

立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 108 卷第 84 期



4727 $\frac{2}{2}$

中華民國 108 年 11 月 18 日(星期一)出版

目次

委員會紀錄

交通委員會會議

頁次

108年10月23日(星期三)

- 一、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算；二、審查 109 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；三、審查 109 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—高速鐵路相關建設基金分預算（108 年 10 月 23 日、108 年 10 月 24 日為一次會）……………（ 1 ～ 90 ）

108年10月24日(星期四)

- 一、繼續審查 109 年度中央政府總預算案關於行政院公共工程委員會單位預算；二、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算；三、審查 109 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；四、審查 109 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—高速鐵路相關建設基金分預算（108 年 10 月 23 日、108 年 10 月 24 日為一次會）……………（ 91 ～ 258 ）

- 附：本期委員發言紀錄索引……………（ 259 ～ 260 ）

委員會紀錄

立法院第 9 屆第 8 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 108 年 10 月 23 日（星期三）9 時 1 分至 12 時 38 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 葉委員宜津

主席：出席委員已足法定人數，開會。進行報告事項。

報 告 事 項

一、宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 8 會期交通委員會第 5 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 108 年 10 月 14 日（星期一）上午 9 時 8 分至 12 時 49 分

中華民國 108 年 10 月 17 日（星期四）上午 9 時 3 分至 12 時 21 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 陳歐珀 童惠珍 李昆澤 葉宜津 蕭美琴 林俊憲 陳明文
陳素月 顏寬恒 許淑華 柯呈枋 陳雪生 李鴻鈞 劉權豪

委員出席 15 人

列席委員：趙正宇 曾銘宗 蔣絜安 鍾佳濱 江啟臣 吳志揚 黃國昌 張宏陸
呂玉玲 鄭天財 Sra Kacaw 許毓仁 孔文吉 劉世芳 鍾孔炤 蔣乃辛
何欣純 周春米 林德福 周陳秀霞 邱志偉 鄭運鵬 羅明才 何志偉
蔡易餘 江永昌 呂孫綾 陳曼麗

委員列席 27 人

列席官員：10 月 14 日（星期一）

交通部	部 長	林佳龍（上午）
	政 務 次 長	王國材（下午）
路政司	司 長	陳文瑞
會計處	處 長	張信一
總務司	代 理 司 長	曾慧鶯
人事處	專 門 委 員	馮淑真
道路交通安全督導委員會	組 長	徐台生
管理資訊中心	組 長	宋麗惠
公路總局	局 長	陳彥伯

	副 局 長	黃運貴
	副 局 長	許鈺漳
養路組	科 長	楊秉順
主計室	主 任	陳惠敏
第四區養護工程處	處 長	李順成
高速公路局	局 長	趙興華
	副 局 長	吳木富
主計室	主 任	徐明金
行政院主計總處公務預算處	專 門 委 員	曾煥棟
基金預算處	科 長	林秀春
10 月 17 日 (星期四)		
交通部	政 務 次 長	王國材
路政司	司 長	陳文瑞
航政司	司 長	葉協隆
郵電司	司 長	王廷俊
會計處	處 長	張信一
道路交通安全督導委員會	執 行 秘 書	謝銘鴻
科技顧問室	主 任	王穆衡
統計處	處 長	劉瑞文
總務司	代 理 司 長	曾慧鶯
交通事業管理小組	執 行 秘 書	李明慧
航港局	局 長	郭添貴
臺灣鐵路管理局	副 局 長	杜微
臺灣港務股份有限公司	執行副總經理	張國明
桃園國際機場股份有限公司	副 總 經 理	范孝倫
運輸研究所	所 長	林繼國
主計室	主 任	連小瑩
公路總局	局 長	陳彥伯
主計室	主 任	陳惠敏
高速公路局	局 長	趙興華
主計室	主 任	徐明金
行政院主計總處公務預算處	專 門 委 員	曾煥棟
基金預算處	科 長	林秀春

主 席：葉召集委員宜津

專門委員：蘇純淑

主任秘書：黃輝嘉

紀 錄：簡任秘書 陳淑玫 簡任編審 黃彩鳳 科 長 江建逸

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

10 月 14 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

一、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部公路總局及所屬單位預算。

二、審查 109 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—國道公路建設管理基金分預算。

（本日會議由交通部部長林佳龍、公路總局局長陳彥伯及高速公路局局長趙興華報告後，計有委員鄭寶清、陳歐珀、李昆澤、江啟臣葉宜津、蕭美琴、林俊憲、陳明文、陳素月、顏寬恒、許淑華、柯呈枋、吳志揚、黃國昌、童惠珍及呂孫綾等 16 人提出質詢，均經交通部部長林佳龍、政務次長王國材、公路總局局長陳彥伯及高速公路局局長趙興華及相關人員分別予以答復。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員陳學聖、劉權豪及江永昌所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

三、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及提供資料。

決議：

一、109 年度交通部公路總局及所屬單位預算及交通部主管交通作業基金—國道公路建設管理基金非營業預算委員提案，本(14)日下午 3 點截止收件，本週四下午進行處理。

通過臨時提案 1 項：

一、有鑑於現行法令規定下遊覽車客運屬特許事業，設立公司經營遊覽車客運業門檻甚高，導致各車主選擇靠行，將自身車輛登記於車行名下，然各車行對於靠行車輛並無實質監督權限。現今觀光產業低迷，遊覽車市場供過於求，遂有車行剝削車主及惡性削價競爭、超時駕駛、刪減車輛安全配備、忽視安全教育等狀況，致使重大遊覽事故發生屢見不鮮。一旦車行營業執照遭撤銷，更將連帶靠行車輛遭受吊銷，例如：106 年 2 月 13 日國道 5 號蝶戀花翻覆事故，即造成友力通運名下 123 輛靠行車輛遭吊銷營業牌照，123 個家庭頓失所依。

面臨遊覽車客運業經營困境及遊覽車安全問題，政府應進行研議我國遊覽車有效治理及

整合服務之機制。交通部公路總局業於 108 年 5 月 21 日召開「台灣遊覽車發展協會提送創設全國遊覽車運輸合作社企劃案公聽會」以徵詢各界相關意見，為建全遊覽車經營管理機制與型態，解決車輛產權糾紛，確保消費者權益，維護遊覽車安全，建請交通部公路總局於 2 個月內研議開放遊覽車合作社之可行性，以有效解決現行遊覽車經營管理與安全之問題。

提案人：童惠珍 顏寬恒

連署人：許淑華 柯呈枋

10 月 17 日（星期四）

討 論 事 項

- 一、繼續審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。
- 二、繼續審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部運輸研究所單位預算。
- 三、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部公路總局及所屬單位預算。
- 四、審查 109 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—國道公路建設管理基金分預算。

決議：

- 一、本(17)日預算審查結果，照列、暫照列或照協商結論通過。
- 二、本(17)日通過之決議，文字授權主席及議事人員調整。
- 三、109 年度交通部、交通部運輸研究所、交通部公路總局及所屬單位預算及國道公路建設管理基金非營業預算，均審查完畢，內容如審查結果。

審查結果：

交通部單位預算

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 140 項 交通部 1,464 萬 6 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 114 項 交通部 255 億 1,008 萬 5 千元，照列。

第 4 款 財產收入

第 154 項 交通部 1,866 萬 8 千元，照列。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 8 項 交通部原列 257 億 9,676 萬 4 千元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」90 億 2,034 萬 5 千元、第 2 目「非營業特種基金贍餘繳庫」40 億 0,609 萬 9 千元，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業特種基金審議確定後，再行調整外，增列第 3 目「投資收益」第 1 節「投資股息紅利」之中華電信股份有限公司投資股息紅利 5,000 萬元，其餘均照列，改列為 258 億 4,676 萬 4 千元。

第 7 款 其他收入

第 153 項 交通部 1 億 3,694 萬 7 千元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 221 億 8,110 萬 1 千元，除第 8 目「營業基金」149 億 4,958 萬 7 千元，減列第 1 節「臺灣鐵路管理局」項下「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」8 億元，其餘暫照列，俟所屬營業基金審議確定後，再行調整外，減列：

- (一)第 5 目「路政業務規劃及督導」3,400 萬元（含第 1 節「路政管理」項下「一般路政管理」之委託辦理車輛型式安全審驗發證業務 400 萬元、第 2 節「汽車燃料使用費經徵管理」項下「臺灣新車安全評等計畫」3,000 萬元）。
- (二)第 6 目「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全」200 萬元（科目自行調整）。

以上共計減列 8 億 3,600 萬元，其餘均照列，改列為 213 億 4,510 萬 1 千元。

本項通過決議 32 項：

- (一)交通部 109 年度預算「勞務承攬」項下編列 6,201 萬 4 千元，包括一般行政 3,541 萬 6 千元，預計進用 71 人，航政港政業務管理 2,659 萬 8 千元，預計進用 50 人，其進用人數較 108 年度共增加 10 人，然依相關預算與進用人數粗估，一般行政之勞務承攬人員之薪資恐較 108 年度為低，政府為改善勞工權益應做為表率，除應減少非典型僱用人力外，更應具體落實保障相關人員權益，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部就相關人力增加之必要性及權益保障之具體落實，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【3】

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津陳素月
林俊憲 劉權豪

- (二)交通部 109 年度預算第 2 目「一般行政」項下「交通統計」編列 836 萬 5 千元，主要用於各項調查所需之訪查、講習費、印製調查表及刊物、催表及資料登錄處理費等，惟相關統計缺乏統整性之研究調查，諸如過往辦理之民眾日常運具使用調查已停辦多年，交通部缺少國人運具之基礎統計分析，對於推動大眾運輸之成效與趨勢缺少數據基礎，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部於 2 個月內，針對國人運具使用、大眾運輸使用狀況之調查分析統計方向，向立法院交通委員會提出具體方案書面報告後，始得動支。【9】

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 陳素月 林俊憲
劉權豪

- (三)交通部 109 年度預算第 3 目「航政業務規劃及督導」編列 4 億 2,982 萬 9 千元，該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出「航空業勞動條件與改善精進措施」書面報告後，始得動支。【12】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋 陳雪生 林俊憲

- (四)交通部 109 年度預算第 4 目「郵電業務規劃及督導」編列 919 萬元，依據兩岸郵件往來統計數字，無論函件、包裹或快遞郵件，從 103 年開始件數逐年下降，以函件為例，103

年台灣寄大陸函件 463 萬餘件，大陸寄台灣郵函件約 405 萬件，但至 107 年台灣寄大陸郵件已減少至約 298 萬件，大陸寄台灣函件則減少至 204 萬餘件，顯示交通部辦理兩岸郵政業務交流合作事宜成效不彰，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【14】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生 林俊憲

(五)交通部 109 年度預算第 6 目「道路交通安全」編列 2 億 7,954 萬 5 千元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 劉權豪 柯呈枋 童惠珍 陳雪生
蕭美琴 許淑華 陳明文

下列各案均併入第(五)項，提案人合併列入，請交通部提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 交通部於 109 年度預算「道路交通安全」項下編列 2 億 7,954 萬 5 千元，該計畫主要係為加強道路交通秩序及行車安全、強化全民路權與用路觀念，以達到第 13 期行政院頒「道路秩序與安全改進方案」（108-111 年）之計畫目標，提供全民安全便利的交通環境。然而，經交通部第十二期「道路秩序與交通安全改進方案」（105-107 年）推動後，整體道路交通事故死亡人數減少情形不僅未達每年降低 5% 之預計目標，107 年度之全國交通事故死亡人數更是不減反增，從 106 年度之 2,700 人增加至 107 年度之 2,780 人，增加 2.96%，108 年度上半年全國交通事故死亡人數 1,407 人，較 107 年同期增加 3.38%，同時，事故受傷人數於 107 年度及 108 年度上半年分別為 42 萬 6,799 人及 21 萬 5,984 人，亦較上年同期增加 8.59% 及 3.89%，顯示相關防制措施執行成效仍待改善，應積極研謀加強事故防制措施，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部就事故防制措施提出加強計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【33】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 劉權豪

2. 交通部 109 年度「道路交通安全」編列加強道路交通秩序整頓及行車安全經費 1 億 7,072 萬 6 千元，另編列強化全民路權與用路安全觀念經費 1 億 654 萬元，兩者合計 2 億 7,726 萬 6 千元，惟相同計畫 105 年至 107 年執行成效不彰，至 107 年度道路交通事故死亡人數不減反增，且未達每年降低 5% 的預期目標，另依據審計部調查報告指出，部分地方政府執行成效欠佳，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出降低道路交通傷亡情形之防制措施書面報告後，始得動支。【34】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生

3. 交通部 109 年度有關「道路交通安全」預算編列 2 億 7,954 萬 5 千元，其用途為道路交通安全工作督導與查核、加強道路交通秩序整頓及行車安全、強化全民路權與用路安

全觀念等促進交通安全之相關作為，然依據相關統計 108 年度上半年有關交通事故統計，包括 30 日內死亡人數、事故受傷人數皆高於去年同期，相關業務執行之成效有限，爰此，交通部 109 年度有關「道路交通安全」預算編列 2 億 7,954 萬 5 千元，凍結十分之一，俟交通部於 1 個月內，向立法院交通委員會提出事故增加、死亡人數增加之狀況分析及針對性之改善策略書面報告後，始得動支。【35】

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津陳素月
林俊憲 劉權豪

4. 交通部 109 年度「道路交通安全」編列「加強道路交通秩序整頓及行車安全」及「強化全民路權與用路安全觀念」，合計近 3 億元。經查 107 年度未達減少道路死亡人數預計目標，且 107 及 108 年度上半年道路死傷人數均較上年同期增加。爰此，要求交通部積極作為，強化相關防制措施，降低我國道路交通傷亡情形。凍結預算十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【36】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳素月 陳歐珀 李昆澤
劉權豪 葉宜津 林俊憲

5. 凍結 109 年度交通部「道路交通安全」計畫預算數額十分之一，俟交通部針對用路人疲勞駕駛，向立法院交通委員會提出改善措施書面報告後，始得動支。【37】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋 陳雪生

6. 交通部 109 年度預算「道路交通安全」編列「加強道路交通秩序整頓及行車安全」1 億 7,072 萬 6 千元及「強化全民路權與用路安全觀念」1 億 0,654 萬元，合計 2 億 7,726 萬 6 千元，主要辦理第 13 期「道路秩序與交通安全改進方案」（108-111 年）。經查，第 12 期「道路秩序與交通安全改進方案」實施期程為 105 至 107 年度，107 年度死亡人數 2,780 人，反較 106 年度之 2,700 人增加 2.96%，108 年度上半年死亡人數 1,407 人，亦較 107 年同期增加 3.38%；事故受傷人數於 107 年度及 108 年度上半年分別為 42 萬 6,799 人及 21 萬 5,984 人，亦較上年同期增加 8.59% 及 3.89%。均呈現該方案未能有效達到減少道路死亡人數預計目標，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出改善方案書面報告後，始得動支。【38】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲 劉權豪

7. 交通部 109 年度「道路交通安全」編列 2 億 7,726 萬 6 千元，主要辦理第 13 期的「道路秩序與交通安全改進方案」（108-111 年）。但交通部辦理該計畫第 12 期之成效，審計部在決算審核報告指出，本計畫在整體道路死亡人數減少情形，未達預計目標，各項防制措施之規劃及執行，仍須加強。

經查，107 年度死亡人數 2,780 人，比 106 年度的 2,700 人增加 2.96%，而 108 年度上半年死亡人數 1,407 人，也比 107 年同期更增加 3.38%；108 年度上半年的事故受傷人數，也高達 21 萬 5,984 人，也比 107 年同期增加 3.89%（詳附表）。

而現在編列的第 13 期（108-111 年）朝「零死亡、零重傷」為終極目標，卻未見積極改善之方案，爰該筆預算凍結十分之一，交通部須依照過往狀況，研擬相關改善方案、檢討，俟交通部於 1 個月內，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。**【39】**

近年度我國道路交通傷亡情形

年度	30 日死亡		事故受傷	
	人數	與上年同期增減率	人數	與上年同期增減率
105	2,849	-3.26%	402,701	-1.51%
106	2,700	-5.23%	393,046	-2.40%
107	2,780	2.96%	426,799	8.59%
108 上半年	1,407	3.38%	215,984	3.89%
第 12 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」死亡人數(30 日)預計目標：從目前(105 年度)每年近 3,000 人，以 3 年減少 15%與減少 500 人為目標，至 108 年降至 2,500 人以下；換言之，自 106 年度至 108 年度，平均每年減少 5%。				

提案人：鄭寶清 陳歐珀 陳素月 李昆澤 葉宜津
林俊憲 劉權豪

8. 凍結 109 年度交通部「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全」科目預算數額十分之一，俟交通部針對「道路交通秩序與交通安全改進方案」向立法院交通委員會提出未達目標之檢討書面報告後，始得動支。**【40】**

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋 陳雪生

(六)交通部 109 年度預算第 8 目「營業基金」第 1 節「臺灣鐵路管理局」項下「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」編列 88 億元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 陳素月
劉權豪 鄭寶清 陳明文

下列各案均併入第(六)項，提案人合併列入，請交通部提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 交通部 109 年度預算「臺灣鐵路管理局—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」項下編列 88 億元，該計畫總經費 997 億 3,000 萬元，中央政府負擔 922 億 1,208 萬 2 千元，臺鐵局負擔 75 億 1,791 萬 8 千元，期程自 104 至 113 年，其主要目的為購置城際客車、區間客車、支線客車及機車等車輛。然而，該計畫 108 年度迄 7 月底之預算執行率僅 0.97%，經查，主要係因機車及支線客車採購案多次流標，目前機車採購案已於 108 年 5 月 8 日第 3 度開標，而支線客車採購案則仍在研修招標文件階段，尚未公告招標，顯見臺灣鐵路管理局對該計畫之預算執行成效不彰，導致進度嚴重落後，交

交通部應積極督促臺鐵局檢討改進其計畫執行力，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部對臺鐵局之相關計畫執行提出督導改善方案，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【43】

提案人：林俊憲 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 陳素月
劉權豪

2. 交通部 109 年度「臺灣鐵路管理局」編列投資臺灣鐵路管理局營業基金辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」88 億元，比 108 年度之 58 億 2,227 萬 9 千元，增加 29 億 7,772 萬 1 千元。

本計畫總經費高達 997 億 3,000 萬元，期程自 104 年至 113 年度。但是直到 108 年 7 月底，本計畫 104 年至今，累計的預算執行率僅有 59.67%，而 108 年度執行率更僅有 0.97%，執行狀況並不理想。

詢據臺鐵局表示，本計畫中，城際客車 600 輛案於 107 年 12 月 26 日決標，區間客車 520 輛案於 107 年 5 月 31 日決標，機車 102 輛案前因廠商投標文件不符招標文件規定而廢標，而支線客車 60 輛案正在研修招標文件，之後才會再重行公告招標。

本計畫 108 年度執行率至今僅有 0.97%，計畫期程如以上狀況，恐將大幅延後，相關預算編列、計畫調整，都應該詳細斟酌，如此持續編列鉅額預算，恐有疑義，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部於 1 個月內，向交通委員會提出對臺鐵監督檢討書面報告後，始得動支。【46】

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」預算執行表 單位：新臺幣千元

計畫總經費 (交通部負擔數)	預算編列及執行情形(含交通部及臺鐵局)					
	累計			108 年度		
	迄 108 年度 累計預算編 列數(1)	迄 108 年 7 月累 計執行數(2)	預算 執行率 (2)/(1)	可支用 預算數(3)	1 月至 7 月 執行數(4)	可支用預算 執行率 (4)/(3)
99,730,000 (92,212,082)	17,156,374	10,236,540	59.67%	6,987,312	67,478	0.97%

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 林俊憲葉宜津
陳素月 劉權豪

3. 交通部 109 年度「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」編列 88 億元，較 108 年度之 58 億 2,227 萬 9 千元，增加 29 億 7,772 萬 1 千元。經查，108 年度可支用預算執行率迄 7 月僅 0.97%，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。【47】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲 劉權豪

4. 交通部 109 年度預算「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列 88 億元，其用途為辦理購置城際客車、區間客車、支線客車以及機車等，然而購車進度緩慢，108 年 1 至 7 月可用預算之執行率僅 0.97%，且為培植國內產業，達成國車國造之目標，部分標案需重新

進行，預算恐無法順利執行，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部於 2 個月內，就相關列車購買進度向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。【48】

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津陳素月
林俊憲

(七)交通部 109 年度預算第 8 目「營業基金」第 1 節「臺灣鐵路管理局」項下「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」編列 40 億 7,120 萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 陳素月 李昆澤 葉宜津
林俊憲 劉權豪 陳明文

下列各案均併入第(七)項，提案人合併列入，請交通部提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 交通部 109 年度預算「臺灣鐵路管理局」編列投資臺鐵局「營業基金」辦理「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」40 億 7,120 萬元，自 104 至 111 年度，截至 108 年度止，交通部已編列 108 億 3,571 萬 2 千元。

但鐵路行車事故未見明顯改善(詳附表)，不僅 107 年發生普悠瑪列車出軌重大事故，造成 18 人死亡、267 人受傷，108 年截至 7 月，鐵路行車事故仍有 421 件，比 107 年同期的 340 件還多出近一百件；且死亡人數也高達 15 人，比 107 年同期增加 2 人。

同時，審計部 107 年度總決算審核報告也指出，臺鐵營運列車故障頻繁，未依規定實施臨時檢修；普悠瑪列車多項故障缺失，未積極督促改善，都是影響行車安全之缺失。且行政院提出臺鐵總體檢報告，列出 144 項改善事項，攸關行車安全須立即改善就有 33 項。

本計畫於 104 年實施至今，每年編列高額預算，卻不見成效，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部於 1 個月內，向立法院交通委員會提出對臺鐵監督、檢討、改善書面報告後，始得動支。【49】

臺鐵局鐵路行車事故統計表

期間	事故總計 (件)	重大行車 事故(件)	一般行車 事故(件)	行車異常 事件(件)	傷亡人數 總計(人)	死亡(人)	受傷(人)
104 年	618	55	34	529	88	52	36
105 年	547	41	24	482	71	37	34
106 年	509	46	20	443	50	38	12
107 年	655	7	54	594	341	44	297
108 年截至 7 月	421	2	24	395	19	15	4
107 年截至 7 月	340	6	33	301	29	13	16

提案人：鄭寶清 陳歐珀 陳素月 李昆澤 葉宜津
林俊憲 劉權豪

2. 交通部 109 年度預算「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）」編列 40 億 7,120 萬元，經查，鐵路行車事故由 104 年度之 618 件，遞減至 106 年度之 509 件，惟 107 年度增加至 655 件，其中重大行車事故 7 件、一般行車事故 54 件、行車異常事件 594 件，而重大行車事故當中，107 年 10 月 21 日發生之普悠瑪列車出軌事故，造成 18 人死亡、267 人受傷之悲劇，致該年度傷亡人數增加至 341 人。而 108 年截至 7 月，鐵路行車事故仍有 421 件，較 107 年同期之 340 件為多；受傷人數 4 人，較 107 年度同期之 16 人減少，惟死亡人數 15 人，較 107 年同期之 13 人增加，鐵路行車事故未見明顯改善，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出改善方案書面報告後，始得動支。【50】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲 劉權豪

(八)交通部依行政院臺鐵總體檢報告建議，補貼臺鐵服務性路線與小站營運虧損，於交通部 109 年度預算第 8 目「營業基金」第 1 節「臺灣鐵路管理局」項下編列「臺鐵服務性路線與小站營運虧損補貼」5 億 7,374 萬 8 千元。臺灣鐵路管理局為兼顧公共服務及提供全國便捷運輸服務等政策責任，偏遠或不符合成本效益之路線及車站仍需提供公用服務，致產生營運虧損為不得已之情事。現今科技進步，應思考如何導入科技以節省成本。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【51】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
陳素月 林俊憲 劉權豪

(九)交通部 109 年度預算第 9 目第 1 節「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 24 億元 4,700 萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲 劉權豪 童惠珍 許淑華
柯呈枋 陳雪生

下列各案均併入第(九)項，提案人合併列入，請交通部提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 交通部 109 年度預算「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 2,447,000 千元，該預算項下 4 項興建計畫包括「臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫」5 億元、「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）」10 億元、「臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫」6,000 萬元及「臺北捷運系統萬大—中和—樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫」8 億 5,000 萬元，均屬延續以前年度之跨年期計畫。捷運建設計畫本可提供民眾便捷之運輸服務，帶動區域經濟發展，但計畫修正或使工程一再展延、通車時間延後，造成民眾期待落差，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出工程進度控管改善方案書面報告後，始得動支。【52】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲 劉權豪

2. 凍結 109 年度交通部「都市大眾捷運系統建設計畫」科目預算十分之一，俟交通部針對「都市大眾捷運系統建設計畫」提出一再展延期程之檢討書面報告，送交立法院交通委員會後，始得動支。【53】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋 陳雪生

3. 交通部 109 年度預算「都市大眾捷運系統建設計畫」項下「交通運輸系統規劃作業」編列 3,700 萬元，主要辦理「交通運輸系統規劃與營運永續發展機制與策略等相關研究」、「鐵路立體化、捷運化、雙軌化、電氣化、鐵路延伸等軌道運輸系統建設之可行性研究、綜合規劃、環評及相關調查等作業」等。南迴鐵路電氣化即將於 109 年底通車，南迴沿線勢必帶來更多觀光人潮，交通部應儘速評估台東南迴沿線各車站的站體改善，並納入在地特色，以提昇服務品質，促進在地發展。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出完成台東地區南迴沿線各車站站體改善納入在地特色評估書面報告後，始得動支。【54】

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
陳素月 林俊憲

- (十)交通部 109 年度預算第 10 目「偏遠地區交通建設」編列 12 億 8,463 萬 6 千元，主要辦理港埠建設或交通船舶以改善離島地區交通需求。交通部刻正擬訂藍色公路十年計畫，從航、港、船三大面向，規劃航線開闢獎勵、智慧服務、郵輪來臺跳島推廣計畫等行動方案；惟台東地區包含蘭嶼、綠島皆無適合停靠郵輪之港口，交通部推動藍色公路 10 年計畫，應將台東地區的交通船港口提昇納入辦理，期能爭取郵輪商機，促進觀光發展。爰該筆預算凍結 500 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出完成台東地區港口提昇評估書面報告後，始得動支。【55】

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
陳素月 林俊憲

- (十一)臺灣桃園國際機場第三航站因第一、第二航廈不敷使用而具建設急迫性，惟目前卻面臨主體工程施工標 3 次流標的窘境，導致原定 2020 年完工已延後至 2023 年完工的承諾再次跳票，本計畫案雖由桃園國際機場股份有限公司負責編列預算並執行，但國際機場之興建乃國家級重大建設，關乎國家門面，交通部應全力協助解決並擔負責任；為避免臺灣桃園國際機場第三航站淪為第 2 個機場捷運，興建 20 年才完工，請交通部於 1 個月內，就目前工程延宕之原因、主體工程施工標萬一再次流標之因應措施等，向立法院交通委員會提出書面報告。【56】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生

- (十二)依據內政部警政署統計，A1 類道路交通事故死亡人數以高年齡層之人數較多，交通部為改善高齡駕駛人發生交通事故情況，規劃推動高齡者駕照管理制度等防制措施，惟

措施上路後，106 年 7 月至 108 年 3 月止，75 歲以上駕駛應換照人員換照率仍僅 64.36%；為加強保護高齡駕駛人及其他用路人安全，請交通部儘速提出檢討方案，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出書面報告。【57】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生

(十三)彰濱工業區鹿港區前往台 61 線的南北交通運輸量大，但往來車輛卻須繞行周邊道路長達 3.5 公里，且須經過多處橫交路口，非但運輸效率低落，且容易發生交通事故，影響用路人安全；請交通部相關單位協助增闢南下匝道計畫，以解決大貨車繞行周邊道路所衍生之交通問題，並維護該區域之用路人安全。【58】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生

(十四)近幾年來臺鐵事故頻傳，尤其普悠瑪事故造成的嚴重人員傷亡，更引發全國譁然，事後的究責非但無法獲得社會各界認可，更嚴重打擊臺鐵員工之信心；依據審計部 107 年中央政府總決算審核報告指出，臺灣鐵路管理局未依規定訂定維修人員值勤作業規定及將各類行車人員值勤作業規定陳報交通部核定，顯然做為臺灣鐵路管理局之上級機關，交通部亦有督導不周之責；請交通部於 2 個月內，將臺灣鐵路管理局之採購、列車維修檢修、駕駛及營運管理等規定及交通部之核定意見等書面資料，送至立法院交通委員會。【59】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生

(十五)近年來，交通部相關單位已多次推出旅遊補貼方案，其他各部會亦加碼補助，但補貼方式企圖拯救國內觀光產業的作法，引發各界疑慮，且成效不彰；交通部應即刻執行全台觀光政策總體檢，將全台旅遊景點做通盤檢討規劃；以彰化為例，不但擁有豐富的歷史資源，彰化海岸更具豐富的生態和產業資源，以及特殊的地質地貌，沿線又有西濱快速道路和台 17 省道提供便捷交通，讓各場域可及性極高，深具發展潛能，亦符合納入國家級風景區的條件，請交通部相關單位研擬成立「雲嘉南暨彰化海岸國家風景區」之可行性評估，並於 2 個月內，將評估結果，送至立法院交通委員會。【60】

提案人：柯呈枋 童惠珍 陳雪生

(十六)立法院為推動港埠區域開發，活化並有效利用舊港區閒置土地，以帶動地方產業經濟發展，於 105 年三讀通過 106 年臺灣港務股份有限公司預算投資案，與高雄市政府合資共同成立高雄港區土地開發股份有限公司，以推動港市合一，整合開發高雄港區周邊土地，落實港埠轉型及港灣再造。然高雄港區土地開發股份有限公司成立迄今 2 年多，終於推出「高雄多功能經貿園區第 20 工區」開發案，期間交通部航港局、臺灣港務股份有限公司及高雄市政府都市發展局三方歷經半年協調，三方原則同意並完成協議書內容，唯待交通部奉核及航港局、臺灣港務股份有限公司簽訂用印。為加速高雄港灣土地開發及招商引資，振興高雄港及地方發展，並提升臺灣港務股份有限公司及高雄港區土地開發股份有限公司營運績效，創造在地就業機會，請高雄港區土地開發股份有限公司及臺灣港務股份有限公司依據交通部 7 月 15 日函示審查結論，於 1 個星

期內提出補充說明（含財務效益分析）送交通部航港局後，1 個月內完成三方協議書簽訂。【61】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

連署人：陳雪生

(十七)鑑於交通部 109 年度「臺灣鐵路管理局」編列投資臺灣鐵路管理局營業基金辦理「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）」40 億 7,120 萬元，工作項目包括平交道改善、無障礙設施、橋梁改建及車站軌道設施更新等相關工程，該計畫總經費 275 億 2,240 萬元，全數由中央政府公務預算負擔。經查：近年鐵路行車事故未見明顯改善，107 年度鐵路行車事故件數較以前年度增加，尤其發生普悠瑪列車重大出軌事故，導致傷亡人數遽增；另審計部查核發現臺灣鐵路管理局於採購、列車維護檢修、駕駛及營運管理規範等多項缺失，亟待檢討改善。為避免浪費國家有限資源，爰要求交通部每 6 個月，向立法院交通委員會提出督促臺灣鐵路管理局改善之相關書面檢討報告，俾落實臺鐵改革、有效提升鐵路行車安全及營運效能。【62】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月

林俊憲 劉權豪

(十八)交通部 108 年 9 月 27 日召開「高鐵延伸屏東新闢路線可行性研究報告」審查會議，請交通部依審查會議結論修正報告內容，儘速依行政程序完成函報行政院審查，並請交通部針對高鐵左營到屏東新闢路線後續相關作業，包括綜合規劃、環境影響評估、建設計畫等期程規劃及經費來源，於 2 個月內，向立法院交通委員會提出「高鐵左營到屏東新闢路線初步規劃」書面報告。【63】

提案人：林俊憲 陳素月 葉宜津 鍾佳濱

(十九)近期針對汽車燃料費應隨車徵收或隨油徵收之爭議，社會各方見解不一，究其原因，在於汽燃費徵收款項實際是基於使用者付費原則，用於公路養護之用，然而其名稱卻容易讓民眾誤解是針對自動車本身徵收的規費，故提起本主決議，建議相關單位將汽車燃料費名稱修改為「公路養護費」，以促進社會意見能集中於正確的標的進行討論。【64】

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 林俊憲 葉宜津

陳素月 劉權豪

(二十)交通部日前修正「汽車運輸業管理規則」第 103 條之 1，讓具有附隨駕駛、運用手機 APP 及提供即時媒合短途服務之相關運輸服務，能有所依循之規範及健全發展。

現行交通部推動之多元化計程車相較於一般計程車，已在外觀、費率及營運模式彈性，並具有記錄行車軌跡、預估車資、駕駛人評價等功能，也有相關科技輔助，可見交通部之努力。

請交通部與相關單位研議，並推出相關協助方案、規劃配套措施，協助受衝擊之相關運輸業者（如小客車租賃業、傳統計程車業、多元化計程車業等），在維護乘客

權益與安全前提下，順利度過轉型期。【65】

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 陳素月 葉宜津
林俊憲 劉權豪

(二十一)有關近日發生宜蘭縣南方澳跨港大橋坍塌事故，依據交通部相關資料指出，臺灣港務股份有限公司轄下仍有 16 座橋梁，為確保相關橋梁之安全性，保障用路人通行安全，爰要求交通部應於 3 個月內就臺灣港務股份有限公司轄下 16 座橋梁進行全面檢測，以保障通行安全，並於 3 個月內，盤整交通部所轄橋梁，針對高風險橋梁進行加強檢修。【66】

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津 陳素月
林俊憲 劉權豪

(二十二)交通部 109 年度預算「一般行政」項下「交通統計」編列 836 萬 5 千元，辦理交通統計專案調查、交通公務統計及編製統計電子刊物所需業務費等，提供交通施政決策重要參據、施政績效考核及各界參考。經查「民眾日常使用運具狀況調查」連續調查 8 年，於 106 年停辦。此調查涵蓋各縣市之公私運具使用情形，多年來已為各界廣泛引用，且為我國民眾對各類運具使用情形之唯一常態性官方統計，藉此瞭解各種運具使用之狀況，有助交通建設之規劃。爰建請交通部研議強化科技技術建構公共運輸使用狀況之大數據資料庫及相關運用，俾利交通運輸政策之規劃、推動、執行及評估。【67】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳素月 陳歐珀 李昆澤
葉宜津 林俊憲 劉權豪

(二十三)臺鐵第四代票務系統上線後，雖已優化防範程式訂位、分段媒合等功能，但台北—台東間班次，因調度及人員班表需求，需停靠花蓮等站，造成往台東地區的座位數被稀釋，往返台東的鄉親仍經常無法訂到位，加上台東鄉親需要前往台北的就醫需求。爰建請交通部督促臺灣鐵路管理局儘速研議，規劃每日台北—台東 408 車次、台東—台北 431 車次及針對就醫需求的 405 車次，於開放訂位後的前 3 日，優先供台東鄉親訂位（比照實名制，身份證號 V、設籍台東以及其一等親）。【68】

提案人：劉權豪 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

(二十四)南迴鐵路電氣化計畫潮枋段將於 108 年底提前電氣化通車，109 年底將全線通車，屆時高雄至台東間的行車時間將可縮短至 90 分鐘。惟花東鐵路全面雙軌化完成前，如無法澈底解決東部一票難求問題，民眾從高鐵接駁南迴鐵路到達台東的票價又過於昂貴，南迴電氣化通車後，對疏運台北—台東的旅客，恐無預期效益。爰建請交通部儘速研議 3 天以上連假規劃高鐵臺鐵（台北—左營—台東）優惠套票，並向花東地區永續發展基金提案補助以總票價 5 至 6 折優惠，以提高誘因，協助連假東部地區的疏運。【69】

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
陳素月 林俊憲

(二十五)鑑於宜蘭縣南方澳跨港大橋斷橋事故，恐存在橋梁維護管理疏失之問題，使人民對於我國橋梁之安全性產生疑慮，而橋梁建設係涉及人民交通安全之重要工程，必須謹慎對待，且目前我國橋梁之使用管理及檢測維修等往往分屬不同的單位，易產生權責不分、配合不易之問題。爰建議交通部統一資料庫納入全國橋梁，並會商各橋梁管理機關儘速盤點、檢護及研議橋梁相關檢修作業標準。【70】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津 李昆澤
陳素月 劉權豪

(二十六)據資料統計，我國電動自行車事故件數與傷亡人數逐年增加，電動自行車交通事故件數自 103 年度之 826 件，逐年增加至 107 年度之 2,330 件，增幅達 182.08%；傷亡人數由 103 年度之 1,183 人，逐年增加至 107 年度之 3,302 人，增幅達 179.12%，此外，107 年度電動自行車傷亡事故中，騎乘電動自行車且年齡未滿 18 歲者之件數高達 541 件，顯見電動自行車發生交通事故情形日益嚴重，有逐年上升之趨勢，且電動自行車駕駛之年齡限制及資格能力仍未有規範。爰建請交通部應儘速研議電動自行車駕駛年齡限制或考領駕駛執照之相關規範，以及針對電動自行車事故件數逐年上升之情形提出書面具體改善方案，並於 2 個月內，送至立法院交通委員會。【71】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 劉權豪

(二十七)交通部自 98 年起按年辦理之「民眾日常使用運具狀況調查」乃為我國民眾對各類運具使用情形之唯一常態性官方統計，其調查主要內容包括各縣市別之運具次數及旅次主運具市占率、民眾外出旅次分析及搭乘運具之滿意度分析等資訊，因其調查涵蓋各縣市之公私運具使用情形，多年來已為各界廣泛引用及參考，然交通部卻於 106 年起停止辦理「民眾日常使用運具狀況調查」，造成往後相關公共運具之成效，恐缺乏適當之衡量指標，無法知曉政府相關政策之施行能否有效增進民眾對於公共運具之使用率，將對交通政策之推動產生不利之影響，故建議交通部應儘速恢復辦理「民眾日常使用運具狀況調查」，以利交通運輸政策之規劃、推動、執行及評估。【72】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 劉權豪

(二十八)藍色公路十年計畫刻正擬訂中，預計從航、港、船三大面向，規劃航線開闢獎勵、智慧服務、郵輪來臺跳島推廣計畫等行動方案，預計於 108 年底前提出完整計畫。為促進地方產業發展，爰建請納入東部藍色公路客貨補助等議題。【73】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤

陳素月 林俊憲 劉權豪

(二十九)臺鐵 6432 次普悠瑪自強號出軌事故(第 6432 次自強號於新馬站出軌事故)，事故案件造成全車共 18 人死亡，215 人輕重傷，引起廣泛社會民眾對鐵路交通安全質疑與動盪，攸關我國民眾使用鐵路交通之安全，針對目前我國列車控制系統制度乃應當有所提昇。經查交通部雖已於「鐵路行車規則」第 157 條要求高速鐵路列車之運轉，明定應採具有自動列車控制設備之保安方式。惟針對一般鐵路，卻未見相對應之規定。爰建議交通部應研議於鐵路行車規則中針對一般鐵路，要求「列車之運轉，應採具有主動列車控制設備(例如：Positive Train Control, PTC)之可行性」，並研議於鐵路行車規則修改完竣後，規劃於一定時限內針對既有一般鐵路列車全面加裝完成；針對新採購之鐵路列車應於採購契約內增加完成相關檢測後始得交付驗收，俾保障國人鐵路行車之安全。【74】

提案人：葉宜津 鄭寶清 林俊憲 陳曼麗

(三十)有鑑於國營事業因業務量繁重，中華郵政股份有限公司勞(業)務外包項目約聘僱派遣人員來協助解決工作量，因體恤這些派遣員工之辛勞，皆編列年終獎金來慰勞其辛苦付出，建請交通部督導中華郵政股份有限公司要求承攬廠商比照其他國營事業發放所雇工作人員之年終獎金辦理。【75】

提案人：葉宜津 李昆澤 陳歐珀 蕭美琴 鄭寶清
林俊憲

(三十一)交通部台灣新車安全評等計畫(107—110 年)在整合國家資源，減輕政府財政負擔原則下，由財團法人車輛研究測試中心 ARTC 及財團法人車輛安全審驗中心 VSCC 共同合作承接此計畫，兩個中心已於 107 年簽訂合作備忘錄，後續應加速辦理執行建置。另應要求原廠進口或製造之新車不應擅自變更規格致影響安全，並加強使用中車輛安全管理。【76】

提案人：葉宜津 林俊憲 陳歐珀

(三十二)交通部林佳龍部長日前表示，為縮短東西城鄉差距，鐵路將推動「西高鐵、東快鐵」串連全島的一日生活圈計畫，也評估高鐵東延可行性規劃。高鐵東延攸關未來台灣東部發展，爰建請交通部儘速依行政程序啟動高鐵東延之可行性評估，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出「高鐵東延新闢路線初步規劃」書面報告。【77】

提案人：陳歐珀 蕭美琴 鄭寶清 葉宜津

交通部運輸研究所

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 144 項 運輸研究所 11 萬元，照列。

第 4 款 財產收入

第 158 項 運輸研究所 138 萬 9 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 157 項 運輸研究所 70 萬元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 5 項 運輸研究所原列 3 億 9,778 萬 5 千元，減列第 3 目「運輸研究業務」100 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 3 億 9,678 萬 5 千元。

本項通過決議 12 項：

(一)交通部運輸研究所 109 年度預算「業務費」項下「委辦費」共編列 3,134 萬元，較 108 年度編列之 2,945 萬元增加 189 萬元，總共辦理 14 項研究計畫，然其中有關數位化與區塊鏈技術應用於我國貨櫃運輸作業鏈之研究，經查臺灣港務股份有限公司與關貿網路公司於去年簽署合作意向書合作發展「智慧港埠區塊鏈與 e 港通服務平台」，相關之研究是否應由前述單位進行即可，且考量政府委辦案件應更加嚴謹，確保相關委託研究案件之必要性，做好相關事前評估作業，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部運輸研究所就相關研究計畫之必要性以及預期效果，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【1】

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津 陳素月
林俊憲

(二)交通部運輸研究所 109 年度預算第 1 目「運輸科技應用研究業務」編列 9,564 萬 1 千元，卻遲遲未將通過網際網路應用或平台方式連接乘客和自用車主，提供預約式運輸服務並收取報酬的運輸網路公司納入管理，爰該筆預算凍結五分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。【2】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
林俊憲 陳素月

(三)交通部運輸研究所 109 年度預算第 3 目「運輸研究業務」編列 6,490 萬 5 千元，凍結十分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲 蕭美琴

下列各案均併入第(三)項，提案人合併列入，請交通部運輸研究所提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 交通部運輸研究所 109 年度預算「運輸研究業務」編列 64,905 千元，近年台灣主要機場經常有民用無人機入侵領空，卻遲遲沒有研究建立「無人機防衛系統」，爰凍結十分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出改善方案書面報告後，始得動支。【7】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

2. 交通部運輸研究所 109 年度預算「運輸研究業務—基礎運輸研究計畫」編列 2,620 萬 5 千元。106 及 107 年度運研所受託辦理研究案件數，約有 50% 及 45.45% 辦理再委辦，約有 31.25% 及 22.73% 採共同辦理，其中包括再委辦，再委辦之比率偏高。交通運輸發展情勢多元化，交通事務研究需借重其他領域專家學者，倘若受託辦理案件，長期又全數再委託，應當適時檢視其合宜性。爰凍結十分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【8】

提案人：葉宜津 陳歐珀 蕭美琴 鄭寶清 林俊憲
李昆澤 陳素月

3. 交通部運輸研究所於 109 年度預算「運輸研究業務—基礎運輸研究計畫」項下編列 2,620 萬 5 千元，較上年度預算數 2,070 萬 1 千元，增列 550 萬 4 千元，經查，該預算增列主要係新增委辦費部分，用來辦理「事故型態導向之路口交通工程設計範例之研究」及「路口俯視攝影技術於交通衝突分析之案例應用與比較」兩項委託研究計畫。然此兩項委託研究案皆為 109 年度新增，預算編列應更為審慎，必須充分說明其必要性及內容，以免預算浮濫編列，爰凍結十分之一，俟交通部運輸研究所說明其必要性及詳細內容，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【9】

提案人：林俊憲 陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津
陳素月

4. 有鑑於交通部運輸研究所 109 年度預算「運輸研究業務」項下「03 交通旅運資訊多元整合服務」編列 770 萬元。此計畫工作內容主要有推廣與精進交通事件資訊整合與發布平台，然由近年公共運輸使用率未見有效提昇來看，民眾似仍大量習慣使用私家車，顯然該項整合機制規劃之功能發揮有限，爰凍結十分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。【10】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

- (四) 交通部運輸研究所補助成立東部區域運輸研究發展中心協助規劃、研究東部區域運輸等事項。又交通部公路總局自 105 年度起推動需求反應式公共運輸（DRTS）截至 108 年 8 月底，花蓮縣玉里鎮 DRTS 自 107 年起即未繼續提供服務，萬榮鄉 DRTS 原經營 3 條路線，整併為 1 線。交通部運輸研究所應責成區域運輸研究中心滾動檢討失敗原因，並依試辦經驗改善相關制度。【11】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

- (五) 有鑑於交通部運輸研究所主要辦理運輸系統研究規劃、運輸工程研究發展、運輸安全研究發展等 7 項作業，除辦理研究計畫外，並處理上級機關交辦事項、協助部屬機關及地方政府辦理案件、其他重要案件及出席各項審議會議等業務。經查：由於 88 年 921 地震對我國橋梁建設造成重大毀損，中央政府為統一掌握全國橋梁狀況，交通部責成運輸研

究所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，並於 90 年 8 月開始運作；又 108 年 10 月 1 日發生震驚國人的南方澳跨港大橋斷裂事件，雖原因待查，但橋梁建設為我國交通建設重要項目，交通部運輸研究所允應強化臺灣地區橋梁管理資訊系統功能，以即時掌握橋梁動態資料並加強自動控管機制，提升橋梁建設安全。爰要求交通部運輸研究所於 2 個月內，向立法院交通委員會提出未來如何精進橋梁控管之書面研究報告供相關單位參考，俾有效化解國人對橋梁使用安全上的疑慮。【12】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

(六)交通部運輸研究所有鑑於 106 至 108 年建置「臺東海岸公路浪襲預警系統」，針對臺東台 9 線海岸區域研究其中長期地形變遷進行特性與致災威脅，進而擬訂適合之因應策略，降低未來海岸受到災害之影響成效良好，預計於 109 至 110 年委辦「花蓮海岸公路浪襲預警及防災應用技術之研究」。惟研究時間較台東短少 1 年，又花蓮除颱風浪襲之外，尚有海岸退縮之問題。爰建請交通部運輸研究所與經濟部水利署、地方政府等單位共同討論，整合資源。【13】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

(七)交通部運輸研究所 109 年預算「運輸科技應用研究業務」項下擬定 4 年期海空運輸系統營運效能與技術提升科技研發計畫。除深化我國海運研究能量，更提供交通部、航港局、臺灣港務股份有限公司業務所需資料及決策參據。為促進東部運輸，臺灣港務股份有限公司曾試辦東部貨運藍色公路，惟效果不彰。爰建請交通部運輸研究所與交通部及所屬單位，如公路總局、臺灣鐵路管理局、民用航空局、航港局、臺灣港務股份有限公司等單位，共同研擬花蓮路、海、空對外運輸之可行性研究，使貨暢其流，不囿於地理環境之限。【14】

提案人：蕭美琴 陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

(八)交通部運輸研究所做為我國重要之交通政策決策幕僚與前瞻研究機關，其研究成果對於提升我國交通運輸系統至為重要；查交通部運輸研究所辦理基礎運輸、區域整體運輸規劃等研究計畫，對於公共交通、道路旅運規劃實務至為重要。

又查淡水北海岸地區近年來人口成長快速，加以淡海新市鎮之發展，使得本區域交通流量快速成長，長期以來均有交通壅塞之問題，交通動線之規劃也亟待加強；因淡海輕軌第一期路網已通車營運，加以淡江大橋主橋段工程預計於 2024 年完工，屆時淡海地區之交通網絡將有非常大之變化；同時，淡海輕軌八里延伸線、三芝延伸線亦在規劃階段，因此，包含公共交通、對現有道路動線之調整，需要更新的研究數據以資作為未來規劃之參考。

爰此，對於大淡水北海岸區域之交通分析，應納入交通部運輸研究所之研究項目，

以作為未來大淡水北海岸地區交通系統優化之決策依據。【15】

提案人：李昆澤 鄭寶清 林俊憲 陳歐珀 葉宜津
陳素月 呂孫綾

(九)都會捷運系統為大眾運輸工具中最重要的一環，我國自台北捷運開始，即在各主要都會區陸續規劃、興建了多條線路。然由於捷運系統興建成本高昂，所以許多地方政府開始轉而選擇輕軌系統作為其大眾運輸發展的主要選項。例如高雄的環狀輕軌，新北的淡海輕軌、新竹輕軌與基隆輕軌等等系統，均為目前已營運或規劃執行中的輕軌計畫。

而輕軌系統雖然相較之下，成本較低，路線較為彈性，然其運量、速度也遠低於捷運系統；因此，到底輕軌系統對於我國都會區之大眾運輸效益如何，對於未來整體大眾運輸政策之規劃甚為重要。

查交通部運輸研究所於 109 年度辦理中長程公共建設發展作業評估，其中即有關「輕軌系統容量分析暨應用研究—A、B 型路權容量及可靠度分析」，由於目前高雄輕軌、淡海輕軌均已正式營運，交通部運輸研究所應以相關營運數據進行更細緻分析，了解輕軌實際營運之效益；另外，淡海輕軌二期路網中淡水老街段，依主辦機關新北市之規劃，將採 C 型路權，也就是人車混合路權，此應為全國首例，交通部運輸研究所亦應就此種路權模式之規劃運用，進行相關研究供政府機關決策參考。【16】

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 陳素月
陳歐珀 呂孫綾

(十)交通部運輸研究所除每年度自行編列預算辦理之研究外，尚受其他機關（構）委託辦理研究業務，其中 106 至 107 年度有超過九成之委託研究案為交通部及其所屬機關，以及其主管之國營事業委託辦理，而運輸研究所受委託辦理之研究案件，約有八成辦理再委辦，顯示運輸研究所並無充足能量來全面受理其他機關（構）之委託研究，且交通部等機關及相關事業，應能自行編列預算委外辦理，無須編列預算委由運輸研究所後再由運輸研究所委外辦理，爰建議交通部運輸研究所應考量自身研究能量，並與委託機關檢討業務劃分、預算編列及辦理方式之合宜性，以減少出現受託後再委辦研究案之情形。【17】

提案人：林俊憲 陳歐珀 鄭寶清 葉宜津 李昆澤
陳素月

(十一)有鑑於近年全國交通事故件數及傷亡人數逐漸攀升，107 年度及 108 年度上半年（1 至 7 月）全國交通事故總件數分別為 320,315 件及 190,276 件，較上年度同期增加 23,489 件（7.91%）及 7,921 件（4.34%）；107 年度及 108 年度上半年（1 至 7 月）全國交通事故死亡人數分別為 2,780 人及 1,627 人，較上年度同期增加 80 人（2.96%）及 32 人（2.01%）；同時，台灣進入高齡化社會，近年高齡者發生交通事故死亡人數有明顯提升之趨勢，107 年度及 108 年度上半年（1 至 7 月）高齡者（65 歲以上）發生交通事故死亡人數分別是 1,067 人及 656 人，較上年度同期增加 72 人（7.24%）及 52 人（8.61%

)。改善運輸安全問題為交通部運輸研究所之重要目標之一，爰建議交通部運輸研究所應主動協同交通部針對上述交通事故問題進行研究，積極研議相關改善計畫及方案，以確保人民之交通安全。【18】

提案人：林俊憲 陳歐珀 鄭寶清 葉宜津 李昆澤
陳素月

(十二)自蝶戀花事件後，政府完善相關運輸安全之法規，對遊覽車客運推出更安全之規範與相關保障乘客之條款，為了鼓勵業者更加完善遊覽車的硬體設備、司機排班狀況，請交通部運輸研究所研議能否在「發展大眾運輸條例」第 2 條免徵汽燃稅與牌照稅中，推出鼓勵完善行車安全之方案，有條件減免遊覽車客運業之相關稅額，鼓勵業者回饋司機、基層員工，並加強更多安全設備，保障民眾之生命財產安全。【19】

提案人：鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 陳素月
林俊憲

交通部公路總局及所屬

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 145 項 公路總局及所屬 32 億 5,601 萬 6 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 118 項 公路總局及所屬原列 45 億 4,536 萬 7 千元，增列 5,000 萬元，其餘均照列，改列為 45 億 9,536 萬 7 千元。

第 4 款 財產收入

第 159 項 公路總局及所屬 2 億 4,959 萬 2 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 158 項 公路總局及所屬 1 億 0,894 萬 9 千元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 6 項 公路總局及所屬原列 419 億 2,919 萬 3 千元，減列：

(一)第 2 目「公路及監理業務管理」2,000 萬元(科目自行調整)。

(二)第 3 目「公路建設及改善計畫」1 億元(科目自行調整)。

以上共計減列 1 億 2,000 萬元，其餘均照列，改列為 418 億 0,919 萬 3 千元。

本項通過決議 13 項：

(一)交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」編列 68 億 4,716 萬 1 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋 葉宜津 鄭寶清
陳素月 林俊憲 陳歐珀 李昆澤 陳明文

劉權豪 顏寬恒 鍾佳濱

下列各案均併入第(一)項，提案人合併列入，請交通部公路總局提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 經查，國內遊覽車頻傳機械故障、輪胎掉落、漏油等問題，威脅行車安全甚鉅。顯見公路總局於推行監理行政、交通安全以及維持社會秩序等政策尚有精進空間

爰凍結 109 年度交通部公路總局及所屬單位公務預算「公路及監理業務管理」預算十分之一，俟交通部公路總局針對國內遊覽車頻傳故障造成交通安全事故，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【40】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

2. 國內各類外送平台興起，此類行業利用汽車工具提供服務，屬於汽車運輸業，應由汽車運輸業管理規則所規範。公路總局應確保業者負起相關安全責任。然近日傳出多起交通事故，致使數人喪生；顯見公路總局於相關管理仍有改進空間。

爰凍結 109 年度交通部公路總局及所屬預算「公路及監理業務管理」十分之一，俟交通部公路總局針對外送平台業者是否確實遵循汽車運輸業管理規則，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【41】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

3. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列 17 億 4,183 萬 5 千元，「道路交通安全規則」第 52 條之 2 第 2 項規定：年滿 75 歲駕駛人自 106 年 7 月 1 日起受違規記點或吊扣駕駛執照處分者，應於公路監理機關通知後 3 個月內辦理換照。

現行交通違規記點制度，僅於員警發現駕駛人有違規行為並當場攔截製單舉發時執行，約七成之受逕行舉發之交通違規案件因未能釐清違規車輛實際駕駛人身分，並未予以記點處分，導致部分違規高齡駕駛人可能因此而無法強制其辦理換照手續，難以確保其具備適切駕車能力，造成不可預期之交通危險因子。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【5】

