

委員會紀錄

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 8 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 4 月 18 日（星期一）9 時至 13 時 15 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 葉委員宜津

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 1 會期交通委員會第 7 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 4 月 6 日（星期三）上午 9 時 6 分至 12 時 59 分、
下午 2 時 34 分至 3 時 2 分

中華民國 105 年 4 月 7 日（星期四）上午 9 時 2 分至下午 1 時 41 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 鄭運鵬 李昆澤 陳素月 鄭天財 Sra · Kacaw 陳歐珀 蕭美琴
葉宜津 林俊憲 簡東明 Uliw · Qaljupayare 趙正宇 顏寬恒 劉權豪
陳雪生

委員出席 14 人

請假委員：李鴻鈞

委員請假 1 人

列席委員：劉建國 鍾佳濱 黃偉哲 管碧玲 莊瑞雄 孔文吉 江啟臣 林德福
徐永明 盧秀燕 廖國棟 Sufin · Siluko 李彥秀 蔣乃辛 陳怡潔 王惠美
陳亭妃 賴士葆 賴瑞隆 邱志偉 黃昭順 張麗善 劉世芳 高金素梅
呂玉玲 姚文智 林為洲 洪宗熠 Kolas Yotaka 陳賴素美 吳志揚
周陳秀霞 羅明才 陳明文 高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 吳思瑤
蔡易餘 何欣純 許毓仁 陳曼麗 林麗蟬

委員列席 40 人

列席官員：4 月 6 日（星期三）

交通部

會計處

郵電司

路政司

政 務 次 長 曾大仁

處 長 洪玉芬

司 長 王廷俊

司 長 林繼國

航政司	司 長	陳進生
技監室	技 監	鄭賜榮
人事處	處 長	林能進
總務司	副 司 長	吳舜龍
民航局	副 局 長	方志文
觀光局	副 局 長	張錫聰
財團法人台灣電信協會	董 事 長	鍾福貴
財團法人台灣郵政協會	代理董事長	周瑞祺
財團法人台灣網路資訊中心	董 事 長	林榮松
財團法人中華航空事業發展基金會	董 事 長	吳盟分
中華航空股份有限公司	副 總 經 理	鍾婉君
財團法人中華顧問工程司	董 事 長	尹承蓬
財團法人台灣敦睦聯誼會	董 事 長	李建榮
國家通訊傳播委員會	副主任委員	虞孝成
基礎設施事務處	處 長	羅金賢
平臺事業管理處	處 長	陳國龍
射頻與資源管理處	處 長	陳崇樹
電臺與內容事務處	處 長	謝煥乾
	簡 任 視 察	林慧玲
主計室	主 任	周文炳
財團法人電信技術中心	董 事 長	李大嵩
內政部地政司	簡 任 技 正	王成機
行政院主計總處	科 長	林秀春
4 月 7 日（星期四）		
交通部	部 長	陳建宇
路政司	司 長	林繼國
航政司	司 長	陳進生
觀光局	局 長	謝謂君
企劃組	組 長	吳潔萍
業務組	組 長	賴炳榮
公路總局	局 長	趙興華
臺灣鐵路管理局	副 局 長	鹿潔身
民用航空局	副 局 長	方志文

航港局	副 局 長	李雲萬
桃園國際機場股份有限公司	總 經 理	費鴻鈞
臺灣港務股份有限公司	總 經 理	李泰興
國家安全局第三處	副 處 長	賴蘊誠
	組 長	戴懷仁
外交部領事事務局	副 局 長	羅添宏
內政部警政署國際組	科 長	陳鴻堯
內政部移民署國境事務大隊	專 門 委 員	陳文欽

主 席：葉召集委員宜津

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜
薦任科員 郭佳勳

4 月 6 日（星期三）

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請交通部部長陳建宇、國家通訊傳播委員會主任委員石世豪就「主管財團法人績效」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部政務次長曾大仁、會計處處長洪玉芬及國家通訊傳播委員會副主任委員虞孝成報告後，計有委員鄭寶清、蕭美琴、鄭運鵬、陳素月、陳歐珀、鄭天財、李昆澤、葉宜津、林俊憲、簡東明、趙正宇、Kolas Yotaka 及高金素梅等 13 人提出質詢，均經交通部政務次長曾大仁、國家通訊傳播委員會副主任委員虞孝成及相關人員分別予以答復；委員莊瑞雄、管碧玲、劉櫂豪、李鴻鈞及顏寬恒所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部、國家通訊傳播委員會及相關單位儘速以書面答復。

討 論 事 項

一、繼續審查交通部函送該部主管財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會暨財團法人台灣敦睦聯誼會 103 年度決算書案。

說明：本院議事處 104 年 6 月 23 日函本案經提本院第 8 屆第 7 會期第 15 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

二、繼續審查交通部函送該部主管財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會暨財團法人台灣敦睦聯誼會 105 年度預算書及相關資料案。

說明：本院議事處 104 年 9 月 23 日函本案經提本院第 8 屆第 8 會期第 1 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

三、繼續審查國家通訊傳播委員會函送財團法人電信技術中心 103 年度決算書案。

說明：本院議事處 104 年 6 月 25 日函本案經提本院第 8 屆第 7 會期第 16 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

四、繼續審查國家通訊傳播委員會函送財團法人電信技術中心 105 年度預算書案。

說明：本院議事處 104 年 9 月 23 日函本案經提本院第 8 屆第 8 會期第 1 次會議報告後決定：「交通委員會審查。」

決議：

一、討論事項第一案至第四案上屆會議所收各項提案，因本委員會組成成員變動，均不予處理，由本會委員重新提案。

二、討論事項第一案至第四案，全部審查完竣，如審查結果，分別擬具審查報告，提報院會討論，院會討論前，不須交由黨團協商，院會討論時，由葉召集委員宜津補充說明。

審查結果：

壹、103 年度交通部主管財團法人決算書

一、財團法人台灣郵政協會：照案通過。

二、財團法人台灣電信協會：照案通過。

三、財團法人台灣網路資訊中心：照案通過。

四、財團法人中華顧問工程司：照案通過。

五、財團法人中華航空事業發展基金會：照案通過。

六、財團法人台灣敦睦聯誼會：照案通過。

貳、105 年度交通部主管財團法人預算書及相關資料

一、通過通案決議 6 項：

(一)交通部所屬主管財團法人，其中財團法人台灣電信協會、財團法人台灣郵政協會坐擁大批資產，其主要任務亦係管理該批資產，並無實質存在必要，且該些資產實屬國家所有，現由私法人管理處分收益，造成國家資源無法有效配置。財團法人中華航空事業發展基金會之任務主要亦係保管屬於國家的中華航空股份有限公司股權，卻配置大量人力、物力，等於浪費國家資源。另財團法人台灣敦睦聯誼會、財團法人中華顧問工程司，亦係等於經營圓山大飯店和台灣世曦工程顧問股份有限公司之營利事業，存在之目的亦無關公益。目前交通部對於此五財團法人均有實質控制力，故均應要求所指派董事於董事會提案，將所屬財團財產及相關公司股權，捐贈歸還與國家，再由國家做相關之妥善處置，避免應屬國家之公產長期由私法人所持有，

進而被私吞或浪費或當做酬庸之地位。

提案人：葉宜津 趙正宇 鄭寶清 陳素月 劉權豪
李昆澤

(二)交通部所屬主管財團法人專任員工之薪資、福利水準差距甚大，最高的財團法人中華航空事業發展基金會年薪約 150 萬元，最低的財團法人台灣電信協會僅約 40 萬元，尤其航發會業務多僅屬贊助其他機構辦理，非自辦業務，卻坐領高薪，以航發會主任秘書為例，主要業務內容係「綜理本會各項業務、印信與戳記之典守」，竟然月薪最高可達 13 萬 9,050 元，顯然業務與薪酬不成比例。爰此，要求交通部於 1 個月內就所屬主管財團法人專任員工之薪資、福利結構向立法院交通委員會提出書面檢討改善報告。

提案人：李昆澤 趙正宇 鄭寶清 葉宜津 劉權豪
陳素月

(三)為避免機關首長於 105 年 5 月 20 日新政府上台前，乘機大量安置人員，影響機關人事安定及新政府之人事任用權。爰此，要求交通部所管轄之事業單位、財團法人，包含桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、中華郵政股份有限公司、財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會、財團法人台灣敦睦聯誼會等，於 105 年 5 月 20 日前不得調動或調整相當於協理、副總以上層級之人員，若於 105 年 1 月 22 日之後有調動者，應予以撤銷該人事案。

提案人：李昆澤 趙正宇 鄭寶清 葉宜津 劉權豪
陳素月

(四)為強化立法院對財團法人預算編列與執行情形之監督，要求財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會、財團法人台灣敦睦聯誼會等，應於每年度之預算書中載明對前一年度立法院審查預算時所做決議之辦理情形，以利立法院監督。

提案人：李昆澤 趙正宇 鄭寶清 葉宜津 劉權豪
陳素月

(五)依據 104 年 2 月 4 日公布頒行之總統府公報第 7179 號，立法院交通委員會已通過解散財團法人台灣電信協會、財團法人台灣郵政協會的決議，但是行政院、交通部等相關主管機關迄今仍未有任何作為。而據同一次決議，台灣電信協會對於 105 年度預算書，亦應表列之財產目錄，並應於 1 週內送交立法院交通委員會。如行政單位未於 3 個月內將資產歸還國庫或解散，應將相關失職人員移送監察院調查懲處，以維國家文官風紀。

提案人：鄭寶清 葉宜津 劉權豪
連署人：鄭運鵬 陳歐珀 鄭天財 趙正宇 李昆澤
陳素月

1. 本院審查 104 年財團法人台灣電信協會預算，決議要求財團法人台灣電信協會於 104 年底前解散。經交通部及電信協會委託律師研議結果，該協會現況尚不符合民法第 65 條財團法人解散要件，無論採自行決議解散或由交通部依職權解散，皆有認定違法之風險。該協會以法律顧

問之法律意見書，拒不執行，明顯藐視立法院，爰要求交通部應將官派董事予以解除董事職務，並以背信罪移送法辦，如具公務員身分應即進行行政懲處。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇

劉權豪

2. 本院 104 年 1 月 22 日三讀通過財團法人台灣郵政協會預算，要求財團法人台灣郵政協會於 104 年底以前決議將所有資產回捐國家後，並加以解散。因此，提案全數刪除台灣郵政協會 105 年支出預算。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇

劉權豪

3. 台灣郵政協會 105 年度辦理業務研討編列預算經費 149 萬 5 千元，支持內容為專題演講、說明會、及座談會等方式辦理公務機密維護、資通安全、公務員赴大陸地區相關注意事項、個人資料保護法、公務員廉政倫理規範、公職人員財產申報法、公職人員利益衝突迴避法及防詐騙、犯罪防治等法治教育推動。但令人質疑的是，郵政協會非屬法治機關，上述工作內容宣導，其餘相關部會已有在做，且上述內容多屬公務員應行遵守基本規範，如另闢預算執行，難免有浪費之嫌。如必要舉行相關宣導，也應改以配合其他單位執行，已達撙節之目的。爰此，擬減列該項計畫編列經費 149 萬 5 千元之全部。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 陳素月 趙正宇 李昆澤

劉權豪

4. 本院 104 年 1 月 22 日三讀通過財團法人台灣電信協會預算，要求財團法人台灣電信協會於 104 年底以前決議解散。因此，提案全數刪除台灣電信協會 105 年支出預算。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇

劉權豪

5. 電信協會 105 年度預算案，總資產為 11 億 8,212 萬 1 千元，包含流動資產 6 億 7,854 萬 4 千元、投資 4 億 0,355 萬 2 千元、土地及房屋等固定資產 1 億 0,002 萬 4 千元；另土地依 104 年度公告現值計算則高達 160 億 9,465 萬 5 千元）；鑒於電信協會所持有資產係接收日治時代「財團法人台灣遞信協會」及「遞信職員共濟組合」產業而來，該資產應歸屬於國家所有。但多年來，該協會卻持有處分應屬國家資產，且其用途集中於特定對象，對整體國家發展甚為不利，尤其郵政協會在法律性質上屬於私法人，原則上並不受任何監督管轄，為避免應屬國家資產淪為私人化財產，目前其董監事均由交通部指定尚能掌握此財團前，應儘速解決日後可能發生之問題，建議主管機關應在保障原有會員權益之基礎下，參據本院決議事項，就電信協會的管理方式、定位及其存續的必要性等，積極研擬提出適法性處理方案，並於 105 年底以前將電信協會之所有資產回捐國家後，加以解散。避免再次發生類似處理製糖協會的誤判情勢，除導致曠日費時的官司纏訟外，同時造成國家資產的嚴重損失。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉權豪

鄭寶清

以上第 1.~5.案併第(五)案。

(六)立法院審查 104 年度財團法人台灣郵政協會預算時，為避免國家資產淪為私人化財產，決議要求財團法人台灣郵政協會於 104 年底前決議將所有資產回捐國家後，並加以解散。然而，台灣郵政協會於 104 年 4 月 29 日函報交通部，持法律顧問之法律意見，以立法委員並無要求解散財團法人之權責，拒不執行，明顯藐視立法院，爰要求交通部指示官派董事於下次董事會中提案執行立法院之決議，否則應予以解除董事職務，並以背信罪移送法辦，如具公務員身分應即給予行政懲處。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇

劉權豪

1. 鑒於郵政協會所持有資產係接收日治時代「財團法人台灣遞信協會」及「遞信職員共濟組合」產業而來，該資產應歸屬於國家所有。但多年來，該協會卻持有處分應屬國家之資產，且其用途集中於特定對象，對整體國家發展甚為不利，尤其郵政協會在法律性質上屬於私法人，原則上並不受任何監督管轄，為避免應屬國家資產淪為私人化財產，損害國家權益。建議主管機關交通部應儘速依《交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點》第 7 條所列之事由，方得以撤銷；或是由三分之二董事出席議決解散，要求郵政協會儘速將所有資產回捐國家後解散，避免政府再次發生糖協案例，透過協會改制為武智基金會，竟然淪落私人財產，目前雖官司確定，該基金交付過程卻是困難重重，嚴重影響國家資產有效運用之權益。爰此，針對解散郵政協會之爭議與疑慮，交通部允應積極研擬提出適法性處理方案，在保障全體原有會員的權益下，要求郵政協會應於 105 年底將該協會所有資產回捐國家後，加以解散。避免再次發生類似處理製糖協會的誤判情勢，除導致曠日費時的官司纏訟外，同時造成國家資產的嚴重損失。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇

劉權豪

2. 鑒於財團法人台灣郵政協會之財產乃繼承管理前台灣遞信協會及遞信職員共濟組合產業，其所持有資產均應歸屬於國家所有。惟該協會把持國家財產卻毫無作為，其法律性質上屬於私法人，原則上不受任何監督管轄，為避免國家資產淪為私人化財產，爰要求交通部責成財團法人台灣郵政協會於 105 年底將所有資產回捐國家並解散該協會。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤

劉權豪

以上第 1.~2.案併第(六)案。

二、財團法人台灣郵政協會

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：1 億 2,294 萬 3,000 元，照列。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：1 億 2,209 萬 5,000 元，照列。

3. 稅前賸餘：84 萬 8,000 元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：1,515 萬元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 4 項：

1. 財團法人台灣郵政協會現置有董事 15 人及監察人 5 人，惟不論是董事或監察人均係由交通部就該部及中華郵政股份有限公司現職員工中選任，與交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點所訂，除政府或交通機關（構）相關業務人員外，宜納入相關研究領域之專家學者，抑或社會公正人士等規定未盡相符。且多數董監事之背景頗為相近，似無法透過董監事之不同專業背景，汲取不同領域之專業知識或外部資源，進而對經營績效產生助益，不利發揮正面監督效果。又相較於專職員工人數 4 人負責日常會務之運作，其董監事人數達 20 人，似屬偏高，有違常理，允宜適度縮減。爰要求交通部督促所屬研議適度縮減，並於 105 年 6 月 20 日前向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以確實減少冗員。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 陳素月 趙正宇 李昆澤
劉權豪

(1)財團法人台灣郵政協會之董監事人數高達 20 人，雖係按交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點所規範之「人數上限」設置，惟相較該協會現有專職員工人數僅 4 人負責日常會務之運作，並考量該協會營運規模不大，且業務單純，以 105 年度預算編列之業務收入 1 億 2,294 萬 3 千元為例，其中例行性業務之租金收入及利息收入分別為 1 億 0,762 萬 2 千元、1,532 萬 1 千元，各占業務收入之 87.54%與 12.46%，而業務支出主要係辦理與郵政業務相關之公益事項、交流活動、業務研討、專業訓練、體育與文康活動，及協助中華郵政退休人員協進會辦理各項活動等事宜，董事及監察人之人數卻多於專職員工，實有違常理。爰要求財團法人台灣郵政協會應視業務營運規模，縮減董監事人數。

提案人：鄭天財 陳歐珀 鄭寶清 簡東明 劉權豪

以上第(1)案併第 1.案。

2. 財團法人台灣郵政協會之營運規模不大，且業務單純，其 105 年度預算編列之「業務收入」1 億 2,294 萬 3,000 元，其中例行性業務之「租金收入」及「利息收入」分別為 1 億 0,762 萬 2,000 元、1,532 萬 1,000 元，各占「業務收入」之 87.54%與 12.46%，而「業務支出」主要係辦理與郵政業務相關之公益事項、交流活動、業務研討、專業訓練、體育與文康活動，及協助中華郵政退休人員協進會辦理各項活動等。另目前現有專任員工人數 4 人，然董監事人數卻高達 20 人，為專任員工的 5 倍，根本有違常理。且不論是董事或監察人均係由交通部就該部及中華郵政股份有限公司現職員工中選任，多數董監事之背景頗為相近，並無法透過董監事之不同專業背景，汲取不同領域之專業知識或外部資源，進而對經營績效產生助益，不利發揮正面監督

效果。故建議財團法人台灣郵政協會之董監事人數應按比例核實刪減，至多為 7 至 9 人，應為妥適。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉權豪

3. 財團法人台灣郵政協會依據「交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點」，共設置董事 15 人，監察人 5 人，此皆為其規定之上限人數。然經查，郵政協會的營運規模不大，業務單純，目前僅有專任員工 4 人，遂造成管理者人數遠高於員工，且薪資不成比例之現象。此外，董監事人數雖多，背景卻極為相近，無法汲取不同領域專業知識，不利發揮正面監督效果。爰此，要求財團法人台灣郵政協會進行組織及業務檢討，適度縮減冗員，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 陳素月
劉權豪 李昆澤

4. 財團法人台灣郵政協會 105 年度於「業務收入—處分資產利益」科目未編列預算數，惟 103 年度該科目決算數為 5,108 萬 4,000 元，係處分所持有資產之利益。經查，郵政協會主要資金來源係以出租與財團法人台灣電信協會共同承繼前台灣遞信協會及遞信職員共濟組合產業之租金收入為大宗，由 105 年度預算「業務收入—租金收入」1 億 0,762 萬 2,000 元，占「業務收入」1 億 2,294 萬 3,000 元之 87.54%，即可窺知。且房地資產之出售處分勢將影響郵政協會日後租金收入穩定性及業務推動，故房地資產處分實屬郵政協會重大決策，建議主管機關交通部應依規定，要求該協會羅列當年度資產處分收益，更應於預算書中充分揭露表達，俾利立法院審議。且該項資產處分需經董事會同意，並報交通部許可送交立法院備查後方行處分，避免發生日後公產遭董事會意圖變更，成為私人牟利之工具。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉權豪
鄭寶清

(1) 財團法人台灣郵政協會 105 年度於「業務收入—處分資產利益」科目未編列預算數，惟 103 年度該科目決算數為 5,108 萬 4 千元，係處分所持有資產之利益。因該協會事先並未編訂資產處分計畫，故歷年來該科目均未編列預算，俟實際發生後再以併決算方式辦理。鑒於財團法人台灣郵政協會主要資金來源係以出租與財團法人台灣電信協會共同承繼前台灣遞信協會及遞信職員共濟組合產業之租金收入為大宗，由 105 年度預算「業務收入—租金收入」1 億 0,762 萬 2 千元，占業務收入 1 億 2,294 萬 3 千元之 87.54%，即可知房地資產之出售處分，勢將影響財團法人台灣郵政協會日後租金收入穩定性及業務推動，且房地資產之處分係屬該協會重大決策，需經董事會同意並報交通部許可後行之，更應於預算書中揭露，俾利立法院審議。爰要求財團法人台灣郵政協會應自 106 年度起訂定資產處分計畫並於預算書揭露，未經立法院審議通過者，交通部不得同意其處分所持有資產。

提案人：鄭天財 陳歐珀 鄭寶清 簡東明 劉權豪

以上第(1)案併第 4.案。

三、財團法人台灣電信協會

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：1 億 1,891 萬 9,000 元，照列。
2. 業務總支出（不含所得稅費用）：1 億 1,788 萬 6,000 元，照列。
3. 稅前賸餘：103 萬 3,000 元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：無列數。

(四)轉投資計畫部分：新增投資 1 億元，照列。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 5 項：

1. 國際電信開發股份有限公司辦理我國參與「國際衛星輔助搜救組織」之業務，年費為 126 萬元，由交通部編列預算繳交。有鑑於該公司目前僅有此項業務，且近 3 年皆有約 67 至 103 萬元不等之稅前純益，公司至今已累計 2,700 多萬元餘額。為撙節政府經費支出，建請財團法人台灣電信協會審酌自行負擔此項業務費用之可行性或研議其他替代方案，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 陳素月
劉權豪 李昆澤

2. 財團法人台灣電信協會 105 年度編列以自有資金 1 億元，投資中華電信股份有限公司股票，累計投資中華電信淨額 3 億 7,457 萬 4,000 元，預計持股比例由現行 0.038%，增加為 0.051%，105 年度並編列「投資利益—股利收入」1,350 萬元。經查：電信協會 105 年度預算就投資中華電信計畫僅簡單說明：「長期價購電信公司普通股股票，以獲取穩定之股利收益。」並未依財團法人預算編製相關規定就轉投資效益為具體評估說明，不利立法院審議及外界之考核監督，顯欠允當。且該投資案尚未依其捐助章程規定提經董事會同意並報經交通部核可，預算籌編顯欠覈實。爰要求交通部督促所屬檢討改進，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以利覈實預算編列。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 陳素月 趙正宇 李昆澤
劉權豪

3. 隨財團法人台灣電信協會資產持有成本增加，實應強化資產之運用績效，或是增加多元化其資產收入來源。惟該協會 105 年度工作計畫中並未對現有資產持有及運用情形、推動之出租、處分或相關活化開源計畫等提出具體工作內容，亦未就預計達成之年度工作目標研擬相關績效評核指標，資產管理工作計畫內容簡略，主管機關交通部亦未覈實督導審核該公設財團法人之年度工作計畫，實有欠當。為利財團法人台灣電信協會財務業務的健全發展，建議主管機關交通部應儘速全面審視及檢討該協會現有資產運用情形，積極依法處理被無償占用或借用的資

產外，且對於長期未能運用或投資報酬過低資產，亦應研謀其他多元化資產營運模式，增加資產收益，俾提高資產管理成效。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉權豪

4. 財團法人台灣電信協會 104 及 105 年度所編列「租金收入」分別為 9,840 萬元及 1 億 0,050 萬元，惟 104 及 105 年度所編列之「稅捐及保險費」分別為 1 億 0,836 萬 5,000 元及 1 億 0,485 萬元，顯示「租金收入」尚不敷支應其應負擔之「稅捐及保險費」支出，資產管理成效欠佳。爰要求交通部應就該協會 105 年度工作計畫中未對現有資產持有及運用情形、預計推動之出租、處分或相關活化開源計畫等提出具體工作內容，及該協會未就預計達成之年度工作目標研擬相關績效評核指標等問題，全面審視及檢討該協會現有資產之運用情形，對於長期未能運用或投資報酬過低之資產，應研擬提出增裕資產運用收入，提高資產管理成效之書面報告予立法院交通委員會。

提案人：鄭天財 陳歐珀 簡東明 劉權豪 鄭寶清

5. 立法院審議 104 年度財團法人台灣電信協會預算書案曾做出決議，略以要求其於 105 年度預算書表列財產目錄，以符合「交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點」及電信協會本身之捐助章程之規定，並要求補送 104 年度之財產清單。然查 105 年度該協會之預算書中雖載有財產目錄，但未能逐筆記錄，爰此，要求財團法人台灣電信協會於預算書中應以逐筆方式詳列財產清單，以利立法院監督。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 陳素月
劉權豪

(七)另有委員提案 1 案，不予處理：

1. 電信協會 105 年度編列以自有資金 1 億元，投資中華電信股份有限公司股票，累計投資中華電信 3 億 7,457 萬 4 千元，預計持股比例由現行 0.038%，增加為 0.051%，且 105 年度並編列投資利益—股利收入 1,350 萬元。經查：電信協會 105 年度編列投資中華電信股票 1 億元，除尚未依其捐助章程規定提經董事會同意並報經交通部核可，且未依財團法人預算相關編製規定具體評估說明投資效益，預算籌編顯欠覈實，允應檢討。建議刪減該項投資計畫一億元，同時該協會辦理相關投資計畫均應依規定核實辦理。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉權豪
鄭寶清

(1)財團法人台灣電信協會 105 年度編列以自有資金 1 億元，投資中華電信股份有限公司。惟查，財團法人台灣電信協會捐助章程第 15 條第 1 項規定，投資相關事業非經董事會三分之二以上董事出席，及出席董事四分之三以上之同意，並報經交通部核可後，不得為之。經查，該投資計畫尚未經該協會董事會同意並經交通部核可，即已編列預算，顯已有違章程規定，預算籌編作業顯欠覈實，不利本院預算審議及外界之考核監督，實宜檢討。爰要求財團法人台灣電信協會 105 年度編列投資中華電信股票 1 億元，應予凍結，待該協會依行政院所訂「財團法人依

法預算須送立法院之預算編製注意事項」規定，就轉投資效益為具體評估說明，提經董事會同意並報經交通部核可，向本院交通委員會專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 陳歐珀 簡東明 劉耀豪 鄭寶清

以上第(1)案併第 1.案。

四、財團法人台灣網路資訊中心

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：原列 1 億 2,966 萬 4,000 元，增列「業務收入」項下「域名管理費收入」700 萬元、「業務外收入」項下「勞務收入」200 萬元，共計增列 900 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 3,866 萬 4,000 元。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：原列 1 億 1,415 萬元，減列「業務支出」項下「業務費用」48 萬 6,000 元，其餘均照列，改列為 1 億 1,366 萬 4,000 元。

3. 稅前賸餘：原列 1,551 萬 4,000 元，增列 948 萬 6,000 元，改列為 2,500 萬元。

(三)固定資產之建設改良擴充：原列 2 億 5,020 萬元，減列「土地」1 億 9,520 萬元、「房屋及建築」4,880 萬元，共計減列 2 億 4,400 萬元，其餘均照列，改列為 620 萬元。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 1 項：

1. 財團法人台灣網路資訊中心 105 年度預算編列預算賸餘 1,551 萬 4,000 元，較 104 年度預算賸餘 1,073 萬 2,000 元增加，較 103 年度決算賸餘 5,333 萬 1,000 元減少。經查，該中心近年度預算賸餘之決算數均大幅超逾預算數，自 98 至 103 年度決算賸餘均超逾 2,300 萬元，惟預算編列卻偏低，致決算數占預算數比率之預算達成率偏高，其中 100 年度預算達成率 2,392.86%，101 年度高達 2,513.78%，102 年度更達 2,836.85%，而 104 年度截至 10 月底賸餘數 6,251 萬 3,000 元，已達全年度預算數 1,073 萬 2,000 元之 5.82 倍，顯見該財團法人近年度賸餘之預算數估列偏低。鑑於台灣網路資訊中心近年度當期賸餘預算達成率均超過 100%，決算賸餘均超逾 2,300 萬元，且 104 年度截至 10 月底亦已達全年度預算數之 5.82 倍，故應調整 105 年度預算賸餘數為 2,500 萬元。同時要求該單位應參考過去決算金額，做為預算核實編列之依據。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉耀豪

五、財團法人中華顧問工程司

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：2 億 1,890 萬元，照列。
 2. 業務總支出（不含所得稅費用）：原列 2 億 1,750 萬元，減列「人事費用」72 萬元、「研究發展費用」2,000 萬元，共計減列 2,072 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 9,678 萬元。
 3. 稅前賸餘：原列 140 萬元，增列 2,072 萬元，改列為 2,212 萬元。
- (三)固定資產之建設改良擴充：430 萬元，照列。
- (四)轉投資計畫部分：無列數。
- (五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 7 項：

1. 鑑於財團法人中華顧問工程司自轉投資設立台灣世曦工程顧問股份有限公司後，原有之工程顧問業務移由世曦公司承接，96 年以前關於公共工程建設之規劃、設計、監造、專案管理等技術顧問服務之主要業務均已移撥至世曦公司，現今該工程司業務範圍僅餘研究發展、教育訓練、出版及獎學金等項目，其主要業務移除致營運成果欠佳，甚或產生短絀，已有無法達成原捐助章程設立目的之虞，爰建請財團法人中華顧問工程司根據民法第 65 條規定研酌辦理解散。

提案人：陳素月 趙正宇 葉宜津 劉權豪 李昆澤
鄭寶清

2. 財團法人中華顧問工程司 105 年度預算編列「人事費用」6,538 萬元，較 104 年度預算數 6,366 萬元，增加 172 萬元。經查：中華顧問工程司近年度員工人數及用人費用，其用人費用占收入之比率由 103 年度之 18.51%，大幅增加至 105 年度之 29.87%，若不含投資收益，用人費用占收入之比率則由 103 年度之 29.45%，遽增至 105 年度之 61.76%，顯示近年來該工程司用人費用增加之速度遠高於業務收入擴展速度，形成其營運上的隱憂。加上，該工程司近 5 年度之平均每人用人費用均超過百萬元以上，以 104 年度之平均每人用人費用預算數 141 萬 5,000 元為例，早已高於科技研發型財團法人之平均用人費用（104 年度財團法人工業技術研究院平均每人用人費用預算數為 129 萬元）。鑑於該工程司已轉型為公益性質之財團法人研究機構，應當摶節用人精神及業務實際需要，合理配置人力，建議財團法人中華顧問工程司應適度修正用人費用、薪資成本結構，並同步檢討待遇福利等人事成本擴張問題，方能符合社會期待。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉權豪

3. 依據交通部說明，財團法人中華顧問工程司 105 年度「人事費用」較 104 年度增加 172 萬元，主要係 105 年度預定成立交通控制研究中心，規劃增加工程及研究人員 5 人等所致。經查，該工程司 105 年度總說明之工作計畫顯示，該中心將「延續辦理國 5 交通管理策略模擬及實證研發計畫及增加交通時間預測功能，辦理都市交控之研究並與高速公路交控接軌」。然而，前開交通控制研究中心規劃辦理之業務內容，與交通部運輸研究所之業務執掌顯然相同，實不應讓外界產生政府機關（構）疊床架屋之非議，建議主管機關交通部應審慎衡酌其設置及增員之必要，檢討財團法人中華顧問工程司人事成本的合理性。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉權豪

4. 財團法人中華顧問工程司轉投資之台灣世曦工程顧問股份有限公司及再轉投資之華光工程顧問股份有限公司，其負責人李建中及管長青現齡均超過 68 歲未即行更換，顯有失職，爰要求交通部清查其所屬之轉投資子公司、孫公司、海外公司，有無其他新任董事超過 65 歲或董事年滿 68 歲未即行更換的情形，並於 1 個月內將調查報告送交立法院交通委員會。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇
劉權豪

5. 財團法人中華顧問工程司轉投資之台灣世曦工程顧問股份有限公司及再轉投資之華光工程顧問股份有限公司，其負責人李建中及管長青現齡均超過 68 歲未即行更換，顯然遴選上有制度之缺，為避免日後再發生同樣缺失，爰要求交通部應將所屬財團法人之轉投資子公司、孫公司、海外公司之指派新任董監事時，應於 1 個月內送立法院交通委員會存查。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇
劉權豪

6. 針對台灣世曦工程顧問股份有限公司於 105 年來屢次參與交通部之相關工程標案，其承包標案之決標金額大部分均與標案之底價金額相同，爰要求交通部於 1 個月內提出報告，送交立法院交通委員會。

提案人：陳素月 趙正宇 鄭寶清 葉宜津 劉權豪
李昆澤

7. 財團法人中華顧問工程司目前以進行技術研究為主要業務，惟其預算書中並未清楚交代相關研究計畫案之執行成效，實不利立法院之監督，爰此，要求財團法人中華顧問工程司自往後年度應於預算書中詳列前一年度研究計畫案之內容摘要及執行情形。

提案人：李昆澤 葉宜津 趙正宇 陳素月 劉權豪
鄭寶清

六、財團法人中華航空事業發展基金會

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：19 億 1,224 萬 5,000 元，照列。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：原列 1 億 5,868 萬 9,000 元，減列「業務經費」項下公共關係協調與聯繫費用 100 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 5,768 萬 9,000 元。

3. 稅前賸餘：原列 17 億 5,355 萬 6,000 元，增列 100 萬元，改列為 17 億 5,455 萬 6,000 元。

(三)固定資產之建設改良擴充：無列數。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結

果，隨同調整。

(六)通過決議 7 項：

1. 中華航空股份有限公司成立當初係由政府百分之百提供人力及物力等資源所成立，可見依中華航空公司原始創辦人衣復恩將軍之回憶錄及財團法人中華航空事業發展基金會首屆董事陳長文律師於聯合報之投書所述，均足以證明華航實質股東為政府而非私人，其後因歷史因素其持股轉由財團法人中華航空事業發展基金會持股。但交通部卻在 100 年度決算逕自將財團法人中華航空事業發展基金會創立時政府捐助基金比率為 100%改認定為 0%，且於 102 年 1 月 21 日配合修正交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點，將航發會歸類為私人捐助政府以信託方式管理之財團法人，顯示該部未盡主管機關監督及維護國家資產之責。要求交通部應本於權責，維護國家資產利益，應立即恢復認定財團法人中華航空事業發展基金會係創立時政府捐助基金比率為 100%之財團法人，且須受中央政府預算法、決算法及立法院決議及相關法令之監督。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉耀豪
鄭寶清

2. 有鑑於中華航空股份有限公司實質股東為政府而非私人，然交通部卻逕自認定財團法人中華航空事業發展基金會為 100%私人捐助政府以信託方式管理之財團法人，惟迄至 104 年 9 月底，該部仍認定航發會創立時政府捐助基金之比率為 0%，未依立法院審查交通部 103 年度單位預算案之決議：「將航發會創立時政府原始捐助基金比率回復為 100%。」其作法不僅未善盡監督及維護國家資產之責，亦顯未尊重立法院，爰要求財團法人中華航空事業發展基金會應儘速遵照立法院決議將政府捐助比率回復 100%。

