

立法院第9屆第1會期交通委員會第8次全體委員會議議事錄

時間：中華民國105年4月18日（星期一）上午9時至下午1時15分

地點：本院紅樓201會議室

出席委員：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬 葉宜津 李昆澤 劉權豪
蕭美琴 趙正宇 鄭天財 Sra·Kacaw
簡東明 Uliw·Qaljupayare 林俊憲 李鴻鈞 顏寬恒
委員出席13人

請假委員：陳素月 陳雪生
委員請假2人

列席委員：林德福 黃昭順 孔文吉 蔡適應 劉建國 吳志揚
賴士葆 鍾佳濱 盧秀燕 賴瑞隆 黃偉哲 徐榛蔚
蔣乃辛 高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal
陳明文 何欣純 邱志偉 李彥秀 趙天麟 馬文君
周陳秀霞 陳怡潔 林為洲 高金素梅 陳超明 呂玉玲
姚文智 陳賴素美 陳瑩 許淑華 陳亭妃
委員列席31人

列席官員：交通部	部	長	陳建宇
會計處	處	長	洪玉芬
路政司	司	長	林繼國
郵電司	司	長	王廷俊
航政司	司	長	陳進生
技監室	技	監	鄭賜榮
人事處	處	長	林能進
總務司	副	司	長 吳舜龍
高速鐵路工程局	局	長	胡湘麟
民用航空局	副	局	長 方志文
臺灣鐵路管理局	局	長	周永暉
台灣高速鐵路股份有限公司	董	事	長 劉維琪

中華郵政股份有限公司	董 事 長	翁文祺
桃園國際機場股份有限公司	總 經 理	費鴻鈞
桃園航勤股份有限公司	董 事 長	張建隆
中華航空股份有限公司	總 經 理	張有恆
	資深副總經理	董孝行
臺灣港務股份有限公司	董 事 長	張志清
陽明海運股份有限公司	董 事 長	盧峯海
台灣航業股份有限公司	董 事 長	張義源
中華電信股份有限公司	董 事 長	蔡力行
台灣世曦工程顧問股份有限公司	董 事 長	李建中

主 席：葉召集委員宜津

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
 科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜
 薦任科員 郭佳勳

報告事項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請交通部部長陳建宇就「交通部得實質掌控營業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）績效」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長陳建宇報告後，計有委員鄭寶清、陳歐珀、鄭運鵬、李昆澤、葉宜津、蕭美琴、劉權豪、趙正宇、鄭天

財、簡東明、林俊憲、李鴻鈞、賴瑞隆、徐榛蔚及邱志偉等 15 人提出質詢，均經交通部部長陳建宇及相關人員分別予以答復；委員葉宜津質詢另提書面補充意見，及委員陳素月、許淑華、蔡適應、顏寬恒、吳志揚、劉建國所提書面質詢，均列入紀錄並刊登公報。）

決定：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

通過臨時提案 15 項：

- 一、對於交通部直接持股營業單位，屢以成立子公司、孫公司之方式規避政府監督，甚至成為人事酬庸之溫床。爰要求各直接持股營業單位應在不違反個資法之前提下提供轉投資（含再轉投資）公司三年來負責人及經理人名單、薪資獎金等彙整性相關資料。並應檢討該些公司存在必要，於一年內提交書面報告，若要再有轉投資行為則應依規定經交通部核定後始得進行，並送本院交通委員會備查。

對於交通部得實質掌控營業單位，其再轉投資之子公司、孫公司等，亦應依規定提供相關營運績效資料送交本院交通委員會備查。

提案人：葉宜津 李昆澤 鄭寶清 林俊憲
趙正宇 蕭美琴 陳歐珀

- 二、台鐵於 105 年預算中，為票務系統整合再造計畫（第四代票務系統）編列 156,014 千元之「機械及設備」。然，第四代票務系統之規劃目前尚處於系統構思階段，預計在今年五至七月決標，在 108 年正式上線。有鑑於新一代票務系統的建置，資訊不清、時程不斷延宕，爰建請台鐵局於二週內，以書面專案報

