立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 106 卷第 94 期



中華民國 106 年 11 月 27 日(星期一)出版

目　次

委員會紀錄

頁　次

交通委員會會議

106 年 10 月 23 日（星期一）

審查 107 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算（106 年 10 月 23 日、106 年 10 月 25 日、106 年 10 月 26 日三天為一次會）……（ 1 ～ 82 ）

106 年 10 月 25 日（星期三）

一、審查 107 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 107 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（106 年 10 月 23 日、106 年 10 月 25 日、106 年 10 月 26 日三天為一次會）……（ 83 ～136 ）

106 年 10 月 26 日（星期四）

一、審查 107 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算；二、審查 107 年度中央政府總預算案關於交通部民用航空局單位預算；三、審查 107 年度中央政府總預算案附屬單位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（106 年 10 月 23 日、106 年 10 月 25 日、106 年 10 月 26 日三天為一次會）……（ 137 ～490 ）

附：本期委員發言紀錄索引……（ 491 ～493 ）

委 員 會 紀 錄

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

時　　間　中華民國 106 年 10 月 23 日（星期一）9 時至 13 時 49 分

地　　點　本院紅樓 201 會議室

主　　席　鄭委員運鵬

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。進行報告事項。

報　告　事　項

一、宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 5 次全體委員會議議事錄

時　　間：中華民國 106 年 10 月 16 日（星期一）上午 9 時至下午 1 時 34 分

中華民國 106 年 10 月 18 日（星期三）上午 9 時至下午 1 時 36 分

地　　點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清　李昆澤　趙正宇　林俊憲　陳歐珀　鄭運鵬　鍾佳濱　黃國書　洪慈庸　陳素月　徐榛蔚　周春米　李鴻鈞　陳雪生

委員出席 14 人

列席委員：曾銘宗　徐永明　江啟臣　蕭美琴　林麗蟬　林德福　呂玉玲　黃偉哲　黃昭順　盧秀燕　鄭天財 Sra．Kacaw　孔文吉　施義芳　王惠美　吳焜裕　高金素梅　蘇震清　邱志偉　張麗善　陳明文　李彥秀　鍾孔炤　何欣純　蔣乃辛　賴瑞隆　Kolas Yotaka　蘇巧慧　陳賴素美　劉世芳　姚文智　周陳秀霞　羅明才　陳亭妃　葉宜津　劉櫂豪　吳志揚　張宏陸　顏寬恒　陳其邁　呂孫綾

委員列席 40 人

列席官員：10 月 16 日（星期一）

交通部	部	長	賀陳旦
路政司	司	長	陳文瑞
管理資訊中心	主	任	王穆衡
臺灣鐵路管理局	局	長	鹿潔身
觀光局	副局	長	張錫聰
高速鐵路工程局	副局	長	楊正君
台灣高速鐵路股份有限公司	執行	長	鄭光遠

行政院農業委員會林務局	副局長	廖一光
森林育樂組	科長	魏郁軒

10 月 18 日（星期三）

交通部	部長	賀陳旦
人事處	副處長	李玉惠
路政司	司長	陳文瑞
航政司	司長	陳進生
運輸研究所	所長	吳玉珍
臺灣鐵路管理局	副局長	何獻霖
高速鐵路工程局	局長	胡湘麟
公路總局	局長	陳彥伯
臺灣區國道高速公路局	局長	趙興華
民用航空局	局長	林國顯
航港局	局長	謝謂君
台灣高速鐵路股份有限公司	董事長	江耀宗
飛航安全調查委員會	主任委員	黃煌煇
	資深飛安調查官	王興中
事故調查組	副飛安調查官	林沛達
飛航安全組	資深飛安調查官	林聖原
調查實驗室	副飛安調查官	官文霖
人事	秘書	廖捐惠
主計	參議	楊美圓
行政院公共工程委員會	專門委員	吳明峰
行政院人事行政總處	專門委員	林靜玟
經濟部工業局	副組長	盧文燦
臺北市政府交通局	副處長	尚錦堂
高雄市政府交通局	科長	蘇俊欽
桃園市政府交通局	專門委員	林乾傳
臺北大眾捷運股份有限公司	副處長	俞世健
桃園大眾捷運股份有限公司	副總經理	辛其亮
臺中捷運股份有限公司	處長	宋媛枝

社團法人中華軌道車輛工業發展協會 秘　　書　　長　史文虎

主　　席：陳召集委員素月

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀　　錄：簡任編審　陳淑玫

科　　長　黃彩鳳

專　　員　楊蕙如

10 月 16 日（星期一）

報　告　事　項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請交通部部長賀陳旦就「交通部臺灣鐵路管理局 10 年新臺幣千億元購車計畫、臺鐵票務系統整合再造計畫及我國鐵道觀光執行現況」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦及臺灣鐵路管理局局長鹿潔身報告後，計有委員鄭寶清、李昆澤、趙正宇、林俊憲、陳歐珀、鄭運鵬、鍾佳濱、黃國書、洪慈庸、陳素月、徐榛蔚、周春米、李鴻鈞、蕭美琴、林麗蟬、鄭天財 Sra．Kacaw、鍾孔炤、施義芳、吳焜裕、賴瑞隆、Kolas Yotaka 及蘇巧慧等 22 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復；委員李彥秀、徐榛蔚及葉宜津所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。

通過臨時提案 8 項：

一、交通部臺灣鐵路管理局臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，預計 104 年至 113 年採購經費 997.3 億元，臺鐵局應在不違反國際協定規定，又符合個案需求前題下，評估如何藉此標案扶植國內相關產業，例如考量全生命週期事項、投標廠商（含共同投標廠商）及其分包廠商經驗或實績納入評選項目、招標文件如訂定投標廠商具有相當經驗或實績廠商資格條件，允許 2 家以上廠商共同投標或允許分包廠商、視採購性質及需要予以放寬投標廠商實收資本額、以最有利標方式決標等，請臺鐵局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鍾佳濱　林俊憲　陳歐珀　陳素月　周春米

二、有鑑於臺鐵及高鐵之網路售票系統及自動售票機語言種類過少，因應新南向政策之推動及日韓觀光客增加，建議臺鐵及高鐵研議增加至少 3 種以上東南亞語言及日韓語，以利觀光發展，並且在 1 年內完成系統建置及售票設備更新。

提案人：徐榛蔚　李鴻鈞　李昆澤　林麗蟬

三、新式傾斜式列車因乘車品質等因素，不發售站票，違規搭乘者，須加罰 50%票價。有鑑於花

東居民對外交通之需求為生活之基本權益、日常之必需，實不等同於其他類型之交通需求動機（如旅遊），因此，當前 50%之罰款，變相產生花東居民的相對剝奪感。爰此，建請臺灣鐵路管理局修改相關規定，針對花東居民搭乘傾斜式列車於座位售盡時，可憑證件購買無座位車票。其中，花東居民之認定方式可參考花東實名制列車之購票資格。辦理計畫請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：李昆澤　林俊憲　陳素月　鄭運鵬　周春米
蕭美琴

四、臺灣鐵路管理局每年都會考量營運目標、內部人力狀況、載客率狀況，來針對列車進行增減及時刻改點之工作。然而，調整之內容常僅是內部核定後便公布實施，致使旅客只能被迫接受，更常導致偏鄉居民的交通權益受損。爰此，建請臺灣鐵路管理局往後進行年度改點時，應於列車時刻草案出爐時，需針對特定偏鄉小站，由段長於地方召開公開說明會，解釋新舊時刻之差異、聽取地方意見，以期消彌不必要之誤解，創造雙贏。

提案人：李昆澤　林俊憲　陳素月　鄭運鵬　周春米
蕭美琴

五、臺灣鐵路管理局於今（106）年 5 月提報交通部，研議調整現行票價。內容除了平均調漲 7.5%外，亦包括研議實施普悠瑪、太魯閣、柴聯自強號之差別票價制。然該提案內容皆以里程距離與車型差異來計算票價，並未思考到有座與無座購票之間的差異，因此產生不公平之現象。爰此，建請臺灣鐵路管理局研議 a.針對無座位之搭乘者，需給予一定票價之折扣；b.參考台灣高鐵於特定車廂設置自由座之模式，提高緊急需求、臨櫃購票者之搭乘機會，以保障旅客交通之權益。

提案人：李昆澤　林俊憲　陳素月　鄭運鵬　周春米
蕭美琴

六、有鑑於交通部臺鐵局近年虧損嚴重，惟臺鐵局肩負公共運輸責任，在承擔舊制退撫金、負擔各式優待票差等，以致票價無法合理調整，需仰賴舉債支應。近年購車所需經費，皆由政府全額負擔，為使臺鐵局財務結構達到營運自給自足，建請交通部臺鐵局針對票價調整之研究與相關計畫進行研擬、公布，定案後向立法院交通委員會提交書面報告。

提案人：林俊憲　趙正宇　鍾佳濱　鄭運鵬　陳素月
周春米

七、民國 99 年核定之「花東鐵路整體服務效能提升計畫」，旨在由交通部鐵路改建工程局著手進行新城站至台東站間沿線 27 個車站及周邊附屬設施的改善工作。其中，「SL203 標瑞穗車站改建工程」乙案，截至 106 年 8 月 31 日，雖然累計執行進度已達 99.50%，但是在站體未完全撥交給臺灣鐵路管理局之前，卻已發現許多工程瑕疵。例如，男女廁所動線不清、地下道散熱不良、磁磚防滑不足、售票口設置地點不佳等；而上週大雨，更造成地下道積水之窘態。爰此，要求交通部於指定之時間內完成如下工作：

(一)立即改善「地下道積水」之工程瑕疵；並著手調查「花東鐵路整體服務效能提升計畫」

內所有改善車站是否有相似的施工設計瑕疵，如有，請研擬改善計畫。調查報告（與改善計畫）請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(二)著手執行「男女廁所動線不清、地下道散熱不良、磁磚防滑不足」之改善工作，切勿以鐵授東工字第 1060066288 號之相似書函答覆內容搪塞。改善之工作計畫於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(三)就售票口設置地點不佳乙事，請交通部召集鐵路改建工程局及臺灣鐵路管理局，研商改善方案。方案請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：李昆澤　林俊憲　鄭運鵬　陳素月　周春米
蕭美琴

八、鑑於臺鐵票價已 22 年未有調整，難以反應物價、人事成本等變化。但今臺鐵之票務系統更新、事故頻仍，顯見經營、管理效率仍有增進空間。爰此，臺鐵未來 2 年內任何票價調整計畫，應向立法院交通委員會報告。

提案人：鄭寶清　趙正宇　林俊憲　陳歐珀　鍾佳濱
鄭運鵬　陳素月　周春米

10 月 18 日（星期三）

邀請交通部部長賀陳旦、飛航安全調查委員會主任委員黃煌煇就「公共運輸事故調查執行現況、國家運輸安全調查委員會成立情形」列席報告，並備質詢。

邀請交通部部長賀陳旦就「軌道技術研究暨驗證中心籌備進度及執行現況」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦、運輸研究所所長吳玉珍、高速鐵路工程局局長胡湘麟、飛航安全調查委員會主任委員黃煌煇報告後，計有委員李昆澤、鄭寶清、趙正宇、洪慈庸、陳歐珀、林俊憲、鄭運鵬、鍾佳濱、黃國書、周春米、葉宜津、徐榛蔚、陳雪生、李鴻鈞、陳素月、蕭美琴、王惠美、鍾孔炤、Kolas Yotaka、陳其邁等 20 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及飛航安全調查委員會儘速以書面答復。

通過臨時提案 2 項：

一、有鑑於交通部臺鐵局近年重大行車事故數量未見改善，惟交通部高鐵局作為監督者，未能公布事故調查結果於眾，對軌道行車安全之促進功能有疑，建請交通部針對高鐵局及未來可能整併鐵工局之鐵道局、軌道技術研究暨驗證中心，其間所具之監理功能、事故調查之性質進行比較，於 1 個月內向立法院交通委員會提出報告。

提案人：林俊憲　周春米　鄭運鵬　陳素月

二、有鑑於國內現行民航法規對於高機齡飛機機齡並未予以明確定義與規範，使得國內少數航空公司仍繼續使用超過 20 年以上高機齡之飛機執勤外，更因法令缺漏造成民航局無法有效管理高

齡飛機，為降低飛安風險，建請交通部於 6 個月內研議高齡飛機淘汰機制，並檢討修正相關法規，以維國內飛航安全。

提案人：趙正宇　李昆澤　林俊憲　周春米　鄭運鵬　陳素月

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

報告委員會，在正式進入議程之前，先跟各位委員報告，就是與該日議程安排有關的首長，主席才會請他們列席，如果跟該日議程無關者，則儘量不請他們列席；如果各委員有特別需要某首長列席備詢，請跟委員會報告，我們會在當天邀請他列席；另外，有時事需要者，我們也會請他們列席。

繼續宣讀報告事項。

二、本院財政委員會 106 年 10 月 17 日台立財字第 1062101297 號函，有關中華民國 107 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分），請依照審查分配表及審查日程進行審查，並於本（106）年 11 月 23 日（星期四）、21 月 21 日（星期四）下班前分別將前揭預算案公務預算部分、營業及非營業部分之審查報告函復。

主席：進行討論事項。

討　論　事　項

審查 107 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就交通部 107 年度施政計畫及預算編列情形提出報告，深感榮幸。

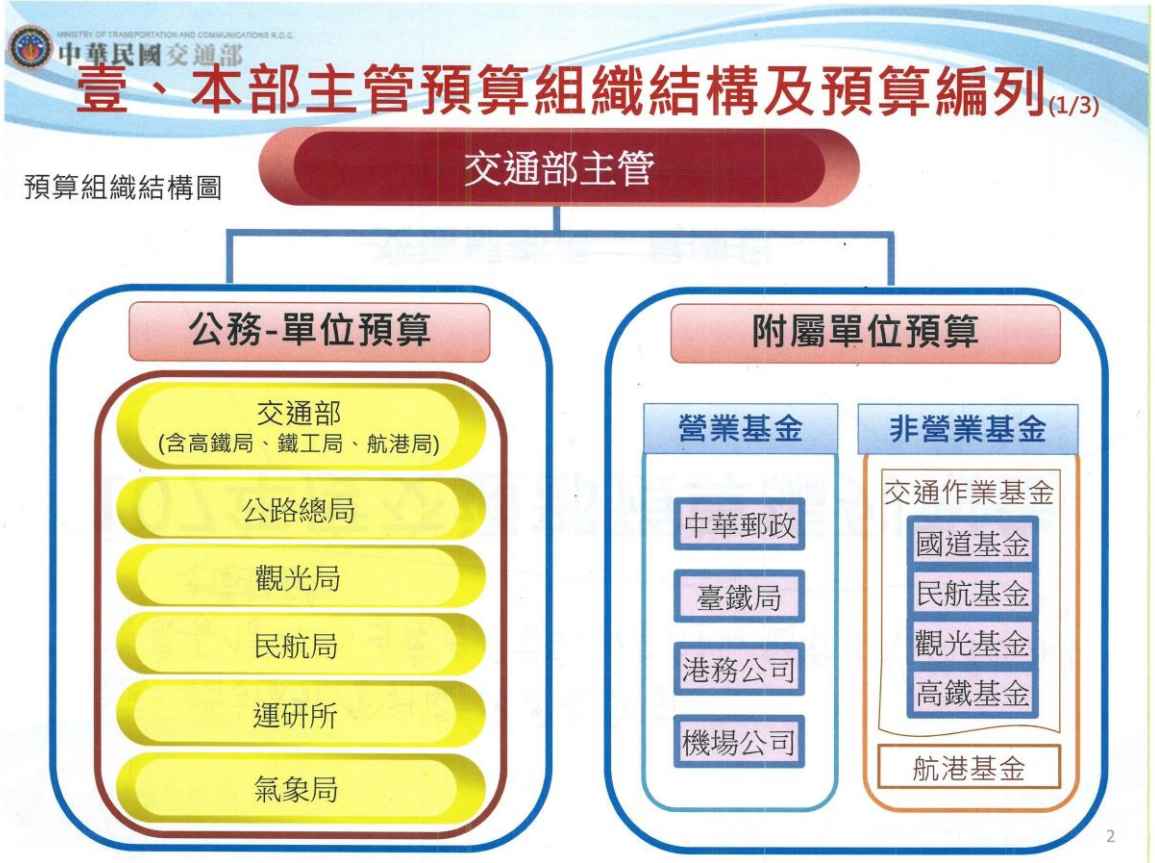
交通建設及服務面向廣泛多元，攸關國家的產業發展，並與民眾日常生活需求息息相關。尤其面對瞬息萬變的時代，交通策略除了提供安全、便捷、舒適、無縫的服務，也必須順應國內、外環境及需求的改變，隨時檢討調整。

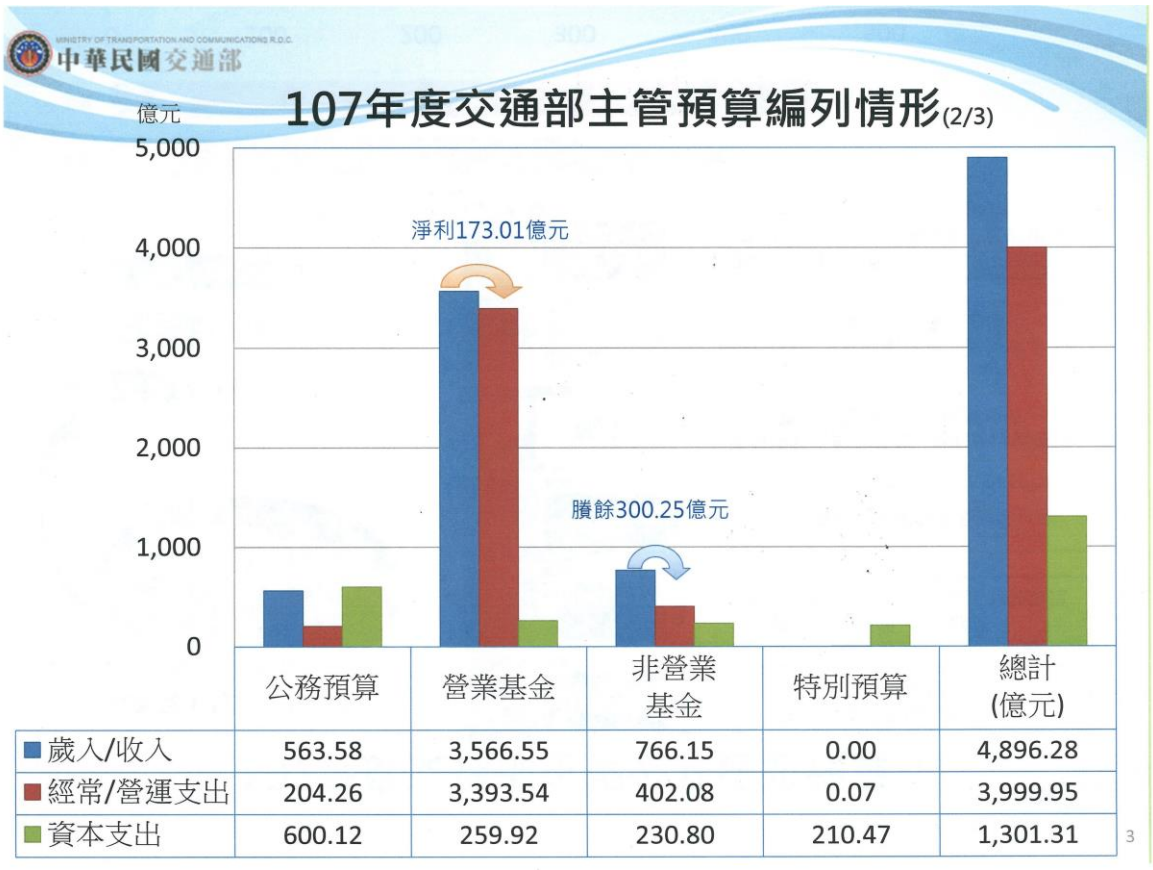
現階段，本部在政策推動上，首重完備交通安全工作，以「人本為主」、「便捷運輸」、「環保節能」、「協助產業」、「有效管理」為核心價值，並積極配合國家整體施政方針及周延考量各類服務對象需求，輔以善用先進科技工具落實高效能的管理作為，力求全面展現交通建設及服務的效用及價值。

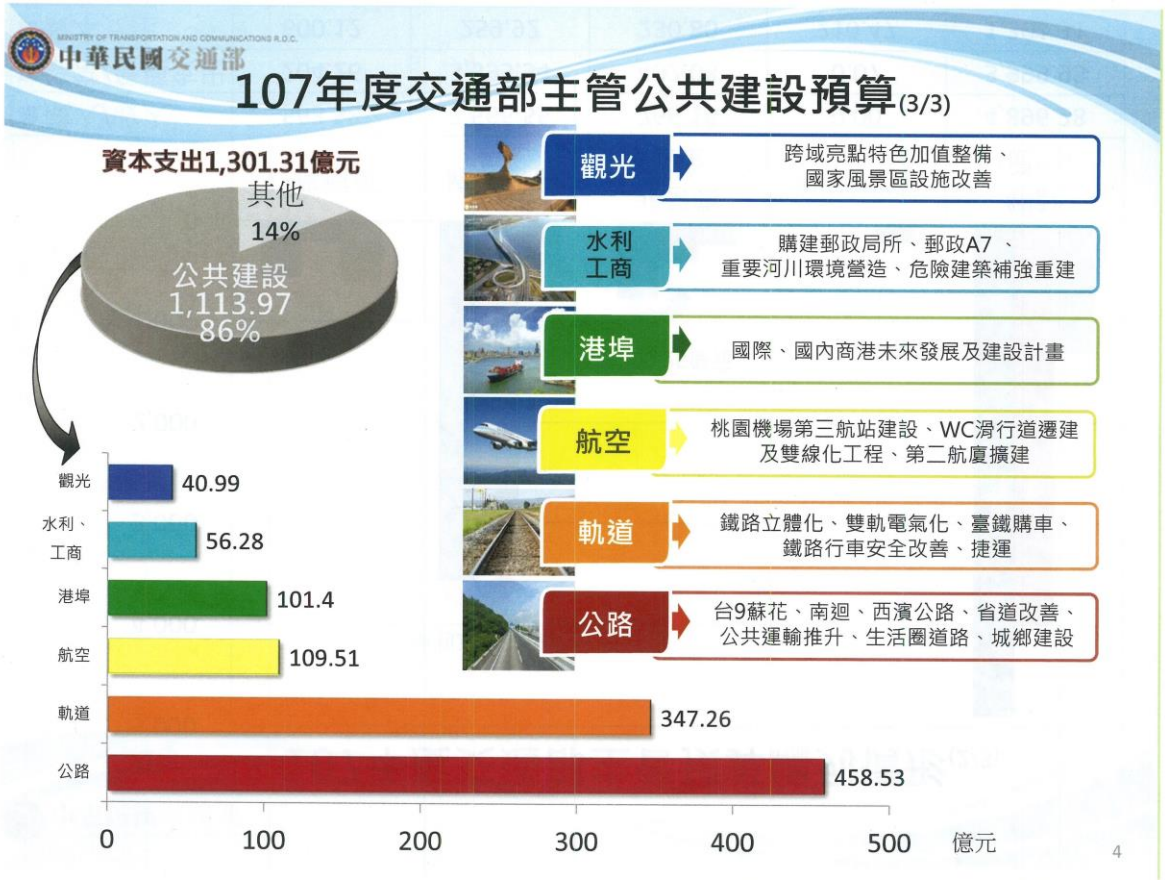
有關交通部 107 年度施政計畫及單位預算編列內容，將以簡報方式呈現，由會計處張處長向各位委員提出報告及說明，敬請各位委員惠予支持，謝謝。

主席：請交通部會計處張處長報告。

張處長信一：主席、各位委員。以下謹以簡報方式，向各位報告 107 年度交通部預算編列情形：


中華民國交通部
壹、本部主管預算組織結構及預算編列(1/3)
預算組織結構圖
交通部主管
公務-單位預算
交通部
(含高鐵局、鐵工局、航港局)
公路總局
觀光局
民航局
運研所
氣象局
附屬單位預算
營業基金
中華郵政
臺鐵局
港務公司
機場公司
非營業基金
交通作業基金
國道基金
民航基金
觀光基金
高鐵基金
航港基金
2


中華民國交通部
107年度交通部主管預算編列情形(2/3)
億元
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
淨利173.01億元
賸餘300.25億元
公務預算
營業基金
非營業基金
特別預算
總計(億元)
歲入/收入 563.58 3,566.55 766.15 0.00 4,896.28
經常/營運支出 204.26 3,393.54 402.08 0.07 3,999.95
資本支出 600.12 259.92 230.80 210.47 1,301.31
3


中華民國交通部
107年度交通部主管公共建設預算(3/3)
資本支出1,301.31億元
其他
14%
公共建設
1,113.97
86%
觀光
40.99
水利、工商
56.28
港埠
101.4
航空
109.51
軌道
347.26
公路
458.53
0
100
200
300
400
500
億元
觀光
跨域亮點特色加值整備、國家風景區設施改善
水利工商
購建郵政局所、郵政A7、重要河川環境營造、危險建築補強重建
港埠
國際、國內商港未來發展及建設計畫
航空
桃園機場第三航站建設、WC滑行道遷建及雙線化工程、第二航廈擴建
軌道
鐵路立體化、雙軌電氣化、臺鐵購車、鐵路行車安全改善、捷運
公路
台9蘇花、南迴、西濱公路、省道改善、公共運輸推升、生活圈道路、城鄉建設
4


中華民國交通部
(1/7)
貳、施政目標
以人為本
堅守安全價值
發展公共運輸
協助產業發展
推動智慧運輸
深耕郵電氣象
5


(2/7)
堅守安全價值-絕對責無旁貸
597.3億元(增加2.17億元)
交通安全目標(106-108)
減少15%死亡
安全
陸 運
527.84億元(減少3.32億元，扣除蘇花改等工程高峰期經費36億元，其他項目淨增39億元)
●酒駕零容忍：加重罰則、多元矯治、民間自律
●正視年輕學生、高齡者兩大族群安全
●強化駕駛人訓練與管理
●善用科技輔助執法
●提升大型車輛行車安全
➢大型車輛安全設施升級
➢健全遊覽車管理
●鐵路行車保安及風險管理
●優化道路養護及整建
海 運
2.72億元(增加2億元)
新增中軌道衛星搜救系統2.01億元
●落實船舶檢查及應急演練
●強化船舶監控及提升災害救援效能
●建構救援與安置 SOP，強化布袋-馬公航線救援效能
●臺北任務管制中心中軌道衛星搜救系統建置計畫
空 運
66.74億元(增加3.49億元)
跑道相關機場空側設施整修增加3.17億元
●落實預防管理
➢查驗民用航空運輸業者安全管理系統(SMS)作業有效性
➢強化飛航組員適職性訓練及考驗機制
●健全跑道相關機場空側設施
6

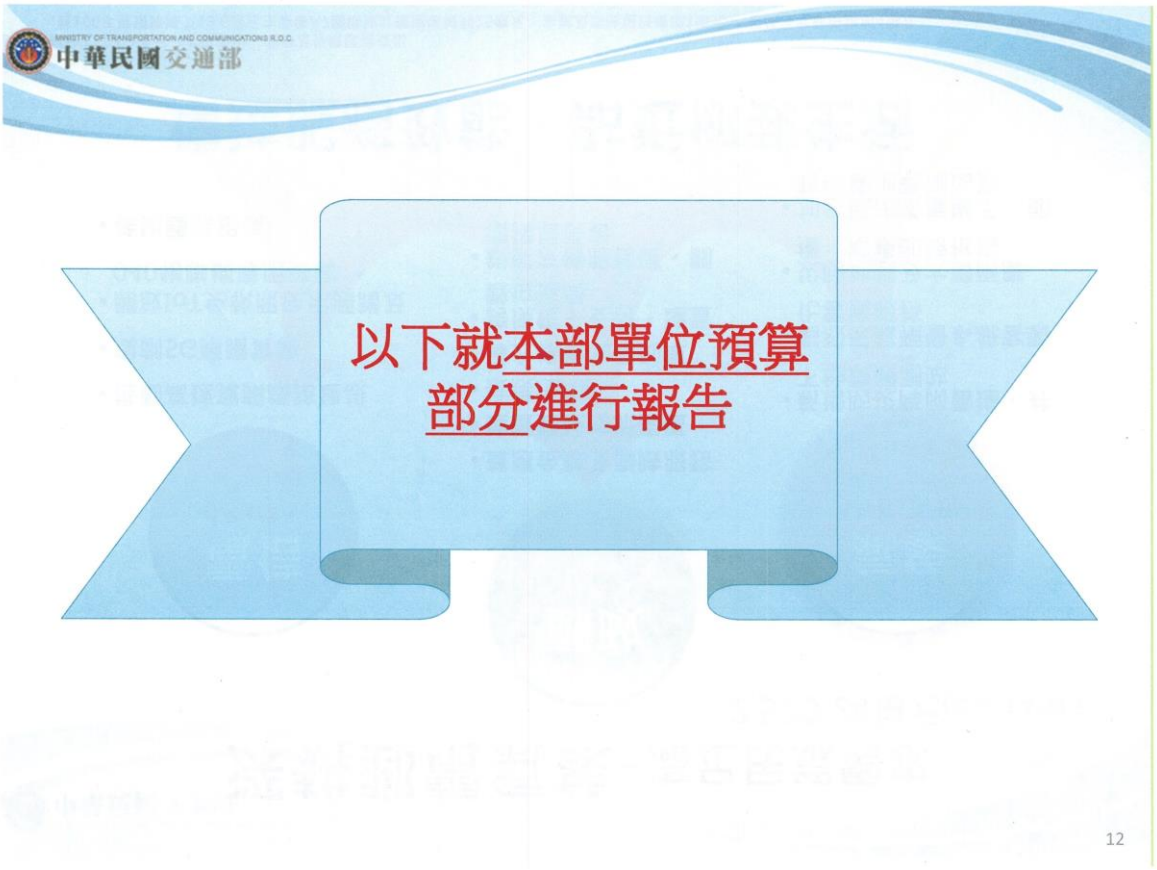

(3/7)
發展公共運輸-實踐普世價值
512.77億元（減少46.91億元）
持續推廣公路公共運輸47.35億元
（增加10.44億元）：轉乘補貼增加2億、改善停車增加7億
●公共運輸多元推升計畫
➢多元運具整合、電子票證
➢擴大轉乘優惠、發展DRTS
●改善停車問題
➢以軌道運輸為核心的轉乘政策
推動多元公共運輸
提升綠能運輸服務
厚實海空運服務
149.61億元（增加48.47億元）
桃園機場T3增加48億
●強化機場服務設施
➢桃園機場T3新建
➢WC滑行道、跑道妥適率提升
●完備離島交通建設
逐步構建臺灣軌道運輸整體路網
315.81億元（減少105.82億元）：機捷及高雄紅橘線等計畫屆期減少109億
●辦理工作坊協助地方培養運量
●打造友善無縫之軌道骨幹運輸服務
●推動軌道產業發展
7

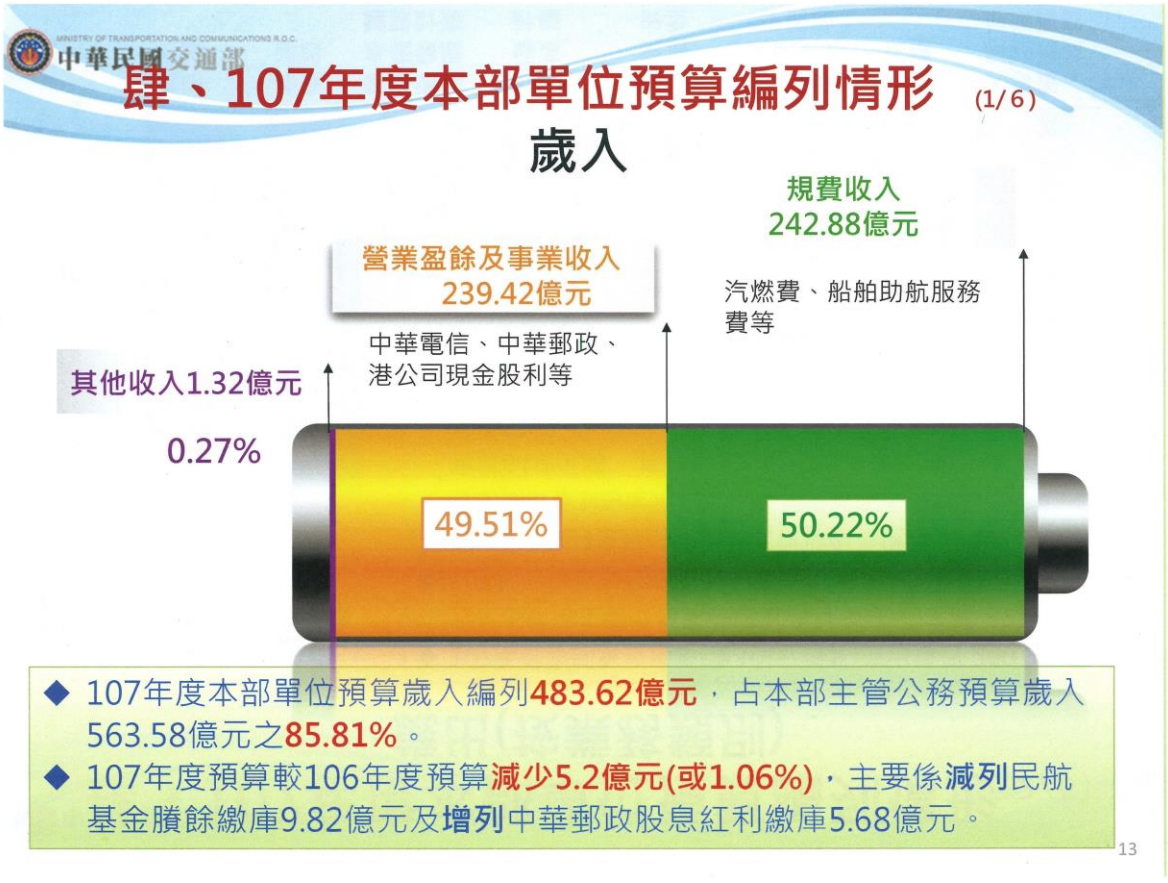

中華民國交通部
(4/7)
協助產業發展-促進觀光轉型
102.75億元(減少7.92億元)
發展智慧觀光
0.12億元(增加0.02億元)
旅行臺灣APP改版
臺灣觀光資訊網(RWD)
建立觀光大數據資料庫
開拓多元市場
31.47億元(減少4.94億元)
新南向政策 3億元(增加1億元)
簡化簽證、爭取東南亞客源
建置友善穆斯林環境
產業轉型&主題市場
28.47億元 (減少5.94億元，其中跨域亮點減少6.01億元)
深化品牌形象
吸引Mice客群(會展獎旅)等主題客源
跨域亮點及特色加值計畫
觀光產業
活絡國民旅遊
59.98億元(減少4.45億元)
遊覽車安全管理0.28億元 (新增)
強化源頭管理、宣導正確消費觀念、定型化契約
落實監理執法、獎優汰劣
提升景點重遊率59.7億元(減少4.73億元，其中建設重要觀光景點減少5.47億元)
旅宿業品質化、特色活動扶植
推廣台灣好玩卡、觀光巴士服務維新
建設重要觀光景點
拓展郵輪旅遊
11.18億元(增加1.45億元)
推廣Fly-Cruise旅遊模式
推動亞洲郵輪聯盟(ACC)
港埠優化、港市合作
8

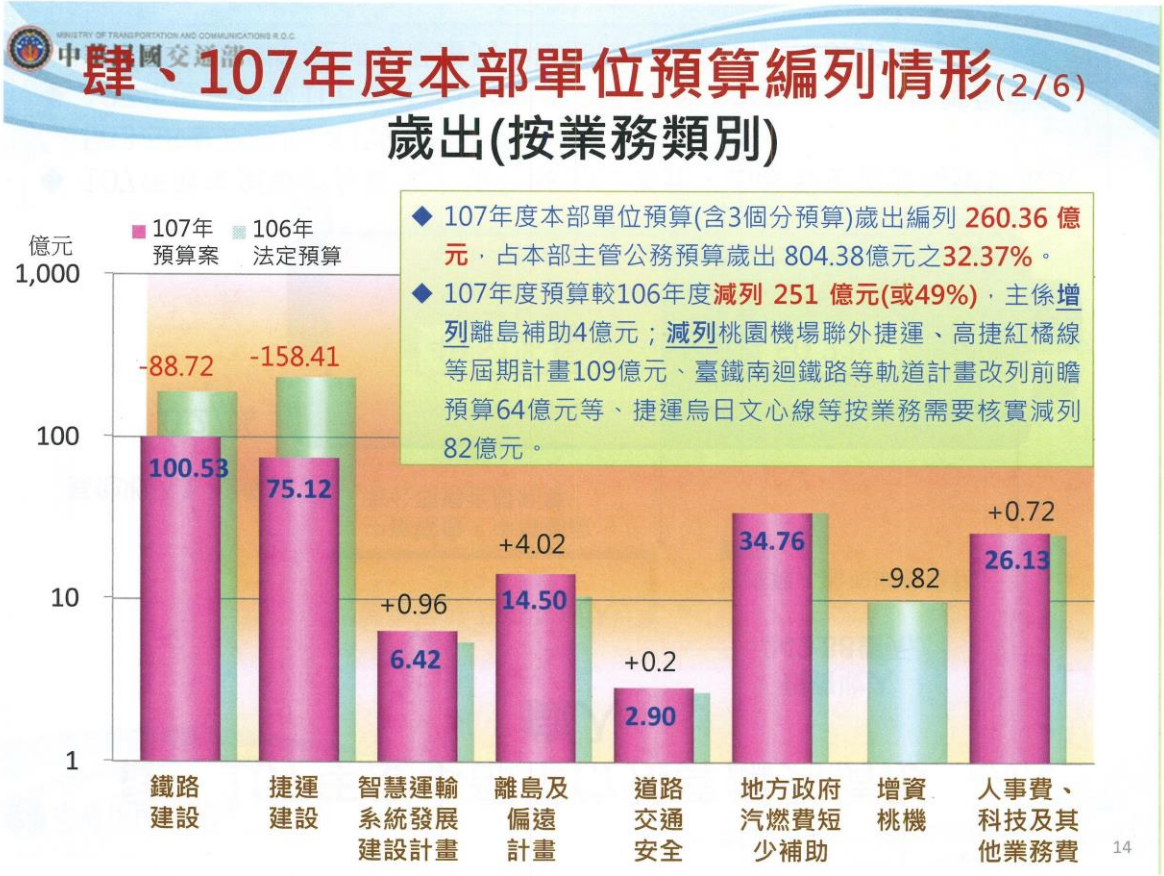

中華民國交通部
(5/7)
協助產業發展-優化海空環境
289.62億元(減少57.06億元)
商港多元發展
235.95億元(減少50.46億元)註1
擴建高港洲際貨櫃中心第2期計畫
高雄港客運專區及基港旅運服務設施
臺中港離岸風電產業專區建設
拓展航網提升競爭
53.67億元(減少6.6億元)註2
配合新南向政策，提升新南向航班密度
調降高雄、臺中及其他國際包機，機場降落費率約20%
新闢及增班航線給予降落費50%-100%不等優惠
海空產業
航運獎勵振興措施
航運業獎勵振興方案(租金減免、優惠貸款及貸款寬限)
推動國際商港營運動能推升措施(土地租金7%及取得營運資金)
建構優質自由港區
規劃國際電商貨物中轉之多元出口營運模式(海、空快遞及郵政通路)
簡化自由港區委外加工申請作業，強化產業服務效能
註1：商港多元發展減少50.46億元，主要係高港洲際2期高峰期已過減少37.39億元、起重機及挖泥船等預算隨業務需要減列18.07億元；另增加臺中港離岸風電產業專區5億元。
註2：拓展航網減少6.6億元，除減列一次性投資機場公司9.82億元，其餘支出增加3.22億元。
9


(6/7)
中華民國交通部
推動智慧運輸-資訊整合應用
8.56億元(減少0.32億元)
智慧交通
整合式交通控制及管理
•建立都會區旅次起迄
•重要交通路廊及跨區域交通控制
•交通管理預警機制
公共運輸整合資訊流通服務平臺
•已整合約296項資料，供線上即時取用
•107年擬將航運資訊及路況交通資訊納入
107年度目標-降低北宜廊道交通壅塞5%
宜蘭地區交通改善應用
•藍芽交通資訊推播
•建立宜蘭縣交控中心
•蘇花改交通整合
•動態匝道儀控
•MaaS
•國道替代道路交通資訊
車聯網應用
•智慧機車安全研發
•智慧路口安全計畫
•大型車行車視野補助
•自動巴士示範計畫
10


(7/7)
中華民國交通部
深耕郵電氣象-滿足民眾需求
2,520.24億元(減少21.47億元)
電信
0.33億元
(增加0.27億元)
•推動高速寬頻網路建設
•規劃5G頻譜實驗
•開放IoT免執照使用頻譜及040物聯網專用號碼
•參與國際組織
郵政
2,504.3億元
(減少19.6億元)註
•普惠金融及壽險服務
•建置郵政物流園區
•推展i郵箱
•導入綠智能電動車
•跨境電子支付、建置數位支局
•銀髮友善服務區、關懷獨居長者
氣象
15.61億元
(減少2.14億元)
•新增防災降雨雷達、井下地震觀測站
•劇烈天氣預警系統客製化雲端服務
•災防地震及大雷雨廣播、電視即時推播
•加密縣市震度顯示，即時連線地震測站數
增進服務效能，貼近你我生活
註：郵政2,504.3億元，主係壽險、利息及外幣匯兌支出
，較106年度預算減少19.6億元主要係A7園區按計畫進度減列25億元；金融及壽險服務增加1億元、i郵箱及電動車增加4億元
11


中華民國交通部
以下就本部單位預算
部分進行報告
12


中華民國交通部
肆、107年度本部單位預算編列情形 (1/6)
歲入
規費收入
242.88億元
營業盈餘及事業收入
239.42億元
汽燃費、船舶助航服務費等
中華電信、中華郵政、港公司現金股利等
其他收入1.32億元
0.27%
49.51%
50.22%
◆ 107年度本部單位預算歲入編列483.62億元，占本部主管公務預算歲入563.58億元之85.81%。
◆ 107年度預算較106年度預算減少5.2億元(或1.06%)，主要係減列民航基金賸餘繳庫9.82億元及增列中華郵政股息紅利繳庫5.68億元。
13

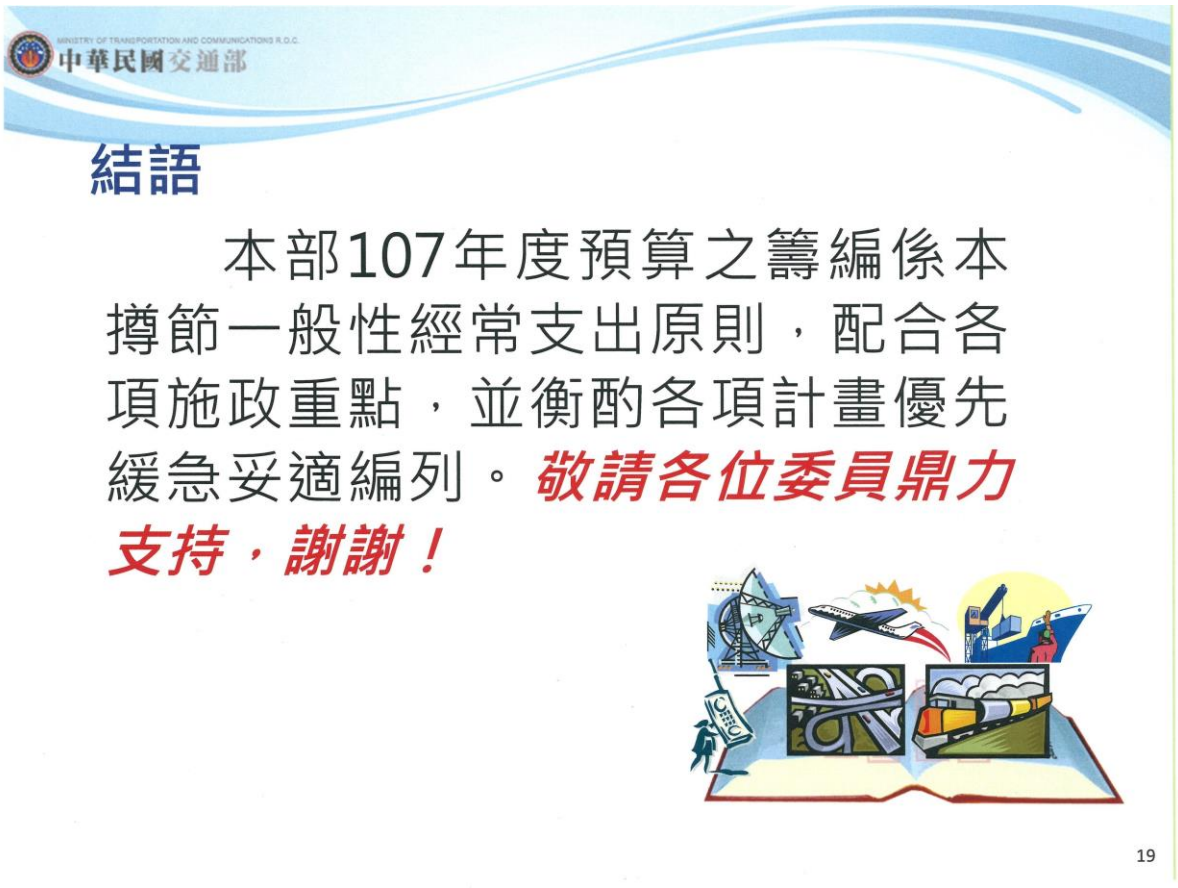

中華民國交通部
肆、107年度本部單位預算編列情形(2/6)
歲出(按業務類別)
107年預算案
106年法定預算
億元
1,000
100
10
1
-88.72
-158.41
100.53
75.12
+0.96
6.42
+4.02
14.50
+0.2
2.90
34.76
-9.82
+0.72
26.13
鐵路建設
捷運建設
智慧運輸系統發展建設計畫
離島及偏遠計畫
道路交通安全
地方政府汽燃費短少補助
增資桃機
人事費、科技及其他業務費
◆ 107年度本部單位預算(含3個分預算)歲出編列 260.36 億元，占本部主管公務預算歲出 804.38億元之32.37%。
◆ 107年度預算較106年度減列 251 億元(或49%)，主係增列離島補助4億元；減列桃園機場聯外捷運、高捷紅橘線等屆期計畫109億元、臺鐵南迴鐵路等軌道計畫改列前瞻預算64億元等、捷運烏日文心線等按業務需要核實減列82億元。
14


中華民國交通部
(3/6)
綠色軌道公共運輸服務
歲出
175.65億元(減少247.13億元)
西部軌道122.36億元
捷運建設75.12億元
臺北捷運：
新蘆5.08億元、萬大13.42億元、信義東延1.35億元、環一線23.25億元
臺中、高雄捷運：
烏日文心20.79億元、環狀輕軌10.98億元及其他0.25億元
鐵路建設47.24億元
鐵路立體化(臺中、高雄)46.87億元
高鐵後續工程0.37億元
臺北市 Taipei
新竹 Hsinchu City
宜蘭縣 YILAN COUNTY
臺中市 Taichung City
花蓮縣 Hualien County
臺灣 Taiwan
雲林縣 YUNLIN COUNTY
嘉義市 Chiayi City
玉山國家公園 Yushan National Park
台南市 Tainan City
臺東縣 TAITUNG COUNTY
高雄市 Kaohsiung City
東部軌道及提升臺鐵服務品質53.29億元
行車安全改善10億元
購車計畫30億元
高雄機廠遷建0.5億元
花東瓶頸路段雙軌化、電氣化暨效能提升12.79億元
另結合前瞻軌道計畫投入163.38億元，構建軌道整體路網
15


中華民國交通部
(4/6)
歲出
智慧運輸發展建設計畫(106-109年)
6.42億元(增加0.96億元)
願景：智慧運輸、智慧生活
建立人本及永續的智慧交通生活環境
目標：出門無縫、用路安全、交通順暢、資源共享、環境永續
運輸資源整合共享計畫
運輸資訊整合行動服務(MaaS)
智慧交通安全計畫
1. 汽機車安全研發計畫
2. 大型商用車輛公共安全計畫
3. 車輛安全及國際調和計畫
車聯網科技發展應用計畫
1. 國家重點科技產業園區進行
2. 車聯網示範計畫發展車聯網於智慧科技生活應用產業
3. 易肇事地區、易壅塞地區或運輸走廊導入車聯網
東部及都會偏遠地區交通便捷計畫
1. 既有公共運輸可靠度
2. 提供多樣交通工具選擇
3. 提升公共運輸效率及經濟性
智慧運輸基礎與研發計畫
1. 汽機車混合車流號誌控制系統
2. 其他智慧運輸技術研發
3. 設置車聯網車路整合運作雛型平台及應用實驗室
4. 無人車環境準備研究計畫
5. 無人機應用計畫
運輸走廊壅塞改善計畫
1. 整合式交控系統
2. 市區瓶頸路段(口)改善
3. 擴大即時路況資訊涵蓋面
4. 整合替代道路交通資訊
5. 建立具預警機制交通資訊
6. 多元交通資訊與服務整合
7. 無人機交通資訊蒐集
16


中華民國交通部
(5/6)
歲出
離島及偏遠地區公共運輸服務
14.5億元(增加4.02億元)
照顧離島基本民行
港埠建設11.8億元
(增加6.6億元，金馬港埠依工進增列)
營運虧損、基本航次、船舶維修及霧鎖機場暨蘇花備援之海運疏送等
2.36億元(增加0.18億元)
交通船碼頭改善0.34億元
(減少2.76億元，富岡港依工進減列)
購建離島交通船
已訂頒「離島購建船舶計畫」補助原則，刻規劃辦理臺華輪、澎湖島際及馬祖東引交通船等船舶汰舊換新計畫。
17


中華民國交通部
(6/6)
歲出
道路交通安全
2.9億元(增加0.2億元)
建置
道路交通安全
資料整合平台
(新增)
劃設
交通寧靜區
(新增)
年輕族群
機車安全
、高齡者
交安宣導
道路安全
酒駕防制
補助各縣市
道安經費
易肇事地點改善、
教育與宣導及執法
工作
科技輔助執法
運用無人機
18


中華民國交通部
結語
本部107年度預算之籌編係本
撙節一般性經常支出原則，配合各
項施政重點，並衡酌各項計畫優先
緩急妥適編列。敬請各位委員鼎力
支持，謝謝！
19

交通部書面補充報告：

主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就交通部 107 年度施政計畫及預算編列情形提出報告，深感榮幸。以下謹就本部 107 年度施政計畫重點、預算編列及以前年度預算執行情形等，向貴委員會簡要報告。

壹、107 年度施政計畫重點

交通建設及服務面向廣泛多元，為扎下良好的業務推展根基，全面展現施政效能及維護施政成果，本部首重完備交通安全工作，並以「人本為主」、「便捷運輸」、「環保節能」、「協助產業」、「有效管理」為核心價值。以下謹就 107 年度各項施政重點，作一扼要報告：

一、堅守交通安全價值

基於安全是無可替代的價值，全方位的改善及維護交通安全是本部責無旁貸的首要施政目標。為全力推動及落實道安工作，除透過以下各種策進作為外，在公共運輸、產業發展及推動智慧運輸等重要業務方面，亦多管齊下傾盡各項具體作為，以營造安全交通環境為努力目標。

(一)陸運安全

1. 推動 106 至 108 年我國交通安全目標：道路交通事故 30 日內死亡人數從目前每年 3,000 人降至 2,500 人（3 年減少 15%或 500 人），18-24 歲年輕機車族群死亡人數從每年 400 人降至 250 人（3 年減少 150 人）。

2. 酒駕零容忍：為引導改變駕駛行為，有效遏止酒駕惡習，法務部已請各檢察署對於酒駕判決量刑過輕案件，應提起上訴以為救濟；內政部警政署持續辦理全國酒駕大執法；衛福部推動酒精成癮治療；本部則修正道安講習辦法，延長上課時數、次數與天數，持續加強宣導強化民眾酒駕危害意識，推廣指定駕駛、親友接送等多項防範酒駕作為。

3. 提升大學生騎乘機車安全：鑒於年輕族群之機車交通事故死傷率最高，為提升學生騎乘機車安全，持續結合學校、家長與社會的力量，共同改善學生及年輕族群騎乘機車安全，相關措施包括鼓勵大專院校開設交通安全通識課程、加強入學新生交通安全宣導、推動公車入校園與鼓勵學生搭乘大眾運輸，並適時檢討修正機車交通政策白皮書。

4. 強化駕駛人訓練與管理：推動小型車道路駕駛考驗，加強駕駛人道路實境的綜合判斷能力與養成注重安全駕駛的習慣；持續加強高齡者的駕照管理與安全宣導；重新檢討現有「道路交通管理處罰條例第 63 條—違規記點設計」與「道路交通安全講習辦法」，針對重大與高風險違規駕駛人研訂更嚴格的記點制度，並與金融監督管理委員會共同研商推動強制汽車責任保險納入重大違規加費項目，以警惕駕駛人，期有效改善交通安全。

5. 善用科技輔助執法：研議優先於山區道路、常肇事地點或針對重大交通違規行為，運用無人機、24 小時監控設備等現代科技作為事故資料蒐集、交通管理及執法輔助工具，以改善警力不足並矯正投機違規行為，預防事故發生。

6. 建立以教代罰之「道路交通法」：因現行「道路交通管理處罰條例」仍以管理處罰為主要考量，較無法律應有之行為義務及教育功能，確有變革之必要。本部刻正研擬新的「道路交通法」，期以教導用路人正確的通行方法，規範使用道路的權利義務，並建立積極管理駕駛人之

制度，使民眾自動守法，促進交通安全。

7. 大型車輛安全設施升級：以國道客運重大傷亡事故省思，凸顯乘車繫妥安全帶的重要性，本部將加速辦理修正「道路交通管理處罰條例」第 31 條，增訂 4 歲以上乘客搭乘大型車未繫安全帶之處罰規定，並同步修正「汽車運輸業管理規則」，規範客運業者協助宣導乘客應繫妥安全帶。另為防制大客車因疲勞駕駛發生追撞，106 年度持續補助國道客運裝設車道偏移輔助警示系統及緊急煞車輔助系統；且明訂自 107 年起新出廠大型車輛均應設置行車視野輔助系統，並預定自 109 年起將該等設備列為大型車輛定期檢驗項目，又為鼓勵使用中大型車輛裝設，本部公路總局刻正依計畫研擬相關補助措施中。

8. 建立新車安全評價制度：參考國外實施新車評價制度（New Car Assessment Program，NCAP），研擬推動 T—NCAP 之執行、管理及經費規劃並建置法規檢測能量及培育專業人才，揭露攸關數據提供民眾選擇參考，期透過強制性的車輛型式安全審驗制度及自願性的 T—NCAP 計畫，齊力提升國內車輛安全，並促進車輛產業正向發展。

9. 加強鐵路行車保安及風險管理，降低行車事故：為確保行車安全，強化行車準點等服務，賡續辦理「鐵路行車安全改善六年計畫（104-109 年）」及「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」等計畫，加強車輛設備生命週期維護及管理。另強化行車運轉考核及測評，落實設備設施保養及人員教育訓練工作，並加強平交道安全維護各項工作。

(二)飛航與海運安全

1. 建構安全民航運輸環境：為強化預防管理，防止重大意外事件發生，民航局已訂定國籍民用航空運輸業飛機重大意外事件十年移動平均發生率為 4.0 次/百萬飛時之關鍵績效指標。另持續加強督導空運業者飛航安全風險管理、強化飛航組員適職性訓練及考驗機制、適航維修管理作業，並依國家民用航空安全計畫（SSP）查驗該等業者安全管理系統（SMS）作業有效性。

2. 強化航安監控應變效能：為強化船舶安全管理，已責成航港局從法規修訂、健全助導航設施與航道規劃，以及加強業者管理與船舶稽查等面向，持續推動各項航安措施。另運用大數據分析，按海域風險因子劃設警戒區，配合船舶自動識別系統（AIS）監控船舶動態，主動提醒船舶避險及適時啟動海難救護機制；此外，針對近年運量大幅成長之布袋—馬公航線，統合各方資源建構救援與安置標準作業程序，提升救援效能。

二、推動多元公共運輸

發展公共運輸為普世價值，是共享經濟理念下最有效的都市發展策略，除應滿足民眾對生活的機動性與可及性要求外，亦以人本及永續的觀點，落實巴黎協定承諾事項，加入符合環境保護與生活優質的發展元素。為此，本部賡續建構節能低碳運輸網，強化軌道與公路系統整合與分工，107 年度推動重點如下：

(一)建構便捷公路運輸環境

1. 持續推廣公路公共運輸：公共運輸一向為本部重大施政項目，本部自推動公路公共運輸相關計畫以來，已有效提升公共運輸效能，並達成市區公車低地板比例提升逾 50%、偏遠及服務性路線維持一條不減等，將賡續推動「公路公共運輸多元推升計畫（106~109 年）」，持續建構

綠色、優質及永續的公共運輸系統；另 107 年度規劃透過公路公共運輸計畫推動常客集點行銷專案計畫、導入行動服務（MaaS）專案補助計畫，吸引民眾使用大眾運輸。

2. 擴大轉乘優惠措施，發展需求反應式公共運輸：

為吸引民眾搭乘公共運輸，強化轉乘接駁為重要執行方向，除持續改善公共運輸場站、時刻表重整、路線調整、建置動態查詢系統外，並推廣電子票證應用及提供轉乘優惠。本部規劃 107 年度擴大轉乘優惠措施，將辦理連續假期國道客運乘車優惠暨轉乘地區客運優惠、軌道與公路公共運輸轉乘優惠等措施。

此外，考量偏鄉運輸需求不同於都會區特性，發展因地制宜之公共運輸系統，自 105 年起專案辦理需求反應式公共運輸（DRTS），目前已有 8 個示範點通車，107 年預定規劃辦理屏東縣（泰武鄉、來義鄉）、苗栗縣（卓蘭鎮、南庄鄉）、花蓮縣（鳳林鎮、壽豐鄉、豐濱鄉）等 7 處。

(二)逐步構建臺灣軌道運輸整體路網

1. 西部軌道建設：

持續推動臺鐵臺中及高雄市區各項鐵路立體化計畫，以縫合都市、改善市容並減少平交道事故，其中臺中鐵路高架化第一階段已於 105 年 10 月 16 日通車；臺鐵高雄—屏東潮州捷運化屏東新站第一股道已於 106 年 1 月 23 日啟用營運。

都會區捷運路網方面，賡續進行臺北、桃園、臺中及高雄等都會捷運系統興建，以提供完善都會區捷運網。其中桃園機場聯外捷運已於 106 年 3 月 2 日正式通車營運；高雄輕軌展覽館站至駁二大義站路段亦於 106 年 6 月 30 日通車營運，第一階段於 106 年 9 月 26 日全線通車營運；第二階段正辦理設計作業中。

2. 東部鐵路建設：花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫已全線電氣化通車，106 年 9 月 25 日西正線啟用，而瑞穗至三民段預計 107 年 6 月東正線完工；另花東線鐵路整體服務效能提升計畫，現進行花蓮新城至臺東知本間共計 27 個車站的換裝及改建，其中 22 站已完工。

(三)厚實海空運服務

1. 強化機場服務設施：桃園國際機場於 106 年度國際機場協會（ACI）之機場服務品質評比已晉升至 4,000 萬旅客量分組，為與國際標竿機場競爭，已積極趕辦各項重大建設，包括第三航站區新建、第二航廈擴建、WC 滑行道遷建等。高雄及臺中國際機場 2035 年整體規劃業已完成期末報告審查，賡續陳報行政院核定，據以推動後續機場建設。另預計 106 年底前完成南、北竿機場跑道改善評估以及活化恆春機場之多元發展規劃構想方案。

2. 完備離島交通建設：

為促進離島居民交通便捷、維護乘客生命財產及提升船舶航行安全，賡續辦理金門大橋工程、金門及馬祖港埠建設計畫；協助連江縣政府將臺馬輪留用至 107 年底；辦理離島地區基本航次、營運虧損、海運票價及公營交通船船舶維修經費等。

另本部已訂頒離島購建船舶計畫，刻正輔導澎湖縣政府研提臺華輪換新、離島島際交通船與連江縣政府研提東引交通船等船舶購建計畫，以提升澎湖與馬祖兩地之海運服務能量與品質。

三、協助產業轉型發展

為協助產業轉型發展，需先優化各項陸海空主要基礎建設及營運條件，在軌道產業方面，本部已於前瞻特別預算投入經費扶植國內軌道之建設與檢測，期能促使產業朝規模化發展；另為創造臺灣觀光旅遊優勢，帶動觀光及海空產業整體發展，未來持續朝以下工作重點與政策目標努力推動：

(一)觀光多元發展提升整體產值

1. 健全遊覽車產業發展：為強化觀光旅遊安全，針對遊覽車的安全管理，從制度面全面檢討，將會以更積極主動之態度，自「公司治理」、「駕駛人優化」、「車輛智慧化」等面向強化源頭管理，並藉由旅行業相關策進作為的執行，及向消費者宣導合理正確之旅遊消費觀念，透過篩選機制達到汰劣之效果，逐步引導遊覽車產業朝自律及促進品牌化發展，避免類似事故再次發生，確保旅客權益與公共安全。

2. 開拓多元市場：開發東北亞、港澳及新南向等主力市場，深耕長線市場品牌知名度，爭取商務高端、郵輪、包機、穆斯林及會展獎旅等主題客群，吸引在臺消費；協助業者提升接待新南向、穆斯林、無障礙、銀髮族等新興市場能力，建置穆斯林友善旅遊服務環境，輔導業者取得穆斯林餐飲認證；更與臺灣各區域攜手合作，將國際旅客導入地方，創造在地共榮。

3. 觀光旅遊深度在地化：推動具在地特色之旅遊產品，以活絡地方觀光產業並減少陸客縮減之產業衝擊。另配合國際旅遊年會在臺舉辦契機，加強城市行銷，精進地方特色行程及產品，開拓國民旅遊市場，同時輔導在地人才多元發展，進而鼓勵青年返鄉就業，促進城鄉均衡發展、活絡經濟及恢復商機。

4. 觀光旅遊服務智慧化：為便利自由行旅客深入遊臺灣，推動觀光資訊服務平臺升級，並強化台灣好行票證系統及旅運服務品質。同時，建立觀光大數據資料庫，整合觀光產業資訊網絡，加強資訊應用及旅客旅遊行為分析，引導產業開發加值應用服務及發展新型態與客製化商業模式，完善旅遊資訊服務品質。

5. 拓展郵輪旅遊：為提升郵輪人次、艘次及營造郵輪友善港埠環境，爭取港埠城市成為郵輪母港或掛靠港之相關產業商機，積極推廣 Fly—Cruise 新興旅遊模式，吸引海外旅客來臺搭乘郵輪度假；提供郵輪業者優惠獎助措施；與國際合作推動亞洲郵輪聯盟（ACC）；配合地方政府優化岸上行程、推動水岸開發及優化各港港埠設施，提升通關效率及改善通關空間。

(二)優化海空產業經營環境

1. 推動商港多元發展：

為期發揮國際港群功能，強化亞太樞紐港地位，成為亞洲最佳服務港口，積極推動高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫、臺北港南碼頭區及物流倉儲區填海造地等重大港埠建設；另積極推動基隆港東客西貨旅運服務設施改善計畫及高雄港客運專區建設計畫，以建構便捷舒適旅運環境及促進水岸觀光發展。

國內商港方面，持續推動澎湖金龍頭營區開發計畫、布袋港港區景觀整建、產業專用區公共設施工程、金門水頭港客運中心、馬祖福澳碼頭區港區公共設施及東莒猛澳碼頭新建工程等各

項港埠建設，以帶動商港與周邊地方經濟發展。

2. 推動航運業獎勵振興措施：為協助我國航運產業度過經營困境，本部主動擬具航運業獎勵振興方案，提供獎勵及減免港埠費用與租金，並提出優惠貸款、貸款寬限及促進產業升級等措施，另推動國際商港營運動能推升措施，提供航商實質優惠及取得營運資金，在全球航運市場緩步復甦下，部分航商營運情形已有改善，達成獎勵振興方案初期目標。

3. 拓展航網提升空運競爭力：配合新南向政策，將積極提升飛航新南向國家航班密度，未來將持續策略性拓展東協國家及其他地區航權，鼓勵業者適時增加航線及航班，以提升航空公司營運空間。另為吸引航空公司飛航高雄、臺中及其他國際包機機場，自 106 年度起，調降降落費率約 20%（視不同機型而異），並針對新闢之航線及航班繼續維持降落費優惠措施，期提高航空公司飛航意願。

4. 建構優質自由港區拓展跨境商機：為因應國際電商貨物流通新趨勢，並結合自由港區免稅、便捷申報及加工加值利基優勢，規劃推動國際電商貨物來臺中轉之海、空快遞或郵政通路等多元出口營運模式，預計於 2 年內協調海關開放中轉出口，以建構自由港區符合電商貨物「整進零出」作業環境；另為強化與地方政府產業鏈結商機，亦將協調海關將自由港區委外加工之修理、檢驗及測試業務行政委託自由港區管理機關辦理，提升海空港國際競爭力。

四、促進智慧運輸發展

隨著數值化科技設備個人化的趨勢，本部積極推動資料開放與加值應用，發展智慧運輸系統（ITS），落實資訊整合應用，解決運輸走廊壅塞、偏鄉交通不便及行車安全等交通問題，工作重點如下：

(一)發展整合式交通控制及管理：利用路側車輛設備及道路電子收費設備所蒐集之道路資訊、行動通訊信令資料、氣象及觀光資訊等，透過雲端運算、大數據分析等技術，優化公共運輸服務及建立交通管理預警機制。未來將持續應用於建立都會區旅次起迄、重要路廊交通控制及建立跨區域交通協同控制等。

(二)智慧運輸應用於宜蘭地區交通改善：以兼顧宜蘭經濟產業發展與優質生活為前提，整合跨區域與跨單位的智慧運輸管理及結合旅行者選擇行為分析與需求管理，降低北宜廊道交通壅塞問題，推動包括宜蘭縣交通行動服務建置及經營計畫、補助宜蘭縣智慧運輸發展計畫、國道 5 號藍芽交通資訊推播系統、國道 5 號交控與機電系統提昇、高速公路旅行時間預測、國道替代道路即時路況資訊及蘇澳地區交通改善等。

(三)應用車聯網技術提升交通安全：透過推動「智慧運輸系統發展建設計畫（106-109 年）」，結合創新科技及物聯網技術，將交通安全的改善方向擴展至「人」、「車」、「路」、「安全法規」的層面，降低因人為疏忽所造成的車禍事故率；將持續辦理智慧機車安全研發、智慧路口安全計畫、大型車行車視野補助、智慧車輛安全法規研擬及自駕巴士運行示範計畫等。

(四)公共運輸數據標準化及資訊開放應用平臺：「公共運輸整合資訊流通服務平臺」已整合中央、地方及公車業者等逾 34 個公民營單位、296 項資料項目，提供國內外加值使用者線上即時接取使用，樹立政府開放資料之典範。107 年將再納入航運資訊及路況交通資訊，以擴充資料

的廣度和深度。

五、精進郵電氣象服務

郵政、電信及氣象服務與民眾日常生活息息相關，為滿足民眾多元需求，本部持續精進郵電氣象效能，擴大便民服務效益，建構美好生活。說明如下：

(一)提供民眾便捷郵政服務：為提升郵政服務品質，持續推動美化營業環境、加強各項便民措施、增設銀髮友善服務區、導入綠智能電動車、協助農產行銷活動，並深化關懷獨居長者及保戶加值服務。另為強化經營效能，積極建置郵政物流園區、推展智慧物流箱—i 郵箱、加強國內電商物流服務及推動跨境物流業務（包括申設出口貨棧及保稅倉庫），並因應行動支付趨勢開辦跨境電子支付服務、建置數位支局。

(二)引領電信產業創新發展：頻譜資源為國家基礎建設重要的一環，配合國際 5G 頻段動向及國內產業需求，將國際上 5G 早期商業化最有可能頻段納入「頻率供應計畫」作為實驗頻率，主動公布可供實驗頻率及試驗區域，大幅縮減申請程序，加速產業研發、商轉進程，並預定於 108 年完成 5G 頻率規劃。同時，研議行動無限上網方案對整體數位應用及資通訊產業之影響研究，以對下階段頻譜釋出及資通訊發展政策提出建議。

(三)精進氣象及災防預警監測能力：賡續強化天氣測報及地震監測能力，達成氣象測報整體效能目標及提升災害性客製服務普及率，並擴展氣象地震防災資訊多元化服務、國際氣象合作及交流。另持續推廣氣象災防教育宣導，俾利災防、媒體等單位及民眾的認知與應變需求。

貳、107 年度本部單位預算配合施政計畫編列情形

一、歲入部分

本部 107 年度歲入預算數編列 483 億 6,246 萬 9 千元，較上年度法定預算數 488 億 8,246 萬 9 千元，淨減 5 億 2,000 萬元或 1.06%，主要係增列中華郵政公司股息紅利繳庫 5 億 6,782 萬 7 千元；減列民航事業作業基金賸餘繳庫 9 億 8,200 萬元及中華電信公司現金股利 1 億 3,988 萬 7 千元所致。

二、歲出部分

本部 107 年度歲出預算數編列 260 億 3,590 萬 5 千元，較 106 年度法定預算數 511 億 4,145 萬 7 千元，減少 251 億 555 萬 2 千元或 49.09%，主要係減列臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化等軌道建設計畫 64 億 455 萬 8 千元改列前瞻基礎建設計畫特別預算辦理；臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫等屆期計畫 109 億 2,933 萬元；及臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫、鐵路行車安全改善六年計畫等計畫配合業務需要核實減列 81 億 7,363 萬元。扣除上述減列因素之影響後，以相同基礎預算數比較，107 年度預算淨增 4 億 196 萬 6 千元。各業務計畫編列情形說明如下：

(一)交通科技研究發展：6,115 萬 5 千元，較上年度淨增 4,863 萬 5 千元，主要係新增辦理數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫 1,773 萬元及關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫 3,800 萬元等。

(二)一般行政：7 億 5,213 萬 1 千元，較上年度淨減 879 萬 9 千元，主要係增列撥補勞工退休

準備金專戶差額 1,014 萬 7 千元及撙節核實減列本部基本行政工作維持費 1,393 萬 6 千元等。

(三)航政業務規劃及督導：3 億 5,259 萬元，較上年度淨減 2 億 6,499 萬 8 千元，主要係增列國內商港港埠經營管理虧損補貼、補貼載客小船及船舶運送業者經營離島偏遠航線營運虧損等 2,770 萬元；配合工程進度核實減列臺東市富岡港交通船碼頭改善工程 2 億 5,535 萬 2 千元等。

(四)郵電業務規劃及督導：1,142 萬 1 千元，較上年度淨增 970 萬 8 千元，主要係新增辦理亞洲矽谷推動方案—規劃建構產業創新試驗場域等經費 972 萬 8 千元。

(五)路政業務規劃及督導：6 億 8,526 萬 6 千元，較上年度淨增 8,534 萬 3 千元，主要係增列智慧運輸系統發展建設計畫 9,602 萬 2 千元。

(六)道路交通安全：2 億 9,045 萬 7 千元，較上年度增加 2,000 萬元，主要係新增辦理道路交通安全資訊整合平台建置等所需經費。

(七)軌道工程興建管理：4 億 554 萬元，較上年度增加 4,684 萬 3 千元，主要係核實增列高速鐵路工程局人事費 474 萬 1 千元及基本行政工作維持費 4,210 萬 2 千元。

(八)軌道安全提升與改善：1 億 969 萬 6 千元，較上年度淨增 394 萬 1 千元，主要係核實增列鐵路改建工程局人事費 505 萬 5 千元及撙節核實減列基本行政工作維持費 111 萬 4 千元。

(九)航政港政業務管理及執行：11 億 3,621 萬 1 千元，較上年度淨減 1,104 萬 7 千元，主要係增列公有建築物耐震補強 8,100 萬元；核實減列航港局人事費 2,710 萬 1 千元及基本行政工作維持費 6,494 萬 6 千元。

(十)營業基金：40 億 5,000 萬元，較上年度減少 64 億 3,813 萬 2 千元，主要係減列國庫增資桃園國際機場股份有限公司 9 億 8,200 萬元；臺灣鐵路管理局配合業務實際需要核實減列鐵路行車安全改善六年計畫及臺鐵整體購置及汰換車輛計畫等 52 億 8,213 萬 2 千元，及減列臺鐵電務智慧化提升計畫等計畫改列前瞻基礎建設計畫特別預算辦理 1 億 7,400 萬元。

(十一)鐵公路重要交通工程：135 億 1,485 萬 1 千元，較上年度淨減 192 億 5,740 萬 7 千元，主要減列臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化等軌道建設計畫改列前瞻基礎建設計畫特別預算辦理 62 億 3,055 萬 8 千元、臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫等屆期計畫 109 億 2,933 萬元、及臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫等計畫配合工程進度或業務實際需要核實減列 20 億 9,751 萬 9 千元。

(十二)偏遠地區交通建設：11 億 7,960 萬元，較上年度增加 6 億 6,029 萬 8 千元，係增列補助金門縣政府辦理金門港埠建設計畫 5 億元及補助連江縣政府辦理馬祖港埠建設計畫 1 億 6,029 萬 8 千元。

(十三)一般建築及設備：6 萬 3 千元，較上年度增加航港局汰換機車 1 輛所需經費 6 萬 3 千元。

(十四)第一預備金：1,114 萬 9 千元，與上年度同。

(十五)地方政府汽車燃料使用費分配短少補助：34 億 7,577 萬 5 千元，與上年度同。

參、105 年度與 106 年度截至 9 月份止預算執行情形

一、105 年度預算執行情形

(一)105 年度本部歲入預算編列 594 億 740 萬 1 千元，決算數為 525 億 4,694 萬 8 千元，較預算數短收 68 億 6,045 萬 3 千元，占預算數 88.45%，主要係財產收入依立法院決議未執行中華電信公司釋股作業 126 億元所致。

(二)105 年度本部歲出預算編列 517 億 5,107 萬 2 千元，決算數為 508 億 628 萬 8 千元，占預算數 98.17%。

二、106 年度截至 9 月份止預算執行情形

(一)106 年度本部歲入預算編列 488 億 8,246 萬 9 千元，截至 9 月份止預算分配數 417 億 5,320 萬 2 千元，實收數 414 億 568 萬 8 千元，占預算分配數 99.17%，執行情形正常。

(二)106 年度本部歲出預算編列 511 億 4,145 萬 7 千元，截至 9 月份止預算分配數 242 億 2,156 萬元，執行數 157 億 6,257 萬 9 千元，占預算分配數 65.08%，主要係捷運建設及鐵路相關建設等計畫執行落後所致，已督請各權責單位加速辦理估驗計價、撥款等作業，以提高預算執行率。

肆、結語

交通業務攸關國家的產業發展及民生服務，為創造優質的施政績效，本部在政策推動上，除積極配合國家整體施政方針及周延考量各類服務對象需求外，並善用先進科技工具落實高效能的管理作為，力求全面展現交通建設及服務的效用及價值。

本部 107 年度預算已配合施政需要，並衡酌各項計畫優先緩急妥適編列，敬請各位委員惠予支持與指教，並祝各位身體健康、萬事如意。

謝謝大家。

主席：現在開始進行詢答。作以下宣告：一、詢答時間，援例本會委員 8 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員 4 分鐘，得延長 1 分鐘。二、暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。三、委員發言登記於 10 時截止。四、本次會議為三天一次會，有關預算提案及臨時提案，麻煩各位委員在今天 12 時前提出，今天如果來不及，星期三還可以提出，所以本日不處理臨時提案，星期四再一併進行提案的處理。今日中午原則上不休息，至詢答完畢為止。

現在請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長，為什麼很多預算都減少？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有些比如在建設部分，現在有另外的特別預算，其他的……

鄭委員寶清：拿到前瞻基礎建設裡？

賀陳部長旦：對，在前瞻基礎建設裡。其他的部分，我們當然就是比較務實來做檢討。

鄭委員寶清：以後會不會造成你們原來的預算沒有辦法回來？

賀陳部長旦：我們應該從績效跟需要性再做動態性的檢討。

鄭委員寶清：講到需要性，先請教部長，我們的道路不安全，時常造成車禍死亡有一半都是 65 歲以上的資深公民。所以衛福部常務次長建議車速要降到 20 公里，我也不知道衛福部為什麼要越俎代庖，要替你們做決定？部長對該建議有什麼看法？

賀陳部長旦：我想也不一定是越俎代庖，因為其實在很多別的國家確實有把車速下降到差不多時速 30 公里，這個部分應該也有人體生命安全上的依據，但如果降到時速 20 公里，可能在整個管理上會增加困擾，我們會再努力。

鄭委員寶清：不是努力的問題，它現在說要時速 20 公里，衛福部替交通部做決定，交通部不能沒有聲音！如果現在台北市區時速是 20 公里，我跟你保證，塞車都塞死了！

賀陳部長旦：我想它也不是代為做決定，只是從安全上給一個建議。這個建議也有它的一些依據，所以我們願意再跟大家去研究、做溝通。關於塞車的部分，其實只要順暢的交通，不見得時速 30 公里在歐洲國家就一定會造成塞車，我們也來參考它們的經驗。

鄭委員寶清：所以你不贊成時速 20 公里，而是贊成時速 30 公里嗎？

賀陳部長旦：時速 20 公里可能太偏低了，但是時速 30 公里在別的國家是有實驗的經驗的，我們可以來參考看看。

鄭委員寶清：部長，這個決定要很慎重！不是現在講一講，隨便就算了！

賀陳部長旦：現在因為我們的巷弄裡的標準就是時速 30 公里，所以其實也有依據。

鄭委員寶清：現在是在講大馬路時速 30 公里，是個大問題！

賀陳部長旦：真正要怎樣的管理應該再做整體性的檢討，但並不是將它排斥，就認為絕對是不可行的，我們應該共同來檢討。

鄭委員寶清：現在一直在推公路正義，結果推了 5 年之後，我們可以看到「車讓人」的觀念都沒有深植人心，行人被撞死的很多，尤其 65 歲以上的資深公民特別多，部長知道有多少人嗎？每年有超過 200 位行人發生車禍，其中有一半是 65 歲以上的長者；發生事故的前 3 個原因是交通工程不夠友善、開車習慣不佳及「車讓人」的觀念沒有深植人心，請問部長是否有什麼積極的改善方法？

賀陳部長旦：眼前當然是對於最常見的行人—老人家在過紅綠燈時，除了過的位置不適當以外，還有一些時間及警示不夠的部分，我們會加強現場路上的設施。另外，如果是老人自己開車，我們現在也希望透過推廣資深駕駛相關的健康檢查，讓他們能夠改善自己身心上的狀態以後，再來開車比較好。

鄭委員寶清：有沒有做宣傳？

賀陳部長旦：現在都有在做宣傳。

鄭委員寶清：問題是你們的宣傳是不是有效啊？我們可以看到編了兩億多元去做宣傳，鼓勵道路交通安全的觀念，因為第一個是你們希望他們搭捷運，但長者比較少搭公共運輸，可能是車站太遠或沒有車站，另外就是不知道怎麼搭乘。所以編列這麼多的預算，你們的宣導是不是積極有效？第二個是考量不同的年齡，溝通管道要改變，讓每個民眾都能接受交通部安全的訊息。

賀陳部長旦：是，委員這些指教跟提醒都是應當的，我們會朝這個方向來改進。

鄭委員寶清：現在部長特別希望能救觀光，針對旅行業者減稅 5 年到 10 年，像是房屋稅等等，這個決策定了嗎？

賀陳部長旦：應該說觀光局從法律修改上已經有這個方向去建議地方政府，但是真正的決策應該要

再跟地方政府溝通才能夠確定，包括稅率、對象及配套作為，這部分還繼續要做溝通。

鄭委員寶清：不過我看到你們的初稿都提到，對於星級的飯店要補助，是否有這一回事？

賀陳部長旦：基本上它還是要經過一個評鑑，以及地方政府去輔導以後才能決定，倒不是這麼快就一定說……

鄭委員寶清：現在你們的整個案子是對星級的飯店給予優惠，結果是什麼？就是拿地方的稅收慷地方政府之慨；地方政府配合你們，像桃園就配合成立很多星級的飯店，做很多評鑑，結果它們受害最深。

賀陳部長旦：確實委員指教得對！也就是剛才跟委員報告的，這件事情還不能叫定案，是因為我們一定要把配套做到，假如地方政府非常積極地去採行這件事情，反而是它自己受傷，我們也覺得對它是不公道的，所以凡是願意在這個部分幫助產業紓困的，我們應該用其他的作為來幫助地方，這些事情應該要配套一起做。

鄭委員寶清：我建議部長，不要慷地方政府之慨，這沒有道理！政府要獎勵，就要另外編預算來補助。至少要跟地方政府充分地溝通，直到它們同意為止才可以施行。

賀陳部長旦：是的，針對這個部分，我們一定會朝這個方向來辦。

鄭委員寶清：再接著請問部長，汽車燃料費已經講了再講，說了再說，立法委員也建議要取消或改名目，其實這些都是很容易處理的事情，交通部到底面對什麼困難，為什麼沒辦法處理？

賀陳部長旦：最主要是收的方式，過去用車子里程數來講比較沒有困擾，今天如果是要採用以使用來收費，其中就有很多需要去改變的……

鄭委員寶清：其實都不需要，你們就把這個名稱改了就好！汽車燃料費是按照公路法第二十七條第一項的規定，其實在同法第四十四條第一項也有規定，叫做「公路營運費」，其中也特別提到「安全管理及公路養護之用」，是否可以把汽車燃料費改成公路營運費，才名副其實，向百姓徵收時，他們也不會有抵抗的心理，這是維護道路所用。

賀陳部長旦：從目的來講，當然這樣比較清楚。不過，過去之所以沿用，其實在別的國家也有類似的情況，稱之為燃料費等等，所以在名稱上及將來的徵收方式，我們一起來做檢討，也爭取大家的同意。

鄭委員寶清：公路法第四十四條就規定很清楚，即「公路營運費」，你們只要改個名字，抵抗就會減少，就不需要大家再討論要不要改名、要怎麼去徵收；連徵收方式，有人說要隨油徵收，也有人說要隨車徵收等各種意見很多，但如果改成「公路營運費」，這是法令本來就有規定的。

賀陳部長旦：我們非常願意一起來討論這個方向，但據我了解，其實大家現在真正有猶豫的，並不在於它的名稱，而是在於它徵收方式是不是能夠很公道。譬如現在有很多是……

鄭委員寶清：你所講的公道，就是用燃料費才有這個問題，因為他們會認為應該是用油多少來徵收，有人會說我車子買了以後從來不開，結果向我徵收一樣的汽車燃料費。

賀陳部長旦：除此之外，你一定也清楚，包括有一些比較困難的地區，必須倚靠車子時，民眾會覺得用得多是因為對他們是生活上所必須。另外也有關於電動車的部分，確實在徵收方式上有很多地方需要檢討。

鄭委員寶清：如果用「公路營運費」，這些所有的困難統統解決嗎？如果地方需要特別的補償或特別的減少，我們都可以接受。至少「公路營運費」就跟你剛才提的電動車無關嘛！

賀陳部長旦：對！但是這裡為什麼提這個呢？因為這裡是針對汽車運輸業，是針對業別，並不是針對一般人，所以這個時候去徵收「公路營運費」跟現在的汽燃費其實目的不一樣！

鄭委員寶清：只要把公路法第四十四條稍微調整就行了。

賀陳部長旦：好的，我們讓它有一個更廣義的名稱，也許目的比較好一點。

鄭委員寶清：最後再請教部長一個問題，減稅是一個美意，但只要是加收，人家就有問題啦！請問高鐵會不會漲價？臺鐵會不會漲價？最後的決定是什麼？

賀陳部長旦：高鐵的費率已經審查過了，他們正在營運上作自我的判斷，臺鐵的部分是根本還沒有到這一步，臺鐵現在只是希望把這件事情拿出來能夠有討論的餘地，從交通部立場來講，現在完全沒有實施的時程表，也會在實施之前先要求他們改善服務。

鄭委員寶清：我們希望能夠把服務作為優先，交通部每項預算都要花在刀口上。

賀陳部長旦：是的，謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。有關於臺鐵漲價的問題眾說紛紜，媒體也多所報導，本席在這邊要提醒部長，第一、臺鐵的漲價幅度不宜過高，第二、不能只有票價上升，服務品質沒提升。

外界報導自強號票價漲幅高達 20%，莒光號及相關區間車票價漲幅達 7.5%，並號稱臺鐵每年可增加 34 億元相關收入。交通部也立即做出說明，這是臺鐵所提的方案之一，交通部有一定的相關時程，這個部分請鹿局長說明。

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。跟委員報告，剛剛部長也做出說明，這只是臺鐵針對現在的狀況所提之想法，部裡也明確指示做任何調整前，一定要先把服務品質改善，包括票務系統……

李委員昆澤：有預計推出的時程嗎？

鹿局長潔身：目前沒有定時程。

李委員昆澤：有關臺鐵漲價的問題，第一、我們必須提升相關的服務品質，第二、就是跟部長有討論過的轉乘優惠。不要為了多賺一點錢，把整個公共運輸都打趴了，我們要鼓勵民眾使用公共運輸，鼓勵轉乘，相關的轉乘優惠及票務整合系統，部長必須要督促臺鐵相關部門。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。委員所提的兩項，就是我們現在要求先改善的服務，一個是東部地區訂票的票務，另一個是關於轉乘，我們把這兩項當作服務的前提，一部分也已經開始在東部地區試辦，希望獲得大家肯定。

李委員昆澤：部長，服務品質先提昇。在臺鐵提出相關的版本後，交通部及臺鐵必須邀請相關專家學者及團體、消費者，大家共同來討論臺鐵票價調整的問題。社會上認為有調整的討論空間，但是調幅、服務品質、轉乘優惠及相關的票務整合工作都必須做好。

請問公路總局局長，部長最重視公共運輸的提升，公路總局也提出公共運輸多元推升計畫，包括低底盤及無障礙公車相關的推動。公共運輸多元推升計畫從 106 年執行至 109 年，預定目標 106 年提升到 49%，109 年要提升到 55%，但是工作推行的很順利，在 106 年 8 月就已經突破 53%，這個計畫非常好，我們要鼓勵身障朋友走出家庭，參與日常公共生活，我們也鼓勵老年人使用公共運輸，甚至是營造友善的育兒環境，我們常常看到年輕父母手忙腳亂地一手拿著嬰兒車，一手抱著嬰兒的情況，現在有低底盤無障礙公車，可以直接讓嬰兒車推上去。相關的運輸多元推升計畫後續進展如何？要不要再加強補助？或是這個計畫再往後延？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關因應老年化或方便年輕父母帶小孩子出遊等，低地板公車的政策在部裡、局裡都會大力推動，但是這牽涉到多元推升計畫的預算，這個計畫每年大概要花三億多，如果要達到委員所提的 60%，在 109 年之前，大概每年要多投入 2.51 億元至 3 億元，所以有關預算如何應用，在局裡會做滾動式檢討，原則上朝這個方向來處理。

李委員昆澤：針對老年朋友、長輩、身障朋友及年輕父母，我們要創造友善的環境，請教部長對於公共運輸有什麼具體想法？

賀陳部長旦：首先，我們除了現有的計畫繼續推動以外，現在可以善用科技，例如 DRTS 可以幫助某些偏遠地區或提供給需要量比較大、比較固定的民眾使用，讓我們現在既有的無障疑公車服務可以整合起來。

在臺鐵部分，我們要全面強化轉乘優惠，使票證系統和轉乘優惠變成大家生活的一部分，也讓我們對於他們真正的需要有數位化瞭解，以後在派車上和服務上能夠更落實。

李委員昆澤：有關於交通部的預算，主要還是在委辦費過高這個老問題，這個跟交通部也討論過很多次，另外，交通部有部分預算跟 NCC 所執掌的業務重疊，包含交通科技與郵電業務，107 年預算編列七千多萬元，其中三千多萬元都與 NCC 業務重疊，比例高達 45%。尤其是寬頻普及與數位人權等應該都是 NCC 主管業務，請部長簡單說明，交通部跟 NCC 的業務整合、競合問題要如何解決？

賀陳部長旦：業務面確實是有相當部分重疊，不過因為業務有一部分需要政策性的監理，這部分的工作現在是郵電司在扮演，如何逐漸把監理性業務慢慢移交到 NCC 是我們共同的方向，例如最近 TWNIC 部分已經開始朝這個方向檢討，也會逐漸把業務更明確地交付給 NCC。

李委員昆澤：有關於財團法人台灣網路資訊中心相關業務已經改為隸屬 NCC，但是交通部 9 月已經提出預算，這不是交通部的問題，因為台灣網路資訊中心在今年 10 月才經由董事會修改章程，現在已經隸屬 NCC，但是交通部仍編列一千多萬元預算。NCC 的主管業務，除了寬頻普及和數位人權，交通部跟 NCC 最大的重疊部分在網際網路，現在由我們編列預算，NCC 反倒沒有相關的預算及人力，這個部分要如何跟 NCC 協調、整合？

賀陳部長旦：在行政上面，我們就是錢隨事轉，我們會跟相關單位，包括主計總處討論如何處理，會照委員期待的方向進行，既然改隸，預算必須有效執行。

李委員昆澤：有關郵電司未來定位的問題，部長要好好思考，郵電司主要職掌四大部分業務，包括

中華郵政、中華電信的股權管理，另外就是傳播網路管理及網路建設，但是，從這次預算編列情形來看，郵電司還主掌許多科技相關業務。其實，經過組織再造及整合，郵電司未來的重要工作應該只是頻譜的管理，是不是請郵電司王司長簡單說明一下主要業務？

主席：請交通部郵電司王司長說明。

王司長廷俊：主席、各位委員。電信的部分主要是頻譜，但是會有一些政策性的，對建設的部分，我們也是有一些需要著墨的地方。

賀陳部長旦：對不起，委員，我再補充一下，除了頻譜以外，現在越來越多朝物聯網的角度，很多產業都需要個別頻譜先做實驗性，這上面有技術性，也有政策性需要協調，郵電司必須針對個別產業進行輔導，例如，智慧電網就需要花很多時間和他們一起溝通及確定，在這件事情上，我想郵電司還是有相當的政策任務。

李委員昆澤：郵電司除了和交通部 NCC 的相關業務進行競合之外，郵電司也要和科技顧問室進行整合，做為交通部的科技大老。

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：部長現在推很多智慧運輸以及未來交通科技等相關業務，關於這方面的進展請部長說明一下。

賀陳部長旦：這就是剛剛委員提到的，除了智慧電網，本部也有智慧運輸，其次還有橋梁的檢測以及防災，這些都需要郵電司和科技結合，我們會朝這個方向讓郵電司和科技顧問室在工作上更整合。

李委員昆澤：部長，現在除了郵電司和科技顧問室的整合之外，交通部還有運研所，這要如何整合？還有中央部會和科技部的整合問題都必須提出相關時程，以進行整合、推動和協調，最後請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：基本上，剛才所談到的郵電和科技都比較屬於技術應用，但技術應用要怎麼樣做為工具，還是需要整體的規劃及整合，這部分就是運研所來做；例如，現在宜蘭地區就是運研所主導，但是其他技術再來協助，同時再和地方整合，是這樣的大方向。

李委員昆澤：部長，我最後再提醒你一次，有關公共運輸或者交通部相關業務，任何動作、施政要向人民多收一塊錢都是天大地大的事情。

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：都必須全盤思考，要考慮民眾的感受以及現實的狀況，對於高鐵、臺鐵的票價差距越來越近，我們看到報導提到民眾對此感到憂心忡忡，不要為了多賺一點錢而把整個公共運輸打趴，這是我最後一次提醒你。

賀陳部長旦：謝謝，我們會朝這個方向檢討。

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。今天很多人都在關心臺鐵的票價問題，我們就來比一比臺鐵和高鐵的狀況。臺鐵台北到高雄的票價是 843 元，高鐵則是 1,490 元，所需時間臺鐵預計是 3 小時 33 分，高鐵是 1 小時 30 分，兩者大概相差 2 小時，這個價格訂定的標準從何而來

？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這個我讓鹿局長來說明。

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。委員現在舉這個例子是一班普悠瑪列車，這是最快的一班車，臺鐵票價的訂定是用里程比例，依照立法院核定的公式計算出基本費率，這是按照里程計算的。

趙委員正宇：時間比高鐵多出 2 個小時，如果大家都去搭高鐵的話，臺鐵怎麼辦？臺鐵現在沒有賺錢，萬一這個票價訂下去，大家都跑去搭高鐵，那臺鐵就更虧錢了，這樣有沒有道理？

鹿局長潔身：我想全世界各國都一樣，不同鐵路系統服務的客層都有一定，每一個旅客的承擔能力也不一樣。

趙委員正宇：部長對於臺鐵漲價的態度是如何？

賀陳部長旦：這完全只是臺鐵內部擬議的方案，我們協助他們進行方向上的討論。對外而言，第一，這件事情沒有漲價的時間表。第二，服務必須先落實。第三，這件事情會再請專家學者協助檢視他們所提的所有成本和計算方式。

趙委員正宇：22 年沒有調價了，臺鐵長期虧損又要進用那麼多人員，民眾會認為你們就是為了要彌補虧損而漲價，臺鐵漲價會影響到高鐵也漲價，因為它會想辦法拉開距離，有時間的人去搭臺鐵，趕時間的人就去搭高鐵，當高鐵看到和臺鐵的票價這麼接近會不會想要拉高？部長，應該會吧！有沒有可能？

賀陳部長旦：我們拿最近這次中秋節和國慶連續假期來說，高鐵的運量大概成長 12%到 16%，但是臺鐵只成長了 3%左右，這就表示並不因為現在的票價差距就變成……

趙委員正宇：就影響民眾搭車的意願？

賀陳部長旦：對，但是另外一方面，我們也必須替臺鐵講一句話，本來前一陣子立法院已經通過了費率調整，10 年來的改變就是臺鐵越來越多以都會區為主的，即使今天調整費率，真正會有多少人被迫漲價？其實不是想像中那麼多。但是我們必須正視，當臺鐵必須面對這麼多短程客，到底成本結構和服務該是怎麼樣？

趙委員正宇：民眾的觀感是什麼都在漲價，電影、交通都在漲，我那天講了，不要全部集中一次漲價，這對民眾的壓力是非常大的。

賀陳部長旦：我了解。

趙委員正宇：繼續請教公路總局，高速公路最多的事故是追撞，對不對？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。是。

趙委員正宇：有 93%的事故都是因為人為因素造成，有 80%是在車禍發生前 3 秒駕駛人恍神了。公路總局有補助大客車裝置防追撞警示系統，105 年總共補助 5,146 萬元，今年補助 631 輛，裝置率已達 77%。關於阿羅哈客車發生的車禍，之前司機說是因為前車沒有開車燈，結果應該不是，而是因為司機分心去撿東西，才導致車禍的發生，但如果裝有防追撞警示系統，怎麼還會

發生這個事情？花那麼多錢裝這個都沒有用。

陳局長彥伯：我們看到這個駕駛人因為分心去拿東西，但是檢察官調查發現他一路並沒有超速，至於委員提到的防追撞系統或車道偏移系統……

趙委員正宇：那時候警示系統有沒有響？

陳局長彥伯：防止車道偏移在事故發生前有警示，至於防止追撞為什麼沒有，因為我剛剛特別提到，他的方向盤……

趙委員正宇：這台車有裝車道偏移設備嗎？

陳局長彥伯：有。

趙委員正宇：有嗎？

陳局長彥伯：有，防止追撞系統在事件發生前一天北上時曾經發生過 4 次警示，當天事情發生時，偏移發生了作用，甚至撞擊之後，偏移都還繼續著。至於防止追撞系統為什麼沒有發生作用，是因為防止追撞需要一定距離才會產生警示，但在這之前他已經把方向盤打了，所以他已經離開了車道……

趙委員正宇：已經偏移了是不是？

陳局長彥伯：已經離開防止追撞的警示距離，所以研判是這樣……

趙委員正宇：防止追撞系統有沒有主動剎車系統？沒有吧？

陳局長彥伯：對，這個系統的法令規定，是到 108 年才會強制新車裝置，所以，這樣的系統要強制……

趙委員正宇：主動安全配備……

陳局長彥伯：要和車上的自動系統產生連動必須是新車，但我們現在補助的是單品補助，大概就是警示……

趙委員正宇：只有警示作用而已。

陳局長彥伯：傳到後端的行控中心，再由行控中心人員……

趙委員正宇：對大貨車、聯結車、油罐車沒有強制規定嗎？

陳局長彥伯：以後法規也會強制規定。

趙委員正宇：你們的動作太慢了，部長在報告時就說要跟上國際潮流。請問你，ESC 是什麼？有人說是 ESP，這是什麼？你當公路總局局長，連這個都不知道，這就是電子式車身動態穩定系統，有人說 ESC，有人說 ESP，這對車輛是非常重要的，不管是大客車或小客車都一樣。我們國內真的跟不上時代，這個已經出來 20 年了，但我們 2020 年 1 月才要強制汽車加裝 ESC。我們國內最暢銷的車子沒有裝這個，反而不暢銷的、賣得最少的，配備卻是最好的，賣得最好的車子反而沒有這個裝置。前幾天有一個車禍，一輛小貨車超車卻撞上護欄，就是因為它沒有 ESC，下雨天的時候很多車子都是因為沒有車身動態穩定系統導致打滑。現在規定車子都要有胎壓偵測器，但是這個東西已經出來十幾年了，早期的胎壓偵測器並沒有顯示前後輪，只會顯示輪胎沒有氣了，但現在已經非常進步，前後左右 4 個輪胎會分別顯示，所以時代有在進步，但你們沒有跟著進步。再來，ACC 又是什麼？你也不知道？

陳局長彥伯：這是有關車輛的法規。

趙委員正宇：你身為公路總局局長，你就要訂這個法規，安全是最重要的，買車不是買座椅有真皮、車子有天窗、音響很好等等，最重要的是安全配備。部長，對不對？我們不是看內裝，又不是買電子花車，為什麼國內汽車越做越少都要進口？就因為我們的價格不能降下來，裝這些配備又很花錢，從國外進口的整台車，這些基本裝備都做好了。ACC 就是主動跟車系統，你知道現在技術有多進步？如果定速 100 公里，當前面突然有車插進來，車子就會自動變慢，如果是定 5 個車身的距離，只要前面都沒有車了，車子的速度就會自動跟上，ACC 對我們的安全是非常重要的。請教部長，BSM 又是什麼？

陳局長彥伯：這是盲點警示系統。關於委員剛才所提到的這些系統，是不是要變成國內車輛的法規，其實是要經過一番討論。

趙委員正宇：這不是要經過一番討論的問題，在國外都已經在做了，而且已經做了一、二十年，我剛剛提到的 ESC，我們要到 2020 年 1 月才會強制，所以你們的速度真的很慢。還有 LDWS，就是車道偏移系統。

陳局長彥伯：如果我們的車子要和法規配合是需要一點時間的，而且是要和國內外業者共同討論。就我們了解，國內車輛相關法規是有跟上世界潮流，但是不是每一個剛剛委員提到的……

