

，即以最高民意機關國會議長的身分率領「東日本震災台灣慰問訪日團」至日本訪問三天。嗣於 311 大地震經過兩年餘，於 2013 年 7 月 21 日再度率團赴日，訪日五天期間，除向日本 311 大地震災區表達我國政府與人民關懷慰問之外，並考察日本相關防救災政策及核電廠安全設施及核電政策。

本席率團訪日期間，訪團一行深入宮城縣的重災區女川町，並訪視女川核電廠。女川核電廠距離 311 大地震震央最近，震後遭受海嘯侵襲，惟該廠位於海拔 14.8 公尺處，高於海嘯之 13.8 公尺，故可抵擋海嘯，且該廠在靠近海岸處、沿港道路及空地並未設置任何裝備，供電系統未受海水侵蝕，得以確保電力進行機組冷卻，此為該廠與福島一廠不同處，亦為該廠未發生重大災情之主因。此外，震災後該廠在靠海側興建 3 公尺高之防波堤，現計畫增加至 15 公尺（加上基地海拔 14 公尺則高度提高達 29 公尺），預計 2016 年 3 月完工。日本宮城縣的女川核電廠，決定把電廠防波堤的海拔高度提高到 29 公尺，這將會是日本各核電廠中最高的一座防波堤。

而女川核電廠之所以幸能無恙，未發生類似福島第一核電廠之重大災變，其原因就是在於當初設計時即已考量海嘯因素，將電廠建於海拔 14.8 公尺的高處且防護設施完善，致使 3 座反應爐得於災後以冷溫安全停機，未在震災中發生重大損害，其成功應變措施及核安管制技術，確實值得我國學習。據本席了解，行政院為記取日本核災教訓，持續精進及提升各核能電廠核安及防海嘯能力，更以深度防禦的觀念，執行各項強化措施，提升各核能電廠的防災能力，讓本席相當欣慰我國政府為確保核安、保障人民安全所作的努力。職是之故，鑑於福島核電廠事故發生之後，我國內社會對於事故進展及其影響的關心程度，並未隨著時間的過去而降低，政府確實有必要站在民眾角度，學習日本經驗慎重檢討並提升核能的安全問題，以確保全國人民之生命與財產安全。

總統馬英九曾於今（2016）年 2 月 16 日公開表示說，以現在的科學，地震沒有辦法預測，但是地震帶來的災害可以預防。政府應該把重建做好，減少不必要的傷亡。總統強調，地震災後復健與重建的工作刻不容緩，有問題就要立刻動手處理，安全第一比甚麼都還重要。以日本為例，因其不斷提升防災系統，自 1995 年阪神大地震後，日本努力提高防災系統，因此，2011 年發生東北大地震，挾帶海嘯雖造成逾萬人往生，可是其中純粹因地震搖晃之故致建築物倒塌等原因而造成死亡人數情形卻巨幅降低，甚至比福島電廠更靠近震央的日本女川核電廠都安然無恙，不但沒有倒，地震一發生，所有機器都還停下，完全未受海嘯及地震影響，甚至收容災民在核電廠住了 1 個月，讓世界各國都相當肯定日本對提升防災及核電廠安全的努力，更汲取教訓。

因此，為期澈底檢視我國災害防救體系，共同提升我國防災、救災體系之完備，以保障人民生命財產安全；災害無國界、地域區分，災害的傷害亦無關乎政治立場，國人須同舟共濟，本席誠懇希望各界能摒除成見，發揮立法效能，盡速完成福國利民之「防災三法」—災害防救法、建築法及都市更新條例之修法，以維護全國百姓權益共同努力，以人民福祉為首要目標，共同守護台灣人民之生命財產。

林委員岱樺書面質詢：

【航空票價問題】

院長，俄羅斯央行表示，目前原油市場仍面臨供應過剩、中國經濟成長放緩、伊朗的供應增加、市場競爭加劇等因素影響，這是最近幾週油價反彈，可能難以持續的原因。鑒於上述因素，該行預測今年油價為每桶三十美元，未來將逐步漲至二〇一八年的四十美元。院長，原油價格由每桶 100 多美元降到不到 40 美元，我們國內外航空票價為什麼完全沒有反應？離島航空票價為何不降？

院長，國際油價屢創新低，交通部民航局去年 10 月 1 日宣布，國內航空票價將於 10 月 30 日全面調降，最高降幅將近一成。院長，104 年 6 月每桶原油價格約為 60 美元，10 月每桶原油價格 43.7 美元，降幅約為 25%，為何當時票價降幅不到一成？

院長，請問航空票價的降價門檻是什麼？與油價的相對關係是什麼？院長，各航空公司依交通部核定之運價上、下限檢討結果，來決定票價，本席請問院長，交通部核定之運價上、下限是依據什麼為標準？

院長，2011 年由於兩岸航空票價居高不下，監察院因此糾正交通部，糾正案文指出，總統馬英九曾在民國九十七年十一月六日就「第二次江陳會談」召開記者會指出，「兩岸直航，不論是海運、空運以及郵政，不但可以節省時間、節省費用，而且可以提供許多的商機」。2002 年時，經濟部亦向監院提出評估報告，兩岸直航的通航點數包括上海、廣州、深圳、廈門、福州等五個航點時，每人平均轉機候機時間可由現行的六小時十五分，減少至四小時卅六分，平均支付票價成本可降低廿五%。當初航空業者積極爭取直航時表示，直航後無須中停港、澳或韓國，節省一次起降費用又節省油料……等等，因此立法院通過直航。直航可以縮短航空公司的飛行距離，桃園飛上海約可節省 40%至 45%的燃油、台北飛北京則節省約 39%、台北飛廣州節省近 20%，各航線節省 20%至 50%，結果現在，距離縮短了，但票價卻居高不下。現在業者的說法卻是供不應求無須降價。

