

(二)在高鐵局及承包商未完成提速及系統改善並提出合理之測試計畫，以符合合約標準前，為維護系統正常化之列車運轉作為，皆不應列為合約中廠商必須完成之系統整合測試（IST）及營運前試運轉（PRSR）項目。

(三)目前系統尚不穩定，每天系統發生多次緊急煞車（EB），請高鐵局及承包商盡速提出改善方案，在初履勘前應解決系統不穩定之情況，其系統穩定性標準應符合捷運系統履勘作業要點之規定。

(四)因機場捷運通車時程延宕多次，導致桃捷公司於營運前產生虧損，交通部應向廠商求償。惟求償變數多，求償時程漫長，建請交通部研議編列預算給予營運前虧損補助。

提案人：鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 李昆澤 劉權豪
趙正宇 林俊憲 陳素月 陳歐珀

二、有鑑於臺灣桃園國際機場連外捷運系統建設，歷經十二年，六次延宕，至今仍未完工通車，其中負責機電系統承包商「日本丸紅株式會社」難辭其咎。爰此提案建議交通部依照政府採購法第 101 條第一項第十款規定，將丸紅株式會社違反因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者，刊登政府採購公報停權 1 年。

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清
鄭天財 劉權豪

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續報告。

邀請交通部部長陳建宇列席就「具公共運輸性質汽車車輛（客車、計程車、校車……等）安全保障問題」提出報告，並備質詢；並請教育部次長及內政部警政署署長列席備詢。

（與討論事項合併報告詢答）

主席：進行討論事項。

討 論 事 項

審查委員葉宜津等 23 人擬具「公路法第六十三條條文修正草案」案。

主席：現在由本席作提案說明，請李委員昆澤暫代主席位。

主席（李委員昆澤代）：請提案人葉委員宜津說明提案旨趣。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。現在生活方式的改變，讓每個人出門靠走路的機會越來越少，如果要開自己的車也越來越困難，因此每個人或多或少都會運用到公共運輸，無論是大客車、遊覽車、小客車及計程車，甚至是校車，所以如何確保這些車輛的使用安全，讓每一個人都能獲得安全的保障，其間除了依賴業者（提供者）的良心之外，最主要還是要依靠公

部門的管理方式。而以車齡作限制是最廉價、最不負責的管理方式，因為以車齡來管理最為簡單，但是新車真的就比較安全嗎？如果真這麼簡單，那可否簡單規定在一定年限以上的車子都不可以上路，以確保安全？但事實上並非如此，如果單以車齡作限制，則車子的規格會越來越陽春，因為若只依照車齡多少，業者為了將本求利，甚至只要車齡短，就不太講究能否安全使用或禁止使用，所以業者也不太在乎維修與否，反正用幾年就不能使用了，何必花費心血加以維護保養，如此將使得乘客更沒有安全感。除了營利的車輛以外，校車、專用車如果只想以車齡作限制，除了有安全疑慮之外，現在竟然有學校乾脆就不買車了，而改採租賃的方式，畢竟校車的使用方式跟一般的客車不太一樣，行駛的次數比較少，路程的公里數也比較短，如果能用心保養，可以使用多年，可是教育部一直堅持要用車齡來限制這些校車專用車，以致學校開始自己不購買校車，反而改採租賃的方式，讓學生與家長更加擔心，特別是駕駛人員的管理，基於上述理由，本席提出公路法第六十三條修正草案，要求公部門不得以車齡作為限制的理由，而應在維修保養、駕駛管理方面更加用心，這才是真正保障乘客、學童的負責方式。

在今天審查法條的同時，我們並且安排了一項專案報告，讓各位同仁能聽聽公部門在車輛安全保障上有何作為，以作為本委員會修法的參考。謝謝。

主席（葉委員宜津）：請交通部范次長就今天議程提出報告。

范次長植谷：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會就具公共運輸性質汽車車輛（客車、計程車、校車等）安全保障問題提出報告及就葉委員宜津等相關委員擬具公路法第六十三條修正提案，提出本部建議處理意見，敬請各位委員指教。

有關具有公共運輸性質之各類車輛使用安全一案，現行國內對車輛之安全管理機制，是與其他相關先進國家相同，主要是由新車量產銷售前之「車輛型式安全審驗」、新車登記領照之「申請牌照檢驗」、領用牌照後之「定期檢驗」、「臨時檢驗」及不定期「路檢稽查」與通案性之「汽車安全性調查召回改正」銜接建構而成，已有完整之法令及制度，而對於遊覽車、幼童專用車、校車等車輛，本部及教育部亦已訂有特別管理措施。本部公路總局將持續加強各項車輛檢驗及路邊稽查作業，另廣續與地方教育主管機關共同合作加強維護學校校車及幼兒園幼童專用車之安全管理。

另有關葉委員宜津等提案擬增訂車輛其登記領照後依規定辦理檢驗者，不得以車齡為禁止使用之限制之規定，本部尊重貴委員會審查結果，並建議可依委員提案再酌修條文文字為：「其領照後已依規定辦理檢驗合格者，非依法律或法律具體明確授權之法規命令，不得以車齡為使用限制之規定。」，俾使條文更為明確周妥。

以上謹先摘要說明本部提出報告重點及建議處理意見。等一下再分別請公路總局趙局長及路政司林司長向各位委員做詳細的說明。再次感謝各位委員的關心及指教，謝謝！

主席：請交通部公路總局趙局長報告。

趙局長興華：主席、各位委員。

壹、前言

今天應邀列席貴委員會就「具公共運輸性質汽車車輛（客車、計程車、校車等）安全保障問

題」提出報告，將分就國內車輛安全管理制度、遊覽車及校車、幼童專用車特別管理措施、未來相關重要措施及結語等進行報告說明，敬請指教。

貳、國內車輛安全管理制度

現行國內對車輛之安全管理機制，是與其他相關先進國家相同，主要是由新車量產銷售前之「車輛型式安全審驗」、新車登記領照之「申請牌照檢驗」、領用牌照後之「定期檢驗」、「臨時檢驗」及不定期「路檢稽查」與通案性之「汽車安全性調查召回改正」銜接建構而成，謹說明如后：

一、車輛型式安全審驗

(一)依公路法第六十三條第一項規定，國內車輛製造廠、車身打造廠或進口商，其製造、打造或進口之車輛，係應經檢測機構或審驗機構依本部所訂車輛安全檢測基準檢測並出具安全檢測報告，向審驗機構申請辦理車輛型式安全審驗合格且取得安全審驗合格證明書後，始得向公路監督機關辦理新領牌照登記、檢驗、領照。

(二)依上述公路法規定及為與先進國家車輛管理制度發展接軌，國內自 87 年開始分階段分車種導入施行車輛型式安全審驗制度，並依亞太經濟合作會議（APEC）建議計畫，自 95 年起分階段調和導入聯合國歐洲經濟委員會（UN/ECE）車輛安全法規實施。

(三)至目前國內各型車輛應符合之安全法規，已與先進國家一致，共計已有 78 項車輛安全檢測基準；其中大客車應符合之檢測基準計有 61 項，小客車應符合之檢測基準計有 66 項；相關較重要如大客車車身結構強度、小客車實車碰撞、動態煞車及防鎖死煞車系統等安全法規，均已實施多年。

二、公路監督檢驗

各型車輛取得車輛型式安全審驗合格證明後，個別車輛之登記領照使用，係再由公路監督機關針對個別車輛實施「申請牌照檢驗」、「定期檢驗」及「臨時檢驗」等安全監督措施：

(一)申請牌照檢驗

車輛須依規定登記領用懸掛牌照後，始得行駛道路，汽車申請牌照係依道路交通安全規則（以下簡稱道安規則）第三十九條規定之項目及基準實施新領牌照檢驗合格後，方予核發牌照。

(二)定期檢驗

1. 車輛領用牌照後，續依道安規則第四十四條就其所屬車種、自用或營業性質及出廠年份等規定之週期，依道安規則第三十九條之一規定之項目及基準實施定期檢驗。

2. 相關車種定期檢驗週期

(1)大客車：出廠年份未滿 5 年者，每年檢驗 1 次，5 年以上每年至少檢驗 2 次。但出廠年份逾 10 年之營業大客車每年至少檢驗 3 次，檢驗時並應檢附 4 個月內之保養紀錄表。

(2)小客車：自用小客車出廠年份 5 年以上未滿 10 年者，每年至少檢驗 1 次，10 年以上者每年至少檢驗 2 次。

(3)幼童專用車及計程車：出廠年份未滿 5 年者每年檢驗 1 次，5 年以上者每年至少檢驗 2 次。

3. 若車輛所有人不依限期參加定期檢驗，依道路交通管理處罰條例第十七條規定，處新臺幣 900 元以上 1,800 元以下罰鍰；逾期 1 個月以上者並吊扣其牌照，至檢驗合格後發還，逾期 6 個月以上者，註銷其牌照。另經檢驗不合格之車輛，若於 1 個月內仍未修復並申請覆驗或覆驗仍不合格者，則吊扣其牌照。

(三)臨時檢驗

使用中車輛除定期檢驗外，因違反道路交通管理處罰條例第十六條、第十八條至第二十條及依道路交通安全規則第四十五條等規定，擅自變更設備或設備損壞未予修護及出廠 10 年以上辦理轉讓過戶之車輛，均應依定期檢驗項目及基準實施臨時檢驗，不依規定到檢者，則相同依道路交通管理處罰條例第十七條規定處罰之。

三、不定期路邊稽查

(一)為維護車輛行駛道路安全，除警察機關執行交通違規取締作業外，本部公路總局監理所站每月另有排班對營業大客車、遊覽車及幼童專用車等重點車輛執行路邊稽查作業，104 年度共攔查 13 萬 5,000 餘車輛次。

(二)另為維護載運兒童車輛之安全，本部公路總局監理所站依衛生福利部所訂「兒童及少年安全實施方案」，原則每週至少 2 次與地方政府教育局對校區周邊載運兒童車輛實施路邊聯合稽查，防制課後安親班或補習班業者使用幼童專用車違規載運 7 歲以上學童或擅自變更增加座位超載，加強維護學童乘車安全。

參、遊覽車及校車、幼童專用車特別管理措施

一、遊覽車

鑒於遊覽車非固定路線、固定班次之營運環境複雜，提昇遊覽車安全管理，歷來為本部及公路總局重點業務之一，除對遊覽車駕駛人資格採嚴格要求及對業者公司加強監督管理外，相關維護提昇遊覽車車輛之特別措施，說明如次：

(一)自 103 年 9 月起註記揭露包含防止鎖死煞車系統（ABS）等 6 項相關規格、性能與輔助安全設備資訊，供消費者租車選用合適之遊覽車。

(二)自 102 年起於本部公路總局網站資訊揭露及定期更新全國大客車禁行路段（684 處）及行駛應特別注意路段（283 處）。

二、校車及幼童專用車

除本部相關車輛安全法令外，教育部對學校校車及幼兒園幼童專用車之使用安全管理，分別訂有「幼兒園幼童專用車輛與其駕駛人及隨車人員督導管理辦法」及「學生交通車管理辦法」等二專責管理法令，針對其牌照登記核准、駕駛人及隨車人員資格與車輛使用年份等有其相關特別之管理規定。

肆、未來相關重要措施

目前已規劃或研議中相關車輛安全之重要措施，說明如次：

一、105 年 7 月 1 日起小型汽車新車出廠強制裝設壓胎偵測器。

二、104 年 12 月 1 日起申請辦理底盤車登錄時，各底盤車型式應增加登錄其可適性打造為「

遊覽車」、「國道客運車」、「一般公路客運車」或「市區客運車」之宣告。另自 106 年 7 月 31 日起，新登檢領照之「甲類遊覽車」均應符合至少須具備包括電磁或液壓煞車減速器、後軸組外擴氣囊式懸吊系統或等效設備、防鎖死煞車系統（ABS）等較佳之安全設備。

三、108 年 1 月 1 日起大客車新車出廠強制裝設行車視野輔助系統（車外攝影機）減少轉彎視線死角及 110 年 1 月 1 日大客車新車出廠強制裝設車輛穩定性電子式控制系統（VSF）。

四、另為加強營業大客車安全管理，本部公路總局刻正研議營業大客車將不分車齡於定期檢驗時，均需併同檢附保養紀錄表，促使業者更落實保養維修所屬之車輛。

伍、結語

有關具有公共運輸性質之各類車輛使用安全，本部將持續調和聯合國歐洲經濟委員會（UN/ECE）車輛安全法規導入國內實施，公路總局也會持續加強各項車輛檢驗及路邊稽查作業，另廣續與地方教育主管機關共同合作加強維護學校校車及幼兒園幼童專用車之安全管理，敬請各位委員賜予指教與支持，謝謝。

主席：請交通部路政司林司長報告。

林司長繼國：主席、各位委員。

壹、前言

今天應邀列席 貴委員會，就有關葉委員宜津等相關委員擬具公路法第六十三條修正提案，提出本部處理建議，敬請 指教。

貳、葉委員宜津等提案修正第六十三條重點及處理建議

一、委員提案修正重點

汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照，提案增訂其登記領照後依規定辦理檢驗者，不得以車齡為禁止使用之限制之規定。

二、本部建議處理意見

（一）因車輛車齡並非影響行車安全唯一因素，尚與車輛平時保養維修、使用頻率、駕駛人人為操作及交通規則之遵守有關，考量相關機件或設備使用均有其應注意維修或換新之年限，所以現行道路交通安全規則對於一定車齡以上之營業用車輛與特殊車輛，係有較嚴格之維修保養要求及使用限制，以確保落實平時保養維修，維持正常車況。

（二）按憲法第一百七十二條「命令與憲法或法律牴觸者無效」及中央法規標準法第十一條「法律不得牴觸憲法，命令不得牴觸憲法或法律，下級機關訂定之命令不得牴觸上級機關之命令」、第十六條「法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之。其他法規修正後，仍應優先適用」等揭櫫之「法律優位原則」及「特別法優於普通法原則」，本案公路法修法提案因無特別規定其適用範圍不及於其他法令，是以本法修正後，包括教育部訂定「學校辦理校外教學活動租用車輛應行注意事項」、本部觀光局訂定「交通部觀光局辦理旅行業接待大陸地區人民來臺觀光高端品質團處理原則」等，均將依法修正，不得再以車齡為租用車

輛之限制。

(三)針對葉委員等提案增訂經依規定檢驗合格車輛，不得再以車齡作為禁止使用之限制，本部尊重貴委員會審查結果，而依法律保留原則，非依法律或法律具體明確授權之法規命令，不得限制人民之權利，本案文字建議修正為「；其領照後已依規定辦理檢驗合格者，非依法律或法律具體明確授權之法規命令，不得以車齡為使用限制之規定。」，以排除本部依相關法令對汽車運輸業申請籌設資格及申請補助（貼）等規定事項，應可使條文更為明確周妥。

參、結語

綜上說明，本部對於貴委員會審查葉委員等擬具公路法第六十三條修正草案之建議處理意見，敬請各位委員參採。謝謝！

主席：請教育部國民及學前教育署楊組長報告。

楊組長國隆：主席、各位委員。本日應邀列席報告「落實學生交通車安全管理」並「就公路法第六十三條條文修正草案研析意見」一案，深感榮幸。希望藉此機會聆聽委員高見，敬請各位委員對教育部繼續指正與支持。

壹、前言

為維護兒童及少年之最佳利益，積極協助各校管理所使用之交通載具，本部依據兒童及少年福利與權益保障法，訂定「學生交通車管理辦法」、「幼兒園幼童專用車輛與其駕駛人及隨車人員督導管理辦法」及「教育部國民及學前教育署督導學生交通車補充規定」，藉以輔導學校落實學生交通車輛之管理，以維護學生上放學交通安全，減少傷害事故發生。

貳、落實學生交通車安全管理

一、學生交通車使用現況

依據本部 102 年 7 月 4 日修正「學生交通車管理辦法」之規定，學生交通車得以購置或租賃方式辦理，104 學年度國民小學學生交通車計 542 輛（自購 146 輛、租賃 396 輛）、國民中學計 292 輛（自購 76 輛、租賃 216 輛）、高級中等學校計 4,762 輛（自購 399 輛、租賃 4,363 輛），幼童專用車（均自購）計 4,000 輛，全國學生交通車總計 9,596 輛。

表 1 104 學年度各級學校學生交通車及幼童專用車輛統計表

國民小學		國民中學		高級中等學校		幼童專用車 (均自購)	總計
自購 校車	租賃 專車	自購 校車	租賃 專車	自購 校車	租賃 專車		
146	396	76	216	399	4,363	4,000	9,596

資料來源：教育部國民及學前教育署

二、執行車輛安全查核

為確保學生交通車輛管理品質，不定期由本部各縣（市）學生校外生活輔導會與公路監理機關、警察機關共同編成聯合稽查小組，每月實施至少 2 次以上路檢工作，並針對所見缺失函請學校及相關單位據以管制改進情形，以維護學生乘車安全。

表 2 各級學校學生交通車輛查核統計表

年度	國民中、小學				高級中等學校				幼童專用車			
	稽查 次數	稽查 車輛 數	合格 數	不合格 數	稽查 次數	稽查 車輛數	合格 數	不合格 數	稽查 次數	稽查 車輛 數	合格 數	不合格 數
103	1,113	827	739	90	784	2,892	2,697	195	3,843	6,301	5,747	554
104	1,091	805	769	36	803	2,933	2,809	124	持續蒐整稽查資料中			
合計	2,204	1,632	1,508	126	1,587	5,825	5,506	319	3,843	6,301	5,747	554

資料來源：教育部國民及學前教育署

三、強化學校駕駛人員教育訓練

學生交通車駕駛人應具備職業駕駛執照，各級學校於每學期初各辦理一次安全逃生演練，並辦理駕駛人員與隨車人員交通安全講習（每年一次），增進駕駛人員及隨車人員之交通安全觀念與訓練，維護學生安全。

駕駛人員每日依據「學生交通車行車前車況檢查表」完成各項檢查，如引擎機油、煞車油、離合器油、輪胎、緊急出口等共計 18 項，期使確保車輛機件之安全性。

叁、本部就「公路法第六十三條」條文修正草案研析意見

依大院葉委員宜津等 23 位委員提案修正公路法第六十三條條文，「規定汽車及電車其登記領照後依規定辦理檢驗者，不得以車齡為禁止使用之限制」一案，本部研析意見如後：

基於考量學生交通車載運對象特殊，且學生尚於身心發展階段，自我保護能力及緊急應變能力不若成人，為保障學生乘車安全，降低行車風險，相關車齡限制仍有其必要性，爰本案修法建議考量取得社會大眾（含業者、幼保團體、家長團體等）共識為宜。

肆、結語

為保障學生交通安全與其最佳利益，本部持續將辦理情形納入年度行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導，並落實學生交通車查察工作，以維學生安全。

以上報告，敬祈各位委員惠予指教，謝謝各位！

主席：好，我們都是為了學童、學生的安全，到底是有車齡限制比較安全？還是不作車齡限制比較安全？就讓我們今天好好討論一下。

現在開始進行詢答，宣告以下事項：

一、委員質詢時間本會委員為 10 分鐘，必要時得延長 2 分鐘；其他委員會委員為 6 分鐘，必要時得延長 2 分鐘。二、暫訂 10 時 30 分，休息 10 分鐘。

三、委員發言登記於 10 時 30 分截止。

四、各委員如有提案請於 10 時 30 分前提出，以便議事人員進行彙整。

五、中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

首先請鄭委員寶清質詢。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。車齡 12 年以下發生車禍的比例是多少？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。根據我的了解，去年的事故比例，要比前年少很多，包括 A1 類的事故、死傷人數都有減少。

鄭委員寶清：有無統計，大概多少？

范次長植谷：這部分可能還要再查一下。

鄭委員寶清：12 年到 15 年的有多少？

范次長植谷：很抱歉，我們還需要查證一下。

鄭委員寶清：你們都不知道？次長，你們今天前來報告，何以這麼重要的資料未能提供？

范次長植谷：抱歉。

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。跟委員報告，目前有關營業大客車的部分我們有做統計，但目前來講，幾乎大部分都屬於比例比較高……

鄭委員寶清：什麼比例比較高？高到多少？

趙局長興華：因為 12 年以下的車輛……

鄭委員寶清：現在我手中握有的統計資料，跟你報告的結果不一樣，12 年的比例 0.6%，12~15 年是 0.66%，反而比較低，所以用車齡來限制他的運用範圍，這在歐美國家是違反憲法的規定。我們為了確保車輛的安全，所以交通部都有要求車輛必須做檢查，對嗎？

趙局長興華：是。

鄭委員寶清：請問檢查是否落實？

趙局長興華：有，若是大客車……

鄭委員寶清：如果有落實的話，為什麼要以車齡來限制使用，因為這是最簡單的方式，但你們都沒有考慮到每台車輛個體使用的時間不一樣，其所使用的強弱度也不一樣。

趙局長興華：交通部這邊是沒有限制車齡，目前只有教育部的部分有限制。現在關於遊覽車的部分，我們目前都沒有委託檢驗，全部都由我們監理所自己檢驗。

鄭委員寶清：好，很好。剛才我們提及以車齡作限制使用是違反規定的，而今天葉委員宜津提出來，引起大家一陣譁然，他之所以提出這個案子，原來是有其他單位自己作限制，既不專業，也不知道如何去管理車輛，所以就自己作限制。范次長，你是否同意這樣的做法？

范次長植谷：我同意方才委員所提及的，事實上車輛的保養、使用率、剩餘價值及操作方式等，都與車齡有關。之前，我們也曾向教育部建議取消該項行政命令，限制 10 年……

鄭委員寶清：最主要是他們這項規定造成惡性循環，廠商絕對不會願意花錢去購買歐美的好車，韓國的車子及底盤最便宜，甚至還跑到中國去買，他們都認為反正過個 5 年、10 年車子就不能用，所以他們就用爛一點的車子來應付就好，這樣反而使得學生更不安全，因此談到這裡，我們認為無論是車齡的限制、檢查，不都是希望能讓車輛在道路上安全使用？

范次長植谷：對。

鄭委員寶清：再者，現在臺灣車子的底盤，大都從外國進口，車體卻在臺灣打造，所以由此顯見底

盤都是進口的，但是車體百分之百是 MIT 的，對不對？

范次長植谷：對。

鄭委員寶清：你們定了很多測試的項目，但是你們有沒有測試耐撞的能力、衝撞對車體的影響，你們有這種設備跟機制嗎？

范次長植谷：我們在彰化的車輛安全審驗中心都有做，是參考國外……

鄭委員寶清：因為現在車體工廠太多，你們有辦法對每一輛都進行測試嗎？

范次長植谷：沒有每一輛都做，但是都會對不同的車型進行測試。

鄭委員寶清：現在問題就是車體來自不同的工廠。

范次長植谷：對，我們會特別就新型的車輛進行測試。

鄭委員寶清：次長，臺灣人可不可以自己進口車子的底盤來打造一輛轎車？

范次長植谷：基本上還是要透過同業公會……

鄭委員寶清：本席是問你可不可以進口底盤然後自己打造車體？

范次長植谷：打造車體是非常專業的部分，還是要……

鄭委員寶清：到底可不可以？

范次長植谷：如果沒有經過詳細的研議就不可以。

鄭委員寶清：如果轎車不可以，那為什麼准許載更多人的大客車可以進口底盤、自己打造車體？

范次長植谷：現在都是這樣做啊！

鄭委員寶清：我們的思考總是要符合邏輯，為什麼小車不行、大車可以？大客車的安全性更重要啊！

范次長植谷：沒有錯。

鄭委員寶清：小車只坐 2 個人、3 個人，大客車坐幾十個人，結果小客車不能自己打造、大客車可以自己打造？你不覺得這樣的規定很奇怪嗎？這樣會害死人啊！

范次長植谷：這完全要基於安全考量。

鄭委員寶清：所有大客車交通事件都是因為這樣造成的，車體打造得非常高，重心不穩，車體加長，煞車不及，你們雖然定了，但是從來沒有去實驗過嘛！像外國的 volvo 公司是整個車體打造好以後整輛車進行測試，現在應該要整體成型的卻不這樣做，而是用焊接的。

