

# 立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 111 卷第 9 期



4980  $\frac{1}{2}$

中華民國 111 年 1 月 13 日(星期四)出版

# 目次

## 委員會紀錄

	頁次
110年12月8日(星期三)	
司法及法制委員會會議「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會.....	( 1 ~ 82 )
交通委員會第11次會議	
110年11月29日(星期一)	
一、繼續審查111年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算；	
二、繼續審查111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(110年11月29日、110年12月2日為一次會).....	( 83 ~ 264 )
110年12月2日(星期四)	
一、邀請交通部部長王國材就「公投暨相關選舉期間行政機關如何遵守行政中立原則」進行專題報告，並備質詢；二、邀請交通部部長王國材就「鐵道局新建工程與臺鐵局具體之分工協調及規劃」進行專題報告，並備質詢(110年11月29日、110年12月2日為一次會).....	( 265 ~ 314 )
附：本期委員發言紀錄索引 .....	( 315 ~ 317 )

## 委員會紀錄

### 立法院第 10 屆第 4 會期司法及法制委員會「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會會議紀錄

時 間 中華民國 110 年 12 月 8 日（星期三）9 時 1 分至 12 時 2 分

地 點 本院紅樓 302 會議室

主 席 葉委員毓蘭

主席：現在開會。今天舉行「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會。宣讀討論提綱。

討論提綱：

近期中央選舉委員會進行各項公投案意見發表會，其中，110 年 11 月 18 日舉行的重啟核四案的意見發表會，反方由台電公司核能發電處長許永輝擔任，許處長之前亦於核四廠服務，曾是試運轉測試的負責人，也簽署了試運轉測試報告。

但於該日發表會，許處長提到核四從興建到現在問題很多，絕對不能重啟，惟核四封存前，台電曾經完成的試運轉測試報告或者是安檢報告，如果許處長今天是代表台電發言，究竟哪一個台電提的才是真的？是否等同宣示，花了近三千億元蓋的核四，根本連一度電都發不起來，倘若為真，核四一開始就是一件重大公共工程弊案；又行政機關或公營事業為相關政策辯護，與公務人員行政中立之界限，如何區辨？行政機關或公營事業負責人、經理人等具有實質決策責任之人員，濫用掌握之決策權力、行政資源以及影響力，對內部吹哨人所生之影響？

另疫情發展到今天，媒體與社群媒體中有諸多質疑，例如高端疫苗的 EUA 與採購是否涉及炒股的內線交易、去年東洋 BNT 疫苗採購過程中有無弊端等問題、還有近 5 年政府採購平均單價不到 1 元的口罩，為何去年卻要賣 1 片 8 元或 6 元，振興三倍券的資金流向等等，面對民眾有那麼多的質疑，政府做了什麼？

今年發生多起重大公安事件，再次凸顯制定揭弊者保護法草案的迫切性、必要性，惟行政院迄今仍未將相關草案，函送立法院審查，爰從核四安全性之探討，喚起行政機關對於推動揭弊者保護法草案之重視。

一、如何藉由揭弊者保護機制針對核四封存前試運轉測試或安檢等，是否確實執行，由全民透明監督？

二、如何透過現行法律及揭弊者保護制度，對於重大弊案爭議啟動偵查機制？

三、行政機關或公營事業為相關政策辯護，與公務人員或公營事業人員行政中立之界限，如何區辨？

四、行政機關或公營事業負責人、經理人等具有實質決策責任之人員，若濫用掌握之決策權力、行政資源以及影響力，對內部吹哨人所生之影響？

主席：我簡單說明一下今天公聽會的緣由。蔡總統總是宣稱供電無虞，並對零核電背書，但是 106

年的 815 大停電，及今年 5 月 13 日、17 日全國各地分區限電，都歷歷在目，臺灣必須面對供電不穩的問題。再者，11 月 18 日台電核能發電處處長許永輝在公投前驚爆：「今天你要我再把已成家，背後一個個家庭的弟兄們，再帶入核四這個泥沼，背著核安的風險，我做不到！」，所以許處長一輩子經歷核電相關的職務，這形同是否定自己過去經手過的安全測試成果。另外，中油利用加油站貼出支持公投特定立場的廣告，或舉辦健走活動等等，還補助工會宣傳公投，國營企業相關的行政中立問題也值得關注。

以上種種，都是屬於能源比例、供電政策及核能安全等問題，涉及專業分析的部分，公部門本來就應該秉著公平中立的原則，對國人據實以告，而且要給予完整的訊息，並不是選擇性地揭露。所以我們過去在本委員會就針對如何建立一個揭弊者保護的制度，讓更多完整的訊息能夠被公諸於世，同時也是鞏固深化我們行政中立制度，這就變得非常重要了。

因此，今天安排這次的公聽會，聽取專家學者的建言，並讓出席官員答復。不過在邀請各位發言之前，先作幾點說明：我們會先請專家學者發言，發言順序原則是依到場先後順序，但是有需要提前發言或有特殊安排者，麻煩請先通知主席臺，我們會予以調整；本院委員按照登記先後發言，陸續到場後，本席會安插請委員發言。

今天的公聽會原則上非常希望在 12 時之前能夠結束，所以雖然政府機關也有準備一些書面報告，我們最後在專家學者跟委員發言之後，再請政府機關代表發言，而且要針對專家學者跟委員的意見予以回應。因為公聽會主要是在聽取專家學者的意見，所以給予每位專家學者發言時間 10 分鐘，本院委員發言時間 5 分鐘，且不再延長，請各位儘量控制時間。

首先請專家學者發言，請第一位臺灣大學永續地球尖端科學研究中心魏國彥教授發言。

**魏國彥教授：**主席、各位委員、政府官員、專家學者，大家早安。笨鳥先飛，時間緊迫，我就不再一一問候。

我注意到監察院曾經在 2 年前和今年對台電公司提出糾正案，這樣的糾正案其實可能有其程序上的必要，但是在實質上就牽涉到核四電廠的地質安全問題。這個糾正案，我認為會對國營企業的員工乃至事務官，造成寒蟬效應，所以今天一開始我想先對核四地質安全做報告。

我覺得這是一個資訊非常不對稱的辯論，原因在於最近很多已經公布的、在媒體上講的，其實是我的朋友、同事，他們參加地質調查所的內部會議所得到的資料，然後片面拿出來。作為學者，我個人在外面其實看不到這些資料。我等一下用大概 10 分鐘的時間，以幾位教授所披露的，及在網路上、學刊上可以找到的資料，來做一些分析，說明核四地質安全的問題。

首先跟大家說明過程，2011 年日本福島海嘯大地震以後，2013 年在大院的安排之下，要求當時的台電、地調所等等，重啟核四地質調查，在這裡確定所謂 S 斷層的存在，之前都叫 S 構造或 S 線型。這張表很重要，我在這邊畫了藍綠的條線，換黨執政以後，地調所在 2019 年 9 月開了一個專家會議，利用當時的一些資料，包括中油的調查等等，做成結論，除了認為在核電廠北邊的外海有很多活斷層以外，還連接成一條 93.9 公里長的斷層。因為有這個長條的斷層，距離很長，將近 100 公里，所以從此以後，計算核電廠碰到地震時的最大地動速度就有不同的參數，也就引起大家一直到現在的擔憂，我等一下為這件事情稍微做點分析。

接下來，我們看到現在大家很關心的，陳文山教授臉書貼出來的 2 張圖，左邊是地質上的弱

帶，也就是低速帶；右邊是縱貫南北 2 公里長的 S 斷層。地質的問題是很複雜的，這張圖是基於一千分之一的地質調查，也就是說，它是非常大比例尺的調查；原來我們可以看到的資料，或對這一帶地質的了解，都是中央地調所所出的地質圖，它是五萬分之一，這之間的比例是 50 比 1，比例上有很大的差別。

對於斷層的性質，最近在網路上，我看到一個叫 R0 的核四地質與地震的相關說明，來源其實我並不了解，但是看起來相當專業，它對於 S 斷層的性質、低速帶的性質跟中央地調所的會議結論就有所不同，而且可以說是完全相反，我就不一一細唸，請大家參考。

各位可能手上有拿到資料，關於這個問題，我把地質圖簡化，這是以五萬分之一的地質圖做出來的，我們知道核電廠四周有不少的斷層，下方有所謂的 S 斷層，它的左側有低速帶，低速帶被 S 斷層所切斷，表示 S 斷層發生較晚。正方覺得這是一個古老的斷層，因為據一些報導說有碳 14 定年，其實很老；但是反方說這是活動斷層。所以我建議，如果還需要做調查的話，其實就在 S 構造的南側挖溝槽，像 3 位教授所建議的，不一定要把機房打掉，在斷層的沿線上，選擇適當的位置，就可以澄清。如果要澄清，我建議不是在內部做，而是請學界，甚至是國際學者，一起來進行。

跟大家談到長斷層的問題，我們看到下方是 2013 年、2014 年地質調查報告的圖，裡面命名了很多 F1、F2、F7 等所謂的活斷層，但是在 2019 年地調所的會議，把它連成一條紅色長線，就是我剛剛講的 93.9 公里。這樣一來，對於原來報告裡面所算的最大地動速度就有很大的調整，原來的最大地動速度是 0.27，現在是 0.2 到 0.68 等等，增加了 2、3 倍，當然對於核能電廠的安全評估就有了新的數字跟參數。

最近很多人都在問，從海上的地質調查如何能夠做這樣的連結？我找了一篇陳文山教授也提到的 2018 年臺灣 TAO 雜誌學刊所發表的文章，這是在我們核電廠東北側的調查，這邊有 3 個剖面，中間的那條我畫了 1 個笑臉，這個笑臉的剖面，其實是利用測深儀調查。回到前面，各位看到這邊有一條小的藍線，這個藍線就是所謂的線型構造，其實就是地形上可能的凹谷或隆起。進一步要調查它是什麼，就用變頻音波去看，從沈積物的條理可以看得出來，各位請注意，深度大概只有 150 公尺，橫寬是 20 幾公里，所以這是縱面高度放大，我們看到這裡好像有小小的縱谷。進一步要確認的話，就要用震波，這是震波圖，上方是反射震波，下方有點彩色的線條，比較遠的話就看不清楚。剛才看到所謂線型構造，上方的圖，在海底的地形來看，幾乎已經看不到了，這是因為尺寸的關係、scale 的關係，現在縱軸大概有 2.5 公里，剛才是 150 公尺，差很多，所以在 2.5 公里的 scale 上面就看不到；下面的 S4 跟 S5 兩個線型就看到好像有活動性斷層。

各位如果有拿到這個資料的話，可以仔細看一看，假設你是地質學家或地球物理學家，看這個圖，你會畫在哪裡？你會不會畫一條活動斷層？這個有很大的解釋空間，我不能說他們做得不對，這也是正式發表的文章。我只是想告訴各位，從地形的調查到淺層的聲波調查，再到深層的震波調查，scale 完全不同，裡面如果有很多橋接、很多跳躍，就會得到很多不同的答案。

其次，現在這 3 位教授說這裡非常危險，根據它的地動速度，我們算一下，這個地方要達 7 級的烈震。臺灣 7 級烈震也不少，最有名的就是 921 集集大地震，根據地調所不斷修正的震級

、震度來算的話，其實有點不一樣，不過大概都是 6、7 級。我把中央氣象局已經公布的集集大地震附近的最大地動速度資料拿出來看，這個地方最大的速度是 0.35 到 0.58g，南北方向是 0.23 到 0.64g，其實基本上就跟 3 位教授所講的很像，甚至還少了一點。

根據這樣的地動速度計算，我們如果用美國地質調查所的 scale，跟臺灣有點不一樣，他們在烈震的部分分得更細，地動速度就會是 8 到 9 級的地震，換言之，比我們的 921 大地震還要大。也就是說，3 位教授的研究結果告訴我們，如果發生 8 到 9 級的地震，這裡非常危險，事實上臺灣還沒發生過 9 級的地震。

我們看一下別的單位所做的結果，這是臺灣地震科學中心發表的地表震動機率圖，左邊是大於 0.23g，也就是 5 級地震，在未來 10 年可能發生的機率；右邊是 6 級地震，0.33g，發生的機率大概是剛才我們講的 3 位教授的一半。不管哪一種，我們都可以看到核四廠的位置其實是深藍色的，發生機率是最低的，這是我們臺灣地震科學發表的東西，網路上都可以找得到。中央氣象局地震測報中心也對未來地震發生的機率做評估，網路上也都找得到，我找了 2 張圖，第 1 張是 50 年內會發生規模 6 的地震，在東部外海、在核四這一帶完全沒有；如果發生規模 7，也就是會造成 8 到 9 級的地震，基本上幾乎空白，只有海上有那麼一點點灰。所以，我想跟大家說，這也是我們國內其他重要研究單位的研究結果，顯然跟地調所 2019 年 9 月所做的會議結論是不一樣的，請我們國人注意。再看一下氣象局發布的臺灣地震資料，在過去的地震裡，核電廠的下方有兩種地震，一種是非常深、西菲律賓海板塊下層隱沒的，大概 120 到 150 公里深，基本上對於地表影響不大；第二種是在歐亞陸塊裡面，小小藍色的，是有一些小的地震，但是規模都不大，深度大概 10 到 30 公里。

做一個簡單的結論，從陸域及海域的地質來看，其實對於 3 位教授的結論，我們有一些不同的看法，細節我就不說了，各位如果願意的話，我這邊另外有一個發言的節要都列表在最後，我想節省時間比較重要。最後我想提個呼籲，西方諺語說「倒洗澡水不要把嬰兒也倒掉了」，3 位教授對於核電廠的安全非常關心，但是不是有些誇大了？因為如果發生這麼大的地震，其實整個北臺灣 750 萬人的安危都有問題，剛好這禮拜一，我在聯合報也提出這個觀點，為了總統的安全，最好換地方辦公，為了國家的安全，我們是不是要考慮遷都？我的意思是說，假若照那個邏輯，我們就有這樣的問題。

現在是時候讓我們重新把資料都打開，讓國內及國外的學者都可以看到原始的資料是怎麼樣，由大家來評估，而不是經過一次內部會議，在看不到資料只看到三條結論的情況下就做這一切的論定。

多占用了一點時間，非常抱歉，謝謝。

主席：接下來請南臺科技大學財經法律研究所羅承宗所長發言。

羅承宗所長：主席、各位議事人員、各黨派工作同仁及各位長官，大家早安。因為今天提綱的題目比較多，而我受訓的背景是法學，所以我就其中兩個跟法律比較有關的問題跟大會進行報告。基本上我今天題目的設定就是專門來談公務人員行政中立法的改正，什麼意思呢？因為這個本來就有了，改正的意思就是我們要不要修法；另外一個就是揭弊者保護法草案，當我們用「草

案」二字的時候，就表示這個東西從零到一還沒有跨出那一步，以下我也會把第 10 屆跟第 9 屆的軌跡變化跟各位做報告。

首先我們來看一下行政中立法，有關公務人員行政中立法，剛好現在是 12 月了，所以它這 6 年來都沒有做任何的修正，上一次的修正是 2014 年 11 月。如果各位手邊有法條的話，我們可以翻一下公務人員行政中立法，全部的條文只有二十條，而且在這二十條裡面，如果我們把最後兩條扣掉，因為第十九條跟第二十條基本上是一般的套版，一個是授權命令的定之，一個是施行日期，所以公務人員行政中立法的實質條文其實只有十八條，如果再把定義的條文扣掉的話，其實這一部從零到一的公務人員行政中立法還滿單薄的，不過從零到一、從無到有是一個劃時代的法令。

我們看一下，其實在公務員的世界裡，相關的法令還滿複雜的，包括公務人員任用法、公務人員服務法、公務人員考績法、公務人員懲戒法，再加上這個比較年輕的公務人員行政中立法。其實這幾年我們發現公務人員行政中立法那十幾個條文規範那麼多的問題可能已經力有未逮，所以我在這個地方還有做一個小小的資料整理，我們來看一下，到底誰關心公務人員行政中立法的修法？本屆（第 10 屆）國會到現在快走到一半了，目前唯一的一個提案就是今天主席——葉毓蘭委員的提案，其他就沒了。所以我們可以說，從 2020 年 2 月開始到現在，我們在談這部法律的時候，我們可以看到兩個狀況，行政部門的案子等一下我會介紹，但是在立法部門裡只有一案，如果其他各黨派或者是中國國民黨的其他同仁對這個案子真的有關心的話，我覺得可以在提案裡看看哪邊要修、哪邊要補、哪邊要強化的，就把它白紙黑字地寫出提案，其實這樣對於我們外界的觀察會比較公允跟客觀。這個是我上個禮拜的統計，到這個禮拜有沒有委員提出新的提案我就知道了。

再來，在公務人員行政中立法的部分，銓敘部非常的努力，為什麼呢？從我的這個資料裡面可以看出來，新世代的，就是從 1.0 版到 2.0 版的草案其實已經做出來了，只是到目前為止還沒有送到立法院而已，所以到目前為止在立法院中由機關提案有關公務人員行政中立法的修法提案是零，而委員提案就只有葉毓蘭委員的一個提案。到目前我大概用了 4 分鐘到 5 分鐘的時間把第一個題目介紹掉。

至於第二個題目，我們來看一下關於揭弊者保護法草案，針對這個草案，我們就要比較一下第 9 屆的情況。第 9 屆有一個很重要的觀察點是行政院有把草案提到立法院，這個背後的主要負責機關是法務部，所以在這個概念裡，法務部是有將行政院院版的揭弊者保護法提出來，這表示行政院是很重視這件事情的。另外，第 9 屆的委員其實也還滿努力的，螢幕上這個表格裡就是委員提案的部分，法律名稱可能略有不同，但是上一屆的委員很努力。我們再來看一下這一屆委員的提案有沒有超越上一屆，其實到現在為止，雖然任期還沒走到一半，但提案數早就超越了，這一屆委員的提案數其實早就超越上一屆了，我再講一次，這一屆國會議員的任期還沒走到一半，可是關於揭弊者保護法這樣一個草案的提案數已經超越上一屆了，我的解讀是這一屆的國會議員對於揭弊者保護法的需求是更高的。

我比較納悶的是行政機關，快兩年了，如果上一屆的行政院認為這個東西很重要，有把它送

到國會來，那麼請問這一屆在想什麼？我不知道，相較於我們有看到銓敘部至少有把 2.0 版的公務人員行政中立法弄出來，可能準備提到立法院了，我這邊很期待這個 1.0 版的揭弊者保護法草案到底在哪裡？這個東西我覺得可以再繼續談。所以我在這邊下了個結語，用一個比較俏皮的話來說就是「立法未遂」，立法未遂的概念就是對於揭弊者保護法草案，各位都知道立法院有屆期不連續的規定，上一屆各黨的委員提出了那麼多的版本，可是因為最終沒有達成共識，讓這些可憐的紙張就這樣放水流了，很可惜，所以這一屆不管怎麼樣，應該再沒有藉口在第 10 屆再不通過了，如果第 10 屆仍然沒有通過，我們上課的話可能就會對第 10 屆有點負面評價，跟第 9 屆一樣，但是我相信這一屆各黨派委員對於揭弊者保護法的重視是超越前一屆的，所以我相信應該有辦法，這個地方還請法務部長官努力一下，好不好？

再來，有關行政中立法的部分，我講一個法條就好，行政中立法其實不好用，怎麼樣不好用，我們看一下行政中立法第十八條，其實這個行政中立法本來是給常任文官用的，因此第十八條規定政務官準用，可是這句話寫得非常的輕描淡寫，什麼狀況可以準用，什麼狀況不能準用，其實很混亂，我們法學的準用是性質相同的可以用之、性質不同的不能用之，這個都能夠拿來當考試題目，讓學生背誦寫答案很簡單，可是在行政實務界的操作上是真的很困難，所以在這個地方，如果大家真的對於這個法律有不滿的話就提出修法吧！不管是行政部門或者是立法部門，大家一起努力把行政中立法 2.0 版推出來，這樣才能夠更加健全我們的法制作業。以上報告，謝謝。

主席：謝謝羅所長，不過我要幫法務部講講話，有關揭弊者保護法 2.0 版，其實他們已經送到行政院了，所以麻煩你們在批評的時候，就請行政院加快速度，因為我們已經排審了好幾次，但因為院版沒到，我們就很難進行，我們也很期待官方版能進來併同審查。

接下來請吳委員斯懷發言。

吳委員斯懷：主席、各位學者專家及到場官員。我想先從四個面向簡短的提醒我們的官員們，第一個是從國家憲政秩序的法律制度面來探討今天的公聽會主題，憲法第十七條規定「人民有選舉、罷免、創制及複決之權。」，接著有公投法、公務人員行政中立法，這裡面都有很明確的規定，等一下我會一一簡單說明。

第二個，我們要考慮國家的能源政策，不要只 focus 在核四要不要重啟，整個國家的能源政策能不能支撐臺灣的未來？德國是全面廢核的國家，但是在今年 10 月份，25 位核能專家聯名向政府提出呼籲，要保留 6 座核能發電廠，為什麼？因為現在還沒有到完全不用核能的條件，德國的能源費太高，政府負擔不起；日本經歷過福島的核能問題，可是在今年 10 月底政府通過能源政策，保留核能比重 20%到 22%，這是日本的情況。我們國家的核能政策是到 2025 年要有 50%的天然氣，能做得到嗎？在世界氣候峰會結束，蔡政府馬上跟進我們要在 2050 年零碳排出，真是開玩笑，我們有八成是風力、火力、燃煤，能做得到嗎？所以在國家能源政策的面向，我也提醒各位學者專家們要注意。

第三個，政府施政必須有一致性，我們是民主法治國家，政黨輪替是正常的，但是不能有雙重標準，必須確保行政中立，這樣的國家才能永續發展。

第四個，科學是實證的，是數據的，科學的解釋權不是政府，更不是執政黨，而是要公開透明，由學者專家公開來論證。昨天周南山教授寫了一篇「從地質和耐震觀點，試算核四輻射外洩的風險」，那是一篇非常專業的文章，我反覆看了很多遍，還請教了學者專家才看得懂，要一般民眾在這麼專業的問題中去選擇 yes or no，這是對百姓的不公平。