趙委員正宇：你有跟上世界潮流？

陳局長彥伯：是，但是不是委員提到的每一個系統都要變成強制法規，還是有所保留。

賀陳部長旦：要想把相關進步的設備納入法規可能需要一些時間，但在資訊上我們儘量讓消費者先知道這件事情該做，最近我們在談 T-NCAP，就是希望台灣新車的所有設備及服務變成公開資訊，讓民眾對於安全有所了解。

趙委員正宇：安全最重要，這些設備都不是現在才開始有的，已經 1、20 年了，但是因為交通部公路總局跟不上時代，我想你們的進度要快一點。

賀陳部長旦：有的時候我們的技術及產業確實要一起檢討。

趙委員正宇：行車安全不是夜間收不收費能決定的。

賀陳部長旦：是，我們讓消費者多一些資訊，謝謝。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。為了搶救觀光發展，交通部上個禮拜公告，凡符合優質觀光旅館相關法規標準，就可減免房屋稅與地價稅，預計將有超過 1,000 家旅遊業者及旅館業者受惠。這個新聞出來之後，有些地方政府有表示一些意見，有些學者也表示，今年初政府花 3 億元補助國旅，國旅卡的 8,000 元用於消費，這個立意良善但效果有限的方法好像只能解決一些現有困境。我個人並不反對這個政策，但是我要提醒部長，政府如果沒有辦法提出長期的觀光策略，而是像現在這樣且戰且走，頭痛醫頭，恐怕這個免稅措施也救不了觀光。部長，我們在這裡談論很久了，我也有舉出其他國家發展觀光的策略與方法，其中更是提到如果要讓台灣變成一個觀光大國有一個捷徑，這個捷徑就是觀光局的位階要提升。我還特別提到泰國觀光局在 2020 年升格之後，本來國家收入平均只有 200 美元月薪的國家，迅速整合國家力量之後，

一舉躍上全世界的觀光舞台。部長，這個建議我提了 2 年，交通部好像都沒有任何回應，也沒有任何感覺，不知道部長是什麼想法，請跟我們說明一下。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先，這個計畫去年已經提報行政院，整體長期計畫是有，其中包括觀光局升格一事，在行政院內部討論組織法時也提出來過，但眼前因為顧及行政院組織法有些變動，必須儘量減少太大的變動，所以這次並沒有調整讓組織提升，但在局長任用人選上，我們開放使其不受公務人員任用資格的限制，就是希望找到更佳的人才來做這個事情。第二，我們對於基金的運用，現在都更靈活的和業界一起配合。所以，人才和錢的運用都能夠更靈活的話，雖然還沒符合委員期望的觀光局位階升格，應該也可以產生一些作用。長期來講，這些計畫也不是希望靠零碎的減稅措施，我們是有一些整體想法的，有需要的話，我再請局長報告。

陳委員歐珀：部長，我強調的是整合全國的力量，在這種思考之下，觀光的預算、觀光的位階都要整體的思考，我特別將泰國這幾年成長的情況讓部長了解。事實上，他們真的因為整合國家力量確實讓泰國有不一樣的發展，也因為這樣，本席建議我們設立駐泰國辦事處，目前已經設立的差不多了吧？

賀陳部長旦：是的，

陳委員歐珀：我希望用類似的方式來推動觀光的發展，這樣又不會受限於人員的編制。

賀陳部長旦：了解。

陳委員歐珀：現在印度或印尼，我們也都考慮規劃設置，對這部分，趁組改還有 2 年的時間，我希望大家能好好思考這個問題，研究在未來組改的過程中到底有沒有可能把觀光局的位階作一提升。

賀陳部長旦：是，我們會朝這個方向去做努力；另外，要跟委員報告的是，在沒有提升以前我們會善用行政院所設置的推動觀光小組，並加強它的力道。

陳委員歐珀：對，還有，就是要結合民間的力量；今年 9 月初我們開辦一個觀光的論壇，局長也來了，我們希望來自於全國相關產業的業者，對政府推動觀光提供一些建議，其中有特別提到一定要以台灣整體的國力來作思考，協助地方政府來推動，不要只制定一些政策，好像要讓地方政府買單，導致地方政府都會有一些意見，比如對剛才提到減免房屋稅與地價稅，我沒有意見，但建議政府是不是能大方一點，帶頭來帶動地方政府做這件事情。

賀陳部長旦：會，對這件事，我們不能讓外界誤以為是慷地方政府之慨，未來一定會有配套的作為來補助他們。

陳委員歐珀：謝謝，另外，根據媒體的報導，臺鐵自強號擬漲二成，也就是百分之二十，請問部長，公務員明年調薪多少？

賀陳部長旦：現在還在進行當中，但預計是百分之三。

陳委員歐珀：你看這中間落差有多少？現在臺鐵自強號要調漲二成，到時候會不會引發萬物齊漲，臺鐵會不會變成帶動整個物價的上漲？

賀陳部長旦：應該沒有那麼大的作用，因為臺鐵現在長程的旅客是比較減少一點，不過，我們還是應當審慎來收集各方面的意見。

陳委員歐珀：我質疑臺鐵自強號漲價的規劃並沒有一個試算的原則，你們不要關起門來自己想做什麼就做什麼，可知道外界的反應又是如何？第一點，北高自強號票價即將破千，跟高鐵的票價已經差距不大，而高鐵有速度上的優勢，請問，臺鐵漲價之後有沒有什麼優勢？很多民眾可能因此轉搭高鐵，這樣一來，臺鐵的漲價也只是趕走乘客而已！

第二點，民眾對於大幅調漲都表不滿，因為臺鐵班車頻頻誤點，應該優先改善準點率才對，所以，我們認為臺鐵應該致力於提升服務的品質，在品質還沒有完成改善之前，調漲是絕對沒有它的道理。

第三點，我特別提到東部一票難求，所以，當漲價的新聞一出來之後，東部反對的聲浪最大，本席也接到很多的訊息，像是東部大部分民眾的出入都依賴臺鐵作為交通工具，由於臺鐵行駛的距離較長，票價也高，如果調漲百分之二十，到時候他們單趟調整的價差更多，所以，我認為這個案子你們一定要好好思考。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：現在決定了沒有？

賀陳部長旦：還沒有，一如剛才跟其他委員所報告的，第一、它並沒有任何所謂檢討的時程；第二，我們一定要先改善服務；第三，就像委員所說必需打開門，觀迎大家共同來討論。

陳委員歐珀：另外就是雪隧的部分，對雪隧的安全，我們一向都很重視，但上個禮拜又在雪隧發生一件 BMW 火燒車事件，事實上，我們也知道長隧道裡面的火災是沒辦法交給高公局來做處理，我們希望能透過跨部會，包括消防署等相關的單位建立一個機制，也就是整個提升長隧道消防設備的管理機制，並且要有一個消防的專業單位來負責監督與檢查，否則，單單只是交給高公局是沒有辦法做好事情的。

賀陳部長旦：是，本來我們就是預定讓消防專業來提供協助，甚至居於主導的地位，對這部分，是否請高公局趙局長跟委員作一說明。

主席：請交通部高公局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。對於雪隧的部分，我們的消防編組有跟消防署進行合作，定期送人員至竹山訓練中心去做訓練，同時，新北與宜蘭兩個消防隊每個月都有協助我們做一次教育訓練。關於 9 月 6 號的事件，所有水帶都已經完成更新，並請兩邊的消防隊幫我們做相對的檢視，事實上，我們每年分四季做比較大型的演練，總而言之，對這部分，我們跟兩邊都有一起合作處理消防安全方面的事宜。

陳委員歐珀：雪隧也就是所謂國道五號通車到現在已經有 11 年的時間，總共發生 10 次火燒車相關的案件，可以講平均一年一次，造成一些傷亡，所以，我覺得你們還是要協調消防署做好管理的機制，好不好？

賀陳部長旦：是，沒有問題。

陳委員歐珀：最後一點，部長之前也同意北宜直鐵的興建將以最快的速度與流程進行規劃，之後馬

上要送環評，當時部長也承諾一年內要完成規劃，請問部長，現在專案小組的進度如何？

賀陳部長旦：針對這部分，容我請胡局長跟委員作一說明。

主席：請交通部鐵路改建工程局胡代理局長說明。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。現在相關作業大概從前瞻預算通過之後，我們就積極展開作業，大概到這個月底前會完成相關合約的程序，下個月 1 號就會開始運作，對於 1 號線進行相關的作業。

陳委員歐珀：其實，外界的疑慮大概都是說北宜直鐵會不會造成生態上的改變，進而影響到翡翠水庫的品質，我多次在這裡說明，今天如果沒有國道五號的興建，繼續讓車輛行駛北宜公路，翡翠水庫的水質才讓人堪慮，也因為有國道五號的興建，大量的車流改走國道五號，坪林地區就減少很多的土雞城或是農業耕作與相關遊樂設施的設置，所以，污染源原來是在坪林地區，而不是在建造雪隧的過程中造成翡翠水庫的污染，所以，翡翠水庫這幾年水質變好了，就是本席前面提到的幾個因素，現在民眾到坪林地區根本看不到車流或是遊客遊憩的行為；所以最後我大膽地在這裡建議部長：如果能把北宜直線鐵路興建完成，對維護翡翠水庫的水質一定會有幫助，因為基於同樣的理由，即將小客車流引到綠色運輸的軌道來做大眾的運輸，一定會讓整個環境減碳並節能，而且減少噪音，最重要的是減少污染，基於上述，我建議既然已經成立相關的專案小組，就要有進度，畢竟這部分不論對宜蘭人，甚至對全國人民都有一個交代。

賀陳部長旦：了解。

陳委員歐珀：因為國道五號真的是最塞車的路段，所以，北宜直線鐵路的興建是勢在必行，謝謝。

賀陳部長旦：了解，謝謝委員的指教。

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。今天大家都非常關心臺鐵要漲價的問題，部長剛剛表示不確定臺鐵到底要漲價多少，至於是在什麼時候要漲，也都還沒有決定，請問部長，事實是否如此？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對。

林委員俊憲：目前對這方面到底有沒有方案提出來？

賀陳部長旦：臺鐵有提出他們的方案，但這個方案在資料上需要思考的因素還有很多，對交通部而言……

林委員俊憲：到底要在什麼時候確定？

賀陳部長旦：這就是我要跟委員說明的部分，第一、我們並沒有核定任何的時程；第二、我們希望他們在服務上一定要改善；第三、他們補充的資料還要經過專家學者一起來討論。

林委員俊憲：部長現在說臺鐵漲價並沒有時程，惟部長還記得在上禮拜的委員會議是怎麼回答的嗎？我問你臺鐵會不會漲價，部長說春節前將會提出漲價的方案，是不是這樣子？

賀陳部長旦：我應該沒有做這樣的口頭說明吧！是報上有做這樣的預測，不應該是我們的說明。

林委員俊憲：所以到現在臺鐵漲價沒有時間表？

賀陳部長旦：沒有。

林委員俊憲：針對臺鐵要漲價一事，交通部這幾天在態度上已轉趨低調，表示還不確定，是否因為這幾天民眾出現一些反彈？其實，我在上禮拜質詢時有跟你表示，如果 22 年都沒有漲的票價，你們要調漲其實是有正當性，但是這又回到你剛剛提到的第二點—臺鐵的服務有沒有提升？臺鐵的服務品質至少要讓旅客感受到。服務品質要怎麼提升？一、臺鐵自己要進步……

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：二、要重視旅客表達的意見。本席上星期也給你看過，臺鐵車票光是要過剪票口，就有好幾種方式，人工剪的、磁卡的、QRCode 的，有印 QRCode 卻沒有 QRCode 的機器。部長、局長知道臺鐵有跨站購票服務吧？也就是不一定要從當地的車站買車票，比如我在高雄，我可以買台中烏日到沙鹿的車票，部長有沒有看到這兩張車票？

賀陳部長旦：有。

林委員俊憲：都一樣是區間車，乘坐的車子也都一模一樣，路線、起迄點一樣是新烏日站到沙鹿站。一張要 46 元，另一張要 28 元，何以如此？部長會不會覺得很奇怪。有一名旅客經常出差到高雄，他都是坐高鐵到烏日站，再轉搭臺鐵區間車至沙鹿；為了節省時間，他在高雄先買好區間車的車票，在高雄買這張票要花 46 元，如果是在烏日站買票只要 28 元，部長聽得懂我的意思嗎？

賀陳部長旦：懂。

林委員俊憲：兩個地方買同樣的車票，票價竟然差了 18 元，有 6 成多，一個月下來就要多付 8、900 元。該民眾的狀況在一年多前就向臺鐵反映，甚至還拿著這兩張門票去問臺鐵人員，同樣的起迄站、同樣的區間車，在不同車站購買，為什麼價格可以差到 6 成多？結果他從站務人員問到站長，都沒辦法解決，一個月要多花 7、800 元讓他很不爽。今年中秋節的時候，他去買，結果又是一樣，一年多下來都沒有改變；最近他寫了一封信到局長信箱，臺鐵也回了信，不知道是秘書幫局長寫的，還是電腦自動回信，說：「感謝你的意見，本局會來了解處理。」一直到現在，都沒有處理，這就是你們的服務嗎？真的很奇怪，為什麼會這樣？我告訴兩位答案。

因為新烏日到沙鹿剛好是一個山線，一個海線，從高雄買新烏日的票，它的票價是從新烏日算到彰化，再從彰化算上來，多了這一段的錢，實際上車子並沒有這樣跑，因為它從新烏日就會轉成功—追分線。部長看得懂嗎？

賀陳部長旦：知道，完全了解。

林委員俊憲：所以是我們的電腦設計程式有問題！不論是在高雄買或彰化買的車票，可能都會出現這種狀況，請臺鐵回去試試看。只要買烏日到沙鹿的車票，電腦都會自動幫你算新烏日到彰化這一段，因為它是山海線的交會站。其實烏日到沙鹿的車子不會跑到彰化，它從成功就會轉成追線過來，省了 10 幾公里，但也就是差那 10 幾公里的錢。臺鐵區間車 1 公里是 1.46 元，如果把這段算進來就知道為什麼會多出 18 元。這顯然不合理！車子根本沒有跑這一段啊！該旅客甚至都投訴局長信箱，還是沒有改變，毫無反應！臺鐵想要漲票價，服務卻那麼差，像這種情況已直接侵犯到旅客權益。問臺鐵要不要漲價，現在連部長都沒有信心，都不敢講，只會說沒有

時間表，漲多少不確定。

賀陳部長旦：委員這樣講……

林委員俊憲：這表示臺鐵過去的服務確實給人印象不好，人家罵臺鐵也有道理……

賀陳部長旦：應該這樣說，服務要讓每個人都滿意，絕對不容易；但最起碼應該像委員提到的，旅客最為詬病的事情，我們要先來處理……

林委員俊憲：這樣的狀況已經一年多，人家很清楚、很具體的向你陳情，也投書到局長信箱了，問題還是沒有處理？

賀陳部長旦：我想這個事情，如果……

林委員俊憲：當然不會只有一個人受影響，因為這是整個電腦系統的問題……

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。我們回去馬上了解，這可能是經由路線的問題，委員舉兩個例子，一是直接從新烏日買，另一是從高雄買所謂的一級車票，這種方式可能……

林委員俊憲：我給你看……

鹿局長潔身：您剛剛舉的例子，我了解，我們回去後會馬上去了解情況……

林委員俊憲：兩張車票是一模一樣，同樣路線……

鹿局長潔身：我們回去後會馬上了解，再跟委員報告，也會親自跟這位民眾說明。

林委員俊憲：請立刻改善。

鹿局長潔身：是。

林委員俊憲：交通部真的是部大、業大，非常繁雜。

賀陳部長旦：不敢當。

林委員俊憲：你們在報告中寫了很多東西，其中一點，本席曾經質詢過賴院長，部長也有正面的答復，就是要建立新車安全評價制度 T-NCP，你們在報告中說要做，請問什麼時候做？

賀陳部長旦：我請陳司長向委員說明。

林委員俊憲：本席希望確定的政策，各單位以後在報告的時候，可以押個時間，表示什麼時候可以完成，給自己一個壓力，也對社會、國會負責。你只寫著要推動 T-NCP，究竟是明年？還是 3、5 年之後？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長文瑞：主席、各位委員。跟委員報告，這個部分，明年已經開始編列預算，對於建置之前的籌備工作，包括相關的測試項目、測試設施及制度方面，我們今年度就已經在蒐集國外相關的資料。

林委員俊憲：明年可以推動嗎？

陳司長文瑞：明年會有一些建置相關的設施、設備。

林委員俊憲：一年還做不出來嗎？部長，真有這麼困難嗎？

賀陳部長旦：不會啦！

林委員俊憲：國外都在做的東西

賀陳部長旦：既然已經答應，而且也編列預算，就會全力以赴，積極來做。

林委員俊憲：明年會不會推動？

賀陳部長旦：我想應該會。

林委員俊憲：什麼是應該會？應該會就可能不會！

賀陳部長旦：不是，因為我們現在……

林委員俊憲：聽政府官員講話，我們要很小心，究竟會不會？要有信心一點嘛！會就會，不會就不會！

賀陳部長旦：今天談預算的執行，當然要落實。所以就是朝此方向來努力。

林委員俊憲：如果沒有推動，就你負責！

賀陳部長旦：好。

林委員俊憲：確定？

賀陳部長旦：是的。

主席：陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。今天天氣不錯，本席還是要讚嘆部長兩件事。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

陳委員雪生：第一件事，上週海上搜救輪船一共有 6 件，謝謝航港局及其所屬不眠不休，尤其我關心的是馬祖的新華輪，漂到平潭外海，很不幸的 111 東海救助船靠上去後，纜繩把船上的錨定弄斷，又開始漂。後來由大陸的直昇機，把人員吊掛上直昇機以後，全部送往長樂機場，新華輪的董事長也到平潭現場指揮。現在這艘船在海上漂，跟定時炸彈一樣，請了兩艘民船靠近，把新華輪的 9 名船員又送回新華輪上，目前人船平安，準備拖吊進港。這兩天天氣好、風浪很大，謝謝航港局謝局長及所屬同仁，請部長給他們獎勵一下，好不好？

賀陳部長旦：是，謝謝您的關心。

陳委員雪生：恭喜桃園機場公司得了國際服務兩項大獎，聽說這是由所有觀光客票選產生，能夠在國際上獲獎非常不容易，本席在此對機場公司同仁一併表示感謝。

接著，桃園機場一年流量接近 4,500 萬，而且照 5%的速度一直在成長。我擔心流量不停地成長，但是一關三檢或保安人員、航警等等服務人員人數夠不夠，將來是否造成航安問題。蕭總經理說人數成長有收機場服務費，機場服務費大部分的錢進到民航作業基金，應該從民航作業基金拿出大部分的錢，並按照成長相對的比率，投入在服務方面，將來品質才會更好。

賀陳部長旦：是，當然。

陳委員雪生：請部長考慮一下，如果來不及招考航警、海關人員，進行適當的人員訓練能增加作業組織編制，讓將來服務更好，部長以為如何？

賀陳部長旦：方向絕對是如此，有涉及公權力仍然需要正式人員，這方面我們也與警政、海關等相關單位協調中。

陳委員雪生：這個非常重要！上週我質詢民航局時，有 4 位旅客發生的事，民航局還沒有答復我，

拜託方副局長還是要回答。我現在擔心流量那麼大，觀光客到了任何一家航空公司，拿到登機證以後，能不能順利登機，我很懷疑！因為我好幾次到機場，整個機場滿滿的全都是人，還要排隊、安檢、通關，再走路登機，有一段路程與時間。不論機場公司或航空公司，能不能幫旅客做這方面的服務？部長能不能研究、改善這方面？

賀陳部長旦：針對相關服務在每個環節所碰到的困擾，我們都應該整體來改善。容我請蕭總經理向您說明。

主席：請交通部桃園機場公司蕭總經理說明。

蕭總經理登科：主席、各位委員。有關機場通關程序，現在最大的瓶頸就是安檢的部分，這部分我們也與航警局協商中，他們想要採用招標的方式進用保全人員，訓練之後來協助行政支援工作。如果這部分可以完成，我們會擴充安檢線，可以解決現在入境大廳排隊的狀況。有關旅客安檢後在管制區內，如果到了登機時間，也許因為購物或其他原因還沒有到登機門，航空公司在幾分鐘前就會啟動協助找人的機制……

陳委員雪生：我現在還不是講購物，而是拿到登機證，開始進關、安檢，排隊排很長，有時半個鐘頭還不夠！

蕭總經理登科：每天早上 7 點左右到 8、9 點是上午尖峰時段，實際上，出境大廳的部分一直有排隊的狀況，我剛剛跟委員報告……

陳委員雪生：這方面請進行研究及改善。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：回歸今天的正題，交通部的預算從 511 億元減到 260 億元，也就是少了 200 多億元，將來行政院主計總處又得把額度分配給交通部。現在你們把某些鐵路或輕軌的預算編列到前瞻預算，前瞻預算結束後，預算還會回復到原本 500 多億元嗎？行政院主計總處還會給這樣的額度嗎？

賀陳部長旦：整個都一直在進行滾動性檢討，包括有一些將來可能沒有在前瞻基礎建設，希望能從公務預算挪過來，或是反過來說，它在執行上，應該要挪回公務預算，滾動檢討不會馬上產生斷層。相關事項容我責由張處長向您說明。

主席：請交通部會計處張處長說明。

張處長信一：主席、各位委員。基本上，交通部會秉著零基的精神，會向行政院反應施政上必要的錢，並不會因為上年度額度被調整之後，下年度就一定會減少，我們會努力爭取。

陳委員雪生：零基是假的！我是台北市政府主計處第一科出來的，大家都在講零基，零你個頭！還有零基？經常門裡面的預算第一優先、如列數的部分，一樣還是照列，什麼零基？哪有零基？沒有這樣的事！你請行政院主計長來，我也可以跟他聊這件事。我談的是預算怎麼回復，請處長注意一下這個問題，好不好？

張處長信一：是。

陳委員雪生：高鐵及北高捷運運量皆趨緩，臺鐵運量也在衰退，公共運輸市占率不到兩成，你要責成相關單位檢討，如何加強運量及各方面服務，把這些處理好。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：至於國際商港的營運量也沒有成長……

賀陳部長旦：營運量有成長，在高雄都還是穩健成長中……

陳委員雪生：沒有，你去看統計資料！

賀陳部長旦：貨櫃數都有繼續成長。

陳委員雪生：6 個自由貿易港區的貿易量在衰退，國內商港的貨物量也一直下滑，你知道嗎？

賀陳部長旦：國內商港比較有影響，但是國際部分除了基隆港以外，其他港口都還在成長。

陳委員雪生：本席質詢的用意在於，希望這些相關單位還要再進步，因為還有成長的空間，是不是？

賀陳部長旦：對。特別向委員說明，高鐵最近的運量持續成長中，臺鐵則在長程部分成長緩慢，甚至呈現衰退，但是短程部分持續成長。

陳委員雪生：這些單位要加油！另外，早上張處長的報告提到，馬祖有一艘開往東引 3,000 噸新造的船，預算編列了嗎？現在由哪個單位編列？請說明。

賀陳部長旦：航港局。

陳委員雪生：3,000 噸的船進度如何？

主席：請交通部航港局謝局長說明。

謝局長謂君：主席、各位委員。我們在 10 月 6 日已經報行政院，只要行政院核定，就可以編列預算。

陳委員雪生：行政院已經轉國發會，國發會審查之後，今年能不能先給一點先期規劃的經費？

謝局長謂君：這部分會照上次交通委員會的決議，請連江縣政府今年先墊，我們在下一年度，也就是明年補預算。

陳委員雪生：我與縣長、議長都已經達成共識，不要聯合設計船舶公司來設計，設計一艘莫名其妙的船。縣長及議長前幾天特別跑到日本看 3,000 噸的船，真的好漂亮！將來我們的方式可能希望什麼呢？因為這不是擴大內需，希望用統包的方式，也就是含設計、監造、招標，船做好後還要試營運，幫我們營運兩年，不要步入台馬之星的後塵，造船的公司跟營運的公司有介面的問題無法銜接，公說公有理、婆說婆有理，造成一些紛爭，能夠幫我們代跑兩年後，讓它們這個船步入正常。所以拜託局長，看看如何先給我們一些先期規劃經費，讓縣政府能夠啟動，因為台馬輪實在是老太婆，太老了，這一兩年一定要淘汰它，把它賣掉，但是將來的船隻無法銜接時，對我們馬祖海域的交通會造成很大的困擾，所以將來也會扯到交通部，所以拜託賀陳部長。另外，28 日您有沒有接到通知要去馬祖？

賀陳部長旦：目前沒有聽說。

陳委員雪生：離 28 日沒幾天了。

賀陳部長旦：如果有院長的行程是一定要配合的。

陳委員雪生：我不曉得是誰的行程，我希望是你的行程啦！

賀陳部長旦：謝謝，不敢當。

陳委員雪生：如果沒有長官去，您去一趟好嗎？

賀陳部長旦：我們來配合交委會的決定。

陳委員雪生：你再去關心一下，我在交通委員會對你苦口婆心。

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員雪生：我都非常忍耐，你知道嗎？因為我是大砲型的，都非常忍耐。

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：你瞭解我的心意。

賀陳部長旦：是的。

陳委員雪生：你瞭解我的話，我也很瞭解你，謝謝部長。

賀陳部長旦：不敢當，謝謝。

主席：請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：主席、各位列席官員、各位同仁。先輕鬆一下，部長知道什麼是事業線嗎？不好回答，那你知道什麼是人魚線嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。那都是涉及到一些身體上的……

鍾委員佳濱：OK，那你身上有什麼線？或者你問我身上有什麼線？

賀陳部長旦：我身上有皺紋。

鍾委員佳濱：我聽到台下有人說攝護腺。今天不是要探討健康教育，今天是要探討軌道路線。我大概從臺鐵的軌道上找出來幾種線型：一種就是支線，是在一條主線旁邊，譬如向集集線到集集；或者是分岔線，一條線下去之後到一個地方分岔，兩個底端不一樣；另外像會合線，比如彰化就是山線跟海線會合在彰化，南北各一個會合線，我之所以提這個線型，我說明一下，因為這次院會我向院長質詢時，您剛好去參加 APEC，所以我大概跟賴院長請教一些問題，在此跟您重複一次。

我的意思是台灣的人口要持續成長，人均 GDP 才有辦法同時成長，同時我們也希望是不是院裡面要訂個目標，2050 年時臺灣要有 2,500 萬的人口，聽起來不可思議，有人說預計 30 年後以現在的生育率只剩不到 1,800 萬人。同時，人口要成長，人要放在哪裡？這些人要從事什麼工作，我們那天得到的結論是，應該以目前佔比比較高的服務業，目前佔了快六成，來往跨國的高階市場發展，所以接下來我要請教部長，想像一下未來我們要增加的人口，在台灣的城鄉分布上要放在什麼地方？

賀陳部長旦：目前的趨勢是到都市，也許數位發達後，也不一定全部都要集中到都市。

鍾委員佳濱：沒有錯，1965 年時，台灣的人口大概有 1,200 萬人，其中都會人口只有 2 成，8 成的人在鄉村，但到去年 2016 年，我們的總人口數達到 2,300 萬人，有 7 成的人口在都會，3 成在非都會，但是我們看到軌道運輸及前瞻計畫除了強調都會地區的軌道建設之外，就是為了應付這 7 成的都會人口，但是如果都會人口再增加成長，已經沒有什麼空間了，對嗎？

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：所以部長，未來的軌道建設要讓目前非六都的地區有便利的交通可以承載未來成長的人口，部長同意這樣的思考嗎？

賀陳部長旦：同意。

鍾委員佳濱：那我們來看一下花蓮跟臺東，東部這兩個縣市，以每戶的可支配所得和觀光人數來看，好像是花蓮的觀光做得好、人數多，臺東相對不如，所以它們的所得相對偏低，意指從事觀光服務業對當地家戶所得是有影響的，請問部長，有沒有這樣的關連？

賀陳部長旦：當然在東部，觀光是他們重要的產業，但是否因此就從目前的觀光客直接影響到他們的家戶所得，也許有關連，但大概不能夠直接認定。

鍾委員佳濱：有點關連但不是那麼直接，好。那我們來看一下影響他們觀光的原因是什麼呢？花蓮到南港要接到西部高鐵幹線，平均不到 2 個小時，但是從臺東南邊要接到新左營的高鐵幹線要將近 3 個小時，就差了這一個小時，使得花東在東岸的觀光及產業發展讓臺東居於劣勢，關於這點部長應該很確認吧？

賀陳部長旦：對，但是其實台東縣有更高比例都是停留比較久的旅客，所以我覺得時間的長短不見得影響他們將來的觀光發展。

鍾委員佳濱：當然，觀光業不是唯一要發展的產業，如果未來臺灣成長的 2、300 萬人口要放在東部的話，交通要優先解決，所以在那天的院會中，我跟院長提出希望未來高鐵不能只在左營接，有沒有可能在枋寮、甚至潮州？讓東部的發展可以更迅速接軌到西部的高鐵幹線，部長覺得這樣的思考有無可能性？

賀陳部長旦：如果從城鄉平衡發展來講，高鐵的銜接應該都要跟既有鐵路做更好的結合，潮州和枋寮是個考慮。

鍾委員佳濱：好，你知道現在我們的台灣高鐵，其實正確的名字叫「台西高」，即「台灣西部高鐵」，我們希望未來有雙東高。未來的環島生活圈目前不排除可能在 2050 年前，東部也要有高鐵幹線，就像日本的新幹線已經到了北海道，我們看分岔線的話，以部長過去所接觸到的，好像屏東地方希望高鐵延伸到屏東的聲音，可能是走分岔線的概念，從燕巢那邊分岔出來，但是如果我們今天更進一步想，高鐵不是延伸到屏東，而是整個台灣未來的東部要建置另一條跟高鐵同樣水準的道路的話，或許左營會成為西部高鐵跟雙東高鐵的匯合點，部長覺得這樣的線型有沒有可能？

賀陳部長旦：目前燕巢之所以要分岔，跟左營這邊站場的運作是有關的。

鍾委員佳濱：沒錯。

賀陳部長旦：能不能再回到左營這邊，恐怕我們也需要再評估瞭解。

鍾委員佳濱：部長，分岔線是到此為止，就是只分岔到屏東，變成台灣西部高鐵在南端有兩個端點，但是我覺得這樣的未來性不夠，如果未來高鐵是在南部，左營是它的終點，但是往東部的另一條幹線是從左營出發，這樣是否更可銜接未來花東地區的發展？跟部長請教。

賀陳部長旦：分岔不一定代表只延伸一個站，真的有它的需求跟評估的話，也可以繼續延伸，也許不一定要用會合線的方式……

鍾委員佳濱：好，這是一個思考，我們來看如果是台西高跟雙東高的各站是這樣分布，其實在臺灣西部的北邊，南港、台北、板橋的站距非常近，如果以站距來看，跟高鐵平均站距是相對太短，如果未來從左營不管是往屏東、潮州、枋寮、枋山跟臺東，這當中要設幾個站？其實這樣的站距是比現在的北部是更勻稱的。

所以未來部長要思考一下，來看一下簡報的圖是日本的新幹線，過去到日本都知道，整個日本的新幹線到青森為止，這是東北新幹線，但是現在日本開始建置北海新幹線，現在已經打到新函館，不是舊函館，因為舊的車站都沒辦法接納高鐵，但是未來是否只到新函館就好？不是，它未來希望能夠打到札幌，連日本這樣的軌道國家，其軌道建置是整體思考的，我希望交通部不要把目前軌道建設設定在你有限的服務期間，我說有限時間可能 4 年、8 年，我不曉得，但是這是 20 年、30 年後的事情，請部長考量。

賀陳部長旦：了解，但是委員應該也了解北海道是要付錢來做這個建設的，大家一起來負擔。

鍾委員佳濱：這沒有錯，但是我們也知道現在北海道的觀光大概是國人到日本最夯的地方，所以這個是魚幫水、水幫魚。另外，關於高屏第二條東西快速道路，8 月告訴我們公路總局已經送到交通部了，目前的進度如何？

賀陳部長旦：基本上我們樂觀其成。

鍾委員佳濱：什麼是樂觀其成？我們屏東的需求，部長應該要全力促成啊！

賀陳部長旦：我說樂觀其成是說因為它有一段還有其他問題，但是其他部分我們願意先來做。

鍾委員佳濱：我聽說了部長的回覆，部長大概是擔心高雄端，老實說，我們覺得這可以研議，但是屏東端這邊有沒有問題？

賀陳部長旦：沒問題。

鍾委員佳濱：好，就是要你這句話，第二條東西快速公路的路廊，屏東端至少到國十的部分是沒有問題，是不是這樣？

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：我們屏東人的盼望可行性報告在 106 年 9 月 29 日送交交通部，目前的進度什麼時候送到行政院？

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長文瑞：主席、各位委員。9 月底送到部裡面，部裡面現在在彙整各單位的意見，包括運研所的意見，我們正在彙整，我們會儘快。

鍾委員佳濱：還是儘快！請教部長，後續各階段的作業預定完成期程，包括你們的綜合規劃，因為等到路線、路廊定案之後，你們有這些要做，搞不好要做環境影響評估、二階段環評、建設計畫、預算編列情形，我想地方要的是這些，如果你只告訴我儘快，地方發展是沒有辦法規劃的。

賀陳部長旦：我了解。

鍾委員佳濱：這些問題的答案什麼時候可以給我？

賀陳部長旦：綜合規劃的部分，我們可以加速辦理，環評的部分沒辦法真正判斷，但是剛剛所提到

的報院部分，我們在 11 月底前完成。

鍾委員佳濱：11 月底會報院？報院核定後，後續的這些期程，請部長給我們一個時間表，可以嗎？

賀陳部長旦：我們來估列，沒有問題。

鍾委員佳濱：11 月報院核定後，後面的期程給我們一個明確的時間表。謝謝。

主席：休息 10 分鐘

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：主席、各位列席官員、各位同仁。預算的審查代表下一個年度部裡面想要執行的事項，首先就這一次預算的編列請教部長，不只是交通部，每一個部會在編列預算時，委辦費用都非常高，行政單位老是說錢不夠用、人也不夠用，無奈的情況下，只好讓這些業務由外面的單位來承包、承攬。請問部長，明年度的委辦計畫預算數又增加了，請簡單說明一下增加的考量是什麼？有新增什麼必要的項目嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們最重要的應該還是智慧運輸相關的方面部分，一方面這是總統的政見，另一方面，我們也希望能夠跟現在的寬頻建設結合，所以如何把智慧運輸裡面的車聯網及整合上面的智慧運輸的設備能夠推廣，這一方面需要外界比較多的協助。

洪委員慈庸：智慧運輸這部分的委辦費多編了多少錢？

主席：請交通部科顧室王兼任主任說明。

王兼任主任穆衡：主席、各位委員。跟上個年度相比，智慧運輸預算裡的委辦費大概增加了 1 億元左右。

洪委員慈庸：所以這次委辦費都增加在這一塊？

王兼任主任穆衡：就 ITS 的部分，智慧運輸的部分大概就這一塊。

洪委員慈庸：委辦費就是把我們想要做的事情委辦出去，其實很多委員一直有疑慮，但是你們都會說沒有人力去執行或沒有技術去執行，非得要發包出去，但是我還是要提醒，如果委辦費一年比一年增加，對於我們掌控關鍵業務的熟悉度會有一些影響，對於執行狀況的掌握，也會有一些落差，今年多了 1 億多元，我要再提醒，詳細的內容會後請承辦同仁到我們辦公室做比較詳盡的說明。

賀陳部長旦：沒問題。

洪委員慈庸：我看到你們 107 年交通科技發展這個科目底下新增不少的費用，這裡面提到交通科技管理與技術發展計畫以及交通技術發展規劃研究等等，這裡面辦理的到底是哪一些業務？跟交通部運輸研究所的業務差異在哪裡？因為都是在做科技研究及運輸研究，到底會不會有重疊？

賀陳部長旦：最重要的大概就是我們過去對這些屬於通訊方面的科技及一些屬於感測方面的科技，長期以來並不是交通部既有人才能夠做到的，所以必須在這上面來擴充。

王兼任主任穆衡：因為在交通部來講，針對科技預算及整個行政院體系來講，對照科技部的總科技預算，部裡面的科技總業務是由我們科技顧問室來負責銜接的督考部分，所以今年有編列 500 多萬元的管理費用，主要是對應整個交通部的科技業務發展，及行政院的科技會報等等互動，跟運研所是比較沒有關係的，因為運研所是負責比較專門議題的部分。

洪委員慈庸：所以你們會很清楚不會有重工的問題？業務不會有任何重疊？

王兼任主任穆衡：已經很多年都是這樣編列。

洪委員慈庸：另外剛剛李昆澤委員也有提到的，就是郵電司跟 NCC 業務重疊的部分，我也不再贅述，但是如果 NCC 已經在做的事，交通部這邊是不是有必要再去編列預算，部裡面可能要再做思考，為了讓未來業務能更單純化，你們可以考慮都編到 NCC。其次，在你們報告第 2 頁提到道路安全行車的部分有講到違規記點的設計，這是 107 年的施政重點，因為上次我有問到違規記點的設計，這件事情從 106 年年初變成 107 年才要做，是不是？

賀陳部長旦：記點方面有些涉及到修法，細節請路政司向委員說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長文瑞：主席、各位委員。現行道路交通管理處罰條例裡面規定就是 6 個月內駕駛人違規記滿 6 點就吊扣駕照一次，要把整個計算時間延長的話，需要修正道路交通管理處罰條例，目前部裡面正在做草案的研究。

洪委員慈庸：今年年初的時候你們說大概年底會提出來，現在又變明年，司長要不要訂一個你們的期限？你們整個修法的建議、評估什麼時候會出來？

陳司長文瑞：我們已經在彙整各相關單位資料，已經開會了，我們年底的時候把草案提出來。

洪委員慈庸：年底的時候才會提出來，所以明年會把你們的修法案送到立法院。我還是提醒一下，上次我有提出一些意見，例如擴大記點的項目、採計年限的延長以及區分一般車輛、營業車輛，營業車輛我上次有講了，在道路上面大型車不管是大型貨車或營業用的遊覽車等等，肇事所造成的傷亡都是非常嚴重的，所以我再特別提出來，希望部裡面研議法案時能把我們關心的這些東西都研議進去。

賀陳部長旦：現在已經朝這個方向做了。

洪委員慈庸：未來在推動多元公共運輸這一塊，你們在報告第 6 頁提到明年將會擴大轉乘優惠的措施，我比較關心的部分，其實今年度已經關心很多次，也跟公路總局討論過，有關軌道跟公路的公共運輸轉乘優惠，接下來你們明年預計要怎麼推動？

賀陳部長旦：現在我們已經在東部地區開始，其他推廣情形請局長向您說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。委員剛才特別提到的部分，剛才部長講在東部已經開始施行，西部這次國慶連假也有國道客運轉當地的轉乘，明年編列的相關經費裡面，有委員特別關心的軌道轉公車，這也納在我們明年要推動的計畫裡面。

洪委員慈庸：所以明年確定會推動這個計畫？

陳局長彥伯：尤其是新興的軌道系統，像臺中鐵路高架化這種新興的軌道系統如何轉乘當地市區公

車或公路客運，在我們的補助要點裡面已經有規劃在內了。

洪委員慈庸：地方政府已經知道了嗎？還是還沒有提出來？

陳局長彥伯：因為明年才要施行，我們目前在報部核定過程中，核定以後，會在今年年底前對地方政府說明。

洪委員慈庸：這個部分我也非常關心，因為中部在沒有捷運的情況下，只能靠臺鐵和公路運輸，就是公車的部分來做大眾運輸的轉乘，所以我希望交通部在這部分能夠更積極。另外關於觀光的部分，你們報告提到希望強化深度的在地旅遊，部長剛上任的時候提出體驗觀光、點亮村落的計畫，我想深度旅遊是未來很重要的一個發展區塊，你們也說希望鼓勵年輕人回鄉就業，現在我們可以看到有些不具備傳統旅行社的身分的個人或團體，透過網路就可以行銷一些深度旅遊的專案，他沒有具備導遊或領隊的身分，當然，他純粹做導覽或地陪的身分，但是他對旅遊的專題或在地文化可能比有旅遊執照的導遊或領隊來得專業或深入。部長，你對於這種在地旅遊的微經濟的想法為何？

賀陳部長旦：大方向我們完全支持，因為這一方面代表著青年創業，另一方面在規模上面對環境或就業也不會有立刻的衝擊，我們應該從創業的角度來輔導他們，當然還是會有一些既有的團體抗議，所以我們也正在做一些地區性的輔導協調。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我想方向上來講大概都一致，我們希望能夠真正去體驗生態旅遊或深度旅遊的部分，確實有些是小眾和分眾，所以我們一方面也希望在旅行業別裡面做一些討論。當然，另外一方面我們還是希望商品的旅遊導遊、導覽，這有兩個部分，一個是有關國家考試的導遊考試，從 108 年 1 月 1 日開始由我們交通部授權觀光局來執行，我們在考照上跟相關題目的設計也會更符合未來生態旅遊的特質跟在地化，我想這兩個部分是相輔相成。

洪委員慈庸：這樣的方向大家都支持，在地跟微經濟這部分我們都不會去抗拒，我們也樂見其發展，但是當然還是會有一些團體對於這樣的發展會有聲音，我覺得部裡面還是要針對微經濟這樣的發展有一些輔導的措施，讓這些想要投入的年輕人能夠有比較安心的發展，我覺得這是我們應該要多做的部分，再請部裡面加強。

賀陳部長旦：是。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。感謝部長每次的報告都會提到道路的交通安全。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當，應該的。

黃委員國書：部長知不知道上個禮拜立法院有委員騎機車摔倒受傷？

賀陳部長旦：對不起，不清楚。

黃委員國書：我們的段宜康委員上禮拜騎機車摔傷了，我看段委員騎機車已經超過 20 年了，以他的技術應該不會隨便發生車禍，這當然是一個意外，我覺得我們的道路安全品質是不是有檢討的空間？

賀陳部長旦：當然。

黃委員國書：過去有很多委員，包括林俊憲委員、李鴻鈞委員和鄭寶清委員都有提過，我們每一年車禍傷亡的事故有 33 萬件，其中 75%、25 萬人是來自於機車意外死傷，路上自摔的就有 2 萬 2,000 多件，段委員的情形應該是自摔，但是他技術很好，怎麼會自摔呢？我們就來檢討，過去很多委員都有提到道路標線的防滑是有問題的，請問你們的策略是什麼？你們要怎麼來改善？要檢討道路標線的防滑係數，請問改善了嗎？

賀陳部長旦：我想這跟道路鋪面的改善都有關連，我請局長跟委員說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。委員關切的這個議題也是長期以來都跟民眾相關，尤其跟機車使用者有關，公路總局已經委託材試所等相關研究單位做熱處理聚酯標線於不同使用環境下的抗滑係數的相關研究，這個研究大概在今年年底之前可以完成，完成以後，我們會把相關建議報請部裡，看要如何來規範。

黃委員國書：太慢了，還要去研究、建議，還要到年底，防滑係數提高，以後新的標線就用新的係數來處理，現有的呢？你們怎麼改善？現有的防滑係數那麼低，每天都有人因為道路標線防滑係數太低而自摔，每天有多少人啊！現有的怎麼改善？當然不可能全臺灣的標線重鋪，但是你們有沒有想過怎麼來改善？

陳局長彥伯：當然不可能全面，但是各個地方的道路或我們的省道一定會有翻修的時候，翻修的時候會處理。

黃委員國書：很好，有翻修的路面用新的數據，好不好？

陳局長彥伯：當然。

黃委員國書：沒有翻修的我建議要善用大數據的分析，我們現在不是有智慧交通運輸系統嗎？我們用大數據的分析，去跟各地方政府合作，看自摔率最高的是哪個路段，他們都有統計出來啊！像段委員那個案例一定沒有報案，你們一定沒有統計資料，可以去醫院調資料，地方政府有辦法找得出來，地方政府如果提出每一年十大自摔最嚴重的路段，你們就補助地方政府改善，這可以吧？這是給你們的建議。

陳局長彥伯：對於委員的建議，我們在前瞻計畫裡已經有提升路面品質的方案，這裡頭就有所謂道路交通工程的改善，我們會請地方政府依照剛才委員的建議能夠自己改善。

黃委員國書：這不要用前瞻了，快一點做。

陳局長彥伯：因為有相關的經費可以處理，這牽涉到地方政府的預算。

黃委員國書：你們補助給它們，好不好？

賀陳部長旦：委員的指教我們完全同意，因為最主要的是藉著這樣的方式來喚起大家的注意，用路人跟地方政府都一起來幫忙。

黃委員國書：對，大數據是很有用的，我們今年編列了 6 億 4,000 萬元做智慧運輸系統發展建設計畫，做什麼呢？我就一直在想，我給你們一些案例參考，臺中市在改善國道一號、臺 74 線匝道交通壅塞問題，要建置交通智慧管理系統，它們透過大數據分析車流的數據，重新調配車道，

讓臺中市 2015 年交通事故比率從全臺灣的平均值 2 倍以上進步到今年 A1 事故下降率六都第一，我覺得這都是利用大數據改善交通非常棒的結果，所以我建議，很多政策的推動，希望地方政府可以配合一起來做，所以我們要有政策性的引導，怎麼引導呢？補助給地方政府，像我剛才提到的，我們都可以政策性來補助地方政府，希望它們去改善最容易讓機車騎士自摔的路段，補助給它們改善。我們的智慧運輸系統就用獎勵的方式，如果地方政府有哪一個評比的項目符合交通部的標準，我們就想辦法來訂一些獎勵的標準，用政策性的引導來改善。這給部長參考。

賀陳部長旦：沒問題，這個月的道安會議就來提這件事情，讓這個事情馬上推行。

黃委員國書：非常感謝。另外，上個禮拜觀光局副局長去頒獎卻造成很大的爭議，部長覺得官員拉著獎牌跟選手合照這個動作適不適當？

賀陳部長旦：我想這個動作所構成的畫面是不適當的，恐怕當時太興奮了，行為上面應該要改進。

黃委員國書：坦白說，其實陳淑慧副局長過去表現很好，我也看到過去她在觀光業務有很多熱情，但這是一個不好的案例，我覺得都應該檢討，不只是她拉獎牌不好，她去站在第一名選手的臺子上合照也不好，部長你看過很多的奧運比賽、全國運動會的比賽，有頒獎的官員拉著獎牌跟選手合照嗎？官員會站到選手頒獎的講臺一起合照嗎？我想這很少，至少我從來沒看過。

賀陳部長旦：對，我想主辦單位在這上面也是不適當的做法，陳副局長的舉動也不適當，我們都應該來調整。

黃委員國書：我不是要譴責副局長，這個的確不適當，所以我希望部長在今天有這樣的回應，因為這的確在網路上引起很大的爭議。

賀陳部長旦：謝謝委員給我們這個機會，我們一定要改進。

黃委員國書：另外還有一件在網路上引起很大爭議的就是臺鐵少女，經過媒體的報導引起大家很多的意見，怎麼會要列車長下跪呢？其實原創的用意不是這樣子，一報導以後變這樣處理，結果一卡通下架了，臺鐵道歉了，不管怎麼樣，臺鐵未來有非常多的文創設計是要發包出去的，如果這樣的案例一開，它是經過審核的，如果沒有經過一個討論，就這樣處理，我想以後大概沒有文創的業者願意跟臺鐵合作了。

賀陳部長旦：了解。

黃委員國書：這還是引起紛爭，我建議以後我們要尊重這些文化創意，如果還有爭議的話，我認為內部審核機制可以納入臺鐵工會的意見，這樣可能會好一點。

賀陳部長旦：我想應該尊重多元的聲音。

黃委員國書：未來在相關的審議上能否也有臺鐵工會的代表進來做一些意見的表達，可能會比較好。

賀陳部長旦：我請鹿局長說明。

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。這個當初是來申請商標授權，確實局裡面有一個商標授權的審議小組，當初也是基於尊重文創的想法，所以沒有做任何的修正。這次引起爭議，就是委員剛剛提

的部分，我們會去檢討。

黃委員國書：這個問題不是臺鐵工會的人質疑你們對於列車長的作法，而是質疑臺鐵對於臺鐵員工的待遇不好，他的用意是這樣，跟這個設計的原創其實沒有直接關係，結果就被引導到臺鐵員工對這個原創設計有負面的意見，其實不是這個樣子，但這給你們參考，我對你們的處置沒有意見，反正這件事就定了，但是未來如何防止這樣的事情再度發生，如果我們審核的機制裡面也有臺鐵工會的代表，未來的爭議可能會比較小一點，以上是給你們的建議。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：主席、各位列席官員、各位同仁。今天審查交通部的總預算，依據你們提出的總預算報告及說明，交通部在 106 年度第 2 季的預算執行率是 82%，部長知道嗎？滿意嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。還應該再加油。

周委員春米：截至到 9 月份預算的執行率降到了 54.84%，為什麼？部長知道原因嗎？

賀陳部長旦：對不起，我沒有了解整體的狀況。

周委員春米：執行率只有 54.84%，我們來看一下你們提出來的一些進度落後的原因，最明顯的就是高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發，這邊統計的執行率大概都不到 20%。之前我們也問過臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，這部分執行率也是不好的。

賀陳部長旦：是。

周委員春米：行車改善六年計畫執行率也不被大家所認同，高雄機廠遷建潮洲部分執行率是 11.97%，這個數字沒錯吧？

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。高雄機廠遷建潮州之所以會延宕，最大的原因是用地取得，因為它都是特種用地，花了 2 年多的時間，一直到 8 月份才開始辦理徵收，所以進度稍微落後。

周委員春米：潮州這個部分嗎？

鹿局長潔身：對，到 9 月的進度，我們實際上已經趕到差不多 40%了，因為當初是被用地取得延宕，所以也跟行政院報了一個修正計畫。

周委員春米：當初的開發計畫裡面沒有把這個變數放進去嘛！我看你們報告是這樣寫的。

鹿局長潔身：可能後來發現那是特種用地，所以跟農委會協調了非常久的時間。

周委員春米：所以延宕了大概 1、2 年的時間。

鹿局長潔身：拖了 2 年。

周委員春米：部長，有關智慧運輸系統發展建設計畫，剛剛黃國書委員有提到，106 年度有編列，但整個計畫是 106 年 2 月行政院才核定，這個預算一開始是 37 億多元，106 年核定的計畫也是 37 億多元，但是在今年的預算書看到總經費 27 億 4,600 萬元，但是沒有說明中央、地方和民間分攤的數額，計畫內容也不一樣，但是都沒有說明計畫變更的項目及內容，我們是就具體的個案來提出對總預算的質疑，2、30 億元的預算，智慧運輸系統發展建設計畫也很重要，但是在變

更上我們看不到更詳細、更具體的說明，這是我們要質疑的地方，部長有什麼要補充的嗎？

賀陳部長旦：我請王主任向委員說明。

主席：請交通部科顧室王兼任主任說明。

王兼任主任穆衡：主席、各位委員。今年 2 月核定的是 4 年的總計畫，大概 30 億元，那時候初估如果跟地方政府及民間合作大概可以增加 7 億元左右的投入，所以合計整個案子包括政府跟民間投入大概 37 億多元。

周委員春米：所以 27 億多元都是中央政府的？

王兼任主任穆衡：對。

周委員春米：民間的 6、7 億元是往後 2、3 年才放上去的嗎？

王兼任主任穆衡：每一年在審議的時候都有地方和民間搭配。

周委員春米：你看我的預算書，我幫你們整理的，為什麼這些都不寫上去呢？為什麼 106 年度預算書跟核定計畫可以寫到這麼詳細，107 年度預算書寫得這麼簡單？這部分要請你們注意一下。

王兼任主任穆衡：是的

周委員春米：第二個問題，我們藉由關鍵性的績效指標來檢視交通部的施政是否成功或者有沒有效率，在預算總說明裡面，我們比較遺憾的是關鍵性指標有列出來了，但是我們在檢討 106 年度的績效衡量、達成情形的分析，我們很遺憾 17 項的關鍵性指標就有 10 項沒有揭露成果，它說這都是年度才要算的，但是如果前面不能做一些滾動性的檢討，到了年底才要分析的話，我們在總預算的審查沒有這部分的參考資料，部長有什麼意見嗎？

賀陳部長旦：實際上做法應該要照委員剛剛指教的，至於這幾項是不是全部都有執行上的困難，這部分我請同仁補充。

周委員春米：你們書面報告裡面 17 項就有 10 項沒有揭露成果，委員怎麼去了解你們的預算執行具體效果呢？這都是你們書面寫出來的。

賀陳部長旦：如果有的話，這是我們的疏忽，我們今後該改進，落實滾動式的做法。

周委員春米：17 項裡面有 10 項沒有說。

主席：請交通部會計處張處長說明。

張處長信一：主席、各位委員。跟委員報告，以後我們會加強補充，不過因為有很多東西，像預算編列最後一項來講，因為是由我主管的部分，就要配合整個預算最後編的數字，等到年底一次決定，所以沒有在這邊揭露。

周委員春米：但是我們預算審查不是這樣子啊！

張處長信一：我們會後可以提供委員一些細部的資料。

周委員春米：就很遺憾看到這樣的書面，請再注意加強。

賀陳部長旦：我們要求業務單位要朝這個方向改進。

周委員春米：另外，也是從你們的預算書看到的一個數據，部長一直強調一個都不能少，年初的業務報告也說去年 105 年的死亡人數是 3,000 人，這是用衛福部的統計數字，就是 30 天內死亡的人數，如果是 A1-24 小時內死亡的話，不管是警政署、交通部或運輸研究所的數據都是 1,604 人

，這是兩個不同的數據，它的意涵跟效果是不一樣的，但是我們來看你們預算書講的，有時候你們拿 A1 來作標準，有時候拿事故 30 天內死亡人數作標準，我不知道為什麼要用不一樣的標準，這部分請說明一下。105 年度是以 100 年到 102 年 A1 的死亡人數；去年又是用 102 年度到 104 年度事故 30 天內死亡人數；今年又跳回去 100 年度到 102 年度事故 30 天內死亡人數。這兩個是不同的數據，我不曉得你們的標準為什麼變來變去，沒有辦法統一？

賀陳部長旦：我們在去年 105 年 10 月道安委員會的決定，也有向行政院提報，今後都以 30 天內死亡作為我們官方的數字，所以這裡面凡是 106 年以後的數字都是採用這個，105 年以前還沒有完全統一的時候，就會用以前 A1 的數字……

周委員春米：因為有不同的意義，就是用事故 30 天內，只是我不能理解的是，你為什麼不用 102 年到 104 年事故 30 天內來統計，今年要跳到 100 年到 102 年，這有學問嗎？

賀陳部長旦：我想我們應該是把它當成凡是在那個日期之後的，我們都要用 30 天為準，至於往回看的，我們可能就還沒有再去改變這個數字，不過今後都會以 30 天為準。

周委員春米：如果照你們今年預算書裡面列的，100 年到 102 年這三年人數要減少 10%，大概是 200 多人；但是如果照部長之前說明的，大概就是三年內降 500 人，一年是 160 多人，這兩者還是有差距的，我們希望這是一個統一的標準來說服委員，或者跟社會大眾說明。

賀陳部長旦：沒問題，以後都是用 30 天為準。

周委員春米：年度應該也要與時精進，為什麼還用 100 年到 102 年，不曉得學問在哪裡？

賀陳部長旦：我想這是他們表達上的問題，凡是以後的數字，就是 106 年度以後的數字，都要用 30 天為準，方向一定是如此。

周委員春米：這樣就明確了，30 天內，所以我們現在的說法去年死亡還是 3000 人。最後一個問題，這個雖然是具體個案，但也給大家很多的省思和檢討的空間，就是在我們屏東萬丹一個癲癇的患者駕車造成重大的傷亡，現在社會很多的聲音討論要如何註銷或限制或怎樣，除了癲癇之外，還有所謂的精神耗弱、目盲、癲癇疾病者，我們討論這個問題不能單純從如何註銷跟限制來解決問題，應該要完整地去說明如何提供這些在身體上弱勢的人友善的交通環境，部長有何說明？

賀陳部長旦：如何表列防止他們造成安全威脅和自己不方便之外，確實如委員講的，如何去服務他們也很重要，現在科技進步，使得我們可以針對 DRTS 這些比較慣性或有需要的，我們都可以提供一些別的車輛來代他服務，納入到公共運輸裡面。

周委員春米：確實啊！DRTS 是一個可以做的方向，因為大家也很關切，麻煩部裡面針對要不要註銷、要如何限制、如何提供友善的交通環境這個部分，提一個書面報告給本席。

賀陳部長旦：沒問題，我們把註銷的對象和改善方向一起提出來。

周委員春米：好，謝謝部長。

賀陳部長旦：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。今天審查交通部預算，從剛剛張處長的報告中，本

席注意到關於觀光產業部分，簡報中有很詳細的說明。我們看到明年度在協助產業發展、觀光轉型部分，預算減少 7.92 億元，其中建設重要觀光景點減少 5.47 億元，請教部長，預算的減少，對於目前低迷的觀光產業，會有什麼樣的影響？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這裡面有一些是因為預算編列來源不同，譬如有些轉到基金去。另外，我們認為有一些觀光景點的建設，過去的輔導發放過於浮濫，但是對於實質性的行銷部分，我們還是會來加油，其餘部分，我請周局長補充說明。

陳委員素月：周局長先等一下，我再接續問部長。今年截至目前為止，國外來台旅客人數較同期減少近 30 萬人次，也就是說，今年年底能不能突破 1,000 萬人次，這對交通部或觀光局來說，應該是一個很大的壓力。我們也看到交通部有提出一些新的政策，包括減稅救觀光，19 日交通部宣布了減免適用對象及條件，屬於星級旅館或觀光旅遊業，可以適用房屋稅和地價稅的減免。對此，我要請教部長，類似這樣的適用條件，是依據什麼樣的評估做出這樣的門檻條件？再者，從今年度 7 月份的統計表來看，星級以上的觀光旅館，以目前來看，這些排名在前面的觀光旅館，事實上住客率是滿高的，大約都在八、九成，那麼這些旅館還適用減稅嗎？這樣是否公平？

賀陳部長旦：其實這是業者的呼籲，我們是把方向向全國做個表達，至於實際的減稅內容和對象，還要由地方政府自行訂定，我們會跟他們再作比較詳細的溝通。除了減稅以外，如何真正幫助觀光產業，就像委員談到的，不要完全只是齊頭式方式，我們也會有配套作為。其餘部分，我請周局長補充說明。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。謝謝委員給我這個機會說明。其實在過去統計資料裡，地方房屋稅確實是不斷在調整，因此對於這些旅宿業者，我們希望有可以讓地方政府因地制宜的調整機制。我們也了解，有些旅宿業房價的確很高，我們也希望能夠回饋給消費者，所以在整個成本的計算上，希望能有更精準的方式。我們是希望 22 個縣市本身能有一些評估機制，希望是對於過去表現比較優良，或是評價上比較好的業者，能夠讓他們在整個營運方式上，有更多一點的彈性。本月月底我會跟所有縣市政府觀光主管開會，也會把這個議題拿出來討論。

陳委員素月：事實上，觀光產業受到的衝擊是全面性的，應該不只侷限在星級以上或一定規模以上的產業，一些陽春型旅館或一般遊樂景點，反而更需要政府補助，可是依照你們的條件限制，他們根本無法受益，所以針對不同規模的旅館業者，他們受到不同程度的衝擊，政府要怎樣讓他們真的能夠得到減免的優惠，這點，交通部可能還要仔細衡量與思考。

另外，我們看 106 年、105 年台灣地區一般觀光旅館的平均房價比較表。剛剛局長也有提到，一些觀光區旅館的價格是有比較高的現象，我們看觀光業正興盛的 105 年，風景區房價比一般縣市高了 36.5%，在 106 年 1 到 7 月觀光產業景氣下滑時，它的房價也只是微幅下降而已，其實一般價格上去以後是很難下來，對於這樣的產業，當初在他們價格暴漲時，你們有沒有注意到這個問題？不曉得觀光局是否有約束力？應該沒有吧！

周局長永暉：這是市場機制，就像停車場費率，也會按照市場機制調整，不過，我們也會關心這個議題，但畢竟還有消費者保護法來保護消費者。目前在房價部分，我們也會注意成本因素，所以這個部分我們是有在關心的。

陳委員素月：對！這個部分應該也要去關注，不然觀光產業正興盛時，他們有賺錢，景氣低迷時，他們又可以優先得到補助，我覺得這樣是不公平的。針對觀光產業，本席認為應該對症下藥，不要下錯藥。

另外，除了減免賦稅之外，有關觀光產業的發展，加強基礎設施及行銷也是非常重要的，以我選區彰化高鐵站為例，彰化高鐵站完工以後，得到建築界奧斯卡建築獎，這樣一座非常漂亮的站體，我們可以透過各種方式行銷，讓它成為熱門景點；另外，再看員林鐵路高架後改建的員林車站，站前有一個草間彌生的裝置藝術，也變成是非常有特色的景點，這兩個車站應該可以透過很好的行銷方式，讓它成為國內旅遊點。我要再提的是，員林鐵路高架以後改建的車站變得很漂亮，唯一美中不足的是，高架下區域的規劃利用目前進度緩慢，入夜後照明不足，衍生很多治安問題。針對照明部分，本席 10 月 3 日有邀請臺鐵局會勘，臺鐵局當面允諾會由臺鐵局申請復電，恢復照明，10 月 3 日到今天也將近 3 個禮拜了，很多鄉親在我的臉書留言，表示 3 個禮拜過去了，為什麼那邊晚上還是黑漆漆！請問臺鐵局目前申請復電的程序進度如何？因為對鄉親而言，他們可能誤以為申請復電是只要把開關扳上去就好了，或是只要寫個申請書，電就來了，不需要那麼長時間，本席不知道問題出在哪裡，是不是可以請局長說明？

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。委員非常關心這個議題，當初我們也以為只要復電就好，查了之後，發現當初斷電後，台電就把裡面的纜線統統拆走了，現在變成要重新施作。這個禮拜我們會把申請單送進去，我們的地方主管也跟台電溝通過，台電的說法是接到我們的申請單之後，大概一個月到一個半月時間才能施作完成，不過我們會繼續跟他們溝通，希望可以在下個月月底前完成復電。

陳委員素月：就是 11 月底嗎？

鹿局長潔身：是。我們需要再跟台電溝通。

陳委員素月：我希望局長在這裡公開說明，讓關心的鄉親清楚知道這有一定程序，而不是只要扳上開關就可以了。

鹿局長潔身：沒有！沒有！裡面的電纜台電必須重新施作。

陳委員素月：對！有什麼困難度，我們必須讓鄉親知道，員林車站改建後變得很漂亮，我們也希望基礎設施可以強化，然後再透過行銷，讓一些具有特色的點或建築物，可以成為觀光景點。在行銷部分，本席建議觀光局可以思考更多元化的作法，因為我看到很多風景區的點，是透過戲劇行銷變成打卡熱門景點，我們是不是也可以從這個方面去思考？

賀陳部長旦：是，觀光一定要跟在地的故事結合，這部分我們願意來努力。

陳委員素月：好，針對觀光產業部分，我們期待交通部和觀光局能夠更用心。謝謝。

賀陳部長旦：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。日前交通部宣布減稅救觀光政策，希望利用減稅方式，協助觀光業者度過寒冬。請問部長，這樣真的能讓觀光業者度過寒冬嗎？又是如何減稅法？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這是業界的期待，我們現在……

徐委員榛蔚：雖然是業界期待，但也要交通部認同，才會宣布啊！

賀陳部長旦：委員，這就是我要跟你說明的，我們把這個期待向地方政府呼籲，希望地方政府有一些作為，然後我們也做一些補助，大家可以一起來幫忙……

徐委員榛蔚：你要地方政府如何補助？地方政府的財政已經非常困難，尤其房屋稅、地價稅都是屬於地方稅，地方稅收入縣庫以後，也都會用於地方，你現在的說法是中央請客，要地方買單。或許六都財政優渥，可以配合推動，但其實發展觀光產業的幾乎都是比較偏鄉的其他縣市，他們的財政非常困難，你又要地方政府配合，這種由中央宣布，地方政府配合的作法，你認為合理嗎？

賀陳部長旦：委員這樣的觀點我們也同意，所以才想說要有配套。

徐委員榛蔚：減稅固然是一種方式，可是中央的配套在哪裡？你們有補助地方政府嗎？有沒有？要怎麼補助？

賀陳部長旦：這就是月底以前我們要跟地方政府溝通的事。

徐委員榛蔚：你只是把責任推給地方政府，讓地方自己去處理，地方政府如果不做，就是得罪地方的觀光業者。

賀陳部長旦：委員我們沒有這麼不負責啦！這樣做的話，我們就應該改進。

徐委員榛蔚：所以中央要如何編列預算補助地方政府，是很重大的課題，不要讓財政已經非常拮据的地方政府，還要挖東牆補西牆，還要飲鴆止渴、挖肉補瘡，不是這樣的方式吧！這根本不是治本的方式！

賀陳部長旦：不會啦！不會這樣做啦！你放心好了。

徐委員榛蔚：所以針對地方部分，中央一定要補助地方政府。

另外，上次我們有協調金管會，給予觀光相關產業紓困方案，我記得在 1994 或 1995 年兩岸發生危機時，財政部也曾提出一個減稅方式，針對所有觀光業者，給予優惠貸款、利息補助及還款展延的方案，但是這次我們在協調時，雖然觀光局一樣都有提出類似方案，但你們有沒有去了解相關單位是不是有落實你們的政策，進而協助到觀光相關產業？現在只要是建築業、觀光業到銀行申請貸款展延或利息降息，我告訴你，他們都是把報告擺一邊，請業者下禮拜再來。下禮拜業者再到銀行時，銀行就說還沒有討論好，請他下個禮拜再來！就是用這種推拖拉方式！針對觀光產業提出的紓困方案，交通部有去檢討是否真的有落實到照顧地方上的觀光相關業者嗎？還是雖然有作業要點，但可能銀行就是擺一邊，根本不照著做，因為這些行業都是高危險群啊！

賀陳部長旦：這方面的持續關心，其實我們都有在做，我請周局長跟委員報告。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。跟委員報告，如果有幾個個案可能……

徐委員榛蔚：這不是個案問題。

周局長永暉：一般來講，我們跟金管會都有保持密切聯繫，他們那邊也有幾個成功案例。

徐委員榛蔚：這不是個案問題，而是通案問題，現在花東地區，只要是建築業或觀光產業提出優惠貸款或展延時，完全沒有機會，所以請你把所有資料先準備好……

周局長永暉：好，花蓮部分我再……

徐委員榛蔚：包括花東地區，請把全國的資料統統提供給本席，好嗎？

周局長永暉：好。

徐委員榛蔚：第三點，我們剛才講的都只是治標不治本，到底交通部有提出觀光發展的真正政策嗎？你們提出的治本方法到底在哪裡？520 到現在已經一年多了，所有觀光產業界哀鴻遍野，情況更加嚴重，所以請交通部提出真正可以落實的觀光政策，讓所有的觀光業者有靠山、有方向。這個問題其實我在這裡已經提出很多次了，請交通部拿出真正可行、可落實的政策出來。

賀陳部長旦：我們有長期政策，行政院去年就有提出來，落實的情形當然還需要各位委員指教。

徐委員榛蔚：唉！你有長期政策？現在每天業者都在軋三點半，你真的不曉得民間疾苦，你的薪水每個月按月撥進戶頭，但觀光產業是每天在軋三點半，晚上 12 點都還睡不著，煩惱錢在哪裡？利息在哪裡？明天就要軋票，很辛苦啊！

好，再來，現在交通部說鐵路局漲價勢在必行，部長，花東人民的生活已經夠辛苦了，因為路不通，讓我們經濟產業沒辦法發展，現在你要漲價，生活更是雪上加霜，我們花東一票難求的問題都還沒有解決耶！當然你說漲價是種方式，要以價制量，讓我們的民眾採取不同的載具到目的地，這是分流概念，問題是台北到花蓮只剩下鐵路這條可以安全抵達的路，但車票一票難求，問題無法解決，你怎麼談漲價呢？實在是不合理，非常的不合理。

第二，蘇花改到現在還沒有完成。你信誓旦旦說，蘇花改一完成，絕對會給花東人一條安全回家的路，絕對沒有問題，那是不是等到 109 年，蘇花改三個路段統統完成之後，再來談漲價問題？這樣對東部鄉親而言，是不是比較符合公平正義？

賀陳部長旦：第一，從東部鐵路改善來講，我們最起碼會要求在東部訂票系統改善完之前，不會談任何委員現在所關心的調整票價問題。第二，我們沒有決策的時程，但是我們希望這個議題可以讓學者專家共同討論，所以這個時候不會貿然去做這樣的事情。第三，蘇花改部分，我們會繼續趕工，希望可以早日提供服務。

徐委員榛蔚：漲價政策不會貿然進行，是不是？

賀陳部長旦：對。

徐委員榛蔚：部長，上個禮拜本席也在這邊質詢，提到一定要提供友善服務及解決花東一票難求問題之後，才可以談有關票價調整的議題，但是在週末，這個風向球就出來了，新聞就揭露了，是不是？你為什麼讓這個謠言在媒體間揭露呢？是不是你先拋出風向球？

賀陳部長旦：這不是拋風向球，而是說當臺鐵有這個案子時，我們大家可以來討論，交通部也希望他們再去補充資料，現在就是在這個過程而已，沒有任何決策，但是民眾也應該要了解，22 年來臺鐵沒有漲價所面臨的狀況。

徐委員榛蔚：22 年來沒有漲價，但是現在所有經濟民生都已經 down 到谷底，你還要踹一腳，讓人民感受到政府是如何對待我們的鄉親。

賀陳部長旦：委員，我們沒有要踹一腳，我們只是讓這件事情可以討論。

徐委員榛蔚：本席強烈要求，在一票難求的現象還沒有解決之前，以及蘇花改善道路還沒有完成之前，花東線不能漲價。

賀陳部長旦：我們會改善對東部地區票務的服務。

徐委員榛蔚：所以你不敢承諾！謝謝。

主席（陳委員素月代）：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。請問部長，你對於 Uber 跟多元化計程車方案的現況了不了解？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。Uber 現在還是以跟租車業合作為名，但我們相信他們應該有在拓展其他機會，我們也希望因為他們的司機，而使得我們國內相關業者，真正朝他們所揭示的服務水準改進。

鄭委員運鵬：Uber 從 2 月 10 日宣布他們本來的運作停止之後，好像社會上也沒什麼差，簡單來說，以前那個大家所詬病的獨角獸—Uber，大概已經結束營業了，但是我們來看台灣土狗隊，就是我之前講的，APP 一下載，那 5、60 個土狗隊不知道肥了沒？今天我就是要跟部長討論這個問題。部長，我覺得這是筆根本收不到的罰款，我們在今年初完成公路法修法，規定違規營業罰單一張可以罰到 2,500 萬元，據我了解，修法之後，Uber 就有 700 多張檢舉單，部長了解這個狀況嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：如果照這樣的數字加總起來，罰款高達 200 多億元，請問部長，現在開出幾張罰單？你知道嗎？

賀陳部長旦：我不清楚，應該是少數數字。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關這樣的檢舉案件，按照現行法律規定，開立罰單的單位應該是直轄市政府。

鄭委員運鵬：沒關係，你們應該有統計數字吧？

陳局長彥伯：目前開罰的件數不多，據我們了解，大概是 7 件。

鄭委員運鵬：6 件以上就 2,500 萬元，所以你們總共加起來就是 7 件？

陳局長彥伯：對！一共是 1 億 7,500 萬元。

鄭委員運鵬：如果全部都開罰，加上之前的欠稅及罰單，加起來應該有 10 億元吧！如果 700 多件

都開罰，罰款可能高達 200 多億元，那就跟公平會處罰高通的罰款差不多。部長，高通的罰款有可能收得到，因為他們產業鏈完整，但 Uber 這筆保證收不到，了不起他們對台灣沒興趣就倒了，但這筆要不要？我認為還是要，但是政府如何好好跟他們談，如何把他當成合法企業，而不要當作是一筆根本收不到的罰款，後面還有其他的問題，部長可以再多多思考。

另外，運輸業管理規則在去年底開始納入多元計程車方案，沒有錯吧？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：然後委員會這邊也接受了各方方案，公路法在今年 1 月公布實施，部長，那個時候報紙頭版都說：台版 Uber 來了！「各色小黃」明年上路。當時的狀況是如此，但是多元計程車方案上路 3 個月後，本席 4 月時在這邊質詢過，也幫你們統計了，那時候大概只有台北市和高雄市兩個地方有上路，業績狀況是：台北市一輛車平均一個月多 505 元，高雄比較厲害，一輛車平均一個月 12,000 多元，部長，這個數字你應該還有印象吧？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：這些都是你們提供給我的數據。現在經過 9 個月了，不曉得接下來的數據部長滿不滿意，就是他們多設小黃、多設計程車，現在台北市有 8 家、300 多輛車子加入營運，累計營業額 300 多萬元，平均每一輛車每一個月多收入 1,231 元；桃園市只有 13 輛車加入，6 月開始營運，多了 2,154 元，高雄市一開始不錯，現在也還可以，總共 11 家、73 輛車加入，累計營業額 500 多萬元，每輛車每月平均有 8,083 元，三都整個加起來，9 個月來的營運額不到 1,000 萬元，每個月大概是 100 萬元左右，部長對這個方案執行到現在，滿意嗎？

賀陳部長旦：當然不夠滿意，不過就如同高雄市還有這樣的成績，那都要建立在長期的基礎上，高雄就是在這個基礎上，才會有比其他地區更好的成績，我想這個方案還是要持續宣導，並在地方行政上共同落實。

鄭委員運鵬：部長，我的看法是這樣，當初我就認為不管 Uber 怎麼樣，我們都應該要有全國性、足夠方便的配對軟體跟系統加入，我在 4 月 23 日時就建議：第一，鬆綁跨車隊、跨車行限制，實質增加司機收入。現在單一車隊和單一車行可能還有需要，但是可以多元配對，這部分我想你們應該已進入討論了，是不是？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：第二，鬆綁區域限制，鼓勵國家級 APP 加入。第三，尋求資訊科技業者，甚至是車用電子新創團體加入。第二、第三顯然你們沒有做到，造成大家各自做各自的，所以還是土狗隊，也沒有一個跨區域的、可營利的機制出來，這點，請部長加油，好嗎？

賀陳部長旦：對，不過第一件事情我們不敢居功，因為業界還有很大的反彈，我們希望藉由您的指教來向社會呼籲，即：業界應該增加司機的自由度，整個服務品質才會因為競爭而改善。

鄭委員運鵬：重要的是司機的收入要增加，至少要維持穩定；台灣的業者要有能力，不管是在台灣生存或是打國際戰，我們都樂觀其成，希望能一起進入行銷新創領域。Uber 重新進來，讓我看到另外一個問題可能要開始，其實國際間的這種競爭是一場補貼的戰爭。這位是 PChome 的股東何飛鵬執行長，他在新聞媒體上揭露 PChome 要增資 10 億元給露天市場，因為他們面對的是國

際不對等的競爭。像這種不對等的競爭，過去 Uber 在台灣也跟台灣的計程車業者發生過。我認為 Uber 之後，台灣計程車業相關服務業也面臨到這種狀況。去年 Uber 還是虧損，但它的股價很好，市值 600 億元以上，它就是做不對等競爭，在中國被打敗。上次洪慈庸委員也提過，中國的滴滴打車可能要進來了，Uber 來台可能為了賺錢，但中國企業來台灣不一定為了賺錢；據我瞭解，他們的確也在徵詢市場的可能性。根據兩岸人民關係條例相關規定，部長認為，滴滴打車有可能進得來嗎？進來的話，屬於哪一個產業？

賀陳部長旦：計程車應該是不能做的，他們頂多是做資訊服務，不過這部分還是有資金來源的問題。

鄭委員運鵬：部長，我的問題是，如果他們不是為了賺錢來，而是為了要直接接觸或是跟台灣做不公平的競爭，不論它是否為中資，這一點一定要強力的去管制、管理，好不好？該怎麼罰、怎麼管理，就怎麼管理！但有兩個部分，部長要有對策去處理。第一、台灣計程車相關服務業如何生存下去？第二、台灣的計程車駕駛人、司機不能夠受損，希望你們嚴格把關。

賀陳部長旦：沒問題，應該的。

鄭委員運鵬：最後要跟部長討論政策推動的政治學。柯文哲市長之前將老人優惠相關政策取消後，他有一些感想，覺得應該要先給後要，去年您剛上任的時候，我也跟您討論過。這次談到臺鐵的票價可能要調漲，我認為也應該要調漲；但外界還是有不同的意見。李昆澤委員認為這是可以討論的，我和林俊憲委員也是這樣的看法。本席認為，政策執行要有方法才能達到目的，才不會引起反彈，徒增困擾。

賀陳部長旦：但完全了解。

鄭委員運鵬：本席建議先優惠、先整合，再調漲；顯然交通部在這部分的整合與思考是不足的。我想跟部長談一下您上任以後幾個可能的調漲案。第一、春節連假的免費，可能要取消，你也試了很多方法；第二、橫向國道也討論過；第三、26 年沒有調整的國內郵資也調漲了、22 年沒有調漲的臺鐵也要調漲了；這是「要」的部分。「給」的部分，部長有沒有印象交通部給了我們哪些？

賀陳部長旦：其實在國道客運上面的折扣費，還有轉乘這件事情，包括東部地方先開始等等，我們都在做。這幾個部分因為沒有上主流版面，可能大家沒有感覺。所以，先優惠的這件事情已經在做了，整合部分還要想辦法，我們先做好東部鐵路訂票系統。雖然這兩件事情的力道不是那麼大，但是在順序上，我們跟您的看法完全一樣，一定會採取因應策略。

鄭委員運鵬：部長如果不提的話，大概很多人都忘掉。媒體說，因應觀光客的改變，對國內旅遊有補貼，對遊覽車、對旅行社也都有補貼。至於地價稅跟房屋稅可能要跟地方政府配合補貼，這些都是給企業的，所以個人部分就少了。本席要提醒部長對個人的優惠與整合，不一定會造成營業額下降和虧損，請部長再思考一下。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：這次臺鐵費率調整，經過我們的精算與你們的估算，大概會增加 30 億元的收入。沒有錯吧！

賀陳部長旦：目前臺鐵的分析是如此。當然這裡面還有很多的假設。

鄭委員運鵬：這 30 億元，我幫你們換算過了，以 365 天來計算，一天會增加 930 萬元左右的收入；再以 930 萬元下去分分析成你們的普通車、復興號區間車、莒光號及自強號的票數，每人每天會增加不同車別的負擔，普通車大概會增加 12.2 元，區間車因為來回的關係，增加 6.6 元不包含優惠票，莒光號會增加 30.9 元，自強號屬於長程會增加 52 元左右；長程火車不是每天乘坐，所以影響不大，區間車的影響也不會那麼大。對於這樣的換算，部長心裡要有一點概念。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：請部長看一下臺鐵歷年的狀況，好不容易從每年虧損 100 多億元慢慢減少到 10 億元以內，甚至有一季還有盈餘，現在又擴大到 2、30 億元。如果以這個預算虧損來看，大概是 30 億元左右，你的票價調整可以增加 34 億元，但是你們想要有盈餘或打平，可能還要很努力，成本不能再增加才會有盈餘。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：現在媒體上討論的，不是我們過去如何貼補大家的票價，而是臺鐵票價大漲 67%。所以優惠不足的時候，大家只會看到漲價。3 月 27 日本席曾建議部長成立跨運具、跨軌道票證整合及優惠會工作小組，部長當時也答應要做，請問你們成立了沒有？

賀陳部長旦：現在還沒有把它變成是跨運具，不過跨軌道的部分已經在進行。因為這裡面包括鐵路相關方面的補貼，轉乘優惠則已經在推動。

鄭委員運鵬：但是大家還沒有認知到，本席建議這部分應該在臺鐵票價要漲價之前，先把它做起來。本席說過這是第二次的軌道時代，我們的軌道事業全部都是公營的，既然都是公營的，就會有一些可能性。臺鐵目前的優惠大概是月票 85 折，雙月票 8 折，一卡電子票證有 9 折，再加上其他的配套，我認為我們應該要有聯合優惠，請部長參考。

第一、聯合優惠的目的不是拿錢出去再補貼，而是要平衡漲價的負評，所以要做在你漲價之前。第二、聯合優惠的政策目的是要聯合增加通勤的數量，我相信這對各個軌道事業的營運、人民的感覺以及總體的提升應該是有幫助的；還有對公共運輸、減少私人運具也是有幫助的。第三、建議部長推動全國觀光周遊券，這部分也請你們研究一下。

請部長看一下日本的箱根跟大阪，他們這些地區性的週遊券，可以坐鐵道、捷運、巴士，甚至可以坐纜車、坐船，這種全國性的觀光周遊券只有交通部能整合，要能給國際觀光客、台灣觀光客，這樣補貼才有意義。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員運鵬：跨運具的小組若能成立，本席希望全國的觀光周遊券也可以做得到，既然要推廣國內旅遊，觀光客有一千多萬人，希望我們的全國觀光周遊券也能跟日本一樣進步。

賀陳部長旦：謝謝委員的指教，我們一定會加強這方面的先給後要。

鄭委員運鵬：至於後面會怎麼補貼，希望你們不要像地方補貼房屋稅、地價稅的徵收，還引起反彈。如果補貼的話，我相信預算是可以過的，只怕我們沒有做到。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：接下來請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。剛剛召委提到觀光周遊券，其實這部分早就應該動起來，當初在推自由行的時候就應該跟觀光周遊券結合，兩者就應該 link 起來，否則自由行到了這邊，怎麼也走不動；至於要如何結合，本席認為速度要快，因為時間真的拖太久了；特別是我們一直在強調的好山好水，如何來做結合？

從另外一個角度來看，臺鐵 22 年不漲價，現在之所以要漲價，是因為長期的虧損，在此情況下，我們要用什麼樣的理由來說服我們的百姓，當然就要有一定的程度，不能說臺鐵長期虧損已累積到 1,400 億元左右，每年虧損將近 30 億元左右，所以不能單純想用票價來彌補虧損；臺鐵長期虧損的主因是什麼？我想退休人員的撫卹是一個重點。再拿我們的鐵路運輸票價跟鄰國來比較，跟捷運票價比較，還有召委剛剛較提到非常重要的跨區營運問題，來做結合，再與觀光自由行 link 起來，全面性的討論之後，才能解決臺鐵票價要漲多少的問題。如果只是單純的說臺鐵票價要漲，當然會挨罵，得先整體檢討，並提出方向後，才有論述的基礎，是不是？

主席（鄭委員運鵬）：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。委員講的完全正確，事實上剛剛在報告的時候，我們也說了並沒有漲價時間表，我們一定會先改善服務，也覺得這件事情應該讓大家一起來討論，包括它的改進方向、現有的結構及過去的債務狀況，要讓大家有整體的了解。

李委員鴻鈞：之前也有委員提到汽燃費的問題，本席看到汽燃費近 3 年的徵收大概都是 471 億元，數字都不動；再看 104 年我們的汽車大概是 770 萬輛，機車大概有 1,366 輛，今年 9 月汽車從 770 萬輛增加到 791 萬 8,000 輛左右，機車增加到 1,375 萬輛，不到兩年的時間，汽車成長了 17 萬 8,000 輛，機車大概成長了 9 萬 1,000 輛；也就是我們的汽機車是在成長的，可是的汽燃費的徵收卻是停滯的。我們每年把他訂在 471 億元，就只是一個數字，而不是它的實質內容。光是去年就短收了 13 億 5,000 萬元，汽燃費累積下來將近 47 億元。現在的問題是，訂了這個數字，實際上汽機車的數量是增加的，稅收卻短收，究竟要怎麼來看這個問題？

賀陳部長旦：可能大家覺得徵收上有一些瓶頸，不敢去提高汽燃費的目標值，我們和法務部也在催收方面來做努力，我請司長來說明。

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長文瑞：主席、各位委員。跟委員報告，汽燃費的徵收當然跟車輛數有關；不過因為有些車輛領牌之後，後來又報停、繳註銷，汽燃費就停掉了。我們每年估汽燃費的費用，是包括預估徵收的總費用及催繳費用；催繳費用每年也會有一些變動，所以我們這幾年估算的數目，大概就是一個相當的數目。

李委員鴻鈞：我不是談數字問題，而是汽燃費本質的問題。汽燃費究竟要如何調整，之前就爭吵了很久，本席認為，不論是隨油徵收或是各方面的意見，都有一個基本概念，須要跟部長溝通。像 1,200cc 到 1,800cc，政府的汽燃稅每年收 4,800 元，其建立的基礎是這些車每個月要用 160 公升，所以才會有 4,800 元的汽燃費。越高收的錢越多，這就會有一個問題，不一定每輛車每個月都會用掉 160 公升的汽油，這不就等於變相鼓勵老百姓盡量多開車。所以我們的車輛數降不下

來，特別是在都會區，整個捷運系統已經建構到一個程度，為什麼大家還是要開車？還是要騎機車？當然，汽燃費只是冰山的一角，並不是主因，可是這也是整體因素裡面的一個小的環節；未來我們的電動車要怎麼辦？我們的油電混合車要怎麼辦？我們有沒有看到這些問題？未來電動車如果全面發展起來，我們的汽燃費又要如何去訂定？這已經是不能再逃避的問題，是一定會碰到的問題；既然如此，我們就應該好好來檢討。

部長一定會覺得這還牽涉到車子營業種類的問題，當初訂定大眾運輸這樣的機制，什麼人什麼樣的行業屬於大眾運輸？什麼樣不屬於大眾運輸？才會讓隨油徵收不能訂定下來，這才是核心問題。

賀陳部長旦：其實這些問題，我們也都在整體檢討，應該一個月內，就會有一些方案，必要時我們再到委員會來報告。有關車輛的增加，其實還有一個大的因素，就是這幾年來我們的貨物稅針對汰舊換新給了很大的優惠。

李委員鴻鈞：這也是因素之一。

賀陳部長旦：再加上現在的連續假期越增越多，大家即便不是上班開車，也把它當作休閒用的交通工具或是第二部車來使用，這些都讓汽機車增加很多。在此情形下，汽燃稅是否還要像過去用 cc 數來計算，還是用里程計算？里程方面又有 ETC 的設備是否有助於我們來執行？這些都應該一起檢討。

李委員鴻鈞：從汽燃費的問題，就可以看出政府有沒有決心，就像我們現在常常看到的 PM2.5 問題，它在整個汽機車裡面所造成的因素，比工業污染還要嚴重。

賀陳部長旦：有些地區特別是這樣。

李委員鴻鈞：這也是要一併納入考慮的，且與剛剛提到的環島軌道，包括鐵路的運輸等都是結合在一起的。

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：您剛剛提到的週休二日、國民旅遊、大家有第二部車進行休閒活動等，當政府把整體軌道運輸的配套，包括車票等環節都套在一起後，再把地方的轉乘、轉運也做成一個很好的聯結網，不只是交通方便，還可以大幅降低國內車輛的數量。

賀陳部長旦：是的。

李委員鴻鈞：這與汽燃費的源頭都可以結合在一起，也都要一併納入考量，包括現在的油電混合，以及未來的電動車，這些都是未來會遇到的問題。現在 1,200cc 到 1,800cc 收的錢都一樣，但有車並不一定要每天開，1,200cc 的車和 1,800cc 的車如果要細分的話，其實也還是可以再分得更細，所以這都是我們會遇到的課題。幾年前早就應該要好好地動起來，現在動也還來得及，所以還請交通部儘快針對細部進行全面性的討論好嗎？

賀陳部長旦：好，我們再向委員報告，謝謝。

李委員鴻鈞：謝謝。

主席：請林委員麗蟬發言。

林委員麗蟬：主席、各位列席官員、各位同仁。剛剛許多委員都問到我們在 19 日談到的，遊樂業

和飯店業減免地方稅或房屋稅的問題。部長就這個部分拍板決定要朝這個方向規劃，諸如提升旅遊品質等。不管是站在觀光業還是一般民眾的立場，如果是對台灣觀光經濟有幫助的，本席都會支持，現在我們就一起來檢討或討論您所拍板定案的內容是否真有幫助到觀光業。剛剛徐榛蔚委員說這是治標不治本，但就本席來看，它卻連標都不一定治得到，更談何治本？

首先來談談開放減免地方稅的部分，中央開了這個福利，但在地方溝通好之前，你就已經喊出去了，這樣會不會淪為只是空有口號？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。確實，在這方面我們還做得不夠，但過去曾與地方政府溝通過，畢竟這部分也是特定地區委員一起向我們建議要求的。但是有關配套的事情還是要……

林委員麗蟬：部長，不是「特定地區委員」，這是全國性的觀光議題，對我們整體的經濟都有幫助。現在許多觀光業都非常慘，就連逢甲夜市都標榜為很慘的觀光夜市，因此你應該要全面性地做個檢視。

接下來談談幫飯店業或遊樂業減稅有沒有幫助，先不談地方能不能買單，您知不知道現在來台旅遊，或是台灣民眾訂房的方式？現在都是採用雲端的，您應該知道吧？

賀陳部長旦：是。

林委員麗蟬：很多雲端都採自助訂房，所以在減稅方面，自助型訂房就沒有優惠了。您喊出「四星」才有福利與優惠，但如果是在網路訂房的話就沒有了。部長，現在都已經是什麼時代了，連這點都沒有考量到，連標都無法治，更談何治本呢？

再者，減免這方面的費用就可以救觀光了嗎？我們的觀光業難道就只有這兩項嗎？遊覽車業、台灣的觀光產業呢？這些您難道都沒有全盤考量嗎？

賀陳部長旦：去年紓困的時候有給遊覽車和旅行社協助。

林委員麗蟬：有效嗎？

賀陳部長旦：應該有一些效果，因為我可以把……

林委員麗蟬：您可以把評估為有效的報告提供給本席嗎？

賀陳部長旦：好，我再給你作參考，謝謝。

林委員麗蟬：部長，這方面無法治標，也治不到本，你們會進行更全面、更宏觀的思考嗎？

賀陳部長旦：當然要，您的提醒其實都是我們現在要改進的方向。

林委員麗蟬：我可不可以再要求部長，未來我們在推動任何政策的時候，是不是要經過完整、完善的規劃，不能只是空泛的喊喊口號，把我們騙一騙，地方如果不買單的話要怎麼辦？

賀陳部長旦：我們沒有騙，但我們確實應該思考得更周到。

林委員麗蟬：您的周到與宏觀，整個配套措施要到何時才會確實出來？年底前？一個月？兩個月？

賀陳部長旦：其實去年就已提出長期的觀光振興計畫，相關資料會再提供給委員，也請委員不吝指教，我們會就這方面進行滾動檢討，瞭解落實的情形。

林委員麗蟬：希望滾動與研擬可以再宏觀一點，觀察我們的觀光業不是只有單一或兩個行業別而已。觀光局應該非常清楚，我們的觀光業是多麼地龐大，且會影響台灣經濟的，因此我必須再問

一次，請問部長認為陸客不來有沒有影響到我們的觀光業？

賀陳部長旦：在數字上有減少，但現在……

林委員麗蟬：陸客沒來會不會影響到我們的觀光？

賀陳部長旦：有些是負面的影響，但有些人說不定認為其中也有正面的影響。

林委員麗蟬：在經濟面上有沒有影響？

賀陳部長旦：現在正在整體瞭解，但初步來看一定是有衝擊的，因此業界才希望我們能幫忙紓困。

林委員麗蟬：希望部長在宏觀性地思考完後，再向本席和其他關心此事的委員提出書面報告。

賀陳部長旦：我們再將相關資料提供委員參考，謝謝。

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。投影片是 2006 年路政司公告的「公路證照及監理規費辦法」的修正案，對此，你們還發了新聞稿。裡面寫得很清楚，重點就是在繳費或檢驗的時候，對汽車檢驗不合格者，於七日內覆驗即免收費一次，且遇到例假日就順延。我把字放大了，部長和司長有沒有看到？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有

主席：請交通部路政司陳司長說明。

陳司長文瑞：主席、各位委員。有

葉委員宜津：但你們有的給延，有的卻不給延，說要給七天，所以第八天就開罰了，面對有的有延、有的沒延，你們要怎麼辦？

賀陳部長旦：我請同仁向您說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關不給延而受罰的個案，可以依照行政程序法相關的規定辦理註銷。

葉委員宜津：什麼時候？已經繳錢的要怎麼還人家？

陳局長彥伯：已經繳錢的，我們會通知他辦理退費，會有一定的程序可以處理。

葉委員宜津：要多久？

陳局長彥伯：請委員把資料給我們，我們會儘快處理。

葉委員宜津：不是我給你們資料就好，你們要自己去看，你們發出通令，對於超收的和已開罰的，只要是不對的就要主動還人家啊！你們要收錢的時候不會這樣，但到了要還錢的時候就變成這樣。

陳局長彥伯：就我們瞭解，在台北市確有這樣的情形。

葉委員宜津：不是台北市，我舉的是台南的例子。

陳局長彥伯：我們會再與代檢業者確認，對於未依法令去做的，在我們查明後會儘快處理。

葉委員宜津：好，趕快還給人家，要多久？

陳局長彥伯：我們會用 1 個禮拜的時間查明，後續就會退費了。

葉委員宜津：請用 1 個禮拜查明、1 個禮拜還款好嗎？

陳局長彥伯：好。

葉委員宜津：部長，如果交通部會的官員到委員辦公室協調預算或法案時，對於所答應的事情算不算數？

賀陳部長旦：有關委員要求的事項，我們當然要儘量落實。

葉委員宜津：所謂「儘量落實」之意是指不一定算數嗎？

賀陳部長旦：當然還是要視其性質而定，我們會儘量配合。其實應該個案研究……

葉委員宜津：去年審查交通部會的預算時，當時的高鐵局主秘，也就是現在的楊正君副局長到本席辦公室說軌道中心一定會用類似工業技術研究院、經濟研究院、國家實驗室等類似設置條例成立公法人。部長，軌道中心在前瞻基礎建設計畫的預算中占 42 億元，這不是普通的數字。我們很擔心，如果沒有組織法，將來又變成私法人的話，在處理政府捐助成立的私法人時，要花多少心力！諸如郵政協會、電信協會等至今是一點進展都沒有，難道我們還要再成立無法監督的私法人嗎？

賀陳部長旦：這部分已朝公法人，也就是上次他們向您報告的方向研擬了，也會照委員會的決議，把組織法提報到委員會來。

葉委員宜津：部長已想起自己曾經答應過的事了對不對？

賀陳部長旦：我們本來就要朝這個方向去做，只是時程上……

葉委員宜津：沒有，我上次質詢你的時候，你還說如果有決議的話就會照做。

賀陳部長旦：我是說，我們在時程上可能還來不及，並沒有說我們不瞭解。

葉委員宜津：部長，你說的話算不算數？

賀陳部長旦：我們在委員會的報告當然一定要算數，這是沒有問題的。

葉委員宜津：站在質詢台上說的話會算數吧？

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：部長，你是這樣說的「組織法如果沒有送來，那預算編列就沒有意義」，亦即不編列預算的意思。

賀陳部長旦：我剛才向委員報告的是，因為委員會有決議，我們就會在委員會報告，至於報告後會怎麼處理，會再看委員會的決議。

葉委員宜津：召委，他們現在要推給委員會。接下來看當時部長是怎麼說的，本來我認為看文字就好，但現在還是看看影片。

（播放影片）

葉委員宜津：部長，你聽清楚了吧！請問這個原則還在嗎？

賀陳部長旦：組織條例當然要送立法院，這是沒有疑問的。

葉委員宜津：不是只有這樣而已，你剛剛說的是，將來公法人的組織條例還沒送到立法院來，在此之前，我們所有的預算沒有任何實質的意義、沒有任何的業務費用是要預留給某個機構的。這裡的「某個機構」不就是軌道中心嗎？所以沒有組織法之前是沒有預算的。

賀陳部長旦：我們實質上也不可能在沒有組織條例之下就去動用預算，但我們希望屬於研究與策動的事情可以用比較彈性的作法為之，我們到時候會有一些個案，再請委員會支持。

葉委員宜津：好，因為前瞻基礎建設計畫的預算已經過了，所以相關的經費會給你們，但請記得組織法應該要先送。

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：謝謝。

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。媒體前兩天報導臺鐵將漲價的新聞出來之後，引發了許多民眾的討論。當然，臺鐵已二十年沒有漲價，也沒有調整價格了，你們著眼於以新舊車的速度、品質作為票價差異化的精神，我可以理解，而許多國家也都有這樣的前例。不過，在現在這個階段，尤其是在東部地區，臺鐵整體的服務與民眾買不買得到票的基本問題，到現在都還沒有解決。之後臺鐵與交通部也提出新聞稿澄清，如果能在東部服務效能提升後再討論這個議題的話，相信大家反對與憤怒的情緒就比較不會那麼強烈了。不過，我還要再提醒幾件事情：第一，在目前已規劃的短、中、長期等各種提升東部服務效能的方案中，短期的像是升級票務系統應該是在未來一年內就可以做得到的。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

蕭委員美琴：其他的中長程方案，包括花東鐵路雙軌化，以及中程方案採購新的城際列車，亦即運量較現今普悠瑪和太魯閣號更大，有 12 節車箱的城際列車之採購案，也還要幾年的時間才能到位。意思也就是，我們至少還要再過這幾年，才能討論東部票價的問題。東部票價的價格調升有另外一個讓大家比較有意見及反對的原因，就是目前東部交通的政策是以鐵路為主、公路為輔，當鐵路的票價及價格太昂貴的時候，尤其是一家四、五個人共同出遊要花好幾千元購買來回車票而覺得太貴的時候，民眾就會選擇用開車的方式。如果票價太貴，會不會縮小蘇花改的空間，或是讓現在雪隧的宜蘭路段已經非常嚴重的塞車問題更為嚴重？我覺得這也要考量在內。

所以我要提出一個建議，就是在你們考量票價的調整有升有減的時候，我也認同比較舊、速度比較慢的列車應該降低票價。其次，在討論票價的同時，我們也要考慮東、西部特殊的地理及交通環境的狀況不同，應該有一些差別處理及計算公式。我提出這一點是因為西部的公共運輸除了臺鐵之外還有其他的選項，譬如更快、更方便的公共運輸工具還有高鐵；如果想要省錢，還有公路、客運的運輸。像很多年輕人、學生喜歡搭夜車，只要花幾百元的票價就可以到達中南部，但是東部沒有其他公共運輸的選項，臺鐵是唯一的選項。在我們能夠為東部提出更多元的服務之後，例如蘇花改通車了，也許以後我們可以考慮長途客運的可能性，也就是說，這些替代、不同價位的服務如果能夠提出，我們才能考量這個問題。

現行的鐵路法規定，環境或情形特殊者得規定較低運價，對鐵路運輸的計價公式有一些排除條款或差異計價條款的空間。我現在要請交通部及臺鐵做特別的考量，就是在思考任何臺鐵漲

價或鐵路票價差異化的規劃時，能夠將東部與西部的特殊狀況做分別的考量及處理。也就是說，目前的服務還沒有解決東部一票難求的問題，東部的民眾沒有不同的票價價位及各式各樣不同交通工具的替代方案，在交通的便利性不高，讓東部民眾持續痛苦、還沒有緩解的情形之下，是不是可以排除不做價格的差異化或調漲的政策推動，讓大家至少在這幾年之內不要擔心這個問題？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。委員這個建議有彈性、也有積極面，我們願意來考慮，而且確實一般現在交通事業的費率審查通常都是從成本來推估，臺鐵現在中部、西部雖然運行的方式有些不同，但是成本不大容易切分。其實費率所計算出來的數字並不代表票價一定要做何種訂定，票價還是應該相當程度去反映消費者或其使用型態、包括您所談到的環境，我們願意做一些差別化的考慮、朝這個方向來思考。