范次長植谷：報告委員，這些都有做，包括傾斜度和衝撞的部分都有做檢驗。

鄭委員寶清：沒有，你們現在只是就幾個車型測試而已，臺灣的車體工廠這麼多，誰不知道嘛！你們是說要讓車體工廠有生存的機會，其實根本就是害死他們，你知道嗎？讓他們沒有辦法整體造車嘛！人家說慈母多敗子，母親太仁慈了，處處護著小孩子，小孩子根本就長不大！次長，你們有什麼整體規劃嗎？

范次長植谷：報告委員，類似這些打造車體的工廠，我們的車安中心都有定期去做……

鄭委員寶清：你們的測試很簡單，你們怎麼測試得到？該整體成型卻不整體成型，你們有去檢測嗎？就是以焊接代替整體成型，所以才變得不安全嘛！

范次長植谷：我們的車安中心有很多檢測的方式，包括車型一致性的檢驗，所以你找到一個同型的

車輛，其他的車輛也都要比照，而且我們對每一輛都會做檢測。

鄭委員寶清：車齡是一個最簡單的檢測條件，但是實際上並不可靠，最重要的就是驗車制度有沒有落實，這才是最重要的，驗車不落實，該整體成型卻不整體成型而以焊接代替，不該加高而加高，不該延長而延長，這對車輛行駛的安全造成最大的危害。臺灣說要發展觀光，可是我們的遊覽車卻常常摔車甚至掉到山谷裡面，請問這樣要怎麼發展觀光？

范次長植谷：我請趙局長向委員說明。

趙局長興華：針對遊覽車的部分，我們從梅嶺事件以後有做大幅度的改善，葉委員去年也有就大客車提出一些提案，對遊覽車的底盤等都有在法規上要求進行更新。未來只要遊覽車車體的結構都是符合安全的，包括 3 米 4 以上的車子都要做翻滾試驗，這些我們都有做。

鄭委員寶清：你們有實際去做車體的衝撞試驗嗎？有這樣的設備嗎？還是技術上有問題？

趙局長興華：報告委員，在製造過程當中針對型式安全和結構有計算過，我們的法規也有規定，都是符合……

鄭委員寶清：每一家 MIT 的車體工廠都有做測試嗎？

趙局長興華：每一種型式都要做……

鄭委員寶清：問題是不同的工廠所做的強度、硬度就不一樣嘛！

趙局長興華：同一家工廠生產車輛的型式一定要經過整個……

鄭委員寶清：每一家工廠都有進行衝撞測試嗎？

趙局長興華：每一家生產的每一種型式都要做結構計算。

鄭委員寶清：你不要隨便說一說，有辦法就每一家工廠所生產的車子都做翻滾測試嗎？

趙局長興華：不是實車，只是結構計算，目前法規是這樣規定。

鄭委員寶清：所以這都只是理論嘛！應該要引進可以真的做實體衝撞試驗的技術和設備，統統都沒有，卻說有測試，還是一樣沒有用嘛！今天葉委員提出這個案子，最重要的就是要強調，不是以車齡來判定安不安全，簡單的說，一輛開了 10 年的日系車，要三十幾萬才買得到，但是其他品牌只要三、四萬或五、六萬，為什麼會這樣？就是因為每一台車在出廠時都有測試耐用性、耐衝撞的能力、翻滾能力，所以應該要有這方面的技術和設備，可是你們都沒有，只是在紙上計算而已。現在我們就是發生了一件事情，卻用奇奇怪怪的方式去處理。

范次長植谷：委員的指教非常正確，我再簡單說明一下，每一家所打造的不同車型，原則上，除了在出廠之前要做設備檢查，在我們車安中心也都會做檢驗，至於說……

鄭委員寶清：次長，你現在又回到我剛才所講的，就是只去計算而不是真的去做衝撞測試，交通部應該就這一點好好思考。

范次長植谷：跟委員報告，我自己有去過車安中心好幾次，我有實地看過一些衝撞試驗，小車、大車都有，但是不是每一輛，我們將來會加強這個部分。

鄭委員寶清：不是每一輛都有測試，每一家工廠製造的車子不一樣，技術不一樣，能力不一樣，不同的車種都不一樣，你們就只是簡單找一輛來測試，其他都不管，這樣做怎麼會安全？

范次長植谷：我們對這部分會再來加強。

鄭委員寶清：你們應該去思考葉委員的這個提案，不管做任何的檢驗還是做車齡的限制，都是希望能夠達到安全的目標，但是其實整個檢驗過程漏洞百出，才會造成這麼多的車禍，所以才要限制車齡嘛！如果你們有確實的去做檢測，出廠的車子絕對都沒有問題，今天就不會有這種現象了！治絲益棼，本來是很簡單的事情，卻用很多很多的規定，到最後與本來的原意都相反了，這就是你們現在最大的問題，本席希望次長要趕快去思考這個問題。

范次長植谷：好，謝謝委員的指教。

鄭委員寶清：謝謝。

范次長植谷：謝謝。

主席：請李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。各區監理所是不是在上個禮拜陸續寄出機車燃料費逾期繳納罰鍰的處分書？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。確有此事。

李委員昆澤：在上個禮拜這些機車燃料費逾期繳納罰鍰的處分書寄出之後，網友立即在網路、臉書及 Line 上面瘋狂轉傳，因為有人認為這些機車燃料費逾期繳納罰鍰的處分書是假的，到前天公路總局才發新聞稿澄清這是真的，是這樣嗎？

范次長植谷：是，沒有錯。

李委員昆澤：你們的反應這麼慢，真的是非常糟糕。另外，大家在確認這些罰鍰的處分書是真的之後，又出現兩種不同的版本，網友又立刻瘋狂的轉載，因為大家認為有一份是真的、有一份是假的，到後來公路總局又再出面澄清說兩份都是真的，是不是這樣？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。這兩份都是真的。

李委員昆澤：為什麼兩份都是真的？是設備不同嗎？

趙局長興華：因為是各個監理所自己印製的，不過格式都一樣。

李委員昆澤：但是看起來就是啊！因為兩種不同的設備印出來……

趙局長興華：條碼部分有一些差異。

李委員昆澤：這樣民眾很容易混淆，大家搞不清楚真假，政府的公信力蕩然無存，大家本來認為處分書是假的，後來你們說是真的，又出現了兩種版本，大家說一份是真的、一份是假的，公路總局又出來說兩份都是真的。

趙局長興華：未來我們對條碼部分會全部統一，因為條碼的部分是由各監理所跟不同廠商簽約。

李委員昆澤：這兩種版本會讓民眾混淆，大家當然就會搞不清楚哪一份是真的、哪一份是假的。在確認這兩份都是真的以後，又出現了一個問題，裡面竟然有 15 萬份是違法的罰單，是公路總局自己違法寄出的罰單，這種事情真的是讓人匪夷所思，次長應該知道，要寄出這種罰鍰處分書，依公路法的規定應該要通知兩次，第一次是繳納通知書，第二次是催繳通知書，到第三次才是寄罰鍰處分書，但是你們只有通知一次，就寄出這樣的罰鍰處分書，是公路總局自己違法了

，局長，這真的是莫名其妙，是你們自己違法了！

趙局長興華：跟委員報告，法定是兩次，我們在 101 年的部分確實只有做了一次，我們在去年年底也有正式以公文要求不罰，但是同仁在挑檔的時候有疏失……

李委員昆澤：局長，公路總局各區監理所在這個月陸續寄出 103 年以前的這些處分書，總共高達 118.9 萬件，金額高達 14.5 億，其中出現重大問題的就是 101 年以前的這 15 萬件。

趙局長興華：是。

李委員昆澤：真的是很莫名其妙，交通部在去年就已經告知你們只通知一次並不符合公路法的規定，所以要撤銷這些罰鍰的處分書，可是公路總局還自己發文要各監理所注意這件事情，在上個禮拜寄出之後又發現這些是違法的罰單，你們寄這些是要人家繳罰鍰的處分書，結果都是違法的罰單，你們要怎麼說明呢？

趙局長興華：我們必須要檢討，我們對這個部分有照著本部免罰的政策……

李委員昆澤：你們這樣是勞民傷財。

趙局長興華：就是在做程式處理挑檔的時候有所疏失。

李委員昆澤：你們真的很莫名其妙，民眾拿著這樣的處分書到監理所去詢問要不要繳納，監理所的同仁跟他們說不必繳納、只要撕掉就好了。你們沒有主動澄清並告知社會，結果民眾拿去問你們，你們只說撕掉就好了，大家也不知道這到底是不是詐騙，根本都搞不清楚，公信力真的是蕩然無存，你們真的非常糟糕。

另外，你們寄出這樣的違法罰單，真的是勞民傷財，你們寄了一次違法的罰單，又要寄退費通知給民眾，然後又再重新再寄一次繳納的通知書，這些郵資和匯款的費用會高達上千萬，政府的錢不是錢嗎？人民的錢不是錢嗎？真的非常糟糕，你們現在要怎麼處理？是對相關的科長記兩次申誡、調離主管職務而已，是不是？

趙局長興華：就是調離原來的職位。

李委員昆澤：你們的組長也有告知你們要注意這份公文，為什麼你們沒有注意？你們公路總局現在是大家都提早放春假了嗎？

趙局長興華：跟委員報告，組長確實有要求……

李委員昆澤：本席知道組長有要求，但是你們內部的螺絲釘都掉滿地了嗎？

趙局長興華：在處理的時候因為程式裡面有超過五、六十項需要處理，在細節上可能漏掉一項就變成這樣了。

李委員昆澤：你講得非常輕鬆，這樣會勞民傷財，並使政府的公信力蕩然無存，多達 15 萬件的違法罰單寄出去，這些逾期繳納罰鍰的處分書，公路總局自己都沒有遵守公路法的相關規定，本來應該要通知兩次，你們只有通知一次就寄出罰單，講得好像很輕鬆，次長、局長，你們應該要公開向社會道歉。

趙局長興華：我在此正式向社會大眾道歉。

李委員昆澤：真的是非常糟糕，次長，交通部督促不周。

范次長植谷：非常謝謝委員的指教，誠如委員所言，部裡面去年根據訴願會的決定已經有發函給公

路總局，有關催繳的部分一定要發函兩次，如果不繳的話要先催繳，應該要照這樣的程序。我記得當時有開過一次會，所以雖然組長剛剛換人，他也是能夠……

李委員昆澤：這都不是理由，不能用程式挑檔錯誤或組長剛剛換人這種模糊的理由來掩飾公路總局如此嚴重的錯誤。局長，本席要求嚴懲失職的人員，不是只有對科長記申誡兩次、調離主管職務，不能這樣就矇混過去，這樣社會不能夠接受，真的是非常糟糕。

另外，現在機車考照愈來愈困難，這是對民眾騎機車安全的基本要求，但是也出現了很多問題。筆試的題目增加了 1.5 倍，從原本的 634 題增加到 1,600 題左右，此外，輕型機車也要加考路考，還有路考項目愈來愈困難，增加了 4 大項及 11 小項，對不對？

趙局長興華：是。

李委員昆澤：局長，聽說你前幾天去試這種新路考的時候，你自己也沒有考過，立即就被扣了 32 分，裡面有 3 大魔王關卡對不對？

趙局長興華：跟委員報告，因為我在騎的時候前方有攝影機……

李委員昆澤：理由真多。

趙局長興華：我後來再重新騎以後就通過了。

李委員昆澤：你說的理由無效。

趙局長興華：是。

李委員昆澤：現在筆試的題目增加了 1.5 倍，多達 1,600 題，但是增加的這些題目大半都是以文字敘述為主，本席過去也有要求局長，社會很多學者專家也跟公路總局建議，應該要採圖像式、情境模擬的試題，以相片、圖片或是漫畫的方式讓民眾去了解相關的情境，而不是都採文字敘述的考題，你們應該要改善。

趙局長興華：跟委員報告，我們有按照委員的意思來研處，從今年 5 月開始就會有新的圖形化題目。

李委員昆澤：局長，增加筆試題目或增加路考的 4 大項、11 小項，都是為了讓民眾重視騎機車的基本要求跟安全，現在困難度提高了，有多少可以練習的場地？你那一天是帶媒體去板橋的監理所，對不對？

趙局長興華：是。

李委員昆澤：現在全國只有 4 個地方可以讓民眾練習嗎？

趙局長興華：目前只有 4 個地方已經做好，之後陸續會完成。其實這幾個項目並不難，不是在考技術……

李委員昆澤：不是在考技術、不困難，可是你自己都考不過了。

趙局長興華：報告委員，那是沒有問題的……

李委員昆澤：並不是說技術好、考得過路考才能當公路總局的局長，當然不是這樣，但是確實難度提高了，如果沒有讓民眾去練習以適應路考的場地，他們就會怕考試、就無照駕駛，這樣反而會造成很多安全問題。本席要提醒你們，目前只有 4 個監理所設練習的地方，應該要加快速度。

趙局長興華：是，我們會陸續增加。

李委員昆澤：讓民眾知道考試是怎麼考的，你們不要筆試增加很多題目而且都是文字敘述，好像要去考以前的大學聯考一樣，我們是要去了解當時的情境狀況，要有圖像式情境模擬試題，讓民眾來考才對。你們現在路考增加那麼多項，四大項裡面有三大項是魔王的關卡，一失誤扣 32 分就直接出局了。你自己都考不過還怪攝影機及媒體，它的問題是越來越多的。

趙局長興華：基本上，我們考的項目主要是記得習慣，習慣養成就沒有問題。

李委員昆澤：那麼需要考很多次才能養成習慣。

趙局長興華：那天所有的記者去考，大部分的記者都有考過。

李委員昆澤：所以我說一定要加強情境式及圖像式的模擬試題。

趙局長興華：是，我們 5 月 1 日開始。

李委員昆澤：另外，也要對於路考的練習場地讓民眾知道路考的狀況，當他知道狀況去考才比較符合公平的狀況，也減少這種無照駕駛的狀況，危害大家行的安全，這個請局長多多注意。

主席：接下來請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。關於 Uber 全球快速地發展，2013 年在臺灣就陸續推展到現在已經違規營運將近 3 年，到底它目前發展的情況如何？那麼未來會怎麼樣？現在到底有多少私家車加入 Uber 平台的營運，次長可否說明一下？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我向委員分兩方面報告，第一個部分是處罰的部分，因為 Uber 到目前來講，我們跟很多先進國家都一樣，都是把它當作非法的交通工具來做處分措施，過去這段期間，公路總局對 Uber 已經舉發 276 件，總金額 3,770 萬元罰鍰來做處罰的措施。前一陣子行政院已經通過了，認為公路總局是勝訴，有關處罰這個部分，我們現在也加重處分，只要是半年內違規兩次，最高可以處分 10 萬元，這是處分的部分。另外一方面……

陳委員歐珀：次長，本席要了解的是發展的情況，現在到底有多少私家車加入 Uber 平台？

范次長植谷：我們所了解大概有 3,000 輛左右，駕駛大概兩千多位。

陳委員歐珀：你們現在提出重罰，希望遏止違規營業的狀況。我要了解全世界的情況，你剛剛講有很多國家認為是違法營業。但是業者跟我陳情時，他說美國還有其他國家有相關交通的法規管制，到底其他國家有沒有？請問法規會李執行秘書知道 Uber 公司的營運嗎？

主席：請交通部法規會李執行秘書答復。

李執行秘書明慧：主席、各位委員。我們法制面通常不會講違不違規，因為看他的行為有沒有違規。我們這次處罰的是他用自用車違規，自用車不可以來做營業使用，我講的是全世界都是這樣。所以我們是針對他的自用車違規，不是因為 Uber 這個名稱，是針對他的行為來判斷他有沒有違規。

陳委員歐珀：以臺灣來講它的經營方式，我也看到今天的報紙，你們認定是從事運輸業，所以是屬於違法的營運。在這種情況之下，像這種創新的營運方式，在其他國家有沒有用這樣的方式來處理？

李執行秘書明慧：委員講得對，全世界 Uber 會流行，各國法規不一樣，我們不能一一來判定每一個地方有沒有違規，但是它到臺灣是用自用車違規，這個確實是現在的法令不允許。

陳委員歐珀：以目前來講，一方面要針對違規營運的 Uber 車輛，加以取締並加重其罰，另外一方面，我認為更要積極的思考一個問題，你們為什麼不能提升計程車多元的服務以及相關服務？

Uber 為什麼能受到消費者的青睞？最主要它有幾個情況是不一樣的，我們把它整理一下，從它的司機資格、管理單位、保險、車輛狀況、叫車方式、服務、收費，尤其是服務，我要談到的是服務，現在的人很重視服務。當然 Uber 整個經營的方式及成本是不一樣的，因為是違法的，所以不用繳納稅而且不用因為管理所產生的成本，但我認為最重要的是服務。所以你們在思考這個問題的時候，一方面要在不可避免之下，保障乘坐 Uber 車輛的安全，另一方面你們要提升計程車多元的服務方案。提高整個競爭的品質、計程車司機的素質或清潔維護等，讓優質的計程車業者淘汰不優質的。本席認為你們可以研究用不同的費率、差別的費率、放寬費率或彈性的費率，鼓勵計程車提高素質。次長知道本席的意思嗎？

范次長植谷：非常謝謝委員寶貴的意見。事實上，我們現在也看到這個問題，所以部裡面也在研究多元化計程車方案。基本上，最重視剛剛所說客製化的服務，包括預約叫車、預約車的車體內部及駕駛人的經歷等都會提供給叫車的人，另外像費率彈性化、甚至車身顏色的鬆綁以及其他相關能夠提升計程車服務品質的部分，我們也都全力在研議。

陳委員歐珀：另外針對 Uber 這部分，我個人提供一個建議，這兩、三年來，公司被開罰了 276 件共 3,770 萬元，針對個人 Uber 司機的開罰 277 件共一千兩百多萬元，你們現在加重其罰，但是我覺得野草除不盡，春風吹又生，在這種情況之下，你們思考一下參考其他各國的作法，怎麼將新型創新服務的形式，不管是安全、稅捐的機制、符合交通安全的管理，納入正軌及管制，我覺得這部分你們應該去思考。否則現在 3,000 輛，照全世界的發展趨勢，搞不好明年就 6,000 輛。

范次長植谷：委員這個意見非常好，我們會透過駐外單位蒐集相關資料。

陳委員歐珀：你們應該導入正軌才對。因為他們來拜訪我們時有提到一些困難的地方，當然本席不是同情他們，你們既然沒有辦法完全禁止，就要有一套合理的管制措施，以利我國未來稅捐的稽徵、保障乘客的安全或是維持市場公平性競爭性，這樣也可以帶動傳統計程車整個多元服務品質的提升，保障乘客最大的利益，在這部分你們要好好地思考。今天我們提到的就是安全維護的部分，真的最主要是安全的部分，萬一發生乘客有所爭執時或意外的狀況是很難處理的。

范次長植谷：對，這就是我們為什麼把它納入合法化最重要的原因，安全還是最重要。

陳委員歐珀：他們口口聲聲說有保險保單的額外保險，這都是他們講的，可是我看你們也沒看過他們的保單，有沒有確認他們的保險內容？

范次長植谷：我們沒有看過。

陳委員歐珀：你們都沒看過，這是報紙寫的我把它抓下來。我覺得交通部要針對這家公司，他們登記在科技類，你們應該面對面跟他們好好地談一談。

范次長植谷：以前有談過。

陳委員歐珀：你們要管制源頭而不是抓底下在跑的司機，我認為是輕重不分。他們在臺灣有設立公司，只是沒有設在運輸類。

范次長植谷：是。

陳委員歐珀：這個要去查一下。我再請教趙局長，現在臺灣哪一條道路被交通部列為最危險的路段？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。現在以中橫的危險性最高，還有蘇花公路。

陳委員歐珀：你知道全國最危險的路段在哪裡？

趙局長興華：關於事故的部分，如果按照委員所講的是蘇花公路東澳到南澳這一段，這幾天在警方加強取締之下，安全性有些改善。

陳委員歐珀：我希望你去查查看，我請記者去調出資料，因為我們那邊的記者向我反映，從 2013 年 1 月 13 日至今年 2 月 21 日，東澳至南澳 12 公里也是列入蘇花改的一段道路，這邊只有原來路段做改善而已，這個路段偏偏是蘇花公路整個路段九起死亡車禍中有六起發生的地方，所以 12 公里在當地稱死亡路段，有 7 個人送命，蘇花公路有三分之二在宜蘭。局長，本席今天探討很嚴肅的問題，針對死亡路段 12 公里處，我要鄭重跟交通部提出建議，有的是短期要改善的，第一，路面很差要先改善；第二，該設置的測速管理措施要設置完畢，包括反光板及這個路段的改善。

另外，我一再呼籲交通部啟動東澳至南澳段納入蘇花改可行性的評估，否則只有針對原路線的修改沒有辦法達到，因為這個路段路太彎曲、太陡而且落石不斷。希望這個部分將來能夠稍微調整一下，不要大車小車都走蘇花改，一些聯結車、砂石車或石化車的部分不要走這個路段，因為大部分都是隧道，不要一開始什麼車都可以走蘇花改，你們要規劃一下。

趙局長興華：我們會跟宜蘭縣警察局互相合作來改善這邊的交通安全。

陳委員歐珀：謝謝。

主席：接下來請顏委員寬恒質詢。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長，臺灣對於長隧道的定義是多少公里以上？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。長隧道應該是像八卦山 7 公里以上。

顏委員寬恒：7 公里嗎？

范次長植谷：抱歉，4 公里以上。

顏委員寬恒：歐洲也是 4 公里；日本是 3 公里；臺灣是 4 公里。請教部長，目前我們長隧道有雪山、蘇花改、八卦山以及草埔隧道。如果在長隧道發生災難事故要怎麼處理？

范次長植谷：這個公路總局的部分都會有一些 SOP，包括像八卦山隧道在兩端隨時有跟消防隊隨時保持聯繫，萬一發生事故在第一時間都可以趕到。

顏委員寬恒：如果在隧道內發生了火燒車事件怎麼辦？

范次長植谷：火燒車一樣有 SOP，馬上做交通的疏散，讓救急的車輛在最短的時間趕到現場。

顏委員寬恒：據我所知，像雪山隧道在兩端都有救援單位。

范次長植谷：是。

顏委員寬恒：但是你剛剛講的八卦山還有蘇花改有嗎？

范次長植谷：都有。

顏委員寬恒：據我們一般瞭解，在發生火燒車事件，人員幾乎無法靠近，如果又是在塞車時間造成塞車的情況之下，你們如何處理？

范次長植谷：我們有很多的措施，包括法令的修改，有委員提案，事實上最近我們已經規定消防車、救急車輛在第一時間有優先行駛權，這好像是葉委員的建議，關於修法的部分是這樣做。其次，現場臨時救急，每一部車輛的跟車距離都有限制，避免火燒車的事件發生以後會蔓延。