我們看一看，行政中立如果不做到從雙標開始談，「開放萊豬總統下臺」誰說的？「藻礁永存」又是誰說的？「公投綁大選」的始作俑者是哪個政黨？人民依據公投法行使公民投票，結果公投過了不執行而翻桌的是哪個政黨？這就是為什麼今天有爭議時，我們要一致的標準嘛！不能昨是今非或者昨非今是。今天台電的處長（原來的組長）說這個根本就不能用，如果不能用，我請問這是不是一個弊案？是不是一個貪污案？我們從這個角度來檢舉，是弊案就查弊，是貪污案就查貪污，不能等公投過了、事情過了而不了了之，我們不能用雙標來對付人民。學者專家每一個各有所長，不是你說了算。所以我說從行政法、行政中立法、公投法來看，公投法第十七條的規定只有四種身分——政府、中選會、正方、反方，政府不是當然反方，聽清楚，第十七條只有四種身分。再看第二十條規定「公民投票案成立公告後，提案人及反對意見者，經許可得設立辦事處，從事意見之宣傳，並得募集經費從事相關活動」，政府是反對意見者，你有沒有提出申請辦事處？有，目前只有四個，民進黨的兩個發言人，還有兩個地方是誰我記不清楚了，其他沒有，所以行政院各部會可以提出反對方的宣傳意見書，這是公投法規定的。

最後一點點時間，我要談行政中立法，你們去看一下行政中立法第九條規定公務員不得做什麼、什麼、什麼等事情，請專家學者們去看行政中立法第九條，但現在我們政府把這裡面所有不可以做的事情全部做足做滿，所以我說我們今天要來聽聽學者專家的意見。剛才魏教授講得很好，有三個教授是支持反方意見，OK，你把開會的所有資料及數據公開，讓所有正方反方的學者專家一起來研究討論。

我曾經在總質詢時詢問過蘇院長，包含疫苗疫情這件事，我說科學是實證，是數據說話，而不是政治說話，他也同意，公開在院會告訴我，我請問疫情這件事是科學還是政治時，蘇院長親口回答我是科學。所以我想聽聽學者專家的意見。我們從這四個面向——憲政秩序法律秩序、學者專家的角度、科學的實證以及不要雙標，我們大家一起來解釋這個事情到底怎麼做才較合情、合理、合法。謝謝。

主席：接下來請清華大學核子工程與科學研究所葉宗洸教授發言。

葉宗洸教授：主席、各位來賓，大家好。核四現在還存在著一些爭議，但是我先要提出一個問題，針對這些爭議的來源提出說法的個人或者團體，到底有多少人真正去了核四？到底有多少人真正看完核四的所有系統？我自己在 2013 年到 2014 年之間受經濟部的邀請擔任核四安檢的專家監督小組委員，當時經濟部決定在 2013 年 4 月到 2014 年 7 月對整個核四的 126 個系統進行平行測試，什麼叫平行測試？就是由現在的許永輝處長擔任試運轉測試的組長，對這 126 個系統進行試運轉測試，另外經濟部又邀請了 45 位核電從業人員，從核一、核二、核三廠找來的核電資深從業人員，再加上奇異公司 12 位顧問，對試運轉測試小組所做好的測試進行再驗證，所以這是一個雙軌平行的測試跟驗證。到了 7 月 30 日，經濟部召開記者會，跟所有國人宣布核四的

試運轉測試及安檢工作都已經結束了，接下來的階段就是燃料裝填。我要先跟各位說明這件事情的緣由，就是要讓大家知道核四在當年是經過了嚴謹的測試，然後跟國人宣布可以進入下一階段的燃料裝填跟啟動測試。

核四一開始曾經有出現過一些問題，這是無可否認的，因為 88 年核四正式動工之後，89 年陳水扁上任，他擔任總統不到半年的時間就宣布核四停工，民國 90 年 2 月雖然復工，可是這期間的違約賠償、履約爭議、草率結案，以及復工之後又要重新發包、契約修訂、界面重整等總總因素，都導致後來的施工不順、工期延長及預算追加的問題。

在過去的安檢小組裡，我們經過了 16 個月的時間完成測試之後，台電的試運轉測試小組也把這個測試報告送給了原能會，原能會要求的份數是 187 份，後來通過了 155 份，有 32 份因為核四封存的關係，所以就沒有繼續審查，所以原能會這邊是沒有完成審查，不是審查未通過，這個我要再進一步強調。試運轉測試做了哪些事情？我提出其中 3 個，包括安全注水及冷卻功能、圍阻體密封功能，以及防火門性能測試，這個都是許永輝處長在公投說明會上面提出來的問題，我在這裡要跟各位鄭重強調，這些問題都在試運轉測試的時候一併做過測試，也一併解決了。為什麼許處長自己蓋章過的試運轉測試結果，到了公投說明會的時候，他自己提出了不同意見？這一點在這裡也要跟各位做說明。這是我們當時監督台電進行試運轉測試幾個重要系統完工的時程，所以我要再強調一遍，當時的試運轉測試跟安檢測試已經順利完成、順利結束，2015 年台電自己也在官網宣布這件事情，所以核四正式進入封存。

接下來我想跟各位講一下，到底我們臺灣有沒有缺電？這邊列出缺電六大事證：513、517 大停電、經常性降壓供電、核電廠緊急用氣渦輪發電機 4 部全開、抽蓄水力全開（臺灣只有 10 部機組，10 部都要全上）、台電實施大量需量競價，每度電成本是 10 元，台電向我們收 2.6 元，這些額外支出到時候還不是一樣由全民負擔？另外，台電也進行增購汽電共生措施，還向民營電廠拚命買電，為什麼要拚命買電？因為台電系統供電已經不足。這一張圖是有一位廠商記錄了台電供電狀況，所以經常性降壓確實在發生，這一張圖是半年的記錄結果，各位可以看到，原來應該是 220V 的，卻從來沒有達到 220V，都維持在 200V，發生大停電的時候，電壓甚至降到 190V，目前整個臺灣的供電狀況就是非常吃緊，所以必須要透過降壓供電維持供電平衡，評核是每個用戶都有電，但就是達不到額定供電電壓。結果我們的電力因為核能機組的除役、停止運轉，所以化石燃料供電占比就開始上升，2019 年的時候是 81.5%，到了 2020 年已經來到 82.23%，核電機組陸續除役，這些問題就會越來越嚴重。

接下來我想直接跳到核四完成安檢及試運轉測試的證據，這些證據都是我當年參加核四安檢監督小組會議的時候，台電端所提供出來的數據。這一張圖是 6 月 13 日，也就是安檢結束前一個半月台電提供的數據，他們告訴我試運轉測試已經接近完成階段，所以才會有後來 7 月 30 日安檢結束、試運轉測試結束的記者會。再秀一遍，這也是當初進行安檢的主要設備，都已經順利執行完畢。許永輝處長在公聽會上提到的防火門，也是我在擔任監督委員時特別關切的一個事件，我當時還問了台電，既然原能會要求要符合美國標準，就請台電以美國標準設置防火門，當時對這個問題，台電已經承諾改善，而且在當時就已經進行改善，為什麼到了公投說明會

的時候，許處長又提出不一樣的說法？核四進入封存之後，下一個階段本來就是等到啟封之後的燃料裝填跟啟動測試，原能會這邊還有 32 份報告有待審查，審查與後續啟動測試估計的時間大概就是兩到三年時間。剛剛魏教授特別提到核四的耐震問題，各位現在看到的數據是核四中期安全分析報告，這是台電送給原能會審查的分析報告，裡面講得很清楚，核四的耐震設計基準是 0.4g，實際設計完成的是 0.47g，地表是 0.66g，建築物是 1.34g，所以，核四的耐震係數遠比新北加臺北所有建築物的耐震係數都還要來得更高。

我在這裡最後做一個簡單總結，核四試運轉測試及安檢雙軌併行都已經完成，下一個階段就是重啟之後再度進行試運轉測試，一定還要再做一次，不是啟封之後直接進行燃料裝填，而是還要再做一次試運轉測試，估計只要一半時間，大概是半年到 8 個月就可以完成，完成之後再進入下一個階段的燃料裝填，還有啟動測試。所花的費用，1 號機估計大概就是在 100 億元之內，2 號機因為還沒有完工，再加上試運轉測試、啟動測試，所需時間大概就是 5 年左右，而所需要的經費估計大概是 400 億元。以上報告，謝謝。

主席：請東華大學民族事務與發展學系施正鋒教授發言。

施正鋒教授：主席、各位先進。我不是核能的專家，所以我今天專門針對吹哨者保護法的觀點來看。所謂 Whistleblower 是從 1970 年代到 80 年代開始，最早是 Albert Hirshman，大家應該知道，如果在一個公家機構、公司，或者組織、社團等等發現不對的事情、違背公共利益的時候，面對道德責任要如何自處呢？當然，如果可以瀟灑的揮揮袖子就走人，那也可以。我很想講的是，通常講出來的時候，可能在我們傳統社會內部，第一個就是向上面報告，但是往往有可能會被覺得是以下犯上或者是官官相護，即使對外的監察政風單位也有可能面對官官相護的情況，譬如現在就是差不多這樣子，可以向監察院舉發嗎？大概是很難！另外一個就是外部，外部當然就必須有特殊管道，其實一般老百姓也不曉得要找誰，大概也只能找地方民代。接著就是消費者保護協會，不是只有違法貪腐弊端而已，還有對社會上公共利益有害的，譬如環保、健康、食安、勞動、人權等等，這些東西應該都可以揭露。

到了 1990 年代我們就開始看到一些相關的區域性公約出來，甚至有一些判例，就是反貪。到了 2000 年以後又有新的途徑，包括聯合國特別報導人在 2015 年做了一份報告，我基本上把它整理一下，除了保護吹哨者的權利以外，還強調老百姓知的權利。另外，公共利益的部分其實不是只有防止違法而已，應該是可以促進公共參與、民主治理及公共的課責。特別提到四項原則，第一個是剛才提到的，公共利益應該是廣義的，不應該只限於防止貪腐而已。第二個是對象不應該只限於工作相關者，其他人也可以揭露，甚至所有人都應該有權利揭露才對，一般來講是媒體的保護，有一些是透過媒體的保護，包括政論者，比如上電視的時候。第三個就是我們應該把保護當做誘因，所以保護的內容就很重要。第四個就是不應該要求揭弊者必須提供確切理由，只要有一點值得懷疑就應該要處理。

接著我針對這幾條條文稍微提一下，第一條是為了什麼？我還是說公共利益不只限於反貪腐或者是違法，應該要強調老百姓有知的權利，當然對於被揭露者的權利保障，這裡也有提到。第三條是誰有資格？誰有資格是根據第七條而來，我覺得這裡比較強調的是內部人員，包括公

僕或者是員工，剛才有提到是不是所有人、老百姓都有資格，我必須要強調的是最有可能會被找的，我們知道民代是可以保護的，其實需要保護的是媒體或者是政治評論者，這是第三條。第四條是有關於不當措施的部分，我們往往會擔心報復，這不是只有去職的問題，也有可能會被騷擾、被排擠、被迫害，甚至被起訴、關起來，特別是國家安全，就像 Snowden，我幾年前寫了一篇有關 Snowden 的文章，等一下我再拿給委員參考。第五條則是受理，一般來講，受理的大概就是上級單位或政風人員，至於外部，比如說國會議員、監察院、媒體或 NGO 等等，這些是不是也可以受到保護？這裡感覺上好像是上級單位或政風，但我覺得這樣太狹隘了。第六條就是我剛剛提到的，到底是哪些？基本上這裡是用法律，我也覺得還好啦！但是第九條是開放的部分：其他，但其他是相關主管單位，如果相關單位跟現有法規沒有的話要如何揭弊呢？如果本來法規就有了，我就根據法規就好了，不是嗎？由司法單位去處理，我覺得這個部分是要拜託我們的法律朋友幫我們想一下。

接著我要講一下我目前面對的，我前幾天跟學弟、學妹吃飯，因為我們最近很積極透過宣達團，行政部分，我不能講太具體，太具體就是對號入座了。他說只要反萊豬公投沒有過就沒有問題，意思是你們就沒有問題！他們現在面對的是什麼呢？幾個同時來的壓力，就是希望你們不要養那麼多頭豬，這樣就更具體了，對不對？不要養那麼多頭豬，當然言下之意就是會妨害到萊豬進口，好，這是曉以大義。接著是什麼呢？我們知道這個背後一定是跟 AIT 勾結起來，就是我們政府官員結合 AIT 壓迫人員，我會希望這個報導出來以後，拜登政府知道川普留下來這些人還在繼續肆虐、還在威脅我們，那些人是在川普的時候把各部會當做一個利益團體代言人來壓我們，衛生部長來臺灣不是要賣疫苗，而是要賣萊豬給我們，而且他都已經下台了還繼續肆虐我們，這是不可思議的！

其實我們還有一個相關單位可以一起下手，那就是公平交易委員會，公平交易委員會可以用進口飼料來壓迫，你看，透過多重管道來壓，那你可以跟誰講？他們投訴無門，只好跟學長講，喝了飲料、唱了歌以後才敢偷偷跟我講。我這樣一講以後大概就知道了，好嗎？這些養豬戶不是只在屏東而已，我必須要這樣講，補助也不應該只限於屏東，雖然總統、行政院長、主委都是屏東人，但也不應該這個樣子。

好，我做一個結論，我多年前的時候去法務部龜山上課，我在這裡講一件事情，我那天抱怨，我太太在臺大農經系造林考察，結果那個考察真的是狗屁，連民進黨執政的那些我們認為比較清廉的縣市都問：吳老師，今天是玩真的嗎？你知道造林可以垂直算過去，然後水平算過去，可以算好多次嗎？那是狗屁倒灶！甚至政府也可以補助那些商業團體，這很奇怪。報告上去以後，我太太的報告不見了，他說因為老師寫得太多了，人家都寫一點點，你知道考察 2,000 元是有行情的，你寫太多了。我還記得當時每個週末，我太太一整天都在寫報告，最後就變成附錄，但是報告出來根本沒有人看過附錄，我太太一氣之下就花 10 萬元出了一本書寄給所有立委及監委，結果只有一位監委跟一位立委回信給我老婆。我再講一件事情，我那次演講以後，中間很多人拿名片給我，我發現那些都是新的調查站站長，他們說：施老師，我們是不分縣市的！好，我講結論，後來這位主事者（副主管）就偷偷出境了，他連退休金都沒有拿，還寫了一

封信把我太太臭罵一頓，我只講人在做天在看，囂張沒有落魄的久，頂多是 8 年而已，老百姓還是第一的。以上報告。

主席：請清華大學核子工程與科學研究所李敏教授發言。

李敏教授：主席、在場各位學者專家，大家好。今天談的是從核四談到行政中立，我的專長是核能，但是我對行政中立有非常大的感觸，我們的國家有些明文訂得很清楚，它必須是中立的機構，都做不到行政中立。就講中選會好了，我們提了一個案子，要核一、核二、核三延役，第一階段就被擋下來，擋下的理由是毫無理由、毫無依據，我甚至按照他們提的建議來改，但是到最後還是委員會投票之後不准做。什麼叫中立？在美國，原子能委員會法規管制單位一定是中立的，但是我們的原子能委員會有嗎？他講的資訊真正是依照法規來講的嗎？剛剛葉老師提到的許永輝處長，因為我是學核能的，我的習慣不是坐在辦公室裡寫報告，我當過十幾年台電公司核能安全委員會委員，我也當過十幾年台電公司的董事，許永輝年輕的時候，我跟他有非常多的接觸，他是一個非常、非常認真負責的人，做事是非常小心的，你可以去看看所有跟過他的人對他做事態度的評價，今天為什麼在說明會講出來那些話？他有多大的苦衷，他有多大的痛苦，我們的執政黨不應該傷害文官體制，這回在這個公投當中，非常、非常地明確，整個文官體系被破壞了！讓我想起到一件事情，就是文化大革命，文化大革命逼迫著年輕人清算老年人，這還不算什麼，甚至逼迫老年人清算自己的過去，是不是也有這樣的味道？所以行政中立這件事，我認為可能要從憲法的層級上來討論，當有公投案的時候，本來就是民眾有意見，所以提出來，希望政府能夠有所改變、有所執行，那政府怎麼能夠站在和提案者對立的立場來互相反駁，甚至提供不確切的資訊，或者蓄意的主導一些事情，讓民眾的意見在公投沒有辦法確切地表達，所以行政中立在臺灣，我覺得是個笑話！

現在我要再回到開頭這兩個字「核四」，我是以核養綠公投案的發起人之一，以核養綠公投以六比四的支持率通過了，有效票同意與不同意的比例是六比四喔！我們取得這個結果，但是政府拒絕作任何政策的改變，現在我們被逼迫著推動核四商轉公投，而推動核四商轉公投有一些原因，因為時間比較短，所以我今天只講一個重點，缺電及電價。

各位看到這張圖是什麼？這張圖是能源局 108 年、109 年的全國電力供需報告，原則上 109 年要提出 108 年的報告，110 年要提出 109 年的報告，但是 109 年沒有提出，追蹤了很久的時間都沒有提出，後來到了 109 年透過立法委員的協助，總算提出來了，兩個年度的報告一起提出來，這張圖就是重點，這張圖把每年要退役的電廠及要興建的電廠，全部都顯示在這張圖上，用不同的顏色代表不同的機組，上方是要除役的機組，下方是要興建的機組，上方除役的部分，絕大部分是燃煤機組；下方要興建的，絕大部分是燃氣機組，對的！符合它能源政策的標的，我想提醒，上方要除役的機組，包括麥寮、興達，但是整個社會最關注的兩個機組不在上面，台中火力發電廠的 2 號機跟 3 號機不在上面，所以能源局壓根就沒打算處理那兩個機組，而臺中市民最 care 的也就是那兩部機組。

各位可以看一下政府提出的這張圖，在 113 年到 116 年要完成 4 部大的燃氣機組，113 年喔！今年是民國幾年？是 110 年，預計 113 年要完成的機組蓋在哪裡？不知道！我們把那張圖做個整

理，只以加法跟減法估算，總裝置容量是多少？這是能源局的數據，橫軸代表日期，最上面的那條線，代表全國的總裝置容量；再下面一條，是把風力扣掉之後的數據；第 3 條線，是把太陽能再扣掉之後的數據，然後一步、一步地往下扣減，所以我標註了可調控電力，可調控電力代表什麼意思呢？代表著電力公司要讓數據提高就可提高，要讓數據降低就可降低，是可以控制的。看看可調控電力這條藍色的線，底下橫軸的日期我標註了 110 年 6 月及 114 年 12 月，有沒有看到那條線？是平穩的！沒有變化，在 110 年 5 月有限電、缺電的情形發生，但這條曲線卻沒有變化！請問在未來幾年後，電力怎麼可能足夠？原來它有作法！什麼作法？應該退役的燃煤機組仍不退役，興達發電廠 3 號機、4 號機及麥寮發電廠 3 號機，都會繼續擺放著，需要時就啟用，我管你的！反正吵一吵、鬧一鬧後，就沒事了！所以電力根本是不夠的！

接著，天然氣的部分，需要興建那麼多的天然氣廠，這是經濟部有關天然氣供需大表的資料，這裡有一接、二接、三接，你看，以後這些年，天然氣接收站運轉的負載率都破百，意思是使用率超過 100%，根本沒有時間去維修，去確實地維護，直到 115 年負載率還有 106%，116 年則非常奇蹟地下降到 86%，你看！表上有一個洲際接收站，目前為止，我還不知道它設在哪裡？再往下看，台電還要蓋臺中港接收站，116 年的數據是 220 萬公噸，再往下還有協和接收站，也就是四接，四接目前也還沒通過，請問怎麼蓋得起來？

再來，看國際天然氣的價格，從今年年初算起，到 9 月時的價格，是成倍在上漲耶！可是國內的天然氣價格，有沒有上漲呢？110 年 1 月到 8 月的價格還比 109 年的價格便宜！為什麼呢？是因為政府在控制，所以中油是不是有維持行政中立，真正以經營角度來考量呢？現在看台電公司 108 年 1 月到 110 年 7 月的發電成本變化，這是不同的發電方法，我標註出來的圓圈，就是天然氣發電的成本，國際天然氣價格漲了那麼多！台電的發電成本居然沒改變！沒改變的原因就是價格被控制了！好，那這個錢由誰來出？因為即將要公投了，政府不能讓電價上漲，所以政府控制了天然氣的價格，這個錢由誰來出？看另外一張圖，我這張圖放錯了，目前中油已經表示，至少虧損 400 億元，這 400 億元怎麼產生的？就是錯誤的能源政策帶來的，所以我覺得，我國電力不夠，政府有沒有講實話？這個圖我已經講很多次了，可是從來沒有看到經濟部部長作任何的回應，委員，如果有機會的話，請拿這張圖問他，這是經濟部的資料，統計出來就是這樣。台積電還在蓋新廠房，不可能晚上用電比較少，我們怎麼可能電力不夠？所以不要欺騙大家了！

核四商轉公投能不能解決這個問題？即使通過了，3 年能夠供應上來，4 年能夠供應上來，解決的了問題嗎？解決不了的！因為還是缺電，原因在哪裡？2018 年以核養綠公投案過了，如果政府遵照民意，開始想辦法恢復核四，開始讓電廠研議現在的情形，就不會這麼慘！當然，後面還有其他的議題，有關二氧化碳排放量的，但我沒有時間講了，謝謝。

主席：跟李教授報告，今天經濟部曾文生政次在場，等一下機關代表發言時就會請他答復這個問題；另外台電的楊偉甫董事長也在場，所以各位專家、學者提出的問題，最後會由機關代表答復。

接下來請台灣公益揭弊暨吹哨者保護協會張晉源發起人發言。

張晉源發起人：主席、各位專家、學者。今天我覺得很高興能夠從核四去談揭弊者保護的重要性，這個題目下得真的是非常地精準，為什麼說精準呢？我要談的不是核四蓋與不蓋，我不是這方面的專家，雖然我有自己的立場，不過我會等到公投案的時候表達，核四如果蓋，就代表著龐大的預算、龐大的利益；核四如果不蓋，它的替代能源也代表著龐大的預算、龐大的利益，結論是不管蓋不蓋，都代表著極為龐大的利益！

