

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 16 次全體委員會議紀錄

繼續開會

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

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 李委員昆澤

主席：現在繼續開會。進行討論事項。

討 論 事 項

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。

主席：現在處理討論事項，並進行協商，同時請議事人員宣讀委員提案。

交通部單位預算未審竣之委員提案：

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、

國道計程電子收費因車牌塗污、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「路政管理」項下編列 6 億 0,794 萬 2 千元，應刪除 500 萬元，並凍結五分之一，俟交通部就國道計程收費提出費率檢討報告後，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

3、

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

4、

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、物品 91 萬、一般事務費 160 萬、國內旅費 50 萬等科目全都較上年度增加。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

5、

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。

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

6、

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，本席於交通委員會已要求主管機關修訂辦法加以補強，然主管機關路政司敷衍答覆，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，擬凍結交通部單位預算第 14 款 6 項 2 目 1 節「路政管理」之「公路監理業務督導與管理」預算四分之一，俟向立法院交通委員會提出業務精進方案及改善計畫，並經同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 趙正宇
葉宜津 李昆澤 陳素月

7、

有鑑於交通部 106 年度新增「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，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。經查：該計畫尚未經行政院核定即

編列預算，與預算法規定未合；且宜審酌另成立專案辦公室之必要性；又 105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行，交通部對地方政府補助計畫之控管作業，尚欠積極覈實。爰擬全數減列該項計畫編列經費 5 億 6,600 萬元。

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

8、

交通部 106 年度預算歲出計畫—路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫—編列 5 億 6 千 600 萬元，因該計畫經費中有 6 千萬元用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」，然該專案辦公室所辦理之業務係屬交通部既有業務，原編制人員即可承辦該項業務，實無必要再行編列預算成立專案辦公室，爰提案刪減 6 千萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 林俊憲
葉宜津 李昆澤 陳素月

9、

交通部 106 年度新增「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，列入行政院「亞洲矽谷推動方案」執行計畫，但因：

(一)計畫尚未經行政院核定，即先行編列預算。

(二)為交通部既有業務，應無另設「專案辦公室」必要。

(三)其中「獎補助費」高達 4 億 8,600 萬元（含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助及 1 億 5,000 萬元政府機關間補助），但地方政府執行率多半欠佳，補助金額過高容有疑慮。

綜上，爰提案刪除「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」5 億 6,600 萬元之 10%。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

10、

智慧運輸系統發展建設計畫，其辦理業務其中委辦費用高達 7,970 萬元，其辦理工作項目其中有規劃各運輸走廊整合管理策略 1,260 萬元，但規劃各運輸走廊整合管理本為運輸研究所業務，其亦長期研究有關此方面計畫，故本項業務實屬多餘，爰予以刪除 1,260 萬元。

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

11、

智慧運輸系統發展建設計畫，其辦理業務其中委辦費用高達 7,970 萬元，其辦理工作項目其中有智慧交通安全計畫 1,460 萬元，但查此項計畫內容為汽機車安全研發、車輛安全及國際調和、大型商用車輛公共安全，此些研究計畫早經國內外研究、運輸研究所相關資料亦相當齊全，其再行研究僅為浪費預算，爰刪除本項費用 1,460 萬元。

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

12、

鑒於交通部 106 年度所推動四年期智慧運輸系統發展建設計畫，其中一項是成立智慧運輸推動專案辦公室。智慧運輸之推動係屬交通部既有業務，理應由路政司進行，無須疊床架屋成立成立編制外單位，導致行政經費支出。爰此，針對 106 年度交通部單位預算「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫業務費」刪除成立智慧運輸推動專案辦公室 15,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 簡東明
鄭天財

13、

智慧運輸系統發展建設計畫，其辦理業務其中委辦費用高達 7,970 萬元，其辦理工作項目有成立智慧運輸推動專案辦公室 1,500 萬元。但本項計畫共計 5 億 6,600 萬元，獎補助費用即佔 4 億 8,600 萬元，高達 86%，實無另外成立專案辦公室之必要，爰刪除本項經費 1,500 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

14、

有鑑於交通部於 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第一年年度經費 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；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 千萬元用以設置「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，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。故建議刪減該預算 1,500 萬元，並凍結該預算 1/4，於三個月內向立法院交通委員會提出成本效益評估報告及改善方案，以符合政府撙節原則及瞭解計畫必要性，經同意後始得動支。

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

15、

交通部 106 年度編列 1 億 5,000 萬元，作為補助高公局、公路總局辦理智慧運輸系統發展建設計畫。其內容包括整合公車、火車班表，公車到離站時間設備建置等。然民眾似未感受到官方有提供完善的整合系統，大部分民眾下載的大眾運輸 app，都是民間版本，且公車站牌到離站顯示器，有的還出現故障、損壞無法使用等現象，此預算是否有助於刀口，顯有討論空間。爰此，未保障國人權益，提案刪除五分之一。

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

16、

交通部 106 年度預算案「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，本年度編列「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，應予以全數凍結，俟行政院核定後，再向立法院交通委員會提出專案報告後，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

17、

交通部 106 年度預算於路政管理項下編列智慧運輸系統發展建設計畫費用 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，以利本院審議。但是該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交本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，建議全數凍結本筆預算，俟交通部於本委員會進行專案報告，經本委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 李昆澤 劉權豪
林俊憲 陳歐珀 鄭運鵬

18、

交通部於 106 年度辦理「智慧運輸系統發展建設計畫」，總計編列預算 566,000 千元。然而，本計畫於預算書之整體說明不慎明確，且對偏鄉之補助僅 1 億 6,800 萬，內容卻包含許多偏鄉急需之建設項目。爰此，擬凍結「智慧運輸系統發展建設計畫」下業務費四分之一，俟向交通委員回進行說明，經同意後，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

19、

交通部 106 年度新增「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)運輸走廊擁塞改善計畫、(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六大計畫，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 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，為保障國人權益，提案凍結五分之一，待交通部於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

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

20、

交通部 106 年預算「鐵路建設計畫」科目下編列「新增軌道技術研究暨驗證中心計畫」106 年度編列第 1 年經費 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

21、

交通部 106 年度預算歲出計畫-鐵路建設計畫—軌道技術研究暨驗證中心計畫—編列 4 千 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，爰提案刪減 4 千 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

