

廂擁擠一直為老百姓所詬病，主要是運能不足造成短期及中長旅程無法分流，希望你們能帶回去好好思考，不要用僵化的方式繼續經營台鐵。交通部范前常務次長曾表達，通勤和中長程旅客做分隔，問題自然會改善。另外，楊梅有 3 個火車站，這 3 個火車站讓我很難過的是居然都是用鐵皮來蓋。

陳部長建宇：我們再跟委員請教。

陳賴委員素美：希望未來台鐵不要採最低標決定車站硬體的改善，能採取比較好的方式。

主席：請羅委員明才質詢，詢答時間為 15 分鐘。

羅委員明才：（16 時 50 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。甘比亞本來跟我們國家的邦誼非常鞏固，建交多年事實上兩國有很多互動和民間的交流，本席以為真正談到外交的問題，不能光靠伏地挺身，伏地挺身只能搏到一點點感情，最重要的還是兩國互相的結合，還是在我們能帶給他們什麼樣的福利。這幾年來，我們對於邦交國，有沒有把我們交通方面的優勢，例如建設公路、鐵路、高鐵、機場、港口的經驗，納入國民外交，或者用以推動外交？甘比亞與我們斷交，是不是因為過去我們和甘比亞沒有實際的交流？如果甘比亞的高鐵是我們幫他們做的，他們要和我們斷交總是會不好意思吧？可是他們現在覺得沒有虧欠我們啊，因為從頭到尾不過只有做幾下伏地挺身而已，那實在不實際。

主席：請行政院張院長答復。

張院長善政：（16 時 52 分）主席、各位委員。據我了解，甘比亞在跟我們斷交之前，其實我們是想要幫他們做環狀鐵路，後來因故沒有做就斷交了。

羅委員明才：所以很可惜，如果早十年前我們就幫他們做了，兩國邦誼就會很鞏固。

令狐次長榮達：事實上，我們和這些邦交國的合作計畫包括很多基礎建設，道路、港口、碼頭都有，我們和甘比亞的合作案和援助案涵蓋教育、醫療、衛生各方面，我們也非常努力的在執行。

羅委員明才：院長，我們希望可以善用我們國家既有的資源多多加強交流，這才是外交務實之道。

張院長善政：對。

羅委員明才：甘比亞已經宣布跟我們斷交了嗎？有沒有正式來函？

張院長善政：兩年多前就已經斷交了，2013 年 11 月斷交。

令狐次長榮達：當時賈梅總統寫了一封信，表示雖然很珍惜跟我們的關係，但是因為某些因素要跟我們中止外交關係，這是一個片面的作法，他也不顧甘比亞的名譽和雙邊友好的關係，我們當時表示非常遺憾。

羅委員明才：請問院長，我們現在的邦交國有幾國？

張院長善政：22 國。

羅委員明才：和甘比亞斷交之後會不會造成滾雪球效應，邦交國一個一個與我們斷交？

張院長善政：我們當然希望不要發生。

令狐次長榮達：甘比亞畢竟是在兩年多前就中止外交關係，目前也不是我們的邦交國，目前我們的 22 個邦交國，外交部都非常密切的在注意，並持續加強與他們的關係，所以，目前雙邊的關係都非常穩固。

羅委員明才：你看他們和我們斷交之後，馬上就被人家接走了。

令狐次長榮達：也不能說馬上，因為也兩年多了。

羅委員明才：這是要嚴肅正視的問題，不能輕描淡寫的就過去了。

令狐次長榮達：外交部部內所有同仁和駐外人員都會注意。

羅委員明才：近期還會不會可能有邦交國斷交？

令狐次長榮達：目前的評估是邦交都很穩固，不會有問題。

羅委員明才：在這個時間你們要上緊發條，看看能不能採取什麼方式，實質慰問或多多溝通，隨時掌控情資，這是很重要的。我們的邦交國不多，希望能在國際上廣結善緣，多與其他國家加強實質互動，這樣才有辦法在外交領域上不斷擴展空間。

另外想請教院長有關京台高鐵的計畫，在大陸公布的十三五規劃中，有提到改善高鐵的部分，有人提出北京至台北的高鐵路線，如果排除政治或緊張的兩岸關係，請問就工程上而言，有沒有可能從北京建一條高鐵直通台灣？技術難不難？我看了一下資料，台灣到大陸最近的距離大概一百多公里。

