

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 11 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 11 月 9 日（星期三）9 時至 15 時 52 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 李委員昆澤

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 10 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 11 月 7 日（星期一）上午 9 時至 11 時 52 分

下午 2 時 32 分至 3 時 42 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

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

委員出席 14 人

請假委員：陳雪生

委員請假 1 人

列席委員：江啟臣 鍾佳濱 姚文智 陳怡潔 黃偉哲 徐永明 孔文吉 曾銘宗
廖國棟 Sufin · Siluko 吳志揚 劉世芳 盧秀燕 李彥秀 鍾孔炤 吳焜裕
林德福 張麗善 賴瑞隆 黃昭順 徐榛蔚 陳明文 邱志偉 呂玉玲
莊瑞雄 陳賴素美 蔣乃辛 羅明才 何欣純 王惠美 高金素梅 周陳秀霞
尤美女

委員列席 32 人

列席官員：交通部

路政司

航政司

郵電司

會計處

總務司

人事處

統計處

科技顧問室

部 長 賀陳旦

司 長 林繼國

司 長 陳進生

司 長 王廷俊

處 長 洪玉芬

司 長 吳舜龍

處 長 林能進

處 長 辜炳珍

主 任 王穆衡（兼任）

管理資訊中心	主 任	王穆衡
重大工程督導會報	執行秘書	李泰興
交通事業管理小組	執行秘書	李明慧
道路交通安全督導委員會	執行秘書	謝界田
高速鐵路工程局	局 長	胡湘麟
鐵路改建工程局	代理局長	胡湘麟
航港局	局 長	謝謂君
運輸研究所	所 長	吳玉珍
公路總局	局 長	陳彥伯
國道高速公路局	局 長	趙興華
臺灣鐵路管理局	局 長	鹿潔身
桃園國際機場股份有限公司	總 經 理	蕭登科
臺灣港務股份有限公司	總 經 理	郭添貴
中華電信股份有限公司	副總經理	李世欽
新北市政府捷運工程局	副 局 長	李政安
行政院主計總處	專門委員	陳莉惠

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

討 論 事 項

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

決議：交通部單位預算，除委員提案第 37 案至第 55 案、第 91 案至第 98 案、第 148 案及第 163 案，留待「處理未審查完竣部分」時繼續處理外，餘均處理完畢，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 137 項 交通部 2,535 萬 1 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 108 項 交通部 242 億 5,808 萬 4 千元，照列。

第 4 款 財產收入

第 156 項 交通部原列 126 億 3,425 萬 7 千元，減列第 2 目「財產售價」第 1 節「有價證券售價」114 億 8,986 萬 8 千元、第 3 目「投資收回」第 1 節「投資資本收回」11 億 1,013 萬 2 千元，共計減列 126 億元，其餘均照列，改列為 3,425 萬 7 千元。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 8 項 交通部原列 245 億 0,865 萬 2 千元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」83 億 9,531 萬 4 千元、第 2 目「非營業特種基金贍餘繳庫」21 億 1,182 萬 4 千元，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

第 7 款 其他收入

第 153 項 交通部 5,612 萬 5 千元，照列。

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，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 2 億 8,965 萬 5 千元，其餘均照列，改列為 534 億 9,872 萬 1 千元。

本項提案 29 案，保留，待處理「未審查完竣部分」時繼續處理：

(一)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 劉櫂豪 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲

陳素月 李昆澤

(二)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「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

(三)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

(四)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

(五)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

(六)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 趙正宇 葉宜津

鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(七)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

(八)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 6,600 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

(九)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：

1. 計畫尚未經行政院核定，即先行編列預算。
2. 為交通部既有業務，應無另設「專案辦公室」必要。
3. 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

(十)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

(十一)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

(十二)鑑於交通部 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。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 簡東明
鄭天財

(十三)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

(十四)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 6,000 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。故建議刪減該預算 1,500 萬元，並凍結該預算四分之一，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 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(十五)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，此預算是否有用於刀口，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 劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬
李昆澤 陳素月

(十六)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，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，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

(十七)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 劉耀豪
陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲

(十八)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 萬元，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 劉耀豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
陳素月 趙正宇 李昆澤

(十九)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 劉耀豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤

(二十)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

(二十一)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 4,810 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 4,810 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

(二十二)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

(二十三)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：

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

(二十四)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 劉權豪
陳歐珀 林俊憲 李昆澤

(二十五)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
劉權豪 葉宜津 李昆澤 陳素月

(二十六)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，以維護政府權益。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

(二十七)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

(二十八)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 陳素月 林俊憲

趙正宇 李昆澤

(二十九)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

本項通過決議 84 項：

(一)交通部 106 年度預算「交通科技研究發展」項下編列「交通科技研究暨應用推動計畫」652 萬元，惟查本計畫自 103 年度開始，計畫中辦理號誌控制技術研究，目前執行情形僅於新竹地區試辦，尚無於運輸量高城市之試辦案例，研究進度是否有窒礙難行之處，交通部應進行了解，並擲節預算。爰此，凍結三分之一，待向立法院交通委員會提出目前研究進度之書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月

劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 葉宜津

(二)有鑑於 105 年 5 月 24 日立法院三讀通過財團法人原住民族文化事業基金會設置條例第 4 條修正條文時，亦通過附帶決議：「爰應指配較少干擾疑慮之頻段 CH36 供原住民族電視台播送無線電視使用。」依財團法人原住民族文化事業基金會設置條例第 4 條第 2 項規定：「原住民族廣播、電視專屬頻道所需用之電波頻率，由中央目的事業主管機關會同主管機關規劃分配之。」；廣播電視法第 4 條第 1 項規定：「廣播、電視事業使用之電波頻率，為國家所有，由交通部會同主管機關規劃支配。」等二項法律規定，原住民族電視專屬頻道應由交通部會同原住民族委員會及國家通訊傳播委員會規劃分配及指配。為確保原住民族地區及偏鄉鄉親收視品質權益，爰要求交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」預算編列 7 億 6,364 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部依立法院前述決議規劃分配較少干擾疑慮之 36 頻道供原住民族電視台播送無線電視使用乙案，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 劉耀豪 簡東明 顏寬恒
陳雪生

(三)交通部所屬事業近年預決算稅前盈餘增減率與交通部所訂考核標準進行比較（附表），中華郵政公司除 102 年度盈餘增加率為 17.04%外，其餘年度均逾 20%，所訂最高績效獎金 2.4 個月之超額盈餘標準僅 4%，桃機公司近年盈餘增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，臺灣港務公司除 104 年度盈餘增加率為 3.24%外，其餘年度均逾 8%，所訂標準卻僅 1%。交通部對所屬事業所訂績效獎金考核標準與所屬事業之經營表現標準差距甚大，導致獎懲功能無法有效發揮。交通部對所屬事業績效獎金考核標準遠低於各事業之盈餘表現，績效制度淪為形式，違反國營事業經營績效獎金核發目的，交通部管理不當，應予檢討。因此，爰予以凍結交通部「一般行政—獎金」8,082 萬 9 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：101-104 年度交通部所屬事業稅前損益預算達成情形比較表

單位：新臺幣億元；%

事業名稱	101 年度			102 年度			103 年度			104 年度			超額盈餘標準 (績效獎金 2.4 個月)
	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	
中華郵政	106.10	137.52	29.61	107.73	126.08	17.04	110.82	133.92	20.84	98.97	137.40	38.83	$y \geq 4\%$
港務公司	48.07	55.61	15.68	60.71	65.96	8.65	60.52	66.99	10.69	65.37	67.49	3.24	$y \geq 1\%$
桃機公司	20.11	43.12	114.39	28.25	47.40	67.78	36.70	56.98	55.26	38.58	71.54	85.43	$y \geq 5\%$

※註：1.資料來源，各年度中央政府總決算審核報告。表列稅前損益為合併報表決算審定數。

2. 增減率= (決算數－預算數)/預算數；

y 之定義：總盈餘超過（法定盈餘比率加減政策因素）之比率。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(四)有鑑於花蓮縣瑞港公路（花 64 線）跨越海岸山脈，地理位置正處於台灣北迴歸線是連結「花東縱谷」與「東海岸」的重要道路，其間有溫泉、牧場、重要茶葉產地，產業多元豐富，同時為北迴歸線、泛舟等觀光旅遊勝地，亦為花東縱谷管理處、東海岸管理處重要管轄所在地，但瑞港公路（花 64 線）屢經颱風及豪雨沖刷而頻傳路基流失、擋土崩塌，卻因被規劃為鄉道而無法獲得公路總局管養，施工品質、災後復建技術以及資源協調，都遠不及省道；與同樣跨越海岸山脈的花蓮縣光豐公路（台 11 甲）及東富公路（台 23 線）均規劃為省道，皆由公路總局管養相較，突顯瑞港公路（花 64 線）管養困境需要重視。為瑞港公路（花 64 線）管養之需，並保障往來人車安全及提升工程品質，實應將瑞港公路（花 64 線）移還公路總局維護管理。爰此，交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」預算編列 1 億 0,827 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會對於瑞港公路（花 64 線）移還公路總局維護管理提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra・Kacaw 顏寬恒 劉權豪 陳雪生
簡東明

(五)自新政府上任以來，相關東部地區大型交通建設都已有階段性的成果，舉凡北迴多軌化、花東雙軌化、台 9 線南段拓寬之定案與推動，以及對蘇花改通車時程不變之承諾，實顯新政府對東部地區交通建設之重視。然而，最為貼切居民生活的大眾公路運輸系統，仍顯不足，例如需求反應式運輸系統推動進度緩慢，105 年度之計畫於花蓮地區，至今尚未實際執行；又如不經濟、不環保的現行公車運輸網絡，至今仍未檢討改進。交通部理應督導業辦單位積極辦理，諸多公路運輸缺失至今未有積極作為，難究其責。爰此，凍結交通部單位預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「業務費」500 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出檢討與精進措施書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津
陳素月 趙正宇 李昆澤

(六)106 年度交通部在「一般行政—交通統計」中新增「委辦費」100 萬元，作為辦理資料匯流平台之統計分析與教育訓練經費，往年皆無此項業務，且交通統計計畫內容與 105 年度預算計畫內容相同，殊難得知該委辦費之必要性及成效，且歷年來對於各項交通資訊皆有作出統計資料，且已在「一般事務費」中有所編列，尚無增加此「委辦費」之需要，爰將此「委辦費」100 萬元凍結五分之一，俟交通部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 顏寬恒 劉權豪 陳雪生
簡東明 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.案及第 2.案併入第(六)案，提案人合併列入。

1. 交通部 106 年度預算「一般行政—交通統計」項下「業務費」編列 1,059 萬元，其中通訊費 84 萬 2 千元，較上年度 50 萬元，增加 34 萬 2 千元，惟預算說明僅提及該項費用辦理各項統計調查所需郵電費，而郵電費並無大幅調漲之虞，爰此交通部 106 年度預算「一般行政—交通統計」項下「業務費」編列 1,059 萬元應予刪除 34 萬 2 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

2. 交通部 106 年度預算歲出計畫「一般行政—交通統計—一般事務費」中印製各種調查表、刊物及其他費用編列 204 萬 1 千元，在資訊時代，多數統計數據在交通部網路上皆可以查詢，再行編列統計數據資料之紙本或手冊已無實質必要性，爰提案刪減 100 萬元。

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

- (七)針對交通部 106 年度「一般行政」項下「資訊管理」編列「資訊軟硬體設備費」3,272 萬 6 千元，而該項經費多屬設備更新或擴充，時值國家財政困難之際，除現在設備需維修之經費，實際上無須另加經費支出，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆擴充經費之需要。爰針對該項預算凍結五分之一，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 陳雪生 簡東明 鄭天財 李鴻鈞

- (八)針對交通部 106 年度編列「時空資訊雲落實智慧國土計畫」3,000 萬元，而該項經費屬新增計畫，行政院預計分 5 年編列，時值國家財政困難之際，由於欠缺實質必要性，交通部在預算書上根本沒有說明該筆擴充經費之需要。爰針對該項預算凍結三分之一，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 鄭天財 李鴻鈞

- (九)交通部 106 年度預算，於「航政業務規劃及督導」項下，針對國際油價上漲，為降低載客船舶營運成本，紓解運價上漲之壓力，補貼費用編列 500 萬元。

惟近年來國際油價下跌甚多，何來運價上漲之情形？根據發展大眾運輸條例第 10 條第 1 項規定：「主管機關對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼；其補貼之對象，限於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線業者。」交通部補貼離島載客船舶應依據事實，而非恣意編造理由補貼。

爰此，將本筆經費凍結三分之一，俟交通部航港局針對我國載客船舶營運之實際經營情況，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：陳素月 劉權豪 鄭運鵬 葉宜津 趙正宇
陳歐珀 林俊憲 李昆澤

- (十)交通部 106 年度預算於「汽車燃料使用費經徵管理」項下編列 1,198 萬 1 千元經費。為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府

獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高二市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，確切符合汽燃費之徵收目的。

爰此，凍結本筆預算四分之一，俟交通部於 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：陳素月 葉宜津 陳歐珀 劉權豪 趙正宇
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

(十一)交通部 106 年度歲入預算「使用規費收入—汽車燃料使用費」編列 237 億 3,803 萬 2 千元，主要即交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，依汽燃費徵收及分配辦法，交通部獲配 237 億餘元，惟每年應徵收汽燃費高達 470 億餘元左右，而截至 104 年度交通部尚有高達 47 億餘元汽燃費未能徵集，雖較往年高達 60、70 億元未能徵集已有所改善，但累計未徵數金額仍頗鉅。爰此，交通部 106 年度預算「汽車燃料使用費經徵管理」項下編列 1,198 萬 1 千元，凍結五分之一，俟交通部就經徵汽燃費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：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲
鄭運鵬 陳素月 葉宜津 李昆澤

(十二)交通部 106 年度編列「道路交通安全」預算 2 億 7,045 萬 7 千元，作為易肇事地點路段之改善、加強道路交通秩序整頓及行車安全使用。然而 105 年 6 月質詢時揭露，我國機車肇事率 9 年來竟然成長將近一倍，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%，且易肇事地點排名每年也幾乎都是相同路段上榜，顯然政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，「道路交通安全」預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，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 鄭運鵬
陳素月 李昆澤

(十三)第 7 目「道路交通安全」項目，編列 2 億 7,045 萬 7 千元，卻多屬流於形式上補助各級機關辦活動或是宣導交通安全項目。根據統計，歷年道路交通事故件數，從民國 92 到 104 年來看，造成死亡事件交通事故，13 年來，從每年 12 萬件成長到去年的 30 萬件，死傷人數從每年 26 萬人成長到去年的 65 萬人，顯見交通部於道路交通安全項目施政未見成效。爰此，凍結第 7 目「道路交通安全」2 億 7,045 萬 7 千元之十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出道路交通安全改進方案及道路交通安全績效評量計畫之專案報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 簡東明
鄭天財

(十四)交通部 106 年度預算「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全」編列 1 億 2,278 萬 6 千元，其中「業務費」869 萬元，較上年度 708 萬元，增加 161 萬元，惟預算說明「業務費」2 項支出：1.院頒視導外聘專家學者出席費。2.春節及連續假期期間慰勞相關交通管理、執法及路況報導人員之加菜金。其項目都一樣，惟預算金額分別遽增 62 萬元、99 萬元，恐有浮編之虞。爰此，交通部 106 年度預算「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下「業務費」編列 869 萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，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

(十五)交通部 106 年度預算「道路交通安全」項下編列「加強道路交通秩序整頓及行車安全—獎補助費」1 億 1,409 萬 6 千元，惟查其中辦理推動遵守路權相關交通安全改善措施及辦理易肇事地點或路段之相關安全設施改善，因 104 年度總決算審核報告指出全台仍有 50 處久未改善易肇事地點仍待改善。爰此，該筆預算凍結十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出具體改善方案並進行專案報告後，始得動支。

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

(十六)針對交通部 106 年度編列「道路交通安全—強化全民路權與用路安全觀念」費用高達 1 億 4,387 萬 2 千元，時值國家財政困難之際，民眾已透過學校教育或社會教育等多重管道瞭解交通安全重要性，大幅度編列高額宣導預算成效恐有限，並且會產生預算排擠效果。交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費之需要。爰針對該項預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出專案報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財 李鴻鈞

(十七)交通部 106 年度「道路交通安全」項下辦理「強化全民路權與用路安全觀念—獎補助費」編列 1 億 2,988 萬 2 千元，其中補助教育部、國道高速公路局、公路總局暨相關執行交通安全教育宣導等政府機關 6,480 萬元。

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，顯見成效不彰。

爰此，凍結本筆預算十分之一，俟交通部於 3 個月內將相關改善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：陳素月 葉宜津 陳歐珀 劉權豪 趙正宇
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

(十八)依據交通部 104 年度「重大計畫執行績效報告表」，計有高達 10 項軌道運輸建設計畫之預算執行率未達八成，其中有 6 項甚至未達六成（詳附表），顯見交通部監督不嚴。因此，凍結「軌道工程興建管理」編列 3 億 5,921 萬 7 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：迄 104 年底「交通及建設—軌道運輸」公共建設計畫預算執行率未達 8 成之計畫明細表

單位：新臺幣千元；%

計畫名稱	計畫總金額 (中央負擔數)	截至 104 年底執行情形			105 年度 預算數	106 年度 預算案數
		已編列 預算數	累計執行數	執行率		
1.臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	59,337,000 (32,834,000)	11,765,773	6,626,065	56.32	5,282,000	5,365,000
2.桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	13,800,000 (12,967,000)	3,471,781	2,022,954	58.27	925,473	1,184,270
3.臺鐵南迴鐵路臺東潮州電氣化工程建設計畫	27,613,233 (全數中央負擔)	1,030,600	589,343	57.18	743,000	3,456,300
4.臺南市鐵路地下化計畫	29,359,862 (25,689,879)	1,051,715	721,475	68.60	313,200	122,500
5.臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫	30,844,402 (19,974,874)	2,379,772	1,500,314	63.04	700,000	暫緩編列
6.基隆火車站都市更新站區遷移計畫	2,727,087 (2,521,497)	2,421,497	1,823,413	75.30	未編列	100,000
7.臺北都會區大眾捷運系統建設計畫—信義線東延段	13,101,000 (1,657,500)	35,237	10,437	29.62	38,000	60,000
8.臺北都會區大眾捷運系統建設計畫—萬大—中和—樹林線	74,178,000 (20,307,000)	937,515	696,448	74.29	444,000	783,000
9.高雄環狀輕軌捷運建設計畫	16,537,000 (6,363,000)	3,091,329	1,801,249	58.27	345,000	744,000
10.桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	98,264,000 (39,744,000)	100,000	0	0	500,000	1,466,000

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(十九)據審計部 104 年度決算審核報告，海港自由貿易港區之整體貿易量值分別為 881 萬餘噸及 3,233 億 2,044 萬餘元，貿易量雖較 103 年度成長 75 萬餘噸，惟貿易值卻減少 438 億 4,401 萬餘元，減幅達 11.94%，未能達成國發會 104 年同意下修的年度績效指標成長 10%。爰此，交通部 106 年度預算「航政港政業務管理及執行」項下編列 11 億 4,890 萬 1 千元，除人事費外凍結五分之一，俟交通部就海港自由貿易港區提出檢討書

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
鄭天財 Sra・Kacaw 顏寬恒 陳雪生 簡東明
蕭美琴 李鴻鈞

以下第 1.案至第 11.案併入第(十九)案，提案人合併列入。

1. 106 年航港局約聘僱人員相較 105 年減少一人，然其所列約聘僱人員待遇預算部分僅減少 2 萬 7 千元，豈謂約聘僱一人每年僅需支付 2 萬 7 千元，為避免將預算之編列流於形式，爰刪除約聘僱人員費 30 萬元。

提案人：鄭天財 Sra・Kacaw 顏寬恒 劉權豪 陳雪生
簡東明

2. 交通部 106 年度預算案航政港政業務管理及執行計畫項下「基本行政工作維持——一般事務費」中，「其他業務租金」中，編列辦公室及影印機租金 4,149 萬元，較去年增加 122 萬 6 千元，卻未說明預算擴增原因，且租金應檢討是否過於高昂。爰此，應予以刪減 122 萬 6 千元，比照去年度辦理，撙節開支。

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

3. 交通部 106 年度辦理「航政港政業務管理及執行」計畫，總計編列業務宣導費 322 萬元，旨在進行船員及船舶航行安全之宣導。據查，航港局 104 及 105 年度預算執行欠佳，分別為 0%及 15%（迄今），又 106 年度此預算之計畫與年度相似，實有浮編預算之實。爰此，擬刪除「航政港政業務管理及執行」「基本工作維持」下「業務費」100 萬元。

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

4. 有鑑於交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。經查：航港局近年業務宣導費執行情形欠佳，106 年度編列 322 萬元預計辦理船員宣導及行銷計畫，與以前年度辦理事項相似，其必要性及合理性有待審酌。爰擬全數減列該項計畫編列經費 322 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

5. 交通部航港局「業務宣導費」104 年度編列 1,798 千元（未執行）、105 年度編列 3,432 千元（迄今執行完成或已發包者僅 53 萬 1 千元，仍有 2,901 千元無具體辦理內容）。另外，查 103、105 年度已完成 2 部鼓勵青年投入船員行業之微電影，106 年度業務宣導費中卻再度編列 300 萬元辦理船員行業宣導及行銷，與過去年度執行內

容相似，應無必要。因此爰提案全數刪除「業務宣導費」3,220 千元。

附表：近年度航港局業務宣導費執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	預算數	決算數	主要辦理計畫內容及其支用金額明細
103	31	31	1.「海運產業青年論壇」平面文宣 2 萬 4 千元。 2.鼓勵青年投入船員行列—「啟動海洋新航向（青春時光）」微電影案 7 千元。
104	1,798	—	評估業務需要及實際情形，並未執行。
105	3,432	63	1.為民服務宣傳短片 6 萬 3 千元。 2.辦理中： (1)推廣遊艇活動媒體文宣 24 萬 1 千元（已發包）。 (2)鼓勵青年投入船員行列—「航海人生新紀元」微電影 22 萬 7 千元（已發包）。 (3)船員宣導短片 250 萬元（規劃中）。
106	3,220	—	1.船員宣導：預計辦理船員行業介紹之宣導及行銷等活動 300 萬元。 2.船舶安全宣導：預計辦理船舶安全管理制度及國際公約生效實施宣導等 22 萬元。

※註：資料來源：立法院預算中心提供。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

6. 有鑑於交通部於 106 年度預算「航政港政業務管理及執行——一般事務費」編列 4,381 萬 2 千元，包含辦理船員及船舶航行安全宣導等業務，經查航港局 104 年度原編之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或辦理發包作業僅 53 萬 1 千元，其餘預算尚無具體辦理內容，復航港局已分別於 103 及 105 年完成 2 部鼓勵青年投入船員行業之微電影，又於 106 年業務宣導費中續編 300 萬元辦理船員行業介紹之宣導及行銷活動，顯見該預算之編列與去年度執行內容相似，恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 200 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 葉宜津
鄭運鵬 李昆澤 陳素月

7. 交通部 106 年度預算歲出計畫—航政港政業務管理及執行——一般事務費—業務宣導費—編列 322 萬元，因 104 年度原編 179 萬 8 千元之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或已辦理發包作業僅 53 萬 1 千元，仍有 290 萬 1 千元尚無具體辦理內容，預算執行情形欠佳，爰提案刪減 200 萬元。

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

8. 交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元

，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。然據查航港局 104 年度原編 179 萬 8 千元之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或已辦理發包作業者僅 119 萬 4 千元，仍有 223 萬 8 千元尚無具體辦理內容，預算執行情形欠佳，顯見該筆預算並非迫切的需求。爰此，為將有限預算用於刀口，保障國人權益，提案刪除二分之一。

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

9. 交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。

經查，航港局近年業務宣導費執行情形欠佳，不僅執行率過低，且應檢討強化航運業與海事學校間之建教合作等推廣作業，研擬全面化之海事人力招攬及培育政策，以利我國海運之健全發展。

爰此，建議凍結本筆預算三分之一，俟交通部於三個月內將相關改善計畫以書面報告送交本委員會，經立法院交通委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 陳歐珀 劉權豪 趙正宇

林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

10. 交通部 106 年度預算「航政港政業務管理及執行—設備及投資」編列 6,578 萬 3 千元，相較於 105 年度預算 3,903 萬 7 千元增加 70%，惟於預算書中，不僅無揭露各項目之用途，也未陳述評估效果，使本院無從得知其預算編列之必要性及合理性，恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 700 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 葉宜津

鄭運鵬 李昆澤 陳素月

11. 針對交通部 106 年度編列航港局的資訊服務費用高達 1,981 萬元，時值國家財政困難之際，該筆費用編列實有斟酌必要，本席認為交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費之需要。爰針對該項預算凍結二分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財 李鴻鈞

- (二十)交通部 106 年度預算「臺灣鐵路管理局—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」編列 55 億 0,742 萬元，主要係為辦理區間客車 160 輛、支線客車 60 輛購車款，以及系統設備改善，惟該計畫為外界批評弊案叢生，且臺灣鐵路管理局過往購置車輛甚至傳出不符合營運需求。故凍結該預算三分之一，俟交通部檢討現行實際營運經驗，提出符合需求之購車計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 葉宜津

鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(二十一)交通部 106 年度預算「營業基金—臺灣鐵路管理局」編列「臺鐵整理購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」，期程 104 至 113 年，106 年續編第 3 年經費 55 億 0,742 萬元，惟有鑑於國外芬蘭、日本、德國鐵路運輸皆已建置親子友善車廂，我國鐵路運輸車廂尚未有相關規劃，為建立我國鐵路友善親子環境。爰此，本筆預算予以凍結三分之一，待臺鐵研議規劃完成，並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 趙正宇 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月

(二十二)查桃園國際機場股份有限公司主辦之 WC 滑行道遷建與雙線化工程及第二航廈擴建工程，目前均屬進度落後情況，為督促桃園國際機場公司能夠有效改善進度落後情況，爰凍結「營業基金—國際機場園區股份有限公司」預算數 9 億 8,200 萬元之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出計畫進度改善書面報告後，始得動支。

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

以下第 1.案及 2.案併入第(二十二)案，提案人合併列入。

1. 交通部 106 年度編列國際機場園區股份有限公司「桃園國際機場股份有限公司」預算 9 億 8,200 萬元，作為第三航廈、第三跑道建設之用，然而據查第三航廈原訂應於今年中動工，至今卻沒有任何進展，桃園機場及交通部針對此一重大延宕案，也未主動告知外界進度落後原因及正式動工延宕時間，顯已失職。爰此，為保障國人權益，提案凍結二十分之一，待交通部至立法院交通委員會提出專案報告，並經立法院交通委員會同意後使得解凍。

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

2. 桃園航空城計畫擬在全區徵收 3,000 餘公頃，堪稱台灣史上最大區段徵收案，然徵收之上位計畫—「台灣桃園國際機場園區綱要計畫」完成迄今已近六年，計畫之相關需求評估應滾動檢討調整，以確保計畫符合現況、確實回應當前問題，並避免計畫因未能掌握時勢，而致開發失當、資源耗費。例如：機場園區綱要計畫規劃 175 公頃之自由貿易港區，然現有桃園自由貿易港區之廠商進駐率未達百分之 50，尚餘過半之閒置空間，且計畫新設自由貿易港區之規劃機能業與現有桃園自由貿易港區之產業類別相互重疊，而目前國內各自由貿易港區之貿易量值亦未如預期，102 至 104 年度整體自由貿易港區進出口貿易量均未達預期目標，近年我國自由貿易港區入駐港區事業數及進用員工總數等未見明顯成長趨勢，員工人數並反呈減少。

就航空城建設需求評估有不符現況之虞，爰凍結 106 年度「國際機場園區股

份有限公司」下「桃園國際機場股份有限公司」編列之經費 9,000 千元，待桃園航空城機場園區用地取得之主管機關再行評估開發需求，提出書面報告於立法院交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 陳歐珀 趙正宇
尤美女

(二十三)交通部 106 年度編列「鐵路建設計畫—對直轄市政府之補助」預算 48 億 7,210 萬元，作為各項鐵路建設之用。其中包括高雄鐵路地下化、台南鐵路地下化等等重大建設。然而桃園身為人口移入最快速的城市，且桃園火車站通勤人口全國名列前茅，地方政府及桃園市立委爭取桃園鐵路地下化，卻困難重重，進度緩慢。嚴重傷害桃園及全國民眾之基本權益。事實上，桃園鐵路地下化之重要性，絕不亞於上述各項建設。爰此，凍結該筆預算之十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出具突破性之書面報告後，始得動支。

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

(二十四)有鑑於鐵路系統為花東居民所仰賴且無可替代的交通選項，東部鐵路整體品質提升及改善刻不容緩。以花蓮縣為例，其各車站增軌後月台大小、數量、長度等軟硬體設施，現階段恐難因應未來增軌之需求，例如玉里車站月台因寬度太窄而無法設置電扶梯、吉安車站亦有月台及遮雨棚長度不夠長，部分列車車廂落在月台外等問題，車站設施必須重新規劃設計。此外，鐵路增軌影響整體鐵路運輸系統運作，可行性評估除了工程面之需求，更應納入使用單位意見，以期達到最有效率之規劃。綜上，花東重大鐵路建設之評估，除了應擴大評估範圍納入未來相應計畫之外，更應會同各相關單位整體通盤檢討。爰此，凍結交通部預算「鐵路建設計畫」項下「花東鐵路整體服務效能提昇計畫」5 億 1,860 萬元之 2,000 萬元，俟交通部重新提出評估事項，並調整參與單位，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 李昆澤 鄭寶清 趙正宇

(二十五)交通部 106 年度於「鐵路建設計畫—花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」中，就新城、花蓮、吉安、志學、壽豐、玉里、富里、池上、瑞穗、瑞源、台東等車站之改善及沿線各站監造等相關工程，共計編列鐵路工程費 3 億 8,104 萬元、工務行政費 1 億 3,439 萬 5 千元，以及工程管理費 316 萬 5 千元。據查，部分工程之規劃欠妥，如玉里車站廁所空間過於狹小，設計不良，不符國際標準。有鑑於相關改建工程正在進行中，為避免一味依現行規劃之設計施工，而在日後再次改建，浪費國家資源。爰此，凍結該項計畫中工務行政費下業務費 500 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出檢討與精進計畫書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 鄭運鵬 趙正宇

葉宜津 李昆澤 陳素月

(二十六)淡海輕軌為淡水北海岸地區重大之公共工程建設，其興建進度、品質為民眾所關切；然近期來淡海輕軌發生軌道掉落、吊車翻覆二次重大之公安事件，致使民眾對其施工品質有所疑慮。雖本工程之執行者為新北市政府捷運工程局，然其總經費為交通部與內政部營建署補助，且交通部為重大交通建設之督導單位，面臨重大工安事件發生，交通部應善盡督導之責，嚴格監督公共工程之品質。故此，爰就交通部「都市大眾捷運系統建設計畫—淡海輕軌運輸系統」項下編列「獎補助費」4 億 6,405 萬 8 千元，凍結四分之一，俟交通部就淡海輕軌興建進度、品質及工安檢討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 李昆澤 鄭運鵬 林俊憲 趙正宇
葉宜津 鄭寶清 陳素月 陳歐珀 呂孫綾

(二十七)交通部 106 年度為辦理「偏遠地區交通建設」計畫，編列預算 5 億 1,930 萬 2 千元，包括金門港埠及馬祖港埠建設等計畫。惟經查，金門港埠建設之預算執行率未達 50%，又臺華輪汰舊換新計畫進度嚴重落後。爰此，凍結「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）—金門港埠建設計畫」預算 100 萬元，並要求交通部於 2 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：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

(二十八)交通部 106 年度公共建設計畫「交通及建設—軌道運輸」類編列 448 億元，占我國公共建設經費近 24%，然交通部 106 年度新增之 10 項軌道運輸建設計畫、預算共 4 億 7,410 萬元，尚未經行政院核定，包括：臺鐵電務現代化提升計畫、票務系統整合再造計畫、臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程、臺鐵北迴線蘇新一花蓮間瓶頸路段改善計畫、嘉義市區鐵路高架化計畫、軌道技術研究暨驗證中心計畫、基隆南港通勤軌道建設計畫、花東鐵路雙軌化計畫、恆春觀光鐵路建設計畫、高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫。其中臺鐵電務現代化提升計畫、票務系統整合再造計畫合計編列 1 億 2,900 萬元，然政府年年編列預算供臺灣鐵路管理局進行訂票系統優化，卻仍未見成效，甚至於 105 年初揭露「國人買無火車票，淘寶網卻可輕易購得」，顯見此預算之編列恐將再度浪費。爰此，為保障國人權益，交通部應向立法院交通委員會提出書面報告。

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
李昆澤 陳素月

(二十九)對於非都市地區之公共運輸服務網路規劃，交通部應積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網路，或規劃需求反應式運輸服務作業。但部分囿於現行法規，致汽車運輸業無法有效利用現代科技提供良好服務。交通部應檢

討現行法規，對於汽車運輸業之營運及限制均應放寬，以因應科技時代之運輸方式。

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

(三十)目前對於汽車運輸業，法令上有規定特定車輛必須裝設行車紀錄器，但傳統之紙盤紀錄方式，其保存不易，致稽察或事後要求提供時，而無法立即檢視或提供。建請主管機關要求相關業者於一定期間內，逐步換發成數位式之行車紀錄器，以利相關檢察及保存，並可透過科技上傳雲端，提供相關互聯網之所需。

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

(三十一)鑑於現行公路法對於申挖公路用地回復路面標準並未確實規範，有違國人對「路平」期待。經查我國附設之人（手）孔蓋仍未全數下地，截至目前為止的統計資料，台灣電力公司目前仍有 675,229 個未下地之人（手）孔蓋；台灣自來水公司未下地孔蓋數量為 429,916 個；中華電信未下地孔蓋數量高達 1,650,000 個，過往相關申挖單位未確實回填造成路面凹凸不平，不僅危及用路人生命財產安全，同時嚴重損害國家形象。公路用地設置管線或人、手孔蓋者，交通部應於設置或維修後修復並確實回填路面，並訂定嚴謹之路面平整度標準，為改善機車因行駛道路標線處發生打滑之問題，更應參考國外相關數據，明訂抗滑係數應小於英式擺錘抗滑試驗實測值（British Pendulum Tester）60BPN 以下。故要求交通部全面檢討現行公路人手孔蓋下地之情況，並建立嚴謹的人手孔蓋「事後檢視」驗收機制，並明訂罰則，以維持工程品質，保障用路人的生命安全。

提案人：林俊憲 劉耀豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤
陳素月 趙正宇

(三十二)高速公路自 102 年 12 月 30 日由計次收費制全面轉換為計程收費制，惟該制度實施產生諸多問題，尚未見有效配套措施，例如：因假車牌或車牌塗汙等非系統因素所致，該類通行費由政府負擔，以 104 年度為例，政府負擔之無法追討金額約 434 萬元；另外，該計畫預期藉由依路段、時段實施差別費率，以均衡路網交通流量，交通部雖曾於 103 年試辦尖峰時段加倍計費之差別收費，對於車流轉移效果，並不顯著。交通部自 102 年實施計程收費制，迄今已逾 2 年，惟通行費無法追討導致政府負擔，以及藉由差別費率實施以提升國道運輸效率效果不彰等問題仍未獲得解決。故建議交通部針對通行費率之合理性、車牌管理配套機制、差別費率未達成預期成效等問題，於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體完整之書面檢討報告，並徹底追蹤管考。

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

(三十三)有鑑於交通部為我國自由貿易港區之主管機關，更為行政院列為經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂於 102 年起連續 3 年每年成長 30%，因效果未如預期，於 104 年 4 月調降績效指標值為 10%，以入駐港區事業及進用員工人數為例，101 年度計有 111 家廠商進駐及進用員工總數 2,541 人，至 105 年 6 月底之 116 家廠商及員工總數 2,277 人，不僅未見明顯成長趨勢，員工人數更呈現減少趨勢。故建議交通部針對自由貿易港區之發展，於 3 個月內向立法院交通委員會提出招商策略改善措施之書面報告，以提升執行成效。

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

(三十四)經查，近年我國港埠營運發展未如預期：1.國際商港營運未達預期目標：預期 105 年度整體國際商港貨櫃量可達 1,632 萬 TEU 至 1,782 萬 TEU 間，惟 104 年度各國際商港營運實況僅達 1,449 萬 TEU，並較 103 年度下降，與預期目標尚有相當差距。2.自由貿易港區之貿易量值亦未如預期：自由貿易港區經行政院列為自由經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂每年成長率 30%之績效指標，104 年 4 月調降為 10%，除高雄港達預期目標外，基隆港及台北港均較 103 年度衰退。3.國內商港貨運量逐年衰退：以 101 至 104 年度國內商港進出港旅客人數及貨物裝卸量統計，貨運量卻呈逐年下降趨勢。

