立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 107 卷第 16 期



中華民國 107 年 2 月 9 日(星期五)出版

目　次

委員會紀錄

頁　次

司法及法制委員會會議

106 年 12 月 28 日（星期四）

邀請法務部部長、司法院秘書長、行政院大陸委員會主任委員、外交部部長及內政部警政署署長列席就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討」進行專題報告，並備質詢（106 年 12 月 27 日、106 年 12 月 28 日為一次會）……（ 1 ～ 40 ）

交通委員會會議

106 年 12 月 25 日（星期一）

審查 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算（106 年 12 月 25 日、106 年 12 月 28 日為一次會）（ 41 ～124 ）

106 年 12 月 28 日（星期四）

一、繼續審查 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—觀光發展基金分預算。二、審查 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算（106 年 12 月 25 日、106 年 12 月 28 日為一次會）……（ 125 ～420 ）

附：本期委員發言紀錄索引……（ 421 ～423 ）

委 員 會 紀 錄

立法院第 9 屆第 4 會期司法及法制委員會第 23 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時　　間　中華民國 106 年 12 月 28 日（星期四）9 時至 12 時 8 分

地　　點　本院紅樓 302 會議室

主　　席　王委員育敏

主席：現在繼續開會。

進行報告事項。

報　告　事　項

邀請法務部部長、司法院秘書長、行政院大陸委員會主任委員、外交部部長及內政部警政署署長列席就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討」進行專題報告，並備質詢。

主席：法務部部長邱太三事先已經向本席請假，他要先到行政院參加院會，除了進行關於法務部的專案報告之外，事後還要召開記者會，等到記者會結束之後，他就會趕過來。請國會連絡人知會部長，記者會一結束就請立刻過來，因為很多人都等著要質詢部長。

現在請法務部蔡次長報告。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。今天奉邀列席　貴委員會，就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討」提出專題報告，並備質詢，以下謹就本部之執行現況等擇要報告，敬請各位委員指教：

壹、『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀

現今臺灣與大陸地區，雖囿於兩岸目前整體情勢，致「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」（下稱兩岸司法互助協議）部分事項之執行，如共同打擊犯罪之合作、相互協查、刑事犯緝捕遣返及官方高層交流等，未如以往頻繁，惟在諸多之例行司法互助事務上之運作則未受影響。整體而言，兩岸仍持續相互執行兩岸司法互助協議事項。以下就各類業務進行說明：

一、在司法文書送達、調查取證、人身自由受限制通報及罪贓移交等部分：自兩岸司法互助協議簽署迄今，均正常運作，案件數量也未有顯著變化。迄至 106 年 11 月底止，雙方相互請求已達 10 萬 1,959 件：相互文書送達部分達 7 萬 7,999 件；人身自由受限制通報部分，我方通報 5,035 件；陸方通報 5,164 件。非病死及可疑非病死通報，我方通報 161 件; 陸方通報 748 件；兩岸罪贓返還部分，大陸地區自 102 年 6 月間首次返還我方贓款以來，累計返還我方約 1,440 萬餘元。臺灣返還大陸也有 10 件成功案例，累計返還金額為 2,054 萬餘元。

二、在合作偵辦共同打擊犯罪部分：

兩岸相互請求提供犯罪情資協助偵查方面，自協議實施以來，迄至 106 年 11 月底共有 6,908

件。從 105 年 6 月 1 日起至 106 年 11 月底，相互請求達 842 件。此外，自 106 年 1 月起迄 11 月底止，本部調查局、內政部警政署刑事警察局以及海岸巡防署等機關，與大陸共同合作查緝毒品犯罪之件數，共計為 5 件。在共同合作打擊跨境電信詐騙案件方面，106 年迄今，兩岸共同合作偵辦案件至少 6 件。足見，雙方不論是在情資交換或合作偵辦共同打擊兩岸共同關切的犯罪方面，均持續進行，並未停止。

三、在受刑人接返及高層交流參訪方面：自 105 年起即處於遲滯狀態。

貳、跨境詐騙案件之量刑檢討

為處理兩岸跨境詐騙案件，本部與外交部、行政院大陸委員會、內政部警政署刑事警察局、臺灣高等法院檢察署及本部調查局等機關，在 105 年 6 月 3 日所成立之「處理兩岸跨第三地電信詐騙案件跨部會協商平臺」（下稱跨部會協商平臺）之歷次會議已達成多項決議，包括建立境外通報機制、推動司法互助協定（協議）洽簽與個案合作、通過「打擊跨境詐欺犯罪任務型警察聯絡官」計畫、研擬國際刑事司法互助法草案，完善相關法制、強化兩岸罪贓返還、研擬罪贓整筆返還法制、建置跨境電信犯罪資料庫、研商有效杜絕人頭電話行政管制機制以及以適當強制處分（如限制出境等），防範涉嫌電詐之被告再次出境詐騙，並由各主辦部會規劃推動及執行。

臺灣檢察機關及司法警察機關就跨境電信詐騙犯罪，向來依法嚴予追訴，毫不寬貸，為嚴正訴追此類犯罪，有關法律機制亦已修正完備：

一、完善電信詐騙有關法制，以嚴懲重刑打擊電信詐騙犯罪

(一)修正通過刑法第 5 條，將刑法第 339 條之 4 加重詐欺罪納入適用國人於國外犯罪，並於 105 年 11 月 30 日修正公布。國人於國外涉犯加重詐欺罪，亦得依本條規定予以審判。

(二)另為澈底有效剝奪詐騙集團之不法所得，修正「洗錢防制法」，並已於 106 年 6 月 28 日修正施行，依該法第 3 條規定有關特定犯罪之門檻，從最輕本刑 5 年以上有期徒刑之罪，修正為最輕本刑 6 月以上有期徒刑之罪、刪除犯罪所得門檻之規定，並擴大該條特定犯罪之範圍，使刑法詐欺第 339 條、第 339 條之 3、第 339 條之 4 等均成為可追訴洗錢之犯罪。

(三)修正「組織犯罪防制條例」第 2 條第 1 項規定，並已於 106 年 4 月 19 日修正公布，依條例第 2 條第 1 項後段規定，犯罪組織指 3 人以上，以實施強暴脅迫詐術、恐嚇之手段或最重本刑逾 5 年有期徒刑之刑之罪，所組成具有持續性及牟利性之有結構性組織之定義。而刑法第 339 條之 4 之電信詐騙犯罪之法定刑為 1 年以上 7 年以下，因此電信詐騙案如符合前揭犯罪組織定義者，將可依「組織犯罪防制條例」修正後之規定嚴懲。

二、上開修正案就打擊跨境電信詐騙案件之具體成效如下：

(一)刑法第 339 條之 4 案件（跨境電信詐騙犯罪適用之法條）單獨一罪之量刑分析

刑法第 339 條之 4 係 103 年 6 月 18 日公布施行。自本條施行後，從 104 年起至 106 年 10 月止，電話詐欺恐嚇（註 1）法院判決有罪確定之案件總數為 1 萬 8,455 人，其中以刑法第 339 條之 4（跨境電信犯罪所適用之法條）罪者為 2,697 人，占電信詐欺之 14.5%。2,697 人中因單一犯罪判處六月以下有期徒刑者占 11.6%、6 月以上 1 年未滿者占 16.1%、1 年以上 2 年未滿者占

68.0%、2 年以上 3 年未滿者占 4.0%、3 年以上 5 年未滿者占 0.3%。可看出以刑法第 339 條之 4 定罪者，法院量刑之區間集中在 1-2 年，惟判處 3-5 年之案件亦有增加之趨勢。

註 1：全般電信詐欺恐嚇案件，指電話、簡訊及網路等包含跨境之電信詐欺。

(二)刑法第 339 條之 4 案件合併定應執行刑之量刑分析

從一罪一罰合併定應執行刑之結果來看，自 106 年 1 月起至 11 月間，因涉嫌電信詐欺入監服刑，而「合併應執行刑」7 年以上者，共有 9 件；且臺灣新北地方法院，單一案件即有數被告經法院各合併定應執行刑而量處 10 年 6 月、10 年及 7 年者，可說明涉嫌電信詐欺案件量刑無普遍過輕情形。

(三)涉嫌電信詐欺而符合組織犯罪條例之案件終結情形

繼「組織犯罪防制條例」修正通過後，各地檢署辦理組織犯罪案件偵查終結情形如下：106 年度 7 月、8 月、9 月，將電信詐騙犯以組織犯罪防制條例之罪名起訴案件，各有 7 件、15 件及 45 件。其中各有 2 件、5 件、24 件案件，同時依據組織犯罪防制條例第 3 條第 3 項規定聲請於刑之執行前令入勞動處所強制工作。未來涉犯跨境電信詐騙犯罪而符合組織犯罪防制條例一定要件者，法院量刑預期應會有所提升。

參、結語

電信詐欺案件之法院量刑，雖集中在 1 年至 2 年之區間，惟法院量刑係依照被告在犯罪集團中所擔任之角色及所犯罪數而定。如擔任出資者、車手頭或主要聯繫者，法院宣告應執行刑在 5 年以上有期徒刑者，亦不乏其例。法務部所屬檢察機關及司法警察機關就跨境電信詐騙犯罪，向來嚴予訴追，毫不寬怠，惟打擊跨境電信詐騙犯罪，必須透過跨境合作偵辦，始能向上溯源，查獲集團首謀，並以追索犯罪不法所得及量處重刑來瓦解犯罪組織，達到根絕再犯之目標。法務部在此時呼籲大陸偵查機關及司法機關能積極回應臺灣方面的共同打擊犯罪及司法互助請求，俾臺灣司法機關得以一舉緝獲、追訴詐騙集團首謀分子及其共犯，以保障兩岸人民免遭犯罪集團侵害的正當權益。

以上報告，敬請

主席、各位委員及與會先進參考，謝謝。

主席：請司法院呂秘書長報告。

呂秘書長太郎：主席、各位委員。在此謹就「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討提出報告。

一、有關「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」執行現狀：我國自 106 年 1 月起至 11 月止，高等法院兩岸司法互助事件中，我方委託陸方處理終結之件數共計 99 件（民事事件 76 件、刑事案件 23 件），文書送達類型 73 件、調查取證類型 26 件。

自 106 年 1 月起至 11 月止，地方法院兩岸司法互助事件中，我方受大陸地區委託協助之終結件數共計 2,789 件（民事事件 770 件、刑事案件 1 件、家事事件 2,018 件），文書送達類型 2,755 件、調查取證類型 37 件。

自 106 年 1 月起至 11 月止，兩岸司法互助事件中，我方委託大陸地區協助之終結件數共計

204 件（民事事件 28 件、刑事案件 67 件、家事事件 107 件、少年事件 2 件），文書送達類型 166 件、調查取證類型 38 件。

二、有關跨境詐騙案件之量刑檢討：相關詳細資料方才法務部蔡次長已經仔細作過分析，刑法於 103 年 6 月 18 日增訂第三百三十九條之四加重詐欺罪之後，重刑之量刑區間已經有提高的現象，關於量刑的輕重，主要是依據刑法第五十七條來斟酌行為人行為責任的程度，包括犯罪手段、目的等等。因為詐騙集團有非常精密的分工，首腦及參與者參與犯罪的程度及所獲得的利益有極大懸殊，所以很難一體來評價量刑，比如在臺灣抓到許多詐騙集團的車手，也就是替主謀在領錢的這些人，他們的犯罪情節有些其實是非常輕微的，所以沒有辦法課予重刑。大陸經常說臺灣的量刑過輕，其實事實並非如此，除了剛才提到被審判的被告到底在詐騙集團當中擔任什麼樣的工作是很核心的問題之外，每一個國家對於刑法的思想、人權的觀念也會有所不同，所以很難把兩個不同國家的司法制度及量刑狀況加以比較。就我國來看，自從刑法修正之後，跨境詐騙集團量刑的刑度已經越來越高。

以上報告，敬請指教，謝謝。

主席：請行政院陸委會張副主任委員報告。

張副主任委員天欽：主席、各位委員。今天承蒙　貴委員會的邀請，就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現況及跨境詐騙案件之量刑檢討」進行報告，以下謹提出本會說明，敬請指教。

壹、海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議執行現況

自 105 年 520 政府上任以來，本會均秉持蔡總統所宣示依據中華民國憲法、兩岸人民關係條例及其他相關法律處理兩岸事務之政策立場，持續推動、處理兩岸相關事務，並希望兩岸過去所簽署之各項協議都能夠持續運作，以維護民眾權益與福祉。

從去年 520 開始，為強化打擊跨境電信詐騙犯罪，本會與法務部共同召集，邀集司法院、內政部、外交部、臺灣高檢署等相關機關組成跨部會平臺，整合各部會力量，分別從國際積極合作、國內加強打擊、兩岸展開溝通等面向，推動相關強化作為，並全力朝犯罪集團源頭、幕後金主方向進行偵辦。觀察近期我警方陸續破獲跨境電信詐騙犯罪案件，並數度與他國警方展開合作，阻止在外國成立電信詐騙機房，顯示政府努力方向正確、也有效遏止犯罪份子的不法企圖；但要有效打擊跨境電信詐騙犯罪，仍有賴跨境犯罪防制合作。

目前在海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議（下稱本協議）的官方交流與互動，確有部分遭到陸方的推遲或消極以對之情形，但在本協議相關業務之執行，例如情資交換、個案協查與協緝、人身自由限制之通報等事項，雙方並未完全中斷或停擺，對於犯罪防制工作，兩岸仍保持一定程度的合作。在此，本會再度呼籲陸方，應在雙方既有的合作基礎上，透過溝通與對話，尋求解決之道，以期有助打擊跨境電信詐騙犯罪，澈底瓦解詐騙集團，以保障兩岸人民的權益與福祉。

貳、跨境詐騙案件量刑檢討

針對跨境電信詐騙犯罪類案的處理，政府一貫主張，應將涉案國人帶回臺灣依法偵查、審判

；從去年 4 月肯亞案發生後，遭他國遣送至中國大陸人數為 288 人，經我駐外人員交涉遣送回臺人數為 427 人，在相關人員遭遣回臺之後，我檢警機關均持續與他國進行合作，期能取得相關卷證資料，以利後續偵辦。

為強化打擊跨境電信詐騙犯罪，政府也陸續推動刑法、洗錢防制法、組織犯罪防制條例等修法，期能加重處罰，以有效遏止跨境電信詐騙。根據司法院在跨部會平臺上所提供之資料顯示，各法院針對詐騙犯罪案件的判決刑度多數落在有期徒刑 1-2 年，最高亦有判處超過 5 年以上者，相較以往之判決，已有逐步提高之趨勢。

參、結語

兩岸自 98 年簽署本協議以來，迄今已超過 8 年，在執行上確實有可以再強化、精進之處，但相關成效不容忽視，兩岸也聯手合作破獲多起跨境詐騙犯罪集團。本會再度重申，要有效打擊跨境犯罪，有賴兩岸攜手合作，希望陸方以人民福祉為念，與我方展開對話與合作，保障兩岸民眾權益。

以上報告，敬請指教，謝謝。

主席：請外交部條法司丁司長報告。

丁司長樂群：主席、各位委員。很榮幸承蒙大院司法及法制委員會邀請，就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討」提出報告，深感榮幸。各位委員長期以來鼎力支持外交工作，並給予本部許多指導與建言，本人謹代表外交部再次表達誠摯的敬意與感謝。

以下謹就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討」專題報告涉及本部協助打擊跨境詐欺犯罪及外交作為部分提出報告，敬請各位委員指教。

壹、外交部就遏止國人跨境詐騙犯罪之因應作為及成效

(一)外交部成立處理跨境電信詐騙專案小組：

外交部於 105 年 4 月間肯亞案發生後，即成立專案小組，迄今已召開 4 次會議，其任務為遇有跨國（境）電信詐騙案件之發生與必要時，邀集相關機關與部內相關單位研商因應解決方案以迅速處理該類案件相關事宜。

(二)通電我駐外館處確立跨境電詐案處理三原則：

外交部奉蔡總統有關防制跨國（境）電信詐騙案之指示，擬定以下處理三原則：1.清查拘禁人數、姓名、涉案事實等資訊並前往探視。2.尊重駐在國及兼轄國之管轄權並保障國人權益以及駐在國及兼轄國之司法程序。3.向駐在國（兼轄國）政府表達我國人民應遣返我國，不應遣送至中國大陸之堅定立場。

(三)外交部與法務部及行政院大陸委員會於 105 年 6 月間成立「打擊跨境詐騙跨部會平臺」，由外交部擔任國際組召集機關參加共 8 次跨部會會議辦理國際組事項：

1. 建立「國人在國外涉跨國（境）電信詐騙案之預警、逮捕拘禁、遣返遣送通報機制」，由外交部設計通報流程圖、通報單及檢核表等，從事前（預警）、事中（逮捕拘禁）及事後（遣返遣送）三階段建立標準處理程序，將通報程序明確化，以利相關機關及駐外各館處共同配合

辦理。

2. 情資交換及跨國執法合作方面，從 106 年 3 月以來，外交部及相關駐外館處已協助我執法機關與 18 個外國執法機關建立情資交換直接聯絡管道，包括歐洲地區法國等 12 國、亞太地區印度等 2 國以及美洲地區多明尼加等 4 國，加上現有的法務部調查局派駐在 24 個國家法務秘書、內政部警政署派駐在 9 個國家警務秘書，目前共有 51 個情資交換直接聯繫管道。

3. 強化與外國政府間緊密的司法合作。外交部及相關駐外館處協助國內法務部、法務部調查局及內政部警政署刑事警察局派員赴拉美地區國家司法互助及調查取證。目前歐洲地區已有兩個歐盟國家之法院（斯洛維尼亞、拉脫維亞）就類此案件判決駁回中國大陸引渡之請求。外交部亦將此有利我方之判決書翻譯為中、英、西文請駐外館處適時運用。

貳、行政院賴院長指示打擊跨境詐騙犯罪向國際發聲暨洽簽條約及協定駐外館處辦理情形

(一)外交部於 106 年 9 月 14 日賴院長召開院會後，旋即通電駐外各館處洽告駐在國政府：1.我刑事法律已修正加重處罰跨境詐騙犯罪。2.檢警利用大數據分析犯罪手法並積極與相關國家建立情資交換管道。3.請各國依國籍管轄原則（Nationality Principle）將我國籍涉案嫌犯遣返我國，我方將依法從嚴處理，並盼各國與我共同合作，以期達到共同打擊犯罪、防制跨境詐騙發生之目標。

(二)外交部已於 106 年 10 月 3 日將與法務部共同研議之「政府跨部會嚴厲打擊詐騙犯罪的決心及努力所獲致成果」說帖中英文，通電駐外各館處運用並適時轉請當地媒體瞭解及報導，目前經相關駐外館處努力，已獲相關外國重要媒體刊登。

(三)外交部已將司法院、法務部、行政院大陸委員會、臺灣高等法院檢察署、內政部警政署、法務部調查局、內政部移民署、內政部警政署刑事警察局、行政院移民署、刑事警金融監督管理委員會、行政院通訊傳播委員會等機關提供之打擊跨國電信詐騙犯罪之成果資料彙整成「2017 年打擊跨國電信詐騙犯罪報告書」並已協助翻譯為英文，提供予歐盟及美國參考，擴大與我政府之合作面向。

(四)外交部已將辦理情形二度呈報總統府秘書長、行政院秘書長及國家安全會議秘書長（106 年 9 月 28 日、11 月 3 日）。

(五)加強推動洽簽司法、警政、移民（人口防制販運）、洗錢及毒品等條約及協定：外交部將續與國內相關機關合作推動與外國政府洽簽上述條約及協定案，務實建立雙邊合作機制；並續積極參與亞太防制洗錢組織、艾格蒙聯盟等國際組織，從雙邊及多邊面向共同防制跨境犯罪。目前我國透過艾格蒙聯盟，已與 43 個國家簽署洗錢與金融情資交換協定；已與相關國家簽署共 6 件民（刑）事司法互助協定、共 7 件警政合作協定，以及共 7 件共同打擊犯罪協定，本年度則已完成簽署 12 件司法、警政、洗錢及移民之協定。外交部及駐外各館處並持續積極與相關機關共同推動跨國合作事宜。

(六)持續更新國人在海外涉電詐案相關情況：目前因跨境電信詐騙案遭外國政府逮捕拘禁之國人約有 429 餘人，自 105 年肯亞案後迄至 106 年 12 月 27 日，遣返我國約有 441 餘人，遣送中國大陸約有 288 人。外交部將持續與相關機關通力合作處理國人在海外涉跨國電詐案，惟跨

國犯罪證據取得相當不易，外交部亦訓令我駐外館處向駐在國力洽取得涉案人員相關證據資料，以利我國內相關司法機關偵處。

叁、結語

持續努力：1.外交部對外將在維護國家主權、尊嚴以及利益的前提下，持續與歐、美、日、東南亞及友邦等國家進行國際司法、警政、共同打擊犯罪（包括防制毒品）、移民（防制人口販運）、洗錢及反恐等雙邊合作，並積極參與區域及全球性之多邊組織，與各國共同打擊跨國犯罪。2.對內，將續與司法院、法務部、行政院大陸委員會、內政部警政署、法務部調查局、內政部移民署、內政部警政署刑事警察局等機關，透過打擊跨境犯罪跨部會平台交換意見、解決問題，期能達到防制跨境犯罪，維護國家利益與實現司法正義的目標。

建議作法：為避免已經返國之跨境電信詐騙嫌疑犯短期內再出境從事詐騙行為，外交部建議司法機關以配合辦案偵查為由，依法限制渠等出境一年以上，以增加犯罪時間成本；倘渠等護照因經從事詐騙行為地國扣留或經我司法機關為利遣返請求而註銷並向外交部領事事務局或外交部四個辦事處申請護照者，外交部方得依法不予核發護照。至有特殊事由急須出國者，再依個案情形，由司法機關准予出境。

以上報告，敬請各位委員不吝指教。謝謝大家。

主席：請內政部警政署刑事警察局劉局長報告。

劉局長柏良：主席、各位委員。首先感謝大院各位委員對本署及所屬業務上的支持與指導。今天謹就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現況及跨境詐騙案件之量刑檢討」本署權責事項，簡要報告如下，敬請指教。

壹、「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」生效迄今執行現況

「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」（下稱協議）自 98 年 6 月 25 日簽署生效後，兩岸警方基於對等、尊嚴、互惠原則，依協議規範建立常態化合作機制，包括犯罪情資交換、案件協查、合作偵辦、人犯遣返等作為，以及個案研商等業務交流，建立雙邊良性互動之發展。協議生效後至 106 年 11 月 30 日止執行現況：

一、情資交換及案件協查：本署傳送大陸公安單位交換犯罪情資 4,201 件，以詐欺犯罪情資 2,996 件最多、毒品犯罪情資 175 件次之；另接獲大陸公安單位傳送交換犯罪情資 1,254 件，以詐欺犯罪情資 683 件最多、毒品犯罪情資 92 件次之。

二、合作偵辦：本署與大陸公安單位合作偵破各類跨境犯罪共計 142 件 8,662 人：以兩岸跨境電信詐欺犯罪共 94 件 7,077 人最多、兩岸跨境毒品犯罪 34 件 214 人次之。

三、人犯遣返：遣返回臺刑事（通緝）犯計 421 人，其中詐欺通緝犯 161 人最多、毒品通緝犯 57 人次之；另遣返回大陸刑事（通緝）犯計 4 人，其中殺人通緝犯 1 人、毒品通緝犯 1 人、詐欺通緝犯 1 人、其他案類 1 人。

四、業務交流：本署邀請陸方公安單位來臺 92 次、陸方公安單位邀請本署赴陸 70 次，合計共 162 次。

貳、現況分析

105 年 4 月自肯亞案臺籍嫌犯被強制遣送陸方後，兩岸共同打擊犯罪受大環境影響，在人犯遣返、合作偵辦及業務交流上，合作狀況有所遲滯，惟本署仍持續利用各項契機向陸方釋出合作善意，強調兩岸共同打擊犯罪之重要性，促使雙方合作已逐漸回溫。106 年 1 月至 11 月底止本署辦理兩岸共打業務情形如下：

一、情資交換及案件協查：本署傳送大陸公安單位交換犯罪情資 498 件，以詐欺犯罪情資 325 件最多、毒品犯罪情資 20 件次之；另接獲大陸公安單位傳送交換犯罪情資 127 件，以詐欺犯罪情資 58 件最多、毒品犯罪情資 12 件次之。

二、合作偵辦：本署與大陸公安單位合作偵破各類跨境犯罪共計 8 件 186 人。其中由大陸提供情資給我方而偵破之跨境電信詐欺犯罪共 6 件 173 人最多、跨境毒品犯罪 1 件 8 人（查扣第一級毒品古柯鹼 16.82 公斤、第四級毒品鹽酸羥亞氨 1 公噸、麻黃鹼 500 公斤）及殺人犯罪 1 件 5 人。

三、人犯遣返：遣返回臺刑事（通緝）犯計 12 人，其中詐欺通緝犯 5 人最多、殺人通緝犯 3 人、其他案類 4 人。

四、業務交流：本署邀請陸方公安軍位來臺 0 次、陸方公安單位邀請本署赴陸 2 次，合計共 2 次。

參、策進作為

大陸與我國合作打擊跨境電信詐騙，自 105 年 4 月發生臺嫌在肯亞及馬來西亞國家因涉嫌詐欺犯罪遭遣陸後，改變自 100 年以來與我方打擊跨境電信詐騙犯罪「各自遣返己方人民」之做法，兩岸共打雖因政治因素較為低盪，惟陸方對過去遣返回臺之詐欺嫌疑人受到輕判及後續贓款返還問題有所疑慮。本署提出下列策進作為，期能解決兩岸跨境犯罪問題：

一、運用契機向陸方宣達我方法令修正及尋求合作偵辦案件：

(一)我方於赴陸案件研商及參加學術會議之各項契機，向陸方宣達我國修正之相關法令，包含刑法、刑事訴訟法、洗錢防制法、組織犯罪條例等各項加重詐欺犯罪之罰則及沒收制度，以期改變陸方對前述我方輕判詐欺嫌疑犯之誤見。

(二)持續透過情資交換管道，向陸方尋求共同合作偵辦跨境犯罪之意願，同時傳達珍惜並維護雙方交流及共同打擊犯罪所累積之成果及共同打擊犯罪之必要性。

三、多元交流，深化合作機制：

為即時獲取詐欺、毒品犯罪情資，掌握最新犯罪趨勢，除兩岸持續合作打擊外，也強化與陸方各項層面之交流，建立彼此互信關係，深化合作機制，共同塑造跨境合作網絡，以有效遏阻詐欺、毒品犯罪管道：

(一)官方交流

1. 高層互訪

98 年協議簽署以來，每年度由本署及大陸公安部輪替由署長層級互訪交流。因政治因素影響，105 年雙方無高層互訪，此亦為本署將極力推動促成交流事項。

2. 案件研商

由兩岸合作共同打擊犯罪案件中，推動赴陸或邀請大陸公安單位來臺針對個案進行研商，商討共同打擊犯罪並進行深化交流。以本年度我方已赴陸案件研商 2 次，已有呈現回溫。

3. 遣返時機

運用赴陸遣返我方刑事通緝犯契機，與各省、市之港澳臺事務辦公室及公安單位建立良好互動，以促進共打業務之推動。

(二)民間交流

1. 配合民間協會參訪

持續配合刑事偵防協會等民間協會赴陸警務交流或邀訪陸方公安單位來訪，以彌補兩岸目前冷和階段所帶來之影響。

2. 學術研討會及定期業務性會議

運用每年度舉行之「海峽兩岸暨香港、澳門警學研討會」，派員發表本署最新打擊犯罪作為、相關法令及政策修正，以促成合作打擊犯罪之機會。

肆、結語

本署未來將持續依兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議聯繫機制，配合行政院大陸委員會及法務部等主管機關之規劃，進行雙方交流及協調聯繫，持續向陸方表達珍惜並維護雙方交流及共同打擊犯罪所累積之現狀與成果，惟有透過兩岸合作共同打擊犯罪，雙方方可互蒙其利，始能保障維護兩岸人民之權益及福祉。

以上報告，敬請各位委員先進，賜予指教，謝謝

主席：現在開始進行詢答，本會委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘；非本會委員詢答時間為 6 分鐘，不予延長；上午 10 時 45 分截止登記。

首先請吳委員志揚發言。

吳委員志揚：主席、各位列席官員、各位同仁。針對今天的主題，其實我們已經討論過許多次，大家都很關心這方面的問題，尤其上次大家一直講到肯亞案，目前大陸已經對此作出判決，在 85 名被告當中，有 44 名台灣人統統都被判刑。雖然本席對他們的刑度並不是很清楚，但我感到很訝異的是 2 名台籍主嫌被判有期徒刑 15 年，這是刑度最重的，其他人的刑期大概是介於 14 年至 1 年 9 個月當中，其實這樣的刑度也非常重。肯亞案發生之後，各種犯罪引渡回台灣的人數達 400 多人，據本席所知，有些人回不來，有些人卻回得來，請問次長，之所以造成這種差別的關鍵到底在哪裡？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。關於這個問題，我請國兩司蔡司長來說明。

吳委員志揚：根據你們的說法，總共有 440 多人成功遣返回台灣，請問是不是這樣？

主席：請法務部國兩司蔡司長說明。

蔡司長秋明：主席、各位委員。是的。

吳委員志揚：成功遣返和不成功遣返的關鍵到底在哪裡？

蔡司長秋明：我想成功遣返的主要原因是由於我們的檢警及駐外單位與當地的偵查機關、檢警單位

充分配合，通常是我們先期掌握到一些情資，然後透過兩國之間的警察機關合作，同時透過外交部駐處……

吳委員志揚：這不是我想要的答案，其實我想要瞭解的是與所在國是不是有關係？

蔡司長秋明：當然，這是最關鍵的部分。

吳委員志揚：當然辦案一定會有情資，但我們所要討論的是司法互助的問題，包括與大陸之間的司法互助，以及與世界各國之間的司法互助，可能外交方面可以幫忙一下，為什麼有些人會直接遣返大陸，有些人卻可以回來臺灣？其中的關鍵到底在哪裡？

蔡司長秋明：剛才我已經向委員報告過，除了方才委員所提示的部分之外，每個國家與大陸及臺灣之間的關係都不一樣，有的跟大陸的關係比較好，所以他們就容易接受大陸的請求，於是就把人遣返到大陸去。

吳委員志揚：所以就是大陸因素是不是？

蔡司長秋明：另外一個原因就是我剛才所提到的，也就是大家合作的角度及期程不一樣，有的案件是大陸先發現，他們跟當地的警方合作，比如西班牙案就是這樣的情形，他們合作的時間……

吳委員志揚：我認為誰先發現並不是重點，以國際司法互助來講，照理說，當事人是哪個國家的人就應該遣返到那個國家去，這應該沒有錯吧！

蔡司長秋明：以亞美尼美來講，如果有人想到亞美尼亞當地詐欺犯罪的話，基本上我們是連進到亞美尼亞都沒有辦法，所以……

吳委員志揚：我所指的是國際政治因素，我想這方面大家都能理解。在肯亞案判決之後，法務部也有發出一份新聞稿，當中表示雖然大陸地區如此嚴厲地偵辦詐騙分子是可以理解的，但卻非常不滿意他們沒有依照雙方簽署的互助協議來處理對不對？本席想要瞭解的是除了政治因素之外，有沒有一個因素是我們對於跨境詐欺的處分、處理是大家沒有辦法滿意的？我講的大家是指除了中國大陸以外，會不會世界各國也沒辦法接受。本席這裡有個數字，是針對 100 年到 106 年 11 月的詐欺統計資料分析，資料顯示近 6 年的詐欺犯人數有 4 萬 3,861 人，其中被判處 6 個月以下徒刑（得易科罰金）者有 2 萬 5,994 人，被判拘役者有 1 萬 0,586 人，比例大概是八成三。

剛剛司法院秘書長提到，在臺灣的可能都是「小咖」，他們稱為車手，而首腦都在外面，一般來說首腦會被判的比較重，但真的是這樣嗎？目前在臺灣的國人都有一個印象，那就是詐欺犯最後都被輕判，要不然就是不用被關，國人都會有這樣的印象。立法院有通過刑法第三百三十九條之四的加重詐欺罪，但加重的結果最高也就是 7 年以下有期徒刑。我們不管是在法律刑度或實際判決上是不是都太輕了？以致於中國大陸除了政治上對我們抗衡以外，也找到一些其他的理由。

蔡次長碧仲：國臺辦發言人安峰山說「臺灣輕縱得不到應有的懲罰」，我要特別向委員報告，委員也擔任過律師，其實詐欺都是依照情節來判刑的，但一般沒有涉及跨境的詐欺案，我們都可以理解法院量刑為什麼會有 6 個月以下的……

吳委員志揚：那是國內單純的案件。

蔡次長碧仲：對，是國內比較單純的案件。我國現在的法律，包括最近新修正的法律，例如組織犯罪條例，與之結合後要判 7 年、10 年都不是問題。最重要的是大陸為什麼可以判到 15 年？因為大陸是用數額來決定，他們分為數額較大、數額巨大、數額特別巨大……

吳委員志揚：就是犯罪影響的數額？

蔡次長碧仲：對，用這個標準就有個數據，所以他們很簡單明瞭。但是我們在臺灣也辦過很多案件，有些人真的很可憐，因為沒有工作，或是原本是加油工，但因為好逸惡勞，就去擔任車手，基本上我們抓到的、查緝到的就是車手，如果沒有再往上發展，類似的情形，我們貿然判重刑，也不一定會比較好。

吳委員志揚：我知道，那是個案情形，但整體上呢？您認為現在各種法律，包括加重詐欺罪、組織犯罪條例，跨境的部分應該也算是組織犯罪，也有加重的部分，此外還有沒有必要再加重呢？

蔡次長碧仲：我剛剛向委員報告過，依照現有的規定，包括洗錢防制法將刑法第三百三十九條之四也納入規定，如果第三百三十九條之四與洗錢防制法、組織犯罪條例都用得上，尤其是跨境詐欺犯罪，這對我國國際聲譽影響很大，犯罪情節都屬於比較重大，對於這個行為判重刑，相信國人都能接受。

我們並不是在卸責，而是在兩岸共同打擊犯罪這一塊，大陸要的情資我們都非常爽快、源源不絕的提供，但是我們要的資料，如果符合他們的利益，他們才會配合，要不然就是已讀不回。

吳委員志揚：這個部分還是要加強溝通，但我注意到這部分有些是牽扯到大陸，但臺灣自己嚴格打擊詐欺以後，很多 knowhow 變成國際在運用了，我們很擔心如果法務部拿不出具體的辦法，跨境詐欺將變成另類的臺灣之光，原來這方面的犯罪首腦、經驗最老到的首腦，幾乎都是臺灣人，我不希望有這種臺灣之光！

蔡次長碧仲：我們認為這是臺灣的恥辱，這些跨境詐欺，甚至現在有一些人民還選擇到跟我們有邦交的國家，也就是剛剛委員所提到的一些政治因素。在打擊跨境電信詐騙的積極作為，我們有召開跨部會平台，對於電信詐騙犯罪法制、人流、金流，像洗錢防制法，未來會從金流去追查首腦，這個部分我們有積極在努力。

吳委員志揚：因為本席沒有發言時間了，希望法務部拿出具體成效，如果國際社會普遍認為臺灣在這方面沒有控制好，進而造成全世界的損失，不僅是中國大陸，將來我們在跟其他國家的司法互助上都會被詬病。如果跨境詐欺變成國際犯罪，各國會主張他們自己有管轄權，那根本沒有什麼遣送大陸或臺灣的問題，這個部分要多加注意。

另外，肯亞案的那幾個人已經在大陸被判刑了，我們的機制有沒有可能引渡他們回到臺灣來服刑？

蔡次長碧仲：因為這牽涉到兩岸共同打擊犯罪協議……

吳委員志揚：我們也很關心這些犯人服刑的基本人權。

蔡次長碧仲：有關這個機制，我請蔡司長說明。

蔡司長秋明：是可以的，依照跨國移交受刑人法，只要當事人提出申請，雙方同意，經過審查之後

，是有可能，但這要看兩方的決定，這不是單方意願可以決定的。

吳委員志揚：不需要重新審判嗎？就依照他們判決的刑度回到臺灣來服刑？因為我們最重只有 7 年徒刑，不可能關他 15 年，就算把他們移交回來，也不可能關他 15 年！

蔡司長秋明：還是要透過轉刑機制，依照移交受刑人法所移交回來的受刑人，要經過轉刑的裁定，也就是依照國內轉刑的裁定來執行。

吳委員志揚：法務部對於這個部分要趕快去研究，當時搶人已經搶輸了，現在他們已經被判決了，希望能把他們引渡回臺灣，讓這些詐欺犯了解到，他們犯罪後，臺灣也是有法律可以制裁的，不是只有中國大陸制裁而已，臺灣的法律也會制裁，他們也會受到臺灣法律的制裁，這個部分請多加油，謝謝。

主席：請李委員俊俋發言。

李委員俊俋：主席、各位列席官員、各位同仁。張副主委，我們從內政委員會戰到這裡，今天要來談談兩岸共打的問題到底在哪裡。

首先，兩岸共打的最主要目的是包括共同打擊犯罪、送達文書、調查舉證、遣送人員及其他合作事項，就是 2009 年江丙坤與陳雲林所簽訂的，沒有錯吧？

主席：請行政院陸委會張副主任委員說明。

張副主任委員天欽：主席、各位委員。是。

李委員俊俋：那我們就來看看現在幾個大家最在意的問題，有關人員遣送部分，在通緝犯緝捕遣返方面，我方要求中方提供的遣返有 1,315 人，中方完成 474 人。在罪犯接返方面，我方要求 441 人，中方完成 19 人。在人身自由受限制通報方面，我方請求 683 件，中方完成 366 件，看起來還不到 4 成。至於中方要求我方的情況，在通緝犯緝捕遣返方面，中方要求 18 人，我方完成 12 人。在罪犯接返方面，中方要求 1,024 人，我方完成 937 人，我們完成了 8 成。副主委，這樣是不是不太公平？中方好像不太理我們，是不是這樣？

張副主任委員天欽：首先要說明的是，在概念上來說，我們的請求，就通緝犯部分與其他文書或調查相比，比例之所以偏低的原因，最主要的原因是不管在調查舉證或文書送達，都是具體在中國的案件，但是通緝犯部分，請求他們遣返……

李委員俊俋：通緝犯部分比較低，這個我了解，但從數據看起來，中方的配合程度沒有我方的配合程度高，雖然這是雙方共同簽訂的協議。

張副主任委員天欽：在外觀的數字上是這樣。

李委員俊俋：事實上也是這樣。有關人員遣返，這是大家非常在意的一件事情，我剛剛也說過了，相關數據看起來是不成比例的。這個部分其實有個轉折點，2011 年 2 月 2 日，菲律賓政府將 14 名臺灣人引渡到中國，在這件事情之後，我們有與中方達成處理機制的目標，秉持相互尊重與毋枉毋縱的原則，以後就是各自帶回，有沒有這回事？

張副主任委員天欽：在 100 年的時候，陸委會與法務部一起就這個案件，當時有做一些……

李委員俊俋：有跟中方談嘛！對不對？

張副主任委員天欽：有。

李委員俊俋：達成了這樣的共識嘛！

張副主任委員天欽：達成……

李委員俊俋：這是你們 2016 年 6 月 30 日到內政委員會報告時提出的內容。

張副主任委員天欽：對，沒錯。

李委員俊俋：達成這個協議之後，也就是說，從 2011 年 2 月 2 日之後，大家同意未來是各自將各自的國人帶回去，這是雙方共同的默契，我們就來看看有沒有照這樣做。2011 年 5 月的案件是各自帶回，但 2016 年 4 月，也就是大家一直在談的肯亞事件，就沒有了，就變成部分遣返中國，而之後所有的案件則都是全數或部分遣返中國，我們也曾經多次向中方抗議，這些人應該回到臺灣，依照 2011 年雙方的共同默契，這些人應該送回臺灣，但中方沒有理睬，是不是這樣？

張副主任委員天欽：是。

李委員俊俋：2016 年 4 月的肯亞事件事是個最大的轉折點，中方曾經暗示過，這樣的動作其實是有經過台方的同意，有沒有這回事？

張副主任委員天欽：這個我不了解。

李委員俊俋：但是中方有暗示過，其實遣送到中國是有部分臺灣政府的默許，如果是這樣，這個問題就大了。也就是說，雙方在 2011 年彼此所建立的默契在 2016 年 4 月被完全打破，之後在各國犯罪的所有罪犯都遣送到中國，而不是各自帶回臺灣或中國，而是變成所有模式都是送到中國。對此，我要求陸委會去查明這件事，請問 2016 年 4 月是誰執政？

張副主任委員天欽：馬英九總統。

李委員俊俋：雖然是他任期的最後一個月，他也知道政權失去了，但還強做這樣的事情，如果有的話，這個問題就嚴重了。

人員遣返是最大的問題，為什麼 2011 年彼此雙方建立的默契，到了 2016 年 4 月肯亞事件後，中方就打破這樣的默契，而且到現在為止，兩岸共打協議的主要功能只剩下文書送達，遣返部分完全沒有照兩岸共打協議來做，是不是這樣？

張副主任委員天欽：通緝犯的遣返還是有存在，受刑人的遣返從 520 之後……

李委員俊俋：通緝犯的遣返還是有存在，但是人員的選擇是由中方做決定！

張副主任委員天欽：但是受刑人的遣返從 520 之後是零。

李委員俊俋：受刑人的遣返是零！

張副主任委員天欽：一個是判決確定了，一個是……

李委員俊俋：通緝犯遣返在 520 之前還有，但是到底送誰回來……

張副主任委員天欽：520 之後也有。

李委員俊俋：我問一下最出名的人，請問我方有沒有要求把陳由豪遣送回臺灣？

張副主任委員天欽：有。

李委員俊俋：中方有沒有同意？

張副主任委員天欽：沒有。

李委員俊俋：我方要求過幾次？很多次！

張副主任委員天欽：詳細次數要可能要回去再查。

李委員俊俋：這是有關遣返的問題，問題就出在 2016 年 4 月的肯亞事件，到底臺灣政府同意了什麼？

第二個問題，人道探視是兩岸共打非常重要的概念，這是明白寫在文書裡面的，這是雙方的協議。李明哲事件副主委應該很清楚，請問李明哲事件有沒有人道探視？

張副主任委員天欽：李明哲案件當然有人道探視的問題，中國在……

李委員俊俋：到現在為止他被關在哪裡，李明哲的太太還不太曉得。

張副主任委員天欽：他只能假定是關在看守所。

李委員俊俋：那是假定嘛！也就是說，如果照李明哲事件看來，中方完全違反了兩岸共打協議嘛！這本來就會規定在協議裡面的，沒有錯吧？

張副主任委員天欽：向委員報告，我們……

李委員俊俋：不用客氣啦！他們違反就違反，不必客氣，也不必幫他們講話。

其實最重要的是這一句，蔡英文總統在今年 10 月 10 日國慶演講時提到的善意不變、承諾不變，不會走回對抗的老路，但也不會在壓力下屈服。也就是說，現在蔡政府的態度非常清楚，維持現狀，繼續善意的與中方往來，但如果中方一而再再而三的違反兩岸共打協議，我們也不會因為這樣而屈服，沒有錯吧？

張副主任委員天欽：是。

李委員俊俋：如果要求我們必須接受九二共識一個中國，我們同不同意？

張副主任委員天欽：不可能。

李委員俊俋：不可能嘛！所以這是臺灣人民共同的要求，也是蔡政府的堅持，維持現狀最重要的是繼續釋出善意，但不會在壓力下屈服。

接下來本席要請問法務部蔡次長，對於今天討論的問題，大家都把根源放在臺灣的詐欺罪判得太輕。臺灣詐欺犯的刑責，普通詐欺罪是 5 年以下，加重詐欺罪是 1 年以上 7 年以下，新加坡分成三種，欺騙、假冒身分欺騙及欺騙轉移財產的刑度分別是最高 3 年、最高 5 年及最高 10 年，日本的詐欺罪是 10 年以下，韓國詐欺罪也是 10 年以下。看起來我們跟其他國家並沒有差距太多，差距比較大的是一年以上，未來可不可將一年以上的部分稍微往上提高量刑，這是可以考慮的方向。剛剛已經非常清楚的說明了，在洗錢防制條例與組織犯罪條例修正通過之後，這樣的情形會越來越清楚，未來如果利用這些規定並且結合在一起，就可以判得很重，所以並不是臺灣刑度輕重的問題，而是我們有沒有辦法配合組織犯罪條例來處理的問題嘛！

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。是的。

李委員俊俋：過去在臺灣大部分抓到的是車手、機房人員，就事實的詐欺行為來說是屬於輕罪，現在最重要的是要怎麼抓到首腦，就是要靠組織犯罪條例的調整，但是我必須強調的是，加重詐欺罪的刑度 1 年以上 7 年以下的這個 1 年以上其實是有討論的空間，是不是可以往上提升，這部分我們再來慢慢討論。

蔡次長碧仲：是。

李委員俊俋：有關兩岸詐欺罪的有期徒刑刑度，我們看得很清楚，臺灣是 5 年以下或 1 年以上 7 年以，而中國是 3 年以下、3 年以上 10 年以下、10 年以上或無期徒刑，看起來中國的刑度重很多，但這一點並不意外，因為他們是威權極權國家。李明哲在哪裡推動民主都會被判 5 年了，是不是這樣？

蔡次長碧仲：是。

李委員俊俋：兩岸制度不同不能做類比，不能因為中國判刑比較重就統統把詐欺犯都送到中國，不是這樣的，我們還是要堅持臺灣是一個主權獨立的國家，我們的司法應該歸司法處理，如果涉及兩岸問題或是跨國的部分，本來就應該依照兩岸共打協議來處理，次長同意嗎？

蔡次長碧仲：同意。

李委員俊俋：現在破壞兩岸共打協議最厲害的其實就是中國，沒有錯吧？

蔡次長碧仲：沒有錯。

李委員俊俋：問題真正在中國，而不在我們的條例，更不在我方政府沒有支持這個條例，請大家好好思考。謝謝。

蔡次長碧仲：謝謝委員。

主席：請鍾委員孔炤發言。

鍾委員孔炤：主席、各位列席官員、各位同仁。今天主席特別安排海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議的相關議程，大概就是針對最近詐騙犯被遣送到中國大陸，因為事涉臺灣的主權問題，所以主席特別安排這個議題，希望能夠予以釐清。目前兩岸打擊犯罪共同協議，就是剛才李俊俋委員特別提到的，既然已經簽署協議，但是到目前為止，從 2015 年開始，從遣送回來的人數看來，我們的互信基礎並不存在，原因是被害人的國籍是中國大陸，所以就依據這個理由將人遣送到中國大陸是嗎？有誰可以說明？五大管轄權包括行為地與結果地、行為人國籍、被害人國籍、保護、普遍，現在最主要的理由大概就是被害人的國籍，被害人國籍如果是中國大陸就要被遣送到中國大陸嗎？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。以詐欺來說，跨境有行為地、也有被害人的處所，行為地可能是在大陸，所以交付地會牽涉到管轄。

鍾委員孔炤：被遣送到中國大陸去是因為兩岸互信基礎，我們也簽有合約，契約中針對詐騙是以行為人的國籍為主吧？

蔡次長碧仲：有關管轄的部分，事實上也可能同時存在大家都有，所以那時有協議是各自帶回各自的……

鍾委員孔炤：就是各自帶回？

蔡次長碧仲：對。

鍾委員孔炤：但現在並沒有各自帶回。

蔡次長碧仲：現在沒有。

鍾委員孔炤：陸委會也提到自 520 之後幾乎都沒有帶回的。

蔡次長碧仲：目前來講我們的總數是 400 多個，還比大陸多。

鍾委員孔炤：剛剛李俊俋委員特別提到這個事涉國家主權問題，但有行為人國籍和被害人國籍，如果我們用訴訟經濟產生的管轄權來看，可能就要回到行為人的國籍。

蔡次長碧仲：這牽涉的不是單純法律上的問題，在國際間會牽涉到國際關係，如果我們能夠努力推動國際司法互助合作……

鍾委員孔炤：不管是陸委會或外交部、司法單位，大家都非常努力，國人在外受到不同待遇時，依據憲法規定，我們還是要給予人權保護，所以大家都非常努力。但因為面對的是中國大陸，我們是不是國與國對等關係在國際上就有存疑。

蔡次長碧仲：這是一定的，當然這是一個困境，但是我們在困境當中還是有可以努力的地方，比如在兩岸常態事務性方面，我們還是積極在進行。

鍾委員孔炤：國家對國民本來就有保護義務，這個保護義務就是要確保國民能夠受到公正、公平、公開的審判原則，現在幾乎都遣送到中國大陸去，我的資料顯示出來的人數可能沒有李委員整理得這麼完整，但是從 105 年 4 月開始，分別在肯亞、馬來西亞、柬埔寨、亞美尼亞、越南、印尼都有，其中還不包括西班牙，這個月下旬已經確定要將在西班牙犯罪的 200 多個台灣籍詐欺犯遣送到中國大陸，我不知道陸委會對這件事情有什麼作為？西班牙可能就在這兩天要將人遣送到中國大陸，而他們在西班牙已經關了快 1 年，在這 1 年當中我們努力了些什麼事？

主席：請行政院陸委會張副主任委員說明。

張副主任委員天欽：主席、各位委員。有關西班牙的案子，到目前為止分兩批處理，初步決定是要遣送到中國大陸，但是加害者還是可以上訴到上一級法院，所以司法程序還沒走完，這是第一個要報告的。如果司法程序走完，對這些人……

鍾委員孔炤：12 月中公聽會已經裁定，也同意將首批 121 名嫌犯送到中國大陸。

張副主任委員天欽：根據外交部給我們的訊息是還可以上訴，即使司法程序走完，還有行政程序。

鍾委員孔炤：就算司法程序走完了，你覺得以兩岸現在的互信基礎，他們會被送回台灣還是會被送到中國大陸去？這會不會變成一個轉折點？如果西班牙同意將人送到台灣，對於兩岸互信基礎最起碼是破冰。還是老生常談，最近兩岸互信基礎不夠、互動機制不好，兩岸已不再互相往來，除了經貿之外，對於政治議題、司法議題幾乎都不再有互動。如果西班牙這個案子還沒將人遣送到中國大陸，透過大家的努力能夠讓人回到台灣，我想除了是中國大陸對台灣釋出善意，也是大家共同努力所完成的結果，對於中華民國的主權與憲法更是一種確認，最起碼我們的國民有受到一定程度的保障與保護。在目前兩岸互動沒辦法像以前這麼熱絡的情況之下，我們要怎麼努力？剛才李俊俋委員也提到，蔡政府並沒有改變既有的互信基礎，也沒有改變雙方之前的協議，中方如果基於雙方當時所訂協議是根據被害人國籍處理，如果我們主張是行為人國籍，那就牽涉到憲法層次，而我們的憲法明定中華民國領土及於中國大陸，被害人國籍是不是就屬於中華民國？誰要回答我這個問題？

張副主任委員天欽：兩岸條例並未討論國籍，而是討論戶籍的問題。

鍾委員孔炤：我剛剛提到五大管轄權包括行為地與結果地、行為人國籍、被害人國籍、保護、普遍，到底哪一個占的份量比較重？是被害人國籍還是行為人國籍？我們總是要找一個解決方案。今天主席特別排這個議題，就是不管從外交或者司法，我們都希望能夠透過不同層面解決問題。最後我想請教的是，面對被害人與行為人的國籍問題，我們到底有什麼解決方案？

蔡次長碧仲：誠如方才向委員報告的，就某一個角度來看，大家都有管轄權，所以兩岸才要針對跨境犯罪進行協議，因為牽涉到未來犯罪證據的蒐集，若涉及兩岸之外的第三國，同時涉及跨境的兩岸詐欺案件，有時候就……

鍾委員孔炤：你是否同意用訴訟經濟的理由讓他們留在中國大陸受審判？

蔡次長碧仲：目前兩岸法制畢竟還是不一樣，大陸的量刑是以數額區分，有大、巨大、最大，但我們的法制情況不一樣。至於訴訟進行的精密度，國人也知道是有差別的。

鍾委員孔炤：台灣好像變成一個詐騙輸出國，而且是遍及全世界，這對台灣也是不好的名譽。台灣的品牌沒有遍及全世界，但是我們的詐騙集團卻遍及全世界，這對台灣國格是受損的。我們希望能夠朝這個方向去努力，大家共勉，謝謝。

主席：請廖委員國棟發言。

廖委員國棟：主席、各位列席官員、各位同仁。我就延續前面兩位委員提的問題，我第一個關心的是電信詐騙集團遍及全球，對於台灣詐騙集團遍及全球一事，不曉得法務部有什麼看法。我簡單看了一下數據，從 2016 年 4 月的肯亞，然後是馬來西亞、柬埔寨、亞美尼亞、越南、印尼等等，前前後後有將近 300 位這樣犯行的國人，我不曉得法務部怎麼看這件事情，這種事情一再地不斷發生，我們卻束手無策嗎？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。所謂跨境犯罪就是涉及 2 個以上的國家，相關證據分布於兩國以上的地方，偵辦犯罪就有賴於國際司法互助合作。

廖委員國棟：說到國際，國際普遍的看法就是一個中國原則，國際法也是這樣看。現在不單單是兩岸在競爭一個中國原則，就連詐騙集團犯罪所在地的國家也認為是一個中國，在這種情況下當然就把我們的人送到中國去了，從我們國家的角度來看，當然恨不得能夠扭轉這種情勢，但是今天蔡英文政府已經把國家處境搞到現在這樣，我們還有其他方法嗎？

蔡次長碧仲：剛剛委員說國際認為是一個中國，當然就把人送到中國，我們不同意這樣的看法。對於國人來說，除了兩岸訴訟制度不一樣，我們要爭取回到自己的國境內接受審判以外，還牽涉到委員剛剛所說的，如果台灣人在國際間犯罪就全部送到大陸，未來不是只有跨境詐欺，而是任何國人到國外一個不小心涉犯了不一定成罪的行為也會被送到大陸去。

廖委員國棟：對。

蔡次長碧仲：所以這是我們最擔心的。

廖委員國棟：是啊！我也非常擔心，所以我就是要問你們有什麼良方。

蔡次長碧仲：我們的良方，第一，我們一直在推動國際司法互助，目前來講必須是聯合國會員國才有資格，我們在推動國際司法互助實質關係的增進，為什麼兩岸還會有一些共同打擊犯罪的進

行？就因為需要我們提供他們有利的犯罪情資、證據，只要雙方有需有求，他們就會合作。在這種困境中，很多國家不分青紅皂白將我們國人送到對岸，但有些國家還是會送回來台灣，現在送回台灣的就有 400 多人，大陸有 200 多人，到目前來講我們比他們還多，所以並不是普遍性全部都送到對岸。

未來的機制就是我們要和各國進行實質合作，國際間講究的是利害關係，尤其在洗錢防制這部分更是明顯，跨境電信詐欺唯有跨境合作才能夠揪出最主要首謀。

廖委員國棟：你覺得未來的發展會是良性嗎？你剛剛說的是國與國之間的關係，就撇開中國，我們和其他各國都是國與國的關係，但是當他們不認這個國的時候，你覺得未來會往善意的方向發展嗎？

蔡次長碧仲：現在我們是國際組織 APG 的創始會員國，擁有一票的權利，而不是觀察員，我們在洗錢防制方面的努力也得到國際間肯定，所以我們非常有信心，只要我們努力去做一定可以。就像未來大院要進行的國際司法互助法審議，如果立法通過，在國際間進行司法互助實質合作時，尤其是洗錢防制，很多國家並不會看我們到底是不是聯合國的會員國，只要在洗錢防制的表現突出、有努力，他們都願意和我們合作。

廖委員國棟：陸委會的態度又如何？目前兩岸關係處於「已讀不回」，搞到國民遣送大陸的問題幾乎無路可走，做為陸委會，你們可以提供什麼協助？

主席：請行政院陸委會張副主任委員說明。

張副主任委員天欽：主席、各位委員。在電信詐騙的部分，目前為止送到中國大陸 288 人，送回台灣 427 人，送回台灣的人數比較多，最主要決定因素有以下幾個：中國大陸或台灣哪一邊有助於當地國家偵破案件是決定……

廖委員國棟：那個我知道，剛剛你答復李俊俋委員的時候我就聽到了。我的意思是陸委會在這整個過程當中可以扮演什麼積極的角色？還是你們已經沒有什麼角色可言？

張副主任委員天欽：其實中國大陸最關心的是被害人罪贓返還的部分，所以我們和法務部共同合作，在罪贓的部分，我們自己國家的體制是要確定被害人才可以返還具體被害人，關於這個部分，法務部和陸委會共同協助，法務部已完成草案要讓這一步可以完成。中國大陸最關心的就是這個部分，否則這些被送到中國大陸的加害人都不是主要犯罪者，要嘛是在水房洗錢，或者是機房裡面的人，都不是真正關鍵者。

廖委員國棟：在你的報告中提到兩岸關係有回溫現象，現在真的有回溫嗎？

張副主任委員天欽：譬如說從今年 8 月開始中國旅客來台人數開始回溫，這是具體執行機關法務部或刑事警察局所提出的資料，就陸委會評估，現在的狀況比以前好很多。

廖委員國棟：我希望這是良性發展的結果。

最後我要問法務部，人家說治亂世要用重典，針對台灣電信詐騙案件，受害家庭甚至都有家破人亡的狀況，如果從治亂世用重典的角度來看的話，我們的刑度是不是太輕呢？

蔡次長碧仲：刑度是一個法定刑，剛才很多委員都有提出來，我們的刑度比較起來並沒有比較少，就是 1 年以上 7 年以下，可以判到 7 年或是 1 年，所以這是量刑的問題。至於，法定刑度會有

一個彈性，這對人民而言，壞的必須嚴懲，好的也必須給其一個自新的機會。現在不能說法不是我們的重點，一個是刑法第三百三十八條之四的 1 年以上 7 年以下，另一個是組織犯罪條例可以判到 5 年以上，而且是一罪一罰，因此判到 10 年或 12 年的都有，所以不能因為中國大陸判到 15 年，就說我們是輕縱，絕對沒有這一回事。未來洗錢防制條例可以從資金流回溯找到主持的首腦，只要抓到首腦，我們的刑度不會像中國大陸講的……

廖委員國棟：上次我曾經問過毒犯再進入監獄的回獄率非常高，達到 80%以上，最近你們在查電信詐騙案件時，是不是也有這種狀況呢？

蔡次長碧仲：殺頭的生意有人做，賠本的生意沒人做，販毒者透過毒品交易可以獲得巨大的利益，我們是將重點放在販毒者或吸毒者呢？有人認為吸毒者根本不是罪犯，而是病患，未來在毒品防制的觀念上，我們必須與時俱進。

廖委員國棟：我們已經討論過很多次，現在就應該與衛福部……

蔡次長碧仲：我們與衛福部有一個協議，這兩天高雄市成立毒品防制局，對於毒品防制的部分，我們在各縣市都有非常精進的作為。

廖委員國棟：我是問電信詐騙的回獄率為何？

蔡次長碧仲：電信詐騙的初犯，我們剛開始看到的可能是可憐的車手，不過再犯就不是這樣，可能就是組織犯罪了，我們可以透過他們的累犯來推定是否構成組織犯罪的要件。

廖委員國棟：最後我還是要提醒大家，這些被遣送的人，追根究柢還是因為兩岸關係不良所導致，我們在談論個案或整體國際關係時，兩岸關係應該被列為最優先的部分。

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。今天是討論兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議的執行現況，針對共同打擊犯罪的部分，本席相信在絕大部分國家都沒有簽協議的狀況之下，其實都應該要共同打擊犯罪，何況我們還簽有互助協議啊！兩岸關係因為中國的因素，只要是民進黨執政，他們就不高興，也不照白紙黑字的協議來做了，所以很大一部分並不是操之在我。我認為實在沒有什麼好討論的，因為在這裡怎麼討論都沒有用，這部分還需要陸委會及外交部去改善兩岸關係。

針對跨境犯罪的部分，不論是毒品或所謂的詐騙，國人都非常痛恨。就你們的報告可知，東南亞毒品的產地是東南亞，可是產品流出主要是透過中國及香港這兩條路線，無論是哪一條，台灣都是一個重要的環節點，這是你們報告寫的，那就是我們的錯了嘛！是的，產地不在我們這裡，可是從兩條路線來的，無論是哪一條，台灣都可以作為一個重要的環節點，因此我們就要努力去破案及抓啊！現在不能因為產地不是我們，我們就沒事了，何況日本警視廳還統計過，日本安非他命流入台灣的排名，還是全世界第 2 名，第 1 名是墨西哥，我們還有什麼話講呢？你們反毒的重點到底在哪裡？不能繼續賴給中國吧！我們有什麼好推卸呢？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。其實這沒有什麼好推卸的，我們有關毒品的重點，就是希望能夠溯源抓到毒品的首謀或上手。最近針對洗錢防制的部分，由於這跟毒品也有關係，我們會透過資

金流的溯源來追查後面的毒梟，這是我們努力的部分。

葉委員宜津：我們再給你機會去努力，因為我們已經很丟臉被人家說是全世界的第 2 名，僅次於墨西哥，而不是次於中國或香港，我們要大大來改善啊！

其次，詐騙也一樣，我們是不是要好好思考一下，剛才你跟幾位委員的報告，我們都聽到了，你說他們可能是車手或初犯，而金流也比較難追查等等，這我都知道。你說了這麼多，源頭原本就要被指責，中國主謀也要被指責，但是包括台灣自己的國人都認為，我們在這方面的打擊犯罪不如中國啊！

蔡次長碧仲：其實，那只是一個表象，他們是用數額分三段可以判到重罪……

葉委員宜津：我們是不是要修法來注意一下數額呢？

蔡次長碧仲：我們跟大陸不一樣的地方就在這裡，就是必須依照證據，比如初犯的部分，有些國人因為經濟狀況被迫去做，我們必須區分出來。如果是一犯再犯的話，我們可以採用組織犯罪條例來定罪，這部分還可以強制工作，犯人不怕關，他們最怕強制工作。未來我們將對一犯再犯的人採取強制工作，他們就會害怕，因而產生一些震懾的效果。

葉委員宜津：一罪一罰及廢掉連續犯一罪論，這是我修的法，所以我全部都知道，其實，一罪一罰所判的刑與中國的差不多。直到今天為止，你隨便問國人，大家的印象都是每次抓到跨境犯罪者，無論是毒品或詐騙的狀況是怎麼樣，我們在那裡據理力爭，說我們國人應該由我國法律來審判，但是民間竟然是對詐欺犯被遣送到中國拍手叫好。

蔡次長碧仲：這就是民粹，就好像菲律賓不分青紅皂白就把毒犯槍斃掉，覺得這樣大快人心。

葉委員宜津：不是這樣的，不是不分青紅皂白，是因為中國判得比較重，而且比較快。

蔡次長碧仲：快不一定縝密，不一定好。一個審判除了快以外，還要正確。如果做不到毋枉毋縱，再怎麼快，終將不能持久。

葉委員宜津：你認為你們這些案子會有什麼冤枉的嗎？

蔡次長碧仲：目前台灣的司法體制，國人都知道，而大陸看起來是雷厲風行，但是有關判決的正確性，國人寧可在台灣的審判體制被判刑，也不願到大陸去，道理是非常簡單的。所以說……

葉委員宜津：你要具體拿出數據來，說明我們的審判時程有多長、判罪的結果如何；中國的審判時程有多長、誤判的情形如何，你要說明啊！你不要說這是民粹，我告訴你，不要說一般民眾，連我都有這種感覺。

蔡次長碧仲：其實對跨境詐欺，我也有這種感覺，老百姓更是非常地痛恨。但不管是檢察官或法官，要有感於老百姓對法律的感情，現在資訊這麼暢通，每次法官都被罵是「恐龍法官」，難道他會無感嗎？剛才我們有提出一些數據，未來電信跨境詐欺也有可能判到 10 年以上，只要證據蒐集得夠齊全，現在組織犯罪 3 人以上就可以構成，我們還把牟利性拿掉，所以未來組織犯罪成罪的機率非常地高。只要成罪，還可以強制工作，這不可謂不嚴啊！

葉委員宜津：次長、秘書長，我認為販毒和電信詐欺案不外乎要速審速判、從重量刑，因為這些案件真的讓大家痛恨，甚至讓國際社會對台灣產生非常不良的印象。你說自己是人權國家、法治國家，可是別人的感覺是你們詐騙的人多、販毒的人多，這樣是一個人權、法治的國家會有的

現象嗎？

蔡次長碧仲：其實在法院的實務判決裡面也有判到 12 年的，但是沒有看到媒體大加報導。未來法院和檢察機關對於這些老百姓有感的，一定要讓大家知道這些詐欺案件也有判到 12 年的。

葉委員宜津：你們要檢討啦！冰凍三尺非一日之寒，人家會有這樣的印象就是長久以來累積的。你們現在只好用更大的動作、更多的案例或是更迅速、更重的判刑來扭轉別人對我們這麼惡劣的印象，不是嗎？

蔡次長碧仲：是。

葉委員宜津：好，謝謝。

蔡次長碧仲：謝謝委員。

主席：休息 5 分鐘，請法務部國會連絡人通知邱部長趕快回到委員會來。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請楊委員鎮浯發言。

楊委員鎮浯：主席、各位列席官員、各位同仁。今天的議題是有關共打犯罪和司法互助，這個問題在本委員會本會期已經講過很多次，這次是因為有具體個案，所以又重新拿出來檢視。本席想先請教和兩岸共打、司法互助有關的所有單位，你們覺得從去年 520 至今，兩岸共打和司法互助整體上來講是進步還是退步？請陸委會先回答。

主席：請行政院陸委會張副主任委員說明。

張副主任委員天欽：主席、各位委員。整體上是有退步。

楊委員鎮浯：退步嘛！司法院的感覺呢？

主席：請司法院呂秘書長說明。

呂秘書長太郎：主席、各位委員。司法院主要是文書送達和取證，基本上沒有太大變化。

楊委員鎮浯：好，法務部呢？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。有一些合作的協議沒有被執行。

楊委員鎮浯：刑事局呢？

主席：請內政部警政署刑事警察局劉局長說明。

劉局長柏良：主席、各位委員。是有停滯，但最近有慢慢回溫。

楊委員鎮浯：抱歉，還有一位代表是哪個單位的？

主席：請外交部條法司丁司長說明。

丁司長樂群：主席、各位委員。我是外交部代表，外交部跟對岸沒有互動。

楊委員鎮浯：常常有人說要把兩岸事務放到本院外交及國防委員會，但是本席期期以為不可，所以你這句「沒有互動」聽起來好像滿有道理的。

我在本會講過很多次，我一直強調政府的資訊要透明化，因為資訊透明化之後才能讓國人對事情有充分的了解。而且假設真的出現了問題或困難，只有資訊透明，才能夠去面對它。在會

期中我們接觸最多的就是秘書長，我已經講過非常多次了，不管在哪個領域都是這樣。這幾年，行政院在這部分其實做得還可以，行政院在資訊透明化的部分做得還不錯，但各單位因為有所顧慮，在各自業務領域應該可以做到資訊透明，卻好像一直怕人家知道。實際上，在座各單位都有這樣的狀況，就是願意把資訊放在網站上讓民眾查閱，但是都不提供電子檔，民眾必須到該單位列印出紙本來，這個現象還普遍存在，可以公開的資料，但民眾要下載取得的程序會非常繁瑣。我想已經進入不同的時代了，各單位在有關資訊公開的部分，應該要以比較正面開放的心態來面對這個議題。

本席之所以會這麼講，有關兩岸共同打擊犯罪及司法互助的部分，我們經常會去要一些資料，事實上，本委員會一開始在接觸這個議題的前幾次會議，我們跟各單位要資料時，所給的資料都很不完整，我想次長也知道，甚至一開始要的時候，都沒有提供從去年到今年特定區間的資料，給的資料都很含糊籠統，而過去有那麼多年的資料。我覺得不用怕，現在要跟人家講兩岸關係，我想台灣大概很少人會相信啦！它是一個事實。在座各位大部分都是屬於執行面單位，除了陸委會是政策參與，其他包括警政署、法務部，外交部是比較少碰到這一塊，司法院又是做後端司法的工作，我覺得除了政策參與者之外，大部分在執行面就是實際遇到困難了嘛！那這個東西又跟兩岸的政治有關係，可是它實際發生的時候卻又是跟百姓生活有關係，所以執行的單位會遇到困難。

本席手上有幾個數字，可凸顯出問題非常嚴重，一開始，相關單位都不願意提供明確的資料。在通緝犯的緝捕和遣返的部分，103 年請求的跟實際有執行的達到 36%多，104 年甚至還有 41%多，可是從去年 6 月 1 日到今年 9 月 30 日，我們要求遣返的通緝犯，實際被遣返的只有 4%，從前兩年的 30%多和 40%多，到今年只有 4%，難道今年的通緝犯都變聰明不好抓嗎？我想未必。再就情資交換部分，103 年有 602 件，104 年有 822 件，去年 5 月份到現在才 200 多件，也是過去的四分之一左右。再看目前國人最關心的毒品部分，之前在 98 年到 105 年，兩岸共同打擊毒品的部分，平均一年都在 10 件以上，有時候單年還有將近 20 件，去年 6 月份到現在總共 3 件。

我想就教陸委會，因為其他幾個單位都比較偏執行面，大環境不好，他們也無能為力，剛才法務部和警政署也說在執行面會受影響。請教張副主委，去年在 520 之前，最後一個肯亞案發生的時候，當時本院很多現在執政黨籍的立委就大聲的罵，這是因為馬總統執政、兩岸交往所種下的禍根，邏輯是因為過去跟中共的交流太好了，才會造成他們今天沒有把台灣放在眼裡，我們沒有堅持我們的主權主體性，大陸才敢這麼做；可是在 520 之後，發生的事情更多了。張副主委，您認同這樣的看法嗎？

張副主任委員天欽：這應該切割兩個部分，第一是有關肯亞案之前，基本上是在 100 年發生菲律賓案的時候，協商有關跨境電信的部分，是各自把人帶回去做處理，所以才會有委員所講民進黨委員可能會有不同的看法。

楊委員鎮浯：我是問你，從去年 520 之前到現在 520 之後，所謂是因為過去馬總統大力推動兩岸交流，所以才導致大陸不尊重我們、沒有把我們放在眼裡的情況，以致他們敢把我們的人帶過去

那邊，你覺得是因為兩岸交流往前走的原因嗎？

張副主任委員天欽：這是一個非常複雜的問題，不適合用簡單的答案做回復。

楊委員鎮浯：好，你這句話講得非常好，這是一個非常複雜的問題，不適合一刀切，也就是說，當有民意代表簡單的一刀切，歸咎於就是這樣的原因，其實是不恰當。副主委認為呢？

張副主任委員天欽：這要看委員所講的是哪一個議題，如果是說因為馬英九政府對中國……

楊委員鎮浯：我們也不講馬英九，就前政府的兩岸路線導致如此，你認為這個說法呢？很複雜？

張副主任委員天欽：很複雜。

楊委員鎮浯：我相信副主委一定同意，以後遇到兩岸問題，不管哪一黨執政，不管是在朝在野，不管是行政機關還是民意代表，不要輕易就扣帽子嘛！對不對？

張副主任委員天欽：沒錯。

楊委員鎮浯：這句話是我今天所聽到最有正面積極效應的。

張副主任委員天欽：謝謝。

楊委員鎮浯：我也希望大家在面對台灣的國際關係或是兩岸關係，就好像我們講到外交關係時經常會聽到一句話：台灣外交處境困難，大家要共體時艱，一起努力。但這個東西不能無限上綱，它是非常複雜的，對不對？正是因為如此，所以駐外人員在很多事情上才要更小心，特別是「中華民國」這 4 個字，很多時候對台灣還是有利的。外交部丁司長同意嗎？

丁司長樂群：同意。

楊委員鎮浯：就是嘛！現在看起來，我們外交部同仁和陸委會同仁對於台灣整體的想法，有時候跟民意代表一刀切和扣帽子的想法還是不太一樣。有關實際執行面的部分，本席就不多問了，因為整個大環境是這樣，實際執行面勢必受影響，這是非常明確的事情。

接下來請教刑事局劉局長，最近大家針對勞基法吵得很兇，當然警察是非常特別的工作，特別是從事刑事工作的同仁，有時候為了一個案件要不眠不休，要正常休假就更難了。但是總體來講，刑事局在刑警的部分的未休率其實沒有很高，未休假的比率只有 6.98%，你知道全國刑警未休率最高的是哪裡嗎？是金門，當然本席會問一定就是針對金門嘛！金門是全國欠假率最高的。我接下來要講的不是局長的業務，但我希望你回去能夠跟署裡反映，之所以會造成欠假率最高，是因為金門的警力嚴重不足，從金門的人口數、遊客數，乃至於每年的預算決算數都遠大於其他的離島，但是金門的警察編制是其他離島的三分之一，可以說嚴重不足，從欠假率就可以反映出來。

其次，本席要導正大家一個觀念，每次我們講說金門警力不足時，大家會說因為金門治安好，事實上，金門的刑案發生率其實跟台中、高雄差不多，台中、高雄的刑案在國人的心目中應該不算少的，而金門的刑案發生率事實上跟台中、高雄差不多，所以從警員數及刑案發生率來講，金門的的確確有這樣的需求。再講一個跟陸委會有關係的事實，澎湖的遊客大部分都是國內遊客，金門的遊客大部分都是兩岸遊客，劉局長，你覺得大陸遊客比較危險還是台灣遊客比較危險？

劉局長柏良：這也很複雜，要進行統計分析。

楊委員鎮浯：好，那至少我們的組成比較複雜，治安面貌就會比較多樣，對不對？但是我們的警力還是最少。綜合以上本席所說的這些，本席希望劉局長回去向警政署反映，我還會繼續追蹤這件事情，謝謝。

主席：請楊委員鎮浯暫代主席位。

主席（楊委員鎮浯代）：請王委員育敏發言。

王委員育敏：主席、各位列席官員、各位同仁。本席本來想要問部長一些問題，可是他到現在還在開記者會，還沒有回到委員會來，這已經形同缺席了，因為可能等我們質詢完畢他都還沒有回到委員會。

關於這個部分，本席想先請教法務部，法務部今天所提的報告最後還是呼籲中國大陸，我發現今天法務部和陸委會的報告到最後的重點都是在呼籲中國大陸。如果我們兩岸共同打擊犯罪到最後只是淪為一種口號式的呼籲，那請問我們政府單位存在的功能還剩下什麼呢？特別是陸委會，陸委會怎麼能夠只是呼籲呢？陸委會存在的目的不就是跟對岸進行各項事務的交流嗎？如果只能以口號來呼籲，那陸委會是不是準備要裁撤了？如果陸委會的功能就只剩下呼籲，那是不是準備要裁撤了？我們要你們提出具體的辦法，本席看了今天所有報告的內容，外交部至少在最後有建議採取一項作法；警政署也說如果官方走不通，我們可以跟民間機構合作來尋求突破，可是我從陸委會的報告卻什麼都看不到；我也沒有看到法務部後續要採取什麼作為啊！今天我們召開會議請你們來進行專案報告，就是希望大家要想辦法，中國大陸的打壓是一個既存的事實，當然在 520 蔡政府上台之後，這個壓力只會愈來愈大。我們政府存在有其目的，就是明明知道有這樣的困難跟壓力，但是必須要想辦法去突破，像外交部今天就有建議一個具體的作法，針對我們可以再作為的部分，建議司法機關以配合辦案偵查為由，依法限制相關人士出境一年以上，就是讓當事人的犯罪時間成本增加，不會拿著中華民國的護照到國外到處趴趴走，請問各位有沒有在聽？法務部有沒有在聽？你們對於這樣的作法有什麼意見？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。其實在國外的立法例也有這樣的規定，也就是對於跨境的詐欺有一種限制，譬如說初犯就限制一年、再犯就限制三年，依照刑度和罪質來決定限制的時間，不要讓他們到國外去丟人現眼，我們可以參考這樣的立法例。

王委員育敏：所以可以這樣做嘛！我覺得今天外交部很盡責，他們在報告最後建議了一項作法，如果這些人拿著護照去其他國家詐騙別人，那我們就應該要想一些方法阻止他們，我們先要求自己的國人，對這些詐騙犯做得到的就先做，而不是就只有在報告裡面一直呼籲中國大陸要怎麼樣，我們應該要自己先來做。像剛剛次長說有其他國家也採這種作法，那你們就應該要積極的往這個方向研議啊！外交部還提出第二點建議，就是如果這些護照因持護照者從事詐騙行為而被行為地國扣留或經我司法機關為利遣返請求而註銷，在他們又向外交部領事事務局或外交部四個辦事處申請護照時，外交部得依法不予核發護照；至有特殊事由急須出國者，再依個案情形由司法機關准予出境。

本席認為，像外交部提出這樣的建議，就是我們自己先去想辦法，看我們自己可以採取哪些

積極的作為去突破。剛剛連執政黨的委員也都明白的表示，目前人民對這些跨境的詐騙犯非常反感，也認為我們政府應該要提出更積極的辦法，我們在司法及法制委員會不斷反覆的討論這個問題，今天是這個會期最後一天開委員會，我們還排這個會議請你們來進行專案報告，就是因為人民期待政府要拿出解決的辦法，而不是到最後只說這都是中國大陸，我們也沒有辦法，如果是這樣的話，政府就失去功能而沒有存在的必要了！本席要請法務部具體的回應，針對外交部所提出的建議，你們在多久的時間之內會完成研議而且可以真的去落實？你們說在之前開了很多次會議，外交部有提過這樣的意見嗎？還是你們在之後才想到並在今天的書面報告裡面提出具體的建議？

主席：請外交部條法司丁司長說明。

丁司長樂群：主席、各位委員。我們在行政院跨部會平台曾經有提到過我們護照條例處理的方式，但是因為依護照條例的規定，一定要由司法機關來通知我們，目前護照條例還沒有要針對這方面來做處理，所以可能比較根本的方式還是由司法機關來通知我們會比較好一點。

王委員育敏：好，針對這麼具體的建議，法務部的意見是怎麼樣？什麼時候可以落實？既然其他國家有類似的作法，就表示這個作法真的有效，至少可以增加他們的時間成本，而且可以防止他們不斷的再犯，現在他們的成本是這麼的低廉，刑度又不見得很高，也沒有任何限制他們出境的作為，那他們當然就可以一犯再犯啊！犯罪者的心態就是這樣，他們會衡量他們所付出的成本和代價有多高嘛！

蔡次長碧仲：因為外交部的建議是司法機關，其實司法機關當然就包括司法院……

王委員育敏：我等一下會請司法院說明。

蔡次長碧仲：我們是不是可以在會後就外交部所提的這個建議參考國外的立法例然後再來研議？

王委員育敏：你們要儘快去研議。

蔡次長碧仲：好。

王委員育敏：呂秘書長，針對外交部的這個建議，你們的意見是怎麼樣？

主席：請司法院呂秘書長說明。

呂秘書長太郎：主席、各位委員。因為法院是依據法律來審判，所以要給被告什麼樣的刑責、什麼樣的附帶處分，只要法律有明定，法院當然就會依照法律的規定來處理，沒有辦法自己添加一個法律所沒有規定的效果，否則問題就大了！

王委員育敏：如果要進行修法的話，這樣的限制應該要規定在哪裡？

呂秘書長太郎：根據我們跟法務部的基本分工，程序法是歸司法院、實體法是歸法務部，或許可以規定在護照條例、刑法或其他的實體法裡面。

王委員育敏：好，法務部有什麼意見？

蔡次長碧仲：跟委員報告，這個部分是牽涉到護照條例，我們會詳細的去研究，像斯洛伐克這個國家有採這樣的機制，我們會先去詳細的加以了解，然後再來研議，可能就是規定在護照條例裡面。

王委員育敏：其實像今天這樣也凸顯出一個問題，就是平常你們有成立專案小組，也有召開會議，

來討論關鍵性的問題和我們自己可以先做的事情，可是像這個議題，你們之前並沒有好好的加以研究，到現在才要開始研究，所以我要求你們必須加快速度，我們不要花太多時間跟氣力去想說中國大陸怎麼樣，我們應該要想的是現在這些詐騙犯都是中華民國的國民，我們的法律、政策作為要如何防止他們再次犯罪，增加他們犯罪的時間成本，我們應該要從這個角度去思考，這樣才會真正有作為，不要一天到晚去期待中國大陸怎麼樣，因為那是另外一個政治層次的問題，我們要求要有具體的作為，要思考我們的政策、我們的法令到底要怎麼樣才可以有效的減少犯罪，我相信這也是台灣人民的期待！所以這部分我要求你們要在最快的時間內研議，你們大概需要多久時間可以研議出一個辦法？如果要修法就趕快送進來，我相信民進黨也會支持。針對防止詐騙犯有關的修法，立法院要立法很快，只要朝野沒有意見，臨時會也可以送法案進來，你們就儘快去研議。

蔡次長碧仲：我們儘快，因為大家都希望能夠看到立竿見影的效果。

王委員育敏：如果是一個有效的工具跟方法，跨部會的部分，外交部已經提出來了，法務部也應該趕快行動、研擬，該修法就修法，若行政上還有行政作為的空間，你們也可以先做。

蔡次長碧仲：是。

王委員育敏：這才是我們召開專案會議的目的，希望經由委員們的質詢，你們自己再進一步的檢討，我們才能再往前進，而不是一直原地踏步，原地踏步只會有愈來愈多的受害者。另外，現在中國大陸的量刑的確是比較重，雖然剛剛你說台灣也有重判的例子，但還是要看比例，如果將來中國大陸判出來每一個都比我們重，因為我們的刑期是 1 年到 7 年，雖然有一罪一罰，但是多數還是只有判幾個月或 1 年到 2 年，其所造成的效果，現在坊間已經有人分析，這些詐騙集團會不會往我們的邦交國移動？因為在邦交國犯罪可能不會送到中國大陸，這個效應就是集中到邦交國犯罪會比較安全，送到大陸都判很重，他們也怕了，而且現在國際上只要沒有邦交的國家就有這樣的傾向，所以就往我們的邦交國移動，在我們的邦交國進行跨境犯罪，這樣對我們好嗎？

我們現在只剩下 20 個邦交國，如果將來產生這樣的位移效果，甚至也有人預測最後移回台灣，因為在台灣犯罪不會被抓到中國大陸，而且在台灣的犯罪成本比較低。如果產生這樣的效果，對我們是不利的，對我們跟邦交國的關係也是不利的。所以還是要思考有關量刑的部分，剛剛大家的報告也都說沒有問題，我們也可以判很重，但是實際上今天的報告攤出來，其實真的判到很重的並不多，當然現在已經訂了組織犯罪條例，之後效果會更強，但是你們要密切觀察到底有沒有，如果沒有，我覺得民意，當然剛剛次長脫口而出說那叫民粹，我覺得不全然是民粹，就是人民期待法律還是要服務人民，如果有更多的人在這些詐騙案件當中受害，有些人還因此輕生，因為他的積蓄就是被騙了，我還聽說立法院有退休的司機，最近也被騙，一騙就是二、三十萬元。

在這樣的情況底下，我認為他們傷害人民的財產權，你不可以說他們的情節不重，當然我們是一個法治的國家，還是要符合比例原則，但是如果他們對於一般人民的侵害已經造成人民的反感，我覺得法務部、司法院要想辦法，涉及兩岸的部分，陸委會還是要突破，現在大家都知

道兩岸這麼冷的情況底下，你們還是要想盡辦法突破，警政署也要去突破，就像警政署剛剛講的，官方走不通就搭著民間還是跟他們開會，還是要想辦法做一些訊息的溝通，就是我們要展現出的態度。我只能說這是人民高度關注的議題，也希望政府要拿出辦法，我具體的建議是，外交部提出的做法可以再進一步研議，而且可能是有效的一個做法，我希望法務部在最快的時間之內，把你們的做法提出來，如果需要修法，我相信這部分朝野的立委都會支持，立法院也會快速通過，只要能達到嚇阻這些詐騙集團的目的，讓他們不要再繼續詐騙人民，謝謝。

主席：請林委員為洲發言。

林委員為洲：主席、各位列席官員、各位同仁。今天討論的主題是針對兩岸共打進行的情況，最近我們也看到在西班牙的台灣籍詐騙犯統統被送往大陸，請問司長最近西班牙的案子被送往大陸的有幾位？

主席（王委員育敏）：請外交部條法司丁司長說明。

丁司長樂群：主席、各位委員。西班牙目前還沒有人被送到中國大陸。

林委員為洲：最近被送過去的是？

丁司長樂群：目前中國大陸在西班牙有一件引渡的司法案件，判決結果一共有 145 位，第一批是 121 位，第二批是 93 位，兩個判決都決定將這些詐嫌引渡到中國。

林委員為洲：還沒引渡？

丁司長樂群：整個司法程序還沒終審，該案還可以上訴。

林委員為洲：所以人還在西班牙？

丁司長樂群：是。

林委員為洲：數量龐大啊！

丁司長樂群：這一批圍城行動共有 269 位被抓，目前掌握的數字有 119 位是我們台灣的國人。

林委員為洲：有關海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議簽訂之後，本來打擊犯罪的成效是很好的，但是新的政府上來以後運作上不是那麼順暢。以 106 年為例，陸方遣送我方的人犯數只有 9 人，目前我們跟陸方，不管是我們要求遣送人犯到我國的人數或是共同合作打擊犯罪的合作密度，都看得出來是急遽的滑落。對於詐騙犯，尤其是海外詐騙犯的犯罪防制是有不利的影響，雖然被害人也有部分是台灣人，不過最近幾個案例是中國大陸的被害人比較多，但是不能因為台灣的被害人比較少，且台灣是犯罪嫌疑人，也就是這些罪犯，我們就不去打擊犯罪，這對我們來講也是不對的，變成惡名昭彰的詐騙之島！所以到底新政府上來就兩岸共打司法互助部分，我們要如何突破，有沒有什麼方法？在現在的政治氛圍之下，如何讓它恢復以前的效益及效率？請問次長針對這個互助協議現在有辦法修改或加強嗎？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：我想任何的協議或條約，其實都是在彼此的關係變動中呈現出來，目前共同打擊犯罪的協議，如果具體落實去執行統統沒有問題，委員深知，目前來講兩岸關係是遲滯，但是就我們台灣方面，不管是警政署，還是司法警察機關，也包括陸委會、海基會，我們都是積極進行，但是兩岸的關係要靠彼此互相推動，如果我們這邊非常地積極，但是大陸是挑對它有利的方

面來回應，我們這邊的努力就會事倍功半。剛剛委員有提到，其實在兩岸的關係，雖然對方的態度是這樣，但是我方沒有因為兩岸關係、現在政治上什麼樣的對待，而稍微有一些遲緩，我們該做的統統都有做，就像我們不是聯合國的會員，但是所有聯合國的會議我們都遵守。從很多的前例來看，我們給大陸的，包括被害人是大陸的，以及贓款的返還，我們積極地請他們提供資料，目的是要把被害人的錢還給他們，有些他們很樂意來配合，有些就拒絕回……

林委員為洲：這裡有一些數字，也是你們提供給我們的，譬如我方報請陸方遣送人犯數，我方要求遣返回來的人犯數目，106 年要求遣返 161 人，大陸只遣返回來 13 人；今年（106 年）快結束了，我們要求遣返回臺灣 62 人，陸方只答應遣返 9 人；比起以往，像 103 年來講，我們要求 118 人，遣返回來是 54 人，就是一半左右遣返回來，顯然從 105 年開始到 106 年，比例就一直降低，我們要求了這麼多，但是它遣返回來的卻很少。

我方請求陸方提供犯罪情資的件數，以今年來講是 328 件，陸方依我方請求提供的情資數件，只有 43 件，我們要求提供情資 328 件，他們只提供 43 件，這個比例也很低。然而陸方請求我方提供犯罪資料的件數 41 件，我方全數都有提供，你大概要講的是這個，我們都很配合，它要求的我們全數都提供情資，但是我們要求它的，它卻不配合，有這種狀況。

作為一個執政黨要解決問題，兩岸之間實在密切，尤其在兩岸共打犯罪集團這一方面，兩國這麼密切，這些犯罪集團會利用兩國的關係，包括販毒、詐騙都有類似的狀況，犯罪集團兩邊是非常密切地製造上下游的種種關係。我的意思就是說，我們又沒有辦法把它切斷，以犯罪這一塊來講，其他的外交或交流我不談，犯罪防制這一塊切不斷，一定要合作，才有辦法打擊這些罪犯，主要的包括詐欺犯、詐騙、販毒、製毒的，這兩塊是很嚴重的問題，我們還是要去想辦法，我們不能只說對方不配合，然後就沒有其他的辦法。作為一個負責任的政府，敵對的國家之間都還要想辦法去解決問題，譬如美國和北朝鮮之間夠緊張了吧！夠敵對了吧！都想盡辦法要怎麼解決問題，找中國協助、找誰協助，然後要六方會談，萬一爆發危機，現任的總統就是要負責啊！如果你處理不好危機，老百姓讓你選上總統就是要你處理事情的，你不能說因為北韓很野蠻，所以對不起！我沒有辦法處理，執政者沒有這樣子的藉口啦！

你們的報告我們也看到了，你們的要求對方不一定配合，兩岸之間的關係停滯，問題是兩岸之間防制犯罪，尤其是詐騙犯這一部分，還有製毒、販毒這一部分，一定要去合作打擊，才能夠提升效益，再難也要想辦法啦！

蔡次長碧仲：誠如委員剛剛所講的，共同打擊犯罪一直都在積極地進行，我現在就是跟委員報告，協議的兩方，其實我們這一方面是非常誠意、積極地在進行，雖然大陸方面有一些遲滯，但是我們有些方面要投其所好，譬如在犯罪的情資方面，我們這邊有非常豐富的；大陸有時候去抓到了犯人，但是證據只有一半，它也會跟我們合作。目前來講，我們坐在臺前的這些人，其實我們都有一個定時的合作平臺和機制，尤其是刑事警察局，他們在大陸那邊共同打擊犯罪，我們在這邊有一些不方便提供，但是他們是非常積極在聯繫，有一定階級程度在進行一些犯罪的打擊。尤其兩岸之間，其實就是這一塊，彼此都是有共同的利益。

林委員為洲：也許因為這是不牽涉意識形態、其他更敏感的問題，而且有共同的利益，不是零和的

競合關係，反而從這個地方可以開啟合作的契機，因為兩方都想要打擊犯罪吧！不管是我剛剛講的詐騙集團這些詐騙犯罪或是販毒、製毒的犯罪，我想都是兩方共同的打擊對象，有共同的利益，這個請你們更積極、提出更好的計畫，去突破現況。謝謝！

主席：請段委員宜康發言。

段委員宜康：主席、各位列席官員、各位同仁。對於海外的電信詐騙集團被遣送到中國這件事情，在 2 年前（前年）那時候的法務部長羅瑩雪就在這個會議室，被圍剿指責得非常嚴重，那個原因跟今天我們對待法務部的態度是不一樣的，原因出在什麼地方呢？原因不在於人帶不回來，人帶不回來不操之在我，而在那個時候的法務部跟政府的其他部門，包括跟外交部、陸委會的態度是天差地遠，那個時候國民黨政府的外交部和陸委會有沒有被大聲指責？沒有，因為他們讓我們看到的是非常積極地、堅定地要求我們國人在海外犯罪應該要遣返、受我們的司法審判，但是那個時候的法務部不但態度跟陸委會、外交部不同，甚至傳出在海外被抓到了，結果我們法務部所屬在海外的單位，居然有可能去通知中華人民共和國的駐外單位來把人帶走，那個時候都有討論過實例。我要說明的是，為什麼我們態度不同？因為我們現在看到法務部的態度，雖然人不一定要得回來，但是至少態度跟陸委會、外交部是一致的。

我今天主要是跟法務部請教另外一個問題，如果調查單位在我的口袋裡或外套黏一個定位器，我們常常看電影這樣演，在技術上可行不可行一回事，但這有沒有違法？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。委員是說在衣服上的？