蕭委員美琴：除了依照鐵路法做環境或情形特殊的考量，以及東部的交通還是有非常高度的不便利性等等差異化的考量之外，我看到你們提出學生實名制的定期票優惠。如果從這個角度，事實上也可以用族群來比照你們現在規劃的學生方案，就是考量有返鄉或工作的需求不得不搭乘長途列車作為通勤的模式，對東部居民也能夠有一些特別的優惠。過去臺鐵在行政處理上面有一些抗拒，覺得有做不到、不方便或人力不足等等問題，如果可以在現在的訂票系統升級方案當中的公式程式設計上面，納入未來開放保留不同族群、群體在票價上面的優惠及差異性的話，我覺得也可以緩解很多花東居民的不滿。

賀陳部長旦：謝謝委員的指教，這個確實也是最近我們在跟臺鐵討論的關鍵。過去大家都是用成本來推算，但是實際上應該從消費者的角度，就像剛剛談到的環境、使用的性質、本人屬性的差別等等。而且現在的技術發達，使得數位化的票務系統確實可以有多元的設計，比以前可以更彈性地做這件事情。特別謝謝委員的提醒，我們希望把這件事情公開討論，不要變成好像我們永遠統統無從面對這件事情的話，反而會變成只針對漲幅的感覺，那其實是可以多元處理的。

蕭委員美琴：針對接下來國營鐵路的運價計算公式，你們內部的討論及規劃有什麼樣公開化的機制？我們在媒體上看到一些片段的訊息，有時候容易被誤解或扭曲，如果有更公開或更完整的討論資訊，我相信大家比較會覺得有參與的空間。

賀陳部長旦：我完全同意，剛才我也向其他委員報告：第一，我們沒有決策的時程；第二，一定要先把服務做好；第三，打開門討論，運研所會策劃一些相關的討論，請大家再來指教。

蕭委員美琴：我希望部長承諾的這些前提及時程是能夠做得到的，也就是說，在服務沒有提升之前、沒有公開討論等等，是不會貿然漲價的。

賀陳部長旦：是的。

蕭委員美琴：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請江委員啟臣發言。

江委員啟臣：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我有幾個案子還要再後續追蹤。請教部長，之

前我有請交通部評估后彰高架道路（國道 1 號后里到彰化段）的部分，你們在 9 月底有做一個先前評估作業的發包，是不是？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

江委員啟臣：這個預計要做多久？

賀陳部長旦：請趙局長跟您說明一下。

主席：請交通部高公局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。跟委員報告，這個要做 1 年。

江委員啟臣：所謂的先期評估作業指的是評估什麼？

趙局長興華：包括對臺中、彰化整個地區的交通狀況全盤了解之後，再做一個先期的分析。

江委員啟臣：現在是誰在做先期的……

趙局長興華：目前是中興顧問。

江委員啟臣：你們委託外面做專業評估是必要的，但是你們部裡面的長官們是不是應該也要實地去看一下？

賀陳部長旦：當然。

江委員啟臣：所以我在這邊也請部長安排時間。坦白講，不只我關心，其實跨黨派都很關心。我提出這個案子之後，不只國民黨彰化選區的委員主動來了解，後來執政黨、其他政黨的委員也都向我的辦公室了解這個案子目前的進度，所以大家對於國號 1 號在中部路段不定時塞車的狀況是非常有感的，也覺得北部地區有五楊高架道路，中部地區為什麼遲遲沒有做相關的規劃？再加上最近臺中已經晉升為人口上的第二大城，但是我們在市區的通勤交通設計上面卻遠遠不及臺北。此外，賴院長談到遷都的事情時是心裡這樣想，或者是執政黨有這樣的規劃，就應該在交通上趕快做。特別是那整個路段經過了幾個重要的地方，包括成功嶺、大臺中七期等等幾個新市鎮中心，當地的交通流量是非常、非常大的。所以我希望這個評估是做真的，不是做假的、做交代的，而是真的告訴我們整個實際狀況及未來如何紓解塞車的狀況。我也希望部長安排一個時間實際去看，因為很多委員都對這件事情相當關心。

接下來想請教部長的第二件事是，中橫復建還有望嗎？

賀陳部長旦：現在還在做第二階段的調查、了解。

江委員啟臣：這個案子起碼調查 6 年了。上一屆我剛當立委、也就是 2012 年的時候就提出了，鄉親每每遇到我都在問，現在他們已經覺得不必再問了，反正政府的答案都是一樣，就是還在評估、繼續評估。到底現在的狀態是怎麼樣？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。我跟委員報告一下，對於中橫目前地質的穩定性，大家還是有不同的看法……

江委員啟臣：有不同的看法，到底誰的看法是關鍵？

陳局長彥伯：所以委員特別提到是不是達到穩定……

江委員啟臣：你們是不是也有委外做評估？

陳局長彥伯：我們有長期委外在做評估，而且也在做調查。

江委員啟臣：這好像跟當地民眾的觀察完全不一樣，所以他們屢屢提出你們委外做的地質觀測及結果實際上跟當地的感受實際上是差很多的。3 年前我爭取了 3 年 10 億元的下線強化工程計畫，預計明年會整個完工。未來完工之後，對於上限的復建部分，你們現在的態度到底是怎麼樣？

陳局長彥伯：跟委員報告一下，剛剛委員提到下線大概 10 億元的部分在明年會完工，所以有關開放的時段能夠增加等等的部分……

江委員啟臣：下線明年完工之後，我們希望在安全沒有疑慮的狀況底下……

陳局長彥伯：目前正在跟市政府商討，會成立一個小組共同討論要如何開放。至於剛剛委員特別提到上線的部分，還是要回到相關調查的結果出來以後……

江委員啟臣：那個調查是多久的期程？

陳局長彥伯：3 到 5 年。

江委員啟臣：現在是第幾年了？

陳局長彥伯：今年是第 1 年。

江委員啟臣：你們之前就在做了！

陳局長彥伯：我們是好幾期的在做。

江委員啟臣：之前做完的是第 1 期？

陳局長彥伯：是，第 1 期做完了以後……

江委員啟臣：第 1 期是幾年？

陳局長彥伯：應該也是 3 年。

江委員啟臣：現在是第 2 期的 3 年，是這樣嗎？

陳局長彥伯：是。

江委員啟臣：所以是無限期，不斷地做下去？

陳局長彥伯：不是。跟委員報告，地質的穩定趨勢真的不是那麼容易找到答案的。

江委員啟臣：部長，當然，地質的調查等等是復建過程當中重要的因素。另外，如果在你們看來，地質的穩定是無望的話，其他的替代方案有沒有？因為你們不可能一直等地質穩定的調查結果出來，那也不是你們可以控制的，對不對？對當地民眾而言，中橫過去曾經是非常繁榮、光榮的，你們有沒有其他在評估的替代方案？

賀陳部長旦：路況如果不好的話，現在的做法只有在使用上面做一些調適，所以車種、開放的時段、必要時一些運費的補助等等事情值得我們努力。

江委員啟臣：當然，那是下線的部分，我現在講的是上線。

賀陳部長旦：我想做法應該大同小異，就是狀況更不好的時候……

江委員啟臣：關於上限，你剛剛講的意思就是現在要等地質調查。

賀陳部長旦：對，狀況更不好的時候，限制就越多；狀況好一點，我們就做多一點開放，但基本上應該都是在使用上去做管理及調適。

江委員啟臣：所以針對上限的復建部分，除了等地質調查結果出來之外，你們並沒有其他的方案？

賀陳部長旦：也是要看看經由下線改善以後，進一步的需求是不是有部分滿足了，還是有不足的地方，我們再做重點性的安排。

江委員啟臣：我要表達的是，中橫不通這件事情已經快二十年了，對於當地民眾、從過去到現在都仰賴此路維生的人來講，大家總是希望可以有一條安全的道路可以回家、往來。目前下限雖然有投入一些經費去做強化，但畢竟還是便道，連恢復為省道的資格都沒有。所以在整個強化完畢之後，起碼第一點你們要考慮恢復它成為省道的地位，因為便道與省道是有差別的，至少在維護的名義上都是不一樣的，對不對？省道有省道的規格，便道有便道的規格，如果兩者沒有差異的話，就不用講便道，直接講省道就好了，可是它原來就是一條省道。所以在明年強化完畢之後，交通部應該優先評估把這條道路恢復成省道地位的可能性。

第二，我建議在梨山與谷關之間開放專業的中小型巴士接駁。我也知道你們不可能開放所有的小客車等等，這有其困難度，但是為了解決交通上面的需求及必要，我覺得中小型接駁巴士是可以考慮的。

賀陳部長旦：是，這就是剛剛跟您報告的，在車種上面我們還要做一些調適及選擇。

江委員啟臣：最後，請教部長，臺中的 BRT 現在是不是算廢了？

賀陳部長旦：是的。對於地方政府的正式決定，我並不清楚，但是看起來應該沒有在行駛。

江委員啟臣：但是交通部補助了一、兩億元在這項工程上面，現在如果 BRT 廢了，到底你們要不要把補助款追回去？你們有什麼樣的責任？還是你們在這件事情上面有什麼看法？起碼這樣的公共工程最後搞到什麼都沒有，要不要檢討？

賀陳部長旦：是不是請陳局長做個說明？

陳局長彥伯：我跟委員報告一下，有關 BRT 後續如何使用的問題，它是我們補助的計畫，如果按照我們的補助計畫，是要收回來的。

江委員啟臣：對呀。

陳局長彥伯：原則上部裡或局裡一貫的政策立場是不使用就要收回來，但是後來市政府有提出如何讓這些車輛繼續活化使用，所以我們目前正在觀察其活化使用的情形如何，如果還是沒辦法讓這些車輛繼續使用的話，最後還是要把錢繳回來。

江委員啟臣：所以如果它沒有繼續使用，補助款就要收回來，是不是？

陳局長彥伯：還是要收回來。

江委員啟臣：好，謝謝。

主席：請許委員毓仁發言。

許委員毓仁：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本席想就無人車相關的立法及政策跟部長交換一下意見。本席認為，其實臺灣非常有潛力發展無人車運輸載具的產業，目前無論是透過車測中心或工研院，臺灣無人車的研究已經可以從 level 4 的角度去切入，而且這個並不是要去做私家車的運用，而是在既有的大眾運輸系統上面加以補足，包括對偏鄉的運輸、各大眾運輸系統的節點（包括高鐵站及將來其他新建的公共建設的延伸運輸）。

接下來我想請教部長有關中華民國交通部對於無人車的政策想法。美國在今年 9 月已經通過聯邦自動駕駛法案；英國也投入了 1 億英磅的預算；日本其實是最接近臺灣可以運用的 model，他們在千葉、偏遠山區已經開始運用無人車從事運送；新加坡在 2016 年也已經讓無人車上路，進行封閉場址的測試；中國大陸更不用談。請問部長，目前交通部對於無人車的相關立法及態度到底是什麼？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。就我所了解，現在正在檢討無人載具創新科技條例草案的立法，交通部有參與科技部的討論，共同審視這個條例草案裡面對於現在無人車要做一些試用，或是將來推廣過程當中也許有一些法令需要做一些從寬或暫時不適用，以便無人車載具能夠順利推廣，這個態度及支持基本上是一定的。

許委員毓仁：所以交通部是支持無人車在臺灣的推動？

賀陳部長旦：對，這方面的推動我們是支持的，不過我想委員也很清楚，這個條例的主管機關到底應該由誰來擔任，交通部一開始時是有一些保留，我也坦白跟您講，如果把這個部分當成是比較屬於創新性的研發，我們絕對樂於見到來配合，包括郵電司也會給予配合，但是如果把它當成生活性，馬上就要在道路上適用，特別是針對巴士的部分，我覺得我們在這方面還不太有把握，所以是不是馬上規定由我們來擔任主管機關，變成我們一方面要做很多放寬的條款，另一方面又要去推動，這好像有點矛盾，所以才會說這件事應該讓行政院來決定，看看要採取什麼方向，一旦行政院決定交由科技部或交通部來擔任主管機關，我們都會配合。

許委員毓仁：之前吳政忠政委及唐鳳政委曾經在公開的政策平台上針對無人車議題表示政策上的支持，我的看法是，關於無人車，臺灣可以做立法先行的可能性。

賀陳部長旦：是。

許委員毓仁：原因是我們看到各國對於這項科技的發展，都是採先去 enable 它的角度，讓各個產業的上中下游可以做整合，然後去切入某一個利基，例如新加坡的作法就是非常確定採這樣的模式。關於無人車相關法案的重點，這個會期本席也有提出我自己的版本，而這個版本其實就是參考美國聯邦政府的法案，當然我們知道各州政府仍有相關的施行細則。我的看法是交通部應該採取一個比較積極的角度，因為這個部分其實是可以補足在一般大型的交通建設之外，用科技的方式來雙軌進行交通部原本想要做的可能相關政策，好不好？

賀陳部長旦：是。

許委員毓仁：關於這個部分，部長是不是可以指示部裡面更進一步去做研究？我知道之前你們好像有一個法案版本。

賀陳部長旦：根據我的瞭解，應該是科技顧問室協調出來的一個版本，本部的資訊中心及王主任也都有參與，目前的窗口我想還是暫時延續在科技顧問室，沒有問題。不過我要稍微向許委員說明一下，我們有一點點猶豫，但這個猶豫絕對不是在大方向上跟您有什麼不同，特別是在公共交通上面，無人巴士真正的困難不在於車子的行駛，而是在於車子的靠站，今天在臺灣的環境，巴士靠站的確是非常大的困擾。

許委員毓仁：理解。

賀陳部長旦：因為旁邊會有很多車子，而且巴士靠站時如果靠得不到位的話，乘客要不要開門進出呢？這些事情都會有很大的困擾，我們希望多跟地方政府做溝通，然後一齊來做這件事情。

許委員毓仁：你們有規劃兩個實驗場域，一個是沙崙，一個是中興新村，本席的看法是，是不是盡快對於實驗場域的 milestone 提出一個比較清楚的規劃？因為對於整個無人車要推動來講，整個大型的交通設施需要改造的地方確實非常多，包括感應器的配置，都是一項大工程，這一點我必須承認。

賀陳部長旦：是。

許委員毓仁：不過政府還是必須展現態度，包括預算上的編列，目前無人車的預算其實並不多，關於這個部分，我覺得部長這邊可以稍微去做調整，無論是科技部先行，或交通部去扮演比較積極的角色，這是我對你的期待啦。

賀陳部長旦：我們在廣義的智慧型運輸系統裡面再去增列相關的研究。

許委員毓仁：找個機會我們再交流一下，謝謝部長。

賀陳部長旦：應該的，謝謝委員。

主席：請陳委員曼麗發言。

陳委員曼麗：主席、各位列席官員、各位同仁。關於交通預算的部分，幾乎所有問題都可以擴及啦，本席最近有跟公路總局這邊聯絡，原因是我們發現屏東的陸蟹在過馬路時，遭到車輛的路殺，所以我們會在路上看到帶著小卵的母陸蟹因為過馬路而死亡。關於這個部分，在我們與公路總局做溝通後，本席想要再度確認一下，對於部分危險的路段是不是可以採取高架措施，讓陸蟹在過馬路時可以獲得安全保障？其實在生態界都會去進行密度的調查，所以本席希望這個部分也能夠建立起來，包括道路遭受到的影響是什麼。最近我也看到，屏東墾丁那邊的飯店，因為原先規劃的土地是陸蟹的家，所以他們決定搬家了，我想這應該也是一段佳話啦，環境意識的提升，對於很多事情的討論可能會不太一樣。

接下來，本席要討論一個我自己很關心的議題—能源議題，其實我很不喜歡看到中國在能源議題上居然可以發展太陽能高速公路，反觀臺灣卻沒有，不過我又看到比利時有太陽能高速公路，所以我就在想，臺灣有沒有可能發展太陽能高速公路？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。關於這個部分，從規劃、檢討上來講，一定是可以進行的，細節部分我請趙局長跟委員做報告。

陳委員曼麗：因為再生能源的發展在各部會都是如火如荼在進行，交通部有沒有貢獻一些？

主席：請交通部高公局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。我們現在優先的工作是整個邊坡的綠化植生部分，景觀部分也做了相對的一定條件，目前國道 3 號大部分是橋梁，國道 1 號在三義以北，日照條件也比較不充裕，而中南部路段兩側都是稻田，所以相對條件是不是適合，可能還需要仔細去做評估。

陳委員曼麗：那就拜託你們去評估一下。

另外，本席要討論有關觀光的部分，最近墾丁那邊也不斷發出哀嚎，因為上半年的觀光人口減少 132 萬人，於是本席就在思考，為什麼臺灣人喜歡到國外去參訪、觀光呢？對於本國、本地反而沒有參訪的慾望。經過我們深入的瞭解，問題應該是出在臺灣環境遭到過度的破壞，以及臺灣不太重視文化保存，所以遊客前往一個觀光景點時，就沒辦法感受到感動的力量。反觀日本，他們的觀光核心精神就是做觀光，希望造成很多人的心裡面，不管是國內或國外的觀光客，他們都會有很多感動，當然這樣的感動，原因可能來自於他們有比較好的環境，以及好的歷史遺跡，甚至有很多的文化交流，所以才能造成很多感動。可是在交通部的觀光系統裡面，感覺上交通部是比較重視硬體建設，比較看不出來有感動的力量，這一點是本席比較感慨的，表示臺灣在推動觀光建設時並沒有去注意到環境、生態的部分，例如我們最近看到一個比較有名的案例，從嘉義前往阿里山的路上，可以看到七彩的亮燈，當然它是使用 LED 燈，看起來確實很環保，也很符合我們對於 LED 燈的運用，可是也有人反映，這樣做其實會造成一些光害。對於類似的情形，如果在臺灣沒有去做反省的話，大家可能只會覺得很漂亮，然後繼續不斷的蔓延。現在對於觀光區是不是有建立綠色指標？環盟今年在鹿港舉辦學生義工的參訪，如果滿分是 10 分，他們說除了紀念品沒有特色之外，可以讓遊客瞭解文化、生態的部分是他們覺得最滿意的地方，可是剩下來的空間、美食、街道是否乾淨、環保餐具、裝置藝術、交通是否方便，還有整體的規劃都沒有一個可以讓大家覺得非常好的景觀。所以我們一直在想，當我們在推動觀光時，可不可以將一些綠色旅遊指標設計出來？當然交通部已經提出要在 2020 年實施，但我們認為很多事情是不能等待的，希望交通部能夠趕快把進度提出來，並開始做溝通，也許一、兩年後就可以訂出來，而不是等到 2020 年，我覺得那樣太慢了。

賀陳部長旦：委員建議的這個大方向，我們一定是依照陳委員的要求去做，看看是不是能夠在半年內提出一個初步的版本，然後到政觀推那邊去做報告，必要時也到永續委員會去做報告，請大家指教。

陳委員曼麗：非常感謝。

主席：請鄭天財 Sra Kacaw 委員發言。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。花東鐵路電氣化最後一個完成的就是瑞穗到舞鶴的自強隧道，那個隧道目前已經完成了，所以現在火車是走新的隧道，請問部長，原來的舊隧道打算要怎麼處理？

主席：請交通部鐵改局胡代理局長說明。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。原來的隧道應該是要交還給臺鐵局。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：交還給臺鐵局？那臺鐵局打算怎麼處理？現在還在執行的後續工程是由鐵改局還是鐵路局負責？

胡代理局長湘麟：新自強隧道目前是單線通車，另一線的工程還在繼續施作。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：舊隧道的部分呢？已經移給鐵路局了嗎？

胡代理局長湘麟：還沒有完成程序，不過現在已經改走新隧道了。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：我知道，我問的是舊隧道要怎麼處理，你知道嗎？

胡代理局長湘麟：抱歉，這個部分我……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：你們還在做後續處理啊！部長，對於舊隧道，地方有很多的需求建議，舊隧道是不是能夠做其他的使用？這部分可能會有很多方案，例如改為自行車道，讓地方去做與觀光相結合的使用規劃。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這是個好的想法，但是要與前後能夠銜接，不然會有安全上的問題。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：對，現在的問題就在這裡，這樣的情形已經不是第一次了，鐵改局的發包是把什麼東西都全部拆掉，例如隧道內的線路、電燈等，最後就是把這個隧道空空的移轉給鐵路局，鐵路局接收之後，可能因為地方民意的一再反映，這部分就可能會變成觀光局的業務，觀光局在承接後又要編列一筆預算。如果真的要做，畢竟這個隧道是日據時代就留下來的，也許可算是文化古蹟什麼的，至少觀光需求是會有的。在這樣的情況下，如果沒有辦法銜接，可能另外又要花一筆觀光局的預算來處理觀光的部分。部長，我們常常在做這樣的事情，如果是交通部以外的單位這樣做還情有可原，但這是交通部內部各局之間的銜接，我覺得各局之間的聯絡是非常的重要，就像我剛剛所講的，這樣是不是就產生浪費了？

賀陳部長旦：瞭解，我們應該對日後的規劃與利用多作思考，免得造成您剛才提到的多次設備浪費。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：另外，有關鐵路局提升效能與車站改善部分，最後的部分是花蓮火車站與吉安火車站，本席認為火車站的相關特色非常重要，部長有沒有去過莫斯科？

賀陳部長旦：沒有。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：他們的地鐵和地下火車站都規劃的非常好，本席認為最起碼最後完成的花蓮火車站與吉安火車站也應該要具備特色，因為經費不足，所以吉安火車站發包無數次，到底發包多少次我都忘了。部長，要怎麼在最後的時刻把地方的特色融入車站，無論是客家族群的特色或是原住民族族群的特色都應該要展現出來。

另外，我上次質詢時也提過，你們把台 9 線的花東公路的名稱改為景觀大道，既然稱為景觀大道，就要把景觀呈現出來，我知道現在正在規劃、設計與推動中，本席認為民族的景觀很重要，地理的景觀也很重要，既然名稱改為景觀大道，就要把它呈現出來，好嗎？

賀陳部長旦：是的，這是應該的。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員指教。

主席：因為現場要進行詢答的委員還滿多的，部長需要休息一下嗎？

賀陳部長旦：（在席位上）好的，我去一下洗手間。

主席：現在休息 2 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，請李委員彥秀發言。（不在場）李委員不在場。

請施委員義芳發言。

施委員義芳：主席、各位列席官員、各位同仁。本席來自於工程界，因為港務公司辦理了相當多的重要建設，建設費用也相當高，但是我一直收到業界很多陳情，港務公司辦理這麼大的工程時進度嚴重落後，甚至落後到無法完工，這個部分都是由一家特定的公司在監造，上次我質詢過部長這個議題，我不知道吳董事長對於這個問題的瞭解如何？

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。委員在上次質詢時提到某家公司的監造似乎有些狀況，我們有進一步去瞭解，現在正在蒐集相關資料，如果該公司有違反相關監造的專業，以後招標時，我們會將這家公司列為不歡迎的對象。

施委員義芳：本席在之前也曾經發函貴公司，但貴公司對本席的發函相當不尊重，虛應了事的以草草提出幾個工程就隨便交代一下！

吳董事長盟分：有關這個部分，我們已經要求不可以再這樣子，也補充資料給委員了。

施委員義芳：根據本席在工程會的查詢，有關於公開資訊揭露部分，貴公司有很多重大工程並沒有登錄，這個問題你知道嗎？

吳董事長盟分：有關工程會的部分，我們都依照工程會的要求來做相關報告。

施委員義芳：你的回答還是很虛！

吳董事長盟分：工程會對相關案件有一定的要求標準，我們是配合工程會的要求去做登錄。

施委員義芳：本席要求董事長針對港務公司所屬 5,000 萬元以上工程，包括工程名稱、開工時間、完工時間及是否有落後情況等提供相關資料，這樣有沒有問題？

吳董事長盟分：是，我們會提供資料給委員。

施委員義芳：請在 2 個禮拜以內提供給我。

吳董事長盟分：是。

施委員義芳：這個事情也請部長多多關心。

另外，本席要與陳局長探討有關於邊坡整治的問題，螢幕上這張照片看到青山綠水，但邊坡卻是以噴泥土的方式來修復，你覺得這樣做適宜嗎？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。依照圖片來看，確實會有……

施委員義芳：而且這個坡很陡。

陳局長彥伯：對，但是說不定要用這個方式才能保護邊坡，所以才會採取這樣的工法。

施委員義芳：我們來看第二張照片，這也是一個山坡，這個山坡使用了三種工法，包括框架式、噴泥土式及框架加植生，你覺得為什麼同一個地方要採用三種工法？

陳局長彥伯：工程處在處理邊坡防治時，會依照不同的地貌……

施委員義芳：這是很奇怪的現象，我想你也是工程專家。

陳局長彥伯：是。

施委員義芳：第三張照片則是噴泥土的部分壞了，就掛上網子，網子壞了就再加上鋼筋與鋼索，鋼索又生鏽了，一換再換，為什麼會這樣子呢？你沒有辦法回答嗎？那看第四張照片，這是菱形的邊坡，邊坡壞了就在下面加鋼筋，但經過一段時間又再把水泥補上，看起來亂七八糟的。第五張照片也是同樣的情況，也是菱形網壞了就再包鋼筋，但鋼筋又生鏽了，以這種方式修復，落石隨時有可能掉下來。第六張照片則是邊坡掛上塑膠網，其實這是沒有用的，因為邊坡很陡，不知道是邊坡在保護護網還是護網在保護邊坡。局長，從上面這 6 張照片看來，你認為這樣的修復方式及格嗎？

陳局長彥伯：我向委員報告，對於邊坡穩定的相關工法，局裡面正在做相關研議，認為應該要讓相關工法的施作更能夠保護邊坡，確保用路人行走這一段的安全。

施委員義芳：本席肯定你們這一段的努力，但就公共工程專業技師簽證規則來說，這些工作是不是都由貴局內部設計與監造？

陳局長彥伯：應該大部分都是，到目前為止，大部分都是我們局裡面自己在做，但是也有委外的部分。

施委員義芳：就公共工程簽證的部分，你們還是要去遵守。從幾個案例看來，這些案例都是很失敗的案例，這些都是你們內部設計的！

陳局長彥伯：是，我們會回去具體檢討。

施委員義芳：我也要向部長報告，連鐵路局、鐵工局都有這樣的情況，每一年都會編列公路災害準備費，每一年都這樣反覆使用，不斷修整，今年也一樣有編列，本席希望你們在專業技術部分要讓專業技術者去做評估與簽證，可以嗎？

陳局長彥伯：可以，我們會朝這個方向來努力。

施委員義芳：好，謝謝。

陳局長彥伯：謝謝委員。

主席：剛才施委員要求港務公司所提供的資料，也請提供一份給本委員會。另外也要麻煩部長，剛才施義芳委員提出有關邊坡穩定的部分，我相信各機關都有相同的狀況，也有長年累積的結果，請部長再指示一下要如何督導。

接下來登記發言的徐委員永明、黃委員昭順及呂委員玉玲均不在場。

請孔委員文吉發言。

孔委員文吉：主席、各位列席官員、各位同仁。剛才江啟臣委員花了很多時間在談中橫公路，但是公路總局與部長對於中橫公路要怎麼做似乎並沒有想法，所以你們的答復可以說是語意不清。立法院最關心中橫公路大概就是我與他了，因為我們與梨山地區都有點關係。近期部分，交通部從 104 年到 106 年花了 9.2 億元；中期則要等到地貌變異分析第一年成果核定，長期穩定趨勢後再著手先期可行性研究作業，若可行，則循序推動環評及後續作業；長期則是視中期作業完成後，視其成效再行研擬明確方向推動。

部長，中橫公路到現在已經差不多 20 年了，但我看不出在你們的近、中、長期的進度後，還要等多久的時間，中橫公路上面的主線才能著手施工，現在已經 20 年過去了，大概還要等多久

？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有關這個部分，我請陳局長向您說明。

孔委員文吉：講清楚一點好不好，我剛才聽你們答復江委員時，我聽不出來中橫公路到底還要花多少時間！

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。剛才委員有提到我們是一期過了又一期，其中特別提到地貌變異分析，地貌要……

孔委員文吉：那應該是今年完成的嘛！地貌變異分析是今年就應該完成的。

陳局長彥伯：第一期的調查今年完成了，完成以後，我們還要再去看它是否已經穩定了，確認穩定之後，如同委員剛才所提，我們還要繼續進行後續的可行性研究……

孔委員文吉：穩定之後還要做可行性研究，之後再做環評，看起來似乎是遙遙無期。

陳局長彥伯：當然，因為中橫整體地貌上的不穩定是大家長期熟知的事情……

孔委員文吉：你們花了 20 年時間在觀察地貌，說地質尚未穩定，可是 20 年時間已經過了，現在怎麼辦呢？部長，關於中橫公路，你覺得你要怎麼做？

賀陳部長旦：是，我們剛才也報告過，替代性的作法就是使當地的民生能夠盡量有一些調適性的作法，調適性的作法就是您也非常熟悉的，包括車種的限制、接駁的服務以及特定時段的開放，進一步必要的時候我們可能會……

孔委員文吉：那是針對下線的車輛接駁以及交通管制。

賀陳部長旦：其實整體的態度應該都是如此，就是在大的環境還不能讓人放心的時候，它的使用就要盡量採取限量、接駁性的服務，以減少對環境的衝擊，就整體大環境的作法是這樣。

孔委員文吉：部長，我對你這個答復真的很失望，我甚至建議你應該當環保署的署長，因為你所考量的都是環境、生態、保護等等，但你現在是交通部的部長耶！

賀陳部長旦：整個交通建設還是要跟環境互相結合。

孔委員文吉：中橫公路已經封山 20 年了！交通部要有一番作為嘛！我一直跟你調資料，上次總質詢時我還問你有什麼作為？你現在的答復跟上一次的答復也差不多，這個禮拜五還要針對交通組進行總質詢。

賀陳部長旦：因為環境的困擾還是存在，我們還在繼續做研究當中，當然還是採取一個尊重環境的態度。

孔委員文吉：我希望有一個時間表，但是就中長期看來似乎還是遙遙無期。

上次通過的觀光發展條例，其中第三十八條規定「觀光地區、風景特定區、自然人文生態景觀區，該管目的事業主管機關得對進入之旅客收取觀光保育費；其收費繳納方法、公告收費範圍、免收保育費對象、差別費率及相關作業方式之辦法，由中央主管機關擬訂，其涉及原住民保留地者，應會同中央原住民族事務主管機關研訂，報請行政院核定之。」交通部也已預告修正「觀光地區與風景特定及自然人文生態觀光地區觀光保育費收取辦法」草案，未來到風景區

遊玩，將創國內首例可收取觀光保育費，最低 30 元，最高 200 元。針對原住民地區的觀光，上次我提出一個修正動議並且也通過了，請教周局長，針對原住民地區的風景特定區、觀光地區，要如何辦理？

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。我們也是要跟地方政府一起合作，那部分不可能我們自己定，基本上會依照不同的承載量分為三級。至於委員所關心的原鄉部分，如果有涉及到保育的部分，我們一定專款專用。

孔委員文吉：是否可比照台南雙城地區收取觀光保育費，並且專款專用？

周局長永暉：對，專款專用，不能做其他用途。

孔委員文吉：可以比照嗎？

周局長永暉：對。

孔委員文吉：將來原住民地區的觀光，比如像烏來或是清境農場……

周局長永暉：要有保育的項目與事實。

孔委員文吉：對，那是由你們定還是南投縣政府定？

周局長永暉：我們要跟地方政府一起合作。

孔委員文吉：好。針對上次本席所提的修正動議，原住民地區如何收取保育費，你們現在處理的進度如何？

周局長永暉：我們跟原住民委員會有一個合作平台。

孔委員文吉：已經開過會沒有？

周局長永暉：針對這部分還沒有，下次會議才討論。

孔委員文吉：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請吳委員志揚發言。（不在場）吳委員不在場。

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。先請教民航局林局長，最近有人在討論時區調整的問題，您知道這件事嗎？

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。我曉得。

邱委員志偉：時區調整對民航安全會不會造成何種影響？

林局長國顯：應該不會有安全上的影響，但是會有重新排班以及時間帶都要重新調整。

邱委員志偉：多出來的成本大概會有多少？

林局長國顯：這個無法估計，因為……

邱委員志偉：在技術上面是可以克服的嗎？

林局長國顯：技術上可以處理，但需要一段時間。

邱委員志偉：就民航局的立場，有必要做時區調整嗎？

林局長國顯：報告委員，這應該由政府做整體考量後決定。

邱委員志偉：假設有一個政策決定，你們需要調整的部分是不會影響到飛航安全的？

林局長國顯：是，但是我們會跟政府部門報告我們會碰到的困難。

邱委員志偉：關於這部分，民航局沒有立場嗎？

林局長國顯：就民航局來說，當然希望能夠不動是最好，因為時區一旦更動，所有飛航班機，尤其是國際班機，所有的時間帶可能都要調整。

邱委員志偉：好，謝謝林局長。

請教高公局趙局長，你也知道從岡山往南經過楠梓到三多路、中正路這一段路，在上下班時間常態上都在塞車，假日車潮也多，也常常塞車，所以我一直主張要開闢第二交流道。地方上也在討論，我們也希望大力促成運用過去收費站的棧道，這樣能夠徵收最少的土地、運用最少的成本把第二交流道闢建完成，你也樂觀其成。關於這部分，高雄市政府該配合的事項，我會請高雄市政府加快作業，儘速讓可行性研究通過，趕快把第二交流道闢建完成，提升用路人的安全係數，也讓工業區的車輛能夠跟日常上下班的通行車輛做個分流，這部分要請局長日後加快相關作業的進度，能夠在政策上給予支持。

主席：請交通部高公局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。目前這部分都要看市府，因為市府第一次的報告是有問題的。

邱委員志偉：我會請市府趕快補上該補充的相關資料，在中央的部分，請你多支持。

另外，國道施工的時間請盡量避免收假日的尖峰時段或是上下班的尖峰時段，常常我經過那個路段時，幾乎都在施工，施工封閉一半的車道，當然引起大塞車。

趙局長興華：報告委員，高雄市八德二路的箱涵拓寬工程，現在正在收尾，這個月底就會整個完工。

邱委員志偉：那已經施工滿久了。

趙局長興華：對，因為整個車道必須改道。

邱委員志偉：這部分再請特別注意一下，盡量不要在尖峰時段施工。謝謝局長。

趙局長興華：是。

邱委員志偉：請教臺鐵局鹿局長，目前服役中的臺鐵車輛平均年齡大約多少？

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。我們的車種很多，目前老的有超過 20 年到 30 年，也有一些新的……

邱委員志偉：有那麼年輕嗎？有沒有超過 50 年的？

鹿局長潔身：目前服役中的車輛沒有超過 50 年的。

邱委員志偉：那天我在台東看到，大概有一輛 50 年……

鹿局長潔身：光華號是有到 50 年。

邱委員志偉：光華號有在執勤嗎？

鹿局長潔身：沒有，目前光華號沒有在執勤，但是我們有保留下來。

邱委員志偉：目前仍在執勤載客的最老的車輛大約多久？

鹿局長潔身：最老的大概 32 年左右。

邱委員志偉：32 年？它的安全性不會令人捏把冷汗嗎？

鹿局長潔身：按照會計原則，客車的壽年最長就是……

邱委員志偉：你覺得 32 年會不會太久？比起其他已開發國家，32 年的車輛會不會太過老舊？

鹿局長潔身：其實有些國家的鐵路車輛也有比我們久的，事實上我們也有在定期保養……

邱委員志偉：那就要看跟誰比，如果跟香港、韓國、日本相比，不可能有那麼老的車輛還在服勤嘛！

鹿局長潔身：日本有一些小鐵道公司，他們的車輛其實也相當老了。

邱委員志偉：臺鐵不是小鐵道公司啊！

鹿局長潔身：報告委員，我們的車輛都有定期的維護保養，所以安全上是沒有問題的。

邱委員志偉：車輛的年限當然會直接關係到它的安全係數，所以你們必須編足預算，讓好的、夠格的車輛來從事運輸服務。

鹿局長潔身：報告委員，這就是我們現在正在加速進行未來 10 年購車計畫的原因之一，就是要汰換老舊車輛。

邱委員志偉：謝謝局長。另外，岡山火車站前面，現在正在做環境整修，我剛剛也跟國防部協調，把空軍的 F5 放進去，關於這部分的整體改造、景觀改善，也希望部長能夠大力支持。此案需要的經費不多，大概幾百萬，就能把岡山火車站站前廣場弄得美輪美奐，呈現出岡山是空軍之鄉的概念，希望部長能跟國防部大力協調。

最後，請教觀光局局長，岡山之眼已經完工了，後續我也跟陳菊市長討論是否能蓋南部第一座登山纜車，從停車場拉上去。因為北高雄老年人口比較多，爬山對他們而言也是一個體力上的負擔，如可搭乘纜車上山觀賞岡山之眼天空步道，我覺得對老年人是非常好的一件事情。這部分已經在規劃了，我希望規劃成案之後，屆時周局長能夠大力支持，還是你找個時間去看一下？找個時間去看看天空之眼跟纜車的連結性，就拜託周局長了。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。是。

邱委員志偉：也請部長在政策上能夠大力支持。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。好，我們先來了解，謝謝。

主席：請張委員宏陸發言。（不在場）張委員不在場。

請林委員德福發言。（不在場）林委員不在場。

請賴委員瑞隆發言。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。部長辛苦了！我一路看過來，了解部長很關心安全的問題，安全事項是您執政很重要的核心價值。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。謝謝。

賴委員瑞隆：今天想跟部長討論的是高雄港，高雄港在經濟、民生等各方面扮演了很重要的角色，如果以 105 年高雄港的貨物量來看，大概有 55 萬台貨櫃車進出，所以本席的選區內，每天都有非常多的貨櫃車奔馳於路上。這個問題之前也跟部長談過，就是高雄港的聯外高架道路，整個路面、周邊的品質是很差的，上次我也給部長看過圖片，現在也在進行改善當中，請部長持續加速完成。

賀陳部長旦：是，應該的。

賴委員瑞隆：除此之外，高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫現在持續進行當中，但它牽涉到未來聯外道路的貨櫃量極有可能再增加，如果還是延續現行的路線，走沿海路上中山高的話，當地的道路將面臨非常高的負荷量。請問部長，國道 7 號目前的進度為何？還要做嗎？如果不做，有無其他替代方案？如果要做，預定何時完成？如果這個問題不解決，小港當地道路的品質爛這件事是無法有效解決的。

另外，這段期間道路的狀況要如何改善？要不然小港人每天騎車，面對道路滿布著坑洞、車轍，不但容易滑倒受傷，滑倒後一旦後面的重車壓過來，騎士往往就會死亡，所以這是一個非常嚴肅的問題。不知部長有何看法？

賀陳部長旦：據我了解，國道 7 號的部分正在做環評的範圍界定，另外，它還涉及到大林蒲這部分的爭議，所以短時間內行政程序大概還不容易突破。就交通部的角度，我們樂於見到國道 7 號，所以我們也會配合相關單位來加強跟地方民眾說明，希望他們慢慢地能夠支持此案。

在尚未改善之前，針對聯外路線這部分，現在我們能做的就是兩方面：第一，著力於相關道路的維護及其路形的改善，以求減少貨運車輛對其他車輛的二次傷害；第二，針對進出港口的貨運車輛的安全配置，我們願意配合環保署，無論是在污染或是安全上，優先幫他們安裝一些輔導性的設施，這是眼前我們會盡量做的。

賴委員瑞隆：部長，不管國道 7 號要不要做，我希望交通部能夠採取更積極的作為，如果要做，當然希望能夠加快速度；如果因為某些因素確定不做，也請交通部趕緊提出替代方案。

賀陳部長旦：是。

賴委員瑞隆：國道 7 號歷經 7 年尚未定案，希望部長能夠盯緊整個施政團隊，這部分應該盡快有個決定。

賀陳部長旦：是。

賴委員瑞隆：有關這段期間道路品質的問題，希望能夠有效地改善。我知道現在港務公司每年有提撥一定的款項給高雄市政府，但事實上不夠，而且也不見得用在港區周邊的區域。因此，本席提出一項「國營港務股份公司設置條例第二條及第十條條文修正草案」，除於第二條有關港務公司業務範圍這部分增列一款「商港區域空氣品質之維護及移動污染源、水污染之防制。」以外，並修正第十條第一項，規定相關基金應優先用於港區周邊基礎道路建設。請問部長是否支持本席的看法？

賀陳部長旦：是的，我們支持。

賴委員瑞隆：既然是因為港區的道路損壞而回饋地方政府，那是否應該優先用在這些道路上？

賀陳部長旦：對，我們支持這個想法，我們再跟相關的地方政府溝通。

賴委員瑞隆：好。部長，針對這部分，如果部裡支持，能不能也提出一個對案？

賀陳部長旦：好，我們請港務公司也提出一個對案，我們再找相關單位協調。

賴委員瑞隆：好。上次也跟部長提到，我們努力在改善高雄的空污問題，但其實高雄港的空污也是很嚴重的，高雄港內船舶排放的空污超過 90%，所以，改善高雄的空污如果只依靠改善陸地的移動污染源跟固定污染源還不夠，必須也要針對高雄港著手改善。我們都知道高雄港花費 2 億多元設置了 11 座岸電系統，其中有 10 座目前尚未啟用，上次我召開記者會之後到現在已經過一段時間，但是仍然未啟用，請問這 10 座岸電系統何時可以啟用？

賀陳部長旦：可否讓吳董事長向您說明？

賴委員瑞隆：好，謝謝。

主席：請臺灣港務公司吳董事長說明。

吳董事長盟分：主席、各位委員。有關岸電系統一事，我們希望能在今年年底以前，優先從第四貨櫃中心開始示範、推動，107 年至少會有 40 艘次使用岸電，我們會逐步推動……

賴委員瑞隆：40 艘次？

吳董事長盟分：對。至於電價的問題，我們也跟台電公司在協商當中。

賴委員瑞隆：好。部長，這件事希望你大力支持，努力先跟交通部、環保署以及台電進行部會之間的溝通。既然設置了岸電系統，我們在講綠色港埠、改善空污就是玩真的，而且已經花了 2 億多的經費去設置，不該讓它因為電費或是一些環保法令未能強制而卡住。這些船隻在國外是用岸電的，但是到了高雄港，為了便宜就繼續用燃油發電，污染了我們的空氣，我覺得這是很有問題的。

賀陳部長旦：了解。

賴委員瑞隆：我希望部長能夠大力支持以改善整個港區周邊的空污問題。

賀陳部長旦：應該的，我們不能夠辜負「綠色港口」這個口號。

賴委員瑞隆：再麻煩部長督促、協調一下。謝謝。

賀陳部長旦：是，應該的。謝謝。

主席：接下來登記發言的陳委員明文、何委員欣純、鍾委員孔炤、張委員麗善、蔣委員乃辛、王委員惠美、顏委員寬恒、高委員金素梅、呂委員孫綾、黃委員偉哲、劉委員世芳、Kolas Yotaka 委員、陳賴委員素美、周陳委員秀霞、羅委員明才及蔡委員易餘均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢，另做以下決定：委員王惠美所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

委員王惠美書面意見：

問題：

●中山高「五楊高架路段」，在興建時期，一度被網友揶揄，也被不少人看衰；然而，完成之後，確實舒緩了五股到林口地區的塞車問題。

■請問交通部，對於五楊高架道路你的評價如何？這個大型交通建設不僅在工程上面是一個奇蹟（五楊高架獲選「全球道路成就獎」）更是北台灣高速公路路網革新的重要建設。

■根據瞭解，目前交通部考量將五楊高架延伸到新竹、頭份路段，以抒解新竹地區長期的塞車問題。請問交通部，是否如此？進度如何？

●從五楊高架到新竹、頭份高架延伸，請問交通部，舒緩中台灣國道一號交通瓶頸的「后彰高架」進度為何？這是中台灣民眾所期盼的「塞車解藥」。

■交通部王國材次長在今年四月時曾表示：「請國道新建工程局進行先期評估作業」。請問交通部，目前進度為何？

■根據國道高速公路統計資料顯示，國道一號不論南下、北上，有三個車流量尖峰路段，分別是后里—臺中系統、臺中系統—豐原，及彰化系統—彰化，此些路段，塞車問題嚴重，平日南下夜間（18-24 時），有的路段車速每小時只有 70、80 公里，到 1800 下班時間，時速只有 56 公里，北上夜間的離峰時段，也是同樣情形。

◆三個尖峰路段通通在后彰高架的範圍之內，中部地區民眾每天都要經歷這樣的生活，這對中部民眾公平嗎？

■另一個造成這個路段經常塞車的問題在於，台灣西部走廊的人口大縣，都有中山高和國道 3 號 2 條國道，只有彰化縣才 1 條經過。

◆彰化只有國一經過的結果，就是不管要「到達」彰化還是「經過」彰化的車子，都必須順著台中系統繼續往彰化開，無法分流的結果，當然就是「塞、塞、塞」！

◆對於彰化只有一條高速公路經過，有人提出要再建置一條山線的高速公路來分流。請問交通部，以目前交通部的預算以及債務上限，能負擔再一條的高速公路嗎？

◆倘若無法，那麼高架道路就是唯一可行的方式，利用現有的高速公路腹地，讓土地徵收的費用降到最低，減少土地成本，提高建造速率。

■台灣寸土寸金，以平面的方式建造大規模的交通建設，所必須負擔的土地成本以及社會成本太大，而且緩不濟急；交通不應該思考的，是如何讓路網「立體化」，從過去的「平面建置」，轉換為「層層堆疊」，讓立體空間解放，才能因應日漸沈重的交通運輸需求，請交通部審慎研議，回覆本席辦公室。

主席：針對今日會議做如下決議：一、報告及詢答完畢；二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。

另外，跟委員會及交通部所屬報告，請看一下今天列席的場面，如果下次會議不需要那麼多人列席，請精簡一下人力，否則委屈大家站一整天也不太好意思，也不需要大家把工作都放著，因為大部分的同仁今天其實都枯坐了好幾個小時，請部長回去後針對列席人員再研議一下，其他的機關比較不會出現這種情形，這一點麻煩委員會跟交通部再研究一下。

現在休息，10 月 25 日（星期三）上午 9 時繼續開會。大家辛苦了。

休息（13 時 49 分）

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時　　間　中華民國 106 年 10 月 25 日（星期三）9 時至 12 時 46 分

地　　點　本院紅樓 201 會議室

主　　席　鄭委員運鵬

主席：現在繼續開會。進行今日議程。

討　論　事　項

一、審查 107 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 107 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。

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 107 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。

近來由於東北亞緊張情勢加深全球政經環境變化不確定性，連帶影響民航運輸穩定發展，本部民航局除積極迎接挑戰，落實推動政府新南向等政策，以爭取更多市場商機外，賡續策略性拓展東協國家及其他地區航權，建構更綿密的國際航網，同時亦就機場整體規劃建設與臺北飛航情報區之飛航服務軟硬體設施進行整備、升級，以提升民航運輸服務品質及國際競爭力。

此外，航空運輸首重飛航安全，為提供國人更安心的民航運輸服務環境，除持續滾動檢討我國國家民用航空安全及保安計畫外，並採取更嚴格之管控民航運輸重大意外事件發生率事前防範作為，以及落實安全管理系統（SMS）及飛安監理查核機制，以確保整體飛航安全。

有關民用航空局 107 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 107 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 107 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、107 年度施政計畫重點

本局 107 年度施政計畫，係依據行政院 107 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、管控飛航安全風險，建構完善民航安全運輸環境

(一)在國際規範及國家民用航空安全計畫架構下，持續督導航空業者落實安全管理系統運作，並根據國內、外飛安資訊訂定安全績效指標項目，要求業者據以執行，以達到安全保證目標；同時要求航空業者強化飛航組員適職性訓練考驗作業，以提升其安全操作能力，並持續實施

高齡飛機及發動機可靠度專案檢查，確保航空器符合適航安全條件。

(二)持續依據民用航空法、民用航空保安管理辦法、國家民用航空保安計畫、保安訓練及品質管制計畫，要求各民用航空相關業者、各航空站及航空警察局依據前揭法令與保安計畫及各機場保安計畫落實各項保安措施，以防止於航空器及航空站上發生非法干擾事件，確保飛航安全。

(三)採取督導地勤業者落實自我督察機制、要求各航空站加強對機場內地面作業安全之管理、本局對業者進行定期及不定期查核等措施之三級監理機制，加強對地勤業者之管理，並推動航空站地勤業者建置安全管理系統，利用危害辨識、風險嚴重性與可能性評估、風險可接受性評估，以及風險控制等步驟，進行風險管理，建構機場空側安全作業環境。

二、優化民航軟硬體服務作為，落實政府新南向政策

(一)配合政府推動新南向政策，基於國家政策及整體利益、機場競爭力及航空公司需求，持續積極推動與新南向國家及其他國家地區簽署或修訂雙邊通航協定。

(二)研擬場站相關使用費之優惠措施，作為吸引國際航班飛航或增加班次之誘因，鼓勵航空公司多加利用桃園、松山以外機場。

(三)依據「全國助導航設施總體檢報告」、運量成長趨勢以及設施點檢，107 年度預計辦理助導航設施汰換更新事項，包含增設松山、臺東、花蓮及馬祖北竿等機場助航燈光設施，汰換臺北飛航情報區儀器降落系統、飛航訊息處理系統、北部數位微波系統、航管數位語音交換系統，及建置飛航管理系統擴充備援系統。

(四)將「新南向基地」列為高雄機場未來發展功能定位，並納入「高雄機場 2035 年整體規劃」，研提新建國內與國際共用航廈與維修棚廠、增設國際線營運機坪、整建滑行道、汰換空橋等建設，充分因應未來新南向航線與運量發展需要。

三、推動機場規劃建設與航管系統升級，促進地方與民航產業發展

(一)加速辦理桃園航空城計畫，奠定發展東亞樞紐機場基礎，為取得桃園機場未來發展所需之北側擴充用地，以區段徵收方式辦理用地取得，內政部於 106 年 8 月辦理已審定都市計畫修正之再公開展覽，機場園區區段徵收面積修正為 1,389 公頃，預計 107 年 3 月完成都市計畫再審定。另配合桃園海軍基地土地之取得，持續辦理海軍桃園基地遷駐屏東及左營基地之代拆代建工程相關作業。

(二)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 107 年完成塔臺園區整體建物之建設，隨後與塔臺航管自動化系統功能整合，並辦理航管人才之培育與訓練，以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、臺中機場過夜機坪用地取得、臺中機場既有航廈整體改善工程、臺中機場興建過夜機坪工程、高雄機場跑道整建工程、花蓮機場航廈戶內外及周邊設施改善工程、馬公機場電扶梯整修及座椅汰換、臺南機場機電及廣播設備汰換，以及嘉義機場停車場自動化系統等各機場設施之汰新整備或保養維護。

(四)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、改善臺東機場航廈空調設備及機場行李輸送設備、整建蘭嶼機場跑道，以及延伸綠島機場現有跑道地帶。

(五)持續辦理北竿機場跑道改善評估與綜合規劃作業，包含南竿機場改善方案，以及航空研究與南北竿大橋對馬祖地區機場整體發展等課題，均一併納入評估。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、檢討修訂民航法規與管理措施，促進民航健全發展

(一)民航事業為高度國際性產業，為確保我國航空安全監理與國際接軌，本局除依據國際民航組織規範訂定我國相關民航法規外，並督導航空業者須依據法規要求，訂定各項手冊及程序，以作為執行各項飛航作業之準則。本局亦將持續檢視國際最新相關規範，以適時調整修正我國民航法規與管理措施，確保相關安全管理作業持續符合國際標準。

(二)為避免民用航空運輸業停業或結束營業，造成消費者權益損失並影響市場秩序，本局持續推動建置民用航空運輸業退場機制、訂定相關罰則及應遵循之消費者保障措施等規定，以確保消費者權益，並降低對社會之衝擊影響。

五、擴散民航專業訓練綜效，厚植民航專業人才養成

(一)指派參加國外民航專業訓練課程、國際專業研討會議或參訪外國民航相關機關同仁，將獲得之最新民航專業知識、動態發展資訊、安全標準規範等予以系統化彙整後，透過內部刊物、會議及課程等多元管道，進行新知分享、交流與傳承，深化同仁民航專業職能。

(二)藉由與外部相關政府機關、航空公司、學會等共同舉辦民航專業訓練、講習、研討會議等活動，強化相關從業人員經驗交流與民航專業知識擴散。

(三)因應我國民航發展需要，主動積極參與國際間民航相關會議或舉辦國際研討會，以加強與各國民航專業人員交流，並建立聯繫管道掌握最新發展資訊，俾使我國民航發展接軌國際，提升我國在民航領域之國際能見度。

貳、107 年度預算編列情形

一、單位預算

(一)歲入部分

107 年度歲入預算數編列 3,038 萬 3 千元，與上年度同。茲按各來源別說明如下：

1. 罰款及賠償收入：470 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：2,442 萬 5 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 2,498 萬 1 千元，減少 55 萬 6 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：125 萬 4 千元，主要係出售飛航指南刊物等收入，較上年度法定預算數 69 萬 8 千元，增加 55 萬 6 千元。

(二)歲出部分

107 年度歲出預算數編列 3 億 2,807 萬 9 千元，較上年度法定預算數 3 億 3,019 萬 7 千元，減少 211 萬 8 千元或 0.64%。各業務計畫編列情形如下：

1. 一般行政：3 億 2,663 萬 3 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 2,797 萬 4 千元，減少 134 萬 1 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：0 元，較上年度法定預算數減列 77 萬 7 千元，主要係上年度辦理客貨兩用車汰換，預算業已編竣，本項目如數減列。

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：107 年度業務總收入預算數 181 億 6,337 萬 6 千元（包括業務收入 147 億 5,818 萬 3 千元，業務外收入 34 億 519 萬 3 千元），較上年度預算數 172 億 6,601 萬 9 千元，增加 8 億 9,735 萬 7 千元或 5.20%，主要係預期飛機過境架次增加及航空運量上升，致過境航路服務費、場站降落費等收入增加及依法分配收入增加。

2. 業務總支出：107 年度業務總支出預算數 121 億 8,814 萬 8 千元（包括業務成本與費用 121 億 8,794 萬 8 千元，業務外費用 20 萬元），較上年度預算數 122 億 762 萬 9 千元，減少 1,948 萬 1 千元或 0.16%，主要係補助軍方、地方政府辦理軍事設施建置及公共設施維修等計畫已達成階段性任務覈實減列所致。

3. 本期賸餘：107 年度本期賸餘預算數 59 億 7,522 萬 8 千元，較上年度預算數 50 億 5,839 萬元，增加 9 億 1,683 萬 8 千元或 18.13%。

(二)購建固定資產建設改良擴充計畫

107 年度購建固定資產建設改良擴充計畫預算數 41 億 7,399 萬元（包括專案計畫 3 億 3,512 萬 2 千元，一般建築及設備計畫 38 億 3,886 萬 8 千元），較上年度預算數 93 億 3,701 萬 1 千元，減少 51 億 6,302 萬 1 千元或 55.30%。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 1,666 億 9,624 萬 6 千元，截至 106 年度止已編列 20 億 6,083 萬 3 千元，107 年度無編列數。

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 106 年度止已編列 9 億 3,659 萬 8 千元，107 年度續編 3 億 3,512 萬 2 千元。

3. 一般建築及設備計畫：38 億 3,886 萬 8 千元，為維持航站及飛航服務正常運作，107 年度新增及賡續編列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。

叁、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」，督導航空業者落實安全管理系統運作，並強化飛航組員安全操作能力及航空器之適航安全，以確保航、機務相關飛安作

業落實執行，且持續要求各航空業者及航空警察局依據法令及所屬保安計畫落實各項保安措施，以防止於航空器及航空站上發生非法干擾事件，提升整體飛航安全。另推動航空站地勤業建置安全管理系統，進行風險管理，並深植安全文化的觀念，以強化各機場空側地面作業安全，降低地面安全事件發生。

二、持續配合政府新南向政策，策略性對外拓展航權，擴增國籍航空公司全球航網，打造更具彈性之營運環境，針對飛航新南向之航班或航空公司，研擬場站相關使用費之優惠措施，作為吸引國際航班飛航或增加班次之誘因，並協助業者開拓南向國家市場，期使航班、航線及旅客人數進一步提升。

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園區用地取得計畫，樹立國家重要門戶機場地標。

四、持續檢視國際最新相關規範，以適時調整修正我國民航法規與管理措施，確保相關安全管理作業持續符合國際標準，並推動建置民用航空運輸業退場機制，科以民用航空運輸業及其負責人之責任，避免發生民用航空運輸業恣意做成停業或結束營業決定，侵害社會大眾搭機權益。

五、持續擴大各項民航專業訓練成效，並透過國際相關專精課程汲取新知，厚植具備國際觀與促進民航發展人才，以增進我國民航運輸之安全、永續，進而服務產業、民眾及帶動機場發展，提升我國民航發展之國際競爭力。

肆、結語

便捷、舒適及安全的民航運輸，與民眾生活福祉息息相關，民航局將持續積極拓展國際航權，協助業者增闢航網航點，同時並加強航管服務及場站規劃建設，以及督導業者以績效導向落實執行安全管理系統，進而提升我國整體飛航安全及民航產業國際競爭力。本局 107 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。作以下宣告：一、詢答時間，本會委員 8 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員 4 分鐘，得延長 1 分鐘；二、暫定上午 10 時 30 分休息 10 分鐘；三、委員發言登記於上午 10 時截止；四、交通部民航局單位預算及民航事業作業基金預算，委員會提案均於下午 1 時截止收件，本日就先不處理。

報告委員會，提案部分我們明天再一併跟交通部預算一起處理。中午原則上不休息，至詢答完畢再休息。

請登記第一位李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。部長一再向社會宣示，交通安全的嚴格督促是你上任之後重要的施政目標，但是昨天下午一連發生 3 起重大的交通意外事故，包括普悠瑪號在花蓮三民站出軌的嚴重狀況、聯結車在國道三號造成 3 死的重大意外車禍，以及遊覽車在南投發生 1 死 23 輕重傷的嚴重交通事故，這對部長所宣示的交通安全的要求是很嚴格的一個挑戰，社

會大眾也會對部長推動交通安全的決心感到懷疑，我現在要先請教部長，這次花蓮三民站普悠瑪號的出軌狀況，跟去年 6 月花蓮兩次的嚴重出軌狀況，其實路段非常接近，是不是它整段的系統性都有問題？請部長說明。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我了解，應該不是整個路段的系統都出狀況，對於這點，我們不敢這麼馬虎，但詳細狀況，我讓何副局長跟你說明。

主席：請交通部臺鐵局何副局長說明。

何副局長獻霖：主席、各位委員。這 3 個地點大概差了 20 公里，昨天發生的地方在副正線上，這一條線平常比較沒有使用，因為自強隧道通車以後，我們取消舞鶴號誌站，把交會待避改至三民站，確實是我們沒有注意到，疏忽到……

李委員昆澤：沒有注意到，疏忽到？可以這樣嗎？臺鐵要好好督促整體系統性的安全。

何副局長獻霖：會，我們……

李委員昆澤：三民站的出軌現象，是否因軌枕即軌道的枕木有腐爛的現象，或是路基即作為道石、小碎石的部分有鬆軟流失的現象？請簡單說明。

何副局長獻霖：應該兩個都有，最近幾天連續下了豪大雨，所以路基鬆軟是第一個原因。第二個枕木的部分，我們懷疑可能有點……

李委員昆澤：部長，這就是我們所擔憂的，路基的鬆軟及枕木的腐爛都可能是這次出軌的原因，這不是第一次出軌。臺鐵今年 1 至 8 月已經發生 311 次的行車事故，其中重大的事故 30 次，一般的事故 13 次，268 次是行車的異常事件，加上 7 次（包含本次）的出軌事故，臺鐵的問題很嚴重！請部長簡單說明。

賀陳部長旦：是，關於臺鐵行車安全的改善，雖然我們有特別編列預算，但顯然在執行上還有不夠落實的地方；人命關天，同時臺鐵現在希望用爭取服務來提升它們的票價，第一應該落實這件事情。

李委員昆澤：7 次的出軌事件！不是今年的第 1 件、第 2 件！已經 7 次了！

賀陳部長旦：所以這件事情一定要研究它的原因，同時應該對於失職人員要……

李委員昆澤：不能只靠漲價或買新車來救臺鐵。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：臺鐵應該針對系統性的安全、軌道的安全、號誌的安全、設備的改善等等，提出具體的計畫。部長，這非常嚴重！

賀陳部長旦：是，我們在一個月之內，對於這個事件除了解發生原因以外，也進一步了解它如何改進，以及失職的狀況。

李委員昆澤：這樣的行車安全品質，我們怎麼跟社會大眾說臺鐵要漲價？

賀陳部長旦：當然安全是最起碼應該做到的，不談服務，不談漲價，這是我們應該要求的。

李委員昆澤：安全是最基本的，但臺鐵整個系統性的安全都已經出現狀況了，所以這次交通部要嚴格督促臺鐵局，不能再出狀況了！

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：另外，今年已經發生第 3 次的重大遊覽車事故，包含之前的蝶戀花、阿囉哈，這次又發生這樣嚴重的車禍，讓社會大眾非常的痛心。關於這次的交通意外事故，部長有沒有掌握狀況？現在監理所有沒有派相關的稽核股長及專員去進行安全管理的查核？

賀陳部長旦：已經派人到現場了解，同時也會在適當時機訪視這些受傷的人來了解它的駕駛行為。我們都會去現場了解這件事情。

李委員昆澤：好，對於這次事故要進行相關的安全查核，包括該車的保養紀錄、駕駛人出勤的工時，以及該公司安全管理的相關紀錄。另外，該車有沒有 GPS 系統連接到遊覽車管理平台？

賀陳部長旦：現在我們幾乎全部都已經安裝了；正在連結的過程當中，可能還沒有每輛車都連結到公路總局，不過我們已經要求從 9 月 1 號起一個月之內，每輛車統統都要連結。

李委員昆澤：部長，這是一部 2014 年出廠的新車，它的煞車出現狀況，也有可能是駕駛人駕駛習慣的問題，對於相關安全的要求及車輛的保養，交通部要從過去一再發生的重大交通意外事故去落實相關的檢討，如果是公路總局沒有盡到相關查核的責任，我要求要嚴懲相關的人員。

賀陳部長旦：除了內部外，清境農場有一些路段對大客車來說相當危險，今後在交通工具的管理上，希望有一個系統性的……

李委員昆澤：鼎金國小發生嚴重的梅嶺車禍，是我在第 6 屆交通委員會擔任立委的時候，當時我提出「乘客險」，乘客險是給旅客一個基本的保障，但是當時對於危險路段跟山區路段有要求遊覽車做相關嚴格分級的處理，你們去調查最大的遊覽車，像這樣限制的車輛是否可以走該路段？

賀陳部長旦：過去有嚴格要求，現在都應該與時俱進來看是不是有一些行為上的異常，為了避免習慣性的行為異常，應該再嚴格地限制，我們會進一步努力。

李委員昆澤：另外，飛安也是我們一再要求交通部要嚴格督促的，對於優良的或有改善的航空公司，我們要給予鼓勵；對於飛安狀況有問題的或管理不善的，必須嚴格地督管，而且要加強輔導。關於遠東航空，那一天兩架飛機擦撞，一架已經可以正式飛行，另外一架是待料中，而且要進行 C 級的檢查。請教林局長，它的時程大概是什麼時候可以恢復飛行？

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。021 這一架被撞到的比較單純，那天檢查完，波音確認後，當天下午 2 點就放飛了；035 這一架比較嚴重，它的尾翼有受損，受損的部分還來不及待料，而且它在這個月底就要進廠作 C 級大檢，可能需要 50 天的時間才能出廠，所以目前 035 這架飛機要等到 C 級大檢全部做完才能投入服務。

李委員昆澤：遠航也是本島往返離島航線的主力之一，主要是飛金門和澎湖，對於旅客旅行及返鄉的權益，我們要完全保障，目前調度有沒有問題？

林局長國顯：目前它的 8 架飛機中有 6 架還能夠運行，這 6 架在我們監控之下，這幾個月都還滿順利的，7、8、9 月都沒有太多機械故障的問題。

李委員昆澤：本席要求民航局要預先監管，對於它每個月的飛安指標及飛行總時數要進行滾動式檢

討之外，我們要有應變措施，如果飛機調度或飛機航班有問題時，請問我們如何確保離島飛航的順暢？

林局長國顯：第一、在飛機的部分，我們已經對它限飛 1,350 個小時，它在這個範圍內可以穩定來維運及服務，第二、在預備措施的部分，我們已經要求華信、立榮必要時跟華航及長榮調借大型飛機來支援。

李委員昆澤：必須要有應變機制並加強監管。

林局長國顯：是。

李委員昆澤：另外，對於它今年已經發生很多次機械因素或飛機性能限制導致空中迴航及轉降事件，也因高齡機異常故障導致航班異動頻繁，相關取消的班次非常多，9 月無故取消航班達 127 班，比例高達當月航班的 12%；第三季，即 7、8、9 月共取消 236 航班，扣除天候、航管不可歸責的因素之外，仍然高達 149 班，這樣的營運狀況到底出現什麼問題？對於飛安有什麼影響？

林局長國顯：因為遠航在 7、8 月只有 5 架飛機能營運，所以它取消一些班次，這些取消的班次在我們控管範圍內超過裁罰標準，我們調查清楚後會作必要處分，處罰金額在 60 萬元至 300 萬元之間。

李委員昆澤：我再重申一次，對於表現良好的航空公司或是有改善的部分，我們要給予鼓勵；對於表現不好、飛安有問題的公司，我們要嚴格監管、加強輔導。

林局長國顯：是，一定。

李委員昆澤：我再提醒一次：飛安零容忍。

林局長國顯：是，瞭解。

李委員昆澤：不能出現狀況，要嚴格督促。

林局長國顯：是，謝謝委員。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。交通部處於多事之秋，今天本來要審查民航局預算，但是問題一大堆。我先請教部長，本來在講臺鐵要不要漲價，你提到安全及服務，現在安全出問題了，普悠瑪號在花蓮三民站出軌時，所有乘客都沒有辦法下車，你知道這件事嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對，我有瞭解。大家在現場都儘量補救。

鄭委員寶清：現在沒有架設任何的逃生梯，這樣要下車有多危險，請問部長知道嗎？

賀陳部長旦：這個當然都是我們今後應該改進的事項。

鄭委員寶清：一而再再而三的出軌事件，大概都不是單一事件，到現在為止已經發生 6 次出軌，應該是 7 次，其中有 1 次是 4652 次已經出軌了，結果拖回去又出軌，你們看這個嚴重性。我們一直講「行安」很重要，行保會一直希望能夠介入調查，每次發生事件時都是臺鐵自行調查，部長知道這件事嗎？

賀陳部長旦：我們現在已經修定相關的作業，這些調查交通部都同時聘請外面委員來做，儘量能做到客觀公開。

鄭委員寶清：我上次跟你說開了 31 次會，部長一直跟我說沒有，就有啦！只要你們不將它撤案，每次開會都會列上去，所以在會議紀錄上，這個案子都在，每次都講有責，但是都沒有處理。我們的行政單位，像這種情況都要去改變。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：你們如果認為它已經結案，就要撤案，不要掛在上面，每次在會議紀錄都看到這個案子。

賀陳部長旦：這些在程序上要做到的事情，我們一定會按照委員的要求去做。

鄭委員寶清：部長應該知道在高速公路拖板車撞對向車，造成 1 家 3 口喪命的案件，請問我們如何加強國道行駛安全？

賀陳部長旦：這個案子真正肇事的原因，我們再來瞭解是路、車或人的原因，不管是哪一種狀況……

鄭委員寶清：中間的分隔島一向做得很好，為什麼會衝到對向去？

賀陳部長旦：真正原因還在瞭解，不過……

鄭委員寶清：這要力量很大，才會跨越分隔島去撞對向車。

賀陳部長旦：另外，今後對商業用車的車況及駕駛人的身心狀況，希望能借用現在的設備落實管理，這些事情我們會持續來要求。

鄭委員寶清：再來，請問曾董事長，跑道修好到現在多久？

主席：請交通部桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。委員提到的是媒體報導南跑道部分，它從翻修啟用迄今約 2 年 8 個月的時間。

鄭委員寶清：2 年就壞了！我們的施工驗收是不是有問題？

曾董事長大仁：目前還在廠商保固責任範圍之內，我們會追究它的責任。

鄭委員寶清：這不是保固責任的問題，而是整個監督出問題，只要封閉跑道，飛機就無法降落。

曾董事長大仁：現在改成單跑道運轉。

鄭委員寶清：掉下來就嚴重了，對不對？

曾董事長大仁：改單跑道運轉，確實會影響一部分飛機起降……

鄭委員寶清：不是影響而已，跟以前一樣，飛機一定要在天空盤旋。

曾董事長大仁：對，變成單跑道是會有一些影響。

鄭委員寶清：為什麼沒有監督它做好？

曾董事長大仁：這是在巡場時發現的狀態，必須趕快處理。

鄭委員寶清：剛完工沒多久，就一直出現問題，公司不用負責任嗎？

曾董事長大仁：我們會檢討廠商在建造過程有沒有什麼問題。

鄭委員寶清：你們對外講 T3 航站在 2020 年可以完工，請問是真的嗎？

曾董事長大仁：目前計畫是這樣定。

鄭委員寶清：不是計畫，是你們做不到，還一直講 2020 年……

曾董事長大仁：到目前為止……

鄭委員寶清：等到做不到，再跟社會大眾講我做不到，我道歉！是這樣嗎？

曾董事長大仁：目前第 6 標是最長工期，有 33 個月工期……

鄭委員寶清：我問你什麼時候可以完工？

曾董事長大仁：2020 年底是我們目前的目標。

鄭委員寶清：2020 年底是目標？就是會達成，對不對？

曾董事長大仁：是我們的目標。

鄭委員寶清：不是，我問你會不會達成？不要跟我打馬虎眼。

曾董事長大仁：跟委員報告，這會有一些時空環境的變動，比如說有一例一休，就會跟原來不一樣……

鄭委員寶清：你們在設計時本來就要想到這些事情。

曾董事長大仁：像一例一休是新的法規……

鄭委員寶清：你們現在剛發包出去就講 2020 年要完成，我現在問你會不會完成？部長，董事長在打馬虎眼！我問他何時完成，他說我們的目標就是 2020 年，問題是 2020 年做不到！部長，如果做不到怎麼辦？

賀陳部長旦：現在我們一方面做，另一方面也進行檢討，如果我們沒有做到要去達成的這個目標，就追究相關原因跟責任，到時候不會對社會失信，所以我們怎麼樣來做這件事，必須要求……

鄭委員寶清：部長，我保證這一定失信！現在才開始發包，2020 會完成嗎？

賀陳部長旦：廠商都知道這個目標，我們朝這個目標來做招標要求……

鄭委員寶清：部長，相關介面很多，你說 107 年 4 月要開工，到 2020 年，也就是兩年多就要完工，有可能嗎？

賀陳部長旦：全世界在相關工法的管理都進步了，在招標中我們就要求這樣的目標，有把握者才能投標。

鄭委員寶清：最主要是介面很多。

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員寶清：只要一個介面耽誤工期，其他就跟著耽誤，所以部長不要常說 2020 年是你們的目標，到 2020 年才來道歉，2021 年再來道歉，2022 年又來道歉！

賀陳部長旦：現在我們也必須用目標來鞭策自己，不能在這個時候說不訂目標，當然對社會更不……

鄭委員寶清：你要盡全力去督促，並在 2020 年完成，不完成就負起責任！

賀陳部長旦：當然。剛剛就已經講了，就它的原因與失職都要檢討。

鄭委員寶清：部長，很多事你們都沒有真的去做。

有關松山機場，交通部編列十幾億元要對松山機場進行整體規劃，101 年 11 月就核定了，但是過了 6 年，現在有進度嗎？

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。土地取得的部分您手上也有資料，有幾筆已經順利取得，有兩筆因為都市計畫，現在沒有辦法執行……

鄭委員寶清：現在到底執行了多少？你們有 50%暫緩辦理且停止支出！

林局長國顯：有很大的原因是考量目前台北市政府的態度，它希望我們再檢討。

鄭委員寶清：台北市政府希望你們遷走嗎？

林局長國顯：他們有提到這樣的議題，所以我們在取得土地的部分，除了目前與飛安有迫切關係的跑道頭一定要取得以外，其他的就不一定在這時候馬上取得，都市計畫裡面……

鄭委員寶清：既然你們有規劃就要澈底執行，如果執行的過程中有困難或改變，就應該檢討。

接著請教部長，交通委員會 99 年就決議，101 年度開始航警局的預算，應該回歸體制，但是目前為止，航警的人事預算、事務費用統統由民航基金支出，這有道理嗎？

賀陳部長旦：容我責由民航局向您說明。

林局長國顯：院裡的政策考量航警主要的服務對象是航空站與所有旅客，所以希望以使用者付費的角度，由民航作業基金收入來支出。

鄭委員寶清：以前港務局也是這樣，最後港務局都改了，不是嗎？

林局長國顯：因為目前院裡這樣規定，所以我們還是這樣編列。

鄭委員寶清：我認為應該一條支應一條，照你這麼說，所有警察局的預算就要編到各單位，不只是民航局要支付而已，鐵路警察就由鐵路局編列，國道警察就高速公路局來編，高鐵警察就是高鐵編列，問題不是這樣，現在唯一剩下你們單位如此。

林局長國顯：這是院裡整體政策的問題，目前它是希望我們……

鄭委員寶清：現在大家都回歸到自己，就剩下你們。

林局長國顯：基本上，民航作業基金有盈餘……

鄭委員寶清：中央有全台灣全部回歸政策，卻只有你們不回歸，是這樣嗎？

賀陳部長旦：委員所提醒 101 年的決議如果在行政上有困難，應該要回來報告，沒有困難就應該照這個決議來辦理，我們會繼續向相關單位爭取。

鄭委員寶清：既然有決議就要做，不然別人都回歸了，你們卻犯傻編列這筆預算。

賀陳部長旦：是，我們朝這方面再來瞭解、爭取。

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。每個委員都提到，安全是部長最重視的，各位委員也都非常重視，為什麼車禍不斷？對此我非常有意見。昨天國道三號北上路段發生拖板車撞死一家三口，情況非常嚴重！從圖片可知，中央分隔島非常奇怪，為什麼會被撞得這麼嚴重，可以超越中央分隔島？到底有沒有紐澤西護欄？還是用以前舊式、傳統中間有種花圍籬形式的分隔島？到底為什麼可以衝到對向車道？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們必須務實檢討真正的原因，但是任何中央分隔設計並不能防範每一種速度、每一種車種，主要是減少傷害，如何做好防範……

趙委員正宇：緩衝，對不對？

賀陳部長旦：或個別事件是什麼原因，我們了解後再向委員會說明。

趙委員正宇：今天報載是車子爆胎，我上次質詢有說，主動式安全。這個你一定要督促路政司，一定要跟時代接軌。我特別強調，胎壓器偵測已經十幾年了，我們現在才訂這個規則。為什麼發生輪胎爆炸、沒有胎壓，衝向對向車道，就是我講的沒有 ESP 主動安全穩定系統，所以對大型車輛的主動安全一定要加強！

賀陳部長旦：這個方向我們一定照辦，商用車更需要根據科技來改進安全，我們一直朝這個方向努力。

趙委員正宇：臺鐵要漲價、普悠瑪又出事，鐵軌也有問題，這些硬體設備、安全設備還是要加強，你們要賺錢，東西卻不安全，讓人很心寒。

賀陳部長旦：最起碼的安全要保障，沒問題。

趙委員正宇：要做好，好不好？

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：無人機越來越廣泛，包括救災及以前達不到的任務，空拍機也都可以做到。但空拍機也有壞處，會影響航道，今年就有三起，尤其是五月就有兩起，總共有 19 個航班受到影響。民航法第九十九條規定，無人機應該實名登記，林局長認為呢？

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。無人機的部分還在修正草案，目前草案送到行政院，應該明年……

趙委員正宇：規定 250 公克以上的無人機要實名登記。

林局長國顯：目前還是草案。

趙委員正宇：還沒立好法嗎？

林局長國顯：沒有，還是草案。

趙委員正宇：快一點，好不好？

林局長國顯：是。

趙委員正宇：關於這三起無人機闖到航道的事件，你們抓到人了嗎？沒有嘛！找不到人，是不是？有沒有道理？

林局長國顯：是。

趙委員正宇：你們法令又訂得這麼慢，應該趕快訂出來嚇阻民眾，不要把無人機開到航道裡面！

林局長國顯：是，謝謝委員。院裡已經審過三次，應該明天院會就會通過，通過後就會送到立法院來審查。

趙委員正宇：請你們儘速、快一點！

有關航班耽誤，現在訂有到點率，影響飛安有很多種，今年航空情報資訊機構 OAG 的報告指出，在 489 個機場中，桃機排名第 396 名，算是後段班了。2015 年全球中大型機場有 188 個，但是我們的排名為 170 名，至於準點率只有 59%，國際平均準點率卻是 75%，我們與平均值相差 20%幾。局長，你要怎麼處理這個問題？

林局長國顯：OAG 的統計方法跟國內不太一樣。

趙委員正宇：國內用什麼方式？上飛機就算了嗎？

林局長國顯：他們採用班表，差 15 分鐘就算，而我們採用關艙門以後超過 30 分鐘才算。因為作業時間很多時候不是因為航機本身有問題，因為有接駁或補充，甚至是能不能有跑道可以飛出去的問題。

趙委員正宇：我知道。你覺得國際訂定 15 分鐘之內的標準不好嗎？第一名及第二名都在日本，難道他們用關艙來算嗎？不是！舉例而言，我女兒今年去德國，你覺得他從德國機場上飛機到跑道、起飛多久時間？

林局長國顯：你說從離開從空橋嗎？

趙委員正宇：對，從空橋離開、關機艙門，到起飛，要多久？

林局長國顯：應該要 15 分鐘以上。

趙委員正宇：四個小時！我女兒很緊張。

林局長國顯：有時候應該是特殊狀況。

趙委員正宇：他用賴跟我太太說：完了！飛機要拖回去了。四個小時都可以睡一覺醒了，飛機又拉回去停機坪，為了加油，因為待機四個小時，油燒光了，光在跑道等起飛就等了四個小時。從這個例子可知，你們不該用關艙門來算準點率，很多航空公司都是先把人趕上飛機。

林局長國顯：很多狀況不太一樣。

趙委員正宇：趕上飛機一等半個小時、一個小時，現在南跑道又損壞出了問題，現在飛機已經夠塞了！出國回到台灣常在台北、桃園上空繞了好幾圈，就是為了排隊等降落。起飛也是一樣，從剛才的照片可知，我們常常碰到排隊排了一整排在跑道上的問題。跑道有硬質及軟質，當初你說軟質修復比較快，那這次機場跑道修復要多久？

賀陳部長旦：剛才桃機公司已經說明，下週三以停用跑道的方式來集中修復，應該會很快把這件事處理好。

趙委員正宇：很快是多久？董事長預計多久？

主席：請交通部桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。我們預計 16 個小時之內可以完成。

趙委員正宇：當初塞機那麼嚴重，你說一個跑道封閉，南跑道在修、北跑道要用，一個跑道不敷使用，現在南北兩個跑道都已經啟用了，準點率卻還是一樣很差，目前南跑道又龜裂。你認為目前國際航空機場的跑道，哪一種材質比較好？

曾董事長大仁：我認為新的鋪面，即完全在封閉場區裡面做新跑道，我個人比較傾向剛性路面。但是加鋪、改建時，基於營運與運轉需要，很多機場也可以採用加鋪方式。

趙委員正宇：你預計多久修好？

曾董事長大仁：我們的計畫就是 16 個小時可以修完。

趙委員正宇：確定 16 個小時可以修完？沒問題嗎？

曾董事長大仁：對，這是目前計畫，至於哪一天執行，還在與航空公司及塔台協調。

趙委員正宇：請你們儘速、快一點。桃園機場一年有 4,000 多萬旅客進出……

曾董事長大仁：這是必要的維修。

趙委員正宇：速度一定要快！局長，桃園八德有一座懷生機場，你有沒有聽過？有沒有看過？

林局長國顯：聽過，但是沒有看過。

趙委員正宇：那是一個非常棒的地方，部長有空也可以去看一下。這是軍方的機場。我記得小時候看過一次飛機降落，就是 U1 偵察機，即二次大戰留下來的單螺旋槳飛機。從來沒見過有飛機起飛，興建國道二號時，也特別在國道二號上蓋了跑道。既然花了那麼多錢，也那麼有遠見要留著懷生機場，懷生機場卻荒廢在當地已經幾十年了，能不能活化這座機場？因為八德地區的人認為它的地點非常好，而且環境也非常好。如今封閉了，地方上的人不能進去，也不能活化，對地方是損失。局長的看法如何？你要不要去查一下？

林局長國顯：土地權屬應該是國防部的……

趙委員正宇：你知道國外荒廢的機場在做什麼嗎？你有看過嗎？

林局長國顯：我沒有看過懷生機場。

趙委員正宇：我是說國外的！

賀陳部長旦：針對委員的指教，我們再洽軍方及桃園市政府，大家共同來瞭解有沒有機會……

趙委員正宇：把它活化起來，好不好？

賀陳部長旦：好，謝謝。

主席：關於機場跑道的維修，不是修好就好了，後面的品質還是可以要求。因為很多國際機師都會拍跑道畫面，甚至噴泥的狀況，他們都當作國際笑話，所以這個狀況一定要避免，而不是 16 個小時的問題。請部長督導。

請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：主席、各位列席官員、各位同仁。有關剛剛趙委員問及國道三號上的拖板車事故，我之前一直非常關心大型車的交通安全問題，因為他們一旦發生事故或意外時，所造成的傷亡都非常嚴重，昨天這起事故也一樣，招受波及的小客車非常無辜，也非常不幸。因為這起事件還要詳細調查，目前大家的判斷是爆胎。以目前法規及政策而言，有什麼方式能夠減少大型車爆胎時所造成的危險與傷亡？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。車子嚴重損壞所造成連帶的破壞，應該在車的部分做一些其他的設備。我確實不太了解，這麼意外的事情恐怕也不是法律能夠預防，這方面容我們再了解目前車子與其控制系統該有的進步，要求大型車優先考慮安裝。

洪委員慈庸：現在對小型車有要求裝置胎壓偵測器，針對這種大型車呢？

賀陳部長旦：這就是我剛剛向您報告，也是您一直指教的，關於大型車的安全設備應該要優先於一般小客車來要求配備，有些我們已經透過一些法令先鼓勵，再限期完成，但有一些可能還不是那麼的完整、周到，我們一一來加強檢討。

洪委員慈庸：我們覺得大型車真的非常危險，胎壓偵測器是不是大貨車或營業大型車輛全面都有強

制加裝？交通部是不是有補助？會後再請同仁向我詳盡說明。

賀陳部長旦：是。

洪委員慈庸：本席希望未來不要再發生這樣嚴重的事故，導致嚴重傷亡，如此一來，整個家庭都破碎，令人感到非常遺憾。

接著，剛剛趙委員提到無人機，局長也提到目前修法的進度，院會已經快要拍板了，是嗎？

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。明天會討論，如果通過就會送立法院。

洪委員慈庸：今年可以送進來？

林局長國顯：是，這是這個會期的優先法案。

洪委員慈庸：從民航局的網站可知，102 年到今年，大概罰了 28 件，今年開罰只有一件，你們的資料顯示，這一件是嘉義的事件，但是今年最有名的是 2 月 6 日有空拍機侵入松山機場航道，造成航班停止起降的事件，請問局長，這件事沒有開罰嗎？

林局長國顯：因為沒有辦法查到當事人。

洪委員慈庸：因為找不到事主所以無法開罰，有關於無人機或空拍機所造成的事件，想要抓到現行犯有時候其實是有點難度的，所以不見得處罰得到。局長，如果無人機或空拍機闖進機場或禁航區，你們現在的處置方法是什麼？因為大鵬部長說連通報都不用通報，直接打下來就好，你們是要直接打下來、等它飛走還是有其他處置方式？

林局長國顯：無人機既然是無預警侵入我們的領域，我們會先由航管部門把周邊航班 hold 在外面不要進場，等到確認無人機離開才再開放，上次台中的狀況也是這樣，大概耽誤了兩個多小時。

洪委員慈庸：所以你要等無人機離開？大家都先停擺？

林局長國顯：是，我們也會同步請場站同仁與航警一起去查可否排除，不過上次台中是在夜間發生的，所以非常困難。

洪委員慈庸：沒有辦法排除的話，大家都要停下來等它離開？

林局長國顯：是，為了安全起見，大家先不進場。

洪委員慈庸：你們不會主動將它打下來？

林局長國顯：我們沒有那樣的設備。

洪委員慈庸：你們沒有那樣的設備？因為你們之前所預告的無人機管理草案規定，未來超過 250 公克的無人機都需要註冊登記，持有 25 公斤以上的無人機則需操作許可證，這部分已經確定了嗎？

林局長國顯：到行政院的版本都還是這樣。

洪委員慈庸：有關於註冊方式，因為目前無人機、空拍機非常普及，如果未來都要註冊，你們在管理的人力上有辦法負荷嗎？

林局長國顯：有關這個部分，我們同仁花了非常多時間去思考有沒有現有的機制可以使用，我們已經與衛福部探討過用健保卡來登錄，或是內政部的自然人憑證，還有交通部門的 M3 監理系統。

目前衛福部的健保卡與內政部的自然人憑證都同意讓我們掛上去，也就是說，只要在我們網站上登錄後，輸入身分證字號、插入卡片確認，就可以有實名登記。這個制度本身是希望在註冊的過程中教育民眾，讓他瞭解到在哪些地方飛比較安全，在哪些地方不能操作，例如我們有 10 項限制不能操作，這在註冊過程中就會讓民眾知道，等他們瞭解之後才算註冊完成，等於把教育訓練部分放在註冊過程。

洪委員慈庸：如果沒有註冊會怎麼樣？

林局長國顯：如果未註冊而被查獲或被舉報，就會依新訂定的民航法規來處罰。

洪委員慈庸：你要民眾自己去註冊，有時候是滿困難的，因為現在無人機、空拍機的普及性真的非常高，從網路、淘寶網上就可以買到了，樣式也非常豐富，從境外都可以買得到。對於要求註冊的規定，我們還是滿擔心到底能不能執行。

另外，草案也規定空拍機禁止用於投擲或噴灑農藥，但是現在南部農業人力缺乏，目前已經有在試驗以空拍機來噴灑農藥，噴灑農藥的效果好不好還需要檢驗，但是至少效率是不錯的，可能五分地只需要 10 分鐘就噴灑完畢，所以現在有很多農民、農會及一些公司有提供這樣的服務。未來這個法案通過後，是不是只有公務機關與法人可以做這樣的……

林局長國顯：法人包含公司，委員剛才提到的問題非常重要，現在除了文化部門空拍影片、農業部門噴灑農藥外，還有一些地質偵測或防災作業，甚至是警察部門的安全部分等都會使用到，所以公部門或法人都可以申請，申請後的豁免是依照期限，就不需要一次次的申請，有個例外條款可以讓他們來運作，也不會妨害未來的發展。

洪委員慈庸：但是個人農民就不能做這樣的使用？

林局長國顯：個人農民應該是不行的，因為農藥在噴灑過程中可能會有健康的危害，我們希望是有經驗、具有公司執照、受過訓練的、我們可以追蹤的公司來操作使用。

洪委員慈庸：所以只能請人代噴，不能個人去執行？

林局長國顯：對，這樣會比較好一點。

洪委員慈庸：我不知道中南部的農民對此會不會有意見，因為現在大家都買得到，可以自由的去做這件事，未來如果要被管制的話，我不知道大家的意見如何。對於這個部分，你們可以再去蒐集意見。

林局長國顯：我們再跟農委會討論。

洪委員慈庸：好，這個部分請你們去做跨部會的協調。另外，你剛才提到媒體使用的部分，他們是向你們申請一段時間，之後就能自由使用，而不會被你們限制不得在人群聚集的上空使用，是嗎？

林局長國顯：確實。

洪委員慈庸：請問未來要怎麼取締？

林局長國顯：取締的部分跟目前一樣，我們現在還在跟警政部門與地方政府溝通，目前是由航站與航警來調查。台北市政府這次世大運是他們自己訂定了地方自治條例，有限制飛航區域與申請機制，我們也會請地方政府根據必要需求來訂定自己的取締方式。針對這個部分，原本我們是

期望由警察部門來協助，所以還需要與內政部協調。

洪委員慈庸：警察要做的事情非常多，當初在談白牌車的取締時，警察都不願意配合了，針對無人機的部分，想要請警察機關協助，你們可能要與警政署進行強力溝通，不然未來的取締如果不在你們轄區範圍，不是你們的航警管得到的地方，取締就很難落實，所以我在此特別提出提醒。當然，無人機是個新的科技，也是新的產業，我們還是要積極輔導，至於消極的禁止部分，可能還是要多做考量。

林局長國顯：瞭解，我們是從這個方向來考慮。

洪委員慈庸：好，謝謝。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要恭喜桃機公司曾董事長，在國際機場協會（ACI）公布的 2016 年機場服務品質調查評比中，桃機榮獲 2,500 萬至 4,000 萬等級的「運量級距」和「亞太區運量級距」雙料冠軍，這是針對機場服務品質的部分。據我所知，旅客滿意度的調查項目包括聯外交通、報到、安檢、商店、餐廳、洗手間等 34 項指標的使用體驗，我們獲得了雙料冠軍，所以我在此恭喜曾董事長。董事長上個禮拜有接受邀請去參加 ACI 晚宴及接受頒獎，是嗎？

主席：請交通部桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。對，也是開理事會。

陳委員歐珀：我長期在交通委員會，之前費總經理擔任總經理時，我就公開稱讚，因為我們的機場服務品質確實非常高，但是單項品質中有些還是確實需要加強，總成績不錯，但是以單項品質來說，某些部分與國家相比還是需要加強的，涵攝的單位很多，包括海關、出入境管理局、航警局、衛福部、航空公司及各駐站單位，還有免稅商店。3 萬多名員工在這麼大的機場工作，請問機場公司扮演什麼角色？

曾董事長大仁：首先感謝委員的肯定，我們還有很多事情需要繼續加油。機場公司 3 萬多位從業人員在機場提供服務的過程中，我們是扮演所謂的服務平台與指揮、策略擬定的角色，但基本上我們是代表交通部扮演機場主管機關的角色。

陳委員歐珀：現在連硬體部分也要由機場公司負責建築，包括打造第三航廈等，都由機場公司來負責，所以這個工作是非常繁重的。我們一直談到公司的治理，既然成立公司，就是要讓公司能夠活化，而不是在公司化之後還被政府綁手綁腳，所以我們強調的是政企分離，如果政企不分離，何必要公司化呢？這是一個思考。

其次，機場公司的公司治理到底怎麼樣？過去我一再強調，我們所要求的是董事長制，要給董事長充分的人事權、財政權，讓你能對員工進行各種的管理，公司的治理一定要回歸到正常制度。請問董事長，目前桃機公司有幾位副總？

曾董事長大仁：目前我們公司有 4 位副總經理。

陳委員歐珀：應該各有不同的職務吧？

曾董事長大仁：他們在權責上有一定的分工。

陳委員歐珀：請問洪玉芬副總經理是負責什麼樣的工作？

曾董事長大仁：他目前是督導財務、會計與業務單位。

陳委員歐珀：就是營運嘛！原本這個位置是不用負責營運的，外界是怎麼看這個問題的，這個人也是交通部派去的，他除了掌控會計之外，又掌控了整個營運。董事長，我擔心的是你的職權被架空了，你在公司會變成有責無權！本來這個位置是不負責營運的，結果找個人來負責財務管理與營運，這儼然就很奇怪！而且這個人也不是你找來的，而是交通部派去的！

曾董事長大仁：報告委員……

陳委員歐珀：請問目前人資處的處長是誰？

曾董事長大仁：是許處長。

陳委員歐珀：許孝德處長嘛！我去查了一下，他在任內有發生幾件事情，有關於公司對外的員工招考問題，人資處裡面有很多員工的親戚，甚至連配偶都有，很複雜的，請你去調查一下，人資處相關人員是不是有「近親繁殖」的情況，請你在調查之後把相關資料提供給我。

曾董事長大仁：我會去瞭解，之後再向委員報告。委員手上如果有相關資料，而且方便的話，也請委員提供給我。

陳委員歐珀：這個你比我清楚，我手上沒有這麼多資料。

第三，之前還曾發生過性騷擾的問題，經過調查之後是不了了之，我希望董事長能注意這個問題，他是政風人員轉任人資處處長的，這個部分請你去查清楚。

曾董事長大仁：是，我會去瞭解。

陳委員歐珀：當事者現在被調到其他單位，目前在安全衛生室工作，這個部分也請你查清楚之後再向我回復。

曾董事長大仁：是。

陳委員歐珀：很多事情是紙包不住火的，你也不該袒護，人資處的處長為所欲為！

曾董事長大仁：不會。

陳委員歐珀：我希望你能做一個有擔當、有實權的董事長，我們對你有要求，在公司的治理方面，我們不希望總經理與董事長分不清楚，甚至連副總的部分你也沒辦法掌握，本來分配他負責財務工作，結果現在他還負責營運工作，這個部分我覺得是有失常態！我話不想講得這麼重，但也請部長聽清楚，雖然我的話不想講得這麼重，但也不應該這樣子搞，把曾大仁都架空了！

部長，你知不知道國發會有個「提點子」的公共政策網路參與平台？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

陳委員歐珀：這個平台上線後已經超過 813 萬人次使用，有 2,233 項提議，其中有 1,257 項進入附議，89 件成案，成案率 7.1%。現在有個問題與交通部有關，那就是調整臺灣時區的問題，請問局長，如果民眾討論的這個部分已經成案的話，你們要怎麼因應？

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，我們內部會先看看這樣的案子如果成真會有什麼樣的後續影響，再徵詢航空公司的意見後，把相關意見彙整給主辦的主管部會，目前國發會還沒有調整出主管部會是誰。

陳委員歐珀：網路的公共平台是一般民眾的權利，現在網路世界這麼發達，既然民眾對這個議題很重視，我們也應該來討論，但是在實務上我們還必須考慮到根本問題，不是成案後就大費周章的要做些什麼。我覺得這個案子有討論的空間，但不一定要把它當成很大的案子來處理。例如多位航空界人士表示，這要花不小的代價重新設定系統，一旦出現失誤，還可能讓油料計算、抵達時間出現問題，甚至衍生飛安問題。

林局長國顯：委員說的沒有錯，確實是這樣，所以我們的空運組長在上次發布新聞時就有對外說明，我們會有這些考量，所以建議要審慎處理。

陳委員歐珀：有關這個部分，我看到的好像與政治又扯上了一點關係，我覺得在思考上你們要注意這個問題，未來你們也有可能會遇到相關議題，我是因為看到這則新聞，所以才特別提出來。

林局長國顯：是，謝謝委員。

陳委員歐珀：我認為這個部分還是應該回歸到專業的認定，不要牽扯到統獨意識或是過多的政治聯想。

接下來是講了又講的問題，部長，這個問題你一定要解決，我希望在你任內能解決臺灣蚊子機場的問題，無論你還會做多久。我一講再講，這真的是臺灣的奇蹟，小小一個臺灣有 17 座機場，密度高居全世界前三名，但是有 83%的使用率不到 5 成，72%的機場收入連人事成本都不夠付！

賀陳部長旦：有關這個部分，剛才也有委員提到，我們都會主動與主管機場的單位、地方政府共同來檢討。

陳委員歐珀：最後我要提醒部長，這些蚊子機場的使用率超低，有些機場是兩年來連一個旅客都沒有，收入不足，直接造成臺灣機場營運經費來源—民航事業作業基金不斷減少，這對國庫會產生很大的壓力，我們應該加以整併或廢除，減少資源繼續浪費。我希望部長能拿出魄力，好不好？

賀陳部長旦：是的，謝謝委員。

陳委員歐珀：全臺灣有 17 座機場，這笑死人了！

賀陳部長旦：報告委員，您剛才提醒桃機公司的部分，我稍微說明一下。您剛才提到董事會要與時俱進，把公司治理落實，這件事情我們已經朝這個方向來推動，要求董事與總經理、經理部門之間的權責要做檢討。至於洪副總，真的與交通部沒有關聯，不是我們派去架空董事長的。一般報導沒弄清楚您的本意的話，恐怕就會誤會了，所以我特別提出說明。

陳委員歐珀：原本他的位子是不用管營運的，現在派他管財務又管營利，這樣不是一把抓了嗎？

賀陳部長旦：這不是交通部派的，而是他們內部檢討……

陳委員歐珀：董事長，這個你要負起責任，為什麼……

賀陳部長旦：是，他們應該就事論事來做檢討。

陳委員歐珀：董事長，部長這樣的說明，你要負責任喔！

曾董事長大仁：（在席位上）是。

陳委員歐珀：為什麼原本管財務的副總還要兼管營運，全部都讓他管就好了，請他來當總經理啊！

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：報告委員會，稍後於鍾佳濱委員發言完畢後休息 10 分鐘。

現在請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。民用航空法的修法是不是明天要在行政院院會討論？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

林委員俊憲：民航法未來會修成什麼樣子，明天行政院院會過後就會清楚並送到立法院來對不對？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：請教這次修法的最大不同點主要是在什麼地方？

賀陳部長旦：最受社會矚目的就是在無人機的逐漸開放，至於其他的相關事項就請民航局局長向您說明。

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。為因應無人機，此次有較多新設的條文。其次，上次復興航空出事之後，交委會就有諸多決議要求我們納入民航法檢討。

林委員俊憲：上次因為復興航空無預警倒閉，本委員會就要求政府應對航空業的退場機制要有明確的法律規範，政府要負起監理的責任。

林局長國顯：是的，我們已將法案提到院裡了。

林委員俊憲：這次的方向主要是什麼？

林局長國顯：如果要退場的話，目前是要求主要的經理人須於兩個月前提出完整的退場計畫，在提出對消費者和員工的保障之後才能申請，如果沒有這樣做的話，就會處罰經理人與公司。

林委員俊憲：倒閉前兩個月就必須向政府報告，並告知倒閉以後會如何處理，其中要包含員工與消費者的相關權益。如果沒有這麼做的話，除了要處罰公司，也會處罰負責人，負責人會有 1,000 萬元以上，2 億元以下的罰款。我在民航局給本委員會有關復興航空倒閉的報告中看到，未來在如何防範上，會於此次民航法中修正，其中你就特別提到所謂的「財務監理機制」，是不是如此？

林局長國顯：是的，我們現在也一直在做財務監理，同時也會再精進。

林委員俊憲：請問復興航空的倒閉與財務有關係嗎？

林局長國顯：基本上，由財務面不太容易判斷……

林委員俊憲：這並不容易判定，實際上也不是因為財務倒閉的，而是惡性倒閉的。他們看到了持續虧損，雖然公司還撐得過去，但負責人不願意再去調錢，或是認為錢坑可能會愈來愈大，干脆現在就收起來，因此你們所謂的「財務監理」並不是個可以解決一切的方法。