回顧一下臺灣過去在面對龐大利益的時候，發生過什麼樣的事情，記得以前的拉法葉艦案，有一位非常有愛國情操的上校尹清楓先生，因為不肯同流合污，所以犧牲了！直到現在，那些錢被逍遙法外的人享受著。前幾年，獵雷艦也有一筆龐大的預算，發生了一件慶富案，這個事件，雖然事後經過法律審判了，但是龐大的損失也已經造成了，還有很多很多，我相信大家並不瞭解的真相，仍在後面蔓延著，那你就要問了！為什麼當初尹清楓先生走投無路，沒有辦法正正當當地捍衛國家的利益？因為今天敢覬覦如此龐大利益的人，也一定擁有很驚人的權力！擁有很龐大的勢力！也能夠找到非常可觀的財力資源！最可怕的是最後一點，是新的產物，他們擁有極度且無孔不入的宣傳力！包括網路的攻擊，各式各樣的抹黑，通通都會顯現出來，我相信就算尹先生活到現在，他也會被抹黑成一個十惡不赦的人，所以所有龐大的利益都是被肆無忌憚地覬覦，被上下其手，誰敢去挑戰這麼龐大的利益？講一句簡單的話，你找死嗎！因為你只要敢站出來，想要揭發這種不法，你就會被整到死！如果還記得，從幼稚園到小學，到國中，到高中，我們所面臨的一切價值，只要試圖去捍衛一點點你相信的東西，你就會被整到死！當然，在路邊拍張照舉發他人違規左轉，那沒問題啊！檢舉路人是可以的，但是不能檢舉貴人啊！檢舉貴人是不可以的，所以每個人從小到大所信仰的東西，等到你走入職場，隨著你步步高陞，隨著你看到更多、更多的秘密，就剩下三條路了，一是離開，所以想要堅持的人只剩下離開一條路；第二條路是閉嘴；第三條路是同流合污。到最後，一定是貪腐者當家，上下交征利，整個國家持續沉淪。我必須說臺灣現在就是走在這樣的反淘汰的氛圍當中，我們是曾經唱過「明天會更好」的那一代，但已不復見！

打擊貪腐，有兩條路，第一條路是成本非常高，效率非常低的作法，也就是我們現在的作法，我們盯著他，彼此不信任，他說什麼我都反對到底，但是卻很少客觀地檢視資料，為什麼不能客觀地檢視資料？因為不敢相信資料是真的！第二條路，是非常有效率也最省錢的方法，是什麼呢？就是讓掌握權力和掌握機會的人不敢心生歹念，而為什麼不敢心生歹念？因為他知道只要做了壞事，一定會被揭發，要怎麼做到這點？必須保障揭發的人是安全的，是會產生榮譽感的，至於如何讓他敢於揭發？必須要使報復揭弊者的人付出代價，因為殺頭的生意有人做，賠本的買賣沒人幹！如果今天你想要撈好處，就一定會被揭發；如果報復揭弊者，也一定會被處罰，這樣誰還敢去做壞事？這樣的方式成本最低，也不用整天盯著他，只要確保整個機制是有揭弊者保護的，這樣就可以了。我們可以看到整個揭弊者保護的核心機制就是在嚴懲報復揭弊的行為。

我必須很沉重地說，臺灣的社會是非常會表演的，經歷了這麼多年，譬如要推動反貪腐，雖然我們不是聯合國的成員國，但是也制定了聯合國反貪腐公約的執行法，我相信有一群人真的

很努力地想要讓國家進步，可是卻有更大、更大的勢力，讓這種進步變得不可能！

上次我參加主席舉辦的公聽會，提出臺灣是地表上少數沒有揭弊者保護法的先進國家，怎麼會是少數？我是不是用錯字？我們是唯一的，一邊在反貪腐的國家報告中告訴國際社會要制定這樣的機制，聯合國反貪腐公約第三十三條規定也揭櫫了這樣的精神，但是我們卻不斷地跳票！我們邀請了國際專家來審核反貪腐報告，但是不是要向國際社會證明反貪腐的決心，而是要讓國際社會瞭解我們跳票的能力，還要跳票到什麼時候？當然，對於任何事情，都有人是玩真的，有人是玩假的，所以勿聽其言，但觀其行，我們最後看看，臺灣到底要拖到哪一年？哪一月？才會通過揭弊者保護法。

即使臺灣在少數行政機構，已經有類似的揭弊者保護法，但我必須說，執行成果是可悲的。如果到美國金融管理機構 SEC 證交會的官網上查詢巴克萊事件，可以查詢到英國一家銀行的 CEO，只是因為想知道揭弊者到底是誰？想要打聽，結果就是被重罰、被要求公開道歉，除了在英國被處罰外，美國還跨海再罰他 4 億元，懲處報告有 55 頁，清清楚楚地說明，任何試圖去瞭解揭弊背後的人，就是在打造寒蟬效應，這樣的機構沒有資格在美國經營金融事業。可是在臺灣，就算被打到死，去尋求政府協助，政府卻看不到，它會說，噢，這個有關嗎？這還算是好的結局，事實是，你根本見不到人，記者會上，政府會講出一套美好的說辭。

臺灣正在向世界宣示，我們正在示範，在這個地方任何人敢擋人財路，打死他，沒問題！這就是我們告訴整個社會的事。今天我的最後一句話是，不管最後我們走向了核四，或拒絕核四，都要確保國家龐大的資源不流入少數人非法的口袋裡。以上報告，謝謝。

**主席：**張晉源發起人每次的發言，都讓我特別地感動，我向您保證，只要我還在司法及法制委員會的一天，絕對不會讓揭弊者保護法就此消失！

就有關揭弊者保護法的部分，我剛剛也拜託羅承宗所長，我知道法務部有努力配合我們的要求，但是行政院一直都不審查，因此麻煩學界也多批判一下。

不久前，我去核四的時候，曾文生政次也有陪同，但從那天後，本席從不同的管道得知，內部員工因為要把他們認為重要的訊息提供給我，而感到害怕，當時我才覺得揭弊者保護法非常、非常地重要！要讓大家都能夠接收到完整的訊息，而不應該是裡面的人不敢講真話，或是怎麼樣，這都是我們不樂見的。要核四、不要核四；要核電、不要核電是人民的選擇，讓訊息能夠充分揭露，而且是正確的訊息，不是經過裁剪的，這是我們今天為什麼在這邊開公聽會一個非常重要的因素。

請政治大學法律系林良榮副教授發言。

**林良榮副教授：**主席、各位學者專家，大家好。今天非常榮幸有這個機會就有關核四議題和公益揭弊制度的觀點表示個人的淺見，首先，我想要先表明一下，我並不是核電這方面的專家，我也不是法律領域裡面有關能源法或環境法方面的專家，我的個人專長是勞動法，不過我對於揭弊者保護制度也做了一些研究。今天這個議題裡面，在回到四個議題之前，我先就揭弊者保護制度的一些基本功能做簡單介紹。

首先，為什麼我們要對揭弊者（吹哨者）進行保護？基本上，最主要的理由是，有些事業單

位或企業因為私利關係，可能會造成一般大眾的損失，所以為了要保護公益、對抗私益，對於勇敢的吹哨者當然應該給予保護，這是最重要的制度功能。再者，關於揭弊的真實度為何，就有兩難的問題，也就是揭弊的弊案是不是真實的，而任何的弊案都會有所謂真實的比例，真實性到底占多少比例的問題。這個事情就會與你所要保護的公益，公益程度到那裡有關，如果你所要保護的公益程度很高，那麼對於真實性的要求就不會那麼嚴格；如果你所要保護的公益性不是那麼高，那麼對於弊案的真實性要求當然就會比較高，這是相對的。

為什麼要揭弊？為什麼有人要站出來？因為事業單位或行政機關本來就應該針對問題進行改善，有弊病就應該要想辦法避免，這就表示內部治理有問題，為什麼內部治理會失能？以及為什麼會有揭露之必要性？這個也是相對的。揭露之後一定會對一般企業或行政單位造成一些傷害，若考慮儘量降低傷害為原則，最主要是要讓內部治理制度要能夠有自理的功能。有人出來揭弊，這些人很勇敢，可是他們會不會受到一些不利益對待呢？非常有可能！這種不利益對待，包括私部門、公部門都有可能。

問題在於怎麼保護他們，他們所遭受到的不利益對待是什麼，這邊會有一個問題，如果吹哨者本身也是違法者的話，保護手段的制度設計就會非常複雜。再來，還有一個特殊的問題，就是吹哨者適用的主體，一般來說，很多國家都是私人企業，也包括行政機關，問題是在私人機關裡面的吹哨者制度設計與公部門有沒有不一樣，對於內部的不法事實，私人企業對外揭露的公益保護，與在行政機關裡面內部不法的對外揭露，要怎麼保護揭露者，是不是有不同的制度設計，前面是很簡單的制度功能介紹。

以下簡單回應今天四個主題，第一個，針對核四封存前試運轉測試或安檢，是不是應該由全民監督？這個存在剛剛前面講的兩個問題，一、如果要由全民監督，在核四封存上面的弊病到底到那裡？其真實性為何？前面很多學者專家已經談過很多了，我就不多講了。最主要，是不是真的有弊端、弊端的比例如何，以及為何內部沒有辦法去處理這個弊端，內部的治理是不是有所不能，所以我們要透過外部的的方式加以監督。對於外部的監督來講，當然就有所謂的社會大眾的公益，第一個問題就是要去解決到底弊端的真實為何，以及其程度到那裡，若透過揭弊的方式，核四封存對社會大眾的公益程度到那裡。為什麼相關的事業單位或主管機關沒有辦法處理，如果真的有真實的弊端，對公益造成傷害，為什麼內部不能依法治理？是不是因為內部治理機制失靈？這兩個問題可以回答第一個問題。

第二個問題，有沒有可能透過揭弊者保護制度啟動偵查機制，我國現行法律並沒有揭弊者保護法，有沒有其他相關的揭弊者保護制度？有類似，但是不完整，例如勞動法規裡面的勞基法也有，刑事相關的告發或證人保護上面也有，但是並不完整。基本上，揭弊者保護制度並不是對重大弊案的偵查啟動，最主要是有有人啟動了，啟動了之後，如果這是一個吹哨行為，我們應該給予保護，所以重大弊案可能可以透過揭弊者保護制度鼓勵吹哨，但它不是啟動，吹哨者不用怕，我們會保護你，讓人勇於出來做這樣的事情。

第三個問題，關於行政機關或公營事業為相關政策辯護，有沒有行政中立的問題，行政中立的界線在哪裡？第三個問題涉及到政策辯護的部分，如果是基於公務人員的身分，公務人員身

分的職責是什麼，是不是該當辯護政策的事項範圍，以及是不是有這個職權，是不是被要求，或者他是主動的，越是主動就越接近公益揭弊，如果是被要求的，就越是接近他的職責或職權。

再來，到底有沒有所謂違反行政中立的問題，行政中立涉及到一個問題，公務人員依其職責及職權當然要依法行政，這是最前提，依法行政的結果有沒有讓人覺得違反中立，而中立意義在哪裡？通常我們講的公益揭弊，這部分在私部門或行政機關裡面，主要是我認為內部有些不法，而內部不法是在挑戰事業單位或行政機關沒有依法行政的問題，在這種情況之下，因為私人利益之間有對立與競爭，行政機關依法行政就要採取公平對待原則，公平對待是很重要的。

這裡涉及到一個比較複雜問題，如果是對不同的政治或政策主張而造成對立的時候，那這個中立應該要如何認定事實？在國家的相關制度裡面，不會一下子就把太過價值或抽象的原則擺在前面，而是根據某一個比較抽象價值、原則的事務處理，具體事務內容執行的時候，是否根據相關的法律規定，就事務內容的處理是不是違反行政中立，或者是否違反所謂的社會大眾利益？如果有的話，當然就有公益揭弊的重要。如果有公益揭弊的重要，就不是所謂要不要中立的問題，而是揭發手段的意義或必要性的問題。

最後，所謂的負責人、上層決策者因為掌握某些資源或決策權，而對吹哨者不利，這邊當然就有幾個問題，因為時間的關係，我這邊提到如果吹哨者同時是違法者，像我前面所講的，有沒有共犯結構的問題，這是第一個。第二個，如果我現在是吹哨者，可是我以前不是，或者是以前我不講，我現在要講，會不會有由暗轉明的情況？通常我們大部分會保護吹哨者，因為他是不公開的、是悄悄的、偷偷的，他希望能夠吹哨並獲得保護，但如果他今天是公開站出來，在這種情況之下，不利益待遇的樣態會是什麼？另外，所謂的不利益樣態裡，包括財產、人格的部分。

最後結論部分，整個核心的問題，核四運轉是否安全跟吹哨者的意義有關連？今天我們講的是我們的組織是否有所隱匿、做得不安全，有危害性的事件發生，而有內部的成員想出來揭露，如果是這樣有其保護的必要性。但今天我們剛好是相反，怎麼樣相反？是不是有組織或其他成員要去揭露不安全，他不是隱匿，而是揭露不安全，他要顯示裡面有危害性，這種情況之下，到底適不適用所謂的公益揭弊？因為這是在自我舉證，說內部有危害或是有不法的事實，這裡到底有沒有公益揭弊保護性的必要，就必須從依法行政做檢視，這涉及到公益揭弊制度在這個案子上的適用。以上，謝謝。

主席：謝謝林教授。如果對於揭弊者部分有什麼樣的修法意見，也麻煩會後提供給我們，好不好？謝謝您！

請台灣綠色公民行動聯盟崔愷欣秘書長發言。

崔愷欣秘書長：委員及各位朋友，大家好。我也並不是法律專家，但我們非常贊成有揭弊者的保護制度，好像焦點不只是在核四，如果大家記憶猶新的話，前陣子新聞報導核一廠的除役工作預算高達 1,500 億元，遭到起訴，就是有地方黑道綁標，也跟台電內部的員工有所牽扯，我覺得這應該要更擴大地處理，而不是只針對核四。

如果我們回到核四來看，前面有許多先進都有講過，我在這邊要提到的是希望大家能夠回憶一下，目前核四的問題，其實要回到當年的工程歷史與現況，已經由來已久，如果大家想要瞭解更多的資料，也可以去看監察院過去曾經針對核四安全提出很多項的調查報告，這些都可以下載，歷年來總共 17 件案子，由不同的監察委員所提出。如果不想看監察院的報告，我們回去看當年的新聞也可以看到，當年核四在封存之前的前一、兩年，其實出了很多的事情，不光是福島核災而已，如果核四蓋得好，有可能在福島核災發生之後，也不見得會有怎麼樣的影響，但那時候正好爆出了很多危機，當時的新聞全部都找得到，包含更改原公司—奇異公司設計的部分，也包含在民國 100 年的時候，本來按照時程應該要完工的，但是沒有辦法完工，因為裡面有很多的工程問題，那時候測試運轉也發生一些事故，導致那時候測試運轉不穩、引起民意反彈。

所以在那個時候，原能會有進行審查，覺得當時的核四應該要停工，檢查到底內部出了什麼問題，怎麼會蓋成這個樣子。那時候核四有一個安全監督委員會，當時我也是委員，我相信在場有些先進也是委員，當時這裡面有一位委員叫林宗堯先生，他是一位核工專家，我們不能說他是揭弊者，因為他不算台電的員工，他算是外面第三方的委員，當他看到核四工程有問題的時候，他就提出了這樣的說法，我們回頭看歷史，這個說法跟現在許永輝所講東西是很相近的，在那時就曾提出了，這些東西也並不是什麼新的東西。原能會過去有一些官員也曾經核四停工的建議，當時那一批的很多人員，不管是台電公司的經理，還是原能會的官員，很多人都已經退休了，我覺得其實都可以再找他們回來談。

當我們去查閱原能會跟監察院過去針對核四弊端的調查案件，其實是很多、很多的，那個時候核四也發生最嚴重的三大工安事故，包含擅改設計、在工程過程當中出現連續的淹水、電廠測試全黑當機等。後來這些問題到底有沒有人負責？其實沒有人負責耶！我們很希望這些部分能趕快探討出來。後來在核四測試及試運轉出問題之後，為了讓民眾重新信任核四，那時確進行了核四的再安檢，問題是當時這個安檢也是爭議重重，前台電副總陳布燦也說從保守角度來看，就算公投通過核四啟封，還是要再進行一次測試檢視，才能叫做安全，所以當初的安檢的確有做，但是並沒有經過社會的公認，大家仍會覺得其中很有問題，因為大家會認為那時的安檢，好像是一份考卷要補考，但這個補考一直要考到及格為止，沒有不及格的，等於是安檢到可以運轉為止。

在當時這跟民意的想像有所不同，大家想像的是核四因為沒有蓋好所以進行安檢，如果安檢結果不好，那就應該要停工，問題是那時經濟部的安檢跟大家想像的安檢不一樣，所以它其實是很有爭議的。當時提出核四工程問題的林宗堯委員，他參加了安檢，但最後退出了，因為他覺得這個安檢感覺有點像是一個公關程序，而不是一個實際的程序，如果實際要做好安檢，可能要花更多的時間及預算，當時在很趕的時間之內把安檢做完，他覺得無法苟同，所以就退出了安檢，也建議核四最終只能敲掉，我覺得他下的語氣是非常重的，認為核四安全不是可以靠公關解決的。

另外，大家也在討論是否有通過歐盟測試，有另外一派的歐洲核安專家來臺灣，檢驗歐盟測試的這些資料之後，提出民間版核四壓力測試報告，還是有不同的意見，認為核四無法應付地

震、海嘯、防洪，所以我們可以看到當年台電所提出的，不管是安檢或歐盟測試報告，其實還有很多的爭議都需要花時間再重新討論。

當然在這次公投前，我們還是希望這些資料能夠被大家重新的檢驗。其實核四工安事故大事記的這些事實，我們都能從原能會、台電公司及監察院的資料中找得到，我們希望未來會有時間能夠好好討論，謝謝。

主席：好，謝謝崔秘書長。

我們先休息 5 分鐘，謝謝。

休息

繼續開會

主席：先跟在場的各位專家學者報告，等一下官員會針對剛剛各位所提的意見進行回應，因為剛剛有不同的立場，其中容或有一些互相交換意見的地方。我稍後在 11 點 10 分要先離開，我已經請吳斯懷委員幫忙主持會議，各位還可以做第二輪的發言，但第二輪的發言可能就是 3 分鐘。

接下來請中正大學法律學系謝國欣助理教授發言。

謝國欣助理教授：主席、各位先進，大家好。很高興能夠來大院學習，也很感謝大院跟主席非常努力地從太魯閣號一直到核四，一直都能夠持續地關注這個重要的議題，我今天就從法律的角度來做切入。

所謂「吹哨者」這個名詞是源自於英國，是從英國警方實務開始的，而「吹哨」是指對私底下所犯之錯誤，公開的提出警告。我們今天的議題，其實我希望把它再稍微擴大一點，就是如果能夠從核安跟吹哨者的保護，我以下就暫時使用揭弊者。最近的案例是在廣東台山核電廠，這是中國廣核集團跟法國電力集團一起合作的，剛剛有前輩提到獨立的委員會，這個案子就是法國的揭弊者向法國核能安全組織委員會揭弊，他提到了當時是有相關的問題，原本中國廣核集團不承認，表示沒有問題，一切都符合正常允許度，但再次被這位揭弊者打臉，揭弊者表示毀損的燃料棒有七十多根，遠遠超過官方公布的數目。換句話說，在這個案子裡面，是法國的揭弊者而不是中方的揭弊者，如果沒有這位法國的揭弊者透過這個獨立委員會把相關資訊透露出來，很有可能中國這個核電廠還會繼續營運，因為他們即使在被揭露之後也還嘗試著去否認，是揭弊者再次指出破損的燃料棒達七十多根，遠遠超過公布數目。至於為什麼會產生這種情況，很有可能是鍋爐設計失誤。而且這位法國揭弊者也明確地說出這件事情在法國電力集團內部早就已經廣為人知。

為什麼大家逐漸來關注這個議題？其實是因為在公、私部門都呈現了三大趨勢，包括規模變大、複雜度增加、專業化程度提高。剛剛幾位先進們也從核能專業的角度來做切入，可是這對於很多人而言，比如說就法學而言，我們就不瞭解究竟從科學的角度到底有沒有問題？是什麼樣的問題？可能在媒體上面呈現的是不同的視角，可是對於我們非專業的人來說可能沒有辦法做判斷，所以在上述三種趨勢增加的時候，我們要發現、預防、改正組織內部錯誤的難度就隨之上升。

回到我們的議題，如果我們的核能安全真的有安全之虞，第一個議題是討論揭弊者保護機制能夠做什麼？這個機制就能夠增加知情者去提高願意說明真相的可能性，就像剛剛前輩所提到

的。為什麼我說增加？我們今天有保護機制都不一定能夠確保知情者願意站出來，因為他所面臨的可能是多方面的壓力，甚至是毀滅性的壓力，所以為什麼前輩剛剛有提到一個方式是他就決定出走，我稍後也會提到一個美國的案子，工程師決定出走但也要讓大家知道是有問題的。所以它是能夠去確保讓知情者能夠告訴我們，專家能夠告訴我們，在核四封存前試運轉測試或安檢是沒有問題的，或者我們聽到的有可能是正確的資訊。為什麼昨是今非？甚至當時的同僚都站出來說「他很認真」，可是他很認真並不表示他現在講的資訊是正確的，而且他也是資深的工程師，也參與了當時的測試運轉，部分的問題確實有討論過，可是是符合美國的標準，是符合國際的標準，到底為什麼會產生這樣的情況？

回到我們的議題，剛剛已經提到了，就算有法制也都有可能讓潛在的揭弊者不願意出來，因為他可能遭受到毀滅性的打擊跟報復，如果我們今天的保護機制是缺位的，更可能會讓潛在的揭弊者卻步不前，所以第一個階段是我們要有法制，第二個才有可能讓他願意提供相關的資訊，之後也才會有跟偵查機制做連結的情況。

以目前世界的趨勢來講，如果以歐盟為例，包括在過去數十年歐洲議會也不斷地呼籲歐洲執委會對這個議題進行立法，歐盟在 2016 年已經提出了指令草案，2018 年再作修訂。我們可以看到不管是各國相關的立法或者是歐盟，它是一個指標，大家都已經知道這個問題的重要性，而且是非常努力地在進行，是不是我們在這個進度上也可以再做強化？希望能夠達到一個最低的法律標準，它是一個最低的法律標準，簡單來講，只是希望能夠讓這些潛在的揭弊者、知情者能夠透露相關的資訊。英國在 1998 年的時候就已經有公益揭露法，而我們的議題確實是跟公益有關的。