海運是我國對外貿易之主要運輸命脈，亦為臺灣企業全球運籌、布局世界策略之重要環節，近年我國港埠營運未達預期，爰要求交通部通盤檢討並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

(三十五)我國自由貿易港區推動多年，招商引資等成效未如預期，審計部並已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。交通部為我國自由貿易港區之主管機關，允覈實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外招商策略，俾提升執行成效，爰要求交通部通盤檢討並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

(三十六)有鑑於國內外許多運輸部門在道路路面較寬的雙向多車道上，為達管制交通、增進行車效率及改善用路安全等目的，會增設不可跨越式之分隔帶。而道路規劃為了提供汽車迴轉、慢車及行人穿越，必須在分隔帶上設置缺口。根據交通部頒「省道中央分隔帶開口設置要點」規定：除寬度 8 公尺以上之橫交道路、有行人穿越需求、備有救護車之醫院大門口、消防隊等外，原則上中央分隔帶不設開口。專供汽車迴轉及慢車穿越者，其間距不宜小於 300 公尺。惟每個區域環境及條件都不同，像村

落主要出入口、學校學生通勤需求都不一致，300 公尺應是作為評估的條件之一，不該以當成唯一設置標準。爰建請主管機關研擬因地制宜制度，改善該設置要點的適當性與公平性，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出精進報告。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲

連署人：葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 李昆澤 陳素月

(三十七)交通部臺灣鐵路管理局辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」，預計投入經費 997.3 億元，購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛等。有鑑於全國各地區觀光產業之發展，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局，於車廂打造、裝修時，即以全國各地文化素材、原住民元素、觀光景點等形象概念，主題打造。如此作為，除可節省初次塗裝成本，亦可創造亮點，營造我國鐵道觀光新契機。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬

趙正宇 陳素月 李昆澤

(三十八)為改善東部地區鐵道運輸，交通部臺灣鐵路管理局刻正辦理「鐵路行車安全改善六年計畫」，辦理相關用地、電力系統、車站改建等相關工程。花蓮火車站為東部地區往返北部之重要交通要塞，但因花蓮縣當前之大眾運輸系統未臻完善，因此民眾必須駕駛自家客車前往花蓮車站，致使停車空間嚴重不足。爰此，要求交通部立即責成相關主管單位，於 3 個月內洽花蓮縣政府研擬花蓮火車站停車空間之規劃，以實質創造「鐵路行車安全改善六年計畫」之效益。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬

趙正宇 陳素月 李昆澤

(三十九)高雄鐵路地下化工程完工後，沿線 15.37 公里將會釋出 71.29 公頃的原鐵軌、鐵路設施之園道土地，高雄市政府預定將廊帶土地規劃綠色廊帶、自行車道及水廊系統，對於整體高雄城市地景風貌將有重大影響。惟有關廊帶土地取得之問題，高雄市政府與臺灣鐵路管理局尚未取得共識，為降低地方政府財政負擔，要求交通部督導臺灣鐵路管理局積極與市府研商未來廊帶土地取得、使用等問題，在「權屬不變」的原則下，由臺灣鐵路管理局提供土地，地上園道設計則由市府設施、施工及管理維護，讓廊帶規劃能於地下化工程完工後順利接續進行。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 趙正宇 陳歐珀

劉權豪 林俊憲 陳素月 葉宜津

(四十)高雄鐵路地下化工程原訂 106 年底完工，因青年路地下道路段工程發現埋有中油油管及石化管線而出現進度落後情形。經幾次協調，目前中油公司已正在進行管線遷移作業，為避免影響通車時程，交通部應督導鐵路改建工程局與台灣中油股份有限公司協商縮短管線遷移時程，並積極追趕落後進度，並於每季以書面向立法院交通委員會說明工程進度。

提案人：李昆澤 鄭寶清 劉權豪 趙正宇 陳歐珀

林俊憲 陳素月 鄭運鵬 葉宜津

(四十一)相較於大台北的軌道大眾運輸系統，高雄仍有相當差距，而大眾運輸路網的密集度與民眾的使用意願密切相關，目前高雄市積極推展輕軌路網，提高軌道系統之覆蓋率，改善高雄以汽、機車為主要運輸工具之運輸環境。高雄市政府已於 105 年 9 月 2 日函送「高雄都會區大眾捷運系統都會延伸環線（一環及二連結）建設及周邊土地開發計畫可行性研究報告書」至交通部，該計畫預計串連三民、左營、鳳山、鳥松地區，途經許多重要文教、商場、醫院等據點並與捷運、環狀輕軌及臺鐵互相串連，對於提升大眾運輸的便利性與城市景觀的改造具有關鍵地位。為利後續綜合規劃等階段之推動，爰此，要求交通部應儘速完成本案可行性研究報告之審查並轉行政院核定。

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

(四十二)鑑於彰化市鐵路高架化計畫延宕多年，經交通部及彰化縣政府努力下，現已於 105 年 10 月初由交通部鐵路改建工程局辦理彰化市鐵路高架化可行性研究案初審會議，將於 105 年底提交交通部複審。爰要求交通部盡速協助彰化縣政府辦理，以利後續建設推動。

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

(四十三)鑑於臺鐵屏東楓港到台東鐵路長期潛藏豪雨土石流危機，10 年來發生多次火車撞土石流，至少 4 次嚴重導致火車出軌。例如：

1. 101 年 6 月，自強號列車在大武 2 號隧道口撞上土石流，車頭出軌。
2. 102 年 8 月，臺鐵行經南迴線枋山 1 號隧道時，隧道口遇土石流，3 重傷 9 輕傷。
3. 105 年 10 月 8 日至 10 日，又發生土石流、地基下陷、鐵軌位移災情。

102 年交通部雖曾宣示要以新台幣 50 億元增設邊坡土石流監視器，但須等南迴鐵路電氣化後方能施工。因南迴電氣化尚未施工緩不濟急，土石流卻日益嚴重。因此，交通部應於 3 個月內向立法院交通委員會提出南迴鐵路土石流監視器完工前因應措施書面報告。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 陳雪生

(四十四)交通部於 101 年 8 月公布「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，旨在改善各地車站及週圍交通疏運之困境。花蓮縣政府於 102 年 5 月提報「花蓮火車站至吉安干城車站間（暫定）鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究」計畫，以申請交通部可行性評估研究之計畫補助，交通部亦立即允諾。然據查，自核定日起至至今 3 年多，花蓮縣政府除召開過 3 次可行性研究（短、中、長期）審查會議，並在 104 年 7 月函覆交通部鐵路改建工程局尋求意見外，尚未遞交期末報告予交通部，進行可行性研究之結案工作。交通部為該計畫補助之核定機關，

理應盡監督之責。爰此，要求交通部立即就此案（及全國各地相似計畫案）督促地方政府儘速完成程序，避免因相關報告、程序之延宕，而影響地方交通，造成居民通行上的不便。

提案人：蕭美琴 劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十五)為促進東部地區鐵道觀光之發展，並有效利用現有之車輛資源，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局，研擬將年限未到，但因車廂老舊、設計不符現代需求而導致旅客搭乘意願不高之車廂（如長編組之莒光號與復興號列車等），進行內裝整修，以提升舒適度，吸引旅客搭乘意願；並針對東部地區鐵道觀光之需求，進行主題式打造，以期提升東部觀光產業之發展及臺灣鐵路管理局之收益。書面報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十六)臺鐵北迴線鐵道使用率於尖峰時段已達 95%，導致載運量無法提升，一票難求之現狀無法有效解決。為提升臺鐵北迴線、東部幹線之運能，爰要求臺灣鐵路管理局，加速「臺鐵北迴線蘇新一花蓮間瓶頸路段改善計畫」可行性研究、綜合規劃及後續環境影響評估之工作，儘速完成花東雙軌之建置，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出最新之書面規劃。

提案人：蕭美琴
連署人：劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬 趙正宇
李昆澤 陳素月

(四十七)105 年 6 月，東部幹線鐵道因作業管理、鋼軌本身等因素，造成兩起列車出軌意外，105 年 9 月，又因豪大雨造成路基流失，導致列車延誤、停駛，耽誤旅客行程。種種意外、天災事故，皆凸顯臺鐵花東線現行單軌運輸的侷限性。為保障東部地區民眾之交通權利，並健全我國環島鐵路網絡，爰要求交通部責成鐵路改建工程局，加速「花東鐵路雙軌化計畫」可行性研究、綜合規劃及後續環境影響評估之工作，儘速完成花東雙軌之建置，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出加速本案辦理進度之書面報告。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 葉宜津
趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十八)鑑於鐵路屬低碳運輸，可響應節能減碳，符合環保趨勢，而高鐵具有快速安全優勢，應大力提倡這個公共運輸，來落實綠色運輸政策！現在恆春機場從 103 年 9 月至今沒航班起降，搭客人數掛零，淪為「蚊子機場」。目前還留有航警 5 人、機場人員 2 人、消防隊員 7 人與總台人員 2 人共 16 人，職員比旅客還多，104 年度營業收入主要為航空公司的場地租金，僅有 125 萬元；但營業支出與折舊合計多達 4,700 多

萬元，等於 1 年虧損 4,500 萬元。交通部應儘快同意高鐵延伸屏東案，給地方人士交代，也較能順利關閉恆春這個蚊子機場，避免國家資源這樣無限的浪費下去。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出初步評估書面報告，增進地方繁榮發展，也避免無謂浪費公帑。

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

(四十九)依採購法之規定，超過 10 萬元之標案，需進行公開招標。也因為如此，交通部公路總局於 105 年度辦理「公路公共運輸提升計畫」（106 年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」）推動需求反應式公共運輸服務（DRTS）時，竟然出現 9 萬多元的計畫案。有鑑於每一個計畫案所需之時間、人力、費用皆不貲，爰要求交通部於 106 年度推動需求反應式公共運輸服務（DRTS）相關計畫時，應採更彈性之作法，如因區域之差異與需求，改採用限制性招標等等。相關改善及精進方案請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十)有鑑於大型車輛因受到其車輛體積、重量以及承載乘員人數等影響，發生意外事故所造成之傷害較為嚴重，若與小型車輛發生事故，小型車輛受損程度通常較大。因此許多先進國家對於大型車輛已研發許多安全措施，且近年來新增了許多大型車輛行車輔助系統法規，透過各類型車輛安全先進技術之輔助，提供大型車駕駛與乘客更進一步的保障，惟交通部已強制規定大客車須加裝「大型車輛行車輔助系統」相關設備，建請交通部儘速研議「大貨車」比照辦理，以有效降低大型車輛事故，並持續加強宣導行車安全。

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

(五十一)交通問題為新政府在東部地區最需著力的施政要點之一，基礎的交通設施之建設與改善，亦是花東居民的基本權益。新政府上任後，多項花東交通建設之執行與決策，已有明顯的進展與成果。有鑑於東部相關交通建設項目的權責單位不盡相同，又有心人士常以交通建設之問題進行操作、扭曲事實、抹煞施工人員之辛勞。爰此，要求交通部仿行政院公共工程委員會、國家發展委員會，優先列管部內 5,000 萬元以上交通建設工程之資訊與進度，設置專屬進度回報網頁，由業管單位每月自行更新進度。如此作為，除可有效監管交通工程進度外，亦是政府資訊公開、向國人負責之表現。可行性評估報告請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 葉宜津
趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十二)蘇花道路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車。然而部分台 9 線蘇花公路路段，

其免設超高曲線半徑的標準值及最大縱坡標準值皆在標準之下，再加上不定期落石等因素，致使行車安全仍有疑慮。爰此，要求交通部責成公路總局積極進行東澳至南澳、大清水至崇德等路段之改善需求評估。相關辦理規劃與時程表請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十三)東部地區因自然環境等因素，對外交通不便；亦因相關公路改善工程仍在，遂使鐵路交通成為往返西部地區的主要模式；而近年來，更因觀光發展，導致外地遊客與花東返鄉居民搶訂有限車票的現象。為保障花東居民通勤權利並確保東部觀光產業穩定發展，爰要求交通部臺灣鐵路管理局，立即強化、活絡、革新「調度機制」以提升整體運能，並依據不同類型旅客（如花東居民、一般旅客、陸客/團客）之需求，立即研擬「旅客分流」之計畫，以完善各類型旅客往返東部之需求。改善、精進書面報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴
連署人：劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬 趙正宇
李昆澤 陳素月

(五十四)台 9 線南迴公路為台東地區對外聯絡道路最主要幹道之一，惟近年來南迴公路因為海岸線退縮、強降雨不斷，面臨前所未有危機，尤其近兩年情況加劇，遇颱風就引來大浪，多良、大武、南興等臨海路段，因海浪沖刷導致路基流失、坍塌愈來愈嚴重，南迴公路多次因海浪打上路面而封閉。學者專家提到 2006 年之前的 50 年間，台東縣海岸線退縮 100 至 300 公尺，加上全球暖化、海平面上升，南迴公路臨海路段，最快 50 年可能會被海水淹沒。爰此，交通部應儘速研議解決方案，擬訂相關計畫，以因應未來氣候變遷，改善台東對外聯絡交通。

提案人：劉權豪 鄭運鵬 林俊憲 陳素月 趙正宇
李昆澤

(五十五)鑑於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，而審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，逐步降低政府之補貼負擔。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾發揮政府補貼效益。

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

(五十六)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，金額甚鉅未見減少（詳附表 1），106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增。

附表 1：101 至 106 年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路線之補貼金額彙整表
單位：新臺幣千元

年 度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1.市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2.公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3.船舶運送業、載客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4.民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合 計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

離島及偏鄉地區由於大眾運輸不夠普及、搭乘人數不足等因素，補貼大眾運輸業者以維持營運係為保障人民的基本權益，然而審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。爰此，交通部應善盡主管機關之職責，監督預算之使用，避免遭到浪費影響國人權益。

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

(五十七)有鑑於交通部預估 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，雖較以前年度下降，惟金額頗鉅，仍待積極處理，以維政府權益。

另詢據交通部表示：以前年度未徵數均依規定辦理催繳，催繳後仍未繳者依法移送強制執行；未徵金額之主要原因為尚在執行程序中，或因繳納義務人名下無可供執行財產而取得債權憑證，就取得債權憑證案件，於有效執行期間內，每年將再清查是否有可供執行之財產，如查有所得或存款，再移送強制執行。

綜上所述，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，特要求交通部針對未依規定繳納者積極依法辦理催繳並定期檢討相關稽徵作業，以維政府公權力，並增裕國庫收入。

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

(五十八)目前「汽機車燃料稅」乃以汽機車引擎排放量為基準，作為徵收標準，以作為道路養護、修建和安全管理經費。但汽燃稅課徵之目的乃是「燃料使用所造成的社會成本」，例如空汙、噪音、碳排放等等，課徵標準應以「使用燃料多寡」為標準，例如同為 1,800C.C. 汽車，每年使用的汽油（或柴油）量，可能相去甚遠，立法院過去曾提案修正「公路法」汽燃費由「隨車徵收」改為「隨油徵收，用越多繳越多」，但因政府「研議開徵能源稅納入汽燃費」而暫緩推動，迄今仍無進度。因此爰要求交通部應以此為修法方向儘速推動，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 陳雪生 顏寬恒

(五十九)汽車燃料使用費累計未徵數額頗鉅，唯其中所占有相當大比例係已報廢但未辦理報廢車輛所致。因汽車有未定期檢驗即予註銷車牌之規定，其情況尚不嚴重，但機車因未有相關規定，導致年年產生鉅額無法徵收之燃料使用費，主管機關應針對此點建立機車註銷牌照制度，避免此一情況一再循環累計。

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

(六十)鑑於交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，中央政府獲配數 237 億 3,803 萬 2 千元；另為利北高二市分階段調適 105 年度新實施之分配方案，將於前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，106 年度編列「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」計畫 34 億 7,577 萬 5 千元。經查：為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高二市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾確切符合汽燃費之徵收目的。

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

(六十一)有鑑於 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，金額甚鉅未見減少，106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增，特要求交通部針對現行營運及虧損補貼方式，積極研謀改善策略，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 陳歐珀 劉權豪 陳素月
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

(六十二)鑑於大眾運輸事業經營偏遠、離島路航線補貼經費逐年不斷增加，交通部應於 3 個月內將補助細目，向立法院交通委員會提出書面報告：

1. 補貼對象：現行交通部僅對市區汽車客運業、公路汽車客運業、船舶運送業、載客小船經營業及民用航空運輸業等虧損進行補貼；臺鐵、高鐵等公民營鐵路運輸業並未辦理補貼。
2. 補貼經費來源：屬中央管理者，由中央政府負擔；屬直轄市政府管理者，中央政府負擔三分之一、直轄市政府負擔三分之二；屬縣市政府管理者：中央政府負擔二分之一、縣市政府負擔二分之一。

附表：101 至 106 年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島補貼金額彙整表

單位：新臺幣千元

年 度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1.市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2.公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3.船舶運送業、載客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4.民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合 計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

※註：1.資料來源交通部及所屬 106 年度預算案。

2. 自 102 年起因部分公路客運路線移撥至直轄市，原補貼移由縣市政府申請，改列於市區汽車客運業。
3. 各項補貼計畫之預算編列單位：市區汽車客運業及公路汽車客運業：交通部公路總局。船舶運送業、載客小船經營業：交通部。民用航空運輸業：民航事業作業基金。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(六十三)審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。惟近年來國內交通建設變化快速，暨

隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，逐步降低政府之補貼負擔。故建議交通部全面檢討現行營運及補貼方式之妥適性，並於 3 個月內向立法院交通委員提交書面報告，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。

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

(六十四)有鑑於 2016 年 10 月 3 日，新北市三重發生大貨車因視線死角，撞死一名騎腳踏車的婦人；2016 年 10 月 24 日，新竹發生聯結車因視線死角而和騎機車的婦人相撞；時隔不久，10 月 28 日，彰化員林再發生飼料槽車因視線死角，撞死一名騎機車的婦人，婦人送醫不治等多起大型車因視線死角，造成車禍事故，受害人致死的案件，為防止前述事故再次發生，建請交通部應訂定所有大型車新車均應裝設方向燈、轉彎及倒車警報裝置及行車視野輔助系統；並加強宣導機車、腳踏車等騎士應與大型車輛保持安全距離之觀念。

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

(六十五)鑑於我國自 102 年底實施國道計程電子收費制，迄今已逾 2 年，然有關通行費率之合理性、假車牌或車牌塗汙等非系統因素所致通行費無法追討問題、差別費率未達預期成效及收費員安置爭議等，諸多問題仍待政府研謀良策因應。由於高速公路通行費攸關民眾生活甚巨，亦屬交通建設之重要資金來源，交通部允宜儘速提出具體完備之檢討方案，以維護該制度之健全運作。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾儘速建構合理妥善之國道收費制度。

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

(六十六)有關交通部推行之多元計程車方案，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，透過 APP 叫車外，建立司機評價機制，可以將不好的計程車司機淘汰。因此，有關多元計程車管理及推動「全國版計程車 APP」，交通部應以統一管理及統一事權的方向研擬執行計畫。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

(六十七)鑑於新南向政策是蔡政府力推的政策，而新南向政策在近期開放試辦來台觀光免簽

措施部分，南向國家來台旅客大幅成長，已見到初步成效，交通部應儘速評估在不危及國家安全前提下，開放擴大試辦；尤其面對許多的南向航線班班客滿情形，交通部應督促民航局在南向航線適度調整或增班，如加開台中、高雄或國內其他航點與南向國家的航班，一來可分散桃園機場流量、帶來旅客也可促進這些地方的發展，並且舒緩目前擁擠的載客量。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關可行性書面報告，以確保我國新南向政策的推動效益，有效提升我國的經濟發展。

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

(六十八)台東航空站為當地對外觀光之重要門戶，惟站區內整體空間利用無法令觀光旅客感受到舒適、具有地方特色之感受。爰此，交通部應儘速指示所屬單位研議台東航空站重新考量空間配置，並配合當地特色做整體規劃，以吸引觀光人潮，促進觀光發展。

提案人：劉櫟豪 鄭運鵬 林俊憲 陳素月 趙正宇
李昆澤

(六十九)鑑於 105 年 6 月桃園機場大淹水、挖破水管、停電、漏水等問題不斷，多指向台灣世曦工程顧問公司監工不當，惟交通部僅要求撤換其現場施工人員並給予罰款，顯無成效。因台灣世曦工程顧問公司係屬中華顧問工程司轉投資的子公司，中華顧問工程司又為交通部投資成立，爰要求交通部針對台灣世曦股份有限公司監工不當一事於 2 週內查明真相，並向立法院交通委員會提出書面報告。

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

(七十)機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各業影響甚巨，自 92 年度開始興建，迄今已逾 10 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求，並經監察院提出糾正在案，交通部對該計畫之執行及控管作業，顯待檢討。又於該工程辦理最後驗收完工之際，除應覈實依工程完工情形，合理估算應付工程款外，爰要求交通部應依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。

提案人：鄭運鵬 劉櫟豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

(七十一)桃園機場捷運目前進行系統穩定測試，通車時程一再延宕，原預計 105 年底通車又拖延至 106 年 3 月，通車必需達到安全無虞為前提。機場捷運的特色，在於主要車站設有預先辦理航空報到窗口，旅客可先在車站將行李預辦手續，再輕車簡便前往機場登機。原先規劃具有托運行李功能的直達車，停靠台北車站 A1 站、新北產業園區站 A3 站，然而實際上僅台北車站 A1 站設有報到窗口與相關設備，以及航警、桃機、桃勤人員進駐，新北產業園區站 A3 站卻暫不提供預辦行李服務，只有預留空間

而無設置相關設備。據交通部運輸研究所統計，自桃園機場入境出境旅客分布在台北市和新北市，占全國旅客總數的最大宗，另據交通部觀光局 105 年來臺旅客消費及動向調查報告顯示，每 100 位入境觀光旅客中，造訪臺北市有 86 位，新北市有 60 位。新北市的入出境旅客數非遠低於台北市，機場捷運的報到窗口設置上不應有差別待遇，建請交通部應研議恢復新北產業園區站 A3 站設置報到窗口與相關設備，以及相關單位人員進駐，確實照顧新北市及周邊民眾。

提案人：鄭天財 簡東明 陳雪生 李鴻鈞 顏寬恒

(七十二)交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」（以下簡稱捷運建設計畫）計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，然而其中大部分計畫執行率都過低。事實上，針對上述 14 項計畫，有 5 項計畫之預算執行率尚未達 60%，包括：臺北捷運系統信義線東延計畫（48.11%）、臺北捷運系統萬大線計畫（50.41%）、桃園捷運系統航空城發展計畫（0%）、臺北捷運系統三鶯線開發計畫（7.39%）、安坑線開發計畫（10.79%）。各項計畫執行率低，背後定有許多因素，包括土地取得、居民陳情抗議、中央地方財務負擔比例等等，然交通部身為中央主管機關，應當有責任扮演溝通者角色，積極和地方政府溝通，並化解民眾疑慮，否則年年編列預算，相關建設進度卻未有起色，將讓納稅人權益嚴重受損。爰此，要求交通部向立法院交通委員會提送書面報告，覈實檢討各計畫之年度預算需求，以避免鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬

連署人：趙正宇 劉權豪 陳素月 葉宜津 林俊憲

李昆澤

(七十三)交通部 106 年度編列「都市大眾捷運系統建設計畫—臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」最後 1 年度工程經費 93 億 2,103 萬元。該項計畫經多次修改，通車時間一延再延，多次經監察院糾正，迄今竟尚無法確定完工通車時間，影響政府信譽及國家經濟發展甚鉅。爰此，請交通部以此為鑑，檢討強化對於都市大眾捷運系統建設計畫之審議、承包商資格限制及計畫執行之控管機制，以維我國重大交通建設之有效推動。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬

陳素月 李昆澤

(七十四)為推動貿易自由化及國際化，以提升國家競爭力，我國於 92 年 7 月公布施行自由貿易港區設置管理條例。迄今經行政院核定之自由貿易港區共計有 6 海港（基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港）及 1 空港（桃園航空）等 7 大港區。經查：入駐港區事業及進用員工人數，未見明顯成長；區外委託加工之「前店後廠」機制，也未發揮具體成效；又貿易量值之成長率更未如預期。顯然招商引資等成

效未如預期，審計部已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。交通部為我國自由貿易港區之主管機關，允覈實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外招商策略，俾提升執行成效。爰要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告。

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

(七十五)交通部 106 年度「偏遠地區交通建設計畫」編列臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）—金門港埠建設計畫 1 億元（計畫總經費 46 億 9,416 萬 1 千元、中央負擔 38 億 5,678 萬 3 千元）及馬祖港埠建設計畫 4 億 1,930 萬 2 千元（計畫總經費 22 億 4,722 萬 5 千元、中央負擔 21 億 8,958 萬 4 千元），預算費用不低。然近年我國除港埠營運發展未如預期外，自由貿易港區之貿易量值亦未如預期，最嚴重的，國內商港貨運量逐年衰退（如下表）。爰此，交通部航港局應通盤檢討、積極研謀改善計畫，並向立法院交通委員會提出書面報告。

單位：千人；千公噸

年 度	布袋港		澎湖港		金門港		馬祖港		合計	
	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客數	貨運量
101	229	571	313	1,192	1,460	2,076	181	632	2,183	4,471
102	301	492	390	1,044	1,355	2,430	173	297	2,219	4,263
103	361	409	437	987	1,515	2,450	161	256	2,474	4,102
104	440	391	543	1,037	1,765	1,746	150	215	2,898	3,389

※註：1.資料來源，交通部統計查詢網

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

(七十六)交通部航港局、港務公司負責「觀光遊輪」業務，但其靠港卻只限高雄、台中、基隆港口，為能促進屏東南部原鄉觀光旅遊深度，建請交通部、航港局、臺灣港務股份有限公司共同規劃觀光遊輪停靠屏東後壁湖，並以接駁方式讓旅客登岸暢遊屏東觀光景點，以增加遊客認識屏東南部原住民部落機會，並將相關研議措施做成書面報告，於 3 個月內向立法院交通委員會提出。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(七十七)為維護台東蘭嶼飛魚祭文化資產，台東縣政府 101 年公告「蘭嶼漁業禁止及限制事項」：每年 2 至 7 月除了無動力漁船筏外，禁止在蘭嶼沿岸三浬海域內採捕飛魚，更禁止十噸以上的漁船，在六浬海域內採捕飛魚。但蘭嶼達悟族人仍時常受到外來

漁船侵擾之苦，2016 年 6 月甚至又發生「水上摩托車」違法闖入蘭嶼漁場事件，蘭嶼居民雖不斷要求海巡署於飛魚季進駐查緝巡防艇，海巡署卻以「交通部航港局未於開元港規劃泊地」為理由拒絕。爰此，交通部應協調臺東縣政府、行政院海岸巡防署、行政院農委會漁業署等機關，於飛魚季時於蘭嶼設置查緝艇泊地，以維護蘭嶼居民權益，並於 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 陳雪生 顏寬恒

(七十八)鑑於交通部所屬國營事業績效獎金考核標準遠低於各事業之年度盈餘增加率，績效考核未發揮獎優懲劣功能而淪為形式，導致部分國營事業無從達到績效指標而欠缺競爭力，顯有違國營事業經營績效獎金核發之目的。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾澄清外界疑慮及民眾不佳之觀感。

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

(七十九)自民國 93 年起，外交部開始與各國簽訂「青年度假打工」協議，截至今日，簽訂之國家已達 15 國。據查，93 年起辦理至今，我國青年前往簽約國累計為 22 萬人，而簽約國青年來台人數卻僅有 4,800 餘人，比例嚴重失衡。為吸引國際旅客來訪之意願，滿足其需求與期待，實為關鍵。而來台打工度假之青年，是為最便利、唾手可得之人才，亦即，利用來台青年的觀點與角度，來創造符合其國情之需求與期待。爰此，要求交通部責令觀光局，妥善利用外交部「青年度假打工」之政策，依據花東地區觀光發展的方向，來盤點各產業、各類型人才之需求；並依調查之結果，由觀光局提供相關資源挹注，亦或向花東基金提案，以專案模式辦理，吸引簽約國之青年來台。請於 2 個月內研擬書面報告，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪

連署人：林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 陳素月
李昆澤

(八十)交通部轄下所屬財團法人中華航空事業發展基金會其掌有中華航空股份有限公司三成以上股權。交通部長期透過航發會管理華航，但航發會功能不彰，導致近來發生華航員工抗爭事件，交通部均無法有效掌握，進而損及旅客權益。且當初華航股份寄列於航發會有其歷史淵源，現應回歸正常，因此交通部應研議於 106 年度內將財團法人中華航空事業發展基金會所屬中華航空股份有限公司股份全數收回，俾加強對於華航公司之管理。

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

(八十一)106 年度交通部所屬事業合共編列經營績效獎金 57 億 6,165 萬 2 千元（包含考核獎金 36 億 0,081 萬 8 千元及績效獎金 21 億 6,083 萬 4 千元）。依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則第 6 點第 2 項及第 3 項規定：各事業機構之經營績效獎金包括

考核獎金及績效獎金，考核獎金依工作考成結果發給；績效獎金須有盈餘始得發給，然實際上國營事業考績根本淪為形式，並沒有真正落實，反而是輪流給乙等，讓每位職員都能拿到績效獎金（如下表），無法提高國營事業經營績效，嚴重侵害納稅人權益。爰此要求交通部確實監督，各事業單位應落實績效考核，並依實際績效給予不同獎金。

單位：薪給總額月數

事業 名稱	101 年度			102 年度			103 年度			104		
	考核	績效	小計	考核	績效	小計	考核	績效	小計	考核	績效	小計
中華 郵政	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
港務 公司	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
港勤 公司	-	-	-	-	-	-	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
桃機 公司	2	2.1	4.1	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤

連署人：趙正宇 劉權豪 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲

陳素月

(八十二)有鑑於交通部所屬事業近年考成成績均經行政院核定甲等，考核獎金均核發 2 個月；至績效獎金之核發，除桃園國際機場股份有限公司 101 年度因用人費率限制，績效獎金未核發至上限 2.4 個月外，其餘事業因超額盈餘均達交通部所訂最高限標準，均核發最高限 2.4 個月之獎金，惟交通部所屬事業近年預決算稅前盈餘增減率與交通部所訂考核標準進行比較，中華郵政股份有限公司除 102 年度盈餘增加率為 17.04% 外，其餘年度均逾 20%，所訂最高績效獎金 2.4 個月之超額盈餘標準僅 4%，桃園國際機場股份有限公司近年增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，至臺灣港務股份有限公司除 104 年度增加率為 3.24% 外，其餘年度均逾 8%，所訂標準卻僅 1%，績效考核制度恐淪為形式。故建議交通部針對所屬事業績效獎金之考核標準作全面檢討，以達到經營績效獎金核發之目的。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇

(八十三)交通部擬頒布之「車輛安全檢驗基準」明訂 106 年 1 月 1 日後新產新型號的大客車皆要加裝行車視野輔助系統，直到 108 年才會要求新產的大客車加裝該輔助系統，顯有失當。有鑑目前全國大客車貨數量為 33,890 輛、大貨車為 165,695 輛，若交通部僅對新產新型的大客車做約束，根本無視目前滿街跑的舊款大貨客車，儼然成為該項法律規範的漏洞。建議交通部應儘速修正該項車輛安全檢驗基準，要求無論新

產新式、新產舊式，都應該立即要求全面加裝行車視野輔助系統，至於舊款舊式的大貨客車，於 3 個月內研議全面安裝行車視野輔助系統之執行計畫，交通部相關單位應嚴加督導稽核，同時明訂相關罰則，以維國人行車安全。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇

(八十四)交通部 106 年度編列道路交通安全預算 2 億 7,045 萬 7 千元，作為易肇事路段改善、加強道路交通秩序整頓及行車安全使用。然我國機車肇事率近年不斷成長，顯然此項道安維護工作未見落實，爰要求交通部應將各縣市易肇事路段道安改善執行情形，每年向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 鄭寶清 劉權豪 趙正宇

本項另有委員提案 8 案，不予處理：

(一)106 年度交通部編列汽車燃料使用費歲入預算數為 237 億 3,803 萬 2 千元，系依全年度以 470 億估算中央之分配數。經查汽燃費 103 年應徵數為 533 億、實徵 471 億，104 年應徵 559 億、實徵 512 億，均超過 470 億，且 104 年交通部汽燃費決算數為 283 億，106 年僅編列 237 億，顯過於保守，爰建議增加歲入 40 億。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

(二)依照立法院預算中心統計，近 4 年來政府採購預算數與決標價每年差額均超過新台幣 1,000 億元，顯見政府採購預算編列過於寬鬆。交通部 106 年起有 21 項超過 5 千萬元新增建設計畫，預算編列金額 10,412,962 千元，且上述公共建設計畫或財務計畫尚未經行政院核定。有鑑於目前政府財務吃緊，爰此，除「偏遠地區交通建設」項目之外，其餘交通部 106 年度新增工程項目計畫尚未經行政院核定者，統刪 3%。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 簡東明 趙正宇
鄭天財

(三)郵電業務規劃及督導業務，因電信業務大部分移撥 NCC，導致郵電司業務大幅縮減。然其分支計畫仍然列有頻譜規劃與產業經營策略之協助共計 143 萬 3 千元，但其國外旅費卻高達 108 萬 9 千元，此項業務幾為出國項目。且於交通科技研究發展下，亦有頻譜政策規劃及產業輔導研究，其業務大致相同，爰刪除本項費用全部 143 萬 3 千元。

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 106 年度預算「軌道工程興建管理—人員維持」項下「人事費」編列 3 億 3,768 萬 7 千元，較上年度減列 82 萬 2 千元，主要因為法定編制人員減少 2 人、約聘僱人員減少 1 人所致；惟「人事費」項下「獎金」編列 5,341 萬 5 千元，較上年度反增加 52 萬 2 千元，人員減少，其獎金費用反增加，殊不合理。尤其該項人事費用乃屬高速鐵路工程局，其非屬營業單位，可能因營業績效增加而編列較高之獎金。爰此交通部 106 年度預算「軌道工程興建管理—人員維持」項下「人事費—獎金」編列 5,341 萬 5 千元，應刪除

100 萬元。

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

(五)有鑑於 106 年度我國公共建設計畫「交通及建設—軌道運輸」類編列 448 億元，占比 23.97%，仍居我國公共建設經費（1,869 億元）之首，並為近 3 年來最高者。計畫經費主要編列於交通部「臺灣鐵路管理局」118 億 2,332 萬元、「鐵路建設計畫」94 億 6,710 萬元及「都市大眾捷運系統建設計畫」235 億 5,325 萬 8 千元。經查：106 年度政府對於軌道運輸建設之投資較往年擴增，惟高達 10 項新興計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定未合；且近年我國公共運輸市占率未見提升，多項工程進度落後，允應全面檢討現行軌道運輸建設計畫之規劃及審議作業，並強化工程執行及履約管理之監督機制，以維護我國重大交通建設之長遠健全發展。爰擬減列該三項計畫編列經費合計 448 億 4,367 萬 8 千元之十分之一。

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

(六)有鑑於交通部 106 年度「偏遠地區交通建設計畫」編列臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）—金門港埠建設計畫 1 億元及馬祖港埠建設計畫 4 億 1,930 萬 2 千元。經查：近年我國國際商港營運未達預期，國內商港之貨運量亦呈衰退，交通部尚未檢討完成下一期我國商港整體發展規劃（106 至 110 年）即編列預算，有違預算法規定，對於所轄港埠發展計畫之規劃及預算籌編，亦欠積極周妥，恐影響我國港埠之發展建設，應儘速檢討改善。爰擬全數減列該項計畫編列經費 5 億 1,930 萬 2 千元。

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

(七)有鑑於交通部於 106 年度預算「偏遠地區交通建設」編列 5 億 1,930 萬 2 千元，係作為臺灣國內商港未來發展及建設計畫之用，包含「金門港埠建設計畫」及「金門港埠建設計畫」，惟近年我國港埠發展未如預期，首先，104 年度國際商港營運較 103 年度下降，與預期目標有相當差距，其次，自由貿易港區為自由經濟示範區第 1 階段之推動核心，原訂每年 30%之績效指標，於 104 年 4 月調降為 10%，再者，以 101-104 年度國內商貨物裝卸量統計，更呈現逐年下降趨勢，顯見我國港埠之發展情形，不僅商港營運未達目標、自由貿易港區之貿易量也未如預期，國內商港貨運量更逐年衰退，又該計畫內容及效益未明，不利於外界監督及本院預算之審議。故建議刪減該預算 900 萬元，並審慎評估港埠發展計畫效益。

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

(八)依據公路法第 27 條規定，「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」；主計總處亦依稅款，以縣鄉道面積（佔 50%）、市區道路面積

(佔 20%)、基本分配(佔 30%)來進行各縣市汽燃費補助款之計算與核撥，以利地方政府進行公路養護、修建及安全管理之工作。然據查，部分縣市仍出現鄉、縣道修復工作延宕，造成地方居民交通不見的現象。爰此，擬凍結交通部「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」之預算 1 億 5 千萬元，待其嚴格督導地方政府經費之運用，並提出檢討報告，經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
趙正宇 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

