

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 7 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時 間 中華民國 105 年 10 月 26 日（星期三）9 時至 13 時 54 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：現在繼續開會。

進行討論事項。

討 論 事 項

一、審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部民用航空局單位預算。

二、審查 106 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算。

（以上合併詢答，分開處理）

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部民用航空局 106 年度施政計畫、單位預算暨民航事業作業基金分預算編列提出報告，深感榮幸。

近年由於國際政局動盪，機場恐攻事件仍不斷發生，全球主要經濟體均面臨不同發展困境，加上國際地緣政治的不穩定，為我國民航發展帶來更多不確定性與挑戰。為積極迎接挑戰、持續推升我民航健全發展，本部及民用航空局除致力拓展國際航權，鼓勵國籍航空公司開闢新航線航點外，同時加強我國機場整體規劃建設與充實汰換相關助導航設備，以提升民用機場整體服務品質及飛航服務效能。

此外，為落實國際飛安管理新制，提升整體飛航安全，亦持續滾動檢討我國國家民用航空安全及保安計畫，加強健全飛安、保安及地安等安全監理查核機制，以確保整體飛航安全。

有關民用航空局 106 年度施政計畫、單位預算及民航事業作業基金分預算編列內容，由林局長向各位委員提出報告及說明，敬請各位委員惠予支持，謝謝。

主席：請交通部民航局林局長報告。

林局長國顯：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本局 106 年度施政計畫及預算編列提出報告，至感榮幸。

以下謹就本局 106 年度施政計畫重點及預算編列情形，向貴委員會提出摘要報告。

壹、106 年度施政計畫重點

本局 106 年度施政計畫，係依據行政院 106 年度施政方針，配合中程施政計畫及核定預算額度，針對當前社會狀況及本局未來發展需求編定，施政計畫要點及重大施政目標如次：

一、加強飛安、保安及地安等整體飛安監理，落實接軌國際飛安管理

(一)飛安部分：結合國際民航發展全球航空安全計畫架構（Global Aviation Safety Plan,GASP），落實國家民用航空安全計畫（State Safety Program,SSP），配合國際民航組織的要求，持續督導國籍航空公司及維修廠透過安全績效目標及關鍵指標之管理，以系統性及主動性蒐集飛安資訊方式，採取防範之安全管理措施，建置安全管理系統（Safety Management System,SMS）以達到安全保證目標。

(二)保安部分：分階段推動國籍航空公司及國際航空站建立航空保安管理系統（Security Management System,SeMS），以系統性之方式落實保安措施，持續強化我國航空保安制度，與國際飛航標準接軌。

(三)地安部分：建立地勤業者自我督察、航空站對作業單位管理及本局對航空站及業者督導檢查之三級管理機制，加強機場空側地面安全事件及航空器鳥擊防範改善作為，以減少地面安全事件發生機率，並採分階段方式先推動桃勤、臺勤與長勤等三家全方位地勤業者建置安全管理系統。

二、因應國際空運市場變化及配合地方發展需求，積極建構優化民航產業發展環境

(一)策略性拓展航權：因應國際航權自由化發展趨勢，在追求國家整體利益、兼顧機場競爭力及業者需求原則下，持續積極推動與其他國家地區簽署或修訂雙邊通航協定。

(二)推動場站費率調整：順應國際民航發展趨勢及鼓勵航空公司飛航桃園、臺北松山以外機場，推動調降桃園、臺北松山以外機場國際航線降落費費率，並持續推動新闢航線及增班之優惠措施。

(三)提升民航產業國際競爭力：因應國際民航快速變遷趨勢，持續推動法規鬆綁，以創造友善經營環境並促使民航產業蓬勃發展。

(四)精進消費者權益保障並促進低成本航空健全發展：迎接低成本航空公司在臺市佔率已達 13%現況，持續督促輔導低成本航空公司加強航網服務並注重消費者權益保障，以創造民眾、業者雙贏並塑造低成本航空良性發展之環境。

三、持續完善機場場站規劃建設，提供優質便捷空運服務

(一)加速辦理桃園航空城計畫，奠定發展東亞樞紐機場基礎，儘速取得第三跑道及相關用地，讓桃園機場開始辦理相關計畫。

(二)持續提升航管服務效能並確保飛航安全：辦理桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程，建構符合國際高運量需求之專業塔臺園區，規劃新建高度 65 公尺之新塔臺及相關支援設施，預計於 106 年塔臺園區主體建物營造工程可完工，即可完成塔臺航管自動化系統功能整合，107 年可建置系統，同時並辦理航管人才之培育與訓練，提升航管系統整體效能。

(三)強化各機場服務效能以符合國際標準並提升飛航安全：規劃辦理松山機場跑道整修工程、松山機場 10 跑道端相關用地取得、臺中機場既有航廈整體改善工程、高雄機場跑道整建工程、汰換臺南機場航廈旅客座椅及臺東機場航班資訊看板，並持續辦理嘉義、花蓮及恆春機場設施之保養、維護及修繕。

四、改善離島空運基礎設施，健全國內空運服務品質

(一)更新離島偏遠航線航空公司經營機隊：因應飛航綠島、蘭嶼、七美及望安等地區之離島偏遠航線航空器於 105 年起陸續屆壽，本局持續督促德安航空辦理新機引進作業，自 105 年 10 月 15 日起已有 2 架新機上線營運，並預計 10 月 31 日前全面完成機隊更新，提供離島居民更優質之空運服務。

(二)強化或改善機場助導航、跑滑道及航廈設施：包括設置金門終端航管雷達、改善金門尚義機場海側護岸堤防設施、改善馬公機場航廈空調及照明設備、整建蘭嶼機場跑道，以及延伸綠島機場現有跑道地帶。

(三)繼續改善馬祖對外交通：持續辦理北竿機場跑道改善評估與綜合規劃作業，並將南竿機場改善一併納入評估規劃。另賡續協調精進居民保留機位措施，徵詢及輔導其他業者加入營運，鼓勵新航線之開闢，以提升往來臺馬兩地旅運之便利性。

(四)擴大普通航空業者經營規模：配合衛福部政策，輔導普通航空業者進駐金、馬、澎等三離外島地區提供緊急醫療後送服務，以完善離島地區之醫療後送品質。

五、擴大多元學習管道，培育民航發展專業人才

(一)內部多元管道訓練：透過各式內部會議、教育訓練及出國心得分享，交流、傳承最新之民航專業知識及國際民航發展動態。

(二)外部單位學習：走出機關與國際相關民航專業機構、業者或學術團體等外部單位進行見習交流。

(三)鼓勵同仁跨領域深入學習：民航業務深具複雜性，並需不同民航專業領域知能始可勝任，專業人才養成困難，故將積極塑造跨單位學習環境及鼓勵同仁自我專業職能提升。

(四)國際專業會議參與及資訊交流：積極參與國際間民航相關會議或舉辦國際研討會，加強與各國民航專業人員交流，並建立聯繫管道以掌握最新發展資訊，俾使我國民航發展得與國際接軌。

貳、106 年度預算編列情形

一、單位預算

(一)歲入部分

106 年度歲入預算數編列 2,838 萬 3 千元，較上年度法定預算數 2,747 萬 5 千元，增加 90 萬 8 千元或 3.30%。茲按各來源別說明如下：

1. 罰款及賠償收入：270 萬 2 千元，主要係航空公司違反民用航空法規定之罰鍰收入，與上年度同。

2. 規費收入：2,498 萬 1 千元，主要係核發航空公司空勤及地勤人員證照等收入，較上年度法定預算數 2,408 萬 3 千元，增加 89 萬 8 千元。

3. 財產收入：2 千元，主要係出售廢舊物品等收入，與上年度同。

4. 其他收入：69 萬 8 千元，主要係出售飛航指南收入，較上年度法定預算數 68 萬 8 千元，增加 1 萬元。

(二)歲出部分

106 年度歲出預算數編列 3 億 3,116 萬 5 千元，較上年度法定預算數 3 億 2,962 萬 8 千元，增加 153 萬 7 千元或 0.47%。各業務計畫編列情形如下：

1. 一般行政：3 億 2,889 萬 9 千元，主要係人員維持費及行政工作維持費，較上年度法定預算數 3 億 2,754 萬 7 千元，增加 135 萬 2 千元。

2. 空運管理業務：24 萬 6 千元，主要係派員赴國外出席航空保安與危險物品外站督導會議及航空保安年會所需經費，與上年度同。

3. 一般建築及設備：82 萬元，主要係汰換客貨兩用車 1 輛所需經費，較上年度法定預算數 63 萬 5 千元，增加 18 萬 5 千元。

4. 第一預備金：120 萬元，與上年度同。

二、民航事業作業基金分預算

(一)業務收支

1. 業務總收入：106 年度業務總收入預算數 172 億 6,601 萬 9 千元（包括業務收入 139 億 6,010 萬元，業務外收入 33 億 591 萬 9 千元），較上年度預算數 166 億 1,912 萬 1 千元，增加 6 億 4,689 萬 8 千元或 3.89%，主要係財產交易賸餘及依法分配收入增加，及預期定期航班擴增，航空運量上升，暨增設免稅購物商店、餐廳等，致機場服務費、場站降落費及權利金等收入增加。

2. 業務總支出：106 年度業務總支出預算數 122 億 762 萬 9 千元（包括業務成本與費用 122 億 742 萬 9 千元，業務外費用 20 萬元），較上年度預算數 124 億 9,434 萬 7 千元，減少 2 億 8,671 萬 8 千元或 2.29%，主要係部分交通運輸設備及相關設施依業務實需逐年檢討汰換，已達使用年限之設備折舊攤提完畢，致折舊費用減少。

3. 本期賸餘：106 年度本期賸餘預算數 50 億 5,839 萬元，較上年度預算數 41 億 2,477 萬 4 千元，增加 9 億 3,361 萬 6 千元或 22.63%。

(二)購建固定資產建設改良擴充計畫

106 年度購建固定資產建設改良擴充計畫預算數 93 億 3,701 萬 1 千元（包括專案計畫 4 億 9,100 萬元，一般建築及設備計畫 88 億 4,601 萬 1 千元），較上年度預算數 71 億 2,229 萬 3 千元，增加 22 億 1,471 萬 8 千元或 31.10%。所需經費係以自有營運資金支應，並按工程進度及實際執行能力編列，項目如次：

1. 桃園航空城機場園區用地取得計畫：總經費 1,397 億 1,219 萬元，截至 105 年度止已編列 20 億 3,583 萬 3 千元，106 年度續編 2,500 萬元。

2. 臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程：總經費 12 億 7,172 萬元，截至 105 年度止已編列 4 億 7,059 萬 8 千元，106 年度續編 4 億 6,600 萬元。

3. 一般建築及設備計畫：88 億 4,601 萬 1 千元，為維持航站及飛航服務正常運作，106 年度新增及續編辦理各機場用地取得、設施改善工程及硬體設備汰購等所需經費。

參、預期施政績效

一、持續依據國際民航組織所訂定之「國家民用航空安全計畫」及「國家民用航空保安計畫

」落實我國飛安查核監理機制，加強督導航空業者建置安全管理系統，並強化航務、機務、跑道安全及機場空側之查核，確保航、機務作業、航空保安、危險物品運輸等相關飛安措施落實執行，另外並將納入新興之遙控無人機管理制度，增修相關法規，俾符合現階段實務需求，以維整體飛航安全。

二、持續對外拓展航權，尤其是東南亞國家及歐洲、俄羅斯等地區，擴增我國全球航網密度，打造更具彈性之經營環境，提升航空公司營運績效，健全航空產業服務網，進而服務產業、民眾及帶動機場發展。最近已有非常多的航空公司及業者，甚至駐在國的代表與我們接觸。

三、持續辦理國內各機場之工程建設及設施維護，改善航廈內部空間，並將已逾使用年限之道面翻修整建，以提升機場空、陸側服務品質及飛航安全。另持續辦理桃園國際機場塔臺工程、桃園國際機場園區用地取得計畫，樹立國家重要門戶機場地標，滿足未來商務與旅遊之航行量成長需求。

四、更新經營離島偏遠航線航空公司機隊，以提供離島居民穩定及安全之空運服務，並持續改善離島機場建設及強化基礎設施，提升機場服務品質與飛航安全。

五、持續推動辦理各項民航專業訓練，並透過國際相關專精課程汲取新知，培養具備國際觀與促進民航發展之跨域整合人才，以建構安全、永續及高效率之民航發展環境，推升我國民航發展整體競爭力。

肆、結語

民航發展與國內外社經環境變化息息相關，民航局將積極強化飛安監理查核作為，持續完善機場建設及服務品質，營造更優質且具彈性之經營環境以提升我國航空產業國際競爭力。本局 106 年度預算，已衡酌以往年度執行績效，並配合施政需求妥適編列，敬請各位委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：現在開始進行詢答，本會委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員詢答時間為 4 分鐘，得延長 1 分鐘。上午 10 時截止發言登記。委員如果要提出臨時提案，請於 10 時之前提出，以便議事人員彙整。中午不休息。

首先，請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。今天各大報都有報導交通部的多元計程車方案，部長應該了解這個方案的內容。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

鄭委員運鵬：Uber 來台灣也已經三、四年了，Uber 違反計程車的相關法規，台灣業者如何與 Uber 競爭？這個多元計程車方案對台灣計程車業者和交通部來講都是關鍵的一戰，我們希望不能輸，所以本席想幫部長看看這個多元計程車方案要來跟 Uber 競爭是不是還有什麼不足的地方並向部長提出建議。

賀陳部長旦：謝謝。

鄭委員運鵬：部長，本席今天所要講的主題就是：台灣 Uber 既然是關鍵一役，那就不能變成 loser

。所以本席要跟部長分析這個多元計程車方案有什麼不足的地方，否則如果在提出這個方案之後，計程車業者還是輸家的話，那我們就對不起長期以來服務所有乘客的計程車業者了。首先，本席要指出一點，關鍵不在幾種顏色，今天媒體都說各式小黃會上路，因為台灣的計程車幾十年來都統一顏色，對消費者來說是一種令人安心的標誌，現在這個多元計程車方案要開放計程車的顏色，好像開放顏色就會變成 Uber，其實並不是這樣。本席要跟部長報告，顏色並不是重點，重點是在於所有計程車的司機有幾種選擇，根據交通部計程車客運服務業申請核准經營辦法第十六條的規定，所有的計程車只能對應一個車隊或一家車行，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：如果 Uber 有很多種平台的話，可以對應很多的車行，每個計程車司機都可以選擇用各種方式去填滿自己的時間，不會空車在路上轉而浪費資源。可是這個核准經營辦法第十六條的規定卻限制司機只能找一個，本席等一下向部長分析這造成了什麼樣的狀況，所以關鍵真的不在於顏色，而在於第十六條這個規定。

今年中國的滴滴出行即滴滴打車收購了美國 Uber 在中國的子公司，部長，你知道嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：這是一場一對一的 fighting，中國勝了，Uber 敗了，講起來好像是合作，其實就是完敗，這個應該沒有錯。在其他國家也有這種狀況，在地的都會有機會，不代表 Uber 就一定要出局，這是中國大陸的狀況，當時有很多各個領域的朋友，包含新創事業、網路事業和計程車業者看到這個都很興奮。那台灣的狀況是怎麼樣呢？我們現在是台灣土狗對美國的獨角獸，美國的獨角獸是什麼？就是他們有一定市值以上的新興事業，大家覺得這是市場的龐然大物、非常罕見，所以稱之為獨角獸。根據美國相關機構在 6 月的評估，Uber 的市值大概有 660 億美金，約合台幣 2 兆。而在台灣的狀況又是怎麼樣？如果我們去查手機裡面的 APP 平台作業系統，台灣最大一家車隊的市值大概是 20 億，台灣有這麼多可以叫車的車隊，有些我們知道，有些我們不知道，有些在台北，有些在桃園，有些在其他地方，為什麼會這樣？就是因為剛才本席所說申請核准經營辦法第十六條的規定，一部計程車只能對應一個軟體、一家車隊，在這種限制之下，就會變成台灣土狗隊對美國的獨角獸，這樣怎麼會打得贏呢？光是市值就輸人家了，可是在別的國家競爭不一定是市值的問題，所以本席要跟部長報告，這不是顏色的問題，台灣版的 Uber 如果不要變成 loser 的話，還是要回到關鍵的問題，所以希望部長能夠認真考慮，對計程車客運服務業申請核准經營辦法第十六條這種一對一的政策真的要去處理，好不好？

賀陳部長旦：我了解。

鄭委員運鵬：部長可以宣示嗎？

賀陳部長旦：好。首先，我要先說明一下多元化計程車方案，這是在昨天頒布法令、從後天開始生效，這個方案的重點就是希望能夠鼓勵計程車業界用一種優質化、多元化的方式來讓消費者對於使用 Uber 養成習慣和期待，在我們自己國內也能夠來推動。但是就如同剛才鄭委員所指教的，對這個部分我們首先希望車行和車隊自己要有一個品牌化的想法，但是對於一般的計程車司機或沒有加入車隊的人來講，他們在媒合上的選擇是不是可以透過網路而能夠有更多的選擇呢？針對

這件事情，我們仍然要持續來幫助司機們打開他們的財路，在這方面我們會就車隊的優質化跟司機的多元化選擇一起來進行，慢慢的讓台灣在地計程車的服務品質不輸給 Uber。

鄭委員運鵬：部長，本席要提出幾個重點，第一個就是司機如何賺到錢，不一定要加入車行或車隊；第二，重點不在於軟體，而在於如何有足夠的對抗資源，否則在第十六條的規定之下，現在的 Uber 還是違法，你們還是要加以取締，其他車行也不能進去，因為只能一對一，如果還是散彈打鳥、還是台灣土狗對美國獨角獸的話，我保證這場戰役會打輸。部長，大家都期待你們能有新的思維，期待新政府的多元計程車方案跟以前是不一樣的，拜託你了。

賀陳部長旦：應該的。

鄭委員運鵬：林局長，你知道 10 月 20 日復興航空無法降落在桃園機場而轉飛松山機場的事情嗎？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。是。

鄭委員運鵬：你很清楚這事情的來龍去脈嗎？如果不必請其他同仁來說明的話，本席就直接跟你討論了。當時媒體稱之為「霸機」，不肯回桃園機場，其實這架飛機本來要降落在桃園，在轉到松山機場之後，乘客不肯下飛機，你知道是為什麼嗎？

林局長國顯：應該是他們認為降落到松山機場比較方便，可能有些乘客最終的目的地是台北。

鄭委員運鵬：由於側風太大等氣候因素而沒有辦法降落在桃園機場，媒體以「霸機」來形容，可是「霸機」應該是不願意下飛機，有時候是人在外面不願意上飛機，可是這一次不太一樣，這次是乘客想要下飛機，但是航空公司不讓他們下飛機，所以這並不是「霸機」，本席認為看起來有點像是限制入境，限制入境這種事情在台灣解嚴之後應該就沒有發生過了。為什麼會這樣呢？據本席的分析，這個處理過程有幾個疑點，第一，復興航空在那個時候表示，依照規定，飛機降落在備降機場時，備降機場就是松山機場，機上的乘客不能入境。局長，依照民用航空法等所有的民航法規，有哪一條規定降落在備降機場時，機上的旅客不能入境？復興航空憑什麼不讓他們入境？

林局長國顯：沒有特別這樣規定，沒有不能入境的規定，依照我們的航空器飛航作業管理規則，目前的機制就是我們做的飛航計畫裡面必須要有備降機場，如果因為天候或特殊情況而降落在備降機場，原則上還是要回到原來要降落的機場。

鄭委員運鵬：原則上是要儘量回去，這個沒有錯，所以根本沒有法規規定在備降機場不能入境。第二，最後經航警局、移民署和松山機場的人員協調後，乘客願意從松山機場入境，這樣有沒有錯？沒有錯吧！請問航警局憑哪一個法規有權來決定？

林局長國顯：目前我們跟航警局有一個民用航空乘客與航空器運送人的運送糾紛調處辦法，根據這個辦法，萬一在機上有糾紛或有不同意見的時候，機長可以協請……

鄭委員運鵬：根據這個調處辦法，機長要處理對不對？

林局長國顯：機長要處理，不過如果機長不開艙門的話，那也……

鄭委員運鵬：本席繼續來分析，第三，民航局表示如果天候許可就飛回原降落機場，這是合理的，但是如果有乘客身體不適或原機場長期無法供降落，總不能讓他們困在機上，你們可以請航警局

來協處。所以民航局沒有依職權處理，而是請航警局來處理，這是明顯的失職，理論上是你們要做，不能是航警局。

林局長國顯：報告委員，這是他們通知我們在松山的台北航空站，然後松山協請航警局去處理這件事情。

鄭委員運鵬：松山憑什麼去協請航警局？應該是只有你們可以而航警局不行，從這些過程來看，你們有明顯的失職。民用航空法第四十七條第二項規定：「乘客於調處時，受航空器運送人退去之要求，而仍留滯於航空器中者，航空器運送人經民航局同意，得請求航空警察局勸導或強制乘客離開航空器。」航警局是被你們要求來勸導乘客離開飛機而不是請他們入境，所以入境一定要民航局同意而非航警局，就這一點你們明顯違反第四十七條第二項的規定。

第四十七條第一項規定：「乘客於運送中或於運送完成後，與航空器運送人發生糾紛者，民航局應協助調處之。」所以不是航警局而是民航局。

林局長國顯：跟委員報告，松山機場是民航局的單位，松山機場是我們的代表，所以航空公司的機長跟我們的單位協調以後協同航警局一起來處理。

鄭委員運鵬：局長，本席最後要跟你說，根據這些辦法，你們民航局要負最大的責任，而且這些乘客被認為是「霸機」，我覺得他們有點被污名化了，其實他們是被限制入境，你們本來可以讓他們就近在松山機場入境，可是你們不讓他們入境。

我們看下一張投影片，航空公司有義務把機上的乘客送到原機場，這一點是沒有錯的。而且復興航空在 2014 年也有過案例，他們不是不會處理。最後，這架飛機因為側風已經重飛了兩次，乘客心裡面會害怕，所以在松山機場降落以後還要飛回桃園機場，他們其實會很擔心，在這種情況之下應該要有同理心，採取彈性的措施，讓他們在其他機場入境，這個可不可以做到？

林局長國顯：原則上，如果真的有特殊狀況，我們會來斟酌。

鄭委員運鵬：最後，你剛才說的這個糾紛調處辦法應該要納入允許在國內備降機場下飛機的規定，你們要在這個辦法裡面去處理這種狀況，好不好？

林局長國顯：是，我們會找航空公司來討論。

鄭委員運鵬：既然那邊有海關人員，其實讓他們入境也沒有什麼了不起的，如果要求一定要重飛，會讓大家很擔心。

林局長國顯：這個備降機場剛好有 CIQS，像上次降落在金門的時候就會比較辛苦，要從水頭拉 CIQS……

鄭委員運鵬：降落在馬祖也會很辛苦。

林局長國顯：是的，我們會再來檢討。

鄭委員運鵬：謝謝。

林局長國顯：謝謝。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。多元計程車方案已經開始實施，我們之前所稱的小黃以後就會變成小花了，用什麼車型都可以，為什麼我們會將計程車的車身定為黃色？其實每個

國家計程車的顏色都不一樣，像日本的計程車是紅色、英國的計程車是黑色、而我們台灣的計程車是黃色。像以前發生彭婉如命案的時候，光顏色一樣的計程車我們就找不到了。現在實施多元計程車方案，有一家計程車公司，就類似 Uber 這樣，乘客可以去叫車，採定點式，不能隨便停車載客，都沒有限制顏色、車型，部長覺得這樣可以管理嗎？這樣會安全嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。其實這某種程度是由乘客和提供運輸服務者互相評鑑，在互相評鑑之下，可以讓乘客有參與權，同時也可以讓他們選擇好的服務，我們希望朝著這種優質化的方向來走。而且地方的交通局對相關資料都已經有掌握了，所以應該不至於沒有辦法控制。而像現在的 Uber 並沒有落實在地方的資料，我們反而不大能控制。

趙委員正宇：評鑑一定沒有問題嗎？

賀陳部長旦：不會沒有問題，所以我們才会有……

趙委員正宇：部長，大家之所以不願意搭小黃，是因為顏色還是車資？像 Uber 並不合法，可以為什麼大家喜歡叫 Uber？第一個就是比較便宜。

賀陳部長旦：可是有時候也不見得比較便宜。

趙委員正宇：你知道第二個最重要的是什麼嗎？

賀陳部長旦：身分的感覺。

趙委員正宇：什麼身分的感覺？難道坐黑頭車的人就一定是當官的嗎？

賀陳部長旦：不是，有時候是因為他們不願意讓別人……

趙委員正宇：像我的座車就不是黑色的。

賀陳部長旦：你客氣了！

趙委員正宇：我很多朋友也是開白色的車啊！所以這不是身分的問題，應該是車廂乾淨度的問題。

像 Uber 的私人車都整理得很乾淨，因為這是他們自己平時在開的車。部長，你有沒有坐過計程車？

賀陳部長旦：我滿常坐的。

趙委員正宇：你有沒有限制計程車的車齡？像大客車都有限制車齡，計程車為什麼沒有限制車齡？

賀陳部長旦：用車齡來判斷車子維護的情形，其實並不是那麼客觀。

趙委員正宇：對。

賀陳部長旦：我們真正應該要求的是服務品質，就像委員所講的，包括乾淨和服務態度等。

趙委員正宇：計程車有時候一年就跑了 10 萬公里，比一般私家車跑 10 年的里程數還多，你說不能以車齡來判斷，可是有的計程車已經跑了幾十萬公里，車子真的很髒，交通部應該要管一下。有些計程車的外觀很漂亮，烤漆烤得很亮，可是車子裡面很髒，有民眾投訴把手和坐墊都沒有清洗，這個很重要啊！

賀陳部長旦：我們就是希望大家搭車不會突然出現驚奇或有不舒服的感覺，所以才要採多元化的做法。

趙委員正宇：剛才鄭委員也有講到，這個多元方案已經開始實施了，計程車業者應該要把車子管理

好。

賀陳部長旦：這是應該的，沒問題。

趙委員正宇：本席真的很擔心安全的問題，所以請你們要特別加強，好不好？

賀陳部長旦：是，這是一定的、應該的。

趙委員正宇：最近華航、虎航發生很多問題，對不對？

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：他們是難兄難弟，一個是華航員工的事件，就是薪資、權益的問題沒有擺平；而且又有飛機在下降的時候尾部擦撞地面。另外，虎航的資本額是 20 億，現在虧了 12 億，虧了一半以上。部長，你們對這對難兄難弟要怎麼處理？

賀陳部長旦：據我了解，像員工權益的部分，他們已經有在進行相關的溝通，應該不會真正對服務造成影響。倒是像尾舵這種事情，我們已經要求華航對安全要來著力。關於虎航的部分，應該是在董事會有相當的授權之下，給他們 3 年的時間，看看他們是不是能夠調整體質，至於詳細的情形，我請華航謝總經理來向委員說明。

主席：請中華航空公司謝總經理說明。

謝總經理世謙：主席、各位委員。有關虎航的部分，目前我們已經經營快三年，資本額大概虧損掉一半以上，我們跟新加坡虎航集團正在談由我們全部接管這個公司的可能性，以目前來看的話，我們現在……

趙委員正宇：把另外 10%買過來，對不對？

謝總經理世謙：這是商業機密，我們現在正在談。

趙委員正宇：你不要用全部 10%勒！那是賠錢的公司，你要算一下，那要攤提啊！是不是？

謝總經理世謙：剩下淨值而已。

趙委員正宇：對啊！我看根本就不用給他錢了，前面租金 10%已經給他幾億了，這點要特別注意。剛才鄭委員提到復興航空下降的時候側風太大，那麼請教總經理，華航為什麼重落地？也是因為重飛嘛？

謝總經理世謙：那個是重飛沒錯。

趙委員正宇：為什麼機師很不喜歡重飛？

謝總經理世謙：當時是 Train captain 事實上他在落地的時候，並沒有重落地，只是右座的教官機師認為落的不太好，要他重飛，所以這個部分，當時……

趙委員正宇：除非他把它當 C—130，後面是平的，整個拉起來，是不是？

謝總經理世謙：不是，對不起！這個事件發生，飛安會介入以後，這兩位駕駛目前都停飛。

趙委員正宇：你一定要處理，一定要懲處。

謝總經理世謙：是。

趙委員正宇：很多機師都不願重飛，因為他認為重飛是他的技術不好。今天側風太大，他到松山機場降落是對的，但不給乘客下飛機，這是強制罪耶！華航和虎航很多問題，你們要趕快處理。還有虎航最近推一個方案，從桃園到沖繩 888 元，加上機場稅是 1,388 元，如果今天不坐要退費，

要繳手續費 1,250 元，連機場稅 500 元都要繳，比日本樂桃、新加坡酷航都還貴，為什麼會這樣？

謝總經理世謙：我想這種所謂 888，加機場稅等等，基本上是一個廣告的噱頭，事實上這種票賣的不多。

趙委員正宇：若是要花 1,000 多元，去退這 500 元，會有這種人嗎？

謝總經理世謙：這個部分如果發生的話，我們會請虎航從寬處理。

趙委員正宇：有嗎？有退嗎？花了 1,250 元，去退 500 元機場服務稅，有人這樣子嗎？沒有人嘛！

謝總經理世謙：應該不會有這種事情發生。

趙委員正宇：好，你說沒有人！那麼請問林局長，這 500 元跑到哪邊去了？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。這 500 元還沒有進到公家的戶頭，還在虎航手上。

趙委員正宇：那他們會不會給你們？

林局長國顯：因為他沒有出境，我們不會跟他收。

趙委員正宇：對啊！現在它沒有退啊！你說 500 元在它那邊，對不對？

林局長國顯：還在它的帳戶裡面，它必須要跟消費者溝通，看怎麼處理，所以這涉及的是……

趙委員正宇：花 1,250 元，才退我 500 元，你要嗎？你不會要嘛！

林局長國顯：這就是手續費設太高的問題。

趙委員正宇：對啊！手續費太高，我還要先付 1,250 元，才能拿回那 500 元，有這種人嗎？沒有吧！

林局長國顯：比較不合理。

趙委員正宇：那 500 元跑到哪邊去？

林局長國顯：還在虎航帳上。

趙委員正宇：那虎航怎麼處理？

林局長國顯：這有點算是暫收款。

趙委員正宇：那錢勒？

謝總經理世謙：事實上，如果沒有退的話，它還是在所謂的代收款裡面，以目前的……

趙委員正宇：那最後跑到哪邊去？

謝總經理世謙：最後如果統統沒有處理，它就會變成其他收入。

趙委員正宇：變成其他收入，然後放到基金裡面，你們再重新分配，50%給觀光局，40%機場公司，10%民航局，是不是？部長，你有沒有聽到這個 500 元的事情？

賀陳部長旦：（在席位上）有，聽到了。

趙委員正宇：我認為這要好好處理，這樣好像是沒收人家的錢，你們可以收 1 成手續費 50 元，退人家 450 元，但不能把他的 500 元變成你們帳面上的其他收入，這是有問題的，要特別注意，請在會後給我答復。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。局長，你在 106 年度施政重點計畫裡面，提到要擴大普通航空業者的經營規模，特別是要配合衛福部的政策，輔導航空業者進駐離島，提供醫療後送服務。這個計畫的立意很好，但是有很重大的缺失，因為台灣的離島除了金門、馬祖、澎湖之外，這裡面很明顯地漏掉了蘭嶼及綠島。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。關於那個部分，目前是由空勤總隊來進駐，這是衛福部的規劃啦！

劉委員權豪：對啦！但是你們要協調，因為你已經要去協調輔導普通航空業者，也認為不只是空警隊在做這件事情，如果蘭嶼、綠島發生急重症患者要送到台東或台北等地的話，要醫院先核准，醫院認為是急重症，然後送到空警隊，空警隊再核准，而且直昇機還不是從台東飛過來，是從高雄飛過來。

我知道這個立意很好，也沒有說這個立意不好，既然你要輔導民用航空業者來分攤政府的業務，而且民用航空業者也比較機動性，以蘭嶼、綠島為例，飛過去 20 分鐘以內就到了。

林局長國顯：因為這是行政院的政策，由衛福部主政，我們就是配合在這三個離島建棚廠，也輔導普通航空業者進駐，委員剛才提到兩個小離島的建議，我們會請衛福部來評估。

劉委員權豪：我也會跟衛福部來爭取，但是輔導民用航空業者是民航局的業管範圍，你們要積極的來輔導，促成這件事情，但是要促成這件事情還有一個關鍵，因為目前是由德安航空負責離島的業務，上個禮拜他新進 4 架 DHC6—400 型飛機，這 4 架全部都飛哦？包括望安、七美？