林局長國顯：財務監理本來就是一種預警，提醒我們有異常的時候就要集中監管。

林委員俊憲：其中還包括該航空公司的營運狀況等。

林局長國顯：是的。我們每過一季或半年都會向正常公司索取財報，至於異常公司我們就會每個月監理，甚至會更頻繁地要求他們提出報告。

林委員俊憲：請教部長與局長，遠東航空公司正不正常？

林局長國顯：自今年 3 月以來就一直要求他們改善財務，至於飛安的部分也是按月監理，到最近這 3 個月是比較……

林委員俊憲：去年我在交通委員會時，遠航不是誤點就是取消航班，聽到的都是要求他們提出改善計畫。遠航只有 9 架飛機對不對？

林局長國顯：8 架。

林委員俊憲：有幾架在飛？

林局長國顯：目前是 6 架，有 2 架在機棚。

林委員俊憲：他們只有幾顆引擎？

林局長國顯：14 顆。

林委員俊憲：基本上，這些都是違反規定的。1 架飛機要有 2 顆引擎，8 架飛機至少就要有 16 顆，而且還要有備用引擎，但遠航只有 14 顆引擎，這樣是要怎麼飛？同時，最近的新聞指出，遠航 9 月就取消了 127 個航班，請問原因是什麼？你還在查嗎？

林局長國顯：查得差不多了。

林委員俊憲：查得差不多是怎樣？是可歸責於公司嗎？

林局長國顯：原本取消的 236 班，可歸責於公司的是 127 班。

林委員俊憲：對，這就是可歸責於公司的狀況。

林局長國顯：超過了我們的處罰標準。

林委員俊憲：一般的航空公司都是 2%，有些航班確實會因不可抗力之因素而取消，但民航局必須去查到底要歸責於誰。遠航一個月就取消了 12%，但人家只有 2%，這樣的公司算正常嗎？

林局長國顯：他們這個月剛好有 3 架飛機都有狀況。

林委員俊憲：下個月不會嗎？

林局長國顯：我們會給他們一個班表……

林委員俊憲：到底改善計畫……

林局長國顯：他們 10 月的狀況還好。

林委員俊憲：遠航已經習慣了，他們可能連明年的改善計畫都寫好了，反正只要你要求，他們就丟個改善計畫給你，也不必去改善什麼。

林局長國顯：他們八、九月不正常，我們已開罰了。

林委員俊憲：請問 2016 年（去年）你們向遠航開罰多少錢？

林局長國顯：報告委員，我可能要再查一下。

林委員俊憲：沒有！你們沒有開罰。

林局長國顯：今年酒測罰了 60 萬元。

林委員俊憲：就只有酒測嘛！機師上飛機前的酒測沒有過，所以遠航過去的航班誤點、取消航班都沒有受到民航局任何罰款，都是以改善計畫取代的，這樣怎會產生什麼嚇阻作用呢？

林局長國顯：應該這樣說……

林委員俊憲：請問局長，你認為遠航這種公司會不會倒？

林局長國顯：我們希望遠航能穩健地……

林委員俊憲：希望？你祈禱他們不會倒？

林局長國顯：他們有相當多員工……

林委員俊憲：希望他們在你任內不要倒，要倒也要看之後是誰當了局長再倒？其實我很擔心，部長，請問你們對遠航要怎麼處理？

賀陳部長旦：委員剛剛提醒的這些都是事實，眼前的話，我們當然會看他是不是有投入以及有改善的轉機。從 8 月開始他們就有新飛機，關於明年的新飛機也安排了時程，對此我們認為他們也有改善的決心。另一方面……

林委員俊憲：新飛機只有一架嗎？

賀陳部長旦：對，但是新飛機會陸續補進來，表示他們在財務上還願意投入。其次，他們上半年的飛安確實紀錄不好，但在八、九月以後就比較穩定下來了，希望這除了代表他們的維修正常化以外，也表示他們有經營的決心，我們希望之前提到關於復興航空公司的人力，經他們充分訓練之後也能彌補上來。這些都是我們希望努力的方向，但這並不代表我們在安撫業者，因為從消費者的方面來講，有些國內的航線確實需要遠航保持正常營運的狀態。

林委員俊憲：沒錯，尤其是離島就靠遠航了。不過部長講得不大對，他們八、九月並沒有改善，他們 9 月就取消了 12%的航班。

賀陳部長旦：我是以整體來講，他們其實已比上半年進步了。

林委員俊憲：就算沒有取消，他們也很會延誤班機，諸如遲到、不準時等。你知不知道遠航的不準時率是非常可怕的？像華信、立榮、華航與長榮的班機延誤率都只有零點幾，像立榮就是 0.03%，長榮是 0.1%，但遠航是 7%。你看，這樣的航空公司還像話嗎？再者，在目前的規範上並沒有對延誤率有所要求，因此才罰不到他，他們就算每一班都遲到也沒關係，遠航的這種誤點率，或等不到飛機的情形比公車還嚴重，連公車都不會這麼能遲到、這麼不準時。

賀陳部長旦：這部分確實應有更嚴格的要求，但另一方面，我們減少了他們航班的時數，就等於是在減少他們的收入，這樣也算是一種處罰，至於要如何讓他們感覺到痛，我們應該更加要求才是。

林委員俊憲：部長從去年講到現在，你不會覺得民航局對這家公司好像束手無策？你不會有這樣的感覺嗎？

賀陳部長旦：我們在這方面確實不夠強硬，不過最近已有要求，希望在這個月就能看出它的績效。

林委員俊憲：林局長對這家公司到底是不是完全沒有辦法？

林局長國顯：我們花了非常多時間與他們的經理部門溝通與要求，最近他們就飛安的部分提出了飛

安的 KPI 指標，我們會按月監察，如果他們沒有達到的話，我們就會處分或要求他們停航。其次，有關財務的部分……

林委員俊憲：你們去年一整年都沒有處罰到他們半毛錢。

林局長國顯：我們是今年 3 月開始。

林委員俊憲：今年以來也完全沒有……

林局長國顯：今年已開罰四百多萬元。

林委員俊憲：遠航的飛機不準時，第一季的誤點率吊車尾，民航局的處理辦法就是請他們提出改善計畫，結果第二季又蟬聯吊車尾的名次，他們再提出改善計畫，第三季又蟬聯吊車尾的名次。這樣他們怎麼會怕你們？有改善的跡象嗎？

林局長國顯：目前遠航因為機械因素回航……

林委員俊憲：你會不會擔心他們在你的任內倒閉？

林局長國顯：我們只能盡力要求他們……

林委員俊憲：我幫你祈禱，倒閉你會被人家 K 死。你也不敢保證嘛。

林局長國顯：我們會要求他們確保飛安，儘量處理。服務的部分……

林委員俊憲：你會不會怕遠航影響你的官運？

林局長國顯：我們儘量做。

林委員俊憲：你本來是很有前途的，你去求一下遠航吧。

賀陳部長旦：維修部分有改進，但是服務上延誤對消費者造成影響，我們應該加強……

林委員俊憲：遠航在維修部分怎麼有改進？他們的飛機是全國最老的，平均超過 20 年了。

賀陳部長旦：對，這個確實是。我說他們維修的效率跟穩定性有改進，但是在這個上面我們覺得還是不夠進步，我們再來要求。

林委員俊憲：部長不要幫他們背書。你清楚嗎？瞭解嗎？

賀陳部長旦：其實這些數字就像您談到的，真的讓我們擔心，所以我時時都有在瞭解。

林委員俊憲：謝謝部長，謝謝局長，謝謝主席。

主席：謝謝林委員，謝謝部長。

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。大家都很關心遠東航空的事情，請問他們現有的機隊狀況怎麼樣？

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。遠航有 8 架飛機機齡比較高，平均 23 年，有 2 架目前在機棚，積極檢查、維修，所以有 6 架適航。

陳委員雪生：ATR 飛機有幾架？

林局長國顯：ATR 飛機有 2 架進來，但是目前還在五階段的第四階段，順利的話，下個月第一架應該可以……

陳委員雪生：計畫、編組、人員還有機具這些……

林局長國顯：都要檢查，目前在做 50 小時的飛航測試。

陳委員雪生：逐項考核嘛。

林局長國顯：對。

陳委員雪生：遠東航空公司的票價為何比其他航空司便宜 20%？

林局長國顯：您說的是現在的機隊嗎？

陳委員雪生：對。他們的票價比較便宜。

林局長國顯：因為他們的飛機比較舊，折舊都已經提列完了，相對的成本……

陳委員雪生：現在票價都是按照飛機的新舊來算嗎？全新的飛機票價比較貴，舊的飛機票價比較便宜，是不是這樣？

林局長國顯：航空公司會提出 14 項營運成本，經過我們的費率審議委員會審議。

陳委員雪生：不是，我是說這樣的機票價格會不會造成遠東航空的維修能量降低，造成飛安疑慮？票價低了以後，維修、機組人員就少了。

林局長國顯：因為遠航用的飛機比較老舊，折舊光了，相對於其他公司成本算少，所以他們去年有盈餘。依目前的經營狀況，理論上，他們應該可以用盈餘投入飛機的維修，讓它更好才對。

陳委員雪生：現在飛馬祖的飛機是 ATR，所以任何一家航空公司的 ATR 飛機我都非常關注。7 月 26 日，他們有 2 架 ATR 飛機進來，可是到現在你們都不給他們飛……

林局長國顯：ATR 飛機進來 1 架，第二架上個月才進來。

陳委員雪生：五階段已經進入第四階段了。

林局長國顯：是。

陳委員雪生：第五階段什麼時候完成？

林局長國顯：第一架順利的話是 11 月中。

陳委員雪生：一台一台來嗎？

林局長國顯：那是因為目前他們的駕駛員只有幾位。

陳委員雪生：他們有規劃飛哪裡嗎？有馬祖嗎？

林局長國顯：目前還沒有提出。他們可能會先飛臺中、馬公。

陳委員雪生：部長沒跟你講要考慮到馬祖嗎？

林局長國顯：部長有提，因為馬祖部分是特殊授權，我們希望……

陳委員雪生：部長授權就夠啦。

林局長國顯：要有很有經驗的駕駛。

陳委員雪生：我的心中有部長，部長的心中都沒有想到我。

林局長國顯：有啦，部長有提啦，但是這個飛機我們還是希望他們熟練一點再來飛馬祖。

陳委員雪生：你回去跟部長建議，要常常想到馬祖，不要老是想到臺東、金門。

林局長國顯：部長前幾天才開會討論馬祖的議題。

陳委員雪生：我們那裡最落後，你知道嗎？

林局長國顯：不會啦，馬祖很好。

陳委員雪生：倒是空軍都在叫了，說我把空軍的飛機當民航機在用。

林局長國顯：我們謝謝空軍用 C-130 協助。

陳委員雪生：有沒有發獎狀給他們？

林局長國顯：我們有。處長快退休了。

陳委員雪生：周將軍馬上要退休了。

林局長國顯：是。

陳委員雪生：這個月吧。

林局長國顯：我們過幾天就會頒獎狀給他。

陳委員雪生：你們發感謝狀給他嘛。

林局長國顯：謝謝他，他這一陣子非常幫忙。

陳委員雪生：人家國防部對我們不錯，對不對？

林局長國顯：對。

陳委員雪生：他們間接解決了民航的問題。

林局長國顯：是。我們很感謝國防部。

陳委員雪生：發個獎狀給他。現在規定可以喝酒吧？

林局長國顯：下班以後。

陳委員雪生：請他吃個飯，好不好？弄兩瓶馬祖的高粱酒，我來提供，好不好？

林局長國顯：謝謝委員。

陳委員雪生：把他灌醉。另外，遠東的董事長張綱維向媒體表示，遠東航空公司的機棚不夠，台北航空站遲遲未處理；他們講因為朱主任要屆齡退休了，工作上比較消極。有沒有這回事？

林局長國顯：這個沒有關係。遠航的機棚是台北站最大的，有 3,320 幾平方米，是占地最大的，應該沒有這樣的問題。

陳委員雪生：公務員當一天和尚就敲一天鐘。

林局長國顯：您也瞭解，朱主任在輸運的時候都在。

陳委員雪生：他很認真，我知道。

林局長國顯：他都在現場，不會……

陳委員雪生：朱主任都在現場，還有方副局長、周將軍，我都記在心頭。

林局長國顯：主任秘書也在現場。

陳委員雪生：部長有時候去，有時候沒去。

林局長國顯：我也會去。

陳委員雪生：你跟部長報告一下，好不好？

林局長國顯：是。

陳委員雪生：不要老是關心假日的鐵路、公路，離島的運輸也要關心。我看賀陳部長早上臉都臭臭的，沒有笑容。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

陳委員雪生：我上台質詢以後，看你有一點燦爛的笑容。

賀陳部長旦：謝謝您。

陳委員雪生：有一點陽光。

賀陳部長旦：謝謝。

陳委員雪生：我不會為難你，我請教部長一下，上次我有提到小三通交通的基本政策。現在馬祖、馬尾的航運是虧損的，透過另外一個途徑補救它一點。北竿到黃岐目前也是虧損，航運業者跟我叫，為什麼補貼那邊，為什麼沒有補貼這邊？這確實滿為難的，所以我才不停的呼籲。金門到泉州部分，泉州航線幾乎都是大陸的船過來，我們的船因為虧損累累沒有辦法過去。我認為在航線上已經不對等、不均衡了，因此才提出這樣的呼籲。請問最近的進度怎麼樣？

賀陳部長旦：首先，您提到小三通的需求，主辦機關的陸委會已經有充分認知，所以對於相關的補助要怎麼安排，現在都願意修改要點。這個部分我們已經有跟陸委會、連江縣政府、金門縣政府共同努力。是不是讓陳司長跟您說明一下？

陳委員雪生：好，請司長回答一下。

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。辦法的部分，陸委會在 10 月 19 日開過會，原則上已經同意增訂補助的規定。補助費用方面，後續航港局會有補助機制，並籌措相關經費。

陳委員雪生：黃岐航線剛剛開航，航務還不太健全，在他們嗷嗷待哺、學走路的時候，政府要扶植，等到他們有錢賺的時候，就不一定要補貼他們。他們的會計報告、財務報表一定要非常健全，政府要介入做查帳的工作，瞭解他們確實虧損多少再來處理。據我瞭解，馬祖大概是 1,000 萬出頭，這個錢不多。聽說當初你們開會的時候，提出交通部出 1/3，陸委會出 1/3，連江縣政府出 1/3 的主張；事實上，根本沒幾百萬，幾百萬對交通部來講，形同抓抓癢，沒用完的錢就幾千萬了，是不是？所以這個應該不是問題。剛才我到隔壁內政委員會去，張小月主委跟我講說已經和你們做過協調了，這個錢就不要連江縣政府來出，全部由航港局這邊去編預算處理嘛！

行政院主計總處今天有沒有代表列席？

主席：主計總處有……

陳委員雪生：沒關係，請相關人員回去跟主計長報告一下好不好？這個錢要另外匡列給他們，不要算在交通部的帳裡面，因為現在每個部會都精打細算，說預算很緊什麼的，針對這個部分，我會站在你們的立場講話。這個案子大概什麼時候可以完成呢？今年就要實施，好不好？

陳司長進生：會啦，會實施。

陳委員雪生：今年就列入實施，因為現在已經 10 月了！

陳司長進生：「辦法」應該是最近報院，他們……

陳委員雪生：那就從元月份開始好不好？

陳司長進生：好，我再跟航港局……

陳委員雪生：目前泉州沒有這個問題，只有黃岐航線和馬尾航線有這樣的問題，所以你們就讓它透

明化、制度化嘛，我覺得這對交通部來講、對大家來講都是一件好事。好不好？

陳司長進生：好，我們積極來處理。

陳委員雪生：司長你請回。最後剩下幾秒，我要問一下部長。

部長，你要多關心啊！請問你有沒有因為華航 ATR 的事情而召見他們的董事長？

賀陳部長旦：沒有……

陳委員雪生：還沒有？上次不是說要請他來喝……

賀陳部長旦：我們已經請王政次特別再跟何董事長洽商……

陳委員雪生：王政次可能力量不夠，還是要部長找他來。你那邊沒有咖啡還是茶嗎？

賀陳部長旦：沒有、沒有，我們要酒也可以跟您來請求。

陳委員雪生：要酒啊？哇塞！何董事長酒量好像不錯喔！

賀陳部長旦：是的。

陳委員雪生：但是部長你拚不過他，不要喝酒！

賀陳部長旦：對啊，所以我就要跟您來請求嘛！連人帶酒一起跟您請求。

陳委員雪生：這樣子啊？你請他來嘛，我帶兩瓶酒去好不好？我們三個人……

賀陳部長旦：不敢當、不敢當。

陳委員雪生：我們三個人一邊喝、一邊聊，把你們兩位灌醉以後，這件事情大概就談成了，你看怎麼樣？

賀陳部長旦：一定轉達您的期待。

陳委員雪生：好，謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：主席、各位列席官員、各位同仁。請問部長，民航局有哪些業務？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。基本上除了國內相關機場的發展以外，還有整個產業的輔導，另外當然是關於消費者安全方面一些狀況的處理和航權的談判。

鍾委員佳濱：很開心聽到部長講的第二項：航空產業的輔導。

民航局很辛苦，因為臺灣有 17 座航空站，這麼多航空站對民航局來講到底是負擔還是資產？這本身就是一個問題；甚至其中有些機場是和軍方共用的，在管理上也造成一些困擾，所以剛剛陳委員也說你們和國防部要密切配合。

現在有人看好亞洲地區未來 50 年的航空產業，其中最大的量就是飛機的採購，這方面我們做不到生意，因為 Airbus 和波音就占掉了；駕駛員的部分，目前民航界多數還是以西方國家為主。但是在機場客運方面，11 年前亞洲機場客運量第 1 名是曼谷機場，第 2 名是新加坡機場，第 3 名是日本的成田機場，但是十年河東、十年河西，經過 10 年之後，上海浦東勇奪冠軍，成長率高居第 1 名，而曼谷機場已經被新加坡的樟宜機場超越了，我們臺灣也不差，成長率排第 3，吉隆坡則急起直追，雖然總客運量還擠不進前 3 名。可見各國都摩拳擦掌，想要鎖定未來的亞洲

航運。

請問部長，你認為臺灣未來在亞洲航運裡面要扮演什麼樣的角色？

賀陳部長旦：我們的位置居中，同時在橫越太平洋的航線來講有它的優勢，所以不管是拓展區域性的航線或者是轉運的航線，我們的機場應該大有潛力。

鍾委員佳濱：請問我們的位置有沒有比新加坡或曼谷好？

賀陳部長旦：當然各有各的中心點，但我個人認為如果以太平洋外圍的環狀線來講的話，我們的位置是優於他們兩家。

鍾委員佳濱：我很肯定部長這樣的雄心。

現在我們來看一下新加坡是怎麼想的。新加坡原先對一帶一路很緊張，因為中國說要開一個港，取代新加坡在麻六甲海峽的關鍵位置，但是我去拜訪新加坡，發現他們的政府是這樣想的：他們認為如果貨運和客運只能選一個，客運比較重要。所以航運中貨運的部分，他們可能覺得就讓你來分吧！但是他們積極擴建樟宜機場，現在第 5 期的擴建規模是前面 4 期的加總，因為新加坡人決心要把航空的客運市場緊緊地抓住。

但是我發現他們有一個問題，就是新加坡有那麼大的機場、那麼多飛機起降，所以就有飛機需要維修，請問部長覺得新加坡有維修的能力嗎？

賀陳部長旦：當地的相關製造業應該是不夠的，所以我們可以爭取區域性的維修基地。

鍾委員佳濱：很好。雖然曾經發生一些事故，但是我們來看一下有沒有什麼是我們可以參加的。在亞洲，航空產業除了製造、飛航之外，就是維修。請問國內有沒有可以做航空後勤維修的公司？

賀陳部長旦：過去亞航在國際上是知名的維修專業公司。

鍾委員佳濱：國內的華航和長榮呢？其實臺灣空軍的實力在亞洲排名第 4，它的規模為我們的後勤創造了很多人才，漢翔和亞航大概都是從空軍挖人。雖然我們採取全募兵制之後，兵源和人才可能會有一些斷層，但無論如何，目前航空公司除了自己培訓之外，也從軍方挖人，未來如果新南向有這個商機，我們真的要思考一下有沒有可能把臺灣優質的後勤維修技術人力成為投入新南向，包括亞洲航空市場的一個本錢。

過去曾經有這麼一個構想，請問部長或局長知不知道馬來西亞也有一家亞洲航空？

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：它是廉航。

那麼請問臺灣的亞洲航空有沒有經營航空業務？

賀陳部長旦：應該只是做維修吧！

鍾委員佳濱：它有登記。我們曾經聽過馬來西亞的亞洲航空想用同樣的名稱來臺灣發展，並一度尋求和我們的亞航合作，飛機由馬來西亞的亞洲航空來飛，馬來西亞這家航空公司甚至可以把它到期需要維修的飛機飛到臺灣的航線，順便做維修，你覺得這樣的合作方式對雙方是不是一個可能的互利共生？

賀陳部長旦：聽起來是非常好的雙贏。

鍾委員佳濱：很好，但是我們的亞航有沒有辦法做呢？亞航是用國發基金設立的，國發基金由國發會主管，目前亞航的年營業額是 27 億元，員工有 800 多人，7 成在做政府和軍方的生意，另外 3 成的確有在做民用航空的維修。請問民航局林局長，民航局和亞航有什麼關係？

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。它是我們的監理單位。

鍾委員佳濱：你們監理它啦！

林局長國顯：我們是它的主管機關。

鍾委員佳濱：你們管它的什麼事情？

林局長國顯：針對他們的執業和相關的檢測部分，我們是有去監測，對於它的相關營業執照，我們當然也會定期去查核。

鍾委員佳濱：臺灣各類航空維修證照的取得資格，目前基本上是以 follow 美國 FAA 為主。

林局長國顯：主要是 FAA。

鍾委員佳濱：請問部長，剛才您提到希望臺灣未來在亞洲航空事業當中所扮演的第二個角色就是產業發展，那麼以目前民航局主管的業務，它和亞航之間要怎麼樣兜到你說的，透過交通部和民航局的力量，來協助我們民航產業的發展，不只是空運，還包括後勤維修？

賀陳部長旦：首先一定是我們就他們的產業性質來加以輔導，看他們覺得自己有沒有什麼方向；第二當然是透過政府的資金，看看是不是再去幫他們集資，幫忙把他們的設備升級，並進行人才方面的網羅，我想這些方面都可以透過公股來具體協助他們。

鍾委員佳濱：還有一點很重要，你可以跟教育部研究一下。你知道目前國內非軍方培養航空技術的有哪些學校嗎？

賀陳部長旦：很多科技大學都有……

鍾委員佳濱：只有兩家啦！分別是虎尾科大和中華科大。

除了人才之外，目前國內三座國際機場，面積方面除了桃園機場有超過一千公頃之外，其他都是兩百多公頃。是不是這樣？局長。

林局長國顯：是的。

鍾委員佳濱：目前這些機場當中，航空公司設有維修廠棚的只有這些，數量也是有限啦！請教局長，以台灣現有的機場來看，應付起降之外，還有能力放這些維修廠棚嗎？

林局長國顯：主要是中南部及花東地區，壓力沒有那麼大的機場才有能力。

鍾委員佳濱：屏東的恆春航空機場可不可以？

林局長國顯：這個機場有土地，但可能要看是維修什麼樣的飛機。

鍾委員佳濱：太大的飛機，跑道不夠降落下來？

林局長國顯：是，跑道只有 1,700 公尺而已。

鍾委員佳濱：現在我要講重點了，如果我們要切入亞洲的航空市場，維修是我們的強項，但是維修除了人才之外，還需要設立機場維修廠棚，請問目前國內機場應付客運機起降夠不夠用？

林局長國顯：現在應付客運是緊張一點啦！

鍾委員佳濱：如果連起降都有問題，還有空間放廠棚嗎？

林局長國顯：所以對於這部分，我們只能擴大土地或是在其他機場上面去做活用。

鍾委員佳濱：你認為目前台灣北部國際機場的起降容量是否足夠？

林局長國顯：松山機場因為跑道跟噪音的關係，我們是限制的；至於桃園機場，目前非常緊張，所以才要擴建並爭取第三跑道。

鍾委員佳濱：那備用機場呢？如果桃園機場因故停止運作，有其他的備降機場嗎？

林局長國顯：都是互為備援啦！譬如桃園上次就飛台中、高雄或松山，甚至澳門、香港……

鍾委員佳濱：整體來看，為了應付國際航空起降，目前台灣的機場數量夠嗎？空間夠嗎？

林局長國顯：因為桃園機場還在蓋 T3 以及跑道，所以……

鍾委員佳濱：如果連後勤維修的機棚都要放進去，夠嗎？

林局長國顯：那可能要再爭取空間。

鍾委員佳濱：有沒有需要跟軍方討論一下？

林局長國顯：需要。

鍾委員佳濱：部長知道了哦！第一，未來我希望你能評估國內的客運機起降，機場是否足夠；第二，你要請民航局提供哪些機場可以增建、有沒有辦法跟軍方取得必要的空間……

賀陳部長旦：了解。

鍾委員佳濱：第三，土地在台灣是稀有資源，所以我們與其設立維修機棚，讓人家把飛機飛過來，他要耗油錢，還不如輸出我們的技術、人才，就像你說的合組公司，幫新加坡的樟宜機場做後勤維修，有沒有可能？可不可行？

賀陳部長旦：這 3 個方向，我們都可以來努力，特別是台中，漢翔就在旁邊，相信在土地及人才上都可以活用。

鍾委員佳濱：你的相關研究，是否可以請民航局向我回復？

賀陳部長旦：好，請委員給我們兩個月時間，讓我們針對這方面的一些大的想法來做探討。

鍾委員佳濱：好，謝謝部長、局長。

主席：現在請黃委員國書發言。

黃委員國書：主席、各位列席官員、各位同仁。請問部長，桃園機場的南跑道為什麼一天到晚都有問題？這一定要找出原因啊！

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

黃委員國書：局長，現在是不是還在保固期？

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。這點我請曾董事長向委員說明。

主席：請交通部桃機公司曾董事長說明。

曾董事長大仁：主席、各位委員。現在還是在廠商責任保固範圍之內。

黃委員國書：南跑道是在 2015 年完成的吧？

曾董事長大仁：2014 年。

黃委員國書：南、北跑道是由不同廠商施工嗎？

曾董事長大仁：是兩個不同的公司。

黃委員國書：那為什麼北跑道不會有問題，南跑道會有問題？

曾董事長大仁：這也是施工上的一些瑕疵，我們陸續發現之後，已經要求廠商改善，而且追究原因。

黃委員國書：追究了嗎？

曾董事長大仁：要等挖出來以後，再做徹底了解。

黃委員國書：這個原因不僅要檢討，而且要向本委員會說明。

曾董事長大仁：我們再另外向委員報告。

黃委員國書：可能需要哦！之前還發生飛機降落時，把地面的柏油捲起來了，就在南跑道！

曾董事長大仁：應該是在滑行道轉彎的地方，也就是在等要進跑道之前，並不是在跑道上面。

黃委員國書：對，那現在你們要維修南跑道了嗎？時間排好了沒有？

曾董事長大仁：我們還在跟航空公司及塔台進行協商，原則上是下個禮拜……

黃委員國書：你們目前的可能方案是什麼？

曾董事長大仁：就是停止運轉 16 個小時。

黃委員國書：那會有多少航班受到影響？

曾董事長大仁：大概 100 多班，其實還是可以降落，就是變成單跑道運轉……

黃委員國書：會影響到什麼程度？延遲降落時間？

曾董事長大仁：需要調整一下它的……

黃委員國書：所以飛機會在空中盤旋？

曾董事長大仁：我們會以發布非常通報的方式來做航班上的調整。

黃委員國書：部長，桃園機場經常會有跑道不足、班次太過密集，導致飛機無法即時降落而在空中盤旋的情形，你本身有沒有遇過這種經驗？

賀陳部長旦：是有碰到過；但委員方才指教的問題，我們除了自己主觀上做一些規劃以外，應該要主動跟航空公司把必要時候的局部時間調整來做預告……

黃委員國書：一定要做預告……

賀陳部長旦：讓媒體及消費者事先充分了解，才能減少飛機盤旋以後，他們心裡的負擔。

黃委員國書：我之前搭過某家航空公司的飛機，明明就要降落了，已經看到桃園機場了，可是又無法降落，所以飛機再次飛起來在空中盤旋，甚至可能都快飛到新竹了，結果就這樣來回盤旋兩次，一次 20 分鐘，直到第三次才順利降落，前後 delay 了 1 小時。當然，我這次經驗是原因不明，跑道也沒有在維修，可能就是飛機太多；但我們現在明確知道南跑道要維修，所以包括準備、預防及因應，都要處理得很周到，否則到時候旅客會罵死！

賀陳部長旦：是，謝謝委員提醒，我們一定會強化這部分的溝通。

黃委員國書：另外，上個禮拜我看到一則新聞，覺得非常有趣，那就是瑞士航空 1 架飛往蘇黎世的

飛機，因為機場擁塞，無法即時降落，於是機師經過空管部門的同意，載著旅客去看阿爾卑斯山山景，真是棒極了！那些旅客本來要痛罵瑞士航空，結果不僅沒有痛罵，還發 FB 讚賞連連，大家都開心得不得了，因為生平從來沒有機會從高空飽覽阿爾卑斯山的美景，包括馬特洪峰、少女峰及阿雷奇冰河，所有旅客驚嘆不已，感謝有加。

局長，如果這件事發生在台灣，當我們碰到飛機盤旋，無法降落時，可不可能像瑞士航空的空管部門一樣，同意機師帶著旅客去看看台灣中央山脈的美景？

林局長國顯：報告委員，我們的航路非常緊，除了靠海都是限航區之外，中央山脈也是，真正能夠繞的地方不多，再加上我們現在畫的 holding pattern 都在外圍，所以可能比較困難。

黃委員國書：你的意思是，在台灣，這個作法不可能實現？

林局長國顯：可以看得到，但是不會專程去啦！

黃委員國書：要怎麼看得到？

林局長國顯：繞過去的時候看得到。

黃委員國書：我是提供這個意見給你們參考啦！

林局長國顯：是，謝謝委員。

黃委員國書：有沒有民航法的相關規範？

林局長國顯：照規定是不可以的。

黃委員國書：當然，瑞士航空是經過空管部門的同意嘛！如果碰到這種情況，有機師想要尋求空管部門同意，你們會同意嗎？不會同意？所以這件事在台灣是夢想！

林局長國顯：其實我們的海岸就已經很漂亮了，經過時可以看得到。

黃委員國書：好，這給你們參考，因為碰到班機太過擁擠，飛機無法降落而在空中盤旋時，旅客是非常不耐的。

另外，請問目前台中國際機場 1 年的旅客人次是多少？

賀陳部長旦：大概 300 萬左右吧！

林局長國顯：是 290 萬到 300 萬。

黃委員國書：桃園機場是 4,000 萬？

林局長國顯：4,320 萬。

黃委員國書：小港機場是多少？

林局長國顯：600 多萬。

黃委員國書：所以台中國際機場還有很大的成長空間？

林局長國顯：是的。

黃委員國書：民航局針對台中國際機場提出一項軟硬體建設計畫，目標是希望在 2035 年達到 1,000 萬的旅客人次。局長記不記得這件事？

林局長國顯：那是長期目標。

黃委員國書：當然啊！

林局長國顯：所以不是在 2035 年就要達到。

黃委員國書：那未來民航局有沒有研擬台中國際機場旅客倍增計畫？應該有吧？總不能讓這個機場每年永遠只有 200 多萬的旅客人次吧？

林局長國顯：我們就是預期它未來可能會有 500 萬以上的人次，所以需要考慮……

黃委員國書：好，問題來了！我們知道，台中國際機場發展的腹地非常有限，所以現在最大的麻煩是，整體交通配套及公共運輸系統跟這個國際機場的連結非常薄弱……

林局長國顯：應該是說跟航站的部分，因為機場滿大的。

黃委員國書：對，當然是跟航站。也就是說，如果我們要讓這個國際機場的旅客人次倍增，那麼交通配套也要跟著思考進來。局長，現在經過大家努力，前瞻基礎建設計畫中的軌道運輸，已納入台中捷運藍線，亦即從市區拉著台灣大道一直到海線的沙鹿；不過，我覺得只到沙鹿太可惜了，可不可能把捷運藍線往北延伸不到 5 公里的距離到國際機場？這樣我們從市區不用經過轉乘，就可以直接到達國際機場；同樣的，旅客下飛機之後，也可以搭乘捷運藍線直達台中市區，我想這對國際機場幫助極大。站在機場發展的角度，局長是否覺得應該要把捷運藍線延伸到國際機場的這個構想納入未來的計畫核定？

林局長國顯：台中市政府有跟我們溝通過，他們希望能有這樣的支線直接拉到機場對面；其實以國際機場來講，最好是有軌道進去……

黃委員國書：當然嘛！所以你們也希望有軌道進來？

林局長國顯：但這個規劃以後，是由市政府來處理。

黃委員國書：好，這部分也要請部長幫忙……

賀陳部長旦：是，不敢當。

黃委員國書：可不可以讓國際機場銜接到捷運藍線？

賀陳部長旦：委員指教的部分，在台中這邊的講法叫做雙港輕軌，因為這裡有一些地形限制，要做的話，可能要用爬坡力強一點的機器，所以在相關工程及需求上，我們會協助台中市政府做評估。

黃委員國書：這部分請交通部納入評估，否則這個國際機場相關的公共運輸如果沒有一起做好配套，那就太可惜了！像現在桃園機場、小港機場都有捷運連結，所以台中國際機場當然也需要捷運……

賀陳部長旦：是。

黃委員國書：再說，除了交通運輸之外，我們也希望軌道運輸藍線同時具有觀光功能，尤其現在台中港正在發展，我們希望這條線可以拉到台中港，然後再拉到高美濕地，這樣的話，整條路線就會經過梧棲漁港、未來要推動的海洋生態館及電力博物館等等；也就是說，整個海線地區的交通規劃及配套，已經在成熟當中，而未來這個交通建設，我們也正在規劃、核定，如果能夠把這部分納入一起思考，對於整個大台中的發展，會有非常正面的影響，當然，對於捷運藍線的運量，也會有非常大的幫助。

賀陳部長旦：是。

黃委員國書：我是提供交通部參考啦！

賀陳部長旦：好，我們會整體思考它相關適合的技術。

黃委員國書：謝謝部長。

主席：黃委員，其實飛機在桃園機場上空盤旋時，只要增加桃園的夜景觀光就好了，那也一樣很美啊！如果你需要資料，我可以請桃園市政府協助。

現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

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。部長，今天我們要審查 107 年民航作業基金，其中收入部分總共是 147 億 5,818 萬 3,000 元，請問桃園機場公司依法提撥民航作業基金是多少錢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該是 70 億元。

葉委員宜津：不只，是 82 億元。147 億元扣掉 82 億元，只剩下 65.5 億元，也就是說，我們整個國家其他機場總共的收入，還不及一個桃園機場對民航作業基金的貢獻。這個數字代表什麼？代表的是國內機場大部分是虧損的，對不對？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：交通委員會曾經做成決議，要求民航作業基金在預算上要明確呈現所有機場的盈虧狀況；但是我發現 107 年的預算當中，還是不敢陳列耶！

賀陳部長旦：如果委員會有這個決議，我們一定要做調整。

葉委員宜津：部長，對於委員會所做的決議，你們真的要落實，不要每次都要我們一再提醒……

賀陳部長旦：剛才同仁告訴我，預算書裡面已經有了，但是否呈現得不夠準確？還請委員指教。

葉委員宜津：好，但我真的找不到，請告訴我列在哪裡。

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：其實除了台北、高雄及桃園機場以外，其他機場都是虧損的；不過，我們做成決議以後，也都認真的在思考這個問題，甚至在審查前瞻基礎建設計畫時，大家都拿蚊子機場來修理相關預算，因此，當時基於這樣的前車之鑑，交通委員會希望各機場能夠努力活化，像我們台南機場就是一例，除了努力發展古都觀光，引進國際直飛航線之外，還費了很大的心力在數字上、預算上呈現。我認為對於這種有努力的機場，應該要給予嘉獎。再舉一例，台東機場引進航空訓練學校以後，整個機場的使用率大增，這也是很好的活化。當然，對於離島機場，我們沒話講，因為我們就是要讓人家可以進出，擁有通行權嘛！所以對於離島部分，我們沒話講，但是除了我說的這些以外，我們還真的養了一堆被人家拿來攻擊的蚊子機場！如果蚊子機場只有養蚊子也就算了，可是不只養蚊子，我們還養了很多航站人員及航警。

請看投影片，這些沒什麼使用的機場，養了一堆航站人員及航警，而且他們還比繁忙的桃園機場、高雄機場及台北機場多領一筆僻地津貼，光是 107 年就編了 5,499 萬 8,000 元，不僅如此

，還編了一筆偏遠地區執勤員工伙食團經費 1,881 萬元，這使得桃園機場的航站人員及航警質疑未免差太多了吧？真的是「錢多事少離家近」耶！部長，這樣公平嗎？局長，請問領取僻地津貼的有哪些機場？

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。應該是 4 個小離島機場，包括綠島、蘭嶼、七美及望安……

葉委員宜津：只有離島這 4 個？

林局長國顯：還有馬公、金門，花東也都有。

葉委員宜津：那你要說清楚啊！不是只有離島嘛！

林局長國顯：就是 4 個小離島加上 4 個比較偏遠的地區。

葉委員宜津：總共是 8 個地方領取僻地津貼啦！那有哪些機場提供伙食團？

林局長國顯：個人親自去看過的，是像望安這類的地方，因為那裡幾乎沒有什麼商店，所以他們請一位員工幫忙煮飯，然後給他費用。

葉委員宜津：到底哪些機場有伙食團？

林局長國顯：我知道的是望安；至於其他的機場，我沒有特別注意是否有伙食團。

葉委員宜津：部長，其實台灣不需要那麼多機場，不用浪費公帑，真的要檢討一下啦！我們應該建構好的區域性的交通連絡機制，或者加強機場對外的交通連絡才是。譬如我們應該讓屏東有高鐵，不必有機場……

賀陳部長旦：了解。

葉委員宜津：我們在處理蚊子機場時，必須讓可能被裁撤的機場所在地感受到它的交通真的有改善，這樣你們處理起來會比較容易。我知道你們很想處理，但每每遭遇地方阻礙，其實地方也不必太過狹隘，畢竟這是整個國家的共同資源，解決方式就是你們要好好跟地方商量，以實際作法來改善當地交通，而不是虛設一個機場在那裡，最後淪為蚊子機場。

賀陳部長旦：是的，謝謝委員指教。

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。昨天媒體報導航警局召開記者會，宣布破獲兩起毒品走私案，根據航警局刑事警察大隊偵三隊隊長田偉仁表示，這批毒品數量如果不慎外流，將可毒害 47 萬 5,000 人次。本席覺得這是一個很嚴重的事件，能夠及時查獲，不僅可喜可賀，也是大功一件。部長，會不會給相關人員記功或是嘉獎？會由誰來記功？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們一定會按照過去的作法來慰勉相關同仁，這點是不是可以請湯副局長向委員說明？

主席：請內政部警政署航警局湯副局長說明。

湯副局長明珠：主席、各位委員。對於這個案子，我們是依照查獲毒品的重量以及直接出力的人員，核發獎金或是給予獎勵……

陳委員素月：是由誰來敘功嘉獎？

湯副局長明珠：就是安檢大隊的同仁，還有查獲……

陳委員素月：哪一個單位？是交通部？還是內政部？

湯副局長明珠：內政部。

陳委員素月：部長，航警局人員的薪水支付是由交通部負責嗎？

賀陳部長旦：對，現在是放在民航基金裡面。

陳委員素月：付錢的人應該算是老板，那現在下屬表現優異，給予嘉獎的人，應該是付錢的老板啊！怎會變成內政部？由此可以凸顯，航警局的地位長期以來可說是妾身不明，非常荒謬且矛盾。

賀陳部長旦：這部分我們可以檢討，但其實是因為我們工作上有需要，所以由我們這邊來編列經費；至於督導，則由他們的專業體系負責。採取這種雙重作法，就是希望能夠做好品質。

陳委員素月：請看投影片，在警政署的組織法裡面，明確列出該署次級機關包括刑事警察局、航空警察局、國道公路警察局及鐵路警察局等等。就以 7 月 24 日新舊任航警局局長交接來看，監交者是內政部警政署，並不是交通部；還有，民國 99 年，葉宜津委員曾經提案，要求航警局預算應該回歸內政部警政署，可是到現在，都已經編列 107 年預算，航警局的預算還是編在民航作業基金裡面。

請看下一張，跟交通部相關的警察機關，包括港務警察局、鐵路警察局、國道公路警察局及航空警察局，而相關的經費編列，有的部分編在警政署、部分編在附屬基金，有的則是全部編在警政署，只有航空警察局是全部編在民航作業基金裡面，為什麼會有這種不同的編列方式？

賀陳部長旦：這當然是延用過去的作為，但是在交通委員會做成決議以後，是不是有什麼協調過程？我請林局長向委員說明。

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。我們會再跟人事總處及主計總處協調，因為針對這部分的預算，主計總處是希望我們編在民航作業基金裡面，他們認為這是使用者付費……

陳委員素月：可是其他單位並沒有完全是使用者付費啊！為什麼有此差別？

林局長國顯：是，我們再跟行政院相關單位溝通看看。

陳委員素月：而且 99 年本委員會做成的決議，經過你們不斷檢討及研議，也過了好幾年了，但到現在還是沒有具體作法，這也說不過去吧？

請看下一張，對於這次破獲毒品走私案，根據媒體報導是說「經儀器檢查後發現」，可見這個儀器功不可沒。其實去年 7 月底曾經傳出一件 X 光機的採購弊案，而 X 光機的採購經費是編在民航作業基金，但航警局卻是接受警政署督導，所以本席要請問，有關航警局的業務，到底是警政署可以督導得到？還是民航局可以督導得到？

湯副局長明珠：除正常勤務外，其餘勤務隸屬內政部警政署，至於航空保安的業務則是由民航局來做指揮跟監督。

陳委員素月：那 X 光機的採購也是航空保安業務嗎？

湯副局長明珠：是，那個也是。

陳委員素月：可是這個採購案是由航警局來執行的，不是由民航局來執行的。

湯副局長明珠：有關弊案的部分，公共工程委員會也有指導我們，所以我們已經針對機制做全面性的調整了。

陳委員素月：從這個採購弊案就可以突顯出你們之間的矛盾，未來你們要如何避免弊案重演？本席看到你們明年又編列一億多元的經費要採購行李 X 光機、行李檢查儀，以及金屬偵測門等等設備。

湯副局長明珠：是。

陳委員素月：那你們要如何避免弊案重演？

湯副局長明珠：跟委員報告，第一個，我們的 X 光機已經使用 14 年到 18 年了，現在正在汰購，要更新設備。第二個，有關弊案的部分，現在的採購程序是由公開委員會來負責，所以不會因個人行為而影響到全部的，我們已經針對弊案做了全面性的調整，民國 105 年跟 106 年的採購案，我們內外勤所有的同仁都有一起來參與，所以不會再發生這種問題。

陳委員素月：本席剛才所指出來的那二個事件，包括你們屢次破獲毒品案件及 X 光機的採購弊案，這些都在在的突顯出航警局的定位真的是妾身未明。不管是組織法或是預算法，我認為你們都應該要回歸內政部才對。預算法第四條規定：「作業基金凡經付出仍可收回……」，從這個規定的本質來看，你們顯然不符，所以不管是依照組織法或是預算法，未來你們還是要回歸內政部比較合適。

湯副局長明珠：是。

陳委員素月：我希望你們要去進行，不要只說一句「會繼續研擬」，然後就一直拖著，這樣一拖又會好幾年。

湯副局長明珠：跟委員報告，這些相關的行政程序我們都在進行中，現在初步所得到的答案是：希望不要影響到中央的預算額度，所以還是希望我們留在作業基金裡面。有關委員所關切的問題，是不是可以容許我們再來做爭取跟請示？

陳委員素月：OK！接下來本席要關心一下遠航事情。遠東航空公司最近風波不斷，才發生兩架飛機擦撞，上個月又無故取消 127 個航班，嚴重影響旅客權益。據悉，遠航取消航班的比例超過民航局所規定的，這個部分你們民航局將如何處置？

林局長國顯：我們會處罰。等我們調查完成之後，就會開罰 60 萬元到 300 萬元。

陳委員素月：會處罰？

林局長國顯：對。

陳委員素月：最近遠航風波不斷，我們非常擔心會不會重演復興航空無預警停飛事件。

林局長國顯：我們從 3 月以來就一直在盯著遠航，也要求他們要把機隊的維修跟消費者的保護機制都建立起來，經過 7 月到 9 月這 3 個月時間，機隊的維修已經比較穩定了。至於消費者保障的部分，我們則是要求他們要在 10 月底前開立與賣出去的機票等值的信託專戶，這個目前正在辦理中。

陳委員素月：如果他們不成立信託專戶，你們要怎麼處置？

林局長國顯：我們會依照民航法來處分。

陳委員素月：因為他們曾經有過不良記錄，所以在重整時，你們也要求他們要提撥營運準備金。

林局長國顯：是，那時候他們有設立。

陳委員素月：但是那個時候他們並沒有提撥足夠的營運準備金，就算你們處罰，它也依然故我，現在看起來，民航局好像是拿他們沒有辦法。

林局長國顯：我們只能盡力來要求加強，關於消費者的部分我剛剛也已經報告過了，遠航會在 10 月底前成立信託專戶，這個專戶的額度就是所賣出去的機票的金額。

陳委員素月：你們會強制提撥嗎？

林局長國顯：我們昨天已經跟他們一起去合庫開戶了。

陳委員素月：已經開好戶了？

林局長國顯：是，但錢還沒有進來，我們要求他們要在 10 月底前將錢存進來。

陳委員素月：好，因為國內航線的旅客權益也是非常重要的，所以我們希望民航局要肩負起監督的責任，要確實的保障消費者權益。

賀陳部長旦：謝謝委員！交安絕對不打折扣，至於消費者的權益，我們會盡量用專戶的方式來給予他們最起碼的保障，這些事情我們都會來努力。

陳委員素月：好，謝謝部長。

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。剛才有委員提到鐵路問題，這一年半來總共發生過六、七次的火車出軌事件，部長，你是最重視安全和管理的，對於這麼多起的火車出軌事件，你們覺得臺鐵到底發生什麼問題了？是人為的維護問題，還是設施、設備老舊的問題？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們覺得非常的遺憾，也很慚愧，相關原因有些已經比較清楚了，但這次新的事件我們還在調查中，不過你剛才所提到的那些因素可能都存在，詳情我請何副局長來跟您說明。

徐委員榛蔚：好，謝謝。

主席：請交通部臺鐵局何副局長說明。

何副局長獻霖：主席、各位委員。就困難面來講，基層人力確實有點吃緊。再者，花東電汽化之後，班次增加了很多，以致白天幾乎都沒有保養的時間。我們現在一直在推動，希望夜間 12 點到凌晨 5 點為保養時間帶，讓工、電人員能夠好好的來做個保養，這就是我們現在正在努力的方向。

徐委員榛蔚：所以維修時間不完整人力吃緊，對不對？

何副局長獻霖：是。

徐委員榛蔚：部長，這就是癥結所在，這事關國人的旅運安全，所以我們能不能夠針對他們人力吃緊的問題來檢討？因為臺鐵每次都說人力吃緊，卻遲遲無法提出解決之道。臺鐵曾說要補充二千多個人力，但都只聞樓梯響，人並沒有進來，或是人退休了，但補進來的人力卻不夠，希望

部長能正視這個問題。

另外，基層軌道員和維護員需要有足夠的養成過程，這個問題本席從去年問到今年，拜託！這個部分我們要趕快尋求解決之道。我們都非常願意協助交通部和鐵路局解決問題，只要你們提出解決方案，本席相信，為了安全，所有委員都會願意協助交通部。

賀陳部長旦：謝謝！我們的人力計畫已經報到院裡面去了，院裡面也相當的支持，欠缺的人力我們會逐漸的來增加，明年差不多有將近 200 人可以到位。至於強化訓練部分，剛剛委員也提醒了，這部分我們必須要落實，謝謝！

徐委員榛蔚：有關人力養成，是自訓自用？或是要跟當地的職業學校結合，把產官學三方都結合在一起來留住當地的人才？我認為不要讓人力不斷地外流是很重要的，我們可以往這個方向來走嗎？

賀陳部長旦：是，像花蓮高工我們就有跟他們合作。

徐委員榛蔚：好，謝謝！我今天的第二個主題就是有關機場活化的問題，請問民航局林局長，桃園機場現在一年的服務人次是多少？

主席（陳委員素月代）：請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。4,320 萬人次。

徐委員榛蔚：去年呢？

林局長國顯：這就是去年的數字。

徐委員榛蔚：那前年呢？

林局長國顯：前年大概是 3,850 萬人次左右。

徐委員榛蔚：因為服務的人次越來越多，所以未來我們還會有第三航廈甚至還要擴建第三跑道。本席請問，你們的航廈越來越多，服務的範疇也越來越大，那航警局的警務人員去年跟前年的人數分別是多少？

林局長國顯：您是指整個航警局嗎？

徐委員榛蔚：對。

林局長國顯：據我所知，好像是 1,600 人到 1,700 人之間，這個問題可不可以請湯副局長來回答？

徐委員榛蔚：好。

主席：請內政部警政署航警局湯副局長說明。

湯副局長明珠：主席、各位委員。目前航警局的總人數是 1,743 人。

徐委員榛蔚：前年有多少？

湯副局長明珠：我們的預算數是 1,801 人。

徐委員榛蔚：員額夠嗎？你的編制雖然這麼多，但員額並不足！

湯副局長明珠：謝謝委員的關心，人數確實不夠。

徐委員榛蔚：現在旅運的人次、服務的人次越來越多，航站、場站也越來越寬，但是負責國家國門安全的警務人員卻沒有增加；服務的範疇越來越大、服務的人次越來越多、需要維護的安全也越來越多，雖然剛才你們說有提升設施跟設備，但汰換的都是 10 年以上、甚至是 15 年以上的

老舊設備。這幾年來，我們頻頻聽到桃園機場破獲毒品，屢創佳績是好事，但我們是不是也應該要提升航警局查緝毒品的設施跟設備？還要培訓緝毒犬，全國沒有多少隻的緝毒犬，但牠們卻被操到快過勞了，所以這個部分是不是也應該要加強？本席提出這幾個概念是希望，我們國門的安全問題能夠更完備的被兼顧到，可以嗎？

賀陳部長旦：是，大方向我們一定會遵照委員現在所提醒的，其實航警的人力，交通部和內政部已經共同向院裡面做爭取了。

徐委員榛蔚：好，這個部分要麻煩部長跟內政部、警政署，大家一起來關注，畢竟這是國門，尤其你們現在又要增建第三航廈，要走的範疇越來越遠了，不足的人力真的要補足，不要讓警政或海關的人力因為長期的疲倦而過勞。

賀陳部長旦：是的。

徐委員榛蔚：再來本席要請教花蓮機場的問題。其實花蓮機場在全盛時期，一年曾經有過 28,300 個班次，總共服務 1,185,000 人次。花蓮機場是在民國 90 年成為國際機場的，民國 93 年也擴建場站，但是現在一年只剩下 4,000 個航次，所以我們現在要怎麼樣活化花蓮機場，這個方案民航局必須要提出來。

臺灣現在正在發展觀光，花東也是觀光大縣，所以不定期包機補助的這個部分，交通部可不可以政策性的來協助？部長，什麼叫作「政策性的來協助」？現在桃園機場的航線這麼滿，是不是可以將國際航線引進到台東機場或是花蓮機場？

賀陳部長旦：我們有包機的補助標準，我們會鼓勵。

徐委員榛蔚：我們現在要討論的就是包機補助這部分，因為設限實在太多！觀光局有推動境外包機補助旅客來臺獎助要點，但是層層卡關，整個政策滯礙難行、難以推動。其推動觀光就像養小孩一樣，從他開始學走路，一直到他會走、會跑了，你才可以放手來讓他獨立單飛。

賀陳部長旦：是，我們了解，這個細節我能不能夠請觀光局的蔡執行秘書來跟您說明？

徐委員榛蔚：先等一下好嗎？先讓我表達我的想法。

賀陳部長旦：沒問題，謝謝。

徐委員榛蔚：我們現在有「無定期包機補助」，這就是當一個航線要開始營運前，先對無定期包機做補助，此時可能就像我們要開始學走路一樣，要用漸進式的方式來給予協助，讓它可以成為定期航班。從無定期包機就開始補助，一直到定期包機也給予補助，等到它站穩了，再給它定期航班，況且現在無定期包機也因為國家的不同而有不同的補助金額。

本席這樣講好了，當一個觀光團隊、相關的產業鏈要去申請無定期包機前，一定會先找滿觀光客，因為會先來踩線，所以一定會等到滿機後，才會來臺東或是花蓮。之後他們也會研究這條航線到底可不可以經營？旅遊方也會考慮這條航線是否足夠吸引他們？最後才會漸進式的發展到定期包機。可是現在無定期包機雖然有補助，但是到了定期包機就放手了，所以我們是不是可以往這樣的政策來推動？

賀陳部長旦：對，我們現在也是朝向比較彈性的方向來進行，這部分我是不是可以請執秘來跟您說明？

徐委員榛蔚：好，我們往這個方向來推動好不好？

主席：請交通部觀光局蔡執行秘書說明。

蔡執行秘書明玲：主席、各位委員。委員的想法觀光局會考慮，因為東部的狀況比較特殊，其實我們的定期包機已經針對東部的特殊狀況做了一些修正。

徐委員榛蔚：好，本席有一個主決議：「必須分階段來補助包機，以利航線的養成，在該航線成為定期航線之前，不定期包機與定期包機皆應給予補助。」我們可以往這個方向來走嗎？既然國家要做政策性的推動，那我們就要往這個方向來走，如此這個航線才能養成，好不好？

賀陳部長旦：這個階段性的作法我們願意一起來配合。

徐委員榛蔚：好，謝謝！主席，請再給我一分鐘，讓我講無人機的問題。

主席：請控制一下時間。

徐委員榛蔚：好的。無人機因為沒有專法的約定，其實無人機現在非常的夯，甚至可能已經有產業鏈了。換句話說從它的製造、運用、遊憩到農業已經慢慢的形成產業鏈，所以我們是不是可以提出無人空拍機的專法？讓想要從事這個產業鏈的喜好者有法可依循，可以嗎？像剛才也有很多委員提到，現在無人機也可以用於規模噴灑農藥，也可以空拍來做成 CF、成為行銷的產業，所以這個產業是有人關注的，但是我們的法必須要走在前面，要讓有興趣從事這個產業的人有法可依循，而不是只有罰錢、罰錢、再罰錢，我們不應該只有這種消極的作法，好不好？

賀陳部長旦：是，您這些宏觀性的看法，我們會等明天行政院院會通過後，再送到立法院來請大家指教。

徐委員榛蔚：好，謝謝你。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，本席想要先跟你請教一下跟交通部有關的問題，但本席認為只有交通部的層級還不足以解決這個問題。部長，你應該有看到這 2 天的媒體報導，美國要在臺灣辦理預先安檢，有預先路徑跟預先安檢這二個階段的計畫，且應該會在 11 月初跟內政部共同舉辦預辦入境計畫，部長對此有何看法？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對旅客來講，可以分散安全檢查上的壓力；但另外一方面，這代表我們航空公司和機場的安檢夠水準才會被納入，我認為這是一個值得努力的方向。

鄭委員運鵬：之所以會納入預辦入境名單，應該是五年前對美國免簽之後，美國認為國人的整體素質與安檢效率均有所提升，這當然是一種肯定，可以節省本國人和美國人，以及使用美國護照者和從臺灣出境到美國者的時間。但我認為比較重要的是下一個階段，基於成本考量，如果台灣的桃園機場可以辦理預先安檢的話，應該可以吸引國外旅客到桃園轉機，請問部長對此是否所有瞭解？

賀陳部長旦：有，但這樣一來，我們就必須增加設備了。再者，現階段的桃園機場是不是比較擁擠？又該如何安排？所以我想這件事恐怕還需要做細部的深入了解。

鄭委員運鵬：部長的回答正是我所擔心的！也就是僅限於空間與行政上的答復，缺乏更高層級的考

量，亦缺乏政治與國際關係考量。目前美國實施境外入境審查的地方有加拿大、迦勒比海、愛爾蘭、阿拉伯聯合大公國，為數不多，或許美國對此也有區域上的考量。美國國土安全部在 2015 年於官網上公布，打算新增的境外入境審查國家中，亞洲就是日本，而臺灣也被列入了。如果桃園機場設置美國境外安檢入境審查，成為美方的合作單位，如此可以將臺灣和美國政治關係進一步的、制度性的拉上國際舞台，就長期而言，這是好事，請問部長是否贊成？

賀陳部長旦：剛才我也報告過，這些代表了他們對我們機場和國人水平的肯定。不過美方之所以開放，應該也有其策略性作為，並非我們單方面去做就可以做到……

鄭委員運鵬：當然不是我們申請人家就會同意，所以應該是對雙方都有好處。再者，這樣的合作對國際而言，將會視為對臺灣國民與政府治理的正面肯定，包含交通部門在內，這點應該是沒錯的？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：如果預先辦理入境審查，臺灣也可以進一步深化，成為吸引國際旅客過境的誘因，這點也沒錯吧？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：這件事我想政府會樂觀其成，尤其是交通部。至於交通部本身的顧慮倒沒那麼必要。將臺灣納入境外預先安檢這項計畫，是否有行政院層級，甚或總統府層級、國安層級的介入？抑或直接交代由交通部決定即可？

賀陳部長旦：目前尚未有什麼特別專案，而美方也只是試探性的，分別詢問過一些部會，我們已經將此情況向行政院反映，希望能有一個更高、更宏觀的思考。

鄭委員運鵬：所以這不是看輕交通部與桃園機場，而這也不是桃園機場所可以單方面決定的。

賀陳部長旦：我們曾與相關部會交涉。

鄭委員運鵬：應該請行政院成立專案小組來評估，這點部長可以接受嗎？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：接下來請教遠航的問題。對於遠航的問題，前面幾位委員都曾提出不同面向與數據，整體而言，我認為交通部應該從復興航空和遠航來看監理問題。整體來說，我覺得遠航不如復興！不知部長以為如何？或許遠航運氣比較好，近幾年沒有發生不幸事件，但至少復興資金夠，還有經營改善意願，只是後來業主不想玩了！所以對於遠航，交通部應該提高警覺，且必須提出相關措施以保障旅客安全、員工和旅行社權益，這是一定要做的。其次，我看到一個結構問題，那就是民航公司的申請條件不切實際！從遠航、復興和瑞聯三家來看，其後期的經理人與資金根本與航空無關，幾乎都是建設公司，以致問題重重。換言之，航空對業者而言是異業，所以錢換來換去，一旦無心經營了，交通部也拿他沒輒！再者，如何落實高度的公益監理？去年底復興航空事件後，我曾提案修法，希望設置強制的公益監察人與勞工董事。在此，我希望在明天行政院院會討論交通部版時，部長能考慮一下這點。

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：請部長看一下這則新聞，我想這標題對民航局和交通部來說很不公平。那就是—民航

史上首見航空公司砲轟民航局。交通部核准了一家民航公司設立，本意是想生個兒子來賺錢，沒想到是生了個阿公，自己表現不好，敗掉家業，還怪政府監理得太嚴格，怪政府對不起他！尾大不掉到最後，就是債多不愁，甚至騎到政府頭上，騎到旅客頭上，簡直是本末倒置，好似他才是老闆，我認為這種事絕對不能發生！這件事到底該怎麼處理？我知道從 3 月開始，民航局就緊盯著遠航，這點做得不錯，才會有現在的有小事沒大事，算不幸中的大幸。遠航的問題有兩個：財務與飛安疑慮。以財務問題來說，應該是他們把用遠航借來的二十幾億拿去給母企業建設公司使用，局長，是不是這樣？

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：所以根本不該讓他們用遠航名義去借錢來給建設公司使用……

林局長國顯：我們有要求改正。

鄭委員運鵬：請他們改正？他們何時會把錢還回來？

林局長國顯：已經罰兩次了，他們的承諾是年底，12 月底之前。

鄭委員運鵬：建設公司的土地也會拿來增資遠航？

林局長國顯：這是他們所提出的方案之一。

鄭委員運鵬：這會變成遠航沒有資產借錢，這才是大問題！再來是飛安有疑慮，小擦撞就算了，但 7 月在賽普勒斯發生的就不是這樣了。他們說是輪胎磨損，可是我所聽到的卻是煞車的油管接錯，以致煞不住，才有後續的狀況！可見媒體看到的不一定是真的，這件事也毋須證實真偽，反正就是遠航有問題！我查了一下民航局所屬國籍航空 105 年所登記與試航的航空器狀況，遠航有八架，兩架是租的，只占民航局所監理下 236 架登記數的 4%，算是小公司，以民航公司來說，應該沒錯吧？

林局長國顯：是。

鄭委員運鵬：可是這 4%，卻幾乎占了民航局所有的本業與一半人力，值得嗎？部長覺得值得嗎？

賀陳部長旦：首先，雖然我們從 3 月開始盯遠航的財務和飛安，也許目前仍無法一步到位，但在 7 月底時，遠航也陸續有新的飛機來，這代表遠航有真正想改善營運的企圖心。至於財務部分，雖然仍無法全面改善，不過就消費者權益而言，遠航已經同意我們設立專戶的要求，並於 10 月底完成。我們希望這家公司能儘快安穩上路，當然，遠航自己也要爭氣，不能只光靠政府扶助。

鄭委員運鵬：以這 4%、八架飛機來說，還不是每一架都能飛，但交通部卻已經耗了這麼多人力與成本，實在有點對不起那些好好管理與經營的公司……

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：同時也對不起國人，對不起守法的民航公司。我為什麼說遠東不如復興？根據瞭解，復興在停飛前機隊還在更新，這方面遠東的腳步比較緩慢，且只租不買，還是租老飛機；復興的母公司財務不錯，只是單純不想玩了，也提撥錢進入專戶，算有信用；至於遠航，卻得替母公司舉債 22 億，機隊只占民航局航空器登記數的 4%！為了這樣一家公司，交通部耗費那麼多

資源，還得到立法院備詢，實在不值得！我幫部長想了幾個措施：第一，保障旅客安全、員工與旅行社權益。部長，月底會成立消費者專戶，錢會進去嗎？你們要求多少錢？

林局長國顯：我們要求必須與賣出去的票款等值，目前遠航在民航局有 6,000 多萬的補助款，這部分我們會先放入專戶。當然，這戶頭需要民航局同意才能動支。

鄭委員運鵬：第二，飛安不能打折。以機隊更新來說，其他公司機齡平均最高是 12 年，遠航是 22 年，請問遠航有承諾機隊更新嗎？

林局長國顯：有提出計畫，屆時會有 9 架 ATR 進來，且今年會先進 2 架。

鄭委員運鵬：如果沒做到的話，你們絕不能坐視不管。

林局長國顯：至於飛安 KPI 指標，我們則會按月督察，如果沒做到……

鄭委員運鵬：沒做到就不要再跟他浪費力氣了，好不好？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：部長，講真的，民航公司的申請條款很不切實際，30 年前，你們為了長榮航空公司要去登記已經改過一次，現在又為了長榮航空的下一代—星宇航空，你們再改一次，取消經營國際運輸及國際貿易 5 年以上的門檻。部長，把這個叫做星宇條款，完全沒有意義。一個民航公司的經營，錢跟管理到位就好了，你管它錢從哪裡來？我認為，投資第一個要件是財力要夠，不要玩假的；其次是經理要夠專業，這部分就要看證照。再來就是公司要有資產，遠航現在是連資產都沒有，還拿它的母公司土地來借錢。部長，這個公司治理的部分，你瞭解嗎？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：我們來看一下，這三家已經發生狀況，兩間結束的公司。大家都知道，遠航的母公司是華福集團公司；復興航空的母公司是國產實業，他們都是營造跟建商。瑞聯航空也是一樣。為什麼我會舉這三家公司為例？因為它們都是根據你們的管理規則，比如幾年國際經驗及什麼的而設立的，它本來的原始設立、資金都符合你們當初的標準，但是等到公司經營不下去而增資後，全部都換人了。所以，你們那套申請設立的管理規則，講真的，只是限制人家的設立申請，至於借殼上市、資金進入的部分，你們完全都管不到，到最後都發生問題了。

部長，針對這一點，我認為取消它的資格是對的，你不需要讓大家覺得你為張國煒、星宇航空怎麼樣，因為本來的規定就有問題啊！現在是要如何讓它的資產、資金、管理它的證照跟機隊確實的發生在公司，這樣才有道理啊！這三家公司全部不是民航背景，不是說這樣不好，他出錢沒有關係，但是他根本玩不下去嘛，這個狀況要如何避免？不是在申請時，而在他營運時，你們就要落實。

部長，有關這一點，你們是不是可以處理？管理規則你們部裡處理就好，不需要修法嘛！

賀陳部長旦：我們正在公告，12 月底修改辦法就會生效，確實如委員所講，過去為了那紙出生證明去湊一個數字，實際營運上面的監督並不落實，這件事情我們應該要……

鄭委員運鵬：到最後是別人在養這個公司，完全不是當初申請的那回事，騙人的！還是務實一點比較好，不需要下次又有一家民航公司要申請時，你們再來修規定。

最後，去年復興航空發生事情時，在 12 月底我就已經提出質詢，建議修改民航法、增設勞工

董事、公益董事及監察人，公益監察人及董事由交通部指派。部長，現在要修法了，您對這個修法的方向、立場為何？它沒有在行政院版，這一點，講真的我相當失望！

賀陳部長旦：這個部分業界有些反應，沒有落實的部分，等法案送到立法院時再跟大家探討，看要怎樣強化這上面的管理。

鄭委員運鵬：部長，遠航你們兩個組都下去幫忙了，好像公司是你們的一樣，事實上你們一張股票都沒有，你們與其等到發生事情才落實這個監理，大家擔心受怕也不敢去買它的機票，不如平常就落實你們的高度監理，落實公益董事或監察人，好不好？

賀陳部長旦：好，公司法的相關規定我們一起來討論，謝謝。

鄭委員運鵬：好，謝謝部長。

主席（鄭委員運鵬）：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。請教部長，，你怎麼看現在的桃園航空城跟未來的桃園航空城？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。桃園航空城開始時的規模比較宏大一點，以現在來看，很多內容跟航空產業未必相關，所以在執行中就會受到一些困擾，眼前我們也看見航空相關產業，不管是維修或是貨運的部分，有土地需求，所以過去的規劃跟現在的執行，實質上有落差，我們覺得航空城應該要做一些機動性的調整才好。

李委員鴻鈞：民國 99 年桃園航空城正式納入中央，最早由桃園縣政府開始推動，那時本席跟朱立倫縣長說，這不是一個縣就可以推得動，必須由中央統籌推動。我們現在來看當時的時空背景，當初桃園航空城的規劃是非常龐大的規劃，牽扯到整個亞太營運中心母計畫的方向。可是，從中央著手開始到現在，經過 8 年的時間，桃園航空城變成什麼樣子？它幾乎沒有進展！單從預算編列來看，民國 99 年約編列 20 億元，到今年 8 月只執行 4.38 億元，如果這個數字有錯的話，你們隨時可以更正。

簡單來講，我們要看幾個面向，環顧我們的周遭，包括韓國仁川、新加坡等國家，他們的航空城規劃跟我們差不多是同一個時間在做，現在人家都已經開始啟動了，如果按照我們的行程規劃，光是土地徵收就要到民國 118 年，你們的預算編列是到 118 年，等於光是土地的搞定你們還要再花 10 年的時間，現在已經花將近 8、9 年的時間，還要再花 10 年才能搞定土地。我提醒部長，現在的時空背景對桃園航空城當初的規劃完全不利，意義已經不大，我們還需要砸這麼多錢下去嗎？

預算書顯示，以前編列 1,035 億 5,000 多萬元徵收土地，其中 821 億元是透過政府舉債去籌募資金，隔了兩年，你們的預算暴增為 1,666 億 9,000 多萬元，將近 1,667 億元，然後政府的舉債從當初的 821 億元拉高到 1,300 億元。

簡單來講，現在的桃園航空城計畫已經是爛攤子一個，這 9 年來，20 幾億元的預算才花四點多億元，這個錢是要用來買土地，桃園航空規劃的規模並沒有改變，沒有比較大！結果我們的預算暴增 600 億元，問題是出在哪裡？

賀陳部長旦：據我的瞭解，現在有一些國防部的土地也納入這裡面，與它原來的財源安排方式不一樣。

李委員鴻鈞：當初，我們確定徵收的土地面積是 1,481 公頃，完全沒有改變，結果預算暴增這麼多。我提醒部長，我們應該靜下心來看桃園航空城這件事情，重新再把它檢視一次。有需要花這麼多錢嗎？趁現在我們還沒有把錢花下去的時候，應該重新再檢視一遍，即使現在把整個桃園航空城蓋起來，會不會真的活絡臺灣的整體經濟？我覺得國發會、經建會應該重新再把它檢視一次。還要再舉債 1,000 億元，還要再花上千億元的東西，我們花了將近 9 年時間，幾乎是停滯不前。桃園現在最需要的是什麼？桃園航空城、桃園機場現在最急迫需要的是第三航廈跟第三跑道，結果我們現在是本末倒置地把它倒過來，把當初規劃的跑道往北移，我覺得部長應該趁現在還沒有砸大錢的時候，痛定思痛地把國際環境、整體的規劃，再重新檢視一遍，想辦法把第三跑道拉到跟第三航廈最接近、最適用的地方，趕快把它搞定，我認為如果航空城再這樣搞下去也沒有多大意義。

當然，這會牽扯到國家整體發展的方向，可是當經過 10 年以後，再經過建設以後，如果這樣的速度不變的話，還要再花將近 15 年以後才會弄出一個十幾年前規劃的桃園航空城，這個前前後後加起來一共花將近 30 年的時間，等於 15 年後的桃園航空城，它當初規劃的功能、機能跟方向還符合這個時代的需要跟背景嗎？真的能夠創造出國家整體的競爭力嗎？我打了一個非常大的問號！我們現在不能用既定的形式進行，真的要省思這個事情，你作為一個執政的部長，應該在行政院會對行政院長提出，我也會對行政院長提出這樣的看法，真的要好好地重新檢視一遍，這個錢砸下去就是上千億元，而且時效很長，功能也不一定會出得來。你心知肚明，現在桃園機場最需要的不是桃園航空城，現在國家門面最需要的是第三航廈、第三跑道，第三航廈、第三跑道的問題我講了十幾年，你們應該要迫切的快處理，可是現在的第三跑道是遙遙無期啊！如果桃園航空城沒有蓋完，只有一個第三跑道蓋在那個地方，光一個飛機的滑行要多久？

賀陳部長旦：委員非常清楚，第三跑道目前的位置需要取得土地……

李委員鴻鈞：對啊！它會北移當然有各方面的因素，我也不想講那麼多，可是它跟桃園航站的距離有夠遠！不是有夠遠，是非常遠耶！這就是我一直搞不懂的地方，軍方跑道其實是最近的，雖然有人說它的距離不夠、它的跑道比較短，可是跑道比較短是可以改變，對不對？花最少的錢，可以解決最大的問題，當初兩條跑道輪流修的時候，我就說軍方跑道可以備用，你們要趕快整理，馬上就可以用。可是你們就是死腦筋，不用這個建議，非要往北移花這麼多人民納稅錢，還要去徵收土地，搞得烏煙瘴氣的。我還是誠心的跟部長建議，真的好好地把桃園航空城重新再檢驗一遍。

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：要不然，照這個規劃行程，土地徵收政府還要負債一千多億元，還要砸上千億元徵收土地，最後做出來的航空城卻不符合現在的時代背景，還要 15 年耶！15 年以後的國際情勢發展是怎樣，完全不知道！當初規劃的桃園航空城在現在這個時間點完成，已經不符合它的競爭力

，完全都不對了嘛！所以，我們應該要去面對它。

賀陳部長旦：是的，您的指教，我們來整體檢討，謝謝。

李委員鴻鈞：好，謝謝。

主席：謝謝李鴻鈞委員及部長。

請周委員春米發言。

周委員春米：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，辛苦了！我先講前言，交通委員會一個禮拜大概可以看到部長 1 至 2 次，頻繁率算是很高，本席建議召委仿效司法及法制委員會做一些改裝，主要備詢官員部長、次長可以坐著跟大家對話，雖然這是一個題外話，因為還要做考量整體，只是交通委員會討論交通部的事情很多，我看早上委員的質詢，包括臺鐵軌道、遊覽車等等都希望聽到部長的意見，我認為交通部的備詢占交通委員會很重的比例，就算立委要監督部長，但至少也要在人道立場考量，部長要站一天的部分其實可以做一些調整，考慮參照司法及法制委員會，現在他們的官員備詢是坐著的。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

周委員春米：我的前言是有用心的。其實我今天要談的是恆春機場，我要請教部長，民航局 5 年計畫對臺灣 17 個機場的規劃是怎樣？

早上幾個委員也有提到，他們的點比較沈重都說：恆春機場是蚊子機場。我當然不願意我們的恆春機場被定位為蚊子機場，但這兩年因為沒有航空公司要承接，所以沒有班機去飛，但是去年行政院核定它為包機試辦計畫。我還是想要跟部長有所對話，我想讓部長瞭解為什麼我跟縣府會一直就這個部分對交通部、民航局提出請求救援的聲音，原因是第一個，恆春機場位於屏東最南端，墾丁又被列為外籍旅客來臺第 4 個最想去的地方。今天要到墾丁的話，以一般路線來看，搭高鐵到左營高鐵站再到恆春，只有客運或私人運具可用，私人運具大概需要花 100 分鐘，客運可能要兩個小時，這麼長的距離已經超越高雄搭高鐵到台北的時間。這個地理環境是它沒有辦法忽略的條件，就如同唐鳳政委之前到屏東去開空中醫療平台時的第一個感受，他說：屏東恆春好像是臺灣本島中的離島。這個地理條件大家都非常清楚，但這個感受則要到當地才會知道。

事實上，從數據也可以看得出來，左營高鐵站到恆春墾丁，私人運具差不多就要 100 分鐘，它的地理條件先天就是這樣，可是一年有七、八百萬的人去墾丁旅遊，這也是不容忽視的優勢條件，我們要好好地運用、栽培這個優勢條件。今天交通部也對恆春觀光支線提出規劃，今天恆春機場不單單只是蚊子機場的問題，雖然許多委員就這個部分提出指教，但以我個人的觀感來看，絕對不是單純只有這個問題而已，它還牽涉到屏東在交通上的困境。如果今天要高速鐵路來屏東，你們會認為經濟效益不夠，但根據高鐵局的統計，從左營高鐵站搭轉乘到屏東的每天有 4,000 人的運次。不管是航空還是鐵路，今天我們要一個比較高速的交通工具，講了這麼久都不可得其之，這就是我今天希望部長不能只從民航局的角度來比較這十幾個機場哪些需要補助、哪些航運是不好的，還要能從台灣的最南端來看這個點，也不能忽略墾丁這個在觀光上很

優勢的景點。

很高興我們的高鐵已列入可行性評估，可惜仍有面對質疑的困難，屏東最南端是國境之南，中央的交通部要怎麼看待屏東交通的困境，要怎麼協助屏東解決這樣的交通問題？要高速鐵路會說經濟效益不夠，要航空公司就說有落山風沒有人要飛，但問題不能這樣看。我心疼部長整天都要站在這邊聽委員的指教，許多地方的聲音還是要直接與你溝通，所以我的前言就提到，我們今天不只是在審查民航局的預算，也不只是在看恆春機場的問題，而是在講整個屏東的交通建設，請問交通部到底是怎麼規劃和看待的？

賀陳部長旦：以空間與距離來看，大家確實會覺得服務的時間非常不適當，但我們也不敢為克服時間的問題就用航空完全取代，畢竟飛機是不是能夠服務確實有其市場與經營者的因素。然而，即使這樣的事情還不能實現，交通部還是希望把屏東，特別是墾丁這一帶的行為當成是以遊憩為主，如果遊憩不以速度去改善的話，我們就要思考如何提升其品質，不管是鐵路，還是像委員剛剛提到從左營到墾丁的公路，所有的服務水準都要能強化，包括我們會鼓勵業者使用好的車種，並在停站、費率與轉乘上能讓去屏東的人感覺公共運輸的服務水準是有提升的，這方面我們會逐步去做。

有關恆春機場的部分，我也覺得既然已有機場卻將它視為蚊子機場而準備放棄，真的是太可惜了……

周委員春米：太可惜了！

賀陳部長旦：所以要思考該如何把它當成交通以外……

周委員春米：這個機場本來不是你們開發的，而是軍用機場轉過來的。

賀陳部長旦：除了要爭取交通時間以外，還要思考有沒有其他機會可以讓交通和旅遊結合，這部分我們還有一些想法可以繼續努力。

周委員春米：從你的理念和專業來看，你應該可以感受到我在交通安全上是支持你的。

賀陳部長旦：是的。

周委員春米：你說很多事情不能講求速度，但交通講求的其實就是速度，而我們的地理環境要講的也是速度。

賀陳部長旦：我只是說無法立刻克服，但我們會努力。

周委員春米：希望你可以從部長的位置整體去看，這部分的問題到底要如何解決，我也多次請教過民航局局長有關恆春機場的問題，他說現在已核定包機，希望地方政府可以從自己的能力與條件去找，但我從另一個角度來看，昨天看到民航局的預算和報告，我比較難過甚至是已達生氣的地步是，這一年多來，民航局只能自己去做一個包機的計畫，但在具體的作為上民航局卻沒有進行任何預算的規劃或具體執行的計畫，這是我比較不能接受的。

賀陳部長旦：我請林局長補充說明。

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。我稍微說明一下，這個案子我們補助了 200 萬元給……

周委員春米：對，就是 200 萬元，但我還不好意思講呢！

林局長國顯：屏東縣政府提出了分階段性的活化計畫，第一階段會先向行政院爭取兩年的包機，目前委員要求我們和觀光局一起協助他，記得上星期屏東縣觀光處處長也找我們去開過會了，會再看看有什麼地方是我們可以幫上忙的。

周委員春米：看起來局長非常願意來協助，但就是「協助」，我不好意思說，你們就是給了一個 200 萬元的計畫而已。我們並不是要錢，我不是說過其實可以從台北做國內包機，或是國內的定期航線嗎？我們建議地方政府要做國外的商務或觀光，但國內不能擁有從台北到屏東這樣的航線嗎？許多台北的朋友喜歡來墾丁，但是他們都說墾丁太遠了，實際上就是搭高鐵之外，再加上 100 分鐘的私人運具，你們要正視這個問題，我也為了這個問題與林局長討論了很久，但很遺憾的是，這一年來你們好像也沒有提出任何具體能去執行的幫助與協助。

賀陳部長旦：民航局這方面雖然沒有反映在預算上，但有關今天提到觀光的部分，針對屏東地區特別是墾丁，將來我們其實會有很多作為，會把觀光預算與配合的作為當成支持恆春機場……

周委員春米：謝謝部長今天給出的具體方向，光就恆春機場的部分，民航局和觀光局可以再做比較具體而實際的計畫，而不是只看著它兩年時間滿後卻沒有人包機，接著就把它 close 起來，這絕對不是恆春機場應該要得到的對價與命運。

賀陳部長旦：可以，我們會在兩個月之內把相關計畫提供給委員參考，同時我們與地方政府協調完後也會向您報告。

周委員春米：謝謝部長。

主席：請王委員榮璋發言。

王委員榮璋：主席、各位列席官員、各位同仁。從部長的專業和經驗來看，旅客買了機票後，要從機邊進入機艙裡，請問你認為應支付的合理費用是多少？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該不要錢。

王委員榮璋：對，我們在經驗上也都這樣認為。但就是有航空公司對障礙者提出有異於此的規定與作法。身權法第五十三條也清楚地規定，「國內航空運輸業者除民航主管機關所定之安全因素外，不得要求身心障礙者接受特殊限制或拒絕提供運輸服務。」，同樣地，第五十八條亦規定「國內航空業者除民航主管機關所訂之安全因素外，不認同身心障礙者可單獨旅行，而特別要求應有陪伴人共同飛行者，不得向陪伴人收費。」，但實際的情況是，華航子公司—虎航的相關規定不只在其網站上公告，也確實執行了。就像我剛剛講的，飛機如果停在外機坪，而必須提供機邊升降服務的話，單單一趟就要收費 6,800 元，而且是由障礙者自行支付。但虎航的機票是多少錢呢？以沖繩為例，機票大概就是 4,000 元左右，運氣好一點的話，或是時間差一點的話，一千多元就有了，但不管機票票價如何，登機的費用就是一人收 6,800 元，請問部長怎麼看？

賀陳部長旦：我不敢想像這個不合理的要求。這件事雖是介於地勤人員和航空公司之間，但這是服務的一部分，我們會來要求。

王委員榮璋：如果我搭飛機的時候希望座位可以好一點、寬敞一點、舒適一點的話，航空公司要求加價我可以理解。搭飛機的主要目的就在運輸，如果選擇不供餐，要自己帶便當和水壺的話，

我也可以理解，如此同樣也可以達到運輸的目的，但我買了票後進不了機艙，要進機艙還要自己負責，被另外收費，這其實就是一種排除。如果航空公司的飛機停放的地方不是空橋，反過來從機艙裡丟一根繩子下來讓大家攀繩而上，否則就要付費走樓梯，請問部長能容忍這樣的規定嗎？

賀陳部長旦：我認為這是不合理的。據我們所知，他們好像也在調整，11 月 1 日以後，對於不合理的事我們會馬上要求。

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。輪椅的部分在 11 月 1 日以後應該就不會再收費了，但您剛剛提到的升降梯，由於這是航空公司被地勤所收的費用……

王委員榮璋：這其實是另外一個問題，我之前已經跟他們協調過了，但他們仍然不願意改。原來的情況是，登機前我在櫃檯 check in 時，自己用的輪椅，不管是電動輪椅還是一般輪椅依規定都要託運，託運之後我就沒有自己的輪椅，一定要用地勤提供的輪椅，所以這個部分就要另外收費 1,500 元，而現在說不收費的部分只是針對持有身心障礙手冊或 65 歲以上的老人。所以在這方面就要特別小心，如果有人因病，像是有其他疾病、體弱或因故受傷，諸如腳扭傷、骨折等其他情況，就要使用他們提供的輪椅而另外再收 1,500 元。有人說，因為那是廉航，雖然華航在今年 8 月就宣稱它不是廉航了，因為它有包機和其他的服務，但其他的廉價航空公司卻沒有這樣的規定。我不曉得你們有沒有看過他們的特別標價，如果要飛日本的話，就不收費，亦即不收 6,800 元，請問部長和局長知道原因是什麼嗎？

林局長國顯：就我瞭解，日本的升降梯還是要收費的，輪椅也是要收費的。

王委員榮璋：但我認為他們不能向旅客收費。請你看看我所提供的資料，有關日本的起航點，按照日本的法令是免費提供的，地勤的相關支出費用他們會自行吸收，但在台灣的部分就要收費了。其中最重要的情況是，我到不了飛機邊就進不了機艙，如果是這樣的話，我買機票何用？由此可知，他們其實就是在排除載運行動不便的旅客，或身心障礙的旅客，更別提其中還規定視覺障礙者一定要有陪同者。如果視覺障礙者做過定向行動訓練的話，他們能做的事情很多，但規定就是一定要有陪同者，而且陪同者還要全額收費。凡此種種的規定，不但與法規不符，亦不合聯合國身心障礙者權利公約的相關規定，這是嚴重歧視與排除的行為。你們身為交通主管機關應該要負起責任，要向虎航提出相關要求，部長覺得呢？

賀陳部長旦：我們來瞭解，雖然他們有部分改善，但就像委員剛剛形容的，有些部分仍然是不合理的，特別是針對地區別而有排除的部分，這就更是一種不可理解的作為。請給我們兩個禮拜協調，會再向委員說明。

王委員榮璋：請將協調和處理的結果讓本席知道，謝謝部長。

賀陳部長旦：應該的，謝謝。

主席：請部長理解，王委員反映此事已有很長一段時間了，如果國籍的廉價航空最後要以剝削、甚至是排除弱勢來經營的話，就是一件非常丟臉的事情，所以麻煩部長最後不要用一些行政原因延宕此事。

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。部長，昨天臺鐵 431 車次在三民出軌一事，相信部長看了一定也很震驚和心痛。這一年多以來，不要說全國，光是東部，臺鐵列車就出軌了 3 次，如果這次的速度更快的話，後果將難以想像，好在這次不幸中的大幸是無人傷亡。每次發生事故，我們都會提出檢討的要求，但事情在這短短的一年多之內就重複發生到第三次，請問交通部到底有沒有進行後續的處理？有沒有和過去不同的檢討模式，讓我們可以相信這一次是真的要檢討和改進？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先，我們對於這件事情，真的非常遺憾也非常慚愧，關於檢討這次發生的原因，如果還是和以往一樣具有相同原始的根基，我們就必須痛定思痛地去檢討。之前就我們所瞭解，有部分可能是材料或是現場施作上的編組所致，所以目前現場在編組上都已有所改進，這次我們希望能在這方面有更進一步的發現並做根本的檢討，我們願意在一個月之內就整體進行報告。

蕭委員美琴：部長認為還要再一個月的時間才能查明此次出事的原因嗎？

賀陳部長旦：最主的問題是，原因可能不是單一的，我們希望能找到系統性的原因，也許深入一點會比較適當。

蕭委員美琴：火車一直是國人期待最安全的交通工具，但頻頻發生這樣的狀況，大家都無法接受。未來在前瞻基礎建設計畫的二軌施工過程中，若原來舊有的軌道有材料或其他方面不足的狀況，還希望能夠編入接下來要施工的整體內容中。

接著要討論民航的部分。剛剛其他委員都很關心台灣某些小機場要活化的問題，其中花蓮機場前幾天剛舉辦了觀光局 sponsor 的國際級自行車比賽，其中就有許多國外的選手來，他們是透過直飛香港的班機再轉機來台的，但在他們要離開的時候，因為我們用來安檢的 X 光設備可能不夠大，發生機車卡住的問題。我知道此事是在航警局的安檢範疇和責任範圍當中，可是我也知道國外也有機車騎士攜帶體育用品的情形，不只是自行車，有的可能還有沖浪設備與樂器，也就是並非一般行李規格的東西。據民航局回報，這幾天就是以手檢的方式在進行，不過，如果安檢相關器材的規格不足，或是與國外有所落差而全部都要用手檢的話，這樣會不會成為安檢的漏洞？如果我們要成為國際級自行車競賽或休閒旅遊的重心，未來是否能在整體設施的改善上考量到體育用品或所需的配套？

賀陳部長旦：我想有必要的設施應該要來改善，實際情形，請航警局向委員說明。

主席：請內政部警政署航警局湯副局長說明。

湯副局長明珠：主席、各位委員。謝謝委員關心，有關設備提升部分，我們會做檢討，在設備還沒有就位之前，我們是用手檢來檢查大型的機器，至於一般托運的 X 光機，則有兩種款式，目前花蓮機場配備的是 90X75 型，另外一種是 100X100 型，有關機器改善部分，我們再來研究。

蕭委員美琴：目前看到的資料，桃園機場是 100X100 型，花蓮機場跟松山的國內安檢都是用比較小的規格，這部分未來是不是可以考量升級的必要性？

湯副局長明珠：是。

蕭委員美琴：接下來我要講的也跟民航業務有關，就是現在這些小機場一直希望能夠活化跟擴大班機服務範圍，但在這個過程當中，昂貴的地勤代理費已經成為一種障礙，地勤費其實是一個惡性循環，因為班機少，所以地勤相對單班次成本高，成本高，人家就更不願意飛，然後就一直這樣惡性循環，我們要怎麼去脫離這樣的一個循環呢？我知道民航局作業基金或是觀光局，其實都有各種不同的補貼方案可作為誘因，但是航空公司願意克服這些障礙，或者基於成本考量，願意增加飛到這些小型機場的班機，目前的誘因好像還不足，是不是可以考量未來各種的補貼方案，也可以將地勤的成本差異算計在內？我舉一個例子，像現在花蓮每天飛香港的香港快運公司，他的花蓮地勤費用跟台中機場地勤費用差額好幾萬元，如何縮短這樣的差距？怎麼構成長期穩定的誘因？民航局可以好好思考。當然，地勤成本不是唯一考量，我也知道民航局在你們自己可以收費的範圍內，都會給予一些特別的減免與優惠，我想這是值得肯定的，但是國內很多地勤是由本國籍公司代理其他航空公司，有時候可能因為各自的競爭因素，或者是人事成本考量，他們不願意用 full-time 人員，而是用臨時人員編制來處理，甚至因為成本高，有時候根本就不願意接這些地勤代理，這就會跟你們今天業務報告中提到的，要擴大南向航空公司、擴大各國航空公司飛來台灣的目標是背道而馳。我們如何克服這個問題？其實應該要有一些機制，看是協調地勤代理公司的成本計算公式，或是處理地勤一方面不足，另一方面又收費過高的這兩方面問題，我都期待民航局可以去克服。

賀陳部長旦：首先，這是跟旅客有關的服務，如果航空公司覺得爭取包機對他們在商業上有幫助的話，是不是這部分能夠請他們酌予分攤地勤費用？第二，行政面上，有沒有可能以東部發展基金來支應，以幫助東部的產業發展？這部分我們可以跟相關單位協調爭取。

蕭委員美琴：剛剛部長提到由航空公司分攤地勤費用的建議，如果從目前飛的很多的廉價航空公司角度來看，以台中和花蓮兩個機場的差價，恐怕是要多賣十幾個位子，才會有盈餘負擔這個地勤費的成本！其他成本，包括人事、油錢等等都不算在內，光是地勤成本就這麼多了，我覺得恐怕還是要用其他方式來考量，早日促成我們東部機場的活化。謝謝。

賀陳部長旦：我們多元性來思考。謝謝。

主席：接下來登記發言的黃委員偉哲、孔委員文吉、吳委員志揚、林委員德福、江委員啟臣、徐委員永明、呂委員玉玲、鄭委員天財、張委員宏陸、黃委員昭順、劉委員世芳、邱委員志偉、鍾委員孔炤、張委員麗善、蔣委員萬安、許委員毓仁、賴委員瑞隆、姚委員文智、陳賴委員素美、羅委員明才及劉委員櫂豪均不在場。

報告委員會，登記質詢委員均已發言完畢。委員林德福所提書面質詢，列入紀錄，刊登公報。

委員林德福書面意見：

一、審查 107 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 107 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。

問題一、

請問交通部賀陳部長，107 年兩岸春節班機何時能夠與對岸協商好？預計何時開放民眾購買春節班機？春節班機票價是否比照往年提供持續提供國人優惠？售價大概會多少？

問題二、

台北松山及台中機場目前的宵禁時間是深夜 11 時，高雄機場是深夜 12 時，請問民航局林局長，是否有計畫要延後機場宵禁時間，以利班機起降？從民航局的角度會不會反對調整台灣時區？

問題三、

若松山機場遷移，將會對離島民眾交通、醫療產生衝擊。過去民航局曾有新聞稿表示，須等桃園機場第三跑道及第三航廈等重要設施完工並營運順利，才有條件評估替代松山機場功能之可行性。請問賀陳部長，松山機場是否有進行遷建相關的評估工作，目前進度到那邊？

問題四、

上次蔡總統出訪巴拿馬時，華航空服員發動罷工，蔡總統這次將在 10 月 28 日出訪我太平洋友邦馬紹爾群島，是否又會再發生空服員罷工事件？

對於航空業是否要納入「罷工預告制度」，勞動部已發函告知本席目前不會推動入法。因此，如何避免 107 年春節發生空服員罷工，影響民眾春節計畫，就是交通部的責任了，請問林局長已有那些方案可以因應解決，既可維護民眾權益，又能保障勞工？

主席：本次會議的提案及臨時提案截止收件。

針對今日會議，作如下決議：一、報告及詢答完畢。二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。

現在休息，10 月 26 日上午 9 時繼續開會。謝謝大家，辛苦了！

休息（12 時 46 分）

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時　　間　中華民國 106 年 10 月 26 日（星期四）9 時 7 分至 15 時 1 分

地　　點　本院紅樓 201 會議室

主　　席　鄭委員運鵬

主席：報告委員會，現在繼續開會，進行今日議程。

討　論　事　項

一、審查 107 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

二、審查 107 年度中央政府總預算案關於交通部民用航空局單位預算。

三、審查 107 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。

主席：現在進行交通部單位預算、民用航空局單位預算及民航事業作業基金分預算之處理，並進行協商。同時請議事人員宣讀討論事項之預算數及各項提案。

中華民國 107 年度中央政府總預算案

交通部主管

一、歲入部分

第 2 款　罰款及賠償收入

第 140 項　交通部 2,543 萬 6 千元。

第 3 款　規費收入

第 113 項　交通部 242 億 8,818 萬 2 千元。

第 4 款　財產收入

第 154 項　交通部 2,703 萬元。

第 5 款　營業盈餘及事業收入

第 8 項　交通部 239 億 4,188 萬 7 千元。

第 1 目　營業基金盈餘繳庫 89 億 7,967 萬 9 千元。

第 2 目　非營業特種基金賸餘繳庫 11 億 3,876 萬 4 千元。

第 3 目　投資收益 138 億 2,344 萬 4 千元。

第 7 款　其他收入

第 151 項　交通部 7,993 萬 4 千元。

交通部主管

二、歲出部分

第 14 款　交通部主管

第 1 項　交通部 260 億 3,590 萬 5 千元。

第 1 目　交通科技研究發展 6,115 萬 5 千元。

第 2 目　一般行政 7 億 5,213 萬 1 千元。

第 3 目　航政業務規劃及督導 3 億 5,259 萬元。

第 4 目　郵電業務規劃及督導 1,142 萬 1 千元。

第 5 目　路政業務規劃及督導 6 億 8,526 萬 6 千元。

第 6 目　道路交通安全 2 億 9,045 萬 7 千元。

第 7 目　軌道工程興建管理 4 億 0,554 萬元。

第 8 目　軌道安全提升與改善 1 億 0,969 萬 6 千元。

第 9 目　航政港政業務管理及執行 11 億 3,621 萬 1 千元。

第 10 目　營業基金 40 億 5,000 萬元。

第 11 目　鐵公路重要交通工程 135 億 1,485 萬 1 千元。

第 12 目　偏遠地區交通建設 11 億 7,960 萬元。

第 13 目　一般建築及設備 6 萬 3 千元。

第 14 目　第一預備金 1,114 萬 9 千元。

第 15 目　地方政府汽車燃料使用費分配短少補助 34 億 7,577 萬 5 千元。

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

交通部民用航空局歲入部分

第 2 款　罰款及賠償收入

第 141 項　民用航空局 470 萬 2 千元。

第 3 款　規費收入

第 114 項　民用航空局 2,442 萬 5 千元。

第 4 款　財產收入

第 155 項　民用航空局 2 千元。

第 7 款　其他收入

第 152 項　民用航空局 125 萬 4 千元。

交通部民用航空局歲出部分

第 14 款　交通部主管

第 2 項　民用航空局 3 億 2,807 萬 9 千元。

第 1 目　一般行政 3 億 2,663 萬 3 千元。

第 2 目　空運管理業務 24 萬 6 千元。

第 3 目　一般建築及設備無列數。

第 4 目　第一預備金 120 萬元。

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之預算數

㈠業務計畫：第 1-4～1-9 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。」。

㈡業務收支：

1. 業務總收入：181 億 6,337 萬 6 千元。

2. 業務總支出：121 億 8,814 萬 8 千元。

3. 本期賸餘：59 億 7,522 萬 8 千元。

㈢解繳公庫淨額：無列數。

㈣轉投資計畫：無列數。

㈤固定資產之建設改良擴充：41 億 7,399 萬元。

㈥國庫增撥基金額：無列數。

審查 107 年度總預算案

交通部單位預算

（委員提案資料）

1

科目<工作計畫>名稱：罰金罰鍰
本年度預算數：8,506 千元
建議增列數：5,000 千元
理由：
交通部 107 年度罰金罰鍰編列數為 8,506 千元，經查 104 年決算數 19,155 千元，105 年決算數 20,108 千元，編列過於保守，建議增列 5,000 千元。

提案人：

2

提案：

對於違反鐵路法案件之罰鍰收入，僅編列 10 萬 5 千元。然近年來，因違反鐵路法規定之行為大幅增加，導致火車行車事故案件增加，加上東部鐵路假日車票一票難求之現象日益嚴重，亦顯見違反鐵路法案件只增不減，但罰鍰金額卻未見提昇，表示執法不力，爰提案增列違反鐵路法案件之罰鍰收入到 30 萬元。

提案人：蔡易餘 [illegible] 陳歐珀 [illegible] 黃國書 周春米 陳素月 [illegible]

25

3

科目<工作計畫>名稱：一般賠償收入
本年度預算數：16,930 千元
建議增加數：10,000 千元
理由：
交通部 107 年一般賠償收入編列數為 16,930 千元，經查 103 年決算數為 40,171 千元，104 年 40,8316 千元，105 年 78,586 千元，預估編列過於保守，建議增列 10,000 千元。

提案人：

4

提案：

自由貿易港區為政府大力推動之政策，惟實施以來入駐自由港區事業家數及進用員工人數，近五年僅呈微幅成長。107 年度，自由港區事業或自由港區以外之事業入區營運審查收入費用卻僅編列 4 萬 2 千元，顯見對於自由貿易港之推動，政府部門亦呈現消極心態，為鞭策政府積極推動自由貿易港事業，爰提案增列本項審查費用至 8 萬 4 千元。

提案人：

5

科目或業務計畫名稱：歲入—汽車燃料使用費

預算數：23,738,032 千元

建議：增列 20 億元

案由：

107 年交通部單位預算歲入編列汽車燃料費使用費收入 237 億 3803 萬 2 千元，經查汽燃費於 105 年起採用新分配辦法，而 105 年度決算數為 257 億元，較預算數高出 30 億元。考量近年汽燃費實徵數均高於估計收入之 470 億元，此項歲入顯有低估之嫌，建議增列 20 億元。

提案人：

112

6

單位名稱：交通部
歲入　　單位預算書頁次：36
3 款 113 項 2 目 1 節

科目<工作計畫>名稱：汽車燃料使用費
本年度預算數：23,738,032 千元
建議增加數：1,000,000 千元

理由：
107 年度交通部編列汽車燃料使用費歲入預算數為 23,738,032 千元，系依全年度以 470 億估算中央之分配數。經查 104 年實徵數為 512 億，105 年實徵數為 512 億，今年 106 年截至 8 月底已徵收 477 億也超過 470 億，且 104 年交通部汽燃費決算數為 283 億，105 年 257 億，107 年僅編列 237 億，顯過於保守，爰建議增加歲入 1,000,000 千元。

提案人：

40

7

案由：鑒於我國汽機車數量逐年增加，理論上汽車燃料使用費收入應隨之成長。由於 107 年預算數與上年度預算數均為一致，顯有不符事實之虞。爰此，提案要求交通部 107 年度預算歲入項目第 3 款第 113 項第 2 目第 1 節「交通燃料使用費」23,738,032 千元應如實按照汽機車成長數量略微調漲歲入所得。

提案人：

8

單位：交通部

科目：通案-勞務承攬(P.111)

