分一併受到干擾吧？所以你應該要分散其它的客源國。

劉副局長喜臨：是，因為在其他客源國包括日本、鄰近周邊國家，我們給予行銷宣傳而馬上會進來的部分已經在執行了，包括港澳的包機等。

邱委員志偉：謝謝，最後一點時間本席想請教民航局副局長，本席認為目前高鐵的服務品質有下降的趨勢，原因就在於增加了兩站，北高直達車的班次也減少，變成每個小時一班車，以委員為例，時間對我們很寶貴，所以我們當然是選擇 1 個半小時的直達車。如果沒有辦法搭高鐵也應有其他交通選擇，例如北高適度恢復航線，有一定的班次行駛，對於住在南高雄及台北松山、內湖需南來北往洽公的居民是否就有更多的選擇性？

主席：請交通部民航局何副局長答復。

何副局長淑萍：主席、各位委員。當初高鐵通車時，航空公司也不是在一天之內就把航班全部撤掉，而是慢慢……

邱委員志偉：我知道，現在情況有變更。

何副局長淑萍：可是因為高鐵近年的營運相當穩定，航空公司在航線的選擇上也會考慮到自己的機隊及整個市場的……

邱委員志偉：但是，政策上你們也要去評估才是。假設我住在前鎮、小港，我要跑到左營是不是比較遠？如果我洽商的地點又是在松山、內湖，所以，是不是應該有適度的航班可以提供？北高航線是否應該適度恢復？

何副局長淑萍：基本上，那部分使用的機率會非常低……

邱委員志偉：你如何驗證這個使用的機率很低？你應該去找航空公司談一下才對。

何副局長淑萍：基本上，如果航空公司評估之後認為有此需求而要開闢這個航線，我們都會鼓勵它。

邱委員志偉：找航空公司瞭解一下，好不好？

何副局長淑萍：好，我們再瞭解一下。

主席：請陳委員亭妃質詢。（不在場）陳委員不在場。

現在輪到本席質詢。本席不質詢。

接下來登記質詢的吳委員志揚、盧委員秀燕、賴委員士葆、黃委員昭順、徐委員永明、陳委員怡潔、陳委員明文、蔣委員乃辛、王委員惠美、蔡委員易餘、賴委員瑞隆、呂委員玉玲、黃委員偉哲、周陳委員秀霞、劉委員世芳及陳賴委員素美均不在場。

請 Kolas Yotaka 委員質詢。

Kolas Yotaka 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。當我們在討論花東地區的主要幹道台九線的改善計畫時，很多人並不知道花東主要幹道沿線分布的部落到底有幾個，請問次長，您知道嗎？

主席：請交通部曾次長答復。

曾次長大仁：主席、各位委員。我沒有詳細的數字。

Kolas Yotaka 委員：我告訴您，沿著台九線經過花蓮、臺東的部落總共有 273 個。

曾次長大仁：謝謝。

Kolas Yotaka 委員：我要告訴各位同仁，走在花蓮縣與臺東縣的縣境內，你遇到的每三個人之中，就有一個是原住民，在這個地方原住民族的比例超過四分之一，甚至到三分之一。而花蓮原民的人口占全縣的三分之一，臺東也差不多。我們現在看到政府願意花大錢來拓寬主要幹道，但其實原住民族的部落連結到主要幹道的部落聯外道路長久以來都未獲改善。但大家也不用擔心，以目前行政院的分工而言，我知道花蓮臺東地區原住民族聯外道路的主管機關是原民會，本席只是想告訴大家一個訊息，花蓮臺東的部落連結主要幹道的聯外道路總長有 45 公里，但原鄉部落的聯外道路非常貧瘠，而且經常是坑坑洞洞，品質非常差。本席非常感慨，從部落到主要幹道的這些部落聯外道始終無法得到改善。作為交通部的代表，次長認為政府這樣的分工是合理的嗎？

曾次長大仁：如果部會之間需要重新再檢討分工的話，我們可以跟原民會再一起來討論。

Kolas Yotaka 委員：過去長久以來，行政機關的分工就是這樣，只要一聽到原住民三個字，就統統交給想像中的原民主管機關—原民會，所以，無論是道路的養護、新建設，好像交通部或所屬機關都可以不用管。次長，你也覺得這樣的分工是有討論的空間？

曾次長大仁：交通部也不是管全部的道路，而是一部分道路的等級在縣道以下的話是由地方政府來管，所以，部落聯外道路是在哪個等級是需要……

Kolas Yotaka 委員：部落聯外道路是中央主管，這也就是為什麼其預算是編在行政院原民會之下。事實上，原民會從 96 年到 102 年編了二十幾億要來整修 400 公里、125 條部落的聯外道路，我們當然也希望行政機關能夠有專業的分工，畢竟原民機關要管的業務非常之多，也欠缺相關的專業，如果有機會，交通部與原民會的確是需要互相合作。此外，姑且不論行政院內不合理的分工，無論是台九線的拓寬工程或花東快速道路的規劃興建，我要再次請教次長，您認為這項建設對原住民族而言有何好處？