22、

軌道技術研究暨驗證中心計畫預定分五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，恐成步 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，爰刪除本項計畫及明年度編列之預算 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

23、

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，佔地約 10 公頃）。

因此，交通部 106 年度「鐵路建設計畫」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：

（一）計畫未經行政院核定即先行編列預算，不符合預算法。

（二）「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。

（三）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

24、

交通部 106 年度於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 劉櫂豪
陳歐珀 林俊憲 李昆澤

25、

有鑑於交通部於 106 年度新增「鐵路建設計畫—軌道技術研究暨驗證中心計畫」第一年年度經費 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，惟於可行性計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，並於三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，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
劉櫂豪 李昆澤 葉宜津 陳素月

26、

有鑑於交通部 106 年度「鐵路建設計畫」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 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 劉櫂豪 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月 李昆澤

27、

交通部 106 年度「鐵路建設計畫」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 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，提案凍結五分之一，待交通部於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

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

28、

我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦賡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（102-106 年），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，爰要求交通部一個月內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 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月

李昆澤 趙正宇

29、

交通部所屬郵政、電信二協會，本院早已決議該二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 NCC 等國家機關，還必須繼續向二協會支付租金，利益卻無回歸國庫。交通部所派於二協會代表早已達重要決議門檻，卻仍無法依本院決議歸還國家財產，顯見交通部所派代表問題叢叢，爰要求交通部命令派任二協會之董事，應依本院決議處理相關事宜，若未於三個月內做出相關決定，有違要求之人員均應依法懲處，並調離現所屬單位。

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

（進行協商）

主席：現在進行處理交通部本部未審竣的部分。針對交通部單位預算未審竣的委員提案，我們進行併案處理。

首先，處理路政管理的相關預算，共計 6 億 794 萬 2,000 元，併案處理的狀況如下：刪除預算的提案有現在的第 1 案（即原來的第 37 案），還有第 3 案、第 4 案和第 5 案（分別為原來的第 39 案、第 40 案和第 41 案）；刪除加凍結預算的提案有第 2 案（即原來的第 38 案）；凍結預算的提案有第 6 案（即原來的第 42 案）。針對以上提案，請問各位委員有沒有意見？請說明。

先請交通部說明。

林司長繼國：第 1 案是鄭寶清委員的提案，本案涉及汽燃費的徵收，對此，公路總局也非常積極努力，透過各種創新作為以提高徵收率。據統計資料，104 年累積的未徵數為 47 億元，相比 103 年的 62 億元，已經大為降低 15 億元；至於 105 年度，當年的應徵未徵數已經降到 9 億元，我想再催繳的話，至今年年底，應徵未徵數還可以再大幅降低。因此，建議委員是不是免予刪減這筆預算？

第 2 案是有關劉權豪委員關心國道計程費率的檢討，對此，高公局已經委託專案單位辦理研究，年底前預計會提出檢討報告，後續還要和民意及各界溝通，最後才會提出建議方案；到時我們也會提供該專案報告給貴委員會參考。因此，建議委員是不是免予刪減和凍結這筆預算？再者，我們已經就這個部分和劉委員溝通過，他也同意免予刪減和凍結，改提書面報告。

第 3 案是有關葉宜津委員關心委辦車安中心辦理業務一事，對此，之前我們已經和委員辦公室特別報告，車安中心只是協助部裡了解國外最新車輛安全法規的發展和新的管理制度，同時接受部裡交辦汽機車的安全性調查和召回改正的作業，我想它的成效非常顯著；其實車安中心是協助部裡辦理車輛安全管理的工作。我們已經就這個部分和委員辦公室溝通過，他們也同意免予刪減這筆預算。

第 4 案是有關劉權豪委員關心路政管理項下業務費的編列情形，對此，和委員會報告，路政業務非常龐雜，近年又有許多新增的、臨時的業務，而明年的業務包括推動高齡駕駛人駕駛執照管理制度、多元化計程車方案、道路考照等等。這筆預算實有業務上的需要，建議委員是不是免予刪減？

第 5 案是有關李昆澤委員關心設備與投資的執行情形，關於這個部分，105 年度截至 10 月底已經撥付 553 萬元，預計到年底的執行率大致可達到 99%以上，這筆預算是配合監理工作需要而編列的設備與投資經費，建議委員是不是免予刪減？

第 6 案是有關蕭美琴委員關心緊急車輛的避讓一事，對此，我們先前已經和委員辦公室報告過，由於我們現行的道安規則和國外的規定相較並沒有太大差異，且這個重點在於能視當時的道路交通狀況，使車輛有效避讓，讓緊急車輛可以順利通過。因此，我們建議這個部分是不是能改提書面報告之後就能動支？以上。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位委員。首先，我想回應召委一再說的，我們常常在這裡指出一些問題，而你們也提出很多理由，導致預算沒有刪減或刪減很少，之後到院長主持的朝野協商時，又被大刪，這樣實在很不好，很不尊重本委員會。

再者，本屆開始落實委員會中心主義，我發現有許多委員會在審查預算或決議時，會加上一

個但書，指出該預算出委員會後不准調整。因為他們經過充分討論和研究之後，還是認為要落實委員會中心主義，所以決議該預算出委員會後不准調整。俟該預算送到蘇院長主持的朝野協商時，他們會看到委員會這個不准調整的決議，至於這會不會再調整，我不知道，只是我看到其他委員會是這樣處理，或者到院會處理時，大家還會有意見。

無論如何，本屆一開始即宣示落實委員會中心主義，希望各位有需要溝通的部分要充分和委員會溝通，或在這裡說明，也希望本委員會能慎重處理。唯有如此，才能真正落實委員會中心主義，現在各委員會也都在努力強化自己的功能和公信力，以上提醒大家。因此，特別對於今天保留的預算，即比較具有爭議的、大家比較有意見的預算，我們應該仔細、慎重一點處理，謝謝。