顏委員寬恒：在隧道裡面當發生火燒車的時候，濃煙密布而且都會充滿有毒的氣體，當氣體無法消散時，若在塞車時間你們怎樣疏散這些人群？

范次長植谷：在濃煙密布時，事實上排煙設施現在做得都還算不錯，大概 350 公尺有一個排煙設備。另外就是人員緊急疏散的部分，每年都有做模擬演練一次以上。

顏委員寬恒：我比較清楚雪山隧道的部分，但是八卦山隧道，我記得這一邊是國道三號，另一邊是員林端，員林端這邊可能有救援設備，但是國道三號這邊沒有什麼單位？

范次長植谷：南投縣。

顏委員寬恒：可是他們還要上國道。

范次長植谷：對。

顏委員寬恒：如果發生事故時，他從……

范次長植谷：南投中興新村交流道都很近。

顏委員寬恒：請教次長有沒有發現一個很奇怪的現象，交通災害是隸屬交通部管轄，但是交通部沒有專責的救災單位，一旦發生重大事故，還要向相關的消防署或類似的單位去借調人手及求助。如果發生重大災故時，交通部部長在現場就是最高指揮官，但是這種不同調的情況之下，對於不屬於自己部裡面的專責單位怎麼樣去調派？這樣的制度是合理的嗎？

范次長植谷：現在有中央災防中心在統籌管理，一般純粹交通事故，當然交通部第一時間要出面，比較大型的災害，我們與消防署有很好的聯繫。事實上，真正重大災害像復興航空發生空難，內政部會出來主導這件事，所有的警消及軍方單位，大家都會全力來配合。

顏委員寬恒：權責單位是交通部，救援單位是內政部消防署，這樣到底誰該負責？誰的責任比較重？

范次長植谷：事實上，交通部有一個交通動員委員會，平常負責與內政部警消單位、軍方聯繫確認，所以一旦發生事故，他們經過每年的模擬演練，事實上啟動的機制是非常快的。

顏委員寬恒：誠如次長所言，如果發生重大事故時，交通部到了現場，一切都是讓別的部會去進行搜救等工作，請問部長在現場是扮演什麼角色呢？

范次長植谷：指揮及監督的角色。

顏委員寬恒：怎麼是他來指揮呢？

范次長植谷：他有處理整個指揮調度的權責，平常也有授權的制度。

顏委員寬恒：你覺不覺得這個制度應該做檢討呢？

范次長植谷：我們再來深入探討。

顏委員寬恒：接下來本席要延續陳委員歐珀有關 Uber 的問題，請問次長，Uber 合不合法？

范次長植谷：它是用自用車去違約營業，基本上是不合法的。

顏委員寬恒：這幾天的媒體都有登載，Uber 公司來到臺灣之後，該公司已經被開罰 276 件，針對司機則開罰了 277 件，罰金也超過 4,500 萬多。目前交通部所訂定的罰則，比如連續 6 個月以內遭取締 2 次就會罰 10 萬，並吊扣行為人的駕照半年，你覺得這樣有嚇阻作用呢？

范次長植谷：過去這段時間，我們一直在做連續處罰，由於是行政罰，第 1 次判決公路總局是敗訴的，第 2 次的案子則是勝訴的。目前我們一方面配合勝訴的動作，同時也提高罰則，我相信會有一定的遏阻力量。

顏委員寬恒：據瞭解，如果要成為 Uber 的駕駛，必須具備的條件，包括國產車要在 5 年以內，進口車則是 2006 年以後生產的，這表示駕駛是有一定的經濟條件；其次，沒有前科及有駕照就可以登記為 Uber 的駕駛。

目前臺灣每年的新車登記數量為好幾萬輛，因此很多 Uber 的駕駛是一次性的駕駛，他們有可能是嘗鮮，比如透過這種方式去認識乘客或交朋友，而不是想要賺錢。這將會變成治安上的死角，因為無法管理司機及保障乘客，政府對此的定位是什麼呢？

范次長植谷：我們一直定位它是違法及違規的，這也是基於安全上的考量。

顏委員寬恒：如果有一群外國人士來臺灣，他們使用 Uber 當成乘載器具，假使發生交通事故或強盜行為，我們是不是丟臉丟到國際上，臺灣該如何自處呢？

范次長植谷：過去一段時間，我們與 Uber 一直在做溝通，他們對乘客安全並沒有打包票，甚至還說過沒有辦法負責，由於他們只是臺灣的在地公司，而荷蘭總公司對這部分也沒有做過什麼承諾。過去一段時間，我們公路總局一方面是開罰，一方面也不斷在做宣導，希望民眾不要輕易去搭乘。我們更積極的作法，就是輔導現有的計程車業者能夠提高服務品質，比如預約方面等，藉此減少民眾去搭乘 Uber。

顏委員寬恒：為了保障國內合法的計程車業者，也包括他們的生存權等，本席強烈要求交通部，就像外來物種侵略本土的原生種一樣，你們不能只是抓到之後，在他們的背後做記號後又放回去，等第二次抓到時才做你們認為足夠的處罰，這是不合理的。你們一定要保障國內的計程車司機及業者，因此必須訂定更為嚴厲的罰則。

范次長植谷：是，我們會朝這個方向來努力。

顏委員寬恒：謝謝。

范次長植谷：謝謝委員。

主席：請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。關於學生的交通車，包括幼兒園專用車輛及國小或高中的交通車等，幼兒園的專用車輛在 101 年有訂定相關的法規，而學生交通車則在 102 年也開始訂定。針對學生交通車輛的稽查，現以國中小的部分來看，103 年度的稽查合格數為 739，而不合格數為 90，大概占了 11%，比例可說是相當高。另外，103 年度高級中等學校的不合格數也達到 7%；幼童專用車輛的不合格數更達到 9%，總共是 554！針對稽查不合格的部分，主要的項目有哪些呢？

主席：請教育部國民及學前教育署楊組長答復。

楊組長國隆：主席、各位委員。主要的項目，包括超載、裝監視器或滅火器等。

鄭委員天財：這都是考量到車輛的行車安全，可是不合格數的比例真的是太高了。雖然 104 年有改善，請問幼兒專用車的部分現在有數據了嗎？

楊組長國隆：104 年的數據還在統計中。

鄭委員天財：在你們統計完成以後，請將資料送給本席。

楊組長國隆：是。

我們對學生交通車的稽核是相當嚴謹的，希望保護孩子在上放學期間搭乘載具的安全，去年兒權法第九十條之一還沒有修正之前，我們已經採取行政追蹤的方式，如果有問題的話，我們會函文請主管教育的局處去追蹤缺失改進的情形。在兒權法第九十條之一修正之後，我們依法會去臨檢，如果查獲違反相關規定時，我們一定依法來開罰，即罰主管的校長 6,000 元到 3 萬元，並會做行政上的特別追蹤及輔導。

鄭委員天財：有關稽查車輛的安全，在原住民地區有沒有另外的統計呢？

楊組長國隆：沒有特別把它劃分開，因為我們都是按照當地縣市政府的校安會報、監理機關和警察局所規劃的路段去做隨機臨檢。

鄭委員天財：請教育部特別考量原住民地區，尤其是山地鄉，都非常偏遠，另外平地原住民地區也有在山上的，安全上的考量更是需要，所以請你們在調查時就要有所考量，原住民族地區不論是幼兒園專用車輛或國中小學生交通車，行車安全的稽查是非常重要的，我想這不是很難，請教育部把這部分劃分開來。

楊組長國隆：是，我們會依照委員的指導，將來在執行上會劃分開，予以特別規劃。

鄭委員天財：另外就是相關法律規定，不論是幼兒照顧或兒童福利相關法規都明定學生交通車或幼兒園專用車輛應由地方政府規範，請問地方政府在地方自治相關法規上，針對車齡部分有沒有限制？

楊組長國隆：教育部在 102 年訂定學生交通車管理辦法，之所以車齡會設限在 10 年和 15 年，主要是 96 年到 100 年期間，各地方政府除了臺南市沒有規範年限外，其他 22 個縣市中，有 18 個縣市規定是 10 年，當時我們在修訂交通車管理辦法時，就召集所有縣市政府代表、兒福聯盟代表、靖娟文教基金會及家長代表共同討論，最後一致決定所有車輛的檢查除了依照公路總局相關規定外，年限部分則參酌多數縣市之前的規定，以 10 年訂為我們的標準。

鄭委員天財：就是教育部相關辦法尚未規定之前，地方政府已經就其地方自治條例，針對學生交通

車或幼兒園專用車輛訂定車齡限制，所以你們就參考這個部分，並將其納入相關辦法，是不是？

楊組長國隆：是。

鄭委員天財：交通部針對召委的修正案提出一些建議，你覺得這個建議可以被接受嗎？你有看到交通部的修正建議嗎？

楊組長國隆：事實上這個主題就是放寬幼兒園車輛或學生交通車的年限，站在教育部立場，我們認為這個問題非常重要，很多委員也提出很多指導，而每次委員提出詢問時，我們都會召集地方政府、兒福團體、靖娟文教基金會及家長團體代表共同協商，針對葉委員提案，國小部分原本我們的相關辦法規定是屬於第一類 10 年，最近我們正研議針對學校自購車輛部分能夠延長到 15 年，為此我們也召開過會議，但會議中兒福聯盟代表還是表示反對，尤其最近媒體報導也有一些意見反映，所以針對國小這一塊，我們先放寬看看，將來幼童車部分是不是再放寬，教育部會再聽取各界意見後再研究。

鄭委員天財：本席認為你們今天的報告不夠詳細，你應該把當初整個歷史背景說明清楚。當初教育部是順從地方政府原來各自的規定，在 101 或 102 年分別訂了幼兒園專用車輛辦法及學生交通車管理辦法，把原來各縣市自行規定的車齡限制問題，由教育部蒐集各相關意見後，統一規定整個國家對於幼兒專用車輛及學生交通車車輛的車齡明確限制，而且是全國一體適用，你應該把這個歷史背景跟原因理由詳細書明，讓委員會參酌，這部分希望你們再補充。

楊組長國隆：是，會後補充。

鄭委員天財：另外，「交通部觀光局辦理旅行業接待大陸地區人民來臺觀光高端品質團處理原則」，針對車齡部分也有相關限制，這部分內容為何？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我們是希望高端品質團可以儘量使用 5 年內的新車。

鄭委員天財：這是因應陸客來臺觀光人數眾多，也發生很多交通事故，所以有這樣的規定……

范次長植谷：嗯！對。

鄭委員天財：如果按照你們現在建議修正的條文，有辦法規範到這個部分嗎？

范次長植谷：那個不是跟事故直接相關，主要是跟品質有關，因為我們希望高端團，包括他的團費、行程……

鄭委員天財：我知道，你們現在是規定 5 年？

范次長植谷：是。

鄭委員天財：不論是教育部的相關辦法或是交通部的處理原則，都有車齡限制規定，但交通部的這個處理原則，並不是法規，而是行政規則，如果今天修法通過，這個處理原則是不是就不能再適用了？

范次長植谷：委員會如果協商討論通過，我們會依照新的規定配合辦理。

鄭委員天財：好，這個你們再研究。

范次長植谷：是，謝謝委員。

主席：教育部，請不要用「放寬」一詞，我們沒有放寬，而是取消所有年限，但我們對安全的要求絕對沒有放寬。另外，請次長不要亂回答，剛剛司長也馬上指正了，高端團車齡 5 年限制跟安全無關，而是因為它是高價團，所以希望配給它新車，請不要亂回答，如果因為這樣才規定 5 年年限，那麼校車也應該要 5 年。再者，教育部把 10 年改為 15 年，那更糟糕，我們堅決反對。這部分等一下再討論，如果完全取消，也就是不以車齡考量，而以其他安全考量，10 年要變 15 年，只有更更糟糕，這真的是捨本逐末！

請陳委員素月質詢。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。請教范次長，就您所瞭解，車輛行使發生交通意外事故的原因大概有幾種？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。最大原因是駕駛人未注意車前狀況，歷年來大概都是排名第一。

陳委員素月：也就是人為因素。其他呢？

范次長植谷：除了人為因素以外，在機件方面比如輪胎胎紋未符合規定。

陳委員素月：就是爆胎，最近報導幾件交通事故就是這個原因。還有嗎？

范次長植谷：再來就是道路狀況，比如道路彎曲或是坡度比較高，駕駛人相對沒有很注意的話，就容易發生事故。

陳委員素月：我們關心交通事故，歸納出幾個原因，在人為因素方面，包括駕駛人沒有注意車前狀況，或是本身違規闖紅燈、酒駕；另外，爆胎也是經常發生事故的原因；再來就是路況不佳或是對路況不熟。次長認為這些原因跟車齡有直接關係嗎？

范次長植谷：這些都沒有直接關係，其實就我們歸納起來，事故發生就是人、車、路這三個部分。就車的部分，如果平常維修保養做得好，大概跟車齡沒有直接相關。

陳委員素月：確實做好維修保養的話，以上因素就可以降低或避免，所以以車齡來限制車輛使用並不合理，我上次針對取消遊覽車 10 年年限一事就教於部長的意見，他也認同車齡不是影響行車安全的唯一因素，因為行車安全跟車輛平時的保養維修、使用頻率、人為操作、遵守交通規則等等都有很直接的關係，在這樣的情況下，我們不應該單單針對某一個車種來限制車齡，次長是否認同呢？

范次長植谷：是，基本上就是這些原因。

陳委員素月：另外，我們對車輛安全的管理制度有一套標準，我們有車輛型式安全審驗，就是車輛出廠之前就有一套標準，請問對各車種都有型式規範嗎？像是大客車和遊覽車都有嗎？

范次長植谷：對，這些都有。

陳委員素月：小客車呢？

范次長植谷：彰化車安中心是對新車登檢領照之前做一些審驗工作。

陳委員素月：幼兒車也有車輛型式安全規範嗎？

范次長植谷：都有一定的規定。

陳委員素月：規範內容大概怎麼樣？

范次長植谷：過去幼兒車的座位比較亂，現在都改成「非」字型，小孩向前坐，遇到緊急煞車時不會在車內滾動；另外，車內的消防設備和安全設備都比一般標準稍微高一點。包括駕駛人和隨車人員也是一樣，都有嚴格的規定。

陳委員素月：繼續請問楊組長，剛才次長已經說明幼兒車的安全規範，你對這樣的安全規範有疑慮嗎？

主席：請教育部國民及學前教育署楊組長答復。

楊組長國隆：主席、各位委員。在兒權法沒有通過之前，地方政府對整個……

陳委員素月：我們先不要講法，本席是問交通部對幼兒車所訂定的車輛型式安全規範，你認為有不妥的地方嗎？

楊組長國隆：我們是按照交通部的規定來執行。

陳委員素月：你會覺得不夠嗎？

楊組長國隆：我們是考量到載運對象問題，從幼兒園 2 歲到 18 歲，交通車管理辦法或是幼童車管理辦法裡面訂有不同的限制。

陳委員素月：當然如此，針對載送的對象會有特別的安全規範，像是一般轎車載幼兒就規定要有安全座椅，就是都會考慮到乘坐的安全規範。請教楊組長，教育部是教育專業還是交通專業？

楊組長國隆：我們當然是教育方面。

陳委員素月：既然你們不是交通專業，交通部都認為車齡不是影響行車安全的唯一因素，而教育部仍然主張對車齡限制仍有其必要性，是不是教育部對交通部所訂的車輛檢查規範和車輛型式安全規範都不信任？

楊組長國隆：不是這樣，其實我們的規範比交通部更嚴謹，除了……

陳委員素月：既然更嚴謹，那就乾脆訂在車輛型式安全的要求上就好了。

楊組長國隆：除了車輛本身定檢之外，我們還加上對車齡的限制，一般車輛 5 年內都是 1 年做 1 次定檢，第 6 年之後是 1 年做 2 次定檢，因為機件會老化，所以才要定檢，以車齡 10 年跟 15 年、20 年做比較，在機件上……

陳委員素月：幼兒車幾年檢查 1 次？

楊組長國隆：第 3 年以上就是每年 2 次。

陳委員素月：我所看的資料是車輛出廠就每年檢查 1 次，不是像一般自小客車是 5 年後才每年檢查 1 次。

楊組長國隆：是。

陳委員素月：你自己也搞不清楚啊！

楊組長國隆：我剛才講錯了。

陳委員素月：你覺得 10 年內的車輛就絕對安全嗎？

楊組長國隆：因為載運的對象是小孩，事實上，我們針對這個問題也邀集家長代表和兒福代表開會過，大多數兒福聯盟代表還是認為新車對孩子比較有保障。

陳委員素月：我認為這是心理因素，當然兒童安全非常重要，我們每個人都很重視，可是我認為不

能用這個因素就凌駕在交通專業上，聽剛才你所講的，其實 10 年的車也不是絕對安全，還有其他因素考量，而交通部已經做了很周全的思考和規範，如果你認為交通部對於車輛安全檢查規範還有不夠的地方，你可以提出看法，請交通部加強和改善。組長認為呢？

楊組長國隆：我們當然相信交通部和監理機關的專業，教育部當初訂定這個規範，最主要就是延續各縣市在教育部沒有訂定法律之前所規範的年限。

陳委員素月：你們另外制定一個法來限制車輛的車齡使用，這樣就是以子法凌駕母法了，公路法對交通安全管理有很多的規範，包括出廠時的車輛型式安全審驗、定期檢驗、臨時檢驗，這些都有做檢查了，還包括很多機械的部分。不曉得組長有沒有開車，其實在做車輛定期保養時，如果機件有磨損就會做更換，並不是一輛車開了 10 年都不換零件，在定期保養時一定會更換磨損或故障的機件。所以我覺得加強定期保養跟定期檢驗是最重要的，而且這部分就是要去嚴格落實。公路總局和監理單位應該要嚴加把關，這比只是在形式上對車齡做限制更重要、更有意義。

楊組長國隆：跟委員報告，其實我們教育部最主要的角度就是，因為現在所載運的對象是幼兒，他們沒有應變能力，所以在家長跟兒福團體的疑慮沒有解除之前，我們希望能夠以比較循序漸進的方式來處理。

陳委員素月：由於載運的對象是幼兒，大家都非常關心幼兒的安全，所以請教育部再去思考如何讓兒童乘車的時候能夠更安全，而不是只重視車齡。像安全帶的配置、座椅的型式等，應該在車輛出廠的時候就要考量，這是車輛安全管理的部分。

楊組長國隆：我們會加強平常的稽核。

陳委員素月：因為很多造成幼兒死傷的車禍意外有時候不一定是車齡很高，而是駕駛人自己沒有注意或違規，所以我們希望以專業的角度來檢討這方面的問題，也希望教育部要尊重專業，讓這個問題回歸專業，謝謝。

楊組長國隆：謝謝。

主席（林委員俊憲代）：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，你們這一次一共開出 118 萬張機車、汽車燃料費的罰單，其中機車的部分有多少張？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。這一次開的罰單全部是機車的部分。

葉委員宜津：所以 118 萬張全部都是機車？

趙局長興華：是。

葉委員宜津：裡面有 15 萬張有問題。機車一年的燃料費是多少？

趙局長興華：要視 CC 數而定，低於 150CC 的機車是 300 元到 600 元。

葉委員宜津：125CC 以下是 450 元，50CC 以下是 300 元。

趙局長興華：是。

葉委員宜津：依公路法第七十五條規定，逾期未繳燃料費的罰鍰是多少？

趙局長興華：是 300 元到 6,000 元。

葉委員宜津：應該是 300 元到 3,000 元。

趙局長興華：是。

葉委員宜津：你們這一次開出來的 118 萬張罰單的罰鍰金額都是多少？

趙局長興華：有 300 元，也有 600 元。

葉委員宜津：幾乎都是 600 元。

趙局長興華：也有一部分是 300 元。

葉委員宜津：有嗎？

趙局長興華：有。

葉委員宜津：有多少張是 300 元？

趙局長興華：11 萬。

葉委員宜津：在 118 萬張裡面有 11 萬張是罰 300 元，本席這裡有一張罰單，欠了 167 元，結果被你們罰 600 元，局長，這樣符合比例原則嗎？

趙局長興華：我們是按照裁罰基準。

葉委員宜津：是，本席知道，沒有超過一個月是罰 300 元，超過一個月就罰 600 元，其實收到你們的罰單都已經超過一個月了。因為他超過了兩個月，本來該繳 167 元，你們罰他 600 元，這未免太狠了一點，局長，你們是這樣對待人民的，結果你們錯開了 15 萬張的罰單，光是郵費要多少？

趙局長興華：大概 500 萬左右。

葉委員宜津：是嗎？不是 700 多萬嗎？有人跟我說是 735 萬。

趙局長興華：郵資的金額就是 15 萬張乘以 34 元。

葉委員宜津：光是郵資就高達 735 萬，這已經不是第一次出錯了，上次你們燃料費的公式計算錯誤，超收 11 億，那一次你們退費又花了多少錢？

趙局長興華：報告委員，如果寄平信就可以解決的，我們都是儘量寄平信。

葉委員宜津：你們到底花了多少？你根本就不敢講啊！

趙局長興華：我現在手上沒有資料。

葉委員宜津：你不敢說，我的助理馬上跟我說你剛才在糊弄我，沒有一張罰單是 300 元，因為裁罰基準是一個月內 300 元，這一次你們開 101 年到 103 年，所以全部統統都是 600 元。

趙局長興華：報告委員，確實有 300 元的罰單，我手上有資料。

葉委員宜津：好，就算這樣也是十幾萬張。次長、局長，上次你們超收後退費到底花了多少工本費？你不要跟我說來這裡備詢沒有準備資料。

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我請同仁馬上去查。

葉委員宜津：你們隨便就浪費了人民 735 萬的納稅錢，多 A 了人民 11 億，再花一筆錢來退還，交通委員會還支持你們改善監理系統的預算，這樣還有天理嗎？欠你們 167 元，你們罰人家 600

元，這麼狠，我們真的沒有辦法接受，等一下你們查到資料以後我們再來繼續討論這個問題。

楊組長，學校可能要用大客車當校車或是用小客車來當娃娃車，我們先來講大客車，你知道可以花八百多萬買到一輛完全不含外裝的大客車，也可以用三、四百萬的價格買到，我們先不要講年限，你覺得哪一輛會比較安全？這應該用膝蓋想也知道。

主席：請教育部國民及學前教育署楊組長答復。

楊組長國隆：主席、各位委員。是。

葉委員宜津：好，我們現在來講安全問題，如果一輛是八百多萬買到，一輛是三、四百萬，這輛八百多萬的車開了 10 年以後和一輛全新只賣三、四百萬的大客車相比，你覺得哪一輛安全？

楊組長國隆：跟委員報告，因為現在的大客車幾乎都是用租賃的，很少……

葉委員宜津：本席問你什麼問題，你在回答什麼？本席現在不是在問租賃，我是在問車子。局長，一輛賣八百多萬並開了 10 年的大客車，跟一輛只賣三、四百萬且全新的中國製或韓國製大客車，哪一輛比較安全？

趙局長興華：報告委員，按照我們在 106 年要實施的甲類大客車標準，目前八百多萬的大型車輛都有符合，就是有比較高級的配備，包括 ABS、車身穩定或是外擴式的懸吊系統，都具有這些設備。

葉委員宜津：好，組長，你聽到了嗎？

楊組長國隆：是。

葉委員宜津：今天我是業者，你告訴我，學校車只能用 10 年，超過 10 年的車不能用，我當然要買 300、400 萬可以用 10 年的車，現在你再把它改成 15 年，我再怎麼撐，修修補補再撐 5 年，你開什麼玩笑！我們不是跟你計較幾年，我們是告訴教育部，大家都希望學生兒童能夠安全，小客車也一樣。鄭運鵬委員跟我講，小型的小客車有 300 萬的也有 60 萬的，你認為一輛 300 萬用了 10 年的娃娃車跟一輛新買的 60 萬娃娃車，哪一輛安全？本席告訴你，還是 300 萬的安全。

