

委員會紀錄

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 10 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 11 月 7 日（星期一）9 時至 15 時 42 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 9 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 11 月 2 日（星期三）上午 9 時 2 分至 12 時 44 分

下午 2 時 31 分至 3 時 17 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

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

委員出席 15 人

列席委員：陳亭妃 江啟臣 鍾佳濱 黃偉哲 徐永明 蘇巧慧 廖國棟 Sufin · Siluko
吳志揚 黃昭順 曾銘宗 李彥秀 盧秀燕 賴士葆 蘇震清 邱志偉
管碧玲 賴瑞隆 蔣乃辛 林德福 鍾孔炤 陳明文 羅明才 蔡易餘
徐榛蔚 呂孫綾 何欣純 陳賴素美 施義芳 高金素梅 呂玉玲 周陳秀霞
羅致政 高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 尤美女

委員列席 34 人

列席官員：交通部	部 長	賀陳旦
路政司	司 長	林繼國
航政司	司 長	陳進生
郵電司	司 長	王廷俊
會計處	處 長	洪玉芬
總務司	司 長	吳舜龍
人事處	處 長	林能進
技監室	技 監	李泰興

統計處	處 長	辜炳珍
政風處	處 長	陳康生
科技顧問室	主 任	王穆衡（兼任）
管理資訊中心	主 任	王穆衡
交通事業管理小組	執行秘書	李明慧
大陸事務處理小組	執行秘書	黎瑞德
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
觀光局	局 長	周永暉
業務組	組 長	賴炳榮
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
中華郵政股份有限公司	董 事 長	翁文祺
	副總經理	江瑞堂
桃園國際機場股份有限公司	董 事 長	曾大仁
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
臺北市政府捷運工程局	副 局 長	陳耀維
新北市政府捷運工程局	副 局 長	李政安
高雄市政府捷運工程局	副 局 長	周德利
桃園市政府捷運工程處	副 處 長	吳翰彰
行政院主計總處	研究委員	黃耀生

主 席：李召集委員昆澤

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

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

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

討 論 事 項

審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

（本次會議由交通部部長賀陳旦報告後，計有委員陳歐珀、鄭寶清、趙正宇、劉權豪、李昆澤、鄭運鵬、鄭天財、簡東明、葉宜津、林俊憲、蕭美琴、陳素月、陳雪生、顏寬恒、李鴻鈞、江啟臣、鍾佳濱、賴瑞隆、鍾孔炤、施義芳、高潞・以用・巴麟刺及徐榛蔚等 22 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復；委員蘇震清及徐榛蔚所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。
- 三、交通部單位預算，委員提案截止收件，另定期進行處理。

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

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

主席：處理討論事項並進行協商。同時宣讀交通部單位預算數及所有提案，委員原提案版本如有更正，依更正內容宣讀，並刊登公報。

交通部歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 137 項 交通部 2,535 萬 1 千元。

第 3 款 規費收入

第 108 項 交通部 242 億 5,808 萬 4 千元。

第 4 款 財產收入

第 156 項 交通部 126 億 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。

第 7 款 其他收入

第 153 項 交通部 5,612 萬 5 千元。

交通部主管—交通部歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部 537 億 8,837 萬 6 千元。

- 第 1 目 投資事業股權移轉 5,575 萬 5 千元。
- 第 2 目 交通科技研究發展 1,252 萬元。
- 第 3 目 一般行政 7 億 6,364 萬 3 千元。
- 第 4 目 航政業務規劃及督導 6 億 1,858 萬 8 千元。
- 第 5 目 郵電業務規劃及督導 171 萬 3 千元。
- 第 6 目 路政業務規劃及督導 6 億 1,992 萬 3 千元。
- 第 7 目 道路交通安全 2 億 7,045 萬 7 千元。
- 第 8 目 軌道工程興建管理 3 億 5,921 萬 7 千元。
- 第 9 目 軌道安全提升與改善 1 億 0,575 萬 5 千元。
- 第 10 目 航政港政業務管理及執行 11 億 4,890 萬 1 千元。
- 第 11 目 營業基金 128 億 0,532 萬元。
- 第 12 目 鐵公路重要交通工程 330 億 2,035 萬 8 千元。
- 第 13 目 偏遠地區交通建設 5 億 1,930 萬 2 千元。
- 第 14 目 一般建築及設備，無列數。
- 第 15 目 第一預備金 1,114 萬 9 千元。
- 第 16 目 地方政府汽車燃料使用費分配短少補助 34 億 7,577 萬 5 千元。

關於歲入之「營業基金盈餘繳庫」、「非營業特種基金贖餘繳庫」，歲出之「營業基金」預算除依審查結果外，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業基金審議確定後，再行調整。

委員提案（見附錄）

主席：現在進行協商。

（進行協商）

主席：針對交通部單位預算及相關議題，在審查預算之前向各位做個說明，委員都非常認真、專業，提出很多相關的提案，為能有效率地審查，我們進行了初步的併案。

陳委員歐珀：針對今天的預算審查，我個人有幾個看法。我在交通委員會是第 2 年，第 9 屆第 1 會期是第 1 年，交通部過去對本席提案的部分都不理睬，現在民進黨全面執政，要全面負責，就我們多年來建議的案子，交通部應該在預算面呈現出來，對本委員會的建議做一些處理。很可惜，我在你們明年度要執行的預算裡面並未看到對東部照顧的政策，就這一點我有很大的意見，如果交通部沒有妥善處理的話，我建議今天不要審了，全部退回。

主席：尊重陳委員的意見，我再請交通部……

陳委員歐珀：我再補充一下。

主席：好。

陳委員歐珀：我都提出很具體的建議，都沒有解決、沒有處理，也不曉得什麼時候能夠有怎麼樣的處理，這些都沒有，一直以來交通部對我都是用一種欺騙的態度，講話不算話，大家未能互相尊重，沒有妥善解決問題，新政府應該不是這樣子！

我提出幾件事情，首先是國道平原段免收費的案子，說要兩年的時間評估，結果也沒評估出

來，現在已經是第三年、快結束了，要怎麼樣處理，到現在也沒有給我一個答案。

第二，我們過去提了一個東部鐵路的計畫，很遺憾地，現在是民間單位給我這份資料，民間站出來捍衛他們的權益，要均衡區域發展，東部需要快鐵，東部快鐵就是你們提出的計畫，很可惜宜蘭跟花蓮、臺東的部分還沒有做好。對於你們漠視東部建設的心態，我個人表示遺憾。

第三，宜蘭縣有一個三腳觀光道路的案子，講了 15 年，到現在連個樣子都沒有！到底什麼時候要做？鄉親們問我，我也不曉得怎麼辦。召委是宜蘭人，應該很清楚，三腳觀光道路的案子談了那麼久，什麼時候做？

國道 5 號側車道的部分，你們跟我說半年之內會通車，到現在 3 年多了還沒有通車，這些在交通委員會都有紀錄可以查。再來是鐵路高架化，地方上都講了幾年，現在連個聲音都沒有了。林林總總，我個人的感觸很多，如果新政府是用這種態度來處理交通問題的話，交通問題永遠沒辦法解決，宜蘭縣永遠是最塞車的地方，東部跟離島也一樣，在交通建設方面是最缺乏的。

對於交通部所編列明年的預算，我個人表達最深沈的遺憾，如果要具體審查，每一樣大家都可以來討論一下，看看這樣合不合理，大家講道理。這也是我第一次碰到賀陳部長的時候所說的，首先大家要講道理；第二是互相尊重，第三是解決問題；這三項半年來你都沒做到，所以我表達最深沈的遺憾，以上。

主席：陳委員對於地方交通建設的需求頗為憂心，也以最急切的態度，希望為宜蘭民眾爭取交通部的關心。

現在請賀陳部長簡單說明一下……

葉委員宜津：如果像陳委員這樣，是不是針對幾個大項、原則，不要浪費大家的時間，就先保留下來？如此在進度上會比較快一點。

主席：沒關係，現在先讓賀陳部長簡單做個說明。

賀陳部長旦：謝謝召委和委員，剛才陳委員所表達的，我個人非常遺憾，也覺得應該要在這上面跟陳委員做更多、更完整的說明。不過，剛才所提的，特別是有幾項其實我們應該有在處理，比如國道 5 號收費部分，就我的了解，我們現在是就橫向國道是否收費的這件事情從整體來做討論，所以並沒有忽視、不管。關於東部直線快鐵的部分，其實我的了解是，交通部在可行性研究以後，現在已經在研究快鐵和直線鐵路以及與基隆這邊的改善要怎麼樣做，最近我們還去現勘，這些事情都有真正在進行，請委員了解。對於目前在貓空這一帶如何能拉直路線，臺鐵自己也已經提出一些具體的方案了，這些事情都有在進行，只是我們辦理的情形還來不及跟陳委員做比較完整的說明，屬於鐵路高架化還有三條觀光道路的部分，坦白說對於這件事情，我們好像還沒看見地方政府提出具體的建議，至少我自己沒有看見，但是如果一旦提出來，我們都非常願意再跟地方政府好好討論。更重要請委員特別留意的是，我們每一年在連續假期紓解交通的時候，都一定把國 5 特別做一些個案的處理，看公路總局和高速公路怎麼協調使得這些改道還有加裝資訊的看板，其實宜蘭地區現在都是優先在辦理，也就是說，對於剛才委員所指教的若干工程問題，在還不能完全做成建設以前，我們都優先以蘭陽平原來做為範例。各位等一

下會指教我們的智慧運輸系統裡面，也都把蘭陽平原當成是最先辦理的試點，希望這些事情能夠讓委員剛剛所提到的建設還不足的時候，是否可以先進行管理的部分，希望在我們今後的工作裡面落實，再來跟委員報告。

陳委員歐珀：謝謝。尤其是你們承諾卻沒有做到的，譬如國道計程收費你們二年內要檢討，但現在第三年快結束，已經 11 月了，時間上你們自己要去掌握，本來是二年內要檢討，結果檢討那麼久還沒檢討出來。其次，國 5 側車道是你們承諾半年內要執行完，但現在三年多了卻還沒執行好。另外，談到東部快鐵包括我們的宜蘭、北宜直鐵，東部人很難接受一票難求的狀況，我知道有在做，但是很多像宜蘭的部分也沒有一個起端，所以所有的民眾現在都要成立促進會了，我想這個已經 15 年了，並不是今天才跟你講，鐵路高架化也十幾年了、三條觀光道路也十幾年了，但現在講這個問題的時候卻變成是地方沒有提，我不能接受這樣的說法，地方很多都有提，只是部長不曉得，過去中央政府一直在漠視這個部分，如果中央政府一直漠視的話，我這個立法委員是沒有辦法交代的啦！新政府應該拿出魄力來嘛！

葉委員宜津：對不起，陳委員，我要說一下，交通建設反映十幾年很正常啦！昨天院長去看的台 61 線也是講了快 20 年耶！那個沒有辦法啦！我們不是說……

主席：好，謝謝。我來做一個裁示，第一，請交通部賀陳部長及相關所提議題的局長，會後來跟陳委員做說明。第二，請陳委員安排宜蘭的考察，召委會安排相關的宜蘭地區考察，實際會勘與解決相關問題。第三，如果相關的地方建設有在預算提案當中，等一下陳歐珀委員也可以更具體的發言，並請交通部來做說明。

現在繼續進行相關預算的提案審查，相關提案預算的併案，相關的說明也都交給所有在座不分黨派的委員，交通委員會都是以專業負責的態度、不分黨派、沒有意識型態來處理交通部的相關預算。現在有關併案處理的部分，第 1 案我們單獨處理；第 2 案至第 14 案歲入及歲出的第 1 目是有關中華電信釋股案；第 15 案至第 20 案是歲出的通案，包括出國大陸地區的旅費，第 20 案是凍結案；不併案的是第 21 案、第 22 案、第 23 案、第 24 案、第 25 案、第 26 案，這些案子我們都是逐案處理；第 27 案至第 29 案是屬於第三目一般行政交通統計，第 29 案是凍結案；不併案的是第 30 案、第 31 案、第 32 案；第 33 案至第 35 案是第 4 目自由貿易港區管理。

接下來相關的案子就請各委員注意，現在先審查第 1 案。議事進行程序先向各位說明，我們會先請委員表達意見，再請交通部來做說明。第 1 案有委員要提出說明嗎？

鄭委員運鵬：交通部有給我汽燃費歲入重新分配的數額，所以這案我沒有意見，因為他們看起來的確是達不到。

主席：現在處理第 2 案至第 14 案有關中華電信的釋股案。中華電信的釋股案，在 103 年至 105 年都沒有釋出股票，我是認為 106 年的相關歲入都可以全部刪掉。

洪處長玉芬：這個部分歷年都是配合行政院的政策……

主席：你們有編歲入，但是你們 103 年至 105 年都沒有釋出股票，所以 106 年的相關歲入都可以刪掉吧？

賀陳部長旦：跟委員報告，相對來講，交通部應該是配合行政院的作法，在政府的歲入上有不時之需的時候，可能有的時候就需要把這一筆當成是有點救濟金的味道，如果今天完全刪除的話，

我們萬一在今年歲入狀況需要的時候，反而可能會造成困擾，所以看看是不是能夠當成是不時之需的準備。

主席：不時有二種意義，一種是時間的時，一種是實在的實，這個就是不實在的一個需求。我再跟部長說明這個部分要刪除的原因，我們對預算還是要……

林委員俊憲：召委，這個應該全部刪除啦！

主席：好，全數刪除。

林委員俊憲：國民黨都不敢賣中華電信股票了，民進黨在賣……

葉委員宜津：不是啦！這個不一定會賣啦！就像過去都沒有賣一樣……

林委員俊憲：不管啦！

葉委員宜津：但是預算是收支對列，所以他們不敢講啦！剛剛召委講的才是真的啦！不實是實在是會賣啦！假的是說要賣啦！

主席：好，這個就全部刪除。

林委員俊憲：全部刪除啦！

賀陳部長旦：我們尊重委員會的決議。

主席：現在處理第 15 案至第 20 案，是有關出國大陸地區的旅費，請交通部說明。

林處長進能：關於第 15 案至第 20 案，大部分委員提出的理由是我們的計畫變更比例高，計畫變更比例高主要是因為年度的出國預算都是在上一年度編列，在執行時常因國際會展舉辦的地點或天數變更，或配合臨時新增的重要業務需求，所以要變更內容。另外，像是考察地點重複性過高，或是去大陸地區的人數過高，這也都是基於實際的業務需要而做的，所以我們是建議免予刪減。

主席：看起來是比去年刪減了大概 160 萬元，請問各位委員有無意見？

陳委員歐珀：大陸對我們非常不友善，也不歡迎、不讓立法委員過去，我們的交通委員會去考察交通，但交通委員會的委員不能去考察大陸的交通，所以這是很奇怪的。其次，從過去到現在，交通委員會的經費都沒有用完，都剩下很多，所以有必要撙節支出，因此我個人的提案是刪四分之一。

鄭委員寶清：我是覺得以後編這個不要寫大陸地區啦！就寫出國費用就好啦！這樣也比較簡單。人家他們也不認為我們跟他是同一個國家，他們只會修理我們，拿我們的國籍還要抓去關耶！那我們還跟他們在講什麼？

主席：這個是行政院主計總處的分類。

鄭委員寶清：我們現在就反映，以後他們就去反映這個東西，說不定要把它放在一起。第二件事，本席認為，出國費用應該要刪減二分之一。

主席：部長說明一下。

洪處長玉芬：照道理而言，在我們這筆七百多萬元的出國計畫經費中，包括了人員教育訓練、出國教育訓練的二百多萬元，也就是說，出國計畫的經費大約只有 501 萬元，再扣除開會談判的 360 萬元，因此，真正考察的部分只有一百多萬元。事實上，我們為了撙節相關的支出，有關赴大陸的旅費已經比去年減少了一百多萬元。我們也知道目前兩岸之間的狀況，因此，大部分都是

航港局有關兩岸之間港口的談判問題，已經比去年減少了一百多萬元，對於這部分的預算是否能盡量支持？說實在的，先向行政院爭取這筆經費並不容易，而且之所以會有變動，因為那是一年前編列，有許多的狀況要去因應，像是 520 新政府上台之後就有許多相關狀況必須要變動，而且臨時狀況也要出去，因此，還是希望委員能夠支持。

賀陳部長旦：關於出國預算的部分，各位委員似乎認為我們常常都會有結餘，其實，結餘代表有變動的狀況時我們就會盡量不去。但是，誠如剛才所言，無論是當成現在的訓練或是開會必須要做的談判，這些部分才是我們出國費用裡的大宗。其實，出國費用本身占的比例不高，而且赴中國大陸的旅費也是大幅的刪減，因此，希望各位委員能夠體諒，我們在這個工作上並沒有浪費，請大家能夠支持。

主席：第 15 案至第 20 案是針對出國大陸地區旅費，我們有併案處理，第 20 案是凍結案。本席在此向各位委員做個說明，與去年相比，這個部分已經減少了 160 萬元，因此，本席建議凍結四分之一，請交通部將相關出國或相關會議的具體內容向本委員會提出書面報告始得動支。

賀陳部長旦：我們真的沒有浪費，已經刪了一百四十幾萬元了。

陳委員歐珀：刪 200 萬元。

賀陳部長旦：我們自己已經刪掉一百四十幾萬元，請各位委員支持！。

林委員俊憲：去年編列多少赴大陸的旅費？

賀陳部長旦：去年是 467 萬元。

林委員俊憲：花了多少？結算多少？

賀陳部長旦：花了 300 萬元。

林委員俊憲：編了四百多萬元也沒有全部花完。

賀陳部長旦：對，我們並沒有浪費，而且自動刪減預算。

陳委員歐珀：起碼要刪 100 萬元，不然沒辦法交代，一千多萬元只刪 100 萬元而已，沒差啦！

賀陳部長旦：好啦！那就刪 100 萬元，希望大家對於後面的案子能高抬貴手。

主席：這個案子就刪減 100 萬元，不必凍結，等一下視額度再做相關的處理。

處理第 21 案。

請問大家有沒有意見？請交通部說明。

林司長繼國：本部 106 年度新增的工程項目，主要包括智慧運輸、臺鐵電路現代化的提升、北迴蘇新瓶頸改善以及花東雙軌等，這些都是為了建構安全優質的軌道運輸網路所必須的計畫。針對提案中關切的議題，本部後續將會持續督促各計畫主管機關，辦理相關的採購案件時，應該確實考量市場，因此，我們建議……

葉委員宜津：不用講那麼多，我們就針對問題處理，本席建議先不要統刪，因為後面的案子這麼多，拜託你們就具體的說明，不要講那些沒有用的，直接針對提案，好嗎？

主席：這個案子就先不處理。

處理第 22 案。

請交通部說明一下。

王主任穆衡：關於第 22 案，主要是我們科部處理的國內交控軟體研發，相對於國外而言，他們比

較缺乏我們國內機車環境的各種變動狀況，因此，我們特地在國內自主研發，由於軟體每一年都必須要新增資料，目前已經在……

主席：你們只在新竹地區試辦而已，目前都還沒有在運用較高的城市試辦吧？

王主任穆衡：我們今年開始……

主席：請你們持續提出相關的具體研究成果，對於這個部分，本席就改為凍結三分之一，提出書面報告後始得動支。

王主任穆衡：謝謝。

主席：處理第 23 案。

請交通部說明一下。

王司長廷俊：針對原民台 channel 的問題，事實上，行政院在 6 月 16 日已經指定由 NCC 就目前未使用的 channel24 至 26 依權責指配，因此，現在指配是屬於 NCC 的權責，並不是屬於交通部。因為我們已經完成規劃案，而且行政院也已經核定，現在是後面的監理端指配的部分，這就是必須回歸到 NCC 的權責，因此，在此建議不要刪到本部的預算，以上報告。

鄭委員天財：兩個法的主管機關都是指名交通部要會同 NCC，廣播電視法訂定得很明確，必須由交通部會同 NCC，因此，行政院在這個部分是越權了。既然是過去的行政院就算了，其實，這個法訂定得很明確，那是越權的作為。關於凍結的部分，如果你們的同仁認為凍結得太多了，本席減少，但是，一定要做這件事情。