提案人：葉宜津 鄭寶清 陳素月 林俊憲陳歐珀

4. 經查 107 年度檢驗車輛數約 950 萬輛，目前定檢通知皆以明信片寄出，每封成本約為 5.224 元，而簡訊成本只需 0.6 元且通知更為確實，公路總局應朝全面簡訊通知為目標，以節省公帑。爰凍結監理業務費十分之一，俟簡訊通知率達到 70%，並由交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【42】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

5. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」，編列汽車燃料使用費（以下簡稱汽燃費）徵收、催繳及移送強制執行作業等所需經費 4 億 2,664 萬元，包括寄發開徵及催繳郵資 2 億 4,546 萬 2 千元、委託代收手續費 1 億 0,064 萬 6 千元及其他費用 8,053 萬 2 千元。

由交通部公路總局提供資料顯示，105 至 107 年度平均每年度徵收汽燃費 518.84 億元，惟截至 108 年 8 月底止，尚有 107 及以前年度開徵仍未繳納之汽燃費 43.34 億元，允待積極清理，且追蹤催繳後仍未繳納的情形（詳附表），比起 107 年底統計數字，108 年 8 月底的件數及金額均呈現增加情形。

由於行政執行有時效性，時效內未移送者則不得執行，因此交通部公路總局應更積極辦理卻未實行，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【6】

107 年底及 108 年 8 月底經催繳仍未繳納汽燃費之情形 單位：件；新臺幣千元

項目	107 年 12 月 31 日		108 年 8 月 31 日	
	件數	金額	件數	金額
逾行政執行期間	47,188	375,550	74,282	380,427
尚未逾行政執行期間	已移送者 A	3,947,098	3,758,346	3,988,918
	未移送者 B	103,923	32,075	89,142
	小計 C	4,051,021	3,790,421	4,078,060
合計	4,098,209	4,165,971	4,152,342	4,212,127

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 林俊憲 葉宜津
陳素月

6. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」，編列汽車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業等所需經費 4 億 2,664 萬元，經查，105 至 107 年度平均每年度徵收汽燃費 518.84 億元，惟截至 108 年 8 月底止，尚有 107 及以前年度開徵仍未繳納之汽燃費 43.34 億元待積極清理。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出有效的欠費清理改善方案書面報告後，始得動支。【7】

109 年度公路總局辦理代徵汽燃費相關作業之預算編列情形表 單位：新臺幣千元

項目	金額
1. 寄發開徵及催繳郵資	245,462
2. 委託代收手續費	100,646
3. 金融單位駐收稅費服務費	36,340
4. 印製繳款書與處分書等	19,004
5. 催徵及移送強制執行等費用	12,486
6. 宣導經費	9,500
7. 徵收核帳開會、業務聯繫、移送執行相關差旅費	3,202
合計	426,640

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 林俊憲

葉宜津 陳素月

7. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—一般事務費」編列 4 億 1,805 萬 3 千元，辦理車輛行車事故鑑定及覆議等公路監理業務，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【8】

提案人：葉宜津 林俊憲 陳素月 鍾佳濱

8. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—獎補助費」編列 3 億 6,955 萬 1 千元，其中捐助遊覽車客運業者及貨運業者，建置營運車輛安全監控管理系統 3,500 萬元、捐助貨運業者購置危險物品車輛動態資訊管理平台監控設備 2,000 萬元，由於上述安全監控管理並無強制安裝要求，交通部公路總局為提昇管理安全編列相關補助經費，恐無法具體落實。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局就如何落實業者配合裝置安全監控系統，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【49】

提案人：劉權豪 葉宜津 李昆澤

9. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務—獎補助費—其他補助及捐助」編列 3 億 3,000 萬元，捐助 ABS、CBS 新機車補助宣導計畫等，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【9】

提案人：林俊憲 陳素月 葉宜津 鍾佳濱

10. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練」編列 6,761 萬 6 千元，「道路交通安全規則」第 52 條之 2 第 1 項規定：年滿 75 歲駕駛人首次換照，得於有效期間屆滿前 1 個月至屆滿後 3 年內辦理。

統計資料顯示：截至 106 年 7 月至 108 年 3 月底止，上開應換照人員換照率僅 64.36%。又違反「道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條之 2 規定，年滿 75 歲汽車駕駛人於駕駛執照逾有效期間仍駕車，受舉發後經公路監理機關以寄發通知方式施以勸導，於 3 個月內依規定完成換發新照或自願繳回駕駛執照者，免予處罰。

由於現行規定對於高齡者逾期換照缺乏處罰規範，無法有效讓高齡駕駛人主動依照規定期限辦理換照作業，交通部公路總局應當深刻檢討與提出改善方案。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【10】

提案人：葉宜津 鄭寶清 陳素月 陳歐珀 李昆澤
林俊憲

11. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，賡續辦理車輛汰舊換新、汽車客運營運虧損補貼等

各項改善公路公共運輸服務所需經費。

截至 108 年 8 月底，全國低地板公車比率僅達 60.24%（比照德國 100%、美國 98%，新加坡 80%等），且多數縣市政府之低地板公車比率仍未及五成，交通部公路總局應提出改善對策，再續編預算。

此外，鑑於我國自 107 年 3 月起已正式邁入高齡（aged）社會，預計於 115 年進入超高齡（super-aged）社會；顯示年長者及身心障礙者使用無障礙大眾運輸系統之需求將愈趨強烈，交通部公路總局也並未就這部分提出相關方案，爰該筆預算凍結十分之一，交通部公路總局應定期檢視服務狀況，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【13】

提案人：鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 陳素月
林俊憲

12. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，該計畫主要為辦理車輛汰舊換新、公車、客運營運虧損補貼等，以改善公路公共運輸服務。有鑑於我國已正式邁入高齡社會，預計十年內將進入超高齡社會，顯示人民使用無障礙運輸服務之需求將逐漸上升，而依「身心障礙者權益保障法」第 53 條規定：「各運輸營運業者，應於所服務路線提供適當之無障礙運輸服務成為必要措施」，交通部公路總局於 99 年起，持續協助、輔導及補助公路及市區汽車客運業者購置低地板公車，希望提供充足之無障礙運輸環境，然截至 108 年 8 月底止，全國低地板公車比率僅 60.24%，其中更有許多縣市政府之低地板公車比率仍未達五成，恐無法提供身心障礙者或行動不便人士充足之基礎公共運輸服務，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局就如何提升無障礙公共運輸服務環境，提出具體改善方案，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【14】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

13. 為改善偏鄉地區公共運輸可及性，交通部公路總局自 105 年度起積極推動需求反應式公共運輸（簡稱 DRTS），交通部公路總局 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元。

詢據交通部公路總局說明，該局補助之 DRTS 中，截至 108 年 8 月底，已有 3 案停止或修正辦理中，應積極檢討相關方案與退場機制。同時，交通部公路總局面臨地方溝通與需求掌握不足，或營運成效不佳而停辦或修正辦理之情形，交通部運研所也於 108 年 6 月提出之研究報告，表示目前 DRTS 計畫執行之課題尚包括：乘車資訊提供不完整、預約派遣機制未能普及、缺乏跨鄉鎮合作或異業結盟合作機制、運輸業資源未能有效整合等問題。爰凍結該預算十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【15】

提案人：鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 陳素月

林俊憲

14. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」預算編列 43 億元。然公路客運票價目前是依物料、人事、維修、折舊、油價等 18 項成本精算，訂定運價上限後，業者再依此訂定票價，票價最高不得超過運價上限，每 2 年檢討一次。經查，公路客運票價九年未漲，原今年因應成本上漲檢討後，申請運價上限適度調漲三成，然交通部因政治考量決定只漲運價，並以補貼取代票價調漲，實用全民納稅錢補貼業者，顯失合理。為使公共運輸合理且永續經營，凍結十分之一，俟交通部公路總局針對改善運公路客運有效治理及合理機制，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【45】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

15. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，相關預算主要是用於補助各地方政府辦理公路公共運輸多元推升相關事項，包括服務供給、需求整合、資訊整合等細部計畫，然而相關辦理成效不明，包括低地板公車、DRTS 推動等業務皆成效不彰，相關預算執行對於公共運輸實質提升之狀況也不夠明確，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局就相關細部計畫之實施狀況及精進策略，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【16】

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津 陳素月
林俊憲

16. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，賡續辦理車輛汰舊換新、汽車客運營運虧損補貼等各項改善公路公共運輸服務所需經費，交通部公路總局自 99 年起持續核定補助公路及市區汽車客運業者購置低地板公車，全國低地板公車比率由 100 年 10.82%，提升至 108 年 8 月 60.24%，惟彰化縣低地板公車數量僅 21 台，以彰化縣超過百萬口數計算，平均每 10 萬人才有一輛低地板公車，與直轄市六都落差甚大，彰化縣 65 歲以上人口佔縣市總人口比例僅低於台北市，顯然低地板公車數量嚴重不足，爰該筆預算凍結十分之一，請交通部公路總局針對全國各縣市補助比例，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【17】

提案人：柯呈枋 童惠珍 顏寬恒

17. 交通部為推動 2030 年公共運輸大巴士全面電動化目標，將投入 300 億元經費。然目前電動化進度緩慢，現行電動公車僅占總數 4%，且電動車問題多，該政策推行成效恐不如預期。

爰凍結交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」預算十分之一，俟交通部公路總局針對公共運輸大巴士全面電動化提出具體期程，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【46】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

18. 交通部公路總局自 105 年度起推動需求反應式公共運輸（DRTS），交通部公路總局 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，經查，截至 108 年 8 月底，交通部公路總局推動 12 個示範點中，已有 3 案停止或修正辦理中，其中花蓮縣玉里鎮 DRTS 自 107 年起即未繼續提供服務，萬榮鄉 DRTS 原經營 3 條路線，整併為 1 線。爰該筆預算凍結十分之一，要求交通部公路總局責成區域運輸研究中心滾動檢討失敗原因，並依試辦經驗改善相關制度，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【18】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 林俊憲
葉宜津 陳素月

19. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，係辦理偏遠路線營運虧損補貼、多元推升優質運輸服務及改善公共運輸環境等所需經費。經查，為改善偏鄉地區公共運輸可及性，交通部公路總局自 105 年度起積極推動需求反應式公共運輸（簡稱 DRTS），然目前針對偏遠地區提供之公共運輸服務仍有許多缺失，除因地方溝通與需求掌握不足，尚有運研所指陳如乘車資訊提供不完整、運輸業資源未能有效整合等諸多缺失，顯見交通部公路總局相關策略不當，亟待研謀有效方案。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【19】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

20. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 43 億元，其中 2 億元用於 DRTS。經查，該局補助之 DRTS 中，截至 108 年 8 月底，已有 3 案停止或修正辦理中。依據交通部運研所於 108 年 6 月提出之研究報告指出，目前 DRTS 計畫執行之課題尚包括：乘車資訊提供不完整（例如：部分公所網站缺少預約電話、行駛班次、收費制度、站牌設置地點及路線圖）、預約派遣機制未能普及（例如：缺乏提供 APP 或網路預約機制）、缺乏跨鄉鎮合作或異業結盟合作機制、運輸業資源未能有效整合等，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【20】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

21. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」，編列補助公路客運業推動公車限齡汰換及補助增購新車 2 億元。經查，多數縣市政府低底盤公車比率仍未達五成，其中部分縣市政府顯著偏低，甚至全無低地板公車，恐無法提供身心障礙者之基礎公共運輸服務，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【21】

108 年 8 月底公路及市區汽車客運低地板公車比率

單位：輛

公路汽車客運			
低地板車輛數		總車輛數	低地板車輛比率
2,644		5,151	51.33%
市區汽車客運(縣市別)			
縣市別	低地板車輛數	總車輛數	低地板車輛比率
新北市	1,339	2,373	56.43%
臺北市	3,044	3,603	84.49%
桃園市	335	822	40.75%
臺中市	1,141	1,530	74.58%
臺南市	166	386	43.01%
高雄市	517	1,000	51.70%
宜蘭縣	63	128	49.22%
新竹縣	3	32	9.38%
苗栗縣	4	17	23.53%
彰化縣	21	35	60.00%
南投縣	5	14	35.71%
雲林縣	13	18	72.22%
嘉義縣	18	30	60.00%
屏東縣	17	107	15.89%
臺東縣	2	10	20.00%
花蓮縣	16	19	84.21%
澎湖縣	17	60	28.33%
基隆市	89	184	48.37%
新竹市	22	100	22.00%
嘉義市	0	22	0%
金馬地區	19	122	15.57%
小計	6,851	10,612	64.56%
汽車客運合計			
低地板車輛數		總車輛數	低地板車輛比率
9,495		15,763	60.24%

提案人：陳明文 鄭寶清 林俊憲 陳歐珀 李昆澤
葉宜津 陳素月

(二)交通部公路總局及所屬 109 年度預算第 3 目「公路建設及改善計畫」編列 302 億 8,678 萬 9 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋 陳歐珀 鄭寶清
李昆澤 葉宜津 陳素月 林俊憲 蕭美琴

下列各案均併入第(二)項，提案人合併列入，請交通部公路總局提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 經查，公路總局 107 年度下轄省道橋梁共 3,348 座，長度達 760 公里。橋梁狀況對於國人行車安全，影響甚鉅。又鑑於南方澳跨港大橋日前斷裂，造成多人喪生，足見我國橋梁有必要建立即時檢測系統以維行車安全。

爰凍結交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫」十分之一，俟交通部公路總局針對建置橋梁安全檢測系統提出評估，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【47】

提案人：童惠珍 許淑華 柯呈枋

2. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列「生活圈道路交通系統建設計畫」（公路系統）8 年（104-111 年）計畫 60 億元，行政院將原計畫由 107 年度延長至 111 年度，並將總經費由 300 億元調增為 439 億元。惟本計畫 104 至 107 年度法定預算數與調整後預算數差異頗鉅，並有部分核定補助計畫因必要性降低、民意反對、用地取得困難、地方政府財政問題等而停辦之情形，公路總局允應檢討核定補助計畫之規劃周延性，並適時參酌審計機關歷年來針對本計畫所提意見，建立追蹤回饋機制，持續精進競爭評選作業相關標準之合理性，俾利國家資源有效運用。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【22】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

3. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）8 年（104-111）計畫」編列 60 億元，經查，該計畫 104 至 107 年度法定預算數分別為 66 億 9,730 萬元、60 億 7,600 萬元、48 億元及 54 億 7,541 萬元，而根據 104-107 年度決算書中「重大計畫執行績效報告表」所示，其預算編列數分別變更為 47 億 962 萬元、39 億 9,863 萬元、36 億 1,021 萬元及 47 億 6,309 萬元，原平均每年預算數約 57.62 億元，變更後平均每年預算數僅 42.7 億元，相差 14.92 億元，顯見該計畫預算核定編列與實際執行之落差巨大，疑有美化計畫執行率之虞，且有部分核定補助計畫因地方反對、環評未過問題等而停辦，顯見公路總局對於該計畫之經費規劃及事前評估作業不足，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局針對該計畫之預算配置、設計評估、成效及檢討改進辦法等問題，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【23】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

4. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）8 年（104-111 年）計畫 60

億元。

本計畫前經行政院於 107 年 5 月 14 日第 2 次修正核定，將原計畫由 107 年度延長至 111 年度，並將總經費由 300 億元調增為 439 億元，辦理之生活圈道路新闢拓寬、山地交通改善、整建受損公路橋梁，並補助危險、瓶頸路段改善。

檢討本計畫 104 至 107 年度預算狀況，一開始編列和調整後之數字有巨大差異，本計畫平均原編列預算數 57.62 億元/年，調整後平均預算數僅 42.7 億元/年，差異達 14.92 億元/年，且內容中有 8 項計畫停辦退場，顯示公路總局於事前評估作業有所缺失，而 108 年度預算也還在執行中，未知未來狀況如何，卻已編列高達 60 億元預算，爰該筆預算凍結十分之一，請交通部公路總局審慎檢討本計畫預算編列與執行落差，並檢討停辦項目，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【24】

生活圈道路交通系統建設 8 年(104-111 年)計畫預算調整情形

單位：新臺幣千元

	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度	104-107 年度合計數	108 年度	109 年度
預算數	6,697,305	6,076,000	4,799,922	5,475,413	23,048,640	5,228,742	6,000,000
調整數	-1,987,685	-2,077,370	-1,189,710	-712,322	-5,967,087	-	-
調整後預算數	4,709,620	3,998,630	3,610,212	4,763,091	17,081,553	5,228,742	6,000,000

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

5. 106 及 107 年度各地方總決算審核報告指出地方政府推動生活圈道路建設整體計畫十餘年未再檢討修正，或有指出地方政府獲得中央補助項目與該縣（市）政府整體規劃內容差異性大，或有指出地方政府於計畫擬定、執行、管制及考核作業均未盡周延等。公路總局應當協同營建署，針對審計機關對地方政府推動生活圈道路交通系統建設計畫所提意見，建立追蹤管考機制，並納為以後年度執行相關補助之參考。交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列生活圈道路交通系統建設計畫 60 億元，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【25】

提案人：葉宜津 鄭寶清 林俊憲 陳歐珀 李昆澤
陳素月

6. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算案編列生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）8 年（104-111 年）計畫經費 60 億元，有部分核定補助計畫因必要性降低、民意反對、用地取得困難、地方政府財政問題等而停辦。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局針對退場原因，檢討相關計畫之事前評估作業缺失，並針對地方政府推動生活圈道路交通系統建設計畫所提意見，建立適當之追蹤管考機制，向立法院交通委員

會提出書面報告後，始得動支。【26】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

7. 交通部公路總局 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）8 年（104-111 年）計畫 60 億元。惟本計畫以前年度存有預算編列數與實際執行數差異甚鉅之情況，且有部分核定補助計畫因必要性降低、民意反對、用地取得困難、地方政府財政問題等而停辦之情形，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【27】

提案人：陳明文 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤葉宜津
陳素月 林俊憲

8. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」編列 3 億元。

本計畫是新增計畫，但至 108 年 9 月 15 日止，都尚未經行政院核定，而依據計畫草案，本計畫總經費 16 億元，期程為核定年度後 4 年，109 年度編列 3 億元，以後年度編列經費依行政院核定結果調整。

本計畫執行機關包含公路總局、觀光局、運研所、臺鐵局及鐵道局等各部會，目前呈現已編列卻未核定之狀況，未來執行情況恐堪憂，爰該筆預算凍結十分之一，請交通部公路總局確實盤點，妥為辦理整合與分工事宜，以發揮整體效益，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【28】

提案人：鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 林俊憲
陳素月

9. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」項下編列 3 億元，該計畫總經費 16 億元，期程為 109 至 112 年度，109 年度為第一年辦理，計畫內容主要為辦理自行車環島路線之安全性檢視，並研擬多元化自行車路線型態、推展經典路線串接多元遊程等，規劃推動 2021 年為臺灣自行車旅遊年，然而，過往不少政府部會皆有推動自行車之相關計畫，如教育部體育署、內政部營建署及環保署等，個別針對其目的，設置或補助不同功能之自行車道，甚至行政院 106 年核定之「前瞻基礎建設計畫—城鄉建設」中，亦有投入建置自行車道等相關經費，存在跨部會計畫繁多難以整合之問題，且目前自行車之標誌、標線及法規等仍有檢討改進空間，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局針對如何盤點整合跨部會資源，以及相關規範之檢討改進等問題，提出具體方針，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【29】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

10. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「環島自行車升級暨多元路線整合推動計畫」，該計畫期程為 109 至 112 年總經費 16 億，109 年度編列 3 億元，然而該項計畫實為 104 年至 107 年「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」之精進計畫，過去推動自行車友善路網，硬體設備尚未完備、交通秩序也未完整建立，自行車騎士因交通事故 30 日內死亡人數更是不減反增，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局於 1 個月內，就如何提升自行車通行安全暨未來路線優化，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【30】

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 陳素月
林俊憲

11. 交通部公路總局及所屬 109 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 237 億 7,516 萬 7 千元，其中新增計畫「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」編列 3 億元，該計畫將就 16 條多元自行車路線規劃新增 119 自行車補給站，然台東地區規劃路線為花東縱谷路線及東海岸路線，南迴地區尚未在規劃範圍。公路總局及所屬 109 年度預算「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」編列 3 億元，爰凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出台東多元自行車路線規劃，研議納入南迴地區路線之規劃書面報告後，始得動支。【50】

提案人：劉權豪 葉宜津 李昆澤

(三)交通部公路總局 109 年度預算「一般行政」項下「一般事務費」編列 2,540 萬 8 千元。該項目實際內容包括局本部年度消防安全設施檢查費，以及獎牌製作獎勵金以及大樓清潔與員工文康活動等雜支費用，其中光文康活動就編列達 1,082 萬 4 千元，查 107 年度該項目編列 2,677 萬 8 千元，108 年度編列 2,542 萬 6 千元，考量政府財政困難，雜項支出應仍有調整空間，為避免浮濫編列情形發生，請交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告。【4】

提案人：陳素月 陳明文 葉宜津 林俊憲

(四)蘇花公路自 92 年起禁行長度 12.2 公尺以上之大貨車，長期以來造成花蓮貨物運輸受限，影響整體產業發展。爰要求交通部公路總局針對大貨車行駛困境提出解決方式，規劃道路改善並公布期程，並研議替代方案。【31】

提案人：蕭美琴 葉宜津 林俊憲 陳素月

(五)據統計資料顯示，截至 108 年 8 月底，全台約有 1,391 萬輛機車，顯示臺灣騎機車人口眾多，同時也凸顯出對機車族用路安全保障之重要性，經查，107 年度道路交通事故死傷總人數 42 萬 9,579 人，其中機車事故死傷人數高達 33 萬 1,669 人，佔道路交通事故總死傷比例 77.2%，而我國目前道路標線及人手孔蓋抗滑係數不足，特別是雨天行車時，易導致機車騎士因打滑發生意外之風險，此外，人手孔蓋與周邊路面高度不同，亦時有所見，恐影響交通安全，顯見我國道路交通安全品質仍有待改善。交通部公路總局身為公路主管機關，更於 96 年起推動路平專案，以維護道路平整及機車騎乘安全，需負起相關督導

改善責任，爰建議交通部公路總局應針對全台道路標線及人手孔蓋防滑係數，以及人孔蓋相關鋪設等問題，研議具體改善計畫、管理策略，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出相關書面報告。【32】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

(六)交通部公路總局 109 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—省道改善計畫（108—113 年）」項下編列 60 億元，該計畫主要為辦理公路設施改善、橋梁耐震補強、修建、瓶頸路段新闢、拓寬等工程，而鑑於 108 年 10 月 1 日南方澳跨海大橋坍塌事故之發生，使人民對於我國橋梁之安全性產生疑慮，而橋梁建設係涉及人民交通安全之重要工程，交通部公路總局應對其轄下之橋梁進行系統性及全面性之檢護，同時，因交通部公路總局具備橋梁工程修建、檢護之專業，建議交通部公路總局於能力範圍內協助各橋梁主管單位，進行相關橋梁檢護工作。【33】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

(七)太平洋國家景觀道路「台 9 丁線」廊帶整體改善規劃案已於 108 年 7 月決標，決標之金額為 1,045 萬 0,170 元，但不見於 109 年度預算書編列相關執行費用。蘇花改工程預計於 109 年 1 月完工，台 9 丁線車流量將隨之降低，而沿線依山傍海，壯麗的景色為旅客所喜愛。爰要求交通部公路總局應及早審慎規劃此等國家級的景觀道路，並專案編列經費以支應後續執行。【34】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

(八)交通部公路總局執行之「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」除各路段後續於設計階段將考量現地條件辦理改善，應融合當地自然特色發展成為安全、便捷之觀光大道。爰要求交通部公路總局邀集景觀、環境等專家進行整體性規劃之時，需兼顧地方族群與文化特色。而客家委員會另有幸福台 9 線之計畫，應與之協調、相互配合。【35】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月 林俊憲

(九)有關交通部公路總局推動公共運輸轉乘多年已遭遇瓶頸，相關轉乘人數難以突破，考量部分地方需仰賴 DRTS、計程車等交通工具，方能突破公共運輸之最後一哩路，爰要求交通部公路總局於 1 個月內，針對大眾運輸轉乘優惠納入 DRTS 及計程車進行研議，並向立法院交通委員會提出具體書面報告。【36】

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀 林俊憲 鄭寶清
陳素月

(十)有關交通部公路總局針對轄下部分橋梁裝設即時監測系統，設有包括沖刷監測系統、流

速計、水位計、紅外線影像攝影機、橋體加速度計、位移計、防突波保護器、有線傳輸網路等，對於橋梁安全維護具有較高之保護，爰要求交通部公路總局於 1 個月內，針對目前裝置相關系統之橋梁維護狀況以及研議增設相關系統於其他橋梁，向立法院交通委員會提出書面報告。【37】

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀 林俊憲 鄭寶清
陳素月

(十一)為維護民眾安全，請交通部就所轄橋梁加強檢測，並會同相關部會就各類橋梁訂定檢測等相關規範，提供地方政府及各類橋梁管理單位做為橋梁檢測依據；另針對彰化地區的中彰大橋、濁水溪舊大橋、西濱快速高架、大度橋等，請交通部責成相關單位於 1 個月內，向立法院交通委員會提出管理維護情形的書面報告。【38】

提案人：柯呈枋 童惠珍 顏寬恒

(十二)鑑於 108 年 10 月 1 日發生震驚國人的南方澳跨港大橋斷裂事件，雖發生原因仍待查證中，但臺灣因面臨颱風、地震等天然災害環境影響，也屢有導致橋梁發生嚴重損害而造成危橋的情形。為確保公路橋梁安全，交通部公路總局 109 年度預算「公路新建及養護計畫」編列 302 億 8,678 萬 9 千元，辦理多項公路建設，其中包括橋梁之新建、改建、重建及耐震補強等工程。經查：近十年來我國公路橋梁建設災害損失不少；南方澳斷橋事件更凸顯橋梁安全性維護的重要，交通部公路總局允宜強化災害防範機制，並積極辦理相關改建及耐震補強工程，俾有效提升橋梁安全。爰要求交通部公路總局於每年汛期前，向立法院交通委員會提出橋梁如何有效維護之檢討書面報告，以確保民眾使用橋梁之安全。【39】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

(十三)有關交通部公路總局辦理環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫，事先評估規劃不足，導致部分自行車道路線未能發揮使用功效，目前除觀光路線之自行車道使用效益較佳，其餘鄉村與都會地區之自行車使用量有檢討改善空間，建議交通部應當協調相關機關建立起量化數據，收集都會區與鄉村之自行車使用數據，做整體成效提升評估報告。【51】

提案人：葉宜津 林俊憲 蕭美琴 鄭寶清

交通部主管交通作業基金

一、國道公路建設管理基金分預算

(一)業務計畫：應依據業務收支、轉投資、固定資產建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支：

1. 業務總收入：原列 321 億 3,286 萬元，增列「業務收入」項下「勞務收入—通行費收入

」1 億元，其餘均照列，改列為 322 億 3,286 萬元。

2. 業務總支出：原列 176 億 7,534 萬 7 千元，減列：

(1) 「勞務成本」1,000 萬元。

(2) 「管理及總務費用」200 萬元。

(3) 「業務外費用」項下「其他業務外費用」200 萬元。

以上共計減列 1,400 萬元，其餘均照列，改列為 176 億 6,134 萬 7 千元。

3. 本期賸餘：原列 144 億 5,751 萬 3 千元，增列 1 億 1,400 萬元，改列為 145 億 7,151 萬 3 千元。

(三)解繳公庫淨額：無列數。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)固定資產建設改良擴充：原列 147 億 4,424 萬 5 千元，減列 4 億元，其餘均照列，改列為 143 億 4,424 萬 5 千元。

(六)國庫增撥基金額：無列數。

(七)通過決議 9 項：

1. 國道公路建設管理基金 109 年度預算「管理及總務費用」項下「管理費用及總務費用—服務費用—印刷裝訂與廣告費」編列 429 萬 6 千元，國道基金之業務收入包括通行費收入、汽燃費收入、服務區與加油站之服務收入、土地使用費與電信機房租金等雜項業務收入。105 至 107 年度預算數 305.45 億元至 313.54 億元，決算數 342.05 億元至 347.38 億元，每年度決算數較預算數增加 33.84 億元至 36.6 億元，主要因為「通行費收入」與「汽燃費收入」實際執行結果比預算數高，平均每年度分別增加 11.22 億元及 22.74 億元，顯示出交通部高速公路局應當依據預算法編列適當數字。請交通部高速公路局向立法院交通委員會提出書面報告。【11】

提案人：葉宜津 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 陳素月
林俊憲

2. 國道公路建設管理基金 109 年度預算「管理及總務費用」項下「管理費用及總務費用—服務費用—專業服務費」編列 6,151 萬 5 千元，雖較 108 年度預算數 6,360 萬 2 千元，減列 208 萬 7 千元，但仍較 107 年度決算數 5,601 萬 5 千元，增列 550 萬元，該計畫內容主要為電腦軟體相關採購、法律事務費及出席費等，經查，該計畫 105 至 107 年度之決算數分別為 5,119 萬 9 千元、4,623 萬 9 千元及 5,601 萬 5 千元，且計畫執行率分別為 69%、64%及 83%，顯示該計畫執行效率仍有待改善，且恐有浮編預算之虞，請交通部高速公路局就如何改善該計畫之執行效率，向立法院交通委員會提出書面報告。

【12】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

3. 有鑑於國道通行費收入為國道公路建設管理基金之重要收入來源，然而，國道基金近年之通行費逾期欠費數額逐年成長，平均每年度新增欠費淨額高達 1.44 億元，另截至 108 年 6 月底，該基金通行費總逾期欠費餘額高達 8.28 億元，且無法追討之案件及金額仍持續增加，截至 108 年 8 月底，累計案件數為 276 萬 8,990 件，累積金額 1,839 萬 9 千元，若持續惡化恐影響基金之財務狀況，爰建議交通部高速公路局應加強整體管控機制，研謀有效之改善方案，並於 2 個月內，向立法院交通委員會提出相關書面報告。
- 。【18】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

4. 有鑑於國道公路建設管理基金於辦理各項工程時，因一併徵收或撤銷徵收土地後原所有人未依規定領回，而有產生閒置土地之情形，截至 108 年 8 月底，尚有 275 筆之閒置土地，其價值約為 2 億 5,941 萬元，雖交通部高速公路局目前已規劃將閒置土地申請移交給財政部國有財產署接管，然其移交之土地因大小、地理位置等因素，導致財政部國有財產署接管後亦不易處分，無法有效利用該土地，爰建議交通部高速公路局，未來辦理相關工程時，應妥善規劃，以減少閒置土地發生之情形，避免土地資源浪費。
- 。【19】

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津
陳素月

5. 交通部高速公路局於 108 年 9 月起推動「國道 5 號銜接蘇花公路改善計畫可行性評估作業」，惟台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫預計於 2020 年 1 月完工，且交通部公路總局另有「台 9 線蘇花改東澳—南澳段、和平—崇德可行性研究」刻正研擬中。爰要求交通部高速公路局儘速完成國道 5 號銜接蘇花公路改善計畫可行性評估作業。
- 【20】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
陳素月 林俊憲

6. 國道公路建設管理基金委託處分資產（均為土地）面積較小、地處偏遠或鄰近高速公路，造成變賣不易。爰要求交通部高速公路局於未來工程規劃時，需研謀減少閒置土地發生之情形，以維國家資源有效運用。
- 【21】

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
陳素月 林俊憲

7. 依據國道公路建設管理基金提供資料顯示，102 年底至 108 年 6 月底該基金通行費逾期欠費由 0.29 億元逐年攀升至 8.28 億元，其中「計次收費」累計逾期欠費隨著高速公路改採計程收費而降低，惟「計程收費」累計逾期欠費則由 103 年底 1.06 億元快速成長，至 108 年 6 月底達 8.1 億元（詳下表），欠費情形日益嚴重。
- 【22】

國道基金近年通行費逾期欠費餘額統計表

單位：新台幣千元

序號	項目	截至 102年底	截至 103年底	截至 104年底	截至 105年底	截至 106年底	截至 107年底	截至 108年6月底
1	計次收費 (95年1月至 102年12月底)	29,006	33,066	25,870	23,953	20,995	19,462	17,645
2	計程收費 (103年1月至 108年3月底)	—	106,199	233,951	410,971	583,020	728,103	810,165
合計		29,006	139,265	259,821	434,924	604,015	747,565	827,810
逾期欠費年增數		—	110,259	120,556	175,103	169,091	143,550	—

另經國道公路建設管理基金統計，截至 108 年 8 月底止，非系統因素（非可歸責於遠通電收股份有限公司）且無法追討通行費之累計案件數 276 萬 8,990 件，累積金額 1,839 萬 9 千元，且亦呈現逐年增加趨勢。請交通部高速公路局針對通行費欠繳情況，持續辦理追繳及強制執行，並且提出相關改善措施，並仔細評估成本效益，維護基金的財源以及永續經營。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

8. 國道公路建設管理基金 109 年度預算編列「折減基金」1 億 5,008 萬 3 千元，其中包括 113 筆閒置土地申請變更非公用財產移交財政部國有財產署（以下簡稱國產署）接管，折減基金 7,842 萬 1 千元。

國道公路建設管理基金因辦理各項工程時一併徵收或撤銷徵收土地，而有產生閒置土地之情形，截至 108 年 8 月底，尚有 275 筆，帳面價值 2 億 5,941 萬 2 千元之閒置土地待續積極處理。該基金雖已規劃將閒置土地申請變更非公用財產，並移交國產署接管，惟其移交之土地多因面積較小、地處偏遠或鄰近高速公路等，致國產署於接管後亦不易處分。

請交通部高速公路局於未來工程規劃時，研謀減少閒置土地發生之情形，以維國家資源有效運用，並繼續積極處理閒置或低度利用之土地，並檢討發生原因，研謀改善對策。【23】

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

9. 有鑑於國道通行費收入為國道公路建設管理基金之主要自籌財源，惟截至 108 年 6 月底，該基金通行費逾期欠費餘額攀升至 8.28 億元，且無法追討案件仍持續增加，恐有影響基金財務之虞。交通部高速公路局允宜在符合成本效益之精神下，持續檢討欠費清理作業流程與管控機制之有效性，俾維基金財源及永續經營。爰要求交通部督促高速公路局於 2 個月內，向立法院交通委員會提出相關之書面檢討報告，以強化各項欠費清理措施之辦理成效。【24】

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳素月
林俊憲

通過臨時提案 1 項：

一、有台中太平頭汴坑地區觀光資源豐富、潛力無窮，136 縣道更一向是登山及單車族熱愛的路線，沿路可經過自然公園、蝙蝠洞、護國清涼寺、酒桶山休閒園區等景點，再加上近年來舉辦的「太平枇杷節」、「竹筍節」成果斐然，尤其「枇杷專區」目前也正在積極推動，頭汴坑可以說是緊鄰台中市區的生態觀光資源寶庫。

太平頭汴坑山區從地理位置、自然資源到人文環境都堪稱潛力無窮，中央應積極挹注更多資源，爰建請交通部觀光局及行政院農業委員會會同台中市政府積極推動 136 縣道沿線及頭汴坑山區周邊特色觀光景點，與在地農產品行銷策略，並提出改善計畫、充實軟硬體設備，結合景觀再造、農特產、生態休閒與文化、美食行銷，打造太平頭汴坑山區成為中部地區最有特色的農業觀光休閒園區。

提案人：李昆澤 葉宜津 劉權豪 余宛如 何欣純

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

- 一、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算。
- 二、審查 109 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。
- 三、審查 109 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—高速鐵路相關建設基金分預算。

主席：請交通部林部長報告。

林部長佳龍：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部鐵道局及臺鐵局 109 年度施政計畫、鐵道局單位預算及高速鐵路相關建設基金預算與臺鐵局營業基金預算編列情形提出報告，敬請指教。

鐵道局業務與區域經濟文化發展息息相關，秉持「優質軌道運輸的共同創造者」之使命，打造永續經營、國產化、更安全、更智慧、結合都市發展的鐵道運輸系統，廣續推動各項重大鐵道與捷運建設，並參與台灣高鐵公司投資，以建設高品質、高效率之永續發展軌道交通運輸系統，滿足民眾安全、舒適、便捷之交通需求，並促進我國整體軌道產業之發展。

臺鐵局業務扮演環島運輸骨幹的功能，為提供安全可靠之運輸環境，持續強化鐵路行車安全及防災防護措施，改善基礎設施與營運，推動電務智慧化、車輛汰舊換新與建構第四代票務系統等。並進行運輸本業創新，積極發展鐵道觀光、開創行旅生活與資產開發多角化關聯事業，

擴大附屬事業商機，以提升服務品質契合旅運需求，增裕營收調整經營體質。

有關鐵道局及臺鐵局 109 年度預算編列主要內容，請鐵道局胡局長及臺鐵局張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：請交通部鐵道局胡局長報告。

胡局長湘麟：主席、各位委員。

壹、前言

今天應邀列席貴委員會，就本局 109 年度施政計畫及預算編列提出報告，至感榮幸。

以下謹就本局 109 年度施政計畫重點及預算編列情形，向貴委員會提出摘要報告。

貳、109 年度施政計畫重點

本局 109 年度施政計畫，係依據行政院 109 年度施政方針，配合中程施政計畫及核定預算額度，針對當前社會狀況及本局未來發展需求編定，施政計畫要點及重大施政目標如次：

一、推動鐵道建設

辦理全臺鐵路改建工程、桃園機場捷運及聯外捷運延伸工程，並持續推動「西部高鐵、東部快鐵，打造環島高快速鐵路網」政策，辦理鐵路電氣化、雙軌化、觀光鐵路等建設，以提升鐵路服務水準，強化高鐵、臺鐵及捷運間之介面整合轉運，逐步完善臺灣城際鐵路運輸路網，打造有序無縫的鐵道運輸環境。

二、發展軌道產業

為提升本土軌道產業技術及擴大產值，同時媒合國內廠商投入相關的軌道建設，持續協同經濟部就國產化關鍵項目投入研發資源以及研訂國家標準，並籌設專責檢測驗證及研發法人機構。

三、落實營運監理

以建置完整鐵路監理制度及落實監理業務運作為目標，賡續辦理鐵路營運機構定期檢查及舉辦鐵路技術交流研討會等，以期提升鐵路運輸行車安全與服務品質，並有效培養專業鐵路監理人才。

四、積極場站開發

以跨域合作角度協助相關公共政策之落實，持續辦理高鐵沿線各站站區的土地開發、機場捷運沿線 A8 長庚醫院站、A9 林口站及 A19 桃園體育園區站等土地開發，並透過 TOD 理念協助軌道計畫審查，統整軌道運輸與都市發展，提高軌道系統營運效能及效益，以落實國土計畫中「軌道運輸」所扮演之骨幹功能。

參、109 年度預算編列情形

一、單位預算

(一)歲入部分

109 年度歲入預算數編列 5,644 萬 5 千元，較上年度法定預算數 4,451 萬 7 千元，增加 1,192 萬 8 千元或 26.79%，茲按各來源別說明如下：

1. 罰款及賠償收入：1,615 萬元，主要係廠商違約逾期完工或交貨等一般賠償收入，較上年度

法定預算數 1,575 萬 5 千元，增加 39 萬 5 千元。

2. 規費收入：8 萬 3 千元，主要係核（換）發鐵路駕駛執照證書收入、鐵路駕駛檢定報名費收入等項，較上年度法定預算數 30 萬 8 千元，減少 22 萬 5 千元。

3. 財產收入：3,974 萬 3 千元，主要係板橋車站辦公大樓、交通建設用地與桃園機場捷運場站商場等出租收入及出售報廢財產及處分廢舊物資收入等項，較上年度法定預算數 2,798 萬 5 千元，增加 1,175 萬 8 千元。

4. 其他收入：46 萬 9 千元，主要係出售招標文件圖說及政府出版品等收入，與上年度同。

(二)歲出部分

109 年度歲出預算數編列 70 億 520 萬 3 千元，較上年度法定預算數 62 億 2,693 萬 1 千元，增加 7 億 7,827 萬 2 千元或 12.5%。各業務計畫編列情形如下：

1. 一般行政、鐵道業務及國家鐵道建設與管理等三項工作計畫：16 億 725 萬 2 千元，主要係本局及所屬之人員維持費、推動鐵道業務作業費及相關基本行政工作維持費等，較上年度法定預算數 17 億 783 萬 5 千元，減少 1 億 58 萬 3 千元。

2. 鐵路建設計畫：32 億 9,160 萬元，辦理「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」、「高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）」及「高速鐵路後續工程建設計畫」等所需經費，較上年度法定預算數 26 億 1,481 萬 5 千元，增加 6 億 7,678 萬 5 千元。

3. 都市大眾捷運系統建設計畫：21 億 220 萬元，辦理「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」及「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」等所需經費，較上年度法定預算數 19 億 13 萬元，增加 2 億 207 萬元。

4. 第一預備金：415 萬 1 千元，與上年度同。

二、高速鐵路相關建設基金分預算

(一)業務收支

1. 業務總收入：109 年度業務總收入預算數 55 億 9,165 萬元（包括業務收入 55 億 9,084 萬 4 千元及業務外收入 80 萬 6 千元），較上年度預算數 59 億 2,881 萬 1 千元，減少 3 億 3,716 萬 1 千元或 5.69%，主要係高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫於上（108）年屆期，為辦理開發盈餘分配，本年度未編列土地標售之銷貨收入所致。

2. 業務總支出：109 年度業務總支出預算數 7 億 2,407 萬 5 千元（包括業務成本與費用 2 億 77 萬 6 千元及業務外費用 5 億 2,329 萬 9 千元），較上年度預算數 12 億 2,789 萬元，減少 5 億 381 萬 5 千元或 41.03%，主要係高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫於上（108）年屆期，為辦理開發盈餘分配，本年度未編列土地標售之銷貨成本；及高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫 380 億元乙類公債，於上（108）年還本 80 億元而節省本年度長期債務利息支出所致。

3. 本期賸餘：109 年度本期賸餘預算數 48 億 6,757 萬 5 千元，較上年度預算數 47 億 92 萬 1 千元，增加 1 億 6,665 萬 4 千元或 3.55%。

(二)長期投資計畫

主要是辦理高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫編列經費辦理桃園、新竹、臺中、嘉

義及臺南 5 個車站特定區區段徵收開發作業，分年投資經費累計預算數 625 億 4,278 萬 8 千元，業於 108 年（計畫終期）全數編列完畢。因為區段徵收開發計畫在今年底要作決算，所以這部分明年的處理經費是零。同時因為今年要作決算，所以前面所包括收入與支出的部分，也因為相關的作業產生跟今年以前各個年度比較不同的數字差距，敬請委員參考。

（三）資金轉投資計畫

參與投資台灣高鐵公司 242 億元，109 年度編列採權益法認列之投資收益 34 億 9,719 萬元，並預估該公司 109 年度將發放現金股利 29 億 4,514 萬元。

肆、預期施政績效

一、推動鐵道建設

賡續辦理「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」、「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」、「高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「高速鐵路後續工程建設計畫」等 5 項計畫，並持續推動「西部高鐵、東部快鐵，打造環島高快速鐵路網」之交通政策，使高快速鐵路網成為促進臺灣區域均衡再發展之重要骨幹，以建設高品質、高效率之永續發展軌道交通運輸系統，滿足民眾安全、舒適、便捷之交通需求。另藉由捷運、車站大平台及鐵路平交道與環境改善建設之審查，引導地方政府積極落實 TOD 理念，妥慎規劃評估內容之周延性，減少對營運機構之營運衝擊，使國家資源能合理有效運用。

二、發展軌道產業

預期就推動國產化關鍵項目進行技術研發及草擬相關國家標準，及完成財團法人鐵道技術研究及驗證中心設置條例、鐵路法及大眾捷運法修正案等法制作業，並推動營運機構持續辦理維修需求商源說明會，以期先行整合我國輕軌系統關鍵規格一致化，引領軌道產業發展方向，提升國內廠商參與軌道建設意願，接軌國際供應鏈需求，達成擴大產業經濟規模以及技術升級之效益。

三、落實營運監理

賡續辦理「鐵路機構（高鐵、臺鐵、林鐵、糖鐵）定期與不定期檢查」、「軌道營運機構災害防救聯繫會報」、「國營及民營鐵路列車駕駛人員檢定給證作業」、「智慧鐵道發展架構及策略研訂」、「鐵路重大事故調查作業」、「營運監理業務入口平台應用系統建置」及「雙鐵技術交流研討會」等項，預期可達成鐵路監理專業化，以提升鐵路營運安全與服務品質。

四、積極場站開發

完成高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫財務結算與盈餘分配，預計辦理盈餘分配後配回已招商土地之履約管理；賡續辦理高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫，預計完成高鐵回饋金收入、左營站相關用地開發招商收入、高鐵沿線電纜槽使用收入及台灣高鐵公司於通車營運後依合約規定繳納之租金收入；高鐵永續經營投資計畫各站區事業發展用地開發；機場捷運計畫相關土地開發作業、分回資產活化及履約管理等，並積極媒合中央及地方政府機關辦公廳舍或相關建設計畫之土地需求，以增裕政府收入，達成各項計畫之自償目標。

伍、結語

本局為辦理鐵路及捷運建設之專責機關，秉持「優質軌道運輸的共同創造者」之使命，致力於打造永續經營、國產化、更安全與智慧、結合都市發展的鐵道運輸系統，以逐步完善臺灣城際鐵路運輸路網，建立有序無縫的鐵道運輸環境，並推動高鐵車站特定區開發、整合高鐵車站聯外交通路網及參與台灣高鐵公司投資，以期透過政府協助及督導，提供安全且優質之高鐵運輸服務，並帶動國內鐵道運輸產業升級。

以上，本局 109 年度單位預算及高速鐵路相關建設基金之分預算案，已衡酌各項計畫優先緩急與以往年度執行績效，並配合施政需要妥適編列，敬請各位 委員賜予指教與支持。謝謝！

主席：請交通部臺鐵局張局長報告。

張局長政源：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 109 年度預算案係依據行政院頒「109 年度國營事業計畫總綱」及「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，各項費用均本摶節原則編列，並將有限資源作最有效之運用。

謹將本局 109 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，建構安全第一並以顧客滿意為導向之優質公共運輸系統，經營運輸本業及所屬事業之雙核心事業，並成為民眾依賴之生活鐵道。主要方針如下：

- 一、以永續安全運輸發展為目標。
- 二、全力提昇鐵路服務績效與品質。
- 三、強化西幹線區域通勤運輸與東西幹線中長程城際及跨線運輸服務。
- 四、開拓多角化附業發展，加速推動資產活化開創財源。
- 五、以大眾運輸導向開發（TOD），促進車站周邊的經濟發展。
- 六、建置環島光纖傳輸網路，發展智慧鐵道。
- 七、建立鐵路成本與財務責任合理機制。
- 八、落實鐵道研究發展，扶植國內軌道運輸產業。
- 九、組織調整與人才培訓，強化員工訓練功能。

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區域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，善盡社會責任，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. 明確運輸市場發展定位，強化東西部幹線中長程城際運輸（臺北—臺東與臺北—高雄）及跨線運輸（臺中—花蓮）；加強西部幹線區域通勤運輸。
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. 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、觀光旅遊，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. 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. 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. 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，加強運輸安全及效率，以擴大服務範圍與提升服務品質，增加旅客便利性。
5. 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. 辦理高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫，以強化兩鐵轉乘接駁，擴大高鐵彰化站與臺鐵轉乘服務範圍，提升車站聯外交通運輸系統服務品質。
7. 辦理集集支線基礎設施改善，針對集集沿線各車站硬體建設、軌道線形及邊坡穩定檢測等進行改善作業，以提升支線整體服務水準，強化旅客便利性、安全性及觀光品質。
8. 落實通用設計，持續建置無障礙空間，形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. 研議合理票價調整機制，並致力於提升品質、節約成本，以落實企業化經營及事業永續發展。

(四)人才培訓方面

1. 深化鐵道產學技術與推動產學建教合作，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、高階人員參加訓練課程，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。
3. 加強企業內部縱向溝通與橫向協調，建立和諧勞資關係，提升組織效能。

二、業務計畫

運輸本業以客運為主、貨運為輔，持續推動西部幹線區域通勤運輸服務，強化東西部幹線中長程城際及跨線運輸服務，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，如擴大臺鐵便當銷售量、善用商標開發鐵路文創商品。

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：109 年度預計運量 113 億 744 萬 5 千延人公里，較上年度預計 113 億 1,854 萬 7 千延人公里，減少 1,110 萬 2 千延人公里，減幅約 0.10%，主要係因南迴鐵路電氣化工程期間影響部分運量所致。

2. 貨運：109 年度預計運量 4 億 9,897 萬 2 千延噸公里，較上年度預計 5 億 2,385 萬 9 千延噸公里，減少 2,488 萬 7 千延噸公里，減幅約 4.75%，主要係因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，及假日加開客運列車班次並縮短發車班距，致路線容量不足。

（二）管理革新及業務創新

1. 持續提升運輸服務品質，配合整體旅運需求，本局將進行時刻微調，以提升假日東線尖峰運能、加強西線乘車便利性、改善列車準點率及有效運用乘務人力；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. 本局積極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國際鐵道觀光，如發行紀念套票、互換列車塗裝、邀請日本等多國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，如為提升臺鐵便當與商品國際能見度，所以辦理國際相關活動包括 11 月即將登場的鐵路便當節，邀請日本、瑞士、韓國等國鐵道業者及國內知名便當業者共襄盛舉，展示期間中外媒體爭相報導，有效將臺鐵便當與商品推向國際舞臺；為促進臺日雙方鐵道觀

光交流及推動地區發展「臺鐵局縱貫線（臺中至高雄區間）與日本青森鐵道締結姐妹鐵道」，青森鐵道沿線除擁有許多獨具特色的觀光資源外，更以出產蘋果為名，與臺灣中南部興盛的農業產業相互輝映。期待共同帶動臺日旅客互訪，促進鐵道觀光旅遊熱潮；並與瑞士馬特洪哥塔鐵路公司進行相關行銷合作方案，已簽署合作備忘錄，行銷方案積極朝三項主題進行：互換彩繪列車、車站車上宣傳及美食或鐵道商品交流。

5. 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，加速旅客進出站時間。

6. 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、創新、團結及榮譽等核心理念，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. 為培訓鐵路中高階專業核心技術人才、提昇工作知能及管理能力的等，於本局員工訓練中心計畫開辦 132 班次、訓練 7,742 人次及 635,312 人時。

肆、預算編列情形

本局 109 年度預算案係依據中央核定之經營策略與業務計畫編列，茲將收支情形簡列如后：

一、營業收支及損益之預計

109 年度編列總收入 300 億 3,603 萬 5 千元、總支出 328 億 2,968 萬 4 千元，預計虧損數 27 億 9,364 萬 9 千元。

（一）總收入 300 億 3,603 萬 5 千元：主要為客運收入 186 億 2,725 萬 4 千元、租賃收入 40 億 2,308 萬元、政府補助收入 40 億 334 萬元、處分不動產、廠房及設備利益 11 億 4,579 萬 8 千元、餐旅服務收入 10 億 3,000 萬元、貨運收入 6 億 4,629 萬 9 千元。

109 年度編列 300 億 3,603 萬 5 千元，較上年度預算 301 億 9,413 萬 6 千元，減少 1 億 5,810 萬 1 千元，減幅約 0.52%，主要內容如下：

1. 客運收入：186 億 2,725 萬 4 千元，與上年度持平，主要係客運收入自 100 年度穩定成長，於 104 年度達最高峰，103 至 107 年度客運收入維持在 178 至 182 億元，受油價、天災、陸客來臺人數、高鐵競爭等因素影響，已漸趨穩定。

2. 貨運收入：6 億 4,629 萬 9 千元，較上年度預算 6 億 2,752 萬 6 千元，增加 1,877 萬 3 千元，增幅約 2.99%，主要係因應未來水泥市場需求，短程貨運區間（和平—永樂、新城—花蓮港、和仁—花蓮港等）運送量預估將逐步成長。

3. 租賃收入：40 億 2,308 萬元，較上年度預算 40 億 2,494 萬 6 千元，減少 186 萬 6 千元，減幅約 0.05%，主要係因板橋車站地下停車場 OT 案於 108 年屆期後改採一般標租，開發權利金收入減收所致。

4. 政府補助收入：40 億 334 萬元，較上年度預算 35 億 6,437 萬 1 千元，增加 4 億 3,896 萬 9 千元，增幅約 12.32%，主要係新增國庫補助服務性路線與小站虧損所致。

5. 餐旅服務收入：10 億 3,000 萬元，較上年度預算 9 億 6,908 萬 1 千元，增加 6,091 萬 9 千元，增幅約 6.29%，主要係因各餐廳及門市銷售飯盒收入增加所致。

6. 處分不動產、廠房及設備利益：11 億 4,579 萬 8 千元，較上年度預算 18 億 3,334 萬 3 千元，減少 6 億 8,754 萬 5 千元，減幅約 37.50%，主要係永德言葉及忠泰長虹明日博等 2 都市更新案資產交換利益共 11.42 億元於 108 年已編列完竣，致處分不動產、廠房及設備利益減少。

7. 什項收入：4 億 2,554 萬 7 千元，較上年度預算 3 億 8,222 萬 1 千元，增加 4,332 萬 6 千元，增幅約 11.34%，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增加。

(二)總支出 328 億 2,968 萬 4 千元：主要為用人費用 158 億 5,274 萬 8 千元、折舊及攤銷 80 億 7,892 萬 9 千元、動力費 15 億 8,763 萬 7 千元、資產報廢損失 14 億 1,524 萬 8 千元、外包費 10 億 5,616 萬 3 千元、修理保養與保固費 8 億 4,238 萬 2 千元、債務利息 7 億 9,825 萬元、物料 6 億 9,473 萬 2 千元、工作場所電費 6 億 6,054 萬 2 千元、燃料 4 億 5,756 萬 8 千元等。

109 年度編列 328 億 2,968 萬 4 千元，較上年度預算 323 億 7,453 萬 4 千元，增加 4 億 5,515 萬元，增幅約 1.41%，內容如下：

1. 用人費用：158 億 5,274 萬 8 千元，較上年度預算 155 億 6,382 萬元，增加 2 億 8,892 萬 8 千元，增幅約 1.86%，主要係考量薪資晉級及請增員額所致。

2. 服務費用：47 億 4,739 萬 5 千元，較上年度預算 46 億 1,713 萬 9 千元，增加 1 億 3,025 萬 6 千元，增幅約 2.82%，主要係高雄地下化新增 10 站、臺中高架第二期新增 5 站等，致工作場所水電費增加。

3. 材料及用品費：13 億 2,723 萬 6 千元，較上年度預算 12 億 8,209 萬 5 千元，增加 4,514 萬 1 千元，增幅約 3.52%，主要係因油價調漲，致燃料費增加。

4. 租金與利息：9 億 4,335 萬 3 千元，較上年度預算 9 億 4,625 萬元，減少 289 萬 7 千元，減幅約 0.31%，主要係因第 4 代票務系統於 108 年上線，預估保固至 109 年下半年，致電腦租金及使用費減少。