段委員宜康：比如在我的口袋或是在我的身上黏了一個 GPS，讓你們可以知道我去了哪裡？

蔡次長碧仲：目前來講，這個我們是有討論到。

段委員宜康：因為今年海巡署有一個士官長被判刑確定、定讞了，對不對？因為他要查緝私菸，所以他就把 GPS 定位器裝在一台卡車上面，這個案子很特別，因為當時被裝上 GPS 定位器的這台卡車的車主告他，結果檢察官不起訴，所以這個車主就聲請由法院來做審判，結果最後法院判決這個士官長有罪，但是地檢署的檢察官卻替這個士官長提起上訴，對不對？因為 GPS 是你們的辦案工具，如果連這個都不能使用的話，那對你們來說是很困擾的。好，我們來談一下道理好了，在車上裝定位器是不是屬於強制偵查？

蔡次長碧仲：這個部分以目前來講，我們的看法是這個應該要由法院來做令狀的審查。

段委員宜康：所以現在要修法，對不對？

蔡次長碧仲：是，現在要修法。

段委員宜康：其實這就跟電信偵查、監聽或是搜索一樣。

蔡次長碧仲：是，這跟搜索一樣。

段委員宜康：你們未來的修法方向是要有法院的令狀、還是要由檢察官來下令？

蔡次長碧仲：法院。

段委員宜康：要有法院的令狀嘛！對不對？

蔡次長碧仲：是。

段委員宜康：這跟日本和美國都是一致的，對不對？

蔡次長碧仲：是的。

段委員宜康：但從這會衍生出一個問題，因為現在科技辦案的工具越來越多，我想要請教另外一個問題，那空拍機呢？因為你把 GPS 裝在他的車上，那今天他不管是去汽車旅館或是哪裡你都會知道，這跟電信監查的強度是一樣的，那空拍機呢？

蔡次長碧仲：其實這些都只是強度的差異而已。

段委員宜康：對。我舉個例子好了，因為現在實務上你們一定會使用空拍機來辦案，假設你們今天要去抓非法的砂石場或是賭場，但因為沒有法院的令狀，所以現在不能夠進去，所以就先使用空拍機來拍攝，但現在要怎麼辦？如果不能使用 GPS 的話，雖然空拍機的效果跟搜索的強度不一樣，但這是我家，這個建築物跟這個土地的上方所有權都是我的，你的空拍機為什麼可以飛到我的土地上方呢？

蔡次長碧仲：委員，如果有涉及私領域的部分，這個就會有問題。

段委員宜康：假設今天車子開在路上，結果上方卻有空拍機在跟著；或是當我在路上走時，結果上方卻有空拍機在跟著，這就表示你在監視我這個人。

蔡次長碧仲：那是因為有具體的對象了，就是有針對性的。

段委員宜康：所以呢？

蔡次長碧仲：類似像這樣的科技發展，例如：GPS，這部分可能都要做整體的規範。

段委員宜康：本席請教一下，電信偵查不一定會監聽你的電話，對不對？

蔡次長碧仲：是的。

段委員宜康：但是我可以監聽你們的對話，這個局長應該也很清楚，你們 2 個人在青島東路上的咖啡廳裡講話，我只要把車子停在外面，我就可以知道你們 2 個是在講些什麼。如果連這樣都要聲請令狀的話，而且事後還要將此事告知被偵查的對象，本席請問一下，GPS 是否也要做事後的通知，也要告訴他？這些是不是都要比照電信監察？

蔡次長碧仲：如果要比照電信監察，那就需要令狀審查，我們內部可能就要……

段委員宜康：整個程序都要一樣？

蔡次長碧仲：整個程序等同都要……

段委員宜康：那空拍機呢？也是一樣？

蔡次長碧仲：對，所以未來要考慮到強度的問題，因為這個部分……

段委員宜康：本席只是要提醒法務部，現在不是只有 GPS 這個問題，萬一改天空拍機又被法院判決違法，難道你要等到那個時候才來解決空拍機的問題？現在科技進步的那麼快，我們是要一個個的去解決或是可以有一個概括性的處理方法，這一定要有一個認定的程序可以讓我去處理這些現在正在修法、還跟不上時代腳步的偵查手段，所以你們在修法時，是不是應該要提出一個讓我們知道你們不是只會跟在後面擦屁股的作法？

蔡次長碧仲：是的，謝謝委員。

段委員宜康：所以你們現在是要修通訊保障及監察法嗎？你們現在的修法方向是要修什麼？

蔡次長碧仲：這部分應該就像委員所建議的一樣，應該是要修改通保法。

段委員宜康：修通保法？

蔡次長碧仲：是。

段委員宜康：修通保法就有辦法可以解決空拍機的問題嗎？

蔡次長碧仲：沒有，那個當然要一併的來考量。

段委員宜康：所以你要修改的法令可能不是只有通保法？

蔡次長碧仲：是，還有其他相關的法令。

段委員宜康：這個大概什麼時候會送來立法院？

蔡次長碧仲：委員，這個我會後會儘快的去了解一下，我會再跟委員報告。

段委員宜康：所以你現在告訴我們的是，在你修法之前，你們都不可以再使用 GPS 這個手段來辦案了，對不對？

蔡次長碧仲：是，目前來講是的。

段委員宜康：因為法院認為這個是強制偵查，而且最高法院判決時也有要求你們要趕快修法，否則會造成很大的困擾，所以我們在這裡要提醒，你們修法時不要只處理 GPS 定位器，其他有可能的辦案手段你們都要一併的來做考量，該修的法律都要一起送進來，好不好？請儘快，謝謝。

蔡次長碧仲：好，謝謝委員。

主席：請尤委員美女發言。

尤委員美女：主席、各位列席官員、各位同仁。本席首先要請教法務部蔡次長，因為我們今天要審查的是「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」，所以我們就舉例李明哲的案子來看，本席認為我們不能把李明哲的案子視為單純的個案，其實他是中國政府刻意的用這樣的逮捕、入罪、拘禁、判刑的方式來對我們國內的 NGO（就是主張人權的這些人）殺雞儆猴，他們同時也是在跟國際宣示，臺灣是中國的一部分，臺灣的人民就是中國的人民，所以他們的判決書裡才會寫道：「李明哲褫奪公權 2 年」，所謂的「褫奪公權」是什麼？就是公民，對不對？所以他們就是要明白的向世界昭告，臺灣是中國的一部分，臺灣的人民就是中國的人民，所以中國當然擁有司法審判權跟管轄權，所以當然可以判決褫奪公權 2 年，對於這個部分法務部的看法是什麼？

主席：請法務部蔡次長說明。

蔡次長碧仲：主席、各位委員。中國要怎麼向世人昭告，那是它的問題，但是我們要怎麼回應，這是我們要努力的。對於他們的昭告，我們要努力的讓世人知道，現在世界上所存在的不是片面的宣示就可以了，李明哲案他們要怎麼處理？那是他們的權力，但是我們不同意他們這樣的處理方式。

尤委員美女：那法務部有發表任何的聲明嗎？

蔡次長碧仲：有，對於這個案件我們都有適時的發出聲明稿，也都有做一些回應。

尤委員美女：好，那就這樣子來看的話，事實上，李明哲被起訴的這個案子其實是非常無理由的，因為他們的起訴書上所寫的是他跟被告彭宇華，從西元 2012 年 8 月到西元 2013 年 5 月透過網

路來宣導所謂的民主及政黨政治等等。但西元 2012 年到西元 2013 年是胡錦濤的年代，既然胡錦濤的年代可以縱容這些言論，也沒有任何的打壓，但是卻在 5 年後、西元 2017 年習近平上台後，才開始去追溯 5 年前在臺灣的人與在中國的人之間所為的這樣的言論，所以這是極不合理的。在這樣的情況下，我們來看一下李明哲這個案子，第一個，他們把人逮捕後，我們有兩岸共打協議，那他們有沒有依照正常的管道來通知我們？沒有嗎？對不對？

蔡次長碧仲：是。

尤委員美女：依照兩岸共打條例，他們應該是要通知的，對不對？

蔡次長碧仲：沒有錯，但是對於共打協議，有關李明哲這部分他們有他們自己片面的解釋。

尤委員美女：他們說這個是屬於國安事件，所以不用通知？

蔡次長碧仲：是。

尤委員美女：但他們把他拘留下來後，也不透過這樣的管道來通知，也不讓家屬去探視，也不讓家屬知道他是被關押在哪裡，甚至繞過這樣的管道找了一個掮客來跟他講，假如你聽話的話就會沒事，這就跟上次鍾鼎邦的事件一樣，他們找了一個掮客過來，只要沒事就會放人，但是你不聽話的話，後面事情就大條了。因為現在兩岸的關係不是那麼的好，但是也還沒有到冰點，剛剛司法院也講了，現在文書的送達等等都沒有什麼影響。雖然剛才陸委會講說現在兩岸的關係正處於不好的階段、下降的階段，但既然今天我們要討論共打協議，那有沒有可能重啟談判？對於這樣的事件，因為李明哲的案子已經擺在那裡了，如果下次它再隨便的抓一個人，仍然繞過這個協議找一個掮客過來，那本席不曉得我們的因應對策會是什麼？

蔡次長碧仲：協議訂的基礎都不履行，那重啟談判的可能性就不高了，即便重啟談判，但之後所訂的協議、新的協議就一定能夠落實嗎？其實所有的協議，不要說兩岸這個協議，即便是國際間的條約，也存在著拳頭大小的問題，這方面除了牽涉到道義，它還牽涉到利害關係，雖然我們現在不是聯合國的會員國，但是很多國家在打擊犯罪或是洗錢防制這方面都很積極的在跟我們合作，為什麼？因為這個對他們有利。我們現在跟對岸在打擊犯罪這方面也是投其所好，對他們有利的部分，我們就儘量地讓他們了解，所以未來只要有利於犯罪證據的蒐集，只要是對他們國人有利的，他們就會跟我們合作，但是法律歸法律，有時候你要把法律以外的因素摻進來，那這個再怎麼簽協議都沒有用。

尤委員美女：好，沒有用的話我們要怎麼辦？我們總不能就這樣束手就範，對不對？

蔡次長碧仲：因為這個不是單純的只有兩岸的問題，有時候國際間的一些協議、合作，因為國外不是只有大陸而已，有些國家像西班牙要求我們要司法互助合作的時候，我們都是全力的配合來幫他們解決他們的困境，但是當我們回過頭來要求他們的時候，他們卻把我們的人犯都送到大陸去，這個不是只有對岸間的問題，這是國與國之間的問題，所以這個協議的執行其實是有賴於執法者要儘量讓對方知道，跟我們合作比不跟我們合作要來得好、要來得有利，這樣它就會跟我們合作，所以目前我們正朝這個方向在努力。

尤委員美女：OK！本席接下來要請教陸委會，因為李明哲這個案子現在已經判刑確定了，現在也不清楚他是不是已經發監執行了，所以李明哲的太太也沒有辦法去探視他，他的家屬也不曉得

他現在是被關在哪裡，他也沒有辦法通信，針對這部分陸委會能夠做些什麼？

主席：請行政院陸委會張副主任委員說明。

張副主任委員天欽：主席、各位委員。有關李明哲這個案子，我們已經多次的發函給中國大陸的國台辦，海基會也有發函給海協會，對於我們的請求，他們只有在上次審理的時候跟最後宣判的時候，有配合讓我們這邊的家屬或者是陪同者、海基會等等的人員可以到大陸，其他的部分到目前為止他們都沒有積極、正面的回應。

尤委員美女：所以呢？他們同意李明哲的太太可以在開庭或是宣判的時候到大陸去，這都是民間團體透過國際的管道，就是聯合國干涉了，因為中國也在乎他們在國際上的形象，所以它才開放。這裡也牽涉到，當球不在我們這邊的時候，兩岸的問題就需要透過國際來聲援，所以這個部分外交部是不是可以透過實質的外交，就是透過所謂的共打和洗錢防制法來跟國際間加強合作，間接地來保障我們國內人民的人身安全。

主席：請外交部條法司丁司長說明。

丁司長樂群：主席、各位委員。報告委員，這部分的工作我們一直都有跟相關的主管機關配合著在進行中，所以對於今天這個主題，我們已經跟 18 個國家建立雙邊的情資交換管道，再加上調查局及刑事局派外的法務秘書跟警政秘書，目前雙邊的聯絡管道、情資交換管道一共有 51 個。

另外，今年到目前為止，我們已經簽署了 11 個相關的雙邊國際文件，這個工作會持續地進行下去，只要主管機關有需要，我們外交部就會配合地來協助辦理。

尤委員美女：好，本席最後想要再請教法務部，因為法務部部長上任之後，有一個非常大的德政是在獄政改革方面，就是所謂的「監外自主作業」。聯合國公約裡也有提到，如果你今天把人關進去了，最終的目的就是要讓他可以獲得矯正、復歸社會，但是如果他被關在監獄裡面很久了，此時要讓他復歸社會就會變得很困難，即使他回到社會上了，但再犯率還是很高，最後他還是會被關回去的。在這種情形下，法務部才會在去年的 11 月宣布，我們即將要有監外自主作業，會從今年開始實施，但是非常不幸的是，這個政策實施後就發生有一名女子在實施監外自主作業時脫逃、跑回家的情形，監察院的動作也非常地快，他們馬上就提出一份糾正報告了，但是我們不希望因為這份糾正報告，你們就限縮監外自主作業，因為實施監外自主作業有一點很重要，這個一方面可以讓他復歸社會、找到工作，但是人被關久了就會有所謂「脫離社會監獄化」的人格，他會缺少自信以及跟人的互動，所以要他到外面去工作是會非常困難的，這個監外自主作業等於是在他出獄之前，讓他能夠有一段時間先跟社會互動。

當然，在這裡我們必須要有一個觀點，那就是逃跑是監外自主作業必然的風險，它是一個風險，這個風險不可能是零，如果要零風險的話，你就必須要隨時都把人戒護著，那就不可能有監外自主作業了，所以我們希望你們能夠抓住這樣的精神，因為它的目的是要讓他可以復歸社會，而他也會有脫逃這個風險，但是我們要怎麼樣讓他們不願意脫逃？像荷蘭，荷蘭雖然設有監獄，可是他們卻找不到犯人，為什麼？因為他們覺得自由更可貴，所以我們要的是，我們今天讓你出去作業是因為你表現良好，而且你即將回歸社會，要讓他覺得現在脫逃並沒有意義，如果因為脫逃而再被關回來，那就沒有意義了，這樣他才不會想要脫逃，而不是因為有一個人

脫逃了，我們為了要零風險，所以又開始把他戒護起來，又把這個自主作業全部給限制住了。哦！部長來了。

蔡次長碧仲：我要跟召集人報告，部長來了。這部分我要特別地跟委員報告，刑期無刑是一個目的，所以我們不能因噎廢食，一個好的良法美意一定會存在一些風險，我們不能因為這樣的個案被糾正，就不再去推動這個良法美意，這個部分我們只能夠去檢討，為什麼會這樣？我們要深入地去改進跟精進這個作為。

尤委員美女：OK！所以從這個事件裡可以看到，就是因為他的容忍挫折性低，而監外自主作業家人又沒有辦法可以來探視，他想念家人，所以像這個部分就需要有一些配套措施，本席希望你們的配套措施能夠更細膩，往後他們出去社會工作時，他們在心理上、情緒上的穩定等等，這些都必須要跟心理師、社工師和勞動部配合，把社會的資源、政府的資源全部都結合起來，我們希望這樣的良法美意能夠更細膩的去設計，其實監察院的這份調查報告也可以說是點醒你們，所以本席希望你們不要因為這樣就把這個良法美意給限縮了，你們應該要朝這個方向去做更細膩的設計，我們希望可以把監獄的目的回歸到矯正，讓每一個受刑人最後都能夠復歸社會，而不會再犯錯。

蔡次長碧仲：是，謝謝委員的指教。

主席：現在是 11 時 45 分，邱太三部長終於來到委員會了，整個上午大家都在等部長來，希望能夠問部長幾個關鍵性的問題，拜託部長下次要跟院長報告，應該要以立法院的會議為優先，不應該把你綁在行政院，因為這樣很多委員都沒有辦法可以質詢到你，都覺得很遺憾。這個一定要轉達給院長，應該要以委員會的業務為優先，其他的報告事項請次長去報告就可以了。

接下來登記發言的陳賴委員素美及劉委員櫂豪皆不在場。

請蔡委員易餘發言。

蔡委員易餘：主席、各位列席官員、各位同仁。等待是值得的，所以本席現在才可以質詢到部長。部長，今天這個議題牽扯到 2 個層次的問題，第一個問題可能是在法務部這邊，第 2 個問題本席則是會針對司法院。本席首先想要請教部長，針對去年鬧得沸沸揚揚的肯亞電信詐欺案，因為犯人是臺灣人，所以當時我們就不斷地要求，希望可以將他們遣送回管轄地，就是應該要將他們遣送回來臺灣審理，但是後來中國拒絕了，他們拒絕把這些相關的罪犯遣送回來臺灣。雖然這個問題上午大家都已經問過次長了，但是本席還是想要請教部長，如果按照這樣的趨勢，那未來是否只要有涉及國際電信詐欺，中國就是不會跟我們妥協，他們堅持這一塊他們要自己審理，以你的判斷，未來是不是都會變成這個樣子？

主席：請法務部邱部長說明。

邱部長太三：主席、各位委員。我想先針對第一個問題稍微的說明一下，就管轄權而言，坦白講，中國也是有管轄權的，因為被害人是他們那裡的人，而且行為的結果地也是發生在中國大陸，所以基本上他們也是有管轄權的。當然，各國在處理這種問題時都會權衡，只不過，既然我們有跟中國大陸簽訂司法互助協議，而過去也有這樣的合作慣例，那我們當然就會期待他們、為了能更有效的、共同的來打擊這種組織性的犯罪，事實上，它應該要正本清源，也就是要從源

頭的來針對這些首謀集團。基本上，首謀集團都在臺灣，如果不把首謀集團繩之以法的話，那他們就會另外再招募一批人繼續的來犯罪，所以我們才會一再的跟中國大陸表示、希望他們能夠體認到這一點，因為唯有這樣才能夠有效的來嚇阻這種跨境的電信詐欺。

蔡委員易餘：部長，你的意思是這幾個詐騙案的首謀都在臺灣？這是你的判斷還是？

邱部長太三：事實上，這幾個個案在偵辦上都是……

蔡委員易餘：從個案的偵辦來看，你們覺得首謀都在臺灣？

邱部長太三：對，所以我們最近有跟多明尼加合作。

蔡委員易餘：所以他們現在偵辦中的、被重判的那些人都只能算是「小咖」，都還不是首謀？

邱部長太三：「中咖」或「小咖」。

蔡委員易餘：「中咖」或「小咖」？

邱部長太三：對。

蔡委員易餘：好，那本席要再請問一個問題，因為本席看到國台辦在這次肯亞詐騙案判決後，國臺辦的發言人安鋒山說，去年馬來西亞將 20 個臺灣的電信詐欺犯引渡回臺灣，結果他們當庭就被釋放了。事實上，根據我們的了解，他們被當庭釋放的理由是因為他們沒有把證據送回來臺灣，所以臺灣的法院根本不知道有沒有被害人，也不知道這些人的角色是什麼，在沒有辦法可以處理的情況下，他們只能釋放。

邱部長太三：對。

蔡委員易餘：但是這件事情卻被他扭曲成，好像我們臺灣處理電信詐欺犯都是縱放，這件事情你們有沒有必要再予以澄清呢？

邱部長太三：確實，基本上，帶回來的人如果沒有辦法可以申請羈押、限制出境或是住居的話，都是因為他們沒有把相關的事證資料提供給我們。誠如剛剛我所提到的，有 90%以上的被害人都是中國大陸的人民，他們去報案後，他們的筆錄、資料，包括相關的證據，如果他們都能夠同時的提供給我們，那我們就有相關的事證可以來做處理。至於委員剛才提到的，包括馬來西亞等等的案件，都是在他們被送回來之後，由我們刑事警察局臨時的在機場做筆錄，但是坦白講，這個每一個人都否認。

蔡委員易餘：對，當然每一個人都會否認。

邱部長太三：但這對法院或是檢察官來講，他們就會認為相關的事證不明確。

蔡委員易餘：好，部長，那以後遇到這樣的狀況，只要國外有發現，我們還是會持續的要求，畢竟他的國籍是臺灣，所以我們還是希望能夠將他遣送回來臺灣，但如果未來這些人再被送回來臺灣，那你們要如何確保我們可以同步地掌握到相關的證據或是物證呢？

邱部長太三：坦白講，最快的方式就是他們直接提供給我們，這是最快的方式，但是我們現在也正試圖找出第二種方式，但這部分我不方便直接的在這裡公開的透露，我等一下再私下的跟各位報告，因為這部分涉及到技巧性的問題，我們跟其他國家也要保持一些默契。

蔡委員易餘：好，沒關係。接下本席要請教秘書長，在這次的肯亞犯罪案中，本席一直在觀察臺灣的輿論界，尤其是對年輕人來說，他們對於中國的法院把張凱閔跟林金德等詐騙犯判刑 15 年、

有些人是被判刑 10 年，臺灣的輿論皆是拍手叫好的說：哇！中國可以判得這麼重。他們反而是回過頭來的批評臺灣現行的法律，他們認為臺灣都判得太輕了。我們都知道，其實對於詐騙集團我們已經增訂了刑法第三百三十九條之四的跨境電信詐欺以及組織犯罪條例，但是現在看起來，法官在量刑的時候，普遍都量刑得比較低，不會量刑到我們所列的 7 年以下或是電信詐欺的一罪一罰，現在看起來這個狀況判得比較少，但有的可能還是會判得比較重，不過對於這樣的現狀，秘書長，你認為這是法官用法的問題，還是我們有必要再修法來把刑度提高？

主席：請司法院呂秘書長說明。

呂秘書長太郎：主席、各位委員。其實這個臺大的王皇玉教授已經有做過分析了，他以學者的立場，他認為像這種跨境電信詐欺案要如何讓他判得適得其刑，其實最重要的就是證據，也就是說，你要用證據來證明他在犯罪的過程中所擔任的角色以及他的行為責任。在這樣的前題下，憑良心說，臺灣的刑事審判人權的觀念很重，所以我們是非常貫徹無罪推定、罪疑唯輕，這個不是只針對集團式的詐騙案，對所有的刑事被告我們都是如此，所以針對這個問題，我們很難評斷臺灣的判刑跟大陸的判刑到底誰輕、誰重，這個我剛剛的報告也有提到，因為兩岸的司法制度、人權的價值跟整個審判體系都有滿大的差異。如果從數字上來看的話，最起碼在我們增訂了刑法第三百三十九條之四之後，我們的量刑確實有隨著法律的規定來提高，這是我要特別報告的。

另外，大陸他們所宣稱的那個可能只是個案，就是一案的宣告刑，如果是透過訴罪來訂執行刑的話，那是可以很高的，就是一罪一罰。

蔡委員易餘：對，秘書長，那就你的觀察，這一案看起來他們都是重判，可是事實上中國也有判過很輕的，就是他們刑度的 range 是很大的。

呂秘書長太郎：因為他們是用金額來判的，一般金額是判刑 3 年以下，但還有巨額的、最巨額的，只要金額有達到，他們就會判得很重。

蔡委員易餘：只要金額有達到那個刑度，自然就會判那個刑度。

呂秘書長太郎：對。

蔡委員易餘：那你認為，我們有沒有必要也用金額來區分刑度？

呂秘書長太郎：因為目前刑法的基本理論是以行為人主觀的犯意以及他所侵害的法益來做為整個刑法體系的酌量標準，當然，在特殊的犯罪類型裡面，或許他犯罪的所得以及他所危害的金額可以特別的列出來，但這並非是目前刑法體系的常態，單純要把特定的金額或是被害的人數等等做為提高犯罪刑度的依據，我覺得這個在目前的刑法體系裡還是要特別的慎重。

蔡委員易餘：秘書長，本席說一下我的想法，當然，你講的本席都懂，事實上，法官在判刑時都會做整體的思考，但是本席要講的是，本席覺得這樣的電信詐欺就如同剛剛邱太三部長所講的，沒有抓到首謀，因為到目前為止，幕後的這個人都還是沒有被抓到，被抓到的都是類似車手或是提供人頭帳戶的人。

呂秘書長太郎：他們都是集團裡面的人。

蔡委員易餘：大家都說亂世要用重典，這是正確的，但是你把這群人關個 10 年、15 年，未來他們

出來之後呢？還是社會的麻煩。

呂秘書長太郎：對。

蔡委員易餘：本席覺得有很多的刑事政策，如果我們可以抓到首謀，那真的要重判，但是如果只抓到年輕人、學生，這些年輕人就因為參與電信詐欺，結果就被判了 10 年，那這些人這一輩子也就這麼結束了，所以本席覺得，很多時候我們的立法政策都是有它的考量的，但是現在臺灣整個輿論都認為這不判重刑是不行的，事實上，這只是把問題丟到監獄裡面，但在監獄裡面的這群人未來出來之後又要怎麼辦？本席覺得這個有太多層次的問題，這是本席的想法，謝謝。

呂秘書長太郎：謝謝。

主席：請張委員麗善發言。（不在場）張委員不在場。

上午所有登記發言的委員均已發言完畢，但是現場的曾銘宗委員因為上午來不及登記，所以他特別請託給他時間讓他來發言，我們徵求大家的意見。

鍾委員孔炤：沒有意見。

主席：鍾委員最好了。請曾委員銘宗發言，我們的會議時間延長到質詢結束後。

曾委員銘宗：主席、各位列席官員、各位同仁。謝謝主席，也謝謝鍾委員。本席想要請教部長，其實詐欺案件不管是調查局或是警政署都把它列為重點工作，但是發生的件數從民國 101 年的 2 萬 421 件到民國 105 年的 2 萬 3,191 件，數量還是大量的增加，剛剛部長也有提到，其實這些詐欺犯最重要的就是要詐騙金錢，尤其他們還橫行國外，請教部長，我們到底有沒有統計過？海外詐騙的錢到底有沒有匯回臺灣？它的金額是多少？我覺得要防止詐騙、查出它的金流，因為這些錢基本上是黑錢，若透過國際組織追查它的錢，可以產生一定的效果。請教部長，有沒有統計過這些海外詐騙的錢，有多少金額匯回臺灣？

主席：請法務部邱部長說明。

邱部長太三：主席、各位委員。坦白說，這部分並沒有具體數字，委員真的說到一個重點，因為目前電信詐欺，不管是跨境的或國內的，大部分都是抓到小車手，只有抓出當下的錢和戶頭，那個戶頭基本上都是短暫使用的，所以金額都不會……

曾委員銘宗：非常小？

邱部長太三：對。所以目前的累積金額，大概只有被抓到的車手部分。

曾委員銘宗：能不能透過金管會、銀行和央行追查？其實這些錢是看得出來的，一般而言，它不會是公司、可能是個人，因為以前曾經配合檢調和司法院，在嘉義查獲地下賭盤，金額高達幾十億元，錢是在香港，後來還沒有拿回來，所以，拜託法務部配合金管會和央行去 review，看看能否找出來。那些錢沒收後，他的誘因和動機會減少。

邱部長太三：確實。我再向委員會報告，譬如目前查到的車手，因為他在進行詐騙，所以就被抓到，有時候他身上有 50 張卡片，包括大陸的銀聯卡或國內的卡，這些卡片基本上都是人頭帳戶，有時候我們比較沮喪的是，當我們去聲請要扣押這 50 張卡時，法官會認為只能扣押正在提款的那張……

曾委員銘宗：怎麼會這樣呢？

邱部長太三：因為他說其他幾張很難證明，所以過去警政署在查獲這種案件時，曾經很沮喪，目前已經可以克服這些障礙，我們使用擴大沒收的相關機制，希望能在這方面作相關處理，在新制實施後，我們會這樣來解決。第二個部分是因為車手事實上都是被切開的，可能總共有五、六十個車手，可是我們抓到的只有其中兩個車手，所以其他四十幾人的部分很難去查獲，通常只有申報遺失等情形時才可以查得到，否則可能都要被查獲時，才知道它是人頭帳戶。

曾委員銘宗：其實應該配合一些國際洗錢組織，追查它的金流，可能會更有效果。

邱部長太三：這是我們未來要努力的方向。

曾委員銘宗：接下來要請教的問題是網路詐騙，最近網路詐騙非常盛行，我不談別的，只談 Facebook 就好，臉書假廣告所造成的損失，目前預估金額是一年 100 億元，除了造成民眾的財物損失外，已經影響國內電子商務的正常發展；另外，也造成一般產業的一些迫害，舉例說明，今年 12 月 23 日時，臉書上有一則廣告宣稱戶外運動品牌歐都納倒閉，說它把羽絨衣庫存拿出來低價拍賣，但歐都納還在。另外，在 12 月 22 日時，臉書的廣告又說有 65 萬顆山寨鑽石，用 1,380 元的價格在網拍，這些廣告都是在 Facebook 上面下訂單。另外，臉書還有廣告是低價出售假的 3C 產品。但是，我剛剛跟部長和幾位先進報告的部分只是財物損失，因為現在在臉書下廣告不用實名制，舉例來說，這會影響到選舉，譬如在大選時，某個政治人物說他贊成一邊一國，等競選活動結束後，上臉書看到這個廣告，會對選票有重大影響。

我的想法是，這不只涉及法務部、警政署，也涉及 NCC，所以我要拜託部長和劉局長，我相信劉局長也查到一些個案，網路詐騙非常盛行，不只影響電子商務成長發展，也造成一般正常產業的發展，還會有政治上的效應，所以建議部長有機會能否提到資安會報？因為這件事情真的很嚴重，除了我剛剛說的 12 月 22 日、12 月 23 日等例子，還有很多其他的，希望行政院有一個具體措施出來，提到資安會報做討論，不然到時候真的應用到選舉上，臺灣地區會付出慘痛的代價。關於我的建議，不知道部長的看法如何？

邱部長太三：感謝曾委員確實注意到目前新興的詐欺犯罪型態，特別是在電子商務的部分。在上次資安會報裡，院長就有針對警政署這方面的報告，做了一些指示，其中就如您剛剛提到的一個關鍵——到底要不要採實名制？實名制是一個最重要的關鍵，如果採實名制，我們就很容易抓犯罪。這是第一個關鍵所在，院長有指示相關單位，包括經濟部，因為電子商務也涉及經濟部，和您所提到的 NCC，因為國內是多元、民主的，所以在處理這些問題上，相關部會都會有自己的考量，這也造成警政署和法務部在偵辦案件上，有時候稍微力有未逮，這方面確實有在做專案研究，我們大概有幾個成果，之後再向委員做報告。

曾委員銘宗：現在 Google 沒有這個問題、Line 也沒有這個問題，是在 Facebook 非常嚴重。劉局長要補充說明嗎？

主席：請內政部警政署刑事警察局劉局長說明。

劉局長柏良：主席、各位委員。配合辦理。

曾委員銘宗：好，謝謝部長、謝謝局長、謝謝主席。

主席：所有登記發言的委員均已發言完畢，詢答結束。委員質詢時要求提供相關資料或以書面答復

者，請相關機關儘速送交個別委員及本會。

委員劉櫂豪等提出書面意見，列入紀錄，刊登公報，並請相關機關以書面答復。

委員劉櫂豪書面意見：

20171228 兩岸司法互助執行專報質詢

台灣與中國間自從 98 年 4 月 26 日簽訂「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」，其中「合作事項」包含雙方同意在民事、刑事領域相互提供以下協助：「(一)共同打擊犯罪；(二)送達文書；(三)調查取證；(四)認可及執行民事裁判與仲裁判斷（仲裁裁決）；(五)接返（移管）受刑事裁判確定人（被判刑人）；(六)雙方同意之其他合作事項。」且協讓條文第 2 章亦提及「五、協助偵查：雙方同意交換涉及犯罪有關情資，協助緝捕、遣返刑事犯與刑事嫌疑犯，並於必要時合作協查、偵辦。六、人員遣返：雙方同意依循人道、安全、迅速、便利原則，在原有基礎上，增加海運或空運直航方式，遣返刑事犯、刑事嫌疑犯，並於交接時移交有關卷證（證據）、簽署交接書。」惟過去台灣有許多重大罪犯逃往中國，都能逍遙法外，無法遣返接受刑罰，過去媒體曾指出，追緝外逃小組目前掌握至少 192 名重大經濟要犯逃亡海外，足跡遍及各國，其中以藏匿在大陸人數最多，高達 94 人，因此在共同打擊犯罪上的實務功能，仍大打折扣，中國仍處與政治優先於司法互助。法務部指出，「在司法文書送達、調查取證、人身自由受限制通報及罪贓移交等部分：自兩岸司法互助協讓簽署迄今，均正常運作，案件數量也未有顯著變化。迄至 106 年 11 月底止，雙方相互請求已達 10 萬 10,959 件：相互文書送達部分達 77,999 件；人身自由受限制通報部分，我方通報 5,035 件；陸方通報 5,164 件。非病死及可疑非病死通報，我方通報 161 件；陸方通報 748 件；雨岸罪贓返還部分，大陸地區自 102 年 6 月間首次返還我方贓款以來，累計返還我方約 1,440 萬餘元。臺灣返還大陸也有 10 件成功案例，累計返還金額為 2,054 萬餘元。」然則，過去逃往中國的罪犯以陳由豪、曾正仁、何智輝等人，每一位莫不包含高額債務與贓款，相較於過去 8 年中國累計返還贓款僅 1,400 餘萬元，僅滄海之一粟，由於政治優先於一切，使得互助之司法協議大打折扣，打擊犯罪僅針對無關痛癢之處，重大罪犯全然一事無成，故政府仍應就重大罪犯積極設法遣返回台接受法律制裁，中國方面不應該一方面指責台灣電信詐欺刑責過低，又包庇台灣經濟罪犯，背信司法互助之誠信，全體國人應不分黨派一致予以譴責。

主席：今天的會議是司法及法制委員會的最後一次會議，再次謝謝法務部邱太三部長及法務部所屬同仁、司法院呂太郎秘書長及司法院所屬同仁、其他相關部會首長及相關同仁以及司法及法制委員會的議事人員在這個會期的辛苦與辛勞，也謝謝各位媒體和堅守到最後一刻的鍾孔炤委員，謝謝大家。散會。

散會（12 時 8 分）

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 15 次全體委員會議紀錄

時　　間　中華民國 106 年 12 月 25 日（星期一）9 時 2 分至 13 時 24 分

地　　點　本院紅樓 201 會議室

主　　席　陳委員素月

主席：出席委員已足法定人數，現在開會，進行報告事項。

報　告　事　項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 14 次全體委員會議議事錄

時　　間：中華民國 106 年 12 月 18 日（星期一）上午 9 時 1 分至 12 時 3 分
中華民國 106 年 12 月 20 日（星期三）上午 9 時 7 分至 12 時 3 分
下午 2 時 37 分至 4 時 23 分

地　　點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鍾佳濱　陳素月　鄭寶清　陳歐珀　鄭運鵬　黃國書　林俊憲　洪慈庸
李昆澤　周春米　陳雪生　趙正宇　李鴻鈞　徐榛蔚
委員出席 14 人

列席委員：葉宜津　黃偉哲　吳志揚　林德福　鍾孔炤　蕭美琴　孔文吉　蔣乃辛
張麗善　賴瑞隆　劉世芳　蔡易餘　周陳秀霞　羅明才　陳賴素美　王惠美
劉櫂豪　鄭天財 Sra．Kacaw　黃昭順　顏寬恒
委員列席 20 人

列席官員：12 月 18 日（星期一）

交通部	政務次長	范植谷
航政司	司長	陳進生
會計處	處長	張信一
人事處	專門委員	馮淑真
桃園國際機場股份有限公司	董事長	曾大仁
	總經理	蕭登科
	副總經理	陳福將
	副總經理	洪玉芬
	副總經理	李建國
秘書處	處長	許家瑞
會計處	處長	汪文寬

財務處	處長	曹銘峰
維護處	處長	孫宏彬
營運安全處	副處長	黃啟明
公共事務室	副處長	郭宇平
航務處	課長	周鑑宜
人力資源處	處長	許孝德
法律事務室	經理	劉曉萍
總務處	處長	郭秋城
工程處	處長	林文楨
業務處	處長	李俊德
資訊處	處長	黃國峰
企劃暨行銷處	副處長	丁源宏
民用航空局	副局長	方志文
內政部警政署航空警察局	副局長	湯明珠
行政院主計總處	科長	林秀春

12 月 20 日（星期三）

交通部	常務次長	祁文中
航政司	司長	陳進生
法規委員會	執行秘書	李明慧
民用航空局	局長	林國顯
	副局長	何淑萍
桃園國際機場股份有限公司	處長	陳志嘉
運輸研究所	副組長	賴威伸
國防部作戰及計畫參謀次長室聯合作戰處	作戰參謀官	劉立國
內政部警政署	副組長	黃藻鐃
	科長	許哲雄
	專員	林瑞萍
航空警察局	副局長	湯明珠
	警務正	蔡豐百
內政部民政司	專門委員	羅素娟
經濟部國營事業委員會	科長	吳學基

經濟部工業局	科　　長	張尚鈞
財團法人金屬工業研究發展中心	副 主 任	雷震台
法務部法制司	檢 察 官	蔡麗清
科技部工程技術研究發展司	副 司 長	賴宇亭
前瞻及應用科技司	助理研究員	鄭心宇
	助理研究員	魏子迪
金融監督管理委員會保險局	科　　長	黃鳳茹
飛航安全調查委員會	資深飛安調查官	王興中
行政院農業委員會林務局農林航空測量所	所　　長	管立豪
行政院農業委員會農業試驗所農業化學組	組　　長	郭鴻裕
臺北市政府	股　　長	楊志清
桃園市政府	簡任技正	張俊雄
臺南市政府	專門委員	吳盛崑

主　　席：鄭召集委員運鵬

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　薦任科員　郭佳勳　薦任科員　林立偉　薦任科員　洪翎宜　科　　員　黃玉如

12 月 18 日（星期一）

報　告　事　項

宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

討　論　事　項

繼續審查 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管桃園國際機場股份有限公司營業預算。

決議：

一、本日預算審查結果，照列或照協商結論通過。

二、107 年度交通部主管桃園國際機場股份有限公司營業預算，處理完畢，內容如審查結果。

審查結果：

一、交通部主管桃園國際機場股份有限公司

(一)業務計畫：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審

查結果，隨同調整。

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 209 億 5,178 萬 4 千元，增列 5,000 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 210 億 0,178 萬 4 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 137 億 8,711 萬 1 千元，減列：

(1)「用人費用」項下「獎金」之「績效獎金」100 萬元。

(2)「服務費用」5,780 萬元〔含「印刷裝訂與廣告費」1,000 萬元（科目自行調整）、「修理保養及保固費」2,780 萬元（含「勞務成本」1,500 萬元、「其他營業成本」1,000 萬元、「業務費用」280 萬元）、「棧儲、包裝、代理及加工費」1,000 萬元、「專業服務費」1,000 萬元（科目自行調整）〕。

共計減列 5,880 萬元，其餘均照列，改列為 137 億 2,831 萬 1 千元。

3. 稅前淨利：原列 71 億 6,467 萬 3 千元，增列 1 億 0,880 萬元，改列為 72 億 7,347 萬 3 千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 120 億 0,892 萬 9 千元，減列 5,000 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 119 億 5,892 萬 9 千元。

(六)資金運用：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)補辦預算：收回資金轉投資桃園機場保全股份有限公司 2 億元，照列。

(八)通過決議 47 項：

1. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」編列 9 億 3,592 萬 3 千元，惟查 105 年度決算數為 7 億 0,981 萬 3 千元，又查 106 年 9 月桃機公司會計月報指出，用人費用因員額未足額進用，較預算數減少 9,041 萬 2 千元，爰此，為避免預算浮編，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司研擬 107 年度人員進用計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤　鄭寶清　趙正宇　陳歐珀　林俊憲
周春米　陳素月　鍾佳濱　黃國書　洪慈庸
葉宜津

2. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元。經查，桃園機場公司計算績效獎金核發月數之方法，是決算稅前盈餘加減政策因素影響金額後之總盈餘，如達成「法定稅前盈餘加減政策因素影響金額」，則以 1.2 個月薪給為基準，如超過達 2%、4%或 6%，分別再加給 0.4 個月、0.8 個月及 1.2 個月。

但是，桃園機場公司 100 至 105 年度決算稅前淨利都超出預算數甚多，且 106 年截至 9 月底，累計稅前淨利數就已超過全年度預算數 4 億 0,613 萬 8 千元（可見下表），而 106 年度還有 3 個月，表示桃園機場公司近年來之稅前淨利預算均低列，營運績效指標目標值缺乏挑戰性，而績效獎金又以「稅前盈餘之預算達成率」作為標準，疑似為低估預算數來提高達成率，使績效獎金幾乎成為固定給予 2.4 個月。爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司檢討相關核發獎金之標準，並於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

單位：新臺幣千元

年度	預算稅前淨利	決算稅前淨利
100 決算	1,832,044	3,613,956
101 決算	2,011,358	4,312,247
102 決算	2,824,944	4,739,562
103 決算	3,669,639	5,697,655
104 決算	3,857,806	7,153,691
105 決算	5,840,491	7,724,829
106 決算（截至 9 月底）	5,993,316	6,399,454
107 預算	7,164,673	—

提案人：鄭寶清　李昆澤　鍾佳濱　周春米　黃國書
陳歐珀　林俊憲　趙正宇　陳素月　葉宜津

3. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元，以激勵事業人員工作潛能，提高工作效率，提升服務品質，發揮整體經營績效。經查，依「交通部所屬實施用人費率事業機構經營績效獎金實施要點」及「桃園國際機場股份有限公司核發經營績效獎金應行注意事項」規定，桃園機場公司以年度決算稅前盈餘來計算績效獎金的發放，基本上是以 1.2 個月薪給為基準，如果超過法定稅前盈餘加減政策因素影響金額 2%、4%、6%者，分別加發 0.4 個月、0.8 個月、1.2 個月。但桃園機場公司決算稅前盈餘往往超過預算數甚多，101 至 105 年度決算超過預算比例分別為 114.39%、67.78%、55.26%、85.43%、32.26%，106 年度截至 9 月也已超過 6.78%，顯見桃園機場公司對於稅前盈餘預算編列過於保守，使績效獎金每每以 2.4 個月最高額核發，形同固定給與，影響績效獎金作為獎酬機制之本意。爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　趙正宇
洪慈庸　鄭寶清　鍾佳濱　黃國書　李昆澤
葉宜津

4. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「旅運費」編列 1,174 萬 5 千元，惟查 106 年度出國人次為 97 人，107 年度卻增加至 118 人次，且考察及訪問計畫為參訪英國倫敦、日本名古屋、新加坡樟宜、馬來西亞吉隆坡、中國北京、中國香港、中國成都、中國杭州等國際機場；又查 105、106 年度考察計畫已包含大阪、成田、羽田、香港、法國，考察計畫同質性偏高，桃機公司辦理考察計畫應考量其必要性。為撙節政府財政，避免預算浮編，爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司調整考察計畫並審視其必要性，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤　黃國書　鄭寶清　趙正宇　陳歐珀
林俊憲　周春米　陳素月　鍾佳濱　洪慈庸
葉宜津

5. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—旅運費」編列 327 萬 4 千元。經查該公司派員出國與赴大陸地區計畫項數繁多，且天數與人次規模龐大，近年出國參與會議及參訪考察之同質性與密集度亦偏高。宜依行政院所訂出國原則，審酌確屬業務需要，並本節約原則，檢討調降計畫之項數、人次或天數。爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司針對各計畫派員出國、考察、參加會議之必要性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇　黃國書　鄭寶清　林俊憲　李昆澤
陳歐珀　周春米　陳素月　鍾佳濱　葉宜津

6. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「印刷裝訂與廣告費」編列 9,072 萬 3 千元，較 106 年度預算 8,864 萬 3 千元增加 200 萬元，惟 107 年度營業收入成長幅度 2.3%，根據中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範之編列原則，「印刷裝訂與廣告費—廣告費」應以不超過營業收入成長幅度為原則，從嚴核實編列。爰此，該筆預算凍結五分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 4 個月內將相關改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月　鄭寶清　林俊憲　黃國書　趙正宇
周春米　鄭運鵬　鍾佳濱　李昆澤　洪慈庸
葉宜津

7. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度「租金與利息」項下「地租及水租」編列 50 億 0,753 萬 6 千元，惟查 105 年度決算，仍有 10.53 公頃閒置土地面積，又查台灣港務公司承租交通部航港局土地年息為 2%，桃機公司承租交通部民航局土地年息卻為 7%，租金計算過於高昂。爰此，該筆預算凍結五分之一，待桃園國際機場股份有限公司研

議如何活化利用閒置土地設施及協調交通部民用航空局調降租金，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

以下第(1)至(2)案併入第 7 案，提案人合併列入。

(1)有鑑於桃園機場公司 107 年度預算案編列承租民用航空局土地租金費用 50 億 722 萬 1 千元，而租金費率多年未調整，據機場公司估計，如租金費率降低 1%，年租金支出將減少 6.38 億元。該公司 107 年度預計承租面積 1,171.46 公頃，其中不乏零碎且無法使用收益之土地，基於國營事業應依企業方式經營之精神，實宜檢討不予續租，以節省租金費用。且機場公司承租土地之租金費率，以土地公告地價年息 7%計算，相較於臺灣港務公司承租交通部航港局土地係按申報地價年息 2%計，機場公司承租民航局土地之租金費率相對偏高。鑒於機場公司未來重大建設之資金需求龐大，允宜儘速全面清查檢討需用土地面積，依實際需求承租，以減輕財務壓力。爰擬刪除該項計畫編列經費 50 億 722 萬 1 千元之十分之一，並凍結其餘經費四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　黃國書　洪慈庸
林俊憲　李昆澤　陳素月　周春米　鍾佳濱
葉宜津

(2)有鑑於國有土地承租租金費率大多為當年其公告地價年息 5%。然而桃園國際機場股份有限公司向民航局承租國有土地卻是以公告地價 7%計價。由於桃園國際機場股份公司陸續有重大工程進行，現行機場服務費收入不足以支付工程款，尚須向銀行貸款。爰此，提案全數凍結桃園國際機場股份有限公司 107 年度土地租金費用 50 億 722 萬 1 千元。待交通部協助桃園機場公司向民航局重新磋商土地租金費用，從 108 年度起降為公告地價 5%後，始得動支。藉以減輕桃園國際機場公司日後因應重大建設之資金壓力。

提案人：李鴻鈞　趙正宇　徐榛蔚　陳雪生　葉宜津

8. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 4,870 萬元，惟查桃機公司自 100 年度起，預算稅前淨利達成率皆超過 150%之多，自有資金尚足支應，不應列入營業成本，影響整體獲利，但考量 107 年桃機公司有長期舉債之計畫，爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 4,870 萬元凍結二分之一，待桃園國際機場股份有限公司向立法院交通委員會提出有關 107 年度「長期債務舉借 33 億元」償還計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤　鄭寶清　趙正宇　陳歐珀　林俊憲

周春米　陳素月　鄭運鵬　洪慈庸　黃國書
鍾佳濱　葉宜津

以下第(1)案併入第 8.案，提案人合併列入。

(1)107 年度桃園國際機場公司「營業外費用」項下編列「利息」4,870 萬元，供舉借各種債務及金額負債用。惟經查，桃園機場公司 107 年度營利收入預算數較 104 年度決算數成長 19.34%，但稅後淨利卻只增長約 0.13%。其原因主要在於，桃園機場公司因舉借長期債務而編列高額利息費用，但又因自有資金尚足支應相關所需，而沒有實際舉借長期債務，致使高估利息預算之編列，桃園機場公司營業收入未能實質帶動稅後淨利之成長，對於成本或費用之控管顯有不足。爰建議「利息」4,870 萬元凍結五分之一，俟桃園機場公司向交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　黃國書　陳素月
鄭運鵬　趙正宇　李昆澤　洪慈庸　鍾佳濱
葉宜津

9. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下專案計畫編列 106 億 1,683 萬 2 千元，鑑於桃園機場在過往機場跑道整建及相關航站友善身心障礙設施之規劃設計上均仍有改善空間，為促使後續改建增建相關工程納入相關親子、性別、身心障礙友善規劃，以及工程品質改良規劃。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告後，始得動支。

提案人：黃國書　林俊憲　李昆澤　陳素月　趙正宇
鍾佳濱　鄭運鵬　鄭寶清　周春米　葉宜津

10. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」編列 83 億 1,500 萬元。惟經查，本計畫規劃總經費 746 億 8,900 萬元，期程為 101 年至 111 年（預計 109 年完工、110 年試營運、111 年正式營運），每年所可提供服務容量達 4,500 萬人次。但本計畫執行至 107 年期程已經過半，所累計編列之預算 126 億 8,399 萬 8 千元，只占總經費 746 億 8,900 萬元之 16.98%。近年來桃園機場的旅客快速增長，已從 101 年的 2,926 萬 9,651 人次，增加至 105 年的 4,229 萬 2,559 人次，桃園機場第一航廈及第二航廈現有客運年容量合計 3,200 萬人次已不符需求，若依照目前預算編列的情形，第三航站區的設置恐有延宕之虞，爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」編列 83 億 1,500 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就第三航站區建設計畫所需之財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米　陳歐珀　趙正宇　林俊憲　陳素月

李昆澤　鄭運鵬　洪慈庸　鄭寶清　鍾佳濱
黃國書　葉宜津

11. 有鑑於桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算編列「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元，此計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，且於 105 年間辦理修正延後 2 年完工。而據桃園機場公司 107 年度預算案另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設期程。是以，桃園機場公司允宜加速執行，並妥適控管工程進度與施工品質，避免延宕機場園區之整體開發時程。爰該項計畫預算編列 6 億 7,844 萬 7 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出如何確保工程完善之書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　黃國書　洪慈庸
林俊憲　李昆澤　陳素月　鄭運鵬　周春米
鍾佳濱　葉宜津

12. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元。經查，本計畫總經費 36 億 0,828 萬 1 千元，是為第三航站區開發之先期要徑工程，必須在啟動第三航站區建設前完成。本項計畫於 102 年度「一般建築及設備計畫」項下開始編列預算，於 103 年正式奉交通部核定並規劃於 106 年 12 月完工，但因工程進度未如預期，於 105 年度修正計畫延後 2 年、於 108 年 12 月完工。若本項工程如果不能如期完工，勢將連動影響第三航站區的建設期程，爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　鄭運鵬
趙正宇　洪慈庸　鍾佳濱　鄭寶清　李昆澤
黃國書　葉宜津

13. 有鑑於第二航廈擴建工程計畫預定 108 年完工啟用，日前桃園國際機場股份有限公司曾董事長又表示待第三航廈完工之後，第二航廈預計封閉兩年進行整修。該項計畫並無在報告中提出說明，顯見現有第二航廈擴建工程恐有延宕之虞，爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司於 3

個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞　趙正宇　徐榛蔚　陳雪生　黃國書
鄭寶清　葉宜津

14. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元，惟查第二航廈擴建工程無法按原定期程於 106 年 12 月完工，以致延後至 108 年 12 月完工，且辦理追加預算比率已超過 10%。有關政府重大工程，常因追加預算、進度延宕造成民眾觀感不佳，未來桃機公司辦理重大工程計畫，先期規劃應更謹慎。爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司針對工程進度及辦理情形於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤　鄭寶清　趙正宇　陳歐珀　林俊憲
洪慈庸　周春米　陳素月　黃國書　鄭運鵬
鍾佳濱　葉宜津

15. 有鑑於桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」賡續編列 9 億 4,746 萬元，截至 107 年度累計已編預算數 19 億 4,746 萬元，占投資總額 84.76%，預計 108 年底完工。惟該計畫於 105 年 11 月修正追加投資總額超逾 10%，並展延完工時程，第二航廈擴建工程無法按原訂期程於 106 年 12 月完工，而延後至 108 年 12 月完工，將影響現有航廈服務旅客品質，且追加總經費比率超逾 10%，顯見機場公司對資本支出計畫之先期規劃與成本效益評估，以及預算與工程執行能力，容有檢討改進空間。為免該計畫繼續拖延而影響原訂目標效益，爰該筆預算經費編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出有效督促工程按時完工之書面精進報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　黃國書　洪慈庸
林俊憲　李昆澤　陳素月　鄭運鵬　周春米
鍾佳濱　葉宜津

16. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元，以增加第二航廈服務容量，以銜接第三航廈完工啟用前，旅客持續成長之使用空間及設施的擴充，預計本項計畫完成後第二航廈將可再增加 500 萬人次的服務容量。經查，本計畫於 103 年度奉交通部核定，原規劃總經費 20 億 4,735 萬 5 千元，於 106 年底完成，但因工程進度不如預期，於 105 年修正計畫，將總經費增至 22 億 9,758 萬 5 千元，並延長 2 年、於 108 年底完工。鑑於第二航廈之擴建原本是紓解第三航廈完工前機場容量嚴重不足的問題，若延長至 108 年底完工，離第三航廈完工期程僅相差一年（第三航廈規劃 109 年完工、110 年試營運、111 年正式營運），對達成原訂事先紓解容量目標之效益容有衝突。爰 107

年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　鄭運鵬
趙正宇　洪慈庸　李昆澤　黃國書　鄭寶清
鍾佳濱　葉宜津

17. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備」編列 9 億 4,447 萬 9 千元，預計執行 20 個項目，其中每個項目工程所耗費資金甚鉅，但皆未說明細項、工程進度、預期目標與完工時間，且其中多個項目計畫名稱相似性偏高，如：(9)航班資訊系統升級及顯示設備汰換工程，與(20)汰換應用服務系統伺服器與網路設備，兩者皆為系統設備汰換，疑有重複編列之嫌。

而「改善旅行運輸系統工程」，分別同時列於(1)第二航廈擴建行李輸送系統改善工程，以及(6)第一航廈出境行李輸送系統改善工程，卻又同時編列(7)行李系統智慧處理及相關設備改善工程，疑有重複編列之嫌。為避免浪費國家預算，撙節開支，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備」編列 9 億 4,447 萬 9 千元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司補足相關工程細節與說明，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清　李昆澤　陳歐珀　趙正宇　林俊憲
周春米　陳素月　洪慈庸　鍾佳濱　黃國書
葉宜津

18. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備—桃園國際機場電動車充電設備新設工程」編列 5,000 萬元，然在後續相關電動車採購與電池租用之必要性與規劃上，仍有改良空間。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告後，始得動支。

提案人：黃國書　趙正宇　林俊憲　陳素月　鄭運鵬
李昆澤　鍾佳濱　鄭寶清　周春米　葉宜津

19. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—什項設備—第一，二航廈行李處理場等區域火警系統汰換計畫」編列 7,425 萬 6 千元，較 106 年度所編列之 350 萬元，增幅達 20.216 倍，卻未說明計畫內容及預算增加的理由；另查，桃園機場公司 106 年度關於火警相關系統建置公開招標案件，只有「桃園國際機場火警自動警報設施及逃生窗監控設備委託規劃設計及監造技術服務」乙案，預算金額為 580 萬元，於 106 年 3 月 10 日公告招標、6 月 23 日公告決標，最

後決標金額 550 萬元，也與 106 年度預算編列情形不符。爰 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—什項設備—第一，二航廈行李處理場等區域火警系統汰換計畫」編列 7,425 萬 6 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫內容、預算編列與執行情形，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　趙正宇
李昆澤　黃國書　鄭寶清　洪慈庸　鍾佳濱
葉宜津

20. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「修理保養及保固費」編列 16 億 4,452 萬 3 千元，較 106 年度預算 14 億 8,874 萬 4 千元增加 1 億 5,577 萬 9 千元，成長幅度高達 10%。惟 105 年度決算僅使用 13 億 5,146 萬元，106 年度至今已用 6 億 8,889 萬 9 千元，執行率僅 46%，顯有執行力欠佳之疑慮。爰此，桃園國際機場股份有限公司應於 3 個月內將相關改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳素月　林俊憲　黃國書　趙正宇　周春米
鄭寶清　鍾佳濱　洪慈庸　李昆澤　葉宜津

21. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度各項費用彙計「棧儲、包裝、代理及加工費」共編列 11 億 0,833 萬 6 千元。經查，桃園機場公司「棧儲、包裝、代理及加工費」所需經費呈現增長的趨勢，102 至 105 年度決算數分別為 3 億 8,319 萬 1 千元、4 億 4,203 萬元、6 億 1,115 萬 3 千元及 8 億 7,722 萬元，106 至 107 年度預算數更增長至 10 億 8,226 萬 9 千元、11 億 0,833 萬 6 千元，但在預算書只說明用以支付佣金、匯費、手續費、公證費及外包費各多少經費外，卻沒有說明實際辦理事項，難以了解經費的用途及必要性。爰桃園國際機場股份有限公司就預算編列內容及必要性，應向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　趙正宇
鍾佳濱　鄭運鵬　黃國書　鄭寶清　李昆澤
葉宜津

22. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」編列 11 億 0,833 萬 6 千元，惟查勞務承攬編列 9 億 8,762 萬 6 千元，桃機公司為國營事業，應重視勞工權益，避免大量使用勞務承攬人力。爰此，桃園國際機場股份有限公司應針對承攬人力、任用之必要性及如何保障承攬人力勞工權益及勞工安全向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤　鄭寶清　趙正宇　陳歐珀　林俊憲
鍾佳濱　陳素月　周春米　鄭運鵬　洪慈庸
黃國書　葉宜津

23. 桃園國際機場公司 107 年度預算「服務費用」項下「專業服務費」共編列 4 億 9,473

萬 6 千元，用以支付委聘專業機構或人員提供服務之費用。惟經查，107 年度預算「專業服務費」編列 4 億 9,473 萬 6 千元，較 106 年度 4 億 1,483 萬 3 千元增加 7,990 萬 3 千元，較 102 年度決算數 1 億 5,894 萬 3 千元增幅達約 2.11 倍，也較 102 至 105 年 4 年平均決算數 2 億 0,630 萬 9 千元高出甚多（註：102 至 105 年決算數分別為 1 億 5,894 萬 3 千元、1 億 8,680 萬 2 千元、2 億 2,093 萬 2 千元及 2 億 5,855 萬 9 千元），顯見桃園機場公司未盡覈核編列是項預算。桃園國際機場股份有限公司應向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　趙正宇
洪慈庸　鄭寶清　鍾佳濱　李昆澤　黃國書
葉宜津

24. 有鑑於桃園機場需進行龐大的軟硬體設施、設備維運，以確保旅客生命財產的安全，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效的利用。然桃園機場近年來軟硬體設施、設備經常出包，而桃園國際機場股份有限公司又於 107 年度預算「服務費用」項下的「專業服務費」編列 4 億 9,473 萬 6 千元，以支應包括：法律事務費、工程及管理諮詢費、講課鐘點及稿費、委託檢驗試驗費、教育訓練費、電腦軟體服務費等其他專業服務費用。經查 106 年度「專業服務費」共編列 4 億 1,483 萬 3 千元，107 年度竟然又比 106 年度多編列 7,990 萬 3 千元，顯有浮編之虞。爰桃園國際機場股份有限公司應檢討相關專業服務費用編列情況，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：徐榛蔚　陳雪生　李鴻鈞

25. 經查英國非營利獨立調查機構 Skytrax 官方網頁之資訊，有關來台旅客對於桃園國際機場之意見內容，其中多有反映機場內部既有餐廳以及商店之相關規劃不佳。爰此，為進一步提升服務旅客之品質，建議桃園國際機場股份有限公司應於 2 個月內儘速向立法院交通委員會提交有關機場餐廳及商店規劃改善之書面報告。

提案人：洪慈庸　鄭寶清　趙正宇　李昆澤　陳歐珀
林俊憲　鍾佳濱　黃國書　周春米　葉宜津

26. 桃園國際機場股份有限公司原訂 105 至 108 年度辦理「增設智慧型簡易航廈」之工程，經查該簡易航廈之業務迄今並未進行，且目前擴建之第二航廈及新建之第三航廈工程業已納入相關設計。爰此，該簡易航廈工程項目未來是否賡續辦理，建議桃園國際機場股份有限公司應於 2 個月內儘速向立法院交通委員會提交書面報告，俾以詳細說明。

提案人：洪慈庸　鄭寶清　趙正宇　李昆澤　陳歐珀
林俊憲　鍾佳濱　黃國書　周春米　葉宜津

27. 有鑑於桃園國際機場為國內外旅客出入境重要的國家門面，然近年來機場硬體設施、設備卻經常出包，例如：上週五才發生自動通關系統大當機；日前機場跑道竟然出現多條長達數十公尺的裂縫；亦或是每逢豪大雨來襲，機場內部都會發生漏水或淹水現

象，讓桃園國際機場宛如水上機場，雖然交通部一再保證會檢討，避免相關問題再次發生，但仍然無法有效解決相關問題。相關硬體設施、設備的出包，不僅耽誤航班與旅客行程，更讓台灣國際形象蒙羞。爰要求桃園國際機場股份有限公司與交通部通盤檢討「桃園國際機場」相關硬體設施、設備之維護，於 3 個月內提出檢討與改善措施，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：徐榛蔚　　陳雪生　　李鴻鈞

28. 鑑於提供友善觀光旅遊環境是交通部與桃園機場共同目標，然經相關身心障礙使用者之旅遊經驗反映，國內機場的之友善設施與行政仍有相當程度之改善空間。鑑此，爰針對目前國內各機場相關可改進項目列舉如下：

(1)針對友善廁所以及警鈴應對部分，除空間上應定期檢測門鎖且進一步調整加寬以外，另應加強機場員工（含約聘雇及外包廠商）的教育訓練，並參考日本經驗建立面對身障者求助之 SOP。

(2)桃園機場與交通部應提供地勤人員在押運貨櫃搬運電動輪椅等大型且有重量的物品時，有關斜坡等設備協助搬運，此舉除可以減少地勤人員可能的工殤，以及托運行李損傷，同時亦應建立海關、航空公司等人員在檢查托運身心障礙國人行李托運之 SOP，並以透明化令旅客得知。

(3)關於路邊接送區部分，建請仿照機捷台北站之設計，劃設無障礙下車區，並針對機場接駁公車部分，具體評估時程逐年改為無障礙公車。

針對上述建議之對策研擬，建請交通部與桃園國際機場股份有限公司主動邀請友善空間推動社群共同討論，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出相關改善進度，落實友善身心障礙旅客之目標。

提案人：黃國書　　趙正宇　　林俊憲　　陳素月　　鄭運鵬

李昆澤　　鄭寶清　　周春米　　鍾佳濱　　葉宜津

29. 鑑於桃園機場近年來相關機電系統與資訊系統問題不斷，在 98 年桃機系統大當機之後，103 年有行李分揀系統當機，近萬名旅客行程受影響；104 年停電導致第一航廈的出境大廳、X 光安檢線、金屬檢測門與護照查驗櫃檯受影響，造成許多出境的手續都必須由工作人員手動執行、出現安檢員用手電筒檢查旅客行李的狀況；105 年陸製 X 光機「跳黑又當機」、桃園機場自動通關系統故障。除相關機電資訊系統需積極改善外，查桃園機場於相關演習與既有 SOP 中，均未將相關狀況之旅客安撫納入相關劇本，致每有類似情形發生，相關應變處理之不足均造成桃機形象重傷。爰建請桃園國際機場股份有限公司於 1 個月內向立法院交通委員會提出相關改善規劃書面報告，包括相關的演習與人員引導 SOP。

提案人：黃國書　　李昆澤　　陳素月　　鄭運鵬　　趙正宇

林俊憲　　周春米　　鄭寶清　　鍾佳濱　　葉宜津

30. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算案數與 105 年度決算數相較，其中營業收入

209.29 億元，雖較 195.13 億元增加 14.16 億元、增幅 7.26%，惟稅後淨利 59.47 億元，卻較 64.11 億元減少 4.64 億元、減幅 7.24%，復 106 年度預算案數與 104 年度決算數相較，其稅後淨利衰退達 16.22%，遠低於營業收入之增幅 10.41%。經查，上述稅後淨利衰退原因可能係由於機場公司自 102 年度預算起編列舉借長期債務 36 億餘元，加計 107 年度預算案編列長期債務舉借 33 億元，以及 107 年度預計增加短期借款 7 億餘元等之相關利息費用，惟迄 106 年 9 月底因自有資金尚足支應，故尚未實際舉借長期債務，該利息費用預算數高估，導致低估稅後淨利。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司加強對成本或費用之控管，並覈實編列預算，使營業收入之增加實質帶動稅後淨利之成長。

機場公司收支損益比較表單　　位：新臺幣億元；%

科目	104 年度決算數	105 年度決算數	106 年度預算案數	107 年度預算案數	107 年度較 105 年度增減比率	106 年度較 104 年度增減比率
營業收入	175.36	195.13	193.62	209.29	7.26	10.41
營業成本	89.84	102.43	115.03	118.97	16.15	28.04
營業費用	13.91	16.08	18.42	18.34	14.05	32.42
營業外收入	0.83	0.95	0.24	0.23	-75.79	-71.08
營業外費用	0.90	0.33	0.45	0.56	69.70	-50.00
所得稅費用	12.16	13.13	10.21	12.18	-7.24	-16.04
稅後淨利	59.38	64.11	49.74	59.47	-7.24	-16.22

※註：1.資料來源，機場公司 107 年度與 106 年度預算書，預算中心整理。

提案人：林俊憲　黃國書　鍾佳濱　周春米　陳素月
鄭運鵬　趙正宇　李昆澤　鄭寶清　葉宜津

31. 桃園國際機場股份有限公司為便利旅客，自機場捷運於 106 年 2 月通車以來，在機捷台北車站開始進行預辦登機的服務，惟目前僅針對 4 家國籍航空開放服務，開辦至今服務量仍未達成桃機公司預估之每日 1 千件行李服務量（7、8 月暑假運量高峰期每日平均行李件數僅 384 件與 433 件）。數據指出，目前我國預辦登機服務利用人次中，六成為我國民眾利用，四成為境內也有預辦登機服務之港澳客利用，而香港國際機場目前有 68 家航空公司設有預掛行李櫃台，由此可見，若欲提升旅客使用桃園國際機場預辦登機服務之數量，勢必需要增加合作公司名單。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司應研擬增加開放預辦登機之航空公司之具體方法，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林俊憲　黃國書　鍾佳濱　周春米　陳素月
趙正宇　李昆澤　鄭寶清　葉宜津　呂孫綾

32. 桃園機場之準點率在航空情報資訊機構（OAG），機場準點率為 489 個機場中排名第

396 名，位居後段班。而依美國分析全球航空資料的 FlightStats 網站，評比桃園機場準點率卻僅有 59%。但桃園機場，對於如何提高航班準點率完全沒有積極作為，甚且機場告示牌於確定遲延後才會打出 delay 訊息，完全無預先告知功能。爰桃園國際機場股份有限公司應要求各航空公司或航管單位，於得知班機誤點訊息時，應即時告知，並儘量告知旅客延誤原因。

提案人：鄭寶清　李昆澤　陳歐珀　林俊憲　趙正宇
周春米　陳素月　鍾佳濱　鄭運鵬　黃國書
葉宜津

33. 臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，而據桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設期程，故建議桃園國際機場股份有限公司加速執行，並妥適控管工程進度與施工品質，以避免延宕機場園區之整體開發時程。

提案人：趙正宇　鄭寶清　李昆澤　陳歐珀　林俊憲
周春米　陳素月　鄭運鵬　鍾佳濱　黃國書
葉宜津

34. 機場公司自 102 至 105 年度決算機場旅客服務人次增幅分別為 10.29%、16.62%、7.45%與 9.94%，航空器服務架次增幅依序為 7.46%、7.53%、5.90%與 10.52%，雖 107 年度預算所編營運量較 106 年度預算增加 5.30%與 10.75%，惟較 105 年度決算成長比率僅 3.00%與 6.01%，低於近年度決算成長幅度。

綜上，機場園區實施計畫之預估運量為機場專用區發展建設與營運之依據，相關建設計畫係配合運量預測及園區發展時程推動，故建議桃園國際機場股份有限公司參酌過去運量預測平均成長率及近年決算成長幅度，覈實估算編列 107 年度預算所編機場旅客服務與航空器服務之營運量為宜。

提案人：趙正宇　鄭寶清　李昆澤　陳歐珀　鍾佳濱
林俊憲　周春米　陳素月　鄭運鵬　黃國書
葉宜津

35. 未來 5 年，桃園機場公司將有第三航站發包、免稅店換約以及第三跑道等動輒千億元之重大工程、換約之採購，惟目前由於業界間彼此黑函攻訐不斷，本於「招商作業無瑕疵、不法事件零容忍」，任何決策與程序都應公開透明，以維持政府信用。要求在任何案件決標之前，桃園國際機場股份有限公司內部任何員工與廠商接觸（包含立法院協調會）都必須有政風人員在場，並做成會談紀錄，以確保招商的公平性，為避免同仁受到威脅利誘產生瓜田李下之行為，桃園國際機場股份有限公司應即刻制定違規

之處分標準。

提案人：鄭運鵬　鄭寶清　李昆澤　陳歐珀　林俊憲
周春米　鍾佳濱　陳素月　趙正宇　黃國書
葉宜津

36. 觀光發展基金 105 年度決算數賸餘數高達 2,241,423 千元，106 年度預算數為 1,278,805 千元，107 年度預算數為 1,970,792 千元，歷年之累計賸餘 107 年底將高達 7,202,504 千元。經查觀光發展基金之支出每年約在 60 億元上下，以 107 年度預算為例，若是機場服務費收入減收 12 億元，亦足以支應年度支出所需，尚有 7 億元之賸餘。

然桃園國際機場股份有限公司興建第三航站工程預算規模為新台幣 746.89 億元，資金來源自有資金 373.44 億元，外界資金 373.45 億元。未來的整體機場園區綱要計畫（第三跑道及衛星廊廳）預估需求經費 2,000 億元，都必須對外舉債。未來面臨利息及本金償還之資金壓力，造成流動資產不足之問題，將連動影響盈餘及對地方政府之分配額度，又經估算觀光發展基金機場服務費收入每年減收 12 億元亦足以應付所需，爰要求交通部對於機場服務費之分配重新檢討，研議自 108 年起機場服務費分配比例 40%分配予觀光發展基金，60%分配予桃園國際機場股份有限公司，以補充桃機公司之流動資產，增加還本付息之能力。

提案人：鄭運鵬　鄭寶清　李昆澤　陳歐珀　黃國書
林俊憲　周春米　陳素月　趙正宇　鍾佳濱
葉宜津

37. 有鑑於桃園國際機場為我國最大之國際機場，107 年運量旅客預計達 4,300 萬人次，航空器服務預計達 25 萬架次，惟查「第二航廈擴建工程」、「WC 滑行道遷建及雙線化工程」均延至 108 年完工，遂要求桃園國際機場股份有限公司應嚴格控管勞工安全及施工品質，且在不影響旅客權益下，審慎評估工程進度，避免工期估算錯誤。爰此，桃園國際機場股份有限公司對於以上工程進度及品質，應於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤　鄭寶清　陳歐珀　林俊憲　鍾佳濱
周春米　陳素月　鄭運鵬　趙正宇　黃國書
葉宜津　呂孫綾

38. 有鑑於桃園國際機場經常能看到民眾坐在行李箱上，在出境大廳也常見民眾靠在牆邊滑手機，甚至年紀較大的民眾因為怕坐行李箱危險，只能坐在柱子旁的不　鋼護欄，表情相當無奈。資深氣象主播李富城在臉書上抱怨，桃機出境大廳椅子被拆掉，讓年紀大的人只能站著等毫無人性。桃機雖回應因為空間不足，只能在兩側安排 40 張座椅，但相較空間可能更小的松山機場和小港機場，出境大廳卻都有成排的椅子。曾拿下最佳機場服務的桃機公司，服務品質受到外界質疑，提供更舒適、符合人性的候機環

境，儼然仍有檢討的空間。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出機場航廈出境大廳增設座椅符合人性需求之書面檢討報告，以有效解決候機人士的不便。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　洪慈庸　林俊憲
陳素月　鄭運鵬　李昆澤　鍾佳濱　黃國書
周春米　葉宜津

39. 有鑑於桃機第二航廈問題頻傳，漏水、停電、當機樣樣來，引發外界批評。交通部王國材次長日前透露，桃園機場已在評估等第三航廈 109 年完工後將封閉第二航廈整修 2 年，然這項訊息被航空公司及廠商視為「災難」？諸如第二航廈的免稅商店經營期限 107 年屆滿，最近將展開招標作業，如果在啟用初期 110 年航廈要全面封閉，得標廠商僅 3 年左右的經營期，廠商要不要花大把鈔票投入裝修不無疑問，終究可能損及旅客權益。又第三航廈啟用後，第二航廈封閉大修期間，第一及第三兩座航廈能否擔負起整個桃園機場的運能容有疑慮？萬一運能不足，絕對是航空公司及旅客的災難。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出桃園機場第二航廈擬封閉整修之完整書面評估報告，俾利立法院有效監督，也避免影響旅客權益。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　洪慈庸　林俊憲
陳素月　鄭運鵬　鍾佳濱　黃國書　周春米
葉宜津

40. 有鑑於立法院審議 104 與 105 年度桃園國際機場股份有限公司預算時曾作決議，要求機場公司積極辦理土地利用活化，以創造收益，不宜任其閒置。惟迄 106 年 8 月底，機場公司尚有圓山空廚等面積 1 萬 2,861.98 平方公尺（約 3,891 坪）建物處於閒置狀態。然機場公司使用之土地尚需支付龐大租金予民用航空局，但迄 106 年 8 月底竟有 3 筆將近 4 千坪之建物仍處閒置狀態，徒增租金支出，允宜積極檢討妥處以提升資產運用效益。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討改進報告，以避免不當之開支。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　洪慈庸　林俊憲
陳素月　李昆澤　鄭運鵬　鍾佳濱　黃國書
周春米　葉宜津

41. 依國營事業管理法第 4 條規定：「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有盈無虧，增加國庫收入。……。」，然桃機公司 107 年度預算編列本期淨利 59 億 4,667 萬 9 千元，雖較 106 年度預算案數 49 億 7,445 萬 2 千元成長，惟較 105 年度審定決算 64 億 1,143 萬 9 千元減少，且該公司 107 年度毛利率、營業利益率、淨利率、總資產報酬率及業主權益報酬率等獲利、投資報酬競爭力相關指標，均較 104 年度決算數下降，凸顯預算編列欠覈實或該公司預估未來獲利能力與服務競爭力下跌。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會

提出如何改善獲利能力之書面檢討報告，俾提升營運績效。

提案人：陳歐珀　鄭寶清　趙正宇　洪慈庸　陳素月
李昆澤　林俊憲　鍾佳濱　黃國書　周春米
葉宜津

42. 經查，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業收入」達 209 億 2,840 萬元，較 104 年度決算數 175 億 3,572 萬 1 千元增長約 19.34%。但桃園機場公司 107 年度稅後淨利 59 億 4,667 萬 9 千元，較 104 年決算數 59 億 3,811 萬 1 千元，只增長約 0.13%，顯見桃園機場公司營業收入的增加未能實質帶動稅後淨利之成長。

另查，桃園機場公司 107 年度毛利率、營業利益率、淨利率、總資產報酬率及業主權益報酬率等獲利、投資報酬競爭力指標，分別訂為 43.15%、34.39%、28.41%、12.68%、16.02%，均較 103 至 105 年度各年度決算數為低，顯見桃園機場公司對於未來獲利能力與競爭能力略為悲觀。

鑑於「國營事業管理法」第 4 條前段明文規定：「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有盈無虧，增加國庫收入。」，桃園機場公司應檢討何以營業收入增加卻未能實質帶動稅後淨利成長，及未來獲利能力與競爭能力如何提升，爰要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

機場公司近 5 年度相關投資報酬衡量指標概況表

單位：%

項目	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
毛利率	44.43	48.77	47.51	40.59	43.15
營業利益率	36.24	40.83	39.27	31.08	34.39
淨利率	30.71	33.86	32.86	25.69	28.41
總資產報酬率	14.55	16.51	16.57	11.82	12.68
業主權益報酬率	18.11	20.57	20.12	14.57	16.02

1. 資料來源，機場公司 107 年度預算書。
2. 103 至 105 年度為決算審定數、106 與 107 年度為預算案數。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　李昆澤陳素月
鄭運鵬　趙正宇　黃國書　鍾佳濱　鄭寶清
葉宜津

43. 鑑於桃園機場公司旅客運量日益增加，據統計桃機公司 106 年 10 月單月入境旅客達 191 萬 6,395 人次、出境人數達 193 萬 4,127 人次，較 105 年同期分別增長 10.72%及 11.17%。但每逢入境航班尖峰時段，桃機公司航廈入境大廳路緣接送區都會排滿車輛違停併排，不但讓來台外籍旅客對臺灣留下交通混亂的印象，也容易造成交通危險。爰要求桃園國際機場股份有限公司應檢討出入機場動線及旅客接送區設置之現況，於

3 個月內提出具體改善措施並加強宣導，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米　陳歐珀　林俊憲　陳素月　鄭運鵬
趙正宇　鄭寶清　李昆澤　鍾佳濱　黃國書
葉宜津　呂孫綾

44. 鑑於桃園國際機場為 24 小時營運之國家大門，105 年旅客高達 4,230 萬人次，據統計目前桃園機場晚間 23 時至次日 7 時間，第一航廈有 7 千 3 百多位旅客在航廈內停留，占全天旅客量的 14.9%；第二航廈則更 8 千 2 百多位旅客，占全天旅客的 13%。然而該時段高達 1 萬 5,561 人在機場，卻僅有統一超商及萊爾富等 2 家便利商店維持營業，以致搭乘清晨航班出境旅客，到機場等候航班時無處餐飲或購物，只能枯等報到，不僅閒置航廈非管制區寶貴的商業空間，更與其它國際標竿機場服務水準相去甚遠。爰要求桃園國際機場股份有限公司研議於 3 個月內規劃凌晨時段提供相關飲食服務，具體提升航廈商業空間使用效率，俾利增加收入及滿足越來越多的轉機及出境旅客需求。

提案人：陳素月　林俊憲　黃國書　周春米　鄭運鵬
趙正宇　鍾佳濱　李昆澤　鄭寶清　葉宜津
呂孫綾

45. 臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫，係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，原計畫期間自 103 年 1 月至 106 年 12 月，惟因工程進度未如預期，於 105 年 11 月 10 日核定修正延後計畫完工期程至 108 年 12 月。

「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，是否影響第三航站區之建設期程，是以，桃園國際機場股份有限公司應於 1 個月內對工程執行進度之控管，並嚴控施工品質，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鍾佳濱　林俊憲　趙正宇　黃國書　周春米
陳素月　鄭運鵬　鄭寶清　李昆澤　葉宜津

46. 第二航廈擴建工程計畫目標係為銜接至第三航廈完工啟用前，旅客持續成長之空間與設施擴充，以紓解第三航廈完工前機場容量嚴重不足之問題。

第二航廈擴建工程無法按原訂期程於 106 年 12 月完工，而延後至 108 年 12 月完工，將影響現有航廈服務旅客品質，且追加總經費比率超逾 10%，桃園國際機場股份有限公司對資本支出計畫之先期規劃與成本效益評估，以及預算與工程執行能力，未盡周延確實，應於 1 星期內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：鍾佳濱　林俊憲　趙正宇　黃國書　周春米
陳素月　鄭運鵬　鄭寶清　李昆澤　葉宜津

47. 有鑑於低成本航空市場發展蓬勃，已經改變人們搭機的方式與目的地的選擇，使傳統航空業者面臨調降機票價格和增設據點的轉型壓力。

根據國際航空運輸協會（IATA）統計，2016 年低成本航空全球載客量首次超過 10 億人次，幾乎占所有搭機旅客數的 30%，南亞及東南亞地區低成本航空載客數更分別高達 57.2%及 52.6%；惟低成本航空於桃園國際機場市占率僅 16.8%，仍低於亞太地區平均值，恐影響新南向國家旅客來臺選擇及意願，不利政府政策推行，故要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內就如何提升桃園國際機場之低成本航空市占率以及可能帶來之效益進行評估，向立法院交通委員會提出書面報告。

	105 年	106 年（1-10 月）
LCC 航班數（架次）	36,275	38,861
LCC 旅客數（人次）	6,044,388	6,234,018
桃機航班數（架次）	244,464	204,067
桃機旅客數（人次）	42,296,322	37,172,828
架次占比（%）	0.148385856	19.0%
人數占比（%）	14.3%	16.8%

提案人：林俊憲　黃國書　趙正宇　周春米　陳素月
鄭運鵬　鄭寶清　鍾佳濱　李昆澤　葉宜津

12 月 20 日（星期三）

討　論　事　項

繼續審查

一、行政院函請審議「民用航空法部分條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 11 月 21 日函本案經提本院第 9 屆第 4 會期第 8 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

二、親民黨黨團擬具「民用航空法部分條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 3 月 2 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 1 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

三、委員李昆澤等 23 人擬具「民用航空法部分條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 10 月 25 日函本案經提本院第 9 屆第 2 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

四、委員邱志偉等 23 人擬具「民用航空法部分條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 11 月 21 日函本案經提本院第 9 屆第 4 會期第 8 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

五、委員楊鎮浯等 17 人擬具「民用航空法部分條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 31 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 14 次會議報告後決定：「交

交通委員會審查。」

六、委員邱志偉等 18 人擬具「民用航空法第二條及第一百十二條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 12 月 28 日函本案經提本院第 9 屆第 2 會期第 15 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

七、委員葉宜津等 19 人擬具「民用航空法增訂第六條之一條文草案」案。

說明：本院議事處 106 年 11 月 8 日函本案經提本院第 9 屆第 4 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

八、委員鄭寶清等 21 人擬具「民用航空法增訂第七條之二及第一百十九條之五條文草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 31 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

九、委員黃國書等 18 人擬具「民用航空法第三十四條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 3 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 10 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十、委員黃國書等 19 人擬具「民用航空法增訂第三十七條之一條文草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 31 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十一、委員陳素月等 17 人擬具「民用航空法第四十條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 31 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十二、委員邱志偉等 20 人擬具「民用航空法第四十一條之一、第一百十一條及第一百十二條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 17 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十三、委員蘇震清等 23 人擬具「民用航空法第四十三條之三、第一百零一條及第一百零二條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 12 月 7 日函本案經提本院第 9 屆第 2 會期第 12 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十四、委員李昆澤等 21 人擬具「民用航空法增訂第四十三條之三及第一百零一條之一條文草案」案。

說明：本院議事處 106 年 11 月 1 日函本案經提本院第 9 屆第 4 會期第 5 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十五、委員鄭運鵬等 25 人擬具「民用航空法增訂第四十九條之一條文草案」案。

說明：本院議事處 105 年 12 月 21 日函本案經提本院第 9 屆第 2 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十六、委員趙正宇等 17 人擬具「民用航空法第五十八條之一及第九十三條條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 4 月 1 日函本案經提本院第 9 屆第 1 會期第 6 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十七、委員鄭寶清等 17 人擬具「民用航空法第五十九條及第一百十二條之九條文修正草案」案。

說明：本院議事處 105 年 12 月 21 日函本案經提本院第 9 屆第 2 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十八、委員王育敏等 16 人擬具「民用航空法增訂第一百零一條之一條文草案」案。

說明：本院議事處 106 年 10 月 18 日函本案經提本院第 9 屆第 4 會期第 3 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

十九、委員李昆澤等 17 人擬具「民用航空法第一百十九條之二條文修正草案」案。

說明：本院議事處 106 年 5 月 31 日函本案經提本院第 9 屆第 3 會期第 14 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

決議：

一、委員修正動議、附帶決議及交通部建議條文，列入紀錄，如有委員對修正動議及附帶決議補簽，列入紀錄。

二、討論事項第 7 案及第 10 案，另定期繼續審查。

三、討論事項「民用航空法部分條文修正草案」等 19 案，第 1 至第 19 案，除第 7 案及第 10 案外均審查完竣，併案擬具審查報告，提報院會討論；院會討論前，毋須交由黨團協商；院會討論時，由鄭召集委員運鵬補充說明。

審查結果：

一、第二條條文：依行政院提案及委員林俊憲等 3 人所提修正動議，並經修正。

(一)行政院提案第一項第二十六款修正為：「二十六、遙控無人機：指自遙控設備以信號鏈路進行飛航控制或以自動駕駛操作或其他經民航局公告之無人航空器。」。

(二)其餘照行政院提案通過。

二、增訂第七條之二條文：不予增訂。

三、第三十四條條文：

(一)照委員黃國書等 18 人提案通過。

(二)說明修正為：「鑑於牲畜、飛鴿、鳥類、風箏等有礙飛航安全物體及無人機侵入機場影響飛安，然目前國內機場針對排除侵入航空站、飛行場或助航設備區域之非生物類危害飛行安全物體並無相關法源，以致於發生相關事故後必須等候危安物體離開方能繼續機場、航空站、飛行場之運作功能。是故，為提供航空站、飛行場之經營人、管理人排除相關有礙飛航安全物體之法源，爰修正本條次。」。

四、第四十條條文：依委員陳素月等 17 人提案及委員林俊憲等 3 人所提修正動議，並經修正。

(一)第三項修正為：「民用航空運輸業，應按季將航空器機齡、飛航時數、最近一次重大維修紀錄及航空器駕駛員飛航時數分布等資料交由民航局公布，作為乘客選擇之參考。」。

(二)其餘維持現行法條文未修正。

五、第四十一條之一條文：照行政院提案通過。

六、增訂第四十三條之三條文：照委員李昆澤等 21 人提案通過。

七、第四十四條條文：照行政院提案通過。

八、第四十八條條文：照行政院提案通過。

九、增訂第四十九條之一條文：依委員鄭運鵬等 25 人提案及委員鄭運鵬等 9 人所提修正動議，並經修正為：

「第四十九條之一民用航空運輸業實收資本額達新臺幣二十億元者應設置具公益性之獨立董事，人數至少一人。

公益性獨立董事應報請交通部備查，必要時得要求更換之。其資格、條件、職權及其他相關事項之辦法，由交通部定之。」。

十、第五十八條之一條文：照行政院提案通過。

十一、第五十九條條文：維持現行法條文，不予修正。

十二、第六十三條之一條文：照行政院提案通過。

十三、第六十五條條文：照行政院提案通過。

十四、第七十三條條文：照行政院提案通過。

十五、第七十六條條文：照行政院提案通過。

十六、第七十七條條文：照行政院提案通過。

十七、第九十三條條文：維持現行法條文，不予修正。

十八、第九十九條之八條文：照行政院提案通過。

十九、增訂第九章之二章名：照行政院、親民黨黨團、委員李昆澤等 23 人及委員邱志偉等 23 人提案通過。

二十、增訂第九十九條之九條文：照行政院提案通過。

二十一、增訂第九十九條之十條文：依行政院提案及委員鍾佳濱等 5 人所提修正動議，並經修正為：

「第九十九條之十自然人所有之最大起飛重量二百五十公克以上之遙控無人機及政府機關（構）、學校或法人所有之遙控無人機，應辦理註冊，並將註冊號碼標明於遙控無人機上顯著之處，且一定重量以上遙控無人機飛航應具射頻識別功能。

下列遙控無人機之操作人應經測驗合格，由民航局發給操作證後，始得操作：

一、政府機關（構）、學校或法人所有之遙控無人機。

二、最大起飛重量達一定重量以上之遙控無人機。

三、其他經民航局公告者。」。

二十二、增訂第九十九條之十一條文：依行政院提案及委員鄭運鵬等 3 人所提修正動議，並經修正為：

「第九十九條之十一遙控無人機設計、製造、改裝，應向民航局申請檢驗，檢驗合格者發給遙控無人機檢驗合格證；其自國外進口者，應經民航局檢驗合格或認可。但因形式構造簡單且

經民航局核准或公告者，得免經檢驗或認可。

前項遙控無人機之檢驗基準，由民航局定之。國際間通用技術規範，適於國內採用者，得經民航局核定後採用之。」。

二十三、增訂第九十九條之十二條文：照行政院提案通過。

二十四、增訂第九十九條之十三條文：依行政院提案及委員李昆澤等 3 人所提修正動議，並經修正。

(一)行政院提案第七項修正為：「未經同意於第二項公告之區域、時間及其他管理事項外活動之遙控無人機，由直轄市、縣（市）政府取締；必要時，得洽請警察機關協助取締。但未經同意進入政府機關（構）區域之遙控無人機，政府機關（構）可採取適當措施予以制止或排除。」。

(二)其餘照行政院提案通過。

二十五、增訂第九十九條之十四條文：照行政院提案通過。

二十六、增訂第九十九條之十五條文：照行政院提案通過。

二十七、增訂第九十九條之十六條文：照行政院提案通過。

二十八、增訂第九十九條之十七條文：依行政院提案、委員鍾佳濱等 5 人及委員鄭運鵬等 3 人所提修正動議，並經修正為：

「第九十九條之十七遙控無人機之分類、註冊（銷）、射頻識別、檢驗、認可、維修與檢查、試飛、操作人員年齡限制、體格檢查與操作證之發給、飛航活動之申請資格、設備與核准程序、操作限制、活動許可、費用收取、製造者與進口者之登錄及責任、飛航安全相關事件之處理與通報及其他應遵行事項之規則，由交通部定之。」。

二十九、增訂第九十九條之十八條文：照行政院提案通過。

三十、增訂第九十九條之十九條文：依親民黨黨團提案增訂第九十九條之十四、委員邱志偉等 23 人提案增訂第九十九條之十四及委員李昆澤等 23 人提案增訂第九十九條之十五通過，並調整條次：

「第九十九條之十九　第九十九條規定，於遙控無人機準用之。」。

三十一、第一百零一條條文：依委員蘇震清等 23 人提案，並經修正。

(一)第一項修正為：「以強暴、脅迫或其他方法危害飛航安全或其設施者，處七年以下有期徒刑、拘役或新臺幣九十萬元以下罰金。」。

(二)其餘維持現行法條文未修正。

三十二、增訂第一百零一條之一條文：不予增訂。

三十三、第一百零二條條文：維持現行法條文，不予修正。

三十四、第一百零八條條文：維持現行法條文，不予修正。

三十五、增訂第一百十條之三條文：依委員楊鎮浯等 17 人提案，配合對行政院提案第一百十二條及委員鄭運鵬等 4 人第一百十二條第五項修正動議之修正，並經修正為：

「第一百十條之三民用航空運輸業負責人執行業務未依第四十八條第三項規定停業或結束營

業，或未依核准停業或結束營業計畫執行，致生損害於公眾或他人且情節重大者，處三年以下有期徒刑或科或併科新臺幣二千萬元以上二億元以下罰金。」。

三十六、第一百十一條條文：照行政院提案通過。

三十七、第一百十二條條文：依行政院提案及委員鄭運鵬等 4 人所提修正動議，並經修正。

(一)行政院提案第四項修正為：「民用航空運輸業未依第四十八條第三項規定申請停業或結束營業者，處新臺幣六十萬元以上三百萬元以下罰鍰，並由民航局報請交通部廢止其許可後，註銷其許可證，並通知有關機關廢止其登記。」。

(二)行政院提案第五項修正為：「民用航空運輸業負責人執行業務未依第四十八條第三項規定申請停業或結束營業，或未依核准停業或結束營業計畫執行者，處新臺幣六十萬元以上一千二百萬元以下罰鍰。」。

(三)其餘照行政院提案通過。

三十八、增訂第一百十二條之九條文：不予增訂。

三十九、增訂第一百十八條之一條文：照行政院提案通過。

四十、增訂第一百十八條之二條文：照行政院提案通過。

四十一、增訂第一百十八條之三條文：依行政院提案及委員鄭運鵬等 3 人所提修正動議，並經修正為：

「第一百十八條之三違反依第九十九條之十七所定規則有關射頻識別、檢驗、認可、維修與檢查、飛航活動之活動許可及內容、製造者與進口者之登錄及責任、飛航安全相關事件之通報等事項規定者，禁止其活動，並處新臺幣一萬元以上一百五十萬元以下罰鍰；情節重大者，並得沒入遙控無人機。」。

