

(五)執行限制採購措施：農委會為穩定國內豬價，優先供應國人生鮮肉品消費之需，自 3 月 25 日起至 4 月 4 日止，限制各相關承銷人於肉品市場的豬隻採購總量。

(五十五) 行政院函送羅委員淑蕾就為遏止黃牛票，建議調漲臺鐵假日票價問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 5 月 9 日院臺專字第 1030027583 號)
(立法院函 編號：8-5-8-303)

羅委員針對為遏止黃牛票，建議調漲臺鐵假日票價所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、查臺鐵差別費率方案僅係初步研議結果，目前尚未定案，亦無實施時間表。
- 二、臺鐵局新購 136 輛普悠瑪號列車陸續投入營運後，已有效舒緩臺北-花蓮一位難求現象，臺鐵局亦將持續會同鐵路警察局積極查緝車票黃牛，保障旅客訂購票權益。
- 三、針對「黃牛猖獗」之加強防制，鐵路法第 65 條修正草案增訂「購買車票加價出售或換取不正利益圖利者，按車票出售張數，處每張車票價格之一倍至十倍罰鍰」相關規定，可資處罰「購買車票換取不正利益」行為，該修正條文業經立法院第八屆第五會期交通委員會第九次全體委員會議審查通過。

(五十六) 行政院函送羅委員淑蕾就南韓渡輪「歲月號」4 月 16 日上午失事後兩小時就沉沒，引發民眾對於搭乘客輪的安全疑慮問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 103 年 5 月 9 日院臺專字第 1030027585 號)
(立法院函 編號：8-5-8-305)

羅委員就南韓渡輪「歲月號」4 月 16 日上午失事後兩小時就沉沒，引發民眾對於搭乘客輪的安全疑慮所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、為確保船舶適航性，「船舶法」定有船舶特別檢查、定期檢查及臨時檢查之規定，其中特別檢查時效不得超過 5 年，定期檢查每年 1 次，臨時檢查於必要時施行之，未經檢查合格，不得航行。同法第 54 條並訂有航政機關辦理航行國外客船發航前適航性檢查，及航行國內客船每年抽查不得少於 3 次之規定。另為維護大眾運輸船舶安全，加強載客船舶安全檢查及航安宣導，杜絕超載及違規違法情事，本部（交通事業管理小組）亦會同航港局、海巡、電信、觀光等機關，組成「載客船舶航行安全聯合督檢小組」，不定期、無預警赴各港口、水域抽檢客船、載客小船等之救生、消防等安全管理有關事項，對於檢查不合格者要求業者確實改善，並經複檢合格後始得航行。
- 二、為防範發生類似南韓「歲月輪」海難事件，本部航港局自 4 月 17 日起至 4 月 21 日（包含例假日）已立即檢討並加強我國客貨輪海上安全抽查，完成島際及內河航線等交通船計 48 艘，對於檢查不合格項目均要求完成改善。經清查國內計有 5 艘客貨船與南韓「歲月輪」類似等級，為加強船舶管理，航港局即積極辦理該等船舶之安全檢查，分別為 3 月 22 日「合富快輪」

、4 月 17 日「臺馬輪」，4 月 18 日「麗娜輪」、4 月 19 日「臺華輪」等，「臺閩之星」雖尚未營運，亦將於近期內督導進行安全檢查。另為提升客船遇險之緊急應變能力，航港局亦督導該等船舶辦理應急準備演練。

- 三、航港局各航務中心將加強載客船舶航行、救生與消防等安全設備之定期檢查，並持續辦理載客船舶不定期抽查作業，檢討將抽查比率提升至 20%，督促業者落實航行前安全檢查、平時救生與消防演練及強化船員緊急應變能力，並嚴禁違規超載。至於提高罰責部分，航港局將檢討納入船舶法及其相關法規修正案，研議其可行性。

（五十七）行政院函送李委員昆澤就儘速核定高雄市政府所提高雄都會區快速道路系統延伸銜接鼎金系統交流道北上匝道計畫所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 5 月 9 日院臺專字第 1030027575 號）
（立法院函 編號：8-5-8-295）

李委員要求行政院儘速核定高雄市政府所提高雄都會區快速道路系統延伸銜接鼎金系統交流道北上匝道計畫所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關原高雄都會區快速道路系統延伸銜接鼎金系統交流道北上匝道計畫，經本部重新檢討其工程位置、後續管養權責及用路人使用角度，可定位為國道系統交流道設施。
- 二、本案交流道改善案預計增設一處北上匝道，經評估確對鼎金系統交流道及週邊地方道路交通壅塞之紓解，具有實質效益，本部已於 102 年 9 月 6 日同意辦理在案，並奉行政院 103 年 5 月 2 日原則同意先期規劃報告。
- 三、後續本部高公局將配合規劃之建設期程，賡續編列相關年度預算，積極推動改善工程。

（五十八）行政院函送黃委員昭順就環評制度問題所提質詢之書面答復，請查照案。

（行政院函 中華民國 103 年 5 月 9 日院臺專字第 1030027568 號）
（立法院函 編號：8-5-8-288）

黃委員就環評制度問題所提質詢，經交據環保署查復如下：

- 一、參照最高法院 102 年 3 月所作成 102 年判字第 120 號判決理由，第一階段環境影響評估（以下簡稱環評）僅是從書面形式審查，開發單位自行提出之預測分析，過濾其開發行為對環境是否有重大影響之虞，自第二階段環評開始才真正進入一個較縝密、且踐行公共參與的程序。因此，為強化環評審查結論之行政與社會安定性，縮短整體審查時程，提升環評效率，加強公眾與目的事業主管機關之對話，環評制度將逐步回歸環評制度創始國—美國環評制度的精神及作法，亦即回歸我國環評制度之原始設計，即行政院民國 79 年送立法院審查草案，並依我國最高法院之判決理由，本院環保署將對環評制度進行檢討。在近程策略，本院環保署將修改「環境影響評估法施行細則」及「開發行為環境影響評估作業準則」；在終極