張院長善政：就是在台灣海峽底下打一條隧道，我離開土木專業已經很多年了，以前我還在學校教書的時候，有些研討會確實有人提過技術上在海峽底下打隧道的可能性，但是那時候技術好像還不可行，但是最近幾年技術演變到什麼地步我不敢講。

羅委員明才：未來有沒有可能從台灣直接通往北京？

張院長善政：你剛剛說排除政治考慮的話，單從技術來講，我現在也不敢講，要問工程專家。

羅委員明才：大概兩百年前，英國和法國是世仇，當時就有人提議建海底隧道，當時大家都嗤之以鼻，現在通了沒？兩邊都通啦！

張院長善政：那個海峽隧道從技術上來講當然是一個正面的案例，但是那個海峽的距離比台灣海峽短得多，而且就財務面來講海峽隧道其實是負面的案例。

羅委員明才：從民生或未來發展的角度來想想看，事實上，一項重大的工程可以帶動國內經濟各方面的發展，這幾年台灣沒有什麼重大工程，很可惜！我們希望能把眼光放遠、把市場做大，不然，台灣一直空轉，空轉的結果未來年輕人沒有希望，講難聽一點就是在吃老本，所以，本席希望能夠加速推動。

另外，要請院長特別關心網路的問題，我們看到全世界第三方支付等等網路交易制度發展速度非常快，反觀台灣，令人傷心。同樣都是網路，台灣年輕人使用的網路和日、韓比起來，速度是龜速，費用又高，請問有沒有可能調降，讓大家多多使用網路替代馬路？不要上了街頭到處堵車，也不會造成高速公路堵塞、有更多油耗，這些其實都可以做一個深刻的思考。網路部分有沒有調降的空間？

張院長善政：網路部分，通傳會每年都有在 review 這些業者的上網價格。我請石主委說明一下。

石主任委員世豪：委員所說的是固定網路的話，當然聲速會有一定的紀錄上的限制，可是現在行動聯網部分的速度一直在增加，在國際間的評比並不差。有關價格的部分，我們行動通訊的價格在 ITU 的所有會員裡面是競爭度最高的，所以價格並沒有太高的成長空間。

羅委員明才：我們看業者的部分，業者的數字會說話，你看看這些電信業者，每年的帳簿翻開來看都賺得飽飽的，有哪幾間？去年他們的 EPS 大概配了多少？

石主任委員世豪：基本上是三大電信的盈餘比較高，但其他的電信業者並不都有一樣的營業表現。另外，電信是屬於要先期投資的，所以委員看到他們現在的盈餘，其實是在為下一代的網路在做投資。

羅委員明才：我們要多努力，現在這個世代不公，年輕人各方面的負擔非常沈重，網路是必備的，他們生活上都需要，包括手機、網路等等，本席希望價格可以調降一半以上，嘉惠這些年輕學人，在國內使用網路資訊發展的部分，可以把它視為是一個重要的里程碑，讓大家多多來參與。甚至對於普及的結果，我們可以把成功的經驗複製到印度、非洲，比如剛剛講的幾個邦交國，如果有需要的話，把我們成功的經驗輸出過去，這在外交上也是很大的幫助。就本席的建議，希望行政院能多多研究，降低費用。

張院長善政：通傳會這邊每年都在 review，就把它納到他們的這個 review 機制裡面。

羅委員明才：另外，因為本席來自地方，今天有幾個交通的議題要拜託院長特別關心。就捷運環狀線的部分，我們只聞樓梯響，不見人下來，一再地延宕、跳票，捷運環狀線究竟什麼時候會完工通車？

還有一個大家關心的部分，就是機場捷運線。原本我們預期爭取了這幾條捷運線可以為新店打開一個通往國際的大門，出國不用舟車勞頓，坐捷運環狀線接到機場捷運線、中正國際機場，很方便哪！跟國際就直接接軌了。可是，這兩者一直延宕，究竟是什麼時候會完工通車？