審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部中央氣象局單位預算。

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部中央氣象局 106 年度施政計畫及單位預算編列提出報告，深感榮幸。

中央氣象局業務涵蓋氣象、海象及地震 3 大領域，臺灣常遭受颱風、豪雨及地震等災害，對於民生影響甚鉅，今後我們會繼續加強預報產品的內涵和表達方式，讓民生和氣象資訊能更緊密結合。

此外，為開創客製化系統，以即時提供預警資訊，氣象局亦投入不少心力，希望提供交通運輸及防救災作業更好的參考資訊，俾利決策。

有關中央氣象局 106 年度施政計畫及單位預算編列內容，由中央氣象局辛局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：請交通部中央氣象局辛局長報告。

辛局長在勤：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本局 106 年度施政計畫及預算編列提出報告，至感榮幸。茲謹就中央氣象局 104 年度與 105 年度截至 10 月止之預算執行情形、106 年度施政計畫重點、預算編列情形及預期施政績效，向貴委員會提出簡要報告如次，並請委員參考投影片上的資料。

一、104 年度預算執行情形

(一)104 年度本局歲入預算共編列 1,876 萬 4 千元，決算數為 1 億 5,103 萬 6 千元，較預算數增加 1 億 3,227 萬 2 千元，主要原因係廠商逾期交貨賠償收入增加所致。

(二)104 年度本局歲出預算共編列 19 億 9,504 萬 8 千元，決算數為 19 億 8,832 萬 6 千元，決算數占預算數 99.66%。

二、105 年度截至 10 月份止預算執行情形

(一)105 年度本局歲入預算共編列 1,691 萬 6 千元，截至 10 月份止預算分配數 1,401 萬元，實收數 1,834 萬元，占預算分配數 130.91%。

(二)105 年度本局歲出預算共編列 22 億 2,063 萬 3 千元，截至 10 月份止預算分配數 15 億 5,643 萬 1 千元，執行數 13 億 7,617 萬 7 千元，執行數占預算分配數 88.42%。

繼續報告 106 年度施政計畫重點，在二、三個星期以前，本局曾經向貴委員會做過業務報告，因此，我現在謹就 106 年度的施政重點，簡單扼要的向各位重新報告一次。這裡面分成 4 個項目，第一，氣象觀測，其中衛星遙測及海象觀測系統是我們的重點，而且從我們的施政重點中，大家應該可以慢慢發現我們一共有三個主軸計畫，這三個主軸計畫支撐著氣象局所有的業務，這是氣象的部分，另外，地震也有兩個主軸計畫，等一下我會一一向各位做重點式的報告。

氣象部分的第一個主軸計畫是「強化海氣象防災環境監測作業」，這個計畫底下有 7 支子計畫，包括降雨雷達的建置、浮標、雨量站的汰換、七股雷達的更換，這些都在這項計畫裡面，最主要當然是降雨雷達及一些觀測設備的更換。

此外，預報部分，最主要的主軸計畫是氣象資訊之智慧應用服務計畫，主要工作包括：

1. 持續提升開放資料的標準與 OData 四顆星等級比率，建置巨量資料整集架構與隨選平台雛型及網路安全防護監控系統，拓展氣象資料共享服務；建立臺灣地區物候觀測系統與氣象站歷史環境資料庫，開拓在地特色的氣候資訊服務。

2. 建置跨域服務應用平台，強化氣象產品供應平台，開拓氣象專業跨域服務；發展全球系集預報與海氣耦合模式預報系統，提升 2 週以上之天氣與短期氣候預報技術與作業能力；強化氣候資料庫及氣候監測預報作業輔助系統，推展氣候預報資訊及應用服務。

3. 開發預警決策輔助系統雛型，強化即時監測與預警系統效能；持續發展雷達與海流資料同化技術，開發縣市分區機率型預報產品，精進鄉鎮化即時預警技術與天氣預報作業效能。這個計畫的執行期間是從 105 年到 108 年，為期 4 年，這個計畫執行完畢後，還會提出第 2 期的計畫，第 2 期可能就會牽涉到超級電腦的更換問題。

第三個主軸計畫是「氣候變遷應用服務能力發展計畫」，主要工作包括：

1. 整集、處理及分析臺灣長期氣候資料，建置臺灣長期氣候資料查詢系統與建立臺灣本地氣候長期監測系統，以提高氣候基礎資訊應用能力與層面。

2. 進行臺灣氣候變遷分析與推估技術之發展，建立在地化氣候變遷推估資訊與發展各應用領域之氣候風險評估方法，強化氣候變遷分析與推估能力。

3. 建立氣候資訊應用服務基礎，收集與分析先進國家氣象機構之氣候資訊應用服務相關作為，建立臺灣之氣候資訊應用服務架構及機制，建立氣候資訊應用服務系統。

4. 推廣氣候知識與資訊應用服務，完成提供國內各領域氣候資訊應用與變遷調適服務系統建置，提供各個領域所需之氣候及變遷調適相關應用服務資訊產品。

這個計畫主要是因應未來氣候變遷、氣候暖化，我們在氣候模式及一些應用上的努力，目的是要提升氣象資訊的服務效能。

接下來是地震計畫，地震計畫分成二個，一是海纜計畫，這個計畫到今年就會結束，預計明年可以完成這一期的資料系統，然後開始規劃第二期的計畫，它是將海纜計畫向外延伸的規劃工作，希望能夠明年提出計畫書，向法院裡面爭取預算。

另外，提升氣象服務效能一直是氣象局在努力的工作，未來我們會持續努力，讓氣象能夠更生活化、口語化，以方便大家使用。

接下來就 106 年度本局單位預算歲入及歲出部分報告如次：

一、歲入預算部分

106 年度本局歲入預算數為 1,826 萬 5 千元，較上年度法定預算數 1,691 萬 6 千元，增加 134 萬 9 千元或 7.97%，主要係新增提供辦公室屋頂平臺架設電信基地臺之租金收入。

二、歲出預算部分

106 年度本局歲出預算數為 23 億 58 萬 5 千元，較上年度法定預算數 22 億 2,063 萬 3 千元，增加 7,995 萬 2 千元或 3.6%，主要係增列強化防災環境監測等經費。雖然氣象局的預算不是很多，但仍是滿複雜的，我們的預算分成三個部分：科技經費、公共建設經費、基本需求經費。各分支計畫的經費額度，科技經費大概是 10 億左右，公共建設經費大概是 5 億多，基本需求經費就是一般的公務預算，這部分大概有 7,000 多萬，其中科技經費及公共建設經費部分有一些增減，基本需求經費裡面有一些觀測、基本業務的維運大概減了 5,000 多萬，所以總數雖然比去年增加 7,000 多萬，但在基本維運上其實是減少的。

以下簡單就這三個分支經費向各位做簡單的報告，科技經費部分大概增加了 9,000 多萬，主要是配合政府第五階段的電子化政府計畫，編列了將近 1,000 萬的經費，也就是報告上紅色的部分，這是配合第五階段電子化政府計畫所增列的部分。另外，還有建構臺灣海象暨氣象防災環境服務系統，增加 1 億 3,000 多萬，主要是用於海域的防災服務系統開發，還有衛星與雷達衍生產品的開發，這兩個加起來大概是 1 億 3,000 多萬，所以科技經費部分增加 9,000 多萬。

公共建設經費部分增加 4,000 多萬，主要是最後一項「強化防災環境監測」部分，增加了 5,000 多萬，這部分最主要是在氣象局的「氣象防災計畫」規劃裡面，預計在東南邊與西南邊外海，建置 2 座深海浮標，除了做氣象觀測以外，主要是用於海嘯預警的部分，因為這兩個點基本上是兩個前哨站，也是關係到臺灣海嘯預警的建置，在很多學者專家的研究裡面，這是最可能有海嘯來的地方，所以我們在外海採取與國際接軌的方式，建置 2 座深海浮標。

第四項是基本需求經費，也就是公務預算的部分，下年度減列 5,000 多萬，其中減列的項目是五分山雷達的修復，因為這部分今年就會結案了，所以減列 4,800 多萬。增加的部分是田中氣象站，我們預計明年要把梧棲的氣象站搬到田中氣象站，所以可能要花 2,000 多萬的費用。人事費部分也減少了撥補勞工退休準備金專戶差額 2,000 多萬，以上是 106 年預算編列情形。

具體施政績效一共有 5 頁，這些都是預期在明年的工作能夠發展出來的預期績效，第一項是小區域災害性預警預報系統，這是最近幾年我們持續努力的工作。第二項是降雨雷達計畫，我們希望在未來 2、3 年內能夠如期完成，配合小區域的資料能夠有一些災害性天氣監測的功能。第三項是衛星部分，國際上的衛星因為壽命的關係，所以陸陸續續有一些發射，所以我們必須

配合這些新衛星的發射，做一些軟體的建置。第四項是地震部分，主要是海纜與地震預警的工作，希望在持續推動後能夠有所精進。第五項是飛機投落送颱風觀測，我們會依照預算、颱風的特性來執行飛機投落送的觀測。第六項是 24 處潮位站，它是負責海象的工作。第七項是我剛才提到的主軸計畫之一——智慧型應用服務計畫。第八項是另外一項主軸計畫——海氣象的環境監測計畫，裡面包括一些岸基雷達儀、剖風儀、雨量站汰換工作。第九項是氣象應用服務，我們現在鎖定幾個題目，例如農業、水利、公共衛生等題目，去做氣候應用的推廣。第十項是時空資訊雲的落實，主要是要完成很多氣候資料數位化的工作。第十一項是配合政府第五階段電子化政府計畫所衍生的工作。

最後，106 年的預算及施政重點，主要是要提供氣象與地震的測報服務與持續發展所需，希望委員能夠支持。以上報告。（中央氣象局簡報資料見附錄一）

主席：現在開始進行詢答，詢答前先宣告以下事項：本會委員每位委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會委員詢答時間為 6 分鐘；暫訂 10 時 30 分休息 10 分鐘；委員發言登記於 10 時截止；各委員如有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息。

首先請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，每次放颱風假就會造成很大的問題，尤其是地方放了假，結果颱風不來，或是颱風來了，但沒有放假就挨罵。更離譜的是，隔壁縣市放假，如果我不放，好像會很奇怪。上次 928 颱風來襲的時候，最早宣布放假的是宜蘭，然後花蓮覺得不放會很奇怪，可是明明就沒有颱風要來，只是因為看到隔壁縣市放假，也就跟著放了。花蓮放了以後，台東根本沒有颱風，但看到隔壁縣市放，擔心會被罵，也跟著放了。部長，這已經造成臺灣競爭力的下降，我只看到部長一直點頭，不知道部長是贊成還是反對本席的看法。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。現在我們確實把它當成一種類似福利的措施，就會造成民眾對於這方面的期待，因為有福利的共同期待心，通常就會選擇放假來順從民意，確實會影響社會上的競爭力。

鄭委員寶清：你贊不贊成把颱風假的宣布收回中央處理？

賀陳部長旦：關於這件事情，因為現在越來越知道，颱風其實會受到地方上的地形，同時還有一些其他條件上的影響，由中央來做全面性的單一規定，其實並不適當。何況委員一定很清楚，颱風假其實不是假，目的是為了讓大家避難，或是當颱風造成損失讓民眾回去做搶救，但它並不是假，所以各自的狀況才會不一樣。

鄭委員寶清：現在最嚴重的是，接到訊息的時間不一，因為專業判斷是在氣象局嘛，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：氣象局發布的消息，接到的時間不一，所以宣布的時間也不一，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：所以地方政府承受很大的壓力，他們並不是做專業思考，而是考慮到別人放我就跟著

放。

賀陳部長旦：我們現在盡量讓發布的時間固定。

鄭委員寶清：我覺得應該改由中央來發布，當然我並不是主張絕對就是讓中央決定，如果地方有特別情況的話。

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員寶清：依規定哪個縣市可以放假，由中央統一來承擔責任，因為氣象局比較專業。局長，如果將發布的權力劃歸中央，你贊成嗎？你願不願意承擔這個責任？畢竟這應該是責任而非權力。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。如果將是否放颱風假，完全依照氣象的條件來決定的話，因為氣象局是提供氣象資訊的唯一單位，如果是用等號等過來的話，氣象局當然就必須提供更正確的知識給決定的人做參考。

鄭委員寶清：如果由氣象局來宣布，你願不願意承擔這項責任？我只問你這句話。

辛局長在勤：現在這部分由人事行政總處宣布，屬於院裡面的權責。

鄭委員寶清：不是啦，那只是作業辦法的規定，改一下就可以了，這部分沒有問題，只要人事行政總處宣布由氣象局來做專業決定，你願不願意承擔這項責任？

辛局長在勤：如果行政院下令，我們當然就要做。

鄭委員寶清：就是承擔這項責任，對不對？其實從 1977 年開始，一直到 2000 年，因為之前比較落後，並沒有避難假、颱風假的概念，是從 1977 年開始的，一直到 2000 年，整整 23 年的時間都是由中央決定的，是 2000 年之後才改由地方來決定，過去由中央決定時從來都沒有亂過，但是改由地方決定後就亂成一團，部長，可不可以去協調一下，這件事就改由氣象局來承擔？

賀陳部長旦：依照我的瞭解，目前院裡面正在整體性的思考及討論這件事情，但是我個人還是要強調，這並不是假，這是因為有需要……

鄭委員寶清：避難啦！

賀陳部長旦：對，所以每個地方的條件都不太一樣，如果要統一規定並不適當。

鄭委員寶清：部長，由極左到極右都不適當啦，但某個縣市該不該放假，應該由氣象局來決定，如果地方發生重大災情，或因地形特殊，就讓地方自己去處理。其實現在就有這樣的規定，雨下多大，地方決定，雨量不是政府在管的，由地方政府自己決定。如果這樣的話，我相信未來不管是放颱風假或避難假，應該會比較精確一點。

賀陳部長旦：我理解委員的意思應該是說氣象資訊統一發布，而且盡量讓它即時、全面，讓它標準化，有個依據，但地方政府仍然可以斟酌其他情況，您所謂的雙軌大概是這個意思。

鄭委員寶清：就是縣市放假與否，由中央來決定，這樣縣市長才不會被民眾罵，由中央來承擔責任，為什麼要承擔責任？因為你們才有專業知識嘛！你們知道颱風會不會有影響，對不對？部長，好好去做研究一下啦！

賀陳部長旦：好的。

鄭委員寶清：其次，馬英九上台後主張我們不要再講返回聯合國，就去做一件事情，做什麼事情？

參加民航及氣象組織，請問現在有加入嗎？

賀陳部長旦：民航最近才碰到一些狀況啦，氣象部分……

鄭委員寶清：那也是觀察員，並沒有加入，那是馬英九在吹牛。

辛局長在勤：氣象組織我們並沒有加入。

鄭委員寶清：所以這是很悲哀的，關於颱風的命名，我們是沒有資格命名的，對不對？

辛局長在勤：是。

鄭委員寶清：菲律賓說他們女孩子的名字最多，所以叫瑪麗亞，但我們連命名的資格都沒有！奇怪的是，澳門及香港有資格耶，連北韓都有命名權！

辛局長在勤：有 10 個國家可以命名。

鄭委員寶清：我們為什麼沒有？

辛局長在勤：因為我們不是國際氣象組織……

鄭委員寶清：為什麼不加入呢？被修理嘛，對不對？

辛局長在勤：不是修理的問題，在我們退出以後，曾經想要回去，但是這方面的努力還在持續中。

鄭委員寶清：臺灣就是氣候的孤兒，對不對？因為我們無權命名，不能命名具有我們特色的名字，例如我們可以命名志明、春嬌，或是望春風、雨夜花，但我們並沒有命名權，所以我們是國際孤兒，中國一直說跟我們是血濃於水也是假的，對不對？可是氣象局卻編列要赴大陸交流的預算，交通部赴大陸的預算已經被刪了，但氣象局還是繼續編列預算，局長，你要說明一下嗎？

辛局長在勤：兩岸的交流其實是以技術及資料的交流為主啦。

鄭委員寶清：技術交流應該找比較高的國家啊，例如日本，日本的預測都是最準確的。

辛局長在勤：其實大陸現在的氣象技術與科技發展，並不亞於日本與臺灣。

鄭委員寶清：但是它對我們惡意嘛！它是惡鄰居啊。

辛局長在勤：但是它是跟我們最接近的。

鄭委員寶清：拿著槍對著你的頭說「我們是兄弟」，然後到處說兩岸是弟兄。

辛局長在勤：因為地緣的關係，兩岸之間的資料相關性非常重要。

鄭委員寶清：我覺得沒必要走太近啦，太近會很麻煩，而且我們不應該老是跪著，這樣他們會變成巨人，只要我們站著，他們就不是巨人了。

辛局長在勤：我們並沒有像委員說的是去跪著，而是在平等互惠的原則下做這件事情。

鄭委員寶清：既然交通部的預算被刪掉了，氣象局的部分也沒必要保留啦，你們只要把要去的地方改一下就好了。

辛局長在勤：我們去年也有編列這筆預算。

鄭委員寶清：請問氣象局對颱風預測的準度如何？

辛局長在勤：這 3 年來，如果是國際性的比較，其實台灣、日本、美國與大陸在同一條線上。

鄭委員寶清：這麼說不公平道，你解釋一下，為什麼我們在 72 小時誤差值最高？為什麼我們在最重要的 12 小時，誤差值還是最高？

辛局長在勤：颱風牽涉個別性，好報及難報的問題，這只是一個統計數字。

鄭委員寶清：你告訴我，這數字顯示什麼意義？

辛局長在勤：這裡面的差異還是都在誤差範圍中，委員不要看有 72 公里、70 公里或 30……

鄭委員寶清：摸彩摸到一個大獎是運氣，如果每次都摸到最大獎，這就不是運氣，反而可能是作弊，也可能是摸彩的技巧特別好！某個大學每次都出現諾貝爾獎得主，我們不能說它是運氣好，如果出一個得主，可能是運氣好，假如每次都是他們得諾貝爾獎，那就不是運氣好了。我們每次都排第 3、4 名……

辛局長在勤：這是年平均，把很遠的颱風都算在裡面……

鄭委員寶清：這表示我們有問題！

辛局長在勤：我們比較關心影響台灣的颱風。

鄭委員寶清：局長，我不是「吐槽」你，我跟你說的目的就是要你改進。

辛局長在勤：是。

鄭委員寶清：我們在 72 小時最遠的距離排第 4 名，到剩了 12 小時還是排第 4 名！

辛局長在勤：但是在 24 小時的部分，我們的表現還是不錯。

鄭委員寶清：但是最近與最遠的部分都輸給別人，所以這個要改進，好不好？

辛局長在勤：是。

鄭委員寶清：不要常吹牛說自己很好，結果卻不是，所以造成每次颱風一來，縣市長說你們預測不準，你們卻說自己預測的很準，最後就是吵架。部長，我現在說的是連貫的事，至於要加入氣象組織，你們要更努力！

賀陳部長旦：謝謝委員的勉勵。

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。剛才鄭委員說氣象不準、也沒有能力命名，講了半天，部長說放假不叫做颱風假，應該是颱風日，我想那叫做看電影及逛街日，如果預測不準，那些地方就擠爆了。之所以發布颱風日的原因在於地理位置，因為颱風來了，避免大家在上班、上學的路程發生一些意外。颱風日放得不對時，對我們影響很大，放得對，大家就說預測很準，搞了半天，2000 年以後都是由地方政府來發布，最大陣風達 10 級以上時，就看地方首長願意放假與否。看到隔壁縣市放假，不放又不行，會被大家罵，講了半天還是跟上次一樣，中央能不能拿回權責？你們再跟人事總處協調一下。

今天談到預測準不準，你知道黃昱維嗎？他叫做「氣象達人」，不是姓「辛」，他姓「黃」，你有沒有聽過這個人？

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。沒什麼印象。

趙委員正宇：他的粉絲有 55 萬人，他是氣象達人，也是咖哩餐廳老闆，為什麼大家都稱他為「氣象神算」？請問中央氣象局的粉絲有多少？

辛局長在勤：百萬。

趙委員正宇：他的粉絲將近你們的一半，有 55 萬人。

辛局長在勤：他拿我們的資料去延伸、加值，所以源頭還是我們。

趙委員正宇：你講得對。不管是雷達、反射、風向、風速、雨量等等，他統統拿你們的資料。

辛局長在勤：這也是政府在做民間氣象產業培植的一部分，希望源頭由中央來做，但是加值及服務的部分是由民間的氣象產業來做，這樣搭配對於民間普遍接受氣象資訊會有更大的幫助，這是我們的政策。

趙委員正宇：你講的我都同意。

辛局長在勤：謝謝。

趙委員正宇：但是別人為什麼比你們準？

辛局長在勤：準不準不能以這樣來論斷，因為源頭還是在我們，他的準確度……

趙委員正宇：你講了半天，強調源頭是在你這邊，分析則是別人，但是我看了你們的預算書，聘用了 14 個人，編制內有 12 個人？

辛局長在勤：對。

趙委員正宇：你聘用 14 個人編列 1,200 多萬的預算，正式編列也是 1,220 多萬，才多了十幾萬而已，為什麼聘用的人那麼多？

辛局長在勤：因為他們都是針對專有的題目，在固定的專業計畫下聘用。

趙委員正宇：你為什麼不找國家考試的人，多進用一點？

辛局長在勤：坦白說，即使是國家考試進來的人，薪水還是有差距。

趙委員正宇：比較高階的，是不是？

辛局長在勤：因為高階的人才有時候不太願意任公職。

趙委員正宇：聘用的人應該不是皇親國戚吧？

辛局長在勤：不是，絕對不是。

趙委員正宇：一定是專業的，是不是？

辛局長在勤：是，經過嚴格審查。

趙委員正宇：我相信很多都是專業的人，你覺得民間的黃昱維先生算不算專業的人？

辛局長在勤：他在氣象加值方面存在一定的專長，但是他能夠加值最主要是因為我們做了很多好的預報，他才有辦法加值，能有這些好的預報，除了氣象局正式人員以外，約聘人員也是角色之一。

趙委員正宇：你們是政府單位，準確度及信用度不及民間的人來得好，所以你們要多加油，搞不好也可以找他配合，你不是說民間也可以用？你們就一起合作，把氣象報準是最重要的事！我剛剛也跟你說，預報要愈來愈有效率，愈來愈準！

辛局長在勤：是，謝謝委員。

趙委員正宇：有關地震偵測器，台灣高鐵做得最好，因為它的速度很快，它的地震偵測器用得比較好，其他大眾運輸工具有沒有使用？例如臺鐵。

辛局長在勤：臺鐵跟我們有一個計畫。

趙委員正宇：捷運有嗎？

辛局長在勤：台北捷運跟我們的地震預警系統是連接的。

趙委員正宇：桃園捷運有嗎？高雄捷運有嗎？

辛局長在勤：桃園捷運現在還在蓋，以後都會納入我們的服務範圍。

趙委員正宇：不能只是高鐵而已，臺鐵及其他大眾運輸工具，尤其是捷運最多以及十八標、五楊高架，都屬於高架公路，這都很危險，如果地震來時，這些設備沒有預警能力先通知它們，會造成非常大的傷害，局長對於這部分要特別注意。

辛局長在勤：是。

趙委員正宇：另外，我們常說地震預警有現地型及區域型，區域型就是一般固定、在都會區或重要特別的地點；至於現地型，我覺得非常重要，尤其學校大部分都是走廊的舊式建築物，現在蓋的房子都沒走廊是因為 921 大地震，走廊式的建築就像骨牌一樣全倒，學校也是一樣，要求小朋友躲在桌子底下沒有用！尤其是醫院、學校及我剛才說的高架公路，一定要裝現地型，有 10 秒鐘讓小朋友、學生及民眾知道地震要來了，他們是不是要停住，特別是在高架公路或學校時不能躲，有時間可以到操場避難，現地型的偵測器是非常重要的！局長什麼時候可以完成這個？

辛局長在勤：現在地震預警有所謂的現地型及區域型，氣象局目前著重的是區域型，未來跟現地型結合是一定的方向，最主要的還是爭取時間。但是我必須強調一點，現地型利用一個站、非常少的資料進行很大的判斷，它的誤差及誤報率非常高。現在令人非常擔心的是，如果以現地型來預警，有點像是只看一個人的手指頭，卻要猜他的體重，基本上誤差非常大。看一個人的手也許可以猜他的體重，為什麼我們希望能看到手臂再猜他的體重，其中可以解釋我們之所以朝區域型發展，原因在於穩定，而且是可用的，我們也會嘗試接觸現地型，納入區域型當中，應用於一些特殊例子，這是我們會結合、往下發展……

趙委員正宇：局長，你知道我為什麼給你那麼多時間說明區域型及現地型？因為很多民眾不懂、不了解。我剛才講過，區域型比較精準，而且你用的設備會比較好，大都會區一定有用；現地型一定要結合區域型，剛才我特別強調的學校、高架公路，現地型的設備可能比較簡陋，但是速度比較迅速，可以趕快裝設，並連結區域型，讓民眾及學生、人員集中的地方與比較危險的地方，中央氣象局知道地震來襲能即時發揮預警功能，這個是非常重要的！你一直說準不準的問題，不要說看到手指，古時候的人看到手指就知道女人是否漂亮，你知道嗎？如果手跟大象一樣，你說她是美女，怎麼可能嘛？

辛局長在勤：我們會盡量……

趙委員正宇：當然先看手，你不能這樣比喻，是不是？

辛局長在勤：是。

趙委員正宇：你有看過手很漂亮，但是長得不好看的人？沒有吧！應該很少，你不能這樣比喻。

辛局長在勤：我們會加強。

趙委員正宇：現地型及區域型一定要結合，你們要多裝一些現地型，我剛才說學校，尤其學生，真

的讓我很擔心，例如南部大地震 6 級多，那邊的學校就很危險，還好當初台南倒的是大樓，如果倒的是學校怎麼辦？學生那麼多局長要特別加油一下，謝謝。

辛局長在勤：是，我們會朝這個方向努力。

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。今天審查中央氣象局的年度預算，我在此先針對上次的質詢再次詢問，氣象局在上次的質詢中，針對地震時的訊息回報，說明要盡力縮減回報時間，現在成果如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我了解，現在有很多發布的對象，在時間及對象的普及性上，我們會繼續努力，請容辛局長為您說明。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。有關地震預警，現在對沿海 10 公里以內、規模大於 10 以上的地震，大概十幾秒內我們就可以掌握，這已經是一個非常尖端的技術成果。在十幾秒內可以掌握之後，透過預警大概 20 秒左右，就可以到達一些緊急用戶。目前為止，大概有四千多個用戶在使用，包括國中小、高中及很多的政府應變單位，譬如消防局、高鐵等等。

顏委員寬恒：只有四千多個用戶直接使用，無法很普及？

辛局長在勤：因為牽涉傳輸的問題，我們評估過一秒之內要把資訊傳輸出去，它的量大概在 6,000 左右。

顏委員寬恒：現在全國 4G 的使用量是多少？

辛局長在勤：接著剛剛說的，其中有幾個是所謂中間介接的，有幾個業者收到我們的資訊後，可以廣播來服務他的用戶，所以用這樣樹狀的方式，可以擴展整個層面。從這個方向去做，我猜現在用戶應該非常多。

顏委員寬恒：像你說的使用戶大概四千多戶，比率太懸殊了。

辛局長在勤：這是公務單位。

顏委員寬恒：你說從沿海 10 公里以內發生的地震，你們在十幾秒內可以預測，完成通報的時間是 20 秒，但是到了國內之後，可能會造成盆地效應，量能會增加，在這樣的情況之下，你有沒有辦法告訴北、中、南、東各區的人可能承受的危險？20 秒才有辦法發布訊息，使用戶接到之後，也無法很精確地知道這個地震會造成什麼樣的災害，是嗎？

辛局長在勤：套裝軟體中都有提到，任何地方遭受震度的情況如何，由震度就可以預估當地可能遭受何種程度破壞的情形。

顏委員寬恒：另外，有關如何改善颱風預警通報機制，上次質詢也提到，對於氣象局的播報及說明，民眾不是很了解，例如 5 級與 7 級陣風，大概知道 7 級比 5 級大，但不曉得 5 級與 7 級分別是什麼規模？因此民眾不曉得如何防範，或防範的力道及措施是不是對等的？認真努力做好之後，還是因為不理解，做了可以應付 5 級的規模，結果來了 7 級陣風，等於白做工，而且可能造成更大的損失或傷害。針對這部分，你們說會檢討改進，但是氣象預報還是一樣不夠白話，

同樣用一套很制式的播報方式，沒有相對比較。不是北、中、南、東要有差異，而是收看播報訊息的鄉親、觀眾，他們的語言、文化程度及理解力不見得相同，你都用國語或是一樣的方式播報，他們也許不能夠理解。播報方式更白話一點，有相對的比較，可以嗎？

辛局長在勤：好，我們會盡量讓預報員以更口語化的方式播報。

顏委員寬恒：你們是主管機關，對嗎？

辛局長在勤：是，我們加強來規定。

顏委員寬恒：你們可以規範各家媒體，有時新聞預報為了增加收視率，用的字眼特別聳動，讓大家受到驚嚇來吸引目光，這個應該也要規範。

至於颱風假的部分，剛剛很多委員都有提到颱風天放假的基準，現在是各地方政府決定，中央機關交通部願意把這個權力收回來，由中央統一裁決嗎？這樣做是不是可以更精確？

辛局長在勤：颱風假真的不是假，它是災防作用的權宜措施。

顏委員寬恒：我能理解，也知道，可是大家普遍認知就是颱風假。

辛局長在勤：它應該是以可能發生的災害做為放假基準，氣象資訊只是研判是否可能造成災害的參考資料之一，因為地方政府比較了解地方性的事務，所以根據氣象局的資訊研判在縣市政府的管轄範圍內會造成的災害來決定放假與否。

顏委員寬恒：是因為地方政府真的比較了解嗎？照局長的說法，是指地方政府在判斷氣象的專業能力會比氣象局更強嗎？

辛局長在勤：就氣象判斷而言，當然氣象局是最專業的單位，但每個地方政府都會有所謂的協力機構，他們會幫地方政府解讀氣象資訊在當地可能會發生的效應，基本上，對於目前的制度……

顏委員寬恒：照局長所說，目前運作上就是氣象局先把相關氣象資訊提供給地方政府，再由地方政府的首長承擔是否放颱風假的政治責任？你們希望他能自己做決定，但事實上，他的專業能力並沒有比氣象局高，如果地方首長判斷放颱風假可以贏得民眾更多的掌聲，他就決定放假；或者在判斷不放颱風假會得到比較多的掌聲時，他就宣布不放假，這樣一來可能就不是一國兩制而已，因為我們總共有 22 個縣市，到時候會不會出現 22 種放不放假的方式？實不無疑問。

賀陳部長旦：我們絕對沒有把政治責任交給地方的意思，但針對颱風災防的發生有些是屬於預先，有些則是後來才發生，譬如地方上的橋梁因為颱風豪雨來襲而中斷，當地居民既不能上班也不能趕回去搶救家裡，類似的狀況，地方政府首長可能更可以判斷雨量及風速以外的事情，換言之，要做比較務實的綜合性判斷，授權地方來做應該是比較適當。

當然，有關風速與雨量方面，氣象局確實應該做好最及時、最標準的提供，至於地方整體救災或避難上究竟該怎麼做，應下什麼樣的判斷，我們認為地方首長還是會有比較多的了解才對，這並非把政治責任交給他們的意思。

顏委員寬恒：上次颱風來襲對放假與否，中央跟地方到底由誰來負責，至今沒有明確的答案，或有人謂地方可以自主做決定，惟其參考的資訊則是出自於中央氣象局，這樣一來事權分散，變成多頭馬車，當然最後也不乏有誤判的情形，從過去的經驗中，我們看到有些宣布放颱風假的縣市實際上是既無風又無雨；剛才趙委員提到很多縣市的民眾利用颱風假看電影或是逛百貨公司

，但基本上，如果縣市首長宣布停止上班上課，那麼，無論電影院或是百貨公司都不能營業，否則，業者就有違規之虞；但在無風又無雨的情況下，又要民眾去哪裡、幹什麼？基於上述，我們認為，目前地方對颱風天放假與否的處理已經顯得有些錯亂，應由中央政府收回權責來作個決斷，不要讓我們的鄉親無所適從。

賀陳部長旦：現在院裡面正就這個問題進行通盤檢討中。

顏委員寬恒：如果今天又碰到颱風來襲，有宣布放假的城市居民跟沒有宣布放假城市的居民究竟作何感想？假設前者是誤判，那麼，被強迫放颱風假的業者跟廠商，是否可以向政府申請國賠？

賀陳部長旦：所以，對這件事情若採統一規定，還是會有其限制。

顏委員寬恒：上次會議本席有提到超級電腦的問題，我記得局長當時的答復是：短期內超級電腦不需要再更新，但我們看到預算書裡面光是針對超級電腦的儲存系統就已經編列 2,630 萬元，若再將處理器、硬體等部分的預算涵蓋在內，大概有七千多萬元，既然局長先前已經揭示超級電腦短期內不需要再作更新，現今為何又再擴充增加這許多費用？

辛局長在勤：我所謂的更新乃是指這一代系統進到新一代的系統，一部超級電腦大概可以使用 6 至 8 年，但它旁邊附屬很多周邊設備是必須要一直增加，以儲存系統來說，因為超級電腦運算出來很多數值模式的資料都非常龐大，必須要有足夠的空間將其儲存起來，所以，到時候我們一定要有這部分經費的支持。

顏委員寬恒：但你上次有跟本席提到超級電腦已不需要再作更新，如今又編列七千多萬硬體跟軟體擴充的預算，請問局長作如何解釋？

辛局長在勤：我所謂超級電腦不需要再作更新，乃是指超級電腦的本身，而非超級電腦的周邊設備，因為所輸入的資料量太大，才有擴充周邊設備的必要。

顏委員寬恒：另外，你們在投落送飛機觀測項下編列 500 萬元的租金，請問這是向國防部租借 PC-3 反潛飛機的費用嗎？

辛局長在勤：不是，我們是向漢翔公司租借飛機。

顏委員寬恒：記得局長有跟我做過說明，就是你們本來想租借漢翔公司的觀測機，惟因其並不符合你們的使用規範，在此前提下，你們為什麼還要繼續租用它？

辛局長在勤：因為目前在台灣民間只有漢翔公司的飛機可以飛，它的限制就是必須加以改裝。

顏委員寬恒：你不是有承諾要向國防部進一步協調這件事情？

辛局長在勤：我們現正在進行這件事情。

顏委員寬恒：可是到現在我並沒有看到你們有什麼作為。

辛局長在勤：從委員提到這件事情到現在只有兩個禮拜的時間，目前我們正跟國防部協調是不是要開會協商這件事情。

顏委員寬恒：因為本席發言的時間已結束，謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝委員的指教。

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。本會今天今天安排氣象局的業務報告與預算審查，

這大概是交通部所屬中唯一與美國大選無關的議題，上禮拜看棒球，這禮拜看大選，搞得台灣好不熱鬧，真像是美國第 51 州一樣。首先本席要跟部長補一下進度，因為之前有幾次報告案，部長都不在，但後來相關單位都能提出具體成果，所以，在此對交通部所屬各單位表達肯定之意，也願意利用這個機會向部長作一報告。

在此我要指出氣象局在我們的臉書中有幾個網站及 APP，所以，大家現在比較容易找到氣象局了，但我們發現無論在網站或 APP 中都沒有看到氣象局的名字，因此，我們在這些資訊的網站或網頁裡面，根本搞不清楚到底有哪些是屬於氣象局的，有許多熱心的網友或是達人所 PO 的資訊，常會被民眾誤以為是氣象局所發的訊息，結果若報錯了，網民就會罵氣象局，即便報對了，也沒有人會感謝你們，所幸現今都已經改過來，後面都冠上「中央氣象局」的名稱，正名之後果然有效，本席以為，既然你們自己做的系統，就一定要被使用、被普及、被認知，這樣才能達到百分之百的效果，在此本席要對氣象局表達肯定之意。

另外，本席現在要請局長上 APP 去找一個「中央天氣預報」，如果它是用中文來寫，我會以為是出自中央氣象局，但顯然不是這樣，請問局長，沒有錯吧？

主席：請中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。是。

鄭委員運鵬：反而是「劇烈天氣監測系統」及「生活氣象」才是，對不對？

辛局長在勤：是。

鄭委員運鵬：針對這部分，也請你們去做個處理，好不好？

辛局長在勤：好。

鄭委員運鵬：本席認為，既是出自你們的訊息，就不需要讓人家下架，但必須要讓大家知道這是出自於中央氣象局，目前民眾對軟體的使用可能用手機的機率比 PC 還要多，所以，這部分還要再加強，不要讓民眾看不出是出自於官方的。

