

表 6：近十年道路交通事故率概況

年度	每萬輛肇事率 (件/萬輛)	每萬輛受傷率 (人/萬輛)	每萬輛死亡率 (人/萬輛)
2006 年	80.11	105.14	1.56
2007 年	79.95	105.77	1.25
2008 年	81.39	108.80	1.06
2009 年	87.01	116.32	0.99
2010 年	101.94	136.33	0.95
2011 年	107.30	143.44	0.96
2012 年	111.94	149.90	0.92
2013 年	126.80	170.16	0.88
2014 年	143.67	192.86	0.85
2015 年	143.08	192.11	0.79

另外一個是交通違規舉發件數，過去幾年，曾經降到 9 百萬件以下，但到了去年，又超過一千萬件。部長知不知道，政府一年對交通違規的罰鍰金額，有多少？

去年將近 150 億新台幣，過去十年間，還有幾年甚至逼近兩百億。但這樣的違規件數跟罰鍰金額，沒有辦法降低嗎？部長，有什麼改善的方法？

表 7：近十年道路交通違規概況

年度	舉發件數 (千件)	罰鍰金額 (新臺幣百萬元)
2006 年	12,067	19,064
2007 年	12,493	19,908
2008 年	11,957	18,324
2009 年	11,027	16,738
2010 年	9,918	16,104
2011 年	8,895	15,235
2012 年	8,925	15,291
2013 年	8,975	13,404
2014 年	9,016	13,343
2015 年	10,240	14,704

綜觀以上，台灣交通環境與公共運輸環境都有很大的進步空間。我希望院長能加緊努力，拿出決心改善日益惡化的交通問題。

主席：蔡委員適應改提書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

蔡委員適應書面質詢：

壹、七年危橋直接威脅人民行的安全要求交通部立即補助相關經費

基隆市七堵區七賢橋於民國 78 年所興建，已近三十年之橋樑，為往返七堵市區及六堵工業區

之主要對外聯絡道路，台 62 線萬里瑞濱快速道路在俊賢路、七賢橋端增設匝道後，貨櫃業者考量交通便捷優點，紛紛於周邊建廠設點，使用期間聯結車及貨櫃車等各類車輛日夜碾壓造成路面受損、部份鋼筋外露及橋體變形等情形，已有結構破壞之隱藏危險存在。七賢橋為於基隆河之上，但並不符合 200 年防洪標準，因此已被列為危橋七年。

依經濟部 104 年 12 月 21 日函經授水字第 10420215780 號，有關基隆市政府辦理「七賢橋改建工程」所需經費，查「淡水河水系基隆河橋樑改善工程」須改善橋樑計 17 座，其中 10 座為優先改建橋樑，餘 7 座則為應改善橋樑，優先改建橋樑部份業奉行政院 97 年 10 月 2 日函示「奉悉，請會同相關機關本於權責積極辦理」；至新北市府及基隆市政府轄管需優先改建橋樑，經濟部水利署業依行政院 95 年 12 月 14 日院臺經字第 0950057987 號函示經費支應原則，補助市政府 50%，另基隆市政府轄管部份，交通部（航港建設基金）補助 1/3 經費。

又該函，查七賢橋為「淡水河水系基隆河橋樑改善工程」應改善橋樑，且樑底高度低於計畫堤頂 67 公分，承载力亦逐漸降低（經檢測已列為危橋），因此基隆市政府擬儘速辦理改建，經濟部水利署依行政院 95 年 12 月 14 日函示經費支應原則，同意補助基隆市政府 50%在案，基隆市政府則依前述優先改建橋樑經費補助方式，向交通部航港局申請由「航港建設基金」補助短缺 1/3 經費（約 1 億 3 仟萬元），該局亦於 104 年 10 月 22 日召開會議結論略以：建請經濟部水利署轉陳行政院審議核定，俾作為本局後續辦理經費補助及預算編列依據。

然交通部後於 105 年 2 月 22 日函交航(一)字第 1059800021 號，表示該地區連接國道 1 號及台 62 線之大華系統交流道業於 100 年 7 月完工，基隆港東岸聯外道路亦於 102 年 12 月完工，相較經濟部 97 年所陳「淡水河水系基隆河橋樑改善工程」，基隆港港區與基隆河沿線幹道間之聯外交通環境已有改變。又考量國際商港建設業已進入經費需求高峰期，「航港建設基金」已有財務困窘情形，且每年仍需繳庫十餘億元，實有需審慎研謀基金支應用途。