針對這個部分，我做了一個聯想跟思考，也就是我們對於吹哨的類型可不可能再把它更細緻化以及類型化，這邊我提出一個科技型吹哨，也就是說，如果我們嘗試去做一個分類，這個吹哨者我暫時定義為科技型吹哨者，這些科技型吹哨者有科技的專業，有科學的專業，他可能目前正在做的事情是幫助解決科技發展中的困難跟挑戰，包括可能是核四的議題，有部分的議題我們正在探索、正在研究，甚至是最近 5 年來運用到各個領域（包括法學）的 AI。換句話說，這個個人組織是有科技專業的背景，比如說他正在研發新的科技，或著是在操作重要且跟我們公益息息相關的科技，他們是最熟悉相關的細節，但是有沒有可能因為他們的熟悉，因為他們的投入，因為他們的角度及身分，讓他們可能覺得，就專業而言，是不是在某些事項上他們可能會因為其他因素凌駕了專業而說出可能不見得是符合專業的話，或者是在那個專業存在一定的裁量權。比如說針對很多法律的議題，即使是法律人可能都有不同的意見，但是怎麼樣在這個過程中，透過民主的程序，能夠很忠實地去表達出自己的專業，我覺得在這個討論的過程當中，有可能讓民眾知道究竟議題在哪邊，而不是讓其他的因素矇蔽專業跟凌駕專業。所以在這樣的情況之下，針對這些科技的爭議，科技型吹哨者將扮演關鍵性角色。

在 1976 年，三位美國核子工程師決定從奇異公司辭職，因為他們認為公司生產有瑕疵的反應爐，這就是剛剛前輩所提到的，一個方式就是他們選擇離開，他們覺得沒有辦法改變就選擇離開，這件事情的相關紀錄在美國國會有正式報告以及正式且完整的紀錄，而這已經是幾十年前的了，我們從他們的法制發展，我們從他們的揭弊者願意做到即使工作都不要了也要把這個事

項呈現出來，是不是我們也能夠提供更多的保障，讓這些潛在的揭弊者出來？其實我是很佩服這些揭弊者，打從心裡佩服，因為他們要能夠拋開一切，面對前所未有的困難。所以在這個情況之下，能不能夠讓他們不要離開？能不能夠讓他們持續的貢獻他們的專業，但是也能夠把這個事項揭露出來讓大家知道？在這個情況之下，其實國家應該要負擔積極的義務，這個從國際法的角度而言，除了我們有消極的義務不要去做之外，其實國家是負擔積極義務，包括我們現在正在做的事情。

最後的結論是，再次呼應前輩的想法，希望能夠儘速完成立法。上了軌道之後，我們看了條文，如果真的有什麼困難，我們可以再調整，但是不上軌道就到不了終點，希望能夠完善，希望能夠類型化，謝謝。

主席：接下來請洪委員申翰發言，時間 5 分鐘。

洪委員申翰：主席、各位專家學者、各位同仁，大家好。今天公聽會的主題是從核四安全談揭弊者保護制度，我先從過去幾個經驗開始談起。坦白說核四這麼多的安全問題到現在清楚的被國人認知，其實靠的就是過去很多台電內部的揭弊者把資訊揭露出來的，我跟各位講幾個經驗。第一個，大概幾個禮拜前，台電核發處許永輝處長在公投說明會上，談到很多核四在工程上、在安全上，包括當時在試運轉測試的時候發現的問題，很多社會大眾因而譁然：居然是這樣子！說實話這些問題大家早就都知道，早就都聽過了，這不只是許永輝一個人說而已。我不知道大家有沒有印象，2010 年開始，核三駐廠的奇異的工程師林宗堯，當時擔任核四安全監督委員的時候，就不斷地好幾次在媒體上面書寫去揭露核四安全的根本性的、結構性的問題，我不知道大家有沒有印象。如果大家仔細地去核對當時林宗堯講的內容跟許永輝說的內容，我可以跟大家說幾乎是如出一轍，這不是新聞，不是許永輝捏造的，所以後來我們看到很多特定的新聞媒體出來質疑許永輝，我要問哪一個人能夠出來否認許永輝講的事情沒發生過？請問哪一個人能夠出來說，許永輝指出的問題，許永輝指出到現在還很難解決的事情沒發生過？他說的是不是事實？他說的是事實。經濟部也在場，等一下我也要要求經濟部跟台電應該要很清楚的說，許永輝講的是不是事實。

我再講另一個經驗，2013 年當時林宗堯被江宜樺跟馬英九重金禮聘成為核四安檢顧問，江宜樺、張家祝、馬英九把林宗堯奉為上賓，請他協助解決核四的問題，最後在 2013 年中，林宗堯辭職了。為什麼辭職？大家可能都忘了，他其實在媒體上都有說，大家如果現在去 google 都還 google 得到，因為江宜樺、張家祝不允許林宗堯對外透露核四的問題，不容許他對外透露他在核四看到的事情。他想要在內部反映核四真實的問題，卻無法受到經濟部跟行政院的重視，無法被重視，又不准他對外說，所以他只好辭職。現在大家回去看媒體，去 google 都還可以 google 到那段歷史，林宗堯說得很清楚，內部的問題無法解決，又不允許他跟媒體說，所以他只好辭職，這是當年的過程。

我再講一個例子，大家都知道，當時核四安檢時發生過一個龍蝦宴事件，我這邊可以爆一個料，當初這個龍蝦宴事件為什麼會在媒體上曝光？因為當時有一位安檢人員打電話到我服務的地方告訴我，這些操作安檢的人認為核四的廠長不宜在當時宴請安檢小組。他們明確表達認為應該維持安檢的獨立性，不宜在當時宴請，可是核四的廠長還是決定在那時候用龍蝦宴請安檢

小組，這逾越了維持安檢小組獨立性的分際。所以你可以看得出來，如果當時安檢人員沒有打電話跟我說，然後我再通知媒體，大家不會知道這件事情，大家不會知道當時安檢的過程，這個逾越了讓安檢小組能夠維持獨立性分際的事件，大家是不會知道的，這就是靠內部的爆料、內部的揭弊。我剛剛講的這幾件事，都是透過一段時間，尤其是在核四興建過程裡面，內部的人員出來揭弊、爆料，外界才能夠一窺核四的工程究竟有什麼問題，究竟為什麼問題永遠沒法解決，究竟是怎樣逾越、破壞了獨立小組應有的特性。

今天也是一樣，在這個當下，我認為揭弊者該被保護，揭弊者該享有一定的權利，我覺得在法制上面我們都應該做，可是一樣回到今天，尤其是這個公投的本質，核四到底安不安全？核四當然不安全，因為過去這一段時間出來爆料、揭弊的人說的，全都是事實，全都無法被否認，不管後來怎麼被他們的同僚們或過去的同僚們攻擊，鋪天蓋地的攻擊，不管怎麼被攻擊，他們說的都是事實。所以我要在這邊說，我自己很希望臺灣接下來，我們還是要管，到 2025 年之前還有好幾座核電廠仍在運轉中，我自己希望我們可以把揭弊者的保護制度做得更好，因為我們要去維護像核電廠如此複雜的工程的安全性、獨立性，或者建立它該有的制度，確實是需要這些揭弊者來協助我們的，我覺得這很清楚。

我想跟一些國民黨的朋友，包括擁核的朋友說，你們是沒有辦法否認核四不安全這個事實的，核四如果安全，原能會的安全審查早就通過了，如果核四安全，如果核四的工程沒問題，這些問題早就解決了，馬英九早就讓核四運轉了。今天馬英九沒辦法讓核四運轉，馬英九之所以封存核四的原因，最大的原因大家都清楚，就是核四不安全，安全問題無法解決，連馬英九這麼熱愛核四的總統都搞不定，這就是事實，誰也沒辦法否定。

**主席：**謝謝洪申翰委員，謝謝你願意支持我們通過揭弊者保護法，謝謝。再介紹一下剛到場的學者專家，我們邀請到的一位專家是臺北市議員侯漢廷。不好意思，我們剛剛有說明過，本院委員的發言時間就是 5 分鐘，剛剛已經讓洪委員超過了一些時間，但是後續我們還是儘量控制時間，好不好？如果各位有什麼還要再交鋒的地方，等一下全部發言結束，然後官員也都做過簡短的回應，然後再請在場人員第二輪發言，每人 3 分鐘。我要向各位道歉的是，我另外還有一個行程，所以接下來的公聽會由本委員會的吳斯懷委員主持。謝謝。

接下來請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華：**謝謝主席。各位學者專家、本院同仁及各位官方代表，大家好。在台電工作 31 年的台電公司核能發電處處長許永輝處長，他以第一線保證核安的工程師、現任的核能發電處處長的專業立場，於今年 11 月 18 日在核四公投說明會表示，試運轉測試 7 年未完成是因為安全性未能過關，不是原能會拒審的程序問題，並指出核四工程有諸多安全性的問題。在上個月（11 月）8 日，原能會也指出核四廠 1 號機興建期間，須於燃料裝填前提送原能會審查之 187 項系統功能試驗（試運轉報告）中，有 32 項未通過原能會的審查，故該廠 1 號機之系統功能試驗未完全通過審查。

今年 4 月 14 日本委員會就曾辦理「從 0402 太魯閣號鐵道事故，制定揭弊者保護法規刻不容緩」公聽會，因為許多重大工程的資訊只有公司內部人知曉，往往因為沒有受到足夠的保護，以致於不敢揭弊而失去預防重大公安事故的機會。我們非常需要制定一套健全的法制來保護揭

弊者，才能有更多的機會阻止劣質的公共工程造成悲劇發生。

行政院在 2019 年 5 月 3 日函送「揭弊者保護法」草案至本院審議，惟因屆期不連續，無法續審；時代力量黨團早在 2017 年上一屆就已提出「公益揭發保護法」草案；本屆又於 2 月 21 日列為優先法案送到立法院，惟行政院卻沒有再提出版本，所以時代力量再次要求，請行政院儘速將揭弊者保護相關法案送至立法院審議，讓本院也儘速來排審。

時代力量版本草案對於揭發人之「身分保密」、「人身安全」、「工作保障」、「訴訟上舉證責任」及「揭發人所負法律責任」等，都有詳盡的規範，包括身分保密方面、人身安全方面、工作保障方面、訴訟上舉證責任方面、揭發人所負法律責任方面，都有詳細、詳盡的規範。

揭弊者保護法案不只要保護揭弊者，更希望能鼓勵大家揭露重大不法情事，進而守護公共安全，因此必須鼓勵內部員工提出問題、提供多元反應管道、提供適當保護措施，避免遭受不正待遇，以建立有利員工主動反應問題的環境，不需害怕受到報復、恐嚇或歧視的待遇。

核四廠鄰近都會區，距離雙北首都圈不到 30 公里，這是全世界絕無僅有的，若其工程安全性不足，一旦發生事故，損失將無法估計。台電公司核能發電處處長許永輝勇於揭發核四工程的疑慮，預防已存在的問題造成災害，正是揭弊者保護法案所要保護的對象，籲請行政院儘速提交草案，別再拖延。以上，謝謝！

主席（吳委員斯懷代）：請臺北市議會侯漢廷議員發言，發言時間 10 分鐘。

侯漢廷議員：主席、各位專家學者、各位委員。今天的重點是從核四安全來談到揭弊者保護制度，揭弊者當然應該保護，但是如果我們從前面各位的發言可以看到，包含許永輝處長或者是過去很多在核四廠內部的員工來談這件事情的話，本質上兩件事不太相干，甚至是無法適用的。揭弊者當然要保護，但問題在於，核四的內容它能夠算得上是弊害或者是弊案的部分嗎？其實有待商榷，所以揭弊者的保護跟今天來談到核四，我想這應該是兩個問題。先前委員所舉出來的例子，比如說核四內部好像有一些什麼龍蝦宴或者可能有一些工程上面小小的疏失跟問題。

這樣子好了，我簡單跟大家聊一下，在臺灣有一項建設考考大家，在九〇年代開工，設備和零件來自世界各國及各個不同廠商，在建設過程中遇到許多困難，工程多次延宕並追加預算，蓋了超過 20 年，在驗收時發現超過 4,000 項的缺失，監察院已介入調查，在監察院的調查報告中也舉出了許多的缺失，然後糾正它。請問大家知道，這是哪一項建設嗎？答案就是桃園機場捷運，當然也有朋友說是高鐵，都是。所以在臺灣，不要說在臺灣，在全世界任何一個大型的工程建設，在檢驗、在收成的過程會發現有缺失、有點瑕疵，這是很正常的事情，如果都沒發現有任何工程的缺失，那才叫做大問題。所以核四在過去以來，你們講說有沒有一些工程上的缺失？當然有缺失，但關鍵在於這些缺失跟疏漏有沒有辦法可以把它解決、把它修復、甚至通過了試運轉的測試？如果都通過了，那表示沒有問題，因為缺失是可以解決的；如果現在像先前洪委員講說，許永輝處長講的是不是事實？因為許永輝處長講的東西很多，也沒有辦法直接籠統地來概括，他講的到底哪邊是事實或哪邊不是事實？核四過去有沒有一些缺失？有，但要問這些缺失有沒有被解決？答案是也有。

如果硬要抓著過去有一些工程上的小瑕疵，一些綠美化工程沒有完成，硬要來講整個核四有問題，這也是不好的，就如同我們現在在講，你這個人幼稚園的時候竟然不會寫國字，所以你

現在是個蠢蛋，這樣的解釋也不盡合理。

再來又談到，我認為非常遺憾的是，怎麼會有人公然地在扭曲一些歷史的事實呢？很簡單，就是核四安不安全？當時是通過了安全的報告以及試運轉測試，許永輝處長在上面是簽了名的，整個所有的安檢報告，不僅是原能會的專家、國際有四十多位專家、國際原子能協會、國際核能協會、原子能總署、甚至是奇異公司都有派美國人來到核四，參與整個的驗收報告。現在有人要指控國際原能會說謊、現在是有人要指控美國奇異公司來臺造假嘍！哇！如此天大的指控，那麼應該要登上國際新聞啊？不久之前的國際仲裁案才判定奇異公司勝訴，勝訴是什麼意思呢？就是說奇異公司把核四蓋得很安全、蓋得沒有問題，所以奇異公司勝訴了。如果現在要講說，奇異公司把核四蓋得有問題，就是要指控國際仲裁是個大弊案嘍！那應該要趕快躍上國際新聞了，天啊！怎麼可以這樣子？國際仲裁公然地護航、公然地造假，我認為這件事情太可怕了！所以希望這件事情一定要趕快躍上國際版面，就是臺灣民進黨或者反核人士，公然指控國際仲裁以及奇異公司造假護航，這比臺灣核四或揭弊者的問題還要大得多。對，你看你也知道這是鬼扯，國際仲裁案能有假嗎？奇異公司來臺檢查能有假嗎？2013 年的報告、2014 年的報告怎麼會有假呢？

再來不要忘記了，馬英九到底是為什麼來封存核四？不是因為它不安全，所謂原能會的 32 項根本不是沒通過審查，是還沒審，為什麼還沒審？因為被封存了，所以還沒審；就像說不是說你沒考完這張考卷，是你還沒去考試不代表你考了零分，今天是這個人還在高中、還在高三，沒考大學聯考不代表他考零分。所以這些核四的檢測關鍵，馬英九當時為什麼要封存？是因為核四有任何問題嗎？不是耶！是因為當時林義雄絕食，跟一大堆人霸占忠孝東路跟霸占忠孝西路，就在我們立法院外面，造成整個交通大癱瘓，逼用政治的脅迫、用林義雄的性命，來脅迫、逼迫馬英九封存核四。核四安全與否跟林義雄他懂什麼啊？所以這個關鍵，現在竟然還有人要公然扭曲歷史說，因為馬英九覺得所謂核四有問題才封存，不是！馬英九是因為政治的力量脅迫，才被逼的把核四封存了，那是一個極其不民主的方式，用霸占馬路、癱瘓交通造成上萬人交通不便，幾年的歷史大家都忘了嗎？

然而現在人民要用公投的力量，是極其民主的形式來決定核四的商轉，結果現在竟然有人說這個叫做來亂，這個使用公民投票的形式，怎麼能夠叫做來亂呢？所以一碼歸一碼。再來，假設許永輝處長要用所謂揭弊法的話，其實也大有問題，為什麼呢？因為許永輝處長他的發言說，核四問題很大，從設計、採購、發包都有大弊案。欸！為什麼當時他不說？在當時其實也有政風單位，他也可以去揭弊啊！他也可以到警察機關去爆料啊！為什麼他不說？為什麼他要在試運轉的測試當中簽名？為什麼他又在經濟委員會裡面開記者會告訴大家：一切通過、一切都很安全？到底是現在的他說謊，還是 2013 年的他說謊？是現在的他說謊，還是 2013 年他拉著美國奇異公司跟國際原能會的人共同說謊？到底哪一個可能性大？好，沒關係，我們假設國際仲裁案是假的，假設奇異公司在 2013 年、2014 年來臺所做任何的檢測報告都是假的，核四存在大問題，那麼許永輝處長本人也不適用於這一個可能要推的揭弊者保護法的草案，為什麼呢？因為就這裡面來講，他是正犯，他就是所謂的犯案嫌疑人、弊案嫌疑人之一。目前的這些草案說，有些正犯應該要依照情節的輕重，避免追究刑事的責任。欸！我就想請問了，難道要保護

揭弊者的這個法案，像許永輝處長這樣的個案，他隨便說自己揭發了大弊案，自己又是這個弊案的經手人，然後還能夠依照這個法案全身而退嗎？這不是很荒謬的事情嗎？保護揭弊者關鍵在於，這個揭弊者他是旁觀者，而不是正犯之一，否則的話，這個叫做自首法案就好了，哪叫什麼接弊者法案？自首和揭弊者是完全不同的概念！

最後，我們再談到核四的安全，講白了是什麼？其實在我看來，它還是龐大的利益問題跟利益結構，關鍵在於我們到底是要看 2013 年、2014 年在沒有公投的情況之下，所產生的報告可信度比較高？還是這兩年有公投的關係產生的報告可信度比較高呢？2013 年、2014 年早年都講說，我們所有的地層斷層是非活動性型斷層，怎麼到了 2019 年突然就有一份會議的決議，台電叫做決議！這是荒天下之大謬，滑天下之大稽，到底有沒有所謂的活動斷層，竟然是用會議的決議做成的，而不是用研究做成的，這也是會貽笑大方。決議的內容是什麼呢？叫做不排除或可能有活動性斷層！沒關係，我們再請教一下，如果核四的地段有一個可能性的活動斷層，可能喔！好可怕，對吧！很可怕！請問臺灣現在有 33 個已經驗證的活動性斷層，你為什麼還不搬家？臺灣根本不應該住人啊！這就表示在所謂的地質調查這份的內容裡面是極其荒謬，根本就是這兩年為了阻擋重啟核四，而拚命塞出來新的資料、拚命生出來一堆新的報告、拚命生出一些新的數據來騙人民，告訴大家重啟核四不可能！

核四畢竟還是要聽信科學跟專業，我相信再多的民意代表，包含我，我們對於科學都是無知的，我們對於地質調查可能也都是無知的，但是現場其實非常多人對於核電是真正有知識，對於核四廠的建設、經營、發包跟採購，例如前核四廠的廠長，真正對於核能是有專業的，我們認為社會大眾應該多聽聽這些專業人士的話，不要被臺灣一些連核廢料到底要占多大的體積、多大的面積、怎麼處理都不知道，然後就來騙大家說：使用過的核燃料棒很可怕！要相信科學，不要相信迷信，謝謝。

主席：謝謝侯漢廷議員的發言，接下來請江委員永昌發言。

江委員永昌：今天葉毓蘭召委所訂的這個題目，還真的滿特別的，不過我覺得與會的各位講的，反而變成是核四是否安全的辯論，沒有接觸到這個題目所訂一有關於如何來做揭弊者的保護，讓許多事實呈現讓大家知道。

其實揭弊者保護法草案還沒有出來，我們都知道它當中的精神就是對於揭弊者、吹哨人身分的保密、權利的保護、法律上責任的保全，以及他安全的保障。但是這當中，其實又會分這個揭弊者到底是外部，還是內部？是我們現在鎖定要到公部門，還是要到私部門？這就是這個法草案討論至今，沒有送到立法院來的一個重要因素。但是今天都沒有在這裡多作著墨，應該是要提供誘因、動力，因為即使有揭弊者保護法也不見得大家會勇於揭弊，何況付之闕如，這是一個重點。

回過頭來講，核能的安全只靠揭弊者保護法這樣的層級，萬一都沒有人出來揭弊的時候，核能就安全了嗎？好像這也不太對，所以這個是必須面對的課題，今天竟然一直在辯論核能安不安全？在這上面大家花了好多好多的時間，反而跟揭弊者保護制度脫節了。我就要回頭來問，在政府的責任上來看，假設當下的政府說安全，有人說不安全，而且舉出了事證，這樣一個事證的舉證應該是揭弊者，但是當下政府又說它不安全，但有人出來說安全，這樣算揭弊嗎？或

者政府說不安全，你也說它不安全，你是揭弊嗎？我說當下，因為政黨會輪替，就算是公司也會改組。當下政府說它不安全，而你說的不安全跟他的不安全事項是不一樣的時候，你是不是揭弊？我想這可能根本的架構要去瞭解一下。