再者，我要感謝在場媒體朋友的報導，上次我在測試手機版台鐵官方訂票系統的時候，當時是次長列席備詢，測試結果跟民間使用台鐵資料庫的民間版相比，的確慢了十幾倍的時間，他們能在 2 秒之間做得到的部分，台鐵硬是要花 20 秒才做得到，不過，現在已大幅改善，不到 3 秒鐘就可以完成查詢，所以，對這一點本席也要給予肯定，目前台鐵已完成每天五、六十萬張以上的售票，足見該售票系統的即時性已經越來越普及，不輸民間系統，以上就是本席跟部長報告最近交通部所屬各單位所做的努力，希望日後被我們挑到小毛病的系統，也都能建制得更好。

今天我要跟氣象局討論兩個系統，一個是地震系統即時警報系統，一個是雨量觀測系統，關於前者，請教局長，目前整體上是否都已建制完成？

辛局長在勤：基本上，雛型已經結束，現在已進入應用階段。

鄭委員運鵬：到時候我們希望大家都能運用得到。但我們都知道，到目前為止地震還是無法做到預報，但當知道有地震發生時可以做到馬上通知，包含後面有可能發生的海嘯等等，現在中央氣象局已建制完這個即時警報系統，希望透過學校等教育單位或其他單位，爭取地震發生時的十幾

秒發出警報，以利人群的疏散，對不對？

辛局長在勤：對。

鄭委員運鵬：你們希望這個系統普及，而民眾則希望能儘早接收強震即時警報系統的通知，在此情況下，他們需要一個不須付費的使用軟體、一台可以用網路連線的主機，再配上它的廣播系統，應該就可以達到這個效果，局長，沒有錯對不對？

辛局長在勤：沒錯。

鄭委員運鵬：我們現在就來看看，你們跟學校方面的普及率是如何？局長，我們的幼兒園總共有 6,272 家，幼稚園最難管，只有 11 家連線，普及率是 0.17%，這個數字讓我很擔心，國小、國中都接近百分之百，高中以上大專院校是 50%，他們都可以自主。

辛局長在勤：是。

鄭委員運鵬：但是最難管的幼稚園，這些小孩子遇到地震可能會怕，那是反應，但是要管制、又要一起疏散真的是沒辦法。局長，這 11 間不曉得剛好是國小的附屬學校，還是怎麼樣，為什麼普及率這麼低？請說明。

辛局長在勤：說明這件事情，可能要花一點點時間，希望委員能夠接受。

鄭委員運鵬：沒關係，請說。

辛局長在勤：把它說清楚，大家可能會更瞭解。我們做完地震預警系統以後，把它送出去給人家，我們是十幾、二十秒就可以收到，送出去給人家的，一種是廣播，一種 sequential 在傳資料，現在網路上沒有所謂的廣播，所以必須要有一個 destination 目標來接我的東西，就是……

鄭委員運鵬：我知道。

辛局長在勤：依我的能力，現在網路上一秒鐘大概只有 6,000 個量，當初我們做測試是以國民中小學做為我們的雛型預測。

鄭委員運鵬：那你們就是估計錯了嘛，最難教的是幼稚園，你們的重心應該放在年紀小的幼稚園身上。

辛局長在勤：就人數來講，國民中小學的人數可能會多於幼兒園。

鄭委員運鵬：但是反應速度跟訓練能力，應該是越難管理的要越注意，不是這樣嗎？

辛局長在勤：幼兒園……

鄭委員運鵬：局長這樣的說明，本席大概瞭解，6,000 買 1 秒，2 秒就 1 萬 2,000，這應該不是問題，只是不是中央氣象局可以做的。

辛局長在勤：是，可以接受到 2 秒。

鄭委員運鵬：部長，我覺得這個應該是合理吧！

辛局長在勤：報告委員，其實我有另外一個作法，我們有跟十幾個電腦通訊公司合作，我們資料給他以後，他來做……

鄭委員運鵬：局長，我覺得技術問題不是問題，及時通知才是問題，幼稚園應該是最先被注意的，反正後面已經建置出來了，你應該要回過頭來補這邊，也不要告訴大家這不是交通部，也不是中央氣象局，應該是教育部。當然，私立幼稚園比較多，但這還是應該要建置起來，好不好

？你們看要用什麼方法把它完成。

辛局長在勤：是，我們會想辦法把它完成。

鄭委員運鵬：電腦都不是問題，但是你要去教導，還是要花很多人力，我剛才說的系統都做了，沒有普及就是沒有用，這一點要注意，好不好？

辛局長在勤：我們儘量。

鄭委員運鵬：也請部長要督導。接下來我們來看一下日本是怎麼教育的，花一分鐘的時間看一個小影片，這是日本馳城，上次地震他們也是受災，我們來看他們的幼稚園是怎麼樣訓練的。

（影片播放）

鄭委員運鵬：這是我們抓下來的影片，你看，小朋友要先教育訓練，地震會帶來驚波（海嘯），警報來了，幼稚園的小朋友要去躲，他們平常就做訓練，然後上網公開這些影片。他們從幼稚園就開始教導，這些動作國高中生大概都可以自己做。你看他們還要戴帽子，做得很完整，連避難的時候也都滿可愛的，他們的訓練是先躲完地震，之後再疏散，他們逃難是溜滑梯因為比較快，這你可以看到日本的訓練做得多完整，雖然這不是局裡面的工作，這樣的整套系統才會快，從預警到最後的疏散，局長，這提供你參考一下。

辛局長在勤：謝謝。

鄭委員運鵬：所以我的建議是，系統做了就要用，反正都是政府，不管是什麼機關。第二、幼稚園要優先建置，我覺得高中部分還有 50%還好，但是幼稚園要優先，因為私立的多，困難也比較多。

另外，關於雨量資料建置部分，現在氣象局有連線大概有 880 站，屬於你們的有 551 站，其它的是臺北市、水保局，加起來有 329 站，其中臺北市政府與你們連線有 49 站，沒有錯吧！

辛局長在勤：是。

鄭委員運鵬：我發現一個趣味的問題，你們和地方政府除了台北市以外的建置全部不連線，這 158 個是漏網之魚，現在你們要建立的是區域性氣候、雨量相關的系統。這邊不連線的原因，大概如下：第一、沒有專線。第二、設備每年要維護，地方政府不一定每年維護。第三、你們要 24 小時作業，而且每 10 分鐘要傳輸一次。雖然這 158 站可能不符合你們的標準，但人家總是資訊嘛，對你們有沒有幫助？

辛局長在勤：資訊錯誤可能會造成更大的困擾。

鄭委員運鵬：但是你可以分開來啊！應該就是運算的問題。

辛局長在勤：對。

鄭委員運鵬：你不連線不表示我沒缺，有些地方還是很缺乏，你不可能在旁邊再加一個，地方政府會在那個地方架，比如桃園架了兩個、台中架了 28 個，表示它對地方的施政還是有意義的，但是對你們來說你只是怕要的資訊會有錯誤，這不是也很奇怪嗎？158 站並不多耶！

辛局長在勤：即使只有一個站、兩個站，我可能要花更多的時間把它的資料融合到我的系統內。

鄭委員運鵬：所以你們完全沒有這 158 站的任何資料？

辛局長在勤：我們沒有他們的資料。

鄭委員運鵬：那你怎麼會知道是你的錯，還是他們的錯？

辛局長在勤：因為我們可以用面來校驗點的資料。

鄭委員運鵬：所以你還要校正它！這樣到底是誰的沒有意義？

辛局長在勤：而且它的資料傳輸也沒辦法傳輸到中央來，因為傳輸的頻率、儀器的準確性都是要花非常多……

鄭委員運鵬：那你們多出的預算是在做資訊跟科技的進步？

辛局長在勤：是。

鄭委員運鵬：這一點，我覺得你們和 158 站的資料不統一，地方政府也沒有這麼多專業人力，你們應該想辦法跟他們校正一下，不然各做各的，它有可能是對農業的，有可能是對防災……

辛局長在勤：我們逐漸把它們納入系統裡面。

鄭委員運鵬：以上是本席的建議，你們還是要避免重複浪費，對地方有意義，對你們中央也有意義，再來就是你們要盡量去善用，好不好？不要去分地方、中央，不要去分系統是舊，還是新。

辛局長在勤：我們盡量來……

鄭委員運鵬：納進來對你們不會有壞處，你可以把資料分為兩個資料庫去公布好不好？

辛局長在勤：好。謝謝。

主席：（葉委員宜津代）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。辛局長，保障人民的生命財產是政府基本的責任，有關地震災防告警系統在 2011 年福島發生重大地震之後，2012 年我們交通委員會就提出要建立地震速報系統。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。是。

李委員昆澤：剛才局長也提到有關現地型與區域型的差異，討論現地型跟區域型必須先討論震波，就是 P 波與 S 波，P 波的速度非常快，秒速大概是 7 公里，但是他的破壞力沒有那麼大，最嚴重的是 S 波，S 波的速度比較慢，秒速大概是 4 公里，但是它的破壞性很重。P 波跟 S 波現地型最重要的是它能夠立即偵測出 P 波，速度非常快能夠立即地發出相關的警報系統。區域型的是要做過相關的整合之後，它的波段速度是比較慢的。以日本為例，日本相關的地震告警系統，它至少會發送 3 次，第一次是 2 至 3 秒時，它發出相關地震的預警，因為 2 至 3 秒發送的是 P 波，速度很快，立即偵測讓人民立即知道有這樣的地震來襲，到 5 至 10 秒時會有第二波，到 30 秒時會第三波，讓日本的民眾有充分的時間能夠做災防的預警，有黃金時間可以對自己的生命財產有一個基本的保護。現在臺灣雖然也配合現地型的，但主要還是以區域型為主，區域型的問題是，我們是要在 15 到 20 秒之後才會發送地震相關訊息給民眾，是這樣爭取時間，所以我們變成是地震速報，而不是地震預警。地震預警是在地震發生 2、3 秒後立即偵測到 P 波，然後就能夠告知民眾，雖然它也有失誤性較高的問題，但是爭取黃金時間是非常重要的，請局長簡單說明。

辛局長在勤：日本現在的作法和我們現在的作法是一模一樣的，有第一報、第二報、第三報、第四

報，當哪一報開始比較穩定時，才會開始對外發布訊息，而氣象局也是這樣的作法，兩者作法都是一模一樣，因為學理一樣，所以其實大家的作法也是一樣的。

李委員昆澤：但我們的缺點與日本不同的是，我們是以區域型為主、現地型為輔，但日本是複合式的即時地震預報系統。

辛局長在勤：基本上氣象廳的預報作業也是以區域型為主，所以和我們是完全一模一樣的，他們的 2 秒、3 秒或是幾秒，也是在那個小區域收到資訊以後，就開始對外發布。

李委員昆澤：小區域非常重要。

辛局長在勤：對。

李委員昆澤：這樣的地震測報，最主要是震央地區 50 公里內外的重要區別，而目前氣象局地震災防告警系統是以區域型為主、現地型為輔，其缺點是，對 50 公里外的有 15 至 20 秒的告警訊息，但 50 公里內的……

辛局長在勤：日本也是一樣。

李委員昆澤：之前台南大地震就是以震央 50 公里內的為主啊！

辛局長在勤：是，日本也是一樣，這是技術無法突破的事情，剛剛委員解釋的很清楚，現地型用的是 P 波，但你怎麼知道 P 波之後的 S 波有多大？這是個問題，因為真的會影響的是 S 波，即使找到了 P 波、已經早就知道有震動了，但只是知道有地震，卻不曉得地震有多大，說不定是一個非常小的地震，如果因此就發了預警，可能會造成誤報的問題。

李委員昆澤：預警就是要讓民眾知道地震的來臨。

辛局長在勤：但如果是一個非常小的地震……

李委員昆澤：局長，我現在跟你討論的是，我們現在是以區域型為主、現地型為輔，而日本則是採區域型和現地型複合式的地震預報系統。

辛局長在勤：日本基本上是現地型……

李委員昆澤：這部分我們還是有相當多的問題，在地震速報和地震報告方面，規模 5 以上、震度 4 級以上就是地震速報；規模 4 以上、震度 2 級以上就是地震報告，其實地震速報和地震報告都是報告，都是地震發生 15 到 20 秒之後，要讓民眾知道有發生地震而已，但如果能即時讓民眾知道地震的來臨，不管速度快的 P 波或速度慢的 S 波，都要能夠去整合，這是目前地震預報很重要的方向。

辛局長在勤：是。

李委員昆澤：所以要到 22 世紀才会有更準確的地震報告，對不對？

辛局長在勤：是，期待在 22 世紀……

李委員昆澤：對，目前越南、泰國、土耳其、希臘、日本、韓國都有現地型的預報系統，其實台灣也發展的非常快速。

辛局長在勤：我們在地震預警的發展上一直是全世界最前面的幾個國家之一。

李委員昆澤：我們的研究做得很好，但是我們政策的實施是有問題的！

辛局長在勤：不止是研究，其實我們這部分是由實施帶動研究。

李委員昆澤：在日本發生 311 大地震之後，我一再地在交通委員會要求你們趕快建立災防告警系統，其實到目前為止我們還在測試階段，且測試的問題還是存在，目前測試的區域還是很小，不論是在石碇、中部的鹿谷、南部的車城或滿州，仍是在一個很小的村裡，在我們要求之下，現在才要慢慢擴大測試的範圍，速度太慢了！

辛局長在勤：是，我們會加強，不過我們的地震預警作業其實是領先日本的，我希望大家能夠相信這一點，而現在缺的是要怎麼把預警作業的資訊傳到外面去，這一段台灣是一直落後日本的，現在談的問題是後面這一段。

李委員昆澤：局長，我就提醒你，我們的研究不會輸給日本，但是做出來的東西還是輸給日本。

辛局長在勤：我們的作業領先日本的。

李委員昆澤：目前只有新北市和台南的部分學校，以及一些面板廠和半導體公司、工廠才有做現地型地震預警系統，因此，如何讓它成為一個複合式的預報系統，是氣象局重要的工作。

過去我們對於颱風的預報算是大聯盟等級，這部分我很肯定中央氣象局，但是這幾年來，原本在小聯盟的韓國和中國也急起直追，他們現在也擠身大聯盟，在氣象颱風預測方面，我們會不會變為小聯盟？我們現在的颱風預測和世界各國主要的單位差距有多少公里？請簡單說明一下。

辛局長在勤：如果以這 3、5 年的資料做統計的話，其實台灣、大陸、美國、日本都是在大聯盟，既然我們上了大聯盟，就不會進入到小聯盟。

李委員昆澤：不一定喔。

辛局長在勤：這是一定的事情，因為技術和經驗都在，而且我們人員的培訓和科技的環境也都存在，只要……

李委員昆澤：不長進就會進入到小聯盟，人家都進步了。

辛局長在勤：由小聯盟上到大聯盟是比較容易，但要留在大聯盟當然會有一定的難度。

李委員昆澤：英超足球的甲組都有可能變成乙組，最後一名就變成乙組了。

辛局長在勤：這部分我可以跟委員掛保證，我們是不會從大聯盟進到小聯盟的。

李委員昆澤：請問我們颱風的路徑預報大概差距幾公里？

辛局長在勤：大概 80 公里左右，這 4 個國家都在 80 公里左右，其實相差 2、3 公里都是在誤差範圍以內，颱風有好報、有難報，有的他好報、有的我好報，平均來說是這樣的數字，如果把每個颱風都拿出來看的話，有時候他好、有時候我好，並不一定。

李委員昆澤：再請教局長，目前我們所收到的海嘯預警訊息還是透過太平洋海嘯警報中心嗎？

辛局長在勤：是遠地的海嘯。

李委員昆澤：太平洋海嘯警報中心固定時間都會分段傳送，大概都是 30 分鐘。

辛局長在勤：是，大概 30 分鐘到一個鐘頭。

李委員昆澤：所以現在氣象局也在加強我們自己的海嘯偵測，請問花蓮外海的浮標現在的計畫和進度如何？

辛局長在勤：花蓮外海的浮標已經鋪設完成，現在在做系統測試，預計明年可以上線。

李委員昆澤：這樣浮標會有幾個？目前是花蓮外海有嘛？

辛局長在勤：花蓮外海的浮標其實是觀測用的，我們準備在明後兩年在東面和西南邊設置兩個深海的浮標，那就是以海嘯預警為主所建置的浮標。

李委員昆澤：另一個與地震預測相關的重要計畫就是媽祖計畫，現在第一期是 45 公里，第二期已經延長到 115 公里，請問第三期有做怎樣的規劃？

辛局長在勤：我們現在已經有成立小組在規劃第三期的路線和儀器等所有事項。

李委員昆澤：中央氣象局的工作是非常重要的，因為他要在第一時間告知國人颱風、地震的相關訊息，並能在最短的黃金時間內做好生命財產之保護，因此，希望中央氣象局還要加強相關的工作。

辛局長在勤：是，我們會繼續努力，謝謝委員。

主席（李委員昆澤）：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。今天來探討氣象局的相關事項，剛剛聽氣象局長說，台灣對地震的預測非常先進，比日本還厲害，其實政府每一年都編了大筆預算、經費給氣象局，請問部長知道國家防災日是哪一天嗎？台灣有沒有國家防災日？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是傳統的那個 921……

林委員俊憲：9 月 21 日是國家防災日，今天到場的單位有交通部的會計、人事及氣象局，還有主計總處及政風等，你們在國家防災日會做什麼呢？如果按照訂定國家防災日的精神，全民應該做防災及救助的演練，包括民間企業也要做，而日本就是採取這樣的精神來預防。我們訂定國家防災日就是希望全民能夠有災害防救的意識，如果遇到災害該如何演練及怎麼辦呢？譬如日本就有訂出一個標準，即自助、互助及公助，自助是自己要救自己，互助是社區的左鄰右舍要互相幫忙，而公助就是國家的力量，比例大概是 7 比 2 比 1。自己救自己占了 7 成，災害來臨的那一刻，誰能夠救你呢？所以自己最重要，不要期待左鄰右舍或是指望政府。這種演練也必須持續推動，讓全民有防災意識，如果沒有這樣做，本席不知道訂定 9 月 21 日為國家防災日有什麼用？根本就沒有用，只有學校的學生在演戲一下而已。

賀陳部長旦：災防中心有做統一的演練，當然我們還要追蹤及要求它的效果。

林委員俊憲：本席看過氣象局的預算，其實國家給氣象局很多資源，明年度的預算有 22 億，人員有 586 人，平均 1 人分配的預算是 400 萬元，投入該單位業務的資源算是非常高的。民航局有二百三十幾人，預算才 3 億 3,000 萬元，每人平均分配才一百多萬而已。過去常在說如何提高氣象局預測的精準度，政府要不要給他們資源呢？其實政府已經給他們非常多資源了。

氣象局光是提高氣象科技研究發展，明年就編列了 15 億元，科目名稱包括氣象科技研究就有 1 億 6,000 萬元、氣象資訊研究處理開發是 4 億 5,000 萬元、地震預測是 3 億 5,000 萬元、強化災防環境監測的 5 億 3,000 多萬元及氣象測報的 1 億 8,000 多萬元，幾乎是寫了就給錢，有寫就有錢啊！然後還是分為好幾年的計畫，我認為政府已經給氣象相關單位很多的資源了。

針對颱風的預測，有關放不放颱風假及預測是否準確的問題，今年已經引起很大的爭議，也

造成民眾上下班的困擾，我認為氣象局的預測對不起納稅人。

賀陳部長旦：我想這是研究與溝通上的落差，各位支持的這些研究是有相當的水準，可是在民生運用上，我們還需要加油。

林委員俊憲：自然氣象的預測當然不可能是百分之百，現在的科技就是希望能夠儘量精準。有關今年放不放颱風假的問題，就以台南市做例子，台南市在準備宣布明天要不要放假時，一定是根據氣象局給的測報資料，第二天的陣風風力預測是 7 到 8 級，可是放假的標準是 10 級以上，如果部長是市長，你會怎麼決定，要不要上下班呢？當然要上班嘛！

賀陳部長旦：純粹就這個資料是要上班，可是就地方而言，颱風這天是不是要休息以便做搶修或避難等，還是有很多綜合因素。

林委員俊憲：如果你是市長，還有什麼綜合因素？

賀陳部長旦：比如說有時候是前一天的風雨大，到晚上橋……

林委員俊憲：颱風都還沒有來，怎麼會有風雨大？我說的是颱風來的第一天。

賀陳部長旦：第一天也要看當地還有什麼其他的情形。

林委員俊憲：那會有什麼其他情形，颱風還沒有來，風和日麗，可是大自然說翻臉就翻臉。

賀陳部長旦：有時候白天與晚上的情形不一定完全一樣，真的是要在最靠近……

林委員俊憲：你要宣布的是第二天要不要上下班，就是事先要宣布，還有什麼樣的資訊要掌握呢？唯一的根據就是中央氣象局給的資料嘛！

賀陳部長旦：可是最靠近要不要作決定那刻才會比較準。

林委員俊憲：7 點上班，6 點 50 分才宣布，當然就會最準啊！

賀陳部長旦：我們不是要大家這麼匆忙。

林委員俊憲：通常都是在前一天，而且最遲不超過 10 點宣布，就是不想在大家睡著後才宣布，這到第二天上班會有 8、9 個小時的間隔，如果你是地方首長，你會根據什麼？當然是中央氣象局給的資料嘛！

賀陳部長旦：如果完全只是用氣象的陣風，國家當然會有標準……

林委員俊憲：當然是依照國家的標準，否則我們訂定那個規則要做什麼。

賀陳部長旦：這是一個氣象科學上的標準，也提供地方首長作參考。

林委員俊憲：不是參考，是給他們當依據。既然唯一的根據是中央氣象局給的資料，因此我們才會提案，應該由中央來研判。地方縣市首長根據什麼來決定第二天早上的事情呢？他看的一定是中央氣象局給的資料。

賀陳部長旦：風雨大的時間並不是與放假日完全同步，有時候雨量是會累積的，因此我們才會需要……

林委員俊憲：氣象局當然會預報錯誤，不可能做到百分之百，如果上下班的預報錯了，縣市首長也會覺得很委屈，誰知道第二天是風和日麗及無風無雨。你們局長又說不要把它當擋箭牌，這不是當不當擋箭牌的問題，是不是這樣呢？

賀陳部長旦：瞭解。

林委員俊憲：這也不是推卸責任的問題，而是大家要來承擔，雖然地方首長的根據只有一個，但是我覺得不能互相推卸責任。

賀陳部長旦：當然。

林委員俊憲：地方首長也沒有別的辦法來做其他的判斷，唯一的根據就是中央氣象局的資料，為什麼中央不決定呢？現在每位地方首長都怕到了，怕宣布放假比別人慢，慢一個小時就讓民眾罵一個小時，乾脆不管第二天的狀況是如何，趕快宣布明天就放假，以後可能都會變成這樣，恐怕也會造成其他方面的困擾，即連不該放假都放假了，國家社會會有損失，請你考慮要不要由中央來決定呢？

賀陳部長旦：行政院正在作通盤的考慮，我們認為氣象是其中考慮的一部分因素……

林委員俊憲：當然是全部的因素，怎麼會是一部分因素呢？不上班不上課就是天氣不好，怕民眾在路途上遇到危險。

賀陳部長旦：路途上是否危險，除天氣之外，還有其他因素，也許有橋梁等問題。

林委員俊憲：颱風還沒來，橋梁怎麼會斷？你舉這個例子，不對嘛！

賀陳部長旦：當時的雨量不是那麼大，可是是會累積的。

林委員俊憲：你講的是很極端及例外的狀況。

賀陳部長旦：所以我才會說有個別的情況。

林委員俊憲：部長考不考慮呢？

賀陳部長旦：我們不會跟中央說一定要怎麼主張，這個讓行政院作整體考慮啦。

林委員俊憲：行政院一定會問你部長的意見，對不對？

賀陳部長旦：對。

林委員俊憲：林全院長一定會問說：「賀陳部長，以後如果天然災害不上班不上課的規定修正一下，由你交通部這邊決定。要不要？」

賀陳部長旦：我會覺得可能應該再考慮。

林委員俊憲：你也不敢負責任？

賀陳部長旦：這個不是負責任的問題，這是一個……

林委員俊憲：當然是負責任的問題啊！國家一年給你二十幾億元來做相關氣象的研究、預測。

賀陳部長旦：不提準確度的問題，每個地方是否需要用放假停止上班一天來幫助避難或修復，這件事情是有它的理由的，不是只有颱風一個因素而已。

林委員俊憲：你應該整體去考慮啦！也就是說，就算放假，要不要補班的問題。你若綜合考慮，就不會一直想把責任給推掉嘛！

賀陳部長旦：瞭解。

林委員俊憲：好不好？

賀陳部長旦：好。謝謝。

主席：請陳委員歐珀發言。陳委員發言完畢之後，我們休息 10 分鐘。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。部長、局長，中央氣象局的業務主要涵蓋氣象、海

象和地震這三個領域。氣象局所揭露的各項資訊，事實上與人民的生活息息相關，它也是防災體系中一個重要的角色。因此，本委員會委員對於氣象局的業務都相當關注。我要談一個比較嚴肅的問題，那就是除了這三個領域之外，其實現在國際間最重視的就是氣候變遷。局長當然知道氣候變遷是怎麼樣的狀況，但是，我想部長也應該要瞭解。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是，請指教。

陳委員歐珀：在全球都重視這個議題的狀況下，氣象局如果還是只有過去這三項主要業務，似乎是不夠的。我建議氣象局把氣候變遷列為重點工作，或者，把它變成三項主要業務之外的第四項業務領域來推動。全球暖化的危機其實都是來自人類，曾經有一位科學家說：「21 世紀人類最需要做的事情，就是不要破壞地球。」因為是人類造成的，所以，一切的後果都是我們人類要承受的。我認為，如何加強這方面的工作，是未來氣象局要努力去做的事情。

賀陳部長旦：是的。

陳委員歐珀：氣象局有這個意思之後，我們要教導民眾如何學習、適應，並且與氣候變遷、極端氣候共存。我覺得現在民眾對這種科普知識已經日益重視，倒是公部門對於這方面工作的推動還需要加強。

賀陳部長旦：是的。

陳委員歐珀：如何順應社會的變遷，提供最適切的服務，是氣象局不應忽視而且要不斷加強的重要課題，這是辛局長講過的話。我在這裡也提出我們台灣極端氣候過去的一些現象，請大家一起來關心、來瞭解一下。

賀陳部長旦：謝謝。

陳委員歐珀：過去一百年全球的氣溫上升 0.6°C ，台灣高出一倍是 1.3°C ，台中是 1.11°C 、台南是 1.39°C 。強降雨量我們過去十年增加了 140%，大部分都是颱風所帶來的極端氣候雨量。毛毛雨的比率是下降的，過去我們台灣一年大概有 70 天下毛毛雨，現在則是一年約有 35 天是下毛毛雨。1990 年到 2000 年是台灣百年來溫度最高的十年，可見我們台灣的氣溫是一直在上升的。另外，我們台灣的氣候還創造了很多紀錄，平地也會降雪，今年初宜蘭的平地就降雪了。史上高溫、強烈降雨，氣候變遷的危機不只帶來災害，也導致菜價昂貴、道路的破壞、侵蝕國土。所以，台灣應該開始嚴肅面對氣候變遷的挑戰，學習如何調適並且與極端氣候共存，已經是我們的當務之急。政府要怎麼做？我想，未來應該在業務上作調整。我剛剛講過，你們過去太重視氣象、海象和地震三個領域，極端氣候的部分也應該要加強。事實上，極端氣候是人為的因素造成的，不是自然現象所引發的氣候變化。要如何避免？我想，這個教育就很重要了。部長，你同意嗎？

賀陳部長旦：我完全同意。是不是讓辛局長來說明一下，他們現在在內部組織和研究方向上，都正朝著委員剛才指教的基礎進行。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。其實在氣象局未來的組織架構裡面，本來就會出現一個氣候組，它

就是針對氣候變遷所衍生的一個單位，現在這個條例正送到院裡。

其實氣候一直是氣象局在這幾年開始的一個新議題，我們主要還是跟農業、公共衛生、水利去找到一些使用氣候變遷資料和氣候資訊的運用，來做特別的發展與服務。

陳委員歐珀：據我所知，有許多國家是把氣象局的業務放在環資部或科技部，而我們則是放在交通部，不要讓人家以為我們不重視，事實上，氣象局的業務跟科學研究的確比較相關。

在今年 11 月 4 日巴黎氣候協定正式生效後第一個碰到的首長級氣候大會，也就是在聯合國氣候變遷綱要公約第二十二屆締約方的一個大會。根據瞭解，7 日至 18 日在摩洛哥召開。請問局長，你們有沒有派人去？

辛局長在勤：我們有派兩位同仁與環保署同仁組隊參加這個會議。

陳委員歐珀：已經前往了嗎？

辛局長在勤：我們是第二階段的。

陳委員歐珀：第一批人員已經順利進入摩洛哥了吧？這邊的資料是這麼寫的：「第一批人員已成功進入摩洛哥的會場，第二批環保署等相關部會官員明天才要啟程。」你們這個過程有沒有受到阻撓？

辛局長在勤：沒有。

陳委員歐珀：中國有沒有阻撓我們的官員去參加？

辛局長在勤：就我的瞭解，我們這部分是沒有。

陳委員歐珀：目前沒有？

辛局長在勤：是。

陳委員歐珀：所以，應該可以順利進入。對不對？

辛局長在勤：是。

陳委員歐珀：我認為氣象局應該要重視這個事情，因為這是有關全人類安全的問題。如果中共無理打壓的話，我們要表達嚴正的抗議。因為我看到今天的報紙嚇了一跳，難道連氣候大會也要打壓我們，不讓我們參加。報紙上報導，國安團隊已沙盤推演未來幾天可能出現的狀況，顯然國安單位已經注意這個問題了。辛局長，你是中央氣象局派出去的人，你應該在那個場合適度表達你的意見。因為極端氣候是全人類帶來，所以，你一定要嚴正聲明這個立場。好不好？

辛局長在勤：是。

陳委員歐珀：也請部長注意這個事情。

賀陳部長旦：應該的。謝謝委員。

陳委員歐珀：其次，目前我國有四座氣象雷達站，分別設在北部的五分山、東部的花蓮、南部的墾丁、西部的七股。現在五分山氣象雷達儀因為颱風受損，會影響到宜蘭縣氣候的監測。何時可以修復？

辛局長在勤：其實五分山雷達的罩子已經罩上去了，目前在等內部的零件，大概在年底之前可以修復。不過，我們在今年 8 月已經裝了一個小型雷達，也可以 cover 到宜蘭的部分；就是 C-band 雷達儀，已經裝上去……

陳委員歐珀：所以現在暫代的移動式雷達……

辛局長在勤：現在已經沒有移動式的了。現在在五分山上有兩顆球，一顆是比較短、230 公里的，一顆是新的。五分山那個舊的、被破壞的，年底會修好，但是，我們在 8 月已經裝了另外一顆雷達在上面了。

陳委員歐珀：我一開始就跟你講，你們各項氣象資訊的揭露都與防災體系息息相關。所以，任何儀器或設備一有問題，就要趕快進行搶修。這是很要緊的一件事情，也是民眾跟我反映說很擔心的事，就是這段期間揭露的資訊是否正確、夠不夠，這很重要！

另外，為了防止瞬間強降雨造成災情，氣象局打算建置防災降雨雷達。是不是這樣？

辛局長在勤：是。

陳委員歐珀：我要特別提醒，東部無法藉由中央山脈阻隔颱風，不管是地震或颱風都是首當其衝的，這些地方都應該注意，尤其要在這個地帶重兵部署防災降雨雷達。

辛局長在勤：是。

陳委員歐珀：我覺得也應該在這方面加強它的設備。

對於你們原本要設在頭城的防災降雨雷達，我建議改放在壯圍觀光局的旅遊服務中心。這個部分你現在有沒有新的決定？

辛局長在勤：跟委員報告。原本要設在頭城的防災降雨雷達，地點已經改變，會往北移兩、三公里，宜蘭縣政府也已答應把那邊的地撥給我們使用。也就是說，地點已經確定在那附近了。

陳委員歐珀：你們在哪裡設置，我沒有特別的意見，我只是跟你建議。重要的是，要趕快設。尤其，請你們把績效、時程抓出來，否則，民眾問我的話，我也不曉得。你跟宜蘭縣政府有什麼進展，要讓我瞭解。好不好？

辛局長在勤：是。

陳委員歐珀：我會追蹤你這個績效的指標，希望你們該建置的，就趕快建置；該修復的，趕快修復。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：好不好？

賀陳部長旦：好。

陳委員歐珀：這是今天審查你們預算我最為在意的地方。

賀陳部長旦：好的。

陳委員歐珀：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

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。辛局長，好！剛才有許多同仁都提到你們的預算非常多。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。我們的預算其實並不多。

鄭委員天財：也許編列的方向可以檢討。你們研究經費的比例怎麼樣？

辛局長在勤：其實氣象局的預算可以分為三大塊，一塊是人事費、一塊是維運費用，所謂維運費用，因為氣象局有地震站、氣象站、雷達站，這些站都要去做維運。

鄭委員天財：我問的是研究經費。

辛局長在勤：研究經費大概就是三分之一的部分。

鄭委員天財：一個機關經費的三分之一算是非常多的，比例很重。

辛局長在勤：因為氣象是一個科技的研究……

鄭委員天財：局長，我們來探討這個部分，也讓部長瞭解這部分。就台灣來講，台灣的地震、颱風、豪雨都很多，已經了累積幾十年來的經驗，到現在還在研究。我不知道國際之間可不可以去購買相關經驗或相關的研究，但我們是不是花太多經費去研究，我懷疑這個部分。因為我們看，有些部分你們編的預算非常少，像東沙島的剖風儀，它非常重要，按照你們的資料，它可以多爭取一天防災預警的前置時間。

辛局長在勤：是。

鄭委員天財：但是，從你們編的預算，我看不出這個到底是今年就要完成，還是明年？

辛局長在勤：明年。我們是分三年編列。

鄭委員天財：按照你們在網上所放的資料，寫的是「今年或明年」，顯然它不是一個很確定的東西。另外，你們現在在東沙島只有地面觀測站和探空儀。是嗎？

辛局長在勤：是。

鄭委員天財：這個部分目前都是壞掉的？

辛局長在勤：對。

鄭委員天財：都沒有修嗎？

辛局長在勤：對。因為它……

鄭委員天財：剖風儀已經要取代這個了吧？沒有錯、沒有錯。但是，你的時程又這麼短，然後，光是運費就要分兩年。今（105）年都已經有運費了，明年度再編個運費。我們猜測，你們是否從國外運到台灣，明年才要運到東沙島。我們會有這樣的質疑啊！

辛局長在勤：確實是需要這樣。

鄭委員天財：但是你們一定要分兩個年度嗎？

辛局長在勤：因為剖風儀是你需求提出來以後，業者才根據需求去設計、去建造。所以，不太可能在一年內完成。而且，東沙其實是一個比較偏僻、偏遠的地方。

鄭委員天財：我們來看！你們有很多觀測站，但我認為還不夠多，因為我們的地形非常複雜；台灣雖然很小，地形卻很複雜，有山、有海、有河，各方面有很多狀況；但是你們的觀測站有好多

都壞掉了，儀器壞掉了，竟然沒辦法及時修，表示你們這部分預算的編列有問題，因為東西壞了就一直壞。然後，你們的觀測站大部分都只能就溫度、天氣、風向、風力作觀測，最重要的陣風、能見度卻大部分都沒有，在這些觀測站裡面都無法做到這個部分。

辛局長在勤：能見度是新的觀測項目，其實在人工站是有人的……

鄭委員天財：局長，我的意思是說，這個要檢討到底這樣三分之一的研究，一直研究、一直委託研究，這個部分當然要研究，沒有錯。但是，是不是太多了？難道國際之間不能買嗎？還是怎麼樣？我不知道。這個你去思考啦！這個不是我的專長、不是我的專業，但是，就整個來講，壞掉的觀測站有很多，這你瞭解吧？

辛局長在勤：其實我們有維持一定的數量，而且有故障都會馬上去修復，當然比較偏遠的地方可能就比較花時間，但是基本上都會維持一定數量，讓觀測上沒有任何的瑕疵。

鄭委員天財：有的觀測站很重要，像這次發生災情的紅葉就是儀器故障，包括楓港、枋寮、貓鼻頭以及新竹的尖石全都是儀器故障，然後資訊還放在網站上，這表示沒有辦法馬上修，你說可以即時修，還是要等下年度的預算修？

辛局長在勤：不會，我們會儘快安排人力去修復，有些地方是颱風造成的破壞，道路如果不通也是沒有辦法上去。

鄭委員天財：這個情形絕對有。

辛局長在勤：對，我們會考量，我們是把儀器的修復視為第一優先。

鄭委員天財：很多儀器都是壞掉的。接下來看適地性簡訊播送服務的建置，這個你們有在規劃嗎？

辛局長在勤：是，有。有關小區域的災害性或是災變性的天氣做適地性簡訊傳送，我們正在規劃對小區域的服務。

鄭委員天財：這個非常重要，因為台灣真的非常小，但是它在地形、地貌各方面非常複雜，而且我們的交通不管是農路、產業道路或是鄉道都有，在這樣的情形之下，這個「小區域災害性天氣即時預報系統」預計什麼時候可以完成？

