

吳育仁 呂學樟

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十四案，請提案人劉委員權豪說明提案旨趣。

劉委員權豪：（14 時 26 分）主席、各位同仁。本院委員劉權豪等 19 人，針對台東縣卑南鄉頂岩灣地區出產優質之鳳梨釋迦，更有全縣唯一生產高接梨，且世代在此農墾的農民有務實的經驗，政府實應大力輔導成為水果生產地區，目前台東縣政府配合農委會農糧署推動優質水果專區計畫規劃「優質鳳梨釋迦示範專業區」，規模達到百公頃以上，其出口水果產值已達全台第 2 大宗，因此建請行政院專案協助台東縣政府解除頂岩灣地區土地管制之限制，輔導規劃為水果生產專區，並督促林務管理機關擱置爭議於雙贏方案研議完成後再續行辦理。是否有當，敬請公決。

第三十四案：

本院委員劉權豪等 19 人，針對台東縣卑南鄉頂岩灣地區出產優質之鳳梨釋迦，更有全縣唯一生產高接梨，且世代在此農墾的農民有務實的經驗，實應政府大力推廣的水果生產地區，目前台東縣政府配合農委會農糧署推動優質水果專區計畫規劃「優質鳳梨釋迦示範專業區」，規模達到百公頃以上，其出口水果產值已達全台第 2 大宗，政府應將生產最優質水果的頂岩灣地區納入，以提高外銷競爭力，因此建請行政院專案協助台東縣政府解除頂岩灣地區土地管制之限制，輔導規劃為水果生產專區，並督促林務管理機關擱置爭議於雙贏方案研議完成再續行辦理。是否有當，請公決案。

說明：

一、台東縣卑南鄉頂岩灣地區世居農民從日據時代即移居至此墾植，但因礙於政府劃設為保安林地之後，即無法取得合法耕租之管道，形成佔墾、竊佔國有地之違法情事，此種歷史因素所造成之錯誤，卻需由農民全數承擔，對世居安分墾植之農民又情何以堪！而頂岩灣地區經過世居農民之開墾，已形成生產台東優質鳳梨釋迦之水果專區，以及全縣唯一高接梨生產區，值得推廣與發展，政府應研議規劃一雙贏策略，以平息民怨，促進台東農經發展。

二、農委會農糧署 100 年起於各地政府推動「優質水果專區」計畫，台東縣政府即配合大力推動「優質鳳梨釋迦示範專業區計畫」，並於 101 年度擴大至百公頃以上形成「大專區」之規模，其產業出口產值已達全台灣水果出口產值第 2 大宗，每年外銷超過 5000 噸以上，堪稱台灣之光。

三、頂岩灣地區目前現狀既已被農民佔耕，而政府取回土地之方式粗暴蠻橫，造成民怨抗爭，使得佔用情形無法立即有效處理，已形成歷史共業；倘依該區保安林地之規劃，目前佔耕無法處理之情形應早已造成土石橫流之災難才對，顯然政府對於該區規劃為保安林應有重新檢討之必要，政府可以透過有效的管理，來達到水土保持之功能，而將頂岩灣地區規劃納入為「優質水果專區」，政府即可重新規劃管理，此舉不僅可以藉此平息民怨，且有計畫的管理，亦較目前短期無法取回土地放任佔耕還要有意義，此乃雙贏之政策，故建請行政院儘速研議辦理。

提案人：劉權豪

連署人：魏明谷 尤美女 李昆澤 林岱樺 陳其邁
陳節如 吳宜臻 段宜康 高志鵬 蘇震清

林佳龍 楊 曜 陳亭妃 許智傑 蔡煌瑯
陳歐珀 姚文智 許添財

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十五案，請提案人黃委員偉哲說明提案旨趣。

黃委員偉哲：（14 時 27 分）主席、各位同仁。本院委員黃偉哲等 19 人，鑒於台鐵自強號票價遠高於區間車，但近來自強號列車卻有「區間化」之情況，以台北到桃園為例，區間車行駛時間為 36 分鐘，部分自強號列車行駛時間為 34 分鐘，兩者行駛時間已趨相當，甚至部分自強號同路段行駛時間較莒光號慢 4 分鐘，但票價卻貴了三到六成。由於自強號未限制站票人數，致使有座民眾常無法上車，顯見自強號票價雖貴，卻未能提供較好之服務品質，建請主管機關應重新檢討調降自強號列車票價，以維護民眾搭乘權益。是否有當，敬請公決。

第三十五案：

本院委員黃偉哲等 19 人，鑒於台鐵自強號票價遠高於區間車，但近來自強號列車卻有「區間化」之情況，以台北到桃園為例，區間車行駛時間為 36 分鐘，部分自強號列車行駛時間為 34 分鐘，兩者行駛時間已趨相當，甚至部分自強號同路段行駛時間較莒光號慢 4 分鐘，但票價卻貴了三到六成。由於自強號未限制站票人數，致使有座民眾常無法上車，顯見自強號票價雖貴，卻未能提供較好之服務品質，建請主管機關應重新檢討調降自強號列車票價，以維護民眾搭乘權益。是否有當，請公決案。

說明：

一、依據今年二月網路業者舉辦台鐵最需要改善的服務項目中，網友投票結果最不理解的项目為「為何自強號開得比莒光號慢」。以台北到桃園為例，部份自強號列車行駛時間為 34 分鐘，但部分莒光號列車行駛時間只需 30 分鐘，而區間車行駛時間為 36 分鐘。此區段的票價分別為：自強號 66 元、莒光號 51 元、區間車 42 元。

二、依台鐵所公布的時刻與票價發現，自強號台北到桃園只比區間車快 2 分鐘到達，但票價卻較區間車貴上六成，也比莒光號貴了近三成。現今不少自強號列車每站都停，已有「區間化」之情況，且自強號並無限制站票人數，使得有座位乘客常無法順利入座，車廂吵雜、擁擠不堪，顯見自強號並未提供較高之服務品質。爰此，在自強號取消發售站票前，台鐵應全面調降自強號班車票價，尤其是行駛時間比莒光號慢的車次更應優先調整，以維民眾搭車權益。

提案人：黃偉哲

連署人：吳宜臻 陳歐珀 魏明谷 吳秉叡 陳雪生
蕭美琴 陳其邁 葉宜津 何欣純 劉建國
姚文智 林佳龍 蘇震清 陳節如 楊 曜
蔡其昌 林岱樺 鄭麗君

主席：本案作如下決定：「函請行政院研處。」請問院會，有無異議？（無）無異議，通過。

進行第三十六案，請提案人吳委員宜臻說明提案旨趣。

吳委員宜臻：（14 時 29 分）主席、各位同仁。有鑒於「竹竹苗輕軌方案」已被交通部否決達兩年之久，當時交通部以「先發展公車運輸做為替代性方案」，未來再考慮輕軌或捷運系統。然而迄