國發會於 105 年 3 月 3 日函發國字第 1051200263 號，有關經濟部及基隆市政府擬比照原「淡水河水系基隆河橋樑改善工程」之「優先改建橋樑」工程之經費補助方式，除由經濟部補助 50%之外，建請仍由交通部主管之「航港建設基金」支應 1/3 經費（約 1.3 億元）一節，考量依前開經費支應原則，此部份經費應係「由現有橋樑主管機關（基隆市政府）配合籌應」部份，建議現階段應原則尊重交通部所提意見，惟考量本案已發包施作在案，後續建請基隆市政府積極辦理經費籌應等相關事宜，避免因財務缺口影響本案執行。

基隆市政府在考量人民通行安全為最大優先的思考下，七賢橋已於 105 年 6 月 13 日封閉進行改建，工期預估兩年，至 107 年 5 月完工，所需經費 3 億 6800 萬元，經濟部水利署已補助一半經費，扣除基隆市政府外，還另需積極向交通部航港局爭取 1/3 經費補助。

基隆市政府雖於七賢橋設立告示牌，禁止十噸以上車輛通行。但經基隆市警察局提供 103 至 104 年間取締大型車行駛七賢橋交通違規統計計 63 次，另考量警察局礙於人力調度其未執法期間通行之大型車輛亦不計其數，其違規及行駛行為已嚴重影響本橋樑結構安全，更證明橋損情形與港區貨櫃運輸呈現正相關。於此，今拆除改建時交通部航港局理應補助本橋樑之重建經費，本席建請行政院長體恤民生安全與經濟發展，並參酌基隆市財政負擔，要求交通部由航港建設基金補助 1/3 經費，俾利推展基隆港市建設及維護人民通行的安全。

貳、基隆港是首都圈海洋國家門戶全力發展「東亞國際郵輪營運中心」

一、天然良港 曾是世界前十大貨櫃港

基隆是港都，所有發展都與基隆港息息相關。從 1854 年美國水道測量局的「福爾摩沙島雞籠港」，到 1899 年基隆築港誌圖譜，都可以看到基隆港過去風貌。

基隆市政府最近熱烈舉辦慶祝「建港 130 週年」活動，追溯基隆港的起源，1886 年台灣巡撫劉銘傳上疏清廷，為配合修建鐵路而提出的碼頭計畫，雖然後來因預算與技術問題，延至 1891 年基隆到台北鐵路開始通車，才開始進行港邊挖掘，不過當時所謂的港口仍是泥濘的海埔新生地，難以靠泊，沒有貨商想將樟腦、茶葉以鐵路運來出港，很少發揮作用。

基隆港利用天然谷灣地形所修築的港口，共有 57 座碼頭、1 個入港航道，港區總面積為 572.17 公頃。1984 年，基隆港曾經是世界第七大的貨櫃港。然而隨著進出口快速，基隆港卻因受限於港口規模，排名迅速跌到世界 50 名之外。至 2010 年，基隆港為世界第 54 大貨櫃港。

二、軍港遷移 以三年為目標 加速完成

回顧基隆港發展，碼頭分為東西兩岸，作為商用、軍用、漁用等使用類型。然而，東岸因碼頭營區將基隆港東岸碼頭分隔兩段，交通動線無法貫通，且與基隆市環港商圈計劃隔閡，影響港市發展，爰經行政院於 103 年 11 月 12 日邀集交通部及國防部研商決定遷移至西岸，結合西岸既有碼頭與營區，成為完整的國防專區軍港。

基隆軍港遷移雖經多位行政院長表示正面態度，但卻缺乏實際作為，本席長期關切該案，在首次總質詢便表示希望在政府交接前看到確切期程，因此，多次親自邀集相關單位進行會晤，緊盯進度發展。

國防部於 105 年 5 月 11 日函國備工營字第 1050005252 號，有關交通部陳報基隆港東 4、東 5 軍用碼頭及威海營區遷建協調情形案，本案經海軍與港務公司多次協商，遷建範圍部分已達成共識，至經費分攤等其他執行細節，將續與交通部協商辦理。行政院於 105 年 5 月 17 日函院臺交字第 1050163534 號，所報有關基隆港東 4、東 5 軍用碼頭及威海營區遷建事宜，交通部與國防部協調情形一案，已悉，並請與國防部以維護港市整體發展最大利益、不衍生政府不當經費負擔之前提下，本於權責依相關法令規定續協調推動。

