

中央部會淪為地方交通控制中心。主要因為國道五號堵車的關鍵根本不在雪隧行車間距，而且掌管全國公路、鐵路、國道客運以及公路客運的部會，有太多整合型的政策方案可以推動。

- 二、首先，行車速度與間距的要求就是權衡交通安全和通行效率的結果，由於雪隧超過十二公里的長度，交通控制與執法的設計就是要確保安全，因而每小時通過車輛的「通行效率」就必須有所犧牲，雖然在實務上可進行微調來提高通行車輛數量而在安全上有所妥協，但其所能增加的效果將是非常有限。換言之，國道五號在假日已超過最大可通行容量，即使速限稍作放寬、行車間距縮小，堵車情況仍無法有效改善。因此，我們應從「車」本位的思維回到「人」本位的思維，讓隧道在安全的前提下通過的「人旅次量」最大，而不是「車旅次量」最大。目前國道客運在上下匝道有優先通過的措施，就是讓通過匝道進入高速公路的人旅次增加，這是「以人為本」的具體作為。若能進一步於特定時段在雪隧內也推動大客車與四人以上高承載車輛的專用車道，將會使公共運輸行車時間和服務可靠度顯著提升，不僅讓有限道路資源發揮更大的疏運效率，也會吸引更多旅客願意使用公共運輸。
- 三、其次，在公共運輸整合策略及小汽車管理作為方面，仍有許多改善空間。這次端午連假期間交通部推出郵輪式專車，並和宜蘭縣政府合作，在各轉運站設有每十五分鐘一班的接駁車，結合景點優惠措施，讓國道客運量由原本預期的兩成五提升至三成，顯示民眾出行運具選擇已有轉變。交通部可以再細緻了解連續假期家庭出行的旅運特性，讓公共運輸費率及旅遊套票有更大優惠。此外，台北宜蘭走廊的公共運輸除了國道客運還有台鐵，整合鐵路運輸聯票及旅遊套票亦需考量旅客特性來做合理規劃。再者，公共運輸無法提供及門服務，這也是絕大用路人在沒有完整接駁與轉乘資訊下，仍然甘願冒著堵車風險而選擇自行開車的主要原因之一。因此，交通部應和國道、台鐵兩端的宜蘭、台北及新北等地方政府在費率、網路、場站、資訊方面共同合作，提供無縫的公共運輸服務。
- 四、國道五號的堵車現象，在以車為本的高快速道路建設思維下早已種下禍根。如今之計，交通部當思考妥善運用整合的公共運輸策略以及高效的小汽車管理措施，讓既有的高快速道路空間發揮最大「人旅次」疏運功能。交通壅堵有其尖峰特性，交通擁擠對於時間損失、能源消耗及空氣污染都造成社會巨大損失。因而當務之急應制定國道五號交通擁擠與污染費徵收措施，並完善路網各類運具交通資訊收集和發布平台，提供動態空間和時間資訊以及應付行車擁擠與污染費，讓小汽車使用者能聰明的選擇出發時間、使用路徑，而更多旅客也願意選擇公共運輸通勤和進行旅遊活動。

（三十六）本院許委員淑華，鑒於台灣景氣燈號在 4 月轉為藍燈，出口連續五個月下滑，經濟部迅速提出「出口轉型新戰略」，以整廠輸出、尋找生產新聚落和發展電子商務「三支箭」要讓產業轉骨並挽救出口。如果經濟部定出的 KPI 是類似：上市

