

荷，缺乏配套的人口增加很容易導致居住品質低劣，更嚴重的是都市機能失調，無法如常運作，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、容積獎勵在台灣，已變成超完美圖利的一種手段與工具；目前容積移轉與容積獎勵確實有改革的必要，因為容積是公共財，涉及都市環境品質與公共設施承載能力，而政府就像印鈔票一樣，隨便獎勵容積，這樣只會造成通貨膨脹，後遺症將很大。例如；政府用停車、開放空間等獎勵建商容積率，根本是慷他人之慨，就拿建商為獎勵容積而蓋公園，不同的地區應有不同的標準，且這些建商往往蓋的公園都是「假公園」，一年半後，公園就改成大樓，最後損失的還是民眾。
- 二、容積原本是針對一些公共利益有所助益而提供的獎勵，但事實上，許多容積都對公共利益沒有好處，導致容積變成超完美圖利的一種手段與工具。因為當容積獎勵成了一種「給定的」東西，好像還不能不給，沒給就不對，就是反商一樣，透過主管機關的營建署和地方政府「腦力激盪」，不斷衍生出不同的獎勵名目，其不是為了公共利益而出發，而是替都更創造更多的利多。
- 三、從政府主導都市優質成長的角度，適度施以誘導應無可厚非。早期政府常採的作法是市地重畫，政府自重畫取得抵費地變賣籌錢；近期則偏趨採取容積獎勵，以分得的增額容積換錢。但容積率只是個數字，很容易淪於政府作莊的「買空賣空」。過度膨脹的容積獎勵，勢必造成都市的超負荷，缺乏配套的人口增加很容易導致居住品質低劣，更嚴重的是都市機能失調，無法如常運作。
- 四、容積獎勵措施原具有「公益性」。目前的情勢發展，卻有失控之虞。台南震災引發的土壤液化恐慌，追根究柢，係政府長期忽視資訊透明的重要，土壤液化引發的這波恐慌，若能提升為民眾對地質及建築安全的理解動力，未始不是好事。問題在，政府的誘導缺乏知識面的基礎，反而一味迎合民眾情緒。液化區房舍的補強、重建，不但給予造價五成的補助，全然不顧與被迫出資的納稅義務人的權利義務關係，甚至還要給都更戶「耐震容積獎勵」五至十個百分點。
- 五、所謂「耐震容積獎勵」到底有沒有必要？台灣建物安全水平一直奉日本為圭臬，「小震沒事、中震可修、大震不倒」，民眾購屋置產的原則，是以合理價位買到有一定防災能力的屋舍，不會斥鉅資去買「碉堡」；建物耐震、抗震、防震的投資，都有其經濟性考量，不會毫無限制地投入。事實是，日本除了「指定防災建物」有較高的防震規格，民宅沒要把自家也修成碉堡等級。「耐震容積獎勵」恐怕有些異想天開。

（二十三）本院黃委員昭順，針對「花東快速道路」計畫，挨批是錢坑法案，對這種不能將心比心的謬論，實深深不以為然！世界各國的道路規劃，必然會將城市間的區域連接道路，與民眾