四十二、增訂第一百十八條之四條文：不予增訂。

四十三、第一百十九條之二條文：照委員李昆澤等 17 人提案通過。

四十四、增訂第一百十九條之五條文：不予增訂。

四十五、增訂第一百二十一條之一條文：照行政院提案通過。

四十六、第一百二十三條條文：依行政院提案，並經修正為：

「第一百二十三條本法除中華民國〇年〇月〇日修正之第九十九條之九至第九十九條之十九及第一百十八條之一至第一百十八條之三之施行日期，由行政院定之外，自公布日施行。」。

四十七、通過附帶決議 1 項：

(一)民航法修正後無人機納入管理將影響釣客休閒使用之權益，主管機關應儘速與相關單位及地方政府研議相關規範，訂定符合釣客休閒使用又不影響飛航安全等相關規定之辦法，以維民眾休閒之權益。

提案人：李昆澤　鄭運鵬　陳素月　鄭寶清　周春米
劉櫂豪　葉宜津

通過臨時提案 1 項：

一、鑑於民用航空法即將修法通過，其中有關納管遙控無人機部分，影響人民權益甚鉅，主管機關

實有必要與地方縣市政府、相關團體及民眾對於修法後之相關規定進行協調溝通，現因該法於正式施行前仍有一定之緩衝時間，為此，建請民航局應於該法修正後法律正式施行前之緩衝時間內，會同地方政府、相關團體及民眾，召開「有關遙控無人機管理與登記事宜」說明會，於會中說明修法內容，廣宣法令有關無人機之登記規範，藉以凝聚民意，降低法令施行後之衝突。

提案人：趙正宇　鄭寶清　陳歐珀　黃國書周春米
陳素月　林俊憲

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。進行討論事項。

討　論　事　項

審查 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算。

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，就本部臺灣鐵路管理局 107 年度預算編列提出報告，深感榮幸。

臺鐵扮演環島內陸運輸骨幹的功能，提供安全、穩定運輸服務，在面對多元運具競爭市場，積極謀求蛻變轉型，如建構電務智慧化及第四代票務系統以升級服務品質、轉乘服務優化使高鐵臺鐵連結成網、改善集集支線基礎設施發展鐵道觀光等，並持續強化鐵路行車安全及推動購車計畫，以建構安全便捷軌道建設，同時扶植國內軌道產業，逐年提高自製率，以增加國內就業機會。

為提升服務品質契合旅運需求，臺鐵局持續進行運輸本業創新，並積極發展鐵道觀光、開創行旅生活與多角化關聯事業；另為健全臺鐵財務結構，以多元活化資產拓展財源，並擴大附屬事業商機，將有限資源作最有效運用，除致力經營運輸本業及關聯事業之雙核心事業外，臺鐵局亦加強內部溝通協調，以達企業治理、永續經營與和諧勞資關係之目標。

有關臺鐵局 107 年度經營策略、業務計畫及預算編列情形，請鹿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：請交通部臺鐵局鹿局長報告。

鹿局長潔身：主席、各位委員。

壹、前言

首先謹代表本局全體員工，向各位委員對臺鐵業務指導與預算支持敬致最誠摯之謝忱。本局 107 年度預算案係依據行政院頒「107 年度國營事業計畫總綱」及「中央政府總預算附屬單位預算編製作業手冊」，衡酌業務市場需求所編列。在收入方面積極提升運能、擴大附屬事業商機、發揮企業化經營效率；在支出方面，除精實用人外，各項費用均本撙節原則編列，並將有限

資源作最有效之運用。另自 102 年度起採國際財務報導準則基礎編製，舊制退休金成本一次認列並調整，可以健全財務結構，以達企業治理與永續經營目標。

謹將本局 107 年度願景與方針、經營策略、業務計畫及預算編列情形分別報告如后，敬請不吝指導與支持。

貳、願景與方針

臺鐵扮演臺灣環島運輸骨幹的功能，與人民生活息息相關，因此配合進行相關基礎設施設備汰舊換新與車輛及營運設施設備優化，以建構安全穩定可靠運輸系統，提供人民安全、可靠、舒適、便捷與綠能的運輸服務。另外亦可扶植國內軌道產業，逐年提高自製率，以增加國內就業機會，提升就業人口。主要方針如下：

一、以永續運輸發展為目標。

二、全力提昇鐵路服務績效與環境績效（節能減碳）。

三、強化西幹線都會運輸與東幹線城際及跨線運輸服務。

四、開拓多角化附業發展，全力推動資產活化開創財源。

五、釐清鐵路成本與財務責任。

六、扶植鐵路運輸產業。

七、落實鐵路研究發展、組織調整與人才培訓。

參、經營策略及業務計畫

一、經營策略

配合花東鐵路電氣化完工通車，重新思考臺鐵發展策略，包括臺北—臺東與臺中—花蓮之城際運輸主軸，以及臺北—高雄西幹線之臺鐵捷運化六個都會型態之通勤運輸主軸，同時為確保行車安全、培植鐵路產業提升技術、善盡社會責任、活化支線鐵道觀光、提升服務品質，改善歷年財務問題，除進行基礎設施強化，積極辦理車輛汰舊換新，改善旅運設施及維修品質，推動創新服務外，並積極拓展資產開發活化業務，以增裕整體營收，調整經營體質。茲將四大經營策略概述如下：

(一)營運管理方面

1. 強化東部幹線中長程城際及跨線運輸；加強西部幹線區域通勤運輸，達成整合環島公共運輸目標。

2. 推動無縫運輸，結合客運、公車、捷運及高鐵進行票證、班次資訊、場站及營運整合，建構多元、便捷及優質運輸服務。

3. 賡續辦理票務系統整合再造計畫，優化票務資訊流程與效能、解決尖峰訂票瓶頸；強化客戶關係管理，提升服務品質滿意度。

4. 結合鐵道文化，進行異業結盟，加強行銷策略，開創新客群。

5. 落實永續發展之環保意識及以人為本的設計理念；有效利用既有資產，發展行旅生活服務事業；創造以交通建設與土地開發結合之 TOD 效益，提升臺鐵為「美好生活連結者」。

(二)安全技術方面

1. 賡續購置及汰換營運車輛，簡化車種，提升服務品質。

2. 賡續辦理高雄機廠遷建計畫，提升車輛維修技術與品質，確保行車安全；並推動原有廠址開發經營及鐵道文化保存利用，擴展關聯事業領域。

3. 賡續辦理鐵路行車安全改善計畫，加強工電聯檢及防災防護措施，強化基礎建設以提高行車效能，達到行車安全及服務品質提升。

4. 賡續辦理臺鐵電務智慧化提升計畫，藉由軟硬體升級，輔以科技化與智慧化，加強運輸效率，以擴大服務範圍與提升服務品質，增加旅客便利性。

5. 賡續辦理臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程，提供海線居民轉乘高鐵之便利性及便捷之鐵路運輸服務。

6. 辦理高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化，完成高鐵與臺鐵軌道系統連結成網，並吸引原公路運輸的乘客，達成政府建立綠色環保大眾運具永續低碳環境的目標。

7. 落實通用設計，持續建置無障礙空間，型塑現代化友善運輸環境。

(三)財務改善方面

1. 全力推動資產活化償債計畫，藉由促參建設、都市更新及設定地上權等多元開發方式，選擇重點資產優先活化開發，以達迅速償債效果。

2. 受票價凍漲及政策性任務影響下，運輸本業虧損，惟藉由拓展附屬事業及勵行開源節流等策略，營運虧損逐年下降。

(四)人才培訓方面

1. 持續推動辦理產學建教合作，積極培育運轉（調度）、軌道、車輛及電力（號誌）等營運及技術人才。

2. 選派具發展潛力之中、高階人員參加在職訓練或發展性訓練相關課程，強化各項核心能力，精進管理及領導知能，以充實本局關鍵性職務人才。

二、業務計畫

運輸本業以客運為主、貨運為輔，持續推動西部幹線都會通勤與中短途運輸服務，強化東部幹線及跨線之長途運輸服務，推動電子票證服務。

在餐旅服務方面，積極推展鐵道旅遊，如開行仲夏寶島號郵輪式列車；開創行旅多角化經營，如擴大臺鐵便當市場占有率、善用商標開發鐵路商品。

在資產活化方面，全力拓展廣告空間出租與閒置空間土地出租利用等，並運用交通建設與資產開發結合之利基，積極辦理各項資產活化利用及開發業務。

(一)運輸營運目標

1. 客運：107 年度預計運量 114 億 9,071 萬延人公里，較上年度預計 112 億 6,200 萬 3 千延人公里，增加 2 億 2,870 萬 7 千延人公里，增幅約 2.03%。

2. 貨運：107 年度預計運量 5 億 2,385 萬 9 千延噸公里，較上年度預計 6 億 3,422 萬延噸公里，減少 1 億 1,036 萬 1 千延噸公里，減幅約 17.40%。

(二)管理革新及業務創新

1. 持續推動西部捷運化通勤運輸服務，配合「臺中高架化」第二階段工程及「高雄地下化」工程，107 年將有通勤捷運化車站陸續啟用，屆時本局將進行列車時刻調整，以提供更優質的運輸服務；並持續強化與高鐵及其它運具間之轉乘接駁服務，維持雙鐵無縫接軌，進而吸引各種旅次需求之合作模式，創造多贏；亦將持續推動連續假期及各大型活動慶典之增班疏運計畫，以提升整體旅運服務品質。

2. 本局藉由與外國鐵道公司之友好締結，增加國際能見度，並以交流程度區分為點、線、面的層面。從締結姊妹車、姊妹車站、姊妹路線到締結友好鐵道公司，以多元行銷方式持續拓展鐵道觀光，如發行紀念套票、互換列車塗裝、邀請日本鐵道公司參與本局鐵路便當節、舉辦國際集章活動、雙方一日券互換或兌換優惠券及觀光護照等行銷活動，藉由這些與友好鐵道公司的交流，提高臺鐵國際知名度，期吸引外國旅客選擇搭乘臺鐵旅行臺灣。

3. 本局固定於每年暑假期間舉行「仲夏寶島號」活動，未來將加強行銷推廣。另本局將視蒸汽機車狀態、檢修期程及開行路線等，配合局內外單位重要活動開行或展示。

4. 積極開拓國際市場，如與日本京急電鐵締結友好鐵路協定，藉此契機臺鐵便當首度在日販售，增加跨國便當交流之機會，京急電鐵也在日本羽田空港站設置臺灣觀光展示牆、雙方也互相彩繪彼此列車的塗裝，大大深化國際旅客感動體驗；105 年 6 月東武鐵道特別將一列原本行駛於東武伊勢崎線的 200 系両毛号特急列車變更為臺鐵普悠瑪號的塗裝，臺鐵亦於 10 月 3 日推出推拉式自強號彩繪東武鐵道日光詣 SPACIA 列車；106 年 3 月 31 日 JR 四國將其 8000 系列車變更為臺鐵 800 型微笑號的塗裝，臺鐵亦於 6 月 2 日推出微笑 800 型彩繪 JR 四國 8000 系列車，除了吸引臺日旅客前來搭乘之外，也視為增進彼此友好關係的展現，在此基礎下，持續深化並推廣。

5. 持續推動旅客服務競賽（神秘客），以多次且不定時、不定期、不預先告知方式查核各站、車；並加強服務訓練與標竿學習、及各項軟、硬體考核，改善站場迎客面。

6. 逐年汰舊換新及建置「列車資訊暨轉乘顯示系統」，整合公共運具資訊，提供多樣之交通及轉乘訊息；進行全線車站指標改善，縮短旅客進出站時間。

7. 推動「票務系統整合再造計畫」，導入雲端技術收益式管理概念，建置新一代票務資訊系統，透過流程面之創新服務，簡化購票流程並支援彈性化行銷策略，以滿足旅客多元化需求及營運管理之需要，提升整體營收與服務品質，創造良好收益循環。

(三)積極推動員工教育訓練工作

1. 為貫徹臺鐵安全、準確、服務及創新等核心理念，並落實培育人才之目標，員工教育訓練著重於精進鐵路專業技能、強化行銷服務與創新價值、提高危機處理及風險管理能力、提昇員工素質及激發工作潛能。

2. 為培訓鐵路專業核心技術人才、提昇工作知能及管理能力等，於本局員工訓練中心計畫開辦 109 班次、訓練 6,220 人次及 59 萬 9,610 人時。

肆、預算編列情形

本局 107 年度預算案係依據中央核定之經營政策與業務計畫編列，茲將收支情形簡列如后：

一、營業收支及損益之預計

107 年度編列總收入 283 億 5,339 萬 7 千元、總支出 312 億 4,460 萬 4 千元，預計虧損數 28 億 9,120 萬 7 千元。

(一)總收入 283 億 5,339 萬 7 千元：主要為客運收入 186 億 2,725 萬 4 千元、租賃收入 36 億 2,698 萬 7 千元、餐旅服務收入 9 億 5,000 萬元、貨運收入 6 億 2,752 萬 6 千元。

107 年度編列 283 億 5,339 萬 7 千元，較上年度預算 267 億 7,303 萬 8 千元，增加 15 億 8,035 萬 9 千元，約 5.90%，主要內容如下：

1. 客運收入：186 億 2,725 萬 4 千元，較上年度預算 185 億 8,280 萬 8 千元，增加 4,444 萬 6 千元，約 0.24%，主要係因擴大電子票證服務範圍後，預估都會區通勤旅次增加，致客運量增加，又配合連續假期及各地方季節性活動，靈活加開、加掛列車及調整座位等所致。

2. 貨運收入：6 億 2,752 萬 6 千元，較上年度預算 7 億 5,972 萬 6 千元，減少 1 億 3,220 萬元，約 17.40%，主要係貨運大部分集中於北迴路廊，新自強號全數投入營運後，客貨列車速差大，貨物列車交會待避時間增長，致運能受排擠；此外本局營運日間以旅客列車為主，夜間須顧及沿線住戶安寧及路線維修保養等限制，致貨物列車開行時段受壓縮，影響貨運經營績效。

3. 租賃收入：36 億 2,698 萬 7 千元，較上年度預算 25 億 5,683 萬元，增加 10 億 7,015 萬 7 千元，約 41.85%，主要係因國定古蹟臺北機廠出租予文化部及開發權利金增收所致。

4. 政府補助收入：33 億 9,324 萬 1 千元，較上年度預算 27 億 6,432 萬元，增加 6 億 2,892 萬 1 千元，約 22.75%，係依國際會計準則第 20 號，受贈資產折舊可等額轉列收入增加。

5. 貨運服務收入：526 萬元，較上年度預算 467 萬 3 千元，增加 58 萬 7 千元，約 12.56%，係因貨物保管、理貨、裝車及手續費等收入增加。

6. 餐旅服務收入：9 億 5,000 萬元，較上年度預算 9 億 2,587 萬 2 千元，增加 2,412 萬 8 千元，約 2.61%，係各餐廳及門市銷售飯盒收入增加。

7. 處分不動產、廠房及設備利益：6 億 1,400 萬 5 千元，較上年度預算 6 億 8,891 萬 2 千元，減少 7,490 萬 7 千元，約 10.87%，主要係本年度新北市捷運局為辦理環狀線捷運工程有償撥用本局經管板橋區土地之預計撥用數量較上年度減少，致預計總價款減少。

8. 什項收入：2 億 4,123 萬 9 千元，較上年度預算 2 億 4,335 萬 4 千元，減少 211 萬 5 千元，約 0.87%，主要係依國際會計準則第 20 號，受贈資產報廢損失可等額轉列收入減少。

(二)總支出 312 億 4,460 萬 4 千元：主要為用人費用 146 億 7,400 萬 3 千元、折舊及攤銷 78 億 5,325 萬 5 千元、動力費 16 億 4,693 萬 5 千元、資產報廢損失 11 億 7,529 萬 7 千元、外包費 9 億 3,668 萬 7 千元、債務利息 8 億 6,100 萬元、修理保養與保固費 7 億 2,600 萬元、物料 6 億 0,106 萬 1 千元、工作場所電費 5 億 5,662 萬 9 千元、燃料 4 億 9,922 萬 6 千元、地價稅 4 億 2,508 萬 7 千元等。

107 年度編列 312 億 4,460 萬 4 千元，較上年度預算 302 億 5,662 萬 4 千元，增加 9 億 8,798 萬元，約 3.27%，內容如下：

1. 用人費用：146 億 7,400 萬 3 千元，較上年度預算 137 億 0,117 萬元，增加 9 億 7,283 萬 3 千

元，約 7.10%，主要係配合一例一休政策、營運獎金併入專業加給及新增危險職務津貼所致。

2. 服務費用：45 億 5,817 萬 8 千元，較上年度預算 47 億 6,715 萬 7 千元，減少 2 億 0,897 萬 9 千元，約 4.38%，主要係流動電費每度預估金額降低，致電聯車、電力機車之動力費減少。

3. 材料及用品費：12 億 8,095 萬元，較上年度預算 14 億 4,022 萬 9 千元，減少 1 億 5,927 萬 9 千元，約 11.06%，主要係柴油單價調降，致柴電機車、柴油客車之燃料費減少。

4. 租金與利息：10 億 4,388 萬 1 千元，較上年度預算 12 億 7,782 萬 2 千元，減少 2 億 3,394 萬 1 千元，約 18.31%，主要係本局賡續積極操作且靈活調度多元籌資管道（發行保證與免保證商業本票及銀行借款），並透過比、議價等方式協商談判，較往年更能有效控制借款利率漲幅，致利息費用減少。

5. 折舊及攤銷：78 億 5,325 萬 5 千元，較上年度預算 75 億 1,672 萬 3 千元，增加 3 億 3,653 萬 2 千元，約 4.48%，主要係配合鐵工局交付花東電氣化等財產辦理入帳，致折舊費用增加。

6. 稅捐與規費：5 億 0,349 萬 6 千元，較上年度預算 2 億 7,975 萬 9 千元，增加 2 億 2,373 萬 7 千元，約 79.97%，主要係新增國定古蹟臺北機廠、臺中文化園區 BOT 案及彰化扇形車庫 ROT 案應繳之地價稅。

7. 會費、捐助與分攤：1,075 萬 5 千元，較上年度預算 823 萬 8 千元，增加 251 萬 7 千元，約 30.55%，主要係分攤大樓管理費增加。

8. 損失與賠償給付：12 億 4,392 萬 5 千元，較上年度預算 12 億 0,151 萬 6 千元，增加 4,240 萬 9 千元，約 3.53%，主要係為符合國際會計準則及會計制度相關規定，增編兌換損失所致。

9. 其他：7,616 萬 1 千元，較上年度預算 6,401 萬元，增加 1,215 萬 1 千元，約 18.98%，主要係占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費增加。

(三)本年度預算案虧損數 28 億 9,120 萬 7 千元，較上年度預算虧損數 34 億 8,358 萬 6 千元，減虧 5 億 9,237 萬 9 千元，約 17.00%。

二、虧損填補之預計

107 年度預算案虧損數為 28 億 9,120 萬 7 千元，連同以前年度累積虧損 1,142 億 1,793 萬 3 千元，預計填補撥用盈餘 5 億 4,489 萬 9 千元，待填補累積虧損為 1,165 億 6,424 萬 1 千元。

三、資產負債之預計

資產總額 8,203 億 7,285 萬 4 千元，負債總額 4,080 億 9,092 萬 3 千元（其中短期債務 1,247 億 9,441 萬元、應計退休金負債 675 億 9,629 萬 1 千元、遞延收入 1,956 億 8,674 萬 9 千元）及權益總額 4,122 億 8,193 萬 1 千元。

四、固定資產之建設改良擴充及資金來源

107 年度固定資產建設改良擴充編列專案計畫 58.08 億元、一般建築及設備計畫 27.06 億元，共計 85.14 億元。

(一)固定資產建設改良擴充共計 85 億 1,440 萬 4 千元，其中：

1. 專案計畫：58 億 0,775 萬 4 千元。

(1)繼續計畫：57 億 7,625 萬 4 千元。

高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫：5,000 萬元。

鐵路行車安全改善六年計畫（104-109 年）：10 億元。

臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）：30 億 8,140 萬元。

票務系統整合再造計畫：4 億 8,885 萬 4 千元。

臺鐵電務智慧化提升計畫：7 億 1,000 萬元。

臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程：3 億元。

高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫（106-107 年）：1 億 4,600 萬元。

⑵新興計畫：3,150 萬元。

高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫：1,500 萬元。

臺鐵集集支線基礎設施改善計畫：1,650 萬元。

2. 一般建築及設備計畫：27 億 0,665 萬元。

(二)資金來源：專案計畫 58 億 0,775 萬 4 千元，其中 8,140 萬元以自有營運資金支應，57 億 2,635 萬 4 千元由政府投資；一般建築及設備計畫 27 億 0,665 萬元，則全數以自有營運資金支應。

伍、結　語

臺鐵局肩負公共運輸責任，惟從高速公路通車以來，運輸市場因多元運具加入營運，傳統鐵路運輸占有率每況愈下，加上承擔舊制退撫金龐大支出、負擔法定優待票差、服務性路線與小站虧損、費率管制及天災造成路線中斷所衍生之營運損失等，致每年虧損。為配合國家積極發展觀光產業暨推動公共運輸計畫，臺鐵在掌握環島路網及車站區位優勢下，積極謀求蛻變轉型，如規劃西部幹線以都會通勤與中短途運輸為主，強化東部幹線及跨線之長途運輸服務，推動電子票證服務及觀光創新服務；並勵行開源節流措施，發展行旅生活服務事業與開拓多角化關聯事業，已有初步成效。

未來臺鐵將持續扮演環島運輸骨幹的功能，在安全準確、服務創新的前提下，藉由軟硬體升級，輔以科技化與智慧化，加強運輸效率，以擴大服務範圍與提升服務品質，增加旅客便利性，使鐵道融入民眾日常生活的一部分。並以人文關懷的精神，創造友善的使用環境，使車站結合都市發展、觀光休閒、金融資訊、地標地景等具備多元發展，成為都市的櫥窗及多元生活的中心。臺鐵除將車站結合與民眾日常生活所需的經濟與社會活動外，並以服務旅客為導向，提供安全運輸的服務，帶領臺灣進入低碳運輸的時代；並使臺灣鐵路成為優質、可靠、安全及節能之綠色運輸，創造國人更進步、舒適、安全與永續的生活形式。敬請各位委員對本局各項計畫與業務繼續給予鞭策與指導，並對本局 107 年度預算案，能夠給予大力支持，謝謝！

主席：現在進行詢答，先宣告以下事項：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 10 時 30 分休息 10 分鐘；三、委員發言登記於 10 時截止；四、委員的預算提案於中午 12 時以前截止收件，本日不處理，於本週四進行處理。

請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，今天應該是這個會期最後一次質詢，本席認

為我們的政策要為人民的利益著想，據了解，為了鼓勵電動車，交通部要復徵 150cc 以下機車牌照稅，請問有這件事嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。在牌照稅的修法過程中，我們曾向財政部建議過，後來因為院裡面整體考慮，並沒有繼續朝這方面規劃，我們認為就長期來講，可能還是有檢討的需要。

鄭委員寶清：任何政策很重要的就是要考慮到人民的想法。150cc 以下機車每年的燃料稅是 300 元至 700 元，若以 1,000 萬輛來計算，1 年大約有三十多億元收入，這對國家財政不無小補，但是要考慮到這是中低收入者與年輕人上下班的基本工具，所以關於加稅一事，請部長慎重考慮，否則會造成很大的傷害。

賀陳部長旦：我們完全了解，不過，這並不是加稅。

鄭委員寶清：本來不用繳稅，結果突然要繳稅，百姓就會認為這是加稅。我們在網站上都被罵翻了，很多人在罵民進黨說又是要加稅，雖然現在行政院已經不做這部分了，但任何加稅提出都要非常慎重。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：政策不能輕率提出，至少等到全部都協調完再出來做政策說明。你們建議要加稅，結果行政院又不准，這是很漏氣的事，而且我們沒有得分，相對就是失分了。

賀陳部長旦：委員有這樣的提醒，我們會更慎重，其實行政院本來就是綜合各方面的意見，我們不會因為擔心部裡面可能會失分而不提出這樣的看法，這是我們的看法。

鄭委員寶清：我贊成你去做內部溝通，而不是一下子就讓它見諸報紙，媒體一報導出來，我們可能就會受傷。本席認為交通部應該思考以獎勵替代處罰，應該多一點獎勵方式，像外國有很多都是政府給錢來鼓勵你去買電動車，關於機車的部分，請問這部分會造成多少空氣污染？

賀陳部長旦：若以個別來講，它排放得不多，但因為機車在都市停等時會集中在一起，對於鄰近的部分以及他自己，還是一個比較嚴重空氣污染上的傷害。

鄭委員寶清：你知道這部分對污染的影響有百分之幾？

賀陳部長旦：目前我們所知道的是個別車輛在排放的位置所占的比重，相對於大貨車來講，機車大概只有它的八分之一。

鄭委員寶清：對嘛！你們應該先去處理大貨車、大客車的問題，而不是去處理這些小機車的問題。

賀陳部長旦：行政院有整體的行動計畫，它的做法有些是以補助為主，有些則是希望配合一點管制，才能使補助發生效果。

鄭委員寶清：管制沒有關係，但是千萬不要再加稅，雖然這只有 300 元至 700 元，但對年輕人來說還是一個負擔。

賀陳部長旦：這個我們當然要進一步研究，但是我必須澄清，這不是加稅。

鄭委員寶清：不是你說不是加稅就不是加稅，百姓只要多繳錢，他們就會認為是加稅嘛！部長不能用拗的。

賀陳部長旦：不是拗啦！您的提醒絕對很重要，但我還是要澄清，這不是加稅，這只是 22 年來沒

有去徵收的一個費用。

鄭委員寶清：部長，這部分很早就取消了，22 年來就是不繳稅，如果你們又要加稅，這對百姓來說，不是像你說的那樣嘛！部長，我希望你能慎重考慮這件事。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員寶清：我們要特別澄清行政院並沒有同意這件事。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員寶清：另外，滴滴車要來臺灣營運，請問交通部要怎麼做？

賀陳部長旦：據我們的了解，他們等於把它當成在試水溫，現在並沒有進行真正的服務，即使有這樣的服務，我們還是會像過去對 Uber 一樣，它必須按照我們的規定要納保、納管……

鄭委員寶清：它的資本額只有 20 萬元，而且它強調不負責司機和乘客之間發生任何糾紛、爭議，如果真的發生爭議是沒有辦法處理的。

賀陳部長旦：這是不適當的行為，我們還是會依法來辦理。

鄭委員寶清：部長，這部分應該一視同仁。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員寶清：尤其這可能會有中資，不要像 Uber 事件一樣，等到它定根下來你再去取締可能就來不及了。

賀陳部長旦：就像您所指出來的，全世界都已經在注意這件事，最近歐盟裁處 Uber，代表我們過去所持的立場是正確的，我們也希望「滴滴」這些打算做服務的公司，應該以 Uber 為教訓，不要做對乘客不負責的做法。

鄭委員寶清：我們希望交通部能善盡責任。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員寶清：另外，關於森鐵、臺鐵局和林務局，上次部長在此強調絕對不會損害他們的權益，但是現在他們人心惶惶，到底要怎麼處理還不知道，他們是不是可以回臺鐵？還是直接到森林鐵路去？部長對這件事有沒有一定的方向？

賀陳部長旦：請鹿局長向委員做說明。

鄭委員寶清：好。

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。維護員工權益是兩個局的共識，我跟林務局林局長有談過幾次，首先跟委員報告，目前森鐵營業處的這些員工，當初行政院有核定專案專用，所以這個員額是專用的，依原來的規定，我們還是必須全部移還給林務局，我們跟林務局有個默契，我們當初為了這批人跟行政院爭取核定一套專用的管理辦法和待遇制度，我們希望林務局可以比照，現在他們已經專案報到行政院了，我們都會確保員工的權益。

鄭委員寶清：換句話說，就是會按照原來任用……

鹿局長潔身：對，我們現在建議照原來這個制度……

鄭委員寶清：會全部保障嘛！

鹿局長潔身：是。

鄭委員寶清：部長，機場公司狀況連連，當然這也不一定要怪機場公司，因為很多是其他相關公司，比如說桃勤公司、長榮空廚公司，雖然他們發生問題，但最後就會怪機場公司，本席認為部長應該加強督促改善。

賀陳部長旦：是，應該的。

鄭委員寶清：現在請桃機公司總經理說明為什麼會連續發生這種狀況。

主席：請桃機公司蕭總經理說明。

蕭總經理登科：主席、各位委員。跟委員報告，上週五（22 日）10 時 45 分，長榮空廚公司在進行新建大樓送電，因為送電的這個大樓的用電跟桃機公司第二航廈是同一個供電迴路，所以我們也要求長榮空廚要向我們公司提出一個具結保證配電系統正常之後才能進行送電，它在 10 時 25 分有現場提交具結保證的文件，但很不幸的，它在送電的過程中，10 時 45 分高壓配電盤發生短路，短路的電流高達 2 萬 4,900 安培，超過機場公司所設 1 萬 5,000 安培保護跳脫的電流，所以造成 161KV 變電站高壓配電盤保護開關跳脫。

鄭委員寶清：除此之外還有發生火燒車事件，差點燒到日本航空的班機，請問有這回事嗎？

蕭總經理登科：有，12 月 20 日 22 時 38 分，桃勤公司拖車拖運日航飛機前往 611 機坪過程中，拖車起火燃燒，他們馬上通知我們公司的消防隊，我們公司的消防隊則在 1 分 40 秒內到達現場，4 分鐘內把火勢撲滅。

鄭委員寶清：部長，桃機公司都在背這種黑鍋，它就是要負最終責任嘛！

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：部長，這些都是你所掌管的單位，對於停電的問題，機場應該自備發電機，在最短的時間內讓它重新啟動，再多錢我們也要花，否則就會很漏氣，你看中國觀光客怎麼漏我們的氣，他們說這是全世界最落後的機場。部長可否下定決心阻斷這種情況再次發生？

賀陳部長旦：昨天已經請他們提出緊急的報告，今後不管是在電路的設計還有緊急應變上，不能再發生這樣的事情，將來他們在設備的投資或是管理上都必須防範類似情況再次發生。

鄭委員寶清：就是不會再有類似狀況發生？本席希望你們能準備好備用電力，以免再次發生類似狀況，希望我們不要常常被人家漏氣，別的公司發生問題也是要桃機背責任，大家都在罵桃機，其實這也很荒唐，連桃勤公司的拖車都會冒煙，還差點燒到一架飛機，如果真的燒到日本航空公司的飛機，這就不是臺灣的新聞而是全世界的新聞了。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：請部長全力督促各單位，謝謝。

賀陳部長旦：應該的，謝謝委員的提醒。

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。方才鄭委員有提及 150cc 以下機車復徵牌照稅一事，你剛剛有講一句話，就是有長期檢討的需要，為什麼？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。因為這是一個稅費，國家的法令本來就應該要去檢討，如果要徵收就保留這個法令，如果不需要徵收就廢除這個法令，我想長期上應該是這個方向。

趙委員正宇：你是傾向廢除還是？

賀陳部長旦：我們認為這是財政部、相關地方政府主管的部分，我們只是建議就長期來看，這部分還是要檢討。

趙委員正宇：交通部是提出建議，建議是非常重要的，是不是？

賀陳部長旦：對。

趙委員正宇：有人說這是中低收入戶、比較弱勢團體在使用的，其實不是，因為臺灣很狹小，從甲地到乙地的距離很短，你要他走路，好像又有點距離，如果騎個單車，現在單車好像又沒有那麼多，以前大家都騎腳踏車，現在則進步到機車，我們大多是騎機車到目的地，一般家庭是從走路變成騎單車，再從騎單車變成騎摩托車，這是他們的需求，並不是收入比較低的人在使用，現在幾乎每戶人家都有機車，像我也有一輛機車，到近距離的地方就可以騎機車，十分方便。如果你們要復徵這個牌照稅，已經這麼多年沒有收這個費用了，我覺得交通部一定要採取強硬的措施，絕對不能再復徵這個牌照稅，請問部長的看法為何？不然就廢掉這個法令嘛！

賀陳部長旦：我們只是提醒他們，就長期來講，這個稅費應該有檢討的必要。

趙委員正宇：你講了半天還是沒有正確答案，我還是要強調，就是不能徵收、不要恢復徵收，否則造成民眾的壓力非常大！

另外，方才有委員提及滴滴打車，這就像之前 Uber 剛進來的時候一樣，它是用一個科技平台來做媒介，部長你說沒有來，現在它已經開始招募司機了，你知道嗎？

賀陳部長旦：我們有間接聽說了，但試水溫和做廣告的成份比較高，假如它有實際上……

趙委員正宇：它走的路線跟 Uber 一樣啊！你有沒有覺得似曾相識？

賀陳部長旦：如果它有實際經營的話，我們還是會依照相關的程序去查核，也會有相關的罰則。

趙委員正宇：確定嗎？

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：Uber 的問題已經講了那麼久，又沒納管、沒納保，也沒有納稅，對不對？

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：今天它走的路線跟 Uber 一模一樣，部長要特別注意一下，到底他們沒有向投審會送件？這是中資耶！

賀陳部長旦：據我們所知，他們也會嚴格把關。

趙委員正宇：不要再重蹈覆轍，好不好？

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：它欠了稅、欠了罰款將近 10 億元，現在你找誰要？你也找不到啊！所以不要再讓另一個問題發生、重蹈覆轍，這部分要特別注意。

賀陳部長旦：是的。我們也希望大家能夠爭氣一點，不要完全指望國外的服務。

趙委員正宇：現在跟以前不一樣，這是新型態、多元化的，我們也有進步，也有多元化的計程車相

關配套措施。

賀陳部長旦：對。

趙委員正宇：新型態的部分我們可能跟不上它的腳步，它會發展很新的科技來做這些行業，所以交通部的動作一定要比他們快，我們有這麼多人還搞不過一個一般人？你們真的要確實把關。如果新型態的計程車業者真的要來，它就要按照我們的法律來申請我們的計程車客運服務業，必須按照相關法規來申請，你們要確實把關。

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：另外，上禮拜四行政院會有通過一個案子，為了對抗空污，2030 年要全面電動化，尤其是柴油公車要全面電動化，請問部長有信心做到嗎？

賀陳部長旦：這個我們一定要做到，其實交通部已經啟動了，包括我們郵政的車子、機場拖行李的車子統統已經啟動，而且已經在招標了。

趙委員正宇：那是對內，對外呢？對外的大客車、遊覽車、客運業者，你現在講的是交通部裡面的部分，我講的是外面的。

賀陳部長旦：我剛才跟你報告的是公務車，但是對外關於大客車的部分，我們希望在 2030 年前至少把公車電動化，這是必須要全力以赴的。

趙委員正宇：9 月 22 日才公布關於補助電動大客車的作業要點，其中提到行駛快速道路、高速公路的時候，每小時要 90-95 公里才能補助，現在很多業者為了響應政府節能減碳都改成電動車，但其實電動車成本比較高且路線都是新的，不像舊路線的客源這麼多，所以大部分都會虧損。然而，現在最快的電動車，一台巴士的噸位非常大，最高時速只有到 80 公里，你的作業要點定 90 到 95 公里是不是表示不配合政府的節能減碳，擋別人不要進來？

部長，你知道現在快速道路、高速公路慢車道最慢 60 公里，最快只能到 80 公里，你定 90-95 公里，這個補助根本拿不到，所以問題就產生了。如我剛才所提，很多業者電動車的行駛路線客層不多，所以收入不好，只好申請虧損補助，比如今年 1 月業者申請了虧損補助，但 9 月 22 日通過電動大客車的補助作業要點，他們就不可以申請，尤其是時速的問題，部長請先解釋一下。

賀陳部長旦：我的瞭解是這只是代表性能可以達到這個地步，並不是我們要求它在高速公路上……

趙委員正宇：現在有 90-95 公里這種性能嗎？

賀陳部長旦：可以。

趙委員正宇：特斯拉的轎車可以。

賀陳部長旦：大客車沒有問題啦！我請陳司長說明。

趙委員正宇：哪一家大客車有 90 公里以上的？

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。因為據我們的瞭解，現在多數的大客車應該是達到這樣的規定，而且這規定並不是新的，在前幾年的補助要點都是如此，為了要讓大客車行駛在高速公路、快速道路，須有其基本性能，因為一般的高速公路限速也都是在 90 公里以上。

趙委員正宇：我問你，這裡指的大客車不是遊覽車，是公車，它行駛到快速道路和高速公路的距離是非常短的，不像遊覽車到處趴趴走，還可以環島、上山，而公車是不一樣的，你懂嗎？

陳司長文瑞：是。

趙委員正宇：你幾年前就定的，但幾年前有電動巴士嗎？有這麼快的嗎？

陳司長文瑞：前幾年有補助。

趙委員正宇：像桃客就有，但全部壞了不會動，為什麼？因為電瓶太貴，那時候的電瓶和現在的不一樣，當時的電動車也和現在的電動車不一樣，那時候的速度比較快，但現在的速度比較平穩、續航力比較長，但速度沒有這麼快，請部長要檢討速度的問題。

賀陳部長旦：我們把性能當成基本要求，並不是行駛時要這麼快，您的提醒我們會再注意。

趙委員正宇：我最主要要提醒的是，你要有補助，別人才願意做，公司就跟政府一樣要賺錢，你補助我，我才願意購買車子來配合政府的低碳政策，這是很重要的事情，部長要跟上時代。

再來請問臺鐵局長，臺鐵發生重大事故的時候，在你們網頁有公布一個事故調查報告，請問好不好找？我找半個小時還找不到，過 7 關才看得到，且只有一份報告書，還是去年的，為什麼會這樣？請說明。

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。現在就是為了要讓這些資料能接受各界檢視，我們的行車保安會做完初步報告後，一般事故會放上網去，剛才委員提示的部分，我們會檢討。

趙委員正宇：105 年有 43 件，你只有放 1 件上去。

鹿局長潔身：有一些重大的事件，我們要經過交通部監理小組核定之後才能公告。

趙委員正宇：你有分三個等級：重大、一般還有行車異常，重大事故也只是會他們而已，幾乎是你們自己調查的，球員兼裁判，怎麼會沒有？

鹿局長潔身：沒有，重大事故現在是規定我們只做初步調查報告，還要送給監理小組，經過核定後……

趙委員正宇：部長，要不要成立一個運輸安全委員會？

賀陳部長旦：運輸安全委員會的實際工作內容，我們正在跟飛安會的提議做綜合檢討。

趙委員正宇：趕快成立。

賀陳部長旦：應該是針對海運或國際性較高的部分才處理。

趙委員正宇：鐵路沒有嗎？

賀陳部長旦：若是特別重大事故再來看怎麼界定。

趙委員正宇：不用再來看看，直接納進去就好，既然委員會都成立了，花費那麼多人事物及費用，就弄進去……

賀陳部長旦：我們不是不處理，只是功能和內容還在檢討。

趙委員正宇：再問局長最後一個問題，過去 5 年鐵路發生了 516 件大小事件，只有 8 件有得到賠償金，執行率不到 11%，其中有 4,000 萬元是對方要賠償我們，現在只有收到 545 萬元，為什麼？

鹿局長潔身：首先我們先澄清所謂的 516 件中絕大部分都是行車事件，只要是對我們行車運轉有十

分影響就算事件，並非事故。

趙委員正宇：若是和別人造成事故的呢？

鹿局長潔身：那是另外一件事。

趙委員正宇：事故有幾件？

鹿局長潔身：一般事故一年差不多 40-50 件之間，重大和一般事故加起來。

趙委員正宇：成功獲得賠償有多少件？

鹿局長潔身：外來事故我們就會求償。

趙委員正宇：求償的有幾件？

鹿局長潔身：一共有 47 件，委員簡報上寫的數字是沒有錯的。

趙委員正宇：都有求償過嗎？

鹿局長潔身：如果有些像公司倒閉等等，我們會透過法律程序拿到債權憑證。

趙委員正宇：火車撞倒牛羊，農民很窮沒錢賠，若自殺你要找誰賠？人都已經往生了。再者，闖平交道的人，如果人或公司還健在，你們都有獲得賠償嗎？其實人都可以保險，為什麼火車不保險？

鹿局長潔身：我們大概有統計過，最近這 5 年平均下來，每一年花在這些被撞壞的設備車輛的修護費用，材料費大概 200-500 萬元之間，而我們有上千輛車，再加上臺鐵是一個半開放式的系統……

趙委員正宇：沒有人要幫你們保險是嗎？

鹿局長潔身：不是沒有人要保，而是保費會相當高，而求償就像剛才提到的，這部分我們會去檢討。

趙委員正宇：你們每天虧了快 200 萬元，會計較這些錢嗎？保險還是很重要的，今天不是只有算設備車輛的費用，還要算班次 delay 造成更多的虧損耶！

鹿局長潔身：保費是跟著保險內容決定的。

趙委員正宇：再來是臺北車站是最大的迷宮，其動線路線要改進一下，應該在地上標示清楚，比如哪個地方往哪裡、是什麼顏色，都要標明得更清楚。我們常說一個笑話，網路上約會對方問要在哪裡等，說要在臺北火車站的「火」字下等，你等十年也等不到，因為沒有「火」，只有寫「臺北車站」，「火」在哪裡？也不見了，這個笑話就是說車站像迷宮一樣。上次機捷開幕，我到臺北火車站往地下道要找桃園機捷卻找不到路，還請交通部同仁走平面才帶我過去，所以動線真的要改進，花了 2,800 萬元那麼多錢卻看不出有何成效，請局長加油。

賀陳部長旦：我們來改進。

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。機車是我們國人重要的生活交通工具，二行程的機車的確是造成移動式汙染的來源之一。過去針對二行程機車，全國大概有 150 萬輛，近年來加強汰除大概有 40 萬輛，所以目前全國大概還有 110 萬輛的二行程機車，我一再提醒部長，不成熟的政策不要拿出來嚇人，因為復徵 150cc 以下機車牌照稅是重大事件，這必須考慮到人民的負

擔。其次，你們的替代及輔導方案也必須向民眾說明，比如要推展大眾運輸系統及做好接駁系統，還要搭配轉乘優惠措施等，以及推展綠色運輸亦要做好載具管理，這都是交通部的重要工作。何況復徵牌照稅也不是交通部說了就算，因為還會涉及其他部會的職責，譬如財政部及環保署等。

你們必須向社會大眾說明，包括交通運輸的排碳量占全國排碳量的 14.6%，這方面也是全民的工作，然而你們卻單單提出復徵牌照稅而已，我建議部長應該檢討這種程序。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。剛才委員後面的指教，我們完全同意，但是交通部不是只有提復徵這件事情，我們在很多地方都願意協助，比如如何保障空氣清淨，以及輔導機車如何去轉乘公共運輸，我們有許多……

李委員昆澤：在過去質詢時，本席就要求過部長，針對交通部所屬的直接或間接單位在使用電動汽機車上，你們幾乎都沒有啟動。現在對郵政公司及所屬單位的一些機車等，部長已經有要求要使用電動機車，這部分你們還在啟動階段。另外，針對汰除二行程機車的部分，你們必須提出更高的補助辦法，因為必須考慮到人民的負擔，這不是只有復徵牌照稅的問題而已，而是因為全民低薪結構之故，中南部薪水在 3 萬元以下者占了 5 成以上，東部更是占 57%以上，所以請考慮人民的負擔，並搭配低廉的大眾運輸系統、做好接駁系統及轉乘優惠措施，讓民眾去改變使用交通工具的習性，這也是交通的重要工作啊！

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：還有綠色運輸相關載具的管理，這也是本席一再督促之處，也希望部長朝此方向好好去推動。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：接下來要請教滴滴打車的問題，歐洲法院在 12 月 20 日作出一項很重要的判決，認為像 Uber 這樣的叫車平台非屬電子商務的服務業，而是屬於交通運輸業，那就必須配合交通運輸的相關法令，所以不是以電子商務的法令來處理，因此歐洲法院針對歐洲各會員國已經作出上述重要指標的決定。滴滴打車在臉書的粉絲專頁，他們打出要徵臺灣合法的計程車司機，但卻強調不會負責任，有糾紛也不會處理。過去我們要求交通部針對納稅、納保及納管等保障消費者權益的原則都必須嚴格把關，現在對滴滴打車也應該要這樣，請部長說明一下。

賀陳部長旦：就如您剛才所指出的，現在全世界對此已有一個法律定位，也使過去交通單位所持的立場可以獲得更大的奧援，在此種想法之下，我們希望消費者及計程車業界等，針對不是很合理在服務的 Uber 型態及滴滴打車的作法，大家能夠共同來抵制。針對相關納稅、納保及納管的部分，我們也會當成執法的依據，並希望獲得消費者的合作來監督此事。

李委員昆澤：我們對於計程車的管理都非常嚴格，比如經營派遣車隊就必須為旅客投保責任保險 150 萬元以上，相關派遣資料及 24 小時錄音都要保存 6 個月，而且對於旅客的派遣資料及相關權利也要有申訴專線，這都是對於旅客權益的基本保障，你們一定要依此原則來嚴格把關。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：部長，我實在不想再討論桃機了，桃機幾乎每個月都會奉獻成果給部長。我要提醒部長，桃機不僅是國家的門面，現在幾乎也成觀光勝地，即水火同源，一下子淹水，一下子又發生小火警，現在小火警還變成火燒車，甚至可能會火燒飛機，而且還發生大停電，難道大停電是要推廣中元普渡鬼月傳奇的行銷活動嗎？這不能用長榮公司跳電的基本程序處理錯誤來帶過，每戶住家只要是總開關跳掉，一般民眾都會先將相關插頭拔起來，例如用重電的吹風機及電冰箱等，然後再打開總開關，接著將插頭一一插回去。一般民眾都有正確用電的常識，為什麼這麼大的桃機公司，他們會發生這麼大的狀況呢？部長，本席快沒有耐心了，民眾也快沒有耐心了。

賀陳部長旦：這讓我們滿汗顏的，據我的瞭解，他們在過程當中，也是基於安全及旅客權益而作出權衡，所以才會花比較多的時間。今後在電路設計及緊急供電的安排上，我們都會馬上去改進。

李委員昆澤：部長，不容許再次發生這種重大危害國家門面的事件，機場原本就是行銷國家的重要門面，所以不要變成我們恥辱的來源啊！我這樣講話比較重，可是國人實在是看不下去，對桃機的新聞也漸漸麻痺了，這是深惡痛絕的麻痺啊！請董事長及總經理要加強督促。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：請教鹿局長，我稍微看了一下今年的預算，大概增加了 9 億多元，一是人事費用的增加，另一是相關的稅捐及規費。有關人事費用是為因應一例一休，還有危險勤務的增加，這是本席及工會向臺鐵局爭取的，部長也很關心臺鐵局員工的權益，因此增加了部分工作人員的危險勤務津貼，以及營運獎金列入專業加給，這方面大概增加了 9 億多元的人事費。針對相關的稅捐及規費部分，主要是來自於臺中文化園區的 BOT 案，還有彰化扇型車庫 ROT 案的地價稅及臺北機廠等。其實，稅捐及規費部分是 2 億多元，總共加起來是 11 億多元，然而在部長的要求之下，臺鐵局其他部分的預算也減少了 2 億多元，所以只增加了 9 億多元而已。

本席要要求臺鐵局長，你必須保障臺鐵員工的權益，第一，關係到行車安全；第二，關係到服務效率；第三是最重要的部分，就是能夠保障臺鐵基層員工的基本權利。新增的危險勤務津貼，部分員工在增加之後，每個月大概可以增加 1,200-3,000 元之間，我請局長說明一下。

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。謝謝委員的關心。工會在幾位委員的協助下有爭取一些合理的待遇事項，包括危險津貼、營運獎金等，做為臺鐵的管理者，照顧員工之應有權益也是應該的，我們會儘量朝這個方向，在這個基礎之下，我們也會要求同仁善盡我們的責任，把行車安全的部分做好。

李委員昆澤：除了新增危險勤務津貼以及相關的營運獎金併入專業加給，還有一個嚴重的問題，就是人力不足的問題一直無法獲得解決，雖然有在補充新進人員，但是他們的報到率只有 76%。關於人力不足的狀況，目前預算員額應該還缺 1,105 人左右，但是一例一休之後，大概還要再增加 2,818 人，所以現在的人力缺額已達 3,923 人左右，人力不足就會嚴重影響行車安全，也會影響服務的效率，更傷害到勞工的權益，請局長對此作一說明。關於人力補充的部分，現在有報

行政院要加強補充人力，部長也一再督促這部分，請問目前進度如何？

鹿局長潔身：目前現職的缺額是 1,100 個，今年的鐵路特考已經報到了，他們正在接受訓練，大概明年春節就可以投入了。

李委員昆澤：問題是報到率不高，只有 76%！

鹿局長潔身：現在大概不會足額報到，不過，對於人力上、現員的部分會有一些幫助。另外，配合相關法令的修正以及未來業務發展的需要，在交通部的協助之下，我們有報一個請增 2,818 人的案子，現在已經送到行政院了，我們也希望行政院能儘快核定下來。

李委員昆澤：局長，過去我一再要求改善有關外站宿舍的部分，那裡不但非常髒亂、簡陋，床單也很久沒洗了，還有蟑螂、螞蟻、蚊蟲等，請問目前改善的狀況如何？

鹿局長潔身：這部分我們是持續進行當中，包括寢具的更換……

李委員昆澤：好，你們有在進行。部長，請你以突襲式、有空就去看看臺鐵的外站宿舍是否符合一個勞工基本需求，因為列車長和駕駛都非常辛苦，必須要有充分的休息，部長可以去看看這部分是否符合鹿局長所言有達到基本的改善。

賀陳部長旦：好的。

李委員昆澤：另外，關於外包勞工的權益，臺鐵局在處理相關的勞工權益上，你們要加強督促，讓這些勞務承攬公司能夠保障外包勞工的基本權益，不要讓他們申訴無門，好不好？

賀陳部長旦：好的，我們來落實。

李委員昆澤：針對臺鐵的問題，感謝部長督促鹿局長，局長也有針對工會的訴求以及委員的協調，在這次預算編列上有基本的回應，本席對此表示肯定。不過，我還是要提出一些質疑，行車安全方面出現意外的情況還是非常多，我們來看看今年 1 月至 11 月行車事故件數，總件數有 461 件，重大行車事故有 43 件，一般行車事故有 17 件，而行車異常事件，比較細小的事件比較多，有 401 件，更嚴重的是有 8 起正線出軌、4 起側線出軌，不是林俊憲出軌而是正線出軌，共 12 件出軌事故。出軌原因包括人為疏失、車輛故障、軌道不良等，你們要加強交叉查核的次數，而且要加強行保會的查核密度，目前交叉查核是 1 季 2 次，這樣的次數夠嗎？這部分請部長去督促臺鐵局，再者，行保會的查核密度夠嗎？請部長嚴格督促臺鐵局做好行車安全之相關工作，謝謝。

賀陳部長旦：是的，謝謝委員。

主席：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。部長早！這一、兩個月以來大家對空污問題有非常多討論，行政院針對空污問題最近也提出許多政策作法以及空污法的修正。尤其是這兩天，因為有一些境外污染來到臺灣，所以大家的感受都非常深刻，所以改善空污這件事是每個部會都要盡自己最大能力去改善的。方才許多委員都有問及上禮拜所提出的一些想法，包括剛剛說的復徵牌照稅的問題，以及二行程機車在 108 年底要禁止上路，上禮拜也有提到未來要授權地方政府劃設空品維護區等，請問部長，這些方向是大致底定的政策方向嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有些是其他部會負責的，我們只是希望能有一些共同的檢討，對交通部來說，現在最重要的是，空污法通過之後或是依地方政府自己的條例能夠劃設空氣清淨區的話，交通部願意協助他們在劃設的範圍以及劃設後的管理上給予資金還有專業上的協助，希望這樣的空氣清淨區不單單是保障人民的空氣品質，同時也有一些宣導的作用，我們希望能儘速推動這件事。

洪委員慈庸：部長，方才我講的這幾項是跟人民比較相關、都會影響到大部分民眾生活運行的方便性。關於復徵牌照稅的問題，方才有委員提及一年可能有三、五十億元的稅收，我也理解部長的想法，稅收不是重點，它是要提供一個誘因，因為我們要推動電動車，所以我們要有一些誘因讓大家去轉換，這些我都可以理解，不過，我也必須要說，方才其他委員講的也沒有錯，因為我們還是要考慮到民眾，而且使用機車的民眾可能是年輕人、剛出社會的新鮮人等，他必須靠這樣的交通工具，相對來說，他們真的是比較經濟弱勢，所以我們也要考量到民眾的觀感問題。

此外，方才也有提及大型的柴油貨車所造成的污染其實是更嚴重的，環保署或交通部對於這種大型的柴油貨車都是一再容忍，如果我們一直透過鼓勵的方式，一直補助他們，希望他們能夠去轉換或是換新的車等，可是目前對於機車族，我們竟然拋出要復徵牌照稅的議題，以及禁止二行程機車上路，這些政策讓我們覺得，為什麼我們對於大型的污染源、很大的車輛卻沒有相應的態度，這是我們比較疑惑的地方。

賀陳部長旦：這一點其實是有的，我們在整個方案裡面有提到對於國營事業還有公共工程都會設定期限，他們一定要去汰換，或是對於公共工程用有污染的貨車來承攬的話就禁止，這些事情都是希望對於現在還在用有污染的大貨車在承攬事業的，它慢慢會感受到市場上的不方便或限制，使得他們樂意去轉換，並不是只有對機車才做這件事，相對來說，對於污染更高的部分，我們在市場上就開始對他們做緊縮的動作。

洪委員慈庸：方才部長提及對於公務機關或是要來做公務機關標案的廠商，我們會先提出這樣的要求，請問現在交通部所屬單位的公務車裡面有幾輛是電動車？有做過相關統計嗎？

賀陳部長旦：我們可否在會後馬上去統計，然後再提供給委員，我知道郵政公司今年內應該會有 1,000 輛左右。

洪委員慈庸：電動機車？

賀陳部長旦：電動機車和一部分汽車會轉換，但以整個量來說，當然還有相當的距離。

洪委員慈庸：部長手上可能沒有現成的數字，請在會後告訴我們現在公務部門有多少電動車？多少電動機車？比例有多高？我相信在現在的狀況底下比例還是非常低，雖然部長非常環保，聽說從部裡到立法院都是騎腳踏車，我們也希望大家都能夠響應部長這種環保的交通方式，但是公務部門必須先帶頭做起，如果自己都做不到，其實很難要求民間去做這些事情。部長剛才有提到空品維護區，我也理解部長想要推動這樣的政策，但是要落實可能還是要在交通比較便捷的區域裡。

賀陳部長旦：是的，一定不能全面。

洪委員慈庸：部長也知道臺中空污嚴重，所以希望由臺中示範推行，我還是要告訴部長，臺中現在的人口數已經位居臺灣第二大城，但是我們的大眾運輸還是不便捷的，我們沒有完整的捷運路線、我們沒有路網，即使後年綠線通車之後也只有一條線，相對於公車路線的完善度，還是比不上北高兩市。我不太了解部長所說希望由臺中先行推動示範到底要從哪裡推起，中央對於地方要推動這樣的政策到底能夠協助什麼？這是我最大的疑惑，我們當然希望能由臺中示範，但是臺中到底要怎麼做？部長有沒有想過這個問題？

賀陳部長旦：首先謝謝委員提起這件事情，臺中在地方上對於改善空氣已經有完整的建議，我們希望能再強化，建議大部分都是希望能夠多供給電動車輛，包括公車、計程車等等，我們對於臺中的協助就是剛剛提到的空氣清淨區，但我們不會劃設一個非常大的空氣清淨區，我們建議也許在醫院附近、小學附近、室內的公有停車場附近等等，使得這些地方慢慢感受到空氣污染對自己、對下一代都會有比較大的影響，所以在行動上及選擇交通工具上就要多加注意。臺中有一個非常好的優勢條件，我想委員一定非常清楚，雖然目前捷運尚未真正服務，但臺中的公車已經超過 10 年以上都有 8 公里、10 公里的免費，這已經是臺灣搭乘公共運輸最便宜的地方，只要他們在公車路線上略加調整，應該會有很多地方的居民及就業人士都可以善用公共運輸，我們也願意提供一些特別的電子票證戶頭，幫助他們穩定性使用公共運輸，我相信這樣就可以在路線及經濟性上慢慢轉換，也使空氣清淨區能夠成為全國性的示範。

洪委員慈庸：我想臺中真的很需要讓空氣能夠變好，環保署表示交通占了 3 成污染，所以這真的必須靠交通部和環保署，還有各部會、地方政府的努力，看怎麼樣能夠讓臺中綠色運輸及大眾運輸更順暢，吸引更多民眾使用，多數臺中人真的都是騎機車和開車，這就是實際上的狀況，所以到底有什麼樣的誘因讓民眾願意搭乘綠色運輸，這是我們要做的事情。

賀陳部長旦：是。

洪委員慈庸：接下來想請問臺鐵，臺鐵有很多古蹟及歷史建築，今年 4 月統計有 87 項，這些維護經費編列在哪裡？

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。謝謝委員關心，相關經費在我們的企劃處有編列一筆，公務單位也有做一些簡單的處理，這個預算以現在修護古蹟能量來看，確實是有一些不足之處。

洪委員慈庸：有些不足而已嗎？局長會不會太含蓄了一點？

賀陳部長旦：我想恐怕應該成立一個單獨的科別，再加注心力，有的時候不完全是經費問題，而是能不能找到最適當的方式來維護，我們應該督促臺鐵更重視這方面的資源。

洪委員慈庸：現在的預算也不多，所以可能要跟文化部或地方政府協調到底誰要來做這些維護工作，以及負責經費的支出。現在臺鐵廢棄的房舍很多，有些還是有文資的爭議，在臺中車站附近就有抗議情事發生，對於這些事情，臺鐵必須更積極面對，因為這些事情在未來只會多不會少，未來到底要怎麼解決？臺鐵在本業的虧損是大家都知道的，大家都希望可以做周邊的開發彌補虧損，而這些文資可能都在你們的土地上面，你們也不能開發，維護又要花錢，到底要怎麼樣才能做最妥適的處理？關於這部分的問題，我希望臺鐵能夠再多花一些心力。

最後就是有關花博的部分，這還是要請部長幫忙，后里西站務必要在明年 9 月試營運之前完成美化作業，部長，這個應該沒有問題吧？

賀陳部長旦：目前就我們的了解，臺鐵現在是顧慮經費來源，這幾天如果委員們能夠支持我們的預算，我相信只要財務來源確定，我們就會趕工，絕對不會在花博這件事情上跳票。

洪委員慈庸：好，這是部長說的，不會跳票。因為時間非常趕，9 月要試營運，臺鐵預計在 2 月、3 月發包對不對？

鹿局長潔身：我們預定在明年 2 月發包，暫時會勻支本局明年度一部分預算支應，工期估算大概是 5 個月，會趕在 8 月以前完工，在 9 月 1 日試營運之前一定可以趕得上。

洪委員慈庸：前瞻基礎建設計畫都在進行當中。

鹿局長潔身：確實。

洪委員慈庸：所以缺工的事情必須請臺鐵多加留意。

鹿局長潔身：這個我們會注意。

洪委員慈庸：到時千萬不要讓這件事情開花，因為可能會有數百萬、甚至上千萬旅客到后里來，所以要請部長多留意及關心，也請局長幫忙。

賀陳部長旦：是，應該的，謝謝委員提醒。

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。剛剛聽部長說到交通部為鼓勵推動電動機車，請財政部研議 150cc 以下的機車復徵牌照稅，本席不反對你鼓勵電動機車的推動，但是我在這裡要公開反對復徵機車牌照稅，因為我認為這攸關民眾的觀感。鄭寶清委員和本席有共同看法，所以我們提一個案子，希望你能夠尊重交通委員會，不要再提出這種方向的案子，否則的話，你們一方面被行政院打臉，二方面報紙新聞一刊登，很多年輕人就反映了，所以我覺得攸關政府形象和人民情感的部分要慎重處理。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我們當然遵守交通委員會的決議，沒有問題。

陳委員歐珀：部長長期以來都在交通部門任職，過去不論是在鼎漢、中華電信，或者政府相關部門，對臺灣的交通應該很了解。長期以來臺灣的交通重大建設就是重西輕東，西部有高鐵、有捷運，東部沒有；西部有 16 條快速道路，東部也沒有；西部有 2 條鐵路——山線、海線，東部只有一條北迴線；西部有 7 條國道，東部只有坪林至蘇澳這半段國道，所以大家對於東部的交通一直有所期待，從本席當省議員到現在都已經二十幾年了，而重中之重的就是如何提速東部的鐵路。行政院早就提出東部鐵路提速計畫，93 年就核定了，分三大部分進行。第一個部分是臺北至宜蘭的北宜直鐵；第二個部分是花蓮至宜蘭的第三軌；再來就是花蓮至臺東的雙軌跟鐵路電氣化。可惜自 95 年到現在，北宜直鐵因為環評的因素中斷了 12 年，中斷至今，在你的任內、在我當立法委員的任內，在蔡政府的前瞻基礎建設計畫裡面我們終於又看到北宜直鐵的案子恢復了一點生機。這個月已經發包了 1,200 萬元進行新方案最後的綜合規劃及環評的補強，林全院長跟部長也同意環評通過之後即動工興建北宜直鐵，這算是你任內很重要的一個決定。

另外，部長於今年 8 月 9 日陪同行政院林全院長出席臺鐵七堵—八堵間增設橫渡線的動工典禮，行政院林全院長表示，橫渡線工程完工後，運量提升 20%。這項工程的經費總共是 2.7 億元，在今年 11 月 30 日，也就是上個月完工了。現在我們來看看到底運量增加多少？我在這裡先跟部長說明一下，目前太魯閣號的車位大概是 380 個；普悠瑪號大概是 372 個；自強號有 574 個座位，以這樣的座位量來換算完工前、後平常的運量，以及完工前、後假日的運量各為多少，看是不是能夠達到林全院長所承諾運量會增加 20%的目標。以下的資料都是臺鐵提供的，當時我們所爭執的部分，其實以這個資料來看的話就有落差了。最主要是在尖峰的時段班次開不出來，這是長久以來的問題，並不是七堵—八堵間橫渡線完工之後馬上就可以增加多少的運量，沒辦法增加！現在完工了，12 月 7 日起增班，每日加開臺北—花蓮對開普悠瑪號，來回共 2 列次；自強號本來是到雲林縣，假日延長行駛至花蓮；以及每日加開宜蘭縣的區間快車，整個算下來，運量、運能大概增加 5%至 7%而已。部長，不是你想像的 20%，也不是院長宣示的 20%。

賀陳部長旦：在剛剛您提到的東部建設比較欠缺的情形之下，現今要提升所有的運能，必須是針對需求高的時段來做這件事，不會就一般的時段也增加發車。剛剛我們的報告以及那天跟院長說明的也都是在尖峰時段的部分，像週末的時候我們確實會努力地在有限的容量裡面去增開班次，也希望橫渡線有助於其調度，就大方向上應該還是朝這樣子的方式來辦理。至於其他時段的改善，今後在容量方面，包括雙軌、電氣化都完成以後，應該還會進一步改善，在這上面我們繼續來努力。

陳委員歐珀：我同意部長的這個回答，要增加尖峰時段的班次，可是以臺鐵局提供給我們的「七堵橫渡線完工後增班計畫」來看，加開班次的時間都處於離峰時段，而不是尖峰時段！

賀陳部長旦：我們是說假日。

陳委員歐珀：部長看一下，這是在離峰時段，早上有很多人就已經等不及了，臺北—花蓮加開的車次是在 13 時 50 分，假日傍晚最為擁擠，而 12 時 40 分是在比較離峰的時段耶！週六的 8 時 20 分這一班是沒有錯，可是週日的車次則是 11 時 38 分，又是在比較早、離峰的時段。平常加開宜蘭線的車次，臺北站是 14 時 30 分、蘇新站是 11 時 15 分，都是屬於離峰的時段。剛剛部長回答本席的說法，以目前加班車次的狀況來看正是背道而馳！

賀陳部長旦：一般日的區間車，這部分確實在時段上面不是那麼理想，但剛才跟您報告的是假日的部分，能夠增加的我們就盡量去增加，整個假日應該都列為尖峰的時段來做服務。在時段上面還不夠理想的話，在這上面我們繼續來努力，看看做到……

陳委員歐珀：我剛才講這個資料是你們提供給我的，我們在這裡所討論的是事實。首先，到底運量能不能提升到 20%，你要去規劃出來。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：第二點，剛剛你自己承諾應該在尖峰的時段增加班次，能不能落實這個承諾？不要讓七堵—八堵間的橫渡線變成是政治的橫渡線！

賀陳部長旦：了解。

陳委員歐珀：每每在這邊跟你爭吵也沒有意思啦！最後我要講一句話，剛開始我就不反對你們做七堵—八堵間橫渡線的改善，但當時我跟你建議北宜直線鐵路之興建有更迫切的必要性。

賀陳部長旦：這個部分也有在您的叮嚀之下納入環境影響評估，10 月底已經展開工作，11 月底也召開第 1 次工作會議加以檢討，會朝這個方向來辦理。

陳委員歐珀：我希望明年的時候，就像你講的，1 年之內將案子送到環保署進行最後的環評。

賀陳部長旦：好，我們朝這個方向來努力。

陳委員歐珀：接著我跟部長探討一個問題，臺鐵宜蘭線行駛條件差，這個大家都知道，現在我們計畫拉直宜蘭線，就這個計畫我希望你能夠審慎評估，本席不反對，也沒有表示什麼立場，但是做任何一個交通設施我們都要理性的討論。外界有人在批評，花了一百零幾億元、省了 7 分鐘的時間，將來又不蓋直鐵的話呢？第一個，這是民眾質疑的問題。第二個，花那麼多錢也沒有辦法達到效益，你們要去評估經濟效益。第三個，我想請部長確實檢討一下有沒有這樣的需求，未來侯硐—雙溪段的預估工程經費約 84.6 億元，龜山—外澳段約 18.7 億元，能不能避開高風險的路段？誠如鹿局長講的，其行駛條件差，在運輸上也有危險性，列車會空轉，在安全需求上我希望你能夠對外界講清楚，有關北宜直鐵，現在是最後的階段了，希望能夠信守承諾加以完成。

賀陳部長旦：是。您提的這些局部改善，不是拿來代替直鐵，至於這個局部改善究竟有沒有其他的做法，而不一定要就這樣的工程來投資，現在都還在評估跟探討當中，沒有定案。

陳委員歐珀：理性來評估啦！

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：還有兩個小問題，第一個，宜蘭縣最繁榮、最值得驕傲之處應該就是宜蘭火車站跟羅東火車站了，尤其宜蘭火車站那邊有幾米公園，可是你看這個照片，火車站的左邊是幾米廣場，這裡車輛停放凌亂，甚至有時候還有因為大風吹而導致車輛整排倒的情況發生，然後右邊的行庫這裡，好像鬼城一樣，沒有人進駐。因為羅東跟宜蘭都一樣，轉運站都沒有停車場讓人停車，我之前也跟鹿局長建議過了，就是這兩個火車站的周邊，其實都有很多的公務機關，然後轉運站也在那邊，停車位嚴重不足，如果不足的話，當然會亂停，尤其是機車，停得很凌亂，然後宜蘭又多風多雨，事實上對旅客來講，車輛等各方面都不方便。我建議是不是可以做宜蘭跟羅東火車站的地下停車場，依照相關的法令，那天我跟局長談過，局長說法令上可能有困難，但是我已經查出來了，可以用都市計畫公共設施用地多目標使用辦法來處理，可以向該管直轄市縣（市）政府申請核准，我是希望能活化啦！不管是鐵工局要做或是鐵路局要做，我都不反對，但是交通部應該要拿起來做，而且這是金雞母耶！這個地方有很多的需求，如果我們不做的話，就變成照片上那樣子，但如果能做好的話，這裡的生意一定會很好。像幾米公園每天都很多人去，假日都上萬人去，生意應該會很好，所以我建議部長能考慮一下，看能否找人去瞭解規劃一下。

賀陳部長旦：我們來評估瞭解一下看看。

陳委員歐珀：好，謝謝。最後還有一個小問題，有臺鐵產業工會跟我陳情一個案子，最近高雄車班

沙崙組有一位年輕的車長過勞死，有沒有這回事？

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。我們會後瞭解一下，再跟委員報告好不好？

陳委員歐珀：這位車長是張銘元，但是工會跟我講說臺鐵局不承認，現在我們都知道鐵路人力不足，所以我們也同意在未來 3 年內要增加 2,818 人，到明年底就會增加 1,920 人，這些我們都同意，但是我看到這個新聞，令我訝異的是，這個車長有跟組長反映，他要照顧中風的母親又要跑車，所以沒辦法承受那麼多的體力負荷。部長，我不希望這件事情又把它掩蓋在交通部裡面。

賀陳部長旦：我們會後來瞭解。

陳委員歐珀：請局長查清楚以後回復本席，謝謝。

賀陳部長旦：好，謝謝委員。

主席：請鄭委員運鵬發言。等一下葉委員宜津發言完後，休息 10 分鐘。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，辛苦了，好久不見。我把標題先給部長看一下，然後其他首長可以趕快查一下，現在汽車酒駕是罰 9 萬元，還要累計，甚至未來還要連坐，那部長知道列車駕駛酒駕要罰多少嗎？心裡面有沒有一個譜？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。恐怕沒有……

鄭委員運鵬：我跟部長報告一下，在 11 月的時候，臺鐵在新竹的工務段曾經有一個事故，後來才發現駕駛是酒駕，但是這個內部調查出來的原因，並不是因為他酒駕所造成的，這應該沒有錯啦！我就相信臺鐵好了，是因為轉轍器的操作上有問題，所以才會發生這個事故。因為有發生事故，也有酒駕，所以他只好被移送法辦，照他酒測的數字來講，應該是不到公共危險罪，應該是不用移送法辦，可是有事故了，沒辦法就只能移送，但是部長應該知道他沒有罰 9 萬元，對不對？局長，有沒有錯？

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。這個部分屬於管理上的問題，如果他有這種行為的話，依照我們現行的規定，他一定會記大過……

鄭委員運鵬：就記過嘛！那一般汽車駕駛沒人記過，只好罰錢……

鹿局長潔身：如果像剛剛委員提到的，如果有肇事或是達到公共危險，那當然會依相關的法令規定辦理，不然就是依照公務員的懲處規定來處理。

鄭委員運鵬：我知道，我今天就要跟部長討論這個。對臺鐵來講，我覺得可能是百年難得一見啦！我也相信所有臺鐵駕駛員跟員工，但是你必須要讓整個社會覺得你們的標準是一致的，對於公務人員或是大眾運輸工具的駕駛人，至少應該要平等，甚至應該還要有更重的裁罰。部長，這個原則應該是對的吧？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：部長，我先肯定交通部，交通部在 12 月 21 日時，您有主持一個記者會，交通部自定掛了「交通」兩個字的公務員，你們要重於其他公務員酒駕的處分。公務員在路邊被攔檢到酒

駕，如果是交通部的同仁，就應該要有更重的處分，沒有錯吧？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：這個應該要肯定。但是並不是所有我們所認知到的，一般人可能以為這都是交通部的，可是其實他們不是公務員，甚至不是交通部所屬，譬如高鐵跟捷運等等，他們就不受到你們交通部更嚴格的規範，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：所以部長您的政策，我覺得是好的，但是根據公務人員酒後駕車相關行政責任建議處理原則的第六項規定，如果有更嚴格的，就要從其規定。部長，是這樣沒有錯吧？

賀陳部長旦：法令上是如此，但就像您剛剛所提醒的，我們希望這些真正在做交通服務的相關事業機構，大家也在這上面跟我們一起，用更嚴厲的要求來減少這樣的事情發生。

鄭委員運鵬：部長，這個是建議處理原則啦！它還是要回到人評會、公懲會裡面去處理，所以這有講就跟沒講一樣，難以服眾。我們先處理列車駕駛，列車駕駛怎麼罰？部長，火車、高鐵或捷運的司機員，他們是比職業駕駛人更專業的，跟飛行員其實一樣，他要受訓、他要認證、他要考試，可能還有一些要回訓。在十幾年前，我差一點成為高鐵第一個列車駕駛員，那時候還滿吸引我的，他們說要送我去日本受訓，我還覺得不錯，但是當時因為有其他的生涯規劃，所以沒有辦法去。我覺得列車駕駛員是社會地位很高的職業，他也負責很多大眾運輸跟旅客的安全，所以他很特別，然後也有專用的路權，甚至還有一個鐵路法的專業規範，他每天的每一個值勤都要運輸大量的旅客，這個沒有錯吧？

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：可是如果這樣的列車駕駛被抓到酒駕，他的處分，至少罰錢都比一般駕駛人還輕，這個實在是講不過去啦！部長，你們可能沒有發現這個比較，因為法律不同。請部長看一下，列車駕駛員的吐氣，酒精濃度超過 0.25 毫克以上才可以適用刑法公共危險罪第一百八十五條之三的規定，才可以移送法辦，列車駕駛員要到這個地步才可以喔！局長，你們應該沒有移送過，對不對？除了我剛剛講的那個例子，一般來說沒有因為酒精濃度超過 0.25……

鹿局長潔身：我們目前的作法是防範未然，會在出勤前酒測，只要有酒精含量，就停止勤務。

鄭委員運鵬：沒有錯嘛！所以一般駕駛人是路邊酒駕被抓到，而你們是出勤前被抓到。那新竹這個狀況，他是發生在出勤前沒有問題，中午吃飯……

鹿局長潔身：出勤前沒有問題，是中午吃飯的時候，可能私下喝了酒。

鄭委員運鵬：這部分的規範，等一下我再跟您討論，我希望你們可以調整一下。所以部長你去看的結果是什麼？就是列車駕駛如果沒有達到 0.25 毫克以上，他跟一般駕駛人一樣的話，就會變成酒駕被抓到罰 9 萬元，列車駕駛人除了內部懲處，沒有任何罰鍰，完全沒有罰鍰。你說會記過，可是路上的一般駕駛人被抓到，可能會上新聞，甚至連工作都沒了，結果公務員受的保障卻更多，這個不公平。請局長看一下，對於列車駕駛人的規範，你看最後第六十七條之二規定，列車駕駛人因故意或過失發生重大的事故，可以停止其駕駛，吊扣其執照。請問百年臺鐵有沒有發生過被吊扣執照之情事？不局限於酒駕方面，有沒有？尤其是酒駕方面，也是沒有嘛！這

次新竹段的事故主因還不是駕駛酒駕的原因。

鹿局長潔身：只要有重大事故，有的就停止職務。

鄭委員運鵬：有沒有因為酒駕的？

鹿局長潔身：酒駕的倒是沒有……

鄭委員運鵬：沒有啦！因為你已經有事先防範了。幾十年前還沒有酒測器，你可能更不知道咧！部長，我有幾項建議，針對大眾運輸的列車駕駛人，第一，應於鐵路法中增列對列車駕駛人的罰則，比照道路交通管理處罰條例第三十五條修法精神，增訂行政罰鍰、累計、甚至要連坐處罰。連坐還在研議，但未來對一般駕駛行為有連坐的話就要納入，因為道路交通管理處罰條例第三十五條不針對列車駕駛人，刑法第一百八十五條才有，所以部長，這一點應該可以做到吧？這樣才公平！

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：第二，對於臺鐵之酒測方式應從上班前調整為每次出車前，這應該可以做到吧？

賀陳部長旦：應該可以。

鄭委員運鵬：有時候你去責怪這些駕駛員或臺鐵員工，這樣說起來也不對啦！他中間不一定喝酒，他這次是承認喝啤酒，他若喝一些含酒精性的提神飲料，也是有可能造成這種狀況，所以改成每次出車前酒測，請問部長關於這點可以承諾嗎？

賀陳部長旦：我們朝這方面來努力。

鄭委員運鵬：第三點是我們比較沒有去注意到的，包括臺鐵、高鐵、捷運、林務局今天上新聞的小火車及台糖的五分車，船舶及航空器等大眾運輸駕駛員應統統比照，部長，這點涉及的比較多，也有涉及民航的業者，但應該要統統都比照。高雄也有很多人每天搭船上下班，所以開船的是不是應該也要比照？

賀陳部長旦：根據我的了解，飛機的部分應該是更嚴格，但我想這些都是在替公共運輸做服務，公眾的風險太大，我們來研究看看如何訂定更周延的規定。

鄭委員運鵬：部長，容我在此提醒你，因為是在行前酒測，若有酒駕的情事發生，很有可能在上班前就已經酒駕了，這部分我認為縱然罰則訂在那邊，其實也罰不到，因為是行前處理，不是中間攔檢。我們希望是罰不到，但至少讓社會大眾可以放心的搭乘大眾運輸工具，若大眾運輸的駕駛人違反酒駕的規定，所受的處分是會比一般人更重，這樣可以嗎？

賀陳部長旦：應該，我們會朝這方面來努力。

鄭委員運鵬：最後，回頭再談交通部更重的建議處理原則之修正，這張簡報最右邊是交通部的版本，部長，我對當中的一個有意見，其他的罰則更重我覺得都是應該的，我等一下會提醒你要避免什麼樣的狀況。關於酒駕未肇事第五項：不依指示停車接受檢測稽查或拒絕接受測試檢定，這就是拒測嘛！目前的修法方向，關於拒測應該要比喝酒酒駕被酒測到要更嚴重才對。我們的觀念是這樣，這叫知法玩法，所以交通部只有上班期間記過 2 次，非上班期間記過 1 次，我認為太輕了。我的建議處理原則建議您和行政院溝通一下，第一，避免輕重不一成為申訴巧門，若交通部的處分是更重的，未來被處分的人還是可以走行政訴訟或公懲會的程序，你們有可能

會站不住腳，所以我建議所有公務人員在這個建議處理原則上皆應一視同仁，不要讓地方政府和中央政府之間的規範不一。第六項可以拿掉，大家都一樣重。第二，拒絕酒測，公務人員知法玩法，一律大過，小過 2 真的太輕了。第三，所有的處分應依道路交通管理處罰條例第三十五條的精神，給予從重、累計的處分。

賀陳部長旦：了解，就是進一步的處分。

鄭委員運鵬：因為這些行為在外面都已經被處分過了，不論是行政罰或移送法辦都有，但是對公務人員而言，相關的行政處分其實應該要更重才對，而且從重、累計的精神應該要加進去，那就麻煩部長。

賀陳部長旦：是，應該的，我會把這些相關訊息向當天跟我們一起簽署的企業共同來努力。謝謝！

主席：謝謝鄭委員運鵬，接下來請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。因為有太多的問題且我也沒有太多的時間，所以每個問題我給每位上台回答的官員 20 秒鐘的時間，不足的部分再請用書面回答。今天要審臺鐵的預算，其實臺鐵的預算很簡單，就是虧損、虧損、再虧損，所以我今天就不講虧損的部分了，這已經講了幾十年了，現在要講一些連基本都做不好的事情。部長，先說預算的部分，有關票務整合系統從 102 年推動到現在進度延宕，新的票務系統還無法上線運作，請問這是為何？給你們 20 秒的時間回答。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這部分請臺鐵局鹿局長說明。

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。102 年是有提出計畫，但有些行政程序要處理，所以到 105 年才發包出去，所以目前按合約已經在督促中華電信，依合約在明年 5 月份要報驗。

葉委員宜津：好，部長你聽到了，102 年推動到現在，請給我個書面報告。再來是鐵路行車安全改善六年計畫，這都已經給錢了，請問為何推動不如預期？再給你 20 秒鐘。

賀陳部長旦：這部分請臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：鐵路行車改善之計畫總共 275 億元，主要是一些基礎設施的改善，這裡面是有一些之前的發包和採購，這確實是有一些延宕。

葉委員宜津：部長，聽到了，還是沒有辦法。接著，高雄機廠遷建延宕，請問這又是為什麼？

鹿局長潔身：向委員報告，高雄機廠遷建因為那塊地是農委會的特農用地，有關特農用地的取得和農委會溝通很久，所以大概延宕兩年了……

葉委員宜津：好，這個可以推給農委會，OK！再來，整體建構及汰換車輛，到現在一輛也沒有，請問這又是為什麼？

鹿局長潔身：向委員報告，這部分也是在前幾次採購過程當中，因規範研訂的過程，確實也有些 delay。這案子目前已經在工程會要求我們改用最有利標後，陸陸續續四個採購案預定在明年第一季大概就可以了……

葉委員宜津：部長，你都聽到了，這些理由你都接受嗎？

賀陳部長旦：我想有些地方一定還有改進的餘地，但是大致上是可以理解的。

葉委員宜津：好，部長，坦白說，這些人民都沒有辦法接受，錢已經給你們了，也不計較之前的虧損，然後一年拖過一年，想說讓你們長進一點、讓你們改善，結果錢也給了，你們還是這樣的漫不經心。好，我們不要再講效率，不講新的，我們講維護保養，部長，臺鐵從 101 年到 105 年行車事故超過 500 件，裡面以行車異常為最大宗，為什麼會有行車異常呢！要不是車輛故障，否則就是運轉保安裝置故障，要不然就是外物入侵。有關外物入侵的部分你們已經去巡查了，這部分就不講了，但是連車輛故障和運轉保安裝置這種基本的維護，都沒有辦法做到，請問這又是為什麼？

鹿局長潔身：向委員報告，我們對於行車事件的定義就像剛剛提到的，它不算事故，但只要有影響運轉超過十分鐘以上，我們就算是一個異常事件，您剛剛提到有關運轉保安裝置，例如號誌燈的燈泡壞了，造成號誌故障，我們也算一件。

葉委員宜津：好啦！這些都是……

鹿局長潔身：像車輛的故障，有些車輛確實是比較老舊了。

葉委員宜津：好啦！這些都是在維護的項目裡面，不是嗎？

鹿局長潔身：是，但設施、設備確實有些是比較老舊……

葉委員宜津：好，你再賴給設施、設備老舊，那我就再讓你賴，我再說一個。部長，我當媽媽的每次看到這種新聞都會非常的痛，2013 年 9 月有一位高中生在火車上睡過頭，結果被載回到調車場，然後他沿著鐵軌走回來時被撞死了。我們每輛車上面是不是有 3 位清車人員及 1 位列車長，總共 4 個人？請問有沒有巡車？這攸關一條生命，這總跟機械裝置沒有關係了吧！你有沒有聽過在捷運上有這樣的情形或高鐵還沒有清車就將旅客載回調車場的事件？我從來沒有聽過捷運和高鐵有這樣的情形，就只有臺鐵有，而且 2013 年 9 月已經鬧出人命，你們還是漫不經心，一再發生，結果在今年又有兩位乘客在車廂睡著了，被載回到調車場。這兩位乘客打了車廂內的服務電話，臺鐵人員竟回答說「不知道怎麼處理」，臺鐵的員工及客服人員不知道該怎麼處理，所以這兩位乘客又一樣走到車廂的最前端，跳下列車，沿著鐵軌走回來。請問人命不值錢、出事不要緊？這不關你們的事情嗎？這又有什麼理由？這總不能賴給農委會和機械裝置了吧！

鹿局長潔身：2013 年 9 月這件事情確實是如委員所說，事實上在終點站，就是樹林車站要進到樹林客車場時，依規定確實必須要有清車人員上去清理，那件事情經司法判定，臺鐵確實沒有法律上相關的責任，不過基於照顧旅客安全的立場，我們也要求同仁要落實清車的工作。

葉委員宜津：部長，我不想再聽局長的回答，我不是責備局長，我覺得整個臺鐵文化給社會大眾的印象就是這樣，沒錢就算了，沒人、沒有紀律，難怪沒有人要報考。報考的人數年年降低及縮減，縱然考上了也不想去報到，甚至離職的人數亦逐年增加，部長，這沒有什麼理由了啦！因為他是被火車撞的，所以臺鐵沒有刑事責任，部長請問你，你可曾聽過捷運及高鐵要回調車場時，不知道車廂裡面還有乘客，這樣的情況可有發生過一次嗎？為什麼捷運及高鐵做得到，臺鐵做不到？都鬧出了人命，剛剛局長還講說經刑事判決，臺鐵沒有責任。

賀陳部長旦：我想現在應該用更高的標準來要求我們的工作，對於臺鐵該努力的地方，剛剛委員所說好幾個例子，我們都必須謹記並努力改進。但另一方面您也了解現在社會的氛圍，對臺鐵這樣吃苦的工作，大家就業的意願比較低，所以我也希望可以多給同仁們鼓勵。

葉委員宜津：我都了解，但至少要有起碼的紀律吧！臺鐵沒有列車到終點站後要回調車場前須清車這樣的紀律嗎？連這樣都做不到嗎？而且還出了人命耶！部長、局長，還已經出過人命，這點至少要馬上做到吧！

賀陳部長旦：是，這點我們不容許再犯。

葉委員宜津：好，部長，我也不容許下次有這樣情形時，再推說沒有刑事責任，我要求以後還發生像這樣的情形時，你們要有一套懲處的辦法出來。

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：什麼時候給？

賀陳部長旦：這些相關的規定，我們兩個月內來研訂。

葉委員宜津：還要兩個月？

賀陳部長旦：至少以這個案例來說，我們研議看看該如何懲處。這通常要有研議的程序，並且也需要和員工來做溝通，所以我們需要一點時間。

葉委員宜津：部長，我知道臺鐵的工會很龐大，但我覺得臺鐵其實還有很多人希望能夠好好的提振一下臺鐵的形象，他們工作起來才有榮譽感，當然大部分的員工都是認真的，但若有這一、兩位害群之馬，就害了臺鐵整個形象，所以我覺得兩個月太久了，一個月可以嗎？

賀陳部長旦：我們來努力看看，但有時也會牽涉到一些比例性的原則，讓我們來研議看看。謝謝！

葉委員宜津：部長，我不相信捷運和高鐵都做得到，而臺鐵做不到！連到終點站後要回調車場前須清車這樣都做不到，還要研議兩個月！

賀陳部長旦：報告委員，這部分不是我們不做，而是相關的處分該怎麼處理還是需要有衡平的考慮，不過您要求一個月，我們儘量來努力……

葉委員宜津：部長，很簡單啦！就去把捷運和高鐵的規定抄來就好了，這需要到兩個月嗎？

賀陳部長旦：這恐怕服務車種之複雜度是完全不一樣，這也必須理清楚，謝謝！

葉委員宜津：部長，這樣的說法我無法接受。回場前巡一下列車上面還有沒有旅客，請問捷運、高鐵和臺鐵這有什麼不一樣？

賀陳部長旦：我的了解還是因為人力吃緊的問題，這部分還請委員能夠體諒。

葉委員宜津：人力再怎麼吃緊，你們有人啊！又不是沒有人！現在就有啊！這不是人力的問題，部長，這是執行的問題。

賀陳部長旦：好，這部分我們來檢討改進，看看是否可以在一個月之內……

葉委員宜津：不要再推卸責任了啦！

賀陳部長旦：好，這我們來要求。

葉委員宜津：部長、局長，都出人命了啦！

賀陳部長旦：好，謝謝委員。

主席：謝謝葉委員宜津。接下來請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，我剛剛看葉委員宜津對你的質詢，你心情蠻沉重的，不過臺鐵真的要加油！我之前有質詢，如果我是公務員，我不願到一直虧損的單位服務，因為沒有士氣，照這樣一天虧 200 萬元，一年虧 6 億元，你看去年臺鐵的虧損是 10 億元，今年還比較少，今年是 6 億元。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。其實臺鐵已經努力在減少虧損了，我想社會應該要給臺鐵一些肯定啦！

陳委員雪生：不過葉委員剛剛所說這些安全的問題，捷運和高鐵都做得到，臺鐵真的要好好的去做檢討改善啦！同仁都在臺鐵裡面上班，不是說要故步自封，而是要有開創性，全世界的鐵路固然都不賺錢，但日本是賺錢的，人家是靠車廂廣告及一些附加價值，臺鐵在這方面可以去做更深一層的研究，不是說光要檢討改進。現在我很納悶，臺鐵有績效獎金嗎？

賀陳部長旦：有。

陳委員雪生：每年都在虧損，還有績效獎金？

賀陳部長旦：它是不同的發法，有些是看個人，有些是看部門的改善，這部分請臺鐵局鹿局長向您說明。

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。按照國營事業的績效獎金，我們是沒有領這個部分，就如同剛剛委員說的，因為目前是處於虧損的情況下。過去我們是有營運獎金，剛剛也有提到，工會在今年也把它轉入到專業加給裡面，所以目前只有單項的獎金，例如行車連續一段時間，在工作執勤上都有照著規定沒有造成事故，就有無責任事故的獎金，並沒有全面性的每位同仁都在年終時都有領……

陳委員雪生：局長，請問一例一休以後對臺鐵衝擊很大嗎？

鹿局長潔身：對於一例一休，員工是希望能有比較充裕的休息時間，尤其是在一例一休的情況下，因為臺鐵的工作性質是全年無休，那這種情況我們……

陳委員雪生：好，鹿局長你休息一下，我要請教賀陳部長。部長，今天有個很重要的問題要請教你，10 月 28 日行政院賴院長將去馬祖巡視，再過幾天就是 12 月 28 日，你記得嗎？

賀陳部長旦：記得，不敢忘記。

陳委員雪生：本席一直在想 12 月 28 日快到了，但最近都沒聽到部長通知我去研究或找縣長、議長開會，你不會忘了吧？

賀陳部長旦：我們要先自己做功課，把功課做得完整一點，再邀請委員和縣長來指導。

陳委員雪生：剩沒幾天了。

賀陳部長旦：對，我已經先安排時間自己做功課，我們先加油。

陳委員雪生：希望你功課能做得更完善、完美。

賀陳部長旦：是的，應該的。

陳委員雪生：本席會提到這件事，是因為這幾天有人向我陳情，從桃園到中壢路段，原來是高架鐵路，現在政策上一下子變成地下化，當然這跟桃園市鄭文燦市長也有關係。做高架鐵路大概多少錢？四百億元，而做地下化要多少錢？九百多億元啊！但是現在有前瞻計畫預算，大概有五百多億元會從這裡支出，鹿局長是不是這樣？

賀陳部長旦：這可能鐵工局比較清楚。

陳委員雪生：我很納悶的是這個決策的過程，從四百億元至九百億元。交通部一下子要鐵路高架化、一下子要地下化，這都經過你們很完善的評估了嗎？有像跨海大橋那麼用心的在研究嗎？難道交通部都沒研究這東西嗎？交通部有那麼多的專家、學者，既然把它高架化了，應該從頭到尾對環評、土地的取得、經濟的效益等各方面都做過評估了，怎麼政策一下子就改變成地下化？還是民意強烈的反彈？如果靠民意強烈的反彈，也應該在考慮高架之前就綜合所有的民意做成國家重大政策的決定，而不會因為部長換人、總統換人而有所改變，是不是？公務部門、行政部門都是有施政的延續性，怎麼可能說改就改？我很納悶，請部長回答我，讓我知道一下。

賀陳部長旦：主要的原因是因為高架和地下化在工法上不同，對於施工當中的環境還有土地取得方面，民意反彈的程度不一，這部分從整體規劃來講也不能不重視。再一方面是將來對於開發效益來講，地方政府也提出地下化後效益比較高，所以一來一往就讓地下化獲得行政院核定進行可行性研究，不過相關事宜還在進一步地探討，看看所有該評估的事項是否都能落實？

陳委員雪生：部長有聽過政策的錯誤比貪汙還可怕嗎？貪污怎麼貪都貪不了四百億元吧！很難的！是不是？現在一下子就跑出來五百多億元，是不是因為前瞻計畫有錢就把它亂撒還是怎麼樣？

賀陳部長旦：當然不是，而是目前評估覺得是比較合適的政策。

陳委員雪生：這是你現在的評估，改天交通部長變成陳雪生的話，又要改成高架啦！這樣問題又來了，可以這樣嗎？

賀陳部長旦：當然我們還是應該就它真實的情況來客觀討論。

陳委員雪生：我建議之前評估要高架的人統統要懲處，有這樣的事嗎？這就跟核四一樣，三個總統都要賠，李登輝總統、馬英九總統及蔡英文總統都要來賠這個錢，為什麼要納稅人來負擔？你們可以從四百多億元變成九百多億元，政策可以朝令夕改，這不是社會福利也不是夜間收費要改就改，不是嗎？