據悉，目前本遷建案相關工程及經費需求業已納入「臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106—110 年）」，核正循行政程序辦理報核中。就此，請交通部儘速提供台灣國際商港未來發展及建設計劃內容。

本席認為軍港遷移攸關基隆港整體發展，刻不容緩。民進黨執政一向以高效率著稱，2000 年執政時，基隆河整治，國民黨執政三十年辦不到，民進黨政府三年完成、中科園區 10 個月就讓廠商進駐，軍港遷移前政府要五年，本席希望新政府能夠以三年為目標，加速完成基隆軍港遷移。

三、基隆嶼、北方三島 爭取納入北觀國家風景區

基隆嶼由於位置特殊，從日治時期起就成為防衛基隆港的重要據點，原屬軍方要塞管制區，在基隆市政府爭取下，2001 年正式開放登島觀光，目前有海巡署駐守。面積僅 0.24 平方公里，與棉花嶼、彭佳嶼、及花瓶嶼並為基隆外海四個火山島嶼，是由角閃石、黑雲母、石英、安山

岩所構成的島嶼，四周皆為峭壁，幾無平地，多見海蝕洞穴與岩礁。

鄰近的棉花嶼、彭佳嶼、及花瓶嶼，合稱為「北方三島」，其中，彭佳嶼是中華民國北方三島中唯一有人員駐在的島嶼，面積 1.14 平方公里，仍屬「軍事管制區」，除海巡署外，另有交通部氣象局及航港局人員駐守。而棉花嶼、花瓶嶼則在 1996 年 3 月 18 日列為野生動物保護區。

2010 年海洋國家公園管理處原預計年底把該海域劃為海洋國家公園，在 2012 年，前內政部長李鴻源曾表示將北方三島升格成為海洋國家公園。

參考宜蘭的龜山島，早在 1999 年 12 月 22 日納入東北角暨宜蘭海岸國家風景區，能夠有相對充足的資源，能夠維護生態與兼顧觀光。

然而，生態保育固然重要，但亦需考量各方權益，彭佳嶼是北部重要漁場，有鯖魚、大明蝦、飛魚卵、透抽等高經濟魚種，年產值約佔全台總產值的四分之一，因此，漁會認為劃為海洋國家公園，漁民首當其衝。不過，劃設國家風景區並不代表全面禁止漁捕，亦可循澎湖南海四島模式，從保育區範圍、漁民捕撈方式等加以規範，維護自然生態，永續使用。

因此，本席建議行政院能夠針對基隆嶼、北方三島合併納入北海岸及觀音山國家風景區一案，進行可行性評估與規劃，設法在漁民經濟與生態保育間取得平衡與發展空間。

四、半年內提出「東亞國際郵輪營運中心白皮書」

根據港務公司統計「台灣各港口客輪旅客人次分析表」，比較近五年基隆港、高雄港、台中港、花蓮港旅客人次，基隆港佔全台旅客客輪人次比例高達六成（61.22%），又依港務公司提供的「台灣各港口郵輪預定航次」資料顯示，今（105）年基隆港預計船駁次數將達到 327 航次，而高雄計有 14 航次，台中港計有 13 航次，基隆港郵輪停泊次數已高達全台近九成（89.59%）。郵輪進出基隆港旅客人次不斷成長，今年預估將突破 75 萬人次，基隆港已成為台灣的國際郵輪母港。

以國土規劃的角度來看，基隆坐擁天然良港（海港），並已成為台灣的國際郵輪母港，中央政府不能再忽視基隆市港發展對首都圈城市機能提升的重要性與關鍵角色。

2015 年歐洲商會在對台灣經濟發展的建議書中，首度提及基隆市，為了開發台灣成為區域與全球化郵輪業者目的地，首要工作就是在基隆興建一座多功能的郵輪轉運中心，顯示歐洲商會也看出基隆未來的發展潛力。