葉委員宜津：好啦！凍結四分之一。

鄭委員天財：凍結 5 千萬元。

葉委員宜津：凍結 1 億。

主席：鄭委員，這個部分是人事費。

鄭委員天財：文字可以改，扣掉人事費之後的……

葉委員宜津：只是報告而已啦！

主席：提書面報告後，始得動支。

葉委員宜津：本席認為，可以聲援一下鄭委員，扣掉人事費之後，凍結部分預算，再來提出報告，這樣有什麼不好呢？排不出時間的話……

鄭委員天財：有時間啦！扣除人事費之後的一般事務費，凍結十分之一。

葉委員宜津：好啦！只有十分之一。

鄭委員天財：很少了，可能只有幾十萬元。

主席：凍結十分之一，提出書面報告。

葉委員宜津：應該要過來報告，國民黨會自己當召委自己去排，如果沒有排就是他們沒有排。

鄭委員天財：後面一定還是會有凍結案，那麼就連本席的案子順便一起報告，有什麼關係呢？如果後面都沒有凍結案的話，本席就改成書面報告；如果有凍結案的話，那就一併提出報告。

葉委員宜津：凍結十分之一，併入未處理案，最後再做處理，好嗎？

主席：現在沒有未處理。

葉委員宜津：一定會有，本席堅持關於基金的部分，因此，一定會有未處理的案子。

主席：鄭委員，那就……

葉委員宜津：十分之一啦！

鄭委員天財：扣除人事費。

葉委員宜津：扣除人事費之後，凍結十分之一。

主席：那就凍結 1,000 萬元，好嗎？

鄭委員天財：會不會太多？

主席：凍結 1,000 萬元，並提出專案報告，因為鄭委員對於書面報告有意見，而且我們要尊重各個委員。

鄭委員天財：如果後面還有凍結案，那就一併提出報告。

鄭委員宜津：不能用如果來寫。

主席：如果你堅持要專案報告，也不一定要與預算結合在一起，可以另外再提一個專題報告。這個案子就改為凍結 1,000 萬元，並提出書面報告。

王司長廷俊：謝謝。

主席：處理第 24 案。

簡委員東明：請交通部說明。

林處長繼能：交通部所屬的 3 家國營事業機構的營運績效獎金，皆是按照行政院規定發給，事實上，現在凍結的是本部的獎金預算，也就是年終獎金與考績獎金，因此，我們建議能否免予凍結？

簡委員東明：從這個表可以看出績效制度似乎是淪為形式，不是很確實，因此，本席認為應該予以凍結。

主席：簡委員，績效是公司的問題，不是部本部。

簡委員東明：對，本席知道，這是公司的問題。

主席：簡委員認為，雖然績效是公司的問題，但是，你們部本部管理不當，應該要連帶予以檢討。

簡委員東明：對。

鄭委員寶清：無論凍結或是提書面報告都可以，但是，最重要的是你們的考績不要用輪的。第一點，每次甲乙丙丁都是用輪的。第二點，每次大家通通都是甲等，完全沒有乙等。第三點，獎金要差距化，認真的就多給一點績效獎金、不認真的就少給一點，這樣才能將績效獎金有效的利用。

主席：這個案子就凍結十分之一，並提出書面報告。

處理第 25 案。

林司長繼國：因為日月潭公路是鄉道，依法是由縣政府管養，所以我們也是建議縣府那邊是否能予以改善，等到提升為縣道時，再依法決定未來是否由公總接管。

主席：鄭委員也非常關心，針對交通部的說明，請提出你的意見。

鄭委員天財：很清楚，但是，並非沒有機會，因此，還是由你們檢討後提出書面報告。

主席：這個案子就請檢討後提出書面報告。

鄭委員天財：提出書面報告很容易，只要把詳細的……

主席：這個案子凍結十分之一，並提出書面報告。

處理第 26 案。

林司長繼國：第 26 案是否能改為提出書面報告後始得動支？

主席：蕭委員有沒有意見？

蕭委員美琴：這個案子已經講了一、兩年，之前交通部編列 DRTS，也就是偏鄉的公路運輸服務，幾乎都是用 10 萬元以下規避採購法、幾乎都是 9 萬 9 的小案，成效真的是無法彰顯出來，因此，這個案子還是希望能適度的予以凍結，要求交通部很認真的處理相關問題。

林司長繼國：關於交通部的 DRTS 計畫，公總已經核定了，應該很快就會啟動。至於剛才蕭委員提到的 9 萬 9 小案，應該是中心的……

主席：蕭委員要凍結 500 萬元，並提出書面報告。

蕭委員美琴：等到整個報告出來，而且開始有執行進度之後，再予以解凍。

主席：處理第 27 案至第 29 案。

第 29 案是凍結案，請大家注意一下，這是一般行政有關於交通統計的部分，請交通部說明。

辜處長炳珍：第 27 案是劉委員建議刪除郵電費 34 萬元多，因此，我在此提出說明。其實，我們每年都會定期辦理各項交通統計調查，但是，為了節省公帑，有些調查是每兩年舉辦一次。106 年是要辦理自用小客車與機車的使用狀況調查，各位也知道自用小客車的母體大概有 642 萬輛、機車大概有 1,300 多萬輛，與 105 年調查的遊覽車 1 萬 7,000 輛與計程車的 8 萬 7,000 輛相差很多，因此……

葉委員宜津：這個不要了，因為是實報實銷的東西，好嗎？

主席：好。

辜處長炳珍：至於第 28 案的印刷費，主要是用來印製調查表件與業務簡介，而且我們也以書面向趙委員做過報告，所以他已經同意了。

主席：第 29 案。

辜處長炳珍：第 29 案也已經向趙委員做過說明，因此，這個案子是凍結五分之一，並提出書面報告。

主席：第 29 案凍結五分之一，提出書面報告後，始得動支。

處理第 30 案。

請交通部說明。

王主任穆衡：第 30 案是關於我們交通部整個部本部的電腦硬體設備，其實，這是依照年度及壽期慢慢更新，相較於去年而言，已經減少了五百多萬元，因此，是否能讓這個案子盡量維持它的基本維持？

主席：凍結五分之一，提出書面報告後，始得動支。

葉委員宜津：你們這個有簽約嗎？

王主任穆衡：目前還沒有簽約，不過，我們每年在預算出現時都會辦理招標。

葉委員宜津：既然是每年招標，這個就可以刪一點。如果你們沒有什麼新的設備，應該是越來越不需要、越來越減少。

王主任穆衡：所以我們已經自行減列，像電腦設備已經使用 7 年左右才做最新更換，歷年來講，都是配合整個國家預算盡量精簡，而且都是共同採購合約，並不是一般的招標。

主席：第 30 案就按照剛才的裁示處理。

處理第 31 案。

這個案子也是凍結案。

王主任穆衡：同樣的，這也是關於我們資訊中心的預算。

主席：凍結三分之一，提出書面報告後，始得動支。

處理第 32 案。

陳委員素月：關於第 32 案，在預算書中的說明是為了因應國際油價的持續波動，並紓解運價上漲的壓力，但是，近年來國際油價持續下跌，這樣的說明似乎是名實不符，因此，本席要求這個部分先凍結三分之一，再請你們提出專案報告。

謝局長謂君：事實上，關於這個補貼的部分，有許多都是用來補貼離島船舶，像是台灣到澎湖或是台灣到馬祖等等，確實都有補貼的需求。

陳委員素月：這個部分有運價上漲的壓力嗎？離島航線有這方面的壓力嗎？

主席：陳素月委員講得很有道理，這個案子就按照陳委員的建議，凍結三分之一，提出書面報告後始得動支。

謝局長謂君：謝謝。

主席：處理第 33 案至第 35 案，第 4 目有關於自由貿易港區的管理，第 33 案、第 34 案及第 35 案併案處理。

陳司長進生：委員提案自由貿易港區可能要刪減 50 萬元或 200 萬元……

主席：第 33 案、第 34 案及第 35 案併案處理。

陳司長進生：其實，自由貿易港區的績效還不錯，到目前為止一直都有在成長。

主席：不要鬼扯了！什麼自由貿易港區績效不錯？

陳司長進生：像今年的成長大約是 10% 左右，無論是貿易質或貿易量，大概都維持了這樣的成長量。

主席：鄭委員或蕭委員是否要補充說明？

陳司長進生：主要是我們為了配合……

蕭委員美琴：你們一再表示績效很好，但是，這幾年運作下來，不只是績效欠佳，連人力及廠商都不斷減少，說真的，我們完全沒有看到整個港區因為設置了自由貿易港區而有任何的進展或變化，因此，本席認為，這個部分還是應該酌予刪減。既然廠商與員工人數都減少了，現在你們還增編預算，其實並不符合現實的狀況。

陳司長進生：目前廠商共有 114 家，它的主要腹地就是在自由貿易港區的商港區域內，因此，我們

有想辦法要擴增，但是，因為它已經是既有的港區，所以在既有的狀況之下，大概就會有進進出出的情況。

蕭委員美琴：事實就是廠商不斷減少，如果你們做得好的話，應該是大家擠著要進去啊！應該是大家排隊要進去啊！

陳司長進生：像去年是 114 家，近幾年都有微幅的成長。

蕭委員美琴：但是，與過去三、四年相比，其實是減少的。如果今天的成效真的很好，應該是大家排隊要進去，不過，事實卻並非如此，還是有許多閒置空間尚未妥當的使用。

陳司長進生：空港與海港大概都在七、八成以上，我們是為了創新五大產業以及新南向政策，看看是否有任何運作的 business model 而進行這個研究案，希望委員……

蕭委員美琴：你的意思是都還研究中，難怪會成效不彰嘛！

陳司長進生：其實，之前有許多運作模式是透過這樣的研究案而產生，譬如 MCC 這些都有在做，而且績效也慢慢的出來，因此，我是建議委員能否讓我們改成提出書面報告？

陳委員歐珀：在宜蘭也有蘇澳港這個自由貿易港區，基本上，他們也有在動，本席認為，目前國家正致力於經濟發展，因此，招商引資的部分可以加強，對於預算部分，本席並沒有意見，但是，你們在業務上可以更進一步要求重視自由貿易港區的發展。

林委員俊憲：主席，現在編列的還是研究費用，但是，已經執行 3 年了，還要研究什麼？關於自由貿易港區的研究計畫，你們應該在推動之前的好幾年就已經編列了一大堆經費，現在都已經執行了 3 年，績效不好還要研究什麼？本席認為，這筆研究費用應該酌以刪除。

主席：林委員說的沒錯，應該酌以刪減。

鄭委員運鵬：基本上，他們編的也不多，只有三百多萬元，但是，這些書面研究案到底是不是編著流於形式，放在那邊做人情，該知道的八、九成以上，你們應該都知道了，因此，到底有什麼非研究不可的，既然你們要去發包研究案，現在應該都知道了，非研究不可的是什麼？你們不知道的是什麼？

主席：交通部簡單說明一下。

陳司長進生：目前五大創新產業包括新科技這個部分，在營運模式方面，譬如桃園航空城這一塊、空港這一塊，是不是有新的營運模式出來，這是我們比較希望的一個研究重點。

賀陳部長旦：根據我的了解，雖然自由貿易港區講了這麼多年，但是，在產業引進方面，一直都希望有一些調整，就像剛才陳委員談到的……

林委員俊憲：部長，要嘛就刪 200 萬元，不然就刪 100 萬元。

主席：關於第 33 案至第 35 案，剛才委員的發言都很有建設性，其實就是研究做得比績效還要好、研究做得非常多。至於第 33 案、第 34 案及第 35 案就刪減 100 萬元，3 個案子併案處理，項目必須要包含委員的提案項目在內進行調整。

陳司長進生：好，謝謝。

主席：接下來的第 36 案、第 37 案、第 38 案、第 39 案、第 40 案、第 41 案及第 42 案是逐案處理。

處理第 36 案。

葉委員宜津：關於第 36 案，預算書第 65 頁寫得清清楚楚，在郵電司的業務中特別是電信業務的部分，大部分都已經移撥到 NCC，就像剛才鄭委員所提的原住民委員會，郵電司的報告一樣，但是，其中竟然有所謂的頻譜規劃產業經營策略之協助，總共 143 萬 3 千元，而且這筆經費中有 108 萬 9 千元是出國旅費。其實，在交通科技研究發展之下也有頻譜政策規劃及產業研究輔導，業務是相同的，因此，本席認為，這個部分真的可以刪除。往後大部分業務還是歸屬於 NCC，至於交通部門的部分，大概就在交通科技研究發展之下的頻譜政策規劃及產業研究輔導與 NCC 配合就足夠了，因此，本席認為，這個科目可以刪除。

主席：請交通部說明。

王司長廷俊：郵電司報告，第一個，在 143 萬元的費用中，確實有 108 萬元是出國費用，但是，我們參加的都是非常重要的國際會議，包括 ICANN 會籍的維護以及.TW 一年就有 3 次，而且歐亞非還要輪流去跑，另外，還要配合 APEC TEL，我們的副司長就是未來的主席，因此，我們也必須要出席。

賀陳部長旦：確實有一些電信業務是交給 NCC，大部分都是在監理方面與國內的產業，但是，像是頻譜規劃要朝 5G 邁進，該如何去研討，同時，關於 ICANN 要訂定台灣網域名稱上的爭取，其實，這些都必須要去開會處理。目前唯一留下來可以比較具國家級代表的就是 APEC 會議，因此，APEC 會議是勢必要出席的，它除了是委員會之外，還包括了一些工作會議，關於剛才提到的 108 萬元，大部分都是用於這個場合去爭取，希望委員能夠支持。

葉委員宜津：好啦！

主席：本案就不予處理。

本席稍微看了一下，第 37 案至第 55 案都是路政的管理業務，其實是可以併案處理，因此，本席建議併案處理。

葉委員宜津：本席的部分都堅持！其實，那天質詢時本席就已經說過，不過，現在本席就再說一次，關於第 39 案的部分，坦白說，如同各位委員所言，現在完全執政、完全負責，因此，我們所有的壓力都來了！過去這種車輛檢驗中心的代辦引起很大的民怨，本席也已經講過許多遍，如今我們真的要負起責任。一輛進口的 BMW，不要說是通過歐盟的標準、通過美國的標準、甚至是通過全世界的標準，而且也通過自己廠內的標準，本席只是隨便舉個例子，並不是要特別置入性行銷，總之，那些進口車通過了各種的標準，但是，進來之後我們卻自己搞了一套標準，而且國產車不必檢驗，只有進口車統統都要檢驗，隨後就自己惡搞，像是收取過路費一般，所謂的此路是我開，想要進來就要繳一筆錢，非常的不好！

部長，本席要請你建立一個觀念，假設進口車的噪音太大，以法拉利為例，本席今天只是隨便舉例，並沒有特別針對哪一個，或許它的噪音很大，我們可以用分貝加以規範，只要超過標準的分貝，超過多少就課多少的噪音稅或噪音費，這是合理的作法。如果你有錢要買這種車，當然就應該多繳一點費用。譬如重機就是要在發動時發出很大的啟動聲，騎起來才會有快感、才會喜歡，但是，你們在檢驗時卻要求將它拔掉，問題是檢驗完之後，車主還是會將它裝上去

，這樣有什麼意義呢？本席認為，改課噪音稅或採取其他什麼樣的措施，才是明確可行的辦法。以跑車為例，若是硬要在它的排氣管塞東西，其實是會磨損、會耗損它的引擎。根據業者的說法，如果法拉利要符合你們的標準，大概從台北開不到高雄就已經整台車都燒掉、都報廢了，一點意義都沒有！並不是只有台灣有法拉利，全世界各國也都有，為什麼沒有人像我們這樣惡搞？然而，惡搞的結果就是繳一筆錢給這些檢驗公司、代檢中心，甚至還致使全民受害，因為我們收不到人家什麼稅，噪音卻還是由大家承受，不是嗎？

本席認為，這些事情都應該要痛加檢討，特別是檢驗這件事屬於公權力的行使，無論是車輛安全的檢驗或是噪音等等的檢驗，坦白說，實在不適合由民間辦理。過去已經行之多年，我們既沒有辦法、也無能為力，因為之前我們是少數黨，現在本席堅持，這是第 39 案。

主席：請交通部說明。

林司長繼國：基本上，噪音的部分是屬於環保署的職掌，並不屬於我們的車安中心，然而，我們車安中心主要是協助交通部掌握國外……

葉委員宜津：沒關係！既然是環保署，那就讓環保署去處理。

林司長繼國：長久以來，車安中心就是協助交通部，掌握國外最新的車輛安全規範與管理制度，並提供建議，包括那些新的規範要導入，也都要經過報故，並不是他們自己就可以決定，因此，本人在此還是懇請委員能夠繼續支持。

葉委員宜津：你的說法完全無法說服本席。

主席：部長說明一下。

賀陳部長旦：我特別以最近 7 月 19 日之後的火燒遊覽車為例，後來車安中心在這個案子所扮演的角色就是立刻進行了解，目前在驗車中沒有包括的一些電信相關設備該如何處理，接下來它提出的建議再經由公路總局以及相關學者專家討論之後再做決定，作為後來處理遊覽車安檢的一些規定。車安中心並沒做單獨的決定，它在這件事情中只是扮演一個技術上的建議，之後再由我們邀請公路總局以及相關的業者，大家一起共同討論。關於這個案子，針對委員所提醒的，其實，他們到現在還只是扮演技術上的幕僚，因此，經費方面能否予以酌刪？至於委員所提醒的事情，我們也會避免這樣的狀況發生。

葉委員宜津：對於第 39 案，本席還是堅持！第 46 案就是經費酌刪，因為你們剛才的說法真的無法說服本席，其實，那些項目在工研所或運研所都有在做研究、也都有很多報告，這是第 46 案的部分。至於第 47 案的部分也是一樣，智慧運輸系統已經做了很多年、已經做得不錯，但是，我們所做的都是屬於全國性的，至於地方特別擁擠的區域，譬如高雄，其實，高雄市政府會自行委外針對行政區域內特別常常有狀況的部分進行研究，一般都是委託各大學研究所，譬如成大，因此，再做什麼研究，你們的資料都相當的完善，光是運研所那些讓你們去落實就已經做不完了，簡單說，就是如此！

再來是第 49 案，它是比較特別一點，剛才本席已經說過，補助的部分都給，關於智慧運輸的部分，地方已經做得很多，你們做的是全國性的，地方則是做區域性的，特別是會壅塞的區域，因此，給予地方的補助，本席都沒有動。但是，在第 49 案的智慧運輸計畫中，獎補助占了 4

億 8600 多萬元，也就是說，在 5 億多之中占了 4 億 8 千多萬元，高達 86%，然而，在其他業務費 7970 萬元中，辦公室就花掉了 1500 萬元，其實，最重要的就是獎補助的部分，也就是補助給地方的部分而已，問題是一個辦公室就需要花到 1500 萬元嗎？還不如將 1500 萬元再拿去補助給地方，這樣還更好一點。

林委員俊憲：本席所提的第 50 案與葉委員的提案重複，不過，本席贊同葉委員的講法，有必要再設一個專案辦公室嗎？這個本來就是交通部固有的業務，更何況，智慧運輸也已經推行多年，此時再突然增設一個專案辦公室，根本就是疊床架屋，浪費了 1500 萬元。本席認為，1500 萬元的辦公室設置費用應該全數予以刪除，更何況，這筆費用是每年 1500 萬元，連續 4 年就是花掉 6000 萬元，根本就是浪費。

陳委員素月：本席提的第 53 案與葉委員的第 49 案是一樣的科目，其實，本席也認為這個部分確實是疊床架屋，這個部分原本就是交通部固有的業務，現在又要每年花 1500 萬元設置一個專案辦公室，真的是浪費資源，因此，本席也是贊同葉宜津委員的建議。

林委員俊憲：如果現在通過的話，等於是連續 4 年，總共是 6000 萬元。

主席：現在請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：本席的提案與剛才 3 位委員的案子一樣，這是 106 年新增的路政管理智慧運輸系統發展建設計畫，第一年度就編了 5 億 6600 多萬元，該案未經過行政院核定就編列，在預算法上並不符合。另外，剛才也提到成立專案辦公室，新加人力是否適合，我們也要再討論一下。這個案子這麼大，本席原來是打算全數刪除，不過，還是看看是否有這個必要性，而且聽聽部長的解釋，但是，至少有些經費還是可以刪除的。