再來請教育部提出學童要多高規格的配備，我們完全配合，只要你提出我們就來訂，要給學童什麼樣的安全配備，你說；要怎麼樣的保養維護，你訂。現在你什麼都不做，什麼都不說，只有用 10 年，甚至在我們苦口婆心的跟你們講了以後，你竟然說：好，要不然改成 15 年。你真的想氣死我們，你的說法本席真的沒有辦法接受。

好，我的時間寶貴，還有一個重要議題要問。次長，依據交通部公路公共運輸提升計畫補助無障礙計程車作業要點，補助無障礙計程車最高金額 40 萬，再加上貨物稅、營運獎金，每一輛無障礙計程車差不多可以抵 60 多萬，真好耶！可是很多身心障礙朋友跟我說還是叫不到車，結果有一次叫到車了，那個司機跟他講說，他是不小心按到的才會載他。次長，你知道為什麼嗎？

范次長植谷：跟委員報告，雖然是補助 40 萬到 60 萬左右，但是在補助的同時，也有兩個要求，就是這些人都要經過訓練，而且至少要有 30%是載運身心障礙者旅客。

葉委員宜津：我都知道，可是你知道嗎？這些車的特色就是大，所以這些車在 30%的目標達到後，就都跑去載機場高級乘客或者是電話預約高級乘客，為什麼？因為你們給他 60 萬，讓他買好

一點、高級一點、大一點的車，然後 30%載客目標達到，他們就不載了，因為你們的獎勵措施一年最多 1 萬塊，就是一年補助 10 個月，一個月 1,000 元，他們跑一趟就賺回來了。再者，這個辦法只要 5 年，他們買了高級的休旅車、旅行車，只要 30%的載客率，過了 5 年以後，他就賺到 60 萬，簡單說就是這樣。請看這張圖片，這輛車夠豪華吧！漂亮嗎？你們出了 60 萬。這樣對嗎？身心障礙朋友告訴我：你們說在我們身上用了多少又多少的預算，結果他們 1 年怎麼樣都叫不到 1 次，好不容易叫到 1 次，坐上計程車，開心得要命，跟那位計程車司機聊天，司機跟他講說「我是不小心按到的」。

范次長植谷：跟委員報告兩點，第一點，委員剛剛提到叫不到車的問題，我們會加強跟地方政府聯繫。第二點，現在市面上……

葉委員宜津：不是只有這樣，我是要你們檢討身心障礙者車子的補助，本席認為這個錢不如直接拿去買復康巴士好了！

范次長植谷：這部分我們跟衛福部就包括停車場跟它的利潤部分也有在溝通，事實上我們都有在開會討論。

葉委員宜津：本席的時間到了，不要浪費後面委員的質詢時間，你們真的是要大大的檢討一下。

范次長植谷：我們一定會。

葉委員宜津：殘障朋友覺得帳算在他們的頭上，可是根本沒有用到。

范次長植谷：好，謝謝委員。

主席（葉委員宜津）：請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位委員。今天很多委員詢問有關汽燃稅徵收問題以及繳款、罰單問題，更多人認為如果會造成這麼大的麻煩，不如隨油徵收就好了！目前是這兩個問題，沒有錯吧！我們來複習一下汽燃稅的使用費，如果有錯誤的地方麻煩次長跟司長指正。在公路法裡面規定的汽燃稅徵收是由交通部會商財政部訂定之，沒有錯吧！所以不需要修法，對不對？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。是。

鄭委員運鵬：我們現在徵收方式是跟著使用執照……

范次長植谷：隨車。

鄭委員運鵬：現在是隨車徵收，但是要隨車徵收或隨油徵收，其實是交通部跟財政部同意就可以了。

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：這個爭議已經很多年，昨天朱大慶科長在這邊也有做一些回答，我們先確定一下，是否需要修法？答案是不需要，只要會商之後就可以了。

范次長植谷：是。

鄭委員運鵬：第二，在汽車燃料使用費徵收及分配辦法裡面，隨油徵收、隨車徵收的部分，其實本來就訂得滿清楚，只是徵收方式不同，汽油 2.5 元，柴油 1.5 元，不分汽機車。所以不管怎麼徵

收，如果是隨油徵收就是用得越多就徵得越多；隨車徵收就是每年固定一個數額。昨天科長在一個記者會上說明，你說在民國 50 年到 51 年的時候，臺灣曾經實施汽燃費隨油徵收 1 年，那 1 年發生免徵油品流用的弊端，當年汽燃費才徵收到 65%，因為這個原因到現在為止我們都採隨車徵收，不再隨油徵收。次長，對不對？

范次長植谷：沒有錯。

鄭委員運鵬：問題就來了，根據分配辦法，免徵汽車燃料使用費的車輛有哪些？我跟大家報告一下，第一個是戰列部隊編制內之軍用汽車，沒關係，機車也算，第二個是領有特種車行車執照並免徵使用牌照稅之消防車、救災車、救護車、垃圾車等此類政府用車輛，第三個是外交使節車及享有外交待遇之外國車，這是給他們優待，第四個是客車，第五個是現在才有的電動車，第六個是計程車。所以你們講的免徵油品流用是不是指用這些車的名義使用，然後轉賣民間造成我們課不到稅？是不是這個意思？

范次長植谷：另外，漁船用油……

鄭委員運鵬：對，沒有錯，漁船用油沒有在分配辦法裡面，本席請教次長，50 年的時候我們的免徵車輛到底有幾輛？在 55 年前，免徵車輛到底有幾輛？我跟你保證，這些免徵車輛可能比民用车輛還多。

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。當時產生的油品流用、地下油網的問題主要是出在農機用油，包括農業機械與漁船用油。

鄭委員運鵬：所以，來源是漁船？那漁船也是向中油購油，對不對？

林司長繼國：對。

鄭委員運鵬：農業用油還是，對不對？

林司長繼國：對。

鄭委員運鵬：中油當年沒有競爭者，當然也沒有台塑，對不對？

林司長繼國：對。當時主要就是用在農機與漁船用油。

鄭委員運鵬：那你曉不曉得，事實上當年這些免徵車輛與民間車輛的數量比例？絕對值你知道嗎？我向您保證，那個時代，民間買得起車子的，會比政府用車少。但是今天時空環境已經差那麼多了，你們在記者會上還用民國 50 年的數字，這會笑死人耶！

林司長繼國：不，我們只是說明 50 年代曾經實施過的案例所產生的結果，因為當時產生的問題到今天仍然存在。

鄭委員運鵬：你不覺得很荒謬嗎？

林司長繼國：農機、漁業用油的問題還是存在。

鄭委員運鵬：你現在還在擔心農機用油與漁船用油？但是，那個時代的漁船說不定比民間汽車還多，整體環境與現在是不同的。你要用別的理由，我也無所謂，但是像你現在這樣，以避免免徵油品流用為理由，就講不過去，畢竟這也是政府在查緝上的問題，你拿這個當理由對嗎？

林司長繼國：農機與漁業用油若是隨油徵收，還會涉及怎麼退費的問題。

鄭委員運鵬：退稅歸退稅，但是你昨天舉民國 50 年的情況為例，在現代已經不成理由了。

我向各位分析一下民國 50 年與現在的差距在哪裡。第 1，徵收目的不同：過去要徵收，是因為民間用汽機車會增加，所以要課稅；現在的徵收目的則有一大部分是為了環境，希望節能減碳，因此鼓勵大眾運輸；此外，除了希望透過隨油徵收避免浪費之外，也要強制汽機車業者提高燃油效率方面的技術。所以目的跟當年不一樣。

林司長繼國：不，公路法第二十七條規定得很清楚，徵收汽燃費的目的是為了道路修建、養護與交通安全管理。

鄭委員運鵬：沒錯，那個時代徵稅是為了修路。

林司長繼國：現在還是一樣。

鄭委員運鵬：我知道各縣市都有分配到，可是外界怎麼認知？你可以到網路、媒體上看看，大家都認為，隨油徵收在這 10 年內的目的已經轉變為希望透過燃料更有效率地使用，讓技術提升，而且就是為了愛護地球，免徵對象才會加入電動車嘛！這就是環境上的不同。我不管法律怎麼定，課到稅就是要用，不然要放在口袋裡嗎？所以不要把法律當成理由，錢收到了之後，用在養護道路，也沒有問題，重點是時空環境還是差很多。幾年前油價還非常高，每桶超過 150 美元，當時大家都希望推動綠能、電動車，但即使現在已經降到每桶 20 幾美元，國內油價每公升甚至低於 20 元，大家還是認為應該發展電動車，甚至還有氢能車出現，這些都是為了環境著想，希望讓機械在使用燃油上更有效率，所以我才說目的是不同的，政府也應該有這種思考，不然，你們花了 100 億，鼓勵臺灣廠商升級電動車，這也是政府在做的事情，沒有錯吧！

林司長繼國：道路一定要修整、養護，現在非用油車輛也愈來愈多。

鄭委員運鵬：我知道你又要說道路，但是我的重點在於時空環境不同，要求也不同。

過去和現在汽機車數量差很多，次長，您現在知道民國 50 年有多少汽機車嗎？

范次長植谷：不清楚。

鄭委員運鵬：交通部怎麼還拿 50 幾年前的數字說明？我向次長報告一下現在汽機車數量，總數有 2,141 萬輛，其中汽車有 775 萬輛，機車 1,365 萬輛。民國 50 年絕對不是這個數字嘛！所以我才說，當時免徵的汽機車比民間用車還多，所以你們還拿 50 幾年前的情況當例子，真的會笑死人。

55 年的時空環境差別很大，第 1，徵收目的不一樣了，第 2，汽機車數量差很多，第 3，加油站數量與管理也不一樣了。當時只有中油，甚至只有都市區有加油站，鄉下哪來加油站？當時也沒有台塑等競爭者。再者，管理方式也不一樣，當時如果要開辦隨油徵收，就應該開發票，但是我也不知道 55 年前有沒有發票。如果有，可能要用手寫，還要用計算機計算稅額，但現在全面電腦化，只要輸入公式，全臺灣就統一收費，所以手段與效率也不同了，因此現在考慮隨油徵收，意義也不同了。第 4，收費電腦化程度不同，我剛才已經說明過了。最後是管理與稽查手段也不一樣，以前的管理可能重人工，現在的管理可以電腦化，唯一不變的還是郵寄，郵寄是最大成本，你們要花 600、700 萬元郵寄，也就是今天很多委員質詢的重點。以上就是隨油徵收和隨車徵收的差別，除了郵寄之外，其他環境都不同了，交通部和財政部現在真的要認真討

論，要不要趁油價低檔改為隨油徵收，這樣大家負擔比較輕。即使油價高到一個地步，我們仍有凍結條款可以處理，這樣好不好次長？

范次長植谷：非常謝謝委員的寶貴意見，我們可以再蒐集各方意見與資料，進一步研議。

鄭委員運鵬：你說「各方」，還有哪幾方？這件事的討論也不是一天、兩天了。我是藉這個機會向你們報告，除了烏龍罰款以外，我們還討論到隨車徵收與隨油徵收，這樣沒有問題吧！

范次長植谷：是，我們會朝這個方向研議。

林司長繼國：這個部分，其實我們之前研議過，行政院希望，未來只要是附隨在油品的相關稅費都能整併，再由各部會按照各自業務分配。

鄭委員運鵬：「未來」是什麼時候？

林司長繼國：針對能源稅，財政部希望等到整個油電價格比較穩定之後再實施，所以我們也是這樣建議。

鄭委員運鵬：現在不算穩定嗎？也就是說，油價過低不算穩定？其實應該趁著現在價格便宜，趕快處理。

林司長繼國：我們會建議財政部考慮儘快處理能源稅。

鄭委員運鵬：好。

請問次長，Uber 問題處理到什麼程度？

范次長植谷：現在我們還是繼續連續處罰。

鄭委員運鵬：你認為 Uber 主要違法之處何在？

范次長植谷：主要是僱用自用車駕駛違規營業。

鄭委員運鵬：也就是白牌車吧！

范次長植谷：對。

鄭委員運鵬：次長，你知不知道除了雙北市以外，許多偏遠地區都僱用白牌車？

范次長植谷：是有這些現象。

鄭委員運鵬：Uber 只是成了白牌車大聯盟，外加多了網路平台。在部分沒有大眾運輸、沒有計程車的地方，這種白牌車確實有其需要啊！所以你們在處理 Uber 之前，可不可能先合理地輔導白牌車進入體系？畢竟它不可能變成計程車，次長有沒有想過這樣的方案？

范次長植谷：在偏鄉的部分，包括原住民地區在內，我們都在推動 DRTS，也就是需求反應式運輸系統，針對 last mile 最後一哩，也就是公共運輸到不了的地方提供服務。

鄭委員運鵬：你們要不要和 Uber 等業者討論這個計畫？

范次長植谷：溝通管道是有的。

鄭委員運鵬：那他們的駕駛有沒有受到與計程車駕駛相同的約束，也就是不能有刑事犯罪等問題？你們有設定這樣的條件嗎？

范次長植谷：基本上，Uber 是違規的，所以我們沒有跟業者談過這個部分。

鄭委員運鵬：這點還是要注意，如果是在死角或偏遠地區發生犯罪，其實更不容易稽查。

次長，你有沒有搭過 Uber？

范次長植谷：我沒有搭過。

鄭委員運鵬：我向你報告，昨天，我做了一件很無聊的事，我自己透過 Uber App，試著申請當司機，結果卡在一關，就是我没有證照，所以無法申請。其實申請程序滿簡單的，Uber 要求申請者拍攝駕照與執照，以確認車輛及本人，Uber 也會要求提供「良民證」，也就是刑事紀錄認定。最大的問題可能出在良民證可能可以偽造，是不是？但是，很多白牌車連這個程序都沒有。我對 Uber 合不合法沒有定見，但對於白牌車一定要先輔導，等白牌車輔導完以後，才有辦法處理 Uber，這一點也請交通部研究一下。我的申請只差最後一步，就是還沒有去市警局申請良民證，不過我相信自己應該會合格，等我申請完成，再向您報告。

范次長植谷：這就是計程車駕駛的執業登記證一定要經過警察局審驗的原因。

主席：委員問的是白牌車，不是計程車啦！

范次長植谷：我知道。

鄭委員運鵬：要先處理白牌，讓白牌車業者有法可循，這也是為了保護消費者，我的目的在此。

主席：現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。今天大家關注的是各種公共運輸、汽車等車輛的安全問題，如果逐項檢視，包括針對葉委員宜津提案的討論，主要是以車齡是否作為主要安全檢驗標準之一這樣的架構進行檢討。在現行車齡限制、特定安全法規等政策底下，很多業者為了降低成本，都傾向只進口底盤，對於這個現象，交通部應該也很清楚，接下來車子就直接在臺灣拼裝。尤有甚者，我們雖然禁止直接從中國進口全車，但業者仍然以零件包裹進口臺灣，在臺灣組裝。法規的本意可能是好的，希望上路的車輛是安全的，結論卻是業者都為了攤提成本，而且在年限非常短的限制下，反而都以更不安全的拼裝車模式上路，這個現象是我們必須正視的。

在之前檢討相關政策的過程中，我們也向交通部索取一些數據，包括目前臺灣進口底盤與進口全車的比例等，但這些數據連交通部也沒有掌握得很清楚。在管理上，儘管法規把年限定為一個非常重要的標準，但是在實際上，這個標準所衍生的其他問題，我們並沒有系統性地看待，導致業者幾乎不太進口全車，尤其是歐美等比較高級的車輛，而是傾向只進口底盤，以拼裝車上路，這樣真的會比較安全嗎？讓這種最便宜、最省錢、最低成本的車輛上路，真的比較安全嗎？我們的政策執行到現在，是不是該有一份比較符合科學性的檢討報告，或者依照各種數據做全盤安全性檢討？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。剛才提到進口車與進口底盤的部分，交通部是後端，前端還有經濟部、財政部關稅總局，他們比較了解這個部分。目前，政府在政策上是禁止整車進口，尤其是

對於中國大陸，禁止整車進口。

蕭委員美琴：除了禁止大陸整車進口以外，對於其他國家的整車進口有無任何限制？

范次長植谷：基本上沒有。

蕭委員美琴：但是目前因為關稅等特定法規，包括安全門規格、尺寸等相關限制，讓全世界生產遊覽車、大型大客車比較強的北歐等國家，幾乎都無法全車進口，因為我們只能進口底盤，你不覺得這樣讓臺灣人在大客車的行車安全上做了很大的妥協嗎？明明有好的、完整的車可以輸入使用，業者卻不用，而是只用底盤，再自己拼裝上路。

范次長植谷：事實上，雖然不是整車進口，但是打造完整車輛，還是要經過車安中心一次性車輛型式的檢驗。基本上，這種型式檢驗的標準也是參考聯合國經我們調和過的法規作為檢驗標準，所以基本上，我國標準與國際標準仍然相去不遠。

蕭委員美琴：但是，我們的標準卻讓許多國內業者在進口完整、高規格的頂級車輛時卻步，等於我們的法規已經成為業者進口最安全、最好的全車時非常重要的阻礙之一。

范次長植谷：是，這與關稅有關。

蕭委員美琴：既然成了阻礙，我們就應該好好看待這個問題。我也知道，涉及關稅的不是由你們主管，但是多年來已經衍生出這個問題，我們卻放任不管。當然車輛規格不是引發本身安全問題的唯一要件，但是因為我國過去各種法規的限制，包括對車齡的要求、對特定規格的要求，導致國內業者幾乎不太進口完整的大型客車。國際上這麼多知名公司對於安全的要求與標準其實都高於我國所要求的規格與標準，我們卻不能用到這些車，我認為整個政策應該重新檢視與檢討。即使涉及其他部會，我也建議交通部主動邀集相關研議。

范次長植谷：是，我們會針對委員的建議與相關部會討論。

蕭委員美琴：除了研議如何提升我國上路車輛的整體安全性，我們甚至不能讓政策形成進口更好車輛的障礙，畢竟國內也沒有很完整、整體性的造車產業，尤其是大客車，所以這並不會對國內產業產生太大的衝擊。

此外，國內對於底盤的整體規範也不是那麼明確，例如可以在市區公路上行駛的公車與可以行駛山路的公車，在結構上可能有些不一樣，例如行駛蘇花公路那種彎路的大型車與每天上下班時間行駛臺北市區等平面道路的车辆，底盤結構與標準可能不同，交通部是不是應該針對底盤本身設計一些更高規格的安全要求與規範？例如可以行駛山路的車輛是什麼樣的車、走平面道路的車又是什麼樣的車，把這些問題釐清之後，我們對行駛山路的大型客車要求就會更高，對於目前許多業者使用進口底盤拼裝低成本、廉價車輛的做法，也許能產生部分遏止的作用。當然，如果成本突然大幅提升，例如涉及關稅，我們或許可以透過這種方式提升業者改善整體進口車品質與安全度的誘因。

范次長植谷：現階段，對於底盤分類登錄，例如要歸類為公路汽車客運業還是市區汽車客運業，以及是公車與遊覽車，公路總局已經擬定了新的辦法，之前葉委員也一再建議遊覽車營業的部分。

蕭委員美琴：這個辦法已經公告了嗎？

范次長植谷：去年 12 月 1 日頒布、實施。

蕭委員美琴：所以已經公告了，是不是？

范次長植谷：已經公告了。

蕭委員美琴：好，請交通部再提供書面資料給我們。

范次長植谷：好，沒問題。

蕭委員美琴：其實今天多次有委員提到偏鄉公共運輸需求，次長都提到 DRTS 的可能性。在許多偏鄉，尤其是花東地區，DRTS 的需求其實非常急迫，尤其是偏鄉地區，國內目前是採用補貼公路的方式，但是實際上，政府花了很多錢，這些客車業者本身也賠錢，因為以大型車行駛這些偏僻地區其實划不來，經濟、排碳量等各方面的數據都顯示，現在的經營模式不符能源以及經濟上的效益，所以用 DRTS 甚至在部分偏遠地區以小型車接駁，是一定要走的趨勢。但一定要連結偏鄉小型車等業者，畢竟很多地方都叫不到計程車，甚至計程車不願意去。所以，公共運輸的提供其實要有更多彈性，將各種已經存在卻閒置的車輛納入這個系統。不過，我認為還是要做整體規劃與研析。

我曾經要求交通部運研所好好針對東部偏鄉的公共運輸需求進行規劃，後來運研所把這項專案交給東吳與東華大學的共同團隊執行。

范次長植谷：應該是運輸研究中心。

蕭委員美琴：好，是運研所把計畫交給運輸研究中心執行。

范次長植谷：對。

蕭委員美琴：但據我了解，目前花蓮縣設了 2 個試辦點，一個是玉里鎮的安通，一在萬榮的林田山，但是這兩個地方其實是以觀光客的需求為主要導向，而不是針對在地居民看病、通勤、上學、工作的需求，而且 DRTS 範圍設定在那麼小的點，其實大多數人還是用不上，也無法看出 DRTS 的效應，所以本席還是建議應該擴大辦理，例如把整個玉里鎮、整個萬榮鄉或整個鳳林鎮全都納入試辦點，透過魚骨型架構，以 DRTS 行駛主幹道、在分支則用小型車來載運的模式作為主要推行方向。

范次長植谷：委員這個意見非常好，我們會加以調整，擴大辦理。

蕭委員美琴：好。

據我了解，交通部運研所交給研究單位執行的計畫規模也非常小。

范次長植谷：那是因為全省有 6 個地點。

蕭委員美琴：可是不能因為大家都要，交通部針對每個地方就只給不到 10 萬元、例如 9 萬元的案子做研究。

范次長植谷：那是針對小型個案。

蕭委員美琴：事實上，DRTS 如果要讓大家有感，一定要有一定的規模，對不對？

范次長植谷：是。

蕭委員美琴：如果只在觀光景點實施，觀光客固然用得到，但是你把整個鎮上其他人的感受放在哪裡？而且，重點在於大家要通勤、要上學。有一個數據讓我很難過，就是花蓮地區機車車禍比

例非常高，尤以學生居多。舉例來說，當地的東華大學可能就是在人煙比較稀少的偏鄉地區，當地又缺乏完整的公共交通旅運服務系統，導致這些學生無論要去哪裡，進出都要騎機車，而且在花蓮，跨一個鄉可能有跨幾十公里，所以 DRTS 真的是非常迫切、必須趕快執行的案。我要特別請求次長，東部地區位處偏遠，尤其火車運能不足，很多中南區的孩子必須通勤花蓮女中、花蓮中學上課，火車運能已經不足以解決他們的問題。尤其時間那麼有限，有時卻要經過好幾個小時，才等得到回村落的公車或火車，所以 DRTS 是非常迫切、必須趕快進行的政策，但是如果規模不足，大家是無感的。

范次長植谷：是，我們會繼續辦理。

蕭委員美琴：能不能請你們重新針對未來試辦地區的路段和規模進一步研究？

范次長植谷：沒問題，我們會再與委員作進一步研究。

主席：請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。很多人都關心烏龍罰單也就是公路總局寄錯 15 萬張罰單事件，交通部范次長剛才也公開道歉，只是好像沒有告訴我們為什麼會寄錯。請教交通部范次長，為什麼不該寄出去的罰單不但寄出去了，還寄了 15 萬張？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。因為總計有 50、60 個挑檔，其中有幾個漏掉了，也就是在 SOP 中有所遺漏，才會造成這起疏失。