辛局長在勤：第一階段會在明年完成，在 106 年。

鄭委員天財：你要分幾個階段？

辛局長在勤：這個系統的開發是採螺旋式的，就是先有，然後慢慢去調。

鄭委員天財：你們從哪裡開始？

辛局長在勤：全部。

鄭委員天財：花蓮和台東有優先做嗎？

辛局長在勤：都包含在內，其實小區域的災害性天氣是……

鄭委員天財：因為 90%以上的颱風都是從花蓮和台東登陸，包括屏東。

辛局長在勤：是，當然這個都包括在裡面，最主要的是以災害可能發生的……

鄭委員天財：你要優先在那邊做啦！

辛局長在勤：其實我們不是以地區為優先，而是以系統為優先，可能發生災害的地區就會做這些建置。

鄭委員天財：你們 106 年度的預算是三千六百多萬，不多，而且研究費占了三分之一，我覺得很可惜，要不要優先做這個部分？你們對於 107 年度的預算結構必須重新做一個思考。

辛局長在勤：是，我們再重新考慮。

鄭委員天財：這個部分很重要，因為不管是當地的民眾或者是外地的民眾到了這個區域，現在手機很普及，如果他進入這個地區就可以看到這個地區即將有豪雨或是怎麼樣的狀況，他是不是就能夠做更多的預防？

辛局長在勤：是。

鄭委員天財：請教局長，建置區域防災降雨雷達網，這是幾年的計畫？

辛局長在勤：這個分兩期，在今年會結束的 3 個雷達是北部、中部和南部；另外兩個在雲林和花蓮，這是第 2 期的降雨雷達，是今年才開始。

鄭委員天財：明年是雲林和花蓮？

辛局長在勤：今年開始，要 3 年的時間，大概在 107 年完成。

鄭委員天財：那台東和屏東呢？

辛局長在勤：台東和屏東的部分，在我們的整體規劃中是可以利用空軍在綠島的降雨雷達來彌補，因為降雨雷達如果放在台東陸地上的話，很多地方的資訊會被擋掉，所以是訂在綠島。

鄭委員天財：為什麼花蓮會在第 2 期，甚至在下半年或是明年初？

辛局長在勤：沒有，花蓮和台東是靠綠島的雷達，在今年年底空軍就已經完成了。

鄭委員天財：好，談到空軍，請問你們和國防部一些相關的氣象設備有沒有共享？

辛局長在勤：是一起的，大家的資料是共用共享的。

鄭委員天財：剛才提到的剖風儀在國防部也有，而且還是行動的。

辛局長在勤：它是以機場小區域的，我們那個是大區域的，我們的剖風儀非常大。

鄭委員天財：有關研究經費的部分，當然 106 年已經編了，是不是能夠在 107 年去做一個考量？

辛局長在勤：是。

鄭委員天財：謝謝。

辛局長在勤：謝謝委員。

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。在討論氣象局的預算之前，本席要先就最近交通部和行政院對外宣示的振興觀光方案提出一些意見。這一波所宣示的補助重點是放在過去接陸客團的旅行社上面，我覺得會產生幾個問題，第一個，這些陸團旅行社過去的產業生態是一條龍的營運模式，而多數旅行社所收的團費都是零團費，甚至是負團費，在過去他們的收入來源幾乎都是藝品店的回饋金，現在突然間為了照顧這個一條龍的營運模式而給他們一些特殊的補助待遇，最大的受害者和不公平的對象就是過去已經很認真努力在轉型，以國旅為主或是以其他國家觀光團為主的這些旅行社。

我們現在選擇性的只補助接待陸團旅行社，對於接待其他國家觀光團的旅行社以及過去已經認真轉型在做國旅或是開發其他國家觀光團的旅行社都沒有補助，這會造成市場上一個不公平

的現象。雖然你們宣稱後續還有其他方案，但是在推出這第一波方案的時候，會不會讓人覺得國家的資源在運用上面配置不公平，而且是拿錢給其他人來打自己人的一個做法？這個部分能不能做進一步的說明？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。好，謝謝委員指教。據我所知道，我們並不是只有輔導過去接陸團的轉型……

蕭委員美琴：可是你們對外公告的辦法就是針對已經登記為接待陸團的旅行社啊！

賀陳部長旦：應該是我們在說明上不清楚，今天早上已經請同仁針對這個部分做澄清以及加強說明，加強說明會分兩部分，第一部分就是剛才所談到，即使是過去參與接陸團的，我們要經過一番輔導之下，等於有一點品牌化，選擇性的看看他們願不願意接納我們的輔導，而不是說凡是接陸團的就全部或者是優先來得到這個輔導。

第二，除了業者以外，針對比較困難的一些地區，包括過去談到的嘉義、東部以及桃園，這些地區的地方政府所提出的一些配合作為，我們會優先，將來甚至在補助款的選擇上面，我們都會在申請案就做區別，我們會和業者溝通，也會和地方政府有默契，使得這件事情不會變成原來接陸團的旅行社好像只待這一個救濟的方式，我們會真正的輔導他們品牌化，更要和地方做結合。

蕭委員美琴：原來接陸團的旅行社我們不是不照顧，而是因為過去整個產業生態是極度扭曲的，真正收的團費幾乎是零，他們的收入來源都是藝品店或其他購物的回饋金，這樣一個產業模式不是用補助人頭的方式就能夠解決，它需要進行的是結構性的改變。

賀陳部長旦：是的，這個產業需要做整頓。

蕭委員美琴：未來如果他們要繼續再接陸團，我們也歡迎，但是需要做一個結構性的改變，因為相關的領域包括住宿、遊覽車、導遊甚至其他的部分在過去是全輸的狀況，現在應該讓大家都有經濟成長的機會。

賀陳部長旦：對，我們絕對不會把這個當作是全面的發放救濟，不是這個樣子，我們絕對要做一些產業性的輔導。

蕭委員美琴：我希望有一些針對性的輔導措施，不管是接待陸團旅行社本身的轉型、品質的提升或是結構性的改變，尤其是過去的商業模式要做一些調整，除此之外，對於我們現在要新開發的一些觀光客源，包括東南亞，包括過去受到陸客排擠的這些日本或是其他國家的旅遊團，我們也應該用同等的角度，未必是一樣的補助模式，但是需要提供一些誘因，讓這些我們所期待的遊客，更高素質的這些消費者要進入台灣的市場能夠更為方便。

賀陳部長旦：完全同意，地方政府也有這樣的看法，他們覺得有些地方過去太過集中於陸客，已經傷害了他們的品質，所以他們也會提一些想法，我們都會和他們配合。

蕭委員美琴：要提供轉型和誘因，或者是產業本身的提升以及國際化，希望你們更積極來處理。

賀陳部長旦：一定。

蕭委員美琴：本席之前有提案，希望觀光局能夠結合外交部所簽署和推動多年的青年打工度假計畫

，讓國外的一些青年能夠進入我國來協助一些中小型的企業，他們可能成本不高，資金不多，但是在這些業者急需要做國際化的宣傳和轉型的時候，希望能有多國語言的人力來投入這些產業領域，你們是不是能夠更積極來建置相關的計畫？

賀陳部長旦：是的，我們已經和教育部還有勞動部在做這方面的規劃，政務委員也出來做協調，我們會積極來辦理。

蕭委員美琴：我再問最後一個問題，剛才部長提到政務委員在協調這個專案，是哪一位政務委員？

賀陳部長旦：張政務委員。

蕭委員美琴：好，謝謝。接下來要請教氣象局局長，在你們整個業務計畫和預算當中，有一項我很好奇，就是農業氣象觀測站的計畫，雖然預算數占整體預算是低。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。非常少。

蕭委員美琴：但是這個對於許多農民的生計影響很大，尤其我們傳統都講「看天吃飯」，氣候變遷對農業的影響非常大，所以這些訊息對台灣農業的長期發展是很重要的。以你們現在和農委會合作的農業氣象觀測站來說，它只是就一些特定農業區提供更詳盡的氣象資訊，還是有針對氣象變化影響農業生產的部分做一些具體的研究和計畫？

辛局長在勤：這兩年來我們在發展氣候的議題，與農委會之間開始有做比較密切的聯繫和交換資料，從原本的資料交換到現在慢慢進入實質運用上面的搭配，讓氣象資訊能夠在農作物的培育和發展上面開始做更密切的合作。

蕭委員美琴：我想這個領域非常重要，會影響到整體的糧食安全和農業的發展，不只是天災、淹水和颱風會影響到我們的農作物，像稻熱病也是因為氣候的影響，但不是立即顯著所看得到，而是一些長期的氣候條件所造成的。

辛局長在勤：沒錯。

蕭委員美琴：另外，也有人說雨水的多寡會影響到玉米的甜度，有很多生產的行為都和氣候有關，甚至包括現在大家很關心的菜價，有的市場價格甚至可以透過 big data，事先透過一些 model 來做預測，讓政府在糧食政策上面或者是釋出冷藏蔬菜的時程上面能夠預先做一些準備。當然現在它占你們整體預算比例是很少，本席覺得這是不夠的，我們應該多在農業生產領域結合氣候變遷的條件，讓這些科學和資訊進入運算的模式當中，然後協助農民朋友不管是在產量或者是面臨各種作物本身條件的變化都能夠有更即時的訊息來做防範。

辛局長在勤：委員看到的那筆預算只是硬體的建置，其實最重要的是後面軟體之間的資訊交流和技術合作的問題，在氣候變異的應用服務計畫中是有這個專案計畫在做。

蕭委員美琴：好，你們現在已經有這個專案計畫，是你們和農委會嘛？

辛局長在勤：農委會，還有學者。

蕭委員美琴：那你們有參照其他國家類似的氣候與農業生產關聯的專案計畫嗎？

辛局長在勤：和國際的合作倒是還沒有，不過我們有試著和韓國的氣候中心有一些聯繫。

蕭委員美琴：是不是可以把你們這個氣候變遷和農業生產關聯的研究計畫提供給本席？

辛局長在勤：是，我們等一下馬上給委員。

蕭委員美琴：謝謝。

主席：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。局長，中央氣象局在新北市瑞芳區有設一個五分山氣象雷達站嘛？

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。是。

陳委員素月：我知道這個雷達站的設置是要彌補花蓮和高雄兩個氣象雷達因為受到中央山脈的阻擋以及地球曲度的影響，對於台灣北部的海上和陸上一些偵測不到的部分做補強，不過這個雷達站在去年蘇迪勒颱風的時候就已經毀損了，好像到現在都還沒有修復。

辛局長在勤：對，這個雷達應該在今年年底之前會修復完成，本來也是預計在今年年底之前，因為它這次受損的情況除了雷達的天線罩以外，內部的天線碟子也都壞掉了，所以必須花比較長的時間，而且這種儀器是你下了訂單它才開始去做。

陳委員素月：因為已經超過一年多的時間，到現在還沒有修復，你剛才回答委員說雷達站的故障都會馬上修復，我覺得這個好像拖得太久了。

辛局長在勤：在五分山發生雷達故障以後，其實我們有一些替代的方案，就是在短期內用中央大學的移動雷達和與那國島的雷達來補足北邊的雷達資料。在今年 7、8 月的時候，我們有在上面裝了一個 C-band 等級稍微小一點的雷達，那中央大學的雷達就撤掉了，所以那裡就有一個我們長駐的雷達。即使雷達有故障，我們還是會有一些配套的措施來補足這些監測的問題。

陳委員素月：對，這也是我要問的，結果局長自己先說了，我們是想瞭解氣象局對這個空窗期要怎樣去補強，怎樣去掌握北台灣的氣象資訊，我們北部的委員，像剛才陳歐珀委員也非常的關心，因為這個站可以幫助掌握颱風，對於宜蘭地區來說是非常的重要。您剛才提到借用中央大學的設備，你們自己沒有相關的設備嗎？

辛局長在勤：它那個是更小的雷達，是一個移動式的車載雷達。

陳委員素月：氣象局沒有這種移動式的雷達嗎？

辛局長在勤：我們並沒有這種移動式的雷達，因為那個是比較偏重研究使用的，它是屬於小區域天氣系統的觀測雷達。

陳委員素月：政府單位竟然沒有這樣的設備，我覺得也太遜了吧！這個部分是不是要去思考一下？因為現在的氣候越來越小區域，真的是差異非常大。

辛局長在勤：其實車載雷達一直在氣象局的規劃中，我們現在有 5 顆雷達在做，這 5 顆雷達做完以後，我們會慎重的考慮是不是要有一個移動式的雷達來補足一些儀器故障的地方，這個也是我們在中長期的規劃中要想的事情。

陳委員素月：對啊！因為你們雖然有設置固定式的雷達站，可是你也沒有辦法保證哪一個雷達站什麼時候要故障，用這種移動式的以備不時之需，我覺得是有必要的。

辛局長在勤：是，我們會把它放在規劃裡面。

陳委員素月：另外，目前氣象局設有專業人員駐守的氣象站總共有 25 個，這 25 個所在的地理位置可不可以請局長做一下分析？都在高山上嗎？

辛局長在勤：沒有，我們有分二、三、四等站，有探空的叫二等站，三等站是在都會區裡面，四等站是在高山偏遠地區。

陳委員素月：在都會區的有幾個？

辛局長在勤：包括台北、桃園、新竹，然後是台中、嘉義、台南、高雄、屏東，還有宜蘭、花蓮、台東都有氣象站。

陳委員素月：可是以我們彰化縣 130 萬人口的一個大縣，還沒有一個專業人員駐守的氣象站。

辛局長在勤：是，我們非常瞭解，所以我們有規劃在彰化設立一個氣象站。

陳委員素月：目前的進度怎麼樣？是不是請局長做一下報告？

辛局長在勤：這個氣象站是規劃在田中，我們已經和魏縣長都協調過了，在田中高鐵站附近有一塊地可以給我們使用。而台中現在有兩個站，一個是梧棲，一個是台中，我們會把梧棲站的人移到田中氣象站，讓它變成一個有人的氣象站，目前我們準備把細部的計畫報到院裡面去。

陳委員素月：因為現在的氣候變遷真的是非常劇烈，以小鄉鎮、小區域一個預報的角度，相信才能夠符合我們所需要的參考資料，也才能夠即時因應，做好強化防災和安全性的防範。彰化縣是一個農業大縣，希望這個有專業人員駐守的氣象站設立以後，可以強化對氣象的掌握，避免農業的損失。

辛局長在勤：是。

陳委員素月：我看到你們報告裡面有寫到未來的一個業務計畫，其中包含「加強氣象服務與推廣氣象防災教育宣導」，有關教育宣導這個部分，氣象局目前的方向或是實施的狀況大概是怎麼樣？

辛局長在勤：教育宣導其實分非常多的層面在做，譬如氣象局在台北的本部裡面有一個展覽場是對外開放參觀的，南部也有一個南部的展示場，實地的展示主要是在這兩個地方。在一些軟體方面，除了我們對外派遣人員出去做教育宣導以外，我們也在網頁上做很多的短知識和短影片。

陳委員素月：北部和南部都有，中部沒有？

辛局長在勤：中部目前沒有，不過田中氣象站在目前的規劃裡面，可能會是中部的一個展示中心。

陳委員素月：本席也是有這樣子的想法，因為我們看到日本政府 2002 年在神戶市中央地區建立了阪神淡路大地震紀念館，透過地震立體的設施讓民眾瞭解災害的成因，而且知道怎樣去防範，所以非常具有教育意義。本席建議，未來在彰化田中這個有專業人員駐守的氣象站設立之後，也可以將教育宣導的部分納入。

辛局長在勤：是，現在的規劃就是田中氣象站可能會以地震作為主題，所以展示和教育宣導的呈現會以地震為主。

陳委員素月：本席希望在彰化田中設立氣象站之後，北中南能夠有一個區域的平衡。我再請教一下，氣象局過去對於降雨是以定性的預報為主，研判降雨的有無和影響的區域，但是最近一、兩年強降雨的狀況越來越嚴重，你看今年在花蓮地區、高雄地區還有桃園，那真的是傾盆大雨，

雨水好像都用倒的，所以未來對於量化降雨預報的需求是日益的迫切，可是我們看到 104 年度豪大雨特報的預報誤差比 103 年度增加，這部分局長是不是可以解釋一下？

辛局長在勤：預報誤差有兩種，一種是發生沒有報，一種是報了沒發生，因為今年我們對豪大雨的等級有重新分級過，所以預報中心這邊還在適應那個等級上的差異。不過以綜合評估來講，發生但沒有報的情形並沒有過，基本上會更保守去報了但是沒有發生，比較多的是這種情況，因為預報員也必須去適應 200 毫米、350 毫米這種級數的分級方式。

陳委員素月：是預報員要去適應？

辛局長在勤：要去適應，如果以 200 毫米來說，下 190 毫米就不算報到，這裡面有嚴格的要求，所以預報員必須要更謹慎去做這些事情。

陳委員素月：針對一些影響災害性天氣預報準確性的因素，包括豪大雨標準的修訂、相關設備的適應以及資訊的掌握，希望氣象局儘速的改進。

辛局長在勤：我們繼續提升。

陳委員素月：然後提供民眾防災避難的需求。

辛局長在勤：是。

陳委員素月：好，謝謝。

辛局長在勤：謝謝委員。

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。長期以來，大家對於颱風假的爭議不斷，現在放颱風假的基本標準是多少？

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。平均風力 7 級，陣風 10 級。

李委員鴻鈞：現在是地方政府在決定要不要放假，應該是這個樣子。

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：氣象局現在是不是每 10 小時就要提報給地方政府？

辛局長在勤：基本上風雨預報是在陸上警報以後每 6 個小時發一次，但是 6 個小時中間有一個加報，真正來講等於 3 小時就一報。

李委員鴻鈞：所以地方政府 3 小時就可以收到一份風雨預報。

辛局長在勤：這份風雨預報除了颱風期間的總預報以外，還有未來 18 小時每間隔 6 小時的預報。

李委員鴻鈞：我問你，依照氣象的專業，為什麼要訂 3 小時一報？就是說最接近的 3 小時是最準確的，對不對？

辛局長在勤：應該是這樣。

李委員鴻鈞：可是我們憑良心講，現在台灣太過於民主了，我記得你有講過早上 5 點是最準的，那我們現在變成晚上 10 點就公布要不要放假，晚上 10 點公布和早上 5 點落差 7 個小時，本席小時候都是在清晨才能看到要不要放假，我覺得現在應該站在理性和專業的角度來看這個問題，其實我個人一直認為放不放假應該由中央來統籌。現在氣象局的預報是不是可以精準到每個鄉

鎮市？

辛局長在勤：這是我們努力的方向。

李委員鴻鈞：已經可以做到這個樣子了。

辛局長在勤：是，現在預報有報到鄉鎮。

李委員鴻鈞：當氣象局的預報可以精準到每個鄉鎮市的時候，依照規範，平均風力 7 級、陣風 10 級就是一個放假的標準，如果用 6 個小時做揣測的話，搞不好早上放假、下午放假，恰好那個時間點切在 12 點就會造成民怨，這是我們常常看到的問題，半天假的問題。

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：地方政府有沒有魄力等到早上 5 點再發布要不要放假？颱風不是每天來的嘛！我常常講，我在日本也沒有看到電視一整個禮拜都在報導颱風會來，每天把百姓恐嚇得要死，嚇得要死，到了最後一天到底颱風會怎麼樣？人家都是到最後兩、三天才偶爾報一下，我們是 24 小時的，我覺得這個也有它的問題在。最重要的是精確度，如果中央不統籌處理的話，地方政府最恰當的發布時機是在 5 點的時候，你們還是應該再一次好好去宣導，為什麼不在那時宣布呢？非要在前一天的晚上 10 點來發布，搞得大家又是什麼神、什麼神的，萬一給他弄到了，他就是神，萬一沒弄到，他又不是神了，何必嘛！局長，我現在是在幫你講話。

辛局長在勤：謝謝委員。

李委員鴻鈞：氣象局是一個非常專業的單位，必須站在專業的角度，堅持我們專業的立場，而不是跟著民粹走，所以最精準的時間就是 5 點，最適當發布停班停課的時間就是 5 點，你這樣講就好啦！沒有錯啊！這是專業嘛！這個國家這個社會本來就應該要尊重專業，好不好？

辛局長在勤：好。

李委員鴻鈞：你不敢講，怕被罵？

辛局長在勤：沒有，我也是這樣講，我說最精準的資料一定是在早上 5 點，如果一定要在前一天的 10 點甚至於更早之前，我也有資料給你，但是誤差可能相對變大，大家必須要忍受這樣的誤差。

李委員鴻鈞：那就對啦！所以還是要呼籲地方，也幫地方首長找個台階下，颱風一年沒有來幾次，大家忍受一下，5 點再來決定要不要上班上課，而不是非要 10 點，然後不對了又要罵，這也不對嘛！應該用專業這兩個字。

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：另外，關於地震預報，現在地震預報的纜線從 50 公里要延長到 70 公里。

辛局長在勤：45 公里到 115 公里。

李委員鴻鈞：其實簡單來講，我以前好像也向你提過，我們針對的是板塊的偵測。

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：越接近板塊，它的垂直波它的 P 波就越早偵測到。

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：P 波產生了以後才是 S 波，才是水平波，從 P 波產生的水平波到達台灣的距離有一百

多公里，你要抓住這 2 秒到 3 秒的時間來做預警。

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：這是我們的嘛！可是台灣有幾條斷層？

辛局長在勤：台灣的活動斷層現在好像被界定是 22 條。

李委員鴻鈞：這是活動斷層，連潛在的全部加起來大概 52 條左右吧！

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：這些斷層和這個電纜是兩回事。

辛局長在勤：是，陸地上和海上。

李委員鴻鈞：比方說 921 大地震，這個電纜就起不了作用，預警也做不了，所以這個要讓百姓瞭解，其實歐亞板塊的擠壓在台灣來講是造成地震最頻繁的。

辛局長在勤：是，75%以上。

李委員鴻鈞：我們要做的只是這方面的預警，而不是萬靈丹，並不是以後對任何的地震都可以預警得到，然後搶到前幾秒的黃金時間，這個也要好好的讓百姓瞭解。

辛局長在勤：是，我們會努力。

李委員鴻鈞：比方說這次台南的地震，這個也是斷層的地震，所以預警不到，你們要讓百姓瞭解這個問題，好不好？

辛局長在勤：好。

李委員鴻鈞：再來，剛才講到颱風，今年有幾個颱風？

辛局長在勤：今年發生 23 個。

李委員鴻鈞：第一個颱風叫什麼名字？

辛局長在勤：第一個是尼伯特。

李委員鴻鈞：第二個呢？

辛局長在勤：那個離台灣很遠。

李委員鴻鈞：我現在要講的問題以前也向你提過，颱風產生之後是由會員國去命名的，對不對？

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：我們有沒有命名權？沒有。

辛局長在勤：對，我們沒有提供名稱。

李委員鴻鈞：那今天取名叫什麼尼伯特、什麼納莉、什麼艾利，有的沒的這麼多，對我們來講沒有意義？沒有意義啊！剛才我問你颱風有幾個，你說 23 個，非常清楚，非常了然，從 1 到 23 而已，那就叫 1 號颱風、2 號颱風、3 號颱風、4 號颱風。日本對颱風有沒有命名權？

辛局長在勤：颱風的形成是由日本來決定是不是颱風。

李委員鴻鈞：那就對了。

辛局長在勤：它決定了颱風以後就根據那個名稱分配下來。

李委員鴻鈞：可是你知道日本在報導颱風的時候，它不會報什麼莉、什麼特，它不會報這個。

辛局長在勤：是，它是報幾號颱風。

李委員鴻鈞：為什麼我們不照著報幾號颱風就好？

辛局長在勤：我們兩個都用。

李委員鴻鈞：我建議那個就不要了，去記那些幹什麼？而且沒有意義嘛！就單純的 1 號颱風、2 號颱風、3 號颱風、4 號颱風，一致化就好，這樣子也能讓百姓瞭解今年總共有多少颱風，清楚了嘛！誰還去記什麼納莉颱風、艾利颱風的，記那些幹什麼？就統一，單純的一致化不是很好嗎？幹嘛要那麼複雜？

辛局長在勤：其實委員在去年就提過這件事情，我們也為了這件事情去做一些民意調查，到各個地方去問大家的意見。

李委員鴻鈞：你幹嘛去民意調查？我才跟你說要專業，颱風的事你去問百姓……

辛局長在勤：因為到底要不要用號碼，畢竟是民眾在接受這樣的資訊。

李委員鴻鈞：本席去年就問你，你現在才回答這個問題，你當我是空氣啊？等了一年才回答。我現在要講的是，你做民意調查沒有用，氣象局是一個專業的單位，做什麼事情要用專業，那好啦！你去民意調查看颱風假要哪時候公布，越早公布是不是越好？民意是不是最高？你乾脆一個禮拜前就公布，是不是百分之百民意最高？你要看的是專業兩個字嘛！這點我才剛講過，你現在又跟我說用民調，不要走這一條路啦！

辛局長在勤：是。

李委員鴻鈞：用專業兩個字，好不好？

辛局長在勤：是，我們來試試看。

李委員鴻鈞：什麼我們來試試看？幫幫忙啦！謝謝。

辛局長在勤：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。我們非常重視一個問題，就是每當風災一來，停止上班上課與否的問題。對於剛才李委員鴻鈞提的意見，我真的非常認同，因為責任最大的應該還是氣象局，所以到底要不要放假應該問氣象局，這是非常專業的問題。局長，你們看到這樣凌亂的狀況，應該理出一個辦法，就像剛才李委員所提到的，最準確的時間點到底是何時、什麼時間宣布，你們都應該加以宣導，讓百姓都能非常清楚。否則，過去這段時間幾乎都由縣市長把這個責任扛起來，被罵的都是縣市長。請問辛局長，天然災害停止上班及上課作業辦法在 2000 年才制定，在此之前，這是由中央單位、也就是人事行政局負責宣布，而且是統一宣布吧！

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。對。

簡委員東明：記得那一段時間，大家也是罵來罵去，中央氣象局和人事行政局都被罵翻了，因為時間點很難抓得準確。2000 年 7 月 12 日我們訂定這個作業辦法之後，便授權給縣市長，但我總覺得這樣的方式不甚妥當，局長，你們要扛起最大的責任。我觀察你們的組織架構，其實大概也有非常緊密的網站與機構，我也看到你們有四個等級的氣象測報機構。

辛局長在勤：是，分為一、二、三、四等。

簡委員東明：第四等測報機構就是指比較偏遠的地區。

辛局長在勤：是高山、偏遠地區。

簡委員東明：你們大概有 7 個中心，加上氣象站，總共有 36 個測報機構，看分布情形，大致上也都分布在台灣各地區與角落。但是，在人員編制方面，你們編制的員額是 957 人，實際上進用的預算員額卻只有 678 人，在相差將近 300 人的情況下，你們的人力是足夠還是不足？

辛局長在勤：人力確實吃緊，畢竟我們編制 900 多人，但預算員額只有 600 多人。

簡委員東明：在人力不足的情況下，可能也會影響到作業情況，這是我個人的看法。我今天大概看了一下你們的網站，請教局長，你知不知道目前原住民有幾族？

辛局長在勤：16 個族。

簡委員東明：你還要東看西看喔？

辛局長在勤：印象中好像是 16 族。

簡委員東明：但根據你們的網站，你們似乎忘記了 2 個族，這是我們今天下載的氣象局網頁，上面還是 14 族，少了 2 個族。局長，你知不知道少了哪兩個族？

辛局長在勤：真的對不起，但我們當初是與原住民族委員會合作，網站上的原住民族資料是由他們提供的。

簡委員東明：既然知道是 16 族，為什麼到現在還沿用錯誤資訊？已經快要兩年了，網站上還是 14 族。

辛局長在勤：我們回去之後馬上修正這個網頁。

簡委員東明：所以，你們恍然不知原住民有 16 族吧！

辛局長在勤：對不起。

簡委員東明：一般也有這樣的反映，對於在氣象局網站上，原住民只有 14 族感到奇怪，怎麼少了 2 個？對於這一點，希望氣象局馬上改善。

辛局長在勤：我們馬上改善。

簡委員東明：我們再看看你們建置的測站，在四等氣象站中，編制人員大概有多少人？就以四等氣象站為例好了。

辛局長在勤：基本上，四等氣象站有 1 位主任，最多 3 至 4 人。

簡委員東明：你們的四等機構大概有 10 個站吧！

辛局長在勤：對。

簡委員東明：我發現它們設了 1 位主任。

辛局長在勤：對，1 位主任，還有 3 至 4 位……

簡委員東明：觀測員大概是……

辛局長在勤：3 至 4 位。

簡委員東明：技工、工友呢？

辛局長在勤：有些有技工、工友，有些沒有。

簡委員東明：大致上的編制是 6 位吧！

辛局長在勤：對，有些測站比較多，有些比較少。

簡委員東明：應該是 4 至 5 位啦！

辛局長在勤：對。

簡委員東明：有些觀測站的設置地點位於離島耶！

辛局長在勤：對。

簡委員東明：還有一些設置地點相當偏遠。關於你們的輪休方式，有時要連續上班 1 個月。

辛局長在勤：一上一下，也就是去 1 個月，待 1 個月之後回來。

簡委員東明：上班 1 個月之後，放假 1 個月？

辛局長在勤：對，以玉山來說，則是上班 1 個月，休假 2 個月。

簡委員東明：那主任只有 1 人，怎麼放假？

辛局長在勤：主任可以累積假期。

簡委員東明：累積之後，與站內人員相互調度？

辛局長在勤：是。

簡委員東明：我一直懷疑，人員不足的原因也就在此，比起你們的編制人數，預算員額少了將近 300 位，這是相當大的差距，不曉得局長對此有什麼看法？

辛局長在勤：人員數其實是由中央統合調度，我們能爭取到的就是這麼多，所以我們盡量以現有人力完成我們要做的事。

簡委員東明：我們也一再要求，員工的上班情況、過勞問題都要納入考量，尤其氣象局直接關係到人民的安全問題，所以應該要有非常充裕的人員編制。

辛局長在勤：我們會照顧到員工的上班情況。

簡委員東明：我們來看兩個四等氣象站，這一個站在哪裡？

辛局長在勤：蘭嶼。

簡委員東明：這個呢？

辛局長在勤：這是大武。

簡委員東明：蘭嶼氣象站蓋得相當漂亮，我曾經上去過。

辛局長在勤：在山頭上。

簡委員東明：該地點可說是整個蘭嶼的黃金地段，結果被你們占據了。

辛局長在勤：氣象站通常都會在……

簡委員東明：設備非常好。但是我們再看看台東大武氣象站。

辛局長在勤：這在海邊。

簡委員東明：這是我們今年拍攝的大武氣象站，時間是 2016 年 2 月 20 日。相對比較之下，兩站的環境與設備就差得相當多。這只是其中二個測站的比較，其他測站甚至可能更簡陋。好的設備與環境會直接影響員工的工作效率，是直接的關係，不曉得你們在這次編列的預算中，是否想到要改善這些非常簡陋、非常落後的四等或三等氣象站？

辛局長在勤：其實，氣象局編列了一筆營建工程預算，就是輪流修補這 20 幾座有人氣象站的站房與局本部，只要各氣象站自認房舍老舊、需要修補，我們都會馬上釋出預算修補。但預算就這麼多，各氣象站可能必須輪流整修房舍。

簡委員東明：最後一個建議關係到颱風名稱真的很難記，連我們都覺得很難記，更何況是一般老百姓，怎麼記得颱風名稱？我想，大家都有這種共同的意見，希望國內能夠發展出自己的稱呼方式，讓大家能夠了解、明白。這樣命名是不是會比較好？你們有沒有考慮過？

辛局長在勤：現行方式已經習慣這麼久了，但如果委員有這個意思，我想，可以逐漸、慢慢地以號碼為主來播報颱風，也慢慢改變大家的接受情形。

簡委員東明：對於用號碼稱呼，大家絕對有共識，而且大家也會非常清楚今年到底生成多少颱風，我認為這是很好的方式。

辛局長在勤：我們希望漸進改變。

簡委員東明：不一定要漸進啊！這是我們國家自己就可以決定的事，國際之間也沒有規定這樣的問題啊！

辛局長在勤：好。

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。我要請教交通部中央氣象局辛局長，但也請部長坐著聽。其實，中央氣象局表現得非常好，在世界的氣象預報中，我認為中央氣象局的水準絕對是大聯盟等級的，所以，我希望交通部可以多給氣象局一些支持，社會大眾也應該尊重中央氣象局的專業報導。坦白說，我認為到目前為止，中央氣象局其實沒有出過什麼大錯，所以，局長也不要妄自菲薄。

但是，氣象局平常是不太受到注意的單位，只有颱風天才會被注意，而且是特別受注意，然而注意的也不是氣象局的專業，而是注意放不放假，也就是到底要不要放颱風假，沒有人注意颱風的路徑或等級。也因為如此，讓氣象局很洩氣，常常覺得既然大家不注意，你們也就直接報導結論，但這樣是不對的，太輕視人民的智慧了。可能大部分民眾沒有氣象這方面的專業，或者也不太關心，就像我剛才說的，只關心放不放假，但氣象局其實還有一項社會責任，就是教育責任，無論是防災或氣象、天候知識，所以我才說你不該妄自菲薄，就是不要以為大家都聽不懂，就直接講結論，這樣是不好的。氣象局是提供科學觀測，讓地方行政首長判斷，既然是做科學觀測，屬於科學專業，就應該盡量做到科學數據的公告、資訊的傳達，讓大家、當然最重要的是行政首長作為參考。我們來看天然災害停止上班及上課作業辦法第四條，針對所有天災，法規的用字都是「得」放假、「得」停止上班，用字都是「得」，無論是風災、水災、地震或土石流，用的都是「得」，所以，放不放假其實與中央氣象局沒有很大的關係，可是一旦放錯假，大家會認為都是氣象局的錯，放對假，就是行政首長有大智慧，這樣對你們來說當然不公平，可是也就是因為你們這個科技單位不太願意向外界解釋你們如何得到這些數據，才會造成這樣的誤解。

不過，我今天不是要討論放假與否，而是要討論資訊公開造成社會誤解與不合理的地方。首

先，剛才我一直很認真地聽辛局長的答復，沒有錯，颱風來襲期間，你們每 3 個小時就有一報，可是現在預測颱風的侷限，而且是全世界的極限，都是 6 個小時，我國法律規定卻是 4 個小時。這是全世界都無法達到的，我國的法條卻明文規定 4 個小時，這是有困難的，我們應該正視、修正，統統怪罪中央氣象局是不對的，這也是沒有辦法達到的目標。

再來，我們預測颱風放假與否的基準是 4 個小時以內，平均風力 7 級以上、陣風 10 級以上，大家都知道，但氣象局常常被外界批評錯報的原因，除了我剛才說的 6 個小時與 4 個小時的差別以外，就是颱風期間的氣候，是瞬息萬變的，有時早上 6 時陣風是 10 級，7 時就剩 8 級了，甚至只經過半個小時就剩下 8 級，若是照剛才講的，風力達到 10 級就應該放假，8 級就不應該放假了。所以，中央氣象局應該怎麼做？應該每 3 小時發布一次預報，無論預報內容為何，都要趕快公告，無論在哪個時間點、哪個地方，測得什麼變化，都應該馬上公告，讓決策者自行判斷，不要固定每 6 小時預報一次或 3 個小時預報一次，有變化時，你們也認為事不關己，等到大家為了怎麼放假罵你們，你們才喊冤。

另外，你們的放假基準單位是半日，放假統統以半日為單位，無論是下午或晚上，統統用「半日」，但要是 11 時 59 分與 12 時 1 分的氣象不一樣，你要用哪個標準？這不是你們的事，要是 11 時 59 分的氣象到 12 時 01 分又出現變化，你們就統統呈現出來嘛！或許有人想取 11 時 59 分的資料，有人想取 12 時 01 分的資料，都沒有關係，就讓他們自己取捨，這樣你們就不會被罵啦！你們都告訴他們了，氣象就這樣變化啊！你們未必真的一定要每 6 個小時或每 3 個小時才公布，測到不一樣的資料就不敢報，或是測得變化太大的，也不敢報，這樣不好。

接下來，我要談天然災害停止上班及上課作業辦法第十條，本條規定，決定停止上班及上課時，必須在前一日晚間七時至十時前發布。七時至十時這個範圍太大了，我們建議應該更明確一點，雖然中央把責任推給地方了，但是地方政府終究不像中央有這麼完整而專業的判斷能力，我也跟辛局長討論過，我認為決定是否放假應該取決於前一日晚上 10 時那一次預報，辛局長則希望以當天早上 5 時的預報為準。我剛才也聽到，李委員鴻鈞是支持早上 5 時的主張，但要是以早上 5 時的預報為準，氣象局會被罵翻的！因為大家不僅前一天晚上睡不安穩，當天早上也會手忙腳亂。對於這樣的衡量標準，我可以接受，但沒有辦法接受七時至十時這種範圍，因為這樣的標準實在讓行政首長很為難，所以這個規定是不是也應該考量修改一下？

