

的說法，因為幾乎所有的政府在對外經貿談判上，都會針對敏感項目表達堅持不開放的談判立場，等到最後談判瀕臨破裂或阻礙協議達成時，再很無辜地表示，是迫於國家的談判目標而必須退讓。這次爭議中，行政院和在野黨堅持「零檢出」，以及準發言人「真正談判應該不會那麼快」的說法，正是這種心態的表現。

四、2012 年 7 月國際食品法典委員會（CODEX ALIMENTARIUS COMMISSION），表決通過牛和豬肌肉和脂肪的萊克多巴胺 MRL 為 0.01PPM（即 10 微克）、牛和豬肝的 MRL 為 0.04PPM，以及腎（牛和豬）MRL 為 0.09PPM 之後，馬政府時代「安全容許、牛豬分離、強制標示、排除內臟」的 16 字政策方向，以及《食品衛生管理法》修正案只允許萊克多巴胺於進口牛肉之肌肉中殘留 10 微克，但卻未制定豬肉萊克多巴胺（瘦肉精）殘留容許量標準，已被美國貿易代表署（USTR）「2016 年各國貿易障礙評估報告」列為違反 WTO 食品安全檢驗與動植物防疫檢疫協定（SPS）之貿易障礙。

五、當然，維護民眾健康權益是台灣堅持「零檢出」的主要理由，但是若仔細看一下政府在 2012 年 3 月 14 日所公布的「我國管理萊克多巴胺政策說明」中對於「萊克多巴胺對於動物跟人體的影響如何？」的說明中，卻表示「依美、加、日及澳等各國進行的動物毒理試驗，萊克多巴胺不具基因毒性、無致癌性、低劑量（15MG/KG/DAY）對生殖毒性無顯著影響，且在人體的半衰期短（每 4 小時，濃度會減為原先濃度的一半），24 小時即可排除 80% 以上。」，甚至於美國 USTR 在 2014 年美國 SPS 報告中記載：「台灣當局在多項公開場合之談話中似認同微量萊克多巴胺不會對健康造成危害。」，這些文獻無疑反映出，即使政府一再強調國人對豬肉特殊飲食習慣，以及瘦肉精對人體健康的危害，將堅持「零檢出」，然而因為缺乏台灣飲食習慣與萊克多巴胺相關影響實證科學分析。

六、在面對未來明顯的開放壓力時，我們認為準總統蔡英文的「確保食品安全、降低產業衝擊、做好國際接軌及建立全方位溝通機制」4 個原則，不應該只是口號，而應該是劍及履及的行動，特別是當台灣想要在後續談判中據理力爭，強調台灣民眾對豬肉特殊飲食習慣以及瘦肉精對人體健康的危害，就應該立刻啟動基於台灣飲食習慣與萊克多巴胺的風險評估研究，以完整的「科學數據」，證明「零檢出是降低風險的必要手段」。

七、同時，所謂的「建立全方位溝通機制」，除了讓養豬業者清楚地瞭解國際規範、TPP 協定與未來所面對的開放壓力之外，更應該跟養豬業者討論如何強化畜養環境、設備與技術能力，以及提高國產豬肉的品質與競爭力，或協助台灣的豬農和肉品拓展海外市場的策略，再者如何完善進口安全管理機制，進而形成因應加入 TPP 的短、中、長期的養豬產業發展策略，這些工作必須馬上進行，而不是等到面臨開放時再提出所謂的補貼或調整策略，才能真正維護豬農的權益。

（十四）本院許委員淑華，針對交通部自二〇〇三年開始推動台鐵捷運化工程，其具體目標是希望台鐵透過增設地區車站、增加區間列車而強化西部走廊北、中、南三大都會區域通勤鐵路功能。