5. 折舊及攤銷：80 億 7,892 萬 9 千元，較上年度預算 81 億 7,698 萬 4 千元，減少 9,805 萬 5 千元，減幅約 1.20%，主要係臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）購置區間客車 250 輛及城際客車 230 輛，預計延後交車入帳，致折舊費用減少。

6. 稅捐與規費：3 億 8,956 萬 2 千元，較上年度預算 4 億 6,657 萬 9 千元，減少 7,701 萬 7 千元，減幅約 16.51%，主要係因地價調降，致地價稅減少。

7. 會費、捐助與分攤：732 萬 6 千元，較上年度預算 985 萬 1 千元，減少 252 萬 5 千元，減幅約 25.63%，主要係分攤大樓管理費減少所致。

8. 損失與賠償給付：14 億 2,962 萬 1 千元，較上年度預算 12 億 9,587 萬 3 千元，增加 1 億 3,374 萬 8 千元，增幅約 10.32%，主要係資產報廢損失增加所致。

9. 其他：9,351 萬 4 千元，較上年度預算 9,094 萬 3 千元，增加 257 萬 1 千元，增幅約 2.83%

，主要係各項節日活動費及重大慶典費用等增加所致。

(三)本年度預算案虧損數 27 億 9,364 萬 9 千元，較上年度預算虧損數 21 億 8,039 萬 8 千元，增虧 6 億 1,325 萬 1 千元，增幅約 28.13%。

二、虧損填補之預計

109 年度預算案虧損數為 27 億 9,364 萬 9 千元，連同以前年度累積虧損 1,169 億 5,532 萬 6 千元，預計填補撥用盈餘 5 億 5,225 萬 4 千元，待填補累積虧損為 1,191 億 9,672 萬 1 千元。

三、資產負債之預計

資產總額 8,574 億 2,771 萬 5 千元，負債總額 4,133 億 3,648 萬 6 千元（其中短期債務 1,361 億 125 萬 7 千元、應計退休金負債 619 億 9,581 萬 7 千元、遞延收入 1,958 億 8,507 萬 9 千元）及權益總額 4,440 億 9,122 萬 9 千元。

四、固定資產之建設改良擴充及資金來源

(一)109 年度固定資產建設改良擴充編列專案計畫 233 億 1,409 萬元、一般建築及設備計畫 32 億 4,255 萬 6 千元，共計 265 億 5,664 萬 6 千元，包括：

1. 專案計畫多為延續性的計畫—繼續計畫：233 億 1,409 萬元。

(1)高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫：38 億 6,547 萬 9 千元。

(2)鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）：40 億 7,120 萬元。

(3)臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）：97 億 1,650 萬 5 千元。

(4)票務系統整合再造計畫：9,030 萬元。

(5)臺鐵電務智慧化提升計畫：48 億 13 萬 2 千元。

(6)臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程計畫：5 億 2,461 萬 1 千元。

(7)臺鐵集集支線基礎設施改善計畫：2 億 4,586 萬 3 千元。

2. 一般建築及設備計畫：32 億 4,255 萬 6 千元。

(二)資金來源：專案計畫 233 億 1,409 萬元，其中 32 億 7,734 萬 5 千元以自有營運資金支應，200 億 3,674 萬 5 千元由政府投資；一般建築及設備計畫 32 億 4,255 萬 6 千元，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，惟從高鐵通車以來，運輸市場因多元運具加入營運，運量雖有微幅成長，但占有率卻每況愈下，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、費率管制及天災人禍造成路線中斷所衍生之營運損失等，致每年還是呈虧損狀態。

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，如規劃西部幹線以區域運輸通勤運輸為主，強化東西部幹線中長程城際及跨線運輸服務，另外也拓展跨縣的運輸服務，並積極推動電子票證服務及鐵道觀光創新服務；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、團結、榮譽的前提

下，落實公共運輸政策，持續更新車路設施、旅運設備智慧化與通用化；改善工作環境、提升臺鐵文化與推動企業經營；確保行車安全及提升服務品質，建構優質鐵道運輸系統；加強城際、區域通勤運輸與促進鐵道觀光旅遊；與國內各大眾運輸系統整合，擴展無縫運輸網絡；透過資產活化、車站整建與多目標使用，增加站區開發效益與活絡地方發展；結合鐵道文創特色，創造周邊效益；逐步改善營運體質、健全財務結構；落實人才培育與推動國際交流，踐行目標管理，積極打造永續經營利基。

以上就本局 109 年度營運方針—業務概況與預算的編列跟委員會報告，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 109 年度預算案，能夠給予大力支持，謝謝！

主席：現在開始進行詢答，先作以下的宣告：詢答時間出席委員 8 分鐘，得延長 2 分鐘，列席委員 4 分鐘，得延長 1 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；委員發言登記在 10 時 30 分截止；臨時提案請在 10 時以前提出，以便議事人員彙整；交通部鐵道局單位預算、臺灣鐵路管理局的營業預算及高速鐵路鐵路相關建設基金、非營業預算委員提案，請在今天會議結束前提出；中午原則上不休息。

現在請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：（9 時 30 分）主席、各位列席官員、各位同仁。部長，交通部任務很繁重，要擔負很多責任，不管是百年建設還是臺灣經濟發展的未來，都和交通息息相關，臺灣人說：「若要人民富，政府先造路。」我們知道現在高鐵南延屏東，雖然我們初步決定如此，但是上次我在此質詢時提到 65% 的人是贊成的，另外的 35% 不是不贊成，他在乎的是為什麼沒有經過我家。但是很奇怪，國民黨總統候選人說高鐵延伸屏東是盲腸線，他不同意，而且只要當選就要重新歸零思考。部長，你怎麼看這件事情？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。我想一方面可能韓市長不瞭解我們的規劃，另外一方面也可能是他把它政治化了，就是作為競選的議題，這個我們不予置評。但是基本上我們看臺灣的鐵道路網，要從整體性來看，不能見樹不見林，單獨挑一段來評價，跟整個看為什麼要打通一些瓶頸、串連路網，是不一樣的。以高鐵南延屏東來說，其實未來還可能再往南發展，但是一步一步來。第二、高鐵、臺鐵和快鐵，未來可能是以共站轉乘的方式進行。比如南迴鐵路電氣化即將完工，從屏東到臺東就是一個半小時，這時候怎麼樣能夠直接從高鐵到屏東，去串連不管是臺鐵或快鐵，我的意思是，應該從路網的角度來看這一段的效益。而且交通是百年大計，事實上，臺灣的交通建設已經證明了一點，我們長期是需求導向，可是某種程度，政府應該以供給為導向來帶動需求，如果路沒有開到那裡，那邊怎麼發展？所以我們要算的是大算盤，不是小算盤，不是只算那個小的、短期的財務效益，要算的是長期的經濟效益。

鄭委員寶清：是，就是跟國土發展計畫有關係，所以有時候很多政策，在換黨執政後就造成很大的傷害。我們在通過前瞻計畫時，國民黨是敲鑼打鼓，丟水球、丟麵粉全力阻擋，從委員會一直擋到院會，可是到最後他們好像每個單位、每位候選人都搶著要這個錢。

林部長佳龍：在地方都宣傳他們家鄉那一段是他們爭取的。

鄭委員寶清：對啊，這個就很奇怪。現在就是部長講的國土整體規劃，所以高鐵現在延伸到宜蘭。

林部長佳龍：有這個規劃，就是併本來的北宜直鐵，另外也有高鐵這個選項。

鄭委員寶清：不管是高鐵延伸到宜蘭或直鐵到宜蘭，陳歐珀委員一直在交通委員會很認真在爭取。

林部長佳龍：對，他積極在爭取、推動。

鄭委員寶清：像李昆澤委員也是宜蘭人，他們都很關心這個事情，現在請教一下，高鐵延伸到宜蘭行車時間只剩下 13 分鐘，通過以後對整個國土的發展跟宜蘭的經濟發展，都有很大的幫助，部長，這有沒有時間表？

林部長佳龍：事實上，北宜直鐵這個案子已經完成了可行性評估，在做綜合規劃。待會我請胡局長來說明，在行政程序上，是可以直接把北宜高鐵併入原來已經在進行可行性研究的方案來推動，行政程序上也比較快。

鄭委員寶清：你們預計什麼時候開始規劃？

林部長佳龍：其實從我上任之後，我就指示鐵道局要把這個選項納入評估。他們已經有初步的規劃方向，是不是我請他簡要說明一下目前的進度？後續當然還需要行政程序審查，很多數字……

鄭委員寶清：大概什麼時候動工、什麼時候可以完成？

主席：請交通部鐵道局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。有關高鐵延伸宜蘭這個案子，是我們併同北宜直鐵在做綜合規劃時，列為替代方案。

鄭委員寶清：我現在問你有沒有時間表？

胡局長湘麟：目前我們正在做一些工程上面的分析，後續還是要經過環評。目前在期程上來講，還沒有辦法明確的答覆委員，不過，後面的程序會在工程規劃完成之後，並且按照環評相關程序提報環境影響評估審查。

鄭委員寶清：我希望速度能夠快一點，好不好？

胡局長湘麟：是。

鄭委員寶清：部長，觀光局 18 年都沒有調整了，現在因為中央機關組織基準法第二十九條規定，二級機關只能有 14 個，現在要再設一個部，都相當困難。

林部長佳龍：幾乎不可能啦！

鄭委員寶清：否則，人事總處跟銓敘部會覺得奇怪，一方面要精簡組織，另一方面又要設部。現在韓市長又說要設一個觀光部，我本來以為聽聽就好，因為當初馬英九在 2008 年選舉的時候提到要成立文化觀光部，結果他上任以後一點聲息都沒有，所以，我想政治人物在選舉的時候都會開很多支票，請問部長，設觀光部會不會實現？這個看起來似乎是很困難。

林部長佳龍：幾乎不可能，要嘛其實我們也可以來推動觀光局升格為觀光署。

鄭委員寶清：這是部長上來以後一向的主張。

林部長佳龍：交通部為什麼跟觀光很密切，我們也有在研議。其實先前行政院組改是叫做交通與建設部，如果要提升我們國家對觀光的重視，我們也可以考慮交通觀光部，因為觀光一旦離開了交通，根本沒辦法做，以臺灣現階段發展來說，交通才是影響觀光最重要的因素。

鄭委員寶清：我看到你們計劃 2030 年來臺的旅客會超過 2 千萬，是不是這樣？

林部長佳龍：以此為目標。

鄭委員寶清：現在看到韓市長也是講差不多那個時間。

林部長佳龍：他也講高雄市人口要成長到 500 萬，當然這個數字隨人喊啦！我們是有具體的目標跟計畫。

鄭委員寶清：我想要把觀光局變成觀光署速度會比較快一點。

林部長佳龍：要懇請貴院支持，因為交通委員會也有委員提案。

鄭委員寶清：現在在司法及法制委員會，交通委員會要聯席審查，可能部長要花一點時間，跨委員會去協商一下，希望能夠儘快推動。

林部長佳龍：好。

鄭委員寶清：因為這個最容易做，我們可以看到只要改成署之後，馬上人員就從 182 人增加到 340 人，大概增加了將近一倍。現在觀光局裡有什麼旅宿組、智慧觀光發展組、政風室等，統統是你們的人員兼任，造成人力不足，我想這個部分部長可能要花一點時間研議，當然現在主審是在法制委員會，但我們交通委員會也會全力支持，希望這部分能夠儘速來做。部長，這樣有困難嗎？

林部長佳龍：我們會積極推動，也請立法院支持，可以儘快讓它升格。

鄭委員寶清：好，再請教臺鐵局張局長，臺鐵因為日前有鐵路警察在火車上發生意外，目前的因應作法是有 180 名列車長先配戴所謂的防身噴霧器，配戴率是 20%，上班領取、下班繳回，請問局長，你們有沒有制訂 SOP 行動標準？這些站長是不是都有接受訓練？

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。感謝委員！針對這部分，我們除了維護旅客安全之外，對一些比較有情緒性或有危險性的旅客，我們還是要做處理，之前我們就有 SOP，但最主要還是勸導為主。

鄭委員寶清：對啦！第一就是要淨空車廂，第二趕快通報下一站的警察上車處理，這些都無法發揮作用時，才使用噴霧器，是不是？

張局長政源：是，因為我們現場同仁是第一線面對，他們也會擔心安全問題，所以在事發之後，針對這個部分我們一直在探討，我們是覺得防狼噴霧器攜帶輕便，使用上也比較方便，但是我們還是會在不得已、最後一刻才會使用，這些我們都有經過訓練，也有相對的 SOP 規定。

鄭委員寶清：臺鐵虧損 4,133 億，可能要很認真經營，好不好？

張局長政源：是，我們會努力。

鄭委員寶清：謝謝！

主席（李委員昆澤代）：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：（9 時 42 分）主席、各位列席官員、各位同仁。交通部辛苦了！特別我感受到這次南方澳跨海大橋崩塌之後，不管是救災或善後處理，以及目前進行的復建工作，都井然有序，當地民眾都跟我反映，所以這次交通部在整體表現上，獲得了民眾的支持與肯定。現在跨海大

橋正在進行崩塌橋體的拆除作業，請問部長，什麼時候可以完成橋體的拆除？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。本來我們是努力想在 10 月底前完成整個橋體的拆除、復原，現在應該會提早，讓所有船隻可以自由通行。

陳委員歐珀：部長，這個一定要在工期內完成。

林部長佳龍：已經完成了，剩下最後一塊橋面切割已經吊掛完成，也就是平台船已經移除了這些障礙。

陳委員歐珀：相關的責任我們要追究、議處，但是相關辛苦工作人員，我認為也應該獎勵，這個部分要獎勵，他們真的做得很好。

林部長佳龍：有關救災和復原有功人員，我們當然會予以嘉勉。

陳委員歐珀：好。另外，部長就任後，就有釋放出高鐵要延伸到宜蘭的訊息，是不是？

林部長佳龍：這也是委員一直在推動，且一直跟我們建議的事。

陳委員歐珀：但一直到今天，我才比較放心，因為今天報紙頭版條及第六版前半版幾乎都在報導這個新聞，也就是北宜直鐵升級為高鐵有譜，上個禮拜，我記得是 10 月 15 日，本席質詢蘇院長時，院長也政策上指示強力支持我們軌道的升級。高鐵延伸到宜蘭目前有 3 條路線，原來我們直鐵有 2 個方案，所以總共有 5 個方案，我從新聞報導中知道高鐵延伸到宜蘭可能是優選方案，也就是可能在 3 條路線中擇 1 做綜合規劃，交通部對這樣的推動期程有沒有具體規劃？

林部長佳龍：跟委員報告，先前所謂的北宜直鐵已經完成可行性評估，也在進行綜合規劃，所以我特別關心這個問題，也請教鐵道局有關路廊的選擇問題，其實本來也有做快鐵路廊的選擇，現在把它改成高鐵，這其中有很多效益，包括速度快、阻力小，交通改善程度也比較大，綜合各方面評估，我在半年前就請鐵道局一定要把這個列入選項之一，並且儘快完成初步評估。目前外界報導的是我們的初步規劃方向，是具有一定的可行性，但在行政程序上，過去比較大的困難在環評，而這個方案是有迴避掉屬於翡翠水庫集水區的核心區域，而走另外比較偏北一點的路廊，如果環評可以順利通過，當然整個審查、程序就會加快，這是最大的變數，至於工程技術、拆遷阻力等等，我們都會進行綜合評估。

陳委員歐珀：行政院在 92 年通過一個東部鐵路提速合併計畫，宜蘭跟臺北這一段我們叫北宜直鐵，但 95 年時環評沒有過，一直到 105 年，我們重新尋求替代方案，所以目前有兩個方案，也完成綜合規劃，基此，我具體建議交通部，剛剛部長也講了，這個是替代方案的選項……

林部長佳龍：是。

陳委員歐珀：是不是可以直接進入綜合規劃，不用再可行性評估？因為可行性評估至少要 3 年，好不好？這個部分我要求部長做政策上的決定。

林部長佳龍：方向上，我們當然可以併入原來的北宜直鐵路廊的選擇，只是把它提速到更高，因為過去高鐵還沒有完成，大家不知道有這樣一個可能的選項，現在我們在既有規劃的路廊上，再透過高鐵來串連，我想相對的社會的支持及各方面的可行性，應該都是比較高的選擇。不過，這個部分還是要請鐵道局就審查程序上要怎麼處理才符合規定……

陳委員歐珀：部長，這個部分你們私底下再協調一下，讓期程可以縮短。另外，我要提醒部長，不管是臺北到宜蘭的捷運、高鐵或直鐵，這個案子在宜蘭地區到正式進入政府部門裡討論，已經超過 20 年，20 年是多久的時間！這 20 年來宜蘭人忍受多少交通不便，包括東部的民眾，所以這個案子是攸關宜蘭人、花蓮人及臺東人的一件大事，不只是宜蘭，是攸關整個東部。

林部長佳龍：整個臺灣都會因此受益。

陳委員歐珀：我們一直在期待東部的交通建設，我們 3 個區域的委員，3 個都待在交通委員會，為什麼？就是因為東部的交通不如西部，在此，我提出建議，請部長思考東西部路廊問題，誠如部長講的，西部的高鐵跟東部的快鐵，我們希望快鐵、臺鐵跟高鐵三鐵共站在宜蘭，並儘快完成，因為高鐵延伸到宜蘭，加上宜花東快鐵，再加上臺鐵宜蘭線，這樣一個大眾運輸路廊，才能澈底解決國五的塞車問題，特別是過去我們政府有太多經濟建設都放在西部，重北輕南、重西輕東，所以建設發展不均衡，部長上任後有考慮到國土發展狀況，既然要做就要趕快做，就像蘇院長指示的，要做了就要趕快做。而整個宜蘭三鐵車站大平臺共構計畫涉及都市計畫的發展，所以我們希望這個重大建設也能夠有一個專案小組來推動。

林部長佳龍：是。

陳委員歐珀：第一，我要求直接啟動綜合規劃，不要再經過可行性評估；第二點，宜蘭三鐵共構這個大案子要有一個專案小組來推動。因為這等於是整個西部跟東部交通的樞紐，如果做得好的話，整個環島鐵路才能串連得很好。

林部長佳龍：我跟委員報告，有關於高鐵延伸宜蘭一事，行政程序上並不需要另外去做可行性評估。

陳委員歐珀：謝謝，這是你說的喔！

林部長佳龍：就是併入原來可行性評估中的一個選擇，就是你說的替代方案，而且我們已經進入綜合性規劃了。

陳委員歐珀：好，謝謝。

林部長佳龍：這個部分我特別關心，所以來之前我還問過胡局長，而且要很確定；第二，委員提到的一點很關鍵，就是三鐵共站在宜蘭的效益有多大一事，除了軌道運輸解決公路塞車、公路不足的問題之外，其實臺鐵的北宜線或未來宜花東的快鐵會在這邊連結，這樣的四通八達，未來臺灣的西部跟東部串連成一日生活圈，這可說是打通任督二脈一個很關鍵的部分，也可以說是一個 total solution，就是一個 all in one，所有都在一個方案裡面，而這個解決了比如說花東地區的票很難買，因為都被宜蘭人買走；未來串聯之後，走公路的人就減少了，所以國五雪隧塞車問題也會減輕，而且蘇花改又好了，所以我們在交通上的選擇，包括未來滿多人關心的，因為以複合式交通運輸網來講，搭高鐵很快就到宜蘭市，屆時再決定搭乘什麼交通工具去花東或是北臺灣旅遊，總之，這個綜合效益是相當大的。

陳委員歐珀：最後一個小問題，就是要感謝你，在上個禮拜總質詢有提到宜蘭線鐵路高架一事，現在我們修正後的可行性計畫已經送到交通部，而審查委員決定下個禮拜二、10 月 29 日辦理現勘，基本上，我希望這個案子能夠趕快在年底完成，因為已經拖了 10 年，審了 5 次、退了 5 次，

拜託這次一定要讓其成案，即可行性評估的部分麻煩協助一下。

林部長佳龍：我要跟委員說的是，我們最近都採取預審制，不只宜蘭，嘉義、彰化等等，交通部都把地方要做的鐵路立體化也當作自己的事，所以其實很多的問題，有時候上上下下又退回去，這次也感謝委員，協調地方接受先做宜蘭市到羅東鎮這一段的核心區，也就是分階段來推動。另外一個我覺得很重要的是場站開發，很多車站周邊都市計畫的調整，搭配未來三鐵共站，則過去宜蘭市沒有一個比較好的發展的問題將會解決。

另外，往北到頭城或是往南到羅東，其實它就是一個中間點，所以這對整個都市發展或是國土規劃的方向來講，交通部不希望交通完全只是運輸，交通應是整個國土規劃跟區域均衡發展一個很重要的策略。

陳委員歐珀：謝謝部長，交通部很辛苦，相關同仁應該予以嘉獎。

林部長佳龍：鐵道局很辛苦，他們在半年內能夠把這個選項這麼具體的推進，我也要特別感謝他們。謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：（9 時 55 分）主席、各位列席官員、各位同仁。建立便捷的公共運輸系統是交通部的工作，但是交通的安全才是交通部最重要的責任，鐵道局是一個辛苦的業務單位，一方面要負責興建相關的鐵路工程以及相關的政策督導，但是也要負起臺鐵、高鐵相關業務督導、管理的責任，但是因為鐵道局自己要負責施作相關的鐵路工程，今年到目前為止，至少已經發生 14 起相關的事故，這些事故是逐年增加，而且規模越來越大，所以我們來看一下鐵道局施工的工程，他們本身在施工，本身又要督導相關單位的安全規範，卻又造成這麼多的施工意外事件，這些事件的類型包括運轉的中斷、運轉保安裝置有一些故障的問題、外力的侵入、電力設備故障，還有正線出軌等等嚴重的問題，我要提醒部長的是，這 14 起鐵道局自己施工時造成的意外事故，總共影響了 148 個列次、總共延誤了 5,465 分鐘、影響旅客的總人數達到 3 萬 4,700 人次，而且我們發現其導致的施工意外事件也有增加的趨勢，105 年 5 件、106 年 9 件、107 年 15 件，到今年 9 月已經發生了 14 件，對此，請部長簡單說明一下。

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。我有要求澈底的檢討，有一部分運安會也在調查，總之，我們內部也會予以究責。確實鐵道局是新成立的單位，本身除了興建新的鐵道建設以外，也負責監理的角色，但是本身在一些興建或施工的過程當中沒有落實我們的標準作業程序；有些委外辦理的事項，則是缺少監督，像這些我們內部已經在進行澈底的檢討，的確，除了完善制度以外，其實也要落實執行，有一些在執行的時候已經有點態度散漫，或是沒有確實按照 SOP 來做等等，這個部分我們已經進行調查，當然大家可能會說因為鐵道局本身是事主但又身兼調查身分，所以會有問題，但其實運安會也有針對裡面比較重大的部分啟動調查，而我也要求把鐵道相關的建設納入我們的道安會報中，以加強相關的督導。

李委員昆澤：部長剛才所做的說明，其實就呈現了一個現已存在的重要問題，就是鐵道局這些關於軌道安全的意外事件，很多都還沒有達到運安會調查的層級，相關的事故調查還是由鐵道局自

己負責調查，即如果沒有達到運安會調查這樣一個層級，那就是自己施工發生意外，然後鐵道局自己負責調查。此外，還有部分的事務，鐵道局甚至是讓臺鐵局去寫報告，然後再交給鐵道局做為調查的基本資料。我現在所說的就是，鐵道局是由鐵工局及高鐵局合併的，雖然局長還是同一個人，但是鐵工局在之前就是負責鐵道系統工程相關的施工，而高鐵局則負責相關的督導及管理。現在發生這樣的軌道意外事件，我們看到鐵道局自己施工發生意外、自己負責調查，至於調查的結果，剛才部長也講了，有很多都是委外的，變成是這些承包廠商的責任，鐵道局沒有相關的責任，但該局卻是自己負責施工的重要單位。部長，對於相關的狀況，我們必須要檢討。

林部長佳龍：是。

李委員昆澤：鐵道局的調查是由鐵路行車事故調查小組進行，總共有 8 個人，鐵道局局長是當然委員，再加上臺鐵局的局長或副局長兼任委員，此外還有專家學者，他們的任期大概都是兩年。鐵道局鐵路行車事故調查小組調查的主要項目、主要工作包括應該納入調查的一般事故，還有調查發生經過、發生原因、重大事故。我們必須檢討的是，鐵道局負責施工，鐵路行車事故及行車異常事件每年增加，剛才我也提醒部長了，規模及影響也越來越大，相關的事故調查都是鐵道局自己負責，行車事故調查小組的運作也必須做檢討。請部長簡單說明。

林部長佳龍：好。除了運安會的成立之外，我也指示道安會報要納入鐵道安全，以前都是比較屬於公路的安全，現在針對這個部分，我們也會邀請運安會推薦專家參與我們的道安會報，大概多了一個把關。另外，其實很根本的是整個鐵道安全的監理制度還不夠完善，相對於航空方面，民航局對於一般航空公司的監理制度是很完善的，現在鐵道局球員兼裁判，剛才有提到涉及這個問題，因為它也在大興土木，有很多工程，所以除了監理鐵路局之外，本身如何完善內控，或者事故發生之後，也必須要有外部的監督。以前制度確實不夠完善，所以我們會根據委員的指示在制度面做澈底的檢討及改善。

李委員昆澤：好，謝謝部長。鐵道局的問題剛才已經做了基本的討論，現在我要請教臺鐵局。臺鐵的事故仍然頻繁發生，今年到 9 月為止已經發生了 544 件，比去年同期的 467 件增加了 77 件。108 年的重大行車事故及一般行車事故雖然有減少，但是行車異常卻是增加的，所以我們必須了解行車異常增加的原因，這些原因包括車輛及運轉保安裝置的老舊，這是一個問題；另外，因應 1021 普悠瑪事故之後，臺鐵局將 ATP 自動防護系統的異常列入行車異常的統計。雖然一般事故及重大行車事故有減少，但行車異常還是偏高，我要提醒部長，它顯示了相關的風險還是非常高，必須要提高警覺。部長，請簡單說明一下。

林部長佳龍：好。臺鐵在普悠瑪事故之後也進行了總體檢，逐步在做一些改善，一方面我們的認定標準、要求比較嚴，所以只要有一些異常，我們就會列入，因為不能等到事故發生、無法挽救。相關的改善包括購置新的車輛、改善營運上面的問題及缺失等等，必須全面地啟動，不過整體來講，我有特別關心這些數字，是不是請張局長做個說明？因為比較的標準如果改變的時候，有一些數字可能就必須要……其實我們寧可像體檢一樣，把問題呈現出來，有一些是有改善。

李委員昆澤：部長，剛才我也提到，一般事故及重大事故有減少，但是行車異常……

林部長佳龍：我們現在特別只要稍微有一點點，就必須把它列入。

李委員昆澤：我必須要提醒，行車意外事故的風險仍然非常高，要提高警覺。

林部長佳龍：是。

李委員昆澤：最後，我要提醒部長，108 年 1 到 9 月臺鐵的行車事故造成 21 死 6 傷，探究造成這些傷亡的主要原因，臺鐵本身並不是主要的因素，有很多都是旅客跳下月臺或陸橋、走入軌道、臥軌，以及有人闖入平交道，在此期間也發生一名嘉義鐵路警察遇刺身亡的不幸事件。當然，相關死傷事故的主因都不是臺鐵事故所導致的，但是我們也要去設想解決的方案。所以我建議部長，針對硬體面的建置、相關的宣導，包括平交道的示警、軌道邊的圍籬、月臺邊的警告標語等等，都必須加強安全措施及宣導，生命是無價的，這是臺鐵及交通部的責任。

綜上所述，鐵道局施工的意外是增加的，我們必須重視，希望部長加以督導。此外，臺鐵局的一般事故及重大事故雖然有減少，但是我們必須把安全作為交通部最重要的工作責任，也請部長加以督導。

林部長佳龍：好，我們會更努力。謝謝。

主席：請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：（10 時 7 分）主席、各位列席官員、各位同仁。今天看到媒體針對高鐵東延到宜蘭的相關報導，個人表示對這個方向非常支持，也非常感謝部長上任以來對於我們東部的交通需求不只見樹、也見林，除了每天都可以看到交通改善的積極作為之外，也做了比較長遠、大的、整體的大環境的改變。這樣的鐵路建設、軌道建設，我相信對於東部現在所面臨的諸多瓶頸都能有一些改善的期待。尤其是根據媒體的報導，東延的高鐵每小時的容量幾乎是目前一票難求的臺鐵平日的容量，可以大幅地滿足東部民眾往來的需求；同時，速度當然也能夠提升，這是非常關鍵的。速度、平穩度、安全度都是我們所關心的。以目前預估的經費，傳統的臺鐵軌道建設與高鐵的軌道建設相差的預算大概 100 億元左右，其實在整體的預算上、未來整體的效能上，都可以看出這樣的投資絕對是值得的。所以部長支持這項建設的可行性評估方向，站在東部的立場，我們是全力支持的，甚至希望能夠保留未來後續從宜蘭延伸到花東地區的可能性，一併納入評估。當然，我們理解交通建設不是一步到位，也需要一些時間，但是這樣的長遠的格局及環島鐵路系統的提升一直是我們東部的期待。

若依照你們的規畫，進入這樣一個工程及整體經濟效應的可行性評估，請問你們預計的時程是如何？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。我們已經進入綜合規劃階段，目前對北宜高鐵的路廊也有一些初步的選擇，環評判斷上也認為較原來要走的北宜直鐵更容易通過，至於行政程序則希望能加速，但是仍須聆聽各界的意見，俾作為修改的依據。就經費而言，如果與原來的北宜直鐵同樣以到達頭城這段為終點的話，只多出 100 億元，不過我們認為應往宜蘭市區延伸，這樣不僅可成為宜蘭全線南北的中心點，前往花東也比較快速。至於宜蘭市的路廊，我們也在推動三鐵共站，

亦即高鐵、臺鐵及未來往花東的快鐵。這樣的整體規劃其實是有國土計畫的基礎，並非僅為單獨個別一條路線的選擇，所以在政策面，我們是非常積極的希望推動，其實如果工程技術可行，這一段的施工並不是很複雜，至於環評通過後工期為時多久，可請鐵路局說明。

主席：請交通部鐵道局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。環評通過後，再加上報院核定的相關行政程序，我們辦理設計、後續的施工計畫，差不多需要 9 到 10 年的施工期間。

蕭委員美琴：10 年差不多是當年核定蘇花改迄今幾乎要完成的期間，我們當然希望能加速整個行政流程，並在要求最高品質前提下儘速進行這樣一個讓東部有整個翻轉機會的重大工程，關心環境安全和環境保護的一些鄉親對任何重大公共工程當然都可能會提出一些疑慮，但是本席必須要說，如果高鐵延伸到東部的容量，可以移轉、紓解現在雪山隧道、宜蘭縣境內以及未來蘇花改到花蓮的塞車問題，且對整體環境而言也是最低碳、最環保的交通運具的話，那麼從長遠的規畫來看，軌道建設對東部的環境確實是比較友善的，希望所有關心環境保護的朋友們能一併思考到這一點。

除了這項重大建設之外，臺鐵局在去年底完成了採購 600 輛城際列車的重大標案，正在日本進行設計規劃跟組裝車輛中，但我們很多民眾卻還不曉得有這件事，在大家抱怨交通不便時，尤其是抱怨連假期間回家或前往旅遊一票難求時，很多民眾對於交通部這幾年所做的努力真的瞭解不多，本席要就這一點對臺鐵及交通部提出建議，其他各部會比如經濟部、農委會都會在第一時間，針對具高度爭議或民眾不瞭解的議題，在網路上或以各種影音畫面做宣傳，因此本席希望臺鐵能儘速就這幾年不論是訂票系統的升級、推動實名制、600 輛城際列車的採購以及未來相關的花東鐵路雙軌化硬體建設等的努力，對民眾做更好的宣傳和說明，除了納入今年未完成計畫之外，並能在下年度持續推動。

林部長佳龍：我很同意委員的看法，民主時代的社會溝通是非常重要的，這樣政策才容易得到支持和推動，交通部所屬有些單位過去都重工程建設、埋頭苦幹，卻跟社會溝通不足，所以我也會帶頭要求各單位必須在第一時間針對人民關心的重大議題，一定要很活潑的、能讓人民有感的來傳播與溝通。

蕭委員美琴：現在網路上流傳的蘇花改建設影片是好幾年前製作的影音，我們希望趕快出現一些新的作品，藉以讓民眾多瞭解交通部這些年在改善東部鐵路和公路方面的努力，希望你們能儘速推出新的宣傳影片。

普悠瑪事故已發生滿 1 週年，臺鐵的總體檢報告迄今也有 9 個月了，但據媒體分析，當初總共 144 項建議改善方案迄今只做到了 25 項，媒體批評交通部和臺鐵在檢討相關問題上是 5 分鐘熱度，雖然後續的相關改善事項中有一些工程是比較大的，比如北宜鐵路轉彎半徑較小部分的改善工程，不是一年之間馬上就能到位的，但是我們希望其他涉及管理面及人力招募和訓練的問題能儘速到位。

林部長佳龍：我們不僅將這 144 項予以公布且 po 在網上，為的就是誠實面對，這其中有些是跨部會的，有些則是比較長期的工程建設，屬於短期性質但速度還不夠快的部分，我們也會加強。

我是認為這當中還是要有輕重緩急，對於一些可能會危及安全的部分，我們是有提早處理，比如雙駕駛或其他方式，但若若要徹底改變臺鐵，真的必須靠政府的支持，單靠臺鐵實在力不能及，比如行政院在人力計畫方面支持增加了二千多人，陸續補齊，減少駕駛員及員工負荷過重的情形，可是有些涉及工程改善的部分，包括轉彎半徑改善工程等則需要預算及施工期程，我們會妥善地就此跟社會報告，並加速進行。

蕭委員美琴：北宜之間鐵路彎道的改善當然是一定要做的，但可能因為同時在進行北宜直鐵的評估，以致軌道彎道改善看起來有所延誤，本席認為這兩者不應該是互相排擠的，亦即不應該因為北宜直鐵或高鐵延伸到東部等方案的進行而排擠到臺鐵彎道改善相關計畫，特別是呈現在預算時，其實在到花東之間也有 16 處是當初建議應改善之處，本席認為這些要加速進行。另外就是當初說設在武塔的避車道可以每小時增加 4 個班次的運能空間，但這並沒有反映在實際增加班次上，雖然大家都知道臺鐵在不同時段各有其不同的運輸需求，但我們總希望能反映在熱門時段上，希望這個每小時增加 4 個班次的運能空間能儘速在臺鐵下一次改點以及未來的列車調度上反映出來。

林部長佳龍：好的，我們會儘速找出問題並加以解決。

蕭委員美琴：武塔是北迴鐵路的軌道，其實另一個重大瓶頸是在樹林跟七堵、八堵之間這個部分，但是如果北迴線這個部分能夠改善，那麼在臺北包含整個基隆輕軌的軌道分流尚未完成之前，至少可以增加花蓮、羅東、宜蘭之間的區間快班次，本席希望這部分能夠確實到位。

林部長佳龍：好，我們來努力。謝謝委員！

主席（顏委員寬恒代）：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：（10 時 21 分）主席、各位列席官員、各位同仁。今天新聞用一大版報導行政院考慮將高鐵延伸到宜蘭，我們對此樂觀其成，簡單分析即可知，我們本來就準備要興建北宜直鐵，根據今天媒體的報導，若高鐵延伸加上頭城到宜蘭這一段，不過較北宜直鐵多二百多億元，但載運量可以增加一倍以上。再者，高鐵與北宜直鐵相較，經過的行水區較短，對環境生態的衝擊比較少，這是無價的。另外就是現行東部鐵路最困難之處在於樹林跟七堵的調車場容量不足，將來若再加上北宜直鐵，要採購新的車廂，有新的班次，且為直達中間不停站，調度上恐怕就更加困難，所以本席覺得這是可以考慮的。現在的問題是高铁既要延長到屏東又想要延長到宜蘭，錢從哪裡來？部長！這才是重點。目前看來，高铁已經逐漸轉虧為盈，但基本上高铁基金來源有土地開發、高铁的營運、聯外道路改善計畫等三項，看起來高铁在 108 年度的營運是賺錢的，總淨值賺了三百多億元，但是這 343 億元不是全部回到基金，因為這個三年一期的計畫現在已經到期了，之後必須發給地方政府四成及內政部三成，所以真正留在基金內的僅有三成，今年也許還 OK，因為算下來總數還可剩餘 120 億元，但在 109 年度分給地方政府四成、內政部三成後，就會變成虧損 70 億元，請問部長，這要怎麼辦？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。在契約上，新建高铁延伸路段跟原本的高鐵是分開的，會編列公務預算或特別預算支應，不會影響到原來高铁契約規定的負擔。

葉委員宜津：所以是如同北捷一樣，用新的預算支應，不算在原本的預算內。

林部長佳龍：一定要編列新的預算，不過未來可以委託高鐵公司營運。

葉委員宜津：也就是委託高鐵公司營運再收錢回來，請問胡局長，你有把握行政院會給這筆錢嗎？

主席：請交通部鐵道局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。委員這張表上顯示的是高鐵基金下的三個子計畫，其中的土地開發計畫在今年結算後應會有剩餘，聯外道路計畫和高鐵投資計畫則會持續進行，我們現在對這兩個計畫……

葉委員宜津：可是之後這些剩餘只會剩下三成，也就是一百多億元，而那兩個子計畫持續進行則需三百多億元。

胡局長湘麟：這些還涉及未來年期的收入，我們認為這兩個計畫未來可以達到 100% 自償。

葉委員宜津：100% 自償的意思是不會負債 70 億元？

胡局長湘麟：是的。至於延伸到屏東和宜蘭的部分，目前的處理都是有其他的預算來源，根據我們現在的分析，從營運面來看待的話，營運收入是大於營運支出的，但是如果考慮新建計畫這部分，財務效益就比較低。

葉委員宜津：所以你們還是要對新建計畫部分有所考慮，除了行政院撥付的款項外，新建延長部分的財務規劃何時可以出爐？

胡局長湘麟：細部的財務規劃及將來的營運部分，在未來的綜合規劃中都需釐定。

葉委員宜津：何時會有綜合規劃？

胡局長湘麟：我們會在行政院核定後辦理綜合規劃。

葉委員宜津：因為時間的關係，有關高鐵部分就問到這裡。

接下來要請教臺鐵的部分，同樣是有關經費，臺鐵的問題更大，部長！臺鐵每年虧損，這該怎麼辦？

林部長佳龍：其實臺鐵有很多資產，土地也很多，只是不知如何利用，我們已經成立了一個資產開發中心，最近就與桃園及好幾個縣市政府重新進行場站開發。另外就是不論是偏遠地區或老人票的部分，都是造成帳面虧損的原因。

葉委員宜津：上述這些都是不能更動的，其實本席也真的很努力在幫臺鐵想辦法，坦白說，臺鐵是百年老店，具有任務性，所以這個虧損累累其實有很大一部分是不能歸責於他的，是政府應該予以協助的，如果要罵，本席從擔任省議員就罵到現在了，我們都知道問題所在，但本席今天想要表達的是臺鐵真的有其困難之處，比如因具有公共任務、限於政策故不能調整票價等等，所以我們要想辦法幫他解決問題，就以 109 年度融資借貸一千三百多億元為例，導致利息負擔很重，可是反觀銀行，姑且不論私人銀行，光是公股銀行的爛頭寸就多達 2 兆元，請問如果臺鐵向公股銀行借錢的話，利率是否可以商量一下？部長也可以出面在中間協調一下嘛！我們知道現在臺灣的景氣有在復甦，各項產業都在建設，所以銀行利率有調升的趨勢，事實上是已稍微調升，因此銀行也擬調升臺鐵的借款利率，甚至如對待一般企業一樣，表示若不調升就要收銀根，可是臺鐵並非一般的民間企業，是負有國家運輸交通責任的臺鐵耶！部長可以出面協助

嗎？

林部長佳龍：我是很樂意，但不知道有沒有效。

葉委員宜津：部長和財政部長坐下來協調，一定有效的。

本席接下來要說的是臺鐵除了節流還需要開源，部長和局長知道日本鐵道局已經發展到什麼地步了嗎？連免稅商店都開了，發展到各個領域，臺鐵應該要靈活一點，對各場站的開發要多用點心。當初我們支持你們鋪設光纜、投資亞太，你們說什麼要作價，又說電信業的前景多好多好，結果是虧損，好在這部分不需投資經費，就算沒有收入但也沒有損失，可是臺鐵還是需要開源，既然臺鐵有很多倉庫、土地，沿線還有空地、宿舍，那麼能不能用來進行現在最夯的太陽能光電呢？你們有無對此進行盤點，努力的計畫、規劃一下？這些都需要公開招標，不涉及圖利問題。

林部長佳龍：有關綠能方面的投資，若跟臺鐵沿線土地利用結合的確是符合政策效益的。不過要跟委員報告的是，在 3 月成立臺鐵資產開發中心後，經過盤點，再加上配合鐵路立體化及地方政府都市計畫的調整，未來的收入估計約有上千億元。

葉委員宜津：對啊！請好好盤點一下，臺鐵真的不要太不作為了，這樣一直虧損下去真的不是辦法。

林部長佳龍：我們會開源和節流。

主席（葉委員宜津）：請顏委員寬恒發言。

顏委員寬恒：（10 時 34 分）主席、各位列席官員、各位同仁。21 日報紙頭版的報導是普悠瑪事故迄今已經一週年，但臺鐵改善進度只有 17%，144 項應改善項目僅改善了二十幾項，不到二成，剩下的 119 項缺失應何時改善亦未列出時間表，且在普悠瑪翻車事件發生後一週年間，計有 81 列次的高危列車在出車前或行駛當中故障換車，相關的學者專家也都認為政府對此事只有 3 分鐘熱度，所謂的總體檢、總檢討、所有的改善都只是流於形式，你們沒有訂出明確的時間表，我們根本不曉得什麼時候可以驗收、下次驗收為何時、還有幾項沒有改進等。再說到行政院隨後成立的總體檢小組，在事故發生三個月後提出這 144 項應改善事項，滿一週年後尚有 119 項未改善，完成比率只有 17%，包括普悠瑪事故發生主因超速過彎、司機員關閉 ATP、漏裝 ATP 遠端監控系統以及未來需改善的提高 ATP 可靠度、加強軌道強度、失效或隔離後應限速 60 公里以下的功能都沒有完成，而普悠瑪卻在發生去年的事故後仍繼續行駛，國人若要返鄉或觀光旅遊，還是必須靠普悠瑪和臺鐵，請問為何這 119 項應改善措施迄今仍未改善？臺鐵強調說這 119 項措施是「已著手」或「已提出計畫」，請問何謂「已著手」、「已提出計畫」？三個月內進行總體檢就要著手、提出計畫啦！現在已經滿一週年了卻仍未改善，政府可以有幾百億元用在南向政策以及補助什麼暖冬遊、暖秋遊和國旅等，姑不論其他部會，光是交通部觀光局的對外補助就可以給出幾十億元甚至幾百億元，那麼為何在普悠瑪事故發生一週年後，臺鐵整體的列車安全以及提升管理制度、提升設備的改善率只有 17%？是否其他 83% 均不重要？

為何政府用這麼多錢補助東、補助西的，一點都不手軟，卻把鐵道安全放任不管？難道那 18 條人命不重要嗎？還是說 18 條人命還不夠嚴重？那 228 名輕重傷患者不足以提醒我們要注意這

些事情嗎？更不要說還陸續發生什麼號誌失靈、駕駛員過站不停之後又倒車等烏龍情事。而且專家學者甚至連運安會主委都認為臺鐵缺乏透過科學數據的監控分析，以致管理只是流於表象，無法真正的呈現問題，連你們自己內部的官員都這麼講，但是我們迄今未看到實質效果，只是在立委提出要求、百姓有所反映、專家提出建議、媒體做出報導時，由部長出面講幾句話，說什麼要改善要要求要檢討等，但只是流於形式，說完就算了，現在檢討報告指出只完成 17%，請問剩下的 83%怎麼辦？如果對執政團隊來說這個改善率是及格的，毋須有人道歉、負責、下台，請問每年改善 17%，需要多少年才能完成全部的改善？下一次普悠瑪會不會再發生同樣的事件而造成更多人的傷亡？這些問題的處理不應只流於形式，也不應在這裡隨便說說就算了，部長應該拿出你的魄力，提出政策。

再談到補助的部分，先不談輕重傷者，政府給予普悠瑪事件 18 名亡者 1,570 萬元的補償，較宜蘭南方澳斷橋事件的 500 萬元補償費多出甚多，請問兩者補償依據為何？一條人命分為 1,570 萬元及 500 萬元，甚至還有更低的，本席不知道你們的依據為何，如果生命是無價的，怎麼會有這麼大的一個落差？

剛才大家一直在說高鐵的部分，現在高鐵既要南延到屏東又要東延到宜蘭，不僅需要的成本高，技術也要更高，如果後端的管理沒有跟上，請問會不會步上臺鐵的後塵？以高鐵運量之大、速度之快，試想，一旦發生事故會是什麼樣的情況？本席不是在詛咒高鐵，也不是反對，我們也不希望發生那樣的情況，可是如果能夠落實改善臺鐵目前所有必須改善之處，不論是軌道的強度或彎道的設計、科技的提升、人員的管制等，恢復人民的信心，然後再提出南延到屏東和東延到宜蘭的部分，甚至可以做環島高鐵，真正的落實臺灣一日遊，本席對此絕對贊成，但現在你們連基本的都做不到，卻一直要在選舉前或者說是在這麼敏感的時刻提出此事，普悠瑪事故一週年之際卻讓我們看到臺鐵的檢討成績是這樣的難堪，本席不知道你們認為改善率多少才算及格，是 60% 還是 70%？以國小學生考試 60 分及格來看，本席覺得這實在太低了。道路安全僅有 60% 算是及格嗎？沒有達到 80%、90% 能算及格嗎？在這種情況下談高鐵的南延和東延，等於是火上加油、雪上加霜。

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。對臺鐵來說，普悠瑪事件就等同是生病了，總體檢就如同群醫會診，委員可以在我們的網站上看到找出來的 144 項需改善之處均分門別類的列出，比如有些需短期內改善，有些需要長期，有些需要編列預算，有些又需要施工，有些甚至需要立法院支持，我剛才也提到，這上半年來，其實臺鐵在嚴重與一般事故部分的次數有在下降，但是異常次數有增加，原因就在於我們採用了更嚴格的標準以確保安全，只要有一點點示警就要停車或更換零件，所以不能倒果為因，若還採用以前的標準，這些根本就不列為異常，也就不列入所謂的缺失中。其實這 144 項中有些是屬於臺鐵本身可以做的，有些則需行政院跨部會處理，比如人力的增補、車輛的採購，這些都需要預算及法令的支持。簡單來說，體檢就是為了找出問題，但是慢性病需花時間調養，有些則需要開刀，不是說體檢之後馬上就能獲得健康，這是需要時間的。

顏委員寬恒：我們都知道有些事情需馬上處理，有些則是慢性病，問題是難道那 83% 都是慢性病嗎？所以不要在這裡強辯，你說需要行政院支持、立法院支持，但是高鐵南延只是行政院長講一句話就 OK 啦！而且他在宣布高鐵南延屏東時甚至說「政府就是不能唯利是圖，交通平權要注意各區域的平衡發展，決策要有魄力，計畫要有遠見，不能用錢做唯一的考量」，部長若同意院長此一說法，那麼在你現在掌握整個中華民國行政院有關交通部門執政權力時，還有什麼事情做不到的？預算？立法院不會不支持，如果你要先將高鐵南延的 554 億元用在臺鐵的整體改善，我們也同意啊！

林部長佳龍：高鐵南北延和臺鐵環島鐵路都要做，我們希望能有一個真正的一日生活圈鐵道網。要跟委員報告的是，其實臺灣走到今天，鐵道串連成為環島網路、能在 6 小時內回到原點關係到交通平權，偏遠地區的人一樣有搭乘鐵道的機會，而且整體觀光發展及未來國土規劃這個大算盤是不能不算的，但是曾幾何時，臺灣進行公共建設時，竟然是以財務成本作為可行性跟自償率的依據，以前興建高速公路時有這樣嗎？鐵路地下化臺北這段以及臺北捷運都是行政院編列預算支應的，為何之後對於偏鄉地區及有人要求交通平權時就說……

顏委員寬恒：本席也不同意政府以財務成本作為鐵道計畫的考量，所以才說你們現在以結餘去進行高鐵的南移和東移，倒不如將現在可用的預算及可用的人力全用在加速臺鐵的整體改善上。

林部長佳龍：這兩者並不矛盾，都要做。

顏委員寬恒：那就現在就做，並提出改善期程給委員知道。

林部長佳龍：有些項目可以有期程，有些則無法訂出期程。

顏委員寬恒：部長若重視本委員會也負責的話，請將改善期程提交給本委員會。

林部長佳龍：好，針對委員關心的部分，我們會努力，要求更明確化。

主席：現在先處理臨時提案，共計 3 案。

1、

台鐵財務狀況不佳，108 年底融資總額估計為 1,270 億元，以每年平均增加 35 億元債務估算（含淨損及償還專案未支用款），預估 109 年底融資總額為 1,305 億元，負債金額持續增加，108 年度預算利息費用 7 億 5,240 萬元，截至 8 月實際數 5 億 8,574 萬 4 千元，較累計分配預算 5 億 160 萬元，增加 8,414 萬 4 千元（增幅 16.78%），109 年編列債務利息費用 7.9825 億元。高利息支出，

臺鐵局說明因與其簽訂授信額度之行庫多數針對利率低之國營事業採取放款收回策略，限縮該局議價空間，影響利率大幅攀升所致，如 108 年 6 月銀行借款加權平均利率 0.71% 相較 107 年同期 0.53% 之增幅達 34%；另 108 年 6 月發行商業本票加權平均成本率 0.667% 亦較 107 年同期 0.528% 之漲幅達 26%，因金融市場持續緊縮致該局資金調度困難。

泛公股銀行有著負擔政策承擔責任，為減輕台鐵局每年高額利息支出，泛公股銀行例如：台灣銀行與土地銀行等應當扮演協助者角色，建請主管機關交通部協助臺鐵局與泛官股銀行協調利率調降，以減輕台鐵局沉重之利息負擔。

提案人：葉宜津 陳歐珀 李昆澤 鄭寶清 林俊憲

陳素月

2、

台鐵財務狀況不佳，由於高鐵因素導致本業收入逐年下降，台鐵 108 年底融資總額估計為 1,270 億元，目前台鐵推動資產活化償債計畫，尚有部分促進民間參與公共建設投資案推動多年仍未完成招商簽約作業，台鐵應當研究其他開源方式收入，由於全國台鐵車站、倉庫、維修機廠與閒置建物眾多，配合政府推動綠能政策下，台鐵局應當盤點上述相關建築物是否可裝置太陽能設施可行性，1 個月內以書面報告送至交通委員會。

提案人：葉宜津 陳歐珀 李昆澤 鄭寶清 林俊憲

陳素月

3、

有鑒於台鐵去年 10 月發生普悠瑪事故，造成多人傷亡，案發地新馬車站彎道過彎，台鐵擬將新馬車站北移以改善彎道問題，為使未來新馬站移設更具效益，亦符合在地鄉親期待，爰要求新馬車站設置於蘇澳鎮新馬地區，以符合地方都市計劃發展。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 林俊憲 葉宜津

陳素月

主席：現在先質詢，等一下陳素月委員回來我們再處理提案。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：（10 時 52 分）主席、各位列席官員、各位同仁。高鐵臺南站與市區之間有一條臺鐵轉駁線—沙崙線，由於高鐵臺南站距離市區相較而言算遠，所以這條沙崙線應該有很多乘客在使用。行駛沙崙線的臺鐵車輛是 EMU600 型，這款車的車廂內原本應該都有顯示器，告知乘客所在車站與本車班次，而且不只車內有，車外也要有，讓乘車旅客可以分辨出這是哪一班車。我今天突然提出這件事，第一是關乎民生，這是民眾在使用的，雖然東西小，卻是乘客幾乎必用的；第二，也是要請交通部林部長自己看看臺鐵的問題，像螢幕顯示器壞掉這種情況，有沒有修理？沒有辦法修了，為什麼沒有辦法修？因為這項設備在民國 100 年完成驗收，102 年保固期滿以後就開始故障；105 年廠商倒閉，這些東西就壞了。

我給部長看一樣東西，其實有兩條路線都有這項設備，另一條是內灣線。圖中藍色代表內灣線，紅色代表沙崙線。沙崙線在 106 年以後報修的次數就減少，你知道為什麼報修次數減少嗎？因為壞了以後，要修也沒得修，幾乎全數壞光了，所以才不再報修。這種問題就凸顯出臺鐵以前為什麼常常出事、常常出現弊案。

請問交通部臺鐵局張局長，類似這種問題，你們怎麼處理？

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。我們現在已經規劃未來 CCTV 增設案，有 14 組車輛的旅客資訊系統會優先列入改造，預計今年底招標，明年可以完成。

林委員俊憲：局長，你現在是拿幕僚給你的資料答詢吧！

張局長政源：對。

林委員俊憲：張局長，你來臺鐵，其實應該是承擔了重任，希望你好好帶領臺鐵，進行一定程度的改革，畢竟你也算是臨危受命。

為什麼要合併在 CCTV 裡？我認為也可能是因為本席在追蹤這件事，所以你們趕快合併在 CCTV 標案中，一起發包給廠商。我不管是不是因為這樣子，包括是不是因為有國會議員關心，才趕緊塞進其他標案來解決，問題總是要解決。臺鐵有多少這種情況，花那麼多錢？如同剛才葉委員宜津提到的，臺鐵財政狀況已經這麼糟了，好不容易採購一個設備，卻經常發生故障後無法修理的情況，要不然就是廠商隨便交件，之後就倒閉了，爛攤子也不知道怎麼處理。以現在講的案例，設備從 103 年開始故障，部長，你可以想像，設備在 103 年就壞了，很多搭乘臺南沙崙線以及內灣線的旅客會遇到這種狀況，也就是車內沒有螢幕顯示、車外也沒有，導致旅客反應、投訴。我就是因為最近接到很多投訴，深入了解之後才發現原來是這種狀況。旅客投訴那麼多，我的第一個疑問是臺鐵為什麼不改善，於是我去調查臺鐵的維修資料，看看為什麼報修次數怎麼那麼低，原來是因為壞光了，廠商也跑掉了。局長，這件事還是要解決，好不好？

張局長政源：是，當然，我們採購仍須依照合約，我們會針對合約的……

林委員俊憲：依照什麼合約？廠商都倒了，還有合約？

張局長政源：廠商倒了之後，我們當然要重新處理這件事，也感謝委員給我們的提醒。

林委員俊憲：我也要請教鐵道局胡局長。林部長，你應該知道，臺鐵最近有幾次差一點就造成行車事故。

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。鐵道局也有。

林委員俊憲：去檢討原因之後，發現都是因為鐵道局施工出包，實際上這種狀況也不是個案。請問交通部鐵道局胡局長，你自己心裡應該也很清楚吧！

主席：請交通部鐵道局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。是。

林委員俊憲：我給你一個表格。因為鐵道局施工造成鐵路行車事故以及車輛行車異常的件數竟然逐年增多，令人沒有辦法接受，非常不合理！部長，你自己看看，105 年有 5 件，接著逐年增加為 9 件、15 件，今年恐怕還會突破去年紀錄。你們兩個單位協調有這麼困難嗎？鐵道局施工當然難免，但鐵道局施工如果造成臺鐵行車差一點發生事故或行車出現異常，而且件數逐年增多，這沒有辦法交代，本席也無法接受。請問胡局長，你怎麼說？