林局長國顯：對，東部有 3 架，七美、望安 1 架，所以是有東部。

劉委員權豪：好，但是我們不能只有這個立意、只有這個想法，平日他就要把這個可能性的規劃放進去。

林局長國顯：了解。

劉委員權豪：不然如果他的班表全部都是排滿的，萬一有緊急狀況，他也調配不出來啊！

林局長國顯：是。

劉委員權豪：局長聽懂我的意思嗎？我不是要他每天有 1 架空著在那邊 stand by，而是在排的過程中，就要預想萬一發生緊急狀況的時候，如何去調配。

林局長國顯：是。這 3 架在台東，都是台東飛綠島、台東飛蘭嶼，班次不多，所以事實上他有一些空間可以來做您說的事情。

劉委員權豪：請局長開會的時候向衛福部反映，我也會跟衛福部反映這件事情，儘量把這整個規劃放進去，就跟業者規劃……

林局長國顯：好，我們來跟德安航空討論。

劉委員權豪：當然這有班次排班的問題，還有費用的問題，怎麼處理等等的……

林局長國顯：還有機上的座位要能夠放擔架，或是……

劉委員權豪：這些相關細節的部分……

林局長國顯：當初他在設置的時候，有考慮這個議題，所以我們可以來跟他協商。

劉委員權豪：本席再請教，德安航空雖然新進了 DHC6—400 型新型飛機，不過好像在側風的忍受

度，跟以前舊型飛機比起來，是不是……

林局長國顯：在我們的紀錄裡面，是比較弱一點，多尼爾的抗風能力稍微高一點，DHC6—400 型的翅膀比較大，所以側風大的時候，它比較晃，但是它還是有一定的能力，這是目前德安遍尋全世界能找到 19 人座裡面，算是比較好的飛機了，因為多尼爾已經不生產了。

劉委員權豪：它的側風的忍受程度相差多少？

林局長國顯：這個是 18 哩，多尼爾可以到 20 哩，差 2 哩。重點是因為蘭嶼地區冬天的東北季風比較大，所以這種新的飛機要有一點轉銜訓練，這也是為什麼德安把 3 個外籍駕駛留半年的原因，就是希望他們能夠適應這樣的氣候，我們的駕駛員比較適應這樣的氣候，可是對飛機不熟，所以兩邊要學習。

劉委員權豪：原本的多尼爾已經沒有在生產了？

林局長國顯：已經停產，都沒有生產了，二手的跟租機目前他們租不到，所以這一點比較困難。

劉委員權豪：本席再請教，你在改善離島的海空運的基礎建設裡面，有提到要延伸離島的現有跑道……

林局長國顯：是，綠島跟蘭嶼。

劉委員權豪：你們現在如何規劃這件事情？預定的期程是什麼時候要進行？

林局長國顯：綠島的部分，部裡已經同意了，所以我們已經可以開始著手來辦理；蘭嶼的部分，因為它……

劉委員權豪：綠島的部分是跑道的延伸，還是原有跑道的整建、維護？

林局長國顯：是維護跟整建，那……

劉委員權豪：所以長度沒有延伸？

林局長國顯：有延長 103 公尺，主要的原因是因為海浪沖刷，造成它的末端有破碎，另一個是為了飛航安全，因為這一款新型飛機比多尼爾的起降長度稍短，所以理論上，如果不改也可以，只是我們希望有多的餘地，萬一它落地的點比較後面，還不會衝出去。

劉委員權豪：蘭嶼的部分呢？

林局長國顯：蘭嶼的部分，我們今年會先用 1700 萬把跑道鋪好，再用兩年的時間來整修，所以蘭嶼會花比較多的錢跟時間。

劉委員權豪：在鋪設的過程當中，會不會影響飛機的正常起降？

林局長國顯：應該這樣說，因為它只有一個跑道，所以我們利用它關場的時間再來施作，這也是為什麼要花兩年多的時間來整建。

劉委員權豪：另外你提到保留機位的部分都是針對馬祖，當然主席所在的馬祖要照顧，但是本席認為這個方案也要針對其他的離島，因為蘭嶼、綠島也遇到同樣的問題，就是協調業者對在地居民保留機位這件事情，你的方針裡面只有提到……

林局長國顯：目前都有，一班飛機蘭嶼保留 3 位，綠島是 2 位。

劉委員權豪：局長，現在就是要如何去落實這件事情，要有一個考核的機制，不然業者常常用其他的方法或名目，將保留的機位取消或挪動。

林局長國顯：謝謝委員，我們來了解他的執行過程，也督促他……

劉委員權豪：你要將這部分列入將來要考核他等等的一個重大依據。

林局長國顯：是，我們會把它納入。

劉委員權豪：要跟業者明確說明這是承攬這條航線的義務，不可以不附任何理由的去變動它。

林局長國顯：了解，他應該設定一個最後的時間，再把那幾個位置釋出來。

劉委員權豪：這當然沒有錯啦！我們也不是要他沒有人坐的時候，三個位子都空著，要有一個最後的時限，而且要去落實它，不然空有這樣的制度，鄉公所常常跟我們反映，說航空公司後來找個理由，又把這 3 個位子給挪移了。

林局長國顯：前一陣子是因為蘭嶼地區的一台飛機有狀況，所以他們減了班次，現在恢復 3 台，再加上有一台多尼爾會留下來做緊急備用，應該會比較好一點。

劉委員權豪：有關現在台東的航空站，局長上禮拜去主持德安航空公司 DHC6—400 型新機的啟用也看過，它除了負責台東、台北還有離島的航線之外，因為現在觀光局還有縣市政府都在積極拓展對國外的航線，無論是包機等等的業務。其實台東航空站整體的地理位置、外在的環境都很好，但是無論是機場一樓或二樓的候機室，那個空間我認為可以再多花點心思。

林局長國顯：空間是夠，可能……

劉委員權豪：空間夠，但是你去看一下……

林局長國顯：功能可能可以調整啦！

劉委員權豪：部長應該也搭過，一樓都是制式大家排排坐的位子，我認為應該多花點心思，不一定要花很多錢，但可以讓空間更凸顯台東的特色、比較度假的特色。

林局長國顯：了解，我們再來跟委員請教。

劉委員權豪：我不是這方面專家，但是我們也看過或去過其他國外這樣小而美，而且有特色的機場，不是把椅子都排在那邊，一排兩排的排排坐，我覺得浪費了好的空間，也沒有突顯出台東機場跟其他大機場不一樣的特色，請把這部分列入你們今年的施政重點。

林局長國顯：好，謝謝委員。

主席：劉委員，保留機位是縣政府每一班飛機買 10 個位置，現在縣政府跟他們一樣在做生意，所以你不曉得我們的痛苦，我找民航局要改善這個問題。請教民航局，Dash 還有啊？不是停產了嗎？

劉委員權豪：（在席位上）是多尼爾停產。

林局長國顯：（在席位上）2011 年重新開生產線。

劉委員權豪：（在席位上）400 的啦！

主席：Dash—400 型非常好耶！它是空中的賓士耶！

劉委員權豪：（在席位上）它忍受側風的力量比較低。

主席：這樣哦！有新的飛機進來了哦？你考慮一下，那個飛馬祖跟一航，我們沒飛機飛一航。

劉委員權豪：（在席位上）台灣飛馬祖太小了啦！

主席：沒有，我們常常飛啊！那個飛機非常好，多尼爾很危險。

請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才主席裁示要部長多幫忙，不要讓離島的政府去買機票，說實在的這會變成笑話，部長你贊成嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對，照顧的方式有很多種，這個方式有點太市場化了，我想我了解。

鄭委員寶清：對，要改變。我要說的也是一樣的事情，關於 Uber 司機性侵大學生，結果交通部表示，因為 Uber 不納管，所以沒有辦法協助這個大學生去求償，部長知道這個事情嗎？

賀陳部長旦：我有看到這樣的報導，我想這部分我們應該有努力的餘地。

鄭委員寶清：不納管嘛？為什麼你們對 Uber 管理會捉襟見肘？

賀陳部長旦：對，最主要就是剛您提到的，我們對它真正營業的資訊掌握不完整。

鄭委員寶清：為什麼會這樣呢？

賀陳部長旦：因為現在它等於只是一個網路上面的服務公司，並沒有依照相關運輸事業的遊戲規則在施行。

鄭委員寶清：不是啦！剛剛鄭運鵬委員講得很清楚，我們整個的管理都有問題，為什麼我們現在所有的管理越來越亂？因為科技一直在進步，政府沒有跟著進步，最大的問題在這裡。現在有公車版的 Uber 出現了，部長知道嗎？

賀陳部長旦：我聽說了……

鄭委員寶清：不能聽說啦！你要清楚的知道這個事情，這叫做 MYBUS，坐車不用錢，部長知道嗎？

賀陳部長旦：我知道這個軟體，但是並沒有真正去了解它的內容。

鄭委員寶清：請問部長，如果這個車子開始營運了，有沒有違法，有沒有違反規定？

賀陳部長旦：我想如果它真正有在運送乘客，但是又沒有提供各種資訊給在地的交通單位的話，仍然是值得要來改善的。

鄭委員寶清：這又跟 Uber 一樣，還是沒有辦法管理嘛！問題出在這裡啊！

賀陳部長旦：這就是我們現在在要求的地方。跟鄭委員報告，我們跟 Uber 溝通過，這一點其實他們已經有了共識，因為他們在其他國家也一樣，不管他們如何去變通，仍然要把在地資料落地，這件事情他們是同意的。

鄭委員寶清：我知道，但是現在你們沒有辦法管理，所以乘客被性侵了，也沒辦法處理，對不對？部長，不是只有 MYBUS 及 Uber，現在連摩托車都有在載客，我上次也質詢過你，你知不知道？有沒有去改善？沒有嗎？

賀陳部長旦：我們昨天才開始做一些計程車與軟體業者中間的媒合，就是希望做到您剛剛所提到的整個媒合，使這個遊戲能夠廣泛地推動。

鄭委員寶清：部長，如果不從源頭處理，這樣處理後面的部分，都是沒有用的。你現在不是在處理這些，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：你要用台版 Uber 的 APP 去跟 Uber 的 APP 大對抗，會不會贏？

賀陳部長旦：也不是說一定是對抗，至少我們讓他們多一些選擇，讓國內的軟體業有機會……

鄭委員寶清：我知道，但是會不會贏？

賀陳部長旦：我覺得在某些地方我們一定有贏的機會。

鄭委員寶清：你現在講的東西，人家都有了，你還用它的老路去走，部長，這樣怎麼會贏？你告訴我，你要用什麼去贏人家？要用右手、還是左手去贏人家，你告訴我。

賀陳部長旦：其實它現在有些地方不夠在地，我們可以跟某些駕駛們合作，除了服務完以後的回頭車，這類的軟體上面的媒合是現在 Uber 沒有做到、台灣有些媒體可以做到的。

鄭委員寶清：部長，你要提綱挈領，衣領一拉起來，整件衣服就可以展開，但是你們老是用枝枝節節去拚，你們沒有一樣是贏人家的。Uber 為什麼會打贏我們的計程車？我們現在規定一部計程車只有一家車行，是不是這樣規定？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：Uber 有沒有？

賀陳部長旦：它基本上沒有按照這個遊戲規則。

鄭委員寶清：所以它不需要，它的彈性空間很大。你要對付它，卻不知道它為什麼贏你，用這些方法怎麼贏它？它統統都有了，你學它的東西，你為什麼可以打贏 Uber？

賀陳部長旦：不過委員要了解，假若我們今天馬上開放的話，對於優質化的車隊，他們的投入就會比較落後。

鄭委員寶清：部長，我不是要求，而是認為政府因應的速度太慢。

賀陳部長旦：不會啦，我們現在是兩頭進行。

鄭委員寶清：你們太慢了，到現在還沒有辦法納管。

賀陳部長旦：我們一方面對車隊優質化，另一方面讓司機們多一些選擇。

鄭委員寶清：部長，我告訴你，如果你們當初可以解決，今天就不會有 MYBUS 的出現，也不會有機車 Uber 的出現。你們對 Uber 管不好、對計程車管不好，所以才有 MYBUS 出現。MYBUS 現在也是無法可管，你們也沒有辦法想辦法去因應，所以機車 Uber 就出現了，這是一而再、再而三、三而四都是因為……

賀陳部長旦：委員，我覺得這一點倒未必如此，其實網路上各式各樣的軟體不管你怎麼管，它都會出來的。

鄭委員寶清：部長，我知道，我現在跟你講 Uber 為什麼贏你，因為它的價格很彈性，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：Uber 從台北載客到機場，你知道一個人收多少錢嗎？

賀陳部長旦：看時段。

鄭委員寶清：最便宜的時段是 150 元。

賀陳部長旦：但是它也有貴到 2,000 元的時候。

鄭委員寶清：有，怎麼沒有？它的價格是彈性的。颱風天叫不到計程車，對不起，Uber 就要 5 倍的價格，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：所以它的價格有彈性。它為什麼贏？最重要的是它整個因應、快速反映市場的供需。這些點我們都沒有找出來，就用其他枝枝節節的方法，我告訴你，我們對於 Uber 還是沒有辦法管理。

賀陳部長旦：委員，這些我們都有相當的了解，但是這件事情其實是它不守遊戲規則才可以用這樣的做法，如果它負擔相當的成本，就沒有辦法有這麼大的彈性。

鄭委員寶清：部長，你不能這樣講，你是主管機關。

賀陳部長旦：我知道，我並不是想要……

鄭委員寶清：你應該想辦法去處理，對不對？

賀陳部長旦：我是要面對他們，只是要跟您說明……

鄭委員寶清：你應該告訴它：納管以後可以給你什麼好處，如果不納管就重罰你。

賀陳部長旦：對，我們現在……

鄭委員寶清：我現在看到立法院很多委員提案，卻沒有看到你們的對案。

賀陳部長旦：有，現在我們正在做這件事……

鄭委員寶清：我還沒有看到，到現在為止還沒有。

賀陳部長旦：因為這個上面還要共同徵詢相關業者。

鄭委員寶清：你的棒子與胡蘿蔔要一起下。

賀陳部長旦：了解，沒有錯。

鄭委員寶清：你不可以說把它排除在外、你管不到它，所以它發生這種事情，對不起，你沒有辦法處理。

賀陳部長旦：當然不是這個意思。

鄭委員寶清：部長，這種事情一而再、再而三、三而四地發生，都不是單一事件，這是整體的事件。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：現在 MYBUS 出來了，你怎麼辦？人家能夠快速反映市場的需求，顯現了一件事情，就是我們整個交通的規畫、路線的核准都有問題，為什麼？因為它不能符合人民的需求。

賀陳部長旦：委員，這句話說的太武斷了吧？實際上，我們應該說現在的生態……

鄭委員寶清：部長，我現在不是武斷，是因為你們有空間讓他們活下來。

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：如果今天所有的規畫很完整，它哪裡會有空間？

賀陳部長旦：現在不是規畫的問題，而是它不負擔成本，才会有這些規畫。

鄭委員寶清：我知道，就是你沒有管理好嘛！

賀陳部長旦：好，這是我們該努力的，但是努力是要讓相關業者有生存空間。

鄭委員寶清：我今天實在有很多東西要請教部長，不過看到很多人質詢 Uber 的問題，卻沒有找出一個辦法。

賀陳部長旦：有啦！

鄭委員寶清：所以 MYBUS 也出來了，Uber 機車也出來了，但是我到目前為止沒有看到交通部表示現在處理好了。這個問題講了又講，我從 2 月 1 日開始就看到委員談這個問題，但是到現在仍然沒有結果。部長，我們做事情要抓到要領，很清楚目標在哪裡，目標清楚以後，路上的困難、挫折跟目標比起來都是小巫見大巫。

賀陳部長旦：當然。

鄭委員寶清：你現在沒有抓到要領，而用一些奇奇怪怪的小東西，Uber 只會繼續存在，你們繼續沒有辦法管理，問題就在這裡。

賀陳部長旦：不會，對於這件事情我們有相當程度的互動，應該會慢慢納管。

鄭委員寶清：我最後問部長一個問題，長榮在颱風天硬飛，有沒有罰錢？

賀陳部長旦：我們調查清楚以後正在做進一步的處理，長榮也會有自己內部的要求，是不是請林局長跟您做說明？

鄭委員寶清：好。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。我們現在在寫裁處書，寫完以後會通知長榮及立榮。

鄭委員寶清：要罰多少錢？

林局長國顯：目前還沒有開評審會，但是至少 60 萬。

鄭委員寶清：最少罰 60 萬，是不是？

林局長國顯：依照法規至少罰 60 萬。

鄭委員寶清：剛剛有委員提到廉價航空，對不對？

林局長國顯：是。

鄭委員寶清：我們可以看到，廉價航空的運量從 2009 年的 1% 提高到 2015 年的 10%，有沒有？

林局長國顯：差不多。

鄭委員寶清：剛才他們說如果消費者想要退掉廉價航空的機票，機場服務費 500 元也可以退，對不對？

林局長國顯：是。

鄭委員寶清：結果廉價航空卻向消費者收更多錢，你可以看到，不是只有虎航收 1,250 元，新加坡酷航收 1,200 元，樂桃航空收 1,170 元。部長，你們明明沒有收到機場服務費這筆錢，結果廉價航空向消費者收的錢比退的錢還多，這就是管理出了問題。照理講，這筆 1,250 元裡面的機場服務費 500 元應該是分開的，因為政府還沒有收到這 500 元，所以理所當然要先退，然後廉價航空再另外向消費者收取手續費 750 元，不能告訴消費者，為了拿回 500 元的機場服務費，必須先繳 1,250 元，這會讓政府背黑鍋。剛才委員委員問你們，你們都沒有回答清楚，才會造成這麼多誤會。

林局長國顯：報告委員，退票手續費的部分是連同所有的票價一起，不是針對這個 888 元……

鄭委員寶清：我知道，但是你們為什麼要去搯黑鍋，讓消費者誤會為了退回 500 元的機場服務費，卻要先繳 1,250 元？

林局長國顯：我了解，所以我們會要求他們檢討一下這樣的比例是不是允當。

鄭委員寶清：對，剛才很多立法委員問你們，你們如果這樣講，不就都解決了？

林局長國顯：是，謝謝。

賀陳部長旦：要區分嘛！

鄭委員寶清：對，要區分，讓退票的消費者了解政府並沒有收那 500 元，而是會退款，至於其他的手續費要收多少，那是航空公司的事情，跟機場服務費是無關的，對不對？

賀陳部長旦：對。委員指教的對，我們要把這個區分講的清楚。

鄭委員寶清：剛才 4、5 位委員問你們，你們沒有一個人說清楚。

賀陳部長旦：好的。

鄭委員寶清：部長，要解決問題就要找到癥結所在，對不對？

賀陳部長旦：好。

鄭委員寶清：你不找到癥結所在，就會像 Uber 的問題一樣，無頭蒼蠅怎麼轉也是在原地打轉，好不好？

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：部長要趕快處理。

賀陳部長旦：好的。

鄭委員寶清：這個不處理，會帶來很大的麻煩。

賀陳部長旦：是的，謝謝您指教。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。我想請教部長，等一下如果有需要回答的官員，請自行上台。部長及各位官員，我現在是現場用 Facebook Mentions 直播，之前大家反映官員的聲音非常小，所以我剛才請議事人員準備了一支麥克風，請各位講話的時候對著麥克風。如果你覺得因為身高的關係，沒有辦法靠近固定式的麥克風，就請你拿手持式的麥克風，這樣會清楚很多。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝委員的週到。

葉委員宜津：不要好像我們欺負你們一樣。

賀陳部長旦：不敢當。

葉委員宜津：我們的聲音很大，你們的聲音很小，這樣不好。

賀陳部長旦：委員客氣了，謝謝。

葉委員宜津：其實很多人民也希望能清楚地聽到你們的答復，希望不要含糊地帶過。

賀陳部長旦：是，謝謝。

葉委員宜津：第一，台南機場在賴市長的努力之下，國際航線一條條慢慢的在增加、開闢，也真的都在飛了，可是台南機場卻沒有跟上國際機場的腳步，我不知道你有沒有從台南搭過國際班機，下飛機以後是要走進來的，然後接駁車輛只要遇到同時有 100 個人降落，就會大亂，並且因為接駁車不夠需要分兩批，遇到下雨時，還要淋雨，也沒有走道，甚至出入關也要大排長龍，站體本身連 100 個人都容不下，更不要說從站體要上飛機的這段沒有遮風避雨的地方，本席可以請求民航局及部長為我們做一點改善嗎？

賀陳部長旦：是否可以先請民航局跟您做說明？

葉委員宜津：其實台南是很有觀光的本錢，所以在招商之後，國際班機一班一班的增加，我們沒有對越南廉價航空招商，是他自己來的，他們非常看好台南，我時間寶貴，請趕快給我具體一點的答案。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。您提到越捷，確實他們現在非常……

葉委員宜津：不只是越捷，我只是舉例而已，針對我的問題，我們的站體……

林局長國顯：這部分因為航廈的設施比較老舊，也比較小，可能我們要來思考如何增進一部分的範圍來容納更多人。

葉委員宜津：請趕快思考並研議一下，謝謝。部長，你也同意嗎？

賀陳部長旦：同意。

葉委員宜津：請講大聲一點，我希望台南鄉親都有聽到。

賀陳部長旦：「同意」，我們一定會將台南機場的擴充列為優先考慮。

葉委員宜津：接下來我要問虎航，但我要問的不是退 500 塊錢的小事，我要問的是虎航虧損台灣人民 18 億，我不在意那 500 塊，我只要求在這裡給人民答案，結果你說兩個禮拜內會給，實際上你也給了，但是對你們提出的報告我非常不滿意，我用一個個問題清楚的問你，但是你們的答案都是唬弄、模擬兩可。我第一個問你，這麼重大的投資案只有簡報沒有企劃書是怎麼回事？誰這麼大膽，難道是董孝行一個人嗎？結果你們的答復說有經過董事會，但董事會的決議是：本案同意通過請經理部門參酌董事會意見與新航 Tiger Airways Holdings 就合約細節進一步商議，這是什麼回答？有答跟沒答一樣，你這是空白授權的意思嗎？第二個問題，我再重複一次，好讓大家知道交通部是怎麼回答的，我等下會把這整份的回答報告提供給各位。董孝行要華航成立廉航，一年後變成跟新加坡合作，為什麼大轉彎？這個問題很清楚，還是董孝行一個人的意思，結果你們的回答仍然一樣，內容寫了很多，裡面的重點都是董孝行沒錯，他可以這樣做。再者，關於 49% 怎麼會變成 10%，還有黃金否決權？你們回答原本新航有 49%，但是台灣虎航為了要掌握經營權，經協商讓新加坡的 TAH 同意降低持股到 10%，當時雙方還協商同意對於股東權益影響之重大事項採一致決，也就是黃金否決權。既然你都告訴我，你增加持股，讓新加坡的虎航減少持股是為了要掌握經營權，結果你的掌握經營權跟前面完全一樣，那這樣哪有掌握經營權？反而是新加坡虎航掌握了經營權。另外，本來評估兩年只會小虧，結果兩年卻大虧 7 億，我真的看不懂你們回答的意思，你們說是董孝行的專案小組評估主要以三年航網規劃計算五年經效。我問的是

為什麼虧那麼多，你卻回答這個，等於什麼都沒有回答，評估差這麼遠、這麼多，請問誰要負責？我還問了董事會決議這項投資與真正簽約的內容不一樣，差這麼多，是誰這麼大膽敢違背？結果你們的回答是雖然當時只開過一次會，所提的不符是因為事後有讀取會議錄音紀錄，合資合約內容確經討論，這個意思是說以後大家開會隨便說說，盍各言爾志，統統都算數，我們訂合約、董事會等，不就是要白紙黑字清楚地寫著結論和合約嗎？你們這樣的回答誰可以接受？

賀陳部長旦：確實就有限的時間內，我們掌握這些資料有它的困難，但是我們還在持續地蒐集資料。

葉委員宜津：怎麼會呢？

賀陳部長旦：而華航公司當初董事會所做的相關決議，是否直接讓華航跟您做報告？

葉委員宜津：部長，華航還在，蒐集資料怎麼會有困難呢？是誰要銷毀資料或是隱藏什麼嗎？

賀陳部長旦：不是，因為我們正在找原來的錄音檔，逐字了解，所以花了一些時間。

葉委員宜津：原來你還沒有找到，那你為什麼就回答錄音檔的紀錄呢？

賀陳部長旦：這是我們現在依據華航告訴我們的有限資料，但是我們希望複核這個資料，所以才要再多花時間。

葉委員宜津：部長，這樣就不對了，你當初答應我兩個禮拜，就不應該是兩個禮拜後給這樣一份唬弄的報告。

賀陳部長旦：是，我們在這個地方有疏忽，我們應該跟您說更進一步的資料大約多久後會給您。

葉委員宜津：還要多久？

賀陳部長旦：再一個禮拜。

葉委員宜津：我如果沒有說呢？是不是就這樣過了？

賀陳部長旦：不是，我今天早上才跟他們說一定要補送資料，當時他們說正在聽錄音帶。

葉委員宜津：我看這份報告，還是只有董孝行一個人。

賀陳部長旦：其實不是。

葉委員宜津：董孝行真的可以一個人就代表整個華航嗎？以他當初華航特助的頭銜去簽合約，整個過程統統都他一個人說了算，這我不相信。

賀陳部長旦：對，我想實際上也不是這樣，請委員也不要誤會。

葉委員宜津：如果是這樣，我就更不滿了，董孝行現在在做什麼？

賀陳部長旦：委員，我是否可以請華航來跟您做報告。

葉委員宜津：不用報告了，部長，你不知道嗎？董孝行現在是華航臺勤公司的董事長，他甚至還升官了。

賀陳部長旦：但是據我所知，他應該已經離職了。

葉委員宜津：已經離職了？

賀陳部長旦：我的了解是。

葉委員宜津：我早上還再確認一次，國會聯絡人還告訴我是臺勤的董事長。好，我不相信董孝行一個人可以簽下聯合航空一份這麼重要的數十億的約，上億都不可能。現在十幾億虧了 18 億，在

沒有辦法釐清以前，我們對華航是沒有信心的。

賀陳部長旦：是，我們來努力，不要讓您失望，也不要讓社會失望。

葉委員宜津：我們也不希望國家人民的納稅錢再這樣虧損下去，不止這樣，還有華航的小股東，所以，這樣的報告是不及格的。

賀陳部長旦：是，我們應該改進。

葉委員宜津：你答應我兩個禮拜，但是就給了一份不及格的報告，好，我就再照你說的，再給一個禮拜，看你們怎麼樣做報告。

賀陳部長旦：好，謝謝。

葉委員宜津：不要唬弄人民，不要唬弄立法院。

賀陳部長旦：不會，不會，絕對不應該的。

葉委員宜津：好，謝謝。

賀陳部長旦：是，謝謝。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。臺北國際航空站和桃園國際機場的登機證常常會讓民眾誤解，根據 TVBS 新聞調查，約有 4 成民眾無法明確區分臺北國際航空站和桃園國際機場，主要是因為登機證，請問民航局局長的了解為何？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。您了解的可能是桃園機場在國際上用的代號是 TPE，外界可能就認為是臺北，而臺北松山機場用的是 TSA。

鄭委員天財：通常登機證上都是代號，松山機場是 TSA，桃園國際機場是 TPE，TPE 就是臺北。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這個我們來加強宣導，我想這確實會讓一般民眾有點誤會。

鄭委員天財：不是宣導的問題，登機證不能改嗎？改登機證很容易啊！

賀陳部長旦：這個我們來了解一下，但是恐怕不容易，因為在國際上已經行之有年，我看我們需要再進一步了解。

鄭委員天財：畢竟有 4 成民眾拿到登機證就跑到臺北松山機場，到了松山機場才發現不對，有時候等了老半天才知道不對，因為還要排隊，再到桃園就來不及了，常常會有這種狀況。松山機場寫的就是臺北，這部分確實是有它的程序沒錯，但就是要去走那個程序，還要跟國際民航組織相關單位協調，相關程序是不是請局長說明一下？

林局長國顯：報告委員，這是在 IATA（國際運送協會）的名字，每一個機場都有一個代號，如果要更改代號，動起來可能比較大，我們還是來了解看看航空公司在機票上是不是可以加註，或者是寫清楚一點，這樣會比較妥適，因為 TPE 不止代表臺北桃園，我們整個飛航情報區都叫臺北飛航情報區，所以在國際上的認知，我們整個地區是 TPIA。我們儘量從消費者端及機票售票部分讓民眾理解，IATA 這邊我們也來了解看看，不過，更改可能茲事體大。

鄭委員天財：我沒有說一定要改，看是怎麼樣讓消費者能夠很清楚的分辨，因為一般都是看登機證

林局長國顯：是。

鄭委員天財：有時候是集體的。

林局長國顯：一個是登機證，一個是電子機票。

鄭委員天財：集體的還比較沒有問題，都會講清楚，但是個人都是看登機證。

林局長國顯：我們加強宣導，也請航空公司幫忙說明。

鄭委員天財：好，這部分請多注意。

請教部長，臺灣有很多航空站，臺中航空站這段時間的班次、班機有沒有特別變動？例如班機有沒有減少？或者停班？

賀陳部長旦：您是說清泉崗機場嗎？

鄭委員天財：就是民用的。

賀陳部長旦：關於最近有沒有什麼變動，是不是請民航局說明？

林局長國顯：報告委員，國際線的部分，最近有很多航空公司來徵詢，包含香草、全日空都有來談，希望能夠飛臺北松山及桃園以南地區，所以，臺中的部分，國際線應該會增加，但是兩岸的部分最近有比較弱。

鄭委員天財：減了多少班次？

林局長國顯：減了 6 條航線。

鄭委員天財：這是航線的部分，停班的還沒有算。

林局長國顯：是不是請張組長說明一下？

鄭委員天財：好。

主席：請交通部民航局臺中航空站張主任說明。

張主任瑞澍：主席、各位委員。兩岸航線的部分，整體來講，1 月到 9 月是有比較衰減一點，大概衰減了 17% 左右，但是我們也增加了很多航線，比如，無錫、海口等航線。

鄭委員天財：花蓮呢？

林局長國顯：跟委員報告，花蓮的部分，12 月 6 日香港快運會開始啟航，1 週有 2 班，從花蓮飛到香港，日後委員或是民眾可以從花蓮直接飛香港，不用再到臺北或桃園轉機，但這是先從包機啟動。

鄭委員天財：對，那是包機。

林局長國顯：如果運作得不錯，也可以變成定班，定班以後就會很好。

鄭委員天財：原來的部分呢？

林局長國顯：原來復興有思考要飛，但那是往大陸的部分，他們有在跟我們洽談。

鄭委員天財：兩岸的部分在花蓮……

林局長國顯：有在洽談。

鄭委員天財：原來的部分有沒有變化？

林局長國顯：花蓮武漢的部分還是繼續飛。

鄭委員天財：國際的部分呢？

林局長國顯：目前沒有，有計畫要飛日本，是復興航空提出來的一個構想，但還沒有提出正式計畫書，他們希望串飛香港、大陸和日本到花蓮。

鄭委員天財：松山機場的部分呢？

林局長國顯：松山機場是非常密的航網，目前大概韓國的金浦、上海虹橋、日本羽田都有非常多班次。現在我們的態度反而是……

鄭委員天財：兩岸的部分呢？

林局長國顯：兩岸部分維持現在一定的航線，我們是不希望他們飛松山，因為松山的壓力比較大，包括跑道和噪音的承受度比較高，所以我們希望他們往外圍的機場飛。這次我們會調高松山機場的使用費，輔導他們往花蓮、臺東或是中南部機場去飛。

鄭委員天財：松山機場原來有一個 2030 的整體規劃，包括國內和國際航線。

林局長國顯：是。

鄭委員天財：全部要重新做整體……

林局長國顯：我跟委員報告，主要是第二航廈國內線的部分要先做耐震補強，因為不符合 921 以後的防震標準，其次是裡面的水泥含氯離子超高，所以我們必須先整理 T2 國內航線，整理完以後再移到國際線整修國際線的部分，這部分大概會花 10 億元左右，才是基本的服務設施。

鄭委員天財：所以在你們 106 年度的預算裡，松山機場有 10 個跑道北側的相關改善……

林局長國顯：那是土地徵收的部分，因為跑道頭的燈光與空間不符合 ICAO 的標準。

鄭委員天財：這 70 億元都是用來土地徵收嗎？

林局長國顯：是 2.7 公頃的土地徵收費，就在濱江街旁邊，一般民眾可以看到飛機降落的地方，那個區域是未來我們要徵收做為燈光設施及淨空的地區，面積是 2.7 公頃，因為地價比較高，大概要花七十幾億元。

鄭委員天財：這個計畫行政院核定了嗎？

林局長國顯：核定了。

鄭委員天財：何時核定？

林局長國顯：今年 9 月 30 日核定。

鄭委員天財：就是上個月才核定的？

林局長國顯：是。

主席：請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。台灣現在面臨觀光產業整體需要轉型的困境，航空產業是一個非常重要吸引遊客的交通工具及途徑。但是在台灣重點的觀光地區，尤其是對觀光產業依賴度相對比較高的東部地區，目前機場利用率非常低。從數據得知，以全國各機場而言，就去年及今年的數據相較，像台北的松山機場使用率已經接近飽和，到達九成五以上，但是花蓮機場的使用率只有 5% 上下，去年則更低只有 3%。幾年前風光開幕、這麼大的國際標準機場，至今使用率只有 5% 而已，這樣的機場已經接近一座蚊子館的程度。我們當然不希望它成為蚊子館