賀陳部長旦：我們也改不成啊！這些事情統統都要考慮民意。

陳委員雪生：只要你在位，不管怎麼改，最後都會改回來，我知道你的個性，我大概對你有所研究。

賀陳部長旦：不敢當。

陳委員雪生：我現在對你有研究了。

賀陳部長旦：請高抬貴手。

陳委員雪生：鹿局長，從原來高架轉入地下，前面已發包給廠商了，臺鐵局動作很快嘛！搞到現在 2 年了，政策改變沒關係，但已經招標了，廠商去標你的案子，你把它丟在那個地方，臺鐵局也不管？

鹿局長潔身：因為政策變更，我們現在在辦終止合約，有一部分是當初……

陳委員雪生：我請問你解約多久了？二年了欸！

鹿局長潔身：過程中有些變更設計的部分還要另外跟他議價，委員關心這件事，我們現在也督促工程單位跟廠商儘快協商，因為春節到了，我們知道廠商有些……

陳委員雪生：我不是替誰講話，這廠商我也不認識。

鹿局長潔身：我知道，原來的程序我們就是要幫他，該計價給廠商的。

陳委員雪生：局長，我是個很單純的人，外面有誰跟我吃飯？我絕少跟人家吃飯或做什麼。

鹿局長潔身：這不是跟委員有關係，本來按照合約就有規定我們該處理、該計價給廠商的，我們就必須處理。

陳委員雪生：就幫他辦好，該怎麼計就怎麼計，說個理由嘛！

鹿局長潔身：有，我們有些程序，變更計畫的部分有些議價也發生很多次，一直跟廠商議不出來，我們已經督促工程單位能夠儘快處理。

陳委員雪生：公務員常給人家詬病，有點權勢就去壓人，不只是你們單位，好多啊！很多單位，我不在這邊列舉，一個個去挑實在累死了，我在這邊建議你們要注意。

另外，關於臺馬之星，臺馬之星是個殼子啊！這殼子是我們國內國艦國造，但是其他所有東西都是拼裝的，是德國的、西班牙的東湊西湊的拼裝車，你知道嗎？很痛苦啊！本席曾跟鹿局長探討鐵路號誌、標誌，當然，我們國內有沒有這個能力自製？國內廠商如果有自製能力的話，儘量找國內廠商去做！不然統統給國外的話，國內廠商怎麼辦？永遠不要發展嗎？鐵路設備本來就很封閉、市場很小，國內廠商如果有這樣技術的話，就要儘量去扶植、輔導，而不是說你的東西不好。你可以測試啊！國內廠商自製能力有多少，再配合國外廠商的東西，本席也沒有替任何一家廠商去談這件事，而是站在國人立場，我們不是都說臺灣第一，臺灣優先嗎？本席站在這個立場談問題，局長、部長應該也同意我的看法吧！

臺鐵局員工都很辛苦，審你們的預算、殺多少、砍多少，這個毫無意義，本席不願意去砍公務員的預算，因為我本身也是公務員，知道公務員的痛苦。但是臺鐵的員工真的也要自立自強，要怎麼樣把今年虧損 6 億元逐年降為 4 億元、3 億元、2 億元、1 億元，這就是績效，你的績效獎金應該要從這地方來發。當然不是說虧了 6 億元，績效獎金就 1 毛錢都沒有，不是這個意思，你的虧損逐年從 6 億元、4 億元、3 億元、1 億元，績效獎金就該給你更多，我覺得這樣來計算比較合理，好不好？鹿局長，你辛苦了，我也拜託部長，南北竿跨海大橋的事情請你再用心一下。

賀陳部長旦：是，一定。

陳委員雪生：短短從桃園、內壢到中壢，它可以有四百億元、八百多億元，九百多億元！我的天啊！我們的跨海大橋才 80 億元，你說要 120 億元。前幾天我和行政院大陸委員會張小月主任委員談，如果能跟對岸談一談，可以的話 80 億元就夠了！快得很！我們以後離岸的風力發電，國內也沒這個技術，金門用頂升式的施工，再去韓國弄一個八百噸的起重船，才有辦法解決金門大橋的問題。部長，這是我的最後一哩路，拜託你，好不好？

賀陳部長旦：應該的。

陳委員雪生：好，謝謝部長。

主席：休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。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。今天大家關心臺鐵，我想最重要的應該是臺鐵行車安全的問題，這幾年臺鐵連續發生事故，重大行車事故率一直沒辦法降下來，我覺得政府對這一點要有一些作為，我看到臺鐵也已經編列相關預算，特別是有一項鐵路行車安全改善 6 年計畫，請問部長知道嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

林委員俊憲：這一筆預算非常大，大概有 275 億元，106 年則編列 115 億元，前年（105 年）則編有四十七億多元，但是所謂行車安全改善 6 年計畫中前兩年（105 年及 106 年）的一百五十幾億元預算只執行百分之十一點多，請問執行率為什麼那麼低？大家都關心行車安全，怕的是沒有預算，現在給了你錢，為什麼臺鐵沒辦法執行？請問這一點你要怎麼回答？

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。前幾年在採購過程中確實有一些 delay，今年已做了一些修正，今年的預算調整之後，我們的執行率應該可以達到交通部所要求的九成，我們正加速推動這件事。另外，所謂重大事故每一年看起來都約是四、五十件，它有四個標準，其中一項為死傷，不論是旅客跨越軌道或闖平交道都算重大事故，在這四、五十件之中有很大部分是……

林委員俊憲：那你乾脆放寬重大行車事故的標準，這樣件數就會降低了！

鹿局長潔身：現在修正了，修正之後已經不把死傷列入重大事故。

林委員俊憲：這不是自己騙自己嗎？沒有意義嘛！

鹿局長潔身：交通部已經修正行車規則，從明年 1 月 1 日開始，死傷不列入重大行車事故了。

林委員俊憲：我們希望行車安全有所改善，基本所需的預算政府也已經編列了，而臺鐵卻沒有辦法執行，行車安全是眾所關注的焦點。

賀陳部長旦：這部分已經列入前瞻基礎建設，我們的追蹤與執行必須落實，這部分我們會來要求。

林委員俊憲：舉例來說，出軌大概是最嚴重的事故，這幾年來出軌紀錄大概都是十幾次，106 年有 12 次、105 年有 11 次、104 年有 11 次，表現非常穩定，每年固定會出軌十來次，這是不應該的。為什麼會這樣？我們當然要去找出原因，希望能夠加以改善，其中臺鐵自己有抓到問題所在，例如枕木部分，臺鐵全面檢查抓出老舊、破舊會影響行車安全而必須更換的枕木有 2,659 處，不知道局長知不知道這件事？局長應該知道。但是臺鐵是如何處理這部分？鐵路行車安全改善 6 年計畫目前有 147 億元預算，你知道枕木部分編列多少嗎？只編了 9 億元！如果枕木全部更換，你知道需要多少錢嗎？

鹿局長潔身：報告委員，這是指道岔部分，這部分全線大概是 3,700 套，目前在正線上的需要優先處理，過去有些道岔……

林委員俊憲：目前的出軌事故就是與此有關啊！

鹿局長潔身：對，所以我們要把它改為 PC 枕道，整個道岔都要換，現在……

林委員俊憲：對啊！更換這個到底重不重要？

鹿局長潔身：這很重要，所以我們正加速處理，在 6 年中編列 15 億元……

林委員俊憲：總預算要六十多億元耶！

鹿局長潔身：那是未來還沒有處理的部分，我們希望再跟交通部談一下。

林委員俊憲：目前在這項鐵路行車安全改善 6 年計畫中只有 9 億元的預算。

鹿局長潔身：不只，鐵路行車安全改善 6 年計畫已經標出去的部分共花了 15 億元，9 億是最後的決標價格，我們原來的預算是 15 億元，因為廠商……

林委員俊憲：全部更換完成需要幾年？

鹿局長潔身：大概……

林委員俊憲：在這項鐵路行車安全改善 6 年計畫裡面你根本就換不完！

鹿局長潔身：6 年可以結束 600 套，1,800 套已經換了 600 套，鐵路行車安全改善 6 年計畫會再換 600 套，剩下的部分就是剛剛提到的，還有一些……

林委員俊憲：我是關心行車安全。

鹿局長潔身：是，部長也有交代，我們會檢討一下。

林委員俊憲：這個是你自己的檢查紀錄，你自己認為要優先做的有二千六百多處，在主線上的大概有一半、支線有一半，各有一千三百多處需要儘速更換，既然這樣，好不容易有一項鐵路行車安全改善 6 年計畫，為什麼相關的處理經費不到 10 億元？希望臺鐵把行車安全列為最優先，好不好？？

賀陳部長旦：是，我們會朝此方向努力。

林委員俊憲：另外，本席要與部長討論本席的故鄉臺南，這張圖是臺南火車站，部長去過嗎？

賀陳部長旦：當然。

林委員俊憲：臺南鐵路地下化工程的站體要保留嘛！

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：它是非常有特色的建築物，興建於 1900 年，1933 年左右大修過一次，是一棟上百年歷史的建物，目前已經被劃定為國家古蹟。過去臺南車站的整建案一直標不出去，我們也不知道為什麼，反正就沒有人要來承做，鹿局長好不容易在 12 月時發包出去了，所以這座火車站目前正在進行整修。我看到臺鐵有一項計畫，未來臺南火站站 2 樓有一間全臺灣唯一的鐵道旅館，我們希望臺南火車站不只是花錢去整建而已，更期待它成為歷史文化的見證，同時也是一個觀光熱點。我個人覺得位於 2 樓的鐵道旅館非常有特色，有 7 間房間，整棟的發包金額預計是一億五千多萬元，不知道臺鐵局未來有甚麼比較確定性的規劃？花那麼多錢蓋好之後要做甚麼之用？

鹿局長潔身：之前因為招商條件的關係而稍微延宕，今年 12 月 23 日已經正式開工，預計 1,200 個工作天完成修復，修復之後會朝向恢復當初旅館與餐廳部分，因為它具有一些文化特色，所以將來這部分我們會再請……

林委員俊憲：全臺灣只有這個火車站有鐵道旅館啦！

鹿局長潔身：對，當年這是一個很有特色的鐵道旅館。

林委員俊憲：日本人當年在建造時，就把它做為旅館使用，所以它具有鐵道旅館的設計……

鹿局長潔身：對。

林委員俊憲：為了這部分的整修，我在今天質詢之前特別去找了一下類似臺南火車站這樣的鐵道旅館，結果找到葡萄牙里斯本的 Rossio 旅館，它是在 1890 年建造，和臺南火車站建造時間差不多，所以里斯本政府也整修了這個火車站，同樣把位在 2 樓的鐵道旅館留下，現在除了成為當地熱門景點以外，很多年輕人，尤其是背包客都以投宿在此做為難忘的旅遊經驗。事實上，他們設計的這個旅館並非很豪華，最主要是提供一些背包客及騎單車的年輕人投宿之用，等於是為這種客群而做的設計，而且收費相對便宜，大家趨之若鶩，所以整個旅館顯得特別年輕有活力。我想這樣一個老舊火車站的更新、活化，是非常好、非常成功的例子。我們臺南鄉親期待鐵路地下化已有多年，而在賀陳部長任內，工程也陸續進行，尤其這個火車站園區更是眾所矚目，當初的設計就是為了保存整個站體，所以才會被批評為鐵路東移，其實它並沒有東移，只是囿於當初設計不得不這樣，才能保存這個火車站。本席希望這個火車站蓋好之後，能夠再為臺南增加一個極具特色的景點，好不好？

賀陳部長旦：是的，我們最近也跟理事長再度確認臺南火車站中軸地位的保護，會朝此方向努力。

林委員俊憲：那就辛苦鹿局長了，也謝謝臺鐵員工。

賀陳部長旦：謝謝委員。

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。臺鐵是百年老店，除了有珍貴的文史記憶之外，在營運上也必須跟上時代，精進諸多措施。臺鐵明年預計虧損 29 億元，比今年預計虧損 30 億元少一點，正因為臺鐵每年都虧損，所以如何能夠不虧損，這個問題看來是大哉問。其實臺鐵便當很賺錢，1 年可以賣出 1,000 萬個，賺到 7.4 億元，如果沒有臺鐵便當，臺鐵虧損可能更大。我們知道，臺鐵便當光是在列車上販賣，包括飲品在內，1 年就可以收入 2 億元，請教局長，在列車上售貨，有沒有開發票給消費者？

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。我們現在有開。

黃委員國書：現場開嗎？

鹿局長潔身：應該是事後補開。

黃委員國書：事後怎麼補開？如何交到消費者手上？

鹿局長潔身：旅客在購買時，我們就會讓他留下連絡方式，然後再補開給他。

黃委員國書：有可能這樣嗎？

鹿局長潔身：有的旅客是這樣的。

黃委員國書：旅客要的話，你們再補開給他；如果旅客不要，那就不用開了？

鹿局長潔身：旅客沒有需求的話，我們就沒有……

黃委員國書：1 年賺 2 億元，以 1 個便當 80 元計算，等於是有 250 萬張的發票沒有開給消費者。部長，高鐵在列車上售貨有沒有開發票？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。在我印象中，好像也沒有吧！

黃委員國書：有啊！怎麼會沒有？

賀陳部長旦：這表示我太少吃高鐵便當了，不好意思。

黃委員國書：你太少搭高鐵了，不像我們，一天到晚都在搭。高鐵怎麼開電子發票？我們來看一下投影片，他們用的是 MPOS（銷售終端機、印表機），你在高鐵上購買任何物品，包括便當，一定會開發票給你。那臺鐵為什麼可以不開給人家？1 年有 250 萬張耶！

鹿局長潔身：這要分成兩個層面來看：第一，就稅的角度而言，我們的營業額是有繳營業稅的，絕對不會有漏稅問題；第二，對旅客這部分，因為這兩年開始要求用電子發票，所以我們正朝此方向進行，以現況來講，如果是在車站的便當本舖販售，就會開發票……

黃委員國書：當然啊！但我說的是車上。

鹿局長潔身：車上的部分，牽涉 MPOS 系統的建置等等，所以我們現在的作法，就是像剛才跟委員報告的……

黃委員國書：不方便開，是嗎？

鹿局長潔身：因為目前還無法完全普及，所以暫時作法就是如果旅客有需要，只要留下連絡方式，我們會補開……

黃委員國書：那高鐵會問旅客有需要嗎？每個人當然都有需要啊！臺鐵是公部門耶！賣東西給人家，開立發票天經地義，人家要兌獎啊！

鹿局長潔身：我們已經在建置這個部分……

黃委員國書：就是終端機、印表機嘛！這個 MPOS 一台沒有多少錢，難道臺鐵連這個錢都不想花？其實你們有用這個東西啊！什麼時候會用？乘客補票的時候就會用嘛！

鹿局長潔身：那是另外一個系統啦！

黃委員國書：對，但不論如何，乘客補票，你們就知道用這個系統；為什麼開發票給人家，就沒有想到用這個系統？部長，你覺得這部分應不應該檢討？這是很小的問題，也花不了多少錢，但從營運上，臺鐵本來就要因應時代來了解消費者的觀感及需求嘛！

賀陳部長旦：對，至少要爭取乘客的信賴感。

黃委員國書：當然啊！所以部長是否覺得應該改善？

賀陳部長旦：是，應該改善。

黃委員國書：什麼時候會改善？

鹿局長潔身：剛才我跟委員報告了，這部分在明年度就會改善，現在正在建置……

黃委員國書：很好。其實你們之前就是不想開發票，所以去跟財政部請教，但是財政部的公文是 20 年前，也就是民國 85 年的公文，說你們還是可以報稅。部長，這都已經是 20 年前的老思維了，希望你們參考本席的意見，明年開始建置 MPOS，開立發票給消費者，好不好？

賀陳部長旦：是，應該的。

黃委員國書：請看下一張。請問部長或局長，是否認識這個人？她是初音未來，是一位非常知名的動漫人物，也是一個非常知名的音樂軟體，在日本非常紅耶！像我們這種 LKK，大概都不熟悉。局長，臺鐵有一個初音站，你知道嗎？我不勉強你一定要知道，因為這個站在戰後就撤掉了，它位在花蓮木瓜溪的北岸，後來改為南華站，繼而又改成干城站，現在這個地方由吉安鄉公所認養，仍然維持一個初音驛的生態公園，所以很少人記得這個地方原本有個車站叫初音站，其實在日本人很多的資料裡面，還有這個站名；另外，鐵路縱貫線銜接南北的地方是臺中，臺中的舊市區火車站前，也有一個初音町。我為什麼要講這件事？因為臺鐵未來要做鐵道觀光，很多日本人都想要來臺灣尋找當年重要的鐵道文史記憶，所以我認為臺灣的鐵道歷史可以做為觀光非常重要的資產，特別是針對日本人。臺鐵現已超過 100 年，這 100 年來，日本人在臺灣建構了鐵道發展史，留下非常多重要的文史資料，但是我們並不太重視，實在太可惜了！就以我剛才提到的初音站為例，戰後由於大時代的因素，而把「初音」兩個字拿掉，改成「南華」或是「干城」，後來因為營運不佳，整個站就廢除了。因此，我覺得臺鐵應該去尋找很多具有觀光資源、文史記憶的老舊車站，並且賦予新的意義，尤其初音那個地方如果可以復站，相信必能吸引很多動漫迷前往，這點謹供參考。

賀陳部長旦：是。

黃委員國書：另外，現在臺中正在規劃鐵道文化園區，我們那天也去看了，要特別感謝部長跟局長……

賀陳部長旦：哪裡。

黃委員國書：縱貫線上最重要也最經典的臺中火車站這個國定古蹟、歷史建築，未來要如何活化？臺中的鐵路高架化已經超過 1 年了，這個地方還有很多工程在進行，其中最關鍵的就是臺中鐵道文化園區如何活化？亦即這個重要的國定古蹟要怎麼活化？按照臺鐵的規劃，是以 OT、ROT 及 BOT 的 3 個計畫弄成一個標案，OT 是火車站及月台、ROT 是新站的賣店、BOT 是在幾個可能的地方興建大樓。其實這 3 個是完全不一樣的精神，但是臺鐵把它弄成一個標案。請看投影片，這是整個標案的初步計畫，原本的月台已經指定為歷史建築，所以全部保留下來，連同軌道部分，要做成鐵道文化裝置藝術、書店及鐵道餐廳。請問局長，這個地方以後要做什麼？

鹿局長潔身：因為臺中車站及月台已經列為古蹟及歷史建築，所以我們將來在整個開發計畫裡面，會劃定一塊文物展示區……

黃委員國書：可是你的標案裡面隻字未提啊！要展示什麼？

鹿局長潔身：將來得標廠商針對這部分提出營運計畫後，除了要經過我們核定之外，也要送請地方的文資部門審議，所以並不是由廠商自行決定什麼事情，而是他在得標之後，我們會劃定一個區域讓他去做……

黃委員國書：其實我覺得非常可惜，因為得標廠商必須具備什麼資格呢？就是具有經營藝術空間或是類似劇場空間的經驗。你們這樣根本就是閒置舊廳舍那種空間活化的概念，只要是經營文創或藝術空間的業者，大概都可以來投標，類似這種情形我們看太多了，像過去推動的 20 號倉庫就是一例。事實上，部長及局長一定要非常在意這件事，因為它是一個以鐵道文物做為主題的文化園區，但是要展示哪些鐵道文物呢？你們的標案完全沒有寫！

請看下一張。你們在民國 100 年的「精彩一百」就已初步規劃，要展示什麼呢？就是「臺中車站月台保留原有軌道展出火車頭及車廂」，那時就有這樣的計畫，怎麼會在標案裡面隻字未提呢？那你說到時候再跟得標廠商討論要展示什麼，請問他們哪來的能力去展示火車頭及車廂？部長，臺鐵針對臺中鐵道文化園區未來的活化 OT 案，就是用這樣的態度嗎？過去臺鐵的規劃及想法都很好，為什麼到標案時卻收手了？

鹿局長潔身：謝謝委員提醒，這部分我們將來針對得標廠商的所有規範……

黃委員國書：你們需要定位、需要主題，當然也需要支援廠商，所以在標案裡面就應把未來的方向寫清楚；何況在你們的計畫當中，這部分不是 BOT，而是 OT，也就是要把它弄好之後，再交給營運廠商，不是嗎？

鹿局長潔身：我們的 OT 是指新站那一塊，亦即新站的商業空間，是採 OT 方式讓民間參與投資……

黃委員國書：請看投影片，在你們的計畫裡面，那個部分是 OT 啦！

鹿局長潔身：我知道委員的意思，我們會要求廠商怎麼樣去展示這些東西，能夠適度的呈現……

黃委員國書：局長，沒關係，我會再跟你討論；但是我也想讓部長知道，臺鐵有非常多跟臺中有連結的珍貴車廂，請你看一下日本京都鐵道博物館，他們把歷年來所有重要且具代表性的車廂拿出來展示，所以全球的鐵道迷都到那裡去朝聖；反觀我們的臺中鐵道文物館，有沒有那個資源？有啊！請看下一張，這是以前臺中的列車車廂，現在荒廢在臺東機務段，經過風吹雨淋，已經損壞成這樣，根本沒有人理它。你們有沒有想到拿來修一修，未來可以放在臺中鐵道文物館？沒有啊！這是 1931 年日治時期出廠的車廂，珍貴無比，結果任由它放在那裡日曬雨淋，什麼時候要修復？不知道！有沒有錢修復？不知道！未來要不要放到鐵道文物館？不知道！

請看下一張，這個更珍貴，是 1940 年出廠的代用行李車，全臺灣大概只剩下 3 部，當時馬車的馬就是用它載運，現在放在臺中的 20 號倉庫前面，財產歸屬文化部，結果文化部要把它搬到臺北機廠來，其實這個車廂如果放在臺中，就會變成很重要的歷史記憶；請看下一張，這是 1966 年出廠的光華號，也是日曬雨淋。這些都是跟臺中有連結的珍貴資產，臺鐵應該努力思考未來要做臺中鐵道文化園區、博物館，有什麼樣的珍貴文物可以展示？包括車廂在內的百年珍貴文物，如何在這個地方有一個很好的呈現？如果連這個都沒有，頂多就是成為一個有創意的餐廳，根本無法變成一個博物館，更遑論是變成一個文化園區！諸如這些文化的概念、想法，臺鐵完全沒有，真的太可惜了！因此，我要提醒局長，現階段正在公告，你們還來得及做這些事情，好不好？

鹿局長潔身：是的。

賀陳部長旦：委員剛才提到初音町，就是在提醒我們，過去歷史上的這些痕跡，都是我們的資產，可以整合運用、整體規劃……

黃委員國書：對，否則百年的臺中火車站，到最後就變成賣店、商場及餐廳，那就太可惜了！

賀陳部長旦：了解，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。今天是交通委員會這個會期最後一次詢答，回想今年初本席剛到交通委員會時，曾經請教鹿局長一些問題，當時局長是說只要我們給預算支持，你們就可以執行。

剛才多位委員都非常關心一個問題，那就是臺鐵整體購買及汰換車輛計畫，這個問題之前本席質詢過，你們也答復表示，有關採購部分，因為公共工程委員會有意見，所以你們也特別做了加強；但是數字會說話，這個數字讓我們看起來還是怵目驚心，亦即從 104 年度到現在，累計分配金額是 30 億多元，到目前為止執行 1,039 萬 8,000 元，累計實際預算執行率是 0.34%。若單以今年來看，今年新分配的金額是 60 億元，到現在實際執行 123 萬元，累計預算執行率是 0.02%。請問部長及局長，對這樣的數字有何看法？認為有什麼要修正的嗎？

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。我們承認當初分年預算編列時，可能……

周委員春米：0.02%耶！

鹿局長潔身：因為整個採購過程有點延宕，就是剛才委員提到的……

周委員春米：會延宕到這樣嗎？

鹿局長潔身：如果它一直沒有發包出去，等於完全不需要付款……

周委員春米：但從 104 年到現在，你們每年預算還是編這麼多啊！

鹿局長潔身：所以這筆經費在公務預算審查時，已經做了修正，目前累計下來，如果加上明年度，大概是……

周委員春米：是管理能力有問題嗎？0.34%跟 0.02%，這樣的執行率可以看嗎？

鹿局長潔身：這個執行率確實非常不理想。

周委員春米：另外，鐵路行車安全改善 6 年計畫這部分比較好，但執行率也沒有超過 50%。我們都給預算了，到現在累計分配金額是 75 億元，只有執行 33 億元，占 44.06%；而今年分配金額是 52 億多元，到 11 月底實際執行也只有 15 億元，占 28.85%，剩下 1 個月就年度終了，請問可以執行到 70%嗎？

鹿局長潔身：這部分我們根據實際執行能量已做修正。

周委員春米：什麼叫修正？

鹿局長潔身：我們已經向國發會報告，原來的分配預算無法執行，所以已經做了……

周委員春米：所以原來的預算是錯的？

鹿局長潔身：也不能說錯，因為編列時可能有當時的考量，而現在……

周委員春米：那行車安全改善計畫要變更嗎？

鹿局長潔身：計畫內容不會變，只是會在分年預算編列上做一些調整。

周委員春米：請看下一張。有關一般建築及設備計畫這部分，106 年當年度預算數是二十六億多元，加上去年剩餘金額，可用預算是 46 億元，等於是多了 1.76 倍，那請問明年度還要編列這筆預算嗎？

鹿局長潔身：這筆預算的執行率確實不很理想，不過剩餘金額有些是因為在發包工程中發生履約糾紛，所以預算必須保留……

周委員春米：也不是現在才在履約啊！常年以來不就都在履行契約嗎？

鹿局長潔身：對，就是過去產生的履約糾紛，到現在還在走訴訟程序，所以有些案子是這樣的，而有些案子也確實是在我們採購過程當中……

周委員春米：好啦！接下來我們再看票務整合再造計畫，這牽涉基本的服務問題，10 億元的預算到現在累計預算執行率是 6.31%，而今年可分配金額是一億三千多萬元，累計實際執行金額是 880 萬元，累計預算執行率是 6.43%。這樣的數字有沒有錯？這樣的算法有沒有錯？大家一再抱怨臺鐵的就是服務問題、票務問題，也就是買不買得到票的問題嘛！

鹿局長潔身：我們最近已在督促承包單位……

周委員春米：最近是多久以前？

鹿局長潔身：就是這個月，到 12 月的話……

周委員春米：預算都已經執行那麼久了，最近才在督促……

鹿局長潔身：到 12 月為止，應該可以超過 50%以上。

周委員春米：好，那我們就等著看到 12 月為止有沒有超過 50%。

接下來再看高鐵左營站轉乘臺鐵到屏東地區服務優化計畫，106 年度編列 1 億元，到 11 月底實際支出是 26 萬 7,125 元，可能是因為購車，車廂改造還沒有好，如果是這樣，請問到 12 月底可以執行多少錢？

鹿局長潔身：這部分也是一樣，不過我們已經發包出去，前面也是因為採購流標的關係，這幾天發包出去了，廠商的預付款已經支付，所以到 12 月我們執行率可以到八成沒有問題。

周委員春米：這個就是我們提高鐵要南延的時候，你們所提出來的因應計畫嘛！

鹿局長潔身：對，因為前面有流標的關係。

周委員春米：我們之前是說前瞻裡面放了兩億四千六百多萬元，這個問題講到現在應該有半年了，你到現在才執行二十六萬多元。

鹿局長潔身：我們 12 月份已經發包出去，前面因為流標的關係，最近發包出去以後，預付款已經支付八千多萬元出去，所以今年執行率可以到八成沒有問題。

周委員春米：這個部分我們在審預算的時候，會請你們提報告。

接下來，我們就這個部分做個總結，請部長看一下統計數字，照臺鐵局 106 年 11 月的會計報告，累積以前的年度預算保留數達 142 億元，已經接近 106 年度預算數一百五十六億多元，如果把 105 年的加進來，到 106 年可以動支的是 302 億元，結果實際執行是六十四億多元，我不是財政專家，我也不是監察院，但是這樣的數字 OK 嗎？

賀陳部長旦：剛才鹿局長也提到，好幾個重大的案子都是在前面招商過程中耽擱了，所以現在就……

周委員春米：這不是最近常見的情況嗎？難道沒有辦法去預料嗎？那為什麼預算要這麼編呢？

賀陳部長旦：有些部分是規格上從原來低價標變成有利標，都需要經過一些適當的程序，但這個部分要加油。

周委員春米：如果你們不能預見未來、掌控風險的話，我對你的管理能力是有意見的。

賀陳部長旦：是。

周委員春米：接下來是行車安全的部分，有幾個問題要跟部長討論，剛剛鹿局長也報告過，行車事故分為三種，分別是重大行車事故、一般行車事故及行車異常事件，我們看到 106 年到 10 月死亡人數為 32 人，數字看起來雖然有下降，但還是讓人怵目驚心，而且不是單純個人死亡，還會造成整個行車延宕及安全問題，所以這事非同小可。

另外要請教的是，對於重大死傷事故，我們也很遺憾，大概也不會對死傷者求償，但我們就會有相關費用要自行吸收，我不知道臺鐵這部分的預算是編在哪裡？金額是多少？

鹿局長潔身：這個部分，所謂自行吸收應該是……

周委員春米：就是我們自行修復，對不對？

鹿局長潔身：如果有造成這些車輛的設備毀損，不過通常如果是因為人員的死傷，很少會造成車輛毀損。

周委員春米：就是車輛不會毀損？

鹿局長潔身：如果是外來的車輛闖平交道這一類的話，我們就會求償。

周委員春米：就是通常不會因為個人去撞到車……

鹿局長潔身：人被火車撞到，通常很少車輛會受損的。

周委員春米：但這個部分還是有 32 件，我舉一個個案，今年枋寮隆山路平交道事故，據調查報導，一輛大貨車經過平交道時，貨斗內回收物過高，勾住鐵軌外部的電線桿，出事原因好像是這樣，但後來有當地居民表示，電桿在某次颱風後就傾斜，電線一度被吹斷，所以並不是很好的直立在那邊，可能隨時有被勾到的危險，我不曉得這樣的事故，你們的調查報告是怎樣？如果確實是因為電桿的關係，那就是我們的維護跟巡視出問題囉？

鹿局長潔身：那個電桿不是我們臺鐵的電桿。

周委員春米：不是臺鐵的電桿，你們就不用去管、去回報嗎？

鹿局長潔身：那是台電的電桿。

周委員春米：所以你們不用巡視就對了？

鹿局長潔身：因為我們的電桿會牽涉到我們的行車安全，所以我們裡面一定會有巡查作業。

周委員春米：你的意思是，你們就是巡視你們管的範圍，相關周遭會去影響到行車安全的不用去管？

鹿局長潔身：周遭的部分我們會看，譬如有些沿線居民種的樹或路樹侵入到淨空區的話，我們也會去處理，這個因為是在路權範圍以外，我們原則上……

周委員春米：這次事故調查報告有出來嗎？會給我們嗎？

鹿局長潔身：委員需要的話，我們可以提供給委員。

周委員春米：部長，今天是最後一次委員會質詢，我想你最重視的就是行車安全，如果整個預算執行狀況是這樣的話，我們對你們行車安全計畫預算編列的執行會大打折扣，這部分請部長嚴格監督。

賀陳部長旦：是，我們希望深自檢討。

周委員春米：好，謝謝。

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。部長，有沒有收到耶誕禮物？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。沒有特別收到什麼，有一些大家的問候。

鍾委員佳濱：有沒有人要求你送耶誕禮物？

賀陳部長旦：沒有。

鍾委員佳濱：我想全世界最沒有辦法扮演聖誕老公公的就是您，因為交通部預算雖然多，但各地方的需求都希望部長送大禮，可是很難做到，對不對？

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：我想部長也不期許自己是聖誕老公公，我們是做實事的人，所以我要請教部長，臺灣環島鐵路中，唯一還沒有電氣化的路段，你知道是哪一段嗎？

賀陳部長旦：南迴鐵路。

鍾委員佳濱：就是從潮州到知本，那環島鐵路當中，還沒有完全雙軌化的有哪些？

賀陳部長旦：包括花東一部分，另外海線也沒有雙軌。

鍾委員佳濱：東潮段也是沒有，我們來看一下，從潮州到枋寮至知本這一段，每年有 810 萬人次搭乘臺鐵，目前這是全臺鐵路唯一沒有電氣化、也沒有完全完成雙軌的路段，當中南州到林邊，是因為林邊的鐵橋抬高之後，就乾脆順著高架工程一併把雙軌跟電氣同時完成，但事實上那段雙軌沒有意義，因為前面、後面都是單軌，所以那一段雙軌對於行車班次的調度上幫助有限。

請教部長，上次交通委員會到屏東考察，你也察覺到從臺北到屏東距離相當遙遠，那比屏東還遙遠的，我們不談臺東，就是枋寮，過去枋寮的鐵路很早就有了，但在潮州站變成西部幹線的始發站之後，枋寮到潮州之間的鐵路交通反而變得不便利，你知道原因嗎？

賀陳部長旦：可能有一些班次就改變發車點，因此服務範圍就減少了。

鍾委員佳濱：主要是因為電氣化沒有完成，現在潮州往北發的車都是電車，過去從枋寮到屏東，在沒有電氣化之前，我們弄柴快跑，所以班次相對容易調度，現在從潮州發車的絕大部分是電車，從枋寮經過潮州到屏東的柴電，就相對變得很少，請你看一下，配合電氣化工程是指臺東到潮州這一段，還沒有開始施工之前，我們看到在 2015 年之前，也就是潮州站做為起訖站之前，枋寮到潮州有 31 班，枋寮到屏東也有 31 班，表示屏南的人要到屏北班次是足夠的，枋寮到高

雄有 32 班，枋寮到新左營相對少一點，但自從潮州做為起訖站之後，你會發現掉了很多，從枋寮到潮州，因為都是柴電車，所以沒有差別、沒有影響，但過了潮州之後，不管是往屏東、高雄還是新左營，都剩不到一半而已，這個表您看得清楚嗎？

賀陳部長旦：是，看得清楚。

鍾委員佳濱：為配合電氣化工程，從今年 9 月 6 號開始，因為要晚間施工，所以晚間班次再減少，末班車提早到下午 6 點 28 分，之後就沒有車了，我們知道建設一定會有相對不便時期，為了趕快讓南迴鐵路可以早日電氣化，這樣的不便大家可以忍受，但我們不能理解的是，自從潮州站做為起訖站之後，造成上行、下行班次減少，有沒有辦法縮短這個時期？我是說還沒有配合南迴線電氣化之前，已經掉了一半，這純粹就是因為潮州到枋寮沒有電氣化，請問這個電氣化預計什麼時候要做？

賀陳部長旦：這個有它的工期，我請鐵路局跟您說明。

主席：請交通部鐵工局王副總工程司說明。

王副總工程司武俊：主席、各位委員。整個南迴電氣化完工時間是在 109 年。

鍾委員佳濱：換言之，在 109 年之前，屏東、屏南的鄉親，如果過去是用鐵路通勤的人，他要忍受班次少一半，上下班很不方便，必須改搭客運，甚至自己開車，部長，你有聽到 109 年吧！

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：我們說要節能減碳、要避免 PM2.5、要減少廢氣排放，鐵路本來就是一個相對環保的交通工具，您覺得在 109 年工程還沒有完成之前，這段時間有沒有辦法透過班次調度改善？你看改點之後，尖峰時段班次減少，我說的尖峰時段是上下班的時候，枋寮到潮州，上午平均一個小時 1.3 班，到了下午，從本來 2.5 個班次變成只剩下 2 班，這個表紅色的部分都是代表我們這裡在配合電氣化工程之後，班次就變得更少，這些時段怎麼辦？

賀陳部長旦：現在工程沿線有一些部分有做客運的接駁車，當然從空污的角度來說，不見得比軌道更友善，不過從居民的服務來講，我們希望這個接駁車能夠做得更多，在班次上更符合他們的需要，希望能夠有一些改善。

鍾委員佳濱：您提到接駁，沒有錯，接駁是可以改善、減緩乘客的不便，我們看一下接駁時間，如果是純粹搭鐵路要轉乘，從枋寮到潮州，柴電要等下一班電車就要到潮州等轉乘，轉乘時間 5 分鐘以內的我們不考慮，一般來講，除了那種跑百米的，一般旅客 5 分鐘內要轉乘是太要求了，5-20 分鐘可以轉乘的，過去在潮州做為起訖站之後，枋寮到潮州有 16 班，配合電氣化工程之後只剩 9 班，超過 20 分鐘的，真的是太浪費通勤族的時間，我要特別強調，尤其是下行的人下班之後要回家，基本上只有潮州到枋寮的末班車 6 點 28 分，要是在屏東工作的人稍微加點班，就沒有車回枋寮了，可以怎麼改善嗎？

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。如同剛剛委員前面講的，現在潮州以北跟以南剛好兩個是不同的，一個是電化區間，一個非電化區間，造成我們在車輛運用上會有些限制，委員花了很多精神做功課，因為潮州以北電氣化之後，目前枋寮北上班次增加快一倍，所以北上的人可能接駁還好

一點，但從潮州往枋寮要南下的人，因為從雙線區間變成單線區間，接駁上確實是產生一些問題，所以我們現在在檢討，大概在明年 3 月，我們會再想辦法增加一些直達車班次，讓枋寮的旅客能夠直接搭到新左營。

鍾委員佳濱：用柴電就對了？

鹿局長潔身：對。

鍾委員佳濱：柴電可以再想辦法多調度一點？

鹿局長潔身：我們會再調整一下，讓它能夠直接到新左營，大概明年三月份，因為現在已經年底，要做一些車輛調度及一些點的調整。

鍾委員佳濱：所以局長承諾明年 3 月以後，我們可以設法做班次調度，配合通勤族的需求增加一些班次？

鹿局長潔身：主要是針對解決跟您講的，潮州下來……

鍾委員佳濱：潮州以南，就是枋寮到潮州以北的。

鹿局長潔身：儘量在那個時間段有一些班次。

鍾委員佳濱：轉乘時間的班次也會增加嗎？

鹿局長潔身：另外，我們會考慮在單線區間，儘量看看能不能夠再增加一些列車密度，讓乘客在潮州的轉乘時間能夠再縮短一點。

鍾委員佳濱：部長，因為接下來我們要審臺鐵預算，這個預算其實在臺鐵預算上是沒有表達出來的……

賀陳部長旦：不容易顯現。

鍾委員佳濱：我們知道前瞻基礎建設在軌道建設投資很多錢，但我要拜託部長一件事情，未來前瞻在做滾動型計畫調整的時候，109 年從潮州到知本這一段南迴線，就是潮州以南電氣化跟雙軌化，可不可以設法在整個預算執行過程當中，加快它的速度？

賀陳部長旦：現在最主要是缺工，只要這個上面克服的話，我們儘量來加速。

鍾委員佳濱：缺工不缺預算？

賀陳部長旦：其實預算沒有少編，也因為是……

鍾委員佳濱：預算根本沒有編，怎麼會沒有少編！

賀陳部長旦：我是指您說的工程費用。

鍾委員佳濱：對啊！就是從潮州到枋寮這一段電氣化或雙軌化，109 年沒有這個工程預算，你們編了嗎？

賀陳部長旦：這個部分雙軌還沒有，但是電氣部分已經有了。

鍾委員佳濱：好啦！如果完全電氣化之後，雖然是單軌，因為非電氣區間沒有了，車子是好調度沒有錯，那電氣跟雙軌分別能不能給我一個期程？

賀陳部長旦：電氣化 109 年已經有了嘛！

鍾委員佳濱：我是說有沒有可能提早？雙軌化呢？

賀陳部長旦：電氣化提早就是剛剛所談到的，我們現在把最晚班車取消掉改成公路客運，就是希望

能夠爭取多一點工程時間，來減少整個工期，這個上面我們來努力。

鍾委員佳濱：部長，我知道您不是聖誕老公公，也沒有要求您送聖誕禮物，但您真的去思考一下，如果電氣化跟雙軌化不一起做的話，等於是要重複施工嘛！

賀陳部長旦：是，但這個部分因為它的地質，現在不太容易再輕易去談擴充雙軌，我們願意來研究評估看看什麼時候適當再來做擴充。

鍾委員佳濱：換言之，南迴線電氣化之後要做雙軌，有預定的期程嗎？

賀陳部長旦：現在還沒有，因為確實它的沿線，包括要擴充軌道，都是會擾動地質，這個我們……

鍾委員佳濱：您說的部分是指南迴段隧道工程，但我談的是枋寮到潮州這一段，雙軌應該沒有問題吧？

賀陳部長旦：那我們就在這個上面看看它的工程，如果沒有太大困難的話，就納入第二階段來做評估。

鍾委員佳濱：第二階段是指什麼時候的期程？

賀陳部長旦：在這個完成電氣化以後，我們再來做……

鍾委員佳濱：所以你還是要電氣化完成再做雙軌，我就跟你說，電氣化以後再來做雙軌，在整個工程上等於擾動好幾次嘛！

賀陳部長旦：可是如果現在真的要同時去做雙軌的話，電氣化就一定再展延，我們這個取捨之間……

鍾委員佳濱：瞭解，詳細部分再請部長、鐵工局跟臺鐵局跟我們做個說明，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請劉委員櫂豪發言。

劉委員櫂豪：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，我們臺東新的火車站即將在明年 3 月到 4 月之間正式完工跟啟用，本席之前有跟你研究過，我們新的車站站體完工之後，鐵路局勢必會把新的站體一些空間對外招商出租，但如果完全使用市場機制的話，看起來好像政府會多一些收入來源，卻沒有辦法真正落實我們希望能夠照顧到臺東鄉間這件事情。

舉例來講，鐵路局之前在臺東市有一個區塊，就是在鯉魚山下鐵花村附近，整個區塊租給東元集團做摩斯漢堡等等，租金收得很高，對鐵路局來講，好像是租金收很多，然後有一個店家也很方便，問題是目前東元集團看起來不是要做整體開發，除了開摩斯漢堡以外，其他地區就是做二房東，做二房東之餘，卻讓原本在那個區塊已經經營多年的，特別是臺東在地子弟，他面對的是馬上房租會提高，看起來鐵路局好像是增加了租金，但對整體地方發展來講，不是好的啦！部長常常講在臺東適合慢活、有不同的經濟類型，我聽你講過很多次，現在新火車站的站體要完成了，這就是實現你的理想的時候！照片上的就是新的站體、非常漂亮，本席在這邊要求，不能重蹈以前的方法、整個案子就是一個標，臺北可以這樣子做，因為臺北市是高度商業發展的地方，但臺東不能這樣子做啦！有一部分當然是讓市場機制去決定，出高價的人就承租、做為商業營運之用；而有一部分，按照法律的規定要留給弱勢的團體使用；另外一部分，則要能夠照顧在地的小農或微型企業。事實上目前鐵路局有在做了，譬如在整修期間，他們有

劃出一格、一格的區域，不用招標，比如一天是幾百塊錢還是 1,000 塊錢等等，是用申請的方式。新的站體完成之後，其實可以考慮這個方法，比如你們規劃一個空間，讓想要在這裡直接販售農特產品的小農或微型企業使用，可以採用申請制。他們的農產品也不可能一直賣下去，可能是 5 天為一期或 7 天為一期，訂一個合理的價格，讓在地的微型企業跟小農可以來申請，好不好？請部長或局長回應一下這個問題。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。大方向上，我們願意朝這個方向走，有一些分區可能要採取比較動態、彈性的管理，以因應農作物或是一些小型創意的部分。我想這部分讓鹿局長來補充說明。

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。確實委員之前也關心過這一塊，我們將來除了活化這些商業空間，也會考慮適度引進在地的一些農特產品，包括公益的部分，我們會預留這些空間。

劉委員櫂豪：有一個區塊是基於商業性的考慮，由市場去決定，可能是大企業等等，當然我們都非常歡迎。但是，有一個區塊就是專門給在地的微型企業或小農、店家使用。

鹿局長潔身：我們會納入考量。

劉委員櫂豪：什麼時候會訂出方法？順利的話，3 月就即將要啟用了。

鹿局長潔身：現在只是暫時把剛剛您提到的一些商業活化空間先出租，其他的部分我們還沒有……

劉委員櫂豪：這個方法什麼時候會訂出來？要有一個公平合理的方法。其實你們已經有在做了，圖片上我所標示出來的空間，你有沒有看到這裡有一個釋迦農？這就是採申請制的啦！我覺得這樣是好的，第一個，他也不會自稱其農產品可以賣 2 個月、3 個月，這很困難，沒有這麼大的產量嘛！你們訂一個合理的價格，比如一天的話一格是 500 塊錢或者幾百塊錢，有興趣的人就來申請，那你們就去排嘛！為公平起見，如果真的很踴躍就用抽籤的方式，比如一個檔期是 5 天，每 5 天一次進行抽籤嘛！價錢要合理、不是透過市場機制去競標，這樣才有辦法真正照顧到微型企業或小農，就臺東這部分要做一個特別的考慮，好不好？

鹿局長潔身：目前這個方式是暫時性的。

劉委員櫂豪：局長，這個方式什麼時候會訂出來？既然這個方向大家都贊同……

鹿局長潔身：這個經營方式我們會納入未來……

劉委員櫂豪：這個方式什麼時候會訂出來啦？3 月就要營運了！

主席：請交通部臺鐵局貨運服務總所賈協理說明。

賈協理家和：主席、各位委員。目前旅運空間的短租就有這個機制。

劉委員櫂豪：我知道，我現在是講新的啦！

賈協理家和：現在西部的各車站就有這個機制。新車站的商業空間去……

劉委員櫂豪：你們要劃分一個區域，還要訂出使用的方法嘛！

賈協理家和：對。

劉委員櫂豪：這個方法及整個細節什麼時候會訂出來？

賈協理家和：等完成之後我們就會……

劉委員櫂豪：完成之後就啟用了，現在你們已經知道這個空間的配置啦！

鹿局長潔身：這樣子好不好？會後我們再找業務單位跟您報告一下，我們盡量配合新站啟用的時間……

劉委員櫂豪：2 月底以前完成，好不好？還有 2 個月的時間，你們整體去規劃。

鹿局長潔身：我們會把這個放進去，因為它已經有一個模式了。

劉委員櫂豪：請問部長、局長，連續假期即將來臨，目前臺東、臺北之間由於鐵路還沒有雙軌化，連續假期和平日的交通坦白講就是供需失調，需求量大，但供給沒有那麼足夠，所以會有一票難求的情形。本席一再要求，第一個，你們真的要開放傾斜式列車的站票啦！開放站票才不會讓無效座位的里程變多。我常舉例，因為你們不賣站票，有些人買的票是到花蓮之後，而花蓮到臺東的這一段就變成是無效票啦！如果你們開放站票的話，他可能是站到花蓮，但花蓮到臺東的這一段可能就有位置坐了嘛！這是第一個。

第二個，現在你們針對最後一班的列車其實已經開放站票了，如果是安全的問題，最後一班列車也不應該開放啊！

賀陳部長旦：這應該也是一個比較權衡性的考慮。首先在訂票的部分，就我的了解，這次春節以前我們就會把訂票制度大幅改善，所以剛剛講的無效里程部分應該會獲得改善。至於在安全上，是不是可以進一步開放，我讓鹿局長再跟您說明。

鹿局長潔身：末班車部分，當時的考量是，因為現在普悠瑪、太魯閣號必須買到座位票才能夠上車，是怕萬一乘客買不到座位、後面沒有車子，但實際上我們推動的過程當中，以這一段時間來觀察，其實末班車本來的利用率就不高，真的有用到站票的旅客幾乎是很少。主要的考量在於民眾乘坐的安全性，另外，在連續假期的時候，我們會適度地視旅客的情況加開全車的自由行的列車，至於在定期列車上要全面性的開放站票……

劉委員櫂豪：我是說你們從連續假期開始做這件事情啦！

鹿局長潔身：我們也考量到對於買到座位的旅客之服務……

劉委員櫂豪：甚至本席會提一個案子，在花東鐵路還沒有完成雙軌化之前，對於買站票的人要給予優惠。局長、部長會覺得這樣的提案好像很奇怪，但是你們要去想，說起來這個歷史很悠久……

賀陳部長旦：我了解，對於買座位票的乘客而言，他們也希望乘坐環境是比較適當的。

劉委員櫂豪：對，我沒有要求你們全線開放，總共 8 節車廂，每一節車廂如果開放 10 個，甚至少一點都沒有關係，是有限量的開放站票，我沒有要求你們全額開放，當然對乘坐的人來講，他們也會感到不舒服，這個我知道。礙於時間的因素，部長，我們會持續追蹤這個問題。

賀陳部長旦：會後再跟您做詳細的說明好了，不好意思，謝謝。

主席：請林委員德福發言。

林委員德福：主席、各位列席官員、各位同仁。上週五桃園機場又停電，無風無雨，也沒有限電，機場卻陷入一片黑暗，民眾抱怨繳了機場服務費卻得不到可靠的服務，甚至還讓旅客卡在電梯中。5 年來已經有 4 次停電的紀錄，難道桃機沒有從錯誤中學到教訓嗎？上次中油任由包商操作

設備，導致 815 全臺大停電；這一次台電任由廠商操作機電設備的開關，導致桃機發生跳電，請問賀陳部長，這次桃機跳電真正應該負責的是何者？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。當然現在我們也正在做檢討，我的了解是相鄰建築物在啟用電力系統時有一些程序上的失當，但為什麼在旅客這方面變成不能夠防範，就相關事宜當然桃機這邊一定要做檢討。關於整個電力的部分，今後是不是採雙迴路以避免這些衝擊，我們也會在將來的工程設計上面再來改良。

林委員德福：未來除了增設變電所之外，也應該要新增不斷電的設備系統，你認為有沒有必要？

賀陳部長旦：剛剛您指教的，關於整個電路上面的一些優質化，可能還會整體來做檢討。

林委員德福：總不能說已經有 4 次的停電紀錄，但都沒有做一些改善。機場是重要的設施，那些線路是否要重新整併，以避免由於電路問題而造成機場服務失靈？你認為有沒有必要？

賀陳部長旦：我想這整個檢討是必要的，剛才您提到有幾次停電，原因其實都不大一樣，像這次等於是啟用一個新的建築物所有的用電、量比較大，所以可能比較傳統的不斷電設施也不足以應付，必須從電路的設計整體來檢討，在這上面我們會記取教訓。

林委員德福：我希望部長就這個事情要好好去探討。

賀陳部長旦：是。

林委員德福：該究責的部分，也不能說事情過了以後就不給社會一些交代。

賀陳部長旦：是的，應該。

林委員德福：接著馬上就是元旦的連續假期，就返鄉列車臺鐵加開多輛班次，請交通部和鐵路局的同仁要做好準備，確保鐵路系統正常運作，避免再發生臺鐵自己弄壞轉轍器的這些問題。另外，本席提醒臺鐵也應該要加強和鐵路警察間的聯繫合作，避免不肖人士破壞鐵道的設施，像是臺南的鎖軌怪客，以讓全國旅客能夠順利返家跨年。

賀陳部長旦：是，這部分我們必須在巡查方面再多加落實。

林委員德福：這是旅客的要求。至於月台增高的議題除了和無障礙環境有關之外，本席認為這樣更方便旅客進出車廂，縮短列車的停等時間。過去臺鐵車廂的梯階絆倒了旅客，因此臺鐵推動車廂無階化政策。請問鹿局長，有多少輛的車廂已經完成改裝了？

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。需要改善的車廂高達 1,000 多輛，目前已經改了 260 幾輛。因為同時要兼顧營運，所以進度上會比較慢一點，我們是計劃在 108 年會全部改善完成。

林委員德福：搭配未來新採購列車的車廂……

鹿局長潔身：新的部分之規範已經訂成是無階的了。

林委員德福：何時能夠全數改裝完成？

鹿局長潔身：分兩部分，車輛的部分，就如剛剛跟委員報告的，針對新車所開立的規範已經是無階化了；現有的車輛就是做改善，大概是到 108 年，同時我們還要提高月台。

林委員德福：對，要讓旅客進出方便。

鹿局長潔身：是。

林委員德福：臺鐵和日本鐵道合作的案例，除了簽定姊妹車站協定、列車互換彩繪塗裝之外，在搭乘上更有車票的一些優惠等等，譬如臺灣的平溪線和日本江之島電鐵的車票優惠。2017 年前 11 個月臺灣赴日本旅遊的部分差不多有 424 萬人次，已經超越 2016 年的 416 萬人次。請問交通部鹿局長，在 2018 年上半年是否和日本鐵道方面洽談車票互惠的方案，讓我國旅客前往日本搭乘鐵道時能夠享受更多的優惠，有沒有這種想法和計畫？

鹿局長潔身：剛剛有提到，除了原來的幾個方案持續在辦理之外，現在日本還有幾家鐵道公司也在跟我們洽談，當然是不同的地點……

林委員德福：有沒有機會？

鹿局長潔身：有機會，不過現在呈現出一個狀況，就是我國去日本觀光的旅客數遠大於日本來臺觀光的旅客數，所以我們也希望這些鐵道公司幫忙在日本做宣導，應該多鼓勵一些日本的國民來臺灣旅遊。

林委員德福：去年赴日本旅遊的才 416 萬人次，今年達到 424 萬人次了，每一年都在增長，站在鐵路局的立場應該要多照顧這些旅客。

賀陳部長旦：好，謝謝委員。

主席：請孔委員文吉發言。（不在場）孔委員不在場。

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。今天的議題很多、範圍也很大，是有關臺鐵的部分，我們就直接切入好了，11 月份本席有提出票卡不回收的部分，到底鐵路局回收票卡要做什麼？後來也修改了旅客運送實施要點，就是第三十七條，臺鐵的鹿局長非常有效率，給本席的答復是 107 年 1 月 1 日就可以實施不回收票卡的政策，全國都一樣，是不是這樣子？

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。因為這對旅客來講是一個長期的習慣，會牽涉到旅客的動線，本來旅客出站不需要去拿那張票，突然間改成可以把票拿回去的話，他們必須要抽出票來、像高鐵那樣，閘門才會打開，修改程式等都不是問題，但我們考量不要在尖峰時間讓旅客突然改變習慣而造成整個動線的堵塞。所以原則上我們會先宣導，預定於 1 月 15 日正式實施。

徐委員榛蔚：那在花蓮站就是不回收票卡就對了？

鹿局長潔身：全線都一樣。

徐委員榛蔚：全國都一樣。

鹿局長潔身：對。

徐委員榛蔚：另外，有一些鐵道迷非常喜歡鐵道旅遊，所以在國內 228 個車站的戳章部分，我們也可以設一個特色章，開放全國來競圖，這個特色章一定是符合當地的特色而去設計的，也能夠促進鐵道旅遊，這些鐵道迷會去瞭解當地的特色，全民都可以參與觀光行銷。是不是可以先來辦辦看，看有哪幾個站是非常有特色的？像我們玉里站有臺灣黑熊做為代表，也是非常有特色的，是不是？

鹿局長潔身：其實我們在民國 100 年的時候曾經做過一次類似的活動，挑了 100 個有特色的車站。就委員的建議，我們會納入參考。

徐委員榛蔚：好，麻煩了。

另外，有關活化小站以及廢站的部分，廢站的場域可以成為鐵馬驛站，或者讓社區總體營造的社團來承接，像東里車站現在也是一個鐵馬驛站，它那裡就做得非常好。花蓮縣有非常多的小站或是廢站，我們要如何加以活化，才不會讓它變成是治安的死角？否則現在有很多廢站的窗戶全部都釘上木條，就如同廢墟一樣，這是非常危險的。這部分可以做到嗎？這也是鐵路局的資產。

鹿局長潔身：現在我們確實也是朝這樣的方向。

徐委員榛蔚：此外，花蓮車站新站的部分明年 9 月就要完工了，完工後是不是就要啟用了呢？

鹿局長潔身：就我們的了解，鐵工局現在是有分階段的，明年應該是第一階段啟用……

徐委員榛蔚：所以明年完工後是不是要啟用呢？

鹿局長潔身：只要第一階段啟用，完工之後，可以營業的區域我們就會啟用了。

徐委員榛蔚：本席建議，第一個，車子到火車站的車道動線、馬路動線、交通動線必須要考量一下，可能要實地現勘。第二個，自由廊道的部分，雖然現在新站從 198 坪多增加至 1,125 坪，但實際上當你們在規劃每一個場域之時，其實這個空間就不是很大了。尤其是自由廊道的部分，那裡號稱可以坐在自由廊道上喝咖啡、看 F-16 俯衝，那是一個特色，但是自由廊道的部分除了美食區、商業區，是不是保留一點點的空間做為特展區？像是農特產特展或者是身心障礙商品的特展區，從可能每三個月一個特展這樣保留下來，變為一個工藝區，是不是可以這樣做？

鹿局長潔身：花東地區有它的特色在，將來整個站場空間的規劃上，我們會考量這個部分，看是不是保留一些空間。

徐委員榛蔚：如果有機會到花蓮新站來會勘的話，我們是不是一起來看一下自由廊道的配比部分？另外，有關於農特產部分，本席在交通委員會也有提過，其實以花蓮的交通而言，公路常常會坍方，現在 114k 還是一樣分段管制，所以我們農特產也一樣面臨困境。本席跟國發會及農委會都要求對於花東農特產的部分，是不是給予冷藏車廂的協助，因為目前公路部分已經有了，鐵路部分是不是也可以來做？但是你給我的答復是鐵路局考量國內公路運輸網完善且普及，所以現在無須設置冷藏列車。你覺得花東兩縣的公路運輸網完善嗎？好像不是吧！部長一直說我們是以鐵路為主、公路為輔，但是說到鐵路為主，我們唯一的一套鐵路也不協助我們農特產的運輸！

鹿局長潔身：目前在實務上，農特產品大概都是用公路運輸，至於鐵路是在公路發生狀況中斷的時候，我們有一個機制，跟地方的幾個農會其實已經有一個管道，隨時會因應需要而協助處理。

徐委員榛蔚：你說的管道我們都了解，現在是農會及地方鄉親要求可不可以試辦，因為農委會都可以支持，國發會也可以支持，為什麼鐵路局就不能試辦呢？這聽在花蓮與臺東人的耳朵裡面，不禁會想什麼叫轉型正義？轉型正義不是要轉型東西不平衡的差距嗎？我們的交通、我們的醫療、我們的教育都長期被漠視，長期落後這麼多，我們現在正是需要轉型正義的時候，交通部

怎麼完全不同意呢？你們是不是可以研究一下？你們完全不研究，然後就跟本席說公路的運輸網完善且普及，這叫人聽了多辛酸啊！我們連蘇花替都還在做！

鹿局長潔身：我們在這裡先做初步的答復，對於剛才委員的提示，我們會去做一個比較深入、完整的研究。

徐委員榛蔚：對，你們去研究嘛！而不是完全不研究、消極，然後就說不行，你們要研究、評估一下，大概什麼時候試試看，好不好？

鹿局長潔身：我們做一個研究看看這個到底適不適合。

徐委員榛蔚：關於上次辦理的馬加祿溪橋部分，因為高度不夠，所以納入臺鐵雙軌電氣化的細部設計，把路線東移，改建新橋，把橋墩拉高。另外現在又發生了一件地方的陳情，就是玉里榮民醫院的前面有一條鐵路，距離不到 10 公尺，對於救護車進出、民眾就醫及用路安全都非常的危險，尤其這是到卓溪鄉的主要幹道，所以是不是可以在細部規劃裡把它納入，而且到地方做一下說明會？因為你給本席的函釋是現在會用高架的方式，跨越新生街平交道，然後銜接中華路。所以現在要做高架，對不對？

鹿局長潔身：是的，我們納入公路改善的部分。

徐委員榛蔚：請到地方做一下說明會，讓周邊鄉親、玉里榮民醫院及鎮公所能夠清楚，好不好？

鹿局長潔身：是的。

徐委員榛蔚：關於學田橋的部分，這是富里站到池上站當中的一個小段，這個學田橋其實已經非常老舊，它的橋長是 120 公尺，寬只有 5 公尺，現在我們也在做細部規劃，要改建學田橋，但是學田橋在第九河川局裡面，所以河川治理線是要加寬的，這個會牽涉到鐵路下面有個涵洞的高度，因為它的橋長變長了以後，引道也要變長，所以在做鐵路雙軌的時候，請一樣來做實地的現勘，好不好？

鹿局長潔身：好的，我們會去現場了解一下。

徐委員榛蔚：在購車及汰換車輛計畫部分，104 年的計畫是 997 億，我看到你們購車計劃的部分，104 年到 113 年增加城際客車 600 輛、區間客車 520 輛，現在聽說東部會分配 23 到 24 組，是不是？

鹿局長潔身：這主要是 600 輛城際列車的部分，我們是 12 輛 1 組，一共 50 組，目前的進度是已經把採購規範送出，到時候會因應東部需求。按照當初的規劃，大概有 24 組左右優先用在這個地區。

徐委員榛蔚：新車 24 組會投入東部，請問東部汰換下來的車是幾組？

鹿局長潔身：這主要是把目前行駛在那裡的莒光號優先汰換下來，另外還有一些柴聯的自強號，我們把它挪到非電化區間去處理。

徐委員榛蔚：你們汰換下來的都是莒光、舊的自強，但是新的只有 24 組。

鹿局長潔身：汰舊換新之後，整體運能提升 20%以上是沒有問題的。

徐委員榛蔚：有 20%嗎？我不太能相信。

鹿局長潔身：有。

徐委員榛蔚：現在人力的部分也是一樣，你們每年退休跟補上來的人數相比，統統都不足。

鹿局長潔身：我們這次購買的車輛是把編組加到 12 輛，每列車的運能就比原來的運能提高。

徐委員榛蔚：加到 12 輛，其實就跟加 4 節一樣，是不是？

鹿局長潔身：比現在的普悠瑪、太魯閣要增加 50%。

徐委員榛蔚：但是現在有很多還是用莒光號，就是原來的 PP 呀！

鹿局長潔身：莒光號本來就已經老舊，大概也只剩 8-10 輛在那裡。

徐委員榛蔚：你們美其名說將 24 組新列車投入東部幹線，但當你們汰換舊的車輛後，這些只是補上舊的量而已。

鹿局長潔身：這並不光是車輛汰舊換新，因為車輛性能好的話，行車速度加快，行車密度也會適度提升，詳細資料我們在會後提供給委員，好不好？

徐委員榛蔚：好。因為你們要到 109 年才交車，所以在 109 年再看看是不是真的能提高東部運量。

鹿局長潔身：109 年開始交車，交完要有一個期程。

徐委員榛蔚：關於票務系統整合再造部分，是從 102 年就開始規劃，周永暉擔任鐵路局長時說會解決驗票閘門新增 QR Code 的部分，另外也要解決東部一票難求的部分。這是周局長在 104 年說的，還說 107 年 1 月就可以施行，部長也說新的票務系統 107 年 1 月可以施行，所以是不是明年初就可以開始呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該是有一部分功能，包括對東部地區的訂票，我們會優先讓它變成更友善……

徐委員榛蔚：什麼叫更友善？

賀陳部長旦：是在訂票上面，我請鹿局長跟委員說明。

徐委員榛蔚：當初周局長說東部常常抱怨訂不到票，然而上車之後卻發現有很多空位，現在如果第四代票務系統分段訂票的功能可以解決的話，就不會有這個問題，請問分段訂票的功能是不是可以解決？

鹿局長潔身：我們會優先針對訂票系統這一塊。整個票務系統當然有一個期程在，但是訂票這一塊，我們現在跟承商在研究、處理，在今年春節前會使它變得更優化一點，讓這種非法、假性需求的訂票能更成功的杜絕，讓真正有需要的民眾更方便的訂到票。

徐委員榛蔚：104 年就是朝這個方向走，2 年的時間在設計，然後開始做。

鹿局長潔身：票務系統是在去年才發包出去的，現在我們督促承商加緊腳步處理。

徐委員榛蔚：為什麼去年才發包出去？

鹿局長潔身：因為前面有些採購的程序。

徐委員榛蔚：關於你們的採購過程，立法院 105 年 3 月決議「未公告之標案於 5 月 20 日前暫緩公告招標。」是不是就是這個東西？

鹿局長潔身：那指的是購車案。

徐委員榛蔚：很多公務及實際要做的都耽誤到了，我們真的也希望鐵路局加加油。另外有關於 QR

Code 的部分，多卡通電子票證系統新增 QR Code 功能擴充案，在 107 年 1 月要開始做第一階段的示辦，對不對？

鹿局長潔身：關於 QR Code 這件事，本來在現在的票務系統要處理，後來因為要有第四代，我們就納入第四代票務系統去處理。現在超商取票這一塊是使用 QR Code，所以我們目前的規劃是第一階段先針對超商取票量比較大的 15 個車站優先辦理。

徐委員榛蔚：你知道嗎？花蓮有超商，臺東也有超商，但東部一站都沒有，我們永遠在講交通的轉型正義，可是部裡面從來都只是口惠而實不至，就是嘴巴上說有多重視東部，但是所有政策的第一階段統統都沒有東部，統統都忽略了東部。

鹿局長潔身：這 15 個車站裡面應該會包括東部的車站。

徐委員榛蔚：沒有，我把它列在這裡了，一站都沒有，花蓮還是特等站耶！

主席（鍾委員佳濱代）：我提醒一下，因為部長 1 點鐘要離開，而召委還沒有質詢。

鹿局長潔身：沒有，花蓮、臺東、宜蘭這幾個地方都有放進去。

徐委員榛蔚：目前在你們給我的這個表裡面是沒有的。

鹿局長潔身：我不知道委員的資料是從哪裡來的，我們會後再跟委員詳細說明。

徐委員榛蔚：好，你說有，我們花蓮、臺東都要有，好不好？

主席，今天是最後一場質詢……

主席：因為召委還沒有質詢，拜託你，好不好？

徐委員榛蔚：我再問一個問題，好不好？

主席：我們剛才同意部長 1 點鐘可以離開，如果你超過這個時間，後面召委質詢時部長不在，這樣也不好。

徐委員榛蔚：再給我 30 秒就好了。

主席：好，30 秒。

徐委員榛蔚：現在要把高鐵局和鐵工局併為鐵道局，鐵道局和鐵路局到底有什麼不同？在所有組織章程裡，它的職掌的同質性與重複性非常高，你說鐵工局及高鐵局現職員工的權益會不會受到保障？他陞遷的道路順不順暢，有沒有被損毀？此外，成立鐵道局以後，跟鐵路局又有什麼不同？你們在 106 年 3 月及 5 月都提出人員不足 5,000 多人，你要這麼多人進來鐵路局，但你又不針對組改以後的鐵道局會不會影響到鐵路局做說明，所以大家不願意來鐵路局，這部分是不是要說明一下？

賀陳部長旦：第一，鐵道局跟現在臺鐵局的功能，是一個比較像監理，一個比較像營運。第二，關於鐵路局目前的權益，謝謝委員的關心，但包括進用人力的部分，我們都在跟行政院爭取。

有關鐵道局本身員工的權益，委員關心到幾件事，就我的了解，現在人事總處都在做整體性的考慮，他們的權益應該不會受損，反而是比較有多元性，這方面我們會繼續努力。

主席：會後再請交通部給徐委員一個完整的說明。

徐委員榛蔚：請部長針對現在人員的陞遷管道、薪資福利是不是保證不縮水這部分，提供書面給交通委員會的所有委員，好嗎？

賀陳部長旦：是的，我們將相關權益部分提供書面資料給委員。

主席：請高委員金素梅發言。（不在場）高委員不在場。

請鄭委員天財發言。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。再過幾天就是元旦，有關花東地區元旦的疏運，請問鐵路局準備得如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我請臺鐵局跟委員說明，好不好？

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。關於疏運計畫，目前我們的訂票系統都已完成，整個疏運期間大概加開……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：是不是還有很多買不到票的情形？至少我就接到很多人的反映。

鹿局長潔身：這種連續假期是非常態的尖峰運輸，難免會有一些旅客買不到車票。因為委員對東部地區長期的關心，我們現在除了原來的加班車計畫之外，也實施實名制的部分。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：實名制就是不足，你回去好好檢視一下，元旦還是一票難求。當然，你們現在已經沒有辦法就實名制做調整，但我是要告訴你，春節也很快就要到了，你現在不先規劃，春節更是一票難求。對於實名制部分，我一再的講，元旦也許不一定跟返鄉有關，但春節就不得不相信絕對是要以返鄉為最優先，因為畢竟是春節。第四代票務系統能否運用在明年的春節返鄉，讓實名制做得更完善？

鹿局長潔身：所謂一票難求是供需的問題，票務系統只能讓作業變得更有效率一點，想要靠票務系統澈底解決一票難求，這是無法處理的事情。但票務系統可以讓訂票變得更有效率，可以想辦法讓假性需求都阻隔掉，使得真正有需求的民眾能更方便的訂到車票。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：局長現在這樣講，但以前你們都是用第四代票務系統作為理由。

鹿局長潔身：它可以紓解這個事情。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：所以還是有幫助嘛！

鹿局長潔身：對，會有幫助，我們再朝運能增加上做一些努力。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：對我們來講，返鄉能夠有座位，這是我們的期盼，也是最大的希望，所以第四代票務系統能否優先運用？這是第一個問題。第二個，就算無法優先運用，你們要將實名制擴大，而不是限縮，因為你們現在有限量。

鹿局長潔身：現在我們是用專業方式，除了在地居民外，還有就是身分證 U、V 開頭的。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：我知道，但你們有限量。

鹿局長潔身：如果有需要，我們會考量運能，因為現在只要是 3、4 天以上的假期，就有分別不同的加開班次規劃。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：部長，這還是要由你在政策上做決定，春節不要用現在的方式，你們雖然對身分證 U、V 開頭或是設籍花東的人優先，但還是有限，並不是所有這些人都優先，所以一個是如何讓實名制真正落實，另外就是加班的部分。

賀陳部長旦：委員的意思應該是實名制與訂票系統結合得更好，更擴大服務，但我們也希望既然是返鄉為主，還是應該以 U、V 開頭及設籍的人優先照顧。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：當然，我講的就是這個。

賀陳部長旦：如何擴大又能嘉惠返鄉，我們會在訂票系統裡面再檢討看看如何能夠兼顧。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：你們的實名制並不是全面實名制嘛！

賀陳部長旦：我知道，但全面實名制對於返鄉的人反而沒有那麼照顧。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：因為你還是考慮到觀光客，我是說春節返鄉必須以返鄉為主。

賀陳部長旦：如果以返鄉為主，實名制的擴大就要做某種程度的調整，這上面如何權衡，我們研究看看。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：不是要研究，是現在馬上就要規劃，因為春節馬上就要到了。

賀陳部長旦：春節就是朝委員提醒的方向走。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：另外，最新的法令原住民族語言發展法在 6 月 14 日公布施行，不要以為這跟鐵路局沒有關係，這跟鐵路局、公路總局都有關係，原住民族語言發展第十六條提到，原住民族地區之政府機關（構）、學校及公營事業機構，應設置地方通行語之標示。於原住民族地區內之公共設施包括火車站等，政府各該管理機關應設置地方通行語及傳統名稱之標示。這個部分也請……

賀陳部長旦：我們再跟原民會研究如何加強這方面。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：要開始規劃了，好不好？

賀陳部長旦：好，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。我們知道軌道運輸的舒適、安全及準時是基本要件，我們的鐵路運輸在面對高鐵跟捷運的競爭之下，對於安全及舒適要件的提升跟改善是必要的，現階段臺鐵有幾項很重要的計畫，包括臺鐵整體購置及汰換車輛計畫及鐵路行車安全改善六年計畫。今天也有很多委員關心臺鐵整體購置及汰換車輛計畫從 104 年到 106 年的決算數跟執行率都偏低，這個部分等一下再請局長一併說明。其次，有關行車安全改善計畫，105 年度可用預算數是 47 億 4,000 多萬元，可是決算數只有 5 億 6,000 多萬元，執行率只有 11.9%，明顯偏低，先請局長說明，對於整體計畫的進度未如預期，未來局長就此部分有沒有比較確切的改進措施？

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。因為目前還在採購的過程中，所以發生的支用數字只是一些作業費，要等到發包出去我們才會按照合約支付預付款及廠商的製造費用，前兩年確實因為一些採購標案的延宕造成執行率非常差，目前這 4 個購案我們已經按照進度，也依照工程會改變招標方式，用最有利標的方式持續進行中。依照我們的規劃，目前已經有兩個案子送進臺銀採購部，應該在明年的第一季（3 月到 4 月）就可以陸陸續續決標，也就是明年的執行率應該會有大幅的改善，一旦決標之後我們就按照合約支付廠商的預付款，同時廠商就開始生產了。

陳委員素月：這麼大的標案，你們實際在進行招標的時候應該有遇到一些困難。

鹿局長潔身：因為這都是屬於國際標，所以在制定採購規範上就要花比較多的時間。

陳委員素月：今天局長報告時提到，有關相關基礎設施的汰舊換新、車輛汰舊換新或者是安全的改善，除了建構安全穩定可靠的運輸系統之外，也可以扶植國內的軌道產業，我想這也是我們國家經濟發展很重要的部分。可是就本席實際看你們的標案，我不曉得現階段你們執行這些重要的計畫跟標案到底能不能扶植國內相關的軌道產業。

鹿局長潔身：車輛的部分我們從前幾年的幾個標案，包括現在已經在線上使用的 700 型、800 型等車輛，臺車公司是承包商，目前來講，他的自製率達到 52%，已經從早年的 20 幾%提升到 50 幾%。現在這些購案，針對臺灣廠商有能力製作的部分，我們會儘量去負責。

陳委員素月：從你們以前成功標出去的案子或是目前正在招標的案子來看，對國內產業的扶植真的有限。

接下來要請教部長，有關在整個前瞻基礎建設裡面非常要緊的軌道技術研究暨驗證中心，部長的重點是希望能夠扶持國內相關的軌道產業，可是現階段國內有能力承做相關軌道工程的產業少之又少，因為你們的標單有一個條件是要有工程實績，可是若是沒有讓他有第一次承做的經驗，他哪來的實績？針對第一次的承做經驗你們又如何對他的能力放心？我想這應該也是你們所擔心的部分。可是沒有開始，怎麼能夠有後續的發展？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。召委上次就有指教過，後來我們確實有再做過了解與檢討，我做三點說明，第一點，我們跟經濟部的軌道產業專案小組有加強開會，並跟相關的學界研討臺灣哪幾個產業最有被當成具標準化的機會。第二點，關於資格的部分，我們也跟臺鐵或是相關的捷運軌道產業討論，他的資格不限定於國內的廠商要自己有實績，也可以是他的隊伍裡面具有實績，將來大家在分工上面做明確規劃的話，我們也會認同讓他們準備參賽，再繼續看看他們有沒有機會。第三點，我們不是完全由上而下，像臺鐵或是捷運的車輛有很多維修設施或是零件也會需要規格提升，這些東西不需要經由統一採購，而規格提升就有待我們的驗證中心來做驗證，現在驗證中心還沒有自己的廠房，我們就讓他們跟中科院或是東元電機等等的測試中心一起去進行相關測試，讓國內的零件廠商可以經由這個驗證程序爭取到國外廠商給他代理的機會。這三件事我相信都有助於我們的採購跟軌道產業的結合。

陳委員素月：目前臺鐵有很多工程後陸續在招標或是在進行當中，可是軌道技術研究暨驗證中心的成立可能還要好幾年，看起來是有落差，而且是緩不濟急的。

賀陳部長旦：所以我剛才特別跟委員說明的最後一點就是，即使這個中心還沒有蓋好自己的廠房，但是相關的專家或是在跟其他產業機構的合作上，我們希望提前用一些像中科院的設備來做驗證及測試。

陳委員素月：在這樣子的狀況之下，現階段我們要如何落實扶植國內的產業？這部分希望交通部可以針對目前的標案或者是過去的標案再研究一下有沒有那個空間，如果有廠商有能力可是沒有實際的經驗，然後在他願意自己提供測試的要件之下，你們是不是也可以接受？這是我的建議

。

賀陳部長旦：這三方面我們都會照剛才的方向進行，進一步的資料我們再提供給召委參考。

陳委員素月：另外，臺鐵局是百年老店了，所以累積的虧損也是很大的問題，要如何去填補累積的虧損？今天很多委員都有關心這部分，之前本席也有關心到。局長提到的是拓展附屬事業，包括餐旅的服務、資產的活化。今天很多委員也都有提到資產活化的部分，其實從北到南的很多車站都很有文化資產的價值，所以在今天的報告最後一頁有提到，讓車站結合都市發展、觀光休閒、金融資訊、地景地標等具備多元發展，成為都市的櫥窗及多元生活的中心。我覺得這真的是很好的一個方向，應該也是未來發展的一個正確方向，可是要怎麼去落實？這個部分可能要請鐵路局用心一點。

其實剛才劉櫂豪委員的質詢和我的想法有很多雷同之處，我先舉彰化縣的彰化站跟員林站兩個例子，彰化站有一個臺鐵宿舍群，還有扇形車庫，在 12 月 9 日彰化縣鐵路村文化再生協會號召了 10 個民間團體，在臺鐵宿舍村舉辦「講講八巷、走走八巷」的活動，活動內容包含鐵道聚落文化導覽、青少年音樂表演、小農美食手工藝市集及藝術家半線風景美展，也找來專家分享鐵道文化，這個活動從早辦到晚，當天也吸引很多人來參加；另外，12 月 24 日（昨天）在員林火車站北側的高架橋下也辦了「員林人散策市集」活動，他們也是號召了很多民間的文創團體，擺了將近 100 個攤位，昨天的活動從早辦到下午 4 點，人潮也是非常多。我舉這兩個例子是要讓你們參考，散策市集之前我也請鐵路局來協調過，他們都是屬於地方一些年輕人的文創團體自發性去 call 來的市集，可是由於租金過高，他們沒有辦法負擔長期的租金，所以有關短期租用部分剛才劉櫂豪委員也有提到，是不是可以規劃一個區域讓這種團體來辦這類的活動，包括鐵道宿舍區的部分也是一樣？

另外，在人潮的部分，有時候由上而下的規劃不一定會有人潮，讓地方的藝文團體或文創團體自己透過網路去 call，人潮反而還不少，這些人有的是從臺中或是附近的地區過來，他們可能是搭短程的火車過來，這樣也可以增加臺鐵短程的運量，所以這個應該對整體鐵路的營運都有幫助，也可以帶動地方的經濟跟文化的發展，這些提供給鐵路局參考。目前員林鐵路高架橋下的活化利用到 12 月底應該要完成了，我不知道鐵路穀倉這個部分你們怎麼規劃，在火車站北側有一個鐵路穀倉，局長知道吧？它也是算是歷史建築了，所以我在這裡也是建議，未來是不是也有可能把這個區塊規劃開放給地方的文創團體做不定期或定期的市集？

鹿局長潔身：橋下空間這一塊就像委員提示的，現在我們都是做一些多目標使用，對短租的部分，我知道針對租金的部分現在公部門有一些規定，但是我會請他們再研究，看能不能針對有半公益性質或是比較呈現地方特色的短租行為給與較優惠的價錢，這個我們會考量。至於穀倉的部分我們有出租，目前在辦收回，收回之後我們會再去做一些規劃的考量。

陳委員素月：我希望穀倉的部分也能夠活化利用。另外，局長剛才有提到公益性的部分，其實在昨天的散策市集裡就有開放三個攤位給創世基金會等公益團體擺攤，這個部分應該都可以符合你們的條件，所以這些意見再讓你們參考，希望整個發展可以更好。

賀陳部長旦：沒有問題，謝謝召委。

主席：接下來登記發言的廖委員國棟及陳賴委員素美均不在場。

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。局長，我有一張照片要呈現，主要是針對花蓮到吉安之間有許多的平交道，車流量也滿大的，雖然這張照片沒有拍到很多車子，但是尤其是在上下學期間，這張照片的路口是宜昌國小南側的外牆，學生放學要走路回家時會經過這樣的平交道，但是我們可以看到這張圖片當中，雖然前後有施做人行步道，但是到了要過鐵路的這段路卻是一個非常狹小的空間，尤其是當平交道柵欄放下來後要再升上來時，瞬間的車流量非常龐大，對於這些上下學路過的小朋友造成不是很安全的狀況。因為地方政府本身的財政有限，針對接下來要開始執行花東鐵路雙軌相關的工程，有一些類似這樣的平交道可否先行施做，用未來前瞻的經費先行改善過馬路的安全，尤其是涉及到學童安全的部分是不是優先施做？

主席（陳委員素月）：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。照顧行人及學童安全是我們應該處理的，針對委員剛才提的部分，我會請主管單位馬上去現場會勘。

蕭委員美琴：謝謝。

鹿局長潔身：如果有涉及地方公路主管機關的部分，我們也會請他們一起來看。

蕭委員美琴：希望這個部分能夠優先來考量。

另外，我們一直非常關心臺鐵人力不足的問題，我也知道你們有一些作為是希望能夠做改善，但是新的勞基法是以排班中間休息 11 小時為原則，未來在執法的過程當中，我們總是希望臺鐵的人力能夠加速增補，讓所有的員工能夠獲得充分的休息時間，目前你們除了預算的編列之外，我也知道有一個關鍵是在行政院人事行政總處整體員額配置的問題，在這兩方面你們有做什麼樣的努力，可以讓臺鐵所有的員工在接下來勞基法所規定 11 個小時以上為原則的休息時間能夠確實的落實？

鹿局長潔身：有關輪班間隔 11 小時的規定，我們目前幾個排班的種類，如果是三班制或是一般的 AB 班大概都沒有問題，間隔都會超過 12 個小時以上，惟乘務人員就是所謂的司機員跟車長，因為某些班表跨日可能會產生這個狀況，但現在我們再經過一些調整以後，車長的部分大概沒什麼問題，只有司機員的部分有少數的班表會有這樣的狀況，以我們的調查，從某一個單一事件來看，一個禮拜最多會發生一次，這個部分現在我們有在跟工會協商，一方面我們有報請增人力的計畫出去希望能夠補足這個部分，將來我們也會透過班表的調整想辦法克服。

蕭委員美琴：其實臺鐵的司機員跟許多交通事業一樣，因為司機本身的充分休息會反應在工作精神上，能不能安全地執行他的任務，所以我想人力的增補應該是非常重要也需要優先來執行的事情，也希望能夠反映在下個年度的預算以及人力結構當中，這要優先來做。至於你們執行的時程是如何也希望事後能用書面來跟我們辦公室說明。

另外，新的第四代票務系統的更新現在也積極在進行，原來是預計在明年的年中完成，上次質詢時部長有承諾是不是可以提前在過年前完成，你們目前的進度如何？是否能夠確實做到春節年前完成第四代票系統的更新？因為許多使用者、消費者對於這個的需求真的是非常強烈。

鹿局長潔身：第四代票務系統依照合約已經按照進度在進行，我們也在要求承商中華電信加速進行。另外，在春節前的部分，我們會先請中華電信優化訂票的頁面，讓民眾使用起來更方便，還有強化妨害的機制，因為我們現在發現還有一些所謂的非法訂票的假性需求在裡面，這個部分現在中華電信在處理，所以在春節訂票前我們優先改善優化及妨害的機制這兩個部分。

蕭委員美琴：妨害非常關鍵，頁面優化也很重要，但很多民眾關心的是一些實際需求的問題，例如要訂花蓮到臺北的票，中間如果宜蘭到臺北被買去了，我上車時可能會發現有很多空位，那麼花蓮到宜蘭這一段能不能在新的票務系統中呈現，至少可以讓我買到一部分的座位票？其實這個應該是民眾所優先關切的，我們也希望能夠在接下來票務系統的更新中去做處理。

鹿局長潔身：我們將來會讓座位的管理更彈性，同時讓座位的分配比較機動，因為我們現在採固定分配的方式，所以分配的座位跟市場的需求會不一致，才會產生讓民眾去做所謂的分段訂票這件事情，將來我們從座位管理面跟整個座位的調配機制會變得更彈性。

蕭委員美琴：我知道你們和中華電信有合約，合約當中也有一定的時程，雖然這個時程是在明年中，但是我在這邊還是要再次的要求儘量的加快，雖然他們有符合相關的合約進度，但是民眾的需求還是希望能夠更快落實。

鹿局長潔身：是。

蕭委員美琴：謝謝。

主席：接下來登記發言的顏委員寬恒、何委員欣純、賴委員瑞隆、鍾委員孔炤、黃委員昭順及陳委員怡潔均不在場。

今日登記質詢委員均已發言完畢。

針對本日的會議，作如下決議：「1. 報告及詢答完畢。2. 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。3. 107 年度臺灣鐵路管理局營業預算，委員提案截止收件，本週四進行處理。」

現在休息，星期四上午 9 時繼續開會

休息（13 時 24 分）

立法院第 9 屆第 4 會期交通委員會第 15 次全體委員會議紀錄

繼續開會

時　　間　中華民國 106 年 12 月 28 日（星期四）9 時 1 分至 16 時 1 分

地　　點　本院紅樓 201 會議室

主　　席　陳委員素月

主席：現在繼續開會。進行今日之議程。

討　論　事　項

一、繼續審查 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—觀光發展基金分預算。

二、審查 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算。

主席：請宣讀觀光發展基金分預算及交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算之預算數。

㈠中華民國 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—觀光發展基金分預算之預算數：

㈠業務計畫：第 4-3～4-5 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。」。

㈠業務收支：

1. 業務總收入：76 億 6,063 萬 8 千元。

2. 業務總支出：56 億 8,984 萬 6 千元。

3. 本期賸餘：19 億 7,079 萬 2 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：3 億 6,021 萬 5 千元。

㈥國庫增撥基金額：無列數。

㈡中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分有關交通部主管—交通部臺灣鐵路管理局預算數：

一、業務計畫：第 6～23 頁業務計畫。

二、營業收支：第 23～24 頁營業收支及損益之預計（詳見第 39～41 頁損益預計表及其說明、第 45～120 頁各損益科目明細表）。

(一)營業總收入：283 億 5,339 萬 7 千元。

(二)營業總支出（不含所得稅費用）：312 億 4,460 萬 4 千元。

(三)稅前淨損：28 億 9,120 萬 7 千元。

三、服務成本：詳見第 39～41 頁損益預計表及其說明、第 51～99 頁各成本科目明細表。如個別項目有修正，除註明修正意見外，另加敘「營業總支出應隨同調整」；如無個別項目修正，即敘明「隨同營業總支出審查結果調整」。

四、轉投資計畫：無列數。

五、重大之建設事業：85 億 1,440 萬 4 千元，第 8～23 頁固定資產之建設、改良、擴充與其資金來源及其投資計畫之成本與效益分析（詳見第 122～153 頁固定資產建設改良擴充相關明細表）。

六、資金運用：第 25 頁現金流量之預計（詳見第 43～44 頁現金流量預計表及說明）。

主席：現在進行討論事項 107 年度觀光發展基金非營業預算及臺灣鐵路管理局營業預算之處理，並進行協商，同時請議事人員宣讀委員提案，臨時提案一併協商及宣讀。

一、觀光發展基金部分：

審查 107 年度總預算案

觀光發展基金

（委員提案資料）

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光發展基金
歲入　　單位預算書頁次：4-11
業務計畫及用途別科目:勞務收入—其他勞務收入

本年度預算數：6,086,174 千元
建議增加數：28,770 千元

理由:
觀光發展基金之其他勞務收入是收取出境旅客之機場服務費 500 元中以 50%作為觀光發展基金收入,107 年預估人次為 24,346,174 人次,收入為 6,086,174 千元。因審查民航事業作業基金之依法分配收入 107 年度預算決議增列 30,000 千元,桃園機場公司逆推收入需增加 67,800 千元,依機場服務費佔收入比例 42%估算,機場服務費應增加 28,770 千元,爰此建議觀光發展基金之其他勞務收入(機場服務費)收入增加 28,770 千元。

提案人:

116

107
~~106~~ 年度觀光發展基金預算刪減提案　2

歲計別：歲入
計畫名稱：「業務外收入」
預算書頁次：第 4-7 頁
本年度預算：7735 萬 9 千元

案由：
觀光發展基金於 107 年度預算「業務外收入」編列 7735 萬 9 千元，惟經查觀光發展基金 106 年度「業務外收入」預算數為 7954 萬 6 千元，截至 106 年度 10 月底實際收入數為 1 億 8529 萬 8 千餘元，其中「違規罰款收入」106 年度預算數 250 萬元/截至 10 月底實收數 2130 萬 6 千餘元，「雜項收入」106 年度預算數 2280 萬/實收數 1 億 2010 萬 3 千餘元，實收數皆大幅高於原列之預算數，顯示觀光發展基金 107 年度該預算之編列過於保守。**故建議增列該預算 8000 萬元，以維政府權益。**

提案人：林俊憲

3

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：通案—勞務承攬

本年度預算數：2 億 3525 萬 5 千元

建議：凍結 1/3

觀光發展基金 107 年度編列「勞務承攬」預算 2 億 3525 萬 5 千元，預計進用 630 人，較 106 年度之預算增加 3244 萬 2 千元，增加 38 名承攬人力。惟勞務承攬屬非典型雇用，政府機關應盡量減少此種人力進用方式，又該預算數額及預計進用人力皆較 106 年度增加許多，觀光局卻未於預算書中說明原因，更應重新檢討，故提起凍結該預算三分之一，待觀光局提出人力運用狀況之說明與檢討報告橫使得動支。

提案人：

157

4

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：觀光發展基金

科目名稱： Tourism2020—臺灣永續觀光發展策略

本年度預算數：38 億 3945 萬 2 千元

建議：刪除 30%，剩餘凍結

觀光局研擬「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略(106-109 年)」相關計畫推動我國觀光多元市場及轉型，惟查該計畫雖經行政院原則同意訂定，相關計畫迄 106 年 8 月仍未經行政院核定，且觀光局自 104 年起推動「觀光大國行動方案」，計畫總需求 157.81 億元，尚未執行完畢，且其中許多子計畫相似程度甚高，逕以新計畫更替，不易釐清原計畫之執行情況。新舊計畫如何銜接？如何提升計畫執行之效益？觀光局未在預算書內說明，故建議刪除預算 30%、剩餘凍結，待觀光局檢討改進相關計畫措施並於本委員會提出專案報告後，經委員會同意，始得解凍。

提案人：

158

5

107 年度觀光發展基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」
預算書頁次：第 4-3 頁
本年度預算：38 億 3945 萬 2 千元

案由：
觀光發展基金 107 年度「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」編列 38 億 3,945 萬 2 千元 ，為促進臺灣觀光質量優化發展，辦理開拓多元市場、推動國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推展體驗觀光等重要計畫。經查，「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」係取代執行中之「觀光大國行動方案(104-107 年)」，然「觀光大國行動方案」18 項子計畫中，旅宿業品質精進計畫、旅宿業創新輔導計畫、旅宿業綠色服務計畫等多項子計畫執行率不佳，執行中逕行變更計畫，不易釐清原計畫執行成效，實有必要加強說明；且詢據觀光局於 106 年 9 月底略以，該計畫書(草案)尚於報核修正階段，尚未經行政院核定，且未提供完整計畫供審議，尚難據以瞭解重要觀光計畫之全貌，恐有違預算法第 34 條：「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查」之規定。**故建議刪減該預算 3 億 8 千萬元，並凍結 1/4，俟觀光局檢討「觀光大國行動方案(104-107 年)」多項子計畫執行率不佳原因，並針對「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」計畫之具體內容提出說明報告，於三個月內一併提送立法院交通委員會，經同意後始得動支。**

提案人：林俊憲

6

107 年度中央政府總預算案
交通委員會提案表

單位名稱：交通部觀光局－觀光發展基金
單位預算書頁次：4-3
預算科目別：「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」營運計畫

【V】歲出　　【　】歲入
【V】凍結：100%　　【　】刪除：

預算數：38 億 3,945 萬 2 千元
建議：全數凍結

案由：
交通部觀光局觀光發展基金項下編列 38 億 3,945 萬 2 千元，推動業務計畫項下「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」營運計畫，欲透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」等 5 大策略達成觀光產業優化轉型、開發在地旅遊亮點、引導智慧觀光加值應用、推廣綠色運輸及關懷旅遊等目的。
惟查本計畫目前尚未通過行政院院會核定，故觀光局逕行編列預算明顯不符合《預算法》34 條之精神，預算編列有欠妥適；又該局為何逕以未核定之前開計畫取代尚在執行中「觀光大國行動方案（104-107 年）」，而就其計畫目的與執行必要性以及預期效益，均未有詳細之說明與分析。爰此，全數凍結該項計畫編列之經費，待本計畫送交行政院院會審議通過，並提交完整之計畫內容向立法院交通委員會進行專案報告後，始得動支。