林委員俊憲：我這樣問好了，是人工錯誤還是電腦程式設計錯誤？

范次長植谷：是人工錯誤。

林委員俊憲：全部是人工錯誤？

范次長植谷：是。

林委員俊憲：所以與電腦程式沒有關係吧！

范次長植谷：程式是有的，只是人員沒有打開程式執行挑檔的動作。

林委員俊憲：寄錯罰單的事件近年來發生過幾次？

范次長植谷：大概就是這一次。

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。報告委員，就是這一次。

林委員俊憲：只有這一次？

趙局長興華：是。

林委員俊憲：以前從來沒有發生過？

趙局長興華：因為以前機車汽燃費是隨換照徵收。

林委員俊憲：寄錯就要更正、重來，這樣國庫大概會損失多少錢？

趙局長興華：這次寄錯的損失大約是 500 萬左右。

林委員俊憲：已經繳罰款的民眾，還要退還，這些也需要行政費用，再加上這些，國家損失多少？

趙局長興華：如果加上這個部分，目前估計是 700 多萬。

林委員俊憲：國家損失 700 多萬！一個公務人員不小心造成錯誤，國家就損失 700 多萬，以後有沒有辦法不再發生？

趙局長興華：我們未來會強化雙重確認工作。

林委員俊憲：你們的內部管控必須有防笨措施。

趙局長興華：對，未來一定要有。

林委員俊憲：不能完全授權給同一名作業人員。這個工作是由 1 個人在做，還是有好幾個人在做？

趙局長興華：是一個工作群體。

林委員俊憲：是由工讀生來做嗎？

趙局長興華：不是。

林委員俊憲：那是由正職人員執行？

趙局長興華：是。

林委員俊憲：那應該有經驗吧！

趙局長興華：對，他有經驗。

林委員俊憲：他有沒有做過啦？做多久啦？

趙局長興華：都有做過。

林委員俊憲：我剛才聽到已作出懲處，是懲處科長嗎？怎麼懲處啊？

趙局長興華：對，會記 2 次申誡，同時調離科長職務。

林委員俊憲：這件事不容許再發生。若不容許發生，我有幾個建議，第一是內部管控問題，第二是燃料稅這樣徵收是否合理，剛才鄭委員也提出了相關質詢。

趙局長興華：該名科長其實相當優秀，但負的責任相當大，壓力也相當大。過去他只處理汽車，這次處理的範圍包括機車，是他第一次，量實在太大，所以會漏掉一些步驟。

林委員俊憲：不容許再發生！這件事不可以再發生！笑死人了！一個公務人員粗心大意，就讓國家損失了 700 萬，造成多少車主的不便也難以估算。這顯示你們的內部管控出了問題，你要想辦法。

趙局長興華：是，我們會加以強化。

林委員俊憲：請問次長，您知不知道蔡英文總統當選人參加了氫能城市論壇？

范次長植谷：我有看到報紙報導。

林委員俊憲：她還去駕駛氫能汽車。

范次長植谷：是納智捷。

林委員俊憲：日本在相關方面已經研發 20 年，日本政府也把 2015 年訂為氫社會元年，宣示使用新能源，在汽車方面要發展氫能。日本過去已經在氫氣車領域投資非常多，包括加氫站、燃料電池等等，而且透過相關法規、政策、融資補助、專利保障等，非常有系統地推動新能源。不知道臺灣有沒有相關研究？

范次長植谷：針對氫能源發展，其實我們與經濟部談過很多次，與業界之間也有很多接觸，我個人在上上星期也拜訪了 Nissan 集團，了解該集團整體電動車發展。只是目前在這個部分進度比較

少一點。

林委員俊憲：不是少一點，臺灣根本沒有開始！臺灣哪有人在作氫能源轎車？

范次長植谷：是，還沒開始。

林委員俊憲：根本就沒有，也就是零。比起來，我們已經落後日本 20 年了，人家已經做了 20 年！

我看蔡英文總統當選人也就是蔡主席非常有興趣，同時指示，未來氫這類全新能源可以作為臺灣能源戰略，所謂能源戰略，大概已經達到國家要重點發展的層次，所以交通部必須儘快趕上。這項發展由哪個單位負責？

范次長植谷：原則上是經濟部主導。

林委員俊憲：由經濟部在研發嘛！

范次長植谷：對，我們也都會全力配合。

林委員俊憲：如果成為跨部會政策，你們應該也要有相關法規，對不對？

范次長植谷：對，相關安全法規我們會處理。

林委員俊憲：這項產業非常複雜，日本人也慢慢在發展，包括專利保障、未來設置氫氣車加氫站，其實最重要的是新科技的安全性以及人民的接受度，在這方面，臺灣根本連啟動都還沒有，我指的是電能。好，那我請教次長，你認為過去 8 年在馬政府時代，我們在相關研究上，有沒有什麼具體成果？

范次長植谷：在電動車的部分，例如在日月潭，有做一個實驗場域，利用電動車、電動船，甚至電動大巴都有，但是以目前來講，只是有初步的結果而已。

林委員俊憲：根本還在試驗階段。

范次長植谷：是。

林委員俊憲：你應該比較快一點的，是在電動機車方面，政府之前也做過相關補助。

范次長植谷：這個經濟部有補助，電動大巴的部分也在做。

林委員俊憲：目前電動機車的普及率，大概有多少？

范次長植谷：不是很高。

林委員俊憲：很低。

范次長植谷：對。

林委員俊憲：不要說氫能源，在電能車方面，臺灣的相關研究，在亞洲都是敬陪末座，就算不跟日本比，也遠遠輸給相關國家，這些都是我們未來努力的重點，不知道交通部有無相關規劃？

范次長植谷：有關規劃的部分，還是經濟部在訂，我們會在補助這方面，儘量跟他們配合，然後在整個車輛安全型式認證的部分，我們車安中心，有在做這個工作。

林委員俊憲：我今天早上看到報紙，頭版頭條有一個新聞，報導一個很不幸的火災，一家五口被燒死，警方說可能是電動機車在充電，我們不曉得真正起火的原因？但是警方在火災現場初步勘驗，發現碳化最嚴重的，就是那台燒起來的電動機車，很可能是起火點，而且電線插頭是插著的，不知道是否從那個地方自燃而起。如果未來新政府把綠能產業當成國家五大重要發展產業之一，那麼在跟民生相關的車輛上，無論是機車、電動車輛，真的要加快腳步，我們在相關方

面，已經遠遠落後，希望經濟部和交通部能夠看到未來，預先做出相關規範。

范次長植谷：我們會照委員的指示辦理。

林委員俊憲：今天好像也有幾位同仁，關心校車的問題。

范次長植谷：對。

林委員俊憲：我看一下全臺灣的校車，從幼稚園的幼兒車到國中小，然後到高中，好像有上萬輛車。

范次長植谷：差不多。

林委員俊憲：總共九千多輛，你給我們的數字顯示，他們大概都有一些缺失，但是只看到數字，也不知道那些缺失，到底長什麼樣子？是不是很嚴重？

范次長植谷：可否請教育部向委員說明？

主席：請教育部國民及學前教育署楊組長答復。

楊組長國隆：主席、各位委員。我們從臨檢看到的缺失，大部分都是一般性，比如沒有裝滅火器，或者是……

林委員俊憲：在不合格的次數上，你要標出級數，細節我們不一定要知道，但是到底屬於重大缺失，還是一般缺失，應該寫出來，這樣我們才看得清楚。

楊組長國隆：對於委員的建議，我們回去之後會……

林委員俊憲：像過去 2 年，國中小發生 126 次不合格檢查，到底那是什麼樣的內容？也不知道。在幼童專用車輛部分，根據過去兩年的檢查，總共有 554 次不合格，到底什麼東西不合格？對於不合格數，應該要分級數，是重大缺失？還是一般的缺點？

楊組長國隆：絕大部分都是一般的缺點。

林委員俊憲：同時，我也看到教育部的立場，雖然今天葉委員提出不要以車齡作為禁止使用的限制，但是教育部還是傾向相關車齡限制有其必要性。其實，剛剛也對此做了一些探討，我建議你在給本會的相關資料中，尤其是校車的相關檢查，這部分非常重要，因為跟家長和學生都有切身關係，所以希望你提供更詳盡的資料，讓我們看得清楚一點。謝謝。

楊組長國隆：好。謝謝。

主席：請趙委員正宇質詢。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。在座交通部官員有收到 Line 關於機車燃料費烏龍罰單資訊的，請舉手？這幾天，你們都沒有收到嗎？全部都沒有？趙局長有沒有收到？次長有沒有？都沒有，可見你們離開人民多遠。請問在座的記者、先生、小姐、女士，有收到 Line 的，請舉手？只有 2 個人。我為什麼要講這個問題？我當民意代表，所以老百姓都會跟我們反映，這就是民意代表的功能。全國 Line 瘋傳最多的，就是這個烏龍罰單，這烏龍罰單有 15 萬件，罰了 753 萬納稅人的錢，真的是冤枉！開了 118 萬 9,000 多張，將近 119 萬張罰單，這罰單是舊制以前的，剛剛趙局長也特別講，這是 101 年以前的，過去我們換行照都是 2 年換一次，對不對？本席想請教局長一個問題，我在 10 月份，買一部 100cc 的摩托車，並在 101 年 10 月份去換照，這是最後一批，然後繳了兩年的稅，繳到 103 年 10 月，對不對？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。是。

趙委員正宇：但是我這一次又收到罰單，為什麼？

趙局長興華：如果他 101 年有繳，就不會有罰單。

趙委員正宇：有，一樣有罰單，他去跟人家扯啊！我跟你講，差兩個月，對不對？你們數學一定算到兩年，不會算到 12 月嗎？既然新制度開始施行，就算到 103 年 12 月，但是你們算到 103 年 10 月，差了兩個月，450 元燃料費除以 12，不是 37.5 元？結果因為 75 塊罰了 300~600 塊。你們結算的時候，應該算到年底，不能兩年就訂死死的，如果 6 月份去繳，就算到兩年後的 6 月份，不然會造成很多問題。為什麼汽車沒有呢？因為從以前到現在，就是什麼時候買車，就算到年底，4 月是牌照稅，7 月是燃料費，如果 1 月份買，就整年度繳完。

趙局長興華：以現在來講，從 102 年以後，機車跟汽車都是一樣，所以這個的部分，就是按照委員剛剛所提的辦理。

趙委員正宇：他在 101 年繳兩年，現在還是被罰，就是差那個 75 塊，何況你們在欠費追繳作業要點中寫得很清楚，你們 11 月會按照行照上面的地址寄催繳通知單，如果對方沒收到，隔年 3 月還是寄原來的地方嗎？你們作業要點上是怎麼寫的？

趙局長興華：以住居所為優先。

趙委員正宇：這些資料是怎麼來的？

趙局長興華：是民眾填的。

趙委員正宇：在 11 月份的時候，按照民眾填的地址寄給他，隔年 3 月再催繳一次，但要跟戶政事務所調資料，然後校對一下，因為他前面沒有收到，表示地址有誤，可能搬家或遷徙，顯示你們資料是舊的，所以催繳通知單應該跟戶政事務所核對一下，看看戶籍地是不是一樣，才不會有問題，也表示催繳動作你們已經做了兩次，如果還是沒有來繳，就需要接受罰款，對不對？

趙局長興華：是。

趙委員正宇：這是你們「欠費追繳作業要點」上寫的，不是我講的。

趙局長興華：有關住居所的部分，如果民眾有要求，我們會優先寄到那裡；如果沒有，我們會按照戶籍所在地來寄，大部分是以戶政資料為主。

趙委員正宇：我剛才講的，你聽不懂嗎？11 月份第一次繳的時候，是按照他填的資料寄，例如寄件地址在哪裡？永久通訊地址在哪裡？居住地在哪裡？但是民眾可能會遷徙，因為他有遷徙的自由；所以 3 月第二次寄，就要跟戶政事務所配合，看戶籍地是不是在這裡、有沒有搬家。

趙局長興華：有做。

趙委員正宇：有就不會有這些問題了，就是沒有做這些動作。

趙局長興華：挑檔程式在做的時候，這個部分都會有。

趙委員正宇：第二次寄的時候，一定要跟戶政配合，你們公務人員，不是都依規定辦理嗎？按照你們的要點去辦理，就沒有問題了。

趙局長興華：有跟他們連線。

趙委員正宇：這是 15 萬張罰單的問題，對不對？

趙局長興華：是。

趙委員正宇：如果你們隨油徵收，不是很好嗎？次長，隨油徵收是不是比較好？第一，不會有這些問題，不需要列印紙張，也不需要郵寄，不但省錢、省事又環保，你們不是說使用者付費，這樣每天開多少就加多少也繳多少。我們不要說全世界，請問東南亞地區有哪個國家，是隨車徵收？

趙局長興華：大概只有新加坡吧？

趙委員正宇：為什麼？

趙局長興華：大概幅員比較小，車輛數也沒有那麼多，可能管理上比較容易。

趙委員正宇：因為他們大眾捷運、交通比較發達，而且地方小，買車的就是那些特定的人，對不對？

趙局長興華：對。

趙委員正宇：我們跟新加坡不同，因為幅員較廣，人口比較多，有車階級的人也非常多。請問次長，你有沒有自用車？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我有。

趙委員正宇：是您在開還是夫人在開？或是兒子、女兒在開？

范次長植谷：通常是我在開。

趙委員正宇：下班的時候？

范次長植谷：是。

趙委員正宇：你有那麼守規矩嗎？

范次長植谷：有，我非常守法。

趙委員正宇：沒有買菜的時候，也拿去開？

范次長植谷：不可能。

趙委員正宇：你使用的里程數多不多？

范次長植谷：因為我的是中古車，大概有 4、5 萬公里。

趙委員正宇：我是說平常一年開多少？有沒有 5,000 公里？

范次長植谷：大概不到 5,000 公里。

趙委員正宇：你覺得隨車徵收合理嗎？

范次長植谷：隨車徵收有其理想性，這部分我們可以重新研議。

趙委員正宇：我想可以討論，雖然講了那麼多年，還是要討論。為什麼舉你的例子？你還是次長，一般老百姓都很節省，買一台車放著 10 年、20 年，平常很少開，可能出遠門、全家出去或辦什麼事情才會開車，用的次數非常少，平常則以機車代步，所以隨油徵收對他們會比較好，尤其是中低收入戶或經濟狀況比較不好的，大戶人家不會計較這些，在此情況下，不管在環保、不要浪費紙張、節省經費上，隨油徵收都會比較好，所以提出此項建議。剛剛林俊憲委員也提到

，氫、油電、Hybrid 的部分，次長說有去集團看過？

范次長植谷：對。

趙委員正宇：我建議你去看 Toyota 集團。

范次長植谷：兩個都有看。

趙委員正宇：你覺得油電和氫，他們哪個做得比較好？

范次長植谷：他們的性質不一樣，Toyota 是以組裝為主，所以我們去看他的生產線，大概跟我們說明了一下。

趙委員正宇：他是以組裝為主？

范次長植谷：Toyota 的本身。

趙委員正宇：我不是說臺灣，而是說美國。

范次長植谷：我都是在臺灣參觀。

趙委員正宇：Nissan 有油電的嗎？

范次長植谷：Nissan 有，Hybrid 也有。

趙委員正宇：大概全世界都是以 Hybrid 為主，像泰國都是鼓勵而且減價，我們反而開環保倒車，貨物稅減半還取消，這都是不對的，所以交通局跟經濟部要有一個政策，你應該向他建議。

另外，你說低地板公車使用率要達到 47%，現在只有 16%，請次長看一下這個圖片，一位身障朋友要等低底盤公車，他從 8 點開始等，等到 11 點公車才來，後來我去詢問公車業者到底有沒有跑這條路，不然為什麼人家等了 3 個小時？他說他有來，但是沒有看到人。我想平常開那個車習慣了，因為沒有人要坐，所以速度很快，加上身障朋友大部分都站得比較裡面，可能就沒有看到。我覺得這個公車太少了，3 個小時只有一班，那一班沒有載到，他又要等 3 個小時，所以低底盤公車的數量一定要增加。

范次長植谷：我們現在還有繼續補助。

趙委員正宇：這是非常重要的事情。

范次長植谷：是。

趙委員正宇：尤其對身障業者來說，已經行動不方便，還讓他等了 3 個小時、站了 3 個小時，才等到這個車。

范次長植谷：我們會要求業者。

趙委員正宇：你也常常出國，現在世界各國尤其日本非常先進，他的風景區、公共設施、大眾捷運系統、低底盤公車都非常發達。

范局長植谷：是，沒有錯。

趙委員正宇：但我們國家對身障者還不夠友善，所以低底盤公車一定要達到你所講的 47%，可是現在只有 16%，顯然進步的空間還很多，請多加油，也謝謝次長，Hybrid 還是要繼續推廣，不要開環保倒車。

范次長植谷：是。

趙委員正宇：我想請教趙局長另外一件事情，有關生活圈補助的部分，對我們非常重要，但是從今

年開始就沒有生活圈補助了，因為燃料費都給地方政府了，我們桃園在六都中是分最少的，我一直請教你，是以什麼來分辨？你說是以路的長短……

趙局長興華：路的長短、面積及交通量來算。

趙委員正宇：可是交通部給我的資料是以收燃料費的績效為主，如果以收燃料費績效為主，桃園的車輛更多，請問桃園有多少車輛？

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。有關汽燃費的分配，六都部分為管養道路面積占 50% 權重，交通量占 40% 權重。

趙委員正宇：在六都裡面，我們才 22 億。

林司長繼國：那是因為道路面積。

趙委員正宇：要多一點。還有生活圈的部分，我們本來有 10 億左右能改到生活圈，生活圈上禮拜才通過，生活圈改到綠線捷運道路來修繕，可以嗎？

趙局長興華：理由正當的話，我們會……

趙委員正宇：謝謝。

主席：請李委員鴻鈞質詢。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。今天是針對公共運輸，包括客車、計程車及校車安全的保障問題來討論，現在我們就一件、一件來看。首先，在客車的部分，根據資料顯示，目前全台有 52 家公路客運業者，沒有錯吧？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。對。

李委員鴻鈞：如果以傷亡一人以上作為標準，光在這 5 年中，總共發生多少次，你知道嗎？

范次長植谷：這個……

李委員鴻鈞：你不知道，沒關係，我告訴部長：120 次；而且，在 52 家中有 20 家是零事故，有 32 家至少都出現過一次傷亡事故；以國光公司來講，部長知不知道這家公司在 5 年裡面發生幾次事故？根據本席的資料是 23 次，至於統聯則發生 14 件，我之所以要舉這兩家公司的例子，乃有鑑於公共運輸的種類非常多，在看到復興航空公司發生災難事件時，我們發現國內處罰的機制的確非常嚴格，除對其國內航線給予嚴格懲罰，甚至於在航權談判時，我們也給予他們一定程度的處罰。現在來看客運的部分，它乃是民眾長期依賴的大眾運輸工具，所以安全自是首要，如果長期發生事故，請問你們的處罰機制為何？

范次長植谷：基本上，在發生事故後我們會責令其改善，如果他們沒有照規定的期間改善完成，我們就會依據公路法第七十七條給予處罰。

李委員鴻鈞：就我剛才所提出的數據來看，52 家客運業者中經常發生事故的就是那幾家，也就是說，每次有交通事故發生都是那幾家肇事，這表示你們對相關法規的執行根本不具任何效果。

范次長植谷：我並不是要在此替業者講話，像國光、統聯兩家公司是屬於國道客運業者，曝光率比較高，但是他們行駛的里程也比較長……

李委員鴻鈞：我認為你們不該從這個角度來看，如果主管機關沒有做一定程度的約束，業者在經營過程中又如何在安全管理上自我約束？

范次長植谷：是的。

李委員鴻鈞：總的來看，我認為你們現有處罰機制還是太過鬆散，既然長期客運業者都是跑高速公路，如果他們的事故率一直未見有效改善，我們給予處罰甚至嚴格到取消其路權也都是可以，這個機制好像到目前也尚未建構起來，對不對？

主席：請交通部公總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。針對客運業者事故發生率，基本上，我們並非看他們發生事故的總次數，因為統聯與國光兩家是目前國內最大的客運公司，他們擁有的車輛數也超過 1,000 輛……

李委員鴻鈞：本席並非單單針對這兩家公司……

趙局長興華：從去年開始我們著手建立一項新的機制，因為目前已經沒有所謂新公告的黃金路線，所以我們針對客運業者的續營審查，如果其事故率仍然很高，我們就會在續營的核可上加列但書規定要求其改善，如果經過一段時間他們做不到時，我們就會撤銷其續營許可。

李委員鴻鈞：你們應先對可容許之事故發生率訂出一個標準才對，否則你們裁量權的空間也未免太大了。

趙局長興華：我們是針對有責任的部分來要求客運業者，如果他們有超過的情形，通常我們就會縮短其續營年限，情況更嚴重時，我們就取消其黃金路線的經營。

李委員鴻鈞：對於這部分，你們一定要嚴格執行，也許對航空事故的發生，不論在媒體曝光度或是社會關注度都比較高；至於一般公共運輸方面，因為它的個案性使得其曝光度與關注度都比較低，可是它所影響到的畢竟是一整個家庭，甚至更多，所以你們還是要好好正視這個問題。

趙局長興華：有關前述加列但書的部分，我們已經訂下去了。

李委員鴻鈞：未來你們必須更嚴格並落實執行。

趙局長興華：是。

李委員鴻鈞：另外有關校車的部分，我認為比較難拿捏，以美國為例，他們對校車有相當嚴格的規定，諸如優先路權等，請問次長是否清楚？

范次長植谷：我了解，校車在路上行駛時，其他車輛大概都要讓它先行。

李委員鴻鈞：國內的校車行駛在路上並沒有優先路權，對不對？

范次長植谷：對。

李委員鴻鈞：還有，美國政府每年要編列多少經費來增加校車的安全性？

范次長植谷：我不了解。

李委員鴻鈞：美國政府在這方面每年編列萬分之四的預算，簡單來說，超過 60 億美金，從這裡我們可以看出他們是多麼注重校車安全。所以，美國校車的安全甚至在重大撞擊、翻滾之後，它的車體還是不會整個扭曲變形，這都是有賴於政府與法令大力維護所致。反觀我們的校車，先不談有沒有優先路權的部分，光就安全性來說，坦白說，比一般車輛都還不夠安全。請問次長，國內校車究竟歸誰管？

范次長植谷：由我們交通部跟教育部共同管理。

李委員鴻鈞：真正的主管機關大概都在教育部，至於專業的部分，則是屬於交通部，對不對？

范次長植谷：對。

李委員鴻鈞：這種共管方式，很容易造成多頭馬車；其次，由不專業的教育部主管學校的校車，本來就是不對的，應該統一由交通部管理，以收事權集中之效。

這個問題本席在這裡也不是第一次講，以前發生校車事故時我也提過，結果最後卻變成交通部推給教育部，教育部則主張這一塊並非他們專業權責，他們只管學生，因此這部分的權責一定要先做明確的劃分。

接下來我們談談校車安全的問題，首先來看幼稚園的校車，坦白說，我們很難要求園方大筆投資設備完善的校車，因為在經費上確實有其一定的難度，這就是問題的盲點所在，對此本席今天有一臨時提案，即針對校車的安全管理，應以交通部為主要權責機關；再者，對被編入已核准的學校校車，我們也應該訂定一套安全標準；至於公路法也應該考慮比照美國的相關規定，以美國這個民主先進國家，對於校車的部分，在他們的公路法中早設有優先路權的明文，反觀國內校車則是讓大家先行，完全沒有優先路權。