陳部長建宇：第一個，剛剛委員所說的環狀線部分，事實上現在都在施工，我想委員非常清楚……

羅委員明才：那什麼時候會完工？

陳部長建宇：原來管控的紀錄是 107 年底，所以在 107 年底，我們也期待在施工的過程裡頭，如果有落後的部分，要盡快加速趕上，這是第一個。

羅委員明才：現在它的達成率大概是多少？

陳部長建宇：原則上它還涉及到整個計畫的修正問題，計畫修正完以後，現在是寫 107 年，實際的進度，因為是市府在管控，所以我手頭上現在沒有資料，但是如果有需要……

羅委員明才：交通部這邊趕快加緊、用心來了解。

陳部長建宇：了解。

羅委員明才：交通是建設之母，交通做好了以後，地方就能繁榮發展，好不好？也是帶動經濟的發展，希望速度能快一點。

陳部長建宇：是。

羅委員明才：此外，本席長期關心的捷運安坑線，張院長那天明確的表示這一條線已經完全確定了，捷運延伸至安坑是地方長期以來的企盼，做好了以後，整個地方數萬的人口免於塞車之苦啊！我們已經等了快 20 年。究竟捷運至安坑的部分，什麼時候會開始具體的往前跨出一大步、什麼時候可以完工通車？