提案人：蕭美琴 趙正宇 葉宜津 劉耀豪 陳素月
鄭寶清 李昆澤

3. 財團法人中華航空事業發展基金會於 105 年度預算編列「財務成本」3,999 萬 8,000 元，為認購台灣高速鐵路股份有限公司普通股，向銀行借款之舉債利息支出。經查：航發會於 94 年投資高鐵公司特別股 45 億餘元，雖於 104 年 8 月收回本金，惟 12 億餘元特別股股息償還事宜尚待協調，104 年度復配合高鐵公司「財務改善方案」，認購普通股 26 億元，舉債利息支出近 4,000 萬元，且未來尚有償還本金壓力，有鑑於高鐵公司財務改善方案成效實有待觀察，建議財團法人中華航空事業發展基金會應謹慎處理投資高鐵財務之風險，同時應遵循該會宗旨及相關法令之適法性，避免未來出現高額之本息攤提，嚴重影響航發會財務運作。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉耀豪
鄭寶清

4. 財團法人中華航空事業發展基金會 101 至 103 年度預算編列轉投資中華航空股份有限公司之「採權益法認列之投資收益」分別為 15 億 6,690 萬元、10 億 2,011 萬 9,000 元及 12 億 1,171 萬 6,000 元，惟實際執行情形，由於華航公司連續 3 年營運虧損，航發會決算認列投資損失分別為 1 億 6,937 萬 6,000 元、4 億 5,751 萬 5,000 元及 2 億 6,977 萬 1,000 元。鑑於航發會持有華航

公司股份達 18 億餘股，為該公司最大股東，惟華航公司連續 3 年發生營運虧損，以致原編列投資收益轉認為損失，建議財團法人中華航空事業發展基金會應積極監督中華航空股份有限公司營運、治理並研謀善策，俾利加速改善營運績效，避免侵蝕政府投資權益。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉耀豪
鄭寶清

5. 財團法人中華航空事業發展基金會 105 年度預算編列「採權益法認列之投資收益」6 億 1,100 萬元，較 104 年度預算數 4 億 9,196 萬 7,000 元，增加 1 億 1,903 萬 3,000 元。經查實際執行情形，由於中華航空股份有限公司 101 至 103 年連續 3 年營運虧損，以致原編列投資收益轉認為損失，而航發會持有華航公司股份達 18 億餘股，為該公司最大股東，允宜研謀善策積極監督公司營運與治理，爰要求交通部應監督財團法人中華航空事業發展基金會針對中華航空股份有限公司之營運績效改善作為提出書面檢討報告，並送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 趙正宇 葉宜津 劉耀豪 陳素月
鄭寶清 李昆澤

6. 財團法人中華航空事業發展基金會 105 年度預算之轉投資明細表中，列有投資華揚史威靈飛機公司持股比率 1.59%、累計投資淨額 0 元。經查：該會於 89 年間因華揚史威靈公司缺乏進行認證工作所需資金，經其原始股東耀華玻璃股份有限公司管理委員會（以下簡稱耀管會）推介，出資 2,000 萬美元，其後又分別於 94 及 95 年參與現金增資，航發會總計投入資金 5,555 萬 8,000 美元（折合投資時新台幣約 18 億 0,763 萬 1,000 元），持有華揚史威靈公司普通股共計 611 萬 4,002 股（持股比率 8.18%）。惟因該公司 95 年底之淨值已呈負數，航發會將該項投資全數認列資產減損數，持股比率由原 8.18%降至 1.59%。鑑於 Emivest Aerospace Corporation 於 99 年 10 月向美國德拉瓦州法院提出破產與出售主要資產申請，於 101 年 5 月又向法院提起申請破產類型從重整轉為資產清算，目前仍於美國法院審理中。建議財團法人中華航空事業發展基金會投資華揚史威靈公司高達 18 億餘元，雖於 95 年間全數認列相關資產減損數，惟投資金額甚鉅，政府仍應本於權責，戮力儘速爭取該公司相關資產後續清算分配事宜，以維護政府資產權益。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉耀豪

7. 有鑑於 104 年復興航空發生空難事件，社會普遍關切航空運輸業機組人員工作時間是否過長而衍生飛安問題。惟經查，勞動部最近發布之國內航空運輸業工時檢查結果，中華航空被查獲空服員違規超時工作情形嚴重，1 天工時超過 12 小時，裁處金額高達新台幣 200 萬元，而該公司員工走上街頭抗議超時工作時有所聞。又財團法人中華航空事業發展基金會持有中華航空股份有限公司 18 億餘股為最大股東，應督促中華航空股份有限公司除追求獲利，允宜兼顧勞工權益，監督華航公司務必遵守勞動法令相關規定，切莫因貪圖一時之利，增加勞工過勞的風險，引發職業災害或公安事故，造成社會不安及企業損失。

提案人：蕭美琴 葉宜津 趙正宇 陳素月 劉耀豪

李昆澤 鄭寶清

(七)另有委員提案 1 案，不予處理：

1. 中華航空事業發展基金會 105 年支出業務經費編有 2920 萬 8 千元，查其 103 年決算數為 2370 萬元，104 年預算為 2450 萬 8 千元，增加五百多萬元，為撙節開支，提案刪減 400 萬元。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 蕭美琴 李昆澤

劉權豪

七、財團法人台灣敦睦聯誼會

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：18 億 9,468 萬元，照列。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：18 億 1,507 萬元，照列。

3. 稅前賸餘：7,961 萬元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：3,058 萬 9,000 元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 8 項：

1. 財團法人台灣敦睦聯誼會前所屬作業組織高雄圓山聯誼會因會員大量流失，造成嚴重虧損，經查，自 97 年 12 月 20 日起結束營業，設備轉為高雄圓山大飯店之附屬設施，原高雄聯誼會所屬員工轉納入高雄圓山大飯店，101 至 103 年度虧損，每年度虧損均逾 1 億元，105 年度預算預計虧損 9,698 萬 8,000 元。台灣敦睦聯誼會所屬三大作業組織中，除台北圓山大飯店之營運尚有盈餘外，台北圓山聯誼會及高雄圓山大飯店呈現虧損多年，惟以近年來臺旅客人數逐年增加，國際觀光旅館住用率及平均房價均有提升，建議財團法人台灣敦睦聯誼會應儘速審慎評估所屬作業組織台北圓山聯誼會及高雄圓山大飯店之營運利基，制訂強而有力的改善方案，力求轉虧為盈，俾有效提升整體財團法人的經營成效。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇

劉權豪

2. 財團法人台灣敦睦聯誼會之聯誼會會費收入包括會員入費收入、月會費收入及最低消費收入等 3 種，分別編列於所屬作業組織台北圓山聯誼會及高雄圓山大飯店；台灣敦睦聯誼會自 101 至 103 年度聯誼會會費收入決算數分別為 1 億 0,097 萬 7,000 元、9,889 萬 1,000 元及 9,514 萬 7,000 元，預算達成率分別為 80.15%、80.19%及 76.99%，預算達成率欠佳，且逐年下降，無論是台北圓山聯誼會或是高雄圓山大飯店之會費收入均呈下降情形，有鑑於聯誼會係提供會員運動休閒、多元餐飲及尊榮隱密之交誼場合，建議財團法人台灣敦睦聯誼會應配合時代演進，儘速為其研謀改善，俾利提升經營績效。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 鄭寶清
劉權豪

3. 有關立法院交通委員會於 103 年 12 月 24 日決議通過「要求交通部責成財團法人台灣敦睦聯誼會於 104 年 4 月分董事會會後，立即提報高雄圓山飯店活化資產、飯店空間整修等具體營運改善計畫」，惟交通部僅於 104 年 1 月 6 日以交路(一)字第 1038200671 號函覆「已將委員會意見轉請該會董事會配合辦理」後，未再就任何相關改善計畫辦理情形，向提案委員與立法院交通委員會說明答覆，顯然交通部漠視委員提案以及管考監督不實，爰此，要求交通部於 1 個月內說明就前述提案自決議通過後迄今之管考辦理情形以及提供高雄圓山大飯店活化之改善計畫。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 陳素月
劉權豪

4. 財團法人台灣敦睦聯誼會現任董事長每月薪酬為 29 萬 0,975 元、總經理每月薪酬為 23 萬 3,904 元。經查：依行政院訂定之政府捐助之財團法人從業人員薪資處理原則第 3 點規定：「各主管機關對支領政府捐助之財團法人薪資之董事長或經理人，除因羅致不易或具有專長特殊者外，應衡酌設置性質、規模、人員屬性、民間薪資水準及專業人才市場供需等因素，在不超過中央部會特任首長待遇範圍內，予以核定或備查其薪資基準。」準此，現行公設財團法人董事長或經理人薪資，除因羅致不易或需具特殊專長等原因外，原則上不應超逾中央部會特任首長之待遇。依全國軍公教員工待遇支給要點所訂之「政務人員給與表」，各部部長之月支數額為 19 萬 0,500 元，惟台灣敦睦聯誼會董事長及總經理每月薪資分別為 29 萬 0,975 元及 23 萬 3,904 元，遠逾中央部會首長待遇，又以該財團法人之營運性質，尚難謂具有羅致不易或需具特殊專長之例外性，且該財團法人近年度營運情形欠佳，負責人員之薪資亦應檢討從嚴撙節。爰要求交通部督促所屬應參照行政院所訂原則辦理，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以資公允。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 陳素月 趙正宇 李昆澤
劉權豪

5. 經查財團法人台灣敦睦聯誼會本屆 11 名董事中，即有 6 名（已逾半數）係由政府薦派現職公務人員兼任。準此，中央政府實已對該財團法人具直接之控制權，當應將該財團法人參照公設財團法人標準管理。經查，依「政務人員給與表」，各部部長之月支數額為 19 萬 0,500 元，惟台灣敦睦聯誼會董事長及總經理每月薪資分別為 29 萬 0,975 元及 23 萬 3,904 元，遠逾中央部會首長待遇，又以該財團法人之營運績效不彰，近 3 年營業收支均呈虧損，除 101 年度勉強有結餘為 621 萬元，102 年度虧損 2,258 萬元及 103 年度決算虧損 4,488 萬 3,000 元，鑑於財團法人近年度營運情形欠佳，負責人員薪資理應檢討從嚴撙節，符合公司治理常態。故建議財團法人台灣敦睦聯誼會之董事長及經理人薪資標準，應參照行政院所訂定之處理原則辦理，非有特殊原因，不宜超逾中央部會特任首長待遇，以資公允。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇

劉權豪

6. 鑑於財團法人台灣敦睦聯誼會之董事半數以上由政府薦派現職公務人員兼任，中央政府實已對該財團法人具直接之控制權，交通部卻未將該財團法人列入公設財團法人管理，導致該會董事長及總經理每月薪資分別為 29 萬餘元及 23 萬餘元，遠逾中央部會首長待遇，爰要求交通部應儘速督促所屬應參照行政院所訂之「政府捐助之財團法人從業人員薪資處理原則」辦理，並於 1 個月內提出書面檢討報告送交立法院交通委員會。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 李昆澤 劉權豪

鄭寶清

7. 依行政院訂定之政府捐助之財團法人從業人員薪資處理原則第 3 點規定：「各主管機關對支領政府捐助之財團法人薪資之董事長或經理人，除因羅致不易或具有專長特殊者外，應衡酌設置性質、規模、人員屬性、民間薪資水準及專業人才市場供需等因素，在不超過中央部會特任首長待遇範圍內，予以核定或備查其薪資基準。」財團法人台灣敦睦聯誼會現任董事長每月薪酬為 29 萬 0,975 元、總經理每月薪酬為 23 萬 3,904 元，遠逾中央部會首長待遇，又以該財團法人之營運性質，尚難謂具有羅致不易或需具特殊專長之例外性，且該財團法人近年度營運情形欠佳，相關人員之薪資應進行檢討並予調整。

提案人：趙正宇 葉宜津 陳素月 李昆澤 劉權豪

鄭寶清

8. 根據財團法人台灣敦睦聯誼會的營運計畫，除了經營所屬兩間飯店外，還包含「提供餐旅學校學生實習，培育國際觀光、餐飲人才」。章程中也明訂應「培育餐飲人才」。但過去 3 年來，敦睦聯誼會所提供的實習機會全數都在台北圓山大飯店。高雄在地就有「高雄餐旅大學」，分有餐旅學院、觀光學院、廚藝學院等，其下又分成 20 多個科系，可以說是培育全國餐飲人才最重要的學校，卻無法就近到高雄圓山大飯店實習，實在諷刺。爰此，交通部應要求財團法人台灣敦睦聯誼會責成高雄圓山大飯店與高雄在地餐旅學校建立合作關係，並提供實習機會，並於 105 年 5 月底前提供書面改善報告給立法院交通委員會。

提案人：李昆澤 葉宜津 趙正宇 陳素月 劉權豪

鄭寶清

參、103 年度國家通訊傳播委員會主管財團法人決算書

一、財團法人電信技術中心：照案通過。

肆、105 年度國家通訊傳播委員會主管財團法人預算書

一、通過通案決議 2 項：

(一)財團法人台灣網路資訊中心系統籌網域名稱註冊及 IP 位址發放之非營利性組織，其主要收入來源係提供網域名稱註冊、管理及其他相關服務收入。鑑於，網路日益普及，網域名稱註冊及 IP 位址管理已屬稀少之國家無形資源，且涉及民眾權益事項。

上述收入是否屬預算法第 94 條所定之配額、頻率及其他限量或定額特許執照之範疇，而相關收入是否應歸於國庫，較為適法，建議國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出書面報告。

。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
劉權豪

1. 「網際網路位址及網域名稱註冊管理業務監督及輔導辦法」係依據電信法第二十條之一規定，於九十二年二月十一日訂定發布。查電信法第二十條之一僅規定「從事電信網際網路位址及網域名稱註冊管理業務之監督及輔導事項」之業務者，應為非營利法人組織；且為維持電信號碼之合理、有效使用，復規定交通部電信總局得收取電信號碼使用費，並授權其訂定有關電信號碼使用費之收費基準。

惟電信法第二十條之一並未規定將網域名稱註冊及 IP 位址發放之管理收入，歸屬於非營利法人組織，前述監督及輔導辦法卻自行增加電信法所未有之規定，已逾越母法授權範圍，有違行政程序法第 150 條第 2 項：「法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。」之規定。

鑒於網域名稱註冊及 IP 位址管理係屬稀少之國家無形資源，且涉及民眾權益事項，未有法律未授權之情形下，不得逕以上開監督及輔導辦法，將網域名稱註冊及 IP 位址發放管理收入列為財團法人台灣網路資訊中心收入，爰要求該中心 105 年度「業務收入—網域名稱管理費收入」編列 116,070 千元，及「業務收入—其他業務收入—IP 年費及 IP 位址分配費」編列 9,082 千元，應全數繳回國庫。

提案人：鄭天財 陳歐珀 簡東明 鄭寶清

以上第 1.案併第(一)案。

(二)國家通訊傳播委員會委託財團法人電信技術中心執行我國固網速度測試，104 年度平均固網下載速度為 40Mbps，上傳為 15Mbps，較於 103 年分別成長 12.68%及 18.4%。然而，此項調查除了受測樣本數偏低而導致未能真實反映合約頻寬與實際使用之落差外，更可能在無形間創造我國固網建設普及率高且上網速度快的虛假意識，進而忽略偏鄉地區固網基礎建設不足與頻寬侷限的事實。爰此，建請國家通訊傳播委員會及財團法人電信技術中心應重新省思我國固網使用的相關調查工作，規劃更多元的調查分析，並於 3 個月內提出新方案向立法院交通委員會書面報告。

提案人：蕭美琴 葉宜津 趙正宇 陳素月 劉權豪
李昆澤 鄭寶清

二、財團法人電信技術中心

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：3 億 3,773 萬 9,000 元，照列。
2. 業務總支出（不含所得稅費用）：3 億 3,408 萬 3,000 元，照列。
3. 稅前賸餘：365 萬 6,000 元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：4,695 萬 2,000 元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 5 項：

1. 為避免機關首長於 105 年 5 月 20 日新政府上台前，乘機大量安置人員，影響機關人事安定及新政府之人事任用權。爰此，要求國家通訊傳播委員會所管轄之財團法人電信技術中心，於 105 年 5 月 20 日前不得調動或調整相當於協理、副總以上層級之人員，若於 105 年 1 月 22 日之後有調動者，應予以撤銷該人事案。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 趙正宇 劉權豪
鄭寶清

2. 鑑於電信號碼無法於來電或去電時直接辨識是否屬相同業者，部分行動應用程式已具有辨識號碼所屬業者之功能，例如計算話費之「手機資費」，或來電辨識及簡訊過濾之「Line whoscall」等免費下載程式。雖主管機關要求提供「57016」專線以查詢網內外，惟該專線需另付話費，且不具發話即時顯示網內外之功能，一般民眾難以流暢使用。因此，號碼可攜雖帶來選擇電信業者之彈性，但是發話不具即時顯示網內外之功能，致無法判斷對方號碼所屬業者，而難以享受業者所提供網內互打的優惠，財團法人電信技術中心職司號碼可攜服務集中式資料庫之維運與相關電信技術諮詢及研究任務，建議應儘速就該集中資料庫之運用，研議最佳方案提供主管機關決策參考，以期號碼顯示網內外的功能，符合消費者的使用慣性跟需求。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉權豪
鄭寶清

3. 財團法人電信技術中心於自 102 至 104 年間執行，寬頻上網速率評量計畫，係以測速軟體在不影響民眾原來上網或通訊行為下，透過取樣讓軟體排程自動進行消費者端量測。契約金額為 2,889 萬 7,000 元。該中心執行其樣本數規模，固網寬頻上網量測 103 年度之有效樣本數為 2,880 人、行動上網量測 103 年度第二階段有效樣本數為 2,734 人。該中心網站之計畫說明顯示，量測固網寬頻與行動上網速率之目的，應能反映契約速率與實際使用速率之落差，至少呈現在幾成之狀況下可達契約約定之速率，以利消費者判斷各業者網路建設的優劣，避免民眾以較高價格買到名實不符的頻寬速率。經查，104 年 10 月底行動寬頻帳號數達 1,819 萬個、固網寬頻帳號數達 566 萬個，上網用戶眾多，惟電信技術中心量測時所採樣本數僅 2 千餘位，樣本數太小，根本難以真實反映母體實況。故建議財團法人電信技術中心應儘速改進量測方式，方能使量測結果更具代表性，確實提供消費者選擇業者時的參考依據。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉權豪
鄭寶清

4. 財團法人電信技術中心自 102 至 104 年辦理全國固網寬頻上網速率量測計畫，自 102 至 103 年辦理行動上網速率量測計畫，依據該中心網站之計畫說明顯示，因「消費者抱怨行動上網速率不如預期，同時，固定寬頻上網服務亦因消費者實際感受之連線速率與業者之廣告速率不符，已影響消費者權益。」，故量測固網寬頻與行動上網速率之目的，應有利消費者判斷各業者網路建設之優劣，而非藉由設備、地形或使用人數等理由卸責，致民眾以較高之價格買到名實

不符之頻寬速率。

惟 104 年 10 月底行動寬頻帳號數達 1,820 萬個、固網寬頻帳號數達 566 萬個，上網用戶眾多，而財團法人電信技術中心量測時所採樣本數卻僅 2 千餘位，樣本數太小，根本難以真實反映實況，消費者仍缺乏客觀判斷選擇之依據。

鑑於財團法人電信技術中心之成立目的係為支援相關電信技術與產業之研究，以提升電信技術，爰要求財團法人電信技術中心不得以草率心態敷衍固網寬頻上網速率及行動上網速率量測計畫，應提高量測樣本數並提出具體問題及建議業者改善方案，俾能落實政府捐助成立該中心以保護消費者權益之用意。

提案人：鄭天財 陳歐珀 簡東明 劉權豪 鄭寶清

5. 為強化立法院對財團法人預算編列與執行情形之監督，要求財團法人電信技術中心等，應於每年度之預算書中載明對前一年度立法院審查預算時所做決議之辦理情形，以利立法院監督。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 趙正宇 劉權豪
鄭寶清

(七)另有委員提案 4 案，不予處理：

1. 電信技術中心 105 年度預算案編列當期賸餘 365 萬 6 千元，較 103 年度決算 4,902 萬 8 千元減少，減幅 92.54%。該中心近年度賸餘之決算數均大幅超逾預算數，99 年度預算達成率 314.31%，100 年度預算短絀 4,626 萬元，決算短絀 868 萬 4 千元，短絀減少幅度達 81.23%，101 年度反虧為盈，102 年度預算達成率更高達 5,467.08%，103 年度預算達成率亦達 2,638.75%。而 104 年度截至 9 月底賸餘數 1,555 萬元，已超逾 104 年度全年度預算數 345 萬 1 千元，賸餘執行數已達全年預算數之 450.59%，顯見該中心近年度當期賸餘預算數估列偏低，預算編列未盡核實，105 年度當期賸餘預算數應存增列空間，故建議應增列當期賸餘數 1000 萬元，同時宜加強管控成本費用，避免業務收入增加，賸餘卻是減少之怪異現象。

電信技術中心最近年度當期餘絀預算與決算數概況

單位：新臺幣千元；%

年度	預算數	決算數	預算達成率
99	6,715	21,106	314.31
100	-46,260	-8,684	減少短絀 81.23%
101	-16,400	3,375	反虧為盈 120.58%
102	571	31,217	5,467.08
103	1,858	49,028	2,638.75
104	3,451	15,550 (截至 9 月底)	450.59 (截至 9 月底)

※註：1.資料來源，電信技術中心各該年度預算、決算書、104 年 9 月月報。

提案人：林俊憲 葉宜津 李昆澤 趙正宇 劉權豪

鄭寶清

2. 財團法人電信技術中心近年度的當期賸餘決算數超逾預算數甚多，預算編列欠覈實，不利本院預算審議及外界之監督考核。爰此，擬刪除業務支出費用 2 千萬元。

提案人：蕭美琴 葉宜津 趙正宇 陳素月 李昆澤

劉權豪 鄭寶清

3. 財團法人電信技術中心 105 年勞務成本預算為 2 億 8249 萬元，103 年決算數為 1 億 9766 萬 7 千元，增加 8482 萬 3 千元，成長幅度為 43%。然財團法人電信技術中心 105 年收入預算為 3 億 3773 萬 9 千元，103 年決算數為 2 億 9588 萬 7 千元，增加 4185 萬 2 千元，成長率僅為 14%。兩相比較，收入成長率遠不如勞務成本之支出成長率，為撙節開支，提案刪減勞務成本 2000 萬元。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 蕭美琴 李昆澤 趙正宇

劉權豪

4. 電信技術中心 105 年度預算案編列員額 113 人，用人費用合計 1 億 2,349 萬元，較 103 年度與 102 年度決算增加。經查，該中心 103 年度實際員額 93 人，決算賸餘 4,902 萬 8 千元，較預算賸餘 185 萬 8 千元，增加 26 倍，平均每位員工之賸餘貢獻度為 52.72 萬元；102 年度員額 95 人，員工平均之賸餘貢獻為 32.86 萬元。惟該中心 105 年度預算員額編列 113 人，預算賸餘僅 365 萬 6 千元，平均每位員工的平均年薪為 109 萬元（平均月薪為超過 9 萬元），但是賸餘貢獻度卻僅為 3.24 萬元，遠低於 103 年度與 102 年度之實際貢獻數。顯示該中心雖擬增加員額，卻未同步增加營運賸餘，擴增員額根本無法增加獲利能力，僅是徒增用人費用，建議刪減該項用人費用預算 1500 萬元，同時建議該單位應撙節用人成本，精實業務獲利能力。

附表 1：近年度員額、用人費用與賸餘預算、決算概況

單位：人；千元

	105 年度預算案	104 年度預算	103 年度決算	102 年度決算
員額	113	111	93	95
用人費用	123,490	118,619	93,722	91,709
當期賸餘	3,656	3,451	49,028	31,217

※註：1.資料來源，電信技術中心歷年度預算、決算書。

提案人：林俊憲 葉宜津 劉權豪 李昆澤 趙正宇

鄭寶清

通過臨時提案 3 項：

一、鑒於國道 1 號五楊高架段於桃園端陸續將施作校前路、中豐路匝道，便利桃園南區鄉親使用。對於每日往返台北都會區最多車次的桃園地區，無論南崁交流道或是國道二號，卻均無轉接道可接上五楊高架。今為便利桃園區的民眾利用國道，提案建議於南崁交流道與林口交流道之間，設置國道一號平面道路與五楊高架的轉接道。

提案人：鄭寶清

連署人：葉宜津 陳素月 趙正宇

二、鑑於台灣電信協會、台灣郵政協會既以辦理「偏鄉學習以縮短數位落差」、「關懷弱勢、農產行銷與送愛到偏鄉」為政策目標，爰提案將其施政成績定期於立法院每會期作成書面報告送立法院交通委員會備查。

提案人：簡東明 鄭天財 林俊憲 趙正宇 李昆澤

劉權豪 鄭寶清

三、立法院 104 年元月 22 日三讀台灣郵政協會及台灣電信協會之 104 年預算審議時，決議要求進行解散，因此，自即日起台灣郵政協會及台灣電信協會不得進行資產變賣，已進行之標售案應立即終止。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 陳素月 李昆澤 劉權豪

4 月 7 日（星期四）

邀請交通部部長陳建宇就「台灣觀光面臨困境及發展之道」列席報告，並備質詢；並請國家安全局及外交部就「有關外國人觀光簽證開放情形」列席備詢。

（本日會議由交通部部長陳建宇及觀光局局長謝謂君報告後，計有委員鄭寶清、劉權豪、鄭運鵬、李昆澤、陳素月、鄭天財、顏寬恒、林俊憲、陳歐珀、簡東明、陳明文、蕭美琴、趙正宇、葉宜津、王惠美、高潞・以用・巴鸞刺、陳曼麗、邱志偉、許毓仁及 Kolas Yotaka 等 20 人提出質詢，均經交通部部長陳建宇及相關人員分別予以答復；委員莊瑞雄及李鴻鈞所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

通過臨時提案 12 項：

一、2015 年來台觀光客突破千萬，其中陸客 418 萬人次，占當年度全體外國觀光客比重 40%。日本的陸客雖然也是大幅成長，但比例僅佔 20%。其中東南亞旅客大幅成長是關鍵，日本在 2013 年到 14 年間，陸續對馬來西亞、泰國、印尼、菲律賓、越南等國實行免簽證或簡化簽證程序。推行後，前往日本的東南亞旅客大幅成長。台灣近來雖推動「東南亞國家優質團體旅客來台觀光簽證簡化作業」，但成效不彰。爰此，要求交通部、外交部與內政部移民署參考日本等國作法，研議開放東南亞旅客來台 72 小時免簽證措施，並於 1 個月內提出書面報告於立法院交通委員會。

提案人：李昆澤 葉宜津 林俊憲 劉權豪 陳歐珀

鄭寶清 趙正宇 陳素月

二、鑒於臺灣天然資源之獨特性，建請交通部針對各大國家風景區之管理於兼顧維護天然生態環境及確保旅遊品質下，研議本國、本地及外國人收取費用採取差別費率，藉以控管各大風

景區人數，維護脆弱生態環境。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 陳素月 林俊憲 葉宜津
趙正宇 李昆澤

三、鑒於臺灣天然資源之獨特性，建請交通部應會同各縣市就其當地天然資源及文化特色，配合各該縣市產業，發展該地區專屬特色之文物及紀念品。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 陳素月 林俊憲 葉宜津
趙正宇 李昆澤

四、為促進花蓮觀光產業發展，衡平東西部外籍旅客到訪人數，請觀光局協助民航局全力促成花蓮機場，開闢國際航線，吸引國際旅客由花蓮進出。如此作為，不僅外籍旅客多了到訪我國的入境新選擇，藉以達到平衡區域觀光發展之目的；未來，花東居民欲出國旅遊者，也不需舟車勞頓至台北或桃園。

提案人：蕭美琴 劉權豪 鄭寶清 李昆澤 葉宜津
陳歐珀 趙正宇 陳素月

五、交通部推廣之「台灣好行」計畫雖立意良善，但路線的規劃與在地觀光發展之間的相關性，仍有待商酌。花蓮、台東環境優美，適合發展觀光，然而「台灣好行」目前僅開闢三條路線。為協助東部地區觀光發展，建請觀光局應重新規劃花東段之觀光巴士路線。

提案人：蕭美琴 劉權豪 鄭寶清 李昆澤 葉宜津
陳歐珀 趙正宇 陳素月

六、為促進我國觀光發展，行政院設置「觀光發展推動委員會」。經查，至 2015 年 6 月止，該委員會已召開超過 40 次會議，但是網際網路上查無相關會議紀錄，亦無推動成果之專屬展示網站，委員會之角色、功能與願景，實為不明。爰此，要求交通部於二週內，提供該委員會相關成果、數據資料。

提案人：蕭美琴 劉權豪 陳歐珀 葉宜津 鄭寶清
趙正宇 李昆澤 陳素月

七、桃園機場第二跑道雖已修繕完成，但塞機問題依舊存在，導致國際航班不願意在台灣轉機，也使得前來我國的航空票價失去競爭力。爰此，建請交通部民航局、觀光局，共同研擬航班分流之可行性，提出優惠或配套措施，將團體旅遊性質較高之航班協調變動航線，轉飛至使用率較低之機場。如此作為，除可舒緩桃機調度，亦可促進、平衡地方觀光發展。

提案人：蕭美琴 劉權豪 陳歐珀 鄭寶清 葉宜津
趙正宇 李昆澤 陳素月

八、為開拓台東地區國際觀光市場，促進台東機場營運效能，觀光局應與民航局配合開拓台東機場國際航線，以增進花東地區國際觀光，同時以當地機場做為國際出入門戶，避免旅客舟車勞頓，增加在地消費，對於當地觀光產業發展，有莫大助益。爰此建請觀光局儘速與民航局、航空、旅行業者等相關單位協調辦理。

提案人：劉權豪 陳歐珀 鄭運鵬 趙正宇 葉宜津

陳素月 李昆澤

九、依據交通部航港局辦事細則，東部航務中心係交通部航港局於東部地區（花蓮）設立之單位，分 3 科（港政、監理、海技）辦事，該中心轄區內包含 1 國際商港（花蓮港）及 1 工業港（和平港），另為服務臺東地區民眾於 103 年 7 月 1 日成立臺東辦公室，提供在地化服務。惟航港局目前船舶檢查丈量人力服務台東地區只有 2 人，而台東海岸線長達 176 公里，還有兩個離島，台東漁船合計約 672 艘比花蓮 266 艘多達 1 倍以上，人力卻相差好幾倍，爰此建請交通部航港局儘速研議補齊台東辦公室船舶檢查人力不足問題，以減少漁民困擾。

提案人：劉權豪 鄭寶清 林俊憲 陳歐珀 葉宜津
趙正宇 李昆澤 陳素月

十、台鐵有超過百年歷史，有極為豐富的鐵道文化資產，台鐵為了活化這些文化資產，訂有「拍攝場地設備出租作業要點」，將場地設備出租給電影或戲劇業者拍攝，立意良好，但部分規定不合適宜甚至違反其他法令，如當中明定申請影片若有「違反電影法第 26 條禁止規定」者得拒絕申請，但查現行電影法早已修正刪除該條規定，爰此，要求台鐵局以協助台灣影視產業發展為重點，於一個月內通盤檢討本作業要點，並提送書面報告給立法院交通委員會。

提案人：李昆澤 葉宜津 鄭寶清 林俊憲 劉權豪
陳歐珀 趙正宇 陳素月

十一、「風景特定區管理規則」第 14 條規定風景特定區內非經該管主管機關許可或同意，不得有採伐竹木、採採礦物或挖填土石、捕採魚、貝、珊瑚、藻類、水產養殖……等九款行為，該管理規則第 22 條並明定違反第 14 條之規定即依「發展觀光條例」第 62 條第一項規定處罰。

查「風景特定區管理規則」係依據「發展觀光條例」第 66 條第一項訂定之，惟「發展觀光條例」第 66 條第一項僅規定：「風景特定區之評鑑、規劃建設作業、經營管理、經費及獎勵等事項之管理規則，由中央主管機關定之。」，條例中並未明文授權前述管理規則訂定第 14 條及第 22 條規定，顯示該管理規則已逾越母法授權範圍。

鑒於行政程序法第 150 條第 2 項明定：「法規命令之內容應明列其法律授權之依據，並不得逾越法律授權之範圍與立法精神。」，亦鑒於原住民族基本法第 19 條已明定原住民依傳統文化、祭儀或自用，在原住民族地區得依法從事「獵捕野生動物」非營利行為，爰要求交通部應就「風景特定區管理規則」第 14 條及第 22 條規定已逾越母法授權範圍之問題，儘速依原住民族基本法規定檢討修正，以符法制。

提案人：鄭天財 陳歐珀 顏寬恒 簡東明 劉權豪
趙正宇 陳素月

十二、鑑於原住民地區因傳統建物設計及原住民保留地用途限制問題，若經營民宿，在原鄉不易取得建照執照及使用執照，影響原住民生計甚鉅，因此爰提案請交通部會同相關單位於三個月內提出書面解決方案送交立法院交通委員會。

提案人：簡東明 鄭天財 林俊憲 趙正宇 陳素月

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續報告。

邀請交通部部長陳建宇就「交通部得實質掌控營業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）績效」列席報告，並備質詢。

主席：請交通部陳部長報告。

陳部長建宇：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會，就本部得實質掌控營業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）績效提出報告，敬請各位 委員惠予指教。

本部對於上述各營業單位之經營績效，一向極為重視，目前均依據「國營事業管理法」、「公股股權管理及處分要點」、「中央政府特種基金參加民營事業投資管理要點」、「預算法」及「決算法」等相關法令規定辦理。

茲就本部得實質掌控之 11 家營業單位績效說明如次：

壹、交通部得實質掌控之營業單位績效

一、臺灣鐵路管理局

（一）機關概況

1. 設立目的：配合政府交通政策及國家經濟發展與民生之需要，提供環島內陸運輸服務。
2. 主要業務項目：以經營臺灣環島客貨運輸為主，並兼辦有關培養與繁榮鐵路運輸所必需之貨運服務、餐旅服務等附屬事業。
3. 實收資本額：1,557 億元；本部投資 1,557 億元，持股比率 100%。

（二）營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：近來面臨高鐵通車營運及雪山隧道通車的運輸市場變化下，善用既有利基力求轉型：
 - （1）運輸本業：西部幹線增設捷運化車站，強化區域性及都會區通勤運輸服務；東部幹線加強列車運能，縮短行車時間及提高乘車舒適性。藉由購置及汰換營運車輛、持續強化各運具轉運接駁、推動票證自動化，以有效提升軌道運輸系統服務品質。104 年客運收入 182.56 億元，較 103 年增加 3.63 億元，營運量成長 2.03%，每日平均客運收入更成長至 5,002 萬元，營收屢創歷史新高。

(2)關聯事業：持續開發鐵路系列商品，包括鐵路便當與懷舊紀念品等，並推動資產活化辦理場站商業與土地多目標使用，發展行旅生活服務事業，有效增裕收益。104 年附業收入 33.09 億元，較 103 年成長 1.92 億元，其中便當銷售量突破 1,000 萬盒，資產活化收入成長 42.29%。