案由：交通部 107 年度「勞務承攬」預計進用 228 名勞務承攬人力，相關人力分別用於一般行政計劃 59 人、軌道工程計劃 29 人、鐵路建設計劃 94 人、航政業務計劃 46 人，然而勞務承攬容易造成同工不同酬，薪資階層化之問題，且交通部應重新盤點相關人力之配置，重新檢視各單位工作分配狀況，避免任用勞務承攬人力，爰此，交通部 107 年度有關「勞務承攬」之相關預算應予凍結 1/2，俟交通部針對部內人力配置，工作分配狀況進行盤整，並就勞務承攬人力之勞動權益保障進行說明，並提出書面報告後始得動支。

提案人：

9

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：頁

科目名稱：通案-勞務承攬

本年度預算數：　3 億 3,772 萬 8 千元

建議【∨】凍結數：五分之一

增刪理由：

交通部單位預算於 107 年度勞務承攬共進用 228 名勞務承攬人力，總經費高達 3 億 3,772 萬 8 千元。

惟交通部藉相關業務委外逃避雇主責任，是造成勞工低薪的元凶，未來編列預算應避免任用勞務承攬人力。爰針對交通部 107 年度有關「勞務承攬」之相關預算凍結五分之一，俟交通部未來勞務承攬人力之勞動權益保障及改善提出書面報告，送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 [illegible]

10

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：　款　項 目　　預算書頁次：

工作計畫：

分支計畫：

科目：　委辦費

本年度預算數：3 億 7758 萬 3 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度編列委辦費 3 億 7,758 萬 3 千元，較 106 年度預算 2 億 6,143 萬 5 千元及 105 年度決算 2 億 245 萬 3 千元分別增加 1 億 1,614 萬 8 千元及 1 億 7,513 萬元。依 107 年度中央及地方政府預算籌編原則第 2 點第 3 項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討;中央主管機關編製 107 年度概算應行注意辦理事項第 4 點第 2 項「緊縮經常支出」亦規範：「9.非當前迫切需要之委辦、…等應儘量減編。」。經查：交通部 107 年度部分委辦計畫同質性甚高，甚至委辦內容頗為雷同，允宜衡酌業務推動之優先順序並確切依行政院所訂撙節原則，審慎評估各項委辦計畫之迫切性或整合辦理之可行性，避免重複委辦，以維政府資源之有效運用。爰此，擬減列該項計畫編列經費 3 億 7758 萬 3 千元之三分之一。

提案人：陳歐珀

單位：交通部　11

科目：通案-委辦費(P.101)

案由：交通部 107 年度「委辦費」共編列 3 億 7,758 萬 3 千元，相關預算較 106 年度增加 1 億 1,614 萬 8 千元，增加幅度高達 30%，然而部分委辦內容相似，且過多委辦有違非當前迫切需要之委辦應儘量減編之預算編列要旨，爰此，交通部 107 年度「委辦費」預算 3 億 7,758 萬 3 千元，應予刪減 5000 萬元，並凍結 1/3，俟交通部就委辦計劃進行盤點、整合，就必要性進行重新評估，並提出書面報告後，始得動支。

提案人：

12

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：頁

科目名稱：通案-國內旅費

本年度預算數： 3,094 萬 8 千元

建議【∨】刪除數：五分之一

增刪理由：

交通部 107 年度國內旅費預算共編列 3,094 萬 8 千元，用途為參與國內會議、通勤等，為鼓勵政府推廣電子會議，避免行政效率低落，並樽節政府公帑。爰此，建議刪除交通部 107 年度國內旅費預算五分之一。

提案人：陳素月 林俊憲 鍾佳濱

黃國書 周春米

81

13

單位：交通部

科目：通案-國內旅費

案由：交通部 107 年度「國內旅費」預算共編列 3,094 萬 8 千元，用於參與國內會議、通勤等，為減少不必要之會議，鼓勵採行電子通訊會議，降低相關開支，爰，刪除交通部 107 年度「國內旅費」預算 10%。

提案人：

14

科目或業務計畫名稱：通案－國內旅費

預算數：30948 千元

建議：減列十分之一

案由：

107 年度交通部單位預算編列國內旅費 30,948 千元，考量行政院推動電子化政府已久，加以當前網路傳播、視訊會議技術進步，宜應減少會議往返，節省公帑，且交通部旅費往往隱藏於業務計畫之中，可動用額度高於預算書所呈現，為避免浪費，建議減列十分之一。

提案人：

15

案由：
107 年度交通部編列國內旅費 30,948 千元，然查 105 年度該項目決算數為 26,985 千元，顯有浮編之餘，且近年科技技術發達，應鼓勵多以電子會議進行，以減少公帑之浪費，故提案刪除 4,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 黃國書 林俊憲 陳素月 鄭寶清 陳歐珀 鍾佳濱 周春米

131

16

科目或業務計畫名稱：通案－出國及大陸旅費
預算數：出國旅費 7056 千元+大陸旅費 2647 千元，計 9703 千元。
建議：減列 100 萬元

案由：

107 年度交通部單位預算編列出國旅費及大陸旅費計 9703 千元，其中出國計畫項樹、人數均較 106 年減少，但經費不變，且眾多計畫連年編列，近三年均有類似計畫。而大陸旅費部分，兩岸氣氛不佳，高層交流幾乎中斷，導致執行率不佳，106 年預估最樂觀僅能達成七成。再者，部分考察項目重疊，有整合空間，而部分考察項目連年編列，實有檢討必要。建議統刪 100 萬元。

提案人：

17

案由：
107 年度交通部編列大陸地區旅費 2,387 千元，然查 105 年度該項目決算數為 1352 千元，顯有浮編之餘，為避免浪費公帑，故提案刪除 1,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 黃國書 林俊憲 陳素月 鄭寶清 陳歐珀 翁重鈞 周春米

132

18

歲計別：歲出
計畫名稱：「大陸地區旅費」
預算書頁次：第 102 頁
本年度預算：238 萬 7 千元

案由：
交通部於 107 年度「大陸地區旅費」編列預算 238 萬 7 千元，雖較 106 年度預算 306 萬 8 千元減少 68 萬 1 千元，惟經查派員赴大陸部分計畫與 106 年度皆相同，例如「赴大陸地區參訪自由貿易試驗區等經濟特區」，再從我國自由貿易港區推動多年，成效皆未如預期，顯見考察成果並未落實於我國建設；再者，部分考察計畫同質性甚高，例如「赴大陸地區參訪自由貿易試驗區等經濟特區」及「考察港口、物流及經濟特區相關政策及管理制度」雷同，其合理性令人質疑。**故建議刪減該預算 50 萬元，並檢討各項計畫之必要性，符合數實編列原則。**

提案人：林俊憲 鄭宇洽 黃田書 陳素月

19

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：頁

科目名稱：通案-大陸旅費

本年度預算數： 238 萬 7 千元

建議【∨】刪除數：五分之一

增刪理由：

交通部 107 年度大陸地區旅費預算共編列 238 萬 7 千元，用途為考察大陸地區交通建設發展及兩岸地區業務交流等，為減少不必要之會議，樽節政府公帑。爰此，建議刪除交通部 107 年度「大陸地區旅費」預算五分之一。

提案人：陳素月 [illegible] 饒慶鈴

[illegible] [illegible] [illegible]

80

20

案由：

107 年度交通部編列國外旅費 4,643 千元，然查 105 年度該項目決算數為 4,189 千元，顯有浮編之餘，為避免浪費公帑，故提案刪除 500 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 黃國書 林德福 鄭寶清 陳素月 陳歐珀 鍾佳濱 周春米

133

21

單位、基金名稱： 交通部 單位預算
科目名稱： 交通科技研究發展
本年度預算數： 6115 萬 5 千元
建議【V】刪減：6115 萬 5 千元【】凍結數：　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
交通部下設有「科技顧問室」並以 4 年為 1 期訂定交通科技委外研究計畫。但交通部 106 年度開始辦理的「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」，在 107 年度已經編列委辦費 1 億 6,880 萬 4 千元，辦理「智慧交通安全」、「運輸走廊壅塞改善」、「運輸資源整合共享」、「偏鄉交通便捷」、「車聯網科技發展應用」及「智慧運輸基礎與科技研發」等 6 項委外研究及計畫；兩項計畫間內容重疊，為節省國家資源，建請全數刪除。

提案人：

54

22

科目<工作計畫>名稱：交通科技研究發展
本年度預算數：61,155 千元
建議刪除數：23，105 千元

理由：
交通部 107 年度編列委辦費 377,583 千元，較 106 年度預算 261,435 千元及 105 年度決算 202,453 千元分別增加 1 億 1,614 萬 8 千元及 1 億 7,513 萬元。其中交通科技研究發展編列 61,155 千元，新增三項計畫，其中交通科技管理與技術發展計畫編列 5425 千元與數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫 17730 千元，皆屬於法制研究計畫之委辦案非屬科技研究，爰建議全數刪除，交通科技研究發展預算刪除 23,105 千元。

提案人：

44

23

單位：交通部單位預算

頁碼：P47、P 48

案由：交通部 107 年度第 14 款第 1 項第 1 目「交通科技研究發展」項下編列「01 交通科技研究暨應用推動計畫」542 萬 5 千元、「02 數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫」1773 萬元，是交通部 107 年度新增之繼續經費，卻未依預算法第 5 條、第 39 條規定，列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算；另外，「02 數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫」1773 萬元中，委辦費就高達 1768 萬元、占其經費的 99.54%，卻無從得知如此高額比例的委辦經費，所要達到的預期目標為何，將使立法院無法對行政機關所編列預算無法有效監督。爰此，建議各凍結十分之一，俟交通部就其計畫內容、預算執行情程及所預達成目標，向本院交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

137

24

提案：

交通科技研究發展，新增交通科技管理與技術發展計畫，共計 2498 萬 5 千元，107 年度編列第 1 年經費 542 萬 5 千元。然之前所列之交通技術發展規劃研究均已編竣，其規劃研究結果均未呈現，即驟然編列交通科技管理與技術發展技畫，前內容、項目為何均無說明，且其委辦費佔 99.26%，委辦內容為辦理交通科技發展管理相關研究計畫及推動智慧運輸相關計畫，亦仍為研究、規劃性質，其與之前之發展規劃研究到底有何不同，亦未見說明，顯見其預算編列浮濫，爰予以刪除本項計畫及第 1 年經費 542 萬 5 千元。

提案人：

21

25

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：　14 款 1 項 1 目　　預算書頁次：P 47

工作計畫：　5229011800 交通科技研究發展

分支計畫：　01 交通科技研究暨應用推動計畫

科目：

本年度預算數：542 萬 5 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度編列交通科技研究暨應用推動計畫之經費 542 萬 5 千元，為交通科技管理與技術發展計畫之第一年經費，該計畫總經費 2498 萬 5 千元，分 4 年辦理，期程自 107 至 110 年度。據該計畫可達成之預期目標為辦理交通科技人才之培育，推動智慧運輸相關計畫，然本計畫為交通部新興計畫，東部國道 5 號長年飽受塞車之苦，交通部陳稱將建置智慧運輸管理中心解決，但未見任何成效；況且本年度該計畫的委辦費也高達 538 萬 5 千元，交通部智庫之運研所猶如虛設，實在看不出會有甚麼推動績效。為免浪費公帑，擬全數刪減該項計畫本年度編列經費 542 萬 5 千元。

提案人：陳歐珀

26

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：47 頁

科目名稱：交通科技研究發展-交通科技暨應用推動計畫

本年度預算數：542 萬 5 千元

建議【∨】刪除數：全數刪除

增刪理由：

交通部 107 年度預算，於交通科技研究發展項下，針對交通科技管理與技術發展計畫編列 542 萬 5 千元。

經查，該計畫內容係辦理交通科技發展管理相關研究及推動智慧運輸相關計畫等，與路政管理項下智慧運輸系統發展建設計畫中的智慧運輸基礎及科技研發計畫內容幾乎雷同，交通部應審慎評估該兩項計畫間委辦內容之整合或資源流通共享，避免重複委辦，確切落實行政院所訂緊縮原則。爰此，建議本筆預算全數刪除。

提案人：陳素月 林俊憲 簡伯修

黃國書 周春米

82

27

單位名稱：交通部

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：47

科目名稱:交通科技研究發展-交通科技研究暨應用推動計畫

本年度預算數：542 萬 5 千元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

該計畫總計編列 542 萬 5 千元，其中委辦費 538 萬 5 千元「辦理交通科技發展管理相關研究及推動智慧運輸相關計畫等」，然卻與交通部 106 年度開始辦理「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」內容雷同，爰提案刪減該預算 542 萬 5 千元。

提案人：趙正宇 陳素月

99

28

案由：
107 年交通部預算編列交通科技研究暨應用推動計畫 5,425 千元，其中委辦費用編列 5,385 千元，佔計畫預算 99%，其委辦內容為辦理交通科技發展管理相關研究計畫及推動智慧運輸相關計畫等，然查交通部 107 年度預算有關路政管理項下已編列智慧運輸系統發展建設計畫預算，未避免預算重複編列，故提案刪除 5,385 千元。

提案人： 黃國書 鄭寶清 周春米 陳素月 徐欣瑩 陳玫昭 林俊憲

128

29

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：14 款 1 項 1 目　　預算書頁次：P47

工作計畫：5229011800 交通科技研究發展

分支計畫：01 交通科技研究計應用推動計畫

科目：　　本年度預算數：5,425 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度預算「交通科技研究發展-交通科技研究計應用推動計畫」其中「委辦費」項下編列 5,385 千元，辦理交通科技發展管理相關研究計畫及推動智慧運相關計畫等，惟交通部 106 年度開始辦理「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」(總經費 27 億 4,600 萬元，期程 106 至 109 年度，106 及 107 年度分別編列 5 億 4,600 萬元及 6 億 4,202 萬 2 千元)，107 年度編列委辦費 1 億 6,880 萬 4 千元辦理「智慧交通安全」、「運輸走廊壅塞改善」、「運輸資源整合共享」、「偏鄉交通便捷」、「車聯網科技發展應用」及「智慧運輸基礎與科技研發」等 6 項委外研究或建置平臺計畫，其中多項委辦項目似有重複委辦之嫌，為避免預算編列浮濫，樽節政府預算。爰此提案凍結該項計畫編列經費 1,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後動支。

提案人：陳歐珀

30

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：47 頁

科目名稱：交通科技研究發展-數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫

本年度預算數：1,773 萬元

建議【∨】刪除數：全數刪除

增刪理由：

交通部 107 年度預算，於交通科技研究發展項下，針對數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫編列 1,773 萬元。

經查，該計畫內容係推動數位國家創新經濟發展方案，建構兆位級寬頻連網與亞太網路電纜分散式高速網路交換樞紐，再詳查其工作重點，包括建立跨機關溝通與協調機制、推動高速寬頻網路級數位人全寬頻普及措施，其計畫內容之執行機關皆應為國家通訊傳播委員會，交通部與國家通訊傳播委員會之跨機關溝通亦不需任何費用。爰此，建議本筆預算全數刪除。

提案人：陳素月　[illegible]　[illegible]

[illegible]　[illegible]　[illegible]

[illegible]

83

31

科目或業務計畫名稱：交通科技研究發展 02 數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫

預算數：17730 千元

建議：全數減列

案由：

交通部 107 年度預算「交通科技研究發展」項下 02 數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫編列 17730 千元，用於推動數為國家創新經濟發展方案，建構兆位級寬頻聯網與亞太網路電纜分散是高速網路交換樞紐，然而從其計畫內容及預期效果來看，本項預算幾乎全為委外研究，且偏重政策及法制研究，與 NCC 權責多有重疊之處，且此計畫跨越 3 個年度，未經行政院核定即編列，有違預算法規定，建議全數減列。

提案人：

113

32

單位：交通部

科目：歲出 14 款 1 項 1 目 2 節-數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計劃(P.47~48)

案由：交通部 107 年度「交通科技研究發展-數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計劃」，項下『委辦費』編列預算 1,768 萬元，用於進行高速寬頻普及、數位人權等相關政策推動研發，惟相關業務應隸屬通訊傳播監理委員會之職掌，且該委員會於近年度針對數位人權、寬頻普及等亦有進行委託研究案，交通部辦理相關業務似有資源重覆分配之虞，爰此，相關預算應予全數刪除。

提案人：李彥秀 鄭寶清 代理

賀田書 周春米 王鴻薇

陳素月

93

33

案由：
107 年交通部預算編列數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫 17,730 千元，其中委辦費用編列 17,680 千元，佔總計畫經費 99.7%，然查國家通訊傳播委員會 107 年預算已有相關委辦費用編列，為避免浪費公帑及政府資源重疊，故提案全數刪除委辦費用。

提案人： 黃國書 鄭寶清 陳素月 代領

陳歐珀

周春米

127

34

歲計別：歲出
計畫名稱：「交通科技研究發展－關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」
預算書頁次：第 48 頁
本年度預算：3800 萬元

案由：
有鑑於交通部於 107 年度新增「交通科技研究發展－關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」，該計畫總經費 1 億 1432 萬 5 千元，(由交通部分擔 1 億元、國家科學技術發展基金負擔 1432 萬 5 千元)，107 年度編列預算 3800 萬，其中資訊軟體硬體設備費預算編列高達 2348 萬元，惟該計畫為新增計畫，辦理效益無具體說明，卻編列高額預算購置設備，其必要性令人質疑。**故建議刪減該預算 400 萬元，以符合政府撙節施政原則。**

提案人：林俊憲

35

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：14 款 1 項 1 目　　預算書頁次：P48

工作計畫：5229011800 交通科技研究發展

分支計畫：03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫

科目：　　本年度預算數：38,000 43,000 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度預算「交通科技研究發展-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」該項計畫總經費 114,325 千元，期程 106 至 109 年，本年度預算 38,000 43,000 千元，其中委辦費 6,000 千元用以「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN） 支援單位：協助研析 ICANN 所屬組織相關公共政策、法律及技術各層面等議題。」，惟交通部 107 年度「郵電業務規劃及督導-頻譜規劃與產業經營策略之協助」計畫下另編列委辦費 3,700 千元辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，依其委辦內容說明：「委託辦理線上域名網址討論平台，研析 GAC 討論議題以提供我國參與 GAC 之立場，…。」鑑於兩項委辦計畫同質性甚高，為避免預算編列浮濫，撙節政府預算。爰此提案凍結該項計畫編列經費 1,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後動支。

提案人：

36

單位、基金名稱：　交通部　單位預算
科目名稱：交通科技研究發展
本年度預算數：　6115 萬 5 千元
建議【V】刪減：600 萬　【】凍結數：　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：

交通部 107 年度新增「交通科技研究發展-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」,總經費 1 億 1,432 萬 5 千元，107 年度預算 3,800 萬元，其中包含委辦費 600 萬元用來「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN)支援單位：協助研析 ICANN 所屬組織相關公共政策、法律及技術各層面等議題。」但交通部在 107 年度「郵電業務規劃及督導-頻譜規劃與產業經營策略之協助」計畫下，已經另編列委辦費 370 萬元辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫。鑑於兩項委辦計畫同質性甚高，應整合辦理，以撙節支出，建議刪除。

提案人：鄭寶清　鄭寶清　李昆泰　林俊憲
鍾孔炤　陳歐珀
饒慶鈴　黃國書
何志偉　羅明才
何欣純
陳素月

52

37

單位：交通部

科目：歲出 14 款 1 項 1 目 3 節-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計劃(P.48-49)

案由：交通部 107 年度「交通科技研究發展-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計劃」，項下『委辦費』編列預算 600 萬元，用於提供制定國內網際網路相關法規之參考以及參與國際網路事務之研析，惟台灣網路資訊中心（TWNIC）董事會已修正通過捐助章程，改隸國家通訊傳播委員會（NCC），未來網際網路管理、網路治理、DNS 資安防護等相關管理與法令修正等皆為 NCC 之業務，爰此，相關預算應予全數刪除。

提案人：李昆漢　鄭寶清　林俊憲　劉建忻　翁重鈞代　黃田書　周陳秀　李彥秋　陳素月

94

38

科目或業務計畫名稱：交通科技研究發展 03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫

預算數：38000 千元

建議：減列委辦費 6000 千元

案由：

交通部 107 年度預算「交通科技研究發展 03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」項下編列委辦費 6000 千元委託專業團體支援研析網際網路名稱與 ICANN 所屬組織相關政策、法律、技術面之議題，提供政府單位參考。經查，郵電司在郵電業務規劃及督導另有編列 3700 千元委辦費辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，兩者同質性甚高，恐有重複編列之嫌。再者，此類委辦計畫往往委託業者或學者，其實質工作僅外國法規蒐集、翻譯，對過往政策之幫助並不明顯，且相關業務與 NCC 業務似有重疊之處，為免浪費，建議本項委辦費 6000 千元全數刪除。

提案人：

39

案由：
107 年交通部預算編列關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫 38,000 千元，其中委辦費用編列 6,000 千元，用於委託支援研析網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN)所屬組織相關公共政策等議題，然經查交通部已於郵電業務規劃及督導預算項下編列相同委辦費用 9,000 千元，疑有重複編列之嫌，故提案本筆預算全數刪除。

提案人： 黃國書 林德福 李昆澤
陳素月 鄭寶清
洪孟楷
周春米

126

40

單位：交通部單位預算

頁碼： P 48、P49、P59

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 1 目「交通科技研究發展」項下編列「03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」3800 萬元，其中編列委辦費 600 萬元，委託專業團體支援研析網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）所屬組織相關公共政策、法律及技術等各層面議題，不但沒有說明與「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」之間的關聯性，且與交通部「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助」所編列 370 萬元以辦理「我國網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN)暨政府諮詢委員會(GAC)議題研析計畫」性質相同。為避免交通部預算重複編列，爰建議「03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」項下委辦費 600 萬元凍結十分之一，俟交通部就該計畫所編列委辦經費所預達到之目標，及與「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助」項下「我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」之關聯，向本院交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

138

41

科目或業務計畫名稱：交通科技研究發展 03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫—設備及投資

預算數：23480 千元

建議： 減列 300 萬元，凍結 500 萬元

案由：

交通部 107 年度預算「交通科技研究發展 03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」項下編列資訊軟硬體設備費 23480 千元，用以購置硬體設備及系統開發。經查，交通部自 106 年度開始執行建置交通部關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心，用以提升交通領域整體資安水準，然而交通部轄下各單位每年均仍編列大筆資訊服務費用以提升資安，資安中心對於整體交通資安維護水準提升之效益恐有待評估，且投入大量預算購置資訊軟硬體設備亦缺明細。建議減列本項預算 300 萬元，並凍結 500 萬元，向交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

115

42

單位、基金名稱：　交通部 單位預算
科目名稱：一般行政
本年度預算數：7 億 5213 萬 1 千元
建議【V】刪減：　395千　　【】凍結數：　　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：

交通部於一般行政中編列「赴大陸地區考察交通建設」之經費，共 395 千元。據目前兩岸氛圍，考量大陸國情，以及過去考察狀況，本經費實無必要，應節約國家資源，建議全數刪除。

提案人：鄭寶清

49

43

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：14 款 1 項 2 目　　預算書頁次：P53

工作計畫：6029010100 一般行政

分支計畫：03 交通統計

科目：　　本年度預算數：8,745 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度預算「一般行政-交通統計」其中「一般事務費」項下編列 8,745 千元，辦理「汽車貨運調查」、「運輸及倉儲受雇員工薪資調查」等等調查項目所需之訪查、講習費、印製調查表及刊物、催表及資料登錄處理費、受查戶單位紀念品等，惟需求不明，為避免預算編列浮濫，樽節政府預算。爰此提案刪減該項計畫編列經費 3,000 千元，是否有當，敬請公決。

提案人：

44

歲計別：歲出　　**單位名稱：交通部**

款_項_目：　　預算書頁次：53

工作計畫：一般行政

分支計畫：交通統計-一般事務費

1 級科目：　　年度預算金額：874 萬 5 千元

2 級科目：

刪減或凍結：凍結　　擬刪凍金額：200 萬元

案由：

交通部辦理交通統計專案調查，其中針對汽車貨運、相關受雇員工薪資、計程車、遊覽車、運輸及倉儲業產值、遊樂園及主題樂園、交通部施政滿意度等作相關調查，惟預算說明內容未提及調查結果如何提供交通部作為決策擬定時之參考依據，爰針對交通部歲出預算「一般事務費」項下「交通統計」-「一般事務費」874 萬 5 千元，凍結 200 萬元，俟交通部提出相關計畫，向交通委員會報告後，始得動支。

提案人：

150

單位：交通部　45

科目：歲出 14 款 1 項 2 目 3 節-一般行政-交通統計(P.53)

案由：交通部 107 年度「一般行政-交通統計」，項下『一般事務費』中編列預算 769 萬 5 元，用於進行各項調查，然而其中「運輸及倉儲業受僱薪資調查」主計總處已有針對各業別進行薪資調查統計，而「遊樂園及主題樂園營業概況調查」理應由觀光局進行相關統計調查，顯見相關調查業務應重新盤整，爰此，交通部 107 年度『一般事務費』中有關調查之預算，「運輸及倉儲業受僱薪資調查」相關預算應全數刪除、其餘部分應凍結 1/2，俟交通部就調查統計進行整體盤整，提出書面報告後，始得動支。

提案人：

46

科目或業務計畫名稱：一般行政 05 資訊管理—資訊軟體設備費
預算數：33505 千元
建議：減列 3505 千元

案由：

交通部 107 年度預算「一般行政 05 資訊管理」項下編列資訊軟硬體設備費 33505 千元。經查，此項預算每年購置項目幾乎相同，尤其系統開發部分，包括員工入口網站、受長交辦系統開發、會議管理系統等，均是既有之系統，卻每年編列大量預算進行功能新增或擴充，對於功能之提升或業務之助益何在亦未述明，考量政府機關每年編列大筆資訊費用早遭外界詬病，實有撙節之必要，建議減列 3505 千元。

提案人：

47

單位、基金名稱：　交通部 單位預算
科目名稱：航政業務規劃及督導
本年度預算數：3 億 5259 萬
建議【V】刪減：二分之一　【】凍結數：　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
比較 104 至 107 年度交通部對於離島海運及港埠經營管理虧損補貼情形，補貼金額呈逐年增加，107 年預算已多出 104 年決算 7125 萬 9 千元，依據交通部「商港整體發展規劃 106-110 年」有關國內商港發展目標為「利用港埠資源提升客貨運服務水準，配合地方政策及資源發展觀光。」交通部應該檢討離島港埠營運定位，以及具體經營方針，強化觀光資源與交通運輸之結合，逐步降低對政府補助之依賴。為避免國家資源之浪費，提高離島港埠自身營運之競爭力，建議刪除預算二分之一。

提案人：鄭寶清 李昆忠 林俊憲 陳歐珀 薛化元 黃國書 周春米 孔文吉 陳素月

47

48

機關（單位）名稱：交通部　　**單位：新臺幣千元**

歲出

（單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」）

（以下各項僅填寫擬提案部分）

工作計畫名稱：航政業務規劃及督導

預算金額：352,590

預算書頁次：【 p.56 】

分支計畫及用途別科目：
（第一、二級）

預算金額：

預算書頁次：【　　】

提案

擬減列數：

擬凍結數：1/10

說明：

《國際機場園區發展條例》第 5 條明文規定主管機關應擬訂園區綱要計畫，報行政院核定（第 5 條第 1 項），並應視實際發展情況，至少每 5 年檢討修正一次（第 5 條第 3 項），報請行政院核定。經查，「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」係於 100 年 4 月 11 日經行政院核定，迄今已逾六年，交通部仍未提出檢討修正，有違《國際機場園區發展條例》之規定。交通部作為園區綱要計畫之主管機關，負有擬訂及於法定期限內檢討修正計畫之責，然逾期未完成檢討修正，顯有違失。爰凍結 107 年度交通部「航政業務規劃及督導」計畫之經費十分之一，待交通部參採「桃園航空城計畫『機場園區特定區』特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證會議」及「桃園航空城計畫『附近地區（第一期）特定區』特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證會議」中發言代表陳述之意見及聽證紀錄，完成「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」檢討修正，並提出專案報告予本院交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

49

歲計別：歲出　　**單位名稱：交通部**

款_項_目：　　預算書頁次：56

工作計畫：航政業務規劃及督導

分支計畫：航政及港務管理

1 級科目：　　年度預算金額：8,398 萬 7 千元

2 級科目：

刪減或凍結：凍結　　擬刪凍金額：500 萬元

案由：

我國自推動新南向政策以來，目標國家來台旅客、學生等各層面之人數皆有明顯增長，今年 1 至 7 月新南向 18 國來台旅客約 125 萬餘人次，較去年同期成長約 36.7%。為持續提升目標國家旅客來台觀光之意願，積極洽商通航或條約更顯重要。然預算書就配合新南向政策目標之計畫內容說明未臻明確，爰針對交通部歲出預算 3 目「航政業務規劃及督導」項下編列「航政及港務管理」分支計畫經費 8,398 萬 7 千元，凍結 500 萬元，俟交通部就拓展空運航權及修訂航約之執行目標及相關計畫，向交通委員會報告後，始得動支。

提案人：

147

50

單位名稱：交通部
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：59 頁
科目名稱：郵政業務規劃及督導-頻譜規劃與產業經營策略之協助
本年度預算數：1,116 萬 2 千元
建議【∨】刪除數：全數刪除
增刪理由：

交通部 107 年度預算，於郵政業務規劃及督導項下，針對頻譜規劃與產業經營策略之協助編列 1,116 萬 2 千元。

惟本項計畫內容係為辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，依其委辦內容說明：「委託辦理線上域名網址討論平台，研析 GAC 討論議題以提供我國參與 GAC 之立場，…。」與交通科技研究發展-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫中編列之委辦費 600 萬元用以「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN) 支援單位：協助研析 ICANN 所屬組織相關公共政策、法律及技術各層面等議題。」計畫內容幾乎重疊。爰此，建議將本筆預算全數刪除。

提案人：陳素月 林俊憲 徐世勳
黃國書 周春米 郭昇偉

84

51

單位名稱：交通部

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：59

科目名稱:郵電業務規劃及督導-頻譜規劃與產業經營策略之協助-委辦費

本年度預算數：~~900~~ 600 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

交通部 107 年度新增「交通科技研究發展-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」，總經費 1 億 1,432 萬 5 千元，107 年度預算 3,800 萬元，其中委辦費 600 萬元用以「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN)支援單位：協助研析 ICANN 所屬組織相關公共政策、法律及技術各層面等議題。」與交通部 107 年度「郵電業務規劃及督導-頻譜規劃與產業經營策略之協助」計畫下另編列委辦費 370 萬元辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，依其委辦內容說明：「委託辦理線上域名網址討論平台，研析 GAC 討論議題以提供我國參與 GAC 之立場，…。」鑑於兩項委辦計畫同質性甚高，爰提案刪減該預算 300 萬元。

提案人：趙正宇

52

科目或業務計畫名稱：郵電業務規劃及督導 02 頻譜規劃與產業經營策略之協助

預算數：5300 千元
建議：全數減列

案由：

交通部 107 年度預算「郵電業務規劃及督導 02 頻譜規劃與產業經營策略之協助」項下編列委辦費 5300 千元辦理「亞洲矽谷推動方案-規劃建構產業創新試驗場域」計畫。經查「亞洲矽谷」計畫係由國發會統籌規劃辦理，由各部會分工執行，此項委辦案係以委託規劃試驗場域電信基礎設施之軟硬體設備，顯已超過郵電司業務重心，建議全數減列。

提案人：

117

53

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：14 款 1 項 3 目　　預算書頁次：P59

工作計畫：6029011100 郵電業務規劃及督導

分支計畫：02 頻譜規劃與產業經營策略之協助

科目：　　本年度預算數：11,162 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度預算「郵電業務規劃及督導-頻譜規劃與產業經營策略之協助」該項計畫總經費 11,162 千元，該計畫下另編列委辦費 3,700 千元辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，依其委辦內容說明：「委託辦理線上域名網址討論平台，研析 GAC 討論議題以提供我國參與 GAC 之立場，…。」，惟交通部 107 年度預算「交通科技研究發展-關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」該項計畫總經費 114,325 千元，期程 106 至 109 年，本年度預算 43,000 千元，其中委辦費 6,000 千元用以「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN)　支援單位，鑑於兩項委辦計畫同質性甚高，為避免預算編列浮濫，樽節政府預算。爰此提案凍結該項計畫編列經費 1,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後動支。

提案人：陳歐珀

54

單位：交通部單位預算

頁碼： P59、P 48、P49

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 4 目「郵電業務規劃及督導」項下「02 頻譜規劃與產業經營策略之協助」1116 萬 2 千元，編列 370 萬元以辦理「我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」，非但沒有說明與「頻譜規劃與產業經營策略之協助」間關聯，且與交通部「交通科技研究發展」項下「03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」所編列委辦費 600 萬元以委託專業團體支援研析網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）所屬組織相關公共政策、法律及技術等各層面議題之性質雷同。爰建議凍結「我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」370 萬委辦費十分之一，俟交通部就該計畫所編列委辦經費所預達到之目標，及與 03 關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」之關聯，向本院委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

139

55

單位名稱：交通部
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：P.23
科目（工作計畫）名稱：路政業務規劃及督導-路政管理
本年度預算數：673285 千元
第 14 款第 1 項第 5 目第 1 節
建議【】增刪【∨】凍結數：凍結十分之一

案由：凍結「路政管理」預算十分之一，待交通部針對台鐵通譯人員人力不足及通譯報酬過低問題，提出修法政策與配套措施研議，提交立法院交通委員會專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

1. 近年兩岸及跨國婚姻逐漸普及，因婚姻來台之新住民人數已逾 52 萬人，加上新住民第二代，人數已超過 80 萬人，是為新興之族群。另一方面，在台外籍勞工亦有約 66 萬人，如何在食、衣、住、行等生活基本必須層面，給予便利化之協助，以利新住民族群之運用，是政府責無旁貸的責任。

2. 另一方面，「新南向政策」理應有足夠之配套措施，國內亦有眾多外籍移工，政府亦應鼓勵其休閒旅遊，成為最在地的「東南亞旅客」。同時，依據 105 年相較 104 年來東南亞地區臺旅客人數整體成長 16%，整體來臺人數已超過 150 萬人次。使其認識台灣的美，產生親近感，未來返回國可成為我國親善工作之一環。目前，台鐵已有在重點車站設有通譯人員設立。惟目前台鐵通譯人員制度遇有人力不足及通譯報酬過低問題。

3. 爰此，凍結交通部 107 年度路政管理預算十分之一，待交通部針對台鐵通譯人員人力不足及通譯報酬過低問題，提出修法政策與配套措施研議，送交立法院交通委員會專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：林麗蟬 [illegible]
徐榛蔚 [illegible]

167

56

科目或業務計畫名稱：路政管理 01 一般路政管理

預算數：31263 千元

建議：減列 500 萬元+凍結 1500 萬元

說明：刪減及凍結理由如下：

1. 面對國會與社會各界對於路政法規、觀光業務等之建議，若非毫無反應，即是效能不彰，導致我國路政管理制度落後，民怨鼎沸。
2. 委託辦理公路路線橋樑安全維護工作 6300 千元，台灣公路、橋樑眾多，此項經費究竟能達到何種效果頗有疑義，且此等安全維護工作應回歸業務單位公路總局。
3. 委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究 2500 千元。自行車管理目前已經納入相關交通法規，至於是否改變管理方式或法規增修部分，各界討論已久，且交通部下亦有運輸研究所可以辦理意見彙整研析，實無須委外進行研究。
4. 委託財團法人車輛安全審驗中心代辦車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心維護與運作業務，復查今年 9 月 6 號國發會公共政策提點子論壇之資訊，交通部已於 4 月已委託財團法人車輛安全審驗中心（VSCC）辦理「台灣新車安全評等制度研究」案，將參考國外新車安全評價制度(NCAP)之推動作法，並訂定車輛安全分級標準，以保障消費者權益，進一步降低用路人行車事故風險。惟查立法院交通委員會第 9 屆第 4 會期第 3 次會議交通部業務報告之內容，路政司仍未提出台灣新車安全評價制度（TW-NCAP）成立之具體期程與經費需求之規劃。爰此，凍結本計劃預算項下 9,000 千元，待交通部路政司提出具體之規劃內容，並向立法院交通委員會提出專案報告後始得動支。
5. 另舊山線全線復駛乃眾所期待，惟本計畫仍遲遲未見核定，恐嚴重影響台中市及苗栗縣等周邊城鎮之發展，有礙中臺灣鐵路觀光經濟之成長。爰此，凍結本科目 6,000 千元，待舊山線全線復駛計畫通過後始得動支。

提案人：

57

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：61 頁

科目名稱：路政管理-一般路政管理

本年度預算數：2,735 萬元

建議【∨】凍結數：三分之一

增刪理由：

交通部 107 年度預算，於路政管理項下，針對一般路政管理編列委辦費 2,735 萬元。

經查，該委辦費係辦理委託財團法人車安中心代辦車輛安全法規技術諮詢與管理資訊中心之維護、委託辦理公路路線橋梁安全維護工作、委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究、籌辦金路獎頒獎典禮、委託辦理交通技術標準規範整編及委託辦理車輛型式安全審驗發證業務等。為上述業務中、公路路線橋梁安全維護工作應為公路總局所業管、自行車法規增訂及安全管理之研究應為交通部運輸研究所管理，應各自回歸該局之公務預算。

爰此，建議凍結本筆費用三分之一，俟交通部將相關改善情形以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 林俊憲 代理 黃回書 周春米 郭國文

95

58

提案：

有關一般路政管理，其中委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究編列 250 萬元。但有關自行車法規及安全管理，係分別訂定於道路交通管理處罰條例及道路交通安全規則中，若認有需增訂及修改，亦僅需召開公聽會等匯集各方意見即可，不需花費大筆經費委外辦理，本項實有浪費預算之嫌，爰予以刪除 250 萬元。

提案人：

59

案由：有鑑於自行車法規增訂及安全管理之研究，應屬於路政司及運輸研究所等工務部門應有之職責，不應以委託辦理方式，造成公帑之浪費。爰此，提案刪除交通部 107 年度預算歲出項目第 14 款第 1 項第 5 目第 1 節路政管理中，「委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究經費」2,181 千元。

提案人：

60

歲計別：歲出
計畫名稱：「路政管理－智慧運輸系統發展建設計畫」
預算書頁次：第 61 頁
本年度預算：6 億 4202 萬 2 千元

案由：
有鑑於交通部於 107 年度編列「路政管理－智慧運輸系統發展建設計畫」預算 6 億 4202 萬 2 千元，其中委辦費編列 1 億 6880 萬 4 千元，其委辦內容包含智慧交通安全、車聯網科技發展運用、智慧運輸基礎與科技研發等業務，經查另一計畫「交通科技管理與技術發展計畫」編列委辦費編列 538 萬 5 千元辦理交通科技發展管理相關研究及推動智慧運輸相關計畫等業務，兩計畫委辦內容同質性甚高，應審慎評估委辦計畫整合辦理之可行性。**故建議刪減該預算 5000 萬元，以維護政府資源有效利用。**

提案人：林俊憲

61

科目或業務計畫名稱：路政管理 03 智慧運輸系統發展建設計畫—委辦費
預算數：168804 千元
建議：減列 1000 萬元，凍結 1000 萬元

案由：

交通部 107 年度預算「路政管理 03 智慧運輸系統發展建設計畫」項下編列委辦費 168804 千元。經查，此項預算包含 6 個委辦計畫，並以業務委辦為主，然而各項委辦計畫之間有的內容重疊，有的業務需要整合，方能發揮效益，否則各行其是，不能不能達到發展智慧運輸系統之目的，更是浪費公帑，因此，各項委辦計畫時有整合、精簡之必要。建議減列 1000 萬元，凍結 1000 萬元，向交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：

118

62

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：62

科目名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫-委辦費-智慧交通安全計畫

本年度預算數：3900 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依107年度中央及地方政府預算籌編原則第2點第3項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討。
2. 根據立法院預算中心報告指出：經查本計畫與交通部107年度科技顧問室之「交通科技管理與技術發展計畫」之委辦計畫同質性甚高。

綜上，爰提案刪減該預算1,200萬元。

提案人：趙正宇　陳素月　李昆忠　林俊憲　周春米

101

63

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：62

科目名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫-委辦費-運輸走廊雍塞改善計畫

本年度預算數：2000 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依107年度中央及地方政府預算籌編原則第2點第3項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討。
2. 根據立法院預算中心報告指出：經查本計畫與交通部107年度科技顧問室之「交通科技管理與技術發展計畫」之委辦計畫同質性甚高。

綜上，爰提案刪減該預算 800 萬元。

提案人：趙正宇

102

64

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：62

科目名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫-委辦費-運輸資源整合共享計畫

本年度預算數：6500 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依107年度中央及地方政府預算籌編原則第2點第3項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討。
2. 根據立法院預算中心報告指出：經查本計畫與交通部107年度科技顧問室之「交通科技管理與技術發展計畫」之委辦計畫同質性甚高。

綜上，爰提案刪減該預算1500萬元。

提案人：趙正宇 鍾孔炤 李昆澤 陳素月 邱鎮軍 許智傑 周春米 廖偉哲

103

65

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：62

科目名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫-委辦費-偏鄉交通便捷計畫

本年度預算數：1208 萬 4 千元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依107年度中央及地方政府預算籌編原則第2點第3項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討。
2. 根據立法院預算中心報告指出：經查本計畫與交通部107年度科技顧問室之「交通科技管理與技術發展計畫」之委辦計畫同質性甚高。

綜上，爰提案刪減該預算300萬元。

提案人：趙正宇 [illegible]

陳素月 [illegible]

104

66

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：62

科目名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫-委辦費-車聯網科技發展應用計畫

本年度預算數：1360 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依107年度中央及地方政府預算籌編原則第2點第3項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討。
2. 根據立法院預算中心報告指出：經查本計畫與交通部107年度科技顧問室之「交通科技管理與技術發展計畫」之委辦計畫同質性甚高。

綜上，爰提案刪減該預算360萬元。

提案人：趙正宇 鍾孔炬 林俊憲 陳素月 何志偉 邱泰源 劉建國 李昆諺

105

67

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：62

科目名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫-委辦費-智慧運輸基礎與科技發展計畫

本年度預算數：1912 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依107年度中央及地方政府預算籌編原則第2點第3項規定：政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討。
2. 根據立法院預算中心報告指出：經查本計畫與交通部107年度科技顧問室之「交通科技管理與技術發展計畫」之委辦計畫同質性甚高。

綜上，爰提案刪減該預算600萬元。

提案人：趙正宇　陳素月

106

68

案由：為避免大貨車及大客車等因內輪差或是視線死角造成車禍事故。交通部要求 107 年 1 月 1 日起新登檢領照之大客車與大貨車，應裝設合於規定之行車視野輔助系統，109 年 1 月 1 日起全面納入汽車定期檢查項目。有鑑於全台有超過 20 萬量大型車輛，尚有 19 萬多量尚未裝設行車視野輔助系統，交通部應呼籲相關車主與業者儘速裝置，而不是透過編列預算方式補助幾千輛車主裝置相關設備。此舉不僅浪費公帑，也容易出現申請不易、補助不公等相關弊端。爰此，提案刪除交通部 107 年度預算歲出第 14 款第 1 項第 5 目第 1 節「路政管理」項下「補助汽車貨運業及遊覽車客運業者等使用中大型車輛裝置行車事業輔助系統、轉彎及倒車警報裝置、外部近側俯視鏡」經費 85,696 千元。

提案人：

69 P1

提案：

路政管理下捐助汽車貨運業及遊覽車客運業等使用大型車輛裝置行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報裝置、外部近側視鏡及雷達系統等經費 8569 萬 6 千元。但道路交通安全規則業已修改，自 107 年 1 月 1 日起新登檢領照之大客車與大貨車等，應裝設合於規定之行車視野輔助系統；自 109 年 1 月 1 日起並全面納入車輛定期檢驗項目。但依交通部統計，自 105 年 11 月底已領牌之大型車輛約 20 萬輛，已裝設行車視野輔助系統者有 6186 輛。但本項經費，第一階段採全額補助，限額 2000 輛；第二階段採 8 成補助，限額 3000 輛，總計 5000 輛。其補助額度甚高，但可接收補助車輛所佔比例甚低，對於全面加裝行車視野輔助系統作用甚小，其可能有涉補助圖利特定人之嫌，而且對於已裝設行車視野輔助系統之業者不公。再查行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報裝置、外部近側視鏡及雷達系統裝置，均係為輔助駕駛人行車之安全設備，一般自用車均無補助，若發生肇事案件，亦需自行負擔責任。然對於汽車貨運業及遊覽車客運卻採全額或 8 成補助，所能達到之效果亦甚小，對於無補助或未能接受補助之汽車貨運業及

19 P1

69 P2

遊覽車客運業亦甚為不公平，此項經費花費甚鉅，但成果甚小，爰刪除本項預算 8569 萬 6 千元。

提案人：

19 P2

70

科目或業務計畫名稱：路政管理—03 智慧運輸系統發展建設計畫—對國內團體之捐助

預算數：85696 千元

建議：全數減列

案由：

交通部 107 年度預算「路政管理 03 智慧運輸系統發展建設計畫」項下編列獎補助費 85696 千元，捐助汽車貨運業及遊覽車客運業等使用中大型車輛裝置行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報裝置、外部近側視鏡及雷達系統等。經查截至 105 年 11 月底已領牌之大型車輛約 20 萬輛，包含大客車 3 萬 4,501 輛、大貨車為 16 萬 6,740 輛，已裝設行車視野輔助系統僅約 6,186 輛。本計畫規劃優先補助設籍於國際商港及國際機場縣市等較高風險車輛，並採二階段全額或 8 成補助，補助數量上限 5,000 輛，占我國目前使用中大型車輛數之比率甚低，能否達成推廣成效，恐有疑義。再者，本項補助額度偏高，受惠者少，補助之基準是否能兼顧公平、公開之原則，恐遭外界質疑。且參酌過去交通部相關補助政策屢遭外界詬病，應尋求更有效之政策工具，而非一味補助了事。建議本項預算全數減列。

提案人：

119

71

單位、基金名稱： 交通部 單位預算
科目名稱： 路政管理
本年度預算數： 6 億 7328 萬 5 千元
建議【V】刪減：十分之一　【】凍結數：　【】主決議
增刪/凍結/主決議理由：
交通部 107 年度「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」下編列「補助汽車貨運業及遊覽客運業等使用中大型車輛裝置行車視野輔助等相關系統之經費」就高達 8,569 萬 6 千元。

首先，依據交通部統計至 105 年 11 月底，已領牌之大型車輛中，已裝設行車視野輔助系統僅約 6,186 輛，比率甚低。其次，交通部於 105 年度鼓勵「使用中之大貨車與拖車自動更換新型防止捲入裝置」，以「部分」補貼方式辦理，但本計畫中的第 1 階段卻採「全額」補助，每輛車最高補助金額高達 3 萬 2 千元，除了公平性有疑義外，交通部也未對外說明。爰此，為樽節預算，避免浪費公帑，提案刪減十分之一。

提案人：鄭寶清

單位：交通部單位預算

頁碼： P61

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 5 目「路政業務規劃及督導第 1 節「路政管理」項下編列「03 智慧運輸系統發展建設建設計畫」6 億 4202 萬 2 千元，係 106 年至 109 年之 4 年跨年度計畫，以提升交通安全與順暢、增進民眾交通機動性及降低交通運輸之環境衝擊。政府現在係採取所謂滾動式檢討的方式編列預算，就是根據上一年度預算執行情形，來編列下一年度預算。交通部自 106 年度就本計畫編列相關經費，但 107 年度所編預算已與原始計畫有極大落差，顯見計畫已經趕不上變化（如後表），卻未說明計畫變更情形，使本院難以就其預算做有效審查與監督，爰建議「03 智慧運輸系統發展建設建設計畫」6 億 4202 萬 2 千元凍結五分之一，俟交通部就是項計畫內容變更情形，向本院交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

72 p2

106 年度預算書	106 年核定計畫	107 年度預算書
● 總經費 37 億 2700 萬元 ● 期程為 106 年至 109 年 ● 中央負擔 30 億元 ● 地方負擔 4 億 2200 萬元 ● 民間投資 3 億 500 萬元 ● 106 年度法定預算 5 億 4600 萬元	● 總經費 37 億 2800 萬元 ● 期程為 106 年至 109 年 ● 中央負擔 30 億 ● 地方政府自籌及民間投資推估約 7 億 2800 萬元	● 總經費 27 億 4600 萬元 ● 期程為 106 年至 109 年
當時本項計畫還沒核定，因此被本院委員批評並凍結預算。	於今年 2 月被行政院所核定，與 106 年度實際編列的預算不符。	沒有說明中央、地方與民間分擔數額，與計畫內容已經大不相同，卻未說明計畫變更的項目與內容。

140 p2

73

機關（單位）名稱：交通部　　單位：新臺幣千元

歲出
（單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」）
（以下各項僅填寫擬提案部分） 工作計畫名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫 預算金額：2,746,000 元　64,022 預算書頁次：【】
提 案
擬凍結數：凍結 200(萬元)
說明： 一、 有鑑於大型車輛轉彎視野死角較多，近年機車、自行車、行人被絆倒捲入大型車輛輪下之憾事層出不窮。行政院於 106 年 4 月核定交通部所報「大型車輛裝設車輛安全設備推動計畫」，推動大型車輛裝設行車視野輔助系統。然截至 105 年 11 月底已領牌之大型車輛約 20 萬輛，包含大客車 3 萬 4,501 輛(自用大客車 1,651 輛、遊覽車 1 萬 7,219 輛、其他營業大客車 1 萬 5,631 輛)、大貨車為 16 萬 6,740 輛(其中營業大貨車 7 萬 1,203 輛)，已裝設行車視野輔助系統僅約 6,186 輛，比例較低。 二、 爰建請交通部宜加強相關政策宣導作業，提高大型車輛裝設比例，俟提出相關檢討報告後，始得動支。

提案人：徐榛蔚

~~連署人~~：

74

歲計別：歲出　　**單位名稱：交通部**

款_項_目：　　預算書頁次：61-62

工作計畫：路政管理

分支計畫：智慧運輸系統發展建設計畫-獎補助費

1 級科目：　　年度預算金額：4 億 7271 萬 8 千元

2 級科目：

刪減或凍結：凍結　　擬刪凍金額：3000 萬元

案由：

淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現更因淡海輕軌工程興建導致道路狀況不佳，致台二線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。交通部辦理前項業務，擬定「智慧運輸系統發展建設計畫」，亦編列相關獎補助費用，以辦理智慧路口安全、整合式交控系統、運輸資訊整合等事項，惟相關改善計畫未臻明確，爰針對交通部歲出預算「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」-「獎補助費」4 億 7271 萬 8 千元，凍結 3000 萬元，俟交通部就淡水地區台二線聯外交通狀況改善計畫，向交通委員會報告後，始得動支。

提案人：

單位：交通部　75

科目：捐助經費-路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫

案由：交通部 107 年捐助計畫路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫項下編列8569萬6千元，係捐助使用中大型車輛裝置行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報裝置、外部近側視鏡及雷達系統等經費。惟查 105 年 11 月底已領牌之大型車輛約 20 萬輛，包含大客車 3 萬 4,501 輛(自用大客車 1,651 輛、遊覽車 1 萬 7,219 輛、其他營業大客車 1 萬 5,631 輛)、大貨車為 16 萬 6,740 輛(其中營業大貨車 7 萬 1,203 輛)，已裝設行車視野輔助系統僅約6,186輛，比率甚低，應加強相關政策宣導作業，以提升整體中大型車輛行車安全。爰此，應予凍結 3000 萬，待交通部 1 個月內向交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：

76

單位、基金名稱：　交通部 單位預算
科目名稱：汽車燃料使用費經徵管理
本年度預算數：1198 萬 1 千元
建議【V】刪減：十分之一【】凍結數：　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：

惟據交通部提供資料顯示，截至 105 年底，汽車燃料使用費未徵數高達 45 億 279 萬 8 千元，雖較以前年度減少，但減少幅度僅佔 105 年度未徵收款項之 5.69%，未繳金額仍鉅，亟待積極處理。

汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，鑑於迄 105 年底我國汽燃費累計未徵數仍高達 45 億餘元，交通部除應積極依法辦理相關催繳作業外，也該定期檢討現行稽徵作業是否合理，並研謀改進之措施，為避免國家資源浪費，建議刪除十分之一。

提案人：鄭寶清

77

案由：交通部推動道路交通安全，部分預算使用流於形式，透過補助各級縣市政府或機關辦理活動，未能有效提升道路安全效益。根據警政署統計，從民國 100 年到 105 年來看，造成死傷事件交通事故，近 6 年來，從民國 100 年 235,776 件成長到去年的 305,556 件，死亡加受傷人數從民國 100 年的 317,318 人成長到去年的 405,510 人，顯見交通部於道路交通安全項目施政不僅未見成效，交通事故仍舊有持續成長跡象。爰此提議凍結交通部 107 年歲出項目第 14 款第 1 項第 6 目「道路交通安全」290,457 千元之 20%，待交通部重新檢討道路交通安全改進方案及提出各縣市交通安全績效評量補助計畫後，向立法院交通委員會提出專案報告之後，始得動支。是否有當，敬請公決！

提案人：

4

78

機關名稱：交通部

歲 出

說明：**每一提案單**請依各機關單位預算書內「**歲出計畫提要及分支計畫概況表**」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，**就 1. 或 2. 〝擇一〞提案為原則**。

1.工作計畫名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

預算金額：＿＿＿＿＿＿千元　預算書頁次：【　　】

提 案

擬減列數：

擬凍結數：

2. 分支計畫及用途別科目名稱：加強道路交通秩序整頓與行車安全

預算金額：157,304 千元　預算書頁次：【65】

【備註：所屬「工作計畫名稱」：道路交通安全】

提 案

擬減列數：15,730 千元

擬凍結數：　　千元

提案說明：

依內政部警政署資料顯示肇事件數概況可發現，肇事件數從 103 年後上升到 30 萬件以維持 2 年的高肇事件數，有鑑於此，交通部在該項預算上運用並會發揮其效，應以檢討改進。

提案人：蔡易餘 蔡易餘 鄭寶清 陳素月

~~連署人~~：

79

科目或業務計畫名稱：道路交通安全 02 加強道路交通秩序整頓及行車安全
預算數：19000 千元（資訊軟硬體設備費）
建議：全數減列

案由：

交通部 107 年度預算「道路交通安全 02 加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下編列資訊軟硬體設備費 19000 千元，建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台，作為改善道路交通安全策進參考。經查，本項預算說明此為分年建置，然而計畫內容、預算總額、各年度分配數、執行期程等均未敘明，難以了解該平台之建置目的及預算編列執行狀況。再者，該平台如何建置？由哪個單位業管？甚至牽涉到其他部會之權責、資料，是否已經取得各部會同意配合？又此項跨年期繼續性計畫是否須經行政院核定？然而該計畫過於簡略，難以平息以上種種質疑。建議本項預算全數減列。

提案人：

120

80

歲出項目：第 14 款第 1 項第 6 目 道路交通安全

頁數：第 23 頁、65 頁

提案：

加強道路交通秩序整頓及行車安全，其中編列 1900 萬元，內容為分年建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台，做為改善道路交通安全策進參考。但此項資訊整合與分析平台，既係分年建置，但卻從未見其平台建置何處，而且編列大筆預算亦僅為交通女全策進參考資料，實際執行成效為何，亦從未見，此項經費編列並無具體成效，故全數予以刪除。

提案人：

16

81

單位、基金名稱：　交通部 單位預算
科目名稱：　道路交通安全
本年度預算數：　2 億 9045 萬 7 千元
建議【V】刪減：1,000 萬元　　【】凍結數：　　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
交通部 107 年度「道路交通安全-加強道路交通秩序及行車安全」計畫下，編列「資訊軟硬體設備費」1,900 萬元，用來辦理分年建置跨部會道路交通安全資訊整合、分析平台之相關設備。有關整體建置經費規模、期程及後續維護方式等，預算書中皆未載明，預算籌編過於簡略，在未知計畫全貌之前，為避免浪費公帑，建議刪除一千萬。

提案人：鄭寶清　鄭寶清

陳歐珀

黃國書　周春米

陳素月

53

82

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：65

科目名稱:道路交通安全-加強道路交通秩序及行車安全

本年度預算數：1,900 萬元

建議【∨】刪減：【】凍結數：【 】主決議：

刪減理由：

1. 依預算法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」惟該預算案僅簡單說明「分年建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台，做為改善道路交通安全策進之參考。」未就平台全部計畫內容、建置時程、經費總需求、各年度經費數及預期成效等為具體說明，預算籌編過於簡略，外界尚難窺其計畫全貌，核欠周妥。
2. 「道路交通安全資料整合與分析平台」之建置除涉及建置經費外，該平台所需多項資料非屬交通部職權範圍，須洽由其他部會提供，有關跨部會間未來資料傳輸整合方式與預計時程、後續更新維護作業之辦理方式、以及民眾個人資料之保護難以控管。

綜上，爰提案刪減該預算 1,000 萬元。

提案人：趙正宇 趙正宇 陳素月 周春米 [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] 98

83

歲計別：歲出
計畫名稱：「道路交通安全－加強道路交通秩序整頓及行車安全－資訊軟硬體設備費」
預算書頁次：第 65 頁
本年度預算：1900 萬元

案由：
有鑑於交通部於 107 年度預算「道路交通安全－加強道路交通秩序整頓及行車安全－資訊軟硬體設備費」編列 1900 萬元，係為整合警政署(事故資料)、衛福部(死因資料庫)及金管會(保險資料)等各機關資料，歸納交通安全肇因，以利道路安全工作推展，惟該計畫屬跨年度計畫，建置總經費、實施期程皆未載明，有鑑於該計畫立意良善，應立即擬訂周全計畫以利盡快推動，方能提升道路交通安全。**故建議凍結該預算 1000 萬元，於三個月內向立法院交通委員會提出具體計畫內容，經同意後始得動支。**

提案人：林俊憲 林俊憲 葛代儀 鄭宴汝 [illegible] [illegible] 黃國書 陳素月 周春米

84

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：　14　款 1 項 6 目　　預算書頁次：　P 65

工作計畫：　6029014800 道路交通安全

分支計畫：　02 加強道路交通秩序整頓及行車安全

科目：　　本年度預算數：1900 萬元

主旨：有鑑於交通部 107 年度「道路交通安全-加強道路交通秩序整頓及行車安全」計畫下編列「資訊軟硬體設備費」1,900 萬元，用以辦理分年建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台之設備。依預算法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」惟交通部 107 年度該預算案僅簡單說明「分年建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台，做為改善道路交通安全策進之參考。」未就平台全部計畫內容、建置時程、經費總需求、各年度經費數及預期成效等為具體說明，預算籌編過於簡略，不利本院審議，核欠周妥。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 1900 萬元之三分之一，俟向立法院交通委員會提出報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

61

85

單位：交通部單位預算

頁碼： P65

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 6 目「道路交通安全」項下「02 加強道路交通秩序整頓及行車安全」，分年度建置跨部會道路交通安全資訊整合與平析平台 1900 萬元，以期整合現有交通部統計查詢網、警政統計查詢網、運研所運輸安全網路資料系統以及衛福部每年的死因統計等，來彙整各機關對於交通事故相關數據，並得以有一致之分析結果。惟本計畫實屬經續性經費，卻未依預算法第 5 條、第 39 條規定，列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算，實屬不當。爰建議分年度建置跨部會道路交通安全資訊整合與平析平台 1900 萬元凍結十分之一，俟交通部就本計畫內容、推動期程、年度分配預算及所預達到之效益，向本院交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：周春米 李昆水 鄭寶清 陳政忻 鍾代表 劉建國

141

86

單位：交通部

科目：歲出 14 款 1 項 6 目 2 節-道路交通安全(P.65)

案由：交通部 107 年度「道路交通安全-加強道路交通秩序整頓及行車安全」，項下『獎補助費』編列預算 1 億 2,198 萬 4 千元，其中 2,447 萬 1 千元用於補助內政部警政署、高速公路局、公路總局、運研所，進行相關設施改善等工作，惟交通部補助之各單位皆有其獨立預算，且道路交通秩序為國家要事，應由各單位編列固定預算支應，爰此，107 年度「道路交通安全-加強道路交通秩序整頓及行車安全」，有關補助高速公路局、公路總局、運研所之預算，應全數刪除，補助警政署部分應全數凍結，俟交通部與警政署進行未來預算支應規劃討論，提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆泳 鄭寶清 [illegible] [illegible] 錢玳誼 [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

95

87

案由：

107 年交通部預算有關道路交通安全項下編列獎補助費 121,984 千元，其中補助內政部警政署、高速公路局、公路總局、運輸研究所暨相關執行安全設施改善、交通執法、道路交通安全研究等政府機關編列預算 24,471 千元，然上述機關皆於其公務預算編列相關預算，此預算疑有重複編列之嫌，提案刪除 4,471 千元，其餘凍結三分之一，俟交通部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 黃國書 林俊憲 李昆忠

陳素月 鄭寶清

陳政忠 徐欣瑩 周春米

130

88

歲計別：歲出　　**單位名稱：交通部**

款_項_目：　　預算書頁次：65

工作計畫：道路交通安全

分支計畫：加強道路交通秩序整頓及行車安全-獎補助費

1 級科目：　　年度預算金額：1 億 2198 萬 4 千元

2 級科目：

刪減或凍結：凍結　　擬刪凍金額：3000 萬元

案由：

淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現更因淡海輕軌工程興建導致道路狀況不佳，致台二線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。交通部辦理該項業務，亦編列相關獎補助費用，以辦理交通秩序整頓等事項，惟相關改善計畫未臻明確，爰針對交通部歲出預算「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全」-「獎補助費」1 億 2198 萬 4 千元，凍結 3000 萬元，俟交通部就淡水地區台二線聯外交通秩序整頓計畫，向交通委員會報告後，始得動支。

提案人：

149

89

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：65 頁

科目名稱：道路交通安全-加強道路交通秩序整頓及行車安全-獎補助費

本年度預算數：2,447 萬 1 千元

建議【∨】凍結數：五分之一

增刪理由：

交通部 107 年度預算，於道路交通安全項下，針對補助內政部警政署、高速公路局、公路總局、運輸研究所暨相關執行安全設施改善、交通執法、道路交通安全研究編列獎補助費 2,447 萬 1 千元。

惟內政部警政署理應自行編列相關執法、應勤之裝備，何需由交通部另以獎補助費編列之。爰此，建議凍結本筆費用五分之一，俟交通部與內政部警政署協調後，將相關改善情形以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 江啟臣 鍾佳濱

黃昭順 周陳秀霞

96

90

科目或業務計畫名稱：道路交通安全 03 強化全民路權與用路安全觀念

預算數：129939 千元

建議：減列 1000 萬元，凍結 2000 萬元。

說明：刪減及凍結理由如下：

1. 交通部 107 年度預算「道路交通安全 03 強化全民路權與用路安全觀念」編列 129939 千元，主要用於交通安全措施與教育宣導及獎補助費用。
2. 依據警政署統計資料，我國交通事故案件從 95 年的 16 萬件成長到 105 年的 30 萬 5556 件，10 年間成長將近一倍。105 年死傷人數達 40 萬人次，其中駕駛人過失造成事故占 29 萬 9357 件。而同一時間車輛總數僅由 2030 萬輛成長到 2151 萬輛，顯示交通安全惡化問題嚴重。經查，本項預算除業務宣導外，主要獎補助相關單位、地方機關用以編印交通安全相關手冊、教材，或辦理教育宣導活動，長久以來之作法顯然無法達到促進交通安全之成效
3. 另查近我國 10 年國道施工事故已帶走 43 條人命，交通部做為道路交通事業之建設、維護之專責機構，其任務除積極落實道路基礎建設計劃外，也應落實施工安全以維護一線從業人員之勞動條件與生命財產安全。今年 8 月國道三號發生拖板車追撞事故，並因此導致到場執勤之員警有重傷、殉職之情形，也凸顯我國警察、交通工程人員執勤之工作環境欠缺有效之安全防護措施，以及高公局目前仍欠缺緩撞車、移動式護欄等防護設施、機具等問題。
4. 爰此，建議減列 1000 萬元，並凍結 2000 萬元，向交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

91

單位：交通部

科目：歲出 14 款 1 項 6 目 2 節-道路交通安全(P.66)

案由：交通部 107 年度「道路交通安全-強化全民路權與用路安全觀念」，項下『獎補助費』編列預算 1 億 1,994 萬 9 千元，其中 5,486 萬 7 千元用於補助教育部、高速公路局、公路總局計暨相關執行交通安全教育宣導等政府機關，交通安全教育宣導等工作，惟交通部補助之各單位皆有其獨立預算，且道路交通安全教育宣導為國家要事，應由各單位編列固定預算支應，爰此，107 年度「道路交通安全-強化全民路權與用路安全觀念」，有關補助高速公路局、公路總局之預算，應全數刪除，補助教育部及相關執行交通安全教育宣導等政府機關部分應全數凍結，俟交通部與教育部等單位進行未來預算支應規劃討論，提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆泰 鄭宏洋 許淑華 [illegible] 代理 黃國書 周春米 [illegible] 陳素月

96

92

單位名稱：交通部

【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：66 頁

科目名稱：道路交通安全-強化全民路權與用路安全觀念

本年度預算數：40 億 1,994 萬 9 千元

建議【∨】凍結數：五分之一

增刪理由：

交通部 107 年度預算，於道路交通安全項下，針對強化全民路權與用路安全觀念編列 1 億 1,994 萬 9 千元。

經查，該筆費用多用於補助各級學校編印交通安全學習手冊、教材、安全講習、教育宣導活動等，惟現今資訊以數位化，再以過去傳統之形式進行教育宣導恐已不切實際。爰此，建議凍結本筆預算五分之一，俟交通部與教育部及各級學校協調後，將相關改善情形以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 林俊憲 張廖萬堅 許淑華 郭國文 鍾佳濱

93

單位、基金名稱： 交通部 單位預算
科目名稱： 軌道工程興建管理
本年度預算數： 4 億 554 萬
建議【V】刪減：十分之一 【】凍結數： 【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
交通部 107 年度「軌道工程興建管理」下之業務費編列 5,649 萬 6 千元，較 106 年度預算及 105 年度決算，成長幅度逾 1 倍。但機場捷運完工後，高鐵局所辦理之公共工程建設僅為 3 項，包含「高速鐵路後續工程建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「機場捷運延伸至中壢火車站計畫」，且均屬延續性計畫。因此，高鐵局業務量比前年度縮減，業務費卻比年度增加逾 1 倍，難謂合理，高鐵局應核實評估未來業務發展情形，並依撙節原則，審慎檢討經費需求，為避免國家資源浪費，建議刪除。

提案人：鄭寶清

94

歲出項目：第 14 款第 1 項第 7 目 軌道工程興建管理

頁數：第 24 頁、69 頁

提案：

軌道工程興建管理項下之業務費，編列 5649 萬 6 千元，較 106 年度預算 2035 萬元 6 千元及 105 年度決算 2287 萬 8 千元，分別增加 3614 萬元及 3361 萬 8 千元，成長幅度逾一倍。其理由係其部分經費原編列台灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫及桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫內之工程管理費及工務行政費科目項下。但該二項工程業已完成，本來即無再編列預算必要，但其卻隨同移轉於高鐵局之業務費項下，完全毫無理由可言。再加上高鐵現存業務大幅減少，業務費亦應隨同減少，卻不減反增，爰提案刪除 4000 萬元。

提案人：陳歐珀

18

95

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目： 14 款 1 項 7 目　　預算書頁次： P 69

工作計畫： 6029016500 軌道工程興建管理

分支計畫： 0200 業務費

科目：

本年度預算數：5649 萬 6 千元

主旨：有鑑於交通部 107 年度「軌道工程興建管理-業務費」編列 5,649 萬 6 千元，較 106 年度預算 2,035 萬 6 千元及 105 年度決算 2,287 萬 8 千元分別增加 3,614 萬元及 3,361 萬 8 千元，成長幅度逾 1 倍。經查：交通部「軌道工程興建管理-業務費」主要用以支應高鐵局一般性行政管理經費，然機場捷運完工後，高鐵局所辦理之公共工程建設僅為 3 項，包含「高速鐵路後續工程建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「機場捷運延伸至中壢火車站計畫」等均屬延續性計畫；準此，高鐵局業務量似比以前年度縮減，有關 107 年度業務費用較以前年度增加逾 1 倍，難謂合理。允應核實評估未來業務發展情形，並依撙節原則審慎檢討經費需求規模及仍進用高達 25 名臨時人員之必要性及合理性。爰此，擬減列該項計畫編列經費 5649 萬 6 千元之二分之一。

提案人：陳歐珀

96

科目或業務計畫名稱：軌道工程興建管理 02 基本行政工作維持一業務費
預算數：56496 千元
建議：減列 2000 萬元

案由：

交通部 107 年度預算「軌道工程 02 基本行政工作維持」項下編列業務費 56496 千元，主要用於支應高鐵局一般性行政管理費用。經查，在機場捷運完工後，高鐵局辦理工程僅剩「高速鐵路後續工程建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「機場捷運延伸至中壢火車站計畫」等三項繼續性業務，其業務量較之前縮減，人力、經費均有檢討縮編之必要，然而 107 年度業務費竟比 106 年度預算 20356 千元增加超過一倍，包括水電費、通訊費、一般事務費、國內旅費、設備及投資均大幅成長，尤其臨時人員酬金高達 14686 千元。考量高鐵局業務規模縮減，相關業務費用應撙節使用，建議減列 2000 萬元。

提案人：

122

97

歲計別：歲出
計畫名稱：「軌道工程興建管理－業務費」
預算書頁次：第 69 頁
本年度預算：5649 萬 6 千元

案由：
交通部於 107 年度「軌道工程興建管理－業務費」編列預算 5649 萬 6 千元，經查該科目 106 年度預算及 105 年度決算分別為 2035 萬 6 千元及 2287 萬 8 千元，成長近 1 倍，交通部解釋主要因為過去部分業務費編列於高鐵局所負責「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」，由於機場捷運計畫完成，故將經費編列於「軌道工程興建管理-業務費」中，惟機場捷運已完工，高鐵局目前所辦理之公共工程建設僅剩「高速鐵路後續工程建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「機場捷運延伸至中壢火車站計畫」，皆為延續性計畫，顯見高鐵局業務量明顯縮減，其業務費大幅增加之合理性及必要性令人質疑。**故建議刪減該預算 1000 萬元，以符合政府撙節施政原則。**

提案人：林俊憲

98

案由：

107 年度交通部編列軌道工程興建管理預 405,540 千元，其中基本行政工作維持編列 63,112 千元，較 106 年度 21,530 千元增加 41,582 千元，其中業務費用自 20,478 千元增加至 56,496 千元，其預算成長高達 2.75 倍，然查其 107 年度計畫內容、預期效果竟與 106 年度相同，隻字未改，疑有浮編預算之嫌，故提案刪除 41,582 千元。

提案人： 黃國書 李昆叡 林俊憲

陳素月 鄭寶清

陳亞惠 徐志榮 周春米

99

機關（單位）名稱：交通部單位 預算案　　單位：新臺幣千元

歲 出

(單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」)

(以下各項僅填寫擬提案部分)

工作計畫名稱： 6029016500 軌道工程興建管理

預算金額：405,540 千元

預算書頁次：【27】

提 案

擬刪減數：**凍結 3,000 千元**

說明：

一、 查「軌道工程興建管理-業務費」編列 5,649 萬 6 千元，較 106 年度預算數及 105 年度決算數，皆增加逾一倍預算經費，惟該費用主要為支應高速鐵路局一般性行政管理經費，然就其費用增加項目觀之，增加較多者為水電費、通訊費、其他業務租金、臨時人員酬金、一般事務費及國內旅費等，其中以新增 25 名臨時人員所需經費 1,468 萬 6 千元，及一般事務費增加 725 萬 5 千元等金額較大。

二、 依據立法院預算中心評估報告指出，高鐵局 107 年度預算員額之說明，本年度合共編列臨時人員 25 人、勞務承攬 29 人，共計 54 人、所需經費 3,004 萬 6 千元(含「軌道工程興建管理」及「都市大眾捷運系統建設」2 項計畫)；雖較 106 年度所編臨時人員 26 人、勞務承攬 33 人，共計 59 人、所需經費 3,135 萬 2 千元（全數編列於「都市大眾捷運系統建設」計畫）小幅縮減。惟於機場捷運完工後，高鐵局所辦理之公共工程建設僅為 3 項，包含「高速鐵路後續工程建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「機場捷運延伸至中壢火車站計畫」等，均屬延續性計畫。

三、 高鐵局業務量似比以前年度縮減，但有關 107 年度業務費用卻較以前年度增加逾 1 倍，又交通部未來組織改造方向為高鐵局將與鐵路改建工程局合併成立鐵道局，辦理各項鐵道之規劃、興建、改善、監理及產管業務，爰要求高鐵局應就未來業務整併方向，朝行政簡化及資訊化原則檢討精簡相關行政作業流程，予以撙節人力及業務支出，並審慎檢討經費需求規模及仍進用 25 名以協助處理一般行政庶務為主之臨時人員其必要性及合理性，並於一個月內至交通委員會提出報告，經同意，始得動支。

提案人：徐榛蔚

連署人：

100

歲出項目：第 14 款第 1 項第 9 目 航政港政業務管理及執行

頁數：第 24 頁、74 頁

提案：

航政港政業務管理及執行編列委辦費 4406 萬 5 千元，其中辦理海運產業發展政策系列研析-海運先進國家投資環境與發展策略 76 萬 5 千元，此項業務可直接交由運輸研究所下之港灣技術研究中心辦理。另外辦理國內海運服務業就整體海運發展及航政業務滿意度調查 50 萬元，此與統計處辦理海運服務業對我國港埠作業滿意度調查(第 53 頁)相類似，實無必要再為相同事項調查。爰刪除此二項委辦費共計 126 萬 5 千元。

提案人：

101

機關名稱：交通部

歲 出

說明：**每一提案單**請依各機關單位預算書內「**歲出計畫提要及分支計畫概況表**」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，**就 1. 或 2. 〝擇一〞提案為原則**。

1.工作計畫名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

預算金額：＿＿＿＿＿＿千元　預算書頁次：【　　】

提 案

擬減列數：

擬凍結數：

2. 分支計畫及用途別科目名稱：委辦費

預算金額：44,065 千元　預算書頁次：【73】

【備註：所屬「工作計畫名稱」：航政港政業務管理及執行】

提 案

擬減列數：　　千元

擬凍結數：1,265 千元

提案說明：

為因應全球航運景氣衰退，交通部推動航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案，以高雄港為例，雖維持全球港口貨櫃吞吐量排名第 13 名的佳績，但遠遠不及中國沿岸港口的成長率，待交通部提出航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案精進方案，並向立法院提出書面報告後始得動支。

提案人：蔡易餘

102

科目或業務計畫名稱：行政港政業務管理及執行 02 基本行政工作維持—設備及投資

預算數：127278 千元

建議：減列 2000 萬元，凍結 20%。

案由：

交通部 107 年度預算「行政港政業務管理及執行 02 基本行政工作維持」項下編列設備及投資費 127,278 千元，較 106 年度增加 61495 千元，包括新增房屋建築及設備費 81000 千元，以及系統開發費 29950 千元，均較前一年度增加，且欠缺計畫明細及說明其編列必要性，建議減列 2000 萬元，凍結 20%，向交通委員會提出書面報告後始得動支。

提案人：

123

103

歲計別：歲出
計畫名稱：「航政港政業務管理及執行－設備及投資－資訊軟硬體設備費」
預算書頁次：第 74 頁
本年度預算：4545 萬 1 千元

案由：
交通部 107 年度預算「航政港政業務管理及執行－設備及投資－資訊軟硬體設備費」編列 4545 萬 1 千元，雖較上年度 4753 萬 9 千元減列，惟於預算書中，不僅無揭露各項目之用途，也未陳述評估效果，卻年年編列高額預算購置資訊設備，其必要性及合理性令人質疑，恐有浮濫編列之嫌。**故建議刪減該預算 500 萬元，以符合政府撙節施政原則。**

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳素月

104

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：14 款 1 項 10、11 目　　預算書頁次：P 76、78、85

工作計畫：6029018020 台灣鐵路管理局

6029018610 鐵路建設計畫

6029018640 都市大眾捷運系統建設計畫

分支計畫：

科目：　　本年度預算數：175 億 6485 萬 1 千元

主旨：有鑑於 107 年度中央政府總預算案「公共建設計畫-交通及建設-軌道運輸」合共編列約 176 億元，占整體公共建設經費(1,617 億元)之 10.88%，僅次於公路(401 億元)及農業(427 億元)建設經費，高居我國公共建設經費第 3 位；相關建設主要編列於交通部「臺灣鐵路管理局」40 億 5,000 萬元、「鐵路建設計畫」60 億 279 萬 9 千元及「都市大眾捷運系統建設計畫」75 億 1,205 萬 2 千元。惟近年政府對於軌道建設投資成本甚鉅，然我國公共運輸市占率卻未見大幅提升，軌道運量成長幅度亦趨緩，有關各地軌道建設之投資效益、各類交通運具間之有效整合及提升民眾對於軌道運輸之使用等，亟須交通部全面審視並研謀良策增進，以維我國軌道建設之健全良性發展。爰擬減列該三項計畫編列經費合計 175 億 6485 萬 1 千元之五分之一。

提案人：陳歐珀

63

105

歲計別：歲出　　單位名稱：交通部

款_項_目：　14 款 1 項 10 目　　預算書頁次：P25

工作計畫：　6029018000 營業基金

分支計畫：

科目：　　本年度預算數：40 億 5000 萬元

主旨：有鑑於交通部 107 年度「營業基金-臺灣鐵路管理局」編列 3 項投資計畫合共 40 億 5,000 萬元，包含「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」5,000 萬元、「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」30 億元及「鐵路行車安全改善 6 年計畫(104-119)」10 億元。經查：交通部 107 年度對臺鐵局之 3 項投資計畫均屬跨年期延續性計畫，迄 106 年 6 月底累計預算執行率均低於 3 成，尚有高達 189 億 9,766 萬 3 千元之預算待執行。行政院刻推動之前瞻基礎建設計畫中首重軌道建設，並規劃多項臺鐵建設或設施改善計畫，交通部允宜切實督導臺鐵局強化對於所辦理之各項固定資產建設改良擴充計畫之執行力，以提高臺鐵局之經營績效。故交通部應審酌臺鐵局之計畫執行進度，核實評估 107 年度 3 項投資計畫之預算需求，以避免預算執行偏低而保留龐鉅，爰擬減列該三項計畫編列經費合計 40 億 5000 萬元之三分之一。

提案人：陳歐珀

106

單位、基金名稱： 交通部 單位預算
科目名稱： 臺灣鐵路管理局
本年度預算數： 40 億 5000 萬
建議【】刪減：　【V】凍結數：二分之一　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
交通部 107 年度續編對臺鐵局 3 項投資計畫合共 40 億 5,000 萬元，鑑於該 3 項計畫追蹤至 106 年 6 月底，累計預算執行率都未達 3 成，待執行預算數高達 189 億餘元。臺鐵局應檢討強化計畫執行力，並審酌執行能力，提高營運績效。為避免國家資源造成浪費，保障國人權益，107 年續編預算應先行凍結二分之一，待臺鐵局於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

提案人：鄭寶清

55

107

機關（單位）名稱：交通部　　單位：新臺幣千元

歲出
（單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」）
（以下各項僅填寫擬提案部分） 工作計畫名稱：臺灣鐵路管理局- 預算金額：40 億 5,000 萬元 預算書頁次：【28 】
提 案 擬凍結數：凍結 200(萬元)
說明： 一、 有鑑於目前全國公共運輸市占率偏低，以去年統計數據為例，全國平均僅 18.1%，為配合我國減碳目標預定於 114 年公共運輸市占率提升至 30%，爰建請交通部加速全國公共運輸系統之建設，並檢討與整合各類公共交通運具，俟提出相關檢討報告後，始得動支。

提案人：徐榛蔚

108

單位名稱：交通部
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：P.76~P.77
科目（工作計畫）名稱：營業基金-臺灣鐵路管理局-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫
本年度預算數：30 億元
第 14 款第 1 項第 10 目第 1 節
建議【】刪除【∨】凍結：1 億

案由：凍結「台鐵整體購置及汰換車輛計畫」1 億元，待交通部針對新南向政策在臺鐵網路訂票系統及一等站級別以上之自動售票機增設東南亞主要語言，提交立法院交通委員會專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

1. 依據 105 年相較 104 年來東南亞地區臺旅客人數整體成長 16%，整體來臺人數已超過 150 萬人次。截至 106 年八月在臺外籍移工人數已達 66 萬人，並且政府推動新南向政策以及開放東南亞部分國家來臺免簽。火車為我國重要大眾交通運輸，為推廣友善購票環境。

2. 爰此，凍結「台鐵整體購置及汰換車輛計畫」1 億元，待交通部針對增設網路訂票系統與一等站以上級別之自動售票機增設東南亞主要語言，提出檢討報告，提交立法院交通委員會專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：林麗蟬　徐耀群

168

109

歲計別：歲出
計畫名稱：「臺灣鐵路管理局－臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」
預算書頁次：第 76 頁
本年度預算：30 億

案由：
交通部 107 年度預算「臺灣鐵路管理局－臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列 30 億，該計畫總經費 997 億 3 千萬元，計畫期程為 104 至 113 年，主要係為辦理城際客車 600 輛、區間客車 520 輛及支線客車 60 輛等採購計畫，據瞭解臺鐵至 113 年計有 990 輛列車因屆齡須淘汰，該計畫對於民眾乘車安全至關緊要，惟該計畫迄今執行率僅 0.14%，主要係因招標過程歷經 3 次流標及廠商報價超出預算而廢標。**故建議凍結該預算 1/4，針對於如何加速辦理購車計畫、提升服務品質、維護民眾乘車安全，於三個月內提送報告至立法院交通委員會，經同意後始得動支。**

提案人：林俊憲

單位：交通部　　110

科目：臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 P.163

案由：交通部「台鐵整體購置及汰換車輛計畫 104 年-113 年」共編列 922.12 億元，查 107 年度編列 30 億元。鑑於交通部即將成立軌道技術研究暨驗證中心，為提升我國軌道及相關產業發展前瞻性，扶植國內產業，應優先考慮新穎技術列車，將先進列車引進我國，不僅可提升我國列車運量編組及自動連掛調度等功能，也可提升我國軌道產業及整體發展，達到「國車國造」之目標。爰此，應予凍結預算 1000 萬元，待交通部 1 個月內向立法院交通委員會提出專案報告後，使得動支。

提案人：

111

歲計別：歲出
計畫名稱：「臺灣鐵路管理局－鐵路行車安全改善六年計劃」
預算書頁次：第 77 頁
本年度預算：10 億元

案由：
交通部於 107 年度預算「臺灣鐵路管理局－鐵路行車安全改善六年計劃」編列 10 億元，辦理工作主要係為電力系統、車站無障礙設施等相關工程之規劃設計，其計畫總經費 275 億 2240 千萬元，期程自 104 年度至 109 年度，惟該計畫之目的為加強行車安全，惟今年上半年臺鐵發生 22 件重大行車事故，其中重大死傷事故佔了 19 件，顯見該計畫年年執行、預算年年編列，卻未能有效減少事故發生；又臺鐵行車事故調查小組從未將調查報告公開，不利於審視是否處分失職人員及追究相關責任；再者，該計畫自 104 年開始執行，迄今執行率僅 21.23%，工程進度嚴重落後。**故建議刪減該預算 5000 萬元，並凍結該預算 1/4，於三個月內向立法院交通委員會提出具體改善計畫，承諾公開調查報告，經本院同意後始得動支。**

提案人：林俊憲 鄭寶清 徐欣瑩 代簽 吳思瑤 陳素月 周春米

112

單位名稱：交通部
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：77 頁
科目名稱：臺灣鐵路管理局-鐵路行車安全改善六年計劃
本年度預算數：10 億元
建議【∨】凍結數：五分之一
增刪理由：

交通部 107 年度預算，於臺灣鐵路管理局項下，針對鐵路行車安全改善六年計劃編列 10 億元。惟該筆預算迄 106 年 6 月底累計預算執行率低於 3 成。爰此，建議凍結本筆預算五分之一，俟交通部台灣鐵路管理局將相關預算執行率改善情形於本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 林淑蕙 鍾佳濱
管碧玲 周春米 許智翔
李昆南

78

113

單位名稱：交通部
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：P.81~P.82
科目（工作計畫）名稱：鐵公路重要交通工程-鐵路建設計畫-高速鐵路後續工程建設計畫
本年度預算數：3726 萬 5 千元
第 14 款第 1 項第 11 目第 1 節
建議【】刪除【∨】凍結：凍結二分之一

案由：凍結「高速鐵路後續工程建設計畫」預算二分之一，待交通部針對新南向政策在高鐵網路訂票系統與自動售票機增設東南亞主要語言，提交立法院交通委員會專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

1. 依據 105 年相較 104 年來東南亞地區臺旅客人數整體成長 16%，整體來臺人數已超過 150 萬人次。截至 106 年八月在臺外籍移工人數已達 66 萬人，並且政府推動新南向政策以及開放東南亞部分國家來臺免簽。台灣高鐵為我國重要大眾交通運輸，為推廣友善購票環境。

2. 爰此，凍結「高速鐵路後續工程建設計畫」預算二分之一，待交通部針對增設網路訂票系統與自動售票機增設東南亞主要語言，提出檢討報告，提交立法院交通委員會專案報告，經同意後，始得動支。

提案人： 林麗蟬　徐榛蔚

169

114

歲計別：歲出
計畫名稱：「都市大眾捷運系統建設計畫」
預算書頁次：第 86 頁
本年度預算：75 億 1205 萬 2 千元

案由：
交通部於 107 年度預算「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 75 億 1205 萬 2 千元，包含臺北捷運新蘆線、臺北捷運萬大線、臺北環狀線、臺北捷運信義線、臺中捷運及高雄輕軌 6 項計畫，根據交通部 105 年度決算，捷運建設計畫累計保留數高達 232 億餘元，又其中 4 項計畫執行率未達 7 成，主要係因土地取得延宕及承包商財務出現問題等，交通部對於工程進度控管恐有失職之嫌。**故建議凍結該預算 1/4，針對強化都市大眾捷運系統建設計畫之審議、承包商資格限制及計畫執行之控管機制，於三個月內向立法院交通委員會提出報告，經同意後始得動支，以維我國重大交通建設之有效推動。**

提案人：林俊憲 林俊憲 代理 鄭寶清 鍾沛 黃國書 周春米 羅明 陳素月

115

單位、基金名稱：　交通部 單位預算
科目名稱：偏遠地區交通建設
本年度預算數：11 億 7960 萬元
建議【】刪減：　【V】凍結數：二分之一　【】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
交通部自 84 年起，以每 5 年為一週期檢討規劃訂定國內商港建設發展計畫，而交通部辦理前期「臺灣國內商港未來發展及建設計畫(101-105 年)」，就已經因部分工程延宕或未符實需，重新檢討修正相關計畫內容，將 4 個國內商港之計畫總經費修正，超出本計畫期程之工作項目 38.72 億元。
而交通部 107 年度編列第 5 期國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)-金門港埠建設及馬祖港埠建設計畫合共 11 億 7,960 萬元，前期建設計畫（101-105 年）及 101 年度開始執行之臺華輪汰舊換新計畫，還是未能依原訂期程完成，也有計畫修正，縮減工程規模或展延期程之狀況。
表示交通部對於國內商港建設計畫之規劃、執行及控管作業，仍未盡積極落實，因此 107 年預算應先行凍結二分之一，待交通部於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

提案人：鄭寶清

116

科目<工作計畫>名稱：偏遠地區交通建設
本年度預算數：1,179,600 千元
建議刪除數：500,000 千元

理由：

金門港埠建設計畫第四期(101-105 年)，主要為「水頭港客運中心第一期新建工程」因原規劃設計未符需求，104 年 11 月終止原設計案，金門縣政府重新規劃中，已編列計畫預算總額為 1,681,485 千元，僅執行 52.04%，尚餘 8 億元未執行。交通部續編列第 5 期國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)，107 年度「偏遠地區交通建設」原編列金門港埠建設 9 億元，後撤回重送版改列 6 億元，在金門港埠建設計畫第四期未完成前動支機會不大，有關偏遠地區交通建設科目中金門港埠建設 6 億元，建議刪除 5 億元，保留 1 億元即可。

提案人：

43

117

主決議

主旨：我國東部地區因地理環境等因素，主要對外交通僅有公路台九線、鐵路北迴線、南迴線以及零星航空班次。然而東部地區常因天災因素，導致聯外鐵、公路交通中斷，因而缺乏穩定性之對外交通。當前雖有民間業者辦理蘇澳—花蓮之海上航線，然該航線因僅航行於本島之間，不符合「大眾運輸事業補貼辦法」第二條第一項第四款之規定：『四、船舶運送業、載客小船經營業，以運輸旅客於臺灣與離島間，或離島之間為營業者』，所以無法獲得相關營運虧損補貼。然而，東部地區對外交通之不便利，實際上已形同離島與本島之隔閡。為保障花東居民對外交通及物資輸運之權利，爰建請交通部檢討相關法規，考量東部地區交通困境之現況，研擬航運虧損補貼機制，以期建構完善的藍色公路網絡，填補東部對外交通之缺口。

提案人：

118

主決議

主旨：東部地區因自然環境等因素，對外交通不便，亦因相關公路改善工程尚未完成，遂使鐵路交通成為往返西部地區的主要模式。而近年來，更因觀光發展，迫使外地遊客與花東返鄉居民搶訂有限車票，產生一票難求的現象。為保障花東居民通勤權利並確保東部觀光產業穩定發展，爰要求交通部主政，立即研擬東部地區旅客分流計畫，透過結合觀光行銷來規劃空中、海上、陸路(鐵、公)交通等旅客分流機制，以期能舒緩現行鐵路運輸之侷限，創造居民返鄉交通與觀光發展之雙贏契機。分流計畫請於一個月內送交立法院交通委員會。

提案人：

119

主決議

主旨：交通部為改善偏鄉地區最後一哩之交通運輸服務，戮力辦理「需求反應式公共運輸服務(DRTS)」業務，實為改善偏鄉交通之重要政策。然而，自推動以來，中央主管機關多為被動等待地方政府提案，而通常需要 DRTS 之偏鄉地區，其在撰寫計畫的能量上，常有不足的現象。雖然，交通部亦規劃四個區域運輸研究中心來從旁協助，先不論區域中心預算有限的困境，即便完成規劃後，仍有賴地方政府提案，方能執行；因此，地方政府之積極度，常是 DRTS 能否成功推動的關鍵要素。為保障偏鄉居民的交通權益，爰要求交通部，檢討「需求反應式公共運輸服務(DRTS)」之提案方式，納入鄉鎮公所、區研中心為提案單位，以加速偏鄉地區需求反應式公共運輸服務之推動。檢討報告請於一個月內送交立法院交通委員會。

提案人：

120

主決議

主旨：台鐵票價調漲為我國重大交通政策異動，雖然台鐵局目前僅處於研擬調漲方案之階段，並未提出確切草案；然而因媒體傳播，已於東部地區造成居民議論與不平。有鑑於東部地區對外交通困境尚未改善，爰此，要求交通部台灣鐵路管理局研議票價調漲方案時，需考量東部地區交通困境之現實問題，並規劃相關配套措施，切勿以單一之調漲公式通用全國各地，變相產生不公平的現象。

提案人：

121

主決議

主旨：台灣鐵路管理局於 103 年 4 月 15 日提出「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(2015-2024)」草案，預計辦理購置柴電機車 45 輛、電力機車 82 輛、城際客車 75 組(600 輛)、區間客車 65 組(520 輛)、阿里山森林鐵路用柴聯車 30 輛、支線用車 60 輛及相關場站維修設備改善等工作，行政院亦已於 104 年 5 月 22 日核定該計畫。其中「城際客車 75 組(600 輛)」之計畫，攸關東部地區對外交通之改善，爰此，要求交通部台灣鐵路管理局加速辦理相關採購計畫，以期改善東部地區對外交通。

提案人：

122

主決議：

按交通部路政司於 95 年 8 月 29 日召開記者會，表示考量車主事業繁忙，時間安排不易，與修車零件待料時程等因素，基於便民原則及全國監理作業一致性，爰增訂汽車檢驗不合格者，於七日內覆驗免收費一次(自檢驗不合格之次日起算)，第八日起(若遇例假日順延)覆驗應收覆驗費之規定。但此項便民措施實施 10 年以來，卻有多數監理單位執行時，若遇例假日卻無順延，仍要求車主必須繳納覆驗費。此項作法頻頻引起民怨，亦違反當初承禱諾及行政程序法相關規定。爰要求交通部立即檢討，若第七日遇例假日應順延至上班日為止，其過去誤收之覆驗費亦應返還民眾。

提案人：

123

主決議：

對於軌道技術研究暨驗證中心，其組織型態到底要採何種型態迄今未明，本院委員疑慮甚大，深恐大筆國家資產將來會淪為私人資產。交通部為此亦承諾會將該中心組織法送交立法院審查後，方會執行預算。爰此要求，交通部對於軌道技術研究暨驗證中心預算，於該中心組織法於立法院通過前，不得執行該筆預算。

提案人：

124

案由：

有鑑於我國現行車輛研究測試中心(ARTC)的撞擊測試標準落後國際 20 年，不只大客車以「電腦模擬」取代實車翻滾測試，小客車安規也僅採 ECE (United Nations Economic Commission for Europe) 的 R94/ 95 規範，這是 90 年代訂定的最低標準，且結果只分為合格或不合格（可上市或不可上市），民眾無從得知詳細檢測結果，對於民眾呼籲建立公開撞擊測試數據及安全分級制度，交通部屢屢推託，甚至要民間自行組織成立，對此行政院長賴清德已承諾明年將先編列 1 億元預算辦理該計畫。**故建議交通部應正視該問題，立即著手修改相關法規，並研擬我國新車評鑑制度計畫，以提升民眾用車安全，並督促車商研發安全性能更高的車輛。**

提案人：林俊憲 [illegible]

[illegible]

125

案由：

根據我國現行燃料規費徵收辦法，仍是以大客車、小客車、貨車與機車四類區分，再按各型汽車之汽缸總排氣量「推估」出不同車型的每日平均里程、油耗等數據來計算汽燃費額，如此計費基礎，等於是假設每輛車每年都有一定的里程數，而不是照個別使用者的實際使用量來計算，既不合邏輯，也和政府在環保議題上的施政方針互相矛盾，針對自小客車燃料費隨油徵收的老問題，自民國 92 年起，不分黨籍一直有立委提案，然而交通部一再抗拒改革。**故建議交通部應順從民意，立即著手改革，研擬燃料費隨油徵收辦法，讓燃料所造成的社會成本能如實反映在收費上。**

提案人：林俊憲 [illegible]

鄭寶清 [illegible]

[illegible]

陳素月

126

案由：

政府近年投資大量經費補助地方興建軌道建設，並已陸續完工營運，然而多數軌道營運機構之財務狀況不佳，例如臺鐵局迄 105 年底累積虧損高達 1110 億元、高雄捷運公司因長期貸款之利息負擔，折舊等費用過高等，致虧損嚴重，有鑑於軌道建設及營運所需成本龐鉅，後續折舊、重置成本或利息等財務負擔甚重，加以短期運量多未達預期目標，致營運機構前期多呈虧損等財務問題。**故建議交通部檢討現行軌道經營組織結構及營運模式，並研謀有效對策因應，以維我國軌道運輸之永續經營。**

提案人：林俊憲

127

主決議：

交通部仿效日本、韓國、英國等國家成立軌道技術研究暨驗證中心，外界質疑聲浪多(如成立之迫切性及必要性、能否有效配合帶動軌道產業發展、自償性不足，未來營運仍須政府挹注經費及修正相關法令、政府捐助興建資產之歸屬及相關管理規範有待釐清等)，交通部應探究國外設立軌道技術研究機構當時，該國國內軌道市場規模及對其開拓海外市場助益為何，並評估我國成立軌道技術研究暨驗證中心後，未來可能拓展的海外潛力市場規模及產業效益，請交通部於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

128

主決議：

屏東第二條東西向快速公路可行性評估期末報告(交通部公路總局)106 年 9 月 29 日已函報交通部，請交通部說明目前審核進度、後續各階段作業預計完成時程及預算編列情形，於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

129

單位名稱： 交通部
主決議

案由：
隨著桃園機場捷運線通車，未來桃園鐵路地下化、捷運綠線棕線通車，北台灣的捷運和台鐵、高鐵將結合為一體，北、北、桃的軌道運輸將和日本都會一般，成為主流，產業配置也會改變。跨軌道票證優惠體系必須提早整合，讓軌道轉乘成為民眾生活的一部分，爰要求交通部應於電子票證整合之際，在台鐵票價調整方案，納入跨軌道轉乘之優惠方案，並於兩個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

130

單位名稱： 交通部
主決議

案由：
交通部公路總局原用人採「資位職務分立制」，不利對外徵才，長期缺員，影響公務之推動，其組織法修正改為「官等職等併立制」，於一百零五年十一月一日完成三讀，然經過一年卻遲遲未核定實施日期，影響員工權益員，爰要求交通部應儘速推動，並期於一百零六年底完成公布施行。

提案人：

131

單位、基金名稱：　交通部　單位預算
科目名稱：0529010302 汽車燃料使用費
本年度預算數：歲入 237 億 3803 萬 2 千元
建議【】刪減：　　【】凍結數：　　【V】主決議

增刪/凍結/主決議理由：

交通部預估 107 度全國汽燃費收入同 106 年度預算為 470 億元，為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源。而「鼓勵民眾搭乘大眾交通運輸工具」為交通部長久以來之主要政策。

建請交通部可研議於汽燃費之下編列「大眾運輸轉乘優惠補助」之專款，以提高民眾使用大眾運輸工具轉乘意願，改善交通壅塞狀況，以專款專用，盼達相關成效。建請交通部研議本提議之可能性，並將研議結果於委員會中進行報告，以供未來政策研擬之參考。

提案人：鄭寶清　鄭寶清　王昭明　林德豪

鍾佳濱　鄭寶清　陳亞惠

黃國書　周春米　邱鎮軍

陳素月

58

132

單位、基金名稱：　交通部 單位預算
科目名稱：0529010302 汽車燃料使用費
本年度預算數：歲入 237 億 3803 萬 2 千元
建議【】刪減：　　【】凍結數：　　【V】主決議

增刪/凍結/主決議理由：

交通部預估 107 度全國汽燃費收入同 106 年度預算為 470 億元，中央政府獲配數（編列於交通部「使用規費收入-汽車燃料使用費」）237 億 3,803 萬 2 千元；另直轄市政府分配 153 億 8852 萬 8 千元，及國道公路建設管理基金 78 億 7344 萬元。

交通部宜審酌我國汽燃費之徵收情形，以及直轄市政府對於公路修建養護及安全管理之執行成效，定期檢討分配比率之合理性，以維我國汽燃費之有效運用。建請將本次分配比率之詳細規劃，提交書面報告以供委員會備查。

提案人：鄭寶清

單位名稱：交通部
歲出部分
總預算書頁次：
單位預算書頁次：

133

決議：鑒於交通部台鐵局票價 22 年未漲，為合理反映成本，交通部日前召開台鐵票價會議，卻傳出自強號平均漲幅約 20%，北高自強號票價將破千元。對此，交通部雖澄清，該方案目前為提議，尚未到成案階段；然票價漲幅過高，不僅不利於與高鐵競爭，也不利公共運輸健全發展。爰決議要求交通部落實重申在票價調整前，台鐵至少必須完成「實施轉乘優惠」、「改善東部訂票系統」等 2 項服務品質提升改善措施，並在票價調整方案確定對外公告前，送至本院交通委員會備查，以確保台鐵漲價不損及民眾權益。