，所以如何運用各種政策工具來提升整個機場的使用率？東部地區除了機場之外，火車是另一種重要的交通工具及選項，但經常面臨一票難求的狀況，而機場卻沒有在使用，這對於整體運能的調節而言，其實非常可惜。所以在這個部分，我希望民航單位結合觀光單位更積極地進行，不論是航線的配置或是對於包機相關的誘因，以及分散客源，讓許多國際航線能夠分散至其他地方。過去一、兩年，桃園機場經常發生塞車的狀況，導致飛機需要在上空盤旋，既然機場容量產生這樣飽和的狀態，而松山機場也接近 100%的使用率，如果能夠協調一部分以觀光為主的國際線包機到國內其他各地的機場，我相信對於人流的分散與地方觀光產業的發展有其益處。

因為今天要審預算，在你們的作業基金中，我看到民航局目前有特別補助離島虧損航線，當然離島只有飛機做為主要選項，但是在東部地區也是一樣，航空公司因為不經濟因素而不太願意飛，目前只有單一家航空飛北花航線，也因為不經濟因素或長年虧損，航班逐漸減少。對於地方而言，除了大家搭機不便之外，也致使機場無法更妥善的運用。既然對於離島的虧損航線有補助機制，為何花東地區無法也納入這樣的機制呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長且：主席、各位委員。應該把它視為本島，還有其他的交通工具可以來服務，不過在天候……

蕭委員美琴：但是其他交通工具已經飽和，到了我們想買車票也買不到的狀態。

賀陳部長且：天候或其他因素使得需求高過供給時，我覺得這件事可以跟國發會再研討，因為他們有東部發展條例的一些基金。

蕭委員美琴：有花東基金。

賀陳部長且：大家能不能在這上面看看整體如何來運用，我們願意來努力。

蕭委員美琴：如果能夠有更多的誘因，雖然國內線有其替代性，但是我們希望你們能夠積極協調相關業者，假如他們因為不經濟因素需要進行業務調整，我們可以體諒，不過希望能將不經濟的國內線轉為國際線，尤其是跟區域、東南亞及日本的包機航線。此舉有兩個好處，一方面花東居民要出國非常不方便，必須搭火車到台北，有時甚至是團體出遊，不可能都買到同一班火車，這是非常不方便！他們到台北之後，再轉車到桃園，有更多額外的費用，如果是早班的飛機，甚至要提前一天晚上就要住宿在北部；回國時，即便已經事先買好返回東部的車票，萬一飛機因為某種因素 delay 或是等行李久了一點、機場塞車，以致趕不上原來預定的火車，不但虧掉火車票的錢，甚至可能超過晚上一定的時間，沒有車可以回到東部，還要再花一次錢，住宿在北部，隔天再回東部，極度不方便！

如果你們可以協調國內業者，從花蓮直飛其他東南亞地區方便轉機的城市，包括台東的東部居民可以共用花蓮機場，能夠直接往返他們要出國的這些地方。另外，同等重要的是，讓觀光客可以直接來到東部。因為火車票有太多不確定因素，有時因為買不到票使得行程無法確認，導致許多觀光客直接放棄來東部旅遊的選項。如果你們可以協調更多直接飛到東部的航線，我相信對於東部的觀光產業有一定的助益。

之前一些數據顯示，尤其是過去到日本與東南亞的包機，曾經在民國 99 年，也就是 2010 年

，國際包機達到 259 架次，到今年卻只有 22 架次到港澳的包機。在短短 5 年之內，居然從兩百五十幾架次掉到現在的量，讓人感到非常可惜及遺憾，表示你們在政策上並未積極提供相關誘因，更沒有去爭取國際航線直接到花東地區的包機，尤其是使用率只有 5% 的花蓮機場。本席希望交通部可以直接、更積極地協調相關業者，如果國內的不經濟航線要轉換國際的包機航線，你們應該朝這個方向來鼓勵，甚至協助業者進行相關轉型。

賀陳部長旦：政策上一定是這個方向，過去的作法都是由地方政府主動，我們也來協調促使他們在這上面發動。部裡及民航局的作法之一就是將我們剛才所提到的一些措施，像是提高松山機場的服務費，相對地讓其他機場變得比較有誘因，這也是一個局部的作法。關於東南亞地區的開拓…

蕭委員美琴：或是日本、韓國客的開拓。

賀陳部長旦：對，比如下下個月就有香港的快運，這些地方的開拓也代表大家愈來愈了解，在東部這樣好的觀光資源之下，國外有購買力的遊客直接去，可以少掉他們轉機的麻煩，就像剛剛您前面所提到的，我們願意在這上面，繼續更主動的協商與促使旅行社來爭取。

蕭委員美琴：我希望能夠有一些具體的目標，今年的架次這麼少，剛剛部長提到香港的包機是好事，但是與過去相較真的非常少，讓花蓮人直飛出國的選項受到限制，而國際觀光客要進來的選項也非常受限。如果今年的使用率是 5%，我希望明年至少可以倍增到 10%、15% 甚至 20% 以上，因為現在連台東機場的使用率都有 34%，是花蓮的 6 倍，一樣在東部，花蓮有一座那麼大、那麼漂亮的蚊子館，真的令人非常遺憾，也成為我們在交通旅運上的一大缺口。

另外，我們最近透過媒體看到華航有在做台灣帝雉的機身彩繪，如果交通部可以多鼓勵國內各個航空業者，在機身上彩繪本土藝術作品或本土景象，相信對於我們的國際行銷會有一定的幫助。像台灣有很多優質的藝術家，據我瞭解，有業者和他們進行室內裝潢圖像的合作，但是如果不只飛機內部裝潢的圖像，還能在機身上彩繪，以國際線來講，大家在國際機場就可以很容易辨識我們的航空公司。目前有航空業者傾向和日本三麗鷗合作，當然有其吸引力，但畢竟不是代表台灣本土的圖像，因此，希望交通部可以提供業者相關的誘因，鼓勵、輔導業者多運用本土的藝術和本土的意象。

賀陳部長旦：我想這些都是更有效的行銷，我們來協調相關單位。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。Uber 有幾項特性，所以在市場上有一定的服務空間，主要是它的即時評價、透明資訊，這樣新型的服務形態，目前看得出來確有其市場的空間，但是除此之外，Uber 其實爭議不斷，主要是 Uber 的發展衝擊到計程車司機的生存空間，尤其是它也沒有辦法去利用目前計程車閒置的資源。目前台灣大約有 8 萬 7 千輛計程車，再加上租車相

關行業，大概會影響 10 萬個家庭，Uber 目前的缺點是無法利用這些閒置的資源；另外，目前 Uber 僱用非適格性的駕駛，其實也是一個問題，像我們要求計程車司機必須有職業駕照和營業登記證才能營業，但是 Uber 的司機目前沒有這樣的資格限制，因為它目前還是非法的，因此在消保責任、安全或保險上也出現問題；還有在金流的部分，由於它目前是非法的，業者自行決定費率、金流，卻不用繳稅，也造成相當嚴重的問題。

現在交通部提出計程車多元方案，本席在此要表示肯定，因為網路科技時代、智慧手機時代來臨，可以提供民眾更多元的服務，也可提升計程車的服務品質，相關數據還有提供未來交通運輸參考的價值，不過，我要請教部長，目前在 Uber 還是非法經營的狀態之下，交通部固然應盡力輔導業者合法化，但是在合法化之前，交通部如何去要求業者負起消保責任？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長且：主席、各位委員。據我瞭解，其實有一些保險公司和 Uber 個別洽談保險的內容，我們也樂於見到這樣的發展。眼前除了在保險方面加以促成以外，也希望在納稅和納管方面雙管齊下，因為唯有在納稅方面加以要求，才會令業者立刻感覺到棒子的壓力，也會使其實際收入變得更透明，這樣保險公司也會更樂於和他們談。至於納管的部分，就是有關資訊落地的問題，Uber 在台灣的代表已經表示了相當程度的認同，但是他們需要總公司建立整體的制度，我們正在和他們洽談這方面的事情。總之，眼前我們希望能夠做到的是，在還不能完全掌握其資訊的情況下，至少在保險部分能夠優先輔導業者，和他們達成相關的協議。

李委員昆澤：好，謝謝部長。有關駕駛人的資格，在國外如中國、菲律賓、美國加州、新加坡等地，就算 Uber 是合法的，其駕駛人也必須具備職業駕照，德國雖然禁止 Uber，但是德國政府也輔導 Uber 的司機取得職業駕照，在這部分，交通部有何具體的政策？因為現在的多元計程車方案中有一點很好，就是在即時資訊中必須提供駕駛的營業登記資料，這是很重要的一點，那在 Uber 這方面，部長要怎麼去輔導他們？

賀陳部長且：如同委員剛剛所提到的，國際趨勢也認為職業駕駛在行為和過去的紀錄上更容易納管，我們也願意把這個當作將來 Uber 或類似 Uber 經營形態的業者要在國內經營時不變的立場、必須的要件；同時，在推動多元化計程車方案時，我們也希望業者能夠強調凡是好的品牌，職業駕駛能夠提供的服務和車輛維護的狀況是更可信賴的，我們願意在這方面繼續努力宣導。

李委員昆澤：這次的多元化計程車方案要從都會區開始試辦，是不是？

賀陳部長且：沒有，兩方面都有，都會區比較強調優質化，在偏鄉地區則會強調多元共乘，希望以計程車來代替過去一些對公共運輸的補助。

李委員昆澤：希望部長多加強偏鄉部分。

賀陳部長且：是的。

李委員昆澤：因為就你們的計程車多元方案來看，主要還是偏重在都會地區……

賀陳部長且：我們……

李委員昆澤：像日本他們一開始在辦理的時候是以偏鄉為試辦對象，對於偏鄉的民眾是有很大的幫助，希望部長多加強這部分。

賀陳部長旦：是，謝謝委員提醒。

李委員昆澤：此外，無論計程車多元方案或 Uber，都需要提供大量的顧客資訊，所以這些資訊要如何管理、個資的保護上，你們有何具體的想法與方案？

賀陳部長旦：在面臨網路經濟的時代，這部分確實是一個重要選項，我們也跟相關部會在協調，看看這樣的資訊應該如何處理，目前我們已跟一些軟體的發想單位及網路公司與計程車業界在媒合，大家一起來討論將來是否用法人的方式來管理這部分的資訊，我們正在研議之中。

李委員昆澤：部長，你現在很積極在推動計程車多元方案，對計程車業者的生計及輔導 Uber 的合法都已提出一定的政策，相關的時程規劃又是如何？

賀陳部長旦：多元化計程車方案後天就會在法令上生效，緊接著就是輔導地方積極研訂相關費率，希望在明年一月就可以啟動此方案。其次，您剛才提到偏鄉，例如在您熟悉的高雄地區這兩年已經有做類似的服務，因為過去已經有案例了，我們希望優先輔導，看看有沒有可能 12 月份先在偏鄉地區來啟動，我們未來兩週會協調地方政府將順序協調出來。

李委員昆澤：好。

再請教華航的謝總經理，有關虎航嚴重虧損的問題，可說是華航一個很大的痛，2014 年至 2016 年 6 月，總共已經虧損 11.97 億，你們現在請社會大眾給你們三年的時間去調整體質，請問，你們是要在三年之後或之內就讓它自然倒閉？還是要硬撐？有何具體想法？

主席：請中華航空公司謝總經理說明。

謝總經理世謙：主席、各位委員。所謂的三年時間，可能有所誤導，我們是希望在今年年底之前，虎航的問題能有一個結論，目前正在跟欣豐虎航集團談，也有一個正向的發展，基本上，我們會在年底之前決定要否收回來、機隊就由華航集團來整體運用，事實上，我們現在也在積極幫虎航開拓一些生意……

李委員昆澤：所謂的三年或年底之前，目前第一階段還是取決於新加坡方面的態度？

謝總經理世謙：目前我們正在跟他們談，且有一個正向的發展。

李委員昆澤：我也看到何董事長說要調整經營策略，其具體想法為何？

謝總經理世謙：我們準備將其機隊交給本集團來運用，但因其中涉及諸多問題，目前正在積極洽談中。在年底之前，我們可能會先把它兩架飛機移過來使用，這部分正在規劃之中。

李委員昆澤：目前都還在規劃，也沒有具體作法？

謝總經理世謙：有，……

李委員昆澤：雖然是虎航是過去的問題，但你們是新的管理階層，這也是國家的資源，你們在這部分更應提出具體的改善作法及經營策略的調整，但到目前為止似乎還是在與新加坡的互動與爭取自己應有的權益而已。

謝總經理世謙：欣豐虎航的部分要先解決，不過，事實上我們是同步在進行。

李委員昆澤：但還是要提出具體的經營策略與調整體質的政策。虎航的問題真的一籬筐，在廉航客訴的案件中，虎航是第一名，部長和民航局林局長也應瞭解一下這個問題。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。是。

李委員昆澤：另外，其市占率是最高的，因為它有 18 條航線，但其載客率卻是最低的，僅達 70.4%而已，其他的廉價航空頂多只有 2、3 條。而且，票價也是最貴，同一個時間，桃園飛成田的航線，虎航比香草航空貴 1.45 倍，且虧損持續擴大，到六月底都已經虧損近 12 億。請教謝總經理，針對以上幾個問題，你們要如何去做調整？

謝總經理世謙：有關售價的問題，他們現在已經在做轉型，有些航線可能要停掉，有些則由華航協助其處理。有關虧損及客訴率的問題，我剛才在電話中已經跟虎航董事長講過，客訴的部分，請他們去妥善處理，當然，最主要是來自退票手續費的問題，我認為應該要把它分開來看，所以，這部分應該是可以馬上處理的。至於營業的部分，事實上我們現在也在協助虎航把所謂非傳統、低成本的航空公司角色去除掉，改成經營一些包機業務。

李委員昆澤：希望你們提出具體的作法。

謝總經理世謙：已經在進行了。謝謝。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。根據交通部民用航空局 106 年度預算的總說明，其中的年度關鍵績效指標跟往年一樣，係針對提升空運水準及落實飛航安全為關鍵的策略目標，我們就先來談談飛航安全，這一點是真的非常重要，因為當一個旅客從登機到飛機著陸、下了飛機，他在這段期間的生命安全都是掌握在別人的手裡，其實影響飛航安全的因素也很多，外在因素、人為因素等都有可能，即包括天候、飛機機械問題，人為因素部分可能是有機師的操作問題、個人健康問題、甚至是塔台的操作等都有可能影響飛航安全，飛航安全的落實著實是一個很大的工程，因此，每一個環節都不容有所疏失。在你們的預算總說明中，針對落實飛航安全的績效衡量暨達成情形的分析部分，我們看到針對最大起飛重量 15,000 公斤以上渦輪噴射飛機 104 年我國十年平均失事率，每百萬飛時是 0.17 次，在括號內也註明 103 年至 104 年失事的復興航空為渦輪螺旋槳飛機非屬本統計範圍，在此要請教你們，臺灣一年有多少渦輪螺旋槳飛機在天上飛？這些渦輪螺旋槳飛機的飛航安全不在你們的管理範圍嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據他們說是四分之一，我請林局長向您詳細說明。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。剛才委員提到的那些因素都是我們飛安要管控的部分，您垂詢到國內渦輪螺旋槳飛機大概有 25%的離場架數，以前我們的指標確實都是只算大型飛機，從 106 年開始將以離場的比例來分，現在渦輪噴射引擎占了 75%，乘以過去幾年的平均失事率，剛才有講螺旋槳飛機是占四分之一，其平均失事率也比較高，約為 1.29，這兩個加權以後約為 0.56，也就是說每百萬架次離場只允許應該要低於 0.56 的數量，這已經和國際標準結合在一起。

陳委員素月：以失事率來看，我們是高於全球的標準。

林局長國顯：大型噴射飛機的部分是低於……

陳委員素月：是很低沒錯，可是螺旋槳部分不能排除在外，或是當成沒有看到，這是飛航安全很重

要的部分，其實統計數字也會影響國人對飛航安全的信心，如果失事率越低，當然就會越有信心嘛！過去的失事事件確實都很遺憾及不幸，你們應該去檢討以避免日後再度發生，針對過去發生的事也必須當成慘痛的教訓。

有關飛航安全還有部分的問題，就是這幾年來很多國際機場都已經發生恐怖份子的攻擊事件，很慶幸國內機場還是很安全的，對此你們是否有相關的防範作為及措施呢？

林局長國顯：目前有訂出好幾個機場是屬於關鍵的基礎設施，在國土安全辦裡也有訂出，比如台北松山、高雄、台中及桃園等幾個大機場都會定期演練，今年是輪到高雄演練。另外，在 ICAO 也有訂出保安的管理系統，並有一套標準化的作業程序來鎖螺絲，也就是您剛才提的人、設施、基礎及航空公司的部分，當然這一塊必須要加強防範。最近我只要到任何一個小機場，都會要求他們要提高警覺，因為這種事不會因為機場大小而有不同，不過大機場會有比較高比例的發生。

賀陳部長旦：請桃機公司蕭總經理也向您說明一下。

主席：請桃機公司蕭總經理說明。

蕭總經理登科：主席、各位委員。桃機公司在 8 月份也辦了國家基礎關鍵設施的演練，我們動員桃機公司所有單位來參與，並由行政院國土辦來給我們指導，而演練的情況也非常的好。

陳委員素月：我們必須防範未然，不怕一萬，只怕萬一，一旦有緊急事件發生時，我們才有足夠的能力去應付及處理。

剛才很多委員都在關心機場服務費的問題，我們從廉價航空的退費問題才注意到機場服務費的問題，請問，一年度機場服務費的收入是多少？

林局長國顯：以明年的預算而言，大概有 125 億左右。

陳委員素月：你們的預算編列是 125 億，如果以實際的旅運客量來計算的話，你們是以離境旅客去計算嗎？

林局長國顯：只有出境才算。

陳委員素月：2015 年的出境人數有 1,900 萬多次，乘起來才將近 100 億左右。

林局長國顯：這是去年的數字，預估明年會稍微上漲，我們是抓 125 億，不過民航局的部分只有 12.5 億，我們只有 10%，因為 50%是給觀光局做觀光發展，40%是給桃機，他們去年的運量有 3,800 萬人次。其次，民航局只給三個國際機場，所以才會編列 12.5 億而已。

陳委員素月：這部分是不是要專款專用才合適呢？

林局長國顯：確實是專款專用，用於設施及相關航廈的改善。

陳委員素月：國人出國人數愈來愈多，因民眾使用國際機場才會收取相關的服務費，這些費用是不是應該用於機場建設才比較合理呢？

林局長國顯：您提的是觀光那塊嗎？

陳委員素月：對。

賀陳部長旦：這部分應該這樣來看待，就是國人去觀光，看看能不能也在國內消費，因此才會對出境旅客收這些費用，並拿來當成行銷國內景點及希望能有更多來客等，這不是沒有合理的使用，何況也有專款的意義在。

陳委員素月：本席認為由國際航線的出境旅客來負擔國內特定風景區的建設費用……

賀陳部長旦：不是建設，大部分是行銷，宣傳台灣在國際上的觀光價值。

陳委員素月：這樣很難符合用多付多、用少付少的公平性及正當性。

賀陳部長旦：我們會將相關原委在會後向您說明。

陳委員素月：您對目前國內空運服務的水準滿意嗎？

賀陳部長旦：國內班機有一段時間沒有做了，不過像離島會比較困難一點，因為常常會受到天候的影響，有關機場設備及飛機汰換，我們可能都要加緊來努力。

陳委員素月：對不起，本席的意思是我國的空運服務水準，不是只有國內而已，在你們收取機場服務費之後，也將費用用於改善機場設施上，可是最大的桃園國際機場過去最被人詬病之處，就是漏水及廁所不乾淨的問題。

賀陳部長旦：這都有在改善。

陳委員素月：520 新政府上台之後，就遇到桃機淹大水的事件，我們當然不希望以後再發生這種事，本席希望對於這些被人詬病之處，你們要做澈底的改善，以提升國內的形象及空運的服務水準。

賀陳部長旦：是，應該的，謝謝您的指教。

陳委員素月：謝謝。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。今天大家都在關心飛安的問題，比如颱風天在風強雨大時，長榮航空仍然要強行降落，對很多旅客都是驚魂之旅，透過網路的播放也引起很大的風波，部長知道這件事情嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。瞭解。

林委員俊憲：長榮有沒有違規？

賀陳部長旦：在民航局的查處之下，他們自己也承認，並在內部做了相當的檢討，甚至是人事上的懲罰。

林委員俊憲：政府如何來處罰長榮？

賀陳部長旦：相關的執行，請林局長說明。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。我們在 15 日已經做了初步調查，誠如委員剛才提的，有 8 架飛時超過，其中 1 架超過側風標準，最近我們會把裁處書提出來。

林委員俊憲：怎麼裁處？

林局長國顯：裁處書會內部先……

林委員俊憲：對啊！怎麼裁處？

林局長國顯：依照民航法規定，至少 60 萬以上。

林委員俊憲：處罰 60 萬？

林局長國顯：對！至少。

林委員俊憲：那是長榮有 7 個班次、7 架飛機？

林局長國顯：8 架次，包括立榮 1 架。

林委員俊憲：立榮 1 架，長榮 7 架，是不是？

林局長國顯：是。

林委員俊憲：長榮 7 架飛機，立榮 1 架飛機，其中有 1 架是側風超過標準，風太強；另外 6+1、7 架是因為工時太長，是不是？

林局長國顯：對。

林委員俊憲：這樣算是一件，裁罰一次嗎？

林局長國顯：這個就是在裁處書和評議委員會要去討論的。

林委員俊憲：這還要討論？當然要個案逐次罰啊！

林局長國顯：它是一次事件。

林委員俊憲：什麼一次事件？我們的法律規定也是這樣啊，現在司法審判也是看個案，然後分別裁罰，再加總罰責，當然是這樣子啊！8 架飛機違規，全部只罰一次 60 萬，那有什麼嚇阻力呢？

林局長國顯：因為組員在颱風期間幾乎是連鎖的，所以……

林委員俊憲：什麼連鎖？

林局長國顯：也就是說彼此之間……

林委員俊憲：合不合理的問題啦！政府公權力的問題啦！他們應該也知道你們會這樣子罰吧，所以就全部的飛機都拉下來。飛機如果在空中盤旋，當然成本會增加，請問，1 分鐘油錢多少？大概是 4,000 元，10 分鐘就是 4 萬元，如果飛機沒有下來，可能就要折返或降落其他機場，航空公司就要負擔旅客的食宿，1 架飛機可能至少要花 20 萬元，因此航空公司就叫飛機一定要飛下來，這裡面絕對有錢的考量，就拚拚看！問題是，不要說是真的發生事故，那種狀態下來，會造成旅客很不舒服，譬如頭暈、嘔吐等等，光嚇都嚇死人了，這要找誰賠錢？我覺得如果要嚇阻這樣的作為，政府應該要逐次罰，幾架飛機下來就罰幾次，部長，你覺得呢？

賀陳部長旦：我要再進一步了解，不過，我覺得委員剛剛講的道理是對的，雖然在管理上屬於同一種行為，但是針對的是不同組員、不同航班，我覺得應該有逐罰的要求。

林委員俊憲：是啊！而且我們現在的司法審判原則也是這樣，逐條罰、逐項罰、逐次罰，再加總刑罰。

賀陳部長旦：我們來了解跟努力看看。

林委員俊憲：我知道民航局準備往全部罰一次的方向來做，就是全部 8 架飛機只罰一次錢，我覺得這樣沒有辦法彰顯政府公權力的威信，同時，對航空公司也達不到嚇阻作用。我們台灣確實有很多飛行安全上的問題，部長跟局長都是新上任，應該要有新的作法，就好像監察院最近公布的糾正復興航空一案，復興航空的空難實在是個悲劇，我們很難過，現在監察院報告出爐，不知道部長看了沒？你可能沒有時間看！

賀陳部長旦：我知道。

林委員俊憲：幕僚有沒有把重點摘錄給你？

賀陳部長旦：有。

林委員俊憲：我也是看了一些重點敘述，實在是嚇了一跳，竟然有這樣的航空公司，飛行員居然是這樣子審核，副駕駛隨便就升正駕駛，一再違反規定，政府也沒有監督，我舉個例子，副駕駛升正駕駛考試沒有通過，然後就補考，補考後來有沒有通過？民航局派了一位姓陳的檢查員到復興航空檢查，監委的調查詢問民航局派去的這位檢查員有沒有仔細看補考資料，是不是真的補考通過？你知道民航局如何回答？民航局不敢回答，然後說必須再次詢問這位陳姓檢查員有沒有詳細看相關資料。檢查員去了不看資料，難道只是簽個名嗎？以前就都這樣幹！所以民航局對自己派去的檢查員一點信心都沒有，不敢明確表達應該有看，或是要求就是要看，不然怎麼知道他補考有沒有通過，連這樣的保證都不敢提出來！其實我們的規定都很清楚，台灣不是沒有法律，只是不執行法律而已，譬如復興航空的正駕駛考試規定必須要有 8 位口試官，結果只有 6 個考官簽名，口試官不夠，這樣也能升等！民航局事後有做任何處分嗎？沒有！請問局長，這個狀況是復興航空一家的情形？還是國內普遍航空公司都這樣亂來，反正民航局也沒有在管理？

林局長國顯：應該這樣說，民航局還是會非常嚴格的管理，委員剛才提到檢查員的問題，那是因為那位檢查員已經退休到美國去了，所以我們局裡同仁去說明時，才會表示還要 **double check**，再問他一下，倒不是說不承諾他簽字背書的可信度。委員如果有需要，我們可以再做詳細說明。

林委員俊憲：後來呢？他有看嗎？

林局長國顯：有，確實有看。第二就是所謂考官的問題，考官是 8 位考官，但那天有 2 位考官提早離開，所以那 2 位沒有簽字，是剩下的 6 位考官簽字。

林委員俊憲：這樣算不算？

林局長國顯：他們公司……

林委員俊憲：當然不算啊！廢話！他沒有簽字啊！他為什麼不簽字？提早離開就不簽字？我們開會都是一開始就簽名，我沒有簽名，可以在這裡質詢嗎？我不簽名，主席是不會讓我上台的。

林局長國顯：報告委員，那是復興航空公司的規定，我們會去檢視，最近也都有調整過來。

林委員俊憲：我不看監察院的報告，不知道居然航空公司是這樣亂來！另外，飛航駕駛員的術科訓練，必須要有不同的考試官，就是所謂的考訓分離，要實質審查，這在監察院的正式報告裡也是批判的一塌糊塗，他們完全沒有按照法令要求在做，我希望這是最後一次。新部長、新局長，飛航安全真的是舉世矚目的！

林局長國顯：這些規定都已經改過來了。

林委員俊憲：有改過來了？你還要旁邊的人跟你打 **pass** 說都改過來了！

林局長國顯：不是，那原來是公司內部自行規定的，我們後來都要求他們在最後一關統統要改成不同的考官去考試。因為他們前面是自訓，自訓就會有內部……

林委員俊憲：好，另外，我再請教部長，華航會不會再罷工？

賀陳部長旦：華航內部正在進行勞資相關討論，目前的了解，應該不至於到罷工程度。

林委員俊憲：我看華航的季報表，第二季出現虧損，華航已經連續賺了一年多，連續七季都有盈餘

，可以說整個營運是慢慢往正向走，結果第二季就產生虧損，這個虧損大概有幾個原因，有的說是跟匯率有關，有的說跟罷工有關，是不是跟罷工有關係？

賀陳部長旦：這個請總經理說明。

林委員俊憲：應該是跟罷工有關係吧！

主席：請中華航空公司謝總經理說明。

謝總經理世謙：主席、各位委員。第二季有些資產減損，當然罷工也有損失，所以應該是有關係。

林委員俊憲：華航罷工損失多少錢？

謝總經理世謙：當時的營業收入大概少了 3 億，賠償大概 2 億左右。

林委員俊憲：罷工一天損失多少錢？

謝總經理世謙：嚴格來說，減損及增加支出的部分大概將近 5 億左右。

林委員俊憲：一天大概是 5 億左右。華航一年賺多少錢？

謝總經理世謙：華航去年扣掉資產減損，大概是 5、60 億。

林委員俊憲：華航前任董事長、總經理留給你們的，已經沒有什麼迴旋的空間，因為罷工已經開始，所以新董事長接任後，立刻以停止罷工為優先。華航一年才賺 50 億，罷工一天就損失 5 億，罷工一星期，整年的盈餘都沒有了。後續要如何處理，交通部應該要持續關心，並予以協助。

賀陳部長旦：是，應該的。

主席：請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。本月 19 日我們一同參與飛離島新飛機的啟用儀式，本席與局長坐同一班飛機，這架飛機非常漂亮，那天的儀式也非常的隆重，在噴水儀式過程中，我們和所有參與人員包括劉權豪委員在內繞了跑道一圈，其他委員也很關心，也都派了代表、助理來參與。本席比較納悶的是，你們是不是沒有邀請蘭嶼、綠島等外島地方首長及民意代表？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。報告委員，這次的活動是德安航空舉辦的……

簡委員東明：德安航空可能沒有邀請；但我總覺得……

林局長國顯：報告委員，有邀請縣長……

簡委員東明：縣長有提早來；本席是說蘭嶼鄉、綠島鄉……

林局長國顯：報告委員，我們同仁說有邀請。

簡委員東明：我沒有看到他們來，是不是對我們的啟用典禮有其他意見，或當天有其他重要事情，本席不了解。不過像這樣的事情，大家應該要共襄盛舉。19 日那天舉辦啟用典禮，可是 15 日那天你們就已經首航，開始營運了？

林局長國顯：對，首航。

簡委員東明：本席當天在機場遇到幾位蘭嶼鄉親，他們有人也坐到首航，原本心情非常喜悅，很高興能搭到第一班飛機，但後來都覺得很失望，乘客和居民的負評聲浪相當大，本席將他們的意見做了整理，不知局長是否了解。

林局長國顯：謝謝委員，我在媒體和同仁的反映裡面，也有看到這部分。這個機型跟多尼爾不一樣

，它的抗側風能力確實稍微弱了一點，晃動也比較大。但是相對來說，這是目前德安能找到的 19 人座，比較好的飛機。

簡委員東明：現在飛機都已經買了，開始營運……

林局長國顯：那是租的。

簡委員東明：現在要想做改變，已經沒有那麼容易；但是我們也要聽聽乘客、鄉親的意見，第一、他們覺得新機的噪音比舊機還要大。我們坐的時候，飛機只是在那邊繞，並未起飛，所以沒有感覺。

林局長國顯：我們只是繞場，所以噪音比較小。

簡委員東明：聲音大可能是在起飛的時候，因為這些乘客、鄉親經常乘坐，他們絕對是講實話。

林局長國顯：再者，它的機身也比較短，相對來講，螺旋槳的噪音也比較大。

簡委員東明：第二、飛行時間增長，比過去的多尼爾飛機飛行時間要長，有沒有這樣的現象？

林局長國顯：速度是比較慢。

簡委員東明：第三、遇到風時搖晃的程度比舊飛機大，局長剛剛也承認了。

林局長國顯：因為它的翅膀比較大。

簡委員東明：第四、機身比較短，空間就比較小，座位也顯得比較擁擠。

林局長國顯：多尼爾飛機是兩排座椅，這個是三排。

簡委員東明：我想這些都是事實。他們覺得搭機的品質好像回到二、三十年前搭的那種小飛機。

林局長國顯：可能是大家都期待飛機是寬的、大的、安靜的，因為 19 人座的飛機，生產非常少，原本他們也想買多尼爾，但多尼爾已經不生產，市面上買不到。

簡委員東明：現在到位的飛機只有 1 架……

林局長國顯：4 架都到了。

簡委員東明：4 架都到了，都已經開始營運；因為有這些缺失，難怪鄉親會覺得很失望，沒有一點喜悅之情，也更加沒有安全感，很多人說往後可能坐船還比較安全。對於乘客這樣的感覺，我們要如何去做說明？是不是剛營運，駕駛還不熟悉狀況？你們現在是不是還有 3 位加拿大籍飛官在幫忙飛？