2. 近三年財務績效：

(1)102 至 104 年度分別虧損 41.80 億元、35.66 億元及 22.21 億元。

(2)虧損原因分析：主要係負擔舊制退撫金、老人及身心障礙等法定優待票價差額及經營服務性路線及小站虧損等，104 年度前揭政策性負擔計 37.51 億元。

(3)檢討改善措施：

A、客運方面：持續推動北、中、南都會區捷運化通勤運輸服務；加強與其它運具及場站、票證、資訊等無縫整合；建置列車自動排點系統；賡續推動票證自動化；研擬相關創新行銷方案。

B、貨運方面：縮短客貨列車速差，提高貨車周轉率；推行傾卸式貨櫃運送方式，提升運送效率；獎勵貨主自備貨車及回程車運送，降低貨車購車成本。

C、關聯事業方面：積極推動資產活化，辦理車站商場 OT/ROT；多元化經營開發鐵路沿線站房、土地及倉庫等；提供公用不動產由青年創業或文創產業業者直接承租；積極開發鐵路商品商標授權業務。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1)臺鐵局近年進行營運改善措施，積極調整營運型態，本業以通勤及短中程運輸為主，長程運輸為輔，並致力於觀光旅遊客源之開拓，提供更便利、多元化之商品及客製化旅運服務，以提升品質增加營收，同時積極推動資產活化，妥適規劃土地資產之開發。目前每日平均客運量由 96 年度 46.5 萬人次逐年成長至 104 年度 63.6 萬人次，成長 36.8%，每日平均營收亦由 96 年度 3,989 萬元成長至 104 年度 5,002 萬元，成長 25.4%。

(2)該局 104 年度虧損 22.21 億元，較 103 年度減少 13.45 億元，減幅達 37.7%，改善成果有目共睹。臺鐵局未來將賡續勵行革新改進，善用有限財源，積極推展業務，以提升經營成果，達到永續經營之目標。

2. 未來發展方向：凝聚眾力與驅動創新打造優質公共運輸系統之鐵道生活環境，達成下列策略目標：

- (1)建構安全準確、穩定服務、效率與綠能的運輸環境。
- (2)積極改善營運設備通用化、友善化及資訊化之國際標準。
- (3)提升車隊品質，創新運輸服務。
- (4)發展關聯事業，資產活化利用。
- (5)營造鐵道生活文創的特色。

二、台灣高速鐵路股份有限公司

(一)公司概况

1. 本部投資目的：台灣高鐵公司係本部依據「獎勵民間參與交通建設條例」規定徵求之最優申請人所設立之特許公司，負責在特許期間內辦理有關高速鐵路興建、營運事宜。嗣因高鐵財務問題，案經 104 年 6 月 5 日大院第 8 屆第 7 會期第 15 次院會通過備查「高鐵財務解決方案」之附帶決議，由本部高速鐵路相關建設基金投資 242 億元，俾使高鐵在政府主導下永續經營，繼續提供國人安全且優質之運輸服務。

2. 主要業務項目：高速鐵路客運服務及相關附屬事業之經營。

3. 實收資本額：560.53 億元；本部投資 242 億元，持股比率 43.17%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1) 高鐵自 96 年通車迄今已屆 9 年，台灣高鐵公司過往皆以維持安全、準點、快速的運輸服務為基礎，從營運、服務、營業等面向提升旅客搭乘便利性以及增進公司營收，創造旅客與公司雙贏。

(2) 除原有 8 站外，於 104 年 12 月 1 日新增苗栗、彰化及雲林 3 站，今（105）年並將新增南港站。新增 3 站自營運迄今，累計至 105 年 4 月 11 日之旅運量達 96.1 萬人次，平均日運量為 7,227 人，佔整體旅運量 4.6%。

(3) 高鐵自營運迄今，累計之準點率（5 分鐘以內）達 99.57%，平均每班次延誤時間僅 0.23 分鐘（13.8 秒）；而旅運量亦逐年成長，104 年全年首度超越 5,000 萬人次的里程碑，達 5,056 萬人次。另 104 年全年經濟成長率雖僅有 0.93%，但營業收入仍較去年成長 3.4%；今（105）年 1 至 3 月，平均每日旅次更成長至約 15.4 萬人，較去年同期成長 13.12%。

2. 近三年財務績效：

(1) 102 至 104 年度之淨利分別為 32.89 億元、55.34 億元及 208.73 億元，累積虧損已於 104 年度全數彌補。

(2) 104 年度因執行「高鐵財務解決方案」，認列相關一次性財務效益，並延長特許期 35 年，公司財務體質已見改善，財務結構亦趨健全。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1) 台灣高鐵公司完成財務解決方案減資、增資及延長特許期等措施後，有效減輕利息及折舊負擔，104 年度已全數彌補累積虧損且有獲利，財務結構已趨健全，未來獲利穩定成長可期。預期本部未來（特許期間內）除可回收投資成本外，並可獲取適當報酬。

(2) 另本部將持續監督該公司朝財務永續之方向經營，並以衡平追求股東最大利益及落實企業社會責任為目標。

2. 未來發展方向：

(1) 形塑台灣高鐵成為台灣優質便利生活的代言品牌之一。

(2) 打造台灣高鐵成為引導台灣改變與進步的多元價值平台。

(3) 台灣高鐵公司將以前述之經營願景及發展方向為本，擬定具體之行動方案，包括廣續提升

優質服務品質、實施企業社會責任政策、制度或相關管理方針及具體推動計畫、建構平台生態圈、系統汰舊換新、車隊規模檢討、產學合作、替代性物料開發、建立維修自主能量等，同時也因應市場需求持續推動各種搭乘方案供旅客選擇。

三、中華郵政股份有限公司

(一)公司概況

1. 設立目的：以提供普遍、公平、合理之郵政服務，促進事業健全發展，增進全體國民福祉為目的。

2. 主要業務項目：郵務、集郵、儲金、匯兌、簡易壽險及代理業務等。

3. 實收資本額：650 億元；本部投資 650 億元，持股比率 100%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)郵件業務：

A、開辦兩岸全面直接通郵：自 97 年 12 月 15 日開辦全面直接通郵，包括快捷航空、海運郵件、e 小包及商旅包業務，以滿足來臺觀光、交流及兩岸研修生郵遞需求，促進兩岸民間交流與經貿往來及支援兩岸跨境電子商務產業發展，104 年共收寄 39 萬 6,730 件，郵資收入約 2.2 億元。

B、與網購業者緊密合作：為掌握電子商務所帶動龐大配送商機，提供上門收件、快速到貨、第三地取件、代收貨款及逆物流等客製化服務，提供網購平台金流、物流及資訊流整合性物流服務。

C、協助台灣中小企業拓展國際市場：自 98 年 12 月起與外貿協會簽訂策略聯盟合作備忘錄，提供國內中小企業更優惠、便捷之國際快遞及物流增值服務，累計至 104 年共收寄逾 25 萬件，收寄金額達 3.06 億元，全國共 1,371 家廠商享有郵資優惠。

(2)儲匯業務：

A、開辦行動支付業務：104 年與中華電信公司、臺灣行動支付公司合作開辦手機 QR Code 行動支付及行動金融卡/行動 VISA 卡業務，透過手機掃描 QR Code 或行動裝置利用郵政金融卡或郵政 VISA 卡帳戶，於網路或實體商店享購物、消費付款或轉帳之便捷服務。

B、提升數位化金融服務：配合政府打造數位化金融環境（Bank 3.0）政策，於 104 年 12 月開辦網路預約開立帳戶、結清銷戶等服務，提升服務水準及市場競爭力。

(3)簡易人壽保險業務：配合政府提高國人保險保障政策，致力推展中長年期及保障型保險商品，104 年該商品（含附約）新契約保費收入計 9.78 億元，占整體新契約保單比率為 45.05%，已逐年提高。

(4)推展便利金融服務：

A、外匯及外幣買賣：截至 104 年止已擴增國際匯兌經辦局 213 局、外幣現鈔及旅行支票買賣經辦局 246 局，104 年度外匯匯款匯入 6,472 筆、金額 7.07 億元；匯出 21,399 筆、金額 25.09 億元。

B、其他：代銷基金共開辦 1,159 局銷售基金；郵政 VISA 金融卡業務有效流通卡數 410 萬餘張暨刷卡消費及提款金額 215 億元；e 動郵局 104 年度轉帳交易計 331 萬餘筆、金額 334.9 億元。

C、截至 104 年底，累計已設置視障語音自動櫃員機 33 台、無障礙自動櫃員機 751 台，提供視障及行動不便人士使用。

2. 近三年財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 120.61 億元、119.94 億元及 116.10 億元。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：郵政公司秉持可靠、親切、效率、創新及「以客為尊、誠信效率的服務」之核心價值，持續於偏遠、離島地區普設郵政機構辦理郵務及儲匯業務、提供完善壽險商品保障民眾生活，並運用新的思維、觀念、技術及作法，提升作業效率，每年均達盈餘預算目標，貢獻國家財政收入。

2. 未來發展方向：

- (1)配合兩岸政策，持續拓展通郵、通匯業務，提供民眾便捷服務。
- (2)整合郵政物流、金流及資訊流功能，提供普遍優質之郵儲壽服務。
- (3)加強資產管理與運用，積極活化房地資產，提升資產營運績效。
- (4)提升郵政資金運用效益，持續支援政府重大建設及民間投資計畫。

四、桃園國際機場股份有限公司

(一)公司概況

1. 設立目的：為因應亞太地區國際航空客貨運量成長趨勢，促進桃園國際機場與周邊地區發展，帶動區域產業及經濟繁榮，進而提升國家競爭力，本部全力推動桃園航空城計畫，並於 99 年 11 月 1 日成立「桃園國際機場股份有限公司」，期引進企業化精神，提升機場營運效率。

2. 主要業務項目：依「國際機場園區發展條例」第 12 條第 1 項規定，機場公司業務範圍包括：

- (1)機場專用區之規劃、建設及營運管理。
- (2)機場專用區航空運輸關聯服務之經營及提供。
- (3)園區內自由港區之開發及營運。
- (4)投資或轉投資經營國內外航空、運輸相關之事業。
- (5)投資或轉投資經營自由港區事業。
- (6)其他依法令規定航空站、航空站經營人應辦理之事項。
- (7)其他經主管機關核准之事項。

3. 實收資本額：230.80 億元；本部投資 230.80 億元，持股比率 100%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)機場公司成立後對桃園國際機場經營策略著重在「持續工程建設與落實設施維護」、「推動核心作業系統整合，確保機場安全運作」、「提升機場服務品質與推動整體服務理念」、「

企業化經營，活絡機場營收」、「加強國際合作交流與行銷，提升機場能見度及競爭力」等作為。

(2)另為創造更多驚喜與感動，桃園國際機場與免稅店業者合作，獨步全球於 38 個登機門、34 座候機室，打造出風格各異卻又能展現臺灣風采的「主題候機室」，於不斷發展現代化、智慧化的桃園機場中，融入臺灣傳統文化之美。

(3)在機場全體同仁努力之下，相關經營成果更屢獲佳績，如獲 ACI 2014 年機場服務品質評比第二名、CNN 報導旅遊網站調查全球十大最佳機場第 4 名機場（好睡機場）、Skytrax 評比 2015 年世界最佳機場第 17 名及亞洲最佳機場第 8 名等殊榮。

2. 近三年財務績效：

(1)102 至 104 年度之淨利分別為 39.34 億元、47.29 億元及 59.38 億元。

(2)平均每年淨利成長率達 19%，獲利情形良好，每年皆超越年度目標，展現經營績效。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1)以業務面而言，桃園國際機場 102 至 104 年客運量由 3,070 萬人次增加至 3,847 萬人次，平均年成長率達 11%；105 年 1、2 月客運成長率更高達 15.34%，較香港機場、仁川機場及樟宜機場等亞洲標竿機場高，居亞洲之冠；貨運量亦由 197 萬公噸增加至 202 萬公噸。目前該公司持續辦理機場建設及設施維護，自 102 年起於 2 年內完成南、北 2 條跑道整建，並引進企業化經營，改善機場服務品質，大幅增加非航空收入。103 年及 104 年並榮獲國際機場協會機場服務品質評比 2,500 萬至 4,000 萬旅客分組第 2 名，已逐步展現政企分離成效，確有助於提升桃園國際機場國際競爭力。

(2)從財務面而言，102 至 104 年股東權益報酬率由 16.38%成長至 20.57%；資產報酬率由 13.6%成長至 16.52%；另淨利亦逐年從 39.34 億元增加至 59.38 億元，顯示該公司獲益情形良好，每年穩定成長，展現整體經營績效。

2. 未來發展方向：機場公司將致力發展成為起迄與轉運均衡發展之東亞樞紐機場，並藉由提供優質便捷之客貨流通環境，以協助我國產業發展，並作為區域經濟發展推動引擎。未來機場公司將以 129 年達成客運量 5,890 萬人，貨運量 448 萬公噸之目標，持續努力。

五、桃園航勤股份有限公司

(一)公司概况

1. 設立目的：由本部與中華航空公司共同成立，秉持「安全、服務、效率」理念，配合民航事業之整體發展，為桃園國際機場之往來航機提供專業地勤服務。

2. 主要業務項目：航機拖曳、引導；客貨機行李、貨物、餐點裝卸及運送；空橋操作及地勤裝備之維保與修理；航廈行李手推車與機坪接駁車提供。

3. 實收資本額：7 億元；本部投資 3.15 億元，持股比率 45%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)秉持「安全、服務、效率」之經營理念，多年來於桃園國際機場持續維持近 70%市佔率，近三年各項營業指標均逐年成長。104 年服務航機約 7 萬 5 千架次，裝載重量約 80 萬噸，服務旅客約 2 千 3 百萬人次。

(2)全力配合臺灣民航市場發展，於地勤服務上積極爭取航空公司代理，自 102 年迄今已新增保羅、夏威夷、阿酋、全祿、德威、台灣虎航、威航等 12 家航空地勤代理，爭取星悅、越捷等航空地勤服務。卓越之服務績效獲日本航空等各大航空公司褒獎讚揚。

(3)配合政策推展，專案招募人力承接「機場捷運預辦登機行李服務」，期以嶄新面貌助益國家旅遊發展並提升旅客服務。

(4)取得國際地勤服務認證並積極推動建立安全服務標準，藉以強化航機地面作業安全，展現公司注重服務品質、追求作業安全及持續改善之決心。

2. 近三年財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 1.37 億元、2 億元及 3.01 億元。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：桃勤公司近 3 年獲利狀況穩定成長，且該公司向以確保作業安全為第一優先，持續進行機具汰換及人員招募培訓，有效提升作業效率，並成功掌握核心業務，積極爭取多家航空公司地勤代理業務，營運績效良好，宜廣續投資。

2. 未來發展方向：身為桃園機場地勤業之領導者，桃勤公司仍將秉持「鞏固本業、持續領先」的積極態度穩健經營，並以確保作業安全為第一優先，配合國內外航空事業之發展、桃園國際機場第三航廈興建以及未來航機成長之需求，將持續精進服務品質、提升作業效率、進行機具設備汰新、增加營業收益、穩定勞資關係等因應策略，以保持領先地位。

六、中華航空股份有限公司

(一)公司概况

1. 設立目的：48 年 9 月 7 日成立，主要提供國際線航空客、貨運輸服務。
2. 主要業務項目：客運、貨運及郵運；營業、運務代理業務及代理修護；飛機修護等。
3. 實收資本額：548.89 億元；由本部主管之財團法人中華航空事業發展基金會投資 186.73 億元，持股比例 34.13%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略執行情形：

(1)飛航首重安全，華航透過客、貨運航網積極佈局與強化、機隊汰舊換新，持續創新產品與服務以提升服務品質，同時透過 e 化、流程改善，致力精進營運體質與強化國際競爭力。

(2)機隊發展方面，依市場需求提升運能與機隊汰舊換新，引進 777-300ER、A350-900 長程航機，大幅節省油耗成本，提升長程航線競爭力。

(3)航網拓展方面，大幅開展區域與紐澳航網，穩居市場領導地位。

(4)客艙產品與服務方面，配合 777-300ER 引進實施新世代計畫，延攬臺灣各領域卓越設計師，發揮臺灣文創精神，連續榮獲國內、外各項大獎。

(5)集團發展方面，因應航空業界發展趨勢，103 年 4 月成立臺灣首家低成本航空台灣虎航，

滿足臺灣地區旅客需求；因應亞太地區航太市場需求，104 年 10 月成為國內首家擁有維修人才培訓機構的航空公司。

2. 近三年財務績效：

(1)102 及 103 年度分別虧損 12.7 億元及 7.5 億元；104 年淨利 57.6 億元。

(2)102 及 103 年度除持續面臨客運市場激烈競爭、經濟景氣不佳直接影響貨運收入（約佔營收三至四成）並侵蝕客運獲利成長績效外，因航空用油為成本最大宗，高油價使華航營運備受壓力，加之受美國貨運反托拉斯案和解金 9 千萬美元影響，致該 2 年度均為虧損，惟如排除反托拉斯案影響，實為獲利。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1)華航 102 及 103 年度因用油成本、市場競爭激烈、經濟景氣不佳及支付反托拉斯案和解金等因素，分別虧損 12.7 億元及 7.5 億元，惟該公司積極採取各項業務精進方案，開源節流，104 年淨利達 57.6 億元，經營績效已大幅改善。

(2)另該公司不論公司規模及航網綿密性均屬國籍航空公司之首，提供國人便捷的空運服務，實擔負我國對外航空運輸的重要責任，未來本部將持續督請航發會督導華航就各經營面向更加策勵精進，以掌握內外環境變化，適時調整經營策略，提升整體營運績效。

2. 未來發展方向：

(1)華航為營運發展及持續強化國際競爭力，已擬定具體營運發展策略，除持續鞏固飛航安全外，亦將延續新型機隊之引進、航網發展，引進新型系統與異業結盟之思維，為旅客提供嶄新體驗，同時亦推動「員工年」促進勞資和諧與提升整體生產力。

(2)客運方面著重於兩岸直航、東北亞及紐澳航線增班；貨運方面除密切觀察市場復甦情形積極拓展業務外，並將與陽明海運及中華郵政共同合作，將亞洲區域跨境電商貨源運送至美國與歐洲，以搶得電子商務商機。另為建立完整航空服務網絡，將持續整合集團資源以強化服務品質與集團獲利能力。

七、臺灣港務股份有限公司

(一)公司概况

1. 設立目的：配合政府組織再造及航港體制改革，導入企業化經營，並以對內協調分工、對外統合競爭方式，整體提升臺灣港口競爭力。

2. 主要業務項目：依「國營港務股份有限公司設置條例」第 2 條規定，經營業務範圍包含：

(1)商港區域之規劃、建設及經營管理。

(2)商港區域海運運輸關聯服務之經營及提供。

(3)自由貿易港區之開發及營運。

(4)觀光遊憩之開發及經營。

(5)投資、轉投資或經營國內、外相關事業。

(6)其他交通及建設部或目的事業主管機關委託及核准之事項。

3. 實收資本額：650 億元；本部投資 650 億元，持股比率 100%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)以「強化本業」、「搶攻自貿」、「發展都會港岸」為 3 大經營策略，在強化核心業務部分，透過針對貨櫃航商貨櫃裝卸量設計 3 段獎勵級距，並提供轉口加碼獎勵，同時輔以高雄港到港獎勵，使貨櫃裝卸量自 101 年 1,388 萬 TEU 成長至 104 年 1,449 萬 TEU，進出港旅客人次自 101 年 70 萬人次成長至 104 年 135 萬人次。另辦理「公用貨櫃碼頭服務提升方案」，整合櫃場場拖及集中查驗作業，加速貨物查驗通關速度，有效提升原有自營碼頭營運能力及績效。此外，亦致力於辦理國際商港各港區營運設施興建，104 年度完成高雄港南星 LME 倉庫、中島 36 庫、臺北港東 1-1 號碼頭後線倉庫興建、花蓮港外港區電力更新以及高雄港淺一、淺二碼頭及鋪面改善等工程，提升港群營運效能。

(2)自由貿易港區業務：成功推展非鐵金屬（LME）物流配銷、多國拆併櫃（MCC）作業及海運快遞配送等新興業務，104 年貿易量達 881 萬公噸（值 3,233 億元），較上年度成長 9.31%。另推動區外加工，擴大「前店後廠」之產業活動範圍，104 年度新增設臺中港自由貿易港區 34.57 公頃、高雄港南星 49.21 公頃、高雄洲際一期及 A5 物流專區 26.63 公頃，累計現行海港自由港區申設面積共 1489.75 公頃。

2. 近三年財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 54.71 億元、56.78 億元及 51.74 億元。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1)港務公司自 101 年 3 月成立以來，發揮企業經營效能，成功整合港群資源，積極推展貨運、自貿、客運等業務，於全球經濟景氣環境低迷及亞洲周邊港口削價競爭下，仍穩定發展，維繫臺灣港群貨運樞紐地位，且該公司近 3 年總收入逐年成長，成長率達 2.76%，每年均達預算盈餘目標，營業利益率亦從 101 年 29.82%持續成長至 104 年 37.87%，獲利能力良好。

(2)未來本部將加強督促該公司持續推動主要營運項目穩定成長，並強化轉投資事業管理，以維持整體事業之穩健經營。

2. 未來發展方向：港務公司將持續提升港埠核心事業經營能力，加強經營效能，並致力於自由貿易港區業務多元發展，強化招商，同時加速舊港區轉型再造及水岸空間商業開發，提升企業價值與競爭力。

八、陽明海運股份有限公司

(一)公司概况

1. 設立目的：建立國家船隊，掌握民生及國防物資運輸，並配合全球航運貿易成長，拓展國際貿易。

2. 主要業務項目：國內外水上客運、貨運、倉庫、碼頭、拖船、駁船、貨櫃集散場站、船舶、貨櫃及車架之修理、租賃、買賣業務。

3. 實收資本額：300.44 億元；本部投資 100.08 億元，持股比率 33.31%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)船舶資源與船舶優化方面：環顧貨櫃船市場貿易型態與航商及聯盟間之競合方式變遷，加上各式環保、船員職安等相關法規逐年日趨嚴謹，船舶大型化且配置新型省油主機、新式甲板裝載設計等趨勢儼然成形。除了以經濟規模降低單位營運成本，藉由營運結合環保節能及安全之新型船舶設計，以符合未來貨櫃航商之競爭潮流。

(2)市場布局方面：近年整體海運市場波動幅度劇烈，遠歐航線運價持續探底，積極分散航線配置之經營風險，除持續深耕遠東往返美歐等東西向主力市場，亦陸續成功搶進澳洲等南北向航線，以綿密全球服務網路布局，貼近顧客發展需求。

2. 近三年財務績效：

(1)102 年度虧損 29.46 億元；103 年度淨利 3.2 億元；104 年度虧損 77.22 億元。

(2)虧損原因及改善措施：

A、虧損原因：102 年全球海運市場復甦緩慢、整體艙位供過於求，旺季運價調漲計畫效果不彰，運價持續下跌；104 年儘管戮力推動各項開源節流計畫，仍受到全球航運艙位供需失衡與國際經濟衰退影響，尤其下半年遠歐運價水準急遽崩跌，致使 104 年轉盈為虧，營運結果為稅後淨損 77.22 億元。

B、改善措施：依租船市場及公司需求，持續靈活執行租出入船舶，並伺機淘汰舊型耗油、不具競爭力船舶；配合萬 TEU 級大船投入歐洲地中海航線，降低航線單位成本；持續建立綿密航線網絡，深耕區域市場，除有效提高裝載率外並開發區間貨載，並進一步加強與區域性航商深化合作。同時強化異業結盟，掌握電子商務之發展契機。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：陽明海運公司面對全球景氣波動及市場長期供過於求之壓力，造成近 3 年內有 2 年度虧損較大，惟該公司經由各項開源節流計畫，力求公司盈餘，使 103 年度轉虧為盈；考量該公司持續配合國家政策以執行政府重要計畫、急難救援等政策任務，尚符投資目的。

2. 未來發展方向：自 98 年金融危機以來，全球經濟及貿易狀況始終難以回復先前水準，陽明海運公司面對險惡經營環境，除致力於降低營運成本外，積極開發利基市場並優化經營措施，提升國際航運競爭力；運用萬 TEU 船舶加入，提升業務整合、強化聯盟合作及服務流程、提升資源管理，促進營運績效成長願景。

九、台灣航業股份有限公司

(一)公司概况

1. 設立目的：振興航運產業、確保運輸通暢並充裕國內民生物資之供應等。

2. 主要業務項目：經營大宗散雜貨、傭船等遠洋航運業務，及經營國內定期客貨運輸、拖船等業務。

3. 實收資本額：41.73 億元；本部投資 11.04 億元，持股比率 26.46%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)乾散貨船運為核心事業，以論時租賃方式，發揮船舶管理專業，並增進穩定收益。客戶遍及全球各國，客戶滿意度及船舶管理的評鑑結果均佳，營運從未受外在環境變化而間斷。

(2)經營兩岸貨櫃班輪以華中、華北運送為主，並協助中油與臺電兩公司管理其所有船舶和港勤拖船，成效卓著。

(3)配合政府照顧離島居民交通之政策，執行高雄—馬公間定期客貨班輪的營運。

2. 近三年財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 5.42 億元、3.05 億元及 0.94 億元。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：面對散裝航運市場波動劇烈，復以船噸供需失衡，導致運價持續呈現疲軟趨勢，但台灣航業公司散裝營運於 102 至 104 年合計淨利 9.41 億元，顯示公司經營尚有效益。未來該公司仍將著重於核心事業之發展，並在風險考量下拓展航運相關事業，力求多角化經營以擴大業務規模及綜效，創造最大利益。

2. 未來發展方向：

(1)散裝船方面：乾散貨船運市場近年因供需嚴重失衡而處於極度低點，台灣航業公司將加緊提升管理能力，趁船價低檔著手造船，擴充船隊規模俾提高綜效，並藉著新型節能船隻的投入提升競爭力，善盡對環境保護的企業責任。

(2)貨櫃及代營業務方面：對兩岸貨櫃班輪係以外租船舶投入營運，隨需求變化適時調整經營。於兩岸航線外，台灣航業公司亦同時關注近洋線變化，伺機投入，增益營收。另將繼續各項代營業務，並朝成為國際級船舶經理人努力。

十、中華電信股份有限公司

(一)公司概况

1. 本部投資目的：配合國家政策，本部投資中華電信公司，以建設國內通信網路，提供整體數位電信服務，帶動國內電信產業之發展，促進相關產業榮景。

2. 主要業務項目：固網通信、行動通信及數據通信三大領域，提供語音服務、專線電路、智慧型網路、虛擬網路、寬頻上網、網際網路、電子商務、企業整合服務以及各類加值服務。

3. 實收資本額：775.74 億元；本部投資 273.77 億元，持股比率 35.29%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：因應科技快速發展、用戶需求及市場競爭，中華電信近年之經營策略聚焦於鞏固核心業務、發展新興業務、資源統籌運用、集團優勢互補，以及深化企業社會責任等面向，全力促進該公司業務成長，增進對股東、客戶、員工和社會的價值。

(1)行動業務：持續投資建設 4G 網路，103 年 5 月 29 日率先同業開放 4G 服務，推動我國行動通信服務正式邁入 4G 新紀元，截至 105 年 3 月底，4G 客戶數突破 500 萬。

(2)固網寬頻：持續推動升速策略，102 年推出 100Mbps，103 年推出 300Mbps，104 年 10 月推出 500Mbps 及 1Gbps 寬頻上網服務。截至 104 年底，60Mbps 以上客戶數達 158.5 萬，100Mbps 以上客戶數達 105.4 萬，高速上網客戶持續增加。

(3)新興服務：積極推展雲端、資訊安全、物聯網及 MOD/OTT 影視服務，發展智慧城市、智慧交通、智慧節能、智慧製造等資通訊服務。

(4)落實企業社會責任：投入偏鄉離島普及建設、縮短數位落差，以及第一時間派員搶修颱風、地震災區通信服務，發揮「關懷不分時地，我們全力以赴」企業公民精神。104 年總社會投資金額 14 億元以上。

2. 近三年財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 397.16 億元、386.12 億元及 428.06 億元。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1)中華電信公司行動上網客戶持續增加，4G 行動寬頻業務快速發展，目前市佔率近 4 成，並持續推動固網寬頻業務、企客業務與發展增值服務等業務。該公司 104 年度經營成果豐碩，合併營業收入 2,318 億元，創歷史新高，較 103 年度成長 52 億元，約 2.3%，本期淨利達到全年度財務預測之 114.2%，每股盈餘 5.52 元，表現優於同業，105 年第 1 季獲利亦持續領先同業。

(2)中華電信 104 年度淨利 428.06 億元，較 103 年度 386.12 億元增加 41.94 億元，經營績效良好；另本部 105 年度預計可獲配現金股利為 150.17 億元，符合本部參與投資之政策目的。

2. 未來發展方向：從建設導向的電信公司持續轉型為服務導向的資通訊服務公司，推動有基礎、持續性的向上成長策略，發展成為最有價值與最值得信賴的資通訊服務公司。

十一、台灣世曦工程顧問股份有限公司

(一)公司概况

1. 設立目的：由本部主管之財團法人中華顧問工程司轉投資設立，於 96 年 5 月 1 日正式營運，傳承中華顧問固有之工程顧問服務品質，以專業之人才專職分工，持續於工程技術顧問業耕耘，提供紮實且多元之專業服務。

2. 主要業務項目：各類工程規劃、設計、監造、專案管理、民間參與公共建設之諮詢服務與履約管理。

3. 實收資本額：12 億元；中華顧問工程司投資 12 億元，持股比率 100%。

(二)營運狀況及績效說明

1. 近年重要經營策略之執行情形：

(1)國內業務：近二年主要積極參與離岸風力發電、桃園航空城相關發展計畫、軌道運輸工程、小型統包工程及民間業主工程等業務，計有 46.74 億元之簽約額。

(2)海外業務：近年主要積極拓展東南亞地區、大陸長三角地區、史瓦濟蘭等地區之業務，如史瓦濟蘭首都醫院 OPD 門診中心改建工程服務案、印尼 Indofood 公司分別於雅加達、泗水等地之麵粉廠工程服務案等。104 年海外業務簽約額較 103 年度小幅成長 3,400 萬餘元。

(3)技術研發之情形：近年投入「離岸風力機支撐結構與基礎之工程技術、試驗及最佳化設計研究」、「都會區維生管道之免開挖技術探討」，以及「橋梁工程設計建模結合 3D GIS 應用之研究」等研究範疇。

2. 近三年財務績效：102 至 104 年度之淨利分別為 1.7 億元、1.068 億元及 1.098 億元。

(三)效益評估及未來發展方向

1. 效益評估：

(1)該公司目前持續參與政府機關各項工程建設計畫，亦透過與民間機構之合作，共同拓展海外業務市場。近三年股東權益報酬率均在 6%以上，純益率亦可達 3%，營運績效尚屬良好。

(2)藉由海外業務、新業務/技術之拓展與布局，促進業務來源之多角化，提昇獲利水準。該公司除擴展業務外，仍將持續投入研發並引進相關工程新技術，以發揮協助工程產業轉型升級的積極作為。

2. 未來發展方向：

(1)綠色運輸、既有公共設施維護與補強及綠色能源乃為未來政府發展之重點。該公司國內業務未來發展方向，將持續積極推動軌道工程、及既有公共工程設施之耐震補強業務。

(2)在新業務/技術拓展方面，除仍持續參與各項離岸風力發電相關業務外，亦積極爭取民間建築之專案管理業務，及小型統包業務。

(3)在海外業務方面，持續參與東南亞地區道路工程、土地開發及建築等為主要市場切入點。

貳、結語

有關本部得實質掌控之 11 家營業單位所經營之業務範圍，除了陸、海、空交通運輸業務外，尚涵蓋郵政、電信及工程技術顧問等領域，不僅是國家建設之基礎，亦扮演民眾生活連結之關鍵角色，更是引領國家整體經濟脈動之火車頭。展望未來，本部將持續依據相關法令辦理監督管理事宜，敬請 委員惠予支持與指教，謝謝！

主席：現在進行詢答，每位委員詢答時間為本會委員 10 分鐘，得延長 2 分鐘；其他委員會委員 6 分鐘，得延長 2 分鐘；暫定於 10 時 30 分休息 10 分鐘。委員發言登記於 10 時 30 分截止；委員如有提案，請於 10 時 30 分以前提出，以便議事人員彙整。中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

請登記發言第一位的鄭委員寶清質詢。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。我們看到高鐵營運狀況越來越好，對此，我們感到很欣慰，因為我們投資了百分之四十幾，報告中有提到獲利狀況，從 102 年的 32 億到 103 年 55 億，到現在已經有 208 億，這 208 億來自於獨占，還有最重要就是票價。但獲利 208 億占資本額 560 億的將近 40%，部長，你不覺得票價太高了嗎？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。有關臺高財務結構的改善，104 年確實是透過立院的協助與支持做了調整，至於財務的改善，當時確實也配合委員會的要求將價格降下來，現在最主要問題是未來準備要上市，因此，基於財務結構的穩健，票價的調整需要非常慎重，未來可能要看獲利狀況，在適當時機適度處理，但是我要跟委員說明的是，現階段我不敢跟委員說一定要怎麼處理。

鄭委員寶清：部長，這就是賺太多了，之所以會賺太多，是來自於獨占，1 年賺 208 億，獲利狀況太好太好了。我們知道現在水價及電價都在下降，最主要因為成本下降，所以我覺得高鐵票價

是不是可以下降一點，造福通勤族或是需要搭乘高鐵的人？

陳部長建宇：這要看未來獲利狀況，有時候 1 個年度也很難一下子就斷定未來情況怎麼樣，如果有穩健成長的情形，財務改善結構非常良好……

鄭委員寶清：依照我們訂的公式應該要調降。

陳部長建宇：我們再請臺高公司研究一下，好不好？

鄭委員寶清：高鐵董事長有來嗎？

主席：請臺灣高鐵公司劉董事長答復。

劉董事長維琪：主席、各位委員。209 億的來源是因為去年立法院通過了財務解決改善方案，在這個方案中，政府同意認列法優票收入，以及公司將土地地上權還給政府，折抵未來要支付的權利金，還有就是我們支付了特別股的股利，最後，這 209 億……

鄭委員寶清：是 208.73 億。

劉董事長維琪：主要是用來彌補累積虧損，彌補累積虧損之後公司才能夠……

鄭委員寶清：今年就可以全部彌補累積虧損。

劉董事長維琪：對，就是因為剛剛跟委員報告的……

鄭委員寶清：可以全部償還？

劉董事長維琪：就是依據大院通過的財務改善方案才有這個結果。

鄭委員寶清：209 億中，處理土地是多少錢？

劉董事長維琪：土地是還給政府，有 226 億，我們本來可以有 50 年地上權，現在折抵了還給政府。

鄭委員寶清：政府一次給你們嗎？

劉董事長維琪：政府並沒有給現金，只是未來要支付的回饋金可以減少 226 億。

鄭委員寶清：表示去（104）年賺了 209 億，對不對？

劉董事長維琪：是彌補虧損用的。

鄭委員寶清：今年看起來獲利狀況非常好，對不對？

劉董事長維琪：經過大院通過財務改善方案，長期的投資報酬率……

鄭委員寶清：簡單問你，有沒有降價空間？

劉董事長維琪：沒有。

鄭委員寶清：現在還沒有降價空間？

劉董事長維琪：沒有，因為未來的投資報酬率在 4.9%。

鄭委員寶清：208 億的 4.9%嗎？

劉董事長維琪：不是，208 億是一次性的發生。委員可以看一下，我們前面 2 年也沒有這個金額。

鄭委員寶清：我看 103 年賺了 55 億。

劉董事長維琪：去年已經降過一次票價，55 億是前年，去年 12 月 1 日已經降票價，降了 8.9%，現在根據財務試算結果，未來還有 4.9%報酬率。

鄭委員寶清：沒有降價空間是不是？

劉董事長維琪：目前沒有，謝謝委員。

鄭委員寶清：繼續請教臺鐵局局長，你們現在一共有多少位員工？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。現在員工大概有 13,500 人。