提案人：陳歐珀

單位名稱：交通部
歲出部分
總預算書頁次：134
單位預算書頁次：

決議：鑒於雪隧消防管理一直以來竟都由不具消防專業的交通部高公局自行掌理，高公局只好再委外由廠商協助檢測。而本年 9 月 6 日的國道 5 號火燒車意外，現場消防水帶出現破洞無法滅火，最後只能眼睜睜看著火海吞噬整輛車。雖然事件後，高公局在雪隧通車十年後首度全面更新水帶，但此事件不僅暴露了雪隧消防維安如此脆弱，更意外燒出國內長隧道消防安全大黑洞。按長隧道是指超過四公里以上的隧道，一旦發生火災非同小可，不僅救災難度高，密閉式環境也會使溫度竄升，萬一延燒，後果不堪設想。目前國道 5 號雪隧隧道內一千兩百條消防水帶，每月僅由高公局外包的一家空調水機電廠商維護，且靠肉眼、觸摸檢查是否破損，高公局及消防單位更無抽檢複檢機制，嚴重威脅民眾安全。爰決議要求交通部遵照專家指示，就國內有必要跨部會提升長隧道消防設備管理機制，並有消防專業單位監督檢查，儘速研議相關管理機制，並於三個月內向交通委員會提出可行之管理辦法。

提案人：陳歐珀 陳歐珀

陳素月 鄭寶清 [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible]

68

單位名稱：交通部
歲出部分
總預算書頁次：135
單位預算書頁次：

決議：鑒於交通部預估 107 度全國汽燃費收入同 106 年度預算為 470 億元，中央政府獲配數（編列於交通部「使用規費收入-汽車燃料使用費」）237 億 3,803 萬 2 千元；另為利北高二市分階段調適 105 年度新實施之分配方案，並於前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，107 年度為最後 1 期編列「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」計畫 34 億 7,577 萬 5 千元。又公路法第 27 條明定，汽燃費徵收係為辦理公路養護、修建及安全管理所需經費，交通部允宜審酌我國汽燃費之徵收情形及直轄市政府對於公路修建養護及安全管理之執行成效，定期檢討分配比率之合理性。爰決議要求交通部每三個月向交通委員會提出相關書面檢討報告，俾確保汽燃費之徵收目的及有效運用。

提案人：陳歐珀 陳歐珀
陳素月 鄭寶清 [illegible]
[illegible] [illegible]
黃國書 周春米 [illegible]

69

單位名稱：交通部
歲出部分
總預算書頁次：136
單位預算書頁次：

決議：鑒於交通部對離島海運客運航線及港埠營運虧損之補貼逐年增加，依據交通部「商港整體發展規劃 106-110 年」有關國內商港發展目標之建議：離島之國內商港為維持離島居民生活品質之重要公共設施，且為近年觀光遊憩產業發展之重要運輸管道，故國內商港在環境變化不大且須維持既有客貨運輸及協助觀光產業發展之情況下，建議之發展目標為「利用港埠資源提升客貨運服務水準，配合地方政策及資源發展觀光。」交通部允宜檢討離島港埠營運之定位與具體經營方針，強化其觀光資源與交通運輸之有效結合推廣，以提高我國離島港埠營運之競爭力，逐步降低對於政府補助之依賴。爰決議要求交通部於二個月內向交通委員會提出具體營運改善之相關書面檢討報告，俾促進我國離島港埠營運之健全發展。

提案人：陳歐珀

單位名稱：交通部
歲出部分
總預算書頁次：
單位預算書頁次：

139

決議：鑒於近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路(航)線之補貼經費甚鉅，近 3 年度並呈增加趨勢。為維護基本民行之權利，發展大眾運輸條例第 10 條明定對於偏遠、離島或特殊服務性之路(航)線業者之營運虧損予以適當之補貼；惟近年來國內交通建設變化快速，暨隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審慎評估現行補貼措施之執行情形，並參酌各地方發展需求，因地制宜研謀多元化之公共運輸發展策略或補貼方式，期提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，以逐步降低政府之補貼負擔。爰決議要求交通部於二個月內向交通委員會提出相關書面檢討報告，俾發揮政府補貼效益。

提案人：陳歐珀 陳歐珀

陳素月 鄭寶清 鍾佳濱

林俊憲 徐欣瑩

黃國書 周春米

單位名稱：交通部
歲出部分
總預算書頁次：
單位預算書頁次：

138

決議：鑒於我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例，101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，朝政企分離方式改制，整併 4 大國際商港成立臺灣港務公司，交通部下設置航港局辦理航政港政業務，期以提高我國港埠營運績效。惟近年我國港埠營運未見明顯增長，瑞士世界經濟論壇(WEF)最新公布「2017-2018 年全球競爭力報告」，我國「基礎建設-港口基礎建設品質」排名下滑為第 24 名，較上年退步 4 名，顯然港埠營運及自由貿易港區之推動尚待強化。爰決議要求交通部應儘速通盤檢討我國整體港埠發展與建設之規劃及執行成效，並於二個月內向交通委員會提出相關書面檢討報告，俾提高國家競爭力。

提案人：陳歐珀

提案：　139

對於航道技術研究暨驗証中心一案，原要以財團法人形式成立，但交通委員會對於其組織型態疑慮深，交通部承諾會將該中心組織條例送本院審查後才會成立，是以雖該中心之預算已於特別預算通過，但組織條例尚未送審，因此於該組織條例通過前，交通部不得動用該筆預算

提案人：陳欣洧　鄭寶清
陳素月　李昆忠　張廖萬堅
黃昭順　周春米　劉建國

140

案由：有鑑於交通部成立「軌道技術研究暨驗證中心」一案之年度預算遭刪除後又改編列於前瞻基礎建設計畫之特別預算。然該中心成立之疑慮均未解除，對國內軌道產業貢獻有限；為善盡立法院監督之責任，爰決議此軌道技研中心於編列第二期特別預算前，應將第一期執行成效向本會提出專案報告並獲同意，始得編列第二期特別預算。

提案人：陳歐珀　鄭寶清
陳素月　李昆泰
林俊憲　鍾佳濱
周春米　陳椒華

94

141

鑒於目前海陸空事故調查報告中，飛安會、航港局均已經飛安調查報告、海事評議書及調查資料放在網路上供民眾查閱，反觀台鐵、高鐵，仍未提供任何調查報告，顯然未盡其責，更屢遭國人質疑交通部針對軌道事故調查有球員兼裁判之嫌。爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局、高速鐵路工程局及各捷運公司，於兩個月內將所有軌道事故調查報告公開上網，以恢復民眾對於我國軌道運輸事故調查之信心。

提案人：陳素月　王世堅　鍾佳濱
劉世芳　周春米　李昆澤

85

142

鑒於交通部臺灣鐵路管理局其運輸本業與附屬事業比重比高過高，臺灣鐵路管理局既在經營運輸本務跟附屬事業上無法兩者兼顧，應研議將商場經營業務與餐飲服務之業務先行公司化，讓較需商業化之業務以公司化管理來經營，不僅更有效率，也能成為台鐵公司化之先行變革。爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局盡速研議台鐵部分公司化，並將相關辦理情形以書面報告於半年內送交本委員會。

提案人：陳素月　[illegible]　[illegible]
[illegible]　[illegible]　[illegible]
[illegible]

86

143

鑒於社會各界盼交通部盡速整合目前交通運輸之航空、水路、軌道、道路等現有事故調查機制，成立專責「國家級運輸安全調查委員會」，惟交通部現仍考量新機構設立應先就組織規模、人員配置、財務結構等面向予以規劃。爰要求交通部於六個月內研議規劃，並與行政院人事行政總處及飛航安全調查委員會協調，蒐集國外單一獨立機構之實質工作內容、審查案件規模、案件審查分工、財源等並研議國內既有機制銜接方式，提出「國家運輸安全調查委員會」辦理情形，並於交通委員會進行專案報告。

提案人：陳素月　[illegible]　[illegible]

[illegible]　[illegible]　[illegible]

[illegible]

89

144

案由：有鑑於，近 5 年度我國運具次數之公共運輸市占率從 101 年度 17.5%至 105 年度 18.1%，旅次主運具之公共運輸市占率從 101 年度 15.4%至 105 年度 15.8%，成長幅度均未及 1 個百分點，又以近 3 年我國整體軌道客運人數之成長率比較，從 103 年度 5.28%至 105 年度下降為 2.79%，成長幅度明顯趨緩，顯見如何提升民眾使用率，以達我國推動綠運輸政策，仍待交通部檢討強化，爰此，建請交通部於三個月內提出「如何提升民用使用公共運輸工具」之書面報告，藉以檢討我國交通運輸建設之未來性。

提案人：趙正宇 陳素月

(09)

145

案由：有鑑於我國軌道營運機構，包含:台鐵、高鐵、台北捷運、桃園捷運、高雄捷運等，近 5 年度(101 至 105 年度)財務狀況，多存有流動比率不足、負債比率過高及附屬事業經營待強化提升等問題，面對我國重大軌道建設陸續完工投入營運及前瞻基礎建設計畫亦以軌道建設為首，爰此，要求交通部於三個月內提出「如何併同地方政府全面檢討現行軌道經營組織結構及營運模式之妥適性」書面報告，以維我國軌道運輸之永續經營。

提案人：趙正宇　陳素月

108

146

案由：有鑑於我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例後，於 101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，整併國內 4 大國際商港成立臺灣港務公司，並於交通部下設置航港局辦理航政港政業務，期以提高我國港埠營運績效，然近年我國港埠營運卻未見明顯增長，以瑞士世界經濟論壇(WEF)最新公布「2017-2018 年全球競爭力報告」指出，我國「基礎建設-港口基礎建設品質」排名下滑為第 24 名，較上年退步 4 名 ，爰此，要求交通部於三個月內提出「通盤檢討我國整體港埠發展與建設之規劃及執行」書面報告，以維國家競爭力。

提案人：趙正宇　陳素月　[illegible]　[illegible]　[illegible]

109

147

案由：有鑑於我國交通部前於 105 年度為鼓勵使用中之大貨車與拖車自動更換新型防止捲入裝置，係以大貨車每輛補助 5 千元、拖車每輛補助 3 千元等「部分」補貼方式辦理 ，然於今年所提出之「大型車輛裝設車輛安全設備推動計畫」第 1 階段卻採全額補助，且每輛車最高補助金額高達 3 萬 2 千元，與過去補貼方式及補貼金額差距甚大，造成公平性之疑義，爰此，要求交通部於三個月內提出「補貼差異性之疑義說明與必要性」之書面報告，以維公平性。

提案人：趙正宇　陳素月

110

148

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 3 目「航政業務規劃與督導」項下編列「02 離島及偏遠地區航運之營運與發展」2 億 6860 萬 3 千元，全數為對國內各地方政府或國內團體進行補貼與補助。對於偏鄉或離島地區，大眾運輸事業因為難以獲利，所以業者經營意願不高，爰此政府藉由補貼、補助來提高業者經營的意願。但除提供業者補貼、補助外，交通部實應審酌我國交通建設發展情形，全面檢討現行營運及補貼方式之妥適性，並參據地方民眾實際需求，因地制宜研謀有效改善策略，爰要求交通部於三個月內提出如何提高偏鄉或離島民眾對大眾運輸使用率之方案，以期配合政府補貼、補助，發揮政府有限資源之效益。

提案人：周春米 [illegible] 鄭寶清 陳亞翔 [illegible] 王世堅 [illegible]

142

149 P1

單位：交通部單位預算（主決議）

頁碼： P76

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 10 目「營業基金」第 1 節「台灣鐵路管理局」項下編列 40 億 5000 萬元，辦理「高雄機廠遷建潮洲及原有廠址開發計畫」、「台鐵整體購置及汰換車輛計畫」、「鐵路行車安全改善六年計畫」等重大軌道計畫。惟前述計畫非但金額龐大，且攸關台灣軌道運輸及安全甚距，但相關計畫預算之執行情形卻嚴重落後（如後表），顯見台鐵局的執行能力與原始計畫有極大落差。爰要求台鐵局就預算執行狀況不佳提出檢討，並就如何提升相關計畫預算之執行率於三個月內向本院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米 李昆忠 鄭寶清
陳政忠 領代簽
林俊憲 [illegible]

143 P1

149 p2

計畫名稱(期程/年)	計畫總經費(交通部負擔數)	預算編列及執行情形(含交通部及臺鐵局)			交通部107年度編列數
		截至106年度累計編列數(1)(交通部編列數)	迄106年6月累計執行數(2)	執行率(2)/(1)	
1.高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫(102-110)	13,481,765 (9,638,680)	5,140,832 (3,358,587)	615,254	11.97	50,000
2.臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)	99,730,000 (92,212,082)	7,168,000 (7,117,420)	10,115	0.14	3,000,000
3.鐵路行車安全改善6年計畫(104-109)	27,522,400 (全數中央負擔)	9,285,712 (9,285,712)	1,971,512	21.23	1,000,000
合計	140,734,165	21,594,544	2,596,881	-	4,050,000

143 p2

150 P1

單位：交通部單位預算（主決議）

頁碼： P78

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 11 目「鐵公路重要交通工程」第 1 節「鐵路建設計畫」項下編列 60 億 279 萬 9 千元，辦理「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」等，惟前述計畫非但金額龐大，且攸關台灣軌道運輸與當地發展甚距，但相關計畫卻一再延展完工之工期，顯見鐵路改建工程局的執行能力與原始計畫有極大落差（如後表）。爰要求鐵路改建工程局就預算執行狀況不佳提出檢討，並就如何提升相關計畫預算之執行率於三個月內向本院交通委員會提出書面報告。

提案人：

144 P1

150 p2

計畫名稱	總經費(交通部負擔數)	工期展延情形			107 年度預算案數
		原定期程(年)	計畫變更核定時間(年月)	變更後期程(年)	
1.臺中都會區鐵路高架捷運化計畫	30,809,000 (28,831,000)	95-103	1.101.03 2.105.12	95-106 95-108	1,081,309
2.高雄市區鐵路地下化計畫	71,582,351 (50,298,875)	95-104	1.98.02 2.106.08 報行政院核定中	95-106 95-112	2,028,800
3.花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫	25,429,000 (24,851,000)	97-104	103.12	97-107	862,500
4.高速鐵路後續工程建設計畫	2,230,003 (全數中央負擔)	99-104	104.03	99-109	37,265
5.高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫	17,625,381 (6,267,825)	100-107	106.08 報行政院核定中	100-112	1,226,325
6.高雄鐵路地下化延伸左營計畫	10,661,697 (7,568,500)	98-106	106.08 報行政院核定中	98-112	350,600
7.花東線鐵路整體服務效能提昇計畫	6,081,000 (全數中央負擔)	98-103	1.103.08 2.106.01	98-106 98-108	416,000
合計	164,418,432 (126,128,203)	-	-	-	6,002,799

144 p2

151 P1

單位：交通部單位預算（主決議）

頁碼： P86

案由：交通部 107 年度 14 款第 1 項第 11 目「鐵公路重要交通工程」第 2 節「都市大眾捷運系統建設計畫」項下編列 75 億 1205 萬 2 千元，辦理「台北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫」等，惟前述計畫非但金額龐大，且攸關當地捷運建設與發展甚距，但相關計畫預算執行狀況不佳，顯見高速鐵路工程局的執行能力與原始計畫有極大落差（如後表）。爰要求高速鐵路工程局就預算執行狀況不佳提出檢討，並就如何提升相關計畫預算之執行率於三個月內向本院交通委員會提出書面報告。

提案人：

145 P1

151 p2

計畫名稱(期程/年)	計畫總經費(交通部負擔數)	截至 106 年 6 月底交通部預算編列及執行情形			107 年度交通部預算案數
		累計編列數(1)	累計實現數(2)	執行率(2)/(1)	
1.臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫(85-108)	167,690,000 (123,302,000)	104,669,638	101,486,279	96.96	508,000
2.臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫(94-111)	59,337,000 (32,834,000)	22,000,034	13,796,108	62.71	2,079,000
3.臺北捷運系統環狀線建設計畫-第一階段(93-107)	69,973,000 (21,459,000)	19,133,948	14,993,010	78.36	2,325,052
4.臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫(99-110)	13,101,000 (1,657,500)	133,237	35,030	26.29	135,000
5.臺北捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫(99-109)	74,178,000 (20,307,000)	2,164,515	1,434,055	66.25	1,342,000
6.高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫(92-109)	16,537,000 (6,363,000)	4,180,329	2,793,802	66.83	1,098,000
合　　計	-	152,281,701	134,538,284	-	7,487,052

145 p2

152

單位：交通部單位預算（主決議）

頁碼： P86

案由：交通部 107 年度交通部 107 年度 14 款第 1 項第 12 目「偏遠地區交通建設」項下編列 11 億 7960 萬元，辦理「國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）-金門港埠建設計畫」等，全數為補助地方政府港埠建設所需相關經費。但除提供地方政府所需建設之補助外，交通部實應審酌我國交通建設發展情形，全面檢討全國港埠營運及建設情形，並參據地方民眾實際需求，因地制宜研謀有效改善策略，爰要求交通部於三個月內提出偏遠地區港埠營運績效提升方案，以發揮政府有限資源之效益。

提案人：

153

根據國建署 105 年統計，隨著台灣已邁入高齡化社會，花蓮縣的老年人口比率為 14.17%，已列入「高齡社會」縣市。再依據花蓮縣各鄉鎮市分析，老年人口最高的是鳳林鎮，65 歲以上人口有 2577 人，占總人口比例 23.38%，其次為富里鄉的 21.82%與光復鄉的 20.81%。有鑑於「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」已完成花東 23 座車站改建(善)工程，包括:車站內外的軟硬體設備、周邊附屬設施、無障礙設施等改善。然對老年人口比例較高的鄉鎮來說，相關偏鄉候車空間的規畫及配置，未必符合當地人口特性之需求與友善環境之精神。爰建請交通部全面檢視已完成改善之車站，是否有不符友善環境之規劃與設施，特別是老年人口比例較高之鄉鎮，俾利高齡老者與婦幼使用。

提案人:

154

有鑑於台鐵北迴線蘇澳到花蓮段、花東線花蓮到台東段、南迴線台東到屏東段，因沿線隧道多導致行動電話收訊不佳。日前國家通訊傳播委員會(NCC)作為協調督導單位，特邀集台鐵局、鐵工局與電信業者召開「推動行動寬頻訊號涵蓋台鐵東部幹線協調會」，商討加速訊號改善工程。為加速完成行動通訊服務改善工程，爰建請交通部責成台鐵局、鐵工局配合電信業者辦理會勘，提供巡檢車輛及安排電信業者人員場勘巡檢；並協助電信業者於隧道避車洞等空間設置通訊設備；以及協助電信業者解決通信纜線鋪設問題，以提升台鐵服務品質。

提案人：

155

有鑑於目前東部縣市公共運輸市占率偏低，以去年統計數據為例，宜蘭為 10.3%、花蓮與台東兩縣僅 6.1%，皆遠低於全國平均的 18.1%，花東兩縣更是比離島金馬地區的 10.3%還低!反觀東部私人運具的市佔率仍居高不下，宜蘭縣為 78.9%、花蓮縣為 82%、台東縣為 84.7%，占全國各縣市前幾名。為配合我國減碳目標預定於 114 年公共運輸市占率提升至 30%，爰建請交通部加速東部公共運輸系統之建設，並檢討與整合各類公共交通運具，以及提升民眾對於公共運輸系統之使用，以提升東部公共運輸市佔率，降低私人載具使用之比例。

提案人：

156

台鐵十年購車計畫，共編列 997 億元，截至 106 年度累計編列數為 71 億 6800 萬元。由於採購招標過程歷經 3 次流標或廠商報價超預算而廢標，以致影響執行進度，截至 106 年 6 月預算執行數僅 1011 萬元，執行率僅 0.14‰ 有鑑於購車計畫預計增加 50 列(600 輛)城際客車、52 列(520 輛)區間客車，其中台鐵承諾新購城際客車將優先投入 23 至 24 列到東部運行。為加速提升東部鐵路運能，緩解東部一票難求等問題，爰要求交通部應督促台鐵局，檢討並強化相關購車計畫執行力。

提案人：徐榛蔚

157

單位、基金名稱：　交通部　單位預算
科目名稱：0529010302 汽車燃料使用費
本年度預算數：歲入 237 億 3803 萬 2 千元
建議【】刪減：　　【　】凍結數：　　【V】主決議

增刪/凍結/主決議理由：
依公路法第 44 條規定，公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收「公路營運費」，而交通部目前卻依據公路法第 27 條徵收之汽車燃料使用費，作為辦理公路營運、修建及安全管理之重要財源。
鑑於迄 105 年底我國汽燃費累計未徵數仍高達 45 億餘元，交通部除應積極依法辦理相關催繳作業外，也該研議是否該將公路營運費之徵收正名，避免名目不清，造成財政缺口，以及民眾觀感不佳。交通部應向交通委員會提出專案報告。

提案人：鄭寶清　鄭寶清　王昭明　林岱樺　黃國書　周春米　王育敏　陳素月

56

158

單位名稱：交通部-路政司

單位預算書頁次：

預算科目別：

主決議

【　】歲出　　【　】歲入

【　】凍結：　　【　】刪除：

案由：

查交通部掌理我國路政法規之修正，藉由適時修訂路政法規以維繫、改善道路交通安全。查今年年初國道三號遊覽車翻覆事件發生後，交通部 4 月 14 日發佈新聞稿表示將邀集具運輸、車輛、觀光領域專長之學者專家組成「遊覽車安全策進作為專家學者諮詢小組」，定期召開會議審視產業結構並提供遊覽車及旅遊安全改善對策之諮詢，以作為行政部門管理制度後續檢討之依據；行政院並於 5 月 19 日表示將進行靠航制度檢討，落實汰劣機制之改革。

惟交通部雖承諾檢討現行遊覽車司機靠行管理制度，改善目前監理強度不足，無法落實不良業者淘汰之現況，並改善運輸業司機勞動條件不佳等問題，至今仍未提出靠行制度管理之具體修法方向與時程規劃。爰此，交通部路政司應盡速於兩個月內提出具體之遊覽車靠行管理對策與修法時程，俾以改善國內長途運輸環境。

提案人：陳玉鳳　鄭寶清　周春米　陳政順　林俊憲　羅明才

124

159

鑒於交通部觀光局於日前拍攝親山、親水觀光宣傳影片，並計畫推動 Tourism2020-臺灣永續觀光政策，其中更將 2020 年訂為脊梁山脈旅遊年，顯見我國高山旅遊推動之重要性，然現階段各部會針對登山觀光旅遊尚無整合之溝通平台，爰建請交通部協助觀光局於一個月內成立登山旅遊推動平台，由觀光局主責並邀集各相關部會、民間代表，以觀光產業角度共同研議如何建構登山路線分級、改善登山旅遊所需之軟硬體等及其他相關主題，完善我國登山旅遊制度及推廣政策，並於兩個月內以書面方式向交通委員會報告推動進度羽並提供會議紀錄。

提案人： 吉國春　郭宏濤　周春米

連署人： 陳素月　陳欣明　錢林慧

134

160

鑒於在交通部「台中國際機場 2035 年整體規劃案」中，可預見未來台中機場的來客數將有機會成長至千萬人次，為台中機場思考一條以軌道銜接市區與機場的路線可說是勢在必行。同時，考量目前台中港區內已有軌道設施，可作為串連未來三井 OUTLET、舶來品商店街、梧棲漁港、高美濕地等海線觀光景點，打造台中海線觀光廊帶之基礎。是故，為提高台中捷運藍線之建置效益，並結合觀光發展之考量建請交通部評估台中捷運藍線東段經台中建國市場延伸至大里霧峰，西段延伸至台中港及高美濕地，並以支線方式串連台中機場，達到「機場市區不必轉乘、軌道串聯海線觀光廊帶」之目標。

提案人：

~~連署人：~~

135

161

鑒於過去三年國道上發生 132 件「二次事故」，造成 42 人死亡，126 人受傷。由於反光背心之穿著的確有助於提高用路人在發生車禍事故時，第一時間下車處理時之可見性，同時參考目前國際之趨勢、國內民調結果，為避免憾事一再重演，爰建請交通部於三個月內研議並完成修正「高速公路及快速公路交通管制規則」第十五條，使穿著反光背心相關規定入法，並於半年內與國內業者溝通，討論修改法規使符合國家標準之高可見度反光背心成為新車標準配備。

提案人：

~~連署人：~~

136

162

主旨：有鑑於台鐵東部地區整體服務效能不佳、一票難求之困境未解，且依據鐵路法第二十六條第三項之規定，「國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低運價」，爰此，要求交通部及台灣鐵路管理局研議台鐵票價調整乙案時，需考量東部地區「採鐵路為主、公路為輔之交通指導政策」、「對外交通之現況」、「消費者及使用型態之東西部差異」以及上述鐵路法之規定，來研議東部地區之票價調整方案；並且相關研議工作務必公開、透明。

提案人：蕭美琴

151

163

主旨:依據公路法第 27 條規定,「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費」，據此，交通部每年定額匡列 26 億 808 萬 9 千元。主計總處亦依稅款，以縣鄉道面積(佔 50%)、市區道路面積(佔 20%)、基本分配(佔 30%)來進行各縣市汽燃費補助款之計算與核撥，以利地方政府執行公路養護、修建及安全管理之工作。雖我國法令及制度設計立意良善，但在管考之工作上，仍有些許瑕疵。經查，市區道路、縣道之養護執行情形係由內政部營建署及交通部公路總局進行管考，而主計總處僅針對地方政府汽燃費補助是否專款專用、足額編列進行考核。而在現有的機制下，各地地方政府如何使用汽燃費，其縣道、鄉道經費比例如何分配，皆屬地方政府權責，也因此，鄉道以下之養護、修建及安全管理工作，因缺乏明確之管考機制，常成了我國完善公路網絡之缺口。有鑑於交通部為道路之最高主管機關，負有監督、完善我國道路品質之責，爰此要求交通部主動聯繫有關單位，針對「如何完善我國公路管理、落實鄉道以下之養護工作，以提升整體道路品質」進行檢討。檢討報告請於三個月內送交交通委員會。

提案人：蕭美琴

152

164

有鑑於交通部台灣鐵路管理局研議調漲票價。然現今東部「一票難求」的問題尚未解決，蘇花改亦未全線通車，再加上友善服務環境皆未全面改善完畢，包括整合入口通行的票務系統、完善各車站無障礙設施、車廂與月台無階化、以及候車處遮雨空間不足等仍有待改善。爰建請交通部全面檢視東部各車站友善環境服務之不足，儘速改善完畢，並提出相關檢討報告與改善期程，在相關建設、服務與改善完成之前，禁止調漲花東線之票價。

提案人：徐榛蔚

165

有鑑於近年台灣觀光產業蕭條，尤其地處偏遠，受限交通不便之花東地區受創最重，然為有效活化機場利用，提振觀光產業，政府必須積極協助機場開拓國外航線，並提供國內外航空業者誘因，補助包機來台，惟現行「交通部觀光局推動境外包機旅客來臺獎助要點」僅針對台灣地區以外之無定期航班及無定期包機飛航之機場來台旅遊者，實不利提昇偏遠地區機場之利用率和國外機場做競爭，更影響台灣觀光發展。為有效促進台灣觀光，活化機場利用率並和國外機場競爭，吸引航空業者投入台灣偏遠航線及增加觀光客來台，必須分階段予以補助包機，以利航線之養成，在成為定期航線前，從不定期包機、定期包機皆應給予補助，建請交通部民用航空局和觀光局研商，於一個月內研議提出「定期包機」獎助辦法，以利台灣觀光發展。

提案人：徐榛蕙

101

166 P1

我國四大國際商港，基隆港、高雄港、臺中港及臺北港，根據預算中心評估報告指出，就海港自由貿易港區 101 至 105 年度貿易量值統計，105 年度貿易量雖較以前年度增加，貿易值卻呈衰退（詳附表 1），另以入駐自由貿港區事業家數及進用員工人數觀之，近 5 年度僅呈微幅成長（詳附表 2）。

然我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例，101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，朝政企分離方式改制，整併 4 大國際商港成立臺灣港務公司，交通部下更設置航港局辦理航政港政業務，以期提高我國港埠營運績效。

惟近年我國港埠營運未見明顯增長，瑞士世界經濟論壇(WEF)最新公布「2017-2018 年全球競爭力報告」，我國「基礎建設-港口基礎建設品質」排名下滑為第 24 名，較上年退步 4 名；於設立兩相關業務單位情形下，卻未見我國國際商港之營運績效有所提升，爰建請交通部應檢討原期以自由貿易港區「境內關外」作法，帶動我國港埠營運及國內經濟發展之政策，並就我國整體港埠發展與建設之規劃及執行於一個月內提出專案報告，充實國家競爭力，以符副總統陳建仁日前於「大陸台商秋節聯誼晚宴」上，大力行銷高雄港為台灣第一大商港，並將進一步規劃轉型為集貿易、商業、觀光之特別產業聚落之實。

附表 1：近幾年海港自由貿易港區貿易量值比較表

單位：千公噸；新臺幣億元

年度		101	102	103	104	105	106(迄6月)
基隆港	貿易量	49	64	65	27	11	5
	貿易值	129	141	154	65	26	24
高雄港	貿易量	584	523	615	745	770	548
	貿易值	300	286	411	599	695	431
臺中港	貿易量	9,151	8,411	6,234	6,960	11,805	4,157
	貿易值	2,905	2,711	2,168	1,673	2,064	851
臺北港	貿易量	373	868	1,151	1,082	1,276	297
	貿易值	565	749	939	896	698	276
安平港	貿易量	-	-	-	-	8	6
	貿易值	-	-	-	-	4	3
合計	**貿易量**	**10,157**	**9,866**	**8,064**	**8,815**	**13,869**	**5,013**
	貿易值	**3,899**	**3,887**	**3,672**	**3,233**	**3,488**	**1,585**

※註：1. 資料來源，立法院預算中心評估報告。

162 P1

166 p2

附表 2：近幾年海港自由貿易港區入駐事業家數及進用員工人數統計表

單位：家，人

年度	基隆港		臺北港		蘇澳港		臺中港		高雄港		安平港		合計	
	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工
101	13	109	2	239	1	21	31	265	28	212	-	-	75	846
102	12	104	3	305	2	53	29	346	26	263	-	-	72	1,071
103	12	106	4	359	2	26	31	337	28	286	-	-	77	1,114
104	11	87	6	410	1	21	35	353	27	268	-	-	80	1,139
105	10	80	7	467	1	16	34	450	28	282	1	7	81	1,302
106（迄6月）	11	87	7	442	1	18	34	470	31	293	1	6	85	1,316

※註：1. 資料來源，立法院預算中心評估報告。

提案人：徐榛蔚

162 p2

169

案由：

鑑於未來亞太地區航空產業發展，國內外往來客運量日益增長，衍生飛機後勤維修能量及機場擴充需求量不足等問題，國內航空後勤維修人才及機場維修棚廠亦因而隨之增加，鑑此，交通部須評估未來國內有哪些機場能增建維修棚廠，並研議整合國內航空公司及航空科系技職學校，成立國際化經營之航空工業公司，培訓維修技術人才，讓國內技術人員成為種子教師，訓練及培養新南向國家航空後勤維修人員，**建請交通部於一週內向交通委員會提出書面報告。**

提案人：

170

168

對於路政管理機關辦理貨運業及遊覽車客運業等大型車輛裝置行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報設備、外部近側視鏡及雷達系統，現有補助方式實有圖利特定對象之嫌，爰交通部應另研擬公平公正之補助辦法，以鼓勵業者加速安裝，於二年過渡期前安裝均以補助，至補助額度用完為止。

提案人：[illegible]　陳素月　鄭寶清　[illegible]　[illegible]

審查 107 年度總預算案

民用航空局(**民航局**)單位預算

(委員提案資料)

1

歲計別：歲入
計畫名稱：「罰金罰鍰」
預算書頁次：第 9 頁
本年度預算：470 萬元

案由：
民用航空局於 107 年度歲入「罰金罰鍰」編列 470 萬元，主要是違反民用航空法規定之罰緩收入，經查該項目 105 年度決算為 1550 萬 5 千元；又近年來因無人機蓬勃發展，105 年度因妨礙飛航安全之無人機違規案件高達 17 件，一年裁罰金額共 480 萬，綜上，顯見該預算之編列過於保守。**故建議增列該預算 500 萬元，加強取締違規進入管制區之無人機，以維護飛航安全。**

提案人：林俊憲

2

單位：民用航空局單位預算

頁碼：P9

案由：民用航空局第 2 款第 141 項第 1 目第 1 節「罰金罰鍰」編列 470 萬元，是航空公司違反民用航空法規定之罰鍰收入。惟，是項「罰金罰鍰」收入 103 年至 105 年三年間平均決算數為 860 萬 5 千元（105 年度決算數為 1550 萬 5 千元、104 年決算數為 411 萬元、103 年決算數為 620 萬 2 千元）。爰建議「罰金罰鍰」增列 400 萬元，改列 870 萬元。

提案人：



3

單位名稱:交通部民用航空局單位預算
歲入　　單位預算書頁次:13
2 款 141 項 1 目 1 節
科目名稱:罰金罰鍰
本年度預算數:4,700 千元
建議增加數:1,000 千元
理由:
鑑於民用航空局罰金罰鍰 105 年決算數達 15,505 千元；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 6 百萬，然而 107 年罰金罰鍰預算數僅列 4,700 千元，顯然過於保守，有關罰金罰鍰 107 年度預算建議增列 1,000 千元。

提案人：

19

4

單位名稱：交通部民用航空局
單位預算書頁次：P9

案由：
107 年度交通部民用航空局編列罰金罰鍰收入 4,700 千元，然查該項目 105 年決算數為 15,505 千元，顯見此項目編列過於保守，為使預算編列趨近於實際情形，故提案增列 2,000 千元。

提案人：

21

5

歲計別：歲出
計畫名稱：「業務費」
預算書頁次：第 23 頁
本年度預算：210 萬 3 千元

案由：
民用航空局於 107 年度預算「業務費」編列 210 萬 3 千元，有鑑於復興航空於105年11月21日無預警宣布將於翌日停飛，隨後解散公司，對此監察院於 106 年 9 月提出糾正案，針對民航局已針對復興航空啟動 4 次財務檢查，但未能警覺興航可能因持續虧損而結束營業，又民航局又對復興航空無預警停航等違規情事一籌莫展，嚴重影響國內、外旅客權益，傷害政府形象，應徹底檢討，顯見民航局對航空公司管理有嚴重疏失。**故建議刪減該預算 50 萬元，並檢討監管業務疏失，以維護民眾搭乘權益。**

提案人：林俊憲

6

科目名稱：一般行政
本年度預算數：3 億 2,663 萬 3 千元
建議【∨】凍結數：四分之一
增刪理由：

交通部民用航空局於 107 年度編列一般行政費用 3 億 2,889 萬 9 千元。鑒於復興航空公司去年十一月二十一日無預警停航，影響國內、外旅客之權益至鉅，並嚴重影響政府形象。監察院通過糾正交通部民航局。民用航空業之管理督導係為民航局法定職掌，近年復興航空監理不善，民航局之飛航安全監理責任難辭其咎。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 簽代條 [illegible]

[illegible]

[illegible]

23

7

歲計別：歲出
計畫名稱：「人事費」
預算書頁次：第 23 頁
本年度預算：3 億 2466 萬 8 千元

案由：
民航局 107 年度歲出編列 3 億 2807 萬 9 千元，其中「人事費」預算 3 億 2466 萬 8 千元佔了超過九成比例，其中包含 9 名約僱人員，該預算雖較上年度預算減列 211 萬 8 千元，但約僱人員仍維持 9 名，由於民航局主要業務包含專業性較高的落實飛航安全、提升空運服務水準等，有鑑於約僱人員因缺乏穩定保障，流動性較高，以致公務經驗及工作業務難以傳承，反而難以提升政府效能。**故建議凍結該預算 1/10，針對如何精簡約僱人員之任用，於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。**

提案人：林俊憲

3

28

8

歲計別：歲出　　單位名稱：民用航空局

款_項_目：　14　款 2 項 1 目　　預算書頁次：　P 19

工作計畫：　6029110100 一般行政

分支計畫：　01 人員維持

科目：　　本年度預算數：993 萬 1 千元

主旨：有鑑於民用航空局 107 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」993 萬 1 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 1014 萬 5 千元，106 年度雖微減至 990 萬 2 千元，但 107 年度又微升至 993 萬 1 千元。且由預算書「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，又與歷年比起仍屬偏高，顯然與政府各機關應撙節開支原則有違，有浮編之嫌。爰擬刪除該項計畫編列經費 993 萬 1 千元之三分之一。

提案人：陳歐珀

3

9

歲計別：歲出　　單位名稱：民用航空局

款_項_目：14 款 2 項 1 目　　預算書頁次：P19

工作計畫：6029110100　一般行政

分支計畫：01 人員維持

科目：　　本年度預算數：9,931 千元

主旨：有鑑於民用航空局 107 年度預算「一般行政-人員維持」其中「加班值班費」項目下編列 9,931 千元，惟民航局各年度施政目標與重點並無明顯差異，業務內容也未明顯增加，107 年度預算較 106 年度增加，顯示民航局「加班值班費」預算編列恐有浮編之嫌，爰此擬凍結該項計畫編列經費 9,931 千元之二分之一，俟民航局向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後動支。

始得

提案人：

30

10

歲計別：歲出　　單位名稱：民用航空局

款_項_目：14 款 2 項 1 目　　預算書頁次：P19

工作計畫：6029110100　一般行政

分支計畫：01 人員維持

科目：　　本年度預算數：9,931 千元

主旨：有鑑於民用航空局 107 年度預算「一般行政-人員維持」其中「加班值班費」項目下編列 9,931 千元，惟民航局各年度施政目標與重點並無明顯差異，業務內容也未明顯增加，107 年度預算較 106 年度增加，顯示民航局「加班值班費」預算編列恐有浮編之嫌，爰此擬凍結該項計畫編列經費 9,931 千元之二分之一，俟民航局向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後動支。

提案人：

11

單位、基金名稱：　交通部民用航空局單位預算
科目名稱：0279 一般事務費
本年度預算數：85 萬 8 千元
建議【V】刪減：刪減二分之一
增刪/凍結理由：

民用航空局 107 年度預算「一般事務費」編列 85 萬 8 千元，細項用途不夠明確，且為樽節國家資源，節約開銷，編列預算依以維持部門運作為原則，並且響應環保，節水節電，節約用紙，建請刪除二分之一。

提案人：鄭寶清　李昆林 張代表　林岱樺　周春米

12

單位、基金名稱：　交通部民用航空局單位預算
科目名稱：0299 特別費
本年度預算數：15 萬 8 千元
建議【V】刪減：15 萬
增刪/凍結理由：

民用航空局 107 年度預算「特別費」編列 15 萬 8 千元，未寫細項，用途不明。且根據實務經驗，特別費用往往用於公共關係活動，而民航事業作業基金已有編列公共關係費用 300 萬元，重疊編列，為了避免國家資源之浪費，並樽節開銷，建議刪除 15 萬元。

提案人：

13

單位：民用航空局

科目：歲出 14 款 2 項 2 目空運管理業務-國外旅費(P.21)

案由：民用航空局 107 年度「空運管理業務-國外旅費」預算編列 24 萬 6 千元，用途為出席航空保安年會等國際會議，然而，107 年度民航事業作業基金，已於勞務成本費用中編列 406 萬 9 千元、管理及總務費用中編列 195 萬 1 千元，用於參與國際會議等，相關預算似有重覆編列之嫌，為避免預算重覆編列，民用航空局 107 年度「空運管理業務-國外旅費」預算編列 24 萬 6 千元，應予全數刪除。

提案人：

16

14

單位名稱：交通部民用航空局
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：21 頁
科目名稱：空運管理業務
本年度預算數：24 萬 6 千元
建議【∨】凍結數：全數凍結
增刪理由：

交通部民用航空局於 107 年度編列空運管理業務項下經費 24 萬 6 千元。經查，該費用係辦理航空保安與危險物品外站查核、召開督導會議及出席航空保安年會，鑒於民航事業作業基金中亦有中編列 195 萬 1 千元，用於參與國際會議等，預算恐重複編列。

爰此，建議全數凍結本筆預算，俟民用航空局提出相關改善報告，送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鍾佳濱 [illegible] 周春米

22

15

單位名稱：交通部民用航空局
單位預算書頁次：
預算科目別：

主決議

【 】歲出　　【 】歲入
【 】凍結：　　【 】刪除：

案由：
交通部民用航空局作為我國民航事業管理之主管機關，查日前尼莎颱風來襲期間，長榮航空因未妥善調度因應空勤組員請假事宜，使得航班調度、安排無法因應運輸需求，導致部分旅客之消費權益受損，且人力調度失衡也可能導致飛航安全出現漏洞而衍生飛安危機。
綜上，民航局作為我國民航事業管理、飛航標準訂定與飛航安全策劃與督導之主管機關，容有監督失職之處。為保障消費者權益，也為保障極端氣候導致天災來襲狀況下，航空事業從業人員之勞動、生命財產安全，民航局應於兩個月內針對國籍航空公司航班、人員調度事宜、任務提出具體管理對策與改善措施，並向交通委員會提出書面報告，以訂定專業、合理性之停班、停飛標準。

提案人：

16

單位名稱：交通部民用航空局
單位預算書頁次：
預算科目別：

主決議

【 】歲出　　【 】歲入
【 】凍結：　　【 】刪除：

案由：
去年 6 月桃園市空服員職業工會發起罷工，1800 名華航空服員出面爭取權益，然而一年過去，華航空服員仍在飛過勞航班，華航公司勞資爭議仍持續不斷，工會幹部更遭打壓、解雇，資方與工會間之勞資關係還是相當惡劣。
依民用航空法第 3 條之規定，交通部民用航空局係管理及輔導民用航空事業之主管機關，理應督導航空公司以健全民航制度之發展。爰此，民航局應盡速針對上開華航勞資爭議相關問題詳盡調查，並於兩個月內向交通委員會提出書面報告，以確保航空事業從業人員之勞動權益。

提案人：

17

單位名稱：民用航空局
歲出部分
總預算書頁次：
單位預算書頁次：

決議：近年來向民航局合法申請使用遙控無人機件數逐年增加，而違規使用進入管制區遭民航局裁罰案件亦不少；有鑑於遙控無人機發展快速並被廣為運用，雖民航局已完成民用航空法修正草案，並增訂無人機專章，用以具體規範無人機之註冊、檢驗、人員測驗、活動區域、操作限制、保險及授權法規命令等，惟截至 106 年 9 月底，尚未完成相關修法程序。爰決議要求民航局應積極完備相關法制作業，並加強監督管理，以維飛航安全。

提案人：陳歐珀

4

18

單位：民用航空局單位預算（主決議）

頁碼：

案由：依據觀光局 105 年來台旅客消費及動向調查，墾丁是 105 年受訪旅客最喜歡景點排名的第四名，屏東則是受訪旅客遊覽景點所在縣市的第五名，顯見屏東一直是外籍旅客來台旅遊觀光的熱區，恆春機場將成為政府新南向政策的南向基地。但交通部與民航局除同意恆春機場試辦國際包機方案之外，卻未就恆春機場所需的軟硬體改善提出具體計畫。爰要求交通部與民航局於六個月內，就恆春機場試辦國際包機及國內定期航班所需軟硬體，提出改善計畫、經費試算及執行期程；並研修「大眾運輸事業補貼辦法」第 2 條，將恆春機場航線納入特殊服務性路（航）線之認定範圍。

提案人：周春米 鄭宇清 代表 王拔群 鍾孔炤

6

19

單位、基金名稱：　交通部民用航空局單位預算
科目名稱：0429110101 罰金罰鍰
本年度預算數：470 萬元

主決議

民用航空局 107 年度預算「罰金罰鍰」編列 470 萬元，辦理航空公司違反民用航空法規定之罰鍰收入。可參考 106 年度決算數為 1 千 550 萬 5 千元，107 年度卻僅編列 470 萬元，相差三倍，且也並未詳加說明。為避免民航局保守短估，或為了增加歲入而刻意濫罰，建議待民航局於交通委員會提出專案報告，檢討分析過去三年開罰狀況。

提案人：

9

20

案由：近年來向民航局合法申請使用遙控無人機件數逐年增加，而違規使用進入管制區遭民航局裁罰案件亦不少，有鑑於遙控無人機發展快速並被廣為運用，爰此，建請民航局於三個月內提出「無人機管理機制與辦法」，並加強監督管理，以維飛航安全。

提案人：趙正宇

13

21

主旨:由中華民國自行車騎士協會主辦，觀光局、公路總局及花蓮、南投縣政府協辦之「2017 臺灣自行王登山王挑戰賽」於本月 20 日辦理，競賽路線從接近海平面的太平洋濱花蓮七星潭，經太魯閣高聳深邃的高山峽谷、直達臺灣公路最高點合歡山武嶺;特殊之地景與挑戰，吸引不少世界自由車好手前來較勁。然而，賽事最重要的自由車，卻因花蓮機場安檢 X 光機輸送空間尺寸之限制，無法順利通過，致使自行車相關儀器受到毀損。針對無法通過檢驗機之較大尺寸貨物(如電動輪椅、樂器、大幅畫件、腳踏車、獨木舟器具)，依規定可改採手檢方式檢查，但因當日之處置或有缺失，致生憾事。為避免相同狀況再次發生，並考量到自行車觀光於花東地區逐年成長，爰此，要求民航局主動洽詢航警局，進行業務權責檢討；並請民航局調查國外機場針對自行車等大型物件之安檢設備的規格，如有不同，應視我國各機場的安檢設備折舊汰換時程，購置符合國際通用之檢驗設備；如規格一致，則須立即會同航警局檢討我國針對大型貨物之安檢機制。

提案人：蕭美琴

14

22

主旨：為發展超輕型載具產業及後續推動花東縱谷之空域觀光，建請交通部民用航空局本於超輕型載具目的事業之主管機關，擇定合適地點，採公辦民營或公辦公營之模式，輔導設置一至二處標準之超輕型載具起降場，以期活絡產業並促進空域觀光之發展。

說明：

一、 花蓮縣政府與台東縣政府這幾年夏天持續推廣熱氣球活動的成功，帶動花東縱谷成為一個發展空域觀光非常理想的環境，花東地區是全台灣最適合發展空域觀光的地區，可以發展出包含陸（旅遊景點）、海（賞鯨、豚）、空（輕航機縱谷翱遊）三度空間的旅遊服務供給。

二、 花東縱谷有 2 個經民航局核定的空域可以發展空域觀光，近來除了政府大力推動的熱氣球活動外，最熱門的算是輕航機的飛行體驗行程，花東縱谷得天獨厚地在花蓮市與台東市之間的整個縱谷都可以發展空域觀光，輕航機也就能從花東縱谷最北邊的壽豐鄉起飛，到花東縱谷南邊也就是台東縣政府推動熱氣球活動的高台北側降落，或經由海岸山脈東側海邊折返回花蓮，完成全台灣最美的後花園花蓮與台東之間的山海一日空中翱遊行程，活絡台灣空域觀光。

提案人：蕭美琴

15

23

單位：民用航空局

案由： 針對機齡可能造成機械故障發生機率增加、相關器材採購不易、維護成本增加等狀況，民航局應輔導航空公司積極管理航機，並於 1 個月內針對高齡飛機對營運、旅客權益、飛航安全可能影響提出評估報告。

提案人：

24

單位：民用航空局

案由： 針對國籍航空公司頻傳勞工權益問題，相關工會陳情，無論空勤人員或地勤人員時常傳出權益不彰之情事，爰要求民航局於 3 個月內，邀請相關學者專家提供意見，就改善國籍航空公司勞工權益提出書面改善報告。

提案人：

18

25

案由：

因高速鐵路興建，其中部分路段超過桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高 45 公尺，經民航局在民國 85、86 年間委託美國銀河科技公司執行「高速鐵路對中正機場臨近地區禁限建影響及禁離場航管程序評估」案，即建議可將桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高放寬至 60 公尺。目前部分路段高度即為海拔 92 公尺(06/24 跑道南水平面高 60 公尺)，行政院採取專案核准超過桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高 45 公尺，不在 ICAO 或 FAA 的標準內，為簡化飛航管制程序，提高安全性，沒有穿透障礙物面情事，要求交通部民航局修正桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高比照高速鐵路現狀高度提高為 60 公尺。

提案人：

20

26

鑒於遠東航空公司飛機機齡老舊，近日又發生兩架飛機擦撞，延誤多個航班。惟先前復興航空公司財務報表於首度出現虧損後，民航局雖啟動四次財務檢查，惟未能警覺興航可能因持續虧損，且對未來之預期不樂觀，而於公司資產仍大於負債時，即予結束營業；民航局對於興航無預警停航，以及自行決定即日起全面停航等違規情事，一籌莫展，致重大影響國內、外旅客之權益。爰要求民用航空局於兩周內責成遠東航空公司設立消費者保障專戶，並每月稽核以確保該專戶內有足額之現金，避免民眾求償無門。

提案人：陳素月　簽代

24

>7

案由：
近年來無人機被廣泛運用，包含攝影、農業、科學研究等層面，對於無人機執行空拍作業，民航局訂有相關規定開放申請，近年申請數量逐年增加(103 年以前共 28 件、104 年 112 件、105 年 122 件、106 年 181 件)，然而違規使用進入管制區遭民航局裁罰案件也呈現增加趨勢，雖然民用航空法已明文規定，於航空站四周一定距離範圍內，禁止施放有礙飛航安全之物體，然而根據民航局裁罰紀錄顯示，自 102 年起有礙飛航安全物體全為無人機案件，又105 年裁罰件數有17件，罰金共 480 萬為近年來最高，故建議民航局應針對無人機影響飛航安全之現象，盡速研擬配套措施，加強監督管理，。

提案人：林俊憲

28

案由：
有鑑於交通部民航局近年針對飛航作業中有關飛航時限，提出相關規範調整，以期強化組員之疲勞管理。惟截至 106 年 10 月底，因各界意見未能整合，而延後修法時程。為完善飛航時限管理，民航局應積極協調各方意見，並持續抽查各公司飛時管理是否符合國際相關規範，以維護飛航安全。

提案人：林俊憲

審查 107 年度總預算案

民航事業作業基金(**民航基金**)

(委員提案資料)

1

單位名稱:民航事業作業基金
歲入　　單位預算書頁次:1-19
科目及業務項目:依法分配收入
本年度預算數:3,169,580 千元
建議增加數:100,000 千元

理由:
有關民航事業作業基金之依法分配收入 107 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 105 年決算數已超過 34 億以上，但 107 年預算列 31 億多，顯然編列過於保守，爰建議 107 年依法分配收入建議增列 100,000 千元。

提案人：

33

2

單位：民航事業作業基金

科目：通案-勞務承攬(P1-58，1-60)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「勞務承攬」預算編列 3 億 3,732 萬 5 千元，預計進用 795 人，較 106 年增加 12 人，然而勞務承攬容易造成同工不同酬，薪資階層化問題，且民航局應重新盤點相關人力之配置，重新檢視各單位工作分配狀況，避免濫用勞務承攬人力，並應積極保障勞務承攬勞工權益，爰此凍結相關預算 1/3，待民航局一個月內針對人力配置，工作分配狀況進行盤整，並就勞務承攬人力之勞動權益保障進行說明，並提出書面報告後始得動支。

提案人：

3

基金名稱：民航事業作業基金
科目（工作計畫）名稱：通案－航警局相關預算
本年度預算數：31 億 9,176 萬 5 千元
建議凍結數：全數凍結

案由：

民航事業作業基金於 107 年度預算案航空警察局預算共編列經費 31 億 91,76 萬 5 千元。

有鑑於航空警察局其人事費、業務費用編列於民航事業作業基金中，與作業基金凡經付出仍可收回之本質嚴重不符，為避免航警局預算違法編列，爰要求全數凍結本筆預算，由交通部與行政院主計總處及內政部警政署跨部會協商將航空警察局預算編列回歸內政部警政署，並於本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 鍾佳濱

51

4

單位：民航事業作業基金

科目：通案-航警局(P1-58，1-60)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「航警局」相關預算編列 31 億 9,176 萬 5 千元，航警局之人事費、業務費等全編列於民航基金，然民航事業作業基金，依據預算法第 4 條規定，作業基金之定義為凡經付出仍可收回者，用於航警局是否符合預算法規定尚有疑義，且鐵路警察局、港務警察局及國道公路警察局之相關預算皆編列於警政署，目前維持海路空交通治安之預算只有航空部分非編列於警政署，爰此，107 年度有關「航警局」相關預算編列 31 億 9,176 萬 5 千元，應予全數凍結，待民航局與警政署就航警局相關預算分配問題進行研商，並於立法院交通委員會進行專案報告後，始得動支。

提案人：

27

5

歲計別：歲出
計畫名稱：「郵電費」
預算書頁次：第 1-62 頁
本年度預算：8937 萬元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「郵電費」編列 8937 萬元，經查該項目 106 年度預算為 8773 萬 5 千元、105 年度決算僅 7823 萬 6 千元，顯見該預算編列年年寬列，目前國庫財政困窘，各政府單位應撙節成本，避免浪費。**故建議刪減該預算 1000 萬元，以符合政府撙節施政原則。**

提案人：林俊憲

6

單位：民航事業作業基金

科目：通案-國外旅費(P1-23，1-34)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「國外旅費」於勞務成本費用編列 654 萬 8 千元，管理及總務費用編列 407 萬 7 千元，惟民航基金 106 年度相關預算編列 1062 萬 5 千元，但依 106 年度 1-6 月出國計畫執行情形表所示，相關預算僅執行 196 萬 4 千元，執行率僅 18.5%，相關預算能否執行完全尚未可知，爰此，民航事業作業基金 107 年度有關「國外旅費」應予刪除 1/4，另凍結 1/2，待民航局就出國計畫重新檢討，並於 1 個月內提出書面報告後始得動支。

提案人：

單位：民航事業作業基金

科目：通案-大陸地區旅費(P1-23，1-34)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「大陸地區旅費」於勞務成本費用編列 132 萬 8 千元，管理及總務費用編列 63 萬 4 千元，惟依據民航局 106 年度 1-6 月赴大陸地區計畫執行情形表所示，今年 1-6 月全無前往大陸地區，相關預算能否執行尚未可知，爰此，民航事業作業基金 107 年度有關「大陸地區旅費」應予刪除 1/2，另凍結 1/2，待民航局就赴大陸地區計畫重新檢討，並於 1 個月內提出書面報告後始得動支。

提案人：

8

歲計別：歲出
計畫名稱：「修理保護及保固費用」
預算書頁次：第 1-62 頁
本年度預算：9 億 3117 萬 1 千元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算「修理保護及保固費用」編列 9 億 3117 萬 1 千元，較上年度預算增列 1632 萬 5 千元，經查該項目 105 年度決算僅 8 億 2059 萬 8 千元，顯示該預算過於寬列；又其中包含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汙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 1 億元，以審慎評估預算之必要性。**

提案人：林俊憲

8

9

單位：民航事業作業基金

科目：通案-修理保養及保固費(P1-62)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「修理保養及保固費」相關預算編列 9 億 3,117 萬 1 千元，較 106 年度增加 1,632 萬 5 千元，相關預算是用於土地房舍、房屋、宿舍、機械設備等修護，然 105 年度決算為 8 億 2,059 萬 8 千元，相關預算是否能夠如實執行尚未可知，考量國家預算吃緊，為樽節政府財務，相關預算應更謹慎編列，爰此，107 年度有關「修理保養及保固費」應予刪減 1,000 萬元。

提案人：

31

10

單位：民航事業作業基金

科目：通案-專業服務費(P1-62)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「專業服務費」相關預算編列 3 億 251 萬千元，依據民航事業作業基金 106 年度 9 月之會計月報顯示，106 年度截至 9 月 30 日，專業服務費僅執行 1 億 2,430 萬 3 千元，執行率僅有 39.5%，執行率明顯過低，相關預算能否執行完畢仍未可知，且 105 年度之決算僅 2 億 268 萬 1 千元，爰此，為節約預算，撙節支出，107 年度有關「專業服務費」相關預算應予刪減 1,000 萬元。

提案人：

11

歲計別：歲出
計畫名稱：「材料及用品費」
預算書頁次：第 1-62 頁
本年度預算：1 億 9148 萬 1 千元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「材料及用品費」編列 1 億 9148 萬 1 千元，該業務主要為辦公事務用品、報章雜誌及農藝與園藝用品等經費，惟 107 年度預算較上年度預算不減反增，復 105 年度該項目決算僅 1 億 5077 萬 5 千元，該預算顯有寬列。是以，民航作業基金於該預算編列流於形式，有浪費公帑之嫌。**故建議刪減該預算 4000 萬元，以資撙節。**

提案人：林俊憲

12

單位：民航事業作業基金

科目：通案-用品消耗(P1-62)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「用品消耗」相關預算編列 1 億 917 萬 1 千元，較 106 年度增加 1,000 萬元，相關預算是用於辦公事務用品、報章什誌等，然 105 年度決算為 8,775 萬 9 千元，相關預算是否能夠如實執行尚未可知，考量國家預算吃緊，辦公事務用品、報章什誌相關預算應力行簡約，爰此，107 年度有關「用品消耗」應予刪減 500 萬元。

提案人：

30

13

案由：

107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列水電費用 347,780 千元，然查 105 年度該項目決算數為 260,140 千元，104 年度決算數 292,650 千元，皆與 107 年度預算數有落差，為避免浪費公帑，並落實政府節能減碳政策，建議刪除 80,000 千元。

提案人： 黃國書 李昆儒 林俊憲 鄭寶清 代理

趙啟洋

何志偉

44

14

科目或業務計畫名稱：勞務成本-服務費用—水電費
預算數：347780 千元
建議：減列 5000 萬元

案由：

民航事業作業基金 107 年度「勞務成本—服務費用」項下編列水電費 347780 千元，較 105 年決算數 260141 千元大幅增加 87639 千元，考量各航空站近年營運狀況並無大幅改變，相關水電費支出大幅增加顯然不合常理，為配合政府推動節能節水政策，建議減列 5000 萬元。

提案人：

15

歲計別：歲出
計畫名稱：「勞務成本－服務費用—水電費」
預算書頁次：第 1-23 頁
本年度預算：3 億 4778 萬元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「勞務成本－服務費用—水電費」編列 3 億 4778 萬元，經查該科目 105 年度決算僅 2 億 6014 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。**故建議刪減該預算 1000 萬元，以落實政府節能減碳政策。**

提案人：林俊憲

16

單位名稱:民航事業作業基金
歲出　　單位預算書頁次:1-20
科目及業務項目:勞務成本—服務費用—水電費
本年度預算數:347,780 千元
建議減列:5,000 千元

理由:
民航事業作業基金中勞務成本—服務費用—水電費，107 年編列預算數為 347,780 千元，經查 105 年預算數為 358,166 千元，決算數為 260,141 千元，執行率僅為 72.6%，近年來台電穩定、水費亦無調整，顯然有撙節開支之空間，建議水電費預算刪減 5,000 千元。

提案人：

17

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-23

案由：
107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列郵電費用 83,047 千元，然查 105 年度該項目決算數為 72,985 千元，104 年度決算數 72,914 千元，為落實樽節原則與政府電子化政策，建議刪除 10,000 千元。

提案人： 黃國書 李昆水 林岱樺
鄭宜洧
陳欣怡 鍾代後
周春米

45

18

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-23

案由：
107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列旅運費用 37,277 千元，較 106 年度旅運費 35,987 千元增加 1,290 千元，然查 105 年度該項目決算數為 28,949 千元，104 年度決算數 32,957 千元，疑有浮編之嫌，為落實樽節原則，建議刪除 8,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出國外旅費、大陸地區旅費 107 年度計畫報告及其效益評估報告後，始得動支。

提案人：

39

歲計別：歲出
計畫名稱：「勞務成本－服務費用—旅運費」
預算書頁次：第 1-23 頁
本年度預算：3727 萬 7 千元

19

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「勞務成本－服務費用—旅運費」編列 3727 萬 7 千元，較上年度預算 3598 萬 7 千元增列 129 萬元，惟經查該科目 105 年度決算僅 2894 萬 9 千元，顯示該預算恐有浮編之嫌，又民航事業作業基金 107 年度員額編制較上年度減少 5 人，業務應略為縮減，旅運費卻不減反增，有違常理。**故建議刪減該預算 800 萬元，以符合撙節公帑施政原則。**

提案人：林俊憲

20

單位名稱:民航事業作業基金
歲出　　單位預算書頁次:1-20
科目及業務項目:勞務成本—服務費用—旅運費
本年度預算數:37,277 千元
建議減列:2,000 千元

理由:
民航事業作業基金中勞務成本—服務費用—旅運費，107 年編列預算數為 37,277 千元，經查 105 年預算數為 32,848 千元，決算數為 28,949 千元，執行率僅為 88%，明顯偏低，顯然有撙節開支之空間，建議旅運費維持 106 年之預算數水準，建議刪減 2,000 千元。

提案人：

35

21

單位、基金名稱：交通作業基金 民航事業作業基金單位預算
科目名稱：勞務成本-旅運費 3.大陸地區旅費
本年度預算數：132 萬 8 千元
建議【 V】刪除：全數刪除
增刪/凍結理由：

民航局於勞務成本中編列「大陸地區旅費」之經費，共 132 萬 8 千元。目前兩岸氛圍，考量大陸國情，以及過去考察狀況，本經費實無必要，同時據查，民航局之國際協商，與大中國大陸僅用傳真協商，也並未至當地協商溝通。因此，應節約國家資源，建議全數刪除。

提案人：

基金名稱：民航事業作業基金
科目（工作計畫）名稱：勞務成本-服務費用-印刷裝訂與廣告費
本年度預算數：1,116 萬元
建議刪除數：200 萬元

22

案由：

民航事業作業基金於 107 年度預算案，於勞務成本編列 102 億 3,742 萬 6 千元，其中印刷裝訂與廣告費編列 1,116 萬元。

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，且前年度決算數僅 928 萬 2 千元，較今年預算數多出 200 萬元。爰此，刪除本筆預算 200 萬元。

提案人：陳素月　錢代理　李昆忠
林俊憲　周春米

55

23

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-23

案由：
107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列印刷裝訂與廣告費 11,160 千元，然查 105 年度該項目決算數為 9,281 千元，104 年度決算數 8,832 千元，為落實政府節約能源、無紙化原則，建議刪除 1,500 千元。

提案人：

48

24

單位：民航事業作業基金

頁碼：1-20 頁

案由：民航事業作業基金 107 年度「勞務成本—服務成本—服務費用」項下編列「修理保養及保固費」9 億 2268 萬 8 千元，是用以維持民航局所屬各機場相關硬體設施能夠正常使用，或為防止損壞而進行維護、修繕所需費用，較 106 年度預算數增加 1632 萬 5 千元，較 103 至 105 年平均決算數 7 億 3806 萬 3 千元增加 1 億 8420 萬 5 千元，預算編列與實際執行落差過大，顯有撙節開支之空間。爰建議「勞務成本—服務成本—服務費用」項下「修理保養及保固費」9 億 2268 萬 8 千元減列 1 億元。

提案人：周春米 鄭宏清 代理 林俊憲

12

25

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-25

案由：
107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列一般服務費 404,657 千元，然查 105 年度該項目決算數為 346,104 千元，104 年度決算數 312,008 千元，皆與 107 年預算數落差甚大，此外一般服務費中外包費用高達 88.9%，民航局使用大量非典型人力，造成勞工無法穩定就業，實屬不當，且查外包項目包含文書處理、一般庶務作業等應由民航局員工自行處理，故建議刪除 9,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部民用航空局一個月內向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 委員 鄭寶清 周春米

40

基金名稱：民航事業作業基金
科目（工作計畫）名稱：勞務成本-服務費用--一般服務費　26
本年度預算數：4 億 465 萬 7 千元
建議凍結數：　四分之一

案由：

民航事業作業基金於 107 年度預算案，於勞務成本編列 102 億 3,742 萬 6 千元，其中一般服務費編列 4 億 465 萬 7 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。甚至已編列清潔勞務外包費 1 億 9879 萬 9 千萬元後，還編列預算進用契僱人力 4 人辦理清潔業務。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 邱代傑 李昆叶
林為洲 周春米

50

27

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-35

案由：

107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列一般服務費 ~~13,942~~ 404657 千元，然查 105 年度該項目決算數為 11,552 千元，104 年度決算數 11,193 千元，皆與 107 年預算數落差甚大，，民航局做為政府機關卻使用大量非典型人力，造成勞工無法穩定就業，實屬不當，且查一般服務費用內項目包含文書處理、圖書室服務、一般庶務作業、公文收發等業務員原就屬民航局員工之業務內容，應由民航局員工自行處理，故建議刪除 2,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部民用航空局一個月內向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 黃國書 郭昱晴 周春米

38

28

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-26

案由：
107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列專業服務費 167,871 千元，然查 105 年度該項目決算數為 132,742 千元，104 年度決算數 116,974 千元，皆與 107 年預算數落差甚大，為避免浪費公帑，建議刪除 50,000 千元。

提案人：

47

29

單位：民航事業作業基金

頁碼：1-20 頁

案由：民航事業作業基金 107 年度「勞務成本—服務成本—服務費用」項下編列「專業服務費」1 億 6787 萬 1 千元，是用以委聘相關專業機構或人員提供調查研究等服務之所需費用，雖然較 106 年度減少 1857 萬 1 千元，但仍較 103 至 105 年平均決算數 1 億 2414 萬元增加 4373 萬 1 千元，預算編列與實際執行落差過大，顯有撙節開支之空間。爰建議「勞務成本—服務成本—服務費用」項下「專業服務費」1 億 6787 萬 1 千元減列 4 千萬元。

提案人：

30

歲計別：歲出
計畫名稱：「勞務成本－服務費用—專業服務費」
預算書頁次：第 1-26 頁
本年度預算：1 億 6787 萬 1 千元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「勞務成本－服務費用—專業服務費」編列 1 億 6787 萬 1 千元，經查該科目 105 年度決算僅 1 億 3274 萬 3 千元，預決算相差 3512 萬 8 千元，顯示該預算編列過於寬鬆；又該計畫包含「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 1713 萬 6 千元，卻未列出業務內容，其預算分配使用無從得知，其必要性令人質疑。**故建議刪減該預算 3500 萬元，以符合預算核實編列原則。**

提案人：林俊憲

31

案由：

107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列專業服務費 ~~134,639~~ 千元，查 105 年度該項目決算數為 69,937 千元、預算執行率 39.8%，104 年度決算數 63,317 千元、預算執行率 64.9%，顯見此項目預算執行率低下，然民用航空局卻逐年增加此項目預算，疑有浮編預算之嫌，為避免公帑之浪費，故建議刪除 60,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部民用航空局三個月內向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

37

單位：民航基金　　預算書頁次：1-28　　32

科目或業務計畫名稱：勞務成本-材料及用品費

預算數：186130 千元

建議：減列 1000 萬元

案由：

民航事業作業基金 107 年度「勞務成本—材料及用品費」編列 186130 千元，較 106 年度增加 6993 千元，更較 105 年決算數 147662 千元大幅增加 38468 千元，且未說明大幅增加之原因，考量基金財源有限，相關一般性費用應撙節支出，建議減列 1000 萬元。

提案人：

33

單位名稱:民航事業作業基金
歲出　　單位預算書頁次:1-20
科目及業務項目:勞務成本—材料及品用費—使用材料費
本年度預算數:82,167 千元
建議減列:5,000 千元

理由:
民航事業作業基金中勞務成本—材料及品用費—使用材料費，107 年編列預算數為 82,167 千元，經查 105 年預算數為 82,456 千元，決算數為 62,929 千元，執行率僅為 76%，明顯偏低，顯然有撙節開支之空間，建議刪減專業服務費 5,000 千元。

提案人：

34

34

單位名稱：交通部民用航空局民航事業作業基金
單位預算書頁次：P1-28

案由：
107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列用品消耗費 103,963 千元，然查 105 年度該項目決算數為 84,733 千元，104 年度決算數 82,634 千元，疑有浮編預算之嫌，且為配合政府無紙化及節能減碳政策，故建議刪除 20,000 千元。

提案人： 黃國書 李昆澤 周春米 鄭寶清

~~連署人~~：

11政府 張廖萬堅 陳亭妃

46

基金名稱：民航事業作業基金
科目（工作計畫）名稱：勞務成本-材料及用品費用-用品消耗　35
本年度預算數：1 億 396 萬 3 千元
建議刪除數：2,000 萬元

案由：

民航事業作業基金於 107 年度預算案，於勞務成本編列 102 億 3,742 萬 6 千元，其中用品消耗費用編列 1 億 396 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，且前年度決算數僅 8,473 萬 3 千元，爰刪除本筆預算 2,000 萬元。

提案人：陳素月　葉代儀委員

54

36

案由：凍結民航事業作業基金勞務成本項下「租金與利息」(p1-33)

局屬作業單位 ~~16,031~~ 14,564 千元預算數之 1/5，俟提出改善計畫後，始得

動支。

說明：

一、 查交通部民用航空局所屬民航事業作業基金 107 年編列租金與利息共計 ~~51,380~~ 50,092 千元，分為「局屬作業單位 ~~16,031~~ 14,564 千元」及「航警局 35,~~349~~ 528 千元」兩項。

二、 根據本院預算中心統計資料顯示桃機公司迄至 106 年 4 月底回報閒置建物有 13,230 平方公尺，約佔整體國營事業單位閒置建物面積 136,944.85 平方公尺之 1/10，於政府推動閒置及低度利用之房地資產活化相關措施不符。

三、 桃機公司年度租金支出(付給本作業基金之土地租金收入項目)有 5,007,221 千元，本基金年度繳交之土地稅及房屋稅高達 ~~32,402~~ 35,255 千元，卻任由桃機公司部分建物閒置未予積極活用，允宜檢討改進。

四、 請於一個月內提出改善報告，經委員會同意後始得動支。

提案人：周春米 代理 施義芳 提

陳素月 林俊憲 [illegible]

61

37

案由：

107 年度民航事業作業基金管理及總務費用項下編列旅運費用 8,860 千元，然查 105 年度該項目決算數為 6,941 千元，104 年度決算數 6,546 千元，皆與 107 年預算數差異甚大，且派員出國計畫預算應編列於民航局單位預算中，並詳細說明出國計畫內容及其效益，供立法院審議，然民航局卻將此項目編列於民航作業基金中，疑有規避審議之嫌，故建議刪除 2,000 千元，其餘凍結五分之一，俟交通部民用航空局於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 黃國書 郭昌源 郭重良 鄭寶清 周春米 陳歐珀 羅致政

41

38

歲計別：歲出
計畫名稱：「管理及總務費用－服務費－印刷裝訂與廣告費」
預算書頁次：第 1-34 頁
本年度預算：464 萬 2 千元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「管理及總務費用－服務費－印刷裝訂與廣告費」編列 464 萬 2 千元，經查該科目 105 年度決算僅 249 萬 8 千元，預決算相差甚鉅；該業務包含證件製作處理費、會計帳冊及報表等印刷費用，其中「其他各類印刷品」272 萬 3 千元、「業務宣導費」144 萬 2 千元占了該項目近 9 成的預算，惟其業務內容為何預算書全無揭露；又近年政府提倡節能減碳，應加強網路資訊平臺的宣導管道，減少紙張列印，響應無紙化趨勢。**故建議刪減該預算 200 萬元，以落實政府節能減碳政策。**

提案人：林俊憲

61

39

案由：

107 年度民航事業作業基金管理及總務費用項下編列印刷裝訂與廣告費 4,642 千元，然查 105 年度該項目決算數為 2,498 千元，為落實政府節約能源、無紙化原則，故提案刪除 2,000 千元。

提案人：

40

科目名稱：管理及總務費用-服務費-修理保養及保固費用

8903千元

本年度預算數：~~7,674 萬 1 千元~~

建議【∨】刪減：【】凍結數：【　】主決議：

刪減理由：

1. 民航基金 107 年度「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，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
2. 閒置污水處理廠逐年辦理養護作業，建置成本及維護費用累計已逾 5 億元，凸顯事前規劃未臻周延，中央與地方政府溝通欠佳情形；近年民航局與桃園市政府對於移交撥用事宜仍未獲共識，170 年仍編列 210 萬元的維護預算，為了兼顧民航基金權益及活化閒置公共設施前提下，請民航局積極協調以利資產活化。

綜上，爰提案刪減該預算 210 萬元。

提案人：趙正宇

41

歲計別：歲出　　單位名稱：民航事業作業基金

款_項_目：　　預算書頁次： P 1-35

工作計畫： 管理及總務費用

分支計畫：

科目： 修理保養及保固費　　本年度預算數：210 萬元

主旨：有鑑於民航基金 107 年度「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，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，凸顯事前規劃未臻周延，中央與地方政府溝通欠佳情形。近年民航局與桃園市政府對於移交撥用事宜仍未獲共識，該項經費編列似有虛耗公帑未當之處。爰擬全數刪除該項計畫編列經費 210 萬元。

提案人：陳歐珀

6

基金名稱：民航事業作業基金　42
科目（工作計畫）名稱：管理及總務費用-服務費用--一般服務費-外包費
本年度預算數：1,218 萬 2 千元
建議凍結數：四分之一

案由：

民航事業作業基金 107 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 1,218 萬 2 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，不得外包由委外廠商處理，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 鍾佳濱 王定宇
王世堅 周春米 鍾孔光

43

歲計別：歲出
計畫名稱：「管理及總務費用－服務費－專業服務費」
預算書頁次：第 1-35 頁
本年度預算：1 億 3463 萬 9 千元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「管理及總務費用－服務費－專業服務費」編列 1 億 3463 萬 9 千元，較上年度預算增列 617 萬 5 千元，較 105 年度決算 6993 萬 8 千元增加 6470 萬 1 千元，顯示預決算相差甚鉅；該計畫內容包含「重新檢討航空公司財務預警指標，強化財務監理機制之研究」400 萬元，惟對於航空公司作基本管理及監控以確保飛航安全，本屬民航局核心業務之一，民航局事先未掌握復興航空停飛問題，為其本身業務疏失，卻又編列鉅額預算委外研究，顯不合理。**故建議刪減該預算 6000 萬元，以促針對計畫內容，核實編列預算。**

提案人：林俊憲

44

案由：民航事業作業基金 107 年度「管理及總務費用—管理費用及總務費用—服務費用」項下編列「專業服務費」1 億 3463 萬 9 千元，是用以委聘相關專業機構或人員提供調查研究等服務之所需費用，雖較 106 年度只增加 617 萬 5 千元，但較 103 至 105 年平均決算數 7334 萬 4 千元增加 6129 萬 5 千元，預算編列與實際執行落差過大，顯有撙節開支之空間。爰建議「管理及總務費用—管理費用及總務費用—服務費用」項下「專業服務費」1 億 3463 萬 9 千元減列 5000 萬元。

提案人：周春米　李昆水　鄭宏洋

陳代表　李俊俋

10

45

單位、基金名稱：交通作業基金 民航事業作業基金單位預算
科目名稱：管理及總務費用-專業服務費
本年度預算數：1 億 3463 萬 9 元
建議【 V】凍結：凍結二分之一
增刪/凍結理由：

依 107 年度中央及地方政府預算籌編原則第 2 點規定，政府預算收支之基本原則（三)中，明訂「政府各項消費支出應力求節約，本緊縮及節能原則確實檢討」，且中央各主管機關編製之 107 年度概算應行注意辦理事項中，第四、(二)、9 點也規定「非當前迫切需要之委辦…費用應儘量減編」同時，行政院 106 年訂頒之「落實零基預算精神強化預算編製作業精進措施」第伍、二、(一)點則要求，也提到，未合時宜或以前年度實施未見績效的計畫、預算，都應檢討停辦、減辦。
民航局列出之多項委辦業務中，多數業務應可改以自行辦理、多機關合併辦理，並應檢討業務流程，節省開銷。由於編列預算龐大，各項計畫之內容、時程，皆未列出。應先行凍結二分之一，待民航局待於交通委員會提出專案報告，並經委員會同意後，始得解凍。

提案人：

16

46

單位、基金名稱：交通作業基金 民航事業作業基金單位預算
科目名稱：公共關係費
本年度預算數：300 萬元
建議【 V】刪減：全數刪減
增刪/凍結理由：

民航基金 107 年度於「管理及總務費用」下，編列「公共關係費」300 萬元，用途為推動國際航運發展、協調航路有效利用，並連繫政府與相關部會，整合土地開發計畫。但民航基金已於前項「專業服務費中」編列多項預算用為以上相同任務之協調、整合與研究，疑有重複編列，為樽節開銷，建議全數刪除。

提案人：鄭寶清 李昆林 張政府 顏低淺 林俊憲 周春米

19

47

單位：民航事業作業基金

科目：管理及總務費用-服務費用-公共關係費(頁 1-36)

案由：民航事業作業基金 107 年度「管理及總務費用-服務費用-公共關係費」預算編列 300 萬元，惟查該項預算 106 年度預算編列原編列 300 萬元，業經交通委員會審查決議刪除 100 萬元，改列 200 萬元，且 105 年度公共關係費決算僅 54 萬 3 千元，爰此，民航事業作業基金 107 年度「管理及總務費用-服務費用-公共關係費」預算應予刪減 100 萬元。

提案人：

32

48

案由：

107 年度民航事業作業基金勞務成本項下編列公共關係費 3,000 千元，然查 105 年度此項目決算數為 543 千元，其預算執行率僅 18.1%，執行狀況如下表，為避免公帑之浪費，故提案刪除 2,500 千元。

支出項目	金額(千元)
本局與國防部及航空公司檢討春節疏運執行相關費用	60
協調台北飛航情報區航路使用者提升空域有效利用相關業務	59
協調聯繫推動桃園航空城計畫	16
本局與連江縣政府協調辦理南北竿機場整體開發計畫及春節離島疏運相關費用	16
應業務需要與民意機構、國防部、航空公司及媒體間加強公共關係費用	34

提案人：

49

歲計別：歲出
計畫名稱：「管理及總務費用－服務費－公共關係費」
預算書頁次：第 1-36 頁
本年度預算：300 萬元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「管理及總務費用－服務費－公共關係費」編列 300 萬元，雖與上年度預算數相同，惟經查該科目 105 年度決算僅 54 萬 3 千元，顯示該預算編列過於寬鬆；又於預算書中並未揭露各業務之預算配置，令人質疑其必要性及合理性。**故建議刪減該預算 200 萬元，並覈實公共關係費預算編列。**

提案人：林俊憲

基金名稱：民航事業作業基金
科目（工作計畫）名稱：管理及總務費用-服務費用-公共關係費 50
本年度預算數：300 萬元
建議刪除數：200 萬元

案由：

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？且前年度決算數僅54萬3千元，顯有浮編之嫌。爰此，建議刪除本筆預算200萬元。

提案人：陳素月 張代表 周春米

53

51

單位、基金名稱：交通作業基金 民航事業作業基金單位預算
科目名稱：管理及總務費用-材料及用品費
本年度預算數：535 萬 1 千元
建議【 V】刪減：全數刪除
增刪/凍結理由：

民航局於「管理及總務費用」下編列「材料及用品費用」535 萬 1 千元，但民航局於前項「勞務成本」中，也同樣編列了「材料及用品費」高達 1 億 8613 萬元。而且，民航局也編列了「印刷裝訂與廣告費」，一般業務費底下也同樣編列了各項文書材料開支，疑有重複編列之疑義。因此，為樽節國家開銷，使國家資源更有效利用，機關應以節約資源為原則，建請全數刪除。

提案人：鄭家純

52

基金名稱：民航事業作業基金
科目（工作計畫）名稱：管理及總務費用-材料及用品費-用品消耗
本年度預算數：~~29~~萬 8 千元
建議刪除數：全數刪除

案由：

民航事業作業基金 105 年度管理及總務費用中，其材料及用品費相關經費 535 萬 1 千元，包括春節辦理記者聯繫交流等費 29 萬 8 千元。

惟民航局已於前項編列公共關係費用300萬元，用途包含「其他為應業務需要加強公共關係之費用」，與本筆預算用途重疊。爰此，建議本筆預算全數刪除預算。

提案人：陳素月 [illegible] [illegible]

52

53

歲計別：歲出　　單位名稱：民航事業作業基金

款_項_目：　　預算書頁次：　P 1-42、1-43

工作計畫：　固定資產建設改良擴充

分支計畫：　一般建築及設備計畫

科目：　　本年度預算數：41 億 7399 萬元

主旨：有鑑於民航基金 107 年度於「固定資產建設改良擴充」編列 41 億 7,399 萬千元，包括專案計畫 3 億 3,512 萬 2 千元與一般建築及設備計畫 38 億 3,886 萬 8 千元，全數以自有資金支應，經查：近 2 年度固定資產建設改良擴充預算執行率未及 4 成，且逐年下降；民航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，107 年度於預算編列 41.74 億元，惟 105 年度預算執行率僅達 25.97%，且低於 104 年度執行率 38.65%，事前規劃恐欠周妥，允宜加強辦理，並審酌執行能力覈實編列預算。爰此，擬減列該項計畫編列經費 41 億 7399 萬元之二分之一。

提案人：陳歐珀

5

54

單位、基金名稱：交通作業基金 民航事業作業基金單位預算
科目名稱：固定資產建設改良擴充
本年度預算數：41 億 7399 萬元
建議【 V】刪減：刪減二分之一
增刪/凍結理由：

民航基金 107 年度於「固定資產建設改良擴充」編列 41 億 7,399 萬千元，在 105 年度時，固定資產建設改良擴充編列可用預算數高達 97 億 4,741 萬 4 千元，決算數卻僅有 25 億 3,098 萬 7 千元，執行率僅達 25.97%，還更低於 104 年度執行率 38.65%，執行績效欠佳，不僅兩年都未達 4 成，還呈現逐年下降，整體執行績效不彰。105 年度預算執行落後，待辦案件金額龐鉅，為了避免編列鉅額預算，最後卻又無法執行，避免政府資金遭到無效濫用，建議刪減二分之一。並請民航局認真檢討 105 年度各項計畫，審酌基金執行能力，覈實編列 107 年度預算。

提案人：鄭寶清

55

歲計別：歲出
計畫名稱：「固定資產建設改良擴充」
預算書頁次：第 1-4 頁
本年度預算：41 億 7399 萬千元

案由：
民航事業作業基金於 107 年度預算案「固定資產建設改良擴充」編列 41 億 7399 萬千元，包含「桃園航空城機場園區用地取得計畫」、「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程」等專案計畫 3 億 3512 萬 2 千元與一般建築及設備計畫 38 億 3886 萬 8 千元，惟 105 年度該項目執行率僅 25.97%，低於 104 年度執行率 38.65%，主要由於預算算未覈實編列、招標不順或工程履約糾紛等因素影響，致未能按原定期程完成。有鑑於民航事業作業基金「固定資產建設改良擴充」計畫攸關我國飛安安全及航空事業發展，其執行率卻執行率逐年下降。**故建議刪減該預算 1 億元，加強辦理民航作業所需各項基礎建設。**

提案人：林俊憲

65

56

單位、基金名稱：交通作業基金 民航事業作業基金單位預算
科目名稱：
增購及汰舊換新管理用公務車--一般公務轎車(1,800cc)
本年度預算數：73 萬 5 千元
建議【 V】刪減：全數刪除
增刪/凍結理由：

民航局下編列汰舊換新之一般公務轎車(1,800cc)一輛，預計 107 年 1 月購置，主要用途係為維護飛航安全，因應場內突發事件之快速緊急應變處理。而作為維護安全之場內應變處理，卻添購一般公務轎車，其功能與用途是否符合，有所疑義。同時，民航局於 105 年已添購一輛公務轎車，106 年又再度添購一輛小客貨兩用車，再度添購公務轎車實無迫切之必要，因此，為樽節國家開銷，使國家資源更有效利用，機關應以節約資源為原則，建請全數刪除。

提案人：

57

科目或業務計畫名稱：固定資產建設改良擴充計畫
預算數：4,173,990 千元
建議：凍結 10%

案由：

民航事業作業基金 107 年度「固定資產建設改良擴充計畫」編列 4,173,990 千元，包含專案計畫 335122 千元、一般建築及設備計畫 3,838,868 千元，較前一年度減少 55.3%。經查，本基金近年固定資產建設改良計畫執行進度偏低，如 105 年僅 25.97%，主因係前置規劃尚未獲核定或未臻完備即編列預算、預算未覈實編列、招標不順或工程履約糾紛等因素影響。107 年度雖已按照工程進度及執行能力減列預算，但相關工程管理督導仍有待加強。建議凍結本項預算 10%，向交通委員會提出書面報告後始得動支。

提案人：

3

58

案由：民航事業作業基金 107 年度編列「固定資產之建設、改良、擴充」所需經費 41 億 7399 萬元（包括專案計畫部分 3 億 3512 萬 2 千元、一般建築及設備計畫部分 38 億 3886 萬 8 千元），以辦理台灣桃園國際機場塔台暨整體園區新建工程」等專案計畫，及民航局所屬各航空站相關硬體建設。經查，民航事業作業基金有關「固定資產之建設、改良、擴充」預算的執行情形不佳，專案計畫預算的執行由 102 年度的 60.97%，降低到 105 年度的 31.77%；一般建築及設備計畫則由 102 年度的 69.58%，降低到 105 年度的 22.68%。顯見民航事業作業基金在固定資產之建設、改良與擴充的預算執行上，呈現每況愈下的情形。爰建議「固定資產之建設、改良、擴充」41 億 7399 萬元凍結二十分之一，俟民航局就「固定資產之建設、改良、擴充」各計畫之內容、執行情形、落後原因及改善之道，向本院交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

13

57

單位：民航事業作業基金

科目：固定資產建設改良擴充計劃(P1-46)

案由：民航事業作業基金 107 年度有關「固定資產建設改良擴充計劃」相關預算編列 41 億 7,399 萬元，然而 105 年度相關預算之執行率僅 25.97%，相關預算執行率明顯過低，顯見計劃規劃不盡周詳，爰此，107 年度有關「固定資產建設改良擴充計劃」相關預算編列 41 億 7,399 萬元，應予凍結 1/3，待民航局於 1 個月內，就固定資產建設改良擴充計劃之執行提出改善書面報告後，始得動支。

提案人：

60

科目或業務計畫名稱：主決議

預算數：

建議：

案由：

台中國際機場自升格以來客貨運量均呈現穩定增加趨勢，然而相關軟硬體設施改善工程進度延宕，執行率不佳，導致機場服務提升有限。爰要求民航局應善盡督導之責，督促機場改善工程順利進行，並提升航站內餐飲、購物及免稅商店服務能量，以符合旅客需求，進而提升機場營運績效，帶動地方觀光、產業及商務發展。

提案人：

61

決議：有鑑於遠東航空近期頻出包，不只影響旅客權益，更有危及飛安之疑慮，尤以遠航平均機齡老舊問題為甚。為確保旅客搭機權益，民航局應積極輔導遠航空司朝營造良善營運體質改善缺失，妥善解決當前所面臨之困境，善盡有效監管之職責。爰決議要求民航局於二個月內向交通委員會提出相關之書面檢討報告，避免憾事一再發生。

提案人：陳歐珀

62

單位名稱：民航事業作業基金
歲出部分
總預算書頁次：
單位預算書頁次：

決議：民航基金 107 年度於松山機場編列收入 23 億 6,100 萬 1 千元，本期賸餘 11 億 3,453 萬元及固定資產建設改良擴充 15 億 5,794 萬 1 千元。經查：國際機場每 5 年應就國際機場整體規劃進行滾動式檢討，由於「松山機場整體規劃」於 106 年 11 月將屆 5 年，且近年來松山機場資本支出需求不小，允宜加強溝通協調，積極完成「松山機場 2030 年整體規劃」，俾利國際機場整體開發及資金有效運用。爰決議要求交通部督促所屬於三個月內向交通委員會提出未來如何積極完成相關規劃之書面檢討報告，俾利國際機場未來發展。

提案人：陳歐珀

8

單位名稱：民航事業作業基金
歲出部分
總預算書頁次：
單位預算書頁次：

63

決議：「桃園航空城機場園區用地取得計畫」所涉範圍龐巨且作業進度緩慢，107 年度雖未編列相關經費，惟 106 年 8 月底尚餘可支用預算數高達 16.23 億元，未依原定計畫支用相關經費，事前規劃有欠周妥。又本計畫之計畫名稱及內容經多次修正，計畫總經費由 49 億 5,802 萬 1 千元，至 106 年度增加至 1,666 億 9,624 萬 6 千元，不斷攀升；未來資金需求尚有 1,646 億元(外借資金 1,323 億元)，本案資金需求龐鉅，土地徵收作業時程延宕、土地取得及公共設施費用變動、外在資金成本變動等因素，影響整體財務資金運用，允應嚴格控管資金運用情形，審慎規劃，以利政府資源有效運用。爰決議要求交通部督促所屬於三個月內向交通委員會提出未來強化控管之書面檢討報告，以維基金財務健全。

提案人：陳歐珀

9

64

主決議

民航基金「桃園航空城機場園區用地取得計畫」，截至 106 年度累計預算數 20.61 億元，但截至 106 年 8 月底，累計執行數僅有 4.38 億元，預算執行率 21.25%，進度緩慢，且執行過程多次修正內容，表示事先規劃欠妥。同時，計畫經多次修正後，總經費攀升至 1,667 億元，金額龐大，相關資金需求允宜審慎規劃與運用，請航空局於交通委員會提出「加速航空城」之專案報告，與各委員共同討論，嚴格控管資金運作，維持基金財務健全。

提案人：

14

65

案由：
「桃園航空城機場園區用地取得計畫」係為配合政府推動「桃園航空城計畫」所辦理區段徵收業務，總經費 1666 億 9624 萬 6 千元，實施期程自 99 年至 118 年，該計畫至 106 年度累計預算數 20.61 億元，然而截至 106 年 8 月底累計執行數 4.38 億元，預算執行率僅 21.25%，執行進度緩慢，顯見規劃有欠周妥。有鑑於本計畫資金需求甚鉅，外在變動因素甚多，容易影響整體財務資金運用，故建議民航事業作業基金應嚴格控管資金運用情形，審慎規劃，以利政府資源有效運用。

提案人：林俊憲

66

66

案由：

1. 民航基金辦理「桃園航空城機場園區建設計畫」，計畫名稱及內容經多次修正，原由「桃園基地軍事設施代拆代建工程(99-103 年)」，至 105 年度修正名稱為「桃園航空城機場園區用地取得計畫」，截至 106 年度累計預算數 20.61 億元，截至 106 年 8 月底累計執行數 4.38 億元，預算執行率僅 21.25%。
2. 計畫總經費由 49 億 5,802 萬 1 千元，至 105 年度調整為 1,397 億 1,219 萬元，106 年度增加至 1,666 億 9,624 萬 6 千元，不斷攀升；未來資金需求尚有 1,646 億元(外借資金 1,323 億元)，本案資金需求龐鉅，土地徵收作業時程延宕、土地取得及公共設施費用變動、外在資金成本變動等因素，影響整體財務資金運用。

綜上，建請民航局於三個月內提出「提升執行率及改善財務結構計畫」之書面報告，並請積極辦理，並嚴格控管資金運用情形，以為基金財務健全。

提案人：趙正宇

6)

案由：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「航空客貨運園區」為「遠雄自由貿易港區」已於 94 年啟用；另「航空客運園區」包括各項公共設施，包括道路、全區管線地下化及污水處理廠等。有關桃園航空客運園區污水處理廠，原預計完工後由前桃園縣政府(改制後為桃園市政府)接管，惟自 94 年完工驗收後，尚未順利完成移交接管並閒置迄今。該污水處理廠興建成本 4 億 8,677 萬 6 千元及累計至 106 年 7 月底止之維護費用共計支出 1,945 萬 4 千元，民航基金投入經費已逾 5 億元，相關設備隨時間折損卻未能有效運用，爰此，建請民航局於三個月內提出「空間活化計畫書」之書面報告，並請落實執行，以利資產活化。

提案人：趙正宇

12

68

主決議

航空警察局預算長期以來都編列在民航作業基金，立法院交通委員會已於 99 年決議，自 101 年度起，航警局之預算應回歸體制，航警人事、業務等費用，不得再由民航作業基金支出。

航警局隸屬於內政部警政署，在 107 年預算中的勞務成本中，卻仍可於勞務成本明細中，見到航警局之人事加班費、津貼獎金、福利費等。而在服務費用中，也可見航警局之水電費、電郵費、旅運費等，仍持續編列於民航作業基金，此與基金本質不合。同時，鐵路警察、國道警察、高鐵警察之預算都編在警政署，航警預算也應回歸體制。

建請民航局研擬相關辦法，重新編列相關預算，並於交通委員會提交專案報告後，檢討分析過去三年編列狀況，維持基金運作之健全。

提案人：

15

69

案由：

1. 民航基金 105 年度固定資產建設改良擴充可用預算數 97 億 4,741 萬 4 千元，決算數 25 億 3,098 萬 7 千元，執行率僅達 25.97%，低於 104 年度執行率 38.65%，執行績效欠佳。
2. 民航基金 105 年度固定資產建設改良擴充之預算執行績效欠佳案件為數甚多，經彙整其落後原因，多為前置規劃尚未獲核定或未臻完備即編列預算、預算未覈實編列、招標不順或工程履約糾紛等因素影響，致未能按原定期程完成。

綜上，民航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，爰此，建請民航局於三個月內提出「提高成效改善計畫」之書面報告，並審酌執行能力覈實編列預算。

提案人：趙正宇

22

70

主決議

主旨：為提振東部地區觀光發展，交通部刻正研議之「花東永續旅遊自主門戶整合行銷計畫」，內容包括整合行銷、創意旅程、包機補助、藍色公路航線補貼、台鐵北迴線專列等等，目的在使其自成一個旅遊區域，避免因對外交通障礙而導致觀光發展受限。其中，國際航線之包機補貼是該計畫中至為關鍵的方案之一。然而，因花蓮、台東現行航班少，致使機場利用率低，導致相關票務、勤務費用變相增加。為鼓勵國籍、外籍航空公司飛行花、東對外國際包機航線，爰此，建請民用航空局主動聯繫觀光局，研議花蓮機場國際航線之相關地勤費用補貼方案，納入「花東永續旅遊自主門戶整合行銷計畫」，以提高航空公司飛航之意願，振興東部地區觀光發展。

提案人：蕭美琴

23

（進行協商）

主席：我們今天先處理交通部的單位預算，再處理民用航空相關的兩項預算，請問各位有無異議？（無）無異議，就照這樣進行。上午如果處理不完的話，中午不休息。

我們就依照委員會整理出來的這 4 張併案審查的資料順序來處理？請問各位有無異議？（無）無異議，就照這樣進行。

首先處理交通部單位預算。第 1 案與第 2 案併案處理，請問交通部對第 1 案及第 2 案有沒有意見？

王次長國材：有關第 1 案航港局罰金與罰款的部分，我們同意辦理。

主席：第 1 案的部分航港局同意辦理。第 2 案呢？

王次長國材：沒有問題。

主席：第 2 案高鐵局也沒有問題，好，第 1 案及第 2 案就照案通過。

第 3 案是單獨一案。交通部有沒有意見？

胡局長湘麟：有關鐵路工程執行歲入部分，賠償的收入主要來自安衛合約的逾期環保罰款，這部分計畫執行的金額比照以前的年度減少了將近一半，所以建議增列的部分能否免予增列？

主席：就不要增列了？

胡局長湘麟：是。

主席：好，罰款不是目的，本席沒有意見。請問各位有無異議？（無）無異議，第 3 案免予增列。

繼續進行第 4 案。這是葉委員宜津有關自由貿易港區部分的提案，請問交通部有無意見？

謝局長謂君：這部分我們同意，並努力遵照辦理。

主席：第 4 案照案通過。

葉委員宜津：謝謝。

主席：繼續進行第 5 至 7 案係之併案處理，請問各位有無異議？

陳委員雪生：沒有。

主席：既無異議，就照這樣處理。第 5 至 7 案的提案委員有無說明之處？既然沒有，就請交通部說明。

陳司長文瑞：第 5 至第 7 案係委員分別建議增列歲入 20 億元、10 億元及微幅調漲等。前幾年汽燃費地徵收金額確實比較高，在估算時包括當年度徵收與催收的欠繳經費，現在催繳部分已經比較穩定，所以在 107 年度可能只會微幅增加，無法增加那麼多，我們建議就採鄭委員的建議，取中間值歲入增加 10 億元，3 案統一來處理。

主席：最高是增列 20 億元，交通部的意見是希望採用增列 10 億元，請問各位有無意見？

洪委員慈庸：105 年的決算是 257 億元。

陳司長文瑞：對。

洪委員慈庸：看起來這個做得到。

陳司長文瑞：在前幾年這部分有催繳的經費，以往因為欠繳較高，所以催繳率比較高，經過這幾年

的催繳後，民眾欠繳的情況已經比較低了，何況從 105 年至 106 年已經增加 10 億元，可否 106 至 107 年歲入的部分，我們努力爭取再增加 10 億元就好？

主席：催繳有沒有獎金？

陳司長文瑞：沒有。

陳委員歐珀：從編入的收入看來，交通部在推展大眾運輸方面的工作確實未落實，致使小客車數量大幅度地成長，全國大概只有 3 個縣市在比例上微降，所以交通部在審查預算時要注意一下，不是錢收得越多越好，而是要思考如何提升整體大眾運輸的使用率，以增進環境品質及交通順暢度。建議是不是在審查預算時，可以提出附帶決議來推動這件事？

主席：謝謝陳委員的意見。

陳委員雪生：局長，你知道現在沒繳罰單就無法出境的這件事嗎？得將錢繳清才能出國。

主席：交付行政執行？

陳委員雪生：你知道現在國人常出國觀光旅遊，像房屋稅等很多費用未繳清就別想出國。

陳司長文瑞：超過 50 萬元。

陳委員雪生：應收未收的金額有沒有 30 億元？

陳司長文瑞：那應該屬於強制執行的行政執行處的決議。

陳委員雪生：依你的意思是說，汽車燃料稅不是強制執行，所以我也不繳了，這邊有規定。

陳司長文瑞：不是。

主席：那會被法院移送強制執行。

陳委員雪生：要送法院？

陳司長文瑞：對，要移送法院行政執行處……。

陳委員雪生：人家不要送法院就乖乖繳錢，繳完才出國去玩。你這個沒有強制力？

主席：不要逼人家從馬祖偷渡出境。

陳委員雪生：局長，你定個辦法嘛，這不是只欠幾千萬元，是欠 30 億元！你要催收到什麼時候？你如果這樣的話，我就跟民眾講，不繳也沒事。

陳司長文瑞：沒有，這部分如果欠繳的話，會移送行政執行處強制執行，只是因為強制執行……

陳委員雪生：那房屋稅未繳的案件你也送法院。

陳司長文瑞：那是由強制執行處他們……

陳委員雪生：你定個辦法，這已經是多年的問題。

葉委員宜津：謝謝陳委員，交通部你們應該據實以告，其實那些是已經報廢但未申報報廢的車輛，有些錢根本就要不回來、要不到，結果你們仍每年計算這部分的汽燃稅，每年繼續累積，這帳面真的很難看，31 億元還以為你們真的催繳不利耶！應該要整頓好不好？不然每年這樣的數字很難看啊！什麼時候要整頓起來，真的報廢的車輛就讓它報廢掉。