陳部長建宇：到安坑的這個事情，現在新北市政府已經完成設計了，很快就會發包，原來它的預定工期是 110 年會完工通車。

羅委員明才：110 年。

陳部長建宇：對。

羅委員明才：我們希望工程品質要好，速度要快一點。

陳部長建宇：是。

羅委員明才：經費夠不夠？

陳部長建宇：按照核定的經費，他們應該要撙節去使用。

羅委員明才：不夠的部分，拜託中央多多支持，好不好？

陳部長建宇：只要按照原來的計畫期程去管控，合理勻支經費，我們都會樂意協助。

羅委員明才：中央地方一條心，糞土可以變黃金，大家一起來努力。

再者，捷運延伸至深坑跟石碇部分，本席多次質詢，每一次都質詢，希望這條線能趕快定案，帶動地方的發展。

陳部長建宇：可能地方政府要趕快提出來，因為就我的了解，它的可行性……

羅委員明才：中央要多支持，好不好？

陳部長建宇：好，謝謝。

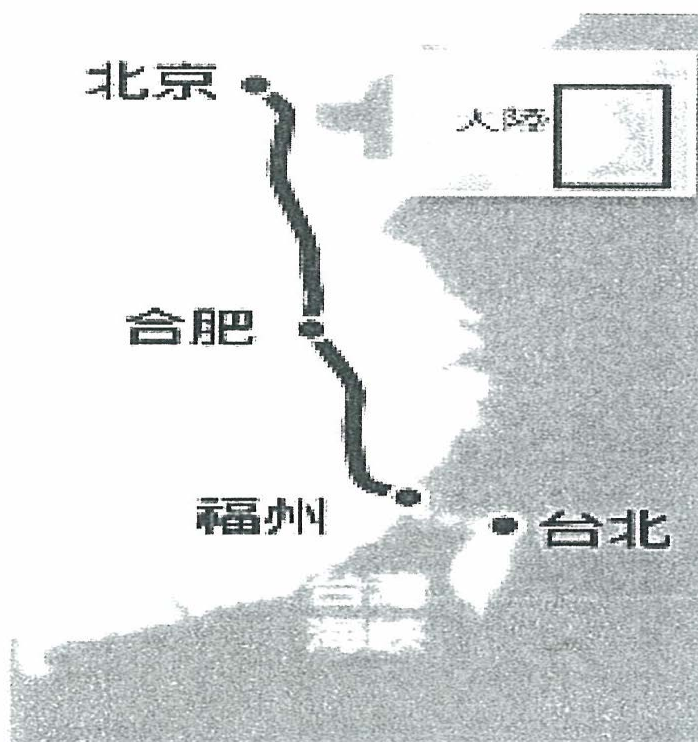
羅委員明才：還有一些觀光的問題，烏來災區受損，真的希望觀光局大力、好好來推動。

陳部長建宇：委員非常清楚，我們一直在配合地方政府，也跟委員這邊一直在努力，使烏來的觀光可以活絡起來。

羅委員明才：好，謝謝。

羅委員明才書面質詢：

一、京台高鐵計畫引發關注



中國大陸所公布的「十三五規劃」綱要草案中，在加快完善高鐵網部分提出，要建設北京至台北的高鐵路線，此路線規劃引起兩岸民眾關注。

事實上，大陸方面早在 2008 年就「京台高鐵」的規劃或提案，根據相關規劃，「京台高鐵」的大陸段可以說已基本建成。大陸所謂的「京台高鐵」，即大陸的京福高鐵（京福鐵路分三段，即北京至蚌埠段共用京滬高鐵，蚌埠至合肥段是合蚌高鐵，合肥至福州是合福高鐵），然後從福州經平潭穿過台灣海峽（海底隧道）到達台北，就成為「京台高鐵」。

大陸也提出台灣海峽海底隧道的論證和可行性研究，大陸專家論證的三條台海隧道，其中北線最短，自福建的平潭島，到達台灣桃園海濱，全長 125 公里，此線可連接福州與台北，最受專家青睞。目前，台灣海峽海底隧道，仍處於論證階段。

我們看歐洲英法海底隧道的例子，建設跨越英吉利海峽之通道的想法最早可追溯至 1802 年。而從歷史的軌跡我們也知道自英法百年戰爭以來，英法兩國之間的關係就算用「世仇」來形容也不為過，因此英國方面因國家安全帶來的政治和輿論壓力，令英法海底隧道的構想落空。最終由歐洲隧道公司於 1988 年動工，於 1994 年落成，距離最早英法海底隧道這個概念的發想相距 192 年。

因此，本席請教院長、部長，在不考慮國安、兩岸互動等複雜的問題，單就工程面上來看，「京台高鐵」海底隧道有沒有實現的可能？以及在台灣海峽地質上來看這條路線的可行性與成功的機率高不高？

其次，倘若推動建設「京台高鐵」海底隧道對台灣的財政、交通需求、經濟效益、環境影響等綜合性評估，此一海底隧道對本國的利弊得失究竟具不具有效用？

二、捷運環狀線務必於一〇五年完工

捷運環狀線第一階段新店至新莊工程原定一〇二年底執行完畢，後來計畫展延到一〇七年，進度明顯落後。環狀線完工啟用，將能連貫新北市西南地區的交通，紓解台六十四線的負擔，聯結原本放射狀的捷運路網，縮短新店、中和、板橋和新莊等行政區間的交通時間，對新北市而言是重要的交通建設。

新北市交通局曾反應，捷運環狀線原本經費四〇一億元，工程發包後因用地取得經費增加、物價調漲導致營建成本提高，加上環狀線採用無人駕駛的中運量系統，車輛機電成本較高，整體預算不足，致工程延後。去年中央已同意追加預算、修正財務計畫，目前錢已到位，土地全部取得。為降低交通衝擊、達成儘早通車的目標，已和施工單位北市捷運局協商，希望於一〇五年全線完工。然而，對此台北市捷運局卻表示，一〇五年完工的想法「有困難」。

由此，我們可以發現，由於施工影響到的是新北市民眾交通通勤上的不便，以尖峰的上下班時段為例，往來中和、新店的交通路線如環河快速道路等常因受捷運施工影響而回堵。所以在施工用地已全部取得、經費已到位的情況下，政府自然應積極推動盡速完工，降低交通黑暗期的影響。反觀施工單位台北市捷運局，因為施工進度的快慢並不影響「台北市政府」的政績。此外，臺中都會區大眾捷運系統（簡稱臺中捷運），服務範圍將涵蓋臺中市、彰化縣、南投縣。而目前興建中的捷運綠線工程也是由臺北市捷運工程局（臺北市捷運局）與臺中市政府

捷運工程處共同負責。未來全台捷運線的覆蓋範圍將跨越多個縣市，實不宜再由臺北市捷運局處處影響其他縣市的施工進度。

本席在此請教院長、部長，像北部目前捷運線已覆蓋臺北市、新北市、桃園市；而臺中捷運未來將涵蓋臺中市、彰化縣、南投縣等，如此跨縣市的交通建設適合讓臺北市捷運局到處影響各地縣市政府嗎？未來是否應考慮將捷運局劃歸於行政院交通部管轄？