主席：謝謝葉委員。首先請教交通部，有關路政管理科目下的「設備與投資」，你們在 106 年度的預算編列 940 萬元，但是你們今年至今的執行數為零，是不是？

林司長繼國：我們目前已經撥付 553 萬元，預計到年底，這可以全數執行完畢。

主席：請問你們 106 年的採購計畫為何？

林司長繼國：應該是配合明年要推動的高齡駕駛考照、認知機能的檢查等等，這些會有需要配套……

主席：這個計畫已經在執行？

林司長繼國：對，明年預計……

主席：這主要是配合明年汽車考照新制的上路嘛！

林司長繼國：是。

主席：這樣的話，我們了解。請問其他委員有沒有意見？

在此先向大家簡單說明，現在處理的提案如下：刪減案是第 1 案、第 3 案、第 4 案和第 5 案，刪減加凍結案是第 2 案，凍結案是第 6 案；此外，因為路政管理相關預算編列有 6 億 794 萬 2,000 元，其中包含接下來討論的智慧運輸系統發展計畫 5 億 6,600 萬元，所以我們現在處理的是不包含那 5 億 6,600 萬元的部分，亦即處理 6 億 794 萬 2,000 元減除 5 億 6,600 萬元的預算。

第 1 案至第 6 案作如下處理，由於交通部剛才已經進行相關說明，也就相關提案和提案委員溝通過，所以這個部分不予刪減，凍結四分之一，書面報告後，始得解凍，修正通過。

接著處理智慧運輸系統發展計畫的相關預算，委員提案如下：刪減案有第 7 案至第 13 案和第 15 案，刪減加凍結案有第 14 案，凍結案有第 16 案至第 19 案。關於這個部分，有沒有委員要補充說明？待會再請交通部說明。

現在請交通部報告。

王主任穆衡：主席、各位委員。這是交通部新增的計畫案，我想也獲得各位委員的重視，因此，經綜整委員意見之後，和各位委員報告進度如下：

第一個，有關程序上，大家知道，這個預算應該先經行政院通過計畫才能編列，但是因為這個計畫是在新政府上台後才趕辦的，所以時程上有點趕，但是我們已經加緊程序；上星期五國發會已經正式開完會議，確認支持這個計畫，相關意見也會送至行政院，行政院亦和我們聯繫

過，他們表示會在最快的時間將核定文送回部裡。

主席：本案是 106 年度新增的重大施政計畫？

王主任穆衡：是。

主席：請問行政院核定這個計畫沒有？

王主任穆衡：他們預定這星期即這兩天會送出核定文給我們，但是在程序上，國發會已經完成審議……

主席：你是行政院嗎？你怎麼知道這會通過？

王主任穆衡：因為行政院有一直就這個計畫和我們聯繫……

主席：這個計畫尚未核定，你們就編列預算，這確實有點違反預算法的相關規定，我一再提醒交通部，你們每次都先上車再補票，實在是不妥。請部長簡單說明。

賀陳部長旦：我想在程序上確實有讓各位委員認為我們處理得不適當之處；不過，實際上，這個預算是行政院要求我們編列的，應該也是總統的三大政見中期望我們落實的，所以我們才會在今年的預算編列上有點匆忙，非常抱歉！

主席：我還要提醒交通部，我認為這個「專案辦公室」實無設立之必要。請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：我想了解，因為現在最困難的交通問題還是在東部，尤其宜蘭的國道 5 號每遇假日都大塞車，請問這個智慧運輸系統發展建設計畫有沒有列入宜蘭、東部或離島地區？

主席：請交通部說明。

王主任穆衡：有，因為這個經費是今年新編的，而且我們覺得它並非大到一個很大的數字，所以我們要精簡、聚焦；因此我們特別將從台北到宜蘭常常發生交通問題的北宜廊道當作優先處理的示範基地；還有花東偏鄉地區，因為以一般公共建設的投資可能很難解決偏鄉的交通問題，所以我們有訂定偏鄉地區的專屬計畫加以執行；另外，六都的交通問題屬於都會型的問題，我們也和六都一起參與協助解決都會型的問題。

簡言之，這個計畫的第一年預算大概會針對常態性出現的問題處理，亦即北宜廊道這一塊，這須要整合宜蘭、雙北還有高速公路的力量共同處理；花東和六都也要處理；至於其他縣市，當這個計畫的執行技術上已經有確認的模式時，我們會主動直接引導到各地方縣市普遍處理，在四年之內盡量讓其完整。以上先和委員報告。

陳委員歐珀：主席，我建議交通部提供本委員會這個完整計畫，然後這筆預算先凍結二分之一，以後……

葉委員宜津：這筆預算還是要刪……

陳委員歐珀：看看要如何處理……

主席：如果這要凍結，我認為要全數凍結，待行政院核定計畫之後，這筆預算才解凍。另外，有關專案辦公室，我一直認為這沒有成立的必要，現在要辦理智慧運輸系統，就要成立辦公室，接下來如果討論到鐵道安全，也要成立一個辦公室嗎？假設要研究全國公路的安全性，這是不是也要成立相關的辦公室？如此會沒完沒了！請簡單說明。

王主任穆衡：可能之前我們只用辦公室這個名稱，以致於各位不太了解這個辦公室的組成，於是我

們在這段時間特別重新整理出一個辦公室的架構，從這個架構可以看出這個辦公室是科技顧問室加資訊中心為主幹，但是因為他們要督導這個業務，所以他們必須有這個名稱，才能處理這個業務。

主席：部長，你們現在才提出這個架構，本來只告訴我們一個名稱，就要我們審查相關預算。請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：這是倒果為因，你們應該先考慮到底要不要，再思考要如何設置，而不是先思考要如何設置，再考慮要不要。這應該很清楚，組織不是一直不斷增加，造成疊床架屋，我覺得愈簡單愈好，組織就是要簡單，可以處理業務最要緊。

主席：他們現在才丟出這張人力配置說明，請部長要督促所屬，當你們要推動計畫，相關預算需要說明時，應該更認真負責向交通委員會的委員說明，譬如相關辦公室的人力等等，不能像這樣隨便弄一個名字，就要交通委員會審查預算，請部長要好好督促。

賀陳部長旦：這一定是我們在溝通方面有不足之處，不過，要和召委和各位委員報告這個大方向，智慧運輸有很大一塊屬於通訊和一些現在的硬體發展，這並非過去交通部的既有人員便足夠這樣的能量，但是我們願意剛開始時先不編列專案辦公室的預算，等我們做出成績，再行爭取，我們願意努力。