鄭委員寶清：剛剛葉委員提到車輛檢驗的部分，其實，我們現在的速度很慢，進一輛車要人家等兩、三年，才要給予檢驗標準，這個部分可能要改善一下、速度要加快。第二件事情，在汽燃稅的徵收上，總共有 47 億都沒有徵收回來，卻只編列了 6 億多的徵收行政費用，光是費用就編列了 6 億多。再來就是 APP 的部分，智慧運輸與路政兩個科目都一樣，行政院已經說過智慧運輸的部分，第 55 案也是智慧運輸，那個路政管理和智慧運輸兩個科目都一樣，現在行政院說該刪的刪，我覺得這個 APP 很有刪除的空間，因為它的效果很差，我認為刪五分之一是合理的。

劉委員權豪：請教部長，剛才有很多委員提到這個智慧運輸系統發展計畫，我看你們在裡面有辦理一個「東部及都會區偏鄉交通便捷計畫」，這個指的應該不是對外的交通，而是台東內部的交通。

賀陳部長旦：對。

劉委員權豪：你要改善台東的交通，我當然非常歡迎，但是本席非常好奇，也有很多的疑問，現在台東的交通問題不是靠電腦化和資訊化就可以解決的，因為它的量不夠嘛！不管你再怎麼智慧，那裡的公車 2 個鐘頭只有 1 班，你讓我知道 2 個鐘頭後有 1 班也沒用，它還是不便捷嘛！這個計畫坦白講，你看起來好像花了很多功夫去做資訊公開，可是這樣沒有辦法解決台東內部的運輸問題，我覺得與其這樣，倒不如把錢省下來做一些實質有幫助的事情。我和美琴委員遇到的問題是一樣的，公車 1 個小時來 1 班，2 個小時來 1 班，你再怎麼資訊公開也沒用，人家坐起

來還是不方便。

主席：我請教一下，第 52 案「智慧運輸系統發展建設計畫」是 106 年度新增的重大施政計畫，現在行政院核定了沒有？這個計畫未經核定就編預算，是否有違預算法的規定？請簡單說明。

王主任穆衡：這是一個新增的計畫，因為新政府上台之後有統一指出這樣的項目應該是台灣未來發展的重點工作，所以在 7 月左右我們正式把這個計畫送到行政院，在行政院經過院長親自召集來聽取報告，也有邀請國發會和各單位審查，初步已經審查過第一次，那它有意見回來我們就再補充、再回覆，現在要做第二次的審查，所以它可能沒有辦法像一般計畫在去年成形的時候就事先完成了審查程序，這個部分要先向各位委員抱歉。這確實是一個新提出的計畫構想，程序的部分我們會補齊，大概這兩天就要再送到行政院，因為院長已經先聽過報告，我們預期應該會順利的完成審查，這是第一個工作。

第二個工作就是大家提到這裡面有很多細項的內容，其實 ITS 這件事情確實是世界各國目前在走新經濟一個很重要的共同趨勢，那台灣也是一樣，尤其我們後面很多 ICT 產業大概都要引進到交通這個地方來，在這一塊我們必須要和各部會來合作。

賀陳部長旦：這個案子可以說每一位委員都有指教，我先從大方向來報告，就我的理解，這個 ITS 是總統在交通政策裡面三個項目之一，因此我們很早就向行政院報告，行政院也希望借重這個 ITS 能夠把五加二很多產業做結合，特別是像物聯網這件事情，所以一直從經濟部這邊加內容到我們的案子來。剛才委員有提到原來就是交通部的業務，為什麼還要成立一個專案辦公室？實際上包括物聯網和大數據這些，全世界大概是在這兩年才開始真正從學界走入產業界，交通部的相關人員在這方面的人力和專業有所不足，所以我們希望在大方向上面，還有在專業上面都能夠用一個專案辦公室真正把這件事情掌握好。

關於經費方面，我們在劉委員提到的東部偏鄉地區並不是要去新加什麼項目，而是要利用現在的網路媒合，整合在地的一些白牌車來做需求反應式的運輸，雖然經費不多，但是它對於地方上一些就醫或是緊急狀況能夠做需求上的反應，幫助偏遠地區最後一哩的公共運輸，這些事情都是以往所沒有，我們希望這一次能夠來加強辦理，謝謝。

葉委員宜津：部長，你在禮拜四的考察剛好差了一點點時間，如果你和我們去下一站，你就可以看到有一個單位在智慧運輸上面做得非常好，這個單位就是國家實驗室。國家實驗室已經把台灣的交通網大數據做得非常好，我想這個東西如果交通部真的要做的話，給你們這些錢還不夠，所以這是不可能的事啦！這方面交通部沒辦法做，你不如就直接向國家實驗室買資料，簡單說是這樣，所以在這一筆預算裡面，你們要成立辦公室是不對的，用 1,500 萬元養人是不對的。

本席完全支持智慧運輸是將來的趨勢，這個計畫的方向完全正確，但是你們用人事費用和辦公室費用來占掉這個經費就非常不智慧，也非常不進步。在獎補助的部分，4 億 8,600 萬元我都沒有動，本席再強調一次，各個地方包括花東我都沒有動，但是其他的我就非常有意見，本席特別再強調一次，成立這個辦公室是不對的，你們要好好檢討一下應該怎麼做，部長可以去問國家實驗室，我現在沒有辦法也沒有時間說得那麼詳細。

王主任穆衡：我們過去這段時間除了做 paperwork 向行政院提計畫之外，還重複在做一個很重要的

工作，就是與國內包含經濟部，包含有做這方面研究的機關來做廣泛性的溝通協調，瞭解大家現有的成就是什麼。剛才各位看到有很多的執行費用，其實，我們是打算先搜尋目前已經成熟的技術，要趕快把它用到我們的生活之中，那個部分大概不會再花同步的時間去做研究。至於有些東西還不確定的，我們當然是另外想辦法去研究，但是這中間有個很重要的關鍵，就是這些東西都不是獨立的，彼此之間要互相的整合，在這方面我們當然知道對現有的人力要多加運用，但是我們還需要很多專業來補充、來協調這些計畫，不要到最後變成只是一個發包計畫，大家各自做，但是功能都不整合。

陳委員素月：有關「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」，這個我在上禮拜有質詢，部長也很明確的說這個案子還沒有經過行政院核定，目前在補程序當中，這樣子和預算法真的是不合，而且有先斬後奏之嫌，我們覺得沒有辦法交代，所以本席建議這一筆預算全數凍結，請交通部做專案報告，也調整一下細部經費的編列，像這個專案辦公室大家都有意見，是不是就拿掉或是等行政院正式核定之後再動支？

林司長繼國：在車安中心那個部分，我們是不是提一個書面報告，讓委員瞭解車安中心如何協助交通部的業務？在技術幕僚的部分，我們提一個書面報告。

葉委員宜津：車安中心我沒有接受哦！

陳委員歐珀：智慧運輸系統這個計畫是新政府一個新的政策，原則上我們支持，但是經費上必須來做專案報告，而不是書面報告。這是一個很大的計畫，第 1 年就要五億六千六百多萬元，專案報告之後要刪減多少我們再做決定，好不好？

王主任穆衡：在行政院通過之後，到大院向各位委員報告是我們應該要做的，讓各位委員瞭解交通部在程序上完成了這樣的動作，這個我們會配合來做。

主席：剛才包括劉耀豪委員、蕭美琴委員和陳歐珀委員，在東部偏鄉的很多委員都提出一個很重要的觀點，其實大家對於「智慧運輸系統發展建設計畫」都是支持的，因為這對於未來大數據以及交通運輸的改善具有很重要的參考價值，也是政策擬訂的方向，但是對於台東和花蓮來說，大眾運輸的乘客率和利用率能不能夠提升才是重點，不然就誠如劉委員和蕭委員講的，他們只不過是用智慧系統知道要花 1 小時或是 2 小時才能等到車。部長，智慧運輸計畫應該要站在提升大眾運輸使用率的角度，尤其是東部和中南部的立委都很期待，而不是只有大台北地區，大台北的大眾運輸是中南部和東部的民眾所羨慕的，智慧運輸計畫不能只是改善大台北地區的交通而已，這個非常重要，請部長簡單說明。

賀陳部長旦：謝謝主席和各位委員，這個案子誠如主席剛才所做的歸納，我們絕對願意在這個案子報行政院核定以後再來向委員會做專案報告，特別是幾位委員所提到的，不只是為了要改善效率而已，更要用服務來當作是對偏鄉地區的照顧，多方面的精神我們在專案報告中一定會特別強調，特別詳細的說明。

葉委員宜津：第一，這個計畫行政院還沒有核定。第二，大家都有共識，我們支持「智慧運輸系統發展建設計畫」，但是這裡面補助的部分高達 4 億 8,600 萬元，占了 86%。除此之外，委辦費用高達 7,970 萬元，再加上補助款，剩下的還有什麼？為什麼還要花 1,500 萬元成立辦公室？對於

這個 1,500 萬元的專案辦公室，本委員會幾乎所有委員都意見一致，認為這個是浪費，應該要刪除。我認為應該讓他們回去參考一下各委員的意見和說法，整個計畫是不是應該要重來？我們相關的提案大概是從 36 案到 50 幾案，是不是先保留未審竣，或者是保留等行政院審核通過以後再來處理，好不好？

蕭委員美琴：這個預算是針對智慧運輸系統的建置，並沒有涉及偏鄉對交通普及率的需求，普及率和這個系統應該是同時並進的，你把它全部智慧化並不會解決普及率的問題，雖然你有智慧卡，但是根本沒車可以坐，這才是根本的問題啊！你們設計這麼多智慧系統，在整體預算的支配上面，偏鄉的補助只占極少數的比例，所以對於目前缺少公共運輸設施的這些地方來說，迫切需要的問題還是沒有解決。現在整個計畫行政院還沒有核定，計畫的內容也不明確，召委，有沒有可能先凍結預算？做一個專案報告，或者把現在送行政院核定的計畫內容提供給本委員會的委員來參考。

葉委員宜津：不要現在討論，我認為現在討論沒有結果，召委，是不是等行政院審核過了以後，在專案報告後我們再來處理這些提案？

林司長繼國：提案第 37 案至第 42 案是智慧運輸以外的路政部分，我建議第 37 案至第 42 案是不是可以讓我們提書面報告？剛才葉委員特別關心車安中心的部分，我們也願意用書面報告的方式來說明車安中心和部裡面的關係。

葉委員宜津：我向部長報告，這個部分我今天還是會堅持，因為工會準備要整理你們車安中心凌虐人家的具體事證，我要和你們對照一下，所以這個部分本席還是堅持。

賀陳部長旦：在這 6 億多裡面，有 5 億 6,000 萬元是智慧運輸，這個部分在行政院核定以後我們做專案報告。至於其他的部分，其實葉委員關切的應該是車測的部分，在車安的部分我們並沒有假手他人來收過路費的情形。以我剛才報告的案例來講，他們應該也做出很明快的決定，而且是立刻幫我們在遊覽車的安全形象上有所改進，是不是會後我們再向葉委員作詳細的報告？

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。第 37 案至第 55 案經過委員充分的發言，也請交通部做了說明，其實還有很多預算項目需要繼續溝通，而且相關的預算行政院尚未核定，所以第 37 案至第 55 案全部保留，送至未審竣再來處理。

處理第 56 案。

陳委員素月：第 56 案是針對汽車燃料使用費，交通部現在提高了直轄市汽燃費的分配方式，在這邊本席只是要求全面檢討並強化對直轄市政府所轄公路的養護、修建及安全管理，所以預算先凍結二分之一，請交通部提出書面報告之後再動支。

林司長繼國：我們現在已經有在做，它年度前都要提計畫，所以我們建議是不是凍結五分之一，提書面報告？

主席：凍結四分之一，提書面報告後，始得動支。之前的案子，要提書面報告的，也是經由書面報

告後始得動支，「同意後」的字樣就拿掉。

處理第 57 案。

林司長繼國：有關汽燃費的徵收或催繳這個部分，事實上部裡面和公總一直都非常積極，也有不錯的成效，我們建議這個部分是不是可以凍結五分之一，提出書面報告？

主席：凍結五分之一，提書面報告後，始得動支。

第 58 案至第 63 案是關於道路交通安全，第 60 案至第 63 案是凍結案。現在處理第 58 案至第 63 案，請交通部說明。

謝執行秘書界田：第 58 案至第 63 案全部都是補助給各縣市的道安會報，各縣市的錢都還不夠，我們建議是不是凍結五分之一，提書面報告後，始得動支？

主席：針對委員凍結預算的理由，請你們做個說明。

謝執行秘書界田：是。第一個，鄭委員提到的易肇事路段，這個部分在 92 年之前部裡面確實有編列，但是 92 年之後就全部給各縣市政府的統籌分配款，所以在道安經費裡面，除非是非常緊急需要才會有多餘的錢來補助。第二個，在業務費的部分，以前各縣市是隔年考核，從今年開始每年都要去考核，這是不一樣的地方。第三個就是加菜金，六都是 35 萬元，非六都只有 10 萬元，因為警察單位那麼辛苦，所以我們今年的加菜金會適度調高，但是總預算並沒有增加，以上報告。

陳委員歐珀：我補充一點，事實上這個易肇事的路段，身為民意代表都會接觸到，但是我們往往不曉得改善的情形，所以是不是能夠做一個附帶決議，針對各縣市易肇事路段的追蹤和完成改善的部分，送一份資料給各選區的立委參考？

主席：這個沒有問題。

陳委員歐珀：我覺得有需要，因為大家都很重視這個議題。

主席：針對第 58 案至第 63 案，還有什麼補充說明？陳委員。

陳委員素月：我補充一下，雖然交通部有補助地方縣市政府執行交通安全教育宣導的經費，可是根據內政部警政署的統計，我國道路交通事故的數量是不減反增，這個部分是不是請交通部瞭解一下，做一個報告？交通安全的宣導確實是非常的重要，像最近陸續發生大貨車轉彎肇事，員林那一件就是在我的選區，而且那個亡者也是一個熟識的好朋友，所以我們覺得在交通宣導這個部分真的要落實和加強，本席建議預算先凍結，請交通部提書面報告之後再動支，謝謝。

劉委員權豪：現在是不是先處理凍結案？

主席：第 58 案至第 63 案併案處理。

劉委員權豪：我請教一下，在「加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下，其中有一筆是視導，一筆是春節的加菜金，項目都一樣，為什麼一個多出 62 萬元，一個多出 99 萬元？如果和去年比較的話。

謝執行秘書界田：那個部分我剛才向委員報告過，以前每年 22 個縣市的加菜金，六都是 35 萬元，非六都只有 10 萬元，那我們今年在非六都的部分要把加菜金提高。

劉委員權豪：那你們督導是督導哪些？

謝執行秘書界田：所謂的督導是每年會去考核各縣市，而各縣市非六都的部分以前是隔年考核一次，我們從今年開始為了要提升績效，各個縣市現在都會去。

主席：這個部分等一下請部長統一說明。道安的宣導很重要，其實我以前在縣政府擔任過新聞室主任，我也常常參與這種道安會報，真的是很無聊，如何有效提升道路交通安全的宣導是非常重要的，部長現在也認為安全是你重要的施政目標，要如何讓道路交通安全的宣導更有效率，讓民眾更能夠接受？不然開那種會議都是非常無聊的。

葉委員宜津：現在都流於形式，這個道安會報的錢每一年都給，因為大家都重視安全，但是真的都流於形式，這種錢不是小錢耶！

主席：部長有什麼不一樣的政策或想法？

賀陳部長旦：謝謝主席和各位委員關心，安全確實是我們現在最重要的一個項目，關於各地方的道安工作要怎麼樣強化，我們現在有兩個方向，第一個就是委員所指教的，針對易肇事這個部分，我們現在請 6 個區域中心分別去幫地方政府做分析和診斷，也要求他們參加各地方的道安委員會，去向當地的首長報告。第二，有關教育宣導的部分，我們一方面在駕訓的測試上面用路考來做，同時也請學者專家參與教育相關教材的編列，從小學開始，逐級學校的教材統統都用比較活潑的方式，希望能夠把這樣的教材融入到學校的教育，在訓練和教育方面雙管齊下。

我非常願意照各位委員的指教，在預算部分凍結之下，其實我剛才也向會計長說我樂於來委員會做專案報告，不是書面報告，我樂於向大家報告我們辦理的情形，說明我們對以上所講的兩方面如何去逐漸強化，希望各位委員支持。

葉委員宜津：我有一點點建議，說實在，我們一直都覺得你們比較專業，所以讓你們去做道安的教育宣導，但是這幾十年下來真的都流於形式，人家都純粹當作廣告無感，可以這樣說啦！不要說小朋友無感，大人也無感，所以我認為你們應該要更生活化、具體化，譬如說參照國外的教育方式，針對不同年齡層有不同的短片讓他看。對於小朋友你可以用卡通，但是你叫大人看卡通，叫他看「這樣很危險哦」，什麼嘛！你就讓他看實際的車禍影片，對於年輕的族群，像高中或是國中，你就讓他看騎機車的車禍，當然影片要稍微整理過，不能夠太血腥。現在到處都是監視錄影帶，你要讓他看具體的，包括一邊拿手機一邊走路會發生什麼事，要看真實的畫面才有感，好不好？

賀陳部長旦：完全同意。特別向委員報告，交通部在過去有一段時間可能沒有那麼經常去開交通道安委員會，我自己是每個月都開，而且還加開，而且我們可能也史無前例的把道安需要各部會支持的事情在行政院院會提報，我們在 9 月份有提報，12 月份準備再提報一次，要來追蹤相關部會的執行情形，所以在執行方面一定會落實。

另外，委員提醒我們應該用比較活潑的方式或是比較具有效果的方式，我們上次在行政院院的報告就是以一些肇事現場的狀況來讓每一位參與的人員瞭解台灣的道路安全原來如此的讓人擔心，我們會朝這個方向繼續努力。

主席：應該要像葉委員所說，不要流於形式。謝執秘，日本的道安宣導是把國小學童帶到街道馬路，以實際的演練讓學生知道如果不遵守交通安全規則會發生怎樣的衝撞，他們是實際演練給學

童看。我們都是拜拜，都是形式，各縣市花很多的錢，但是實際的效果真的是有限，而且部長也一再的提示，交通肇事造成的傷亡人數越來越多，和其他國家相比，我們增加了非常多，所以這個道安會報非常重要，要如何來提升效率，不再流於形式？請部長再簡單說明一下。

賀陳部長旦：我們真的感到非常慚愧，關於預算的處理，我可不可以做個建議？就是凍結十分之一，但是讓我們到委員會來做專案報告，再請大家繼續給予支持。

鄭委員寶清：部長這個提議我可以支持，但是剛才提到院轄市給 35 萬元，非院轄市給 10 萬元，人數不一樣，結果獎勵都一樣，這樣並沒有真正達到發獎金的效果。人數很少的給 10 萬元，人數很多的也給 10 萬元，這樣沒道理，這個評比不要用形式，都用 35 萬元……

賀陳部長旦：這些評比我們會來落實。

鄭委員寶清：你錢發下去一定要達到效果，譬如說車禍減少比較多的獎金就給多一點，績效少的就給少一點。

賀陳部長旦：確實我們現在就是這樣，希望去參加道安委員會就是要讓各位首長瞭解他們在這個評比的表現。

主席：好，這個非常重要。我在這邊做個裁示，預算凍結十分之一，經過專題報告後，始得動支。
部長，我們會來安排相關的安全專題報告，不管是道路或是軌道的安全，這個都是交通委員會的委員大家不分黨派非常重視的。

鄭委員運鵬：我要提醒部長，如果交通部把道路安全當作施政的重點，對外當然是宣傳相關的資訊，我覺得對自己的行政同仁也要訂一個明確的目標，然後去執行措施，這樣比較好啦！不要兩年、三年後都沒有什麼成果，很難交代。

主席：每一個案子都凍結十分之一，專題報告後，始得動支。

賀陳部長旦：好，謝謝。

主席：第 64 案到第 68 案逐案處理。

現在處理第 64 案。

簡委員東明：前面幾個案都是併案，第 64 案請大家看一下，助理有把詳細的資料做了一個整理，有關軌道運輸建設的計畫主要是執行率的問題，我們列了 10 項，執行率都沒有辦法達到 8 成，其中有 6 項沒有達到 6 成，顯見交通部在監督方面不是很周延，所以本席提案刪除「軌道工程興建管理」十分之一的預算，是不是請交通部來說明？沒有人和我溝通過這樣的問題，可能大家都同意刪除。