公司 10%有整廠輸出案例、n 個新海外生產聚落帶動 100 億美元新出口、30%的企業使用電子商務行銷……，也許未來的出口還有希望；否則，應該先讓各部會學習如何設定 KPI，並列入考績。按一下這裡以輸入案由。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣景氣燈號在 4 月轉為藍燈，出口連續五個月下滑，情況嚴峻令人憂慮。經濟部迅速提出「出口轉型新戰略」，以整廠輸出、尋找生產新聚落和發展電子商務「三支箭」要讓產業轉骨並挽救出口。行政院也認為台灣過去的成長模式已面臨新挑戰，必須調整產業策略。
- 二、今年國際景氣不佳，不僅我國受到衝擊，所有以出口為成長動能的國家都遇到嚴厲挑戰。和我國競爭的其他三小龍中，韓國 1 到 4 月的出口和去年相比減少 4.3%、香港減少 1.9%、新加坡減少 12.6%；我國 1 到 5 月減少 5.7%，數據雖然難看，但在四小龍中尚未墊底，稍可安慰。
- 三、然而，依亞銀統計，2000 年到 2013 年期間東亞 15 個經濟體（中、港、韓、蒙、台灣、十個東協國家）的出口成長率，台灣以 101%居倒數第二，也在四小龍中殿後，落後香港的 127%、新加坡的 197%，更大幅落後韓國的 225%。我國出口成績在東亞完全落後已是既定事實，政府若無務本的解決之道，只想尋覓短期見效，又不須花錢的方案，就誠如孟子所言「猶七年之病，求三年之艾也」；只會讓痼疾加重，而短期則險象環生，達不到效果。
- 四、依過去政府部會提出解決問題的模式，通常方向都很正確，但具體計畫經常設定各種 KPI，即「關鍵績效指標」，以追蹤落實。這種設定清晰目標，而後戮力以赴的概念正確；然而，問題就出在官僚體系已變得相當保守，不願調整工作內容或承擔失敗風險，遂定出各種絕對可以達成的指標，並在工作檢討時，都能一一達標。但真正深入檢視，原來設定這些指標所要達成的上層目標，卻大部分都無法達成。因此，當前各部會局處的 KPI 達成率都接近 100%，但國家問題卻一直存在，例如產業轉型不成功、出口不夠分散、對外投資集中大陸、人才流失嚴重、外人投資有限、國內投資不足、簽署自由貿易協定不順等。這種重視表面功夫的行政慣例，行政院迄今看來不準備解決這個陳年痼疾，反正政務官任期不定，只要表面上的短期績效，管他國家的長期發展。
- 五、在這種決策模式下，我們可能很快就會看到，經濟部會提出從「出口轉型新戰略」三支箭推演出來的 KPI：要在下半年輔導 n 個「整廠輸出」案例、要輔導廠商前進 n 個新海外生產聚落、要輔導 n 家電子商務企業。到年底，我們大概就看到三個計畫的 KPI 完全達標，相關局處績效良好。至於 n 個整廠輸出案對出口帶動了多大影響、對企業產生了多大示範效果，大部分沒有人會追蹤下去；即使有數據佐證，反正到最後都是「存參」，沒人會去檢

驗真正的效果。

六、讓我們看看幾個新加坡定出的今年 KPI：女性平均壽命 85 歲以上；患者在綜合醫院候診少於 100 分鐘的比率 97%、小一入學後最後中學未畢業比率 0.6%、貨櫃吞吐量成長率 3%、兩地直飛航線 157~163 條、洛桑管理學院世界競爭力報告大學教育排名前五名。再看看幾個我們的 KPI：12 家企業或公會參加座談會、補助 n 個縣行政中心增建工程、內部培訓課程如外語班 30 班……輔導青年農民穩定從農 100 人……。看到這些完全沒有企圖心、經常是年年一樣的目標，只見「投入」不知「產出」為何的目標，就知道目前我國的公務員打混到何種程度，而上級督導單位也不聞不問。

（三十七）本院許委員淑華，針對衛福部日前公布 103 年國人死因調查，其中令人憂心忡忡的是青少年層級的統計結果。依據報告內容，15—24 歲的死因，以事故傷害居首、自殺居次，合占達 6 成 3。15—24 歲的前 3 大死因依序為：事故傷害占 49.2%、自殺（蓄意自我傷害）占 13.6%、惡性腫瘤占 9.8%，合占該年齡層死亡人數之 72.6%。行政院應該認真思考如何在孩子們的成長過程中，適時地扶他們一把、導正其觀念。建請相關部會應研擬對策，以利青少年珍惜生命並快樂的學習。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、衛福部日前公布 103 年國人死因調查，其中令人憂心忡忡的是青少年層級的統計結果。依據報告內容，15—24 歲的死因，以事故傷害居首、自殺居次，合占達 6 成 3。15—24 歲的前 3 大死因依序為：事故傷害占 49.2%、自殺（蓄意自我傷害）占 13.6%、惡性腫瘤占 9.8%，合占該年齡層死亡人數之 72.6%。去年夏天，知名的生活網站「Lifestyle9」依據美國聯邦調查局資料，公布 2014 年全球 10 大安全國家，我國榮登第 2 名，僅次於日本。這樣適合居住的地方，為什麼竟然會是青少年事故與意外頻傳的意外之島，殊值吾人深思並亟謀改善之道。
- 二、值得注意的是，所謂事故傷害，是指非蓄意性事故傷害，也就是俗稱的意外。而 103 年國人因事故傷害而死亡者，男性占 7 成 2、女性占 2 成 8。各種數據都顯示，年輕男子竟是意外事故死亡的高危險族群。應該飛揚的青春，卻在轉瞬間化為一個又一個、冰冷的創痛。為什麼？
- 三、檢視臺灣地區發生的意外事故，國人身邊最常見的意外，首推交通事故。終日怵目驚心、大大小小的車禍事件，常充斥新聞版面；行車記錄器、各種監視攝影機留下的車禍畫面，往往讓人瞠目結舌。不論原因為何，多半可以歸咎於衝動莽撞、不愛惜生命的緣故。當事