主席：請陳委員素月發言，之後請林委員俊憲發言。

陳委員素月：因為智慧運輸系統的計畫尚未經過行政院核定，所以本席也不贊同讓這筆預算通過，我同樣主張全數凍結，尤其對於專案辦公室的設置，我一樣認為非常不妥，各機關總是一直疊床架屋。

另外，請問未來智慧運輸系統計畫是站在交通部的角度，思考各地方的需求，還是由地方提出需求，你們予以核定，可不可以請部長說明？

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：你們剛才的意思是刪除這筆預算嗎？還是凍結？

主席：待會我會說明。

林委員俊憲：部長是同意刪除這筆預算嗎？

主席：他是指辦公室……

賀陳部長旦：我是指專案辦公室，因為這個計畫是分年度執行的，我們在今年第一年可以不編列辦公室……

林委員俊憲：對於智慧運輸系統，沒有人會反對推動，我也支持你們推動；如果專案辦公室沒有成立，這個計畫就推不動嗎？

賀陳部長旦：所以我說第一年我們可以先不編列專案辦公室的預算……

林委員俊憲：後年再送來。

賀陳部長旦：對，待我們明年做出績效，之後再爭取。

林委員俊憲：所以明年這 3,000 萬元的預算先刪除嘛！

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：第 11 案和第 13 案是我的提案，剛剛大家都說得很清楚，也都頗有共識，如同召委的結論，政府的組織真是常常令人覺得疊床架屋，如果智慧運輸系統計畫只是分配補助款給地方政府，那麼為辦理分配補助款給地方政府的工作就要成立一個辦公室也真的不太妥適，將設立辦公室的經費多補助一點給地方的話，大家還會高興一點，這也還實際一點。

目前行政院尚未通過這個計畫，如果我們只凍結這筆預算，一旦行政院通過這個計畫，預算便可以解凍，所以除凍結之外，對於該刪的預算，我們還是要刪；不然，萬一行政院通過這個計畫，這筆預算就全額照列；因此，該刪減的部分處理好之後，再全數凍結，以上建議。

主席：是，葉委員說的對。

葉委員宜津：我作如下建議，這個委辦費高達 7,970 萬元，三案併起來看，給他們 5,000 萬元做做看好了。

林委員俊憲：讓部長自己說。

賀陳部長旦：我剛才已經說了，專案辦公室的人力是真的需要，而我們會想辦法勻支，但是專案辦公室的經費我們願意第 1 年先不編列，俟做出成績後再來爭取。

林委員俊憲：所以 6,000 萬元明年不編列？

主席：我要提醒交通部，智慧運輸系統當然是一項非常重要的施政新計畫，但是就如同智慧手機一樣，會用的話它就叫做智慧手機，不會用的話還是一樣叫做手機，交通部在推動相關智慧運輸系統時，必須要有明確的計畫及執行的效率，請部長要好好的督促。

所以我們把這個專案辦公室的經費 1,500 萬元刪掉，然後相關的預算全部凍結，俟核定之後才予以解凍。

葉委員宜津：這樣太少了，只有刪專案辦公室的費用是不行的，業務費的部分還要再刪一點，因為我覺得委辦費太高。

賀陳部長旦：報告委員，我們願意在人事上儘量精簡，但業務方面還請大家能夠多多支持。

林委員俊憲：召委已經裁示了，我們還是尊重召委一下。

葉委員宜津：部長要對我的質疑說明一下啊！就是委辦費用高達 7,970 萬元，你們來跟我談的時候曾表示這是可以刪減的。

鄭委員寶清：我支持主席的裁決……

葉委員宜津：他們來跟我談的時候曾表示，委辦費用是可以刪一點的，所以我才會這樣說，除了 1,500 萬元以外，委辦費用也應該刪一點才對。

主席：好，請說明一下。

王主任穆衡：委辦費的部分，相關的資料因為準備的關係可能沒有讓所有的委員事先都看到資料……

葉委員宜津：是你們來我的辦公室的，表示我們真的有談過。

王主任穆衡：是。

葉委員宜津：現在你是要翻案嗎？

王主任穆衡：專案辦公室的部分本來是在委辦費裡面沒有錯，但委員問我們這些委辦費是要做什麼

的，所以在此我要補充說明，其實在做智慧運輸的時候，會有一個跨平台，像方才提的台北市、新北市、宜蘭等，這些都是跨中央的，所以必須要有一個平台，而這個平台的發包，並不是所謂的獎補助費，而是必須直接建置，而這筆錢在科技預算項目上，是屬於委辦費這一塊的支出，事實上這是做整個 ITS 平台核心的部分，但又不能編在地方，也不能專屬中央，是一個跨中央、地方的平台……

主席：委辦費是 7,900 萬元？

王主任穆衡：是。

主席：方才刪的 1,500 萬元是包括在這個委辦費裡面？

王主任穆衡：是，項目是在裡面的。

葉委員宜津：方才你說 1,500 萬元是辦公室的費用。

王主任穆衡：會計項目中，它是屬於委辦費。

葉委員宜津：那就再刪 500 萬元，total 就是 2,000 萬元。

主席：就統刪 2,000 萬元。然後該案尚未經過行政院核定，所以就全數凍結，俟行政院核定之後，再予以解凍。在此提醒交通部，這種智慧運輸系統不要只限於大台北地區，即不要只有大台北地區有智慧手機，其他中南部的都還是使用手機，換言之，智慧運輸系統是要全國的、整體的。

陳委員素月：主席，方才我請教部長的，他還沒有回答，即這個計畫未來的實施是由交通部來規劃還是由地方政府來提出？

賀陳部長旦：這其實是上下都有，一方面是在開始年度時來做整體的規劃，但是同時間地方也會把需求、問題界定出來，我們再適當的用智慧運輸系統去結合，等於是上下兩端一起來進行。

主席：方才處理的有關智慧運輸系統發展計畫就修正通過。

現在處理鐵路建設計畫，有關於推動軌道技術研究暨驗證中心計畫，5 年要編 41 億元，針對這個部分，委員都相當有意見，而這是過去舊政府時代，即在政黨輪替之前所提出的一項計畫，當時我們就有提醒交通部在大選之前，突然跑出非常多的中心、基金會、子公司等等，都不是從長計議應該有的，因此，大家都非常有意見，對此，先請胡局長說明一下。

