

本也高，司機卻未能獲得更高的報酬。本月 28 日 UBER 率先推出「順風車」，以共乘理念沿途順路載客的新功能。請行政院說明，交通部是否考慮更積極推動計程車共乘制？台灣高鐵除了雙北和左營位在都會區，接駁運輸始終是高鐵被人詬病之處，交通部是否先針對高鐵或台鐵來推動？

七、面對不斷推陳出新的 UBER 經營模式，交通部不能老是慢半拍應主動輔導或責求計程車業者改善軟硬體設備、加強司機的專業品質、提高乘客安全的信心。面對高齡社會的到來，長照政策、樂齡教育以及各種無障礙設施都在改善當中。交通方面，無障礙計程車目前多由地方政府招標、再予以車行及司機購車補助，但是總體的載客量偏低，導致計程車業者加入的意願普遍不高。重點就在於，無障礙計程車須事先預約，讓司機無法充分利用空檔接案載客；其次，一般民眾以為無障礙計程車只服務身心障礙者，實際上，不管老人、孕婦或暫時行動不便者甚至是一般人，都能使用無障礙計程車。交通部應主動加強推廣正確觀念，讓無障礙司機不受限於客源，並鼓勵民眾多加利用。請行政院交通部詳細說明，對無障礙計程車的推廣、實施與普及辦法。

主席：鄭委員運鵬改提書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄，刊登公報。

吳委員琪銘的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

吳委員琪銘書面質詢：

土城看守所遷移

因為這次總質詢是交通組，但地方針對土城看守所遷移的期待非常強烈，因此，今日我們也希望院長能夠給我們說明、承諾。

土城看守所，原先在台北市愛國東路 1 號，因為台北都市發展快速，城市人口增長，市中心逐漸繁榮，因此，看守所搬遷至土城，於 64 年 7 月 20 日啟用，面積約 7.67 公頃，但土城近年來也逐漸繁榮，區域人口成長快速，現在的看守所，已經是座落在土城鬧區。因此本席有相關提問建議請教：

一、土城看守所目前的遷移規劃期程為何？

二、遷移位置會選擇在那邊？是否會如先前規劃在司法園區嗎？

三、假如遷移在司法園區內，能夠做到低密度開發嗎？是否能夠維持低密度開發，並且取消其他商業中心（如物流中心）等設立嗎？

四、目前土城都市計畫暫訂於本月底公展，在這期程規劃中，會不會還有變數？

清水交流道

目前土城周邊有土城與中和兩個交流道，但土城、中和、板橋人口卻已超過佰萬人，區域車輛也都超過 25 台，可見該區域交通塞車問題嚴重。

另外該區域交流道接市區主幹道，以金城路為例車量最多時，平均速率 25.7 公里離峰時速 40 公里，集中車流，造成壅塞情況，反而降低高速公路快速、便利效能，更是影響土城區域發展。

地方都市計畫-區段徵收及重劃區，都已經陸續辦理完成，未來有整合區域醫療體系的土城醫院及許多著名的觀光景點，增設清水交流道，可以疏解交通，也可以帶動區域經濟。本席有相

關提問建議請教：

人口密度高、金城路又是繁榮的精華區，過去，新北市政府已經 7 次送到中央審議，今（7/1）日初核，總經費 14.2 億（中央負擔 8.6 億），未來希望能順通過審議，相關程序能夠更快速，請林全院長、賀陳旦部長能協助辦理。

捷運三鶯線

三鶯線這條捷運線是 104 年 6 月核定的交通計劃，總經費 505.29 億，由新北市府負擔 318.48 億元/中央 186.81 億，預計 9 年後會完工。路線長 14.29 公里，從土城中央路（捷運頂埔站）到鶯歌。