告說明此處預算編列之全部科目及使用方向，並詳細說明第四代票務系統之時程規劃與可預期之系統功能。

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清
趙正宇 陳歐珀 林俊憲

三、為解決花東地區一票難求之問題，並舒緩當前北迴線、花東線載運量不足之困境，爰建請台鐵局研議，增設「由南港、七堵發車往返花蓮、台東」之班次的可行性評估，並於一個月內提出書面專案報告，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清
陳歐珀 趙正宇 林俊憲

四、為解決當前北迴線、花東線載運量不足、調度不彰之困境，建請台鐵局研究、調查在「適當路段增建避車軌以達到短、中期之紓困」的可行性評估，並請於一個月內提出書面報告，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 李昆澤
陳歐珀 趙正宇 林俊憲

五、台鐵於 105 年 3 月 1 日起修改攜帶自行車乘車相關規定。在過去，依規定只要將自行車「完整收納於攜車袋」即可上車；新規定增加「長、寬、高總和不得超過 200 公分」之限制。就目前狀況而言，一般登山車或公路車在前後輪拆下後仍都超過此限制至少 32 公分以上，皆不符規定。然而，近年來節能減碳已成為全球高度重視的議題，花蓮又是台灣重要的觀光城市，低碳旅遊勢必是未來發展重點，台鐵此項規定將會扼殺台灣單車旅遊之發展。爰此，要求台鐵於一個禮拜內重新檢討民眾攜帶單車搭乘之相關規定。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀
李昆澤 趙正宇 林俊憲

六、為解決花東地區一票難求之問題，並舒緩當前北迴線、花東線載運量不足之困境，交通部正在進行北迴線三軌化及花東線雙軌化之評估、建置工作，然此二項施政計畫尚需嚴謹規劃與相當的時間來完成。爰此，建請台鐵局以「調度面」為考量，提出解決花東鐵路載運量不足之對策，並於一個月內以書面專案報告形式，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀
李昆澤 趙正宇 林俊憲

七、台鐵第四代票務系統正在建置當中，預計在 108 年替換現行系統。為健全我國鐵道運輸之相關研究以提升我國鐵道事業發展，建請台鐵應妥善維護現有之資料庫及統計數據，並開放非涉及個資、國安之相關資訊，以供學術研究單位申請使用。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 李昆澤
陳歐珀 趙正宇 林俊憲

八、有鑑於東部鐵路電氣化工程爆發採購弊案，造成鐵路行車安全之疑慮，交通部 102 年開始辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫，總經費 278 億餘元，為確保該工程品質，避免日後造成行車安全之疑慮，交通部鐵工局應建立採購監督程序，於兩個月內向交通委員會提出書面報告，並督促相關單位如期如質完成公共建設，提供優質運輸服務。

提案人：劉權豪 葉宜津 李昆澤 蕭美琴
鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲

九、東部鐵路電氣化工程爆發採購弊案，其所涉被舊換新計軸器，是安裝在鐵軌每個區間，計軸器會計算列車車軸數量，透過線路傳送信號，待信號系統確認進入和離開的車軸數量相同，代表該區間已無列車，才會重新開放給其他列車進入，以避免列車對撞等事故；爰此品質不良之計軸器恐危及行車安全，交通部臺鐵局應儘速啟動東部鐵路計軸器全面安檢，並重新擬訂維

護保養程序，並於 3 個月內將安檢報告送交通委員會，以確保鐵路行車安全。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 李昆澤
蕭美琴 陳歐珀 趙正宇 林俊憲

十、鐵路運輸為東部民眾對外的主要交通模式，然而近年來因觀光等因素使得當前鐵路運能無法負荷需求，進而導致東部居民的交通權益受損。花東居民優先購買往返花東區域交通票券的權利應受法律保障，對此，本院多位委員已著手修法。為避免法規修正後與行政規則產生衝突，爰建請交通部鐵路局立即針對相關條文研擬增修之草案，納入交通委員會 3 月 28 日會議予以評估。相關行政規則應修正之條文建議如下說明。