生活圈交通需求予以明顯區隔。這兩類截然不同的交通運輸系統，在各類設計與建設考量均顯有差異。很遺憾地，當台灣各縣市交通建設已臻完備的此時，花東兩縣連個最基本的道路需求都未能符合。貫穿花東兩縣的台九線長時以來，一方面扮演花蓮與台東間各鄉鎮市的區域聯繫道路，同時也是花東縱谷民眾生活圈內的交通骨幹。這現象不但造成台九線成了非常危險的死亡公路，歷來更已造成無數傷亡。興建花東快速道路最根本的理由，除了是要給予東台灣民眾及觀光客們安全回家的路，更一重要的理由，是因花東兩縣幅員非常遼闊，快速道路也是為了提供東台灣一條緊急醫療所需的救命道路。長期以來東台灣因交通條件惡劣，不僅坐失許多良好的經濟發展機會，也因此造成許許多多鄉親喪命其間。所謂花東快速道路效益不高的說法，完全是無視於人命價值的論述。改善花東地區交通建設，是國家區域均衡發展的策略性作為，絕不是缺乏前瞻視野者所做的現況效益評估，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、長期以來東台灣因交通條件惡劣，不僅坐失許多良好的經濟發展機會，也因此造成許許多多鄉親喪命其間。例如台九線被冠上「死亡公路」惡名，年經由鄉親們北上群起抗爭，大家聲嘶力竭的怒吼聲浪，終於讓東台灣民眾奮鬥三十年的訴求得到部分回應。蘇花改善工程終於正式開始動工，然而對於極端落後的東台灣交通建設而言，單僅蘇花改仍然不足。
- 二、就完整的東台灣交通建設而言，花東兩縣絕對需要一條花東快速道路。唯有在花東縱谷之間，興建一條安全便捷的花東快速道路，才能降低層出不窮的交通意外事故，減輕花東兩縣農林漁牧及各行各業的交通運輸成本，並有效地區隔遠程運輸及社區部落內部生活動線使用之道路。興建花東快速道路最根本的理由，是要給予東台灣民眾及觀光客們安全回家的路，也是為了提供東台灣一條緊急醫療所需的救命道路。
- 三、世界各國的道路規劃，必然會將城市間的區域連接道路，與民眾生活圈交通需求予以明顯區隔。區域性道路應該具備高速、安全、運載量大的特性，主要提供汽車通行。至於民眾生活圈的道路，則是方便行人、單車、與汽機車短程運輸所需，係以便利及社區安全為主要考量。這兩類截然不同的交通運輸系統，在各類設計與建設考量均顯有差異。
- 四、花東兩縣幅員非常遼闊，昂貴的醫療資源無法全面照顧散居於花東縱谷的民眾，導致許許多多山地鄉居民，以及生活於偏鄉的鄉親們需要緊急送醫時，必須遠送至距離遙遠的醫院

。在分秒必爭的送醫過程當中，現行花東人所仰賴的台九線無法提供安全快速的運輸條件，絕對需要花東快速道路，讓病患能在最短時間內安全送到醫院，而不需在台九線上不斷穿越危機四伏的十字路口，或闖越紅燈號誌。

五、交通是建設之母，是人民的生活命脈，一直來國家交通經費多投入北部及西部建設，西部快速道由北至南一條接著一條，是否每條都符達原先計畫的經濟效益？恐也未必！東台灣交通建設嚴重不足，造成花東兩縣長期淪為全國最貧窮的縣份，地區交通條件差，連帶影響到東台灣的社會結構、產業發展、民眾就業、生活水平，以及健康問題。爰此；改善花東地區交通建設，是國家區域均衡發展的策略性作為，而不是缺乏前瞻視野者所做的現況效益評估。花東人要一條「快速道路」卻遭批評為『錢坑法案』，公平嗎？

（二十四）本院吳委員秉叡，針對交通部公路總局在處理繳費單寄發時，常發生錯誤，若民眾沒有到監理所詢問帳單內容而直接繳費，將因繳交錯誤帳單而損及民眾利益，增加人民困擾，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、102 年起機車汽燃費改每年徵收，但 101 年度的十五萬餘筆機車燃料費，因公路總局「少一次通知」就提早寄發違法處分書，造成十五萬三千多名欠費民眾被罰六百元，總金額達 9,218 萬元；公路總局表示，先前誤寄的十五萬餘筆雙掛號處分書通知，每筆郵資卅四元，已花納稅人五二二萬三九六四元；之後要通知已繳罰鍰者退款，必須先花五元寄平信通知，再花十元匯款，若全部車主都已繳罰鍰，將花二三〇萬四六九〇元，因此這次烏龍事件，最多將多花納稅人七五二萬八六五四元。民國七十年代也曾有比這次規模還大的罰單烏龍。
- 二、民眾反應已繳費之汽燃費規費，過幾年又收到同一年度繳費單，且還附要繳罰鍰，雖然後來因有疑慮而至監理所詢問，發現是錯誤帳單因為告知免繳，但若無特地跑一趟監理所，是否就繳交了該錯誤帳單及罰鍰？此種案件非單一個案，又有多少人未發覺自己重覆繳交，致個人財產損失？難道每次收到監理所發的繳費單，民眾都要走一趟監理所去確認嗎？
- 三、相關單位應加強改善寄發帳單內容的確認，勿造成民眾困擾，損及民眾權益，也造成國家資源的浪費，特向行政院提出質詢。

（二十五）本院吳委員秉叡，針對聯合國已解除對伊朗的經濟制裁，我國政府亦大力鼓勵我國企業赴伊朗投資或進行貿易，但同時間於制裁期間設立的伊朗貿易款項清算機制卻未同時退場，造成我國企業與伊朗商業往來，依然受限清算機制無法拿到