胡局長湘麟：這樣的數量與逐年成長的狀況，我與林委員的立場一樣，也沒有辦法接受。就今年的 14 件，本局已在進行內部檢討。

林委員俊憲：部長，鐵道局都把理由歸給包商。雖然確實是發給包商去做，但是鐵道局就是有監督與領導責任。要是包商隨便做，卻差點造成事故，鐵道局有沒有什麼樣的措施？

胡局長湘麟：實際上執行當然是交給包商，但鐵道局相關機制也包含監督與督工責任。

林委員俊憲：當然，責無旁貸嘛！一旦包商出事，是你們要負責呢！

胡局長湘麟：對，針對包商部分，我們絕對依據合約作處理；在行政程序上，我們內部會……

林委員俊憲：按照合約怎麼處理？

胡局長湘麟：在合約上……

林委員俊憲：有沒有懲罰機制？

胡局長湘麟：有罰款，也有撤換相關人員的條款，這些在合約上都有。

林委員俊憲：那我請教你，自 105 年至今，已經發生幾十件？將近 40 件了，你們懲罰了幾件？罰款幾件？有哪些人員負起行政責任？都沒有啦！你只是隨便說說，難怪事故一再發生。如果追究下去，你說懲罰了，那罰了哪幾家包商、懲罰了那些該負責的行政人員？就是沒有嘛！而且我要告訴部長，其中一件很危險喔！就是自強號這起事件，一旦撞下去可不得了！

林部長佳龍：我在事發當時就要求鐵道局檢討、究責，而且會有處分，這個部分鐵道局正在進行中。對於以前的例子，我們也會加以檢視，不過就今年發生者，我們已經回溯，都要在查明之後嚴懲。

林委員俊憲：不允許再發生，因為這代表螺絲鬆掉了，尤其臺南正在進行鐵路地下化工程。

林部長佳龍：譬如說，有些工程施工完之後，包商沒有收尾就走了，沒有人知道現場的狀況，又恢復通車，類似這種情況，鐵道局作為介面，我認為鐵道局是有責任的。其中甚至有比較嚴重的案子，運安會調查了，我們也積極透過運安會的機制，監督鐵路局與鐵道局，不論是在施工或行車安全上，一定要改善。

林委員俊憲：另外，今天大家基本上都有關心高鐵，高鐵最近新聞熱度太高了，一下子計畫南延，一下子又是北延、東延，其實，是不是應該有一套整體的想法與規畫？

林部長佳龍：是，針對環島鐵路網與一日生活圈，要透過西部高鐵與東部快鐵分別從南北連結，我們希望未來讓鐵道形成六小時回到原點的一日生活圈。

林委員俊憲：如果是這樣，交通部應該先想好一整套計畫，代表是有想法的，而不是想到哪、做到哪。例如南延到屏東應該是有規劃的，包括為什麼先到屏東，因為未來可能要連接臺東。同樣的，為什麼規劃要到宜蘭？

林部長佳龍：南迴鐵路電氣化與花東鐵路雙線化的效益若要發揮，就是要能很快銜接。

林委員俊憲：沒有錯。今天為什麼會在本委員會引起那麼大的討論？因為大家幾乎都是看到報紙才知道。

林部長佳龍：這是基於媒體先拿到資料等原因，我們並沒有公布。

林委員俊憲：我希望交通部以後不要再有這種新聞，也就是突然間傳出這種跳躍式的新聞，明天會不會又傳出要延伸到花蓮、到臺東？交通部應該先想好。部長，交通部對於國家未來整體交通規劃應該是有想法、有做法的。

林部長佳龍：在我上任之後，我是很清楚地整個方向……

林委員俊憲：這種讓大家嚇一跳的新聞不是好新聞。對於這麼重大的交通建設，我相信你一定有整體規劃，但應該很清楚、很負責地向國人說明，才向外界公布。

林部長佳龍：好。

主席：現在處理臨時提案，處理第 1 案，請問交通部有沒有意見？臺鐵有沒有意見？沒有，照案通過。

處理第 2 案，臺鐵有沒有意見？我要加上「空地」二字，也就是在第 5 行「車站、倉庫」之後加上「空地」，再接「維修機廠與閒置建物」，讓臺鐵局自己盤整。本案修正通過。

處理第 3 案。

張局長政源：我們建議做文字修正，「要求新馬新站設置於蘇澳鎮新馬地區」中的「要求」改為「請研議」，我們也與提案委員溝通過了。

主席：好，「要求」改成「建請」，修正為「建請台鐵新馬新站設置於蘇澳鎮新馬地區」。

張局長政源：是改為「請研議」。

主席：就用「建請」，修正為「建請台鐵」。

張局長政源：好。

主席：我再說一次，「要求」改為「建請」。本案修正通過。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：（11 時 5 分）主席、各位列席官員、各位同仁。今天交通委員會審查臺鐵、鐵道局與高鐵建設基金預算，就臺鐵局 109 年度預算編列的營業收入、營業成本、營業費用與營業損失看起來，本期預計淨損達二十七億九千多萬元，較 108 年預算淨損增加了六億多元。這個數字不太好看，請問交通部林部長，原因出在哪裡？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。我請本部臺鐵局張局長說明。

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。我們明年淨損增加，最主要的原因還是用人費用增加，因為配合勞基法，有一些費用增加。

陳委員素月：是退休金、加班費，還是其他費用？

張局長政源：都有，因為人數增加，這些費用相對也會增加。

陳委員素月：本席之前曾經接到臺鐵局員工反應三班制輪班加班費的問題，可是鐵道局的回應好像無法符合他們的期待。

張局長政源：我們都會透過勞資協商討論。事實上，從今年開始，對於員工提出的合理需求，在合法範圍內，我們都會盡量滿足員工的要求。

陳委員素月：輪班真的很辛苦，所以要兼顧他們的付出與收入是否對等，符合他們的期待，因為這會影響到他們工作時的心情。

以淨損來看，明年預計虧損 27 億元，但我也發現，臺鐵對於客運收入的預算與決算數字反而是比較樂觀的，像 109 年度的預算數是一百九十七億多元，較 108 年度增加了八千多萬元，較 107 年度決算數多了十八億多元。局長有信心客運收入可以達到這麼多嗎？

張局長政源：其實，我們這幾年的本業收入大概都持平或微幅成長，107 年最主要是因為 10 月份發生普悠瑪事故之後，收入減少比較多，但今年 1 至 9 月都已經達標了，我們也預期，明年應

該會緩步成長，這是本業的部分。另外就是副業部分，收入只占 20%，但是我們現在透過土地資產開發、鐵路旅遊等各種方式，希望在副業上創造大幅成長的空間，對於這個部分，我們會努力，這樣就可以改善我們的財務狀況。

在今年的虧損中，其實有很多不可歸責的因素，我也要向委員報告，包括利息負擔、服務性路線、小站的虧損，以及一些義務性負擔，這些加起來，大概就是 26 億元左右。對於這些不可歸責的負擔，我們正在研究別的方式，例如以政府補助或除帳等方式來處理，如果這麼做，其實臺鐵損益是在持平的邊緣。

陳委員素月：剛才局長提到，今年度旅客人數已經達到預估值，可是與 107 年度及 106 年度相比，旅客人數也就是搭乘人數是減少的，所以我不曉得你提出的數字是怎麼來的。

另外我們也知道，臺鐵運輸真的是比較便利，然後又能夠掌控時間。那剛剛局長也有提到旅遊收入的部分，我再請教一下，因為最近國慶連假剛過，連假期間有地方民眾在我臉書留言，他說年假的時候，集集小火車沒有加掛車廂，害旅客擠沙丁魚，而政府說要拼觀光，所以他對這個是滿有微詞的，我不曉得像這種狀況，你要怎麼從旅遊方面去增加收入？

張局長政源：跟委員報告，因為現在支線的車輛也比較老舊，而且數量有限，要大幅加掛的確有它的困難，集集線最近會爆滿是因為我們跟觀光局合作的石虎彩繪列車在網路上受到很多響應，所以很多人是專程去搭這個列車，這也是我們未來努力的方向。另外，我們在新車採購裡面有 60 輛支線的列車，目前我們正在研討它的規範，希望未來能夠有更好的、更高規格的觀光列車形式會導入，我相信那 60 輛採購之後，包括集集、內灣還有平溪三個支線將來的運量都應該可以大幅增加。

陳委員素月：不能加掛，那可以加開嗎？這是一個問題。另外就是客車採購部分，我們在預算裡面已經有編列這個客車的採購的經費，我想請問，為什麼到現在還沒有辦法完成這個採購案？

張局長政源：跟委員報告，這有兩個重要的問題，我們最近有一些重新考量。第一是國產化，我們配合政府的政策，未來國產化的程度要提高，所以必須要做一些規範上的修正。第二是原來的車廂只是像一個火車列車，也就是現有的列車其實不符合民眾對觀光的期待，但我們希望未來能夠引進更高規格的觀光列車，包括大面窗、觀景臺、內部空間、擺設等等，都要重新考量，所以我們正在做這個規範的檢討，希望年底能夠把規範確定，然後公告上網。

陳委員素月：可是這樣的時程實在有點緩慢，是不是可以再加快規劃辦理的期程？

張局長政源：期程上我們會再來努力，儘量壓縮。

陳委員素月：不然的話，我覺得我們政府做的觀光基礎建設真的是跟不上國人的需求。

另外請教部長，高鐵彰化站跟臺鐵轉乘接駁計畫也列入前瞻計畫裡面，那請問這個計畫目前的進度不曉得到哪裡了？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位列席官員、各位同仁。跟委員報告，現在國發會已經審查通過，因委員的關心我們後來有更努力，為什麼？因為本來這幾個案子都沒過，不管是從高鐵延伸到臺鐵田中站，進一步到集集支線，這幾個計畫我們把整合成一個觀光鐵道路廊，所以我們說服國發會通

過，未來彰化高鐵站會有特別的觀光客在這裡進出，然後再轉臺鐵到支線，我想從彰化連結南投的觀光旅遊會成為一個非常有吸引力的亮點。

陳委員素月：對，部長講的沒有錯，未來讓高鐵彰化站連結到臺鐵田中站，然後可以延伸到集集線，整個接駁計畫若完成……，當然也期待臺鐵局的觀光列車能夠趕快採購完成，我想對於整個南彰化跟南投的觀光會有很大的幫助，所以我們也希望這個計畫能夠如期順利進行。

接下來再請教，彰化市鐵路高架是感覺好像一直在原地打轉，一直在審查會、不斷的在審查階段，我後來有去了解，據說有委員對於高架化的效益有很大的疑義，他甚至舉員林火車站高架當例子，認為沒有那麼高的效益，所以否決彰化鐵路高架案。我們在 16 日有到員林考察，相信部長也親眼看到，員林火車站高架後，整個景觀跟前、後站連結真的非常不一樣，我們希望交通部是不是也應該將高架化後的效益讓審查委員能夠更了解？

林部長佳龍：是，跟委員報告，以前都是地方提案，交通部審查後就打回票，所以我們現在都採取協助地方做修正，彰化市鐵路高架化在星期五就會排審查，而且我們儘量用預審制度，就一些可能需要修正的地方先補強後再送件。對彰化市鐵路高架化案，我們重新搭配都市計畫的調整，所以它的效益是有的，而且從彰化火車站一直到扇形車庫，包括周邊臺鐵的土地活化利用，甚至一些文資。對臺鐵來講，本來總覺得好像這個被指定為文資之後，要嘛被就不能夠利用；要嘛就是要負擔負擔維護，需要很多成本。但我們現在把它當作資產而不是負債，以這個方式經營之後，其實彰化市未來鐵路高架化修正案搭配都市計畫會有它非常重要的效益，除了交通都市縫合，帶動其他整個周邊土地開發利用的效益。

員林站高架化也是，先前只有鐵路高架化，我們現在把前站、後站打通之後，就周邊的土地做都市更新，那個效益是很明顯的，包括一些舊的穀倉、周邊的文資利用。所以我覺得長年以來，過去鐵路局比較從交通的角度，而且比較防衛，現在則是積極主動，從整個資產開發一起來做立體化建設的推動。

陳委員素月：是，我們尊重審查會委員的意見，也希望委員的意見可以讓彰化市鐵路高架化計畫的內容和細節能更加完善、妥善，我們的目標是希望能夠定案，然後執行，因為彰化市是一個發展比較早的城市，發展的空間真的比較小，我們希望透過這個立體化工程之後，讓整個都市景觀可以比較進步、美化，成為一個進步的城市景觀，所以我們期待在部長的支持及努力之下，讓這個案子趕快定案。謝謝部長。

主席：請柯委員呈枋發言。

柯委員呈枋：主席、各位列席官員、各位同仁。今天議程是審查交通部鐵道局和臺鐵局兩個局的預算，我想大家非常非常關心、非常沉痛的就是普悠瑪不幸出軌翻車事件，已經屆滿一週年，國人都都非常的關切這一年來我們檢討作業的狀況，行政院體檢小組列出 144 項改善事件，那當然有短、中、長期，可是目前只完成 25 項，比例真的是非常低，不到 17%，我想部長也很清楚，另外一個問題是，臺鐵局自己公布已經完成高達八成以上，怎麼會有這麼大的落差？是臺鐵局自我感覺良好，還是我們的標準放得比較低？這讓國人真的非常疑慮，很不放心。我想從小到大家都知道交通安全人人有責，而且要快快樂樂出門、平平安安回家，在陸海空部分、軌

道部分其實是負有社會責任，從交通設施、安全、營運維護，最重要的其實還是管理面有很大的問題，我想這些光靠臺鐵確實很難完整改善，這些比較困難達到改善的部分有沒有包含臺鐵整個公司組織化的改革？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。這是屬於長期的部分，說實在這個很複雜，也必須要有很多配套，所以對於臺鐵的組織改造，在人力增加部分我們已經逐步到位，車輛換新部分也在進行，至於組織改造的定位怎麼樣？這個部分配合未來票價相關的配套，確實還在研議當中。

柯委員呈枋：當然不能以提高票價為前提，其實是組整個組織……

林部長佳龍：公司化之後，它本身當然……

柯委員呈枋：營運管理要加強應該是內部的檢討，包括管理，因為我們看到整個預算這兩年都是嚴重虧損，而且逐年上升，都要靠交通部補助，去年跟今年都虧損二十幾億元，整個經營績效這麼差，針對這個問題交通部不曉得有沒有做檢討或開過相關的會議？

林部長佳龍：跟委員報告，所謂虧損二、三十億元是帳面上，其實裡面有很多是偏遠路線跟班次的增加，還有一些是敬老的補助，如果扣掉這些，臺鐵基本上帳面的收入是平衡的。

柯委員呈枋：人事成本高達 159 億元，本席要關切的是人力資源是不是很有效的運用？有鄉親跟我反應，在火車站看到一個剪票口有兩、三個人在那邊，整個工作分配或是人力調度是不是合宜？尤其彰化火車站，我想部長也去勘查過，後站很需要，因為後站通勤族非常多、上班族非常多、學生也非常多，從停車場的位置走過來要繞一大圈，而且進入市區不用經過很擁塞的民生地下道，從辭修路就可以進來，這個效益非常大。一個簡單的售票口或剪票口，連接各個軌道、各個月臺，這樣一個很簡易的方式其實就可以設立，為什麼人力資源沒辦法做這樣的分配運用？

林部長佳龍：人力配置如果有具體的例子，我會請他們檢討，當然整體來講，臺鐵的員工比較高齡化，我們也補齊二千多名新進人員。

柯委員呈枋：我了解，有這樣的需求其實應該是立即可以做一個短期……

林部長佳龍：對，一個是數量，另一個是素質，就如同委員所講的，另外一部分就是公司的調度，尖峰時間可能人力要到位、要有機動性，還有離峰時間人力的調配，這些應該都有精進的空間。

柯委員呈枋：關於人力跟工作業務量，其實本席也了解在局裡面有一種聲音，就是大家不想當主管，一般民間公司一有主管缺，大家就馬上想要晉升，而他們為什麼會不想當？

林部長佳龍：因為責任大、薪水沒有比較多。

柯委員呈枋：責任大，又要負連帶責任，甚至薪水也低，比駕駛員還要低，所以這個可能都要整體來做考量，發揮更大的效益這是重點。

林部長佳龍：是。

柯委員呈枋：另外，關於橋梁部分本席上禮拜也質詢過，大家所關切的臺鐵橋梁，其中 375 座是委外、一千二百多座是自行管理，而且是目測，我不曉得目測的範圍、多久目測一次、目測的精

準度如何？我看了一下預算，你們編列臺灣地區橋梁管理資訊管理建置及鐵路橋梁定期檢查 140 萬元，是這樣嗎？怎麼會這麼低？這些包含委外的嗎？還是包含自行檢測的？不同的檢測應該有相關不同的作業標準，這部分可不可以簡單說明一下？

主席：請臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。我們有很多經費是編列在行車安全六年計畫裡面，這裡包括橋梁、邊坡的檢測跟改善，其實就臺鐵一千多座橋樑，我們是區分它的輕重緩急來做檢測，目前挑出十處橋樑，我們認為亟需改善，包括跟南方澳的鋼纜橋一樣情況的……

柯委員呈枋：好，這部分本席質詢過。

張局長政源：這部分我們都全力來做。

柯委員呈枋：這攸關大家所疑慮的橋梁安全，本席相當的關心也支持，在經費的調配上真的要特別考量。臺鐵真的發生不少重大事故，像最近又有過站沒停、「倒退嚕」的狀況，所以還是建議希望可以拉高層級，由部裡來處理臺鐵整個人力、營運、效率、還有安全等相關管理面的問題，因為有很多真的是人員管理和個組織的運作的問題。

另外本席特別關心我們彰化鐵路高架化，目前審議進度大概是怎麼樣？

林部長佳龍：經過我們跟縣政府研議，現在是排在這個星期五要進行審查，解決了一些原來的問題，也做了一些修正，後續應該會很順利。

柯委員呈枋：本席還是希望儘快，因為彰化鄉親已經等了一、二十年，重點是我知道縣政府針對上次 7 月 5 號的審查會，在 8 月二十幾號已經將修正報告送到交通部審議，這也過了兩個月了，其實其他有很多縣市當月送審、當月就排審，那是最高的效率。

林部長佳龍：跟委員報告，如果按照縣政府原來送來的，送 10 次也不會過。很多地方政府就是沒有辦法修正出一個會通過審查會的報告，我們交通部都在協助他們，把它當作是自己的事……

柯委員呈枋：還是希望交通部能當成……

林部長佳龍：不然的話，再拖三年、五年也是可能的，但是有辦法在不到半年的時間，我們已經跟他們一起把它修正……

柯委員呈枋：好，針對委員的意見，還是請部長多多協助，儘快協助審議通過。

林部長佳龍：而且配合都市計畫的變更，還有周邊車站專區的擴大，使得它不會變成一個單點，事實上連結到未來的扇形車庫，周邊的開發都能夠……

柯委員呈枋：當然，它連結到扇形車庫、捷運，還有整個都市未來的發展規劃。

林部長佳龍：對，未來可能的一些共構。

柯委員呈枋：另外有一個重點，因為未來如果通過，地方的配合款將近 90 億元，本席希望這個要納入前瞻計畫，從前瞻的特別軌道建設來籌措，不然對地方來講也是……

林部長佳龍：我向委員報告，先前的審查辦法對於自償率的要求及配合款，說實在的鐵路立體化對一些地方而言負擔當然會太重，所以我們現在通案在檢討，我們希望盡量，因為鐵路建設畢竟還是中央負責……

柯委員呈枋：是，要由中央大力協助。

林部長佳龍：未來也是營運，所以相對來講，對於財政比較困難的一些縣市，我們應該減輕他們的負擔，我們會朝這方面研議。

柯委員呈枋：謝謝部長。另外，講到財政，本席也特別關心捷運或是輕軌相關設施，一般常理來講，如果老年人口比例愈高，大眾運輸是不是應該要更加完善？我看到其實交通部沒有考量，部長可以看這張表一各縣市高齡人口的比例，以彰化來講，其公共運輸市占率市排第十七名，這個部分的整個資源、城鄉差距、資源分配還是要請部長及交通部多多來考量，把人口老化的程度也列入整個補助的評比，這樣才不會有落差太大的狀況。

最後，關於彰化高鐵站，不曉得目前整個營運的狀況如何？因為依照去年的統計，在各站中彰化站的人次還是最低，我想利用這個機會提出來，因為北彰化距離臺中近，所以民眾會到烏日站搭乘，而且北彰化到烏日站的班次也多，經本席了解，彰化站的運量其實真的需要時間去培養、提升，整個網站上應該要多做搭配，促銷當地觀光業者的整個行銷，我希望這部分能由部裡多多把彰化很多很好的觀光資源做整體的促銷。

林部長佳龍：我說明一點，我今年有請高鐵公司能夠增加停靠彰化、雲林的班次，另外彰化高鐵站最大的問題在於定位不清，因為北彰化民眾多到臺中烏日高鐵站搭乘，單單靠南彰化的人口是不足的，所以我們現在希望它能串聯到南投，變成一個鐵道觀光，從高鐵、臺鐵一直到集集支線，甚至到日月潭，這樣子才能夠讓觀光客從高鐵彰化站進出。當時高鐵在蓋的時候，每個縣市都希望有站，有些蓋了之後卻沒有辦法有那個運量，所以變成惡化。但是我覺得基本的需求、人民的交通人權是需要的，針對這個部分，我會把高齡化或相關的指標列入。臺灣的交通問題是什麼？就是愈偏遠、愈貧窮、愈老化的地方愈用不到大眾運輸系統，政府存在就應該要主持社會正義，讓每一個人都有搭乘大眾運輸的機會，而且要安全有效率，票價也要合理，可是往往不是如此，所以我是覺得臺灣已經發展到一個程度，交通平權應該作為我們交通建設重要的目標之一，謝謝。

柯委員呈枋：好，請部長多多費心協助，謝謝。

主席：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：（11 時 30 分）主席、各位列席官員、各位同仁。請教局長，高鐵的建設基金現在剩多少錢？

主席：請交通部鐵道局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。高鐵的建設基金在執行上有 3 個計畫，其中一個土地開發計畫大概在今年底要結算，目前還有一百多億元的賸餘。剩下的兩個計畫是屬於永續發展基金還有聯外道路的部分，目前帳面上是負值，但是從整個基金存續的觀點來講，將來應該可以把它打平。

李委員鴻鈞：帳面上本來是一百六十多億元嘛？

胡局長湘麟：是。

李委員鴻鈞：因為這個開發利益還要分配給中央和地方，所以到了明年的話，高鐵建設基金等於是負 73 億元，以這個概念來看，我們的高鐵建設基金已經是負數了，對不對？或許你會說還有八十多公頃的土地在，你可以標售地上權或可以做什麼，可是這個都還是未知數嘛！最近大家開

始沸沸揚揚的就是高鐵南延，我們不談它的狀況，我們先談它的財務，高鐵南延依照你們的規畫是 554 億元，我請教一下，錢要從哪裡來？高鐵的建設基金已經是負 73 億元了，部長，現在要怎麼辦？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。這部分是由中央政府另外編列預算來執行，或者是以特別預算來執行。

李委員鴻鈞：中央政府要編列或是用特別預算。

林部長佳龍：是。

李委員鴻鈞：高鐵從左營延伸到屏東市，現在是準備用 OT，還是 BOT？

林部長佳龍：比較是 OT 的模式。

李委員鴻鈞：現在是這樣子，你 OT 要怎麼去做切割，簡單來講，目前高鐵的股東比例，政府在實質面占了多少？

林部長佳龍：泛公股過半。

李委員鴻鈞：沒有吧！

胡局長湘麟：有。純粹從泛公股的角度來講，目前大概到百分之六十幾，但是從正式的、屬於公股的角度來講是小於一半。

李委員鴻鈞：正式的大概是 43、44% 左右，你把公營事業的百分之三點多納進來也不到 49%，現在問題就是在這個地方。本席在一開頭的時候，當時殷琪還在當高鐵董事長，那時候應該是毛治國部長，我一直跟他提的就是高鐵要活，它就必須要跳脫民間的這個框架，因為如果沒有政府的資源進去的話，高鐵活不了，後來高鐵就演變成完全由政府主導，由政府主導以後，民間的持股比例還是某一個程度的存在。在這個情況下，高鐵不是臺鐵，政府出的錢與民間持股的比例上面，我們如何來做一個調整？依我看，高鐵如果還要再走 BOT，還要走這樣子的民間企業，這個已經沒有實質的民在裡面了，如果沒有政府資源的話，這條高鐵活不下去。就好像我們現在給它特許，35 年又加了 35 年，等於是到 2069 年，高鐵在帳面上會賺錢是因為我們給它延長了 35 年的特許，如果沒有再延長 35 年的特許，它帳面上哪來的賺錢？

本席還要給部長一個概念，今天高鐵帳面上看起來是賺錢，可是它的提存又是怎麼做的？我常常在講，特許期延長為 70 年，等於到 2069 年，在這個過程中，高鐵難道就是維持現在這樣而已嗎？我以前問過高鐵的董事長，我問他 30 年後的高鐵還叫不叫高鐵，他居然回答還叫高鐵，我跟你保證，以高鐵目前的財務狀況，依照高鐵的收支狀況，30 年後的高鐵不會改變，那麼 30 年後的社會環境是變什麼樣？國際環境會變怎麼樣？結果我們的高鐵還是維持現在的狀況，更不要說車廂的改造、車廂的換新，更不要說到系統的改變，部長瞭解我這個邏輯嘛？

林部長佳龍：是。

李委員鴻鈞：局長應該很清楚。同樣的道理，今天高鐵南延，你五百多億元砸下去以後，車廂要增加多少？這些車廂的錢有沒有算進來？它不是單純只有建設的錢，在經過 20 年、30 年以後，它的系統是不是要經過一定程度的改造？錢又要從哪裡來？這些都是問題啊！我們沒有去看到這

個問題，當我們看到這個問題以後，要怎麼樣來面對問題才是重點啊！我現在講，你們大概也沒有辦法回答出一個結論，本席只是再一次語重心長的向部長和局長講，其實局長非常清楚，這是我們絕對會面對到的，等面對到的時候，20 年後什麼人要當總統、什麼人要當部長不知道，不要說 20 年後，幾年後是什麼狀況也不知道，可是這個問題是持續的，對不對？這才是我們真正要看到的，而不是單純高鐵南延的問題，這是第一個。

第二個，剛才臺鐵局局長提到臺鐵對邊坡的處理，有在處理嘛？

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。是，有。

李委員鴻鈞：臺鐵的邊坡大概是 300 公里，臺鐵的全長大概是 1,100 公里吧？

張局長政源：1,056 公里。

李委員鴻鈞：所以邊坡 300 公里大概占全長的 26%、27%，請問局長，現在邊坡出了什麼問題？

張局長政源：目前我們發現比較嚴重的大概是幾個地錨的鏽蝕，另外還包括排水不良、蓄水不良會流失等等，在天災事變的時候容易發生狀況，這些我們都有……

李委員鴻鈞：好，你看到問題，這是很嚴重的問題啊！當初國道 3 號整個走山，大家還記得嗎？大概在 2010 年吧！這是 8 年前的事情，為什麼會走山？其實就是邊坡滑動，它的地錨出現了問題嘛！現在臺鐵的地錨嚴重腐蝕，出現問題的有幾處？

張局長政源：我們最近做過一次清查，目前屬於 B 級的，B 級就是比較嚴重要處理的，有 15 處。

李委員鴻鈞：15 處。A 級的呢？

張局長政源：A 級的目前還沒有，C 級的有 10 處，目前我們有 25 處。

李委員鴻鈞：15 處看起來好像不多，15 處的地錨總共多少根你知道嗎？

張局長政源：大概有六、七百根。

李委員鴻鈞：不只吧！有一千三百多根。

張局長政源：這個數字我們再來落實……

李委員鴻鈞：你去查查看，我查了一下，大概有 1,353 支，這是非常嚴肅的問題哦！我們現在已經看到問題，究竟要如何以最快的速度去處理，因為當下雨造成泥土過度飽和的時候，腐蝕的地錨根本就拉不住，拉不住就會產生什麼？就是俗話說的走山，邊坡滑動嘛！邊坡滑動下來，如果一輛列車恰好經過的話，又是一件慘事，對不對？

張局長政源：是。

李委員鴻鈞：這個是很嚴肅的問題，所以不能夠怠惰，要趕快處理，這個趕快裡面就反映出什麼你知道嗎？反映出臺鐵最大的問題，在普悠瑪事件那時候我就講過，之前我也提過，人力才是臺鐵真正的核心問題，你們缺人缺得很嚴重，包括工務，包括駕駛，現在缺得非常嚴重，大概缺二千多人吧？

張局長政源：我們之前的確是缺員嚴重，不過從 107 年開始，行政院給了我們 2,818 位員額，我們在 107 年補足了 1,907 個，今年陸續還會有三百多個到位，明年會有一兩百個到位，到時候應該大致上就可以滿足人力的需求了。

李委員鴻鈞：臺鐵的人員問題是非常嚴肅的問題，要趕快把人員補足，然後再去面對問題、解決問題，好不好？

張局長政源：好。

李委員鴻鈞：謝謝。

主席：休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，請黃委員國昌發言。

黃委員國昌：（11 時 49 分）主席、各位列席官員、各位同仁。本席在 8 月 29 日揭露了普悠瑪的韌塊（又稱閘瓦，即列車煞車皮）會噴飛的事情，我認為這件事情很嚴重，我也期許臺鐵趕快出來公開面對，誠實說明。但是臺鐵在 8 月 30 日告訴媒體記者一個新聞讓我看不下去，它說確實有發生 2 次煞車皮掉落的事情，這個數字和我手上掌握的數字差距太大了，所以我看到那個新聞以後，那天晚上我非常生氣，就在臉書說了重話，請臺鐵出來完整的揭露。到了第 2 天 8 月 31 日，臺鐵揭露總共發生 7 次，有 8 個韌塊脫落，我看到這個表跟以前比稍微有進步，但還是不完整，所以本席還是很生氣，那天晚上我又公開講了，請臺鐵誠實面對。我一直等，就是等不到你們什麼時候要跟大家說實話，所以我在總質詢的時候有請教林佳龍部長這件事情，因為我自己掌握的數字就絕對不只這樣，政府發出去的訊息是代表政府機關，要有一定的公信力，否則的話，你對社會大眾說我們要打假新聞、打假訊息，說服力很低啦！我這樣講，部長應該可以認同吧？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。對。

黃委員國昌：好，我今天再給臺鐵一次機會，你們在 8 月 31 日所揭露的這個數字是完整的嗎？

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。其實我們痛定思痛來全面清查，截至目前為止，查出來的數量是 12 件 15 塊。

黃委員國昌：我那天有問部長一個問題，部長跟我說資料不完整有人要負責，部長還記得吧？

林部長佳龍：記得。

黃委員國昌：您作為首長，針對這件事情要追懲到什麼樣的層次，我尊重你的瞭解和專業判斷，但是本席今天質詢這件事情，我真正 care 的並不是局長是不是一定要負責，或是除了局長以外有更應該要負責的人，這個部分交給部長自己去判斷，因為我到昨天晚上終於收到你們的數字，可能與最近要審臺鐵的預算也有關係，總共是 12 次 15 個，好，在這個統計的過程當中，不斷的出現數字上面的缺漏，數字不完整所反映出來的狀態是什麼？

其實我上次在總質詢的時候就要跟部長講，但是我沒有時間講，就是混亂的維修記錄方式，這個是在問題後面更深層的理由，因為他有的時候記錄在檢修日誌，有的時候記錄在動力車交接用紙，有的時候記錄在檢修紀錄表，臺鐵送來的資料密密麻麻，本席一定一份一份過濾，我

在過濾的時候就問我自己一個問題，我要花這麼多時間去過濾，那臺鐵到底有什麼系統可以讓維修和監督的人一目了然，很清楚的知道在過去多長的一段時間中，針對這一類型的缺失發生過幾次？這個我們一定要掌握嘛！我這樣講，部長和局長可以認同嗎？

張局長政源：是。

黃委員國昌：這個就牽涉到什麼？牽涉到在普悠瑪悲劇以後，我們洋洋灑灑提出了很多改善建議，包括在設備層面上要建置維修管理資訊系統 MMIS，這樣才可以做到我剛剛所講的，讓資訊很完整，臺鐵才能夠評估這個類型的火車有什麼系統性的風險。特別是在程序上面，你看一下，不僅僅是主風泵，它是上一次釀成悲劇其中非常重要的原因，還包括煞車及其他安全相關設備異常時之通報，我們要建立一個一貫性、一致性的通報程序，我相信這是在普悠瑪悲劇以後，家屬及社會大眾對臺鐵的期待，那當我們每次從臺鐵聽到的都是「我們會檢討，我們會反省，真的有在做」，但是實際落實的狀況是這個樣子，這會讓社會大眾失望，部長，我這樣講您可以接受嗎？

林部長佳龍：可以。

黃委員國昌：好，現在本席的問題來了，這個後勤支援管理系統之前花了 4 億元要搞嘛！我可以瞭解，可能是因為廠商的關係，還是之前給他寬限，寬限到這個廠商「裝皮皮的」沒有認真做，我現在很嚴肅的問局長一件事情，臺鐵的後勤支援管理系統或是所謂的維修管理資訊系統，到底什麼時候可以建置好？

張局長政源：之前的 MMIS 因為廠商履約的問題，我們現在是在訴訟階段。

黃委員國昌：這我瞭解。

張局長政源：所以這個案子我們必須把它撇開，要重新起案，未來會做一個新的 MMIS 系統。

黃委員國昌：要花多少錢？

張局長政源：這個部分我們同仁在估，大概再花 5 億元。

黃委員國昌：本來是 4 億元，但廠商沒搞定，目前在訴訟，現在又要再投 5 億元嗎？

張局長政源：因為過去這個主要是臺北機廠的需求，我們還是會向廠商求償，所以這個部分並沒有影響……

黃委員國昌：我先和部長、局長交換一個概念，臺鐵需要資源，需要錢去做後勤支援管理系統，作為一個立法委員，我一定全力支持，但是過去投了 4 億元下去，預算我們也給了嘛！當然，你覺得是廠商的問題，廠商在擺爛，但是在這個過程當中，是怎麼導致最後這樣子的結果？過去臺鐵在面對這個標案，在這個系統建置的時候，是不是沒有把關好？是不是沒有盯好？浪費了這麼多年，我們也編預算給臺鐵了，4 億元下去，搞了這麼多年都沒有把它搞起來，這件事情讓大家都很憤怒啊！我們如果不去追究這件事情，站在一個立法委員的立場，部長，請您要瞭解，站在一個立法委員的立場，面對納稅人我都不知道怎麼跟他說我們應該要繼續支持臺鐵再編 5 億元，重起爐灶，再去搞一個新的。

林部長佳龍：我要先感謝委員在這個問題上的追蹤、監督及很多具體的建議，確實指出了臺鐵很多的問題，當然我們要去面對問題，之前的方法如果不能夠解決問題，我們就必須要重起新的解

決方案。

針對委員所關心的閘瓦、煞車皮甚至連結器等，我用 1 分鐘的時間來說明，因為那天在總質詢沒有機會講，我是在今年 5 月得到這個資訊，所以我有要求臺鐵要全面性的去檢查，但是臺鐵並沒有落實，所以才有委員指出的那些數字。事實上我們同仁問我，我都請他們一定要翔實的告知，可是這個資料並不翔實，我覺得你要公布就要負起責任，因為一開始還不是 7 件 8 次，我們已經有主動在整理中，也不是沒有做事。可是這個數字不落實，我還有特別提醒，如果這個數字一公布，到最後不是這個樣子，那主管就要負起責任，所以要感謝委員指出這個問題，後來的清查也證實當時的初步清查並不落實，針對這一點，臺鐵必須要檢討而且要負起責任。

關於後續的解決方案，我是願意去面對這些問題，雖然前面有這個官司或者是爭議，但臺鐵局也不能夠應付說因為已經有訴訟，所以就不去解決這個問題，至於這個方案是不是真的能夠解決問題，主管也必須要做出正確的決定。

黃委員國昌：最後請部長和局長看一個東西，在普悠瑪週年的時候，有一些媒體並沒有因為過了 1 年就忘記這件事情，它還是很認真的去做深入調查，結果出來的封面是 119 項缺失改善不到 2 成，改善完成沒有時間表。我建議部長和臺鐵要認真嚴肅的面對這件事情，這很嚴重，已經過了 1 年，如果媒體報導出來是改善不到 1 成，119 項缺失沒有時間表，對於這件事情，你要展現給社會大眾的態度是說，如果真的是這樣，我們絕對沒有辦法容忍，沒有辦法接受，這是第一個。

第二個，針對所有缺失的改善需要時間，這個我瞭解，排一個具體的時間表出來，告訴社會大眾也告訴立法院，讓大家對於臺鐵接下來所需要的時間能有個監督的基本準則，部長覺得合不合理？

林部長佳龍：我同意，只要是操之在己的就一定要有很明確的目標和時程。

黃委員國昌：什麼時候可以做出來？

林部長佳龍：有些涉及跨部會的變數甚至是行政和立法的關係，也要把相關因素……

黃委員國昌：沒有關係，什麼時候可以把它列出來？

林部長佳龍：我會請他們儘快，因為這 144 項會分成三類，有些要立即改善，有些則涉及工程或預算，無論如何，臺鐵方面的評估認為，總體改善的時程要儘可能地完整，對於操之在己的部分……

黃委員國昌：什麼時候可以做出來？

林部長佳龍：我請局長說明。

黃委員國昌：我具體地跟部長講，所謂的改善時間表與進度，依照我的看法，今年 2 月行政院完成總體檢報告的時候，其實就應該要列出來了，不是到 10 月都還在討論這個問題，希望臺鐵給大家一個明確的答案，請問改善缺失的時間表什麼時候可以做出來？

張局長政源：容我簡單說明，我們的改善其實不是只有兩成，今天提出的 25 項已經完成解除列管，其實有 126 項都有時間表，且都按部就班地逐步改善中，只是還沒有完成，其中有 18 項牽涉到政策與跨部會等……

黃委員國昌：沒有關係，我現在要的很簡單，如果按照局長現在所言，今天下班以前，所有改善的時間表就可以公布了對不對？

張局長政源：容我們整理一下，讓論述比較完整，因此是不是可以兩個禮拜以內提出……

黃委員國昌：兩個禮拜之內嗎？

張局長政源：是。

黃委員國昌：好，謝謝。

主席：建議部長和局長，這類新聞對我們很傷。「兩成」，現在是 10 月，你們除了應該向交通委員會詳細說明外，也建議你們開個記者會讓媒體瞭解，也向社會大眾說明一下，不然這是很傷的。

請陳委員曼麗發言。

陳委員曼麗：（12 時 2 分）主席、各位列席官員、各位同仁。大家都覺得要對去年的普悠瑪事件做很多工作，尤其是在檢討之後。我們也看到，臺鐵會將加裝的系統裝得更完善，特別是 ATP 的部分，因此本席想先瞭解系統的安裝進度為何？大家想瞭解執行率，以及系統是否真的夠完備了？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。先向委員說明，有些 ATP 設計得不是很妥善，這部分臺鐵和中科院會重新改良出新的 ATP 系統。至於普悠瑪事件當時裝了沒用，或用了無效等問題，當然也還在檢討究責中，有不同的層次在進行。有關新裝設 ATP 的情形，我請局長簡要說明。

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。發生事故之後，我們在第一時間就把全部的 ATP 於去年 11 月上線了，但因過去有雜音、績效不好，所以我們也緊急做了優化的措施，這部分也已經完成了，後續會再來努力。目前在 ATP 的使用方面，我們都落實管控，不過 ATP 有兩個，一個是車上的顯示和反應，另一個則是地面上的傳輸，這些目前都還會有故障的情形，未來我們也會全面改善，希望 ATP 可以真正發揮應有的功能。

其次，ATP 確屬日商的責任，他們在設計時就沒盡到責任，也沒有連線，這部分會在 10 月底正式委託律師團隊向他們提出該有的告訴。

陳委員曼麗：訴訟是另外一回事，我個人比較關心安全的問題。其實我也看到，鐵路法中規定，設備必須訂有相關的規則，同時我也在鐵路行車規則第三編中看到高速鐵路，也就是對所謂的「高鐵」強調「應採具有自動列車控制設備」。我們看到高鐵有這樣的規定，但臺鐵在鐵路行車規則中卻沒有這樣的規定。正因如此，我才在 17 日那天的委員會上提出一個主決議，內容主要是，在設備上能採具有自動列車控制設備的系統，很高興本案也在委員會中獲致通過。因此，我就在想，目前臺鐵的進度為何？

張局長政源：感謝委員，臺鐵的運轉系統和高鐵不同，它們是 ATC，也就是……

陳委員曼麗：但我認為大原則應該都是一樣的。

張局長政源：但我們還是要靠號誌，所以各司機員駕駛時的掌控就很重要，希望能盡量減少人為的

疏失，因此 PTC 的引進對我們未來是非常重要的，不過這是一個全新的系統，牽一髮動全身，所以我們也委託了中科院團隊，包括國外的團隊和我們一起研究，希望能盡快把這個系統引進來，只是這還需要一點時間。

陳委員曼麗：請你們把相關的規劃進度提出來，大家可能才有辦法追蹤。

最後，有關臺鐵加班費的部分，臺鐵人力的不足，大家好像一直都在說，因此會注意到臺鐵員工的工作和加班費是不是得到給付。另外，現在我們看到了人力短缺的狀況，請問這部分目前會如何補充？由於這部分也會影響到行車異常，將 106 年和 107 年相比，107 年行車異常的事件是比較高的；若將 107 年 1 月到 8 月與 108 年 1 月到 8 月相較，今年也是比較高的，因此還請局長就工作會不會過勞、加班費及人力補充的部分再行說明。

張局長政源：講到這個事故，經過我們一年來的努力，行車事故是大幅降低了，包括重大行車事故，去年是 6 件，今年才 2 件，而一般行車事故，去年是 36 件，現在才 28 件，也大幅降低了，至於增加的部分則是行車異常，但異常並沒有造成事故，而是我們提升了安全的標準，只要發現了異常的現象，就會馬上停止，進行整修，不安全是不會上路的。

舉例來說，目前我們對整個車輛的 ATP 等設備都會進行日檢，過去 ATP 只要有故障或異常，我們會將它列為「虛驚」，而不列入「事故」，但從今年開始我們已將它列為「事故」，因而數量才大幅增加。但重點是，我們寧可更謹慎一點，就是希望能確保安全，對於這部分我們會來努力。

其次是人力的問題，其實行政院對臺鐵都一直很支持，在 107 年、108 年和 109 年一共給了我們 2,818 個員額，讓我們在 107 年招考了 1,907 人，這些人力經過訓練後，都已經全部上線了。今年也陸續在招考與訓練當中……

陳委員曼麗：大家是不是因此而可以減少加班？

張局長政源：對。當然，在人力充足之後，我們就要完全符合勞基法的規定，對於同仁的加班逾時都會符合規定，我們也會按照規定給付所謂的「加班費」與「超勤費」，這部分到目前為止都沒有問題了。

陳委員曼麗：因為臺鐵工會會時常與我保持聯絡，所以我也希望能繼續落實這個部分好嗎？謝謝。

林部長佳龍：謝謝。

主席：請孔委員文吉發言。（不在場）孔委員不在場。

請吳委員志揚發言。

吳委員志揚：（12 時 10 分）主席、各位列席官員、各位同仁。部長記得我在施政總質詢時關心臺鐵富岡機廠的活化與鐵道博物館的設置嗎？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。是。

吳委員志揚：我再仔細看了一下，您當時是不是說，因為當地要蓋一個綜合實習訓練所，做為臺鐵員工的大樓區與實習區，所以沒辦法再做其他用途？

林部長佳龍：那是他們給我的資料，但我並不認為就要這樣……

吳委員志揚：好，那這樣好了……

林部長佳龍：如果還有調整的空間，我還是建議要納入參考……

吳委員志揚：你們那邊應該有相關的規劃書，但我還是要提醒你，臺鐵的富岡機廠當時應該是上百億元的建設吧？

林部長佳龍：是。

吳委員志揚：這個建設當時也擔負了很多民眾的期待，總共有 52 公頃，其中的核心當然還是臺鐵的維修，但它也兼顧了生態、景觀、文化與教育的功能，同時也希望觀光的功能會在裡面，所以要在不妨礙臺鐵的維修之下，必須具備這些功能，還要能與周邊的鄰居鄉親敦親睦鄰，所以有 30% 的面積會用作自然生態景觀園區，以及鐵道文化園區，這部分還不叫博物館，不過我還是請你把博物館的事情放在心上，隨時和文化部溝通。總之，原本的設計就有自然生態景觀園區，以及鐵道文化園區了。另外，在育樂休憩方面，其中還設置了員工訓練教育及運動場所，這是臺鐵給員工的好環境，這點沒有問題。此外，也會設置自然生態景觀區，並提供員工與民眾休憩空間，藉此敦親睦鄰。部長，敦親睦鄰的部分到現在都還沒有做對不對？

林部長佳龍：我們會加強來做，如果當時有這樣……

吳委員志揚：局長，臺鐵在這方面有什麼想法？

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。我們的富岡基地和周邊的居民之間一直都在做敦親睦鄰的工作，但是……

吳委員志揚：但是現在居民無法進去啊！

張局長政源：過去我們把土地公廟移出去，現在又把祂移回來，當地會全面開放，做為地方居民休憩之用……

吳委員志揚：土地公的部分好像是明天吧？

張局長政源：是，我們把祂移回來了。另外，……

吳委員志揚：部長明天有機會去嗎？

林部長佳龍：明天的話，就要看立法院……

吳委員志揚：那是很特別的土地公，這可是車廂做的土地公，你要不要去考察一下，很有意思的？不過，我要講的是，現在居民的進出，並沒有那麼方便……

張局長政源：容我再報告一下，整個富岡基地，其實從我們開辦以來，都歡迎各界來參觀，但也必須預約才行。

吳委員志揚：休憩園區為什麼要預約？

張局長政源：休憩園區目前就在我們的基地裡面，還是要考慮到安全性，就連我們自己進入基地，對於相關的管制區還是要劃定界線。

吳委員志揚：局長，請你們把它設計好。

張局長政源：對，這部分我們會……

吳委員志揚：當時的設計是大家的期待，一般民眾會去不是要參觀，而是要享受自然生態景觀，應該不須申請才是，為什麼須要申請呢？

張局長政源：只要在不影響安全的情況下，未來我們會開放。

吳委員志揚：你看，有多少鐵道迷在等！

張局長政源：我們會來努力。

吳委員志揚：你無法好好地與周邊鄰居敦親睦鄰，也讓很多鐵道迷失望了。本來就有很好的教育、觀光與文化的功能，臺鐵不能太封閉，一定要對外開放，讓大家多親近你們。

張局長政源：對，我們會往這方面去努力。

吳委員志揚：你們透過協力廠商也在經營郵輪式列車對不對？

張局長政源：是。

吳委員志揚：我覺得這樣滿好的，讓大家可以坐臺鐵環島，但我發現你們的 12 條路線幾乎都集中在花東和宜蘭，不曉得西部為什麼沒有？而桃園更是一個點都沒有，只能在桃園上車，卻沒有任何可觀光的點，而且連臺中也沒有，這就奇怪了。西部的縱貫線鐵路沿線有這麼多人文風光，為什麼都不開辦呢？請你們要求協力廠商去研擬。

張局長政源：這部分我會和協力廠商去討論。

吳委員志揚：還請你們擴大經營績效。

張局長政源：我們會討論，最主要還是看市場的需求，但我們也可以創造一些產品去配合。

吳委員志揚：好，謝謝。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：（12 時 16 分）主席、各位列席官員、各位同仁。部長，有關北迴鐵路往花東的火車仍然一票難求，過去長期以來我們就一直要求，在你還沒上任之前，歷任部長包括鐵道局和鐵路局都講要等花東鐵路電氣化以後，但後來又說要等第四代票務系統完成後，如今這些都完成了，為什麼北迴鐵路往花蓮和臺東的火車票還是一票難求，請問這部分誰來說明？

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。我們的車輛並沒有增加。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：為什麼？

張局長政源：因為新車還沒有進來，未來採購了 600 輛的新車，會以 12 輛為一個編組。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：你已經編列並開始採購了嗎？

張局長政源：是。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：採購完問題就會解決嗎？

張局長政源：現在已在設計，明年就會陸續交車。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：我現在談的是一個大原則，你不要一個一個去講，而要整體地說。因為部長和局長都是新上任的，雖然上任也有一段時間了，但事實上我要告訴你，就算新車廂都買進來了，車票仍然一票難求，最主要的原因就是花東鐵路沒有雙軌，因此還請鐵道局局長說明花東鐵路雙軌化何時可以完成？

主席：請交通部鐵道局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。花東鐵路雙軌化技術部分的綜合規劃，我們已經做完了，現在正在走環評的程序，希望能在明年第一季把環評的程序走完，俟完成綜合規劃的核定之後，就會辦

理後續的作業。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：相關的建設經費有編列嗎？

胡局長湘麟：基本上，等綜合規劃核定確定後，經費就可以編列了。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：你剛剛說的規劃何時可以完成？是 1 月嗎？

胡局長湘麟：我記得大概是 1 月或 2 月。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：既然已經知道 1 月會完成，那麼現在的預算，或是其他計畫的預算，包括花東鐵路雙軌化也要編列。

胡局長湘麟：對，要等環評完。我記得我們明年度的預算應該有編，不過我會再回去……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：部長，誠如鐵路局局長講的，要一次將它規劃好，要整體的，因為臺灣真的很小。你們比較沒機會去大陸，大陸無論是高速公路、鐵路還是高鐵都快速地發展，臺灣真的很小而我們的山也沒有很高。以花東鐵路來講，北迴鐵路幾十年前就完成了，且難度更高，現在只是花東鐵路的雙軌化，非常簡單，只不過要不要編列預算，政策上有沒有考慮到花蓮、臺東仍然是一票難求。其實不是只有花東鄉親，很多觀光客也是一樣，部長是否要積極規劃並編列預算？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。是，不管是綜合規劃、環評或施工，我們都要加速來推動。事實上，環島鐵路網目前最大的瓶頸就在於花東沒有雙線化，南迴電氣化之後，未來東部快鐵要來推動，那麼雙線化的工程不能再拖那麼久。按照這個速度，綜合規劃、環評的完成還要再 5 年。很多委員都質詢這個問題，我會請次長重新檢視工期。前面該走的行政程序還是要落實，至於後面的工期，由於路廊都是原來的，也沒有土地取得等等太複雜的問題，這個路段的環評也很單純，所以應該可以再縮短，我們來努力。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：部長要加油，鐵道局也要加油！最後，我在這裡曾經質詢過，在院會總質詢也提到，原住民搭乘火車的優惠要比照國民年金法降低為 55 歲，因為公教人員的退休法律明定，原住民降低為 55 歲，衛福部的長照也是降低為 55 歲，包括原住民的假牙補助也已降低為 55 歲，這是很明確而且在執行的，所以原住民搭乘火車的部分不需要修法了。

林部長佳龍：這部分我請局長回答，好像有一些法令。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：不是，那天蘇院長經過我一系列說明，有三個法令已經規定原住民降低為 55 歲，政策性的法規命令、行政規則，衛福部也都這樣做了。原住民搭乘火車的部分非常簡單，那天蘇院長也說應該要有一致性的做法，所以是否請交通部趕快規劃？

林部長佳龍：我請司長說明一下。

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。大眾運輸的票價對年長者的優惠依據的法源是老人福利法，老人福利法裡面……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：沒有，衛福部都可以解套老人福利法，所以你不要用這個理由。如果說我是開創者也罷，老人福利法可是衛福部主管的，它都可以從長照 2.0 計畫裡面把原住民降低為 55 歲，所以這個不是問題，你不要用這個……

陳司長文瑞：我們再跟衛福部確認。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：好，謝謝。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：（12 時 24 分）主席、各位列席官員、各位同仁。鐵路的行車安全是大家非常注重的一件事，除了車廂和人員訓練之外，臺鐵局管理的邊坡路段安全也非常重要。根據調查結果，臺鐵局管理的邊坡總共有 15 個地方被列為 A 級或 B 級，A 級是地錨功能極差，B 級是地錨功能不佳。臺鐵局有一個 6 年行車安全改善計畫，把其中 3 個地方列為改善對象，另外還有 12 個地錨功能有待改進的地方並沒有在這次的 6 年行車安全改善計畫裡面。我們覺得非常訝異，既然已經調查出這些邊坡的地錨有安全上的疑慮，為什麼無法一起在 6 年行車安全改善計畫儘速改善？請局長回應。

主席：請交通部臺鐵局張局長說明。

張局長政源：主席、各位委員。我們有 15 處是 B 級，要立即改善，這 15 處有將近 600 根地錨，……

劉委員權豪：你們差不多有 1,353 根。

張局長政源：但是這 4 處是優先的，已經設計完成，另外有 11 個地方正在進行設計，在 111 年全部都會改善完成。

劉委員權豪：你們的期程是什麼時候全部完工？

張局長政源：111 年。

劉委員權豪：局長明確回答，現在有 15 個地方被列為 A 級或 B 級，……

張局長政源：是 B 級。

劉委員權豪：是 A 級或 B 級，有些部分可能是 A 級。今年度和明年度你們要執行幾個地方？

張局長政源：今年已經設計完成是 4 個，馬上可以發包。

劉委員權豪：明年要執行幾個地方？

張局長政源：明年要設計 11 個。

劉委員權豪：既然你們已經認為有改善的必要性了，為什麼沒有辦法一次進行，是經費還是人員的問題？

張局長政源：它牽涉的範圍很廣，必須一處一處設計。

劉委員權豪：你們有宜蘭線、北迴線、縱貫線、平溪線，有一部分在東部的範圍。

張局長政源：比較嚴重的先設計，可以的話，我們會儘量壓縮發包和設計的時程。

劉委員權豪：已經調查出有改善的必要性，你們就要加速改善安全。

張局長政源：這部分我們會檢討，加速辦理，在時程上加以壓縮。

劉委員權豪：你把期程的進度和預計的進度以書面提供本席參考。

張局長政源：好，我們提供書面。

劉委員權豪：大家都很關心臺鐵，因為臺鐵是百年大業，裡面當然有錯綜複雜需要改善的地方。本席在這裡已經不知是第幾次講了，你們很多基層主管沒有人要當，局長是老臺鐵，應該知道這件事。照理講，在一個健全的組織裡，當主管的責任雖然加重，但是所得也會增加，成就感、