我也要談一下防災，稍早也有委員播放日本幼兒園的防災影片給大家看，其實，不必區分是幼兒或任何人的防災。台灣目前有很多防災演練，但無論是消防、治安上的春安演習、反恐、地震、土石流，我都覺得問題出在演習時漫不經心，只要是演習，民眾就覺得是假的，所以演習就成了演戲，沒當一回事，而且所有的人都一樣，包括正在演習的人自己也是這樣，認為自己只是在表演，這就是常常造成重大災害、重大傷亡的原因。我已經跟各位講過，其實真正的演習應該怎麼樣？要不預警。但我們現在都會事先預告，例如下午 2 時有春安演習、下午 3 時舉行防震演習，或者什麼時候有什麼演習，那大家就知道要演一場，而且真的就只是演戲。如果要真正達到演習的效果，就要當一回事，也就是不知道什麼時候、不知道是真的還是假的，統統當成真的，才能真正達到效果。我要舉的例子是美國的學校，美國學校在演習時，連老師

都不知道這次到底是真的還是假的，連是不是真的有恐怖分子闖入都不知道，真的不知道；這次是不是真的地震，也不知道，因為都沒有預警，此外，也可能演習風災等狀況。行政部門一定要想個辦法，讓人民正視這回事，就是讓大家知道事情真的發生時，是不會預告的，所以每一次的演習都必須當成真的，讓自己能夠熟悉、反應。行政部門不要直接告訴大家這就是演習，也就是「演」，因為大家會一起演，沒有人當一回事，這是我們要認真思考的。謝謝。

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。謝謝委員。

主席：接下來登記發言的鍾委員佳濱、孔委員文吉、曾委員銘宗、江委員啟臣、盧委員秀燕、劉委員世芳、徐委員永明、賴委員瑞隆、邱委員志偉、陳委員明文、陳委員亭妃、蔣委員乃辛、鍾委員孔炤、徐委員榛蔚、黃委員昭順、張委員麗善、陳賴委員素美、呂委員玉玲、周陳委員秀霞、羅委員明才、何委員欣純、Kolas Yotaka 委員、廖委員國棟及黃委員偉哲均不在場。

本日登記發言委員均已發言完畢，另作以下處理：劉委員權豪所提出書面，列入紀錄，並刊登公報。

劉委員權豪書面意見：

氣象局業務報告提及重要施政計畫包含：「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」，該計畫期程自 104 年至 109 年，計畫總經費約 26.21 億元。其重點工作如下：

一、強化雨量監測網：建置雲嘉南及宜蘭低窪地區防災降雨雷達、遷移七股氣象雷達、建置東沙島剖風儀及強化雲嘉、東部、恆春半島自動雨量觀測站。

二、強化海域監測網：強化臺灣資料浮標觀測網暨建置海嘯預警浮標、建置岸基波流雷達觀測網。

三、建構臺灣海象及氣象災防環境服務平臺：建置海域環境災防系統、建置遙測災防系統。

其重點工作第一項提及強化東部及恆春半島雨量觀測站，惟依據「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」計畫書內容，臺東及恆春半島共汰換 49 座觀測站、增設 31 座觀測站，合計 80 座；而同樣計畫內，宜花雨量觀測站共計汰換 77 座增設 23 座，合計 100 座。

我們知道，過去颱風或豪雨的災情多數落在宜花及北部山區，因此政府將未來雨量觀測的重點放在宜花地區並無太大爭議。但從近年來氣候變遷，所造成的颱風、豪雨地區來觀測，都是以台東地區及南部地區為主，尤其今年的颱風，幾乎都是往臺東跑，即使颱風未登陸台灣，其暴風圈仍影響臺東及恆春半島居多，造成大量的豪雨災情。因此氣象局對於「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫（104-109 年）」應針對近年來的氣候變遷而有所調整，建議應將臺東及恆春半島的觀測站比重增加，以符合未來的氣候變遷。

此外，根據計畫書「強化雨量監測網」的執行時程，104 年執行第一期雲嘉南自動雨量站汰換及增設，105 至 107 年完成第二期宜花自動雨量站的汰換與增設，而臺東及恆春半島自動雨量站的汰換與增設遲至第三期 107 年方開始實施，109 年方全數完成。而這幾年交通部執行南迴鐵路電氣化計畫，以及南迴公路拓後續計畫，該區域雨量監測的及時準確通報對於上述重大交通建設計畫執行實有莫大幫助。因此建議交通部及氣象局，對於臺東及恆春半島的雨量觀測站建置

，不僅應該在數量上面增加，也應該在執行期程方面能夠提早實施，以期未來面對氣候變遷，政府因應災情變化的預防措施，可以更快速因應，減少災害損失。

氣象局從 96 年起辦理「東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統建置計畫（96-100 年）」該計畫原規劃建置 250 公里海底電纜，但因事先對於海象評估不足最後修正計畫僅建置 45 公里海底電纜，並於 100 年正式啟用，惟 103 年 5 月卻因保護措施不足而遭外力破壞，影響氣象局地震測報及預警應變時間。審計部決算審核報告亦指出，氣象局於海底地震觀測系統採購預算不足情況下，未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，即縮短海底光纖電纜離岸長度，造成觀測儀器佈設於拖網漁船活動區域，又未督促廠商依契約規定檢討足夠必要之保護設施，而於啟用後 2 年 6 個月遭遇外力拉扯破壞。氣象局東部海底電纜系統建置第一期計畫即因計畫評估不足致使建置未達目標，而 106 年度預算「地震測報」項下「海纜觀測系統擴建計畫」編列 9,200 萬元、「防災觀測系統擴建計畫」編列 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，以及建置井下地震觀測站 1 座。氣象局為我國海象觀測之最重要研究機構，其建置海纜計畫不僅因海象評估不足，250 公里之海纜僅能建置不到五分之一，亦未做好保護措施，致外力拉扯破壞，因此氣象局有必要針對東部海纜計畫，提出檢討報告。

主席：由於有非常多預算提案及相關決議案必須彙整，也請氣象局針對預算內容與決議內容先作整理，並與各委員對話及說明。

現在先給氣象局整理以及彙整相關預算案、相關決議案的時間，下午 2 時 30 分繼續開會，處理預算，現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。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。氣象局現在要面對兩件事情：第一，因為現在資訊越來越發達，可以透過網路偵測，不像以前佈點要佈這麼多。這是第一點。第二，我們還是有一些比較特殊的地區，譬如臺東的海岸線南、北應該將近 200 公里左右。你們現在一方面要人事精簡，另一方面又要面對臺東特別是在濱臨太平洋部分，不只是漁船的出入或者一般民眾釣魚、外出等等，都需要看海象的報告。因應現在資訊的方便性，所以你們縮減了許多的觀測點，但海岸線這麼長，局長要如何做才不會因為縮減之後帶來資訊預測失準的狀況？

主席：請交通部中央氣象局辛局長說明。

辛局長在勤：主席、各位委員。臺東的幅員既長又狹窄，而且它有一個特性是，地形非常陡，一下子就可以走到山上了，其實在那邊佈觀測點的困難度比較高。但由於地形的特殊性，對於那個地區的監測，其實是局裡面非常重要的一個點，我們希望……

劉委員權豪：臺東成功本來有一個氣象預測站，現在因為人事的關係只留下一個人維持整個辦公室廳舍的整潔等等。他不是氣象局的正職人員。

辛局長在勤：但它的觀測功能還在。

劉委員權豪：我們現在的觀測可能是透過資訊系統，再回傳到臺東，然後再做判斷。當然因應時代

的不同，有些地方不得不精減，這點我們可以體諒，但我們不希望這樣的精減會影響到臺東的……

辛局長在勤：不會影響到對臺東地區的服務。

劉委員權豪：其實臺東的氣象預測不是只有臺東用得到，而是大家都用得到。

另外，這可能不是氣象局的業務，不過這可能跟你有關係。你們是觀測氣象，至於海岸上升的部分算不算你們觀測的對象？

辛局長在勤：這是屬於國土部分，並不是氣象局的業務範圍。

劉委員權豪：洋流的觀測算不算你們的業務？

辛局長在勤：洋流的觀測有些和海象有關係的是我們努力的方向。

劉委員權豪：譬如行經臺東沿岸的黑潮、洋流的觀測算不算你們的業務？

辛局長在勤：如果是洋流本身，那就是海洋事務協會的事情，但是如果洋流……

劉委員權豪：跟海象有關係的……

辛局長在勤：跟海象有關係的就是氣象局的業務。

劉委員權豪：氣象局現在在臺東氣象站有新建新的辦公廳舍，目前進度如何？

辛局長在勤：現在整個大體已經完成了，等申請建築執照和房舍外面環境的整理，預計在 11 月底至 12 月間，應該可以順利拿到建築執照。

劉委員權豪：臺東氣象站有 7 個人在那裡上班。之前本席也提過一次，新的辦公廳舍除了給在地的工作夥伴們比較好的工作環境以外，希望這樣的氣象站不只是讓員工在那裡上班，或者不是只有整理數據的地方而已，應該比較積極地和學校合作，特別是讓中、小學學生瞭解氣象的預測以及氣象數據對他們生活上的影響。

辛局長在勤：這個我們一直有在做。

劉委員權豪：譬如每次颱風都會有人在預報降雨量之毫米數及風速之級數等等，對於一般人來講可能會覺得很遙遠，但本席一直認為這應該變成生活上一般要具備的常識，這樣我們才會對自然環境有基本的概念。譬如 1 小時內降雨 100 毫米到底對於我們的生活所表現出來的實質意義是什麼？它不是只有在電視新聞上報告的數據，我們應該或多或少還原到生活上可以感受到的數據，這就有待氣象局的努力。我知道大家工作都很忙，本席之所以一直強調，是因為我在小學時期至少參觀過 2 次你們那棟古色古香的氣象站，印象中有人為我們解釋儀器的象徵意義是什麼，本席期待新的辦公廳舍也可以扮演這樣的角色。

辛局長在勤：一定的，臺東站對於東部或者臺東縣的教育推廣有一定的想法和看法。

劉委員權豪：另外，臺東廳舍旁邊有幾棵年代久遠非常有意義的大榕樹和松樹。

辛局長在勤：這些都保存下來了。

劉委員權豪：你們一定要好好地保存下來。以上。謝謝。

辛局長在勤：這是我們一定要做的。謝謝委員。

主席：現在進行討論事項之處理，並進行協商。請議事人員宣讀討論事項之預算數及各項提案。

(一)預算數部分：

中華民國 106 年度中央政府總預算案

交通部中央氣象局歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 139 項 中央氣象局，無列數。

第 3 款 規費收入

第 110 項 中央氣象局 1,599 萬 8 千元。

第 4 款 財產收入

第 158 項 中央氣象局 206 萬 7 千元。

第 7 款 其他收入

第 155 項 中央氣象局 20 萬元。

中華民國 106 年度中央政府總預算案

交通部主管—中央氣象局歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 3 項 中央氣象局 23 億 0,058 萬 5 千元。

第 1 目 氣象科技研究發展 55 億 2,191 萬 8 千元。

第 2 目 一般行政 5 億 4,649 萬 4 千元。

第 3 目 氣象測報 1 億 8,446 萬 5 千元。

第 4 目 一般建築及設備 4,682 萬 8 千元。

第 5 目 第一預備金 88 萬元。

(二)委員提案部分見附錄二：

主席：現在進行協商。

(進行協商)

主席：現在審查中央氣象局 106 年度總預算案。

現在處理單位預算之委員提案。

先處理歲入部分第 1 案。請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：第 1 案其實是相同的狀況，一項是罰款，另一項是證照的收入；每年都有收入，但你們每年都不編，我們也不要讓你們有壓力，但你們不要讓科目為「0」，這樣會很難看，我認為這是你們對歲入編列的慣例，既然有收入就不要編「0」，這是一種習慣，對於你們來說應該不為難吧？

主席：請辛局長說明。

辛局長在勤：第一，有賠償的收入，其實這是不確定的事情。如果要增加讓它不要等於「0」，我建議編 10 萬元意思一下。

鄭委員運鵬：OK，可以。

辛局長在勤：其實任何的收入都會繳國庫，所以這個應該是……

鄭委員運鵬：你們寫「0」，真的很奇怪，其實每年或多或少都有收入。第 1 案和第 2 案部分，讓

它有一個基本數，局長說 10 萬元，那就 10 萬元，這部分其實每年的差異都很大。

辛局長在勤：對，它算是浮動的。

鄭委員運鵬：有兩項要注意：第一，今年增加歲入部分，多編了 10 萬元；第二，你們 107 年之後都要編，編多或編少是一回事，但不要編「0」。好不好？

辛局長在勤：好的。

主席：本案一般賠償收入增加 10 萬元，並自 107 年起編列數不得為「0」，修正通過。

處理第 2 案。

鄭委員運鵬：第 2 案我們只建議增列 5 萬元。

辛局長在勤：但是我們的證照費每年只有 4,000 元至 5,000 元而已，甚至決算也差不多是這樣。

鄭委員運鵬：那就改為 1 萬元？重點是不要編「0」。

辛局長在勤：好的。

主席：本案修正為增列 1 萬元，並自 107 年起編列數不得為「0」，修正通過。

現在處理第 3 案及第 4 案，有關歲入的資料使用費。請辛局長簡單說明。

辛局長在勤：第 3 案及第 4 案是有關歲入部分，因為現在政府在推動 open data，很多資料都已經送到雲端去了，現在反而要求我們一定要將這些資料賣給氣象公司，或服務給氣象公司，這樣兩邊拉扯會令我很難處理，所以我建議我們還是盡量將資料賣給氣象公司，作為我們的規費收入，但是 300 萬元其實有點多，我覺得可以讓數字少一點，而我們會盡量來做這些事情。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：數字有點多是不是？

辛局長在勤：是的，如果我們按照原來的去執行，我們預估規費收入大概最多只有 100 萬元左右。

所以是不是可以讓數字不要增加這麼多？

劉委員權豪：好，OK。

主席：由本席來裁決，第 3 案及第 4 案增加 100 萬元，修正通過。

處理第 5 案。這是歲出通案，也是有關通訊費之提案。

辛局長在勤：是不是可以請委員不要刪？現在通訊費對我們來講很重要，當氣象、地震和海象的資料進來與資料產品出去都是靠通訊，我們每年的通訊費其實都非常拮据。

葉委員宜津：這個不要刪啦！這跟水、電費一樣，刪了實在沒有意義，他們實際支出多少就是多少，現在我們又一直增加他們要提供的資料，所以刪這個是比較沒有道理。

辛局長在勤：謝謝委員。

主席：如果各位委員沒有意見，本案就不予處理。

第 6 案、第 14 案及第 17 案均與大陸旅費有關，等一下再一併處理。

先處理第 7 案。這是有關氣象科技的委辦費之凍結案。

辛局長在勤：我們沒意見，我們提出書面報告後……

主席：第 7 案照案通過。

處理第 8 案及第 9 案，這是有關勞動派遣之提案。

辛局長在勤：這兩案是不是讓我們提出書面報告，經同意後……

主席：請教局長，這部分你們要用 10 名的派遣人力，預算是 710 萬元，相關人員都是從事氣象、科技研究、地震測報等等業務，這些業務應該都是專業性的核心業務，為什麼你們要採取派遣方式？

辛局長在勤：因為有些業務是屬於 routine 的，也就是技術人員處理技術工作，但有很多 routine 的東西，因為局裡面的人員已經不足，所以我們就將這些工作劃分出來讓派遣人員去做。譬如地震測報，在晚上值夜班的人員必須看著機器，讓它不要當機，當機就把它……

趙委員正宇：1 個人多少錢？10 個人就 710 萬元耶！平均 1 人將近 70 萬元，這部分約僱大概與約聘薪水一樣，一個月薪水大概是 5 萬元，因為還有年終獎金。

辛局長在勤：還有勞、健保費用。

趙委員正宇：這樣也不便宜，5 萬元。

辛局長在勤：國科會的專案助理一名大學畢業生的薪資大概就是這樣。

主席：這部分的薪資有包含年終獎金等。

趙委員正宇：他們都是值夜班還是要輪三班？

辛局長在勤：要輪三班。

趙委員正宇：正職人員要不要輪？

辛局長在勤：正職人員也要輪，但正職人員值夜的方式……

趙委員正宇：你們要留一名正職的主管人員，你們不能將工作全部都丟給約僱人員。

辛局長在勤：正職的人算值夜，值夜是可以休息，而這些約僱人員是輪值，輪值人員就必須是醒著看機器。

趙委員正宇：你們一定要讓一名正職人員去帶領著。

辛局長在勤：一定有的，這是搭配在一起的。

主席：趙委員說得非常正確。第 8 案及第 9 案凍結三分之一，改提書面報告。

辛局長在勤：謝謝。

主席：處理第 10 案，有關勞務承攬部分。

辛局長在勤：這是一樣的。

主席：第 10 案凍結三分之一，改提書面報告。

現在處理第 11 案、第 12 案、第 18 案、第 19 案、第 20 案及第 21 案。此六案均為氣象科技研究之凍結案。

辛局長在勤：能否凍結四分之一，俟我們提出書面檢討報告後，再行動支？

主席：第 11 案、第 12 案、第 18 案、第 19 案、第 20 案及第 21 案有關於氣象科技研究經費凍結四分之一，改提書面報告後始得動支。

處理第 13 案。本案是關於約聘僱人員之待遇。

趙委員正宇：你們剛才要 10 個人，這裡又要 14 個人，你們總共有多少約聘僱人員？

辛局長在勤：正式約聘僱人員是 14 個人。

趙委員正宇：剛才提到的 10 個人是派遣人員。派遣人員大概等同於幾職等？

辛局長在勤：3 至 5。

趙委員正宇：3 至 5 職等的薪水哪有 5 萬元，開什麼玩笑！

辛局長在勤：大概 3 萬元至 4 萬元。

主席：他們還包含年終獎金和勞、健保費用。

趙委員正宇：正式約聘僱人員待遇是多少？

辛局長在勤：這是研究員、副研究員和助理研究員的等級。

趙委員正宇：你們整個氣象局幾乎全部都是約聘僱、勞務人力也一大堆，正式人員只有 12 名。

辛局長在勤：這些都在法定的額度裡面。

主席：有沒有比今年增加？

辛局長在勤：沒有增加。

趙委員正宇：你們的約聘僱人員太多了，刪 100 萬元。

辛局長在勤：我們的約聘僱人員只有 14 個人。報告委員，現在年薪就有 1,200 萬元，這是人事費已經是……

趙委員正宇：但你們正式人員的年薪和約僱人員的年薪加起來都差不多，等於那些約聘僱人員都不用考試就可以拿差不多的薪水，我們不刪，沒有關係，至少你們要將這些約聘僱人員的基本資料讓我們看一下，個資法的我不看，但他們的學經歷要讓我們看。

辛局長在勤：絕對沒問題。

趙委員正宇：看他們是不是具備氣象相關專業。

辛局長在勤：他們大部分都是博士以上學歷。

鄭委員運鵬：趙委員看了以後就會覺得他們的學歷都比我們好。

趙委員正宇：要看有沒有裙帶關係？

辛局長在勤：我們甚至可以將他們的月支多少都拿出來。

趙委員正宇：鄭委員最討厭「近親繁殖」，恐會影響後代，這樣不好。

鄭委員運鵬：如果查到一個和局長同姓就有問題了，因為「辛」姓實在太少了。

趙委員正宇：鄭運鵬委員講他最討厭「近親繁殖」，所以為了「血緣」的關係，我要查一下、看一下。

辛局長在勤：沒問題。

主席：提供資料給趙委員。

陳委員雪生：這樣會人心惶惶。

葉委員宜津：提供相關資料就好了，不要刪。

主席：因為中央氣象局沒有增加新的人員也沒有增加相關預算額度，所以中央氣象局必須提供相關資料給趙委員。趙委員講的也很有道理。

處理第 6 案、第 14 案、第 15 案、第 16 案及第 17 案，這 5 案均與大陸旅費有關。

葉委員宜津：所以第 13 案是提供資料，沒有刪？

主席：對，沒有刪。

辛局長在勤：這分兩部分，一個是 148 萬 5,000 元；另一個則是 145 萬元，而這個又細分兩案：一案是 85 萬元，這是我們舉辦兩岸科技研討會，他們的人來這裡參與研討會之費用，另外一個 60 萬元是我們氣象局的人，包括氣象、地震、海嘯等領域，他們到大陸去進行合作協議工作事項的費用，其實金額是非常少的，且這 60 萬元包含了 3 個領域。

陳委員雪生：局長，我一直拜託你們去跟對岸福州交流，因為像馬祖大部分是接收台灣的氣象，但有時預報說颱風朝西北西進行，結果我們馬祖風平浪靜、陽光普照好得很，因此，馬祖基本上應該是接收大陸的氣象才對，所以拜託委員這筆不要刪，總之，第 6 案、第 14 案併案處理。

辛局長在勤：這一共只有兩項，一個是 85 萬元，另一個則是 60 萬元。

陳委員雪生：不是他們來，不然就是我們去。

辛局長在勤：對。

陳委員雪生：兩岸交流是有必要的。

葉委員宜津：我們去的時候是簽合作協議，他們來是要做什麼呢？

辛局長在勤：兩岸科技交流的研討會。

葉委員宜津：交流研討什麼？

辛局長在勤：其實是設定以作業員為主的研究結果來做互相交流。

葉委員宜津：我們去的費用大概是 60 幾萬元，他們來的話，費用是如何？

辛局長在勤：他們來的話，人數會比較多。

葉委員宜津：旅費應該要自己出，為何要我們出？

辛局長在勤：我們在這邊辦的研討會是連學界也一起邀請，所以會把跟作業相關的研究成果一起拿到這個研討會中討論。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：現在在摩洛哥舉行的聯合國氣候變遷綱要公約（UNFCCC）大會，我們遭到中共的打壓，如果他們沒有打壓我們參與大會，則我可以同意這筆經費，但是他們若在國際間打壓我們，然後要我們去那裡，他們又要來我們這裡，表示他們是採取兩套做法，所以這部分先觀察一下，經費就暫時保留，看看他們如何處理。

辛局長在勤：兩岸地緣最接近，如果撇開政治因素的考量，其實我們兩邊的天氣系統是互相在分享的，如果兩邊不能坐下來好好把這些問題解決的話，就只能我們解決這一半，他們解決另外一半，這對大家來說都沒有好處。

陳委員歐珀：局長的說法我同意，但中國這個國家連這種氣候大會都要採取一些手段來阻撓我們參加，所以這部分先觀察一下，經費就暫時保留，若他們沒有阻撓，預算我們就支持。

林委員俊憲：局長可能搞錯對象了，什麼政治不要干涉，這些話應該講給北京聽，而不是我們，我們當然贊成兩岸多交流，所以並不是我們用政治手段來干擾，請問以前是否有做這樣的交流？

辛局長在勤：這樣的交流已經有十幾年的時間了。

林委員俊憲：就先凍結，然後請他們提出綜合報告。

蕭委員美琴：你們下個年度預算比今年度還要增加百分之五十。

辛局長在勤：那是到大陸的旅費。

蕭委員美琴：現在他們宣稱不跟我們交流及往來，則你們編列這麼多預算，好歹也要有實質的往來才是，比方說你要跟他們做專業氣象的往來，我想大家都會支持，可是今天他們已經告知我們要中斷了，結果你們還編了這麼多預算，而且還要增加，所以是什麼條件讓你樂觀的認為可以跟他們有這麼多的互動及往來，各位可以看看他們在 UNFCCC 等國際場合是如何打壓我們的，所以你們樂觀的原因在哪裡？他們有承諾會繼續交流及往來嗎？

陳委員雪生：現在各部會都有白手套、小兩會，而且氣象跟政治無關，不應將這個刪掉。

蕭委員美琴：我們不是刪掉，而是把增加的部分……

陳委員雪生：本席建議凍結三分之一，因為氣象局經費真的很少。

蕭委員美琴：刪 20 萬元。

趙委員正宇：我也跟蕭委員一樣，建議刪減 20 萬元。

辛局長在勤：之所以增加 20 萬元，原本的兩岸交流大部分都是鎖定在氣象，後來則是增加了地震、海嘯，即原來 1 個領域，現在變成 3 個領域。

趙委員正宇：參訪的人數有多少？

辛局長在勤：4 至 5 人。

趙委員正宇：1 個領域卻要花這麼多錢？請問總共有多少人？

辛局長在勤：大概 10 至 15 人。

趙委員正宇：你們要把人數、項目、需多少經費等資訊講出來啊！

辛局長在勤：520 之後還有在談資料交換的事情。

趙委員正宇：也只有刪 20 萬元而已。

主席：之前我們跟大陸都還有進行與氣象相關的視訊會議，而現在還有視訊會議嗎？

辛局長在勤：今年的兩起颱風我們都還是有舉行實質上的視訊會議，我們可以提供錄影帶出來。

蕭委員美琴：這個交流沒有因為九二共識而中斷嗎？沒有影響就對了？

辛局長在勤：不能說沒有影響，但從另外一個角度來看，現在稍微影響一下，不保證明年還會是一樣的狀況。

葉委員宜津：雖然 UNFCCC 在進行的時候中共是有在打壓，不過大家一直在談的醫療衛生、氣候變遷，還有文化、體育、氣象等都應各自獨立，本席認為，如果兩岸繼續有各種的合作協議，則經費是應該給他們，而辛局長表示，這還是要繼續交流，我們也完全同意，但問題是交流不是單方面的事，萬一他們不願意跟我們交流的時候，這個旅費也不會消失。

辛局長在勤：會繳回國庫，因為這是專款。

葉委員宜津：所以現在刪這個的意義不大。

鄭委員寶清：我們的立場要一致，哪有昨天談到這個時就刪 100 萬元，而今天就不用刪，這顯示我們的態度不一致，所以應該刪減一些，以顯示態度一致，但也不要刪太多，所以 140 萬元本席建議刪減 20 萬元，其他就讓你們自行調整。

葉委員宜津：若要刪減，則我建議刪在他們來台交流的部分，如此可能彈性會大一些，但若是簽合作協議的部分，恐怕是不能刪的。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：我是比較支持先予以保留，就是先凍結，雖然辛局長做事我有信心，但是我們不要動不動就說氣象跟政治沒有關係，那是不可能的，因為不是我們的問題，而是他們把每件事情都搞得跟政治有關，所以我們不要自己設限說這與政治沒有關係。再者，關於資訊的交換，像他們是否需要我們的資訊，這也是需要進行討論的。

陳委員歐珀：如果他們阻擾不讓我們參加 UNFCCC 大會，則我們還要跟他們交流嗎？

辛局長在勤：目前我們有參加環保署的兩個團，明天將會順利出發，表示截至目前為止，沒有任何訊息顯示我們去那裡會被阻撓，但實際上去那裡會怎麼樣我也不知道。

陳委員歐珀：本席建議預算先保留。

主席：對於氣象數據的研究或是運用，本來就應該不分區域、政治型態，我們認為政治和氣象是不應混為一談的，但是目前跟大陸的關係，還有大陸的態度，這些相關的計畫是否因為大陸的態度進而能夠實施，目前都尚未定案，106 年度編了 60 萬元，比 105 年度多了 40 多萬元，所以本席建議刪減 15 萬元、凍結三分之一，俟提出書面報告後始得動支。

辛局長在勤：我可否再給一點點意見？就是 15 萬元包含在這 145 萬元當中，然後我們再去自行調整，這樣可能會比較有彈性一些。

主席：好，我們必須再重申一遍，交通委員會認為氣象不應分區域、政治、黨派，希望對全人類都能夠有最基本的生命、財產的保障。

現在處理第 22 案、第 26 案、第 27 案及第 28 案關於氣象資訊智慧運用服務處理計畫，現在請辛局長說明。

辛局長在勤：委員提的無論是凍結或是刪減案，我真的希望不要去凍結或是刪減，因為這是我們跟美國大氣總署簽有 MOU，兩邊合作發展一些氣象軟體的相關費用，若委員覺得我們的預算寫得不詳細，則我們願意讓委員凍結預算，但是在我們補充資料以後，希望能讓我們動支，換言之，若是刪減，則會讓我們在簽合約時會有一些問題出現。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：預算書中關於軟體系統發展費，共編列 1 億 1,128 萬，去年好像也是這樣子編列，但似乎沒有一個很詳細的說明。

辛局長在勤：會後我們會把相關資料補送給委員。

葉委員宜津：就併案凍結，然後請他們說明。

陳委員素月：經費有這麼多，所以刪 500 萬元應該沒有什麼影響吧？

辛局長在勤：拜託委員。

葉委員宜津：不行啦！這是有簽約的。

辛局長在勤：這跟美國有簽約。

陳委員素月：簽了嗎？

林委員俊憲：主席，先將其凍結，然後請他們補報告過來。

葉委員宜津：主席，具體建議凍結五分之一。

主席：好，凍結五分之一，俟提出書面報告後始得動支。

現在處理第 23 案。

辛局長在勤：這部分有兩支計畫，其中一個是智慧國土計畫，還有第 24 案，基本上都是與資料回溯有關，在 1990 年代幾乎都是紙張的紀錄，數量可說是非常的多，包括氣象圖在內，而現在關於氣候的發展，一定要有過去的資料，目前就是將其數位化，但這是一件非常龐大的工程。

主席：現在進行到什麼程度？

辛局長在勤：我們預計再 10 年都還做不完，因為資料可能有好幾個倉庫，而且如果不將其數位化，最後可能就變成垃圾了，如此一來對於國土的資訊將是非常大的傷害。

蕭委員美琴：是用 scan 還是重新輸入？

辛局長在勤：有的是用 scan，有的則是一定要輸入，而且有的 scan 之後，還要去處理這些數位資料後再予以數位化。

蕭委員美琴：這是用臨時人員在處理嗎？

辛局長在勤：臨時人員加上現職人員一起去處理，然後還有委外。

蕭委員美琴：方才你說這些資料是在哪裡？

辛局長在勤：在倉庫，而且我們已經做了 3、4 年了。

主席：你們每年的進度大概是多少？

辛局長在勤：每年都還是會編列經費來處理，而且每年都要到處去找錢，之後才能繼續做下去。

葉委員宜津：錢不夠但資料多。

辛局長在勤：對，我們必須去找錢才有辦法做。

趙委員正宇：不要等做完後那個系統又老化了。

辛局長在勤：那個只是歷史資料而已。

趙委員正宇：現在是用新的系統，但用好之後可能就變成舊的系統了。

主席：好，我來處理，就凍結五分之一，俟提出書面報告後始得動支。

現在處理第 24 案，這也是同樣的處理，凍結五分之一，提書面報告後始得動支。

辛局長在勤：接下來第 25 案、第 29 案及第 30 案也是同樣的。

主席：我們就逐案來處理，第 25 案是有關氣象資訊法定人員的待遇。請辛局長說明。

辛局長在勤：增加 47 萬元主要是人員晉級產生的薪資增加。

主席：李委員同意不處理。

處理第 29 案。

辛局長在勤：這個就是建置降雨雷達，原來是分 3 年，現在則是分成 5 年在做，若委員質疑我們預算內容寫得不是很清楚，則我們可以接受凍結五分之一，然後再補送資料給委員。

主席：好，第 29 案凍結五分之一，提出書面報告後始得動支。

第 30 案是凍結四分之一，就照案通過，提出書面後始得動支。

葉委員宜津：不是喔！方才召委裁示的是五分之一，所以這裡也應該改為五分之一。

主席：好，凍結五分之一。

現在併案處理第 31 案、第 32 案、第 33 案及第 34 案。

辛局長在勤：海纜的案子現在已經進行到第 3 年了，今年到明年應該算是最後一年，這是一開始就簽約在那裡，既然已經簽約，就是法定要支付的錢，若予以刪除，那就沒得付了。

葉委員宜津：這個案子一開始我不但是支持，還拚命幫你們去科技部要錢，結果才弄好沒有多久就拉壞了，然後也找不到肇事者，變成是我們拚命給錢，你們卻拚命拉壞，所以你總是要告訴我接下來有何防範機制，讓其不會被拉壞。

主席：葉委員說得沒有錯，這個是媽祖計畫，你們當初在設定的時候，相關的規劃就有問題，再來，你們應變的處理能力也有問題，這個案子也是拖了兩年，對不對？

辛局長在勤：對。

主席：基本上，我們都支持這樣的計畫，因為這對地震的觀測有著相當大的幫助，現在第一期的部分都已經修復了？據了解，這部分從原先的 45 公里延伸到第二期的 115 公里，這個計畫我們都支持，但是在第一期的規劃及相關危機處理，我們是相當有意見。

陳委員歐珀：這個案子是我提的，像地震測報這種計畫應該要加強，而我提這個案子最主要用意是，我們支持你們的預算，但是你們有行政怠惰之嫌，甚至還受到監察院的糾正，而你們在執行預算的時候，看起來是沒有達成原來的績效，所以可以不用刪那麼多，但還是要刪一些，本席建議刪減 200 萬元。

辛局長在勤：這已經簽約了。

林委員俊憲：因為原計畫的估算有嚴重的錯誤，光損壞的東西就有 5,200 萬元，但你們現在卻跟我們說，因為已經簽約了，所以一定要讓你們繼續做，請問原來的計畫是誰做的？沒有人要為此負責嗎？原來的計畫造成這麼大的失誤，讓國家損失 5,000 多萬元，而且你們又不斷的變更，表示原來的規劃做得很不好。

辛局長在勤：那是在第一期的時候……

林委員俊憲：第一期是誰做的？你要找人出來負責啊！

葉委員宜津：我簡單跟各位委員說明一下，氣象局是我們這邊負責，但是經費補助是在國科會那邊，而且他們將電線、電纜的鋪設分成好幾期、好幾年來進行，但是真的要放海纜線卻只有日本的船隻可以作業，而且租一次船就要 1 億元，每次 1 億元分成 4 次就要 4 億元，這樣很不划算，所以要兩次……

林委員俊憲：這應該可以預先估算得到，畢竟這並不是突發事故，原計畫就應該把這些變數給納入考量。

葉委員宜津：可是那時科技部聽不下去，所以我們費了很大的力氣、罵了科技部很多次，各種會議都去 argue，最後他們才終於同意，可是交通委員會，特別是我，真的覺得很沒有面子，好不容易拚死拚活幫你們拚經費回來了，結果一下子就被拉壞，被拉壞也就罷了，結果你們卻說找不到負責的人。

林委員俊憲：繼續花錢則以後可能繼續壞，請問以後如何去維修保固？你們可以做得嗎？

葉委員宜津：我們不能刪這個預算，因為已經簽約了，但問題是你們告訴我們再給你們這次機會之後，你們可以保證在你們採取什麼措施之後，漁船、漁民就再也不會有這樣的情況發生嗎？

主席：這的確是一個重點，在第一期之後，現在第二期也快要完成了，第三期也要進行新的規劃，相關地震的偵測，都是非常重要的，所以在相關的規劃以及危機的處理目前有何進展，請辛局長說明。

辛局長在勤：我們只能把海纜愈鋪愈深，原來是 50 公分，現在則是 1.5 公尺，就是用 ROV 將地層割開，把線往下拉，然後再往上面鋪，我們現在只能做這樣的事情，現在都有錄影帶都可以證明他們有這樣在做，而且還有船隻可以去查看。總之，我們對於第二期是更為謹慎，如果各位委員覺得我們做得不好，我們可以把這些資料提供給大家參考，但如果要保證絕對不會再拉壞，則這是絕對不可能保證的，連中華電信的電纜一年都會斷好幾次，之所以不用船隻再去補修，因為那都是迴路，這一段斷了，另外一段就通了，而我們要做第三期的原因，是希望把這一條拉起來之後，用一個迴路回到台灣來，以後即使這邊被拉斷了，另外一頭還是可以通，這是現在技術可以解決的問題，而且東部地形這麼陡峭，所以一個海底的山崩是有可能會將其扯斷的，即風險是永遠存在在那邊。

鄭委員天財：本席建議改為專案報告，因為還涉及到另外一個機關，這樣可能會比較詳細。

葉委員宜津：同意，不過我要再具體建議一下，基本上，你們說的我們都接受，但漁船或是其他船隻不是有所謂的航道嗎？所以你們應該跨部會的讓漁業署或是經濟部等單位知道電纜線埋在哪裡，而那是航道不能走的地方，不應該是這樣嗎？換言之，纜線不能埋設在船隻的航道上，這不是最基本的嗎？

祁次長文中：商船有航道，而漁船並沒有什麼航道，此外，商船並不會去拉扯那些纜線，如果拉斷了，是追查得到的。

葉委員宜津：漁船的漁網有拖那麼深嗎？

辛局長在勤：當時在蓋的時候，是有去 survey 過漁網最多就是 200 公尺深，而我們是鋪到 267 公尺深，但最後還是被拖掉，所以在鋪設時並不是沒有去評估它的能力。總之，這是有簽約的，然後這裡的預算是第三期的經費，且這是延續性的計畫，所以我們會提一個報告給委員會，包括計畫書在內。