胡局長湘麟：委員方才也說了，這是一個新成立的單位，之所以提出這個計畫，主要是過去我們在推動相關軌道工程時，發現一些軌道設備在採用時必須要從國外進口，雖然國內很多相關產業能夠提供，但在規格及標準制定上沒有建立一套機制，所以當初我們是從這個角度，成立這個軌道中心，讓其成為產業營運機構與國外一些相關組織的一個平台，然後也來協助建立一個與軌道相關，特別是核心部分產業驗證、認證的機制，這是我們最早的一個想法，希望委員能夠支持。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：台灣的鐵路發展已經很久了，方才胡局長說的也有道理，但發展這麼久、搞了這麼多年，就像桃園機場捷運，設計 10 年、做了 10 年，反觀大陸的鐵路，可說是相當進步，他們自己也是有一個運輸研究所、運輸學校，專門在培養技術人員，尤其是鐵路方面的人才，所以他

們的發展可說是全世界最快的。基本上，我很贊成來做這部分的發展及研究，但是台灣這麼小，居然還要花那麼多錢，那還不如買新的，無論是跟人家配合或是人家已經用過一陣子的，況若有問題，經過這麼多年的運作，應該也會有所改進，然後整個系統要一次買，不要機電的部分發包給這家廠商，工程的部分發包給另外一家，到時就像桃園機場捷運，訊號、鐵軌全部都兜不起來，然後也花了這麼多錢。現在我們要花 40 幾億元來做這項計畫，第 1 期是 4,000 多萬元，是總金額的百分之一，我希望各位委員想一想，若是為了以後的永續發展，這個東西還是有可行性，但是方才我也提到，台灣這麼小，花這麼多錢研究這個東西是划不來的。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：這個中心設立之後，我們希望能夠謀定而後動，不要像車測中心等，淪為退休俱樂部。鐵路的部分，大概 20 幾年前台鐵、台糖及林務局等就設有鐵路，現在則是有高鐵、捷運，所以將其整合是有必要的。本席認為，你們應先有組織規程，讓我們相信成立之後這些人是可被信任的或是多元的，不然現在貿然編列經費，可能是沒有必要的，應該先通盤檢討一下，先取得信任之後，明年再說。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：針對軌道技術研究暨驗證中心一案，我在委員會質詢時也有問到，交通部要成立這樣一個中心，之前有委外研究，之後也提出研究報告了。而該報告明白提到，這個單位若沒有政府的捐助或挹注長年的研究發展基金，未來營運收入是沒有辦法平衡成本支出的。另外，該報告亦建議由各個相關軌道公司提撥一定比例做為財政的來源，那時部長的答復是，對於經費來源，你們還沒有確定要採取哪個方式。

再來，誠如鄭委員所言，這部分也沒有組織章程，所以未來該中心關於人事、財務、業務管理及監督方式等，我們都沒有看到有一個具體的說明，請問立法院未來要如何監督呢？這樣貿然、倉促成立軌道技術研究暨驗證中心，讓我們覺得有酬庸的嫌疑，因為我們不希望這部分將來成為政府財政的黑洞以及人事的黑機關。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：若軌道技術研究暨驗證中心計畫確定要執行，則我們真的要好好評估交通運輸研究所存在的必要，請問交通運輸研究所是在研究什麼？事實上，這裡有三分之一是委辦、三分之二自辦的，然後現在又要成立軌道技術研究暨驗證中心，要是新政府老是提出這樣的案子，老百姓是沒有辦法接受的。本席認為，在未詳細評估現行組織架構是否合理之前，相關預算應予凍結或是全數刪除，俟他們提出完整計畫後，我們再來討論。

主席：在此提醒部長，我們已經有交通運輸研究所了。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：其實我跟黨團、交通委員會跨黨派的委員都討論過，這部分我們真的沒有辦法接受，因為這些驗證中心太多，最後反而沒有研究出什麼東西，浪費公帑及消耗人力以外，驗證中心常常是民怨之所在。我認為現行的法規已經足夠，特別是鐵道的部分，台灣幅員不大，有什麼鐵道呢？大家第一個想到的可能是台鐵，但台鐵根本就是聯合國，光是車廂就好幾種，然後月

台為了這些車廂一下要蓋高、一下要蓋低，而且光是一個鐵道，你們就可能研究不完了，所以就讓台鐵自己去研究。像 JR 民營之後，就是他們自己來做研究，而且也做得不錯，但是我們卻沒有辦法這樣子做。

第二個想到的就是高鐵，但台灣也不可能有第二條高鐵了，而且未來高鐵整個營運、測試等等，一定都是自理而不需要你們去幫他們做什麼研究的。

接下來就是捷運，捷運的軌道因各地方政府因地制宜的關係，就是由各地方政府自行去規劃，所以怎麼樣我都不覺得有必要花 41 億 6,500 多萬元去弄一個鐵道研究中心，所以我還是堅決認為這部分應全數刪除。

林委員俊憲：這個不是 4,800 萬元而已，這筆通過了接下來幾年的經費加起來就是 41 億元，到底政府有多少個類似的研究單位呢？其實光聽名稱我就眼花瞭亂，隨便寫幾個字就來要 41 億元，什麼軌道技術研究暨驗證中心？！我們應該有很多相關的研究中心才對，比方說交通部的運研所、台鐵、一般學術單位，難道都沒有辦法做到這樣的程度嗎？而且很多都是要購買硬體、檢查設備或是量測設備，接下來你們就是要大買這些東西，但我們並不知道其作用是什麼，跟原來已經存在的車測中心、車安中心有何不同、能發揮什麼功能呢？41 億元的經費耶！是否應該說明得更清楚一點，本席建議這 4,800 萬元先全數刪除。

主席：請部長說明一下。

賀陳部長旦：我分兩方面來說明，一個是整個需求，一個則是組織。在整個需求部分，其實又分成兩方面，目前在軌道工業上，雖然我們的幅員不大，但台灣現有好幾種軌道系統，現在的發展不見得在規模上要與中國大陸去相較，但可以變成適應地方需要的跟控制系統結合、這種比較客製化的軌道產業，其實現在全世界都在朝這個方向走。最近台車公司和中鋼進行的合作，其實就是看重這樣的市場，希望在台灣能夠開始發展比較輕型、小規模的，但運量不是太高，不是用高的土建手段來解決，而是用機電來做這些事情，而這是一個大的方向。