主席：我先說明，針對委員的提案，如果你們沒有和委員進行相關的討論，那麼交通部相關的部門就要深自檢討。

胡局長湘麟：首先對簡委員說聲抱歉，在簡委員的提案中，有關 10 個軌道建設的進度落後，這是一個事實，當然影響整個進度的因素滿多的，但是委員所建議的「軌道工程興建管理」這個科目總共是 3 億 6,000 萬元，這是高鐵局基本的維持費，其中九成是屬於人事費，基本上並不是用在工程上面。

主席：「軌道工程興建管理」這個科目有九成是人事費？

胡局長湘麟：對，所以這部分能不能不要刪？

主席：不過簡委員說得也沒錯，針對這些重大計畫的執行績效，有 10 項軌道運輸建設計畫的執行率嚴重落後，這是不爭的事實。簡委員，經過交通部的說明，這筆預算你是要刪除還是凍結？

簡委員東明：我想應該要先溝通啦！你們都沒有溝通，也沒有做說明，我怎麼知道 90%是人事費？

賀陳部長旦：好的，這是我們的疏忽，再度向委員致歉。

簡委員東明：我想還是要凍結啦！

蕭委員美琴：召委，我想請問一下，這 3 億多有九成都是人事費用，可是裡面有一些工程，例如說是台北捷運的，那捷運公司有捷運公司的人事，高鐵公司也有高鐵公司的人事，高鐵局編了這麼高的人事費用，占了 3 億多的九成，這麼多的人事不就是在做其他興建工程的管理、規劃和設計之類的嗎？不然，你們編列這麼高的人事費是在做什麼？其實，大部分的人事費應該編在捷運局或高鐵公司裡面，不是嗎？

胡局長湘麟：這裡面所列 10 項計畫中真正屬於交通部執行的部分僅有 4 項，其他都是屬於地方政府執行的部分，所以，我們剛才已跟委員說這部分是屬於我們對工程的管理費用。即由高鐵局的人員跟地方政府協調，並督辦他們相關的工程。

蕭委員美琴：照你的說法，意思是說高鐵局光就協調地方的人事費就將近 3 億元，是嗎？

胡局長湘麟：對。

蕭委員美琴：請問你們到底要用多少人去跟地方協調？

葉委員宜津：為什麼要花費這麼高的人事費？

胡局長湘麟：事實上，這是全局的人事費用。

葉委員宜津：所以，這不光是辦理跟地方協調的人事費，而是全局的人事費。

胡局長湘麟：對。

葉委員宜津：你要跟委員說清楚，事實上，有些工程根本沒有動，你們為什麼還要動用這麼多人去溝通與協調，完全沒有這回事，這 3 億乃是全局的人事費用。

胡局長湘麟：是的，沒有錯。

蕭委員美琴：高鐵局目前到底進用多少人員？

胡局長湘麟：全部大概 270 人左右。

蕭委員美琴：這二百多人其實主要是做政策的規劃，是嗎？

胡局長湘麟：不全是這樣。

蕭委員美琴：因為大部分的工程都是地方在做，要不然就是委託外面的公司來做，在這種情況下，你們為什麼還要這麼多人？

葉委員宜津：當初高鐵局進用的人實在太多，所以計畫裁撤一些。

賀陳部長旦：現在高鐵局與鐵工局，部裡原則上要進行合併，所以未來這部分的人事費用，會跟鐵工局一起進行精簡。目前高鐵局除辦理政策性工程之外，還有很多是屬於交通部自己辦的工程，包括用地的取得、現場勘查與協調，統統都是由高鐵局辦理。

葉委員宜津：既然行政院已決定這兩個單位合併，請問有沒有提出具體時程表？

賀陳部長旦：組織法的修訂應該到明年才完成。

葉委員宜津：若就組織法而言，這部分暫時還不會動，所以，這部分的人事費用確實有檢討的地方，希望你們不要等組織法的修訂，自己先做檢討，之前我們沒有提出這個問題，就是考慮到這兩個單位快要整併、快要做處理了，所以，我們也就不提了，惟眼看你們在短期內不太可能再做出什麼大變革，我們認為，鐵工局與高鐵局不妨自己先整理一下，好不好？

賀陳部長旦：對這部分，我們只有跟簡委員的助理做報告，並未親自跟簡委員報告，因此，對我們聯繫不足的地方，我們願意凍結十分之一，並提書面報告。

主席：照部長所提建議，請問各位有無異議？（無）無異議，通過。

葉委員宜津：這個報告應該包括我們剛才講的兩個單位。

主席：本案照部長所提建議凍結十分之一，請高鐵局與提出書面報告後始得動支。

處理第 65 案。

劉委員權豪：請說明何以在人員減少的情況下，獎金卻明顯增加的原因。

胡局長湘麟：辦理這項業務的總共有 9 人，他們經過每年晉升之後目前已到年功俸階段，這樣一來，每人每年就要多領一個月的獎金。

劉委員權豪：可是這裡的人員卻是減少的。

胡局長湘麟：固然人員有減少，但現存人員還在晉級當中，其中有 9 人都已進到年功俸階段，這 9 人的年功俸一加上去，經費就要增加 5%。

葉委員宜津：這也是我一再說要提出檢討的地方。

賀陳部長旦：因為現有人員中有些職級的確已達到年功俸的位階，所以，我們必須給予其應領之支給。

蕭委員美琴：高鐵局人員的職級或位階是否比其他事業單位的人員都還要來得高？

胡局長湘麟：沒有這種情形。局裡人員每年都會按照其考績晉升，當升到年功俸不能再往上晉升時，就變成他要多領一個月的獎金，這是牽涉到人事制度的問題，連帶使人事費增加。

蕭委員美琴：高鐵局現有人員 200 多人，而每年人事費總共 3 億元，平均每個人的年薪都在 100 萬元以上，這是否顯示高鐵局人員在職等上都比其他事業單位的員工還來得高？抑或是你們所發給員工的獎金特別高？

胡局長湘麟：我們都是按照人事總處所頒布的薪津規定來辦理。

蕭委員美琴：他們的獎金是不是比較高？如果不是一般薪資比較高，那麼，他們的獎金應該就比較高，否則，怎麼會編列這麼高的人事費？

胡局長湘麟：其實，跟其他一般機關有差別的地方，就只有工程的部分，這部分多了工程加給，至於其他人員的薪資，我們都是按照人事總處的規定辦理。

葉委員宜津：有關高鐵局人事費的問題，將來跟鐵工局合併時再作整理與檢討。

主席：如果各位委員沒有其他意見，本案就不予處理。

處理第 66 案。

謝局長謂君：第 66 案其實已包含第 67 案及第 77 案，這筆 11 億多的預算除了偏遠交通建設費用之外，還包括所有的公務預算，航港局 106 年度的預算已經比前一年減少 7,000 萬元，剩下的經費有 8 億 1,000 萬元是屬於人事費，其他 3 億多則是我們基本業務費用，這部分可以說已經沒有再刪減的空間，請委員支持。

主席：為什麼沒有再刪減的空間，請說明。

謝局長謂君：因為這次編的 11 億多預算，已較前一年減列 7,000 萬元，而剩下的部分裡面有 8 億多的人事費，至於我們業務維持費則僅有 3 億多，確實已沒有刪減的空間。

葉委員宜津：去年他們確實有刪減 7,000 萬元，至於今年所編的預算，其實也不是航港局說了就算數，不過，去年的決算到目並為止還沒有出來，所以，我們現在先凍結一些，等去年決算出來之後，再作為我們處理的參考。

主席：李委員提議本案凍結五分之一，請問各位有無異議？

劉委員耀豪：本席建議應該先刪再凍結，坦白說，刪減這筆預算，對謝局長是比較難為，畢竟他才剛剛到任一個新單位，本席提議刪減預算，對航港局也是一個警惕，因為從去年我們整個貿易額看起來是下降的，並沒有達到國發會對各港口所要求成長的量，如果大家的意見是凍結一定比例的預算，我也同意不要再作刪減，因為去年他們已經先自行刪減 7,000 萬元的預算。至於凍結的理由是，我們希望謝局長到任航港局能對相關業務做個盤整，儘快找出貿易額下降的原因，當然，這些事都環環相扣，你不一定可以完全負責，但我們希望你儘快作一了解之後再好好使用這筆預算。

主席：劉委員的意見很好，請謝局長針對劉委員所提的問題與建議提出相關書面報告。

蕭委員美琴：關於航港局項下業務宣導費用，過去兩年來的執行率是 0%跟 15%，而下個年度的計畫跟今年的差不多，既然過去兩年來的執行率非常低，我們今年如果繼續編列相同額度的預算，是不是有浮編預算之嫌？基於上述，本席認為這筆預算還是要酌予刪減。剛才召委提議凍結預算，但我認為，如果過去確實執行不佳，而且今年又沒有看到一些具體新增的計畫，對這筆預算我們真的應該酌予刪減。

主席：從第 66 案到 77 案都是針對航港局編列之相關業務費用所提預算刪減提案，既然蕭委員針對個別預算有刪減的提議，我們現在就逐案處理。

賀陳部長旦：誠如謝局長所說，這筆 11 億多的預算中有 8 億多是屬於人事費，剩下 3 億多的業務費，事實上，他們在前一年就已經減列 7,000 萬元，可以說所剩無多，所以建議本案在人事費之外，按照委員的意見凍結十分之一，並提出書面報告。

葉委員宜津：因為我們還是要看去年的決算報告，以作為刪減的參考，所以，我支持劉委員所提意見，凍結五分之一。

主席：針對第 66 案，除人事費之外，其餘凍結五分之一，並提出書面報告後始得動支；請問各位有無異議？（無）無異議，通過。

謝局長謂君：因為這筆預算還包括空港在內，事實上，海港才是航港局主要的業務，所以建議本案最後一句「俟交通部就自由貿易港區」下增加「海港」二字。

主席：本案文字上就照謝局長所提意見修正通過。

接下來處理第 67 案。

賀陳部長旦：本案跟相關提案併案處理。

主席：第 67 案現在就暫不處理。

處理第 68 案。

賀陳部長旦：本案除人事費之外，都已經凍結。

主席：好，繼續處理第 69 案。

洪處長玉芬：第 69 案至第 75 案都是一樣。

主席：既然第 69 案至第 75 案內容上都一樣，現在就暫不予處理。

繼續處理第 76 案。

謝局長謂君：事實上。第 76 案也是在第 65 案的經費裡面，所以，建議併案處理。

主席：第 76 案跟第 65 案已併案處理。

接下來處理第 78 案。

洪處長玉芬：有關第 78 案預算科目名稱，乃是應行政院主計總處的要求而定的，主要是考慮到未來國際機場除桃園之外，高雄、台南等機場也都有可能升級為國際機場，所以，主計總處要求這筆預算的科目名稱為國際機場，但在預算說明中我們有指出是針對桃園機場公司增資的部分，我們同意委員提案要求凍結五分之一，並提出書面報告後始得動支，至於預算說明中的文字，請委員同意刪除。

主席：我們原來打算將第 78 案、第 79 案及第 80 案併案處理，所以，現在請桃園國際機場公司蕭總經理說明第 79 案。

蕭總經理登科：關於第 78 案、第 79 案及第 80 案等 3 案，主要是配合桃園機場未來整個建設的資金需求，分四年執行，106 年度所編列的部分是第四年要執行的部分，內容包括 WC 滑行道等，因為工程上的延誤，所以，我們利用這幾個月的時間持續加強，目前落後的進度已逐漸在縮小當中，預計至明年 3 月就可以達到預定的工程進度。

有關第三航站的部分，基本設計已於 10 月 4 日核定通過，現在已進入細部設計，整個進度都已按照我們原來既定的期程進行。

至於自由貿易港區的部分，目前已開發 36 公頃，預計開發 45 公頃，所以現在已開發的部分已占整個面積的 80%，而 104 年的進出口貿易值也達到 3,030 億，後續我們會以營運機構持續關注整個物流發展的趨勢，包括電子商務等，希望能增加自由貿易港區營運的時間。其他方面詳細情形，請委員容我們提出書面報告。

葉委員宜津：我還是沒有聽到你們說明第三航廈工程延宕的原因。

蕭總經理登科：目前我們對第三航廈已提出基本設計，並於 10 月 4 日核定通過，現在已進入細部設計的部分，預計至 109 年完工，可以說都按照我們既定的期程進行，沒有工程延宕的情形。

洪處長玉芬：本案跟第 78 案、第 80 案所提到的一樣，就是 9 億多的部分，剛才委員已同意凍結五分之一，所以，這 3 個案子凍結五分之一。

葉委員宜津：好，3 個案子就凍結五分之一。

主席：第 78 案、第 79 案及第 80 案等 3 案，預算凍結五分之一，並請提出書面報告後始得動支。

接下來處理第 81 案。

陳委員歐珀：關於交通建設及軌道運輸，一直以來占有所有公共建設的預算比率都是最高的，可見我們很重視這個區塊的發展，但我們來看看 90 年政府為平衡東西部交通建設落差、建構全島軌道運輸骨幹特別提出「東部鐵路快速化」的方案，該方案從 90 年提出到現在 105 年，東部鐵路的輸運居然仍跟以前一樣，原來規劃從台北到台東只需要花 3.5 個小時就可以抵達，但事實上到底要花多少時間，相信各位都很清楚；本來我是要大力支持這筆預算，但現在我對東部快鐵的部分有很多的意見，今天即便各位同意不刪減它的預算，但本席認為交通部還是要對這件事負責，這也是對東部居民負責，你們必須提出書面報告，把這件事情講清楚。

本席最主要的質疑是，這個方案在 90 年提出後，今天從台北到台東為什麼還需要花 6 個小時的時間……

劉委員權豪：現在從台北到台東，如果搭乘比較快速的火車，大概只需要 3 個半鐘頭的時間，這要看民眾是搭乘什麼車種。

賀陳部長旦：目前少數的班次已朝委員所說的方向正在努力中，只是還沒有全面化而已；另外，還有其他相關改善的工程，我們也都有陸續在做，所以，希望大家支持這筆預算。

陳委員歐珀：這個計畫的第一階段是從花蓮到台東鐵道電氣化與雙軌化，但花蓮至宜蘭之間三軌化的部分，目前仍在進行中，至於宜蘭到台北的部分，你們到今天都還沒做。

劉委員權豪：原則上我贊同陳委員所指出的方向，就是交通部應該重視我們東部的軌道運輸，不過，我們在要求他們好好去做的同時又要刪減他們的預算，可能說不過去。

陳委員歐珀：我沒有主張要刪減他們的預算，而是要求他們提出專案報告，把這件事情講清楚，俾對東部的鄉親作一交代。

劉委員權豪：目前台東到花蓮的鐵道運輸仍然使用單軌，這樣的結果我們不能責怪現任的交通部長，因為這原來是二、三十年前就應該做的事情，所以，現在來做當然需要花一段時間，試問我們如何跟鄉親講：等 15 年後雙軌化、三軌化之後就可以解決所有交通問題？

因為硬體建設還是需要相當時間，所以目前要解決東部交通問題，本席認為，只能先從軟體著手，透過列車的調度，也就是剛才大家討論有關智慧排班的方式，以及票務的大數據統計，這些都是屬於短期內可以疏解東部民眾交通之苦的方案。

賀陳部長旦：有關票務方面的改善，也都涵蓋在這筆預算內，我們準備提前來做，所以，請各位委員支持。

主席：相關改善方案與預算，我們在臺鐵局預算進行詢答與預算處理時，再向交通部與臺鐵局爭取東部居民在軌道運輸上應有之權利，因此，第 81 案現在就不予處理；請臺鐵局於會後就如何提升東部鐵路整體運輸計畫，跟蕭委員、陳委員及劉委員作一詳細說明。

處理第 82 案。

鹿局長潔身：委員提案的內容很多，而最後那兩段話應該是針對我們明年票務系統的部分，包括臺

鐵現代化計畫票務系統的 1 億 2,900 萬元，委員提議刪減 6,000 萬元，這部分可否改為凍結五分之一，然後提書面報告？

鄭委員寶清：應該要刪減才對。

鹿局長潔身：那個票務系統的案子已經標出去了，現正在進行當中，而中華電信是我們的承包廠商。

主席：這應該是第四代的售票系統，但前三代是一代不如一代，慘不忍睹！

蕭委員美琴：這個票務系統使用至今也有十幾年了，但更新系統到現在還做不出來，而且一個標案竟然也要弄個兩、三年。

鹿局長潔身：之前進行的時候，在採購的部分是有一些爭議。

蕭委員美琴：黃牛的效率都比我們快。

葉委員宜津：每次你們要預算的時候都會提到若改了以後就可以如何如何，結果就像召委說的，一代不如一代，則我們還要再給這麼多錢嗎？

蕭委員美琴：做是一定要做，但是對於執行的效率，之前是每 10 年換一次，而今已經進入第 14 年了，但更新的時程卻一直碰到障礙、問題，但你們說的複雜問題指的到底是什麼，我們一直都很難理解，因為現在科技這麼進步，連黃牛或是其他非法購票電腦系統設計的速度都比我們快，對此，為何我們沒有辦法因應呢？總之，當然是要更新，但效能上怎會這麼差、拖這麼久呢？

葉委員宜津：部長，這麼幾年下來，我們的感覺就是這樣，每次你們都說要用科技、科學的方式來遏止，而我們也給了錢，可是你們新買的這些程式，用沒二、三下就被破解，不然就是又有新的東西出來突破你們，而你們沒有加以改善，馬上又進入混亂的狀況，然後再要一筆錢想要來做改善，這樣子沒完沒了……

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：除了方才談的更新問題之外，還有包含幾個問題，第一，為何說台灣買不到票，但在其他國家的網站卻買得到，鐵路法修正案已經三讀通過了，現在改為處以刑責，就是偽造文書罪，所以你們可能要追蹤一下相關的狀況，像以前動輒被訂了二、三十萬張或是被訂了 290 萬張的情況是否還有出現。第二，上次我有質詢局長關於票務系統的 APP，事實上，你們的速度還是最慢的，這部分可能部長不太曉得，這明明是最簡單可以改善的，但你們還是沒有做到，那就更別提整個系統的更新問題了。

劉委員權豪：如果可以改善東部鐵路運輸的話，我們原則上都會支持，但我們不能只有花錢，然後看不到效率，所以鐵路局應該很明確跟我們說花了這麼多錢，達到了什麼目標，其實部長若有空，可以實際上網去買票或是撥個時間搭火車，如此才能了解網路上為何有那麼多民怨。據了解，這些民怨包括，一、買不到車票，二、好不容易買票上了車，卻發現有一些空位，無論這些空位是真的空位還是一個假象，這些民怨你們應該要想辦法解決才是。而且現在電腦很發達，應該去買那種聰明的資訊系統。

另外，現在因為資訊沒有更新，所以看起來那個大數據是真的，舉例來說，這次臺鐵大改點

，有的班次因為需求量少，所以才減掉，但那個需求量並不是總量的減少，而是因為現在台東到台北，民眾不會選擇那種需搭 6 個小時的班次，而是會去擠那種搭車約 4 個小時左右的班次，可是這種班次他們又買不到車票，總之，那個顯示出來的需求是失真的，這個問題請部長及局長注意。

不過有一件事情部長的決心讓我很讚許，就是部長甫上任，就針對我和蕭委員說了好多年的實名制，大刀闊斧就下去做，而且花的錢也不多，所以針對這部分你們也要有這種決心，以解決民眾的困難。

葉委員宜津：部長，我要說的就是這個，現在我有點忍不住，想要用不客氣的話來說，我們甚至質疑、懷疑你們花大筆錢去買這些軟體是有弊端在裡面，因為這些都不是小數目，動輒上億，但每次兩、三下就被破解，變成完全無效，而且這麼多次下來，每次的經費我們都給你們了，但結果呢？所以這裡面有沒有弊端呢？是不是應該查一下呢？

賀陳部長旦：關於主席及各位委員的指教，我們也感到非常的慚愧，不過政府採購資訊系統長年下來都是有一些不足的地方，但大家所指教的，我們一定會牢記在心頭，特別是東部地區因為票務系統沒有辦法改善進而產生如劉委員所提的狀況，這些我們會特別予以要求，而將來審查預算時，再請大家給我們更多的指教。

另外，關於這個案子，因為票務部分在今年只有編列 1,000 萬元，但其他部分加在一起，確實還有值得檢討的地方，所以可否斗膽的建議刪減 500 萬元，科目自行調整？