林局長國顯：對。

簡委員東明：以上種種都是我們鄉親的反應。因為機位需求一直都是離島居民最大的問題，而多尼爾飛機現在也還在飛……

林局長國顯：還保留一架延壽。

簡委員東明：還可以飛幾年？

林局長國顯：如果需要的話，我們會讓它隨時加班。以往多尼爾飛機裡面，因為年齡太高，所以常常有維修的問題，現在這三架專門飛綠島、蘭嶼，加上有一架留在這裡備用……

簡委員東明：所以現在是統編的方式？

林局長國顯：是，這樣會比以往更有彈性……

簡委員東明：現在飛機應該很足夠……

林局長國顯：如果有一定的量，他們願意多飛……

簡委員東明：剛剛也有委員提到機位問題，可否請你們研究一下，可以用什麼樣的方式，儘量照顧到當地的居民。

林局長國顯：這部分我們來跟德安公司研究。

簡委員東明：有關離島的新飛機，原本德安航空並沒有標到，是由另一家全球通航空公司標到。局長剛剛提到，現在這種 19 人座的飛機在其他國家都很難買到，當初全球通預計要買的飛機是荷蘭製造的，不是加拿大的。我們當時都很高興，因為這個案子能通過的話，就能改善 61% 交通飛航因素的問題，可惜這家公司後來無法繼續營運，於是就由德安航空繼續營運，當初我們都跟離島鄉親說將來有一架飛機是 42 人座的，現在這個計畫落空、跳票，也是一個非常大的烏龍。我想部長對這整個計畫的了解不是很深入，但是離島鄉親覺得大一點的 42 人座飛機如果能夠飛離島的話，我們為什麼不朝此方向去努力？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。簡委員非常清楚，我們現在對離島還有一些補貼，在補貼之下，我們仍然要尊重它的市場機制；如何透過這個機制，吸引更多的投資或是更大的飛機去飛航，我們也樂於見到。所以還是要儘量透過市場機制來輔導、鼓勵，我們也只能在目前的經營項目下，幫他們在安全及宣導上面，鼓勵大家多多使用，需求可以創造、加強他們的供給。

簡委員東明：希望部長能關心、鼓勵德安航空，或是其他想要來標這條航線的公司；如果機場可以容納比較大型的飛機，我們就朝這個方向來鼓勵他們購買。

賀陳部長旦：我想在飛機和跑道之間，要如何改善它的經營條件，我們會來要求與努力。

簡委員東明：希望將這一點列為交通部的目標。

賀陳部長旦：我們會最優先來考慮。

簡委員東明：謝謝。

主席：請黃委員國書發言。

黃委員國書：主席、各位列席官員、各位同仁。10 月 9 日台中火車站高架新站風光開幕，部長和我們都到場了。鐵路高架之後，新站還有非常多的問題，本席希望交通部能給予協助。

首先是噪音問題，沿線一、二十公里經過的是台中市最早發展、住戶非常密集的区域，包括北區、東區、中區、西區、南區，很多集合式住宅剛好都鄰近鐵道旁，從鐵路高架化到現在，各大樓住戶都在反映：每天聲音都像戰車輾過，飛機起飛一般，非常的大，所以噪音問題一定要想辦法解決。鐵路局也知道那個噪音已超過標準，但他們還是要去測試一個月，我想這一個月的時間可能會讓民眾受不了。當初在推動鐵路高架化的時候，特別是舊市區的沿線就應該考量到噪音要如何處理的問題，那時候就應該變成鐵路高架必要的設施之一，怎麼會在高架通車之後，還要再測試一個月，再來評估要不要設？要知道民怨就是這樣開始的。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。了解。

黃委員國書：所以本席建議部長儘速來辦理。

賀陳部長旦：據我了解，當初在環境影響評估裡面就應該有這些事項，我們再去了解當初的規定，同時噪音的提出一般都需要地方政府協同環保局；我們願意來加強，看看如何與地方環保局來…

黃委員國書：施作是台鐵局？

賀陳部長旦：對；如果是因為工程影響的話，當然是由我們相關的鐵工局來處理。

黃委員國書：不要再等一個月，好不好？部長今天就下令指示，兩個禮拜之內即開始著手推動，噪音改善工程。

賀陳部長旦：我們馬上與地方環保局展開協調，以及處理他們要求的事項。

黃委員國書：非常感謝。鐵路高架通車之後，台中火車站舊站就成為國定古蹟，未來要推動鐵道文物館。問題是新站落成之後，這個鐵道文物館並沒有銜接上來，因為台鐵局當初還想與鄰近的土地合併推動促參，將火車站的活化與促參案綁在一起，現在卻變成垃圾場！百年古蹟的火車站淪為垃圾場！垃圾桶內堆滿垃圾，沒有人力可以清理，因為台鐵與清潔公司簽約一年，過去他們的人力只能打掃舊火車站，現在他們要去打掃的新站是舊站的八倍大，他們挪不出人力去打掃舊站，以致舊站廁所臭氣沖天，垃圾桶堆滿垃圾，吸菸室成了遊民的晒衣場。本席認為這攸關到台鐵的門面，可否請台鐵公司儘速改善？如果要推動促參，這部分至少需要一、兩年的時間，在推動促參之前，對於這麼重要的國定古蹟公共空間，總要有一個短期的活化策略與辦法，不能讓它變成垃圾場，對不對？

賀陳部長旦：是，不管有沒有長期或短期的活化，先把環境衛生做起來，是我們應該要要求的，會後我們馬上請鐵路局洽地方政府把這件事情做好。

黃委員國書：在鐵路高架當天，我們都興高采烈去剪綵，但是後續還有非常多需要改善的工程，包括月台和火車停靠之間間距太大等等。本席今天就先提眼前最迫切的兩件事情—噪音問題的改善和國定古蹟火車站站體的環境清潔，請部長儘快改善。

賀陳部長旦：是的，我們馬上來採行。

主席（簡委員東明代）：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。請問華航謝總經理，你們現在飛金門、馬祖、澎湖的飛機有哪些？

主席：請中華航空公司謝總經理說明。

謝總經理世謙：主席、各位委員。是華信公司在飛。

陳委員雪生：如果馬祖有需要，交通部以官股名義進場，華航能否配合買一架螺旋槳飛機？

謝總經理世謙：這部分我們回去研究一下。

陳委員雪生：請你們善加研究。

接下來要請教衛局長，航警局在馬祖、金門都表現不錯，同仁非常努力。因為全世界都在反恐，在飛安方面，航警局目前的警力是否足夠？

主席：請內政部警政署航警局衛局長說明。

衛局長悌琨：主席、各位委員。坦白說是不夠的，限於中央總預算的員額限制，我們必須在有限的

警力之下，做最充分有效率的運用。

陳委員雪生：衛局長能力非常強，應該向警政署、內政部積極爭取，尤其恐怖組織現在非常猖獗，當然還沒有到台灣來……

衛局長悌琨：向委員報告，我們有一個案子也是循著行政系統往上報人事行政總處，希望能夠在約聘人員裡面增加預算員額 99 人。已經報到部裡面，希望能層轉人事行政總處同意，到時候還需要委員能夠促成。

陳委員雪生：但約聘人員只是治標，不是治本，若要治本，還是要從警察學校等警察教育著手。所以，我希望衛局長趁你還在位時，對於這方面能夠多加積極爭取。

衛局長悌琨：這個方面，我要向委員說明一下，我們當然以編制內警力為第一優先，畢竟受過警專訓練會比較有這些安全素養，但是約聘人員基本上馬上可以招考，也馬上可以用，警專反而人力不夠，教育容量也受限，所以，要等人補齊，可能要花很久的時間，這是我們現實上面臨的困難。

陳委員雪生：國內政治已經慢慢上軌道，也比較有水準了，無論是抗議的民眾或群眾都是如此，我想，保一或保二總隊的功能也就逐漸式微了，警政署可以針對部分警力加以檢討，你也可以向上級建議，好不好？

衛局長悌琨：好，謝謝。

陳委員雪生：謝謝衛局長。

交通委員會可能在今年年底會前往馬祖考察，為了配合考察行程，我想聽聽看南北竿機場到年底前的改善方案。請問民航局林局長，準備工作做得怎麼樣？程序是否在進行？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。有，我們在 9 月已經委外，由國內與國外專業顧問公司合作，業者會把以往針對北竿與南竿做過的各種方案都加以整理、評估，給我們專業的建議，我們會再配合委員的時間，分別到南竿與北竿舉辦說明會。

陳委員雪生：我在總質詢時對行政院林院長與交通部賀陳部長提出第二家航空公司進駐的建議，因為到目前為止，馬祖的觀光基礎建設已經逐漸完備，觀光人數也到達一定的標準。當然，我聽說立榮會加入新的機隊，但新機隊是否會用來增加馬祖的飛航班次，我並不知道。我在總質詢時曾經提到有競爭才有進步，我一直希望，也一直期待，在國內市場，復興航空和華信航空等業者能夠進場，否則每到旺季，我們這些政治人物就叫苦連天，你知道嗎？因為我們每天都在安排機位，馬祖的老百姓出不來也回不去，一直有這樣的困擾。我們也謝謝國防部，但我在總質詢時也講過，不能老是把軍機當成民航機使用，是不是？而且國防部也有意見啊！所以，唯有讓第二家航空公司進駐，才是根本解決之道。機場的改善也非常重要，這部分就拜託林局長。我在總質詢提出的內容，我想你也都知道，在此不再贅述，希望你們努力往這個方向去走，好不好？

林局長國顯：是。我向委員報告大概情況，目前馬上會動的是航站改善，您上次也特別提到，不宜讓鄉親在關場時仍然席地而坐，所以，我們會優先改善南竿機場與北竿機場。

陳委員雪生：南竿航站已經塞爆了！但當地航站人員卻很少，拜託局長加派建築、營繕等專門人員

到馬祖去協助他們，因為當地的翁主任等人是負責行政的，不是蓋房子的。

林局長國顯：我了解，當地人力非常少，只有 5 位一般同仁。

陳委員雪生：我希望你們趕快投入人力，好不好？

林局長國顯：是。

陳委員雪生：根據你的評估，南竿航空站改建大概需要多少錢？

林局長國顯：初步估計，大概是 1 億出頭，應該在 1 億 2,000 萬到 1 億 4,000 萬之間。

陳委員雪生：要花 1 億出頭嗎？

林局長國顯：是，這是我們的初步估算。委員上次提的是兩層樓的鋼構建築，但在離外島地區大概連拌合場都沒有，工人也短缺，所以費用相對較高。我們在精算之後，會趕快處理，明年會先做規設。

陳委員雪生：預計明年年初規劃？現在都快要 11 月了。假設明年年初規劃，那麼明年年中以後可以進行招標作業了嗎？

林局長國顯：我們盡量把先期作業做得完整，然後向行政院爭取。

陳委員雪生：要快一點啦！比起金門與澎湖的場站，我們馬祖的看起來簡直像乞丐一樣。

林局長國顯：是，南北竿應該比較急迫。

陳委員雪生：金門機場底下還可以賣一些特產等等。

林局長國顯：對，金門和馬公機場的航廈都已經很不錯了。

陳委員雪生：好，這方面就拜託局長了，好不好？

林局長國顯：是，謝謝委員。

陳委員雪生：請你跟民航局同仁講一下，好不好？拜託。

早上談到 Uber 的事，聽說，交通部賀陳部長明年 1 月要推動計程車多元方案。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對。

陳委員雪生：請問部長，投審會對 Uber 撤照沒有？

賀陳部長旦：沒有。

陳委員雪生：投審會為什麼不撤照？

賀陳部長旦：據我所知，相關審查人員認為其中涉及網路經濟事項，政府有一些整體政策上的衡量。第二，可能是投審會認為現在並沒有那麼足夠的證據顯示，對於 Uber 必須以撤照方式辦理。

陳委員雪生：證據？證據還不夠嗎？Uber 違法的證據還不夠嗎？還要什麼證據？

賀陳部長旦：他們大概認為還有一些部分必須從當初申請的目的等相關要素考量。

陳委員雪生：部長，公務員就是要依法行政，應作為而不作為就是瀆職，投審會怎麼可以這樣呢？我們講了幾次，投審會都不怕，公務人員不是一直強調要依法行政嗎？但投審會有依法行政嗎？投審會沒有依法行政嘛！

另外，你們推動多元計程車方案，如果 Uber 繼續故我，對你們的政策就會是個很大的打擊喔！

賀陳部長旦：當然。

陳委員雪生：到時候抓不抓？

賀陳部長旦：不用說「到時候」，現在就已經是每天都要抓的，而且還在執行。

陳委員雪生：每天抓還是抓不完嘛！現在社會治安問題已經出現了，Uber 沒有經過透過任何方式審查、包括警方審查，結果發生強姦乘客案了。我呼籲全國民眾都不要搭乘 Uber，當然，就我個人而言，安全條件還可以，畢竟我塊頭大一點，問題在於若是司機有槍或是其他武器，或者有殺人犯從業等等，我們還是很危險的，所以，部長在中央開會時必須表達你要依法行政。投審會怎麼可以不依法行政，光是違法濫權？理由除了政策考量、政治考量，還有什麼考量？如果還要有這些考量，我們在這裡還要談什麼？就不用立法，也不用修法了，政治人物高興怎麼樣就怎麼樣，你可以縱容他們嗎？

賀陳部長旦：不會啦！我們應該要求，但我們也希望給民眾多一些選擇。

陳委員雪生：拜託部長，您對這方面一定要堅持。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：另外，我剛才談到第二家航空公司進駐之事，都無聲無息耶！您是要看連江縣政府怎麼做，還是要看陳委員雪生怎麼做嗎？不是這樣吧！總要開個會啊！

賀陳部長旦：當然，我們還是會進行，主要是要與相關航空公司研討，究竟是第二家進場的整體本益最好，還是維持一家，但協助該業者擴充能量，在這個基礎上，我們會主動、積極協調。

陳委員雪生：我也要向部長報告，我感覺我們一直在聊天、一直在噴口水，講完之後就沒事啦！

賀陳部長旦：有啦！他們有在做這些衡量與初步協調。

陳委員雪生：你不能只回答有，到底開過幾次會，你能告訴我嗎？是不是連一次都沒開？請你把會議紀錄提供給本席看。

賀陳部長旦：不是正式的會議，就是先進行初步溝通。

陳委員雪生：你能不能正式開一次？請你開一次會，拿份會議紀錄給我看看，好不好？光是看看，我也高興啊！可是你們連一次都沒有，只是在聊天，說不定到明年的這個時候還在聊天。

賀陳部長旦：好，這不能只是在嘴巴上講，我們會化為行動。

陳委員雪生：拜託一下好不好？

賀陳部長旦：應該的。

陳委員雪生：我對交通部也很有善意，所以我希望你們對我也抱持善意。

賀陳部長旦：不敢當，應該的。

陳委員雪生：馬祖的事情，說真的，需要的錢也不多。

賀陳部長旦：好，我們會努力。

陳委員雪生：例如像華航這樣財大氣粗的公司，買一架飛機有什麼關係？

賀陳部長旦：好，我們會請華航多多考慮。

主席（陳委員雪生）：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。交通部在民航作業基金中編列了一筆 73 億元經費

，準備要取得松山機場周邊的軍方土地，請問交通部賀陳部長，這項計畫目前進度如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這項計畫最主要考量還是基於作業上的安全性，在目前來講，也是民眾所期待的，至於細節，我請民航局林局長向您詳細說明。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。我們主要是因為要在 10 號跑道頭增設燈光，才考慮那塊地，目前我們只買了燈座，但其實整個地段都受到管制，經過我們與居民協調，居民也願意讓我們增購。第二，跑道兩邊應有禁限建寬度。

李委員鴻鈞：等於是 10 跑道一帶？

林局長國顯：對，大約 2.77 公頃。

李委員鴻鈞：所以主要只是加強燈光而已，是嗎？

林局長國顯：對，除了燈光以外，還要淨空，這七、八十億就是花在這些地方。

李委員鴻鈞：你們在報告中提到，這項計畫以松山機場，也就是首都商圈機場與國內機場之樞紐為定位，交通部也提出松山機場到 2030 年的整體規劃，問題是到現在還沒獲得行政院核定，行政院在 7 月份仍然提出「本案涉及松山機場長期發展策略，請貴部研議再呈，並管控時程。」的意見，顯示行政院與交通部的角度是有衝突的，這也是事實吧！73 億不是小錢，也牽扯到松山機場究竟是存是廢的問題，就行政院的立場而言，只要無法定案，松山機場就是永遠維持現狀，可是站在交通部的立場，維持現狀對現階段的松山機場來說絕對不是好事，這是交通部、也就是民航局的立場。

林局長國顯：是。

李委員鴻鈞：我站在你們雙方之間看來是如此，但未來的方向仍要由行政院敲定，即使方向未定，松山機場的安全也然不能棄之而不顧，所以，表面上看到的也許只是一個文來文往的決策問題，卻牽扯到很嚴重且嚴肅的問題。

林局長國顯：院裡其實已經核定跑道頭的土地徵收案。

李委員鴻鈞：如果只是跑道頭，就不需要這麼大一筆錢了吧！

林局長國顯：有 2.77 公頃。

李委員鴻鈞：那根本就不需要這麼大一筆錢，需要花到 73 億嗎？

林局長國顯：要。

李委員鴻鈞：要這麼大一筆錢？換成我是你們，就不只徵收跑道頭，還會一併向軍方討旁邊的土地。我已經呼籲多年，軍方在松山機場旁邊佔了一大片土地供軍機起降，但當地現在幾乎沒有用在軍機起降了吧！我常常從松山機場下飛機，從軍方飛機的螺旋槳來看，搭乘的應該都是將官級軍官吧！

林局長國顯：軍方原本是希望把他們沒有用到的都撥給我們，但那又需要一筆為數更大的錢。

李委員鴻鈞：我是覺得應該撥過來，而且要積極。現在松山機場的飽和度大概已經有百分之九十幾了吧！

林局長國顯：是，但這是在我們控制下的，等於供給導向。

李委員鴻鈞：對啊！所以幾乎已經超載了嘛！

林局長國顯：對。

李委員鴻鈞：在超載的情況下，松山機場其實不能再維持現有狀態。

在 10 跑道方面，除了安全是立即性問題，松山機場現在又是國際機場，固然也有其便利性，而且我覺得真的很方便，因為下飛機之後很快就可以離開機場，但問題是無論是在國內與國外航線方面，都有很多還要去做的，這就是我長期以來跟交通部提的，而且我從以前就一直講，按照原本的規劃，在松山機場準備國際化時，硬體本來就應該走在前端，然而我們卻像是「穿著西裝改西裝」，結果改成四不像，我們早就應該把軍方土地撥過來，一併做好國際航站與國內航站。東京羽田機場也經過國際化的過程，它原本從國際線改為國內線，後來又從國內線改為國際線，你可以看到，羽田機場是在整個航站、包括跑道在內整備完成之後才開始走向國際化。我們卻是倒過來，在完全沒有國際化建設時就開始走向國際化，這就是我們現在看到政策方向不對等的問題。我看到行政院這樣的文之後，認為行政院應該好好地、誠實地面對這個問題，而不是將其掩蓋下來。松山機場的存廢絕對不是現在的問題，現在松山機場每天的起降是這麼頻繁、量又這麼大，就算要廢也要有魄力，行政院要訂下方向，而不是像現在這樣，因為某個疑慮，就把所有費用全都卡死，特別是在安全與航管上，這是不對的。

還有一點也一樣。整體民航作業基金的業務成本費用減少了八億六千多萬，對不對？有哪位官員知道？

林局長國顯：主計室陳主任。

李委員鴻鈞：民航作業基金的業務成本與費用為什麼減少？

林局長國顯：那是折舊攤提費用。

李委員鴻鈞：不是啦！最主要的應該是人員嘛！尤其服務總台人員一直編制不足，這也是事實，對不對？

林局長國顯：是。

李委員鴻鈞：民國 100 年，監察院其實已經糾正過，以航管來講，服務總台其實非常重要，人員卻不足，監察院就糾正過，國內塔台人員值勤時間一天皆超過 10 個小時，日本 11 小時，夜班 13 小時，由於牽扯到飛安，所以是最嚴肅的問題，而且已經發生過類似狀況。目前服務總台的管制員總額是 359 人，現在卻只有 298 人，缺額 61 人。會有缺額當然也代表有問題在，以羊毛出在羊身上的角度來看，香港機場管制員的月薪是多少，你們知道嗎？香港機場管制員的月薪是 30 萬，歐洲機場管制員的月薪是多少？有 50 萬。請問，我國機場管制員的月薪又是多少？

林局長國顯：6 萬 8,000 元左右。

李委員鴻鈞：那跟外國怎麼比？問題是，真的給了這筆錢，又會引起譁然。此外，人力募不到只因為薪水問題，還是有其他問題？現在由於還短缺 61 人，導致塔台管制員工作超時，平均工作時數都是 10 小時，那是非常疲累的，只要出一點差錯，就會釀成重大飛安事故。局長，這是實際問題，我們要如何處理？

林局長國顯：謝謝委員的提醒，針對現有缺額 61 人，我們在 104 年招進 35 人。

李委員鴻鈞：你們預計在 106 年補滿，但我要提醒你的，我們必須看國外怎麼做，研究國內要怎麼做，對不對？

林局長國顯：待遇的部分，我們一直在爭取，但是比較困難。

李委員鴻鈞：你們要去找出真正好的員工，如果員工表現好，該調薪的就要調薪，因為該給人家的就要給，這畢竟屬於特殊工作，過去的案例非常多，好不好？

林局長國顯：好，我們會研究。

李委員鴻鈞：另外，廉價航空糾紛不斷，這也是事實，最近我們看到旅客投訴 500 元機場費，結果廉價航空跟他要 1,200 元。廉價航空現在台灣的占有率大概是 13%，算是相當高的占有率，卻只有 2 家在台灣設置辦事處，這是一個很嚴肅的問題。

林局長國顯：他們有些是委託代理的。

李委員鴻鈞：這個部分我們要好好去面對，因為未來可能會引發很多消費者糾紛，所以你們好好去做。

賀陳部長旦：了解，我們會加強要求他們。

李委員鴻鈞：在國內航空部分，台中、高雄的飛機起降率都有拉高的趨勢，台中機場大概成長了 50% 左右，主要是我們調降了它的起降費，松山機場則是被拉高，這一直是本席長期在推動的方向，它是 OK 的；可是我們也要面對另外一個問題，如花蓮機場在民國 89 年的時候，一年的起降將近 160 萬人左右，現在卻只有 11 萬人左右。

林局長國顯：因為那時候鐵路比較不方便。

李委員鴻鈞：所以它是受到鐵路的衝擊。花蓮是個好山好水的地方，花蓮機場的存在有其必要性，可是我們卻一味的讓鐵路發達，衝擊到航空。花蓮機場的起降率大幅下降至一年 11 萬人，已經是少之又少，究竟問題出在哪裡，我們就必須針對這個部分，跨部會、跨局處，從各方面來做檢討，而不只是單純就民航局的部分。長期以來，我們都一直買不到花蓮的火車票，而花蓮機場一年的起降卻只有 11 萬人，與過去相比，落差未免太大，所以我們必須就火車及花蓮空港做通盤檢討才對！

賀陳部長旦：了解。

李委員鴻鈞：謝謝。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。本席要先謝謝李鴻鈞委員替花蓮機場發聲。十幾年前花蓮機場的起降人數有 160 萬人，現在不到 11 萬人，這十幾年來並不是因為鐵路很方便，事實上，現在的鐵路還是一樣不方便。請問部長，北迴三軌核定了嗎？什麼時候核定？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。北迴三軌應該還沒有核定，我們正在做可行性評估。

徐委員榛蔚：還在做評估？本席要再強調一次，人員沒有補足，基本養成訓練年限不夠的話，所有安全都無法受到保障，這是一定的。

賀陳部長旦：了解。

徐委員榛蔚：所以鐵路部分，人員一定要補足。另外對於花東兩縣人民的期待，我們與公路總局非常努力的溝通協調，但漢本段到目前為止還未動工，106 年至 108 年蘇花改會完成，是不是？

賀陳部長旦：是。

徐委員榛蔚：部長是不是要跟古風及漢本段的勞工和工作人員打打氣，您可以承諾 108 年蘇花改所有工程全部完工？

賀陳部長旦：對，我們還是照原訂計畫在努力。

徐委員榛蔚：這樣也才符合人民的期待，謝謝部長。

另外，兩岸航權都已經確立下來，就是延續之前的，請問局長，定期航班部分每週有幾班？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。兩岸的定期航班有 890 班的容量，但是現在只有 600 多班。

徐委員榛蔚：有 890 班的容量，可是現在只飛 600 多班，可否把其他部分航線拉到花蓮來？剛剛李委員也說了，花蓮機場的起降原本有 160 萬人次，現在卻不到 11 萬人次，鐵路修建也還沒有好。可以嗎？

林局長國顯：報告委員，我們這邊 10 個航點，大陸那邊是 61 個。當初談的時候……

徐委員榛蔚：其實航權部分都已經談好了，現在也有額度，只要拉到花蓮來活化機場就好。扣除 600 多班，還有 300 班，是不是？

林局長國顯：這部分必須與大陸討論，才有辦法調整。

徐委員榛蔚：總額度的部分在兩岸航權談判時，都已經協定下來了……

林局長國顯：但是每個路線……

徐委員榛蔚：只要民航局 Ok，我們可以跟地方政府，跟航空公司攜手合作。

林局長國顯：是。

徐委員榛蔚：包機部分現在一個月幾班？有沒有補助？

林局長國顯：花蓮是每週一班，觀光局補助。

徐委員榛蔚：活化機場是民航局的責任，究竟要如何活化，你們應該想方設法，可否與觀光局溝通協調，增加包機的班次？

林局長國顯：應該跟地方政府合作。

徐委員榛蔚：所以定期航班與包機航班都要增加，對不對？

林局長國顯：我們來協調。

徐委員榛蔚：花蓮的觀光有潛力，104 年的時候有上千萬的遊客來到花蓮；但是現在鐵路部分一票難求，一直都沒辦法改善，何不將這些遊客拉到花蓮機場？本席剛剛說了有兩個方案，一是定期航班，另一是包機來給予補助。

政府正在推新南向，在活化花蓮機場的部分，我們有什麼作為？

林局長國顯：新南向是對東南亞國家，目前的航權除了緬甸和寮國沒有談成之外，其他都是 open 開放的。

徐委員榛蔚：除了緬甸、寮國沒有談成之外，其他國家都是開放的，所以只要民航局 OK 就可以飛花蓮嗎？

林局長國顯：應該說只要航空公司找得到旅客的話，就能飛……

徐委員榛蔚：民航局給航線，航空公司就一定願意飛。交通部不斷在促進觀光產業，觀光局也編了經費，11月1日開始4人同行，1人免費。我們可否給航線，飛到花蓮來？

林局長國顯：如果它的班次飛得成，我們會儘量同意。

徐委員榛蔚：現在從首爾到濟州島是 10 分鐘一班飛機，人家把飛航事業當作公車在處理，我們的飛航事業還稀稀落落。國發會規劃通過民用機場自 102 年至 106 年的五年計畫共 1,314 億，106 年之前要提出活化計畫與成果，包括桃園機場的擴建及土地取得，還包含使用率偏低的花蓮、台東、嘉義、台南、恆春等五個機場要如何活化的計畫，請局長一個星期之內給本席書面資料，好嗎？

林局長國顯：報告委員，我們可能要跟地方一起合作，因為很多量還是要靠地方……

徐委員榛蔚：地方政府求之不得，地方的觀光產業原本是週休，現在則是在放年假，沒有生意。

主席（鄭委員寶清代）：一個星期之內給答案。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：請陳賴委員素美發言。

陳賴委員素美：主席、各位列席官員、各位同仁。最近一次颱風來襲，桃機有沒有再淹水？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。沒有。

陳賴委員素美：這個部分要給你肯定。

賀陳部長旦：不，不，這是我們同仁大家的努力。

陳賴委員素美：9月13日監察院曾針對民用航空局提出糾正案，因為民用航空局沒有善盡監督之責，導致復興航空發生航班事故，造成 91 人死亡，27 人輕重傷。部長知道，從 2011 年到現在，將近 6 年的時間，監察院針對民航局進行的調查案，總共有幾件？總共有 26 件！其中 3 件是被糾正的。從 2011 年以來，民用航空局已逐步增加人力，從 254 人增加到 310 人，本席希望民航局在人事增加之後，能就航空安全提出具體改善計畫，並徹底落實。可以嗎？

賀陳部長旦：可以。

陳賴委員素美：有關民航運輸客機的準點率，今年 1-9 月各航班的民航運輸客機，包含國內及國際航線，延誤起飛的航次總共有多少？部長知道嗎？

賀陳部長旦：請委員指教。

陳賴委員素美：國際部分延誤了 11,018 架，國內航線延誤了 8,035 架，兩者加起來 1 萬 9 千多架，平均一天就有 70 架飛機延誤。部長覺得這樣的數字正常嗎？

賀陳部長旦：是偏高的，應該要檢討。

陳賴委員素美：為徹底解決飛機準點率的問題，本席統計 2006 年至 2016 年 9 月的資料，國際航線從 2006 年的 96.6%一路下滑到今年的 89.5%，國內航線從 2006 年 94.5%一路下滑到今年的

86.5%。這個情形是不是和飛機起降一樣是一路下滑？

賀陳部長旦：有一些應該是天候和工程的原因，這些都應該來檢討。

陳賴委員素美：為什麼會有這種情形，局長有無做過調查？

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。我們每個月都有公布，這是統計資料。

陳賴委員素美：公布這樣的資料，你內心有什麼樣的感覺？

林局長國顯：應該要檢視原因，如果是工程問題……

陳賴委員素美：既然你們有統計，可以跟我說主要原因是什麼？

林局長國顯：過去三年可能是桃機南北跑道在整修，那段時間影響滿大；其次是颱風期間的影響也大，因為一天可能就有 6、7 百班次……

陳賴委員素美：根據美國交通部 2014 年所做的調查，因素包括安全檢查 0.1、惡劣氣候 4.3、航空管制 23.5、航空作業疏失 30.2，很可笑的是因為上一班飛機延誤占 41.9。請問飛機準點重不重要？

林局長國顯：相當重要，尤其整個航網都連在一起……

陳賴委員素美：美國航空局也對飛機延誤造成的經濟損失，進行過推估，美國一年因為飛機延誤的成本浪費了多少錢，你們知道嗎？

林局長國顯：請委員指教。

陳賴委員素美：220 億，也就是新台幣 6,600 億，本席要求民用航空局，第一、必須針對飛機延誤起飛的原因進行調查，並提出改善方案；第二、應從經濟面推估成本與損失。本席希望飛機的準點率不要繼續下跌，要往上攀升，你們有沒有信心？

林局長國顯：請委員給我們一個月時間。

陳賴委員素美：另外，針對 106 年度中央政府總預算案民航事業作業基金預算，本席提案要求 106 年度「修理保養及保固費」編列「航警局 X 光行李檢查儀、金屬偵測門等設備維護」共 9,521 萬 4 千元應全數凍結。

因為航警局於 103 年 8 月採購 X 光機，卻於 105 年 7 月遭爆弊案，以特定規格制訂採購案，甚有以電子郵件洩露投標內容、技術性以臨時終止招標、主觀判定其他業者不合格等情事發生。所以本席特提案要求全數凍結。

賀陳部長旦：可否讓衛局長簡單說明一下？

陳賴委員素美：好。

主席：請內政部警政署航警局衛局長說明。

衛局長悌琨：主席、各位委員。針對 103 年 8 月 12 日 12 台日製 X 光機驗收案，我們做了總檢討。基本上它是規格上的問題，它採用中階規格，這在整個預算編列裡面，承辦人違反廉政倫理相關規定，檢調單位已經在查。總共 12 台……

陳賴委員素美：關於本凍結案，俟交通部民用航空局向本院交通委員會提出專案報告後，始得動支。這樣可以嗎？

衛局長悌琨：可否改提書面？因為我們平常……

陳賴委員素美：這個部分涉及國安！

衛局長悌琨：請委員容我說明一下，因為這部分與維安、反恐關係相當密切，平常只要停頓 30 分鐘，就要馬上檢修，何況這 9 千多萬預算關係到全省 17 個機場、282 台的安檢設備，一旦凍結的話，機場整個營運，包括最後的反恐工作都會整個停頓下來。我們希望不要為了這 12 台，而將 282 台的維修費一網打盡……

陳賴委員素美：本席沒有一網打盡，只希望你們趕快把相關的報告，提到交通委員會，本席和交通委員會的委員都很重視。

衛局長悌琨：可否讓我們儘快提書面報告？

陳賴委員素美：多快？

衛局長悌琨：一至二個星期好嗎？

陳賴委員素美：太久了！飛安問題很緊急，怎麼還要一個星期？

主席（陳委員雪生）：好啦！一個星期去頭截尾就剩下三天了。

陳賴委員素美：好啦！一個星期之內，能快儘量快！

衛局長悌琨：是。

主席：我們中午不休息。繼續請賴委員瑞隆發言。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。新南向現在是政府重要政策，不知道高雄在交通部業管範圍內扮演什麼樣的重要角色？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。第一、從地緣上來講，它有這個優勢；第二、它現在不管是跑道還是整個航站，還有這個容量；第三，我們的了解，地方政府也積極協調把一些宵禁解放，這樣會使得整個條件更加能夠適應，也許將來包括廉價航空的一些航行班次，都可以因為高雄的地緣優勢，讓高雄成為我們新南向的一個重要基地。

賴委員瑞隆：好，謝謝部長。高雄有空港、海港，這兩部分都非常重要，到東南亞、南亞距離也非常近，所以我希望未來能夠把高雄當作是一個重要據點，當然，交通上就顯得重要，所以我們今天也特別要談到高雄國際機場部分。目前高雄飛東南亞大概有 6 個航點，一個月大概是 280 個航次，但是跟 6 月前比較，好像反而是下降，針對這樣的情形，請局長說明。

主席：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。根據資料是因為 9 月份颱風比較多，尤其很多都是從南邊過來。