范次長植谷：委員的意見很有道理，我們可以再作進一步研究。

李委員鴻鈞：要等你們作進一步研究，到底要等到何時？是否等到大家都退休，或是到我的孫子甚至曾孫子輩都出來的時候，你們都還在研究，是嗎？

范次長植谷：因為有現成的例子，未來我們在研究上就會很快有成果。

李委員鴻鈞：其實，目前世界各國中對校車給予優先路權的國家，也不僅限於美國這個國家而已，像日本也一樣，本席不明白的是，這些民主先進國家為什麼會有這樣的機制，而我們也號稱為民主國家卻是付之闕如？你覺不覺得這樣是不是很丟臉？基於上述，請你們馬上研擬相關法案出來，期能讓國內兒童在搭乘校車時會更有安全感與保障。

如果你們不從這裡著手，而是只憑著學校應該對校車做安全的要求，我們覺得根本就是無從安全起。以時下幼稚園的經營為例，不論用人或經費的規模都不是很寬裕，在此情況下，要他們花個幾百萬去購置一台真正安全的校車，請問他們能做到嗎？即使他們能做到，所謂「羊毛出在羊身上」，孩子的學費一定會調漲。我們應該仿效美國，由政府主導校車安全政策，坦白說，我們政府在一些不該花錢的地方花了很多莫名奇妙的錢，本席覺得不如把這些錢花在真正需要的人身上，今天美國、日本都可以這麼做，為什麼我們卻沒有這樣做？請問次長，你們對這部分的研究到底需要多久的時間？

范次長植谷：針對校車安全管理方面，我們會再作進一步加強。

李委員鴻鈞：未來你們要努力的有兩個面向，第一，有關優先路權的部分，第二，提升校車整體上該具備的安全性，請問你們能否儘快做到？

范次長植谷：根據現有交通相關法規，對於校車的部分只有禮讓先行而已，並無其他強制性規定。

李委員鴻鈞：我現在只問：對本席剛才提出的兩個面向，請問次長是否認同？

范次長植谷：認同。

李委員鴻鈞：既然認同，就請你們努力去做，而且希望你們用最快的速度在最短的期間內完成相關的工作，我們召委一定會全力支持，在這裡我敢跟你做這樣的保證，對不對召委？

主席：那是當然！

李委員鴻鈞：既然召委大力支持，就請交通部趕快努力去做。

另外，本席長期關心遊覽車肇事的問題，每次遇有事故發生時，社會上就會出現一片檢討之聲，我在這裡也對這方面講過 N 次，首先是改裝的問題，這主要是因為業者為符合其載重的考量，固然你們對於車輛長度、軸距有限制規定，比如軸距多少公尺以下不能上山，惟業者通常在進行改裝的時候都差個 0.5 公尺，我們都知道，只要軸距一改，車輛的重心就隨之改變了，從此就不具備原廠所保障的基本安全，所以你們在業者進行改裝時固然有做一些要求，但同時也忽略了這一點，因此過去發生幾次重大遊覽車事故，我都一再要求你們對遊覽車必須做翻滾試驗，藉以了解車體是否更加安全。

當然，民眾都知道，搭乘遊覽車越上層的座位所看到的風景越開闊、越美麗，玻璃窗也越能打得開，卻不知道這樣整個車體的鋼性也就越弱，到時候車子一翻，玻璃窗馬上就破，乘客死亡的係數也就立即增高，對這個問題我也不是今天才在這裡講，對不對？

范次長植谷：類似車輛改裝後安全性的問題，在車輛中心檢驗時有非常嚴謹的把關。

李委員鴻鈞：我認為遊覽車肇事的所有源頭，不在於車輛年限的部分，而是在監理處，為什麼在驗車階段會有這麼多驗車黃牛出現？他們驗車為什麼很容易就會過？所以，問題的源頭就出在這裡，你們如果不從這裡做個徹底解決，問題還是永遠存在，請次長趕快針對問題解決問題，好不好？

范次長植谷：好，謝謝委員的意見。

主席：請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。今天大家的詢答聚焦在幾個公共運輸車輛車體與行車安全的問題，我認為公共運輸車輛的安全性有兩個要考慮的問題，一是車輛本身的安全度，一是駕駛員在車輛行進時是否集中精神並遵守交通規則駕駛；現在本席要請教范次長的就是有關公共運輸駕駛員的部分，大家都知道，因為國內旅遊業的發達，導致他們的工時相當長，像過去有接到陸客團的駕駛可能一天開十幾個鐘頭，有的甚至一天要開到二十個鐘頭，隔天也許馬上又要出門，對駕駛員因為工時過長而造成疲勞駕駛，請問交通部有沒有相關規範可據以管理？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。針對委員所提駕駛員工時過長的問題，其實，觀光局在進行大稽查的時候，都有針對工時的部分進行查核；其次，他們對遊覽車也訂出每日平均行駛多少公里…

劉委員權豪：這部分怎麼是歸觀光局管？本席認為，這應該是跟公路安全有關吧？

范次長植谷：我們的監理單位都會配合做稽查。

劉委員權豪：因為目前科技發達，比如上網或 GPS 定位都非常快速，以影響層面最廣的巴士

來說，每天駕駛出發的時間或在什麼時間休息，透過網路來做處理或進行稽核都非常方便，但在稽核之前你們必須先訂出一個標準，包括駕駛每天行車的時間等等，這樣管理單位方能據以稽核與處罰。

記得有一年我們去澳洲旅遊時，半路上因為車子突然拋錨而延宕了將近三、四個鐘頭才回到住宿的旅店，不料隔天司機就換了別人，我就問導遊是什麼原因換司機，他告訴我：因為澳洲政府規定很嚴格，當天司機駕駛的時間已經超過標準工時，所以隔天他就不能再開車了，臨時他們再調來另一名司機幫我們開車，從這一點我們可以看出，澳洲政府對安全駕駛的重視，即使車輛本身非常安全，但是因為駕駛開車時間超過原訂工時，有疲勞駕駛的疑慮，他們寧願換人，也不願讓有疲勞之虞的駕駛人再繼續開車。

根據交通部所做的統計顯示，103 年 A1 的交通事故總共發生 1,770 件，其中跟營業大客車或機械有關的則有 17 件，從這項數據來看，因為車輛本身出問題，導致 A1 交通事故的比例並不是很高，反而是跟疲勞駕駛有密切的關係，在此前提下，為防範疲勞駕駛肇事，首先我們必須規範駕駛人員合理工時，其次是加強稽核，以了解駕駛人員的工時是否過長，這方面可以要求駕駛人員必須誠實申報，還可以利用網路很容易就查到駕駛工作的時數到底有沒有過長，所以這部分應該不成問題。

范次長植谷：目前全台大概有一萬八千多輛遊覽車，平均每 5,000 輛就有建構類似 GPS 的平台，公路監理機關可以藉此平台進行查核；另外，在路邊稽查方面，我們監理單位跟觀光局合作稽查他們行車紀錄器的部分。同時，勞動部在整個工時管理方面，也跟我們有密切的配合。

劉委員權豪：我們都知道，政府每年都有編列很多預算做一些研究案，我覺得這件事值得政府大力支持，而且以現代科技的進步應該是不難。事實上，很多縣市對砂石車就已經適用這些規定，雖然他們規範的目的不跟我們所要達到的一樣，但是透過 GPS 輸入駕駛員的代號或密碼，就可以清楚知道駕駛員是在幾點幾分進到哪裡？而在什麼時候開車或休息等等，在技術上應該都可以查得到，將來在稽查上也非常方便；在不花費政府太多的資源下，請次長、局長能夠全力爭取建置，畢竟這對防範疲勞駕駛的確有一些幫助。

在加強稽核之後，我們還必須有處罰的配套措施，這樣才可以讓駕駛朋友擁有一個比較好的工作環境，進而使搭車的人相對安全許多，好不好？

范次長植谷：我們會把這方面實際的作法提供給委員參考。

劉委員權豪：請你們將實際作法的相關資料、未來研議的方向提供給我們委員參考，讓大家集思廣益，提出一個具體可行的方案。

范次長植谷：是。

劉委員權豪：接下來本席要問趙局長一個比較小的問題，即有關趙局長回應台東鄉親一項需求；從去年開始臺東縣政府對騎乘重型機車者給予上課與訓練的課程，現在這項措施距離整體目標還差最後的半里路，因為駕駛人必須親赴屏東或高雄應考，對他們還是相對不方便，請問趙局長，目前公路監理單位對這類考試是否每年辦理 2 次？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。是的。

劉委員權豪：在此本席希望局長能儘快解決臺東騎乘重型機車者考試的地點，因為目前臺東監理站已經有現成的地點了。

趙局長興華：事實上，目前臺東監理站的場地仍然不符合我們考驗的規定。

劉委員權豪：對這一點，我已查過相關法規，其實，你們的要求也只是你們的行政規則，他們已經符合你們考驗的相關規定，只是他們還需要再投資一些設備，目前的情況是在同一個監理站的範圍裡面所分成的兩個區塊，所以不用在監理站之外再另覓土地。

趙局長興華：對這部分，我們會再做研究與處理。

劉委員權豪：過去我提到這個問題的時候，局長總是告訴我：必須在外地，而且由民間興辦。我認為至少目前在臺東是不適合用這種方式處理，理由有以下幾個：第一，民間不會有業者想承攬這項考試業務，因為每年兩次考試大概有六、七十名報名，雖然幾乎都額滿，但民間業者不可能為辦理一項六、七十人的考試而設置這個考場，政府為什麼會做？因為臺東、高雄、屏東的應考人，他們有可能為了這項考試而待在當地兩天一夜或是三天兩夜，所以過去民間不做的由政府來做。現在我們要求你們做的並非每個月都要進行筆試，就像你們所採取的每年舉辦兩次，由政府主辦，我相信這不會花費政府很多錢，請問局長，此議是否可行？

趙局長興華：請委員給我一點時間，讓我們研究到底要怎麼做才能把它做起來。

劉委員權豪：局長，我再強調一下，因為政府施政有時候要因地制宜，臺東地形很特殊，往北走到隔壁縣要 3 個鐘頭，往南走到隔壁縣也要 3 個鐘頭，其交通就有受到這樣的限制。民間對於設置一個考場，結果一年只辦兩次考試的這種投資是絕對不會做的。現在，你已經回應了大家的需求，大家也確實有這樣的需要，像你辦的兩個班，參加的人都很踴躍。

趙局長興華：訓練和考驗總是有一些差別，我們再看看要怎麼達到委員的要求

劉委員權豪：請儘快好嗎？

趙局長興華：好。

劉委員權豪：局長，你要朝克服困難的方向去做好嗎？

趙局長興華：但是我們仍需要時間處理。

劉委員權豪：此事已講了一年多。

趙局長興華：沒有，委員是 2 月的時候才跟我提……

劉委員權豪：不是，我去年就跟你說了，但是之前是先完成訓練，所以我當然同意階段性完成訓練嘛！

趙局長興華：我們會馬上檢討。

劉委員權豪：請儘快，會後你再提供想法，我們儘快解決這個問題。

另外，有關臺九線南迴安朔到草埔的隧道，面臨了大量出水的問題，請問目前處理的狀況如何？

趙局長興華：水的部分目前尚未完全排除，但是其他開挖的部分已經可以進行了。

劉委員權豪：請問我們是要等水自然流乾才能繼續後續工程，還是可以……

趙局長興華：可以邊流邊做，那是可以……

劉委員權豪：請問大量出水一事對於隧道工程的工期會不會有影響？

趙局長興華：多少會有，不過我們現在是以安全性第一，待 5 月第一個斷面貫通，較能確保安全性的時候，我們再來趕。

劉委員權豪：當然，整個工程還是要以安全為重。

趙局長興華：因為這是豎井下去的，逃生就會有問題，所以必須要先貫通……

劉委員權豪：我們臺東民眾對這條隧道及整體臺九線的改善是非常期盼，希望能如期如質地完工。

另外，本席要請教次長，臺九線南段臺東到高雄這部分的改善工程除了是大家非常企盼的之外，其實臺九線還面臨了一個非常大的挑戰，也就是海岸侵蝕的問題，有幾個路段比較明顯，比如多良路段和南興路段就非常明顯。往裡面靠的地方已建有南迴鐵路，所以臺九線要往裡靠還是有其困難，因為會破壞鐵道的安全。我們要未雨綢繆，相信整個臺九線改善工程結束後，南興路段和多良路段的海岸侵蝕就是我們要面對的一項非常大的挑戰，有相當程度是來自大自然的力量。不然臺九線的其他路段都改善得這麼好，都做成四線道，就那兩個路段的海岸被侵蝕掉了，等於還是枉費我們做了那麼多的改善工程。

范次長植谷：有關這部分剛剛趙局長有提到，可能要加強養灘的工作。當地我去了好幾次，路面實在很狹隘，現在應該要及早準備。

劉委員權豪：而且侵蝕的速度和程度比我們想像得還快，希望能夠及早未雨綢繆。雖然公路現在仍能安全行駛，不過海岸侵蝕的程度看起來是比我們想像中快，所以我要求公路總局與交通部要未雨綢繆，針對這兩個路段，看要如何處理養灘的部分，要跟大自然和平共處，以維整個臺九線的行車安全，好嗎？

范次長植谷：好。

劉委員權豪：謝謝。

主席：請簡委員東明質詢。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。次長，今天我們設定公共運輸性質汽車車輛安全保障的問題，這是個非常重要的議題。請問各種車輛，不單是遊覽車還有大貨車、小貨車等其他車輛，有沒有車齡的限制？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。目前在法令上是都沒有限制。

簡委員東明：上次鬧得沸沸揚揚的大概就是替遊覽車定了一個 12 年的車齡，請問目前是怎麼處理的？

范次長植谷：遊覽車的部分已於去年底取消了。

簡委員東明：比如我們搭乘計程車，每個人都希望所搭乘的車輛是安全的、新的，然而往往也會坐到非常舊的車輛，該車年限已經過好幾年，但是仍然繼續使用的原因，大概就是你們依據檢驗結果而來的對不對？

范次長植谷：對。

簡委員東明：在把關的單位等於是監理站對不對？

范次長植谷：對。

簡委員東明：請問次長或局長瞭不瞭解把關的情形？你們認為這樣的車輛應該淘汰嗎？還是可以繼續使用？監理站是不是可以認真地執行把關的任務？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。我們還是以道安規則規定的檢驗事項核定，會針對裡面要求的項目逐項檢核，只要是合格的，我們就會允許……

簡委員東明：也不管這輛車用多少年，只要檢驗合格……

趙局長興華：是，像煞車之類的項目都沒有問題，我們就會……

簡委員東明：像 GPS 定位都沒有問題，就可以繼續使用嗎？

趙局長興華：是的。

簡委員東明：就算開了 30 年、40 年也都沒有問題嗎？

趙局長興華：基本上，如果太老舊而未做保養的話，其煞車是過不了的。

簡委員東明：把關的單位還是在監理站嗎？

趙局長興華：是的。

簡委員東明：監理站會使車子不通過，讓它自然淘汰嗎？

趙局長興華：是的。

簡委員東明：一般小貨車是農民非常重視的，有些小發財車是用來載貨或載他們的農產品，車子後面都寫為農用，但會寫「農用」是不是因為車子檢驗不合格之後，他們自己寫的？

趙局長興華：依規定這種車子不能上公路，上了公路就會遭到取締，但是如果只在他們自己的農場裡用的話，我們就沒辦法管理了。

簡委員東明：一般這類車輛大概都是已沒列入管理也不用繳稅的對不對？

趙局長興華：對，所以不能使用公路。

簡委員東明：只能自用為農用對不對？在監理站檢驗的結果沒有通過，就會變成農用，這種車輛你們有統計過嗎？你們知不知道這樣的車輛有多少？應該不瞭解吧！

趙局長興華：因為不能在公路上使用，所以……

簡委員東明：所以也不在你們的手中。違規行駛在主要道路上的車，我們還是會看得到，但是這種車只要一上路，就等於是違法對不對？

趙局長興華：就要取締了。

簡委員東明：有關車輛安全的部分，我非常認同劉委員所提到的，除了車子的問題之外，駕駛本身也是非常重要的因素。在發生重大事故的主要因素上，駕駛當然非常重要。剛才大家也提到國外有限定時數就要更換駕駛，甚至我在日本也看過，一部遊覽車上有兩位駕駛，一位是正駕駛，另一位是預備的。除了駕駛疲勞之外，不曉得交通部有沒有考慮到身體狀況的問題？很多事故最後的調查結果就是源自於身體的狀況，包括身患慢性病等。對此，請問有沒有防範？

趙局長興華：目前職業駕駛是每 3 年就要進行一次審驗，其中就有包括體檢的部分。另外，我們也

有評估是不是要針對 45 歲以上或是 60 歲以上的職業駕駛提高檢驗標準，已經提到交通部駕駛人醫學諮詢委員會，也開了幾次會，目前是尚未定案，待定案後整個體檢的標準就會再提升。

簡委員東明：這是一個非常重要的因素之一。我看到你們提供的資料，10 年以上的車子，大概每年最少都要檢驗 3 次對不對？

趙局長興華：這是大客車的部分。

簡委員東明：20 年以後還是 3 次，車輛越老舊，在檢驗過程中就應該更為審慎。尤其是大家都非常關心的校車，有些校車非常老舊，有時候還會有超載的狀況，我們都是經常看在眼裡，也感到非常緊張，針對校車的部分，能不能限制年限呢？

趙局長興華：針對營業大客車的部分，配合它的保養，大概是 4 個月保養 1 次，這已經提高了保養密度，並做 1 次檢驗，檢驗合格就可以使用，而一般車輛是半年才檢驗 1 次。

簡委員東明：首長公務車在達到一定年限後，大概是 8 年就會汰換。

趙局長興華：現在都用很長，已經沒有用那麼短了。

簡委員東明：為了保護首長的安全，公務車在一定時間後就會汰換成新車，由於校車更為重要，你們應該有整體的考量。剛才劉委員有提到「草埔隧道」，現在還沒有正式命名，該隧道是從草埔到安朔的一座隧道，也是西部屏東通到東部臺東的一座隧道，這是非常重要的隧道。本席是當地的人，目前當地人已經開始在徵求命名了，有沒有這種狀況呢？

趙局長興華：針對命名的問題，我們一般都是擺到隧道快通的時候才會來處理，現在的名字是我們建設計畫報院的名稱，由於離草埔村最近，因此用草埔隧道來命名。該隧道是跨屏東及臺東的兩個縣，未來要取名必須先取得共識。舉北宜高速公路為例子，原來是叫「坪林隧道」，等到快通車時才與兩個縣溝通，最後是改為「雪山隧道」，這是兩個縣都同意的名稱。

簡委員東明：上次八八水災，你們在那瑪夏大概做了 10 座鋼便橋，你們非常尊重地方，這是非常好的，因為你們請地方來共同命名。

趙局長興華：對新的橋我們都會尊重地方。

簡委員東明：每座橋都是以原住民的布農族語來命名，當時他們有寄到本席的辦公室，我看了之後，還一直在想公路總局會不會尊重我們？我覺得你們的作法很好，而且他們也都接受了。107 年該隧道才會……

趙局長興華：不是只有屏東縣，我還要跟臺東縣協調。

簡委員東明：所以要尊重當地的兩個部落及兩個鄉，大家要有共識才來命名。

趙局長興華：目前只有一個鄉有意見，而且我們認為現在命名也太早了。

簡委員東明：提早來討論也好，獅子鄉的鄉長有提到，他們做了一個民調，徵詢的意見是該鄉是排灣族，在隧道過去之後是達仁鄉，也是屬於排灣族，因此很多人的意見是取名為「排灣隧道」。多數人的意見好像是這樣，不過本席最近聽到的消息，就是有人反對「排灣」，因為針對這兩個字是「排除臺灣」。如果是基於這種因素來反對，我們覺得好像不是很適當。

趙局長興華：我們會在適當時間來徵求地方的意見。

簡委員東明：現在已經沸沸揚揚了，臉書上也一直在傳，今天本席會提出這個問題的原因就在這裡

。本席建議你們不要一味依據公路總局的方式來作決定，還是應該像尊重那瑪夏那樣的方式去做才對。

趙局長興華：原則上，只要是新興的橋，而且過去沒有名稱，我們就會尊重地方。如果原來就有橋名，由於改名字會耗費很大的成本，包括地圖、網站等都會更動，因此我們會採取更動最小的方式來處理。如果地方有需要，我們也會以並列名稱的方式來處理。

簡委員東明：不單單是橋，隧道也一樣。

趙局長興華：是。

簡委員東明：一旦命名了，將來對地方的影響會非常之大，也可說是永遠的。

趙局長興華：桃源區的「塔拉拉魯芙隧道」，就是以原住民的用語來命名。

簡委員東明：現在你們都會尊重地方的命名方式，由於地方有在傳這方面的消息，本席才會利用質詢的時間來要求公路總局，希望你們能夠尊重地方的意見。謝謝。

趙局長興華：謝謝委員。

主席：請江委員啟臣質詢。

江委員啟臣：主席、各位列席官員、各位同仁。今天主要的議題是有關公路法第六十三條的修正條文，就是將車齡的限制拿掉。車子行車安全的變數很多，包括車子的狀況、駕駛人的狀況及路況等，這都是影響行車安全的關鍵因素。在確保行車安全的狀況之下，我們設法排除所有可能會影響到行車安全的因素，並讓事故能降到最低。在此次修法中，我們認為車齡不應該是影響車輛能否上路的關鍵，尤其是遊覽車的部分，因此才將車齡拿掉。如果將車齡拿掉，以後遊覽車在檢驗時，雖然沒有將車齡列為指標，可是在無形及有形能否上路的評估標準當中，車齡還會不會是一個關鍵因素之一呢？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。有關檢驗的部分不會隨車齡而有任何的變化，5 年內檢 1 次，5 到 10 年檢 2 次，10 年以上檢 3 次，這是基本原則，而且檢驗也都會有一致性，這部分也是不會變的，所以不會因此而降低品質。

江委員啟臣：目前你們有沒有統計過大客車車輛的樣態呢？對於臺灣來講，我們沒有充足的能力來製造一部完整的大客車，很多都是所謂的拼裝車，比如底盤是進口的，上面的車體是來臺灣才做的，你應該很清楚有 7 成都是採取這種方式，很少整台是直接進口的，這是因為成本的關係。請問次長，這是不是也是影響安全的關鍵呢？

范次長植谷：不管是底盤或新車進口，基本上會有幾個關卡，第一是新車出廠前必須經過車安中心的檢驗，這部分的把關非常之嚴格，而檢驗標準也是跟國際接軌及一樣的。

江委員啟臣：我們常常看到所謂安全測試的影片，都是小客車或休旅車的，我好像沒有看過大型遊覽車的撞擊測試影片。

范次長植谷：我們在車安中心有做，國外亦有類似的作法。

江委員啟臣：這種影片有給大家看過嗎？

范次長植谷：這是內部的，也比較有危險性……

江委員啟臣：你們在測試時有沒有拍起來？今天我們特別關心大客車，這是因為在公共運輸當中，大客車涉及多數人的生命安全，可是我們普遍看到的都是小型車的撞擊測試，不論是國內或國外的測試，比如幾顆星等，而大客車的部分就很少看到，然而往往造成重大傷亡事故的也是大客車，一旦翻覆或撞擊，所造成的傷害是比較大的。這將會影響到我們以什麼標準去評估大客車的安全性，肇事的原因有可能是駕駛的因素，這部分可以排除在外，針對車體的安全部分，你們是否能夠讓我們看到撞擊測試的影片呢？