鄭委員寶清：MIS 系統有多少人？

周局長永暉：MIS 應該是資訊處，目前正式員工大概有 30 位，MIS 的部分我們都在做，包括材料的 MIS，或者維修管理資訊系統（MMIS）。

鄭委員寶清：臺鐵很重要的就是旅客服務系統，現在就是訂票一直出問題，是不是？

周局長永暉：應該是說供給量和需求量不平衡，原則上整個售票系統還算穩定。

鄭委員寶清：供給系統不足，表示需求系統很強，對不對？

周局長永暉：就是東部的連續假期部分。

鄭委員寶清：為什麼沒有辦法解決呢？

周局長永暉：這有幾個問題。

鄭委員寶清：我看到臺鐵有 2 個金雞母，最重要就是花東線對不對？

周局長永暉：是，目前來講，花東營運量是成長的。

鄭委員寶清：花東線都買不到票，院長在院裡都承認買不到票。

周局長永暉：在這 2 年電氣化之後，大概都維持 5% 的成長。

鄭委員寶清：為什麼沒有辦法解決？

周局長永暉：目前來講，東線還有 87% 是單線。

鄭委員寶清：現在簡單問你，到底累積虧損多少錢？

周局長永暉：1,300 億。

鄭委員寶清：你們總資本額是多少？

周局長永暉：將近 1,800 億。

鄭委員寶清：我問你資產。

周局長永暉：資產包括站區內及站區外，整體算起來大概有 7,700 億。

鄭委員寶清：將近 8,000 億。

周局長永暉：對，包括花蓮舊站及臺東舊站。

鄭委員寶清：所以你們有最大資產，有這麼大的資產，為什麼沒有辦法經營成功？

周局長永暉：因為很多都是鐵路用地，涉及都市計畫的問題。

鄭委員寶清：都市計畫可以改變啊！

周局長永暉：對，我們也積極和地方政府協調。

鄭委員寶清：你們有這麼多地，但都沒有好好使用。

周局長永暉：我們在努力清查。

鄭委員寶清：像桃園鐵路地下化就有 10 個站體可以開發，那是不得了的資產，但是鐵路局也沒有要求要鐵路地下化，你們以前反而都支持高架化。

周局長永暉：鐵路地下化和高架化的營運成本差很多，臺北每年就增加 8,000 萬營運支出，因為在計算 whole life cycle 時，當然要考慮路線中間的開發和車站的開發是兩本帳。地下化和高架化都有利，不是絕對哪一個……

鄭委員寶清：地下化的獲利遠遠超過高架化，桃園如果地下化可以賺 5,000 億，5,000 億和 8,000 萬怎麼能夠相比呢？

周局長永暉：是啦，因為那個帳是要分開算。

鄭委員寶清：而且站體開發完之後，上面每個月都會有收益。

周局長永暉：不管是地下或高架，其實地方政府主導的能量很大，因為要怎麼看都市的發展……

鄭委員寶清：現在不是地方主導的能量，而是你在主導啊！就像桃園車站如果地下化可以獲利多少，你知道嗎？那是不得了的資產。

周局長永暉：對，如果桃園整個站區能夠整體發展……

鄭委員寶清：你們就跟市政府講錢都你們出，因為地是你們的，如果要開發，你們會配合，怎麼會沒有錢呢？

周局長永暉：地方政府必須要……

鄭委員寶清：臺鐵是坐在金山銀山上喊窮，1,000 多億很快就可以解決了，這算什麼負債？就是因為沒有好好利用這些資產，我從報上看到你說要在 4 年之內返虧為盈，對不對？

周局長永暉：我們算過，因為今年就比去年縮短虧損了，按照現在的發展，大概第 4 年就可以返虧為盈。

鄭委員寶清：周局長，4 年還是太慢，速度加倍，效率 3 倍。現在的企業經營不在大小，而是在速度的快慢，速度決定獲利，效率決定獲利。

周局長永暉：是啊，我們已經卯足勁在做了。

鄭委員寶清：臺鐵是全臺灣最有錢的大地主，而且土地統統都是在臺灣的精華地段上。

周局長永暉：舉個例子，現在高雄就沒辦法處理，高雄市政府要綠化、要做公園、要做自行車道，那就沒辦法處理。

鄭委員寶清：局長，你要去協調溝通嘛！

周局長永暉：是。

鄭委員寶清：不是沒辦法處理，地是你的，怎麼會沒辦法處理呢？表示你的溝通能力和處理能力是有問題的。

周局長永暉：我們主動跟地方政府談。

鄭委員寶清：你想辦法去跟地方政府溝通，看給他們什麼好處。

周局長永暉：好。

鄭委員寶清：站體開發這麼大的財富，你們竟然都沒有處理。所以我說都市化越成功的地方、都市化越完整的地方，土地效益越高。臺北車站蓋 6 層樓就是個笑話，這麼重要的地段蓋 6 層樓，記得當初我去演講時，2 樓還是空的，那時我就跟員工說，2 樓應該要租出去，這麼好的地點，你們是在樞紐上面，所以我才說臺鐵因應不足。我看到臺鐵 3 大虧損時間，第一是中山高開通

，第二是三高開通，第三就是高鐵開通。只要新的交通方式改變，臺鐵都沒有能力因應，這是很奇怪的。請問，臺鐵還有沒有買新車廂的計畫？

周局長永暉：有，現在就按照立法院決議……

鄭委員寶清：好，我現在跟你講，現在買的車廂就要創造臺鐵自己的特色，不可以跟高鐵一樣，不可以跟舊的鐵路一樣，為什麼不會買一個整個都是鏤空的，或都是玻璃做的？那就會吸引全世界到這邊來嘛！這有沒有可能？

周局長永暉：跟委員報告，如果都是玻璃的話，就要考慮到橫向的壓力，車廂的部分……

鄭委員寶清：你不做可以找 100 個理由，要做的話就可以找 100 個方法，要創造臺鐵自己的特色。

周局長永暉：新的購車計畫就是 12 節車廂，會有商務車廂，也會有餐車。

鄭委員寶清：商務車廂又是跟別人一樣，我是說要創造特色。

周局長永暉：不會，東部的話就會有特色。

鄭委員寶清：你要創造特色。如果臺鐵引進的列車全部都是玻璃做的，我相信不只臺灣的人來坐，全世界的人都會來坐。你們不是只有賺交通財，還要創造觀光財。

周局長永暉：是，臺鐵本來就一定要走鐵道觀光的路。

鄭委員寶清：鐵道觀光要配合新的工具。可不可以做到？

周局長永暉：我們在努力中。

主席：請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。上次我質詢陽明海運負債累累的案子，結果曾大仁次長一問三不知，這就好像家裡遭小偷，財產都快被搬光了可是什麼都不知道，這令我非常錯愕。我建議部長好好掌控交通部掌握的公司。事實上這個案子涉及 12 萬名股東的權益還有後續全民買單的問題，因此請交通部成立專案小組緊急處理，否則明年問題會越來越大。其次，我相信陳部長也當過陽明海運的官股代表，所以你應該也聽過一些內幕；現在外傳這一家公司快要倒了，你身為交通部部長能不能公開澄清一下？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。站在交通部的立場，我要特別強調……

陳委員歐珀：你先不要回答這個問題，我先給你看網路上查得到的資料。臺灣的貨櫃三雄依序是長榮、陽明及萬海，其中陽明的股份主要是官股，另外現在有十二萬多的股民。大家在網路上對話，表示交通部帶頭投資的陽明海運公司面臨倒閉危機，因為財報顯示只有資本額是正的，負債比例是 78.5%，淨現金是負 851 億，清算價值是負 763 億，現金流是負 35 億，公司現在只剩下船跟貨櫃，而且還是租的。一家由政府主導經營及實質掌控的公司居然負債累累，而且船跟貨櫃都是租的，這樣像話嗎？你知不知道陽明海運公司總共發行幾次公司債？

陳部長建宇：應該有 3 次。

陳委員歐珀：是 17 次。

陳部長建宇：從開始……

陳委員歐珀：在盧董事長任內幾次？

主席：請陽明海運盧董事長答復。

盧董事長峰海：主席、各位委員。上次您質詢，我聽過……

陳委員歐珀：我的時間很寶貴，你回答在任內發行過公司債幾次。

盧董事長峰海：從公司成立……

陳委員歐珀：你個人任內發行幾次？你已經七年多了。

盧董事長峰海：3 次。

陳委員歐珀：這家公司很奇怪，以債養債，還被中華信用評等公司評為準垃圾債券等級的公司。

陽明海運的長期企業信用評等由 twBBB+調降為 twBBB，2013 年被告調降為 twBBB-。一家國營公司即將成為垃圾公司，我身為交通委員會的委員覺得很丟臉。交通部應該很清楚該怎麼做。上次質詢之後有很多人很重視，尤其是你們，我相信董事長看過資料了。事實上很多人提供給我相當多資料，包括陽明海運有幾家子公司，包括香港的陽凱公司、好好物流公司、光明海運公司、高明貨櫃公司統統都有問題；我手上的資料非常多。尤其高明貨櫃公司跟臺灣港務公司的高雄分公司相關主管有牽扯，我希望交通部好好查一查，不要讓我大動干戈找相關單位查清楚，這樣的話我不會原諒交通部。

盧董事長上個禮拜是不是請假出國？

盧董事長峰海：本來已經排好了……

陳委員歐珀：本來要請假出國嘛。

盧董事長峰海：對，本來是排好了。

陳委員歐珀：你還沒有請假我就知道你要請假了。

盧董事長峰海：為什麼？

陳委員歐珀：因為有人跟我講。

盧董事長峰海：現在問這個是浪費委員的時間。針對您提出的問題，是不是可以容我回答幾句話？

陳委員歐珀：不教而殺不是我個人問政的風格，我一定會給你機會去處理。

盧董事長峰海：是不是可以讓我講幾句話？

陳委員歐珀：你請回，我請部長講。一家你們監管的公司連年虧損成這樣子，股價從二十幾塊降到現在八塊多，你有什麼話講？我要求你們調降貨櫃碼頭裝卸公司的租金及管理費用，你們都不同意。現在進出口的生意這麼少，你們放任底下的公司擺爛卻不可憐民間的公司，我不能接受國營的公司是這個樣子。請問部長，陽明海運到底會不會倒？我關心的是這個問題。

陳部長建宇：第一個，雖然我的任期到 520 為止，可是我不會放任他們倒下去，因為陽明是國家航運的代表，對國家總體經濟發展非常重要。第二個，網路流傳的訊息到底對不對，我現在還是打一個問號。第三個，國際經濟景氣非常不好，遠歐航線航運競價及削價非常厲害；根據我的瞭解，現在世界各國不論是新加坡、日本或大陸，幾乎所有船公司的營運都是負債累累，為此國家也給予協助，但是我們都沒有給陽明財務上的支援。至於剛剛委員特別提到怎麼樣協助陽明可以往上走及更健全，我們會聘請外部顧問大家一起共同努力。

陳委員歐珀：我提供你一個訊息，臺灣貨櫃三雄中萬海每年的 EPS 是正的，長榮海運最多虧幾毛

錢而已，可是陽明海運一虧就虧好幾塊，之前還虧損 77 億，103 年虧損……

陳部長建宇：謝謝委員指教。這是因為大家的營運型態不一樣，有的是散裝，有的是貨櫃，有的是近洋，有的是遠洋。

陳委員歐珀：我只希望你們成立專案小組好好瞭解這件事情。至於盧董事長的部分，我不會冤枉你，而且我不是指控你去做什麼事情。我查到所有資料才提出問題，我希望你好好想想為什麼公司虧損連連，負債累累，並採取以債養債的方式，甚至公司的船跟貨櫃都是用租的，剩下 2 棟大樓；我覺得不可思議的地方在這裡。你身為官股公司的董事長，在你任內的七年多，把陽明海運的股價從二十幾塊搞到現在降到八塊多，單從這幾點就沒有辦法解釋。另外我順便提供訊息給你，我現在掌握 5 個對你的指控，第一個是盜用公司的公款辦活動，第二個是陷害台灣業界利益，中飽私囊；第三個是歐美子公司違法任用親人；第四個是串通國外客戶將款項轉入私人帳戶，涉及背信、侵占；第五個是索取回扣，所有金額存在國外，疑似貪瀆。以上是人家提供本席的資料。

盧董事長峰海：這是不實指控。

陳委員歐珀：本席沒有指控你，只是要提醒你，關於這些，我一定會查清楚。

盧董事長峰海：我們不能接受，這對公司的員工是不公平的！

陳委員歐珀：我不是指員工，而是說你。

盧董事長峰海：你這樣的指責對於我們公司的信譽和股價是會有影響的，我們這八年來的獲利是打世界盃的……

陳委員歐珀：你們的股價從二十幾元到現在剩八元。部長，本席沒有請他回復。主席，請裁示，我的質詢時間請扣除這個部分。

盧董事長峰海：2008 年自我接任以來，在打世界盃的海運中，以長榮海運和我們相比，我們的股利是每股發 2.4 元，長榮海運比我們還少一點點。我們感謝委員的指教，不過，對於你的指控，我作如下說明，我們不是每年都虧損，其中有四年是賺錢的，航業界的事務很辛苦。對於委員質詢的未及答復部分，我們是不是能以書面回答？

陳委員歐珀：（在台下）主席，能不能請他下來？

主席：好，董事長，可以了，質詢台上已沒有人。陳委員的質詢時間暫停計時。

盧董事長峰海：不然，這樣會影響視聽，也影響我們公司的信譽和股價。謝謝。

陳部長建宇：我們以書面答復委員剛剛提的相關事項，好不好？

主席：好，陳委員的質詢時間繼續計時。

陳委員歐珀：部長，本席質詢這件事情的心情滿沉重的。

陳部長建宇：我瞭解。

陳委員歐珀：我最近才看完鄭寶清委員撰寫的一本書，本席真是希望陽明海運的情況能好一點。至於陽明海運公司的部分，麻煩你們成立調查小組，並提供本席所有資料，我們再來比對。

接下來，關於中華電信的部分，國內從 2012 年就簡化電話費率，不再區分長途與市內電話，對於這些簡政便民的項目，我們都滿認同；但是最近有民眾向本席陳情，我覺得這很奇怪，請

問部長有沒有申辦過電話異動，使用過這個申請書？

陳部長建宇：抱歉，我沒有申辦過。

陳委員歐珀：本席一看這份申請書時，簡直嚇一跳！我以為這很簡單，其實很困難，這不但區分第一級收費區、第二級收費區，還區分上網型、基本型，基本型尚有 A1、A2、B、C 四種，以我的程度，我真的很難理解哪一種對我比較有用。本席上次提過，中華電信已是獨占市場，你們這麼偌大的公司應該好好處理便利人民的部分，這樣的申請書不是便民，而是擾民。這張異動申請書就是我最近拿到的，我們希望簡化電話費率，但是中華電信的申辦表格費率卻過於複雜，還區分好幾種，這是「簡政便民」的措施嗎？董事長也許不一定知道，但是民眾申請電話異動就是遇到這種情況，他們不知如何處理。

再者，本席上次也說過，關於提供人民優惠的部分，拜託你們公告資訊，不要不顧消費者的權益，這是「吃人夠夠」！因為你們沒有公告資訊，資訊就會不對等，造成民眾收到這樣的簡訊，也不知要如何更改費率。

主席：陳委員，本席多給你一分鐘質詢。

陳委員歐珀：好，謝謝。對於人民真有幫助的優惠措施，你們就主動提供，因為有些人即使選定哪一型費率，也忘記了，這又有好多種優惠措施，且針對某些項目也有不同優惠措施，使用者都已忘記。因此，既然你們要實施簡政便民的措施，是不是能澈底一點？讓民眾真的享受到中華電信的優惠，否則，他們經過幾年才發現原來是自己沒有申請。請中華電信針對這些費率或優惠措施進行完整調整，謝謝。

陳部長建宇：謝謝。

主席（陳委員歐珀代）：請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。本席對部長表示敬佩，您上星期陪同我們到桃園視察，現在是九局下半，我們當作打成平手進行詢答，也很敬佩您都是以禮相待，以就事論事的態度來立法院備詢。

我們今天不談「肥貓」，要談「第二春的貓」。關於國營事業和相關單位，其中中華電信是當初的電信局，郵政公司則是以以前的郵局，而過去政府會慢慢將這些事業單位公司化，甚至民營化，就是希望他們不要有文官和公務員的包袱，也期望透過公司化和民營化讓這些事業更有效率。部長應該贊成這個作法吧？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。同意。

鄭委員運鵬：可是我們檢討國營事業和政府控股公司的績效時，就會發現這些公司甚至子公司的董事長或經理人有許多都是文官退休轉任者，部長也清楚這個部分吧？

陳部長建宇：對，我瞭解。

鄭委員運鵬：相對而言，文官轉任政務官可能比較辛苦，他們未來到子公司或國營事業的機會不大。關於今天要和部長討論的這些人，我不說他們是肥貓，這是為何？因為他們的薪水沒有那麼高。然而既然政府要讓這些事業公司化或民營化，那麼繼續使用文官退休轉任者擔任董事長或

經理人，這就很顯然在手段和目的產生相當矛盾。其實在行政院體系，只有一個單位是辦理退輔的，部長知道吧？那是退輔會。

陳部長建宇：對。

鄭委員運鵬：這是因為軍人具有特殊性質，他們的薪水不一定那麼高，且兩到三年就要輪調到外島，所以不管高階或低階的軍人，都有退輔制度，其他文官是沒有的。可是我們發現各個機關轄下的財團法人也好，公司也好，有許多單位反而成為文官的退輔會，本席要和部長討論這個部分。

我們先看看這則前幾天的新聞，其報導關於政府財團法人法的修正案禁止雙薪肥貓。我很少使用「肥貓」這兩個字，因為高階文官轉職到民間公司的薪資應該更高；可是他們這樣的轉任的確已違反當初政府讓這些事業機構公司化的原則，所以本席非常反對文官退休後再轉任這些職務。

再看下一則新聞，這是去年或前年的報導，台北市政府在新市長上任後，有高階警官選擇提早退休，轉職到民間企業，該報導舉出很多例子，不管是警官或是消防長官，他們退休後轉職到民間公司的薪資一年至少有兩、三百萬元，甚至四、五百萬元也是有。本席不說他們是「肥貓」乃由於他們被延攬到民間公司任職的話，不管在台灣、新加坡、香港、美國或其他國家，他們的薪水可能都比轉任到這些國營事業的薪水還高，所以稱他們為「肥貓」未必公平。可是政府卻一再留任他們在這些國營事業，這是不對的。講「貓」這個字或許對於有些在座的經理人不好意思，這是約定俗成，我沒有侮辱之意。本席也相信如果部長未來轉至民間任職，薪資絕對比現在好很多，還不用到立法院備詢。

接下來，本席查過，目前政府機關轄下的事業單位，有一些是國營事業，有一些是轉投資的子公司，我列出以下 7 個公司，這些公司的董事長或總經理都是文官轉任。第一個是桃園機場公司，底下有一個保全公司，胡董事長是移民署主秘退休，這個對吧？

陳部長建宇：是。

鄭委員運鵬：百分之百是我們持股的。

第二個是世曦工程顧問公司的李建中董事長，3 月 15 日本席在交通組總質詢時也請教部長，他是中央大學的教職退休。第三個是郵政公司的翁文祺董事長，他是駐印度大使退休。第四個是中華航空的張有恆總經理，他之前是民航局局長。第五個是華航旗下所屬華膳空廚的賴瑟珍董事長，他是前觀光局局長。第六個是台灣金服公司的黃麗鯤總經理，他是財政部秘書處處長退休，日前因為醜聞而辭職。第七個是中華顧問工程司的尹承蓬董事長，他也是局裡面的長官退休。

以上本席隨便舉例就有 7 個公司，這麼多國營事業和子公司的董事長或總經理都是文官退休之後去任職，有的是領雙薪，因為我們只監督財團法人不能領退職金跟現任薪水，這些有的都沒有受到雙薪的限制，部長認為這個公平嗎？是否符合公司化政策？

陳部長建宇：我想當初會做這樣的處理是借重他們在業界的專才，這部分我可以理解。

鄭委員運鵬：你是指在文官界的專才嗎？

陳部長建宇：委員所列出的這些人都是術有專攻，在業界的知名度都很夠，而且都有相當的專業能力，在這樣的情況下才會借重他們。

鄭委員運鵬：那為什麼不從外界延攬？在座機場公司的董事長和總經理都是業界的，另外像台鹽公司以前虧損得很慘，後來是靠鄭寶清董事長振衰起敝，大家都稱讚，這就是好的例子，如果要文官轉任，那我們何必公司化呢？甚至再投資像保全公司，它直接有機場生意可以做，民間也有保全公司，這會造成不公平競爭，這點要請機場公司檢討一下。

陳部長建宇：我只能說這不是我任內所任命，本人是任職到 520，在這樣的情況之下，現階段我們只能尊重，現在人事又凍結，沒有辦法做處理。

鄭委員運鵬：本席稍後再跟部長討論人事凍結的問題。本席要向部長提出的是，國營事業、控股公司及轉投資公司不應該是公教人員的退輔會，本席有兩個原則，第一，政府的財團法人根本不應該任用雙薪公職第二春的「貓」；第二，要修法讓公營事業、控股公司及轉投資公司的負責人和經理人禁止公教人員轉任。如果可以讓公教人員退休再轉任，那其實根本不用設公司了，他也根本不用退休了，這應該是施政的基本原則。

剛才部長講到人事凍結，我們再來談該退休的貓。本席記得 3 月 15 日施政總質詢時請教過部長和院長，即財團法人轉投資超過 50%以上可以控制人事的公司，是根據「行政院所屬國營事業機構負責人經理人董監事遴聘要點」，遴聘要點的第五項第一款規定，初聘是 65 歲，如果到了 68 歲就一定要即行更換，部長應該研究過了把？

陳部長建宇：對，上次委員質詢完之後，我回去就立即找他們來談，針對所有相關的法令，其實我確實有瞭解，委員剛才所談的部分是國營事業，今天我們談的除了國營事業之外，包括實質掌控的事業，上次委員垂詢有關台灣世曦的部分，其實是所謂的實質掌控。對於實質掌控的部分，我可以分幾個層次說明……

鄭委員運鵬：我要向部長報告，實質掌控的這些公司完全是比照，是跟著要點去做處理，所以今天有媒體報導這部分應該要入法，這部分先向您說明。都是比照的，沒有錯，不然你根本不用理我，這樣就白講了。

因為從 3 月 15 日到現在沒有什麼回應，本席再去查世曦公司的狀況，世曦公司下面還有幾家投資的子公司，部長應該知道吧？

陳部長建宇：知道。

鄭委員運鵬：除了世曦公司的李董事長在去年 11 月 21 日年滿 68 歲未即行更換之外，還有一個華光工程顧問公司，這是子公司，其董事長管長青在今年的 2 月 22 日也年滿 68 歲，也沒有依照要點即行更換，部長知道嗎？

陳部長建宇：這個我都清楚，我上次就答復委員這是兩難的問題。第一，以李董來講，如果到 3 月 20 日屆滿，我不知道怎麼去找董事長；第二，3 月 20 日到 5 月 20 日怎麼再找到人？等到 5 月 20 日又有新的一波，其實找不到人……

鄭委員運鵬：部長，反正木已成舟，孩子都已經生了嘛！

陳部長建宇：我們有請教過經濟部相關的法令。

鄭委員運鵬：剛才講的兩位都是年齡屆滿而沒有即行更換。如果部長說的兩難是可以解釋，也說得通，那就不需要這些要點了，有法規、有要點，就是要避免主管在人事方面產生為難，其實「即行更換」這 4 個字在所有人事法規裡面非常少見喔，部長說很難找董事長，其實由副董事長代就好了，這很簡單啊！

陳部長建宇：我們也研究過公司法，沒有代理，確確實實是按照第二百零八條的規定……

鄭委員運鵬：沒有辦法代理就換人啊！這更簡單。行政院人事行政局在去年 12 月 17 日發文，如果在 1 月 22 日之後有人事調動，行政院可以同意延任到 5 月 19 日，其中第四點的規範，已經達到本院規定的年齡限制，就是剛才所講 68 歲，可以視首長需要延任到 5 月 19 日。但是，李董事長在 11 月 22 日就已經年滿了，根本是在這個之前。另外據公文第二款，公告日期的生效日是 1 月 22 日到 5 月 20 日，這個部長也知道，所以是在 1 月 22 日才生效，可是李董事長的延任是什麼時候發生的？

陳部長建宇：李董事長的延任是在去年 11 月，按照院裡面一個但書的規定，如果有特別需要，可以延任。

鄭委員運鵬：我知道，你說他可以延任，但是到 3 月 20 日，那時還不到 5 月 20 日，所以那個時間點比這個公文早一個月發生。

接著我們看李董事長來世曦之後的績效，從 99 年到 105 年，它的收入是從 42.6 億，到現在預算數只剩下 34.2 億，減少 25%，績效並不好，你們讓他延任，我也沒有意見，而且還讓他繼續超齡延任，這一點才是本席無法理解的。行政院的發文日是 12 月 17 日，他在 11 月 21 日其實就已經到齡了，人事凍結是從 1 月 22 日開始，所以更不符合行政院的公文。再者，李董事長年滿 68 歲是 11 月 21 日，比發文日期早一個月，比生效日期早兩個月，這是本席不理解的狀況。李建中董事長是當時行政院長毛治國的成大土木的同學，這個你也瞭解吧？這是必須要迴避的，尤其是在法規的規範裡面，李建中董事長不符合人事行政局的所有規定，本席要特別向部長報告。

再者，管長青有沒有簽報行政院核准？他也是超齡。

陳部長建宇：那是新公司，新公司不在院的核定範圍內。

鄭委員運鵬：這樣大家都迴避了，如果子公司、孫公司都可以不適用這些遴聘要點，以後大家都可以去當子公司、孫公司的經理人。

陳部長建宇：我向委員報告，520 快到了，新任部長一定會處理相關的問題。

鄭委員運鵬：謝謝部長。

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：請李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。4 月 16 日日本熊本地區發生芮氏規模 7.3 的強震，造成重大的衝擊及傷害，我們在此表達最大的關懷。部長，到昨天為止，我們台灣仍然有 42 團 1,241 人在九州地區旅遊，那這些國人目前是否都很平安？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。我們觀光局局長都有以簡訊告訴我整個狀況，我們有一直在追蹤，有一位因為心臟不適在醫院治療中，其他人都很平安。

李委員昆澤：如果這些國人要返台，目前有沒有問題？

陳部長建宇：所有的旅行社都沒有跟觀光局反映在輸運上有任何困難。

李委員昆澤：我們必須要保障國人到海外旅遊的相關權益，如果他們因為地震而要取消後續的行程，在退費方面是怎麼樣規定？

陳部長建宇：旅行社和消費者之間有簽定型化契約，觀光局都有掌控，對消費者的保護都有相關的規定，如果取消到災區的行程，那就扣除之前的住宿費用並退還剩餘款項。至於不受震災影響的地區，如果消費者要退費，可能就要支付必要的手續費……

李委員昆澤：請部長對這方面要多加督促。

陳部長建宇：我們非常清楚，也都有在注意。

李委員昆澤：已經在日本的旅客如果要取消後續的行程，關於退費及返台等方面，請交通部多予協助，並好好的督促。

陳部長建宇：這是我們應該要做的。

李委員昆澤：至於尚未出團的旅客，因為熊本發生這麼大的地震，恐怕目前也暫時無法在九州地區旅遊，他們要取消出國的行程，按照國外旅遊的定型化契約第二十八條規定，如果發生這種不可抗力事由，就可以解除契約，扣除已經代繳的規費或代辦費用之後退費給消費者，交通部應該要站在保障消費者權益的立場全力做好督促的工作，有沒有問題？

陳部長建宇：沒有問題。

李委員昆澤：另外，本席要請教部長跟局長，4 月 13 日花蓮地檢署和法務部廉政署、調查局針對我們台鐵花蓮部分的電務段進行搜索，因為有一個金額高達 5.9 億的電子連鎖號誌系統標案發生舞弊，你們是否了解這個案子？

陳部長建宇：這件事情其實是我們的政風單位主動移送的，所以我們對所有的情況都非常清楚，我站在部長的立場，絕對不允許發生貪瀆的情況。

李委員昆澤：部長，這不只是貪瀆，還關係到民眾的安全。

陳部長建宇：沒有錯。

李委員昆澤：這是一個金額高達 5.9 億的訊號設備改善工程跟電子連鎖號誌系統工程標案，部長知道弊端在哪裡嗎？

陳部長建宇：我不知道確切的地點，我已經要求鐵工局全面清查所有的材料，重新進行檢驗。

李委員昆澤：這個訊號設備改善工程跟電子連鎖號誌系統工程的標案金額達 5.9 億，弊病到底是出在哪裡？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。這是一個大的計畫，裡面有很多子計畫，這是在鐵工局執行花東鐵路電氣化計畫的項下，有一些是臺鐵編的，像計軸器大概是 5,400 萬，因為我們覺得花蓮需要拖上線，所以就其中一部分增加了一些經費。

李委員昆澤：局長，就是計軸器出了問題，廠商用劣質的計軸器……

周局長永暉：對於在線上的東西，我以局長的身分保證行車安全。

李委員昆澤：第一，他們是用劣質的計軸器來混充新品……

周局長永暉：我希望毋枉毋縱，就像剛才部長說的，我們的立場和檢調一致，臺鐵一定要廉政清廉，這件事情是絕對不能打折扣的。

李委員昆澤：你說要廉政清廉，那我等一下就好好的來請教局長。

周局長永暉：我覺得就這個部分應該讓檢調單位去調查。

李委員昆澤：本席要跟你說這就是一個弊案，檢調單位之所以會進行搜索，主要有兩大原因，第一，廠商用劣質的計軸器來混充新品；第二，把老舊的 LED 燈裝在新的訊號設備上面。局長，這是一個電子連鎖號誌系統，最主要是讓軌道電路和計軸器能夠清楚的計算出區間車的距離，才不會造成追撞，所以這個問題非常嚴重，輕則會干擾訊號系統，重則會造成重大的車禍傷亡，所以你們要澈底的清查。

周局長永暉：我們有雙重保護，一個是軌道電路……

李委員昆澤：局長，本席要提醒你，這不只是一個弊案，而且還關係到民眾的安全，所以絕對要加以追究。關於電子連鎖號誌系統和計軸器等等，你們有沒有進行總體檢？目前有沒有安全上的問題？

陳部長建宇：我已經請鐵工局全面的重新檢視，我們儘快來完成。

李委員昆澤：要多久的時間？

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。我們對這個部分正在全面清查，不過還沒有收到現在的期程，我們會全面的來清查。

李委員昆澤：你們要全力來做，因為發生弊案的是花東的部分，長達 150 公里，電氣化和雙軌化的工程都關係到所有旅客的安全，所以一定要詳加追究。

胡局長湘麟：我們會很積極的來處理這件事情。

李委員昆澤：周局長剛才說清廉是臺鐵局的要求，對不對？不過你也心知肚明，這一點真的做得非常不好，從 2012 年南太麻里溪橋改建工程……

周局長永暉：我來臺鐵局 2 年，這 2 年來不管是部裡的要求或我個人的要求，安全和廉政是不打折扣的，請委員相信我。

李委員昆澤：相信你？

周局長永暉：當然要相信我。

李委員昆澤：本席在講一些臺鐵局所發生的弊案，這不是相信不相信的問題，這是事實的問題。

周局長永暉：是的，所以我希望毋枉毋縱。

李委員昆澤：在 2012 年南太麻里溪橋改建工程弊案和環島鐵路系統整體安全的提升計劃案都發生了重大的弊端，3 位副局長有 2 位被收押，因為涉嫌被行賄、喝花酒、接受性招待，這是非常嚴重的事情。另外，2014 年發生了滅火器的弊案，就是採購和換藥的弊案，有 4,000 多支滅火器

舊藥換新瓶，那這 4,000 多支滅火器不是形同虛設嗎？這樣旅客的安全有保障嗎？

周局長永暉：跟委員報告，旅客的安全有受到百分之一百的保障，請放心，如果有不對的地方，我們當然一定要補正。

李委員昆澤：就是有不對啊！本席現在就是在講 2012 年和 2014 年的案子，今年 4 月 13 日又發生花蓮電路段的案子，這對我們造成很大的衝擊，就跟日本的地震一樣，我們對於台鐵的品質、安全要求是要百之百啊！根據資料，從 102 年至 104 年，不論是廉政署或是政風室主動送去調查的案件，就高達 55 件。而且，局長，我要提醒你，在 2012 年你尚未擔任局長時，本委員會即曾要求貴局，針對相關的採購提出調查報告。當初也有提出採購弊案的檢討報告，提出了十五項要處理、要檢討的相關弊端；包括：1、未依政府採購法，決算時沒有公告。2、未依相關之管理規定管核。3、最主要的，未按照期限去驗收或付款。這些都是當時所提出的檢討報告，總共有 15 項，幾乎變成作文比賽了。你曾否看過這份調查報告？

周局長永暉：這個我們有成立一個採購委員會，該委員會的採購委員其實都是外聘的。所以，他們有逐步在做改正。

李委員昆澤：你們也有成立一個採購風險管理委員會，是嗎？

周局長永暉：對。

李委員昆澤：它的成員並非全都是外聘的啊！局長、副局長以及一級主管不都是委員會的成員，加上外聘人員，這個採購工程管理委員會總共有 19 個人啊！它有發揮應有的功能嗎？

周局長永暉：部裡也有稽核委員會。

李委員昆澤：沒錯。也有採購稽核委員會，也有與施工品質相關的督導小組，也有工程施工的交叉稽核小組。但是，我剛才提的 2012 年、2014 年乃至今年 4 月 13 日所發生的花蓮電務段弊案，你們所作的檢討報告有去落實嗎？

周局長永暉：大哉問！

李委員昆澤：台鐵局在第一線工作的員工確實非常辛苦，但是，你們的採購、管理人員不清廉！貪污、舞弊的狀況屢屢發生，是不爭的事實。局長，請簡單說明一下。

周局長永暉：我覺得，我們不要把過去失敗的案例當作現在也會發生。我們當然也不會用過去成功的案例，就當作現在就會成功。本來就是如履薄冰、按部就班來做，但是，我們也希望能夠做某一些事情……