第二個方向就是高鐵、高捷再去添購原來系統中的一些備品，但這些備品有沒有一個國家規格、如何認定，讓他們可以繼續跟國內相關產業來做結合，這些部分也需要在研發上、國家規格上有一個比較客觀的單位來做這些事情。這一部分坦白說不是現在交通部運輸研究所的人力及其原來在定位上所要做的事情。再來就是驗證。現在全世界幾乎所有有經驗的專業公司都在想辦法去發展多元的產品，因為這個靠的是經驗，而不是好的硬體基礎，所以經驗的部分，不管是台鐵或是北捷，其實已經累積相當多了，可以在這方面來做國際性的驗證。但這種國際性的驗證必須是國內跟國際有一些合作，比方說最近機捷即將要做安全驗證的事情，我們就指定他們，希望能跟國內的一些法人來合作，這就有點是在培養他們的業績，如此才能慢慢走向國際。以上這些事情都代表整個軌道產業不管是現有的軌道工業或是把驗證當成一個獨立的專業服務公司，都有可能在台灣來生根。

至於組織方面，除了方才談到與運研所的關係之外，我們也有想到這件事情應由誰來出錢，免得出錢的人又要負責驗證，到最後可能就是放水，所以我們希望能夠有所區隔，還有這個組織將來如何成長，我們願意用一個專案報告的方式來請各位支持。現在之所以選在燕巢，是因

為高雄科大和高鐵公司已經針對很多的項目，包括車頭燈及一些軟體控制，都已經展開相關的工作了，而我們希望利用這個部分，來創造南部有一些產業合作上的機會，所以希望大家支持，俟提出專案報告時，再請大家給我們指教。

主席：現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。繼續處理鐵路建設計畫，有關軌道技術研究暨驗證中心計畫。本席再次說明，刪除的案子是第 20 案至第 24 案，凍結的案子是第 25 案至第 27 案，就這個部分請教在座委員，葉委員宜津有要補充說明嗎？

葉委員宜津：這個計畫在送上來的大本預算書裡面寫得非常清楚，只有分 5 年捐助財團法人成立軌道技術研究暨驗證中心計畫，就要編列 41 億 6,582 萬 4,000 元。我剛才已經說過了，無論是辦理興建軌道或是硬體的建置測量等都已经完成，我們不可能有第二條高鐵；捷運也是在於各地方政府因地制宜而有各種評估和考量，以決定要用什麼樣的捷運系統；台鐵就更離譜了，台鐵是聯合國，自己對各國買來的車箱都搞不清楚了，也沒有辦法整合。我們一直想關掉一些政府設立的財團法人、基金會、小金庫，在這樣的情況下，現在還要再成立驗證中心這個新的財團法人，本席認為極為不妥。

本席也再次強調，這個計畫是在去年底由國民黨時代的行政院突然想出來的，我們覺得不以為然。再者，除了剛才講的以外，有關驗證部分，無論是車測中心、車安中心，到最後反而變成民怨之所在，是自己裁員兼裁判地在那邊做驗證。其實進口的各大廠諸如賓士廠、BMW 廠，或是任何一家要進口的車廠，其實車測和車安都已經是經過人家證驗了，我們好像在抽取人家的過路費一樣，以致引起民怨，反而變成是進口的阻礙。我們保護本國汽車，反而變成是阻礙，所以我們非常不以為然。對於技術研究中心，雖然部長跟我講了很多，我覺得跟你們當初編的預算不吻合，如果真的要依照部長的理想，我認為應該要重來一次，所以我還是堅持整個預算予以刪除。

主席：請部長說明之前，請柯委員建銘發言。

柯委員建銘：立法院在審查預算時會有很多不同的看法和提案，針對本案，有委員提議全部刪除，也有提議凍結五分之一，林委員俊憲是提議在 3 個月內做報告後同意動支，國民黨委員也有一些不同的看法。我的看法是，基本上，委員會審查不是終極答案，院會表決時才會處理，既然這是新的計畫，過去應該是沒有，它的預算規模高達 40 億元，當然委員會看到底有沒有設立的必要，以及將來方向如何，能否達到什麼計畫目標。剛才部長也說明過了，我認為本案有這麼多提案，一併送院會朝野協商再做處理，反正中央政府總預算沒有那麼快通過，我都高度擔心，即便是延會到 1 月 15 日，會不會通過都有問題，所以未來還要好好思考一些縱深問題。我們尊重每位委員的提案，全部送院會朝野協商再做討論，我們內部也可以相互檢討。

葉委員宜津：我再說明一下。這個案子去年 12 月底時，舊政府行政院有通過，他們才會編列預算，但是新政府行政院是退件的，他們說沒有退，只是要求再補充說明，他們補充說明之後再送

出，到今天為止，行政院並沒有通過，這是第一個質疑的地方。

第二個，我要跟柯總召講一下，因為從本屆開始，包括柯總召都說要落實「委員會中心主義」，其實委員會是頗有共識，絕大多數都是同意的，凍結的只是極少數的案子。沒有關係，我還是遵從委員的裁示，但我還是堅持這個應該刪除，如果有什麼更好的計畫，應該等待明年再交由交通部，甚至經過行政院院會通過之後，再送交通委員會。

主席：其他委員還有要補充嗎？

趙委員正宇：我覺得科目留著啦，至於其他的部分，我們再處理，但科目一定要留著。

柯委員建銘：我看了一下有七、八個案子，我們要尊重每位委員，反正就算今天在這裡決定，未來院會變成怎麼樣也不一定啦，國民黨也有國民黨的提案，每位委員的提案，我們都予以尊重，一併送協商，反正在審查預算時，講不下來就送朝野協商，這樣的情況很多嘛，那時候各黨團要負責，執政黨內部也會做檢討，聽聽其他意見，還要就縱深做處理，這樣就好了啦！