賴委員瑞隆：所以是颱風的影響，如果正常情形，並不會下降，是不是？

林局長國顯：是。

賴委員瑞隆：新政府上台推出新南向政策也一段時間了，希望在這個部分，部長跟局長能夠多多努力，交通部分應該不斷加強，如果連交通都不便捷，那不管是商務、觀光或其他部分，溝通上的難度是一定更多的。飛機是現在最便捷的方式，如果航班、航點無法增加，新南向的成效最後恐怕都是有限的。部長，可不可以給一個努力的目標？

賀陳部長旦：恐怕我們先得了解一下新南向現在相關的航權、航線開拓情形，是不是一個月後我們再針對這些目標做一些衡量，好不好？

賴委員瑞隆：部長，不要一個月，兩個禮拜時間好不好？你回去跟局長研議一下，就是新南向政策這一塊，包括高雄是重要據點……

賀陳部長旦：我們來初步……

賴委員瑞隆：對！初步規劃，至少有個目標，目標當然不見得必然達到，但如果連目標都沒有，大概就完全不可能達到，好不好？希望能以明年做為努力目標，包括國營航空公司及其他國籍航空公司，我們可以透過我們的努力和鼓勵，去增加航班和航點，這部分請部長用兩個禮拜的時間規劃，相關報告再提供給我們參考。

賀陳部長旦：好的，我們也會在地方政府的相關協調會上，跟他們一起配合。

賴委員瑞隆：好，那就麻煩部長。

另外，之前民航局做過一份高雄機場 2035 年的整體規劃報告，期中報告出來時，本席要了一份，期末報告應該最近就會完成，不知道南向的規劃有放到裡面去嗎？

林局長國顯：報告委員，那個是硬體考量，硬體的考量應該是要把國內航廈重新整修，以配合國際航線使用。

賴委員瑞隆：本席發現裡面很多思考和論述角度是沒有南向思考的，這部分還可以再思考一下，納入有關南向的部分，因為既然還有這麼長時間規劃南部高雄國際機場的發展方向，那麼我認為這部分的論述應該進來，以顯現我們的企圖心和我們想要的目標。另外，剛才局長提到，現在整個高雄機場人不斷在增加，國內航廈也非常老舊，部長也提到，未來有機會做為廉價航空的運用，包括國內、國際共同使用，至於整修的進度，不知道部長、局長有沒有什麼樣的思考？

林局長國顯：報告委員，這個案子還要報院同意才能執行，但基本上就像你剛才提的，國內航廈的整修就是為了可以跟國際航廈共用、彈性使用，因為國內線幾乎已經……

賴委員瑞隆：對！現在已經比較少了，尤其高鐵通了後，更……

林局長國顯：現在就剩西部幾個離島……

賴委員瑞隆：這部分是不是也能儘早？可不可以麻煩部長多加關心，如果可以在今年度把這部分合併，儘速送院，我想一個 40 年的老舊設施——國內航廈，才可以儘速更新，就像前面幾位委員講的，不要總是政策走在前面，設備才在後面更新，我們希望政策一出來，設備能夠同步更新。

賀陳部長旦：年底前會把這個計畫呈報行政院。

賴委員瑞隆：這樣也許相關預算明後年就可以編列。謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：接下來登記發言的林委員德福、孔委員文吉、張委員麗善、黃委員昭順及江委員啟臣均不在場。

請邱委員志偉發言。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，今天大概討論到幾個議題，有關航點多樣化問題，當然航點多樣化攸關國與國之間的航空協定跟談判，而與東南亞國協航空的聯繫，牽涉到

新南向政策的成敗，我們都知道，人的移動要順暢，資金的流動要順暢，技術的流動要順暢，貨物、商品的流動也要順暢，才能達到新南向政策的目的。有關人的流動要便利、順暢，當然航點要充分，對不對？目前東協十國，加上斯里蘭卡、尼泊爾及印度，我們對汶萊沒有直航航點、對斯里蘭卡也沒有，相對的，香港有；另外，寮國永珍也沒有，寮國不只有經貿上的潛力，還有觀光的潛力，但香港還是有；你看，東協我們就兩個國家沒有。至於緬甸的部分，大概一天只有一班，而且是小容量客機，當然，緬甸未來的商機是值得期待的，更遑論南亞的國家——斯里蘭卡；尼泊爾加德滿都也沒有；印度部分，只有新德里，孟買、加爾各答及南部的果阿都沒有，其實香港跟高雄、台北的地緣競爭力非常類似，香港都有這些航點，請問，我們要如何讓人的流動更為順暢、更為便利？針對這部分，我們的航點開拓一定要非常充分，交通部能做什麼事情？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。其實這件事情我們必須跟相關部會，譬如外交部及一些旅行業一起來看，是不是先從包機方式慢慢經營，慢慢來跟……

邱委員志偉：連 charter 都沒有嘛！現在目標在那邊很明確，你們要怎樣擬定策略，然後執行，達成目標，這是非常重要的，所以，我希望一年之內都要有進度、都要有進展、都要有成果，我把這個問題丟出來，你們就朝這個目標努力去突破。另外，有些廉航之所以會失敗，就是因為它是傳統航空公司的副業，沒有用心去經營，資源也少，航線也少，當然就沒有辦法形成規模經濟，但你看亞洲的 AirAsia，歐洲的 Ryanair 和 Easyjet，他們都是大規模，也都當作主業，獲利表現遠高於傳統航空業，因為他有規模經濟，航點多又便利，價格也有競爭力，而不是像我們是把他當作是一個副業、一個可有可無的表面產業在經營，所以心態上是不一樣的，這部分你們要去檢討 business model 怎麼去學習 AirAsia，學習其他歐洲廉價航空成功的模式，否則，我覺得廉價航空公司會一間一間倒，部長，你的意見如何？

賀陳部長旦：我覺得委員講的完全正確，這個事情一定要當成是正業，善用他的一些……

邱委員志偉：所以主管機關應該適度用政治去獎勵或導正，讓他成為一個正業，給他更多誘因，提高他的競爭優勢。

賀陳部長旦：從部裡的立場，我們也在積極協調地方政府開放宵禁，就是希望讓這些可能需要紅眼時機的……

邱委員志偉：其實你注意，歐洲廉價航空也有宵禁問題，但是他週轉率相當多，而且非常有效率，價格也具有競爭力，有很多方面你們可以去檢討，主管機關應該站在輔導、協助的立場來提升其競爭力。

賀陳部長旦：應該的。

邱委員志偉：另外，有關國營航空的競爭力，我想請教一下華航謝總經理，總經理負責華航整體的營運，包括飛航安全、服務品質、競爭力，根據我個人搭乘華航和其他外籍航空的經驗，在服務態度上面還是有一些值得加強的部分，是否有些空服同仁在飛機上值勤的時間太久，以致失去了熱情？我認為最起碼的敬業態度很重要。有一次我搭乘日本航空公司的飛機，他們的餐車撞到我的膝蓋，當然很痛，空服員看到我的反應，馬上拿了醫藥包來，還問我要不要請醫生，前前後後

來問了我五趟，他要寫報告，座艙長也來找我兩次，差一點連機長都跑來了。撞到餐車只有小外傷，但是他們的敬業態度令人覺得很感動，更可貴的是，當我下飛機，竟然已經有一位醫生在艙門口等我。同樣的狀況也發生在國籍航空的飛機上，但是空服員道歉以後就沒下文了。作業難免有失誤，我們都可以理解，但是從以上兩個例子來比較，人家日本航空公司的空服員為什麼可以一而再再而三的確認你的傷勢？因為他們有一種敬業的精神、以客為尊的精神，但是國籍航空公司的空服員在這方面卻有很大的差別。以上只是提供給謝總經理參考，這部分可以從加強內部人員訓練、敬業精神的培養來改善。

主席：請中華航空公司謝總經理說明。

謝總經理有謙：主席、各位委員。好，我們來改善。

主席：接下來登記發言的王委員惠美、莊委員瑞雄、陳委員怡潔、陳委員明文、陳委員亭妃、呂委員玉玲、周陳委員秀霞、黃委員偉哲、陳委員歐珀均不在場。

請蔡委員易餘發言。

蔡委員易餘：主席、各位列席官員、各位同仁。早上 10 點半的時候我和施義芳委員召開了一場記者會，檢討桃園機場第三航廈的問題，我們在 103 年通過了第三航廈一筆 36 億的預算，是用來整理 WC 跑道的，到現在已進入第 3 年，從 103 年到現在應已執行了 20 億左右，請問部長，整體評估起來，到底執行率是多少？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這個問題我請蕭總經理說明。

主席：請桃機公司蕭總經理說明。

蕭總經理登科：主席、各位委員。截至上禮拜 10 月 21 日，實際的工程進度大約在 12% 多，比預計的進度落後 2.9%，這部分不是第三航廈的工程，是滑行道遷建這部分。

蔡委員易餘：只落後 2.9% 嗎？

蕭總經理登科：是的。

蔡委員易餘：按照預定計畫，你們要在 108 年完工，然後 2020 年第三航廈就要開始營運。

蕭總經理登科：對，WC 滑行道遷移的土建部分預計 107 年 1 月份完工，預計當年 6 月份全部完工。

蔡委員易餘：那又更趕了，我現在是很擔心整個工程進度落後。

蕭總經理登科：之前有落後，現在儘量在減少落後的程度。

蔡委員易餘：我還是希望你們加速整個工程的進行，因為桃園機場是國家門面，目前一航廈、二航廈都「塞車」了，所以這部分工程要加速完成。

蕭總經理登科：是。

蔡委員易餘：部長，現在你們對於 Uber 似乎還沒有明確的方向，到底要如何管理這種新形態的產業？現在好像 Uber 還要引進機車、公車，因為這種產業透過網路經營是很方便的，交通部對於這種新產業要如何因應？

賀陳部長旦：我們有兩個大方向：就是我們樂於見到在網路上進行媒合，實際上我們有一個需求回

應式的公共運輸服務計畫，從去年開始就在全國 6 個運輸中心分別進行規劃。關於 Uber 和其他委員提到的像 MYBUS 這部分，有些其實並沒有真正遵守國內運輸業遊戲規則，我們認為該罰就罰，但是同時更重要的是，希望能夠輔導既有的業者，不管是計程車或其他的公共運輸工具，希望他們能夠善用網路媒合技術。所以，在最近這個禮拜，我們會陸續的在北、中、南各地舉辦媒合說明會，希望幫助業者善用新科技。

蔡委員易餘：部長，所以現在 Uber 計程車到底可不可以上路？你說只要不符合我們的相關規定，該罰就罰，那意思是不是說它可以上路？

賀陳部長旦：沒有，我們說該罰就是表示它其實不符合現行相關規定，我們該罰就罰，但是同時我們也要輔導其他業者趕快善用新科技，所以明年 1 月以後，我們會鼓勵這些品牌車隊設法提供類似 Uber 的服務，同時在偏鄉地區規劃取代公共汽車的服務。

蔡委員易餘：這要加速規劃，全世界都在進步中，我們台灣的產業也很進步，為什麼無法因應這樣新形態的經營方式？我覺得過於保守。

賀陳部長旦：所以我們不能再讓保守繼續下去。

蔡委員易餘：部長，加油！

賀陳部長旦：謝謝委員關心。

主席：登記發言委員均已發言完畢，另作以下處理：委員陳歐珀、顏寬恒所提書面質詢列入紀錄，並刊登公報。

陳委員歐珀書面意見：

1. 請教部長及（民航局）局長，為提升我國經濟發展，現在新政府力推新南向政策，而上週五，林全院長還親自主持了新南向政策的各部會整合擴大會報，顯見政府是認真的，本席深表認同。部長，不知交通部門做了哪些資源整合？其實，本席之前質詢您就跟您提過，配合政府的新南向政策，航線及航班的分配上，也應配合調整，不知現在進度如何？本席認為，新南向政策要成功，要先有利他的思維，因此在「位階性」及「互惠性」要力求突破！簡單來說，新南向政策不能凡事都要互惠，應該調整到「先當別人的貴人，爾後才能成為自己的貴客」的這種思維，也就是說有些情況我們可能必須先讓利，才能吸引對方的配合。本席主張，在不危及國家安全的前提下，新南向政策應該『開放、開放、再開放』，部長是否同意這樣的思維？部長，本席擔任幾個南向國家的國會友好協會會長，近期也前去訪問，其實南向國家都很樂於跟我們打交道，只是有些措施的不便利性，阻礙了交流。就以航班來說，有些南向航線是班班客滿，供不應求，既然市場有這樣需求，部長，是否在台中或高雄等地加開航班？一來分散桃園的流量，也可促進台中或高雄等地的商業發展，最重要的是可以舒緩擁擠的載客量，部長及局長，是否儘快評估實施？不要錯失與這些南向國家的商機！

2. 部長及局長，廉價航空的外籍航空公司在我國市場發展已超過 10 年，國籍廉價航空於 103 年投入，整體的市占率有逐年提高的趨勢，面對這航空營運模式的變革，交通單位理應注意它的發展，畢竟有一定的市佔率，就表示有一定的消費規模，消費者的權益更顯重要，部長應該認同吧？但是部長及局長，廉價航空市占率雖不斷成長，消費者爭議卻有逐年增加的情形，這些都是

存在的老問題，難道沒有任何評鑑指標改善嗎？就任憑消費者糾紛不斷上演嗎？政府機關要如何捍衛消費者的權益？

3. 部長及局長，廉價航空市占率雖不斷成長，消費者爭議亦逐年增加，相信您們都清楚，就如 104 年及 105 年（截至 8 月分別受理低成本航空消費爭議案件計 586 件及 309 件，經民航局分析其消費爭議案件原因，以票務問題占最高，分別為 63%及 54%，主要係因低成本航空機票多屬不能退票，與一般傳統航空公司做法不同，消費者因未能事先充分瞭解機票使用限制及規定而衍生後續消費爭議情形，這麼高的糾紛比例，難道主管機關都坐視不管嗎？本席非常重視消費者權益，請交通部督促所屬訂定改善的績效指標！

4. 部長跟局長，我們就以最近發生的案件為例，廉價航空是不能退票的，不能退票是根據哪項規定？合理嗎？又機場稅隨票徵收，民眾可申請退稅，而申請退稅竟要先負擔高額的手續費，民航局解釋這手續費根據國際慣例收取，因人工處理所以手續費較高，也未免高得離譜？對於廉價航空搭乘者來說，高額手續費高於機場稅，這樣符合比例原則嗎？也因此選擇放棄退稅，但問題來了，這些稅金是要繳給政府的，未被申退的機場稅最終去處與金額，民航局都不清楚，還推測應是航空公司拿走。部長及局長，廉價航空用此方法 A 走旅客要繳給政府的機場稅，民航局坐視不管，這是非常嚴重的失職？部長及局長，請您們儘速處理回應，不該如此圖利航空公司而減損國庫，應給國人一個合理的交代！

二、

1. 部長及局長，103 及 104 年度復興航空接連發生 2 起重大空難事件，而監察院的調查報告已出來，並認定民航局對於各類飛航作業相關人員訓練計畫，負有核准及檢查之責，但民航局未督促復興航空，落實訓練與考驗必須由不同考試官實施之考訓分離政策、且檢定證核發程序未盡周延、又復興航空 ATR 飛航組員長期未遵守標準作業程序，民航局亦未確實追蹤與督導改正及落實「機長操作經驗」之觀察，被監察院認定有違失，並於 105 年 9 月對民航局提出糾正。局長，您雖然上任不久，但還是要概括承受過去的責任，對此民航局有無檢討措施？會有如何的因應作為？部長及局長，飛安開不得玩笑，絕不可等閒視之，記取教訓很重要，而民航局 106 年度施政目標為「提升空運服務水準」及「落實飛航安全」2 項，樂見飛安受到重視，但這不能只是口號，民航局的具體作為是甚麼？交通部如何督促完成？

2. 部長及局長，經歷復興重大空難，交通主管單位都說會重視飛安，但似乎流於口號，民航局 9 月才被監察院糾正，9 月底梅姬颱風來臨，長榮及立榮航空發生颱風違規飛行及組員超時的紀錄，狠狠的給民航局打了一巴掌。局長，現行的飛安監督是否又出了問題？還是存在的老問題一直沒解決？是稽查人力不足？還是制度出了問題？難道民航局一直都沒記取血淋淋的教訓？局長，您新上任，會否推出新的因應作為？本席要求更周延重視飛安的新作為！部長及局長，有關這次長榮及立榮的颱風天違規飛行，民航局雖然已有初步調查結果，一個月也會做出懲處決定，但結果僅是對航空公司開罰 60 萬至 300 萬。部長及局長，人命關天，飛安何其重要，嚴重違規飛行竟只是開罰了事，更何況這些小數目罰款對航空公司來說，根本沒甚麼，冒險起降說不定賺得更多。部長及局長，飛安甚於一切，罰款金額是否研議提高？針對違失人員嚴加究責，情節嚴

重也會影響其未來升遷？航空公司的航權分配也應連帶檢討？否則小金額罰款了事，如何讓大企業有所警惕？部長及長是否承諾改善？

顏委員寬恒書面意見：

現在在航空業有許多的挑戰要面對，民航局內有很多有專業素養的公務人員可以協助，但是所有決定實際上還是由局長拍板定案，但是在沒有任何民航專業背景的情況下，請問局長你要如何確保你做的決定不會出狀況？

首先請教 60 分貝噪音線的問題，請問知道這條線的存在嗎？線內跟線外有什麼樣的差別嗎？60 分貝噪音線的劃定，對於實際上回饋金的發放有重大影響，60 分貝噪音線由於不是依照行政區域訂定，造成回饋金實際發放作業有爭議，請問贊成廢止 60 分貝噪音線做為回饋金發放標準的規定嗎？

其次本席要針對台中機場議題提出質詢，本席建議台中機場擴建這建議已經獲得各界的注意及支持，本委員會也特別到台中機場考察，目的就是希望能夠儘快改善台中機場現有硬體環境的限制，早日能夠達成舒緩桃機運量的壓力，請問局長贊同嗎？

本席認為台中國際機場轉型，可以朝向廉航營運中心來定位，發展出獨特性，並結合台中港，實現「客從雙港入、貨從雙港出」的構想，同時以區域觀光的模式，整合中台灣七縣市，發展中台灣的觀光和經濟，局長你對台中清泉崗機場的規劃是什麼？

本席針對台中機場有提出四項具體建議：1.放寬台中機場宵禁時間，可以延長到 24：00，並規劃政策獎勵措施，吸引原來降落桃園的航班改降台中機場；2.提高民航機每天的起降額度；3.興建滑行道，將軍民跑道分開使用；4.開放清泉崗現有的跑道以西區域，做為台中機場場站設施用地來擴大台中機場民航的腹地，這幾點可以做到多少？

最後提到民用航空基金的部分，只有桃園機場加上松山機場，高雄機場台中機場一共四間營收是有賺的。換句話說我們在全台灣其他航空站賠錢的情況下，要仰賴桃園機場每年營收補貼民用航空基金，但是實際情形是桃機公司本身因為要解決機場本身問題與擴建相關計畫，實際上也很需要經費，這樣一來就變成全台灣機場整體規劃的問題，請問是讓桃機繼續肩負維持民用航空基金經費的主要來源？還是讓桃機先解決自身營運計畫經費作為主要重點？

針對復興航空 GE354 班機在 10 月 20 日澳門飛桃園的班機因側風太強轉降松山機場，另外還有 10 月 20 日澳門航空 NX619 班機桃園飛澳門因側風太強轉降高雄機場，機場如果遇到班機起降時，有強烈側風造成起降困難甚至轉降時，旅客是否可以在轉降的機場下飛機？

根據民航局的規定，班機如果因為天候不佳，可選擇轉降機場，待天候許可再回原降落機場。但是若有人身體不適，或原機場長時間無法開放降落可在轉降機場下機，本席認為這標準很模糊，請問這條件能不能具體化，或者是讓旅客有自由選擇下機的可能性？

主席：現在進行討論事項的處理，同時，請議事人員宣讀討論事項第一案及第二案的預算數及各項提案。（見附錄）

第一案：

交通部民用航空局歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 138 項 民用航空局 270 萬 2 千元。

第 3 款 規費收入

第 109 項 民用航空局 2,498 萬 1 千元。

第 4 款 財產收入

第 157 項 民用航空局 2 千元。

第 7 款 其他收入

第 154 項 民用航空局 69 萬 8 千元。

交通部主管—民用航空局歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 2 項 民用航空局 3 億 3,116 萬 5 千元。

第 1 目 一般行政 3 億 2,889 萬 9 千元。

第 2 目 空運管理業務 24 萬 6 千元。

第 3 目 一般建築及設備 82 萬元。

第 4 目 第一預備金 120 萬元。

第二案：

交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算之預算數

(一)業務計畫：第 104~1-9 頁業務計畫。

如無修正，應敘明「應依據業務收支、轉投資、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。」。

(二)業務收支：

1. 業務總收入：172 億 6,601 萬 9 千元。

2. 業務總支出：122 億 0,762 萬 9 千元。

3. 本期賸餘：50 億 5,839 萬元。

(三)解繳國庫淨額：9 億 8,200 萬元。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)固定資產之建設改良擴充：93 億 3,701 萬 1 千元。

(六)國庫增撥基金額：無列數。

主席：現在進行協商。

(進行協商)

主席：現在進行歲入部分審查，處理第 1 案，請民航局說明一下。

林局長國顯：沒有問題，同意。

主席：第 1 案通過。

現在處理第 2 案。

林局長國顯：主席，第 2 案和第 3 案是同樣的案子，是否以第 2 案來討論？

主席：陳素月委員同意第 2 案和第 3 案併案。

林局長國顯：謝謝。是否可將第 2 案最後一行的「專案報告」改為「書面報告」？

主席：陳委員，可以嗎？

陳委員素月：我的提案是要求書面報告，沒有錯。

林局長國顯：還有倒數第四行「評估風險值」，全世界都沒有由政府部門來公布的例子，有的只公布服務品質的評比，或由像飛安基金會那種國際團體公布；可否刪除倒數第六行「並針對國籍航空」，改為「檢視航空公司是否達成飛航起降次數及組員飛時之相關規定，並將安全管理之評估結果納入航權分配之參考」？

主席：好，第 3 案提案人也併入第 2 案，變成陳雪生和陳素月共同提案。

林局長國顯：謝謝委員，最後一行「專案報告」改為「書面報告」，並刪除「並經同意」等字。

主席：第 3 案修正通過。

現在處理第 4 案。

林局長國顯：第 4 案及第 5 案，建議併第 6 案處理。

主席：以哪一案為主？

林局長國顯：以第 6 案為主。

主席：好，第 4 案及第 5 案併第 6 案處理，提案人也併過來。

林局長國顯：倒數第三行「凍結二分之一」改為「凍結五分之一」，然後「專案報告」改「書面報告」，因為這是人員維持費。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

現在處理第 7 案。

林局長國顯：第 7 案也是一樣，「凍結二分之一」改為「凍結五分之一」，然後「專案報告」改「書面報告」。

主席：請問各位，有無異議？（無）無異議，修正通過。

現在處理第 8 案。

林局長國顯：第 8 案建議免予凍結，因為這是三節慰問金，只有 2 萬 5 千元以下的才能發，這是行政院的方向。

鄭委員運鵬：這是上一屆定下來的，2 萬 5 千元以下才有慰問金。

林局長國顯：是，如果院裡有不同的規定，我們就按照院的規定。

主席：那第 8 案就照案通過？

林局長國顯：免予凍結，這是通案處理。

主席：好，通案辦理，第 8 案不予處理。

現在處理第 9 案。

林局長國顯：第 9 案也是建請免予凍結，因為我們的車子已經 19 年了。

主席：好，不予處理。

現在處理第 10 案。

林局長國顯：倒數第二行「一個月」改「三個月」，「調查報告」改「書面報告」，因為我們有一定的行政程序要完成，目前是在寫裁處書，寫完還需要其他……，我們一定會處理。

主席：好，修正通過。

現在處理第 11 案。

林局長國顯：同意。

主席：好，通過。

現在處理第 12 案。

林局長國顯：同意。

主席：好，通過。

現在處理第 13 案。

林局長國顯：「2 個月」改為「3 個月」，「檢討報告」改為「書面報告」。

主席：好，修正通過。

現在處理第 14 案。

林局長國顯：也是一樣，「二個月」改為「三個月」，「檢討報告」改為「書面報告」。

主席：這一定要做的，拖一個月幹嘛？如果是我就改一個月。

林局長國顯：我們會提早完成。

主席：好，修正通過。

現在處理第 15 案。

林局長國顯：倒數第三行「要求」改為「建請」。

鄭委員寶清：小的事情不要再改，「建請」和「要求」不是一樣？讓它通過就好啦，如果是大的事情再來談，不是比較快？好不好？

林局長國顯：委員，「數字化的明確標準」在國際上都沒有，是否可以刪除？然後原來的「要求」就不要改。

主席：各位委員都同意，修正通過。

現在處理第 16 案。

林局長國顯：倒數第三行改為「民航局檢討修正……」，因為現在已經有這個辦法，所以可能要經過評估。

鄭委員運鵬：這是旅客在國內其他機場，你們不讓他出境，是很奇怪的事情。

林局長國顯：國內有些機場沒有 CIQS。

鄭委員運鵬：那你要他怎麼辦呢？要他再飛到國內其他機場嗎？這很奇怪啊！

林局長國顯：他原來應該回到國際機場，因為上次就是飛到金門，可是金門機場沒有 CIQS，只好從水頭調 CIQS 的人來幫忙，可是如果其他機場比較遠，沒有的話，他可能要等很久，我們才有辦法調得到人。

主席：好，加「檢討」二字，修正通過。

現在處理第 17 案。

林局長國顯：可以。

主席：好，通過。

現在處理第 18 案。

林局長國顯：可以。

主席：好，通過。

現在處理第 19 案。

林局長國顯：可以。

主席：好，通過。

現在處理第 20 案。

林局長國顯：倒數第三行「針對消費糾紛達一定數量之航空公司，應予以停飛或是取消航線等處分」，建議刪除，讓我們依法來處理。

主席：改為「建請」，好不好？

林局長國顯：好，謝謝委員。

主席：好，修正通過。

現在處理第 21 案。

林局長國顯：建議改為提出書面報告，三個月內送交通委員會。

主席：好，修正通過。

現在處理第 22 案。

林局長國顯：「專案報告」改為「書面報告」，「1 個月」改為「3 個月」，然後倒數第三行「針對本國籍廉價航空研議相關優待措施」，機場的費用一般是一視同仁的。

主席：這有什麼呢？本案只要求你們研議而已，你不研議也可以啊！

林局長國顯：好，那就書面報告就好。

主席：好，修正通過。

現在處理第 23 案。

第 23 案，是要修正為三個月，是不是？我幫你講了。

林局長國顯：謝謝。建議修改為三個月內提出書面報告，謝謝委員。

主席：民航局是三個月提出報告，有沒有哪個局是二個月？部長，二個月內的就給他們升官，提案是二個月內提出相關檢討報告，如果是一個月就可以提出的，我們就讓他升官。

現在處理第 24 案。請問各位，對第 24 案有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 25 案。請問各位，對第 25 案有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 26 案。請問各位，對第 26 案有無異議？（無）無異議，通過。

鄭委員運鵬：有關第 25 案的提案內容「無論發生任何變故都必須保證投入至少 4 架」，你們先看好。

林局長國顯：「無論發生任何變故……」這部分比較困難。

趙委員正宇：你本來就只有 4 架而已……

林局長國顯：是，謝謝委員。

主席：第 25 案改研議，好不好？

現在處理第 27 案，請問各位，對第 27 案有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 28 案。請問各位，對第 28 案有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 29 案。請問各位，對第 29 案有無異議？

林局長國顯：第 29 案一樣，在最後那一行「專案評估報告」建議改成書面報告。

主席：三個月？

林局長國顯：是，謝謝。

主席：現在處理第 30 案。請問各位，對第 30 案有無異議？

林局長國顯：一樣建議改成三個月……

主席：又是三個月？

林局長國顯：是。後面專案評估報告建議改為書面報告。

主席：現在處理第 31 案。請問各位，對第 31 案有無異議？

林局長國顯：第 31 案也是一樣，建議修正為三個月內提出書面報告。謝謝委員。

主席：現在處理第 32 案。請問各位，對第 32 案有無異議？

林局長國顯：第 32 案，我們建議將「專案評估報告」修改為「書面報告」。

主席：這一案病情好像比較嚴重。你們幾個月內提出？

林局長國顯：三個月內提出，後面「專案評估報告」建議改為「書面報告」。

主席：好，改為書面報告。

現在處理第 33 案。請問各位，對第 33 案有無異議？

林局長國顯：第 33 案也是一樣，建議改為三個月提出書面報告。因為這個擴建計畫沒那麼快，是不是給我們的詳細研議的時間？

主席：好，三個月。

林局長國顯：我們建議改用書面提供。

主席：什麼書面提供，這要專案報告。

林局長國顯：報告委員，我們要去開公聽會。

主席：好。現在處理第 34 案。請問各位，對第 34 案有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 35 案。請問各位，對第 35 案有無異議？

林局長國顯：第 35 案內容提及要求我們應補足缺額，這部分我們已經補了，但是如果他們離訓，因為他們受訓完，也不見得都能完訓，完訓缺額可能補不足，必須要重招，是不是可以改為「建議」？我們一定會把它補足。

主席：第 35 案改為「建議」。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：現在處理民航基金部分。

請問各位，對第 1 案有無異議？我跟你講，你們這個可能要增加 4 億，他們那邊相對也要增加。桃機公司也要跟著增加，盈餘要增加 4 億，因為決算已經有 31 億了。

汪處長文寬：因為我們是營運的 65%中的 82%是給民航作業基金，所以這增加的 4 億反推回去，我們機場公司一年營運要增加 7.5 億，對我們來講是很大的負擔。這部分是不是可以等到審查桃園機場公司時，我們再……

主席：鄭委員是說你們去年已經達到 31 億了，但是預算這裡才寫 26 億。

汪處長文寬：桃機公司事實上以這個來講，當然我們希望營運情況越來越好，但是這部分是不是可以給我們有一個努力的空間？

主席：情況越來越好了……

汪處長文寬：它的收入來源是來自於桃機公司的盈餘分配。

主席：不是，104 年決算已經 31 億了，但是 106 年預算才 26 億多，所以加上 4 億，你們可以調整嗎？

汪處長文寬：因為審查桃機公司的預算時會從收支面討論，但今天以民航作業基金來講，它只是桃機盈餘分配的一個對象而已，它的收入是來自桃機公司的盈餘分配，並不是它直接產生的收入，所以我們建議是不是在審查桃機收支時，再一併審查這個案子。

主席：他們說等審查桃機收支再處理，有沒有問題？現在都已經達到 31 億了，那就這個案子先通過，你們去調整。

汪處長文寬：跟委員報告，剛才講過民航作業基金的收入是屬於我們盈餘分配的項目，如果它這邊調整，會影響到桃機公司那邊盈餘的編列數。

主席：那當然會影響，你們那邊跟著調整就好了。可以嗎？

鄭委員運鵬：你們看一下提案第 1 案，你們 103 年預算數的收入是 15 億，決算為 25 億；104 年時是 17 億到 31 億。現在我再加上 4 億，還比去年的決算數少 1 億。