(一)應增、修《鐵路運送規則》

修正條文	現行條文	說明
<p>第九條 鐵路機構發行之車票應包括全票、兒童票、<u>具名交通票</u>及法定優待票。 前項全票係指依主管機關核定之各票種費率計算，未經折扣之票價收費之車票。 第一項規定之兒童票，應依前項全票二分之一收費。 <u>購買第一項規定之具名交通票者，得配合全票、兒童票、法定優待票票價購票。</u></p>	<p>第九條 鐵路機構發行之車票應包括全票、兒童票及法定優待票。 前項全票係指依主管機關核定之各票種費率計算，未經折扣之票價收費之車票。 第一項規定之兒童票，應依前項全票二分之一收費。</p>	<p>增加票種。定義具名交通票的票價。</p>
<p>第十一條 旅客購買法定優待票<u>或具名交通票卷</u>者，應出示<u>相關證明文件</u>供鐵路機構查驗。 鐵路機構依法得申請優待票差額補貼者，得登錄旅客姓</p>	<p>第十一條 旅客購買法定優待票者，應出示證明文件供鐵路機構查驗。 鐵路機構依法得申請優待票差額補貼者，得登錄旅客姓</p>	<p>要求將具民交通票卷納入查驗項目。 要求購票</p>

<p>名及身分證字號。 鐵路機構依法得向申購具名交通票卷者，要求登錄旅客姓名、相關佐證資料。</p>	<p>名及身分證字號。</p>	<p>者須登錄佐證資料。</p>
<p>第十二條 鐵路機構應於車票以文字、電磁或光學等方式記載票種、起訖區間、有效期間、列車或車廂種類、票價、票號及發售日期；指定車次之車票，並應記載列車車次、開車時間、到站時間及座位資訊。 前項座位資訊，於具名交通票上，應加載乘客之姓名或其他相關可證明乘客居住於特定區域之事實資訊。 鐵路機構因特殊運輸目的開立之車票，無法依前項規定記載者，由鐵路機構另定記載事項，報請交通部核定後實施。</p>	<p>第十二條 鐵路機構應於車票以文字、電磁或光學等方式記載票種、起訖區間、有效期間、列車或車廂種類、票價、票號及發售日期；指定車次之車票，並應記載列車車次、開車時間、到站時間及座位資訊。 鐵路機構因特殊運輸目的開立之車票，無法依前項規定記載者，由鐵路機構另定記載事項，報請交通部核定後實施。</p>	<p>增訂第二項，原第二項變更為第三項。 個人資訊得顯示於車票上。</p>

(二)台鐵應另訂定具名交通票之相關購票規定，包含優先購票時間。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 陳素月 陳歐珀
葉宜津 趙正宇 林俊憲

十一、鑑於台灣高速鐵路各班次的行駛時間及停靠站數多寡未在票價上反應出差別費率。根據台灣高鐵公司公布之2015年12月1日起適用之時刻表，以台北站到台南站為例，每站皆停靠的班次行駛時間為122至124分鐘，相較於沿途停靠五站的105至108分鐘與沿途只停靠三站的94至95分鐘，在同樣的票價上卻相差14至30分鐘的行車時間。再者，以台北站到左營站為例，每站皆停靠的班次行駛時間為138分鐘，相較於沿途停

靠六站的 120 分鐘、沿途停靠四站的 107 至 108 分鐘，與沿途只停靠二站的 96 分鐘，在同樣的票價上亦有相差 18 至 42 分鐘的行車時間。（見附表一）

此外，根據台灣高鐵公司公布之 2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表，以台北站到台南站為例，沿途停靠三站（不含起訖站）的班次，每周僅 29 班次，相較於台北站到左營站，每周卻有高達 102 班次沿途只停靠二站（不含起訖站），比例明顯失衡。（見附表二）

為保障消費者權益與公平原則，建請台灣高鐵公司：一、在最短行車時間班次之票價不變動的前提下，其餘各增加行車時間的班次，應訂出差別費率。二、增加台北站往返左營站之沿途停靠三站（不含起訖站，含台南站）的班次。

提案人：鄭寶清 林俊憲 趙正宇 陳素月
蕭美琴 陳歐珀 葉宜津 李昆澤
王定宇

附表一、(資料來源：台灣高鐵公司；2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表)