我就來提一個跟核能安全有關的揭弊事例給大家聽一下，最近的國際新聞，大家看到有兩起重大核電廠安全的爭議，我用「爭議」兩個字，第一個是法國在中國技術支援，合資興建的台山核電廠，可能剛剛前面也有人敘述，燃料棒多達 70 多根破損，這個資訊是怎麼來的？是法籍的吹哨者向法國的獨立核能安全組織爆料，法國自己本身也有核能安全的爆料，法國本身 56 座的反應如何？核能占他七成，法國有沒有地震？有，2019 年 11 月法國東南部發生地震，法國的電力集團 EDF 被迫暫停反應爐，有這樣的事件，事實上那兩個被迫暫停的核電廠，一個是特里卡斯坦，它距離地震的地方 25 公里；一個是克魯亞斯，它距離地震的地方 15 公里，臺灣的核電廠距離地震的地方好像還要更近。但是我回過頭來講，特里卡斯坦核電廠營業已經 40 年了，法國雖然沒有訂營運的年限，可是法國他們是每 10 年要對反應爐做一次大檢查，在大檢查當中，包括關於安全、環境、輻射、防護、事故發生頻率、產量，但是法國的原子能安全署沒有人員駐在這一核電廠當中，他還是要靠法國電力集團裡面的技術人員誠實通報。喔，重點來了！誠實通報，如果不誠實呢？以我剛剛講這個法國核電廠，它其實 2017 年就被法國列入加強觀察名單，2019 年它要大檢查的時候，我們會不會去推測有沒有這種可能，核電廠營運管理的高層會在這兩年當中，對於這些檢查的事項有所隱匿，有沒有這個可能？有可能！不代表一定有或沒有，但是有可能，你就知道揭弊者重不重要，只要有揭弊者，或許可以在這方面發生一些功用，事實是什麼？事實是真的有一個揭弊者，他去揭露了，在 2018 年 8 月核電廠內部的電子郵件說，發電設施多處出現積水，甚至驗出含有輻射物質。但是卻在 10 月份的報告上面被記為是已及時阻止、些微的溢損。完全就是美化了，其實這個揭弊者，他是核電很高階的技術人員，表現非常優異，但是他也在揭弊之後，被管理高層排擠、恐嚇，用粗魯的手段調離職務。但是你又會問說怎麼會這樣，法國沒有揭弊者保護法嗎？有啊！法國 2013 年 4 月 16 日 2013316 法，揭弊者控訴事業體裡面危害公共安全的相關事項的時候，他有受保護。2016 年 12 月 9 日 20161691 號法，法國更對揭發犯罪行為的揭弊者，提供完善的保護到不得解僱、不得有不利差別待遇。但我在這裡就跟大家講，就算有揭弊者保護法，對於揭弊者來講，還不一定能夠受到很完整的保護，身心都還受創，何況臺灣揭弊者保護法現在是付之闕如。而且更重要的一點，揭弊出來的這個結果能否被重視、有沒有被審視，還未必嘞……

主席：請江委員掌握時間。

江委員永昌：說不定還會被相關的機關淡化，我在這裡提出。今天的公聽會有另外一個題目是有關於公務人員行政中立，政府是依法行政，公務人員是行政中立，還是政府是行政中立，這個可能大家要去看看耶！公務人員行政中立法規範的是公務員……

主席：請江委員掌握一下時間，好不好？謝謝。

江委員永昌：不是政府啦！所以我希望大家可以看一下美國聯邦最高法院，政府機關對他的政策應該要去說他必須說的論述，那唯一的限制只是不能夠去違反政教分離原則，政府的官員發表談話來表達政府的立場，這是政府本來就應該有的作為。以上，謝謝。

主席：謝謝江委員的發言。學者專家今天公聽會的發言到這裡結束，為了聚焦討論，請機關代表針對學者專家的發言，不要去闡述你的政策，針對學者專家的發言、質疑，提出簡短的回應。

首先請法務部柯主任秘書說明。

柯主任秘書麗鈴：首先謝謝委員會召開這個公聽會，讓我們法務部也有機會來跟大家說明大家所關切的揭弊者保護法草案的最新狀況，針對這個公聽會的四個提綱，為了節省時間，因為我們有準備詳細的書面，我們就直接引用我們的書面報告。對於大家所關切的揭弊者保護法的最新進度……

主席：對不起，我提醒一下，書面報告有的資料請不要唸，學者專家可以帶回去看，簡短的用口頭表達，回應他們剛才的質疑或者提出的問題好嗎？謝謝。

柯主任秘書麗鈴：是。針對這個草案，我剛才聽到的是大家都認為上個會期已經過了，為什麼到現在還沒過來，因為我們這一次的修正，事實上是擴大了第 9 屆那個版本的範圍，之前是公部門，這次是把它擴展到公私部門都有，所以在整個立法的過程當中，也引起大家有很多的關切以及建言。事實上我們在行政院也已經召開了 2 次的審查會，本部最新的版本在 12 月 2 日已經送到行政院，行政院已經排好在明年的 1 月 4 日進行審查，本部也已經把這個草案列為這個會期的優先法案，所以我們部裡頭會繼續來積極推動這個草案，相信應該很快就可以送到大院來進行審查。

主席：謝謝。接著請銓敘部朱次長說明。

朱次長楠賢：行政中立立法的部分，如果是針對公投，公投涉及的是重大政策，所以政府部門必須對涉及的重大政策提出說明，公務員如果基於職責受指示辦理宣傳機關政策立場的消息，應該跟行政中立立法無涉。但如果不是依法令行使職權的話，那當然要受行政中立法的限制，謝謝。

主席：接下來請經濟部曾次長說明。

曾次長文生：主席好，因為有很多跟核四有關的問題，我是不是可以請台電的同仁來做回答好嗎？

李敏教授：規劃的問題，台電沒有辦法規劃，請次長回答我剛剛提出的問題，未來幾年電力到底夠不夠？

主席：請回應。

曾次長文生：我這樣講，現在是公聽會，官員是要答詢，是跟邀來的學者答詢，還是委員你要問我，問我就一定會回答。

主席：等一下，教授，我們等他們回答完，還有第二輪發言，專家們可以再提出問題。我們的公聽會是這樣，請儘快簡短回答。

曾次長文生：謝謝委員，這個是立法院的公聽會，我們尊重。

主席：好，請簡短回答。

曾次長文生：我先回答第一件事，有關我們的電力規劃，現在所有建設最快的機組就是——我可以拿掉？

主席：可以拿掉口罩。

曾次長文生：對臺灣來講，現在我們的發展就是機組的興建，還有空間用最少的，同時裝置容量能夠比較大的，就是天然氣機組，對臺灣來說，我們這一段時間在規劃的就是讓天然氣機組快速的

運轉，2014 年民間的 IPP 現在已經開始興建，所以我們要確保臺灣的供電穩定，跟主席報告，我們提的這些相關的方案，就是一個確保供電穩定的方案。

主席：好，這是你的回應，等一下學者專家們可以提出第二輪的詢問。

接下來請法務部廉政署鄭署長說明。請簡短回應。

鄭署長銘謙：主席、各位委員及學者專家。廉政署一直很積極在推動揭弊者保護法，這段時間因為各委員提了 11 個版本，各界的意見也很多，上次我們也在立法院辦了 2 場的公聽會。另外，我們出去跟外界做一些活動的時候，學者也有跟我們做一些建議，我想這些建議是很寶貴的，因為我們這是公私部門合併的一個版本，所以在弊端項目這部分，尤其是立法的形式就爭執非常多。在第 9 屆的第 8 會期，弊端項目就有很大的的一個討論，也一直都沒有共識，結果很可惜就屆期不連續，然後我們整個重新再檢視，再送行政院，這部分我們也有做一些幅度的修正，譬如弊端項目這一部分，大家非常關心什麼叫做弊端？我們揭什麼弊？這部分尤其在私部門，因為它非常的龐雜，所以立法的形式到底是要用列舉式的，或者是要用概括式的，這部分我們現在終於把它訂了，就用折衷式的，就是大家比較關心的像是涉及到金融犯罪，或者是勞工、勞動的部分，還有衛生福利、還有兒少福利，或者是弱勢族群等等這些大家比較關注的議題，我們用列舉的方式來做一個處理。另外因為也怕漏掉，所以我們還保留概括授權的條款，給法務部召集各目的事業主管機關，就這些我們定期來做一個檢討，來做增減或調整，我想這部分在立法上會比較合乎大家的期望。

另外，我們也增加一些非典型勞工的部分，像有些委員跟外界也關心說我們都是保護內部的勞工，但事實上在私部門的這部分，也有一些非典型的勞工，譬如說建教生、見習生、技術生等等的這部分，我們也把他納入揭弊保護的對象。我們的立法是保護從優，這是一個地板，其他法律有比這個揭弊者保護法更好的保護的話，我們也希望從其規定。對於處罰的部分，我們對於揭弊者的侵害者部分，就是報復者這一部分，剛才也有學者專家關心，認為這個處罰一定要從重，的確處罰從重，對他的犯罪、對他不法攻擊的犯罪，是按照原來刑法加二分之一的。另外，對於公務員、公部門這部分，我們也給他做公務員相關的一些懲戒規定，像是懲戒法等相關規定來加以懲處。在私部門的部分，也提高到五萬到五百萬的罰金，而且是按次的，他如果……

主席：署長，請簡短一點。

鄭署長銘謙：是。以上是修正重點的補充報告，謝謝。

主席：請台電公司楊董事長說明。

楊董事長偉甫：主席，各位專家學者。以下發言因為牽涉到核能的專業，我請我們核能事業部的副總經理說明。

主席：請原能會核管處高副處長說明。

高副處長斌：好，謝謝委員，我簡單說明，今天主要的議題是核四安全，首先要報告，台電公司對於核能是核能經營者，但是對於核能安全的認定機關，以全世界的經驗跟案例來看，國家的管制機關都只有一個，臺灣是原子能委員會，在整個核四的試運轉測試，原能會唯一認可的法定測試就是試運轉測試，試運轉測試有四個條件，我跟各位報告，包括測試人員的資格要經過原

能會同意，執行測試有一定的程序，測試完的結果要有標準的比對、審查流程跟審查標準。換句話說，總共花了 7 年整個做完送給原能會審查，原能會從 99 年到 106 年總共花了 7 年審查，到最後 106 年 5 月公告，並沒有通過。換句話說，現在今天在會上很多專家有談到安檢的部分，基本上安檢不能取代試運轉測試。

我跟各位報告，安檢跟試運轉測試的差別有七大項，最重要的有四大項，第一，試運轉測試有把每一個系統的未結案跟但書寫在裡面，安檢沒有。第二，測試的結果要跟設計規範做比對，試運轉測試有，安檢沒有。第三項以及第四項，原能會怎麼審查的意見、審查沒有通過的意見以及該怎麼做要寫在裡面，原能會還要求要停留查證，試運轉有而安檢沒有，這是兩者之間的差異。接下來再跟各位報告，今天會有專家提到有關核四防火門的問題，事實上那天許永輝許處長報告的不是防火門，而是防火風門，差了一個字，風門就是安全系統的防護，通風系統總共有 141 個防火風門，還要經過美國防火協會法規規章的驗證，要經過耐火三個小時的測試，它沒有做，沒有 UL 的規章，許永輝講的是這一塊。

其次，今天還有專家也談到有關於核四仲裁案的反請求，我跟各位報告，其實它是商務仲裁案，就契約、商務來講，所以仲裁結果只針對商務，但是安全的問題還是存在，所以我們把它清出來，跟它提出 43 項的反請求，我大概簡單的報告。最後，各位在公投之前，對於核四客觀的資訊，我歡迎各位進入台電公司核四的網頁，各位可以從上面去瀏覽，謝謝。

主席：請問學者專家們有沒有要提出詢問？每一次發言 3 分鐘。

請原能會劉副主任委員說明。

劉副主任委員文忠：感謝委員召開今天的公聽會，也感謝很多專家學者提供寶貴的意見，因為原能會作為獨立的核能安全管制機構，不是能源機構，所以對核四公投並沒有預設立場，也絕對會尊重公投的結果。剛剛專家有提到 103 年經濟部的安檢報告這個問題，當時因為社會大眾對核四的工程品質有很大的疑慮，所以經濟部就安排了安檢，就像一個學生成績不太好，經濟部對台電安排了模擬考，考試通過了，但並不能代表它通過聯考。事實上在 187 份的試運轉測試裡面還有 32 份沒有通過，所以到 103 年封存時，核四廠並不是一個符合安全的電廠，這個要說明。另外一件要說明的是，因為目前核四的建照已經過期了，假若核四公投通過，台電必須重新提出建照申請，一定要先去釐清地質調查以及輔導改善案，有一些設備也要更新取得認證等等，就台電的估計，事實上他們估計要 6 到 7 年。另外參考美國 Watts Bar 重啟，它的地質條件或者美國的核能工業技術等等，它是一個續建的狀況，花了 9 年，所以原能會以專業判斷，臺灣核四的情況大概可能需要 10 年的時間，因為公投書裡面提到兩年就可以放燃料發電、3 年可以完成測試商業運轉……

主席：好，請簡短一點，因為時間有限。

劉副主任委員文忠：這個部分造成社會認為原能會未審先判，事實上這是一個專業、客觀的判斷。以上說明，謝謝。

主席：剛剛有學者專家舉手，依照先後順序發言。

先請清華大學核子工程與科學研究所李敏教授發言。

李敏教授：我想請曾次長回答我的問題，請看投影片資料，這張資料有沒有錯？如果沒有錯，臺灣

的電力系統可調控電力就是這樣的分布，今年 5 月兩次缺電、限電，請問未來你憑什麼說我們電力是夠的？我知道了！你讓上面的麥寮、興達全部繼續運轉、繼續燒煤、繼續用中部人民的肺來發電，你就可以度過這個危機，請你說明一下，我這個資料對還是不對？再來，是誰下的命令讓中油不能調整天然氣的價格？讓台電的天然氣成本不會上漲來欺騙民眾？這個命令是誰下的？再請問一下，中油 400 億的虧損，經濟部準備怎麼處理？準備怎麼告訴民眾這 400 億的虧損從哪來的？請次長回應。

主席：經過專家統統詢問過以後，一次依序回答。可以第二次發言，請登記發言。

請清華大學核子工程與科學研究所葉宗洸教授發言。

葉宗洸教授：謝謝主席。我真的贊成這個法案，為什麼？因為今天許永輝處長出來說他當初蓋章通過的試運轉測試現在有問題，如果這個法案通過就能夠讓當年參加試運轉測試的基層員工可以出來揭弊，也可以出來爆料，而且可以獲得保護。剛剛江委員特別說如果提出的意見跟原來反方的意見不一樣，是不是也應該列入揭弊的保護？當然應該要！所以我非常同意這個法案能夠儘快的推動、能夠儘快的執行，讓當年真正花了心血執行試運轉的員工能夠站出來講真話。洪委員說林宗堯離開是因為核四有問題，錯！當年我們在核四安檢專家監督小組裡面，林宗堯因為不滿意經濟部提供給他的顧問費，嫌它太少，所以做到一半，他就離開了安檢監督小組，實情就是這樣，不是他覺得核四的系統狀況有問題，因為那時候安檢還正在執行。我們當然知道試運轉測試跟安檢報告不一樣，所以剛剛簡副總講的，不要把重點拉到安檢這邊去，我們要強調的是許永輝負責的試運轉測試報告是不是每一項都完成？然後 187 份報告送到了原能會，原能會審查通過 155 份，32 份因為封存，所以沒有繼續審查，這個話要講清楚。而且我要強調，試運轉測試報告上面，除了徐永輝，還有其他的工程技術人員，這其中還包括奇異公司的顧問人員，如果今天試運轉測試報告造假，那所有在上面蓋章的人，包括國外的工程顧問，全部都要依法究辦，不是今天徐永輝在說明會上面站出來說核四的系統有問題，就可以一句話帶過去。

最後，我要講，所以剛剛提到的問題，就是因為核四之前紛紛擾擾，有很多問題，所以當初才會進行安檢，所以當初才會要求試運轉測試要從頭開始，從零開始，安檢也同步地從零開始，等一切驗證的工作都執行完畢了，台電才會送出這個試運轉測試報告，經濟部才會召開記者會，跟大眾宣布核四的安檢、試運轉測試統統順利完成。以上，謝謝。

主席：謝謝葉教授。接著請洪委員申翰發言。

洪委員申翰：主席、各位學者專家、各位同仁。第一，我希望主席可以遵守一個原則，關於公聽會，專家學者應該是沒有權利可以質詢行政部門的，在質詢的關係上面，這個部分我覺得應該要確守。當然，行政部門如果願意回答，行政部門是可以回答，但是這並不是一個質詢的關係，這是第一個事情，請主席幫忙處理這個事情。

第二個，我其實非常、非常意外，坦白說，坐在我對面的專家學者都是學有專精，但是讓我感到非常、非常意外的是，不管是國內外各個核工的學者，或了解核工的學者，都知道，能夠確認核電廠安全的，有資格來確認核電廠安全的，在每個國家，都是獨立的核安管制機關，我很難想像有哪一個國家可以由電力公司自己出來宣稱這個核電廠安全，它就是安全的，在座的專家學者居然有這種認知，我非常、非常、非常、非常意外，因為大家有這樣的認知，坦白說，讓我有一

點質疑各位的專業，我原本是很尊敬各位的，但是各位居然會用電力公司自己宣稱自己做的檢查結果來認定核四是安全的，是沒有問題的，這不符合專業啊！各位，哪一個國家是由電力公司自己就可以認知核電廠是安全的？告訴我。哪一個國家？除了威權國家、獨裁國家以外，哪一個國家可以這樣子？今天要憑著台電自己出來的安檢結果，就來談核四是安全的，這不可思議啊！我想要說，今天剛剛在說的，沒有錯，如果按照剛剛林老師說的，假設未來電力上面需要多一些電力的話，我跟大家說，這十多年來，核四這麼一個破敗的工程可以持續往前走，就是靠這個理由，就是靠有人不斷出來說未來可能會缺電，未來可能電力會不足。我要跟大家說，核四就是一次又一次讓大家失望，國民黨就是把未來的能源問題都放在核四這個工程上，可是，對不起，核四的工程就是一次又一次讓國民黨失望，讓社會失望，這就是真相。核四撐不起各位的期望，達不成各位的期望，讓未來不缺電。這不是我說的，這不是一個預測，這是過去的經驗，數十年來就是發生這樣的事情，你要怎麼否認呢？

主席：好，謝謝。

洪委員申翰：我不是在質詢各位，對不起，讓我把話講完。這一次公投案走到現在，真的太多荒謬的認知，在社會上、在媒體上出現了，包括現在，不管公投方，不管國民黨，不管這些擁核的教授們，不斷說只要憑核四安檢就可以認知核四安全，這是在扭曲社會大眾對核能安全專業的認知。

主席：請掌握時間，謝謝。

洪委員申翰：對這個事情，我要提出駁斥，要撥亂反正。謝謝。

主席：請臺灣大學永續地球尖端科學研究中心魏國彥教授發言。

魏國彥教授：主席、各位委員。我希望 12 月 18 日的公投是一個民主與科學的展現，要減少扭曲，資料的公開很重要，剛才台電的副總有說，有些資料我都有上去看查，我希望貴院以及在座的官員把更原始的資料拿出來，而不是最後的會議結論或是終端資訊，作為一個地質學者，我沒有辦法去判斷那個結論及已經公布的東西的來源是什麼，它的科學的合理性在哪裡，所以我希望能夠根據政府資料公開法，把原能會、地調所等相關單位的資料都進一步公開，甚至在市面上販售都可以，我願意出錢去買。謝謝。

主席：請臺北市議會侯漢廷議員發言。

侯漢廷議員：主席、各位委員。謝謝大家的回應，謝謝很多官員撥冗來參加，剛才委員說竟然要以電力公司自己聲稱安全就認定是安全是很不可思議的，但是我們要反過來問，竟然以電力公司自己說不安全就認定不安全，這不也是不可思議嗎？

洪委員申翰：原能會說不安全。

侯漢廷議員：只以原能會說不安全就認定不安全，這不還是一樣不可思議嗎？這種論述方式有差嗎？實際上看的是證據吧？你要把證據一項、一項挑出來。而且過去的原能會說安全，是現在的原能會說有問題。再次強調，那個不叫做沒審通過，是還沒審，我再次請教原能會，那 32 項是不是只要繼續給你審就可以了？繼續審就可以了吧？那當中到底是哪一項無法通過？這才是要跟大家說的吧？不要每一次都拿一個數字出來說，說 32 項沒通過，那請問你可不可以繼續審？只要能夠繼續審，就不會有問題。

再次請教，剛才有人說，核四總是一再讓人失望，那我們想請教，核四就還沒運轉起來，沒有

什麼讓人失望不失望，幾十年來它就是一直擺在那邊，所以只要反核方閉嘴，認真地把核四開起來，運轉起來，發電起來，就知道它到底會不會讓人失望。實際上核四運轉起來，如果沒有任何問題，當然大家就知道所有的謊言和擔憂都是假的。現在又說它可能會有問題，現在擔心的最大可能的問題不就是所謂的地質問題嗎？地質問題討論過很多次，臺灣現在難道會面臨七級以上的大地震嗎？核四是能夠抵抗七級以上的大地震的，到時候立法院都垮了，總統府都垮了，核四都巍然不動。所以，很簡單，只要核四開起來，就知道誰沒穿褲子。

主席：上午的會議預定結束時間即將到達，我們延長到機關回覆完畢為止。請經濟部次長發言。我特別強調，公聽會不是立法院委員會的質詢，但是公聽會有直播，全民都在看，專家學者的發言、委員的發言，機關回覆的誠意跟實在，全民都在看。

請經濟部曾次長發言。

曾次長文生：主席、各位委員。謝謝主席。剛剛聽到一句話，說反核方閉嘴，我覺得這是個公投，公投本來就是各種意見都可以表達，所以某一方要閉嘴這件事情其實是很奇怪的，尤其是我們今天特別是要談揭弊保護的問題。不過委員一定關心而我也關心的問題就是供電的問題，剛才那張表格有幾個事情我覺得需要確認，第一個，如果李先生是用當年度直接上下減，跟一般我們在算供電的狀況不會完全 match，因為 6 月以前上線跟 12 月才除役，它的計算年度不會是在同一年度，就類似這種狀況，所以我不是很確定。

李敏教授：一個月、一個月算。

曾次長文生：如果是一個月、一個月預算，其實我們需要看的就是尖峰，即只要看年度的尖峰，我現在需要處理的是這個事情，這是一。

二，我們算出來的備用容量不是直線，這個部分也有清楚跟社會報告，就是在我們的報告裡面有清楚寫，所以這是一個呈現不相當的一個方式，我其實沒有辦法完全回答。不過我還是要跟委員報告，我們算出來的狀況，就是備用容量率，即使是三接再外推，我們初步估算出來的備用容量率都有十幾個百分點，這要跟委員做報告。那剩下的部分，當然兩位老師都已經給過很多指教，包括剛才葉宗洸教授也提到會用需量反應，沒有錯！全世界大多數的電力公司都有在做需量反應這樣子的工作，台電過去比較少做而已，這是全世界都在進行的工作，也跟委員一併作報告。謝謝。