主席：謝謝。本席向柯總召說明，交通委員會都是秉持專業的態度，負責審查相關的預算跟政策法案，在過去從來都不會以黨派的意見作為預算或是政策取舍的依據。對於這個提案會有這麼多的疑慮，委員會有不同的意見和看法，最主要這是前朝臨時提出的政策和計畫，以及相關的預算，而且經費龐大。過去在國民黨執政時，也就是政黨輪替之前，也會臨時提出一些中心或是基金會等等，那時交通委員會就是以專業負責的態度，部分是讓它通過，有的都擋下來。我們一直提醒部長，請部長針對這部分大力整頓，對於基金會或是中心，必須要有效率且以負責的態度去處理，我們一再提醒不要有疊床架屋的問題，像科技顧問辦公室、中華工程顧問司，以及要成立的智慧運輸系統辦公室，剛才也已經刪除了，另外像軌道技術研究暨驗證中心計畫等等，當然我們都清楚這不是部長提出的政策，你也很認真、很負責，但是我們要瞭解該計畫提出的背景，請部長對此作說明。

賀陳部長旦：謝謝委員，也感謝總召特別來提醒我們。剛才葉委員所提及大家在審查時所表達的意見，我們真的是非常感謝，因為我們當初在說明提案的時候可能跟大家的期望不同，對於我們在政策上想要走的方向說明得不夠完整，一直沒有機會進行專案報告，所以可能讓大家對此還有疑慮。不過總體上我還是希望各位能夠理解，整個國家在軌道產業上面有其政策方向，我們成立台車公司，希望借重中鋼而能夠在台灣推動軌道工業，現在高鐵和高捷也希望在採購上能夠有更多國內的周邊產品可以選擇，高雄應用科技大學等跟相關的軌道工業都有一些合作，這些都使得這個案子從產業的期待到其區位上所可以創造的就業機會來講，其實是有其價值的。過去交通部既有的研究機構確實有些地方讓人覺得疊床架屋，所以像剛才關於智慧運輸的部分，我們就承認，在這方面與其再去加設一個明目上不是那麼明確的專案辦公室，不如好好的做出成績來。所以我們希望這個案子能夠在方向上給我們支持，但是我們對於經費願意務實的加以檢討，關於組織會不會產生分贓或是有些地方不清楚，將來這個公法人的組織條例還是要送到立法院來，在這之前，我們現在所有的預算也沒有任何實質意義，並沒有任何業務費是要預留給某個機構，這些都是實體的經費，包括設備還有硬體空間上面的一些投資，這不涉及到這些將來要出錢的人會有什麼其他的既得利益，所以對於大家的提醒及我們今後的方向，還是希

望給我們支持，更重要的就是，我希望這樣的事情其實也是落實了國輪國造、國車國造這樣的方向，在這方面給軌道工業一個重要的政策訊息，請大家繼續支持我們。

主席：我們要提醒部長，在提出像「軌道技術研究暨驗證中心計畫」這樣的相關政策，必須要對交通委員會負全責，必須要提出你們相關的組織章程、價值及所影響的附加產業，我們對交通部提出這個明確的要求。現在各位委員有相同的意見、也有不同的想法，本席裁示送朝野協商，由院會來處理，也就是「軌道技術研究暨驗證中心計畫」及委員各項提案保留送院會處理。

現在處理決議案第 28 案。

林委員俊憲：交通部的意思是怎麼樣？

賀陳部長旦：沒有意見。

主席：第 28 案通過。第 29 案是關於郵政、電信兩協會歸還國家的案子，各位委員有什麼意見？

鄭委員運鵬：部長，部裡面派到這兩個協會的董事都可能會遇到被告的問題，大家會擔心所以都不太願意去，其中一個癥結點就是律師費、訴訟費用好像要由個人先負擔，是不是這樣？

王司長廷俊：我們有照程序簽辦給首長，我們會依照採購程序來委託律師，現在並沒有問題。

鄭委員運鵬：所以是由部裡面負擔？

王司長廷俊：部長就這個部分有支持。

鄭委員運鵬：也麻煩讓他們知道，至少在被派去的時候可以知道是由誰負擔律師費。

鄭委員寶清：你們應該要很清楚跟他們說：請放心，這是部裡面的事情。

王司長廷俊：這是新的提案，最後兩行是寫：「若未於三個月內做出相關決定，有違要求之人員均應依法懲處，並調離現所屬單位」現在這兩個協會都有做出捐贈部分資產的決定，現在變成訴訟，按照這個決議，如果沒有在三個月內做出相關決定，就要依法懲處，並調離現所屬單位，這是很嚴重的，我們認為……

鄭委員寶清：這沒關係啦！我們只是要求在三個月內做出相關決定，而且也沒有說要移送法辦。

賀陳部長旦：因為這常常都是要由法院決定了。

王司長廷俊：我再補充說明，因為 21 日蔡總統已經在執政決策協調會議就這個部分做出很明確的 4 點指示，包括應該提出「財團法人法」草案，有關退場機制，包括財團法人的機制，現在都是指示國發會進行統籌規劃，所以我們也會向法務部反映現行的財團法人法不足的地方，我們現在正在進行中，這一兩個禮拜就會召開專案小組，也會請學者專家或是辦公室這邊也可以派人來參加，我們都非常歡迎。因為我們正在處理當中，如果做成這個決議，我們認為對我們的董事和監察人是滿不公平的。

鄭委員寶清：那就不要寫調離現職，剩下的應該可以。

王司長廷俊：懲處也不要可以嗎？

鄭委員運鵬：那就改成正面表列，如果達到收回國有的目的，就加官晉爵啦！

葉委員宜津：正面表列也可以，就是三個月內達成的話就加官晉爵。

鄭委員寶清：那在三個月內達成就給獎勵。

王司長廷俊：我再提出一項我個人的建議，不過我還沒有跟部長講過，就是縮小範圍將「有違要求

之人員」修正為「督導主管司的司長」，就是指定我本人，因為既然我督導不周，那就由我來負責，因為我實在很難面對那些董監事，我們是拜託他們……

主席：你這樣很悲壯，不過並不能解決問題。

鄭委員寶清：那就正面表列，修正成若於三個月內做出相關決定，就對相關人員給予獎勵。

葉委員宜津：如果我們派出的代表消極抵抗，你們有什麼對策？我們現在就是覺得他們在消極抵抗、並沒有真正配合，你們先告訴本席你們要怎麼樣防範這一點，這樣我就可以接受修正。