提案人：

12

7

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略
本年度預算數：38 億 3,945 萬 2 千元
建議凍結數：二分之一

案由：

觀光發展基金 107 年度預算於「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」項下編列 38 億 3,945 萬 2 千元，以促進臺灣觀光質量優化發展，辦理開拓多元市場、推動國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推展體驗觀光等重要計畫。

經查，觀光局於 104-106 年度所辦理之觀光大國行動方案，年年編列鉅額預算辦理各項獎助、補助、捐助方案，惟成效不佳、眾多子計畫執行率低落，甚至 106 年度預算編列觀光大國行動方案經費 42 億 6500 萬元，至今年 10 月底僅執行 10 億 2277 萬 8 千元，執行率僅 24%，執行率有待質疑，更有許多補助費用不當引發社會大眾質疑，然 107 年度 Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略未經行政院核定即編列預算，顯有失當。

爰此，建議凍結本筆預算二分之一，俟該計畫經行政院核定後，將相關辦理情形與 104-106 年度觀光大國行動方案預算執行成效於本會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月　李昆忠　鍾佳濱　王定宇
黃國書　周春米　鄭寶清

140

8

預算提案

案由：「Tourism 2020-台灣永續觀光發展策略」僅在去年 12 月於行政院院會進行專案報告，尚未獲得行政院核准。觀光局逕自於 107 年度觀光發展基金中，針對該計畫編列預算，顯有違反預算法之虞。爰此，針對 107 年度觀光發展基金中，有關「Tourism 2020-台灣永續觀光發展策略」編列預算數 38 億 3,945 萬 2 千元凍結 2 分之 1，待行政院會核准該項計畫之後始得動支。

提案人：

9

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：觀光發展基金（歲出）

頁碼：

案由：107 年度觀光發展基金項下編列「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」38 億 3945 萬 2 千元（如包含觀光局公務預算「國家風景建設計畫」28 佾 7237 萬 7 千元，則達 67 億 1182 萬 9 千元），係取代過去「觀光大國行動方案（104-107 年）」，辦理促進台灣觀光質量優化發展，辦理「開拓多元市場」、「推動國民旅遊」、「輔導產業轉型」、「發展智慧觀光」及「推展體驗觀光」等五項重要計畫、16 項子計畫。惟經查，「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」所辦理五項重要計畫、16 項子計畫，多為「觀光大國行動方案（104-107 年）」的調整，難以了解「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」與過去計畫的異同以及所要達到的效益。爰建議「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」38 億 3945 萬 2 千元凍結四分之一，俟觀光局就「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」的內容及所要達到效益，及「觀光大國行動方案（104-107 年）」執行結果，向交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

161

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案 10

單位：觀光發展基金

科目：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略

案由：觀光發展基金 107 年度有關「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」編列預算 38 億 3,945 萬 2 千元，該項計劃為 107 年度新興計劃，然而該計劃尚未經行政院核定，計畫未經核定就編列預算，顯欠覈實，爰此，應予凍結 1/4，待行政院核定後，向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：

106 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

11

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金
單位預算書頁次：P4-26
案由：
107 年度交通部觀光局觀光發展基金「勞務成本」項下「捐助、補助與獎助」原編列 1,901,891 千元，爰建議減列 300,000 千元，其餘凍結十分之一。俟交通部觀光局於向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
說明：

1. 經查現行之「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」計畫部分與明年尚未完結之「觀光大國行動方案」多有重疊之處，為避免預算重複配置造成浪費，爰建議減列並凍結部分預算，俟交通部觀光局於向立法院交通委員會針對提出之書面報告後，始得動支。
2. 有關台灣好玩卡部分，經查過去之執行率低落，且民間亦有國內卡片過多且資源錯置之質疑，爰建議相關預算全數刪除。
3. 關於國際市場開拓計畫部分，依預算書所示，其經費全數用於中國相關之推廣，似與編列名目不符，爰建議部分減列。
4. 關於旅行業品牌化與旅宿業品質化部分，考量未來國內主流觀光客群將朝向自由行與散客為主，為避免現觀光局「團客至上」之輔導思維將資源錯置，爰建議凍結部分預算，交通部觀光局於向立法院交通委員會針對提出之書面報告後，始得動支。
5. 有關補助觀光業界參加美食節活動部分，考量美食節活動在觀光宣傳之效益實際上效益有限，為避免資源錯置，爰建議相關預算全數刪除。
6. 鑒於現行有關獎勵接待國外學生修學旅行補助部分，得益單位僅為私校，並無實質促進觀光效益，為避免資源錯置，爰建議相關預算全數刪除。
7. 有關「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」選送觀光產業專業人才赴國外受訓部分，考量商總舉辦之相關之課程內容並無實質提升國內觀光產業之效益，且適用業別仍停留在傳統以團客與旅宿為主之設計，顯未能與現行之旅遊型態接軌，為避免資源錯置，爰建議相關預算全數刪除。
8. 另有關補助包機包船遊輪等部分，更凸顯觀光局長期以來只重人數不重品質之問題，為避免相關資源無法實質嘉惠遊客，反而成為旅行社囊中物，爰建議相關預算全數刪除。

提案人：黃國書

145

107 年度中央政府總預算案委員提案表

12

單位：觀光發展基金　　預算書頁次：4-26

科目或業務計畫名稱：捐助、補助與獎助

預算數：1,901,891 千元

建議：減列 1 億元、凍結十分之一

案由：

107 年觀光發展基金「勞務成本」項下編列捐助、補助與獎助費用 1,901,891 千元，其中除「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」計畫取代原本「觀光大國行動方案」，尚包含捐助個人、民間團體、私校與外國人。經查，相關補助計畫多數與往年重疊，換湯不換藥。例如分別補助地方政府及民間團體配合台灣自行車節辦理自行車旅遊相關活動分別編列 600 萬元、1000 萬元，另業務宣導費亦編列 26535 千元。然而公路總局 107 年度亦編列 1024 萬元以委辦費名義委託觀光局辦理自行車活動推廣，相關預算編列恐有重疊之虞。再者，獎補助項目連年相同，但是對於獎補助之必要性與成效檢討闕如，建議減列 1 億元，凍結十分之一，向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

14

13

107 年度中央政府總預算案(公務預算部分)提案表

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金

【 】歲入　【∨】歲出　預算書頁次：p4-28

科目名稱：會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-捐助、補助與獎勵

本年度預算數：19 億 189 萬 1 千

建議【∨】刪減：9000 萬【】凍結數：【 】主決議：

凍結理由：交通部觀光局觀光發展基金 107 年度於會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費 - 捐助、補助與獎勵費下編列：5、對國外之捐助的內容為「Tourism 2020 台灣永續觀光法展策略」國際市場開拓計畫：補助外國之包機、包船、郵輪、獎勵旅遊，惟因過去以本專案吸引外國觀光客來台之成效不彰，因此，不應再以「補助」方式，而應以提升國內觀光軟、硬體品質與實力為宜。

爰此，刪除該筆預算九千萬元以節省國庫開支。

提案人：趙正宇

165

14

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：觀光發展基金（歲出）

頁碼：P4-26

案由：107 年度觀光發展基金編列「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」有關「旅宿業品質化」共 1 億 3200 萬元，辦理「旅宿業品質化」補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝獎金、民眾檢舉獎金等相關經費 4000 萬元、輔導 3 星級以下旅館首次加入國內外連鎖品牌等業務 5500 萬元、輔導旅館參加星級評鑑等 1100 萬元、委託辦理星級評鑑等 1200 萬元、台灣旅宿網擴充、管理等 400 萬元。惟經查，查緝不合法旅宿本為政府之權責，而補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝獎金、民眾檢舉獎金等相關經費是於 106 年度開始編列。其中，107 年度 4000 萬元占「旅宿業品質化」經費的 30.30%，但國內不合法旅館由 104 年 10 月的 410 家增長至 106 年 10 月的 572 家，不合法民宿由 104 年 10 月的 398 家增長至 106 年 10 月的 589 家，顯見本項檢舉獎金並無實效。爰建議「旅宿業品質化」補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝獎金、民眾檢舉獎金等相關經費 4000 萬元減列 2000 萬元。

提案人：

162

15

預算提案

案由：觀光局雖然每年編列預算補助地方政府辦理取締非法旅宿，然而非法旅宿仍有持續成長趨勢，顯見一味取締非法旅宿的作法未見成效，觀光局理應從其他層面著手去輔導非法旅宿轉型或是提出因地制宜的旅宿成立標準。爰此，針對 107 年觀光發展基金「補助政府機關」之「旅宿業品質化」：補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝績效獎金、民眾檢舉獎金 40,000 千元，提案凍結 5 分之 1，待觀光局針對輔導與嚴懲非法旅宿提出專案報告後，始得動支。

提案人：

107 年度中央政府總預算案　16

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-補助地方政府-旅宿業品質化

本年度預算數：4000 萬元

建議刪除數：凍結五分之一

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」補助經費共 11 億 3680 萬元，其中補助地方政府辦理旅宿業品質化經費 4000 萬元，辦理補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝績效獎金及民眾檢舉獎金。

惟我國近年來一般旅館及民宿家數及房間數逐年增加，一般旅館及民宿家數至 106 年 8 月底分別增加至 3,811 家及 8,173 家，房間數則分別增加至 16 萬餘間及 3 萬餘間，其中未合法旅館及民宿分別有 572 家及 589 家，房間數則分別增加至 1 萬餘間及 0.3 萬間，非法家數及房間數尚有不斷增加之趨勢，然相關查緝取締經費竟刻意減少，顯有對非法旅宿業者有刻意放水之嫌。

爰此，本筆預算建議凍結五分之一，俟交通部觀光局兩個月內向交通委員會提出非法旅宿稽查之檢討報告及改善方案，並於交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆澤 饒代表 [illegible] 鄭寶清 [illegible] 黃國書 周春米 鍾孔炤 [illegible] 138

17

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：通案-I-center 旅服創新(p.4-32)

案由：觀光發展基金 107 年度有關「I-center 旅服創新」，相關預算共編列 3,100 萬元，其主要用途為補助辦理 I-center 旅服創新等項目，然而依據觀光局之資料指出，106 年度至 10 月底，相關預算執行率僅 8.7%，相關預算顯然過度寬列，爰此，107 年度有關「I-center 旅服創新」相關預算，應予刪減 2,000 萬元。

提案人：

168

18

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-補助地方政府- I-center 旅服創新

本年度預算數：1300 萬元

建議刪除數：刪除 1000 萬元，其餘凍結五分之一

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」補助地方政府經費共 11 億 3680 萬元，其中補助地方政府辦理 I-center 旅遊服務創新、旅遊服務網絡資訊入口平臺、彙編電子導覽地圖及擴充借問站旅遊服務據點等預算 1300 萬元，然查 106 年度此計畫總預算 3100 萬元，截至 10 月底預算執行數僅 165 萬 6 千元，執行率僅 5.34%，顯見其執行效率不彰。爰此，本筆預算建議刪除 1000 萬元，其餘凍結五分之一，俟交通部觀光局向交通委員會提出書面報告後始得動支。

提案人：陳素月 李昆 [illegible] 鍾佳濱 [illegible]

[illegible] [illegible] 鄭寶清

[illegible] [illegible]

137

19

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用--印刷裝訂與廣告費

頁數：4-33

提案：

辦理 I-Center 旅遊服務功能提升、走動式旅遊服務及宣傳推廣等相關經費 1800 萬元。但現今已為網路時代，遊客查詢旅遊服務均非依賴官方資訊，而係各式各樣之 app 或個人網頁資訊，此項計畫實為浪費預算，爰予以刪除 1800 萬元！

提案人：

193

20

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：通案-台灣好玩卡推廣計劃

案由：觀光發展基金 107 年度有關「台灣好玩卡推廣計劃」，預算共編列 4,980 萬元，該項預算較 106 年度編列之 3,300 萬元增加 1,680 萬元，增加幅度高達 50%，然而台灣好玩卡知名度低，資訊不清，且各卡間無法整合通用，使用不便利，相關預算實無增加必要，爰此，107 年度『台灣好玩卡推廣計劃』預算應比照 106 年度之預算規模編列，應刪減 1680 萬元，另凍結 1/5，待就台灣好玩卡之推廣提出改善報告後，始得動支。

提案人：

172

21

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略-台灣好玩卡推廣計畫

本年度預算數：4880 萬元

建議刪除數：刪除 4000 萬元，其餘凍結五分之一

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」補助地方政府經費共 11 億 3680 萬元，其中補助地方政府辦理台灣好玩卡推廣計畫經費 4380 萬元，較 106 年預算 2800 萬元增加 1580 萬元;並於行銷及業務費用編列 600 萬元辦理臺灣好玩卡整體建置規劃執行，然查 106 年該計畫總經費編列 3300 萬元，截至 106 年 10 月底預算執行數 74 萬 3 千元，執行率僅 2.25%，顯有浮編預算之嫌。今年竟又再度增加臺灣好玩卡推廣計畫經費，不僅辦理成效低落，國外旅客使用率亦低，107 年增加之預算中，經與觀光局確認，其中針對該產品產出及販售激勵獎金編列 2400 萬元，該產品現已辦理情形不佳，成效已未檢討，又刻意推廣，對我國觀光提升毫無成效。

為避免公帑之浪費，爰此，本筆預算建議刪除 4000 萬，其餘凍結五分之一，俟交通部觀光局兩個月內向交通委員會提出執行率低落檢討報告及改善方案後始得動支。

提案人：陳素月 李昆泰 鍾佳濱 [illegible] 黃國書 [illegible] 鄭寶清 [illegible]

136

單位：觀光發展基金　22

項目：勞務成本-捐助、補助與獎助

頁數：4-26

提案：

有關台灣好玩卡推廣計畫，補助地方政府辦理台灣好玩卡規劃、推廣相關經費 4380 萬元，其推廣多年，但對於提昇觀光並無具體幫助，爰刪除本項預算 4380 萬元。

提案人：

196

23

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：觀光發展基金（歲出）

頁碼：P4-7、4-26

案由：107 年度觀光發展基金「業務成本與費用-勞務成本--其他勞務成本--會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」項下編列「台灣好玩卡推廣計畫」4380 萬元，辦理補助地方政府辦理台灣好玩卡規劃、推廣。惟經查，「台灣好玩卡推廣計畫」107 年度所編列經費 4380 萬元，較 106 年度 2800 萬元增加 1580 萬元，但知名度仍相當低，幾乎無人知道「臺灣好玩卡」這個產品；且「台灣好玩卡」是由各縣市政府整合地方資源，推薦在地特色景點，並提供「限時限地」交通和景點專屬優惠的電子票卡，中央政府只有補助推廣，未能有整體的規劃與輔導。爰建議「台灣好玩卡推廣計畫」4380 萬元凍結五分之一，俟觀光局提出檢討報告並經交通委員會同意後始得動支。

提案人：

163

24

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用--印刷裝訂與廣告費

頁數：4-33

提案：

台灣好玩卡推廣計畫，其除補助地方政府外，又另辦理執行、宣傳推廣、查核等 600 萬元，但台灣好玩卡實施成效不彰，實無繼續辦理之必要，爰予以刪除 600 萬元。

提案人：

180

25

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略-台灣好行服務升級計畫

本年度預算數：1 億 8400 萬元

建議凍結數：二分之一

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」補助地方政府經費共 11 億 3680 萬元，其中補助地方政府辦理觀光景點聯外交通接駁、導引服務、旅遊資訊服務整合及宣傳推廣等經費 8000 萬元;並捐助國內團體經費中辦理觀光景點聯外交通接駁、導引服務、旅遊資訊服務整合及宣傳推廣等編列經費 7500 萬元；以及行銷與業務費用編列 2900 萬元辦理臺灣好行服務升級,旅遊景點及活動接駁、整體行銷宣傳、管理稽查、旅遊套票規劃等，合計 1 億 8400 萬元，與去年編列費用相同。

然查該計畫 106 年總經費編列 1 億 8400 萬元，截至 106 年 10 月底僅執行 4272 萬元,執行率低於 24%。爰此,本筆預算建議凍結二分之一，俟交通部觀光局兩個月內向交通委員會提出執行率低落檢討報告及改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 林昶佐 徐欣瑩 丁守中 蔡易餘 吳思瑤 邱議瑩 蔡適應 鄭寶清 楊瓊瓔 135

16

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：通案-台灣永續觀光年計劃

案由：觀光發展基金 107 年度有關「台灣永續觀光年計劃」，預算共編列 3,450 萬元，其預算用於補助地方政府配合辦理海灣旅遊年，但於勞務成本說明為 6 縣 10 島，行銷業務費用說明為 5 縣 8 島，說明不一致，且台灣四面環海，除南投縣外，皆有臨海，辦理活動之目的與內容應更加清楚，爰此，107 年度有關「台灣永續觀光年計劃」之預算，應予凍結 1/4，待就海灣旅遊年辦理之詳細計劃辦法進行說明後，始得動支。

提案人：

193

27

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略-台灣永續觀光年計畫

本年度預算數：2000 萬元

建議凍結數：全數刪除

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」補助地方政府經費共 11 億 3680 萬元，其中補助地方政府辦理海灣旅遊年(六縣十島)相關活動編列 2000 萬元，惟本筆費用於行銷及業務費用亦編列 1450 萬元辦理補助海灣旅遊年，補助對象卻為我國五縣八島，顯為 Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略未核定導致業務單位根本不熟悉相關辦理內容，且我國四面環海，卻將補助對象予以限縮特定縣市，顯有不當。爰此，本筆預算建議全數刪除。

提案人：陳素月 李昆儒 張代理 黃國書 林俊憲 楊博文 鄭金玲 邱志偉 周春米 鍾玉榮

134

28

單位：觀光發展基金

項目：勞務成本-捐助、補助與獎助

頁數：4-27

提案：

補助地方政府辦理海洋美食展相關經費 1000 萬元，但台灣自詡為海洋國家，卻被譏為無海洋文化僅有海鮮文化。觀光局卻又編列經費補助此類計畫，亦與本院曾做決議不符，爰予以刪除本項預算 1000 萬元！

提案人：

195

29

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-捐助國內團體-國際市場開拓計畫

本年度預算數：3600 萬元

建議凍結數：全數刪除

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中補助臺旅會辦理駐陸辦公室營運及台灣旅遊業公協會參加大陸地區旅展之經費 3600 萬元。

經查，觀光局於大陸地區透過臺旅會去大陸各省份進行觀光宣傳，但效果儼然不彰，大陸地區來台旅客自 104 年 1-9 月有 311 萬餘人、105 年 1-9 月 287 萬餘人、今年 1-9 月最新的數字是 197 萬餘人，顯見今年大陸赴台旅客人數已大量銳減，補助臺旅會辦理兩岸觀光交流成效低落，且未來是否能赴陸辦理旅展亦無法預期。爰此，本筆預算建議全數刪除。

提案人：陳素月 李昆泰 張廖萬堅 許淑惠 黃國書 周春米 133 林俊憲 鄭寶清

30

107 年度觀光發展基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「捐助、補助與獎勵－國際市場開拓計畫」
預算書頁次：第 4-27 頁
本年度預算：4100 萬元

案由：
觀光發展基金 107 年度「捐助、補助與獎勵」科目下編列「國際市場開拓計畫」4100 萬元，其中有 3600 萬用於補助臺旅會駐陸辦公室營運及臺灣旅遊業公協會參加大陸地區旅展。然據交通部觀光局統計，106 年度上半年(1～7 月)中國旅客來臺 150.2 萬人次，負成長 37.7%，相較於日本、港澳、韓國旅客來台人數持續正成長，兩岸關係震盪，在未知明確成效下，該筆經費分配是否合理，顯需重新斟酌。**故建議刪減該預算 1000 萬元，並凍結 1/5，俟交通部觀光局針對補助臺旅會駐陸辦公室營運及臺灣旅遊業公協會參加大陸地區旅展之效益評估提出說明報告，並經立法院交通委員會同意後，始得動支。**

提案人：林俊憲 代陳歐珀 鄭寶清 鄭正鈐 周春米 陳素月 王惠美

31

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-捐助國內團體-旅行業品牌化

本年度預算數：900 萬元

建議凍結數：全數刪除

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中補助旅行業品牌化之經費編列 900 萬元。

經查，觀光局已辦理補助旅行業品牌化相關計畫超過四年，惟觀光局卻未要求旅行業者提供相關回饋機制，變相將其提升品質之費用轉嫁予全民。爰此，本筆預算建議全數刪除。

提案人：陳素月

132

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案 32

單位：觀光發展基金

科目：勞務成本-捐助、補助與獎助-旅行業品牌化(p.4-27)

案由：觀光發展基金 107 年度「勞務成本-捐助、補助與獎助」，項下『旅行業品牌化』預算編列 900 萬元，其用途為補助旅行業包裝無障礙及銀髮族旅遊產品，過去(104-105 年)觀光局辦理無障礙及銀髮族旅遊推廣計畫其執行目標為輔導建構無障礙旅宿環境，然而相關預算執行率僅有 10.62%，顯示無障礙旅宿環境仍未建置完全，相關產品能夠順利推動仍有疑問，爰此，107 年度『旅行業品牌化』預算，應予全數凍結，待就無障礙及銀髮族旅遊改善狀況，及無障礙旅宿環境建置狀況，至交通委員會進行專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

175

33

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-捐助國內團體-旅宿業品質化

本年度預算數：5500 萬元

建議刪除數：5400 萬元，並凍結剩餘全部預算

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中補助旅宿業品質化編列 5500 萬元。

經查，觀光局於 104-106 年辦理補助提升旅宿業品質精進計畫，與本計畫內容大致雷同，至 105 年底執行率僅 35%，本次新增之獎勵旅宿業取得專業認證相關經費編列 300 萬元，106 年度預算數一千萬元，但今年至 10 月底僅執行 17 萬 7 千元，執行率僅 1.77%，執行狀況慘不忍睹，卻又刻意逐年編列，觀光局嚴重失職。且從未要求旅宿業者提供相關回饋我國民眾之機制，反而變相將其提升品質之費用轉嫁予全民，旅宿業房間價格年年提升，影響國內旅遊價格甚鉅。

爰此，本筆預算建議刪除 5400 萬元，並凍結剩餘預算，俟交通部觀光局兩個月內針對本計畫執行率低落檢討報告及改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李彥秀 鄭寶清 林俊憲 黃國書 鄭金玲 邱鎮軍 周春米 131 陳超明 劉建國

34

單位：觀光發展基金

項目：勞務成本-捐助、補助與獎助

頁數：4-27

提案：

有關旅宿業品質化捐助 5500 萬元，但不論輔導 3 星級以下旅館首次加入國內外連鎖品牌或創新本土品牌、產業升級優惠貸款利息、取得專業認證等等，其均以實施多年，但成效不僅不彰，國內住宿價格反而飛漲，故除獎勵旅宿業引入在地文創等品質相關經費外，其餘全部予以刪除，計核刪 4500 萬元。

提案人：

194

預算提案

35

案由：觀光發展基金中，有關觀光大國行動方案（104-107）子計畫項目「旅宿業品質精進計畫」執行率僅有 35.41%，且上述計畫除了讓國內外連鎖品牌業者提高市佔率之外，並未見我國旅宿業品質有任何提升效果。爰此，針對 107 年觀光發展基金項下「旅宿業品質化」之「輔導 3 星級以下旅館首次加入國內外連鎖品牌或創新本土品牌等相關經費 10,000 千元（P.4-27）提案刪除 2 分之 1。

提案人：

36

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略-觀光遊樂業優質化

本年度預算數：1 億 600 萬元

建議凍結數：刪除 1 億元，並凍結二分之一預算

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中補助觀光遊樂業化編列 1 億元，並於行銷及業務費用編列 600 萬元辦理輔導業者與相關通路進行合作及加強宣傳。

經查，觀光局於 104-107 年辦理觀光大國行動方案計畫，針對觀光旅業者至 105 年度底已提供 2 億餘元補助，今年至 10 月底亦提供 5000 萬元之補助，甚至前年觀光局更補助國人住宿遊園精采行實施計畫，卻從未要求觀光旅遊業者提供相關回饋我國民眾之機制，變相將其提升品質之費用轉嫁予全民。且前年八仙塵爆後，觀光局對傷患不聞不問，更未對國內觀光遊樂業進行全面性檢視，顯見觀光局嚴重失職。爰建議刪除本筆預算 1 億元，其餘凍結二分之一，俟交通部觀光局兩個月內針對本計畫執行率低落檢討報告及改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 郭正亮 陳學聖 段宜康 林俊憲 黃國書 周春米 鍾孔炤 130

37

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：勞務成本-捐助、補助與獎助-觀光遊樂業優質化

案由：觀光發展基金 107 年度「勞務成本-捐助、補助與獎助」，項下『觀光遊樂業優質化』預算編列 1 億元，其用途為補助觀光遊樂業者辦理無障礙旅遊設施改善、公共運輸接駁服務、提升旅遊安全措施及人力品質提升等，然而觀光遊樂業為盈利事業，除公共運輸接駁服務提供補助較為有理，其他有關無障礙設施、安全措施、人力品質，皆屬觀光遊樂業者之本業，實無提供相關補助之理，爰此，107 年度『觀光遊樂業優質化』預算，應予刪減 5,000 萬，另凍結 5,000 萬，待觀光局就歷年觀光遊樂業優質化之改善狀況、具體成效提出報告後，始得動支。

提案人：

104

38

單位：觀光發展基金

項目：勞務成本-捐助、補助與獎助

頁數：4-27

提案：

有關補助觀光遊樂業辦優質化，其中辦理無障礙旅遊設施改善、公共運輸接駁服務，尚可謂係配合政府政策施行。但有關旅遊安全措施及人力品質提昇，其為業者本身應投入成本，並無補助之道理，爰予以刪除本項預算之半數 5000 萬元。

提案人：

188

39

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略-台灣觀巴服務維新計畫
本年度預算數：1600 萬元
建議刪除數：刪除 1000 萬元，其餘預算全數凍結

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中捐助業者及國內團體辦理台灣觀巴服務品質提升及行銷費用等經費 800 萬元；並於行銷及業務費用編列 800 萬元辦理臺灣觀巴服務之管理、維護、查核、行銷推廣作業等。然查該計畫 106 年總經費編列 1800 萬元，截至 106 年 10 月底僅執行 84 萬餘元，執行率低於 4.69%，顯見該本費用預算執行能力有限。

爰此，建議刪除本筆預算 1000 萬元，並全數凍結本筆預算，俟交通部觀光局兩個月內針對本計畫執行率低落檢討報告及改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆忠 鄭寶清 陳超明
鍾代表 林岱樺 黃國書 委員
周春米

40

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：通案-Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略-無障礙及銀髮族旅遊計畫
本年度預算數：2850 萬元
建議刪除數：2500 萬元，其餘預算全數凍結

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中輔導旅宿業改善及建構無障礙環境設施相關經費 2500 萬元，然查該計畫自 104-105 年間共編列 9700 萬元，至 105 年底僅執行 1030 萬 5 千元，執行率低到只剩 10%。甚至 106 年度本計畫總經費編列 3850 萬元，然截至 106 年 10 月底僅執行 580 萬餘元，執行率也只有 15%。

爰此，建議刪除本筆預算 2000 萬元，其餘預算全數凍結，俟交通部觀光局兩個月內針對本計畫執行率低落檢討報告及改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月　鄭寶清　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]

41

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-捐助國內團體-補助旅宿業公協會相關機構團體辦理提升旅宿業服務品質、教育訓練及配合觀光產業推動等相關經費

本年度預算數：1000 萬元

建議刪除數：全數刪除

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」捐助國內團體經費共 5 億 2482 萬 1 千元，其中補助旅宿業公協會相關機構團體辦理提升旅宿業服務品質、教育訓練及配合觀光產業推動等相關經費 1000 萬元，然查該筆經費竟用於辦理各類旅宿業公會出國考察，各公會獲得 10 萬元至 27 萬元不等之補助，然旅宿業公會成員皆為各旅館等業者，業者自行組團出國考察何需費用補助？爰此，本筆費用建議全數刪除。

提案人：陳素月 李昆哲 鍾佳濱 孫大千 林俊憲 江啓臣 王育敏 黃國書 周春米 鄭寶清 羅明才

107

42

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱：勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費-對外國之捐助

本年度預算數：9000 萬元

建議刪除數：全數刪除

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於勞務成本項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」對外國之捐助共 9000 萬元，辦理補助外國之包機、包船、郵輪、獎勵旅遊。惟觀光局針對他國旅客來臺過度提供經費補助，致使我國觀光形象受挫，且探究他國觀光政策，亦少有提供我國民眾補助旅遊費用，應研擬將相關費用回歸建設各地觀光景點，爰此，本筆費用建議全數刪除。

提案人：陳素月 林岱樺 徐欣瑩 莊瑞雄 王育敏 黃國書 翁重鈞 林麗蟬 周春米 鄭寶清

126

43

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部觀光局觀光發展基金
科目名稱：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費 P4-31
本年度預算數：24 億 637 萬元
建議：刪減 10%

107 年度交通部觀光局觀光發展基金中「行銷及業務費用」下，編列印刷裝訂與廣告費，24 億 637 萬元。經查，同項費用於 106 年僅編列 22 億 9515 萬 9 千元，107 年增加 1 億 1121 萬 1 千元。
經查，107 年度細項中除「觀光大國行動方案」改為「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」之外，相關細項幾乎全數相同，完全並未說明增列超過 1 億元之原因，也並未寫明辦理原因、目的、預期成效，以及相關期程。且各項觀光推廣計畫下，也都有自行編列業務推廣費、行銷宣傳費等，疑有重複編列。
同時，政府為響應節能減碳，應逐年減少印刷紙類文書品與相關製作物之經費，而非逐年增加。因此，為避免政府資源浪費，撙節開銷，因此，建議刪除 10%。

提案人：鄭貴河　饒慶鈴　江啓臣　林俊憲　李昆泰　黃國書　周春米　陳素月

156

44

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費

頁數：4-31

提案：

辦理「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」-國際市場開拓計畫，編列製作推廣國際業務文宣品 2000 萬元。但現今潮流，再以文宣品宣傳實無效果，亦被當做垃圾處理，爰予以刪除本項經費 2000 萬元。

提案人：

189

107 年度中央政府總預算案委員提案表

45

單位：觀光發展基金　　預算書頁次：4-32

科目或業務計畫名稱：業務宣導費

預算數：1,482,117 千元

建議：減列 1 億元、凍結 1 億元。

案由：

107 年觀光發展基金「行銷及業務費用」項下編列業務宣導費 1482117 千元。經查，本基金用於國際行銷費用龐大，廣告費部分編列國際市場開拓計畫 850552 千元，業務宣導費項下亦編列國際市場開拓計畫 890,000 千元及辦理國際宣傳相關經費 57,459 千元，相關經費龐大，但欠缺細項，恐有重複編列之虞。再者，主要客源市場部分，中國市場編列廣費 2000 萬元、宣導費 4000 萬元，然而中客來台人數銳減係出於政治因素，相關廣告、宣導費用完全無法發揮效果，實無浪費之必要。建議減列 1 億元，凍結 1 億元，就相關推動計畫細目及以往執行成效檢討向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

16

107 年度中央政府總預算案　46

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-廣告費
本年度預算數：8 億 5055 萬 2 千元
建議刪除數：1 億元 2 千萬元

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於行銷及業務費用項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」主要客源市場媒體開拓計畫編列 8 億 5055 萬 2 千元，其中針對其他新興市場與 106 年度相比，增加廣告採購費用 1 億元，於大陸市場廣告採購亦編列 2000 萬元。

經觀光局說明 107 年預算較 106 年增加 100,000 千元，係配合泰國、汶萊及菲律賓試辦免簽政策，以及觀光局將增設曼谷據點，新增柬埔寨、緬甸及寮國等市場之行銷宣傳。惟觀光局本應於 106 年度增設曼谷據點未果，係受對岸影響甚鉅，今年是否得以成立亦未可知，大陸市場行銷亦未必能順利執行。爰此，建議本筆費用刪除 1 億 2 千萬元。

提案人：陳素月　李昆水　鍾代表　[illegible]
[illegible]　黃國書　周春米　[illegible]
鄭寶清　[illegible]
1/4

47

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-廣告費
本年度預算數：8 億 5055 萬 2 千元
建議刪除數：1 億元

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於行銷及業務費用項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」主要客源市場媒體開拓計畫編列 8 億 5055 萬 2 千元，其中針對其他新興市場與 106 年度相比，增加廣告採購費用 1 億元。

經觀光局說明107年預算較106年增加100,000千元，係配合泰國、汶萊及菲律賓試辦免簽政策，以及觀光局將增設曼谷據點，新增柬埔寨、緬甸及寮國等市場之行銷宣傳。惟觀光局本應於106年度增設曼谷據點未果，係受對岸影響甚鉅，今年是否得以成立亦未可知。爰此，建議本筆費用刪除1億元。

提案人：陳素月 [illegible] 張廖萬堅 [illegible]
[illegible] 黃國書 [illegible]
鄭寶清 [illegible]

48

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：觀光發展基金（歲出）

頁碼：P4-7、4-32

案由：107 年度觀光發展基金「業務成本與費用--行銷及業務費用--業務費用--服務費用--印刷裝訂與廣告費」項下編列「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」--國家市場開拓計畫 8 億 5055 萬 2 千元，辦理主要客源市場媒體採購 7 億 2000 萬元、全球宣傳媒體廣告採購計畫 1 億 3055 萬 2 千元，以為將台灣觀光產品向國際推展及提高台灣的國際視野。惟經查，政府推動新南向政策，但觀光發展基金進行主要客源市場及全球宣傳媒體的採購，仍以日、韓為大宗，對於東南亞及泰印菲等國之經費卻停滯不前；此外，觀光發展基金於 104 年編列其他新興市場之媒體採購經費，由 104 年的 6000 萬，成長至 107 年的 2 億 3000 萬元（如下表），卻未說明何謂「其他新興市場」及其預期效益。爰建議「Tourism2020 台灣永續觀光發展策略」--國家市場開拓計畫 8 億 5055 萬 2 千元凍結四分之一，俟觀光局就宣傳媒體採購策略、執行情形與效益，向交通委員會報告並經同意後始得動支。

單位：億元

	日本	韓國	東南亞	泰印菲	歐美	中國	其他	全球
102	1.7	0.5	1	-	1	0.3	-	2.5
103	1.7	0.6	1.5	-	0.7	0.3	-	2
104	1.7	0.6	0.5	0.4	0.7	0.3	0.6	1.7
105	2.2	1	0.5	0.4	0.7	0.2	1.3	1.7
106	2.1	1	0.5	0.4	0.7	0.2	1.3	1.55
107	2.1	1	0.5	0.4	0.7	0.2	2.3	1.30552

資源來源：整理自各年度預算書。

提案人：

49

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：觀光發展基金

款_項_目：　　預算書頁次： P 4-32

工作計畫： 行銷及業務費用

分支計畫：

科目：　　本年度預算數：7 億 2000 萬元

主旨：觀光發展基金 107 年度於「Tourism 2020--臺灣永續觀光發展策略-國際市場開拓計畫」項下「主要客源市場媒體廣告採購」編列 7 億 2000 萬元。從其所列內容來看，日本市場高達 2 億 1000 萬元，歐美市場僅 7000 萬元，其他新興市場編列 2 億 3000 萬元。然日本因鄰近我國，藉由地利之便，目前來台觀光數每年皆位居前三名，實無須編列過多預算再加以行銷；為提振我國觀光，應將有限資源拓展在其他市場，像歐美高端團就值得加以重視行銷，另中東高所得國家等新興市場，也應積極提升宣傳及誘因爭取來台，才能突破外國觀光客來台旅遊的侷限性，真正促進我國觀光產業的向上發展。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 7 億 2000 萬元之二分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

50

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-大陸市場

(p.4-32)

案由：觀光發展基金 107 年度「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」，項下有關『日本市場』之廣告採購、宣傳活動等預算共編列 3 億 5 千萬元，然而觀光局提出「Meet Colors!台灣 - 友達 333」方案，日本旅客 3 人同行來台停留至少 3 夜，每人就補助 3000 元日幣(約台幣 1000 元)，由日本當地立案的旅行社自行包裝具吸引日本旅客的行程後，再申請核銷，而相關預算就是由 106 年度本項預算支應，其預算支應方式與預算支出目的顯不相符，似有濫用預算之嫌，爰此，107 年度「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」，項下有關『日本市場』之廣告採購、宣傳活動等預算應予刪減 5 千萬元，另凍結 1/2，待就日本市場經營狀況，及相關預算支用成效至立法院交通委員會進行專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

51

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-大陸市場

(p.4-32)

案由：觀光發展基金 107 年度「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」，項下有關『大陸市場』之廣告採購、宣傳活動等預算共編列 6 千萬元，然依 105 年度決算顯示，105 年度預算共編列 6 千萬元，但執行金額僅 3065 萬 2 千元，執行率僅 51%，且考量兩岸關係緊張，未來相關預算能夠執行並不樂觀，爰此，107 年度「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」，項下有關『大陸市場』之廣告採購、宣傳活動等預算應刪減 3 千萬元。

提案人：

179

52

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-主要客源市場媒體廣告採購(p.4-27)

案由：觀光發展基金 107 年度「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」，項下『主要客源市場媒體廣告採購-其他新興市場』預算編列 2 億 3 千萬元，觀光局說明表示，其他新興市場預計為越南、寮國等東南亞國家，然而有關東南亞市場已經編列 5 千萬元在案，相關預算是否重覆編列，應提出更具體之執行計劃，爰此，107 年度『主要客源市場媒體廣告採購-其他新興市場』預算應予刪減 5 千萬，其餘預算全數凍結，待就新興市場預計之國家及推廣方向至交通委員會進行專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

176

53

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱:行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-業務宣導費-國際市場開拓計畫

本年度預算數：8 億 9000 萬元

建議刪除數：4 億元，其餘全數凍結

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於行銷及業務費用項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」業務宣導費中，其國際市場開拓計畫編列 8 億 9000 萬元，其中辦理各種國際性宣傳活動。

惟觀光局近年來辦理各種補助他國旅客來台旅費之政策，例如辦理友達 333 促銷專案，針對持有非中華民國國籍護照且居住地為日本之外籍旅客，3 人以上在臺灣停留 3 晚以上，分攤該組 3 人日幣 9,000 圓。此種將我國民眾血汗錢補助給他國旅客來台之荒謬政策，儼然過於浪費公帑，對未來觀光建設亦無任何幫助，僅滿足國外來台旅客之人數，猶如花錢買旅客來台觀光，反而我國觀光外匯收入持續降低卻未曾檢討，實不可取。

爰此，建議本筆費用刪除 4 億元，其餘預算全數凍結，俟交通部觀光局兩個月內針對本計畫詳細之具體成效及未來改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 [illegible] 鍾佳濱 [illegible]
[illegible] 黃國書 [illegible]
鄭寶清 [illegible]

54

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：觀光發展基金

款_項_目：　　預算書頁次： P 4-32

工作計畫： 行銷及業務費用

分支計畫：

科目：　　本年度預算數：8 億 9000 萬元

主旨：觀光發展基金 107 年度於「Tourism 2020--臺灣永續觀光發展策略」項下「A.國際市場開拓計畫」編列 8 億 9000 萬元，主要包括「辦理國際宣傳活動」、「駐外辦事處業務推廣費用」、「組團參加國際大型旅展」、「接待國際媒體及觀光業外賓」等費用。然從近年來台觀光客之各國客源分布來看，似乎集中在某些地區或國家，看不出國際行銷的實質效益；為活絡我國觀光市場，此等宣傳不應淪為官方形式的宣傳，觀光主管機關應審慎考慮結合民間業者的活力，透過與民間的共同參與，來強化國際行銷宣傳的績效，而不是編列相關費用流於形式卻拿不出實際好成績，否則誠有浪費公帑之嫌。爰此，擬刪除該項編列計畫經費其中 2000 萬元並凍結剩餘經費之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

55

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用--印刷裝訂與廣告費

頁數：4-33

提案：

於國際市場開拓計畫下，編列於國內辦理國際級活動 1 億元，惟到底要辦理何種國際級活動均隻字未提，此項經費恐又流於大拜拜式之一次性活動之用，實無益提昇國際市場開拓，爰予以刪除本項經費 1 億元。

提案人：

190

56

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用--印刷裝訂與廣告費

頁數：4-33

提案：

有關辦理台灣觀光年曆檢核及輔導經費 300 萬元，但台灣觀光年曆僅係資料匯整，觀光局公務人力即可加以檢核及輔導，並無另於基金編列預算之必要。爰予以刪除本項預算 300 萬元。

提案人：

191

57

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金

科目名稱:行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-業務宣導費-旅宿業品質化

本年度預算數：2100 萬元

建議刪除數：1100 萬元，其餘全數凍結

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於行銷及業務費用項下「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」業務宣導費中，其旅遊業品質化編列 2100 萬元，辦理輔導旅館參加星級評鑑、星級旅館及民宿行銷推廣並推廣旅客選擇合法旅宿及打擊非法旅館等。

惟觀光局 104 年至 107 年間辦理旅宿業品質精進計畫，至 105 年底執行率僅 35.41%，106 年度預算至 10 月底執行率更僅有 22.01%，執行率相當低，且參加星級旅館雖可讓業者減免房地稅，卻間接讓地方稅收減少，可謂是中央請客，地方買單，對地方財政而言並無助益。且觀光局辦理旅宿業品質精進計畫，卻未研擬相關回饋我國民眾之制度，變相形同全民替業者建設，實屬不當。

爰此，建議本筆費用刪除 1100 萬元，其餘預算全數凍結，俟交通部觀光局兩個月內針對本計畫詳細之具體成效及未來改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 林俊憲 邱志偉 邱顯智 黃國書 洪慈庸 周春米 鄭寶清 鍾佳濱

58

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用--印刷裝訂與廣告費

頁數：4-33

提案：

有關旅宿業品質化，其中輔導旅館參加星級評鑑、星級旅宿及民宿行銷等相關經費 1100 萬元，惟此項業務辦理多年，亦未見旅宿品質提昇，且旅宿屬消費者自由選擇事項，消費者並非以品質為惟一參考性，價格、服務、地點等亦為考量之原因。此項評鑑、行銷僅為業者墊高價格之理由，反使國內旅宿之 CP 值甚低，爰刪除本項經費 1100 萬元。

提案人：

192

59

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用—一般服務費

頁數：4-35

提案：

編列 1700 萬元做為觀光關鍵人才培育，但此項人才培育業已辦理多年，政府應投入之拋磚做為已足，實應回歸業者自行培育，否則業界人才培育卻由政府出錢成為常態，各行各業均要求比照，政府並無力支應。爰予以刪除本項預算 1700 萬元。

提案人：

182

60

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用—一般服務費

頁數：4-35

提案：

辦理旅宿業經理人及基層從業人員教育訓練等相關經費 300 萬元，此項經費不應由政府出資辦理，爰刪除本項經費 300 萬元。

提案人：

183

61

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用—一般服務費

頁數：4-36

提案：

委託辦理旅宿業從業人員線上教育訓練、教材編製等經費 300 萬元，此項經費不應由政府出資辦理，爰刪除本項經費 300 萬元。

提案人：

184

62

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用—專業服務費

頁數：4-38

提案：

有關委託辦理星級旅館評鑑相關業務費用 1200 萬元，此項評鑑成效不彰，整體旅館品質亦未見提昇，僅為業者提漲房價之理由，爰予以刪除此項預算 1200 萬元。

提案人：

187

63

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：勞務成本-服務費用
本年度預算數：4 億 3080 萬 1 千元
建議刪除數：刪除 3000 萬元

案由：

觀光發展基金 107 年度編列勞務成本項下服務費用 4 億 3080 萬 1 千元，較 106 年度預算增加 2584 萬，然查其 105 年度決算數僅 3 億 7652 萬 7 千元，其中水電費用、一般服務費用皆逐年增加，為避免浪費公帑，並落實政府推廣節能減碳政策，爰此，建議本筆預算刪除 3000 萬元。

提案人：

139

106 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表　64

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金
單位預算書頁次：P4-17

案由：
107 年度交通部觀光局觀光發展基金「勞務成本」項下「水電費」原編列 46,075 千元，爰建議減列 988 千元，凍結 1,000 千元，俟交通部觀光局於向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：
經盤點交通部觀光局直屬之旅客服務中心，如台北市敦化北路，台中、台南、高雄等服務處，不僅位置非旅客主要動線，經查其利用率亦不如預期，故建議減列相關預算編列，重新調整人力與空間編制，以達節支公帑之效。

提案人：黃國書

黃國書　鄭寶清　趙

周春米

陳素月　鍾孔

141

107 年度中央政府總預算案委員提案表

65

單位：觀光發展基金　　預算書頁次：4-17

科目或業務計畫名稱：勞務成本—水電費

預算數：46,075 千元

建議：減列 200 萬元。

案由：

107 年觀光發展基金「勞務成本」項下編列水電費 46075 千元，較 106 年度增加 2016 千元，與 105 年度決算 37607 千元相比，更增加 8468 千元，增幅高達 22.5%，為響應政府推動節能減碳政策，政府相關機關更應帶頭做起，以為民間表率。建議減列 200 萬元。

提案人：

13

106 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

66

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金
單位預算書頁次：P4-18

案由：
107 年度交通部觀光局觀光發展基金「勞務成本」項下「修理保養及保固費」原編列 33,706 千元，爰建議凍結 1,000 千元，俟交通部觀光局於向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：
經盤點交通部觀光局直屬之旅客服務中心，如台北市敦化北路，台中、台南、高雄等服務處，不僅位置非旅客主要動線，經查其利用率亦不如預期，故建議凍結相關預算編列，重新調整人力與空間編制，以達節支公帑之效。

提案人：黃國書

黃國書　鄭貴洧

陳素明　周春米

142

106 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表　67

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金
單位預算書頁次：P4-20

案由：
107 年度交通部觀光局觀光發展基金「勞務成本」項下「一般服務費」原編列 344,732 千元，爰建議減列 500 千元，凍結 1,000 千元，俟交通部觀光局於向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：
1. 經盤點交通部觀光局直屬之旅客服務中心，如台北市敦化北路，台中、台南、高雄等服務處，不僅位置非旅客主要動線，經查其利用率亦不如預期，故建議凍結相關預算編列，重新調整人力與空間編制，以達節支公帑之效。
2. 另查關於現行之志工運作之實務，時有發生解說人員不夠專業、甚至發表個人情緒言論與民眾衝突等情事，然觀光局現僅備相關訓練及志工證，並無正式認證，致使旅遊品質蒙塵，顯見相關制度有極大改善空間。
3. 綜上整理，爰建議減列部分旅遊服務中心之預算，並凍結本項之志工相關預算，俟交通部觀光局於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

143

68

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：勞務成本-一般服務費-義(志)工服務費

案由：觀光發展基金 107 年度「勞務成本-一般服務費」，項下『義(志)工服務費』編列預算 1,070 萬 2 千元，用途為各國家風景區管理處及旅遊服務中心志工服務費，運用志願服務人力或可彌補人力不足之處，但相關預算之支用狀況應更明確，且應與周邊大學系所服務學習課程進行合作，減少不必要之開支，爰此，107 年度『義(志)工服務費』應予凍結 1/5，待就志願服務人力使用情形與必要性，並研議與學校合作之可行性，提出報告後，始得動支。

提案人：

171

106 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表　69

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金
單位預算書頁次：P4-25

案由：
107 年度交通部觀光局觀光發展基金「勞務成本」項下「用品消耗」原編列 8,945 千元，爰建議減列 200 千元。

說明：
經盤點交通部觀光局直屬之旅客服務中心，如台北市敦化北路，台中、台南、高雄等服務處，不僅位置非旅客主要動線，經查其利用率亦不如預期，故建議減列相關預算編列，重新調整人力與空間編制，以達節支公帑之效。

提案人：黃國書

144

70

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光發展基金
歲出　　單位預算書頁次：4-29
業務計畫及用途別科目:行銷及業務費用

本年度預算數：3,018,850 千元
建議刪減數：20,000 千元

理由:
觀光發展基金業務成本與費用 107 年編列 5,689,346 千元，比 106 年 6,231,652 千元減少 542,306 千元，減少比例達 8.7%，然 107 年行銷及業務費用不減反增，107 年編列 3,018,850 千元，比 106 年 2,815,679 千元，增加 203,171 千元，雖然為擴展觀光國際行銷需投注成本，然仍有撙節之空間，建議刪減 20,000 千元。

提案人:

115

106 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表　71

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金
單位預算書頁次：P4-30

案由：
107 年度交通部觀光局觀光發展基金「行銷及業務費用」項下「服務費用」原編列 2,851,535 千元，爰建議減列 100,000 千元，其餘凍結十分之一，俟交通部觀光局於向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：
1. 鑒於現行國內觀光政策之發動多經由行政院觀光發展推動委員會啟動，然組成卻多為傳統旅遊業業者，致使諸多政府重要觀光政策在實施過程中無法對症下藥，致生資源浪費，故建議全數凍結相關業務預算，俟交通部觀光局於向立法院交通委員會提出檢討報告後，始得動支。
2. 鑑於政策宣導並非觀光發展基金設置本意，為避免觀光局長期以廣告費用豢養國內媒體，致使相關媒體監督政府功能弱化，爰建議相關政策宣導間費全數減列。
3. 鑑於觀光局之產品開發部分，多集中在該局之吉祥物，然觀光發展基金之設置，旨為推動國內觀光，吉祥物之宣傳應為附屬，實不應另以預算編列，排擠觀光資源，是故，為避免觀光資源浪費，爰建議相關預算如產品開發及喔熊夢工廠部分全數減列。
4. 有關台灣好玩卡部分，經查過去之執行率低落，且民間亦有國內卡片過多且資源錯置之質疑，爰建議相關預算全數刪除。
5. 有關補助觀光業界參加美食節活動部分，考量美食節活動在觀光宣傳之效益實際上效益有限，為避免資源錯置，爰建議相關預算全數刪除。
6. 有關「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」選送觀光產業專業人才赴國外受訓部分，考量商總舉辦之相關之課程內容並無實質提升國內觀光產業之效益，且適用業別仍停留在傳統以團客與旅宿為主之設計，顯未能與現行之旅遊型態接軌，為避免資源錯置，爰建議相關預算全數刪除。
7. 鑑於觀光局現行之觀光職能 e 學院及其線上學習課程網站部分，實質貢獻度有限，為撙節基金運用爰建議相關預算全數刪除。

提案人：黃國書　黃國書　鄭寶清　周春米　鍾孔炤　林德福　邱泰源　146 陳雪生

72

107 年度觀光發展基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「行銷及業務費用-旅運費」
預算書頁次：第 4-29 頁
本年度預算：871 萬 4 千元

案由：
觀光發展基金於 107 年度預算「行銷及業務費用-旅運費」編列 871 萬 4 千元，其中編列大陸地區旅費 269 萬 7 千元，惟預算書中未揭露計畫名稱、預計前往地區、派員人數等，不利於預算審查，又查近年來觀光基金大陸地區旅費預算執行率實屬偏低(見下表)，凸顯該基金派員赴大陸地區計畫流於形式。**故建議刪減該預算 200 萬元，允宜衡酌實際支用情形覈實編列預算。**

觀光及發展基金 行銷及業務費用-旅運費-大陸地區旅費

單位：新臺幣千元；%；件

年度	預算數	決算數	執行率	原計畫數	實際計畫數		
					依原計畫	變更計畫	合計
102	2,991	1,398	46.74	17	11	-	11
103	2,991	2,237	74.79	16	9	3	12
104	3,123	2,000	64.04	16	13	5	18
105	3,278	2,114	64.49	16	3	11	14
106	3,197	944	29.52	16	2	6	8
107	2,697			13			

提案人：林俊憲

18

73

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：觀光發展基金

款_項_目：　款　項　目　　預算書頁次：　P 4-31

工作計畫：

分支計畫：

科目：旅運費-大陸地區旅費

本年度預算數：269 萬 7 千元

主旨：有鑑於觀光基金 107 年度於「行銷及業務費用-旅運費」編列大陸地區旅費 269 萬 7 千元，經查：觀光基金 102 年度至 104 年度派員赴大陸地區計畫分別為 17 件、16 件及 16 件，實際執行 11 件、12 件及 18 件。另 102 年度至 104 年度大陸地區旅費預算數分別為 299 萬 1 千元、299 萬 1 千元及 312 萬 3 千元，決算數分別為 139 萬 8 千元、223 萬 7 千元、200 萬元，預算執行率分別為 46.74%、74.79%及 64.04%，預算執行率偏低。凸顯該基金派員赴大陸地區計畫流於形式，又今年所編預算數似仍偏高，顯有未當。爰擬刪除該項計畫編列經費 269 萬 7 千元其中之五分之一。

提案人：陳歐珀

109

74

107 年度觀光發展基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」
預算書頁次：第 4-31 頁
本年度預算：24 億 637 萬元

案由：
觀光發展基金於 107 年度預算「行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費」編列 24 億 637 萬元，用於國際及國內市場之宣傳推廣活動。經查，觀光基金之廣告及業務宣導費用由 103 年度決算數 17.32 億元，增至 105 年度決算數 19.88 億元，106 年度預算數 22.41 億元及 107 年度預算數 24 億 637 萬元，無論國內、外相關經費均逐年攀升；然歷年來臺旅客人次雖有逐年增加，但 104 年度成長率為 5.34%、105 年度為 2.40%，顯示近年來成長率有緩降趨勢，且 106 年截至 7 月底來臺旅客 595 萬餘 2 人次，較 105 年同期負成長 5.15%，觀光局允宜評估一時性行銷活動所帶動之來臺觀光效益是否有限。**故建議刪減該預算 5000 萬元，凍結 1/5，並隨時滾動檢討相關經費支用成效，以避免政府資源之浪費。**

觀光局 103 年度至 107 年度國內外廣告及業務宣傳費分配表

單位：新臺幣千元

年度		103 年度	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度
市場別	國別	決算數	決算數	決算數	預算案數	預算案數
國際市場	日本	362,651	334,269	351,185	350,000	350,000
	韓國	79,539	120,082	165,758	185,000	185,000
	歐美	378,311	376,703	328,212	130,000	130,000
	東南亞	235,530	327,717	315,048	420,000	520,000
	大陸	55,217	38,481	30,652	60,000	60,000
	全球	234,234	182,509	258,311	626,500	553,011
	小計	1,345,482	1,379,761	1,449,166	1,771,500	1,798,011
國內市場		386,457	488,087	538,563	469,408	557,008
總計		1,731,939	1,867,848	1,987,729	2,240,908	2,355,019

※註：1. 資料來源，觀光局提供。
　　2. 以上項目不包括捐補助款。

提案人：林俊憲

75

預算提案

案由：觀光局慣以摺頁、文宣品、手冊、解說出版品等印刷品作為觀光業務宣導或是推廣之用。由於目前行政裝置已經普及化，應透過 APP 或是網頁提供更多元與生動的觀光宣導內容，加上政府正推廣無紙化，為了避免資源浪費，觀光局應修正宣傳模式。爰此，針對 107 年度觀光發展基金項下「印裝及裝訂費」51,351 千元提案刪除 20%。

提案人：李鴻鈞 鄭宇洧 [illegible] 徐榛蔚 李昆[illegible] 黃國書

74

107 年度中央政府總預算案委員提案表

76

單位：觀光發展基金　　預算書頁次：4-31

科目或業務計畫名稱：捐行銷及業務費用—印刷及裝訂費

預算數：51351 千元

建議：減列 500 萬元

案由：

107 年觀光發展基金「行銷及業務費用」項下編列印刷及裝訂費 51,351 千元。經查，觀光基金 107 年度已經編列廣告費 796,350 千元及業務宣導費 1,444,558 千元，目前網路發達，旅遊資訊之取得多數透過網路，是否仍須印製大量文宣品，實有檢討之必要，建議減列 500 萬元。

提案人：

15

77

107 年度中央政府總預算案(公務預算部分)提案表

單位名稱：交通部觀光局觀光發展基金

【 】歲入　【∨】歲出　預算書頁次：p4-31

科目名稱：行銷及業務費用-印刷裝訂與廣告費-印刷及裝訂費

本年度預算數：5135 萬 1 千元

建議【∨】刪減：3000 萬【】凍結數：【 】主決議：

凍結理由：交通部觀光局觀光發展基金 107 年度於行銷及業務費用中印刷裝訂與廣告費項下編列印刷及裝訂費 5135 萬 1 千元，惟目前已是網路時代，觀光客來台旅遊皆以網路媒體或平台網站為資訊蒐集之方法，編列高額預算於印刷及裝訂費用已無實益且有食古不化之嫌恐使民眾有觀光局在浪費公帑之感。

爰此，刪除該筆預算三千萬元以節省國庫開支。

提案人：趙正宇

166

78

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：行銷及業務費用-業務宣導費(p.4-32)

案由：觀光發展基金 107 年度「行銷及業務費用」，項下『業務宣導費』預算編列 14 億 8,211 萬 7 千元，然而 106 年度相關預算或是執行率過低，或是要求提供預算執行狀況竟以涉及國際信譽與相互保密條款為由，不提出詳細預算支應狀況，迴避立法委員監督，爰此，107 年度『業務宣導費』預算，應予刪減 1 億元，另凍結 1/4，待就業務宣導費執行成效與預算支應狀況，至立法院交通委員會進行專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

169

79

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光發展基金
歲出　　單位預算書頁次：4-34
業務計畫及用途別科目:行銷及業務費用—印刷裝訂與廣告費(辦理台灣美食行銷宣傳計輔導推廣活動)

本年度預算數：11,000 千元
建議刪減數：5,000 千元

理由:
105 年通過之臺灣團餐特色餐廳名單共有 149 家，然從交通部觀光局的臺灣團餐特色餐廳官網查詢，發現三大問題：問題一，部分餐廳已倒閉；問題二，有店家改店名改菜單；問題三，獨厚救國團青年活動中心有 6 家名列其中。由於，台灣團餐限定每桌新臺幣 2,500 元(含稅、服務費)，每桌 10 道菜，含 8 菜 1 湯 1 甜點。讓台灣真正知名高品質之餐廳被排除於名單之外，也讓台灣團餐特色餐廳毫無特色可言。經查臺灣團餐特色餐廳評選活動每年預算約為 500 萬，辦理台灣美食行銷宣傳計輔導推廣活動項下，爰建議刪除辦理台灣美食行銷宣傳計輔導推廣活動費用 5,000 千元。

提案人：

117

80

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用--印刷裝訂與廣告費

頁數：4-34

提案：

旅遊服務中心觀光整體宣傳、辦理 24 小時免付費旅遊諮詢服務熱線電話及喔熊夢工場等經費 1415 萬元。但現今旅遊服務、諮詢業已轉換為網路模式，實無必要再投入大筆經費，爰予以刪除 600 萬元。

提案人：

181

81

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用——一般服務費

頁數：4-36

提案：

委託辦理好客民宿遴選活動等相關經費 1200 萬元，但辦理此項遴選活動對觀光實無任何助益，爰刪除本項經費 1200 萬元。

提案人：

185

82

單位：觀光發展基金

項目：行銷及業務費用──一般服務費

頁數：4-36

提案：

辦理旅行業經理人、導遊、領隊職前訓練、觀光從業人員在職訓練、培育教案編撰及辦理觀光相關活動 3660 萬元，但此項對應收入僅為 3485 萬，等於變相補貼 175 萬元，爰刪除本項預算 175 萬元。

提案人：

186

83

107 年度中央政府總預算案

基金名稱：觀光發展基金
科目名稱：行銷及業務費用-專業服務費-委託調查研究費
本年度預算數：2955 萬元
建議刪除數：2500 萬元，其餘全數凍結

案由：

觀光發展基金 107 年度編列於行銷及業務費用項下專業服務費編列 2955 萬元，辦理委託調查研究。

惟 106 年度本筆經費僅編列 910 萬 5 千元，費用提升高達 224%，且其中各項計畫內容已完全背離預算編列之常態，例如「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」體驗觀光示範計畫 107 年度編列 480 萬元，辦理澎湖國家風景區體驗旅遊輔導計畫案，本年度編列第二年經費，然而「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」根本未經行政院核定，去年亦未有本案，何來第二年計畫？又例如東海岸海洋及陸域生態調查生態遊程開發評估案兩案，此兩案去年編列總經費各為 600 萬元，今年於預算書中，卻自動增加為總經費 680 萬元，然核定經費竟會自動增加；最離譜的就是宜蘭濱海遊憩解說規劃研究案，除費用從 106 年度 15 萬元增加至 50 萬元，內容與去年度預算完全編列相同，預算重複編列還恣意提高預算費用。

爰此，建議本筆費用刪除 2500 萬元，其餘預算全數凍結，俟交通部觀光局兩個月內針對委辦費之詳細具體成效及未來改善方案，向本委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆水 領代簽 [illegible]
[illegible] 黃國書 [illegible]
[illegible]

84

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：觀光發展基金

科目：行銷及業務費用-專業服務費-委託調查研究費

(p.4-36)

案由：觀光發展基金 107 年度「行銷及業務費用-專業服務費」，項下『委託調查研究費』預算編列 2,955 萬元，較 106 年度編列之 910 萬 5 千元，增加 2,044 萬 5 千元，增加幅度高達 2.25 倍，主要用途為進行 10 項調查研究之委託，然而考量政府財政困難，委託案件應更加謹慎，務須考量必須性，撙節相關開支，爰此，107 年度『委託調查研究費』預算，應予刪減 1 千萬元，另凍結 1/4，待就委託調查案之必要性進行說明，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：

198

85

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部觀光局觀光發展基金
科目名稱：行銷及業務費用-專業服務費-5.委託調查研究費 P4-36
本年度預算數：2955 萬元
建議：刪減 1000 萬元

107 年度交通部觀光局觀光發展基金中「行銷及業務費用」下，編列專業服務費，其中包含 5.委託調查研究費 2955 萬元。經查，同項費用於 106 年僅編列 910 萬 5 千元，107 年竟然暴增 3 倍以上，且各項研究之說明，也並未寫明辦理原因、目的、預期成效，以及相關期程，同時，也並未說明增列各項研究之必要性。而政府開銷應盡量秉持節約原則，逐年減少委辦項目，內部可承擔之相關業務應於內部辦理。因此，為避免政府資源浪費，撙節開銷，因此，建議刪除 1000 萬元。

提案人：鄭寶清 張廖萬堅

160

86

107 年度觀光發展基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「行銷及業務費用-專業服務費-委託調查研究費」
預算書頁次：第 4-36 頁
本年度預算：2955 萬元

案由：
觀光發展基金於 107 年度預算「行銷及業務費用-專業服務費-委託調查研究費」編列 2955 萬元，是上年度預算 910 萬 5 千元 2 倍之多，主要係為辦理各項研究調查，其中「旅遊市場結構分析：辦理來臺旅客在國內、國人在國外旅遊決策、旅遊方式、消費型態……」，該計畫原屬觀光局核心業務，實無須另行編列預算辦理；又該項目年年編列預算辦理「國家風景區遊客調查計畫」，卻未見旅遊品質顯著提升，應檢討計畫之必要性。有鑑於該預算大幅增列，其合理性令人質疑，**故建議刪減該預算 500 萬元，允宜檢討酌予減列。**

提案人：林俊憲

107 年度中央政府總預算案委員提案表

87

單位：觀光發展基金　　預算書頁次：4-36

科目或業務計畫名稱：委託調查研究費

預算數：29550 千元

建議：減列 200 萬元。

案由：

107 年觀光發展基金「行銷及業務費用—專業服務費」項下編列委託調查研究費 29550 千元，較 106 年度 9105 千元增加 20445 千元，增幅超過 2 倍，其中 106 年度亦有委託辦理國家風景區旅客調查，此一調查是否需要每年辦理，以及其調查結果對於觀光局業務推展有何具體貢獻，均有檢討之必要，建議減列本項預算 200 萬元。

提案人：

17

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表 88

單位名稱：交通部觀光局－觀光發展基金
單位預算頁次：4-37
科目：「行銷及業務費用」－「委託調查研究費」
【　】歲入—增列
【V】歲出—【　】減列：　【　】凍結：

預算數：29,550 千元
建議：凍結 3,000 千元

案由：

交通部觀光局 107 年度觀光發展基金「行銷及業務費用」－「委託調查研究費」項下歷年均編列預算進行觀光相關研究。經查雖連年辦理「旅遊市場結構分析」及「觀光產業人才供需調查」等兩項研究，惟國內旅遊市場近年以大幅由傳統旅行社代辦理旅遊業務型態轉為個人深度自由行之型態，顯然「旅遊市場結構分析」之研究並未確切掌握趨勢；且「觀光產業人才供需調查」雖採滾動式之檢討，亦未就國家政策方向與國際發展以及國內旅遊市場即時變化而提出適時之方針；爰此，凍結兩項計畫預算數（4,000 千元＋2,000 千元＝6,000 千元）之 1/2，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：

18

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案 89

單位：觀光發展基金

科目：行銷及業務費用-專業服務費-電腦軟體服務費

(p.4-38)

案由：觀光發展基金 107 年度「行銷及業務費用-專業服務費」，項下『電腦軟體服務費』預算編列 1 億 1,385 萬元，較 106 年度編列之 8,590 萬 2 千元，增加 2,794 萬 8 千元，增加幅度高達 32.5%，然而預算說明與 106 年度並無顯注差異，皆為辦理相關系統更新、維護、軟體購買等，相關預算似無大幅增列之必要，爰此，107 年度『電腦軟體服務費』預算，應予刪減 1 千萬元。

提案人：

179

90

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部觀光局觀光發展基金

科目名稱：行銷及業務費用-專業服務費-7.電腦軟體服務費 P4-38

本年度預算數：1 億 1385 萬元

建議：刪減 1000 萬元

107 年度交通部觀光局觀光發展基金中「行銷及業務費用」下，編列專業服務費，其中包含 7.電腦軟體服務費 1 億 1385 萬元。經查，同項費用於 106 年僅編列 8590 萬 2 千元，107 年竟然暴增近 3000 萬元，其內容除「觀光大國行動方案」改為「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」之外，相關細項幾乎全數相同，完全並未說明增列超過 3000 萬元之原因，也並未寫明辦理原因、目的、預期成效，以及相關期程。因此，為避免政府資源浪費，撙節開銷，因此，建議刪除 1000 萬元。

提案人：鄭寶清　代陳　亭妃　鍾孔炤　張宏陸　李昆澤　黃國書　周春米　陳素月

159

91

107 年度觀光發展基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「行銷及業務費用-專業服務費-電腦軟體服務費」
預算書頁次：第 4-38 頁
本年度預算：1 億 1385 萬元

案由：
觀光發展基金於 107 年度預算「行銷及業務費用-專業服務費-電腦軟體服務費」編列 1 億 1385 萬元，較上年度預算增列 2794 萬 8 千元，係辦理觀光資訊網站擴充及管理維護費用、觀光局軟體工具購置及各國家風景區管理處觀光旅遊網站維護管理費用等，其中包含「本局套裝軟體及軟體工具購置費」980 萬，惟該計畫未詳列購置項目、預算分配，不利於本院審查，又查觀光局於 107 年度預算「一般行政-資訊管理」已編列 2344 萬 7 千元辦理內容包含觀光資訊網站功能擴充及系統維護、資訊軟硬體設備購置等。有鑑於觀光發展基金該項目預算恐有浮濫編列之嫌，**故建議刪減該預算 1000 萬元，允宜檢討酌予減列。**

提案人：林俊憲

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表 92

單位名稱：交通部觀光局－觀光發展基金
單位預算頁次：4-39
科目：「電腦軟體服務費」－「辦理觀光產業數位服務提升暨網絡資訊整合計畫」
【　】歲入—增列
【V】歲出—【　】減列：　【　】凍結：

預算數：14,600 千元
建議：凍結 7,300 千元（50%）

案由：

交通部觀光局 107 年度觀光發展基金「電腦軟體服務費」－「辦理觀光產業數位服務提升暨網絡資訊整合計畫」項下編列預算數 14,600 千元，經查觀光發展基金項下已編列為數不少之預算進行相關觀光資訊系統之建置、升級、更新、維護；又該局並未就該計畫之內容詳細說明，且該計畫之效益亦不清。為求預算之撙節使用，凍結本項計畫預算數之 1/2，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：

19

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

93

單位名稱：觀光發展基金

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：有鑑於觀光發展基金 107 年度「Tourism 2020--臺灣永續觀光發展策略」編列 38 億 3,945 萬 2 千元，為促進臺灣觀光質量優化發展，辦理開拓多元市場、推動國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推展體驗觀光等重要計畫。經查：該計畫即將取代執行中之「觀光大國行動方案(104-107)」，然迄 106 年 9 月 15 日尚未經行政院核定；又觀光大國行動方案(104-107 年)為政府重要觀光計畫，截至 105 年底部分子計畫預算執行績效不佳，逕以新觀光計畫更替，不易釐清原計畫執行成效，觀光主管機關之行為欠妥。爰決議要求交通部督促所屬於二個月內向交通委員會提出變更計畫之書面說明報告，以釐清疑義。

提案人：陳歐珀

113

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：觀光發展基金

94

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：有鑑於觀光基金 107 年度新增「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」之「旅宿業品質化」計畫編列 1 億 3,200 萬元，預計辦理旅宿業各項精進及補助措施。惟未合法旅宿業有逐年增加之趨勢，觀光局宜研謀協助轉型或輔導合法之對策，並加強臺灣旅宿網刊載資料之正確性及完整性，以有效提升旅宿業品質及優質旅遊環境。爰決議要求交通部督促所屬於二個月內向交通委員會提出如何有效抑制不合法旅宿業增加之書面檢討報告，俾確保遊客之安全。

提案人：陳歐珀

114

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表　95

單位名稱：觀光發展基金

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：有鑑於觀光基金 107 年度編列國內外廣告費及業務宣傳經費 23 億 5,501 萬 9 千元，辦理各項業務宣導及廣告業務。經查：相關經費逐年攀升，惟仰賴一時性行銷活動所增加來臺觀光客，效果恐僅屬短期且有限，且 106 年截至 7 月底來臺旅客 595 萬餘 2 人次，較 105 年同期負成長 5.15%，除廣為宣傳行銷增加國際能見度外，允宜定期滾動檢討經費支用成效，以達發展觀光之目的。爰決議要求交通部督促所屬於二個月內向交通委員會提出強化效益之書面檢討報告，避免政府資源之浪費。

提案人：陳歐珀

112

96

主決議

查觀光發展基金 107 年度編列「勞務成本-會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費」預算費用 1,904,391 千元，其中「Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略」-國際市場開拓計畫：補助外國之包機、包船、郵輪、獎勵旅遊獎助 90,000 千元。

然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。爰要求交通部及觀光局應於一個月內研擬提出「境外定期包機」獎助辦法，透過分階段之包機補助，養成航線，以吸引航空業者投入台灣偏遠航線及增加觀光客來台，俾利台灣觀光整體均衡發展。

提案人：徐榛蔚

連署人：鄭寶清 陳素月

27

97

主決議

查觀光發展基金 107 年度編列「行銷及業務費用-專業服務費」204,420 千元，其中「東部地區整體觀光發展政策環評」計畫為 2 年期之新興計畫(總經費 16,000 千元)，107 年度為第 1 年，編列經費 8,000 千元。

我國長期缺乏東部區域整體觀光政策，現為使健全台灣整體觀光發展，進行相關政策政策計畫，其立意應屬良善，惟應注意中央與地方等各方之橫向聯繫，注種區域整體觀光發展除多方參與，更應跨部會整合，架構良善溝通平台，以達中央辦理整體觀光發展政策對地方產業發展之實質助益，爰建請交通部及觀光局，於計畫辦理過程，應定期(至少每季)與地方政府召開會議，並補強資訊公開及建立民眾參與機制，使在地聲音能確實納入政策，以符在地需求。

提案人：徐榛蔚

連署人：

28

98

主決議

查觀光發展基金 107 年度編列預算 300,000 千元，較 106 年度增加逾 8 千 6 百多萬元，用於配合行政院新南向工作計畫之政策目標，續辦觀光新南向政策。

然我國於新南向政策推行之際，相關軟硬體設施配套跟進步伐緩慢，依統計數據來看，105 年各國來台旅遊人數相比，旅客導遊比分別是泰國 2,329 比 1，越南 4,275 比 1，印尼 4,603 比 1，馬來西亞 29,651 比 1，日本 502 比 1，韓國 2,334 比 1，中國 71 比 1，東南亞語導遊人數顯然不足。

雖考選部及交通部分別預告修正相關規定，降低門檻，除相關旅遊品質仍須注意把關，另應以前車之鑑，於政策之前置規劃與執行面向同步兼顧，爰建請交通部及觀光局，應於一個月內提出就觀光市場實際需求進行人才及資源盤點統計，並提出檢討改善方案，以維護我國觀光產業之優良品質。

提案人：徐榛蔚　鄭寶清

連署人：

-9

99

主決議

查觀光發展基金 107 年度編列預算 300,000 千元，較 106 年度增加逾 8 千 6 百多萬元，用於配合行政院新南向工作計畫之政策目標，續辦觀光新南向政策。

然我國於新南向政策推行之際，相關軟硬體設施配套跟進步伐緩慢，以穆斯林友善環境為例，依據全球穆斯林旅遊指數，今年台灣被評比為穆斯林造訪非伊斯蘭國家旅遊人數的第 7 名，雖於國家風景區、部分交通場站及景點場館(詳如下表)已推行建置穆斯林祈禱室、淨下設施和麥加指標，惟所建置者並非全部俱備，且我國觀光遊憩據點繁多，爰要求交通部及觀光局應與一個月內就穆斯林友善環境建置情形與人力配置狀況、未來增加規劃等內容提出報告，並進行全面調查，於台灣觀光資訊網架構更為便利之查詢內容，俾利友善全球旅客使用。

穆斯林友善環境成果

國家風景區	交通場站及景點場館
北海岸及觀音山國家風景區	臺鐵臺北車站
東北角暨宜蘭海岸國家風景區	臺北探索館
參山國家風景區	展覽大樓(世貿 1 館)
日月潭國家風景區	臺北國際會議中心
阿里山國家風景區	臺北南港展覽館 1 館
雲嘉南濱海國家風景區	臺灣桃園國際機場
西拉雅國家風景區	臺鐵管理局桃園站
大鵬灣國家風景區	高鐵臺中站
茂林國家風景區	高速公路局清水服務區
花東縱谷國家風景區	臺鐵高雄車站
東部海岸國家風景區	高雄國際航空站
馬祖國家風景區	臺鐵花蓮車站
澎湖國家風景區	

提案人：徐榛蔚

連署人：

100

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光發展基金
主決議

案由：
觀光發展基金 105 年決算數賸餘數高達 2,241,423 千元，106 年預算數為 1,278,805 千元，107 年預算數為 1,970,792 千元，歷年之累計賸餘 107 年底將高達 7,202,504 千元。經查觀光發展基金之支出每年約在 60 億元上下，以 107 年預算為例，若是機場服務費收入減收 12 億元，亦足以支應年度支出所需，尚有 7 億元之賸餘。

由於，桃園機場即將興建第三航廈及第三跑道，必須自籌所需經費，未來必定舉債支應，將面臨利息及本金償還之資金壓力，需要有更多的盈餘收入。經估算觀光發展基金機場服務費收入每年減收 12 億元亦足以應付所需，爰要求交通部對於機場服務費之分配重新檢討，自 108 年起機場服務費分配比例百分之四十分配予觀光發展基金，百分之六十分配予機場公司或民航基金。

提案人：

118

101

觀光發展基金-主決議

觀光局於 106 年 11 月初以觀光發展基金之業務宣導費贊助法國米其林公司出版「台北米其林指南 Taipei Michelin Guide」案，據報載一年費用高達三千萬元，並連續五年辦理。經本席向觀光局調閱相關資料，竟指稱觀光局與其相關合約涉及國際信譽與相互保密條款，迴避立法院交通委員會監督，並拒絕向本會透漏任何經費支出。然則觀光局與私人公司逕行簽訂保密合約，竟可迴避立法院交通委員會監督，倘自例一開，未來觀光局與國外公司簽約將皆可迴避本院監督，儼然有藐視國會之嫌，爰要求交通部責成觀光局於兩個禮拜內針對觀光發展基金 104-107 年間觀光大國行動方案相關獎補助費用及業務宣導費用支出之資料，提供本會調閱，並於一個月內就未來發展觀光基金用途向交通委員會提出專案報告。

提案人：陳素月 李昆林 張代表 林滄敏 劉建國 黃國書 周春米 鄭寶清 鍾孔炤

119

102

觀光發展基金-主決議

觀光局於 103 年使用吉祥物「喔熊組長」辦理我國觀光宣傳至今，迄今已編列 2,074 萬 6,976 元辦理，惟成效始終不佳，不僅與日本「熊本熊」外型及形象相似度過高，亦與我國臺北市世大運吉祥物「熊讚」、高雄市吉祥物「高雄熊」、台鐵吉祥物「台鐵便當餐旅熊」過度類似，導致宣傳效果極差。且自 103 年至今，我國觀光外匯收入自 4438 億元滑落至 4322 億元，完全無法從該吉祥物之宣傳看出任何觀光宣傳效益，甚至該吉祥物將形象提供給私人廠商進行商品及圖檔授權，自 103 年至今回收權利金仍未達 100 萬元，以及觀光局自行製作之「喔熊隨身碟」仍大量滯銷，導致「喔熊組長」已成為我國推廣吉祥物最失敗之代表作。爰要求交通部觀光局應於 107 年全面結束該吉祥物之推廣活動，並由交通部觀光局於半年內提出書面報告說明相關政策成效及未來改善方案。

提案人：陳素月 [illegible]

103

107 年度觀光發展基金預算主決議

案由：

有鑑於觀光局於 105 年度補助接待大陸地區人民來臺觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊，補助經費 3 億 3,154 萬元(即「3 億元擴大國旅補助方案」)，卻遭部分不肖業者以不實資料詐領補助款，**故提案要求觀光局未來配合「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展策略」計畫辦理之推動國民旅遊業務，包括擴大國民旅遊措施、推動國民旅遊卡新制、觀光特色活動扶植計畫及促進旅遊安全措施等，應參考前車之鑑修正相關行政作業流程及補助機制，避免再造成行政資源浪費，損及政府施政效能。**

觀光局辦理 3 億元擴大國旅補助方案辦理情形表

單位：團；新臺幣千元

項目	預算數	實際數(辦理情形)			
		正常案件	異常案件 (A=B+C)	已追回案件 (B)	待追繳案件 (C)
旅行團數	6,431	6, 005	42	39	3
補助金額	331,540	258,194	2,125	2,001	124

※註：1.資料來源，觀光局提供，提供日期 106 年 9 月 29 日。
2.業者提供資料不實且已撥付補助款之案件為異常案件。

提案人：林俊憲 林俊憲 鍾佳濱 李昆南 鄭寶清 李彥秀 陳素月 黃國書 周春米 陳亭妃

104

107 年度觀光發展基金主決議

案由：

依據觀光局統計，106 年截至 7 月底來臺旅客 595 萬 6,972 人次，其中來自新南向市場 18 國之旅客占 21%，正成長 36.7%，顯示簡化來臺簽證、結盟南向推廣、區隔客群行銷等措施有初步成效。然觀光局雖持續推動穆斯林餐廳認證，但截至 106 年 3 月 10 日止全臺取得穆斯林清真標章之餐旅業者累計 104 家，其中 45 家集中於臺北市，如嘉義縣阿里山為主要觀光景點，穆斯林友善餐廳卻僅有二間，不少穆斯林遊客反映雖嚮往卻因飲食不便卻步。爰此，提案要求交通部觀光局重點輔導除臺北市以外熱門觀光景點之清真廚房、穆斯林餐廳或穆斯林友善餐廳認證，以確保新南向國家旅客來臺之旅遊品質，並平衡各縣市觀光產業發展，增加穆斯林旅客來臺觀光目的地之選項，促進我國觀光產業永續發展。

提案人：林俊憲 代

二、臺灣鐵路管理局營業預算部分：

審查 107 年度總預算案

臺灣鐵路管理局營業預算

（委員提案資料）

1

單位：台灣鐵路管理局

歲入

項目：勞務收入

頁數：45

提案：

台鐵局 107 年度預算編列客運收入 197 億 341 萬 9 千元，惟 105 年度客運收入決算數出現衰退，客運人數已連續 2 年負成長，且客座利用率逐年下滑，整體客運業務經營難謂良好，允宜積極檢討並強化競爭力，以提升客運經營績效，爰爭加客運收入至 200 億元。

提案人：

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：「貨運收入」6 億 2,752 萬 6 千元

建議：增列 3000 萬

臺鐵局 107 年度預算編列「貨運收入」6 億 2,752 萬 6 千元，比 106 年度預算減少 1 億 3,220 萬元(減幅 17.40%)，也比 105 年度決算數減少 4,057 萬 3 千元(減幅 6.07%)。

經查，台鐵局貨運收入貨運收入逐年下滑(可參考下表)，決算數由 101 年度的 9 億 6,932 萬元，逐年下滑，降至 105 年度決算只有 6 億 6,809 萬 9 千元，**減幅高達 31.08%**；而貨運噸數則由 101 年度 1 萬 873 千噸減至 105 年度 9,215 千噸，**減幅也高達 15.25%**。

同時，**各年編列歲入之達成率，也一樣逐年下滑，105 年度僅 75.73%，為近年最低**，業務大幅萎縮，收入也未如預期。由此看來，**貨運業務已出現明顯瓶頸，台鐵局應盡快研擬相關辦法，檢討相關業務之改進或協助轉型，而非逐年降低歲入預算之編列**。因此，建請增列歲入 3000 萬元，並請台鐵局盡快研議相關改善辦法，以平衡收支。

臺鐵局 101 年度至 107 年度貨運收入之預、決算達成情形表

單位：新台幣千元；%；千噸

項目	101 年度	102 年度	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度
預算數	1,255,390	932,192	932,192	932,192	882,192	759,726	627,526
決算數	969,320	854,719	805,673	759,726	668,099	307,617(8 月)	-
達成率	77.21	91.69	86.43	81.50	75.73	-	-
貨運噸數	10,873	10,659	11,012	10,910	9,215	-	-

提案人：鄭寶清　李昆叶　陳素月　陳政忠　林俊憲　趙正宇　黃國書　周春米　鍾佳濱　邱志偉

3

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲入
計畫名稱：「勞務收入-貨運收入」
預算書頁次：第 39 頁
本年度預算：6 億 2752 萬 6 千元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「勞務收入-貨運收入」編列 6 億 2752 萬 6 千元，較上年度預算減少 1 億 3220 萬元，繼 106 年度減幅達 13.88%後、107 年度預估減幅更達 17.40%，主要係因受到台鐵捷運化政策、加開客運班次，且客貨列車車速差大、貨物列車交會待避時間增長，造成運能受排擠、路線容量不足，業務執行量持續降低。惟臺鐵營運收支連年虧損，107 年度預估淨損 28 億 9120 萬 7 千元，應以開源節流為原則，研擬措施提升收入。**故建議增列該預算 1000 萬元，以改善財務赤字。**

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳欣慧 鍾佳濱 曾銘宗 周倩 徐志榮 李昆忠 陳素月

107 年度中央政府總預算案委員提案表

4

單位：台灣鐵路管理局　　預算書頁次：48

科目或業務計畫名稱：其他營業收入—餐旅服務收入

預算數：950,000 千元

建議：增列 5000 萬元。

案由：

107 年度台灣鐵路管理局「其他營業收入-餐旅服務收入」編列 9.5 億元，較 106 年度預算增加 2.61%。經查，台鐵局餐飲服務收入 103 至 105 年預算達成率均超過 100%，其中列車收入及餐廳收入持續擴充業務，但 107 年度預算編列僅微幅增加，仍嫌保守，與台鐵所宣示的積極推展鐵道旅遊、開創多角化經營策略未能配合。另銷貨收入部分逐年遞減，且達成率不佳，顯示車站銷售台營運未能與整體業務擴充配合，實有檢討空間。建議增列餐旅服務收入 5000 萬元。

提案人：

14

5

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（收入）

頁碼：P48

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「營業收入—其他營業收入—什項營業收入」項下編列「餐旅服務收入」9 億 5000 萬元，係車站販賣台招商經營與銷費鐵路紀念品、列車上售貨以及各餐廳與門市銷售飯盒等收入。唯經查，相較於 106 年度預算預估可較 105 年度增長 7.97%，107 年度預算僅預估較 106 年度增長 2.61%；此外「餐旅服務收入」過去歷年決算數往往高於預算數，如 102 年決算數 7 億 9268 萬 9 千元、較預算數增加 16.06%、103 年 8 億 0038 萬 5 千元、較預算數增加 3.15%、104 年 8 億 7798 萬 2 千元、較預算數增加 4.71%、105 年 9 億 3708 萬 4 千元、較預算數增加 9.28%，本項收入預算編列略為保守。鑑於 107 年度台鐵局「餐旅服務收入」9 億 5000 萬元是台鐵局營業收入重要的來源之一，占 3.47%，僅次於客運收入（71.91%）、租賃收入（13.24%）及政府補助收入（占 12.38%），爰建議台鐵局應充分利用鐵道文化優勢，結合各車站當地人文特色，加強開發商機，「餐旅服務收入」9 億 5000 萬元酌增 2000 萬元。

提案人：

6

凍結提案

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「無障礙設施設置及維護費用」810,334 千元，用於建置並維護各車站之無障礙設施；而於臺鐵所提預算說明資料，業務計畫項中，「營運革新與業務創新」提及逐年汰舊換新及建置「列車資訊暨轉乘顯示系統」，藉由整合公共運輸工具資訊，提供多樣交通及轉乘資訊；進行全線車站指標改善，加速旅客進出站時間。

但查目前全台2288個車站之無障礙設施及「列車資訊暨轉乘顯示系統」建置情形，其中無障礙設施建置部分，已建置者有 197 個，尚有部分簡易站(1 個)及招呼站(30 個)未建置無障礙設施；而「列車資訊暨轉乘顯示系統」部分，已建置者有 170 個，部分之三等站(5 個)、簡易站(10 個)及大部分招呼站(43 個)則尚未建置，且部分已建置之車站仍有設備老舊情事，恐使臺鐵欲提供多樣交通及轉乘資訊，準確性有所折損。為期臺鐵可予國人完備之鐵路運輸，爰提案凍結 1,000 千元，俟臺鐵就目前友善乘車環境、及車站乘車與轉乘相關設施建置情形、規劃提出說明，經同意，始得動支。

提案人：徐榛蔚 [illegible]
鄭寶清 [illegible]

5

7

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：「無障礙設施設置及維護費用」8 億 1,033 萬 4 千元

建議：凍結 10%

臺鐵局 107 年度預算編列「無障礙設施設置及維護費用」8 億 1,033 萬 4 千元，用來建置並維護各車站之無障礙設施；另且在預算案書內另外提出了「逐年汰舊換新」及建置「列車資訊暨轉乘顯示系統」，整合公共運具資訊。

但參考該局提供全台各車站之無障礙設施及「列車資訊暨轉乘顯示系統」建置情形來看，至今總計 228 個車站中，有無障礙設施建置者只有 197 個，還有 31 個未建置。而且，有「列車資訊暨轉乘顯示系統」者，也只有 170 個，還有 48 個未建置，且部分已建置之車站設備也已經老舊，不利提供有效的公共運具轉乘資訊。

而詢問後，台鐵局表示將按分配預算，每年約可建置或汰舊換新 15-20 個車站，相較於上述統計之未建置車站數據，明顯有巨大落差，因此建請凍結預算 10%，請台鐵局務必衡酌實際需求，詳盡規劃執行方案，儘速完善車站乘車與轉乘之相關設施，並於交通委員會提出專業報告，經同意後，始得動支。

提案人：鄭寶清 李昆

陳亞惠 [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible]

93

8

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（通案）

頁碼：

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「用人費用」項下編列 146 億 7400 萬 3 千元（不含臨時人力、勞務承攬人力及協助阿里山森鐵人力），較 106 年 137 億 0117 萬元增加 9 億 7283 萬 3 千元，主要是支付正式員額薪資 74 億 5329 萬 7 千元、臨時人員薪資 6 億 5265 萬 7 千元、超時工作報酬 21 億 0972 萬元、津貼 1 億 9671 萬 3 千元、獎金 19 億 2956 萬 3 千元、退休及卹償金 14 億 6303 萬 5 千元、福利金 8 億 6843 萬 6 千元及提繳費 58 萬 2 千元。惟經查，截至 106 年 8 月底為止，台鐵局相關合理人數應為 1 萬 7648 人，但現職人數僅 1 億 3568 人，缺額達 4080 人。鑑於鐵路運輸任務繁重及人力進用不足，導致台鐵局近年來工作環境與勞動條件屢有爭議，時有罷工或陳抗情事發生，衝擊鐵路營運及影響旅客權益，爰建議「用人費用」項 146 億 7400 萬 3 千元凍結 5000 萬元，俟台鐵局就人力進用及勞動條件之改進，向交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

單位：人

項目	103 年度	104 年度	105 年度	106 年 8 月底止
增補人數	406	726	1,020	700
退離人數	826	970	1,067	642
現職人數	13,801	13,557	13,510	13,568
合理人數	15,357	15,446	15,531	17,648
缺額人數	1,556	1,889	2,023	4,080

註：資料來源：整理自本院預算中心 107 年度評估報告。

9

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：178

案由：

107年度臺灣鐵路管理局編列「用人費用」146億7,400萬3千元，然截至106年11月底總員工數編制員額16,330人、預算員額14,788人，實際現有員額卻僅13,683人，與1月份之現有員額13,639人相比，僅增加44人，人力缺乏情形未有改善，臺鐵局應再檢討人員招募、訓練、留用的規劃和期程。爰此，建議凍結一千萬元，俟臺鐵局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

10

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「旅運費」
預算書頁次：第 178 頁
本年度預算：8737 萬 8 千元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「旅運費」編列 8737 萬 8 千元，較 106 年度預算增列約 2.5%，而 106 年度又較 105 年度預算增列 3%。經查該項目 105 年度決算僅 7476 萬 3 千元，又臺鐵局諸多計畫執行率偏低(例如一般建築及設備計畫、臺鐵整體購置及汰換車輛計畫等)，顯見國外考察成果並未能有效應用於實際業務上。**故建議刪減該預算 800 萬元，以符合政府樽節施政原則。**

提案人：林俊憲

11

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：旅運費

本年度預算：8737 萬 8 千元

建議：刪減十分之一

臺灣鐵路管理局（臺鐵）編列 107 年度旅運費預算 8737 萬 8 千元，以支應員工出差、前往工作場合之旅費，及貨物運送、裝卸費用等。

惟查，臺鐵 104 年度編列同項預算 8299 萬 3 千元、決算 6872 萬 6 千元；105 年度同項預算 8245 萬 2 千元、決算 7476 萬 3 千元，顯示該項預算之編列長期以來有足夠餘裕，而後續 106 年度同項預算編列卻繼續增加至 8525 萬 2 千元、107 年度增至 8737 萬 8 千元，而預算書中亦未對預算數增加之原因加以說明，有浮濫編列預算之嫌。為避免國家公帑浪費，故提案刪除該項預算十分之一。

提案人：

12

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：178

案由：

107年度臺灣鐵路管理局編列旅運費8,737萬8千元，經查106年度預算數為8,525萬2千元，105年度決算數為7,476萬3千元。近2年之預算數逐年增加，均高於105年度之決算數，且未詳述計畫內容，相關預算編列顯欠考量；另，國外旅費編列觀摩考察等項目，也未見臺鐵改善至得以媲美國外鐵路系統的營運狀況。為撙節政府支出，爰此，建議刪除五分之一，並凍結五分之一，俟臺鐵局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

13

單位：台灣鐵路管理局

歲出

項目：站務費用

頁數：54

提案：

站務費用下之旅運費中之專力費，編列 2740 萬 2 千元係為行李包裹接送費及機車裝卸費，惟此部分之貨運收入所佔比例極低，但其專力費用卻極高，完全不符比例，爰刪除 1000 萬元。