台北→台南	沿途停靠站	行駛時間 (分鐘)	票價(商務/ 對號/自由)	每周班次 (2015/12 起)
每站皆停	台北-板橋-桃園-新竹-苗栗-台中-彰化-雲林-嘉義-台南	122~124	1780/1350/ 1305	112
沿途停五站 (不含起訖站)	台北-板橋-桃園-新竹-台中-嘉義-台南	105~108	1780/1350/ 1305	147
沿途停五站 (不含起訖站)	台北-板橋-台中-彰化-雲林-嘉義-台南	105	1780/1350/ 1305	12
沿途停三站 (不含起訖站)	台北-板橋-台中-嘉義-台南	95	1780/1350/ 1305	22
沿途停三站 (不含起訖站)	台北-桃園-台中-嘉義-台南	94	1780/1350/ 1305	7

附表二、(資料來源：台灣高鐵公司；2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表)

台北→左營	沿途停靠站	行駛時間 (分鐘)	票價(商務/ 對號/自由)	每周班次 (2015/01 起)
每站皆停	台北-板橋-桃園-新竹-苗栗-台中-彰化-雲林-嘉義-台南-左營	138	1950/1490/ 1445	112
沿途停六站 (不含起訖站)	台北-板橋-桃園-新竹-台中-嘉義-台南-左營	120	1950/1490/ 1445	147
沿途停六站 (不含起訖站)	台北-板橋-台中-彰化-雲林-嘉義-台南-左營	120	1950/1490/ 1445	12
沿途停四站 (不含起訖站)	台北-板橋-台中-嘉義-台南-左營	108	1950/1490/ 1445	22
沿途停四站 (不含起訖站)	台北-桃園-台中-嘉義-台南-左營	107	1950/1490/ 1445	7
沿途停二站 (不含起訖站)	台北-板橋-台中-左營	96	1950/1490/ 1445	102

十二、鑑於台灣世曦工程顧問公司為交通部實質掌控之轉投資公司，且為監造台九線安朔-草埔隧道工程監造單位，但監管工程品質顯然粗糙，導致工程施工地下廢水大量湧出污染溪水，已嚴重影響當地民眾健康及農作物生長，因此爰請交通部會同相關單位於 2 個月內提出因應對策及補償方案等書面報告送交立法院交通委員會。

提案人：簡東明 鄭天財 葉宜津 趙正宇
林俊憲

十三、有關政府所屬之公營事業及政府直接或間接控制其人事之轉投資或再轉投資事業，依行政院 104 年 12 月 17 日之院授人組字第 1040054940 號函，其負責人及經理人之人事案併予限制，限制時間為 105 年 1 月 22 日起至 105 年 5 月 20 日，因此有關交通部所屬之上述事業，負責人及經理人於 105 年 1 月 22

日前屆滿 68 歲而延任者，或於 105 年 1 月 22 日後屆滿 68 歲而未簽請行政院同意延任者，應追回自其年滿 68 歲日起後所領之薪資及報酬。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 蕭美琴
趙正宇 林俊憲

十四、對於台北港之快遞倉，其每月營業額僅在 5000~10000 元之間，但卻必須浪費將近 1/6 空間及大批人力，基於台北港仍有相同快遞公司，故港務公司應於今年底前達到年收入新臺幣 300 萬元營業額，否則應停辦該項業務。

提案人：葉宜津 蕭美琴 趙正宇 林俊憲

十五、茲有港務公司將於今年進行第三次組織改造案，經查交通部港務局自 101 年改組成立港務公司後，連年巧立名目進行組織改造：102 年整併各分公司原有組織架構，混淆總、分公司功能定位；103 年將分公司拖船業務組改成立「港勤子公司」，讓港勤留用人員實質權益受損；104 年 12 月起欲進行第三次組織改造，目的為設立「工程群」、「業務行銷群」、「資訊群」等單位。惟現正值新舊政府政權交替之際，力推組改欲給人不當聯想，爰建請港務公司暫緩於六月份董事會討論組織改造案，並持續與工會討論溝通，待新政府上台後，再行研議是否進行組織改造案。

提案人：葉宜津 趙正宇 劉耀豪 林俊憲
趙天麟

散會