主席：還有沒有部會需要補充回答，有沒有？有的話，請舉手，請原能會劉副主任委員說明。

劉副主任委員文忠：原能會回應一下，就是繼續審會不會過？其實會不會過是以安全標準為準，不是以時間的長短，即不是時間長就會過，我想這是不同邏輯的一個陳述。謝謝。

主席：請洪委員申翰發言。

洪委員申翰：我想詢問一個問題，剛剛有些專家學者說，原能會過去有說核四是安全的，請原能會確認原能會有說過這樣子的話嗎？

劉副主任委員文忠：針對核四到 103 年，其實它都還沒有完成試運轉的測試，所以還不是符合安全的一座核能電廠，這個是非常明確的。

主席：謝謝所有的學者專家及官員，還有委員們，今天所提的所有建議都會列入紀錄，也會刊登在立法院公報上及製作公聽會報告，送交本院全體委員，還有本日出席的列席人員。全民都在關注，這會留下歷史紀錄，謝謝大家。

南臺科技大學財經法律研究所羅承宗所長書面意見：

# 公務人員行政中立法 · **改正** **與** 揭弊者保護法 · **草案** 立法軌跡與觀察

南臺科大財法所 羅承宗

2021.12.8 @ 立法院



法規名稱：公務人員行政中立法

公布日期：民國 98 年 06 月 10 日

修正日期：民國 103 年 11 月 26 日

法規類別：考試 > 銓敘部 > 人事管理目

[所有條文](#)

[條號查詢](#)

[條文檢索](#)

[沿革](#)

[立法歷程\(附帶決議\)](#)

2. 中華民國一百零三年十一月二十六日總統華總一義字第 10300177231 號令修正公布第 5、9、17 條條文

1. 中華民國九十八年六月十日總統華總一義字第 09800141571 號令制定公布全文 20 條；並自公布日施行

- 實質內容僅**18**個條文
- 2014.11 後即**無**任何修正

立法院議事及發言系統

委員提案 1 筆, 第 1/1 頁, 每頁 10 筆 依 日期 遞減 排序

序號	提案日期	提案名稱	提案人	進度	關係文書
1	11101203	公務人員行政中立法第十七條條文修正草案	葉敬華等		

- 本屆國會迄今僅 **1** 案
- 機關提案尚未送交審議

銓敘部  
Ministry of Civil Service, Republic of China (Taiwan)

網站導覽 部長信箱 訂閱電子報 English 字級大小: A-

請輸入關鍵字查詢 查詢

熱門查詢: 年金改革, 退休金, 撫卹, 社壽年

本部簡介 公告資訊 各司業務 銓敘法規 銓敘統計 服務園地 傑出貢獻獎

目前位置: 首頁 > 銓敘法規 > 法規草案 > 法規司

法規司 | 銓審司 | 特審司 | 退撫司 | 人事管理司

### 法規司

標題	日期
1 公務人員考績法修正草案(110年6月30日函陳考試院審議)	110/06/30
2 公務人員考績法施行細則第14條修正草案 (110年4月27日函陳考試院審議)	110/04/28
3 公務人員請假規則第3條、第5條修正草案 (110年4月9日函陳考試院審議)	110/04/28
<b>4 公務人員行政中立法修正草案 (109年9月25日函陳考試院審議)</b>	110/03/23
5 公務人員任用法部分條文修正案總說明及條文對照表(110年1月6日考試院函送立法院審議)	110/03/23
6 公務員服務法修正草案(110年1月27日函陳考試院審議)	110/03/23

立法院議事及發言系統

法律提案及進度

查詢結果分析

全部結果 [13]

年度

- 108 [9]
- 106 [4]

法名稱

- 公益揭露人保護法 [8]
- 勞動基準法 [1]
- 勞工保險條例 [1]
- 勞工退休金條例 [1]

more

公益揭露人保護法 [8] 政府提案 1 筆, 第 1/1 頁, 每頁 10 筆 依 [日期] [遞減] [排序]

回查詢 多筆詳目 本頁: [ ] 本次: [ ] 我的資料夾

列印 存檔

委員提案 [7] 政府提案 [1]

序號	提案日期	提案名稱	提案人	進度	關係文書
1	1080510	揭弊者保護法草案	行政院	1080527 委員會審議	審議進度

• 前屆國會，有政府提案

立法院議事及發言系統

法律提案及進度

查詢結果分析

全部結果 [13]

年度

- 108 [9]
- 106 [4]

法名稱

- 公益揭露人保護法 [8]
- 勞動基準法 [1]
- 勞工保險條例 [1]
- 勞工退休金條例 [1]

more

公益揭露人保護法 [8] 委員提案 7 筆, 第 1/1 頁, 每頁 10 筆 依 [日期] [遞減] [排序]

回查詢 多筆詳目 本頁: [ ] 本次: [ ] 我的資料夾

列印 存檔

委員提案 [7] 政府提案 [1]

序號	提案日期	提案名稱	提案人	進度	關係
1	1081122	揭弊者保護法草案	賴瑞隆等	1081122 逕付二讀	審議進度
2	1080412	揭弊者保護法草案	余宛如等	1080527 委員會審議	審議進度
3	1080315	揭弊者保護法草案	親民黨黨團等	1080527 委員會審議	審議進度
4	1061117	揭弊人保護勞動條例草案		1080527 委員會審議	審議進度

• 前屆國會也有不少委員努力提案

序號	提案日期	提案名稱	提案人	進度	關係
□ 1	1101203	揭弊者保護法草案	葉毓蘭		
□ 2	1101105	揭弊者保護法草案	吳琪銘等	1101105 一讀(委員會待審)	
□ 3	1100430	公益揭弊法草案	范雲等	1100430 一讀(委員會待審)	

- 本屆國會努力超越前屆
- 機關提案？

結語 | 檢索

- 揭弊者保護法前屆立法未遂，懇請本屆國會努力。
- 行政中立法若有不足缺漏，也請支持修正，方為正辦。

南臺科技大學  
Southern Taiwan University of Science and Technology  
財經法律研究所

政治大學法律學系林良榮副教授書面意見：

## 企業內部之不法告發制度 ----以會計倫理為例

### 一、前言

近年來，日本企業不斷地爆發出各種內部不法的告發(我國一般則稱「公益揭弊」)事件，不但引起社會大眾對於企業(尤其是知名企業)內部治理的高度質疑，同時，也由於告發者因未能被保密其身分而於事後常受到秋後算帳且難以獲得適當的救濟，因此，對於立法且實施十多年的「公益通報者保護法」要求政府與國會全面檢討其運作成效並提出修法草案。與此同時，我國自日本「公益通報者保護法」立法後亦開始於政策上檢討立法之可能，經過長期的醞釀與準備亦於 2014 年提出草案版本，但早期由於政策上傾向於著重「政府廉能」的重要性而僅適用於公部門機構。然因現實上，我國企業內部不法被爆料以及告發當事人被秋後算帳之事件與勞資爭議層出不窮，因此於去年(2018)年末亦再度提出適用於私部門之公私合併版本。

### 二、金融弊案、內部告發與資訊公開揭露制度

首先，就日本金融揭弊的情形。眾所周知的，2015 年日本電子產業巨擘東芝公司的帳務爆出逾 1500 億日幣的灌水作假事件，並導致多位董事同時辭去職務。對此，當時日本財務兼金融擔當大臣麻生太郎表示東芝公司的會計違規令人遺憾，並強調若不做好企業治理，日本市場與東京證交所的信用度可能受損<sup>1</sup>。又，去年(2018)年底，日本汽車產業巨擘的日產汽車公司亦爆出除財務醜聞，除董事長涉嫌造假薪資逃稅而遭檢方逮捕外，更影響到作為日產汽車合作夥伴的法國雷洛汽車股價<sup>2</sup>。

另外，就台灣金融揭弊的情形。近年因財務揭露不實而產生的知名弊案，包括 2017 年永豐金融控股公司被內部員工「吹哨」的一連串弊案，並導致永豐金董座遭具體求刑 12 年，並以天價 4 億元交保<sup>3</sup>。再者，近年頗受關注的慶

---

\* 國立政治大學法律系副教授；日本北海道大學法學博士。

<sup>1</sup> 風傳媒新聞，<https://www.storm.mg/article/58190> (瀏覽日期 2019 年 2 月 28 日)。

<sup>2</sup> CNN 中央通訊社，<https://www.cna.com.tw/news/firstnews/201811190248.aspx> (瀏覽日期 2019 年 2 月 28 日)。

<sup>3</sup> 鉅亨網，<https://news.cnves.com/news/id/3999129> (瀏覽日期 2019 年 3 月 1 日)。

富造船公司於獵雷艦案中更傳出虛偽增資 34 億台幣以獲取參加系爭政府採購案之資格；該案件除造成公股銀行達新台幣 150 億之損失與慶富公司少東棄保潛逃外，更造成多為海軍高官遭監察院提起彈劾，以及多位政府官員、商界人士在偵查過程中以證人身分被檢方傳喚<sup>4</sup>。

然而，必須注意的是，由財務弊案往往造成巨大金額的損失，不僅影響融資市場與授信市場的正常運作並容易導致投資人對市場的信心不足。對此，凸顯了有關從事於企業內部之財務會計等制度之重要性。舉例而言，有關財務弊案最知名者莫過於 2001 年美國的安隆案，此弊案使一家原本每年營收達千億美元、排名美國第七大的企業，於該弊案爆發後短短兩個月內便宣告破產，堪稱美國史上最大規模的企業弊案。同時，此弊案也導致美國會計界的一大龍頭 Arthur Anderson LLP 被吊銷牌照，且其前行政總裁亦被判處 24 年 4 個月的徒刑<sup>5</sup>。

基於安隆案的影響，為防止此等屬於架構性金融弊案之再度發生，美國國會、財務會計準則委員會以及美國證券交易委員會（Securities and Exchange Commission，SEC）為加強企業內部資訊的公開揭露乃對於財務管理重新制定與修正相關規範<sup>6</sup>。對此，就我國而言，台灣證券交易所對於上市公司財務報告實質審閱標準自 2003 年起亦改趨嚴格，而立法院則於 2007 年大幅修正會計師法，另中華民國會計師公會全國聯合會也於 2007 年修訂職業道德規範公報第 1 號與第 10 號；上述之目的均在確保會計師能正直、公正客觀與超然中立的編製財務報表，使公開揭露制度能確保交易雙方的資訊對等，讓金融市場與授信市場的正常運作。

惟，不無疑問的是，在現今快速全球化以及講求不斷創新的金融環境中，僅憑公開揭露資訊的制度是否就能讓金融市場與授信市場的發揮正常功能？換言之，僅憑著各種財務報表的編製與判讀並非當然確保投資決策以及授信決策的資訊對等，尤其在涉及架構性金融<sup>7</sup>以及衍生性金融<sup>8</sup>時。是以，參照相關國際經驗，於企業內部之財會制度以外，尚可透過其他相關制度，例如包括通報(揭弊)制度等以期進一步補強財務報表的編製與判讀等資訊之公開揭露。

### 三、會計(人員)職業倫理與內部告發

<sup>4</sup> 聯合新聞網，<https://udn.com/news/story/10930/3627995> (瀏覽日期 2019 年 3 月 1 日)。

<sup>5</sup> The News Lens 關鍵評論，<https://www.thenewslens.com/article/53168> (瀏覽日期 2019 年 2 月 28 日)。

<sup>6</sup> 楊凱吉，〈安隆案中新型金融工具 (Financial Instrument) 運用衍生法律 問題之初探－以公開揭露為中心〉，《證券暨期貨月刊》，第二十五卷第五期，頁 25-27，。

<sup>7</sup> 有關公開揭露在架構性金融下對資訊對等保障不足之論點，請參考楊凱吉，同前揭註 6，頁 27-28。

<sup>8</sup> 有關公開揭露在衍生性金融商品中對資訊對等保障不足之論點，請參考楊凱吉，同前揭註 6，頁 30-32。

(一)內部告發的正當性：一個會計倫理學的觀點

首先，有關內部告發的正當性議題之所以要自倫理學的觀點討論，其原因在於當行使內部告發行為以保障公眾「知的權利」的同時，就組織倫理上也可說是一種對於企業組織在一定程度上背離職務忠誠的行為<sup>9</sup>。是以，為能適當地調和公眾「知的權利」與對組織的忠誠義務，有學者於倫理學上提出五個要件以作為內部告發是否具有正當性的判斷基準<sup>10</sup>：

- ① 企業是否知悉其經營或產品政策乃涉及對一般大眾具有深刻且相當之傷害。
- ② 當從業人員已認知到將對一般大眾產生傷害時，是否將相關情形報告其直屬上司，並應傳達自己本身的道德考量。
- ③ 當從業人員的直屬上司對其訴求並未採取任何有效行動的場合時，是否窮盡其他企業內部程序或可能的手段；此等之手段通常包含向經營高層之董事會報告。
- ④ 內部告發者，其對於相關人物與事態的正確認識，以及，就該企業之產品或相關業務對一般大眾或產品使用者有可能產生重大危害等之情事，是否能掌握相關證據而使合理且公正的第三者得以確信之。
- ⑤ 該行使告發之從業人員，對於根據外部所顯示出來之變化情事，是否持有足以相信為真的充足理由。又，就告發行為得否成功之可能性，包括是否能應付其個人所負擔之風險及可能陷入之危險。

再者，如將上述五個要件運用到會計(人員)之內部揭弊行為時，則可認該會計(人員)為內部揭弊之前應經過以下(表)三個步驟之判斷<sup>11</sup>：

	應為判斷之事項	於判斷結果後之處理
Step1. 步驟一	1.會計人員以其獨立客觀之外部觀察者的角度，判斷下列之例示問題是否存在： (1)對企業之內外部是否產生重大影響； (2)於企業之內外部，是否有人存在誤解； (3)就該結果，是否產生重大傷害。 2.若以會計師為例，則應	1.倘若該影響不重大、誤解已不存在或未有發生之可能性時，則可結束步驟一之判斷路徑。 2.反之，則應進入步驟二之路徑。

<sup>9</sup>請參閱拙著，「資本社會化、勞資倫理再構與勞動規範的法任務：以日本與台灣的過勞職災保護為例」，國立高雄大學政法系主編，『職場權責與專業倫理』，巨流圖書股份有限公司(2012年3月)，頁 201-234。

<sup>10</sup>原田保秀，會計倫理と内部告発，《四天王寺大学紀要》，46號，2008年9月，頁 24。

<sup>11</sup>有關三個步驟如何判斷之詳細內容，請參閱自原田保秀，同前揭註 10，頁 25-26。

	判斷是否採用錯誤會計資訊、是否導致誤解、該組織對其所採取之會計行所造成為對社會經濟的影響是否明瞭等。	
Step2. 步驟二	向組織內進行申訴	1.若可成功時，則可結束該步驟二之路徑。 2.反之，則進入步驟三。
Step3. 步驟三	自外部觀察者的立場，判斷是否能透過對外告發的途徑而防止重大的傷害	1.倘若無法防止，則結束此步驟三之路徑。 2.若可防止，則將此一問題公開發表。

## (二)會計人員為告發行為之正當性檢討：我國會計實務的觀點

首先，一般受到我國「會計師職業道德規範」公報(以下稱規道德範公報)所規範之財務報表簽證，基於該道德規範公報第 1 號第 5 條以及第 10 號第 14 條、第 15 條之規定，於會計師接觸到可能有財務弊案之相關資訊時，似僅能採取相關措施以消彌或減低其對財務報表簽證之獨立性有所影響之情事；若未採取任何措施，或所採用之措施無法有效消弭對該獨立性之影響，或降低至可接受之程度者，則會計師應拒絕該案件之受任或執行。

其次，有關於財務報表之編制業務，因其不受上述「會計師職業道德規範」之拘束，似可謂非有上述會計師於簽證財務報表時之相關職業倫理規範的義務。若此，為進一步保障公眾資訊的對等，則是否於該當之企業內部更有建立內部告發制度之必要性，以期避免企業內之財務報表編製完全受控於「企業獲利」至上之原則指導；即，考量正確財務報表對公開資訊揭露的重要性，會計報表之編製應仍受正直、客觀及獨立性之道德義務拘束，而使之仍該當於上述內部告發正當化基準的規範。

最後，必須加以說明的，上述內部告發正當性之基準乃會計倫理學上的討論，惟就法律規範上仍有可能與會計倫理上之不同規範意義。舉例來說，如因執行案件任務而於財務報表簽證時負有一定之保密義務之會計師，就會計倫理上，一般自可認該會計師屬內部告發之「內部人」<sup>12</sup>，惟在法律規範上則非當然如此。

## 四、日本公益揭弊保護制度之概要

### (一)公益通報(揭弊)行為之概念、通報事項範圍、保護內容

根據日本「公益通報者保護法」第二條規定，所謂「公益通報」是指勞工

<sup>12</sup>原田保秀，同前揭註 12，頁 22。

(包含公務員在內)非基於不當之動機或目的,而將適法之通報事項依法向法律所定之通報對象為通報之行為。又,該法所定的通報對象分為三種:(1)企業內部(如:法令遵守部門的窗口等);(2)具有處分權限等的行政機關;(3)為了防止損害的擴大而被認為是必要者(如:媒體或消費者保護團體等)。

再者,根據該法第三條之規定,得為公益通報的事項的範圍(即日文「通報對象事實」),即指於法律上被認為與公益有關而得作為通報之事實內容;包括:與「個人的生命、身體的保護,消費者利益的維護,環境的保全,公平競爭的確保,以及其他攸關國民的身體、生命、財產的利益保護」等有關而屬於法律上所規定之犯罪行為事實,或與犯罪行為有關而屬於違反法令之事實。

具體而言,得適用於該法的事實範圍,基本上是以設有罰則的法令違反行為作為適用對象,除於同法附表所定的 7 項法律之外,尚有由內閣命令所指定的 442 項法律(至 2014 年 5 月)<sup>13</sup>。

就保護的內容而言,日本公益通報者保護法規定,雇主之解僱為無效(第 3 條),以及對於勞工派遣契約的解除為無效(第 4 條)。此外,該法也明文禁止解僱以外的不利益待遇,包括禁止雇主對告發勞工施與降職、減薪或其他不利益待遇(第 5 條第 1 項)等行為。此外,就派遣勞動關係而言,禁止業者要求派遣工的更換或為其他不利益待遇(第 5 條第 2 項)。

必須特別注意者,日本勞動基準法規定勞工如向勞動基準監督署(類似我國勞動檢查機構)為「申告」時,對於受到雇主之不利益待遇之情形乃定有刑事罰則。但是,公益通報者保護法僅規範「解雇無效」之民事效力而無任何罰則之規定。

### (三)公益通報行為之正當性判斷

日本公益通報保護法乃根據告發(通報)之對象不同而區別其保護要件。

其一,如果是該當於上述第一種通報情形(事業內部告發)時,其保護的要件僅為「不正目的」的排除(亦即通報者不得基於不當之目的),換言之,即容許通報者因誤信而為之告發。

其次,如果是第二種情形(行政機關告發)時,除了上述「不正目的排除」以外,還必須包括通報內容係屬真實,如非真實者,則必須應有相當的理由與證據可證明通報者人確屬因誤信而為告發。

其三,則是向外部第三人為通報之情形;除了必須該當上述第一二種告發情形之兩要件外,尚須符合以下該法第 3 條第 3 款所定外部通報之要件:

1.如果向事業單位內部或行政機關為告發之行為,則該為告發之勞工可能會遭受雇主之解僱或其他不利益之待遇;2.如果向事業內部單位為公益通報,有可能發生告發事實的證據遭受到消滅、偽造或變造之情形;3.工作所在之單位

<sup>13</sup> 前述該法附表所定的 7 項法律包括:刑法、食品衛生法、金融商品交易法、農林物資規格化及品質表示適當化法(JAS 法)、大氣污染防治法、廢棄物處理及清掃法、個人資訊保護法等。惟,有關稅法、公職選舉法、政治資金規制法等法律,則排除於適用範圍之外。

曾無正當理由地要求勞工不得向事業單位內部或行政機關為告發之行為；4.經由書面（包括電子郵件等）的告發，經過二十日之後，該事業單位內部並未向告發人表示將展開調查之通知，或是事業單位內部在無正當理由的情況下不進行調查；5.個人的生命或身體已遭受危害，或者是有足夠的理由相信有發生危害的急迫性危險存在。

#### (四)晚近制度配套措施

日本近年以來由於有關組織內部不法之事件頻傳，以至提高社會大眾對於政府應就相關內部告發制度措施的要求。對此，日本內閣政府（消費者廳）於平成 29 年（2017）提出強化受理通報制度的行政指導，並進一步就中央與地方該當之配套行政作為公佈「中央行政機關受理公益通報之指導方針」以及「地方自治團體受理公益通報之指導方針」<sup>14</sup>。就上述指導原則的主要目的而言，乃為防止行政機關對於公益通報無法做出適當的對應措施（離如擱置通報、洩漏秘密、不適當的調查等），以求對消費者與企業間的資訊對等能有最佳的保障。

結語：我國未來立法政策之方向

日本的公益通報制度在適用對象的法制設計上除了私部門的僱傭關係之外，也適用於公部門之受僱職員（含公務員），且近年於公部門機關或單位內因其內部不法之通報或告發事件所生勞資爭議之事件者並未少見。就立法政策上，本文亦認為，不論公私部門勞工之揭弊行為，於法律上皆有予以規範保護之必要。

具體而言，於立法政策上，如從確保消費者與企業間(或者金融商品交易雙方)資訊平等的角度思考，則公益通報制度於適用對象的法制設計上自應同時涵蓋私部門的受雇者與公部門之受僱職員（含公務員）；此亦日本公益通報者保護法之立法政策上的特徵之一。

就此，相似於日本公益通報者保護法之立法規範內容，我國政府近年亦積極著手立法準備，自 2014 年公布第一版草案至今，歷經五年六個草案版本，該法之適用對象範圍亦從公部門跨至私部門，<sup>15</sup>並終於至 2018 年 11 月底由法務部公告「預告制定『揭弊者保護法』草案(第六版:公私合併版)」。

惟，如相較於日本立法政策之方向，我國之立法更重視公部門之弊案防止；強調政府廉能之建立與內部不法資訊揭露，故於本法中特別規範有關公務

<sup>14</sup> 由日本內閣（消費廳）公佈之行政指導包括對中央之「公益通報者保護法を踏まえた国の行政機関の通報対応に関するガイドライン」，以及對地方之「公益通報者保護法を踏まえた地方公共団体の通報対応に関するガイドライン」等指導方針。

<sup>15</sup> 根據公告草案之第五條所定之「弊案範圍」，除公務員犯罪以外，就通報案件之類型上，乃特別考量社會民情需求，爰以金融、環保、國土保安、衛生醫療、勞動安全與政府採購權益等特別刑法之犯罪行為為揭弊範圍，排除一般行政義務違反行為，以避免揭弊保護範圍過大。