李委員昆澤：但是，根據目前台鐵所發生的一些狀況……

周局長永暉：我也從來……

李委員昆澤：你不要把自己當成羅瑩雪。

周局長永暉：不會。

李委員昆澤：我現在是很真誠地在尊重台鐵的員工，我們在具體地討論相關問題。

周局長永暉：謝謝委員指教。

李委員昆澤：你們確實有發生這些問題。

陳部長建宇：謝謝委員的指教！我會建議台鐵這邊，人員的輪調非常重要，務必要妥善做好人員的

論調制度。再者，長期跟廠商在一起，也會多多少少不好。所以，才需要有人員的輪調。第二、政風人員對廠商的宣導也很重要，要讓他們知道犯法……

李委員昆澤：部長，我要提醒你。過去你們發生過這麼多案例，不但對台鐵的形象有損，對員工也不公平，因為站在第一線工作的員工非常辛苦。但是，他們的採購人員、管理階層貪瀆的事件屢見不鮮。這對台鐵員工是不公平的。

另外，關於接下來的十年千億購車計畫，過去已經發生過這麼多問題了，未來絕不能夠再發生更重大的弊端，務必要好好防範。我們要買城際列車、區間列車、機車，還要再買相關的支線列車。那是預算高達千億元的購車計畫，不要再發生連副局長都被抓走的醜事。不希望局長、交通部官員也出問題，我們必須維護台鐵的安全形象、保障旅客的安全，這些務必要確切地落實，好不好？

陳部長建宇：謝謝委員的指教。

主席：葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，臺灣港務公司在去年 10 月因為說中國有 1111 光棍節的商機，要求我們趕快同意讓你們成立一個「海運快遞」以及「海運快遞專區」，不僅如此，還蓋一個「海運快遞」倉庫。請問，花了多少錢？

主席：臺灣港務公司張董事長答復。

張董事長志清：主席、各位委員。該倉庫內的設備只花費 2,700 萬元。

葉委員宜津：我要問的是，這個快遞倉庫總共花了多少錢？是 2 億 7 千元，還是 2 億 5 千元？

張董事長志清：是 2 億 7 千元，但它分為兩部分，一個是客運，一個是貨運。

葉委員宜津：他們成立一個倉庫，花了 2 億 7 千萬元。到今年 2 月為止這個倉庫營收多少錢，你知道嗎，部長？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。我不太清楚。

葉委員宜津：我告訴你，它的營收 4 千元。是營收，不是營利哦！

請看這個圖，「海運快遞倉」占這麼大一塊地。你們畫了一個大餅給我們，結果營收只有 4 千元。這樣還不夠，接下來，又要花 1 億元去做「海運物流倉庫」。

主席：請臺灣港務公司李總經理答復。

李總經理泰興：主席、各位委員。我們這個倉庫是 3 千坪，其中 1 千 2 百坪是為了海峽奧利雅魯客運用的。另外，有差不多 8 百坪……

葉委員宜津：客運來了多少？

李總經理泰興：客運現在一個禮拜有 4 班團過來。

葉委員宜津：很多哦！

李總經理泰興：另外，我們有……

葉委員宜津：你真的以為很多啊？一個禮拜 4 班，你還好意思說？花了 2 億 7 千萬元耶！不止這樣！你聽清楚了，就這樣。

部長，你知道關務署要進駐一堆人員到臺北港去嗎？桃機公司今天也在這裡，桃園機場塞成什麼樣子了？我們的關務人員在桃機永遠過勞、不夠用。結果你們弄一個臺北港，花了 2 億 7 千萬元，還要進駐一堆關務人員。這樣對嗎？然後，畫那麼大一塊 3 千坪的地，還不夠。又要再花 1 億元，還要再畫。結果受到影響的，不是只有港務公司欸！受到影響的，還有桃機的關務人員。而且，那塊地本來是放置進口的大型機具與捷運的車廂，這樣一來，這些貨物變成沒有地方可以放了。事實上，它還悖離了行政院核定的 2012-2016 臺北港群體規劃及建設計畫。部長，你就放任他們這樣做嗎？

李總經理泰興：容我跟委員說明一下。當初臺北港做這個「快遞」，最主要是因應兩岸的……

葉委員宜津：不要故意拖延我的時間。是啦！你們就是畫了一個大餅給我們，但是，數字會說話啊！

李總經理泰興：它是因為有客貨兩用船。目前客貨兩用船最主要就是剛剛講的，有 4 班……

葉委員宜津：4 班有多少人？

李總經理泰興：平均一個航次載客 3 百多人，這是單次；如果來回兩次，就是 6 百多人。

另外，我們原本希望這些快速船能夠做客貨兩用。現在我們最主要的物流倉那部分，有分兩個部分，一個叫進出倉，一個叫快遞倉，這兩個是不一樣的。

葉委員宜津：不要浪費我的時間，故意拖延。

部長，儘管他解釋了那一堆，但是，數字會說話。就是營收只有 4 千元；就是一大堆關務人員的進駐；就是在那邊打蚊子；就是浪費 2 億 7 千元、再浪費 1 億元；我還沒說完。

今天早上有人在你們港務公司外面抗爭。數字會說話！我再告訴你，你們的現金流剩多少錢。102 年你們的現金流有 413 億元，到了去（104）年，才兩年的工夫就減少 100 億元。部長，你知道港務公司有 8 位副總經理，這些副總都是領高薪。它還成立一大堆子公司，因為成立子公司又可以有董事長，又可以有總經理，又可以領高薪。是不是啊？

陳部長建宇：我想用意絕對不是在這裡，真正的用意是要企業的經營效率能夠提升。

葉委員宜津：你們就是這樣子呼攏我們的。當初跟我們講，成立公司可以公司化，可以增加競爭力。結果你們的競爭力不但沒有比較好，還一個公司有 8 位副總、加上很多酬庸人士，更有甚者，還要成立一大堆子公司。

現在你要說效率，你們有港勤公司、物流公司這兩個子公司。港勤公司所掌理的，本來就是港務局的業務，母公司的業務都已經大幅下降了，你們還要成立子公司。它會有什麼業務？

陳部長建宇：我想「港勤」最重要的其實是把北部與南部拖帶、拖船的業務，作一個整合性的處理。據我的瞭解，港勤公司一直有充分的努力……

葉委員宜津：部長，你們成立港務公司已經 4 年了，業務的整理已經 4 年了，結果呢？數字會說話。你們光是一家子公司就虧損了 1/3 的資本額。

陳部長建宇：因為它是 103 年 11 月左右才成立的。這個有涉及到它的倉儲興建和倉儲交屋遲延的問題。據我瞭解，現在倉儲業務已經逐步都帶上來了。從今年開始它招商招來的業者已經陸續進駐，像高雄港這邊的倉儲，就有……

葉委員宜津：到現在為止，你們處理了多少貨物？多少倉儲？有多少營收？

李總經理泰興：去年我們的物流公司虧損 4 千 5 百萬元，它的資本額是 3 億元。所以，並沒有虧損到 1/3。

另外，我們的物流公司是承租我們港務公司的倉庫，從去年 8 月開始陸續承租，包括高雄倉、台中倉和台北倉。高雄倉現在有一家在美國做汽車零件的公司，它把原來在 LA 集散的貨物拉回來台灣……

葉委員宜津：我們看剛才那張圖，因為快遞倉在這裡，再來才是物流倉。所以，我們就先看你們的快遞倉。到目前為止，快遞倉營收多少？處理多少貨物？

李總經理泰興：容我請國際物流公司張總經理向委員作簡要報告。

主席：請臺灣港務國際物流公司張總經理答復。

張總經理興生：主席、各位委員。第一、海運快遞倉實際面積是 5 百坪，它的營收大概一個月 5 千至 1 萬元台幣，確實是很少。主要是因為都在空運快遞的手上，到海運快遞這邊……

葉委員宜津：部長，這樣我們還可以給你們錢嗎？給你們 2 億 7 千萬元的資本額，現在告訴我一個月的營業額是 5 千到 1 萬元。五千元新台幣？

張董事長志清：事實上，快遞倉只占我們 3000 坪當中的 590 坪，其他是一般倉，幾乎快滿倉了。

另外，我們公司的現金加上基金補助款，大概有 490 億元。

葉委員宜津：什麼叫「快滿倉」？這一塊快遞倉不夠大嗎？

張董事長志清：快遞倉只有 590 坪，其他的都是一般倉。

葉委員宜津：還只有？590 坪就花了我們 2 億 7 千萬元耶！

張董事長志清：不是。裡面並不全都是海運快遞倉。

葉委員宜津：不然是怎樣？

張董事長志清：裡面有一般倉，一般倉有一般貨物的進儲。

葉委員宜津：你們叫「一般倉有一般貨物的進儲」？你們這裡寫的都是快遞倉啊！

張董事長志清：那個名詞是有點誤解。

李總經理泰興：那一棟倉庫我剛剛跟委員報告過，我們有一半是做客運，另外一半是做倉庫……

葉委員宜津：我們就講數字嘛！你們這個快遞倉用了 2 億 7 千萬元，結果竟然是一個月只做 5 千元到 1 萬元的生意。我們還可以讓你們繼續做下去嗎？

張董事長志清：這一點我們會檢討改進，因為我們也很急。

葉委員宜津：部長，2 億 7 千萬元的人民納稅錢竟然做一個月只有 5 千元到 1 萬元新台幣營收的生意，我們還要讓你們繼續做下去嗎？我們還要為了你們，把大型機器和捷運車廂挪走嗎？

陳部長建宇：這個最主要是招商。怎麼樣去招商引資進來，來做處理，這部分他們有沒有檢討的空間啦。

葉委員宜津：我沒有辦法接受！部長……

陳部長建宇：但是，據我的瞭解，確實是一直在持續往上。

葉委員宜津：部長、各位委員，沒有任何一家公司有這樣子處理的。還可以讓你們這樣繼續混下去

的，沒有！

陳部長建宇：跟委員報告。其實這件事情我早就一直在關注了，雖然是只到五二〇，但是，我確實一直要他們跟我提報告。

葉委員宜津：提報告沒有用啊！

陳部長建宇：這是要檢討如何改善啦！

葉委員宜津：你們當初要成立一家公司，要作一個投資，如果它是公司要作投資的時候，就必須要做市場調查。我們相信你們的專業，讓你們去做，結果竟然是這樣的情況。一般的公司也難免有評估錯誤、投資錯誤的時候，那就儘早收攤吧！

陳部長建宇：物流是未來自由貿易港區非常重要的一項，所以……

葉委員宜津：我們還要繼續這樣讓納稅人的錢虧損下去嗎？

陳部長建宇：跟委員報告，這部分未來的前景是，如果跟海空聯運可以作搭配的話，其實有很多商機存在。所以，讓他們再檢討，但如何在績效上去提升，有它的必要。雖然我知道五二〇將屆，但我的看法就是這樣。

葉委員宜津：部長，一個 2 億 7 千萬元的投資如果在一家公司，它一個月的營業額是 5 千元到 1 萬元新台幣，你認為這家公司可以讓這樣子的情況撐多久？

陳部長建宇：我知道。這 2 億 7 千萬元不是全部都花在它身上，這一點委員要瞭解。

葉委員宜津：何況還要把真正需要這塊土地儲放的進口大型機具和捷運車廂都移走耶！

我不想占後面委員的時間……

陳部長建宇：這一點我請他們再檢討。

葉委員宜津：你們有一大堆的問題，不是只有檢討就可以的。我沒有辦法再忍受這樣的情況下去了，我們要做一个處理。等一下我還要二次發言，因為還有一大堆子公司全都有非常大的問題。

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，請教周局長。對於最近台鐵計軸器相關的弊案，大家都非常痛心。當然，至少照報章的說法是政風室主動去調查的。但是，不知道還有多少案子是一定要等到有檢舉人提出來，而不是由經常性的督察機制做好監督。我們也不禁擔心台鐵除了計軸器的弊案之外，還有多少問題？因為根據這個報導，是政風室接獲檢舉。所以，一定是有相關的參與者或者是內部員工發現有這個問題，去跟政風室檢舉。當然他們也是依法辦這個案，但我們還是希望有一個更積極的機制，對於發覺可能潛在的弊案或台鐵人員與廠商之間不當的互動，能有更積極的防弊機制。對於這個機制的建置，你們最近有下什麼樣的功夫？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。非常謝謝委員讓我有這個機會來作說明。基本上，大概分兩個部分。當然會有一些所謂的檢舉、所謂的白函或黑函，必定要作釐清。另外，我們有一個自主性的，因為我特別要求我們的政風室以及我們的廉政平台。我要求所有的採購作業必須要有三級品

保，所以，廉政也必須要有三級。第一個就是第一線有關於段、站的部分，第二個是處，然後，一個區。所以我們有很多外聘委員，而且也啟動了稽核以及採購風險委員會，也就是有兩個委員會同時在做處理。

蕭委員美琴：但是你們這樣層層把關，還是一樣發生大規模的弊案，而且這個弊案已經影響到所有以鐵路做為交通工具的乘客安全。

周局長永暉：報告委員，第一，這件事檢調正在處理，我們希望能夠毋枉毋縱。目前在設備上來講，我們的功能正常，而且行車也是安全無虞；第二，這是有關花東鐵路電氣化的計畫，它裡面有 5 個子計畫，其中有一些部分，我們同仁是參與鐵工局的施作，算是兼辦，所以事實上，我們也覺得鐵工局……

蕭委員美琴：這個你不能推給鐵工局啦！

周局長永暉：不是，我是向委員解釋，現在鐵工局已經整個在做清查……

蕭委員美琴：不管是臺鐵局還是鐵工局，整個是一體的嘛！

周局長永暉：對，一體的，可能我的表達不夠清楚。

蕭委員美琴：都是國家大型的事業，甚至也是大型的工程嘛！

周局長永暉：現在鐵工局一方面在做清查，另一方面我們這邊也在配合釐清。

蕭委員美琴：為什麼我們這麼關心這個問題？因為事關計軸器及 LED 燈號誌舊換新的問題，但是後續更多花蓮鄉親關心的是，整個購票系統當中是否有黑箱作業？坦白說，現在已經有很多人感受到買不到票的痛苦，甚至我們發現整個配票系統產生不公平的現象或是被少數人壟斷，包括不當的訂票程式以及優先訂票的特權，而且這個特權並不是屬於公開透明的機制，所以大家不免懷疑在訂票系統裡面是否也有黑箱問題？好比現在整個訂票系統剩餘票數不透明，而這些車票到底是壟斷在怎麼樣的團體或個人手上？其實外界有諸多疑問。又好比你們現在正在進行第四代購票系統的更新，而我們之前就一直關切這個系統的進度，你們到了今年初才告訴我們，還需要兩年時間，但是在今年的預算裡面，你們已經編列一筆 1 億 5,000 多萬的機械設備經費，如果軟體部分還要兩年的時間才能完成更新，那你們今年就先採購機械設備，請問它和軟體之間是否會產生落差？兩年之後，相關的機械設備是否會符合第四代購票系統的實際需求？你們是憑藉什麼做這樣的採購？

周局長永暉：這個計畫裡面有幾個核心的部分，我們是把它切開來的；能夠獨立出去的，我們也是把它分開。我們在處理上，一定是二話不說，做到公平、公正、公開，因為我們希望能夠……

蕭委員美琴：你還是沒有回答我的問題。你們今年就先做機械設備的採購，可是整個訂票系統，照你們自己的報告，必須到 108 年才能完成……

周局長永暉：因為有很多項目，包括周邊系統的設備，這部分我會後……

蕭委員美琴：可是訂票系統還要兩年才完成，那今年度編列 1 億 5,000 多萬的經費，是採購什麼樣的機械設備？

周局長永暉：其中 8,000 萬是有關軟體的部分，因為它是分期付款……

蕭委員美琴：你們在預算書裡寫的是機械設備，如果你現在不是很了解，希望回去之後加以釐清，

並提供本席相關的書面說明。

周局長永暉：好。

蕭委員美琴：對於第四代的訂票系統，我們強烈要求其公平性及透明性，因為我們所有的鄉親，能否買得票，到底是以什麼樣的機制來做分配？包括剩下多少票、票都集中在哪裡，大家要的就是一個說明嘛！

周局長永暉：是。

蕭委員美琴：所以臺鐵在這方面，後續要做最高規格的要求。

周局長永暉：是，一定。而且要向委員報告，其實採用這個系統之後，我們會有 3 個最大的優點：第一，可以做大數據分析；第二，可以做收益管理；第三，比較有營運彈性，可以滿足配座，符合實際需求。

蕭委員美琴：配座一直是個大問題，因為你們配給特定的站，但是未必能夠符合需求，導致明明有座位，結果很多人還是要分段去買票，我想這些都是臺鐵後續要檢討的問題。

周局長永暉：是。

蕭委員美琴：謝謝局長。

接下來我要請教港務公司張董事長，就花蓮港的開發及未來的規劃，我過去幾年一直對你們疏於投資及疏於發展相關設施相當不滿，我也了解這個需要你們跟地方政府溝通，但事實上，在無法跟地方政府取得共識的情形下，很多案子無法進行，所以也不能完全究責於你們；不過，我還是希望你們能夠儘快取得未來整個港口發展的共識，以活絡花蓮港周邊的相關產業。現在我要指出的是，在你們取得共識之前，有一部分是花蓮港公司自行營運的項目，包括進出的水泥、砂石、木屑等等大宗物資，對於這些東西，花蓮港本身並沒有提供很好的環境保護措施，以致全部曝曬在戶外，只要風一吹，就吹向整個花蓮港及美崙地區的住家。人家說花蓮是好山好水，可是我在花蓮家裡的灰塵，比在台北家裡的灰塵還要多很多，而且這個灰塵是很黑的，幾乎都是來自花蓮港所堆置的水泥、砂石和木屑，我相信這種情形已經對周邊居民帶來健康上很大的風險。據我了解，交通部對於運輸車輛有一套管理，包括規定車輛要蓋起來之類的，就是擔心粉塵的散落影響環境，但問題是現在大宗物資進出港口前後，成天就是堆置在那裡，沒有施加任何遮蔽物或是提供倉儲設施做為存放之用，以致這些灰塵、粉塵已嚴重影響周邊環境，甚至居民健康。本席希望針對這部分，你們能夠自行改善，不能只想到要賺取這些大宗物資廠商的錢，而不去提供保護周邊居民安全的相關設施啊！

主席：請臺灣港務公司張董事長答復。

張董事長志清：主席、各位委員。有關這部分，我會馬上了解，並且向委員報告改善措施。

蕭委員美琴：這個問題一定要積極處理。其實大家已經反映很久了，但你們還是任由木屑、砂石堆置在那裡，既沒有任何遮蔽，也沒有提供倉儲設施，我相信對於這種情形，在都會區是絕對無法接受的，可是你們就因為那邊人口不像都會區那麼集中，所以一直沒有處理好這個問題，殊不知它就位在花蓮住宅的核心地區。本席認為這是嚴重影響人體健康的問題，必須優先處理，希望你們編列相關預算來提供遮蔽物或是應有的倉儲設施。如果你們要繼續以這些大宗物資的

進出口做為主要營運項目，那麼一定要有配套措施。謝謝。

接下來我要請教華航張總經理，在今天整個績效報告當中，我們完全看不出華航去年成立的虎航這個子公司的績效狀況；當然，目前在國際上成立廉價航空公司已經是一個趨勢，但是這些廉價航空公司的營運模式跟母公司非常不一樣，所以對於虎航本身的績效如何，希望你們未來在書面資料裡面能夠一併呈現。

主席（葉委員宜津）：請中華航空公司張總經理答復。

張總經理有恆：主席、各位委員。是。

蕭委員美琴：至於今天沒有呈現的部分，也希望在接下來兩週內的書面報告裡面提供給我們。

張總經理有恆：好。

蕭委員美琴：現在我要了解的是，你們一定會有一些策略及航線的分配，所以虎航這個廉價航空公司，應該是以比較短程的城市間，甚至是二線城市間的經營為主。既然如此，你們有沒有考量過以花蓮進出到一些主要的觀光點，例如日本或香港，做為一個航線的佈局？

張總經理有恆：廉價航空的經營必須考量需求及運量，以目前虎航的經營來說，因為面臨非常激烈的削價競爭，所以它的營運需求並不如我們預期，也就是說，它目前是有虧損的。換言之，在剛開辦時就面臨激烈競爭的情況下，是否再開設花蓮或是東部到其他航點的航線，我們要評估一下它的需求。

蕭委員美琴：是否可以積極評估？畢竟花蓮市場不是僅限於花蓮人口，台東、宜蘭也包括在內，因為從東部進出跟從西部的國際機場進出相較，整個便利性是不一樣的。

張總經理有恆：是。

蕭委員美琴：另外，針對虎航過去的績效及整個營運狀況的檢討，包括跟其他廉價航空公司的競爭，你們認為優勢何在？挑戰又何在？相關資料亦請一併提供本席。

張總經理有恆：好，我們會後提供委員參考。謝謝。

主席：請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，本席在一、兩個月前質詢過臺鐵局有關 4G 的訓練，提到他們是兩個人擠在一間非常狹小的空間，當時局長回答將在 1 個月以內改善。請問現在結果如何？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。我們分成兩個部分，一個是以租賃的方式，一個是易地訓練，就是不要集中在……

劉委員權豪：我是指結論，到底現在改善了沒有？

周局長永暉：有一部分改善，已經有執行了……

劉委員權豪：請局長明確回答，因為我們對於臺鐵局，除了非常關心票務問題外，也非常希望提振服務人員的士氣，所以本席在一個半月前已經針對這個問題提出質詢，請問現在改善狀況如何？

周局長永暉：有一部分還是雙人，但是我們也結訓了。

劉委員權豪：那以後呢？

周局長永暉：在 6 月 30 日以前，我們會採行一個配套方式，因為後面還有新增的司機員班。

劉委員權豪：在 6 月 30 日以前會開設新的訓練班？

周局長永暉：對。

劉委員權豪：這個問題就不要再發生了。

周局長永暉：是，謝謝委員關心。

劉委員權豪：本席之所以關心這件事，主要是因為前兩天我看了一部電影，就是日本高倉健主演的「鐵道員」，內容敘述一個鐵路公司職員的上班情形，雖然我個人認為有點偏執，但其實他是表現出一個從業人員對自己工作的盡忠職守。同樣的，目前外界對我們臺鐵局有諸多批評及期許，所以我們也要提振內部人員的士氣及對公司的向心力；當然，我知道臺鐵的問題可說是沈痾已久，舉例來說，臺鐵人員的進用就像公務員一樣區分有職等，它有佐級、員級和高員級，理論上高員級所擔負的責任較大，薪水較高，沒有錯吧？

周局長永暉：原則是這樣；不過，因為它是久任制，所以服務的時間長短……

劉委員權豪：在年資同等的狀況下，應該是這樣吧？

周局長永暉：是。

劉委員權豪：局長到臺鐵局 3 年了嗎？

周局長永暉：2 年。

劉委員權豪：據我所知，臺鐵在管理司機上有一個主管，你們稱為「主任」，這個主任是高員級，也就是要由職等較高的人來擔任，理論上因為他擔負的責任較大，所以薪水較高，但臺鐵長期面臨一個問題，那就是在臺鐵內部，具備高員級資格的人普遍不願擔任司機的管理工作。局長，你知道問題出在哪裡嗎？他本身具備司機的資格，通過升等考考上高員級之後，你要派他去當主管，他卻不願意，照說一般人是比較喜歡當主管……

周局長永暉：因為當主任，待遇也沒有比較好。

劉委員權豪：你講到重點了！就以東部為例，現在很多管理司機的主管工作，根本找不到人，所以你們怎麼做呢？不止是東部，現在臺灣很多火車站都是這樣處理……

周局長永暉：拜託人家來嘛！

劉委員權豪：不是拜託，而是用抽籤的，就是從員級裡面去抽籤決定，而且是大家輪流擔任，每人輪 1 個月或半個月。

周局長永暉：員級和高員級是職等，但委員說的這個是職位。

劉委員權豪：照理說公司提拔一個人擔任主管，那個人應該很高興，而在你們的編制裡面，高員級才可擔任管理司機的主任，這是公司對他的肯定，因為他可能管理 5、60 個司機，所以在工作責任較重的情形下，職務加給要高，這才合理，但問題是……

周局長永暉：我們現場也有這種問題，像領班……

劉委員權豪：但是責任加重之後，待遇反倒較低，所以導致臺鐵很多地方找不到人願意擔任管理司機的主任，也因此，很多地方就採抽籤方式，局長可能不知道有這種現象吧？

周局長永暉：我不曉得有抽籤的情形，但我知道很多地方都是拜託人家來做的。

劉委員權豪：用拜託的方式大都不會成功，好比我是司機的話，我也不願意接這個工作，因為薪水馬上減少很多耶！臺鐵司機的工作雖然辛苦，但只要年資到達一定程度之後，待遇還不錯，所以根本沒有人願意接這個管理工作，那不是很「畸型」嗎？一個主管職務，搞到最後，竟然用抽籤決定，而且是已經有一段時間都是這麼做……

周局長永暉：我們也一直拜託行政院人事行政總處給我們加給……

劉委員權豪：局長，這對一個組織的長久經營來講，根本是不對的，不僅在主管的培養方面是不對的，而且對於內部的士氣也無法提振。當然，我知道這裡面牽涉到整體薪資結構的問題，因為你們不是採行單一薪俸，但是我們了解，擔任這個主管職務的人，他本身通常也是司機，可是在擔任主管之後，他之前領取的勤務加給都沒了，所以你們應該在短期內先解決這個問題嘛！

周局長永暉：是。

劉委員權豪：否則主管用抽籤來決定，真的有點離譜！

周局長永暉：是，謝謝委員指教，我們會儘快處理這個問題，同時我也希望……

劉委員權豪：有關整體薪資調整，必須經過行政院或主計總處同意，可能比較大費周章，所以短期內你們要解決這個問題，就必須看用什麼樣的方式，好比讓這個具備駕駛員資格的主管，一個禮拜可以開幾次火車，這樣他的薪資就不會減少，而且對你們的主管培訓也才会有誘因，要不然換成是我，我也不當主管，因為薪水變少，責任又變大，這個位置當然沒有人要啊！

周局長永暉：謝謝委員，我們會藉此機會好好處理這件事，其實部長也很支持我們在這方面的改變。

劉委員權豪：局長要重視這件事啦！

周局長永暉：我們有很多人寧可當副站長也不當站長，確實是這樣。

劉委員權豪：臺鐵局除了硬體設施，包括你剛才提到在兩年內要完成新的購票資訊系統之外，在軟體方面，有關對外的服務態度以及內部的士氣提振，也都要加強。

周局長永暉：是。

劉委員權豪：另外，在東部的鐵路運輸方面，這幾年我們一直說要雙軌化，當然，這需要非常長的時間；但是在重大節慶，特別是連假返鄉時，為了疏解人潮，臺鐵局有沒有思考過一個方向，那就是嘗試去跟高鐵合作？從台北搭乘高鐵到高雄左營站，再從毗鄰的臺鐵新左營站換搭火車到台東，約需 4 小時 15 分鐘，但現在的問題是車票價格，以高鐵 1,490 元加上臺鐵 300 多元，就是 1,800 元左右，這對一般人來講還是太高，因為單純搭乘火車只要 788 元。因此，針對連假這種特殊情形，臺鐵應該嘗試跟高鐵合作，開闢另一種從南邊走的返鄉專車，而且票價要控制在 1,000 元以內，那不就可以疏解連假期間的返鄉人潮嗎？也許在你看起來，會覺得這是不可能的任務，但不論如何，我還是希望臺鐵能夠嘗試和高鐵協調這件事。我想這是政府該做的，否則每逢連續假期，我們就在這裡提到買不到票的事，總不能跟民眾說等到雙軌化之後，這個問題就解決了吧？畢竟雙軌化並不是今天講，明天就可以實現。

周局長永暉：委員這個想法滿有創意的，我再跟高鐵公司研究一下；不過……

劉委員權豪：我知道你現在無法馬上答應……

周局長永暉：對。

劉委員權豪：其實那就等於是返鄉專車，並不是要求高鐵局每個班次都這麼開啊！比如以 3 個車廂開到高雄，然後接駁新左營的火車，因為高鐵的準點率比臺鐵還高……

周局長永暉：對啦！因為我們有 500 個平交道……

劉委員權豪：所以接駁不是問題，現在是票價的問題，如果 4 小時 15 分鐘會到，算是不錯的，因為現在的傾斜式列車，大部分也是開到 4 個小時左右……

周局長永暉：高鐵公司至少要打對折，否則怎麼配合？

劉委員權豪：大家談談看嘛！我現在不是針對商務層面，而是針對返鄉這件事，提議另外開闢一條從南邊走的返鄉列車，而且你們不用全天開放，因為高鐵班次很多，只要在特定班次開放 2、3 個車廂，那就可以多運送 2、300 名旅客。局長，你要有同理心，我知道這件事很困難，但可以嘗試看看嘛！

周局長永暉：了解，我有同理心。

劉委員權豪：不然每逢連續假期，我們就要在這裡討論一次訂不到票的問題啊！高鐵局的總經理今天也有列席，對於這個問題，你們現在無法馬上答復，所以本席會繼續關心，也期待局長能夠和高鐵公司一起協調這件事。

周局長永暉：好，謝謝。

主席：現在休息 5 分鐘，休息之後，俟本委員會委員質詢完畢即處理臨時提案，然後再繼續進行詢答。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請趙委員正宇質詢。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，謝謝你上個禮拜下鄉到我們桃園，看了很多問題也解決很多問題，希望你以後能夠常常下鄉，看一下地方的需求和建設。那天部長看了我們的第二個交流道，你說下面必須是四線道才合乎標準，這樣的話，我們的介壽路很適合啊！因為它就是四線道，雖然距離八德交流道比較近一點，但那也是非常好的地點，可以疏解交通。至於東西向，我們桃園交流道出口跟八德交流道出口中間的路燈，請你還是研議裝設，否則這個危險路段……

陳部長建宇：（在席位上）他們已經答應了。

趙委員正宇：好，謝謝部長。

現在我要請教臺鐵局周局長，請問臺鐵列車的準點率是百分之幾？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。我們一直是以 95% 做為目標，而這兩年我們確實也把這個可控的因素盡量來控制，目前準點率是 94%。

趙委員正宇：有這麼高嗎？影響準點率的因素有哪些？

周局長永暉：原則上有三大因素：第一是所謂的跨軌，因為我們沿線有很多地方是沒有封閉的，所以這部分的影響確實非常大；第二是平交道；第三是我們的一些設備，在這當中，因為有 29% 是逾齡的車輛，所以故障率較高。

趙委員正宇：既然如此，那臺鐵地下化應該比較好一點吧？

周局長永暉：臺鐵立體化對平交道的改善確實有幫助。

趙委員正宇：這次臺鐵東部鐵路電氣化工程，爆發計軸器及電路回報系統的相關弊案，花蓮電務段涉嫌將計軸器以舊換新，再將新品轉售獲利。請問以舊的計軸器當成新品來用，是否會影響行車安全？

周局長永暉：報告委員……

趙委員正宇：你剛才打包票說絕對不會，到底是為什麼？

周局長永暉：因為我們是採雙重保障，一方面我們是用軌道電路，一個 block、一個 block 去……

趙委員正宇：就是感應式的？

周局長永暉：對，有車子時，它就會亮紅燈；另一方面是計軸器，就是算輪軸的，所以是雙重保障。我們在功能上都有做檢測，結果都是沒問題，但是如果針對這部分，在採購上有一些疑義，當然就要交給檢調單位來做毋枉毋縱的處理。

趙委員正宇：提供計軸器和電路回報系統的廠商有幾家？

周局長永暉：目前計軸器這部分是兩家；至於號誌的部分，只有台東知本那一次，鐵工局有開國際標，是由韓國的 LS 得標，其他幾次都是由日本的日本信號和京三信號得標。

趙委員正宇：那也大概只有兩家左右嘛！

周局長永暉：是。

趙委員正宇：有關西部幹線的部分，也是由這幾家做的嗎？

周局長永暉：是。

趙委員正宇：那有沒有這些問題？

周局長永暉：目前來講，都是很穩定的。

趙委員正宇：都沒有發生弊端？

周局長永暉：是。發生弊案的那段是屬於花東鐵路電氣化工程，這個主計畫裡面有 5 個子計畫，有關計軸器的預算總共是 5,400 萬，臺鐵在這部分增加 220 萬，因為我們希望在花蓮能夠增加一小段……

趙委員正宇：結果就產生弊端了。你剛才說有雙重保障，對不對？

周局長永暉：在行車安全上是有雙重保障。

趙委員正宇：現在花東出了問題，所以我問你西部幹線情況如何？西部也是一樣有雙重保障，對不對？

周局長永暉：是。

趙委員正宇：西部幹線是非常長的，而且搭乘人數一定比花東還多，所以安全是最重要的。本席剛

才之所以問你準點率，主要就是因為目前臺鐵和高鐵的準點率相差太多，局長以為如何？

周局長永暉：高鐵沒有平交道，而且設備系統都是最新的，所以它很穩定。

趙委員正宇：行車異常也沒有問題嗎？我看了你們去年的報告，104 年的行車異常占了 49.5%耶！

周局長永暉：我們是把所有的因素都放在裡面，包括工務、電務……

趙委員正宇：你覺得這種異常問題是否百分比太高？

周局長永暉：是比較高，我們希望能夠汰舊換新。

趙委員正宇：不止是汰舊換新，還要針對舊的設備做好維修，因為臺鐵一天到晚說虧錢，哪有那麼多錢去更換新的機具設備？我是覺得維修相當重要，因為你們的異常狀況已經達到 49.5%，接近一半，跟高鐵比起來是非常高的。剛才局長針對多位委員的提問，答復時都非常有信心，覺得沒有問題，其實除了回答沒有問題之外，你還要深入了解，看看是否真的沒有問題，尤其一列火車載運的人數非常多，不像一般汽車，所以安全是最重要的，希望臺鐵多多加油、多多努力。

周局長永暉：臺鐵的車輛有四十幾種，確實比較複雜一點。

趙委員正宇：對啦！但不能因為車輛種類複雜，就不去深入了解每個車型的構造。本席住在八德，距離臺鐵很近，所以我看到臺鐵很多員工從年輕做到老，他們的經驗是非常豐富的，但在臺鐵公司化之後，有些維修工作已經外包，不像以前是由固定的人來擔任，因此，目前有些維修人員專業及經驗不足，或許你們可以邀請退休人員回來當顧問，指導這些年輕人，以降低臺鐵的異常數，可以嗎？

周局長永暉：是，謝謝。

趙委員正宇：接下來我要請教桃機公司費總經理。眾所周知，我們的旅客數愈來愈多，到 107 年後可以達到 4,500 萬人次，這個量是非常龐大的。本席是桃園人，我的同學在機場剛成立時，就在那邊服務，現在已經當到了主管，我常常去找他，所以我對機場裡面的一些設施和動線非常清楚。就我所知，目前桃園機場的第一航廈和第二航廈均已擴建、增建，裡面的一些設備也陸續提升，但是隨著旅客數逐年增加，第一航廈和第二航廈均已面臨飽和的問題。我們台灣不僅是美麗的寶島，同時也是購物的天堂，而且不論是環境衛生、基礎建設等等，素質也愈來愈高，當然，觀光景點也比以前多很多，所以外來的旅客也愈來愈多，請問在此情形下，是否要等到航空城確定動工之後，第三航廈的雛型才會出來？