主席：他是說盈餘收入的部分要調整到很高。

鄭委員運鵬：它本來就這麼高，什麼調整這麼高！這比起去年，還算是減少的。

汪處長文寬：我們是不是可以跟委員建議，因為這第一年這樣處理的方式，是不是可以先酌加 1 億，等到審查桃機預算時……

鄭委員運鵬：你們為什麼每年都這樣編？你們歲入都編得不實，讓自己壓力比較小一點……

汪處長文寬：不是，這一點……

鄭委員運鵬：這對你們沒有任何……

主席：你們已經是 31 億了。第 1 案請桃機公司配合調整，第 1 案通過。

現在處理第 2 案。請問各位，對第 2 案有無異議？

林局長國顯：報告委員，第 2 案及第 3 案是一樣的，有關服務收入……

主席：第 3 案併第 2 案。我們尊重鄭寶清委員，好不好？第 2 案怎麼樣？

林局長國顯：沒有問題。

主席：如果沒有問題，就第 3 案併第 2 案，把提案人統統併過來。

現在處理第 4 案。請問各位，對第 4 案有無異議？

林局長國顯：第 4 案跟第 5 案是一樣的，第 5 案併第 4 案……

主席：好，第 5 案併第 4 案，可以嗎？

林局長國顯：最後一行「檢討報告」，建議修改為「書面報告」。

主席：好。

現在處理第 6 案。請問各位，對第 6 案有無異議？

林局長國顯：第 6 案是不是可以不要刪減？因為這是超時工作的用人費用。

主席：你不要統統都不刪好不好？如果都不刪，我們交通委員會之後怎麼跟上面交代？一案都不刪？

林委員俊憲：我們才刪 300 萬，你們的人員編制又減少 28 人。

主席：這是加班費……

林委員俊憲：但是你們人員減少 28 人，加班費怎麼編得比去年還多？

林局長國顯：這是超時的費用，因為人員不足，當他們超過時間工作時……

林委員俊憲：你們的人少 28 位……

林局長國顯：因為沒有辦法休假，所以變成給他們加班費。

林委員俊憲：但是你們的人員減少 28 位了，你們用不到那麼多錢。

林局長國顯：就是因為人員減少，所以才變成……

主席：就是因為人員減少，所以才加班，這也有道理啊！

林局長國顯：因為減少人員，沒有辦法一樣的運作以及維持一樣的運量。

主席：那你跟林委員講。林委員，我求個情，預算不要刪好不好？他們人員少了 28 位，所以加班費給他們多一點。

林局長國顯：因為這是人員超時的費用。

主席：林委員，可以嗎？

林委員俊憲：好啦！

主席：好，那就不處理。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：處理第 7 案。旅運費減一點。

林局長國顯：民航局的費用裡面很多是要……

洪處長玉芬：委員，關於最後一行，因為有統刪的問題，所以這個部分就不需要……

主席：立法院到時候還會統刪，是不是？所以現在不要刪，到時候統刪？

李委員昆澤：我們委員會還是要酌予刪減。

主席：沒關係，到院會的時候，你去講我們這邊已經刪了，好不好？到時候再解釋。

林委員俊憲：不能都不砍，審了半天，刪 300 萬而已。

主席：局長，第 7 案刪一點嘛。

林局長國顯：委員，刪 100 萬，好不好？

林委員俊憲：300 萬啦，怎麼是 100 萬？

林局長國顯：因為這個都是人事費用，各位可以看到，一個是旅運費，一個是超時費。

李委員昆澤：刪 100 萬啦。

林局長國顯：謝謝。

主席：林俊憲委員宅心仁厚、心地善良。

林局長國顯：謝謝委員，謝謝林委員。

主席：處理第 8 案。第 8 案刪 1,000 萬，怎麼樣？

林局長國顯：電力維修費可能還是不宜刪，因為每個航站大概在服務上都要電力維修，冷氣也要開，燈也要開，我們大概不太容易從電費上省下這筆錢，各位委員是不是能夠讓我們維持？航廈的費用……

林委員俊憲：你跟我們委員會說明一下。

林局長國顯：這個主要是各個航站營運的電力系統有外包給外面的廠商來維修，這個費用如果刪除的話，維修的頻率就會降低。

林委員俊憲：因為你們的預算書沒有寫細目，你們花掉 1 億多的話，預算書的說明欄應該說明清楚，讓我們知道一下。

林局長國顯：跟委員報告，這裡有 16 個航站。

李委員昆澤：局長，我請教一下，104 年的決算才 7 億 4,000 萬，但是你們在 106 年要編 9 億 1,486 萬，這個費用的差距是怎麼樣？請簡單說明一下。

主席：你們的預算與決算數差很多，你們用不完嘛。

林委員俊憲：預算與決算數差 2 億，為什麼說明欄裡面不寫？

林局長國顯：跟委員報告，我們再來補充，好不好？這邊有很大的一個問題是……

鄭委員寶清：你們 105 年度的預算是多少？

林局長國顯：這邊有一些錢是因為……

趙委員正宇：電力維修為什麼要編這麼多錢？

林局長國顯：16 個航空站，電梯、所有機電……

李委員昆澤：所以我現在就請教你為什麼要增加這麼多錢……

趙委員正宇：更換零件另外要錢嗎？

李委員昆澤：增加這麼多錢的項目是什麼？

林局長國顯：我跟各位委員報告，零件、耗材都需要更新。第二個，有些保固期到了……

林委員俊憲：我們是問多出來的預算，而且你們不是買新的。

主席：局長，林委員的意思是，你們去年全部才用了 7 億多，現在為什麼要編 9 億多？

林委員俊憲：這全部都是舊的，只是保養維修而已，為什麼會多那麼多錢？

林局長國顯：我們現在編的是 106 年……

李委員昆澤：林委員講的沒錯，這筆預算是維修費用，並不是買新的東西，你們為什麼多這麼多錢？

林局長國顯：我先說明一下，有一些是保固期到了，保固期到的話，就要新增維修的合理費用。

李委員昆澤：說明要清楚啊。

主席：你們去年也有保固期到的，每年都有保固期到的東西。

林局長國顯：每一年會有不同的……

林委員俊憲：我才刪你 1,000 萬耶。你多了快 2 億，我刪你 1,000 萬……

林局長國顯：同仁說去年 8.7 億，今年才 7 億……

主席：8.7 億？那你這邊為什麼這樣寫？

李委員昆澤：那是預算的部分，決算呢？決算還沒有到，105 年的決算還沒有出來。

林委員俊憲：才刪你 1,000 萬，你還在那邊……

主席：昆澤委員，你講的是上面那個，那個是修理及保養，下面是維修，是不同的。

李委員昆澤：修理、保養及維修，現在主要是看每年的預算，你突然增加這麼多，要有合理的說明。編這麼大的數目，他要說明啊。

林委員俊憲：局長，這樣好了，就這個服務費用，因為都是維修保養，沒有買新的東西，我們就統刪 1,000 萬，不要特定只刪電力系統，讓你們自己去調整，好不好？這樣可以吧？好。

林局長國顯：好，謝謝委員。

主席：好，就照這樣刪 1,000 萬。

處理第 9 案。第 9 案也是嗎？

林局長國顯：報告委員，第 9 案及第 23 案可不可以一起處理？第 9 案可不可以併到第 23 案？

主席：好，第 9 案併第 23 案處理。

林局長國顯：這兩個案子後面刪的都是勞務及服務費用。

主席：第 23 案是什麼？

陳主任凱妮：因為第 23 案是針對勞務成本的服務費用，所以我們希望第 9 案併到後面一起處理。

主席：跟第 23 案一樣嗎？

陳主任凱妮：對，第 23 案也是。

林局長國顯：都是勞務成本的服務費用。

主席：這只是凍結而已，沒問題吧？第 9 案及第 23 案有沒有問題？

林局長國顯：第 4 行 449 萬全部刪除這一句話沒有辦法處理。

主席：好，第 8 案、第 9 案及第 23 案統刪 1,000 萬。

林局長國顯：可以，謝謝。

主席：處理第 10 案。

林局長國顯：跟委員報告，專業服務費在民航局裡面算是很重要的，包括法律顧問、委託案，就是我們剛才講的委外服務的評估案，這個也只有一定的費用而已，是不是能夠不要刪這麼多？

主席：那要刪多少？

林局長國顯：連委員選區的北竿都在裡面。

主席：北竿也在裡面？

林委員俊憲：我特別抓出你們的專業服務費，是因為它又暴增，104 年的決算才 1 億 8，為什麼明年又暴增到 3 億 1？你有什麼需要專業服務的？我的提案下面隨便舉個例子，「航站空間及相關設施設置規劃」隨便寫個報告就要 552 萬。

吳主任耀光：關於航空站的空間配置，因為一些商業活動的空間配置調整如果能夠有一個先期的討論及深入的規畫之後，對營收很有幫助，所以我們希望這筆預算能夠保留。

李委員昆澤：以我們高雄小港機場來講，報到櫃台本來只有 80 個，現在經過空間的調整之後增加到 88 個，各地機場的空間調整還是有其必要，向各位做個說明。

林局長國顯：如果能做比較好的規畫，會比我們同仁弄的還好。

林委員俊憲：另外，像委託人家辦理管理諮詢服務費就編了 2,999 萬，這是在諮詢什麼？有什麼可以問的？將近 3,000 萬諮詢費用的細目也不寫，到底是諮詢什麼東西？

林局長國顯：那個是北竿機場的……

林委員俊憲：你推給召委，我們就不敢刪哦？

林局長國顯：不是、不是……

林委員俊憲：說的也是，也不大敢。

林局長國顯：2,500 萬是北竿機場的專業服務費。

主席：好，扯到北竿，我就幫你求情好了。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：林俊憲委員，這個就算了，好不好？跟我們有關係耶。

林局長國顯：不予處理。

主席：好不好？

林委員俊憲：當然好。確定是北竿哦？指定用在北竿哦。

主席：要不要寫進去？

林局長國顯：2,500 萬是北竿。

主席：你要寫跟北竿有關係，你要寫上去。

林委員俊憲：這樣好了，因為後面好像有其他委員對專業服務費也有意見，不然你們的專業服務費就統刪，北竿那個不要動到。

林局長國顯：第 14 案、第 15 案、第 16 案、第 17 案併第 10 案，好不好？

林委員俊憲：對，專業服務費還有其他委員有意見。

主席：好，第 14 案、第 15 案、第 16 案、第 17 案併第 10 案。

鄭委員運鵬：除北竿外，其餘全數刪除啦。

林委員俊憲：除北竿之外，統刪多少？

主席：好，除北竿之外。

在場人員：刪 500 萬。

林委員俊憲：1,000 萬？

在場人員：500 萬。

林委員俊憲：刪 500 萬？好。

林局長國顯：謝謝。

主席：第 10 案是刪 500 萬……

林委員俊憲：是專業服務費統刪 500 萬。

林局長國顯：連剛剛那個，專業服務費統刪 500 萬。

主席：剛才是說多少？

在場人員：全部，total。

林局長國顯：是，謝謝。第 14 案、第 15 案、第 16 案與第 10 案併案處理，刪 500 萬。第 17 案也是。

主席：第 14 案、第 15 案、第 16 案併第 10 案處理，統刪 500 萬。

林局長國顯：還有第 17 案。

主席：第 11 案呢？

李委員昆澤：這個統刪的話，像我提的第 14 案就要刪 700 萬，統刪的話根本都沒有包含在裡面啊。

林局長國顯：報告委員，第 14 案是航管人員體檢的費用。

李委員昆澤：你們的執行率也非常差，你們到 9 月的時候執行數才 234 萬，執行率才 17%而已。

林局長國顯：執行率不好。

趙委員正宇：體檢費用是我們出的哦？

林局長國顯：航管人員。

黃總臺長麗君：他們每年要體檢 1 次。

在場人員：為什麼執行率那麼低？

趙委員正宇：你們 1 次是多少錢？

黃總臺長麗君：如果體檢乙等沒過，就不能執勤了。

李委員昆澤：對，這個有一定的要求。

黃總臺長麗君：這是國際民航組織的規定。

趙委員正宇：這樣 1 次費用多少錢？

黃總臺長麗君：1 萬 2。

趙委員正宇：1 萬 2？

黃總臺長麗君：對。

鄭委員運鵬：到 9 月還有四分之三……

黃總臺長麗君：之前是上半年，這筆費用還有別的經費，不是完全是……

趙委員正宇：你們機場就有醫務所……

黃總臺長麗君：它還是要收費。

林局長國顯：防疫中心要收費。

趙委員正宇：對呀，你們還有執行率較差的問題……

林局長國顯：塔台有 800 多個人，其實費用滿高的。

趙委員正宇：如果你們當志工，也不用錢。

主席：局長，松山航空站有沒有？像我們服從多數，尊重少數，你旁邊不是有個吸菸的地方嗎？那裡連一張椅子都沒有，那很糟糕。那不是專業服務嗎？我到那邊不會抽菸，問題是李昆澤委員幾個人，我們要尊重他。

李委員昆澤：局長，我請教你，為什麼它的執行率只有 17%？為什麼那麼低？到今年 9 月為止。你們有沒有浮編預算之嫌？

黃總臺長麗君：年底就會執行完下半年。

李委員昆澤：到 9 月底止才執行 17%，你說到年底就可以執行完畢，你們是在消化預算嗎？

林局長國顯：他們如果體檢沒過，就不能執勤，只能做別的工作，不能上塔台，那樣會更慘，其他人就不能……

主席：民航局，怎麼樣？昆澤委員在問的那個。好啦，我幫他們回答，執行了還沒付錢。

林局長國顯：還有預付款、還沒有付掉的錢，就是執行率沒有到。

李委員昆澤：還沒有核銷的有多少？

趙委員正宇：你們全部人都是一個人 1 萬 2 嗎？

主席：還沒付錢，是不是？

趙委員正宇：我覺得有點奇怪，有這麼多錢嗎？不對吧？就像你講的，6,000 到 1 萬 2，有的人可能是 6,000，有的科長以上等等才有 1 萬 2，立委都沒有 1 萬 2，你知不知道？部長才有 1 萬 2。

林局長國顯：但是這個事後……

趙委員正宇：你亂講，4 年 4 萬，1 年才 1 萬，沒有 1 萬 2。

朱組長冠文：碳足跡的部分是依照 ACI，高雄機場有一個 level 3 的認證，所以有一個認證的費用。

趙委員正宇：你們要搞清楚，你們現在搞不清楚，你知不知道？

林委員俊憲：你們對自己的預算要掌握清楚。

李委員昆澤：而且管制員的預算、相關的預算才 300 多萬，其他還有像碳足跡等等相關的預算，你們不能都說成是健康檢查，關係到飛航安全，事實上它只占 300 萬，這個 300 萬我們不會去動，但是其他的部分有沒有浮編預算？你們對於預算的項目要能夠立即說明清楚。

林局長國顯：是，我們來改進。

報告委員，這 900 多萬之中，體檢有 326 萬，高雄的碳足跡認證是 245 萬，另外還有一個消防安檢電機檢備 332 萬，所以是分別在 3 個不同的項目裡面。

主席：昆澤委員，怎麼樣？算了，剛才都已經過去了，過去就過去了。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：好不好？不要一直 down 在這裡，他們不敢亂用錢啦。有調查站在那邊，他們敢亂用？好啦。

處理第 11 案及第 12 案。

林局長國顯：這個是不是不要刪？因為水電費是在航站裡面，大概非常困難。

鄭委員運鵬：他們的預算與決算一定花不了那麼多錢。

林委員俊憲：就節能減碳來講，決算才 2 億 9，為什麼要編到 3 億 5？多編 6,000 萬有什麼意思？

林局長國顯：這個是基金，如果沒有用完，反正會回流，但是我們也不能預估運量會不會上漲，所以稍微……

鄭委員運鵬：局長，你們編歲入的時候都編的很保守，壓力很低；編歲出的時候，都報了一大堆。

主席：不是，錢花不完嘛，編那麼多幹嘛？

林委員俊憲：對呀。

主席：你們不可能濫用的，對不對？

林委員俊憲：報告召委，他們的水電費扣除 104 年實際的決算數，先超編了 6,000 萬，這種為了落實節能減碳政策的水電費本來應該越來越少，哪有越編越多的？

林局長國顯：是不是照鄭委員的建議刪 500 萬，好不好？

主席：好，照鄭運鵬委員的提議刪 500 萬……

劉委員權豪：水電費不要編那麼多才會節省啦。

林局長國顯：是，照委員的提議刪 500 萬。

林委員俊憲：水電費有壓力，你們才會省，這樣說的有理。

主席：第 11 案、第 12 案併案刪 500 萬。

處理第 13 案。今天早上質詢的時候，陳賴委員素美有講要撤案，不處理。

處理第 17 案。

在場人員：第 17 案已經併案處理了。

主席：處理第 18 案。

林局長國顯：跟委員報告，我們這裡面有很多是公文書與合約的問題。另外，跟民間業務往來的話，大概也沒有辦法以無紙化的方式處理。委員，是不是刪 100 萬，好不好？我們儘量撙節。

陳委員素月：刪 100 萬？好。

李委員昆澤：好，陳素月委員說刪 100 萬。

劉委員權豪：好，就這樣啦。

主席：素月委員同意刪 100 萬。第 18 案刪 100 萬。

李委員昆澤：就說要節能減碳了嘛。

鄭委員寶清：如果做得到，就簡單讓它通過。

主席：處理第 19 案。說明一下。

衛局長悌琨：本來我們今年預算編了以後，因為桃捷一直沒有通車，A1 站的預辦登機沒有用，明年一定通車，所以不能刪。

李委員昆澤：什麼時候一定通車？

衛局長悌琨：明年一定通！這是明年的預算，明年一定會通的啦！桃捷在今年年底不是……

李委員昆澤：捷運會通？部長都還沒講，你現在就已經在講？

衛局長悌琨：明年 1 月到 12 月……，12 月以前啦。

主席：李委員是說這件事情要部長來宣布。

林委員俊憲：你們的房租增加 1 倍，是租哪裡？你講清楚一點。

衛局長悌琨：A1 站，就是台北車站。

林委員俊憲：你在說明欄寫一下會怎麼樣嗎？為什麼說明欄不寫呢？

衛局長悌琨：好，我們下次改進。

林委員俊憲：增加了快一倍的預算，寫一下會怎麼樣？總該讓我們瞭解吧？

主席：第 19 案就不處理。

現在處理第 20 案。請問各位，有無異議？

劉委員權豪：請業務單位說明一下。

衛局長悌琨：這是針對明年所做的預估，一方面是現職員警的考績晉級，另一方面是因為退休人員增加，故而增加了 1590 萬的退休金，增列了退休與離職金預算。

李委員昆澤：退休與離職金？並非人力增加？

劉委員權豪：你們有增加人力嗎？

衛局長悌琨：沒有。

劉委員權豪：所以這點要說明，不然我們怎麼會知道？

李委員昆澤：所以你們人力還是不足？

主席：我看就算了……

劉委員權豪：刪的原因是，在人力精簡的狀況下還增加人員，這樣我們當然反對。所以你們要說明清楚，並未增加人力，所增加的是退金職，而我們當然不能刪退職金。

衛局長悌琨：對。

劉委員權豪：確定是這樣？

衛局長悌琨：是這樣。

劉委員權豪：到時候又說人員派不出來？

衛局長悌琨：我們不會做這種。

主席：他馬上要升警政署副署長，明年也不是他在用錢。

劉委員權豪：他要調哪裡？

主席：警政署當副署長。第 20 案不處理。

現在處理第 21 案。請問各位，有無異議？

林局長國顯：這是航警的外勤……

衛局長悌琨：我們同意提書面報告後動支。

李委員昆澤：第 21 案應該沒問題吧！

主席：好，就同意提書面。

現在處理第 22 案。請問各位，有無異議？

林局長國顯：剛剛有委員說我們管制員薪水太低，因此必須用飛安獎金來彌補，故建議不予刪除，

這是行政院所核定的專業加給。

主席：本案就併第 6 案處理。

李委員昆澤：飛安獎金對飛安當然有正面幫助，問題是飛安事故在這段時間裡增加非常多，獎金越多，飛安事故越多，所以你們真的應該要好好檢討。

林局長國顯：這只給管制員……

主席：李委員，葉委員辦公室表示本案不處理。

現在處理第 23 案。請問各位，有無異議？

在場人員：不是併入第 8 案？

鄭委員天財：我只是提案凍結，和第 8 案不一樣。

主席：不一樣？

鄭委員天財：內容不同，訴求不同，怎麼可以併？

主席：那就不要併案。

鄭委員天財：前面的提案是刪，但我沒有刪。

劉委員權豪：凍結沒關係，我支持鄭委員意見。

鄭委員天財：畢竟訴求不同啊！

林局長國顯：可以改成提書面報告後動支嗎？

主席：改書面報告後動支？鄭委員來自太麻里嗎？

劉委員權豪：鄭委員從花蓮來的，太麻里在台東。

林局長國顯：第 24 案、第 25 案、第 26 案、第 27 案、第 28 案、第 30 案、第 32 案、第 33 案都是……

劉委員權豪：都和郵電費有關？

林局長國顯：都是。

劉委員權豪：你們人員減少，加上現在提倡無紙本化，怎麼郵電費會越來越高？而且比去年多出 276 萬元？你們人員是減少的，加上民航作業基金也減少，又推行 e 化……

林局長國顯：這裡面有一些……

劉委員權豪：該用的用，我們也當然會讓你們推展業務，但有些錢要縮減才能有節省觀念。

林局長國顯：瞭解，謝謝委員。

鄭委員寶清：這確實不應該，郵電費和其他廣告費增加……

劉委員權豪：我現在講的是郵電費，第 25 案。

鄭委員寶清：請他們說明一下第 25 案，況且只刪 50 萬。

主席：請說明一下。

林局長國顯：航警在維護機場安全時，有時需要郵寄公文，而且有些公文需要雙掛號……

劉委員權豪：人員減少，又推行無紙本化、e 化，結果你們郵電費越編越多？怎麼可能每年郵寄的雙掛號會越來越多？

林局長國顯：通知和公文都需要雙掛號，沒辦法無紙化。

劉委員權豪：所以你們要檢討為何掛號會越寄越多！到底是哪一項業務所增加的？到底是通知什麼事？我實在很難想像，因為政府在推 e 化，而你們的郵電費卻越編越多，整整多出 276 萬，都可以買一輛跑車了！我建議刪 50 萬，這樣你們才會節省，好不好？

林局長國顯：謝謝委員，我們會努力。

主席：那就刪 50 萬……

林局長國顯：第 24 案好像還沒處理？

主席：不就提書面報告？

林局長國顯：好，謝謝。

主席：第 25 案、第 26 案、第 27 案、第 28 案……

鄭委員寶清：都不一樣。

主席：那就分開處理。現在處理第 26 案。請問各位，有無異議？

林局長國顯：第 26 案與第 27 案一樣。

陳委員素月：第 26 案第 27 案一樣。

主席：第 26 案、第 27 案一樣……

林局長國顯：均凍結 1,195 萬。

鄭委員寶清：既然只是凍結，就通過啦……

主席：是通過，還是不處理？是他們的案子過，還是鄭委員的案子過？

鄭委員寶清：我過。

主席：陳素月委員的意見呢？

陳委員素月：我主張刪除 200 萬。

主席：陳委員主張刪除 200 萬，各位有無異議？

林局長國顯：可以改為凍結嗎？我們會提書面報告，畢竟有 400 多萬，預算很多。這是飛安宣導的印刷品，刪掉就少了，可否只刪 100 萬？

鄭委員寶清：那就第 26 案、第 27 案各刪 200 萬。

林局長國顯：各刪 100 萬。

鄭委員寶清：陳素月委員，可以嗎？

陳委員素月：第 27 案可以只刪 100 萬……

林局長國顯：可是這樣一來，我們很多宣導只能減少了。

主席：所以是第 26 案、第 27 案各刪 100 萬？是同一個科目嗎？

林局長國顯：都是印刷勞務業務。

趙委員正宇：加起來 100 萬？

鄭委員寶清：如果要刪科目的話就刪 200 萬，這樣應該沒關係，這是小事。

主席：第 26 案、第 27 案刪 100 萬。

現在處理第 28 案。請問各位，有無異議？

鄭委員運鵬：為什麼要增加 20% 的預算？決算不就是 1 億 5,000 萬嗎？為什麼要增加為 1 億 8,000

萬？目的是什麼？何謂專業服務費？顯然第 10 案刪得不夠。

主席：第 28 案和第 10 案有關嗎？萬一前面刪，後面又刪，就刪光光了！既然刪過就算了，過了，第 28 案不處理……

鄭委員運鵬：要講原因啦！如果增加的兩成是用在北竿，那 OK 啊……

主席：你們到鄭委員辦公室好好向鄭委員解釋一下。

鄭委員運鵬：到底什麼案子需要增加 2,500 萬？

林局長國顯：三個跑道……

鄭委員運鵬：三個跑道評估就要 2,500 萬？評估耶！工程費嗎？而且評估一個就要 800 萬，實在很高。

林局長國顯：上次所提出的工程費是 80 億，所以現在要重新做評估，而且是找國外的顧問公司，以致費用相對較高。但如果評估做得完整，就可以替馬祖省錢。

鄭委員運鵬：人家光做評估就要 800 萬，三個就要……

林委員俊憲：不要什麼事都扯到馬祖……

鄭委員運鵬：既然這麼複雜就不要……

鄭委員寶清：燒到馬祖去了……

主席：既然提到馬祖，拜託一下，不要碰……

鄭委員運鵬：馬祖？根本用不到馬祖……

主席：你們只要把馬祖兩個字掛上去就 OK 了。

趙委員正宇：我那邊最多馬祖人了，你講話還比我大聲！他才一萬，我那邊有八萬，誰比較多？我比較多啊！

主席：這兩千多萬都放在馬祖嗎？國民黨委員有沒有意見？要發聲啊！能刪的話就盡量刪，簡委員？

簡委員東明：你代表。

主席：可是他講馬祖啊，這樣我就發不出聲了！

第 28 案不處理。

現在處理第 29 案。請問各位，有無異議？

林委員俊憲：都已經有 502 輛公務車了，為何每年還編列那麼多的租車費？而且還編了 878 萬！其中，光業務用租車費就有 580 萬，這筆錢用來買都能買十台車了！

林局長國顯：這五百多輛車應該有很多是航警的……

林委員俊憲：我認為刪 100 萬很合理，況且你們連車子在哪裡都不知道，還租車？

黃總臺長麗君：飛航管制員的工作地點在北部飛航服務園區，位於大園鄉南港村，該處並無大眾交通工具，從台北過去的話……

林委員俊憲：但你們有五百多輛公務車……

黃總臺長麗君：這些車分屬於 16 個航空站……

趙委員正宇：車子給管制員開，還是去接他們？

黃總臺長麗君：去接他們。那五百多輛車是民航局、航警的飛安巡察車……

趙委員正宇：連航警都有？

黃總臺長麗君：此外還有 16 個航空站……

林委員俊憲：就算要去大園，難道隨便借都借不到嗎？

黃總臺長麗君：我們那邊是 24 小時運作的。

林委員俊憲：都編了 580 萬，為什麼不用來自己買車？用 600 萬來算，想買 10 部都可以。

黃總臺長麗君：可是沒有司機啊！國際上的飛航管制員都有疲勞問題，而且從台北坐車到那裡要兩、三個小時。

鄭委員運鵬：那為什麼不住桃園呢？

黃總臺長麗君：北部飛航服務園區原來是在公館，100 年搬到……

趙委員正宇：從住家接到工作地點嗎？

黃總臺長麗君：定點，和華航一樣。

趙委員正宇：那就比部長大了，部長還騎腳踏車上班。

林委員俊憲：就算不刪，也要告訴我們為何增加那麼多？104 年決算才 721 萬，明年為何多編 20%，編到 878 萬？

黃總臺長麗君：其實我們已經刪掉 60 萬了。

趙委員正宇：刪 60 萬就不得了了？

黃總臺長麗君：不是，我們是核實刪除。

鄭委員寶清：可以的話，就刪 100 萬，如果真的不行，也得把話講清楚。

主席：林委員的意見呢？

林委員俊憲：省一點，刪 50 萬好了。

鄭委員運鵬：請他們搬到桃園啦！

主席：第 29 案改刪 50 萬，這 50 萬如果買部車送到馬祖，就可以不用刪了，懂了吧？

現在處理第 30 案。請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 31 案。請問各位，有無異議？

李組長建國：那是我們參加美國航空氣象協會、國際飛航安全電子協會這兩個 NGO 組織的會費。

趙委員正宇：好。

主席：蕭委員美琴的意見呢？既然蕭委員不在的話，第 31 案就不處理了。

現在處理第 32 案。請問各位，有無異議？

林局長國顯：可否修正為民航局向交通委員會提書面報告後即可動支？建議將同意後始得動支刪掉，改為提書面報告後始得動支。

主席：第 32 案修正為提書面報告。

現在處理第 33 案。請問各位，有無異議？

朱主任耀光：第 33 案和聯合補位系統有關。

主席：已經統刪了嗎？李委員提案都刪得很少。

現在處理第 34 案。請問各位，有無異議？

衛局長悌琨：第 34 案與航警局的警察節禮品有關，在此懇請各位委員免予刪除這 100 萬，因為我們的人力真的不夠！其實同仁們在安檢工作上真的打拼得很認真，從 9 月 30 日到現在，已查獲七件毒品，共 19.284 公斤。同仁們以有限人力做最有效的運用，倘若再將警察節的禮物刪除，對士氣將有很大影響，希望各位委員能給予支持。

主席：既然如此，第 34 案不予處理。

鄭委員運鵬：但也不要買些員警不喜歡的東西啊！

衛局長悌琨：我們會徵求同仁們的意見，買他們喜歡的。

主席：現在處理第 35 案。請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

現在處理第 36 案。請問各位，有無異議？

林局長國顯：最後一行建議改為提書面報告後始得動支。

主席：第 36 案改為提書面報告。

現在處理第 37 案。請問各位，有無異議？

林委員俊憲：委員會有桃園幫的。這個污水處理廠是要移交給桃園市政府使用的！民航基金花了 5 億，蓋了一座污水處理廠，結果桃園市政府不接，不知這算不算弊案？從 94 年蓋到現在，都十幾年了，到現在都無法移交給桃園市政府。我認為應該先把問題解決，而不是每年都編預算去維護，請問要維護什麼？為什麼花了 5 億蓋好的污水處理廠不能使用？桃園市政府拒絕移交的原因是什麼？

林組長宏憲：在 88 年辦理區段徵收，也就是現在南港里客運園區的區段徵收，當時的桃園縣政府希望能興建污水處理廠，原本談好為有償撥給，但在 94 年蓋好後，為了有償、無償問題以致無法談成。最近我們希望能以區段結算來研究看看，現在也正在做這方面的協調。

林委員俊憲：都擺爛十年了，從 94 年到現在，應該是擺爛十一年了！

林組長宏憲：當時開發因為沒有預期……

林委員俊憲：既然都沒用，裡頭的東西恐怕都爛掉了！

林組長宏憲：所以現在是在保全維持……

林局長國顯：因為當時縣府一直沒有接收……

林委員俊憲：你們預計何時要與桃園市政府協調？

林組長宏憲：現在連維護費都不出了，所以暫時……

林委員俊憲：誰不出維護費？

林組長宏憲：桃園市政府。

林委員俊憲：那怎麼辦？

鄭委員寶清：那個地方根本沒在使用，還弄了一堆……

林委員俊憲：既然用不著，為何還要規劃？還花了 5 億，設在一個根本不可能使用的地方？

林組長宏憲：桃園縣政府在 88 年做區段徵收時，要求我們要蓋污水處理廠給他們。

鄭委員寶清：桃園縣政府要求的，但是到最後要給他們，他們又不要。假如現在不編列這個預算，

有沒有關係？

林組長宏憲：因為我們有一個要保全，而且裡面的設施還是要定期保養維護。

林委員俊憲：假設今年給你們預算，明年呢？還是繼續維護保養？

林局長國顯：我們是希望桃園市政府可以接續處理，否則真的……

林委員俊憲：你們有跟桃園市政府談嗎？

林局長國顯：一直都在談。

林委員俊憲：上一次跟桃園市政府談是什麼時候？幾月幾號？你把會議紀錄拿出來，你說有在談，那很奇怪。你們有沒有談？

趙委員正宇：我問一下，那個設備還可以用嗎？

林組長宏憲：設備本身有分房屋跟機械，機械可能不行了，但是房屋的部分還可以。

趙委員正宇：我就知道，以前都市計畫有很多社區也都是一樣，一定要做污水處理，做到最後，地方政府不接了，因為維護費太高，最後機器都爛在那裡，現在機器又沒有維護。我請問你，這個是硬體設備嗎？只有房屋維護費嗎？

林組長宏憲：報告委員，8 月份的時候其實水務局都有到現場，我們正在溝通，他們也來看那些狀況……

鄭委員寶清：現在有在使用嗎？

林組長宏憲：沒有。

趙委員正宇：這 210 萬是要做什麼？我所提的第 38 案也是一樣。

林組長宏憲：就如同剛剛所講的，一個是保全，因為它整個設施，第二個是裡面……

鄭委員寶清：統統都壞了，那就不用保全了。

趙委員正宇：你們一年總共花 800 多……

鄭委員運鵬：如果市政府不願意接，你們倒是要想想看以後到底要做什麼使用，就算是養魚、做埤塘也好，有總是沒有好，對不對？否則你們一直編列……

林委員俊憲：不然來養虱目魚，好不好？

鄭委員運鵬：你們應該想辦法，你們應該考慮這個錢還有沒有別種用途，監察院、審計部都是這樣，不然你們擺在這邊是擺著，也是只能這樣。

賀陳部長旦：我們按照前面統刪，這一年再找出辦法來，明年不敢編了，明年不准編了。

林委員俊憲：召委，我們這樣好了，今年給他們預算，請他們提出一個報告，看這件事情，他們準備如何善後，澈底將這件事解決，鄭寶清委員要求的。否則每年編列這些錢有什麼意義呢？你們看看到底是要封存，還是要拆掉。

主席：第 8 案已經統刪了，所以第 37 案、第 38 案、第 39 案及第 41 案併案處理。第 37 案，請民航局提出報告。

鄭委員寶清：你們要提出解決辦法，而不是只有報告，好不好？

林局長國顯：是，我們來跟桃園市政府協商。

主席：第 37 案、第 38 案、第 39 案……

林局長國顯：報告各位委員，很抱歉，第 32 案及第 36 案當初是全數凍結，如果全數凍結就必須等到三讀通過才能全數動支，但是有些費用，我們可能在三讀之前就必須要動支了，我們建議第 32 案及第 36 案是不是可以改成凍結五分之一，不要全數凍結？因為如果全數凍結的話，我們就統統沒有辦法做了。

主席：你們的書面不是很快就送出來了嗎？沒有影響嘛？

林局長國顯：好，謝謝。

主席：現在處理第 40 案。請業務單位說明。

林局長國顯：第 40 案是不是可以併第 35 案處理？

主席：可以嗎？

趙委員正宇：可以，是一樣的。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：第 40 案併第 35 案。