陳局長彥伯：有關葉委員一直很關心的，就是長期不用的車輛，其實有些已經報廢掉了，我們大概在 102 年開始，相關的法令已經在檢討了，有所謂自動切結，切結完了以後，車籍的資料就沒

有再寄了，這種情形已經大幅地減少。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：不好意思，102 年我們就開始做檢討，陳局長剛才也說，這樣的寄送已經大幅減少了，是減少多少？

陳局長彥伯：詳細的資料在手頭上沒有帶到，但是我可以跟大家講，從 102 年以後催繳的情形，像汽車的部分是可以徵收到百分之九十七點多，快 98%；機車一開始真的是很糟，大概是 80%，前年還是 85%，今年已經到 90%了。隨著這種徵收作業的處理，其他車輛的徵收率已經提升，那些有問題的車籍，大概隨著道安規則相關規定的修改，也做了一些處理。我做以上的補充。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：次長，民航局最近有規定飛機 27 年以上的不能再飛，車輛不必限制嗎？我想這個可能要檢討，如果限制車輛幾年以後不能開就是要報廢，就不必再郵寄車籍資料，有的車已經 5、60 年，你還在寄送資料，車子不知道在哪裡了，對不對？我想可能要限定，27 年以後的車齡就要取消所有的車牌，多久的時間當然由行政單位去研究。次長，這個有沒有問題？

王次長國材：好。

鄭委員寶清：我想這要趕快，我們要一致，不是飛機限制 27 年的不能再飛，結果車輛任由它開 50 年還在駕駛。

陳局長彥伯：車子從某個角度來說也算是民眾的財產，你要去限制民眾的財產，說到哪一年不能用，這個會有問題，而且還有一些是古董車……

鄭委員寶清：不是啦！你不要說是財產，日本……

陳局長彥伯：古董車的問題……

鄭委員寶清：這樣是擴大財產權，因為這個車子太老……

陳局長彥伯：很多國家都沒有限制。

鄭委員寶清：不是，不是，我現在是講的多久車子不能上路，這不是財產權的問題，是因為你可能會帶來車禍、傷害，造成你自己傷害，別人也受傷，所以這個部分不要無限擴大說是什麼財產權。

陳局長彥伯：像飛機有這樣的處理方式，最近我們也正在研議，遊覽車到一定的年限以後就汰換不能當遊覽車，但可以去當其他的車輛。原則上，對老舊車輛各國的管理都是加強檢驗，從檢驗的方式去做一些改變，大概是用這種方式來處理。

陳委員雪生：局長，頻率增加嗎？

陳局長彥伯：是，還有檢驗的項目也有……

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：世界各國很少直接命令你不能上路，以後就改為每年驗車。

陳局長彥伯：遊覽車還是 3 個月驗車一次……

林委員俊憲：世界各國也沒有規範幾年一定要汰換的，只是要加強他們的安檢而已。

主席：其實這個狀況，交通部和民航局你們要注意，不要為了遠東航空公司去搞很多特例出來，不然再過 10 年，其他航空公司的飛機也到這個機齡了，到時候要取消也是很奇怪的事情，不要為了一家小公司，然後整套制度好像變成昨是今非，這個也沒有道理。所以只要車子和飛機一樣要檢驗，如果有交通事故是因為機械老舊的原因，運研所或公路總局的研究報告也給委員會跟鄭寶清委員，好不好？大部分都是人為因素，占九成以上，因為車子老舊了，可能人民的財產權或其他相關的評估，我們有驗車機制。也有人要推廣古董車可以上路，你用休閒牌，不要用一般的牌，就是安全問題，這個部分還有要權衡的部分，好不好？

鄭委員寶清：限定不可以上高速公路啦！

主席：鄭寶清委員善意地提醒，就是儘量避免國人的傷亡。

請黃委員國書發言。

黃委員國書：我建議公共運輸用的車輛要從嚴，使用年限到了，你們去規劃，當然它也是財產。但是它作為公共運輸，必須要比較嚴謹的安全度，如果自己家裡用的，那是私人財產，不做公共運輸，不會損及他人，我們就用定期驗車來處理。至於要不要古董車牌，公路總局去研議。

陳局長彥伯：我會朝委員的意見來處理。

主席：對第 5、6、7 案併案處理，剛才交通部的意見是採取第 6 案，就是歲入增加 10 億元，各位委員有沒有意見？如果沒有意見，陳歐珀委員有新增的要求，是不是主席在這邊做以下的處理，看各位能不能同意？第 5、6、7 案併案，我們以第 6 案為版本，後面增加一句話，「並請交通部加強提升公共運輸使用比率」，這樣好不好？我們就不另外處理決議，好不好？

黃委員國書：可以增加提案人嗎？

主席：沒有問題，提案人要增加的話，我們會後再補簽名，好不好？因為很多提案我也沒有時間簽名，好，第 5、6、7 案就照剛才做的修正通過。

第 8、9、10、11、12 至 15、16 至 20 案，也就是第 8 至 20 案都是通案的部分，跟委員會請示，通案部分之後再處理，好不好？我們先把個案處理完之後，再回過頭來看通案如何做處理？

鄭委員寶清：通案處理完以後，個案就可以不要處理了。

主席：但是你後面會比較麻煩，個案還要請示 4 個委員，所以我們先處理個案，回過頭來再處理通案。報告委員會，第 8 至 20 案先暫時保留，之後再來處理。

現在處理第 21 至 41 案的併案處理，請問各位，對併案有沒有意見？（無）無異議，我們併案處理。如果提案委員沒有意見，交通部有沒有補充說明？

請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：交通部的單位太多了，有交通運輸研究所，現在又有科技顧問室，交通運輸研究所與科技顧問室都是在辦委外的工作，這真的是講了又講，是可忍，熟不可忍！不要這樣浪費國家的一些資源。這個案子我個人的看法是傾向他們自行改善處理，全部刪除可能給他們很沒有面子。

主席：因為智慧運輸的重點工作今年開始比較多。

陳委員歐珀：我要強調，有運輸研究所的業務 60%以上是委辦項目。

主席：這個講好幾年了。

陳委員歐珀：愈來愈多委辦的項目，現在又要成立軌道中心，我們不是現在才這樣講，從上一屆就開始講這個問題，葉宜津委員跟我一直在講這個事情，交通部都不改善，這一部分請交通部自己講好以後再討論。

主席：好，陳歐珀委員對於整體委外比率的意見，這的確是長年的問題。

接下來請陳委員素月發言，陳委員有沒有針對哪一案？

陳委員素月：第 26、30 案，我的提案部分。交通部明年在交通科技研究發展項下，針對交通科技管理與技術發展計畫編列 542 萬 5,000 元；其次，交通科技研究發展項下，針對數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台編列 1,773 萬元。交通部有一些計畫，我們看起來內容都大同小異、幾乎雷同，所以我們希望交通部要審慎評估這些計畫之間的整合與資源流通與共享。還有，記得去年交通部針對智慧運輸方面，推動預約上路，結果計畫完成後不了了之，這樣是不是浪費。

主席：是高速公路的預約上路？

陳委員素月：對，有這個計畫嘛！

主席：有。

陳委員素月：是不是研究完就束之高閣？這樣是不是浪費公帑？針對這些計畫，你們應該去整合，不然看起來每項名目、名稱都很雷同，內容也都大同小異，到底這樣的成果對我們的運輸有沒有幫助？如果整個計畫完成之後，又是擺在一邊，這個錢不如就不要花了！所以我是建議全數刪除。謝謝。

主席：好，第 27 案到第 31 案哪幾項全數刪除？

陳委員素月：針對我提案的部分，謝謝。

主席：好，接下來請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：我的提案是第 32 案及第 37 案，第 32 案是有關交通科技研究發展—數位創新經濟基礎網路環境建構資源平台計畫，它的委辦費編列預算 1,786 萬元，用於高速寬頻普及、數位人權等相關政策的推動研發。惟相關業務應該隸屬於 NCC 之職掌，且 NCC 今年也針對數位人權、寬頻普及進行相關的委託研討案，交通部辦理相關業務是不是有資源重複的問題呢？因此，我認為相關的預算 1,786 萬元要統統刪除。

第 37 案也是有關於交通科技研究發展—關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫，它的委辦費也是編列預算 600 萬元，主要用於提供國內網際網路相關法規之參考，以及參與國際網路事務之研析。惟台灣網路資訊中心的董事會已經修正通過捐助章程，改隸國家通訊傳播委員會（NCC），未來網際網路管理、網路治理、DNS 資安防護等相關管理與法令修正皆為 NCC 之業務，這個部分也是高度重疊，是以，我認為也應該要刪除預算 600 萬元。

主席：跟委員會報告，剛才陳委員素月及李委員昆澤都有提出一些問題，請交通部說明後，再請洪委員慈庸及黃委員國書發言。

陳委員素月提到的是，研究案重複、重複比例跟研而不用，包含預約上路等，這些案子到底有沒有在使用？這個部分是不是請交通部先說明，之後再說明 NCC 重疊的部分。

王主任穆衡：有關陳委員提到智慧運輸預約旅行這件事情，整個計畫案是今年 2 月由行政院正式核定，我們今年大概有 4 個月的正式執行期間，現在預約旅行優先做的就是北宜廊道的部分，已經在建置當中，希望在過年前可以把初階的功能先提出來，尤其是針對過年旅運的需要，我們會先提出一部分的功能讓大家採用。

該系統沒辦法一次完成，它是逐年編列、逐年擴充的方式去進展，這個智慧運輸是編列 4 年的預算，今年是第 1 年，委員提到這個預算在第 2 年有增加，主要是因為第 1 年的整個期程是 4 個月，第 2 年是 12 個月的目標執行期程，所以在經費上是有對稱的增加，但是落實的部分會誠如委員所講的，這不是個研究案，所有的委辦費都是針對 ITS 計畫內要建置系統去做分年建置的投資，所以這跟做研究的概念是不一樣的，要先跟委員會報告。

主席：陳委員可以接受嗎？他們說不是研究案，也已經在建置硬體了。

鄭委員寶清：主席，要一起處理就不是個人意見，即使他同意不刪，很多人也是要刪！不要只針對個人做說明，要整體說明……

主席：我是一案一案先說明解釋。現在請交通部針對李委員昆澤所詢問 NCC 重疊的部分，包括 TWNIC，做說明。

王司長廷俊：剛才陳委員及李委員提到兩個部分，第一、陳委員提到我們有一個 1,773 萬元的平台計畫，這是配合國家的 DIGI plus 數位國家經濟創新方案，著重在科會辦希望我們是從產業及整體性來探討國家寬頻網路未來怎麼發展，也探討國家整個 IX 即交換中心整個怎麼去規劃，參考國外經驗設定我們自己的寬頻目標，所以我們是依照行政院科會辦指示，編列 1,773 萬元來處理這個議題。剛才講的都牽扯到第 30 案至第 33 案，這些都跟 1,773 萬元有關係。第二、李委員剛才有探討我們跟 NCC 重疊的部分，因為我們是按照行政院資安處的指示參加 ICANN，其為我國難得在國際組織裡有正式會籍名稱，所以行政院指示我們今年要擴大參與，我們的業務費有 370 萬元。另外，在科發有 600 萬元，這是分兩個部分；我們最主要是參加 ICANN 裡 GAC 會議，它屬於政府政策的部分，是我們在主導，所以這個部分是我們在使用。

另外，我們編列 600 萬元在科發部分，這是因為行政院資安處認為我們要擴大參與，除了我們之外，其他相關部會包括警政署、調查局，以後都要擴大參與會議，所以我們今年會用 600 萬元來組織一個人才資料庫，以支援整體運作。這些都是配合行政院的政策指示，因為這個議題已經不僅是資安，甚至包括國安，所以請各位委員支持。以上報告，謝謝。

李委員昆澤：相關寬頻的普及、數位人權，我們都希望是由 NCC 來作主管機關，但是在目前的編制及預算的確是有銜接的問題，相關的網際網路，我認為交通部主管的應該是頻譜的部分；這是台灣資訊網路中心的問題，不是交通部的錯！因為今年的預算，交通部在 9 月就編列好了，10 月時台灣資訊網路中心又改隸 NCC，所以有一些時辰上銜接的問題，不過相關 ICANN 以後應該也是要由 NCC 作為主導，我認為這個預算就凍結三分之一，提報告後始得解凍。

主席：書面報告嗎？我是不是先建議五分之一？照我們去年到現在的慣例五分之一，然後提書面報告，好不好？

李委員昆澤：好，尊重召委。

主席：交通部有沒有意見？

鄭委員寶清：是所有的案子嗎？

主席：不是，我先處理李委員的第 32 案及第 37 案，因為李委員可以接受，且這是行政院交下來的，其他可以慢慢再處理。

王司長廷俊：跟這個案子有關係的有很多案，第 35 案至第 40 案都是。

主席：好，等會一起處理好了。李委員，反正就用凍結的方式，至於比例跟通案如何處理，我們等一下再一起跟委員會報告，好不好？

李委員昆澤：好，尊重召委。

黃委員國書：這個是基礎網路環境建構資源平台嘛！

主席：我們先把問題都處理完。先請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我的第 38 案跟李委員昆澤是一樣的是減列 600 萬元，剛剛有提到這是行政院要求交通部要擴大參與，請問它要求你們擴大參與，你們到底要做什麼事？這 600 萬元到底有沒有需要由你們來做？這是我比較大的一個疑惑！

王司長廷俊：600 萬元是提供給各部會參加使用，我剛才舉例有說限制在內政部警政署、治安、資安方面等等，主要是提供給交通部郵電司以外的行政院各部會使用，因為 ICANN 下設置很多委員會，他們根據其屬性參加應該參加的委員會。因為這些人以前沒有參加過，所以我們必須要培養一個人才資料庫，以及我們必須找外面的委辦。這些議題已經運作十幾年，但是第一次參加的行政部會沒辦法掌握議題的脈絡，我們必須要找一個支援單位來支援，以協助他們參加時可以順利瞭解議題及發表看法，希望他們能增加國家的見光度、曝光度，他們都是肩負使命，所以 600 萬元是非常必要的，以上報告，謝謝。

主席：請問黃委員覺得司長的說明 OK 嗎？

黃委員國書：我只是要確定，創新經濟網路環境建構資源平台跟 NCC 做的是不是同一個東西？如果是一樣的東西，為什麼要重複做？如果不一樣當然在預算要另外處理。

王司長廷俊：跟委員報告，因為整個 DIGI+有好幾百項，我們是在同一個項目下面和 NCC 的業務部分是分開的，比如 NCC 處理交換中心的訊物和國際費用的部分，我們希望站在產業、國家整體角度規劃整個寬頻或交換中心，這二個是不一樣的業務，NCC 是屬於監理的部分。

黃委員國書：我來確認一下，NCC 在做的你們也在做，而且是沒有浪費或重複資源？

王司長廷俊：DIGI+計畫是一層一層報上去核定，都有經過專家學者的嚴格審核，並非隨便可以編列。

黃委員國書：所以是不同的東西，不同的系統？

王司長廷俊：對。

主席：報告黃委員，郵電司跟 NCC 的業務整併現已在研究，但是短期間，大家在科目跟文字上還是會有需要詢問的地方，部長也在努力。

林委員俊憲：剛才交通部的說明，聽不懂的舉手，運輸研究所和科技顧問室的研究計畫與 NCC 有沒有重疊？說了半天誰聽得懂？而且科目名稱看起來根本是一樣的東西，你們在「騙肖維」，你們要講清楚，不能隨便的糊弄幾句。每個人都說要經費來研究及規劃，我承認我聽不懂，你們要講清楚，不能只說行政院要，要什麼東西要講清楚，要直接買硬體設備嗎？我提的第 34 案，其中二千多萬要買什麼？買電腦嗎？

李委員昆澤：林俊憲委員講的沒有錯，這就是重點，過去幾年來，我們在交通委員會一直督促交通部，針對運研所及後來成立的科技顧問室，甚至是各局處，其中許多委託研究案都是高度重疊，這個問題一直要求交通部去檢討和整合，林俊憲委員講的沒有錯，高度重疊的部分是浪費國家的資源，我們一再地要求交通部去檢討卻成效不彰，現在又與 NCC 有相關業務的高度重疊，這對國家資源運用都是很大浪費以及沒有效率。

主席：謝謝林委員和李委員，賴院長上任之後也針對整體性的預算重複與前瞻重復部分做處理，大家認為這個部分與部內重疊，也與 NCC 有業務重疊之情況，請次長做整體說明。

王次長國材：我稍微說明一下，針對剛才林委員的指正。分為二個面向來說明，第一、關於科技顧問室與運研所有沒有重疊，從 2016 年開始有一個 4 年智慧運輸計畫，目前智慧運輸計畫是放在科技顧問室執行，大家看到好像是委外，事實上都是做系統建置，這次幾乎所有縣市統統有計畫，比如說紅綠燈、路廊改善、公車智慧化等等。以往運研所屬於研究性質，它是扮演交通部智庫的角色。這次 4 年智慧運輸計畫的重點放在科技顧問室，看起來好像是委外，但其實都是系統的建置而已。

李委員昆澤：現在運研所就是一個委辦中心跟出差中心，過去幾年來我們一直跟交通部在討論，我們要求交通部針對委辦案及研究案相關的部分要做整合，不要運研所做，公路總局也做；港務公司做，航港局也做，之前就要求你們針對這些案子做整合及檢討。

王次長國材：是，跟李委員報告。這個部分我最近才跟運研所所長談過，他們在編列今年度預算之前有與各個局處討論過，今年比較重要的案子都放在運研所，過去做的案子都是公路總局或鐵路局不要的案子，這次已經有改善。

關於運研所與科技顧問室，郵電司和 NCC 是行政院推動 Digital2025 的計畫，主要有 5 項計畫，他們有做分工，包括頻普的部分是交通部落實，剛剛司長跟大家報告的在行政院由政務委員召開的計畫裡，皆載有詳細的分工，比如交通部、NCC 及單位負責的職掌、車廂 WiFi 的負責單位等等，會在此計畫裡會統一討論。這個部分是否我們用書面資料把各委員關心的問題闡述清楚，爭取大家對預算的支持。

周委員春米：針對 1,773 萬元，可不可以先說明你們的預期目標是什麼？如何委辦？其具體執行方式是什麼？不然你們講這麼多好像都不太清楚。

主席：這裡有一份行政院關於創新基礎環境行動計畫的分工表，載有交通部、內政部及 NCC 如何分工，交通部現在正在印製，等一下會發給大家，以後這種書面資料要事前準備，這是每個會

期都會被問到的問題。

請問王主任，你們希望達到什麼效果？

王主任穆衡：智慧運輸專案的部分有六個工作面向，包含交通安全及我們正在做的機車安全的部分是目前台灣死傷最高的，但在智慧運輸發展上來講，世界各國對機車運輸的關注不像台灣這麼高。我們正在建置機車安全的部分，目前是把宜蘭及台東三所大學當作我們磨合測試的環境，包含車輛和路測。第二，擁擠的問題，擁擠的問題並不是泛泛去談所有地區，比如台中、高雄、台南及台北都有各自路廊擁擠的問題，這部分在技術上已經相當成熟，但他們欠缺直接執行的經驗，所以用我們的預算去支持他們在轄區做改善工作，交通部所做的擁擠問題是針對北宜廊道，因為它是跨縣市的，所以由交通部直接來進行系統的建置，這是交通安全的部分。

李委員昆澤：趕快把運研所及科技顧問是整合成交通部的科技大腦，不要自己鬼打牆，而業務有高度重疊的部分，趕快做整合好不好？

主席：改成科技顧問研究所。

林委員俊憲：你沒有講重點，這些系統建置完成要做什麼？就不會塞車嗎？不然你們要研究什麼？

王主任穆衡：北宜的部分就是一個系統，將來會有預約旅行的功能，剛才也有委員問到這要怎麼做？將來是有個平台會有一個系統，例如要去北宜的人可以透過這個系統掌握歷史資料預先知道擁擠的狀況，然後再計畫他的行程，所以不再只是出門時查詢交通資訊，而是在開始做旅行規劃時就可以使用。

王次長國材：林委員，這次台南是做交通中心。

林委員俊憲：不要用台南來恐嚇我。

王次長國材：沒有，我把每個都講一遍，屏東是平和公路的智慧化、彰化是鹿港停車場智慧化，還有宜蘭最多，有北宜跟交控。

王主任穆衡：其實今年的計畫出來後，各縣市的反應都非常熱烈。

王次長國材：因為剛才講得大家可能都聽不懂，具體的計畫我請……

林委員俊憲：你也知道我們聽不懂，那你還來這邊要預算！你們怎麼不事先先跟大家溝通呢？

王次長國材：高雄市自駕車的實驗場域，台中是台 74 的區域中心。這個計畫真的很重要，過去我們交通管理對於現場很多資訊不清楚，所以我們透過資訊通訊跟交通整合，然後各縣市提出他們最棘手的交通問題，由我們補助，雖然補助金額不多，但是範圍非常廣，效果也非常大。

林委員俊憲：一般我們說研究計畫會有成果和預估達成的目標，這樣我們才有辦法檢驗你們有沒有亂花錢，但你只有說你們要做什麼？

王次長國材：我們要建置……

林委員俊憲：要有人負責啊！你剛才說北宜過去的歷史交通紀錄，假設我國慶日要去北宜，我可以看到過去 100 年 10 月左右的交通狀況，然後呢？你要告訴大家你們希望達成什麼目標，而不是只是做研究，你們研究出來之後要做什麼事情、要達成那些績效？

王次長國材：我們是不是用書面好好寫清楚？若是各委員對計畫目標有疑問，因為這個計畫分布於各縣市，我們就這方面來做一些說明，好不好？

王主任穆衡：我們會弄一份清單……

陳委員歐珀：這個案子剛才次長這樣解釋也合理，我們不是反對這個計畫執行，但是因為運研所是智庫，智庫辦委辦工作，然後現在科技顧問室也在辦委辦工作。

主席：然後跟 NCC 還有重疊。

陳委員歐珀：對，我們不是反對你們做這些計畫，只是你們這麼多單位都在做委辦，那這 2 個單位可以裁掉了。

主席：次長，尤其是宜蘭，在你們研究完之後真的要對其有幫助，如果能解決國道 5 號的問題，交通部的滿意度就會提升 1 倍，其他還有各縣市的瓶頸，馬祖也有馬祖的瓶頸。

王主任穆衡：因為很多委員的提案裡有一項針對我們另外一個科技管理計畫五百八十幾萬元的項目，我補充一下我們科技顧問有兩種預算，一個是跟隨科技部項下的執行預算，一個是我們剛才談的智慧運輸，這是放在路政管理項下的預算。584 萬元就是科技部每年編總科技預算時會分給各個部會要去執行科技相關的預算，在部會的層級他要設一個管考的平台，也就是這筆錢到部會之後一定會去做統整，然後去追蹤執行進度，甚至要各部會去做未來自己科技計畫的規劃，因為他每年都要提到科技部申請預算，所以這個計畫其實是個常態性的預算，是跟著科技計畫下來的，跟 ITS 沒有關係，反而是去年 ITS 成立的時候，很多委員都說不要再成立專案辦公室。今年智慧運輸執行時，我們會補一份清單給各位，已經有四十幾個計畫在這項下執行了，這些計畫都會有後續進度的追蹤，現在是合在 584 萬元裡一起做這件事情，ITS 那裡就沒有所謂的科技管理跟計畫追蹤的投資。因為很多委員都看到這 584 萬元，所以我來說明它的意義和關係。

李委員昆澤：我要提醒王次長，過去我們審查預算都要求交通部針對委員相關預算的提案應該到委員的研究室進行討論，但是我所瞭解，這一次好像交通部就做得不是很好。另外，疊床架屋一直是交通部過去的問題，我也一再的提醒你們，也希望你們對相關的委辦案一定要做整合，不要有高度的重疊，例如我們是交通委員會，難道我們還要成立一個智慧交通委員會，再成立一個行動交通委員會嗎？你們必須對交通部所屬單位的功能以及相關的業務做整合。不過這一次審理預算，我希望交通部皮要繃緊一點，我們對交通部非常不滿意，因為我大約了解了一下，相關委員的提案你們很少去找委員進行溝通與說明，這點交通部應該深切檢討。

洪委員慈庸：因為這個科目我在質詢時也有問過，這個項目是有新增的，今年的錢也變多，你們在報告時應該也要比較詳盡地告訴各委員，這個項目下你們到底做了哪些事情，但是你們每一項都是在委辦，大家都搞不清楚你們到底在幹嘛，你們報告也不講清楚，我們質詢時也回答不清楚，事後到辦公室解釋還是沒有解釋清楚，讓大家沒有辦法了解你們到底在做什麼。你們需要去做這件事情，如果真的有必要，我們也不會去刪減你們的預算，但是問題是我們看不出來必要性在哪裡，這是最大的問題，如果你們讓大家很清楚知道他的重要性和必要性，我想各個委員不會有那麼多意見。但是你們從事前的報告到質詢到事後的說明都沒辦法讓大家很容易理解，所以大家今天才會花那麼多時間討論這個問題。希望後續我們處理預算時，交通部要記得這件事情，除了剛才有委員提到你們的單位要簡化之外，相關的計畫你們也不要把它搞得那麼複

雜，如果一定是那麼複雜的話，你們也要講清楚，不然大家都不清楚你們在幹嘛。

陳委員素月：我有兩個意見，第一，交通部列的科技研究發展這個項目大家都很有意見，雖然次長也報告了他們要做些什麼，可是大家也聽得「霧颯颯」，你們整理時是不是真的回去整合一下各項計畫和確實的效益？第二，我剛才讓寶清委員漏氣了，他剛才問我交通部官員有沒有來向我報告預算，我說沒有，這樣好像不太對，昆澤委員說都沒有去報告，連我是召委都沒來向我報告……

王次長國材：我們同仁去了，有時候委員不在，所以我們跟辦公室主任報告。

主席：素月委員，我解釋一下，因為行政院的預算也是上個禮拜才過，是因為我們委員會排的很快，他們也沒有來跟我說明，只有提案才跟我說明，所以這大概不是交通部不尊重我們。但是次長你要知道，交通部在交通委員會裡面備詢的比例很吃重，委員們對於同樣議題的質疑度很高，你們都沒去向大家說明，怪不得剛才李昆澤委員會說你們沒有跟個別委員溝通，所以問題還很多。這個部分既然交通部的業務那麼吃重，預算比例那麼高，你們應該要去向個別委員說明，說這項不是委員想的這樣，跟 NCC 有哪裡不一樣，運研所和科技顧問室在哪個案子有什麼不同等等，真的要花功夫下去溝通。

葉委員宜津：我幫交通部講一點話，我去了解以後才知道，因為有些費用是科技部給交通部的，比如說科技的研究發展給交通部以後，就一定要管考，所以一定有一筆管考費用，而科技部給交通部的費用名稱是科技部訂的，不是交通部訂的，所以科技部訂出名稱之後，以我的提案第 24 案交通科技管理與技術發展計畫為例，科技部給了這筆經費以後要管考，交通部就必須列一個管考，所以就變新增，如果他真的可以主導，他就可以在他的裡面，但這個是交通部來，所以他一定要有個新增交通科技管理與技術發展計畫的科目，其實就是管考的意思，所以這個不是交通部故意突然要增加預算，科目也不是他們要的，是科技部給的名稱，我了解的情形是這樣，所以我這個案就可以不處理。我們現在審的這個段落，其實大部分是這樣子。

主席：最資深的葉委員一錘定音，小弟小妹都會聽她的。

葉委員宜津：不要這樣，我坐在很後面，就是我覺得很抱歉，我知道我不是貴委員會的委員，所以我坐在最角落。

主席：不會啦，妳是精神領袖。接下來請陳歐珀委員發言。

陳委員歐珀：我們知道這次的預算審查很重要，其實這次大家提案都有控制，過去我至少提 4、50 案，這次我提 10 案而已，因為我們在黨團會議中有提到這點，所以這麼重要的提案，而且提案數又這麼少，我希望交通部相關單位應該就委員提案事前做個說明，因為來說明的也不多，只有高公局趙局長來找我而已。剛剛我也拜託陳雪生委員，拜託他預算的部分盡量能夠協助我們推動，這個工作我們會做，但是交通部也要負起責任來做說明，否則都卡在這裡沒辦法動。

趙局長興華：謝謝委員。

鄭委員寶清：這樣講不完啦，這 600 萬元的部分是 NCC 拜託他們的，所以這案請他們提書面報告就好，這案就讓他們過，至於剩下部分我們再來討論，這樣一樣一樣來討論，速度才會快，這是我的建議啦，因為這是 NCC 拜託他們列案的，所以這個案就提書面報告，然後這案就照列，

好嗎？因為是行政院要他們列的嘛！

主席：這是行政院交辦的啦。

陳委員雪生：好啦，既然鄭寶清召委都講話，那就算了，給你面子啊。

主席：謝謝陳雪生委員，陳委員還沒發言，有沒有什麼意見？

陳委員雪生：我沒有什麼意見。

主席：感謝你，遊說成功。跟委員會請示一下，有沒有針對哪個案子有特別堅持或有意見的？如果沒有，第 21 案到第 41 案要不要通案處理？書面報告的部分我等一下再跟委員會報告。

李委員昆澤：請示召委，現在改成書面報告後，還是凍結五分之一嘛？

主席：對，最後，我們先處理總數，交通科技研究發展總共有 6,115 萬 5,000 元，我們是不是刪減 200 萬元？雖然 200 萬元聽起來不多，但其實有 3%，3%的比例算高，因為它的總額太少，總額只有 6,115 萬元，然後再來凍結五分之一，之後該提書面報告的時候，我再處理。

葉委員宜津：我對凍結五分之一沒有意見，不過刪 200 萬元，行政部門會不會有困難？我要再提醒一次，因為這是別的部會給交通部的……

主席：因為這筆總額真的不高，才 6,000 多萬元。

葉委員宜津：對，而且是別的部會給交通部的管考，你們自己說啦，如果你們沒問題當然是 OK。

王次長國材：我們同意主席這樣處理。

主席：這樣可以嗎？另外，凍結的部分，我們要刪減後整體凍結五分之一，還是就李昆澤委員的第 27 案和第 39 案凍結五分之一？

鄭委員寶清：沒有啦，應該是全部。

主席：那就全部凍結五分之一。

葉委員宜津：我支持李昆澤委員啦！

主席：好，我們刪減案，然後第 27 案和第 39 案李昆澤委員的部分改凍結五分之一，其他就不凍結，這樣可以嗎？

鄭委員寶清：這樣沒道理啊，要凍結就全部凍結，這樣他們比較好做事。

葉委員宜津：不是啦，其他是併案處理啦，這樣大家都有案子，即併案處理李昆澤委員的文字，改五分之一。

主席：我報告一下，刪減案的部分，這個科目就通案刪減 200 萬元；第 27 案、第 39 案李昆澤委員的部分改凍結五分之一；其他各凍結案，依提案凍結數均提提書面報告，始得動支。刪減科目相關單位自行調整。李昆澤委員這樣可以嗎？

李委員昆澤：尊重召委處置。

主席：謝謝李委員。要提書面報告的部分，鄭寶清委員剛才有一筆 600 萬元的是哪一個？

鄭委員寶清：沒有啦，那個沒有給他們自行調整，他們認為 600 萬元不能調，所以就是照你剛剛的決定。

主席：好，第 21 案到第 41 案就照剛才的修正通過，科目你們再自行調整。

李委員昆澤：報告召委，我有兩個建議，為了讓預算審查更具有效率，第一，我們針對相關的預算

案，倘各委員的提案有要併案處理，要先行整理，請交通委員會的工作同仁辛苦一點，我們的提案都是事先就提出的，而且是經過討論，在預算處理的時候，再特別的時間做處理，所以對於要併案案子的整理，要先行處理，讓各個委員在審查預算的時候，知道哪幾個案是要併案的。第二，交通部必須做到說明的工作，因為預算非常的多，今天只是第一天正式審查而已，委員的提案在開會當天做討論的時候，案子都提出來，你們就要趕快針對相關預算科目進行說明，不能到現場才來說明這樣案子是怎樣，那個預算是怎麼，這樣預算審查開到明年底也開不完，這個要好好地整理。

鄭委員寶清：你要給他一份，不然他都不知道。

主席：李委員，不好意思，你剛才說到併案處理的部分，是因為這一張你沒有拿到，還是你覺得這一張委員會太晚給？

李委員昆澤：對！這一張就是很明確的處理，有關於各個委員的預算提案也應該在委員提案之後，在整理的時候就趕快進行說明，不要到現場問了其他委員，各局處也沒有主動說明的，在過去有要求有做到，這次好像就比較鬆散一點，因為預算審查要更有效率一點。

主席：跟各位委員報告，我們手上有一份委員會準備的 4 頁的合併案，我們就照這一本作為進行審查順序。另外，有份橫的資料「七、各主軸行動計畫分工表」，請大家再看一下，這就是行政院交下來有關「數位創新基礎環境」行動計畫裡面的分工，跟委員會補充報告。

陳委員雪生：報告召委，10 點多都快 11 點了，進度稍微快一點，委員話稍微少一點。

主席：10 點 7 分而已，離 11 點還有點距離，你要趕飛機嗎？我再唸一次，有關於剛才第 21 案到第 41 案，第 32 案、第 37 案是李昆澤委員的案子，改為凍結五分之一，各刪減案的提案人均合併列入。

接下來處理第 42 案，這是併第 16 至 20 案處理。剛才從第 8 案到第 20 案都保留，其中第 16 案到第 20 案就併在第 42 案處理，所以現在處理的是第 16 至 20 案及第 42 案。

第 42 案是鄭寶清委員提案，赴中考察的預算。

鄭委員寶清：報告一下。

主席：交通部報告一下。

蔡處長英良：很感謝委員會的提醒，這都是委員大家很認真看出來的結果，但是目前在大陸考察這部分，我們都是配合行政院的政策，目前確實沒有執行，或者暫緩，但不代表以後沒有機會，所以這部分我們還是建議免予刪除。至於是否用凍結的方式、提報告，將來再看實際的情況，這是我們的建議。當然，像前面的第 16 案及第 20 案也是一樣，因為整個總預算有關出國旅費這個部分 900 多萬元是包括到其他國外，大陸的部分只有 238 萬 7,000 元。

洪委員慈庸：我的是第 16 案，建議減列 100 萬元，提案裡面也講得很清楚，現在跟中國的狀況讓我們覺得應該是沒有這麼樂觀，所以我覺得刪除 100 萬元應該沒有問題，現在大陸應該也很難去，所以我堅持減列 100 萬元。

黃委員國書：明年的預算是 200 多萬元，105 年決算是 130 多萬元，其實也差了 100 萬元，所以減列 100 萬元其實是非常合理的，我建議就刪 100 萬元，其餘的凍結五分之一。

鄭委員寶清：剛剛行政單位解釋說他們其實都沒有用，有沒有其他的方式，例如我們刪到科目保留，他們要用的時候再增加，他們現在都沒有用，以前編列也沒有用，既然統統沒有用就應該刪除，然後保留科目給它。

黃委員國書：減 100 萬元就好。

陳委員雪生：剛才交通部講得很清楚，現在兩岸關係不好，但是不表示以後就不去了，全部刪除的話，以後如果有需要怎麼辦？只保留科目不行啦！刪個 20 萬元、30 萬元就好。你們不要一味去中化，不好啦！老死不相往來！兩岸關係還是很重要的。

陳委員素月：剛剛行政單位有說明目前也沒有執行，所以我贊同黃國書委員的提議，刪 100 萬元，凍結五分之一。

主席：沒有執行的是赴中的，其他出國的有。

鍾委員佳濱：我有連署黃國書委員的提案，我不知道是我這本印錯，還是剛剛有修正了，這是教育文化委員會？

主席：有修正過。

謝局長謂君：雖然現在小兩會的談判沒有在進行，但事實上有時候有關兩岸搜救、小三通的票價、航班協調都還有在進行。

主席：出國及大陸旅費的部分總共是 900 多萬元，減列 100 萬元，其餘還要凍結嗎？

張處長信一：第一，我們大陸地區旅費今年編了 238 萬元，其實跟去年一樣，106 年前面看起來好像進度不好，但是我們有些計畫已經預定在 11 月、12 月要出去，全年預估可以達到 75%。第二，行政院對於出國計畫、大陸地區旅費是有管制的，假使經費被刪掉，因為基礎低，超過沒辦法支的，假設要繼續維持這樣的接觸機會，我們建議預算規模儘量能夠保留，不要刪太多，否則到時候變成有機會也去不成。

主席：其實他們出國及大陸旅費也不高，非必要也不過去，因為再刪也不多，不如不要刪除。

葉委員宜津：900 萬元刪 100 萬元有很多嗎？

主席：如果有刪除的話也不要針對特別國家。

葉委員宜津：我們很務實地說，剛剛行政部門的解釋不知道我有沒有誤會，假設我們 900 萬元刪 100 萬元，它明年的基礎就會變 800 萬元，明年我們又刪 100 萬元，它是擔心這個，因為行政院可能不讓它們的旅費有太多彈性，如果是這樣的話就不宜刪，因為交通部會連交通費都不給它，它很難去談判。但如果不是有這樣的顧慮，我覺得 900 萬元刪 100 萬元不多。

陳委員雪生：葉委員非常理性。

葉委員宜津：要請交通部說明是不是這種情況。

張處長信一：我再補充一下，因為我們出國計畫大部分都是去談判和開會，真正去考察的很少，比例很低，刪掉之後如同剛才葉委員講的，行政院以後不會回復我們額度，額度只會越來越低。

林委員俊憲：按照你這麼講，那業務費都不能刪了啊！任何業務費全部通過，好不好！講那什麼話？還有，你們很會挪用的，研究經費一年那麼多錢，你們要去做什麼交流考察名目很多啦！

陳委員雪生：你們不一定要局長去，科長也可以去啊！

林委員俊憲：給它們稍微警告一下，刪個 50 萬元。

主席：等一下，第 16 案預算數不是 970 萬 3,000 元，是 703 萬元，跟葉委員報告，如果刪 100 萬元的話，其實已經 15%了，比例很高。

陳委員雪生：我尊重葉委員的意見！

陳委員素月：我要提醒交通部，其實預算的數字多少是其次，重點是我們要真正看到你們在做什麼工作，你剛剛說明你們都是去開會不是考察，你們的預算書第 156 頁所列的赴大陸地區工作內容都是在考察，你還說你們不是在考察？你到底是說謊還是怎樣？還是你這個資料作假？你講的要一致啊！我們不是不支持，你們到底要做什麼、效益如何要講清楚。

張處長信一：我剛才講的是國外旅費的部分，不是大陸地區，大陸地區是為了增加接觸。

陳委員素月：全部混為一談，你要講清楚啊！

張處長信一：剛剛刪的主要是認為大陸沒有辦法去成，希望我們降低大陸地區的經費，所以要刪減，但是大陸地區還是要維持一個接觸的機會，至於其他的國外旅費，因為國外旅費有個管制的基礎，刪多了，以後是回復不了，跟國際之間的談判或開會就會受到影響。

主席：他們拗機票打折也不好聽。

鍾委員佳濱：我認為大家對出國旅費一直有一些既定的印象，認為考察沒有必要，但是大家想想看，臺灣目前的國際局勢，我跟相關部會有接觸，坦白說，部會名稱就不提了，有的部會的確很認真，如果我們再刪國外旅費的話，現在他們談新南向，如果到中國的機會變少，因為是編在一起，交通部在運用的時候，有沒有機會到大陸是一件事，但是新南向既然在發展，我覺得這個經費還是要給足，沒有給足的話，我們沒有辦法去接觸、去了解。我過去也很少出國，但是過去這一年我出去走一走，的確有幫助，當然，我個人是很用心學習，所以也希望部會有出去的話要用心學習才對。

鄭委員寶清：因為大家都有不同的考量，我建議在這個目上面刪 50 萬元，讓它們自行調整。

黃委員國書：我同意鄭寶清委員的意見，但是這是針對大陸地區？還是連國外旅費？

主席：次長，總數是 703 萬元，如果刪除 50 萬元，不凍結，也沒有書面報告，交通部可以嗎？

王次長國材：好。

主席：我們不限制國家，如果有赴中的需要，其實委員會也沒有特別禁止，也希望有機會就交流。跟委員會報告，有關於第 42 案併同第 16 案至第 20 案處理，刪減 50 萬元。

處理第 43 案至第 45 案。

劉處長瑞文：一般事務費是 875 萬元，扣掉交通部的業務簡介及多媒體製作，真正用在調查經費是 758 萬元，我們要做 10 項調查，所以一項調查大概只有 76 萬元而已，已經不能再省了，希望委員會能夠支持，我們之前也跟李昆澤委員及陳雪生委員報告過，請不要凍結也不要刪除。

李委員昆澤：這個部分交通部統計處有來說明「運輸及倉儲業受僱薪資調查」是交通部統計後交給主計處來統籌，相關的調查費用大概是 90 萬元。「遊樂園及主題樂園營業概況調查」因為觀光局沒有專屬的統計單位，如果交由觀光局統計，也只能委辦出去，可能需要更多的預算，目前這個調查費大概是 5 萬元。我可以同意不刪減也不凍結預算，但是如果如統計處所說，其他局

處沒有獨立調查能力，我建議未來相關統計調查應該由交通部處理，也避免業務一直委外辦理。

陳委員雪生：我一個人表決也表決不過你們，我尊重李委員。

主席：第 43 案至 45 案就……

葉委員宜津：我第一時間就舉手，不過我可以尊重本委員會先發言。我發現這個有重複編列的地方，本來我是在航港局的部分刪除，現在我發現應該在統計處這裡刪除，我們看預算書第 53 頁雜項設備裡面，統計處有一個海運服務業對我國港埠作業滿意調查，這個費用跟其他的都包在一起，在統計處的雜項設備費裡面的說明欄。我們再看第 74 頁航港局一樣有辦理國內海運服務業就整體海運發展及航政業務滿意度調查 500 萬元，我本來是刪掉這個部分，後來我覺得應該是讓航港局去調查，好不好用、該不該用、最後結果怎麼樣，航港局才是真正的權責單位，也比較能夠了解，而且繼續後面使用，我認為統計處做這個調查比較不恰當，這兩個是重複的，我本來是刪航港局，我後來想想應該支持李昆澤委員的提案，所以在前半部給予刪除，後面提案就放棄。

主席：所以是李昆澤委員的第 43 案？

葉委員宜津：就是統計處。

劉處長瑞文：葉委員有點誤解，海運服務業對我國港埠作業滿意度調查是配合交通部所屬事業機構考成實施要點做的，所以我們調查對象是業者對港公司和港務局提供的服務的看法，當作部裡面考成的一個依據，我們這個滿意度調查跟航港局的滿意度調查不一樣。

葉委員宜津：航港局要說明有沒有重複，海運服務業就整體海運發展及航政業務滿意度調查，我看還是有重複啊！

謝局長謂君：統計處針對航港局的調查，業者的部分只有 3 個題目，就是滿意或不滿意，但是我們的部分做得比較深入，我們是針對每一個航運業者，因為現在是關港貿產一條龍，我們全部都去問。

葉委員宜津：各位有聽清楚，統計處只有 3 條滿意或不滿意，這 3 條就讓航港局在他們的調查問卷增加 3 條就好了，我還是覺得統計處不必做。

陳委員雪生：行政院的行政體系有行政院主計總處，部裡面有會計處，處下面又有，會計統計的分工越分越細，底下也要做各項的統計調查，會計也一樣，它把統計調查報告比較細的送到會計的……

葉委員宜津：哪有比較細！剛好相反啦！我務實一點說。

陳委員雪生：我從小就做這個工作，你聽聽我的嘛！我從進入公務體系就在搞會計統計，這我比較清楚，就讓它過關，好不好？

葉委員宜津：換你聽我說一下。

陳委員雪生：你又不懂這個。

葉委員宜津：我不懂會計，你讓我說完再指教好嗎？其實統計處還有其他很多的調查，例如客運、貨運的調查、倉儲的調查、遊樂園的調查、商品貨品的調查、交通措施滿意度調查，我的意旨

不一定在刪減預算，而是在人民覺得或我們監督覺得你這是重複編列。

陳委員雪生：沒有啦！

葉委員宜津：剛才都是公開的說明，統計處的說明我聽到了，但是我們也請航港局說明，我認為這兩個可以整併起來，他們都在交通部會，不會航港局做的調查不給交通部參考吧！不會啊！所以重點不在刪減預算，而是這個很明顯是重複的，所以你們是不是整併一下？

主席：局長，可以整併的話，如果你說只有滿意、不滿意、沒意見。

陳委員雪生：照葉委員這樣講，全部統計都不要了，都行政院主計總處，三級是公務統計、四級是經濟市場調查，那不一樣的，分工越來越細，我了解這個事情。葉委員，尊重一下，好不好？11 點啦！動作快一點。拜託啦！這個就過關啦！

葉委員宜津：我可以退讓，但是請統計處跟航港局做了以後給我們看，看你們兩個到底哪裡不一樣。

主席：次長，葉委員講到重點了，如果你是做那種很簡易的，那不如不做，不管是多少錢，何必呢！在這邊花那麼多時間。

葉委員宜津：落人口實何必呢？兩個單位重複做的東西變成一份調查不是更有效率嗎？我可以給陳雪生委員，但是請你們把調查的各送一份給我們。

主席：第 43 案至 45 案沒有刪減數，也不凍結，通過。

處理第 46 案。

洪委員慈庸：這個項目主要是資訊管理的部分，我看你們在資訊軟硬體設備費的部分編了滿多的，明年要做一些系統的開發又編了 700 多萬元，其實你們每年都有編列這個項目，請說明明年這個部分為什麼還要多編這麼多？去年好像 600 多萬元，今年又多了，系統開發像員工入口網這些其實長期就是用維護的方式，今年你們有做什麼新的員工服務嗎？為什麼還要增加預算？

王主任穆衡：硬體和軟體的經費大概在這個項下，行政院本身對於資訊部分是逐年嚴格控管，為什麼交通部還維持這個規模，其實軟體硬體是逐年滾動式補充，沒有辦法一年就足夠的經費去更新，特別提到所謂員工入口網站，因為它之前的系統開發的工具都已經不再提供維護，包含資料庫、很多原始開發的以及現在要求的安控的部分。今天要通過安檢的部分，在以前原始的系統都沒有這樣的條件跟要求，所以從 105 年開始就做一個長期的規劃，預算三年分年分期，因為經費沒有辦法一次到位，所以分年分期開發，依照今年所要開發的功能匡列大概 700 多萬元，當然它有很多的細節，我重點說明的主要是軟體的部分，因為當年開發的軟體部分現在都已經不再維護，第一，這些效能已經沒辦法了。第二，無法通過現在安全檢核的要求，所以我們必須重新更換。其他硬體軟體的部分，現在不只是用售期去控管，其實很多設備已經超過原來行政院規定的售期，因為經費的關係，能用就儘量用，逐年有多少預算就編多少，還有很多軟體的授權費也是不夠的，像微軟就要求要有足夠的 license，我們跟它協商逐年補充。

洪委員慈庸：你剛才說分三年編員工入口網的開發，三年總共大概編了 2,000 萬元左右？

王主任穆衡：對，雖然叫員工入口網，但對我們來講，包括員工上班、下班、公文都在這個下面，這是一個統的名稱。

洪委員慈庸：洪委員建議減列 350 萬 5,000 元，你還堅持嗎？

王主任穆衡：其實這在行政院都一直刪減，我們一直說沒辦法再刪減就是我剛才講的，有一些不是我們可以控制的，像我剛講的 license，人家可能要控告我們政府，說我們用了很多這樣的軟體。

主席：你應該找公平會，公平會很殺。

王主任穆衡：所以我們也跟它協商，我們沒有答應一次到位，但是我們逐年增加 license，其實也符合政府的法規，這個空間真的不大，雖然也不是很大的項目。

主席：你們可以接受刪減多少？

王主任穆衡：希望不要刪，因為這是大家使用的工具。

鄭委員寶清：如果慈庸同意就不用刪。

洪委員慈庸：因為我之前也是做系統開發的，所以其實應該還是有一點空間。

王主任穆衡：那就刪 100 萬元，讓我們自行調整。

主席：第 46 案刪減 100 萬元，不凍結。

處理第 47 案至 49 案。

周委員春米：我想大家也都很關心桃園航空城的問題，主要提案委員是尤美女委員，她是依據國際機場園區發展條例第五條明文規定至少每五年要檢討修正，尤委員的看法認為從核定到現在已經 6 年了，但是都沒有看到交通部就這個部分在法令期限內提出檢討修正，她認為是有違失的，所以提案凍結這部分的預算十分之一。

陳司長進生：總共有三個案，第 47 案是鄭委員提案，主要是離島基本航行的補貼。

主席：要不要先說明第 48 案？

陳司長進生：好，因為依照園區條例確實要提檢討，不過園區條例下面還有一個執行計畫，這個執行計畫我們有修正過，整個綱要計畫第二版從今年開始已經在做修正，提出一些第二版的報告，預計明年會報到行政院，期程有稍微晚一點，事實上是有做的。另外，尤委員的提案有提到聽證意見，聽證意見我們都有在處理，也會納入第二版的計畫，同時我們也有和尤委員的辦公室聯絡，她希望提專案報告，我們是希望改書面報告，委員是說尊重委員會，所以我們還是建議提書面報告，這是第 48 案。第 49 案主要是新南向……

陳委員雪生：第 49 案還沒有討論。

主席：有，第 47 案至第 49 案併案。

陳司長進生：第 49 案，呂委員是希望在新南向的部分，針對航權和修訂航約的目標計畫能夠提出報告，我們是建議凍結 500 萬元改成書面報告，這個我們可以來做，用書面報告向委員會說明。第 47 案是不是也一併報告？

主席：好，請，鄭寶清委員的案子很重要。

陳委員雪生：召委，第 47 案我剛才已經徵詢鄭寶清委員的同意，不討論了。

主席：不討論是要通過還是……

鄭委員寶清：因為有很多書面報告，他們提出書面報告後就可以動支，好不好？

主席：這樣鄭委員可以接受。請周委員春米發言。

周委員春米：召委，我再請教一個問題，現在母法規定要 5 年，那你們說子法不用 5 年，到底要看母法，還是要看子法？這樣的法律適用怪怪的，你不可以這樣講吧？

主席：對，你們 5 年該做就是要做，之前都沒動啊！

周委員春米：你說你的母法 5 年，子法跑來 6 年。

陳司長進生：不是，第一版的綱要計畫做出來，法律是規定要 5 年，那確實我們有晚一點點，大概晚幾個月，今年就有在做了，那它要做兩年，因為第二版的幅度事實上是很大的，包括這些聽證意見都會納進來，今年已經開始在做了，晚一點點，可是到明年就會把它做出來報到行政院，等那個一核定，後續我們會要求機場公司一定要確實照 5 年，你之前就要把它做出來。

周委員春米：好，我現在要瞭解，真的有子法規定不用 5 年嗎？這個部分你們向尤委員辦公室報告一下，子法有規定不用 5 年嗎？怎麼會子法牴觸母法呢？

陳司長進生：母法是規定 5 年，子法沒有說還是 5 年，不過我剛才承認機場公司確實有晚一點點，但是晚幾個月……

鄭委員寶清：你不可以說子法規定 6 年，這不是開玩笑的。

陳司長進生：不是，它的那個……

主席：因為沒有罰則，所以它沒有做也沒關係，就是這樣而已，又不會被抓去關。

陳司長進生：不是，在綱要計畫下面有執行計畫，所以綱要計畫是上位計畫，那下面的這個執行計畫……

鄭委員寶清：違反上位的計畫

陳司長進生：對，它是有做出來，我們同時也有修正第二版，綱要計畫依照規定是稍微晚一點。

主席：好，有在做就對了。

周委員春米：有在做，你們就細則的部分再向尤委員辦公室報告，他們認為這個不能牴觸母法，母法剛性的規定 5 年就是 5 年。

陳司長進生：這個部分我們再向尤委員報告，因為這邊有報告過了，是不是改書面？

主席：他們辦公室可能訊息很多，然後也有一些團體在要求拿出新的東西來，因為去年剛做完全區聽證，所以你之前做意義也不大，只是說你訂了 5 年就要照做嘛！這個航空城大概有這些相關的變動，也向委員會報告一下，不然你之前做也沒意思，聽證都還沒開始。

第 47 案至第 49 案，不刪減。第 48 案及第 49 案，凍結案改為書面報告，始得動支。鄭寶清委員可以嗎？

鄭委員寶清：要第二位同意。

主席：陳委員可以嗎？

陳委員雪生：第 47 案，航港局明年預算還要多編一點，不准刪，我向各位報告，金門、澎湖及馬祖的國內商港，因為金門和澎湖的吞吐量比較大，馬祖剛成立所以吞吐量比較小，它的港埠經營根本不夠，所以這個我要再拜託各位。還有我們基隆到馬祖的交通船也是要補貼的，鄭寶清委員太狠了，這個還要砍一半，所以我才會對他提出嚴重的抗議。

主席：他已經接受你的意見，你還說人家太狠，那就回過頭來刪減 500 萬元。

陳委員雪生：這個不要書面報告，第 47 案提什麼書面報告？

主席：沒有，第 47 案本來就沒有，第 48 案和第 49 案才有書面報告，你都沒有專心聽。

陳委員雪生：好啦！

主席：好，那就依照鄭寶清委員，也依照陳雪生委員的意見。

再來處理第 50 案至第 54 案的併案審查。第 50 案至第 52 案是刪減案，第 53 案及第 54 案是凍結案，各位委員有沒有意見？有沒有要說明的部分？

請陳委員素月發言。

陳委員素月：「郵電業務規劃及督導」項下的「頻譜規劃與產業經營策略之協助」編列了 1,116 萬 2,000 元，我們看預算書第 59 頁的說明，這個是要辦理我國參與 ICANN 暨 GAC 議題研析計畫。再來看前面第 49 頁，「交通科技研究發展」項下的「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」，這裡面編了委辦費 600 萬元，內容重點也是相關公共政策、法律及技術各層面等議題的研析，同樣都是相關的議題研析，為什麼要重複編列？計畫內容幾乎一模一樣，所以建議這個預算全數刪除，謝謝。

主席：還有沒有其他委員要說明？

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：第 50 案和第 51 案，其實委員提出來的意見都一樣，這兩個計畫根本就是重疊類似。

主席：ICANN 好像變成 I don't，大家都不要。

林委員俊憲：請交通部說明，最好是自己刪自己，自己喊個價錢出來。

王司長廷俊：我剛才有報告過，ICANN 分兩個部分，一個是交通部在參加的，就是我們在主導、主控的，那 ICANN GAC 是政府單位，是政策的，甚至是整個 ICANN 會議的核心。剛才有個 600 萬元，那是交通部以外的，是行政院團隊和各部會要參與的，那個部分是 600 萬元。因為一個業務和我們直接有關，所以編在郵電司的費用下面，另外一個和各部會的資安有關，所以 600 萬元編在科技那個部分，這兩塊是分開的，但是以我們來講，我們組團必要的是 370 萬元這一塊，以上報告，謝謝。

林委員俊憲：那是狡辯，300 萬元啦！

主席：哪一項？

鄭委員寶清：第 51 案是 300 萬元。

林委員俊憲：就依趙正宇委員的提案。

主席：預算數是不是 600 萬元？

林委員俊憲：刪一半。

王司長廷俊：科技的部分剛才已經通過凍結五分之一，提書面報告，那個是 600 萬元的部分。我們這裡的委辦費是 900 萬元，但是分成兩個部分，一個是 ICANN GAC 的 370 萬元，另外的 530 萬元是桃園矽谷。

周委員春米：所以 370 萬元是比較重要不能刪的，你可以說明不能刪的理由嗎？第 54 案。

王司長廷俊：因為行政院希望我們組團不只是在 GAC 會議，我們以前參加只針對我們的部分，但是行政院希望我們對這個議題能夠有更多的發言，然後更多的表明我們的立場，增加我們的曝光度，那個 GAC 有一百多個組織國家在裡面，事實上這個和以前的進行方式會不太一樣，所以我們需要委辦來支援這個部分，等於是擴大議題，增加發言的機會，大概是這樣。

周委員春米：這個是出國開會就對了？

王司長廷俊：對，已經十幾年了，這是我們很難得有正式會籍名稱的，所以行政院才會叫我們今年一定要擴大參與。

主席：記得帶國旗去。

請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我有問題，370 萬元是不能刪的，那 530 萬元，就是那個……

林委員俊憲：哪有不能刪？

洪委員慈庸：沒有，這是他剛才說的，他說 370 萬元很重要不能刪。後面有一個 530 萬元是亞洲・矽谷的部分，亞洲・矽谷是經濟部和國發會的事情，你們為什麼要幫它做這件事情？而且你們只是規劃這個試驗場域就要編 530 萬元，這是為什麼？

王司長廷俊：我說明一下，這個是根據國發會亞洲・矽谷計畫，我們持續和桃園市政府在做這方面，整個規劃是希望在桃園地區找一個適合的地方，這個地方在委辦以後要去規劃建置一些試驗場域，然後有一些基礎設施，看軟硬體怎麼去規劃，讓各個廠商有機會去做一個完整的……

主席：報告洪委員，桃園市政府有配合 4 個場域在那邊。

洪委員慈庸：不是，為什麼要郵電司來做？這是國發會的計畫。

王司長廷俊：事實上它有一個完整的計畫，但是它會分工，因為有牽扯到頻譜，所以特別叫我們做實驗。

主席：有些和通信有關，有些和交通有關。

王司長廷俊：對，做實驗，因為它有頻譜。

主席：這個要說服，洪委員，因為桃園市政府自己也有相對性的計畫在進行。

洪委員慈庸：他剛才的意思是 370 萬元不能刪，530 萬元還好，對不對？

主席：你誤會他的意思了。

洪委員慈庸：因為 370 萬元很重要。

王司長廷俊：這是不同的計畫，兩個都很重要，都是行政院很重視的計畫。

主席：怎麼都是郵電司被電？奇怪。

陳委員雪生：你們執政黨再不護航的話，我就出來刪了！

主席：陳特派員講話了。洪委員，因為這是和地方政府合作的，如果這邊沒了，變成市政府那邊主理也怪，倒是有這個問題。

陳委員雪生：要全部刪除。

鄭委員寶清：你在講什麼？

陳委員雪生：全部刪除。

鄭委員寶清：不能刪，這是桃園的，不能刪。

主席：各位委員還有沒有要補充說明？

請周委員春米發言。

周委員春米：370 萬元是在第 54 案，在趙正宇委員的第 51 案裡面就有 370 萬元和 600 萬元，所以 370 萬元有沒有可能凍結？

王司長廷俊：因為前面的 600 萬元是凍結五分之一提書面報告，這個部分可以算是不同的案子。

周委員春米：對，就可以砍 370 萬元。

王司長廷俊：看委員怎麼處理，尊重委員。

周委員春米：那就是凍結十分之一。

主席：我們都凍結五分之一，好不好？

王司長廷俊：凍結五分之一，提書面報告，好不好？

周委員春米：我才提案十分之一，你們說五分之一，好，依召委的意見。再講清楚一點啦！

王司長廷俊：是。

主席：向委員會報告，第 50 案至第 54 案，不刪除，凍結五分之一，然後提書面報告，可以嗎？

周委員春米：可以。

王司長廷俊：謝謝委員。

主席：我報告一下，第 53 案及第 54 案修正為「向本會提出書面報告後，始得動支。」第 50 案至第 54 案我們就這樣處理。

報告委員會，有需要休息嗎？陳雪生委員需要休息嗎？

陳委員雪生：不要休息，時間來不及了，快 12 點了。

主席：現在才真的叫做快 11 點。

現在併案處理第 55 案至第 59 案。第 55 案和第 57 案是凍結案，第 58 案和第 59 案是刪減案，第 56 案是刪減加凍結，提案委員有沒有要補充說明？

請林委員麗蟬發言。妳坐了一個早上，辛苦了。

林委員麗蟬：在這邊我有提到臺鐵的通譯人員，其實本席在去年有協助臺鐵錄製站內的廣播，也發動了全國的志工團把語言別錄給臺鐵，本席希望臺鐵在站內要設通譯人員，因為目前臺鐵站內的通譯人員沒有幾站有，我們那時候是要求一等站都要有，可是現在看到的非常少，目前新住民的人數已經有 52 萬多人，東南亞的人數也將近有 20 萬人，移工人數也有 62 萬、63 萬人。我們再來談新南向，新南向的東南亞旅客在去年將近有 164 萬多人，其實不管是我們所謂的攬才，白領的、東南亞的人才，還是國內的移工、移民及旅客，我們都有必要去提供這種友善的交通空間，所以本席也提了一個凍結案，當然我不會去刪除預算，我希望臺鐵能夠把這個部分建置完成。

主席：應該的。交通部有沒有要說明？其實移工、新住民……

林委員麗蟬：白領、藍領。

主席：旅客其實很多，也不一定要聘用或委辦，你有時候和地方協助一些志工也可以。

林委員麗蟬：我要講一下，我們目前不能都只是志工啦！

主席：志工不一定沒有費用。

林委員麗蟬：對。目前臺鐵僅有的幾個站是因為我們那時候的監督才有通譯人員，但我必須要說只有六、日，而且不是整天，我們也沒有要求整天，它是在尖峰時段，這是第一個。第二個，報酬非常的低，在禮拜六、日，而且沒有一整天，也沒有 8 小時，1 小時才一百多元，每次值班可能沒幾個小時，我覺得這樣子哪來的專業人員可以協助我們去推動？

主席：鹿局長要說明嗎？

鹿局長潔身：雖然委員凍結的是部的路政管理費，不過我要說明一下，我們現在在 9 個重點車站有用部分工時的方式僱了一些通譯人員，目前的資待就是按照現在規定的基本時薪去給予的，那個是我們路局另外編列預算去支付，並不是部裡的預算。

主席：林委員，其實這個執行都在臺鐵，所以在這邊的預算上面……

林委員麗蟬：可是它是整筆的預算，不是單一的，難道你們沒有管到臺鐵？我覺得你們可以督促臺鐵，臺鐵難道不是交通部的預算嗎？

主席：其實重要的是把這個事情做出來，服務旅客，好不好？

林委員麗蟬：召委，從去年開始督促到現在，如果沒有必要性，林麗蟬不會來到交通委員會提凍結案，我也沒有提刪減案，我不知道新南向政策是喊假的嗎？

主席：其實交通委員會很多委員對於這些東南亞的……

鄭委員寶清：叫它明年增加預算。

林委員麗蟬：不管是不是增加預算，我覺得要去做啦！

鹿局長潔身：我再向委員報告一下，委員的提案是要求我們提出修法政策及配套措施研議，我們建議是不是提出配套措施研議就好？因為那個修法措施恐怕不是我們的權責。

主席：它未必要修法。

林委員麗蟬：但要做啦！

主席：對，要做才是重點。

鹿局長潔身：對，我們是不是建議把文字修正為提出配套措施，書面報告送委員會以後再……

林委員麗蟬：我比較期待是專案報告，因為書面報告從去年到現在，如果能……

主席：向林委員報告一下，專案報告我們這個會期不一定排得進去。

林委員麗蟬：不一定排得進去，表示你沒有重視新南向嘍？

主席：不是、不是，我們都直接在質詢裡面處理，這個會期開會可能要開到 1 月底，所以……

林委員麗蟬：沒關係，開到明年我都 OK，只要完成這個部分就好了。

主席：我怕排不出來對不起你。

林委員麗蟬：沒關係，就看你有沒有重視而已。

主席：你可以看我的質詢，我們都很重視。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：謝謝主席。本席再一次針對交通部明年度在「路政管理」項下的「一般路政管理」編

列委辦費兩千七百多萬元，這個委辦費是要委託財團法人車安中心代辦「車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心」之維護等，還有委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究，我的第 57 案事實上和葉委員的第 58 案是一樣的，我本來是提凍結三分之一，我現在和葉委員一樣要刪除 250 萬元，因為在自行車法規增訂及安全管理研究這個部分，我覺得沒有那個需要。另外，我想再請教一下交通部，你們對於法規的委託增訂或者是管理研究應該要與時俱進，走在時代的前端，我不曉得你們針對無人車的部分到底有沒有去進行研究，我覺得無人車的法規反而才是需要委託研究的。最近彰化縣政府也有推無人車試乘計畫，在 2 週前，魏縣長就要我問一下公路總局有關申請無人車車牌的事。我問了之後才知道，沒有法律，所以無法申請牌照！沒有那個牌子就沒辦法上路啊！此時我才知道我們的法令根本沒有針對這個區塊去做研究，所以無人車真的要能夠上路，我看也還要好幾年，謝謝。

洪委員慈庸：我的提案是第 56 案，我建議刪除 500 萬元、凍結 1,500 萬元，主要原因在於其中的委託公路路線橋梁安全維護編列了 630 萬元，其實我不是很明白，編列這 630 萬元到底可以維護幾座橋梁，經費那麼少，為什麼不回歸公路總局？

其次，有關 NCAP 的部分，因為目前具體的期程和經費需求的規劃都還沒有看到，所以我們希望凍結部分預算。

此外，今年我一直很關心臺中舊山線全線復駛的工作，但交通部和路政司還是沒有積極在做溝通和協調，所以我也採取部分凍結。

主席：向委員會報告，此案併案審查結束後休息 10 分鐘。請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：延續剛才陳委員的發言，自控車也好、無人車也好，現在權責上到底是歸誰負責研發？剛才委員講過，縣長想要幫無人車申請牌照，卻無相關法令可以適用，請問這個問題誰能回答呢？

王主任穆衡：兩位委員詢問到無人車的事情，我來做個說明。無人車要在道路上進行實測的申請作業要點，我們在年底前會完成並公布。這個作業要點就包含了牌照的申領，道路交通管理處罰條例有授權我們做牌照管理，所以大概不會走到修法，而是在牌照管理發放的部分增加實驗車牌允許發放的條件，特別是針對無人車這部分。國家發展無人車這個產業及相關技術是由經濟部主管；而這個實驗技術要在道路上運作的話，就是交通部的責任，所以我們在年底就會公布作業要點。在行政院發展無人車策略計畫裡頭也是這樣要求交通部的，所以道路法規的部分，我們會做好準備。

鍾委員佳濱：謝謝主任。王次長，確認一下哦！你代表交通部的立場，這是自控車、智慧駕駛、無人車或軌道運作的最後一哩，未來上路之後就是交通部的權責。

王次長國材：這沒有問題，剛才我們主任談的這個法規已經公告在 vTaiwan，要徵求大家的意見。以前都是在封閉場域，之後在實地運作時，要不要發給它試車牌，都會根據這個法規來處理。無人載具上路之後是由我們主管，但技術研發是屬於經濟部的職權。

王主任穆衡：道路實測的部分是我們交通部主管，因為它會碰觸到交通法規，所以這一塊會由我們來做。不單單是車牌，包含上路要不要保險、審查等等，我們會提出一個完整的要點加以管理

，這是我們的責任。

林委員麗蟬：通譯的部分，能否請路政司說明一下？

陳局長文瑞：通譯的部分，其實臺鐵局已經有依照委員的建議在進行相關的檢討，之後會提書面報告至委員會。這個部分沒有問題，我們會督導臺鐵局提出書面報告。

林委員麗蟬：召委說專案報告排不進來了，召委，你要不要承諾我，和我一起監督他們完成？

主席：這沒問題啦！林委員，對於東南亞語系的導遊，我們也在進行修法，其實本委員會很多委員都很關心。

林委員麗蟬：我知道，不管走到哪邊，這個議題都有我的影子啦！

主席：我是怕如果要排專案報告會排不進去，對你很不好意思，真的！其實這個部分我們也非常重視，整個政府都非常重視。

林委員麗蟬：我知道，但今天是針對交通的部分，觀光導遊或助理導遊的事情我早就在講了，針對這一塊，我們一起來啦！

鄭委員寶清：尊重召委。

主席：當然！當然！沒有問題，有什麼不足的部分……

林委員麗蟬：就是因為召委講話，所以我同意他們提書面報告，但是我必須要說，我們從去年監督至今，希望他們能早日完成。

主席：當然！謝謝林委員。請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：我提一個問題，自行車要委外研究，無人車就可以自己處理？

主席：他們已經在 vTaiwan 上面公告了，步驟不一樣。

林委員俊憲：次長，自行車還要花兩百多萬元去研究什麼法令？自行車是最近剛發明出來的嗎？它的法律規定？大家討論一下就寫得出來，還要花兩百多萬元去請人家研究自行車的規範？你找周春米委員，他可以免費幫你寫。

周委員春米：我不用錢。

林委員俊憲：自行車要花兩百多萬元去寫什麼規範啊？它有什麼規定？無人車的法規，你們自己都寫得出來；自行車的部分，你們就召開一次公聽會，大家討論一下。這寫得出來？這兩百多萬元都刪除啦！亂花錢！

主席：看起來很多委員（包含陳素月委員）都對於這 250 萬元的自行車計畫很有意見，這 250 萬元就刪除。

林委員俊憲：除非是無人自行車啦，不然你花什麼錢？

王次長國材：它包括幾個課題，過去交通部所管的都是有車牌的，所以我們對於九大運輸業都有管理。但是最近幾年發生幾件事，第一、自行車的肇事率增高，有時候是在人行道上撞到行人，有時候是在車道上被撞。第二、最近出現了共享自行車，譬如 oBike，他們的技術已經發展到不需要有樁，所以它是一個虛擬的空間，那到底要放哪裡？最近 oBike 的課題也是屬於自行車的一環，向林委員報告，能否不予刪除，讓我們做一些報告？因為過去我們對自行車安全法規的研究確實比較少，而最近又發生非常多車禍，所以希望不要刪除。

鍾委員佳濱：次長講的後半句我非常同意，過去交通部對自行車的相關研究非常少！我每天都會騎單車，站在單車族的立場，我應該要支持；但我不是支持預算，我是支持要有報告！之前我曾針對 YouBike、oBike 的事情開過公聽會，坦白說，國內的相關學者都是自己在關心和研究，部裡面似乎沒有去做整體的了解，甚至我們邀請來的地方政府，如臺北市、新北市和宜蘭縣，他們在面對自行車的亂象時，都開始試著去擬辦法，中央的步調太慢了！或許我的意見和其他委員有差距，不過我是傾向要加緊腳步、要有專案報告。

洪委員慈庸：我的提案也和幾位委員的意見相同，自行車 250 萬元全數刪除。針對 oBike 這類共享經濟出現之後的法規研究，其實我在委員會質詢時也和部長提過，不只是 oBike，目前共享停車位及其他共享經濟所產生的問題，已經要由國發會來主導，所有的法規調適，他們會來做，你們這邊有必要再為了自行車編列這筆預算嗎？這是我的質疑啦！剛才次長講的，我可以理解，面對這些新興產業，可能有些法規需要調整，問題是國發會那邊也有在做，為什麼這邊還要再另外編列？

王次長國材：國發會是提供平台，就像現在放到 vTaiwan 上的自駕車作業要點也是我們做好之後再放上去，一定是這樣的。因為國發會不會對每一個領域這麼熟，所以是我們研究之後再放上去。除了共享經濟之外，自行車的安全還有很多課題需要研究，包括自行車道的設置、要在人行道還是一般車道、要不要設置專用道，尤其是路口的部分等等，過去的確都是地方政府在談，再加上現在 oBike 的問題很多，各個縣市政府執行的方式都不太一樣，地方會希望中央提出法規，所以我們才會希望進行這樣的計畫。

周委員春米：我有兩個問題，第一個，目前自行車的法規是分別訂定在道交處罰條例和道安嘛！現在部內不是在研究要統整為道路交通法嗎？

另外，250 萬元怎麼花？你再說明得具體一點，讓委員有比較清楚的想法。250 萬元到底要怎麼花？自行車的部分，剛才林俊憲委員推薦我，我好像也有一點概念可以寫一下。

主席：次長，你們也有運研所，我認為這筆自行車的預算就整筆刪除，以平眾怒，好不好？因為自行車不是剛開始發展，如果你是要針對出租自行車進行研究，它說不定也不在你們主管的範圍內，它是商業模式和亂停車的問題，未必是自行車安全和法規的問題，所以這一筆……

陳司長文瑞：凍結，提出書面報告。

主席：為了 250 萬元的預算，你們要提出書面報告、凍結預算？你們真的一定要去做委外研究案嗎？這我個人都很懷疑啊！

林委員俊憲：這麼大的部會，一個自行車的法規寫不出來，騙誰啊？

主席：次長，講真的，委員已經深入、細緻到認為 250 萬元的自行車研究案沒有必要啦！

鄭委員寶清：刪除啦！

主席：如果刪除，各位委員有沒有意見？

周委員春米：沒有意見。

林委員俊憲：刪除啦！

主席：這個案子就刪除掉，好不好？你們有幾位騎自行車的？

陳副所長天賜：報告召委，我是運研所副所長，交通部的交辦事項，運研所都會努力達成，不過就我看起來，此案會編列 250 萬元應該是有一些行為面的調查計畫。

林委員俊憲：你也不確定，不要在那邊亂講！

陳副所長天賜：沒有，我覺得這個是交通安全……

主席：應該有。

林委員俊憲：有就有，沒有就沒有，什麼「應該有」？

主席：他也不知道要怎麼研究啊！

陳副所長天賜：這不是資料蒐集就可以寫出來的，這是交通安全管理才會……

林委員俊憲：召委，他也不確定，他說「應該」、「看起來好像有」……

主席：因為這也不是運研所做的。

林委員俊憲：你不清楚就不要發言，你要很確定、很清楚才說嘛！你也不確定，你要負責嗎？

鍾委員佳濱：我是少數意見，我是支持凍結、提出書面報告始得動支，會場每天騎腳踏車的只有我一個……

林委員俊憲：我們不反對他訂法規啦！沒有反對啦！只是我們質疑要花兩百多萬元嗎？

主席：次長，你們用比較大面向的法規研究去處理這個部分，這樣比較有道理嘛！

對於自行車這個法規研究案，次長建議刪除 50 萬元，我個人是認為應該全數刪除。

陳委員素月：我再補充一下，他們僅針對自行車法規的增訂和安全管理，我覺得真的是太狹隘了啦！所以我建議依照葉委員的第 58 案全數刪除。日後他們有需要，針對 YouBike、oBike、計程車等共享經濟做一個更具統合性的研究，我想可能比較容易獲得支持。

林委員俊憲：這樣好了，自行車 250 萬元刪除，如果你們寫不出來，找周春米委員協助。我不信啦！我不信真的寫不出來啦！

主席：不然你發誓，周春米委員可以處理。

次長，你聽聽看大家的意見，講真的，委員已經討論得很細了，沒有必要在這個案子堅持，你也很少看到大家對一個案子有這麼多意見嘛！

王次長國材：第一個，法規的部分，我們當然可以自己做，但是它可能需要進行調查。我當然希望運研所的人能多做一點，但還是會需要一些調查費用，所以我具體建議刪除 100 萬元，留 150 萬元讓他們好好針對這些行為進行調查，好不好？事實上，那個領域很廣，不是只有 oBike 和 YouBike 而已，還有交通工程、違規要怎麼適用各個處罰條例等諸多課題。這幾年自行車的車禍大幅增加，這也是和安全有關的課題，所以我請他們自辦一半，留一部分下來讓他們做研究，這是目前我們碰到的一個很棘手的問題，發生以後，地方也覺得中央應該要給一些指示。

主席：好，關於陳素月委員所提第 57 案和第 58 案，辦理自行車法規增訂與安全管理的部分就刪除 100 萬元，其他不刪除。關於第 59 案，請林委員麗蟬發言。

林委員麗蟬：剛才第 55 案是凍結……

主席：我會處理。稍等！我會處理，稍等一下，我先把這個案子處理完。

第 59 案也是一樣，刪除 100 萬元。

關於第 55 案，先請臺鐵針對林麗蟬委員所提有關車站如何服務東南亞相關語系的旅客提出書面報告，好不好？林麗蟬委員，預算不凍結，我們會針對整體觀光、服務移工的配套來……

林委員麗蟬：召委，我同意不用專案報告，改提書面，可是如果預算沒有凍結，我不知道書面報告會不會符合我的期待，所以我建議凍結，請他們提出書面報告。

主席：好，第 55 案就這樣處理。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：我的提案是第 58 案，自行車法規及安全管理規範研究。召委、各位同仁，自行車從我阿公、阿祖的時代騎到現在，我們現在才要花 250 萬元去增訂法規及安全管理，這應該改成什麼？無人車的法規和安全管理啦！這樣我就給你錢，真的！我全數刪除的原因就是這樣。這要全數刪除，改為無人車的法規和管理規範，真的！現在才要做自行車的法規增訂與安全管理，這樣的預算編列真的會讓人笑掉大牙、貽笑大方啦！而且他來我的辦公室時已經講好了，全數刪除。

主席：咦？次長，所以是？

自行車是從三國孔明時代騎到現在，所以叫孔明車。

葉委員宜津：我再說一次，我絕對不是為了刪除而刪除，我們交通委員會每一個委員都很專業，我們真的要改善台灣的交通，就要往前看，而不是往後看。這種東西你要研究也可以，就不要再委外了，叫運研所研究一下就好了，自行車給運研所研究綽綽有餘了，還委外 250 萬元？

主席：葉委員，剛才次長有說把法規研究改成自辦。

葉委員宜津：不行，我沒有辦法接受，自行車的研究管理都一樣，自行車花 250 萬元去研究就是不對！

主席：剛才次長的意思是說，他們的法規研究是自辦，但是有需要委外調查的部分，這部分留調查費給他們，這樣可以嗎？

葉委員宜津：好，調查要多少錢？

王次長國材：150 萬元。

葉委員宜津：調查要 150 萬元，你講得出口嗎？

主席：每天要觀察鍾佳濱委員騎車的安全狀況。

葉委員宜津：騎自行車的人的安全都是騎車的人自己負責。

王次長國材：跟委員報告兩點，第一點，因為現在自行車使用量越來越高，所以現在相關車禍越來越多。過去交通部對於自行車這部分真的比較疏忽，都是在研究九大運輸行業的各個行為。第二點，關於 oBike 這種無樁自行車要如何停放這個問題，很多縣市政府都要求中央訂定法規供他們參考。是否可以把 250 萬元減到 100 萬元？一半由他們自己辦，另外一部分的錢就讓他們……

葉委員宜津：不行，我沒有辦法接受，坦白說，自行車這部分我最多給你們 100 萬元，你們要趕快去做無人車的法規規範。

王次長國材：無人車的部分已經在做了，明年會公告道路測試辦法。

葉委員宜津：結果你們無人車的部分沒有編委辦費，你們這麼了解無人車？在無人車這方面你們很專業，自行車這部分你們能力不夠，所以要委外？

王次長國材：無人車這部分現在編在本部科顧室智慧運輸計畫裡，接下來幾個城市要做測試，這部分都有在進行。而自行車現在產生的危險是越來越高，撞行人或是被撞，所以有很多……

葉委員宜津：好啦！讓鍾佳濱先講，鍾佳濱委員說他不用花錢。

鍾委員佳濱：我騎車是不花錢，請我做研究，我也不收費，我從小騎到大，我覺得這個東西不見得不是高科技，因為時間的改變，我不是著眼於為了省油騎單車，也不是為了環保騎單車，我是著眼於自行車是大眾運輸、軌道運輸的 last mile，包括自控車、無人車和單車，都是一個選項。我是非常支持剛剛葉委員說的要趕快研究無人車，而自行車未來有沒有可能在軌道的 last mile 扮演一個角色，這很重要，主要是我們還把自行車定位為孔明車，這概念是錯的，因為自行車目前非常方便。剛才次長說的，我認同一點，自行車的傷亡率在這 5 年提高很多，我過去在屏東縣政府的時候，以前是騎機車不戴安全帽的死亡率高，後來降低了，變成騎單車的死亡率升高，騎單車的多是兩種人，一種是長輩，長輩在騎單車時比較沒有安全概念，清晨外出運動時容易發生意外。還有一種是熱愛自行車運動的人，他們騎長途，騎到墾丁，一旦發生事故，幾乎很難倖免。針對這個問題，我傾向支持要有田野的研究，了解現在自行車使用形態的改變，至於花多少錢，還是運研所就可以做研究，我沒有意見，我尊重其他委員和相關部會的意見，但是我建議不要把自行車當作是一個跟高科技無關的事物。我再次說明。

主席：你一個人都研究完了，還編什麼預算？

林俊憲委員還要說明嗎？

林委員俊憲：剛才我們都同意葉宜津委員所講的，我們本來是要刪 100 萬元，留 150 萬元，交通部在那邊辯來辯去，辯到葉宜津委員跑進來。

葉委員宜津：我來委員會質詢啦！

林委員俊憲：葉委員又主張刪 150 萬元，你們就在那邊辯來辯去。召委趕快裁定，100 萬元或 150 萬元，我們時間有限。

鄭委員寶清：差 50 萬元。

主席：好。葉委員，剛才交通部有承諾法規研究的部分他們自辦，是不是我們留 150 萬元，讓他們做調查？

葉委員宜津：我可以接受，但是要加上鍾佳濱委員講的，公共運輸的 last mile 的調查研究。

主席：好。鍾佳濱委員，你不是被調查對象嗎？要加 1？好，沒問題。

葉委員宜津：我覺得這個部分反而是比較務實的。

主席：好，謝謝各位委員。

現在處理第 55 案，案由的部分我做一下修正，看委員能不能接受。在第 2 行「提出修法政策及配套措施研議」修改為「提出配套措施研議」，因為不一定要修法。後面是「提交交通委員會書面報告，始得動支」。不只要交書面報告給交通委員會，還要給林麗蟬委員，這個要加進去。另外，說明 3 修正為「爰此，凍結交通部 107 年路政管理預算十分之一，待交通部針對臺

鐵通譯人員不足及通譯報酬過低問題，提出書面報告，送交交通委員會後，始得動支。」林委員，這樣就比較明確。

林委員麗蟬：好。

主席：謝謝你。

現在處理第 56 案。洪委員，改成交書面報告好不好？

洪委員慈庸：關於 TW-NCAP 的部分，我們希望是專案報告，這部分大家都非常關注，是不是可以請主席裁定一下？

主席：TW-NCAP 這部分昨天部長有提到，他也的確有努力在進行。

洪委員慈庸：專案報告之後我們再解凍。

主席：有很多委員關注這個議題，也有好幾年了，本會兩位召委再看看要如何把這個案子排進專案報告，好不好？這個沒有問題。

洪委員慈庸：好。

主席，我剛剛還有一個提案，我有減列。

主席：舊山線和 TW-NCAP 不一定一樣，專案報告在 TW—NCAP 的部分沒有問題，至於你說的後面那個凍結的部分，你還堅持嗎？

洪委員慈庸：對。

主席：你一定堅持。

洪委員慈庸：當然要堅持。

主席：請次長說明。

王次長國材：現在舊山線的部分台中市政府已經在做了，我們會支持。

洪委員慈庸：可是問題是部沒有幫任何忙。

王次長國材：有啊！

洪委員慈庸：已經協調一整年了，從去年一直談到現在。林主秘之前當司長時也去看過，現在還沒有任何協調，跟苗栗縣這邊這協調也沒有任何進展。

魏科長瑜：報告委員，關於舊山線復駛這個案子，台中市政府在今年已經把可行性研究報到部裡，我們已經把各單位的審查意見交給台中市政府，我們會再 push 台中市政府，目前台中市政府在修報告書，我們會再 push 台中市政府趕快來進行。

主席：洪委員，舊山線的實際狀況跟您書面上的有一些落差，要跟您說明，所以這個部分……

洪委員慈庸：現在最大的問題就是卡在跟苗栗縣之間的一些問題，現在地方政府喬不攏，就要中央來協助，可是中央也沒有積極在協助，臺鐵可能沒辦法，觀光局要怎麼樣協助處理那 3 億元？

主席：次長，你知道重點吧？

王次長國材：我知道。我去現場看過，這個問題牽涉到台中到苗栗這一段，處理這個問題需要時間，跟洪委員報告，我們支持這個案子往前走，在過程中，我們跟台中市政府、苗栗縣政府一起努力，因為現在還是現在進行式，而不是我們不要做，如果預算凍結，我們就很難做了。

洪委員慈庸：進展實在太慢了，這也是林佳龍市長在北台中非常重要的政見。現在已經是 106 年了

，明年就是 107 年，而我們預期在 110 年要完成復駛。問題是現在連前面都談不定了，怎麼有辦法在 110 年完成復駛？

何副局長獻霖：跟委員報告，其實在臺鐵局這邊，我們在 8 月份開過一次會，苗栗縣交通處處長和台中市交通局副局長都有來，也都達成共識，我們希望以復駛為原則，目前苗栗縣的部分正在簽約，他們會在合約上考量怎麼去配合，最終還是要復駛，其實這部分一直在進行，我們也在協助苗栗部分地方去處理，那天都有共識。台中的部分要到 110 年，苗栗的部分在這段時間要怎麼去做，兩者並不衝突。

洪委員慈庸：雖然不衝突，但是兩個縣市講的……

何副局長獻霖：沒有，有共識，就是還是要全線通車。台中市部分最主要的問題重點在於土地的徵收，那部分如果……

洪委員慈庸：他們覺得土地徵收不是問題。

何副局長獻霖：不是問題，但是還是要走程序。

洪委員慈庸：但是問題是交通部還是要核定這個計畫，你沒有核定他後面怎麼做？

王次長國材：現在報告送上來，就走行政程序。

洪委員慈庸：次長，你可以給我一個承諾，說什麼時候可以嗎？已經拖一年多了，林佳龍市長為這件事情已經喊那麼久了，東西也都交上來了，然後中央都不為所動。

王次長國材：洪委員，我剛才已表達交通部的立場是支持，現在報告送上來，我們請他們修正，他們送上來，我們就積極地進行，包括跟苗栗的協調，我們就繼續進行，這樣好不好？只要他們送上來，我們就馬上開始。

洪委員慈庸：第一個目標就是在今年年底之前要完成跟苗栗縣之間的協調。

王次長國材：如果是跟苗栗的協調，還要看苗栗……

洪委員慈庸：你們要積極協助。

王次長國材：我沒有辦法承諾，因為這是一個協調的工作，不是交通部單獨可以做的。

洪委員慈庸：你們要促成，你們有很多手段和工具可以做，你們觀光局可以提出方法，因為那 3 億元是在觀光局手上，你們也可以用一些策略方法來促成這件事情。

王次長國材：我們盡力，要訂下一個時間，因為它牽涉到跟苗栗的協調。

洪委員慈庸：對，但是沒有給你們一個目標，你們就不動，大半年停在那裡，完全沒有動作。

主席，剛才 NCAP 的部分，我們希望可以專案報告後再解凍，我可以接受金額降低。

主席：提專案報告就不要凍結，好不好？我們排專案報告的時間也不能確定，做了專案報告，做到哪裡，有沒有做，我們就很清楚，凍不凍結其實意義不大。好了，洪委員，讓他們報告一下，下次你當召委你也知道，這的確有很多委員要求，所以他們也不可能不做專案報告，我覺得凍不凍結差別不大。

洪委員慈庸：好，是不是還是凍結十分之一？

主席：沒問題，好。

第 56 案有關 TW-NCAP 的部分就提專案報告，我再協調陳素月委員再來安排。另外就是凍結

十分之一。有關於舊山線的部分要提專案報告嗎？就提書面報告，好不好？

王次長國材：好。

主席：也請交通部積極協調地方政府，針對舊山線復駛的計畫送上來後，也請盡速進行行政程序，好不好？

王次長國材：好。

主席：整個案子相關預算就凍結十分之一，可以嗎？

王次長國材：好。

主席：那就不刪除。

第 57 案到第 59 案就照剛才的決議。

現在休息 10 分鐘。也請委員會準備便當，我們就邊開會邊吃便當。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。我們繼續進行協商。針對第 56 案，我們再做一些文字上的調整，然後等一下再處理。

現在處理第 60 案到第 75 案。第 60 案、第 62 案到第 71 案、第 72 案到第 75 案是刪減案，第 72 案到第 75 案是凍結案，第 61 案是刪減加凍結案。有關於智慧運輸系統的發展建設計畫，提案委員有沒有意見？

李委員昆澤：針對第 75 案，我來說明。105 年 11 月底已經領牌的大型車輛大約是 20 萬輛，包含大客車 3 萬 4,501 輛，自用大客車 1,651 輛，遊覽車 1 萬 7,219 輛，其他營業大客車 1 萬 5,630 輛，加起來是 3 萬 4,501 輛。大貨車有 16 萬 7,740 輛，其中營業大貨車有 7 萬 1,203 輛。已裝設行車輔助視野系統的只有 6,186 輛，比例非常低，這部分應該加強相關政策的宣導作業，我認為應該凍結預算 3,000 萬元，我可以同意改書面報告。

主席：李昆澤委員，你是說可以不凍結，改提書面報告，意思是這樣嗎？

李委員昆澤：凍結 3,000 萬元，改書面報告。

主席：好，了解。

次長，第 75 案是不是凍結五分之一，改書面報告？

王次長國材：因為實質上就是一直在建置，在補助，所以還是跟前面的案子一樣，還是凍結五分之一，讓系統可以延續。

李委員昆澤：好，凍結五分之一，改書面報告。

針對第 74 案，我也要跟召委報告，也是改書面報告就可以了。

主席：好，第 74 案也是改書面報告就可以了。謝謝李昆澤委員。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：關於第 60 案路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫 6 億多元，其中委辦費就高達 1 億 6,880 萬元，做的是智慧交通安全、智慧運輸基礎等等，但是另一計畫交通科技管理與技術發展計畫中也有一筆委辦費，推動的是智慧運輸相關計畫，現在台灣大街小巷都充滿智慧，所以

本席建議 1 億 6,880 萬元的委辦費你們要說明清楚，然後就先刪減 5,000 萬元。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：本席的第 72 案其實也是在討論智慧運輸系統發展建設計畫，這部分是今年經行政院核定，但是現在的預算跟之前的計畫好像不太一樣，有著很大的落差，也沒有說明計畫變更的情形，讓我們很難去做有效的審查及監督，所以建議凍結五分之一。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：本席的案子是第 73 案，但我很客氣，只有凍結 200 萬元，我非常支持方才李昆澤委員提的第 75 案，有關路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫，包括大貨車、大卡車都要裝設輔助系統，但今年到目前為止已裝設的只有 6,186 輛，比率是非常的低，我難得看到李委員要求凍結 3,000 萬元，其實我本來還滿支持他的，所以還是要求他們來專案報告嗎？

李委員昆澤：方才已經處理完畢了。

主席：是，改成凍結五分之一。

徐委員榛蔚：凍結五分之一，提書面報告？

李委員昆澤：我投球的速度都很快，但有時會用慢速球來處理。

徐委員榛蔚：好，那我支持李昆澤委員的案子。

主席：所以第 73 案就與李昆澤委員的案子併案，並提書面報告。

請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我是提第 61 案，方才林俊憲委員是建議刪 5,000 萬元，本席則是建議減列 1,000 萬元、凍結 1,000 萬元，因為這部分下面有 6 項委辦計畫，但彼此之間是否有重疊或是其實可以再整合，以達到一樣的目標及效果呢？所以這多出來的 1 億多元，我建議酌減 1,000 萬元，至於凍結的部分就是提出專案報告後始得動支。

李委員昆澤：林俊憲委員的提案是非常重要的，就是路政管理的智慧運輸系統發展建設計畫跟另一計畫交通科技管理與技術發展計畫的同質性是很高的，所以交通部應該要說明清楚，早上我也有提醒交通部及王次長，每年審查預算時都有發現一些計畫是有雷同的，且這樣等情況是非常的嚴重，因此，請交通部說明一下。

主席：請王主任說明。

王主任穆衡：這部分大家所提的意見其實跟前面第 21 案至第 41 案討論的是同一個內容及問題，首先，關於科技管理計畫 584 萬元的部分，大概就是跟科技計畫連動管理，就是科技部在審查科技預算的時候，在各部會要有一個對應的管考系統，這 584 萬元就是用來做那套系統的維持，然後那是一個常態性的計畫。

李委員昆澤：這個跟各縣市交通控管中心有關係嗎？

王主任穆衡：那不是做交通系統的控管，而是做計畫管考的系統。

李委員昆澤：已經提升到管考的部分了？

王主任穆衡：對。本來這是科技預算下一個對應的工作，但是因為智慧型運輸計畫成立之後，上次委員會有要求不能成立一個所謂的計畫辦公室或是督導的計畫，所以今年在智慧運輸這部分沒

有做這樣的投資及準備，但因為已經有 40 多案已執行，所以這 40 多案就併到科技管理一起來做，換言之，這是同一個平台，但做的東西是跨了兩邊的管考，而且這並不是屬於研究性質的。

李委員昆澤：跨兩邊的管考？這也是林俊憲委員及本席一直要求的，即同質性過高的問題，因此，交通部應該要予以檢討。

王主任穆衡：是。

林委員俊憲：你們有一個委辦費 1 億 6,000 多萬元……

王主任穆衡：那是另外一個……

林委員俊憲：然後在交通科技管理又編了一個 500 多萬元的委辦費，都是同樣在研究智慧的東西，是不是？請問這 1 億 6,800 多萬元的計畫沒有辦法包含這 500 多萬元所要研究的東西嗎？

王主任穆衡：這個 500 多萬元是做計畫管考系統，並不是做個別的研究。

主席：你們編了一堆計畫，然後再花 500 多萬元去做計畫的管考？這樣要幹嘛呢？

王主任穆衡：因為這 40 多萬元包含各地方政府的計畫，他們一樣是有進度，當執行上碰到困難時，就會請求協助，而現在統籌的就是這項計畫，就是用 580 幾萬元來做這件事情。

林委員俊憲：那就依洪慈庸委員的建議，刪 1,000 萬元。

主席：林俊憲委員建議第 60 案、第 61 案併案，刪 1,000 萬元，那還要凍結嗎？

王主任穆衡：這 1 億 6,000 多萬元是比去年還增加，而方才有提到，今年只有執行 4 個月，而 107 年有 12 個月要執行，所以與今年相較，是 3 倍的工作內容，也因為如此，經費才會增長，那當然因為這個是總預算的部分，所以還是希望儘量不要去刪減這個預算。

主席：次長，委員可以接受刪 1,000 萬元，你的看法呢？事實上，你們委辦費的比例滿高的。

王次長國材：今年這部分沒有向委員報告清楚，所以我尊重委員的意見。

主席：就是你們報告及編列的方式不夠智慧，所以第 60 案、第 61 案併案，刪減 1,000 萬元，科目自行調整。

至於第 72 案就是凍結五分之一、提書面報告，好不好？

周委員春米：好。

王主任穆衡：因為那是同一個項目，其實經費沒有變動，之所以看起來數字有變化，是因為今年到第 2 年的時候，已經確定要請哪個單位執行預算，所以就直接放在他們那邊的預算去做了，也因為如此，總預算看起來好像比原來預定少，就是 8 億多元變成 6 億多元，差別就在這個地方，即直接確定了就交給那個單位執行，但並沒有改變整個系統及計畫。

主席：周委員的第 72 案就併在第 60 案、第 61 案，好不好？

周委員春米：好。

主席：第 73 案的部分徐榛蔚委員表示支持李昆澤委員的慢速球，所以就是凍結五分之一、提書面報告。

第 60 案至第 75 案處理完畢。

現在處理第 76 案。請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：就是凍結十分之一、提書面報告。

主席：第 76 案凍結十分之一、提書面報告。

接著處理第 77 案至第 92 案。請說明。

謝執行秘書銘鴻：這個部分我分成幾類來向委員報告，今年我們增加的預算大概是 2,000 萬元，主要是建置一個平台，而這個事故平台在今年已經規劃完成，明年就要付諸實現。

主席：這個平台要做什麼用呢？

謝執行秘書銘鴻：這個平台是事故分析系統，目前所有的事故資料是來自警政署，可是並沒有跟公路總局、衛福部、健保署、金管會相結合，若有結合的話，我們可以找出跟一些跟違規、事故間的關係，然後做一些分析，此外，還針對違規跟健保支出的關係來做一些分析，如此一來，其應用性還算滿廣的。第二，我們可以把歷年來各個縣市肇事地點圖層化，然後可以整理出一些違規熱點，這將有助於各縣市的分析與防治，即可以馬上用圖示來顯示。第三，這個查詢網建置以後，其他各縣市就不用建置了，我們會分享給各縣市使用，如此一來就可以節省很多的公帑。最後，預算書上雖然寫著「分年」，但我們很急著希望在 1 年內就完成，就是在 107 年底以前能夠完成，而這筆預算總共是 1,900 萬元，希望委員能夠支持。

主席：方才謝執秘提到，這個平台建置後是跨部會的，也幫各縣市政府的資訊問題給解決掉。

請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：之前因為沒有說明，所以我們才會有這些疑慮，不過，我還是有一個疑問，就是這會牽涉很多部會資料的嫁接，但針對這個部分，你們各部會都已經談妥了？

謝執行秘書銘鴻：在規劃的過程中，有跟相關的警政署、公路總局、衛福部等等，都有溝通過了，資料的介接都是可以串連的，然後我們也可以來做交叉分析。

洪委員慈庸：所以你們已經想見做出來會是一個什麼樣子？

謝執行秘書銘鴻：對，像我手上這份報告就是今年已經完成的，現在就是將其付諸建置、實現。

主席：聽起來好像很厲害！

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：既然如此，建議你們以後在預算說明的地方要寫清楚，不然你們只寫跨年度，也沒有說明跨幾個年度，結果現在說打算明年 1 年就予以完成。

謝執行秘書銘鴻：這是我們的疏失，以後這部分我們會改進。

林委員俊憲：本席之所以提案，就是因為你們在說明的地方沒有寫清楚，所以以後要寫清楚一點。

謝執行秘書銘鴻：好。謝謝委員。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：針對加強道路整頓及行車安全獎補助費的部分，在預算書第 66 頁說明的內容中，看起來是有將充實警察監理機關執勤人員相關硬體設備的經費也編列在這邊，本席覺得不太妥，應由內政部警政署自行編列相關執法硬體裝備的經費才對，不應編在交通部的獎補助費中，所以本席建議凍結五分之一、提書面報告。

謝執行秘書銘鴻：警政署的部分只是辦理一些訓練活動，而這些執勤的設備是補助給地方政府，像

酒測器等裝備，還有，以後這部分我們會加註「地方」，以免造成誤解這是補助給警政署的執法設備。

主席：陳委員還要凍結嗎？

陳委員素月：提書面報告。

主席：就是凍結五分之一、提書面報告。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：第 86 案是關於道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全項下的獎補助費，預算是 1 億 2,198 萬 4,000 元，基本上，交通部有保持計畫的彈性，所以請交通部簡單說明一下。

謝執行秘書銘鴻：這個案就是當時我們補助警政署、高公局、國工局，請他們來作宣導，是因為新的法律施行後，我們可能拜託公路總局或高公局來宣導。例如最近的酒駕和安全式開車門，新法公布後，我們就請公路總局製作了兩支影片，請蔡阿嘎那些網紅作一些動態的宣導，滿不錯的。高公局我們則是請他們作春節疏運的宣導。

李委員昆澤：好，這部分我同意不刪減預算，那凍結十分之一，提出相關宣導計畫的書面報告。

謝執行秘書銘鴻：好，謝謝委員。

李委員昆澤：還有第 88 案，我主張凍結 2,000 萬元，改書面報告，有沒有問題？

主席：交通部對於李昆澤委員的第 86 案、第 88 案有沒有問題？

謝執行秘書銘鴻：沒有。

鄭委員寶清：我看第 6 目都寫得非常籠統，例如交通安全計畫、軟體設備計畫，我建議刪減 1,000 萬元，科目自行調整。

洪委員慈庸：我的提案是第 90 案，是針對強化全民路權與用路安全觀念，希望減列 1,000 萬元，凍結 2,000 萬元。針對道路安全的觀念編列了 1 億 2,000 多萬元，主要是用於宣導、製作廣告，可是效果如何？我們看到近幾年交通事故案件也沒有減少，死傷也沒有減少，所以這樣的宣導到底有沒有用、需不需要調整方式，讓交通安全的觀念能夠深化，我認為是沒有做到，所以我建議減列 1,000 萬元，凍結 2,000 萬元。