榮譽感等等都會增加。可是臺鐵很多基層的主管沒有人要做，必須拜託甚至是用抽籤來決定。以司機指導員和主任為例，本席常常在這裡反映這件事，照理講他是主管，責任加重，薪水應該也要增加。可是你們很多基層主管真的找不到人來做，因為主管加給可能只有三千多元，他本來只要做好份內的工作，現在當了主管還要管幾十個人，難怪沒有人要做。這對臺鐵的組織健全真的很不好，薪水結構可能有全國一致性的問題，而臺鐵組織健全再造的時候，硬體固然很重要，但是臺鐵非常寶貴的資產就是辛苦工作的臺鐵夥伴，你如果不給他們一個健全的組織、健全的環境，組織文化怎麼可能會健全？

張局長政源：的確，委員點出了問題。其實臺鐵基層同仁很大部分的收入除了薪俸之外，還來自於加班、差勤。

劉委員權豪：或是執行職務，例如司機員開車。

張局長政源：這部分占的比例滿高的，舉例來說，一個司機員每個月本來可以拿將近 3、5 萬元的差勤費，如果調到日班，這些錢一下子就沒有了，哪怕他升主管還是沒有辦法 cover 這些收入。

劉委員權豪：但是我們又需要有人去當主管。

張局長政源：這是結構性的問題。

劉委員權豪：我覺得這很荒謬，因為當主管就是一種肯定，結果當上主管後，薪水少這麼多，不只少 3,000 元，而是少了好幾萬元。

張局長政源：差不多 2、3 萬元。

劉委員權豪：本席一再反映，臺鐵應該要正視這件事情，否則很多基層主管都找不到人做。

張局長政源：我們正在研擬完整的備案，但是這不是臺鐵能解決的，部長也非常支持，這需要大家一起來努力。

劉委員權豪：部長回應一下，好不好？

主席：請交通部林部長說明。

林部長佳龍：主席、各位委員。委員指出一個很關鍵的問題，在臺鐵的改革中，如何留才、育才、攬才是非常重要的。目前的薪資結構包括生活津貼不足，都會導致最重要的中堅幹部斷層。我們現在補了很多年輕人，他們以後也會升幹部，所以不解決主管事多、錢少、責任大這個問題，……

劉委員權豪：沒有人要做。

林部長佳龍：出了狀況，主管都要負責。我不斷跟行政院包括財主單位討論，這方面一定要優予考慮。我們當然希望臺鐵改革不要造成虧損，可是我們給他們的支持必須相應。剛才又有委員說要降低原住民搭乘火車優惠年齡到 55 歲，這個負擔都要由臺鐵來承擔，全國性的數量是相當大的，所以我們要做好配套。

劉委員權豪：臺鐵是國營單位，不是公司，除了高鐵之外，它也沒有被取代性，有些問題不是臺鐵本身的問題，所以我們要協助它。比如薪資問題，我們真的要協助，設法解決，當主管的如果去開車，每開一趟車的加班費或值勤費要比他非主管的時候多，這樣才會有誘因嘛！

林部長佳龍：今年我剛上任一個禮拜時，臺鐵總體檢報告完成，這是行政院層次的報告，當時我有一個附帶建議，也得到政委的支持，就是在行政院成立臺鐵改革推動小組。這 144 項目如果不

由行政院跨部會來解決，包括財主單位對人事和薪資結構的調整，單單交通部能做的也只是一部分而已。

劉委員權豪：我們對你有期待，希望這些對臺鐵的關心和改革都能一一實現。累積幾十年的問題當然不可能一天解決，但是都不去動它，問題不會解決，只會越來越嚴重。

最後，部長曾經到臺東實地關心並宣布政策，關於南迴線的車站改善計畫，請說明一下目前的進度。

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。委員非常關心南迴鐵路各車站比照花東效能改善計畫，將車站做一些改變，我們今年的經費還可以支應，所以補助 700 萬元辦理這件事。

劉委員權豪：700 萬元要辦理哪一部分？

陳司長文瑞：各車站相關的規劃。

劉委員權豪：你講的跟部長政策宣示的不一樣，部長講的是比較大的範圍。

林部長佳龍：全線應該是 9 加 7 個，在臺東應該有 9 個，總預算將近 7 億元，必須快速編列。設計階段的預算比較沒有那麼多，不過也要到位。

劉委員權豪：一開始這個計畫的規模比較小，如果只是做些安全耐震的補強，我覺得很可惜。當然我不是說每個車站都要拆掉重蓋，但是應做整體評估規劃，有些車站可以重新蓋得小而美，有些拉拉皮、整容一下，功能和安全再加強。就像東線、北迴線就是先整體規劃，之後政府再決定投資。現在部長宣示至少有 7 億元，或許規劃完會覺得再多加一點錢，例如 10 億、15 億就可以把這個工作做得更好，免得 10 年、20 年之後還要再做一遍。

林部長佳龍：這是臺灣難得的一次機會，可以把南迴鐵路整個鐵道美學一次到位，所以必須整體設計，各個車站該修則修，研究如何增加美學和功能，未來全線將會變成鐵道觀光的一個亮點。

劉委員權豪：例如臺東火車站和池上火車站，縱谷每站都有它的特色，成為打卡的熱點，政府做這件事是好的投資。

林部長佳龍：當地的文化、特產、各式美景……

劉委員權豪：乘車的旅客會覺得這是不一樣的地方，南迴就是要做這件事，如果只是功能補強就可惜了。

林部長佳龍：當時跟委員宣布的有列入紀錄，我們會儘快編齊預算，加速推動，整體規劃後再一站一站做。

劉委員權豪：先整體規劃，專家提出的建議可能會讓規模大一點，到時我們再來想辦法，至少要有 7 億元的水準。

林部長佳龍：今年先編規劃費，再加速推動。

劉委員權豪：好。

主席：接下來登記發言的鍾委員孔炤、何委員欣純、許委員毓仁、江委員啟臣、周陳委員秀霞、林委員德福、許委員淑華、管委員碧玲均不在場。

登記質詢的委員均已發言完畢，作以下決定：一、報告及詢答完畢。二、委員童惠珍、陳明文、許淑華所提書面質詢列入紀錄，並刊登公報。三、委員於質詢中要求相關書面資料及未答復部分，請交通部儘速以書面答復及提供資料。

委員童惠珍書面質詢：

一、去年 10 月發生台鐵普悠瑪悲劇，造成 18 人死亡，蔡政府看似很有誠意的成立了行政院調查小組，發下豪語要解決鐵道安全問題，然而一年過去了，問題依然沒有解決，台鐵的安全問題還是層出不窮。依照台鐵局統計，去年前年總計發生闖瓦脫落共七次、八個脫落。另有闖瓦吊耳與托架異常磨損現象，台北機務段 107 年度記錄 1 次 16 處。此外今年也有一列開往台東的普悠瑪號列車，在花蓮壽豐站，發生機械故障，甚至整個車頂都在冒煙。近來亦有司機員反映，普悠瑪前擋風玻璃「霧化」，遮擋司機員視線，嚴重影響行車安全。嚴重玻璃霧化，影響操作安全甚鉅。

請台鐵局就列車例行檢修以及安全維護，提出整體檢討報告並精進相關措施以維行車安全。

二、我國軌道建設過去長期仰賴進口，投入大量成本卻無法掌握關鍵技術自主能力，亦未能建立完善之軌道系統規範標準與檢測驗證機制，無法形成產業供應鏈，致使軌道建設形同消費行為，而不具投資性質。參考軌道產業先進國家皆設有軌道技術研究專責機構帶動產業發展，行政院爰藉由政府推動前瞻建設包含 38 項軌道計畫及臺鐵購車計畫作為契機，建立國內軌道技術研究暨驗證中心。

查軌道研究中心以前瞻特別預算編列辦理，第一期前瞻建設特別預算編列 2.57 億元，然執行率偏低。請交通部及鐵道局說明預算執行率偏低之合理理由，以及未來如何擬定精進方案以改進目前執行狀況不佳之現狀？

委員陳明文書面質詢：

一、今年底高鐵站區土地移交，然後呢？

部長，當初交通部為了辦理高鐵沿線桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南五個站區的土地開發業務，曾經擬定了一個超過 20 年的土地開發計畫，計畫期間自 86 年 7 月起至 108 年 12 月底，到今年年底截止，部長，這個土地開發計畫結果你滿意嗎？

高鐵基金土地開發計畫賸餘可建地土地開發及損益情形表

單位：公頃；新臺幣千元

站別	賸餘可建地面積	已標售土地面積	已出租、開發土地面積	尚待開發土地		現金損益
				面積	比率	
桃園站	65.73	28.50	24.51	12.72	19.35%	6,222,202
新竹站	66.86	64.81	0.92	1.13	1.69%	16,965,466
臺中站	65.32	37.55	9.21	18.56	28.41%	5,845,997
嘉義站	18.33	7.80	0.00	10.53	57.45%	-1,241,202
臺南站	88.16	50.47	0.00	37.69	42.75%	-674,310
合計	304.40	189.13	34.64	80.63	26.49%	27,118,153

部長，根據高鐵基金的資料顯示，這五個車站區段徵收後，可分配賸餘的建地面積 304.4 公頃，截至 108 年 8 月底，只有標售土地面積 189.13 公頃、已出租及開發土地面積 34.64 公頃，尚待開發土地面積仍有 80.63 公頃，占了 26.49%，部長，本席對於這樣的開發成績非常不滿意。

部長，我們再來看個別車站，嘉義站分回來的建地有 18.33 公頃，結果你們只標售了 7.8 公頃，還有 10.53 公頃的建地沒有開發，占了 57.45%。

部長，我們再來看別的站區，台南站 37.69 公頃的建地沒有開發、台中站 18.56 公頃沒有開發、就連精華的桃園站也有 12.72 公頃的建地沒有開發。

部長，這些數字簡直是莫名其妙，高鐵從 2007 年 1 月 5 日就通車，現在已經 2019 年也過了 12 年，結果最原始的五個高鐵站區的土地，你們都還沒有完成開發或是招商，本席認為交通部須要追究相關責任。

部長，今年底這個土地開發計畫結束之後，高鐵基金就會把這些沒有開發的土地和現金損益，依照比例移交給鐵道局（30%）、地方政府（40%）、內政部（30%），部長，像我們嘉義站，帳上現金虧損 12 億元，這個現金虧損也要依照比例分配給地方政府嗎？或是你們要如何處理？現金虧損部分處理完之後，嘉義縣政府大約還可以拿回多少面積的高鐵站區土地？



部長，我們的高鐵系統承習自日本新幹線，但日本新幹線的精隨有兩個，一個是鐵路系統、一個是場站開發，結果我們只有學習到鐵路系統，完全沒有把日本人如何利用新幹線車站帶動周邊場站發長的那一套學回來，導致台灣的高鐵站周邊沒有辦法進行整體式的開發，這是令人感到非常遺憾的。

部長，前朝做不到的，本席希望你任內可以有所突破，規劃一個能真正帶動高鐵站周邊發展的場站開發政策，讓整個高鐵站區周邊繁榮起來。

二、台鐵轉投資的亞太電信已連續虧損 5 年

部長，臺鐵局有兩家轉投資公司，一家是台灣糖業股份有限公司，另一家是亞太電信股份有限公司，台糖的持股比率只有 0.005%，我們就先不討論，我們討論一下亞太電信。

亞太電信第一大股東是鴻海精密，股權佔了 19.63%，台鐵投資亞太電信 39 億 9,477 萬元，總共持有亞太電信 3 億 9,947 萬 7,000 股，持股比率占了 9.29%，是亞太電信的第 2 大股東。

亞太電信有 11 席董事，3 席獨立董事，鴻海拿 4 席、台鐵拿 2 席、國民黨裕晟投資拿 1 席、華榮電線電纜拿 1 席，也就是說，台鐵局有實際參與亞太電信的經營，部長，請問你們有派電信專家進駐嗎？或是只是派交通部官員進駐？

亞太電信公司 102 年至 108 年上半年之損益情形表

單位：新臺幣千元

項 目	本期淨利(淨損)	其他綜合 損 益	本期綜合 損 益	基本每股 盈餘(元)	臺鐵局-現金股利或 採權益法認列之關聯 企業及合資損益總額
102 年度	1,842,776	1,933	1,844,709	0.56	279,634
103 年度	-8,412,424	-827	-8,413,251	-2.35	183,759
104 年度	-1,600,913	-24,953	-1,625,866	-0.41	0
105 年度	-5,132,577	1,708	-5,130,869	-1.19	0
106 年度	-4,034,617	-57,645	-4,092,262	-0.93	0
107 年度	-3,267,732	9,430	-3,258,302	-0.77	0
108 年 (1-6 月)	-2,604,260	27	-2,604,233	-0.60	-

部長，我們來看一下亞太電信最近幾年的營運損益狀況，102 年淨利 18 億元，之後由盈轉虧，103 年大賠 84 億元、104 年虧損 16 億元、105 年虧損 51 億元、106 年度及 107 年度各虧損 40 億元與 32 億千元，且 108 年上半年仍營運虧損 26 億元，已連續虧損逾 5 年多，總虧損金額 249 億元，股價從 2014 的高點 19.65 元，一路跌到現在的 6.07 元，部長，這是哪門子的經營？這是在掏空亞太電信小股東的錢嗎？

股票代號查詢 3682 查詢



部長，亞太電信的第三大股東是台灣大哥大，佔了 3.45%的股權，台灣大哥大在台灣的行動通訊市場佔有率約 24.6%，交通部在下一次的董事會改選要不要跟台哥大合作，多拿一席董事席次，然後再由電信專業的台哥大派任董事，看看能否藉此拉抬亞太電信的經營狀況？

部長，亞太電信的經營真的非常差，這可能跟裡面都是電信門外漢在經營電信業有非常大的關係，本席真的非常希望交通部能夠結合電信專業的台哥大去整頓亞太電信，讓台鐵的轉投資能夠起死回生，這樣做得到嗎？

三、大埔美園區設郵局



部長，大埔美精密機械園區是嘉義縣的精密機械產業專區，占地 298 公頃，嘉義縣政府在 2000 年公告編定的。園區在 2016 年 10 月完成公共設施，目前已有程泰、上銀、高鋒等 43 家廠商申請進駐，整個園區的年產值超過新台幣 780 億元以上，可為嘉義縣增加新台幣 1.3 億元稅收。

部長，你知道本席為什麼要特別提這個嗎？整個大埔美園區這麼大，卻沒有一家金融業者進駐來服務，對於園區內的公司和勞工朋友們造成非常大的困擾，不論是要薪資轉帳、公司匯款或是領錢都要再跑到外地。

部長，我今天要幫這些在園區內上班的勞工朋友們請命，能否請交通部交辦中華郵政公司到馬稠後園區內設個據點服務園區內的勞工朋友？

部長，郵局也是我們基層朋友最信任的的金融機構之一，大埔美園區廠聯會對於這件事情也非常關注，也希望交通部可以促成。

委員許淑華書面質詢：

前言

普悠瑪事件至今已滿一年，相關責任歸屬尚未釐清，然近日台鐵的報告中指出，今年在出庫、行駛中已擋下八十一列「危險列車」，雖阻擋危險列車出車，然一年內卻出現這麼多輛的危險列車，這樣的出錯率讓人難以接受。台鐵肩負全台大眾運輸的重任，若未發生普悠瑪事件，相關數字還會被藏在黑幕底下，等同於拿全國民眾的生命安全來做賭注，這樣的狀況應盡快改善。

而針對台鐵總體檢 144 改善事項，分為行車事故分析與管理、安全管理體系升級、軌道系統安全、車輛及系統機電、維修制度、運轉系統及組織效能等七項。台鐵表示目前共計 126 項擬妥行動計畫並有具體目標及成果，達成率 87.5%，但若僅僅擬妥計畫且有具體目標及成果就算到達成率內的話，那為何這一年中還會有這麼多車輛出狀況，台鐵不要玩數字遊戲妥善改進才是上策。

台鐵

1. 台鐵近年死傷最慘重的普悠瑪號翻車事故屆滿 1 周年，針對這起造成 18 死、288 人傷的悲劇，事發後政府各部門信誓旦旦要痛定思痛、讓台鐵重生。行政院、交通部於事件發生後也組成專案小組多次大聲疾呼要避免這類事情再度發生，也加速催生了運安會的成立，於政治口號上我們見到了政府對於普悠瑪事件的重視。然而一年過去，行政院提出 144 項改善改善方案，台鐵至今竟僅完成 17%，且並無時間表的規劃，相關改善方案何時能全數完成？

2. 台鐵於普悠瑪事件後，對於列車維護及出站前的檢測的確有所著墨，然而根據統計，今年共計有 81 列次「高危險列車」，其中包含 14 項出車前發現以及 67 項行駛中故障的狀況，還有一項關 ATP 自行倒車的入站的狀況產生，這項數字顯示出台鐵車輛問題繁多，台鐵肩負大眾運輸之重任，去年搭乘約 2.31 億人次，我們沒有辦法再承受發生一次普悠瑪事件，載送旅客連最基本的設備維護都有問題，我們要如何讓旅客能夠安心搭乘？

※補充資料—今年列車事件統計

台鐵於普悠瑪事件後，訂定「高危險列車」標準若有違急性則停駛，今年共發生 81 車次。

3. 上述問題也不能全然苛責於台鐵，台鐵肩負社會責任，造成台鐵虧損的狀況連年出現，109 年度預估虧 12 億元，部份小站需要依靠行政院補貼才能勉強運營，而今年核定補貼 5.74 億元。除此之外，人力的缺額本席上會期也有提到，據統計台鐵人數從最高 2 萬 3 千多人，砍到剩下 1 萬 3 千人，造成安全漏洞，目前預計到 2020 年底前可補充 2,818 人，這樣的作法僅是應急措施，長久下來還是會出現問題，林部長一直說改善台鐵要從體質開始改善，請問改善方案是什麼？

4. 台鐵普悠瑪列車去年 10 月 21 日發生事故，造成 18 人死亡、逾 2 百人輕重傷，台鐵事發後成立應變小組，希望能解決後續賠償問題，不過一年過去，目前僅與 2 名罹難者家屬達成和解；重傷者 16 人，已切結 9 人；非重傷共 272 人，已切結 168 人相關程序進度緩慢，相關肇事原因責任歸屬也尚待釐清，部份家屬這一年陸陸續續收到法院傳票，除了要面對親人過世的痛苦還要面對司法訴訟，有家屬已經表達心力交瘁的心情，不論後續結果如何中央單位應該拿出最大的誠意，盡快釐清責任，若政府確有疏失，該如何賠償就賠償，不要讓家屬在受到二次折磨。

5. 對於南投大眾運輸的便利性本席已多次提及，臺鐵局自 107 年度起辦理「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」，於同年 10 月交付行政院審查後續經歷多次修正檢討，後核定執行期程為 108 年 8 月至 115 年 7 月，總計畫經費為 23 億 6,300 萬元，截至 108 年度已編列預算 7,650 萬元，然因上述審查退回重新檢討的情況，107、108 兩年執行率偏低，目前既已有核定版本，我們希望台鐵局能夠盡速執行相關工程，確保工程如期完成，讓南投有更便捷的交通路網。

主席：針對今天會議作如下決議：109 年度交通部鐵道局單位預算、臺灣鐵路管理局營業預算及高速鐵路相關建設基金非營業預算，委員提案截止收件，明天（本周四）進行處理。現在休息，星期四上午 9 點繼續開會。

休息（12 時 38 分）

立法院第 9 屆第 8 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 108 年 10 月 24 日（星期四）9 時 3 分至 11 時 20 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 葉委員宜津

繼續開會

主席：現在繼續開會。請宣讀本日會議議程。

討 論 事 項

- 一、繼續審查 109 年度中央政府總預算案關於行政院公共工程委員會單位預算。
- 二、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算。
- 三、審查 109 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。
- 四、審查 109 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—高速鐵路相關建設基金分預算。

（以上 4 案進行處理）

主席：現在進行討論事項 109 年度公共工程委員會、交通部鐵道局及所屬、高速鐵路相關建設基金，以及臺灣鐵路管理局的預算，並進行協商。

我們依序為公共工程委員會、高速鐵路基金、鐵道局、臺鐵局，因為臺鐵的案子比較多，我們擺在後面，外面走廊都是人，我們趕快讓審完的機關先離開，讓他們站在走廊實在很不好意思。

請宣讀 109 年度預算的預算數及委員提案。

一、預算數部分：

（一）公共工程委員會：

中華民國 109 年度中央政府總預算案

行政院公共工程委員會歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 19 項 公共工程委員會 44 萬元。

第 3 款 規費收入

第 18 項 公共工程委員會 5,012 萬 6 千元。

第 4 款 財產收入

第 20 項 公共工程委員會 2 萬元。

第 7 款 其他收入

第 22 項 公共工程委員會 278 萬 2 千元。

中華民國 109 年度中央政府總預算案

行政院公共工程委員會歲出機關別預算數

第 2 款 行政院主管

第 18 項 公共工程委員會 3 億 8,059 萬 4 千元。

第 1 目 一般行政 2 億 7,623 萬元。

第 2 目 公共工程企劃及法規業務 7,726 萬 6 千元。

第 3 目 公共工程技術業務 1,346 萬 6 千元。

第 4 目 公共工程管理業務 1,242 萬 4 千元。

第 5 目 第一預備金 120 萬 8 千元。

(二) 高速鐵路相關建設基金：

中華民國 109 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
— 高速鐵路相關建設基金分預算之預算數

(一) 業務計畫：第 3-2~3-8 頁業務計畫。

(二) 業務收支：

1. 業務總收入：55 億 9,165 萬元。

2. 業務總支出：7 億 2,407 萬 5 千元。

3. 本期賸餘：48 億 6,757 萬 5 千元。

(三) 解繳公庫淨額：30 億元。

(四) 轉投資計畫：無列數。

(五) 固定資產建設改良擴充：無列數。

(六) 國庫增撥基金額：無列數。

(三) 鐵道局及所屬單位：

中華民國 109 年度中央政府總預算案

交通部鐵道局及所屬歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 146 項 鐵道局及所屬 1,615 萬元。

第 3 款 規費收入

第 119 項 鐵道局及所屬 8 萬 3 千元。

第 4 款 財產收入

第 160 項 鐵道局及所屬 3,974 萬 3 千元。

第 7 款 其他收入

第 159 項 鐵道局及所屬 46 萬 9 千元。

中華民國 109 年度中央政府總預算案

交通部主管——鐵道局及所屬歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 7 項 鐵道局及所屬 70 億 0,520 萬 3 千元。

第 1 目 一般行政 12 億 9,875 萬 6 千元。

第 2 目 鐵道業務 2,249 萬 6 千元。

第 3 目 國家鐵道建設與管理 2 億 8,600 萬元。

第 4 目 鐵公路重要交通工程 53 億 9,380 萬元。

第 5 目 第一預備金 415 萬 1 千元。

(四)臺鐵局：

中華民國 109 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預算數

一、業務計畫：第 6～19 頁業務計畫。

二、營業收支：第 19～20 頁營業收支及損益之預計（詳見第 35～37 頁損益預計表及其說明、第 41～117 頁各損益科目明細表）。

(一)營業總收入：300 億 3,603 萬 5 千元。

(二)營業總支出（不含所得稅費用）：328 億 2,968 萬 4 千元。

(三)稅前淨損：27 億 9,364 萬 9 千元。

三、服務成本：詳見第 35～37 頁損益預計表及其說明、第 47～96 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，第 18～19 頁資金之轉投資及其盈虧之估計（詳見第 150～151 頁資金轉投資及其盈虧明細表）。

五、重大之建設事業：265 億 5,664 萬 6 千元，第 8～18 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 118～145 頁固定資產建設改良擴充相關明細表）。

六、資金運用：第 21 頁現金流量之預計（詳見第 39～40 頁現金流量預計表及說明）。

二、委員提案部分：

(一)公共工程委員會：

審查 109 年度總預算案
公共工程委員會(工程會)單位預算
(委員提案資料)

歲出第 2 目 - 02

109 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：公共工程委員會

款_項_目：2 款 18 項 2 目

預算書頁次：P 28-29

工作計畫：3203951000 公共工程企劃及法規業務

分支計畫：02 健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力

科目：

本年度預算數：2877 萬 6 千元

主旨：有鑑於公共工程委員會 109 年度預算「公共工程企劃及法規業務-02 健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提昇工程產業國際競爭力」分支計畫項下編列委託辦理「協助工程產業全球化專案」事宜預算 338 萬 8 千元及捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜預算 1,830 萬元。經查：赴海外設立據點所需投入之經費對中小型工程業者相對負擔大，政府以補助工程業者開拓海外據點初期成本之方式，協助其爭取海外商機，自 104 年度推動以來，獲補助廠商及得標件數已逐年增加，惟國內工程顧問服務業以中小型居多，鑒於政府補助能量有限，允宜研議有效措施，提高無海外經驗之中小型業者赴海外發展之意願，顯然該計畫執行仍有改善精進空間。爰擬凍結該項計畫編列經費 2877 萬 6 千元其中之五分之一，俟向本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

陳歐珀

鄭玄河

高品洋

張建

陳素月 9

歲出 第 2 目 - 02 - 委辦

2

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：28 頁

科目名稱：公共工程企劃及法規業務-健全技師、工程技術顧問公司
管理法制，提升工程產業國際競爭力-委辦費

本年度預算數：338 萬 8 千元

建議【】刪減數：刪減 50 萬元

增刪理由：

行政院公共工程委員會於 109 年度於公共工程企劃及法規業務所提健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力計畫下編列委辦費共計 338 萬 8 千元。該經費主要是辦理「協助工程產業全球化專案」，考量過往預算編列執行情形，建議本筆預算數刪減 50 萬元。

附表 1：工程會 104 年度至 108 年度協助工程產業全球化相關捐助經費及委辦費預決算比較表 單位：新台幣千元；%

項目	海外拓點			委託辦理「協助工程產業全球化專案」		
	預算數	決算數	執行率	預算數	決算數	執行率
104 年度	16,941	3,553	20.97	3,360	2,638	78.51
105 年度	16,357	7,910	48.36	3,555	3,473	97.69
106 年度	15,396	9,924	64.46	3,185	2,792	87.66
107 年度	15,089	12,569	83.30	2,880	2,475	85.94
108 年度	18,389	18,320	99.62	3,395	3,147	92.70
109	18,300	-	-	3,388	-	-

※註：1. 資料來源，工程會

提案人：

陳素月
陳明文



歲出 第 2 目 ^{-02-獎補}

3

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：28 頁

科目名稱：公共工程企劃及法規業務-健全技師、工程技術顧問公司
管理法制，提升工程產業國際競爭力-獎補助費

本年度預算數：2110 萬 4 千元

建議【】刪減數：刪減 200 萬元

增刪理由：

行政院公共工程委員會 109 年度編列公共工程企劃及法規業務計畫下健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力項下編列 2110 萬 4 千元，用以作為參與年會與捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜。工程會 106 年度於本筆費用編列 1,920 萬 7 千元，107 年度編列 1926 萬 2 千元，108 年度編列 2159 萬 4 千元，其辦理業務內容相同，卻並未新增相關業務，且 107 年度執行率只有 22%，顯然執行率不彰，建議刪除本筆預算 200 萬元。

提案人：

陳素月
陳明文 楊文

>

歲出第 2 目 - 02 - 全球

4(1/2)

行政院公共工程委員會 109 年度單位預算提案

案由：工程會 109 年度預算「公共工程企劃及法規業務-02 健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提昇工程產業國際競爭力」分支計畫項下編列委託辦理「協助工程產業全球化專案」事宜預算 338 萬 8 千元及捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜預算 1,830 萬元。鑒於政府補助能量有限，爰建請「協助工程產業全球化專案」凍結 25%，待提出提高無海外經驗之中小型業者赴海外發展之有效措施後始得解凍。

說明：

- 一、本項委辦經費執行率除 104 年度為 78.51% 外，105 年度至 107 年度均逾 85%，108 年度決標金額占預算數比率亦高達 92.70%。109 年度預算 338 萬 8 千元與 108 年度預算相當。
- 二、協助工程產業海外拓點業務自 104 年迄 108 年 8 月底止共補助 54 件計畫，其中新南向國家 38 件、得標 106 件標案，其中新南向國家 63 件、總得標金額 1,001.53 億元，其中新南向國家 420.61 億元；同期間獲補助廠商家數由 9 家增為 13 家，目標市場所在國家(地區)由 6 個增為 14 個，包含美國、日本、阿曼、卡達、紐西蘭、印度、尼泊爾、中國大陸、澳門及東南亞各國、中國大陸及澳門等。
- 三、據工程會 107 年度工程顧問服務業一般經營概況統計分析，截至 106 年底國內辦理登記為工程技術顧問公司者 1,082 家，該統計分析檢視後剔除偏差值後納入分析者 922 家，其中以中小型居多；另同年底登記為技師事務所者 1,197 家，該統計以依規定需填報年度業務報告書之 680 家進行分析，聘用一般員工及執業技師 2,481 人，平均每所 3.6 人，顯示技師事務所規模亦不大。而前述 104 年度至 108 年 8 月底止各年度海外拓點獲補助之廠商家數雖逐年成長，惟最多之年度僅補助 13 家，其中部分廠商係長期計畫之補助，或年年均提出申請者，經扣除後，該期間曾獲補助之廠商為 22 家，占國內登記為工程技術顧問公司及技師事務所 2 千餘家之比率約 1%。

提案人：許淑華



27

1002
1400

1

4 (2)

行政院公共工程委員會 109 年度單位預算提案

案由：工程會 109 年度預算「公共工程企劃及法規業務-02 健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提昇工程產業國際競爭力」分支計畫項下編列委託辦理「協助工程產業全球化專案」事宜預算 338 萬 8 千元及捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜預算 1,830 萬元。鑒於政府補助能量有限，爰建請「協助工程產業全球化專案」凍結 25%，待提出提高無海外經驗之中小型業者赴海外發展之有效措施後始得解凍。

說明：

- 一、本項委辦經費執行率除 104 年度為 78.51% 外，105 年度至 107 年度均逾 85%，108 年度決標金額占預算數比率亦高達 92.70%。109 年度預算 338 萬 8 千元與 108 年度預算相當。
- 二、協助工程產業海外拓點業務自 104 年至 108 年 8 月底止共補助 54 件計畫，其中新南向國家 38 件、得標 106 件標案，其中新南向國家 63 件、總得標金額 1,001.53 億元，其中新南向國家 420.61 億元；同期間獲補助廠商家數由 9 家增為 13 家，目標市場所在國家(地區)由 6 個增為 14 個，包含美國、日本、阿曼、卡達、紐西蘭、印度、尼泊爾、中國大陸、澳門及東南亞各國、中國大陸及澳門等。
- 三、據工程會 107 年度工程顧問服務業一般經營概況統計分析，截至 106 年底國內辦理登記為工程技術顧問公司者 1,082 家，該統計分析檢視後剔除偏差值後納入分析者 922 家，其中以中小型居多；另同年底登記為技師事務所者 1,197 家，該統計以依規定需填報年度業務報告書之 680 家進行分析，聘用一般員工及執業技師 2,481 人，平均每所 3.6 人，顯示技師事務所規模亦不大。而前述 104 年度至 108 年 8 月底止各年度海外拓點獲補助之廠商家數雖逐年成長，惟最多之年度僅補助 13 家，其中部分廠商係長期計畫之補助，或年年均提出申請者，經扣除後，該期間曾獲補助之廠商為 22 家，占國內登記為工程技術顧問公司及技師事務所 2 千餘家之比率約 1%。

提案人：許淑華

許淑華
廖書珍

1

歲出第 2 目 -02-全球

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：行政院公共工程委員會單位預算

科目名稱：公共工程企劃及法規業務-02健全技師、工程技術顧問公司管理法制，
提昇工程產業國際競爭力

委託辦理「協助工程產業全球化專案」事宜預算 338 萬 8 千元

捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜預算 1,830 萬元

本年度預算數：338 萬 8 千元+1,830 萬元

提案建議：凍結五分之一

行政院公共工程委員會 109 年度預算「公共工程企劃及法規業務-02健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提昇工程產業國際競爭力」分支計畫項下編列委託辦理「協助工程產業全球化專案」事宜預算 338 萬 8 千元及捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜預算 1,830 萬元。

經查：本案 104 年度至 108 年 8 月底止各年度海外拓點獲捐助之廠商家數雖逐年成長，但最多年度也僅能捐助 13 家，其中部分廠商係長期程計畫之捐助，或年年均提出申請者，整體清查扣除重複者後，曾獲捐助之廠商為 22 家，占國內登記為工程技術顧問公司及技師事務所 2 千餘家之比率約 1%。

工程會捐助工程產業，用以開拓全球市場，本是美意，但由於政府捐助能量有限，本案實施近五年，未見任何回報之成效報告、營運狀況檢討等，對於政府補助後，業者在海外市場的拓展情形，所知甚少，且 5 年僅能協助 1% 之企業，政策方向實須檢討，建請凍結該預算五分之一，並請工程會必須建立追蹤機制，以了解捐助之效果及後續辦理方向，並向交通委員會提出報告後，始得動支預算。

提案人：

鄭玄鴻、陳歐珀、李昆山
楊建華、陳素月

22

歲出 第 2 目 102-全球

6

109 年度中央政府總預算案

行政院公共工程委員會單位預算提案

款_項_目_節：2_18_2

預算書頁次：29

工作計畫：公共工程企劃及法規業務

本年度預算數：77,266 千元

主旨：行政院公共工程委員會 109 年度預算「公共工程企劃及法規業務-02 健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提昇工程產業國際競爭力」分支計畫項下編列委託辦理「協助工程產業全球化專案」事宜預算 338 萬 8 千元及捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜預算 1,830 萬元。經查，獲補助海外拓點之廠商家數占國內工程顧問服務業比率僅約 1%，爰此，凍結預算 1/10，要求研議提高中小型業者赴海外發展之意願，俟工程會向立法院交通委員會提出報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴

鄭玄鴻
陳國明
孫建
李品修
陳素月

4

歲出第 2 目-03

7

109 年度中央政府總預算-公共工程委員會預算案提案表

單位名稱：公共工程委員會

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：29

科目（工作計畫）名稱：公共工程企劃及法規業務-健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員

本年度預算數：1380 千元

建議：凍結 10%

案由：

107 年度政府採購由中小企業承包或分包之目標金額比率為 40%。近 6 年度中央政府各機關採購由中小企業承包或分包比率顯示各年度整體平均皆達 40%之目標比率，其中 102 年度為 54.86%，其後除 104 年度 68.68%達最高外，103 年度、105 年度及 106 年度大多維持在 64%左右，107 年度降至 49.75%，為近 6 年度最低值，且與以前年度相比，降幅頗大。相關數據顯示有 9 個部會機關(行政院、司法院、外交部、國防部、僑委會、通傳會、客委會、海洋委員會、公共工程委員會)未達到目標比率，甚至部分機關(司法院、客委會、通傳會、海洋委員會)未提出相關說明。爰提案凍結 10%，專案報告後，經同意後始得動支。

提案人：

張 偉 鄭 玄 浩
陳 歐 珀 李 忠 林
陳 素 月

11

1

歲出第 2 目 -05

8

109 年度中央政府總預算-公共工程委員會預算案提案表

單位名稱：公共工程委員會

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：30

科目（工作計畫）名稱：公共工程企劃及法規業務-推動政府採購電子化

本年度預算數：14597 千元

建議：凍結 30%

案由：

公共工程委員會會於 106 年度將全國各機關以公開取得電子報價單辦理未達 100 萬元之財物採購比率納為精進採購電子化業務之關鍵績標，106 年度及 107 年度目標值分別為 9%、15%，執行結果實際值為 21.66%、28.20%，均超出目標值，106 年度及 107 年度各辦理採購 2 千餘件及 3 千餘件，占可適用財物採購案件數 1 萬餘件比重尚未及 3 成，相關業務之推動容有精進提升空間。希盼公共工程委員會能將年度目標值提高。爰提案凍結 30%，專案報告後，經同意後始得動支。

提案人：

陳歐珀 鄭宜鴻
陳素月 李品修

10
1

歲出第 2 目 -05

9

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：公共工程委員會

科目：公共工程企劃及法規業務 P30

案由：公共工程委員會 109 年度「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化」預算共編列 1459 萬 7 千元，然而依據工程會資料顯示，107 年有關推動政府採購電子化適用之案件為 11200 件，然而實際辦理之案件僅有 3158 件，推動成效顯有精進空間，爰此，公共工程委員會 109 年度「推動政府採購電子化」應予凍結 1/10，待就精進政府採購電子化及適用案件為進行電子化之狀況提出具體改善報告後，始得動支。

提案人：

李昆玲 鄭宜鴻

陳歐珀 楊麗華

陳素月

13

歲出 第 2 目 -05-委办

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

歲入 歲出 單位預算書頁次：30 頁

科目名稱：公共工程企劃及法規業務-推動政府採購電子化-委辦費

本年度預算數：700 萬元

建議 凍結數：凍結三分之一

增刪理由：

行政院公共工程委員會 109 年度編列公共工程企劃及法規業務計畫下推動政府採購電子化編列委辦費 700 萬元，經查工程會 106 年度預算亦編列本筆費用 800 萬元，工程會 107 年度編列本筆預算 731 萬 5 千元，108 年度編列 700 萬元，雖然預算編列每年遞減，但政府電子採購網使用效能不彰，其標案查詢系統難以順利查詢標案，屢受各界詬病，其推動政府採購電子化之成效有待檢討，建議凍結本筆預算三分之一，待向交通委員會提出書面報告後始得動支。

提案人：陳素月

陳明之 孫事

1014
1750

歲出第 3 目 -02

109 年度行政院公共工程委員會單位預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「公共工程技術業務-公共技術規範、認證、整合、維護、推廣與研發」

預算書頁次：第 33 頁

本年度預算：654 萬 5 千元

案由：

行政院公共工程委員會於 109 年度預算「公共工程技術業務-公共技術規範、認證、整合、維護、推廣與研發」項下編列 654 萬 5 千元，該計畫主要係為推動及強化公共工程技術資料庫之服務功能，經查，公共工程技術資料庫仍存在部分缺漏及不便，其更於今年遭監察院調查指出，該資料庫功能與提供資料之及時性，實有不足，且部分內容與業界缺乏共識，如採購資訊不夠公開清楚，造成辦理公共工程採購業務人員之規劃設計易生作業不周、訂定相關資格或規範欠當、工料價格失，系統實用性不足等問題，故建議凍結該項預算 1/5，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出檢討改進報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄鴻 李昆山
陳歐陽 李昆山
陳素月

歲出第 4 目全

12

109 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：公共工程委員會

款_項_目：2 款 18 項 4 目

預算書頁次：P 35

工作計畫：3203953000 公共工程管理業務

分支計畫：

科目：

本年度預算數：1242 萬 4 千元

主旨：有鑑於公共工程委員會 109 年度歲出第 2 款第 18 項第 4 目「公共工程管理業務」計畫編列 1,242 萬 4 千元，辦理列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、協調解決重大公共建設計畫困難問題、建構公共工程全生命週期品質管理機制、建置及維護公共工程管理資訊系統等業務。惟近年來政府採購決標金額 100 萬元以上之工程標案，因變更設計追加金額與影響工期展延情況仍時有所聞，不利工程如期執行完成且增加經費支出，相關督導工作未見落實，容有精進改善空間，允應積極研謀改進。爰擬刪除該項計畫編列經費 1242 萬 4 千元其中之 200 萬元，並凍結其餘經費之五分之一，俟向本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

陳歐珀 鄭宜河
李品山 張津
陳素月

8

歲出第 4 目 全

13

109 年度行政院公共工程委員會單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「公共工程管理業務」
預算書頁次：第 35 頁
本年度預算：1,242 萬 4 千元

案由：
行政院公共工程委員會於 109 年度預算「公共工程管理業務」項下編列 1,242 萬 4 千元，該計畫主要係針對公共工程進行相關管理業務，有鑑於公共工程之採購常因流廢標情形，進而延宕公共建設之完成期程，行政院公共工程委員會為解決採購流廢標問題，已建置相關工程採購流廢標管理機制，彙整分析各案流廢標原因並提出檢討報告，以協助工程主辦機關找出解決對策，解決工程採購流廢標問題。然經統計，103 至 107 年度全國機關辦理採購金額 5,000 萬元以上之工程採購案件數共 4,176 件，預算金額合計 1 兆 2,959 億餘元，前述工程採購案件，於各年度曾流廢標案件數占各該年度總案件數之比率，平均為 58.38%，且近年有增加之趨勢，顯示工程會之工程採購流廢標管理機制執行成效仍有待改善，故建議凍結該項預算 1/5，待行政院公共工程委員會就如何改善工程採購流廢標問題，向立法院交通委員會提出報告，經同意後始得動支。

各級政府辦理 5000 萬元以上工程採購案件流廢標比率統計表

單位：件、新臺幣百萬元、%

年度	總案件數	總預算金額	曾流廢標案件數	曾流廢標案件數占總案件數比率
合計	4,176	1,295,983	2,438	58.38
103	732	199,315	379	51.77
104	686	173,701	333	48.54
105	766	240,563	379	49.47
106	921	251,799	575	62.43
107	1,071	430,605	772	72.08

資料來源：整理自工程會提供資料。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭宏清 孫偉
陳歐珀 吳品修 陳素月

歲出 第 4 目 全

14

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：行政院公共工程委員會單位預算

科目名稱「公共工程管理業務」

本年度預算數：1,242 萬 4 千元

提案建議：凍結 20%

工程會 109 年度預算案「公共工程管理業務」計畫編列 1,242 萬 4 千元，所辦業務包括協調解決重大公共工程建設計畫困難問題，列管追蹤公共工程建設計畫執行情形及相關管理資訊系統之建置及維護等。

因政府採購以最低價格得標方式行之多年，低價得標易造成採購物品缺失、施工品質不佳、工期延宕等問題，影響政府信譽及施政效率，為期提升採購品質，鼓勵機關巨額工程採最有利標辦理，而工程會居中推動與輔導，有利標決標件數比率由 105 年度之 20% 增為 107 年度之 63%，顯示推動已有相當成效。

但近 2 年度採最有利標決標者，工期展延情況居多，107 年度採最有利標決標之巨額工程採購案件，截至 108 年 8 月底止已有 33 件展期，決標隔年就開始展期，工程會應了解原因，故凍結本預算 20%，向交通委員會提交相關改進報告，並督導落實前置作業，以提升工程執行效率與品質，始得動支。

近 3 年度決標之巨額工程截至 108 年 8 月底之展期情形表

單位：新台幣百萬元

決標年度	合計		非最有利標				最有利標			
	件數	金額	件數	比率	金額	比率	件數	比率	金額	比率
105	104	118,938	83	80%	49,375	42%	21	20%	69,563	58%
106	152	122,851	64	42%	45,419	37%	88	58%	77,432	63%
107	52	48,910	19	37%	13,682	28%	33	63%	35,228	72%

提案人：

鄭宏河、陳歐明、李昆承
 楊建、陳素月

18

歲出 第 4 目 全

109 年度中央政府總預算案
行政院公共工程委員會單位預算提案

15

款_項_目：2_18_4

預算書頁次：35

工作計畫：公共工程管理業務

本年度預算數：12,424 千元

主旨：工程會 109 年度預算案「公共工程管理業務」計畫編列 1,242 萬 4 千元，所辦業務包括協調解決重大公共工程建設計畫困難問題，列管追蹤公共工程建設計畫執行情形及相關管理資訊系統之建置及維護等。政府採購以最低價格得標方式行之多年，低價得標衍生所採購之物品及工程施工品質不佳、工期延宕等問題，影響政府信譽及施政效率，為期提升採購品質，應鼓勵機關巨額工程採購以最有利標方式辦理。爰此，凍結預算 1/10，俟工程會向立法院交通委員會提出報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴

鄭玄河
李品修
陳素月
陳歐明
張事

6

歲出第 4 目全

16

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：公共工程委員會

科目：公共工程管理業務 P35

案由：公共工程委員會 109 年度「公共工程管理業務」預算共編列 1242 萬 4 千元，其用途包括公共工程之執行督導協調、品質管理、建立管理資訊系統等，督導公共工程依計劃期程施工為公共工程督導之重要目標，然而 107 年度相關巨額採購，截至 108 年 8 月，已有 33 件展期，爰此，公共工程委員會 109 年度「公共工程管理業務」應予凍結 1/10，待就相關展期案件提出具體說明以及相關督導策略後，始得動支。

提案人：

李品峰 鄭宜博
陳亞响 楊津
陳素月

14

歲出第 4 目⁰¹

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：行政院公共工程委員會單位預算

科目名稱：「公共工程管理業務-公共工程計畫執行之督導協調及考核」

本年度預算數：146 萬 5 千元

提案建議：凍結五分之一

工程會 109 年度預算案「公共工程管理業務-01 公共工程計畫執行之督導協調及考核」分支計畫編列 146 萬 5 千元，用於列管公共工程建設計畫之督導、追蹤管考及協調暨辦理閒置公共設施活化補助經費審議執行與考核作業等。

工程會自 94 年間迄今，累計列管 428 件閒置公共設施，至 108 年第 2 季止降至 55 件，其中需持續列管者 21 件、該會盤點初步評估無繼續列管必要者 34 件，嗣各目的事業主管機關確認者後函報工程會後循程序解除列管，可知，該會列管之閒置公共設施件數可望大幅減少，肯定工程會之努力。

為防杜新增閒置公共設施，提案凍結本預算五分之一，促請工程會加強採源頭管理策略，要求提工程興建計畫時，須納入全生命週期考量，並督促相關機關加速活化既有閒置設置，並落實源頭管理措施，以防杜新增閒置公共設施，將源頭管理之相關計畫報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：

鄭玄鴻、陳歐珀、李思沛
張建、陳素月

歲出第 4 目-01

18

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：行政院公共工程委員會單位預算

科目名稱：「公共工程管理業務-01 公共工程計畫執行之督導協調及考核」

本年度預算數：146 萬 5 千元

提案建議：凍結 20%

工程會 109 年度預算案「公共工程管理業務-01 公共工程計畫執行之督導協調及考核」分支計畫編列 146 萬 5 千元，列管公共工程建設計畫之督導、追蹤管考及協調暨辦理閒置公共設施活化補助經費審議執行與考核作業等所需經費。

經查：由 105 年度至 108 年 8 月底之執行情形顯示，每年度終解約案件合計仍達近千餘件，且解約後重新發包件數比率不高，且終解約之案件，在解約之前，皆經歷工程延期、成本增加，影響預算執行成效及計畫效益。

因此提案本經費凍結 20%，請工程會盡速制定相關檢討規範，加強管控案件之機制，並向交通委員會提出報告後，始得動支預算。

105 年度至 108 年 8 月底終解約案件處理情形表

單位：新臺幣百萬元

期間	終解約			終解約案中已重新發包				剩餘案件			
	件數	工程總價	未執行金額	件數	件數比率	工程總價	未執行金額	件數	件數比率	工程總價	未執行金額
105	290	36,308	14,781	74	26%	16,437	6,769	216	74%	19,871	8,011
106	273	4,759	3,197	87	32%	2,368	1,567	186	68%	2,390	1,629
107	244	4,481	3,109	50	20%	1,085	753	194	80%	3,395	2,357
108 年 1-8 月	158	3,792	2,727	14	9%	448	295	144	91%	3,344	2,432
合計	965	49,340	23,815	225	23%	20,339	9,385	740	77%	29,001	14,430

※註：資料來源，工程會；本報告整理。

提案人：

鄭玄鴻、陳啟均、李忠、
 張津、陳素月

歲出第 4 目 - 01

19

109 年度中央政府總預算-公共工程委員會預算案提案表

單位名稱：公共工程委員會

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：35

科目（工作計畫）名稱：公共工程管理業務-公共工程計畫執行之督導
協調及考核

本年度預算數：1465 千元

建議：凍結 10%

案由：

103 年度至 107 年度全國各機關辦理查核金額（採購金額 5000 萬元）以上之工程採購，曾流廢標案件數在 105 年度以前介於 333 件至 379 件間，占各年度總案件數之比率介於 48.54% 至 51.78%，106 年度及 107 年度出現大幅增加情形，分別為 575 件及 772 件，占各年度總案件數比率升至 62.43% 及 72.08%。公共工程委員會分析，工程流標主因為機關未編列合理預算、設計未周妥、工期不合理、未採行靈活之採購策略等。公共工程委員會應當將其主因提供與督導相關機關改善。爰提案凍結 10%，專案報告後，經同意後始得動支。

提案人：

鄭宜鴻
陳歐珀
陳素月

12

1

決議

20(1/2)

行政院公共工程委員會 109 年度單位預算提案

案由：鑒於政府採購以最低價格得標方式行之多年，低價得標衍生所採購之物品及工程施工品質不佳、工期延宕等問題，影響政府信譽及施政效率，為期提升採購品質，爰鼓勵機關巨額工程採購以最有利標方式辦理，而巨額工程採購採最有利標決標件數比率由 105 年度之 20% 增為 107 年度之 63%，顯示該會推動巨額工程採購以最有利標決標已有相當之成效。而近 2 年度巨額工程採購之展期件數中，以採最有利標決標者居多，約占 6 成，雖可能係因採最有利標辦理之採購案件增加所致，惟 107 年度採最有利標決標之巨額工程採購案件，截至今日已有數十件展期，決標隔年即予展期，似欠合理，要求工程會積極了解原因，持續督導落實前置作業，以提升工程執行效率與品質。

提案人：許淑華

許淑華

24

2

20(2/2)

行政院公共工程委員會 109 年度單位預算提案

案由：鑒於政府採購以最低價格得標方式行之多年，低價得標衍生所採購之物品及工程施工品質不佳、工期延宕等問題，影響政府信譽及施政效率，為期提升採購品質，爰鼓勵機關巨額工程採購以最有利標方式辦理，而巨額工程採購最有利標決標件數比率由 105 年度之 20% 增為 107 年度之 63%，顯示該會推動巨額工程採購以最有利標決標已有相當之成效。而近 2 年度巨額工程採購之展期件數中，以採最有利標決標者居多，約占 6 成，雖可能係因採最有利標辦理之採購案件增加所致，惟 107 年度採最有利標決標之巨額工程採購案件，截至今日已有數十件展期，決標隔年即予展期，似欠合理，要求工程會積極了解原因，持續督導落實前置作業，以提升工程執行效率與品質。

提案人：許淑華

許淑華
章惠珍

2

決議

21(1/2)

行政院公共工程委員會 109 年度單位預算提案

案由：行政院組織法於 99 年間全文修正公布，不再設立工程會，該法於 101 年 1 月 1 日施行，至 108 年 9 月已 7 年餘，工程會併入國發會相關之組織法修正草案於 107 年 11 月 8 日行政院第 3625 次會議決議通過並函請本院審議，建請應加強溝通並積極協調，以早日完成組織改造之相關法制作業。

提案人：許淑華

許淑華
陳其南

25

21(2)

行政院公共工程委員會 109 年度單位預算提案

案由：行政院組織法於 99 年間全文修正公布，不再設立工程會，該法於 101 年 1 月 1 日施行，至 108 年 9 月已 7 年餘，工程會併入國發會相關之組織法修正草案於 107 年 11 月 8 日行政院第 3625 次會議決議通過並函請本院審議，建請應加強溝通並積極協調，以早日完成組織改造之相關法制作業。

提案人：許淑華

許淑華
章嘉珍

決議

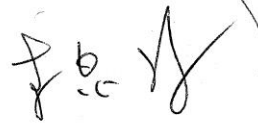
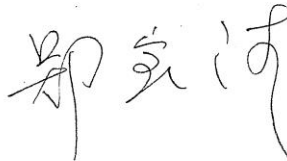
22

109 年度中央政府總預算案
行政院公共工程委員會單位預算提案

決議

主旨：行政院公共工程委員會肩負列管公共工程建設計畫之督導、追蹤管考及協調暨辦理閒置公共設施活化補助經費審議執行與考核作業。108 年第 2 季止，該會列管之閒置公共設施已降至 55 件，其中需持續列管者 21 件。工程會應加強預算編製階段及補助時之計畫可行性及效益等審議，並篩選計畫進行執行情形預警，以源頭管理方式防杜新增閒置公共設施，且督促相關機關加速活化既有閒置設置。

提案人：蕭美琴



5

大議

109 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：公共工程委員會

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

23

決議：有鑒於今年 10 月 1 日發生震驚國人的南方澳跨港大橋斷裂事件，雖造成原因仍待查明，但也突顯橋梁公共工程品質堪慮的問題。公共工程委員會職司重大公共工程的督導，斷橋所引發全台危橋檢視的工作已刻不容緩。目前對於橋墩裸露、橋面有裂縫，潛藏危機就像顆不定時炸彈的「高風險危橋」，政府並無公開資訊？另外，橋墩相關盤點分級數據，一般民眾難以取得，政府也沒公開橋墩維護檢測的分級資訊，針對危橋資訊，民眾根本無從得知？為解除民眾疑慮，爰決議要求公共工程委員會儘速協調相關單位限期完成老舊橋樑檢測，善盡公共工程督導工作，並向本院交通委員會提出相關檢討及推動期程之書面報告，俾短時間內導正相關之缺失，也盡快落實未來危橋改善工作。

提案人：陳歐珀

陳歐珀
張建

鄭玄河
陳素月

7

決議

24

109 年度行政院公共工程委員會主決議

案由：

鑑於近日宜蘭縣南方澳跨港大橋斷橋事故，恐存在橋梁維護管理疏失之問題，使人民對於我國橋梁之安全性產生疑慮，而橋梁建設係涉及人民交通安全之重要工程，必須謹慎對待，行政院公共工程委員會本於權責，對全國公共工程應負起監督、管理之責，故建議行政院公共工程委員會應盡速盤點現有橋梁，督導各相關負責單位強化橋樑維護管理機制。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄河
 陳歐珀 李昆河
 林俊 陳素月

17

決議

25

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：公共工程委員會單位預算

主決議

行政院組織法於 101 年 1 月 1 日施行，至 108 年 9 月已 7 年餘，明定行政院組織架構將不再設置工程會，工程會併入國發會相關之組織法修正草案也於 107 年 11 月 8 日行政院第 3625 次會議決議通過。相關之國家發展委員會組織法修正草案函請立法院審議，立法院也已於 107 年 11 月 23 日之第 9 屆第 6 會期第 10 次會議決議該組織修正草案交司法及法制、經濟兩委員會審查。

鑒於政府採購金額龐大，以 107 年度為例，全國各機關逾 10 萬元之採購案件共決標 19 萬 8,165 件，決標金額高達 1 兆 7,644 億餘元，公共工程委員會應該早日完成組織改造之目標，積極推動、協商相關法制作業，避免相關職掌業務產生移交疏漏。

提案人：鄭雲濤、陳啟怡、李品山
張津、陳素月

21

26

109 年度公共工程委員會預算主決議

案由：公共工程委員會併入國發會相關之組織法修正草案已於 107 年 11 月 8 日行政院第 3625 次會議決議通過並函請立法院審議，迄今進度緩慢，爰提案要求國發會與工程會加強溝通及協調作業，早日完成組織改造之相關法制作業。