范次長植谷：我們同仁說有這種翻滾測試的 DVD，也可以提供給委員參考。

江委員啟臣：應該讓社會大眾看一下，或許可以排除所謂車齡的因素，否則車齡是很多人第一時間判斷是否安全的關鍵因素，比如乘客有時候都會看所搭乘的遊覽車是哪一年出廠的，很多遊覽車也將車齡當成是租車價錢貴或便宜與否的關鍵。如果是 2016 年出廠的車子，其收費會與 2010 年出廠的一樣嗎？價格不一樣嘛！不過經過你們的安檢測試之後，你們認為兩者都是安全無疑的，但是租用的價格卻是不一樣的，他們有可能會說 2016 年出廠的一定比 2010 年的安全。

范次長植谷：安全與人、車、路及環境有關。

江委員啟臣：純就車的部分而言，你會不會認為新的比較安全呢？

范次長植谷：一般傳統觀念難免……

江委員啟臣：你如何去告訴民眾不見得是這樣，今天要修這個法，在觀念上必須做好溝通。

范次長植谷：瞭解。

江委員啟臣：如果這種觀念無法破除，除了一般人無法認同之外，尤其是遊覽車公司在招攬生意時，他們一定會說 2016 年出廠的比較安全，沒有必要去搭乘 2010 年的，或是差 10 年的 2006 年的。

剛才次長說 10 年以上是 1 年檢查 3 次，10 年前出廠的車，在配備上與今年出廠的會不會一樣呢？

范次長植谷：稍微有差異。

江委員啟臣：光是從要不要標配自動煞車系統來看的話，美國在 3 月 17 日通過 2022 年時，所有車輛都要標配自動煞車系統，我們準備在 2019 年時，大客車必須標配自動煞車系統。當然 2009 年的就不會有這樣的標配，屆時你們要如何檢查呢？有一些系統是無法外加的，比如自動煞車系統就無法外加，2019 年的大客車必須標配自動煞車系統，2009 年的則沒有標配，你們會讓它上路嗎？

范次長植谷：如果有新的標準配備出來，我們都會提早公布。

江委員啟臣：有些標配無法外加上去，這是內建在裡面的配備，而且不是只有電腦系統而已，還包括了軟硬體的部分，因此本席才會要求交通部在思考這些問題時，你們必須講得很清楚，包括這些配備會不會影響到行車安全，因為列為標配之後就是一種指標，即這是安全配備中非常重要的一項，因此不能漏掉！雖然車齡不是你們的檢驗項目，但是只要沒有這種標配就不可以上路，未來你們會不會這樣做呢？

范次長植谷：我跟委員解釋一下，檢驗的標準不能追溯，車子一直在演進當中，標準配備也與國際

同步，我們會朝此目標去努力。

江委員啟臣：檢驗項目中不管有沒有車齡，你們應該有一套通用的安全係數標準，不要讓車齡成為唯一的關鍵，但是……

范次長植谷：基本配備都沒有問題。

江委員啟臣：其他的標準也應該讓一般人知道這是影響車子能否上路的關鍵，好不好呢？

范次長植谷：好，謝謝委員。

主席：請高潞·以用·巴臙刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員質詢。

高潞·以用·巴臙刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。現在是春雨綿綿的季節，也是我們部落的箭筍（laa-jih）盛產季節，所謂雨後春筍就是這個意思，即我們阿美族 laa-jih 的盛產季節。次長不用緊張，本席沒有要找你去代言，而 laa-jih 是我們的名產，也要求您來我們部落品嚐一下。如果你要來，我擔心可能會造成污染，假使是開車來的話。本席請問次長，假使明天你要從交通部出發到我們的部落太巴塢，屆時大眾運輸工具要如何轉及接駁呢？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。稍早前我有報告過，在大眾運輸部分我們會盡量做好，部裡面也正在推 DRTS，即轉運的小型公車及更小型的中巴……

高潞·以用·巴臙刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：次長講話有點支支吾吾，在臺灣的旅運轉乘一直沒有辦法 door to door。現在我們利用人工智慧型系統來幫你做一下解答，如果你要來我們的太巴塢，可能你要拿著手機滑呀滑的，因為要搭比較快的普悠瑪，那你可能連上廁所及辦公時都要一直滑，好不容易終於滑到早上 8 點 50 分的火車。當然非常感謝有普悠瑪，11 點 32 分就到離我們太巴塢最近的光復火車站，我看次長的身體也不錯，應該可以健步如飛，以飛奔的方式衝出去，但很可惜到太巴塢的客運在 11 點 30 分就離開了，這樣子你要怎麼辦呢？我們還是盡量使用大眾運輸工具，從光復火車站到太巴塢部落是 3 公里，你走一個小時就可以到了，或者你走到市區的 7-Eleven 去逛 3 個小時，下一班客運在 2 點半就會有了。我們當然會盡地主之誼，我一定會將 laa-jih 熱騰騰奉上。從上述的狀況，我們可以看到一件事情，我們花蓮人到花蓮的時間可能比到美國還多，所以公車接駁的問題可能是次長需要考慮的一點。接下來，部落的人盛情款待後要回去了，回去好像比較容易一點，在回去的路上 16 時 25 分有一班車，從太巴塢到光復火車站是 5 分鐘，所以 16 時 30 分就會到光復火車站了，不過不好意思，火車 16 時 26 分就開走了，所以可能還要再等下一班 17 時 13 分的火車。現在我要跟次長說的是，車子在接駁的時候也很難無縫接軌，連個縫都沒有。

我的阿公 92 歲，他是住在鳳林吉拉卡樣的山興部落，這個部落和剛剛所說的光復火車站要走不同的線，因為光復火車站是在臺 9 線，而我阿公則是住在 193 線，不曉得部長知不知道這條路？

范次長植谷：我去過，很漂亮。

高潞·以用·巴臙刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：我阿公 92 歲，時常要去門諾看醫生，請問他要

搭什麼車過去？

范次長植谷：就我所知，當地沒有大眾運輸。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：沒錯，我阿公 92 歲，還開車出門。我舉這些例子，其實是笑中帶淚，這就是我們東部地區居民所遇到的狀況，也是我們深切的痛苦，這點，也希望次長能感受到。老人家可能花不了什麼錢，但是你知不知道我們部落老人花最多錢的地方在哪裡嗎？就是計程車費。因為就像剛剛說的，第一是沒有公車，像在 193 縣道上就沒有公車；第二是，即使有公車，部落也沒有公車站。所有的大眾運輸工具，在花蓮地區是需要中央、地方及不同民營公司進行整合的。您率領了 3 萬 5,000 位員工，可不可以把不同交通工具轉乘的連接以及偏遠地區不同的使用者用一套彈性的方式去輔導？請問你們可不可以幫忙設立這個窗口？

范次長植谷：我有兩點要向委員報告，首先是轉乘接駁這個部分，我們可以協調鐵公路就時刻的部分儘量做到無縫運輸；其次，像剛才您公阿的 case，就我瞭解，現在衛福部有一個補助偏鄉地區民眾就醫的辦法，我們也希望能和他們結合。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：不只就醫，可能連出去吃飯都很困難。

范次長植谷：我舉這個例子就是要告訴委員，衛福部也有在做這個部分，我們希望能和他們合作。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：次長，有關把不同交通工具轉乘的連接以及偏遠地區不同使用者用一套彈性的方式去輔導這部分，可不可以給我一個窗口？

范次長植谷：沒有問題。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：因為從中央到地方，此事涉及了不同的層級，所以可不可以再在兩週內給我一份報告？

范次長植谷：可以。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：謝謝。

主席：請廖委員國棟發言。（不在場）廖委員不在場。

請賴委員瑞隆質詢。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。我要先跟次長談一下小港機場的問題，小港機場在我的選區內，這幾年來小港在機場方面其實一直很努力進行一些相關的拓展，包括在觀光及商務上的拓展。不曉得這幾年部裡面對於這一塊有沒有什麼努力的成果？

主席：請交通部范次長說明。

范次長植谷：主席、各位委員。就我瞭解，小港機場在內部空間整建方面做了很多，現在也還在進行之中。

賴委員瑞隆：請問在航次和航班的部分呢？

范次長植谷：目前像很多廉航大部分都已經移到小港機場這邊去了。

賴委員瑞隆：我希望部裡面能更重視小港機場航次航班的增加，因為它畢竟是南臺灣最大的機場，也是全臺第二大的機場。我們看到桃園機場第三、第四航廈都在規劃和準備了，但小港機場其實也還有量。臺北到高雄的距離是一個半小時的高鐵車程，我認為其實是有機會創造出更好的

交通運輸空間，這部分還請部裡面，包括觀光局等各單位都要多加支持，讓小港機場未來能發展得更好。

另外，我還是要再提一下，這樣的狀況在民國 104 年其實比 103 年的零售增加了 18%，也算增加不少的量。剛好這幾年市政府和中央也有共同努力，也不斷地在推展觀光與商務，所以這幾年的旅客量也都有在持續增加，看來都是有進展的。我曾經看過一些機場的規劃報告，他們原先是擔心高鐵營運之後會對小港機場的運量產生衝擊，當然國內的部分是有造成影響，但北高的航線卻沒有，至於國際的部分，因為有更努力，所以整體的量還是往上走，所以我認為整個小港機場的發展並不如中央原先思考得那麼不好，因此我要先就這一塊與次長進行溝通。

接下來我要跟次長溝通的問題是，小港機場除了現有的推展以外，還遇到了一個問題，就和許多都市的機場一樣，包括像香港的啟德機場都是位在市中心的機場，其周邊均為住宅區，所以前兩天高雄的觀光業者就有向市長反映，因為當地有宵禁，12 點到凌晨是宵禁時間，一旦有些比較晚的班機稍微延遲的話，就沒有辦法在小港機場起降，變成要轉降到桃園，如此便會造成相當的困擾，因此就有一些客運和觀光業者在反映，希望周邊的里民可以支持延後宵禁的時間。同樣地，在市區裡面，除了安全性的問題以外，像噪音的問題，如果宵禁時間延後至 2 點，噪音就會造成市民更大的困擾，所以小港機場在長遠的發展上，如果希望南部能有一個好的機場，它的遷移其實是必須提早思考的。雖然不是現在馬上遷，但是如果在思考和規劃上沒有往前先走的話，未來隨著高雄積極發展的亞洲新灣區以及各種會展、商務與觀光等各項的發展，若不及早規劃與因應，機場後續有可能會無法負荷。這個部分不曉得次長有何看法？

范次長植谷：民用航空局針對高雄機場遷移的問題，之前有做過一些評估研究，這份報告可以提供給委員參考。目前最主要的問題是，南部的空運幾乎都被軍方占滿了，所以在空運的部分能不能清出航線來是比較大的問題，在整個民用航空局的評估報告中也有寫得很清楚。

賴委員瑞隆：這個問題未來要跟軍方不斷溝通，而且不只在這一塊，包括高雄的柴山也被國防部切了一大塊地去。這種情形在高雄非常多，包括在市區的 205 兵工廠還有左營軍港等有非常多的土地都被軍方占用。不只是軍方，包括國（公）營事業也占了很多。我覺得早期國家對高雄的發展方向和現在的已經不太一樣了，我認為這部分其實有必要去做一些相關的解禁，包括旗津之前計畫要做纜車的時候，國防部以會看到下面的軍事機密為由而予以反對，然而，現在的衛星都已經發展到什麼程度了，還會用纜車去看軍事機密嗎？所以，我認為很多觀念，未來都必須調整，我們希望交通部能站在對未來規劃的方向上進行整體思考並提早準備。高雄作為南部最大的都會，未來要努力發展走向國際的時候，我覺得在交通運輸方面要提早做更好的規劃，另外一方面也應該讓小港地區未來不要再產生安全上的疑慮，如果上回松山機場復興航空墜落事件是在高雄發生的話，有可能就會造成人民死傷。包括周邊的禁限建及相關問題，我覺得交通部應該要提早預做規劃，這樣對於南部的發展才是公平而有正義性的。

范次長植谷：是的。

賴委員瑞隆：高雄即將在 5 月 9 日成立大魯閣草衙道購物中心，不知次長有沒有注意到這件事情？

范次長植谷：我不是很清楚。

賴委員瑞隆：它位於高雄前鎮區夢時代購物中心的周邊，也在捷運站旁，5 月 9 日即將要開幕，這是一家和日本合作的購物中心，預期會為地方帶來相當多的人潮。像高雄夢時代每逢假日都人滿為患，車子大概都沒辦法停。現在高雄正在積極推展產業發展，大魯閣草衙道位於一號國道的尾端，剛好也在省道中山路的交接點上，現在周邊居民都很擔心未來可能會有相當大的交通流量，而小港中安路、中山路等路段往市區方向，上下班時間的交通也越來越壅塞，本席希望交通部能夠提早做規劃，下個禮拜我也會找時間邀請相關人員去勘查。我們希望前鎮、小港在發展亞洲新灣區的時候，能夠針對未來可能遭遇的交通問題提早做規劃，現在已經開始壅塞了，我不希望等到將來交通大打結的時候，相關方案都還沒有辦法提出來，以致影響未來地方上的發展且造成交通上的困擾。

范次長植谷：好的，我們會配合辦理。

賴委員瑞隆：去年毛治國院長曾提及要在 10 年內發展 1 萬輛的電動大客車，不知道這方面的進展如何？請問次長對此有信心嗎？10 年內可以完成嗎？

范次長植谷：針對這方面，現在我們正與經濟部配合進行資源整合，兩個部會都有不同的補助額度在辦這件事情。

賴委員瑞隆：大家對這方面都感到有點悲觀，因為最近發展的速度有點慢，請次長回去之後再瞭解一下。另外也要請你們再重新評估，如果電動大客車是未來發展的方向，那麼柴油方面的補貼是不是應該酌予調整，這樣才能大力推動國內走向電動大客車的方向好不好？

范次長植谷：好的，我瞭解，謝謝委員。

賴委員瑞隆：謝謝。

主席：請邱委員志偉質詢。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。請問次長，搭計程車或小客車的時候，如果是坐在後座，你會不會綁安全帶？

主席：請交通部范次長答復。

范次長植谷：主席、各位委員。我會，我坐公務車都要綁安全帶。

邱委員志偉：請問謝組長，你會不會綁安全帶？你搭公務車、私家車或計程車的時候，你會不會綁安全帶？你有沒有這個習慣？

主席：請內政部警政署謝組長答復。

謝組長榮隆：主席、各位委員。有，我有繫安全帶的習慣。

邱委員志偉：每次都綁嗎？

謝組長榮隆：公務機關都會規範得比較嚴格。

邱委員志偉：你每次都綁嗎？

謝組長榮隆：如果坐公務車，我們大部分都會照規定來做。

邱委員志偉：如果是搭計程車呢？

謝組長榮隆：我本身都會綁。

邱委員志偉：你不一定會綁對嗎？

謝組長榮隆：司機的部分我覺得……

邱委員志偉：現在的罰則是什麼？如果後座乘客不綁安全帶是罰多少錢？

謝組長榮隆：一般道路是處罰 1,500 元，高速公路則是處罰 3,000 元。

邱委員志偉：這項修法是什麼時候通過的？本席上車一定都會綁安全帶，很多人搭計程車時可能都很累，所以會在車上休息，此時他們對於行車狀況根本無法掌握，在這種情況下，綁安全帶是最能維護乘客安全的。請問最近幾年來取締的件數有幾件？是不是到最後就流於形式了？這就是有法卻不行、有法卻不取締，請問今年全國總共取締幾件？

謝組長榮隆：104 年總共有 3 萬 5,000 多件。

邱委員志偉：104 年全國取締 3 萬 5,000 多件？你確定嗎？請問 2012 年剛修法通過的時候呢？據本席所知，和 2012 年相較，現在的取締件數只剩當時的十分之一，剛修法通過的時候，你們是嚴格取締，現在卻是幾乎都不取締，已經變成流於形式。如果你們不推廣、不取締，那麼大家就不會養成習慣，這樣當然就會對乘客的安全造成影響。請問次長，站在主管機關的立場，你有什麼看法？

范次長植谷：既然法已經定了，還是應該要持續來做。

邱委員志偉：你們要推廣啊！而且要取締啊！

范次長植谷：這部分我們會跟警政署及地方政府加強協調。

邱委員志偉：這不只是為了維護公共安全，也是為了維護乘客的安全。

另外，根據你們所提供的資料，小客車的安檢項目共有 66 項，這方面你們有確實去執行嗎？

范次長植谷：安檢的部分絕對是落實執行的，不管是公路總局或是代檢廠，都是非常嚴格的。

邱委員志偉：那為什麼有很多車輛明明已經通過安全檢查，在行車時卻還是出現很多狀況？就是因為檢查不確實、檢查流於形式嘛！

范次長植谷：其實檢驗只是一個時間的點而已，檢驗前後駕駛人都必須多加強保養工作。

邱委員志偉：這方面不能流於形式，不管是小客車或大客車，我認為你們應該要針對那 66 個項目確實進行逐項檢查，確定其可用性及安全性之後才能放行，不要只是流於形式啊！

范次長植谷：是的。

邱委員志偉：今天本席就不再詢問高雄捷運路竹延伸線的問題了，因為每次問了都沒用。

接下來本席想請教觀光局謝局長，去年交通委員會到小岡山風景區視察時，部長曾經允諾要在小岡山風景區興建天空步道，不知道這部分目前執行的狀況如何？這是經過部長承諾而且委員會也有作成正式會議紀錄的事情，請問現在的進度怎麼樣？

主席：請交通部觀光局謝局長答復。

謝局長謂君：主席、各位委員。目前高雄市政府正在規劃當中。

邱委員志偉：高雄市政府觀光局已經提案了，現在已經提交到交通部觀光局，請問你們的立場是怎麼樣？

謝局長謂君：我們準備在 3 月 31 日召開審查會議。

邱委員志偉：其實今天（3 月 24 日）就已經在審查了，為什麼本席要問你這個問題？就是因為今

天已經在審查了嘛！請問審查的結論是什麼？

謝局長謂君：我還沒有回到辦公室，所以我不瞭解。

邱委員志偉：請你們大力支持，這是市長非常關心的地方建設，不只部長曾經承諾過，而且高雄市政府也非常盡職的提出完整計畫並負擔部分費用，本席希望觀光局能夠全力配合並予以支持。

謝局長謂君：是的，謝謝委員指導。

邱委員志偉：另外，上回本席曾詢問過關於上小岡山風景區的菜寮路、大莊路的問題，請問目前經費有沒有著落？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。今年的汽燃費都已經撥給地方政府，所以高雄市目前的經費……

邱委員志偉：這是部長承諾過的事情，你們應該要去想辦法才對，你們先把規劃設計費撥給市政府嘛！

趙局長興華：他們沒有來申請的話，我們就沒有辦法再給他們了，現在他們的經費足夠……

邱委員志偉：現在已經在進行規劃設計，包括細部規劃及之後的工程經費，你們都應該要編列預算來支應才對。

趙局長興華：報告委員，我們一年已經給了 20 幾億來進行相關的工作。

邱委員志偉：我知道，但那是去年通過的，和今年的新制度不一樣嘛！去年的帳去年就要算清楚啊！

趙局長興華：但是規劃的部分他們沒有來申請啊！如果他們來申請的話，我們就會給。

邱委員志偉：但是你們要保留啊！這是部長的承諾，而且委員會也有作成紀錄，所以你們不能用新法來說用汽燃費……

趙局長興華：今年的話，在舊的高雄縣……

邱委員志偉：請你們專案處理好嗎？這部分你們一定要負責、一定要買單，這是部長在交通委員會所作的承諾，而且也有會議紀錄。

趙局長興華：我們給他們一年的時間，但他們一定要來申請，如果他們不來申請的話，我們也沒有辦法。

邱委員志偉：請你們想辦法解決。

趙局長興華：是的。

邱委員志偉：再者，現在南來北往唯一的交通樞紐就是高鐵，有時高鐵的妥善率並不是那麼高，其實它的故障率也滿高的，曾經有一次發生大斷電、情況異常，大半天都沒有辦法行駛，或是遇到地震時，南來北往的這條大動脈就完全被切斷了，不管是商務或旅行，所有南來北往的移動全部都停擺，這對於經濟的影響非常重大。假設高鐵停擺兩天，那怎麼辦？交通部有沒有相關的腹案呢？說到腹案，我可能會先從高雄飛到馬公去，再從馬公飛到臺北來開會，這是我唯一能想到的最快腹案。萬一高鐵不知什麼原因停擺兩天，或者老共一顆飛彈打來，把高鐵炸毀一段，以致不能行駛，短時間內又不能修復，請問那要怎麼辦？

范次長植谷：過去高鐵的維修是分散在北、中、南……

邱委員志偉：我是說有特殊的狀況發生，高鐵兩、三天不能恢復運轉的話，交通部有沒有相關的腹案？

范次長植谷：針對這部分，我們有 A、B、C 的替代方案，包括動用國道客運及臺鐵……

邱委員志偉：請將替代方案提供給本席參考一下，本席下回再請教你，謝謝。

范次長植谷：好的，謝謝委員。

主席：請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。局長辛苦了，昨天你才到花蓮去視察，所以本席在此就不問有關花東快及臺九線的問題。今天本席質詢的重點有二，一是有關 Uber 的問題，二是有關 DRTS 的部分。

請問局長你有坐過 Uber 嗎？

主席：請交通部公路總局趙局長答復。

趙局長興華：主席、各位委員。我沒有坐過。

徐委員榛蔚：你知道 Uber 叫車及付款的方式是怎麼樣嗎？

趙局長興華：知道。

徐委員榛蔚：你可不可以說明一下？

趙局長興華：它是用網路預約，最後則是用信用卡刷卡。

徐委員榛蔚：對於 Uber 公司的駕駛人有做過任何調查嗎？

趙局長興華：這我不清楚，不過就方才其他委員的質詢來看，應該是由駕駛員自行提供資料給 Uber 公司。

徐委員榛蔚：Uber 會影響到誰的生計？

趙局長興華：計程車。

徐委員榛蔚：請問 Uber 是合法的嗎？

趙局長興華：它的營業行為是不合法的。

徐委員榛蔚：需要具備哪些條件才能成為職業計程車業者？

趙局長興華：首先要有職業駕照，其次必須經過警察單位的核可，也就是不能違反處罰條例所定之罪，否則就不能開計程車。

徐委員榛蔚：還有呢？

趙局長興華：沒有犯罪紀錄。

徐委員榛蔚：在這個框架裡面，其實交通部已經為計程車業者提供一個公平而合法的環境，所以讓老百姓非常信任，因為交通部及地方警察局都有資料在案。以目前來說，計程車業者的反彈非常大，因為一直以來 Uber 明的、暗的統統都在做，針對這種現象，請問局長有什麼方案可以因應？

趙局長興華：我們現在是依循交通部的指示，對 Uber 進行取締，另外有關計程車轉型的部分，我們也配合交通部的政策在推動。基本上，Uber 的取締必須由中央和地方一起來做，現在我們和高雄市交通局已經合作在進行取締，至於臺北的部分，目前還是只有交通部在進行取締，我們

希望能夠和臺北市政府一起合作，加強對 Uber 的……

徐委員榛蔚：既然要取締，就表示它不合法，它是違法的？

趙局長興華：對。

徐委員榛蔚：總統當選人蔡英文女士在 2016 觀光白皮書當中列出提振觀光發展的 10 項具體主張，在第 3 點「旅遊便利」中提到共享經濟模式，所以要開放 Uber 以利觀光發展，也因此今年 2 月份 Uber 大張旗鼓在高雄營運，是不是因為他們有恃無恐，所以不管交通部怎麼處罰、怎麼糾正，他們都不願意停止？

