

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 17 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 12 月 5 日（星期一）9 時 2 分至 13 時 31 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

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 2 會期交通委員會第 16 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 11 月 28 日（星期一）上午 9 時至 12 時 3 分

中華民國 105 年 12 月 1 日（星期四）上午 9 時 2 分至 11 時 58 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭天財 Sra · Kacaw 蕭美琴 李鴻鈞 陳素月 李昆澤 葉宜津 鄭寶清

簡東明 Uliw · Qaljupayare 鄭運鵬 陳歐珀 趙正宇 林俊憲 劉權豪

陳雪生 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：鍾佳濱 黃偉哲 江啟臣 賴士葆 張麗善 徐永明 孔文吉 陳亭妃

陳明文 鍾孔炤 劉世芳 黃昭順 呂玉玲 何欣純 邱志偉 周陳秀霞

王惠美 羅明才 林德福 高金素梅 陳曼麗 李彥秀 陳賴素美 呂孫綾

高潞·以用·巴魴刺 Kawlo · Iyun · Pacidal

委員列席 25 人

列席官員：11 月 28 日（星期一）

交通部 政 務 次 長 王國材

路政司 司 長 林繼國

會計處 處 長 洪玉芬

重大工程督導會報 副執行秘書 游本堂

公路總局 局 長 陳彥伯

副 局 長 夏明勝

副 局 長 黃運貴

主計室 主 任 陳惠敏

規劃組 組 長 李忠璋

監理組	組 長	陳聰乾
養路組	組 長	蔡宗成
新工組	組 長	黃三哲
用地組	副總工程司	鄧文廣
機料組	組 長	吳文益
秘書室	主 任	李應當
人事室	主 任	馬文林
資訊室	主 任	陳守強
政風室	主 任	簡正坤
臺北區監理所	副 所 長	魏武盛
國道新建工程局	代 理 主 秘	廖肇昌
運輸研究所	主 任 秘 書	蘇振維
行政院主計總處	專 門 委 員	陳莉惠

12 月 1 日（星期四）

交通部	部 長	賀陳旦
路政司	司 長	林繼國
會計處	處 長	洪玉芬
郵電司	司 長	王廷俊
科技顧問室	主 任	王穆衡（兼任）
航政司	簡 任 技 正	盧清泉
高速鐵路工程局	局 長	胡湘麟
國道高速公路局	局 長	趙興華
公路總局	組 長	陳聰乾
行政院主計總處	研 究 委 員	黃耀生

主 席：李召集委員昆澤

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 薦任科員 洪翎宜 科 員 黃玉如

11 月 28 日（星期一）

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

討 論 事 項

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部公路總局及所屬單位預算。

決議：

一、委員於協商中請交通部提報之事項，請儘速以書面答復本會委員及本會。

二、交通部公路總局及所屬單位預算，處理完畢，內容如審查結果。

審查結果：

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 142 項 公路總局及所屬 32 億 3,609 萬 3 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 112 項 公路總局及所屬原列 43 億 5,093 萬 1 千元，增列第 1 目「行政規費收入」1,500 萬元，其餘均照列，改列為 43 億 6,593 萬 1 千元。

第 4 款 財產收入

第 161 項 公路總局及所屬 2 億 0,760 萬 6 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 158 項 公路總局及所屬 7,661 萬元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 6 項 公路總局及所屬原列 525 億 4,889 萬 3 千元，減列第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」50 萬元、第 2 目「公路及監理業務管理」4,230 萬元（含「公路公共運輸多元推升計畫」3,000 萬元）、第 3 目「公路建設及改善計畫」2 億 5,000 萬元，以上科目均自行調整，共計減列 2 億 9,280 萬元，其餘均照列，改列為 522 億 5,609 萬 3 千元。

本項通過決議 75 項：

（一）交通部公路總局及所屬 106 年度預算「勞務承攬」編列 11 億 2,312 萬 2 千元，預計進用 2,659 名勞務承攬人力，較 105 年度增加 8,625 萬 3 千元，增加進用 109 人，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作。爰此，凍結 106 年度「勞務承攬」預算 8,625 萬 3 千元，待交通部公路總局針對用人方式及勞務承攬大幅增加因素向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
劉權豪 林俊憲 陳歐珀 陳素月

(二)針對交通部公路總局及所屬 106 年度「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列學分補助費 170 萬元，缺乏實際細項說明，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列該支出有疑慮之情況下，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

(三)鑑於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款對於原住民或原住民團體之非營利商品或勞務，於招標時得採限制性招標之規定經常受各行政機關之忽視，此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認為購買原住民族商品方有本條之適用，致本條為保障原住民族工作權之美意無法有效落實，查國際勞工組織原住民和部落人民公約〔Indigenous and Tribal Peoples Convention,1989 (No.169)〕第 20 條第 1 項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上受到有效保障」。此意旨應於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款做有效落實，行政機關在招標一般性勞務時，亦應將本條列為裁量辦理方式之一。爰凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」中所列局本部辦公大樓清潔、保全及安全監控等費用 200 萬元，俟公路總局對於辦公大樓清潔招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款之規定，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra・Kacaw 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

(四)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列 13 億 5,388 萬元。有鑑於公路總局 106 年 5 月前欲強制實施實際道路駕駛路考，但相關配套措施未臻完備，致使汽車駕照考試制度成效不彰，甚有民眾在考照期間發生交通事故，反而失去原先強制道路駕駛路考欲提升用路人及民眾安全之美意。

爰凍結「公路及監理業務管理」項下「監理業務」13 億 5,388 萬元之五分之一，俟交通部公路總局針對實際道路駕駛路考上路前做好相關配套措施，並於 3 個月內將改善計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 李昆澤

(五)交通部推行之多元計程車方案，卻交由地方政府執行，難以統合，也無法提供單一服務 APP。交通部應推動「全國版計程車 APP」，整合全台 8 萬 6,931 部計程車加入，包括車行、運輸合作社、車隊和個人車輛等，聯合各家業者讓消費者手機裡只有一個 APP，在全台各地都能叫計程車，除傳統計程車外，也包括多元化計程車。因此，有關交通部公路總局 106 年度預算「公路及監理業務管理」之「監理業務」13 億 5,388 萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院

交通委員會提出全國版計程車叫車 APP 之書面報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 劉權豪 葉宜津
林俊憲 陳素月 陳歐珀 李昆澤

(六)近年因氣候變遷，複合型災害頻繁災損強度大增，山區土石流、道路坍方等災情屢見不鮮。雖然政府資源有限，但是民間力量無窮，因此每逢災害發生立即徵用民力支援救災，民間救難團體也無不傾力相助。惟民間救災車輛加、改裝設備之行為，涉及消防署救災設備認定及公路局監理站檢驗之跨部會權責。雖消防署訂定「災害防救團體或災害防救志願組織防救災車輛固定特殊設備及特殊標幟認定規範」，但該規範第 5 點中，對於車輛救災必須之特殊設備僅列舉「絞盤機、保險（防撞）桿及閃爍警示燈等」，其他常見救災車輛之設備，如：涉水進氣管、車頂裝備置放架、曳引拖拉架等均未載明。顯見符合規定之特殊救災設備強度不足以因應災害搶救，且部分救災設備拆裝耗時。因此，為能於災害發生時立即投入搶救，車輛檢驗單位公路局監理站應積極與消防署商討，除了研擬經列管救災車輛平時搭載救災設備行駛一般道路之適法性外，更應開放救災車輛裝設其他經審認之救災設備。然此問題存續多年未能有效擬訂妥適方案。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」之「業務費」預算 2,000 萬元，俟交通部公路總局與內政部消防署會商提出改善方案，並向立法院交通委員會進行書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳素月
陳歐珀 劉權豪 鄭運鵬 林俊憲

(七)汽車監理業務現為公路總局監理單位統籌辦理，因檢驗數量龐大，委託民間代驗廠進行檢驗。惟民間代驗廠檢驗標準與「道路交通安全規則」所示各項檢驗標準不一，例如車頭燈之變更，未能以檢驗儀器統一基準，而由民間代驗廠自行審認；又例如車體顏色與保險桿不同，無法通過檢驗，導致民間代驗廠要求辦理異動登記等問題頻傳，亦使代驗廠遇改裝套件無統一標準判定是否合格，徒增民眾困擾。爰此，凍結交通部公路總局 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」之「業務費」1,000 萬元，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 劉權豪 鄭運鵬
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(八)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列 13 億 5,388 萬元，其中包含業務宣導經費 1,312 萬 3 千元，用於道安講習安全宣導及汽機車燃料使用費宣導。

惟根據內政部警政署統計我國道路交通事故數量，由 100 年肇事總件數 23 萬 5 千餘件，提升至 104 年全年發生 30 萬 5 千餘件，顯見道安講習成效不彰。且公路總局 105 年辦理代徵汽燃費至 105 年 8 月 31 日底之實徵數 468.6 億元，未徵數 128.12 億元，仍有改善空間。

爰此，凍結本筆預算之五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 鄭寶清 林俊憲 鄭運鵬
陳歐珀 李昆澤

(九)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務—一般事務費」編列 4 億 1,325 萬 7 千元。「監理業務」計畫中編列汽、機車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，然上述所有作業皆可透過燃料費隨油徵收後獲得解決，爰凍結本筆預算之五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出燃料費隨油徵收可行性評估書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(十)截至 105 年 8 月底為止，交通部公路總局代徵汽燃費未徵數累計高達 128 億 1,185 萬 3 千元。面對汽燃費長期短收，嚴重影響政府財政收入。為避免持續出現汽燃費短收。爰此交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列寄發汽機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元、委託代收手續費 9,947 萬元、催繳及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元、印製汽、機車燃料費繳款書、催繳繳款書、處分書等 2,070 萬 2 千元，全數凍結五分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出隨油徵收政策之書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
林俊憲 劉權豪 陳歐珀

(十一)根據立法院預算中心統計資料，歷年來，汽燃費未徵比率偏高 101 年 13.6%，102 年 13.1%，103 年 11.6%，104 年 8.5%，交通部在 105 年初寄發 101、102 及 103 年度汽機車燃料使用費逾期未繳罰單，即高達 118 萬 9,016 件，不僅影響歲入短收，也造成稽徵成本增加。交通部公路監理機關自 99 年 3 月 1 日起實施「於公路監理電腦系統車籍及駕籍檔」增列住居所或就業處所地址，以利公路監理機關及相關機關各項便民服務通知事項，然而目前汽車、機車之「新領牌照登記書」中仍僅列戶籍，未列住居所。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元，凍結五分之一，俟交通部公路總局完成汽、機車新領牌照登記書，納入住居所聯絡地址，向立法院交通委員會提出書面報告後，始能動支。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 陳素月 趙正宇 劉權豪
李昆澤 葉宜津 林俊憲 陳歐珀

(十二)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務—業務費—一般事務費」項下辦理簡政便民為民服務及機關防護災害演練等編列 327 萬 2 千元，但根據該局辦理 104 年度民眾對監理所（站）整體服務滿意度調查報告指出，有關監理所（站）提供的各項便民措施，認為整體服務品質有改善者僅占 48.7%。而關於各類便民服務僅有「取消各類普通駕照及自用汽、機車與拖車行照定期換照政策」的認知度達七成，「輪胎胎紋深度已納入車輛檢驗項目」認知度也有七成，然而「監理服務 APP」的認知度不到三成，「汽機車燃料使用費

已改為每年 7 月合併開徵的認知度不滿五成，顯然各監理單位推廣民眾熟悉各項便民措施的服務內容的效益不彰，有待加強。爰此，有關 106 年度預算辦理「簡政便民為民服務及機關防護災害演練等」編列 327 萬 2 千元，應予以凍結五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 趙正宇
林俊憲 劉權豪 陳歐珀 陳素月

(十三)針對交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列委託代收汽、機車燃料使用費手續費 9,947 萬元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該項經費運用之情形，編列該項預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

(十四)針對交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列辦理汽、機車燃料使用費手續費催收及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該項經費運用之情形，編列該項預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

(十五)交通部公路總局及所屬單位 106 年度預算「公路及監理業務管理」之「資訊管理」項下數據通訊費編列 4,374 萬 5 千元，較 105 年度同項目預算 2,621 萬 1 千元成長 65%。有鑑於電信公司並未大幅調漲數據通訊費與通訊線路費用，公路總局並未能在預算書中進行說明何以大幅調漲該項費用。爰此凍結該通訊費之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
林俊憲 劉權豪 陳歐珀

(十六)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「業務費」編列 2 億 8,882 萬 4 千元，其中「通訊費」4,429 萬 5 千元，主要係局本部及所屬單位數據通訊費與稅捐單位連線之通訊線路費用。惟該項通訊費 105 年度僅編列 2,676 萬 1 千元，106 年度預算增加 1,753 萬 4 千元，增加 65%，預算編列暴增，其預算說明卻仍與 105 年度一樣，沒有詳細說明原因，因此該項預算有浮編之虞。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「業務費」編列 2 億 8,882 萬 4 千元，其中「通訊費」4,429 萬 5 千元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 葉宜津 李昆澤

(十七)有鑑於交通部公路總局及所屬 106 年度於「公路及監理業務管理」計畫項下「資訊管理」分支計畫，編列第 3 代公路監理資訊系統維運等費用 1 億 9,885 萬元，與 105 年度預算數同。經查：第 3 代公路監理資訊系統提供全國監理核心業務，近 2 年度均編列系統維護費用近 2 億元，然由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，鑑於本系統使用者眾，宜研謀參照國家發展委員會建議，協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用，以建立使用者付費機制，編列是項費用實有浪費公帑之嫌。爰該項計畫編列經費 1 億 9,885 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 林俊憲 葉宜津 陳素月 李昆澤

(十八)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理—業務費—資訊服務費」中辦理第 3 代公路監理資訊系統維運等費用 1 億 9,885 萬元，第 3 代公路監理資訊系統負責全國汽（機）車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，惟有關系統建置及維護費用統由公路總局負擔，不符使用者付費原則，爰凍結該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出如何建立使用者付費機制之書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
陳歐珀 林俊憲 陳素月 李昆澤

(十九)交通部公路總局及所屬 106 年度為辦理資訊設備更新，於「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「設備及投資」編列 3,960 萬 3 千元，預計使用部分預算購置新式個人電腦、筆記型電腦總計 608 台（計 1,225 萬元）。有鑑於本案電腦設備替換量龐大，為有效利用政府堪用資源、撙節政府開支，凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局重新盤點實際需求，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤
劉權豪 林俊憲 陳歐珀 陳素月

(二十)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列 37 億元，該計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99 至 101 年度）」及「公路公共運輸提昇計畫（102 至 105 年度）」（以下分別簡稱發展計畫及提昇計畫）賡續推動之公路公共運輸政策，公路總局自 99 年補助台中市政府辦理 BRT 建置計畫，因台中市政府政策改變，受 4,024 萬 8 千元補助之 18 輛雙節公車，迄今閒置已逾 1 年，導致虛耗公帑並損及政府形象。故凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

(二十一)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下，編列 37 億元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、多元推升優質運輸服務及改善公共運輸

環境等業務。然近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，隨近年國內交通建設變化快速，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行營運及補貼方式之妥適性，積極研謀改善策略，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼效益。爰凍結 106 年度該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲 葉宜津

高潞·以用·巴鱉刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

(二十二)交通部公路總局於 105 年度辦理「公路公共運輸提升計畫」(今年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」)，旨在解決偏鄉地區大眾運輸系統機能、效益不佳之現狀。本計畫立意良好，然而推動之規畫不夠周延，例如，礙於政府採購法之限制，導致出現 9 萬多塊的計畫案；且就執行面而言，105 年度於東部地區的二試辦計畫，至今仍未實際執行。種種因素皆凸顯公路總局對於本計畫之推動怠慢、消極，未正視偏鄉大眾運輸需求之急迫性。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「業務費」6,440 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲

陳歐珀 陳素月 李昆澤

(二十三)交通部目前正積極在東部地區進行多項交通建設。鐵道方面，交通部臺灣鐵路管理局、鐵路改建工程局的北迴線、花東線增軌之可行性評估已近尾聲；再者，蘇花公路改善工程預計於 108 年通車、台 9 線花蓮段拓寬工程也如火如荼地進行。然而，即便未來城際交通的運輸能力有效提升，若地方的公共運輸系統未能隨之改善、強化，那麼東部地區整體的交通效能仍將大打折扣。有鑑於東部地區大眾運輸(公共汽車)網絡系統急需進行檢討，又經多次向公路總局反映此問題卻未獲得正面、積極之回應。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「委辦費」4,200 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 陳素月

林俊憲 劉權豪 李昆澤 陳歐珀

(二十四)在 2016 年 7 月發生遊覽車火燒車，造成造成 26 人死亡，民眾想要參考遊覽車評鑑時，因為 2014、2015 年期，還在評鑑階段未公布，只能參考對 2012 及 2013 年度之舊資料。公路總局 2008 年首度進行遊覽車評鑑，並明訂每 2 年做一次，由於評鑑時間長達 1 年，可能造成長達 4 年的時間差，資料過舊，不利民眾選擇優良的遊覽車。然考量評鑑成本及減少評鑑作業時間，公路總局應研擬改為每年評鑑，就二分之一業者評鑑，業者維持 2 年一評。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」中有關推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度編列 3,000 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局完成相關改善作業，向立法院交通委員會提出書面報告後，始能動支。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇 劉權豪

陳素月 葉宜津 林俊憲 李昆澤

(二十五)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」編列 36 億 0,560 萬元，包含辦理市區及公路客運路線補助等相關事項。惟經查，由 101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 至 16 億餘元間，金額甚鉅，其中以公路汽車客運業為主要補貼對象，約占總補貼經費近半數。然而，近 2 年國內油價呈現下降趨勢，且全國公路及市區客運的補助路線之總數並沒有明顯增加，如此制式化之預算編列方式，有浮編之虞。爰此，凍結「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(二十六)公路公共運輸服務之提升改善，為交通施政之重點；因此，中央政府為協助各地方縣市政府提升公共運輸之品質，編列補助費用。然查預算書內容，對如何具體督導各地方政府提升公共運輸品質說明未臻詳盡，具體效益不明確，不利於預算審議。故此，爰針對交通部公路總局「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」編列 36 億 0,560 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 劉櫟豪 趙正宇 陳歐珀
林俊憲 鄭運鵬 陳素月 葉宜津 呂孫綾

(二十七)公路總局依「生活圈道路交通系統建設計畫（104 至 107 年）」，補助辦理苗栗生活圈道路工程，新建拓寬道路經費龐大，但實際執行上卻未針對生態研究、環境規劃與保育等面向進行審慎之評估，對石虎等保育生物之棲地所面臨到環境衝擊，更未充分提供有效且具體的內容；另面對道路規劃內容，公路總局亦遲未能建立有效且實質的資訊公開與民眾參與途徑，在經費運用上流於補助形式。

「苗栗生活圈道路計畫」為上位整體規劃，若未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。請公路總局邀請環保團體與學者專家，針對「苗栗縣生活圈道路交通系統建設計畫」提供意見，並依建議調整後，方能推動後續工作。

交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「獎補助費」編列 36 億 6,384 萬元，凍結 3 億元，俟交通部公路總局針對石虎等自然資源議題與資訊公開及民眾參與，重新評估調整計畫，向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 陳素月 林俊憲 劉櫟豪 葉宜津
李昆澤 鍾孔昭

(二十八)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列 40 億 6,500 萬元辦理「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」。然以南迴公路為例，其沿路地質敏感，加上道路之規劃設計、施工與養護均難以抵擋極端氣候帶來的集中強降雨

，若不及早提出韌性公路的規劃設計，殘補式的災修模式恐非長治久安之計。爰凍結該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲 葉宜津

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

(二十九)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，其中辦理生活圈道路交通系統建設計畫編列 50 億元。

有鑑於彰化縣境內將辦理高鐵南向聯外（縣道 137 線南延段）第一期工程，以提升彰化、南投及雲林生活圈之道路運輸服務，惟進度嚴重落後。爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部公路總局將相關改善計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲

陳歐珀 李昆澤

(三十)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 50 億元，辦理「生活圈道路交通系統建設計畫」。然該計畫僅透過內部審查機制核定，欠缺民間參與機制，外界對於道路建設的必要性和公益性，均無從置喙。許多道路工程甚至過度徵收私人土地、農田和房舍，而未優先使用公有土地，嚴重侵害民眾之權益。爰凍結該預算之二十分之一，俟交通部建立道路建設的必要性和公益性評估作業程序，明確納入公民參與機制，並研議透過土地交換與土地重劃等手段取得私人土地，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 蕭美琴 林俊憲 葉宜津

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

(三十一)查交通部長期建置有「臺灣地區橋梁管理資訊系統」控管全國橋樑，但全國已停用橋梁眾多仍高達 2 千座以上；除縣市政府以外，中央主管機關以交通部公路總局為最多竟超過 200 座，因各橋梁年代久遠，興建年份及建設成本不明等因素，多數已停用。公路總局長期漠視，同時也未能協助縣市政府管理停用橋梁。因此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「省道改善計畫」62 億 1,000 萬元之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表 全國已停用橋梁調查分析表

機關別	系統數	機關查填情形 (單位：次；%)				實際停用情形說明
	停用數	已移交或拆除	重複建置	改建、更名或其他	停用數	
國道高速公路局	62	16	37	7	2	「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路之大園支線高架橋（西向）及（東向）」2 座，橋梁工程雖已完工，尚需俟桃園航空城計畫徵地完成後

						辦理後續工程。
公路總局	220	40	0	179	1	「台 9 線東澳橋」1 座停用。其餘 40 座為已移交他單位管養，29 座為橋梁更名，1 座因區域排水改道，河道已回填土石，其餘自行更新。
臺鐵局	203	33	0	1(不詳)	169	含古蹟、未來移交地方機關、未來拆除或尚無未來計畫。
縣市政府	1,975	-	-	-	1,975	(以系統數代表)
台灣港務股份有限公司	1	0	0	0	1	「20 號橋」因該橋梁通過住宅區，砂石車來往眾多，經居民抗議已停用。
合 計	2,461	89	37	187	2,148	

※註：1.資料來源：立法院預算中心 2.統計日期 105 年 5 月。

提案人：簡東明 鄭運鵬 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw
陳雪生

(三十二)石虎保育議題自苗 50 拓寬(2010)受到民眾關注，於台 13 線外環道(2014)成為社會共識，公路總局至今(2016)仍未回應國人期待，省道改善計畫道路新建拓寬仍未考量生態保育的議題，無視國家財政拮据，以稅金毀壞納稅人的自然資源，並引發諸多爭議，虛耗社會能量。

公路總局作為國家公路系統主管機關，面對相關保育議題，應透過積極作為，審慎面對道路開發與生態保護的問題，過去相關計畫如未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。

故交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「省道改善計畫」編列 62 億 1,000 萬元，除其中預計投注於原住民族地區 10 億 4,202 萬 4 千元外，凍結 3 億元，俟交通部公路總局針對石虎等自然資源議題，重新評估調整計畫，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 陳素月 林俊憲 劉耀豪 李昆澤
葉宜津 鍾孔炤

(三十三)有鑑於交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」10 億 9,800 萬元，橋梁建設為我國交通建設之重要設施，惟近年來橋梁建設計畫執行屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生。經查金門大橋建設計畫屢因流標、重新發包及工期展延等問題，工程嚴重延宕；淡江大橋及其連絡道路建設計畫耗時多年，亦應積極辦理，以達建設目的。鑑於橋梁建設為我國重要公路交通設施，橋梁建設計畫之必要性及合理性、財務計畫、計畫執行力及後續管養能力，應事先確實審查並妥為規劃，以免橋梁完工後無法正常使用；另對於計畫執行情形

應建立完整獎懲制度，並研擬退場機制，俾利政府資源有效運用。爰凍結該項計畫編列經費 10 億 9,800 萬元之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

(三十四)淡江大橋為新北市北海岸地區聯繫淡水、八里地區之重大公共建設，然本計畫規劃路線與興建過程未臻透明，導致地方反彈聲浪，顯出政府與地方溝通不足、資訊不透明。爰針對交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列 10 億 9,800 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就淡江大橋建設之地方溝通與資訊透明之相關精進作為，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清 劉權豪 陳素月
葉宜津 趙正宇 陳歐珀 林俊憲 呂孫綾

(三十五)審計部 104 年度決算審核報告指出，「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」計畫期程 104 至 107 年度，截至 104 年底已串連全台第一條自行車環島路線，主線全長共 968 公里，南投與大鵬灣等環支線 235 公里，共計 1,203 公里。惟環島 1 號自行車路網係以劃設標誌、標線方式辦理，並無建立實體區隔之自行車專用道，據運研所 102 及 103 年度全國易肇事路段資料顯示，自行車環島路網包含 110 處易肇事路段，105 年度規劃自行車路線亦包含 32 處易肇事路段，且警政署統計自行車傷亡人數亦有逐年攀升趨勢。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 353 億 3,503 萬 8 千元，其中「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」編列 2 億 4,611 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就全國自行車路網危險路段提出改善措施，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 陳素月 趙正宇 鄭運鵬
葉宜津 林俊憲 陳歐珀 李昆澤

(三十六)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 2 億 4,611 萬元作為「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」。該計畫主要利用全台火車站、主要風景區及省道公路系統為主，串聯成全台自行車路網，惟據交通部運輸研究所資料顯示，其中有 110 處路段為易肇事路段，嚴重危害車友安全。爰此，為保障國人權益，凍結該預算之四分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面改善計畫報告後，始得解凍。

提案人：鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 趙正宇
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(三十七)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列 900 萬元辦理「台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」。然查過去台 9

線各項工程衍生諸多土地徵收爭議，道路開闢後常造成道路兩側農地土丘地塊破碎，大幅降低其經濟價值。為避免私人因公共利益過度犧牲其權益，政府應以土地交換和土地重劃進行用地取得，爰凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 劉耀豪 林俊憲 葉宜津

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

(三十八)交通部公路總局及所屬 106 年度「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」編列 66 億 2,815 萬 5 千元，辦理重點養護、一般養護、災害工程、道路交通安全工程維護及改善等業務。惟 105 年台灣遭受颱風、豪大雨侵襲，導致各地公路嚴重損毀，顯示過去的養護工作難以因應極端氣候變遷。爰凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告，確保道路養護和災修工程的品質，並建立審查與工程督導機制後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 劉耀豪 林俊憲 葉宜津 蕭美琴

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

(三十九)針對交通部公路總局及所屬 106 年度「公路養護計畫」中「資訊服務費」編列 2,040 萬元，公路總局在公路養護巡查系統等細項等缺乏實際執行計畫，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列高額支出有疑慮之情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

(四十)淡海輕軌為改善新北市淡水地區交通之重大公共建設計畫，然淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現因工程興建之緣故導致道路狀況不佳，致台 2 線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。為檢討加強交通疏導及道路養護，爰針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫-公路養護計畫」項下「設備及投資」編列 54 億 4,826 萬 8 千元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就淡水地區台 2 線聯外交通狀況改善計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清 劉耀豪 葉宜津

趙正宇 陳素月 陳歐珀 林俊憲 呂孫綾

(四十一)有鑑於公路總局於 106 年度「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列汽、機車燃料使用費（以下統稱汽燃費）徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，包括寄發開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元、委託代收手續費 9,947 萬元、催繳及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元、印製繳款書、處分書等 2,070 萬 2 千元及宣導經費 1,000 萬元。依據公路法第 27 條第 1 項：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費。……。」公路總局依據汽車燃料使用費徵收及分配辦法、公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點及公路監理機關徵收汽車燃料使用費標準作業程序等規定，辦理汽燃費之開徵、催繳、移送強制執行作業。公路總局代徵汽燃費 105 年 8 月 31 日底之實徵數 468.6

億元，未徵數 128.12 億元，汽車之 104 年度未徵數 6.19 億元及 103 年（含）以前未徵數 37.55 億元，機車部分（未區分年度）未徵數 33.28 億元，由於未徵數龐鉅。特要求交通部允應積極清理並研議將現行「隨車徵收」改為「隨油徵收」，俾減少國庫財政負擔，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 劉耀豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

（四十二）有鑑於我國因極端氣候、地震等天然因素，對於橋梁建設之損害，主要集中於公路橋梁，97 年度辛樂克颱風造成公路總局之台 13 線后豐大橋等 4 座橋梁斷裂，98 年度莫拉克颱風造成公路總局之台 17 線雙園大橋等 53 座，104 年度有台 88 線大發交流道 1 座，105 年度有台 17 線鯤鯓橋及台 86 線 24 號橋。截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 145 億 6,763 萬 1 千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行，顯見天然災害對我國橋梁之嚴重威脅，造成損失之龐鉅。故建議交通部公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，並於 3 個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

（四十三）有鑑於自 95 年度迄今，公路總局轄管橋梁嚴重損壞者，共計 64 座橋，主要有 97 年度辛樂克颱風造成公路總局之台 13 線后豐大橋等 4 座橋梁斷裂，98 年度莫拉克颱風造成公路總局之台 17 線雙園大橋等 53 座，104 年度有台 88 線大發交流道 1 座，105 年度有台 17 線鯤鯓橋及台 86 線 24 號橋。截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 145 億 6,763 萬 1 千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行。特要求交通部公路總局針對提高橋梁建設災害防救應變能力，積極研謀改善策略，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

（四十四）鑑於我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅。近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

爰要求交通部公路總局於 2 個月內向立法院交通委員會提出橋梁維護書面檢討報告，以確保橋梁之安全。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

（四十五）由於天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，除損毀橋梁立即修復、重建及改建外，為確保橋梁結構穩定，提高用路人安全；公路總局 106 年度「公路新建及養護計畫」編列 419

億 6,319 萬 3 千元，辦理多項公路建設，其中包括多項橋梁建設，除橋梁新建、改建及重建工程外，尚有為提高橋梁安全，配合河川改建工程及老舊橋基保固工程等相關計畫預算 7.49 億元。爰要求交通部公路總局，針對未來相關橋樑建設，應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 李昆澤

(四十六)台灣每年平均遭受 3 至 5 個颱風侵襲，各項公路建設品質需要更精良牢靠。我國自 90 年度起已投入經費約 283.17 億元作為老舊橋梁改建及重建工程，此外針對耐震補強工程也已投入 89.88 億元。然而，我國橋梁品質似乎仍然有待加強，據查天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，近 10 年來光搶修經費竟又花費高達 145 億餘元，顯見因橋樑品質不佳，導致後續費用越花越多。爰此，要求交通部公路總局積極研議改善方案，並提出書面報告。

提案人：鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 劉權豪
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(四十七)公路總局於 106 年度預算「公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列 10 億 9,800 萬元，該計劃於 103 年 1 月 15 日經行政院核定，截至 105 年 4 月底工程進度落後 0.22%，目前整體進度緩慢，且屢傳變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生，橋梁建設計畫之合理性、財務計畫、執行力及後續管養能力應妥善規劃。故建議針對該預算計畫，於 3 個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以利政府資源有效運用。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