現在處理第 41 案。

鄭委員運鵬：你們的決算從來沒有超過 1 億，為什麼今年要編 1 億 3,000 萬？

林局長國顯：第 41 案好像已經講過了，剛剛……

主席：剛才已經講過了，第 41 案不討論。

現在處理第 42 案。

林局長國顯：第 42 案跟第 43 案是公關費，是不是可以跟去年一樣，刪除 100 萬？兩案併案處理？

主席：不要刪啦！

趙委員正宇：這公關費花太多錢了！

主席：陳素月委員在這裡，不好意思！公關很重要，你們知不知道？

趙委員正宇：好，刪除 100 萬，剛才局長講了。

主席：陳素月委員，可以嗎？

鄭委員運鵬：現在桃園人是不需要跟他們做公關的。

趙委員正宇：我們不做公關，不吃人家的。就刪 100 萬，外面也不要做公關了，不要浪費錢。

主席：現在處理第 44 案。請問各位，對第 44 案有無異議？

林局長國顯：第 44 案，我們建議改為三個月內完成書面報告。

主席：第 45 案，請問各位，對第 45 案有無異議？這是決議案，決議案有沒有問題吧？

韓組長振華：我們查過刑事相關法規，不當得利是屬於告訴乃論，所以不可能由民航局啟動刑事的告訴，所以我們建議把那幾個文字刪掉，我們會去檢討……

主席：侵占是刑事罪。

韓組長振華：它是刑事罪，但是被侵占的人要去提告。所以先讓我們檢討它是否有不當得利之處。

主席：第幾行哪裡寫告發？

韓組長振華：倒數第三行。

主席：第三行將「告訴」改為「告發」。

現在處理第 46 案。請問各位，對第 46 案有無異議？

林局長國顯：報告委員，這部分大概沒有辦法，主要是這邊刪減九億多，金額相當高，這樣大概沒有辦法運作。

鄭委員寶清：你認為應該刪多少？刪 8 億？

林局長國顯：這是航空城的作業費，還有相關的……

鄭委員寶清：刪預算是你們做事，不是要……

林局長國顯：是，不是要讓我們不能做……

鄭委員寶清：它執行只有 38%而已。

林局長國顯：報告委員，我們建議先刪減 1 億，好嗎？刪減 1 億，由我們來調整？

鄭委員寶清：主席，我同意刪 1 億。

林局長國顯：第 46 案及第 47 案併案，刪 1 億。

主席：第 48 案也是嗎？哪幾案併案？第 46 案跟哪個案有關連嗎？

林局長國顯：跟第 47 案。

主席：第 46 案跟第 47 案合併，刪減 1 億，科目自行調整。

鄭委員寶清：我的提案是刪除 1 億，但是蕭美琴委員的提案才刪 1,000 萬而已。

主席：那兩案合併，是不是？第 47 案併第 46 案，刪 1 億，科目自行調整。

現在處理第 48 案。第 48 案跟第 46 案、第 47 案有關連嗎？你們要講嘛！第 46 案、第 47 案及第 48 案併在一起，刪減 1 億。

第 49 案也是嗎？請你們一起講。好，第 49 案、第 50 案、第 51 案、第 52 案及第 53 案都是嗎？

陳主任凱妮：報告主席，我們固定資產的部分已經刪減 1 億了，是不是後面就全部刪 1 億？就是「固定資產建設改良擴充」這個計畫，前面第 46 案及第 47 案已經合併刪 1 億了，後面的計畫全部都是有關「固定資產建設改良擴充」，我們建議是不是可以全部併入，一起調整。

主席：那就是第 47 案、第 48 案、第 49 案、第 50 案、第 51 案、第 52 案、第 53 案一直到第 62 案，併案刪減 1 億。

現在處理臨時提案。這是鄭天財委員的提案，各位對這個提案沒有意見吧？請你們擬訂相關的計畫，好不好？

趙委員正宇：你們去和鄭委員說明。

林局長國顯：我們跟鄭委員說明。

主席：你先跟趙正宇委員說明。

林局長國顯：趙委員的意思是要我們去跟鄭天財委員說明。

主席：我的意思是你跟他說明。

林局長國顯：是。

主席：請問各位委員還有沒有意見？如果沒有意見，我們就宣讀決議。

（協商結束）

主席：今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄；如果有委員對提案補簽，列入紀錄；本日審查預算部分照列或照協商結論通過，臨時提案照協商結論通過。

針對本日會議所列的議程，作如下決議：一、報告及詢答結束。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、民航局單位預算及民航基金分預算全部處理完畢。

現在休息，明日上午 9 時繼續開會。

休息（13 時 54 分）

附錄

民航局單位預算

委員提案：

1、

鑑於民用航空局罰金罰鍰達 104 年決算數為 4,110 千元；103 年決算數為 6,202 千元；102 決算為 8,335 千元；101 年決算為 7,275 千元；平均超過六百，然而 106 年罰金罰鍰預算數僅列 2,700 千元，顯然過於保守，有關罰金罰鍰 106 年度預算建議增列 2,000 千元。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清
李昆澤

2、

103 年 7 月復興航空 GE222 馬公空難以及 105 年 2 月復興航空 GE-235 南港空難，釀成重大傷亡，舉國震驚。今年 1 月飛航安全調查委員會馬公空難事故調查報告指出：「復興航空 ATR 飛航組員未遵照標準作業程序，民航局未監控復興是否落實飛安會所提出的飛安改善建議，民航局未制定系統化作業程序去認定航空公司之風險值」等問題。據「國際航空運輸協會」統計顯示，2009 年至 2013 年 94 起空難事故中，亞洲的航空公司佔 18%，遠高於歐洲的 3%和北美的 13%，民眾日益重視各航空公司的安全性評比，民航主管機關對各航空公司內部飛航組員之監理尤為重要，為避免類似悲劇重蹈覆轍，應預先降低飛航潛在之危險因子以保障乘客權益。民航局應全面檢視國籍航空業者是否落實安全管理系統，訂定強化安全項目之績效指標及定期檢視，並針對國籍航空業者之經營情形、人力配置數、飛航起降次數及疲勞駕駛等項目，建立一套評估風險值並定期公布評比結果。爰針對 106 年度民用航空局歲出預算 3 億 3,116 萬 5 千元凍結 5%，俟交通部民用航空局就上述事項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：陳雪生 鄭天財 簡東明

3、

交通部民用航空局於 106 年度編列一般行政費用 3 億 2,889 萬 9 千元。鑒於前年、去年連續發生兩起重大事件（GE222 及 GE235 航班），民航局遭監察院於今（105）年 9 月提出糾正。民用航空業之管理督導、飛航標準之釐訂、飛航安全之策劃與督導及航空人員之訓練與管理事項等均屬民航局法定職掌，近年復興航空 2 起重大空難事件，民航局之飛航安全監理責任難辭其咎，且近來颱風將至卻讓航空公司硬飛，及讓各航空公司侵占旅客機場服務費退款之情事屢屢發生。爰此，建議凍結本筆預算四分之一，俟民用航空局於三個月內將書面檢討報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清
李昆澤

4、

有鑑於民用航空局 106 年度歲出第 14 款第 2 項第 1 目「一般行政」工作計畫「01 人員維持」

項下編列「加班值班費」990 萬 2 千元。經查：本項預算從 102 年度編列 820 萬元，103 年度編列 957 萬 5 千元，104 年度編列 959 萬 8 千元，105 年度更破千萬達到 1,014 萬 5 千元。但由預算書「預算總說明」觀之，有關民航局現行法令執掌、各年度施政目標與重點，近年內容並無明顯差異，顯示民航局業務量未明顯增加，雖 106 年度預算已較 105 年度微減，但與歷年比起仍屬偏高，與政府各機關應擷節開支原則有違，顯有浮編之嫌。爰擬刪除該項計畫編列經費 990 萬 2 千元之三分之一。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

5、

鑑於民用航空局於 106 年度編列「人事費」3 億 2,598 萬 8 千元，其中「加班值班費」項目編列 990 萬 2 千元，為自 102 年至 105 年以來，「加班值班費」編列次高，惟查近年來民用航空局施政目標並無明顯差異，業務內容也未明顯增加，顯示民用航空局「加班值班費」預算恐有浮編之嫌。故建議刪減該項目預算 150 萬，以擷節公帑。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

6、

交通部民用航空局 106 年預算「一般行政—人員維持」其中「加班值班費」項下編列 990 萬 2 千元，惟查我國 104 年在台營運低成本航空民眾申訴案件數共 586 件，105 年截至 7 月共 309 件，其中我國籍台灣虎航客訴案件數 104 年 108 件，105 年截至 7 月為止 88 件名列第一，顯見民航局對於廉價航空服務品質無法有效改善。爰此，應予凍結 2 分之 1，待民航局對立法院交通委員會提出有效降低廉價航空客訴案件之專案報告後，再行動支。

提案人：李昆澤 葉宜津 劉權豪 鄭寶清 鄭運鵬

7、

交通部民用航空局 106 年度預算「一般行政—業務費用」編列 192 萬 1 千元，惟查長榮航空梅姬颱風期間飛航作業違反民航局核准之起降標準，且 8 航班組員飛時超時違反規定，嚴重影響我國國籍航空飛行安全，為避免未來同樣情形發生，民航局應儘速調查裁處，爰此，應予以凍結 2 分之 1，俟民航局對長榮航空事件調查懲處後，向交通委員會專案報告後，再行動支。

提案人：李昆澤 劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬

8、

查交通部民用航空局 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」其中「獎補助費」項下編列獎補助費 99 萬元，係退休退職人員三節慰問金 98 萬 4 千元，因公傷亡遺族三節慰問金 6 千元，惟行政院已定案重新檢討「退休退職人員三節慰問金」發放標準。爰此，應予凍結「退休退職人員三節慰問金」部分 98 萬 4 千元，待民用航空局重新修正，向立法院交通委員會專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 葉宜津 劉權豪 鄭寶清 鄭運鵬

9、

交通部民用航空局 106 年度預算「交通及運輸設備」節下編列汰換客貨兩用車 1 輛 82 萬元，

有鑑於欲汰換車輛使用年限已達 19 年，而貨物稅已規定舊車換新車可折抵 5 萬元，民用航空局汰換車輛時應注意汰換方式，應以殘值最高方式辦理，爰此，交通部民用航空局 106 年度「交通及運輸設備」82 萬元，應予以全數凍結，待民用航空局向交通委員會提出報告後，再行動支。

提案人：李昆澤 劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬

10、

105 年 9 月 27 日梅姬颱風期間，長榮航空公司（以下簡稱長榮航空）多架飛機降落桃園國際機場，引起外界質疑飛航安全事件，颱風期間航機之飛航作業經常受到不可預期天氣狀況影響，造成班機延誤、取消或轉降至其它備用機場，航機降落除需符合各機型起降天氣條件如能見度及側風速度等最低標準外，油量足夠性、駕駛員及客艙組員飛時限度，均必須符合法規之要求。由於長榮航空引起外界質疑情事，爰要求交通部民航局一個月內提出調查報告，並建立受氣候因素影響起降之明確標準。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清
李昆澤

11、

長榮航空於梅姬颱風期間共有六班次違反航空器飛航作業管理規則 37 條之一客艙組員超時工作、一班次違反長榮提報民航局核准之操作手冊降落側風標準，按民航法第 112 條第二項第五款應處以新台幣六十萬元以上三百萬元以下之罰鍰，惟民航局基於七班次乃於同一颱風期間違規，僅論以一次行為罰之，顯見不合理，航空公司一班次違規和 7 班次違規同樣都是一次罰鍰，輕重失衡，為避免航空公司利用罰鍰最高限額有限，只要該公司颱風天營收超過罰鍰，即可有恃無恐。建議民航局按民航法第 112 條第二項第五款以七次違規行為分別處罰，且基於生命為人民感情中最高法益，建議民航局對此種違規罰鍰上限修正為無上限。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

12、

民航局對於各類飛航作業相關人員訓練計畫，負有核准及檢查之責，惟查民航局未督促復興航空落實考訓分離政策，且根據飛安會 102 年調查復興航空 GE515 航班事故報告中指出，復興飛航組員長期未遵守標準作業程序、訓練、考驗等缺失，民航局未執行特別檢查及追蹤督導，致使 103 年及 104 年復興發生之重大事故相關缺失一再出現，監察院於 105 年對民航局提出糾正。

我國民眾利用航空運輸量龐大，且我國近年致力於發展觀光事業，復興作為重要的航空公司之一，重大事故頻發對於民眾生命財產安全損失甚大，也破壞台灣國際形象，民航局督促不周亦難辭其咎，爰提起本決議令民航局加強檢查及督導，以保障乘客權益。

提案人：鄭寶清 劉權豪

連署人：趙正宇 葉宜津 李昆澤 鄭運鵬

13、

鑑於民用航空局職掌飛航安全之策畫與督導、航空器失事之調查及航空人員之訓練與管理，針對相關人員訓練計畫，負有核准及檢查之責，104 年 2 月 4 日復興航空 235 班機於松山機場起

飛不久即墜於基隆河，造成 43 人死亡，經查該航班之駕駛員之訓練、考驗過程頻頻違反規定，包括未落實考訓分離制度、未確認模擬機驗證不及格之改善情形等，惟民航局針對復興航空長期未遵守標準作業程序、訓練與考驗方面等諸多缺失，未執行特別檢查，也未確實追蹤與督導改正，甚至核發檢定證，遭監察院提案糾正。故建議民航局全面檢討航空人員檢定給證管理流程，並於 2 個月內向立法院交通委會提出檢討報告，以盡查核及監督之責。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

14、

民用航空業之管理督導、飛航標準之釐訂、飛航安全之策劃與督導及航空人員之訓練與管理事項等均屬民航局法定職掌，近年復興航空 2 起重大空難事件，民航局之飛航安全監理責任難辭其咎，監察院於 105 年 9 月提起糾正在案；又劇烈氣候變化對我國飛航安全造成威脅，近期仍有航空公司執意於颱風天違規飛行，置飛安於不顧。民航局應對以上缺失加強監理，並於二個月內向交通委員會提出檢討報告，俾利有效提升飛航安全。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

15、

104 年國內各機場進出旅客有 5815 萬人次，國人出國者一年也高達 1318 萬人次，而常見的航空消費糾費最常見有三項，班機延誤、行李之延誤及遺失，但民用航空法中，僅有第九十三條之一規定託運貨物或登記行李毀損之賠償規定，對於班機延誤卻無任何保障消費者之規定。雖然交通部訂定有「民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法」，第四條規定「運送人因運送遲延或變更航線或起降地點，致影響旅客權益者，應視實際情況並斟酌乘客需要，適時免費提供下列服務：(一)必要之通訊。(二)必要之飲食或膳宿。(三)必要之禦寒或醫藥急救之物品。(四)必要之轉機或其他交通工具。」但均屬於原則性之規範，缺乏明確，各家航空公司作法不一，爰要求交通部民航局研擬修正相關法規，對上述補償措施訂定數字化的明確標準。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清
李昆澤

16、

2016 年 10 月 20 日復興航空澳門—桃園 GE354 航班午，因桃園機場側風強勁重飛兩次，最後轉降於松山機場。由於，旅客驚魂未定，不願重新飛回桃園機場，在僵持之後，由航警局介入協調，乘客才在松山機場下機入境。爰要求交通部民航局修正「民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法」，納入允許國內備降機場下機出境規定，以做為糾紛處理之規範。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 趙正宇 葉宜津 鄭寶清
李昆澤

17、

對於飛機起降的最後決定權係在機長，但長久以往受到各式各樣不同的壓力，飛機是否起降並非完全決定於專業因素，甚且等於搏命之行為。為避免機長於判斷時，受到不必要之壓力而搏

命起降，民航局對於劇烈天氣，應建立一套嚴謹機場關場機制標準，讓航空公司無法強求飛機起降，旅客也不會看到飛機起降，務必以安全為第一要求。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

18、

近年低成本航空消費爭議案件亦逐年增加，經分析爭議案件發生原因，以票務問題最多，航班時間調整次之，係因低成本航空經營方式與傳統航空公司有別，使消費者容易因未充分了解機票使用限制及規定而衍生後續爭議。

鑒於低成本航空近年市占率不斷增加，本院雖曾於 104 年度提起決議促民航局改善，然相關消費爭議案件數仍攀升，未見成效，爰再提起本決議，令民航局善盡監督之責，以保障乘客消費權益。

提案人：鄭寶清 劉權豪

連署人：趙正宇 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

19、

鑒於近年來，廉價航空盛行，惟消費爭議亦不斷，民航局卻未能妥善處理。近日更傳出航空公司若有旅客因個人因素無法成行，須花上千元的手續費才能申請退款 500 元機場服務費，顯有侵占之嫌。爰要求交通部針對國籍航空公司若涉及刑法侵占罪之嫌，相關主管機關（桃園機場公司、觀光局）應主動提起訴訟，民航主管機關亦須採取必要的政策手段，讓航空公司不得侵占機場服務費。

提案人：陳素月 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

李昆澤

20、

有鑑於廉價航空公司消費糾紛頻傳，去年高達 586 件，今年截至八月份為止，仍舊有 309 件。交通部民航局雖然已經成立專責小組與提供民眾申訴專線處理廉價航空公司的消費糾紛，卻未能顯現成效。主因是因為大多外籍航空對於我國消費者權益不夠重視，為保障我國消費者搭乘國外航空公司等相關權益。本席要求民航局應於三個月內提出有關外籍航空公司消費糾紛處理機制與罰則，針對消費糾紛達一定數量之航空公司，應予以停飛或是取消航線等處分。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭天財 簡東明 劉權豪

21、

鑑於「廉價航空」於 103 年度投入市場營運後，市占率節節提高，但消費爭議案件爭議不斷，其中威航公司 103 年 9 月開航後，不久即發生鉅額虧損，被迫於 105 年 10 月 4 日起申請停業一年，許多消費者抗議權益受損。虎航公司更爆出與新加坡航集團簽下不平等合約。廉航問題不斷浮現，顯見交通部民航局監督不嚴，因此爰提案要求民航局應提出更有效廉價航空管理措施，一個月內送交立法院交通委員會。

附表：我國低成本航空公司近年來營運情形統計表

單位：家；人；%；件

年 度	家 數	載 客 人 數	廉價航空市占率%	廉價航空消費爭議案件數
100	6	908,139	2.91	18
101	11	1,248,142	3.55	17
102	13	2,322,609	5.97	69
103	16	3,284,171	7.46	184
104	20	4,730,529	9.89	586
105 (8 月底)	20	4,718,359	13.46	309

※註：1. 資料來源：立法院預算中心提供。

2. 資料統計至 105 年 8 月底止。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財

22、

有鑑於民航局近期對於國內機場降落費進行調整，目前方案仍送交通部審核中，惟目前高雄小港國際機場將爭取成為廉價航空基地，為持續鼓勵廉價航空於高雄增加航班，並扶持本國籍廉價航空，遂要求民航局應針對廉價航空降落高雄小港機場之「使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準」進行調降，再針對本國籍廉價航空研議相關優待措施，降低本國籍廉價航空營運成本，請民航局於 1 個月內研議，並將研議結果向交通委員會提出專案報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬

23、

低成本航空外籍航空公司在我國市場發展已逾 10 年，市占率逐年提高，國籍低成本航空公司並於 103 年度申請設立，並投入我國市場參與營運。然近年來低成本航空運輸模式在全球迅速發展，在我國無論公司家數、航線數、載客人數及市占率均普遍成長，以 104 年度為例，載客數達 473 萬 0,529 人，市占率為 9.89%，105 年 8 月底更上升至 13.46%。惟消費者爭議案件仍不斷攀升，低成本航空的服務品質容有檢討之必要；又國籍低成本航空公司營運未及 2 年即產生鉅額虧損，民航局應針對以上全面加強監督及輔導，並於二個月內向交通委員會提出相關檢討報告，以維護飛航安全，並兼顧政府及消費者權益。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

24、

台南航空站在中央和地方努力下，目前國際班機有愈來愈多之趨勢。但台南航空站航空空間狹小，尤其入境部分，其空間尚不足以應付一班航班之乘客，而讓旅客在戶外風吹日晒雨淋，或者直接與接駁車上等待。為免讓國際航班之外國旅客對於台南產生不好之第一印象，爰建請民用航空局應設法改善台南航空站之入境動線及空間。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

25、

台東離島地區蘭嶼、綠島航線及澎湖馬公、七美、望安等航線僅一家航空公司經營，且取得經營期限為 10 年，並按經營計畫投入 4 架 19 人座航空器營運 5 條航線。惟過去經營業者曾因航空器故障、老舊等因素，致使 5 條航線僅有 2 架航空器營運，造成運能不足，影響離島居民返鄉、就醫權益甚鉅。爰此民航局應儘速研議增加第 2 家業者經營上述離島航線之可行性，或擬訂相關規範要求經營業者無論發生任何變故都必須保證投入至少 4 架航空器營運，以維離島居民之權益。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

26、

103 年度台灣首家飛行學校安捷航空顧問（股）有限公司其術科訓練已獲民航局同意設立在台東機場，該飛行學校雖對國內飛航人才培育有非常大的助益，惟近期來因為該校訓練業務頻繁造成飛機起降、操演所孳生之噪音，引發當地居民之民怨，為促進敦親睦鄰，特請民航局儘速協調業者規劃訓練計畫時先與當地居民溝通，避開擾民時段，以維居住品質。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 李昆澤

27、

根據立法院預算中心評估報告指出，我國各航空站航線可租用面積僅 8 萬 7,631 平方公尺，佔總面積 33 萬 8,412 平方公尺之 25.89%，相較於國際航空站經營趨勢，朝向企業化、商業化，整合周遭土地開發，帶動區域經營繁榮，顯然國內航空站經營有所不足。尤其台東航空站可租用面積 515 平方公尺佔航空站總面積僅 7.73%，遠低於平均值，對於近年來致力於發展觀光以期帶動台東周遭產業發展，顯然台東航空站整體多元經營仍過於受限，爰此民航局應儘速研議台東航空站土地開發可行性，以期帶動周遭發展，促進當地觀光產業。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

28、

民用航空局於預算總說明之 104 年度施政績效及達成情形，於落實飛航安全方面，其原定目標值為 0.17 次/百萬飛時，但其說明卻將 103 年及 104 年失事之復興航空排除在外排除在外，理由為失事之班機係屬渦輪螺槳飛機。但所謂飛航安全，實包括所有種類機型，人命無價，亦不應依機型不同而論斷。故對於民用航空局自評達到目標值，完全罔顧飛安事實，亦易造成僅注重渦輪噴射飛機之飛安，而不顧渦輪螺槳飛機之飛安，爰要求民用航空局應立即以更正、勘誤表方式，重新統計計算失事復興航空之數據，以正視聽。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

29、

花蓮機場於 2001 年，由行政院核定首班日本包機，開始辦理國際航線業務。據查，至 102 年以前，每年均有不少來自亞洲主要城市之包機往返花蓮；就 96-102 年資料顯示，不含中國內陸城市，計有包機 1,231 架次。然而因政策方向等因素，103、104 年，除來自中國之包機外，亞洲其他城市包機數為 0，遂造成花蓮機場低利用率之現象。近期，國內航空業者因營運虧損，計

畫縮減國內機場往返花蓮之定期航班，此舉更將大大降低花蓮機場之使用，衝擊機場內相關協力廠商之經營與服務人員就業機會。爰此，要求民航局主動協調業者將部分國內不經濟航班，同額轉為國際航班，開闢花蓮飛往日、韓、東南亞主要城市之航線；並會同觀光局，以能促進花蓮觀光旅遊之航線為首選，適時輔以政策性補助航線。請於二個月內完成完整、嚴謹之專案評估報告，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬
李昆澤

30、

彩繪列車、飛機往往是車站、機場的亮點，除了載具本身能促進業者營運利潤外，更重要的是其宣傳的功能。為推動我國觀光產業，吸引國際遊客，爰要求民航局洽商國籍航空公司意願，並會同觀光局，共同研擬「透過彩繪飛機宣傳我國重要觀光景點」之相關專案計畫。其中，飛機外觀彩繪之主題須以本土文化素材、景觀風貌、在地藝術家之創作意象為主，並同時兼顧飛機內裝色調、座椅、機內雜誌、文宣、衍伸商品之搭配等。請於二個月內完成完整、嚴謹之專案評估報告，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 劉權豪 鄭運鵬
李昆澤

31、

為促進地方觀光發展、紓緩桃園、松山機場空中交通，爰要求交通部民航局會同觀光局等單位，共同研擬航班分流計畫，利用政策補助航線或提出優惠與配套等措施，以協調航空公司及旅遊業者，更動團體旅遊性質較高之包機航班，轉飛至使用率較低之機場。如此作為，期能紓緩桃園、松山機場調度、有效利用我國其他機場外，亦可促進地方觀光產業、平衡區域發展。請於二個月內完成完整、嚴謹之專案可行性評估報告，包含各利用率較低之機場及其觀光發展潛力的 SWOT 分析，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清
李昆澤

32、

觀光產業之發展應因地制宜、利用地方優勢。花東縱谷地形狹長，中央及海岸山脈間，農田風光錯落有致、地景豐富，實具有發展空域觀光的條件。惟民航局對於超輕型載具的管理，僅規範在空域活動範圍，無形間限制了整體空域觀光的發展。據查，目前全國合法「起降場」僅有六處，花蓮佔三處。然而，起降場並未符合「飛行場」之規模與標準，無法起降兩人以上的觀光航空器。再者，民航局目前對於超輕型載具的管理，僅止於規範載具飛行的空域活動範圍及使用時間，並未開放「載客」等促進空域觀光之項目，致使超輕型載具僅能以「操作、指導」等名義載人，不但無法有效控管飛安，也侷限了整體空域觀光發展。為促進花蓮空域觀光之發展，爰要求民航局於花東縱谷內空域最北側，規劃設置一座公辦民營飛行場，並立即研議相關規定，將超輕型載具納入管理，以達到空域安全之監控，並促進空域觀光之發展。請於三個月內完成完整、嚴

謹之專案評估報告，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 劉耀豪 鄭運鵬
李昆澤

33、

有鑑於馬祖地區觀光發展迅速，旅行團及遊客大量進入，台北南竿航線由原先每日飛航七個班次至今增加為每日九個班次，往返台馬兩地旅客大增，旅客摩肩擦踵，南竿航空站現有空間明顯不足。爰此，要求民航局儘速研擬南竿航站擴建計畫，改善南竿航站空間不足問題。相關改善計畫報告請於兩個月內送立法院交通委員會。

提案人：陳雪生 鄭寶清 鄭天財 簡東明

34、

目前桃園機場排班計程車乃依據民航局之「民用航空機場客運汽車管理辦法」登記抽籤選定之，第 14 條第 1 項「保留比例」：「桃園機場排班計程車應保留 20%由優良職業汽車駕駛人擔任、5%由備具載運輪椅使用者車輛識別標示之計程車駕駛人擔任、8%由桃園機場排班計程車績優駕駛人擔任、9%由桃園市大園區計程車駕駛人擔任。」

但為促進原住民就業機會，比照「原住民族工作權保障法」規定「每百人應有一人為原住民」，敬請交通部民航局研擬修訂該辦法，納入一定比例原住民為排班計程車司機，以保障原住民工作權益。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財

35、

有鑑於民航局服務總台飛航管制員總額是 359 員，現有員額是 298 員，缺額 61 員。航管人力不足導致航管疏失問題，已於民國 100 年時監察院曾經為飛航管制屢見人為疏失，因此糾正過交通部。為保障飛航安全，是以要求民航局應於民國 106 年時補足服務總台飛航管制員缺額。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭天財 簡東明 劉耀豪

民航基金分預算

委員提案：

1、

有關民航事業作業基金之依法分配收入 106 度預算數為 2,651,383 千元。經查 104 年預算數為 1,704,176 千元，但決算數為 3,141,925 千元；103 年預算數為 1,577,213 千元，但決算數為 2,520,586 千元，兩年均超標達 6 成以上，在 104 年決算數已超過 31 億以上，但 106 年預算數僅 26 億多，顯然編列過於保守，爰建議 106 年依法分配收入建議增列 400,000 千元。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉耀豪 鄭寶清
李昆澤

2、

民航基金 106 年度於「勞務收入—服務收入」項下，編列機場服務費 12 億 4,933 萬 5 千元，

係針對國際航線出境旅客收取，目前 5 成作為機場工程建設，其餘 5 成注入觀光發展基金（以下簡稱觀光基金）。然而出境旅客並未使用國內各國家風景特定區所提供服務，要求其共同分擔風景特定區建設費用，有違成本回收與使用者付費原則。此外，機場本身許多建設仍需經費挹注，機場服務費收入僅 5 成作為機場發展之建設計畫經費實欠合理。爰此，為保障國人權益，請民航局研議調整機場服務費之收入分配比例。

提案人：鄭寶清

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

3、

民航事業作業基金 106 年度「勞務收入—服務收入」項下，編列機場服務費 12 億 4,933 萬 5 千元，針對國際航線出境旅客收取，目前僅 50%作為機場工程建設，其餘 50%列為觀光發展基金的財源之一。然要求國際航線出境旅客負擔國內風景特定區建設費用，不僅難以符合「用多付多、用少付少」之公平期待，有違使用者付費原則。國際機場建設成果及所收取機場服務費，應全部挹注於機場後續軟硬體建設，為民眾提供更安全及便利之服務，但該分基金逕自訂定分配比率挹注其他基金，並非合理。爰要求交通部民用航空局針對機場服務費分配予民航作業基金之比例調高至 60%，研擬相關配套修法及措施，於三個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：陳雪生 鄭天財 簡東明

4、

民航事業作業基金於 106 年度預算案「租金及權利金收入」中，編列土地、廠房、權利金及其他租金收入 76 億 2,707 萬 9 千元，惟近年來國際間航空站已走向企業化經營，例如美國各機場航廈內之商業餐飲設施與其他出租服務設施面積高達 55%，相較之下，我國之可租用面積僅僅 25.89%，顯見我國航空站之經營並未能與時俱進、彈性調整。故建議參考主要國家機場成功之商業化案例，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出檢討報告，作為經營型態之調整，以求增加收入。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

5、

民航基金 106 年度預算案「租金及權利金收入」科目下，編列土地、廠房、權利金及其他租金收入 76 億 2,707 萬 9 千元，較上年度預算 75 億 4,752 萬 6 千元，增加 7,955 萬 3 千元。然近年來國際間航空站經營管理已走向企業化、商業化趨勢，以期能有效整合機場周邊土地開發與毗鄰產業共存共營，並帶動區域經濟繁榮。經查：我國各航空站空間使用配置缺乏彈性，面對不同旅客與航空公司之差異化需求，無法及時調整因應。基此，民航局允宜督促各航空站大廈研酌規劃提供更多出租空間、增設商業區以及擴大服務範圍，增加彈性並藉由航空站商業化來增加收益。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

6、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「用人費用」編列 52 億 799 萬元，其中「超時工作報酬」項目編列 5 億 1,689 萬 4 千元，經查 104 年度決算僅 5 億 742 萬 6 千元，然其人員編制減

少 28 人，「超時工作報酬」預算卻暴增，顯見該項「超時工作報酬」預算恐有浮編之嫌。故建議刪減該項目預算 300 萬，以符合撙節公帑原則。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

7、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「服務費用」編列 21 億 7,737 萬 7 千元，其中「旅運費」項目編列 4,521 萬 5 千元，經查 104 年度決算僅 3,950 萬 3 千元，且該基金 106 年度員額編制較上年度減少 28 人，旅運費不減反增，有違常理，顯見該項「旅運費」預算恐有浮編之嫌。故建議刪減該項目預算 300 萬，符合政府單位樽節預算成本之原則。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

8、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「服務費用—修理保養及保固費」編列 9 億 1,486 萬 6 千元，經查 104 年度決算僅 7 億 4,702 萬 4 千元，復該項目中之「機械及設備修護費」項下之「電力系統維修檢驗費」預算即 1 億 3,867 萬 5 千元，惟預算書未揭露該項目之明細，無從得知編列之原因，顯有預算不當編列之嫌。建議刪減該項目預算 1,000 萬，符合政府單位樽節預算成本之原則。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

9、

民航作業基 106 年度預算「勞務成本—修理保養及保固費」項下「機械及設備修護費」編列 4 億 3,741 萬 1 千元，其中消防衛生及污水處理維護費編列 1,544 萬 2 千元，消防設施維護費編列 2,411 萬 7 千元，另「勞務成本—一般服務費」項下污水處理廠維護操作外包費編列 449 萬元，上述三項經費科目、目的重複，顯有浮濫編列預算之虞，爰此民航作業基 106 年度預算「勞務成本—一般服務費」項下污水處理廠維護操作外包費編列 449 萬元，應予全數刪除；另「勞務成本—修理保養及保固費」項下消防衛生及污水處理維護費編列 1,544 萬 2 千元，消防設施維護費編列 2,411 萬 7 千元應分別凍結五分之一，俟民航局就上述預算提出書面說明並經交通委員會同意後，使得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