主席：就刪減 500 萬元，票務部分請交通部……

蕭委員美琴：票務更新系統到底碰到什麼障礙？是碰到技術障礙還是法律障礙？可否一併書面報告？

賀陳部長旦：好，我們會提書面報告，而且裡面會談到改善的方向，這是應該的。

主席：在此也提醒一下部長，有關臺鐵購車計畫要花 997 億購買新的車廂，但臺鐵目前缺的不是只有新的車廂，而是友善的購票環境、購票智慧系統、親子車廂、偏鄉、旅遊、觀光運輸提升等友善環境，這些都是要用心去做的，請臺鐵局局長要多用心一點，不要讓人覺得臺鐵只會花那麼多錢買車廂，反觀友善智慧系統、環境也是非常重要的，基本上，這不僅是偏鄉民眾返鄉的問題，也是推動地方旅遊一個很重要的方向。

好，本案刪減 500 萬元，票務方面就讓交通部自行調整。

葉委員宜津：我想了解一些資料，就是近 10 年以來做票務軟體系統的經費、得標廠商、發生的問題有哪些等相關資料。

賀陳部長旦：有關票務系統的部分，我們會提出書面報告，還有葉委員方才要求的，我們也會一併列進去。

主席：併案處理第 83 案及第 84 案。請鹿局長說明。

鹿局長潔身：這部分分了好幾個項目，目前在進行中的就是區間客車 160 輛及 60 輛支線環保客車，其他部分則還是在檢討當中，所以可否第 83 案、第 84 案就一起改凍三分之一，然後我們提書面報告？

主席：這個部分我要要求鹿局長，有關親子車廂，部長已經對外宣示，半年內要推動親子車廂，而本席要提醒你，親子車廂就是親子車廂，不要把所有身障者的、無障礙的、老人的座位，通通都擠在一個車廂裡，像國外的親子車廂就是親子車廂，對於身障者，則是各個車廂都有設置身障者的座位。我知道要這麼做在目前是有些困難，但我還是要求親子車廂是要獨立的，至於身障者的部分，就是讓某幾節車廂設有無障礙的座位，以上是我對你們的要求。總之，這個部分我們就凍結三分之一，然後提書面報告後始得動支。

現在處理第 85 案、第 86 案及第 87 案。

鹿局長潔身：這裡面的項目很多，並不是只有邊坡而已，包括委員方才提到為何沿線會發生這麼多死傷、是否都是外地闖入的等等，對此，我們採取了全線做圍籬、車廂改造無階化等措施，還有，那天我們有跟鄭委員溝通過，委員建議刪減 2,690 萬元，然後我們也有跟林俊憲委員報告過，所以可否依鄭委員的建議刪減 2,690 萬元？

賀委員陳旦：這個項目很重要，請大家多多支持。

主席：第 85 案至第 87 案就直接刪減 2,690 萬元。

葉委員宜津：這 2,690 萬元是怎麼來的？

鹿局長潔身：因為這個案子中有些項目已經在進行當中了，所以那天跟鄭委員報告後，他很體諒我們……

鄭委員寶清：就是給他們 59 億 5,000 萬元去做，然後刪掉尾數的 2,690 萬元。

主席：就依方才的裁示通過。

鹿局長潔身：第 88 案就跟方才的第 82 案一併處理了，那也是針對票務系統提的案子。

主席：休息 10 分鐘，把方才處理的文字整理一下。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。在此向委員會做個報告，今日預算項目必須經過充分的討論，所以中午會先開到 12 點就休息，下午 2 時 30 分繼續開會。非常抱歉今天是沒有準備便當的，但趁著中午休息時間，針對預算的整理及相關的說明，請交通部多費心一點。

現在處理第 89 案。

胡局長湘麟：這部分涉及鐵工局的業務，而這個提案的內容以及凍結的比例，我們沒有意見，只是文字上可否修正為「提出書面報告後解凍」？

葉委員宜津：好啦！

主席：第 89 案凍結十分之一，提書面報告後始得動支

處理第 89-1 案。

胡局長湘麟：對於本案，我們對提案內容也沒有意見，只是末段可否修正為「提出書面報告後方可動支」？

主席：蕭委員有無其他意見？

蕭委員美琴：我覺得書面報告還是不足，因為我們已經提了很多次，第 89-1 案跟第 90 案都是跟整

體服務效能提升計畫，也就是與好幾個車站的改建是有關的，第 89-1 案提的是改建期間，鐵工局完全不採納地方的意見，包括在地方辦理協調會時，民眾提出包括外觀或是車站相關的需求，但他們不聽地方的意見，然後也不接受，並表示這些都已經設計好了，不能再改了。

而第 90 案提的是這些建設都蓋完後，才發現有缺失，比方說在蓋的時候就有反映廁所太小，可是蓋完之後他們就這樣放著，也不去處理；其實在蓋的時候民眾就反映外觀設計是有問題的，新的車站比舊的車站還要醜，像玉里車站是一個新的車站，外觀卻被嫌得好像墳墓一樣；而蓋完之後地方建議用彩繪來改善，你們也不接受這個建議，然後又發生了一些具體的疏失，包括漏水等等，明明才蓋好 1 年而已，現在一碰到下雨就會漏水，然後整個車站都要放置水桶來接水，進而造成地面滑濕，這些問題你們都不去處理，然後每次要求提書面報告，本席認為，這個方式是沒有辦法去因應、處理地方提出的抱怨。換言之，你們一直不去正面回應這些問題，所以我認為這部分還是要提出相關的說明才行。

主席：這個部分由主席來向蕭委員做個報告，即這部分就由召委來辦理考察，請部長及局長直接到現場針對相關的改善措施提出具體改善的做法。

陳委員歐珀：我並不反對考察，但是我一直提到大溪車站及羅東車站的問題，還有，宜蘭車站的問題雖然有改善，但因為長年使用，所以外面的油漆都剝落了，經過時都還會看到雪花片片。

葉委員宜津：好啦！也一併考察。

陳委員歐珀：就一起考察啦！

主席：針對這個部分，即東部鐵路相關的改善措施，我會安排一次考察，包括宜蘭、花蓮、台東等，我們來做現場的實地會勘，也讓部長及局長實際了解東部民眾的需求以及未來如何提升鐵道運輸的安全、效能、搭乘率等。

第 89-1 案、第 90 案都先依原提案內容予以凍結，俟提出書面報告後始得動支。而考察的部分，我們會在本次會期另擇期考察。

現在處理第 91 案至第 98 案。請交通部說明。

胡局長湘麟：我們過去在推動軌道工程的時候，常常會碰到國內要求的規範跟國際上是有所差別的，此外，這些要求是否能夠幫助國內軌道產業提升相關的品質，能夠協助整個軌道工程的提升，我們認為是有這種需要，所以我們建議成立軌道技術研發暨驗證中心，其最重要的目的是在做驗證、測試，然後協助技術規範的訂定，提供專業的人力，協助主管機關辦理相關事故的調查，以上是我們設置這個軌道中心的目的，而我們在與委員溝通之後，也參考了委員的意見，在設置上將來該計畫會採取設置條例的方式，讓其成立一個公設的財團法人，所有設置上需要的相關投資與該中心的裁撤或結束，全部按照該條例的規定來辦理，也讓整個中心的運作能夠受到委員的監督。

主席：請各位委員表示意見。

陳委員素月：關於第 95 案，針對鐵路建設計畫成立軌道技術研發暨驗證中心，上個禮拜在委員會中我就有質詢過了，而部長除了明白的予以答復外，也知道你們的問題所在，即成立軌道技術研發暨驗證中心的經費來源還是沒有明確的定案，到底是政府捐助還是修改鐵路法等相關法律

，將收入的一定比例做為經費來源等等，部長答復說這些目前都還在溝通當中，既然還沒有定案就先編列這樣的預算，好像也不太恰當，所以本席建議先刪除這筆預算。

主席：軌道技術研發暨驗證中心計畫應該可以交給運研所負責，換言之，為避免政府組織疊床架屋，交由運研所來辦理就可以了，所以這部分預算我認為應該全數刪除。

陳委員歐珀：關於第 97 案，裡面提到該中心自償性不足，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，光是成立的過程就要花那麼多的錢，所以我們真的要好好去了解其成立的急迫性及必要性，本席贊成召委的意見，應就現有交通部所有組織中不足的部分，併案來處理，而不是交通部自己另外成立一個中心，如此一來，運研所是否就收起來呢？總之，這兩個單位是有需要做一個好好的整理。

葉委員宜津：這部分沒有什麼凍結一半或是三分之一，在還沒有釐清疑慮以前，我是不會答應的，所以建議這部分先保留，就事論事，真的需要的時候，我們會讓你們去做，但是不需要的事情，真的不要浪費，所以就先予以保留，屆時再一併處理。

賀陳部長旦：我來對這個案子的背景做兩點說明，其實國內的軌道運輸，在有愈來愈多的內需市場之下，我們必須要訂定一些國家的標準。其次，現在也因為有台北捷運、高雄捷運的成績，所以現在都可以當成新南向政策中，到東南亞去爭取機會的優勢，像在馬來西亞，最近很有可能在高鐵的部分能夠有得標的機會，像這些都是在台灣累積下來的成績，而這樣的東西就必須有一個比較能夠做長期研發，同時能夠逐漸培養驗證的機構。至於可否交由運研所辦理一事，因軌道運輸涉及的機電及自動控制的部分，不是原來運研所所能夠安排的，但是這個案子因為正在初期規劃當中，就像方才陳委員指教的，我們願意再用比較完整的書面報告來爭取大家的支持，而且在初期的時候，可能在相關的人力上也不會全數到位，所以可否刪減三分之一，然後提書面報告？請大家支持讓這個案子繼續往前走。

葉委員宜津：我反對，因為只要有所謂的三分之一，就等於贊成這個案子的開始，基本上，在一開始沒有先把它真正可以做的事情規劃好以前，我們不應該輕易的讓他們從事這方面的工作，特別是部長方才提到進軍東南亞，通常那都是商業行為，像日本的話，就是由 JR 去做這個事情，然後再去東南亞或全世界其他國家去做鐵道工程，因此，公部門要做到什麼程度，包括驗證、測試到什麼程度、應該由運研所來做或是另外成立一個新的研究中心或是讓高鐵局來做，甚至讓高鐵公司、台北捷運來做，其實都是可以討論的，但是若這麼草率地就給三分之一的經費，則是不對的，還是應該把整個架構及真正的方向定位好再來談。

主席：請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：確實政府和商業的角色要有所區分，然因為我們要把軌道工業在國內逐漸建立起來，此時就必須要有一個研發的機構，而其涉及的人才，並不是目前交通部運研所能夠承擔的，所以才希望成立這樣一個法人性質的中心，不過方才委員的指教，其實也是對的，如何在研發及商業化之間拿捏好，我們會在書面報告再向大家做詳細的說明。

主席：第 91 案至第 98 案全案保留，移至未審竣來處理。

賀陳部長旦：我們再向委員來特別說明好了。

葉委員宜津：我最後再說一句，如果是新南向或是其他，那真的是商業行為，這時就是廠商自己要去做的事，而不是政府幫他做。

主席：處理第 99 案至第 100 案。

林司長繼國：大眾捷運系統建設計畫目前正在辦理中的，包括桃園的捷運路線、台中的捷運路線、高雄輕軌、岡山、路竹等等，至於這些計畫在執行時，不免有遇到用地取得等問題，因為這些計畫都持續在推動，所以建議凍結五分之一，然後提書面報告後始得動支

葉委員宜津：好啦！

主席：第 99 案至第 106 案……

葉委員宜津：第 99 案至第 100 案而已喔！

主席：第 99 案至第 106 案，其實都是捷運相關預算。

葉委員宜津：這不太一樣，比方像第 101 案就有提到工安問題，而淡水輕軌一事呂孫綾委員也有特別拜託，因為她不是本委員會委員，可是她說得很有道理，包括那個吊車還翻覆兩次，即重大工安事故還發生了兩次，真的是很嚴重，所以才特別針對這部分要求來這邊報告。

主席：關於捷運的相關預算，我覺得第 99 案至第 106 案還是要併案處理，所以我的初步建議是統刪 2 億，請問各位，有無異議？

賀陳部長旦：我們願意配合，然後再來做相關項目的調整。

主席：第 99 案至第 106 案統刪 2 億。

葉委員宜津：不是只有統刪，還是要來報告一下才行。

鄭委員運鵬：也請你們向呂孫綾委員做個說明。

賀陳部長旦：關於工安的部分，我們再來做書面報告。

主席：淡海的部分就請做書面報告，也請向呂委員做報告及說明。

接下來的第 107 案至第 109 案都是偏遠地區的交通建設，勢必要做更嚴肅的討論，針對都會地區、偏遠地區，尤其是偏遠地區大眾運輸的提升，又牽涉到觀光等議題，所以我們下午 2 時 30 分之後，再來做更進一步的討論。

現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息（11 時 52 分）

繼續開會（14 時 33 分）

主席：現在繼續開會。處理第 107 案。

陳委員歐珀：我們在談偏遠地區時，都忽略東部，其實，政府已經很久沒有花錢建設蘇澳港了，花蓮我雖然不曉得，但重點是東部也應該列入啦！我要提醒部長的是，要把宜蘭、花蓮、台東列入偏遠地區。對於本項預算，我沒有意見，我剛才與陳委員雪生通過電話，他也覺得馬祖很需要，所以偏遠地區應包含東部和離島，好不好？

主席：第 107 案與第 108 案都是相同的案子，不予處理。不過我要請部長簡單說明一下交通部對於偏遠地區的交通建設，包括未來規劃以及特別要注意的地方，因為這不是只針對偏遠地區的交通而已，而是要搭配觀光。有時候，我們認為偏遠地區是整體都會的邊陲，但其實並非如此，

如果能搭上偏鄉觀光發展，都是比較正面的進展。

第 107 案與第 108 案不予處理，現在處理第 109 案，本案也涉及偏遠地區的交通建設。

謝局長謂君：第 109 案同樣是針對金門與馬祖的港埠建設，補助連江縣政府與金門縣政府，但說實在的，執行率略為偏低，不過，針對這個部分，我們已經請縣政府每個月提供執行月報，定期追蹤，我們也成立督導小組，希望執行率能夠提升，提前辦理。針對本案，我們與蕭委員辦公室研究過，建議改為在二個月之內提出書面報告，送交立法院交通委員會，並經同意後，始得動支。

主席：好，第 109 案改為二個月內提交書面報告後始得動支，修正通過。

處理第 110 案。請問交通部向蕭委員說明了嗎？蕭委員說要怎麼處理？我們都尊重委員。

謝局長謂君：是，也是改為提出書面報告。

主席：第 110 案同樣修正為提出書面報告後始得動支。

謝局長謂君：第 110 案不是我們的。

主席：第 110 案不予處理。

現在處理第 111 案至第 165 案，都是相關的決議案。

請問各位，對第 111 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 112 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 113 案有無異議？

林司長繼國：我們建議將倒數第 3 行「故要求交通部全面檢討現行」之後增加「公路」二字，因為道路分為市區道路與公路，而交通部主管的是公路，所以建議加上「公路」二字，改為「公路人手孔蓋」。

主席：第 113 案倒數第 3 行修正為「全面檢討現行公路人手孔蓋下地之情況」，修正通過。

請問各位，對第 114 案，請問各位，有無異議？

林司長繼國：建議改為書面報告，也就是加上「書面」二字。

林委員俊憲：OK。

主席：本案是林委員俊憲質疑通行費之合理性，最後改為「於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面之檢討報告，並徹底追蹤管考。」，修正通過。

請問各位，對第 115 案有無異議？

陳司長進生：沒問題。

主席：第 115 案照案通過。

請問各位，對第 116 案有無異議？

陳司長進生：建議最後二字「計畫」改為「報告」。

主席：第 116 案最後一行改為「一個月內提出改善書面報告」，也就是將「計畫」改為「報告」，修正通過。

處理第 117 案。

陳司長進生：我們對本案的建議也一樣。

主席：第 117 案改為「一個月內提出改善書面報告」，同樣是將「計畫」改為「報告」，修正通過。

請問各位，對第 118 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 119 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 120 案有無異議？

鹿局長潔身：針對第 120 案，我們跟蕭委員報告過，由於涉及空間問題，可能必須與花蓮縣政府討論，所以我們向蕭委員建議，在倒數第 2 行的「研擬」之前加上「於三個月內洽花蓮縣政府」，因為這需要實地到現場會勘，以找出空間，畢竟蕭委員是希望花蓮火車站提供一些停車空間。此外，最後一句「研究報告……」要刪除，此處也向蕭委員報告過。

主席：哪邊的最後一行？

鹿局長潔身：最後一行有「研究報告請於三個月內送……」，因為必須先實地會勘，我們會再向委員說明會勘結果。

主席：那研究報告呢？

鹿局長潔身：這件事不需要研究報告。

主席：所以本案修改的是「於三個月內洽花蓮縣政府」。

鹿局長潔身：對，接著是「研擬花蓮火車站停車空間之規劃」。

主席：改為「洽花蓮縣政府研擬花蓮火車站停車空間之規劃」。

鹿局長潔身：對，因為我們必須一起會勘，到現場查看一下。

主席：那麼最後一行關於研究報告一句就不用了嗎？

鹿局長潔身：對。

主席：考察情況，我們也會列入。第 120 案照上述意見修正通過。

請問各位，對第 121 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 122 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 123 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 124 案有無異議？

胡局長湘麟：建議將「初審會議期末報告審查」中之「期末報告」四字刪除。

主席：本案修正為「……可行性研究案初審會議審查」嗎？

胡局長湘麟：對，因為這就是程序，不是針對期末報告。

主席：所以要把「期末報告」刪除，是不是？

胡局長湘麟：是。

主席：第 124 案照上述意見修正通過。

請問各位，對第 125 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 126 案有無異議？

林司長繼國：建議將倒數第 3 行「爰此，」後的「要求」二字改為「建請」。

主席：乾脆改成「拜託」好了。第 126 案照案通過。

處理第 127 案。

鹿局長潔身：建議將期限從「一個月」改為「三個月」，我們已向蕭委員報告過了。

主席：好，本案將「可行性評估報告」改為「書面報告」，並且將「一個月內」改為「三個月內」送交交通委員會，本案修正通過。

處理第 128 案。

鹿局長潔身：由於第 128 案涉及 2 項計畫，我們建議改為「最新之書面進度規劃」。

主席：第幾行？

鹿局長潔身：最後一句，加上「書面」二字即可。

主席：其實進度規劃與書面規劃都一樣。本案改為「最新之書面進度規劃」，修正通過。

處理第 129 案。

胡局長湘麟：我們建議將最後 4 個字「精進計畫」改為「書面報告」，其他文字維持不變。

主席：本案最後一行改為「書面報告」，修正通過。

處理第 130 案。

林司長繼國：本案最後一行的「檢討報告」建議改為「初步評估書面報告」。

主席：本家中「於二個月內向交通委員會提出檢討報告」，其中「檢討報告」改為「初步評估書面報告」，請問陳委員歐珀有沒有意見？

陳委員歐珀：好啦！

主席：本案照上述意見修正通過。

請問各位，對第 131 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 132 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 133 案有無異議？

李執行秘書泰興：我補充說明一下，交通部發包工程一年共有大約 3,300 件，其中規模 5 千萬元以上的有 400 件，金額占 93%，所以，我們剛才已經向蕭委員報告，建議將本案第 6 行「列管部內大小交通建設」改為「列管部內一定金額以上交通建設」。另外，下一行「由業管單位每週自行更新……」中的「每週」，我們建議改為「每月」，因為我們目前工程履約是以月為單位，我們剛才也已經向蕭委員報告。

主席：「列管部內一定金額以上」中的「一定金額」是指 10 萬元以上，還是多少金額？

李執行秘書泰興：我們建議是 5 千萬元以上。

蕭委員美琴：交通部大小工程有三、四千件，要全面列管確實有行政上的困難，那就對比較大的工程優先列管，我可以接受，但是在大的工程先列管之後，也要開始逐步對其他工程項目加以列管。我之所以提出本案，其實對交通部也好，因為很多時候，你們補助地方執行工程，地方非但沒有執行，還回頭怪罪交通部，所以，我覺得相關權責一定要特別清楚，哪些案子該由交通部等中央機關直接執行，要有列管標準。有一些案子是交通部補助地方政府執行，地方政府執行效果很好，很快就解除列管，那也很好，至少可以公開接受大家檢驗。還有，對於其他比較小型、純粹是中央補助地方單位的計畫，例如可行性研究評估，如果地方單位一直做不出來或