(四十八)金門大橋建設計畫原於 99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，公路總局負擔 39.57 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年辦理第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。現又因承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至 109 年 3 月，截至 105 年 8 月底已 3 次流標，工程無法進行，交通部公路總局身為主管機關，應盡速排除困難，讓金門大橋早日完工，以符合民眾之期待以及國家之整體利益。

提案人：鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 葉宜津 劉權豪
陳素月 趙正宇 林俊憲 李昆澤

(四十九)有鑑於橋梁建設為我國交通建設之重要設施，而金門大橋建設計畫西起烈嶼，跨越金烈水道，進入大金門端湖下南方，路線長度約 5.42 公里，其中跨海部分長約 4.77 公里。本案係於 82 年提出建橋構想，99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，公路總局負擔 39.57 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年辦理第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。該

計畫係由金門縣政府委託國道新建工程局辦理，第 2 期工程於 102 年 4 月 9 日決標，截至 105 年 7 月底止，總投入經費 25.33 億元（公路總局 16.77 億元）。由於工程已進入金列水道深槽區施作，因花崗岩地質堅硬、深水區最深達 23 公尺及海象不佳等因素，施工期間發生多起工安意外，且承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工工期預計展延至 109 年 3 月，截至 105 年 8 月底已 3 次流標，工程無法進行；由於目前工程階段施作困難度高，未來計畫執行情形及資金需求恐存變數。特要求交通部針對先期計畫及施工工法，積極研謀改善策略，以提高資源運用效益，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

（五十）台 9 線花東縣界至台東市路段拓寬計畫已完成可行性評估，目前正辦理綜合規劃及環評工作，由於關山月眉沿線居民擔心拓寬計畫影響居住房舍被徵收，關山鎮公所經各方面研議協調，提出月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案辦理。爰此，建請交通部公路總局儘速研議關山鎮公所建議月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案之可行性。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬 林俊憲
陳素月 葉宜津 李昆澤

（五十一）秋夏之際，颱風頻繁。由於地理位置的因素，位於颱風迎風面的花蓮、台東，常因首當其衝而導致電線桿損壞，進而斷電；斷電之區域除了因道路中斷而導致搶修困難之地區外，亦常包括人口較密集的鄉鎮。有鑑於公路總局目前正積極辦理台 9 線花蓮段道路拓寬、改善等工程。爰此，要求交通部公路總局主動聯繫台灣電力公司，積極評估在道路拓寬工程進行的同時，一併辦理電纜線地下化之工作，以節省工程費用，更避免二次施工而浪費公帑。相關跨單位之研議評估報告，請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

（五十二）花東縱谷狹長，台 9、台 11 線等省道為南北交通往來之主要幹道，車速快、危險性高。然而礙於慣行之交通號誌系統過於僵化，易影響道路流暢性與行車速度；又再顧及到行人、支線車輛通行之需求，因此，因地制宜來設置「感應式交通號誌」，或許可以用來解決此侷限。有鑑於公路總局目前正在辦理台 9 線花蓮段道路拓寬、改善等工程。爰此，要求交通部公路總局積極評估，在道路拓寬工程進行的同時，一併將現有路口的號誌系統升級、更換為「感應式交通號誌」系統；除節省未來相關系統建置之工程費用外，更可提升東部地區道路使用之便利性與安全性。相關可行性評估報告，請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
林俊憲 陳素月 陳歐珀 李昆澤

（五十三）蘇花公路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車，預期將可大幅提升蘇花公路的穩定性與安全性。然而台 9 線蘇花公路部分路段，因諸多因素，行車安全仍有疑慮，包括「東澳至南澳」以及「大清水至崇德」等路段，其中「大清水至崇德」段近 5 年來的車禍傷亡數甚至

不低於現在正在改善的路段。為確保國人用路安全，爰要求交通部公路總局應立即進行蘇花公路剩餘瓶頸路段之調查與研究，以規劃完整的改善方案。相關調查評估工作之辦理規劃暨時程表，請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
李昆澤 林俊憲 陳歐珀 陳素月

(五十四)南迴公路屬省道台 9 線一部分，從屏東縣枋山鄉楓港至台東市知本荒野，清朝沈葆楨時期開闢成能容人步行的古道，1939 年擴建成楓港至阿塹衛（今達仁）路段，成了可通行汽車的「楓港台東道」。1949 年國民政府遷台後，數千榮民開山鑿石拓寬，並延伸到台東市且鋪設柏油，改稱南迴公路。南迴公路是連接台東與屏東唯一的交通要道，近年由於海岸線退縮、強降雨不斷、氣候變遷海平面上升等影響，面臨前所未有的危機，民眾戲稱南迴公路是「難回公路」，政府有責任建構一條安全回家的路給在外鄉打拼者，這是民眾最卑微的期盼。根據學者專家研究，在天災、人禍夾擊下，快則 50 年，南迴臨海路段可能消失。爰此，要求交通部公路總局，應立即啟動評估另建新南迴公路計畫，並於 1 年內提出可行性評估報告給立法院交通委員會。

提案人：鄭天財 Sra· Kacaw 顏寬恒 簡東明 陳雪生
廖國棟

(五十五)鑑於交通部、公路總局推動「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫安朔至草埔路段用地徵收計畫」時，原本預定以「原住民保留地」公告現值加四成（僅僅以公告現值每平方公尺 68 元加四成為 92 元，徵收台東縣達仁鄉內 32 筆土地）預備發放土地補償金並考慮直接徵收，此舉引發族人強烈抗議，已有問題前例；加上長期以來，交通部公路總局於偏鄉重大建設徵收土地幾乎均以原住民保留地為主。為杜絕再生爭議，爰要求交通部、公路總局協調相關單位訂定「原保地徵收補償費一致性標準」或比照蘇花改工程統一發放「生活補償金」方案，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：簡東明 鄭天財 Sra· Kacaw 顏寬恒 陳雪生

(五十六)鑑於屏東縣泰武鄉萬安村唯一聯外道路狹隘，不僅經常堵車、危及交通安全，且影響火災時緊急救災消防時效，當地居民均期望能興建外環道以解決交通瓶頸，但因道路需沿河床施作，工程具有難度，且牽涉公路總局與水保等相關單位，105 年 5 月立法院內政委員會曾辦理現地考察，承諾專案處理。因此，爰要求交通部公路總局協調屏東縣政府、鄉公所等相關單位優先協助本案並追蹤進度，於 3 個月內向立法院交通委員會提供書面報告。

提案人：簡東明 鄭天財 Sra· Kacaw 顏寬恒 陳雪生

(五十七)鑑於宜蘭縣山腳觀光道路已納入省道台 2 庚線，該延伸興建計畫道路起自頂埔（頭城），終至利澤工業區（五結鄉）與省道台 2 線相交止，全線長 46.126 公里。沿線行經頭城、礁溪、宜蘭、冬山等主要地方中心及次要地方中心，預計工程完工後，可加速宜蘭縣整體均衡發展，並將外來車流引導至西側各風景區，以紓解市區交通負荷。本案前經公路總局依宜蘭縣政府建議，將該計畫道路納編為省道台 2 庚線，業於 94 年 2 月 16 日奉行政院核示同意提升為

省道在案。然該工程延宕許久，無助解決宜蘭地區日益龐大之車流，爰要求交通部督促交通部公路總局訂定期程儘速完成，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以有效解決宜蘭民眾時常飽受塞車之苦。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

(五十八)鑑於宜蘭地區二結聯絡道路延伸至三星鄉部分，為縣道 196 線拓寬 1,085 公尺及新闢路段 1,800 公尺，總長度為 2,885 公尺，闢建完成後可實質聯結五結鄉、羅東鎮及三星鄉等鄉鎮，有強化聯結宜蘭東西向區域及紓解南北向交通流量之重要功能。宜蘭近年觀光發展興盛，隨著國道 5 號完工通車，其便利性帶來外地大量車潮，壅塞嚴重已影響宜蘭人返鄉權益；該延伸工程一旦完工，將有助於消化宜蘭地區日益龐大之車流。爰要求交通部督促公路總局儘速協調宜蘭縣政府共同啟動是項工程，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以解決宜蘭地區日益嚴重之塞車情形。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

(五十九)鑑於國道 5 號側車道南北方向尚未全面貫通，無法有效分流致使國道 5 號在宜蘭地區常塞到爆，造成宜蘭人返鄉之困擾。國道 5 號側車道原規劃由宜 4 至宜 30 鄉道間約 20 公里長兩側橋下空間布設各 2 車道之側車道，提供地區性短程交通使用，一旦施工完成，除可避免短程交通利用高速公路上下而影響主線車流順暢，兼可提供蘭陽地區另一條南北向交通幹道，有效分擔台 2、台 9 日益擁擠之交通。爰要求交通部督促公路總局訂定期程儘速完成國 5 側車道之貫通，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以維護宜蘭民眾返鄉之權益。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

(六十)對於台 61 線快速道路計畫，其終點原至曾文溪北側而未跨過曾文溪連接台南市區。經地方民意反映，公路總局亦開始進行曾文溪大橋之評估，唯此項作業行政程序過於冗長繁複，導致現今仍無實質動工，建請交通部公路總局加速作業，俾使本項工程得儘速開工，以嘉惠地方民眾及形成第 3 條縱向快速南北道路。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 劉權豪
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(六十一)台灣部分公路其環境、地質等條件原來即不適宜興建公路，但為部分民眾之對外聯絡，且往年秉持人定勝天心態，故施作不少此類型道路。但近年來氣候變遷異常，劇烈天氣型態日多，上述道路終年處於維修狀態，而虛擲經費在內。交通部公路總局應確實檢討部分道路修建之必要性，秉持與環境和諧、生態保育共處心態而對待修建、新建之公路建設。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(六十二)依據公路法第 11 條之規定「縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理」。為落實施政分工制度及地方自治之精神，且為避免地方政府因不悉相關法規而怠慢地方建設、又為避免有心人士惡意扭曲事實、操弄媒體、誤導國人，爰要求交通部公路總局彙整中央挹注地方之所有道路養護經費、財源清單，並行文各地方政府，以避免造成道路安全之疑慮，影響國人行之權益。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(六十三)交通部統計指出：截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前 3 名，花蓮縣、嘉義市為最低，均為 3.7%。各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占 24.2%次之，兩者占所有運具 71.7%，顯示國內大眾運輸系統使用率偏低。審計部 104 年度審核報告指出：「交通部推動綠運輸政策執行結果，節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升……公路總局允應賡續加強辦理……」機車不斷增加已形成嚴重空氣、噪音污染問題。因此，請交通部、公路總局等相關單位於 3 個月內向立法院交通委員會提出獎勵搭乘大眾運輸、並適度抑制機車成長措施書面報告。

附表：我國歷年機動車輛統計表

單位：輛

年度	總計	汽車	小客車	機車	每百人汽車數	每百人機動車輛數
90	17,465,037	5,731,835	4,825,581	11,733,202	25.6	77.9
95	20,307,197	6,750,169	5,698,324	13,557,028	29.5	88.8
101	22,346,398	7,206,770	6,091,324	15,139,628	30.9	95.8
102	21,562,645	7,367,522	6,236,879	14,195,123	32.0	92.0
103	21,290,313	7,554,319	6,405,778	13,735,994	32.2	90.9
104	21,400,863	7,739,144	6,573,746	13,661,719	32.9	91.1
105	21,453,054	7,800,339	6,626,952	13,652,715	33.2	91.2

※註：1.資料來源，交通部統計查詢網。105 年度係截至 8 月底實際數。

2. 汽車包括：大客車、大貨車、小客車、小貨車及特種車。

提案人：簡東明 鄭運鵬 鄭天財 Sra·Kacaw 陳雪生
顏寬恒

(六十四)我國機車肇事率，9 年來竟然成長將近 1 倍，2007 至 2015 年，每萬輛機車肇事率，件數由 79.95 成長至 143.08，成長率 79%，受傷人數由 105.77 成長至 192.11，成長率 82%，此外道路隱形炸彈越來越多導致交通意外事故頻傳，包括閃避道路坑疤、閃避路邊違停、閃避滑手機的路人等，顯見政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，建請交通部公路總局積極改善道路品質、標誌，以減少交通事故發生率。

提案人：鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 趙正宇
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(六十五)有鑑於公路總局 106 年度於「公路及監理業務管理」項下編列 57 億 7,751 萬 4 千元，其中 37 億元係辦理「公路公共運輸多元推升計畫」等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長，至 105 年 8 月底止，小客車達 657 萬 3,746 輛，每百人汽車持有數及機動車分別為 33.2 輛及 91.2 輛，均呈上升趨勢，造成都市地區嚴重之空氣污染。

另據交通部統計指出，截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，而臺灣地區以花蓮縣及嘉義市為最低，均為 3.7%。

綜觀各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以私人運具中之「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占 24.2%次之。2 者占所有運具之 71.7%。

顯示國內大眾運輸系統使用率偏低，多數縣市之大眾運輸系統並不發達，無法有效發揮替代私人運具之政策功能。特要求交通部允應正視汽機車數量龐大現況，並結合大眾運輸發展政策，紓緩汽機車持有數量成長，俾減少及分散汽機車使用需求，以降低污染排放、提高資源運用效益，提出有效解決對策，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(六十六)有鑑於公路總局 105 年 3 月間誤寄發 101 年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達 29.1 萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成本 703.5 萬元，該局之作業疏失致生公帑無謂浪費外，亦影響政府執法形象，監察院並於 105 年 9 月提出糾正。惟截至 105 年 8 月 18 日止，尚有 1.3 萬件退費案件（金額 728 萬元）尚未完成退費作業。特要求交通部允應積極辦理，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(六十七)有鑑於大型車職業駕駛在拿到職業駕照後，必須進行初訓並且每 3 年進行回訓，然而現行駕訓班 1 班最少 50 人，在「車輛性能保養與運輸業大型車駕駛自主檢查與緊急應變」等術科訓練科目，如班上人數太多，只能以看錄影帶的方式進行，沒有辦法進行實際訓練，很難達到回訓之功效，爰要求交通部公路總局，應於 3 個月內，就目前營業大客車駕駛回訓機制提出檢討報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 鄭運鵬
劉權豪 林俊憲 陳歐珀 陳素月

(六十八)有鑑於交通部宣布 106 年 5 月起針對汽車駕駛執照考試，將全面強制加考實際道路駕駛。惟相關配套措施如路考路段未設置告示、路考教練未實施全國統一性訓練及考照期間之

行車事故之責任歸屬與理賠事宜未有明確規範，爰要求交通部公路總局於 106 年 4 月前若未將相關配套措施辦理完畢，應暫緩實施強制實際道路考照之制度，以避免產生更多交通事故，反而失去原先保護用路人及民眾之美意，請交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 陳歐珀
李昆澤

(六十九)鑑於我國預計民國 114 年將邁入超高齡社會，營造高齡友善環境至為重要，政府有責及早規劃。而交通部為提供高齡者及行動不便者更多元、無障礙之運輸服務，訂有補助無障礙計程車作業要點，惟推動情形未如預期，無法營造行動不便者便利之運輸環境，公路總局在推動便捷的公共運輸部分，尚有很大改善空間。為免我國即將面對人口老化結構改變之事實，屆時無法提供足夠無障礙之運輸服務，爰要求交通部應就規劃面再作檢討，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

(七十)目前對於 60 歲以上職業駕駛換發駕照之體檢，因其有視野及夜視項目，該項儀器昂貴，平常所用機會不多，導致大部分醫院不願購置，而形成符合規定體檢醫院相當稀少，造成民眾不便。建請交通部公路總局檢討現行法規，及協調醫療院所配合辦理。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 劉耀豪
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(七十一)行動餐車創業門檻低，人事成本少、專業技術低，是許多青年微創業的選擇，行動餐車不僅可融合當地特色，也可配合流行文創打造「餐車文化」。然而，目前餐車檢驗標準不一，僅由監理單位、人員自由心證，令業者無所適從，爰要求交通部在限速條件下，應配合行動餐車需求，訂出車輛規格、安全標準、規劃可營業區域或觀光景點，讓行動餐車可以在規範下合法安心營業。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 劉耀豪 葉宜津
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(七十二)交通部及所屬機關為考評及查核所屬之工程，常委外聘請外界之專家或學者來執行，這些專家或學者握有監督考評之權力，依利益迴避原則，應不宜受邀至考評單位以講習之名，領取高額演講費。爰要求交通部制定利益迴避原則。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 劉耀豪
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(七十三)交通部公路總局各養護工程處負責之工程計畫，常受上級機關與其他事業目的機關來考評、查核、稽查，輔導、視查與演習等，所需之各類文書簡報或餐飲費用，均由承商負擔，然契約中卻無相關明細及費用，形成額外負擔。爰要求交通部檢討應於投標書與契約載明各項檢查、稽查、考評、輔導及演練等承商負擔之義務及成本，以利承商估算合理標價，請於 1

個月內提出檢討改進方案。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 劉權豪 葉宜津
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(七十四)國內殯儀館運靈車目前合法領牌數，大型車 145 輛、小型車 72 輛，合計 217 輛。其中彰化縣最多有 72 輛，連江縣、嘉義縣則掛零。據業者估計目前使用之殯儀館運靈車約有八成不合法。雖然，業者可自國外進口合法之殯儀館運靈車，然而在成本考量下，國內業者皆由車廠自行組裝打造而成，既然國內車廠有改裝技術且國內有其需要，爰要求交通部在限速條件下，研擬配合修正檢測相關規定，讓改裝車得以通過驗車測試，取得合法之牌照。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 劉權豪 葉宜津
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(七十五)台灣公路網建設密布，長年對於台灣原生珍貴野生動物造成影響日益嚴重，如南部墾丁陸蟹產卵期間必須從陸上棲息地跨越省道至海中產卵，高路殺率讓台灣本土陸蟹族群快速減少。又如台灣僅存本土貓科動物石虎，目前族群數量約五百隻左右，瀕臨滅絕，卻時常可見石虎路殺個案。顯見公路總局缺乏永續發展觀念，為對於因公路總局道路開發造成的生態破壞並未擬定因應對策，爰要求交通部公路總局於 3 個月內邀集生態、環境學者、保育主管機關，盤點目前台灣因公路開發而受威脅之生態項目，並於半年之內制定生態維護、或減緩衝擊等相關因應對策。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 林俊憲 劉權豪 陳素月
李昆澤 陳曼麗 鍾孔炤

本項另有委員提案 9 案，不予處理：

(一)公路總局 106 年編列罰金罰款 31 億 7 千多萬元，雖比 105 年度 5 億 3 千多萬元，然查 103 年度預算數 3,081,057 千元、決算數 3,712,498 千元，104 年預算數 3,084,327 千元、決算數 3,992,424 千元，超徵 6 億元與 9 億元。雖然對於交通違規應以勸導取代罰單，惟預算數避免與決算數差距太大，實有短編之嫌，爰建議增加歲入 3 億元。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 劉權豪 葉宜津
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(二)106 年度公路總局及所屬單位預算，歲入項目「罰金罰鍰」編列 3,170,485 千元，較上年度增加 536,395 千元，成長 16.9%。主要是調高違反道路交通管理處罰條例第 12 條至 68 條規定之交通違規罰鍰收入。政府此舉，恐造成民眾認為政府財源不足才刻意透過加強查緝交通違規事件，並顯示交通部道路安全交通宣導成效不彰導致違規事件大幅提升。爰此，提案刪減第二款第一目第一節「罰金罰鍰」項目 15%。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 趙正宇
劉權豪 陳歐珀

(三)公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政-水電費」編列 588 萬 8 千元、「公路及監理業務管理-水電費」編列 9,255 萬元、「公路新建及養護計畫-水電費」編列 2 億 9,708 萬 4 千元，

其中「一般行政-水電費」、「公路及監理業務管理-水電費」預算數與上年度相同，「公路新建及養護計畫-水電費」較上年度減列 1 億 8,364 萬 3 千元，主要為省道交通工程設施用電費減列所致。綜上所述，公路局及所屬除工程設施用電外，機關之水電費用預算皆與上年度相同，而政府推動節能減碳，機關應先響應起帶頭表率作用。爰此公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政-水電費」編列 588 萬 8 千元，「公路及監理業務管理-水電費」編列 9,255 萬元，合計 9,843 萬 8 千元，應刪除十分之一。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 葉宜津 李昆澤

(四)公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政-人員維持」項下編列 46 億 0,115 萬 5 千元，其中法定編制人員待遇編列 27 億 1,619 萬 7 千元，較上年度 26 億 9,746 萬 8 千元，增加 1,872 萬 9 千元。惟公路總局及所屬 106 年度預算員額 5,588 人，其中職員 4,573 人，較上年度預算員額 5,748 人、職員 4,692 人，別分減少 160 人、119 人，公路總局 106 年度預算員額減少 160 人、職員人數減少 119 人，而法定編制人員待遇預算卻增加 1,872 萬 9 千元，顯不合理，人事費用有浮編之虞。爰此公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政-人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 27 億 1,619 萬 7 千元，應刪除 3,000 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 葉宜津 李昆澤

(五)交通部公路總局於 106 年度預算編列員工文康活動費 1,117 萬 6 千元，係按員工 4,573 人，每年以 2,000 元上限所編列。根據中央各機關學校員工文康活動實施要點中，針對文康活動費，係以為倡導中央各機關員工正當休閒活動，維護身心健康，培養團隊精神及鼓舞工作士氣。

有鑑於特定行政機關經常將員工文康活動費作為餐費等其他相關支出，為防止文康活動費淪為活動聚餐之餐費等與使用目的不符之現狀，並落實文康活動的宗旨，亦有助於藝文團體及體育活動之發展。爰此，建議將員工文康活動費全數凍結，俟公路總局於 3 個月內將其員工文康活動實施計畫以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 鄭寶清 林俊憲 鄭運鵬
陳歐珀 李昆澤

(六)交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫-公路及監理業務管理計畫-監理業務-業務費-按日按件計資酬金-酒後駕車違規專班講師鐘點費編列 352 萬 5 千元，但酒駕肇事案件層出不窮，其中多數為酒駕累犯，顯見上課績效不彰，爰提案刪減 60 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
林俊憲 陳歐珀 陳素月 李昆澤

(七)公路及監理業務管理中之一般行政，其中對國內團體之捐助為 1 億 500 萬元，其係用油補貼經費。但近年來油價大跌，業已取消用油補貼，縱使 106 年度油價再度回升，亦不應用採用補貼油價方式做為行政手段，而應鼓勵公共運輸或節能等其他方式，爰刪除本項經費 1 億 500 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

(八)交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫-公路及監理業務管理計畫-公路養護行政-業務費-一般事務費-辦理交通量調查之調查費、電腦資料整理費及表冊印刷編列 2,208 萬元，惟政府積極推廣無紙化、線上作業系統，為降低紙張之浪費，撙節公帑，爰提案刪減 200 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 劉權豪
林俊憲 李昆澤 陳歐珀 陳素月

(九)臺北區監理所 106 度於「公路及監理業務管理」項下編列 1 億 5,259 萬 4 千元，作為業務費用，部分用於購買報章雜誌及文具，以及獎補助費等，其中竟編列包括保管之車輛損失賠償費。公務機關應妥善保管人民財產，並撙節開銷，減少不必要之支出。爰此，提案刪減 1,000 萬元。

提案人：鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

12 月 1 日（星期四）

審查 106 年度中央政府總預算案交通部主管預算未審查完竣部分。

決議：

一、交通部單位預算，處理完畢，內容如審查結果。

二、本會主審「106 年度中央政府總預算案」關於公務預算部分，均已審查完竣。有關政事別歲出預算，隨同以上機關別審查結果調整。

三、擬具審查報告，提報院會討論，院會討論前，須交由黨團協商。院會討論時，由本會召集委員李昆澤及陳雪生補充說明。

暫保留之預算及提案審查結果：

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 537 億 8,837 萬 6 千元，第 12 目「鐵公路重要交通工程」第 1 節「鐵路建設計畫」項下「軌道技術研究暨驗證中心計畫」4,810 萬元，保留，送院會處理、減列第 6 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」2,000 萬元，連同原第 10 次全體委員會議審查結果：除第 11 目「營業基金」128 億 0,532 萬元，減列第 1 節「臺灣鐵路管理局」3,190 萬元〔含「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」2,690 萬元、「臺鐵電務現代化提升計畫」及「票務系統整合再造計畫」500 萬元（科目自行調整）〕，其餘暫照列，俟所屬營業基金審議確定，再行調整外，減列派員出國計畫及派員赴大陸計畫經費 100 萬元、第 1 目「投資事業股權移轉」5,575 萬 5 千元、第 4 目「航政業務規劃及督導」項下「自由貿易港區管理」100 萬元（科目自行調整）、第 12 目「鐵公路重要交通工程」第 2 節「都市大眾捷運系統建設計畫」2 億元，共計減列 3 億 0,965 萬 5 千元，其

餘均照列，暫改列為 534 億 7,872 萬 1 千元。

本項提案 8 案，保留，送院會處理：

(一)交通部 106 年度預算「鐵路建設計畫」項下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列第 1 年度經費 4,810 萬元，惟查交通部學術研究業務，應屬交通部運輸研究所主責，為避免組織疊床架屋，應與運研所合作辦理。爰此，應予全數刪除。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 劉權豪
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月

(二)交通部 106 年度預算「鐵路建設計畫-軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列 4,810 萬元，因軌道技研中心之自償性不足，硬體設施及未來營運尚須政府挹注資金及配合修正相關法令，其設立之迫切性及必要性，顯待審酌，爰刪減 4,810 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 葉宜津
林俊憲 李昆澤 陳素月

(三)「軌道技術研究暨驗證中心計畫」預定分 5 年捐助財團法人軌道技術研究暨驗證中心 41 億 6,582 萬 4 千元，辦理興建軌道技術研究暨驗證中心硬體、建置檢查及量測設備、駕駛技術訓練設備等。但查該中心成立組織型態為私人財團法人，但政府卻投入大量經費。且該中心定位不明，其功能互相矛盾，恐步 ARTC（車測中心）、VSCC（車安中心）之後塵，反成為國內軌道產業之阻礙，爰刪除本項計畫及 107 年度編列之預算 4,810 萬元。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清 劉權豪
林俊憲 李昆澤 陳素月

(四)交通部預定未來分 5 年捐助成立「軌道技術研究暨驗證中心」，辦理硬體設施興建、建置檢查、量測、駕駛技術訓練設備等，所需經費 41 億 6,582 萬 4 千元（預計成立於高鐵燕巢總機廠西側，占地約 10 公頃）。

因此，交通部 106 年度「鐵路建設計畫」項下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列第 1 年度經費 4,810 萬元。

但因：

1. 計畫未經行政院核定即先行編列預算，不符合預算法。
2. 「軌道技研中心」自償性不足，未來必須政府持續挹注資金以繼續營運。
3. 政府對於現行公設財團法人之管理規範不足，恐無法有效管理，並有組織上疊床架屋之虞，應先釐清政府捐助資產所有權之歸屬及管理監督方式後再行成立。

綜上，爰提案將「軌道技術研究暨驗證中心計畫」4,810 萬元，全數刪除。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(五)交通部 106 年度「鐵路建設計畫」項下辦理「軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列 4,810 萬元。根據交通部所提供軌道技研中心可行性研究暨綜合規劃之委外研究報告指出，該中心若無政府捐助興建硬體成本，也沒有挹注常年研究發展資金，以 30 年營運期進行評估，該計畫之自償率為-85.07%，財務淨現值為-69.41 億元，其營運興建費用無法自償，營運收入亦不足以平

衡成本支出。

此外，交通部貿然成立軌道技研中心，身為政府捐助之財團法人，該資產是否計入該中心之捐助基金、資產所有權之歸屬、未經政府同意不得任意處分、該中心解散後該資產應收歸政府，暨政府未來對於該中心相關人事、財務及業務之管理及監督方式等，均未見具體說明，未來立法院如何監督？爰此，建議全數刪除本筆預算。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 鄭運鵬 劉權豪
陳歐珀 林俊憲 李昆澤

(六)有鑑於交通部 106 年度新增「鐵路建設計畫-軌道技術研究暨驗證中心計畫」第 1 年年度經費 4,810 萬元辦理興建工程規劃與管理工作，該計畫總經費 41 億 6,582 萬 4 千元，係由交通部協調鐵路、高鐵、捷運等軌道營運機構及主要產業機構共同捐助成立，目的為建立自主軌道技術研發能量，並改善安全與技術，惟於可行性研究暨綜合規畫之委外研究報告所示，若該計畫無政府捐助興建硬體成本，且無挹注長年研究發展資金，以 30 年營運期進行評估，該計畫自償率為-85.07%，財務淨現值-69.41 億元，復交通部捐助該中心興建硬體設施，該資產所有權歸屬、業務管理、財務監督等，均未說明，又目前公設財團法人弊案叢生，加上管理規範不足，多成為高官退休樂園。綜上，該計畫不僅營運興建費用無法自償、營運收入亦不足以平衡成本支出，且未來營運、監督管理之規範皆未有具體說明。故建議全數凍結該項預算，於 3 個月內向立法院交通委員會提出必要性及監督管理具體說明報告，以維護政府權益，並經同意後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 鄭運鵬 趙正宇 陳歐珀
劉權豪 葉宜津 李昆澤 陳素月

(七)有鑑於交通部 106 年度「鐵路建設計畫」項下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」第 1 年度經費 4,810 萬元。經查：交通部將分 5 年捐助軌道技研中心約 41.66 億元為硬體設施興建，惟該中心自償性不足，資產建設及未來營運尚須政府挹注資金及配合修正相關法令，成立之迫切性及必要性，顯待審酌，允應詳實評估於現行組織架構下辦理之可行性，並釐清政府捐助資產所有權之歸屬及未來管理監督方式等，以維政府權益。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 4,810 萬元之二分之一，俟向立法院交通委員會提出報告，並經同意後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月 李昆澤

(八)交通部 106 年度「鐵路建設計畫」項下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」第 1 年度經費 4,810 萬元。該中心成立之目的包括 1.支援軌道產業發展，建立自主軌道技術研發能量。2.改進軌道安全與技術。3.獨立第三方機構，公正參與軌道安全相關作業。惟查該計畫尚未經行政院核定即編列預算。依預算法 34 條之規定，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。交通部分 5 年捐助軌道技研中心約 41.66 億元興建該中心硬體設施計畫，資產所有權之歸屬、中心解散後該資產應收歸政府，暨政府未來對於該中心相關人事、財

務及業務之管理及監督方式等，均未具體說明清楚。爰此，為保障國人權益，建議凍結該預算之五分之一，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月