曾次長大仁：對於所有花東地區的居民，包括原民及非原民都希望有一個安全、可靠且方便的道路，但如何做到這一點，我們大概要把優先順序再加以界定。到目前為止，我們認為台九線有些路段狀況並不好，確實必須優先處理，這部分目前我們已經提出計畫專案報院，希望院裡面能儘速核定、並推動後續作業。至於花東快速道路，因為它需要做不同面向及指標的評估，這部分公路總局還在做最後階段的作業，報到部裡面之後，我們會再加以考量。

Kolas Yotaka 委員：次長，你有沒有自己沿著台九線從北一路往南開過？

曾次長大仁：有。

Kolas Yotaka 委員：尤其在經過秀林、新城，進入壽豐以南，從鳳林開始，光復、瑞穗、玉里、富里，一路從池上、關山、鹿野，你會看到台九線其實劃開了非常多的部落，依照交通部專業的考量，我們知道你們考量了新社斷面的設計，要減輕用地的切割，與鄰近既有設施互相搭配，看起來交通部的確小心翼翼地希望不要破壞原有景觀與地形地貌，開這個長達 160 公里、耗資數百億的道路，但是，請大家看看這張圖，在你們對地方的說明會上，請看這個路段，一路到了卑南，沿途就經過非常多的原住民族部落。尤其在玉里—鳳林段，次長和交通部同仁可能不知道這一段經過了原住民族保留地，如果按照原基法的規定，即政府或私人於原住民族土地或部落及其周邊一定範圍內之公有土地從事土地開發資源利用時等等，必須取得原住民族的同意。因為這個是原住民族保留地，請教交通部，在你們進行可行性評估或環評時，交通部有沒有詢問過原住民族當地的意見或透過什麼機制確實取得原住民族的同意、認為應該要拓寬這條路？

曾次長大仁：有關這部分，我們在一個工程規劃到完成的過程中有非常多的階段，現在在可行性評估的過程中，其路線並非最後的路線，我們在定路線的過程中會與相關權益單位進一步討論，取得其同意後才會定線。因此，如果在過程中取得同意上有困難，還是有其他變動的可能性。

Kolas Yotaka 委員：感謝次長的回應，對於來自中央、規模浩大、耗資數百億的建設，我們的確很希望政府能夠聽取原住民族的意見，尤其是在花蓮、臺東縣，每遇到三個人就有一個人是原住民的情況下，包括原民生活的需求、地理空間的範圍、人際的互動、社會與交通硬體設施，其實都息息相關。台九線過去在開路時，其實一路就劃開了部落，我們現在看到幾個部落的照片，首先，這是馬太鞍部落，我們看到一條路就把一個部落狠狠地切開，路兩邊是同一個部落，卻因為政府的建設劃開了部落的生活範圍，影響甚鉅。再看另一個也是同樣的狀況，這是臺東的建和部落。我也非常感謝次長能夠有正面的回應，在此要提醒你們的是，期末報告即將出爐，希望我們能夠在這個期末報告中清楚地看到原住民族的意見在國家建設中獲得了接受，然後政府也納入了原住民族的意見。

曾次長大仁：好，謝謝委員。

主席：接下來登記質詢的何委員欣純、張委員麗善及趙委員正宇均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢，另做以下處理：趙委員正宇所提書面質詢，列入紀錄，並刊登公報。

趙委員正宇書面質詢：

一、關於「花東快速道路建設特別條例草案」及「台九線道路改善建設特別條例草案」，本席認為，考量目前國家財政現實問題，應把錢花在更有效益的工程上，例如蘇花公路改善工程、花東線鐵路雙軌化等，都比這兩個案子更加迫切。而且「特別條例」是為因應災害防治處理或有急迫時性而必須排除預算法與公共債務法限制的特殊法制，如果此例一開，將嚴重破壞現有的預算制度。

二、交通部投入 2,100 億元的花東交通建設中，公路部分佔最大的比例就是 400 多億元的「蘇

花公路山區路段改善工程」，在蘇花高速公路確定無法推動下，蘇花公路改善工程實現了給花蓮居民一條「安全回家的路」承諾。所以，交通部應該將現有花東交通改善時程表做成說帖，向全國民眾解釋清楚具體完工時間及能滿足的交通需求。

三、花東地區之所以吸引觀光客造訪，是因為其地廣人稀、觀光資源豐富多樣，加上過去五十年來幸運的未跟上西部計畫經濟的開發、破壞的腳步，意外地成為台灣最後淨土，也在近年來成為台灣國民旅遊地點的第一志願。如果想要花東地區的觀光產業永續發展，任何施政、建設的考量，都應以不破壞觀光資源為前提。因此，任何未經全面性評估且大規模的建設，對於花東地區的發展不見得是正面的，所以交通部要妥善統籌規劃，不可掉以輕心。

四、由於花東地區的狹長地形，造成地方人口無法支撐大型醫院的建立，醫療與救難資源一直非常缺乏，且集中在大花蓮地區。但快速交通網的建立對緊急醫療也緩不濟急。因此，本席建議應編制高性能緊急救難直昇機中隊，不但相對費用較低也是短期就能實現的解決方案，請交通部能朝著這個方向努力。

主席：針對本日會議，作以下決定及決議：

一、報告、說明及詢答完畢。

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。

三、討論事項第 1 案及第 2 案，另定期繼續審查。

現在散會。

散會（13 時 56 分）