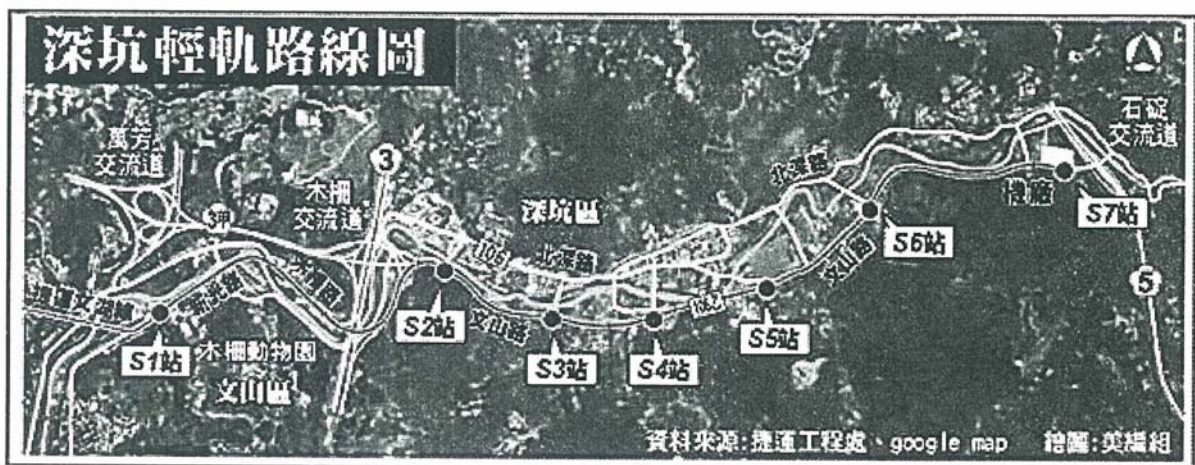
捷運環狀線原定於一〇二年底執行完畢，工程已經延宕三年多，為減少對新北市民的交通衝擊及縮短交通黑暗期，在施工用地已全部取得、經費已全部到位的情況下，本席懇請院長、交通部協助監督施工進度，並請公共工程委員會要求施工單位台北市捷運局，針對落後工程加強督導，並提出具體方案積極追趕進度，力求於民國一〇五年全線完工。

三、捷運延伸至逐多、石碇

譽為新北市後花園的深坑區，近年觀光發展蓬勃，但大眾運輸不便，新北市政府辦理深坑輕軌可行性研究報告，因捷運文湖線難以延伸，本路線規劃為獨立輕軌系統，行經路線包括起點為木柵動物園站、木柵交流道東側、阿柔洋活動中心旁、文山路與平埔橋路口處、文山路喜樂橋頭東側、自然橋附近以及終點站為石碇服務區西側，路線全長八公里，共設置七座高架車站與一座機廠，總經費初估一百五十五億元。

深坑區長周晉平表示，雖然深坑區設籍人口僅二、三萬人，但每年觀光人次達三百萬，多數遊客開車前往，每逢假日北深路、文山路嚴重壅塞，地方民眾希望加速興建輕軌，把木柵動物園人潮延伸到深坑老街，並配合假日觀光巴士行駛，建構深度旅遊網絡，以符合「低碳城市」發展目標。由於深坑為峽谷地形，老街道狹窄，無多餘空間可供捷運軌道行駛，路線變動可能性不高。目前研擬方向，包括高架改為平面、車站形式或車廂結構輕量化等。

考量深坑地形、環境和運量，不適合從現有捷運系統延伸，採取規劃獨立輕軌系統且全線高架化，去年新北市府已要求顧問公司修改可行性研究報告書，檢討技術、財務、營運及土地等問題，並研擬降低工程造價與提升運量方案，最快今年完成內部審查，送中央審議，屆時還請院長、相關部會首長能大力支持。



深坑輕軌行經路線示意圖。（捷運工程處提供）

四、捷運安坑線

新北市新店安坑地區近年來發展快速，居住人口持續成長但聯外道路系統的開闢或拓寬卻跟不上人口增長的腳步，造成此地區交通擁擠問題極為嚴重。爰此，行政院國家發展委員會於 2015 年 5 月 18 日第 14 次委員會議審議通過「安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發綜合規劃報告書」一案，盼藉此改善當地交通嚴重擁擠問題。