主席：請桃機公司費總經理答復。

費總經理鴻鈞：主席、各位委員。第三航廈和航空城之間可說是蛋黃、蛋白分開的，因為土地是……

趙委員正宇：沒有合在一起？

費總經理鴻鈞：對，沒有合在一起。目前第三航廈正在如火如荼的進行，6 月份開始就要正式啟動工程，所以我們現在正在做……

趙委員正宇：你們在 101 年時說要做到 107 年，現在是 105 年，所以你們今年還是有編列預算，但是 107 年來得及做好嗎？

費總經理鴻鈞：我們奉行政院核示，擬在 2020 年完成 T3 的整個工程。

趙委員正宇：速度還是要加快一點，好不好？

費總經理鴻鈞：是。

趙委員正宇：因為旅客數量愈來愈多，就像 20 年前我當公所秘書看到國道 2 號在做時，就覺得它太小了，結果後來真的要擴建增加車流量，一般來講，不要說 50 年，10 年車流量就飽和了，所以第三航廈在設計時一定要看到未來 50 年，甚至 100 年後，否則到時候我們真的沒有地方可以增建了。請你們一次做好，一次到位，好不好？

費總經理鴻鈞：好，謝謝委員指教。

趙委員正宇：接下來我要請教中華郵政翁董事長，過去那種傳統郵件的數量有沒有比較少了？

主席：請中華郵政公司翁董事長答復。

翁董事長文祺：主席、各位委員。正在不斷下降中。

趙委員正宇：為什麼？

翁董事長文祺：這是國際趨勢……

趙委員正宇：因為電子網路通行嘛！

翁董事長文祺：是，現在下降了 1.5%。

趙委員正宇：像包裹之類的會比較多，跟以前不太一樣，所以郵差擔負的量也沒有那麼大了。

翁董事長文祺：是。

趙委員正宇：你有沒有發現不僅傳統的函件少了，快遞也少了？這是為什麼？

翁董事長文祺：傳統郵件確實是減少了，下降幅度是 1.5%，而且這個趨勢很難反轉；至於快捷小包，其實是有成長的，如果把快捷小包併在一起看，去年是成長 9.5%。

趙委員正宇：外面也有很多快遞公司……

翁董事長文祺：競爭很激烈啦！

趙委員正宇：而且服務非常好，號稱是「使命必達」，你有沒有聽過？

翁董事長文祺：那是我們公司的 logo。

趙委員正宇：別的公司也有啦！不是只有你們公司是使命必達，人家也是使命必達，這是遞送郵件的號召，像我們常常看到很多故事，連幾十年前的信雖然沒有地址，都可以找出來送到收件人手上。我現在不是跟你討論這個問題，主要是因為你們已經公司化，業務量愈來愈遞減，加上外面的快遞公司愈來愈多，所以為了競爭，你們不能限制那麼多，有時包裹或郵件超長一點點、超寬一點點或是超重一點點，中華郵政都要以服務為目的來送達，就是要服務民眾嘛！這有沒有道理？

翁董事長文祺：沒有錯。

趙委員正宇：請多多加油！

翁董事長文祺：好，謝謝委員。

主席：請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，臺鐵最近發生的弊案，主要是包含哪些東西

？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。主要是花東鐵路電氣化工程中有一部分是號誌系統的設備採購，其實它裡面有 5 個小項，其中大家比較關心的是計軸器的部分，這部分所占比例將近 20%。

鄭委員天財：鐵路是一個很重要的運輸工具，尤其對花東而言，它是非常、非常重要的運輸工具，而這個弊案牽涉民眾的生命安全，絕對不能等閒視之。

周局長永暉：是。

鄭委員天財：嫌疑犯經過聲押之後現已交保，同時廠商也坦承了，你們有沒有檢視整個採購弊案中已經設施的號誌系統，其安全性如何？

周局長永暉：有，我們已做全面檢查，結果功能無虞。

鄭委員天財：本席認為，從現在開始你們應該加強如何防弊，對這部分你們做了哪些檢討？

周局長永暉：在防弊方面，我們有採取一些措施，首先是先建立一個廉政平台，目前我們所有新的採購案幾乎都是透過這個平台來做一些處理，但最重要的是三級品保制度的建立，即透過段、處、局建構一個採購風險的平台；其實，在整個大環境制度化之下來運作，相信人為干預或影響力將會減至最低，不過，這個案子目前檢調還在調查當中，我們希望能做到毋枉毋縱，但對事實究竟如何，我們還不是那麼清楚。

鄭委員天財：對這個弊案，相關的單位除臺鐵局之外，還有鐵改局等，他們也都在進行南迴鐵路與電器化的相關工程，這些工程首要的考慮就是行車安全，而行車安全涵蓋的內容與項目非常多，哪怕是看起來非常細微的部分在安全上都具有其重要性，舉例來說，本席經常在搭火車的途中看到載運砂石的卡車，砂石都裝到像座尖山突起，幾乎快滿出來，記得一兩年前曾因此發生事故，並連帶影響到鐵路也發生事故，所以，這些地方都要特別留意，我曾經跟前任局長也就是現任次長提過類似的問題，希望你們平常就應該對相關問題做一些檢核，這是非常重要的工作，請問周局長知不知道這件事？

周局長永暉：謝謝委員的提醒，其實，我也跟鐵路警察局連繫，對車輛超載與漏料的問題，都有做嚴格的管制。

鄭委員天財：因為一兩年前這方面有造成交通事故，而本席也了解鐵路局人力的確不足，所以要求你們經常做檢查，可能也力有未逮，請問局長，你們現有人力運作的情形如何？

周局長永暉：在人力上，我們確實有增人的需求，今年度我們希望行政院能核定給我們 300 人，惟到目前為止還未核定下來。

鄭委員天財：你們需要增加 300 人，這 300 人到底是哪方面的需求？

周局長永暉：主要是司機員需要 101 人，其他則分配在運務、工務與電務方面。

鄭委員天財：這次需要 101 名司機員，對鐵路局而言，算是非常重大的人員進用，請問這些新進人員未來將如何分攤現有的工作？

周局長永暉：部裡對這次 101 位機務人員的進用也都表示支持，所以，部裡同意增加這些人員，目前這項人事案已經送到行政院審議中，坦白說，我們也很急，希望行政院今年就能核定通過。

鄭委員天財：你們是希望分年還是今年就一次進用 101 人？

周局長永暉：我們希望今年一次進用 101 名機務人員，因為現有人力的確很吃緊，而且必須符合勞基法的規定。

鄭委員天財：這些新進人員未來還是要經過相關的訓練，所以，政院核定的期程非常重要，對這方面，我們會協助你們跟行政院反映；將來不論是司機員或其他方面需要的工作人員，希望鐵路局能對原住民相關就業機會一併納入考慮。請問局長，你到鐵路局服務已經有多久的時間？

周局長永暉：我在大學畢業之後即進入臺鐵服務，3 年後離開，直到兩年才又回到臺鐵任職。

鄭委員天財：其實，從日據時代到臺灣光復之後，有很多原住民都在臺鐵服務，我曾經聽前輩楊仁福委員常常提到，鐵路局也都非常肯定過去原住民在臺鐵服務的人員，當然，目前這些人員有很多都已經退休，我們看到鐵路局在此之後並未再相對進用原住民，雖然工作權保障法中有規定，在原住民族地區須僱用三分之一的原住民人員，在一般地區也必須按比例僱用原住民人員，以駕駛為例，這本來就是屬於原住民專長的部分，過去就有一家民營公司—台北首都客運公司的李董事長，他進用原住民人員的比例就相當高；另外，在台汽時代也是如此，所以，本席建議未來臺鐵在進用司機員的時候，應特別考量原住民的就業機會，請問局長對此議的看法如何？

周局長永暉：我們這次所進用的人員，都是有經過鐵路特考，對於委員的建議，會後我們會研究現行相關法令中可以有多少員額出來；另外，還有一些營運人員的名額，我們建議臺鐵局對這些從業人員的進用宜就地取材，我們也會鼓勵原住民參與。

鄭委員天財：過去你們也曾跟原民會合作過，在花蓮地區進用原住民擔任店務的工作，是否請局長到當地實地了解他們的工作表現如何；事實上，無論過去北迴鐵路的興建，或是目前興建中的蘇花改工程都有進用一些原住民，我記得蘇花改工程中一位負責的處長特別讚賞原住民在整個隧道工程的突出表現，更何況，原住民在交往等各方面也相對單純，如果你們給他們一個工作負擔，他們一定會盡心盡力完成，現在所發生的一些弊案也絕少在原住民身上發生，基於上述，值此臺鐵局非常需要人力之際，希望你們能多考慮增加原住民的就業機會。記得謝長廷在當高雄市長的時候，就突破工作權保障法中有關按比例進用的規定，訂定 5% 的單行法規，要求高雄市與工程相關的採購必須根據這項比例規定進用原住民，因此，局長未來在招考新進人員，只須公開透明地在考試規則中加以明定，我相信這都不牽涉到任何違法的問題。其實，工作權保障法的相關規定，還有很大的解釋空間，譬如所謂「原住民族地區」，我們認為花蓮及台東都是屬於原住民族地區，就未來臺鐵整個營運上來看，花東應該列為一個很重要的路線，在這個前提下，你們應朝如何增加原住民進用人數的方向來努力，本席認為，這個工作方向完全沒有違法的問題，畢竟在工作權保障法或是政府採購法中都只有最低進用比例的規定，並沒有規定不能高出這個比例，所以，你們進用原住民的比例若高出法定比例，應該還是符合規定的。

周局長永暉：是的，謝謝委員的指教。

主席：請簡委員東明質詢。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。針對原住民地區重大交通工程，特別是我們所稱的

草埔隧道（尚未命名）目前已對土地徵收的問題做了妥適處理，若不是部長極力協助促成，可能到今天都不會有什麼好的結果，甚至還會影響到整個工程的進行，所以，在此要向部長表示感謝之意。草埔隧道從開工到現在將近三年的時間，部長曾親自到現地看過，而我是當地人，所以非常清楚居民最在意的問題，即有關污水排放的部分，他們一再向施工單位反映這個問題，猶記得在動工的當天，負責施做的世曦工程公司也派人參與，據我們了解，該公司乃是交通部主管財團法人中華顧問工程司轉投資所設立的子公司，是否請李董事長就貴公司在草埔隧道工程一案中權責如何作一說明？

主席：請台灣世曦工程公司李董事長答復。

李董事長建中：主席、各位委員。世曦公司在草埔隧道工程一案中主要是扮演監造的角色，對委員提到工程施做過程中出水的問題，基本上，目前草埔隧道出水的量已超過當初所預期的量。

簡委員東明：你們既是負責監造，那麼，工程的規劃與設計又是誰負責？

李董事長建中：也是由我們負責。

簡委員東明：對，你們既負責規劃設計，也負責監造，請問當初在規劃設計時，你們有沒有考慮到出水的問題？

李董事長建中：我們並沒有考慮到有這麼大的出水量，所以，當初只設計一個沉砂池用以沉澱所排出來的污水，現在發現出水量如此大，因此，目前我們已增設四套污水處理設備。

簡委員東明：但住在那裡的原住民鄉親，他們為此而發起的抗爭行動不單單只有一次或兩次，而是不斷在進行，從這一點我們就可以看出問題的嚴重性。

李董事長建中：未來我們會繼續積極處理這件事情。

簡委員東明：你們所謂「積極處理」，到底準備採取什麼樣的方式來處理？

李董事長建中：基本上，當然還是用污水處理設備來做處理，如果還有不足，我們還會再增加相關設備。

簡委員東明：到現在為止，這個工程的施工已經快要三年了，污水排放出來對當地造成污染的程度，你們有沒有進行了解？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。針對這項工程，我會要求公路總局與世曦公司儘早跟當地原住民朋友一起到工程現地做一次檢驗，檢驗結果若發現目前污水處理設備確實不足時，我會要求世曦公司儘快作一處理。

簡委員東明：老實說，世曦公司過去所設置兩處污水處理設備已經是明顯不足，現今準備再增設一處，惟出水量實在太大，已超出當初預期甚多。

陳部長建宇：誠如委員所說，在施做隧道工程時所遇到大量出水的情況，的確超過當初規劃評估的量。

簡委員東明：為了這個問題，本席今天有一提案希望交通部儘快處理草埔隧道大量出水的問題；其次，當地居民只靠種植山蔬生活，所以，他們相當仰賴當地唯一的溪水來灌溉，因為溪水清澈，所灌溉培育出來的山蔬品質都非常好，價格也跟著很好，現在這條溪水已遭受污水污染，兩

年多來給當地居民所造成的損失，請問部長該如何彌補？

陳部長建宇：雖然時間上已快接近 520，但我還是會要求公路總局能儘快在一、兩個月內提出解決的方法，對原住民朋友確實有因此而受到損害或損失時，也能儘速研提處理方案。

簡委員東明：這並不是一個小問題，它已經困擾當地居民兩年多的時間，部長現在要求工程主辦單位在一兩個月內研提處理方案，我覺得可能等到工程完成時，你們對當地造成所造成的污染始終沒有解決。

陳部長建宇：應該不會這樣。

簡委員東明：當地唯一的溪水本來是清澈見底，甚至可以清楚看到溪裡的砂石，現今卻已變成一條灰白色污泥沉積的濁水，幾乎不能用來灌溉山蔬，即使有農民還是辛苦種植，所產山蔬的品質也非常差，多少年來居民所賴以維生的產業就這樣化為烏有，這完全是因為隧道工程施工才造成當地居民蒙受這麼重大的損失，對這個問題，請問交通部作何考慮？

陳部長建宇：對這個問題的解決，的確需要給我們一些時間，畢竟公路總局還要跟當地原住民朋友商量如何處理比較妥當。

簡委員東明：他們經常都在商量，我也經常邀請工程單位跟當地居民舉行座談，惟至今一直沒有獲得一個解決辦法出來。

陳部長建宇：我知道，不過，今天回去後我會立即交代公路總局，趕快把過去經過雙方討論而擬的解決方案，再跟當地原住民朋友進行確認，俾能雙方有共識並得出有效處理的方案。

簡委員東明：剛才部長說要公路總局在一兩個月內研提處理方案，只是不知道在一兩個月之後整件事又會變成什麼樣了！

陳部長建宇：應該不會有什麼變化，畢竟政策是有延續性的，而且，從公平正義的角度來看，這個問題一定要給當地原住民朋友一個交代。

簡委員東明：本席的提案針對造成這樣重大疏失，我希望交通部要追究責任；另外，對如何彌補當地居民的損失，本席尊重部裡的意見；當然，最主要的還是儘快解決或改善大量污水排放到溪裡的問題。

陳部長建宇：我了解。

簡委員東明：接下來本席要請教周局長幾個問題，首先是有關發展鐵道觀光的問題，我覺得這是疏解台灣觀光景點周邊交通一個很好的管道，最明顯的例子就是每到假日前往墾丁一定會遇到交通嚴重壅塞的情況，不曉得目前臺鐵局對這方面有何計畫與規劃？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。其實，臺鐵非常支持到墾丁與恆春的支線，目前這個計畫是由鐵工局辦理，是否容我請胡局長作一說明？

簡委員東明：就請鐵工局作重點說明。

主席：請交通部高鐵局胡局長答復。

胡局長湘麟：主席、各位委員。有關到墾丁的可行性研究案，我們在幾個月前已經報到部裡面，目前我們對這方面有一個規劃案，大概會延伸到墾丁。

簡委員東明：如果是延伸到墾丁，應該是屬於觀光的性質，對不對？

胡局長湘麟：對。我們希望能做成觀光鐵路的方式，不過，針對觀光鐵路應該有一些管制措施，對這部分，我們希望能納入鐵路法的規範中。

簡委員東明：對觀光鐵路整套計畫與規劃，你們準備何時提出來？

胡局長湘麟：今年年初的時候，我們就已將此計畫已送到部裡處理，部裡目前是由各單位表達意見之中。

簡委員東明：是在今年年初送的嗎？

胡局長湘麟：對；我們應該在今年初送到部裡面。

簡委員東明：現在正是年初 3、4 月間。

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。各單位的意見正陸陸續續做最後的彙整，等資料出來後，我們會做必要的說明。

簡委員東明：如能設立的話，大概需要多久時間可以完成？

胡局長湘麟：這個案子，部裡面核定之後，我們就會循程序報到院裡面。

簡委員東明：所以還有一段相當長的時間。

胡局長湘麟：對，還需要整個審查作業期間。

簡委員東明：會不會超過 5 年？

胡局長湘麟：可能會需要，因為這個期程滿長的。

簡委員東明：所以這部分還需要一段漫長的時間，因為內獅到楓港塞車非常嚴重，尤其是連續假期的時候，包括當地居民和觀光客都有此需求，希望相關單位能做時效性的處理。另外，普悠瑪特快車已在西部幹線開始實施了嗎？

周局長永暉：4 月 21 日開始微調……

簡委員東明：後天開始試營運？

周局長永暉：開始加入營運。

簡委員東明：西部幹線多了普悠瑪號特快車，原本你們預計台北到屏東 4 個小時，這是一個很好的構想；然而臺鐵最讓人詬病的就是不能準時，不論是區間車或是莒光號、自強號。不知道局長有沒有思考過這個問題？

周局長永暉：準點是我們今年度一個很重要的目標，我們希望將它分為可控制和不可控制兩個部分，也就是可歸責與不可歸責。像平交道路線或沿線部分是不可控制，對於可控制部分，我們會全力來做處理。現在有一個比較嚴肅的問題，就是臺鐵 29%逾齡車輛的故障對我們能否準點，影響滿大的。

簡委員東明：這都是多年的老問題。本席經常坐高鐵到高雄，再轉區間車到屏東，很少能夠準點……

周局長永暉：我們現在都很努力準點。

簡委員東明：本席擔心普悠瑪號特快車加進來後會不會又影響到？

周局長永暉：不會，不會，我們會做好整個控管，內稽、外控同時進行。

簡委員東明：對這長久以來的問題，希望臺鐵能徹底解決。

周局長永暉：是。

主席：請林委員俊憲質詢。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。如果說臺鐵在交通部所屬單位裡面弊案頻傳，部長能否同意？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。頻率是稍微高了一點……

林委員俊憲：不是高了一點，而是不能有弊案的，臺鐵幾乎每年都有。可惜在部長任內，我們看不到臺鐵的改革績效。

陳部長建宇：他們非常努力，而且我也非常關心這件事情。

林委員俊憲：努力什麼？臺鐵的服務好嗎？績效好嗎？

陳部長建宇：當然都有提升的空間，我也確實要求臺鐵……

林委員俊憲：過去到現在，臺鐵不只沒有進步，還愈來愈嚴重。部長知道整個臺鐵有多少單位可以自己發包採購？

陳部長建宇：因為它們遍及全省，有局、處、段……

林委員俊憲：有 54 個單位可以自己發包採購、自行開標，在所有國營事業當中，僅次於台電。這個採購管理絕對會出問題，從過去的歷史來看，臺鐵可是前科累累。部長覺得臺鐵的績效好不好？

陳部長建宇：因為這個百年老店的設備都沒有跟著時代提升，這也是我們為什麼需要採購新的車輛……

林委員俊憲：跟這個沒有關係！舊車輛服務就一定不好嗎？

陳部長建宇：車子的使用總是有一定的年限，現在……

林委員俊憲：設備舊與服務軟體、人員管理訓練，沒有直接關係。部長知道臺鐵今年要虧多少錢嗎？是 50 億！

陳部長建宇：現階段大體上是這樣，但是在可歸責的部分，它其實已經大量降低了。

林委員俊憲：臺鐵的累計負債有多少？

陳部長建宇：剛剛有特別提到，在 1,300 億左右。

林委員俊憲：不只是累計負債，臺鐵的退休提存也虧了 780 億，是不是這樣子？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。臺鐵 30 年前就開始虧損，我們已經從每年虧 100 億轉為一年虧 50 億，今年……

林委員俊憲：這樣算很厲害嗎？臺鐵的經營績效如何，剛剛部長也說了，數字會說話，消費者使用的時候也看得到，臺鐵仍有很大需要改善的空間，經營績效真的很不好；可是臺鐵員工的福利還是非常的好。一般公務人員通常就只有考績獎金和年終獎金，部長是否也這樣子領？

陳部長建宇：臺鐵屬於交通事業，其薪資要比別人低。

林委員俊憲：臺鐵的考績獎金一年編 7 億 4 千萬，年終獎金編 9 億，就它的經營績效來說還有考績獎金、年終獎金可以領，已經算不錯了。問題是它還有營運獎金、績效獎勵金、營運獎勵金、駕駛安全獎金、春節輸運出勤獎金，獎金名目嚇死人！駕駛安全不是本來就應該做到的嗎？這是份內的工作！春節加強輸運也是臺鐵的責任，把它做好，還要另外再給錢？如果臺鐵有賺錢，也就算了，現在是虧的一塌糊塗，還好意思領這些獎金？這些額外的獎金加起來也要六、七億。

陳部長建宇：跟委員報告，他們的人員比較多，有 13,000 多人……

林委員俊憲：它的營運獎勵金預計要撥給 14,278 人，公司上上下下，人人有獎，為何不編在薪資裡面，卻巧立名目編獎金，社會怎麼能接受？以臺鐵這樣的績效一虧了 1 千多億，退休金提撥還不夠 780 億的情況下，若是民營企業，早就倒了。

陳部長建宇：臺鐵也努力在提升它的營運績效，增加附屬事業的收入及所有資產的活化……

林委員俊憲：我們沒有看到它的成績；臺鐵的行車異常事件、準點的滿意度、甚至它的購票系統也常常故障，我們沒有看到它的改善、提升，看到的是弊案！臺鐵出現的，幾乎是負面新聞。這樣的公司有資格領那麼多獎金嗎？

陳部長建宇：這就是委員剛剛所說的，不要用獎金……

林委員俊憲：臺鐵買車子，自己只出資 15 億多，卻要政府出資近千億。

陳部長建宇：總金額是 997 億……

林委員俊憲：將近 1 千億，能回收嗎？

陳部長建宇：有時候是對民眾的服務，提升它的車輛……

林委員俊憲：臺鐵不是第一次換車輛，民國 90 年至 104 年也執行過一波換車計畫，那次花了 360 億，現在卻要花 3 倍的錢……

陳部長建宇：因為車子愈來愈老舊，有 29%是老舊車輛……

林委員俊憲：理由一大堆！本席認為這個採購案需要重新再檢討。現在還要買嗎？停下來了吧？

陳部長建宇：現在按照委員會的決議，等新政府的時候再處理。

林委員俊憲：對於中距離城際之間的運輸，高鐵又開了三站，面對更多競爭的情況下，臺鐵有必要買那麼多車輛嗎？

陳部長建宇：在提升服務品質上，絕對有必要。

林委員俊憲：臺鐵弊案前科累累，本席很擔心，這 1 千億的採購會不會發生弊案？

陳部長建宇：我相信臺鐵會聘請專家學者協助他們，在採購上做公平公正的處理。

林委員俊憲：還有，高鐵公司今年獲利為何遽減？去年賺進 209 億，今年預估只賺 18 億，何以如此？

陳部長建宇：我請高鐵公司劉董事長來答復。

主席：請台灣高鐵公司劉董事長答復。

劉董事長維琪：主席、各位委員。去年因為大院通過財務改善方案，那 209 億其實是一致性的把過

去歷年的累虧一次打掉……

林委員俊憲：不是打掉累虧，你是出現淨利，還賺……

劉董事長維琪：那個淨利還要再打掉累虧，最後剩下來的，大概 41 億左右，也就是保留盈餘……

林委員俊憲：就算 40 億好了，103 年決算賺多少錢？也有 55 億，為什麼今年只賺 18 億？

劉董事長維琪：去年年底也就是 12 月 1 日的時候，我們降價 8.9%，這一點也要特別跟委員報告。

林委員俊憲：降價也都是經過計算，不可能犧牲你的獲利。

劉董事長維琪：我跟委員報告，在大院通過之後，我們的獲利維持在……

林委員俊憲：獲利率有一定的比率，你們不可能去犧牲那個數字！

劉董事長維琪：我們有一個比率—4.9%……

林委員俊憲：還有，人事費用為什麼增加 10 億之多？

劉董事長維琪：去年人事費用增加有兩個原因，其中 6 億是負債準備，自從通車以來一直到 2014 年，工會認為我們的加班費應該按照規定給員工，這件事情正在法院進行訴訟，如果訴訟輸了，我們要花 6 億，因為這個事件發生在……

林委員俊憲：與 103 年相比，今年的人事支出多了 10 億。

劉董事長維琪：剛剛說的是去年與前年（103 年）的比較；因為勞基法規定，每 4 個鐘頭要休息 30 分鐘，今年我們要再增加 400 多人，所以人事費用也跟著增加……

林委員俊憲：400 多人的的人事費用需要增加 10 億嗎？

劉董事長維琪：我剛剛也跟委員報告過，這裡面牽涉到兩個部分，一是人員的增加，另一是加班費的增加。實際……

林委員俊憲：董事長還是沒有回答我的問題，為什麼會增加 10 億？高鐵員工平均薪資已經超高，如果以今年超過 40 億的預算來看，高鐵員工不到 4,000 人，平均下來，每個人都是年薪百萬。現在增加 400 人，也才要多 4 億，可見你是多編了預算，與 103 年的決算相比，足足多了 10 億。

劉董事長維琪：我們會後會送資料給委員，如果有多編預算，也請委員指教；我相信是沒有多編。

林委員俊憲：怎麼會沒有多編，要不然那 10 億是怎麼來的？你們的人數是怎麼估算的？

劉董事長維琪：跟委員報告，我們公司的預算都要股東會通過後，才能跟委員……

林委員俊憲：董事長是專家，也曾是大學教授。高鐵的負債比高達九十幾個百分點，股東權利遠低於契約法律的要求，不到 10%，我們當時的營運合約要求 25%。高鐵的財務結構中政府與銀行聯貸擔保 3,000 億，形同全民在幫高鐵，它的負債是全民在扛……

劉董事長維琪：委員剛剛提到的那個比率，已在上次的財務改善方案中取消。

林委員俊憲：高鐵負債那麼多，政府幫你們擔了 3,000 億銀行聯貸的責任，等於是全民在幫你，現在人事費用多了 10 億，我們當然要追究，所以相關資料要給我們。

劉董事長維琪：會的。

主席：請李委員鴻鈞質詢。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。本委員會今天討論的是交通部實質掌控之營業單位

的績效問題，部長覺得他們的績效如何？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。有些公司營運得還不錯，有些公司則還有提升的空間。

李委員鴻鈞：交通部實質掌控的是這些公司，對這些公司之下的子公司能否掌控？

陳部長建宇：我想，孫公司的部分會透過子公司的董事會去做處理……

李委員鴻鈞：所以交通部只掌管子公司，不管孫公司？

陳部長建宇：現階段如有特別的情況，也會讓子公司……

李委員鴻鈞：部長了解這些公司的孫公司有多少家？

陳部長建宇：如果按照實質掌控，大概 89 家左右。

李委員鴻鈞：也就是有 89 個董事長、總經理……

陳部長建宇：這些確實都是按照法律去處理……

李委員鴻鈞：今天這幾家都是指標性的公司，它的孫公司一向不被社會重視……

陳部長建宇：我剛剛說的也包含孫公司。

李委員鴻鈞：這些孫公司究竟賺錢還是不賺錢？

陳部長建宇：幾乎都是賺錢的比較多。

李委員鴻鈞：比例有多少？

陳部長建宇：應該將近三分之二左右，從金額上來看，大都……

李委員鴻鈞：本席現在的問題有哪個單位可以回答？

陳部長建宇：可否請會計處處長回答？因為裡面一些細節、數據，我沒有記那麼多。

主席：請交通部會計處洪處長答復。

洪處長玉芬：主席、各位委員。實質掌控的部分，大概有 8 成是賺錢的，2 成是虧損的。

李委員鴻鈞：虧損的原因是什麼？

洪處長玉芬：以中華電信為例，可能因為剛設立，前面幾年是虧損的；有些部分可能是營運上的問題，已經在檢討是否要裁撤。

李委員鴻鈞：本席提出這個問題，是要讓交通部了解，交通部除實質掌控幾個象徵性的公司之外，孫公司的部分往往都不被監督，於是就有了被酬庸的性質，這也是事實。雖然公司也有實質運作，交通部或立法院想要落實監督，還是有它一定的難度。

陳部長建宇：我想 520 之後，新的首長也會面臨同樣的問題……

李委員鴻鈞：所以應該要重新檢視一遍。在野、在朝雖各有各的立場，但它的實質運作還是繼續在進行……

陳部長建宇：對，委員的提醒很重要。

李委員鴻鈞：政府這次為高鐵挹注了 200 多億……

主席：請台灣高鐵公司劉董事長答復。

劉董事長維琪：主席、各位委員。242 億。

李委員鴻鈞：官股現在占多少股份？

劉董事長維琪：政府投資是 43%。

李委員鴻鈞：所以我們是最大的股東？

劉董事長維琪：對。

李委員鴻鈞：既是最大股東，在董事會裡面的席次分配是什麼樣的狀況？官股有多少？民股有多少？

劉董事長維琪：目前是 6：6，還在調整中。

李委員鴻鈞：何時可以調整好？我們既是最大股東，為何還是 6：6，等於與民股平起平坐？

劉董事長維琪：最近召開的股東臨時會，已將章程做了修改，最快要等到開股東常會。

李委員鴻鈞：我們預計取得的董事席次是多少？

劉董事長維琪：我們預計是 8：5。

李委員鴻鈞：所以我們在董事會就可以實質掌控，預計何時可以達到這個目標？

劉董事長維琪：我們按照證券交易法的規定，增補選相關的董事。

李委員鴻鈞：等於下次的董事會差不多就可以完成？

劉董事長維琪：這要經過股東常會。

李委員鴻鈞：這就是我們長期以來一直主張要落實的部分，錢都投進去了，整個股東比例卻沒有做調整。剛剛也有委員提到，高鐵明明沒有賺錢，這次為什麼還要分配股息出去？這也是社會大眾所質疑的問題。

劉董事長維琪：我們賺了錢，主要是去彌補過去的累計虧損……

李委員鴻鈞：你們現在明明是負債，特別股的問題也還沒有解決……

劉董事長維琪：解決了！上次在委員協助之下，特別股都還給股東了，股息也付了。

李委員鴻鈞：我們現在實質負債還有多少？

劉董事長維琪：所謂的負債，目前是 3,500 億左右，最近也陸續還了 300 多億。

李委員鴻鈞：負債 3,500 億的公司，現在還可以配股的話，基本上就是件不可思議的事情。

劉董事長維琪：我們的小股東在過去 9 年多，從未配發過股息……

李委員鴻鈞：現在的問題不在於幾年，而是公司是否已經步入正軌。為因應高鐵未來的升級，我們每年有沒有提撥？

劉董事長維琪：有的，我們都有整個收支計畫……

李委員鴻鈞：提撥了多少？

劉董事長維琪：原有股東的投資報酬率維持在 4.9%，大概是這樣的情形……

李委員鴻鈞：到現在為止，已經提撥多少錢存在那裡？

劉董事長維琪：現在主要是折舊，折舊之後會有現金……

李委員鴻鈞：我的重點是，高鐵整個系統要如何 upgrade？如果一次一次去 upgrade，花的可不是小錢，每次下來都要好幾百億。

劉董事長維琪：去年提到委員會的財務改善方案中，對未來 50 年都做了估計。

李委員鴻鈞：等於是去年才開始做，之前你們有沒有做？

劉董事長維琪：之前也有做。

李委員鴻鈞：既然之前也有做，本席問你到今年為止，準備要讓高鐵升級的錢，我們總共提存了多少？你講個數目給我聽。

劉董事長維琪：我們提的折舊金額已經超過 1 千億以上……

李委員鴻鈞：折舊金額是空的。

劉董事長維琪：不是空的，折舊金額的現金都留在公司裡面，所以我們才會有 500 億的現金留下來，我們估算最近整個財務狀況不會有大額的支出，所以就先拿來還債；將來需要大額支出時，再來舉債。

李委員鴻鈞：你回答的跟我問你的不一樣。我的問題是，高鐵未來要整個升級時，這筆錢要從哪裡來？

劉董事長維琪：主要是票價收入裡面有折舊……

李委員鴻鈞：這又不對了嘛！這些錢現在放在哪裡？

劉董事長維琪：放在銀行。

李委員鴻鈞：現在有多少錢在銀行裡面？

劉董事長維琪：目前大約 500 億左右。

李委員鴻鈞：這 500 億你又拿來還債，未來準備要升級的錢在哪裡？所以你是牛頭不對馬嘴，亂答一通！

劉董事長維琪：沒有，沒有！

李委員鴻鈞：這 500 億原本準備因應高鐵未來升級之用，日本高鐵從小玉號到現在的希望號，升級了幾次，我們的高鐵不可能從頭到尾就這樣，難道 50 年後的高鐵還和現在一樣嗎？本席之前就跟你們說過，你們說會提存，這筆錢準備未來升級之用，現在卻說要拿來還債。我們給你特許 40 年、100 年又有何用！未來的高鐵如果還是現在的高鐵，就不叫作高鐵。本席問你東，你卻答西！

劉董事長維琪：沒有，沒有，我是實答。詳細情形我們再跟委員報告。謝謝委員指教，我們也很注意要如何升級這件事。

李委員鴻鈞：所以本席才問你錢存在哪裡！一般在營運上都會提撥一筆錢，以因應未來升級之用，每次升級至少也要花 500 億以上……

劉董事長維琪：是的，我們分幾次升級，整個實際計畫……

李委員鴻鈞：這個錢在哪裡？高鐵營運至今有幾年？

劉董事長維琪：9 年多。

李委員鴻鈞：都 9 年多了，這筆錢在哪裡？沒有嘛！政府正式進入掌控，你們不能再像民間企業那樣打馬虎眼！

劉董事長維琪：跟委員報告，我們去年提報大院的財務計畫裡面，有很詳細的說明……

李委員鴻鈞：我問了半天，你還是答不出具體的東西來，還給我這種飄渺的答法？

劉董事長維琪：不是，不是，我們完全按照計畫在執行。

李委員鴻鈞：既然按計畫執行，這筆實質上的錢在哪裡？

劉董事長維琪：剛剛已經跟委員報告過……

李委員鴻鈞：那些錢你們準備拿來還債，未來高鐵準備升級的錢又在哪裡？

劉董事長維琪：因為我們舉債的利率遠高於……

李委員鴻鈞：所以你們是以還債為最優先，未來高鐵品質要向上提升，現在完全不納入考慮。為什麼我們的股東比例要趕快做調整，原因就在這裡。不能只考慮賺錢，只考慮還錢，高鐵該有的品質及向上提升，完全未納入考慮，這才是問題的重點！部長有沒有在聽？