林委員俊憲：不是專案報告，而是檢討處理報告。

辛局長在勤：這些其實我們都做了。

主席：好，海底電纜對於地震偵測是很重要的，目前我們偵測的電纜除了將原來鋪設的 45 公里變成 115 公里之外，政策上也有從所謂一個變成三個，而且現在進行的是第三期，在此提醒局長，這個案子我們可以不予處理，但是這個海底電纜案對於地震偵測非常重要，如有行政缺失的話，交通委員會一定會嚴加追究。

辛局長在勤：是。

主席：第 31 案、第 32 案、第 33 案及第 34 案不予處理。

處理第 35 案。請簡委員東明發言。

簡委員東明：我們每年都有編列強化災防環境監測的預算，金額也滿多的，大概有 5 億多，但是 100 年到 104 年，鐵公路因為颱風及豪雨災害，造成了交通阻斷，甚至還造成很大財產上的損失，所以這部分的成效是有疑慮的，而且也未具體說明其內容，所以請辛局長說明一下。

辛局長在勤：今年強化災防環境監測的 5 億多元是包括 5 顆雷達，還有東沙的剖風儀等等，一共有 7 支子計畫在裡面，所以是延續性一直編列下來的，從 104 年到 105 年、106 年，到 107 年還是會繼續編列，換言之，這有 7 支計畫的建置案在裡面。

主席：簡委員的擔憂及質疑是正確的，因為這些相關資料都是中央氣象局提供給公路總局、台鐵局的，與高鐵是不一樣的，他們自己有一些主動偵測的相關設施，所以不管是風速、雨量或是相關的氣象資訊，都是中央氣象局提供給公路總局、台鐵局的，而其成效的確是值得檢討的，所以這部分就凍結五分之一，提書面報告後始得動支，好不好？

簡委員東明：可以啊！我的提案就是凍結五分之一。

主席：就按照簡委員的提議，凍結五分之一，俟提出書面報告後始得動支。

葉委員宜津：我要回頭談一下第 33 案，即他們要提出書面報告，因為這 5,200 萬元要漁民賠，他們也賠不出來，就算抄他們的家，他們也賠不出來，可是你們在被拖壞、毀損的時候，第一時間你們就應該要知道，但我認為你們沒有在第一時間就知道，就是有地震你們才會去看，沒地震時就在那裡混。

辛局長在勤：我們知道的下一刻就已經報到部裡了。

葉委員宜津：我不是要你報到部裡，而是要你們建立起一套機制，即斷掉的第一時間，就要趕快察看，既然有雷達、海巡署，所以哪一艘漁船經過那裡就可以知道，就算是罰 10 萬元也可以，至少他們會警惕一下那裡是有電纜線的，最好不要過去，可是你們完全說找不到這些漁民，然後也無所謂，若大家都無所謂，很有可能電纜馬上又被拖掉，民脂民膏，一次就要五、六千萬，這樣是不行的，所以一定要提出一個辦法出來才行。

主席：葉委員是要凍結還是有其他看法？

葉委員宜津：我要凍結，但是書面報告不能只有報告，而是真的讓我們覺得有什麼可以改善一點的。

主席：這個必須點出我們在處理海底電纜媽祖計畫第一期相關的缺失，包括規劃的問題以及危機處理的能力，還有誠如葉委員所言，沒有建立相關的 SOP 處理程序，這也是中央氣象局要去檢討的。所以請中央氣象局提出書面檢討報告，第 33 案凍結五分之一，俟提出書面報告後始得動支。

現在處理第 36 案、第 37 案及第 38 案。

辛局長在勤：第 36 案、第 37 案是人員薪資晉級所增加的費用。

劉委員權豪：第 38 案說明一下。

主席：第 36 案及第 37 案不處理。第 38 案請說明一下。

辛局長在勤：目前在政府裡面，技工、工友是遇缺不補，所以很多房舍的清潔就必須委外，所以這

是技工、工友退休遇缺不補所延伸出來的問題。

劉委員權豪：但是你們這部分費用是增加的。

辛局長在勤：是增加的，因為技工、工友沒有了，就沒有清潔工，所以必須委外來做清潔的工作。

劉委員權豪：技工、工友是少了幾位，然後必須增加 70 萬元的經費？

辛局長在勤：104 年 2 位、105 年 4 位，而今年到明年，則退休的人員可能達五、六位以上。

劉委員權豪：增加的費用是用於打掃等工作？

辛局長在勤：都是委外的。

劉委員權豪：是只有中央氣象局的那個大樓，還是各個氣象站都有？

辛局長在勤：都有，包含各氣象站。

劉委員權豪：所以就是各地分開招標，無法一起招標吧？

辛局長在勤：是。

主席：劉委員沒有意見的話，第 38 案就不予處理。

處理第 39 案。

辛局長在勤：我們沒有意見。

主席：「經同意後」等文字刪除，那就凍結五分之一，提出書面檢討報告後始得動支。

處理第 40 案。

南區氣象服務網頁連結不明顯，內容也要再加強，在未改善之前，你們竟還要編列預算，然建置這種服務網頁的行動版，服務網頁都連結不明顯了，內容也要再加強，所以就凍結二分之一，提出書面報告後解凍，請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 41 案、第 42 案、第 43 案、第 44 案及第 45 案。先處理第 41 案及第 42 案好了。

陳委員歐珀：田中氣象站計畫雖然還沒有核定，但陳素月委員有跟我提到有此迫切，本席可以同意，但是我最主要是針對阿里山辦公廳舍整建工程案，已經完成那麼多年了，卻一再的延宕，所以再給他們經費的話，到底可否執行呢？這是否會造成行政資源的虛耗呢？所以關於阿里山辦公廳舍的部分，大家討論一下，看看要如何處理。

主席：請辛局長說明。

辛局長在勤：阿里山的整建案其實完成了，最主要是人員在那裡辦公已有七、八十年的時間，而我們只是做個整建，整建之後附近的民眾就表示要看看是否有建照，我們才發現那是一個沒有建照的房子，但那個房子 80 年前就已經在那邊了，所以我們已經跟縣政府變更地目，現在正在送建管處，得到建照以後就是合法的了，總之，這個程序幾乎已經快完成了。

陳委員歐珀：要不然做成附帶決議，要是今年不能獲得建照的話，我們再來看看經費要怎麼處理，總是要給行政機關一些壓力，不然他們就會一直放在那裡不去處理，然後每年我們給他們經費，他們也沒有在執行，這真的是很奇怪。

葉委員宜津：現在問題不在他們，而是地方政府，因為建照是向地方政府申請的，因為存在 80 年了也有空照圖，所以在法律上也沒有問題。倒是本席提案的要求對你們一點都沒有影響，因為行政院尚未核定該項計畫，所以俟行政院核定後再予以解凍，這一方面也是給行政院一個壓力

，畢竟這已跟你們比較沒有直接關係，因為你們已經送行政院核定了，沒有一個氣象站計畫 3 年了都還擺在那裡，然後行政院還不審議的，所以我才希望用立法院的決議去 push 一下行政院的審查，好不好？

辛局長在勤：這個案子一共有 4,682 萬元，而田中氣象站的部分則是 2,000 萬元，而剩下的 2,600 多萬元都是其他氣象站的整建、整修，若全部予以凍結，可能明年開始……

葉委員宜津：我可以部分同意這樣的說法。

辛局長在勤：就是 2,000 萬元先凍結。

葉委員宜津：好啦！

陳委員素月：彰化縣有 130 萬人口，可是卻沒有一個專業人員駐守的氣象站，所以確實是有需要來興建的，誠如葉委員所說的，連續 3 年了，該計畫卻還沒有核定通過，在程序上這樣的速度的確有點緩慢，所以我也贊成葉委員的提案，就是先予以凍結，給行政院一些壓力，也希望氣象局能夠儘快完成相關的程序。

辛局長在勤：是的。

主席：對於第 41 案、第 42 案，大家有什麼意見？

陳委員歐珀：凍結一下。

主席：凍結五分之一？

葉委員宜津：他同意凍結 2,000 萬元。

主席：那是第 43 案，就是併案來處理。

陳委員歐珀：凍結五分之一。

主席：一直到第 45 案，凍結五分之一，然後提書面報告，可以嗎？

辛局長在勤：是。

主席：第 41 案、第 42 案、第 43 案、第 44 案、第 45 案併案處理，有關氣象站房舍整修，凍結五分之一，俟提出書面報告後始得動支。

葉委員宜津：不只五分之一，方才辛局長都同意凍結 2,000 萬元了，不然凍結三分之一好了。

主席：好，凍結三分之一。

休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。關於第 41 案、第 42 案、第 43 案、第 44 案及第 45 案，除了第 43 案要另外做文字處理外，這部分就凍結三分之一，待行政院核定後再行解凍，這是第 43 案的部分，請議事人員進行相關文字的處理。

現在處理決議案。

主席：請問各位，對第 46 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 47 案有無異議？

辛局長在勤：倒數第 2 行修正為「工作成果書面說明」。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

請問各位，對第 48 案有無異議？

辛局長在勤：倒數第 2 行修正為「改善計畫書面報告」。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

請問各位，對第 49 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 50 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 51 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 52 案有無異議？

辛局長在勤：修正為「書面檢討報告」。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

請問各位，對第 53 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 54 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 55 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 56 案有無異議？

辛局長在勤：修正為「計畫書面說明」。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

請問各位，對第 57 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 58 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 59 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 60 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 61 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 62 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 63 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 64 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 65 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 66 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 67 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 68 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 69 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 70 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 71 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 72 案有無異議？（無）無異議，通過。

請問各位，對第 73 案有無異議？（無）無異議，通過。

葉委員宜津：局長，你們以後不會繼續畫圓圈圈了？這部分早就應該改了，應該要符合實際狀況。

（協商結束）

主席：今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理做為決議，列入紀錄，如有委員對提案補簽，列入紀錄。

本日審查預算部分照列或照協商結論通過。

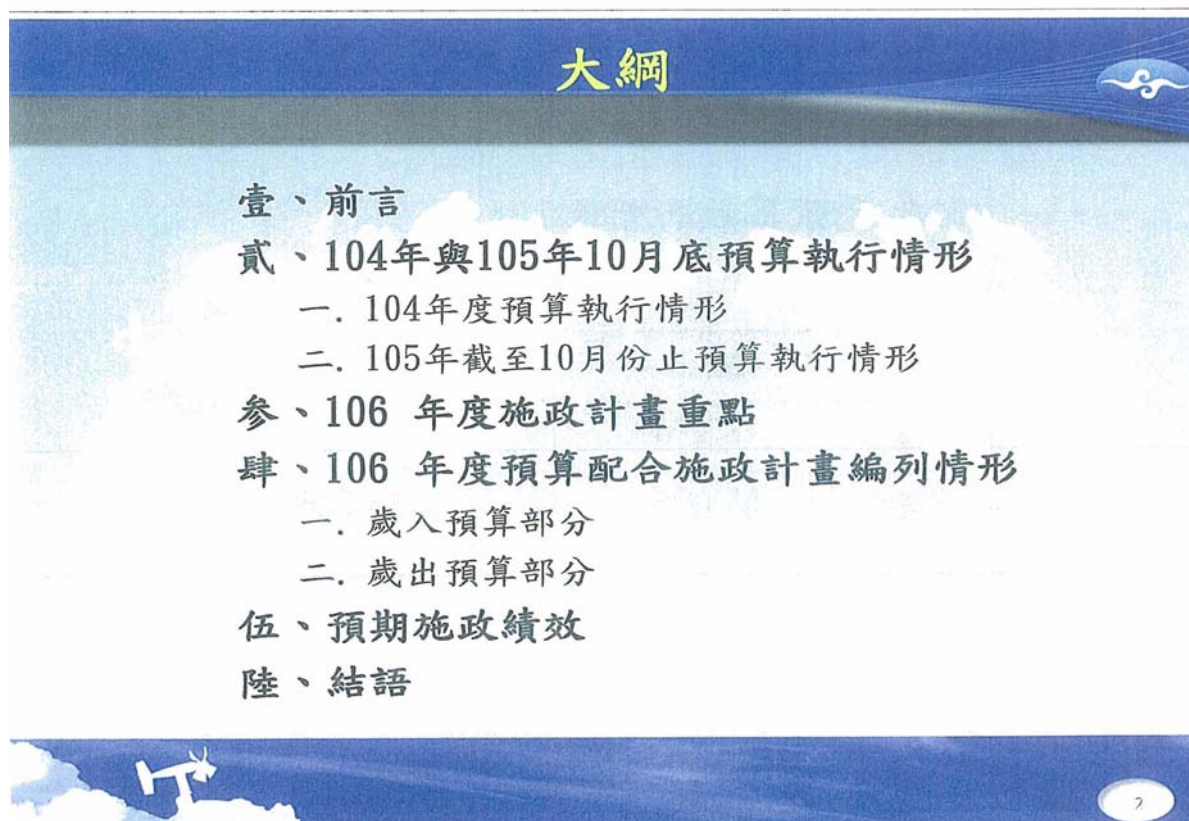
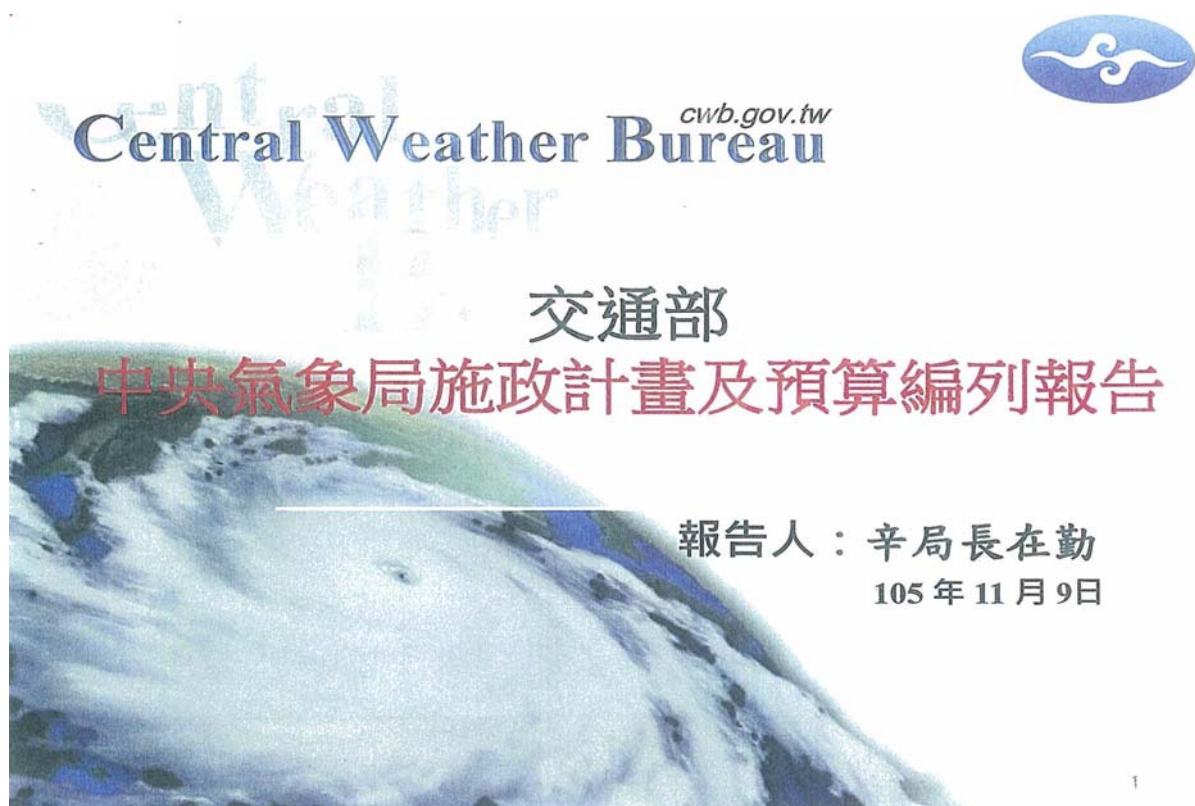
針對本日會議作如下決議：報告及詢答完畢，委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。

交通部中央氣象局單位預算處理完畢。散會。

散會（15 時 52 分）

附錄：

一、



壹、前言

本局104 年度與105 年度截至10 月止之預算執行情形、106 年度施政計畫重點、預算編列情形及預期施政績效報告如次：

3

貳、104年與105年10月底預算執行情形(1/2)

一、104年度預算執行情形

單位：千元

	歲入	歲出
預算數	18,764	1,995,048
決算數	151,036	1,988,326
執行率	804.92%	99.66%

4

貳、104年與105年10月底預算執行情形(2/2)

二、105年度截至10月份止預算執行情形

單位：千元

	歲入	歲出
預算數	16,916	2,220,633
分配數（十月）	14,010	1,556,431
執行數	18,340	1,376,177
佔分配數之執率	130.91%	88.42%

5

參、106 年度施政計畫重點(1/3)

一、強化氣象觀測

(一)提升氣象衛星觀測技術與應用

(二)整合海象觀測系統，提升海象資料應用效能

- 維運臺灣近海潮位站及資料浮標監測網。
- 發展波浪、暴潮預報技術。
- 改善海象資料分析應用與服務作業。

(三)強化災防環境監測，提升災防預警應變效能

- 執行「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」(104-109)
 - <1>遷移更新七股氣象雷達；建置東沙島剖風儀，提升災害性天氣之監測能力，建置波流岸基雷達。
 - <2>汰換與補強宜、花地區觀測站網，強化氣象監測與傳輸效能。
 - <3>強化浮標暨海嘯預警觀測網，拓展海域監測，延長預警時間。
 - <4>建置海域環境災防系統，提升海域災防資訊應用效能。

6

參、106 年度施政計畫重點(2/3)

二、加強預報技術發展，建置預報作業輔助系統

(一)持續執行「氣象資訊之智慧應用服務計畫(I)」 (105~108)

- 建置跨域服務應用平台，推廣供應平台應用服務。
- 發展全球系集預報與海氣耦合模式，開發第2週預報潛能的相關預報因子。
- 建置短期氣候綜合預報離型模式開發流程，推展氣候預報資訊及應用服務。
- 強化即時監測與預警系統，發展雷達資料同化技術及海流模式作業。
- 精進鄉鎮化即時預警技術；開發縣市分區機率型預報產品。

(二)持續執行「氣候變遷應用服務能力發展計畫」 (103~106)

- 整集分析臺灣長期氣候資料，強化氣候資料管理。
- 建立本地氣候長期監測系統，提高氣候基礎資訊應用能力。
- 發展臺灣氣候變遷分析與推估技術，建立在地化推估資訊與風險評估方法。
- 建立氣候資訊應用服務，建立氣候資訊應用服務架構。
- 推廣氣候知識與應用服務，提供氣候及變遷調適相關資訊產品。

7

參、106 年度施政計畫重點(3/3)

三、強化地震測報效能

- (一)擴建海纜觀測系統，建置井下地震觀測站，加強地震海嘯監測。
- (二)拓展強震即時警報資訊於防災利用，並結合PWS(災防告警細胞廣播訊息系統)推播地震速報訊息。

四、加強氣象服務與推廣氣象防災教育宣導

(一)提升氣象資訊服務效能

- 執行「發展小區域災害性天氣即時預報系統」計畫。

(二)加強氣象防災教育宣導

- 辦理氣象科普與氣候變遷環境教育及到校宣導服務。

8

肆、106 年度預算配合施政計畫編列情形(1/4)

一、整體預算

單位：千元

	歲入	歲出			
		科技	公共建設	基本需求	合計
105年	16,916	916,493	470,818	833,322	2,220,633
106年	18,265	1,007,748	514,170	778,667	2,300,585
增減	+1,349	+91,255	+43,352	-54,655	+79,952

(一)歲入增加主要係因：

- 新增提供辦公室屋頂平臺架設電信基地臺之租金收入。

(二)歲出增加主要係因：

- 增列強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫。
- 新增第五階段電子化政府計畫-數位政府之環境資源資料庫整合計畫。

9

肆、106 年度預算配合施政計畫編列情形(2/4)

二、科技計畫

單位：千元

工作計畫	● 氣象科技研究 (第五階段電子化政府計畫-數位政府之環境資源資料庫整合計畫—106年新增) ● 氣象資訊處理研究與開發 ● 應用氣象研究 ● 地震測報 ● 強化災防環境監測 (建構台灣海象及氣象災防環境服務系統計畫—106年新增)
105年	916,493
106年	1,007,748
增減	+ 91,255

10

肆、106 年度預算配合施政計畫編列情形(3/4)

三、公共建設計畫

單位：千元

工作計畫	- 氣象科技研究 (時空資訊雲落實智慧國土計畫) - 氣象資訊處理研究與開發 (建置區域降雨雷達網) - 地震測報 (地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫) - 強化災防環境監測
105年	470,818
106年	514,170
增減	+ 43,352

11

肆、106 年度預算配合施政計畫編列情形(4/4)

四、基本需求

單位：千元

工作計畫	- 一般行政 - 氣象測報 - 一般建築及設備 - 第一預備金
105年	833,322
106年	778,667
增減	- 54,655

(一)基本需求減少主要係因：

- 減少撥補勞工退休準備金專戶差額。

12

伍、預期施政績效(1/5)

一、發展小區域災害性天氣即時預報系統計畫

- (一)增進災害性天氣監測及預報技術
- (二)新增小區域災害性天氣預報相關之應用產品，供防救災單位應變之決策參考：
 - 發展濃霧預報作業指引、沿海鄉鎮風浪預報、颱風登陸強風預警

二、建置區域防災降雨雷達網計畫

- (一)106年完成南、中部降雨雷達站房建築工程，及雷達儀安裝
(北部降雨雷達站預估107年完成)。提供雷達站半徑65公里範圍內，高時空解析降雨資料，作為都會區防洪警示及決策之參考。

13

伍、預期施政績效(2/5)

三、新發射氣象衛星資料之接收及其產品應用計畫

- (一)新增提供辨識強對流風暴及日夜間的雲微物理特徵的類似真實色彩影像產品，輔助在單一頻道難以分辨的大氣和地表特徵，增加本局監測大氣、海洋、陸地狀態所需資訊。

四、「強地動觀測第5期計畫—強震即時警報於防災之應用」、「全面性的地震與海嘯早期警報及地震潛勢分析系統建置計畫」、「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫」

- (一)完成海纜系統擴建70公里、增建2座井下地震儀觀測站，更新自由場強地動觀測系統10站，縮短對島內中大規模有感地震警報發布時間。

14

伍、預期施政績效(3/5)

五、執行「飛機投落送颱風觀測」

- (一)增進颱風路徑預測之準確度。

六、維運24處潮位站

- (一)完成9處資料浮標站年度更換，加強對東北季風、西南氣流及颱風等劇烈天氣系統於海上監測能力。
- (二)發展近岸海象預報技術，提供近海遊憩、海上航行及災害防救參考

七、氣象資訊之智慧應用服務計畫 (I)

- (一)106年累積完成12站物候觀測資訊系統建置，強化氣候監測應用的多樣性。
- (二)提升2至4週天氣預報技術，強化雷達資料之應用，改善短時強降水預報能力。
- (三)優化全球資訊網及氣象資料開放平台，拓展數位化、個人化且互動式的氣象資訊公眾服務。

15

伍、預期施政績效(4/5)

八、強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫(104-109)

- (一)106年度辦理岸基波流雷達網與海嘯浮標系統規劃、降雨雷達與剖風儀站房工程、雷達儀與剖風儀設備採購、宜蘭花蓮地區氣象雨量站建置汰換、發展近岸預報整合系統、鄉鎮定量降雨預報技術、強化衛星產品展示、開發海象災防環境服務平台。

九、氣候變遷應用服務能力發展計畫

- (一)提高本局於氣候議題的科學認知及作業技術之水準。
- (二)提升國內對氣候變遷推估與氣候應用服務之相關研究。

16

伍、預期施政績效(5/5)

十、時空資訊雲落實智慧國土計畫

(一)逐步完成三大工作項目：

- 25個氣象站的歷史觀測資料
- 天氣圖集的數位化建檔
- 建置資料庫

(二)開放資料查取系統，供政府防救災規劃、氣候變遷研究、自然環境監測、學術研究及民眾生活所需。

十一、第五階段電子化政府計畫-數位政府之環境資源資料庫整合計畫(106-109)

(一)引進及改進氣象資料處理技術。

(二)提升遙測產品的精確度與跨領域應用，擴充多尺度空間資訊整合資料庫。

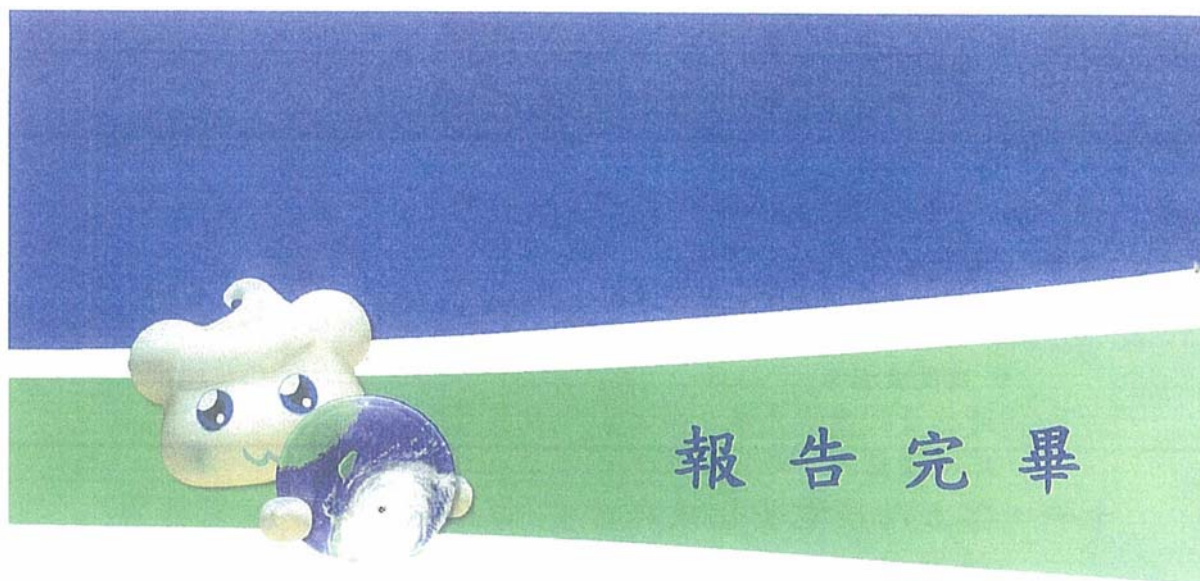
(三)加強跨機關資料交換，增進氣象資料之多元應用。

17

陸、結語

以上本局106年度預算係提供氣象與地震之測報服務與持續發展所需，本摺節原則，並顧及緩急時序，配合施政需要妥適編列，以達業務目標。

18



二、

中央氣象局單位預算

委員提案

1、

查氣象局之一般賠償收入，歷年決算收入，104 年決算為 128,159 千元，103 年決算數 1,452 千元，102 年決算數為 549 千元，101 年度決算數有 6,943 千元。然氣象局歷年來均未編列一般賠償收入，雖收入差異甚大，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰建議一般賠償收入增加 1 百萬元，並自 107 年起編列數不得為零。

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

2、

查氣象局之證照費收入，歷年決算收入，104 年決算為 53 千元，103 年決算數 36 千元，102 年決算數為 163 千元，101 年度決算數 43 千元。然氣象局歷年來均未編列證照費收入，雖然少，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰建議增列 5 萬元，並自 107 年起編列數不得為零。。

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

3、

中央氣象局 106 年度歲入預算「使用規費收入—資料使用費」項下編列 1,599 萬 8 千元，主要係接受各機關團體如電視公司、中鋼公司等訂約及個別申請供應各項氣象資料收取服務費收入；惟該項歲入 103 年度決算數 1,956 萬 6 千元、104 年度決算數 1,934 萬 6 千元，較 106 年度預算數增加約 350 萬元，氣象局 106 年度編列歲入預算恐過於保守。爰此中央氣象局 106 年度歲入預算「使用規費收入—資料使用費」項下編列 1,599 萬 8 千元，應增列 350 萬元。

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

4、

106 年度氣象局之資料使用費編列 15,998 千元，查 104 年決算為 19,294 千元，103 年決算數 19,530 千元，102 年決算數為 21,141 千元，歷年決算數收入均在 1900 萬元以上，為符合實際收入情況，爰建議增加 3 百萬元。

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

5、

有鑑於中央氣象局於 106 年度預算「業務費—通訊費」編列預算 4,559 萬 2 千元，惟查 104 年度決算之通訊費僅 4062 萬 639 元，顯示該項決算金額與 106 年度該項預算編列有顯著之差距，該預算之編列恐有浮編之嫌。目前國庫財政困窘，各政府單位應撙節成本，避免浪費。故建議刪減該預算 300 萬元，以符合政府撙節原則。

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

6、

106 年度中央氣象局編列兩岸氣象科技交流費用 85 萬 5 千元，作為兩岸氣象交流之用。然中國目前形同中斷與我國政府之官方互動，且氣象局並沒有針對兩岸氣象科技交流提出會後成果報告，該筆費用是否還有編列之必要，顯需審慎斟酌。爰此，為保障民眾權益，提案刪減 85 萬 5 千元。

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

7、

明年度氣象局委辦業務合計 16 項，與今年度委辦業務相比，除了減少「委託辦理地震觀測站儀器檢測、資料蒐集及檢視等地震業務相關業務」、「舉辦地震相關科技研討會」及「委託辦理近岸海纜纜線及周圍環境現況勘查」三項業務之外，另新增「辦理台灣孕震結構相關委託研究計畫」，其他委辦業務均去年相同。然而跨年度進行相同委辦業務，卻不見委辦成效。爰此，針對 106 年度中央氣象局預算項下委辦經費 46,633 千元凍結四分之一，待針對委辦事項成效提出書面報告之後始得動支。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 陳歐珀 葉宜津 趙正宇 顏寬恒

鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 鄭天財 劉權豪

8、

交通部中央氣象局 106 年度「勞動派遣」編列預算 710 萬元，預計進用 10 名派遣人力，唯相關人員係用於「氣象科技研究」、「地震測報」等業務，相關業務皆為具專業性之核心業務，不應採行派遣方式任用，且其中氣象科技研究業務任用之派遣人力竟較 105 年增加 2 人，派遣為低薪原兇之非典型雇用方式，易導致勞工無法穩定就業，政府機關不應帶頭濫用派遣，爰此，106 年度「勞動派遣」預算，應予全數凍結，待氣象局就整體人力運用進行通盤檢討後始得動支。

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

9、

政府運用派遣人力過多，已遭監察院介入調查。16 年度氣象局預算科目「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技颱風與短期氣候預測技術發展計畫」預計進用 8 人 5,700 千元及「地震測報」計畫項下「地球物理數位資料處理計畫」預計進用 2 人 1,400 千元。上述計畫均為氣象局核心技術計畫，卻以「勞動派遣」方式以業務費支付勞力外包公司派遣人員，顯有不妥之處。爰此，凍結上述兩項預算各四分之一，待提出書面同意未來氣象核心業務不再使用派遣人力之後始得動支。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 陳歐珀 葉宜津 趙正宇 顏寬恒
鄭運鵬 林俊憲 鄭天財 劉權豪 鄭寶清

10、

交通部中央氣象局 106 年度「勞務承攬」編列預算 1,050 萬 6 千元，預計進用 20 名勞務承攬人力，唯相關人員係用於「氣象科技研究」、「氣象資訊處理研究與開發」、「地震測報」、「一般行政」以及「氣象測報」等業務，除「一般行政外」其他業務皆為具專業性之核心業務，不應採行勞務承攬方式任用，勞務承攬為低薪原兇之非典型雇用方式，且多為假承攬真派遣的方式，易導致勞工無法穩定就業，政府機關不應帶頭濫用自然人承攬，爰此，106 年度「勞務承攬」預算，應予全數凍結，待氣象局就整體人力運用進行通盤簡討後始得動支。

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

11、

鑑於 104 年度起，豪、大雨特報之預報誤差累計次數較 103 年度增加（詳附表），可見中央氣象局之災害氣象預報能力仍有待提升。

但 106 年度中央氣象局「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」、「發展小區域災害性即時天氣即時預報計畫」等 3 計畫共編列 1 億 1,466 萬元，以研發引進氣象科技新技術等，因業務能力尚有疑慮，因此爰提案凍結以上預算 1/4。

附表：交通部中央氣象局災害性天氣測（特）報一覽表

年度	項目	豪、大雨特報	
		特報次數	預報誤差累計次數
100		199	84
101		156	9
102		197	8
103		194	13
104		193	14
105		156	13

※註：資料來源：立院預算中心

105 年度係截至 7 月底止實際數。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 陳歐珀 鄭寶清

12、

有鑑於 106 年度中央氣象局於「氣象科技研究」計畫項下，「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」及「發展小區域災害性即時天氣即時預報計畫」3 分支計畫，編列預算數 1 億 1,466 萬元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。經查：近年來颱風路徑預報準確率雖已有提升，惟與國際間相較仍有進步空間；另豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，亦有研謀改進空間。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 1 億 1,466 萬元之五分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

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

13、

中央氣象局 106 年度預算於氣象科技研究工作計畫「人員維持」—「人事費」—「約聘僱人員待遇」編列 1 千 209 萬 8 千元，為聘用人力共 14 人之待遇，惟約聘僱人力一向為社會所詬病，認為是造成低薪之主要原因，為匡正社會風氣，爰提案刪減 200 萬。

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

14、

中央氣象局 106 年度歲出預算「氣象科技研究—氣象科技研究」項下「業務費」編列 5,098 萬 3 千元，其中「委辦費」用項下編列 85 萬 5 千元係辦理兩岸氣象科技交流，又「大陸地區旅費」項下編列 60 萬元，乃因應兩岸氣象與地震業務交流與合作層面擴大，並推動與執行「兩岸地

震監測合作協議」及「兩岸氣象合作協議」之相關工作，預計分 3 梯次擬派共計 20 人、16 天派員至大陸交流。惟 105 年度氣象局僅派一梯次，10 人、10 天前往交流，值此兩岸關係冰凍期，氣象局擴大與大陸交流恐無法取得更多成果。爰此中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究—氣象科技研究」項下「業務費」編列 5,098 萬 3 千元，關於兩岸氣象交流及相關旅費共計 148 萬 5 千元，應全數刪除。

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

15、

106 年度中央氣象局編列大陸地區旅費 60 萬元，主要負責推動執行「兩岸地震監測合作協議」及「兩岸氣象合作協議」之相關工作。其中包括合作開發氣象相關業務系統、災害潛勢預報警報、氣候資源利用、氣象災害風險評估等交流，並就颱風、豪雨及強對流天氣進行聯合觀測實驗。然中國目前形同中斷與我國政府之官方互動，且 104 年 6 月正式通過該協議後，氣象局並沒有提出相關成果報告，該筆費用是否還有編列之必要，顯需審慎斟酌。爰此，為保障民眾權益，提案刪減 60 萬元。

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

16、

中央氣象局於單位預算「氣象科技研究」科目下編列大陸地區旅費 600 千元，及國外旅費 385 千元。依飛行里程、食宿等面向來考量，大陸旅費高於外國旅費，此編列方式不符比例。爰此，擬刪除大陸地區旅費 10 萬元，並凍結剩餘預算，俟向交通委員會提供大陸地區、國外旅費之完整使用規劃及明細表之報告書，始得動支。

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

17、

交通部中央氣象局 106 年度「氣象科技研究」項下『氣象科技研究』編列大陸地區旅費 60 萬元，較本（105）年度預算 40 萬元，增加 20 萬元，幅度達 50%。然而，說明並未交代何以該項費用需較本年度增加，顯有浮編之嫌，且目前雙方關係尚不明朗，相關計畫是否如期實施並未定案。爰此，建議凍結「大陸地區旅費」三分之一，於向立法院交通委員會提出具體規劃的書面報告後，始得支用。

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

18、

中央氣象局於 106 年度氣象科技研究項下編列氣象科技研究相關費用 5098 萬 3 千元。

經查，今年九月梅姬颱風侵台期間，根據氣象局所提供其飛機投落送（追風計畫）所測得近地風瞬間風（陣風）觀測資料，從 9 月 25 日晚上投送開始，大部分都超過七級風（WL150 數據高於 15），而有些甚至已達十級風（WL150 數據高於 25）。範圍都比氣象局多很多，既然投落送資料顯示威力那麼強，氣象局卻未以追風計畫之觀測值列入採用？

爰此，建議凍結本筆預算三分之一，俟中央氣象局將相關書面報告送交本委員會，始得動支。

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

19、

中央氣象局於單位預算「氣象科技研究」「氣候變遷應用服務能力發展計畫」科目下編列一般事務費 3,000 千元，其中包含「歷史氣候資料整集與登打」2,000 千元。據查，該工作項目自 104 年開始編列，至今已逾二年，相關歷史資料之整集與登打理應達一定程度。為避免浮編預算，擬凍結預算二分之一，似向交通委員會說明辦理進度，並提供成果之相關資料，始得動支。