10、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「服務費用」編列 21 億 7,737 萬 7 千元，項下「專業服務費」項目編列 3 億 1,490 萬 6 千元，其內容「委託其他機構或專家辦理工程及管理諮詢服務費」預算高達 2,999 萬 6 千元卻未列明細，其預算分配使用無從得知；另，「委託調查研究費」項下「民航服務顧客滿意度調查費」卻需花費 108 萬元，以及「其他」項下「航站空間及相關設施配置規劃」竟需要 552 萬 2 千元，顯見民航局於「專業服務費」預算編列有諸多不合理之處。故建議刪減該項目預算 1,200 萬，符合政府單位樽節預算成本之原則。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

11、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「服務費用」編列 21 億 7,737 萬 7 千元，其中「水電費」項目編列 3 億 5,897 萬 3 千元，經查 104 年度決算僅 2 億 9,322 萬 1 千元，該項預算數與過往決算數差距甚遠，顯示該預算恐有浮編之嫌，復根據中央各種管機關編制 106 年度概算應注意辦理事項「為落實節能減碳政策，……水電費、油料費、文件紙張及刊物印刷等費用應嚴格控管」，以遵循永續經營及減輕環境負荷之原則。故建議刪減該項目預算 900 萬，以落實政府節能減碳政策。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

12、

民航事業作業基金中勞務成本—服務費用—水電費，106 年編列預算數為 358,251 千元，經查 104 年決算數為 292,650 千元，且占預算中九成以上之電費，104 年、105 年台電三次調降費率，顯然有擷節開支之空間，建議刪減勞務成本—服務費用之水電費預算 5,000 千元。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清
李昆澤

13、

交通部民用航空局民航事業作業基金分別於 106 年度「修理保養及保固費」編列「航警局 X 光行李檢查儀、金屬偵測門等設備維護」共 95,214 千元，提案全數凍結。

說明：

航警局於 103 年 8 月進行採購 X 光機，然卻於 105 年 7 月遭爆弊案，以特定規格制訂採購案，甚有以電子郵件洩漏投標內容、技術性以臨時終止招標、主觀判定其他業者不合格等情事發生。

該批採購安檢儀器則有出現影像殘影、切割、輸送帶過短、螢幕跳黑、停機或掃描後無影像、1 個月叫修 30 餘次等重大異常缺失，恐致第一線安檢人員無法有效執行安檢，戕害飛航安全及國土保安之疑慮。

故提出全數凍結 106 年度交通部民用航空局民航事業作業基金所編「航警局 X 光行李檢查儀、金屬偵測門等設備維護」95,214 千元，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會專案報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳素月 李昆澤 陳賴素美

14、

查民航作業基金 106 年度「勞務成本」及「管理及總務費用」項下「專業服務費」編列「委託檢驗（定）試驗認證費」共計 904 萬 4 千元，惟查 105 年編列 1,309 萬 1 千元，截至 9 月為止執行數約為 234 萬 9 千元，執行率僅 17%，顯有浮編預算之嫌，為擷節政府財務，爰此，應予以刪減 700 萬元，以符實際支出。

提案人：李昆澤 劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬

15、

查民航作業基金 106 年度「勞務成本」及「管理及總務費用」項下「專業服務費」編列「工

程及管理諮詢服務費」共計 5,509 萬 6 千元，惟查 105 年度編列 7,410 萬元，截至 9 月為止執行數約為 496 萬 5 千元，執行率僅 6.7%，顯有預算浮編之嫌，且民航局對於民航業務應具有專業知識，應降低委外諮詢服務費，爰此，應予刪減 5,000 萬元，以撙節政府財務，符實際支出。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

16、

查民航作業基金 106 年度「勞務成本」及「管理及總務費用」項下「專業服務費」編列「法律事務費」共計 1,380 萬 3 千元，惟查 105 年度編列 1,329 萬 8 千元，截至 9 月為止執行數約為 195 萬 7 千元，執行率僅 15%，顯有預算浮編之嫌，爰此，應予刪減 1,000 萬元，以撙節政府財務，符實際支出。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

17、

查民航作業基金 106 年度「勞務成本」及「管理及總務費用」項下「專業服務費」編列「委託考選訓練費」共計 4,403 萬元，惟查 105 年度編列 4,280 萬元，截至 9 月為止執行數約為 1,356 萬元，執行率僅 30%，顯有預算浮編之嫌，爰此，應予刪減 2 分之 1，以撙節政府財務，符實際支出。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

18、

民航事業作業基金於 106 年度預算案，於勞務成本編列 101 億 3,209 萬 1 千元，其中辦公（事務）用品費用編列 3,192 萬 7 千元。

有鑑於行政院院會自 101 年 12 月 6 日第 3326 次院會起，運用電子會議系統，全面實施院會無紙化作業，交通部民用航空局亦應全面落實節能減紙，爰刪除本筆預算 200 萬元。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清
李昆澤

19、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「租金與利息」編列 5347 萬 2 千元，其中「房租」項目編列 138 萬 6 千元，經查 104 年度決算僅 73 萬 8 千元，然於預算書中無從得知有其增列房租之必要性。故建議刪減該項目預算 50 萬，符合政府單位撙節預算成本之原則。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

20、

民航作業基 106 年度預算「勞務成本—用人費用」項下編列 51 億 4,4594 萬 6 千元，其中局屬作業單位編列 24 億 8,788 萬 5 千元，航警局編列 26 億 5,806 萬 1 千元，惟民航作業基金 106 年度員工進用員額數 3594 人較上年度減少 28 人，其中警察少 5 人。在人數減少情形下，用人費用相較於 105 年度局屬作業單位編列 24 億 9253 萬 9 千元，航警局編列 26 億 4546 萬 8 千元；航警局用人減少預算不減反增，顯有溢編預算之情形。爰此民航事業作業基金 106 年度預算「勞務成本—用人費用」項下航警局編列 26 億 5,806 萬 1 千元應予刪除 500 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

21、

關於超時工作報酬，共計編列 5 億 1404 萬元，但其中有超時加班費、不休假加班費、席位執勤及值班費、超勤加班費，其名目繁多，爰予以凍結 1/4，待其釐清提出書面報告後始得動支。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

22、

勞務成本下編列獎金，其中有關飛安獎金編列 2,991 萬 3 千元，但查 103 年、104 年復興航空連續失事，導致我國 10 年平均失事率增高，亦讓國人對我國飛安畫下嚴重問號，飛安之表現實屬不佳，爰刪除本項飛安獎金 2,991 萬 3 千元。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

23、

本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等人，鑒於花東地區風貌與台灣西部地區有明顯不同，觀光路線亦有很大的差異，每年東部地區觀光人數皆有一定數量，以花蓮縣政府統計為例，由 95 年至 104 年，每年至花蓮遊客人數平均有九百多萬人，且有成長之趨勢，其中亦包含國外旅客。花蓮機場於國際及兩岸之定期航線 162 架次，座位數 28,028，載客數為 23,662 人，載客率 84.4%，於今年 105 年 1 月至 9 月即有 138 架次，座位數 24,734 座位數，載客數 22,448 人，載客率 90.8%；關於不定期班機（包機），於 104 年度有 26 架次，座位數 4,196 位，載客數 3,973 人，載客率 94.69%，至 105 年度 8 月底即有 26 架次，載客率已達 94.7%。同時行政院東部聯合服務中心執行長亦已爭取到樂桃航空願意至花蓮評估未來直航之可能性，此外亦爭取觀光局增加花東觀光經費之補貼，欲推行以東部為主之觀光行程及路線。惟將遊客直接以「花進花出」之方式，應將花蓮機場設為國際機場，民航局亦應同步檢視花蓮機場整體規劃，應將其提升至甲級機場，同時對於機場整體維護及規劃提出專案計劃。爰要求民航局 106 年度預算歲出部份「服務費用」預算編列 20 億 3 百 453 千元，凍結 100,000 千元，俟提出花蓮機場整體規劃，升等為甲級機場之專案計劃，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 陳雪生 簡東明

24、

交通部民用航空局 106 年預算「勞務成本—服務費用」項下編列 20 億 345 萬 3 千元，惟民航局辦理「高雄國際機場整體規劃案」，針對高雄機場近年之內外在環境，及面臨之相關課題，進行綜合評估及整體配置概念與發展策略研議，相關期程進度緩慢，嚴重影響高雄國際機場之發展。爰此，凍結「勞務成本—服務費用」預算之 2 億元，待民航局提出相關期程改善計劃至立法院交通委員會報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

25、

民航作業基金 106 年度預算「勞務成本—服務費用」項下「郵電費」編列 8,137 萬 2 千元，其中郵費編列 276 萬 4 千元，較 105 年度郵費預算 261 萬 2 千元，增加 15 萬 2 千元。惟民航作業

基金用人數較 105 年度減少 28 人，且行政院刻正推動政府 E 化，公文電子化措施，顯然郵費不減反增，殊不合理。爰此，民航作業基金 106 年度預算「勞務成本—服務費用」項下「郵電費」編列 8,137 萬 2 千元，其中郵費編列 276 萬 4 千元，應予刪除 50 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

26、

民航基金 106 年度編列「印刷裝訂與廣告費」1,195 萬 3 千元，其中 424 萬元作為飛安宣導等經費。然而今年 9 月 27 日中颱梅姬肆虐全台，桃園機場達到超強風力等級，長榮航空卻有 10 多架飛機硬降落，嚴重危害飛航安全，民航局並於今年 10 月 18 日公布調查報告，證實長榮航空有違反起降標準、航班組員超時飛行等違規事項。民航局身為主管機關，負有飛安宣導的責任，卻仍發生本國籍航空公司嚴重違規之飛安危機，顯見宣導不周，若預算未能位於刀口，將傷害納稅人權益甚深。爰此提案刪除 424 萬元。

提案人：鄭寶清

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

27、

民航事業作業基金於 106 年度預算案，於勞務成本編列 101 億 3,209 萬 1 千元，其中印刷裝訂與廣告費編列 1,195 萬 3 千元。

有鑑於行政院院會自 101 年 12 月 6 日第 3326 次院會起，運用電子會議系統，全面實施院會無紙化作業，交通部民用航空局亦應全面落實節能減紙，爰刪除本筆預算 200 萬元。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清
李昆澤

28、

民航事業作業基金中勞務成本—服務費用—專業服務費，106 年編列預算數為 186,442 千元，經查 104 年決算數為 148,307 千元、103 年決算數為 143,165 千元、102 年決算數為 116,692 千元。顯然有撙節開支之空間，建議刪減勞務成本—服務費用之專業服務費 20,000 千元。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清
李昆澤

29、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「勞務成本—租金與利息」編列 5,347 萬 2 千元，其中「交通及運輸設備租金」項目編列 878 萬 8 千元，經查 104 年度決算僅 721 萬 8 千元，其預算數與決算數差距甚遠，且根據預算書所揭露資料，該基金共有 502 輛公務車種，實無租用交通及運輸設備之需要。故建議刪減該項目預算 100 萬，符合政府單位撙節預算成本之原則。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

30、

民航事業作業基金於 106 年度預算案，於勞務成本編列 101 億 3,209 萬 1 千元，其中一般服務費編列 3 億 9,640 萬 1 千元。

惟交通部民用航空局身為政府機關，竟帶頭違法大量運用非典型人力，讓勞工無法穩定就業、破壞就業市場機制。其中文書處理、一般庶務作業係由民航局員工所應自行處理，何以外包給廠商處理，顯有疏失。爰此，建議凍結本筆費用四分之一，俟交通部民用航空局於三個月內向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清
李昆澤

31、

今年 9 月 26 日，民航局派員參加國際民用航空組織（International Civil Aviation Organization）第 39 屆大會等國際活動。然而，因受政治性因素，迫使我國代表無法出席 3 年一次的國際民航組織（ICAO）大會。爰此，擬刪除民航事業作業基金之管理及總務費用下參與該組織之會費 6 萬元。

提案人：蕭美琴 李昆澤 陳素月

32、

查民航作業基金 106 年度「勞務成本—服務費用—其他」科目下編列「航站空間之相關設施配置規劃」552 萬 2 千元，較今（105）年度預算編列 92 萬元增加 6 倍之多，為樽節政府財政，有利政務推動，避免預算浮編之嫌。爰此，應予全數凍結，待民航局向交通委員會專案報告，並經交通委員會同意後始得動支。

提案人：李昆澤 劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬

33、

查民航作業基金 106 年度「勞務成本—服務費用—其他」科目下編列「航站即時航班、氣象、聯合候補補位航務等相關管理系統之規劃軟體開發與修正」169 萬 8 千元，惟此科目 105 年僅編列 67 萬 3 千元，預算增加幅度超過 150%，為樽節政府開支，爰此，應予刪減 100 萬元，避免浮編預算之嫌。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

34、

民航作業基 106 年度預算「勞務成本—材料及用品費」項下「用品消耗」編列 9,396 萬 8 千元，其中航警局警察節及節慶活動所需消耗用品編列 292 萬 9 千元，而航警局維護機場安全、處理聚眾活動及反恐安檢事務費用編列 277 萬 1 千元；航警局節慶活動所需經費較維護機場安全、反恐安檢等所需費用更多，恐造成民眾觀感不佳。爰此民航作業基 106 年度預算，航警局警察節及節慶活動所需消耗用品編列 292 萬 9 千元應予刪除 100 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

35、

民航事業作業基金 106 年度管理及總務費用中，其服務費用相關經費 1 億 7,392 萬 4 千元，包括外包費用所需經費 1,030 萬 4 千元。

惟民航局身為政府機關，竟帶頭違法大量運用非典型人力，讓勞工無法穩定就業、破壞就業

市場機制。其中文書處理、一般庶務作業乃至圖書室服務係由民航局員工所應自行處理，何以外包給廠商處理，顯有疏失。爰此，建議凍結管理及總務費用項下之一般服務費四分之一，俟交通部民用航空局於三個月內向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清
李昆澤

36、

查民航作業基金 106 年度「管理及總務費用—服務費用—旅運費」科目下編列 922 萬 8 千元，其中國外旅費與大陸地區旅費合計 466 萬 9 千元，惟派員出國計畫預算應編列於民航局單位預算中，詳細載明編列緣由，並納入派員出國計畫預算總表，但此科目卻編列於民航事業作業基金科目之中，有規避立法院審查之嫌，爰此，有關「旅運費」科目下國外旅費與大陸地區旅費合計 466 萬 9 千元，應全數凍結，待民航局將詳細派員出國之計畫向立法院交通委員會進行專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

37、

鑑於民航事業作業基金於 106 年度預算案「管理及總務費用—服務費—修理保護及保固費用」編列消防衛生及污水處理維護費 210 萬元，係為桃園航空客運園區污水處理廠之維護費用，原預計完工後由桃園市政府接管，但因中央與地方政府溝通欠佳，自 94 年完工驗收後迄今尚未順利完成移交接管並閒置至今，民航基金已投入該污水處理廠興建成本及維護費用逾 5 億元，相關設備經過折損卻未能有效運用。故建議刪減該項目預算 100 萬，並積極研擬後續移交接管措施。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

38、

民航事業作業基金 106 年度預算於「管理及總務費用」—「服務費」—「修理保養及保固費用」編列 8,903 千元，其中包含消防衛生及污水處理維護費 210 萬元，係為桃園航空客運園區污水處理廠之維護費用。民航局於 88 年度辦理「桃園航空貨運園區暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫」，其中污水處理廠自 94 年驗收後閒置迄今，該污水處理廠興建成本 4 億 8,677 萬 6 千元及自完成驗收日起至 105 年 7 月底止之維護費用共計支出 1,792 萬 1 千元，民航基金投入經費已逾 5 億元，相關設備隨時間經過折損卻未能有效運用，虛耗公帑，實有未當，爰提案刪減 200 萬。

提案人：趙正宇

連署人：鄭寶清 李昆澤 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬

39、

有鑑於民航事業作業基金 106 年度預算案在「管理及總務費用-服務費-修理保養及保固費用」編列消防衛生及污水處理維護費 210 萬元，係為桃園航空客運園區污水處理廠之維護費用。經查：民航局於 88 年度辦理「桃園航空貨運園區暨客運園區（大園南港地區）特定區計畫」，其中污水處理廠自 94 年驗收後閒置迄今。該污水處理廠建置及維護成本已逾 5 億元，卻未能順利移

交接管運作，虛耗公帑，顯有未當。爰擬全數刪除該項計畫編列經費 210 萬元。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

40、

民航事業作業基金 106 年度預算於「管理及總務費用」—「服務費」—「一般服務費」編列 12,013 千元，其中，外包費為 10,314 千元，內含一般庶務作業、處理人民諮詢及服務業務等勞務承攬進用人力 26 人，恐致人民觀感不佳，為撙節公帑，爰提案刪減 100 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清

連署人：劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

41、

民航事業作業基金中管理及總務費用—服務費用—專業服務費，106 年編列預算數為 128,464 千元，經查 104 年決算數為 63,319 千元、103 年決算數為 86,776 千元、102 年決算數為 79,944 千元，均未有超過 1 億元情況。顯然有撙節開支之空間，建議刪減管理及總務費用—服務費用之專業服務費 20,000 千元。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清

李昆澤

42、

民航事業作業基金 106 年度預算於「管理及總務費用」—「服務費」—「公共關係費」編列 3,000 千元，係為推動國際雙邊協議及兩岸空運發展之業務聯繫、協調臺北飛航情報區航路使用者提升空域有效利用，惟未見實質計畫說明，恐有浮編預算之嫌，實有未當，爰提案全數刪減。

提案人：趙正宇 鄭寶清

連署人：劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

43、

民航事業作業基金 105 年度管理及總務費用中，其服務費用相關經費 1 億 7,392 萬 4 千元，包括公共關係費用所需經費 300 萬元。

惟民航局身為政府機關，協調相關部會、地方政府以及民意機關等政府機關，皆為平等之往來，何須使用公共關係費用？爰此，建議刪除本筆預算 200 萬元。

提案人：陳素月 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清

李昆澤

44、

為舒緩離島交通困境，民航事業作業基金編列相關預算，諸如「民用航空運輸業經營離島地區定期航線獎助金」、「民用航空運輸業經營離島偏遠航線營運虧損補貼費」等。然，東部地區花蓮，因地理因素限制，對外僅有北迴鐵路，以及安全性不穩定的蘇花公路，且常因地震、颱風等因素，致使道路中斷、鐵路路基流失，其不便利性不亞於離島地區。爰此，要求民航局研擬相關補助辦法，從民航事業作業基金編列相關預算，或主動向花東基金提案專案補助民用航空運輸業經營東部地區國內、國際航線。請於一個月內完成完整、嚴謹之專案評估報告，送交立法院交

通委員會。

提案人：蕭美琴 李昆澤 陳素月

45、

機場服務費係依發展觀光條例第 38 條規定對出境旅航空旅客所收取，而由航空公司隨機票代收之費用。故原擬出境旅客因故未出境，其所繳交之機場服務費自因退還該旅客，縱使旅客因故而放棄返還請求，航空公司因僅屬代收性質，該筆費用亦應歸屬於觀光局、民航局或機場公司所有，而非屬航空公司所有。但現卻有多家航空公司，於代收機場服務費用後，對於因故未出境之旅客而放棄返還請求者，卻逕將該筆費用納入所有，業已構成不法。爰要求相關單位清查五年內相關之案例，並追回航空公司之不當得利部分，同時亦應啟動刑事告訴侵佔罪嫌。民航局則採取必要之行政手段，以扼止不肖航空公司利用各種手段實為逼迫旅客放棄權益，進而獲取不當得利之行為。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

46、

民航基金 106 年度於「固定資產建設改良擴充」編列 93 億 3,701 萬 1 千元，包括「專案計畫」4 億 9,100 萬元及「一般建築及設備計畫」88 億 4,601 萬 1 千元。然據查民航基金 104 年度固定資產建設改良擴充編列預算數 53 億 2,650 萬 6 千元，決算數卻僅 20 億 5,869 萬 2 千元，執行率 38.65%，落差相當大。

事實上，執行率如此低落主要原因包括前置規劃尚未獲核定即編列預算、招標不順以及工程履約糾紛，然上述問題民航局僅以「持續督促所屬攬趕工進，落實履約管理，以提升執行績效」等理由回應，鉅額預算是否能確切執行，民眾仍疑慮甚深。爰此，為避免編列鉅額預算無法執行，並保障國人權益，提案刪除十分之一。

提案人：鄭寶清 劉權豪

連署人：趙正宇 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

47、

有鑑於民航基金 106 年度於「固定資產建設改良擴充」編列 93 億 3,701 萬 1 千元，包括「專案計畫」4 億 9,100 萬元及「一般建築及設備計畫」88 億 4,601 萬 1 千元。惟經查，104 年度固定資產建設改良擴充預算執行率未及 4 成，執行績效欠佳，相關重要計畫未能如期推動，事前規劃顯欠周妥，為免編列鉅額預算無法執行，除應加強辦理外，並審酌基金執行能力覈實編列 106 年度預算，俾利政府資金有效運用。據此，爰予以刪減 1000 萬元，俟向立法院交通委員會報告，獲同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬

李昆澤

48、

有鑑於民航事業作業基金負責桃園航空城之機場園區擴建用地取得，106 年度「桃園航空城機場園區用地取得計畫」編列 2,500 萬元。經查：民航基金辦理桃園航空城機場園區用地取得計畫

，包括區段徵收用地取得（含公共設施工程）及桃園基地代拆代建工程 2 部分，以前年度預算執行率偏低，且本計畫所需資金龐鉅，核屬極重大施政計畫，修正計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法未盡相符，核有欠當。爰擬刪除該項計畫編列經費 2500 萬元。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

49、

民航事業作業基金辦理「固定資產建設改良況擴充計畫」共 93 億 3,701 萬 1 千元，其中專案計畫內之「桃園航空城機場園區用地取得計畫」內容主要係辦理區段徵收用地取得（含公共設施工程）及桃園基地代拆代建工程 2 部分，惟「桃園航空城機場園區用地取得計畫」執行至 105 年度累計預算數 20 億 3,583 萬 3 千元，截至 105 年 7 月底累計執行數 3 億 0,821 萬 3 千元，預算執行率僅 15.14% 實屬偏低，且本計畫所需資金龐鉅卻未有完整財務計畫，修正計畫截至 105 年 9 月底尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定不符，顯欠周妥。顯見預算編列非屬完善，106 年編列預算 2,500 萬元，建議刪除預算 500 萬元，並於三個月內向交通委員會提出檢討報告。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

50、

民航事業作業基金 106 年度預算於「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」—「專案計畫」—「繼續計畫」—「桃園航空城機場園區用地取得計畫」編列 25,000 千元，爰提案凍結預算。

說明：民航事業作業基金 106 年度預算於「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」—「專案計畫」—「繼續計畫」—「桃園航空城機場園區用地取得計畫」編列 25,000 千元，為發展桃園國際航空城，提供完善之客貨運設施等，以滿足機場遠期發展之用地需求，惟 104 年度固定資產建設改良擴充可用預算數 53 億 2,650 萬 6 千元，決算數 20 億 5,869 萬 2 千元，執行率僅達 38.65%，其中「桃園航空城機場園區用地取得計畫」執行率僅 5.01%，執行績效欠佳，爰提案凍結預算，待相關單位提出計畫說明，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬
李昆澤

51、

有關桃園航空城機場園區用地取得計畫，其計畫一再變更，且執行率偏低，最新修正計畫尚未經行政院核定。綜上，106 年度所編列之 2,500 萬元，應予全部凍結，待行政院核定後始得動支。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

52、

桃園航空城係國家重大公共建設項目之一，攸關第三跑道的興建時程以及帶動地方產業，103 年度修正為「航空城機場園區建設計畫（99-109 年）」，總經費 1,062 億 8,261 萬元，執行率偏低，105 年度又修正為「桃園航空城機場園區用地取得計畫（99 至 112 年）」，總金額 1,397 億

1,219 萬元，但該修正計畫未經行政院核定逕行編列預算，違反預算法相關規定，且執行數 3 億 0,821 萬 3 千元，執行率僅 15.14%，顯見編列前並無妥善評估經濟效益。106 年度「固定資產建設改良擴充」項下「桃園航空城機場園區用地取得計畫」編列 2,500 萬元，原先民航局辦理預備聽證僅通知特定農業區內農牧用地土地所有權人，經立法院交通委員會 104 年 4 月 15 日決議後政策轉彎，104 年 7 月起改辦理「機場園區及附近地區（第一期）特定區特定農業區農牧用地納入區段徵收範圍必要性之聽證（含預備聽證）」，顯見聽證程序規劃未趨妥適，致機場園區之區段徵收時程延宕，影響第三跑道進度遙遙無期。爰針對「固定資產建設改良擴充」項下「桃園航空城機場園區用地取得計畫」2,500 萬元凍結三分之一，俟交通部民用航空局針對機場園區區段徵收進度檢討改善、計畫成本效益分析、財源籌措及資金運用，向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。（預算書 p.1-48）

提案人：陳雪生 鄭天財 簡東明

53、

民航事業作業基金 106 年度預算於「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」—「專案計畫」—「繼續計畫」—「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程」編列 466,000 千元，爰提案凍結 4,000 萬。

說明：民航事業作業基金 106 年度預算於「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」—「專案計畫」—「繼續計畫」—「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程」編列 466,000 千元，以提升桃園國際機場飛航服務及飛航安全，惟 104 年度固定資產建設改良擴充可用預算數 53 億 2,650 萬 6 千元，決算數 20 億 5,869 萬 2 千元，執行率僅達 38.65%，其中「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程」執行率僅 33.59%，預算執行績效欠佳，為撙節公帑，爰提案凍結 4,000 萬，待相關單位提出計畫說明，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬
李昆澤

54、

民航基金 106 年度於「固定資產建設改良擴充」編列 93 億 3,701 萬 1 千元，包括「專案計畫」4 億 9,100 萬元及「一般建築及設備計畫」88 億 4,601 萬 1 千元。經查：專案計畫執行率僅達 26.59%；一般建築及設備計畫執行率 53.32%，主要為土地執行率 15.63%、土地改良物執行率 36.24%、房屋及建築執行率 36.56%，致整體執行績效不彰。民航事業作業基金配合我國民航事業之發展及飛航安全，統籌辦理民航作業所需各項基礎建設，歷年均挹注龐鉅經費辦理固定資產建設改良擴充，惟 104 年度預算執行率未及 4 成，績效欠佳，致政府資金未能有效運用，重要計畫未能如期推動，顯見事前規劃有欠周妥，民航局除應加強辦理外，並審酌執行能力覈實編列預算。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

55、

有鑑於民航事業作業基金 106 年度於「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫

」編列 73 億 84 萬 6 千元，預計辦理松山機場土地購置案。然民航基金辦理松山機場土地購置案金額龐鉅，惟「松山機場 2030 年整體規劃」及「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得計畫案」等，行政院以涉及松山機場長期發展策略為由尚未核定，且臺北市政府所提「松山機場遷建及再生規劃案」，恐影響松山機場未來發展，未來土地用途存有變數，允應各界達成共識後，相關計畫經行政院核定後再行編列預算，俾利資源合理配置與有效運用。爰此，擬全數刪除該項計畫編列經費 73 億 74 萬 6 千元。

提案人：陳歐珀 葉宜津 陳素月 李昆澤

56、

對於松山機場之存廢，目前各界均尚未有定論，對於松山機場 10 跑道端北側跑道地區、安全區及燈光用地取得計畫，新政府業已表示，本案涉及松山機場長期發展策略，請交通部研議後再陳、並管控時程。經查本項計畫係 105-107 年計畫，投資總額為 80 億 7,009 萬 7 千元，105 年度編列 300 萬元，今年度編列 70 億 1,914 萬 7 千元，預計 107 年度編列 10 億 4,795 萬元。由於對於本案態度，新政府態度業有所轉變，政策方向仍然未定，故不應採霸王硬上弓之執行方式，應待政策確定後始得再行編列預算，爰刪除本項經費 70 億 1,914 萬 7 千元。

提案人：葉宜津 劉權豪 鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤

57、

民航事業作業基金 106 年度預算於「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」—「一般建築及設備計畫」—「分年性項目」編列 80 億 6,574 萬 4 千元，爰提案刪減 8,000 萬。

說明：民航事業作業基金 106 年度預算於「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」—「一般建築及設備計畫」—「分年性項目」編列 80 億 6,574 萬 4 千元，查民航基金 104 年度固定資產建設改良擴充可用預算數 53 億 2,650 萬 6 千元，決算數 20 億 5,869 萬 2 千元，執行率僅達 38.65%。一般建築及設備計畫執行率 53.32%，主要為土地執行率 15.63%、土地改良物執行率 36.24%、房屋及建築執行率 36.56%，致整體執行績效不彰，為撙節公帑，爰提案刪減 8,000 萬。

提案人：趙正宇

連署人：鄭寶清 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

58、

松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得投資總額為 8,070,097 千元，其中 106 年年度高達 7,019,147 千元，以後年度 1,047,950 千元。惟桃園機場捷運通車在即，松山機場遷移即可能成為事實，俟「松山機場 2030 年整體規劃」等計畫核定及各界達成共識後，在統籌辦理，爰要求民航事業作業基金應凍結該預算，暫緩松山機場土地取得案之執行。

提案人：鄭運鵬 趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭寶清
李昆澤

59、

民航基金 106 年度於固定資產建設改良擴充項目下之一般建築及設備計畫編列預算 73 億 84

萬 6 千元，預計用於辦理松山機場土地購置案。

惟查「松山機場 2030 年整體規劃」及「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得計畫案」等，行政院以涉及松山機場長期發展策略為由尚未核定，且臺北市政府提出之「松山機場遷建及再生規劃案」若通過勢必影響松山機場未來發展，相關預算之編列執行應慎重而行，爰提起本決議令民航基金重新評估本預算之編列。

提案人：鄭寶清 劉權豪

連署人：趙正宇 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

60、

民航基金 106 年度於「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」編列 73 億 0,074 萬 6 千元，其中「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得計畫」編列 70 億 1,914 萬 7 千元，惟 105 年度 9 月 2 日民航事業作業基金未經行政院核定即編列預算，違反預算法第 34 條規定，建議凍結該計畫預算四分之一，並於三個月內向交通委員會提出檢討報告，待委員會同意後始得動支，確保預算核實支用。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳素月 蕭美琴 李昆澤

61、

查交通民航局規劃之「松山機場二〇三〇年整體規劃」：準備將松山機場現有國內、國際航廈，全部改為國際航廈，同時考慮在松山東側向軍方有償徵收十公頃土地，興建新的國內航廈。但因台北市政府想遷移松山機場，因此擴建計畫持續停擺中。民航作業基金「松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得計畫」總經費 80 億 7,009 萬 7 千元（期程 105-107 年度），105 年度、106 年度預算數分別先編列 300 萬元、70 億 1,914 萬 7 千元，行政院迄今仍未核定，基金即先行編列預算，不符預算法第 34 條，因此爰提案凍結 106 年度預算數 10%。

附表：松山機場 105、106 年度土地購置案明細表

單位：新臺幣千元

計畫項目	計畫期程	總經費	105 年度預算數	106 年度預算數
松山機場 10 跑道端北側跑道地帶、安全區及燈光用地取得	105/01~107/12	8,070,097	3,000	7,019,147

※註：資料來源：立法院預算中心。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財

62、

鑒於松山機場的搬遷與否的問題，新政府至今根本就還沒有定論。針對交通部所提的松山機場 2030 年整體規劃，至今根本沒有獲得行政院的核定，爰此提議民航事業作業基金 106 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」預計辦理松山機場土地購置案所編列 73 億 0074 萬 6 千元，全數予以凍結。待向立法院交通委員會提出專案報告後，使得動支。是否

有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭天財 簡東明 劉權豪
李昆澤

臨時提案：

1、

本院委員鄭天財 **Sra Kacaw** 等 4 人，鑒於經常有旅客混淆臺北國際航空站（松山機場）（**TSA**）與桃園國際機場（**TPE**），常有旅客因登機證上所載之名稱為台北的縮寫（**TPE**），故認為機票所載機場為台北國際航空站，直至到達松山機場時，才知道其所要到達之機場為桃園機場，因而延誤登機，甚無法登機，此乃機場代碼未與地名相符所生之問題。

根據 **TVBS** 新聞調查約有 4 成民眾無法明確區分台北國際航空站與桃園國際機場，且松山機場建築外所顯示的名稱亦為台北（**TAIPEI**），縮寫為 **TPE**，並非登機證上所載代碼（**TSA**），導致人民無法藉由登機證明確分辨所應報到之機場，導致民眾困擾，且桃園國際機場名稱在機場內也並無 **TAIPEI** 或 **TPE** 等字樣，使遊客對於報到登機之機場更加混亂，增加民眾不便。

民航局在推動提供給民眾更安全、便捷、舒適的優質空運服務的同時，應對於旅客將桃園國際機場與台北國際航空站混淆的問題有所解決，此名稱登記涉及國際民航組織（**ICAO**）與國際航空運輸協會（**IATA**），爰要求民航局研擬因應計畫。是否有當？敬請公決

提案人：鄭天財 **Sra Kacaw** 劉權豪 陳雪生 簡東明