沒有結論，交通部是不是也應該設定一些標準來處理？我想，本提案的本意是如此。所以，我可以接受交通部所提的修正建議，但是，我還是希望，未來在國家資源的運用上，不只是到處灑錢、做好人，而是要呈現出執行成果，才對得起納稅人。

主席：真知灼見！交通部現在每個月列管公共工程規模的門檻是多少錢？是 1 億還是 1 千萬元？

李執行秘書泰興：5 千萬元。

主席：好，那本案就修正為 5 千萬元以上的發包案必須列管，同時公開，每週要更新進度，也就是倒數第 4 行改為「列管部內 5 千萬元以上大小交通建設工程之資訊與進度」。還有哪邊要改？

李執行秘書泰興：「大小」二字要刪除。

主席：對，改為「列管部內五千萬元以上交通建設工程之資訊與進度」，以及「由業管單位每週自行更新進度」。

蕭委員美琴：等一下，這樣好了，剛才是因為交通部擔心件數太多，無法處理，我才同意 5 千萬元以上必須列管，但不表示 5 千萬元以下的工程就不用列管，所以，本案可否在文字上納入「優先列管」或「優先公開」的涵義？對於其他案件，交通部內部仍然要有管核機制。

李執行秘書泰興：當然。

主席：部長對相關公共建設的工程品質要求也很高，效率與品質都非常重要。我覺得，國家與政府任何工程都應該透明、公開，讓人民了解相關建設的進度，這本來就是我們的責任。

關於蕭委員提出的相關文字修正，各位還有沒有問題？請蕭委員講得具體一點。

蕭委員美琴：剛才交通部提出以 5 千萬元為額度標準優先列管。

鄭委員寶清：優先列管部內 5 千萬元以上之交通建設工程。

蕭委員美琴：優先列管，好不好？其他工程也要逐步進行列管。

鄭委員寶清：循序漸進。

主席：是，不只列管 5 千萬元以上工程。

鄭委員寶清：應該是優先列管部內 5 千萬元以上工程。

主席：還有「每週」改為「每月」，本案照上述意見修正通過。

處理第 134 案。

林司長繼國：建議將「二週」改為「一個月」。

主席：倒數第二行的「二週」改為「一個月」，修正通過。

處理第 135 案。

鹿局長潔身：建議改為書面報告，並改為於三個月內回覆。

主席：對於精進專案報告改為書面報告，請於三個月內回覆交通委員會，請問蕭委員有沒有意見？

蕭委員美琴：這也是講了很久的案子，關於臺鐵車輛如何調度，是不是有一些該用卻閒置的車輛，即使在有需要的時段也沒有加以運用？我還是希望你們能夠積極一點。你們如果要提出書面報告也可以，但很多人關心這件事，還是希望臺鐵能更積極地處理。

鹿局長潔身：我們今天已經約了，稍晚就會向蕭委員口頭報告。

主席：請部長督促相關單位，重點不在於寫報告、彷彿參加作文比賽，丟給各委員，而是要提出檢

討報告，包含相關改進措施，後續還要由相關幕僚追蹤進度。

賀陳部長旦：到時候，我們去東部考察時，大家還會當面給我們指教。

主席：好。等你們到東部考察時，不管是宜蘭、花蓮或台東，到達時就要提出相關具體改善措施，而不是看一看之後，又承諾回來再研議，而是要帶著改善的意見到宜蘭、花東去，這是我們的要求，不可以光是去當地考察，又只回答要回來再研議，畢竟不是去看風景。

第 135 案照上述意見修正通過。

請問各位，對第 136 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 137 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 138 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 139 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 140 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 141 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 142 案有無異議？

葉委員宜津：部長，你們剛才都回答「沒有問題」，這樣很好。我在本案中雖然沒有具體指明達成期限，但這件事真的不能再拖，因為每次要求燃料費隨油徵收時，這個問題就會跑出來，這真的是歷史的問題，也就是報廢車輛還是在，卻收不到汽燃費，因為車輛都報廢了，車主不可能去繳汽燃費的，所以你們就應該趕快盤點，研擬一套機制，把這些消化掉，不可能繳的費用，就不要再虛列，以免老是拿這個當燃料費無法隨油徵收的理由。而且，我在提案中用的是「應」字，雖然沒有對你們設定時間，是因為我其實也不知道要設定多長，因為報廢車輛的數量到底有多少、怎麼處理，以及要用什麼樣的機制，都要由你們研究，但我沒有定期限，不表示你們就不用去做，你們不要又因為沒有設定期限，一年拖過一年，幾十年就這樣過去了！

林司長繼國：是，事實上，我們在 102 年即修改道安規則第三十條第三項，規定出廠逾一定年限者，包括機車在內，經過公路監理機關通知汽車所有人確認切結報廢者，就可以由公路監理機關逕予註銷、逕予報廢登記，根據 102 年公路總局的統計，車齡在 10 年以上，但沒有換照、沒有接受排氣檢驗、沒有保險、沒有違規紀錄的機車，總計 224 萬輛，已通知車主辦理，其中 208 萬輛已經按照道安規則之規定完成報廢登記。

葉委員宜津：所以，就是有 208 萬輛已經切結？

林司長繼國：對。

葉委員宜津：還沒有切結的還有幾十萬輛？

林司長繼國：總數是 224 萬輛，因此未切結的大概還有 16 萬輛，我們會繼續清理。

葉委員宜津：好，請你們趕快。

主席：請問各位，對第 142 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 143 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 144 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對第 145 案有無異議？

林司長繼國：建請將倒數第 3 行的「三個月」改為「六個月」，同時改為提交「書面報告」。

林委員俊憲：等過了六個月，恐怕你忘記，我也忘記了，為什麼寫報告需要花六個月？

葉委員宜津：也對，交書面報告還需要花六個月？

主席：本案維持在三個月內，但改為提交書面報告，修正通過。關於這一點，平常應該就已經有明確的政策推動了，何必等六個月？這又不是新的案件，都是交通委員長期督促，也是交通部應盡的基本責任。本案照上述意見修正通過。

處理第 146 案。

林司長繼國：我們建議將倒數第 3 行「特要求交通部……」，改為「建請交通部應訂定所有大型車新車均應裝設方向燈、轉彎及倒車雷達……」。

主席：你是說將「大型車均應裝設」……

林司長繼國：修正處是新車應裝設方向燈。

主席：所有大型車新車？

林司長繼國：應裝設方向燈。

主席：那倒車雷達呢？

林司長繼國：在後面，先在「方向燈」後面先加上頓號，接著是「轉彎……」。

主席：「倒車雷達」有沒有刪掉，沒有吧！

林司長繼國：沒有。

主席：那有什麼？有沒有刪掉哪一項？

林司長繼國：就是改成「倒車警報裝置」，我們建議的修正文字就是「方向燈、轉彎及倒車警報裝置及行車視野輔助系統」，再接「；並加強宣導……」。

鄭委員運鵬：車輛本來就裝了方向燈，不需要寫吧！轉彎燈也有吧！這些都是本來就要裝設的啊！既然有，就不用寫啦！

主席：我念一下修正文字給大家參考：「建請交通部應訂定所有大型車新車應裝設方向燈……」，但是，舊車沒有方向燈嗎？

鄭委員運鵬：對啊！還是指比較大顆的方向燈？

鄭委員寶清：這是多寫的吧！

林司長繼國：重點在於打方向燈時會連控的……

葉委員宜津：應該是裝設蜂鳴器啦！

主席：我出生以來，大貨車都裝設方向燈了啊！

葉委員宜津：不，趙委員指的是方向燈蜂鳴器，不只是方向燈喔！

主席：但方向燈打了之後，也會有警示聲響啊！

葉委員宜津：對啦！

林司長繼國：就是駕駛人打方向燈時，就必須連動發出警報聲。

主席：對啊！但是你怎麼說應裝設方向燈、轉彎或倒車警報器？應該是打方向燈、轉彎或倒車時都會發出警報嘛！

林司長繼國：對，這就是倒車警報裝置，也就是「方向燈、轉彎及倒車警報裝置」，這些警報裝置是與方向燈等設備連動的。

主席：我明白你的語意了，是應裝設方向燈、轉彎、倒車警報裝置。

林司長繼國：對。

主席：以及行車……

林司長繼國：視野輔助系統。

葉委員宜津：用「行車視野輔助系統」會不會太籠統？要不要直接寫「行車死角視野輔助系統」？

林司長繼國：「行車視野輔助系統」是交通安全法規上的用詞。

主席：應該是專有名詞。

林司長繼國：對，是「行車視野輔助系統」。

鄭委員運鵬：交通部建議加上「新車」，但我覺得，如果要更完整，應該在剛才的文字之後再補充文字，例如交通部應研擬舊車之安全設施輔助設備加強計畫等等，因為相對來說，新車的設備本來就好一點，但對於舊車也應該要求，只要還能跑就要要求，畢竟舊車比較危險，安全等級比較低。

葉委員宜津：有道理。

林司長繼國：報告委員，後面的第 167 案就是針對舊車。

主席：第 146 案照上述意見修正通過。

處理第 147 案。

陳委員歐珀：交通部承諾在 2 年內就要提出檢討報告，但現在已經快 3 年了，我覺得交通部要負責任，你們一直拖、一直變。

趙局長興華：針對這個部分，我們正在作業當中，能不能比照第 114 案，將「二個月」改為「三個月」，並且改為提出書面報告？

陳委員歐珀：就維持二個月，不要再拖了。

主席：本案改為二個月內提出相關書面檢討報告，修正通過。

處理第 148 案。

鄭委員運鵬：我可以接受將本案併入上午保留的提案。

主席：那是要修正還是照案通過？

鄭委員運鵬：早上這個科目的預算保留，本案就併入該保留預算處理。

主席：好，本案併案處理。

處理第 149 案。

林司長繼國：建議將倒數第二行「因此，」後面改為「建請交通部研議推動全國版計程車 APP 統一事權管理之可行性」。

鄭委員運鵬：我建議修改為「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」。

主席：這樣修正，文字應該很完整了吧！還有沒有問題？

林司長繼國：可不可以改為確認全國版計程車 APP 是否有可行性？

鄭委員運鵬：你們一定會說不可行啊！但我要求你們朝這個方向研擬執行計畫啊！

林司長繼國：正因為是研擬執行計畫，所以我們一定要做。

主席：我們要你研議的就是可執行的計畫啊！不然，要你研議什麼？

鄭委員運鵬：不這樣修，你們可能就會回答不可行，又把事權分散到各縣市政府。

林司長繼國：我們會盡力朝這個方向研議，但實務上是否真的可以做到在全國建置一個公版 APP，我們沒有把握。

鄭委員運鵬：我沒有說是一個 APP，其實可以設計很多個，但是一定要全國性的。部長，可以嗎？你應該了解我的意思啦！這種事情要是地方分權，絕對會失敗啦！

主席：本案照鄭委員運鵬所提意見修正通過。

處理第 150 案。

李專門委員東陽：我們建議將倒數第 2 行的「可行性評估報告」改為「書面報告」。

陳委員歐珀：請部長注意這個問題，現在確實有很多新南向政策相關國家旅客想來台，卻買不到機位，交通部應該確實檢討，並且提出改善時程與可行的具體方案。

主席：本案改為「提出相關可行性書面報告」，修正通過。

請問各位，對於第 151 無異議？（無）無異議，照案通過。

請問各位，對於第 152 無異議？

陳司長進生：我們建議做文字修正，倒數第二行的「二週」改為「一個月」，「並於」改為「並向」，另外是向本委員會提出「書面」報告。

葉委員宜津：這是 6 月發生的事了，拖到現在，還要再一個月？應該早就調查好了吧！

主席：我先請教，你們有沒有調查？

陳司長進生：有。

主席：既然有，為什麼還要等 1 個月才能提出報告？你們打算用書法一個字一個字慢慢寫嗎？為什麼還要 1 個月？

鄭委員寶清：2 週啦！

陳司長進生：就 2 週。

主席：本案維持 2 週內查明真相，但改提書面報告。

處理第 153 案。

胡局長湘麟：我們建議修正兩個字，最後一行「要求交通部應儘速依法依約……」，我們建議把「儘速」二字刪除，理由是我們與廠商之間依法依約的責任其實還在爭議情況下，需要時間周旋。

鄭委員運鵬：合理。

主席：本案照上述意見修正通過。

處理第 154 案。

胡局長湘麟：第 154 案也是高鐵局的案子，我們建議修改倒數第 3 行，原本的文字是「請交通部於

年底通車前，應恢復新北產業園區……」，我們建議將「於年底通車前，」刪除，後面改為「應研議恢復新北產業園區……」。

葉委員宜津：高鐵特定區周邊道路由誰維護？

胡局長湘麟：原來開發時，高鐵車站周邊道路維護由高鐵局做，後來已經交給地方政府。

葉委員宜津：確定？

胡局長湘麟：對。

葉委員宜津：為什麼高鐵局周邊道路是由地方政府去做？

胡局長湘麟：特定區的開發屬於區段徵收範圍。

葉委員宜津：部長，大家都知道，地方政府都很缺錢，要維修的道路又非常多，而且是不間斷的，因為不斷會有毀損，現在開始有一個問題出現了，就是高鐵特定區、特別是場站附近道路開始有不堪使用的狀況，其實也是難免，既然這樣，地方政府就得維修。我之所以這樣問，是因為我想知道，是不是因為高鐵局只管軌道，路面就不太管了？這個問題如果交給地方政府，真的會愈來愈嚴重。

胡局長湘麟：依照權責，這是地方政府的權責沒有錯。最早在區段徵收會議剛開完時，其實應該分了兩次、每次為期 3 年多的維護管理費給地方政府，這也是地方政府提出來的。

葉委員宜津：我建議你們重新與地方政府商談，要嘛你們就要求地方政府，中央要撥補助款時，你們彙整一次或者去看一次場站，否則錢給了地方政府之後就難免被挪用，換成是我也難免，因為還有更破爛的道路有待修繕，而高鐵站附近的周邊道路對許多行政區域來講，恐怕反而是比較偏遠的道路，這是第一點。第二，選票壓力不會那麼大，因為使用這類場地的外地人可能比本地人還多。道路狀況如果愈來愈不好，其實也涉及門面問題，你們可不可以去研究一下，看看要如何與地方政府協調？

賀陳部長旦：我們會針對各站區區段徵收土地道路的維護情形以及權責問題，與地方政府進行通盤檢討。

主席：第 154 案照上述意見修正通過。

處理第 155 案。

林司長繼國：我們建議在倒數第 3 行的「爰此」之後，將「要求交通部定期至本委員會作專案報告」改為「要求交通部提送書面報告」。

主席：本案改為「交通部提送書面報告」至本委員會，修正通過。

處理第 156 案。

吳所長玉珍：此案涉及都市大眾捷運系統建設計畫之審議、包商資格及執行管控，屬於高鐵局、路政司及重大工程督導會報之權責，爰建議將第 5 行「請交通部運輸研究所以此為鑑」修正為「請交通部以此為鑑」，後面文字仍然保持「檢討強化……」。

主席：所以，本來只請你們引以鑑，修正之後也「鑑」到部長這邊了，是不是？部長要謝謝你的栽培囉！

吳所長玉珍：不敢，我事先已與部內協商過。

主席：本案照上述意見修正通過。

處理第 157 案。

陳司長進生：我們建議修正文字，最後幾個字改為「檢討書面報告」，我們已經向陳委員報告過了。

主席：本案改為「提出書面檢討報告」，修正通過。

處理第 158 案。

謝局長謂君：我們建議做文字修正，倒數第 2 行原為「交通部運輸研究所」，但因為這是航港局的業務，所以建議改為「航港局應通盤檢討……」，後面也建議改為提出「書面報告」。

主席：本案改為「航港局應通盤檢討、積極研謀改善計畫，並定期提出書面報告。」，修正通過。

處理第 159 案。

陳司長進生：「港務局」是否應改為「航港局」？

主席：對，是航港局。

陳司長進生：另外，第 3 行的「敬請」建議改為「建請」，我們已經向簡委員報告過了，他也同意。

主席：改為「建請」。簡委員是很客氣的人。

葉委員宜津：需要協調內政部嗎？

陳司長進生：我們可以自行協調相關單位。

主席：本案照上述意見修正通過。

處理第 160 案。

謝局長謂君：針對第 160 案，我們已向簡委員報告，建議倒數第 4 行改為「提案交通部協調台東縣政府、海巡署、農委會漁業署等機關」，其他部分不改。

主席：第 160 案照上述意見修正通過。

處理第 161 案。

在場人員：早上第 24 案已經要求我們凍結獎金。

主席：只要檢討報告啊！凍結歸凍結，檢討歸檢討。第 161 案照案通過。

處理第 162 案。

陳處長瓊華：第 162 案已經跟蕭委員報告過了，最後一行「二個月內研擬專案計畫書」建議改為「二個月內研擬書面報告」。

主席：第 162 案照上述意見修正通過。

謝局長謂君：第 158 案我再補充修正一下，最後一行「並定期提出專案報告」是否可改為「並向交通委員會提出書面報告」？

葉委員宜津：好啦。

主席：第 158 案照上述意見修正通過。

處理第 163 案。

王處長廷進：這個案子早上有跟葉委員溝通過，本案倒數第 3 行為「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。」由於這個案子 3 目前正在訴訟，所以這些董事都滿為難的，有的已經口頭請辭，如果未於三個月內做出相關決定，要懲處、調離原單位，對他們而言，負擔實在太重了，因此我們建議修正為「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。」

葉委員宜津：不行，我們都要求國民黨的黨產要歸還國家，如果這兩個協會的財產不歸還國家，我們有什麼立場要求國民黨？如果這些協會的人認為早期他們有繳了一點錢，可以把他們早期繳的部分清理出來，但是屬於國家的還是要還給國家，如果你們派去這個協會的董監事不願意執行，或因為公會提起訴訟就退縮，我建議把他們調離現職，換句話說，如果你們派駐在郵政協會、電信協會的代表不願意做，就換肯做的人去。派駐到這兩個協會的人，如果未依本院決議處理相關事宜，當然要依法懲處，本席認為這個案子應該照案通過。

陳委員歐珀：交通部的說明，我實在不能接受，交通部派的代表要請辭，你們是不同意還是不忍心他們請辭？我覺得他們根本沒有在做事情，沒有辦法執行你們的命令，董監事要請辭就請辭，有什麼關係？另外派一個適當、有使命感的人去，否則本院的決議永遠沒有辦法執行。

鄭委員寶清：交通部要負起責任，被告的人，交通部要替他們提起誣告罪，交通部要強硬一點，所需經費由交通部負責。只要做成決議，以後誰當部長都一樣。

葉委員宜津：我支持由交通部提起誣告罪。

賀陳部長旦：我們當然可以在法律上做這些處理，但他們彼此之間都是同事，所以有些人不願再擔任董事，這種情形已經發生了。各位委員是希望我們完成這個使命，手段上，是不是讓我們有一些空間，因為現在已經進入訴訟了，很多董事都不願再當了。

鄭委員寶清：我們支持你到這種程度，拿一個最大的武器給你。

葉委員宜津：對啊，我們是給你武器。

賀陳部長旦：不是這個問題，可否先讓我們有一點空間來處理這個事情。

葉委員宜津：這個提案一點都不為難，我只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，這就是鄭委員寶清所說的武器，如果他不願意，就應該換人。該提起誣告罪的就要提。

主席：第 163 案是交通委員會一個重要的決議，現在休息 10 分鐘，文字方面，請大家討論出最適當的方案。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。本會提出第 163 案，就是希望郵電、電信二協會能把屬於國家的財產歸還給國家，第 163 案保留，下次再處理。

處理第 164 案。

陳司長進生：建議本案改為研議案，這個已跟葉委員辦公室報告過了。

葉委員宜津：好。

陳司長進生：倒數第 2 行「因此交通部應於 106 年度……」中之「應於」改為「研議」。

葉委員宜津：部長，可以的，我們都會同意，我們沒有忘記現在是執政黨，但是該有的原則還是要有。

主席：第 164 案照上述意見修正通過。

請問各位，對第 165 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

處理第 166 案。

賀陳部長旦：倒數第 2 行「……考核標作全面檢討……」應該漏了一個字，建議修正為「……考核標準作全面檢討……」，其他沒有問題。

主席：第 166 案照上述意見修正通過。

處理第 167 案。

林司長繼國：倒數第 4 行「……至於舊款舊式的大貨客車，更應於法令頒佈後一定期限內立即全面安裝行車視野輔助系統，……」建議修正為「……至於舊款舊式的大貨客車，三個月內研議全面安裝行車視野輔助系統之可行性，……」這個部分跟委員報告過了。