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

20、

中央氣象局於 106 年度氣象科技研究項下編列發展小區域災害性天氣即時預報系統，其設備及投資相關費用 3607 萬 7 千元，其中設備及投資費用共編列 2730 萬 8 千元，惟自 104 年度起，其設備及投資連續三年均編列相同設備之經費，其相關設備應已添購完畢，若小區域災害性天氣即時預報系統為多年度預算計畫，亦未於預算書上說明。爰此，建議凍結本筆預算五分之一，俟中央氣象局提出書面報告送交本委員會，始得動支。並於明年編列預算時，詳載該計畫相關資料，以便本會審查。

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

21、

本院委員鄭天財 Sra · Kacaw 等人，鑑於台灣夏秋經常受到颱風豪雨侵擾，造成災害頻傳，且對於偏鄉山區之民眾，受到風雨災害影響往往較都市民眾更為嚴重，亦有發生偏遠地區鄉鎮對外唯一聯外道路坍方、斷裂或是受阻，導致民眾對外交通完全癱瘓，此外有時突然遭受豪大雨之侵襲，亦有發生橋樑遭溪水沖斷之情形，故各種區域性災害之預防與訊息，尤其對於偏遠地區更為重要，然偏遠地區卻因為無法即時得知災害消息，更容易陷入危險之中。按氣象局 106 年預算計畫中即有發展小區域災害及時預報系統，然此計畫除在電腦系統運算上各種資料蒐集、運算、分析外，更進一步言，將即時災害訊息傳輸於偏遠地區民眾更為重要，故對於此計畫中業務宣傳及後續有效傳遞災害訊息應提出完整規劃，否則此計畫之實際成效，對民眾而言並

無幫助，爰將本計畫預算凍結五分之一，俟氣象局提出專案報告，並經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀
劉權豪

22、

106 年度中央氣象局採購不同類型軟體與軟體系統發展費用支出項目甚多，預算編列價差甚大，少則 10 數萬元，多則高達億元。預算說明中卻並未能詳細說明軟體功能與細項。為求幫人民看緊荷包，爰此針對「氣象資訊處理研究與開發」項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」軟體系統發展費 111,280 千元予以凍結四分之一，待中央氣象局針對明年度所有軟體採購或軟體系統開發提出詳細書面報告之後，始得動支。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 顏寬恒
鄭運鵬 林俊憲 鄭天財 劉權豪 陳歐珀

23、

中央氣象局於單位預算「氣象科技研究」「時空資訊雲落實智慧國土計畫」科目下編列業務費 8,000 千元，辦理「早期觀測資料數位化」、「歷史天氣圖集數位化」之工作。據查，該工作項目自 104 年開始編列，至今已逾二年，相關資料、圖集之數位化工作理應達一定程度。為避免浮編預算，擬刪減 100 萬元，並凍結剩餘預算，俟向交通委員會說明辦理進度，並提供成果之相關資料，始得動支。

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

24、

中央氣象局於 106 年度新編「環境資源資料庫整合計畫」之分項計畫「型塑臺灣氣候資料庫」及「遙測電子化數據之應用與跨域服務計畫」預算 978 萬元，預計建置「臺灣氣候圖集分享平台」、「遙測災防產品與產品顯示平臺」。雖然氣象技術日新月異，推陳出新，相關研析、平台建置實屬必要，然有鑑於該計畫為 106 年度新編計畫，其實際業務辦理之預算需求、固定資產及儀器設備之需求等預算編列，皆未明、未臻完善，爰此，擬刪減「環境資源資料庫整合計畫」預算 100 萬元。

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

25、

中央氣象局 106 年度歲出預算「氣象資訊處理研究與開發—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 5,745 萬 4 千元，主要為職員 57 人所需之薪俸及加給。惟該項預算科目 105 年度編列 5,678 萬 4 千元，其職員人數仍為 57 人，職員人數相同，緣何人事費用增加 67 萬元，恐有浮

編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「氣象資訊處理研究與開發—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 5,745 萬 4 千元，應刪除 67 萬元。

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

26、

中央氣象局 106 年度於「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊智慧運用服務處理計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，其中軟體系統發展費編列 1 億 1,128 萬元。經查，氣象資訊中心針對該筆費用未於預算書詳實說明其預購置之軟體系統為何，於中央氣象局 105 年度預算中編列相同科目預算 1 億 1,160 萬元亦未詳加說明。爰此，建議刪除本筆費用 500 萬元。

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

27、

中央氣象局於 106 年度預算「氣象資訊處理研究與開發—氣象資訊智慧運用服務處理計畫」編列 3 億元，該計畫係為辦理「提升氣象監測預報作業能力」及「強化氣象資訊建設與應用服務」業務，惟近年來全球各地天氣災害頻仍，臺灣又因地理位置及地形影響，易造成生命及財產損失，依據行政院災害防救辦公室之統計，重大災害中屬天然災害者，102 年度死亡 9 人、受傷 163 人、財產損失 23.78 億元及復建金額 78.01 億元，103 年度亡 1 人、受傷 15 人、財產損失 28.6 億元及復建金額 30.63 億元，104 年度死亡 13 人、受傷 832 人、財產損失 68.01 億元及復建金額 91.6 億元，預報準確性對於氣候變遷對民生經濟與社會安全有直接影響，然由近年生命財產損傷情形觀察，中央氣象局對於主管之氣候監測與預報作業能力業務恐有失職之嫌。故建議刪減該預算 300 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預報準確性改善報告，經本院同意後始得動支。

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

28、

中央氣象局 106 年度於「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊智慧運用服務處理計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，包括業務費 2,090 萬元。

依據行政院災害防救辦公室之 102 年及 104 年災害防救白皮書統計，重大災害中屬天然災害者，102 年度死亡 9 人、受傷 163 人、財產損失 23.78 億元及復建金額 78.01 億元，103 年度亡 1 人、受傷 15 人、財產損失 28.6 億元及復建金額 30.63 億元，104 年度死亡 13 人、受傷 832 人、財產損失 68.01 億元及復建金額 91.6 億元，並以 104 年度為最劇。

氣象資訊智慧運用服務處理計畫應加強災害性天氣資訊掌握與監控，並提升預報準確性，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之衝擊。爰此，建議凍結業務費預算五分之一，俟氣象局將相關改善書面報告送立法院交通委員會後，始得動支

說明

102 年度至 104 年度我國重大天然災害統計表

單位：人；新台幣百萬元

年度	災害	死亡	受傷	財產損失	復建金額
102	0519 豪雨	0	0	142	771
	蘇力颱風	3	124	1,296	3,110
	潭美及康芮颱風	6	27	770	3,344
	天兔颱風	0	12	170	493
	菲特颱風	0	0	0	83
	合計	9	163	2,378	7,801
103	哈吉貝颱風	0	0	0.03	0.03
	麥德姆颱風	0	10	1,400	1,558
	鳳凰颱風	1	5	1,460	1,505
	合計	1	15	2,860	3,063
104	蘇迪勒颱風	8	439	5,045	7,067
	杜鵑颱風	5	393	1,756	2,093
	合計	13	832	6,801	9,160

※註：

1. 資料來源，彙整自 103 年至 105 年災害防救白皮書中行政院災害防救辦公室綜整各部會重大災害統計簡表；因四捨五入致總計數有尾差。
2. 表內所摘錄之統計數據，係各災害相關機關（單位），於災害發生後 60 日內，以正式公文送行政院之資料。102 年度「財產損失」係指農林漁牧一級產業損失；「復建金額」則為估計公共設施復建及搶修金額。

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

29、

本院委員鄭天財 Sra・Kacaw 等人，鑑於台灣氣象災害頻傳，行政院 99 年 11 月 8 日院臺經字第 0990059939 號函核定推動「水災災害防救策進計畫」，行政院並以 104 年 5 月 22 日院臺忠字第 1040022645 號函修正計畫，由氣象局執行其中「建置區域降雨雷達網」總經費 444,400 千元，此計畫原始預計 104 年完成，然一再拖延，且降雨雷達建置情形，於明年度預算計畫中尚須完成北、中防災降雨雷達站房、雷達微波通訊設備等項目繁多，明年（106 年）計畫期間將屆滿，其進度是否能夠如期達成，且目前執行之情形是否已較原訂計畫中有所延宕，皆不無疑問，爰將本計畫預算 20,000 千元凍結五分之一，俟氣象局提出專案報告，並經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra・Kacaw 鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀
劉權豪

30、

中央氣象局於 106 年度編列「地震測報」之「委辦費」17,330 千元，委託進行「國內地震研究機構對地震前兆監測體制強化」等 6 項相關研究。據查至少從 92 年起，氣象局即以該預算科目編列相關委託研究費，國家累計投注之經費不斐。為有效利用本項預算，氣象局實應進行

委託研究案之成果彙整，檢討過去年度之研究，以擬定未來委託案之核心方針。爰此，擬凍結該預算四分之一，俟向交通委員會進行書面說明，始得動支。

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

31、

有鑑於氣象局 106 年度於「地震測報」計畫項下「04 海纜觀測系統擴建計畫」及「05 防災觀測系統擴建計畫」，分別編列 9,200 萬元及 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，及建置井下地震觀測站 1 座。經查：是項計畫乃辦理 96 年至 100 年「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之延續，然臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海嘯觀測系統功能未見完備，屢經本院決議促請改善，監察院於 105 年 4 月對該局亦提出糾正；顯然氣象局屢編經費卻無法達成施政該有績效，實有行政怠惰之嫌。為免繼續浪費公帑，爰擬刪除該項計畫編列經費 1 億 7,200 萬元其中之 2,200 萬元。

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

32、

有鑑於中央氣象局於 106 年度預算「地震測報—海纜觀測系統擴建計畫」、「地震測報—防災觀測系統擴建計畫」合計編列 1 億 7,200 萬元，辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，該計畫為「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之延伸計畫，惟該海纜系統於 103 年 5 月 26 日因該局未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，發生故障，遺失相關設備金額合計近 5200 萬元，並採取故障修復與擴建併案辦理之變更計畫，地震預測系統之建造經費龐大，卻因中央氣象局評估失準，而造成設備損壞，甚至變更原訂計畫，顯見中央氣象局對於主管業務有怠惰之嫌。故建議刪減該項目預算 200 萬元，並儘速完成修正計畫，避免損害再次發生。

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

33、

氣象局擬擴建海纜系統，但其原有海纜卻因漁民作業而毀損，造成相關設備金額損失近 5,200 萬。因此凍結其海纜觀測系統擴建計畫 9,200 萬及防災觀測系統擴建計畫 8,000 萬，待中央氣象局提出如何防止人為因素破壞海纜之書面報告後，始得凍支。

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

34、

氣象局 106 年度「地震測報」計畫：「海纜觀測系統擴建計畫」及「防災觀測系統擴建計畫」，分別編列 9,200 萬及 8,000 萬，合計預算 1.7 億元：預計辦理海纜擴建系統，並建置井下地震觀測站 1 座。計畫內容原本為擴建海纜系統，但因既有海纜系統於 103 年 5 月故障，改採取

故障修復、擴建併案辦理，將海纜延伸長度由 50 公里增為 70 公里、海纜地震觀測站建置數量 1 座增為 3 座（重建 1 座、增建 2 座），井下地震觀測站建置數量則由 15 座減為 6 座。

因修正範圍過大、內容不明確且效益仍待釐清，因此爰提案先行凍結以上預算 1/4。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra・Kacaw 劉權豪
陳歐珀 鄭寶清

35、

查民國 100-104 年度，鐵公路因颱風及豪雨災害，造成之交通阻斷時間及里程，合計 914 天、1,156 公里，相關財產損害及復建成本估計達 167 億 2,500 萬餘元，「氣候災害」以交通部公路總局損失 153 億 3 千萬元為最多、台鐵局損失 11 億 6,640 萬元次之（附表）。

加上 106 年度中央氣象局「強化災防環境監測」預算 535,170 千元，雖較前一年度 3.4 億餘元增加近 2 億元，但未具體註明內容，成效容有疑慮，因此爰提案先行凍結以上預算 1/5。

附表近年因氣候變遷造成之鐵路、公路基礎設施財產損失統計表

年度	公路總局	台鐵局	其他機關	合計 單位：百萬元
100	1,702	8	-	1,710
101	3,753	513	23	4,290
102	2,716	243	52	3,011
103	2,719	140	7	2,866
104	4,442	261	142	4,846
合計	15,333	1,166	225	16,725

資料來源：審計部 104 年度中央政府總決算審核報告

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra・Kacaw 鄭寶清
陳歐珀

36、

中央氣象局 106 年度歲出預算「一般行政—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 3 億 0,199 萬 3 千元，主要為職員 459 人、駐警 6 人所需之薪俸及加給。惟該項預算科目 105 年度編列 2 億 9,967 萬 7 千元，其職員人數為 466 人、駐警 7 人，106 年度職員人數少 7 人、駐警少 1 人相同，人事費用卻增加 231 萬 6 千元，恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 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 3 億 0,199 萬 3 千元，應刪除 1,000 萬元。

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

37、

中央氣象局 106 年度歲出預算「一般行政—人員維持」項下「獎金」編列 7,831 萬 8 千元，較 105 年度編列 7,278 萬 2 千元，增加 553 萬 6 千元，惟 106 年度預算員額僅 525 人，較 105 年度

554 人，少 29 人，人數減少，獎金卻增加 553 萬餘元，該科目預算恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「一般行政—人員維持」項下「獎金」編列 7,831 萬 8 千元，應刪除 1,000 萬元。

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

38、

中央氣象局 106 年度歲出預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」編列 570 萬 1 千元，其中辦理大樓及各氣象站清潔費編列 268 萬 5 千元，惟上年度辦理大樓及各氣象站清潔費僅編列 198 萬 3 千元，增加 70 萬 2 千元，該科目預算恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」編列 570 萬 1 千元，應刪除 70 萬元。

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

39、

有鑑於中央氣象局 106 年度歲出第 14 款第 3 項第 3 目「氣象測報」工作計畫「03 氣象通信及雷達測報」項下編列含加強維護氣象雷達設備及維持氣象雷達觀測作業在內之經費 2,123 萬 2 千元。氣象雷達具觀測全天候及大範圍降雨與氣流特徵能力，然 104 年 8 月五分山氣象雷達儀因蘇迪勒颱風嚴重受損，預計於 105 年 9 月修復完成，經查：五分山氣象雷達修復恐須延至 105 年 12 月始完成，工程延宕極可能造成該區域氣象監測能力而影響民眾權益。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 2,123 萬 2 千元之五分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

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

40、

交通部中央氣象局 106 年度「氣象測報」項下『氣象服務業務開發與推展』編列資訊軟硬體設備費 56 萬 5 千元，其中南區氣象服務行動版網站建置及志工服務內部流程 E 化費用 46 萬 5 千元。惟南區氣象站網頁的連結隱藏於中央氣象局網站「便民」之中，民眾無法一目了然看見此網頁之連結，很難知道有此網頁之存在。爰此，建議凍結「資訊軟硬體設備費」二分之一，於向立法院交通委員會提出具體改善的書面報告後，始得支用。

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

41、

有鑑於氣象局 106 年度於「營建工程」計畫項下編列 4,682 萬 8 千元，預計辦理各氣象站房舍及圍牆整建、庭園美化、防漏工程及結構補強工程等。經查：彰化田中氣象站建站計畫尚未核定即編列預算，程序尚未完備；又阿里山辦公廳舍整建工程案延宕多年，允宜積極辦理。建置

氣象站執行地面氣象觀測作業，以利直接觀測重要氣象資訊，惟相關廳舍建設應循相關規定並事先充分溝通，避免行政資源虛耗，爰擬刪除該項計畫編列經費 4682 萬 8 千元其中之四分之一。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 林俊憲 蕭美琴 李昆澤
劉權豪

42、

有鑑於中央氣象局於 106 年度預算「營建工程」編列預算 4,682 萬 8 千元，係為辦理各氣象站房舍及圍牆整建、庭園美化、防漏工程及結構補強工程等業務，惟於預算書中僅說明計畫名稱，各計畫之預算皆未揭露，復其中「彰化田中氣象站建站」計畫迄至 105 年 9 月下旬尚未提報行政院，即編列預算，程序尚欠完備，顯見中央氣象局於該項目預算，恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 100 萬元，以符合政府撙節原則。

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

43、

彰化田中氣象站建站計畫，雖為本院連續三年審查預算決定興建，惟本案尚未經行政院核定，尚未完成程序。故凍結本案 4,682 萬 8 千元，待行政院核定後再行解凍。

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

44、

106 年度中央氣象局於營建工程計畫編列 4,682 萬 8 千元用以更新及整建設備，其中 3777 萬 1 千元用於房屋建設及設備，包括彰化氣象站辦公廳舍新建工程第一期、高雄氣象站等辦公廳舍重建第一期工程等。

惟查彰化田中氣象站之建站計畫尚未經過行政院核定即編列預算，程序尚未完備，顯有違預算法 34 條相關規定；另查中央氣象局於 101 年度起辦理阿里山辦公廳舍整建工程，104 年審計部審核報告指陳多項缺失，包括辦理水土保持計畫虛耗公帑 173 萬元等情事，由於氣象站建置及更新對當地民眾日常生活事關重大，氣象局相關工程之延宕實屬不妥。

綜上，提議凍結該計畫編列預算之二分之一，待中央氣象局完成預算核定之正常程序，並針對阿里山辦公廳舍整建工程提出改善計畫及報告後，予以解凍。

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

45、

中央氣象局於 106 年度「營建工程」計畫中，擬辦理彰化田中氣象站之建置及阿里山辦公廳舍整建等工程。然據查，彰化田中氣象站建站計畫尚未核定，氣象局卻已編列預算，又阿里山辦公廳舍整建工程，因違反水土保持法等因素，已延宕多年，凸顯氣象局管考缺失。爰此擬凍結「營建工程」預算十分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討報告與改善計畫後，始得動支

。

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

46、

有鑑於中央氣象局明年度將於彰化縣田中高鐵站周邊建立有專人駐守之氣象站，並已完成相關選址作業。爰建請中央氣象局針對彰化田中設置之氣象站，增設氣象與地震推廣教育設施，以求提升民眾對於氣象與地震的認知力，並於三個月內將相關建置情形以書面報告送交本委員會。

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

47、

中央氣象局於 106 年度編列「建置區域防災降雨雷達網」計畫預算 20,000 千元、「海纜觀測系統擴建計畫」預算 92,000 千元，以及「防災觀測系統擴建計畫」預算 80,000 千元。有鑑於此三計畫皆在 106 年度完成工作，且 106 年度編列之預算全數皆為「設備及投資」費用，並未思考到未來之器材維修等問題，爰此，要求中央氣象局提供 106 年度該預算之詳細使用計畫，並於三個月內進行工作成果說明，以及未來設備器材維修之規劃。

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

48、

中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究」編列 1 億 6,655 萬 4 千元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務，其中颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，經查近年來雖颱風路徑預報準確率已有提升，惟受限於海上觀測資料不足，以及氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大，例如：24 小時颱風路徑平均預測誤差雖已由 91 年之 138 公里縮短至 104 年之 76 公里，惟 105 年度（統計至 9 月 19 日止）誤差值普遍增加，預報準確性對於氣候變遷對民生經濟與社會安全有直接影響。故建議針對提升颱風路徑預報準確率，於三個月內立法院交通委員會提出改善計畫報告，以維護民眾生命財產安全。

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

49、

近年來，受全球暖化、氣候變遷等因素，我國天然災害事件發生頻繁。依據 102 至 104 年度我國重大天然災害數據之統計，相關災害死傷人數、財產損失及復健金額，逐年攀升。為降低因氣候變遷而造成我國民生、經濟與社會安全之危害，爰要求中央氣象局在推動「氣象資訊智慧運用服務處理計畫」時，應加強對災害性天氣資訊的掌握與監控，以提升預報的準確性，保

障國人財產及生命安全。

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

50、

氣象局辦理「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」，該計畫期程自 104 年至 109 年，計畫總經費約 26.21 億元。根據計畫書自動雨量站汰換增設執行期程，105 至 107 年完成第二期宜花自動雨量站的汰換與增設，而台東及恆春半島自動雨量站的汰換與增設乃第三期 107 年方開始實施。惟近年來台東及南部地區風災豪雨不斷，造成災情重大，且交通部於東部及南部恆春半島辦理南迴鐵路電氣化計畫，及南迴公路拓寬後續計畫，而該區域雨量監測的準確以及即時通報，對於上述重大交通建設計畫執行亦有莫大助益。爰此建請交通部及氣象局，應設法研議提早執行台東地區及恆春半島的雨量觀測站建置計畫，以期未來面對氣候變遷，政府因應災情變化的預防措施，可以更快速因應，減少災害損失。

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

51、

中央氣象局現有（含預計於 105 年 12 月底完成）508 個無人自動站（354 個氣象站、154 個雨量站），再加上 25 個有人氣象站與 18 個合作站，共 551 站，同時與水利署、水土保持局、臺北市府等連線取得設站資料等共 329 站（其中 175 站為 103 年 12 月後新增水利署連線雨量站資料）。總計獲得即時雨量資料站數達 880 站。此監測資料皆即時提供天氣預（警）報作業單位、各級政府防救災單位應用參考。然而未納入氣象局雨量系統之單位目前有林務局、公路總局、台中市政府、台南市政府、高雄市政府、桃園市政府、彰化縣政府、嘉義市政府、嘉義縣政府、宜蘭縣政府、屏東縣政府，合計共 158 站。爰請氣象局儘速與各單位協調通盤檢討各地雨量站及各種觀測站設置計畫，減少可能的重複設置及善用既有之觀測站點，並於二個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

52、

氣象局從 96 年起辦理「東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統建置計畫（96-100 年）」該計畫原規劃建置 250 公里海底電纜，但因事先對於海象評估不足最後修正計畫僅建置 45 公里海底電纜，並於 100 年正式啟用，惟 103 年 5 月卻因保護措施不足而遭外力破壞，影響氣象局地震測報及預警應變時間。審計部決算審核報告亦指出，氣象局於海底地震觀測系統採購預算不足情況下，未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，即縮短海底光纖電纜離岸長度，造成觀測儀器佈設於拖網漁船活動區域，又未督促廠商依契約規定檢討足夠必要之保護設施，而於啟用後 2 年 6 個月遭遇外力拉扯破壞。氣象局東部海底電纜系統建置第一期計畫即因計畫評估不足致使建置未達目標，而 106 年度預算「地震測報」項下「海纜觀測系統擴建計畫」編列

9,200 萬元、「防災觀測系統擴建計畫」編列 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，以及建置井下地震觀測站 1 座。氣象局為我國海象觀測之最重要研究機構，其建置海纜計畫不僅因海象評估不足，250 公理之海纜僅能建置不到五分之一，亦未做好保護措施，致外力拉扯破壞，因此氣象局有必要針對東部海纜計畫，應儘速提出檢討報告。

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

53、

台灣地處板塊交界處，地震活動頻繁，常造成重大傷亡，但也是地震前兆觀測及理論模式研究的絕佳地點。我國進行地震前兆研究也已行之有年，並累積相當多的研究報告與數據。惟對於各項前兆缺乏整合式的研究，氣象局應把不同前兆的研究數據整合，盡速研議建立實際預警系統，並以書面向立法院交通委員會說明可行性與進度。

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

54、

現行氣象局之地震測報對於震央地區 50 公里以外地區提供預警功能。惟若地震發生於島內或近海，震央地區 50 公里以內的盲區，即涵蓋約四分之一個台灣島，影響民眾安全甚鉅。為縮小地震即時警報盲區之問題，提升民眾生命財產安全保障，氣象局應盡速發展複合型強震即時警報系統，並以書面向立法院交通委員會說明整合進度。

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

55、

颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，故改善颱風預報品質，必須先由提升颱風路徑準確度與預報能力開始，進而逐步改善颱風結構之分析與預報，再推及局地風雨預報作業；惟受限於海上觀測資料不足，以及氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大（詳附表 1）。例如，近年來 24 小時颱風路徑平均預測誤差雖已由 91 年之 138 公里縮短至 104 年之 76 公里，惟 105 年度（統計至 9 月 19 日止）誤差值普遍增加，據該局表示：「因 105 年 9 月中之前颱風個案數偏少，誤差統計較不具代表性。近 5 年來美國和日本（100 年至 104 年）對於西北太平洋所有颱風 24 小時預報平均誤差分別為 87 公里及 92 公里，同時期氣象局平均誤差為 89 公里，氣象局颱風路徑預報技術和先進國家之預報相當。」近年來颱風預報準確率已有提升，惟與國際間預測誤差情形相較，仍有改善空間。爰請氣象局檢討如何更加精進預測能力，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

56、

有鑑於臺灣地處西太平洋颱風，氣候變遷等天然災害對我國易造成威脅，氣象預報資訊之準確性為救災系統啟動最初機制，而國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103 年度增加，有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，以利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。故建議針對預報之誤差，於三個月內向立法院交通委員會提出改善計畫報告，以提升預報之準確性。

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

57、

氣象局辦理之「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」於 103 年 5 月 26 日發生故障，係因該局未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元。詢據氣象局該系統故障所造成影響略以，主要影響臺灣東部海域地震之掌握，包括地震定位準確性（預估增加定位誤差達數公里）與地震預警應變時間（預估減少 P 波偵測時間達 1~2 秒），已緊急規劃增建東北部井下地震觀測站 2 座（宜蘭武塔與冬山），以彌補部分功能，並於 104 年 6 月完成啟用。由於臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海嘯觀測系統功能未完備，屢經本院決議促請改善，監察院於 105 年 4 月對該局提出糾正，氣象局允應確實檢討改善。爰請氣象局檢討此案承辦相關人員應有之責任暨未來防範辦法，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

58、

中央氣象局強震即時警報的接收單位包含全國公立中小學、高中職、各教育主管機關、消防署及各縣市消防局、合作開發應用之民間單位等，截至 105 年 10 月，軟體安裝總帳戶數達約 4000 個，計有 48 個消防主管機關、34 個教育主管機關、15 個軍方單位、54 個交通部所屬及其他政府單位、2,674 所國小、932 所國中、260 所高中、30 個本局氣象站及 15 個地震資訊傳遞合作單位等。然其他如幼兒園、私立國中小部分尚未全數安裝貴局之強震即時警報系統，即時應對強震來襲的能力不如公立中小學，爰請氣象局儘速與教育部檢討公私立幼兒園、國中小及其他大專院校安裝強震即時警報系統一案，並於二個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

59、

國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，近年來各界對於量化降雨預報之需求日益迫切。故中央氣象局自 87 年起即積極發展定量降水預報技術，並於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103

年度增加（詳附表 2），據氣象局表示：「自 104 年 9 月份起因應豪大雨標準之新規定，尤其新增由短延時強降雨部分（時雨量 $\geq 40\text{mm}$ 、3 小時雨量 $\geq 100\text{mm}$ ），豪大雨特報校驗標準亦隨之調整，對於新舊標準之調整，預報員對於預報技術概念、特報發布時機掌握及對於新建置自動氣象站之地理環境特性所會造成雨量特徵，均需有一段適應期間。」有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。爰請中央氣象局針對豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，允宜研謀改進，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

60、

鑒於「巴黎氣候協定」已於今年 11 月 4 日生效，雖台灣受限於國際地位而無法成為巴黎協定等氣候公約的締約方，增加取得相關氣候財務機制協助的挑戰。但政府應不得以此自限而延誤發展氣候變遷因應策略的責任，仍應積極輔導有關私部門投資海外氣候財務機制，並給予相關行政協助，透過實際參與機制運作的寶貴經驗，回饋台灣應對氣候變遷風險的能力建置。爰要求交通部督促中央氣象局於二個月內向本院交通委員會提出致力目標達成之書面報告，讓台灣亦能有效參與控制全球氣候變遷的行列，能對國際社會作出實質貢獻而獲得國際認同，增加我國未來參與國際空間的籌碼。

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

61、

鑒於今年台灣創了許多氣候紀錄，平地降雪、史上高溫、強烈降雨，氣候變遷危機不只帶來災害，也導致新高菜價、破壞道路、侵蝕國土。氣候專家認為，地球已進入全新氣候境界，台灣已面臨氣候變遷所帶來的嚴峻考驗；讓民眾學習如何調適並與極端氣候共存，打造更堅韌的家園已是政府責無旁貸的責任。氣象局目前主要有氣象、海象、地震的三大業務領域，隨著全球異常的氣候變遷加劇，實應將氣候變遷列為氣象局的第 4 大業務領域，加強相關人才培訓，畢竟如何順應社會變遷，提供最適切的服务，也是氣象局不應忽視而且應該不斷加強的重要課題。氣象局也應適時強化對民眾相關氣象科普知識的服務能量，讓民眾及早因應氣候變遷所帶來的挑戰，降低氣候異常造成的損失。爰要求交通部督促中央氣象局於二個月內向本院交通委員會提出推動評估書面報告，俾利民眾因應極端氣候變遷所帶來的嚴峻挑戰。

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

62、

宜蘭地區旁有龜山島鄰近海底火山活動，因此台灣東部外海常發生地震；另外，宜蘭地處東部，無法受地形影響藉由中央山脈阻隔颱風，不管是地震及颱風，宜蘭常常首當其衝，顯見氣

象建設對宜蘭地區至為重要。鑒於五分山氣象雷達於去年遭蘇迪勒颱風摧毀後，宜蘭地區僅能靠其他移動式雷達支援觀測，仍顯不足，若遇颱風、豪雨恐無法有效掌握及預警，應仿效北、中、南都會區在宜蘭地區設置防災降雨雷達，精準掌握降雨及風力預測，強化宜蘭地區防災設施，以促進宜蘭民眾安全。爰建請交通部督促中央氣象局積極推動執行「雲嘉南及宜蘭兩低窪地區建置防災降雨雷達」，並於二個月內向立法院交通委員會提出績效精進書面報告，俾利相關建置作業儘速完成，以符合防災及地方安全需求。

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

63、

目前台灣有四個氣象雷達站，包括五分山、花蓮、七股、墾丁，其屬固定性雷達站。但固定性雷達站易受風雨侵襲而損壞，其修復往往須超過一年，造成觀測上之盲點。因此中央氣象局有必要建置移動式氣象雷達設備，以充做備援系統，不致於讓回波之觀測有所中斷或出現盲點。

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

64、

目前對於陸上颱風警報，氣象局之警戒地區仍以縣市為單位，但此一警戒方式，卻容易造成一縣市僅極小區域列入警戒地區，卻整個縣市均被納入警戒地區，而形成警戒區內卻有非警戒區的奇特現象。爰此，氣象局於標示警戒地區時，若仍不願意變更警戒地區，亦至少於警報單上加以附註，以讓民眾及防災人員確實知道正確的警戒地區。

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

65、

中央氣象局 106 年度於「地震測報」計畫下之「海纜觀測系統擴建計畫」及「防災觀測擴建系統計畫」分別編列 9,200 萬元及 8000 萬元，預計辦理海底擴建系統之實地整合測試、驗收及正式啟用。

據查該計畫乃延續氣象局於 96 年度至 100 年度辦理之「台灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之計畫，然前揭海纜系統 103 年 5 月 26 日發生故障，監察院並已於 105 年 4 月對氣象局就該損害所負之責提出糾正。為處理此故障事件，該局提出修正計畫將故障修復與擴建併案辦理，雖未增加經費及展延期程，但由於計畫內容修改範圍甚鉅，爰提起本決議，令氣象局應依修正後計畫所訂目標盡速完成，並應檢討 103 年海纜系統故障之過失，避免類似情況再度發生，俾利該海纜系統正常發揮之預警及緊急通報功能。

提案人：鄭寶清 劉權豪
連署人：趙正宇 鄭運鵬 林俊憲 李昆澤 葉宜津

蕭美琴 陳素月 陳歐珀

66、

颱風及豪大雨為我國主要天災發生的原因之一，經查歷年來交通部氣象局對於颱風的結構及路徑預測準度雖有提升，但與周邊國家的預報比較，仍有提升改善空間。

有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。

查氣象局 106 年度亦於氣象科技研究計劃中編列預算投入研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。爰此提起本決議，令氣象局應研謀改進颱風預報品質、豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性。

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

說明：

近年來中央氣象局與其他國家之西北太平洋颱風路徑預報誤差值
一覽表

單位：公里

年度	各國預報	72 小時平均 誤差值	48 小時平均 誤差值	24 小時平均 誤差值	12 小時平均 誤差值
91	我國	352	238	138	-
96	我國	254	157	100	63
100	我國	259	171	100	65
103	我國	229	157	95	60
	日本	249	172	101	60
	大陸	199	141	79	51
	美軍	212	146	86	55
104	我國	180	126	76	51
	日本	174	121	73	48
	大陸	175	119	66	45
	美軍	170	115	72	50
105	我國	265	149	78	55
	日本	231	144	81	50
	大陸	249	140	77	53
	美軍	257	154	84	54

※註：1.資料來源，中央氣象局提供。

2.105 年度統計至 9 月 19 日。

67、

單位名稱：交通部中央氣象局

案由：鑑於交通部氣象局設置有專屬網頁「原鄉氣象服務」，提供 55 個原鄉 300 多個部落天氣預報服務，並傳送原鄉氣象資訊。

103 年行政院已核定「拉阿魯哇族」及「卡那卡那富族」成為台灣原住民族第 15、16 族，但該網頁上仍僅有 14 族分類及部落氣象預報。經查，該網頁迄今仍尚未完成更新至 16 族，

因此爰提案要求交通部氣象局儘速將該網頁更新建置 16 族及其部落天氣預報作業，以完整提供原鄉各族氣象預報資訊。

提案人：簡東明 鄭寶清 鄭天財 Sra・Kacaw 顏寬恒
劉權豪 陳歐珀

68、

鑑於災害性天氣對我國造成重大威脅，本院審查 104 年度交通部氣象局單位預算案曾作成決議，要求交通部中央氣象局應加強氣候監測與預報作業能力，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全的影響。

查交通部氣象局 106 年「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊智慧運用服務處理計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，該計畫乃延續氣象局 99-104 年所辦理之「災害性天氣監測與預報作業建置計畫」之成果為基礎。

爰此，為保障國人權益，故提起本決議，要求交通部氣象局辦理氣象資訊智慧運用服務處理計畫時應加強災害性天氣資訊掌握與監控，並提升預報準確性，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之衝擊。

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

69、

有鑑於颱風襲台，各縣市以氣象局之天氣預報資料做為是否放颱風假的依據，造成放颱風假的標準不一，以致部分縣市天氣晴朗，卻放颱風假；部分縣市狂風大雨卻要冒險上班上課，造成民怨四起，爰此，當颱風來臨時，是否放颱風假？該由氣象局亦或地方首長宣布放假之訊息等爭議不休，爰要求氣象局針對颱風假之宣布若由氣象局宣布是否可行，於一個月內以書面資料答復交通委員會。

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

70、

有鑑於颱風襲台，各縣市以氣象局之天氣預報資料做為是否放颱風假的依據，惟各縣市是否在颱風的暴風圈範圍內無法確定，造成放颱風假的標準不一，以致部分縣市天氣晴朗，卻放颱風假；部分縣市狂風大雨卻要冒險上班上課，造成民怨四起，爰要求氣象局針對如何加強天氣預報之準確度，尤其是關於颱風之資訊，於一個月內以書面資料提出說明答復交通委員會。

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

71、

對於風雨預測，因為隨著時間、資料的不同而會有所變動，實屬正常。但對於發布海上陸上颱風警報後，因為停班停課的標準，係以氣象局的風雨預測為主，但每一報的風雨預測結果不可能相同，影響所及導致是否達到停班停課的結果亦不同。值此民眾關心之際，於海上陸上颱風警報發佈後，氣象局所發佈之風雨預測，若結果與上一報不同時，應於附註中寫明理由，避免民眾因不了解，而總是認為氣象局誤報。

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

72、

對於颱風之暴風圈定義，傳統上氣象局是採取正圓畫法，但現今衛星設備已能直接觀測雲圖，測風設備亦日趨進步。對於暴風圈仍採正圓畫法，其與實際狀況往往差異甚大，亦是讓民眾誤會氣象局報錯之原因之一。因此，氣象局除依傳統方式畫定暴風圈外，亦至少應以附註方式表明 7 級暴風圈、10 級暴風圈之可能實際狀況，俾使民眾及相關單位得以提早預備防災。

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

73、

鑒於颱風天是否停止上班上課，由地方首長做決定宣布，已造成許多問題，包括地方首長接收氣象資訊更新時間有落差，導致來不及反應颱風走向的變動，此外，地方首長每每需承擔民眾的壓力，導致容易跳脫氣象專業思考。事實上，現行颱風天是否停止上班上課已訂有標準，爰此，建請氣象局研議雙軌制度，將颱風天停止上班上課統一收回中央宣布，各地方政府另得就特殊鄉鎮市區宣布停止上班或上課。

提案人：鄭寶清 陳雪生 陳歐珀 林俊憲 鄭天財
劉權豪 陳素月 鄭運鵬 葉宜津 趙正宇
蕭美琴