李昆澤

本項通過決議 9 項：

(一)國道計程電子收費因車牌塗汙、車牌位置被遮蔽、未懸掛車牌、車牌折曲變形等用路人因素致無法追討通行費，且該類通行費需由政府負擔，渠等無法追討之筆數及金額，104 年度共計 66 萬餘筆，434 萬 9 千餘元，顯然交通部應強化車牌管理及監理，強化用路人行車觀念。另國道計程收費 102 年度實施至今已逾 2 年，交通部應就原訂計畫計程收費實施 2 年後進行費率方案之整體檢討，惟目前交通部尚未提出檢討報告。爰此，交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導-路政管理」項下編列 6 億 0,794 萬 2 千元，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出國道計程收費費率檢討書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲

葉宜津 鄭運鵬 陳素月 李昆澤

以下第 1.案至第 4 案併入第(一)案，不予減列。

1. 交通部預估 106 年度全國汽車燃料使用費收入 470 億元，依汽車燃料使用費徵收及分配辦法，中央政府獲配 237 億 3,803 萬 2 千元，編列於交通部「使用規費收入-汽車燃料使用費」科目。惟據交通部提供資料顯示，截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元，金額相當龐大，顯見交通部未積極辦理催繳作業。事實上，汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，若有短缺，影響的是全國用路人的生命安全。爰此，為撙節預算，避免浪費公帑，提案刪減十分之一。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲

陳素月 李昆澤

2. 一般路政管理項下，編列委託財團法人車輛安全審驗中心代辦「車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心」之維護與運作 900 萬元。但車輛安全法規技術，屬路政司公權力行為，性質上完全不適宜委辦。再且衡量往年委辦結果，財團法人車輛安全審驗中心對於車輛安全法規技術之解釋反凌駕於主管機關之上，路政司身為行政機關之公權力喪失殆盡，爰刪除本項委辦費全部，改由路政司自行辦理。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清 劉權豪

林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

3. 交通部 106 年度預算「路政管理-公路監理業務督導與管理」項下「業務費」編列 346 萬元，較上年度 277 萬 6 千元，增加 68 萬 4 千元，惟預算說明關於影印機租金 45 萬元、物品 91 萬元、一般事務費 160 萬元、國內旅費 50 萬元等科目全都較 105 年度增加。該單位業務項目未有

增加，預算說明也沒有說明增加經費之理由。爰此交通部 106 年度預算「路政管理-公路監理業務督導與管理」項下「業務費」編列 346 萬元應予刪除 68 萬 4 千元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月 李昆澤

4. 交通部 106 年度預算路政管理科目下編列「設備與投資」940 萬元，惟查 105 年度截至 9 月為止執行數為 0，且每年度持續編列汰換資訊軟硬體以及逐年汰換監理設備，為撙節政府財政，汰換上述事項時，應檢視其必要性。爰此，應予刪除 100 萬元。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 劉權豪
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月

(二)為顧全道路交通管理，維護交通秩序，我國「道路交通安全規則」規範道路駕駛人，應於緊急時刻進行避讓，空出車道供消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車通行。然現行「道路交通安全規則」針對同向二車道以上之路段，並未就避讓方向、方式有明確之規定，致使駕駛人於緊急避讓時刻，無所適從，造成救護車輛常需蛇行穿越，延誤救援時程。對此問題，已於立法院交通委員會要求主管機關修訂辦法加以補強，然主管機關交通部路政司敷衍答覆，消極處理，除了有違交通管理主管機關之責外，亦置我國緊急道路救護之需求於不顧。爰此，凍結交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導-路政管理」項下「公路監理業務督導與管理」編列 1,286 萬元之四分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出業務精進方案及改善計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 趙正宇 葉宜津
鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(三)交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導-路政管理」項下編列新增「智慧運輸系統發展建設計畫」預算總經費 37 億 2,700 萬元，106 年度編列 5 億 6,600 萬元，惟本案為屬 106 年度新增之重大施政計畫，迄今尚未獲行政院核定，此計畫未經核定即編列預算，有違反預算法相關規定，顯欠覈實。爰此，本筆預算予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月

(四)有鑑於交通部 106 年度第 6 目新增「路政業務規劃及督導-路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年年度經費 5 億 6,600 萬元，該計畫總經費 37 億 2,700 萬元，辦理期程為 106 至 109 年度，惟該計畫尚有諸多缺失，首先，尚未經核定即編列預算，不符預算法規定；其次，辦理重大公共工程及施政計畫，未先行完成成本效益分析，亦違反預算法；再者，計畫經費中 6,000 萬元用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」用以辦理該計畫之推動與協調業務，其中 106 年度編列 1,500 萬元，惟該計畫為交通部既有業務，另設專案辦公室，恐造成組織疊床架屋。爰此，「路政業務規劃及督導-路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元，予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 劉權豪
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(五)交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導-路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元。

惟該計畫未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利立法院審議。但是該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交立法院審議時尚未經核定。且又編列 1,500 萬元經費設立專案辦公室，恐造成組織疊床架屋，影響行政效率並徒增行政經費支出之疑慮。

爰此，「路政業務規劃及督導-路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元，予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 李昆澤 劉權豪
陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲

(六)交通部 106 年度預算第 6 目辦理「智慧運輸系統發展建設計畫」，總計編列預算 5 億 6,600 萬元。然而，本計畫於預算書之整體說明不甚明確，且對偏鄉之補助僅 1 億 6,800 萬元，內容卻包含許多偏鄉急需之建設項目。爰此，「路政業務規劃及督導-路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元，予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
陳素月 趙正宇 李昆澤

(七)交通部 106 年度第 6 目新增「路政業務規劃及督導-路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，主要辦理 1.運輸走廊壅塞改善計畫；2.東部及都會偏鄉交通便捷計畫；3.智慧交通安全計畫；4.運輸資源整合共享計畫；5.車聯網科技發展應用計畫及 6.智慧運輸基礎與科技研發計畫等 6 大計畫，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。惟查該計畫尚未經行政院核定即編列預算。依預算法第 34 條之規定，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。爰此，該項預算予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳歐珀
連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤

(八)我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦廣續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102 至 106 年度），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元，預算僅執行率 74.79%。因此，105 年度暫緩編列預算。然而 106 年度「

智慧運輸系統發展建設計畫」中，獎補助費高達 4 億 8,600 萬元（包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助）。因此，交通部宜檢討強化各項補助控管機制，爰要求交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出強化對地方補助計畫之控管改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 劉耀豪 葉宜津 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

（九）交通部所屬郵政、電信 2 協會，立法院早已決議該 2 協會應將所屬財產歸還國家，至於其是否繼續存在，經費如何取得，則待交通部進一步規劃。但其目前僅決議將部分不動產歸還國家，而不願全部歸還。現仍有國家通訊傳播委員會等國家機關，還必須繼續向 2 協會支付租金，利益卻無回歸國庫。交通部所派於 2 協會代表早已達重要決議門檻，卻仍無法依立法院決議歸還國家財產，顯見交通部所派代表問題重重，爰要求交通部命令派任 2 協會之董事，應依立法院決議處理相關事宜，若未於 3 個月內做出相關決定，有違要求之人員交通部應考慮依法懲處、調離現所屬單位，交通部並應每個月向立法院交通委會提出執行進度之書面報告。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清 劉耀豪
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 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。

進行討論事項。

討 論 事 項

一、審查 106 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管航港建設基金非營業預算。

二、審查 106 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管臺灣港務股份有限公司營業預算。

（以上合併詢答，分開處理）

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部主管航港建設基金、臺灣港務股份有限公司及其子公司 106 年度預算編列提出報告，深感榮幸。

為使臺灣國際商港能成為亞太海運樞紐，積極拓展自由港區國際運籌實力，並兼顧國內商港發展客貨運、觀光及親水性港口，本部賡續運用航港建設基金推動各項重大港埠基礎建設，期能構建更完備、優質之港埠環境，並配合各商港發展定位，將有限資源作最有效之利用，進而強化國家整體競爭力。

因應國際港口競爭及船舶大型化趨勢，港務公司致力於港埠核心事業推展，實施客製化行銷獎勵措施及推廣自由貿易港區多元業務，並持續優化旅運設施及拓展業務版圖，推動港勤、土地開發、物流、觀光及貨櫃碼頭等關聯事業，同時結合地方政府，發展水岸遊憩觀光並開拓國

際郵輪市場，另配合國家政策推行離岸風電產業及拓展東南亞布局，朝跨領域整合目標運作，以成為卓越港埠經營集團。

有關 106 年度業務計畫及預算編列情形，請航港局謝局長及港務公司吳董事長向各位委員提出報告及說明，敬請各位委員惠予支持，謝謝。

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就 106 年度「航港建設基金」附屬單位預算編列情形提出報告，首先對於各位委員平日對各項業務的支持與指教，表示感謝。

壹、前言

航港建設基金係原「台灣省政府所屬交通建設基金」與「碼頭工人退休離職基金」簡併成立，屬預算法第 4 條所定之特別收入基金。為配合航港體制改革，自 102 年度起由本局管理。

臺灣地區位處西太平洋地區，作為連結東北亞、大陸地區及東南亞各經濟體之優越地理區位，惟隨著大陸地區經濟起飛、東南亞逐漸崛起，面臨全球各港競爭激烈與港埠運量成長有限情況，為了發展更強盛的海運能力，爰透過航港體制改革，以增加各商港裝卸吞吐能量，提高港口對外競爭力，持續邁向全球卓越港埠發展與永續經營。

以下謹就本基金 106 年度業務計畫重點及預算編列情形，向貴委員會提出簡要報告。

貳、重要業務計畫

一、國際商港港埠建設計畫

辦理國際商港之公共基礎設施，包含基隆、蘇澳、臺北、臺中、高雄、安平、花蓮國際商港區域內各項防波堤、航道、迴船池、助航設施、公共道路及自由貿易港區之資訊、門哨、管制設施等商港公共基礎設施興建與維護，並依商港法第 10 條規定由本局委託臺灣港務股份有限公司辦理。106 年度計畫重點包括積極推動高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫、第四貨櫃中心擴建、臺北港南碼頭區及物流倉儲區填海造地等重大港埠建設計畫，期構建良好完善之公共基礎建設，以提升港口對外競爭力，增加國際能見度，落實港埠永續經營發展之目標。

二、國內商港港埠建設計畫

近年來亞洲區郵輪市場持續成長，而臺灣位處於東南亞及東北亞的交會點，地理位置為客運及航運樞紐，極具發展郵輪產業潛力，爰布袋及澎湖國內商港除了維持離島基本貨運需求外，將朝向強化客運設施及觀光遊憩發展為主，並活化港區既有土地資源。106 年度計畫重點包括辦理客運碼頭後線設施調整改善工程，以期滿足旅客之基本需求；另積極推動專用區公共設施工程、布袋港小型船渠延建工程、客運服務區設施改善工程等，持續帶動商港與周邊地方經濟發展。

參、106 年度預算編列情形

一、基金來源及用途

(一)基金來源：86 億 6,708 萬 6 千元，較上年度預算數 86 億 0,769 萬 2 千元，增加 5,939 萬 4 千元（約 0.69%），主要係港務公司盈餘分配收入及租金收入皆較上年度增加所致。本年度編列項目如下：

1. 徵收及依法分配收入：63 億 1,554 萬 2 千元，係臺灣港務股份有限公司依據「國營港務股份有限公司設置條例」第 10 條規定提撥之盈餘分配收入，及依商港法第 12 條規定就入港船舶、離境旅客及裝卸之貨物收取商港服務費收入，合計較上年度減少 921 萬 3 千元。

2. 財產收入：23 億 5,154 萬 4 千元，係依商港法第 7 條規定出租土地、設定地上權予港務公司之租金、權利金收入，及本基金所屬財產之處分收入與銀行存款之利息收入等，較上年度增加 7,015 萬 3 千元。

(二)基金用途：97 億 5,033 萬 4 千元，較上年度預算數 119 億 7,835 萬 8 千元，減少 22 億 2,802 萬 4 千元（約 18.60%），主要係因應計畫期程屆期完工致經費多集中於上年度；本年度則配合國際及國內商港建設計畫（106-110 年）重新規劃，計畫多處於規劃設計階段所致。本年度編列項目如下：

1. 港灣建設計畫：21 億 9,054 萬元，係辦理商港公共基礎設施之浚深、改良及維護等非專案計畫所需經費，較上年度增加 3 億 7,352 萬 1 千元。包括：

(1)基隆港區（含蘇澳港及臺北港）3 億 1,440 萬元。

(2)臺中港區 2 億 0,982 萬 4 千元。

(3)高雄港區（含安平港、布袋港及澎湖港）6 億 4,981 萬 6 千元。

(4)花蓮港區 2,610 萬元。

(5)其他 9 億 9,040 萬元。

2. 高雄港（含安平港）101-105 年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分：53 億 3,695 萬 9 千元，較上年度減少 4 億 7,960 萬 8 千元。辦理項目包括：

(1)「高雄港聯外高架道路計畫—航港建設基金辦理部分」4 億 4,900 萬元。

(2)「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫—航港建設基金辦理部分」35 億 9,612 萬 2 千元。

(3)「高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫—航港建設基金辦理部分」12 億 9,183 萬 7 千元。

3. 臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106-110 年）—航港建設基金辦理部分：7 億 1,806 萬元，上年度無編列數。主要係辦理港灣基礎設施工程、港區公共設施工程及土地購置計畫等，除進行前期整體規劃（101～105 年）執行成效之檢討外，並針對臺灣國際商港發展目標及經營策略等擬定最佳執行方案，及研擬臺灣各國際商港未來發展之規劃構想與近程（106～110 年）發展計畫，以做為後續各國際商港辦理未來相關建設之依據。

4. 臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）—澎湖港埠建設計畫：4,000 萬元，上年度無編列數。主要係辦理「客運碼頭後線設施調整改善工程」。

5. 臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）—布袋港埠建設計畫：2 億 0,350 萬元，上年度無編列數。辦理項目包括：

(1)「專用區公共設施工程」1 億 5,000 萬元。

(2)「布袋港小型船渠延建工程」439 萬元。

(3)「客運服務區設施改善工程」4,911 萬元。

6. 一般行政管理計畫：12 億 5,821 萬 5 千元，係辦理本基金行政業務所需經費，較上年度增加 1,659 萬 2 千元。

7. 一般建築及設備計畫：306 萬元，係為因應航港作業需要購置電腦硬體設備及什項設備等所需經費，較上年度減少 4,715 萬 2 千元，主要係減列上年度港區內房屋建築物耐震補強工程一次性經費所致。

二、本期短絀：基金來源及用途相抵後，計短絀 10 億 8,324 萬 8 千元。

三、本年度解繳國庫：11 億 2,982 萬 4 千元。

四、期末基金餘額：113 億 4,633 萬 3 千元，係期初基金餘額 135 億 5,940 萬 5 千元，減除本期短絀 10 億 8,324 萬 8 千元及解繳國庫 11 億 2,982 萬 4 千元。

肆、預期施政績效

本基金將積極辦理國際及國內商港建設計畫，整合各港資源，創造優質經營環境，改善港區週邊道路交通，串聯周邊觀光資源，共促港埠周邊地區經濟及產業發展，以臻進港市共榮，並擴增營運基地及物流腹地、強化貨櫃中心場地使用機能，以提升我國國際商港競爭力，構建臺灣港群成為亞太海運樞紐。

伍、結語

本基金 106 年度預算之籌編，係以完善港埠公共基礎設施及達成基金創設目的為原則，同時配合商港未來發展及建設計畫，編列預算推動各項重大港埠建設，將有限資源做最有效之運用，使我國港埠持續發展與永續經營，並有效提升商港服務能量及品質，敬請各位 委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就臺灣港務股份有限公司 106 年度營業預算編列情形提出報告，備感榮幸，首先對於各位委員平日對港務公司各項業務的支持與指教，表示感謝。

港務公司以企業化的經營思維，及「港群」觀念統籌各港發展定位、實質建設與經營管理計畫，同時配合行政院 106 年度港埠相關之施政方針「提升自由港區物聯網及跨境連結，建立便捷轉口運作機制，營造優質營運環境，強化單一窗口及招商服務，提升智慧運籌海空產業競爭力」及推動國家離岸風力發展政策，建構完善港埠設施，提供多元港棧服務，以專業、創新、國際觀為核心價值，結合倉儲物流、觀光旅運、物業管理等多角化經營，厚實港埠營運能量，強化顧客關係管理，並配合履行企業社會責任及推動綠色港埠計畫，提升公司經營效能與整體競爭力。

以下謹就本公司 106 年度預算向各位委員提出簡要報告，敬請 各位委員不吝指教及賜予支持，俾能圓滿達成任務。

壹、106 年度營業預算編列情形

本公司本年度預算編製係依據行政院頒訂之 106 年度港埠相關之施政方針及「中華民國 106 年度國營事業計畫總綱」、「中央政府總預算附屬單位預算編製作業手冊」辦理，其中收入預

算係配合整體經濟發展情勢及依照核定之港埠費率估列，支出預算則衡酌實際需要，本擲節原則與預算執行能力編列，謹將行政院核列情形分述如次：

一、業務計畫營運量：

(一)停泊業務：

本年度預計目標為 313 萬艘時，較上年度預算 303 萬艘時，增加 10 萬艘時，增加率為 3.3%，主要係受大型船舶增加裝卸作業時數，預估靠港作業之船舶艘時增加所致。

(二)曳船業務：

本年度預計目標為 6.9 萬小時，較上年度預算 7.3 萬小時，減少 0.4 萬小時，減少率為 5.5%，主要係因船舶大型化，進出港船舶艘次減少，預估曳船時數減少所致。

(三)裝卸業務：

本年度預計目標為 7 億 9,532 萬計費噸，較上年度預算 7 億 9,530 萬計費噸，增加 2 萬計費噸，增加率為 0.003%，主要係配合業務行銷方案，預估到港貨物裝卸量增加所致。

(四)倉儲業務：

本年度預計目標為 1 億 4,808 萬延日噸，較上年度預算 1 億 1,381 萬延日噸，增加 3,427 萬延日噸，增加率為 30.1%，主要係港區倉庫改建陸續完工，預估倉儲量增加所致。

(五)開發投資：

本年度預計目標為 16 萬平方公尺，較上年度預算 4 萬平方公尺，增加 12 萬平方公尺，增加比率 300%，主要係土地開發公司預計 105 年下半年成立，106 年業務量按全年基礎估列所致。

二、本年度合併營業收支及盈餘：

(一)營業總收入：

本年度編列 212 億 3,836 萬 6 千元，較上年度預算營業總收入 212 億 8,120 萬 3 千元，減少 4,283 萬 7 千元，減少率為 0.20%，主要係減少處分不動產、廠房及設備利益所致。

(二)營業總支出（不含所得稅費用）：

本年度編列 144 億 1,445 萬 8 千元較上年度預算營業總支出 145 億 6,474 萬 6 千元，減少 1 億 5,028 萬 8 千元，減少率為 1.03%。

(三)稅前淨利：本年度稅前淨利 68 億 2,390 萬 8 千元，較上年度預算稅前淨利 67 億 1,645 萬 7 千元，增加 1 億 0,745 萬 1 千元，增加率為 1.60%。

三、盈餘分配：

本年度合併稅前淨利為 68 億 2,390 萬 8 千元，減除所得稅費用 12 億 1,013 萬 7 千元，本期淨利為 56 億 1,377 萬 1 千元，其中歸屬母公司 56 億 1,311 萬 8 千元，以 10%提列法定公積 5 億 6,131 萬 2 千元後，餘額 50 億 5,180 萬 6 千元，分別依 15%提列特別公積 7 億 5,777 萬 1 千元，18%分配港口所在地之直轄市、縣（市）政府 9 億 0,932 萬 5 千元，30%分配航港建設基金 15 億 1,554 萬 2 千元，37%撥付官息紅利 18 億 6,916 萬 8 千元。

四、固定資產投資計畫：

本年度固定資產建設改良擴充編列 82 億 9,548 萬 5 千元，分述如下：

(一)專案計畫編列 48 億 3,591 萬 1 千元，項目說明如下：

1. 繼續計畫：

(1)「基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施興建工程計畫—港務公司辦理部分」投資總額為 30 億 2,300 萬元，截至 105 年度止已編列 24 億 1,500 萬元，本年度續編列 9,000 萬元，餘款以後年度編列支應。

(2)「高雄港客運專區建設計畫」投資總額為 45 億 1,700 萬元，截至 105 年度止已編列 15 億 6,392 萬 2 千元，本年度續編列 5 億 5,000 萬元，餘款以後年度編列支應。

(3)「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫—港務公司辦理部分」投資總額為 120 億 2,506 萬元，截至 105 年度止已編列 46 億 3,430 萬 4 千元，本年度續編列 23 億 9,275 萬 2 千元，餘款以後年度編列支應。

(4)「高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫—港務公司辦理部分」投資總額為 21 億 1,252 萬 2 千元，105 年度止已編列 20 億 3,939 萬 4 千元，本年度續編列 6,015 萬 9 千元，餘款以後年度編列支應。

2. 新興計畫：

「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」投資總額為 143 億 1,347 萬元，本年度編列 17 億 4,300 萬元，餘款以後年度編列支應。

(二)一般建築及設備計畫編列 34 億 5,957 萬 4 千元，項目說明如下：

1. 土地改良物編列 8 億 4,600 萬元。

2. 房屋及建築編列 5 億 8,570 萬元。

3. 機械及設備編列 6 億 6,110 萬 5 千元。

4. 交通及運輸設備編列 10 億 9,765 萬 6 千元。

5. 什項設備編列 1,861 萬 3 千元。

6. 投資性不動產編列 2 億 5,050 萬元。

(三)資金來源：

營運資金 82 億 9,548 萬 5 千元。

貳、結語

展望未來，本公司將秉持以「強化本業開創新局、多元經營增裕營收、組織變革專業服務」之經營策略，及「厚植港口根基、強化營運效能、港埠業務深化、遊憩事業開拓、多元資產管理、組織人力優化」等營業方針，規劃各項工程建設計畫及業務拓展計畫，提供業者優質服務，同時透過多角化與國際化，積極提升公司競爭力，朝向優質、全方位的國際港埠集團邁進，以早日達成以「創新為核心，走向世界，成為全球卓越港埠經營集團」的發展願景。敬請 各位委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：現在進行詢答，本會委員發言時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員發言時間為 4 分鐘，得延長 1 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；上午 10 時截止登記。委員若有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整。原則上，我們中午不休息。

首先請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。本席今天有四大主題要和部長及相關首長進行討論。首先請各位看兩張圖，一張是國際油價歷年來的趨勢圖，另外一張是波羅的海航運的運價指數（BDI），我們把這兩張圖做套疊，很清楚可以看出二者間有非常高的連動性，也就是說，原油價格的歷史走勢和 BDI 運價指數是相連動的，當油價高的時候，BDI 運價指數就高，油價低的時候，BDI 運價指數就跟著低。未來專家預測每桶原油大概是 40 美元到 50 美元，BDI 運價指數是比較疲軟的，因為國際航商惡劣競爭，曾經跌破到 290 點，跟著韓國的韓進公司倒閉，現在倒閉結果比較趨於穩定，未來預測 BDI 指數大概是 1,500 到 700 點左右。

由以上這兩張圖來看，請教部長，我們的陽明海運什麼時候才能損益平衡？才能停止繼續虧損？BDI 指數大概多少時才能做出判斷？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。請容由航政司先向委員作說明，稍後本人再補充說明，可以嗎？

陳委員歐珀：我有答案啦！我先跟部長講。從 2009 年到 2016 年上半年，盧峰海董事長虧損了 338.1 億元，這麼大的虧損，我已經講了一年半的時間，我們都沒有做處理，還是繼續虧損。從 BDI 指數來看它的損益，交通部王次長說如果政府紓困 600 億元之後，一年將可以攤平，二年之後開始獲利，我真的滿存疑的，所以我公開反對，我在第一時間就打電話給王次長。行政院在 11 月 15 日召開的會議中做了這樣的決定，600 億元的中長期融資資金將專門提供給航運業低利融資之用，這是行政院通過的。我覺得滿遺憾的，如果要拯救陽明，我在此沉重的提出一個想法，是否得當還請大家討論一下。我覺得要同時思考台灣整個航運競爭力的問題，我認為救陽明要下兩道猛藥，第一是重整，就是公司自救，第二是合併，就是政府要強力干預，不能任由虧損了，我們還無動於衷，這樣陽明才有未來。

我從報紙上知道董事長有宣示副總經理以上減薪五成，協理級主管減薪三成，我算一算，大概一年可以省 3,000 萬元，不過這樣只有宣示的意義，效果有限，決心也不足，因此我有幾項具體建議，第一，如果沒有盈餘，董事長跟總經理免支薪，第二，陽明海運每年 5,000 多萬元公關費全部刪除，全世界有哪個國家航運公司一年花了 5,000 多萬元的公關費用，搞成這個樣子！第三，立即整頓人力、提高效率，比照萬海航運公司或是其他國家航商進行裁員，至少裁 1/10，現在陽明海運有 5,000 多位員工，裁 500 個以上，我認為內部的重整，如果沒有下定決心，這個公司不可能有救啦！如果政府繼續丟錢下去，就像肉包子打狗一樣沒有用，這是無底的錢坑啦！

針對合併的部分，我提供其他國家怎麼拯救他們航運的經驗給你們看，第一是同質合併，就是擴大規模，中國及日本都有這樣成功的案例，我上次已經說過，中國的中遠跟中海合併就很成功，日本有三家公司也合併相當成功，我希望你們可以考慮一下同樣性質的航運公司合併，當然韓國是失敗，韓進公司倒閉，因為他們內部意見沒辦法整合，分歧太大，之前我也提過長榮跟陽明合併的可能性，當然大家說陽明有很大的官股，而長榮是私人的，合併上有困難，我只是提供你們參考，如果要救陽明，這個可以考慮。第二是異質合併，發揮綜合效果，陽明海

運現在 33%是官股，臺灣港務是 100%，這張圖表是全世界前二十大航商 2008 年的損益狀況，我們發現前五大幾乎都賺錢，如果我們把長榮跟陽明合併，變全世界第四大，有可能轉虧為營，像這樣的情況，韓進因為合併沒有成功，所以排名下跌，我建議部長可以往這方面去思考，國外也有很多異質合併成功的例子，中東的卡達海運公司與卡達港務管理公司合資成立一家公司經營國外新港，卡達政府同時鼓勵民營公司經營國內碼頭；歐洲的鹿特丹港務公司與印尼簽約合作興建瓜拉丹絨港，以及雅加達的碼頭擴建；釜山港灣公社到國外投資，也都有增加收益；香港也有這樣的狀況，香港政府設置新的香港海事及港口委員會，透過擴充碼頭及國外找新的據點，我們現在在發展新南向，如果臺灣港務公司能夠跟陽明海運合作成立一個公司，帶領臺灣大大小小航運業去外面打天下，或許可以為臺灣打出一個活路。

接著第二個很要緊的議題，就是獎勵紓困方案要擴及民營港埠業者，行政院 11 月 15 日提出紓困暨促進產業升級措施方案，第一則是港務業務費和碼頭使用費折減，結果港務公司 11 月 21 日馬上就打行政院的臉，說囿於全球經濟不景氣，港埠費率無法調整，會後請部長、司長及局長討論一下，港務公司這樣講對嗎？

第三個，我想這是很嚴肅的問題，國營事業虧損連連，前經營層級全身而退，由國家來買單，這是什麼世界？要全民紓困可以，先建立經營投資責任追究制度，要針對相關責任人及時間責，溯及既往，終身追責，之前陽明錯誤決策，已經造成很大的虧損難以彌補，港務公司也沒有審慎評估，濫用 190 億元航港建設基金，興建高雄第七貨櫃中心，已經變成一個深水蚊子碼頭，政府機關尤其港務公司不應該這樣浪費。

第四個，我認為航港建設基金的公平正當性受質疑，應該先查後審，也就是航港建設基金已經在 89 年執行完畢，這些歸墊款現在仍然在超收中，超收款項的流向有兩個地方，第一，98 年——101 年 3 月 1 日之前，原來港務局時代流入航港建設基金，應該儘速歸還給民營業者。第二，101 年 3 月 1 日之後，是不是有變成一個「商港服務費」流入港務公司，變相成為港務公司盈餘收入的不當得利，這個請你們查一下，因為我要資料你們不給我，這部分相關的業者都來陳情。

最後一個，今天沒有讓部長答復，我已經提了一年半，當然你現在才來半年，針對航運的事情，陽明或港務公司都好，我屢屢在這邊提出呼籲，但是這個國家好像麻痺了，所以如果要繼續投入 600 億元紓困，我反對，當然反對無效啦！但是我要讓全民知道陽明海運是怎麼樣經營一個公司、臺灣港務公司是怎麼樣經營一個公司、交通部怎麼擺爛、行政院可不可以不管，繼續投資錢，我覺得這是是可忍，孰不可忍，講一年半了，到現在都無動於衷。

賀陳部長旦：第一個，有關委員剛才一共五點指示，我們一定來參考研究辦理，關於究責的部分，我們已經成立一個專案小組，也請外面的專家有發現任何值得疑問的事情，我們就會進一步處理。第二個，有關紓困的部分，其實不是陽明單獨去受惠，而是整體航運界，這有很多該去救濟的方式，陽明確實可以在業務上面先和港務公司展開像南向的處理，這些事情我們已經在辦理了，謝謝。

陳委員歐珀：關於公司整頓的部分，你有沒有建議？

賀陳部長旦：公司有在整頓了。

陳委員歐珀：我剛才提了三項給你做參考，這都是一個有魄力的政府會做的。

賀陳部長旦：我們都會入辦，我剛才說過先從究責部分，以及像業務的拓展上面我們已經開始了，謝謝。

陳委員歐珀：其實經營國營事業，若無法當作是自己的事業來經營，這個人是不能用的，不是去那邊享福、領高薪啦！都沒有責任，這樣不對啦！

賀陳部長旦：瞭解！一定的，謝謝。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才陳委員講得很有道理，我們現在都歸咎於航運不景氣，所以才嚴重虧損，是不是這樣？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。整體環境確實是不利。

鄭委員寶清：沒有啦！要找理由可以找 100 個，不用找這一個，這明明是管理不善，我們看到剛才提出來的報告，2015 年賺錢的公司前十大賺了 3,000 多億元，虧掉的錢加起來只有 1,000 億元，這是航運不景氣嗎？