提案人：陳明文

陳明文
孫建
劉松藩

26

1023
1242

27

109 年度公共工程委員會預算主決議

案由：據工程會 107 年度工程顧問服務業一般經營概況統計分析，截至 106 年底國內辦理登記為工程技術顧問公司者 1,082 家，其中以中小型居多；另同年底登記為技師事務所者 1,197 家，該統計以依規定需填報年度業務報告書之 680 家進行分析，聘用一般員工及執業技師 2,481 人，平均每所 3.6 人，顯示技師事務所規模亦不大。而 104 年度至 108 年 8 月底止各年度海外拓點獲補助之廠商家數雖逐年成長，惟最多之年度僅補助 13 家，其中部分廠商係長期程計畫之補助，或年年均提出申請者，經扣除後，該期間曾獲補助之廠商為 22 家，占國內登記為工程技術顧問公司及技師事務所 2 千餘家之比率約 1%，顯示政府補助能量有限，爰提案要求工程會研議有效措施，提高無海外經驗之中小型業者赴海外發展之意願，協助其發展，爭取國外工程商機。

提案人：陳明文

陳明文 陳明文
劉松藩 劉松藩

27

28

主決議

價格波動

近期原物料~~上漲約一成~~^漲，會影響公共工程推動，請公共工程委員會一個月內發文提醒各機關編列預算及履約階段都應予以考量，以利公共工程執行。

鄭金河

提案人：

張其善

鄭金河

鄭金河

(二)高速鐵路相關建設基金：

審查 109 年度總預算案
高速鐵路相關建設基金
(委員提案資料)

業務總收入

高速鐵路相關建設基金 109 年度預算提案

案由：高速鐵路相關建設基金 109 年度預算「業務收入」編列 55 億 9,084 萬 4 千元，較 108 年度預算案減少 3 億 3766 萬元，減幅 5.7%；主要係因本計畫於 108 年度屆期，109 年度不再編列土地開發相關銷貨收入所致。依據高鐵基金資料顯示，桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等 5 車站區段徵收後之分配騰餘可建地面積 304.4 公頃，迄 108 年 8 月底，已標售土地面積 189.13 公頃、已出租及開發土地面積 34.64 公頃，尚待開發土地面積仍有 80.63 公頃(占 26.49%)。又依據該基金提供各站之財務資料，截至 108 年 8 月底，桃園站、新竹站及臺中站已獲有盈餘，惟嘉義站及臺南站因土地開發進度不如預期，土地處分收入尚不足以支應土地開發成本，爰提案凍結預算 5 億元，俟高速鐵路相關建設基金提出相關改善方案並經立法院交通委員會同意後始得動支。

高鐵基金土地開發計畫騰餘可建地土地開發及損益情形表

單位：公頃；新臺幣千元

站別	騰餘可建地 面積	已標售土地 面積	已出租、開發 土地面積	尚待開發土地		現金損益
				面積	比率	
桃園站	65.73	28.50	24.51	12.72	19.35%	6,222,202
新竹站	66.86	64.81	0.92	1.13	1.69%	16,965,466
臺中站	65.32	37.55	9.21	18.56	28.41%	5,845,997
嘉義站	18.33	7.80	0.00	10.53	57.45%	-1,241,202
臺南站	88.16	50.47	0.00	37.69	42.75%	-674,310
合計	304.40	189.13	34.64	80.63	26.49%	27,118,153

提案人：陳明文

陳明文 楊偉

劉耀宗

21

業務總支出 - 通案-服務費用

乙

109 年度高速鐵路相關建設基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「通案-服務費用」
預算書頁次：第 3-52 頁
本年度預算：783 萬 7 千元

案由：
高速鐵路相關建設基金於 109 年度預算「通案-服務費用」項下編列 783 萬 7 千元，其主要為辦理站區事業用地發展用地開發招商，委託專業顧問服務，然經查，該計畫 105-107 年度之決算數分別為 116 萬 4 千元、120 萬元及 249 萬 8 千元，執行率分別為 33.59%、36.94%及 71.67%，過往相關計畫執行成效明顯不佳，故建議凍結該項預算 1/10，待交通部鐵道局提出相關計畫之執行成效改進方案，向立法院交通委員會報告後，始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭宜河
陳歐珀 張清
張清 陳素月

17

業務總支出⁵ 其他業務-專服

3

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：高速鐵路相關建設基金

歲入 歲出 單位預算書頁次：3-38 頁

科目名稱：其他業務費用-專業服務費

本年度預算數：463 萬 5 千元

建議 刪減數：凍結 200 萬元

增刪理由：

高速鐵路相關建設基金 109 年度預算案編列「其他業務費用-專業服務費」463 萬 5 千元，較 108 年度預算編列 665 萬元減少將近 200 萬元，但是前年度決算數只有 70 萬 7 千元。由於預算書內沒有說明以前年度執行情形，為何預決算數字出現嚴重落差，該筆預算明顯有調整空間，為了撙節開支，建議凍結本筆預算 200 萬元，俟交通部鐵道局於三個月內以書面資料送交本委員會後，始得動支。

提案人：

陳素卿 林政亭
孫津

>

業務總支出 ^{一出租資產 一出租土地成本}

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：高速鐵路相關建設基金

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：3-31 頁

科目名稱：出租資產成本-出租土地成本

本年度預算數：1 億 6225 萬 3 千元

建議【】刪減數：凍結 1000 萬元

增刪理由：

高速鐵路相關建設基金 109 年度預算案編列「出租資產成本-出租土地成本」1 億 6225 萬 3 千元，較 108 年度預算編列 1 億 6958 萬 8 千元有稍微縮減，前年度決算數則為 1 億 6916 萬 6 千元。由於項目中的旅運費比前年度決算數倍增，同時租金與利息仍有協商空間，為了擷節開支，建議凍結本筆預算 1000 萬元，俟交通部鐵道局於三個月內將原因以書面資料送交本委員會後，始得動支。

提案人：

陳素月 柯淑芬
張津

1

1023
1148

業務總支出 - 管理總費用

6

109 年度中央政府總預算附屬單位非營業部分
交通作業基金-高速鐵路相關建設基金預算案提案表

單位名稱：高速鐵路相關建設基金

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：3-36

科目（工作計畫）名稱：管理及總務費用

本年度預算數：4176 千元

建議：凍結 20%

案由：

高鐵基金 109 年底預計平衡表「資產」編列 423.51 億元，「負債」編列 494.11 億元，「淨值」編列 -70.6 億元。該基金目前辦理土地開發計畫、高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫及高鐵永續經營投資計畫 3 項計畫，均為完全自償性計畫，財務規劃投入經費將全數由計畫指定收益回收。高鐵基金提供資料顯示，該基金資產 109 年底編列 423.51 億元，較 108 年底減少 235.84 億元；該基金淨值則由 108 年底之 120.59 億元轉為 109 年底之 -70.6 億元，大幅減少 191.19 億元。主要原因為土地開發計畫於 108 年底屆期並進行財務結算，預計整體開發利益 342.67 億元，其中 70% 計 239.87 億元，將於 109 年度分配予內政部及地方政府，導致該基金 109 年底預計資產大幅減少，淨值及累積賸餘由正轉負，未來該基金預計以長、中、短期債務方式支應，請鐵道局預先將其舉債計畫與還債方式向交通委員會做說明。爰提案凍結 20%，書面報告後，經同意始得動支。

提案人：

陳歐陽 鄭玄河 陳孝月
陳歐陽 鄭玄河 陳孝月
22

業務總支出—管理費—用品消耗

7

單位：高速鐵路相關建設基金

科目：「材料及用品費」項下「用品消耗」P3-52

案由：

高速鐵路相關建設基金 109 年度歲出預算「材料及用品費」項下「用品消耗」合計編列 172 萬 4 千元，較上年度預算數 65 萬 3 千元，增加 107 萬 1 千元，亦較 107 年度決算數 86 萬 3 千元，增加 86 萬 1 千元，高鐵基金用品消耗費用增加比率過高，應有再樽節空間。爰此高速鐵路相關建設基金 109 年度歲出預算「材料及用品費」項下「用品消耗」合計編列 172 萬 4 千元，應刪減 100 萬元。

提案人：

劉耀豪 林俊豪
陳歐昕 孫偉
陳素月

10

業務總支出-管理總務-用品消耗

8

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：高速鐵路相關建設基金

科目：管理及總務費用-用品消耗 P.3-36

案由：高速鐵路相關建設基金 109 年度「管理及總務費用-用品消耗」預算共編列 172 萬 4 千元，較 108 年度編列之 65 萬 3 千元，增列 107 萬 1 千元，增幅高達 164%，相關預算雖然不多，但預算增幅過高，但預算說明內容與 108 年度相同，預算編列似有過度寬列，爰此，高速鐵路相關建設基金 109 年度「管理及總務費用-用品消耗」預算共編列 172 萬 4 千元，應予凍結 1/5，並於 2 個月就預算增加之必要性及預計辦理內容提出具體報告後，始得動支。

提案人：

張其成 林政則

陳歐珀 張津
陳素月

9

業務總支出-其他第一黃金廊道

9

109 年度中央政府總預算附屬單位非營業部分
交通作業基金-高速鐵路相關建設基金預算案提案表

單位名稱：高速鐵路相關建設基金

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：3-39

科目（工作計畫）名稱：其他業務費用-雜項業務費用-捐助、補助與獎助-高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫

本年度預算數：19784 千元

建議：刪減 50%

案由：

高速鐵路相關建設基金於 109 年度預算「其他業務費用」項下「雜項業務費用-捐助、補助與獎助」補助行政院農業委員會推動「黃金廊道農業新方案暨行動計畫」編列 1,978 萬 4 千元，冀期藉由農田轉旱作等措施，以紓緩雲彰地區地層下陷。相關資料顯示：歷年計畫預算執行未如預期，成效皆未達八成以上。爰提案刪減 50%。

提案人：

鄭宣河 陳素月
陳素月

業務總支出—其他路—黃金廊道

10

109 年度中央政府總預算案

交通作業基金(高速鐵路相關建設基金分預算案)提案

科目：其他業務費用-雜項業務費用-捐助、補助與獎助

預算數：19,784 千元

預算書頁次：3-39

主旨：刪除預算十分之一

案由：高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫係為補助行政院農業委員會辦理「黃金廊道農業新方案暨行動計畫」。迄今逾五年，往年執行率不彰，爰此，刪除預算十分之一，且需向交通委員會提出書面總體成果報告。

提案人：蕭美琴

鄭玄河 楊水
陳歐珀 林俊慶
楊偉 陳素月

15

業務總支出—其他業務—黃金廊道

11

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：高速鐵路相關建設基金

科目：其他業務費用-捐助、補助與獎助 P.3-38

案由：高速鐵路相關建設基金 109 年度「其他業務費用-捐助、補助與獎助」預算共編列 1978 萬 4 千元，其預算用途為補助農委會辦理「黃金廊道農業新方案暨行動計畫」，然而相關預算 107 年度執行率不到 7 成，108 年度至 8 月執行率也僅約 65%，相關預算執行顯有檢討空間，爰此，高速鐵路相關建設基金 109 年度「其他業務費用-捐助、補助與獎助」預算共編列 1978 萬 4 千元，應予凍結 1/5，待 2 個月內就相關計畫過去執行率低落、未來精進方向提出改善報告後，始得動支。

提案人：

李昆山 林錫山
陳歐陽 楊偉
陳素月

8

業務總支出—其他業務—黃金廊道

12

109 年度高速鐵路相關建設基金預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「其他業務費用-捐助、補助與獎助」

預算書頁次：第 3-38 頁

本年度預算：1,978 萬 4 千元

案由：

高速鐵路相關建設基金於 109 年度預算「其他業務費用-捐助、補助與獎助」項下編列 1,978 萬 4 千元，其為補助農委會辦理「黃金廊道農業新方案暨行動計畫」所需經費，該計畫主要內容為辦理旱作節水獎勵補助，推動節水措施等，惟該計畫 104-107 年度執行率分別為 16.81%、36.28%、16.62%、68.23%，而 108 年度截至 9 月底之執行率僅 65.58%，顯示該計畫執行成效長年不佳，鐵道局應與農委會共同檢討改善執行成效，故建議刪減該項預算 200 萬元，並凍結 1/10，待交通部鐵道局向立法院交通委員會提出相關檢討改善報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄河
陳國明 張林
張建 陳素月

18

無形資產

14

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：高速鐵路相關建設基金預算

科目名稱：「資產-無形資產-電腦軟體」

本年度預算數：450 萬元

提案建議：凍結 25%

高鐵基金 109 年底預計平衡表新增編列「資產-無形資產-電腦軟體」450 萬元，係辦理營運監理業務入口平台應用系統開發計畫(以下簡稱本計畫)所需經費。依據本計畫書說明，本計畫總經費 600 萬元，108 年度由鐵道局及所屬單位預算編列 150 萬元，辦理建置入口平台及駕駛員證照管理電子化系統，109 年度則由高鐵基金之高鐵投資計畫編列 450 萬元，辦理建置定期/臨時檢查管制、鐵路法裁罰案件、鐵道營運資料庫等管理系統，其預算編列情形及辦理項目等。

本計畫系統運用之機關(構)包括鐵道局、臺灣鐵路管理局、台灣高鐵公司、森林鐵路、糖業鐵路等，為鐵道營運監理之整體性入口平台系統，惟本計畫係以鐵道局及所屬公務預算及高鐵基金分年編列經費建置不同子系統之方式辦理，恐存有業務未能明確劃分、績效與權責難以歸屬之問題，且不利於經費控管，允宜檢討改進。故提起本案凍結該預算四分之一，促請相關單位討論，將權責明確劃分，向委員會提出報告後，始得動支。

提案人：

鄭玄河 李振聲
陳歐帕 楊津
陳素月

5

無形資產

15

109 年度高速鐵路相關建設基金預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「資產-無形資產-電腦軟體」
預算書頁次：第 3-49 頁
本年度預算：450 萬元

案由：

高速鐵路相關建設基金於 109 年度預算「資產-無形資產-電腦軟體」項下編列 450 萬元，其為新增之經費，是為辦理「營運監理業務入口平台應用系統開發計畫」所需，然經查，辦理該計畫所需經費分別於 108 年度由鐵道局預算編列 150 萬元，109 年度由高鐵基金編列 450 萬元，以公務預算及基金預算分年編列經費建置之方式辦理，如此恐造成業務未能明確劃分、權責難以歸屬及經費控管不利等問題，且根據「交通作業基金收支保管及運用辦法」第 11 條所定，高鐵基金之用途並不包含監理相關業務，鐵道營運監理應為鐵道局之業務主軸，顯示鐵道局未能將公務預算及基金之業務明確劃分，應檢討改進，故建議凍結該項預算 1/5，待交通部鐵道局就公務預算及高鐵基金之業務劃分原則提出說明，向立法院交通委員會報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄漢 林錫山
陳歐珀 林錫山
陳素月

16

決議





16

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：高速鐵路相關建設基金

決議

鑒於日前日本因颱風哈吉貝侵襲導致 JR 東日本長野新幹線機廠內的列車泡水，考量氣候變遷極端形氣候已是常態，相關設施設備的防洪及預警應更加強，爰要求，鐵道局應責成高鐵公司於 2 個月內，就機廠之防洪預警等相關措施進行檢討並提出精進之應變方案。

提案人：  
 

3

決議

17

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：高速鐵路相關建設基金

主決議

高鐵基金 109 年底預計平衡表「資產」編列 423.51 億元，「負債」編列 494.11 億元，「淨值」編列 -70.6 億元。該基金目前辦理土地開發計畫、高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫及高鐵永續經營投資計畫 3 項計畫，均為完全自償性計畫，財務規劃投入經費應該能全數由計畫指定收益回收。

但土地開發計畫於 108 年底屆期並進行財務結算，109 年度預計分配開發利益 239.87 億元予內政部及地方政府，爰高鐵基金可運用資源將大幅減少，高鐵基金近年度之決算賸餘已呈現改善趨勢，惟聯外道路計畫之累計短絀及基金整體之負債仍鉅，允宜持續提升財務績效。

提案人：

鄭玄清 林德章
陳歐娟 楊偉
陳素月

決議

18

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：高速鐵路相關建設基金

主決議

依行政院 104 年 7 月核定之高鐵投資計畫，由高鐵基金出資 242 億元參與高鐵財務解決方案之增資作業，其自償收入主要為台灣高鐵公司每年分配股利，及該公司返還高鐵車站特定區(桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南)五站事業發展用地之未來開發所得效益。高鐵公司已於 104 年 10 月底將前開事業發展用地之地上權悉數返還該部，該部並於 105 年 11 月 14 日核定「高速鐵路車站特定區五站發展用地及新竹專二招商計畫」，規劃以設定地上權及出租等方式執行開發作業。但截至 108 年 8 月底止，五站事業發展用地仍有 82.17%尚待開發利用：

台灣高鐵公司返還五站事業發展用地之開發(含出租)情形表 單位：公頃

站別	高鐵公司返還事業發展用地面積	已開發(含出租)		尚待開發土地	
		面積	比率	面積	比率
桃園站	10.72	0.00	0.00%	10.72	100.00%
新竹站(含專二)	6.77	0.23	3.40%	6.54	96.60%
臺中站	17.33	1.71	9.87%	15.62	90.13%
嘉義站	5.42	0.78	14.39%	4.64	85.61%
臺南站	7.87	5.86	74.46%	2.01	25.54%
合計	48.11	8.58	17.83%	39.53	82.17%

鑑於五站事業發展用地及新竹專二用地係位於車站特定區之發展核心，具備地標意向、交通彙流等區位優勢，透過引進民間投入開發計畫，有助於帶動車站周邊經濟發展及提升高鐵運量，並可達成增裕基金財務收益之效，允宜賡續積極辦理相關開發作業。

提案人：

鄭宏河 林政憲
陳歐昕 林錫山
陳素月

6

決議

19

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：高速鐵路相關建設基金

主決議

為辦理高鐵沿線站區土地開發業務，交通部擬定土地開發計畫(計畫期間自 86 年 7 月起至 108 年 12 月底)，辦理桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等五車站特定區區段徵收開發作業，並取得五站騰餘可建地，部分以設定地上權方式交予台灣高鐵公司負責開發經營，其餘之可建地則以標售、出租、設定地上權等方式開發利用，由高鐵基金編列預算並執行。

依據高鐵基金提供資料顯示，前述 5 車站區段徵收後之分配騰餘可建地面積 304.4 公頃，迄 108 年 8 月底，已標售土地面積 189.13 公頃、已出租及開發土地面積 34.64 公頃，尚待開發土地面積仍有 80.63 公頃(占 26.49%)。又依據該基金提供各站之財務資料，截至 108 年 8 月底，桃園站、新竹站及臺中站已獲有盈餘，惟嘉義站及臺南站因土地開發進度不如預期，土地處分收入尚不足以支應土地開發成本。

由於本計畫將於 108 年底屆期，本計畫部分站區規劃於 108 年度下半年財務結算前賡續辦理土地標售及招商作業，允宜積極辦理，並妥慎規劃協調後續各站待處分土地與盈餘分配等相關事宜。

提案人：

鄭宏汶 林政雄
陳歐昀 楊津
陳素月

7

決議

交通作業基金-高速鐵路相關建設基金

20

主決議

辦理高鐵沿線站區土地開發業務，交通部擬定土地開發計畫(計畫期間自 86 年 7 月起至 108 年 12 月底)，辦理桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等五車站特定區區段徵收開發作業，並取得五站賸餘可建地，部分以設定地上權方式交予台灣高鐵公司負責開發經營，其餘之可建地則以標售、出租、設定地上權等方式開發利用，由高鐵基金編列預算並執行。

高鐵基金提供資料顯示 5 車站區段徵收後之分配賸餘可建地面積 304.4 公頃，迄 108 年 8 月底，已標售土地面積 189.13 公頃、已出租及開發土地面積 34.64 公頃，尚待開發土地面積仍有 80.63 公頃(占 26.49%)。依據該基金提供各站之財務資料，桃園站、新竹站及臺中站已獲有盈餘，嘉義站及臺南站因土地開發進度與土地處分收入尚不足以支應土地開發成本。鐵道局該計畫結束後提出相關檢討計畫，以書面報告送至交通委員會。

提案人：

張清 鄭玄鴻 李思沛
陳歐珀 林俊彥
陳素月

21


決議

109 年度高速鐵路相關建設基金主決議

案由：

依照行政院於 104 年度核定之高鐵永續經營投資計畫，高鐵基金出資 242 億元參與高鐵財務改善方案之增資作業，其自償收入主要為台灣高鐵公司每年分配股利，及該公司返還高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等五站事業發展用地之開發所得效益，而高鐵公司已於 104 年 10 月底將前開事業發展用地之地上權悉數返還交通部，交通部亦於 105 年核定相關站區發展用地之招商計畫，規劃以設定地上權及出租等方式執行開發作業，然而，截至 108 年 8 月底，有 82.17% 之土地尚待開發，顯示相關站區之發展用地未獲得妥善利用，無法達到預期之土地使用效益及基金收益，故建議交通部鐵道局應針對上述車站事業發展用地，積極檢討研議相關配套措施及辦理開發作業，並於一個月內向立法院交通委員會提出相關報告。

提案人：林俊憲

 鄭玄河
 陳歐珀 張作
 張津 陳素月

19

22

決議

高速鐵路相關建設基金 109 年度預算主決議

案由：高鐵基金近年度因土地銷貨收入及投資台灣高鐵公司採權益法認列之投資收益增加等，105 至 107 年度之決算賸餘略呈改善趨勢，惟該基金辦理之土地開發計畫於 108 年底屆期並進行財務結算，109 年度預計分配開發利益 239.87 億元予內政部及地方政府，致該基金資產及可運用資源隨同大幅減少；又預計至 109 年底，該基金辦理之聯外道路計畫累計短絀尚有 325.95 億元，且基金整體負債達 494.11 億元，仍屬龐鉅，不符基金健全發展，爰提案要求高鐵基金應於二個月內提出財務績效改善報告。

提案人：陳明文

陳明文
張建
劉權豪

20

1023
1240

(三)鐵道局及所屬單位：

審查 109 年度總預算案
交通部鐵道局及所屬單位預算
(委員提案資料)

歲入 第 4 款 第 1 目

109 年度鐵道局預算提案

案由：鐵道局 109 年度預算「租金收入」編列 38,960 千元，其中板橋車站地上一樓及地下一樓公用區域出租收入 8,733 千元、桃園機場捷運線場站商場等出租收入 27,672 千元及交通建設用地等出租收入 783 千元，均明顯低估收入，爰提案增加預算 2,500 千元。

提案人：陳明文

陳明文

楊偉

劉耀豪

鄭宏河

24

歲出第 1 目 - 02 基本 - 業務 - 一般

2

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部鐵道局

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：34 頁

科目名稱：一般行政-基本行政工作維持-一般事務費

本年度預算數：3342 萬元

建議【】刪減數：刪減 300 萬

增刪理由：

交通部鐵道局於 109 年度於一般行政中基本行政工作維持項目下編列一般事務費共計 3342 萬元。該經費主要是辦理辦公大樓管理與環境美化與鐵道業務宣導等，由於考量鐵道業務宣導以及辦公大樓管理及清潔等費用仍有向下調整空間，建議本筆預算數刪減 300 萬。

提案人：陳素月 林政憲
 張人寧 鄭宏河

2

3

歲出 第 1 目 - 02 基本 - 業務 - 大陸
109 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：鐵道局及所屬

款_項_目：14 款 7 項 1 目

預算書頁次：P 35

工作計畫：5829810100 一般行政

分支計畫：02 基本行政工作維持

科目：

本年度預算數：31 萬元

主旨：有鑑於 109 年度鐵道局及所屬於「一般行政－基本行政工作維持」中編列大陸地區旅費 31 萬元，惟兩岸近年囿於政治因素，大陸方也片面宣布兩岸官方暫停交流，現今兩岸官方機構之交流驟減，該筆經費似無編列之必要。為撙節政府有限之財政資源，爰擬全數刪減該項計畫編列經費 31 萬元。

提案人：陳歐珀

陳歐珀 鄭玄河
李俊 林煥庭
張津 陳素月

12

歲出第 1 目 - 02 基金 - 業務 - 大陸

4

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部鐵道局及所屬單位預算

科目名稱：「2075 一般行政—大陸地區旅費」

本年度預算數：31 萬元

提案建議：全數凍結

鐵道局 109 年度預算編列一般行政費用其中包含人事費、業務費、設備及投資費用、獎補助費。其中人事費用編列大陸地區旅費 31 萬元。

惟兩岸近年由於政治原因，大陸官方片面宣布兩岸官方交流暫停，兩岸官方機構交流驟減，因此該筆經費似乎已無繼續編列之必要，故提案全數凍結該筆經費，待鐵道局向交通委員會報告前往大陸地區之必要與相關計畫，始得動支。

提案人：

鄭宏清 林俊彥
陳國治 楊建華
陳素月

7

歲出第 1 目 ^{-02-基本} 業務-國外

5

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：交通部鐵道局

科目：通案-國外旅費 P. 51

案由：交通部鐵道局 109 年度「國外旅費」預算共編列 131 萬 4 千元，較 108 年度編列之 55 萬 6 千元大幅增加，考慮出外考察他國經驗固然重要，但預算大幅增加仍需審慎評估，爰此，交通部鐵道局 109 年度「國外旅費」預算共編列 131 萬 4 千元，應予凍結 1/5，待一個月內，就各出國計畫預計成效，及過去出國計畫成果參採狀況提出具體報告後，始得動支。

提案人：李昆洋 李俊修

陳啟瑜 楊偉

陳素月

鄭玄河

5

歲出第1目 - 02 基本 - 業務 - 國外

6

109 年度交通部鐵道局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「一般行政-基本行政工作維持-國外旅費」

預算書頁次：第 34 頁

本年度預算：131 萬 4 千元

案由：

交通部鐵道局於 109 年度預算「一般行政-基本行政工作維持-國外旅費」項下編列 131 萬 4 千元，較 108 年度預算數 55 萬 6 千元，增列 75 萬 8 千元(增幅 136%)，該計畫內容主要為考察外國鐵路系統及軌道工程之規畫設計等，預計前往德、英、日等國家進行考察，然考量外國鐵路設計及環境與我國不同，相關考察對於我國鐵路建設方面是否有實質幫助仍屬未知數，而 109 年度國外旅費預算卻大幅增加，其必要性及合理性尚存疑慮，考量政府撙節施政原則，故建議凍結該項預算 1/5，待交通部鐵道局針對出國考察計畫之必要性及預期效益提出說明，向立法院交通委員會報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄河
陳國治
陳素卿

歲出第 1 目 ^{-02-基本} 業務 - 國外

7

單位：鐵道局及所屬

科目：「派員出國計畫」P75

案由：

鐵道局 109 年度歲出預算「派員出國計畫」編列 131 萬 4 千元，共計 7 項出國計畫，98 人天，較 108 年度的 5 項出國計畫，62 人天，預算 55 萬 6 千元，增加 1.3 倍，因此相關出國計畫其必要性及預期精進的效益，實有檢討及說明之必要。爰此鐵道局 109 年度歲出預算「派員出國計畫」編列 131 萬 4 千元，應凍結十分之一，俟鐵道局就派員出國計畫之必要性及效益提出說明後，始得動支。

提案人：

劉權豪

林披庭

陳國新

林建

陳素月

鄭宜河

8

歲出第 1 目 - 02 基本 - 業務 - 國外
109 年度中央政府總預算案
交通部鐵道局及所屬單位預算提案

8

歲出

第 1 目

工作計畫：一般行政-基本行政工作維持-國外旅費

預算數：1,314 千元

預算書頁次：34

主旨：凍結十分之一

案由：鐵道局 109 年出國旅費編列預算 1,314 千元，較 108 年度預算數 556 千元明顯大幅增加。爰此，凍結預算十分之一，要求鐵道局檢討出國計畫增加之必要性及效益，俟鐵道局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴

蔡錫 鄭玄河
陳國明 林俊彥
張建 陳素月

13

歲出 第 2 目

9

109 年度交通部鐵道局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「鐵道業務」
預算書頁次：第 36-37 頁
本年度預算：2,249 萬 6 千元

案由：

交通部鐵道局於 109 年度預算「鐵道業務」項下編列 2,249 萬 6 千元，較 108 年度預算數 781 萬 1 千元，增列 1,468 萬 5 千元(增幅 188%)，經查，其主要是設施及機械設備之相關養護費增加，以及新增「委託辦理鐵道安全監理制度精進作為之規畫」計畫之委辦費等。有鑑於去年普悠瑪事故之發生，鐵道局作為全國鐵路監理單位，確實應精進其安全監理制度，以提升鐵路行車安全，然該項預算大幅增列，且新增計畫之預期效益亦未充分說明，雖立意良好，但預算之編列理應更為審慎，故建議凍結該項預算 1/10，俟交通部鐵道局就相關計畫提出詳實說明，並向立法院交通委員會報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄鴻

陳歐均
陳素月

孫建
R

15

歲出第 2 目 - 03 機電

10

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部鐵道局

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：36 頁

科目名稱：鐵道業務-機電技術業務-業務費

本年度預算數：1297 萬 4 千元

建議【】刪減數：刪減 200 萬

增刪理由：
凍結

交通部鐵道局於 109 年度於鐵道業務中機電資訊業務項目下編列業務費共計 1297 萬 4 千元。該經費主要是辦理機械設備養護費等，其中有些設備屬於共同設備如高鐵資訊幹線，仍可協調尋求調整費用空間，為了擷節開支，建議凍結本筆預算 200 萬元，俟交通部鐵道局於三個月內以書面資料送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 楊俊
 楊俊 鄭宜洸

1 1027
1148

歲出 第 2 目 - 05 營運 - 業務 - 委辦 //

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：交通部鐵道局

科目：鐵道業務-營運監理業務-委辦費 P. 37

案由：交通部鐵道局 109 年度「鐵道業務-營運監理業務-委辦費」預算編列 300 萬元，其用途為委託辦理鐵道安全監理制度精進作為之規劃，該項預算為 109 年度新增，考量鐵道監理為鐵道局重要業務，且近年來鐵道事故頻繁，然而精進作為應為鐵道局本職，相關業務委外是否妥當仍需審慎評估，爰此，交通部鐵道局 109 年度「鐵道業務-營運監理業務-委辦費」預算編列 300 萬元，應予全數凍結，待鐵道局於一個月內，就相關業務委外之必要性及預期成效提出報告後，始得動支。

提案人：

李品山 林政雄
陳歐珀 楊建
陳素月 鄭玄河

歲出第 2 目 - 05 營運 - 業務 - 委辦 12

單位：鐵道局及所屬

科目：「鐵道業務」-「營運監理業務」P37

案由：

鐵道局 109 年度歲出預算「鐵道業務」項下「營運監理業務」編列 681 萬 1 千元，其中委辦費 300 萬主要委託辦理鐵道安全監理制度精進作為之規劃，然鐵道局身兼鐵道監理單位，該局又辦理鐵路興建工程，近日來因施工計畫造成鐵道事故頻傳，形成鐵道局自己監理自己的情形發生，因此精進監理作為卻有其必要，然根據鐵道局 109 年度預算書委辦計畫內容說明，並無將上述問題納入規劃內。爰此鐵道局 109 年度歲出預算「鐵道業務」項下「營運監理業務」編列 681 萬 1 千元，其中委辦費 300 萬應全數凍結，俟鐵道局將鐵道監理業務精進作為之規劃方向向交通委員會提出報告後，始得動支。

提案人：

郭小權
陳素月
陳素月

林德盛
林德盛
鄭玄河

歲出第 3 目

13

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：交通部鐵道局

科目：國家鐵道建設與管理 P. 38

案由：交通部鐵道局 109 年度「國家鐵道建設與管理」預算共編列 2 億 8600 萬元，其用途為辦理鐵道工程管理相關工作，然而依據臺鐵局事故統計資料顯示，今年 1 月至今，已發生 14 起因鐵道局施工疏失導致之行車事故，考量鐵道局身兼鐵路建設與鐵路監理之重要角色，應更加謹慎，避免事故發生，爰此，交通部鐵道局 109 年度「國家鐵道建設與管理」預算共編列 2 億 8600 萬元，應予凍結 1/5，待一個月內，就 14 起事故肇因及改善提出具體報告後，始得動支。

提案人：

李品珍 楊慶堃
陳歐峯 楊慶堃
陳素月 鄭玄汝

4

歲出 第 3 目

14

109 年度交通部鐵道局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「國家鐵道建設與管理」

預算書頁次：第 38 頁

本年度預算：2 億 8,600 萬元

案由：

交通部鐵道局於 109 年度預算「國家鐵道建設與管理」項下編列 2 億 8,600 萬元，其主要計畫內容為辦理鐵道工程之建設與管理作業。有鑑於臺鐵近年行車事故頻傳，以及行車異常事件數居高不下，鐵道局作為全國鐵路之監理單位理應有所作為，然而，根據數據顯示，因鐵道局施工疏失而造成鐵路事故及行車異常事件之狀況持續發生，且有逐年成長之趨勢，105 年有 5 件、106 年有 9 件、107 年有 15 件，108 年截至 9 月底就有 14 件，然鐵道局作為全國鐵道之建設施工及營運監理單位，竟本身就是導致鐵路事故及行車異常事件發生的原因之一，顯見鐵道局在鐵道工程之建設與管理上恐有疏漏及待改善之處，故建議凍結該項預算 1/10，待交通部鐵道局針對施工疏失而造成鐵路事故及行車異常事件之狀況作出相關檢討及研謀改善方案，並向立法院交通委員會提出報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄河
陳歐珀 孫建
陳素月

16

15

歲出第 4 目 - 鐵路

109 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：鐵道局及所屬

款_項_目：14 款 7 項 4 目

預算書頁次：P 43

工作計畫：5829818610 鐵路建設計畫

分支計畫：

科目：

本年度預算數：32 億 9160 萬元

主旨：有鑑於鐵道局及所屬 109 年度「鐵路建設計畫」編列 3 項計畫，所需經費共 32 億 9,160 萬元。經查：其中「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」編列 1 億 5,930 萬元，「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」編列 31 億 1,200 萬元，均屬延續以前年度之跨年期計畫；該兩項計畫甫於 107 年 8 月及 106 年 12 月變更計畫展延期程，致工程進度均略為落後，鐵道局允宜研謀策略改善。爰此，相關預算應有撙節空間，擬減列該項計畫編列經費 32 億 9160 萬元其中之 200 萬元，並凍結剩餘經費之十分之一，俟向本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

陳歐珀 鄭全河 孫建
林政雄 孫建
陳素月

11

歲出 第 4 目 - 2 都市 - 捷運

16

109 年度鐵道局預算提案

案由：鐵道局 109 年度預算「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」編列 6.432 億元，經查，該計畫桃園市政府承諾 108 年度分攤 1.441 億元、109 年度分攤 0.83 億元，其中 108 年度之分攤款 1.441 億元業遭議會刪除預算，108 年度已無法撥付，倘桃園市政府未能於 109 年度撥付相關配合款，屆時恐將影響工程付款時程及計畫進度，爰提案凍結預算 5000 萬元，俟鐵道局向立法院交通委員會提出檢討改善計畫並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

張清堂

劉釋豪

鄭宣河

→

決議

17

109 年度中央政府總預算案提案表

單位、基金名稱：交通部鐵道局及所屬單位預算

主決議

行政院於 107 年 3 月 15 日召開「加速投資臺灣專案會議第 9 次會議」，由交通部會同經濟部等提報軌道產業興建及維修關鍵績效指標(KPI)。國內軌道分為高鐵、臺鐵、捷運及輕軌 4 大系統，基於國內廠商已具臺鐵通勤電聯車及輕軌部分系統之參與設計及產製能力，而高鐵及捷運則尚無完整技術能力及產業鏈之考量下，配合前瞻計畫推動、各地輕軌建設需求及國內產業優勢項目，以臺鐵通勤電聯車、輕軌車輛為現階段優先發展重點，臺鐵城際電聯車、捷運電聯車、高鐵車輛現階段以維修備品國產化為優先發展目標，相關 KPI 及目標值如下：

興建 KPI—國產化比例目標值及現況

項目	目標值設定依據		目標值		現況(108 年 8 月)	
			111 年	115 年		
	車型/系統	國產化比例	國產化比例	國產化比例	車型/系統	國產化比例
臺鐵通勤電聯車	EMU800	52.0%	62%	70%	EMU900	10%(初估)
輕軌車輛	淡海輕軌	21.5%	50%	70%	安坑輕軌	尚未定案(初估 41.9%)

目前國產化比例上，距離目標值仍有發展空間，為達提升軌道產業國產化比例之預期目標，允宜與相關部會研謀措施，扶植國內廠商提升技術品質，帶動我國軌道產業發展。

提案人：鄭玄河
 陳歐喻
 陳素月
 6

撤息
 楊序

決議

109 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

18

單位名稱：鐵道局及所屬

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

決議：鑒於交通部長林佳龍日前表示，為縮短東西城鄉差距，鐵路將推動「西高鐵、東快鐵」串連全島，也評估高鐵往東延伸到宜蘭。據了解，交通部 108 年 5 月下旬請鐵道局研議「高鐵延伸宜蘭」方案，經初步評估具有工程可行性及交通效益，建議辦理「可行性研究」，而鐵道局 108 年 8 月 2 日亦提送初步評估成果至交通部。為配合交通部未來「西高鐵、東快鐵」的全國鐵路發展策略，鐵道局應持續推動高鐵延伸宜蘭計畫之研議，此一目標一旦達成，宜蘭有了高鐵，就將是「西部高鐵、東部快鐵」的轉運中心；此轉運中心的建構，端賴「高鐵延伸宜蘭」、「宜花東快鐵」、「台鐵宜蘭線」的三鐵車站共構建置。爰決議要求交通部督促鐵道局儘速啟動宜蘭三鐵車站大平台共構計畫之相關規劃，並於兩個月內向本院交通委員會提出初步規劃之書面成果報告，俾利於完善未來宜蘭(東部地區)對內對外大眾運輸系統之整體規劃。

提案人：陳歐珀

陳歐珀

鄭玄河

林俊

林俊
陳素月

林俊

10

19

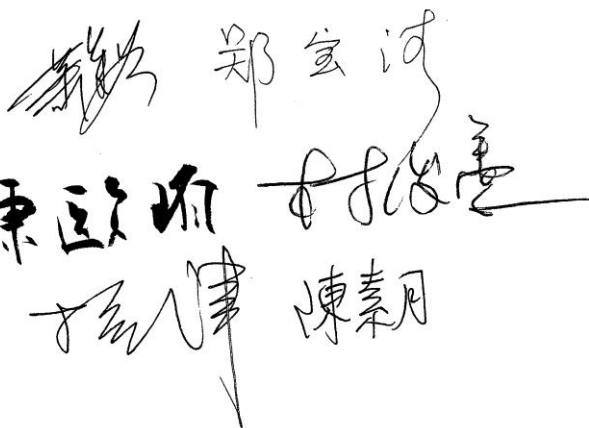
決議

109 年度中央政府總預算案 交通部鐵道局及所屬單位預算提案

決議

案由：原交通部鐵路改建工程局技術員配合組織改造移撥至鐵道局，有部分人員遭遇倒退陞遷序列之情事。鐵道局應保障且公平對待，不因組織整併或受年限限制損害陞遷權益。爰此，要求鐵道局於一個月內向交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：蕭美琴


鄭玄河
陳國治
陳素月

17

決議

20

109 年度中央政府總預算案 交通部鐵道局及所屬單位預算提案

決議

案由：花蓮火車站啟用一年諸多設施如電扶梯、廁所排水管、自動開門曾發生故障，漏水、積水事件亦頻傳。爰此，要求鐵道局應全面排檢各項設施。檢查結果請於一個月內以書面報告呈交通委員會。

提案人：蕭美琴

鄭玄鴻
陳素月
陳素月
陳素月

18

決議

21

109 年度中央政府總預算案 交通部鐵道局及所屬單位預算提案

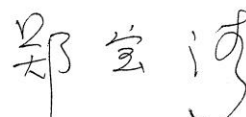
決議

案由：花蓮站雖為銅級綠建築採節能節電自然通風對流設計，但夏日高溫使人不適。爰此，要求鐵道局應針對悶熱問題積極研議改善方案。

提案人：蕭美琴



陳嘉欣



陳素

陳素

19

決議

22

109 年度交通部鐵道局及所屬主決議

案由：

政府近年正積極希望提升軌道產業國產化比例，更成立跨部會之「軌道產業推動會報」，來研商軌道產業推動政策、供應鏈與需求端間之媒合關鍵績效指標及推動期程等項目，其中「發展軌道產業」是鐵道局整併成立以來之重要施政目標之一，然目前我國軌道產業之國產化成效仍不足，諸多核心關鍵技術無法自行由國內生產，仍需仰賴進口，故若欲達成提升軌道產業國產化比例之目標，鐵道局應加強努力，積極與相關部會合作，共同研謀相關措施協助國內產業提升技術品質，以推動我國軌道產業之發展。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄鴻
陳政伯 楊偉
陳素期

20

決議

23

109 年度交通部鐵道局及所屬主決議

案由：

有鑑於國家運輸安全調查委員會成立，過往鐵道局負責全國各鐵道系統之安全管理、事故調查之監督管理，而原有職責在運安會成立後勢必將有所調整，相關鐵路法規亦需進行修正，方能落實獨立事故調查精神，符合社會之期待，然因運安會甫成立，其鐵路事故調查在營運機構、監理單位及獨立調查單位之分工方式仍處於磨合之中，故建議交通部鐵道局應加速相關法規之修正及相關職責調整，並精進整體監理制度，以確保及提升行車安全，並於一個月內向立法院交通委員會提出相關報告。

提案人：林俊憲

林俊憲

鄭玄河

陳歐喧

陳素剛

陳素剛

Ⓢ

21

決議

24

108 年度鐵道局預算主決議

案由：嘉義縣鐵路高架化計畫為近十年嘉義縣的重大建設計畫之一，雖然該計畫可行性研究已於今年 7 月 30 日經交通部審查會審查通過，嘉義縣政府亦已根據審查會議意見完成修正再次提報交通部，爰提案要求交通部儘速完成審查並送行政院核定，以利後續計畫之進行。

提案人：陳明文

陳明文 孫偉
劉榕義

鄭玄河

22

1023
1240

25

109 年度中央政府總預算-交通部鐵道局預算案提案表

單位名稱：鐵道局

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：47

科目（工作計畫）名稱：都市大眾捷運系統建設計畫-臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫

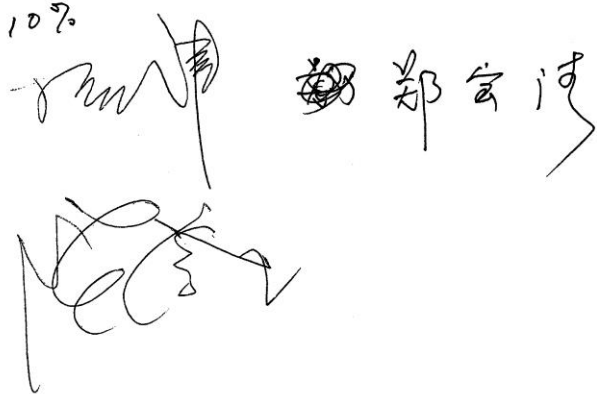
本年度預算數：643200 千元

建議：凍結 20%

案由：

鐵道局表示，該計畫機電工程 ME06A 標因多次流標，無法於 7 月底前支付預付款；經檢討招標策略後於 108 年 7 月 26 日辦理第 9 次公告招標，並於 108 年 8 月 30 日決標，目前決標內容為 A21-A22 與 A14 站金額為 28.2 億元，後續將依約辦理預付款支付作業，金額約 1.68 億元，相關資料顯示該計畫使用號誌系統為德國系統，與原來沿線系統為英國系統相異，未來全線系統整合問題，鐵道局未能說明清楚是否要編列相關預算辦理，其次號誌系統之建置成本 1 公里約 2 億元，該案號誌系統之決標金額高達 11 億，金額是否過高，請鐵道局說明清楚。爰提案凍結 ~~20%~~ 10%，專案報告後，經同意始得動支。

提案人：

^{10%}


25 1074
0927

主決議

26

隨著都市變遷，台灣鐵路軌道穿行都會區域造成居民不便之事例愈來愈多。以高雄市楠梓區為例，楠梓區民已愈來愈多，都市化反而造成楠梓的鐵道分隔區內居民的生活空間，並造成交通不便，因此而變成有高架公路密集交叉，而有“楠梓白晝遺”之譏。此案亦於立法院總質詢要求行政院、交通部要積極研議~~是~~楠梓—左營鐵路地下化，請交通部於一個月內提案書面報告及可行性評估。

是否允當：

提案人：劉世榮 陳素月 鄭益河
丁宏事 26 10x16
1002

(四)臺鐵局：

審查 109 年度總預算案
交通部臺灣鐵路管理局營業預算
(委員提案資料)

營業總收入 - 勞收 - 客收退折 - 退

改決議案 59 案

台灣鐵路管理局 109 年度預算提案

案由：台灣鐵路管理局 109 年度預算「客運收入退回」編列 1,021 萬 3 千元，較 108 年度預算增加 72 萬 9 千元(增幅 7.69%)，係各級列車因事故退票及晚點賠償之客運收入退回增加所致。經查，近年度「客運收入退回」之預、決算情形，決算數由 106 年度 944 萬 6 千元增至 107 年度 1,358 萬 7 千元(增幅 43.84%)，列車晚點賠償有攀升情形，108 年截至 8 月底止亦有 494 萬 8 千元，且 109 年度預算較 108 年度預算亦增加 7.69%，顯見台鐵局已經將列車晚點視為常態，顯不適宜，爰提案刪除預算 72 萬 9 千元，。

提案人：陳明文

陳明文

孫文

劉耀宗

鄭宏

43

營業總收入 - 他營收 - 租賃

2
改決議案 60 案

台灣鐵路管理局 109 年度預算提案

案由：台灣鐵路管理局 109 年度預算「其他營業收入」項下編列「租賃收入」40 億 2,308 萬元，較 108 年度預算減少 186 萬 6 千元，該預算的重要工作為推動資產活化償債計畫，但部分促進民間參與公共建設投資案推動多年仍未完成招商簽約作業，無法有效落實資產再開發運用價值，爰提案凍結預算 2 億元，俟台灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

楊清

劉松藩

鄭玄河

營業總支出通案服務-郵電

3

中華民國 109 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-郵電費(P.170)

案由：臺灣鐵路管理局 109 年度有關「郵電費」共編列預算 1533 萬 4 千元，較 107 年度決算之 1185 萬 1 千元增列 348 萬 3 千元，考量政府財政困難，相關支出應力求撙節，並依參考決算辦理情形編列相關預算，爰此，臺灣鐵路管理局 109 年度有關「郵電費」共編列預算 1533 萬 4 千元，應予刪減 150 萬元。

提案人：

李品山 林振憲 陳朝

陳歐珀 楊文

鄭宏河

10

營業總支出通案服務-郵電

4

單位：台灣鐵路管理局

科目：「郵電費」P170

案由：

台灣鐵路管理局 109 年度歲出預算「郵電費」合計編列 1,533 萬 4 千元，較上年度預算數 1,556 萬 9 千元，雖已減列 23 萬 5 千元，但 107 年度決算數僅 1,158 萬 1 千元，台鐵局郵電費用應有再樽節空間。爰此台灣鐵路管理局 109 年度歲出預算「郵電費」合計編列 1,533 萬 4 千元，應刪減 150 萬元。

提案人：

劉權豪

林俊豪 陳素月

陳國明

林建

鄭玄河

營業總支出通案服務-旅運

5

109 年度臺灣鐵路管理局附屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：「通案-服務費用-旅運費」
預算書頁次：第 170-171 頁
本年度預算：9,387 萬 1 千元

案由：
臺灣鐵路管理局於 109 年度預算「通案-服務費用-旅運費」項下編列 9,387 萬 1 千元，較 108 年度預算數 9,178 萬 6 千元，增列 208 萬 5 千元，較 107 年度決算數 8,240 萬元，增列 1,147 萬 1 千元，然參考行政院主計總處訂定之附屬單位預算共同項目編列作業規範，旅運費要求「非有具體理由，以不超過 108 年度預算數為原則」，而該計畫今年度預算較 108 年度預算及 107 年度決算數均有增加，恐違背預算編列原則，故建議刪減該項預算 150 萬元。

提案人：林俊憲

林俊憲
陳欣州
陳孝月

郭水
楊建
鄭金河

18

營業總支出通 案 服務-棧包代 6
中華民國 109 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、包裝、代理及加工費(P.170)

案由：臺灣鐵路管理局 109 年度有關「棧儲、包裝、代理及加工費」共編列預算 11 億 7070 萬 8 千元，較 106 年度決算增加 929 萬 8 千元，相關預算是用於辦理部分業務外包等，考量過去曾發生外包員工權益不彰之狀況，臺鐵應更加謹慎辦理相關外包業務，爰此，臺灣鐵路管理局 109 年度有關「棧儲、包裝、代理及加工費」共編列預算應予凍結 1/10，待就 1 個月內就相關外包勞務承攬辦理狀況，以及勞工權益保障狀況提出書面報告後始得動支。

提案人：

李昆水 陳素月
陳歐娟 鄭玄鴻

//

營業總支出 - 服務 - 棧包代 - 站務

7

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局

歲入 歲出 單位預算書頁次：47 頁

科目名稱：站務費用-服務費用-棧儲、包裝、代理及加工費

本年度預算數：5 億 2286 萬元

建議 刪減數：刪減 2000 萬

增刪理由：

交通部臺灣鐵路管理局於 109 年度於站務費用中服務費用項目下編列棧儲、包裝、代理及加工費共計 5 億 2286 萬元。該經費主要是辦理包裝費與網路訂票旅客購票刷卡手續費等，107 年的預算只有 4 億 8623 萬 1 千元，108 則大幅增加到 5 億 9493 萬元，前年度決算從 3 億 9612 萬 6 千元大幅增加到 5 億 5870 萬 3 千元，其中車站清潔外包就佔 4 億 1007 萬 5 千元，明顯有調整空間，有鑑於過往預算編列執行情形，建議本筆預算數刪減 2000 萬。

提案人：

陳素月 柯啟泰 孫津
鄭宏海

→

營業總支出 - 工務 - 服務 - 修保

8

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：53 頁

科目名稱：工務維持費用-服務費用-修理保養與保固費

本年度預算數：1 億 6000 萬元

建議【】刪減數：凍結 1000 萬元

增刪理由：

交通部臺灣鐵路管理局於 109 年度於工務維持費用中服務費用項目下編列修理保養與保固費共計 1 億 6000 萬元。該經費主要是辦理一般房屋修護費，宿舍修護費，公務車輛修護費與軌道工程車修護費等，107 年的預算只有 1 億 5695 萬 8 千元，108 年度大幅增加至 1 億 9809 萬 4 千元，前年度決算為 1 億 7336 萬 2 千元，有鑑於過往預算編列執行情形，建議凍結本筆預算 1000 萬元，俟臺鐵局於三個月內以書面資料送交本委員會後，始得動支。

提案人：

陳素月 林振亭 張津

鄭宜沛

2

營業總支出 - 机務 - 服務.