根據交通部 5 月所提出的業務報告「落實港埠重大建設—國際商港」，為建構國際商港便捷舒適旅運環境，亦正加速辦理基隆港旅運服務設施改善計畫。本席認為交通發展應以網絡作為整體思考，於此，基隆市政府提出「東亞國際郵輪營運中心」的願景，而陳副總統更在出席建港 130 週年晚會，肯定表示將基隆打造首都海洋國家門戶及東亞國際郵輪營運中心。

在以東亞國際郵輪營運中心為願景的網絡思考下，包括軍港西遷、成立基隆市港資產開發公司、東岸櫃場西遷、東岸多功能郵輪轉運中心、東岸遊艇碼頭規劃、東岸經貿園區、希望之丘都會公園、基隆火車站轉運站工程、臨海國門廣場、港區水質改善計畫、中山三四路改善、火車站都市更新案等，應都納入整體的規劃。本席極力爭取行政院將該案核定為國家重點發展策略計畫，並要求交通部會同基隆市政府在半年內提出東亞國際郵輪營運中心白皮書，透過點亮

港市合一的基隆，打造正港台灣頭。

主席：呂委員孫綾的書面質詢，請行政院以書面答復，並列入紀錄、刊登公報。

呂委員孫綾書面質詢：

淡水、北海岸地區近年以來發展快速，人口迅速增加；依據 2016 年人口統計，目前淡水、三芝、石門區域人口已接近 20 萬人。除平日往返雙北之通勤外，還有假日時大量遊客進出；然而淡海地區進出之主要道路，僅有台 2 線。目前每天約有 15 至 20 萬輛汽車往返淡水地區，上下班尖峰時段每小時更有 5000 輛車塞在台 2 線上，道路服務水準為最差的 F 級。因此，淡海地區民眾長年以來為嚴重塞車問題所苦，不僅影響生活品質，更影響緊急意外時的就醫處理。（如附圖 1）

然而，根據營建署之淡海新市鎮計畫，未來將可能有 30 萬人口再進住淡水地區，將使已經不敷使用之交通動線更受影響。因此，政府應提前因應未來需求做好規劃，並切實監督目前施工中之重大工程如期、如質完工：

一、淡海輕軌運輸系統及淡江大橋

淡海輕軌係為完善淡水地區交通網與因應淡海新市鎮之需求，分為綠山線、藍海線，共二期。總經費 153 億，第一期路網預計 2018 年底通車，全體路網預計 2025 年通車。（如附圖 2）

淡江大橋係為紓緩台 2 線竹圍路段與關渡大橋 30%之交通量，並使淡水、八里間減少 15 公里車程，預計可分散淡海地區往返台北市區之車流。總經費 154.3 億，預計 2020 年完工通車。（如附圖 3）

這兩項工程雖由新北市政府、及交通部公路總局負責工程興建，但其興建完工時程將可紓解淡海地區交通壅塞狀況，因此本席要求行政院、交通部須盡協調監督之責，確保兩項工程如期、如質完工。

二、淡海輕軌往北及八里延伸線計畫及芝投公路計畫

淡海輕軌延伸線計畫分為「往北延伸段」與「八里延伸段」。「往北延伸段」係通過淡海新市鎮後期發展區，往三芝方向延伸；「八里延伸段」係由淡水漁人碼頭起，通過淡江大橋預留之共軌，往八里方向延伸。此項工程計畫可完善淡海新市鎮與八里台北港特定區之大眾運輸機能，然目前尚未進行相關評估及規劃。由於淡海地區之都市機能、觀光遊憩發展尚在快速發展，為因應未來人口增加、交通需求，本席認為行政院、交通部須及早因應規劃，並提供相關報告予本席。（如附圖 4）

芝投公路計畫由三芝地區起，通過淡海新市鎮及淡水竹圍地區，連接至台北市北投大度路與洲美快速道路。此項工程可分流台北往返淡海地區車流，解除目前僅有一主要道路台 2 線進出之現況。自 1998 年計畫開始規畫迄今，已經過 18 年的時間；過去的行政院亦有明確表態支持本計畫，然由於台北市政府的反對，致毫無實質進展。本席認為，政府應本於政策高度之視野，積極協調溝通，針對相關計畫進行修正檢討作業，並將相關資料提供本席。（如附圖 5）

三、台北港臨時油品中心遷移

台北港於 1998 年 12 月完成第一期工程，當時係作為基隆港輔助港口之用途，然因其逐年拓