提案人：

14

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：178

案由：

107年度臺灣鐵路管理局「印刷裝訂與廣告費」編列2,893萬8千元，經查106年度預算數2,720萬元，105年度決算數2,107萬元，該項目預算數遠高於決算數，且逐年增加。針對政府單位之間公文往來，臺鐵局應積極實施公文處理電子化及電子化會議，減少不必要之紙張浪費。爰此，建議刪除十分之一，並凍結十分之一，俟臺鐵局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

18

15

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：印刷裝訂廣告費

本年度預算：2893 萬 8 千元

建議：刪減十分之一

臺灣鐵路管理局（臺鐵）編列 107 年度印刷裝訂廣告費預算 2893 萬 8 千元。

惟查，臺鐵 104 年度編列同項預算 2773 萬 7 千元、決算 1987 萬 5 千元；105 年度同項預算 2766 萬 7 千元、決算 2107 萬元，顯示該項預算之編列長期以來有足夠餘裕，而後續 106 年度同項預算編列 2720 萬、107 年度又增至 2893 萬 8 千元，查預算書中亦未對預算數增加之原因加以說明，有浮濫編列預算之嫌。再者近年國家政府推動環保節約用紙，為避免資源浪費，故提案刪除該項預算十分之一。

提案人：鄭寶清　陳歐珀　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]　[illegible]

16

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（通案）

頁碼：

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「服務費用」項下編列「修理保養與保固費」7 億 2600 萬元，係辦理台鐵局所有之相關機械設備、交通運輸設備與房舍等修繕、換置及保固之費用。經查，台鐵局 107 年度「修理保養與保固費」7 億 2600 萬元雖較 106 年度 8 億 5894 萬 6 千元減少 1 億 3294 萬 6 千元，但卻仍較過去決算數如 101 年 5 億 8815 萬 2 千元、102 年 5 億 0144 萬 1 千元、103 年 5 億 6503 萬 4 千元、104 年 6 億 4224 萬 1 千元、105 年 6 億 8920 萬 2 千元為高；另外，台鐵局行車異常的情形高居不下，106 年截至 10 月已達 352 件，其中包括車輛故障 174 件、電力設備故障 13 件及運輸保安裝置故障 79 件，而列車準點率也未能再進一步提升，顯見台鐵局關於交通運輸設備修理保養的經費雖然年年增加，卻未能有效提高相關設備妥善率。爰建議「修理保養與保固費」7 億 2600 萬元參照過去決算數酌予減列 2600 萬元、其餘凍結十分之一，俟交通部責成台鐵局加強提高相關設備妥善率，並向交通委員會提出報告經同意後始得動支。

提案人：

單位：千元、%、件

項目	101	102	103	104	105	106	107
預算數	638,798	458,672	624,226	744,226	844,442	858,946	726,000
決算數	588,152	501,441	565,034	642,241	689,202	-	
執行率	92.07	109.32	90.52	86.30	81.61	-	
行車異常	541	550	524	529	482	352	
列車準點率	94.80	94.01	94.19	93.61	95		

註：資料來源：整理自本院預算中心 106 年度評估報告，及交通部與台鐵局統計資料庫（106 年度行車異常案件為截至 10 月底統計數字）。

17

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「修理保養與保固費」
預算書頁次：第 178 頁
本年度預算：7 億 2600 萬元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「修理保養與保固費」編列 7 億 2600 萬元，而過去該項目決算由 102 年度 5 億 144 萬 1 千元，增加至 105 年度 6 億 8920 萬 3 千元，106 年度預算尚編列 8 億 5894 萬 6 千元，較 105 年度預算更增列 1.72%。此項目支出規模年年增加，惟雖已投入大量經費於保養修護，如車輛設備、電力設備及通訊設備等，行車異常之情形未見明顯改善，每年仍有近 500 起行車異常事件，今年統計至 11 月 30 日已達 401 起，且旅客列車準點率也由 101 年的 94.8% 降至 104 年的 93.1%，呈現下滑趨勢，106 年 10 月單月僅 91.71%。有鑑於行車異常事件頻繁發生，臺鐵局對於該業務恐有失職之嫌。**故建議刪減該預算 1000 萬元，另凍結 1/5，俟臺鐵局向立法院交通委員會提出改善保固及修理作業專案報告後始得動支，以提升行車服務品質。**

提案人：林俊憲

18

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.178

科目名稱：服務費用-保險費

本年度預算數：3388 萬 5 千元

建議刪除：1000 萬元

案由：

臺灣鐵路管理局於 107 年度「服務費用」編列「保險費」預算 3388 萬 5 千元。經查該項目 106 年截至 11 月底止，預算執行率僅 51%，且 105 年該項目之決算僅 2579 萬 1 千元，經費顯未核實編列。爰此，建議刪除該項預算 1000 萬元，以符合政府樽節施政原則。

提案人：趙正宇

1-1

19

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：178

案由：

107年度臺灣鐵路管理局編列「棧儲、包裝、代理及加工費」11億5,581萬6千元，經查106年度預算數為10億4,736萬4千元，而105年度決算數為8億9,646萬6千元，該項目之決算數遠低於近2年之預算數，且預算金額逐年增加，爰此，建議刪除十分之一，並凍結十分之一，俟臺鐵局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

20

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

科目：通案-棧儲、包括、代理及加工費(P.178)

案由：臺灣鐵路管理局 107 年度有關「棧儲、包裝、代理及加工費」共編列預算 11 億 5581 萬 6 千元，較 106 年度預算 10 億 4736 萬 4 千增加 1 億 845 萬 2 千元，更較 105 年度決算之 8 億 9646 萬 6 千元增加 2 億 5935 萬元，雖台鐵說明表示是因為勞基法修正及基本工資調高導致外包費用提高所致(包括印製外包、車站清潔外包、大樓清潔外包等)，然而相關預算增長之幅度仍舊偏高，且台鐵外包勞工權益不佳問題更是時有所聞，相關預算應嚴加檢討，爰此，107 年度有關「棧儲、包裝、代理及加工費」，應予刪減 1000 萬元，另凍結外包相關預算 1/10，待就外包人力勞工權益提出改善報告後，始得動支。

提案人：

21

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次：51
業務計畫及用途別科目:站務費用—棧儲、包裝、代理及加工費
本年度預算數：486,231 千元
建議刪減數：72,047 千元

理由:
台灣鐵路管理局 107 年站務費用—棧儲、包裝、代理及加工費編列 486,231 千元，較 106 年 414,184 千元增加 72,047 千元，經查其 105 年決算數 369,983 千元、104 年 358,025 千元、103 年 332,166 千元，均未超過 4 億元，建議維持 106 年之預算數，擬刪減 72,047 千元。

提案人:

22

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

科目：站務費用-棧儲、包括、代理及加工費(P.51)

案由：臺灣鐵路管理局 107 年度有關「站務費用-棧儲、包裝、代理及加工費」項下『外包費』共編列預算 2 億 6923 萬 1 千元，其中包括車站清潔外包、印製品外包等，然而台鐵車站清潔不佳問題時有所聞，站內廁所的清潔問題更是時常造成旅客困擾，台鐵應加強相關清潔作為，爰此，107 年度有關「站務費用-棧儲、包裝、代理及加工費」項下『外包費』中車站清潔外包部分之預算，應予凍結 1/10，待就車站清潔提出改善報告後，始得動支。

提案人：

91

23

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次： 68
業務計畫及用途別科目: 機務維持費—棧儲、包裝、代理及加工費
本年度預算數：478,411 千元
建議刪減數：28,616 千元

理由:
台灣鐵路管理局機務維持費—棧儲、包裝、代理及加工費，107 年編列預算數為 478,411 千元，較 106 年預算數 449795 千元增加 28,616 千元，經查 105 年其決算數為 378,480 千元、104 年 376,866 千元、103 年 384,648 千元，均未超過 4 億元，編列明顯浮濫，建議維持 106 年預算額度即可，擬刪除 28,616 千元。

提案人:

47

24

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.178

科目名稱：服務費用-專業服務費

本年度預算數：2 億 6518 萬 6 千元

建議刪除：5000 萬元

案由：

臺灣鐵路管理局於 107 年度「服務費用」編列「專業服務費」預算 2 億 6518 萬 6 千元。經查該項目 106 年截至 11 月底止，預算執行率僅 49%，且 105 年該項目之決算僅 1 億 9209 萬 1 千元，經費顯未核實編列。且本項目之「委託調查研究費」部份，近兩年之預算執行情形為 63.56%及 54.51%，明顯偏低。爰此，建議刪除該項預算 5000 萬元。

提案人：趙正宇　鄭寶清　陳歐珀　丁守中　高嘉瑜　林俊憲　王育敏　許淑華　鍾佳濱　陳亭妃　周春米

102

25

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：專業服務費

本年度預算：2 億 6518 萬 6 千元

建議：刪減十分之一

臺灣鐵路管理局（臺鐵）編列 107 年度專業服務費預算 2 億 6518 萬 6 千元。

惟查，臺鐵 104 年度編列同項預算 2 億 6577 萬 7 千元、決算 1 億 9927 萬；105 年度同項預算 2 億 6103 萬 6 千元、決算 1 億 9209 萬 1 千元，顯示該項預算之編列長期以來應有足夠餘裕。然而後續 106 年度同項預算編列仍繼續增加至 2 億 9018 萬 6 千元、107 年度雖有所減少，但仍編列超過往年決算數許多之 2 億 6518 萬 6 千元，查預算書中亦未對預算數增加之原因加以說明，有浮濫編列預算之嫌。為避免浪費國家公帑，故提案刪除該項預算十分之一。

提案人：

26

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（通案）

頁碼：

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「服務費用」項下編列「專業服務費」2 億 6518 萬 6 千元，係辦理法律事務費、工程及管理諮詢服務費、委託調查研究費等委聘專業機構或人員提供服務之費用。惟經查，107 年度「專業服務費」2 億 6518 萬 6 千元雖較 106 年度 2 億 9018 萬 6 千減少 2500 萬元，但仍比 102 年 1 億 3341 萬 2 千元、103 年 1 億 7089 萬 9 千元、104 年 1 億 9926 萬 9 千元、105 年 1 億 9209 萬 1 千元等之歷年決算數為高；而從歷年決算數來看，「專業服務費」所需經費雖然呈現增長的趨勢，但台鐵局所編列預算的執行率不佳，如 102 年為 72.50%、103 年 63.81%、104 年 74.97%、105 年 76.51%，顯見預算編列與實際執行所有落差。爰建議「專業服務費」2 億 6518 萬 6 千元酌減 2000 萬元、其餘凍結十分之一，俟台鐵局向交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：

單位：千元

項目	102	103	104	105	106	107
預算數	184001	267785	265770	251036	290186	265186
決算數	133412	170899	199269	192091		
執行率	72.50%	63.81%	74.97%	76.51%		

註：資料來源：整理自台鐵局歷年決算書

59

27

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「專業服務費」
預算書頁次：第 178 頁
本年度預算：2 億 6518 萬 6 千元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「專業服務費」編列 2 億 6518 萬 6 千元，包括委託調查研究費 5801 萬 8 千元，辦理 42 件委託調查研究案，惟根據該項目近年度執行情形，101 年度 58.61%、102 年度 31.17%、103 年度 31.04%、104 年度 63.56%及 105 年度 54.51%，均未達 7 成，顯見執行成效不佳。**故建議刪減該預算 1700 萬元，另凍結 1/5，俟台鐵向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支，俾加強委託調查案執行，並核實編列預算。**

提案人：林俊憲

28

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次：57
業務計畫及用途別科目:工務維持費用—專業服務費

本年度預算數：73,511 千元
建議刪減數：4,000 千元

理由:

台灣鐵路管理局 107 年工務維持費用—專業服務費，編列預算數 73,511 千元，較 106 年 97,237 千元減少 23,726 千元。經查其 105 年決算數 60,563 千元、104 年決算數 64,294 千元、103 年 58,288 千元。其 105 年的預算數為 67,439 千元，決算數為 60,563 千元，執行率為 89%明顯偏低，實有樽節之空間，擬建議刪減 4,000 千元。

提案人:

48

9

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

科目：工務維持費用-專業服務費(P.57)

案由：臺灣鐵路管理局 107 年度有關「工務維持費用-專業服務費」項下『委託調查研究費』共編列預算 2201 萬 1 千元，然而部分委託研究為新興案件，且延續性研究案之成效也無明確實證，臺鐵局進行新興委託研究案件應更加謹慎，相關預算應力行節約，爰此，107 年度有關「工務維持費用-專業服務費」項下『委託調查研究費』預算，應予刪減 100 萬元。

提案人：

30

107 年度中央政府總預算案提案表
單位名稱：交通部台灣鐵路管理局
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：57 頁
科目名稱：工務維持費用-專業服務費-委託調查研究費
本年度預算數：2201 萬 1 千元
建議【∨】刪除數：十分之一
建議【∨】凍結數：四分之一

增刪理由：

107 年度臺灣鐵路管理局於「工務維持費用-專業服務費-委託調查研究費」，編列 2201 萬 1 千元，較 106 年度編列之 4660 萬 7 千元減編 2659 萬 6 千元。

經查，去年於本項費用中，即已編列針對各段橋梁、隧道、站房之結構安全、耐震及噪音之委託調查研究費用 100 萬元，今年卻針對噪音改善計畫及研究開口合約即編列 500 萬元，顯有消化預算之虞。爰此建議刪除本筆費用十分之一，並凍結四分之一，俟臺灣鐵路管理局針對本筆費用提出說明，將書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 [illegible] 吳思瑤 [illegible] 陳欣妤 [illegible] 周春米

31

單位：台灣鐵路管理局

歲出

項目：電務維持

頁數：54

提案：

電務維持費用，其中專業服務費編列委託調查研究費 30 萬，其係為轉投資相關權益議題委外研究。按電務維持其並不負責轉投資事項，此項委託調查之目的為何實令人費解，爰予以刪除 30 萬元。

提案人：葉毓蘭 鄭運鵬 陳亞惠 林俊憲 黃國書 簡舒培 周春米 鍾佳濱 李彥秀 洪慈庸

39

32

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次：81
業務計畫及用途別科目：租賃成本—專業服務費

本年度預算數：26,477 千元
建議刪減數：6,000 千元

理由：
台灣鐵路管理局之租賃成本—專業服務費，107 年度預算數編列數為 26,477 千元，比 106 年度 37,733 千元減少 11,256 千元。經查 105 年決算數為 16,801 千元、104 年度 17,697 千元、103 年度 17,995 千元，均未超過一千八百萬元，107 年度雖比上年度減少，但仍有樽節之空間，擬建議刪減 6,000 千元。

提案人：

45

33

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

科目：租賃成本-專業服務費(P.81)

案由：臺灣鐵路管理局 107 年度有關「租賃成本-專業服務費」項下『委託調查研究費』共編列預算 2103 萬 7 千元，其預算用途為進行 28 案委託研究案，較 106 年度之 33 案減少 5 案，107 年度 28 案中 16 案是延續性計劃僅有 12 案是新興案件，然而延續計劃成果未明，新興計劃也應進行盤整，避免預算浪費，爰此，107 年度有關「租賃成本-專業服務費」項下『委託調查研究費』預算，應予刪減 100 萬元。

提案人：

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

34

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算

單位預算書頁次：85

租賃成本

【 】歲入—增列：

【✓】歲出—【 】減列：　　【✓】凍結：十分之一

案由：

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算「租賃成本」中，「專業服務費之委託調查研究費」，原列 21,037 千元，建議凍結十分之一，俟臺鐵局內向立法院交通委員會提出書面報告，並經同意後始得動支。

說明：

一、 交通部臺灣鐵路管理局編列委託調查研究費 21,037 千元，辦理都市更新計畫(開發規劃、招商及履約管理)、民間參與計畫(前置作業、履約管理及滿意度調查)及其他專業服務案(不動產估價、權利分配等)等計 28 項，近 5 年執行率皆未達 9 成，且至少 7 項都市更新開發規劃案已連 3 年(自 105 年起算)皆編列預算辦理相同事項。

二、 以高雄港站(更新單元二、三、四)都市更新為例，本都更案自 102 年起推動，臺鐵局自 105 年即編列經費分別辦理本都更案再開發暨「招商規劃」、「履約管理顧問」委託技術服務案，因本都更案鐵道空間涉文化資產保存議題，前開 2 項委託技術服務案是否皆能於 107 年度執行。

三、 綜上，應通盤檢視、務實衡酌各委託調查案 107 年可實現性，建議凍結十分之一，俟臺鐵局向立法院交通委員會提出書面報告，並經同意後始得動支。

提案人：

16

107 年度中央政府總預算案委員提案表

35

單位：台灣鐵路管理局　　預算書頁次：103

科目或業務計畫名稱：業務費用—專業服務費

預算數：15,568 千元

建議：減列 200 萬元。

案由：

107 年度台灣鐵路管理局「業務費用—專業服務費」編列 15568 千元，較 106 年度預算 10358 千元大幅增加 50%，更較 105 年度決算數 3296 千元增加 4 倍，尤其委託調查研究費及電腦軟體服務費均大幅增加，考量台鐵營運仍現虧損，相關費用編列應稟持撙節原則，且考量其必要性，建議減列 200 萬元。

提案人：

13

36

107 年度中央政府總預算案提案表
單位名稱：交通部台灣鐵路管理局
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：100 頁
科目名稱：業務費用-專業服務費-委託調查研究費
本年度預算數：250 萬元
建議【∨】刪除數：全數刪除
增刪理由：

107 年度臺灣鐵路管理局於「業務費用-專業服務費-委託調查研究費」編列 262 萬元，其中委託辦理撞斷遮斷桿行為人研究案編列 250 萬元。

經查，該研究案之研究對象是汽機車駕駛人，其研究結果最後仍由道路之主管機關進行最後之改善，並非由臺鐵局改善，理應由交通部責成運輸研究所進行研究，無委託研究之必要。爰此，建議全數刪除本筆預算。

提案人：陳素月　林岱樺　鄭天財
陳玫珣　黃國書
何志偉　張代理　鄭寶清
王惠美

107 年度中央政府總預算案委員提案表

37

單位：台灣鐵路管理局　　預算書頁次：109

科目或業務計畫名稱：管理費用—專業服務費

預算數：29657 千元

建議：減列 500 萬元。

案由：

107 年度台灣鐵路管理局「管理費用—專業服務費」編列 29,657 千元，較 106 年度預算 25,087 千元增加 18%，經查，此項預算 104、105 年度決算數分別為 15665 千元、19229 千元，105 年度執行率僅 74.6%，且歷年大量編列委託調查研究費，但執行率卻偏低，顯示其必要性值得檢討。建議減列 500 萬元。

提案人：

12

38

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次：105
業務計畫及用途別科目：管理費用—專業服務費

本年度預算數：29,657 千元
建議刪減數：5,000 千元

理由：
台灣鐵路管理局之管理費用—專業服務費 107 年預算數編列 29,657 千元，比 106 年 25,087 千元增加 4,570 千元，經查 105 年決算數為 19,229、104 年 15,665 千元、103 年 12,934 千元，均未超過二千萬元，107 年編列 29,657 千元明顯浮濫，擬建議刪除 5,000 千元。

提案人：

39

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：台灣鐵路管理局

款_項_目：　款　項　目　　預算書頁次：P 109

工作計畫：

分支計畫：

科目：專業服務費 —委託調查研究費

本年度預算數：810 萬元

主旨：臺鐵局 107 年度預算編列「專業服務費—委託調查研究費」810 萬元，參據近年度委託調查研究費之預、決算執行情形，101 年度至 104 年度各該年度執行率依序為 58.61%、31.17%、31.04%及 63.56%，均未及 7 成。又部分委託調查研究案屬例行性諮詢顧問之技術服務案件、部分屬多年期委託調查案件，為提升預算執行成效，實有必要就各該委託調查研究案建立妥適之進度控管機制，並務實衡酌執行力，覈實編列預算需求，避免過度匡列。爰擬刪除該項計畫編列經費 810 萬元其中之 200 萬元。

提案人：陳歐珀

77

40

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

科目：管理費用-專業服務費(P.105)

案由：臺灣鐵路管理局 107 年度有關「管理費用-專業服務費」項下『委託調查研究費』共編列預算 810 萬元，其中包括「臺鐵營運事業策略管理總顧問」、「品牌定位與識別系統升級」，兩項計劃共計 750 萬，然而計劃內容目的不明，仍需檢視是否需要進行相關委託，爰此，107 年度有關「管理費用-專業服務費」項下『委託調查研究費』，應予刪減 50 萬元，另凍結預算 1/4，待就「臺鐵營運事業策略管理總顧問」、「品牌定位與識別系統升級」2 項計劃之必要性及預期成果，提出報告後，始得動支。

提案人：

41

107 年度中央政府總預算案提案表
單位名稱：交通部台灣鐵路管理局
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：105 頁
科目名稱：管理費用-專業服務費-委託調查研究費
本年度預算數：810 萬元
建議【∨】刪除數：四分之一
建議【∨】凍結數：四分之一
增刪理由：

107 年度臺灣鐵路管理局於「管理費用-專業服務費-委託調查研究費」，編列 810 萬元，較 106 年度編列之 992 萬元減編 182 萬元。

經查，去年於本項費用中，針對臺鐵營運事業策略管理諮詢總顧問及「品牌定位及識別系統升級」兩項委託案件即已編列 950 萬元，卻未見實際成效，顯臺鐵局仍未就實際需求提出調查研究。爰此建議刪除本筆費用四分之一，並凍結四分之一，俟臺灣鐵路管理局針對本筆費用提出相關說明，將書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月　鄭寶清　李昆泰　黃國書
陳欣珩　林俊憲　王鴻薇
葛如鈞　周春米　張宏陸

42

單位：台灣鐵路管理局

歲出

項目：管理費用

頁數：109

提案：

管理費用下編列「品牌定位及識別系統升級」委託專業服務案 525 萬元，但台鐵為百年老店，品牌早已定位，實無必要再做品牌定位及識別系統升級之必要，爰予以刪除本案 525 萬元。

提案人：

43

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次：74
業務計畫及用途別科目:行車費用—材料及用品費

本年度預算數：522,933 千元
建議刪減數：20,000 千元

理由:
台灣鐵路管理局之行車費用—材料及用品費 107 年編列預算數為 522,933 千元，比 106 年 728,228 千元，減少 205,295 千元。經查其 105 年決算數為 404,491 千元、預算數為 975,640 千元、執行率 41%；104 年決算數 597,476 千元、預算數為 104,1840 千元、執行率為 57%。顯見其歷年之預算，編列浮濫且執行率明顯偏低，107 年度預算雖比上年度減少 205,295 千元，仍有樽節之空間，擬建議刪減 20,000 千元。

提案人:

44

凍結提案

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「員工訓練費用」78,128 千元，依臺鐵之說明表示，係為貫徹臺鐵安全、準確、服務及創新等核心理念，並落實培育人才之目標，員工教育訓練著重於精進鐵路專業技能、強化行銷服務與創新價值、提高危機處理及風險管理能力、提升員工素質及激發工作潛能；並於該局員工訓練中心計畫開辦 109 班次、訓練 6,220 人次及 599,610 人。

查臺鐵今(106)年發生出軌事件創下自 103 年來新高，局長鹿潔身 11 月中時曾言，臺鐵傳統訓練方式可能存有問題，短期將重新檢討人員訓練模式、制度，並加強訓練強度，並初步考量將第二訓練中心蓋在富岡基地。

然間隔月餘，12 月 20 日又發生因調車時不慎擠壞轉轍器，造成故障，雖非尖峰運輸時段，但仍致 14 列車，約 2,320 人受影響。

顯見鹿局長曾言，加強教育訓練、落實訓練考核等，儼然已成刻不容緩之問題，但未見臺鐵提出具體改善方案說明，而臺鐵故障事件頻傳，人力長期嚴重不足始為主因，為期臺鐵員工在職訓練模式得以發揮實際效用，不因人力吃緊，僅為形式作業，爰提案凍結 5,000 千元，俟臺鐵於一個月內提出重新檢討後之員工在職訓練方案、講師與員工實務操作考核制度等，並說明與過往訓練方式相異之處，並至交通委員會進行報告，經同意，始得動支，以保障國人及臺鐵員工之乘車權益與生命安全。

提案人：徐榛蔚 [illegible] [illegible]

鄭寶清

1

45

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局
歲出　　單位預算書頁次：117
業務計畫及用途別科目：營業外費用—利息

本年度預算數：861,000 千元
建議刪減數：100,000 千元

理由：
台灣鐵路管理局 107 年度預算編列債務利息費用 8 億 6,195 萬元，較上(106)年度預算減少 2 億 5,500 萬元(減幅 22.83%)，較 105 年度決算則增加 2 億 671 萬 4 千元(增幅 31.55%)。經近幾年之利息決算數 102 年 1,130,273 千元、103 年 1,036,416 千元、104 年 993,749 千元、105 年 655,236 千元，利率水準為 102 年 0.99%、103 年 0.93%、104 年 0.87%、105 年 0.56%。經查台灣銀行歷年利率水準一年期一般存款 102 年底 1.345%、103 年底 1.345%、104 年底 1.275%、105 年底 1.065、106 年底 1.065，利息持續走低。台灣鐵路管理局 107 年度預算編列債務利息費用 8 億 6,195 萬元，其融資本金為 1,246.7 億元，預估利率水準為 0.69，遠高於 105 年之 0.56%利率水準，故以 0.61%利率水準計算，擬建議刪減 100,000 千元。

提案人：

46

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：119

案由：

107 年臺灣鐵路管理局編列利息費用 861,000 千元，經查 105 年編列 1,349,549 千元，105 年度決算數為 655,236.236 千元，105 年預算執行率僅 48.55%，106 年預算數 1,116,950 千元。年年利息支出龐大，且前經本委員會提出應積極洽商以研謀降低借款利率，應提出降低減少負債及降低利息費用之短中長程計畫。依 105 年度決算數，本案故建議刪減該預算 50,000 千元，另應提出營運解決債務之短中長程計畫。

提案人：

25

47

107 年度中央政府總預算案提案表
單位名稱：交通部台灣鐵路管理局
【　】歲入　　【∨】歲出　　單位預算書頁次：119 頁
科目名稱：營業外費用-財務成本-利息費用
本年度預算數：8 億 6195 萬元
建議【∨】刪除數：3000 萬元
增刪理由：

107 年度臺灣鐵路管理局於「營業外費用-利息費用」，編列 8 億 6195 萬元，較 106 年度編列之 11 億 1695 萬元減編 2 億 5500 萬元。

經查，該筆費用 105 年度決算僅 6 億 5523 萬 6 千萬元，且多年來臺鐵局固定還款紀錄良好，其債務利息費用理應有酌減之空間。爰此，建議刪除本筆預算 3000 萬元。

提案人：陳素月　鄭寶清

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表　48

歲計別：歲出　　單位名稱：台灣鐵路管理局

款_項_目：　款　項　目　　預算書頁次：P 119

工作計畫：

分支計畫：

科目：營業外費用—利息費用—債務利息

本年度預算數：8 億 6100 萬元

主旨：臺鐵局 107 年度預算編列債務利息費用 8 億 881,000 6,195 萬元，較 106 年度預算減少 2 億 5,500 萬元(減幅 22.83%)，較 105 年度決算則增加 2 億 671 萬 4 千元(增幅 31.55%)。究其原因，主要為連年營運虧損，現預估每年營運資金缺口約 33.5 億元，短期內尚難轉虧為盈，致融資規模持續增加；台鐵局允應積極開源節流，逐步縮小營運資金缺口額度，俾減輕融資負擔。為免台鐵局消極應對，爰擬刪除該項計畫編列經費 8 億 6100 萬元其中之 2000 萬元。

提案人：陳歐珀

陳歐珀 鄭寶清 [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] 周春米 [illegible]

[illegible]

78

49

中華民國 107 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

科目：營業外費用-利息費用(P.117)

案由：臺灣鐵路管理局 107 年度有關「營業外費用-利息費用」共編列預算 8 億 6195 萬元，雖較 106 年度編列之 11 億 1695 萬元減編 2 億 5500 萬元，然 105 年度決算僅 6 億 5523 萬 6 千元，且據臺鐵局表示，由於臺鐵還款記錄良好，信用評等提高，利息費用應有更多優惠，相關預算應有撙節空間，爰此，107 年度有關「營業外費用-利息費用」預算，應予刪減 2000 萬元。

提案人：

50

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「租金與利息-利息」
預算書頁次：第 178 頁
本年度預算：10 億 4388 萬 1 千元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「租金與利息-利息」編列 10 億 4388 萬 1 千元，主要係為因營運連年虧損，造成融資規模年年增加。為避免沉重利息費用加重財務上的負擔，**故建議刪減該預算 2000 萬元，並應積極洽商以研謀降低借款利率。**

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳欣妮 [illegible] 曾銘宗 [illegible] 周春米 [illegible]

51

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.120

科目名稱：營業外費用-其他費用-占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費

本年度預算數：5239 萬 2 千元

建議刪除：2000 萬元

案由：

臺灣鐵路管理局 107 年度預算於「營業外費用-其他費用」編列「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」經費 5239 萬 2 千元。經查該局處理廢棄房舍及閒置土地進度緩慢，影響市容及環境整潔，地方政府及環境保護機關遂時常要求其限期改善環境而產生處理費用，導致該項目 104、105 年度超支率分別為 126.12%、108.28%，超支情形嚴重。該局針對其廢棄房舍及閒置土地，允宜加強處置及活化運用效率，非繼續支出大筆維持清理費用。爰此，建議刪除該項預算 2000 萬元，以節省國庫開支。

提案人：趙正宇 [signatures]

52

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：118

案由：

107年度臺灣鐵路管理局「營業外費用」—「其他費用」項下「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」編列52,392千元。就臺鐵局提供的說明，「係為辦理無業務用土地之環境髒亂清理，時遭民眾檢舉或地方政府及環境保護機關為維市容觀瞻而要求限期改善」，以及「拆除全國各地之逾齡不堪使用建物及不保留之建物」。關於臺鐵局轄下的無業務用土地，應辦理活化或其他用途，而非閒置造成環境髒亂，反而需要編列清理環境的預算，臺鐵局應檢討改善。爰此，建議刪除十分之一，並凍結十分之一，俟臺鐵局向交通委員會提出改善計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：

53

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（歲出）

頁碼：P120

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「營業外費用—其他費用」項下編列「占建物清除搬遷費及經管土地髒亂清理費」5239 萬 2 千元，較 106 年度 3967 萬 7 千元增加 1271 萬 5 千元，係辦理廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。惟經查截至 106 年 8 月底台鐵局所有廢棄房舍計 414 筆、閒置土地 7 筆、31.395 公頃，容易引發環境髒亂及公共安全疑慮，致使台鐵局每年都必須編列預算執行清理與拆除作業。為期台鐵局所有之土地與房舍能夠有效利用，發揮資產應有效益，爰建議「占建物清除搬遷費及經管土地髒亂清理費」5239 萬 2 千元酌減 500 萬元、其餘凍結十分之一，俟台鐵局就所有閒置土地與廢棄房舍之再活化向交通委員會報告並經同意後始得動支。

提案人：

107 年度中央政府總預算案委員提案表　54

單位：台灣鐵路管理局　　預算書頁次：120

科目或業務計畫名稱：營業外費用—其他費用—建物清除搬運及清理費

預算數：52392 千元

建議：凍結 20%。

案由：

107 年度台灣鐵路管理局「營業外費用—其他費用」項下編列占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費 52392 千元，用於廢棄宿舍拆除及定期清理非營業用地環境。經查，台鐵已查報廢棄房舍眾多，然而其中不乏存在文資爭議標的，引發地方政府或文資團體抗議，例如台中車站周遭日治時代宿舍，在文資定位未解決之前，縱容包商拆除，引發民眾抗議。爰要求台鐵應清查所屬房舍，並依文資法第十五條規定，主動提報主管機關進行文化資產價值評估，建議凍結本項預算 20%，向交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：

55

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：台灣鐵路管理局

款_項_目：　款　項　目　　預算書頁次：　P 120

工作計畫：

分支計畫：

科目：營業外費用—占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費

本年度預算數：5239 萬 2 千元

主旨：臺鐵局 107 年度預算編列「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」5,239 萬 2 千元，較 106 年度預算增加 1,271 萬 5 千元(增幅 32.05%)，較 105 年度決算則減少 696 萬 8 千元(減幅 11.74%)，係為廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。然已查報之廢棄房舍及閒置土地筆數眾多，除有環境髒亂及公共安全問題，資產使用效益亦偏低，該局允宜加強清理處置並多元活化運用，俾提高資產管理效益。爰擬凍結該項計畫編列經費 5239 萬 2 千元其中之五分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

56

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」5,239 萬 2 千元

建議：凍結 10%

臺鐵局 107 年度預算編列「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」5,239 萬 2 千元，較 106 年度預算增加 1,271 萬 5 千元(增幅 32.05%)，較 105 年度決算則減少 696 萬 8 千元(減幅 11.74%)，作為廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。

根據台鐵局提供近年度「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」之預、決算情形(可見下表)，**104 年度及 105 年度之決算都嚴重超支，分別超支 3,594 萬 4 千元及 3,086 萬元**。台鐵局說明，閒置土地因氣候溼熱致雜草叢生且茂盛，時遭民眾檢舉或地方政府及環境保護機關要求限期改善，因此有相關處理的支出非用，且**表示因無法掌握氣候變化，未能準確預估預算需求，而以超支併決算方式因應。**

但是，**管理維護閒置土地，是台鐵局之常態業務，相關清理費用應能妥適控管，並能提出詳細辦理說明，才符合預算編製之精神。**而且，該局每年編列相關經費並執行老舊房舍清理拆除作業，進度卻非常緩慢，如 104 年度及 105 年度各僅處理 11 筆及 48 筆廢棄房舍，仍有大量廢棄房舍待處置，應盡快有活化管理之規劃。因此，建請本預算凍結 10%，並就本議題於交通委員會提出專案報告，經委員會同意後，始得動支。

104 至 107 年度「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」之預、決算情形表

單位：新臺幣千元

項目	104 年度	105 年度	106 年度(至 8 月)	107 年度
預算數	28,500	28,500	39,677	52,392
決算數	64,444	59,360	36,150	-
超支數	35,944	30,860	-	-
超支率	126.12%	108.28%	-	-

提案人：

57

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.122

計畫名稱：高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫

本年度預算數：5000 萬元

建議：全數凍結

案由：

臺灣鐵路管理局於 107 年度「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」編列預算 5000 萬元。經查該計畫自 101 至 105 年度預算執行率各為 0%、0%、37.40%、1.12%及 5.31%，進度嚴重落後。爰此，建議將該項預算全數凍結，並於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明工程執行延宕原因及解決方案，經交通委員會同意後始得動支，俾使工程能如期完工。

提案人：趙正宇

58

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.122

計畫名稱：鐵路行車安全改善六年計劃（104 至 109 年）

本年度預算數：10 億元

建議刪除：5000 萬元

案由：

臺灣鐵路管理局於 107 年度預算編列「鐵路行車安全改善六年計劃（104 至 109 年）」經費 10 億元。經查該計畫 105 年之預算執行率僅 11.9%，又近年台鐵行車事故仍頻，且多有民眾違規行為所致死傷事故，列車正線出軌事故亦有增加趨勢，計畫成效明顯不彰。爰此，建議刪除該項預算 5000 萬元。

提案人：趙正宇

18

59

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：台灣鐵路管理局

款_項_目：　　預算書頁次： P 122 － P 123

工作計畫：

分支計畫：

科目：「鐵路行車安全改善六年計劃」

本年度預算數：10 億元

主旨：臺鐵局 107 年度預算編列「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 109 年)」經費 10 億元。該計畫分 6 年執行，總經費 275 億 2,240 萬元，係就現有基礎設施，加強防災防護措施，以確保行車安全。然推動進度未如預期，105 年度預算執行率僅 11.90%；又近年行車事故仍頻，不乏民眾違規行為所致死傷事故，行車安全改善計畫執行與軌道安全管理機制均容有大幅改善空間。爰擬刪除該項計畫編列經費 10 億元其中之 2000 萬元，並凍結剩餘經費其中之五分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

60

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「鐵路行車安全改善六年計劃（104 至 109 年）」
預算書頁次：第 13 頁
本年度預算：10 億元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「鐵路行車安全改善六年計劃（104 至 109 年）」編列 10 億元，該計畫分 6 年執行，其總經費 275 億 2240 萬元，截至 106 年度已累計編列 115 億 5790 萬元。該計畫之目的為加強防災防護措施，其內容包含加強防災防護措施，如平交道立體化、路線及號誌改善、危險路段加裝圍籬或隔音牆、車廂無階化等，惟各年度重大行車事故多逾 40 件，而重大死傷事故截至 106 年 11 月底已發生 35 件，且出軌事故有增加趨勢(正線出軌由 103 年 2 件，106 年至 11 月已發生 8 件)。**故建議刪減該預算 1000 萬元，並凍結該預算 1/5，向立法院交通委員會提出具體改善計畫之專案報告，以確保計畫執行成效維護民眾搭乘安全，經本院同意後始得動支。**

提案人：林俊憲

107 年度中央政府總預算案委員提案表

61

單位：台灣鐵路管理局　　預算書頁次：13

科目或業務計畫名稱：鐵路行車安全改善六年計畫

預算數：1,000,000 千元

建議：凍結 1 億元

案由：

台灣鐵路管理局「鐵路行車安全改善六年計畫」107 年度編列 10 億元，經查該計畫執行年度為 104 年至 109 年，總經費達 275 億 2240 萬元。經查，該計畫 105 年度決算執行率僅 11.9%，計畫進度嚴重落後，而 107 年度僅編列 10 億元，亦較原計畫數 6,148,500 元大幅減少。而近年行車事故頻仍，傷亡人數眾多，而此計畫卻嚴重延宕，對於行車安全及軌道安全管理影響甚大，應積極檢討並推動計畫之執行。建議凍結 1 億元，向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

15

62

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：142

案由：

107 年度臺灣鐵路管理局編列「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 109 年)」經費 10 億元。經查，105 年度預算執行率僅 11.90%；且近年行車事故頻仍（如下表），行車安全改善計畫執行與軌道安全管理機制均容有大幅改善空間；另，該計畫自 104 年度開始執行，已發包工程 61 件，完工 20 件，離計畫年限只剩 2 年，還有三分之一的已發包工程未完工，有 22 件待基本設計審議之工程，該計畫之執行效率有待提升。爰此，建議凍結十分之一，俟臺鐵局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

項次	104 年	105 年	106 年(1-8 月)
行車事故總件數	618	547	311
傷亡人數總計	亡 52 人 傷 36 人	亡 37 人 傷 34 人	亡 26 人 傷 9 人
1.重大行車事故	55	41	30
2.一般行車事故	34	24	13
3.行車異常事件	529	482	268

提案人：

63

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（歲出）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」項下編列「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」10 億元，辦理平交道進行立體化、路線及號誌改善以及月台提高、車廂無階化等工程。惟經查，本計畫總經費 275 億 2240 萬元、執行期程為 104 至 109 年，但本計畫自 104 年開始編列預算起截至今年 10 月底止，累際實際執行率僅 44.06%，106 年度單一年度截至 11 月底之累計執行率也僅 28.85%，台鐵預算與計畫執行能力實有待加強。爰建議「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」10 億元凍結 5000 萬元，俟交通部責成台鐵局加強預算與計畫執行管控，向交通委員會報告本計畫執行情形、所遇阻礙及解決方案並經同意後始得動支。

說明：

一、據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，本項計畫自 102 年度開始編列預算開始，截至今年 10 月底止，整體累計分配金額為 75 億 4633 萬 4 千元，但累計實際執行僅 33 億 2517 萬 7 千元、累計實際執行率僅 44.06%。依台鐵局今年 11 月會計月報指出，106 年度單一年度截至 11 月底累計分配 52 億 0385 萬 9365 元，累計實際執行 15 億 0115 萬 0080 元、累計實際執行率僅 28.85%。

二、另就計畫執行而言，如以維護旅客上下車安全為目的之「車廂無階化」為例，台鐵局 106 年度係以 12 月 29 日前將 332 輛全數完成驗收為目標，但截至 10 月底僅累計完成 54 輛、目標達成率僅 16.26%；又以攸關火車行車安全所進行的行車監視系統安裝為例，台鐵局 106 年度係以 12 月 29 日累計安裝 969 輛為目標，但截至 10 月底為例僅完成完成 390 輛、目標達成率也僅 40.24%。

提案人：周春米　鄭寶清　高嘉瑜　邱泰源　徐欣瑩　陳以信　洪慈庸

64

凍結提案

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「鐵路行車安全改善六年計畫」1,000,000 千元，該計畫期程 104 年至 109 年，計畫總經費 27,522,400 千元，係為確保行車安全、降低平交道事故，用於現有基礎設施，加強防災防護措施，辦理工程包括：平交道立體化、路線及號誌改善、危險路段加裝圍籬或隔音牆、部分車站更新改善工程、電力設備系統與車廂無階化改善等。

然查，該計畫 105 年度執行率僅 11.9%，且 107 年度預算編列費用亦較原規劃額度 6,148,000 千元大幅減少，雖就臺鐵之說明，係因受都市計畫變更影響用地取得時程、地方政府配合款因素、水保計畫及經費審議尚未核定、及多項工程因無廠商投標致流標等影響，致整體計畫辦理進度未如預期。

據近年臺鐵各類行車事故發生統計，101 年度至 105 年度行車事故總件數分別為 639 件、632 件、590 件、618 件及 547 件，均超過 5 百件。

其中以行車異常事件為最大宗，各年度多逾 5 百件，106 年 8 月底止已發生 268 件，主要為車輛故障、運轉保安裝置故障、外物入侵等；另各年度重大行車事故多逾 40 件，又以重大死傷事故為主，106 年 8 月底止已發生 26 件，且多因於民眾違規行為所致，如車輛或行人擅自闖越平交道或跨越鐵軌而遭火車擦撞等情事；又近年來之正線出軌事故呈現增加趨勢，由 103 年 2 件攀升至 106 年 8 月底止 4 件，車輛出軌顯有惡化情勢。

由上可知，最大宗之行車異常事件，顯示車輛與相關設備之維修檢查具大幅改善空間；而重大死傷事故部分，雖臺鐵說明，因考量行為人已死傷情形，多未予求償而自行吸收相關費用，此做法雖重道德，但恐難有效遏阻違規事件發生，亦不利欲提升行車安全之意旨，與該局資產權益之維護；為期臺鐵有效改善行車異常問題，減少故障發生，並確切落實鐵路行車安全之目標，爰提案凍結 10,000 千元，俟交通部及臺鐵就鐵路行車安全各項業務與預算執行嚴重延宕等情事進行通盤檢討，並就現行行車安全問題提出相關具體管理措施，與軌道安全管理機制等，至交通委員會進行報告，經同意，始得動支。

提案人：徐榛蔚　陳[illegible]　[illegible]

鄭[illegible]

65

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：台灣鐵路管理局

款_項_目：　　預算書頁次： P 122 － P 123

工作計畫：

分支計畫：

科目：「台鐵整體購置及汰換車輛計劃」(104-113 年)

本年度預算數：30 億 8140 萬元

主旨：臺鐵局 107 年度預算編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」經費 30 億 8,140 萬元，計畫分 10 年辦理，總經費 997 億 3,000 萬元，截至 106 年度累計編列預算 71 億 6,800 萬元。預計 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛及支線節能環保客車 60 輛，並辦理系統設備改善工程，期強化運輸效能暨全島旅運服務，建構節能減碳綠色運輸網。惟各年度執行成效欠佳，104 年度及 105 年度預算執行率各僅 2.66%及 0.28%，且 105 年度預計完成交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業，允宜強化採購辦理成效，俾購置車輛能如期汰換更新運行。爰擬刪除該項計畫編列經費 30 億 8140 萬元其中之 2000 萬元，並凍結剩餘經費其中之十分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

66

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.122

計畫名稱：臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)

本年度預算數：30 億 8140 萬元

建議：凍結 1/5

案由：

臺灣鐵路管理局於 107 年度「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」編列預算 30 億 8140 萬元。經查該計畫 104 及 105 年度預算執行率個錦 2.66%及 0.28%，且 105 年度預計完全交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業，效率不彰。爰此，建議將該項預算凍結 1/5，並於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明提升進度方案，經交通委員會同意後始得動支，俾使購置車輛能如期汰換更新運行。

提案人：趙正宇

67

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」
預算書頁次：第 14 頁
本年度預算：30 億 8140 萬元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」編列 30 億 8140 萬元，計畫內容包括 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線節能環保客車 60 輛及辦理系統設備改善工程，惟經查該計畫各年度預算執行率 104 年度 2.66%、105 年度 0.28%，執行情形極差，按照計畫，105 年度與 106 年度預計共交車支線節能環保客車 60 輛、區間客車 104 輛，惟至 106 年 11 月底尚在進行招標作業，計畫進度嚴重延宕，**故建議凍結該預算 1/5，研擬計畫提升執行成效，俟台鐵向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。**

提案人：林俊憲

68

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：142

案由：

107 年度臺灣鐵路管理局編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」經費 30 億 8,140 萬元，經查，105 年度預計完成交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業；且各年度執行成效欠佳，104 及 105 年度預算執行率僅 2.66%及 0.28%（如下表），相關預算編列應更為謹慎，並強化採購辦理成效。爰此，建議凍結十分之一，俟臺鐵局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

單位：新台幣千元；%

	104 年度	105 年度	106 年度
當年度預算數	200,000	1,410,000	5,558,000
可用預算數	200,000	1,604,674	7,158,235
決算數	5,326	4,438	350
執行率	2.66	0.28	0.00

註：106 年度決算數為截至 6 月底止實支數。

提案人：

69

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（歲出）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」項下編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）30 億 8140 萬元，規劃購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線節能環保客車 60 輛以及相關系統設備改善。惟經查，本計畫總投資金額 997 億 3000 萬元、執行期程為 104 年至 113 年，但預算與計畫執行情形甚為不佳。據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 104 年本計畫開始編列預算始，截至今年 10 月底止，累計分配金額為 30 億 3304 萬元，但累計實際執行數僅 1039 萬 8 千元，累計實際預算執行率僅 0.34%；另依台鐵局今年 11 月會計月報指出，106 年度單一年度截至 11 月止累計分配 60 億 5091 萬 5445 元，累計實際執行 123 萬 4791 元、累計預算執行率僅 0.02%；本計畫 106 年度台鐵局預計完成各項採購之決標工作，但截至 10 月底各招標文件不是還在進行公開閱覽，就是準備進行公開閱覽，進度嚴重落後。爰建議列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）30 億 8140 萬元凍結十分之一，俟台鐵局向交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：

65

70

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」經費 30 億 8,140 萬元

建議：凍結 10%

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」，為 10 年的長期計畫，總經費 997 億 3,000 萬元，而臺鐵局在 107 年度編列經費 30 億 8,140 萬元，截至 106 年度為止，累計編列的預算已達 71 億 6,800 萬元。計劃書中表示，預計 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛及支線節能環保客車 60 輛，並辦理系統設備改善工程，期強化運輸效能暨全島旅運服務，建構節能減碳綠色運輸網。

但是，參考台鐵局提供本計畫各年度預、決算情形(詳下表)，104 年度預算數 2 億元，決算數 532 萬 6 千元，執行率僅 2.66%；105 年度可用預算 16 億 467 萬 4 千元，決算數 443 萬 8 千元，執行率更低到只有 0.28%。

詢問台鐵局後，台鐵局說明因採用異質採購最低標方式辦理，評選作業費時，但是，根據計畫書上之時程，105 年度預計要交車 56 輛，包括支線節能環保客車 8 輛及區間客車 48 輛，可是至 106 年 8 月底止，也尚未完成任何交車，計畫進度嚴重延宕。因此建請凍結預算 10%，請台鐵局加強招標案件辦理時效，並檢討本計畫之辦理進度、規劃，以期未來汰換作業能如期進行，並於交通委員會提交專案報告，經委員會同意後，始得動支。

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」各年度預、決算情形表

單位： 新台幣千元；%

項目	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度	以後年度	合計
以前年度保留數	0	194,674	1,600,235	-	-	-
當年度預算數	200,000	1,410,000	5,558,000	3,081,400	89,480,600	99,730,000
可用預算數	200,000	1,604,674	7,158,235	-	-	-
決算數	5,326	4,438	350(至 8 月)	-	-	-
執行率	2.66	0.28	0.00	-	-	-

提案人：鄭寶清 陳亞惠 林岱樺 高嘉瑜 王育敏 周春米 蔡易餘

71

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算

單位預算書頁次：122-123

固定資產建設改良擴充

【 】歲入—增列：

【✓】歲出—【 】減列：　　【✓】凍結：十分之一

案由：

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產建設改良擴充」之「繼續計畫三、臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，107 年編列 3,081,400 千元，建議凍結十分之一，俟臺鐵局向立法院交通委員會提出書面報告，並經同意後，始得動支。

說明：

一、 過去交通部臺灣鐵路管理局所採購車輛及後續維護問題，如普悠瑪傾斜角度小搖晃較劇烈乘客容易暈車、車廂內設計問題(如行李架高度、座椅椅距、塑膠杯架等)、車廂與月台高度落差、後續維護問題(如推拉式自強號因製造商倒閉及維修人員撤臺，零組件斷料影響車輛維修、傾斜式列車使軌道磨損及養護成本高)等，臺鐵局於研擬本次購車計畫招標文件時，應檢討過去問題訂定相關要求及規格，並以全生命週期訂定後續維護要求，並列為評選項目之一。

二、 另查臺鐵局「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，自 104 年至 106 年 7 月 31 日總預算執行率僅 0.63%，106 年 5 月 8 日奉核改採最有利標決標，採購案尚未重新公告，採購執行成效有待加強。

三、 綜上，建議凍結十分之一，俟臺鐵局向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人： 陳歐珀 鄭寶清 林俊憲 吳思瑤 吳秉叡 吳宗憲 陳素月 周春米 鍾佳濱

72

凍結提案

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」3,087,400 千元。

查該計畫係為提升服務水準，強化運輸效能暨全島旅運服務建構節能減碳綠色運輸網，其中東部屆時將有 23 至 24 組新列車。

然就近期說明，計畫進度呈現落後狀態，雖臺鐵表示，僅為 2.19%之微幅落後，然為確保 107 年決標、109 起陸續交車、全案 113 年執行完畢之預定規劃不致拖延，爰提案凍結 1,000 千元，俟臺鐵提出計劃內容細項期程、進度落後之因應說明，與陸續交車之規劃，如東部新列車可投入營運時間，並至交通委員會進行報告，經同意，始得動支，以期落實計畫效益，使國人確實享有便捷快速之旅運服務。

提案人：

73

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.122

計畫名稱：票務系統整合再造計畫

本年度預算數：4 億 8885 萬 4 千元

建議刪除：9777 萬元

案由：

臺灣鐵路管理局 107 年度預算編列「票務系統整合與再造計畫」經費 4 億 8885 萬 4 千元。經查該計畫自 102 年度編列預算迄 106 年 8 月底止，累計執行數僅 449 萬 2 千元，占累計已編預算總額比率 2.08%，進度嚴重延宕，顯見該計畫執行作業時程規劃監督不周。爰此，建議刪除該項預算 9777 萬元。

提案人：趙正宇

99

74

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出　　單位名稱：台灣鐵路管理局

款_項_目：　款　項　目　　預算書頁次：P 142 – P 143

工作計畫：

分支計畫：

科目：票務系統整合再造計畫

本年度預算數：4 億 8885 萬 4 千元

主旨：臺鐵局 107 年度預算編列「票務系統整合再造計畫」經費 4 億 8,885 萬 4 千元，該計畫期程為 105 年度至 108 年度，總經費 10 億 7,356 萬元，截至 106 年度止累計已編列預算 2 億 1,601 萬 4 千元。惟該計畫自 102 年度編列預算迄 106 年 8 月底止，累計執行數僅 449 萬 2 千元(占累計已編預算總額比率 2.08%)，進度嚴重延宕，新系統能否如期於 107 年 5 月上線營運，容有疑慮，顯不利現行票務頻出現系統當機或異常訂票等問題之改善，對向來一票難求之東部民眾，將更形難解？該局允應加強相關控管與監督機制，避免預算浮編。爰擬刪除該項計畫編列經費 4 億 8885 萬 4 千元其中之 2000 萬元，並凍結剩餘經費其中之五分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局
單位預算頁次：142-143
科目：「票務系統整合再造計畫」
【　】歲入—增列
【V】歲出—【　】減列：　【　】凍結：

預算數：488,854 千元
建議：凍結 97,770 千元（20%）

案由：

依據 102 至 104 年「臺鐵旅客意向調查」之摘要報告，以臺鐵旅客曾使用服務項目之滿意度而言，「網頁訂票系統功能」係近年來民眾主要不滿意服務項目之一，然遲遲未見臺鐵就「網頁訂票系統功能」有所研處之積極作為。

經查臺鐵雖已自 105 至 108 年規劃進行「票務系統整合再造計畫」，該 4 年期計畫之總預算數達 1,073,560 千元，並於 107 年編列 488,854 千元，辦理建置票務核心系統建置，包括票務系統開發與維運、中介系統軟體、工具軟體以及票務網路建置等業務。惟預算書中未就該計畫之內容詳細敘明，亦查無相關公開之辦理資訊，預期效益亦不清楚。爰此，為確保預算之有效執行，並確實解決民眾網頁訂票之問題，建議凍結「票務系統整合再造計畫」項下預算數 1/5，待臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提交書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：

26

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「票務系統整合再造計畫」
預算書頁次：第 15 頁
本年度預算：4 億 8885 萬 4 千元

案由：
臺灣鐵路管理局之「票務系統整合再造計畫」係為辦理票務核心系統建置及票務網路建置等，惟經查 105 年度可用預算數 2 億 601 萬 4 千元，因受廠商爭議影響，暫緩採購議價決標期程，導致實際執行數僅 9 萬 7 千元，執行率僅 0.05%；又 106 年度可用預算數 2 億 1591 萬 7 千元，截至 8 月底實支數僅 439 萬 5 千元。
有鑑於該預算執行率欠佳，進度嚴重延宕，又票務改善計畫已執行多年，諸多問題未見改善。**故建議凍結該預算 1/5，俟台鐵向立法院交通委員會提出專案報告，並提出具體時程，經同意後始得動支，以期落實計畫執行。**

提案人：林俊憲

109

77

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（歲出）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」項下辦理「票務整合再造計畫」建置第四代票務資訊系統 4 億 8885 萬 4 千元，主要內容包括票務核心建置與票務網路建置等工作，投資總額 10 億 7356 萬元、執行期間為 104 年至 113 年。惟經查，本計畫執行進度落後，自 102 年本計畫開始編列預算始，截至今年 10 月底止，累計預算執行率僅 6.31%，106 年度單一年度累計預算執行率截至 11 月為止也僅 6.43%，而本計畫同時配套進行的「票務網路建置案」、「票務周邊設備採購案」、「資訊服務與資安」等計畫，除「票務網路建置案」已於 12 月 11 日完成決標工作外，其餘仍正進行招標中。綜上，本計畫「票務核心系統建置」能否如規劃於 107 年 5 月完成驗收、上線營運並取代既有票務系統，並於 108 年度完成第 2 階段驗收啟用系統完整功能尚有疑義，爰建議「票務整合再造計畫」4 億 8885 萬 4 千元凍結 5000 萬元，俟交通部責成台鐵局加強本計畫預算與計畫時程控管與系統設計監督，以期新系統能夠儘早上線運作，並向交通委員會提出檢討報告經同意後始得動支。

說明：

一、本計畫預算執行落後，預算保留情形嚴重，據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 102 年本計畫開始編列預算始，截至今年 10 月底止，累計分配金額為 1 億 4073 萬 2 千元，累計實際執行金額為 888 萬 6 千元、累計預算執行率僅 6.31%。

二、又依台鐵局 106 年 11 月會計月報指出，106 年度單一年度截至 11 月止，累計分配金額 1 億 3693 萬 6 千元，累計實際執行 880 萬 5010 元、累計預算執行率僅 6.43%。

三、此外，本計畫同時配套進行的「票務網路建置案」、「票務周邊設備採購案」、「資訊服務與資安」等工作，除「票務網路建置案」於今年 12 月 11 日決標外，其餘仍在進行招標中，能否如期完成建置尚有疑義。

提案人：

78

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局
單位預算書頁次：142

案由：

107 年度臺灣鐵路管理局編列「票務系統整合再造計畫」經費 4 億 8,885 萬 4 千元。經查，該計畫項下僅「票務核心系統建置」、「票務網路建置」完成決標，而「票務核心系統建置」，原先預計 106 年度完成第 1 階段驗收並上線營運，現階段預計延後至 107 年 5 月完成，進度嚴重延宕。爰此，建議凍結十分之一，俟臺鐵局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

79

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

科目名稱：「票務系統整合再造計畫」4 億 8,885 萬 4 千元

建議：凍結 10%

臺鐵局 107 年度預算編列「票務系統整合再造計畫」經費 4 億 8,885 萬 4 千元，本計畫期為多年度計畫，預計辦理期間為 105 年至 108 年，總經費 10 億 7,356 萬元，而截至 106 年度止，已編列了 2 億 1,601 萬 4 千元。

但，參考「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形(可參見下表)，102 年度預算數 5,000 萬元，自 102 年度至 104 年度全無執行，而該保留預算併於 105 年度「票務系統整合再造計畫」預算中，而 105 年度預算共計 2 億 601 萬 4 千元，決算數卻也僅有為 9 萬 7 千元，且是支付契約爭議的聘用律師作業費用，執行率僅 0.05%，顯然本計畫在規劃上有明顯疏失，才造成進度嚴重推延。

且 106 年度可用預算數 2 億 1,591 萬 7 千元，截至 8 月底，實際支出也只有 439 萬 5 千元，也仍然明顯偏低，造成新票務系統上線營運時間只能延後，但若持續落後執行進度，恐怕新系統運作將遙遙無期。因此建請凍結預算 10%，請台鐵局強化計畫推動時程，並嚴格控管執行進度，並於交通委員會提出專業報告，經同意後，始得動支。

「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形

單位：新台幣千元；%

項目	102 年	105 年	106 年	107 年	108 年	總計
因執行率偏低而延後之逐年目標	-	需求訪談與系統分析，機房建置前期作業	完成系統分析及設計工作	完成第 1 階段驗收及上線營運，取代既有系統	完成第 2 階段驗收並啟用進階決策輔助及收益管理功能	-
以前年度保留數	0	50,000	205,917	-	-	-
當年度預算數	50,000	156,014	10,000	488,854	368,692	1,073,560
可用預算數	50,000	206,014	215,917	-	-	-
決算數	0	97	4,395	-	-	-
執行率(%)	0	0.05	-	-	-	-

提案人：

80

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（歲出）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」項下辦理「台鐵電務智慧化提升計畫」7 億 1000 萬元，主要內容為辦理號誌、電訊與電力等基礎設施現代化，並新建中央行車控制系統、整合緊急應變中心，以提供高安全、可靠、準確的服務品質，總投資金額 306 億 1000 萬元，執行期間為 106 年至 113 年。惟經查，本項計畫 106 年度預算截至 11 月止，累計分配 6000 萬元，累計實際執行 2124 萬 2428 元、累計預算執行率僅 35.4%。為提升號誌可靠度與安全性、通訊品質與調效能、供電穩定性，提供旅客高安全、可靠、準確的服務品質，爰建議「台鐵電務智慧化提升計畫」7 億 1000 萬元凍結十分之一，要求交通部責成台鐵局加強本計畫預算與計畫時程控管，並向交通委員會提出檢討報告經同意後始得動支。

提案人：

周春米　鄭台生　鍾孔

[illegible]　[illegible]

[illegible]　[illegible]

[illegible]

62

81

107 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出　單位預算書頁次：p.122

計畫名稱：一般建築及設備計畫

本年度預算數：27 億 665 萬元

建議：刪除 5000 萬元，凍結 1/5

案由：

臺灣鐵路管理局於 107 年度「一般建築及設備計畫」編列預算 2706.65 5000 萬元。經查該計畫之工程招標及履約控管屢次延誤，導致連續數年預算執行率未及 5 成，台鐵局是否有足夠能量執行該計畫實令人存疑，應依據實際執行能力及需求核實編列預算。爰此，建議刪除該項預算 5000 萬元整，並凍結 1/5，待其向立法院交通委員會提出書面報告，說明計畫執行延宕原因及改善方案，經交通委員會同意後始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 [illegible]

陳歐珀 [illegible]

[illegible] 周陳秀霞 [illegible]

陳素月

97

82

107 年度臺灣鐵路管理局預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「固定資產建設改良擴充－一般建築及設備計畫」
預算書頁次：第 124 頁
本年度預算：27 億 665 萬元

案由：
臺灣鐵路管理局於 107 年度預算「固定資產建設改良擴充－一般建築及設備計畫」編列預算 27 億 665 萬元，係為辦理車站美化、高架隔音牆、新式對號列車自動售票機系統建置、多卡通電子票證驗票系統新增 QRCode 功能擴充等。
該預算近年來之執行情形除了有各年度編列預算外，尚有以前年度未用罄的高額保留預算，導致可用預算數年年增加，惟近年來實際執行數最高僅 104 年度之 34 億 648 萬 7 千元，再參酌各年度執行率，101 年度 41.63%、102 年度 42.82%、103 年度 41.86%、104 年度 47.39%、105 年度 48.65%，顯見該預算有浮濫編列之嫌，且 107 年度又較上(106)年度預算增加 9759 萬 6 千元(增幅 3.74%)，**故建議刪減該預算 5000 萬元，以提升預算執行成效。**

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳政忻 黃國書 饒慶鈴 周春米 李昆澤 陳素月

6
114

107 年度中央政府總預算案委員提案表

83

單位：台灣鐵路管理局　　預算書頁次：124

科目或業務計畫名稱：固定資產建設改良擴充—一般建築及設備計畫

預算數：2,706,650 千元

建議：凍結 20%

案由：

107 年度台灣鐵路管理局「固定資產建設改量擴充」項下「一般建築及設備計畫編列 2,706,650 千元，較 106 年度預算增加 3.74%。經查，台鐵歷年「一般建築及設備計畫」除年度預算外，另有高額前年度保留預算，但實際執行率偏低，102 年至 105 年度決算執行率僅 41-48%，均未超過 50%，顯示台鐵計畫執行不佳，預算編列未能符合自身執行能量，建議凍結 20%，向交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：

10

84

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（歲出）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」項下編列「一般建築及設備計畫」27 億 0665 萬元，辦理「岡山車站整修美化改善工程」等 26 項分年性項目工程，及「車輛改善」等 11 項一次性項目工程，較 106 年度 26 億 0905 萬 4 千元增加 9759 萬 6 千元。惟經查，台鐵局「一般建築及設備計畫」預算執行不佳，歷年預算執行率 102 年度為 42.82%、103 年度為 41.86%、47.39%、105 年度為 48.65%、106 年截至 11 月止為 48.23%；此外，台鐵局本項計畫預算保留情形嚴重，致使歷年度可用預算數大於當年度預算數甚多，如 106 年度可用預算數為 46 億 1409 萬 4 千元，係當年度預算數 26 億 0904 萬 4 千元的 1.76 倍。為要求台鐵局加強工程招標、發包作業及履約控管能力，並避免過度匡列預算，爰建議「一般建築及設備計畫」27 億 0665 萬元凍結十分之一，俟台鐵局向交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：

單位：千元、%

項目	102 年度	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度
以前年度保留數	1,037,415	2,068,430	3,533,403	3,360,315	2,005,040	-
當年度預算數	4,102,860	4,207,689	3,655,462	2,279,428	2,609,054	2,706,650
可用預算數	5,140,275	6,276,119	7,188,865	5,639,743	4,614,094	-
決算數	2,200,988	2,627,112	3,406,487	2,743,530	2,225,679	-
執行率	42.82	41.86	47.39	48.65	48.23	-

註：1、資料來源：整理自本院預算中心評估報告及台鐵局 11 月會計月報。
2、106 年度決算數為截至 11 月底實支數

61

85

凍結提案

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「多卡通電子票證驗票系統新增 QRCode 功能擴充案」50,000 千元，計畫期程 107 年 1 月至 108 年 12 月，計畫總經費 57,191 千元。

然，於驗票閘門新增 QRCode 功能，讓民眾能透過手機購票進站，更增旅運便利，係臺鐵於 104 年向行政院爭取「票務系統整合再造計畫」之時，即向國人表明將進行之方案。

但就臺鐵說明資料，明(107)年初將進行第一階段試辦之多卡通自動驗票閘門 QRCode 功能，僅見西部站，臺東一等站、花蓮特等站等東部站，皆不見列入，臺鐵施行票務電子化，卻優先於西部地區推行試辦，區域落差又見加深，爰提案凍結 20%，俟交通部及臺鐵等相關單位，於一個月內就票務電子化作業各區域推行時程提出說明，並確實加強東部地區推進規劃，經同意，始得動支，讓政府所言，以鐵路為主、公路為輔，作為全國公共運輸骨幹，並照顧東部交通建設之語，不致淪為空話。

提案人：徐榛蔚　鄭寶清

4

86

主決議

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「票務系統整合再造計畫」488,854 千元。

該計畫係臺鐵於 104 年獲行政院原則通過，計畫期程自 105 年度始，108 年度迄，總經費 1,073,560 千元，用於票務核心系統建置、票務網路建置、備援中心、票務周邊設備、機房網路語音、票務資安強化、臺鐵創價服務等。截至 106 年度，已累計編列預算 216,010 千元。

據票務系統整合再造計畫之規劃期程，預計 106 年度完成第 1 階段驗收並上線營運，取代既有票務系統；107 年度完成第 2 階段驗收並啟用進階決策輔助及收益管理功能。因受廠商爭議，致決標延宕影響，故相關進度調整延後 1 年，預計第 1 階段驗收並上線營運於 107 年 5 月(預估簽約日起 720 天內)完成，並取代既有票務系統。

但交通部長賀陳旦於今(106)年 9 月底時曾言，原規劃明年中將第四代票務系統改善完成，現在將加強改善進度，希望在農曆春節前改善，滿足民眾購票需求，107 年 2 月 15 日即為農曆除夕，爰要求交通部及臺鐵於一個月內提出票務改善最新進度之狀況說明，並確實敘明，針對歷來春節等連續假期，花東民眾每逢返鄉時刻，一票難求之窘境紓解方案，使花東民眾得以揮別搶票、無票之夢魘。

提案人：徐榛蔚 鄭正鈐

11217

87

主決議

臺灣鐵路管理局 107 年度編列「用人費用」14,674,003 千元，正式職員 12,913 千人、臨時職員 1,269 千元、正式工員 9 人與臨時工員 597 人。

據臺鐵近年度人力離退增補與缺口情形：

103 年度 - 增補 406 人、退離 826 人

104 年度 - 增補 726 人、退離 970 人

105 年度 - 增補 1,020 人、退離 1,067 人

106 年度 8 月底止 – 增補 700 人、退離 642 人

人力總額仍呈現負成長，若以該局自行評估合理人力配置，相較現有人力之缺口，人力缺額由 103 年度 1,556 人，已逐年攀升至 105 年度 2,023 人，106 年度 8 月底止人力缺額更高達 4,080 人；雖今(106)年 3 月底交通部已向行政院爭取請增臺鐵員額 2,538 人，後又為因應一例一休，臺鐵再向交通部提交超過 3 千人之請增方案，但臺鐵人力配置問題顯然至為嚴重。

臺鐵之鐵路運輸任務繁重，但人力資源有限，導致近年工作環境爭議增加，不僅員工權益受損，鐵路運輸營運亦會有所影響，現一例一休又將再度修法，員工輪班、休息制度恐再度面臨波動，爰要求臺鐵應確保員工權益最優化，並於一個月內，就內部溝通協調機制、工作環境改善、與現行員工權益事項事項提出報告，以期增加人力招募誘因，現有員工亦能有健康安全之勞動環境。

提案人：

88

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局
單位預算頁次：
科目：
主決議
【　】歲入—增列
【　】歲出—【　】減列：　【　】凍結：

案由：

臺鐵西線之軌道運輸，現為西部民眾日常主要使用之大眾交通工具。經查 102 至 104 年「臺鐵旅客意向調查」之摘要報告，「頻繁」及「經常」搭乘臺鐵旅客對於列車之「準點情形」，滿意度已連年降至六成以下；而西線族群對臺鐵列車「準點情形」之滿意度，亦連年低於東線族群至少 6 個百分點以上。

西線列車準點與否，對於西部通勤民眾生活之影響甚鉅；爰此，建議臺灣鐵路管理局應盡速就針對「西線列車之準點情形」一事研議具體檢討之對策，並於 2 個月內向立法院交通委員會提交書面報告之相關說明。

提案人：

89

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局
單位預算頁次：
科目：
主決議
【　】歲入—增列
【　】歲出—【　】減列：【　】凍結：

案由：

臺鐵連年編列各站場辦公室房屋之修護費、站房美化等費用，並有辦理車站清潔外包等業務。惟查近年「臺鐵旅客意向調查」之摘要報告皆指出，受訪旅客均有多數認為臺鐵空間環境欠缺美化，以及週邊環境髒亂等情況需進一步改善。

又臺中市即將於 2018 舉辦世界花卉博覽會，市區內之臺鐵各站作為旅客來訪之主要門面，空間環境維護及週邊美化儼然重要。爰此，建議臺灣鐵路管理局應盡速針對「臺中市區臺鐵各站空間環境改善及週邊美化」一事研議檢討，並另就位於花博展區之后里車站（東站及西站）提出具體之空間維護與環境美化的規劃作業，於 2 個月內向立法院交通委員會提交書面報告之相關說明。

提案人：

16

90

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

主決議：

目前臺鐵局是國內外少數仍以月台 AB 側標示列車停靠位置的營運業者，該種類型的標示容易混淆觀光客識別。由於 2018 年臺中花博和 2019 年東亞青年運動會即將在大台中地區舉辦，屆時將有更多外國觀光客和選手到訪，為創造更友善的台鐵搭乘環境。爰此，建請臺鐵局研議新烏日站至泰安站之間，數字月台和增加日韓文字標示，並在三個月內向立法院交通委員會提出報告。

提案人：

16

91

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

主決議：

有鑑於臺鐵局車廂無階化工程，仍要 3 年之久才能完成，期間民眾仍須面對火車和月台之間的高低落差，也陸續有因此跌倒受傷之情事。請臺鐵局於一個月內提出在車廂無階化完成以前，有效的改善方案。

提案人：

92

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

主決議：

鑒於台鐵現今仍處於虧損狀態，是故在相關資產活化並創造收益部分，實為台鐵必須評估之重點。如台鐵轄下諸多之廢站、小站部分，即可參考委託水里鄉公所管理車埕站，集集站由集集鎮公所經營等維運委外經驗。爰建請台鐵於三個月內，盤點台鐵轄下之廢站與入不敷出小站，並設計與地方機關或民間單位之相關合作之規則，供做為後續活化資產之通用依據，並向立法院交通委員會提出報告。

提案人：

28

93

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

主決議：

在新台中車站北移之後，車站功能移轉，然距離大車站計畫完成仍有一段時間，目前都市動線軸心仍然是以舊站為中心，導致乘客步行進入車站月台的時間至少 10 分鐘以上，相當不便。爰此，建請臺鐵局和鐵工局協調，於一個月內提出研擬增設舊站與新站南段間出口聯通道之評估報告。

提案人：

-9

94

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議：

鑒於 2018 年為台鐵縱貫鐵路全通 110 週年，考量台鐵現於鐵道觀光、鐵道文化上之相關作為，與文化部文資司、交通部觀光局均各自為政，未能有即時有效之發揮。如觀光局後續在推廣鐵道觀光之同名車站企劃以及文化部在台北機廠之鐵道文化盤點與車體維護部分，均仍需台鐵局之檔案史料以及維修專業支援，是故建請由交通部主責協調，於三個月內分別就鐵道觀光與鐵道文化兩主軸與文化部文資司、交通部觀光局建立協作平台，並定期進行交流討論，發揮國家隊作戰之效益。

提案人：

30

95

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

主決議：

鑒於台鐵現有各種不同服務項目部分，因為車種簡化政策，致使出現新自強號、太魯閣自強號、普通自強號，而莒光號等級卻也未有廢止。而前述列車是否對號入座、停靠站、服務內容、是否開放電子票證或無座位指定車票搭乘，均有各自不同規定限制。

爰建請台鐵檢討車種簡化政策不合現實需要的問題，清楚標示列車服務，減少乘客與第一線人員困擾，並於三個月內向立法院交通委員會提出報告。

提案人： 委員書 林俊憲 鍾佳濱

周春米 陳代理 李昆

鄭寶清

31

96

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

主決議：

鑒於台鐵現行已有企業私有貨車之相關編制，提供民間企業在使用與管理上之彈性。考量台鐵在資產活化及行銷經營上應可更為積極，故建請台鐵於三個月內，規劃建議台鐵企業私有客車相關規則，並向立法院交通委員會提出報告。

說明:

一、鑒於過去曾花費高額費用推動列車改造或新造餐車、觀光列車等服務。但是因車廂設備不合乎廠商需求，導致經營不善或招商困難。以 PPD2500 自強號餐車為例，新東陽得標後沒多久就結束營業，車上設備問題叢生，包含過中性區間跳電導致損害。

二、但參考國外經驗，如台鐵能提供國內企業或者團體出遊需要更好的包車服務，勢必能提升相關資產活化收益。以台鐵現有之 PC32701 客廳車為例，雖已非常老舊，卻仍受許多公司團體歡迎

三、如台鐵能延伸自備貨車之政策，推動自備客車政策，廠商除可自我打造符合自身需求的客車，台鐵局亦能透過造車或改造支出，出售閒置或舊型客車給予民間廠商改造，既可以增加營收又能處置閒置車輛佔用場地問題，創造雙贏。

提案人： 委國書　林俊憲　鍾沛君　周春米　鍾佳濱　鄭寶清

97

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表　撤

單位名稱：台灣鐵路管理局

主決議：

鑒於台鐵現有各種不同服務項目部分，因為車種簡化政策，致使出現新自強號、太魯閣自強號、普通自強號，而莒光號等級卻也未有廢止。而前述列車是否對號入座、停靠站、服務內容、是否開放電子票證或無座位指定車票搭乘，均有各自不同規定限制。

爰建請台鐵檢討車種簡化政策不合現實需要的問題，清楚標示列車服務，減少乘客與第一線人員困擾，並於三個月內向立法院交通委員會提出報告。

提案人：

98

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

主決議：

鑒於文創商品之設計已為近年來國內外交通業者增加周邊收入、提升企業形象之工具，而即時性與話題性更是相關商品是否能及時推出之關鍵，然台鐵現於相關業務之推動上，卻多以保守思維應對，致使相關會議往往一至兩個月方進行一次，為加速相關審議效率並與市場連結，爰建請台鐵於三個月內，評估檢討將相關文創商品授權會議頻率調整至兩週一次，並向立法院交通委員會提出報告。

提案人： 黃國書 [illegible] 鍾佳濱 [illegible] 周春米 [illegible] 鄭寶清

34

99

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

主決議：

鑒於台鐵近年推廣鐵道觀光，其中在國外宣傳部分，由於台灣與日本在鐵道歷史上之淵源，也使台灣成為日本鐵道愛好者對於探索日本大正、昭和年代鐵道文史之重鎮。以現已廢站之花蓮干城站為例，其於 1945 年以前實以「初音」為名，若台鐵能規畫將該站正名，如能參考新城(太魯閣)站之概念，除可協助重新宣傳相關鐵道歷史文化，亦可與台中過去之初音町相結合，做為台鐵對日推廣行銷之策略工具。

提案人：

100

單位：台灣鐵路管理局

主決議

提案：

台灣鐵路管理局對於列車至終點站之清車程序並不確實，曾造成大學生被載往調車場，下車沿鐵軌走回車站而遭撞死之例，其後卻又再次發生旅客至終點站未下車而被載往調車場或機廠之例。顯見台鐵並未建立相關標準程序、人員訓練未確實，才導致相關事件一再發生。爰要求台鐵應於一個月內建立相關標準程序、落實人員訓練，確實做好清車此一最基本要求。

提案人：

提案日期：2017.12.25 101

107 年度中央政府總預算案
交通委員會(台灣鐵路管理局)預算提案表

主決議

主旨：104 年 5 月 22 日行政院核定「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(2015-2024)」，總預算 1,161 億 1,000 萬元，預計購置柴電機車 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，以及進行相關場站維修設備改善等工作。其中，「城際客車」的汰換扮演著東部地區整體載運效能能否有效提升的重要關鍵；爰此，要求台灣鐵路管理局應加速本案招標工作之辦理，儘速完成相關採購工作，以期早日紓解東部地區一票難求之困境。

提案人：蕭美琴

提案日期：2017.12.25 102

107 年度中央政府總預算案
交通委員會(台灣鐵路管理局)預算提案表

主決議

主旨：吉安鄉宜昌國小南側圍牆旁之人行道鋪面年久失修破損，嚴重影響學童及無障礙通行空間；對此問題，已經由內政部於 105 年度核定「市區人本環境建設計畫」工程經費加以改善，對於學校師生上下學時的安全性增進不少。然而，因吉安鄉中山鐵路平交道未能跟進修繕，目前兩側僅有約 50 公分狹窄的空間可以通行，特別在上下學時間，常是人車擁擠、險像環生。爰此，要求台灣鐵路管理局會同相關單位協力合作，於本案通過後一個月內擬定改善計畫，最遲三個月內應啟動改善工程，以保障行人及學童通行安全。改善計畫請於一個月內送交交通委員會。

提案人：蕭美琴

103

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：交通部臺灣鐵路管理局（主決議）

案由：

枋寮車站位於屏東縣居中位置，為臺鐵屏東線、南迴線及恆春觀光鐵道交會點，屏東縣 9 處原鄉地區亦主要透過枋寮車站轉搭臺鐵，前往恆春半島之旅客更必須在枋寮車站轉乘公路客運系統。現，臺鐵潮枋段已納入南迴鐵路電氣化計畫中施工；臺鐵恆春支線計畫，交通部鐵路改建工程局亦已初步評估可行；交通部自 103 年補助原鄉地區發展 DRTS，以服務弱勢與偏鄉之公共運輸服務，整合現有原鄉社區巴士與原鄉當地社經文化景觀，創造特有原鄉門戶。顯見枋寮車站未來將成為交通運輸系統（包含軌道、公路客運、原鄉 DRTS 系統）之樞紐。

然，枋寮車站前站腹地狹小，現況已無設置轉運站、停車空間以及接送停等區的空間，建議參考日本品川車站、岡山車站及新竹大車站平台作法，規劃大車站計畫，建構一跨站平台整合大眾運輸，包含公路客運、市區客運、計程車、共享運具(P Bike、共享汽車)，以達無縫轉乘之目標，並同步檢討周邊都市發展，促進周邊土地活化利用，解決交通擁塞問題，加速城鎮發展，將有助紓解枋寮當地、恆春半島交通問題，促進軌道建設發展，爰要求交通部督促臺灣鐵路局提出枋寮大平台車站具體計畫，於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

104

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（主決議）

頁碼：

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算編列「無障礙生活環境之設置及改善--無障礙設施設置及維護費用」8 億 1033 萬 4 千元預算。據統計，台鐵局目前共計各式車站 228 站，已建置無障礙設施車站數 197 站、比率達 86.40%，雖然已經有了一定的成果，但是都是乘客人數多、車站使用率高的車站，其中對於全日無人看守或定期派人看守之招呼站 46 站，只有 16 站完成設置。鑑於這些招呼站，是基於當地通勤旅客的需要或其他因素而需維持營運的車站，對於有些地方的居民來說是賴以與外界溝通的唯一通道。這些招呼站當然有進行相關無障礙設施的必要性，不能因其人少就棄之不顧，或者是將之優先順序放到最後。爰要求台鐵局應針對現有所屬招呼站儘速完成無障礙設施之設置，並於三個月向交通委員會提出報告。

提案人：

105

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（主決議）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」項下辦理「高鐵左營站轉乘台鐵至屏東地區服務優化計畫(106 至 107 年)」1 億 4600 萬元，執行期間由 106 年 9 月至 107 年 12 月，投資總額為 2 億 4600 萬元，106 年度編列 1 億元、107 年度編列 1 億 4600 萬元。惟經查，本計畫所編列 106 年度預算 1 億元，截至 11 月底實際支出僅 26 萬 7125 元，相關新左營站站內服務設施更新與 EMU500 型電聯車車廂服務設施更新等還在對外進行招標工作。鑑於「高鐵左營站轉乘台鐵至屏東地區服務優化計畫」係高鐵南延屏東之前，為強化高鐵與台鐵軌道系統連結，提供旅客高鐵左營站轉乘台鐵至屏東地區更為舒適、便捷與綠能之軌道運輸優質服務，所進行轉乘車廂及車站硬體服務設施更新之工作，爰要求交通部責成台鐵局確保進行本計畫預算與計畫時程控管，確保服務優化工程能夠如期完成，並於三個月向交通委員會提出辦理情形之檢討報告。

提案人：

66

106

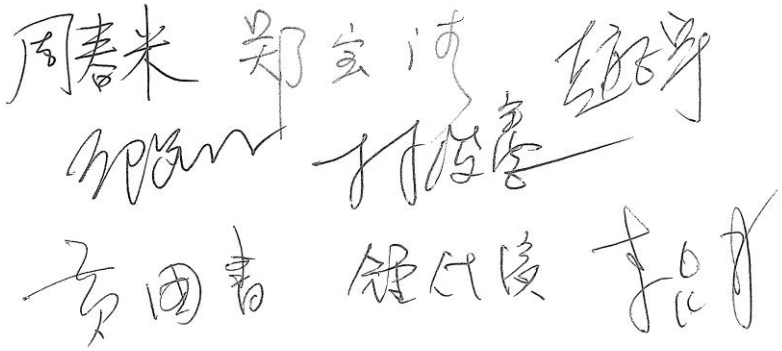
中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（主決議）

頁碼：P122

案由：107 年度台灣鐵路管理局附屬單位預算「固定資產之建設、改良、擴充」辦理編列「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」5000 萬元，主要係配合「高雄市區鐵路地下化」、「高雄都會區輕軌建設」及臨港線停駛，辦理現有高雄機廠、南區供應廠及高雄港檢車分段遷建至潮州地區，並進行原有廠址土地之開發。惟經查，本項計畫執行狀況不佳，不但預算執行率偏低，而且經費保留情形嚴重，據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 101 年本計畫開始編列預算起，截至今年 9 月底本計畫累計分配 50 億 3083 萬 2 千元，累計實際支用數 20 億 5439 萬 1 千元，累計預算執行率僅 40.84%，工程總累計進程僅 38.02%，致使本計畫經過修正後預算規模被縮減（原規劃投資總額 138 億 9971 萬 2 千元修正為 134 億 8176 萬 5 千元），同時延長執行期程（原規劃 102 年 8 月至 108 年 6 月延長為 102 年 8 月至 110 年 12 月），台鐵局計畫規劃與實際執行顯有落差，爰要求交通部應責成台鐵局加強預算與計畫執行管控，並於三個月向交通委員會提出本計畫執行情形、所遇阻礙及解決方案。

提案人：



67

107

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

主決議

阿里山森林鐵路營運主體即將回歸林務局，當年由台鐵招募森鐵從業人員，將連同業務一同轉移回林務局，但林務局欲成立之「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」之組織章程、辦事細則與編制表草案於 11 月 15 日才送至行政院，目前仍在行政流程中，尚未核定，因此目前森林鐵路從業人員之勞動權益仍處於未知數。

台鐵局與林務局於 12 月 21 日召開會議延長目前員工之勞動合約會議，結論為延長合約至 107 年 6 月 30 日，其餘用人制度與員工留任之可能，也尚未有明確方向。

建請台鐵局盡速於合約延長期間與林務局詳加溝通，盡快確定業務轉移後之人事制度，並研議移轉林務局與員工留任台鐵之兩種可能性，以供員工評估自身職涯狀況，並確保員工之勞動權益。

提案人：

76

108

107 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部台灣鐵路管理局附屬單位預算

主決議

臺鐵局 107 年度預算提列轉投資事業亞太電信股份有限公司(以下簡稱亞太電信)，投資淨額為 39 億 9,477 萬元，預計 107 年底持有股數為 3 億 9,947 萬 7,000 股，持股比率 9.29%，編列股利收入預算卻為 0 元。

亞太電信近年度營運損益情形嚴重， 104 年度及 105 年度虧損各為 16 億 2,586 萬 6 千與 51 億 3,086 萬 9 千元，且 106 年上半年營運虧損已達 15 億 1,957 萬 9 千元，經營績效持續惡化。

臺鐵局身為亞太電信第 2 大股東，並於董事會中取得 1 席常務董事及 2 席董事，占全部董事席次(扣除獨立董事 3 席，計有 12 席)比率為 25%，卻仍放任該公司連年虧損。台鐵局應強化其擔任該公司常務董事及董事之功能，善盡管理人職責，維護公股權益，督促該公司積極改善營運虧損狀況。

本席於 10 月 16 日於交通委員會質詢時，曾請台鐵局務必研討相關轉投資方案，並且督促公股股權管理人職責，台鐵局回復會再商議是否繼續投資亞太電信，但至今也未有明確檢討方案，因此請台鐵局盡快研議相關對策，提出書面報告於交通委員會，莫再使公股權益受損。

提案人：鄭寶清　陳亞惠　林淑芬　周春米　鍾佳濱　李昆

17

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表　109

單位名稱：台灣鐵路管理局

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：由近幾年臺鐵局之客運人數變化情形觀之，客運人數由 103 年度 2 億 3,282 萬 6 千人次，減至 104 年度 2 億 3,221 萬 7 千人次及 105 年度 2 億 3,036 萬 5 千人次，連續 2 年負成長，且降幅有增加趨勢，由-0.26%擴大至-0.80%，主要為自強號及莒光號之客運人數下滑顯著，105 年度降幅分別為 5.42%及 27.83%。又參據近年度各型列車之客座利用率情形，亦呈逐年下滑態勢，由 102 年度 66.85%降至 105 年度 63.28%，其中自強號由 102 年度 76.33%跌至 105 年度 70.31%，莒光號由 103 年度 57.16%減至 42.89%，降幅顯著，客運列車運輸效能容有改善空間。爰決議交通部督促臺鐵局於二個月內向交通委員會提出如何提升客運經營績效之書面檢討報告，避免台鐵長期虧損拖垮國家日益嚴峻之財政。

提案人：陳歐珀

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表　110

單位名稱：台灣鐵路管理局

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：臺鐵局近年來人力缺口持續擴大且工作留任誘因未足，致人力調配問題日益惡化，如抗議日夜休班表損及勞工健康或爭取危險津貼、營運獎金併入專業加給訴求等議題，惟勞資雙方未能妥適協調處理，時有罷工傳聞或陳抗事件，均造成鐵路運輸營運之不良影響，亦損及旅客權益。該局允應加強內部溝通協調機制，以改善勞資關係，並營造和諧工作環境。爰決議要求交通部督促臺鐵局於二個月內向交通委員會提出如何積極強化正向勞資關係之書面檢討報告，避免影響公共運輸服務。

提案人：陳歐珀

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表　111

單位名稱：台灣鐵路管理局

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：有鑒於北宜直鐵尚未決定是否興建，不過台鐵東部幹線中的宜蘭線，有多處曲線的瓶頸路段，列車速度無法提升，台鐵最近完成侯硐至雙溪、龜山至外澳間改善工程可行性研究，計畫曲線取直做新路線讓快慢車分流、列車提速，並避開災害危險路段。雖這兩個瓶頸路段改善工程經費預估高達一〇三億元，但臺鐵鹿局長表示，宜蘭線行駛條件差，尤其是下雨天容易出現列車空轉，動力機車於該路段爬坡爬不上去造成誤點的情況，可說是每天都要面臨問題，台鐵有必要提出一個有效改善的辦法。又若沒改善宜蘭線瓶頸路段，未來花東全面雙軌化後，北部往東部的列車班次，同樣無法大幅增加。此攸關東部地區民眾仰賴鐵路甚深之搭車權益，爰決議要求交通部協同臺鐵局於三個月內向交通委員會提出如何有效改善宜蘭線瓶頸路段之書面檢討報告，並初擬相關財務計畫，確保東部地區民眾之公共運輸服務品質。

提案人：陳歐珀

86

107 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表　112

單位名稱：台灣鐵路管理局

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：有鑒於羅東市區人潮眾多加上道路狹窄，常造成交通阻塞，尤其車站附近停車不易，或可考慮用鐵路用地增設停車場，來提高民眾轉乘便利性。又宜蘭前站停車凌亂，現車站旁邊倉庫之鐵路用地，也未積極使用，對於車站精華區之土地利用，有浪費之嫌，實應考慮善用鐵路用地來改建停車場，非但增加鐵路營收，也藉以整頓並美化市容！經查鐵路用地可依據「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之規定作多目標使用，其中多目標使用之項目亦包括停車場，故鐵路用地可設置停車場無虞。爰決議要求臺鐵局於三個月內向交通委員會提出依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」第 4 條之規定，規劃宜蘭地區善用鐵路用地改建停車場之可行性評估報告，俾提升便民措施。

提案人：陳歐珀

87

113

107 年度中央政府總預算案(公務預算部分)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出

科目名稱：

本年度預算數：

建議【】刪減：【】凍結數：【∨】主決議：

案由：

台鐵局近年人力缺口持續擴大，且工作留任誘因未足，致人力調配問題嚴重，勞資關係亦有持續惡化之情形。允宜改善其員工之勞動環境，包括獎金、工時、排班等制度，且加強內部之溝通協調，提升員工留任之意願及工作品質。

提案人：趙正宇 鄭昌洋 陳政府 李俊俋 吳思瑤 周春米

94

114

107 年度中央政府總預算案(公務預算部分)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出

科目名稱：

本年度預算數：

建議【】刪減：【】凍結數：【∨】主決議：

案由：

過去 5 年，台鐵發生可歸責他人的行車事故共 516 件，僅 58 件獲賠，求償成功率僅 11%，明顯欠佳；金額方面，總共求償近 4,000 萬元，僅獲賠 545 萬元，總共虧損 3,446 萬元。台鐵局允宜加強求償機制，以舒緩其長年虧損情形。

提案人：趙正宇

15

115

107 年度中央政府總預算案(公務預算部分)提案表

單位名稱：台灣鐵路管理局

【 】歲入　【∨】歲出

科目名稱：

本年度預算數：

建議【】刪減：【】凍結數：【∨】主決議：

案由：

台灣鐵路管理局經營之鐵路為台灣重要之大眾運輸工具之一，惟近年行車事故不斷，獨立之事故調查機關又尚未成立，重大行車事故調查報告僅公布一件，一般行車事故調查報告完全未公開，且由台鐵內部人員調查，恐有球員兼裁判之虞。大眾運輸影響生活甚鉅，公共事故之調查過程及結果報告應公開呈現，以昭公信，並使人民充分掌握資訊及落實監督之權利。爰此，要求台鐵局將所有行車事故調查報告公開上網。

提案人：趙正宇

116

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局

主決議：

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算「租賃成本」中，「專業服務費之委託調查研究費」編列預算辦理數項車站多目標開發或商場規劃招商等委託服務案。為推動資產活化償債計畫，應明確界定各車站定位，各車站(如潮州、鳳山等)搭配附屬事業開發同時，於規劃階段即應有相關利害團體參與(如地方政府、居民)，結合各站歷史及特色，營造當地限定土產、店鋪或地域風貌，避免相同商場、百貨模式於全台各車站遍地開花，請交通部臺灣鐵路管理局一個月向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人： 鍾佳濱 鄭寶清 陳歐珀 [illegible] 林俊憲 黃國書 [illegible] 賴瑞隆 [illegible]

1-7

117

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局

主決議：

臺鐵屏東線及南迴線(潮州至知本路段)鐵路係全台環島鐵路唯一未電氣化路段且未雙軌化路段之一，因應目前進行中之電氣化工程，往返潮州以南旅客已飽受班次減半、轉乘時間拉長之苦，在屏東納入高鐵服務範疇之前，為解決旅客往返潮州以南地區之通勤(上班及上課)、就醫、返鄉、旅遊等交通需求，交通部應積極就「屏東線及南迴線(潮州至知本路段)鐵路全線雙軌化」進行可行性評估，請交通部一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人： 鍾佳濱 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲 高嘉瑜 周春米 鍾孔光 李昆儒