賀陳部長旦：整體有些是用併購的手段，其實整個市場是在被扭曲的狀態。

鄭委員寶清：沒有啦！我們可以找到很多理由，但是管理不善是最大的原因，剛提到公關費一年 5,000 萬元，部長一年的公關費多少？

賀陳部長旦：我沒有注意。

鄭委員寶清：你不知道多少哦？處長來講，部長特支費一年多少？

洪處長玉芬：（在席位上）只有特別費，幾萬塊錢而已。

鄭委員寶清：部長的特支費幾萬塊，人家公司特支費 5,000 萬元啊！

賀陳部長旦：就我的瞭解，那個公關費恐怕跟一般的定義不是完全一樣的，不過今天沒有機會讓他們說明，我們日後補資料。

鄭委員寶清：好，補資料給我。我認為要加強管理，公司會虧錢都跟管理有關，就是要開源節流，想辦法提升效率這樣而已，沒有什麼其他竅門啦！

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：請問部長，蔡川熱線以後，後續會有什麼樣的情況發生？

賀陳部長旦：我想雙方會在互相信任之下，多多合作。

鄭委員寶清：中國大陸為什麼抗議跟蔡英文通電話沒有告訴他們？

賀陳部長旦：我想這個事情是台美之間友誼的進行，跟中國要不要去過問可能沒有關連吧！

鄭委員寶清：今天川普在推特上面講了一個很重的話，他說中國人民幣要貶值也沒有告訴他啊！南海要擴建也沒有告訴他啊！打下面副總統、國務卿的臉，因為他們說這只是形式上的一個恭喜而已，但是川普不是這樣講，不過這不是重點，最重要的是他們現在運輸部長是台灣出生的趙小蘭，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：之前你跟她有沒有私交？她有來拜訪過蔡英文嘛？

賀陳部長旦：據報載應該是有，最近因為她父親和她同時獲得海洋大學榮譽博士，所以有來台灣。

鄭委員寶清：跟她有沒有互動？

賀陳部長旦：她在海洋大學頒獎典禮的時候，我有機會過去。

鄭委員寶清：有沒有談到兩岸之間？或是有沒有談到台美之間航運的溝通？

賀陳部長旦：沒有！沒有！

鄭委員寶清：會不會在這之後多開一點航點、航線或是航班？

賀陳部長旦：沒有談到這方面的事情，因為當時純粹是她們父女兩人的個人旅遊。

鄭委員寶清：那麼會不會利用這個機會？因為她又是台籍，對台灣人就比較友善，有沒有機會跟美國多開一點航班、航線？

賀陳部長旦：我想整體的合作，當然是預期在雙方領袖有這樣的善意之後盡量來爭取。

鄭委員寶清：好，我們希望朝這個方向發展。另外，昨天捷運初勘，有沒有發現什麼大問題？

賀陳部長旦：目前就我的瞭解，應該是沒有什麼特別需要注意的事情，當然重要的還是在履勘時，更多外界的專家給我們的指教，我們再來做調整。

鄭委員寶清：履勘會做哪一方面的測試？

賀陳部長旦：履勘委員會出題目，我們現在也不能隨便臆測，也許是營運方面，也許是土建的一些設計上的說明。

鄭委員寶清：會不會針對行李運送或是壓力做測試？

賀陳部長旦：有可能會在這個上面當成是一個檢驗，看我們的純熟度。

鄭委員寶清：就是會針對出入口的最大化來做檢驗？

賀陳部長旦：是！是！是！

鄭委員寶清：那麼照部長的初估，看起來會不會有問題？

賀陳部長旦：初勘委員都是非常內行，他們對我們的評價應該可以給履勘委員更大的信心，我也認為這樣在後面的勘驗應該會順利。

鄭委員寶清：如果兩個都順利，大概什麼時候可以通車？

賀陳部長旦：雖然我們認為會順利，但我們還是不能夠替委員來判斷他們同意的時程，所以在這個時候比較不方便講。

鄭委員寶清：但是部長上次講上半年的上半年，王次長講 2 月到 3 月之間就可以通車，現在你的看法呢？

賀陳部長旦：我還是樂觀期待上半年的上半年。

鄭委員寶清：可不可以再提早？會不會提早？

賀陳部長旦：我們是樂觀看待，我們會去努力。

鄭委員寶清：會不會在 2 月底之前？

賀陳部長旦：我們來努力看看。

鄭委員寶清：2 月底之前好不好？不要拖太久，說實在的，人民對這個感覺很不好，拖太久了！我再請問，預辦登機在台北站或桃園站就可以掛行李，為什麼只有華航跟長榮兩家在辦理？

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。原來是有三家，復興因為最近的狀況，大概已經退出了。

鄭委員寶清：你知道香港有幾家在辦理嗎？

陳司長進生：香港好像……

鄭委員寶清：香港有 65 家在辦理。

陳司長進生：他們是相關有聯合在一起。

鄭委員寶清：對，有 65 家在辦啊！那可否想辦法把這個擴散，增加更多航空公司，像很多國際大的航空公司都可以辦啊！

陳司長進生：機場公司在這一塊是有協調，有意願的業者到最後就是原來國籍的只有三家，未來委員建議的是一個方向，也就是相關包括代理都可以一起進來，在 A1 的 city check in，就可以來辦預辦登機的工作，未來的方向應該是這樣子。

鄭委員寶清：請教部長，為什麼兩年之後要收錢？國外的預辦登機都不用收錢，為什麼我們要收錢？

賀陳部長旦：詳細過程我們並不瞭解，應該是機場捷運公司和桃機公司之間商業上的一些考慮吧！不過就像剛才委員提到的，如果是要擴大更多的旅客，從服務的角度，我想應該先營運一年半再說。

鄭委員寶清：現在全世界幾乎都沒有在收錢。

賀陳部長旦：對，所以我想應該以服務的角度，我們再來檢視真正實施以後的情況。

鄭委員寶清：對，我們希望能夠重新考量。另外，桃捷現在從台北到桃園是 160 元，對不對？

賀陳部長旦：據報載，我的瞭解是這樣子。

鄭委員寶清：我們要評估一下會不會太貴。

賀陳部長旦：我想相關的評估，幕僚單位簽上來我們再來做整體考慮。

鄭委員寶清：東京 70 公里收 700 元台幣，首爾 58 公里收 240 元台幣，香港 35 公里收 410 元台幣，台灣收 160 元台幣，應該算合理吧！

賀陳部長旦：對，因為機場捷運服務比較是有兼顧機場快鐵和一般的城市捷運，在整個成本上可能應該務實考慮。

鄭委員寶清：我再請問，營建署欠交通部 4 億元，他們現在一年只有編 855 萬元，部長有沒有去反映？

林主任秀祝：（在席位上）剩 4 億多元。

鄭委員寶清：還剩 4 億多元，什麼時候會還？

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。準備在 106、107 年兩年度償還。

鄭委員寶清：好，我們希望能夠趕快追討啦！請教局長，台北港要辦親水遊憩區是吧？

謝局長謂君：是的。

鄭委員寶清：結果發現裡面有大量垃圾，清垃圾就要花掉 6、7 億元啊！

謝局長謂君：垃圾是 99 年辦理地方的公共工程時才發現的。

鄭委員寶清：這個計畫會不會繼續執行？

謝局長謂君：會繼續做。

鄭委員寶清：我看到要配合旁邊的八仙樂園來做遊憩區，有嗎？因為它已經關掉兩年了。

謝局長謂君：這跟八仙樂園沒有關係，純粹是在港區裡面。

鄭委員寶清：我再請問，臺北港不是有兩岸交通的新選擇嗎？就是海峽號跟麗娜輪，有在做嗎？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長蒙分：主席、各位委員。報告委員，有在做。

鄭委員寶清：我看不是很認真在做勒！

吳董事長蒙分：有，我們很積極在做。

鄭委員寶清：海峽號不是休息了嗎？不是在維修嗎？

吳董事長蒙分：故障在維修。

鄭委員寶清：對啊！只有剩下麗娜輪，本來一天一輛輪船可以載 700 人，現在只有載 100 人，你知道嗎？

吳董事長盟分：是，我們再來 promote 一下。

鄭委員寶清：我認為你們是不用心，那邊既沒有接駁車，也沒有停車場。

吳董事長盟分：有停車場。

鄭委員寶清：那有沒有停車位？

吳董事長盟分：我們會再增加停車位，詳細的數字會再提供給委員。

鄭委員寶清：我認為交通要便捷，要有接駁車，人家才願意去坐，要不然從台北港到中國 3 個多小時就到了。

吳董事長盟分：目前每艘平均有 280 人。

鄭委員寶清：好，該做的事情就要趕快做，謝謝。

吳董事長盟分：是。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。復興航空解散之後收回航權，接下來就要進行公告與分配航權等相關程序，就你目前所了解的狀況如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。報告委員，現在正式收回的公文，已經傳給復興航空公司，後續的航權我們再一一的徵詢業者，希望在這個月之內能夠完成初步的討論。

李委員昆澤：消費者以及旅客相關的權益，民航局、觀光局處理得如何？是否確實掌握整個狀況？

賀陳部長旦：您是指在外滯留的嗎？

李委員昆澤：不是，是有關自由行購票及相關的訂票、退票機制等方面，就旅客權益部分現在處理得怎麼樣？

賀陳部長旦：我請航政司答復您。

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。民航局與觀光局有個專案小組幾乎每天都在開會，有關旅客滯留國外的部分已經處理完畢，至於退費的相關事項設有單一特別窗口，包括 6 億元保證金部分，已經協調相關單位儘速辦理退款。

李委員昆澤：對於旅客及 1,700 多位復興員工的權益，請部長要隨時督促。

其次，在復興航空解散停飛之後，華航原本要接收他的航權，現在就離島的班機來說，例如復興航空高雄飛馬公，原本每週飛 59 班，在華航暫時接管之後，每週飛幾班，請說明一下。

賀陳部長旦：據我瞭解，他們可能現在還在協調機隊，所以目前尚未提供航班。

李委員昆澤：因為目前是淡季，所以這 59 班高雄飛馬公的航班，目前並沒有飛，暫時是由立榮、遠東的班機作處置，請問元旦假期、春節假期怎麼辦？到底他們的飛機夠不夠？

賀陳部長旦：目前他們承諾會因應需求加班，但是我們希望他能夠更具體一點。

李委員昆澤：到時候沒有飛機，要讓我們的鄉親游泳回馬公、澎湖嗎？

賀陳部長旦：當然不是

李委員昆澤：那你目前掌握的狀況究竟是如何？華航有沒有辦法處理國內離島的班次？特別是春節假期。

賀陳部長旦：春節假期從 12 月 6 日開始訂票，在這之前，關於元旦或春節如何因應，我們已經要求華航務必於 12 月 6 日提出答復。

李委員昆澤：12 月 6 日就要正式開賣，但你們連第一波開賣一星期 59 班高雄飛馬公的正常班次都飛不出來，那你們的票要怎麼賣？

賀陳部長旦：這就是我剛才跟您特別報告說，我們已經要求華航務必在這個時限之內，針對此等緊急高需求的狀況增開班次配合服務。

李委員昆澤：不能現在才光說要要求，12 月 6 日春節正常機位就要開賣了，你們必須加強督促，特別是這麼重要的春節假期，現在連平時淡季 59 個固定班次都無法飛了，屆時你們還有什麼辦法挪出相關的飛機、服務人員來處理這麼重要的航線。況且有 4 成民眾到馬公是靠原本復興航空的班次，到金門則有 1 成民眾。

賀陳部長旦：是，關於這部分，航政司說他們有新的承諾，是否讓他們來說明一下？

陳司長進生：關於這部分，我們有特別要求華航，華航提出的承諾就是年節假期，包括元旦、春節假期，會從母公司調度一架 738 約兩百人座的班機，一天大約飛行 10 個班次以填補不足的運能。

李委員昆澤：部長，你必須好好督促，看到華航這個樣子，我認為當初行政院對你的一些處置狀況，是不公平的。華航是否吃得下，這部分必須好好處置，因為這事關旅客的權益。

賀陳部長旦：是的，尤其現在……

李委員昆澤：春節國道夜間收不收費？

賀陳部長旦：關於春節期間，現在並沒有任何改變政策。

李委員昆澤：還是維持國道夜間不收費？

賀陳部長旦：目前是這樣子。

李委員昆澤：有否鼓勵長途旅客使用 3 號國道，3 號國道是否維持 8 折收費？

賀陳部長旦：過去疏運的做法，目前都沒有任何改變計畫，所以長程鼓勵大家利用國 3 的作法還是會繼續。

李委員昆澤：那春節期間短程 20 公里免費的做法是否會取消？

賀陳部長旦：據我瞭解，春節期間短程 20 公里免費的政策都會暫停。

李委員昆澤：春節是國人返鄉一個非常重要的節日，尤其是離島、中南部的相關疏運，現在必須能確實掌握，本席非常擔心澎湖、金門、馬祖等飛機的輸運，如果氣候惡劣的話，狀況會更慘，過去也曾發生類似的狀況，所以國軍 C-130 運輸機也要事先聯絡好，整個狀況你們必須確實掌握。

賀陳部長旦：這些都有在積極處理，因為這兩天就是我們最後的準備期了。

李委員昆澤：觀光局推動國內旅遊方案，3 億元的經費到今天大概已經花了 9,600 萬元，約將近三分之一，但是其中出現很多狀況，像是 0 元團的狀況，交通部做了什麼樣的處置？

賀陳部長旦：我們認為在市場秩序上不可以做這樣不務實的廣告，所以已經嚴厲的要求他要改變內容，同時對於他今後這樣的處置，我們也將列為缺點，在補助款方面，可能將來就不再給予他這樣的機會，我們會採取類似這樣的作為。

李委員昆澤：這種 3 億元的補助方式，本來就是一個撒錢似的補助，對於提升整體旅遊的品質和狀況，與您的想法還是有點差距，當然或許是基於上層強烈的指示。

這 3 億元到春節之前差不多就要花完了，你們還會編列相關的經費嗎？

賀陳部長旦：整個紓困方案的期限是 6 個月，但是將看實際執行的情形，可能再把……

李委員昆澤：雖然期限是 6 個月，但是到今天已經花掉 9,600 萬元，只剩下 2 億元了，所以在春節之前可能就花完了，但還有 6 個月……

賀陳部長旦：實際上關鍵點並不是花錢，而是看是否產生紓困的效果……

李委員昆澤：目前就是花錢啊！

賀陳部長旦：對，所以在這上面我們會進行評估，若真的有需要再來延伸，不然的話應該是以正常化的方式讓產業轉型，至於相關的作法我們會再評估。

李委員昆澤：產業轉型與體質的提升都是非常重要的，而國內旅遊最主要的吸引點還是在於它的內容跟套裝旅遊相關行程的品質與內容，這是我們提升的重要方向。

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：另外，本席要請教港務公司，現在郵輪是亞洲重要的新興旅遊路線，就一整年來看，我們亞洲有五大郵輪旅遊的市場，像是中國、新加坡、日本、印度、香港，但台灣目前還沒有排進去，我們希望加強提升油輪旅遊的人口，尤其是高雄。當初我爭取亞洲油輪論壇，第一屆

就是在高雄舉辦，基隆港後來居上，一整年有 446 艘次停在基隆，高雄只有 26 艘次，不到前者的 1/10。相關的狀況如何？高雄港的相關費率是不是要降低？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。目前我們對多靠港口的情形確實有優惠，比如說……

李委員昆澤：停第一個港口是一個費用，停第二個港口……

吳董事長盟分：9 折。

李委員昆澤：第三個港口打 8 折。

吳董事長盟分：第四個港口打 7 折。

李委員昆澤：現在國際油輪將基隆港設為母港，高雄沒有。

吳董事長盟分：明年開始有幾個航次是以高雄作為母港。

李委員昆澤：他們都有定期航線，高雄也沒有。

吳董事長盟分：最主要的原因在於臺灣發展油輪起步比較慢。

李委員昆澤：請教郭總經理，明年能不能從 26 艘次提升到 60 艘次。

主席：請臺灣港務公司郭總經理說明。

郭總經理添貴：主席、各位委員。大概明年會變成 48 艘次，目前是預報的數字，我們會再努力讓……

李委員昆澤：希望你們以 60 艘次作為基本的目標。

郭總經理添貴：好的。

李委員昆澤：這個要好好的提升。現在相關旅運大樓的進度如何？

郭總經理添貴：是在 108 年底。本來是 109 年 3 月完成，現在我們會加強……

李委員昆澤：這個我對港務公司有意見，工程一拖再拖，造成高雄的油輪旅遊嚴重落後，港務公司要負最大的責任。

郭總經理添貴：裡面在挖的時候才發現有中油的油污、土污，針對中油的油污，我們有跟他們協調，也提供土地讓中油放置。

李委員昆澤：我們現在給予免簽的國家有 4 個國家，對 6 個國家是予以簡化，給予有條件的免簽。

日本跟韓國給中國旅客 10 天的免簽，我們對於處理這樣的狀況有沒有什麼進展？

賀陳部長旦：我們正在跟相關部會協調，不過首先要爭取的是放寬自由行的額度，這也是一種善意，希望可以讓自由行的旅客比較不受影響，藉由政府的作為增加他們來台的意願。

李委員昆澤：油輪團進團出也可以給予免簽。

賀陳部長旦：對，在兩岸這邊……

李委員昆澤：郭總經理清不清楚？你簡單說明一下。

郭總經理添貴：免簽是影響各國油輪商前來的重要因素，這個部分我們會把面臨的所有問題整理出來，朝免簽的方向將法令鬆綁。

李委員昆澤：對於高雄港差別費率要提出更優惠的措施。

吳董事長盟分：我們再來研議。

李委員昆澤：你們一定要掌握旅運大樓的工程品質跟進度，免簽的部分，請交通部跟相關部會趕快協助。亞洲油輪的這一條路線是新興、重要的旅遊路線，每年的成長都是 79%，在這麼重要的旅遊人口裡，臺灣還占不到重要的分量。部長要好好的協助。

賀陳部長旦：是，我們要加油，謝謝。

主席（鄭委員寶清代）：我們希望免簽的部分部長能夠盡比較大的責任，儘速完成更多國家的免簽措施。

賀陳部長旦：（在席位上）好，謝謝。

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。交通部在民生的食衣住行育樂六大項目裡，占了住行育樂，業務很複雜，隨時都要緊急應變，而且產業都非常大，所以賀陳部長負責的業務算很辛苦。最近大家看到機場捷運要通車了，昨天我在臉書發了一篇文章給部長參考。以前我們光是機場捷運計畫就聽了 20 年，桃園人為了這個建設等了 10 年的興建期，其中的 4 年多、5 年是跳票；鄭市長 2 年前上任也無能為力，鄭寶清委員、趙正宇委員等立委 2 月 1 日上任，還是沒有辦法跟交通部合作，等到部長在 5 月 20 日上任，終於開始有體檢小組，改善相關的妥善率，現在完成初履勘。我認為這是政績一件，是不是可以請賀陳部長簡單宣示一下您的信心在哪裡？我認為這比當年處理馬特拉問題的效率好多了。你自己對這個政績的滿意度是什麼？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。說機捷是政績我實在是不敢當，但是不管是國門或是建設本身該有的改善，我們都應該把它當做第一優先的事情，所以對於過去發生的問題，在經過專家檢視以後，讓它回歸專業的處理方式，使得相關團隊在專業的鼓舞下，願意面對問題一起合作，讓後來的妥善率或是服務態度大大的改進，因此獲得初勘委員的肯定。

鄭委員運鵬：我認為能夠處理爛攤子就是政績，總比一直放著爛，拖 4 年多、5 年沒有辦法處理，最後還提出減價驗收的方案，讓不分政黨、屆別的所有委員有意見好，這就是一大政績。

其次，我要請教幾個問題，因為你處理很多臨時狀況。目前我歸納交通部有四大紓困要做，第一個是因應陸客團減少，針對觀光進行紓困協助轉型；第二個，因應復興航空惡意倒閉，要做下游的紓困，這裡有很多措施，包含金管會、檢察官；第三個，因應陽明海運虧損，你們要對國輪進行紓困，並提出了 600 億元；第四個是因應韓進海運倒閉對航運界紓困。還有沒有其他問題需要您處理？這四大紓困，您認為非常有必要嗎？

賀陳部長旦：產業裡面應該還包括客運業，最近油價下跌，在買車的人比較多的情況下，公共運輸現在不太容易真正的成長，我們還有很多地方要努力。

鄭委員運鵬：好，我就先提出這四項，也希望客運業務在這一波紓困能夠把它救起來。紓困處理得當就是四大政績；如果處理不當，就是四個非常慘的行業，部長認同嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：部長有沒有打過電動？我用一個熱門遊戲的標題比喻，就是「生死格鬥（Dead or Alive）」，因為遊戲人物有泳裝美女，我就不拿出來了。這四大紓困處理得好就是 Alive，不只

是部長或是交通部的政績，還是政府的威信，也表示你們是有做事的；處理不好，不但是四大慘業，對政府來說，也是死路一條。部長認同這個準則嗎？

賀陳部長旦：是，我們會努力。

鄭委員運鵬：這是格鬥遊戲，打贏了就是我們的，打輸了不但我們的名譽掃地，業者也會受困。我們希望業者在部長的指揮之下，都活得起來。

賀陳部長旦：是，我們會努力。

鄭委員運鵬：好，我們就這四大紓困一個、一個跟部長討論，首先是因應陸客團減少針對觀光紓困，政府有三大措施，第一個是 300 億元的優惠貸款；第二個是對接陸客團轉型做國內團的業者提供 3 億元的方案，但是業者投機取巧推出零元團，現在也被糾正；第三個是要求國民旅遊卡每年 1 萬 6,000 元中的 8,000 元要用在指定的國內旅遊項目。是不是這三大方案？

賀陳部長旦：基本上沒有錯。

鄭委員運鵬：這個成績做得好不好，能不能幫業者轉型，明年中就看得到，有些被會被誤用，有些會有效，明年再來看成績單，好不好？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：其次是因應復興航空倒閉，對於下游的旅客、勞工及相關旅行社的紓困，這裡也有三大措施，第一個是訂票退票返還，金管會跟銀行也有協調處理；第二個是檢察官進入司法調查，檢察官認可之後才可以動用 6 億元的保證金；第三個是離島航線協調華信跟立榮接手，這個有沒有錯？

賀陳部長旦：沒有錯，但是應該特別強調一下，我們非常希望同業對員工輔導轉業盡一份心。

鄭委員運鵬：拜託部長多去協調，同業如果可以接收最好。會不會有連鎖倒閉潮，過年前就可以分曉，因為資金需求比較大。勞工也希望過年前看各方可不可以協助轉職，這個部長要努力一下，好不好？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：好，接下來是第三個紓困案，陽明海運虧損了十多年，關於國輪的紓困，我們目前有兩個方案，第一個是交通部提報到行政院的海運業獎勵與紓困辦法，總共是 600 億元貸款，第二個，陽明海運董事會要求減資 53.27 億元，再用私募的方式增資普通股 100 億元，對不對？這兩個部分部長都理解吧？

賀陳部長旦：對，我都了解，但我們也要呼籲，其實陽明不只是在減資而已，他們也會針對資產做一些處理，希望能減少一些債務，包括房地產業，希望大家共同幫忙。

鄭委員運鵬：但本席認為這個部分的不確定性很高。我們來分析一下，目前交通部持股 100 億元，對不對？占 33.3% 左右，也就是三分之一，如果增資 100 億元，但政府不再增資的話，你們的持股在減資之後會縮水為 20.5%，部長知道嗎？

賀陳部長旦：對，但是增資時我們也會拜託泛公股的單位投入，使政府資金的比例下降。

鄭委員運鵬：所以部長的意思是說，你們希望泛公股投入資金，不要讓交通部持股變成 20% 以下？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：所以這 100 億元還是會有人出？因為這 100 億元就占了未來總資本額的 40%左右，因此經營權不會被拿走，部長的意思是這樣嗎？

賀陳部長旦：對，不會的，沒有問題。

鄭委員運鵬：接下來有兩個問題，第一個，你們會保留經營權，這是部長宣示的。

賀陳部長旦：對，是的。

鄭委員運鵬：再來，部長是否考慮陽明被整併或整併別人的方案？就是把它做大。

賀陳部長旦：例如包括陳委員提到的，不管是同業或異業的合併，其實垂直整合在全世界也很常見，我們樂於見到這樣的發展。

鄭委員運鵬：所以如果官股再增資，我們也希望整合是可能的選項之一，不管是對國內或是對其他國家？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：部長，本席向你說明一下陽明海運內部的狀況，這部分剛才陳歐珀委員也有問到，本席再說一個他提供的數據，這 10 年來陽明海運董事長的公關費高達 5 億元，平均每年 5,000 萬元，但是不知道花在哪裡。陽明海運很多該退休的員工，例如剩下一、兩年就要退休的總公司主管，會派到分公司擔任董事長、副董事長、總經理，這種狀況在陽明內部一直沒有辦法改變。所以拜託部長也要緊盯這個管理階層，好不好？要做的話就要做好。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：第四個，韓進惡意倒閉。韓進在 8 月 31 日向韓國法院提出破產聲請，9 月 7 日本席邀請相關主管和業者到辦公室開會，告訴交通部業者的問題在哪裡，你們 9 月 8 日才成立緊急應變會議善後，而且只開過一次會，對不對？沒有後續了。9 月 8 日之後還有沒有開會？

第二個，交通部所屬單位也出面協調陽明和長榮，協助攬貨和完成運送，因為現在還有很多貨在海上、在轉港口和目的地到達港，這部分有沒有錯？

賀陳部長旦：是，的確有這個情形，關於攬貨的事宜，包括陽明海運的好好物流，其實都在用他們的人脈爭取這些轉運工作。

鄭委員運鵬：部長，你們有沒有開過第二次會議？有沒有再開緊急應變會議或是提出紓困方案？都沒有，對不對？你們知道業者有什麼需求嗎？部長，本席向您報告一下韓進有多惡質，第一個，它在 8、9 月倒閉的時候，就放任五十多萬個貨櫃在海上漂流，或者到達港口之後就任憑他們的貨主或下游扣押，其中臺灣大概占了十分之一，有五萬多個貨櫃，他們就放著不管，看臺灣怎麼處理。

第二個，韓國政府只提供 10 億美元處理美國和中國的協力廠商，完全沒有考慮到占了十分之一的臺灣，也就是完全不考慮中華民國啦！第三個，這是最惡質的，而且正在發生，臺灣韓進公司裡的韓國人都跑光光了，只留臺灣人在這邊善後，而且他們還藉機勒索業者，因為業主希望轉單，但是韓進不出單，他們要求每個貨櫃要再付 300 美元，才願意幫業主進行提單、換櫃和轉櫃的事宜。

這是現在進行式，部長和各位長官們，你們有沒有掌握這個狀況？他們倒閉欠錢之後，還要業主再花錢才願意換單，這件事你們知道嗎？

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。事實上在開過那次專案小組會議之後，航港局就建立一個專案平台，這個平台是和航商結合在一起的，一共有九家航商向我們提出這部分的問題。

鄭委員運鵬：倒閉的韓進在勒索，這件事情你們知道嗎？之前早就付過錢了，現在我們還有幾千個貨櫃卡在新加坡等轉口港，業主要韓進幫忙寫轉單，但他們卻要求臺灣業主要付第二次款。

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。那 300 美元是針對特殊狀況的保證金，如果順利的話就會退還。

鄭委員運鵬：會退還嗎？

陳司長進生：這個部分有請航港局特別協調業者。

鄭委員運鵬：這種狀況就是被勒索，韓國業者倒閉，韓籍員工都跑光了，臺灣人要自己收拾，而且我們的業者又被剝一層皮，這種事絕對不能發生。有幾件交通部該做的事情向部長建議，麻煩你們要做好後續的善後工作，尤其是紓困方案，這是本席最不安心的，而且最不完善。

第一個，政府要出面和新加坡政府溝通，包括其他政府的轉口港也是一樣，請他們降低碼頭規費，並縮短轉櫃、換櫃的作業時間，因為有些貨要趕 Christmas，是銷往歐美地區的貨，這個部分可不可以跨部會予以協助？

賀陳部長旦：我們來努力。

鄭委員運鵬：第二個，目前受害業者為了減少損失，已經向法院聲請止付，期限是六個月，政府可不可以協助延長止付或永久止付這些支票票款給韓進？不然錢都被他們拿走了，現在只剩下三個月的時間。

賀陳部長旦：這部分我們會和金管會協調。

鄭委員運鵬：再來，部長，請政府跨部會整合，向韓國政府表達抗議並求償，因為臺灣的業主都沒有被照顧到，甚至還被剝第二層皮。

賀陳部長旦：這部分已經透過外交管道在進行，這時候不宜太聲張，不過我們會朝實質面努力。

鄭委員運鵬：對韓國不用太客氣啦！因為他們對我們也沒有多好。最後就是降低紓困貸款的利率，這 600 億元紓困貸款的利率好像是 2.8% 左右，但是現在業者可以找到利率 1.7% 的貸款，所以這個利率對他們來說是有落差的，部長，請你們再溝通一下，好不好？謝謝。

賀陳部長旦：我們再來努力，謝謝。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。賀陳部長，臺北的民眾最喜歡搭捷運，對不對？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：因為第一個便宜、方便，第二個是車次很多，等車的時間很短。至於票價，北捷大概是從 30 元到 60 元，你知道桃園機場捷運是多少錢嗎？就是 60 元到 160 元，你覺得這樣會不會

太貴了？

賀陳部長旦：以這兩個系統的成本和目前的旅客量來說，其實兩者不能相比，所以桃園捷運公司應該是經過相當的考慮，以設施維護和長期經營做為定價基準。

趙委員正宇：因為它規劃 10 年，而且做了 10 年，成本消耗太大了。北捷最近要推出 2,500 元的月票，你知道嗎？這個方案的反應好不好？

賀陳部長旦：我知道，反應有好的，也有不好的，大家可能都在期待將來真正執行的方案。

趙委員正宇：幾乎都是不好啦！為什麼？其實民眾很會算，他們認為這樣不划算，因為買月票應該是更便宜，對不對？可是花 2,500 元買月票又沒有比較便宜。因為民眾對價格非常敏感，所以本席今天要向部長強調，機捷的費用從 60 元到 160 元，幾乎大部分的民眾都認為太貴了，部長，你們有沒有什麼方案？有沒有調降的空間？

賀陳部長旦：我們會再了解，但我相信桃園捷運公司應該也是經過非常詳細的討論以後，才會提出這樣的定價，也許他們會願意在適當的時間，以一些比較優惠的方式鼓勵大家搭乘，我們會再協調。

趙委員正宇：直達車和非直達車一樣都是 60 元，為什麼？你知道這件事情嗎？

賀陳部長旦：我不確定。

趙委員正宇：直達車和非直達車都是同樣的價錢，你會不會覺得很奇怪？因為花費的時間不同。我們買車票時不是都這樣嗎？以直達車和非直達車相比較，一定是非直達車比較便宜，因為它的停靠站數比較多，耗費的時間也比較多，但是今天機捷的直達車和非直達車都是一樣的價格，本席覺得這部分一定要檢討，部長，你一定要幫民眾特別注意這件事情，應該要降低價格。