葉委員宜津：改為三個月，我可以同意，但一定要玩真的，不要玩假的，研議出可行性，就一定要做。

鄭委員運鵬：他們要研議可行性，如果到時候覺得不可行，怎麼辦？

葉委員宜津：我剛剛跟他講一定要做，他點頭了。

林司長繼國：我們請他們於三個月內盤點哪些車型確實要加裝行車視野輔助系統，哪些可以裝，哪些不能裝。

鄭委員運鵬：「可行性」改為「執行方案」。

賀陳部長旦：「可行性」改為「執行計畫」。

葉委員宜津：好，謝謝部長。

主席：第 167 案照上述意見修正通過。

請問各位，對第 168 案有無異議？（無）無異議，照案通過。

（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。

本日會議作如下決議：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。

現在散會。

散會（15 時 42 分）

附錄：

交通部單位預算

委員提案

1、

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

2、

鑒於交通部目前持有中華電信 35.29%，近五年平均配息約每年可進帳 140 億元，是為每年交通部預算歲入項目最大來源。交通部 106 年度預算中編列出售中華電信股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，此舉將違反「公營事業民營化推動與監督管理委員會」第 17 次會議中華電信最合適持股 34% 的決議。並會為日後交通部歲入來源導致每年短收 5 億元新台幣。爰此提議 106 年度交通部單位歲入預算「財產售價」項下「有價證券售價」預計出售中華電信股份有限公司股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，售價收入計 11,489,868 千元、「投資回收」項下「投資資本回收」中華電信釋股案，有關面額 10 元部分收入 1,110,132 千元及歲出部分「財務支出」項下「投資事業股權移轉」係釋出中華電信股票所需證券交易稅及手續費 55,755 千元，共三筆預算予以全數刪除。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 簡東明
鄭天財

3、

關於交通部年年編列中華電信釋股案，僅為平衡歲入，但實際卻無釋股行為，爰提案將有關中華電信釋股案所有收入、支出均全部予以刪除。

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

4、

交通部 106 年度預算「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分隻售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元及「投資收回—投資資本收回」科目下編列 11 億 1,013 萬 2 千元，合計共 126 億元之釋股收入，惟依照現行行政院核定中華電信之最適持股比率仍維持 34%，106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫，除導致公股持股比率低於行政院所定最適持股比例外，以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 年或 20 年期公債利率均未及 1.5% 相較，其成本效益尚待審酌。故建議全數刪減該項預算，以維護政府未來每年穩定獲配股息之機會

。

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

5、

交通部 106 年度預算案編列出售中華電信股份有限公司股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，依據立法院預算中心評估報指出出售後將導致公股持股比率降為 33.86%，已低於行政院規定之公股最適持股比率 34%，實屬不當。且由於中華電信歷年來獲利穩定及財務狀況良好，出售持股之股票屬一次性收入，而中華電信股份有限公司近年平均股息紅利每股 5.14 元，出售股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，估計未來每年喪失之潛在股息收入約為 5 億 7 千萬餘元，僅為短期之政府收益而出售優質資產，不符財務管理運作原則。爰此交通部 106 年度預算「財產售價—有價證券售價」歲入編列 114 億 8,986 萬 8 千元及「投資收回—投資資本收回」歲入編列 11 億 1,013 萬 2 千元，總計 126 億元，應予全數刪除。

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

6、

目前交通部持有中華電信股份為 27 億萬股，比例為 36.29%，接近行政院所訂股權控制最式比例 34%，故不宜再辦理釋股。且中華電信獲利穩定，每年每股現金股利均在 5 元上下，政府平均一年獲得收益為 104 億元，如持續釋股等於喪失穩定獲配股之機會。爰建議刪除出售中華電信股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，售價收入 11,489,868 千元。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

7、

交通部 106 年預算編列「出售中華電信股票 1 億 1,101 萬 3,216 股」，預計每股售價 113.5 元，分別於「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，及「投資收回—投資資本收回」科目下編列股本面值 10 元部分 11 億 1,013 萬 2 千元，合共 126 億元之釋股收入。惟查行政院核定中華電信之最適持股比率為 34%，截至目前為止交通部持有中華電信股份為 35.29%，若 106 年辦理釋股計畫，交通部持股之比率將降為 33.86%，低於行政院所定最適持股標準，且交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元，若出售持股將減少政府未來每年穩定之股息收益，減少政府穩定收入。爰此，應予全數刪除，不得辦理。

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

8、

交通部於 106 年度「財產售價—有價證券售價」科目下編列出售中華電信股份有限公司股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，預計每股售價 113.5 元，超過面值 10 元部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元。惟收回後持股比例將從 35.29%降低為 33.86%，低於行政院規定之最適持股比例 34%，且

受股收入屬一次性收入，將產生難以回復之效果，且以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 年期公債利率均未及 2%相較，其成本效益尚有待審酌。爰此，建議減列整筆收入。

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

9、

交通部 106 年度單位預算歲入項目「投資收回—投資資本收回」科目下編列中華電信股份有限公司股本面值部分 11 億 1,013 萬 2 千元，惟收回後持股比例將從 35.29%降低為 33.86%，低於行政院規定之最適持股比例 34%，且受股收入屬一次性收入，交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元，出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，惟將減少政府未來每年獲配股息金額，其成本效益允宜審酌。爰此，建議減列整筆收入。

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

10、

目前交通部持有中華電信股份為 27 億萬股，比例為 36.29%，接近行政院所訂股權控制最式比例 34%，故不宜再辦理釋股。且中華電信獲利穩定，每年每股現金股利均在 5 元上下，政府平均一年獲得收益為 104 億元，如持續釋股等於喪失穩定獲配股之機會。爰建議刪除出售中華電信股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，投資回收 1,110,132 千元。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

11、

交通部 106 年度預算「投資事業股權移轉」編列 5,575 萬 5 千元，係出售中央政府持有中華電信公司股票之證券交易稅及手續費，惟依照現行行政院核定中華電信之最適持股比率仍維持 34%，106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫，除導致公股持股比率低於行政院所定最適持股比例外，以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 年或 20 年期公債利率均未及 1.5%相較，其有效持有中華電信股票對國庫收益顯見優略。故建議全數刪減該項預算，以維護政府未來每年穩定獲配股息之機會。

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

12、

交通部 106 年度歲入預計出售中央政府持有中華電信公司股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，並於歲出配合編列出售股票所需之證券交易稅及手續費等費用，共 5,775 萬 5 千元。由於辦理釋股將低於行政院核定最低持股標準，且減少政府穩定之股息收益，恐影響政府長期穩定收入財源。爰此，應予全數刪減。

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

13、

目前交通部持有中華電信股份為 27 億萬股，比例為 36.29%，接近行政院所訂股權控制最式比例 34%，故不宜再辦理釋股。且中華電信獲利準定，每年每股現金股利均在 5 元上下，政府平均一年獲得收益為 104 億元，如持續釋股等於喪失穩定獲配股之機會。配合歲入刪減之提案，爰建議全數刪除投資事業股權移轉本年度預算數。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉耀豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

14、

交通部 106 年度單位預算編列投資事業股權轉移經費 5,575 萬 5 千元，惟，將出售中央政府持有中華電信股份有限公司股票，出售後持股比例將從 35.29%降低為 33.86%，低於行政院規定之最適持股比例 34%，且受股收入屬一次性收入，交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元，出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，惟將減少政府未來每年獲配股息金額，其成本效益允宜審酌。爰此，建議本筆預算全數刪除。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 劉耀豪 陳歐珀
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

15、

交通部 106 年度計編列 34 項派員出國計畫、764 萬 3 千元，及 14 項派員赴大陸計畫、306 萬 8 千元，合共 1,071 萬 1 千元。然據查交通部近 2 年度派員出國及赴大陸計畫 5 成以上項目與原編計畫不同而辦理計畫變更，甚動用第一預備金支應，且 106 年度考察地點重複性過高，讓外界有假考察真旅遊之疑慮。爰此，考察行程是非常嚴謹的作業，不應頻繁地辦理計畫變更，且考察地點重複性過高，交通部亦未主動解釋化解疑慮，外界觀感恐不佳，提案刪除二分之一，以保障國人權益。

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

16、

有鑑於交通部 106 年度計編列 34 項派員出國計畫、764 萬 3 千元，及 14 項派員赴大陸計畫、306 萬 8 千元，合共 1,071 萬 1 千元，較 105 年度預算 1,231 萬 3 千元，雖減少 160 萬 2 千元。但經查：交通部近 2 年執行派員出國及赴大陸計畫，5 成以上項目辦理計畫變更，計畫之規劃與預算之籌編均欠嚴謹；另 106 年度預計派員出國計畫之地點重複性過高，航港局派員赴大陸計畫之人數及天數尚有節約之空間，允宜依行政院所訂規範，覈實檢討各項計畫之必要性，出國人數及天數之合理性，以撙節公帑。爰此，擬減列該項計畫編列經費 1,071 萬 1 千元之四分之一。

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

17、

交通部近 2 年派員赴中國大陸開會考察，主要為交通部航港局辦理之「航政港政業務管理及執行」計畫，但 106 年度 5 項派員赴大陸計畫內容，其中 2 項預計 10 天以上、派員逾 5 人，查 105 年度曾編列有相同計畫。

加上交通部 106 年度編列 34 項派員出國計畫、764 萬 3 千元；14 項派員赴大陸計畫、306 萬 8 千元，以上兩項合計竟達 1,071 萬 1 千元，宜依撙節原則，皆予以刪除 20%。

附表：105、106 年度交通部派員赴中國大陸計畫經費比較表

單位：新臺幣千元

預算科目別	105 年度			106 年度		
	項數	人天數	預算數	項數	人天數	預算案數
一般行政	1	117	515	1	72	395
路政管理	2	36	379	1	18	228
郵電業務規劃及督導	1	10	94	1	10	94
航政業務規劃及督導	2	174	667	3	120	667
鐵路建設計畫	3	36	260	2	30	260
軌道工程興建及管理	1	8	52	1	8	52
航政港政業務管理及執行	7	764	2,703	5	286	1,372
合計	17	1,145	4,670	14	544	3,068

※註：1.資料來源，交通部 105 年度法定預算及 106 年度預算案「派員赴大陸計畫預算類別表」。表列「人天數」為各計畫預計天數×擬派人數之和。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

18、

交通部 106 年度預算「派員出國計畫」及「派員赴大陸計畫」預算共編列 1,071 萬 1 千元，經查 103 年及 104 年度派員出國及赴大陸計畫執行情形，5 成以上項目與原編計畫不同而辦理計畫變更，甚至動用第一預備金，又比較 105 年及 106 年度編列計畫，其中派員出國考察計畫 11 項中，其中 4 項係赴日本為鐵道工程、站體或觀光鐵道之考察計畫，而派員赴大陸計畫，主要為航港局辦理之「航政港政業務管理及執行」，106 年度更有 2 項計畫派員逾 5 人，預計天數 10 天，且為 105 年度有相同計畫編列，顯見交通部於「派員出國計畫」及「派員赴大陸計畫」預算編列，不僅變更頻繁有欠嚴謹，且考察地點重複性高，應核實評估業務之必要性及合理性。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

19、

交通部 106 年度預算案「國外旅費及大陸地區旅費」合計編列，764 萬 3 千元，惟查 105 年度同樣編列 764 萬 3 千元，截至九月底執行數為 644 萬 4 千元，且交通部派員出國計畫費用甚鉅，應審慎評估必要性，整合相關出國計畫期程，並撙解政府財政。爰此，應予刪除 200 萬元。

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

20、

交通部 106 年度預計辦理 34 項「派員出國計畫」，編列 764 萬 3 千元；14 項「派員赴大陸計畫」，編列 306 萬 8 千元。就「派員赴大陸計畫」部分，據查，航港局 106 年度 5 項派員計畫之內容與 105 年度部分計畫相似，實有浮編預算之虞；又航港局為辦理「航政港政業務管理及執行」計畫而派員赴大陸之人數與天數皆過高，實有浪費公帑之疑。爰此，擬刪減「派員赴大陸計畫」之預算 100 萬元，並凍結「派員出國計畫」及「派員赴大陸計畫」各二分之一預算，俟向立法院交通委員會說明完整出國（含赴大陸）之計畫內容與預期成效，其中，「派員赴大陸計畫」部分，亦請提供近三年度全數考察報告摘要及出訪人員名單，經同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 趙正宇
葉宜津 李昆澤 陳素月

21、

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%。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 簡東明 趙正宇
鄭天財

22、

交通部 106 年預算交通科技研究發展項下編列「交通科技研究應用推動計畫」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，並撙節預算。爰此，應予全數凍結，待向交通委員會進行目前研究進度之專案報告後，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

23、

本院委員鄭天財等人，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四條修正條文時，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四條第二項規定：「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。」、廣播電視法第四條第一項規定：「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 年度預算歲出部分第 14 款第 1 項第 3 目「一般行政」預算編列 7 億 6,364 萬 3 千元，應凍結 1 億元，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交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra·Kacaw 劉權豪 簡東明 顏寬恒
陳雪生

24、

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%，台灣港務公司除 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，爰提案予以凍結交通部「獎金」80,829 千元之 20%。

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 ≥ 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 ≥ 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 ≥ 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

25、

本院委員鄭天財等人，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）均規劃為省道，皆由公路總局管養相較，突顯瑞港公路（花 64）管養困境需要重視。為瑞港公路（花 64）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）移還公路總局維護管理。爰此，交通部 106 年度預算歲出部分第 14 款 1 項 3 目「基本行政工作維持費」預算編列 1 億 828 萬 8 千元，應凍結 1 千萬元，俟交通部向交通委員會對於瑞港公路（花 64）移還公路總局維護管理提出專案報告，並經同意，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 顏寬恒 劉權豪 陳雪生
簡東明

26、

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、台九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，擬凍結交通部單位預算「一般行政」「基本行政工作維持」下之「業務費」500 萬元。俟向交通委員會提出檢討報告與精進措施，並經同意後，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

27、

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

28、

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—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

29、

本院委員鄭天財 Sra · Kacaw 等人，106 年交通部在一般行政，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 1,000 千元全數凍結，俟向交通委員會提出報告，並經同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 顏寬恒 劉權豪 陳雪生
簡東明

30、

針對交通部 106 年度編列資軟硬體維護費 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。爰針對該項預算全數凍結，俟交通部向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。

（預算書 p.58）

提案人：顏寬恒 陳雪生 簡東明 鄭天財 李鴻鈞

31、

針對交通部 106 年度編列時空資訊雲落實智慧國土計畫費 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，本席認為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。

（預算書 p.59）

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財 李鴻鈞

32、

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，建議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三個月內提出專案報告，經本委員會同意後，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

33、

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，交通部應積極招商，而非用於書面研究之委託案，委託研究自由貿易港區創新營運發展課題之研擬，實屬非必要支出，爰建議刪除 200 萬元。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

34、

交通部 106 年度預算歲出計畫—航政業務規劃及督導—自由貿易港區管理編列 337 萬 3 千元，因自由貿易港區無論招商數、廠商進駐數或是欲達成「前店後廠」機制皆未達成效，且該計畫中高達 86%係委託辦理研究，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
陳素月 葉宜津 李昆澤

35、

我國於 92 年 7 月公布施行自由貿易港區設置管理條例，旨在推動貿易自由化及國際化，至今，已有 6 海港及 1 空港核定為自由貿易港區。然據查，該政策之推動未如預期，105 年度相關廠商、員工統計數據與 101 年度相比，反而減少，其他相關績效指標亦未達預期目標。爰此，擬刪除「航政業務規劃及督導」「自由貿易港區管理」預算 50 萬元。

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

36、

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

37、

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，為樽節預算，避免浪費公帑，提案刪減十分之一。

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

38、

國道計程電子收費因車牌塗污、車牌位置被遮蔽、未懸掛車牌、車牌折曲變形等用路人因素致無法追討通行費，且該類通行費需由政府負擔，渠等無法追討之筆數及金額，104 年度共計 66 萬餘筆，434 萬 9 千餘元，顯然交通部應強化車牌管理及監理，強化用路人行車觀念。另國道計程收費 102 年度實施至今已逾 2 年，交通部應就原訂計畫計程收費實施 2 年後進行費率方案之整體檢討，惟目前交通部尚未提出檢討報告。。爰此交通部 106 年度預算「路政管理」項下編列 6 億 0,794 萬 2 千元，應刪除 500 萬元，並凍結五分之一，俟交通部就國道計程收費提出費率檢討報告後，始得動支。

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

39、

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

40、

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 萬元等科目全都較上年度增加。該單位業務項目未有增加，預算說明也沒有說明增加經費之理由，爰此交通部 106 年度預算「路政管理—公路監理業務督導與管理」項下「業務費」編列 346 萬元應予刪除 68 萬 4 千元。

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

41、

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

42、

為顧全道路交通管理，維護交通秩序，我國《道路交通安全法規則》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 劉耀豪 林俊憲 趙正宇 葉宜津
鄭運鵬 李昆澤 陳素月

43、

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 劉耀豪 林俊憲
鄭運鵬 葉宜津 陳素月 李昆澤

44、

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

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉耀豪 林俊憲
葉宜津 李昆澤 陳素月

45、

交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，列入行政院「亞洲矽谷推動方案」執行計畫，但因：

(一)計畫尚未經行政院核定，即先行編列預算。

(二)為交通部既有業務，應無另設「專案辦公室」必要。

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

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

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

46、

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 劉耀豪
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

47、

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 劉耀豪
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

48、

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

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 簡東明
鄭天財

49、

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，獎補助費用即占 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 劉耀豪
林俊憲 李昆澤 陳素月

50、

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」第一年年經費 5 億 6,600 萬元，該計畫總經費 37 億 2,700 萬元，辦理期程為 106 至 109 年度，惟該計畫尚有諸多缺失，首先，尚未經核定即編列預算，不符預算法規；其次，辦理重大公共工程及施政計畫，未先行完成成本效益分析，亦違反預算法；再者，計畫經費中 6 千萬元用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」用以辦理該計畫之推動與協調業務，其中 106 年度編列 1,500 萬元，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 1/4，於三個月內向立法院交通委員會提出成本效益評估報告及改善方案，以符合政府撙節原則及瞭解計畫必要性，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 劉耀豪

葉宜津 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

51、

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

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 林俊憲

陳素月 李昆澤

52、

交通部 106 年度預算案「路政業務規劃及督導一路政管理」，項下編列新增「智慧運輸系統發展建設計畫」預算總經費 37 億 2,700 萬元，本年度編列「5 億 6,600 萬元」惟本案為屬 106 年度新增之重大施政計畫，迄今尚未獲行政院核定，此計畫未經核定即編列預算，有違反預算法相關規定，顯欠覈實。爰此，應予以全數凍結，俟行政院核定後，再向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲

葉宜津 鄭運鵬 陳素月

53、

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 劉權豪 葉宜津 趙正宇 李昆澤

林俊憲 陳歐珀 鄭運鵬

54、

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 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
陳素月 趙正宇 李昆澤

55、

交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，主要辦理(1)運輸走廊擁塞改善計畫、(2)東部及都會偏鄉交通便捷計畫、(3)智慧交通安全計畫、(4)運輸資源整合共享計畫、(5)車聯網科技發展應用計畫及(6)智慧運輸基礎與科技研發計畫等六大計畫，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。惟查該計畫尚未經行政院核定即編列預算。依預算法 34 條之規定，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。爰此，為保障國人權益，提案凍結五分之一，待交通部於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

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

56、

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，建議凍結本筆預算二分之一，俟交通部於三個月內提出書面報告，經本委員會同意後，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

57、

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，應予凍結五分之一，俟交通部就經徵汽燃費提出檢討報告後，始得動支。

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

58、

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。然而本席今年 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 年至 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，為撙節預算，提案刪除十分之一。

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

陳素月 李昆澤

59、

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：一、院頒視導外聘專家學者出席費。二、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，應刪除 161 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

60、

第 7 目「道路交通安全」項目，編列 270,457 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 年到 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。爰此提議凍結第 7 目「道路交通安全」270,457 千元之四分之一，待交通部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後，向立法院交通委員會提出專案報告之後，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 簡東明