員貪瀆相關犯罪行為與違規行為。此外，並包括其他重大管理不當、浪費公帑、濫用權勢之行為，或對國民健康、公共安全造成具體危險之行為，而有受監察院彈劾、糾舉或糾正之虞者，皆為本法適用之通報事實(弊案)。再者，就草案保護內容而言，規範「禁止不利人事措施原則」(草案第八條至第十二條)以及揭弊者法律責任減免要件與人身安全、身分保密之保護(草案第十三至十五條)。

其中，相較於日本立法，有關「不利人事措施」之規範內容則更為具體並包含下列之情形：一、依公務員懲戒法、法官法所為之懲戒、依公務人員考績法所為之懲處、或依陸海空軍懲罰法所為之懲罰；二、解職或解約、降調、減薪，或獎金、福利與特殊權利之剝奪，或不利之工作考績或評定；三、與升遷有關之教育或訓練機會之剝奪；四、工作地點、職務內容或其他工作條件、管理措施之不利變更；五、無故揭露揭弊者之身分。

就當代企業治理而言，「法令遵守」已然是企業界的「管理基準」，但如何於企業內部建構遵守法令的管理體制並非一蹴可幾之事；就國際企業與各國法制經驗而言，無論是公或私的「內部告發制度」正好可以補強企業於此一過渡期間的內部管理的監察制度。甚至，更進一步言，就當代社會之企業責任而言，對於客戶或消費者，乃至企業投資者與雇用之勞動者，內部告發制度不也是一個對企業的善意提醒？

台灣大學永續地球尖端科學研究中心魏國彥教授書面意見：

## 核四廠地質安全初評

關鍵轉折：2019 年 9 月 2 日中央地質調查所邀集學者重新檢視相關地質資料，做成會議結論（陳文山提案、李錫堤附議），認為核四北方海域斷層長達 93.9 公里，應重新計算地動值(PGA, PGV)。

近日網路出現一份「核四地質與耐震說明」文件（簡稱 R0），沒有署名但內容頗專業，判斷是當年參加調查人員/或知道內情的人有意流出，其主要論點為：

- 核四廠外附近陸域沒有活動斷層，這些斷層都是 80 萬年以前產生的，目前沒有活動跡象。
- 1、2 號機反應器廠房間的低速帶(LVG)為小規模層間滑動，被 S 構造截切，年代較老。
- S 構造（斷層），左移斷層，含正斷層分量，南北延伸約 2 公里，碳 14 定年顯示非活動斷層
- 現任政府為防堵核四重啟，完全無視海域線型分段事實，不只任意連接延伸 96 公里還從海上陸，造成大斷層的假象。但是 1992 年至今國內外學者關於台灣東北海域斷層多篇探查資料，都沒有認定海陸相連。

本人檢視相關資料，綜整為以下意見：

### 陸域地質

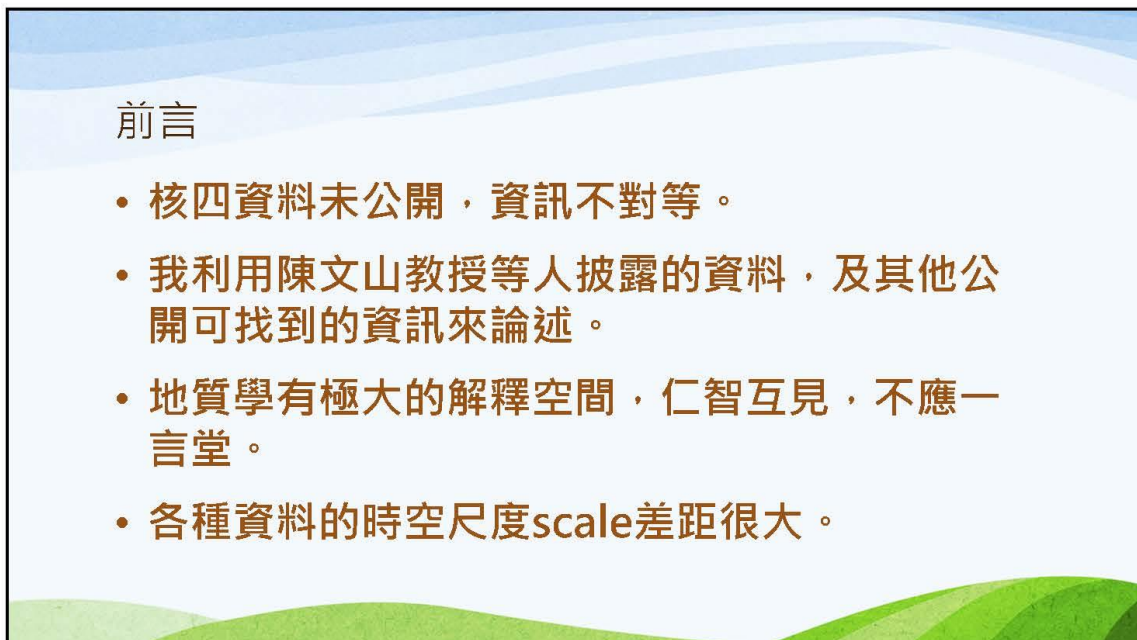
- 核四廠鄰近之斷層非常古老，活動性不高。
- 地震中的深層地震（80-150 公里深），與板塊隱沒有關。淺層 10-30 公里深，規模小。
- S 斷層為左移斷層，含正斷層分量。為解決爭議，可在斷層延伸、核四廠南側挖槽溝，看古老地層（二千四百萬年老）上方的年輕沈積物有無錯動，重新做碳 14 定年。

### 海域地質

- 利用多音束測深儀所得的線型及單頻震測構造解釋之真實意義有待更多調查推敲。有些已確定為正斷層。
- 反方將多條線型與活動斷層連成一長線，致使所推估地動速度非常高 (0.618-0.687g 以及 0.45g 與 0.57g)，等同將發生 7 級以上烈震（美國地調所 USGS 8—9 級），與台灣地震研究中心、中央氣象局的地震風險評估大不同。

- 陸域斷層多為古老逆斷層，而海域斷層為年輕正斷層，兩者本質不同，不能相連。

西諺云：「倒洗澡水別把嬰兒也倒掉了」，目前陳文山教授等人對於核四廠的地質風險似有高估。以致於北台灣 750 萬人的生命財產安全都陷入危機。呼籲政府開放相關調查原始資料，讓學界深入檢視，公開評估，並保障不同意見者的權益，監察院不得對公務員與國營企業員工秋後算帳，確保我國民主與科學得來不易的成就。

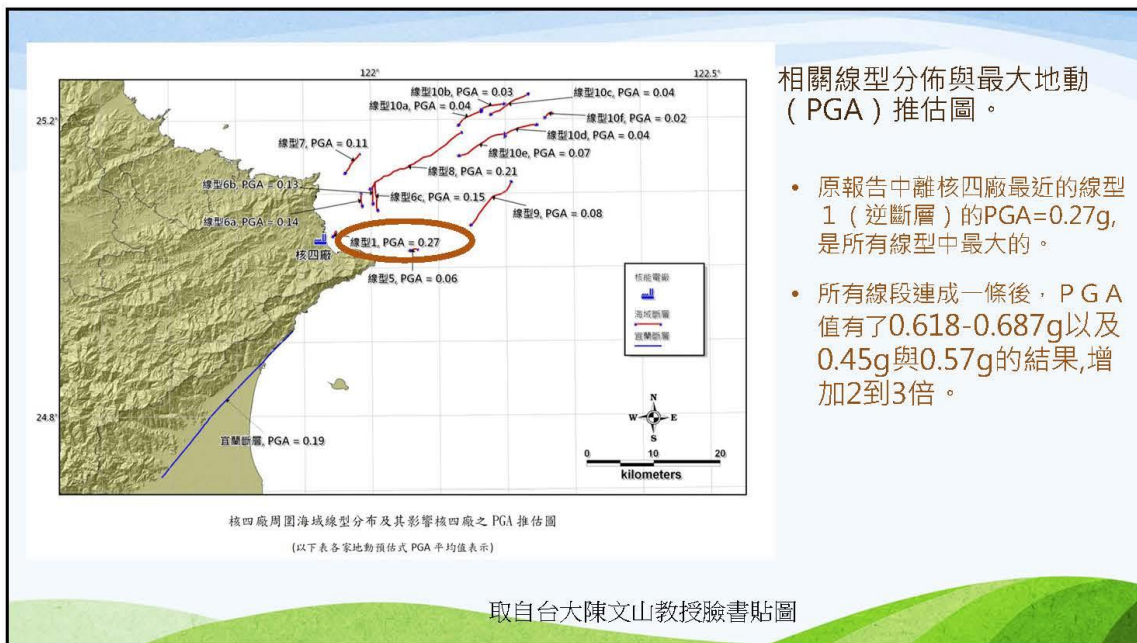
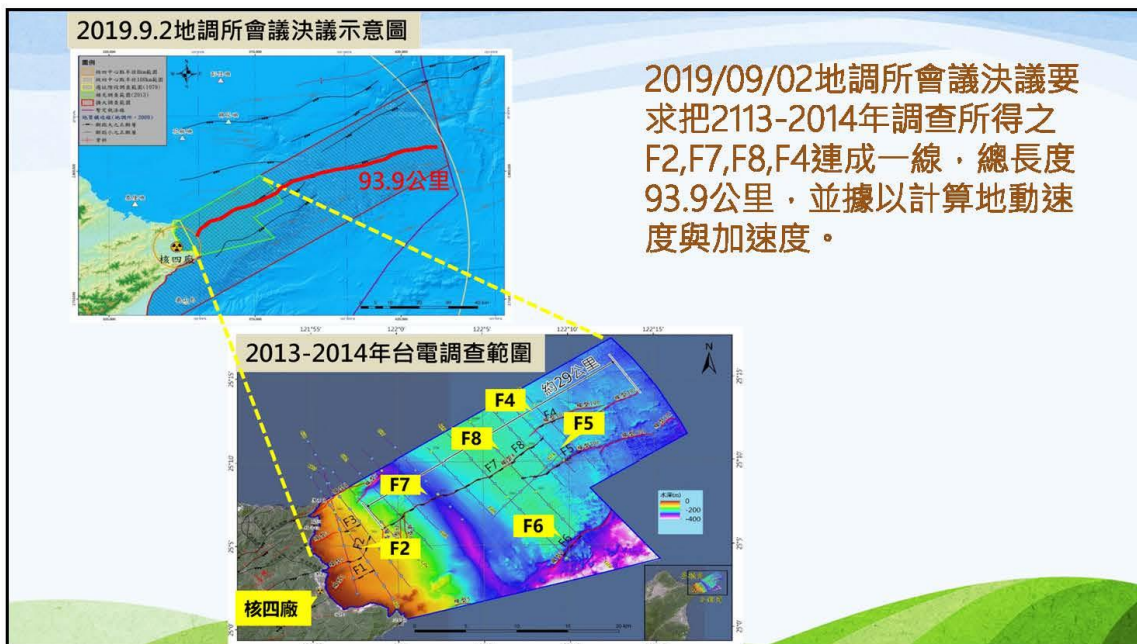


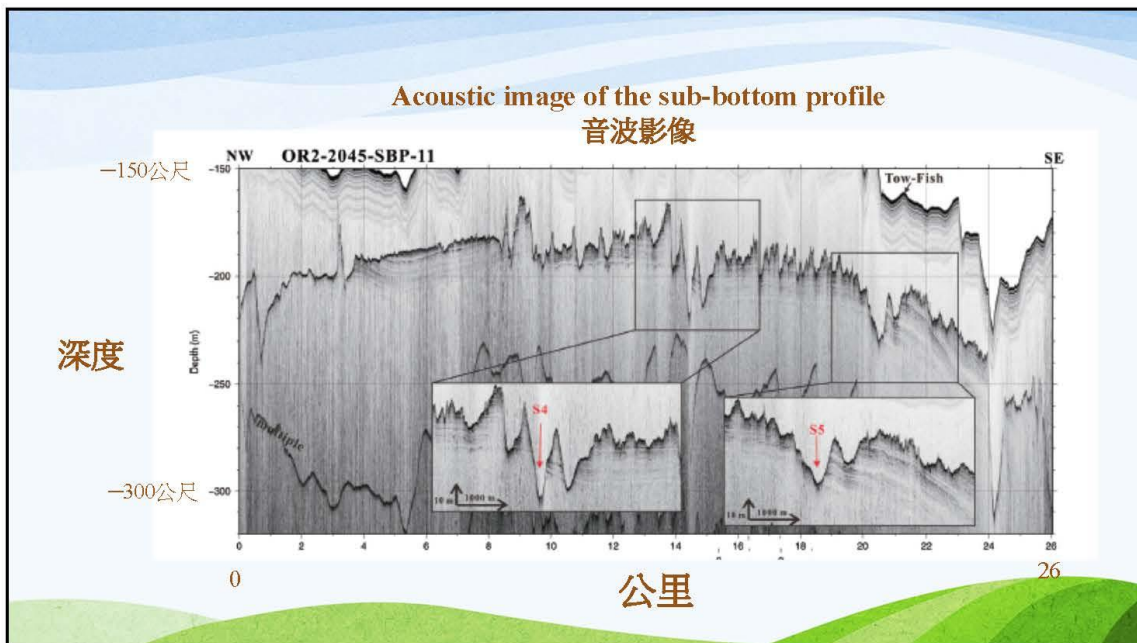
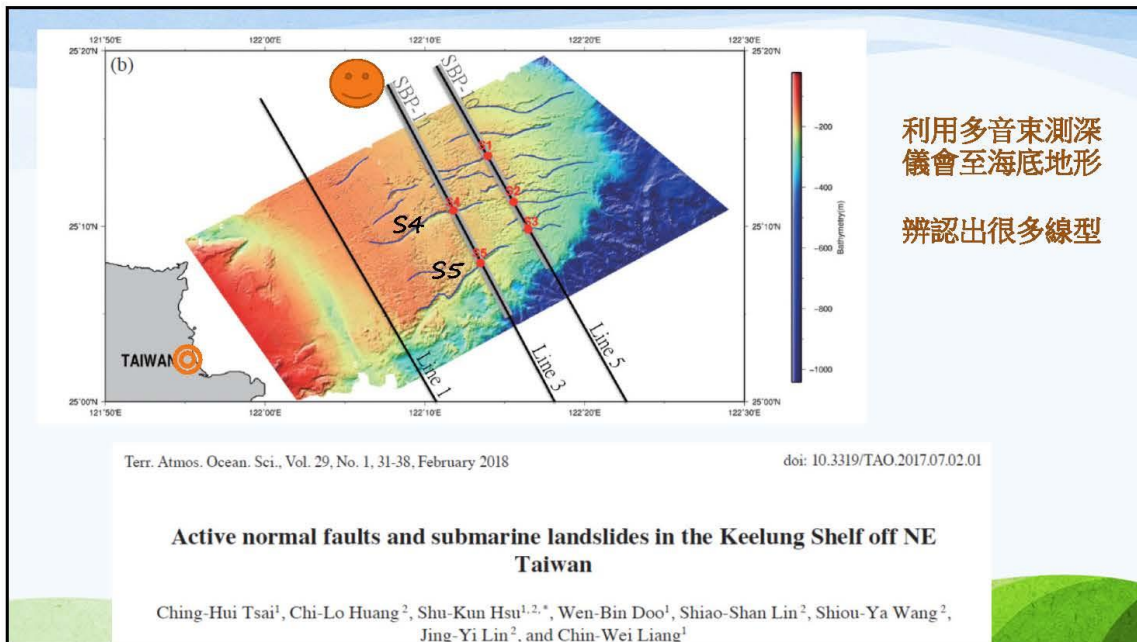


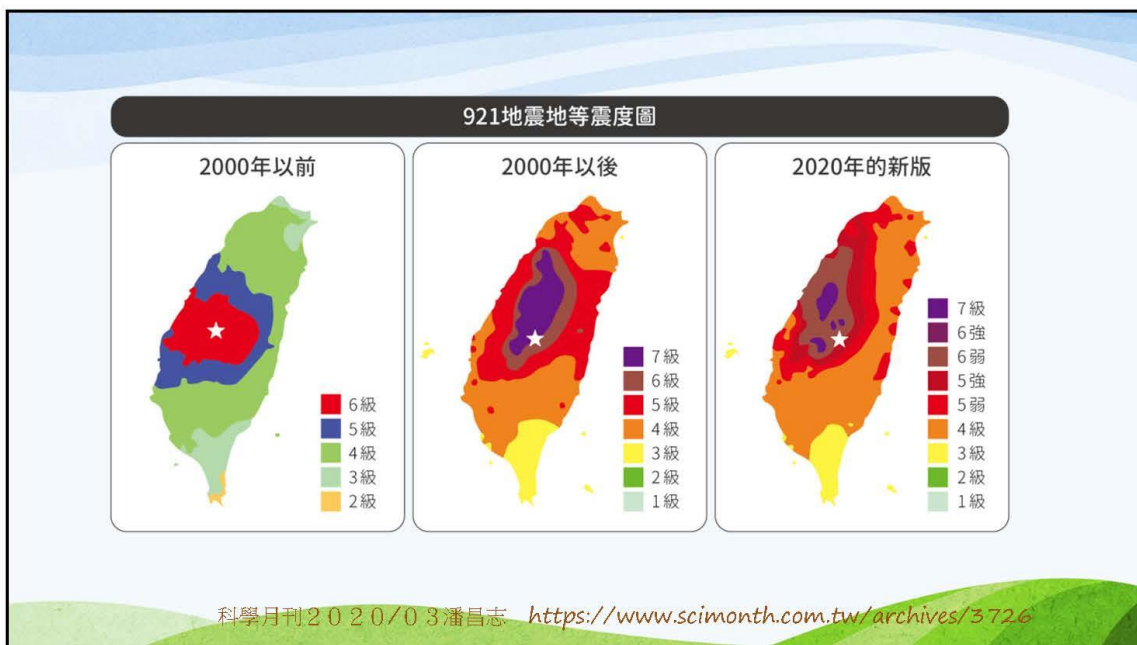
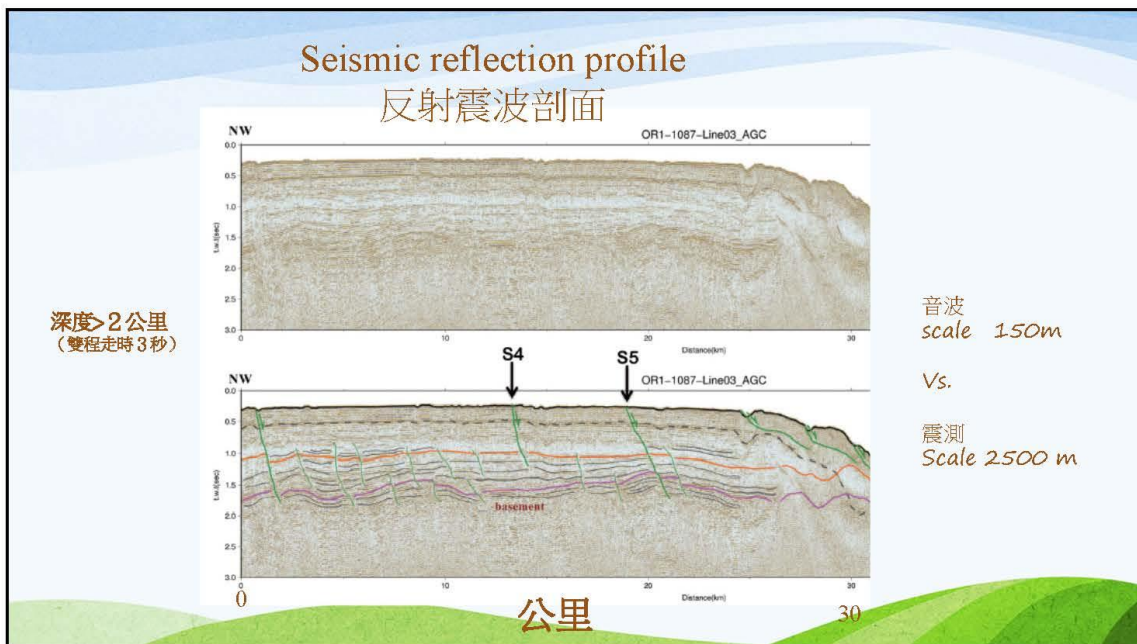