賀陳部長旦：是，我們會去了解。

趙委員正宇：初勘已經通過了，達到 99.52%，履勘什麼時候辦？

賀陳部長旦：是的，他們有一個行政過程，因為我們現在……

趙委員正宇：有時間限制嗎？初勘到履勘沒有時間限制嗎？

賀陳部長旦：沒有特別的時間限制，但是我們要邀請委員，還要配合委員的時間，現在可能還在洽詢委員的時間。

趙委員正宇：這不只是配合委員時間的問題，你們交通部要主導嘛！既然初勘已經完成了，就要趕快安排履勘。

賀陳部長旦：我們會積極辦理，因為一方面……

趙委員正宇：今天幾號了？5 號對不對？所以在下個月過年之前，部長，這個月底……

賀陳部長旦：我們會積極辦理，因為有些初勘發現的缺失，他們也希望履勘之前能夠先把改善情形陳列出來，給履勘委員做為參考，這些事情需要一點時間。

趙委員正宇：本席剛才說了，今天是 5 號，你們有沒有把握在這個月底通過履勘，1 月 1 日就通車？

賀陳部長旦：開始辦理履勘之後，這個目標值得我們努力，但是能不能通過可能還要看委員的評價，我們不能幫他們預想。

趙委員正宇：當然是由委員決定，不是由部長決定的。

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：其實也不是我們民意代表決定的，我們只是替民眾爭取。你不是桃園人，所以你無法了解，但本席是桃園人，也當了 20 年民意代表，每次出國時看到機捷的車跑來跑去，但是從來沒有人坐過，幾乎放任了 10 年，本席覺得這個建設花了那麼多錢，既然已經到最後一步了……

賀陳部長旦：我們會繼續努力。

趙委員正宇：既然已經到最後一小段路，不要說 1 哩路啦！可能只有 100 公尺而已，我們就應該讓它很快的通車，好不好？不要耽誤太久。

賀陳部長旦：是的，我們來努力。

趙委員正宇：另外，復興航空無預警停飛造成很大的問題，前民航局局長張國政也跳出來說要接手，請你們不要收回航權，當天他還製造了一個新聞，部長，交通部沒有在管嗎？結果造成當天股市交易爆量，總共有五萬多張耶！

賀陳部長旦：他有沒有接手的實力和計畫，應該是由他和復興航空公司當政的人一起談。

趙委員正宇：問題是交通部有沒有趕快介入？

賀陳部長旦：交通部的角色是儘量保障旅客的權益。關於航權的收回，我們是採取比較快的做法，希望這件事情不要再不清不楚。

趙委員正宇：就是依規定辦理嘛！對不對？部長，當他們開始在電視上放話、開記者會時，交通部就要介入嘛！是不是？

賀陳部長旦：實際上我們有去……

趙委員正宇：你們要問問到底是怎麼回事，他們無預警解散公司沒有告訴你們，就算有人要買，他們也不告訴你們，難道就任由他們亂搞嗎？交通部是一個非常重要的部會，尤其是航權非常重要，所以部長要特別注意，好不好？

賀陳部長旦：是，旅客的權益我們會最優先辦理。

趙委員正宇：請教航港局謝局長，你是從觀光局轉任航港局擔任局長，當你在觀光局擔任局長的時候，我們有一起參加過會勘，本席對你的印象就是，當你擔任局長時，委員邀請你參加下鄉考察的行程，你都是親力親為，而且非常負責任，針對這一點，在幾位局長裡面，本席個人認為你非常認真。

主席（陳委員歐珀代）：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。謝謝委員。

趙委員正宇：現在調到航港局，航港局是一屁股爛帳的局，你有沒有辦法提升？尤其是陽明海運，很多人說現在是貨運界的寒流，像韓國的韓進公司也倒閉了，所以大家就在想，韓進公司是世界第四大，如果倒閉了，應該有很多運量可以分給我們。有這種狀況嗎？我們分得到嗎？

謝局長謂君：我覺得航港局和港務公司要一起創造臺灣海運的實力，爭取更多的航商。

趙委員正宇：陽明海運從 2009 年到現在已經賠了五、六百億元，怎麼辦？

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。陽明海運確實從前年開始有虧損的狀況，不過……

趙委員正宇：他們最大的虧損就是在油價最高的時候，在航運最活絡的時候做了一件事，你知道他們做了什麼事情嗎？請你們把重點說出來。

陳司長進生：他們在 2009 年的時候開始造新船，但是這個船的狀況好像……

趙委員正宇：而且還買貴了，對不對？

陳司長進生：對，定價好像對他們不是很有利。後續他們為了加入聯營，也有租用比較大的船。

趙委員正宇：雖然有租用、也有買，但幾乎都是買的。陳司長，今天他們買了這些船，特別是在經濟景氣的時候買船，但是等船造好的時候，經濟是不是就不景氣了？你們知道古時候的人在旱災時買什麼嗎？就是買船、皮筏，等淹水的時候、雨季的時候再賣船，但他們不是這樣，這個公司是怎麼搞的？

賀陳部長旦：我想未雨綢繆……

趙委員正宇：就算要未雨綢繆也不是這樣，造一艘船要多久的時間？所以他們就是不會經營嘛！對不對？

賀陳部長旦：對，有時候因為整個國際局勢震盪，確實沒有辦法準確判斷。關於這方面，我們也成立了一個專案小組了解，看看他們有沒有什麼責任，我們會進一步追究。

趙委員正宇：對，本席今天就是要特別說明這一點，部長，這個責任一定要追究。

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：我們的商事法有說到，營業以營利為目的，你們雖然是公家機關，但不管是公辦或公、官股，其實全都一樣，這是民眾的血汗錢，所以我們應該是要賺錢而不是虧錢，但是交通部一些轉投資公司全部都在虧錢，既然你當了部長，你有沒有什麼方法可以讓這些公營事業單位賺錢？

賀陳部長旦：最重要的當然是加強董事會的專業性，另外就是對於他們的長期規劃，我們要時時了解，這樣才能從主管機關的角度了解他們的趨勢，並給予必要的協助。

趙委員正宇：最後，第一個就是機捷的價格要調降，第二個是通車時程，在安全無虞的情況下，要趕快讓它通車。

賀陳部長旦：是的，我們來努力。

趙委員正宇：第三個，不管是航空還是海運，任何一個公營事業單位絕對不能虧損，一定要賺錢，好不好？謝謝。

賀陳部長旦：我們來努力，謝謝。

主席（陳委員雪生）：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。請教港務公司吳董事長，這是船隻進出港的狀況，是 95 年到 101 年的資料，基本上大概都是維持在 7 萬 5,000 艘到 7 萬 6,000 艘，另外這是統計到 105 年 10 月的數字，看起來今年應該也是差不多會達到相同的水平。至於貨物的吞吐量，基本上也是滿平均的，今年的統計數字是到 8 月份，看起來滿平均的。

旅客量這部分也是一樣，但還是有很大的成長空間，有一百三十五萬一千多名旅客進出港，

如果以整個臺灣的狀況來看，因為貨物等部分要增加的話比較困難，但是旅客這部分，畢竟臺灣四周都是海，包括臺灣海峽和太平洋，而且臺灣過去一直被稱為福爾摩沙，所以如果搭飛機來看東海岸的話，因為本席基本上都是搭飛機，從松山機場到花蓮或是到臺東，事實上東海岸是非常漂亮的，但是花蓮港的旅客人數卻非常少，而且還在不斷減少當中，這部分的主要原因是什麼？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。事實上臺灣所有港埠的收入還是在貨物，當然旅客的量將來也會越來越大，因為將來還會包括水岸觀光的部分。剛才委員指教的花蓮港，事實上 105 年到花蓮港的國際郵輪也有達到 20 艘次，雖然比去年的 32 艘稍微減少了一點，人數也稍微減少，最主要的原因是下半年以後，有兩艘和陸客相關的郵輪取消。

事實上不只是花蓮，其實全臺灣的港口在郵輪的刺激方面，我們港務公司也希望和觀光局彼此搭配，請相關部會協助，將來我們也希望和地方政府聯合行銷，包括到各地聯合招商，參加、辦理國際論壇等等。我們也希望邀請國際郵輪公司到臺灣踩線，因為臺灣有非常好的文化、景觀、美食和風俗人情，這部分我們會積極努力。目前我們預估明年到花蓮的艘數大概是 18 艘，我們還會積極努力。

鄭委員天財：18 艘大概有多少人？

吳董事長盟分：目前的預報數字是 2 萬 2,000 人，我們會再加油，這部分我們會和花蓮縣政府一起努力。

鄭委員天財：這和觀光局有關，和地方政府當然也有關係。

吳董事長盟分：向委員補充報告，最主要是因為臺灣的簽證政策，相當程度的阻礙了郵輪到訪的航線安排，因為郵輪在……

鄭委員天財：所以你們要協調啦！

吳董事長盟分：是，我們會再和相關部會協調。

鄭委員天財：接下來要請教賀陳部長，蔡總統在原住民族的政策主張當中，特別提到要保障上萬個新的原住民族工作機會，今天不只是港務公司出席，還有港勤公司，還包括交通部內部單位以及所屬單位，本席希望你們能夠積極進用原住民族員工，無論是公務人員或是非公務人員，希望都能夠有所進用。

就交通部來說，基本上公路總局每年都會提供相關的工程人員名額，給原民會和考試院舉辦的原住民族行政特考，但是公路總局之外的單位幾乎都不怎麼關心。以交通部所屬單位來說，鐵公路單位都會提供原住民族行政特考員額，但是觀光局卻非常欠缺，事實上交通部觀光局所轄的業務，有很多是屬於原住民族地區，例如花東縱谷、東海岸、日月潭、三山風景區等等，這些地方都是。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。還有茂林。

鄭委員天財：包括茂林、墾丁等等，所以更應該要進用原住民族，而且原住民族行政特考如果沒有

達到錄取分數的話，還是不會進用，例如公路總局常常有缺額，所以他們都會提供相關的就業機會。當然更重要的，就是這些事業機構的配合，因為蔡總統所提的包含公營事業機構，你們都應該要加強進用。這部分不需要修什麼法，例如港務公司，當你們進用、招考的時候，就可以提供一定的名額給原住民，當然他們還是要通過考試啦！還是要按照你們的機制，但是你們可以給他們一些名額。

我們看臺灣港務公司的進用人數，這部分真的非常少啦！只有 0.51%。這個部分請部長注意，原住民族行政特考每年都會辦，所以有些名額可以透過原住民族行政特考進用，例如港務公司或是中華郵政等相關事業機構，當他們進行招考、進用的時候，也可以保留一定的名額。

賀陳部長旦：是，據我所知港務公司已經在這麼做了，特別是花蓮分公司，他們已經朝這個方面努力，要不要請吳董事長向您做進一步的說明？

鄭委員天財：好的。

吳董事長盟分：我們對原住民就業一向非常重視，事實上花蓮分公司的原住民員工比例非常高，至於剛才委員指教的，整個公司的比例還是偏低，這個部分我們將來會看透過什麼合法的途徑，再增進原住民就業的機會。

鄭委員天財：當然是合法的，原住民族工作權保障法本來就有規定，它只是規定最低標準，並不是不能超過，只是現在大家都是採用最低標準，反正只要有就好了，只要符合規定就好了。

吳董事長盟分：目前港務公司的人員進用也都是根據相關規定，並沒有違反相關的法令。

鄭委員天財：當然不會違法，公務人員不會違法。

吳董事長盟分：但是如何在現有的規定之下，實質增加原住民的僱用，這部分我們會再研議。

鄭委員天財：1 萬個工作機會雖然不多，但是如果要让整個行政部門達成蔡總統所說的，上萬個新的工作機會，其實也是很難的，所以各部會必須通力合作，一起往這個方向努力才有機會，謝謝。

吳董事長盟分：是，大家一起努力，我們會加油，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請教賀陳部長，你知道安平港是國際港嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對，和高雄港一起。

葉委員宜津：你覺得它像國際港嗎？剛才你的遲疑就是問題所在，因為連部長都不知道安平港是國際港。部長，安平港升格為國際港，這件事已經幾年了，你知道嗎？

賀陳部長旦：很抱歉，我真的沒有注意，非常抱歉。

葉委員宜津：兩位主管知道嗎？吳董事長，你知道安平港升格為國際港已經幾年了？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。我知道它一直是國際港。

葉委員宜津：謝局長，有人偷偷告訴你了，你會知道才怪，因為你之前負責的是觀光業務。

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。19 年，它目前的發展策略是「北觀光、南自貿」。

葉委員宜津：20 年了，部長，民國 86 年安平港就升格為國際港，但是就像你剛才的反應一樣，這件事真的讓我們覺得很遺憾。我們來看你們網站上所寫的，對安平港未來的展望，關於這個已經成立 20 年的國際港，你們寫了一大堆，結果呢？它要扮演什麼角色？就是兩岸通商口岸之角色，貨物裝卸量要達 1,600 萬公噸，其實說穿了就是畫一個大餅讓臺南人高興而已。部長，你知道現在安平港的貨物裝卸量是多少嗎？不知道？又要找人提供訊息。

賀陳部長旦：他們說 200 萬公噸。

葉委員宜津：亂說！是 100 萬公噸，你們的規劃和現實差太多了。部長，本席是臺南選出來的委員，下一位發言的林俊憲委員也是，現場就有兩位臺南的委員，你們說要讓安平港變成有 1,600 萬公噸裝卸量的國際港，畫了這麼一個大餅給我們，但本席要告訴你，其實這是不可能的。你們要投資，我們本來應該很高興，但是本席要告訴你，這裡會變成一個蚊子港，就像是把錢丟到海裡一樣，因為這是不可能做到的。

如果真的可以做到，我們當然很高興啦！但這是不可能的，為什麼？因為和高雄港離太近了啦！高雄港的貨運量都已經下降了，你們還期待安平港的貨運量可以上升，這是不可能的，不要浪費錢了，好不好？但是我們仍然需要建設安平港，所以我們來替它另找出路。本席告訴你們該怎麼找，因為本席知道賴市長馬上就要和你們談了，本席覺得賴市長比你們務實很多，可能是因為他對地方比較了解啦！

我們臺南講究的，也就是我們升格為直轄市的利基所在，就是文化觀光古都，美食、文化觀光才是臺南的強項啦！這一點各位都同意吧？特別是謝局長，因為你曾經是觀光局局長。所以請你們不要再呼攏我們，說什麼要讓安平港變成 1,600 萬公噸的裝卸貨港，其實我們要的是什麼？就是觀光、遊艇碼頭、帆船。

部長，剛好我們的召委是高雄來的，所以本席也不敢和他搶啦！但是高雄的光榮碼頭為了成為流行中心，所以那邊的遊艇和帆船剛好都被趕走了，他們沒有去處，我們安平港展開雙臂歡迎，好不好？

賀陳部長旦：是的，了解。

葉委員宜津：請你們趕快去做，他們已經被趕了，現在沒有地方去，謝局長，這部分你很內行，而且我們安平港有這個實力，對不對？你們可以答應嗎？可以同意嗎？

謝局長謂君：我覺得安平港如果做為一個遊艇碼頭，確實是非常有潛力。

葉委員宜津：好，你們就在這裡宣示，不要再做錯誤的投資了，好不好？因為這麼做才是最好的投資。你們都同意吧？

賀陳部長旦：特別向委員說明一下，剛才那個不是指真正的貨運量，只是一個運能啦！讓我們在建設上有一個比較高的自我要求，我們會努力。

葉委員宜津：本席知道，就是畫大餅啦！但是部長說得比較好聽。這是你們的網站內容，就是畫一個大餅給我們，但我們不要畫大餅，我們要的是實際，而且真的符合我們的規劃。

賀陳部長旦：是，我們可以把那個能量移轉，變成發展其他方面。

葉委員宜津：很好，所以你們都同意朝這方面發展，讓安平港成為觀光遊艇、帆船的專用港。

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：可以喔！都點頭嘍！請你們說一下好了，不然都是本席在說，請你們 promise，好不好？部長說好，對不對？

賀陳部長旦：是不是請港務公司向您說明？

葉委員宜津：吳董事長，可以嗎？因為你對臺南的狀況也很了解。請你不要浪費本席的時間，直接回答 Yes or No 就好了，因為本席還有兩個主題要問。

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。是。

葉委員宜津：謝局長，這是你的專業。

謝局長謂君：是，本來的規劃就是「北觀光」。

葉委員宜津：接下來是下一個主題，這部分很重要，今年颱風造成風明輪脫攬，這已經是舊聞了，還導致四座起重機損毀，損失金額最少是 10 億元，部長，對不對？這只是起重機的損毀，但是這個裝備損毀之後，光是修復的時間就要一年，這一年因為沒有起重機的損失還沒有估算在內。

所以問題來了，部長，你知道這個問題是什麼嗎？發生這件事的最大原因是什麼？這不是天災而已，實際上是因為人禍，這個人禍就是整個港區沒有標準的災害防救計畫，部長，本來是有防災計畫的，但是現在為什麼沒有？你知道嗎？

賀陳部長旦：這個部分是不是請港務公司向您做完整的說明？

葉委員宜津：不用，本席告訴你，因為本席怕他故意慢慢說，這個問題要說快一點。這是成立港務公司以後才發生的，本來航港局和港務公司合併的時候，航港局是有災防計畫的，但是分開以後，航港局沒有相關計畫，港務公司也沒有災害防救的業務計畫，過去是由港務局的港務長負責做這件事，而且他有公權力。但是現在港務長變成港務公司的人員，他沒有公權力了，航港局也沒有這個編制，所以現場等於沒有指揮官。

港務公司的人員沒有公權力，所以他們本來可以強制命令的，卻變成只能建議，就和我們在這裡做決議一樣啦！每次要求你們，你們就說寫「建請」啦！建請就是等於寫作文啦！

賀陳部長旦：實際上他們是聯合作業，這個部分可能要請他們說明。

葉委員宜津：不對喔！部長，就是因為有公權力的航港局沒有這個編制，可是現在的港務長沒有公權力。部長，以後這些船舶的噸位會越來越大，所以這兩個單位真的要整合一下，好不好？

賀陳部長旦：是的，一定。

葉委員宜津：不然臺灣每年都會有颱風，而且船舶的噸位也越來越大，如果沒有從根本的制度解決，事情還會再發生喔！多久可以解決？多久可以建置起來？

賀陳部長旦：他們現在已經知道要朝這個方向努力，我們會請他們在一個月之內做出具體建議，必要時我們會再做一些調整。

葉委員宜津：可以，因為冬天比較沒有颱風，但你們要趕快進行，好不好？最後一個議題就是和大家的意見一樣，交通部真的要做人、事、整頓，很多委員都說了，交通部的各個單位都需要檢討，做一下人事整頓，否則的話，民進黨有執政和沒有執政差不多，本席也要不客氣的這麼說。本席現在直接點名一個人，其實本席直接點名已經不是什麼新聞了，因為媒體已經直接點名。

部長，就是花蓮港務分公司的總經理駱傳孝，他一直被檢舉，而且上媒體了，資訊長兼花蓮分公司的總經理，他到底是花蓮的總經理還是資訊長？部長，他到底是什麼職位？而且一個月當中，他待在花蓮的時間沒幾天，幾乎都是在高雄，這樣花蓮港務分公司的業務怎麼會好呢？部長，你怎麼看？

賀陳部長旦：是不是讓港務公司向您做個說明？

葉委員宜津：不，本席要你回答。有人說他只管應酬，不太管事，部長，本席具體舉一個他大有問題的例子，並且要求你們去徹查，他擔任資訊長時建置了一套軟體，叫做企業資源規劃系統，就是 ERP，你們可以到民間隨便詢價，這套系統只要幾百萬元就夠了，但是你知道他花了多少錢嗎？你猜，你說得出口嗎？多少錢？

吳董事長盟分：據我的了解是 1.9 億元。

葉委員宜津：1.9 億元，等於將近 2 億元，你們可以隨便去詢價，部長，這個部分你很內行，對不對？企業資源規劃系統 ERP，你們可以隨便到民間詢價，只要 200 萬元就夠了啦！但他竟然花了 2 億元。

吳董事長盟分：它需要客製化的導入，整個採購是合法的。

葉委員宜津：當然合法啦！你們的採購的確是合法的，但問題是什麼？我們要的是結果，你們花了快 2 億元，比別人多付了 100 倍的錢，但是到現在還建置不好，一延再延以後終於上線了，可是連支付系統都沒有辦法正常運作，一個軟體花了 2 億元，還沒有弊案？還不換人？還不查？還跟我說客製化的理由？你糊弄誰啊？部長，要不要處理？

賀陳部長旦：對，我們馬上來瞭解，不管是他個人或這個系統上面的事務，我們來改進。

葉委員宜津：多久給結果？

賀陳部長旦：個人的部分當然容易瞭解，但是系統的事務可能要多一點時間，給我們 2 個月的時間好嗎？

葉委員宜津：不行，這個建置已經一延再延了，我這樣講還不夠清楚，你們還要再 2 個月？

賀陳部長旦：因為資訊系統要如何改進其實滿複雜的。

葉委員宜津：我不是要改進，我是要你查弊案。

賀陳部長旦：如果說只是瞭解……

葉委員宜津：花 2 億元還不能用，這沒有弊案才有鬼。

賀陳部長旦：如果只是瞭解他在工作上有沒有違失，這件事情我們在 1 個月內提報。

葉委員宜津：好，部長，我這樣說很清楚，媒體都已經披露了，像這樣的人就是交通部之所以沒有辦法讓人民滿意的所在。我希望不要只有你一個人在努力，下面要整頓一下，不然的話，交通部後面的運作會大有問題。

賀陳部長旦：是，一定，應該的。

主席：謝謝葉委員，天氣涼了，身體要注意，血管跑得比較快，部長回去查一查，有弊案才換人，沒弊案不要。

葉委員宜津：（在席位上）有弊案要移送。

主席：有弊案才移送，沒弊案的話就不要換人，葉委員是不是這個意思？

鄭委員運鵬：（在席位上）沒弊案就歡送。

主席：我們不要對人身攻擊，檢討看看，確實有缺失的話，我們當然要處理，沒有缺失的話，因為有些事情委員也不是那麼清楚。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。剛剛我們臺南的葉委員關心安平港，本席也要特別跟部長討論一下，安平也在本席的選區裡面，過去的安平商港跟臺南市好像是兩個分隔的世界，安平商港就位於市區之內，可是對我們來講，又覺得從沒感受到有那麼一個港口的存在。一直到港務公司針對安平港提出一個計畫，叫做南臺灣邁阿密計畫，你有聽過吧？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該是過去有這樣的一個期望。

林委員俊憲：這個名字聽起來非常迷人，叫做南臺灣的邁阿密計畫，意思大概就是要把安平港的港口定位在散貨、雜貨的出入港，增加親水性和觀光，也就是說，要把國際商港的圍牆給敲掉，裡面會設計遊艇碼頭，其實安平港是一個非常不錯的港口，平均潮差比高雄低很多，高雄 0.75 公尺，臺南只有 0.57 公尺，也就是說它的水象穩定，所以安平有一個農委會管的漁港，它也設一個遊艇碼頭，立刻就客滿，董事長知不知道？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。是。

林委員俊憲：所以如果我們國際商港也能夠多元化運用，我覺得以安平港的氣候和地點，因為它地點奇佳，幾乎就是被市區所包圍，一出安平港就到臺南市區，非常有競爭力，我不知道這個迷人的名稱——南臺灣邁阿密計畫現在進行得如何？

吳董事長盟分：跟委員報告，事實上這個計畫預定在今年年底，最慢明年春天就可以公告招標，目前有 3 家潛在業者表達高度的興趣，主要就是在安平港的北邊，包括水域和後線土地，它會去做遊艇碼頭和後線的觀光休閒旅館的開發，這個部分我們已經開過幾次的座談會和說明會，預定最慢明年春天一定可以公告上網招標。

林委員俊憲：所以未來的安平商港裡面會出現什麼樣的觀光設施？

吳董事長盟分：包括休閒設施和飯店，包括遊艇碼頭和相關商業機能。

林委員俊憲：所以未來的安平商港就會有完全不一樣的面貌。

吳董事長盟分：一部分，就是北邊的這部分，南邊還是在自貿區。

林委員俊憲：我瞭解，就靠臺南市健康路這個部分，就是港口的北邊，靠近五期重劃區。

吳董事長盟分：對，這個部分我們也都充分跟地方民眾及臺南市政府有很好的溝通。

林委員俊憲：我們有所期待，希望明年這個案子就能順利推動，你說明年春季大概就可以開始？

吳董事長盟分：最慢。

林委員俊憲：就可以開始進行招商？

吳董事長盟分：對。

林委員俊憲：部長，你知道未來在你任內會有大筆的經費投入在臺灣的國際商港建設，我不曉得你知道不知道，我們就預算來看，其實從馬政府時代開始，101 年到 110 年十年的時間，臺灣要投入建設商港的經費超過 600 億元，目前大概只執行了 200 億元，大概還有 400 億元在未來幾年，尤其在你部長任內大概都開始推動，其實臺灣是個海島國家，我們國際貿易是我們的命脈，所以國際商港的建設當然對我們非常重要，只是在我們投入幾百億元建設經費的同時，我看到預算裡面商港服務費的收入卻是逐年遞減，我們港口使用率或港口的進出依靠的就是收取服務費，一個港口服務費收取的多寡就代表這個港口的興旺，為什麼我們港口的服務收入會逐年遞減？有沒有什麼辦法拉上來？最常聽到的理由是說景氣不好，有沒有其他辦法？政府投入那麼多的錢。

賀陳部長旦：我請港務公司再說明一下。

吳董事長盟分：我們幾個國際港的貨物吞吐量近年來都維持在一個穩定的成長，但是考量到航商在國際市場上的經營困難，我們已經十幾年沒有調漲商港服務費的費率，事實上，我們一旦要調漲就會減低它的競爭力，所以我們必須把它的競爭力蘊藏在這些航商上面。

林委員俊憲：你的意思是什麼？收得太便宜？

吳董事長盟分：不是，我們要考量到它營運的成本。

林委員俊憲：我只是要讓你知道，國家投入大筆的經費，幾百億元的經費。

吳董事長盟分：過去 4 年來港務公司都有達成國家所賦予我們的盈餘目標，所以我們並沒有犧牲自己的盈餘來協助航商。

林委員俊憲：我看到從 106、107、108 年，也就是明年開始，未來還要再投入 400 多億元，是不是？

吳董事長盟分：這個是必要的，因為很多港埠的開發。

林委員俊憲：我們支持啊！我們沒有反對，只是你投入那麼大筆錢之後，但是對未來的營運展望卻是悲觀的。

吳董事長盟分：106 年還是比今年會成長一點。

林委員俊憲：你說的成長牽扯到你們的獎金，我不太想講你們，部長知道嗎？港務公司只要盈餘有達到預算目標，超額只要有 1%，就全體發 2.4 個月獎金，在交通部所有的國營事業裡面，是領取獎金的門檻最低的。超額盈餘 1%就獎金全領，你知道港務公司可以達成多少？8%、15%、18%都有，我認為門檻設太低了，幾乎保證領得到最高額獎金，是不是這樣？

吳董事長盟分：跟委員報告，我們必須體諒到……

林委員俊憲：港務公司薪水不錯了啦！平均月薪都 7、8 萬元，你看看預算，已經算是非常高收入的幸福企業了，你們獎金門檻設超額 1%，我也肯定你們啊！如果設高一點，大家是不是比較有

動力？

吳董事長盟分：以現在商港的狀況來看，真的很困難。

林委員俊憲：大家為了績效刺激一下，結果你只要超出 1%就大家全領，我看超出的部分賺的錢都不夠你們大家領。

吳董事長盟分：事實上是可以的。

林委員俊憲：我認為你設 1%是所有部會裡面獎金門檻最低的，我也不知道你的 1%是怎麼來的，這沒有法源根據，不知道當時是誰訂的。

吳董事長盟分：是成立公司的時候經過整體評估而來的。

林委員俊憲：而且你們跟中華郵政也不一樣，跟部裡面其他公司領取的門檻都不一樣，跟機場公司的門檻也不一樣，最低的就是港務公司，所以國家對你們非常好。

吳董事長盟分：我們也很敬業。

林委員俊憲：你當然要講敬業，不然董事長要怎麼講？我們都打混摸魚？

吳董事長盟分：沒有。

林委員俊憲：是不是這樣？

吳董事長盟分：不是。

林委員俊憲：國家對你們多好！部長，港務公司幾乎是保證可以領取最高的 2.4 個月獎金，盈餘只要超過 1%就可以全部拿到。本席也會提案，要求港務公司提出一個計畫，說明如何讓你們的服務費收入正成長。

賀陳部長旦：是，我們該努力，各個行業不同，但是我們會來檢討。

林委員俊憲：它現在的成長是達到預算目標就算是有成長，而收入部分卻是逐年降低，只要盈餘達到預算的 1%以上就可以領 2.4 個月獎金，我認為服務費收入要逐年成長，員工要去衝業務才有資格領獎金，因為你的底薪就很高了，每個月都 7、8 萬元，港務公司已經很幸福了。

賀陳部長旦：每個行業都有不同的競爭力，在這上面我們會來務實檢討。

林委員俊憲：部長應該有看到新聞，我不知道大家有沒有關心到，機場捷運明年春節後就要開通了嗎？這誰講的？

賀陳部長旦：現在還正在進行相關的處理。

林委員俊憲：這誰講的？為什麼媒體會這樣報導？

賀陳部長旦：我們沒有講一定要什麼時候通車，應該要按照程序，穩健而且尊重履勘委員的考評意見。

林委員俊憲：我支持你這樣的做法，安全第一，你為什麼要設一個時間呢？你做得到嗎？

賀陳部長旦：沒有，現在沒有設定時間，現在就是希望……

林委員俊憲：媒體報導高鐵公司表示明年春節後就可以通車，那我就問高鐵公司是誰表示的，他們說是他們公司的一位組長，一個組長可以跟記者說什麼時候通車？

賀陳部長旦：我想他應該只是用一個比較簡略、樂觀性的說法，應該不是他可以做決定的。

林委員俊憲：當然不是他做決定，但是這個部分希望交通部要審慎進行。

賀陳部長旦：瞭解。

林委員俊憲：尤其安全的評估上，你設一個時間點，到時候做不到會被大家罵。

賀陳部長旦：對，要尊重委員的專業評估。

主席：休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。請吳董事長先說明一下臺灣港務公司自從 101 年 3 月整併以來迄今營業的收入狀況。

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。過去這 4 年來，我們每一年的營業收入都有增加，到 104 年大概在 200 億元左右。