108

118

107 年度臺灣鐵路管理局主決議

案由：
有鑑於臺灣鐵路管理局雖然每年需用人數逐年增加，但仍不足以填補缺額。自 104 年度，缺額人數為 965 人，至 106 年度(統計至 11 月 30 日)尚缺 1105 人。且錄取後報到情形又無明顯改善，相較於 101 年報到率 87.9%、102 年 88.0%，104 年僅有 81.4%、105 年 83.9%。以上情形皆表現出人力留任問題，臺鐵應加強工作環境改善，尤其班表需合理配置，提升招募、留任意願。

提案人：林俊憲

119

107 年度臺灣鐵路管理局主決議

案由：
有鑑於臺灣鐵路管理局近年行車事故頻繁， 106 年迄今甚至發生 3 次正線出軌事故，導致民眾受傷；且行車異常事件數量亦居高不下。惟臺鐵局編列總經費 275 億 2240 萬元執行「鐵路行車安全改善六年計劃(104-109 年)」，截至 106 年度已累計編列 115 億 5790 萬元，以改善相關設施確保行車安全，又編列「印刷裝訂與廣告費」以執行行車安全活動等宣導費用，顯見臺鐵局雖推動諸多措施提升行車安全及減少異常，然而行車事故仍頻繁發生。臺鐵應立即檢討相關措施，針對事故預防研擬對策，以提升行車安全性及降低事故發生率。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳欣慈 [illegible] 吳思瑤 [illegible] 張廖萬堅 [illegible]

120

107 年度臺灣鐵路管理局主決議

案由：
臺灣鐵路管理局預計107年度持有轉投資事業亞太電信股數3億9947萬7000股，持股比率9.29%，為第二大股東，惟根據亞太電信近年營運損益情形，自103年度起由盈轉虧， 104年度與105年度各虧損16億2588萬6千元與51億1957萬9千元，經營未見起色，甚至持續惡化，導致臺鐵局認列轉投資損益決算金額至104年度及105年度皆已降為0元。有鑑於此，臺鐵局應善盡管理人職責，研謀措施督促亞太電信改善營運績效欠佳問題，以維護政府投資權益。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳亞惠 吳思瑤 徐欣瑩 陳歐珀 蔡易餘

121

107 年度臺灣鐵路管理局主決議

案由：
臺灣鐵路管理局於 106 年 10 月 29 日晚間 7 時 20 分許，台南市區路段電車線斷裂，造成台南段北上與南下列車雙向停駛，區間車上約有 200 名旅客受困，車廂停電、無空調，且接駁方案遲至 9 時許才開始進行。臺鐵對於緊急情形，尤其旅客疏散方案，應研擬因應流程、疏通措施，縮短旅客受困時間，避免旅客不安、甚至為脫困而受傷。

提案人：林俊憲

122

中華民國 107 年度中央政府總預算案

單位：交通部臺灣鐵路管理局（主決議）

案由：

交通部 96 年「台鐵屏東潮州捷運化暨高架化計畫」鐵路高架化後，高架橋下土地即成為可多元利用之空間，除地方政府希望能與臺灣鐵路管理局合作規劃，以改善環境風貌，民眾亦期待能有多樣性之功能與變化，提供大眾更多休憩空間，爰要求交通部督促臺灣鐵路局提出鐵路高架橋下空間使用維護具體計畫並針對財政困難之縣市編列維護預算，於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：



122

123

決議案

台東火車站即將完成改建工程，為增進地方特色及協助當地農特產品發展，台鐵局應研議改建後車站規劃特定空間供當地小農展售，以促進地方經濟。另依身心障礙者權益保障法第 67 條第 1 項規定「身心障礙者申請在公有公共場所開設零售商店或攤販，申請購買或承租國民住宅、停車位，政府應保留一定比率優先核准；其保留比率，由直轄市、縣（市）政府定之。」爰此台東車站改建後，台鐵局應基於身心障礙者權益保障法規定，保留一定比例供身心障礙者申請設立，與上述當地農特展空間一併規劃辦理。上述展售空間台鐵局應研議以照顧在地小農之合理機制，避免被市場競標因素排擠。

提案人：

劉櫂豪　廖代表錦珠

黃國書

周春米　鄭寶清

123

中華民國 107 年度中央政府總預算案　124

單位：台灣鐵路管理局附屬單位預算（主決議）

頁碼：

案由：台鐵是國內重要的大眾運輸系統之一，現在已經朝捷運化方向發展。民眾不但用來作為上班或上學的通勤交通工具之外，以「鐵道旅遊」為主題的旅遊方式也日益盛行。但是，台鐵局對於路線與列車班次的安排，往往只考慮搭車人數的多寡，致使部分車站之間並沒有安排直達列車。如在屏東境內，從竹田站搭車到林邊或枋寮並沒有直達列車，反之亦然，都必須在屏東站或者潮州站再轉車，不但沒有考慮到偏鄉小站居民的通勤需求，也不利鐵道旅遊的發展。爰要求台鐵局針對諸如竹田至林邊等小站，研議能夠每日安排直達列車，提供偏鄉民眾對於鐵道運輸的基本需求，更能促進鐵道旅遊的精緻度與多元性。

提案人：

107 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

125

單位名稱：臺灣鐵路管理局

主決議：

有鑒於臺鐵局 EMU700 型與 800 型電聯車，廣泛採用輪播式車頭車側顯示器，然而在顯示器上播放完整資訊，包括：車次、車種、終點（中文）、終點（英文）、車廂號碼（中文）、車廂號碼（英文）的時間，至少要 10 秒鐘。不僅缺乏識別效果，而且單一欄位顯示時間極短，旅客錯失資訊的機率很高，在發展觀光與便民的前提下，爰建請臺鐵局針對列車頭、車側、車內建置多功能顯示器系統（含車種、車次、路線、終點等資訊），召開公聽會廣納社會意見，並研議是否能列入在臺鐵 107 年度購置區間和城際客車的採購規範之中，請於一個月內向立法院交通委員會提出書面評估報告。

提案人： 黃國書 鄭寶清

三、臨時提案部分：

1、

歐盟最高法院日前宣判 Uber APP 之營運模式即為經營運輸業，應受運輸業法規規範，但台灣卻仍未明確要求 Uber 依運輸業規定納管並要求落地經營，迭生 Uber 之管理漏洞，例如之前 Uber 遭駭客竊取 5,700 萬筆之全球乘客及司機個人資料且隱匿長達一年未揭露之嚴重脫序行為，在我國竟無明確法規可以課與行政調查及罰鍰等機制，顯見 Uber 等類之網路運輸派遣業已有納管並要求渠等提供必要數據資料供政府查核之必要，爰要求交通部應於三個月內研議如何確實全面納管此類運輸業平台之計畫，並向本委員會報告。

提案人：陳雪生　葉宜津　鄭寶清　鄭運鵬　陳歐珀

2、

105 年 4 月 6 日本委員會決議，自即日起台灣郵政協會及台灣電信協會不得進行資產變賣，已進行中之標售案應立即終止。惟台灣電信協會所有之「台北市大安區通化街電信勞工住宅」之土地，因原住戶擁有地上權，且房屋老舊，民國 87 年被台北市市政府劃定為獎勵都更實施區域，經交通部於 101 年 7 月核定採「原地現況條件公開標售土地，交由得標者實施都更」方式。本案雖為土地標售但實為都市更新案與資產變賣性質不同，為避免損害現住戶之權益，爰要求台灣電信協會應繼續台北市大安區通化街電信勞工住宅採「原地現況條件公開標售土地，交由得標者實施都更」方案，不受 105 年 4 月 6 日本委員會決議不得進行資產變賣之限制。

提案人：鄭運鵬　林俊憲　黃國書　周春米　鍾佳濱

3、

交通部為鼓勵更換電動車，提請財政部研議 150cc 以下機車復徵牌照稅，目前本案尚在研究、協調中，卻已見各大媒體報導，引起大量民眾討論、反彈。復徵牌照稅為影響民眾生計之重大政策，為了避免有損政府施政信譽，同時引發民眾不必要之恐慌，我們除表示反對外，也請交通部務必審慎研議，並於研究、協調完成，且經行政院確認施政方針後，才進行公開對外說明，以免同時傷害政府形象及人民情感，造成雙輸局面。

提案人：鄭寶清　陳歐珀　葉宜津　陳素月　陳雪生
鄭運鵬　林俊憲　黃國書　周春米　鍾佳濱

（進行協商）

主席：現在進行 107 年度觀光發展基金預算的審查，先處理第 1 案勞務收入，請周局長先說明。

周局長永暉：對於委員的關切，我們遵照辦理。

主席：第 1 案遵照辦理。

處理第 2 案業務外收入。

周局長永暉：我們會努力提高收入，對本案遵照辦理。

主席：第 2 案遵照辦理。

進行第 3 案勞務承攬。

周局長永暉：針對勞務承攬部分，目前還在控管範圍內，我們會按照勞基法的規定辦理，但也確實

需要作滾動式的檢討，是否允許我們以書面的方式檢討，預算則凍結五分之一？

主席：有跟鄭寶清委員說明過了，好，第 3 案凍結五分之一。提書面報告，要多久時間？

周局長永暉：一個月內。

主席：好，一個月內提書面報告。

進行第 4-10 案併案處理，關於臺灣永續觀光發展策略。

周局長永暉：這個計畫所涵蓋的主要有三大部分，一個是獎補助的科目，一個是業務宣導廣告的科目，另外一個是國家風景區以及補助地方政府作亮點計畫。這三個部分都非常重要，可否併案凍結五分之一，我們會儘速提書面報告？

主席：各位委員有沒有意見？

洪委員慈庸：昨天你們來本席辦公室說明時，表示國發會已經確定了，是不是？

周局長永暉：是，已經核定。

洪委員慈庸：剛才局長有說明這筆經費的用途，主要是補助地方和廣告業務費用，但金額還滿大一筆的，總共 38 億元，我覺得要很審慎看待。因此主席是否可裁示他們要做專案報告，等觀光局作比較完整的報告之後再動支？

周局長永暉：我們推動計畫非常地趕，是否可再跟洪委員報告一下？提書面報告嘛！好，感謝。

主席：提書面報告，凍結五分之一。這個 Tourism 2020 計畫一開始還沒有經過核定，目前國發會已經核定，應該就是確定了，只是你們在細項的執行上還是要謹慎啦！

周局長永暉：後面有幾個案子都相關，我們到後面可以再報告。

主席：好，有關獎補助的部分可能比較有意見。第 4-10 案決議凍結五分之一，提書面報告後始得動支。時間要多久？

周局長永暉：2 個月。

主席：2 個月內提書面報告後始得動支。

第 11-16 案、第 18 案、第 22-23 案、第 27-35 案、第 37-42 案併案處理，有關勞務成本項下捐助、補助與獎助的部分。請黃委員國書發言。

黃委員國書：我的案子是第 11 案，觀光發展基金的捐助、補助與獎助編列了 19 億元，每年大概都是這樣的金額，這是一筆非常大的金額，也是觀光發展基金非常重要的經費，重要目標是要提升臺灣的觀光品質。我們花了這麼多錢，到底做了哪些事情？有沒有用？

比如說永續觀光發展策略計畫和觀光大國行動方案有些重疊，另外台灣好玩卡的執行率非常低，要不要檢討它的效益？國際市場開拓部分，從預算數看起來都是用在中國的推廣，也沒有什麼特別的成效。旅遊業的品牌化和旅宿業品質化部分，也是團客至上的思維，沒有考量到自由行和散客，這部分可能也要檢討。你們有非常多經費補助美食節，可是其觀光效應可能也要檢討。比如說最近墾丁面臨挑戰，臺中逢甲夜市的觀光潮也開始下降，以前我們以為推廣美食有助觀光，但是它撐不久，因此補助美食節的策略可能還要再調整。過去你們有補助包機包船，以人數來看 KPI，這種思維和角度可能都需要徹底檢討。

我們花了這麼多錢，沒有一個單位有這麼多錢可以補助，當然有些地方政府提出的計畫案有

必要，觀光局就予以補助，這也要感謝觀光局。但是這些錢到底要用在哪裡？對下一階段臺灣觀光產業發展助益會是什麼？這必須全盤檢討。你們的預算內容有這麼多要一一檢討，我建議 19 億元應減列 3 億元，其餘凍結十分之一，同時希望觀光局提出詳細的、對未來產業發展的檢討報告，謝謝。

主席：請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：本席的提案是第 12 案，我覺得獎補助費用都是補助到地方，所以我不堅持減列，但是很多活動都有重複，例如自行車相關活動，公路總局和觀光局都有補助，大家的項目和費用是不是有重複編列的問題，我覺得要檢討一下必要性。

另外，你們編列了這麼多獎補助費用，但是給台中市政府的比例不高，105 年還滿少的。我比較好奇的是，這是因為臺中市政府的提案很少還是提案不好？這部分可能要請局長再多幫忙，謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：我的案子是第 32 案和第 37 案，針對 107 年度「勞務成本—捐助、補助與獎助」項下「旅行業品牌化」，預算編了 900 萬元，主要用途是補助旅行業包裝無障礙及銀髮族旅遊產品。過去（104-105 年）觀光局辦理無障礙及銀髮族旅遊推廣計畫，其執行目標為輔導建構無障礙旅宿環境，然而相關預算執行率僅有 10.62%，顯示無障礙旅宿環境仍未建置完全，相關產品能否順利推動大有疑問，因此本席建議預算凍結四分之一。我認為你們的銀髮族旅遊產品應該要建立特有的品牌，才能吸引國內外銀髮族觀光客，但是現在品牌的建立和無障礙的環境還是非常地差，這部分觀光局要注意及檢討。

至於第 37 案是關於「觀光遊樂業優質化」，預算編列 1 億元，用途為補助觀光遊樂業辦理無障礙旅遊設施改善、公共運輸接駁服務、提升旅遊安全措施及人力品質提升等，這是過去交通委員會要求觀光局去做的配套服務。但是觀光遊樂業是營利事業，除公共運輸接駁服務提供補助較為有理，其他有關無障礙設施、安全措施及人力品質，觀光遊樂業者也要負擔應有的責任。所以觀光局在補助時必須了解你們提供補助是否恰當？額度是否合理？這些都要檢討。觀光局要說明無障礙設施、安全措施的補助細項，這是業者的責任還是觀光局的責任？觀光局要去檢討。關於刪除補助無障礙設施、安全措施部分，本席就不刪了，希望觀光局能督促相關業者，釐清業者和觀光局對無障礙設施、交通接駁、人力品質等等的責任歸屬，比例到底是如何？請周局長說明。業者有責任，政府則是督促、監督的責任，分際要說明清楚。至於預算部分，本席建議凍結五分之一，提書面報告後再解凍。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：本席的提案是第 14 案和第 23 案，關於第 14 案，觀光發展基金編列「旅宿業品質化」共 1 億 3,200 萬元，其中有補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝獎金、民眾檢舉獎金約 4,000 萬元。本席想了解這樣的預算有沒有達到目的？根據相關的資料，不合法的民宿不減反增，所以檢舉獎金編列的目的性、執行方法、效率、和地方政府之間的關係到底是怎樣？請觀光局說明。這部分我建議減列 2,000 萬元。

關於第 23 案，剛才其他委員也有關心台灣好玩卡，它的知名度很低，效益也很低。今年還要再編 4,380 萬元補助地方政府，只是效率和方法還是有必要檢討，希望觀光局提出更能說服委員的理由，謝謝。

主席：還有沒有其他委員要表示意見？沒有，那本席先說一下我的案子，首先是第 16 案和剛才春米委員的案子一樣，是有關補助地方政府辦理取締非法旅宿稽查、查緝績效獎金及民眾檢舉獎金。我們看到雖然近年來一般旅館、民宿的家數與房間數逐年增加，但未合法之旅館、民宿分別為 572 家及 589 家，房間數也增加到一萬餘間與 0.3 萬間，足見非法旅館、民宿的家數及房間數有不斷增加的趨勢，不知政府在取締非法旅館上的成效為何？爰此，本席建議凍結五分之一，請交通部觀光局檢討報告。

至於第 18 案提到，在交通部編列補助地方政府 11 億 3,000 多萬元中，有 1,300 萬元用於辦理 I-center 旅遊服務創新，可是執行率為什麼這麼低？竟然只有 5.34%？真的這麼低嗎？若真如此，不知交通部該怎麼檢討！為此，我建議刪除 1,000 萬元，並凍結五分之一。

第 21 案與台灣好玩卡相關，這問題剛剛幾位委員都有提到。到 106 年 10 月底為止，該項預算執行數為 74 萬 3,000 元，執行率僅為 2.25%，而明年度也繼續編列預算，面對這樣的落差，不知你們該如何改進以達到預期績效？本席建議刪除 4,000 萬元，凍結五分之一。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：本席的提案為第 30 案，在觀光發展基金項下有 4,100 萬元為國際市場開拓計畫預算，但當中有 3,600 萬元用於中國市場，因此所謂的國際開拓計畫有將近九成都是針對中國觀光客。眾所皆知，基於政治因素影響，陸客來臺數自去年以來狂跌，更不會因為設了辦公室、辦個旅展就會來。如果陸客可以來，多編也無所謂，就算不編也會來，所以這樣編列的效益何在？還占了國際市場開拓計畫將近九成經費，4,100 萬元中有 3,600 萬元用於此，我認為這種效益評估有必要重新檢討，畢竟完全受政治干擾，非市場因素所影響。本席提議刪減 1,000 萬元，並凍結五分之一，向本委員會提出經費分配報告。我認為編再多錢到中國招攬陸客都沒用，因為並非單純的觀光旅遊市場因素，問題完全在於政治。謝謝。

主席：如果沒有其他委員要發言，我就繼續說明我提案的第 31 案，是和獎補助有關。觀光發展基金勞務成本項下捐助國內團體經費 5 億 2,482 多萬元，其中補助旅遊業品牌化經費為 900 萬元。我知道這個計畫已經執行超過四年，但觀光局卻未要求旅行業者提供相關回饋機制，如此單向補助，對於提升旅遊品質有何幫助？會不會變相將提升品質的費用轉嫁給全民？爰此，本席建議全數刪除。

有關第 33 案，觀光發展基金勞務成本項下補助旅宿業品質化編列 5,500 萬元，去年審查該項預算時，很多委員均有意見。尤其在提升旅宿業品質化精進計畫中，到 105 年底執行率僅為 35%，而本次新增之獎勵旅宿業取得專業認證相關經費編列 300 萬元，106 年度預算為 1,000 萬元，但今年到 10 月底預算執行率僅為 1.77%，執行率實在讓人無法接受！本席建議刪除 5,400 萬元預算，剩餘預算亦凍結，請觀光局提書面檢討報告。

請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：我的是第 34 案，係針對觀光局捐助旅宿業品質化提升，輔導國內外連鎖品牌，或創新本土品牌、產業升級優惠貸款利息補貼、取得專業認證等等，但實施這麼多年來，我們完全無感，也認為旅遊品質並沒有提升。其實一直以來，國人所詬病的就是國內旅館住宿費用太高，特別是年輕人，甚至認為去東南亞或日本旅遊還比在國內便宜。我認為這是觀光局執行效率不彰所致，雖然局長新上任，但這畢竟是長期以來的問題，且到現在為止都沒有任何改善。爰此，我建議刪除，反正沒用！既然沒用就刪了吧！

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：對於預算經費的刪除，剛剛各位委員都提出看法。其實觀光局輔導業者並給予補助之目的，就是希望能夠提升旅遊品質，並建立品牌，更重要的是建立回饋機制。所謂回饋機制，就是對弱勢族群、銀髮族、身心障礙者以及在地民眾的回饋，可惜迄今毫無建樹，更看不到成果，且在觀光局所提供的資料中雖有相關報告，卻不見相關機制的建立。為此我在這裡建議周局長，理當要求業者與社福團體合作，並建立回饋機制。過去由於政府推動觀光，所以交通委員會對觀光局的預算一向都是比較支持的，而你們要建立對觀光業者的補助機制亦無不可，只是不僅執行率要檢討，更必須建立回饋機制。我希望觀光局能確實檢討，畢竟為了提升旅遊品質與旅遊安全而補助相關業者很重要，卻也必須建立回饋機制。尤其回饋機制只是附加價值，重點在於建立區域旅遊品牌及提升旅遊品質。

我想交通委員會委員對於觀光局比較嚴格要求就是執行率，這些請周局長做說明，並請召委裁決。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：我的提案是第 13 案。剛剛有很多委員提到，觀光局對國外之捐助補助經費達 19 億多元，我想這會不會太多了？甚至還補助包機、包船、遊輪、獎勵旅遊？請問我們國人到國外旅遊，其他國家有補助我們嗎？好像沒有吧？既然如此，為何我們要補助其他國家民眾來臺旅遊呢？把這些錢留下來，用在改善地方的軟硬體設備上不是很好？像你們從事勞務工作的外派人員，我簡稱外勞，我知道他們的薪水很低，卻要幫你們做那麼多事？何不乾脆提高他們的薪水，再進一步把地方的軟硬體設備做好，把錢花在島內，這樣不是更好？日本也一樣，我們竟然補助日本人來臺灣玩？日本人的消費能力比我們高多了，可是我們竟然還要補助他們來臺，真的很奇怪！爰此，本席建議刪減預算，但不刪到 9,000 萬元，改為刪除 1,000 萬元。

主席：請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：我延續林俊憲委員所提第 30 案問題。我認為趙委員說的沒錯，觀光局在編列補助經費時，一定要訂出效益與目標，尤其很多經費是用於補助國外來臺觀光旅遊，其目的是為了讓本地的觀光旅遊業有更多收入，讓更多觀光客到臺灣來幫助我們的觀光產業發展。從這個角度來看，我可以接受，但不知觀光局是否衡量過，這些來自不同國家的觀光客到臺灣後，究竟是哪些業者受惠？特別是一條龍的業者。

為何我會附議林俊憲委員的提案？中國旅客與港澳背包客是不一樣，尤其是過去這一年來受到政治因素影響後更是如此。提案中提到「交通部觀光局針對補助臺旅會駐陸辦公室營運及臺

灣旅遊業公協會參加大陸地區旅展之效益評估」，現在問題是，即使我們辦旅展，中國也不會派人來參加；就算有，目的也是為了吸引我們的觀光客過去。但我認為他們並不希罕臺灣的觀光客去，因為就算他們不來參加臺灣的旅展，不來招生意，還是有人會去中國，所以我們這樣花錢補助臺灣旅遊業到中國去招攬生意到底有沒有效果？不管我們有沒有做，對方都是政治決定，即使我們的人去參加中國旅展，去中國招攬客人，但他們高層說不准來、不放人，來臺許可也不給，這樣一切不就沒用了？我贊同林委員的刪減意見，不管編不編預算，不論去不去中國攬客，對事情都沒有幫助！縱使有部分陸客來臺，但受惠的是臺灣業者還是中國的一條龍業者？就算我們招攬很多陸客來，對臺灣的觀光產業是否真有幫助？

最後我要提到一點，剛剛審查歲入預算時，由於項目不是那麼直接所以我就沒講。之前我在質詢時曾提到，陸客團最喜歡去觀光局所設置不收門票的免費景點。大家以為陸客團就是低價團，只要不收門票就會來，實則不是。我遇過很多從事兩岸旅遊的業者，他們想轉型不做團客，改招攬美加旅客或有申根簽證的高檔客，所以他們建議觀光局的旅遊景點應該分級收費，且對國人少收，對外國就多收一點，因為這些人花得起。我希望周局長針對以下幾點提出說明：第一，補助不同來源國補助旅客之後，對本國觀光旅遊業有何正面助益？營收增加多少？第二，針對陸客來臺，在一條龍型態的包攬下，有多少本土業者受益？又創造多少營業額？第三，現在的觀光旅遊據點，是否針對本國與外國旅客不同做分級收費？是否規劃針對高檔客來分級收費？若我們把錢花在吸引高檔客上，相信他們也會很樂意交門票錢，如此，那我會認為是有幫助的。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：我延續趙委員所提的第 13 案發言。這 19 億元的補助捐助款，實在是很大一筆錢，也幾乎什麼都丟進去。我想請財主單位看一下，這裡面有補助會費、捐助、補助、分攤、救濟、交流活動，完全是不一樣用途的項目。如果是要補助國外的包機、包船、遊輪之類的獎勵旅遊，那就如同趙委員所說，給我一個績效目標，並告訴我到底補助多少？譬如獎勵補助旅遊實際編多少錢？希望吸引多少旅客來？不能 19 億元全部混在一起，甚至還有分攤金、救濟金，請問是救濟什麼？還補貼會費？

葉委員宜津：還有補貼旅館。

林委員俊憲：這 19 億元應該分門別類使用吧？因為很多開支與使用目的都不一樣，為何全部混在一起？所以請分門別類把績效目標列出來，這點請說明清楚。本席支持趙委員所提的第 13 案，刪除 9,000 萬元。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：我針對的是旅館部分，現在國內的旅館收費很貴，為何還補助旅館？我對其他項目沒有意見，但對於補助旅館我很有意見！當時我們是希望旅館業能回饋大眾，下降旅館費用，或者讓他們提高品質，最好能國際化，並建立品牌，結果這麼多年來完全沒有！我剛剛說過，臺灣旅館住宿費是全亞洲最貴的，這是網路評比所顯示的，既然收費都這麼貴了，就不應該再用公家的錢補助旅館業。爰此，我建議刪除補助旅館業者這部分預算，這是我特別挑出來的，謝

謝。

主席：現在請周局長統一做說明。

周局長永暉：召委及各位委員的指教，我們會虛心檢討，不過我有一件事在此利用機會向各位委員說明，因為預算書的說明可能不是那麼清楚。

關於 19 億元的捐助補助及獎助經費可分三大區塊，其中有 6.36 億元確實是用於獎補助，這是各國都有的優惠措施，譬如花東包機。另外有將近 9.27 億元屬風景區跨域加值，有 4 億元則用於地方補助，也涵蓋例行性補助在內。針對剛剛所提到的幾點問題，我再此做通案說明。第一，對於國際市場區塊，其實我們也希望能轉型讓市場得平衡，所以今年的指標會比去年的 1,069 萬元多一點點，屬戰略與戰術的布局轉型，我想這就是一個很重要的績效。

第二，特別跟大家報告有關大陸市場的部分，如果在推廣的部分酌減一點，我們也覺得可以配合，但是其他尤其是新南向的 18 國，包括東協 10 國還有南亞 6 國等，這部分真的很需要大家的支持，因為東南亞市場算是兵家必爭之地，各國在這方面的預算幾乎是我們的 3 倍，所以這部分麻煩各位委員能夠支持。

輔導產業的部分有三大區塊，包括旅行業、旅館業及遊樂區業。我們確實應該要做澈底檢討，不過，我們希望有些措施能採漸進的方式，我們是以獎優的方式來做。方才有委員指教取締非法的部分，確實有些是地方在執行，中央沒辦法去執行，這部分我們會跟地方全力配合，因此明年 3 月所謂的安全週，就是希望跟地方政府一起針對整個旅遊的安全，不管是旅行業、旅館業或遊樂區業都能全面動員，這部分希望各位委員能夠幫忙。

另外，我們希望能接地氣，在旅行社方面，我們希望旅行社能夠更精進一點，就像菜單一樣，遊憩景點的部分也是要換菜單，關於景點的打造，我們希望明年是海灣旅遊年，包括探索離島和所謂的湖、潭或河等，這部分我們會全力協助地方政府，希望旅行社也能夠提出好的旅遊產品計畫，年底的時候我們會獎勵前 10 名，比如說國人最滿意的十大遊程，這就是一個獎優的措施來做一些互相的搭配。

在旅館業方面，民宿、飯店的星級旅館部分確實應該全面加速，比如說我們的民宿有七千多間，但是好客民宿只有七百多間，希望明年好客民宿能夠 double、達到 1,400 間，我們是有目標之下來做一些輔導、激勵的作為。剛剛有幾位委員尤其是李委員也特別提到回饋機制，我們會把這部分列入 KPI，我們覺得這部分是應該的，即針對社會團體和在地民眾的部分。此外，我們也希望旅館業能夠增加一些當地的就業機會，這部分我們也會特別做一些鋪陳。

有關補助的部分，其中有一項是人才的補助，不管是旅行業、旅館業或遊樂區業的人才，我們希望這筆經費能夠繼續讓它生根、加強。方才有幾位委員特別關心執行率的部分，我們預估到年底應該都有 70%，有些是 50%，有些是 70%，所以那個統計資料是因為後續有些在轉正。

針對第 30 案，方才有統一作說明了，包括陸客跟我們本土還有旅遊地的部分，因為有些駐陸的費用還是有需要，這部分是配合委員建議刪減 1,000 萬元，就是整個部分，謝謝。

趙委員正宇：刪 1,000 萬元，不是刪 3,000 萬元。

周局長永暉：整個是刪 1,000 萬元。

鄭委員寶清：好啦！

李委員昆澤：好，尊重召委。

主席：我聽得有點不清楚，請問關於第 30 案，你現在要個別處理嗎？第 30 案刪 1,000 萬元？

周局長永暉：整個。

李委員昆澤：召委，整個的話我就有意見。

主席：19 億元……

趙委員正宇：局長，是 19 億元刪 1,000 萬元吧！

李委員昆澤：局長說刪 1,000 萬元，委員也有不同的看法，這個恐怕沒有共識，我要提醒局長，這 19 億元裡面有 6.36 億元是獎補助相關的優惠，有 9.27 億元是風景區跨域加值，其實也包括很多地方的觀光亮點，還有相關的特色升級等都在這 19 億元裡面，本席要提醒局長的是，我們要求你們要補助產業而不是補助業者。

周局長永暉：是的。

李委員昆澤：要像日本一樣，日本觀光廳對於他們的區域旅遊品牌建立還有特色觀光圈等都有相關補助，他們是建立這樣的區域旅遊品牌，但是這幾年臺灣看不出區域旅遊品牌的建立，關於相關經費，方才局長說刪 1,000 萬元，我不太能接受。報告召委，我建議刪 3,000 萬元。

主席：我要再釐清一點，我聽完方才局長的報告後覺得有點問題，你說跨域亮點 9.27 億元是目前我們在討論的第 11 案至第 16 案、第 18 案、第 22 案至第 23 案、第 27 案至第 35 案、第 37 案至第 42 案這 19 億元裡面嗎？我覺得好像不是耶！

周局長永暉：沒錯，是這樣子。

主席：你講的是整個計畫 38 億元裡面的 9.27 億元吧！

周局長永暉：我們的報告書 4-27……

李委員昆澤：跨域加值是很重要的項目，因為各縣市在推廣觀光旅遊、觀光亮點所需要的建設或補助是跨域加值裡面重要的項目之一，這部分局長要說明得更清楚一點，讓委員知道你們的作法，方才你也說預算書的說明不夠清楚，這部分希望觀光局能作一檢討。相關獎補助的基本原則，方才也具體向你們要求，對於地方的風景區跨域加值，即特色觀光圈的建立、各縣市的觀光亮點活動相關經費，很多都是要從這裡面來做處理，在此向委員會做個報告。

主席：方才我有問到執行率的問題，局長好像沒有說明。

周局長永暉：到今年底我們大概可以達到 70%。

主席：我有看到一個關於旅宿業品質化的表格，觀光大國行動方案 104 年至 106 年，你們的預算跟決算都差很多。

李委員昆澤：局長，召委說得沒錯，現在已經年底了，你說執行率可以到 7 成，7 成不高耶！

周局長永暉：因為有很多是地方在執行，我們希望明年能夠改正的就是對品牌能夠接地氣，就是做一些地方政府希望、想做的事情。而整體的部分，我們在旅行業的部分可以到 98.52%，這是平均數。委員可否允許我們有些是以書面的方式來作報告，是不是維持剛剛趙委員建議刪減 1,000 萬元和黃委員建議刪減 1,000 萬元？

李委員昆澤：我的建議是統刪 3,000 萬元，局長說的 1,000 萬元加 1,000 萬元是 2,000 萬元，我建議刪 3,000 萬元。

周局長永暉：我們確實……

王次長國材：我幫他們說明一下，今年觀光局真的很辛苦，這 19 億元裡面有 12 億元是補助地方政府，就是方才李委員所提的，除了跨域亮點計畫以外，還包括各地方政府辦理像觀光節、觀光燈會等這些補助，還有旅遊中心的這些補助，也包括地方政府在辦美食展，中央也有在辦，甚至在離島會辦一些像自行車或是遊客的相關租賃等等，這個經費裡面有一大半是包括這些，至於其他部分，方才有談到國際開發市場 4,100 萬元，其中有 3,600 萬元是用於臺旅會駐大陸辦公室的營運費用，我們是把它放在這個地方，即北京、上海 2 個辦事處的費用。其他很多是因應像東部的永續自主門戶，包括蕭委員美琴也有談及飛機、包船能否有優惠，讓想回東部的人也可以搭飛機到東部，也包括觀巴等等，有的是對旅行業，有的是對偏遠地區的促進，如果可以的話，我建議刪減 1,500 萬元。

李委員昆澤：方才周局長都說刪減 2,000 萬元了，你現在說刪減 1,500 萬元……

陳委員雪生：我跟各位委員報告，方才觀光局沒有講得很清楚，觀光產業是無煙囪工業，這幾年觀光局在觀光上的努力是有目共睹的，我覺得刪 3,000 萬元是不夠的，刪 3 億元也差不多，不過，我覺得應該給觀光局一個機會，你們真的要好好努力，因為這裡面會牽涉到各縣市，這對委員來說或許沒什麼關係，但這對縣市來說很重要，可能會壓縮各縣市觀光產業的發展，我本來是要刪 3 億元，我覺得方才李委員昆澤說刪 3,000 萬元似乎太狠了一點，那就刪 1,000 萬元，好不好？本席建議刪 1,000 萬元。

李委員昆澤：交通委員會對於觀光局歷年的預算審查都是採取比較支持、鼓勵的態度，因為推展觀光產業對臺灣來說是很重要的。關於相關的補助，方才陳委員也提及這牽涉到各縣市政府，19 億元裡面有 9.27 億元是風景區跨域加值以及地方相關的觀光圈、區域品牌建立等，還有其他相關補助、獎補助等。我要跟陳委員說，方才周局長聽了各位委員的意見後認為可以刪 2,000 萬元，接下來接棒的王次長則說刪 1,500 萬元，你是最後一棒，變成刪 1,000 萬元。

陳委員雪生：這會不會砍到臺旅會的部分？

主席：不會。

陳委員雪生：不會嗎？關於臺旅會，北京、上海、福州我都去過了，他們的錢根本就不夠用，現在兩岸觀光已經有點回暖了，我們要為臺灣的觀光產業著想，現在觀光產業民不聊生、叫苦連天，我們要體恤民情，在經費方面不要去為難他們。我本來要砍 3 億元，我不騙你啊！為什麼我從善如流的砍 1,000 萬元？如果你砍 1,000 萬元、500 萬元或幾百萬元，李委員，我看這個算了啦！

主席：現在來進行處理。

李委員昆澤：大家都是好人，我們也不會亂刪預算，方才就是經過委員會各個委員表達意見之後，局長說可以刪 2,000 萬元。

陳委員雪生：那舉手表決，好不好？

李委員昆澤：這個不要表決啦！因為我們是就事論事。

鄭委員寶清：好，照局長說的刪減 2,000 萬元啦！

陳委員雪生：局長說刪 1,500 萬元。

李委員昆澤：那是次長說的。

陳委員雪生：局長你說刪 2,000 萬元？

主席：現在就進行處理……

林委員俊憲：應該尊重局長，周局長已經說刪 2,000 萬元……

陳委員雪生：我不同意他的看法啊！

林委員俊憲：要尊重他。

陳委員雪生：周局長下午到我辦公室來。沒有這個道理啦！你不要去扣各縣市的錢哦！

林委員俊憲：不會啦！給周局長一點面子，他已經說刪 2,000 萬元，你還變成刪 1,000 萬元？

趙委員正宇：我的提案是刪 1,000 萬元耶！就刪 1,000 萬元啦！

林委員俊憲：尊重召委啦！

主席：針對勞務成本—捐助、補助與獎助的部分，我們尊重局長的建議，就是刪減 2,000 萬元，科目自行調整，有委員提凍結案的部分均凍結十分一，2 個月內提書面報告後始得動支。

林委員俊憲：召委，第 30 案的部分，局長不是同意刪 1,000 萬元嗎？

主席：就讓他們自行調整，這樣比較好做事。

黃委員國書：好玩卡……

周局長永暉：關於好玩卡的部分，我們會變成 2.0 版的好玩卡，它的名字很好，但是它做得不好，對於做得不好的部分，我們有兩個部分在做處理，第一個部分是它一定要跨域，不能說臺南的卡不能到台東玩，台東的卡不能到宜蘭玩，大概到明年整個只剩下桃園、新竹縣市和花蓮，所以最後這一年、明年這一年……

李委員昆澤：召委，現在談到好玩卡相關提案了嗎？

林委員俊憲：召委，先把預算搞清楚啦！他說第 30 案刪 1,000 萬元，其他刪 1,000 萬元？

主席：讓他們自行調整，全部自行調整，就是在捐助、補助與獎助這個科目自行調整。

處理第 17 案，即 I-center 旅服創新計畫的預算。

李委員昆澤：相關預算共編列 3,100 萬元，主要用途為補助辦理 I-center 旅服創新等項目，依據觀光局之資料指出，106 年度到目前為止，相關預算執行率僅 47%，107 年度觀光局認為臺南等地預計要將借問站納入 I-center 計畫，有關執行率的部分，大多是年底核算金額，執行率比較低。至於旅服創新的部分，過去我們有要求觀光局要大力檢討改進這部分，相關的旅服創新做得非常不好，還是很落伍的觀念，這部分我本來要刪 2,000 萬元，觀光局說明之後我大概還能接受，現在建議刪 200 萬元。

周局長永暉：我們希望能夠建立四階的資訊服務網，第一階就是我們從國外進來的國際機場，至於第二階，我們希望跟地方政府串連起來，包括國家公園管理處。I-center 的概念到第四階的時候叫做借問站，目前借問站有 400 家，各地方政府尤其是六都在資訊服務網的部分，我們希望能

夠做介接，所以希望能夠讓我們把 I-center 整個計畫架好四階的部分，以後對所有旅客來說是一個比較好的服務網，希望委員能夠支持我們，讓我們持續做這部分。

李委員昆澤：我就是支持所以才刪 300 萬元，這部分稍後請召委來做處理，看是要酌刪 300 萬元？或是統刪時包含在內？我要提醒局長，刪預算有時候跟剪頭髮一樣，不是說都不能剪、不能刪，頭髮亂七八糟的也不乾淨。

陳委員雪生：請觀光局說明為什麼執行率只有 8.7%？

李委員昆澤：不是 8.7%是 47%。

陳委員雪生：上面寫 8.7%。

李委員昆澤：那是 10 月的資料，後來他們有來做說明，因為把臺南的部分也包含在裡面。

陳委員雪生：請說明 8.7%的部分。

周局長永暉：可以到 70%。

主席：為什麼到年底才……

周局長永暉：因為有時候核銷、轉正都是到 12 月。

陳委員雪生：局長，那你資料裡不要寫 8.7%，你說到年底可以到 99%或 92%。

李委員昆澤：這部分局長要說明清楚，你們的資料是 8.7%，將臺南相關的納入的話是 17%，現在又說可以到七成以上，這個數據的部分要說明清楚。

周局長永暉：我請國旅組曾組長直接做說明。

曾組長維德：因為此案的核銷大部分要在 12 月最後一天以後，即下個年度縣市政府才會把核銷的資料報上來，所以需要一點時間，而且說實在地，也真的都集中在年底居多。

李委員昆澤：這個以後在預算的說明要更清楚一點。

主席：如果照你的說明，到 12 月底可以到七成的話，李委員刪一成應該是合理的。

李委員昆澤：300 萬元可以啦！看等一下是要酌刪，還是大家有其他項目一併來統刪。

周局長永暉：我們是真的想做事情，所以委員在……

李委員昆澤：所以 3,100 萬元刪 300 萬元就不能做事了？

周局長永暉：不是，我的意思是能否只刪後面尾數，即 100 萬元。

李委員昆澤：19 億元刪 2,000 萬元也不能做事？

周局長永暉：能否刪 100 萬元就好？

主席：局長說刪 100 萬元。

李委員昆澤：好啦！可以，就刪 100 萬元。

周局長永暉：謝謝委員。

主席：好，I-center 旅服創新計畫刪 100 萬元。

第 20 案、第 21 案併案處理，有關「台灣好玩卡推廣計畫」。

李委員昆澤：平心而論，台灣好玩卡的知名度真的很低，資訊也不清楚，使用上有便利嗎？這個我很懷疑，相關預算有沒有增加的必要？這部分大家要討論一下，雖然觀光局表示 107 年度桃園、新竹及我們最尊敬的連江縣都要加入台灣好玩卡，更重要的是，人事行政總處也表示要跟國

旅卡來合作……

陳委員雪生：再講一遍，你剛剛講誰啊？

李委員昆澤：台灣好玩卡接下來要推廣的是與桃園、新竹、連江做結合，也要跟國旅卡來做結合，我希望局長能夠提出更具體的政策，你們要去改善目前台灣好玩卡知名度低、資訊不清、使用不便利的這些狀況，透過跟這些縣市及國旅卡的合作後能夠達到怎麼樣的項目，來做為我們刪減預算的參考。請周局長說明。

周局長永暉：跟委員報告，第一，有關第 20 案好玩卡的部分，我們希望能夠把它做大，所以我們也跟人事總處合作，即軍公教要刷的國旅卡，其中有 8,000 元要用在旅遊消費上，所以從明年開始，軍公教國旅卡的 8,000 元可以去刷、買好玩卡，其實我們的目的就是要把串接部分拉大，如果我們真的可以克服困難，把台灣好玩卡（Taiwan Pass）建構起來，我們希望外國人也能來買，我們的目標是 18%，希望外國人能夠來買好玩卡，讓好玩卡可以跟產業結合，因為它有很多 coupon、套裝行程、遊玩行程或是優惠措施，所以如果好玩卡做成之後，我們真的很期待它能對台灣的旅遊有幫助。

過去好玩卡只是做一些城市行銷而已，現在我們把它整個擴充，不過像馬祖、金門和澎湖等離島，我現在還不敢……

李委員昆澤：台灣好玩卡現在有幾張？

周局長永暉：現在就是南台灣 1 張、臺南 1 張、台北 1 張、中台灣 1 張、台東 1 張及宜蘭 1 張，總共 6 張。

李委員昆澤：總發行量是多少？

周局長永暉：將近 20 萬張。

李委員昆澤：表示它的知名度還是很低。

周局長永暉：對，還是不夠，所以我們把好玩卡做 2.0 版。

李委員昆澤：在這 20 萬張中，國內買多少，國外買多少？

周局長永暉：不一定，要看都市，有些都市比較好，會到剛剛講的 20%，而有些會比較差，只有 7%到 8%。

李委員昆澤：所以你們要去提升啊！

周局長永暉：因為這是地方政府在推，所以……

李委員昆澤：假設問一般民眾好玩卡是什麼，你覺得有幾個人答得出來？所以你們要去推廣與地方層次的連結、與國旅卡連結。其實我本來是要刪 1,680 萬元，希望你們能趕快改進這些缺點，我們也希望趕快看到桃園、新竹、連江的加入，還有其他城市的加入也要加緊推廣，另外，跟國旅卡的結合也要更快有效率。所以本來我要刪 1,680 萬元，就改為酌刪 200 萬元。

主席：我請教一下，因為我有提第 21 案，也是針對台灣好玩卡的部分。你們 106 年度計畫總經費是 3,300 萬元，到 10 月底的預算執行數是 74 萬 3,000 元，執行率只有 2.25%，這部分請周局長做說明。

周局長永暉：剛剛我們在討論獎補助的時候，我本來以為是通案處理，這部分我也跟委員報告，我

們整個執行的方式會分階段，會增加期中、期末的管控。

主席：據我的資料顯示，你們到 10 月底執行率只有 2.25%，請問到 12 月底可以到百分之多少？

周局長永暉：將近 70%。

主席：為什麼兩個月會落差那麼大？10 月底才 2.25%，最後兩個月卻可以提高這麼多？

周局長永暉：主要是地方政府最後轉正都比較慢。

主席：所以最後轉正也可以到七成？這部分我是提案刪減 4,000 萬元，凍結五分之一，剛剛李委員是說可以刪多少？

李委員昆澤：我建議刪 200 萬元，因為它的預算是 4,980 萬元。。

主席：局長可以嗎？

周局長永暉：沒關係，就這樣子。

主席：第 20 案、第 21 案台灣好玩卡推廣計畫刪 200 萬元，不凍結，要提書面報告嗎？

李委員昆澤：不用。

主席：刪 200 萬元，不凍結，也不用提書面報告。

處理第 25 案。這也是執行率的部分，我們看到 106 年度……

周局長永暉：這個後面都已經有更新了，台灣好行的部分也特別拜託召委，像這次我們在高鐵彰化站也增加了兩條好行路線，也希望能夠……

主席：我知道，所以我是請你們提書面報告，沒有做刪減。我是建議凍結，因為這是全國的，不是只有適用在彰化，台灣好行是全國性的服務升級計畫。所以是不是凍結五分之一？

周局長永暉：建議凍結十分之一，跟前面一樣，兩個月。

主席：好，就凍結十分之一，兩個月內提檢討跟書面報告後，始得動支。

處理第 26 案。

李委員昆澤：交通部觀光局將今年訂為生態旅遊年，明年是海灣旅遊年，後年是山城旅遊年，請問今年的生態旅遊年除了補助之外，有什麼具體成績？因為一般民眾會知道今年是生態旅遊年嗎？你們的推廣是以補助為主，還是有具體的政策在推動？因為接下來要讓你來報告今年生態旅遊年的相關成績，請問明年的海灣旅遊年你們要怎麼做？後年的山城漫遊又要怎麼做？請周局長簡單說明。

周局長永暉：其實我們這個 4 年計畫是每年都有當年的特色，並與國際年會結合，今年生態旅遊像是在台北的螢火蟲年會，也跟柯市長串連起來。當然我們所有的管理處也都展開生態旅遊，包括日月潭等，還有一項具體的就是阿里山與都蘭山有所謂歡迎來做部落客的部落旅遊。生態旅遊比較分眾，但是我們覺得今年生態旅遊稍微急了一點、時間比較短。最重要的是我們希望能有一個概念，即旅遊其實是沒有教室的教育。我們希望能夠把各地方的生態，包括海底下的生態及山裡的生態進行串接。我們增加了 48 個旅遊點，所以有些遊程。明年則是海灣旅遊—探索十島，我們希望把龜山島、綠島、蘭嶼、小琉球、七美、小金門及東莒、北竿十個島串起來。事實上，遊程一定會進入本島，所以從探索離島的角度來凸顯海灣旅遊。因為我們一直缺少 my sight，台灣是個海島型國家，可是我們對海灣旅遊的參與並不夠，也鼓勵旅行社與旅館業在這方

面能夠與我們一起來合作。他們也開始做一些國際上的鋪陳。過去一些商品可能少了海灣或探索離島，譬如綠島，於是我們就慢慢地把這些加進來。至於補助的部分，我們希望地方政府也可以提一些計畫。譬如高雄市政府不在十島裡，但是高雄市政府希望把旗津做好，所以我們配合旗津做一些沙雕。我們也希望能夠協助高雄市政府提高澄清湖的重遊率，我們就是希望能這樣來鋪陳。

李委員昆澤：目前看來生態旅遊年有點具體成績、國人會比較肯定的就在螢火蟲這樣的親子活動，這一年來確實有點成績。有關部落客是你們在推展部落的觀光旅遊，觀光局每年都有舉辦嘉年華活動，趕快建立部落旅遊又能兼顧生態的保護，並創造原住民部落的新觀光產業。不過我要提醒局長，這種生態旅遊必須維持，接下來的推廣海灣旅遊也要持續，而非今年只做生態，明年相關補助或政策推動就停下來。

周局長永暉：是，優質的……

李委員昆澤：本席希望能夠繼續，所以這部分我就凍結十分之一，等到你們針對海灣旅遊年的詳細計畫進行書面報告後，始得動支。

周局長永暉：好。

主席：這是凍結十分之一，提書面報告。

處理第 36 案。第 36 案是本席的提案，Tourism 2020 方案編列經費觀光遊樂業優質化 1 億 600 萬元。觀光局在 104 年至 107 年辦理觀光大國行動方案計畫中，針對觀光旅遊業者到 105 年底就提供了 2 億餘元補助，今年 10 月底前也提供了 5,000 萬元補助。可是沒有看到觀光局要求觀光旅遊業者提供相關回饋的機制，我覺得一味的補助是不是會讓人有凱子觀光的感覺？也會讓人覺得是變相將提升品質的費用由全民來負擔，這部分我主張要刪除 1 億元，凍結二分之一，提書面報告後，始得動支。這部分請局長說明。

周局長永暉：我們會要求做一些改變就是提供一些社會回饋，遊樂區業較屬於中小企業，他們慢慢成長之後，我們本來就有退場機制，但是這個階段輔導的遊樂區規模都不是很大，因此我們希望讓更多人來參與。對於社會弱勢部分，我們會提高一定比例來搭配獎補助的部分，是不是可以用這樣的方式，讓我們來執行？

主席：這部分趙正宇委員也有提案，也是希望觀光局能加強提升國內軟硬體設施，不要只是一味補助旅遊業。尤其你說國內的觀光旅遊業者都是私人的遊樂區。

周局長永暉：比較中小型的。

主席：對於風景區管理處轄下的一些遊樂區，你們是不是可以去提升其觀光品質？

周局長永暉：我們會把旅遊安全部分的設施宣導……

主席：像是彰化百果山 30 年前是全國有名的風景區，可是現在一直沒落，這幾年我們不斷地希望你們可以有一些措施，可是我都看不到相關計畫、措施或補助。

周局長永暉：容我責由張副局長說明。

張副局長賜聰：百果山風景區是彰化縣有名的老牌風景區，前幾年縣府都有提到計畫來申請補助。

主席：可是我沒有看到你們有補助。

張副局長賜聰：最近他們沒有提，我再協調縣府繼續就目前需要的部分提出。

主席：這部分就是中央與地方要合作，你說前幾年有提，最近一年沒有看到他們提，就是因為提了都沒有獲得補助、也不會過。我不知道問題出在哪裡？

張副局長賜聰：中央有補助一些遊憩工程經費。

主席：你們要補助私人遊樂區，倒不如加強並改善公家遊樂區的設施建設。

周局長永暉：我們承諾對公營、公有的部分進行盤點，好不好？

主席：盤點結果什麼時候可以出來？

周局長永暉：我們配合三月的安全週，整體進行盤點及業務輔導，我覺得公營的部分我們應該來做。

主席：我覺得你們要加強公營的部分。

周局長永暉：我們來協助。

主席：不要只是花錢補助私人遊樂區，我覺得這樣好像是在……

周局長永暉：應該都有。我們再進行重點輔導，透過獎優汰劣去落實這件事。

主席：至於這部分的刪減數，你們……

周局長永暉：我們要做事，讓我們來做。

主席：這部分我要求凍結五分之一，提書面報告後，始得動支。

接下來，處理第 19 案至第 24 案、第 43 案至第 58 案及第 74 案至第 80 案行銷及業務費用—印刷裝訂與廣告費。

請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：我的提案是第 43 案。很奇怪 105 年行銷及業務費用花了 20 億元，兩年後直接跳到 24 億元，跳的速度很快，我沒有看到去年的執行情況，即使與去年相比也多了 1 億多元。這與觀光大國行動方案、台灣永續觀光發展策略幾乎完全一樣，增加 1 億元卻沒有說明原因、目的及預期功效，我想成效如何才是最重要的，但都沒有提到成效，所以要請觀光局提出說明。雖然我的提案是要刪減十分之一，最後不論是用凍結或刪減的方式，我都可以接受，但是一定要請觀光局做詳細說明，為什麼行銷預算跳這麼快？上次局長有特別向我說明，在紐約的廣告一直出現局長的名字，那當然是個意外，但是花了這麼多錢去做廣告，成效到底在哪裡？

主席：請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：局長，剛剛聽你講話覺得你很可愛，你說你們真的想做事，有人真的不想做事嗎？

本席的提案是第 45 案，廣告費部分編列國際市場開拓計畫 8.5 億元左右，業務宣導費亦編列國際市場開拓計畫 8.9 億元，這部分你們沒有詳細的細項與說明，因此本席有一些疑慮，我們擔心可能會有重複編列的問題。

另外，有關中國市場部分，剛才審查之前的預算時，很多委員也有提到那部分是政治因素，你們編列再多的經費恐怕都沒有什麼效益，這個部分編列了廣告費 2,000 萬元及宣導費 4,000 萬元，本席認為可以酌刪，這個部分的費用很多，我希望至少要刪減 5,000 萬元。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：本席所提第 74 案是有關於觀光發展基金的國際行銷費用，這幾年政府大量增加國際觀光行銷費用，觀光基金的廣告及業務宣導費從 103 年的 17 億元，到明年要編列 24 億元，5 年內費用增加了 4 成，但實際的成效呢？這幾年來台觀光旅遊客的成長幅度已經到了瓶頸階段，104 年是 5%，105 年只有 2.4%，今年可能因陸客影響，較 105 年同期是負成長。基金編列這麼多的廣告費用，但實際來台觀光旅遊人數成長率卻有限，這個效率應該要再去評估一下。費用從 17 億元增加到 24 億元，但來台觀光旅遊人數沒有達到預期，本席建請針對這個部分小刪 5,000 萬元，凍結五分之一，請他們再提出報告。

另外，有關第 72 案，你們有編列大陸地區旅費，觀光局也有派員過去，但這幾年來的執行率很差，包括在前政府的馬政府時代，102 年大陸地區旅費還花不到一半，執行率只有 4 成多、6 成，執行率為什麼這麼低？而今年的執行率更低，到目前為止大概不到 3 成，你們的旅運費為何編而不用呢？既然編而不用，我們乾脆直接刪除好了。針對第 72 案，本席建議就大陸地區旅運費酌刪 200 萬元。謝謝。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：本席所提第 48 案主要是針對國家市場開拓計畫 8 億 5,000 多萬元項下的媒體採購，編列了 2 億 3,000 萬元，較之前多了 1 億元。本席的提案中有一份客源市場及全球宣傳媒體採購經費列表，我們發現日本、韓國、東南亞、泰印菲、歐美、中國的部分都沒有變，是其他部分增加了。剛剛局長說明提到新南向與東南亞國家，但從相關資料看來，東南亞、泰印菲都沒有變，但其他部分卻多了 1 億元，顯然不是很清楚，而且宣傳媒體採購策略也不是很明白，所以請局長說明。至於相關預算，我提案凍結四分之一。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：本席的提案是第 77 案，我們不是說過不要一天到晚印刷嗎？結果你們印刷及裝訂費用編列 5,100 萬元，誰在看？這些錢還不如省下來把人行步道鋪好，把欄杆做好，你們花錢去印這些東西，現在資訊時代還需要這些嗎？我建議刪除 3,000 萬元。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：本席所提第 50 案是有關於日本市場的廣告採購、宣傳活動等預算共編列 3.5 億元，觀光局提出「Meet Colors！台灣—友達 333」方案，日本旅客 3 人同行來台停留至少 3 夜，每人就補助 3,000 元日幣（約台幣 1,000 元），由日本當地立案的旅行社自行包裝具有吸引日本旅客的行程後再申請核銷，相關預算從 106 年度就是由本項預算支應，但我覺得預算支應方式與預算支出目的顯不相符。友達 333 補助方案，日本與韓國也有在做，日本是針對其他國家給予補助，韓國則是針對日本、香港旅客推出類似的補助方案，這些補助沒有問題，但是支應方式與預算支出目的是否符合，請你們簡單說明。至於這個部分的預算，本席就不刪減，凍結五分之一，對於支應方式與預算支出目的不相符合的部分，請你們說明。

主席：這個部分本席也有提案，本席的看法與李委員的看法一樣，到時候再請局長一併說明。

李委員昆澤：抱歉，本席還有第 51 案，稍後請局長一併說明。在「行銷及業務費用—印刷裝訂與廣告費」項下，有關「大陸市場」之廣告採購、宣傳活動等預算共編列 6,000 萬元，目前陸團的

團客略有回溫，局長要特別注意。105 年度決算顯示，105 年度預算編列 6,000 萬元，但是執行率只有 51%，只用了 3,065 萬元，考量兩岸關係緊張，雖然目前陸客略有回溫，但是預算執行有這麼樂觀嗎？稍後請局長提出說明。

過去我們一直要求自由行的宣導比重至少要 4 成以上，觀光局應該具體說明 107 年的計畫中，自由行宣導預定要達幾成？105 年就要求至少要 4 成以上，這個部分的預算，本席原本提案要求刪減 3,000 萬元，等局長說明後，大家再來表達刪減數額的意見。

主席：請黃委員國書發言。

黃委員國書：請問局長，各地旅遊服務中心有沒有想要做一些改變？因為成效實在不佳，而也很多地方都是用租的，臺南、高雄是不是用租的？除了台中的在黎明行政中心外，其他可能是用租的。但你們還是編列了很多水電啦！還是有一些成本，包括水、電，還有修理保養、勞務成本等等，還有志工服務費，當然這是要給的，但是我們是否該檢討一下？這幾個旅遊服務中心的使用率太低了，一天服務的人次可能不到幾十人。一般民眾可能也不知道觀光局設有旅遊服務中心提供旅遊諮詢及旅遊資訊，甚至一些旅遊的服務，我們可能也很少用到，所以你們有必要去盤點一下旅遊服務中心的定位跟它未來的功能，它到底要做什麼？本席有提出一些刪減案，但是因為預算刪減的不多，我建議用凍結的方式，讓你們提出一個重新檢討的報告，不然一直這樣耗下去，那個地方完全沒有功能，變成一個閒置空間，你們連敦化北路那個重要的地方，其實功能也不高，就在機場前面而已耶！這部分請你們全面去盤點。

另外，到國外行銷是一門大學問，每一次看到我們做的行銷都令人不解為何做這樣的行銷？比如上次我們去動物園買的那個廣告可能有一些創意，但是顯然沒有成效。國外的行銷必定是一個很重要的課題，就像在台灣也能看到其他國家到我們台灣來行銷，行銷什麼東西呢？行銷那個國家有什麼可以吸引我們去的特點。同樣的，我們到別的國家，特別是到東南亞國家，現在東南亞國家的旅遊市場非常發達，成長非常多，他們現在很喜歡去日本，台灣要不要搶這個商機？當然要。你要跟東南亞國家行銷台灣，要行銷什麼東西？所以基本上你們要把整個行銷的內容跟策略想清楚，不是突然想到要行銷這個或行銷那個。

我發現你們花很大的力氣去行銷什麼東西呢？行銷「喔熊」，你到國外去行銷「喔熊」，那還不如行銷周子瑜，周子瑜今天還得到世界最美女性第三名，亞洲第一名耶！你不如去行銷周子瑜。你花那麼大的力氣、花那麼多錢告訴國外的民眾說我們有「喔熊」、「喔熊」、「喔熊」，「喔熊」誰知道呢？日本那個「熊本熊」，我們那個好像就是「熊本熊」的 copy 版，然後台北世大運那隻熊「熊讚」。我不是反對你們有吉祥物，但是你們的吉祥物顯然沒有功能，在沒有功能時你們還一直拚命去國外行銷台灣「喔熊」，大家會因為看到那隻「喔熊」就來台灣觀光嗎？所以你們的思維要有一些改變。

台灣有什麼東西是值得大家來看的？讓世界其他國家的人覺得一輩子的旅遊計畫沒有到台灣來就是一個遺憾，人家要不要來？當然要來啊！旅遊的人口非常多，全世界的旅遊人口都在成長，我們的觀光思維就是透過旅行業者或包團衝刺團客數量，其實我們真的要去行銷的是台灣美好的東西、非常值得觀光旅遊的東西，那是什麼？我們的內容是什麼？我說這些給你們參考

，你們要針對未來檢討的方向提出一些報告。以上。

主席：謝謝國書委員。這部分本席也有提出第 46 案、第 47 案，其中針對開拓國際市場的部分有編列廣告費，針對大陸市場廣告採購編列了 2,000 萬元，針對其他新興市場則增加廣告採購費 1 億元，觀光局本來應該在 106 年度增設曼谷據點，這部分不曉得目前進度如何？是否順利？這部分能否成立還不得而知，到大陸市場的行銷也未必能夠順利，所以針對這部分，本席各提案刪減 1 億 2,000 萬元跟 1 億元，請局長說明。謝謝。

周局長永暉：先跟召委及各位委員報告，曼谷一案在 12 月 12 日已經派駐完成，就在代表處下面設置觀光組，原則上這個據點已經成立，也利用這個機會跟各位報告。剛剛委員特別提到旅服中心的部分，我們確實也配合未來高雄跟臺南服務站的轉型做了一些調整，臺南將撤站，把臺南的服務站撤掉，因為臺南市政府的功能應該可以滿足需求，我們會把機能做個調整，把臺南的同仁調到高雄。高雄的據點確實有需要，除了高雄市政府之外，我們設在當地的據點可以跟高雄國際機場做一些結合，同時業務組在執行督導、查核等業務時，也需要一個點，所以高雄的服務站確實有其需要。在做了這些調整之後，我們也會加強整個旅服中心的教育訓練。至於觀光人才的養成，因為導遊考試在 108 年 7 月將回歸交通部觀光局，我們也需要在 107 年做一些準備工作。

黃委員國書：這些部分你們都會提出檢討報告嗎？

周局長永暉：是。

黃委員國書：好。

周局長永暉：也利用這個機會說明一下關於吉祥物的部分，通常不是為了宣傳它而宣傳它，它是一個過程，帶來一些歡樂，只是在吉祥物的營造上我們有很多不同的手段、方法，我們覺得這個部分不夠活潑，未來也會特別加強。還有一些文創的部分，其實應該更結合實用性，這部分我們會深切檢討。

至於剛剛委員及召委提到的幾個問題，我也特別做個報告。確實我們在南向這部分，曼谷據點成立以後，我們在戰略、戰術上會做一些調整，由曼谷據點負責小乘佛教市場的推廣，包括到越南；駐馬來西亞吉隆坡的據點主要負責穆斯林的市場；新加坡據點的輻射範圍則遠達印度，因為雙印對我們來講很重要，所以印尼跟印度的部分都會加強，這部分也請委員諒察，我們在整個結構上會做一些調整。

剛剛有委員特別關切 333 專案，這個部分我們也確實做了一些調整，至於其效益，我們發現確實有一些成果，是否讓國際組鄭組長說明？

李委員昆澤：好，請組長說明。

鄭組長瑛惠：是，針對剛剛委員關切的「友達 333」專案，其實每個國家的旅遊局或是觀光機構都會推出這種限期性的促銷活動，「友達 333」專案就是一個跟日本業者合作的促銷活動。日本的業者必須在廣告上刊登並說明「友達 333」專案的內容，換言之，實質的優惠是回饋到旅客的身上，希望透過這種方式，在旺季的時候可以吸引他們決定到臺灣來旅遊。

剛剛委員質疑這種方式是否不符合預算編列的原則？它是符合預算科目定義的，它其實就是

一個促銷的方案；另外，委員也垂詢外國的觀光單位是否也會對國際旅客採取此種政策，據我們了解，很多國家的觀光單位都會對國際旅客提供這種限期、限量的促銷作為，包括韓國、日本都有。以上簡單報告，謝謝。

周局長永暉：也希望委員能夠支持，印刷費的部分，我們已經開始盡量採 e 化方式，特別報告一下。

主席：如果沒有其他意見，因為針對「行銷及業務費用—印刷裝訂與廣告費」，委員的提案裡面有刪 1 億 8,000 萬元、6,000 萬元、2 億元、1 億元、4 億元……

林委員俊憲：也有 3,000 萬元。

黃委員國書：我的是 1 億元。

主席：局長，因為你說儘量 e 化，這個部分是時代的趨勢，也是很多委員的要求，還有包括獎補助的部分，我們也不希望一直讓人家有一種凱子觀光的印象，所以這個部分你衡酌一下可以刪多少，你自己來調整。

周局長永暉：那我們自行調整一下，照葉宜津委員的 600 萬元。

林委員俊憲：我們就依照趙正宇委員提的 3,000 萬元好了。

趙委員正宇：局長，你說多少？500 萬元？

周局長永暉：看起來，我們在這一年南向的部分確實是需要一些費用，因為剛剛前面獎補助已經刪 2,000 萬元……

林委員俊憲：南向跟印刷費有什麼關係？你沒有印那些東西，南向就會失敗嗎？

周局長永暉：它是 6 億元裡面的，因為已經少 2,000 萬元，那是不是跟前面的……

主席：不然跟前面一樣，也是刪 2,000 萬元。

林委員俊憲：不要去印那些垃圾，印那些沒有用啦！

李委員昆澤：刪 2,000 萬元。

主席：我們就進行處理，「印刷裝訂與廣告費」刪減 2,000 萬元，科目自行調整，各凍結案均凍結十分之一，兩個月內提書面報告後始得動支。

第 59 案至第 61 案及第 81 案至第 82 案，併案處理，「行銷及業務費用—一般服務費」這部分提案委員葉宜津委員不在。

周局長永暉：這有跟葉委員報告過，她也同意了。

主席：你要不要說明一下？

周局長永暉：有關關鍵人才培育部分，現在這些旅行業、旅館業跟遊樂區業的業者是負擔 50%，我們是 50%，因為這個課程是我們在安排，而且有一些國外的講習，所以也特別跟委員報告，是不是來支持我們，就不予刪除，我們會寫一個書面報告。

主席：凍結十分之一，兩個月內提書面報告後始得動支。

處理第 62 案、第 83 案至第 92 案「行銷及業務費用—專業服務費」。

林委員俊憲：本席是第 86 案，我們委外調查研究費暴增兩倍，上年度是 900 萬元，明年要編 3,000 萬元，為什麼會暴增兩倍多？而且是委外研究「旅遊市場結構分析：辦理旅客在國內外的

旅遊決策、旅遊方式、消費型態……」，這個東西還要委外嗎？這些應該是觀光局核心業務，連這種東西都要委外調查，那觀光局可以解散了！不然你們平常是在做什麼事情？

另外，委外調查裡面每年都會編一筆預算辦理「國家風景區遊客調查計畫」，調查那麼多年，我不曉得調查出來的結果做什麼用？因為我們沒有看到國家風景區的旅遊品質有顯著提升，所以為什麼會暴增兩倍多的委外調查？而且調查的都是觀光局本來就應該掌握到的，因此本席建議第 86 案應該酌予刪減 500 萬元。

洪委員慈庸：非常支持林俊憲委員的提案，我的是第 87 案、第 88 案及第 92 案，剛剛林俊憲委員有講到暴增超過兩倍，雖然觀光局有來說明，但是不是需要每年辦理國家風景區旅客調查，我是很有疑慮啦！不就是國家風景區，有必要每年去做調查嗎？調查出來之後，對於觀光局實際業務上面的推展，到底有什麼具體貢獻？這部分我們也都看不到，所以我認為有需要做一些減列。

當然你們有做「旅遊市場結構分析」跟「觀光產業人才供需調查」，這兩項也是我們一直都有在討論的事情，可是這幾年我們旅遊型態跟市場結構及人才需求跟過去有些轉變，像個人深度自由行的型態一直在興盛起來，可是我們看不出來你們這樣調查之後，到底有沒有提出一些方針要來進行？這是我比較疑慮的地方，當然你們要做什麼事情，我們也不能阻止，可是你們做出來之後到底達到什麼樣的效益？這些研究調查不是做出來，公布之後就沒事，而是你們有沒有針對這些調查去提出未來的執行方針，這是比較重要的事情，所以這部分我跟林俊憲委員一樣刪 500 萬元。

鄭委員寶清：我的是第 85 案及第 90 案，這兩個都是因為預算大幅擴充，擴充也沒有什麼不對，就是你是不是真的要做事情？但你的說明裡面都沒有把為什麼增加這些錢寫清楚，我們看到 106 年只有 900 萬元，107 年就增加到將近 3,000 萬元，所以他們都很客氣，不是只有兩倍多，是超過 3 倍。

再來是電腦軟體服務費，從 106 年八千多萬元，107 年一下跳到 1 億 1,385 萬元，增加幅度都超過 3 成以上，但我看不出來你們增加這麼多是不是有這個需要，也沒有充分說明，所以兩個案子合併刪 2,000 萬元。

李委員昆澤：委託調查研究費 107 年度編了 2,955 萬元，比 106 年度編列的 910 萬 5,000 元，突然暴增 2,044 萬 5,000 元，增加幅度高達 2.25 倍，觀光局成了研究所，主要用途是要進行 10 項調查研究的委託，我要提醒局長，財政困難，委託案件必須要更謹慎，一定要考量必須性，撙節相關開支，這個委託研究費突然增加 2.25 倍，增加那麼多錢，你在預算書裡面有表達部分計畫是連續計畫的第二年，但我沒有看到 106 年度有相關預算，觀光局的預算支用是不是有問題？你說部分計畫是連續計劃的第二年，但這些在 106 年沒有看到，你是不是能夠找出來給我看一下？

林委員俊憲：本席的是第 91 案，跟剛剛鄭寶清委員所提的電腦軟體服務費大致相同，為什麼電腦軟體服務費明年暴增 30%？這個每年都會有耶！裡面是維護費還是你買新的軟體？但是你們在一般行政又編列資訊管理費用，這筆預算的用途與你這邊寫的內容一樣，也就是觀光資訊網站

擴充及系統維護、資訊軟硬體設備購置，是不是有重複編列？同時，軟體工具購置費也編列 980 萬元，你們要買什麼東西？也沒有說明購置項目與預算分配，像我們審查預算根本看不懂。而且為什麼電腦軟體費用部分，那邊也編，這邊也編？每一年都有編列的軟體服務費是做哪些事情？這麼好賺？每年都花上億元的費用？你們不可能每年都買新的，這樣的話，維護費會這麼高嗎？請你們說明，我認為這部分酌予刪減 1,000 萬元。

主席：本席也有提第 83 案，與前面幾位委員的看法一樣，關於明年度的委託調查研究費暴增，悖離預算編列的常態，所以針對這部分本席建議刪除 2,500 萬元，其餘預算全數凍結。請局長說明。

周局長永暉：非常謝謝召委及委員的指教。我們希望打造觀光產業數位提升，因此需要調查，也需要更精準地投放未來的資源分配。我們更希望知道有關過去的旅客行為，在 e 化世代中旅客行為在選擇景點時是否有變化；以及過去以團客為主，現在則以自由行為主，調查必須更深入，而且以前是特定對象，現在是不特定對象。另外我們還希望有穆斯林及郵輪的市場。我們也希望提升 13 個國家風景區管理處，吸引更多的國內旅遊，各管理處必須要有管理處自己的特色，因此如果掌握的資料不夠精準時，我們沒有辦法做好資源調整。

另外，有些計畫的經費是延續性的，有些是新增的部分。我們發現數位時代需要數位站，關於社會科學應用部分，因為我們同仁的人數比較少，而企劃組或資訊室這方面的人也比較少，所以我們不得不以委外的方式請學者專家協助，我們當然也會落實品保、品管，讓委外資源的效益最大化。最後，在調查、分析、評估之後才會產生行動方案，再透過行動方案做回饋。以上跟委員報告。

主席：這部分以前都沒有做嗎？要從明年才試做？

周局長永暉：有些是新增的，有些是例行性的，分為兩個部分，像數位的……

林委員俊憲：主要是增加的額度太離譜了！增加了 2,000 萬元，你們是不是在講委外調查的部分？

周局長永暉：1,460 萬元的部分

李委員昆澤：局長現在說的部分應該是指電腦軟體服務費的相關費用，是不是？

周局長永暉：對。

林委員俊憲：多了將近三千萬元？

李委員昆澤：局長應該分兩部分說明，第一，委託研究部分，暴增了 2.25 倍，增加這麼多錢是做什麼研究？有其必要性嗎？第二，有關電腦軟體服務費……

林委員俊憲：電腦軟體服務費多 2,800 萬元！

周局長永暉：我請資訊室主任說明。

葉主任文健：報告委員，在軟體及電腦設備部分，其實裡面有一項是總統府交辦，院要我們執行數位產業整體提升計畫，以幫助業者提升數位化能力，這部分的經費就占了 1,500 萬元。再者，為了使管理處現有的網頁，在查詢上更友善，這部分占了 300 萬元。至於，剛才說到新的調查方式，我們也陸續啟動，也就是利用電信數據來了解外國朋友旅客到台灣後去了哪些縣市？居住在哪裡？這部分是往年沒有採用過的方式，所以今年跟明年特別採用這種方式。另外，從既有

的社群平台，由國內外了解實際來訪旅客對台灣各景點的評價，目前這個案子啟動中，未來也會陸續推動應用一些新的方式來改善現有統計資料的不足。以上跟委員報告及補充。

林委員俊憲：這裡是軟體部分？

李委員昆澤：在電腦軟體服務費裡面，關於你們在預算書的說明，因為說明欄位不足，我知道你們其實有很多項，比如大數據分析觀光遊憩據點的遊客人潮，在目前的觀光分析上是一個很重要的處理，以及觀光相關統計應用及查詢系統等，觀光局都要改進。因為最主要是查詢系統的擴充及維護，擴充與應用方面還是要改進。我看你們有觀光產業的數位服務、提升及網路資訊整合計畫，以及各國家風景區管理處觀光旅遊網站委外維護費都在其中。因為在預算書裡面的欄位有限，所以相關的說明都不會太清楚，不過我還是要提醒你們，各國家風景管理區管理處的觀光旅遊網站做得非常糟糕，這都已經提醒過你們了！而且提供的多元語言方面做得不好，介面的活潑化也不好，國外在這部分都已經非常進步了。觀光局要檢討，花了這麼多錢，做出來的東西使用率卻不高。

林委員俊憲：剛剛李昆澤委員說的那些，很多項目每年都給你們預算，比如剛才說網站做得很爛，去年難道沒有給你們錢嗎？每年都拿八、九千萬元，而現在是你們預算突然暴增的問題，又不是沒有給你們預算！觀光資訊的統計……

周局長永暉：跟委員說明的是額外的部分。

林委員俊憲：針對額外增加的部分，我對你們的執行非常沒有信心。

李委員昆澤：林委員說的沒有錯，你們增加了二千七百多萬元，將近三千萬元，增加的部分與往年相比是差在哪裡？把重點說明清楚。

林委員俊憲：比如剛才李昆澤委員提出的那幾項，幾乎是你們每年都要做的部分，但都做得非常爛，成績都很不好。

周局長永暉：沒錯，我們特別說明過去沒有做的部分，我們希望新的一年可以執行，包括……

林委員俊憲：還有你們在一般行政也編了幾千萬元的資訊，也是說明電腦觀光網站的資訊功能擴增與系統維護、軟硬體設施，在一般行政中也有資訊管理的預算。

周局長永暉：寫 term 的時候，它的功項不太一樣。名詞可能看起來有點像，但是內容、功項不太一樣。

林委員俊憲：名詞一模一樣！你們現在要預算，就說你們執行，做的東西不一樣。觀光資訊網站的功能擴充與系統維護，不都是一樣的嗎？有什麼不一樣？

葉主任文健：報告委員，公務預算的資訊費用主要是針對既有的觀光資訊網及公文系統，有限定使用的系統。基金部分主要是在各個管理處及其他辦專案活動時……

李委員昆澤：主任，剛才林委員已經說到重點，你們的預算增加了快三成，增加的重點在哪裡？因為很多計畫往年都有編列預算，而現在增加了三成，這個比重從哪裡來？

葉主任文健：第一個就是我們之前補充的資料，明年度觀光產業數位提升計畫在這項就占了 1,460 萬元，也就是剛才說的 3,000 萬元的一半。其他部分……

林委員俊憲：好，這個可以給你們，其他的刪 1,000 萬元！你們多了 3,000 萬元，我們才刪 1,000

萬元啊！還剩下 2,000 萬元給你們。執行的部分才 1,400 萬元嘛！你們還有賺啦！

葉主任文健：剛剛講的一些數據的分析，包括國外來臺的電信數據，以及我們自社群網站中得知旅客……

林委員俊憲：國外來臺的電信數據分析，你們以前從來沒做過嗎？

葉主任文健：沒有。以前都用統計調查，沒有用電信數據來做過，現在可以實際地掌握大概停留的時間，我們現在是用每 5 分鐘的一個……

林委員俊憲：是委外做嘛？

葉主任文健：對，也是委外。

林委員俊憲：這些都是委外做的啊！委外的話，你們買軟體是要做什麼？送給他們喔？

葉主任文健：這跟軟體是無關的，跟我們剛剛講的實際採買軟體……

林委員俊憲：雲端軟體，然後委外幫你們去做統計……

葉主任文健：我們不買雲端軟體，這主要都是委外廠商去……

林委員俊憲：這個統計觀光局也沒能力做，你們是委外去做，對不對？

周局長永暉：我們會掌握這個數據的精準性，還是會審查。

林委員俊憲：委外去做，他們要提供報告給你們，那你們買一大堆電腦設備要幹嗎？

周局長永暉：我也會要求我們同仁 join 他們，要透過合作的方式才能夠把這個技術學……

林委員俊憲：委外費用已經暴增兩倍多、多 2,000 萬元了。

周局長永暉：因為其分母比較小，所以感覺上數字會比較大一點。這個請委員支持一下。

林委員俊憲：這個有浮濫編列……

主席：有關專業服務費的部分，觀光局這邊可以做怎樣的調整？因為很多委員有建議，有減列的部分……

林委員俊憲：多了 3,000 萬元，我們刪 1,000 萬元，這樣還是增加 2,000 萬元，讓你們做做看，又不是沒有增加，只是你這樣講沒有辦法說服我們啦！委外部分多了 2,000 萬元，那是不一樣的東西！買一大堆電腦軟體，結果你們自己沒辦法執行，而是委外去做，你還敢說你們要 join、監控他們，你們又沒有參與！他們寫報告給你們，就是對你們負責嘛！委外做，那你們自己還買一大堆電腦設備幹嘛！

主席：行銷及業務費用—專業服務費項下委員有提案的部分，葉宜津委員提案刪 1,200 萬元；我也有提案刪 2,500 萬元；李昆澤委員提案刪 1,000 萬元；鄭寶清委員提案刪 1,000 萬元；林俊憲委員提案刪 500 萬元；洪慈庸委員也有刪……

周局長永暉：是不是整個就按林委員提的 500 萬元來做調配？

主席：全部嗎？

周局長永暉：全部就……

李委員昆澤：好啦！就依照林委員的提案刪 500 萬元啦！

林委員俊憲：我最溫和了啊……

主席：現在進行處理，針對行銷及業務費用—專業服務費之科目項下刪減 500 萬元，科目自行調整

，各凍結案均凍結十分之一，於 2 個月內提書面報告後始得動支，這樣子好不好？

林委員俊憲：沒有！另外的那個電腦設備歸電腦設備，跟軟體是不一樣的啦！

主席：是全部啦！

林委員俊憲：全部刪 500 萬元，其他委員一定不會同意！500 萬元是委外的費用，這是不一樣的。委外費用他們多編了 2,000 萬元，我們刪 500 萬元；而他們買電腦軟體多編了 3,000 萬元……

主席：林俊憲委員還有意見，那其他委員還有沒有意見？

林委員俊憲：多編 3,000 萬元的這個部分……

主席：還是總共刪 1,000 萬元？

林委員俊憲：全部刪 1,500 萬元啦！

陳委員雪生：500 萬元……

主席：剛剛林俊憲委員講的是只針對電腦軟體啦！而局長這邊是說整個刪 500 萬元……

林委員俊憲：不行啊！

主席：包括研究費……

陳委員雪生：各刪 500 萬元呢？

主席：各刪 500 萬元……

陳委員雪生：各刪 300 萬元啦！

周局長永暉：一個 500 萬元，一個 300 萬元……

李委員昆澤：他說一個刪 500 萬元，一個刪 300 萬元啦！

林委員俊憲：各刪 500 萬元啦！

陳委員雪生：各刪 300 萬元啦！

李委員昆澤：局長說一個刪 500 萬元，一個刪 300 萬元啦！好啦！就給……

葉委員宜津：不是刪多少的問題，而是為什麼增加這麼多啊？

李委員昆澤：剛才他有做說明了。好啦！就照局長說的一個刪 500 萬元，一個刪 300 萬元……

主席：就是電腦軟體的部分刪 500 萬元……

李委員昆澤：現在是一個電信大數據的時代，你們就相關數據的掌握、分析以及未來在運用上，要趕快呈現出具體的成績，先讓你們做。

因為他們是第一次採用電子數據的分析……

林委員俊憲：好啦！我是很質疑啦！但因為李昆澤大老講話了，這個……

李委員昆澤：最主要的是，這個數據的分析也包含 13 個風景區的布建，這是很重要的工作，掌握觀光客的分析資料是很重要的，只不過你們要做出具體的成績啦！我一再強調，交通委員會對觀光局一向是最包容、最支持也最寬厚的，希望你們可以推展臺灣的觀光業，所以都給你們最好的資源。就像小孩子唸書一樣，我們給你買最好的筆、最好的鉛筆盒；你要去運動，我們就給你買最好的運動鞋，什麼都給你，但是成績不好啊！希望你們趕快做出成績，好不好？

主席：報告委員會，現在進行處理，專業服務費的部分決議刪減 800 萬元，科目自行調整，各凍結案均凍結十分之一，2 個月內提書面報告後始得動支。

現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在開會，繼續進行協商。

先說明一下，等一下處理至中午 12 時，中午 12 時至下午 2 時休息，下午 2 時再繼續處理。

處理第 63 案至第 68 案。有關勞務成本及服務費用的部分，請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我有一個提案是第 65 案，其他委員應該也有提，這是水電費的部分，增加滿多的，跟 105 年的決算比較起來增加了二成二左右。你們是有來說明啦！說明你們要新增一些據點跟辦公室，所以有多編了一些。但我覺得這樣的增加幅度還是有點偏高，我建議是減列 100 萬元。

主席：還有沒有其他委員要詢問？本席也有一個提案，就是第 63 案，也是同樣的問題，針對勞務成本及服務費用項下水電費用的部分，我們看到有逐年增加的狀況，本席在這裡也是建議刪減 3,000 萬元，就是針對服務費用 4 億 3,080 萬元的部分。

還有沒有其他委員要詢問？請周局長說明一下。

周局長永暉：剛剛也有跟黃委員報告，我們現在有幾個點，有些可以收的我們會收，但是因為擴點的部分還是需要，而且我們也會落實節能的要求，是不是能按照剛才洪委員說的 100 萬元，然後我們整個去做調整。

主席：洪委員講的是水電費的部分……

周局長永暉：讓我們整個去調整，好不好？

主席：那我這裡是針對服務費用，四億三千多萬元。

周局長永暉：對，那都……

主席：因為比 106 年度的預算是增加了 2,584 萬元，為什麼會增加這麼多？

周局長永暉：有些是勞務人員，譬如自然人的部分，我請秘書室來說明一下。

主席：好。

洪科長佑銘：委員說的一般服務費用，其實就是第 3 案的勞務承攬費用，大概 2 億 3,500 萬元的部分。至於剛剛第 3 案的部分，有決議凍結五分之一跟書面報告。

陳委員雪生：不是啊！召委講的是勞務費用，你們增加那麼多，什麼是勞務費用？

洪科長佑銘：一般服務費用就是勞務承攬的費用，就是用在 13 個管理處的清潔服務跟……

陳委員雪生：清潔勞務外包是嗎？

洪科長佑銘：對，外包，一般服務費用是在那部分。

陳委員雪生：召委，那個有耶！

主席：如果有實際需要……

陳委員雪生：那個有。

主席：在 106 年度增加的部分，有涉及到加班費的問題嗎？

陳委員雪生：你們的外包人員有增加嗎？

周局長永暉：整個還是原來的人數，除非是擴點的部分。

主席：好。

陳委員雪生：那就是水電的部分。

主席：還有沒有其他委員有意見？

陳委員雪生：洪委員就是 100 萬元嗎？

主席：100 萬元，水電費的部分。

周局長永暉：整個……

洪委員慈庸：是水電費，可是召委的不一樣啊！

陳委員雪生：召委剛剛已經聲明是勞務，包括那 13 個風景區管理處。

洪委員慈庸：不是，是新增幾個點？還有新增多少外包人力？

周局長永暉：我們總共增加了 18 個點，包括宜蘭的壯圍遊客中心、東海岸的都蘭部落、花東縱谷的卑南遊客中心、澎湖的大果葉遊樂區、阿里山的太平雲梯遊客中心、官田那邊有成立我們行政中心—西拉雅行政中心、茂管處有新威森林公園、大鵬灣因為要做一些設施，我們就增加一些灣域的設施。

主席：這是有實際擴點的部分，那這部分還是請你們提一個書面報告，這樣會比較詳細。

周局長永暉：好。

主席：若沒有其他委員有意見，針對第 63 案至第 68 案就是減列 100 萬元，由你們自行調整。因還有委員提凍結案，本席還是尊重委員，就是各凍結案均凍結十分之一，2 個月內提書面報告後始得動支。

現在處理第 69 案。勞務成本項下用品消耗。

周局長永暉：剛剛有跟黃國書委員報告，他有同意。

主席：他有同意不處理的話，第 69 案就不予處理。

再來處理第 70 案。業務成本與費用，這是鄭召委的提案，建議刪減 2,000 萬元。

周局長永暉：這是剛剛那個行銷費，前面有處理過了。

主席：細項的處理過了。

周局長永暉：對。

主席：所以也是統刪，由你們自行調整，所以這一案就不予處理。

處理第 71 案。行銷及業務費用項下服務費用，黃國書委員提議刪減 1,000 萬元。

周局長永暉：這也跟委員報告了，還有第 72 案跟第 73 案也是一樣，都是大陸的部分，這個其實跟前面是一樣的。

主席：這個也是一樣處理過了，所以第 71 案就不予處理。

處理第 72 案及第 73 案。行銷及業務費用的大陸地區旅費。

周局長永暉：這個也是前面就處理了，大陸的部分少 1,000 萬元，前面已經處理了。

主席：這個剛剛前面都處理過了，第 72 案及第 73 案就不予處理。接下來處理決議案，逐案處理。

現在處理第 93 案。

周局長永暉：同意照辦。

主席：好，同意辦理。

處理第 94 案。

周局長永暉：也是同意照辦。

主席：好，也是同意辦理。

處理第 95 案。

周局長永暉：也是同意照辦。

主席：好，同意辦理。

處理第 96 案。

周局長永暉：在「境外」前面加 4 個字「花東地區」，改成「花東地區境外定期包機」。

主席：倒數第 4 行，改成「花東地區境外定期包機」，照文字修正通過。

處理第 97 案。

周局長永暉：同意辦理。

主席：好，同意辦理。

處理第 98 案。

周局長永暉：將「方案」改成「書面報告」。

主席：倒數第 2 行，改成「檢討改善書面報告」，照文字修正通過。

處理第 99 案。

周局長永暉：將倒數第 4 行的「一個月」改成「二個月」；倒數第 3 行，「提出報告」改成「提出書面報告」；將「進行全面調查，」這幾個字刪除，改成「並於台灣觀光……」。

主席：好，照文字修正通過。

處理第 100 案。

周局長永暉：鄭委員是說把比例的關係加 2 個字「研議」，就是倒數第 3 行改為「爰要求交通部研議機場服務費」；然後最後一行的「基金」後面加上「之可行性」。

主席：好，照文字修正通過。

處理第 101 案。

周局長永暉：這個部分謝謝召委指正，我們會來努力，這個部分是不是可以修正為書面報告？

主席：好，最後一行改為「提出書面報告」，照文字修正通過。

處理第 102 案。

周局長永暉：對於「喔熊」的文創，確實要全面的檢討，把倒數第 3 行的「全面結束」改成「全面檢討」。

主席：修正為「全面檢討該吉祥物之推廣活動」？

周局長永暉：是。

主席：好，照文字修正通過。

處理第 103 案。

周局長永暉：照案辦理。

主席：好，照案辦理。

處理第 104 案。

周局長永暉：照案辦理。

主席：好，照案辦理。

觀光基金處理完畢，觀光局人員可先行離席。

繼續審查 107 年度總預算案臺灣鐵路管理局營業預算。處理第 1 案至第 5 案，關於勞務收入以及其他營業收入，收入增列案併案處理。提案委員是否要先詢問？請林委員俊憲發言，接著請洪委員慈庸發言。

林委員俊憲：本席提的是第 3 案，我認為臺鐵對於貨運業的未來似乎非常悲觀，106 年、也就是今年已經比去年減少 13.8%，明年臺鐵局自己編的收入預算又降了 17%，為什麼？臺鐵還預言，未來貨運之營業收入恐怕會持續下降，臺鐵應該想辦法為貨運業務止血吧！應該提高收入目標吧！但你們竟然預估明年要虧將近 29 億元。臺鐵除了研判貨運收入會持續下降以外，連說明也充滿悲觀，認為未來還會更慘，請問是為什麼？請臺鐵說明。

主席：請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我提的是第 4 案，關於餐旅服務收入，雖說你們今年編列數微幅增加了一點，但你們不斷宣示、在報告中也提到，要推展鐵道旅遊、多角化經營，我覺得，如果你們真的有心要做，那編列數的調增幅度還是太過保守，我也覺得你們可以做的事情更多，所以，我提案建議增列這部分預算。你們固然有來本席辦公室說明，但我覺得你們應該還有 2,000 萬元的空間，所以建議增列 2,000 萬元。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：我的案子是第 5 案，針對收入中的餐旅服務收入，我同樣認為臺鐵局太保守，而且，以 102 年度、103 年度、105 年度的決算數都較預算數增加大概 3%至 9%的標準，其中 105 年編列 9 億 3,000 多萬元，決算數比預算數多了 9.28%，我認為這部分收入可以再提高，臺鐵應更積極、比較有企圖心，所以我提案增列 2,000 萬元。

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：謝謝各位委員的支持與關心。貨運這一塊業績這幾年確實一直持續衰退，主要是因為目前貨運的貨源主要是水泥、砂石等，這幾年由於環保意識抬頭，地方在一定的時間帶上不准開車；另外，白天我們還是以客運為主，所以貨運列車的開行次數也受到很大的影響。再加上前兩年的貨運還有一部分是在幫忙疏運蘇花改工程原料，而隨著蘇花改工程逐漸收尾，這部分業務也在減少，所以貨運業務在這幾年的營運狀況確實不那麼理想。委員希望我們再努力，我們也很希望如此，但在實務上，看了這幾年的決算數字，貨運收入上真的沒什麼能增加的空間。

林委員俊憲：全部都是因為水泥的影響嗎？

鹿局長潔身：主要是環保意識的關係，讓水泥運量受到很大的影響，連帶讓我們的東砂西運業務也

受到很大的影響。我們最大的 3 個貨源是砂石、水泥與石灰石，而這 3 個部份其實都會受到環保意識的影響，比如說花蓮港支線，針對環泥紡支線，地方就是規定早上 7 點以前不能行駛火車，晚上 10 點以後為了防止噪音，也不准行駛火車，這些都讓貨運受到很大的影響，對貨運業務造成很大的衝擊，尤其政策上對臺鐵也有一些影響。

另外，在兩位委員關心的餐旅部分，我們在這 2 年確實也在拼命衝刺鐵路便當等產品，但現在食安的規定很嚴，今年又公布了 HACCP，要求我們的製造過程要符合 HACCP，所以，從明年開始，我們必須針對廚房進行一些工程，以達到食安標準，否則將來會有問題，也因為如此，在產能上就會受到一些壓縮，所以我們不敢編得太多。其實我們今年編列的預算已經比去年稍微增加一點了，增加額度大約 2,500 萬元左右，我知道委員一直希望、也知道鐵路便當可以發展。另外，在場站出租部分，由於現在鐵工局工程很多，工程一多、一施工，場站能經營的環境就會有一段時間受到限制。對於這些部分，我們很誠實地向委員報告，雖然委員期許我們在這方面的收入能夠增加，不過在實務上，在 107 年要增列確實有一些困難，所以是否能請委員同意照我們原來的預算數編列，不要再增列？