陳委員素月：我也是針對強化全民路權與用路安全觀念這部分，交通部編列了 1 億 1,900 多萬元，我們看到它的內容大部分都是用於補助各級學校編印交通安全學習手冊、教材、安全講習及教育宣傳活動等等，現在行政院一再宣導要電子化，因為現在是資訊數位化的時代，如果還是用紙本，我覺得已經不切實際了。事實上，據我所知，你們也沒有在印了，是不是？

謝執行秘書銘鴻：是。

陳委員素月：你們還這樣編，好像不太適當，我是建議凍結，請你們提書面報告。

謝執行秘書銘鴻：是。我簡要回答幾位委員的問題，因為我們現在都改用網路下載，甚至我們還製作一些網紅短片，所以製作成本會比較高。我們已經不再印紙本了，昨天也特別向主任說明謝謝委員的垂詢。

洪委員提到了高速公路，謝謝洪委員，我們最近有發現高速公路事故特別多，所以在 31 日高

速公路局會到委員會針對一般車輛或工程車輛的事故作一分析，包括執法面、宣導面都可以檢討。這部分如果整個檢討報告出來了，我們可以給委員看一下，看看有沒有需要加強的措施。

剛剛委員還提到這個事故平台的資料，我是期望各位能夠支持，因為做出來之後對於防制非常有幫助，現在我們只能從警政署的資料知道哪個地點有發生，可是原因是什麼、和違規之間的關係是什麼，要透過這個平台才能夠分析出來，對各個縣市在防制上會非常有幫助。上次談到自摔，哪些自摔地點造成傷亡最多，我們從這個圖層就可以找得出來，請委員多支持。

主席：看起來大家對那個平台都支持，不過，我要提醒一下執秘，你剛剛一直講你們請網紅宣導，我覺得你不需要特別強調用什麼形式，這些網路的名人，有時候在某些事情上都會有爭議，所以，宣傳就宣傳，政令宣導單純就好，讓民眾知道資訊就好，不要用特別的形式，免得最後只紅了那個人，資訊還是沒有傳遞出去。文宣我做了 10 幾年，作法的問題不必要在這邊講，不要被一些廣告公司騙了，有些時候不是這樣的。

謝執行秘書銘鴻：好。

主席：第 77 案至第 92 案併案，看起來多數委員是刪減 1,000 萬元，科目自行調整，凍結的部分大概是五分之一，提出書面報告。

洪委員似乎面有難色，請發言。

洪委員慈庸：我希望還是減列一部分，因為我認為這樣的費用和大家的意見……

主席：您的提案是刪減 1,000 萬元，我剛剛講過了。

請次長說明。

王次長國材：洪委員提議減列 1,000 萬元，高速公路局對於事故當然要負責防制，可是減列 1,000 萬元以後，可能對於其他縣市的補助額度就會減少。

鄭委員寶清：剛才主席說是整目，不是……

主席：是全部，不是針對你，科目再調整，次長，可以嗎？

鄭委員寶清：次長，4%而已，調整就好了，不要緊啦！

主席：老實說，預算 4%是很多。

鄭委員寶清：還好啦！

王次長國材：好吧！那我們就尊重委員的意見。

主席：報告委員會，第 77 案至第 92 案通案刪減 1,000 萬元，科目自行調整，剩餘數凍結五分之一，各凍結案若要求提書面報告，俟書面報告提出後，始得動支。

處理第 93 案至第 99 案，第 93 案至第 98 案是刪減案，第 99 案是凍結案，請問各位有沒有意見？

胡局長湘麟：第 93 案至第 99 案主要是軌道工程興建管理，增加一部分費用，主要的項目大概是涉及到機場捷運的業務費，其中最重要的一項從原來的 2,000 多萬元增加到 5,600 多萬元，增加了 3,600 多萬元，大部分委員對這項都有提出意見。我在此向委員會報告，這 3,600 多萬元主要的用途，第一部分是臨時人員的薪資，第二部分是承辦機場捷運的捷運工程處辦公室基本的維持費用，包括水電等等，其實都是例行性的支出。為什麼今天會增列在這裡？主要是過去在編列

的時候，這筆費用是放在機場捷運的工程管理費之下，到今年為止，是機場捷運最後一年計畫的費用，明年已經不能再編列了，所以就把剛剛那 3,600 萬元移到興建工程管理，才造成這部分預算增加。

其次，有委員關心機場捷運現在已經通車了，負責的捷運工程處為什麼還需要那麼多人？其實機場捷運雖然在今年通車，目前還有很多後續營運期間異常狀況有待處理，而且我們和執行合約的丸紅公司還有很多合約上的爭議必須處理，雖然經費沒有編了，但是這些工作都還是要繼續進行，這是第一點。第二、捷運工程處未來會是什麼一個情況？前瞻預算通過後，有很多鐵路工程的計畫需要辦理，目前大概已經確定的是，捷運工程處大概從這個月開始就要接辦嘉義市鐵路高架工程，所以，這個工程處還是要繼續維持，前面報告的臨時人員和基本維持費還是要繼續編列，在此建議委員會免予刪除。

主席：剛才胡局長的意思是，增加的部分是從以前的工程管理費移過來的，還是在機場捷運的預算內，只是今年是最後一年了，所以要移到這邊來。

鄭委員寶清：局長說明之後，我們表示支持，請提出書面報告，免予刪減。

主席：那凍結呢？

鄭委員寶清：不要了。

主席：請葉宜津委員發言。

葉委員宜津：對不起！因為剛才去國防委員會質詢，我的提案已經處理過了，我尊重委員會作的決議，但是我還是要提一下，就是第 69 案路政司補助警報裝置及視野裝置雷達系統，因為光是到 105 年，我們的大型車輛就有 20 萬輛，這項補助只補助 5,000 輛，數字很明顯的就是太少了，而大型車輛造成的交通事故傷亡都非常嚴重，所以我們一直在鼓勵業者要裝設這些新科技設備，但是全額補助 2,000 輛，8 成補助 3,000 輛，以 20 萬輛來講，這當然是少數，我們若要鼓勵多一點的車輛裝設，只怕沒有不怕少啦！只要業者願意裝設，我們都予以補助，但是錢少一點，這樣不是很好嗎？我不是要刪你們的預算，有些車輛你們全額補助，有些車輛就全部要自費，這樣難免也會落人口實，有圖利特定對象的嫌疑，我覺得不太妥當。所以我建議路政司，降低補助金額，但是只要願意改善的業者，我們都予以補助，我認為這樣比較好。司長，可不可以答應？

主席：請司長說明。

陳司長文瑞：其實大型車輛視野輔助系統非常重要，部裡面是多管齊下，我們對於政府部門，包括經濟部國營會轄下的台電、中油自己要裝設，對公務部門也有要求，現在法規明定兩年後所有的車輛都要裝設，有一個緩衝期，在這兩年過程中我們作一些補助。委員所指教的額度部分，我們會作一個檢討，因為在當初的規劃中，本來是想用補助鼓勵業者優先裝設，另外規定兩年的緩衝期，希望從今年開始就有業者可以提早來做。

葉委員宜津：主席，他這樣的說明讓我更覺得路政司不應該全額補助或補助 8 成，兩年後每輛車都要做，為什麼只給 2,000 輛全額補助、給 3,000 輛 8 成的補助？其他 19 萬 5,000 輛為什麼沒有補助？

主席：葉委員，第 69 案剛才我們已經處理過了，其實作法上還有很大的改進空間，葉委員講得有道理。

葉委員宜津：這樣啦！我會再提，雖然已經處理過了，我認為應該馬上作這樣的更改，要不然我對預算有意見。

主席：你們這個計畫如果做到大部分的車輛不去裝設也沒有意義嘛！那這部分，請向委員請教，看怎麼樣才能更周全一點。

葉委員宜津：我贊成鄭寶清委員所說的，作一個主決議要求路政司一視同仁的補助。

主席：那麻煩委員寫一下，主決議我們待會處理。

如果各位對於第 93 案至第 99 案沒有意見，我們就把各案併入第 93 案，改為決議案，提案人也一併列入，請交通部提出書面報告後，始得動支。

現在處理第 4 章，第 100 案和第 101 案併案，第 102 案和第 103 案併案，對於航港業務的管理及執行，請問各位有沒有意見？

謝局長謂君：跟委員報告，有關海運產業發展政策 76 萬 5 千元，確實是航港局的核心業務，據我所知，運研所的港灣技術研究中心沒有在辦這項業務，這個案子最主要是要因應國際海運快速變化的趨勢，包含海運聯盟、船舶大型化、國際海事法規，我們要依這些趨勢來研擬本局主管法規，是重要的修法參考依據，這是第一點。

第二、有關航政業務滿意度調查的 50 萬元，我剛剛有報告過，葉宜津委員也特別提到把統計處和航港局的報告提供給他參考就可以了，所以本案我們建議免予刪除。

主席：是哪一個案子？

葉委員宜津：第 100 案。

謝局長謂君：第 100 案和第 101 案。

主席：好，葉委員，可以嗎？

葉委員宜津：可以。

主席：就是不刪除了。

請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我的是第 102 案，關於基本行政作業維持項下設備及投資的部分，今年比 106 年度增加滿多的，其中你們提到建築及設備費增加了 8,000 多萬，系統開發費也增加了很多，但是沒有細項及其必要性，可否先說明一下？

主席：請謝局長說明。

謝局長謂君：先講耐震補強的部分，因為航港局轄下有 13 棟危險建築物，包括台中港 8 棟、基隆港 3 棟、蘇澳港 2 棟，主要是提供給港警、港消單位使用，為了保障港警、港消的安全，所以依照行政院建築耐震補強方案進行耐震補強。有關系統開發費，過去包括燈塔、浮標燈桿等等，都是目視的，從今年開始我們想加入電子導航、AIS 系統（船舶定位管理系統），將來對於船舶、救難的資訊掌握就可以更為確實。這部分對於船舶、船員的安全非常重要，敬請委員支持。

主席：本來沒有電子相關的系統，那就看燈塔嗎？

第 100 案至第 103 案都沒有刪除、凍結及書面報告，那就不處理了。

現在處理第 104 案，委員會建議我們通案保留，等下面的案子再一起來處理。

現在處理第 105 案至第 112 案，有刪減案及凍結案，我們併案處理，請臺鐵局何副局長說明。

何副局長獻霖：有關高雄機場遷建潮州的案子，之前沒有進度及執行度不好的原因，就在於土地徵收的問題，今年 8 月份我們已經將土地全部徵收完畢，下個月就會決標及動土，而建築物的部分也將在年底決標，由於這個案子已經在執行，我們建議能免予凍結。

針對購車的 4 個案子，之前有幾次流標，我們經過檢討也改變了招標方式，就是採取最有利標。第一次的評審委員會已經開完，並送至台銀採購去辦理採購中，其中比較快的就是 500 型區間車的部分，現在已經公開閱覽過，最近就會辦理採購案。這 4 個案子都會在 107 年的上半年決標，因此拜託委員不要凍結，以使我們可以儘快買到車輛來汰換。

有關 6 年安全行車計畫的部分，這部分也經過幾次沒有廠商投標，我們會加以檢討，並調整一些採購策略。另外，有幾個大案子都因為土地徵收問題而尚未解決，現在大部分都可以解決了，明年度就會進入工程的高峰期，因此我們建議委員不要凍結，讓我們可以順利走下去。

主席：是不是什麼都不要呢？

陳委員素月：本席可以接受你的說明，但要提出書面報告。現在處理到哪幾案呢？

主席：現在是處理第 105 案至第 114 案。

陳委員素月：剛才有提到 6 年行車安全改善計畫的執行率偏低，由於沒有廠商來投標，針對目前的狀況及未來預計的進度，請你們提出一份書面報告。

何副局長獻霖：好，我們就提書面報告。

主席：第 112 案不凍結，但要提書面報告。

請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：我提的是第 107 案，目前公共運輸的占比非常低，我們也不斷再推動節能減碳，目前全國公共運輸的占比是 18.1%，至 114 年才會提高到 30%，交通部將會一直加強公共運輸建設。由於執行率這麼低，比如近 5 年公共運輸運具次數的占比，從 101 年的 17.5%到 105 年度也不過是 18.1%，還增加不到 1%，因此本席的提案是凍結 200 萬元，

主席：如您所寫的 114 年度占比要達到 30%，這大概做不到啦！

徐委員榛蔚：這是交通部講的，並不是我講的。

主席：以前都寫得很漂亮！

徐委員榛蔚：114 年要提高到 30%。

主席：交通部有這樣的目標嗎？

李委員昆澤：交通部在之前的施政報告有提出這樣的問題，到底是 23%或 30%呢？

主席：我記得部長說不容易提升，因為已經達到瓶頸了。

李委員昆澤：減碳是重要目標，我們有簽訂巴黎氣候協定，最主要還是在努力推動電動車的方向，當時也有要求部本部的相關單位要多推展電動車。軌道建設在節能減碳是一種綠能運輸的方式

，所以應該要大力去推廣，尤其是花東及我的故鄉—宜蘭，都有很重要的交通運輸路線。本席一直要求交通部要改善相關的服務效能及訂票系統，以解決一位難求的現象。我們希望能夠推動綠色大眾運輸載具，這部分就儘量不要刪減，因為減碳及推動大眾運輸都是很重要的工作。

徐委員榛蔚：其實我只是凍結並沒有刪減，看可不可以提出相關報告呢？

李委員昆澤：同意，必須提出書面報告。

主席：這幾案有關刪減部分就不予刪減，李委員昆澤的第 110 案是凍結 1,000 萬元，第 111 案則是凍結四分之一，請問要如何處理呢？

李委員昆澤：第 110 案是希望台灣軌道及相關產業的發展能夠具有前瞻性，最主要是要扶植國內的產業，以達到國車國造的目標，我建議凍結 1,000 萬元，但可以同意改為書面報告。

主席：沒問題，第 110 案就按照李委員昆澤的意見修正通過。

本席建議第 111 案不刪減，但要凍結五分之一，並於 3 個月內向交通委員會提出書面報告。

李委員昆澤：我也建議不刪減，我們要儘快督促他們落實及推動行車安全 6 年改善計畫，因為今年已經出軌 7 次啊！針對有關行車安全的排水、邊坡及落石偵測等問題都非常重要，有關人力不足的現象也請交通部要趕快去改善。現以巡道班人力嚴重不足為例，在編制上有人負責看有沒有車輛或要進行施工等，臺鐵員工可說都是非常辛苦的。因為路基鬆軟或枕木有問題而出軌，本席要求臺鐵不能再發生這種狀況，所以 6 年行車安全改善計畫也是非常重要的工作。

主席：如果預算給了，工程也做了，假使你們不能做到安全，還推說是發包發不出去等原因的話，這樣實在是說不過去啊！

請葉委員發言。

葉委員宜津：我非常支持李委員昆澤有關國車國造的概念及在地產業的發展，有關扶植本土汽車產業的部分，交通部在扶植及補助很久之後，現在卻連一個引擎都造不出來，這會讓國人搖頭啊！交通部的補助應該要公平及有效，因為預算都是民脂民膏，本席認為現在要發展及補助的部分應該是綠能車，不是只有電動機車而已，交通部還一直停留在補助電動機車的階段，大家都已經發展到無人車（自駕車）了，相關補助應該更有前瞻性，也希望能有更大的進步才對。

主席：這是長期的政策方向，你們必須與經濟部多去研究新科技。

第 105 案至第 112 案就不刪減嗎？

徐委員榛蔚：我在此幫忙說明林委員麗蟬的第 108 案，即臺鐵整體購置及汰換車輛計畫凍結 1 億元，現在政府的政策是新南向，將會有很多東南亞的旅客及移工，而火車又是大眾交通工具非常重要的載具，在推動友善購票環境時，交通部針對增設網路訂票系統，還有一等站以上級別的自動售票系統，你們應該增加東南亞語系，所以對此要提出檢討報告。

何副局長獻霖：剛才已經有答復過，有關新設的自動售票系統及網路的部分，我們會將新南向政策的語言放進去，不過舊的系統就很困難去做了，由於我們在 107 年就要執行，所以希望不用凍結預算。

主席：大家對大方向是一致的，這並沒有什麼問題。

李委員昆澤：大家都支持這個案子。

徐委員榛蔚：新購票系統何時會好呢？

何副局長獻霖：預定 107 年至 109 年要執行完畢，舊的還沒有辦法淘汰，但在 107 年會有 472 台會換新的。

徐委員榛蔚：提書面報告。

何副局長獻霖：我們會提書面報告。

主席：本案不凍結，他們該做的都做的，大家對大方向也是一致的。

李委員昆澤：我們都支持多元及友善的購票環境。

主席：第 105 案至第 112 案就不刪減，第 108 案不凍結，其餘的凍結案都是五分之一，提出面報告後始得動支。

李委員昆澤：我們尊重召委。

主席：處理第 113 案，這也是林委員麗蟬的提案。

徐委員榛蔚：第 113 案也是林委員麗蟬的提案，剛才是臺鐵的，現在是高鐵的，意義是一樣的。

主席：大家都一致，本案是不是就不處理呢？之前林委員麗蟬的提案，如果要提書面報告就都整併在一起，臺鐵及高鐵有需要服務新住民、移工及東南亞的觀光旅客，這部分都要一併提出書面報告。

李委員昆澤：交通部應該去推動多元及無障礙的友善購票環境。

主席：對這部分都有做過說明。

現在回頭處理第 104 案，請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：剛才我有提到這不是地方建設，而是地方非常有需要的部分，因此本席建議本案不予刪除。

主席：第 104 案不予刪除。

現在處理第 114 案。

林委員俊憲：為什麼執行率這麼低，這筆錢的金額非常嚇人，其中 4 項計畫的執行率都未達 7 成，一般的狀況都是沒有錢去做事情，現在是給錢卻不會執行！我非常不滿意臺鐵的控管，這筆預算就凍結四分之一，請臺鐵對本工程的審議及計畫提出報告。

主席：第 114 案是北捷的部分。

魏科長瑜：捷運部分有台北捷運及新北捷運，是否容許讓兩個機關來……

鄭課長安良：在進度上，由於涉及用地取得與徵收的部分，這幾年都是採市價徵收，因此我們跟民眾會多做溝通及協調，當然進度就會有一些落後，現在工程已經……

林委員俊憲：還有你們承包商的財務出問題，才會經常演出這種戲碼，得標廠商到現在倒了沒？

鄭課長安良：現在正積極趕工當中。

主席：他不曉得承包商的財務有問題，柯市長說捷運是錢坑，是不是乾脆不要做呢？

鄭課長安良：計畫一定要執行完成，這樣才能建構整體路網來達成效益。

主席：不是路網就是錢坑，你們市長不是這樣講的嗎？

林委員俊憲：交通部對這種狀況有沒有辦法呢？錢是我們出的，他們去發包卻做成這樣！

鄭委員寶清：我支持林委員的案子，報告後再來處理。

主席：好，提書面報告。林委員，要不要凍結呢？

李委員昆澤：提書面報告。

林委員俊憲：趕快完成，柯 P 無所不能，怎麼還做不起來呢？

主席：第 114 案不凍結，提出書面報告後始得動支，請交通部彙整一下，也請市政府不要亂講話，我很嚴肅跟你們講，這不是在開玩笑。

現在處理第 115 案及第 116 案，請謝局長說明。

謝局長謂君：這是偏遠地區的交通建設，金門及馬祖的港埠工程已經陸續發包及施工，如果凍結國內商港二分之一的預算，恐怕會造成支付施工廠商的款項無法撥付，屆時可能發生履約上的爭議，我們建議本案能免予凍結該項預算。

第 116 案是有關金門的部分，而比較大額的預算就是水頭港大型旅客服務中心的工程，目前已經公告上網，金額一共是 22 億元，公務補助 18 億元，縣政府自籌 3 億多元，這個案子已經完成規劃設計，目前正在發包施工，它只要開始施工，就需要大量的經費，所以希望能夠免予刪減。

主席：第 115 案、第 116 案兩案都是凍結五分之一、提書面報告。

決議案及臨時提案的部分稍後逐案處理。

現在回到第 1 頁之前有保留的 3 個部分，紅字的部分麻煩委員看一下，就是通案的部分，也麻煩請交通部再看一下，看看有無個案處理的部分要合併。

處理第 8 案及第 9 案。

李委員昆澤：我們一直要求交通部要保障勞務承攬勞工的權益，要求廠商做好勞工權益的保障，因為過去我們看到很多外包廠商對於勞務承攬的勞工極盡苛刻，本席認為，不能說外包跟你們是無關的，總之，這個部分我可以同意凍結十分之一並向本委員會提出書面報告。

吳司長舜龍：要跟委員報告一下，就是數目上有點問題。

主席：人力數字？

吳司長舜龍：交通部及各單位勞務承攬的人力只有 134 名，總費用是 6,473 萬 8,000 元整，可能之前我們提供的資料不是很完整。

李委員昆澤：那是你們的問題。

主席：所以一個人一年大概就是 50 萬元不到，難怪李委員覺得你們在苛刻這些勞工。

吳司長舜龍：我們會按照相關法律去辦理，基本上，平均工資大概是 2 萬 2,000 元。

主席：所以這就是苛刻勞工。

吳司長舜龍：但因為裡面有些是保全、有些負責清潔，所以薪資結構不太一樣。

李委員昆澤：過去幾年來我們都有要求你們要督導改善，況且這是你們提供的資料啊！

吳司長舜龍：228 人是包括了派遣人力。

李委員昆澤：你們沒有寫清楚，只寫了勞務承攬。

吳司長舜龍：對不起！我們提供的資料不夠完整。

李委員昆澤：對不起是應該的。

吳司長舜龍：是。

主席：次長應該有聽到他們的平均薪資，若管理公司再抽一手，他們可能領不到兩萬元喔！請你們仔細想一下，到底說出來的這個數字是對還是不對？

吳司長舜龍：對。

主席：政府帶頭勞務承攬、使用派遣人力，然後管理公司再抽一手，你們知不知道他們最後到底領到多少錢？

吳司長舜龍：保全人員大概可以領到 4 萬元，清潔人員則是可以領到 2 萬多元，總之，每種勞務承攬的情況不太一樣。

李委員昆澤：因為現在派遣人力有一個基本基準的限制，所以很多都用勞務承攬，對於這種偷天換日的手法，本席真的很不能同意，對於勞工權益也會造成很多問題，所以就這樣處理，而我們也會繼續要求。

吳司長舜龍：我們在書面報告中會予以詳細報告。

李委員昆澤：好。

主席：所以就是凍結十分之一……

李委員昆澤：還有提書面報告。

主席：次長，其實李委員去年就有要求這個部分，而且看起來是政府帶頭壓低薪資，如果政府是用兩萬多元請人家來工作，為何民間要超過政府的薪資呢？所以請你們把這部分的工作類別、實際領到的薪資及管理公司到底抽了多少等等，全部列出來給我們參考，好不好？

吳司長舜龍：沒有問題，因為這個部分包括高鐵局、鐵工局還有航港局等，我們會加以彙整然後報上來。

主席：這是應該的。

吳司長舜龍：好的。

王次長國材：就是剝削差額的部分，還有我們給的薪水到底有沒有很低等等的數字，總務司會彙整所有交通部這方面的資料，然後 2 個月內提供給委員。

黃委員國書：就是最後勞工領到的實質所得到底合不合理，我們想要了解的是這個，再來就是承包的廠商到底獲得多少利潤，這些我們也都想要了解。當然也包括要進行檢討，看看未來是否還要繼續使用派遣的方式以解決勞力的問題。

主席：李委員，可以嗎？

李委員昆澤：可以。

主席：接下來處理第 10 案、第 11 案。請說明。

王主任穆衡：這些案子跟剛才談的智慧運輸是一樣的，至於為什麼會增加，方才已經做了說明，而且也做成了決議，就是刪減 1,000 萬元，所以這個地方是否就比照……

李委員昆澤：是科目還是委辦費？

王主任穆衡：委辦費。

主席：方才的 1,000 萬元是讓他們自行調整。

王主任穆衡：都是委辦費的部分。

李委員昆澤：相較於 106 年度，增加的幅度高達 30%。

王主任穆衡：今年是第 1 年，只有 4 個月的執行期，明年的執行期則是有 12 個月，所以時程上……

主席：就是有今年 4 個月、明年 12 個月的差別。

李委員昆澤：就刪減 1,000 萬元。

主席：方才 1 億 6,000 萬元刪了 1,000 萬元，這裡則是全部 3 億 7,000 萬元，所以要刪……

王主任穆衡：跟委員報告，現在這個科目是交通部所有的委辦費，跟往年比較增加的就是智慧運輸這一塊，其他的雖然不歸科顧室管，但他們的經費大概就是繼續維持，然後有稍減一些，所以是否可以不要重複刪減，畢竟方才那個地方已經刪了 1,000 萬元了？

主席：方才 1 億 6,000 萬元刪了 1,000 萬元，這裡則是全部 3 億 7,000 萬元，所以加起來刪 3,000 萬元好不好？

李委員昆澤：你們有沒有問題？

王主任穆衡：這實在是有困難。

李委員昆澤：不是不行，而是有困難？

王主任穆衡：因為這個地方是整個交通部委辦計畫的大項，如果大家覺得委辦費有增加，那是因為智慧運輸這一塊的關係，方才智慧運輸經過大家的檢討，認為應該刪 1,000 萬元，而這邊應該就不要再刪了。

主席：對，1 億 6,000 萬元刪了 1,000 萬元，這裡則是全部 3 億 7,000 萬元，所以整個刪 3,000 萬元。

張處長信一：其他的委辦費都是秉持撙節的原則，因為整個行政院的體系大家都了解，對委辦費都是會有意見的，所以我們都是在撙節的，但這裡是因為我們要推動智慧運輸，所以特別加強，然後又有所謂 4 個月、12 個月的問題，所以當時增加的經費比較多都是用在智慧運輸上，現在若減列 3,000 萬元，然後方才也提到還是需要那麼多的經費，那就變成要減到其他單位的經費上，但其他單位的經費本來規模就不大……

李委員昆澤：刪 2,000 萬元。

王主任穆衡：這個是包含其他所有單位的委辦計畫……

李委員昆澤：刪 2,000 萬元有沒有問題？

主席：方才刪 1,000 萬元，現在只是再多刪 1,000 萬元而已，而且也跟你們無關啦！不是因你們而拖累的。

王主任穆衡：我不希望因為我們而害了大家。

主席：不會啦！這是你們職責之所在。

第 10 案、第 11 案就統刪 2,000 萬元，你們再自行調整。

接下來處理第 12 案至第 15 案。

請黃委員國書發言。

黃委員國書：政府的政策是鼓勵電子會議，減少一些國內差旅費，明年這部分你們編了 3,000 多萬元，但是 105 年決算數只有 2,600 多萬，所以我覺得預算還是有減少的空間，就算不要鼓勵電子會議，就決算來看，你們還是應該要減列，所以本席的案子是建議減列 400 萬元，其餘凍結五分之一。

主席：400 萬元就等於 13%。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：我的看法跟黃國書委員是大同小異，因為按照去年的決算數，他們實際上也用不到那麼多，再加上現在鼓勵電子會議，以提高行政效率，所以本席建議刪除五分之一。

主席：其實黃國書委員刪的 400 萬元大概就是回到 105 年決算數的水準。

陳委員素月：稍後就是尊重主席的裁示，這部分我沒有堅持。再來，因為稍後我有一個協調會要開，所以在此先針對民航作業基金表達一下意見。

主席：陳素月委員有事要先離開，所以先請他針對其他預算部分所提的案子來做發言。

陳委員素月：就是針對航警局，我有一個提案就是全數凍結，不過早上局長有特地來拜訪、說明，所以我不堅持全數凍結，改為凍結五分之一，基本上，我還是希望他們能夠依據預算法及組織法，回歸到內政部去檢討並編列這筆預算，也希望他們在各項業務的執行上，能夠達到我們要求的標準，因為昨天質詢的時候我也有提到，破獲毒品是靠儀器，萬一我們使用的是劣質的儀器，像去年 7 月底就發生了採購弊案，因此，萬一儀器沒有辦法檢查出來，這些毒品是否就流入國內了？其後果真的是很可怕，而且以前到底有沒有毒品就是這樣流入國內的，也許會有，畢竟現在毒品十分泛濫，所以這部分絕對不能馬虎及鬆懈，所以在你們這個單位該負責的部分，應該要非常的明確，以上是關於民航作業基金的部分。

主席：請湯副局長說明。

湯副局長明珠：X 光機的弊案是發生在 103 年，這幾年所有的採購都是採委員會制以及用很嚴謹的程序來進行，所以我們是有做修正的，這幾年應該是不會有問題的。至於查察有疏漏的部分，其實 X 光機也有查出來，但有時那是放在金屬裡面，所以必須打開來才可以很確定裡面的東西，畢竟有時裡面可能是粉末，也有可能是毒品，所以必須做侵入破壞性的檢查。基本上，我們的同仁都非常的認真，委員可否肯定一下同仁的努力，就是凍結十分之一？

陳委員素月：好。但稍後還是尊重主席的裁示。

主席：後面再來處理。

陳委員素月：還是要有書面報告。

湯副局長明珠：是的。謝謝委員。

主席：媒體報導說你們 X 光機有查到夾層，所以是海關那裡不處理的，是嗎？

湯副局長明珠：我們有查到那是「未明」，必須要再詳細檢查。

主席：有可能有夾層，但是由海關去決定要不要破壞檢查？

湯副局長明珠：是要再做詳細一點的檢查，但進口貨物的權責是在海關，並非航警局。

主席：好。請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：報告召委，你不給大家休息 20 分鐘吃個飯嗎？

主席：這個案子處理完畢就休息 20 分鐘吃便當。資深就是不一樣，不像我都不幫大家考慮的。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：因為方才有對陳素月委員做了彈性的處理，所以我要拜託一下。

主席：沒有問題。

葉委員宜津：就是司法及法制委員會監察院的預算要開始審查了，所以我要過去那邊。再來，其實就是軌道中心預算動支的問題，就是第 123 案，這部分其實之前都已經質詢過了，就是先送出組織法草案，預算才可以開始動支，而他們也表示組織法草案快送出來了，所以我可以接受凍結，但不是要刪除，就是送出組織法草案後，預算才可以動支。

另外，關於第 122 案，之前我問過他們，他們也同意了，所以應該沒有什麼窒礙難行的地方，的確，不能一國兩制，就是有的監理站可以，有的監理站不可以，而且已有收取的，還是要趕快還給人家，好不好？

主席：葉委員要先離開，所以這兩個案子你們先說明一下。我們先處理第 123 案。

在場人員：第 123 案就依照葉委員的意見。

主席：好，那第 122 案呢？

陳局長彥伯：第 122 案也沒有問題。

葉委員宜津：好的，謝謝。

主席：我們現在回頭處理第 12 案至第 15 案，方才黃國書委員及陳素月委員建議減列 400 萬元，請張處長說明。

張處長信一：第一，我們 105 年度的決算數的確比較少，也比當年的預算數少，主要的原因是航港局國內旅費用的比較少，而今年在編列的過程中，其實已經先行減下來了，而今年之所以增加主要有兩個原因，一個是高鐵局有一些原來是編在工程管理費，現在則是改編到一般國內旅費的部分，金額是 191 萬元……

主席：為了桃機？

張處長信一：是。因為有一些人事、工程……

主席：是這樣子的嗎？

張處長信一：對，局長可以補充說明，總之，原來是編在工程管理費中。

主席：現在改到這裡來？

張處長信一：對，是為配合其人力編到我們一般正式……

黃委員國書：現在沒有工程管理費了？

張處長信一：因為桃機的部分結束了。

黃委員國書：所以人員就回來了？

張處長信一：另外，就是我們今年有很多特別預算，尤其是軌道的部分，有很多是要到現場去協助地方的，所以旅費是有增加一點，可是整個預算數比 105 年度、106 年度都還要減少，就是淨減

200 多萬元，再加上方才的 191 萬元，等於淨減了 400 多萬元，所以懇請委員不要再減列了。

主席：就是去年有編列，但是沒有用到那麼多，而今年是因為有改列到這邊……

黃委員國書：那就刪 200 萬元，其實委員都有滿類似的提案，就是希望鼓勵電子會議，所以希望在預算上可以看到這樣的目標，但你們方才說明的理由我可以接受，所以刪減 200 萬元應該還算合理。

主席：有些工程是要場勘的。陳委員可以嗎？

陳委員素月：可以啊！

主席：所以第 12 案至第 15 案就統刪 200 萬元。

黃委員國書：沒有凍結！

主席：我們就休息到 13 時 20 分再繼續審查。現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，回頭處理第 56 案，文字要怎麼修正？

陳司長文瑞：第 56 案是要提出書面報告後始得動支，但委員提案最後一句是「待舊山線全線復駛計畫通過後始得動支」，這個會有點矛盾，剛剛也向委員報告了，委員建議我們要完成與苗栗縣政府的協調，這個部分比較難。

主席：文字要怎麼修正？

陳司長文瑞：我們願意邀集苗栗縣政府與台中市政府協調，但如果要完成可能要拖很久，我們可以先進行協調。

王次長國材：現在是二個地方政府的問題，不是我們的問題。

主席：這個案子剛才凍結的狀況是如何？TW-NCAP 部分要提專案報告嘛！

陳司長文瑞：剛剛是凍結十分之一提書面報告。

主席：你是說舊山線的部分嗎？

陳司長文瑞：對，舊山線的部分，委員提案是凍結本科目 600 萬元，現在就是 600 萬元的十分之一，提書面報告後始得動支。因為前面凍結的那個 900 萬元是要提專案報告，這個沒有問題。

主席：好，第 56 案就修正為「爰此，凍結本科目十分之一……

陳司長文瑞：交通部積極協調地方政府，提出書面報告後始得動支。

主席：好，就這樣，請交通部積極協調地方政府，提書面報告後始得動支。

陳司長文瑞：謝謝召委。

主席：因為在場委員不足，無法決議，對於接下來的案子與民航局的部分，請趁此時間再去溝通一下。

請幫忙找一下鄭寶清委員，陳雪生委員全權委託他了。

對於第 56 案的部分，洪慈庸委員表示還需要溝通，所以有關於文字部分，等你們與洪委員溝通完畢後，我們再來處理。

現在繼續處理決議案。現在處理第 117 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 117 案照案通過。現在處理第 118 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 118 案照案通過。現在處理第 119 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 119 案照案通過。現在處理第 120 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 120 案照案通過。現在處理第 121 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 121 案照案通過。現在處理第 122 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 122 案照案通過。現在處理第 123 案。

張處長信一：有關第 123 案，最後一行「於該中心組織法於立法院通過前，不得執行該筆預算」修正為「於該中心組織法送立法院前，不得執行該筆預算」。

主席：第 123 案末二行修正為「於該中心組織法送立法院前，不得執行該筆預算」，第 123 案修正通過。

現在處理第 124 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 124 案照案通過。現在處理第 125 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 125 案照案通過。現在處理第 126 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 126 案照案通過。現在處理第 127 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 127 案照案通過。現在處理第 128 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 128 案照案通過。現在處理第 129 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 129 案照案通過。現在處理第 130 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 130 案照案通過。現在處理第 131 案。

張處長信一：是否可以改為提書面報告？

主席：鄭委員，第 131 案是否可以改為提書面報告？

鄭委員寶清：好。

主席：第 131 案修正通過。現在處理第 132 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 132 案照案通過。現在處理第 133 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 133 案照案通過。現在處理第 134 案。

張處長信一：能否改為三個月內向交通委員會提出書面報告？

主席：好，第 134 案修正通過。現在處理第 135 案。

張處長信一：第 135 案是否改為一個月內向交通委員會提出書面檢討報告。

主席：一個月？

張處長信一：本來是三個月，跟委員報告過，一個月內向交通委員會提出相關檢討報告。

主席：好，第 135 案修正通過。現在處理第 136 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 136 案照案通過。現在處理第 137 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 137 案照案通過。現在處理第 138 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 138 案照案通過。現在處理第 139 案。

張處長信一：這與葉委員的案子一樣，要修正為於該組織條例送立法院前，不得執行。

主席：那就將第 139 案併第 123 案。

現在處理第 140 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 140 案照案通過。現在處理第 141 案。

張處長信一：希望將文字修正為「爰要求交通部於兩個月內將鐵路重大事故調查報告公開上網，並請交通部函請直轄市主管機關公布捷運重大事故調查結果，以恢復民眾對於我國軌道運輸事故調查之信心」。因為有中央的也有地方的，中央的部分是兩個月內將鐵路重大事故調查報告公開上網……

鄭委員寶清：叫他們把摘要本送給立法委員。

主席：鄭委員另外要求你們也把書面資料送給委員會及各委員。

鄭委員寶清：不需要這麼多，摘要就好。

主席：第 141 案照上述建議修正文字修正通過。現在處理第 142 案。

何副局長獻霖：第 142 案「臺灣鐵路管理局盡速研議臺鐵部分公司化，並將相關辦情形以書面報告於半年內送交本委員會」修正為「臺鐵局盡速朝部分公司化研議」，剛才有向委員報告過，他同意這樣處理。

主席：第 142 案修正通過，末句修正為「爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局盡速朝部分公司化研議」。

現在處理第 143 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 143 案照案通過。現在處理第 144 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 144 案照案通過。現在處理第 145 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 145 案照案通過。現在處理第 146 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 146 案照案通過。現在處理第 147 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 147 案照案通過。現在處理第 148 案。

張處長信一：第 148 案建請改為書面報告。

鄭委員寶清：好，修正通過啦！

主席：第 148 案修正通過。現在處理第 149 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 149 案照案通過。現在處理第 150 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 150 案照案通過。現在處理第 151 案。

張處長信一：第 151 案的文字寫錯單位了，不是高速鐵路工程局，因為那是捷運的部分。

主席：哪一句？

張處長信一：倒數第三行。

主席：倒數第三行的「爰要求高速鐵路工程局」？

張處長信一：對，那是捷運的部分，應該是地方，或許可以寫成要求交通部。

主席：次長，修改為「爰要求交通部就預算執行不佳提出檢討」，可以嗎？

張處長信一：三個月內提出書面報告。

主席：這要要求誰？

王次長國材：要求交通部督促地方政府就預算執行不佳提出檢討。

主席：「爰要求交通部督促地方政府就預算執行不佳提出檢討」嗎？

周委員，他們說不是高鐵局。

周委員春米：那就交通部嘛！針對執行狀況不佳提出書面報告就好了。

主席：好，修正為「爰要求交通部就預算執行狀況不佳提出檢討」，第 151 案修正通過。

現在處理第 152 案。

張處長信一：建議改為書面報告。

主席：周委員，交通部希望改為書面報告，有沒有意見？

周委員春米：好。

主席：第 152 案修正通過。現在處理第 153 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 153 案照案通過。現在處理第 154 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 154 案照案通過。現在處理第 155 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 155 案照案通過。現在處理第 156 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 156 案照案通過。現在處理第 157 案。

張處長信一：是否可改為書面報告？

主席：好，第 157 案修正通過。現在處理第 158 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 158 案照案通過。現在處理第 159 案。

張處長信一：第 159 案希望改為二個月。

陳司長文瑞：有關第 159 案，希望改為「建請交通部觀光局於二個月內研議成立登山旅遊推動平台」，最後是「並於三個月內以書面方式向交通委員會報告……」。

主席：黃委員，可以嗎？

黃委員國書：好，可以，之前有跟我討論過了，沒問題，但希望你們要重視這件事情。

主席：好，除了照上述修正意見修正外，倒數第二行的「羽」要刪除。

第 159 案修正通過。現在處理第 160 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 160 案照案通過。現在處理第 161 案。

張處長信一：是否可改為「於六個月內研議」？

主席：這個是部長在詢答中有承諾的。

黃委員國書：六個月與半年不是一樣嗎？

張處長信一：提案是「三個月」。

主席：好，倒數第四行的「三個月」修正為「六個月」，第 161 案修正通過。

現在處理第 162 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 162 案照案通過。現在處理第 163 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 163 案照案通過。現在處理第 164 案。

張處長信一：文字修正為「儘速改善完畢，並提出改善期程及書面檢討報告，始得調漲花東線之票價」。

鄭委員寶清：這樣意思不是一樣？

主席：徐委員，有沒有意見？

徐委員榛蔚：好。

主席：第 164 案修正通過。現在處理第 165 案。

張處長信一：這與之前的案子一樣，希望修正為「於三個月內針對花東地區研議提出『定期包機』作法之書面報告」，是把一個月改為三個月。

徐委員榛蔚：這個我堅持一個月哦！

張處長信一：那改為「針對花東地區」可不可以？

徐委員榛蔚：如果針對花東地區，那就一個月，好不好？

張處長信一：是。

主席：文字要如何修正？

張處長信一：文字修正為「於一個月內針對花東地區研議提出『定期包機』作法之書面報告」，原來沒有限定範圍，是全部的定期包機。

主席：好，第 165 案修正通過。現在處理第 166 案。

張處長信一：第 166 案是否可以改為「於一個月內提出書面報告」？

主席：徐委員，可以將倒數第三行的專案報告改為書面報告嗎？

徐委員榛蔚：請把資料補充完備一點好不好？現在的資料不是很完備，好，他們把資料提供給我了，那可以改為書面報告。

主席：好，第 166 案修正通過。現在處理第 167 案。

張處長信一：第 167 案建議改為二個月內向交通委會提出書面報告？

主席：鍾委員，可以嗎？

鍾委員佳濱：好，可以。

主席：好，第 167 案修正通過。現在處理第 168 案。

張處長信一：文字上末句要加上「至補助額度用完為止」。

主席：第 168 案本來就有這個文字了，第 168 案照案通過。

現在先處理臨時提案，計 6 案。

請問各位，對第 1 案有無異議？

張處長信一：第 1 案建議修改為「請交通部於 106 年底前完成修改『公路汽車客運審議會設置要點』……」。

主席：你是說將「一週內」改為「106 年底前」？

陳局長彥伯：這個會依照鄭委員的意見去修正，但是請給我們一點時間。

主席：局長，這樣的狀況會變成直轄市變成當然委員，非直轄市在公路汽車這裡需要再加強的部分，反而沒有委員，所以是不是直轄市就一定成為當然委員的部分，你們要檢討一下。我個人認為你們應該針對委員會的配置，不然非直轄市就永遠都弱勢了，這樣不太對。

鄭委員，文字上是不是修正為「請交通部於 2017 年底前修改『公路汽車客運審議會設置要點』，整體考量全國直轄市及各縣市之需要……

陳局長彥伯：因為公路總局的部分是公路汽車客運，公路汽車客運現在由公路總局主管，但這個委

員會裡有全國性的交通考量，所以高速公路局也會在裡面，北高……

主席：他們現在要爭取的是這些當然委員的部分。

陳局長彥伯：剛才委員特別提到，其他六都是不是當然委員等等，我們也會去考量，因為有時候討論的議案與這些縣市是沒有相關的……

主席：他們不用來就好了！

陳局長彥伯：但因為是當然委員，所以就會有比例的問題……

鄭委員寶清：這要決定嘛，有需要的時候再決定嘛！

陳局長彥伯：是不是可以給我們彈性去處理，我們會朝這個方向來努力。

主席：你想要彈性處理，那文字要怎麼修正？

鄭委員寶清：交通部於年底前完成修改就好了。

主席：好，就這樣，鄭委員，不好意思喔！

陳局長彥伯：對，不需要特別針對哪個縣市。

主席：因為我一向認為不應該只獨厚直轄市。

第 1 案就照修正文字通過。

請問各位，對第 2 案有無異議？

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 2 案照案通過。

請問各位，對第 3 案有無異議？

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 3 案照案通過。

請問各位，對第 4 案有無異議？

張處長信一：第 4 案跟前面主決議的文字一樣，建議改為六個月。

主席：好，把三個月改為六個月，修正通過。

請問各位，對第 5 案有無異議？

張處長信一：第 5 案也跟前面的提案一樣，建議前面的一個月改為二個月，後面的兩個月改為三個月。

主席：好，照修正文字通過。

請問各位，對第 6 案有無異議？

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 6 案照案通過。

繼續處理民航局單位預算。報告委員會，有關民航局單位預算及民航基金之審查，我們就照委員會併案的順序來處理，如果沒有意見，我們先處理民航局單位預算。

現在處理第 1 案至第 4 案，併案審查。請問各位，有無意見？

鄭委員寶清：沒有。

主席：交通部有補充說明嗎？

林局長國顯：第 1 案至第 4 案都是要增列罰金罰鍰，而增列罰金罰鍰也要看狀況，第 1 案是增列 500 萬元，第 2 案增列 400 萬元，第 3 案增列 100 萬元，第 4 案增列 200 萬元，是不是建議增列 100 萬元？

主席：這 4 案都增列 100 萬元嗎？

林局長國顯：就是併案，是同一個案。

主席：只增列 100 萬元，各位委員有沒有意見？

鄭委員寶清：好啦！

主席：那就第 1 案至第 4 案併案處理，歲入部分因為是罰款，不是目的，我們就增列 100 萬元，請秉公執行。

林局長國顯：是。

主席：請問各位，對第 5 案有沒有意見？第 5 案是刪減 50 萬元，總共是 210 萬元。請交通部說明。

韓組長振華：因為興航的部分，其實也不是財務的問題，最主要是經理人沒有經營的意願，我們會加強財務的監理和對民航法的修法，建議是否可以不要刪減我們的業務費，因為業務費涉及到飛安，希望委員能夠支持，謝謝。

主席：針對復興航空嗎？

韓組長振華：是。

主席：講真的，它財務也沒有問題，臨時就不幹了，這要怪民航局也怪怪的。林委員，還要刪減 50 萬嗎？

林委員俊憲：這部分在民航法已經有修正了？

主席：對，今天送行政院……

林委員俊憲：今天院會已經討論過了，討論結果是怎麼樣？就是通過了嘛？

主席：增加罰款以及要求 60 天……

鄭委員寶清：那就不刪啦！

主席：第 5 案就不處理，好不好？

林委員俊憲：好。

主席：謝謝林委員。處理第 6 案凍結案。

林局長國顯：第 6 案沒有問題。

主席：第 6 案照案通過。

請問各位，對第 7 案有無異議？

林局長國顯：最後一行「經同意後始得動支」可否將「經同意」3 個字刪除？

主席：就是修正為「……提出書面報告，始得動支」，因為是人事費，不可能不發薪水。

林委員俊憲：好啦！

林局長國顯：謝謝委員。

主席：第 7 案照修正文字通過。

第 8 案、第 9 案及第 10 案同為加班費的部分，併案處理。

林局長國顯：因為目前很多連假，有些輸運甚至是無人機都有一些罷工的議題要處理，請委員維持加班費，不予刪除。

主席：沒有加班，加班費也發不出去。請問各位委員，加班費的部分是不是就免予刪除？

鄭委員寶清：好啦！

主席：第 8 案、第 9 案及第 10 案不予處理。

處理第 11 案。

林局長國顯：我們一般事務費只有 85 萬多元，這部分是員工的健康檢查費以及相關的業務費，是不是能夠支持不予刪除？

主席：健康檢查費也在裡面？

林局長國顯：是。

主席：鄭委員同意，本案不予處理。

第 12 案是有關特別費。鄭委員，既是特別費，局長就不好意思講了。

本案就不處理，好不好？第 12 案不予處理。

第 13 案和第 14 案併案處理，是有關國外旅費。

林局長國顯：第 13 案和第 14 案都是國外旅費，因為我們有非常多屬於保安年會或是危險物品查核的事宜，必須要去美國或是新加坡進行交流，另外有一些會議，因為我們不是 ICAO 會員，所以也必須透過這種雙邊交流才有辦法拿到資訊，建議讓我們保留。

鄭委員寶清：好啦！OK。

主席：各位對第 13 案及第 14 案有沒有意見？

鄭委員寶清：沒有。

主席：第 13 案及第 14 案不予處理。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：第 15 案至第 28 案是決議案，各位對第 15 案有無意見？

林局長國顯：可以辦理。

主席：照案通過。

處理第 16 案。

林局長國顯：同意辦理。

主席：照案通過。

處理第 17 案。

林局長國顯：沒有問題。

主席：照案通過。

處理第 18 案。

林局長國顯：可以。

主席：照案通過。

處理第 19 案。

林局長國顯：建議文字修正，將倒數第二行「專案報告」改為「書面報告」。

主席：鄭委員，可以嗎？

鄭委員寶清：好。

主席：第 19 案照修正文字通過。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：處理第 20 案。

林局長國顯：可以。

主席：照案通過。

處理第 21 案。

林局長國顯：沒有問題。

主席：照案通過。

處理第 22 案。

林局長國顯：可以。

主席：照案通過。

處理第 23 案。

林局長國顯：建議將最後一行「評估報告」改為「書面報告」。

鄭委員寶清：好啦！

主席：評估報告和書面報告有什麼不一樣？

林局長國顯：書面評估報告。

主席：那這樣就不要改了啊！難道是電子評估報告嗎？

林委員俊憲：書面報告可以亂寫，評估報告要有……

主席：不用改了啦！第 23 案照案通過。

處理第 24 案。

林局長國顯：可以。

主席：照案通過。

處理第 25 案。

林局長國顯：本案涉及到要跟桃機和桃園市政府協調，這可能要由桃園市政府提出來，所以建議在倒數第三行「要求交通部民航局」後面加上「協同桃機及桃園市政府檢討研議」。

主席：照修正文字通過。

林局長國顯：謝謝。

處理第 26 案。

林局長國顯：可以。

主席：照案通過。

處理第 27 案。

林局長國顯：可以。

主席：照案通過。

處理第 28 案。

林局長國顯：沒有問題。

主席：照案通過。

接下來處理民航基金。報告委員會，我們是否也照委員會建議的併案審查表處理？

鄭委員寶清：好啦！

主席：處理第 1 案。

林局長國顯：第 1 案可以辦理，不過早上有向召委報告過，因為這涉及到桃機的分配款要給我們，早上是建議可否列 3,000 萬元？

主席：好，第 1 案歲入增加改為增列 3,000 萬元。照修正文字通過。

處理第 2 案。

林局長國顯：建議第 2 案倒數第三行改為「爰此凍結相關預算 1／5，待民航局三個月內……」因為勞務承攬其實是行政院的政策，我們也是配合來執行。

主席：好，我們從早上審查預算到現在的建議是五分之一，是不是就照林局長的修正文字通過，好嗎？

鄭委員寶清：好。

主席：第 2 案照修正文字通過。

第 3 案及第 4 案併案處理。

林局長國顯：第 3 案及第 4 案剛才處理過了，十分之一……

主席：針對第 3 案及第 4 案，剛才航警局副局長有向陳委員素月說明，文字要怎麼改？

湯副局長明珠：凍結十分之一，提書面報告。

主席：好，凍結十分之一，提書面報告後始得動支。這樣可以嗎？兩案併案，提案人也併案，好不好？

鄭委員寶清：好。

主席：處理第 5 案。

林局長國顯：第 5 案和第 17 案是同一案，是不是併案處理？

主席：好，第 5 案和第 17 案併案審查，提案人也合併。

林局長國顯：本案是有關郵電費，請主任說明。

郭主任忠華：郵電費牽涉到我們總台對一些飛航計畫、飛航資料的提供，以及航機管制員和國外區管中心的聯繫，這都有衛星電話和數據線路的架設，請委員支持。

林委員俊憲：你剛才講的那些事情，去年你們都沒有做嗎？

郭主任忠華：本來就有在做。

林委員俊憲：既然原本就有做了，為什麼突然間多出 1,000 萬元呢？因為去年決算只有 7,800 萬元，今年編了 8,900 萬元，現在大家都在撙節郵電費，你們多了 1,000 萬元耶！

林局長國顯：今年的執行率已經到 93%，所以大概幾乎 8,700 多萬元用得差不多了，因為流量確實有增加，去年的流量是 163 萬元，前年是 150 多萬元。

鄭委員寶清：不是啦，剛才你們講，你們到年底一樣要 8,900 多萬元，是不是？

林委員俊憲：8,700 萬元啦！

林局長國顯：是。明年是編 8,900 萬元，我們預估值……

林委員俊憲：再講一遍，增加的部分是用在什麼地方？為什麼會增加？

黃總臺長麗君：我們明年桃園會興建一個塔台，塔台需要測試，所以明年會增加一筆測試的經費，新塔台建好之後，舊塔台的費用就可以刪除。

鄭委員寶清：什麼意思？這兩者沒有關係吧？

黃總臺長麗君：塔台有很多資訊需要做測試，比如飛機飛到哪裡，相關的測試費和網路費，還有通話費……

林委員俊憲：測試費會另外編吧？我是在講郵電費！

黃總臺長麗君：對，就是在郵電裡面，報告委員，這是有關數據通信。

黃委員國書：這是郵電費耶！

黃總臺長麗君：電是水電費，這個電……

鄭委員寶清：委員問的，你們都答非所問，難怪委員會懷疑，你們要講清楚，講這是哪個機場，比如台中機場或是高雄機場，因為旅客增加，因此費用會增加，你們這樣講，大家就聽得懂了。

林委員俊憲：你們講的跟鄭委員講的完全不一樣。

黃總臺長麗君：鄭委員講的也是……

林委員俊憲：你又改了嗎？

黃總臺長麗君：我們最近航行量真的有增加。

林委員俊憲：你剛才是說蓋了一座新的塔台，鄭委員是說……

黃總臺長麗君：兩個都有。

林委員俊憲：你們兩個一定有一個說謊！

黃總臺長麗君：沒有！

黃委員國書：鄭寶清委員絕對不會說謊……

林委員俊憲：我選擇相信鄭委員啦！

在場人員：郵電費是郵資跟電信數據費，主要是各航空站、航警局總台的使用，有關經費增加的部分，是因為新蓋的桃園塔台會在明年完工，之後會需要數據通信費用，明年是平行測試，所以要兩套，明年測試移轉完之後，一套就會刪掉。

鄭委員寶清：你們講的又不一樣，當然委員會懷疑。

在場人員：大部分是照鄭委員……

林委員俊憲：他的意思是，明年 107 年測試完，108 年就不會用那麼多錢，這個就註記起來，108 年一定要減下來。

主席：鄭委員寶清比較會表達。不過，剛才局長說今年已經用到 93%，你說明年會多 1,000 萬元，

其實明年只多 200 萬元而已啊！

林局長國顯：對，只多 200 萬元，1,000 萬元是……

主席：測試需要用到 1,000 萬元？

林局長國顯：不對……

主席：好啦，明年委員還是會記得，我們會緊迫盯人。第 5 案及第 17 案就不予處理了。

處理第 6 案，委員有意見嗎？

林局長國顯：倒數第二行的刪除四分之一就免刪，凍結五分之一。

李委員昆澤：就 106 年度 1 至 6 月出國計畫執行情形表所示，相關預算只執行 196 萬 4,000 元，執行率只有 18.5%，那 6 至 9 月的狀況是如何？是費用還沒有核銷嗎？

陳代理主任凱妮：報告委員，現在我們的執行情形已經是 400 多萬元，將近 500 萬元，我們出國比較偏重在後半年度，現在的執行率有拉高了。

李委員昆澤：那就不予刪減，凍結五分之一。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：照委員修正文字通過。

處理第 7 案及第 21 案，併案處理，委員有意見嗎？

李委員昆澤：就民航局 106 年 1 至 6 月赴大陸地區計畫執行情形表所示，今年 1 至 6 月都沒有前往大陸，是嗎？

林局長國顯：是，沒有辦法。

李委員昆澤：主要去的是港澳地區，會在下半年度，是嗎？

民航局跟陸方還是要有一些互動啦！

林局長國顯：是，是不是建議凍結……

李委員昆澤：不予刪除，凍結五分之一。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：不予刪除，凍結五分之一。鄭委員有意見嗎？

鄭委員寶清：不能刪減。

林局長國顯：儘量不要刪減。

主席：赴中旅費也沒有多少，也不一定會去，也不一定要去啦！第 7 案及第 21 案不予處理。

林局長國顯：謝謝委員。

主席：李委員，還有凍結五分之一嗎？

李委員昆澤：凍結五分之一。

主席：不好意思，第 7 案及第 21 案凍結五分之一，不予刪減，提書面報告。

林局長國顯：沒有意見。

主席：第 8 案、第 9 案、第 24 案、第 40 案及第 41 案併案處理，委員有意見嗎？

林委員俊憲：去年才花 8 億 2,000 萬元，明年又編了 9 億 3,000 萬元，多了 1 億元，請說明一下。

另外，現在蓋了污水處理廠，現在怎麼辦？民航基金投入該污水處理廠的興建成本和維護費

用已經超過 5 億元了，應該要移交給桃園市政府接管，但現在閒置在那邊，怎麼辦？

主席：大園那個嗎？

林委員俊憲：是啊！

主席：那個已經沒有在用了。

林委員俊憲：有沒有人對那花掉的 5 億元負責？

林組長宏憲：首先針對大園那個部分向委員簡單報告。客運園區大概是八十幾年建置的，當時跟桃園縣政府協調是有償，現在沒有辦法移交的關鍵，因為後來當地開發，人口進駐不足，所以污水處理廠沒有使用，這個部分目前的爭點是在有償的部分，現在我們是持續在協調中。

林委員俊憲：花掉了 5 億元，對不對？

林組長宏憲：差不多。

主席：要桃園市政府出錢就對了？

林組長宏憲：當時的協調本來應該是有償……

林委員俊憲：這就是爛尾工程！

鄭委員寶清：當初是要建客運園區，結果根本沒用，只蓋了一家飯店而已，剩下的都沒用。那時蓋的市政府也無法承接，這就是因為評估沒做好！

林組長宏恩：這 210 萬元是用於維持基本人力與房舍等設備，我們現在仍持續與桃園市政府協調。

鄭委員寶清：協調也沒用，因為那個地方沒人住啊！

林委員俊憲：在一般民間企業，誰讓公司浪費 5 億元就絕對開除誰，現在因為是公務人員，所以誰都不用負責！5 億元耶！而且每年還得編 210 萬元進行維護！

林組長宏恩：我們也在想有沒有……

林委員俊憲：總有一天會全部爛掉，這樣一年就不用編 200 多萬維護了！

主席：如果不編列這 200 萬元會怎麼樣？

林組長宏恩：那是一個獨立的地方，我們也只能做人力的基本維護與管理，乃至於簡單的保養修繕……

林委員俊憲：所以不編這 200 萬元的話會爛得更快！

主席：去年也一樣有這個案子，檢討也沒用！而且市政府也不收！

林委員俊憲：如果明年多編一億元呢？

林組長宏恩：105 年執行了 8 億 2,000 萬元，那年預算編了 8 億 8,000 萬元，執行率是 90%，這兩年往上加的原因在於前幾年一些案子完成後，廠商的保固期滿，必須由我們來保固，所以經費往上增加。其次，這是 16 個航空站的修繕維護經費，包含總臺及航管設備在內都使用這筆經費，除了做基本維護外，若遇上颱風等緊急狀況的修繕也在內。當然，我們會撙節開支，不敢浪費。以上是落差的原因報告。

林委員俊憲：書面告訴我這多出來的一億元是怎麼用的。

鄭委員寶清：台南有沒有用到？

林組長宏恩：都有，台南有做國際通關，也是有相關設備。

黃委員國書：台中用多少比例？

林組長宏恩：我們回去再準備資料。105 年啟用的國際航廈就 20 億，包含空橋等等設備，都必須做相關維護。

黃委員國書：台中分多少？沒關係，資料再給我，但至少要合理編列。

張主任瑞澍：107 年我們編列 3,600 多萬元。

黃委員國書：夠嗎？

張主任瑞澍：現在就這樣辦……

黃委員國書：好像少一個零！

張主任瑞澍：隨著建設的陸續增加，包括滑行道的啟用等等，都需要維護保養工作。

主席：既然台中編那麼多，就刪 1,000 萬元好了！

林委員俊憲：照理說應該越來越少，怎麼會越編越多？我實在想不透。

林組長宏恩：因為有新增設備。

主席：現在有兩筆，一筆是桃園的維護費 210 萬元，一筆是第 9 案的 1,000 萬元。是不是就刪除 1,000 萬元？

李委員昆澤：民航事業作業基金 107 年度有關修理保養及保固費相關預算編列 9 億 3,117 萬元，和 106 年度相較，增加了 1,632 萬 5,000 元，都用於土地、房舍、宿舍和機械設備等維護。但 105 年度的決算只有 8 億 2,059 萬 8,000 元，可見你們的預算編列要更謹慎。我建議刪減 500 萬元。

主席：李昆澤委員建議刪減 500 萬元。我想刪減數大概落在 210 萬元和 1,000 萬元之間。其他委員有無異議？

黃委員國書：我想瞭解桃園客運園區……

林委員俊憲：你刪多少？1,000 萬元嗎？這不能不刪，多編了一億怎麼能不刪？

李委員昆澤：尊重大家建議。

主席：請黃國書委員。

黃委員國書：桃園客運園區現在是閒置的，以目前的狀況來看，桃園市政府不大可能承接……

林組長宏恩：未來不一定，要看各方面的發展。

黃委員國書：現在總有活化計畫吧？請問你們的活化計畫是什麼？維持現狀？

林組長宏恩：我們現在講的只是其中一個污水處理廠，針對整個園區來說，其實去年民航局又補助 8,000 多萬元給桃園市政府，現在這筆錢正在做……

主席：去年還建議他們改成游泳池。

黃委員國書：既然預算補助給桃園市政府，那麼執行活化計畫的也是桃園市政府嗎？

林組長宏恩：因為當時這項公共設施是交給市政府來……

主席：謝謝黃國書委員關心桃園發展。

若各位無異議，就刪除 1,000 萬元。獎補助部分有無異議？若沒有那就這樣了。

現在處理第 10 案，與第 28 案至第 31 案，第 43 案至第 45 案併案處理。

李委員昆澤：第 10 案有關民航事業作業基金 107 年度專業服務費相關預算，共編列 3 億 0,251 萬

元。依據民航作業基金 106 年度 9 月的會計月報顯示，106 年度到 9 月 30 日為止，專業服務費只執行了 8,785 萬元，執行率實在過低，這點請說明一下。

林組長宏恩：目前的執行率大概是七成，我們會再努力。其次，專業服務費用於飛航、機場規劃之類的，譬如高雄機場、台中機場等規劃都適用本科目。也因為這是專業服務費，所以必須做期中、期末報告，而大部分的案子會在年底結案時就會挹注這部分，因此年底時執行率可以看得比較完整。

李委員昆澤：我建議刪減 200 萬元。

主席：第 10 案的刪減數由 1,000 萬元變 200 萬元，其他委員有無異議？

黃委員國書：我提的第 31 案好像有筆誤，應該是管理總務費用。現在不是把第 46 案至第 50 案併入了？

主席：現在是……

黃委員國書：專業服務費吧？

主席：黃委員沒講錯。

黃委員國書：我的提案和專業服務費有關。這項預算的執行率只有百分之六十幾，執行率偏低，如此，你們每年編那麼多錢，執行率又只有這樣，以致決算數和預算數出現很大的落差。你們每年這樣編預算，實在有浮編之嫌，我建議刪減 6,000 萬元，我想專業服務費刪了 6,000 萬元應該還好。

主席：既然執行率會偏低，就代表用不大到。

林組長宏恩：105 年我們做了機場規劃，屬於比較大的長期計畫，難免會與原來所預期的支用狀況不一樣，但這確實是持續進行的案子。經查，105 年比較大、比較有落差的案子是南北竿機場的規劃案。該案原本編列 6,000 萬元要執行，但因為涉及炸山問題，所以當地民意認為需要再檢討，以致這筆預算只執行了 1,000 萬元，這一來一往，前後就差了 4,000 萬元。現在這個計畫我們仍在持續評估……

黃委員國書：南北竿機場？意思是陳雪生委員說不要做嗎？

林組長宏恩：我們當時有按照規劃編列這筆錢，但是後來在規劃上有遇到一些時間上的問題，所以經費支用執行的狀況會……

黃委員國書：地方有意見啦。

主席：陳雪生都亂要求啦，要求的都用不到。

黃委員國書：既然地方有意見，你們就去請陳雪生出來排解啊，你們怎麼會去規劃一個地方有意見，然後你們就開始去規劃……

林組長宏恩：像我們在高雄、台中都有在做整體規劃，不過委員那一天就教捷運的部分，我們必須花一點時間，就會跟我們原先預期的時程會有一點落差，因為那個地方執行的情況並不如預期，不過這件事情是一直持續在執行中的。

主席：數字落差很大啦。

黃委員國書：所以你們必須提出一些說明，因為落差實在太大了，表示你們在規劃時並沒有體察民

意，沒有顧及現實的狀況，所以送過來的預算才會跟實際的情況產生落差，造成預算浮編，以致於這個規劃就沒有用，只好去把預算消化掉，我覺得你們以後不可以這樣子。

林局長國顯：是，謝謝委員。

黃委員國書：你們有非常多種專業，不應該在專業的處理上變成這個樣子，出現這樣的落差，我覺得可惜了。

林局長國顯：是不是可以併第 10 案，照李委員的意見刪減 200 萬元？

黃委員國書：好啊，那就刪減 200 萬元。

林局長國顯：謝謝。

周委員春米：第 29 案也一樣嗎？

林局長國顯：這裡有第 10 案、第 28 案、第 29 案、第 30 案、第 31 案、第 43 案、第 44 案、第 45 案，都是同一個。

周委員春米：照你們的說明，專業服務費也是用於委聘相關專業機構或人員，所以也是委辦哦，103 年到 105 年，平均決算數是 1.2 億元，你們現在多編 4,000 萬元，有什麼樣的特別條件或情況要再多編 4,000 萬元？

林組長宏恩：因為民航的發展每一年的狀況都不一樣，像今年新增的項目有我們要去檢討我們的管制員，航管員的疲勞管理，這部分就是要委託比較專業的機構來處理，今年一共編列 1,500 萬元，我舉這樣的例子是要說明，我們其實都有一些議題持續要做檢討，但他們並不是每年都……

周委員春米：研究他們為何比較疲勞或過勞要花費 1,500 萬元，倒不如直接把 1,500 萬元分給他們。

林組長宏恩：這部分在國外其實是交由比較專門的領域在做的，而且這部分對於整個飛航安全是有幫助的。

周委員春米：主席，剛才的建議是刪減多少？

主席：李昆澤委員原本是主張減列 1,000 萬元，後來他同意接受改為減列 200 萬元，至於其他幾位委員，我看是 4,000 萬元、5,000 萬元、6,000 萬元都有。

黃委員國書：我再補充說明一下我的第 28 案，這裡面的落差是 5,000 萬元，第 31 案的落差則是 6,000 萬元，加起來已經超過 1 億元，我建議就落差的部分刪減十分之一，所以刪減 1,000 萬元應該是比較合理的。

李委員昆澤：那就刪減 1,000 萬元啦。

主席：交通部有沒有意見？因為你們的執行率的確有問題。

李委員昆澤：需要考慮那麼久就是沒有問題啦。

鄭委員寶清：我贊成刪減 1,000 萬元，然後凍結十分之一，提出書面報告，解答大家的疑惑，畢竟有這麼多委員提案。

主席：有關第 10 案、第 28 案、第 29 案、第 30 案、第 31 案、第 43 案、第 44 案、第 45 案，併案處理結果刪減 1,000 萬元，這 1,000 萬元含李昆澤委員所提第 10 案的 200 萬元，第 31 案、第 45 案的凍結案就凍結十分之一，書面報告後始得動支。

繼續處理第 11 案、第 12 案、第 32 案、第 33 案、第 34 案、第 35 案、第 51 案、第 52 案。提案委員有無補充說明？

林委員俊憲：我看民航基金真是有錢，因為一般單位的業務費、服務費、事務費都是減少的，只有民航基金毫不客氣的增加，心中似乎已經沒有立法院了，例如：材料及用品費根本就是辦公室的用品、報章雜誌的費用，你們自己的說明也提到包括農藝、園藝用品，請問為什麼要增加 4,000 萬元？一增加就是 26%耶，去年是花費 1.5 億元，明年居然要花 1.9 億元，這些都是屬於事務費等雜費，難道民航基金的錢太多嗎？

郭主任忠華：我跟委員補充報告一下，這個項目裡面有包括用品與材料，以及服裝、消防隊的搶救裝備、消耗耗材、泡沫、園藝等費用。

主席：為什麼會增加 26%？消防隊哪個項目新增這麼大筆的費用？

郭主任忠華：因為每一年都要測試。

林委員俊憲：去年沒有測試？這不是新增項目嗎？為何增加這麼多？

主席：差別在哪裡？因為比例很高，所以你們必須說明。

湯副局長明珠：報告委員，航警局也有服裝的增列，包括霹靂人員兩年一編的服裝及皮鞋部分，因為他們的服裝與一般同仁不太一樣，必須比較好用、耐操、不易破損，所以費用比較高。

林委員俊憲：兩年前有沒有編列服裝費？

湯副局長明珠：兩年前也是有編列。

主席：編列多少？他幫你們出多少？

林委員俊憲：兩年前也沒有增加這麼多錢，為什麼明年要多 4,000 萬元？

湯副局長明珠：還有我們的雨衣、雨鞋是 4 年一編，這是分配給外勤同仁穿著的，也就是服勤時使用的。

主席：你們幾年一編的部分，今年包含哪些項目？一共多少錢？

湯副局長明珠：雨衣、雨鞋部分是四年一編，外勤同仁 1,388 套。

主席：多少錢？

湯副局長明珠：雨衣部分是 4 年一編，總共 751 萬元，雨鞋部分也是 4 年一編，總共 46 萬元。霹靂人員的服裝是 82 套，因為現在加強反恐的部分，所以人員比去年增加，費用合計 73 萬元，還有霹靂人員的戰鬥皮鞋。

主席：82 人的經費是 73 萬元，平均 1 個人是 9,000 元，對不對？還有雨衣費用 700 多萬元。

林委員俊憲：你講老半天，這樣增加不到 1,000 萬元啊。

李委員昆澤：林委員講得沒有錯，我們不會去砍這些預算啦，現在最主要是你們的辦公室用品、報章雜誌的費用必須做調整。民航作業基金主要的經費來源是降落費、過境航路費、機場服務費，對不對？

林局長國顯：是。

李委員昆澤：相關的用品、消耗品編列 1 億 917 萬元的預算，比 106 年度增加 1,000 萬元，費用都是用在辦公室用品、報章雜誌等，而且 105 年度的決算數是 8,775 萬元，我覺得你們必須考量國

家財政困難，辦公室用品、報章雜誌的費用都必須簡約啦。

林委員俊憲：一般的單位是沒有人敢增加的。

李委員昆澤：我建議刪減 500 萬元。

黃委員國書：我來補充一下，這部分的預算，104 年是 1 億 396 萬元，然後因節能減碳、無紙化政策，105 年降低為 9,000 多萬元，106 年是 9,300 多萬元，都是逐年降低的，107 年為什麼突然間又回到 104 年的預算額度呢？甚至比 104 年還要多，你們到底增加了什麼東西，好不容易才逐年減少支出，107 年為什麼又回到 104 年的標準？

主席：剛才航警局的部分總共增加多少錢？

湯副局長明珠：航警的衣服總共增加將近 900 萬元。

林委員俊憲：過去的年度，預算額度才 1 億出頭，而且你們又不是沒有換過衣服。就算是明年你們增加換裝的費用，雨衣、服裝等費用加起來也不過 1,000 多萬元而已。

黃委員國書：900 多萬元。

林委員俊憲：刪 3,000 萬元，不可以比去年還增加。以去年決算的給你，已經很寬裕了。

黃委員國書：我建議用 105 年決算數加 900 萬元，看看是多少。

林委員俊憲：刪 3,000 萬元就對了。

郭主任忠華：105 年決算是 8,700 萬元。

林委員俊憲：你用總數算，去年決算數是一億零五千萬元，明年要編一億九千萬元。我們用去年的決算數，再給你服裝費，這樣很好了，沒有人的業務雜費像民航基金這麼有錢的。你看哪個單位敢增加這種，只有你們這種有錢單位。兩年換一次服裝，我的西裝穿了 6、7 年都不敢換。

郭主任忠華：我們員警的服裝有兩個部分，一個部分是剛才副局長報告的，有關霹靂、雨衣等等。另外還有一個是員警制服服裝換裝……

黃委員國書：明年新增加的，必須要支出的，你把它列出來看看是多少。

林委員俊憲：航警增加的部分沒有意見。

黃委員國書：加起來也不到 1 億 3,000 萬元啊！

林委員俊憲：這些都是辦公用品。

黃委員國書：其實還有 3,000 萬元的空間。

郭主任忠華：這裡面還有我們十幾個機場，每個機場都有場站綠美化，這部分比去年增編 300 多萬元，我們希望把各航站……

林委員俊憲：之前都沒有綠美化嗎？你再問會發現 1 億 9,000 萬元都不夠，我們還對不起他們。機場還要養雞、養鴨呢，黑白講！第一次講的是真話，後面講的都是謊話。

陳主任凱妮：報告委員，這筆經費裡面還包括油料費用，油價上漲也是造成我們預算增加的原因。

黃委員國書：油價上漲會影響到耗品？

主席：我們回過頭來，以第 11 案來看，105 年決算是 1 億 5,000 萬元，你們今年要編 1 億 9,000 萬元，我們先確定一下數字。增加的 4,000 萬元，就算航警局買衣服花了 2,000 萬元，還有 2,000 萬元。

林委員俊憲：104 年才 1 億 400 萬元，明年就 1 億 9,000 萬元，而且他們說要換衣服、買雨衣，兩年一次，以前都有編啊！為什麼以前的經費跟現在差那麼多，如果以 104 年來算快一倍耶！刪掉 3000 萬元剛剛好。

黃委員國書：我給大家看一個數字，上一次的決算是 8,473 萬元。

主席：這個數字有沒有錯？黃委員，你看第 11 案。

李委員昆澤：林俊憲委員講的是整個材料及用品費，包含使用材料費和用品消耗這兩大部分。我要講的是，我不動你物料，不動你油脂，也不動你服裝，我就動你的用品消耗。你不要再跟我牽扯什麼服裝、消防特種工作服、航警局員工制服，那些本委員會都不會去動，我只動用品消耗。

主席：針對這部分，我們以第 11 案來看。

林局長國顯：第 12 案。

主席：你要用第 12 案來看，是不是？

林局長國顯：以李委員的建議，消耗用品減 500 萬元，好不好？

主席：各位委員有沒有意見？

林局長國顯：這樣比較好處理。

林委員俊憲：我刪 3,000 萬元，他刪 500 萬元，你當然選擇刪 500 萬元，還問我們的意見，我當然反對啊。

黃委員國書：我的案子是刪 2,000 萬元，比較折中，給大家一個參考。

林委員俊憲：如果比照去年 1 億 5,000 萬元，再加上他們剛才講的一大堆，所以給 1,000 萬元，很合理啦，就 1 億 6,000 萬元，那就刪 3,000 萬元！

主席：要用哪個當基準，是第 11 案還是第 12 案？我們沿用第 11 案的材料及用品費，然後以 1 億 9,000 萬元作基準，好不好？刪 1,000 萬元，5%了。

林局長國顯：不夠用，這樣沒有辦法運作。

主席：你們增加 4,000 萬元，我們刪 1,000 萬元。

林局長國顯：這是材料用品費，刪 1,000 萬元好不好？讓我們撙節啦！

黃委員國書：好啦！

林委員俊憲：1,000 萬元啦！

林局長國顯：謝謝委員。

主席：好，第 11 案、第 12 案、第 30 案到第 35 案、第 11 案到第 50 案併案，統刪 1,000 萬元，在 5%的規模，你們自行調整。

現在處理第 13 案到第 16 案，請黃委員國書發言。

黃委員國書：水電費每年都要編這樣子嗎？明年大概 3 億 5,000 萬元左右，政府單位還是要想辦法撙節開支，節能減碳的政策，各單位應該要想辦法。明年預算編這樣子，沒有看到民航作業基金對此有什麼方案。問題是決算部分才 2 億 6,000 萬元，明年預算還要編列高達 3 億 4,700 萬元，從決算來看是差了 8,000 萬元耶！就算預算給你們，你們可能也花不了那麼多。

郭主任忠華：我們的決算數是根據 105 年實際付給台電的實支數，台電在電費的計算是在節能以後有優惠的電價，我們原來……

黃委員國書：你們應該再降低才對，怎麼增加 8,000 萬元？

郭主任忠華：執行數就是依照台電優惠的部分來繳納。

黃委員國書：明年沒有優惠了嗎？

郭主任忠華：它是根據節電的比例去計算。

黃委員國書：你們明年沒有節電嗎？

郭主任忠華：有節電，但是……

主席：你們節電後比 104 年差了多少？節電是今年省下來，明年再擠壓有限，台電的打折也有限。

林委員俊憲：這就是我所說的，民航局的錢太多，去年水電費 2 億 6,000 萬元，明年 3 億 4,000 萬元，增加了 30%，有哪個單位的電費敢增加 30%？

主席：他的意思是他們省下來的，你去看自己家的帳單，很難連續兩年同期一直減下去，打折已經打下來了，他們有編上去。

郭主任忠華：我們是按台電實際的電價當作編列的基礎，因為我們節電的結果，台電按照節電的比例去折減我們的電費……

主席：你的用電不太會暴增嘛！所以價錢應該不會那麼多。

郭主任忠華：減到某個程度就難再往下減。

林委員俊憲： 你們去年預算和今年預算編多少？

郭主任忠華：去年預算是編 3 億 5,000 萬元，我們編這個預算都是按照臺電的實際電價，不用打折價。

林委員俊憲：決算就不能超過去年嘛！假設我現在給你 3.5 億元，你使用的不能超過去年，這樣可以嗎？

郭主任忠華：我們會儘量撙節，不浪費。

黃委員國書：不能超過決算？

郭主任忠華：對。

主席：他怕台電不打折。

林委員俊憲：他的意思是說錢給台電，台電打折再退給他。

主席：如果沒有節電打折的話，是按照度數算的。

張主任瑞澍：報告委員，因為我們最近增加很多設施，包括 107 年有個夜宿機坪，有 7 個機坪，晚上都要用到電，還有我們現在增加了滑行道 2，滑行道的邊燈也都要用到電，增加了 700 多萬元的電費。

洪委員慈庸：我的提案是建議減列 5,000 萬元，你們的說明今年 1 到 9 月花了 1.7 億元，這樣推估到年底大概 2.4 億元左右，但是你們現在編了 3.4 億元左右，多這 1 億元是怎樣？多一個塔臺跟剛才提到的設備要多 1 億元的電費？

郭主任忠華：我們編列預算是根據台電實際的電價編列，執行的時候是依照優惠的電價繳交，所以

這裡面有台電給我們的折扣。

黃委員國書：明年沒有折扣了嗎？有差到那麼多嗎？那你說臺中是增加多少？

郭主任忠華：大概 700 多萬元。

黃委員國書：700 多萬元加上去，那其他沒有了，臺中的部分讓你們加。

郭主任忠華：桃機有新建塔臺要平行測試。

李委員昆澤：黃委員公正無私。

黃委員國書：你這些理由我都同意，但是怎麼會增加到 8,000 萬元呢？還有什麼東西增加這麼多？

郭主任忠華：這不是我們增加，是台電優惠電價節省下來的。

黃委員國書：你給我台電的數據，如果沒有優惠的話是多少？

鄭委員寶清：你講了很多次都不一樣，不能這樣解釋，你要說例如去年編列 3.4 億元，你也花了 3.4 億元，但是因為台電給你們 5,000 萬元的優惠，所以只用了 2.9 億元。這次編列 3.4 億元，其中台電的優惠是多少，就先編下去，以後優惠多少算多少，你要這樣講大家才聽得懂，不要分好幾次講。

主席：他的意思是說預算編了，台電想要算我便宜我也沒有辦法，所以預算數和決算數有落差，因為不可能欠繳電費和水費，大家擔心的其實每年都會講到，怕給你們太多預算，你們浪費了，這一點就執行上來看也還好，不過也要請局長研究一下各機場，你們土地那麼大，對太陽能設備的部分要研究，有些部分自給自足，看是不是要建置在裡面，也符合政府的大政策。

郭主任忠華：有關太陽能的部分，我們臺中已經自己自用的。

主席：桃機的部分，例如停車場可以拿出來做太陽能發電，儘量配合，你們土地一大堆。

林局長國顯：電費讓我們編，覈實來支，我們就儘量維持在 2.6 億元附近，如果台電沒有改變優惠，我們大概就控制在那個範圍，是不是就讓我們照去年的方式編列，去年大概編 3.4 億元左右。

主席：你就算刪減掉，它也不可能欠繳水電費，你也不可能讓旅客不用水電。

黃委員國書：我了解，因為台電明年未必給我們優惠，但是我們也希望看到你們有想辦法做節電的事情，為什麼我一直強調這個事情。

郭主任忠華：我們每個年度都有訂定目標值，我們會努力追求。

黃委員國書：給你們節 1,000 萬元，這很簡單，我建議刪 1,000 萬元。

郭主任忠華：我們明年訂定的節電目標值大概 500 萬元左右，能否請委員同意。

主席：1,000 萬元啦！

黃委員國書：1,000 萬元可以啦！你們一定用不到。

主席：第 13 案至第 16 案刪減 1,000 萬元，不凍結。

處理第 18 案至第 20 案的旅運費。

林局長國顯：因為這個也不多，是不是能讓我們凍結五分之一，3 個月內提書面報告後始得動支？

主席：還需要書面報告嗎？這凍結還有意思嗎？請各位委員考慮一下。

黃委員國書：錢不多啦，我可以同意不凍結，但是我覺得預算還是要酌刪，因為這個預算還是每年增加，明年比今年增加了 1 百多萬元，刪 100 萬元好不好？刪 100 萬元還是比去年多。

林局長國顯：因為這裡需要的錢非常多，有些是國際航線的差會，有些是飛安監理的費用，那些一定都要派教官出去，如果刪旅運費，他們會比較難運作。

李委員昆澤：民航局因為業務比較特殊，所以我覺得旅運費就不要刪了。

主席：搞到他們去拗人家機票很難看啦！

李委員昆澤：拗人家機票也難看。

主席：處理第 22 案至第 23 案。

黃委員國書：我的案子是印刷裝訂廣告費，刪 150 萬元，因為從決算來看，你們沒有一年超過 1,000 萬元的，104 年也才 800 多萬元。

郭主任忠華：因為這個部分是我們局裡面所屬的航空站、總臺及訓練所要操作的印刷、裝訂和廣告，大致上，我們每個局屬機關都有採購的訂定、合約的制作，或會計帳冊、其他表單的印製，另外各個航空站實施飛安宣導的時候有很多宣傳的折頁，包括違禁品的宣導等等，都要印給民眾參考，所以預算大概都用在這方面，對飛安的提升是有很大的幫助。

主席：你印給民眾跟飛安有什麼關係？又不是開飛機。

郭主任忠華：民眾搭飛機的時候有些違禁品不能攜帶，要宣導哪些類別。

主席：都已經宣導得差不多了吧！

郭主任忠華：在安檢的部分還是有很多，例如打火機等等。

主席：只要維持運作就好，為什麼要增加？紙漿有變貴嗎？剛剛黃委員也說你們決算數都沒有超過 1,000 萬元，有沒有需要增加到 1,100 萬元？

黃委員國書：我也看不出明年有必要性的增加，這預算也是要給，就酌刪 100 萬元。

主席：第 22 案及第 23 案刪減 100 萬元。

處理第 25 案至第 27 案。

周委員春米：第 24 案呢？

主席：第 24 案剛才是不是併案處理了？

周委員春米：這是修理、保養及保固費。

主席：併第 8 案了。

周委員春米：跟第 8 案是一樣的嗎？金額不太一樣，這邊是 9.2 億元，第 8 案是 9.3 億元。

主席：第 8 案和第 24 案併掉了。

周委員春米：剛才討論的結果是？

主席：刪減 1,000 萬元，談滿久的。

周委員春米：因為這部分比近三年的決算多了將近 1.8 億元，這是一樣的嗎？

主席：剛才有一個 210 萬元和 1,000 萬元兩筆統一處理刪減 1,000 萬元。

處理 25 案至第 27 案。

黃委員國書：一般服務費裡面外包的費用可否說明一下，這個費用的支出大概包括哪些部分？

朱組長冠文：外包費就是所有航空站清潔、設備維護等等，我們都是請人家來做，不會我們自己來做，以勞務外包的方式處理。

黃委員國書：為什麼明年比今年增加這麼多？

朱組長冠文：因為勞基法的規定，我們每年成本會提高。

黃委員國書：純粹是這個原因嗎？

朱組長冠文：因為一例一休，我們需要的人會更多，營運時間拉長，也會需要人的時間，清潔人員和機電維護人員都需要備勤。

黃委員國書：看看大家的意見，107 年突然增加非常多的預算，光外包的服務費增加了 6,000 萬元，一例一休有差到 6,000 萬元嗎？

鄭委員寶清：差多少？你們應該有計算過吧！

黃委員國書：如果跟 104 年決算相比就差更多，差了快 1,000 萬元。

林局長國顯：一個是人力成本增加，一個是最近幾年我們航站的運量有成長，不管高雄、臺中、桃園和臺北，當然桃園不算在這裡，航站增加的話，清潔費用跟人力、清潔的頻率都要增加非常多，這都用在服務品質提升上面。

黃委員國書：我了解，你們有沒有辦法把各航站的廁所弄得跟日本一樣？

朱組長冠文：我們現在的航站廁所都是環保署的特優廁所。

主席：他的意思是說要有免治馬桶。

朱組長冠文：目前松山機場有，我們未來配合廁所整建再來看看是否逐步推行。

黃委員國書：我們跟日本絕對有很大的差距，就所有遊客的旅遊經驗，我們比中國大陸好是一定的，但是跟日本差太多了，你說都是特優，所以沒有成長的空間了？因為國際機場是國家的門面。

主席：黃委員，勞務外包如果再砍的話，會變成壓榨到派遣人員。

黃委員國書：當然，我也擔心這個。

主席：就併同剛才處理外包人員，在做實質薪資分析時也一併給我們。

第 25 案至第 27 案就不予處理，對於勞務外包的各個工作類別的薪資所得狀況，請交通部提供。

鄭委員寶清：廁所要掃乾淨。

黃委員國書：跟日本的差距不要太大。

主席：這些委外部分的勞工薪資要讓我們了解，不要花在不該花的地方，讓他們實質所得有增加。

鄭委員寶清：廁所要掃乾淨。

主席：處理第 36 案。

鄭委員寶清：這個照辦就好，提書面報告。

林局長國顯：書面報告，「經委員會同意」可否刪除？

主席：提出書面改善報告始得動支。

處理第 37 案。

林局長國顯：刪除的部分可否不要刪？因為第 6 案已經處理過了。

黃委員國書：如果大家沒有意見，我可以同意。

主席：第 37 案不處理。

處理第 38 案和第 39 案併案。

林委員俊憲：主席，印一大堆東西保證沒有人在看，上網就好了，很多單位這些印刷都固定找人做，網路時代不要再印了，減少紙張的消耗。

主席：這印刷費跟第 22 案、第 23 案有什麼差別？

郭主任忠華：這個部分編在總務管理，是局本部使用的，第 22 案、第 23 案是勞務成本，是民航局所屬各航空站的操作費用，依照操作單位不同分別編列。

主席：這是要印給誰的？

郭主任忠華：局本部，有一些像飛航管制……

林委員俊憲：都沒人看，印完放倉庫。

郭主任忠華：機師一定要看。

林委員俊憲：上網就好了，為什麼會增加呢？

郭主任忠華：因為要攜行，要帶到飛機上。

主席：在飛機上沒有辦法上網。

郭主任忠華：因為這是要操作的，所以要攜行。

林委員俊憲：那就維持去年的水準，多的刪除。

郭主任忠華：我們今年增加的原因是我們送到行政院會要通過的無人機法案將來會用登記制，未來登記的教育訓練等等，包括限制的區域、限高等等，都要透過這些印刷品。

主席：所以包含無人機的宣導？

郭主任忠華：對。

林委員俊憲：這個部分多少？各位有沒有看到，他們理由又變了，立刻轉彎。

黃委員國書：無人機的宣導要怎麼宣導？

郭主任忠華：可能印折頁，例如他來登記的時候提供。

主席：他是說有來登記無人機的那些人。

林委員俊憲：要印給誰宣導？民航法早上通過了，無人機要向誰宣導？

朱組長冠文：一般民眾。

林委員俊憲：一般民眾不用看，上網就可以了。

黃委員國書：你是在什麼時機發給民眾看？

林委員俊憲：沒有人會看那個東西。

主席：都說「無人」了怎麼會有人要看？

朱組長冠文：會給無人機的操作人看。

黃委員國書：何時會拿給操作人看？

朱組長冠文：現在有好幾個地點，其一是把宣導品送給廠商，再請廠商於銷售時附在產品裡面。

主席：賣無人機的時候……

黃委員國書：附在產品裡面……

朱組長冠文：我們之前在賣場那邊……

林委員俊憲：你下令，廠商在賣無人機時自己印，這些錢就可以省下來了。哪有人像你們這樣印的？每一架無人機上都有須知，讓在賣的廠商去複印。你們印出來是因為錢太多嗎？你們真的是錢太多！

朱組長冠文：因為是剛開始，所以我們的重點還是在宣導，把那樣的……

林委員俊憲：你們就用網路宣導即可，現在哪有在印給人家看的？有關無人機的部分你們打算印多少錢？不然就刪 100 萬元好了。

主席：總共 464 萬元對不對？

林委員俊憲：刪 100 萬元，不要隨便浪費啦！

黃委員國書：100 萬元應該還可以啦！

主席：兩位委員，我建議……

林委員俊憲：就請民眾兩個人看一張啦！

主席：好，兩位委員，我們就把零頭刪掉好了，把 464 萬 2,000 元刪減到 400 萬元好嗎？

黃委員國書：好啦！可以，就是刪 64 萬 2,000 元。

主席：這是今日最大筆，總共刪除了 15%，嚇死人了！真的要無紙化。

黃委員國書：無人機在使用的時候經常會飛入禁航區而被處罰，那裡的罰則是非常高的，高達 30 萬元到一百多萬元！嚇死人了！

主席：一筆就夠了。

黃委員國書：很多禁航區還有美麗的景觀，很多年輕人為了拍美麗的景觀，一不小心就觸法了，請問我們有沒有善盡告知的責任？

林局長國顯：就是發傳單……

黃委員國書：我知道，但是光那樣是不夠的，現在的人光是看折頁就……

主席：現在是你們告知的管道和告知的方式……

林委員俊憲：大家不會看到你們印的東西就良心發現而不會觸法，這哪有可能！

鄭委員運鵬：好了！不要再說那些了！

主席：現在是黃國書委員要講不是你要講。

黃委員國書：好，我不講了。

朱組長冠文：在民航局的網頁裡，我們其實公告了有機場的 KLM。

主席：好，我們就把它刪到 400 萬元。

處理第 42 案。請問各位，對第 42 案有無異議？凍結五分之一並提書面報告，第 42 案照修正文字通過。

處理第 46 案到第 50 案的公共關係費。請問在場委員有無意見？

黃委員國書：公共關係費編了 300 萬元，我有看到支出的項目，但我們都很節省，在決算的部分，300 萬元中總共花了五十幾萬元，所以民航局可能不需要那麼多的公共關係費。

郭主任忠華：去年本來編 300 萬元，在委員會審議時剩 200 萬元，我們也是撙節使用的……

林委員俊憲：這是給誰用的？是林局長要用的嗎？

郭主任忠華：不是，這是我們業務上與國際接軌的……

林委員俊憲：如果是局長要用的話我就沒意見了。

郭主任忠華：有些國際的雙邊交流……

李委員昆澤：我記得 106 年度也是編列 300 萬元，交通委員會審查時是刪除了 100 萬元，所以才改列 200 萬元。

黃委員國書：我們今年就比照去年。

李委員昆澤：因為 105 年度公共關係費的決算也才 54 萬元而已。

黃委員國書：對，也才花 54 萬元而已。

李委員昆澤：刪減 100 萬元好不好？

黃委員國書：刪 100 萬元。

主席：立委都在開臨時會，都不需要跟你們公關，所以就編 200 萬元就好。

黃委員國書：維持去年的預算好不好？

主席：明年還是會開臨時會，所以也不用跟我們有公共關係，那就刪 100 萬元。

鄭委員寶清：你們都沒來問我。

主席：鄭寶清委員要全數刪除。

鄭委員寶清：你們要來問我啊！

主席：你也不需要別人來跟你拉關係嘛！鄭委員有沒有意見？

鄭委員寶清：好啦！

主席：鄭委員最好相處了。

接下來處理第 53 案到第 55 案、第 57 案到第 59 案。請問各位有沒有意見？

請林俊憲委員發言。

林委員俊憲：我的第 55 案要請民航局說明。為什麼你們的執行率會愈來愈低？104 年的執行率是 38%，105 年的執行率是 25%，為什麼會這樣？這可是很大一筆錢呢！政府編了快 42 億元給你用，結果你們也不會用。

主席：怎麼給你，你也不用？

林組長宏憲：報告委員，我們有檢討。

林委員俊憲：請說明。

林組長宏憲：105 年幾個主要的大案子都有遇到一些狀況，像其中一筆就是關於桃園航空城的，為辦理擴大聽證，所以當年編了快 17 億元，但卻沒辦法執行，因為要先跑程序；另外像高雄的跑道也流標，那年也沒有辦法執行。

主席：那就是桃園和高雄害的。

林組長宏憲：第二要向委員報告的是，我們今年有檢討，所以大概估算了一下，今年到年底的執行率應該可以到達七成，不過今年有大幅的……

主席：桃園辦完聽證後是真的會用到。

林組長宏憲：明年我們還有十幾億元會持續……

林委員俊憲：我問的執行率呢？

林組長宏憲：今年年底都會發包，明年的執行率我們會再努力。

林委員俊憲：你怎麼講一半，執行率到底是多少？

林組長宏憲：基本上，我們的目標……

李委員昆澤：他說他會努力，其次他自己也說……

林委員俊憲：執行率不能低於今年。今年是七成，明年的執行率要比今年的七成更高，你們要有信心。

林組長宏憲：是，沒問題。

林委員俊憲：你說你會努力，難道你要說你會摸魚嗎？答話時本來就要講出來，要展現你身為官員的信心啊！

主席：好，明年執行率要 100%。你們台南來的都很壞，難怪院長現在的滿意度這麼高。所以現在的結論是什麼？第 53 案、第 55 案、第 57 案和第 59 案……

洪委員慈庸：我的是第 57 案，昨天已和辦公室談過，最後是凍結 10%對不對？應該沒有問題，就看林委員要不要刪了。

主席：我們就凍結 10%，請提書面報告。

林委員俊憲：我尊重桃園幫的意見。

主席：我們桃園幫的沒有講話。凍結 10%，提出書面報告後始得動支好嗎？交通部沒有問題的話就繼續處理第 56 案。

鄭委員寶清：關於第 56 案他們有說明，因為這筆錢不是在台灣用的，而是在馬祖用的。

主席：真的嗎？

鄭委員寶清：金門刪掉的話，馬祖就……

主席：真的嗎？是開玩笑的還是真的？

鄭委員寶清：在金門用，在離島用，我怕他們會修理我們，說我們在欺負離島。

郭主任忠華：我們的車子已經用了 12 年多是滿老舊的，而且還是……

主席：從我當兵用到現在。

郭主任忠華：請委員支持，謝謝。

主席：好，第 56 案不予處理。預算案都處理完了，現在處理決議案。

處理第 60 案。請問各位，對本案有無異議？

林局長國顯：沒意見。

主席：沒意見就照案通過。

處理第 61 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 62 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 63 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 64 案。請問各位，對本案有無異議？

林局長國顯：第 64 案建議把專案報告改成書面報告。

主席：鄭寶清委員可以嗎？

鄭委員寶清：可以。

主席：第 64 案照修正意見通過。

處理第 65 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 66 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 67 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 68 案。請問各位，對本案有無異議？

林局長國顯：第 68 案也把專案報告改提書面報告好嗎？

主席：鄭寶清委員可以嗎？

鄭委員寶清：可以。

湯副局長明珠：召委對不起，有關第 68 案重新編列相關預算的部分可不可以刪除？因為這與上午編列的內容一樣，我們已凍結了十分之一並提書面報告。

鄭委員寶清：好。

湯副局長明珠：謝謝委員。

主席：第 68 案照修正文字通過。

處理第 69 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

處理第 70 案。請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

感謝各位委員，不過還有剛才洪慈庸委員在交通部預算提案裡的第 56 案，請問文字修正得怎麼樣？

洪委員慈庸：他有修正完……

主席：交通部預算提案的第 56 案，最後一段修正為「爰此，凍結本科目 150 萬元，完成與地方政府協調後始得動支。」請問這樣可以嗎？交通部預算提案的第 56 案照修正文字通過。

（協商結束）

主席：報告委員會，感謝各位委員及今天列席的單位首長，現已協商完成，作如下宣告：一、今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作成決議，列入紀錄；二、如有委員要對提案補簽，列入紀錄。

針對本日會議作如下決議：一、本日預算審查結果暫照列或照協商結論通過，臨時提案亦照協商結論通過；二、107 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算、交通部民用航空局單位預算及交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算處理完畢，現在散會，大家辛苦了。

散會（15 時 1 分）

本期委員發言紀錄索引

<table>
<tr><td colspan="2">立法院第9屆第4會期交通委員會第6次全體委員會議紀錄</td></tr>
<tr><td colspan="2">審查107年度中央政府總預算案關於交通部單位預算　　（頁次：１－８２）</td></tr>
<tr><td>發　言　者</td><td>鄭運鵬（主席）、鄭寶清、李昆澤、趙正宇、陳歐珀、林俊憲、陳雪生、鍾佳濱、洪慈庸、黃國書、周春米、陳素月、徐榛蔚、李鴻鈞、林麗蟬、葉宜津、蕭美琴、江啟臣、許毓仁、陳曼麗、鄭天財 Sra Kacaw、施義芳、孔文吉、邱志偉、賴瑞隆、王惠美</td></tr>
</table>

立法院第9屆第4會期交通委員會第6次全體委員會議紀錄	
一、審查107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107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 （頁次：８３－１３６）	
發　言　者	鄭運鵬（主席）、李昆澤、鄭寶清、趙正宇、洪慈庸、陳歐珀、林俊憲、陳雪生、鍾佳濱、黃國書、葉宜津、陳素月、徐榛蔚、李鴻鈞、周春米、王榮璋、蕭美琴、林德福

立法院第9屆第4會期交通委員會第6次全體委員會議紀錄	
一、審查107年度中央政府總預算案關於交通部單位預算；二、審查107年度中央政府總預算案關於交通部民用航空局單位預算；三、審查107年度中央政府總預算案附屬單位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　　（頁次：１３７－４９０）	
發　言　者	鄭運鵬（主席）、葉宜津、陳雪生、洪慈庸、陳歐珀、李昆澤、鄭寶清、林俊憲、黃國書、陳素月、周春米、鍾佳濱、林麗蟬、徐榛蔚

本期冊別　全一冊
本期期數　4496
出版日期　中華民國 106 年 11 月 27 日（星期一）
發　　行　立法院公報處
地　　址　臺北市中山南路一號
電　　話　(02)23585127 (02)23585858 轉 1367、1344
網　　址　http://lci.ly.gov.tw