陳委員素月：營業收入都有增加？

吳董事長盟分：對。

陳委員素月：但是本席看到的資料，這 4 年來的營業收入都沒有達到年度的預算數。

吳董事長盟分：是沒有達到預算數，但是我們的盈餘都增加。

陳委員素月：你有沒有去檢討為什麼沒有達到年度預算數？

吳董事長盟分：我們年度收入訂比較高的標準，實際上我們撙節成本，所以稅前、稅後盈餘都是增加。

陳委員素月：雖然歲入都有增加，但是我們今天審 106 年度的預算，針對行政院所訂的中央政府總預算附屬單位預算共同項目的編列作業規範提到營業基金編列廣告費及業務宣傳費，應該按年度的業務需要，以不超過營業收入的成長幅度為原則，從嚴覈實編列。可是我們看到你們歷年來的預算數和決算數都沒有達到營業收入目標，在明年度的預算看到你們業務費的服務費用中印刷裝訂廣告費項下編列了 4,553 萬 3,000 元，雖然比 105 年度減少了 330 萬 3,000 元，可是比 104 年度的決算增加了將近二分之一，增加了 2,015 萬 9,000 元。比較起來相差太多，請董事長說明一下，因為在預算書沒有看到這筆預算跟往年相比有增加特殊的用途，為什麼會增加高達 2 倍的經費？

主席：請臺灣港務公司會計處朱處長說明。

朱處長碧玉：主席、各位委員。有關業務費所編列的印刷裝訂及廣告費及一些服務費用，都是按照收入預定要達到 204 億元的目標標準來編列，你剛才提到為什麼跟 104 年的決算差異很大，就是因為 104 年度的收入沒有達到預算目標，而今年我們要做到 204 億元的話，相關的成本必須按照規定來編列。

陳委員素月：港務公司在自由貿易港區的營運也沒有明顯的成長，106 年度有多項財務比率衰退，所以在辦理相關業務的宣導推廣方面，本席建議應該依照行政院所訂的節約原則，撙節開支，

把錢花在刀口上。

吳董事長盟分：是，委員的提示非常正確。事實上，自由貿易港區在今年 1 到 9 月的貿易量有達到 955 萬公噸，比去年成長 75.18%，貿易值也達到 2,490 億元，也比去年同期增加 12.7%，在整個營業收入的部分，包括自由貿易港區、租賃、營業項目等等，都比前一年度增加，所以相關的成本必須增列這些項目，都是按照規定編列。

陳委員素月：在本席看到的資料裡面，營業收入這 4 年來都沒有達到年度預算目標，你剛剛說收入都有成長，但是在 104 年度的部分，我們看到淨利第一次沒有達到年度預算目標，你有沒有去檢討為什麼沒達到年度預算目標？

吳董事長盟分：這部分是因為我們有配合國家政策的投資，會有未實現損益的部分，我們必須在當年度依會計原則處理，就是多繳營利事業所得稅，所以這部分是按照會計準則處理的結果。

陳委員素月：我覺得你這樣回答很模糊，你好像沒有很瞭解狀況，本席看到的資料顯示 104 年度是因為認列轉投資事業投資損失。

吳董事長盟分：對，就是我剛才講的認列轉投資事業可能會產生的損失，我們必須認列進去。

陳委員素月：這個轉投資事業的部分，目前港務公司有多少的轉投資事業？

吳董事長盟分：目前成立的子公司有 2 家，但是配合國家政策投資 40 億元在陽明海運，它的股價一直往下掉，所以我們按照會計準則必須處理，這是國營事業公司必須配合國家政策的部分。

陳委員素月：我覺得這樣的負擔也太大了吧！

吳董事長盟分：是，我們也覺得有點，但是我們必須配合政策。

陳委員素月：可是這樣一直虧損，由你們認列投資損失。

吳董事長盟分：它也可能會有盈餘，這是董事會做了決定，就必須要配合。

陳委員素月：你剛才講到陽明海運。

吳董事長盟分：那是 101 年的決策，是已經發生的事情。

陳委員素月：在這個部分，因為本席看到資料，轉投資事業裡面，你剛講到的子公司的部分。

吳董事長盟分：我們有一家港勤子公司，還有一家國際物流子公司。另外還有 3 個尚未成立，但是已經奉核定，包括跟高雄市的資產管理、包括觀光發展。

陳委員素月：我們對子公司的持股情形如何？有辦法完全掌控嗎？

吳董事長盟分：港勤公司是 100%，國際物流是 40%，將來的觀光發展 49%，跟高雄市的高雄港區土地開發占 51%，高雄洲際貨櫃碼頭將來會占 40%，但這都還沒有成立。

陳委員素月：我們持股沒有超過 50%，對這些轉投資事業有多少的影響力？他們的投資損失都要我們背負嗎？

吳董事長盟分：我們會掌握實質的影響力，這沒有問題。

陳委員素月：因為近年來你們積極轉投資附屬的事業，可是你們也要做適當的風險控管，不要讓子公司變成財務的黑洞，變成政府財務的負擔，這部分要請董事長審慎地控管。

吳董事長盟分：是。

陳委員素月：請教部長，交通部很多政策與民生息息相關，這兩天本席在地方就遇到很多鄉親反映

新政府上任之後，很多福利一直在消失，當然，有的不是事實，所以我希望部長在這裡澄清一下目前交通部有關國道 20 公里的優惠里程的政策，我希望你做明確的澄清，不要讓鄉親擔心。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。國道 20 公里免費這件事在 3 年前開始辦理到現在，交通部沒有任何改變，我們今後會再來跟民意溝通，把這樣的情形向大家說明。

陳委員素月：因為我們當初有做一個兩年的檢討，當時有預定一個每年通行費收入的標準，目前我們的收入是高於這樣的標準。

賀陳部長旦：略高，在財務上並沒有收入不足的狀況。

陳委員素月：就是沒有不足的狀況，在這樣的狀況下，本席在此建議交通部不要考慮取消這個部分，不要去調整，如果可能的話，能夠調降費率是最好的，可以讓我們的民眾鄉親有感。

賀陳部長旦：我們將來如果要檢討的話，也一定儘量朝向在長程的部分照顧民意，在短程的部分做一些不同的處理，不過這些部分都還需要跟相關民意溝通，再來做決定。

陳委員素月：希望我們還是站在民眾的利益上來考量，不要造成他們權益的損失。

賀陳部長旦：瞭解，謝謝。

主席：因為我們提案刪減大概有 200 案，可能下午處理不完，請業管單位尤其是交通部各單位趕快跟委員溝通，我們下一次處理的時候會比較快一點，今天可能僅就詢答的部分做處理。

請林委員岱樺發言。

林委員岱樺：主席、各位列席官員、各位同仁。部長上任之後提出 600 億元紓困基金要紓困所有的航運公司，而我們的龍頭陽明海運目前有填不滿的黑洞，我就先讓你瞭解一下現在陽明海運的海外結構，請你看這張表，陽明總公司在香港跟中國有 3 家公司，陽明香港公司就在中國，香港陽凱公司是在香港，大陸凱陽公司也是在香港，而香港陽凱公司只負責行銷業務，整個在中國的承攬，唯一的總代理就是位在香港的大陸凱陽公司，香港陽凱、大陸凱陽這兩家公司都在香港，就在同一個辦公室，同一個辦公室掛兩個招牌。這個是整個陽明海外的結構。陽明進軍中國大陸的時候有一個敲門磚，這家公司叫做凱利，凱利公司成立時的資本額為 100 萬元港幣，陽明海運持股 55%，凱利當時持股是 45%，在 1997 年之後，香港主權移交中國，基於安全的考量及加強對陽凱公司的掌控，陽明當時做了一個決定，買回 42% 的股份，而讓敲門磚凱利公司只留 3%，全案經過香港律師的協調，而陽明海運總公司也確實用總價 42 萬元港幣買回，但是這個叫做黑洞條款，我已經買回股份了，但是我每年必須從陽凱的盈餘提撥一定比例給凱利，明明凱利只剩下 3% 的股份，我當初從凱利買回 42% 的股份，買回之後，竟然是陽凱公司每年要提撥盈餘一定比例給凱利作為顧問費，從 1997 年開始到現在每年付了多少？總共付了多少？而凱利只剩下 3% 的股份，提撥一定的比例是多少？這一定的比例當時是怎麼決定的？這是當時陽明海運進到中國大陸的敲門磚凱利公司的這一段。

第二，陽明海運在香港陽凱的弊端有幾個重點，第一個，陽明海運持股 97%，為什麼當初陽明只有 2 席的董事？董監事的席次為什麼沒有按持股分配？為何找陽明拖車下包「立達」與陽明的臺灣總代理「泰明」的老闆擔任董事？第二個質疑的部分，陽明海運的收入有 60% 來自中

國，但是在香港的陽凱每年鉅額盈餘，陽明只分配到 55%，另外 45%分配給特定人，特定人是誰？分配給特定人的依據是什麼？第三點質疑的，針對香港陽凱分配給特定人的經手人，這個人是影武者，韓克武，高職畢業，1999 年被任命為極需要英文能力與海運專業知識的陽明香港公司的總經理，2004 年退休後又被前董事長陳庭輝與當時的總經理盧峰海任命為陽明香港公司無任期限的顧問，而且到現在還領全薪，並再領取香港這兩家公司—香港陽凱和大陸凱陽所有的相關酬勞，估計截至目前為止，韓克武在這三家公司巧立名目每年領取 2,000 萬元臺幣，為陽明的大肥貓。

我們再來看大陸凱陽巧取豪奪陽明的利益，大陸凱陽怎麼巧取豪奪呢？陽凱屬於香港公司，僅可以於大陸設置辦事處，不可以有營業行為，就是只能做行銷，再巧妙成立大陸凱陽公司，並指定大陸凱陽公司為陽明總公司在大陸唯一攬貨的總代理，過去 20 年，前董事長盧峰海透過陽明香港公司陽凱公司及大陸凱陽公司巧妙地組織設計，在境外與利益團體勾結，故意讓整個事情非常複雜化與模糊化，進而瞞騙交通部所有的官員，讓投資大眾更不清楚來龍去脈，可以長期為所欲為，而且掏空陽明。在這個架構之下，香港陽凱須支付凱陽公司佣金、提單、簽發費、運費、匯出費、顧問費、各營業據點代表每個月的特別費，並負擔其辦公室的租金和水電，還有一些大陸凱陽高階並享有每月數千元的資金。明明沒有賺，這是很單純的行銷部門，有賺錢的是大陸凱陽，可是它什麼都不付，連最基本的租金也不付，所有的顧問、什麼費用都不付，必須由香港陽凱支付，這個只是做行銷的，它不能承攬業務。你一定會問，為什麼不能承攬？這就是問題之所在，一個長榮一條龍，長榮公司一條龍全部包，我們國家的陽明海運偏偏得設這麼多子公司來承攬中國大陸的業務。你一定會講中國大陸有特殊的政治關係，所以必須成立這些公司，真的是這樣嗎？長榮沒有這個問題嗎？

接下來是最嚴重的，香港陽凱除了編所有的基本費用支付之外，香港的陽凱還必須給大陸凱陽比市場更低的運費，好讓其作莊賺取更多的價差，也就是說，大陸凱陽跟客戶收的是市價，但實質上他們之間的價差是先講定的，你要好好查一查。這樣特殊的安排，香港陽凱一年就必須支付大陸凱陽千萬元美金的費用，這又是第一層的暴利。

我們再來看大陸凱陽的第二層，與陽凱公司的相關股東巧立各種名目，例如顧問費、法律費用，你可以看看它的財報，分享已經設計好的利潤架構，每年 5 至 700 萬元美金。所以本席強烈質疑現在新任的董事長和總經理包庇盧峰海董事長，陽明海運前三季虧損 130.23 億元，累積要彌補的虧損 161.43 億元，每股虧損 3.76 元，董事會通過財務的報告計畫，將大幅減資彌補新臺幣 160 億元，減資比例 53.27%，還要透過私募普通股的方式來辦理現金增資 10 億股。部長，前兩季的虧損 84 億元，前三季是 130 億元，等於第三季又虧了 46.3 億元，你的那 600 億元不要說全國的航運界，光是補這個黑洞就補不完了。

再來是新任的董事長，本席在派發董事長之前也有正式質詢表達謝志堅不適任，我不是用黑函，我是用正式質詢的。從成效來看，比前兩季虧得更多，我在 6 月 20 日質詢陽明海運財報不實、五鬼搬運、錢藏海外，還有陽凱公司的鉅額利益輸送，這些黑洞不去查，還繼續包庇盧峰海。再來，上任後對鉅額利益輸送視而不見，現在的董事長和總經理目前只會作秀，怎麼個作

秀法？董事長、總經理、副總經理以上減薪五成，其餘各單位協理以上減薪三成，結果你放任大陸、香港的每年虧損，凱陽虧損美金 1,000 萬元，陽凱虧損美金 500 萬元，光是這兩家公司合計新臺幣 4.5 億元，你只知道節省，太會作秀了，只知道節省高階員工薪資 3,000 萬元，結果你讓這兩家公司任意虧損 4.5 億元。

再來講到韓克武這個人，在陽明香港公司陽凱跟凱陽每年搜刮顧問費 2,000 萬元，全體員工怨聲載道，新任的董事長謝志堅會不知道嗎？他光是從 6 至 8 月就走中國大陸 6 趟以上，他會不知道嗎？現在外界傳聞，也強烈質疑謝志堅董事長是不是已經成為陽凱公司或凱陽公司的股東了？或者被摸頭了，同流合污，成為陽明海運海外共犯結構之一？6 月上任去中國這麼多次，不知道這個黑洞？沒有報交通部長嚴查？

交通部身為監督單位……

主席（葉委員宜津代）：委員，你的時間到了。

林委員岱樺：懇請主席再給我 2 分鐘。這個海運版的復興航空，交通部應該要立即徹查，本席要求二週內，在 12 月 19 日提供這三樣東西，請主席容我講完這些文件，我一定要作成會議紀錄。第一個香港陽凱的部分，你要提供 6 項：第一，陽凱公司當初成立時，報陽明海運總公司的董事會紀錄。第二，陽明海運公司目前占陽凱公司 91% 股權，陽明公司直屬員工從成立至今在陽凱董事會所占的董事席次之變化情形。第三，要提出依照公司法規定陽明所有投資子公司都需定期開董事會，請提供從成立至今的董事會召開時間、地點、參加人員與紀錄。這點才是重點，如果沒有按照公司法、董監事相關的比例來分配盈餘。第四，陽凱公司從成立至今的每年財務報表、利潤分配及特定人員的分配金額。第五，陽凱公司從成立至今與陽明公司的代理合約及歷年合約的修訂內容。第六，陽明海運公司派駐在上海陽凱公司的歷任總經理及財務主管名單。

第二大部分，本席要你提供的是大陸凱陽的部分，一樣 6 個文件。第一個，陽凱公司與凱陽公司的關係；第二個，陽明海運歷年支付凱陽公司佣金與其他相關報酬的內容與金額；第三個，凱陽公司歷年從陽明海運公司領走的各項費用明細，我就不贅述了；第四個，香港陽凱公司為大陸凱陽公司歷年所負擔的電費、通信費、高階主管房租、交際費等的明細；第五個，香港陽凱公司目前派駐在陽凱大陸各辦公室各有多少人？第六個，大陸凱陽公司人員何時全數撤離香港陽凱公司？這一點是要馬上去做的。

再來是第三個部分，韓克武是道道地地的白手套，而我要求提供的資料有，第一，從陽明香港公司成立之後擔任了幾年的總經理？如此重要的職位，為何要讓沒有業務經驗又不懂英文的人來擔任？第二，今年他 81 歲了，2004 年已在香港陽明公司退休，為何陽明集團及其員工退休後均不能擔任該公司的任何職務，而他退休將近 12 年，卻繼續坐領優渥的待遇？前董事長劉豐豪包庇他嗎？還是哪些陽明主管在包庇他？第三，韓克武退休後在這 3 家公司，包括陽明香港、陽凱及凱陽，擔任何種職務、職稱為何、為何身兼這麼多職務？第四，目前陽明香港公司每月支付韓克武多少薪水？第五，除在陽明香港公司巧立名目支領全數的費用，陽凱公司與凱陽公司每個月領取多少的薪酬及每年私下分紅多少？估計此人在這 3 家公司每年可以領取新臺幣

2,000 萬。本席要求你們明天就要召開臨時董事會，韓克武就是一個重點，如果沒有透過董事會解除韓克武所有的職務並令其即刻搬出香港陽明公司的辦公室的話，我告訴你，你們可能根本查不出來，他們只要湮滅證據就好，總之，也請追討韓克武所有不當所得及清查陽明公司長期包庇他的所有主管。謝謝。

主席：部長，請把以上林岱樺委員要求提供的資料提供給林委員以及交通委員會的每一位委員，在此也向部長說明，幾乎本委員會的每一位委員都質詢過陽明海運各種的弊端，所以請部長一定要正視這個問題。在沒有釋疑之前，所謂的釋疑就是每一位委員質詢陽明海運的疑慮以及林岱樺委員所要求的資料。以前我們就反對對陽明海運紓困，因為我們不能把國家人民的財產隨便浪費在一個大的窟窿或是沒有救的企業上，所以請先讓陽明海運整頓好，我們再來談下一步。

林委員岱樺：本席百分之百支持主席的裁示。

賀陳部長旦：整頓和究責都有在進行，請各位委員放心。

主席：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。馬祖國內商港的部分有 5 個附屬的港，部長上次去馬祖考察大概只去了福澳港，北竿那裡還沒有去過，請問謝局長去過了嗎？

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。我去過。

陳委員雪生：5 個港都去過嗎？應該都去過了。中柱港大概是我們主要的國內商港，這個地方新的碼頭馬上要建置完成，而新的航務大樓、港務大樓馬上也要啟用。事實上，這是從 100 年開始建港，而現在問題出在哪裡呢？依據憲法第一百零七條的規定，商港是由交通部負責管理，港務公司負責操作，而商港有分國際商港和國內商港，目前國內商港是公營的，由港務公司在負責營運，所以現在大概只有金門、馬祖是由交通部委託當地政府經營，民國 100 年一直到現在，相關的費用已經累積到 1,800 多至 2,000 多萬元，加上現在港埠擴建以後，增加了二分之一的土地，以致相關費用愈來愈龐大，對此，你們要如何收費，我沒有什麼意見，但因為馬祖跟對岸的貨運量是不夠的，所以造成了虧損，而現在金門、馬祖地區是由航港局委託縣政府在代管，而馬公到布袋航線是港務公司在負責處理，我要跟部長說的是，雖然有虧損，可是憲法又說國內商港是由交通部航港局負責，基本上，要給我們代管，也要給我們糧草啊！若沒有糧草，我們也代管不下去，如果再這樣下去，就請航港局自己派人去管理，換言之，既然要我們代管，經費的部分你們就要負責處理啊！

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。本人請航港局謝局長代為說明。

謝局長謂君：行政院是在 101 年 7 月同意指定連江縣政府做為馬祖國內商港的經營及管理機關，目前連江縣政府及委員都有反映，連江縣政府港務處做為馬祖國內商港經營管理單位，每年短絀約 2,000 萬元，這個訊息我們有收到，對此，我們會來做兩件事，第一，我們會交通部一起組成專案督導小組，研究一下是否還可以增加土地利用及招商策略，以擴大相關的收入，讓短絀能夠縮減一些；第二，我們也會研究看看該用什麼申請審核的規定，依程序來做相關的補助。

陳委員雪生：從 102 年開始，這個赤字愈來愈大，之前我有跟洪會計長、謝局長討論過這個問題，看看法規上要做什麼樣的處理，基本上，這個經費也不是很多，但對地方政府來說確實是個負擔，所以請部長能夠協助解決。

賀陳部長旦：方才委員提到的，既然這是委託地方辦理，應該要有一個合理委託的環境，若現在的營收有困難，我們會來想辦法，看看可否用預算中其他的名目來做適當的安排。

陳委員雪生：請教局長，目前小三通的部分，有關馬尾到馬祖，還有黃岐港到白沙港、泉州到金門等航線，我在總質詢提了很多次，在交通委員會及內政委員會也質詢過，基本上，航權和航班一定要對等，不曉得航港局有無派人到大陸去交涉這方面的事情？

謝局長謂君：有的，詳細情況本人請劉組長代為說明。

主席：請航港局航務組劉組長說明。

劉組長德財：主席、各位委員。有關金門、馬祖小三通的部分，平均每 3 個月到 4 個月會舉行一個定期航班工作會議，而相關的事項是可以在這個會議中來做處理，只是關於馬祖的部分，原先是定在 9 月 13、14 日有一個航班工作會議，但是因為那邊有所延遲，所以目前尚未辦理。

陳委員雪生：我知道目前兩岸的關係，據了解，局長級以上的目前是不可以去大陸，他們是有在做管制的，所以局長級以下的是可以去的，所以在此拜託各位委員，有關大陸事務的經費不一定要刪，因為很多事情是需要這些官員去談判的，但我們在談判時要有一定的尊嚴，比方說馬尾港和馬祖的航線，大陸對其是有補貼的，但我們這邊是沒有補貼的，相對的我們就吃虧很多。此外，馬尾那邊的靠泊費以前是收 6,000 元，後來改由福州市政府和馬尾區政府吸收、負擔，所以現在這部分就不用付了，而現在的問題就是黃岐港跟白沙港的航線，我們的船到黃岐靠港一趟要 6,000 元，他們過來我們這邊，我們卻只收 500 元，所以連江縣劉縣長表示，基於對等，我們也應該收 6,000 元，而我們收了這些錢以後，陸方開始反彈，尤其對於星期五、六、日增班一事，一開始是談這個事情，但後來還講到 CIQS 有問題的事情，總之，你們要跟他們談一談，星期五、六、日增班不是好事嗎？他們增班我們也增班啊！這個航權、航班是對等的。然後現在把票價提高，我們還是打折啊！從白沙到黃岐，航程只有 20 分鐘，結果你們要給人家收費 150 元人民幣，而且其中地勤作業費就去掉 60 元人民幣，開船的費用只有 90 元，這說得過去嗎？我們不管是航空站或是碼頭，上面的廁所是乾乾淨淨，反觀對面的，4 個小便池中就有兩個是封掉的，大便池則是門被關起來，上面寫著「故障」兩字，所以他們怎麼跟我們比呢？台灣的碼頭、機場裡面的廁所、衛生間都是第一名的，像這個你們也可以跟他們提出來。

另外，泉州到金門的航線，我們千萬不要說保持航權，然後全部的航班都給他們去跑，這是沒有道理的，我是絕對反對的，謝局長可否答應我這個問題呢？

謝局長謂君：我會重視這個問題，也會在兩岸相關的會議來做溝通。

陳委員雪生：現在業者有提出，我們 8 點 10 分開船過去，9 點半開船回來，大陸那邊則是 8 點半開船過來，10 點開回去，我們也是同意的。不過，不能讓大陸予取予求，我們的業者 8 點 10 分開過去，然後 9 點半開回來，這有什麼不行呢？他們也可以提出他們在航班上的問題，但不能以陸方表示有增班需求做為籌碼來交換我們 8 點 10 分開過去，然後 9 點半開回來，這是不對等

的，這部分就請謝局長回去研究一下，因為殺頭的生意有人做，賠錢的生意沒人做，我已經提了很多次，這個部分你要讓業者能夠活得下去，畢竟今天業者並沒有向政府要錢的意思，而是希望航班的時間在失衡的情況能夠做一個合理的分配，我方的部分就由我方提出來，中方、陸方也是可以提出來，經我們同意就好了，而你們航港局顧慮到，我們 8 點船開過去，他們 8 點半船開過來，中午這段時間沒人跑船，其實這些都是可以再談的，畢竟他們要增班，我們也是要增班的，像這些都是要去談的。

謝局長謂君：我們會站在雙方對等的原則之下，利用航線工作會議繼續和陸方來磋商。

陳委員雪生：不管金門或是馬祖，我方有我方的尊嚴，我們在談判的尊嚴上，你一定要有所堅持，如果陸方讓我們 8 點 10 分的船沒有辦法開過去，那他們 8 點半的船我們也不會讓他們開過來，總之，對於大陸方面，我也是很強硬的，有一些執政黨同仁曾說我常常跑大陸，但我跑大陸是很有尊嚴的、對等的、強硬的，你們不要以為我是很軟的，因為我們有我們的尊嚴、人格，這部分拜託謝局長要把持住，我知道你人非常好，而且我也和部長聊好幾次，我們都非常肯定及重視謝局長的能力，港務局同仁這段時間為了金門馬祖小三通的業務也非常的辛苦，雪生在此也表示感謝。

謝局長謂君：謝謝委員。

主席：請顏委員寬恒發言。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。交通部衰事連連，從國道連續假日夜間免費開始，還有桃園機場的淹水以及華航的罷工，到復興航空的停飛、解散等等的問題，現在又有人向蔡總統告狀，說交通部賀陳部長在阻擋大台中環狀鐵路計畫，聽說蔡總統震怒並表示，如果再擋的話就要換人。此外，當初高層在徵詢部長人選的時候，部長並不是第一人選，但後來林全院長的力薦，所以部長一職就由您來擔任，對於外面的風風雨雨還有媒體說你與全民都不對眼的說法，你會不會有一種很灰心或失落的感覺？

主席（陳委員雪生）：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我對這個過程沒有任何感覺，然後每天做應該要做的事情。

顏委員寬恒：因為是做自己該做的事情，所以你沒有這個感覺嗎？現在就來看看會讓蔡總統震怒的原因。台中市的環狀鐵路計畫已然成形，總長是 43.2 公里，總經費是 926 億元，包括山線延伸到烏日高鐵、最北端的彩虹線、西部海線的雙軌高架。本來鐵路高架的緣起是在 2006 年、2007 年時為擴大內需，於是顏前立委便協調將這個部分放進去，所以原本的經費是沒有台中縣和台中市的，不過現在的台中到豐原段已經通車了。當時的隔年又馬上追加辦理延伸到烏日高鐵站，在我就任之後，本席也一直推動這件事，亦獲得交通部正面的回應，然而由於台中市後來擴大了大台中市的環狀計畫，把原來可以提早完成的烏日段包含進去，所以中央與地方就陷入了龐大的預算和一次核定優先順序的拉鋸，難怪總統會因為此事而震怒。對於此事，我要請教部長，今年元月交通部指示鐵工局辦理審查作業，請問到底何時可以核定？是一次核定，分段進行，還是怎麼處理？優先順序是從哪裡開始？

賀陳部長旦：就我瞭解，現在地方政府對這個案子有個提案，依照相關的審議程序，上上禮拜部裡

有做過一次審查，希望他們能補充意見，目前的程序大概是走到這裡，至於您剛剛提到的海線、彩虹線應該是一次提案的。

顏委員寬恒：現在部裡到底要先核定哪一段？其優先順序是什麼？現在全國各地都很清楚，最有迫切性的就是烏日站（大慶延伸到烏日），因為要與高鐵銜接。現在發展的速度相當快，而且也幾近飽和，如果這部分不做……

賀陳部長旦：就我瞭解，這部分確實如委員所言，但實際上可能不是 43 公里，因為他們送來的資料是寫 75 公里，而且是把這 75 公里一次送。剛剛委員提到的，不管是大慶段還是追分成功段，都在這個範圍內。我們認為追分成功的部分可以讓海線直接為高鐵服務，所以這部分已編入今年的預算辦理。至於其他路線的部分，經審查後，我們亦會依該有的程序處理。

顏委員寬恒：接下來我要請教部長，臺灣港務公司在 106 年度的預算中，第一項就提到了風力發電，原先是按照臺中港未來發展計畫規範的，74 公頃的風力發電是放在臺中港的綠能專區，後來因為臺中市長林佳龍的一句話，就將它改到工業專區。然而政務是延續的，能不能因為現在地方市長是執政黨就可以依照他個人的喜好做出這樣的變更？如果林市長可以說改就改，是不是表示之前（前朝）的規劃是有問題與弊端的？如果有問題或弊端的話，為什麼不徹查或舉發？怎能靠著現任市長的一句話就做出政策的調整？因此我要請教部長，到底交通部是聽臺中市政府的，還是聽行政院的？

再者，臺中市長有這樣的要求，交通部就與之配合，要是因為政策錯誤而致浪費公帑，這些被浪費掉的錢要由誰負責？是地方、中央還是交通部？不管是誰負責，這些錢既不是你的，也不是林佳龍的，更不是蔡總統的，而是全國人民的納稅錢。在此情況下，以後交通部就把與地方政府有關的案件，交給地方政府去規劃就好，否則你們規劃好之後，只要地方政府有能耐直達天聽、可以每個禮拜北上開行政院會，直接跟總統咬耳朵並直接要求，指出交通部的東西不配合我，因此要予以變更或轉換。請問本來要做風力發電之處，現在要拿來做什麼？你們要繼續接著規劃，還是交給臺中市政府規劃？要是你們規劃好之後，他們又不喜歡，就會說要做別的。所以，我認為此事已經整個亂了套，交通部是中央單位，臺中港是交通部的下屬，也是你們直接管轄之處，為什麼一個地方首長就可以直接要求，甚至要你們的政策轉彎與變化，這會讓人很難以理解。

另外，在航港基金裡辦理了一個 19 億 7,000 萬元的台中港子計畫，在預算書中，我們看不到任何細項說明，因此我要請教部長，依您的交通專業，類似這種沒有進行細項說明的預算，是不是違反了新政府對一切都要透明、公平無黑箱的核心價值？如果不能說服自己的話，要如何說服別人呢？可能這 19 億 7,000 萬元在交通部的眼裡不算什麼，反正交通部一年的預算有那麼多，但是這 19 億 7,000 萬元對我們臺中港區周遭的鄉親來講，是筆可觀的建設基金與經費。如果哪位立委或委員能夠將 19 億 7,000 萬元拿回他的所在地，大家都會鼓掌叫好，所以這部分我真的要請部長檢討其中的問題。

賀陳部長旦：有關您提到的風力發電專區的部分，並不是由地方政府單獨決定的，其實是行政院基於整體考慮而來。另外，關於那 19 億元的預算，這兩項是否可容我要求港務公司向您做更完整