趙局長興華：報告委員，連高雄市政府交通局都在取締了，基本上，他們並沒有依法申請為運輸業，這就是不合法。原則上，如果要循計程車的模式經營的話，必須符合運輸業的相關規定。根據公路法的規定，駕駛員必須要有職業駕駛執照，而且還要經過警察單位的審核……

徐委員榛蔚：現在是依據公路法的規定對 Uber 業者開罰，請問針對駕駛的部分，你們是依據什麼法令來處罰？

趙局長興華：也是公路法。

徐委員榛蔚：局長剛才說要輔導合法的計程車業者，讓他們的素質及設備都提升，請問這方面你們打算怎麼做？

趙局長興華：這部分可能要請司長來答復。

徐委員榛蔚：針對這方面，請送書面資料給本席參考。

如果要協助 Uber 合法化的話，那就必須研議相關法令，讓相關規定更為周全，請問是不是這樣子？

趙局長興華：對，如果他們要進到運輸業來，一定是要依照運輸業管理規則來做。

徐委員榛蔚：另外，請問什麼是 DRTS？

趙局長興華：它是非典型的公共運輸，因為偏遠地區沒有辦法行駛固定班車加以接駁，所以它是不固定班次、不固定路線……

徐委員榛蔚：局長說這是偏鄉地區非典型的大眾運輸，請問目前全國哪些地方有在試辦？

趙局長興華：新竹縣、高雄市都有試辦的經驗。

徐委員榛蔚：開始實際試辦了嗎？

趙局長興華：是的，已經做了。

徐委員榛蔚：其他地方呢？

趙局長興華：其他地方還沒有。

徐委員榛蔚：前天玉里鎮長打電話給我，他說公路總局要推動 DRTS，有兩位專家學者與鎮公所、監理站一起進行協調。花蓮縣的偏鄉地區有民間捐助的 20 人座中巴，包括秀林、萬榮、卓溪都有民間捐助的中巴，因為花蓮的地形實在太長了，全國有八分之一的國土都在花蓮，因此各鄉鎮公所也都編列相關人事及車輛維養的經費，來進行各部落之間的交通接駁，可是一天只有一部車。我們非常感謝公路總局要推動 DRTS，但是在試辦的時候，是不是可以讓普羅大眾清楚瞭解試辦的模式，以及未來打算怎麼做？另外，除了卓溪、玉里之外，在萬榮等其他地方是不是

也可以增加？

趙局長興華：因為目前只有兩個地方有成功的經驗，而每一個地方其實都沒有辦法套用，我們希望能夠多幾個案例，今年公路總局選定 10 個比較偏遠、公共運輸普及率最低的鄉鎮先來試辦，如果試辦之後覺得可行的話，我們才有辦法訂定一套完整的規則。因為這方面涉及補助款的補助原則，如果每一個鄉鎮都去做，沒有一定規則的話，可能會很難處理。

徐委員榛蔚：所以前兩天專家學者才去做前頭的……

趙局長興華：對，他們先去做規劃。他們希望這兩個鄉鎮成功之後，再複製到其他狀況相同的鄉鎮……

徐委員榛蔚：根據你們預定的期程，什麼時候要開始施行？

趙局長興華：我們希望今年 9 月那兩個鄉鎮可以開始。

徐委員榛蔚：今年 9 月？

趙局長興華：對，目前已經在規劃當中。

徐委員榛蔚：好，謝謝。本席希望未來規劃時可以讓更多公部門知道相關的訊息，同時也提供更完整的意見和看法，讓我們的鄉親能更清楚中央政府對地方有多一點點的協助。

趙局長興華：我們規劃好會去地方做說明。

徐委員榛蔚：謝謝局長。

主席：接下來登記質詢的鍾委員佳濱、周陳委員秀霞、黃委員偉哲、管委員碧玲、陳委員亭妃、張委員麗善、許委員淑華、林委員德福、蔣委員乃辛、賴委員士葆、呂委員玉玲、陳委員明文及徐委員永明均不在場。

登記質詢委員均已質詢完畢，另作以下處理：許委員淑華及莊委員瑞雄所提書面質詢列入紀錄，並刊登公報。

許委員淑華書面質詢：

為降低大專學生機車事故發生率，交通部與教育部推動「公車進校園」政策。機車是方便、經濟且機動性高的一種交通工具，根據交通部統計，到今年三月底為止，臺灣地區機車數量將近一千四百萬輛，占有機動車輛的百分之六十五，如此龐大的機車族群，安全問題確實值得探討與重視。

由於機車重心比較不穩，高速行駛時容易偏移打滑，而且駕駛人缺乏車殼保護，有人說「汽車鐵包肉、機車肉包鐵」，一旦機車發生車禍，後果往往比汽車嚴重。警政署去年機車事故傷亡統計顯示，共有一千零四十人死亡，三萬一千多人受傷，占有車禍傷亡比例高達百分之七十六點五，其中大部分為十五歲至二十四歲的年輕學生。

分析道路交通事故的機車騎士年齡分布，可以發現機車事故死亡者的年齡，以十八歲至二十歲為最高，其次是二十一歲至二十五歲，男生騎乘機車發生意外的比例，又遠高於女生。臺灣地區平均每週有三點五名大專學生因機車車禍而喪生，造成許多「白髮人送黑髮人」的悲劇，也是國家社會的損失。

交通部與教育部 104 年選定十四所偏遠地區大專院校，將開闢二十七條公車路線進入校園，

鼓勵學生從騎機車改為搭公車。首先由各校調查校內需求，提報計畫給公路總局，再以公路公共運輸提升計畫經費，補助當地客運業者增開路線或新購車輛。台南市共有十八所大專院校，之前十五所有公車可搭，日前在三所大學增設停靠站後，全市大專院校「公車進校園」政策已告落實。

「公車進校園」的大方向是正確的，但也有人擔心，會搭公車的可能是原本沒有機車的學生，習慣騎機車的學生仍會照騎不誤，將使效果大打折扣。為提高學生搭乘公車意願，應增加公車班次，或給與更多的票價優惠。

另一方面，學校也應加強學生交通安全教育，並以機車騎乘安全為重點。例如某大學限制一年級新生車輛進入校區，亦即不發給大一新生機車停車證，寄發新生入學通知書時，也告知家長暫緩為孩子添購機車，這項辦法實施後頗獲家長好評，也大幅減少學生交通事故，可供其他學校參考。

除此之外，交通部應主動與教育部聯繫，協助學校繪製學校周邊危險路段，並製作交通事故教案，提醒學生注意安全。如果要騎機車的話，機車切勿改裝，務必戴安全帽，不超速，不酒駕，隨時注意四周路況。

莊委員瑞雄書面質詢：

針對自 2008 年開放中國觀光客來台以來，恆春半島全年旅遊人次直線上升，2014 年達八三六萬人次，2015 年更達千萬人次，但唯一聯外道路屏鵝公路每逢假日、暑假、春天吶喊音樂會必塞車，平均九天就有一天塞到動彈不得。而據 貴部觀光局統計顯示，至恆春半島旅遊之旅客，出發地就以汽車代步者佔六十八．九%，其次是搭遊覽車十一%，搭火車與高鐵各佔四%，開車進入恆春半島則佔七十一．八%，令尚有搭乘公共運輸至當地後又租車代步。顯示旅客傾向仍以私人運具遊墾丁為主，公共運輸尚有很大之成長空間。此外，使用私人運具所產生之問題，另有，景點附近停車格經常一位難求，加上北部旅客開車到墾丁動輒五、六個小時以上，疲勞駕駛恐經常造成意外。爰要求交通部應儘速發展一條穩定之公共運輸路線，並且串聯景點，以綠色運輸優化墾丁觀光運輸。

主席：現在進行討論事項公路法第六十三條的審查，請議事人員宣讀條文及交通部建議增列的文字及其說明；同時我們在台下進行協商，協商中並進行臨時提案的處理。

一、公路法第六十三條條文修正草案部分：

葉委員宜津等提案條文：

第六十三條 汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照；其登記領照後依規定辦理檢驗者，不得以車齡為禁止使用之限制。

國產汽車及電車製造業，應具備完善之汽車安全檢驗設備，嚴格實施出廠檢驗。製造業及進口商之檢驗設備經公路主管機關查驗合格發給證照者，得受委託為其製造或進口汽車之申請牌照檢驗。

汽車修理業、加油站具備完善之汽車安全檢驗設備，經公路主管機關查驗合格發

給證照者，得受委託為汽車定期檢驗。

公路主管機關依前項委託廠商辦理汽車定期檢驗，應支付委託費用，其費用由汽車檢驗費扣抵。

第一項之安全檢測基準、審驗、品質一致性、申請資格、技術資料、安全審驗合格證明書有效期限、類別、安全審驗合格證明書格式、查核、檢測機構認可、審驗機構認可、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

第二項及第三項受委託檢驗業務之廠商資格、條件、申請、檢驗儀器設備與人員、收取費用、證照格式、合約應載事項、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

交通部建議條文：

第六十三條 汽車及電車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照；其領照後已依規定辦理檢驗合格者，除法律另有規定外，不得以車齡為禁止使用之限制。

國產汽車及電車製造業，應具備完善之汽車安全檢驗設備，嚴格實施出廠檢驗。製造業及進口商之檢驗設備經公路主管機關查驗合格發給證照者，得受委託為其製造或進口汽車之申請牌照檢驗。

汽車修理業、加油站具備完善之汽車安全檢驗設備，經公路主管機關查驗合格發給證照者，得受委託為汽車定期檢驗。

公路主管機關依前項委託廠商辦理汽車定期檢驗，應支付委託費用，其費用由汽車檢驗費扣抵。

第一項之安全檢測基準、審驗、品質一致性、申請資格、技術資料、安全審驗合格證明書有效期限、類別、安全審驗合格證明書格式、查核、檢測機構認可、審驗機構認可、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

第二項及第三項受委託檢驗業務之廠商資格、條件、申請、檢驗儀器設備與人員、收取費用、證照格式、合約應載事項、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部定之。

說明：

委員葉宜津等 23 人提案：

一、第二至六項未修正。

二、汽車及電車要上路行驗，均經過嚴格之安全檢測及審驗合格，但現行許多行政命令卻以車齡限制合格登記、檢驗、領照之車輛使用。然而，以車齡為理由禁止車輛行駛，反造成劣幣驅逐良幣，讓業者不願意購買堅固耐久，安全係數較高但價格較貴之車種，對乘客之安全保障背道而馳，爰增列第一項後段之規定。

補充說明：

三、其他如依汽車運輸業管理規則、汽車運輸業審核細則，其對於車齡之要求，係於辦理領

照前之管理，非在第一項規定範圍內，併此說明。

交通部意見：

依委員葉宜津等 23 人提案修正第一項「；其領照後已依規定辦理檢驗合格者，除法律另有規定外，不得以車齡為禁止使用之限制。」。

二、臨時提案部分：

臨時提案

1、

有鑑於目前校車規範均交由各縣市政府訂定自治法規，導致對於校車與校車駕駛規範出現一國多制現象。為求重視校車安全保障，建請交通部會同教育部於半年內提出「校車安全管理條例」，藉以顯示政府對於校車安全的重視。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭天財 葉宜津 顏寬恒 林俊憲
趙正宇 陳歐珀 劉權豪 李昆澤 簡東明

2、

鑑於台鐵近日添購四列新車將加入營運，分別為二列普悠瑪號列車，另兩列為太魯閣號列車。而這次台鐵推出獨創的「新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車」最令人吸睛，預計從 4 月 21 日投入東部幹線營運。然從新時刻表觀之，本列受人矚目的新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車初期僅安排逢週五至日的 426 車次及 441 車次行駛，此兩車次停靠站皆為樹林、板橋、台北、松山、花蓮、玉里、臺東及知本，宜蘭地區並未停靠；宜蘭已屬擁有 46 萬人口的大縣，近年大力發展觀光有成，台鐵新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車停靠模式不只忽視宜蘭鄉親權益，更與政府發展觀光鼓勵使用大眾運輸的政策有違。台北地區停靠樹林、板橋、台北、松山過於密集，不符合台鐵區分「區間車」站站停及「城際列車」跨站停的營運模式，爰提案要求台鐵重新調整班表，應將城際列車之新太魯閣 Hello Kitty 彩繪列車比照目前 438 車次停靠模式，取消松山站停靠而改停靠宜蘭站，如此並未增加行車時間，亦可兼顧宜蘭人的權益，藉此改善城鄉發展失衡的缺失。

提案人：陳歐珀 林俊憲 鄭寶清 李昆澤 趙正宇
簡東明

3、

交通部本次寄發 101、102 及 103 年度汽機車燃料使用費逾期未繳之 118 萬 9,016 件罰單，其中 101 年逾期未繳的處分書有 15 萬 3,646 件，因行政流程未完備，決定全數撤銷。然而，民眾對這些法令程序並不了解，可能會誤認撤銷包含了 102 及 103 年，既使了解只撤銷 101 年，但也會認為早徵的 101 年度可以延至 105 年 4 月 30 日前補繳，為何晚徵的 102、103 年度不能。

為避免 102、103 年逾期罰單產生爭議連環爭議，不但引起民怨，並提高稽徵成本，交通部應將本次寄發之罰單包含 102 及 103 年都一併撤銷，比照 101 年將補繳限期統一延至 4 月 30 日前補繳免罰，5 月 1 日以後再重新開罰，讓整個程序爭議減至最低。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月

趙正宇 劉權豪 簡東明

4、

未滿 125cc 機車之燃料使用費一年為 300~450 元之間。依公路法第 75 條規定，逾期未繳納燃料使用費者處 300 至 3,000 元之罰鍰但公路總局卻一律以 600 元為裁罰基準，完全不符比例原則，爰要求對於機車（未滿 125cc）逾期未繳交燃料使用費者，應以裁罰 300 元為適當。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 簡東明
李昆澤 陳歐珀 陳素月 趙正宇

5、

對於交通部制定補助無障礙計程車作業要點，補助購置新車最高金額為 40 萬元，若再加上免貨物稅及營運獎勵金，合計每輛無障礙計程車可減抵 60 餘萬元。然而實際上領取補助之無障礙計程車卻有將近 7 成之計程車，一個月搭載需要無障礙計程車之人士不到 15 趟，等於拿政府補助卻未提供計車服務或僅象徵性提供。爰要求交通部於一個月內修改該作業要點，明定追回要點，要求未達一定比例之受補助無障礙計程車有追回補助措施，同時要溯及既往，過去沒有載足的也要再一定時間內補回，否則亦應追回補助。

提案人：葉宜津 鄭寶清 林俊憲 李昆澤 陳歐珀
陳素月 趙正宇 劉權豪 簡東明

6、

機車駕照考照難度逐步提高，除筆試題庫增加外，自 105 年 6 月起，路考增加 4 大項和 11 小項項目，大的項目包含「二段式左轉」、「變換車道」、「直角轉彎」及「停車再開」等，其中有三項是出錯一次即扣 32 分直接出局。為了讓民眾有更多機會練習以因應新考制，爰此，要求公路總局於 4 月底前完成新考場的建置，增加開放時間供民眾練習，以利政策於 6 月上路。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳素月 趙正宇 簡東明
劉權豪

7、

機車駕照考照難度逐步提高，自 104 年 7 月 1 日起筆試題庫增加 1.5 倍，由 634 題增為 1606 題，題目也從 40 題增為 50 題，但仍以「文字敘述」為主，專家學者均建議應該增加「圖像性」模擬情境題。例如以圖片、照片、漫畫甚至用影片來描述實際上路後可能遇到的狀況，以貼近現實路況的題目避免民眾只是硬記答案，根本沒有吸收與理解。爰此，要求公路總局於一個月內研議增加「圖像情境性考題」的比重，以確保民眾真正理解相關法令與各種情境下的因應。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 陳素月 趙正宇
簡東明

8、

儘速興建花東快速公路，是花東的民意，也是花東人不分藍綠、不分族群的一致期盼。對花東民眾而言，花東快速公路不僅只是一條路的概念而已，其實具有多重意涵需要重視，例如：

一、醫療資源集中北花蓮，花東快速公路是花東民眾的救命道路；二、可以縮短花東地區各鄉鎮市的行車時間，降低農特產品運輸成本，促進產業活絡發展；三、可以讓遊客多元選擇慢遊或一日遊，增加觀光遊憩態樣及發展；四、可以因應花東地區教育、行政、公務及訴訟之需。簡而言之，闢建花東快速公路，可以翻轉花東弱勢地位，讓花東民眾有便捷、通暢、快速及安全的公路往來。

自交通部要求公路總局辦理花東快速公路可行性評估以來，花東民眾皆引頸期盼中央能善意回應。在評估作業過程中，更有很多地方民意都臚列各項理由證明花東快速公路的興建確有其重要性。

爰請交通部要求公路總局應特別以花東觀點出發，從花東民眾的立場來看待花東快速公路的必要性，更應將花東民眾一再重申的醫療、產業、觀光、生活等各項理由，特別納入花東快速公路可行性評估期末報告之首要審查項目，逐一認真面對，避免以北部觀點、以車流標準、以財務理由、以東部是鐵路為主、公路為輔的觀點來衡量花東交通需求，影響花東快速公路之興建。

提案人：鄭天財 陳歐珀 徐榛蔚

連署人：顏寬恒 簡東明

9、

鑑於大客車只進口底盤，車體由廠商自由打造，但公路總局卻未作實際整車衝擊測試；為保障大眾運輸安全，政府應就整車進口，或整車自製進行相關輔導。

提案人：鄭寶清 趙正宇 葉宜津 蕭美琴 簡東明

（進行協商）

主席：關於公路法第六十三條條文修正草案部分，依交通部意見以建議條文通過，並增列補充說明。臨時提案第 1 案為李委員鴻鈞等人提出，請問交通部有沒有意見？

林司長繼國：我們建議將第 4 行的文字修正為「建請教育部及交通部於 1 年內」。

主席：好，半年改 1 年。

蔣科長鎮宇：我們有跟提案的李鴻鈞委員辦公室確認，他這個案子最主要是剛才質詢的希望校車有優先路權和安全配備，這部分可能要入法，所以可能還是交通部才有權處理。這是我們問過委員辦公室的。

主席：你們是要做文字修正嗎？

蔣科長鎮宇：沒有，我們是建議維持李鴻鈞委員提案原來的文字。

主席：半年內？

蔣科長鎮宇：不是，就是「建請交通部會同教育部……」。

主席：好。交通部，他們還是要你們當主體啦！

就這樣，但是讓你們改為 1 年啦！好，就按照李鴻鈞委員的提案，將半年改為 1 年。

現在進行第 2 案，請問交通部有沒有意見？

范次長植谷：我們建議將倒數第 4 行「爰提案要求」的「要求」二字改為「建請」，並將後面的「

應」字刪除。

主席：你們有沒有跟陳委員溝通過？

范次長植谷：有。

主席：好，就改為建請案，文字修正通過。

第 3 案是鄭運鵬委員的提案。請問各位有什麼意見？

趙局長興華：我們建議將倒數第 4 行的部分加上「建請」二字，改為「建請交通部應將……」，因為 102、103 的部分都已經依法令程序處理了，這個量那麼大，要公路總局重新再來的話，會浪費很多成本，因為它超過 100 萬件，重製的成本相當高。

鄭委員運鵬：改為「建請」我沒有意見，可是如果你們有去看 Line 群組或臉書的話，大家其實已經被現在收到的這兩、三張帳單搞混了啦！所以我是善意提醒。大家之前還認為這是詐騙郵件，現在更會連環性地認為只要不是去年度的，全部都免罰，所以我才主張延至 4 月 30 日前補繳免罰，5 月 1 日再重新開罰。你們要改為「建請」，意思就是你們不做，那這樣你們就要花一點時間去宣導，不要讓大家還存有誤解。不然這次已經 15 萬多件要重新發，下次要是再有 5、6 萬件，人家也會說他不知道這裡面有年度的差別，這樣只會讓你們更麻煩而已啦！

趙局長興華：基本上，單列 101 的部分我們是撤銷了啦！如果是 102、103 的部分，我們會再加強宣導。

主席：好，加強宣導。照鄭運鵬委員的提案，要去加強宣導。

鄭委員運鵬：如果要改為「建請」的話，請你們研究一下到底要不要，給我們委員會一個答案，不然這個案子就沒有意義了。如果你們接受這個建議，就跟我們說明一下，如果不接受，也要說明是為什麼。因為這是骨牌性的誤解，所以本席要提醒你們。

主席：好，加上「建請」二字，但是你們怎麼做要給本委員會一份書面說明。

接下來是第 4 案，交通部也要改「建請」，是不是？

趙局長興華：我們建議把「要求」改為「建請」，因為有關裁罰基準表的部分我們必須再和部裡面商量看看是不是……

主席：好，裁罰基準表去研究一下，要符合比例原則啦！好，改為「建請」。

繼續進行第 5 案。

林司長繼國：我們建議將倒數第 4 行末段的「爰要求」改為「爰建請」。

主席：又要「建請」！好啦！改為「建請」。

再來是第 6 案。

趙局長興華：第 6 案是不是可以把「4 月底前完成」改為「5 月底前完成」？因為我們 4 月完成以後還要驗收、確認 OK，所以 5 月底才有可能。

主席：5 月底嗎？

趙局長興華：對。

主席：好，「4 月底」改為「5 月底」，可以。

接下來是第 7 案。

趙局長興華：第 7 案我們可以照做。

主席：好，第 7 案照案通過。

接下來是第 8 案。

趙局長興華：第 8 案我們建議改為「建請」。

主席：好，改為「建請」。

接下來是第 9 案。這個案子你們有文字修正？

林司長繼國：是的，我們建議將倒數第 3 行的「政府」改為「交通部」。

主席：這個案子最後送給議事人員的就是你們修正過的，所以就照案通過。

林司長繼國：好。

主席：我們很有效率，臨時提案已經全部處理完畢。

（協商結束）

主席：今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理做為決議，列入紀錄；如有委員對提案補簽，列入紀錄。

針對本日會議作如下決定及決議：「一、報告、說明及詢答完畢。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。三、委員葉宜津等 23 人擬具「公路法第六十三條條文修正草案」案，審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論；院會討論前毋須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員葉宜津補充說明。」

剛才有要求提供一個資料，就是這次開罰錯誤到底多花了納稅人多少錢？是怎麼樣處分的？上一次用車人多繳的燃料費又花了多少錢來做善後處理？是怎麼樣處理失職人員的？請范次長簡短報告一下。

范次長植谷：主席、各位委員。有關汽燃費計算錯誤的部分，通知退費的一共有 299 萬輛，所以影響了 299 萬位車主，以一件郵資 5 元來算的話，299 萬件的郵資一共是 1,495 萬元，汽燃費退費的部分一共退了 13 億元，這是第一個部分。第二是 104 年有 81 萬件，這個部分就直接扣抵了。最後一點是路政司這個承辦人辭職就結案了。以上報告。

主席：還有這一次的，你要一併報告，還是要公路總局趙局長來報告？

請交通部公路總局趙局長報告。

趙局長興華：主席、各位委員。這一次是影響到 15 萬名車主，今天我們已經在針對這部分召開考成會，會對科長做個處分。因為科長是負全責，他希望不要處分到承辦人，因為承辦人真的很辛苦，每天都加班到半夜。

主席：你沒有說到郵資是多少錢。

趙局長興華：郵資花費的部分，寄送出去的大概是 500 萬元，後續的催繳可能還要花一、兩百萬元左右。

主席：所以到底多少還不知道？

趙局長興華：確定的數字還是等我們確認以後再送給貴委員會，原則上加起來應該是 700 萬元。

主席：好，後續請提書面給我們。

今天會議到此結束，現在散會。

散會（13 時 31 分）