

有關蔡委員針對「外交休兵」致使臺灣外交亮起紅燈所提質詢，經交據外交部查復如下：

- 一、所謂「外交休兵」係指在「活路外交」政策下，呼籲兩岸停止在國際間虛耗資源、互挖邦交國，造成兩敗俱傷之惡鬥。
- 二、近年來中國大陸崛起，經濟持續發展、綜合國力大增，全世界包括臺灣在內均需面對此一現實。政府推動「活路外交」，是以鞏固邦交國的外交關係及加強無邦交國的實質關係為目的，更希望能為我國走出寬廣的外交活路。
- 三、「活路外交」實施以來，成效良好，普受肯定。在雙邊關係方面，我得以停止虛耗外交資源，擺脫「金錢外交」的污名，回歸外交專業。目前不僅與 23 個邦交國深化合作、穩固邦誼，更得以與無邦交國家增進互信、強化實質關係；在多邊方面，因應全球化的挑戰，政府本著「以臺灣為主、對人民有利」的前提，務實推動參與和人民福祉及國家發展相關的功能性國際組織。此舉已獲得美國、日本與歐盟等主要國家的支持，
- 四、政府推動「活路外交」，不會完全寄託於兩岸關係之發展，將採平衡與兼顧原則，使兩岸關係與對外關係相輔相成形成良性循環，期盼兩岸建立互信，共同邁向國際。誠如馬總統一再呼籲中國大陸，「唯有臺灣在國際上不被孤立，兩岸關係才能夠向前發展」。
- 五、臺星關係一向密切友好，臺灣珍視與星國長期以來的良好互信及情誼，兩國長久以來有獨特的交往模式與默契，大部分業務的推動都是多做少說，甚至只做不說，且雙方長期友好關係，並不會因單一議題的意見不同而受影響。目前臺星各項合作與交流皆持續順利進行，包括臺星經濟夥伴協議（ASTEP）可望在今年內完成談判。
- 六、外交部對於同仁風紀一向嚴格要求，對於涉及違反紀律同仁，秉持「勿枉勿縱」、「公正公平」、「依法嚴謹處理」等原則辦理。
- 七、「活路外交」雖非解決我國外交問題的萬靈丹，但過去 4 年來，「活路外交」已為我國對外關係開啟了機會之窗。生活在這塊土地上的每一個人都是命運共同體，對於國家的外交前景也有共同的期待，期盼朝野共同攜手努力，使我國能在國際舞台上走出寬廣的外交活路。

（五十三）行政院函送林委員鴻池針對郵局超時工作、不給付加班費案例頻傳，被勞委會勞檢列為前三大血汗工廠問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 9 月 27 日院臺專字第 1010061137 號）
（立法院函 編號：8-2-1-397）

林委員針對郵局超時工作、不給付加班費案例頻傳，被勞委會勞檢列為前三大血汗工廠問題提出質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、中華郵政公司被勞委會勞動檢查列為前三大「血汗工廠」之一，實因勞委會以外勤人員進、離局紀錄之時間為工時基準，與郵政公司依每日不同作業量（淡旺季、特殊節日期間郵件量有高低不同）作適當人力調度，如尚不足支應時，由員工提出加班申請，並依勞動基準法施行細則第 18 條規定，以長期實際測試之「區段郵件量」為工時計算基準兩者認知有異。中華郵

政公司已採取各項檢討及具體改善措施如下：

- (一)中華郵政公司業於本（101）年 8 月明訂基本工作量暨逾時工作標準，以「每日基本暨逾時工作量標準表」作為核給員工逾時工作之依據，並獲中華郵政工會同意納入工作規則。各局員工依加班規定，若應投郵件逾正常量而需加班，可於出班投遞前提出申請，主管依各投遞段正常應投遞量立予審核。
- (二)對於季節性、選舉期間或春節年關等郵件尖峰期，已要求各地郵局須預先妥為規劃投遞人力，若有員工因工作量增加致逾時工作，應按規定覈實發給加班費或給予補休。部分郵局新進人員，因對投遞路線生疏，未能於正常時間內將郵件投遞完畢致延後回局，復未依規定事先申請，誤認逾時即為加班，造成爭議；郵政公司將加強內部員工教育與溝通，以杜爭議。
- (三)郵政公司適度核增投遞人員員額、引進外包人力協助分揀、檢討郵資折讓政策，降低限期交投低資費郵件收寄量、依郵件尖離峰彈性安排交投量及調度作業人力，以減輕投遞人員工作負荷。另郵政公司已依據訂定之「郵件投遞工作量標準衡量表」，由北部 6 局（基隆、臺北、板橋、三重、桃園、中壢）進行實測，俾以實務作業及經驗累積，檢討修訂符合各郵局特性之衡量標準，以建立適用各郵局各區段之標準表，作為審核合理投遞工作量之長期指標。

二、至外包人員部分，郵政公司相關委外勞務契約係依公共工程委員會頒布之範本訂定，契約中明訂得標廠商應依勞基法及相關法令規定履行僱主責任。中華郵政公司已函請所屬各郵局持續落實履約管理，避免承攬廠商未依規定辦理，致生爭議。

（五十四）行政院函送王委員惠美就台灣高鐵臺中站將調漲部分區域停車費乙案所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 101 年 9 月 27 日院臺專字第 1010061039 號）

（立法院函 編號：8-2-1-299）

王委員針對台灣高鐵臺中站將調漲部分區域停車費乙案提出質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、為改善站區交通秩序，高鐵臺中站自 101 年 7 月 1 日起實施「接、送車輛樓層分流」措施，其中車站二樓道路為下客專用，提供進站搭高鐵旅客下車及無障礙旅客之接送使用；一樓道路則為載客專用，提供離站旅客乘車。配合前述接送分流政策，為增加一樓載客車輛臨停空間，乃將臺中站一樓 7 號出口北側之平面停車場（P2，共 55 格車位）規劃為「載客專用臨時停車場」，主要係供載客車輛臨停等候使用，而非供長時間之停放。
- 二、本案載客專用停車費率變動，高鐵公司業報奉臺中市政府同意為每小時 60 元，每日上限 600 元，但停車 30 分鐘內維持免費，對於等候載客之臨停車輛應有充裕時間。另高鐵臺中站立體停車場（P1，約 1400 格車位）之費率並未更動，仍維持每小時 30 元、每日最高 210 元之收費方式。另高鐵公司已於原一樓 7 號出口北側之平面停車場（P2）之北方橋下擴建完成小汽車停車位 387 位，其收費方式為每小時 20 元，每日優惠上限 100 元，民眾停車權益並未受影