陳部長建宇：有，有，非常清楚。我想，整個財務結構的改善，除了還債之外，原來的財改裡面，也有 35 年應該汰舊換新的資料。

李委員鴻鈞：政府的錢進去了，也給你特許，不能讓 35 年後的高鐵還是現在的高鐵……

陳部長建宇：當然，當然，一定是這樣。

李委員鴻鈞：如果 35 年後的高鐵仍是現在的高鐵，對政府、對百姓來說……

陳部長建宇：這樣的話，也對不起立法院……

李委員鴻鈞：這是對不起全民！

陳部長建宇：我了解。

李委員鴻鈞：還有台鐵區間化，已完成的比例有多少？我們要趕快讓台鐵捷運化。

陳部長建宇：這也是台鐵一直努力在做的。

李委員鴻鈞：都已經努力幾年了？

陳部長建宇：有啦！包括高架化、簡易車站都在增加中。

李委員鴻鈞：這個議題已經談了十多年，完成的比例不到 40%。

陳部長建宇：這部分需要立法院繼續協助。

李委員鴻鈞：台鐵要努力，交通部也要努力！

陳部長建宇：大家一起努力，也期待 520 之後，能繼續協助他們。謝謝。

主席：現在處理臨時提案。進行第 1 案。

1、

對於交通部所屬營業單位，屢以成立子公司、孫公司之方式規避政府監督，甚至成為人事酬庸之溫床。爰要求各所屬營業單位應提供轉投資（含再轉投資）公司三年來一級主管名單、薪資獎金等相關資料。並應檢討該些公司存在必要。於一年內提交書面報告，若要再有轉投資行為則應經本院交通委員會同意。

提案人：葉宜津 李昆澤 鄭寶清 林俊憲 趙正宇
 蕭美琴 陳歐珀

主席：請交通部會計處洪處長說明。

洪處長玉芬：主席、各位委員。本案因為牽涉到上市公司商業……

主席：我知道，本案與第 2 案併案處理。現在進行第 2 案。

2、

對於交通部得實質掌控營業單位其再轉投資之子公司、孫公司等，亦應提供相關營運資料送交本院交通委員會備查。

提案人：葉宜津 鄭寶清 蕭美琴 陳歐珀 趙正宇
林俊憲

主席：第 1 案與第 2 案併案處理，文字修正之後，請交給議事人員。繼續進行第 3 案。

3、

台鐵於 105 年預算中，為票務系統整合再造計畫（第四代票務系統）編列 156,014 千元之「機械及設備費用」。然，第四代票務系統之規劃目前尚處於系統構思階段，預計在今年五至七月決標，在 108 年正式上線。有鑑於新一代票務系統的建置，資訊不清、時程不斷延宕，爰建請台鐵局於二週內，以專案報告說明此處預算編列之全部科目及使用方向，並詳細說明第四代票務系統之時程規劃與可預期之系統功能。

說明：預算書 120-121 頁

臺灣鐵路管理局
固定資產建設及擴充明細表
中華民國 105 年度

項 目	地 區	土 地	地 價	地 稅	地 租	地 價	地 稅	地 租	地 價	地 稅	地 租	備 註
資本計畫	951	154,075	790,000	1,283,270	250,000	6,136,250	673,333	9,286,828				
設備計畫	9511	154,075	790,000	1,283,270	250,000	6,136,250	673,333	9,286,828				
一、基隆地區鐵路都市更新及車站開發計畫	951110101	60,679	790,000	1,030,000	50,000	10,353	500,000	2,920,028				本計畫為中央投資各項鐵路工程計畫之重要部分，除基隆地區鐵路都市更新及車站開發計畫外，其餘各項計畫均列於本計畫之其他計畫中。本計畫之經費來源，除中央投資外，尚有地方自籌資金及民間投資等。本計畫之執行，將有助於基隆地區之開發及交通之改善。
二、臺南地區鐵路都市更新及車站開發計畫	951110203					500,000		500,000				
三、雲林地區鐵路都市更新及車站開發計畫	951110301					183,930		183,930				
四、嘉義地區鐵路都市更新及車站開發計畫	951110401	103,400		253,270		4,222,997	113,333	4,933,000				本計畫為中央投資各項鐵路工程計畫之重要部分，除嘉義地區鐵路都市更新及車站開發計畫外，其餘各項計畫均列於本計畫之其他計畫中。本計畫之經費來源，除中央投資外，尚有地方自籌資金及民間投資等。本計畫之執行，將有助於嘉義地區之開發及交通之改善。
五、屏東地區鐵路都市更新及車站開發計畫	951110402				200,000	1,210,000		1,410,000				
六、花蓮地區鐵路都市更新及車站開發計畫	951	434,814	138,990	211,008	144,940	1,116,444	34,832	2,379,428				
七、台東地區鐵路都市更新及車站開發計畫			70,000	100,000	154,978	30,000		354,978				
八、屏東地區鐵路都市更新及車站開發計畫					156,014			156,014				
九、花蓮地區鐵路都市更新及車站開發計畫			25,000					25,000				
十、台東地區鐵路都市更新及車站開發計畫												

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 趙正宇
陳歐珀 林俊憲

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我們沒有意見，惟科目應改為「機械及設備」，沒有「費用」二字。

主席：第 3 案修正通過。繼續進行第 4 案。

4、

為解決花東地區一票難求之問題，並舒緩當前北迴線、花東線載運量力不足之困境，爰建請台鐵局研議，增設「由南港、七堵發車往返花蓮、台東」之班次的可行性評估，並於一個月內提出專案報告，送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀
趙正宇 林俊憲

主席：第 4 案照案通過。進行第 5 案。

5、

為解決當前北迴線、花東線載運量不足、調度不彰之困境，建請台鐵局研議，增設在「適當路段增建避車軌以達到短、中期之紓困」的可行性評估，並請於一個月內提出書面專案報告，送交交通委員會。

說明：

1. 請說明，當前七堵站至花蓮站在「調度上」的瓶頸路段。
2. 請就過去，台鐵增建避車軌來紓困調度瓶頸之區域的實踐成效，並舉成功案例、失敗案例。
3. 請評估在第 1 點所列之調度瓶頸路段，若增建避車軌時，所需之經費及建造時程。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 李昆澤 陳歐珀
趙正宇 林俊憲

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。專案報告改成書面報告，有特別跟委員報告過。

主席：好，有跟蕭委員說好了？

周局長永暉：是。

主席：專案報告改書面報告，修正通過。

周局長永暉：謝謝。

主席：進行第 6 案。

6、

台鐵於 105 年 3 月 1 日起修改攜帶自行車乘車相關規定。在過去，依規定只要將自行車「完整收納於攜車袋」即可上車；新規定增加「長、寬、高總和不得超過 200 公分」之限制。就目前狀況而言，一般登山車或公路車在前後輪拆下後仍都超過此限制至少 32 公分以上，皆不符規定。然而，近年來節能減碳已成為全球高度重視的議題，花蓮又是台灣重要的觀光城市，低碳旅遊勢必是未來發展重點，台鐵此項規定將會扼殺台灣單車旅遊之發展。爰此，建請台鐵重新檢討民眾攜帶單車搭乘之相關規定。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
趙正宇 林俊憲

主席：局長，這距離我上次提案又過了多久了？請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我們已經在改，就是跟高鐵一樣 220 公分。

主席：什麼叫做已經在改？應該就是一個命令下去，這麼簡單的事情還要拖多久？

周局長永暉：應該很快就公告了。

主席：部長，這還要多久？這麼一件芝麻大的事情。

周局長永暉：我們這個禮拜應該就可以，我把程序完成。

陳部長建宇：一個禮拜之內啦！

主席：還要一個禮拜？從我上次問到現在都已經超過一個月了，這種芝麻大的事都做不好，還要做什么？

周局長永暉：是。

主席：把「一個禮拜內」寫進去，一個禮拜內不做出來，我們要翻臉了。末句改為「要求台鐵於一個禮拜內……」，修正通過。

進行第 7 案。

7、

為解決花東地區一票難求之問題，並舒緩當前北迴線、花東線載運量不足之困境，交通部正在進行北迴線三軌化及花東線雙軌化之評估、建置工作，然此二項施政計畫尚需嚴謹規劃與相當的時間來完成。爰此，建請台鐵局以「調度面」為考量，提出解決花東鐵路載運量不足之對策，並於一個月內以專案報告形式，送交交通委員會。

說明：對策方案亦請將「列車時刻」之規劃與提升納入分析。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
趙正宇 林俊憲

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。專案報告的部分是書面。

主席：有跟蕭委員說過？

周局長永暉：是。還有第 3 案、第 4 案也是書面。

主席：都是書面專案報告，都跟蕭委員提過？

周局長永暉：有，專案報告都改成書面報告。

主席：第 3 案、第 4 案及第 7 案都是。

進行第 8 案。

8、

台鐵第四代票務系統正在建置當中，預計在 108 年替換現行系統。為健全我國鐵道運輸之相關研究以提升我國鐵道事業發展，建請台鐵應妥善維護現有之資料庫及統計數據，並開放非涉及個資、國安之相關資訊，以供學術研究單位申請使用。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 李昆澤 陳歐珀
趙正宇 林俊憲

主席：第 8 案照案通過。

進行第 9 案。

9、

有鑑於東部鐵路電氣化工程爆發採購弊案，造成鐵路行車安全之疑慮，交通部 102 年開始辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫，總經費 278 億餘元，為確保該工程品質，避免日後造成行車安全之疑慮，交通部鐵工局應建立採購監督程序，定期通報交通委員會，並督促相關單位如期如質完成公共建設，提供優質運輸服務。

提案人：劉權豪 葉宜津 李昆澤 蕭美琴 鄭寶清
趙正宇 陳歐珀 林俊憲

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。報告委員會，文字上可否作一點修正？就是第三行末「交通部」後增加「鐵工局」，然後後面的「定期通報交通委員會」，建議修正為「於二個月內向交通委員會提出書面報告」。

主席：有跟劉委員講好了嗎？

胡局長湘麟：是。

主席：好，修正通過。

進行第 10 案。

10、

東部鐵路電氣化工程爆發採購弊案，其所涉被舊換新計軸器，是安裝在鐵軌每個區間，計軸器會計算列車車軸數量，透過線路傳送信號，待信號系統確認進入和離開的車軸數量相同，代表該區間已無列車，才會重新開放給其他列車進入，以避免列車對撞等事故；爰此品質不良之計軸器恐危及行車安全，交通部臺鐵局應儘速啟動東部鐵路計軸器全面安檢，並重新擬訂維護保養程序，並於 3 個月內將安檢報告送交通委員會，以確保鐵路行車安全。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 李昆澤 蕭美琴
陳歐珀 趙正宇 林俊憲

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。就是「交通部」後增加「臺灣鐵路局」，改為「交通部臺灣鐵路局應儘速……」；然後委員建議把「計軸器」加入東部鐵路全面安檢，變成「東部鐵路計軸器全面安檢」。

主席：好，修正通過。

進行第 11 案。

11、

鐵路運輸為東部民眾對外的主要交通模式，然而近年來因觀光等因素使得當前鐵路運能無法負荷需求，進而導致東部居民的交通權益受損。花東居民優先購買往返花東區域交通票券的權利應受法律保障，對此，本院多位委員已著手修法。為避免法規修正後與行政規則產生衝突，爰建請交通部鐵路局立即針對相關條文研擬增修之草案，納入交通委員會 3 月 28 日會議予以評估。相關行政規則應修正之條文建議如下說明。是否有當，敬請公決。

說明：

一、應增、修「鐵路運送規則」

修 正 條 文	現 行 條 文	說 明
第九條 鐵路機構發行之車票應包括全票、兒童票、<u>具名交通票</u>及法定優待票。 前項全票係指依主管機關核定之各票種費率計算，未經折扣之票價收費之車票。 第一項規定之兒童票，應依前項全票二分之一收費。 <u>購買第一項規定之具名交通票者，得配合全票、兒童票、法定優待票票價購票。</u>	第九條 鐵路機構發行之車票應包括全票、兒童票及法定優待票。 前項全票係指依主管機關核定之各票種費率計算，未經折扣之票價收費之車票。 第一項規定之兒童票，應依前項全票二分之一收費。	增加票種。定義具名交通票的票價。
第十一條 旅客購買法定優待票或<u>具名交通票</u>卷者，應出示<u>相關證明文件</u>供鐵路機構查驗。 鐵路機構依法得申請優待票差額補貼者，得登錄旅客姓名及身分證字號。 <u>鐵路機構依法得向申購具名交通票卷者，要求登錄旅客姓名、相關佐證資料。</u>	第十一條 旅客購買法定優待票者，應出示證明文件供鐵路機構查驗。 鐵路機構依法得申請優待票差額補貼者，得登錄旅客姓名及身分證字號。	要求將具民交通票卷納入查驗項目。 要求購票者須登錄佐證資料。
第十二條 鐵路機構應於車票以文字、電磁或光學等方式記載票種、起訖區間、有效期間、列車或車廂種類、票價、票號及發售日期；指定車次之車票，並應記載列車車次、開車時間、到站時間及座位資訊。 <u>前項座位資訊，於具名交通票上，應加載乘客之姓名或其他相關可證明乘客居住於特定區域之事實資訊。</u> 鐵路機構因特殊運輸目的開立之車票，無法依前項	第十二條 鐵路機構應於車票以文字、電磁或光學等方式記載票種、起訖區間、有效期間、列車或車廂種類、票價、票號及發售日期；指定車次之車票，並應記載列車車次、開車時間、到站時間及座位資訊。 鐵路機構因特殊運輸目的開立之車票，無法依前項規定記載者，由鐵路機構另定記載事項，報請交通部核定後實施。	增訂第二項，原第二項變更為第三項。 個人資訊得顯示於車票上。

規定記載者，由鐵路機構另 定記載事項，報請交通部核 定後實施。		
---------------------------------------	--	--

二、台鐵應另訂定具名交通票之相關購票規定，包含優先購票時間。

提案人：蕭美琴 劉櫋豪 陳素月 陳歐珀 葉宜津
趙正宇 林俊憲

主席：請交通部臺鐵局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。上次就已經承諾貴委員會在 6 個月內要評估，蕭委員也同意在「爰建請交通部鐵路局立即針對相關條文研擬增修之草案」後面增加「，納入交通委員會 3 月 28 日會議予以評估」。

主席：好，修正通過。

進行第 12 案。

12、

本院委員王定宇等 10 人，鑑於台灣高速鐵路各班次的行駛時間及停靠站數多寡未在票價上反映出差別費率。根據台灣高鐵公司公布之 2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表，以台北站到台南站為例，每站皆停靠的班次行駛時間為 122 至 124 分鐘，相較於沿途停靠五站的 105 至 108 分鐘與沿途只停靠三站的 94 至 95 分鐘，在同樣的票價上卻相差 14 至 30 分鐘的行車時間。再者，以台北站到左營站為例，每站皆停靠的班次行駛時間為 138 分鐘，相較於沿途停靠六站的 120 分鐘、沿途停靠四站的 107 至 108 分鐘，與沿途只停靠二站的 96 分鐘，在同樣的票價上亦有相差 18 至 42 分鐘的行車時間。（見附表一）

此外，根據台灣高鐵公司公布之 2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表，以台北站到台南站為例，沿途停靠三站（不含起訖站）的班次，每周僅 29 班次，相較於台北站到左營站，每周卻有高達 102 班次沿途只停靠二站（不含起訖站），比例明顯失衡。（見附表二）

為保障消費者權益與公平原則，建請台灣高鐵公司：一、在最短行車時間班次之票價不變動的前提下，其餘各增加行車時間的班次，應訂出差別費率。二、增加台北站往返左營站之沿途停靠三站（不含起訖站，含台南站）的班次，是否有當？敬請公決。

提案人：王定宇 鄭寶清 林俊憲 趙正宇 陳素月
蕭美琴 陳歐珀 葉宜津 李昆澤

附表一、（資料來源：台灣高鐵公司；2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表）

台北→台南	沿途停靠站	行駛時間 (分鐘)	票價 (商務/對號/自由)	每周班次 (2015/12 起)
每站皆停	台北—板橋—桃園—新竹—苗栗— 台中—彰化—雲林—嘉義—台南	122~124	1780/1350/1305	112
沿途停五站 (不含起訖站)	台北—板橋—桃園—新竹—台中— 嘉義—台南	105~108	1780/1350/1305	147

沿途停五站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—彰化—雲林— 嘉義—台南	105	1780/1350/1305	12
沿途停三站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—嘉義—台南	95	1780/1350/1305	22
沿途停三站 (不含起訖站)	台北—桃園—台中—嘉義—台南	94	1780/1350/1305	7

附表二、(資料來源：台灣高鐵公司；2015 年 12 月 1 日起適用之時刻表)

台北→左營	沿途停靠站	行駛時間 (分鐘)	票價(商務/對號/ 自由)	每周班次 (2015/01 起)
每站皆停	台北—板橋—桃園—新竹—苗栗— 台中—彰化—雲林—嘉義—台南— 左營	138	1950/1490/1445	112
沿途停六站 (不含起訖站)	台北—板橋—桃園—新竹—台中— 嘉義—台南—左營	120	1950/1490/1445	147
沿途停六站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—彰化—雲林— 嘉義—台南—左營	120	1950/1490/1445	12
沿途停四站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—嘉義—台南— 左營	108	1950/1490/1445	22
沿途停四站 (不含起訖站)	台北—桃園—台中—嘉義—台南— 左營	107	1950/1490/1445	7
沿途停二站 (不含起訖站)	台北—板橋—台中—左營	96	1950/1490/1445	102

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。本案最後一段我們建議修正三處，第一處是第二句「本席等要求台灣高鐵公司……」，建議將「要求」改為「建請」；第二處是倒數第三行「二、增加台北站往返台南站……」之「台南站」改為「左營站」；第三處是後面的「……之沿途停靠三站（不含起訖站）……」，建議在「不含起訖站」後面增加「含台南站」，也就是說停靠三站的部分包含台南站在內。

主席：本案修正通過。不過，局長，建請案等於沒有約束力，這個問題，甚至像這種快速到達、不停靠的高雄站，連高雄的委員都完全同意我們的看法，既然沒有辦法快速到達，那就希望你們在價格上給予平衡，這跟搭飛機的觀念一樣，很多委員都提出這個意見，本席也提起過，是不是請你們慎重考量？如此比較符合公平原則，使用者、消費者的權益是這樣的。雖然我還是讓你們改為建請案，但是不要因為是建請案就不當一回事，好不好？包括高鐵公司劉董事長，請你們認真考慮一下，好嗎？

進行第 13 案。

13、

鑑於台灣世曦工程顧問公司為交通部實質掌控之轉投資公司，且為監造台九線安朔—草埔隧道工程監造單位，但監管工程品質顯然粗糙，導致工程施工地下廢水大量湧出污染溪水，已嚴重影響當地民眾健康及農作物生長，因此爰提案請交通部會同相關單位於三個月內提出因應對策及疏失懲處情形、補償方案等書面報告送交立法院交通委員會。

提案人：簡東明 鄭天財 葉宜津 趙正宇 林俊憲

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。我們建議將提案倒數第 2 行「疏失懲處情形、」這幾個文字刪除。

倒數第 3 行將文字「三個月」修改為「兩個月」，這個部分也跟委員報告過了。

主席：如果委員沒有意見，照修正文字通過。

進行第 14 案。

14、

有關政府所屬之公營事業及政府直接或間接控制其人事之轉投資或再轉投資事業，依行政院 104 年 12 月 17 日之院授人組字第 1040054940 號函，其負責人及經理之人事案併予限制，限制時間為 105 年 1 月 22 日起至 105 年 5 月 20 日，因此有關交通部所屬之上述事業，負責人及經理人於 105 年 1 月 22 日前屆滿 68 歲而延任者，或於 105 年 1 月 22 日後屆滿 68 歲而未簽請行政院同意延任者，應追回自其年滿 68 歲日起後所領取之薪資及報酬。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 蕭美琴 趙正宇
林俊憲

主席：請交通部人事處林處長說明。

林處長能進：主席、各位委員。基於行政院 104 年 12 月 17 日院授人組字第 1040054940 號函規定，對人事任免凍結的規定只限於負責人及經理人的人事延任案才需要報行政院核准。所以我們建議將提案第 3 行文字「其負責人及經理……」修改為「其負責人及經理人……」另外「其負責人及經理人之人事案」，後面加上「需報行政院核准者」。倒數第 2 行「應追回……」建議文字加上「應依法令追回……」。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。有關處長剛才所說的經理「人」，的確是我們漏打的。其他處長所要加的文字，本席認為不需要，本來這些就是根據法令，在你們遴聘要點裡就限制 68 歲以上就要即行更換，所以提案中無論有沒有加「依據法令」，其實都是一樣的，難道提案裡面會違法嗎？這是第一點。第二點，剛才部長答詢時有說明，對法人而言，它是孫公司，對於世曦而言，它是子公司。本席在 3 月 15 日質詢院長跟部長時，那時我們也只知道世曦的董事長，後來你們也沒有什麼動作，再去查才知道下面所謂的孫公司，他們也是超過 68 歲，如果孫公司的負責人或經理人可以超過 68 歲，比其母公司還有必要延聘 68 歲以上長者，你覺得合理嗎？所以這個提案除了將第 3 行「經理」修正為「經理人」之外，本席不認為有任何修改

的必要。

主席：鄭委員，我們要他們直說，既然他們想要修改，其中一定有什麼機關。修改跟不修改的差別在哪裡？

林處長能進：要追回現職人員已服務的報酬，必須要有法令依據，假如沒有法令依據……

鄭委員運鵬：法令的依據就是不得超過 68 歲。不然遴聘要點還需要規定「於年滿六十八歲時應即行更換。」嗎？這就是依據，不然還有什麼依據？

林處長能進：另外依照行政院的规定，假如業務上有特殊需要，年滿 68 歲還是可以報請延任的。

鄭委員運鵬：所以在提案倒數第 2 行「未簽請行政院同意延任者，應追回……」如果有報院同意，那就可以延任，所以我們在提案中有寫「未簽請行政院同意延任者」。今天我們在質詢時，本席請教你們有關華光工程顧問有沒有報，後來還沒有時間回答，對不對？如果你還要說世曦的李董事長，他簽請行政院同意時，根本還沒有行政院的人事命令，我在質詢時有講，他的年齡到 68 歲的時間，比你們的公文早一個月，比人事凍結早兩個月，那就是內線交易嘛！這樣你還要說嗎？這是人事的內線交易，人事凍結是從 1 月 22 日開始，他在 11 月 21 日就已經年滿 68 歲了，所以如果你們認為有簽請同意，你們就不要動作，我們的提案是要求「未簽請行政院同意延任者」，這有什麼問題呢？如果人事處長都要幫著護航，那還需要人事處幹嘛？如果大家都可以超過 68 歲，那需要遴聘要點幹嘛？本席在質詢時就講了！

主席：提案有寫「未簽請行政院同意延任者」，沒錯啊！

林處長能進：因為有一些人事案依照規定是不需要報到行政院，就像……

鄭委員運鵬：我剛才才講嘛！如果世曦是依照遴聘要點，按照規定年滿 68 歲要即行更換，結果它的子公司、孫公司都不用按照遴聘規定，都可以聘任超過 68 歲以上的人員，你覺得這講得通嗎？就像中研院，二等親不包含子女，你覺得講得通嗎？

主席：在場有 4 位交通委員會的委員，如果各位沒有意見，我們就照案通過。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：（在席位上）請問只有世曦嗎？還有沒有其他的？

主席：這裡面不只針對世曦，而是指全部。

林委員俊憲：（在席位上）要全部才行。

主席：是全部。

林委員俊憲：（在席位上）好，謝謝。

主席：只有第 3 行「經理」修正為「經理人」，其餘照案通過。

進行第 15 案。

15、

對於台北港之快遞倉，其每月營業額僅在 5,000~10,000 元之間，但卻必須浪費將近 1/6 空間及大批人力，基於台北港仍有相同快遞公司，故港務公司應停止台北港之快遞業務。

提案人：葉宜津 蕭美琴 趙正宇 林俊憲

主席：請臺灣港務公司張董事長說明。

張董事長志清：主席、各位委員。我們建議將倒數第 2 行文字「港務公司應停止台北港之快遞業務」修改為「港務公司應檢討改善台北港之快遞業務，於今年底前達到與相同快遞公司之營業額，否則應停辦該項業務。」這樣是否可行？

主席：相同快遞公司的營業額是多少？

張董事長志清：我們還沒有查，因為他們是民間公司……

主席：等一下，這樣我還不滿意，因為民間公司恐怕沒有像你們有那麼大的資本額、成本。

張董事長志清：因為我們的……

主席：這個比照的標準太低，不行！我要求你們要訂定出一個金額，我們覺得可以才行，你們要比照民間公司，民間的快遞公司成立的資本額可能只有你們的十分之一。

張董事長志清：我們是交給我們的物流公司，我們物流公司只有 3 億的資本額，事實上比起民間公司，資本額沒有那麼大，其實非常低。

主席：你們的物流公司做得也不好。

張董事長志清：是。

主席：不行，這個我沒有辦法接受，我們投資這麼多，僅有這樣的營業額，這不行！你要給我一個金額，如果年底沒有達成這個目標，我們就請你們結束。剛才我們的共識是這樣，我已經跟你說了，趕快提出一個金額，不然我就不同意，你再去做文字修正，請你們提出一個具體的數字，讓我們覺得可以，不然我們沒有辦法接受。

張董事長志清：報告委員，能不能訂為每月 5 萬元？因為它現在有一些成長空間……

主席：這個金額太低了，你們的成本那麼高，我已經說了，這還動用那麼多公部門的資源，結果才達到這樣的金額，這個不行！我們很難接受。

張董事長志清：要不然到年底達到營業額 100 萬元……

主席：我們講白了，那裡已經有一家民間的物流公司、快遞公司了，它的營業額都這麼低了，那裡還有什麼商機？這是很明顯的事情，你們還要拖！拖就只是多領幾個月的人事薪水，多浪費一點公帑而已，我覺得真的是可以照案通過，除非你可以說服我。這一案先保留，質詢結束以前，你們要能夠說服我，不然我就堅持，不要再繼續浪費公帑了！

進行第 16 案。

16、

茲有港務公司將於今年進行第三次組織改造案，經查交通部港務局自 101 年改組成立港務公司後，連年巧立名目進行組織改造：102 年整併各分公司原有組織架構，混淆總、分公司功能定位；103 年將分公司拖船業務組改成立「港勤子公司」，讓港勤留用人員實質權益受損；104 年 12 月起欲進行第三次組織改造，目的為設立「工程群」、「業務行銷群」、「資訊群」等單位。並擴編設置 8 個副總、執行長、資訊長、財務長、若干助理副總、研究委員等職務，有瘦基層、肥高層之疑。惟現正值新舊政府政權交替之際，力推組改欲給人不當聯想，爰提案建請港務公司暫緩於六月份董事會討論組織改造案，並持續與工會討論溝通，待新政府上台後，再行研議是否進行組織改造案。

提案人：趙天麟 葉宜津 趙正宇 劉耀豪 林俊憲

主席：請臺灣港務公司張董事長說明。

張董事長志清：主席、各位委員。這個部分我們已經經過趙天麟委員辦公室的同意，刪除最後第 5 行「並擴編設置 8 個副總、執行長、資訊長、財務長、若干助理副總及研究委員等職務，有瘦基層、肥高層之疑。」這部分經過趙天麟委員辦公室同意刪除。

主席：我不同意，我可以把「有瘦基層、肥高層之疑」這幾個字劃掉，不要這麼針對性，但是這是事實啊！

張董事長志清：因為在我們公司成立時就已經有 7 位副總了，不是因為組改而增加 8 位副總，不是如此，所以這有一點誤解。

主席：好啦！這幾個字劃掉，不過你們有 8 個副總真的是很誇張！

張董事長志清：因為我們有 4 個副公司，所以有 4 個副總……

主席：我當然知道，這些都不是董事長就任以後才有的，我都知道。本案修正通過。

第 15 案請你們趕快想修正文字，不然我會照提案要求通過。還是我們就這樣通過好了，你還要再努力嗎？

現在繼續進行詢答，接下來登記質詢的黃委員昭順及孔委員文吉均不在場。

請賴委員瑞隆質詢。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。本席先請教部長，本席的選區在高雄港邊，最近南部也下大雨，所以道路的狀況非常不好，但是主要的原因重車多、貨櫃車多，苓雅工業區也是其中一個部分，當然高雄港也是很大的一個部分，請問部長，能不能增加更多道路維護的經費？因為那邊的路面狀況真的很差，怎麼樣都來不及做有效的修補。

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。這部分要看是屬於哪個道路系統，如果是公路的系統或是航港內我們管理的系統，當然我們會想辦法盡快來做處理。

賴委員瑞隆：港務內的系統是你們處理，有一部分是臨海工業區，則是由臨海工業區來處理，但有一大部分其實是由市政府來處理，但是是由港務公司提撥一些相關的道路經費，但我覺得那是不足的。我先這樣講，經費的部分，大家可以再斟酌，但是我覺得重車那塊，包括重量以及速度等等，我覺得港務公司或交通部要有更積極的一些規範，不然再多的道路維護經費，永遠都不足夠。我這幾天在跑選區的時候，還有看到很多大車，有的一看就知道是超重的，這部分不能有更有效的作法？

陳部長建宇：有關超重的裁處，應該都會有地磅等處理，我們會加強處理。

賴委員瑞隆：可不可以請港務公司更加強，因為幾乎都是進出港區的，那你們應該要有更有效的處理方式，另外我看到大車的排煙狀況也非常不好，現在環保署也有考慮要加裝濾煙器，將來有沒有可能配合辦理？

主席：請臺灣港務公司張董事長答復。

張董事長志清：主席、各位委員。包括超重以及污染的部分，我們會跟高雄市政府密切討論如何處

理比較妥適。

賴委員瑞隆：好，另外一個問題是小港好多貨櫃場都分散開來了，分散進去之後，貨櫃車四處在周邊跑，造成周邊居民非常多的危險，是不是請港務公司的規劃能夠盡量就近集中，做為貨櫃場的使用？

張董事長志清：我們有兩種方式，第一，我們正在找地，因為港區內每一塊地都有固定用途，可能不容易找到，我們會盡量跟業者溝通。第二，有關貨櫃車的部分，我們想要做公共船舶，利用船舶減少用卡車等內陸運輸方式……

賴委員瑞隆：對於第一種方式的部分，我還是要提，像最近高雄大魯閣購物中心即將開幕，其實周邊的負荷已經很重了，許多貨櫃場也在周邊設置，這造成地方上的反彈非常大。因為時間有限，我希望一個月內，請你們整體規劃，就剛才講的這幾個點，包括空氣、道路經費、車量的重量問題以及剛才提到貨櫃場集中的問題，能不能提出一些有效的解決方案，提供給本席參考，好嗎？

張董事長志清：是。

賴委員瑞隆：謝謝。再來我要談到郵輪的問題，部長知不知道這幾年郵輪的發展狀況好不好嗎？

陳部長建宇：在亞洲的部分，郵輪的發展是如火如荼，我相信郵輪的發展是非常有潛力的，所以不論是航港局、觀光局或是港務公司都一直致力於郵輪的業務，如何讓台灣成為所謂的郵輪母港，我們都一直在處理中。

賴委員瑞隆：郵輪在亞洲的潛力相當大，但是 2014 年，我還在海洋局任內時，我們極力在推展郵輪，當時整個高雄郵輪的狀況相當不錯，這兩年整體郵輪的發展有提升，但是高雄卻衰退得非常厲害，高雄在 2014、2015 年時都還有 45 艘次，到了 2016 年，預估只有 20 艘次，幾乎是砍了對半，部長知道是什麼原因嗎？

張董事長志清：報告委員，現在有兩個方式，一個是定期船，以高雄為母港的部分，因為麗星郵輪把船移到中國大陸廣州港，我們正在努力，看看能不能把它移回來。第二個方式是不定期船的部分，這部分牽涉到陸客來台，因為不定期船是用包船方式，陸客來台簽證的問題，我們也正在努力，這可能需要一段時間來解決。

賴委員瑞隆：部長，我希望這件事情是整個部裡來統籌及協助，因為這牽扯到港務公司以及觀光局，觀光局在行銷的力道上如果能夠加強的話，台北的客層因為消費力相對較強，我看台北這一塊沒有太大的影響，甚至還往上爬，可是高雄衰退的非常厲害。

陳部長建宇：城市的行銷也很重要，地方政府也很重要。

賴委員瑞隆：我希望部長也能夠支持，讓觀光局跟高雄市政府共同合作，加強郵輪這一塊行銷，畢竟高雄港是這麼好的一個港口。

陳部長建宇：這部分一直持續在做，現在就是如何結合地方政府共同努力。

賴委員瑞隆：關於這部分，再麻煩部長跟觀光局。另外旅運大樓現在的進度是如何？

張董事長志清：有關旅運大樓，目前污土的部分已經處理完了，現在正在挖地基，大概兩年內會完成旅運大樓。

賴委員瑞隆：請你們儘快，因為兩年內完成之後，其實郵輪的數量也要能夠增加，這幾年如果沒有把郵輪量養起來的話，將來在使用上，效率當然也會不好。

張董事長志清：在蓋好之前，我們在第 9-2 碼頭有蓋了一個暫時的旅客中心，設備也相當不錯，所以那部分可以先運作。

賴委員瑞隆：我的意思是，這兩年其實要努力的把高雄郵輪的量提振起來，將來新的旅運大樓起來的時候，它才有競爭的優勢。

張董事長志清：今年 9 月、10 月會辦一個國際郵輪論壇，我們會儘量去招商，把這件事情辦好。

賴委員瑞隆：最後，我手上有一份 2035 年高雄機場的規劃，其中提到高雄機場國際線的客源不虞匱乏，這也是部裡提供的資料，再加上南部豐富的觀光資源、兩岸、亞洲新興市場對飛、低成本航空蓬勃發展，都是很大的優勢，但是其中提到劣勢之一就是機場設施有待改善，這部分我看到一個中長期計畫，但是我認為有很多部分可以提早啟用，特別報告中也提到這一、兩年小港機場已經開始有些……

陳部長建宇：這兩年已經做了很多改善了。

賴委員瑞隆：我是說在整個航廈的……

陳部長建宇：最重要的是要拜託委員幫一個忙，雖然我要卸任了，就是宵禁的部分，還是要特別拜託委員跟高雄市政府講一下，如果未來航線、班次增加的話，夜間宵禁要稍微放寬。

賴委員瑞隆：市政府那邊我努力在溝通，現在是到 12 點，如果更晚，周邊里民睡眠會受到影響，所以，長遠來講，還是要思考建設新的機場的可能性，我講過機場位於市中心，還是有安全、噪音、宵禁的問題。

陳部長建宇：這有很多考量，據我了解，高雄建新機場的可能性非常、非常低，我們透過各種研究評估，還是認為現在的小港機場可能比較好。

賴委員瑞隆：當然這是長遠的考量，短期來講，我希望先增加使用狀況、航廈設備，你們在報告中有提到，其實有些設備有改善，我只是希望能夠提前而已。

陳部長建宇：謝謝。

主席：總經理，剛才你說的 100 萬是一個月還是一年？

張董事長志清：（在台下）到今年年底……

主席：到今年年底做 100 萬，我還是非常不滿意。不行！至少 300 萬，你投資那麼多，開什麼玩笑？兩位委員可以接受 300 萬嗎？1,000 萬？你到底投資多少？