院長，監察院的糾正案文又指出，交通部所屬對於國際航權分配審查處理方式，實務運作方面是在航約中的指定條款，採不超過二家業者經營為原則，尤其在兩岸航權的分配，給予限制，沒有給業者公平發展及競爭的機會。院長，交通部有關決定航權分配的審查標準不明確，而造成差別待遇，而且民用航空法母法並沒有限制二家經營，交通部卻在子法中設限制，這樣是否違反法律保留及授權明確性原則？

院長，桃園—浦東航線飛行時間約 3 小時，目前來回的票價約新台幣 1 萬 4000 元，兩岸春節機票，上海浦東—桃園來回價格約 3 萬 6000 元，竟然比大陸—歐洲來回價格人民幣 6700 元（約新台幣 3 萬 2000 元）更貴，顯見上海—台灣航線的票價非常不合理。桃園—上海浦東、松山—上海浦東航線如果加上 8 月分配的高雄—浦東 6 班，共有新增 23 航班可分配。其中，華航集團共分得 8 班次，長榮集團分得 11 班次，復興航空分得 4 班次，這個航班分配的標準為何？有沒有針對合理票價來做考量？

院長，依據國際航空運輸協會（IATA）調查指出，今年航空業因燃料油價下跌與產業結構的效率化，去年獲利明顯成長，今年可望繼續成長。另一方面是美國頁岩油開採革命，不久將會

使目前油價大幅滑落，根據耶魯大學所發表的研究報告指出，頁岩油增加一百萬桶，油價就會下跌一成，美國的頁岩油開採技術，使得石油輸出國家 OPEC 與俄羅斯等產油大國，都深感油價將出現「崩跌」的震撼威脅。

本席希望行政院能全盤思考國際油價變動趨勢，重新檢討航空票價問題。航空票價沒有辦法制定像國內油價、電價的標準公式嗎？本席認為交通部也應該制定一套標準來保障消費大眾，院長是否同意？

蘇委員震清書面質詢：

一、國發會「藍色海洋旅遊金三角」計畫，應檢討整合高屏地區鐵路建設，以利用現有基礎建設發揮推動區域發展最大效益

國家發展委員會是規劃、推動國家重大經建計劃的主要推手，而其所提出的「藍色經濟發展構想」（104 年至 106 年），亦明確指出「後六都時代，中小型城鎮及鄉村面臨邊緣化與區域失衡發展問題」，顯見平衡城鄉發展、辨認各別發展條件以強化核心潛力，是現階段經建計劃的首要目標，實有必要確實整合現有基礎建設，並提出長期規劃，以連結區域發展需求，發揮國家投入公共資源的最大綜合效益。

然而，儘管國發會計畫以東港、大鵬灣及小琉球「藍色海洋旅遊金三角」作為「藍色經濟發展構想」的優先推動示範計畫，但是有關屏東濱海觀光景點缺乏公共運輸服務整合串聯的重要瓶頸問題，竟然只提及「增加國道客運供給」或是「復駛台鐵東港線」作為因應措施，而完全排除高鐵、高捷南延屏東與東港的重大鐵路建設，實在令人匪夷所思？畢竟就現實層面而言，目前國道 1 號與國道 3 號高速公路建設皆無法直達屏東或是東港地區，縱然增加國道客運供給，對於該區域間交通運輸效能與服務品質的提升，都無甚效益，況且公路運輸運量效能遠不如鐵路運輸，國發會卻如此漠視屏東鐵路建設長期以來相對落後的問題，恐將致使該計畫僅流於短期的口號政策，嚴重背離平衡城鄉差距與推動區域長期發展的長期目標。

以高雄捷運南延計畫為例，高雄捷運一屏東延伸線計畫自開始規劃至今已逾 13 年，高雄市政府捷運局也於去（104）年 12 月底完成「高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃案」期末報告審定，其中後續路網即包括南延屏東之「大寮屏東線」與「林園東港線」，顯示該項捷運路網計畫確實是符合高高屏地區整體發展需求，並經過長期規劃審議評估。另一方面，依據觀光局統計資料，104 年度屏東縣旅客人數就已經突破至 1028 萬 413 人，而其中光是屏東「大鵬灣國家風景區」單一景區部分的旅客人數，就已近 106 萬人，未來發展榮景具高度潛力，也因此國發會將「藍色海洋旅遊金三角」列為優先推動示範計畫。但弔詭的是，高捷一屏東延伸線計畫每每在實際檢討辦理時，即遭相關主管機關以「經濟效益指標」不足而擱置，但試問在欠缺基礎建設的帶動下，區域發展長期失衡的「經濟不利益」指標又該做何評估？國發會既然身負規劃國家長期發展與重大經濟建設的任務，若是同樣只著眼於現有的經濟規模，而不是長期發展潛力、區域平衡目標，實有悖其政策使命。爰此本席嚴正要求行政院應責成國發會提出「藍色海洋旅遊金三角」計畫後續檢討，將高鐵南延屏東、高捷南延一屏東線與東港線納入其公共運輸服務整合串聯、整體運輸效能提升之評估方案，以協助是項重大建設及早定案辦理，以有效整