9

109 年度中央政府總預算-臺灣鐵路管理局預算案提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：65

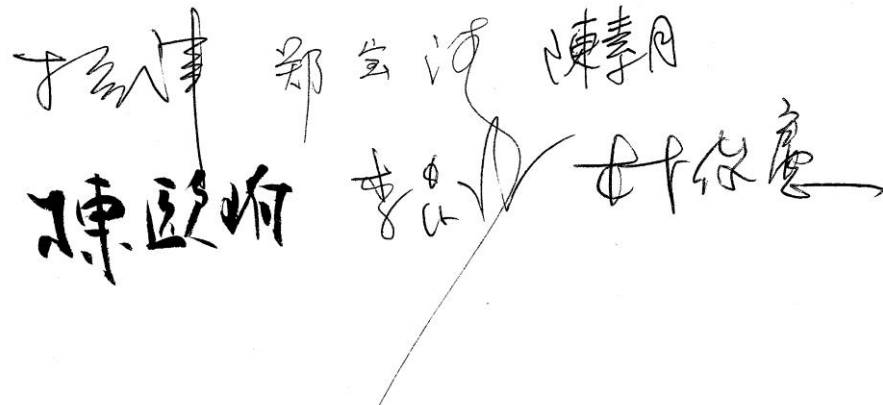
科目（工作計畫）名稱：機務維持費用-服務費用

本年度預算數：646626 千元

建議：刪減 10%

案由：

臺鐵局辦理後勤支援管理系統及整合性策略成本管理資訊系統，總經費高達 4 億 158 萬元，臺鐵未在系統規劃時要求廠商訂定整體開發進度時程表及整合驗收測試里程碑作為進度控管及檢討依據，也未要求廠商依照契約規定系統完成順序執行，導致後勤支援管理系統完成後無法介接進行驗收測試及上線，自廠商簽約到通知廠商契約終止日止，歷經 6 年 9 個月，兩系統浪費公帑 2 億 7447 萬元尚未完成，無法改善原有機務檢修系統及材料輸補系統，顯示出台鐵局重大缺失。爰提案刪減 10%。

提案人： 

28

1

營業總支出 通案材料-用品

10

109 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 170

工作計畫：

分支計畫：

科目：材料及用品費—用品消耗

本年度預算數：1 億 422 萬 8 千元

主旨：臺鐵局 109 年度預算編列「用品消耗」經費 1 億 422 萬 8 千元，較 108 年度預算減少 194 萬元（減幅 1.83%），較 107 年度決算增加 2,447 萬 2 千元（增幅 30.68%），用品內容包括：辦公用品、報章雜誌、農業與園藝用品、服裝、食品及其他用品消耗。經查：參據該項費用近年度之預、決算情形，105 年度至 107 年度預算執行率分別為 76.54%、70.66%及 75.48%，均低於 8 成；且實際支用數多在 8 千萬元上下波動，支用情形尚稱穩定。對照以前年度實際支用數約 8 千餘萬元情形，台鐵局容有再調整空間，允宜遵循撙節原則並參照以往年度執行情形，覈實編列預算。爰擬刪除該項計畫編列經費 1 億 422 萬 8 千元其中之 2000 萬元。

提案人：陳歐珀

陳歐珀

張其
張其
-4

鄭玄
陳素月

營業總支出通案材料-用品

109 年度中央政府總預算案（營業部分）提案單

機關（單位）名稱：臺灣鐵路管理局

歲出	
(單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」)	
(以下各項僅填寫擬提案部分)	
工作計畫名稱：	
預算金額：	
預算書頁次：【 】	
分支計畫及用途別科目：用品消耗	
(第一、二級)	
預算金額：1 億 422 萬 8 千元	
預算書頁次：【170】	
提案	
擬減列數：2,000 萬元	
擬凍結數：	
說明：	
一、	臺鐵局 109 年度預算編列「用品消耗」經費 1 億 422 萬 8 千元，較 108 年度預算減少 194 萬元(減幅 1.83%)，較 107 年度決算增加 2,447 萬 2 千元(增幅 30.68%)，用品內容包括：辦公用品、報章雜誌、農業與園藝用品、服裝、食品及其他用品消耗。
二、	惟查臺鐵局 109 年度預算案書所載，「用品消耗」經費在各相關費用下編列情形分述如次：(一)「勞務成本」項下：站務費用(2,014 萬 6 千元)、工務維持費用(1,210 萬 7 千元)、電務維持費用(883 萬 3 千元)、機務維持費用(2,253 萬 1 千元)及行車費用(1,811 萬 2 千元)。(二)「其他營業成本」項下：租賃成本(174 萬 2 千元)及餐飲服務費用(287 萬 7 千元)。(三)「營業費用」項下：業務費用(112 萬 3 千元)、管理費用(383 萬元)及員工訓練費用(1,280 萬 7 千元)。(四)「營業外費用」項下：什項費用(12 萬元)。
三、	再參據該項費用近年度之預、決算情形，105 年度至 107 年度預算執行率分別為 76.54%、70.66%及 75.48%，均低於 8 成；且實際支用數多在 8 千萬元上下波動，支用情形尚稱穩定。
四、	綜上，臺鐵局 109 年度預算編列「用品消耗」1 億 422 萬 8 千元，雖較往年預算數酌減，惟對照以前年度實際支用數約 8 千餘萬元情形，容有再調整空間，實宜遵循撙節原則並參照以往年度執行情形，覈實編列預算，爰予刪減 2,000 萬元，以符實際。

提案人：

王卓鈞

李慶元
49

柯昱材

營業總支出通案材料-用品

12

109 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：「用品消耗」1 億 422 萬 8 千元

建議：刪除 1000 萬元

臺鐵局 109 年度預算編列「用品消耗」經費 1 億 422 萬 8 千元，較 108 年度預算減少 194 萬元(減幅 1.83%)，較 107 年度決算增加 2,447 萬 2 千元(增幅 30.68%)。但參據近年度之預、決算情形(詳附表)，105 年度至 107 年度預算執行率分別為 76.54%、70.66%及 75.48%，均低於 8 成；且實際支用數多在 8 千萬元上下波動，支用情形尚稱穩定。該局說明各該費用係依業務需要並本於撙節原則編列，雖 109 年度預算額度較 108 年度酌減，惟仍較以往實際支用數額為高，容有調整空間，因此提案刪減 1000 萬元，請台鐵局遵循撙節原則並參照以往年度執行情形，覈實編列預算。

105 年度至 109 年度「用品消耗」費用預、決算情形

單位：新台幣千元；%

年度	105	106	107	108	109
預算數	106,131	105,661	105,661	106,168	104,228
決算數	81,234	74,661	79,757		-
執行率	76.54%	70.66%	75.48%		-

提案人：

鄭玄鴻
陳歐陽
陳素月

林伯豪
王偉

6

營業總支出 通 案 材料-用品

13

中華民國 109 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-用品消耗(P.170)

案由：臺灣鐵路管理局 109 年度有關「用品消耗」共編列預算 1 億 422 萬 8 千元，較 107 年度決算之 7975 萬 6 千元增列 2447 萬 2 千元，考量政府財政困難，相關支出應力求撙節，並依參考決算辦理情形編列相關預算，爰此，臺灣鐵路管理局 109 年度有關「用品消耗」共編列預算 1 億 422 萬 8 千元，應予刪減 1000 萬元。

提案人：

李昆 林俊豪 陳素月
陳歐珀 楊津
鄭玄清

營業總支出通案材料-用品

14

單位：台灣鐵路管理局

科目：「材料及用品費」項下「用品消耗」P170

案由：

台灣鐵路管理局 109 年度歲出預算「材料及用品費」項下「用品消耗」合計編列 1 億 0,422 萬 8 千元，較上年度預算數 1 億 0,616 萬 8 千元，雖已減列 194 萬元，但 107 年度決算數僅 7,975 萬 6 千元，相較於 107 年度決算數，109 年度預算增列 2,447 萬 2 千元，台鐵局用品消耗費用應有再樽節空間。爰此台灣鐵路管理局 109 年度歲出預算「材料及用品費」項下「用品消耗」合計編列 1 億 0,422 萬 8 千元，應刪減 1,000 萬元。

提案人：

劉權豪 林振豐 陳孝月
陳歐珀 丁國華
鄭玄清

14

營業總支出通案材料-用品
109 年度中央政府總預算案
交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算提案

15

會計別：歲出

科目名稱：材料及用品費-用品消耗

本年度預算數：104,228 千元

主旨：刪除 1000 萬元

案由：臺鐵局 109 年度預算編列「用品消耗」經費 1 億 422 萬 8 千元，購置辦公用品、報章雜誌、農業與園藝用品、服裝、食品及其他用品消耗。對照近年該項費用實際支用數約 8 千餘萬元，爰此，刪除 1000 萬元，要求臺鐵局依業務需要並遵循撙節原則，以達預算之務實運用。

提案人：蕭美琴

鄭玄河 張水
林俊豪 陳國治 張
陳素月

16

營業總支出通案材料-用品

16

109 年度臺灣鐵路管理局附屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「通案-材料及用品費-用品消耗」

預算書頁次：第 170-171 頁

本年度預算：1 億 422 萬 8 千元

案由：

臺灣鐵路管理局於 109 年度預算「通案-材料及用品費-用品消耗」項下編列 1 億 422 萬 8 千元，其主要是辦公用品、報章雜誌、農業與園藝用品、服裝、食品及其他用品消耗，然經查，該項計畫 105-107 年度決算數分別為 8,123 萬 4 千元、7,466 萬 1 千元及 7,975 萬 6 千元，平均約為 7,855 萬元，顯示該計畫 109 年度預算編列較過往實際支用數額來得高，明顯存在調整空間，本於核實編列預算及考量政府撙節施政原則，故建議刪減該項預算 1,000 萬元。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄河 提
陳欣均 提
陳素月

17

營業總支出 ^{-行車-服務-保險-責任}
_{-業外費-其他-災損-賠付}

17

109 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：「其他營業外費用-災害損失-損失及賠償給付」1,035 萬 6 千元+責任保險費
 4,000 萬元

建議：凍結 25%

臺鐵局 109 年度預算「其他營業外費用」項下「災害損失」編列「損失及賠償給付」經費 1,035 萬 6 千元，另於「行車費用」項下編列責任保險費 4,000 萬元。近年行車事故仍多且 107 年度行車異常事件數創近年新高(詳附表)，且 108 年截至 8 月底止已發生 2 件，鐵道行車安全管理仍有改善空間。另行車異常事件仍多，每年均超過 400 件，108 年截至 8 月底止已發生 458 件，其中，最多為車輛故障，其次為運轉保安裝置故障，顯示車輛與運轉保安裝置之維修檢查尚有大幅改善空間，允宜檢討改進。

且重大行車事故所增加之賠償損失費用及行車責任保險費用甚鉅，恐加重財務負擔，而 107 年度普悠瑪列車出軌事故後，行車安全管理卻仍有改善空間，因此建議凍結本預算 25%，請台鐵局向交通委員會提交檢討報告，說明如何降低行車事故，始得動支。

臺鐵局 103 年至 108 年 8 月底止之行車事故/事件情形一覽表

單位：件；人

項次	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年	108 年 (1-8 月)
1. 行車事故件數	66	89	65	66	61	30
傷亡人數總計	死 38 人 傷 21 人	死 52 人 傷 36 人	死 37 人 傷 34 人	死 38 人 傷 12 人	死 44 人 傷 297 人	死 18 人 傷 5 人
(1) 重大行車事故	39	55	41	46	7	2
(2) 一般行車事故	27	34	24	20	54	28
2. 行車異常事件件數	524	529	482	443	594	458

提案人：

鄭玄鴻 陳素月
 陳政喻 楊偉

4

營業總支出 ^{- 行車 - 服務 - 保險 - 責任}
& ^{- 營業外費用 - 其他 - 災損 - 給付}

18

109 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 75、P114

工作計畫：

分支計畫：

科目：行車費用—責任保險費

營業外費用—災害損失—損失與賠償給付

本年度預算數：共 5035 萬 6 千元

主旨：臺鐵局 109 年度預算「其他營業外費用」項下「災害損失」編列「損失及賠償給付」經費 1,035 萬 6 千元，較 108 年度預算減少 337 萬元(減幅 24.55%)，亦較 107 年度決算減少 4 億 8,365 萬 8 千元(減幅 97.90%)，為天然災害破壞運輸設備、電務設備系統及客貨車事故發生之處理、搶修、復舊及殘物清理遷移等費用。另於「行車費用」項下編列責任保險費 4,000 萬元，較 108 年度預算增加 1,200 萬元(增幅 42.86%)，為鐵路旅客運送責任保險。經查：近年台鐵行車事故仍多且 107 年度行車異常事件數創近年新高，致提高行車風險及賠償損失負擔，鐵道安全管理機制亟待改善。為降低行車事故之財物損失風險，爰擬凍結該二項計畫編列經費共 5035 萬 6 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

陳歐珀 鄭玄河 李忠
陳素月

營業總支出 行車-服務-保險

19

109 年度中央政府總預算-臺灣鐵路管理局預算案提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：71

科目（工作計畫）名稱：行車費用-服務費用-保險費

本年度預算數：40044 千元

建議：凍結 20%

案由：

鐵路重大行車事故所造成之人員傷亡、車輛毀損及設備維修等鉅額損失與賠償費用增加臺鐵局之財務負擔，舉例來說：107 年度新馬站普悠瑪出軌事故造成之損失與賠償總計約 9 億 8904 萬元，重大行車死傷事故提高鐵路旅客運送責任保險費用，109 年度責任保險費預算即較 108 年度增幅 42.86%，該局說明依相關公式估算，往年加權經驗損失率多小於 10%，損失經驗調整係數多落在 0.39，因普悠瑪事故加權經驗損失率可能達到 40.04%，損失經驗調整係數為 0.89，亦即保費約需 3848 萬元，爰調增保險費至 4,000 萬元。臺鐵局 109 年度預算編列責任保險費 4000 萬元，以因應行車事故發生之處理、搶修、賠償給付及旅客運送責任保險等相關費用，臺鐵局行車安全管理容有改善空間。爰提案凍結 20%，提出書面報告說明後，經同意始得動支。

提案人：



 陳朝
 陳亞明
 陳亞明

30

1

營業總支出 - 業外費 - 其他 - 災損 - 給付

20

109 年度交通部台灣鐵路管理局預算凍結案

提案：台鐵局 109 年度預算「其他營業外費用」項下「災害損失」編列「損失及賠償給付」經費 1,035 萬 6 千元，凍結 20%，待台灣鐵路管理局於三個月內提出管理制度檢討報告後再予解凍。

說明：近兩年來，台鐵事故頻傳，根據統計，103 年度至 107 年度行車事故總件數均逾 60 件，數十人以上人員死傷，107 年間發生普悠瑪列車出軌等事故，造成 44 人死亡及 297 人受傷，108 年截至 8 月底止亦已發生 30 件行車事故；行車異常事件每年超過 400 件，重大行車事故之正線出軌事件 103 年度為 2 件，106 年度及 107 年度各為 9 件及 7 件，108 年截至 8 月底止已發生 2 件，顯示台鐵局鐵道行車安全管理出現重大漏洞，爰提案凍結臺鐵局 109 年度預算「其他營業外費用」項下「災害損失」編列「損失及賠償給付」經費 1,035 萬 6 千元 20%，待台灣鐵路管理局於三個月內提出管理制度檢討書面報告後再予解凍。

提案人：柯昱揚

李鴻鈞 顏寬恒

44

1023
1240

營業總支出 - 員工

109 年度中央政府總預算案 (營業部分) 提案單

21

機關 (單位) 名稱：臺灣鐵路管理局

歲出	
(單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」)	
(以下各項僅填寫擬提案部分)	
工作計畫名稱： <u>營業費用</u>	
預算金額：	
預算書頁次：【 】	
分支計畫及用途別科目： <u>員工訓練費用</u>	
(第一、二級)	
預算金額：8,178 萬 6 千元	
預算書頁次：【110】	
提案	
擬減列數：2,000 萬元	
擬凍結數：	
說明：	
<p>一、臺鐵局 109 年度預算「營業費用」項下編列「員工訓練費用」8,178 萬 6 千元，較 108 年度預算減少 238 萬 5 千元(減幅 2.83%)，亦較 107 年度決算增加 1,804 萬 2 千元(增幅 28.30%)。該訓練旨為精進鐵路專業技能、強化行銷服務與創新價值、提高危機處理與風險管理能力、提升員工素質及激發工作潛能。</p> <p>二、惟查臺鐵局 109 年度預算案書所載，該項費用包括：用人費用(2,410 萬 6 千元)、服務費用(4,341 萬 3 千元)、材料及用品費(1,341 萬 7 千元)、租金與利息(81 萬 7 千元)、稅捐與規費(3 萬 1 千元)及其他(2 千元)。參據該經費近年度之預、決算情形，105 年度至 107 年度之預算執行率分別為：80.35%、81.10%及 82.38%，各年度決算數均約 6 千多萬元。</p> <p>三、綜上，臺鐵局 109 年度預算編列員工訓練費用 8,178 萬 6 千元，較 108 年度預算減少 2.83%，惟該項費用 105 年度至 107 年度預算執行率均約 8 成，實際支出約為 6 千多萬，該局宜衡酌以往年度執行情形，覈實編列預算，俾提升預算執行效率，爰予刪減 2,000 萬元，以符實際。</p>	

提案人：

童惠珍

顏寬恒

柯品杉

50

營業總支出 - 業外^費 - 財務 - 利息

22

109 年度中央政府總預算-臺灣鐵路管理局預算案提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：114

科目（工作計畫）名稱：營業外費用-財務成本-利息費用

本年度預算數：799150 千元

建議：凍結 20%

案由：

108 年度預算利息費用 7 億 5240 萬元，截至 8 月實際數 5 億 8,574 萬 4 千元，較累計分配預算 5 億 160 萬元，增加 8,414 萬 4 千元(增幅 16.78%)，主要原因：其簽訂授信額度之行庫多數針對利率低之國營事業採取放款收回策略，限縮該局議價空間，影響利率大幅攀升所致，108 年 6 月銀行借款加權平均利率 0.71%相較 107 年同期 0.53%之增幅達 34%；另 108 年 6 月發行商業本票加權平均成本率 0.667%亦較 107 年同期 0.528%之漲幅達 26%，因金融市場持續緊縮致該局資金調度困難。其次各年度融資本金總額由 104 年底 1147.3 億元增至 107 年底 1245.2 億元，增幅 8.53%，109 年底預估將為 1,305 億元，財務負擔持續加重。臺鐵局應盡速研議縮小營運資金缺口額度，並且盡速尋求利率有利議價空間，減輕融資負擔。爰提案凍結 20%，專案報告後，經同意始得動支。

提案人：

鄧雲鴻 陳恩雨
李心竹 林信彥 陳孝月

27
1

重大之建設事業 全
109 年度交通部台灣鐵路管理局預算提案

23

提案：臺鐵局 109 年度預算編列固定資產之建設、改良、擴充預算總額總計 265 億 5664 萬 6 千元，惟今年截至 8 月底執行率僅 27.37%，考量預算執行績效及節省公帑，建議刪減 5%，凍結 10%，待台鐵局提出執行效率低落之檢討及因應方案報告後，始得解凍。

說明：交通部台灣鐵路管理局 108 年固定資產之建設、改良、擴充預算可用數為 201.095 億餘元，累計至 108 年 8 月止執行數僅 55.04 億元，執行率僅 27.37%，執行狀況不理想，109 年度預算編列 265 億 5664 萬 6 千元，執行能力恐有疑義，建議刪減 5%，並凍結 10%，待提出執行效率低落之檢討及因應方案報告後，始得解凍。

提案人：

柯昱揚
李河川 顏寬恒

45

重大之建設事業 全

24

中華民國 109 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：固定資產建設計畫(P.118)

案由：臺灣鐵路管理局 109 年度有關「固定資產建設計畫」共編列預算 265 億 5664 萬 6 千元，然而相關計畫中部分計畫需要進行標案調整，部分計畫內容執行狀況不如預期，相關預算應有撙節空間，爰此，109 年度有關「固定資產建設計畫」預算，應予刪減 8 億 5000 萬元。

提案人：

李品仙 林政憲 陳韜

陳國順 楊偉

鄭宣河

重大之建設事業 全

25

單位：台灣鐵路管理局

科目：「固定資產建設改良擴充」P118

案由：

台灣鐵路管理局 109 年度歲出預算「固定資產建設改良擴充」編列 265 億 5,664 萬 6 千元，辦理「專案計畫」7 項以及「一般建築及設備計畫」37 項分年性計畫、11 項一次性計畫，包含行車安全改善、車輛購置、票務系統整合、電務智慧化提昇等以及車站設施、車輛改善、橋梁修繕規劃、電力系統維護等，然該項預算因支線客車採購延宕、一般建築及設備計畫歷年執行率未及 8 成，預算執行效率未盡理想，應有樽節空間。爰此台灣鐵路管理局 109 年度歲出預算「固定資產建設改良擴充」編列 265 億 5,664 萬 6 千元，應刪減 8.5 億元。

提案人：

劉權豪 林啟榮 陳素月
陳政明 于金津
鄭富清

15

重大之建設事業 東.三.購汰
預算提案

26

案由：台鐵為配合國產化政策，原訂今年該招標「支線客車 60 輛」採購案至今還在更改招標內容，導致短期內難以順利招標。108 年度「台鐵整體購置及車輛計畫」預算執行率僅有 3 %。為避免預算浪費，爰此提案刪除 109 年度「台鐵整體購置及汰換車輛計畫」案經費 916,505 千元。

提案人：李鴻鈞
顏寬恒
柯昱材

46

重大之建設事業 專. 三. 購汰

27

109 年度臺灣鐵路管理局附屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「固定資產建設改良擴充-專案計畫-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)」

預算書頁次：第 118-119 頁

本年度預算：97 億 1,650 萬 5 千元

案由：

臺灣鐵路管理局於 109 年度預算「固定資產建設改良擴充-專案計畫-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)」項下編列 97 億 1,650 萬 5 千元，該計畫主要目的為購置城際客車、區間客車、支線客車及機車等車輛。然經查，該計畫 108 年度迄 8 月底之預算執行率僅 0.97%，其主要係因機車及支線客車採購案多次流標，目前機車採購案已於 108 年 5 月 8 日第 3 度開標，但招標評選時程難預估，致影響執行進度，而支線客車採購案則仍在研修招標文件階段，尚未公告招標，顯見臺灣鐵路管理局對該計畫之控管及督導不佳，導致進度嚴重落後，臺鐵局應積極檢討改進，加強管理各採購標案之辦理，故建議刪減該項預算 8 億元，並凍結 1/10，待臺灣鐵路管理局對相關計畫之執行提出督導改善方案，向立法院交通委員會報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄清 張清
陳及瑜 楊人華
陳素月

21

重大之建設事業 專-三-購汰

28

109 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部臺灣鐵路管理局

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：136 頁

科目名稱：專案計畫-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）

本年度預算數：97 億 1650 萬 5 千元

建議【】刪減數：刪減 8 億元

增刪理由：

交通部臺灣鐵路管理局於 109 年度於專案計畫項目下編列臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）共計 97 億 1650 萬 5 千元。該經費主要是辦理包括支線客車等車輛採購專案，但是實際上支線客車規格由於較原本評估為高，該筆預算已經無法支應，建議刪減本筆預算 8 億元。

提案人：

陳素月 謝安清 鄭宏清

1023
1148

重大之建設事業 專.三.購汰

29

109 年度中央政府總預算-臺灣鐵路管理局預算案提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：128

科目(工作計畫)名稱：專案計畫-台鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)

本年度預算數：^{9765.5}916505 千元

建議：刪減 800000 千元

案由：

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」總經費 997 億 3000 萬元，中央政府負擔 922 億 1208 萬 2 千元，臺鐵局負擔 75 億 1791 萬 8 千元，期程自 104 年至 113 年度。迄 108 年 7 月底，臺鐵局辦理整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)之累計預算執行率為 59.67%，預算執行未盡理想。

其中支線客車 60 輛案配合扶植國內軌道產業發展政策，邀請外界專家學者召開會議研討採購策略並研修招標文件後再重行公告招標，以擴大國內廠商參標商機。鑒於 108 年度可支用預算執行率迄 7 月僅 0.97%，預計 109 年度臺鐵局針對支線客車部分預算執行應無法有效使用。爰提案刪減 800000 千元。

提案人：

鄭玄河 陳國河 陳素月 林政喜

26

重大之建設事業 專 三 購汰

30

109 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 118 - P 119

工作計畫：

分支計畫：

科目：「台鐵整體購置及汰換車輛計畫」（104-113 年）

本年度預算數：97 億 1650 萬 5 千元

主旨：臺鐵局 109 年度預算編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」經費 97 億 1,650 萬 5 千元，計畫分 10 年辦理，總經費 997 億 3,000 萬元(其中公務預算負擔 922 億 1,208 萬 2 千元，臺鐵局負擔 75 億 1,791 萬 8 千元)，截至 108 年度累計編列預算 171 億 5,637 萬 4 千元。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 108 年度截至 8 月底之預算執行率為 3.07%，未如預期，該局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 97 億 1650 萬 5 千元其中之 5000 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

陳國治

鄭玄清

林錫山

林錫山

林錫山

陳孝月

重大之建設事業 專.三.購汰
109 年度中央政府總預算案 (營業部分) 提案單

31

機關 (單位) 名稱：臺灣鐵路管理局

歲 出
(單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」)
(以下各項僅填寫擬提案部分)
工作計畫名稱：_____
預算金額：_____
預算書頁次：【 】
分支計畫及用途別科目：臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)
(第一、二級) _____
預算金額：97 億 1,650 萬 5 千元
預算書頁次：【12、13】
提 案
擬減列數：_____
擬凍結數：7 億 1,650 萬 5 千元
說明：
<p>一、臺鐵局 109 年度預算編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」經費 97 億 1,650 萬 5 千元，計畫分 10 年辦理，總經費 997 億 3,000 萬元 (其中公務預算負擔 922 億 1,208 萬 2 千元，臺鐵局負擔 75 億 1,791 萬 8 千元)，截至 108 年度累計編列預算 171 億 5,637 萬 4 千元。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。</p> <p>二、惟查該計畫各年度預、決算情形，107 年度辦理通勤電聯車 520 輛及城際電聯車 600 輛招標案決標作業並完成相關款項撥付，預算執行率為 99.22%。又 108 年度可用預算數 69 億 8,731 萬 2 千元，截至 8 月累計分配預算數 22 億 43 萬 8 千元，累計實際執行數 6,752 萬 5 千元，預算執行率 3.07%，進度未如預期。該局實宜加強管理各採購標案之辦理時程，俾各車輛購置汰換作業能如期進行，以有效改善臺鐵客運運輸服務品質。</p> <p>三、綜上，臺鐵局為建構節能減碳綠色運輸網，自 104 年度起持續辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」，109 年度預算編列 97 億 1,650 萬 5 千元。惟 108 年度截至 8 月底之預算執行率為 3.07%，未如預期，該局實宜強化採購辦理成效，俾購置車輛能如期汰換更新運行。爰予凍結 7 億 1,650 萬 5 千元，俟臺鐵局於 3 個月內向本委員會提出加強規劃及執行進度控管報告並獲同意後，始得動支。</p>

提案人：

48 章惠珍

顏寬恒 柯昱材

重大之建設事業 專·四·票

32

109 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」經費 9,030 萬元

建議：凍結 25%

臺鐵局 109 年度預算編列「票務系統整合再造計畫」經費 9,030 萬元，該計畫期程為 105 年 1 月至 109 年 12 月止，總經費 10 億 7,356 萬元，截至 108 年度止累計已編列預算 9 億 8,326 萬元。本計畫自 102 年度推動迄 108 年 8 月底止，進度均未如預期，102 年度至 104 年度沒有任何執行，且 105 年度至 107 年度進度也大幅落後，105 年執行率才 0.05%，106 年執行率也只有 56.03%，107 年度更下滑到 48.27%。

而第四代票務系統業於 108 年 4 月 23 日全面上線，正要進行移轉上線成果驗收作業，執行率卻仍然欠佳，為確保新票務系統功能與品質，提案凍結本預算 25%，請台鐵局加強相關控管機制，並確實辦理各項系統驗收工作，俾新票務系統如實發揮功能。

「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形表

單位：新台幣千元；%

項目	102 年度	105 年度	106 年度	107 年度	108 年度	109 年度	總計
以前年度保留數	-	50,000	205,917	94,941	301,970	-	
當年度預算數	50,000	156,014	10,000	488,854	278,392	90,300	1,073,560
可用預算數	50,000	206,014	215,917	583,795	580,362	-	
決算數	-	97	120,976	281,825	195,615	-	
執行率	-	0.05	56.03	48.27	-	-	

提案人：

鄭文峰 林啟榮
陳國治 張其津 陳素月

7

重大之建設事業 專.四.票

33

109 年度中央政府總預算-臺灣鐵路管理局預算案提案表

單位名稱：臺灣鐵路管理局

【 】歲入 【 ○ 】歲出 單位預算書頁次：137

科目（工作計畫）名稱：專案計畫-票務系統整合再造計畫


本年度預算數：90300 千元

建議：刪減 20%

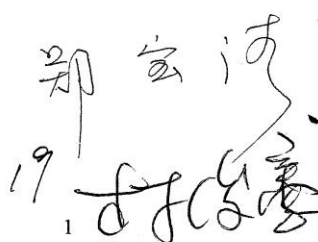

案由：

「票務系統整合再造計畫」主要係辦理票務核心系統建置(包括票務系統開發與維運、中介系統與工具軟體、硬體設備、現有機房擴建等)，及票務網路建置、備援中心、票務周邊設備、機房網路語音、票務資安強化等服務。參照各年度預、決算情形，102 年度預算數 5,000 萬元，自 102 年度至 104 年度均無執行數，105 年度至 107 年度之預算執行均未如預期，105 年度執行率 0.05%，因受廠商爭議影響，暫緩採購議價決標期程，106 年度執行率 56.03%，主要係分項工作「票務網路建置」及「票務周邊設備-票務工作站與出票機」採購案招標進度落後而遲至 106 年 12 月決標所致。107 年度可用預算數 5 億 8,379 萬 5 千元，執行後決算數 2 億 8,182 萬 5 千元，執行率 48.27%，主要係「票務核心系統建置」及「票務網路建置」等採購案已執行未及完成帳務轉正所致。108 年度可用預算數 5 億 8,036 萬 2 千元，截至 8 月底累計分配預算數 4 億 8,607 萬 3 千元，累計實際執行數 1 億 9,561 萬 5 千元，累計分配預算執行率 40.24%，自 102-108 年該計畫執行效率極差，顯示預算執行有待考驗。爰提案凍結 20%，提出整體檢討書面報告後，始得動支。

提案人：



 陳素月

鄭玄河

 19


陳歐陽

重大之建設專業 專.四.票

34

109 年度臺灣鐵路管理局附屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「固定資產建設改良擴充-專案計畫-票務系統整合再造計畫」

預算書頁次：第 118-119 頁

本年度預算：9,030 萬元

案由：

臺灣鐵路管理局於 109 年度預算「固定資產建設改良擴充-專案計畫-票務系統整合再造計畫」項下編列 9,030 萬元，該計畫期程為 105-109 年，總經費 10 億 7,356 萬元，主要為辦理票務核心系統建置、票務網路建置、備援中心、票務周邊設備、機房網路語音及票務資安強化等服務，然經查，該計畫歷年執行率均未盡理想，105 年度為 0.05%、106 年度為 56.03%、107 年度為 48.27%，而 108 年度截至 8 月底僅 33.79%，其主要是部分項目驗收尚未完成導致進度落後，顯見臺灣鐵路管理局對該計畫之管控督導能力不足，致使計畫執行成效不彰，故建議凍結該項預算 1/5，待臺灣鐵路管理局針對該計畫之管控督導提出改善措施，加速執行進度，並向立法院交通委員會報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄鴻 張清
陳欣瑜 楊偉
陳素月

35

重大之建設事業 第四. 票

台灣鐵路管理局 109 年度預算提案

案由：台灣鐵路管理局 109 年度預算「票務系統整合再造計畫」經費 9,030 萬元，該計畫期程為 105 年 1 月至 109 年 12 月止，總經費 10 億 7,356 萬元，截至 108 年度止累計已編列預算 9 億 8,326 萬元；經查，該計畫 105 年度執行率 0.05%、106 年度執行率 56.03%、107 年度執行率 48.27%、108 年度截至 8 月底執行率 40.24%，爰提案凍結預算 1000 萬元，俟台灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

孫偉

劉智益

鄭宏清

42

重大之建設事業 專. 七. 集

36

台灣鐵路管理局 109 年度預算提案

案由：台灣鐵路管理局 109 年度預算「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫」經費 2 億 4,586 萬 3 千元，計畫投資總額 23 億 6,300 萬元，執行期程 108 年 8 月至 115 年 7 月，截至 108 年度已編列預算 7,650 萬元。經查，107 年度可用預算數 1,650 萬元，決算數為 0 元，執行率 0%；108 年度可用預算數 7,650 萬元，預計完成委託規劃設計及自辦工程招標作業，截至 8 月底止累計分配預算數 152 萬 7 千元，實際執行數 1 萬 5 千元，累計分配預算執行率 0.98%，整體預算執行進度未如預期，爰提案凍結預算 4000 萬元，俟台灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

張其善

劉松藩

鄭宣洵

40

重大之建設事業 一般

37

109 年度臺灣鐵路管理局附屬單位預算刪減提案

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 118-119 頁

本年度預算：32 億 4,255 萬 6 千元

案由：

臺灣鐵路管理局於 109 年度預算「固定資產建設改良擴充—一般建築及設備計畫」項下編列 32 億 4,255 萬 6 千元，該計畫主要為辦理各項系統建置及設施改善等相關工程，然經查，該計畫過往預算執行率不佳，105 年度為 48.65%、106 年度為 57.07%、107 年度為 70.56%，且 108 年度截至 8 月底，預算執行率僅 25.51%，整體計畫執行績效欠佳，顯示臺鐵局於辦理相關工程作業之督導及計畫控管存有問題，應依據執行需求核實編列預算，以改善預算執行率，故建議刪減該項預算 5,000 萬元，並凍結 1/5，俟臺灣鐵路管理局針對該計畫執行效率之問題提出檢討改善方案，向立法院交通委員會報告，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄清 張
陳欣怡 張
陳素月

20

重大之建設事業 一般

38

109 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：「一般建築及設備計畫」經費 32 億 4,255 萬 6 千元

建議：凍結 25%

臺鐵局 109 年度預算編列「一般建築及設備計畫」經費 32 億 4,255 萬 6 千元。參據該局 105 年度至 109 年度「一般建築及設備計畫」之預、決算情形(詳附表)，105 年度至 107 年度可用預算執行率分別為 48.65%、57.07%及 70.56%，均未及 8 成，計畫執行未如預期。且 107 年度因部分工項屬巨額採購案件，相關技術細節及規範審查繁複，發包過程又遭遇招標疑義及規範修訂與多次流標等；而 108 年度可用預算數 39 億 5,609 萬 6 千元，截至 8 月底止執行率也才 37.57%，顯示該局辦理相關工程招標、發包作業及履約控管均容有改善空間；建請凍結預算 25%，且為免過度匡列預算，允宜衡酌實際執行需求，覈實編列預算，向交通委員會報告如何改善計畫執行績效後，始得動支。

「一般建築及設備計畫」105-109 年度之預、決算情形表

單位：新台幣千元；%

項目	105 年度	106 年度	107 年度	108 年度	109 年度
以前年度保留數	3,360,315	2,005,040	1,352,703	1,220,552	-
當年度預算數	2,279,428	2,559,054	2,656,650	2,735,544	3,242,556
當年度奉准先行辦理數	-	-	791,380	-	-
可用預算數	5,639,743	4,564,094	4,800,733	3,956,096	-
決算數	2,743,530	2,604,950	3,387,310	1,008,721	-
執行率	48.65	57.07	70.56	-	-

提案人：

鄭玄河 林敏喜
陳歐珀 邱偉 陳素月

8

重大之建設事業 一般
109 年度中央政府總預算案 (營業部分) 提案單

39

機關 (單位) 名稱：臺灣鐵路管理局

歲 出	
(單位預算書「歲出計畫提要及分支計畫概況表」、「各項費用彙計表」)	
(以下各項僅填寫擬提案部分)	
工作計畫名稱：_____	預算金額：_____
	預算書頁次：【 】
分支計畫及用途別科目：一般建築及設備計畫 (第一、二級)	預算金額：32 億 4,255 萬 6 千元
	預算書頁次：【18】
提 案	
擬減列數：	
擬凍結數：2 億 4,255 萬 6 千元	
說明：	
<p>一、臺鐵局 109 年度預算編列「一般建築及設備計畫」經費 32 億 4,255 萬 6 千元，較 108 年度預算減少 2 億 8,436 萬 8 千元(減幅 8.06%)，包括：土地 1,006 萬 9 千元、土地改良物 1 億 2,947 萬元、房屋及建築 5 億 2,932 萬 2 千元、機械及設備 9 億 2,669 萬 9 千元、交通及運輸設備 15 億 6,103 萬 8 千元、什項設備 8,595 萬 8 千元。</p> <p>二、惟查臺鐵局 105 年度至 109 年度「一般建築及設備計畫」之預、決算情形，105 年度至 107 年度可用預算執行率分別為 48.65%、57.07%及 70.56%，均未及 8 成，計畫執行未如預期。又 108 年度可用預算數 39 億 5,609 萬 6 千元，截至 8 月底止累計分配預算 26 億 8,466 萬元，實支數(10 億 143 萬 7 千元)加計應付數(728 萬 4 千元)之執行數為 10 億 872 萬 1 千元，預算執行率 37.57%，亦未理想。</p> <p>三、綜上，臺鐵局 109 年度預算編列「一般建築及設備計畫」經費 32 億 4,255 萬 6 千元，惟該經費已連續數年預算執行率未及 8 成，執行成效未盡理想，宜加強工程招標與履約控管機制，並依據執行需求覈實編列預算，俾改善預算執行率。爰予凍結 2 億 4,255 萬 6 千元，俟臺鐵局於 3 個月內向本委員會提出加強規劃及執行進度控管報告並獲同意後，始得動支。</p>	

提案人：

顏寬恒 章惠珍 柯昱材

47

決議

109 年度中央政府總預算案提案表

40

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 109 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 109 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,106 年度及 107 年度各虧損 40 億 9,226 萬 2 千元與 32 億 5,830 萬 2 千元,且 108 年上半年仍營運虧損 26 億 423 萬 3 千元,已連續虧損逾 5 年,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 2 席董事,占全部董事席次(扣除獨立董事 3 席,計有 8 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 2017 年 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：

鄭玄河

林煥志

陳素月

陳國治

張

5

決議

41

109 年度臺灣鐵路管理局主決議

案由：

有鑑於臺鐵局目前無障礙設施之設置仍有不足，截至 107 年底，臺鐵局現有 241 個車站中，僅有 148 站完成無障礙電梯設置，其中部分車站如臺南車站雖有無障礙電梯之設置，卻僅設置於前站，難以滿足旅客之需求，此外，部分無管理人員招呼站之無障礙設施亦不足，造成有需求之旅客出入車站困難，故建議臺灣鐵路管理局，應加速無障礙設施之設置，並針對現有無障礙設施不足及無管理人員招呼站部分研擬改善方案，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林俊憲

林俊憲 鄭玄鴻 張子
陳水滄 張建
陳素月

31

決議

42

中華民國 109 年度中央政府總預算案 預算提案

單位：臺灣鐵路管理局

決議案

鑒於日前日本因颱風哈吉貝侵襲導致 JR 東日本長野新幹線機廠內的列車泡水，考量氣候變遷極端形氣候已是常態，相關設施設備的防洪及預警應更加強，爰要求，臺鐵局應於 2 個月內，就機廠之防洪預警等相關措施進行檢討並提出精進之應變方案。

提案人：

李昆

林俊憲

陳素月

陳政順

張建

鄭玄

決議

交通部主管台灣鐵路管理局附屬單位預算

43

主決議

因應新一代票務系統上線使用，臺鐵局於 108 年 4 月 23 日起推行新會制，提供更多服務，例如：使用累積點數折抵消費金額、個人會員對號列一般車票線上申購/查詢/取消、對號列車團體車票線上申購/查詢/取消、母開列車線上申購/查詢/取消、鐵路商品及便當線上申購/查詢/取消等。新制系統整合售票主機、一般會員、團體會員、臺鐵夢工廠、APP 等，可提供旅客優質會員服務。相關資料顯示：舊制會員累計註冊人數一般會員 40 萬 5173 人及團體會員 1 萬 6398 人；新制會員累計註冊人數一般會員 64 萬 4590 人及團體會員 1 萬 7329 人，會員等級為一般會員 54 萬 7617 人、黃金會員 11 萬 4290 人及白金會員 12 人，與每年 2 億餘人次之運量相比，會員人數仍有極大成長空間，台鐵局應當盡量提高註冊會員數，建請台鐵局提出相關推廣計畫，書面報告送至交通委員會。

提案人：

張津 鄭玄河 陳孝月

陳歐洵 李昆山 林啟慶

決議
交通部主管台灣鐵路管理局附屬單位預算

44

主決議

近年來臺鐵各類行車事故及行車異常事件頻傳，103 年度至 107 年度行車事故總件數均逾 60 件，並有數十人以上人員死傷，107 年間發生普悠瑪車出軌等事故，總計造成 44 人死亡及 297 人受傷，且 108 年截至 8 月底止已發生 30 件行車事故，重大行車事故之正線出軌事故仍多，103 年度為 2 件，106 年度及 107 年度各為 9 件及 7 件，108 年截至 8 月底止已發生 2 件，鐵道行車安全管理仍有改善空間。其次行車異常事件仍多，每年均超過 400 件，尤其 107 年度增加至 594 件，較 106 年度件數增幅 34.09%，且 108 年截至 8 月底止已發生 458 件，件數仍偏多。最多為車輛故障：107 年度計 256 件，108 年 8 月底止計 240 件，其次為運轉保安裝置故障：107 年度 144 件，108 年 8 月底止計 83 件與其他事件：107 年度 79 件，108 年 8 月底止計 57 件，顯示車輛與運轉保安裝置之維修檢查尚有大幅改善空間，台鐵應當檢討改進，有效減少故障發生次數，請台鐵局檢討行車安全與維修部分，提出書面報告送至交通委員會。

提案人：

張建 鄭宏達 郭品
陳歐洵 林德盛 陳素

決議

45

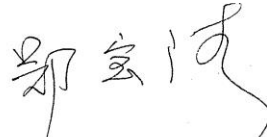
109 年度中央政府總預算案

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算提案

決議

案由：北迴線武塔車站增設待避線營運後可增加列車調度之穩定性。爰此，建請臺鐵局儘速研議加開台北-花蓮間定期列車之相關事宜，於一個月內書面報告呈交通委員會。

提案人：蕭美琴



陳素月

決議

46

109 年度中央政府總預算案

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算提案

決議

案由：因花蓮-台東區間部分車站月台長度不足無法停靠固定 8 輛編組之電車。又新購之通勤電車為 10 輛編組，為將來趨勢。爰此，要求臺鐵局需將花蓮-台東間區間快車停靠車站月台加長，使之能停靠固定 8 輛編組電車。

提案人：蕭美琴

鄭玄河 林政則 林政則 陳幸月 林政則 林政則 林政則

36

決議

47

109 年度中央政府總預算案

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算提案

決議

案由：有鑑於哈吉貝颱風挾帶驚人雨量，使日本長野縣的千曲川決堤氾濫，造成大水淹進 JR 東日本的長野新幹線車輛中心，高達 120 節北陸新幹線車廂泡水，如整批報廢，損失金額近百億台幣。爰此，要求臺鐵局於一個月內盤點各機務場、段之防洪機能，以避免重蹈覆轍，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：蕭美琴

鄭玄鴻 李昆洋
陳欣昕 楊偉
陳素月

37

決議

48

109 年度中央政府總預算案

交通部臺灣鐵路管理局附屬單位預算提案

決議

案由：臺鐵局辦理普悠瑪列車等車輛及列車自動防護、後勤管理系統等重大採購案件，未確實監督立約商辦理試運轉測試及訂定相關使用管理作業規範，且未善盡履約管理責任，影響行車安全。爰此，要求臺鐵局檢討車輛及列車自動防護、後勤管理系統等重大採購案件，確實辦理履約管理及驗收作業，於一個月內提供檢討改進之書面報告呈交通委員會。

提案人：蕭美琴

鄭玄清 張清
陳素月 陳欣喻 楊偉

38

49

決議

台灣鐵路管理局 109 年度主決議

案由：台鐵局事業包含運輸本業跟附屬事業，但副業收入合起來只占總收入 20%，相較於國外許多鐵道業者副業收入多為 40%至 70%，明顯過低，爰提案要求台鐵局建立基礎軌道建設周邊土地整合開發機制，積極與國產署、內政部、文化部或地方政府進行協調，讓土地開發地區發展效益能挹注台鐵，創造收益改善營運財務。

提案人：陳明文

陳明文

楊文
蔡啟芳

鄭憲河

39

1023
1240

決議

109 年度交通部台灣鐵路管理局決議

50

案由：

彰化車站佔地幅員廣大，目前卻只有緊鄰三民路方向設置驗票口，對於線西、伸港、和美等鄉鎮乘車民眾進出十分不便，且於車站後方新增驗票口亦有助於乘客分流，紓解站區壅塞情形。請台灣鐵路管理局於 109 年度固定資產建設改良擴充部分編列「彰化車站旅運設施改建工程」項目中，納入設置彰化車站後站(臨辭修路)售票設備及驗票口，並施設跨站天橋連結各候車月台。

提案人：柯昱材

李鴻鈞 顏寬恒

51

決議

51

主決議

案由：鑑於臺灣鐵路管理局109年度預算編列「租賃收入」40億2,308萬元，重要工作之一為推動資產活化償債計畫，惟尚有部分促進民間參與公共建設投資案推動多年仍未完成招商簽約作業，實宜妥適檢討並儘速完成，以有效落實資產再開發運用價值。爰要求臺鐵局應於4個月內，提出有效之改善措施報告，並向本院報告。

說明：

- 一、臺鐵局109年度預算「其他營業收入」項下編列「租賃收入」40億2,308萬元，較108年度預算減少186萬6千元(減幅0.05%)，較107年度決算增加5億1,413萬7千元(增幅14.65%)。包括：不動產租賃收入25億8,060萬6千元、設備租賃收入1億2,049萬1千元、權利金收入8億929萬8千元及其他資產租金收入5億1,268萬5千元。惟仍有部分站區土地促參開發案推動多年尚未完成招商簽約作業，恐影響相關租賃收入實現。
- 二、經查該局「民間參與彰化車站扇形車庫古蹟保存區及周邊地區整建營運案」、「臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案」、「高雄火車站站東舊宿舍區都市更新事業案」及「員林火車站周邊土地都市更新招商計畫案」等4案推動多年，仍未完成招商簽約作業。

提案人：

顏寬恒

章惠珍

柯昱杉

52

決議

52

主決議

案由：鑑於臺灣鐵路管理局109年度預算編列「補票加重金」及「客運收入退回」，為因應客運補票、列車事故退票及晚點賠償等情形之相關收入與收入退回。又近年各該項收入及收入退回有增加趨勢，宜強化補票相關處理機制以降低衝突風險，並就列車晚點賠償增加情形，妥予注意改善。爰要求臺鐵局應於3個月內，提出有效之改善措施報告，並向本院報告。

說明：

- 一、臺鐵局109年度預算「客運收入」項下編列「補票加重金」1,616萬9千元，較108年度預算減少9萬3千元(減幅0.57%)，為客運補票加重金之收入；另編列「客運收入退回」1,021萬3千元，較108年度預算增加72萬9千元(增幅7.69%)，係各級列車因事故退票及晚點賠償之客運收入退回增加所致。
- 二、惟參據該局近年度客運補票加重金收入之預、決算情形，決算數由105年度1,126萬8千元增至107年度1,555萬5千元，且均較預算數增加，108年截至8月底止亦有932萬元，顯示客運補票情形漸增，致時有補票糾紛或肢體衝突事件發生，甚或造成人員傷亡等情事，亟待妥適因應。依據旅客運送契約第23點及第24點規定，該局遇有旅客拒絕查驗補票情形時，得解除或終止旅客運送契約，或依法移送警察機關處理。又為防範乘客無票入站，該局業於108年7月4日公告周知，車站將嚴格落實無票旅客不得進站措施，車站若有自動驗票閘門者，應將人工閘門關閉為常態，不應任由旅客於人工閘門進出，以降低乘客無票入站或需上車補票情事。鑒於曾有鐵路警察上車協助處理補票糾紛而殉職，乘務員或鐵路警察之相關防護設備與人力配置是否足以因應暴力攻擊，容有檢討改善空間。
- 三、再查受列車晚點所致賠償情形增加，107年度客運收入退回決算數較106年度大幅攀升。雖該局說明列車晚點賠償係按臺灣鐵路管理局旅客列車晚點賠償規約辦理。惟參據近年度「客運收入退回」之預、決算情形，決算數由106年度944萬6千元增至107年度1,358萬7千元(增幅43.84%)，列車晚點賠償有攀升情形，108年截至8月底止亦有494萬8千元，且109年度預算較108年度預算亦增加7.69%，該局實宜注意並妥予改善。

提案人：

柯呂材
53

決議

53

主決議

案由：鑑於臺灣鐵路管理局109年度預算編列「票務系統整合再造計畫」經費9,030萬元，惟該計畫歷年預算執行均未如預期，該局宜加強相關控管機制，並確實辦理各項系統驗收工作，俾新票務系統如實發揮應有功能。爰要求臺鐵局應於4個月內，提出有效之改善措施報告，並向本院報告。

說明：

- 一、臺鐵局109年度預算編列「票務系統整合再造計畫」經費9,030萬元，該計畫期程為105年1月至109年12月止，總經費10億7,356萬元，截至108年度止累計已編列預算9億8,326萬元；主要係辦理票務核心系統建置(包括票務系統開發與維運、中介系統與工具軟體、硬體設備、現有機房擴建等)，及票務網路建置、備援中心、票務周邊設備、機房網路語音、票務資安強化等服務。
- 二、惟參據「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形，102年度預算數5,000萬元，原係編列於該局一般建築及設備計畫項下「建置第4代票務系統」經費，自102年度至104年度均無執行數。又105年度至107年度之預算執行均未如預期，106年度執行率56.03%，107年度可用預算數5億8,379萬5千元，執行後決算數2億8,182萬5千元，執行率48.27%，仍未盡理想。再者，108年度可用預算數5億8,036萬2千元，截至8月底累計分配預算數4億8,607萬3千元，累計實際執行數1億9,561萬5千元，累計分配預算執行率40.24%，仍未如預期。
- 三、另據該局說明第四代票務系統業於108年4月23日全面上線，除整合原有之網路訂票、時刻查詢、網路電子商務、訂票訂便當、會員服務、行政資源等網頁，提供一站式旅客入口網服務外，亦響應無紙化，於新版APP內提供QR碼行動票證取票功能，為旅客帶來更加便利之乘車服務。又新票務系統全面上線前已完成各項系統功能之使用者驗收測試，刻正進行移轉上線成果驗收作業。為使第四代票務系統能提供穩定、快速、安全及便利之訂票相關服務，該局實宜確實辦理各項系統驗收工作，以確保新票務系統功能與品質。

提案人：

顏寬恒 章惠珍
柯昱材 54

決議

主決議

54

查臺鐵預算~~原~~額有一萬七千名，然因僅有一萬四千多名為正職員工，其餘多以臨時員工聘用，然而臨時員工受限於待遇、福利條件等因素，難以留住人才，在長期人力不足情況下，產生技術斷層、超時加班、軌道設施養護能量不足等諸多問題，此均造成行車安全顧慮，應儘速檢討改善。爰要求臺灣鐵路管理局積極研議提升鐵路特考名額，並增加新人培訓課程為配套措施，以改善長期正職人力不足之情況，維護行車安全及旅客權益。

提案人：

蔣萬安 顏寬恒
柯昱材 張暉

55

決議

主決議

55

查臺灣目前有超過 107 萬人領有身心障礙手冊，其中 37% 是肢體障礙者，數量不少（此還不包含年長者、因受傷造成暫時肢體障礙）有使用輪椅或輔具搭乘臺鐵外出（遊）之必要。然輪椅朋友們（團體）搭車臺鐵時，需要停放輪椅、或供其方便移位之座位空間，現行臺鐵車型綜多，有無障礙席車型者、縱有無障礙席之車型，無障礙座位分布狀況輪椅朋友們實難瞭解、且數量有限，倘團體出遊，更需分散不同車箱，十分不便，限制他們出門行動的意願。爰要求臺鐵積極研議：一、增設無障礙座位車廂之可行性；二、優化列車無障礙座位車廂資訊讓輪椅朋友瞭解及訂購車票；三、全盤檢討各車站之硬體環境、動線規劃，讓使用輪椅朋友出入站、上下搭車均便捷無障礙，並將研議結果、改善期程及目標規劃向交通委員會提出書面報告。

提案人：

蔣揚安 顏寬恒
柯昱揚 張津

56

決議

主決議

56

針對鐵路機構因行車及其他事故致人死亡、傷害或財物毀損、喪失之損害賠償、卹金或醫藥補助費發給，雖有制訂「鐵路機構行車與其他事故損害賠償及補助費發給辦法」、「交通部台灣鐵路管理局行車及其他事故特別補助金發給基準」，惟若非屬鐵路機構所導致，且造成旅客嚴重傷受害者，現行賠償、救濟金額規定對受害旅客保障仍有不足，例如先前臺鐵松山車站爆炸案，漫長復健及生活費用讓眾多傷者及家屬十分痛苦，爰要求臺鐵積極研議並實行增加搭車旅客保險保障之方案，以保障乘車旅客權益。

提案人：

蔣錫安 顏寬恒
柯昱材 張津

57

決議
主決議

57

查臺鐵危險津貼係區分常態性、非常態性請領，常態性係依據工作危險性質、過去各軌道路線傷亡率，分三級每月常態性請領；非常態性請領則視個別人員接觸危險工作小時數計算，然危險津貼與員工出勤時面臨危險情況息息相關，自應視每年臺鐵員工工作情況、當年度個別職類人員遇到危險事件及情狀，反應檢討並做調整，爰要求臺灣鐵路管理局與臺鐵企業工會及產業工會進行勞資協商，就危險津貼是否有通盤調整之必要達成共識，以保障維護所屬員工^{權益}出勤權益。

提案人：

蔣高安 羅寬炬
柯呈材 孫津
鄭文清

29

58

台灣鐵路管理局 109 年度主決議

案由：鑒於嘉義縣民雄工業區與頭橋工業區為嘉義縣最早開發的工業區，兩個工業區內目前有 313 家廠商進駐，就業人數眾多，且與周邊福樂、興南連結成大型聚落，人口已達數萬人；但最近的火車站在南邊 5 公里處的嘉義火車站，通勤相對不便利，爰提案要求台鐵局評估於頭橋工業區設立通勤車站。

提案人：陳明文

陳明文

鄭玄河

張津

58
1024
0963

主決議
營業總收入 - 勞收 - 客收退折 - 退

59

台灣鐵路管理局 109 年度預算提案

案由：台灣鐵路管理局 109 年度預算「客運收入退回」編列 1,021 萬 3 千元，較 108 年度預算增加 72 萬 9 千元(增幅 7.69%)，係各級列車因事故退票及晚點賠償之客運收入退回增加所致。經查，近年度「客運收入退回」之預、決算情形，決算數由 106 年度 944 萬 6 千元增至 107 年度 1,358 萬 7 千元(增幅 43.84%)，列車晚點賠償有攀升情形，108 年截至 8 月底止亦有 494 萬 8 千元，且 109 年度預算較 108 年度預算亦增加 7.69%，顯見台鐵局已經將列車晚點視為常態，顯不適宜，爰提案刪除預算 72 萬 9 千元。

請台鐵局研議改善。

提案人：陳明文

陳明文

張溫

劉耀宗

43

60

營業總收入 - 他營收 - 租賃

台灣鐵路管理局 109 年度預算提案

案由：台灣鐵路管理局 109 年度預算「其他營業收入」項下編列「租賃收入」40 億 2,308 萬元，較 108 年度預算減少 186 萬 6 千元，該預算的重要工作為推動資產活化償債計畫，但部分促進民間參與公共建設投資案推動多年仍未完成招商簽約作業，無法有效落實資產再開發運用價值，爰提案凍結預算 2 億元，俟台灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出檢討報告並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

楊偉

劉博豪

爰建議台鐵局積極推動資產活化運用，有效提升資產價值，增加收益改善財務困境

41

(進行協商)

主席：現在進行協商。我們再說一次，請行政部門注意，你們的預算要審查時，當然要拜託委員來關心，不然我們開不成會，我也沒辦法，現在我們做一點點彈性處理，就是整理的案子併案處理，但是沒有辦法作決議，有意見案子，委員先談一談，沒有意見的部分到時候就可以快速通過，這些都有錄音、錄影，必須一切都符合議事規則進行。

現在先進行公共工程委員會的單位預算，首先是第 1 案到第 10 案第 2 目的部分，請問委員有沒有什麼意見？

請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席，我看到關於這個案，我們的委員大概都很一致，有凍結 10% 的、有凍結 25%、有凍結三分之一或 30% 的，刪減的數額也都很少，這個案我們是否有一個共識？因為有 10%、有 30%，我們就先凍結 20%，書面報告後解凍，這樣好嗎？

主席：還是可以發表意見，但是我沒有辦法現在作裁決，有關公共工程委員會，我也有第 7 案，政府採購由中小企業承包或分包的金額 107 年占 49%，是近年來最低，為什麼會這麼低呢？請先說明一下。

陳處長尤佳：跟委員報告，中小企業的承包、分包比例在年初時都會定 40%，107 年確實比前幾年都偏低一點，有九個部會的機關沒有達到目標比例，我們也請他們來說明，他們都有回覆工程會沒有達到的理由，舉個例子來說，海洋委員會的說明是他們在 107 年決標兩件巡防艦給台船和中信，都是大企業，金額就高達兩百多億元，國防部也有一些駐外單位的採購，也高達 1,000 億元，都不是由中小企業得標，扣除這些比較特殊的採購案件，中小企業的比例事實上是可以再提升的，我們也會持續推動扶助中小企業承包、分包政府採購的政策目標，以上。

主席：吳主委，我想要提醒一下，我們國家的各項開發持續進行，整個經濟有復甦、甚至上揚，且利率有要調高的趨勢，整個趨勢是如此，所以除了國家的建設，其實大部分大型的建設特別是在明年，可是有一個現象我認為不太妥當，就是中小企業的承包比例大幅下降，這對公共工程其實是一個風險，我反而覺得在經濟起飛的時候，太集中於大型工程而中小企業的比例下降，其實風險更高，我舉個例子，現在的現象就是漲價，鋼鐵漲價、水泥漲價、混凝土漲價、砂石漲價，統統漲三成，我現在所得知的消息，我相信公共工程委員會更專業，你們都知道，也就是說一些工程在地方其實是標不出去的，公共工程在中央又是比較大型的，他們在搶了那些物資後，中小企業的波動就更大，也更難生存，其實這對國家不是什麼好事，平衡點要如何拿捏，你們要特別留意一下，對於這一點你們有什麼因應？