張董事長志清：（在台下）設備是 2,400 萬。

主席：人力支出咧？你投資那麼多，人事費用多少？你算出來給我，我再來決定多少錢。你趕快具體算給我，人事費用多少？投資多少？我一定要趕快節制你們，不要再浪費下去了。

接下來登記質詢的陳委員瑩、劉委員建國、吳委員志揚、賴委員士葆、鍾委員佳濱、盧委員秀燕、蔡委員適應及黃委員偉哲均不在場。

請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。本席針對臺鐵計軸器弊案的處理有兩個原則：一、

還是要以保障鐵路所有乘客的安全為第一要務；二、對於牽涉弊案的人員，毋枉毋縱。本席以下就不再針對這部分加以質詢。

另外，針對票務系統第三代 10 年內要更新為第四代，局長一直以法規限制、影響旅客權益、難以判斷是否為花東居民及個資外洩這些消極理由搪塞，鐵路票務系統從一開始的訂票更新作業要拖到 108 年才完成，歷經 5 任局長還搞不定，不曉得鐵路局在這一、兩年會發生什麼大事。再下一張投影片，局長有看到嗎？

主席：請交通部臺鐵局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。這是比較嚴肅的問題，如果有的話，我嚴格查辦。這邊的意思似乎是，委員長期關心花蓮車票一票難求的問題，事實上，所謂黃牛一般只有在外部，內部我們也啟動了淨網專案，如果臺鐵內部有這種情況的話，我們嚴格澈查。

徐委員榛蔚：局長，調查結果給我一份報告。

周局長永暉：好。

徐委員榛蔚：還有花東居民一向依靠公路、鐵路兩大命脈，尤其目前全國一年有超過 2 億 3,000 萬人次的旅客量在使用環島的臺鐵，所以本席非常、非常支持臺鐵，如果要依照法規抓黃牛，日前本席特別提案提高黃牛刑度，至於鐵路局預算，相信本院所有委員都會非常支持。

周局長永暉：謝謝。

徐委員榛蔚：接下來就容本席解密一下，有沒有喚起局長一點點的想法？

周局長永暉：對於敖先生的講法，我不完全認同，因為我們所有的彩繪車站、彩繪列車都有本土的設計，臺鐵現在最需要的就是有系統化的建置。事實上，Hello Kitty 是國際化的。

徐委員榛蔚：臺鐵舊有的自強、莒光、復興列車，很多委員和本席在此都強調內外都可以再重新整理一次，所以在環島鐵路路網中，對本土的藝術家應給予尊重，因為這是很好的行銷，尤其現在一年外國觀光客到台灣已經上千萬了。本席為什麼說鐵路局內部也有黃牛？敖幼祥大師跟我說，局長曾經跟他約 4 月 11 日要到花蓮來聽聽他的意見，但是後來朱秘書好像打電話跟敖大師說局長有事，沒有辦法前往。

周局長永暉：約下一次。

徐委員榛蔚：好像還沒有約定下一次的行程。

周局長永暉：會啦，我會去，因為花蓮有一個車站的圍籬就是敖先生彩繪的。

徐委員榛蔚：花蓮縣政府尊重本土藝術家，在花蓮車站前設置了敖幼祥大師的公園。這幅漫畫是敖幼祥大師送給局長的，局長有沒有看到？漫畫中有一列彩繪 Hello Kitty 標誌的列車，局長坐在前面，長了一對角，像隻黃牛，敖大師和本土藝術家則是要臥軌了。

周局長永暉：不會啦！蕭青陽也曾幫我們設計普悠瑪列車。

徐委員榛蔚：是的，這張圖是本席代表敖大師送給您的。關於結合本土藝術家的創作一事，現在有很多這樣的例子，譬如我們一直希望能邀請本土藝術家在玉里車站彩繪，尤其是花蓮在國際非常知名的藝術家像優席夫或其他藝術家都可以，因為玉里車站的牆面是偌大的空白，我們真的希望鐵路局能重視這些事情，好不好？

周局長永暉：打岔一下，委員剛剛秀出的圖有劉興欽老師，其實台鐵內灣支線的彩繪都是劉老師的創作。

徐委員榛蔚：是的，謝謝，您已正視到這點，也拜託您繼續正視，你們現在還運用馬白水先生的畫作，尤其在周邊商品的製作銷售。

周局長永暉：對，這是我們和歷史博物館的合作。

徐委員榛蔚：這表示鐵路局如今已重視文化深耕；另外，除昔日馬大師和當代藝術家的作品外，你們真的要再加進新血，好不好？

周局長永暉：是。

徐委員榛蔚：謝謝。接下來，請教中華郵政。首先，感謝你們已在兩岸開展郵遞、快遞和通儲的業務，這真的很辛苦，尤其你們的服務與時俱進。其次，在郵票的部分，本席仍以剛才對鐵路局的方式來說，今昔藝術家和當代本土藝術家的創作，還有許多文創產業都可以結合郵票的製作。以郵票而言，在中國人民郵政出的郵票中，目前收藏價值最高者是人民幣 730 萬元，而中華郵政出的郵票中，目前最高收藏價值則是 30 萬元，因此郵政結合藝術家創作非常重要，特別提高其價值，謝謝，拜託您。好不好？

主席：請中華郵政公司翁董事長答復。

翁董事長文祺：主席、各位委員。我們會努力處理，謝謝委員指教。

徐委員榛蔚：主席，拜託，請再給我一分鐘質詢。

主席：再一分鐘嗎？可以。

徐委員榛蔚：另外，關於 NCC 非常重視的全面 100M 無線寬頻和光纖部分及智慧科技城，還有推動全民 e 化的升級運動一事，花東地區的吉安和新城現今是大花蓮市，他們的 e 化目前尚且可以，但是其他九個鄉鎮則是偏鄉，請中華電信就這個部分的提升期程提供本席書面答復。

接下來，關於港務公司的部分，花蓮港是全世界 44 個獲獎港口中旅客評比最好的，與巴塞隆納港和西雅圖港同樣獲獎。這是天時、地利、人和的結果，天時就是 Cruise Insight 的報導，讓花蓮港在國際能見度很高；地利則指該港在兩潭中央，地處非常優勢；至於人和，花蓮縣政府非常配合，也全力推動。基於上述，港務公司是否能釋出誠意和堅定的信念一起辦理縣港合一，或者如果這無法辦理，你們是不是能有其他配套？請於一星期內提供本席書面答復，謝謝。

主席：徐委員，下次不能再延長一分鐘，因為我必須公平。

徐委員榛蔚：謝謝主席。

主席：不然本席對其他委員不好意思。

接下來登記質詢的蔣委員乃辛、高潞·以用·巴鱈刺委員、陳委員明文及何委員欣純均不在場。

請邱委員志偉質詢。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。本席看過中華電信的報告，自蔡董事長上任後，他們的績效真是很好，近三年的績效幾乎都約 400 億元，請問部長對於蔡董事長的表現是否滿意？

主席：請交通部陳部長答復。

陳部長建宇：主席、各位委員。他是國際非常有名的 CEO，我相信……

邱委員志偉：他很專業，據媒體的評比，中華電信獲得獎項肯定，而蔡董事長也獲頒台灣區「最佳 CEO 獎」。

陳部長建宇：是。

邱委員志偉：所以你對於他的表現很滿意。

陳部長建宇：我當然非常肯定他。

邱委員志偉：本席看到你們的報告後，也覺得蔡董事長表現得非常不錯。請問蔡董事長有沒有可能更上層樓？

主席：請中華電信公司蔡董事長答復。

蔡董事長力行：主席、各位委員。沒有，我在中華電信繼續努力。

邱委員志偉：你會留任，或是有其他生涯規劃，還是有更上層樓的機會？

蔡董事長力行：沒有，我在中華電信繼續努力。

邱委員志偉：最近你沒有接到徵詢電話？

蔡董事長力行：我會繼續努力。

邱委員志偉：期許蔡董事長繼續努力，中華電信是交通部所屬非常重要的國營事業，只要你和你的團隊繼續努力，相關績效應該會比現在更好，期勉之。

蔡董事長力行：謝謝委員的指示。

邱委員志偉：接下來，請問華航的董事長有列席嗎？

陳部長建宇：華航今天列席的是總經理，他下午好像要趕飛機到國外……

邱委員志偉：請問華航有其他代表列席嗎？

陳部長建宇：華航的副總經理有列席。

邱委員志偉：國籍航空當然背負相關政策責任，但是也要顧及便民度，在歐洲航線方面，交通部應該協同民航局和歐洲相關國家接洽，積極拓展航點，特別在南歐，許多國人都會到西班牙旅行，所以關於我們直飛馬德里、巴塞隆納一事，你們可以再努力。另外，在東歐的巴爾幹半島方面，你們現在只有直飛維也納。因為華航屬於上市公司，所以拓展航點對於實質外交也有幫助。本席要提醒部長和副總，要在東歐、南歐積極拓展航點，請問部長有何意見？

陳部長建宇：我和委員說明，有些航點的拓展需要透過航權、航約的談判……

邱委員志偉：對，所以這個政策部分需要交通部輔助。

陳部長建宇：對，關於這個部分，交通部和外交部也持續一直努力，有些點可以進行，但是現階段還不能對外講……

邱委員志偉：你們要有目標點，中歐有航點，西歐也沒有問題，現在北歐是不是有航點？東歐、南歐是不是要再加強？你們要有目標值。

陳部長建宇：我們理解，民航局也會關心剛剛委員談的這幾個點。

邱委員志偉：本席又想到一個問題，再次請教蔡董事長，以前中華電信有協助國內體育的發展，也

有中華電信的籃球隊。

蔡董事長力行：是。

邱委員志偉：你們的報告提到「落實企業社會責任」，你們在社會的投資有 14 億元，以後有沒有可能再由中華電信帶頭？因為你們的營收非常好，淨利也非常高。這有沒有可能由中華電信開始帶頭，提振國內體育發展？譬如中華電信可以成立棒球隊、籃球隊或足球隊，特別是足球隊，這對企業形象是正面的，如果中華電信培養的足球隊可以打到亞洲盃、世界盃或亞足聯，這對中華電信的能見度很好，請問你們有沒有這種腹案或規劃？

蔡董事長力行：我有簡單想過，沒有花費很多時間來想，中華電信的基本能力當然是在電信和資通訊的產業，……

邱委員志偉：本席是指企業的社會責任。

蔡董事長力行：我瞭解，我們基本上是希望提升全國鄉鎮的電信和數據能力。

邱委員志偉：本席瞭解，我是指除本業之外的企業社會責任。

蔡董事長力行：我們會再研究。

邱委員志偉：部長支持這個部分嗎？

陳部長建宇：我支持也沒用，但是最起碼可以往這個方向來考量。

邱委員志偉：如果蔡董事長繼續留在中華電信，希望你能將這個部分當作未來重要規劃方案來研究。

蔡董事長力行：好的，謝謝。

邱委員志偉：謝謝。部長，目前高鐵和台鐵不管是行銷或票務的整合都很重要，請問台鐵和高鐵的票務有沒有辦法整合？

陳部長建宇：他們的票務系統可能是不同的體系，現階段要整合可能有困難，但是聯合行銷倒是可以合作，譬如優惠套票等等。

邱委員志偉：像日本新幹線對於外國旅客有提供套裝方案。

陳部長建宇：對，我知道。

邱委員志偉：高鐵也可以比照辦理，請問現在這個部分有嗎？

陳部長建宇：有。

邱委員志偉：你們要加強行銷。像日本北海道新幹線新開通，高雄捷運站有一整片都是他們的廣告，因為他們這樣強力廣告，所以我們知道要到北海道旅遊可以搭新幹線，也由於他們的廣告打得好，行銷做得好，許多高雄市民都知道這種便利性，即日本新開通新幹線到北海道，從東京到北海道只要 4 小時，他們又提供 3 天、5 天無限制搭乘的套裝行程。因此，這個部分的國際行銷也很重要，這當然需要台鐵和高鐵合作。

陳部長建宇：當然。

邱委員志偉：你們要串聯環島鐵路架構和鐵路運輸、高鐵運輸。

陳部長建宇：我同意委員的看法，這本來就是他們想做的事情。

邱委員志偉：特別是日本，因為日本來台人數最多，所以拜託部長和兩位局長能密切研議如何針對

目標國加強行銷，如日本、南韓。

陳部長建宇：我會請觀光局和兩位局長邀請旅行社一起研究，看看這要如何處理比較好。

邱委員志偉：謝謝。另外，中華郵政的據點設立要與時俱進檢討，沒有效益的據點當然要整併，但是在新市鎮方面，比方橋頭新市鎮開發後，人口會增加，所以你們要未雨綢繆，現在橋頭的人口那麼多，轄區那麼大，卻只有一個郵局。你們的公共服務要提升，特別在新市鎮，未來新市鎮會有人口慢慢入住，請董事長考量是否能在橋頭新市鎮設立新郵局。

陳部長建宇：謝謝委員。

主席：接下來登記質詢的李委員彥秀、趙委員天麟、馬委員文君、周陳委員秀霞、陳委員怡潔、林委員為洲、高委員金素梅、陳委員超明、呂委員玉玲、姚委員文智、顏委員寬恒及林委員德福均不在場。

現在回頭處理臨時提案第 15 案。請問港務公司的修正文字為何？

張董事長志清：文字修正如下：於今年底前達到年收入新台幣 300 萬元之營業額，否則應停辦該項業務。

主席：本席剛剛問過他們的支出是水電費 80 萬元，人事費則較難計算，因為整棟大樓還有其他業務，所以這很難評估。請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

登記質詢的委員均已發言完畢，另作以下處理：葉委員宜津之質詢另提書面補充，本席不進行第二次質詢。陳委員素月、許委員淑華、蔡委員適應、顏委員寬恒、吳委員志揚、劉委員建國所提書面質詢均列入紀錄，並刊登公報。

葉委員宜津書面質詢：

子公司、孫公司

在交通部得實質掌控的事業單位，其實母公司部分，立法院就很難監督到，例如中華電信、中華航空、高鐵公司、台灣航業、陽明海運、世曦公司等，到底性質是算公營還是民營，長久以來就吵鬧不休，更何況是母公司又去轉投資的部分。

像陽明海運，這幾年虧損得相當嚴重，但算一算它的子公司、孫公司卻有二百多家，這些公司有的都是紙上公司而已，但是董事長、總經理一樣的領高額的薪水，我曾經跟你們要過陽明海運所有子公司、孫公司的名細、營業績效和主管人員薪資的資料，要了二、三年到現在還要不到，請問部長，你有這些資料嗎？

相信部長也沒有，因為陽明海運，雖然政府占了 35.83%的股份，實際的董監事也是交通部指派，但一般還是認為是民營公司，所以也沒有管很多，結果就讓董事長胡搞瞎搞，明明自己就有一家好好物流公司，然後公司的高層又去成立一家紙上物流公司，又專接陽明海運的業務，這到底是在搞什麼東西？董事長明明是屬於政府指派的，但是選舉還是大辣辣的去擔任候選人航運界後援會的會長，這些錢其實也都是花陽明海運的錢。

再來中華電信，也有 36 家轉投資事業，還跨足不動產、投資公司，結果賺錢的沒幾家，這些轉投資公司的董事長、總經理的人事到底都是誰在指派的？中華電信的董事長嗎？還是交通部？還是行政院？還是總統府？

台灣高鐵也是一樣，如果是純民營的公司要怎樣都不會有人去管，但自從財改案後，台灣高鐵實質上已經是國有民營。因為這樣，高鐵公司首度發放股利 34 億 4 千多萬，也首度發放盈餘給員工及董監事，17 名董監事，二名監事缺額，共領了 2,112 萬，董監事平均都領了超過百萬，高鐵公司的說法是因為財改案通過，這些董監事去年開了 14 次會，很辛苦、功不可沒所以分派酬勞，但是官股董事本來就是聽政府的，民股董事又是反對財改案，結果人人有份，平均一個月開 1.16 次的會，平常的薪水就很高了，憑什麼又領這麼多錢？

所以其實這些公司不管是母公司、子公司、孫公司、甚至董監事的薪水，其實都比部長還高，但是卻幾乎沒有什麼責任必須負擔，而成了很好的酬庸缺額，有的人甚至不願意來當部長，而寧可當那些職務，如果是這樣的話，那交通部實質掌控了這麼多營業單位，完全是權責不符，還能要求什麼績效？

陳委員素月書面質詢：

交通部國營企業績效

台灣世曦相關問題：

台灣世曦工程顧問公司係交通部轄下之準國營企業，而其董事長任命，亦由總統核准。惟台灣世曦公司李建忠董事長自 2008 年 8 月 1 日上任至今，竟然已經比原定的 6 年任期超過兩年的時間，請問為何李董事長可以繼續擔任董事長？

經查，世曦公司的公司管理費從 2008 年的 85% 一路膨脹到 2015 年的 110%，請問其原因為何？而李董事長在 2009 至 2014 年，每年據聞領取高達 27 個月之額外獎金（25 個月的績效獎金+2 個月的年終獎金），為何如此優渥？而實際公司經營之績效卻又不如預期，這樣的準國營事業對得起社會大眾嗎？

此外，今年 1 月總統大選後，台灣世曦公司經歷人事大變動，全面安排親信升官，請問是否有此事？為何變動如此之大，所求為何？請台灣世曦公司說明。

台灣世曦公司獎金之優渥，在前年立法院交通委員會決議重新審視後才變回正常，但績效的部分卻慘不忍睹，從該公司的相關對外投資案件即可知一二：台灣世曦公司在 2012 年 8 月，為配合世曦公司參與大陸業務，由世曦海外（香港）有限公司於大陸江蘇省昆山市轉投資成立「世曦技術諮詢（昆山）有限公司」。一個月後（2012 年 9 月），該公司又與大陸拓福集團有限公司，於大陸福建省福州市共同合資成立「福建拓福世曦工程顧問有限公司」。

如今在台灣世曦公司對外投資數千萬元後，目前根據台灣世曦 105 年度的損益預計表中，可以看到 105 年拓福世曦公司無預定新爭取之業務，亦無執行中之計畫，僅有營業費用支出；而香港子公司轉投資的世曦昆山公司雖尚有執行中計畫之服務收入，但扣除服務成本與費用後，仍為虧損情形。

本席要就教交通部，一個準國營事業，任由他投資虧損，是否有掏空之嫌？而在績效不佳的狀況下，卻發高額之績效獎金，交通部是放任？或者根本就是一個酬庸性質的黑機關，交通部究竟是管不到還是管不動？本席要求交通部責成中華顧問工程司就上述疑慮於兩週內提出書面報告送交本席，以利未來之監督。

許委員淑華書面質詢：

邀請交通部部長陳建宇就「交通部得實質掌控營業單位（臺灣鐵路管理局、台灣高速鐵路股份有限公司、中華郵政股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司、桃園航勤股份有限公司、中華航空股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、陽明海運股份有限公司、台灣航業股份有限公司、中華電信股份有限公司及台灣世曦工程顧問股份有限公司等）績效」列席報告，並備質詢。

一、高鐵公司表示，18 日萬安演習期間的下午 1 時 30 分至 2 時，高鐵列車正常行駛，但配合交通管制，台北站、板橋站、桃園站及新竹站的聯外接駁公車、快捷公車，以及排班計程車等暫停行駛。高鐵公司指出，演習期間車站售票及旅客進出閘門維持正常作業，提醒前往高鐵台北站、板橋站、桃園站及新竹站搭車的旅客提前到站，避免延誤行程，同時請配合憲、警及站務人員引導，於車站稍候。

桃園高鐵站是不少外籍旅客要搭機的轉運站，而桃園機場聯外交通屆時勢必暫時停止，但高鐵桃園站未見英日語等外語告示，請問桃園機場公司及高鐵公司，屆時外籍旅客面對無法搭車的情況，我們要如何說明好讓他們安心並配合相關交通管制？

二、目前台鐵每日平均運量由 96 年的 46.5 萬人次成長至 104 年的 63.6 萬人次，成長 36.8%，每日平均客運收入由 3,989 萬成長至 5,002 萬元，成長 25.4%，營收屢創新高。台鐵局也持續開發鐵路系列商品，包括鐵路便當、懷舊紀念品及推動資產活化等，有效增裕收益，104 年附業收入達 33.09 億元，較 103 年成長 1.92 億元，其中便當銷售量突破 1,000 萬盒。

雖然台鐵日運量有所成長，而且副業賣便當經營的比本業好，但台鐵應該顧及本業也就是列車運行狀況，不是讓大家以為這是一家賣便當的公司，所以火車誤點應該是可以被接受的。像是每週六上午要從桃園往台北的列車，少有準點狀況，其中又以電聯車誤點最為嚴重，且列車擁擠，讓人難以搭乘。對於列車誤點狀況，台鐵是否有具體改善措施？在上下班尖峰時段的通勤電聯車，是否加發車次，以維持搭車的品質？副業賺再多，不及好好維護列車級路線安全的額外支出成本，有這種邏輯嗎？此外，目前太魯閣號不發售站票，但台北至桃園常有通勤族為方便，無座位票搭乘太魯閣號，由於列車行駛速度較快，讓人擔心乘客安全，卻也未見列車長巡車，予以協助乘客轉搭其他列車，因此關於太魯閣號無座位搭車之情況，台鐵如何加強管理？

三、近年來郵局每年都在招考郵差，但這份工作卻相當辛苦，甚至被稱為血汗郵差。去年六月一群來自全台各地的郵局員工，聚集在中華郵政工會門前抗議。抗議的郵差表示，郵政工會，偏向資方，無視員工過勞，工會理事長還聲稱過勞情況不常見，中華郵政公司屢次勞動檢查遭到裁罰，違反勞基法名列血汗工廠第 3 名。過去甚至發生過苗栗大湖一名郵差上班中途過勞猝死，超時工作情形嚴重。

當時抗議的郵差提出 4 訴求，包括 1.中華郵政公司在追求繳庫盈餘以達績效分數同時，不應罔顧勞工權益，以違反勞動法令方式壓榨員工。2.放寬對中華郵政員額控管政策，使回歸實際需求用人制度。3.中華郵政面對萬物皆漲，唯有郵資 24 年不漲下的經營窘境，難以盡到照顧好自

己員工的企業責任，有反映成本調整郵資之必要。4.揭弊者保護法之精神，僅限於勞基法，應擴及公務員的權益保障。

去年 11 月中華郵政規劃明年三月一日起，無收件人姓名和地址的無名址商務大宗郵件將取消折讓優惠。

但是根據一份公開資料顯示，3/30 總會代表大會提案第 55 案：案由：建請中華郵政股份有限公司加速郵資調漲作業，並重新檢討大宗折扣與議價辦法。說明：中華郵政股份有限公司郵資凍漲 25 年，去年立法院交通委員質詢董事長應予調漲，建請本會函請總公司加速郵資調漲作業，並重新檢討大宗折扣與議價辦法，以減輕公司營運績效壓力，落實幸福企業照顧員工政策。

請問中華郵政，原定今年 3 月 1 日開始的大宗郵件新費率制度，為何卻一直未能進行？希望中華郵件量增加的同時，人力也要補足，最重要的是，郵務賺錢以後能增加福利，照顧辛苦的郵差。

蔡委員適應書面質詢：

一、茲因台灣鐵路管理局將於 4/21 進行微幅調整班表作業，就此，請提供本次調整的效益評估，以及，近半年各月份基隆、台北、新北一等站（基隆、七堵、松山、萬華、板橋、樹林）車站營收、客運量、貨運量、行車運轉業務量資料作為參考。

二、陽明海運股份有限公司設於基隆市七堵區，以國際定期海運、貨櫃碼頭、國際物流、拖車運輸等為主要經營業務，請針對近年營運狀況及未來發展規劃，安排簡報。

三、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。請台灣港務股份有限公司提供基隆分公司近五年（100—104）公司營運收支，以及提繳航港建設基金中，收入部份的「商港服務費收入」、「港務公司盈餘分配收入」、「租金收入」，及支出部份的「港灣建設計畫」、「專案計畫」、「一般行政管理計畫」之金額及占總公司金額之百分比。

四、有關本席於 3/4 院會質詢基隆軍港遷移一事，後續又分別於 3/16、21 邀集行政院、國防部及交通部等單位召開協調會，並請港務公司於三月底前完成與航商業者溝通，並於 4/6 前將結果報請交通部，接續由交通部於 4 月中前將公文陳報至行政院。就此，請交通部、港務公司針對該案辦理進度提出書面說明。

顏委員寬恒書面質詢：

台灣人被詐騙集團騙怕了，所以非常謹慎面對不知由來的電訊特別提防，但是防不勝防。電信詐騙手法更是升級到 2.0 甚至於 4.0。在電信自由化的大旗底下，許多包括犯罪死角的查詢，往往隨著電信單位轉接到境外，面臨追查的困難，這也就是讓詐騙業者心存僥倖的地方。

本席認為對於電信詐騙的案子不斷擴大，中華電信需要用更積極的態度來處理，詐騙電話號碼累積至今密密麻麻，正是代表詐騙集團有恃無恐，現在甚至連中華電信都成為詐騙集團假借犯罪的平台，有詐騙集團用中華電信名義表示現在在做網路地址電話定位，然後他會念你的地址給你聽，是的就按 1 不是就按 2。有人打電話到中華電信客服，才發現是詐騙電話，點進去的話民眾得自行負擔高額費用。部長，這樣的情況防不勝防。

剛才提到的詐騙電話，其實是不肖的第二類電信業者，透過使用中華電信的高付費電話系統來做額外的電信收費，這個部分在中華電信叫做 0204 的電話付費系統，指的是「智慧型網路付費語音資訊服務」，每分鐘收費從十元至一百元不等，最高每次收費五百元。據本席瞭解國內應該沒有開放業者經營「成人色情電話服務」，電信法有明訂禁止電信事業經營違反公共秩序與善良風俗之業務。但業者認為有商機，變相以情色內容吸引民眾撥打，游走法律邊緣，一般民眾更將 0204 電話視為「色情電話」代名詞，對這樣的結果，有沒有什麼積極的作為？有沒有稽查人員對那些色情電話或是電信詐騙電話進行撥號測試？查獲不法的就立即處分？請說明。

除了 0204 大家所熟知的電話之外還有回撥要付費的電信詐騙方法，回撥之後隔月電話帳單增加一筆 50 元的費用，這是網友遭遇到的狀況，雖然金額不多，但很明顯這類行為是要「誘騙回撥高收費的費付電話」，騙取電話費，在積少成多的情況下達到獲利的目的。

本席覺得國營事業應該站在國家立場的高度來思考整個大格局，站在有利於國家整體走向的情況，不是為了賺錢大開方便之門，跟不肖業者一起大家發財。詐騙情況也有透過郵遞方式，詐騙集團讓民眾收到郵寄送來的包裹，由於寄送姓名地址都正確，被害人往往在不清楚這是詐騙的情況下就簽收，後果就是詐騙集團馬上通知要民眾負擔高額費用，想盡辦法要錢。民眾由於已經完成簽收動作，面對詐騙集團的要脅也是百口莫辯，就算遇上檢調追查，詐騙集團也是有恃無恐，中華郵政無形之間變成詐騙集團的幫凶，本席建議應該設立防杜機制。

對於詐騙集團利用這些管道加害民眾感到非常憤怒，對於要如何事先預防，來保障民眾的權益，本席認為交通部其實可以有更積極的作為，例如針對不肖業者進行黑名單事先控管，主動稽查，爆量異常電話事先通報警政署，或者你們有更好的辦法進行查核，現在已經從國內騙到國外了，再不防杜電信詐騙就快成為台灣的國際代名詞，請交通部儘速因應對策的改進研討。

肯亞詐騙事件，讓台灣黑了一次臉，這個責任最大當然是嫌疑人，但政府單位除了事後處理單位，外交部，法務部等單位要面對外，本席認為詐騙的工具不是電信就是網路，也是犯罪者的幫凶，身為全國電信機關的長官，預防比補救更重要，交通部責無旁貸，應該也要積極因應才是。

最後提到五秒鐘可以做什麼事情？走幾步路？還是看個訊息？這麼短暫的時間，其實能做到的事情真的不多。但是現在國內有很多路段的綠燈就是五秒鐘，這樣讓用路人真的很為難，如果交通部也覺得時間太短，本席建請交通部責成各相關單位綠燈至少 10 秒起跳。

吳委員志揚書面質詢：

今年是中華郵政 120 周年，明年是台鐵 130 歲，然而這些百年老店的共同特點就是面臨時代的衝擊，不是要關掉上百間的郵局，就是虧損上千億元，如何在轉型或重整中，保有最初設立的目的，是很重要的方向。郵政法第一條開宗明義指出：「為健全郵政發展，提供普遍、公平、合理之郵政服務，增進公共利益，特制定本法。」因此，我們可以知道郵局的設立，是為了提供民眾普遍、公平又合理的服務，公益大於利益。績效與與否賺錢雖然也是考量之一，但是如何提供台灣民眾服務，才是最優先的。

然而，今年三月底，中華郵政宣布將裁併全台 4 間郵局，5 月 7 日至 15 日整併台北、桃園、

台中、高雄等 4 都共 4 間郵局，包括桃園已有 46 年歷史的新新郵局，估計影響共 8,000 多名儲金等相關業務客戶，而這只是第一波的整併，初步設定 5 年內整併 100 間。

- 本席請教董事長，郵局的郵務儲匯，本來就是該以服務為目的，在民間業者無利可圖之下，發揮為民服務的精神，為偏鄉居民服務，這才是郵局存在的目的。如今為了考量獲益，要在 5 年間整併 100 間郵局，到時會有多少民眾受到影響？尤其是偏鄉地區的民眾，交通不像台北地區如此方便，加上詐騙猖獗，民眾對郵局的信賴猶深，中華郵政應該思考郵政法設立的宗旨，如何在服務民眾的前提下，進行改革。

- 郵政事業在世界各國都面臨改革壓力，美國郵政儘管虧損連連，但迄今仍為國家壟斷，對市場化態度消極；同屬國營的法國郵政，雖有 1000 多個郵局設在偏遠農村地區，普及服務的任務沉重，但也只是經由發展各種策略來改善收支，而非關閉虧錢的偏鄉郵局。至於德國、荷蘭與英國皇家郵政，雖均已民營化，卻仍透過修法定義、保留部份專營權、連結執照制度與移轉補貼責任等機制，來確保普及服務的任務得以落實。至於中華郵政未來何去何從，應該透過多方討論，來決定未來的方向，這不只是郵局高層或員工的問題，更是全民的事情。

- 其次，針對郵局被裁掉後員工的去留，請中華郵政要特別注意員工的勞工權益保障。這些人不是失業，也不該任意被換到別的單位，必須要尊重員工的居住所及其本人的意願來調配。

中華郵政自辦營業機構共有 1,324 處，其中自有局屋 874 處，約占 66%；租（借）用局屋 450 處，約占 34%。目前就占一半的自有局屋中，挑選適合標的進行資產活化，2015 年收益達到 2.3 億元，看似成果漂亮。然而快捷、限時、包裹三項業務，近 3 年皆虧損約 29 億元，活化土地績效，趕不上郵務的虧損狀況。

- 本席請問董事長，面對快捷、限時、包裹三項業務的嚴重虧損，郵局目前的方案是什麼？會不會提高收費？或是如去年初媒體所報導的，會棄守包裹等相關業務？

明年一三〇歲的台鐵，經年虧損，累積到現在，已接近一千三百億台幣。老態龍鍾的台鐵，最為人詬病的，是讓人抓狂的火車票務系統。民眾返鄉，往往一票難求，非得分段買票，用接龍方式回鄉。明明有坐位，卻沒辦法有效周轉，一旦中間被切斷，就無法再售出給長途客，逼著民眾非得跟著切斷行程，在長時間的車程中，像跑障礙賽般的闖關換車廂。究其原因，就是台鐵訂票系統像是上個世紀留下來的活化石，信用卡付款頁面是少數無法輸入四碼後自動跳轉下一欄，查詢與訂票頁面的整合也不好，完成付款後也不會發確自動認信到信箱，當然更不可能有如高鐵的乘車提醒。

而台鐵的網路系統也沒有整合，點選時刻表查詢，會跳出另一個網址 <http://twtraffic.tra.gov.tw/twrail/>，而網路訂票系統又是另一個網址 <http://railway.hinet.net/>，所以當民眾要訂票時，就必須在兩個不同的系統網頁間切換，才能去確認哪個時段有車子，又到另一個系統去確認又沒有位置，為什麼無法整合呢？可以像訂高鐵或機票一樣，選項、訂票、付款一目瞭然，在同一平台、同一網頁，一次搞定嗎？

- 本席請教局長，雖然你在接受媒體訪問時表示，明年七月第四代票務系統一定會有所改變。但是第四代訂票系統，仍舊好像有許多客製化的設計，像是對號車單號一邊雙號一邊的人工

作業方式，台鐵仍舊以行政與組織本位立場，先求防弊，而不是站在旅客服務介面的考量，如果能類似飛機與高鐵的方式，以 X 排 A/B/C/D 座的編法，就可省很多"客製化"的錢。台鐵在革新之餘，也必須要重視科技與成本的考量。

- 其次，長途需求大於短途供應的問題，如何在第四代的訂票系統中解決，也是台鐵要解決的問題，才不致每次都要民眾分段訂票。

- 最後，請問局長有沒有信心，520 後仍舊推動台鐵的改革？是否會繼續留任下去？

劉委員建國書面質詢：

一、依據目前高鐵運量的數據，雲林站三月份南下平均就有 73,183 人，北上也有 72,277 人。是雲彰苗三站中最多的，但雲彰苗裡班次最多的竟然是苗栗站，苗栗站南下北上平均運載量約四萬多，而雲林假日平均運量都有 6,000 多人，月總數 14 萬多名旅客，但雲林平日（4/18）班次南下 18 班北上 23 班，假日（4/17）南下也才 20 班，北上竟然變成 16 班，這樣的高鐵班次顯然不符合比例，也無法滿足雲林站的旅客需求。

二、於 3 月份行政院定案由雲林縣承辦 2017 台灣燈會，以桃園燈會為例，桃園班次幾乎為雲林縣的一倍以上，燈會當周也加開 115 班次，燈會當天更緊急加開 43 班自由坐列車，仍然於燈會期間，桃園甚至連新竹站都因為人潮關係而幾度癱瘓，更發生民眾不耐久候進而對站務員施暴的暴力事件，若考量 2017 台灣燈會及苗栗現今運量，顯然有急迫調整、增加班次的必要性。

三、高速鐵路不可成為慢鐵，這是一個大前提，但透過各種班次的分配，其實還是能有效維持高鐵的速度而又能兼顧有需要增加班次的站體，所以雲林站增加班次只在於願不願意而已，但仍需強調 2017 年台灣燈會位於雲林縣，勢必會帶來非常龐大的觀光人潮，不僅僅是燈會該週，而是雲林縣藉著燈會相繼推出的觀光計畫，必然會帶來比現在更大的人潮，以目前班次的運載量，絕對無法應付。

四、基於公共利益，高鐵局應該立即著手規劃雲林站增加班次之計畫，切莫讓 2017 台灣燈會時，再度上演雲林站癱瘓、民眾攻擊事件。

主席：今天會議作如下決定：一、報告及詢答完畢；二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

現在散會。

散會（13 時 15 分）