過去頂埔地區民眾房屋，因為道路擴寬，已經拆除 2 次，從 8 米拆到 12 米。

目前已經在今年 5 月 16 日決標，簽約前，因為頂埔地區高架及地化問題爭議不休，地方辦理多次公聽會、說明會，新北市政府也提出新民意建議方案提供參考。

未來三鶯線應該是從三峽尾端部分先行施工，而土城頂埔 1.2 公里地下或是高架的問題研議變更。

原方案是由板南線延伸之頂埔捷運站，在由頂埔站做高架至三鶯線各站。

而民眾建議新方案，則是由板南線延伸至媽祖田站，相關經費增加 53 億元。

本席請問院長、部長，未來民眾建議的新方案，是否可行？是否可以往民眾建議的方向才研究，我們希望能夠落實民眾的建議。

溯溪安全

6 月 5 日在新北市坪林地區，有台北市的登山社團辦理溯溪活動，一行共 24 人，因未料午後山區大雨，溪水爆漲，造成 3 人死亡、3 人失蹤。

但交通部觀光局負責之-水域遊憩活動管理辦法中，尚未有溯溪活動的相關規定，因此本席請問部長：

一、目前的溯溪活動是專業運動還是水上活動？

二、目前體育署委託給中華民國溯溪運動協會，包含規範、培訓教練及授證等工作，其安全性如何落實把關？

三、本席是希望，不論是公司、個人營利都要有安全執照的資格作為把關，能做的到嗎？

四、暑假來臨，年輕人戲水活動多，水域遊憩活動管理辦法應該更快速修正，回應並授權給地方政府執行，保障民眾權益，可以做到嗎？

開闢鳶山隧道

鳶山隧道興建係因三峽地區為觀光重點區域，但因地形限制，導致主要道路-縣道 110（復興路）及台 3 線（中正路）塞車問題嚴重，經地方民意爭取，要求於國道 3 號三鶯交流道下後，穿越鳶山及第三公墓群底下，通往中國街、大埔路段。

現有道路服務品質：

復興路-大智路口

調查路口位於交流道上下匝道處，其匝道進出車流量大且轉向需求高，號誌時制採四時相設

計，服務水準為 E 級。

民生街—復興路口

路口位於三峽大橋北側，號誌時制採三時相設計，服務水準為 D 級。

介壽路—中正路口

路口位於三峽市區外圍，晨、昏峰號誌週期長約 100 秒，服務水準為 C 級。

中園街—中正路口

尖峰時段交通繁忙且道路容量不足，道路已有壅塞現象，路口時相數達四時相，服務水準為 E 級。

目前用地規劃，因為涉及到都市計畫區變更位置，必需作個案變更，也請內政部協助辦理後續變更程序，其用地取得費用約 6.67 億。

計劃路線長度規劃是平面段 1,180 公尺、隧道段 1,350 公尺及銜接國道 254 公尺（平面道路）793 公尺（北上匝道），其總工程經費約 28.2 億元。

相關環境評估及交通影響評估，請行政機關協助，妥善辦理。

主席：陳委員素月的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄，刊登公報。

陳委員素月書面質詢：

一、華航罷工後，是否會有雪球效應

華航罷工開啟連鎖效應，現在台鐵、中華郵政，被交通部視為密切關注的對象，因為兩單位嚴重缺工，底下勞工不滿已久，現在期盼，也能用罷工方式喚起重視。

立法院交通委員會，在從六月中旬即有針對各國營事業單位的勞工權益要求交通部提出專案報告，報告中都在研擬相關應對狀況，但如今又傳出可能罷工的問題，請問交通部要如何因應？

本次華航罷工，社會各界褒貶不一，但照顧勞工的初衷，是社會的最大共識，如何在勞方權益得以保障以及資方如何在保障勞工權益又能獲得公司經營成長，這涉及公司經營的問題。

尤其面對最近「一例一休」引發的爭議，勞動部近日已宣布：雇主不得再挪移例假，八月起勞工連上七天班違法。針對交通運輸業來說，面對連續假期中大量旅客輸運的任務，若勞資雙方無法在工時上取得共識，台灣禁得起台鐵、高鐵大罷工嗎？

先從台鐵來，台鐵的勞工問題不僅是薪資低，台鐵還有人力缺乏問題，目前台鐵運務、工務、電務等等，還缺 303 人，但今年（2016 年）特考名額僅開放 153 名，加上連司機員的預備人力全都掛 0，列車卻越開越多，交通部要如何因應？暑假即將到來，屆時台鐵再次罷工，不僅國人運輸受到影響，連國際形象都會再次付諸流水，更會影響外國優秀人才來台工作的意願，這是不可忽視的問題。

此外，以中華郵政來說，目前中華郵政 2 年來，退休加離職人數，已經高達 1600 人。新進人員受限於工作經驗、技巧熟練度，有感覺負荷過重之情形，致使新進人員離職率過高，在這種青黃不接的情況下，難怪中華郵政希望藉由罷工來獲得勞動權益的改善。

新政府執政一個月餘，沒有人期待能夠瞬間改善這些舊政府的爛攤子，但應該要在半年內拿