全線規劃路線起於二叭子植物園，沿安一路中央預留路廊到安和路，跨越北二高、新北環快及新店溪至十四張地區與捷運環狀線 Y7 站轉乘，全長 7.67 公里，共設 9 座車站及 1 座機廠。

本案的財務計畫方面，總工程經費為 166.32 億元，並採行跨域加值方式籌措財源，擴大整體計畫效益，大幅減少政府支出，計畫自償率為 55.18%，中央補助經費為 39.68 億元。本計畫預計 110 年底完工，逐一建構出密集且便利的路網，改善當地交通壅塞問題，並結合省能源、低污染的運輸方式，提升都市環境品質。

本席在此請教院長、部長，捷運安坑線從最早開始規劃到去年國發會核定，已經幾年了？

自民國 88 年規劃至民國 104 年 5 月 18 日行政院國家發展委員會第 14 次委員會議審議通過，相距已經 16 年！

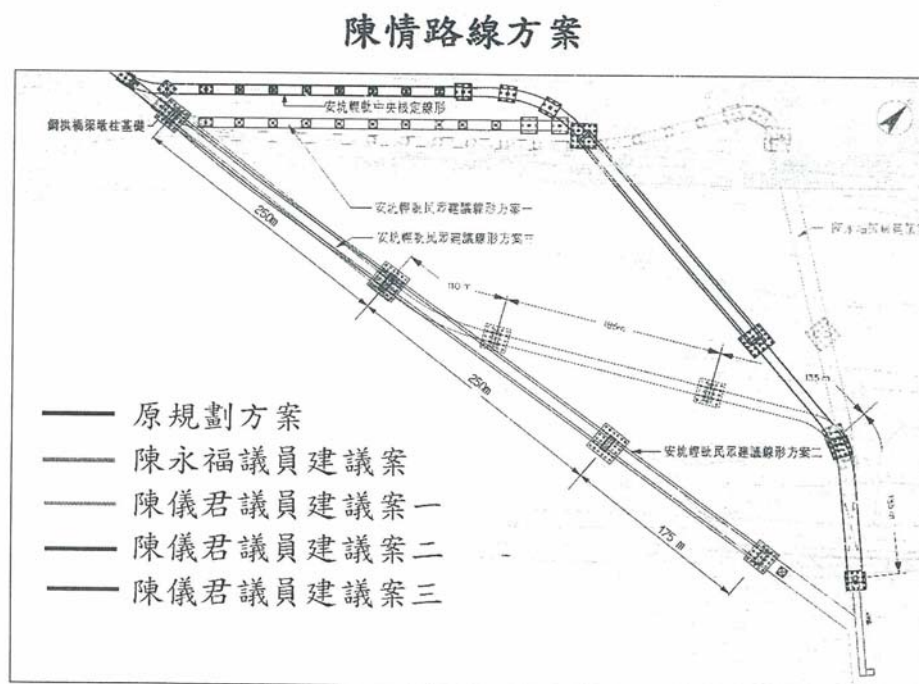


16 年之間，地方的發展也已經有不少的變化，因此對於檢討捷運安坑線路線，民間也開始有不少聲音。包括：希望安坑線能延伸新店三城、錦繡、五城等地。新店安泰路往五城的方向，有三城湖、錦繡以及五城的北城山莊等大片已開發的住宅區。除了錦繡是個上千戶的社區外，北城山莊更是個開發面積達 50 萬坪，估計容納人口達 5 萬人的大型社區。這些已移入的人口