建議行政院責成所屬機關應積極推動台鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫，讓過去台鐵捷運化的新增車站能與地方政府合作進行開發，地方客運接駁換乘方便舒適，也要主導高鐵、台鐵在運行功能上能分工合作、發揮綜效，讓更多民眾願意使用公共運輸，達到節能減碳的永續發展目標。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣高速鐵路建設的同時，交通部自二〇〇三年開始推動台鐵捷運化工程，其具體目標是希望高鐵服務中長程旅客為主，台鐵則透過增設地區車站、增加區間列車而強化西部走廊北、中、南三大都會區域通勤鐵路功能，同時透過台鐵與高鐵共站的整合設計，持續推動班表、票證費率、資訊等無縫整合服務。該項高鐵與台鐵整合分工政策立益良善、方向正確，然而對於將近三十個新設車站的使用乘客數量觀之，社會開始質疑新增車站功能與原有規劃目標。此外，近日台鐵推出能與高鐵競爭的北高普悠瑪號快車服務，看似為民眾提供另一選擇，但由城際鐵路發展目標，實在值得商榷。尤其普悠瑪列車的功能原本就是為了因應北迴路線特性而用以提供西部至東部的優質服務，南北普悠瑪列車自然會影響東部鐵路運能。因此，基於資源有效運用及高鐵與台鐵整合分工的政策目標，交通部門應再斟酌。
- 二、首先，台鐵捷運化增設地區車站部分，車站使用率遠低於預期。主要原因係交通部又陷入「工程」導向的單一思維，只求趕工完成車站建設，而未能由區域通勤的功能思考車站的設計，也未能在規劃建設過程中與地方政府合作，透過都市計劃、都市設計，以及都市更新的方法，將這些車站週邊進行更好的規劃運用。事實上，花費七千多億台北捷運建設也有類似的問題，雖有六十多個車站聯合開發，但也因為趕工，沒能在車站週邊透過土地整體規劃，讓車站建設實現「以公共交通引導城市發展」（TOD）的政策能夠實現，甚至錯失提供公共住宅的大好機會。台鐵在都會區的新增車站建設，也本有機會透過與地方政府合作，讓車站週邊土地有效利用，創造出更好的居住、工作與休閒環境，讓民眾能以台鐵都會車站為生活中心，台鐵都會通勤客流也會因此而大幅增加，而聯合開發也會增加台鐵收入，形成良性循環與永續財務機制。整體台鐵捷運化計畫雖然已經進入尾聲，但對於已有的車站，期盼交通部仍能主動與地方政府合作，活化車站週邊土地，進一步完善各類公共運輸轉乘接駁功能，創造出更佳的生活空間。
- 三、其次，在高鐵與台鐵列車整合服務方面，與其強調與高鐵競爭的高雄至台北或屏東至台北普悠瑪列車，不如將資源好好提升台北、板橋、台中、高雄等台鐵高鐵共站的整合服務功能。例如，在營運班表方面，透過更細緻排班讓民眾換乘等候時間減少在合理範圍之內，同時讓運價費率上也可以進行整合，現有台鐵、高鐵與各類旅遊業者的整合優惠票價，也

可以用在台鐵、高鐵與接駁客運的整合運價上面，讓民眾感受門到門的無縫服務，而在資訊方面，發展出以顧客需求為導向的公共運輸服務資訊整合平台，也是交通部應可即刻展開的工作。此外，交通部應繼續以高鐵竹北站至新竹市、高鐵台南站至台南市區的聯外鐵路為範例，持續推動其他高鐵車站至市區的軌道或公車聯外交通系統，讓有限資源發揮最大效用。

- 四、台灣西部走廊在高鐵與台鐵基礎建設方面，過去十五年已經花費超過八千億新台幣，可是城際公共運輸使用比例仍低於百分之廿五。交通部應積極推動台鐵、高鐵、國道客運、公路客運等公共運輸的整合分工計畫，讓過去台鐵捷運化的新增車站能與地方政府合作進行開發，地方客運接駁換乘方便舒適，也要主導高鐵、台鐵在運行功能上能分工合作、發揮綜效，讓更多民眾願意使用公共運輸，達到節能減碳的永續發展目標。

（十五）本院許委員淑華，鑒於未來兩岸經貿關係可能趨緩，雖然對於兩岸政府而言，固然都受到各種內、外部政治因素及基本立場的拘束及限制而在立場上各有堅持，需要相當時間相互試探磨合，但對於經濟互動，建議行政院所屬主管機關應盡力維持克制不要把企業當成棋子，將市場的決定還給市場，各取所需互蒙其利，才是具有可持續發展性的政策方向。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、自 1 月大選後，兩岸經貿關係就進入一種「山雨欲來風滿樓」的態勢。北京軟硬兼施要確保台灣不會超越紅線；而我方則堅持在新民意下引導兩岸現狀。若以馬政府八年為比較指標，接下來幾年的兩岸關係，冷卻倒退大概是無疑的。不過兩岸經貿互動向來是產業先行，因而如何確保官方降溫不影響產業互動的溫度，才是關鍵。
- 二、未來一年兩岸都面對許多經濟變數及挑戰。貿易與投資一向是台灣經濟發展的重要支柱，但過去一年進出口都持續負成長，短期內不易顯著反轉，而本國及外人投資的狀況也未見改善。這些因素累積起來，國發會前幾天公布 3 月景氣燈號，已經連續十個代表衰退的藍燈，成為史上第二長的景氣低迷期。
- 三、中國大陸經濟的挑戰也不少。經濟成長持續維持趨緩的「新常態」（今年第 1 季 6.7%），殭屍企業及產能過剩導致企業負債已經到達警戒線，但減產等結構改革措施又因各地下崗工人的社會動亂，很可能會放緩速度。簡單的說，在經濟前景的不確定高於成長率的基本情勢下，兩岸領導人的共同期望，應該都在於降低或控制其他變數，以免使情勢更加複雜難解。
- 四、話雖如此，面對台灣新政府，大陸仍如慣例開始採取政治外交及經濟手段，一方面宣示立