主席：請問提案委員的意見如何？

鹿局長潔身：是整體收入增列 1,000 萬元，是不是？

周委員春米：對啊！包括勞務收入與其他營業收入。

鹿局長潔身：好啦！那就不要限定是哪一個部分的收入。

周委員春米：對。但要有信心啊！我們都對你有信心。

鹿局長潔身：我們很拚啊！我也要向委員報告，我們今天已在屏東站增設了上次承諾要設置的販售點，也就是在屏東縣販賣便當。

周委員春米：但是在菜色與烹調上可能要再多注意。

鹿局長潔身：我們會儘量使用在地食材。

周委員春米：對於你們使用在地食材，我們確實肯定，問題是呈現出來的效果似乎不是很受歡迎。

鹿局長潔身：我們現在最頭痛的是要與衛福部溝通，也就是剛才解釋的，因為衛福部要求便當的製程必須符合 HACCP，而這個標準是很嚴的，現有廚房恐怕會有問題，所以我們明年要花一點時間修改。

周委員春米：針對這個部分，屏東鄉親與旅客反映，臺鐵的便當很好吃，但在屏東車站卻買不到，因為有一段就斷了，對不對？

鹿局長潔身：對，但我們昨天已經開始在屏東設點了。

周委員春米：你們現在也推出屏東當地口味的限量便當。

鹿局長潔身：就是屏東縣便當，也就是當天考察時試吃的。

周委員春米：對，上次試吃了。我們當然很肯定這樣的方向，只是覺得不算很好吃，希望你們不要壞了屏東在地食材的名聲。

鹿局長潔身：不會啦！我會請高雄餐廳經理檢討一下。

主席：現在處理提案。第 1 案至第 5 案營業收入增列 1,000 萬元。

處理第 6 案至第 7 案無障礙設施設置及維護費用。請鹿局長先說明。

鹿局長潔身：關於這項項算，我們已與委員溝通過，委員要求凍結，沒有關係，我們只是希望改成書面報告，也就是提案文字上改為「提書面報告後」，之後的「經同意」3 字刪除。

主席：所以要凍結十分之一？

鹿局長潔身：對。

陳委員雪生：你是說倒數第 3 行嗎？

鹿局長潔身：提案中最後一行提到「經同意」。

陳委員雪生：徐委員沒有來，不過她剛才打電話給我，她強調這項提案很簡單，鐵路局到時候能不能向徐委員報告？

鹿局長潔身：是，我們同意，會向徐委員提出說明。

陳委員雪生：你們向徐委員報告，好不好？

鹿局長潔身：對，至於提案就改為「經向委員提案說明」。

陳委員雪生：不，你們要向提案委員說明一下，因為她對此表示了強烈意見，你們不能糊弄她。她覺得，你們每件事情都不理她。

鹿局長潔身：只要把「經同意」3 字刪除即可。

陳委員雪生：她覺得你們都不理她。

鹿局長潔身：不會啦！怎麼可能？昨天我們也與她溝通過了。

陳委員雪生：但你們還是要向她報告辦理情形，好不好？

鹿局長潔身：是。

陳委員雪生：然後，也通知我一下。

鹿局長潔身：好。

陳委員雪生：你們不要欺負女生喔！

鹿局長潔身：我們哪敢！

主席：第 6 案至第 7 案無障礙設施設置及維護費用……

鹿局長潔身：不予處理？

主席：凍結。

鹿局長潔身：因為陳委員說，徐委員有打電話給他。

主席：不過鄭委員寶清提的是凍結案耶！凍結 10%。

鹿局長潔身：就是比照前案，我們同樣向委員說明了，而委員提案也改為提出說明。

主席：凍結十分之一，提出書面報告後，始得動支。

鹿局長潔身：那沒有關係，我們就改為提書面報告即可，已經與鄭委員溝通過了。

主席：不用提出專案報告，而是提出書面報告，始得動支？

鹿局長潔身：對。

主席：這部分凍結十分之一，俟提出書面報告後，始得動支。時間呢？要 1 個月還是 3 個月？

鹿局長潔身：提案沒有特別要求。

主席：提案委員固然沒有特別要求時間，不過你們也應該設定一個時間啊！

鹿局長潔身：2 個月，好不好？

主席：那就改為在 2 個月須提出書面報告後，始得動支。兩案決議一樣。

處理第 8 案與第 9 案。營業成本與營業費用與營業外費用，請周委員春米發言。

周委員春米：我的提案是第 8 案。臺鐵人力缺口的問題，大家都知道，所以我是提案凍結。對於這個部分，臺鐵好像遲遲無法作出有效的改善，但是，對於人力的進用與勞動條件的改進，我們還是希望再具體一點，請臺鐵局長說明一下。

鹿局長潔身：我記得日前在答詢時也稍微提到此事，現在確實有人力缺口，我們已經報了請增計畫，規模 2,818 人，據我們的了解，受到交通部的協助，本案現在已經送到行政院了，我們也期待盡快核下來，希望趕在明年特考就把缺額納入招募。針對這項提案，我們建議在文字上加以修正，改為「向委員會提出書面報告」，把「經同意」3 字刪除。

周委員春米：勞動條件改善部分能不能也講得清楚一點？

鹿局長潔身：會，我們在書面報告中會一併說明。

周委員春米：可以現在先簡單說明一下勞動條件嗎？

鹿局長潔身：在勞動條件的改善方面，基本上，目前各類型班表都是符合勞基法的，只是大致上有一些年輕同仁，也就是產業工會成員反映，照車站的三班制輪班，無法休息完整的 24 小時，而他們主張像一般正常公務員一樣，從 0 時休息至 24 時，因為現在不完整。

周委員春米：只有年輕人這樣講？

鹿局長潔身：大部分只有年輕的產業工會成員，產業工會也大多是新進同仁。我們今年 10 月 1 日與工會協商時也推出新的班表，就是兩輪一例，意思是每 2 個禮拜會讓他安排 1 天完整的休假。

周委員春米：2 個禮拜才 1 天？

鹿局長潔身：員工仍有日夜輪休，新制是在日夜輪休以外，再加 1 天例休，也就是當天休息時間會很長。若要做到每個禮拜都有 1 例，必須請增人力核下來才有辦法。

周委員春米：每 2 個禮拜完整例休的只有 1 天嗎？

鹿局長潔身：就是除了原來的休息以外，還會多休一天，是完整的 24 小時，這樣員工的休息時間會變得很長，等於休息 40 幾個小時。因為本來都有的日夜輪休，那部分員工一直希望還有完整的休假日。如果是日夜輪休，早上 8 點上班就是晚上 8 點下班，夜班就是晚上 8 點上到隔天早上 8 點，然後就休息了，但部分勞工認為休假應該像一般公務員一樣，應該從早上 0 時至晚上 24 時，也就是要有完整的一天，但以我們現在的工作性質來說有點困難，所以我們現在先與工會協商，今年 10 月 1 日已經先提出一項方案，就是每 2 個禮拜給員工 1 個完整的例休，也就是在原來的休假之外，再加 1 天例假，讓員工能有比較完整的休假。真的要做到每個禮拜都要有完整的 1 天例假，請增人力案就要核准。至於長遠目標，我們希望……

周委員春米：這樣的人力什麼時候會核下來？只要人力投入，就可以讓員工一個禮拜有 1 天例休嗎？

鹿局長潔身：對，但總要員額先核下來，之後還要經過人員進用招考、訓練的時間。據我們了解，部內已經協助將請增人力專案報行政院，該案現在已經在院內了。

洪委員慈庸：局長，這項計畫應該 9 月就要核定了吧！為什麼拖到現在還沒核定，到底是什麼讓進度卡在那裏？

鹿局長潔身：因為有一定程序。

周委員春米：你要不要再把期程講清楚一點？

鹿局長潔身：我們希望請增人力專案能盡早獲得核定，因為要趕在明年鐵路特考以前，就納入這些缺額，一併招考。

周委員春米：明年什麼時候特考？

鹿局長潔身：每年考試院都排在 6 月，以今年鐵路特考招募的這一批新進人員來說，現在就在我們的訓練中心接受訓練，有 4 個月訓練期，完成之後，這些人力才有辦法投入。針對三班制問題，大致上是這樣解決。

洪委員慈庸：明年 6 月招考，接著再受訓，等到要上線，幾乎要隔 1 年了。

鹿局長潔身：對，每年都是這樣，因為特考時間是由考試院安排。

洪委員慈庸：如果要像你剛才說的再增加例假，等於還要再隔 1 年才可能實施。

鹿局長潔身：對，要等人力進用。不過，我們的長遠目標希望參考捷運公司的現行作法，改為四班制，也就是每班只做 8 小時，也有一種說法叫三八制，總之就是每天只讓員工上班 8 小時，不會延長工時。但要等到最後這批人力全部到位之後才能實現。

洪委員慈庸：這 2,800 多人正由行政院核定嗎？

鹿局長潔身：這 2,818 也不是一次到位，而是分 3 年引進，因為我們也要考慮訓練容量，畢竟一下子也容納不了那麼多人。

洪委員慈庸：那行政院是否有承諾你們什麼時候會核定？

鹿局長潔身：我們分為 3 年引進，但希望行政院一次核定。

洪委員慈庸：行政院什麼時候會核給你們？

周委員春米：現有缺額是 4,080 人，是嗎？

鹿局長潔身：這分為 2 個部分，一是目前的員額缺額，我們會透過明年特考引進。而我們也考量，即使把現在員額補滿，但因應未來法令修正等可能變動，還會有缺額，所以 2,818 人就是彌補這裡增加的缺額。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：這項預算主要的分類包括預算員額，大概欠了 1,000 多人，但主要還是因應一例一休等其他相關增補人力，其實目前缺額將近 4,000 人。針對臺鐵這次編列的人事費或用人費用，我稍微看了一遍，預算上沒有增加，所以在撙節相關方面算是有注意，至於主要增加的是用人費用，臺鐵局鹿局長在與工會溝通、對話之後，也呼應公會訴求，就是危險津貼、專業加給併入，這部分經費增加了 9 億多元。所以，我建議用人費用不要刪，畢竟包含危險津貼與專業加給等對員工的基本照庫。

不過，針對班表問題，我還是有意見要提醒局長。班表應該分為 3 種，一種是正常班，一種是 A、B 班，另一種是三班制。一般蘭說，正常班都是行政人員等的班，基層、第一線的工作人員大概都是 A、B 班或三班制。以目前這種班表來看，我認為必須與工會加強溝通，就像勞動部講的，現行班表看起來或許合法，但不合理！應該讓員工獲得充分的休息。臺鐵是交通事業，要讓精神集中，足夠的休息還是很重要的。不論是三班制或你們正在研擬的四班制，都有休息足不足夠的問題。過去，即使是三班制，但以過去的班表計算，就算放假，也不足 24 小時，所以，臺鐵仍須就這個部分與工會對話。

至於用人方案，雖然已經送到行政院人事行政總處，但似乎也要等待相關組改或整體方案通過；此外，新人報到率只有 76%，這也是一大問題，代表考進 100 人，卻只有 76 人報到，還可能離職，離職率又很高，所以人力不足仍是問題。所以，我建議用人費用不要刪，但必須凍結。我也贊成周委員的建議，必須提出勞動人力進用相關的書面報告，經同意後，預算始得動支。預算先凍結一部分，比例就尊重周委員的意見。

主席：第 8 案與第 9 案的用人費用凍結十分之一，十分之一可以吧！

鹿局長潔身：對，此外，能不能讓我們提書面報告就好，把後面的「經同意」3 字刪除？

主席：「經同意」3 字刪除，時間呢？多久可以提出報告？

鹿局長潔身：2 個月啊！

主席：那就是臺鐵須在 2 個月內提出書面報告後，始得動支。

進行第 10 案至第 13 案。關於營業成本、營業費用與營業外費用，其實就是旅運費。先請林委員俊憲發言，接著請鄭委員寶清發言。

林委員俊憲：本席的提案是第 10 案，針對旅運費。臺鐵營運績效非常不好，剛才局長也報告了，未來貨運還會快速萎縮；此外，臺鐵人力還補不足，固然也有許多其他因素，但臺鐵的財務這麼吃緊，應該撙節預算開支，但我看到臺鐵明年的旅運費編了 8,737 萬元，比去年的 7,476 萬元多了 1,200 多萬元，我覺得臺鐵應該省一點。旅運費本應維持在去年的水準，結果你們今年增列，我就算了，但你們明年還想增列，我就覺得有點過分了。其中，國外考察部分，我從預算書上發現都是前往日本，這可能跟臺鐵要買車輛或其他因素有關，我不知道，但每年都去，還有什麼好考察？所以，我建議在旅運費部分，既然臺鐵的財務問題那麼嚴重，在旅運費這類支出上不應每年持續增加。什麼都減少，包括收入減少，營運減少，明年預估虧損幾乎達 29 億元，所以本席建議，旅運費應酌予刪減 800 萬元。但即便刪了 800 萬元，還是比去年（105 年）多喔！

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：剛才林委員俊憲講得非常好、非常有道理。其實，經營企業的王道，首要就是增加收入，第二是減少支出，這沒有什麼竅門，只要收入大於支出，公司就會發展。但現在很清楚，臺鐵是支出大於收入。鐵道事務虧錢不只發生在臺灣，全世界都一樣，但為什麼日本就經營得很好？因為他們在業外收入上增加很多，他們想辦法從業外增加公司收入。至於臺鐵內部支出，就我看來，從 104 年、105 年至 106 年統統在增加，而且是不停往上成長，這不像是在經營企

業，也不像是在管理公司，而是可以花就儘量花。而且，你們編列預算的項目完全一樣，唯一不一樣的就是金額增加了。我記得我以前在台鹽時，一年就要把成本降低 36%，但我們公司十幾個單位中，沒有一個做不到，成本降低的結果就是 EPS 達到 2 元。所以，我才質疑，臺鐵已經虧錢了，為什麼還不停增加旅運費這類費用，而且項目一樣，只是金額增加，其他都沒有說明，我認為有浮濫之嫌。我主張刪減預算十分之一，當然，林委員俊憲主張刪減五分之一，我也支持，請臺鐵局詳細說明。

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：這個科目雖然名為旅運費，但內含項目其實很多，最大一筆倒不是旅費，而是專力費，主要是我們有一些外包業務或部分工時人力，由於現在精簡用人，有些項目委外，就要用部分工時人力，這些不能算在人事費用內，所以編在這個科目。

剛才林委員關心我們的國外旅費，我們的國外旅費其實沒有增加，每年大概只編 300 萬元左右，這幾年大概都是這樣，國外旅費事實上沒有增加。這個科目經費 8,700 多萬元，雖然看起來比上年度增加一些，但主要就是因為外包的部分工時人力成本一樣會上漲，這是主要增加的部分，所以還是請各位委員支持。

林委員俊憲：增加 17%耶！不是稍有增加。

鹿局長潔身：不，在 8,700 多萬元中，專力費大概就占了 4,800 萬元。

林委員俊憲：專力費的支出為什麼可以編在旅運費這個科目下？

鹿局長潔身：根據主計總處公布的 IFRS 會計準則，就是這樣歸類，不是我們自己編的。

林委員俊憲：那怎麼看得出是專力費？是什麼樣的專力費？

鹿局長潔身：在 IFRS 中，科目名稱就是這樣定。至於專力費就如同我剛才講的，主要就是僱工搬運等部分工時人員，都屬於這項支出。

林委員俊憲：專力費會怎麼樣？到期嗎？應該是每年都要支出吧！

鹿局長潔身：對。

林委員俊憲：既然是每一年都有的支出，為什麼明年會暴增？107 年比去年增列 17%，有 1,200 多萬元耶！

鹿局長潔身：最主要是僱用人力也要增加。

林委員俊憲：這是每年都要支出的費用，為什麼突然暴增？重點在這裡啊！

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：對不起，我先說明一下第 8 案與第 9 案。剛才召委宣布凍結……

主席：十分之一啊！

李委員昆澤：146 億元的預算凍結十分之一？對不起，我剛才沒有聽得非常清楚，能不能凍結 5,000 萬元？因為凍結十分之一，就代表 146 億元的預算就凍結了 14 億多元耶！

主席：剛才局長沒有表示意見。

林委員俊憲：局長沒有講話。

鹿局長潔身：我是先說明會計科目的內容。

主席：不，現在是在討論第 8 案與第 9 案，關於用人費用。

鹿局長潔身：大科目叫旅運費，其實裡面的項目是……

李委員昆澤：現在談的不是旅運費，而是第 8 案與第 9 案的用人費用，這項應該凍結 5,000 萬元啦！對不起，這點我要更正，否則凍結十分之一太多了。

鹿局長潔身：用人費用部分，我們同意照委員要求，也會提出書面報告。

主席：凍結數是十分之一，十分之一是 14 億多元。

鹿局長潔身：那很可觀喔！

主席：可是剛才沒有表示意見啊！

李委員昆澤：所以我現在主張凍結 5,000 萬元嘛！好不好？

鹿局長潔身：是。

林委員俊憲：要是李委員昆澤沒有提醒，你們都不知道大難臨頭？

主席：第 8 案與第 9 案更正……

林委員俊憲：局長也沒說什麼，我們怎麼那麼體貼？

李委員昆澤：程序上還是要特別注意。

鹿局長潔身：抱歉。

主席：在此更正，第 8 案與第 9 案用人費用就照周委員春米提案，凍結 5,000 萬元，請臺鐵局於 2 個月內提出書面報告，始得動支。

繼續處理旅運費部分。

鹿局長潔身：回到第 10 案至第 13 案，剛才提到，專力就是專門人力的費用，這不是專案標籤相關費用。我們今年編列的預算，專力費大概就是比去年多編 800 萬元，去年編列 4,000 萬元，今年大約編列 4,800 萬元，多了 800 萬元。

林委員俊憲：那 800 萬元給你，剩下的刪除。剩下的就不該增列了吧！但你們一共增列將近 1,300 萬元啊！

鹿局長潔身：對，但我們實際上沒有增加那麼多啊！

林委員俊憲：去年決算金額才 7,476 萬元，明年要編 8,737 萬元，多出 1,260 幾萬元，增幅 17%。

鹿局長潔身：以整體預算數來看，我們只多編大概 200 萬元左右，我是以 107 年與 106 年預算來看。

林委員俊憲：我是以決算為主啦！105 年決算數是 7,476 多萬元。

鹿局長潔身：105 年的決算數大概是 7,400 萬元。

林委員俊憲：專力費每年都編，你可以對照。

鹿局長潔身：對。

李委員昆澤：專力費主要是用在行李包裹與機車包裹這類運費。

鹿局長潔身：對，這些搬運工都是部分工時人力。

李委員昆澤：這是運送的專利費。

鹿局長潔身：所以這些錢不能算在人事費內。

李委員昆澤：是「力量」的「力」，不是「利益」的「利」，不是那個「專利」。

鹿局長潔身：對，預算名稱也不是我們編的，而是 IFRS 定的。

林委員俊憲：就算像你說的，這部分費用增加好了，但明年也只增加 800 萬元啊！

李委員昆澤：專力費主要還是外包，但臺鐵的業務有成長那麼多嗎？

鹿局長潔身：那都是按照工時給的。

李委員昆澤：如果專力費是外包費用，要付給包裹貨運或機車貨運的費用……

林委員俊憲：好，這部分增加的費用，我同意給，但是其他費用就沒有理由再增加了啊！臺鐵一年已經虧那麼多錢了。

李委員昆澤：我同意林委員俊憲的說法，也就是看專力費增加多少，我們就給，但旅運費其他部分就要適度調整，畢竟還是要撙節開支。

林委員俊憲：其他就多付 10%，刪減 500 萬元啦！

鹿局長潔身：可不可以酌減即可？

林委員俊憲：就是針對多出來的部分酌減 500 萬元啊！

鹿局長潔身：不，這項費用還包括便當增產後的搬運等，這些成本也都計算在內喔！

林委員俊憲：便當成本也要算在這裡？

鹿局長潔身：那也算部分工時支出。

黃委員國書：專力費編在旅運費下，我覺得怪怪的。

鹿局長潔身：這是會計科目訂的，不是我們自己編的。

黃委員國書：沒關係啦！既然已經定了，我不是要求馬上調整，但我總是覺得怪怪的。好，你說專力費就是包裹運送人力費用，好，這可能是必要的，對於這個部分要增列多少，我沒有意見。但是其他的呢？檢討之後，你們的預算數比前年決算數多了 1,000 多萬元，你總要講出一番道理。

鹿局長潔身：我剛才已向您報告，光是專力費，今年就增列了 800 萬元。還有一筆是裝卸費用。

黃委員國書：不然這樣吧！專力費增加部分，請你們估出來，我們同意給，其他部分就比照決算，好不好？

林委員俊憲：對啊！那就刪 500 萬元嘛！

鹿局長潔身：比照決算的話，其實真正的旅運費沒有增加，不論是國外旅運費或國內旅運費部分，都沒有增加。除了專力費以外，另一項增加的費用就是裝卸費用。

鄭委員寶清：現在委員要知道的是，你們是不是因為營業額增加，所以不得不增列專力費，委員問的是這個。假設增加這筆錢是因為運輸量增加、收入增加，所以不得不編這筆錢，委員就會支持。但是到現在為止，你們都沒有講清楚。

鹿局長潔身：這就類似本局的用人費增加事項，因為外頭的人力成本也上升，僱了這些部分工時人力，對外面的廠商來講，他們的人力成本也是上升的，這就是我們會適度調高這項費用的原因。不然，我們同意酌減 200 萬元，好不好？我要向委員報告的就是，外包人力的成本也是會上漲的。

黃委員國書：好啦！200 萬元。

主席：旅運費部分刪減 200 萬元，不予凍結。

剛好 12 點，我們就休息，下午 2 點繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。處理第 14 案及第 15 案印刷裝訂與廣告費。黃國書委員跟鄭寶清委員的提案。

黃委員國書：印刷裝訂與廣告費還是編這麼多，我建議刪十分之一，也才二百多萬元，而且 105 年度決算數才 2,100 萬元而已。

鹿局長潔身：印刷裝訂與廣告費主要是用在兩個部分，一個是員訓中心的訓練教材，我們最近因為人力缺口大，新進人員比較多，所以那個部分會增加；另一個是綜合調度所，運行圖那些東西沒有辦法用電子檔，必須要印出來。

黃委員國書：不然減 100 萬元啦！

鹿局長潔身：刪 100 萬元，好不好？

鄭委員寶清：減 100 萬元啦！

主席：第 14 案及第 15 案刪減 100 萬元，不予凍結。

處理第 16 案及第 17 案修理保養與保固費。請臺鐵局說明。

鹿局長潔身：這部分真的有點困難，因為我們 107 年已經比 106 年少編 1.3 億元。

主席：因為保養與保固費也是很重要，這涉及行車安全問題，我們不刪，可是行車安全要求要更高一點。

鹿局長潔身：這是應該的。

主席：第 16 案及第 17 案免予凍結。

處理第 18 案保險費。

鹿局長潔身：這個有問題，責任險、強制險都是法定規定，主要是旅客責任險，那是法定規定。

主席：好，第 18 案就不予處理。

處理第 19 案至第 23 案。

黃委員國書：決算才八億多元，預算卻編了 11 億元，一例一休有差那麼多嗎？

鹿局長潔身：這是外包的，外包廠商人事費用也會成長……

黃委員國書：當然，但不要差那麼多啦！

鹿局長潔身：這個部分就是因為臺鐵局人事費用增加，所以外包廠商也是一樣，我建議直接刪 1,000 萬元。

黃委員國書：很好，非常明快，刪 1,000 萬元。

鹿局長潔身：免予凍結，好不好？

黃委員國書：好，第 19 案至第 23 案刪減 1,000 萬元。

主席：第 19 案至第 23 案刪減 1,000 萬元，免予凍結。

處理第 24 案至第 42 案專業服務費。請臺鐵局說明。

鹿局長潔身：就照鄭寶清委員建議刪 250 萬元。

鄭委員寶清：我是 265 萬元啦！

鹿局長潔身：委員的提案寫 250 萬元。

鄭委員寶清：好啦！

主席：第 24 案至第 42 案刪減 250 萬元，免予凍結。

處理第 43 案材料及用品費。

鹿局長潔身：這部分主要是涉及到燃料費，因為我們還有很多非電化區間柴油車，這個要刪真的有困難。

主席：這個部分是用在哪裡？

鹿局長潔身：昨天有跟鄭運鵬委員說明，他也同意了。

主席：他有提到執行率的部分，是不是你也說明一下？

鹿局長潔身：這個部分我們今年已經減列很多，年底執行率可以超過 8 成沒有問題。

主席：鄭委員是同意不予處理嗎？

鹿局長潔身：對。

主席：第 43 案不予處理。

處理第 44 案。

鹿局長潔身：這是凍結案，我們建議做文字修正，改成提出書面報告就可以了。

主席：倒數第五行做文字修正為「……凍結 5,000 千元，俟臺鐵於兩個月內……提出書面報告後始得動支……。」。

鹿局長潔身：對，把「經同意」三字拿掉。

主席：處理第 45 案至第 50 案利息。

鄭委員寶清：去跟中華郵政借啦！

黃委員國書：中華郵政不用算利息。

主席：我有提第 47 案，因為近年來臺鐵局還款紀錄良好，所以利息應該還有酌減的空間，可以跟他談，或是選擇利息比較低的行庫。

鄭委員寶清：次長去協調中華郵政借給他們啦！

李委員昆澤：誠如召委所言，有關利息費用，臺鐵還款紀錄良好，信用評等提高，利息費用應該還有更多優惠，相關預算應該有撙節空間，我建議刪減 2,000 萬元。

林委員俊憲：本席是第 50 案，我也認為刪減 2,000 萬元，現在臺鐵大概負債多少？1,200 億元？

鹿局長潔身：現在有兩個，一個是累積舊債的部分，一個是每天的現金缺口。

鄭委員寶清：利息是多少百分比？

鹿局長潔身：每一個銀行都不太一樣，我們平均在 0.6%以下，因為我們最近拿到信評是 3A 的。

鄭委員寶清：0.6%是什麼意思？年利率 0.6%？

鹿局長潔身：對，還好啦！

黃委員國書：為什麼 105 年決算才 6 億 5,000 萬元？

鹿局長潔身：我們現在擔心明年利息可能會調高……

黃委員國書：哪有可能差這麼多！

林委員俊憲：你們明年會擴大舉債嗎？

鹿局長潔身：我們同意照李昆澤委員跟林俊憲委員的建議，刪 2,000 萬元。

主席：第 45 案至第 50 案刪減 2,000 萬元。

處理第 51 案至第 56 案其他費用—占建物清除搬運費及經營土地髒亂清理費。

洪委員慈庸：我是第 54 案，我在質詢時也有提到，現在那些老舊房舍可能存在著文資爭議，我希望臺鐵能夠做一個全面性清查，並依照文資法第十五條規定，如果有需要，就要主動提報主管機關，我希望臺鐵能夠去做這件事情，所以我提議凍結 20%。

周委員春米：我是第 53 案，也是針對占建物清除搬運費及經營土地髒亂清理費，明年編的預算是五千兩百多萬元，比 106 年度增加 1,271 萬元，我想要瞭解的是，有關廢棄房舍跟閒置土地，現在清查是會越來越多？還是越來越少？這個費用增加一千兩百多萬元，比例也算是不少，這部分臺鐵局要說明一下。

黃委員國書：這筆預算是要清掃髒亂及管理維護，你們去盤點一下，因為鐵路的文資非常多，臺鐵過去大概也不會用文資的角度看這些閒置宿舍或是鐵道留下來的閒置空間，文資法去年修訂後，規定 50 年以上建物都可能具有文資價值，應該進行盤點，我不知道現在臺鐵是不是開始有在盤點？50 年以上建物大概占多少比例？這部分可能要說明，因為具有文資身分跟沒有文資身分，你們處理的方式是完全不一樣的，具有文資身分的要活化，那要怎麼活化？臺鐵就要開始有計畫，你們要針對文資法規範 50 年以上的先進行評估，不能亂拆，過去你們達到使用年限就拆，對不對？這個預算是負責拆除跟髒亂的維護嗎？

鹿局長潔身：對。

黃委員國書：過去你們都這樣做，所以經常會有很多爭議，這個預算可能要給你們，但可不可以請你們針對具有文資價值的所有鐵道沿線，包括相關宿舍、鐵道空間進行盤點，並提出活化改善計畫，這個一定要先行，再來處理髒亂，如果把所有東西都當成髒亂拆除，以後會引起很多爭議，這可能要請你們提出書面報告。

鄭委員寶清：這個項目幾乎每年都超支一百多個百分比，所以交通部希望你們覈實編列，但是你們統統沒有說明為什麼會增加到五千兩百多萬元，我建議凍結十分之一，你們要做書面報告，好不好？

鹿局長潔身：確實臺鐵的房地產遍布在全省各地，剛剛黃國書委員及幾位委員也提到，超過 50 年以上建物，我們必須按照文資法第十五條規定，提報給地方政府的文資單位做價值評估後才能夠做處理。另外，為什麼那些房舍每年都會超支？因為地方政府都會用環保、治安等理由，希望我們儘速去處理，所以我們這幾年這方面處理的預算會越來越多。

我們同意剛才鄭委員的建議，凍結十分之一，提書面報告，我也建議各位委員跟我們一起盤點。

主席：第 51 案至第 56 案凍結十分之一，兩個月內提書面報告後始得動支。

處理第 57 案高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫。這是趙正宇委員提的凍結案，請臺鐵局說明。

鹿局長潔身：潮州機廠進度會 delay，是因為那個地是特農用地，所以經過跟農委會溝通很久，花了兩年時間才取得用地，今年已經全部都處理完，現在準備要開始動土，這部分我們同意趙委員用凍結的方式。

主席：全數凍結哦？

鹿局長潔身：不是，凍結五分之一啦！

主席：他這裡是寫全數凍結。

鹿局長潔身：我們是建議凍結五分之一，提書面報告，有跟委員說明過了。

主席：第 57 案凍結五分之一，兩個月內提書面報告後始得動支。

處理第 58 案至第 64 案鐵路行車安全改善六年計畫。

洪委員慈庸：這項計畫總經費是 275 億元，但歷年來執行率怎麼會那麼低？105 年執行率只有 11.9%，真的非常低，雖然你們今年編的有比較少，可是你們執行率這樣真的不行，我可不可以請局長針對這個問題做個說明？

林委員俊憲：我跟洪慈庸委員有相同看法，有關鐵路行車安全改善六年計畫，你原本編的總預算其實非常大，有 275 億元，平均一年都至少要有幾十億元，是不是因為執行率太低，所以你明年只編 10 億元？你過去所累積的預算執行率都只有十幾、二十幾、三十幾個百分比，但是臺鐵的重大死傷事故也沒有降低，今年 1 月到 11 月就有 35 件，而且出軌事故有增加趨勢，這個行車安全改善計畫到底還有沒有要執行？如果按照目前預算編列的進度，本來是 104 年到 109 年，但你絕對沒有辦法執行，執行得了嗎？所以我在第 60 案建議應先凍結，簡單提出一個報告，我認為你們沒有能力執行下去。

周委員春米：我是第 63 案，除了援用剛剛兩位委員的意見之外，這計畫從 104 年到今年 10 月底只有執行三十三億多元，以「車廂無階化」為例，本來臺鐵局今年 12 月 29 日要把 332 輛全數完成驗收，但到 10 月底只有完成 54 輛，目標達成率只有 16.26%；另以火車行車安全所進行的行車監視系統安裝為例，到 10 月底才完成 390 輛，達成率也只有 40.24%，所以我們當然會質疑臺鐵局的執行能力，相關問題是不是要再說明清楚？我也是贊成要凍結。

主席：鐵路行車安全改善六年計畫總經費是 275 億元，並逐年編列，我在委員會質詢時也有請教過局長，由於執行率確實是偏低，未來你們要怎樣去因應，請鹿局長說明一下。

鹿局長潔身：這個案子原來計畫目標是希望能夠對臺鐵的一些基礎設施做系統上的升級，讓整個系統更可靠一點，前兩年因為採發包作業不順，造成有些延宕，這個案子現在國發會已經報一個修正計畫，整個期程要延長兩年，整體預算經費修正以後，到今年 12 月我們執行率可以達到 91.9%。

為什麼我們 107 年度預算會少編一點？就是以前年度還有累積一些預算，但目前來講的話，進度會比較順，因為大部分的案子在年底前已經趕著在發包，包括剛剛周委員提到車廂無階化

那一塊，因為廠商不願來標，所以流標好幾次，不過我們這次修正計畫內容以後，會比較順利一點，這個案子如果委員同意的話，我建議是不是刪減一個數字，這樣我們明年會更努力一點？

主席：局長你說要刪多少？

鹿局長潔身：因為我們現在編 10 億元，凍結是一個方式，刪減也是一個方式，看看委員這裡……

林委員俊憲：我們又不是很喜歡刪你的預算，你把它做好比較重要啊！

鹿局長潔身：我們會加速。

林委員俊憲：這是行車安全的問題耶！

鹿局長潔身：對，我們也是考慮這個東西，所以現在包括工務的……

林委員俊憲：總經費是 275 億元，你編 10 億元要做什麼？連零頭都不到，你一整年要做什麼？你只有 10 億元，總經費是 275 億元耶！

鹿局長潔身：因為以前年度還有留下來一些，就是剛才前面提到的，前兩年……

林委員俊憲：我算了一下，累積到今年有 115 億元，這 115 億元的執行率呢？

鹿局長潔身：裡面有關工務部分，一個是因為上一次出軌，木枕部分要換 PC 枕，我們在今年已經發包出去，買了 600 套，明年廠商一交貨，我們就要開始付錢，另外是電務單位，那個電車線主吊線，我們過去用的是……

林委員俊憲：你的意思是，累積到今年的 115 億元還有很多沒有做完，對不對？

周委員春米：還有多少保留款？

林委員俊憲：不然你明年就把過去沒有做完的做好，明年 10 億元先全部刪除。

鹿局長潔身：有一些是發包以後，要持續去付的錢啦！

周委員春米：以前還有多少保留款？

林委員俊憲：過去保留的你就已經做不完了，明年新的 10 億元你也做不起來啦！

鹿局長潔身：有一些是採購的，如果一發包出去，我們就要付款了。

林委員俊憲：你們都流標，105 年度執行率只有十幾個百分比啊！

鹿局長潔身：對，就是今年度很多都執行出去了，以前年度保留的是 41 億 7,000 萬元，加上明年編的 10 億元，大概五十幾億元要執行。

黃委員國書：凍結好了。

主席：他就是逐年編列，所以今年沒有執行，明年還是要再編，我是建議用凍結，因為案子有陸續標出去……

鹿局長潔身：因為幾個委員有提案，有要凍結也有要刪除。

主席：就凍結 1 億元好了。

黃委員國書：你們現在還有多少尚未發包？

鹿局長潔身：以前保留下來的大概是四十一億多元，將近 42 億元。

黃委員國書：凍結啦！我建議凍結，好不好？凍結十分之一啦！

主席：1 億元，凍結十分之一。

黃委員國書：要提書面報告，請他們一定要檢討。

主席：鐵路行車安全改善 6 年計畫凍結十分之一，2 個月內提書面報告後始得動支。局長，書面報告要把你們目前已經標出去或陸續辦理的標案……

鹿局長潔身：可以，我們會把整個執行情形做個說明。

主席：有哪些改善的項目要說明清楚，讓我們了解，謝謝。

處理第 65 案至第 72 案。

鹿局長潔身：這是購車的計畫。

主席：這是購車計畫，要汰換車廂。明年的購車計畫是編 30 億 8,140 萬元，總經費是 997 億 3,000 萬元。

鄭委員寶清：我提案凍結十分之一，提出報告後始得解凍。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：關於這個購車計畫，我的凍結數非常少，數字不大，但是我非常、非常重視，因為你說屆時花蓮的新列車會有 23-24 組。不過我們還是想了解你們的整體購車計畫，109 年會有多少新的車輛、會汰換多少舊的？110 年會有多少新的、多少舊的？請把這些資料整理清楚，再來向委員會報告，好不好？以上是我的意見，謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：關於這筆預算，請大家注意，臺鐵的購車計畫 107 年有 30.81 億元，約 31 億元。這些預算都是預付款的性質，所謂預付款就是決標之後才能執行這些預算。預計城際客車有 600 輛，未來會有 24 組、288 輛要支援宜花東幹線，這是宜花東疏運的重點。所以我建議相關預算不要減列，凍結的比例也要考量一下。這是否會影響到決標後的款項支付，等一下請局長說明。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：本席提的是第 67 案，臺鐵汰換車輛的計畫是從 104 年就開始了，預算也是從 104 年開始執行，一直到現在 106 年快結束了，幾乎都沒有動用，執行率甚至小於 1%，我不曉得為什麼，主要的原因是什麼？是你要花錢卻買不到車，還是怎麼樣？為什麼臺鐵標案的執行率那麼低呢？這個部分確實需要重新檢討。坦白講，那麼大的採購案，在國際上應該很受注目，現在景氣那麼不好，臺鐵公司一次要買那麼多，總購車金額近千億元，議價的實力很大，為什麼要花錢卻花不出去？104 年到現在幾乎完全沒有進度，待會請局長說明一下。所以這筆預算，我認為委員會應該討論一個凍結的數額，我在第 67 案是提議凍結五分之一，看其他委員的意見如何。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：我的是第 72 案，目前執行率只有 2.19%，落後滿多的。不過 105 年 3 月立法院有一決議，未公告之標案於 5 月 20 日前暫緩公告招標，原因是仍有廠商爭議之類的問題，所以造成微幅延宕。我的提案是凍結 100 萬元，數額不多，因為我了解這對花東非常、非常重要。不過我希望鐵路局能提出詳細的說明，包括整體購車計畫的內容、細項、期程、發包、進度落後情

形、交車規劃等，這些都要清楚說明，而且一定要到立法院來報告，經委員們同意後始得解凍。有的委員認為應該提高凍結的額度，但我是強調一定要到交通委員會報告，謝謝。

主席：請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：有個問題我很想問，關於鐵路安全、行車安全的部分，之前我們經常看到新聞或是聽聞乘客從月台上跌下去，你們有把月台門涵蓋在行車安全計畫裡面嗎？這類事件時有所聞，我覺得很多大站都有必要增設月台門，臺鐵是基於什麼原因不增設？是有什麼困難嗎？

主席：請黃委員國書發言。

黃委員國書：你們預計 105 年要交車 56 輛，但是到 106 年 8 月底還沒完成決標，執行率確實非常、非常低，這要檢討！為什麼會這樣子？能否先說明一下？

另外，我們要採購 700 型和 800 型的電聯車。我們現在的電聯車是採輪播式的設計，側面的顯示器顯示車次、車種、終點、車廂號碼、中文和英文需要十多秒，非常耗時，一般乘客不可能在那邊等十多秒，所以在採購的時候，可不可以不要買這種顯示器？改用多功能的顯示器，一次就看得很清楚，不要再花時間在那邊等跑馬燈。你們可以參考日本的那種方式，你們採購新的車廂、車型之前，要先去了解它的設備是否符合現在的需要，這可能要納入考量。我有寫一個主決議，給你們參考。這筆預算我建議凍結十分之一，請你們提出檢討改進計畫。

主席：請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：我和黃國書委員一樣凍結十分之一，目的是希望臺鐵能夠提出書面報告，針對我們委員關心、想了解或是要求改善的部分提出具體的說明或承諾。我的提案說明也是針對預算執行率偏低的問題，過去造成延宕的因素很多，臺鐵是使用單位，在前瞻基礎建設有軌道預算之後，臺鐵面臨的無非就是車輛和人力嘛！關於人力的部分，我想需要長期專業培養，這幾年一直都在努力擴充。至於車輛的部分，如同我在第二點所說的，過去有些採購受限於傳統觀念，採最低價標；現在改為最有利標之後，在檢討最有利標的資格和評分內容時，有幾項應該要納入考量。

我再重申一遍，第一個，使用單位臺鐵要以全生命週期做成本評估，有時候是買得便宜、維修貴。過去臺鐵採最低價標，人家賣你便宜的車，可是維修卻貴得要命。有時候成本並不是發生在車輛本身，而是發生在軌道，例如購買傾斜式列車之後，道班工發現軌道磨損得特別快，這就是屬於產品全生命週期的評量。臺鐵在後續的採購上，應該要針對這一點做改進。

第二個，雖然這與國防政策無關，但我還是覺得要國車國造。我們有這麼龐大的軌道商機，還要前進新南向國家，我們更應該要讓本國業者有機會獲得本國的採購工程。過去最有利標的評選會審查業者的資格，你說這涉及資本門的問題，當然，資本門這個問題有兩面性的評估，但是我覺得要合理！在合理的評估之下，國內的廠商才有辦法進來，以主投標商的身分參與我們國內的車輛採購，而不只是共同投標商。凡此種種，都是我希望透過凍結十分之一的理由，至於提出書面報告的時間，我就配合其他委員，希望你們針對這些問題一併說明，謝謝。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：我的第 69 案也和各位委員的建議一樣，凍結十分之一。今年的執行金額才一百二十

三萬多元，執行率真的不是很好看。之前在做業務質詢時，好像有說到年底要進行招標，不曉得目前有沒有初步的成果？請局長說明。

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：向各位委員報告，整個購車案的總金額是 997 億元，主要分 4 個項目，包括區間通勤列車、城際列車、支線環保客車和機車。第一個，剛才有委員提到，之前因為採購的延宕造成一些問題，確實 delay 很長一段時間。後來如鍾佳濱委員所言，工程會要求注意採購品質而改採最有利標，所以這 4 個項目全部都用最有利標。

而最有利標的前置作業，我們都已經完成了，由於它是開國際標，所以目前這 4 個案子都送到臺銀採購部了，其中 520 輛區間車已經在 12 月 22 日正式公告。另外 3 案，臺銀採購部完成內部程序之後就會行文公開閱覽。按照期程，如果順利的話，明年 3 月至 5 月應該就會陸陸續續決標了。

如同剛才李昆澤委員所言，目前尚未發包，所以無法支付款項，現階段產生的只是一些前置的作業費而已。一旦決標之後，我們就必須按照合約的規定來執行，給付預付款。按照我們現在的估算，明年第一季至第二季就必須付款了。我們 106 年有將近 71 億元的預算尚未使用，107 年又編列 30 億元。以九百多億元的預付款來算，我們大概要付 10%至 15%，不會 100%都付掉，所以這個案子要拜託委員支持。我們同意凍結，也會針對未來整個計畫、執行情況以及剛才徐榛蔚委員關心的事項做個說明，那能不能用書面報告就好？因為或許明年第一季就要付款了，如果要做專案報告可能會有問題，建議凍結十分之一，改提書面報告，我們會在書面報告說得清楚一點。

主席：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：我看你的預算執行率都是 1%、2%，甚至小於 1%，每個都這樣。請教鹿局長一個比較敏感的問題，你們提出採購計畫之後，一年大概有多少人告你們鐵路局？有多少？有沒有 100 件？

鹿局長潔身：沒有那麼多啦！不過有一些確實……

陳委員雪生：我看每個承辦人都戰戰兢兢的，你提出採購案、公告招標之後，你就標啊！我看你們都標標停停、停停標標的，這個計畫停、那個計畫停。你的購車對象大多來自於哪一國？是日本還是韓國？

鹿局長潔身：沒有，我們是開國際標。這幾年大概都是……

陳委員雪生：你們用得最多的就是日本嘛！我想你們對日本很有興趣。

鹿局長潔身：沒有！沒有！我們的購案當中，普悠瑪和太魯閣傾斜式列車確實是日本的產品，但是 700 型和 800 型就是臺灣的車輛。

陳委員雪生：日本的東西是好啦！我買車子也不想國產車，我想買 Toyota 啊！因為它的故障率確實比較低。問題是你開國際標會壓縮國內廠商的機會。我那天也質詢過你們，國內的市場本來就已經很小了，你看今天賴院長又在講內需市場了，如果你統統向外採購的話，我們國人的自製能力會越來越差，你知道嗎？其實我們委員凍結 20%、30%，那都無濟於事啦！凍結、解釋也

是這樣啦！講完就算了，書面報告都是假的啦！我覺得這比較沒意思，你們自己真的要去檢討。

績效獎金也是一樣，不是有賺錢、有盈餘才能拿績效獎金，能把虧損逐年降低也很好。我剛才和鄭寶清委員在討論，台鹽以前默默無聞，他擔任董事長以後賺了很多錢。鐵路局的土地非常、非常多！我看你也數不出來有多少，你就賣掉一些嘛！臺鐵一年虧損 6 億元、8 億元、10 億元；10 年也虧損了一百多億元、兩百多億元，利息不用錢嗎？你把臺鐵的土地賣掉，或是和民間以 BOT 的方式合作蓋旅館、飯店，把虧損的帳還掉，你就有盈餘了嘛！我是提供你另外一種思維，和預算有關係，也和預算沒關係，我只是藉這個時間向你提出建議。剛才召委問我為什麼要發言？我沒有提案刪減你們的預算，我是想藉此機會傳達這個觀念，大家共同來努力。

鹿局長潔身：向陳委員報告，我們臺鐵的資產確實很多，但是 95%都是場站、隧道等等，真正可以開發的約占 5%。我們算過，大約是兩百多公頃。但是這牽涉到一個問題，前幾年國產法有規定，雙北市的國有地完全不能賣；其他縣市超過 500 坪的國有地則是統統不准賣，所以這確實有一點困難，我們現在是用各種其他的方式來活化資產。

陳委員雪生：你不能賣就要管理啊！不然你自己做生意啊！

鹿局長潔身：現在是透過促參、BOT、設定地上權等方式結合民間一起來處理這件事情，現在也是朝這個方向在努力。

剛才洪慈庸委員問到月台門的事情，因為臺鐵不像捷運或高鐵是單一車種，月台門的形式和位置是固定的。我們的車輛型態不一，有 2 個門的，也有 3 個門的，很難用一個固定的方式去處理這件事情。其實日本的傳統鐵路也有類似的情況，目前我們正在檢討這件事情。日本晚上喝醉酒掉下月台的人也很多，所以日本的運輸省有要求業者去做檢討。我們現在是參考他們的做法，他們有設計一種新形式的月台門，我們正在探討它適不適合我們的環境。

洪委員慈庸：局長，我覺得這件事情滿重要的，不管是自己跳軌或不小心落軌，這類事件還滿常見的。我們現在正在討論購車的問題，有沒有辦法透過車輛的採購，讓車廂的距離等等儘可能一致？或是像你所說的，另外尋找月台門的替代方案？

鹿局長潔身：我們現在是從月台門來解決，因為我們的城際列車是頭尾 2 個門，可是通勤車、區間車有 3 個門，車門的位置和寬度都不一樣，很難像捷運、高鐵那樣在固定的位置設置一個門，車輛的情況不同。目前我們正在檢討這個部分，日本也是要從月台門去調整，不然大概很難處理這件事情。

剛才委員有提到國車國造這一塊，按照採購法的規定，資本額是定十分之一，雖然可以視案情酌予放寬，可是我們考量到車輛的製造是高技術的工作，所以我們向工程會請示過了，原則上，資本額還是定十分之一，不過工程會同意併計分包商的財力，因為全世界大概沒有一個製造廠可以從頭到尾製造一輛列車，一定會有分包商，我們是希望用這種方式讓國內的廠商有機會參與這件事情。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：整個購車計畫一共是 997 億元，這次編列了 30 億元，剛才陳委員雪生說書面這些都

是假的，可是 30 億元的預算，不管是凍結十分之一或是 100 億元，只要提交書面報告，我覺得這不合理、不符合原則啊！997 億元這麼大的預算規模，應該要到交通委員會來做專案報告，這樣比較符合原則嘛！否則送書面只是這樣就送過去了啊！好不好？我們立法委員有監督之責，這麼重大的車輛汰換案應至交通委員會報告，謝謝。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：局長，如果你個人不想執行，就會有很多理由；如果你想要執行，就會找到方法。剛才洪慈庸委員講的問題是可以解決的。現在他們月台和車廂的門是在一起的，你為什麼不會把我們的門放後面一點？門開了以後，乘客就走到各自的車廂去。換句話說，就是在可能的範圍之內把安全門往後退，開門的時候可能不在一起，乘客進去以後再去找個人的門也是可以解決。簡單講，你如果不處理，就會找理由，說沒有辦法；你想要處理，你就會找到方法。土地的問題也一樣，這 5%土地的總價值多少你知道嗎？全臺灣沒有一個財團的地是像你們一樣都在最精華的地區，只有你們！你看，哪一個車站不是在精華地區，對不對？所以如果你願意設法，就可以解決很多問題啊！你都不去解決，財產這麼多都不利用，無怪乎執行效率也會有問題，從第 58 案、第 65 案到第 79 案都是在談執行率太差的問題。

鹿局長潔身：剛才委員關心的事情，我們也有在做檢討。這 2 年我們有去日本訪視，確實如你所言，日本有一些新的研發，因為他們有些路線和我們類似，車門的型態也因通勤、城際列車而有不同，目前有一些新研發的產品正在幾個車站試裝。剛才委員提的那種月台門退後的設施，第一個，這涉及到月台寬度的問題，因為我們的月台有設置安全警戒線、導盲裝置等等，所以要另作考量；此外，還要考慮到月台結構的問題。明年我們會在百福車站試裝看看，因為它只有停區間車，我們先試試看這個型態能不能用。現在日本正在測試幾種不同的型態，我們也在蒐集他們的資料，了解這些產品。這部分我們一定會想辦法解決，對我們鐵路經營者而言，不論旅客是有意還是無意摔落下去，我們都不希望發生這種事情，所以有在處理這個問題。但是因為車輛型態的關係，再加上我們不像高鐵、捷運是後來才興建的系統，比較標準，臺鐵車站的月台寬度並不一致，標準的應該有 8-10 米，但是有的月台寬度只有 5、6 米，如果還要再裝設這些東西，就會受到限制，這部分我們會去處理。

另外，其實當初我們有來這邊做過購車計畫的專案報告。再者，我剛才也提過，明年 4 月至 5 月陸陸續續決標之後，我們馬上就要付預付款，這部分可能會有一點問題，所以如果委員同意的話，我還是希望用書面報告把剛才委員關心的事情做個比較完整的說明。

徐委員榛蔚：4 月才決標，對不對？第一，以前的報告歸以前的報告。第二，你為什麼會延宕？第三，合約上有什麼問題？這些都是可以再重新報告的啊！這只是做與不做、你有沒有決心的問題嘛！997 億元要怎麼花，要讓全國人民知道啊！

主席：還有沒有其他委員有意見？如果沒有的話，我要詢問各位委員的意見，要凍結十分之一、提書面報告；還是專案報告、不凍結？請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：以前有沒有針對購車計畫做過專案報告？每一年都來啦！他每一年都有來做專案報告啊！所以如果書面報告沒用，專案報告也沒用啦！對不對？局長，如果你明年做不好，就找你

算帳！你要有這種擔當嘛！好不好？

鹿局長潔身：沒有問題。

林委員俊憲：就像徐榛蔚委員講的，你做不好的話，是愧對國人，所以你至少要提出保證啊！

李委員昆澤：我尊重召委的裁決，不過我要提醒臺鐵局，無論是行車安全改善 6 年計畫或是新車廂的採購計畫，執行率都偏低。你要買新車，執行率低、一直流標；你要做行車安全改善計畫，也一直流標。臺鐵的效率提升是大家共同的期待，局長，我們都在看！行車安全改善非常重要，每年重大事故或出軌的意外都那麼多件，行車安全改善計畫的執行率又一直偏低，這要怎麼對國人交代？新車的招標也是啊！為什麼速度都那麼慢？

此外，剛才提到安全門的問題，其實除了不同的車輛、不同尺寸的門之外，臺鐵的車站也分很多種，標準並不一致，我們有特等站、一等站、二等站、招呼站、簡易站等等。要提升行車安全，不能只從車站端去規範，因為臺鐵高架化或地下化的比例只有 5%左右，其他部分經常會發生行人等不幸的傷亡事件，這些都會影響整體行車安全，所以我們的改善計畫要趕快要提出具體的成果。

局長，你也不算新上任了，你長期在臺鐵服務，擔任局長也有一段時間了，行車安全改善計畫要趕快提出具體的執行效率，好不好？

主席：請王次長國材說明。

王次長國材：剛才幾位委員指導的都對啦！真的很對。事實上，6 年行車計畫分為 9 個大項，除了平交道、車站無障礙空間的改善之外，還有一個很重要的是枕木枕。因為枕木枕很容易腐朽，我們要汰換成 PC 枕。我在交通部負責重大工程督導會報，我覺得他們整體的執行效率確實是比較慢。剛才洪慈庸委員所提的問題，他們正在滾動檢討中，應該要把一些比較新的觀念帶進來，包括車站的防護。我今年也有到日本去看，日本在這方面已經有各種設施，有升降式、有打開式的，所以這方面應該可以處理。

另外，關於臺鐵的購車計畫，過去是一個很漫長的過程，去年我們就要求他加快腳步，因為車種的變化是非常快的，所以他們明年第一季大概都會發包出去。在過程中，我們也和廉政平台合作，有許多法界人士參與，讓它更公平！關於這部分，交通部會依照李昆澤委員的指示，催促他加緊腳步，我們也會好好監督，過去臺鐵的執行速度確實是慢了一些。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：次長，關於行車安全，你剛才有特別舉枕木枕為例，那你知不知道，根據臺鐵的統計，有幾個地方要更換？兩千六百多個！可是這 275 億元的預算裡面，枕木大概只編了 10 億元，只能做 600 個地方，表示你根本沒有把它列為重點啊！兩千六百多個，你只能更換約 600 個。如果你認為枕木枕是個行車安全的重要因素，為什麼你的預算沒有把它列為重點？6 年根本沒有辦法把它換完！

鹿局長潔身：行車安全牽涉的問題很多，公務是一項、建物……

林委員俊憲：次長特別舉枕木枕為例，我就知道次長不是很了解預算的分配。

鹿局長潔身：關於枕木這一塊，向委員報告，不代表目前就一定危險。早年都是使用木枕，為什麼

現在要換成 PC 枕？第一個，現在木枕的取得很難，因為它是檜木，很難取得。第二個，現在 PC 枕的單價格大幅調降，比木枕還要便宜，而且木枕的壽命和 PC 枕差太多了，PC 枕裝上去以後，大概幾十年都不用換。

林委員俊憲：顯然你認為這不是行車安全的重點，所以在 6 年計畫裡面，2,600 個點才只能換 600 個點。

鹿局長潔身：不是，我們現在的枕木……

林委員俊憲：總經費要 50 億元，275 億元裡面，你只編了 9 億元，就是這樣啊！

鹿局長潔身：目前各位看到的正線軌道，它的枕木都已經換成 PC 枕了，我們要處理的是道岔的部分。道岔的枕木是一整套的，早期 37 公斤的道岔是木枕，現在正線上的道岔枕木應該有 1,800 套，之前已經換了 600 套，6 年計畫會再買 600 套來換，剩下 600 套我們會再用一個計畫去申請。剛才提到的兩千多個是包括支線、側線等等，那個部分我們也會去檢討，已經有問題的，我們會優先處理；其他的部分，我們會用保養的角度予以強化。不過長遠來看，我們還是希望全面換成 PC 枕。如同方才所言，第一個，現在木枕取得困難。第二個，從使用壽命、保養、維修費用等等來考量，長遠我們還是希望把全線的道岔都換成 PC 枕。現在 6 年計畫是先處理正線上的 600 套。

其次，剛才次長有提到，除了公務的部分之外，我們也在更換電車線的主吊線，從 49.5mm^2 換成 95mm^2 比較粗的主吊線。因為電車線一斷，影響的層面很大，我們已經發包在更換當中了，全省都要換，目前的進度已經將近 30%了，在未來 2 年之內，我們會把全省的主吊線都換成 95mm^2，此外，包括橋梁、李昆澤委員長期關心的邊坡問題，都會在這 6 年內一併處理。

主席：現在處理臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，凍結十分之一，2 個月內提書面報告後始得動支。在書面報告中，請局長詳實說明延宕的原因、未來的期程；剛才徐榛蔚委員提到的幾個項目，你們也要詳細說明，謝謝。

鹿局長潔身：是，未來的運用計畫我們會一起寫進去。

主席：接下來處理第 73 案至第 79 案。請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：從第 73 案至第 79 案，我們提出的質疑是臺鐵編了很多預算，都沒有在執行，是執行不力，還是工作人員的能力有問題？102 年編 5,000 萬元，執行率是零。105 年累計預算數是 2 億 601 萬 4,000 元，執行金額是 9.7 萬元，而且這 9.7 萬元跟這個項目無關哦！那只是為了打官司請律師的費用，其他統統沒有在執行，執行率 0.05%。106 年也一樣，編了 2 億 1,591 萬元，到目前為止，實支數只有 439 萬元。107 年又編了很多，既然編了預算，我們希望你們要趕快去執行，你們的動作越慢，耗費的成本越多，公司的損耗就越多、虧損就越大。我們希望你們能夠加快腳步，所以我的第 79 案提議凍結十分之一。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：臺鐵的標案就是流標的保證。你這個「票務系統整合再造計畫」也是從 102 年就開始執行，都沒有辦法完成。剛才鄭委員提到，105 年兩億多元你都無法執行，挪到今年，今年也才執行了約 500 萬元。我曾經請教過你，目前臺鐵有 3 種票：持卡票、電子票及 QR Code 車票。

旅客到超商買臺鐵的 QR Code 車票，旅客出入口卻沒有機器可以讀，必須交給站務人員蓋章。我們的 QR Code 車票是人肉識別機哦？笑死人啊！我說這要馬上改善，結果臺鐵卻編了 2 年（107 年至 108 年）的預算，QR Code 的識別機器要 2 年才可以建置完成，這段期間，旅客持 QR Code 車票有機器可以讀嗎？況且，那 3 種票應該要整合成一台機器加以判讀吧？有沒有辦法？現在有些旅客拿了 QR Code 的票，他以為機器可以讀，就把它塞進那個機器，結果卡住跳票。不然你就在超商賣的 QR Code 車票上註明，QR Code 是示意圖，沒有機器可以讀，請交給站務人員處理。亂來！為什麼這個計畫還要再等 2 年？我實在搞不清楚，把 QR Code 的車票電子化有這麼困難嗎？從行車安全系統、購車計畫到票務整合再造計畫，我們就可以發現，臺鐵不是爭取不到預算，是你根本沒有能力執行。鹿局長，你有沒有信心？你到臺鐵來，你要向我們保證，如果你做不到，你就叫副局長切腹自殺啦！

你看，這些都是我們給臺鐵的預算啊！是拖了好幾年、沒有能力執行的問題！根本不是國會不支持、不給它預算。

主席：請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：這一項是許多人，尤其是搭乘臺鐵頻率非常高的民眾非常在乎的問題。訂票系統是使用經驗很重要的一環，從 105 年到 108 年編列了這麼多的費用，執行的狀況卻這麼差，你們到底分了幾個階段？到底完成了什麼？你們現在的執行率那麼低，到底是怎麼區分的？問題到底出在哪裡？為什麼執行的狀況會這麼差？票務系統的部分大家都一再詢問，看起來進度真的非常不理想，我覺得臺鐵真的要好好地和大眾說明清楚。

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：向各位委員報告，票務系統對臺鐵來講是一個非常重要的系統，各位看我們的預算書就可以知道，我們主要的收入還是來自於客運收入，所以處理客運的票務系統是非常關鍵的。現有的票務系統是在民國 94 年上線啟用的，我們在 102 年啟動一個新的票務系統建置計畫。按照規定，現在超過 10 億元就必須要報專案計畫給行政院，經過一些程序之後才能夠編列經費，後來因為一些採購的問題，過程中有產生一些爭議。我們在 105 年發包之後，是由中華電信數據分公司得標。我本人是在 105 年 10 月接任局長，這個案子我們一直很關心，所以今年一整年都盯得很緊。

為什麼支付給中華電信的速度慢？因為資訊案是要有一定的進度、有成果交出來，我們才會付款；前面都是做系統分析、資料建置，那個階段大概不會付什麼錢。目前他已經進入程式開發、在做測試了，預計今年底執行率可以超過 50%。剛才委員有提到以前年度保留下來的經費，那些都是一般的基金預算，明年編列的 4.8 億元是前瞻計畫的錢，已經核定下來了。按照合約第一階段必須在明年 5 月上線，還要報院，所以這筆錢明年就會支付。剛剛林俊憲委員關心的問題，其實超商式確實很多年前就開始推動了，本來希望去修正閘門，但是因為啟動了四代票務系統以後，我們擔心以後不知道誰會擔任系統商，規格可能會修正，所以放進第四代票務系統的計畫去執行。現在因為委員很關心這件事，我們也找了現在的系統商和中華電信來談，大概也把規劃確定了，所以我們現在會要求閘門的系統商來改，根據現在印在超商的票上的 QR

Code 的規範來修正它的閘門，因為牽涉到整個面板上面要做修正。我們現在的做法是看看能不能另外發包一個案子給系統商，希望趕在明年春節之前，先針對目前超商取票最大的利用區間的前 15 個車站先改一個通道出來，因為超商取的票大概占我們整個發售的票的 20%，我們現在打算這個部分先做，因為已經跟廠商談過了，中華電信和閘門製造商都談好了，就剛剛林委員關心的部分，我們會優先改一部分的車站，在春節以前先讓這個部分能夠使用。

現在我們有裝閘門的車站全線一共有 68 個車站，我們會在票務系統的計畫裡面按照合約把它全部修正。如剛剛所報告的，這個案子已經到了程式開發出來了，現在正在做測試，所以明年付款的速度應該就會比較快一點，只要通過我們的檢驗，速度就會比較快。幾位委員關切的問題，我們內部也很擔心這件事，也很急這件事，我現在每個月都會跟這些系統商開會，我會親自督導這件事情，我們內部也很關心，因為這牽涉到每天有這麼多民眾使用，票務系統的改善為什麼要花這麼長的時間，它並不是只是單純的訂票、領票而已，牽涉到全線 180 個車站所有窗口設備全部要更新，包括後面所有交易紀錄的處理、資料庫的整理等等，裡面的功能非常多，所以要花那麼長的時間。

洪委員慈庸：局長說明年年中可以上線？

鹿局長潔身：第一階段，現在分兩個階段，按照合約在 107 年第二季要報院。

洪委員慈庸：明年上線的包含哪些功能？

鹿局長潔身：包含整個窗口的作業，有些車站的組合性系統部分會先上來，因為部長之前備詢也承諾過，我們為了讓民眾方便，因為幾位東部的委員也很關心這件事，我們會在明年春節前協調系統商中華電信先把訂票的部分做一些優化，除了畫面更友善一點，整個防駭的機制再強化一點，儘量減少一些假性需求的票，儘量把它擋掉，讓民眾能夠更方便、更有機會訂到車票，大概明年春節會先處理這一塊。

主席：請徐榛蔚委員發言。

徐委員榛蔚：我們現在推動票務系統整合再造，但是花東一票難求已經是多年的現象，其實老百姓並不在意到底是第幾代，你講第十代也沒人在乎，只在乎可不可以買到票，這個很重要，剛才局長也說賀陳部長在今年 9 月說明年春節之前就可以把一票難求的問題解決，你講得非常含蓄，我只是想為東部的鄉親問一個問題，我們每一次搶票搶不到，結果上了車以後發現很多位子沒人坐、空空如也，這個票務系統有沒有辦法解決這個問題？我不管第幾代，而是我們本來就要解決一票難求的問題。

鹿局長潔身：委員說得沒錯，第幾代是我們內部對於系統的定義，我們目前座位的系統作業方式是用固定分配的，按照每一列車的停靠站固定分配，在座位的調配上靈活性確實差一點，我們會在第四代把這個部分做得更彈性一點，我相信這個問題將來可以解決，就是訂不到票，但是上車發現空位，這個問題應該是可以解決的。

徐委員榛蔚：將來一定可以解決，「將來」到底是什麼時候？

鹿局長潔身：第四代票務系統上線之後。

徐委員榛蔚：第四代票務系統上線以後就沒有問題了嗎？

鹿局長潔身：你所謂的訂不到座位、上車有座位，就我們的了解，我們也不否認確實有這種現象，但是因為停靠站的問題，有一些短程座位，所以在起站上車一定會有些空位。

徐委員榛蔚：有沒有辦法去自動分段撮合？

鹿局長潔身：會，我們會設計讓整個座位管理更有彈性。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：這還是執行率的問題，行車安全六年改善計畫、新車購買到第四代票務系統，臺鐵局執行的效率為什麼這麼差呢？交通部要好好督促。在之前的質詢，局長也提到新的票務系統在春節的訂票會做部分的適用，這部分請局長具體說明一下，這些優化的使用要如何教導民眾使用，事先的宣傳也都非常重要。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：這個計畫同時配套進行的有票務網路建置案、票務周邊設備採購案、資訊服務與資安等工作，據我們了解，除了票務網路建置案在今年 12 月 11 日決標之外，其餘還在進行招標中，我不曉得這些資料是否正確，我建議除了凍結部分預算之外，是不是建議臺鐵局，如同剛才李昆澤委員講的，我們檢討好幾個預算下來，都是很大的計畫，但是執行率都很不好，是不是應該定期 3 個月或 4 個月就跟我們做個報告？這樣比較有督促的效果，不然到明年業務報告或預算審查時才來檢討，我覺得時間都太慢了。

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：所謂的明年春節前上線的優化，因為目前我們的訂票系統也是中華電信處理，剛好這次四代票務系統的主標商也是它，所以我們跟它協調，在組合新的程式還沒上線之前，先針對訂票這一塊，就是把前端旅客一開始進入的訂票的流程頁面上做得更順暢一點，整個優化一些。另外，因為目前還是有很多假性訂票的旅客，他也可能用程式等等，造成真正有需要的人訂不到車票，我們也要求中華電信在春節前針對防駭、防止搶票這部分加強，可能旅客在畫面上看不到，可是會讓他感受到以後訂票會變得更容易。

李委員昆澤：所以春節的網路訂票只是讓頁面更順暢而已？

鹿局長潔身：還包括整個後端的防駭機制的強化。

李委員昆澤：還有防駭機制？

鹿局長潔身：對。

李委員昆澤：還有什麼新的功能讓民眾知道訂票的狀況？

鹿局長潔身：另外就是剛才提到的，我們把一些民眾關心的像 QR Code 這部分先做一部分，因為牽涉到的問題不是很多，我們的票證是全省 183 個車站連線的，改一個東西牽涉到的問題相當多。剛剛委員提到整個票務系統的執行率不佳，確實在前面兩年因為採購的延宕，執行效率不夠理想，所以我們今年一直在督促所有單位，不管六年計畫也好、購車也好、票務系統，包括前瞻也有一些東西，我們也在加速推動。剛剛您提到的，本來我們票務系統報院的時候整個計畫因為是系統，除了核心以外，包括周邊、網路及整個資安設備，是一個系統，一個計畫整個一次解決，後來因為報行政院的時候被修正，把它切開來，變成現在發包的只是核心系統而已

，中華電信只拿到核心系統的部分，周邊包括資安、網路變成要另案招標，但是到今年底之前，我們已經把周邊設備發包出去，因為會牽涉到上線，這也是造成整個進度有時候會比較緊一點，原本我們計畫是希望做一個計畫，核下來的時候被切開來了，很多案子變成要另外發包，我們網路也要重新來過，加上因為現在對資安的要求也不一樣了，這都變成另外發包，這個案子我們現在也拚命趕，周邊的部分 12 月 16 日剛剛決標出去，到年底前有些進度可以上來，不管怎麼說，我們還是希望明年第二季到第三季之前務必要讓第一階段上線，讓民眾去感受到很多的改善，不管是座位的管理會變得更有彈性一點、票務的設計等等都會做一些改變。

洪委員慈庸：局長，我聽你這樣解釋反而有點擔心，系統要上線，明年春節要上第一波，就是要讓訂票比較順暢，但是就我的理解，系統上線的時候通常是最混亂的時候，當程式 release 出來時，user 也不熟，後端設計上可能也有很多問題，在上線的時候一定會遇到很多問題，然後要再做調整。所以你剛剛說春節的時候要上線，我聽起來會怕，因為我以前做系統的。另外，時間拖得比較長是因為你說要開始系統分析等等，其實我也會擔心這個東西是不是在你們以前分析、設計到 release 出來給 user 使用時，是不是大家還會覺得是很 fancy 的東西？我要提醒局長，屆時出來的東西不要讓大家也嚇到。

鹿局長潔身：委員也是滿內行的，我們不會在尖峰時段去上一個新系統，我剛剛提到的春節前是暫時主核心系統部分還不會上線，因為它還沒有完全通過我們的檢驗，只是把訂票前面這一塊先做一些優化，包括後端的防駭機制更強化一些。委員剛才說的沒錯，主核心系統必須要通過我們的測試，包括壓力測試、自主測試，裡面還有請一個第三方驗證來驗證這件事，一定會整個完成通過之後，我們會找個適當時間，絕對不會在尖峰、連續假期使用量最大的時候上這種系統，這風險太大了。

主席：若沒有其他意見，我們來處理提案。票務系統整合再造計畫非常重要，我們就不予刪減，凍結十分之一，2 個月內提書面報告後，始得動支。也請鐵路局要參採各位委員的建議，趕快完成票務系統整合再造計畫。

處理第 80 案。

周委員春米：請局長說明一下，這個案子是凍結案。

林委員俊憲：第 82 案應該類似第 80 案。

鹿局長潔身：這兩個不一樣，電務智慧化是屬於前瞻的部分，我們明年在前瞻部分大概匡列了 7.1 億元，改善部分有四大類、十五個細項，是不是就照周委員的意思凍結十分之一，我們提書面報告？並將「經同意」3 個字刪掉。

主席：第 80 案凍結十分之一，2 個月內提書面報告後，始得動支。「經同意」刪掉。

處理第 81 案至第 85 案。

林委員俊憲：本席的是第 82 案，明年度固定資產建設改良擴充編 27 億多元，但是我看臺鐵最近幾年這筆預算的執行率都非常低，從 101 年到 105 年連續 5 年的執行率都只有四十幾%，都沒有過半，可見臺鐵的執行能力非常穩定，根本就不到一半，你這個樣子明年還增加預算？明年編的還比今年多？你們連續 5 年執行率都不到一半，明年憑什麼增加預算？本席建議這筆預算應該

刪減 5,000 萬元，希望臺鐵提高預算執行能力。

主席：請洪委員慈庸發言。

洪委員慈庸：我的意見跟林俊憲委員一樣，臺鐵有很多固定資產，車站也非常多，如果真的要執行，這樣的經費大家能分配到的也不多，問題是這幾年的執行率都這麼差呢？你們的執行量能到底出了什麼問題？其實今天從中午到現在一直都在檢討你們的執行量能的問題，這部分你們如果真的做不到，其實也不用編那麼多。

主席：請周委員春米發言。

周委員春米：我的是第 84 案，跟林俊憲、洪慈庸委員一樣，我想了解的是，像 106 年度可用的預算大概有保留吧？因為執行率都不到一半，每年都保留，下年度會執行嗎？還是什麼情況？如果 105 年或 106 年沒有執行的保留下來，107 年還要再編？可以保留多久？可以執行多少？

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：臺鐵的一般建築設備項目的執行率確實不理想，主要原因是有一些以前留下來的因為發生履約糾紛在訴訟，錢就會保留下來，就這個部分來講，我們局內自己訂了一個管考的規定，與執行率不佳的業務單位主管考成作連結。另外，主計單位對於一般建築設備預算的保留規定不能超過 4 年，超過 4 年就自動刪除。

周委員春米：所以去年保留的就滾到今年的預算？

鹿局長潔身：它會保留，去年如果沒有執行掉，我們會敘明理由向交通部報請保留，有一些是因為發包的時候接近年底、發生權責，雖然沒有支付，但是明年要執行，所以也可以申請保留。我們也承認這幾年的一般建築設備的執行率確實不理想。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：你還是沒有說明大家對你的疑問，你說了一堆執行率不佳的理由，但是你沒有說既然這樣了，為什麼還要增加這麼多的預算？增加 9,000 多萬元耶！你就先把這些執行落後的執行好吧！

主席：請鹿局長說明。

鹿局長潔身：增加的部分主要還是在運工、機電這一塊，包括剛剛提到的。

葉委員宜津：對執行率不佳的部分，我幫臺鐵講幾句話，我們講白話，臺鐵一直有弊案發生，如果有弊案發生的時候，你還硬要它照這樣執行下去，恐怕後來接手的人也不願意，所以才會有延宕的情況，我倒覺得那些延宕、執行不佳是卡在有爭議、有弊端的話，應該好好做個整理，該停的停掉，該請求賠償的請求賠償，不要在預算上呈列出來，反而大家會覺得你們現在這個團隊有問題，之前的問題都應該很清楚地列舉出來讓大家知道，這對你們增加預算才有幫助。這是我猜的，我不知道是不是真的，我想要做球給你，你也答不出來，可能這些舊的計畫，因為它是各種計畫，發生事情以後就延宕了，就沒有辦法往下走，就造成執行率不佳。你新增加的部分，例如機電是一定要做的、安全設備一定要做的，你就要很清楚地讓委員知道，而不是像這樣，大家看了當然就覺得不應該再增加啊！你應該把舊的先整頓好，這有什麼不對？

鹿局長潔身：這裡面其實有一些是，因為這裡面細項非常多，大概高達 20、30 項，裡面有很多在

過去是屬於維護的。

葉委員宜津：就算高達 20、30 項，你也要說明清楚，因為這是 27 億元啊！你知道我昨天在司法委員會為了 10 萬元講了半個小時、一個小時，你們這樣隨隨便便就要我們給你 27 億元。

鹿局長潔身：剛剛委員提到有一些確實是因為以前產生的一些糾紛造成整個進度延宕，也有一些是新增，例如買一些軌道上的一些設備設施，還有一些是車站的美化、設施優化。

葉委員宜津：我就說我剛剛是做球給你，你不能只有這樣說，你要的不是小錢，是 27 億多元，你就要清楚交代那些執行不佳的狀況是為什麼，而新增加的是什麼，大家就很清楚，你不能光是講確實有些怎麼樣所以怎麼樣，這樣太籠統了，我們不能這樣處理，我們有監督的責任，不能這樣就給你 27 億元，我都跟你講了，樓上為了 10 萬元吵翻天，樓下 27 億元隨便就給了。

主席：請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：我非常認同葉宜津委員說的，從以前到現在 106 年度以前的這些案子我們做個通盤的總整理，雖然 30 多件，整理出來讓大家討論一下哪些做得下去、哪些做不下去、哪些要終止，107 年又編了 27 億元，我滿認同葉宜津委員，該處理的就處理掉，這樣才有辦法進行下去，否則媒體也會覺得錢這麼多卻完全沒有辦法執行，我還是建議全部整理出來，然後來報告，之後再予以動支。

主席：若無其他意見，我們進行處理，一般建築及設備計畫很多委員對於執行率都有意見，預算的部分是否酌減？

鹿局長潔身：我們執行率確實不理想，是否同意刪減 5,000 萬元？

主席：好，一般建築及設備計畫刪減 5,000 萬元，凍結十分之一，提書面報告。

鹿局長潔身：好，就提書面報告。

主席：要不要凍結？

鹿局長潔身：如果刪減 5,000 萬元，能否不要凍結？

主席：就刪減 5,000 萬元，不予凍結，要提書面報告。

徐委員榛蔚：我有意見，局長是覺得錢太多，所以刪 5,000 萬元就好嗎？

鹿局長潔身：不是。

徐委員榛蔚：這是一個誠意，你總是要報告，從 102 年到 106 年這麼多年執行率不佳，都在五成以下，你說 30 幾個案子，是不是全部整理出來，讓大家知道，清清楚楚、明明白白之前的案子到底是什麼狀況。

主席：書面報告裡面可以針對這幾個案子說明。

鹿局長潔身：我們把一般建築設備執行情況做個說明。

主席：2 個月內提書面報告，詳細說明整個執行的狀況和進度。

徐委員榛蔚：可否部分凍結？

主席：有刪減了，就不予凍結。

處理決議案第 86 案至第 125 案。

處理第 86 案。

鹿局長潔身：遵照辦理，改成提書面報告。

主席：第 86 案同意辦理。

處理第 87 案。

徐委員榛蔚：我的是第 85 案針對 QR Code 擴充案的部分。

主席：包含在內了。

鹿局長潔身：一般建築裡面。

徐委員榛蔚：這部分是不是給我們 QR Code 所有的場站？

鹿局長潔身：一般建築裡面也有這個部分，所以我們會在一般建築併做說明。

徐委員榛蔚：所以你把第一階段試辦的這些多卡通自動驗票閘門全部列出來好嗎？第一階段有哪些場站統統列出來。

鹿局長潔身：我知道委員一直很關心 QR Code 好像沒有把花東的車站放進去，我們第一階段就是剛剛提到的前 15 大車站裡面有包含花東的車站。

徐委員榛蔚：沒有關係，讓所有委員知道，因為你第一次給我的資料裡面並沒有，禮拜一質詢的時候就有，所以這個部分我還是希望鐵路局說明。

鹿局長潔身：好，我們在書面報告也會說明。

主席：書面報告針對這個部分也要詳細說明。

處理第 87 案。

鹿局長潔身：第 87 案文字可否修正為 2 個月內提書面報告？

主席：第 87 案倒數第 3 行改為二個月內提書面報告。

徐委員榛蔚：第 86 案是主決議，因為前面的預算案是要求臺鐵在二個月內提出票務改善的最新進度，但是二個月內就已經是春節了，因為我們在第一階段要做的時候，是不是能在春節前先做報告？

鹿局長潔身：因為過年前確實也是鐵路局最忙的時候，我們會儘量要求單位在二個月之內把書面報告送到委員會。

徐委員榛蔚：負責的單位不一樣，書面報告是書面報告。

主席：第 86 案沒有修正時間。

鹿局長潔身：第 86 案沒有修正時間。

主席：他是同意辦理，一個月內。

徐委員榛蔚：一個月嗎？

主席：第 87 案是修正為二個月內提書面報告。

處理第 88 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 88 案通過。

處理第 89 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 89 案通過。

處理第 90 案。

鹿局長潔身：第 90 案最後可否改為「書面報告」？

李委員昆澤：可以。

主席：第 90 案 3 個月內提書面報告，修正通過。

處理第 91 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 91 案通過。

處理第 92 案。

鹿局長潔身：修正為「書面報告」。

李委員昆澤：可以。

主席：第 92 案最後修正為「書面報告」，修正通過。

處理第 93 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 93 案通過。

處理第 94 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 94 案通過。

處理第 95 案。

鹿局長潔身：也是最後改為「書面報告」。

主席：第 95 案最後修正為「書面報告」，修正通過。

處理第 96 案。

鹿局長潔身：這實在有點困難，因為要求自備客車，全世界還沒有這種案例，是有自備貨車，但是要自備客車在執行上確實有點困難。

主席：你們跟黃委員溝通如何？

鹿局長潔身：是否可以不予處理？

主席：他有同意嗎？

鹿局長潔身：對，因為要自備客車確實有點困難，因為客車要求的安全標準很高。

主席：第 96 案不予處理。

處理第 97 案。

鹿局長潔身：黃委員同意撤案。

主席：第 97 案撤案。

處理第 98 案。

鹿局長潔身：我們有與黃委員溝通，倒數第 2 行「二週」改為「二個月」，最後一句刪除。因為他只是建議我們，我們現在是不定期開審議委員會，我們跟他溝通以後，他同意把會議頻率調整

到二個月一次，最後「並向立法院交通委員會提出報告」等文字刪除。

主席：第 98 案照修正文字通過。

處理第 99 案。

鹿局長潔身：倒數第 3 行「若」改為「建請」。

主席：第 99 案照修正文字通過。

處理第 100 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 100 案通過。

處理第 101 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 101 案通過。

處理第 102 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 102 案通過。

處理第 103 案。

周委員春米：我先說明，年初交通委員會到屏東考察，當時提到就枋寮車站的高架做一個計畫出來，當時鐵改局也往這個方向，後來回報的意見是說臺鐵對這個車站的變更有意見，所以就沒有做進一步的規劃。上個月委員會考察部長下來有再提枋寮車站大平臺，部長也是樂見其成，我們現在要求交通部可以督促臺鐵及會同其他權責機關就這個部分提一個具體的計畫和書面報告。

主席：臺鐵局有沒有問題？

鹿局長潔身：現在唯一的案例是新竹，新竹這個案例是由新竹市政府提出可行性研究，這不是臺鐵提的。

周委員春米：就是要縣府提，只是因為現在經費上有問題，鐵改局答應了，但是你們臺鐵不答應，所以又胎死腹中。上半年交通委員會考察的時候就枋寮車站高架提出建議。

鹿局長潔身：沒有，當時講的是要把整個枋寮站拉高，那就會牽涉到線形怎麼拉高，那時候不是講大平臺。

周委員春米：對，但是鐵改局說你們不同意，如果能夠高架當然是最好。

鹿局長潔身：不是，那時候是說枋寮車站整個改成高架，下方要做轉運站，當時我們跟它提說車站一拉高是整個一條線要拉起來，不是單獨車站拉高，我們並沒有反對大車站這件事，這是兩件事。

周委員春米：11 月部長隨同委員會下去考察，鹿局長當初好像沒有去？

鹿局長潔身：有。

周委員春米：就這個部分初步同意，現在就是具體的計畫怎麼去執行，你們昨天有來報告說縣府明年初會提，我們希望你們就這個部分能夠怎麼配合或指導要寫出來，而不是說這不是你們的權

責，跟鐵改局兩邊互踢。

王次長國材：如果屏東縣政府就這個大平臺有規劃，請縣政府申請經費，我們路政司儘量來撥錢協助。

周委員春米：好，但因為之前申請也是被駁掉，年初 3、4 月的時候。

王次長國材：如果部長答應的話，我們就特別處理。就枋寮車站及周邊交通的部分，請屏東縣政府提計畫，交通部經費上予以協助。

主席：要怎麼修正？

王次長國材：由屏東縣政府提規劃經費，向交通部申請，請交通部儘量予以協助。

周委員春米：可以同意。

鹿局長潔身：文字上我建議倒數第 2 行「爰要求」這邊開始改，改成「請屏東縣政府儘速提出規劃經費需求，交通部盡力予以協助。」。

周委員春米：之前已經提兩次了。

王次長國材：已經同意這樣，副司長和承辦科長都在這裡。

主席：第 103 案照修正文字通過。

處理第 104 案。

鹿局長潔身：最後 1 行修正為「書面報告」，其餘遵照辦理。

主席：第 104 案改提書面報告，照修正文字通過。

處理第 105 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 105 案通過。

處理第 106 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 106 案通過。

處理第 107 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 107 案通過。

處理第 108 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 108 案通過。

處理第 109 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 109 案通過。

處理第 110 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 110 案通過。

處理第 111 案。

鹿局長潔身：因為這部分只在做可行性研究，裡面出現的一些建議方案還要報部、經過行政院核定，所以文字可否修正為交通部核定方案之後，因為沒有核定的話，我們來這裡報告沒有太大實質意義。

主席：要怎麼改？

鹿局長潔身：倒數第 4 行「爰決議要求交通部……。」修正為「待交通部核定可行性方案後，三個月內向交通委員會……。」。

主席：第 111 案照修正後文字通過。

處理第 112 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 112 案通過。

處理第 113 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 113 案通過。

處理第 114 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 114 案通過。

處理第 115 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 115 案通過。

處理第 116 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 116 案通過。

處理第 117 案。

鹿局長潔身：因為這不是我們主政的業務，有跟鍾委員報告過這件事。

主席：不予處理嗎？

王次長國材：鐵工局提書面報告。

鹿局長潔身：倒數第 2 行文字修正為：「請交通部責成鐵工局一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。」。

主席：第 117 案照修正後文字通過。

處理第 118 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 118 案通過。

處理第 119 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 119 案通過。

處理第 120 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 120 案通過。

處理第 121 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 121 案通過。

處理第 122 案。

鹿局長潔身：這個有向周委員報告，因為這個部分過去都是地方政府權責，我們是依照財政部頒的「國有公用財產無償提供使用之原則」提供這些空間給縣政府使用，但是維管費用這個部分我們沒有預算。

周委員春米：這部分也跟臺鐵局溝通很久，高架下面的土地是臺鐵局所有，要怎麼運用？你不能說不利用所以不用負責任，我想你們不可能不負責任，只是清潔維護一定要做，並希望能夠集中更多的休憩空間，這個部分你們要做，不然高架下面的土地就浪費了，你不給地方政府做，那你們要做啊！

鹿局長潔身：如果我們自己規劃的用途，當然會去處理，現在是地方政府提出要求，希望我們無償提供土地給它做一些規劃，這部分後續的維管費用必須由地方政府負責。

周委員春米：這個問題其實也討論很久，我現在的態度是臺鐵局要提出高架橋下的空間要怎麼使用、怎麼具體維護，我可以同意後面所謂的財政困難限制，但我要求你們如何使用、維護的具體計畫要提出來，不然現在放在那邊，髒亂的話……

鹿局長潔身：高架橋下通常都是以多目標使用的方式處理，地方政府通常都會提出一些需求，希望作為公共設施用地或自行車道等等，按照法律規定，這個部分我們當然可以無償提供，但是後續的維管可能要請地方政府負責。

李委員昆澤：局長的意思就是高架之後下面的使用是無償使用，地方縣市政府針對自己的需求提出計畫，這個計畫也不是向臺鐵局申請經費，目前國發會的初步方向是朝未來生活圈的方向去爭取相關經費，現在的政策發展方向是這樣。

周委員春米：這個部分臺鐵的態度是說可以無償提供給縣府利用、使用，法規也是這樣規定。

鹿局長潔身：對。

周委員春米：我理解，我的意思是說縣府當然也希望能夠利用，但是在利用的部分沒有那麼多能力，剛剛李昆澤委員指教的是說可以經過國發會或營建署來提供相關經費，但是我認為臺鐵局在這個部分還是可以再積極跟具體一點。

李委員昆澤：這也不是屏東的問題，高雄、屏東、臺南相關同樣的政策規劃是這樣，就是臺鐵土地可以無償使用，但是地方政府要怎麼規劃，規劃之後的經費就不是跟臺鐵局處理，而是由未來的生活圈或其他經費來處理。

周委員春米：針對我的問題，你們還是提書面報告。

鹿局長潔身：我們會提書面說明。

主席：不用文字修正？第 122 案通過。

處理第 123 案。

鹿局長潔身：遵照辦理。

主席：第 123 案通過。

處理第 124 案。

周委員春米：我提第 124 案，先做一點說明，屏東南北狹長 112 公里，臺鐵是我們很重要的運輸工具，但是站與站之間並沒有直達班次，例如我要從竹田到枋寮，可能要到潮州搭車，沒有辦法在竹田就搭上車，很多的站是不停的，大概只有停大站潮州和枋寮，在潮州和枋寮之間的一些小站沒有互相往來可以搭乘的列車，我希望臺鐵可以就這個部分下去檢討，提出一個書面報告。

鹿局長潔身：我知道委員的意思，因為我們的車子有城際列車和通勤車，城際列車的停靠站一定比較少，通勤車停靠站可能就多一點，在枋寮那段又是單線區間，所以在車輛的運用上，可能有些小站的列車間隔拉得比較長。

周委員春米：我們有去統計，這中間有的白天都沒有車，一班車都沒有。

鹿局長潔身：基本上我們還是考慮需求，當然有時候我們考量社會民眾的需要，這就是單線區間在列車安排上比較困擾一點，因為我們的車子不像公車，可以直接從這個站開到那個站，因為車輛的調度運用牽涉到維修基地和行駛區間，會有一些不同的規劃，就剛剛提到的，因為城際列車和通勤列車混在上面用時，有時候會造成一些小站很長一段時間沒有車子停靠，這個部分我們會去檢討。

周委員春米：你們回去檢討一下。

鹿局長潔身：我建議最後那一段「研議能夠每日安排直達列車」這幾個字不要，因為這就變成很奇怪，是不是研議一個月內提出書面檢討報告？

周委員春米：好，因為竹田車站現在也變成一個文化上的景點，沒有列車直達的話，好像沒有什麼效益，大家都靠自小客車或客運，達不到鐵道文化或觀光的目標。

鹿局長潔身：是，我們建議文字修正。

周委員春米：因為這個提案剛剛提出，你們可能來不及研究，你們回去研究一下，給我一份比較詳細的書面報告。

鹿局長潔身：好。

主席：文字怎麼修正？

鹿局長潔身：「研議能夠每日安排直達列車」改成「一個月內提出檢討書面報告」。

主席：第 124 案照修正文字通過。

處理第 125 案。

鹿局長潔身：我們建議文字修正，倒數第 3 行「召開公聽會廣納社會意見」等字刪除，最後一行改為三個月內。

主席：第 125 案照修正文字通過。

處理臨時提案第 1 案。

張副司長舜清：建議倒數第 1 行改為「向本委員會提出書面報告」。

陳委員雪生：可以。

主席：第 1 案照修正後文字通過。

處理第 2 案。

次長同意遵照辦理。

鄭委員運鵬：這個提案在去年就做過相同的決議，那時候電信協會和郵政協會有一些不應該受到限制的財產處分，當時委員會說兩個案子一併送，漏了這個案子，所以這是補去年的案子，各位委員都同意的案子，把它補進來。

主席：交通部次長也同意遵照辦理。

處理第 3 案。

張副司長舜清：大方向我們遵照辦理，但是建議文字修正，倒數第 3 行從「研議」開始到「且」這段文字刪除，改成「，如有此規劃，應經行政院確認……。」。

主席：倒數第 3 行「研議……且」刪除，後面改成「也請交通部務必審慎，如有此規劃，應經行政院確認施政方針後……」，照修正後文字通過。

（協商結束）

主席：協商完成，作以下宣告：「一、今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。二、如有委員對於提案補簽，列入紀錄。」

針對本日會議作如下決議：「1. 本日預算審查結果，照列或照協商結論通過，臨時提案照協商結論通過。2. 107 年度交通部主管交通作業基金觀光發展基金非營業預算及交通部主管臺灣鐵路管理局營業預算均處理完畢。3. 本會主審『107 年度中央政府總預算案』關於非營業部分，均已審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論，院會討論前，須交由黨團協商，院會討論時，由陳召集委員素月、鄭召集委員運鵬出席說明。4. 本次會議議事錄授權主席核定後確定。」

散會。

散會（16 時 01 分）

本期委員發言紀錄索引

立法院第9屆第4會期司法及法制委員會第23次全體委員會議紀錄	
邀請法務部部長、司法院秘書長、行政院大陸委員會主任委員、外交部部長及內政部警政署署長列席就「『海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議』執行現狀及跨境詐騙案件之量刑檢討」進行專題報告，並備質詢　（頁次：１－４０）	
發　言　者	王育敏（主席）、吳志揚、李俊俋、鍾孔炤、廖國棟、葉宜津、楊鎮浯、林為洲、段宜康、尤美女、蔡易餘、曾銘宗、劉櫂豪

立法院第9屆第4會期交通委員會第15次全體委員會議紀錄	
審查107年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算　　（頁次：４１－１２４）	
發　言　者	陳素月（主席）、鄭寶清、趙正宇、李昆澤、洪慈庸、陳歐珀、鄭運鵬、葉宜津、陳雪生、林俊憲、黃國書、周春米、鍾佳濱、劉櫂豪、林德福、徐榛蔚、鄭天財 Sra Kacaw、蕭美琴

立法院第9屆第4會期交通委員會第15次全體委員會議紀錄	
一、繼續審查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—觀光發展基金分預算。二、審查107年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算　　（頁次：１２５－４２０）	
發　言　者	陳素月（主席）、洪慈庸、黃國書、李昆澤、周春米、林俊憲、葉宜津、趙正宇、鍾佳濱、鄭寶清、陳雪生、徐榛蔚、鄭運鵬

本期冊別　第二冊（全二冊）
本期期數　4540
出版日期　中華民國 107 年 2 月 9 日（星期五）
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