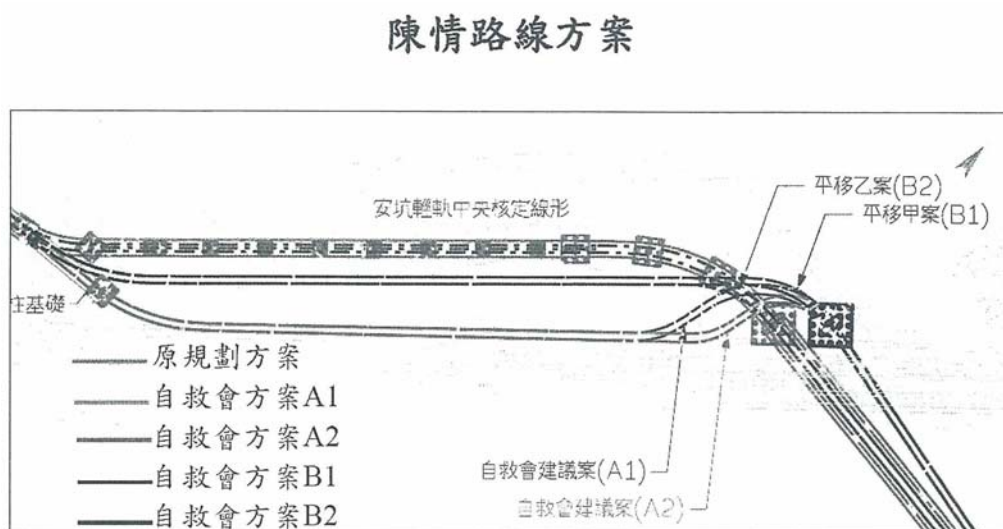
卻被排除在捷運線範圍外，很不合理。

此外，在已核定路線中的 K8 至 K9 站之間跨越新店溪路徑，地方也陳情了許多方案，大抵民眾的意見為：

1. 目前規劃路線於 K8 站前後靠近民宅，噪音將影響民眾生活品質，且安和路三段路幅不寬，建議調整路線並移設車站。



2. 路線及車站應遠離民宅，建議可採直線過河方案，如此將不會影響所有居民。



■ 陳情方案可概分為3類

- 直接跨河路線案：陳儀君議員建議案二及三
- 沿環快邊緣路線案：陳永福議員建議案，與自救會A1、A2案
- 向南平移路線案：陳儀君議員建議案一，與自救會B1、B2案

因此，本席希望院長指示相關部會，在捷運安坑線尚未正式動工之前，能重新審視過去的規劃是否符合現代當地居民的需求，如能在路線上微調，在未擴大成本的情況下而能取得更大的使用效益，那麼政府應當要傾聽在地的聲音。另外，安坑線 K8 站至 K9 站路線段說明會中，大多數民眾及當地民意代表支持直線過河方案，請院長、部長體察民意，並持續追蹤經濟部水利署就本方案作評估。

五、新店高中停車場模式

今年二月底，新店高中運動場地下停車場由朱立倫市長主持啟用典禮。長久以來，本席一直為地方上停車空間不足奔走，終於有了初步的成果，未來希望能參照新店高中地下停車場此一成功案例，能繼續在新店地區的北新國小、大豐國小、青潭國小、安坑國小、新和國小、文山國中等地方爭取，一方面為學校更新校舍或運動場館，一方面由於新店、安坑、深坑許多老舊社區居民停車空間不足，故透過與公共設施合建提供社區地下停車場的方式，達到更新校園老舊校舍的需要同時紓解地方社區民眾停車的需求。

然新店高中地下停車場利用原新店高中運動場施工，為地上新建運動場、地下二層公共停車場，此例總工程經費為 3 億 1,958 萬多，未來持續推動各校比照辦理所需經費，期盼中央部會如交通部、教育部等皆能予以協助。

六、打造新店大文山地區安全、環保、休憩的自行車專用道

綠經濟是近幾年來很夯的話題，而歐洲魯汶交通運輸與移動研究所（Transport & Mobility Leuven）在 2014 年發表「歐洲自行車產業的就業機會現況與成長」研究。內容指出，歐洲自行車產業雇用員工比採礦及採石業還多，幾乎是鋼鐵業的兩倍。全歐自行車經濟約創造 65 萬個就業機會，包括自行車生產、旅遊、零售、基礎建設和服務，多於採礦採石業的 61 萬 5 千人和鋼鐵業的 35 萬人。研究並發現自行車經濟成長創造就業機會的潛力比汽車產業高，每百萬歐元營業額雇用人數是汽車產業的 3 倍。如果自行車在全歐的交通運輸佔有率從 3% 成長至 6%，到了 2020 年，其所提供的就業機會就能超過百萬個。

研究也提及「自行車旅遊業」（包括住宿和餐廳）是新興自行車經濟的大宗，雇用了 52 萬 4 千位雇員，第二名是零售業，雇用 8 萬位雇員。研究更指出，一般而言，自行車就業機會在地緣分佈上比其他產業更穩定，更包容低技術勞工。（參考自：