的說明？

顏委員寬恒：稍後請提書面報告，因為我的時間不多。

賀陳部長旦：沒問題。

顏委員寬恒：雖然你說這是行政院基於整體考量而來，可是這樣的作為由在座的立法委員、地方鄉親與民意代表來看，真的就是由地方政府單獨決定的。

此外，港務公司的經營計畫與方向應該要有兩個，第一個是發展成綠能港口，落實自由化、民營化，促進港埠發展；另一則是民國 100 年本院制定的國營港務股份有限公司設置條例，其立法精神就是不與民爭利、不對立競爭、不主動收回已經開放民營碼頭的裝卸業務等三不原則。部長，本席認為臺灣港務公司的某些作為很奇怪，不知道他們的算盤是怎麼打的？本來應開放給民間投資的案子，根本就不需負擔任何費用與成本，只要透過公平、公正、公開的招商就可以有進帳了，然而，現在卻要花掉一大筆國家的預算，又違反行政院核定的上位計畫、自己的未來發展建設計畫以及本身的三不原則（包括不與民爭利、不對立競爭）。針對台中港的部分你說奇不奇怪？你知不知道這件事情？

賀陳部長旦：我不是非常明確地知道委員現在所質詢的個案，但在大方向上，我們一定會遵守原本在民國 100 年所設置的公司條例。

顏委員寬恒：部長不大清楚但卻想要瞭解或端正風氣，甚至是將問題揪出來查辦的話，你可以來找我，我可以提供資料給你。

賀陳部長旦：我們再向委員請教。

顏委員寬恒：謝謝。

主席：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。今天要審查航港建設基金和港務公司的預算，其實之前有許多委員同仁也大致提到。一般來說，評估一個港口的發展，特別像是具有指標性的高雄港，都會用貨櫃的吞吐量來看港口整體的發展與進步，再延伸到國家整體的經濟發展，這些都是一連貫的。高雄港貨櫃的吞吐量從原本的第三大，現在節節退到了第幾？是第十二名嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是十三。

李委員鴻鈞：我們看來香港，請問香港本來是在第幾，現在是第幾？

賀陳部長旦：第五、第六。

李委員鴻鈞：之前是第五，現在掉到第六，之後也一直往後退。可以預估的是，香港走的方向大概也與現在的高雄港類似，其貨櫃的吞吐量也會節節地往後退，所以政府現在必須要看到原因出在哪裡以及問題出在哪裡。

長期以來，我們都視自己的高雄港為所謂的「自由貿易港」，但我們現在卻用一個「自由貿易港」將它匡住了，完全找不出他該有的特色與主軸作為港口實質上的競爭力。香港現在為什麼會走不出來？因為大陸的 6 個港口幾乎都排在前面，已不需要香港了，而香港又走不出自己的特色，於是便節節敗退，現在應該是我講的這個樣子。

看到這個問題，再回頭檢討我們的高雄港，現在還只是掛著一個「自由貿易港」，但每年要編 6 億元（大約是預算的 10%）維持貨櫃的量，目的就是要行銷，維持基本的獎勵，維持貨櫃量就是在拚那第十二、十三名，令其別再往下掉，然而我們對於高雄港未來的特色既沒找出方向來，也沒找出原因來，這已非單純交通部的問題了。我簡單地以馬來西亞的巴生港為例，該港口的排名是由下往上走的，現在已經排到前十名以內了。為什麼巴生港可以往上走？其原因在哪裡？你們有檢討過嗎？

賀陳部長旦：是不是可以由港務公司向委員說明？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。巴生港其實是以低成本的方式在搶新加坡港的量，至於委員剛剛指教的高雄港，以全世界港口的特性來說，它就是一個進出口與轉口的港，以臺灣目前的產業狀況，進出口要再成長幾乎已經是……

李委員鴻鈞：簡單講就是這樣，巴生港並不是單純搶新加坡港而已，對於全球非鐵金屬的期貨交易……

吳董事長盟分：我們也有，高雄港也在做這件事。

李委員鴻鈞：現在我在講的是，巴生港比高雄港更早取得倫敦金屬交易中心的資格。

吳董事長盟分：是的，但我們是在 102 年取得的。

李委員鴻鈞：另外還包括了國際棉花銷售中心的資格；另外，由於當地宗教之故，巴生港還是清真食品的貨運中心，因此巴生港走出了自己的特色與方向。但我們的高雄港還是被匡在「自由貿易港」中，請問董事長，光是周遭的「自由貿易港」就有多少個？

吳董事長盟分：以中國大陸來說，包括釜山等所有港口全都是自由貿易港。

李委員鴻鈞：沒錯，全都是自由貿易港。當大家全都處在相同的情況下時，我們該如何與人競爭？大陸那些港，從原本的製造市場，現在變成了消費市場，港口自然而然就有自己的一個……

吳董事長盟分：高雄港除了優越的地理位置以外，目前的經營效率和成本在亞洲地區的排名還是在前面，至於委員指教的多國籍併櫃，包括 LME 的非金屬交易，以及海運快遞與委外加工等，高雄港這個自由貿易港區的土地出租量都已達九成以上……

李委員鴻鈞：你現在講到了一個重點，土地出租量達九成，等於就是飽和了。

吳董事長盟分：我們還會繼續開發南星計畫。

李委員鴻鈞：這等於是飽和了嘛！既然飽和了又說要繼續開發，請問光是在那邊的大概就有幾家？101 年大概有七十多家對不對？

吳董事長盟分：目前是全国 79 家。

李委員鴻鈞：現在是 79 家，但我在講的 101 年大概也是七十多家對不對？

吳董事長盟分：是的。

李委員鴻鈞：所以這幾乎是沒有成長對不對？如果我印象沒錯的話，101 年大概是七十五、七十六家，而現在就是 79 家。

吳董事長盟分：這些產業事實上就是……

李委員鴻鈞：我今天不是要與你辯論，我今天要講的是，你都已經看到了這樣的狀況，不只高雄港周遭的港口都是自由貿易港，所以我們該如何凸顯出高雄港的特色？此其一。其二，對於高雄港的飽和狀況，我們該如何預備或整備出來？自 101 年到 106 年這 5 年的招商狀況來看幾乎是沒有前進的。

吳董事長盟分：因為中國大陸的口岸起來之後，包括香港與新加坡都以近兩位數的狀況在往下掉，如果我們過去這幾年沒有做 LME 與 MCC 的話，是無法維持高雄港已連續 3 年 1,000 萬 TU 以上的量。今年我們的進出口在衰退，但是我們的轉口卻有成長……

李委員鴻鈞：我要講的是，你們現在就是要讓貨櫃量維持在某個程度上，但要維持貨櫃量卻把錢綁在貨櫃箱的身上，現在一年編列 6 億元……

吳董事長盟分：因為碼頭商……

李委員鴻鈞：現在就只是維持那個數字，就只為了玩那個數字的排名在做這件事而已嘛！

吳董事長盟分：高雄港的貿易量是……

李委員鴻鈞：我現在不是要與你們港務公司講這件事，你跟我辯什麼？我要講的是政府的政策與方向。依你的職責，當然是在維繫排名而已嘛！但是當你在維繫排名的時候，整個政策的方向若無適當地調整與改變的話，就還是在玩數字遊戲而已對不對？我講真的，如果我今天把你們的 6 億元預算全都刪掉的話，你們明年還會排在第十二、十三名嗎？

賀陳部長旦：我想委員的意思是，我們要走出自己的特色，所以包括這 6 億元的經費要如何做多元地利用，我們會研究，並與港務公司思考該如何推展。

李委員鴻鈞：最主要是這已非純屬交通部的事情了，這會牽涉到國家整體的政策。就像我常常在講的，桃園的航空城搞了多少年，搞到現在還在航空城，完全遙遙無期也看不到，但人家早就不知走到哪裡去了。像巴生港那邊也是類似的狀況，仁川那邊也一樣，人家早就起步了，但我們卻還在原地踏步。我們的競爭力已無法追上去了，又要拿什麼與人家比？這已經不是交通部單一的問題，本席今天要跟部長講的是如何在行政院跨部會會議中真正凸顯這個問題，否則就還是如同馬英九執政八年一樣，每年只是努力的編列預算，綁住這些貨櫃商，讓排名不要往下掉，但是真正的競爭力卻出不來，如果政黨輪替後還是走同樣的老路，請問輪替的意義何在？所以我們必須看到真正的核心問題，就比如香港，之所以排名往下掉就是因為已經無法突破，而我們面臨的是同樣的問題。

賀陳部長旦：也就是要設法走出特色，這點我們再來努力。

李委員鴻鈞：之前有位委員提及取消高速公路每日每車 20 公里免費的問題，本席現在要跟部長談的是一個大方向和大原則，電子收費秉持的是使用者付費的精神，可是 20 公里里程代表的是通勤族，如果要取消 20 公里免費的措施，那麼應該與整個交通運輸網建構完成劃上等號，如果交通網已經建構完成，百姓就可以搭交通工具上下班，不必開車通勤，所以這兩件事的邏輯是相通的，必須放在一起考量。

賀陳部長旦：我們瞭解，謝謝委員指教。

主席：請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。航運對臺灣是個很重要的產業，不僅包含上下游周邊就業人口，對臺灣的整體貿易也有很大的影響，韓國航運公司的倒閉對我們來說是個警惕，因此我們希望能協助國內航運業者度過難關。對於你們提出的紓困方案，有關要求航運公司提升本身的競爭力、加強投資、升級及給予貸款利息的優惠補貼等，本席沒有意見，但對停靠費用、港埠用地租金的減免部分有意見。你們設定的連續四季虧損的前提要件，其實是對經營比較理想、比較用心的公司創造了一個不公平的競爭環境，也破壞了整體商務競爭機制。本席認為只要連續四季虧損就免除船舶停靠費用是沒有道理的，就以計程車業為例，現在市場上有這麼多家計程車業者，如果其中兩家經營不善有虧損，經政府公告後，以後這兩家業者的車輛都免除停車費用，其餘經營良好有賺錢的業者的車輛都還要繳停車費，請問社會能接受嗎？同樣的道理，復興航空虧損連連，如果他們的飛機降落不需付費，而華航、長榮的飛機降落就需付費，這對苦心經營、狀況良好的公司來說是很不公平的。假如公司本身願意改變經營模式，希望自我提升競爭力，因此在貸款利息上給予一些優惠，我們沒有意見，可是對你們創造出一個對經營良好業者不公平的環境，本席實在無法接受。

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。這個方案分成三個部分——獎勵部分、紓困部分及產業升級部分，獎勵部分是一視同仁，紓困部分是……

蕭委員美琴：獎勵是指哪些？

謝局長謂君：是由港務公司實施客制化行銷獎勵方案，所有業者一視同仁。紓困方案內則包含臺灣港務公司的港埠業務費和包含土地及設施在內的租金減免。

蕭委員美琴：本席就是對這部分有意見，經營得不好所以停車不用錢，經營得好的卻都要付錢，這是什麼道理！

謝局長謂君：我們為此研討了三次，並請航倉業者一起來討論才達成此一共識。

蕭委員美琴：現在就是航倉業者認為這是創造了一個不公平的競爭環境，這樣是否違反公平交易相關法規？有違反 WTO 嗎？雖然航運並非每人每天生活中都會遇到的事，可是本席剛才已經以計程車業為例，經營虧損的就不用付停車費，有賺錢的就需要付停車費，社會都無法接受啊！以連續四季虧損為減免前提的方案本身就是一個不公平的方案，也破壞了市場的競爭機制，本席希望你們能對此重新檢討。

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。我們一開始也有考慮到這部分……

蕭委員美琴：既然有考慮到，為何還執意這麼做？

陳司長進生：首先是我們有參考國際上的作法，主要是……

蕭委員美琴：哪個國家有這種雙重標準？

陳司長進生：紓困的前提就是他有困難……

蕭委員美琴：對，他是有困難，所以他要增資、要提升自己，就如同本席剛才舉例的，計程車業者要去貸款、融資，投資給司機買制服、整理車廂或購買新車，提升自己的競爭力，對這樣的業

者給予一些利息補貼或優惠，本席都沒有意見，可是你們現在卻是單純就停泊費給予減免，這算什麼紓困？此舉有提升他們的競爭力嗎？

陳司長進生：委員提到的部分，我們的考慮是放在前面的獎勵部分內，至於有關船舶設施的改善……

蕭委員美琴：對於他們提升設施、投資、貸款、融資時給予相關的優惠，本席都沒有意見，但是對於減免停泊費非常有意見，這樣的預算，我們無法支持。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。委員提出的確實是有相當高度的問題，我們的瞭解是航運界現在普遍都有困難，雖然有一、二家受到的影響比較小，認為自己受到了績效懲罰，但大部分的航運界都期待政府能在經營環境上提供一些幫助，委員之前提到的利息補貼等紓困屬於自我體質的改善，而他們希望的是在環境上也能提供協助，少數績優業者確實比較不需要，可是我們也希望能在整體環境上於限期內給予他們一點幫助，這也是政府過去……

蕭委員美琴：可是你們懲罰績優的……

賀陳部長旦：我想沒有到懲罰的程度。

蕭委員美琴：就是懲罰啊！有差別待遇嘛！

賀陳部長旦：假如不要設定連續四季虧損這個前提，我們可以和業者商量給予一些其他方面的協助，但是在整體環境上的改善，很多作法都是對整體航業有助益的，包括過去對營建業也是如此。

蕭委員美琴：本席一開始就說航運對臺灣是個很重要的產業，我們也不忍看到任何一家因為經營不善、虧損而破產，所以對於你們要提升整個航運業，我們都支持，可是我們不能懲罰績優的業者啊！

賀陳部長旦：我們完全瞭解，對於績效懲罰部分，我們會做一些協調，但是大部分人都面臨整體航運改善的需要，希望委員支持。

蕭委員美琴：能否對此方案重新做檢討？

賀陳部長旦：是。

蕭委員美琴：行政院在民國 71 年即三十幾年前依據商港法公告檢疫錨地劃設範圍，以花蓮來說，其劃設範圍是花蓮溪北口海岸到外面一公里的地方，但現在這個區塊已經是水深不足，也不能再停靠船舶，既然這是三十幾年前所公告的檢疫錨區，我們是不是能夠重新來檢討？我之所以希望這個時候重新來檢討，是因為岸際捕撈魚苗、鰻苗已經是花蓮市多年來的傳統，但這件事最近卻與早期商港法所公布的範圍之間有所衝突，況且岸際捕撈鰻苗只有這個季節，因此導致在地漁民的生計面臨困境。既然這個劃設範圍距今已經三十幾年了，可否在此時重新檢討當初所劃設的檢疫錨地的範圍，是否仍符合現狀的需求？這部分是不是可以來做個整體檢討？

賀陳部長旦：這部分請港務公司來說明。

主席：請臺灣港務公司花蓮港務分公司鄭總工程司說明。

鄭總工程司益興：主席、各位委員。有關花蓮檢疫錨區劃設的問題，雖然這是七十幾年所劃設的，

但據我們這 10、20 年來的觀察，花蓮算是個侵蝕海岸，所以水深並沒有變淺。其次，有關委員剛剛提到捕撈鰻魚苗的問題，可以從其他的政策面來做配套，至於……

蕭委員美琴：如果你們能在特定的季節或期限內開放來允許，或在商港法中可以開放一個專案准許的範圍的話，是不是可以兼顧地方漁民的需求？

鄭總工程司益興：我們下去以後，再和航港局密切協商、研究來解決這件事情。

蕭委員美琴：你們是否能儘速？因為現在正好碰到捕魚季，對於地方漁民生計難免產生衝突，所以希望你們能夠整體來檢討，在漁民與相關法規和執法人員有更深的衝突之前，請你們先做整體政策的重新思考，好嗎？因為畢竟這個政策也是行之已久，已經是實施三十幾年的政策了。

另外，針對今天的預算，不管是從航港基金或是港公司就各港埠的投資來說，至少在預算裡並沒有特別呈現你們對花蓮港未來的願景，我覺得這是讓人非常大失所望以及遺憾的地方。我剛好前幾天在高雄參訪，看到如果港務公司和地方政府能夠充分合作，且地方政府也能提出很完整的願景，其實是能夠有一番作為，也能夠有很好的發揮。但遺憾的是，花蓮港這幾年來，不是只有今年而已，過去幾年來都沒有做什麼整體規劃、長期願景及投資，唯一可能要做的就是 BOT、蓋飯店等，可是我必須告訴部長，花蓮很多飯店的空房率其實非常高，如果港公司還要出來與民爭利，再去蓋一間飯店的話，我覺得這對地方的幫助不大，反而是好好整理港邊的設施，不管是遊憩設施也好、旅遊設施也好，可以整理一下周邊的景點，或者是發展會展產業，把國際的會議、聚會帶到當地去，這樣反而對地方發展是更有效的。

所以，我希望你們規劃時可以好好來思考，因為緊鄰港邊的這些城市其實都有很好發揮的機會，即便花蓮港已經沒有臺北、高雄等這些大型貨櫃停泊港口的規模，但如果看看地中海這些城市，像是威尼斯、坎城等，他們其實都有新的娛樂上的定位。我覺得花蓮港當然有它的潛力，可是我們並沒有做很好的規劃，當然這部分有賴地方政府和港公司共同來配合，但是，我希望在預算上未來還是要好好做規劃和呈現，因為到目前為止，顯然是投資不足的狀態。

賀陳部長旦：是，我想屬於公共性的部分，我們還是應該來加油，謝謝。

蕭委員美琴：我從去年問到現在，你們到底有沒有一些新的規劃和進展，能否針對這部分提供書面資料給我？

賀陳部長旦：好的，一定。

主席：請書面提出報告好嗎？

賀陳部長旦：是，應該的，謝謝。

主席：請徐委員永明發言。

徐委員永明：主席、各位列席官員、各位同仁。我今天質詢的題目可能跟今天預定的主題有點距離，主要是關於臺中山手線的問題。其實最近媒體也在報導，部長對此也有些回應，你說：總統的期待、民意的要求或地方政府提的計畫，交通部會綜合評估，並與行政院高層作最後的決定。能否請部長講得更清楚一點，就是從交通部的角度是怎麼看中臺灣，尤其是大臺中地區的交通建設？你們又是如何定位山手線？以及目前遇到的困難為何？因為我之前有開個協調會，很高興你們副司長有來，不過可能因為層級的關係，他一直無法明確回覆目前的進度如何，以及

你們的看法為何？所以今天我就藉此機會來請教部長，相信台中的民眾也很關心這個問題。雖然臺中升格為直轄市，上次遇到部長也是在台中火車站高架化啟用時，不過高架化已經是前朝、前前朝的作為，我們想知道新政府或是部長是怎麼看中臺灣，以及你們對山手線的評估及態度為何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。就像徐委員剛剛所提到的，前陣子臺中火車站高架化的部分，等於是把大臺中在山線部分的鐵路能量和市區的結合做更好的安排。而在大臺中地區的軌道部分，應該把海線部分的路線容量提升，同時讓海線透過現已編列預算的追分到成功線，讓烏日高鐵把海線變成是它可以直接服務的地區，這是我們最優先要辦理的。

接下來要辦理的是，希望強化臺中港到沙鹿一帶的公共運輸，針對這部分的強化，我們也希望能和地方政府合作，共同做好這件事情。

徐委員永明：這張圖部長應該也看過，所謂山手線其實有兩塊，一個是彩虹線（后里到大甲），一個是海線雙軌高架，而你剛剛提的其實與這個規模還是有點距離，當他們提這計畫時，你們的評估為何？因為據我所知，此計畫現在送到複審，但複審基本上是取決於委員們的態度，但我比較關心的是交通部的態度，比如說，你們對海線雙軌高架這部分的看法為何？因為這是錢花最多的地方。

而另外一個彩虹線，就是把大甲—后里連結起來的這條，雖然它叫做捷運，但其實基本上是鐵路捷運的概念，它沒有地下化的問題，也沒有高架的問題，所以我想成本上都會比較好處理，對此，請問部裡的想法為何？

賀陳部長旦：我再次強調，我們認為現在最優先要做的是把海線的路線容量提升，至於是不是要到高架？誠如委員所說，如果做高架，整個工程經費就會增加很多，而且會使得路線容量的提升反而延後，所以我們現在希望把清水到沙鹿一帶現在屬於尚未雙軌的部分優先來做，這是現在比較優先的區塊。

徐委員永明：所以雙軌會是你們的目標？

賀陳部長旦：對。

徐委員永明：高架這部分你們覺得成本太高嗎？

賀陳部長旦：其實高架部分就是要看它真正的需要，在它現在班次還不是很密集的情況下，平交道現在的處理應該不至於太過影響地區的安全。

徐委員永明：交通部和臺中的落差所在就是，不論是審查委員或是您的意見，都強調有無需求的問題。

賀陳部長旦：是。

徐委員永明：這樣會不會太偏向供給取向？你認為雙軌有，但高架不一定，可是我們擔心的是，在交通的建設方面，部長不要只從來交通部的角度來看，交通建設常常會促進區域發展和都市發展，前面講過臺中山線這部分的高架影響滿大的，但它還是有很多地方和舊的臺中市區重疊，所以很多人更關心的是從舊的臺中縣納入臺中市以後會被邊緣化，我想不只海線這邊，很多鄉

鎮都會有這種感覺。

賀陳部長旦：我瞭解。

徐委員永明：其實交通建設反而會促進這個發展和相關需求的提升，可是如果從部裡面的角度來看，現在很多重大建設都可以劃掉，因為都沒有這個需求！

賀陳部長旦：我剛才也是完全從這個角度出發，才會建議除了海線以外，希望把臺中港和沙鹿這一帶的公共運輸透過甚至也許是輕軌的方式來做，我們都願意來支持這件事情……

徐委員永明：那麼彩虹線呢？

賀陳部長旦：我覺得彩虹線的需要應該是要慢慢培養的。現在因為連一般的道路都沒有，所以這個地方的需求……

徐委員永明：因為他們沒有這個建設啊！

賀陳部長旦：對，就是因為這樣，所以我才覺得應該培養，只要培養到相當程度，我們願意見到它有更強的公共服務。

徐委員永明：詢答時間實在很有限，我只能說我聽了部長的說法以後非常失望……

賀陳部長旦：我希望能有機會向委員做更詳細的說明。

徐委員永明：因為山手線的原定計畫不只是被你們七折八扣，這已經……

賀陳部長旦：不會啦，我們對於先強化海線雙軌的部分有共識。

徐委員永明：我覺得這個部分你們真的要好好想一下，交通部的既定政策如果是這個方向的話，我不會說什麼總統的承諾或院長的承諾，我只是覺得，對臺中的發展而言，這真的是很需要的，不用說高雄市有百億元經費的鐵路地下化計畫，連嘉義的鐵路都要高架了，臺中總不能看到的建設都是前朝留下來的！

賀陳部長旦：我絕對不會忘記臺中的需要，所以我剛剛才說，像輕軌這樣的建設我們願意來支持，因為這確實是為地方服務。

徐委員永明：我希望部裡面還是要好好地跟臺中市政府溝通、協調一下。

賀陳部長旦：一定，有機會再跟委員做詳細的報告。

徐委員永明：老實說，本席真的很難接受這個結論。

賀陳部長旦：我們現在還沒有做結論啊！現在只有說海線先強化……

徐委員永明：這個方向啦！

賀陳部長旦：至於彩虹線的部分，我們希望先培養運量，並沒有完全否決，只是認為這件事情需要一些相當的階段。

徐委員永明：好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要請教港務公司吳董事長。前面大家談的是比較大的海港，現在請董事長看一下本席提供的照片，你知道這是哪裡嗎？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。這上面寫的是蘭嶼的開元港。

簡委員東明：這是蘭嶼開元港早期的畫面，其實它目前的狀況也一樣，還是個相當陳舊的港口。民國 100 年的時候，因為當地居民一再要求把舊港和新港合併，我曾經和當時的經建會（現在的國發會）黃副主委去那裡現勘。開元港的主管機關是臺東縣政府，但是根據史料，它是民國 54 年由花蓮港務局興建的，當時的花蓮港務局就是現在的花蓮港務分公司。開元港的狀況之所以到現在始終沒有改變，是因為以臺東縣政府的財力幾乎不可能做到。民國 100 年間，我和當時的經建會黃副主委去蘭嶼現勘，他也認為真的有必要合併和新建，但是不曉得經費要從哪裡來。後來我們在經建會開了一次協調會，當時交通部與會的就是現在的港務公司，另外就是農委會漁業署，因為所需要的規劃費大概是 750 萬元，這兩個單位在 101 年達成共識要各分擔一半，不曉得港務公司或航港局瞭不瞭解這件事情？

吳董事長盟分：如果這個港一開始是由花蓮港代為興建的話，應該是在省府時代……

簡委員東明：民國 54 年。

吳董事長盟分：對，那是省府時代，由省府指定花蓮港來幫忙。根據我的瞭解，目前這個港是屬於漁港，漁港是漁業署的管轄範圍。有關委員提到 101 年在經建會或國發會有開過會，我剛剛問了花蓮港的主管，他好像沒有這樣的印象。

主席：請臺灣港務公司花蓮港務分公司鄭總工程司說明。

鄭總工程司益興：主席、各位委員。開元港的確是在五、六十年代由當時的交通處委託花蓮港務局代為興建，現在整個港口劃歸航港局管轄，並非由港務公司負責，所以是不是可以請航港局這邊來說明？

簡委員東明：謝局長對蘭嶼這個地方是相當熟悉的，我也跟你一起去過幾次。

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。因為這是個漁港，漁港基本上是由漁業署主管，但是因為它也有交通碼頭的功能，所以如果它有這個需求的話，據我所知，臺東縣政府已經在今年 6 月把相關計畫研擬出來了。

簡委員東明：當時它被編為第二類漁港，我們也知道蘭嶼的漁船都是比較小型的，公用的部分還是以交通船為主，從臺東富岡和屏東恆春後壁湖往來當地的還有遊艇，所以開元港等於是合併使用的港口。因為這樣的狀況，我們始終覺得它好像變成一個三不管地帶，到底是漁業署要負責，還是港務局要負責？大家推來推去。當初經建會之所以出面協調，原因正在這個地方。

現在的問題是，規劃費 101 年就核定了，101 年 12 月 11 日開始委託，102 年 3 月 14 日召開此一規劃的期初報告審查會，102 年 9 月 5 日召開期中報告審查會，103 年到 104 年又先後開了 5 次的期末報告審查會，並在 104 年 12 月最後一次審查會中完成整個規劃，但是 105 年 1 月到現在完全沒有進度！規劃報告都出來了，是不是不曉得哪個單位要處理，所以就變成這樣的狀況了？

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。剛剛我們去查詢，這項計畫是地方政府在辦，應該是中部辦公室這

邊有經費補助給他們。剛剛問的結果是計畫好像還沒有報到部裡面來，原則上我們會請中辦去協助地方趕快……

簡委員東明：根據你們提供的資料，當時是決定交通部和農委會分別負擔一半的規劃費，既然整個規劃已經完成了，為什麼就這樣擺了一年？

陳司長進生：可能是地方還沒有報過來。不過這部分我們會……

簡委員東明：不可能啊！因為 104 年 12 月……

陳司長進生：我們剛剛問的結果是他們還沒報到部裡面來，不知道是不是有什麼問題需要協助，我們回去會趕快……

簡委員東明：很多事情我們不講好像就沒有進度。這項計畫從核定到現在已經過了 5 年的時間，整個規劃進度前面還滿正常的，到 104 年 12 月也就是 1 年以前已經規劃完畢，後續到底情形如何、需要多少經費、是不是比照過去規劃費的分擔方式？完全沒有下文！

陳司長進生：針對這個部分，我們回去會趕快交代做後續的處理。

簡委員東明：這件事情既然完成規劃，而且地方確實有這樣的需求，就應該趕快辦理。雖然那個島很小，但是非常具有特殊性，旺季的時候遊客也滿多的，交通完全倚賴交通船和班機。開元港雖然面積不是很大，可是它分成新、舊兩個港區，十幾年前當地居民就希望能予以合併卻始終沒有經費。臺東一帶的港口主管機關都是臺東縣政府，但是臺東縣政府絕對沒有這個能力。因為事關當地漁民船隻的安全，居民也期待有機會可以做一個很好的改善，所以 5 年前經建會非常重視這個問題。這件事情確實有它的必要性，既然規劃案已經出來了，而且交通部分擔了一半的規劃費，我希望你們能和漁業署進行密切的溝通，包括臺東縣政府，你們也要去督導才對。

陳司長進生：是的，委員的交代我們會來追蹤和交辦。

簡委員東明：有關這一年來的狀況和進度，你們能不能提供書面資料給本席？

陳司長進生：好。

簡委員東明：請你們和臺東縣政府聯繫，看看現在的情形到底是怎麼樣，包括需要多少經費、要怎麼處理。750 萬元已經花下去了，總不能不了了之啊！

陳司長進生：好，我們會提供書面資料給委員。

簡委員東明：一個月之內提供，好不好？

陳司長進生：好。

簡委員東明：謝謝。

陳司長進生：謝謝委員。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。臺東縣沿岸有許多港口，雖然它們的主管機關是臺東縣政府，但是船隻的檢查目前還是由航港局負責，所以本席有些問題要請教謝局長。

其實本席曾經多次反映，如果從臺北來看，臺東和花蓮是隔壁，但事實上他們的距離應該有 160 公里左右，所以車程大約要 3 個多鐘頭。請問有關一般船隻的檢查，你們現在多久派人從花

蓮到臺東來檢查一次？還是授權給臺東縣政府的機關或其他配合的機關來做這樣的事情？請先說明航港局在臺東縣的正式和約聘僱同仁有多少人。

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。我請徐主任來說明。

劉委員權豪：好。

主席：請交通部航港局東部航務中心徐主任說明。

徐主任輝：主席、各位委員。我們目前是配置五位正式員工。

劉委員權豪：實際到任的有多少位？

徐主任輝：也是五位。

劉委員權豪：這五位要負責什麼樣的工作？我現在只是講船隻檢查的部分。

徐主任輝：兩位是監理的部分，三位是海技，也就是檢查的部分，因為其中一位今年才報到，可能還要經過一段時間的訓練。

劉委員權豪：現在臺東漁民多次反映船隻檢查曠日廢時，都要排隊，請問要如何解決？

徐主任輝：其實目前我們是隨到隨辦……

劉委員權豪：沒有、沒有，你去查一下，絕對沒有隨到隨辦，你查一下。隨到隨辦是如果我預約明天要辦，你們就會來檢查嗎？沒有啦！

徐主任輝：原則上我們是希望這樣做啦！

劉委員權豪：雖然你們希望這樣，但現在並不是這個樣子。

徐主任輝：這可能是離島的部分……

劉委員權豪：離島我當然不能要求這樣，蘭嶼、綠島當然沒有辦法，因為你們總要船隻配合等等，但至少以漁船出入最多的富岡漁港和成功漁港來看，你們目前並沒有做到隨到隨辦。

徐主任輝：這部分我回去再詳細瞭解，但是目前為止，因為……

劉委員權豪：你們的目標是要隨到隨辦，但是現在因為人手的問題等等，還沒有辦法做到。所以，如果你們真的人手不足，或許有些地方可以和臺東縣政府合作，看要怎麼樣處理。

謝局長謂君：因為新的人力還是需要透過高考來補充，所以下次高考我們會優先補充臺東部分的人力。另外，有關隨到隨辦的部分，因為申請以後是由我們的同仁到那個港去檢查，時間當然沒有辦法安排得非常密集，不過我們會朝這個方向來努力。