鄭天財

61、

交通部 106 年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，應予凍結三分之一，待交通部提出具體改善方案於交通委員會進行專案報告，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

62、

針對交通部 106 年度編列強化全民路權與用路安全觀念費用高達 1 億 4387 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。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三分之一，俟交通部向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

63、

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 4,604 萬 2 千元，其中補助教育部、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，由民國 100 年肇事總件數 23 萬 5 千餘件，提升至民國 104 年全年發生 30 萬 5 千餘件，顯見成效不彰。

爰此，建議全數凍結本筆預算，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，經本委員會同意後，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

64、

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 8 成，其中有 6 項甚至未達 6 成（詳附表），顯見交通部監督不嚴，因此爰提案刪除「軌道工程興建管理」編列 359,217 千元之 10%。

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

65、

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：劉耀豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月 李昆澤

66、

根據審計部 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，應刪除 1,000 萬元，並凍結五分之一，俟交通部就自由貿易港區提出檢討報告後，始得動支。

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

67、

本院委員鄭天財 Sra・Kacaw 等人，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 27 千元，豈謂約聘僱一人每年僅需支付 27 千元，為避免將預算之編列流於形式，爰刪除約聘僱人員費 300 千元。

提案人：鄭天財 Sra・Kacaw 顏寬恒 劉耀豪 陳雪生
簡東明

68、

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 劉耀豪 趙正宇 陳歐珀
陳素月 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬

69、

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 劉耀豪 林俊憲 趙正宇 葉宜津
鄭運鵬 李昆澤 陳素月

70、

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 劉耀豪 林俊憲
鄭運鵬 葉宜津 陳素月 李昆澤

71、

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

72、

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者僅 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 年及 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上年度執行內容相似，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

73、

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者僅 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 劉耀豪 林俊憲
鄭運鵬 葉宜津 李昆澤 陳素月

74、

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

75、

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，經本委員會同意後，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

76、

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，以符合政府樽節原則。

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

77、

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。（預算書 p.78）

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財 李鴻鈞

78、

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，爰建議凍結預算

數五分之一，俟計畫進度改善後，始得動支。另有關科目名稱「國際機場園區股份有限公司」改為「桃園國際機場股份有限公司」。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

79、

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，待交通部至交通委員會提出專案報告，並經交通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 鄭運鵬
陳素月 李昆澤

80、

桃園航空城計畫擬在全區徵收 3000 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，提出書面報告於本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

81、

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 劉櫂豪
林俊憲 鄭運鵬 葉宜津 李昆澤

82、

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系統、臺鐵北迴線蘇新一花蓮瓶頸路段改善計畫、嘉義市區鐵路高架化計畫、軌道技術研究暨驗證中心、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鐵進行訂票系統優化，卻仍未見成效，本席甚至於今年初揭露「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，提案刪減 6,000 萬元。

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
李昆澤 陳素月

83、

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」編列 55 億 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。故建議刪減該預算 2,500 萬元，並檢討現行實際營運經驗，提出符合需求之購車計畫。

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

84、

交通部 106 年預算案「營業基金—台灣鐵路管理局—」科目下編列「臺鐵整理購置及汰換車輛計畫」，期程 104 年至 113 年，106 年續編第 3 年經費 55 億 742 萬千元，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，應予全數凍結，待臺鐵研議規劃完成，並向立法院交通委員會報告後，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

85、

交通部 106 年度編列台灣鐵路管理局「鐵路行車安全改善六年計劃」預算 59 億 7,690 萬元，作為行車安全改善之用。然本席今年 6 月質詢時揭露，臺鐵近 6 年發生了 4,144 件行車事故，造成 330 人死亡，304 人受傷，臺鐵自行統計屬臺鐵「過失責任」部分的竟僅 216 件，占總事故件

數 4%，與外界認知有極大落差。事實上，歷年來皆編有預算作為鐵路安全改善使用，然每年事故件數卻未有明顯改善，該筆預算是否能見有成效，恐有疑慮。爰此，提案刪減二十分之一。

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

陳素月 李昆澤

86、

有鑑於交通部於 106 年度預算「臺灣鐵路管理局—鐵路行車安全改善六年計劃」編列 59 億 7,690 萬元，辦理工作主要係為電力系統、車站無障礙設施等相關工程之規劃設計，其計畫總經費 275 億 2,240 千萬元，期程自 104 年度至 109 年度，惟該計畫之目的為加強行車安全，其內容包含改善預警系統，依優先順序裝設監視器、偵測系統，惟今年 10 月份曾發生自強號列車因剎車不及而撞上因豪雨造成之土石流、路基下陷、鋼軌位移停駛等多起事件，顯見該計畫之執行成效不彰，甚至遭批評面對年年遽變的極端氣候，根本毫無改善對策，顯見該計畫根本緩不濟急。故建議刪減該預算 5000 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具體改善計畫，以確保計畫執行成效維護民眾搭乘安全，經本院同意後始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 劉權豪

鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 李昆澤 陳素月

87、

交通部 106 年度預算案營業基金—台灣鐵路管理局項下編列「鐵路行車安全改善六年計劃」（104~106）總經費編列 275 億 2,240 萬元，104 至 105 年已編列 55 億 8,100 萬元，106 年度續編第 3 年經費 59 億 7,690 萬千元，惟查鐵路事故 104 年為 618 件，較 103 年 590 件成長 28 件，105 年截至 8 月為止已發生 351 件，並無實質成效，且鐵路延線邊坡偵測系統建製過於緩慢。爰此，應予全數凍結，俟向交通委員會進行專案報告後，始得動支。

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

88、

交通部 106 年度預算「臺灣鐵路管理局—票務系統整合再造計畫」編列預算 1,000 萬元，惟臺灣鐵票務系統不僅屢被民眾批評介面系統老舊、易被駭客程式入侵搶票，甚至發生在臺鐵官方訂票網站一票難求的情形下，竟能在中國網路購物平台輕鬆購得，票務系統之管理為臺灣鐵路局主要業務之一，卻有更新緩慢、訂票流程複雜、配票模式僵化、系統漏洞百出等問題，顯見臺灣鐵路局於該業務之怠忽職守，導致民眾使用大眾交通運輸系統之不便。故建議刪減該預算 100 萬元，以符合政府樽節原則。

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

89、

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 12 億元，作為各項鐵路建設

之用。其中包括高雄鐵路地下化、花東鐵路電氣化、南迴鐵路電氣化、台南鐵路電氣化等等重大建設。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，提案凍結十分之一，待交通部至交通委員會提出具突破性之專案報告，並經交通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 鄭運鵬

陳素月 李昆澤

89-1、

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，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，擬凍結交通部預算「鐵路建設計畫」項下「花東鐵路整體服務效能提升計畫」5 億 1,860 萬元經費之 2,000 萬元，俟重新提出評估事項，並調整參與單位，向立法院交通委員會提出報告後，方可動支。

提案人：蕭美琴 李昆澤 鄭寶清 趙正宇

90、

交通部 106 年度於「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 381,040 千元、工務行政費 134,395 千元，以及工程管理費 3,165 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，爰此擬凍結「工務行政」費下業務費 500 萬元，俟向立法院交通委員會提出檢討報告與精進計畫，並經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 趙正宇

葉宜津 李昆澤 陳素月

91、

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

92、

交通部 106 年度預算歲出計畫—鐵路建設計畫—軌道技術研究暨驗證中心計畫—編列 4 千 810 萬元，因軌道技研中心之自償性不足，硬體設施及未來營運尚須政府挹注資金及配合修正相關法令，其設立之迫切性及必要性，顯待審酌，爰提案刪減 4 千 810 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 葉宜津
林俊憲 李昆澤 陳素月

93、

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

94、

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

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

但因：

（一）計畫未經行政院核定即先行編列預算，不符合預算法。

（二）「軌道技研中心」自償性不足，未來必須政府持續挹注資金以繼續營運。

（三）政府對於現行公設財團法人之管理規範不足，恐無法有效管理，並有組織上疊床架屋之虞，應先釐清政府捐助資產所有權之歸屬及管理監督方式後再行成立。

綜上，爰提案將「軌道技術研究暨驗證中心計畫」4,810 萬元，全數刪除。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

95、

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 劉耀豪
陳歐珀 林俊憲 李昆澤

96、

有鑑於交通部於 106 年度新增「鐵路建設計畫—軌道技術研究暨驗證中心計畫」第一年年度經費 4,810 萬元辦理興建工程規劃與管理工作，該計畫總經費 41 億 6,582 萬 4 千元，係由交通部協調鐵路、高鐵、捷運等軌道營運機構及主要產業機構共同捐助成立，目的為建立自主軌道技術研發能量，並改善安全與技術，惟於可行性計研究暨綜合規畫之委外研究報告所示，若該計畫無政府捐助興建硬體成本，且無挹注長年研究發展資金，以 30 年營運期進行評估，該計畫自償率為-85.07%，財務淨現值-69.41 億元，復交通部捐助該中心興建硬體設施，該資產所有權歸屬、業務管理、財務監督等，均未說明，又目前公設財團法人弊案叢生，加上管理規範不足，多成為高官退休樂園。綜上，該計畫不僅營運興建費用無法自償、營運收入亦不足以平衡成本支出，且未來營運、監督管理之規範皆未有具體說明。故建議全數凍結該項預算，並於三個月內向立法院交通委員會提出必要性及監督管理具體說明報告，以維護政府權益，經同意後始得動支。

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

97、

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

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

98、

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

99、

有鑑於交通部於 106 年度預算「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 235 億 5,325 萬 8 千元，包含 14 項捷運建設計畫，經查興建計畫之預算編列及執行情形，其中 5 項之預算執行率尚未達 60%，依交通部 104 年度決算，捷運建設計畫各年度累計保留數高達 186 億 5,193 萬 8 千元，又以 105 年度續編之 13 項計畫，截至 105 年度 6 月份截止，尚有 223 億餘元待執行，顯示交通部對於部分預算有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 5 億元，凍結該預算 1/4，於三個月內提送檢討改善報告至立法院交通委員會，以提升政府資源之合理配置與有效運用，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

100、

交通部 106 年度為辦理「都市大眾捷運系統建設計畫」，編列 235 億 2,825 萬 8 千元，以辦理 14 項興建計畫。據查，截至 105 年 6 月底，14 項興建計畫中，有 5 項計畫之預算執行率未達 60%，凸顯 105 年度相關預算編列與規劃，實有缺失。為避免本年度編列重蹈覆轍，擬刪減「都市大眾捷運系統建設計畫」預算 2000 萬元，除要求交通部責令相關主管機關加強辦理本年度之計畫外，並就預算執行率偏低之部分進行檢討、說明 106 年度預算使用之精進計畫，俟向立法院交通委員會說明，經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 林俊憲

趙正宇 李昆澤 陳素月

101、

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、品質及工安檢討向交通委員會報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 李昆澤 劉權豪 林俊憲 趙正宇

葉宜津 鄭寶清 呂孫綾 陳素月 趙正宇

陳歐珀

102、

有鑑於交通部於 106 年度預算「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」編列 93 億 2103 萬元，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，該計畫原定全線於 104 年通車，不僅通車時間卻一再修正，迄今尚無法確定完工時程，工程也弊案頻傳，引發全國人民對施工品質之疑慮，甚至成立機場捷運監理調查委員會調查該工程之各項安全疑慮事項，此外，列車平均速率、行車時間及班距皆尚未達到合約要求。綜上，故建議刪減該預算 2,000 萬元，並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：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 劉權豪
鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 李昆澤 陳素月

103、

鑒於台灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫，自 92 年度發包興建，迄今已逾 13 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍等問題未達合約要求。爰此提議 106 年度交通部單位歲出預算「都市大眾捷運系統建設計畫」項下「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」9,321,030 千元預算，全數凍結，直到機場捷運完全通過驗收之後，依工程完工情形，重新估算應付工程款外方可動支。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭寶清 趙正宇 簡東明
鄭天財

104、

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。有關台灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫 106 度預算數 93 億 2,103 萬元，擬建議凍結二分之一，待交通部依法依約對承包商丸紅提出求償之訴訟後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

105、

有鑑於交通部 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。經查：機場捷運自 92 年度開始執行，多次延後通車時間，影響政府信譽及國家經濟發展甚鉅，於辦理工程最後驗收之際，除應從嚴核算政府應給付之工程款並追究承包廠商之責外，允應覈實依工程完成情形計列工程款。為確保工程品質，爰擬凍結該項計畫編列經費 93 億 2,103 萬元之五分之一，俟向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後始得動支。

提案人：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

106、

交通部 106 年度預算「都市大眾捷運系統建設計畫—交通運輸系統規畫作業計畫—委辦費」編列預算 1800 萬元，於預算書中揭露雖明列出各委辦計畫名稱，惟其各項計畫之預算、計畫之目的、計畫之評估效果，皆無從得知，使本院審查預算時，無從得知其合理性及必要性，顯見該預算之編制流於形式，徒耗相關行政作業，亦凸顯委辦計畫之浮濫，恐有浪費公帑之虞。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 趙正宇 陳歐珀 葉宜津
鄭運鵬 李昆澤 陳素月

107、

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 1930 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

108、

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 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

109、

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，擬凍結「台灣國內商港未來及發展建設計畫（106-110）—金門港埠建設計畫」之預算 100 萬元，並要求交通部於二個月內提出檢討報告及精進方案，送交立法院交通委員會，並經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬

趙正宇 陳素月 李昆澤

110、

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（占 50%）、市區道路面積（占 20%）、基本分配（占 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 劉耀豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

111、

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

112、

目前對於汽車運輸業，法令上有規定特定車量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

113、

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，台電公司目前仍有 675,229 個未下地之人（手）孔蓋；台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，不僅危及用路人的生命財產安全，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

114、

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 劉權豪
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

115、

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 2541 人，至 105 年 6 月底之 116 家廠商及員工總數 2277 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

116、

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 101-104 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一個月內提出改善書面計畫。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月 林俊憲
趙正宇 李昆澤

117、

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一個月內提出改善書面計畫。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

118、

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，並於一個月內提出精進報告，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
連署人：趙正宇 李昆澤 陳素月

119、

交通部臺鐵局辦理「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，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，爰要求交通部責成台灣鐵路管理局，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

120、

為改善東部地區鐵道運輸，交通部臺鐵局刻正辦理「鐵路行車安全改善六年計劃」，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，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劃」之效益。研究報告請於三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 陳素月 李昆澤

121、

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，高雄市政府與臺鐵局尚未取得共識，為降低地方政府財政負擔，要求交通部督導臺鐵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，由臺鐵局提供土地，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

122、

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中油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

123、

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。高雄市政府已於今年 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

124、

鑒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，現已於今（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期末報告審查，將於今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

125、

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)今年 10 月 8 日到 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，爰提案交通部 3 個月內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

126、

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「花蓮火車站至吉安千城車站間（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，自核定日起至今三年多，花蓮縣政府除召開過三次可行性研究（短、中、長期）審查會議，並在 104 年 7 月函覆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，以免因相關報告、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

127、

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，爰要求交通部責成台灣鐵路管理局，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台灣鐵路管理局之收益。可行性評估報告請於一個月內送交交通委員會。

提案人：蕭美琴 葉宜津 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬
趙正宇 李昆澤 陳素月

128、

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，爰要求台灣鐵路管理局，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，並於一個月內，向立法院交通委員會提出最新之進度規劃。

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

129、

今年六月，東部幹線鐵道因作業管理、鋼軌本身等因素，造成 2 起列車出軌意外，同年九月，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，並於一個月內，向立法院交通委員會提出加速本案辦理進度之精進計畫。

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

130、

鑒於鐵路屬低碳運輸，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！現在恆春機場從前年九月至今沒航班起降，搭乘人數掛零，淪為「蚊子機場」。目前還留有航警五人、機場人員二人、消防隊員七人與總台人員二人共十七人，職員比旅客還多，去年營業收入主要為航空公司的場地租金，僅有一二五萬元；但營業支出與折舊合計多達四千七百多萬元，等於一年虧損四千五百萬元。交通部應儘快同意高鐵延伸屏東案，給了地方人士交代，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二個月內向交通委員會提出檢討報告，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

131、

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」（今年度更名為「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 萬多塊的計畫案。有鑑於每一個計畫案所需之時間、人力、費用皆不貲，爰要求交通部於今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一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

132、

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

133、

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，要求交通部仿工程會、國發會，列管部內大小交通建設工程之資訊與進度，設置專屬進度回報網頁，由業管單位每週自行更新進度。如此做為，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一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

134

蘇花道路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車。然而部分台九線蘇花公路路段，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二週內送交交通委員會。

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

135、

東部地區因自然環境等因素，對外交通不便；亦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，爰要求交通部臺鐵局，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、精進專案報告請於一個月內回覆交通委員會。

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

136、

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

137、

鑒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二個月內向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

138、

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 億餘元至 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。

101~106 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 鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 林俊憲
陳素月

139、

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 劉權豪
陳素月 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

140、

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。因此爰提案要求交通部應以此為修法方向儘速推動，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

141、

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 劉權豪
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

142、

鑒於交通部預估 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二個月內向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 劉權豪 林俊憲
鄭運鵬 葉宜津 陳素月 李昆澤

143、

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 億餘元至 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，於一個月內向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

144、

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 1/3、直轄市政府負擔 2/3；屬縣市政府管理者：中央政府負擔 1/2、縣市政府負擔 1/2。

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

145、

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，並於三個月內向立法院交通委員提交報告，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 劉耀豪
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

146、

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；同年 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，特要求交通部應訂定所有大型車均應裝設車子倒車雷達、方向燈蜂鳴器、倒車蜂鳴器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 劉耀豪 葉宜津
林俊憲 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

147、

鑒於我國自 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、假車牌或車牌塗污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鉅，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二個月內向交通委員會提出相關檢討報告，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

148、

我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦賡續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102-106 年），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元，預算僅執行率 74.79%，因此，105 年度暫緩編列預算。然而 106 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」中，獎補助費高達 4 億 8,600 萬元（包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助）。因此，交通部宜檢討強化各項補助控管機制，爰要求交通部一個月內提出強化對地方補助計畫之控管改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

149、

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 6931 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」應統一事權，由交通部統一管理。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

150、

鑒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二個月內向交通委員會提出相關可行性評估報告，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 劉權豪 林俊憲
葉宜津 鄭運鵬 陳素月 李昆澤

151、

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：劉權豪 鄭運鵬 林俊憲 陳素月 趙正宇
李昆澤

152、

鑒於今年六月桃園機場大淹水、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監工不當一事於二週內查明真相，並於本委員會提出專案報告。

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

153、

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，爰要求交通部應儘速依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲 陳素月
李昆澤 趙正宇

154、

桃園機場捷運目前進行系統穩定測試，通車時程一再延宕，原預計今年底通車又拖延至明年三月，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，建請交通部於通車前，應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，確實照顧新北市及週邊民眾。

提案人：鄭天財 簡東明 陳雪生 李鴻鈞 顏寬恒

155、

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，要求交通部定期至本委員會作專案報告，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 劉櫂豪 陳素月 葉宜津 林俊憲

李昆澤

156、

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，請交通部運輸研究所以此為鑑，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 劉櫂豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬

陳素月 李昆澤

157、

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。爰要求交通部於二個月內向交通委員會提出相關檢討報告。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉櫂豪 林俊憲

葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

158、

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），預算費用所謂不低。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，

交通部運輸研究所應通盤檢討、積極研謀改善計畫，並定期提出專案報告。

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 劉耀豪 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲
陳素月

159、

交通部港務局、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，敬請交通部、港務局、港務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南觀光景點，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，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

160、

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 2-7 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，今年（2016）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，因此爰提案交通部會同海巡署、農委會漁業署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

161、

鑒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二個月內向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 劉耀豪 林俊憲
陳素月 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

162、

自民國 93 年起，外交部開始與各國簽訂「青年度假打工」協定，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。請於二個月內研擬專案計畫書，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

163、

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

164、

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，因此交通部應於 106 年度內將航發會所屬華航股份全數收回，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

165、

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的獎金。

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

166、

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，考核獎金均核發二個月；至績效獎金之核發，除桃機公司 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%，桃機公司近年增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，至港務公司除 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

167、

交通部擬頒佈之『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，顯有非常的不合理。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。本席建議，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，更應於法令頒佈後一定期限內立即全面安裝行車視野輔助系統，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

168、

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，每年向本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