賀陳部長旦：報告委員，其實我們對於他們在第一批這樣處理，我們都認為他們已經盡他們最大的極限在做這件事情，當然不能夠讓大家統統都滿意，可是因為現在……

葉委員宜津：部長，那你們的標準離我們的標準太遠了。

賀陳部長旦：我接下來要講的就是，可是現在他們也認為既然總統這邊有一個更通案而且更務實的做法，他們希望按照那個方向來做，他們願意配合，可是如果現在要在那個方向之外做一些別的要求，也許就會像剛才委員所提到的，我們所期待的事情可能讓他們覺得有很為難的地方，因為政府已經有更高、更完整的指示，為什麼交通部還要在這上面對他們做格外的要求呢？

葉委員宜津：我們做這個決議最主要是希望你們積極的去做這件事，我們之所以要做這樣的決議，就是因為我們覺得你們不夠積極，反而是消極的抵抗，我們為了要防止消極的抵抗而想做這樣的決議，如果你們覺得這樣不妥，你們就說明要怎麼修沒有關係，但是要能真的讓我們放心你們所派去的官方代表不會消極抵抗，至於文字要怎麼修正本席沒有意見。

林委員俊憲：其實委員關心的是，我們派去的董事就是消極怠惰，反正也不關我的事嘛！現在交通部擔心的是，如果照葉委員這麼嚴厲的要求，你們又找不到人可派。部長，就請你告訴我們一個如何處理的方法。

賀陳部長旦：據我瞭解，現在總統，包括法務部在內，他們正在研擬處理的方向，應該會擬出一個更完整的方向。

葉委員宜津：這個就是消極啊！你的意思是什麼事情都要總統叫你怎麼做，你才怎麼做。

賀陳部長旦：不是，那樣才有對於財團法人法真正的處理，否則在現行的情況下，目前這些董事們是把它當成兼職的工作，他們就會量他們的工作能量來做事，所以標準可能就比較不能如大家所期待，但是如果有財團法人法的話，我想這件事的處理會比較積極一點。

葉委員宜津：部長，這個就是關鍵所在，如果他這麼為難，認為這是在工作之餘被要求兼任的工作，他不想兼，那就讓願意積極任事的人來做嘛！

鄭委員寶清：對啊！去做的人就給他比較高的獎勵嘛！

賀陳部長旦：所以原來的文字「要求交通部命令派任二協會之董事，應依……」這就是表示我們要找能夠積極做事的董事，我希望在這個方向之下，但後面屬於懲處的部分，特別是「若未於三個月內做出相關決定……」等等這部分，可能不是操之於本部，甚至於要配合法院的時間的情況下，他會覺得這件事不是他的錯，為什麼還要受到懲處？所以前面說要派任能夠解決這個問題的董事這件事，我們會積極來做，好不好？

王司長廷俊：我們內部除了處理法律訴訟以外，為了配合召開專案小組，我們還做了很多協調的事

情，最近再兩個半應該就會召開了，所以這個部分不會……一直都很積極配合，不會不處理。

主席：再兩個半月？

賀陳部長旦：不是兩個半月吧！專案小組馬上就要召開了。

王司長廷俊：馬上就要召開，現在在次長那邊。

主席：再兩個半月？你們也要看時辰嗎？

王司長廷俊：因為它要做出相關決定，我們會在專案小組中討論一些……

賀陳部長旦：專案小組馬上就開了，你剛剛講的是真正做出全部財產的處理啦！再跟委員報告一下，現在不僅僅是財團法人開不開會而已，因為我們要去查核這些協會現在手上的資產，從產權的持分到地上物的狀況，以及去協調如果要分批處理的話，如何安排可以讓協會保持一部分的運作等等。處理這些事務真的需要一點力氣，所以不僅僅是這些協會的董事而已，我們也已經聘請三方面的專家共同協助處理此事，在一個禮拜之內就會召開第一次專案小組會議，希望處理的績效能夠逐漸呈現。這件事真的絕對不是董事們怠惰與否，實際上交通部很積極在做這件事，也幫助他們解決一些專業上的困難，希望這件事能讓我們依照立法院的決議來處理，指派積極任事的董事這件事我們一定做到，我們也會進一步藉助專家學者的力量來幫助董事們去完成這些事情，不要讓他們單獨暴露在一個不確定狀況下的裁罰威脅，是否請各位委員能夠體諒，建議若能將最後兩行「若未於三個月內……」等等文字刪除，前面的精神並未違背，請各位委員支持。

主席：請問其他委員有沒有意見？大家有沒有意見，那兩行要處理嗎？

鄭委員寶清：今天會拿出這個案子，就是因為當初我們提那個案，到現在已經四、五個月，我們要求移送法辦，都沒有在做，所以我們才……

賀陳部長旦：現在已經有分批交回來了。

鄭委員寶清：那就趕快啦！好不好？

賀陳部長旦：是。

主席：葉宜津委員是基於轉型正義以及國家資產必須歸還國家的重要原則提出此案，也是協助交通部，讓你們有依據能夠積極地去處理資產等相關問題。過去我們所派去的人員，我不客氣地講，都是打假球、真放水，在處理資產相關部分時都相當地消極，這也是不爭的事實。

誠如剛才大家所討論的，這個決議前面的文字已經表達交通委員會對於交通部的具體要求，至於後面的文字，包括「三個月」、「依法懲處」或是「調離現所屬單位」，都是一些附加的處理方式而已，我們還是會積極地要求交通部，如果沒有辦法積極地處理，我們會追究相關人員的政治責任，所以後面「若未於三個月內做出相關決定，有違要求之人員均應依法懲處，並調離現所屬單位。」等字先刪除，如果沒有達成交通委員會的要求的話……

林委員俊憲：你還是要留下一點點啦！譬如說我們要求交通部應考慮將相關人員依法懲處，並調離原職，讓你有一個彈性。

葉委員宜津：好，可以。

主席：葉委員，這樣可以嗎？

葉委員宜津：可以，可以照俊憲建議的文字做修正。另外，我們是不是要求他們每個月給我們一份書面報告，好不好？我們來監控一下進度，好不好？

賀陳部長旦：可以。

葉委員宜津：好。請主席裁示，本案就修正為建議交通部考慮懲處，要求交通部每個月提出進度報告給交通委員會。

主席：好，就照上述建議予以修正，本案修正通過。

（協商結束）

主席：協商已完成，做以下宣告：今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。

針對本日會議做如下決議：「本日預算審查結果照列或照協商結論通過，交通部單位預算處理完畢。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。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。」

現在散會。

散會（11 時 58 分）