[http : //www.theguardian.com/lifeandsty1e/2014/nov/12/europes-cycling-economy-has-created-650000-jobs](http://www.theguardian.com/lifeandstyle/2014/nov/12/europes-cycling-economy-has-created-650000-jobs)）

此外，經濟部水利署也曾發布新聞稿推廣河川水庫休閒遊憩秘境，包括東部宜蘭的安農溪旁側有堤防步道，結合安農溪自行車道，可以散步或騎車欣賞河岸風景，順便參觀分洪堰水利設施。中部日月潭水庫。南部的阿公店水庫自行車道，則有全臺第一條環繞水庫的自行車道，全長約 8 公里，以及長達 2,380 公尺全臺最長的水庫壩頂。

本席長期以來積極推廣自行車運動，過去爭取建設自行車道從木柵動物園延伸至深坑老街。由於鄰近深坑，許多單車族都會一路騎到深坑或石碇，就常見到北深路上自行車與汽機車共道，每逢假日深坑老街人潮、車潮湧現，險象環生。

因此，本席就建議過能將自行車道延伸至深坑，一方面推廣自行車運動另一方面期望帶動深坑地區觀光發展。請問院長是否瞭解此案的進度？

另外，水利署推廣河川水庫休閒遊憩秘境為何獨漏翡翠水庫？這個概念很好，本席也請院長指示有關部會協助推動建設，規劃從新店碧潭向上游延伸連接青潭、美潭、員潭之自行車車道並縱深到環繞翡翠水庫的計畫。相信此計畫能帶動新北市新店、烏來、坪林、石碇區並連結到宜蘭縣的綠經濟動線，更能發展成為北部地區最具指標性的自行車樂遊路線。

日前，本席已與新北市政府舉辦過會勘，勘查從碧潭延伸到青潭的自行車路線規劃。新北市高灘處粗估經費需 5,400 萬，這個部分是否請院長指示，看是水利署還是教育部體育署能盡快編列預算，先行促成碧潭至青潭自行車道的關建，未來再延伸至翡翠水庫周邊。

主席：謝謝羅委員，謝謝張院長。

請洪委員宗熠質詢，詢答時間為 15 分鐘。

洪委員宗熠：（17 時 6 分）主席、行政院張院長、各部會首長、各位同仁。剛剛也有委員質詢，部長在之前的新聞裡面有發表意見，針對市區上下班的顛峰時間交通不順暢，認為有改善的必要。

主席：請行政院張院長答復。

張院長善政：（17 時 7 分）主席、各位委員。您是說過年那一陣子是嗎？

洪委員宗熠：是。

張院長善政：是說臺北市的交通，出了行政院就塞住了。那個時候快要過農曆年了，我是提醒交通單位，要隨時有人在現場準備處理這些臨時突發的狀況，不要讓民眾覺得好像沒有人管的樣子。

洪委員宗熠：我想院長有心、希望交通可以變好，讓全國民眾在任何一個地方都可以得到妥善便利的交通服務。在 520 之前的這段時間，你用什麼方式讓自己剛剛所講的交通狀況可以變得更順暢？

張院長善政：就現在手頭上已經在規劃，或是已在規劃但有向民意代表反應希望能夠加速的部分，我們跟交通部都檢討過，能夠加速的就盡量加速，或是把它的計畫層級提高，讓預算更有保障，用不同的方式來確保這些交通工程可以如期，甚至是更快完成。

洪委員宗熠：剛剛有委員質詢，你有講到蘇花改要分 3 年，在 108 年完工，對不對？

張院長善政：是。

洪委員宗熠：你可以再簡單說一下完工的時間嗎？

陳部長建宇：蘇澳到東澳部分是 106 年底，到和平是 107 年底，和中到大清水是 108 年底。

洪委員宗熠：在前天，就是 3 月 16 日有媒體報導一蘇花公路「死亡 12 公里」3 年 7 冤魂。院長看到這樣的交通狀況有什麼感想？

張院長善政：很心疼。

洪委員宗熠：很心疼，本席跟你一樣。

部長認為，蘇花改 108 年通車之後，這些死亡車禍可以減少嗎？