吳主任委員澤成：謝謝委員指教，我覺得這部分我們也同意朝這個方向努力，恐怕這是我們在預算編列時就應該注意的事情，我們會來跟各部會協調。

主席：所以委員要凍結你的預算，你沒有意見？鄭寶清委員說凍結 20%，沒意見嗎？

吳主任委員澤成：照鄭委員的意見，我們同意。

主席：原則上先決定 20%，但還沒有做決議，要等 2 人以上才能做決議。另外，我的第 8 案有關電子化的業務，106 年是 9%、107 年是 15%，都超過目標值，為什麼會需要做這麼多的電子化

業務的採購？最後到院會時，都會被統刪，我常常覺得要尊重委員會，不要在委員會你們都說不可以刪，結果到了院會或朝野協商時，你們就說這個也可以、那個也可以，這樣對委員會不太尊重，所以請說明一下對相關業務的推動有什麼改善的空間？

陳處長尤佳：我們目前推動政府採購電子化有多種面向，其中有一個就是鼓勵廠商用電子化的方式投標，機關也用電子化的方式開標，所以我們推動公開取得電子報價單的採購機制，一開始我們是用正面鼓勵的方向請各機關和廠商配合參與，從 104 年推動到現在都有逐年提升，去年就達到 28.2%，其實達成率都有超過目標值，從裡面達成的比例來分析，中央又大於地方，所以我們在推動電子化政策的時候，也要考慮各機關、業者、廠商資訊能力各方面的配合度。因為地方部分都比較偏低，沒有達到我們的目標值，所以我們會從這部分加強宣導，也會持續精進電子化的作業程序，希望能夠讓目標值繼續精進提升，以上。

主席：請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：本來如果速度很快，大家就先凍結 20%，其實我為什麼會提 20%就是我在第 5 案裡特別提到你們要獎勵人家到海外招標，結果 5 年只有看到 13 家，而且還有重複的。既然政策不錯，也是鼓勵我們的工程界到外面去做生意，凍結的意義是希望我們能夠澈底檢討是否有達到政策目標，天底下沒有用工作換錢的，都是用績效才能換到錢；時間換不到錢，也是要靠績效，所以我們要瞭解一下績效如何，請工程會特別注意去瞭解到底績效達到什麼目標。

主席：請黨團助理及公共工程委員會去研議一下文字，我們來做一個決議，我剛才提到現在原物料上漲差不多三成，對公共工程的影響是很大的，特別是公共工程委員會掌管國家所有的公共工程，做一個主決議請公共工程委員會去提醒各單位在招標時注意這個現象，不要到時候標出去卻因為物價上漲不符成本又延宕工期，造成國家建設延宕，或標不出去也一樣，這種現象已經很明確了，要趕快提醒單位去做因應。你們去做文字敘述，第 2 目就暫訂凍結 20%，書面報告後再解凍。

下一案是第 3 目有一個林俊憲委員的案子，請問公部門有沒有意見？他是凍結五分之一，一樣是 20%，書面報告可以嗎？

林處長傑：謝謝召委和鄭委員，是不是也跟剛才前面文字一樣，提出書面報告後始得動支？

主席：是。

林處長傑：將同意兩字刪除，謝謝。

主席：原則上這樣，等一下再來確認一次。

處理第 4 目第 12 案到第 19 案，請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：我知道我們的政府機關「法律千萬條，要用都自己喬」，有時候政府因為用價格標，造成品質沒有辦法提升，所以現在改成希望透過協商及其他方式，不要用最低標而用最有利標來進行，結果用最有利標時，政府官員常常修理別人，故意議價時壓得很低，結果還是沒有辦法達到政策目標；當然我們也不能浮濫使用國家經費，把最有利標的價格開得很高，讓廠商獲得很大的利益，品質又不一定會提升，所以制度都是人在定，本來認為價格標最好，讓價格最便宜的人去做，公務員也不會有責任，結果卻變成標完後還要變更設計來討要經費，甚至拖延

工期，用無所不至的方式造成公共工程品質下降；然而現在我們要改成最有利標，也是有公務人員跟廠商關係不好，就把可能不好標的案子議價開得非常便宜，讓廠商無利可圖，雖然是最有利標，但是還是沒有辦法達成我們的目標，造成管理上很大的困難，無法用同一標準去適應所有的工程需要。

所以公共工程委員會在管理的業務上，我們希望研擬一套很有效率、又會達到目標的政策，是比較重要的。當然，提了很多案，大概都是凍結案，凍結 20%，提出書面報告後始得動支，好嗎？

主席：好，我的案子是第 19 案，我在前年就有發現我們爭取的地方建設，特別是地方政府小型工程，我好不容易爭取到中央部會的補助，比如農委會的農路、排水改善等等，結果標不出去，甚至三次流標或拖到過了預算年限被收回，對地方來講真的很可惜，對我來講也很無奈，我明明有爭取到，地方卻說都沒有做、沒有動。

這有兩個現象要注意，第一、大型工程真的是蓬勃發展，因為不景氣，國家的策略應用是對的，要用大型公共建設來帶動整體經濟發展，在不景氣時特別正確，我當然瞭解，但因為這樣卻讓中小型的工程沒有辦法如期進行，特別是偏遠地區比較多，都會大多都是大型工程，我們那邊卻沒有人要來標，因為大家都去做大型工程的下包，他覺得這樣很簡單，不用標政府的中小型工程，直接當大型工程的下包就好，這現象怎麼辦？怎麼解決？你看 106 年的比率達 62.43%、107 年高達 72%，流標、廢標的案子這麼多，請問公共工程委員會怎麼辦？

吳主任委員澤成：謝謝召集人指教，對於無論大小工程的合理價格、合理工期以及招標制度都應該要兼顧，召集人指教的意見，我們會來注意並督促各機關處理。

主席：一樣，我們做成一個主決議包成一案，你們一定要提出一個辦法來解決，因為這個現象滿嚴重，已經高達七成，這中間有一部分也跟原物料上漲有關，因為中小型工程爭取的補助款金額都不多，現在也都算得很精，利潤微薄，標案的意願低，加上大型工程多才會有這種現象，但是其實這種現象對偏遠地區非常不利，我要一再強調，所以我們必須要想辦法找到平衡點，這是公共工程委員會要去努力的，所以我們做一個主決議來要求，好不好？研究一下文字。

現在有陳雪生委員到場，回到剛剛鄭寶清委員剛剛提議第 2 目凍結 20%，書面報告後始得動支。第 3 目一樣凍結 20%，書面報告後始得動支，就是林俊憲委員的提案。

處理第 4 目是第 12 案到第 19 案，這裡以凍結 20% 占多數，我們是不是也凍結 20%，書面報告後始得動支，好不好？好。

公共工程委員會的案子就處理完畢。另外，剛剛說的那個決議案要趕快寫來。

處理決議案第 20 案，有沒有意見？公共工程委員會有沒有意見？你們有沒有看？沒有意見，照案通過。

處理第 21 案，有沒有意見？沒有意見，照案通過。

處理第 22 案，有沒有意見？沒有意見，照案通過。

處理第 23 案，有沒有意見？沒有意見，照案通過。

處理第 24 案，有沒有意見？請說。

何處長育興：報告召委，這部分因為交通部為橋梁主管機關，現在我們督導他們要盤點，所以這部分我們建議修正為：「行政院公共工程委員會應督導交通部盡速盤點現有橋梁及強化橋梁維護管理機制」。

主席：「督導各相關負責單位」有什麼不對？不是只有交通部，還有運研所，整個就要交通部就好，是不是？

何處長育興：是，運研所也是交通部所屬單位，交通部現在有針對橋梁管理，包括系統面、規範面……

主席：不是，我說錯了，還有農委會。

何處長育興：是，我們有一起開會。

主席：你這裡說「督導交通部」，我覺得「督導各相關負責單位」沒有什麼不妥，可以吧？

何處長育興：好。

主席：那就不要浪費時間，不用改，只要文字稍微調整一下，應該是「督導各相關負責單位盡速盤點現有橋梁，強化橋梁維護管理機制」，這樣比較順，好不好？好。

第 24 案調整後通過。

處理第 25 案，有沒有意見？沒有意見，照案通過。

處理第 26 案，有沒有意見？沒有意見，照案通過。

處理第 27 案，有沒有意見？

陳委員雪生：沒意見。

主席：照案通過。

第 28 案寫好了沒？我宣讀一下：「近期原物料上漲約三成，會影響公共工程推動，請公共工程委員會一個月內發文提醒各機關編列預算及履約階段都應予考量，以利公共工程執行。」我覺得這樣文字怪怪的，這樣好像我要求預算要漲三成一樣，不對！我不是這個意思，這個文字有點問題，文字再修改一下，我希望這個現象大家要去因應，在招標時就要考量進去，意即標出去以後，除了流標以外會不會造成中小型企業就不來標，或者是只有大型企業才標得起那種現象，我不是要你們調漲。不然不要寫「原物料上漲三成」，只要寫「原物料上漲」就好了。

陳委員雪生：不要寫三成，三成也要有數據……

主席：我們改成「近期原物料價格波動，恐影響公共工程推動，請公共工程委員會一個月內發文提醒各機關務實考量，以利公共工程執行。」這樣可以嗎？公共工程委員會可以嗎？

吳主任委員澤成：可以。

主席：修正通過。

公共工程委員會的預算就處理完畢，現在換高鐵基金，我們一共有 4 個單位。

接著，下一個單位是高鐵基金。

處理第 1 案「業務收入」，陳明文委員要求凍結一成，這個有沒有意見？

胡局長湘麟：基本上凍結這部分，我們沒有意見，只是就這個提案內容能否做文字上修正？

主席：請說。

胡局長湘麟：就是在倒數第二行，原來的文字是「俟高速鐵路相關建設基金提出相關改善方案並經立法院交通委員會同意後始得動支」，我們建議第一個字「俟」改成「請」，然後「高速鐵路相關建設基金」後面這句話「提出相關改善方案」的文字刪除。

主席：我建議改主決議，因為收入沒有在凍結，一般是這樣，我們也不好開這個先例，如果它真的有收入，你叫它說不行，立法院凍結我，所以我不能收，這樣也很奇怪。我們是不是文字修正後，把它移到主決議去？好，第 1 案就改主決議，凍結部分就去掉。這個等一下都要再做確認一次，因為現場人數不足，請各黨團趕快動員人數。我再說一次，關心自己的預算，也要請委員真的到現場來開會、關心，不然你們的案子是沒有辦法做成決議。這些都做暫處理，等一下人數夠了以後，我們還要再做一次確認。

再來，處理第 2 案到第 3 案是「服務費用」。

胡局長湘麟：第 2 案部分，基本上我們尊重委員的提案，只是做文字修正，在最後 1 行「向立法院交通委員會報告後」，我們增加 2 個字「書面」報告。

主席：好，時間緊迫也都只能書面報告了，也真的排不出時間。

再來，處理第 4 案「出租資產成本」。

胡局長湘麟：第 3 案也是併到第 2 案處理？

主席：好，一樣加「書面」2 個字。

處理第 5 案「業務成本費用」。

胡局長湘麟：不是，第 4 案部分，我們剛剛有跟委員協調，基本上提報告這些都沒有問題，就是把倒數第 3 行「建議凍結本筆預算 1,000 萬元」，這句話經過委員同意把它刪除，但是還是要提報告，因為這些相關支出都法定的，我們要繳的這些費用……

主席：但是我們現在是預算部分，你都沒有處理，那只能作主決議，還是要一樣移到主決議？你等於都沒有處理。

胡局長湘麟：好。

主席：我還是覺得這個要凍結，這一億六千多萬元還是凍結一下，這 1,000 萬元非常客氣了，還沒有凍你十分之一，一般來說十分之一是死豬仔價，你 1,000 萬元還要說話，我都還想把它改成十分之一。

好，就照案通過。

處理第 5 案。

胡局長湘麟：基本上我們建議文字做修正，就是最後一行「並經同意」這 4 個字拿掉，其他的就照原來提案的文字，就是「提出書面檢討報告後始得動支」。

主席：好，改為「書面報告後始得動支」。

處理第 6 案。

胡局長湘麟：第 6 案建議凍結的部分，原來提案凍結 20%，我們建議改成 10%，並提出書面報告。

主席：這是我的案子。

胡局長湘麟：這個事情是昨天委員所問到關於……

鄭委員寶清：主席提議凍結 20%，不論是 10%或 20%，你們都要提書面報告，所以哪有什麼差別，你也要給主席面子，20%就 20%，表示主席的眼光是對的，是有睿智的決定，這樣好嗎？

主席：謝謝鄭寶清委員的支持，我們照案通過，「經同意後始得動支」拿掉，改「書面」2 個字。這部分等一下還要再來一次，我們現在真的是多花時間而已，沒關係，先討論一下。

處理第 7 案到第 8 案。

胡局長湘麟：關於這 2 案，原來在第 7 案刪減 100 萬元，我們建議凍結五分之一，並提出書面報告後，始得動支。

主席：好啦，我覺得這個是管理總務費用，這個錢也不多，我們就不要再刪減了，好不好？就凍結五分之一。

處理第 9 案到第 12 案。

胡局長湘麟：有關第 9 案到第 12 案，我們建議的文字是第 9 案最後刪減 50%改為凍結十分之一，並須向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

主席：這個我真的有意見，我整個選區都是農業經濟為主的地區，怎麼沒有感覺你們有做這個補助，你們全部都補助在地層下陷一項是不是？

胡局長湘麟：現在這個是補助農委會去辦理相關黃金廊道的推動事項，所以在農委會執行上面補助一些……

主席：你的意思是你們全部交給農委會執行，你都沒有過問，這樣的意思嗎？

胡局長湘麟：行政院是有督導這個預算的成立，但是在執行上是由農委會執行，我們也會定期檢討這件事情的執行成果。

主席：我再問一次，我還沒有聽懂，你是指所有的預算就給農委會去執行，是不是？

胡局長湘麟：農委會在執行這件事情，他做的方式是補助農民去轉作，把用水量比較大的這些轉作用水量比較少的，我們定期會去檢討這件事情的執行率。

主席：次長，他大概不太敢說，他應該是補助農委會沒有錯，簡單說，農委會拿去做什麼，他也不敢過問，但是你們是交通部會，我不是說農業補助不重要，農民很弱勢需要很多資源去補助，交通部會給這筆錢，我也沒意見，可是當初給你們這筆錢最重要的考量是在雲嘉南的地層下陷，導致高鐵橋墩每年下陷增加很多困擾、風險，所以應該要專款專用，要求農委會要在這個部分去努力。次長，我請你們給這筆錢時責成農委會必須真的就這個考量去花錢，我的意思是這樣，那他說他有改善它的灌溉，那最好有一套量化的標準，我們在審預算時才有所本，我們給得也才放心，也才理所當然，好不好？

王次長國材：過去高鐵沿線都抽地下水，所以這主要是針對他們不要抽地下水，然後改為旱作的部分。目前我知道這個會議都一直在召開中，每年會固定補助農民，因為他們現在少抽地下水，所以也是這個關係，因為是高鐵，農委會希望我們有一些補助，讓他們可以改為比較旱作……

主席：我們是說請農委會可否量化，譬如說封一口井就補助多少或轉作多少，不要我們審這個預算的時候，就說我全部都給農委會，農委會只有執行率這樣，我也沒辦法，我也不知道，好像我

們給了錢就沒有我們的事了，好不好？

王次長國材：我瞭解是應該有這些資料，我們是不是請農委會提供書面資料給交通委員會這邊？

主席：好，希望以後這部分要有數據，你要給錢，這個道理很簡單，國家要給預算也要有計畫、進度及成果，我們一樣啊，我們補助農委會也希望拿出他的計畫，像一口井補助多少、轉作補助多少？然後執行到最後是多少？這些數據拿來，我們一看就清楚了，不要說我只有給你這筆預算，結果你怎麼花，我們統統不知道，這樣不太好，好不好？好，其他委員還有沒有意見？沒有的話，我們就凍結十分之一就好，因為這主要是給弱勢的農業縣，所以就凍結十分之一，書面報告後，始得動支。

現在委員人數夠了，有 3 位委員在場，我們趕快回來處理。

第 1 案請陳素月委員留意一下，第 1 案改成主決議，因為收入案一般沒有在凍結，我們就把它改成主決議，放到後面去處理；第 2 案到第 3 案有陳素月委員的提案，我們尊重委員就凍結十分之一，然後併案處理；第 4 案陳素月委員的提案照案通過；第 5 案照案通過；第 6 案照案通過；第 7 案凍結五分之一……

張處長信一：第 5 案有刪掉「經同意」的字眼。

主席：好，文字都改成「書面報告後始得動支」。跟委員會報告，因為我們也沒有時間讓他們做專案報告，所以就改成書面報告。

第 7 案及第 8 案沒有刪減，凍結五分之一；第 9 案到第 12 案凍結十分之一，書面報告後始得動支。

現在併案處理第 13 案到第 15 案有關資產、電腦軟體的部分。

胡局長湘麟：報告召委，剛剛有個第 4 案，您說是照案通過，但是先前我們報告的時候有跟委員協調同意把凍結那句話刪掉，可是剛剛說既然沒有凍結的話，就把這個案子改到主決議。

主席：關於第 4 案，陳素月委員，第 4 案沒有凍結哦？有凍結啊！沒有啊！剛剛我跟你說要尊重陳素月委員，都要凍結十分之一、不只 1,000 萬元了，凍 1,000 萬元你就不要說了啊！就照案通過啊！陳素月委員，第 4 案照案通過，好。

處理第 13 案到第 15 案。

胡局長湘麟：第 13 案到第 15 案 3 個提案基本上……

主席：先讓鄭委員發言，你再說明。

請鄭委員發言。

鄭委員寶清：有關於無形資產及電腦軟體的部分，預算是 450 萬元，但那是系統，很籠統，包含鐵道局、臺鐵局、高鐵局、高鐵公司、森林鐵路、糖業鐵路等等很多項，造成很多系統沒有辦法整合，我想是不是請相關單位能夠明確地劃分績效及權責的歸屬問題，才有利於經費的控管？所以本席提案凍結四分之一，請相關單位討論將權責劃分，向委員會提出書面報告後始得動支。

主席：請胡局長說明。

胡局長湘麟：基本上，對於這 3 個案子，我們都尊重委員，但是像第一個案子，提案人陳委員提案

刪除，第二個案子提案人鄭委員提案凍結四分之一，後面這個案子的提案人林委員提案凍結五分之一，整體上來講，我們建議凍結五分之一。

主席：我們併案處理。我跟各位委員說明一下，電腦、特別是軟體的部分事實上真的需要更新，現在對整個作業來講，電腦是非常重要的，所以我們如果刪減，他們本來錢就不多了，如果再刪減，恐怕真的就讓他們很難做事，所以我們是不是凍結五分之一，好不好？好，第 13 案到第 15 案併案處理，凍結五分之一，書面報告後始得動支。但是我也要提醒各位行政部門的同仁，雖然這個會期因為大家忙著選舉，時間不多，所以統統是書面報告後始得動支，這對你們來講是 piece of cake、很簡單的事，但是我希望你們還是真的能夠認真地去檢討一下，除了書面報告以外，也要向關心的委員做詳細的報告，不要想這樣就便宜行事。

再處理主決議，剛才多了 1 案主決議，我們放在第 23 案好了。

處理第 16 案，有沒有意見？

胡局長湘麟：就是最後的文字改成並提出「書面報告」，原來的文字是「精進之應變方案」。

主席：好，改成「並提出精進因應之書面報告」。

王次長國材：「精進應變之書面報告」。

主席：跟「並提出精進因應方案」有什麼不一樣？

王次長國材：書面報告比較具體，方案比較不具體。

主席：方案有什麼不具體？

王次長國材：但是它……

主席：好啦！儘量尊重委員，真的，沒有差這麼多。他也沒有凍結你們的預算，只要求你們提出一個方案，有什麼不好呢？我們就照委員的提案通過，不改了，文字就照原來的「方案」通過。

處理第 17 案。

胡局長湘麟：第 17 案不修正，就照委員的提案。

主席：好，第 17 案通過。

處理第 18 案。

胡局長湘麟：第 18 案也照案通過。

主席：「照案通過」是我講的，你說「沒有意見」就好了。好，第 18 案沒有意見，照案通過。

處理第 19 案。

在場人員：遵照辦理。

主席：好，照案通過。

處理第 20 案。

在場人員：遵照辦理。

主席：好，照案通過。

處理第 21 案。

胡局長湘麟：第 21 案最後 1 行的「相關」改成「書面」。

主席：好，改成「向交通委員會提出書面報告」，把「相關」改成「書面」。

處理第 22 案。

胡局長湘麟：第 22 案在最後 1 行「報告」兩個字前面增加「書面」兩個字。

主席：好，改成「二個月內提出財務績效改善書面報告」。

處理第 23 案。第 23 案就是第 1 案剛才陳明文委員的凍結案，我們把凍結 5 億元劃掉，改成主決議，因為收入沒有在凍結的，不能它有編列收入，我們叫它不要收，所以我們把它改成主決議。好，有沒有意見？沒有意見，就這樣修正通過。高鐵基金的預算處理到這裡。

接下來處理鐵道局及所屬單位預算。處理第 1 案。

胡局長湘麟：遵照辦理。

主席：第 1 案有關收入部分照案通過。

併案處理第 2 案到第 8 案有關歲出第 1 目的部分。有沒有委員有意見？委員提案有的要刪減 300 萬元，有的要凍結五分之一。刪減 300 萬元，好不好？這裡的預算一共三千多萬元。

胡局長湘麟：是不是可以建議改成凍結？

主席：請陳委員發言。

陳委員素月：這一案是本席提的。我們看到鐵道局在「一般行政—基本行政工作維持」裡面編列「一般事務費」3,342 萬元，辦理辦公大樓管理、環境美化等等業務，我覺得我們還是要擷節開支，所以本席建議刪減。如果鐵道局認為要凍結，是不是可以先說明一下這個部分的支出有必要性嗎？需要那麼多嗎？

主席：請鄭寶清委員發言。

鄭委員寶清：我有提案，因為中國片面宣布兩岸官方交流暫停，導致兩岸機構的交流已經非常少，該筆預算似乎沒有繼續編列的必要，所以我提案全數凍結。如果真的有需要的話，提出書面報告以後才可以動支。

主席：兩位委員，我們併案處理，第 1 目要好好處理一下。次長，第 1 目一共有十二億九千八百多萬元、將近 13 億元，基本行政工作就有一億多元，一般事務費用三千多萬元，我們來做一個刪減數，讓你們自行調整，好不好？本目雖然編列了將近 13 億元，但是去年被我們刪減了以後，已經減少了 1 億元。它的人事費占了十一億多元。各位委員，雖然編了 13 億元，但是它的人事費用占 11 億元，也比去年再少了 1 億元，所以我們……

我再跟你們講一次。這裡不刪，到了院會還是會刪，那你們為什麼不尊重交通委員會呢？要是這裡有刪減，我去那裡就可以說：「不行！不能再動，要尊重我們交通委員會，我們已經刪了很多」。在這裡沒有刪，人家如果要統刪的話，我一句話都不能講。這裡有例子，去年我們刪 6,000 萬元，鐵道局第 14 款第 7 項刪了 6,000 萬元，結果統刪的時候刪了五億多元，對不對？你們的會計部門拿去看！

在場人員：那是刪計畫、是公共建設……

主席：刪計畫，那今年沒有計畫了嗎？

胡局長湘麟：後面是有，但是這一項……

在場人員：這一項是……

主席：好，這一項沒有。刪 3,000 萬元太多了？好啦！次長幫他說情，刪 1,000 萬元，因為這筆 13 億元的預算裡面有 11 億元是人事費用，我們就刪 1,000 萬元，科目自行調整。

胡局長湘麟：太多了！

主席：太多？

在場人員：這是我們大樓相關的費用。

張處長信一：因為扣掉人事費，他們只有 2 億元……

主席：我要你們刪 3,000 萬元，是次長求情的。

在場人員：原來委員只有提案刪減 300 萬元。

主席：好啦。鄭寶清委員，你要拿麥克風講話。

鄭委員寶清：500 萬元，好不好？科目自行調整，你們做得到。

主席：好，就刪減 500 萬元，科目自行調整。

接下來處理第 9 案到第 12 案有關第 2 目的部分。陳素月委員提案凍結 200 萬元，有沒有意見？

鄭委員寶清：好，照案通過。

陳委員素月：我提的是凍結案。

主席：等一下，有沒有意見？

胡局長湘麟：就是凍結，然後提書面報告。

鄭委員寶清：好。

主席：沒有關係，我們併案處理，就凍結 200 萬元，以陳素月委員的版本為主。我再問一次，你們去年這樣子，你說是因為計畫案的關係，所以刪減，那今年沒有嗎？在哪一目？

張處長信一：那是通案刪減建築及設備，所以它大概都刪在……

主席：第 4 目嗎？

張處長信一：對，鐵公路重要交通工程……

主席：建築及設備，是第 3 目嗎？還是第 4 目？

張處長信一：第 4 目。

主席：好，我們先處理第 3 目的第 13 案及第 14 案有關「國家鐵道建設與管理」。還有什麼建設啊？你們還有什麼建設？這筆預算有 2 億 8,000 萬元，還有什麼建設？請說明。

胡局長湘麟：基本上我們還有一些管道的建設在處理。

主席：什麼建設？

胡局長湘麟：管道。

主席：什麼管道？

胡局長湘麟：沿線的管道，還有在特定區域那裡……

主席：什麼管道？

胡局長湘麟：下面一些電纜的管道在處理。

主席：高鐵的嗎？

胡局長湘麟：對。

主席：高鐵的不是都是高鐵自己在處理嗎？

胡局長湘麟：不是，線上是高鐵的，但是特定區還有一些管道，就是一般我們做的管道維護等等這些。

主席：要這麼多錢？

胡局長湘麟：要，有 5 個特定區。

主席：有 5 個特定區的管道。好，書面報告，我們以為高鐵都已經建完了，也都交給他們，怎麼還要這麼多的建設經費呢？刪一點。

胡局長湘麟：要刪嗎？

主席：刪一點啦。好，沒關係，這裡沒有案子，我們就到那裡再處理好了。你們要先想好，我去的時候，你要讓我知道你們到底可以刪多少。

胡局長湘麟：OK。

主席：要先把那個準備好，就是你們現在到底還有哪些建設，因為這裡是建設，我們看文字上面就不懂為什麼高鐵還要什麼建設，不是都是高鐵公司自己處理了嗎？好，就先凍結五分之一，請提出你們的建設在哪裡的書面報告，這個必須要在朝野協商、院會協調的時候就先拿出來……

胡局長湘麟：好。

主席：要不然會被刪哦。

處理第 4 目的第 15 案及第 16 案。這個有像上次這樣嗎？有什麼計畫性的？你們不要在這裡說不能刪，結果去了以後被大刪，這樣很不好。第 4 目一共編列三十二億九千多萬元、將近 33 億元，有沒有意見？

我的案子是第 25 案，請說明一下為什麼這個機電工程多次流標？這是第一個。第二，它使用的號誌系統是德國的系統，你們現在用的是英國的系統，結果將來計劃要用的是德國的系統，是不是因為這樣，人家都不來投標，因為整合、統合會有問題？然後，這次號誌系統的建置成本為 1 公里 2 億元，所以決標高達 11 億元，太高了吧？

胡局長湘麟：跟委員報告，鐵路系統裡面的號誌工程如果涉及原來的路線延伸的話，這個號誌系統一定在考慮上必須跟原來的號誌系統一致或相容，這部分我們過去處理上為什麼會有那麼多次流標，第一個本來希望能夠是一致的，但是在一致的處理上就會涉及到原來的廠商，就是原來的號誌系統那一家廠商獨家能夠投標，因為它在這件事情上歷次的報價都非常高，已經高到我們原來估計的 2 倍以上，所以後來我們在處理上一直在解決這個問題，後來找到像剛剛委員所提的，最後竟然是德國西門子這個系統，它之所以會成案是因為之前它有案例可以在兩個系統之間作適當的工程處理之下讓彼此相容，所以最後才成為這樣的結果。

主席：既然這樣，為什麼還會流標？

胡局長湘麟：沒有流標，現在已經決標了。

主席：已經決標了？

胡局長湘麟：是。

主席：好。那要 1 公里 2 億元喔？

胡局長湘麟：號誌系統在處理上，因為它是一個延伸，基本上都會涉及這樣的問題，我剛剛講要不就是一致的系統，原來的廠商進來一定會開比較高的價錢；現在要改成相容系統的話，它在處理上一定會多出一些成本，所以這部分只要涉及到延伸，大概都會面臨這個問題。

主席：這又有一個問題了，你說第一個系統，我們如果要用跟它一樣的系統，它就會開高價，所以你找另一個系統，但是為了相容，所以它又要高價，你說 1 公里 2 億元是因為這個理由，對不對？

胡局長湘麟：對。所以底價……

主席：然後下一次你又說還是一樣又要高價，因為新系統又要相容，或者是它又跟它不同系統了，那你永遠都被開高價啦？

胡局長湘麟：是。

主席：還「是」，這個「是」我們就沒有辦法接受呢！

陳委員素月：對啊！聽起來很矛盾呢！

主席：對啊！你要告訴我這個下去，我們以後就不會受制於人。

鄭委員寶清：不然不要啦！

主席：有沒有這樣的？相容的意思是說這個下去以後通通都相容了，不會受制於人，這樣才對啊！次長。

王次長國材：跟召委及各位委員報告，後來的計畫都是用延伸合約，這意思是我標了一個路線，如果它未來會延伸會包括在我的主約裡面，現在大部分是採這個模式。過去機場捷運的確整個處理沒有處理到尾端這一段，剛才局長所提的，過去就是原來的機電廠商把價格弄得很高，所以才流標這麼多次，這次他們找到一個可以整合前段的……

主席：次長、局長，這一目第 1 節跟第 2 節加起來有五十幾億元，我們要刪多少？上次我們交通委員會刪了 6,000 萬元，結果去到院會被刪了 5 億元，我們不能任由你們說了算，這樣會讓人覺得我們交通委員會怠惰，我們一樣刪 5 億元，好不好？

鄭委員寶清：如果刪 5 億元就沒辦法做了。

主席：你標出去多少了？標出去的金額都給你，可以刪減多少？你標出去的金額多少？

胡局長湘麟：跟委員報告，我現在手邊沒有這個數字……

主席：沒有這個數字，我就要停下來喔，就要保留喔。

胡局長湘麟：對。我們……

主席：我們去年刪他 6,000 萬元，結果去到院會刪 5 億元，這樣是不是交通委員會怠惰？所以這個不行喔！

鄭委員寶清：你們這個……委員會……

主席：對，你們沒有的話就先保留，這一項我要先保留，因為兩者合計金額高達 54 億元，不能這樣就讓你通過了，你沒有相當的說明不行。這一樣保留好了。

胡局長湘麟：可以只刪減 5,000 萬元嗎？

主席：不可以。你沒有東西出來以前，我沒有辦法就這樣……

鄭委員寶清：你們就先查一下嘛，到底現在標多少錢，查一下就知道了，怎麼會不知道呢！奇怪，這個去查就有啦！標多少錢自己都不知道！怎麼這麼嚴重啊！

主席：這個保留。現在換單位了。

王次長國材：我剛才跟我們同仁了解，這一筆預算除了……

主席：次長，你不用講了，沒有告訴我們標案多少錢，我們沒有辦法，我們沒有辦法啦！

王次長國材：標案應該知道吧！標案為什麼不知道？

主席：我們先處理決議案，第 17 案。

鄭委員寶清：第 16 案有處理嗎？

主席：沒有，先保留，我們先處理決議案，因為他沒有拿出那個數字。

鄭委員寶清：不是，第 16 案那是另外的，第 16 案是陳明文寫的，那個是因為在議會被刪，所以你現在預算……

主席：那我們併案呢！我們是第 4 目併案。

鄭委員寶清：對，這個案我建議是不是把它凍結，他們如果提出報告協調完以後，我們就同意動支，好不好？

主席：好。第 4 目裡面的第 2 節都是大眾捷運的計畫案，先凍結十分之一，書面報告後始得動支，但是整個第 4 目我們還沒有處理，我們先處理決議案。

第 17 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 18 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 19 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 20 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 21 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 22 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 23 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 24 案有沒有意見？沒有。照案通過。

第 25 案是凍結案，剛剛陳明文委員那個凍結案。

第 26 案是劉世芳委員的提案，有沒有意見？請說明。

陳司長文瑞：跟委員報告，鐵路地下化現在都是地方政府……

主席：書面報告一個月。

陳司長文瑞：是。那我們是不是改成一個月內提初步的書面報告，因為它確實……

主席：還要初步喔？人家說一個月內提書面報告，你還要什麼「初步」？

陳司長文瑞：好。一個月提。

主席：照案通過啦！還要什麼「初步」。請劉委員發言。

劉委員世芳：我補充一下。可能交通部的同仁都知道，這是上個月我在立法院總質詢時要求行政院長跟交通部長，當時交通部長曾說會要求交通部運研所研議，事實上包括次長都知道，這個部

分交通部運研所已經研議滿久了，但是裡面並未提出一個可行性的評估。所謂的「可行性評估」就是說，因為在高雄縣跟高雄市縫合之後，有關公路跟鐵路之間已經造成隔閡的部分並沒有處理，這部分我已經要求一陣子了，所以我想就把它放在交通委員會的主決議，請主席來處理。

主席：好。我們照案通過。

胡局長湘麟：跟劉委員說明，因為提案的文字是「專業書面報告及可行性評估」，請問這是兩份報告嗎？我會建議是不是改成提出包含可行性分析的書面報告，可以嗎？

劉委員世芳：可行性分析的書面報告，一個月？

胡局長湘麟：對。好不好？

劉委員世芳：好，我沒有意見，可以這樣修正。

主席：好，修正通過。

現在休息換單位，第 4 目要等拿出決標金額以後再來，等一下你們可以優先處理，我們先換單位，不然這一案就保留，因為 53 億元數字太大。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。特別謝謝陳雪生委員。先處理鐵道局第 4 目的預算，第 4 目刪減 1 億元，科目自行調整。

張處長信一：跟召委報告一下，剛剛本來第 2 節還有一個凍結的數字，是不是就不要凍結了，因為它是這一整個目刪減 1 億元。

主席：不行喔，那個是陳明文委員要的。

張處長信一：還是要凍？那這樣的話，是不是等於刪減之後的數額凍結 20%？

主席：好。

陳委員雪生：怎麼樣？

張處長信一：刪減之後再凍結 20%，剛剛陳委員的……

主席：陳明文委員那個案子。

張處長信一：刪減 1 億元。

主席：10%還是 20%？

張處長信一：10%，抱歉，記錯了。

陳委員雪生：陳明文那個案子怎麼樣？

主席：它一共 53 億元，發出去的預算沒有問題，他們提出來的。

陳委員雪生：刪減 5,000 萬元就好了。

主席：刪減 1 億元，就這樣照案通過。

陳委員雪生：這樣會怎麼樣？處長。刪減 1 億元……

主席：他們提出來的，陳委員，去年我們刪減 6,000 萬元，去到院會被刪五億多元，我們交通委員會怠惰，不行，現在他們說 1 億元了。

陳委員雪生：遵照召委的指示。

主席：好。第 4 目刪減 1 億元，科目自行調整；第 4 目第 2 節還是一樣凍結十分之一，書面報告後始得動支。鐵道局預算審查完畢，現在換臺鐵局。

第 1、2 案是收入的部分，收入沒有刪減的，所以是否改成主決議，好不好？陳明文委員的助理在嘛？在不在？不在？好，就改成主決議，照那個內容，你們去把它寫出來，把凍結、刪減的部分去掉，好不好？

再來處理第 3 案到第 9 案服務費用部分。

張局長政源：主席，第 2 案能不能建議作一點文字修正？第 2 案有改主決議嗎？

主席：收入的部分沒有刪減、凍結的，所以我們把它改成主決議。主決議的文字，你們就照提案的原意去寫一下，好不好？趁這個時候趕快寫一下。

處理第 3 案到第 9 案。我做裁示的時候要聽一下。

張局長政源：第 3、4 案遵照辦理。

主席：不是啦！第 3 案到第 9 案我們併案處理，我的提案是要刪減的喔！這部分一共 47 億元，我們要刪減多少？

請陳素月委員發言。

陳委員素月：我的提案是第 7 案，關於鐵路局 109 年度的站務費用，我們看到它 109 年度的預算跟 108 年度的預算及 107 年度的決算比起來大幅增加，其中車站的清潔外包就占了四億多元，感覺上預算有浮編的嫌疑，這部分建議刪減 2,000 萬元。謝謝。

主席：請說明。

張局長政源：跟委員報告，這個預算中最大宗的部分大概是車站的清潔外包，現在我們車站的數量陸續增加，另外，包括網路的一些費用、佣金，現在網路訂票要支付佣金也是占大宗，所以這部分建議是否不要刪減，然後凍結十分之一提書面。

主席：這個一共 47 億 4,739 萬元，就是整個服務費用。

張局長政源：我們同意刪除的是……

主席：不要說你們同意刪除的，我再說一次，我們發現有一個現象就是我們在這裡刪除，我們交通委員會都很仁慈，你們說的理由我們都照單全收，結果去到院會朝野協商的時候大筆一揮都刪了，然後你們也沒有什麼意見，這樣好像我們委員會怠惰，這樣很不好。我們交通委員會因為對你們比較了解，有很多問題期待你們去改善，所以就想說多給你們充裕一點的經費，結果到那邊去還是這樣，這樣顯得交通委員會怠惰，這樣不好，所以我們今天希望你們能夠真的說明實際上需要用的經費，可以擲節的經費我們就把它擲節下來，到了院會那邊以後，我們講話也比較大聲，叫他們不要再動我們了。不然的話，我們這裡都沒有刪減，到了那邊人家說怎麼這 47 億元都沒有刪減，大筆一揮又給你刪個 3 億元、5 億元，這樣很難看。

請陳雪生委員發言。

陳委員雪生：召委，其實到院會那邊政黨協商，他們是額度給你去砍，倒不是說我們委員會懈怠，沒有這個問題。其實你現在保留也好、刪也好……

主席：完全同意，陳委員，我就是這個意思嘛！我完全同意你的話，就是他給你一個額度你去砍，那這樣就尊重委員會，把委員會已經砍掉的這些都算在額度裡面了嘛！你都不給委員會一點 credit，都不給我們刪，然後到時候一砍就全部砍掉了。看起來好像我們都沒有審一樣，你懂我的意思嗎？

陳委員雪生：那倒也不是啦！其實我們身為立法委員代表民意監督他們的預算，當然要刪啊！問題是你看歷年來都在打折、打折，真的已經骨折了，為什麼我幫他們講話？其實我倒不是幫他們講話，事實上就是如此啊！所以剛才召委講是不是委員會懈怠，這個話我不同意，我是覺得……

主席：這個不是我講的，是外界會有這樣的觀感。我再說一次，假設院會朝野協商的時候決定整個臺鐵局刪減 3 億元好了，不要，我們就說整個臺鐵刪減 1 億元就好，這是舉例，結果委員會全部審下來剛好刪減了 9,000 萬元，可是就叫臺鐵一定要刪 1 億元，所以你們就再去找 1,000 萬元來就可以了，這樣就達到院會要求你們的刪減數。假設要刪減 1 億元，但是看一看我們委員會只有刪減 1,000 萬元，那就必須再去湊 9,000 萬元，然後刪減掉，人家會覺得委員會根本就沒在審、都在放水，我認為這樣會對委員會不尊重。所以我們現在都是在跟他們商量，看這裡到底能不能刪減，我們沒有要打到骨折，沒有！我們就是很誠意的希望你們具體講出來，否則再有這種狀況，坦白說，真的是觀感不好啦！委員會也真的會被說話。

陳委員雪生：歲出預算不是不能增加，是可以增加的，因為物價在波動，但我們要看歲入成長情況怎麼樣，歲入如果成長得比較好，當然歲出就可以，但是你們要去檢討，不能按照以前的一成不變一直打折、打折，我覺得請了那麼多公務員，又發了薪水，我們立法院如果不給你們錢的話，你們統統在那邊每天中午吃便當就結束了？很多都說儘量刪啊！刪的結果就是什麼事都不要做啦！倒也不是這樣，這樣就變成懈怠了。請處長說明一下。

張處長信一：跟委員會報告，只有公務預算才會在最後黨團協商時有通刪的狀況，營業的、基金的都沒有，所以基本上是按照實際情況。我們自己在內部審概算的時候是會以營運量來看，所以我們會搭配，只是在委員會這邊不能……

陳委員雪生：營業收入高，營業支出相對也高。

張處長信一：對，我們在編概算的時候會配合歲入狀況調整，可是在委員會這邊或立法院這邊是不能增加任何支出。

陳委員雪生：對，所以局長應該就這個方面做個說明。

主席：你是說收入的部分？

陳委員雪生：不是，這是營業預算，營業收入如果多的話……

張處長信一：那個在概算的時候我們都已經處理了。

陳委員雪生：以前是 10 萬人，現在已經是 20 萬人，歲出還這樣，但收入有增加，你又說營業支出太多或怎麼樣，然後把它砍掉，這要他們怎麼做事？就沒辦法做事了。

張處長信一：我們是配合收入來做……

陳委員雪生：這是水漲船高的道理，請局長說明一下。

張局長政源：我們 109 年度的收入大概編列 300 億元，比前年度稍微增加一點，至於增加的比例，我來查一下。因為這 3 年多來人力有大幅增加，我們增加了 2,800 位人力，所以相對的，包括用人費用、服裝、配件等等都會增加。跟委員會報告，我們建議通案刪減 1,000 萬元。

陳委員雪生：刪減 1,000 萬元？

張局長政源：是，就是第 3 案到第 9 案的科目。

主席：局長，我的是第 9 案，後勤支援管理系統及整合性策略成本管理資訊系統經費高達四億多元，結果簽了半天到最後又通知廠商契約終止，沒有辦法介接、沒有驗收上線，這是怎麼回事？

張局長政源：跟葉委員報告，我們的 MMIS 系統是前幾年在執行，因為履約的關係，現在廠商沒有辦法履約，所以他們自動要求解約，現在我們正在進行訴訟的階段。這個科目裡面今年 MMIS 並沒有編列費用，那個四億多元是之前編列的。

主席：好啦！再增加一點，就刪減 2,000 萬元好不好？

張局長政源：好，同意。謝謝。

主席：刪減 2,000 萬元，科目自行調整。

繼續處理第 10 案到第 16 案，科目是材料及用品費用，預算是 13 億 2,723 萬元，可以刪減多少？提案有刪減 1,000 萬元的，有刪減 2,000 萬元的。

張局長政源：我們建議刪減 500 萬元。

主席：因為有 1,000 萬元、有 2,000 萬元，我建議折衷，就刪減 1,500 萬元好不好？

張局長政源：主席，1,000 萬元好不好？

主席：好啦！

張局長政源：謝謝。因為我們現在人員增加，這些都是服裝費用，有必要啦！

主席：繼續處理第 10 案至第 16 案，併案處理。

陳委員雪生：召委，我問局長一下。有關用品消耗，你們庫存裡面有很多不合時宜的東西報廢了有沒有清理？

張局長政源：我們都會逐案清理，這裡面大概不是車輛物料用品，主要是一些清潔用品，包括服裝費用。

陳委員雪生：沒關係，我是說耗材的部分，你們不要在倉庫裡面堆積如山。

張局長政源：不會啦！

陳委員雪生：東西不要買太多。

張局長政源：是。

陳委員雪生：因為現在科技很發達，每年都有新的產品出來，買太多反而浪費。

張局長政源：好的。

陳委員雪生：注意一下好不好？

張局長政源：好的。

主席：張局長是新上任的，好好整頓一下。你們真的是亂買，全新的零件放十幾年，最後就報廢，然後又不斷的買新的，恐怕你們自己連裡面有什麼東西都搞不清楚。好，就刪減 1,000 萬元。

張局長政源：這部分我們會來檢討。

主席：現在都電腦化了，零件管理、備件管理也要電腦化整理一下。

繼續處理第 17 案至第 20 案。

鄭寶清委員的提案是第 17 案。

鄭委員寶清：109 年預算「其他營業外費用」項下「災害損失」編列「損失及賠償給付」經費 1,035 萬元，另於「行車費用」項下編列責任保險費 4,000 萬元。我們知道最近行車事故異常發生情況很多，這些錢也都不夠用，當然我們不希望賠償，最重要是行車事故的安全管理，因為臺鐵有很多改善的空間，所以我們希望凍結四分之一，待提出改善辦法後始得動支，提書面報告就好。

張局長政源：跟委員報告，1,035 萬元最主要是因應天災事變救災的費用。

主席：好啦！我們知道，我們也覺得保險很重要，特別是臺鐵的事故多，這很難聽。

鄭委員寶清：提出書面報告。

主席：所以我們也不敢刪減，就凍結……

張局長政源：委員，凍結十分之一好不好？因為很多費用還是要馬上支出。

主席：好，凍結十分之一，提書面報告後始得動支。

張局長政源：好，謝謝委員。

主席：繼續處理第 21 案。

鄭委員寶清：第 21 案不要處理啦！員工訓練費用就給他們，要提高他們的素質。

張局長政源：謝謝委員。

主席：3,178 萬元在訓練什麼？你們訓練有用嗎？每次訓練完還是一樣事故這麼多，你們的懲處，員工都不滿意。

張局長政源：我們會加強員工的訓練內容。

主席：不是只有加強，你們沒有具體的成果出來……

張局長政源：因為新進人員一定要受訓，這些費用不能省，麻煩支持，謝謝。

主席：我們沒有要刪，但是你們要拿出成果好不好？

張局長政源：好。

主席：本案不予處理。

繼續處理第 22 案。

黃處長振照：報告召委，本案建請不予凍結，改為主決議好不好？非常感謝召委，昨天有個臨時提案的建議非常好，建請交通部長協調財主單位降低利息協助我們。

主席：不可以凍結？

黃處長振照：因為我們馬上要支付利息。

主席：好。本案不予處理。但是 8,178 萬元全部都是新進人員的員工訓練？

張局長政源：都有，我們也要加強在職訓練。

主席：這次員工訓練的部分我們都沒有刪，因為我們知道你們有很多新進人員，你們要好好訓練啊

！你們有多少新進人員？

張局長政源：3 年來要進用二千八百多人。

主席：我們打開天窗說亮話，這二千八百多名員工的素質參差不齊，我真的了解到素質真的很不齊，請好好訓練，不然會出事，我坦白跟你們講，因為我了解阿貓、阿狗都來了，真的！我點到為止。

張局長政源：謝謝委員，我們會加強。

主席：處理第 23 案至第 39 案。重大建設二百六十五億五千多萬元。

鄭委員寶清：我提出第 32 案及第 38 案。我們可以看到從 105 年度到 106 年度、107 年度的執行率都非常非常低，甚至我們看到 105 年只執行 0.05%，真的很低，所以我認為應該凍結，等到真的可以達到這個方向，要提出書面報告後才准予動用。我們看到平均都在百分之四十幾、五十幾，執行率都很低，就算我們這裡不處理，等送到院會一樣會被刪很多，因為你們執行率太低、太低了。

陳委員素月：票務系統的整合是很多委員在關心的，這也關係到旅客的權益，但為什麼執行率這麼低，是不是可以請局長說明一下？

張局長政源：整個票務系統目前正在驗收階段，雖然第四代票務系統在 4 月 23 日上線了，但是上線之後必須要逐項驗收，目前已經進行到最後階段，包括後台管理報表等等還要逐項覈實，所以我們大概在年底前就可以達到目標，可以付款，可以達到 9 成以上。

主席：我的案子是第 29 案。次長，馬上要協調，你們一定要軌道中心，說設軌道中心以後可以有多一點的國產軌道或者車輛，我們要台車台造，我認為其實我們做不到，但你們說一定要，還要擴大國內廠商參標商機，結果這樣大陣仗做下來，108 年預算執行率到 7 月只有 0.97%，連 1% 都達不到，顯然你們今年的預算根本就用不到，所以我把它刪減掉了，我幫你們刪減，還幫你們解套、解圍，提案刪減 8 億元。

張局長政源：我們現在 520 輛和 600 輛目前在設計階段，今年底以前就可以支付五十幾億元，這是必須要用的。明年 60 輛的部分為了要配合我們國產化政策，所以要重新修改規範。因為這都是在支線，大家對支線觀光的期望比較高，整個車輛的設計外觀等等又要重新打造，所以進度會稍微慢一點。其次，我們在交通部公務預算的部分已經刪了 8 億元，我們建議這邊不要刪除，是不是用凍結十分之一的方式來處理？

主席：不要刪除是不可能的。

張處長信一：公務那邊已經刪了 8 億元，要撥到臺鐵來執行，那邊已經刪了，這邊就不太會重複刪減。

主席：好啦！沒關係，我們不要刪減 8 億元，再看要刪減多少，這裡有二百六十五億五千多萬元，你們覺得要刪減多少？

馮副局長輝昇：我們有計算詳細數字，主要就是剛才局長提到的 60 輛，我們 108 年 60 輛支線列車編了 9.09 億元，109 年度編了 8.08 億元，總共是 17.17 億元，60 輛支線列車標案大概是 58 億元，明年預計會預付 10%，年底如果完成設計又再 10%，這樣是 20%，大概 11.6 億元，以執行率

8 成來計算的話大概是 9.28 億元，我們這兩年度總共編了 17.17 億元，減掉 9.28 億元約當於 8 億元，所以就是委員之前提案說要刪 8 億元，如果我們的支線列車要如期推動，明年加速推動完成設計，後年可以交陸續交車的話，建議委員會，因為公務預算已經刪 8 億元了，這裡就用凍結，然後我們提出進度檢討改善報告。

主席：不行，還是要刪一點，要刪多少？2 億元好不好？

張局長政源：好，謝謝。

主席：好，刪減 2 億元，科目自行調整。

再來處理決議案。

第 40 案照案通過。

第 41 案照案通過。

第 42 案照案通過。

第 43 案照案通過。

第 44 案照案通過。

第 45 案照案通過。

處理第 46 案。

曹主任棟鈞：建議將文字修正為「建請臺鐵局及鐵道局」。

張局長政源：因為這有一大部分的改善在花東雙軌範圍內。

主席：你做還是不做？

張局長政源：要做。

主席：既然要做，我們要求有什麼關係？並沒有給你們期限啊！加鐵道局沒有問題。次長，沒有問題吧？委員都很善良，並沒有要求期限，20 年以後做也是，這個還有什麼好改的？

第 47 案照案通過。

第 48 案照案通過。

第 49 案照案通過。

處理第 50 案。

張局長政源：我們建議對第 50 案做文字修正，將第 5 行的「納入」改為「研議」。

主席：第 50 案照以上建議修正通過。

處理第 51 案。

張局長政源：我們建議對第 51 案做文字修正，將最後一行的「並向本院報告」改為「送交交通委員會」。

主席：為什麼要 4 個月？要這麼久嗎？

張局長政源：這是委員建議的。

主席：4 個月太久了，在 4 個月以後都不知道我還是不是立委。這樣不行，太久了！

張局長政源：3 個月可以嗎？

主席：2 個月好不好？

張局長政源：好。

主席：2 個月之後都已經年底了。

第 51 案最後之文字修正為：「於 2 個月內提出有效之改善措施書面報告，送交通委員會。」
就是要送交通委員會書面報告。

第 51 案修正通過。

處理第 52 案。

張局長政源：我們對第 52 案、第 53 案和第 51 案的意見一樣。

主席：就是要修正為「向交通委員會提出書面報告」。

張局長政源：對，一樣是於 2 個月內。

主席：好，第 52 案修正為「於 2 個月內向交通委員會提出書面報告。」第 53 案也是修正為「於 2 個月內向交通委員會提出書面報告。」就是將 4 個月都改為 2 個月。

處理第 54 案。

曹主任棟鈞：遵照辦理。

主席：第 54 案照案通過。

處理第 55 案。

曹主任棟鈞：遵照辦理。

主席：第 55 案照案通過。

處理第 56 案。

曹主任棟鈞：遵照辦理。

主席：第 56 案照案通過。

處理第 57 案。

曹主任棟鈞：我們建議修正為「建請臺鐵局與工會進行勞資協商」。

主席：好，就是將「爰要求」改為「建請」。

曹主任棟鈞：修正為「建請臺鐵局與工會進行勞資協商」。

主席：這裡有寫了兩個，就是「臺鐵企業工會」及「產業工會」。

張局長政源：我們法定的勞資協商代表只有企業工會。

主席：所以只要寫工會？

張局長政源：對。

主席：等一下，這有分兩種，如果只寫工會，到底是兩個還是一個，就會模糊不清。

張局長政源：那就直接寫「臺鐵企業工會」。

主席：你的意思是要刪除「產業工會」嗎？

張局長政源：是。

主席：將本案之「產業工會」刪除，你可以經得起壓力嗎？產業工會那邊沒有關係嗎？

張局長政源：協商本來就是跟法定的代表。

主席：所以只跟法定的代表協商。本席覺得改成工會好了。

張局長政源：對，就是寫「工會」。

主席：是不是只跟法定的代表協商？

張局長政源：是，就改為「工會」好了。

主席：你們自己處理，立法院並沒有這樣分。

張局長政源：好。

主席：本案修正為「建請臺鐵局與工會進行勞資協商，就車長危險津貼是否有通盤調整之必要達成共識」。

處理第 58 案。

張局長政源：遵照辦理。

主席：第 58 案照案通過。

處理第 59 案。

第 59 案是收入的部分，改為主決議，第 59 案修正通過。

處理第 60 案。第 60 案也是一樣，改為主決議，第 60 案修正通過。

（協商結束）

主席：今日協商已經完成，做以下宣告：一、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、如果有委員對提案補簽，列入紀錄，並刊登公報。

針對本日會議作如下決議：一、本日預算審查結果照列、暫照列或照協商結論通過。二、本日通過之決議文字授權主席及議事人員調整。三、109 年度公共工程委員會、交通部鐵道局及所屬單位預算、臺灣鐵路管理局營業預算及高速鐵路相關建設基金非營業預算均審查完畢。

現在散會。

散會（11 時 20 分）

本期委員發言紀錄索引

立法院第 9 屆第 8 會期交通委員會第 6 次全體委員會議紀錄

一、審查 109 年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算；二、審查 109 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；三、審查 109 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—高速鐵路相關建設基金分預算
(頁次：1－90)

發 言 者	葉宜津（主席）、鄭寶清、陳歐珀、李昆澤、蕭美琴、顏寬恒、林俊憲、陳素月、柯呈枋、李鴻鈞、黃國昌、陳曼麗、吳志揚、鄭天財 Sra Kacaw、劉權豪、童惠珍、陳明文、許淑華
-------	---

立法院第9屆第8會期交通委員會第6次全體委員會議紀錄

一、繼續審查109年度中央政府總預算案關於行政院公共工程委員會單位預算；二、審查109年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算；三、審查109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；四、審查109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—高速鐵路相關建設基金分預算
(頁次：91-258)

發 言 者 葉宜津（主席）、鄭寶清、陳雪生、陳素月、劉世芳

本期冊別	第二冊（全二冊）
本期期數	4727
出版日期	中華民國 108 年 11 月 18 日（星期一）
發 行	立法院公報處
地 址	臺北市中山南路一號
電 話	(02)23585127 (02)23585858 轉 1367、1344
網 址	http://lci.ly.gov.tw