劉委員權豪：臺東、蘭嶼和臺東、綠島之間，除了客輪之外還有貨輪，照規定貨輪只能載貨，但是每年特別是在颱風季的時候都會發生一件事情，就是因為颱風到了，所以要疏散旅客，當客輪不夠的時候，有些旅客就會希望在貨輪開航的時候，也能搭乘貨輪從蘭嶼或綠島回到臺灣本島。如果發生這樣的事情，請問目前是怎麼處理？

主席：請交通部航港局船舶組陶組長說明。

陶組長自勵：主席、各位委員。按照現行的貨船搭客管理規則，如果船東向航港局申請，我們可以接受辦理。

劉委員權豪：多久以前申請你們才會辦理？是幾天前還是幾個小時以前？

陶組長自勵：這部分法令沒有強制性的規定，所以他可以提前來申請。

劉委員權豪：也就是說，你們並沒有規定要在 3 天前或 2 天前申請？

陶組長自勵：對。

劉委員權豪：去年和前年颱風來襲都發生這樣的事情，因為旅客希望趕快回來，所以貨輪就搭載了一些乘客，從而衍生出一些糾紛，請問你們要怎麼預防或處理這樣的事情？對於貨輪不能載運旅客的規定，當然是以安全為第一，但如果是在安全許可的範圍之內，譬如在遇到颱風時，怎麼樣能善用客輪和貨輪，增加他們的運能，把旅客載回來？

陶組長自勵：人民有這個需求的時候，可以依據剛剛說的這個規則來……

劉委員權豪：你們容許的量是多少？

陶組長自勵：貨船是 12 個人以下。

劉委員權豪：只能載 12 個人哦？

陶組長自勵：是的，12 個人以下。

劉委員權豪：這和我們想要達到的疏運成效實在有很大的差距。這是你們自己訂的行政命令嘛！你們規定 12 人以下到底是安全的考慮，還是有其他的考慮？颱風來襲的時候，大家都希望能用貨輪疏散一些旅客，但是這樣的人數規定顯然沒有辦法達成目標。我的前提當然是安全，如果你們是基於安全考量就直接說，沒有關係。

陶組長自勵：因為國際公約是規定載客 12 人以上就叫做客船，貨船載客是一個通融的做法，所以我們才會限制要在 12 人以下。

劉委員權豪：請局長說明一下。

謝局長謂君：委員，我想站在旅客輸運的立場，我們會再來檢討這個規定，因為我感覺過去都是由船商來跟我們主動申請，或許將來在颱風發生之前，我們會先把這個輸運計畫談妥。

劉委員權豪：我現在討論的就是這件事情，當然絕對是以安全為首要，但是因為遇到颱風這樣比較特殊的狀況的時候，如何能比較有效率的運輸滯留離島的旅客或居民，針對這件事，我們要未雨綢繆，主動出擊。坦白說，只能載 12 個人，船東也不會去申請，所以只好載 12 個人，不過我們要強調仍以安全考量為主要，當然國際上有國際的規定，但是以台灣來說，如果每一艘船隻我們都了解它的構造或位置的配置，在真的發生比較緊急特殊的狀況時，事實上，當它可以作為運輸功能時，我們反而更應當去了解整個船隻空間的配置跟結構的安全，好不好？

謝局長謂君：是，我們按照委員指示的方向來處理。

劉委員權豪：再請教局長，冬季時因為東北季風的關係，船班的運輸量會下降，綠島鄉公所它為了要讓當地的居民能不受天候的影響，來回往返綠島跟本島之間，所以綠島鄉公所自己想辦法要買一艘公務船，我不知道這個計畫有沒有跟航港局報告？

陶組長自勵：我們有收到這樣的一個訊息，包括綠島跟蘭嶼好像都有這樣的需求，未來有關離島購建船舶部分，可能會進行公共建設可行性的評估，在經過評估之後，在財務跟經濟方面，若確實可行的話，我們再來推動。

劉委員權豪：對，目前的狀況是他們是否已經把這項申請或構想送到局裡面來討論？

謝局長謂君：目前還沒有，不過我覺得像這種交通事業，如果說民間可以做的話，那盡量還是民間來做。

劉委員權豪：局長，台東縣現在有好幾個船務公司在經營這個航線，如果我們能藉由公部門適當的協調，讓這些船舶公司在淡季的時候，還能扮演起積極服務旅客或是在地居民這樣的責任跟工作時，當然我們對公務船的需求就會下降，但是通常船舶公司有它另外的考慮，所以兩個離島才會提出這樣的想法，我們希望港務局能積極溝通協調這方面，也能跟鄉公所及船務公司儘量來協調，好不好？

謝局長謂君：是，我們遵照辦理。

劉委員權豪：好，謝謝。

主席：接下來登記發言的孔委員文吉、張委員麗善、林委員德福及黃委員昭順均不在場。

請賴委員瑞隆發言。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。部長辛苦了，首先謝謝你，前幾天前往高雄視察。另外，前兩天我看到您對 10 月 27 日發生的重車事故，中油槽車造成一對母子雙亡的悲劇事件，做出明快的處理。其實上次我在質詢中油董事長時，他也答應秉持企業優先回饋的精神，所以他願意從 722 輛中油槽車開始優先加裝行車輔助系統，我想這是非常好的，我們希望未來更多的國營事業可以積極推動，包括在港區內的，如果可以的話，也鼓勵他們能優先裝設，我想這對於重車所經過區域的人民是一個非常大的照顧，至少減緩這些悲劇再次發生。

再者，我想今天處理的是港務公司的預算，其實港之間也有非常多的重車，且中油儲運站設置的地方也很靠近港邊，所以其運送油的部分相當便利，我看了那天部長的報告單，就是你們是約定 2,000 輛的部分先全額補助，然後 3,000 輛的部分是做 8 成的補助，那剩下的部分，部長有什麼規劃嗎？

主席（劉委員權豪代）：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。報告委員，剛剛講的這些數字，是我們覺得可以朝這個方向來跟工會做討論，不能算是定案，但是關於其他的車輛，我們就依照過去對於這些設備的提升的方案，大概都會採行 49：51 這樣的對照，實際上關於財力跟工會對於整個規模的需求，我們還要再跟他們進一步作討論。

賴委員瑞隆：好，因為現在的大客車跟大貨車加起來大概有 20 萬輛，如果以這樣規劃 5,000 輛，只占 2.5% 左右，其實比例還是相當的低。

賀陳部長旦：大概還不可能全面做，現在先針對這些比較經常密集出入的地方，我們先來進行一些輔導。

賴委員瑞隆：對，特別是針對一些重車比較多的區域部分，我們還是希望部長能優先來推動，同時在我看了你們相關的時程，新式的在 106 年 1 月 1 日就要開始推動，但是既有的大客車要等到後年的 1 月 1 日才開始推動。

賀陳部長旦：這部分的時程也有提前，在我們與工會協調之後，107 年大客車也會開始……

賴委員瑞隆：對，就是後年的 1 月 1 日。那大貨車的部分也要到 107 年才會推動。

賀陳部長旦：對，現在新式的車子也是朝這個方向走，關於既有車輛加裝的部分，我們現在先來跟他們做協調。

賴委員瑞隆：好，請部長加快速度，因為這樣看來，都還需要一年多的時間，事實上，這個部分如果能夠加快期程，在這一年期間，能夠多挽救幾條人命，我想這都是非常大的一項功德。

賀陳部長旦：是，這也是剛剛您提到的，無論是國營事業，或是我們自己所辦的公共工程也好，如果能優先來要求這些所屬的車隊的話，我想就大有幫助了。

賴委員瑞隆：好。再者，關於港區，其實很多的道路狀況都不佳，像現在這張地圖上面的這些道路狀況都很差，如果部長有去看，應該可以了解到那邊的道路狀況都滿需要做強化，之前就這個問題，也質詢過部長，現在港務公司每年都有編經費來做維護，不管是港外的道路維護，或是港內的部分，但我希望部長及港務公司就這方面能再督促，要把這些錢用在刀口上，如果是兩三億的經費，也一定要使周邊的效益能夠達到，甚至包括一些車輛的過磅，或是超載這部分的管理問題一定要確實去落實，因為辦法落實的話，才有辦法讓道路的品質維護得更久，也才能讓整個道路更安全，我想這對於當地的居民來說是非常好的。關於港區的週邊，特別是小港部分，向來有空氣污染與道路問題，而道路的狀況實在是非常不好，所以我希望部長能再更大力支持，把錢花在刀口上，確實改善道路的狀況，好嗎？

賀陳部長旦：好，針對需求高的地方一定優先來辦理。

賴委員瑞隆：我也希望港務公司跟市政府工務局這邊要進行溝通跟要求，能夠將改善方案落實在這些道路確實很差的地方，每條道路若能有效改善的話，對於老百姓的安全，一定會有很大的幫助。

賀陳部長旦：是的，應該的。

賴委員瑞隆：再來，我想請問高雄旅運大樓，現在的進度為何？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。跟委員報告，我們希望在 108 年底以前能夠興建完成。

賴委員瑞隆：好，我希望部長大力支持，就這個部分能再加快速度，因為從這幾次的執行率來看，其實都有點拖延了，再加上這幾年推動郵輪觀光，這也是推動高雄海洋城一個很重要的機會，但是這一兩年我們的郵輪活動狀況並不是很好，所以大家對旅運大樓有很高的期待，一個具有好的、新的設施的旅運大樓將能夠帶動更多的郵輪進駐高雄，這塊也請部長跟董事長大力支持。

吳董事長盟分：是。

賀陳部長旦：是，應該的，謝謝。

主席：請邱委員志偉發言。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。謝局長，因為你具有觀光的專業，所以在你任觀光局局長時，把觀光業務弄得有聲有色。

主席（陳委員雪生）：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。不敢當。

邱委員志偉：因為臺灣四面環海，航港是主要的觀光門戶之一，如果航港建設結合觀光，並經由你的推動，應該會有很好的效果。你現在的職務是航港局局長，現在國內 4 大主要港口，從北到南，基隆、臺中、高雄到花蓮，這 4 個航港中最具有觀光潛力與觀光資源的是哪一個？

謝局長謂君：我想應該是基隆跟高雄。

邱委員志偉：因為他們一個在南一個在北，也都鄰近都會區，所以周圍附帶有相關的周邊城市，比如基隆附近有臺北市、新北市，高雄市周邊範圍可以到臺南也可以到屏東，所以整體的觀光資源會比較多，因為這樣，你更應該把你過去的觀光專業結合航港建設，例如現在高雄作為南向最重要的基地，在南向中人的流動很重要，貨物的流動很重要，以及雙邊的經貿協定也很重要，其中我們討論到人的流動，亦即就是旅客的 inbound 與 outbound，如果 outbound 可以用其他的方式，例如除了飛機之外，我們也可以用郵輪，現在郵輪正方興未艾，很遺憾這幾年，特別是今年，麗星郵輪沒有停靠高雄港，幾乎都在基隆港，所以為什麼會有這種過去情形好像還不錯，但今年主要的郵輪公司卻沒有把高雄港做為主要的選擇的情形？這部分你要去想辦法看看問題出在哪裡，有沒有可能是因為制定差別費率？高雄港與基隆港的服務費有沒有一致？

謝局長謂君：是一致的，但是對於第二站、第三站，則具有打折的規定，這是港務公司的業務。

邱委員志偉：既然它被定位為南向政策基地，所以就要讓人的流動更為效率、經濟，現在郵輪已成為主要的旅行方式，如果沒有停在高雄港，那這個南向基地是喊假的，所以產業要南向，觀光也要南向，要把人帶出去之外，還要把人帶進來，要考慮怎麼樣制定差別費率，如果適度地降低高雄港服務費，相信將能提高誘因，讓郵輪公司能以高雄做為它主要的停泊基地，這可能性如何？

謝局長謂君：這部分是否請港務公司吳董事長來說明？

主席：請臺灣港務公司吳董事長發言。

吳董事長盟分：主席、各位委員。報告委員，我們對於郵輪的泊靠訂有一個優惠措施，如果它在臺灣是掛靠兩個港以上的話，則在第二個港、第三個港、第四個港，分別有九折、八折或七折這樣的優惠，至於是不是第一次掛靠高雄就可以給它更多的機會，這個我們可以通盤再來評估，另外……

邱委員志偉：應該立即進行全面性評估，因為機會稍縱即逝。

吳董事長盟分：跟委員報告，關於泊靠的費用，可能不是它考慮要不要掛靠的最主要原因。

邱委員志偉：那主要的原因是什麼？

吳董事長盟分：最主要的原因，也是目前最大的困難就是簽證的問題。

邱委員志偉：如果是簽證問題的話，你就要讓它簡化。

吳董事長盟分：對，現在會跟相關部會進行……

邱委員志偉：比如說，免簽證可以停留 72 小時，這我之前就曾經一而再、再而三的質詢過。

吳董事長盟分：這部分，我們一定會與相關部會來協調。

邱委員志偉：法令要鬆綁，目前我們還是太僵化，那什麼時候可以檢討出來？我來幫你們召開公聽會，好嗎？

吳董事長盟分：我們非常願意配合。

邱委員志偉：好，我來開一個公聽會。部長，我跟董事長、局長來共同討論，還有會同相關單位…

吳董事長盟分：對，跟委員報告，今年下半年高雄港所取消的航線或班次都與簽證有很大的關係。

邱委員志偉：所以問題出在哪裡，我們就去解決。近期內我會找賴委員瑞隆與陳委員雪生共同召開公聽會，來解決這個問題。

請問吳董事長就任多久了？

吳董事長盟分：三個月多幾天。

邱委員志偉：那郭總經理呢？

吳董事長盟分：大約兩個月。

邱委員志偉：郭總經理是我以前共事的老同事，他是高雄在地人，對高雄最了解，未來南向基地要怎麼執行、落實，發揮高雄港作為臺灣最重要的郵輪母港，一定有所助益，我對郭總經理表示肯定，也深切期許，既然是高雄在地人，就要將高雄特色發揮出來，然後再結合謝局長過去的觀光專業，常常會討論出一些可行的方案，那下禮拜我就正式召開一個公聽會，就簽證的問題，邀請陳雪生來擔任主席，共同主持解決這個問題，否則只知道問題，卻沒有採取實際的行動加以解決，每天都是這樣來來回回，那高雄空有那麼好的條件跟資源，實在很可惜。郭總經理，您是高雄在地人，請問您有什麼看法？

主席：請臺灣港務公司郭總經理發言。

郭總經理添貴：主席、各位委員。報告委員，高雄作為郵輪母港絕對是有他的條件，至於簽證的問題或是郵輪母港相關的配套措施，必須要與高雄政府觀光局、高雄市政府結合，並且如何串聯屏東、臺南等問題，我們都會以最短的時間，盡快將他完成。

邱委員志偉：好，關於港口旅運大樓目前的進度是落後還是超前？

郭總經理添貴：這兩年的土污被耽誤了，耽誤之後在今年的 5 月正式開始動工，現在地下室……

邱委員志偉：預計 108 年底嗎？

郭總經理添貴：是，108 年底一定會完成。

邱委員志偉：我每天都在幫你巡工地，所以你要做好，能夠提前完工且要兼顧品質，把旅運大樓蓋好，因為亞洲新灣區就缺你們那個區塊，等該區塊完成後，整個亞洲新灣區代表高雄市成為一個新亮點，所以我想請董事長、總經理還有謝局長，我們大家共同來努力。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。謝局長，您是觀光的長才，您在就任時，也希望能將您所累積的觀光能量與航運做結合，剛才邱志偉委員曾經詢問最適宜發展觀光的港口，請你說明有哪些？

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。報告委員，因為在……

徐委員榛蔚：你直接講就好了，您剛剛所說的是哪幾個？

謝局長謂君：是基隆與高雄。

徐委員榛蔚：那就表示您對花蓮是完全沒有規劃的，是嗎？

謝局長謂君：不是，我對花蓮也有信心，但因為花蓮的人流沒有那麼多，所以花蓮應該是一個比較另類的觀光地。

徐委員榛蔚：您所說的另類，是怎麼樣的另類，請您說明看看。

謝局長謂君：基本上，花蓮也適合郵輪觀光，他可以將花蓮的太魯閣還有當地的美景、美食結合在一起。

徐委員榛蔚：所以花蓮也適合成為觀光港口，對嗎？

謝局長謂君：是的。

徐委員榛蔚：其實花蓮在大正九年五州二廳的時代已經是花蓮港廳了，在民國 52 年時成為國際商港，昭和 14 年花蓮港已經興建完成，昭和 14 年，也就是民國 28 年，等於花蓮港是一個接近 80 歲的老港，尤其有一首歌叫阿里山、日月潭，再來就是花蓮港，因此花蓮港帶動了整個糖業、觀光產業、水泥運輸以及紙漿，所以後來才會在整個花蓮有一個產業性的鏈動，連金融機構花蓮二信都在今年慶祝 100 週年慶，表示花蓮港具有非常、非常重要的歷史定位，也是繁榮地方的動力，但是這次建設基金裡面對於花蓮港的著墨，請問局長，您知道有多少嗎？

謝局長謂君：據我了解大概有兩筆，一個是 1 億 5,000 萬元的基礎……

徐委員榛蔚：1 億 5,000 萬元在第幾頁？

謝局長謂君：公共基礎的設施修繕、航道及迴船池的水深測量等。

徐委員榛蔚：這裡只有 2 頁，一個是第 20 頁花蓮港區的 100 萬元，要做迴船池的水深測量；第二個是第 24 頁花蓮港區的 2,500 萬元，要做東防波堤的修補工程。部長，這就是總統說的「花東建設優先」！就是這樣子！

謝局長謂君：跟委員報告，一共有 1 億 8,000 多萬元，至於詳細的數字我再提供給您。

徐委員榛蔚：我們看看第 1 頁好了，就在這裡，這個數字整理得清清楚楚，從 106 年到 110 年、110 年到 113 年這 8 年裡面總計 254 億 9,000 萬元，所有港口的預算就在這裡，花蓮港的預算呢？零，什麼都沒有！這就是您對花蓮港的規畫！

部長，我們要申冤啊！部長，您說要給花蓮人一條安全回家的路，現在就在做鐵路，您說藍色的替代公路未來可以紓解鐵路、公路，但是現在花蓮港完全沒有做建設，完全沒有做修繕，什麼都沒有！這是 80 年的老港口。我現在想請教港務公司吳董事長……

謝局長謂君：跟委員報告，剛剛那個是航港建設基金的部分，另外還有港務公司基金的 4 億多。

徐委員榛蔚：接下來我就要請教董事長。謝局長，虧您被譽為觀光界的鬼才，但是您對花蓮的觀光只能說出太魯閣，其他的都說不出來，真的是讓我非常、非常地失望！

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。我跟徐委員報告一下，事實上，這是預算呈現的問題。我們在 106 年到 110 年的五年計畫當中，在整個花蓮港有編列將近 5 億元的預算，為什麼是 5 億元呢？因為花蓮港本身……

徐委員榛蔚：您編列在哪裡？

吳董事長盟分：一般建築及設備……

徐委員榛蔚：這個就好比政府準備用 300 萬元作為觀光業的紓困基金、3 億元作為振興旅遊觀光產業之用，這 3 億元編在哪裡？用第二預備金嗎？我們沒有看到，到底在哪裡？這一樣是空的，預算書裡面統統都沒有！

吳董事長盟分：關於相關編列預算的計畫內容，我們會再以書面提供。我跟委員報告，第一，就像您剛剛講的，花蓮港是一個 80 年的優良港口，目前的水深及迴船池事實上……

徐委員榛蔚：您講的這些，本席都了解。

吳董事長盟分：另外，我們已經招商成功，風獅爺購物中心股份有限公司將會在港區裡面投資 1 億元。

徐委員榛蔚：這次風獅爺要來投資 1 億元……

吳董事長盟分：對，那也是我們招商來……

徐委員榛蔚：恭喜，這是在吳董事長任內所進行的港區開發計畫。本席要強調，在您之前的某某董事長完全都沒有推動……

吳董事長盟分：那個我不敢掠美，這個是 6 月份就已經決定的……

徐委員榛蔚：我們來看看航運，您剛才說 104 年有 32 艘，105 年有 20 艘，106 年幾艘？這些在我們的網站上是看不到的。107 年、108 年的觀光遊艇統統有，但是 106 年的數字到底在哪裡呢？你們沒有做任何環境的改善、修繕，要招商吸引許多國際郵輪來到花蓮，有可能嗎？

吳董事長盟分：我跟委員報告一下，委員在瀏覽我們網頁的時候確實是沒有那個資料，不過我們現在已經補正上去了，這個部分先跟委員說抱歉。

徐委員榛蔚：好，我們來講縣港合一的部分。縣港合一從 104 年就開始規劃，當初花蓮縣政府與港務公司洽談時，大家都非常樂見籌組一個公司，並比照高雄的模式，就是由港務公司提出施行細則及章程，但是到現在還在紙上作業，完全沒有下文。第二，105 年完全沒有相關的預算，駱總經理說還要立法院通過，你們沒有編列預算，何來通過？106 年也沒有預算，預算在哪裡？

吳董事長盟分：我跟委員報告一下，我們現在正在與 7 個國際港口的地方政府合作，也有建置合作的交流平台，如果將來合作開發的標的具體且成熟，就會像高雄一樣成立一個公司。現在花蓮分公司與縣府對於這個合作標的及未來的工作方向還在持續探討當中，一旦成熟、有需要的話，我們就會成立公司。

徐委員榛蔚：吳董事長，之前已經探討兩年了，平台的會議一直不斷地召開、不斷地探討，在您接任以後，不曉得會不會再繼續探討兩年。對於港務公司提出將使用項目、使用執照、使用用途變更為商業用途的所有要求，花蓮縣政府統統全力配合，但是後續完全沒有進展，港公司就是高高在上！

吳董事長盟分：沒有……

徐委員榛蔚：希望在吳董事長接任以後能有進展及積極的作為。

吳董事長盟分：在接任這個工作不到 1 個月，我就去拜訪了縣長，我想我們會就這個部分多向縣府

請益。

徐委員榛蔚：本席在這裡要求兩件事情：第一，航港局對花蓮港編列的預算到底編列在哪裡？對於花蓮港的環境及設備如何加以提升，才能將觀光及國際郵輪引進？這是非常、非常重要的，不將港內整個配備裝備好，怎麼可能有郵輪進來呢？現在的設備不便利、不先進、不科技嘛！

謝謝部長，我知道真的很委屈您，可是花東建設要優先。另外，花東基金原來的目的是要補足地方基礎建設不足的部分，不能將所有中央本來就該編列的建設經費預算統統壓縮到花東基金，所以請謝局長編列相關預算，並給本席書面。其次，希望吳董事長在任內能夠積極有所作為，趕快推動縣港合一港，本席也非常樂見您招商成功，讓風獅爺可以進駐，但是如何活化？如何儘速將這個公司共同推進？尤其花蓮港地處優勢，位於兩潭自行車道的中心點，往北至七星潭，往南至太平洋公園連結自行車道，這是整個鏈結起來的，未來我們要推動 911 大自行車道（台 9 線—台 11 線），這些都需要趕快鏈結起來，請部長能統籌起來，好嗎？謝謝。

賀陳部長旦：好。

主席：剛才徐委員發言表示，花蓮港的預算真的一毛錢都沒有，你們真的要檢討。

賀陳部長旦：有啦！我們在會後再提供書面資料給委員做參考。謝謝。

主席：請提出書面資料向徐委員報告，好不好？

賀陳部長旦：好的。

主席：要提出具體的作為及時間表向徐委員報告，好不好？

賀陳部長旦：好的，謝謝。

徐委員榛蔚：在這本預算書裡面，花蓮港的預算連一塊錢都沒有！只有 2,500 萬元再加 100 萬元，總共 2,600 萬元。

主席：徐委員，我會幫你加油，好不好？

徐委員榛蔚：謝謝。這跟客委會一樣，28 億元裡面只有 1,400 萬元在花蓮，8 億 7,000 萬元在浪漫臺三線，這叫什麼「花東建設優先」？完全沒有！完全漠視花東人！完全漠視東部人！

主席：謝謝徐委員。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：接下來登記發言的陳委員怡潔、劉委員世芳、楊委員鎮浚、鍾委員孔炤、呂委員玉玲、周陳委員秀霞、陳賴委員素美、羅委員明才及陳委員亭妃均不在場。

請工作人員將刪減提案併案的工作準備好，因為我發現很多委員都在應付公督盟，把提案的量衝得那麼多，提案高達二百多個，這樣做也不是辦法，會影響整個議事的效率，拜託工作人員處理一下，好不好？

登記發言委員均已發言完畢。徐委員榛蔚所提書面意見列入紀錄，並刊登公報。

徐委員榛蔚書面意見：

一、航港建設基金淪為航港局小金庫

1. 謝局長好，您在八月中接任航港局時，曾謙虛的說自己是觀光界老兵、海運界新兵，而到現在到任滿 3 個月了，請問局長，您這海運新兵的新生訓練結業了嗎？還是仍在繼續摸索瞭解

中？

2. 局長，本席在看過航港建設基金預算書後，有幾個問題想請教您，就以您接任時說要善用自己過去在觀光界所累積的能量，讓海運相關設備與週邊產業結合，積極推動各項航港建設與航運計畫……云云；可見得您對接任新職極有抱負，希望您可以成功結合觀光與航運，造福中央與地方。

3. 的確興辦建設需要經費，但航港建設基金 106 年度編列的收入總額 86 億 6,708 萬 6 千元，但各項港灣建設計畫及行政管理支出等 97 億 5,033 萬 4 千元，預計短絀數高達 10 億 8,324 萬 8 千元，可是 106 年度仍編列要解繳國庫 11 億 2,982 萬 4 千元，以支應航港局公務運作，惟該基金之設立係為專款專用於商港公共基礎設施，所稱繳庫用以支應管理機關航港局公務運作所需經費，與該基金設立目的根本無關，這不是明顯違法嗎？就算航港局再缺錢，可以這樣做嗎？

二、航港建設版圖獨漏花蓮

4. 局長請教一下，花蓮港是商港嗎？如果是，為什麼在 106 年度航港建設基金近百億的支出中，看不到對花蓮港的用心及具體規劃？您可以大概羅列一下整本基金預算書，有提到花蓮港埠建設的項目或次數嗎？

5. 如果局長不清楚的話，本席可以跟您清楚指出，花蓮港在 106 基金預算書中出現的次數只有 2 次，在近百億元支出中，相關的建設經費只有不到 3 千萬！請問局長，這樣預算分配的含意是什麼？還是花蓮港所有的設施、環境已臻完美，沒有需要改善新建的空間？還是……

6. 在航港建設基金分攤辦理的高達 254 億 9,270 萬 8 千元，期程長達 8 年的「106-110 國際商港未來發展計畫」中，除了基隆、台中、台北、高雄等大港外，連安平、澎湖、布袋都包含了，卻獨漏花蓮港，局長，這是代表在航港局認定與規劃中，無論現在和未來都沒有花蓮港的存在嗎？這會不會太離譜？

7. 局長，以您過去的觀光專業和現在的航港職務，花蓮港是您最可以一展長才的地方，因為花蓮港不但兼具觀光客運和運輸貨運兩種優越的條件，還擁有絕佳的地理環境和地方政府的全力配合，請您重新思考一下，好好把握這樣的機會，給花蓮港和在地居民一個比較公平的發展空間，可以嗎？

三、花蓮港榮獲國際生態港認證

1. 董事長好，相信以您在交通方面的專長與歷來的資歷，接任港務公司應該是非常駕輕就熟、勝任愉快的。首先要恭喜您，繼去年根據英國知名郵輪產業雜誌 *Cruise Insight* 報導，臺灣花蓮港榮獲 2014 年最佳旅遊經驗獎之後，經過兩年努力準備及兩階段評核，日前「歐洲海港組織生態港（EcoPort）國際認證」審查通過，認證「花蓮港」為國際生態港，這應是送給董事長上任的一份國際大禮。

2. 吳董事長，既然我們謝局長具備如此的觀光專業，而我們花蓮又有眾所皆知的太魯閣、花東縱谷等觀光資源，花蓮港位於兩潭自行車道的中段，往北有七星潭，往南則可經南濱公園、東大門夜市到達鯉魚潭，地處熱門觀光景點的中間，海岸沿線除了自行車道外，還有許多飯店、民宿，而且港區旁邊就有花蓮福容、美侖等飯店，極具觀光商機，因此董事長，花蓮港坐擁

如此得天獨厚的觀光資源，在您的規劃下，是不是應該好好的利用發揮？

3. 既然提到要積極發展觀光，在目前港務公司的 7 個港口中，有高雄、花蓮、蘇澳和安平等 4 個港口是觀光休憩港。所以若沒有善用這部分資源，未免顯得有些可惜，因此本席想要請教董事長，在總公司的組織分工內，有沒有專責協助推展觀光業務的單位？

4. 本席非常感謝董事長在 9 月份就任之初，隨即視察花蓮港，而且郭總經理緊接著在 10 月到任，也前往了解業務。相信兩位應該對於縣港合一的共同開發方向有基本的了解和想法，本席想請教目前的規劃及進度到哪裡？總不能一直停留在紙上作業，空有想法而沒有實際行動吧？這樣不是辜負了我們花蓮港近來在國際上爭取得到的佳績？

5. 本席發現在港務公司的組織架構中，董事長與總經理之下，有著高達 9 位的各式副總經理。本席知道，雖然公司章程中只規定副總經理設置若干人，但如此高額的副總是否有其必要？是真的對公司營運治理有所助益？還是這淪為用來酬庸的工具？有沒有檢討或改善的必要？

6. 董事長，衡諸港務公司轄下各分公司 106 年與 105 年度的收入和增減概況，在基隆增加了 1.59%，台中增加 1.05%、高雄減少 2.08%，花蓮減少了 7.19%，這部分是不是請公司應該要多努力，提振一下業績啊？有沒有具體的改善計畫，還是要任由收入持續惡化下去？

7. 最後，在港務公司的電腦網頁中，本席有看到今（105）年的花蓮港觀光郵輪航次表，其中也有 107 年度和 108 年度的預訂航次表，可是明（106）年的呢？按預定航次表看來，一年大概都只有十個航次左右，請再多加油好嗎？

主席：針對本日會議作如下決議：「報告及詢答完畢。委員在質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。航港建設基金非營業預算及臺灣港務股份有限公司營業預算之委員提案截止收件，另定期進行處理。」

現在休息，本週三上午 9 時繼續開會。謝謝。

休息（13 時 31 分）