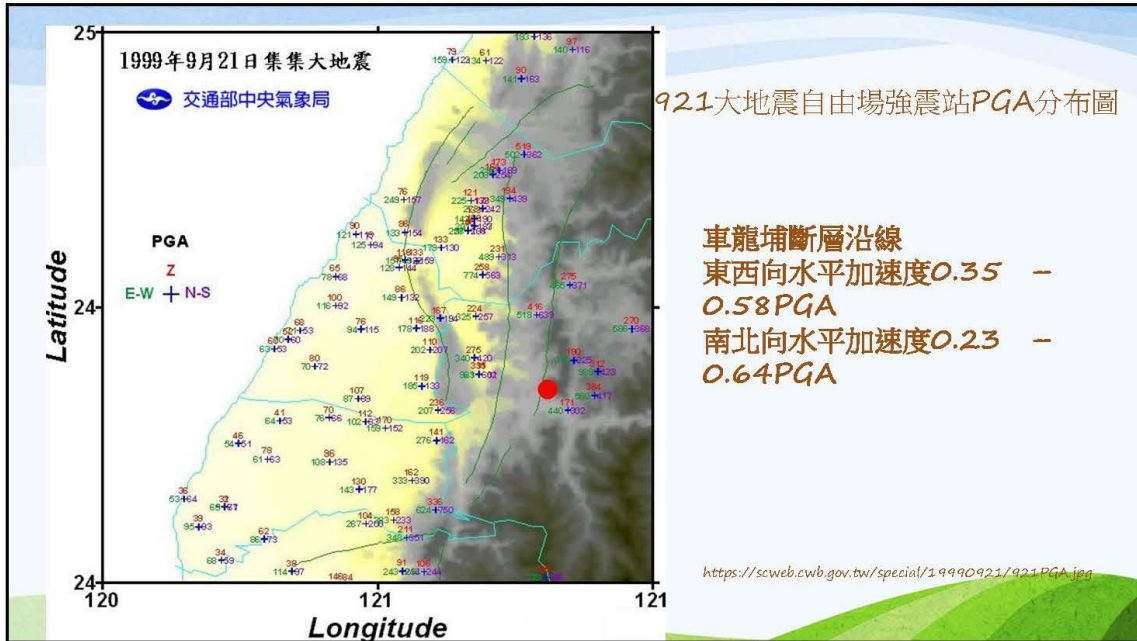
如需挖槽溝探查 S 斷層，可在紅圈處進行







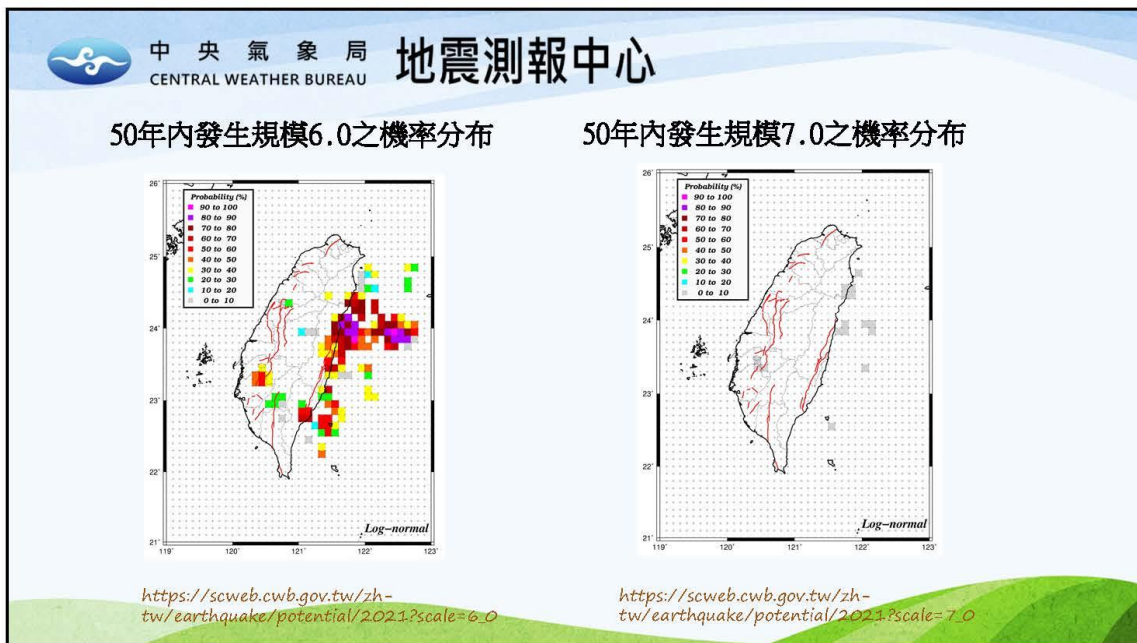
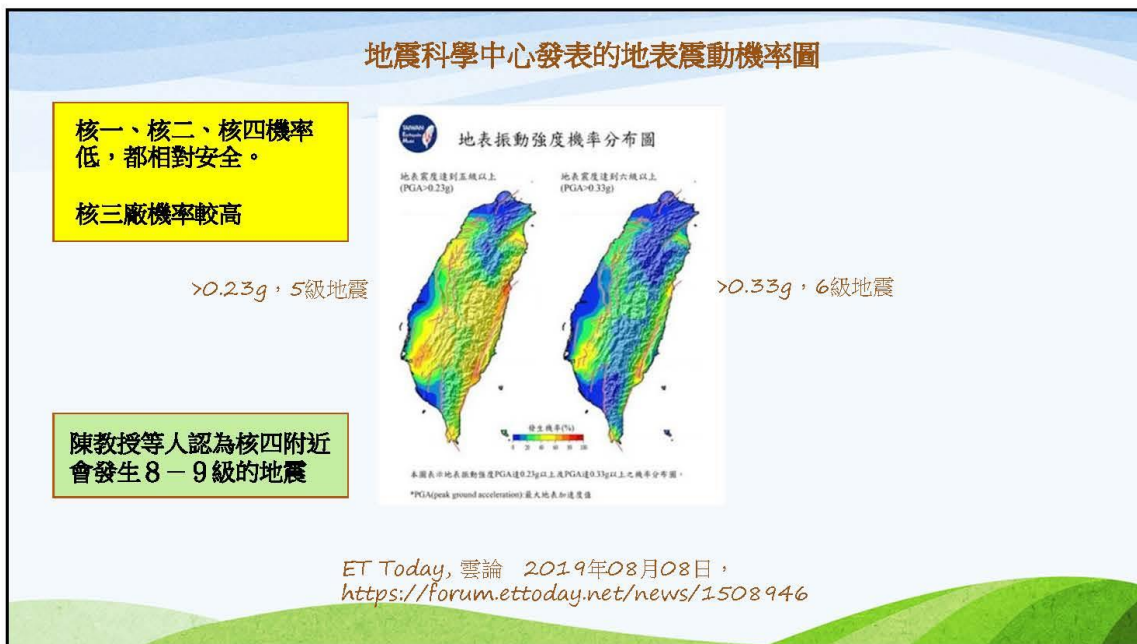




Instrumental Intensity	Acceleration (g)	Velocity (cm/s)	Perceived shaking	Potential damage
I	< 0.0017	< 0.1	Not felt	None
II-III	0.0017 - 0.014	0.1 - 1.1	Weak	None
IV	0.014 - 0.039	1.1 - 3.4	Light	None
V	0.039 - 0.092	3.4 - 8.1	Moderate	Very light
VI	0.092 - 0.18	8.1 - 16	Strong	Light
VII	0.18 - 0.34	16 - 31	Very strong	Moderate
VIII	0.34 - 0.65	31 - 60	Severe	Moderate to heavy
IX	0.65 - 1.24	60 - 116	Violent	Heavy
X+	> 1.24	> 116	Extreme	Very heavy

2018年花蓮大地震  
921烈震  
陳文山等人認為核四地動程度(8-9級地震)

USGS scale 美國地質調查所震級表





# 「倒洗澡水把嬰兒也到掉了」

中華民國一一〇年十二月七日 星期三 聯合報 民意論壇 A12

## 核四如那麼危險，總統府須遷離台北

【本報專訊】多倫多大學東亞系教授王山日前在聯合報「聯合講座」中，以「倒洗澡水把嬰兒也到掉了」為題，指出核四的危險性，呼籲政府應重新評估核四的興建計畫。王山指出，核四的興建計畫，是為了因應台灣電力需求而提出的，但核四的興建計畫，卻是在核三發生事故後才提出的。王山指出，核四的興建計畫，是為了因應台灣電力需求而提出的，但核四的興建計畫，卻是在核三發生事故後才提出的。王山指出，核四的興建計畫，是為了因應台灣電力需求而提出的，但核四的興建計畫，卻是在核三發生事故後才提出的。



王山

**細軍治國 率獸食人終被食** 「台灣不穩定」

法務部書面意見：

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天奉邀列席 貴委員會召開「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會，有關重大公安事件所涉內部人員權益保護，與揭弊者保護法制推動之重要性，本部對此議題謹就討論提綱所列，說明如下：

**【討論提綱一】如何藉由揭弊者保護機制針對核四封存前試運轉測試或安檢等，是否確實執行，由全民透明監督？**

本部意見：

確保公共工程如期如質之完成，不僅為達成國家政策目標、更係基於維護並提升公共利益之期望。就公、私部門不法弊端之發覺，考量內部人員對弊端能更早察覺、且有效提供事證，因此本草案聚焦於政府機關或企業內部人員之揭弊者保護，並基於預防勝於治療之精神，如能事前預防即時修正或檢討，更能有效遏止弊端的擴大或發生。因此，本草案基於鼓勵並保障內部揭弊者之權益，避免因揭弊行為而遭受不利對待，提供身分保密、工作權保障、人身安全保護、責任減免等保護措施，使內部人員於初始察覺弊端情事時，得以安心揭弊。建立良好的揭弊環境，讓全民能夠安心檢舉，使揭弊者不會受到排擠，也不會遭受不合理的對待，即為本部推動「揭弊者保護法」立法的目標。

**【討論提綱二】如何透過現行法律或揭弊者保護制度，對於重大弊案爭議啟動偵查機制？**

本部意見：

一、依行政程序法第七章第 168 條至第 173 條，人民對於行

政興革之建議、行政法令之查詢、行政違失之舉發或行政上權益之維護，均得向主管機關提出陳情，復依行政院及所屬各機關處理人民陳情案件要點規範等相關法規，現行各目的事業主管機關皆設有陳情（檢舉）管道及機制，民眾均得依上開法令程序提出陳情檢舉，並由各目的事業主管機關依權責進行調查。另依刑事訴訟法第 240 條規定，民眾知有犯罪嫌疑時，得向檢察官或司法警察機關提出告發，進而啟動相關調查或偵查程序，實務運作尚屬順暢。

- 二、為鼓勵揭弊及兼顧被揭弊者之權益，避免錯誤揭弊反造成被揭弊者之損害，因此本草案規劃層次性通報程序。第一層通報制度採內部通報併行制度，將內部主管與檢察機關、司法警察機關、目的事業主管機關、監察院、政風機構等併列為第一層受理揭弊機關，由有權調查之機關及內部主管就揭弊案件依職權啟動並進行調查；另將民意代表、媒體、公益團體等列為第二層受理揭弊機關，作為第一層通報失靈之補正措施，藉由外部監督機制促使權責機關進行調查，以維護公共利益。
- 三、為落實揭弊保護，草案規定受理揭弊機關及承辦調查人員均負有保密義務，不得無故洩漏揭弊者身分及揭弊內容，避免影響揭弊者之權益；另揭弊者依本草案規定向第一層受理揭弊機關為揭弊行為時，如陳述內容涉及應保密事項時，基於「依法令之行為」不罰原則，草案明定揭弊者不負洩密責任，以有效鼓勵內部人員安心揭弊。

**【討論提綱三】**行政機關或公營事業為相關政策辯護，與公務人員或公營事業人員行政中立之界限，如何區辨？

本部意見：

查「公務人員行政中立法」為銓敘部主管法規，而「公務人員」及「公營事業對經營政策負有主要決策責任之人員」均係該法規範對象(該法第 2 條及第 17 條第 6 款參照)。有關該等人員為政策辯護行為，與公務人員行政中立法之適用疑義，宜由銓敘部本於主管機關權責予以解釋。

**【討論提綱四】**行政機關或公營事業負責人、經理人等具有實質決策責任之人員，若濫用掌握之決策權力、行政資源以及影響力，對內部吹哨人所生之影響？

本部意見：

- 一、本草案聚焦於內部人員之揭弊保護，對工作權益保障格外注重，如內部人員因揭弊行為遭受機關或具決策主管之不利對待，例如不利於身分、官職等級之人事措施、薪資或獎金之減少、權(福)利之剝奪、工作條件不利變更，及無故揭露揭弊者之身分，造成職場孤立、排擠之霸凌行為等，揭弊者得就其實際所受損害結果請求救濟。
- 二、本草案對前開因揭弊行為而遭受不利措施者，提供之具體工作權保護措施，包含回復職務、回復原有工作條件與管理措施、工資補發及損害賠償等。另對私部門而言，考量私企業運作順暢，強迫復職未必符合勞雇雙方意願，草案規劃勞工得選擇片面或合意終止契約，由雇主

支付待業補償金，提供勞工另覓工作之經濟支援。

本次公聽會學者專家之意見及各機關之建議，本部均將納入後續推動與執行作為之重要參考，以上報告。

敬請 主席及各位委員指教，謝謝。

## 附件

### 一、本部推動「揭弊者保護法」草案進度

- (一) 本部自 106 年起參酌總統府司法改革國是會議決議事項，積極推動公私合併版揭弊者保護法草案，於 108 年 5 月 2 日經行政院第 3649 次院會通過，翌(3)日送大院審議，嗣因屆期不續審，未能完成立法，先予陳明。
- (二) 本部參酌大院第 9 屆立法委員審議建議，研擬修正草案，於 109 年 2 月 20 日陳報行政院審查，期間由行政院邀集相關部會參與討論，於 109 年 3 月 11 日及 6 月 5 日召開 2 次審查會。為鼓勵公眾參與及強化資訊透明，本部業於 109 年 10 月 16 日將本草案列為開放政府行動方案承諾事項，並於 110 年 8 月 30 日向民間委員進行報告，賡續蒐集各界建議。
- (三) 本草案為國內首部揭弊保護專法，原草案本就公部門部分先行，嗣又參採各界意見改採公私部門合併立法模式，涵蓋公、私部門，影響層面大，現行各界就立法模式是否公私合併、私部門弊端範圍、對私企業影響及惡意揭弊對經濟活動的衝擊等仍多有建言，為審慎立法，避免倉促立法而顧此失彼，本部綜整各界意見後，於 110 年 12 月 2 日研議再修正之草案陳報行政續行審查。
- (四) 鼓勵檢舉向為本部重要刑事政策，為完備反貪腐法制，本部將秉持一貫的政策立場，持續積極推動揭弊者保護法法制作業。本次公聽會學者專家之意見，本部均將納入後續揭弊者保護法草案法制研議之重要參考。

### 二、「揭弊者保護法」草案架構及內容概述

本草案立法架構為「特定之人，因特定事項，向特定之人或機關，循特定程序揭弊，始受保護。」，保護內容包含

禁止不利措施原則、工作權益保障、舉證責任倒置、身分保密、人身安全、報復性行為加重處罰、責任減免等，重點如下：

- (一) 公私合併立法模式：將公、私部門揭弊者保護合併立法，齊一保護措施。
- (二) 「保護從優、處罰從重」之立法精神：基於揭弊者保護最佳化，如其他法律之規定更有利揭弊者之保護者，從其規定。反之，為有效嚇阻對揭弊者施以報復行為，如其他法律有較重之處罰規定，從其規定。
- (三) 擴大內部揭弊者適用範圍：因內部人員對弊端能更早察覺、且有效提供事證，本草案聚焦於政府機關或企業內部人員之揭弊者保護，並將私部門揭弊者範圍擴大，包含「僱用」、「定作」、「委任」關係，均納入保護；另本草案保護之揭弊作為，不限於「揭弊」本身，尚及於配合調查、擔任證人，弊案發生時不願意同流合污者，及揭弊者因遭受不利措施提起救濟後，二度遭受不利措施者，均視為「準揭弊者」，而受有工作權之保障
- (四) 弊端項目兼採列舉與概括授權：公部門弊端包含刑事貪瀆不法與重大行政不法，因法令規範一致，且具高度共識，故採列舉規範；而私部門弊端部分，涵蓋不同領域，為強化立法明確性，經通盤檢視各法規規範，著重重大公共利益，列舉特定領域法規之刑事犯罪及重大違規行為，包含金融、營業秘密、環境保護、衛生福利、勞動、兒少福利及弱勢族群等，並保留概括授權條款，由法務部會商各主管機關定期檢討、公告，以因應社會需求，彈性調整、增減弊端項目範圍。
- (五) 採內部通報併行機制：為兼顧公司治理，草案將內部主

管、首長或其指定人員跟檢察機關、司法警察機關、目的事業主管機關、監察院、政風機構等並列為受理揭弊機關，依法揭弊之內部員工即可受到揭弊保護。

- (六) 層次性通報程序：將有權調查機關及內部主管列為第一層受理揭弊機關，民意代表、媒體等單位定為第二層受理揭弊機關，藉由民意監督促使相關機關進行調查，以作為第一層機關失靈之補正措施。另為降低各界對黑函及惡意揭弊衝擊之疑慮，並使調查資源得以集中，明定黑函、濫訴之揭弊不受本法保護，且受理揭弊機關得不予處理，以兼顧發現真實與權益維護。
- (七) 著重工作權保障：本草案提供揭弊者身分保密、工作保障、人身安全保護、責任減免等保護措施，並特別著重於工作權益之保障，包含回復職務、回復原有工作條件與管理措施、工資補發及損害賠償等請求權。另對私部門而言，考量私企業運作順暢，強迫復職未必符合勞雇雙方意願，草案規劃勞工得選擇片面或合意終止契約，由雇主支付待業補償金，提供勞工另覓工作之經濟支援。
- (八) 程序性保障措施：為避免內部人員於救濟程序中因武器不對等而居於弱勢地位，本草案提供三大程序保障：
1. 舉證責任倒置：由機關或雇主證明縱無揭弊行為，仍有採取相同人事措施之正當理由；
  2. 揭弊者抗辯優先調查：如揭弊者於行政救濟程序或訴訟程序中提出揭弊者抗辯時，應優先調查並為認定；
  3. 引進法庭之友：法院審理期間，必要時得徵詢兩造同意後，讓公益團體、律師公會、同業公會、工會、主管機關或檢察署，得針對事實爭點與法律表示意見，提供法院認事用法之參考。

銓敘部書面意見：

**主席、各位委員、各位女士、先生：**

本次公聽會，本部就主管之公務人員行政中立法（以下簡稱中立法）法制權責，針對討論提綱中「行政機關或公營事業為相關政策辯護，與公務人員或公營事業人員行政中立之界限，如何區辨？」一節，提出說明如下：

- 一、依中立法第 2 條、第 17 條第 6 款及同法施行細則第 9 條第 1 項之規定，法定機關依法任用、派用之有給專任人員及公立學校依法任用之職員，為該法之適用對象；公營事業機構對經營政策負有主要決策責任之人員，包含其董事長、總經理、代表公股之董事、監察人及其他對經營政策負有主要決策責任人員等，為該法之準用對象。至政務人員，除依憲法或法律規定須超出黨派以外、依法獨立行使職權者，為中立法第 18 條所定該法之準用對象外，其餘非屬中立法之適用、準用對象，合先敘明。
- 二、依中立法第 10 條及其施行細則第 7 條規定，公務人員對於公職人員之選舉、罷免或公投，不得利用職務上之權力、機會或方法，要求他人不行使投票權或為一定之行使，包括提案或不提案、連署或不連署；上開規定之立法目的在於禁止公務人員藉由職權，具體明確下令或

指示其權力所及之特定對象，要求（或要脅）為或不為特定投票行為，是其「要求」與該「職務上之權力、機會或方法」存有因果關係，始有該規定之適用。

三、茲公投係人民針對法律、立法原則或重大政策直接表達意見、行使直接民權的方式，依公民投票法等相關規定，行政機關對於公投案所涉及之重大政策，得基於政策推動之權責對外說明其立場，故公務人員倘係基於職責，受指示辦理宣傳機關政策立場之相關事宜，尚無違中立法之規定；反之，如其所為非屬依法令行使職權之範疇，則依服務法第 5 條、第 19 條及中立法整體規範意旨，除不得違反中立法第 10 條及其施行細則第 7 條之規定外，亦不得「動用行政資源」、「利用職務關係」、「影響公務執行」或「使用職銜名器」而為之。又為提醒公務人員避免為支持或反對特定公投案而利用職務之便，遂行個人目的或意志，本部業於 109 年 2 月 10 日通函各機關重申上開原則。

四、按本部係中立法之法制主管機關，就個案所涉違反該法之事實調查、認定及懲處，歷均尊重相關機關之主管權責。又為利各機關對個案行為適法性之判斷，本部彙整中立法相關釋例、問答集及易違反中立法相關例示，上

傳於本部全球資訊網，俾供各界查參；各機關如仍有中立法相關疑義，本部均本於法制主管機關職權予以釋明。

五、另討論提綱中涉及揭弊者保護制度相關議題部分，查行政院前於 108 年 5 月 3 日將揭弊者保護法函送大院審議，惟於大院黨團協商會議時未獲共識，並依立法院職權行使法第 13 條規定法案屆期不續審，嗣經行政院重行檢討揭弊者保護法相關規範；其中涉及本部業管部分，主要係公務人員任用法第 28 條第 1 項第 4 款限制規定，有關公務人員因公益揭弊行為而經法院判決免除其刑確定，其申請再任得不受該款限制，考量上開規範係揭弊者保護法之特別規定，基於特別法優於普通法之法理，仍應回歸揭弊法規範始為周妥，其餘部分本部均尊重法務部(廉政署)主管權責。

以上報告，敬請指教，謝謝！

經濟部書面意見：

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天奉邀就「**從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立**」公聽會，代表本部列席報告。爰就本次公聽會所列提綱，提出以下說明及意見，敬請參考。

**提綱一：如何藉由揭弊者保護機制針對核四封存前試運轉測試或安檢等，是否確實執行，由全民透明監督？」**

本部不論所屬行政機關或國營事業機構，均設有政風單位，除依法辦理查處、預防、公務機密維護及公職人員財產申報等業務，每年均針對內部同仁、承攬廠商及一般民眾進行反貪廉政宣導，期透過法紀教育觀念提升，鼓勵揭弊者勇於舉發，俾發掘貪腐、革除弊端，以收行政透明、全民督工之效。

**提綱二：如何透過現行法律及揭弊者保護制度，對於重大弊案爭議啟動偵查機制？」**

本部及所屬政風機關（構）政風單位受理民眾、廠商或內部同仁之陳情或檢舉，將依「政風機構執行行政調查作業要點」第 5 點規定進行調查，若發現有人員涉及貪污治罪條例或刑法瀆職罪章之虞者，將依同要點第 18 點第 1 款之規定，函請法務部廉政署依規定辦理；若係涉及貪瀆犯罪以外之犯罪行為，則依同要點第 18 點第 2 款及刑事訴訟法第 241 條之規定，主動向該管檢察機關或司法警察機關進行告發，以維本部執行職務之公正性；此外，揭弊者之身分將依「行

政院及所屬各機關處理人民陳情案件要點」之規定予以保密，以保障其權益，避免遭受惡意報復或不利之對待。

**提綱三：行政機關或公營事業為相關政策辯護，與公務人員或公營事業人員行政中立之界限，如何區辨？**

查公務人員行政中立法第 2 條規定略以，機關依法任用、派用之有給專任人員為該法之適用對象。同法第 17 條規定略以，公營事業對經營政策負有主要決策責任之人員（即公司之董事長、總經理）為該法之準用對象。

依據銓敘部 110 年 5 月 12 日新聞稿表示，公民投票係民眾針對法律、立法原則或重大政策直接表達意見、行使直接民權的方式，而行政機關對於公民投票案所涉及之重大政策，本於政策推動的權責，本有義務對外界說明並辯護政策立場，適時澄清相關資訊。因此，公務人員受指派代表機關表達行政機關政策立場者，不能認為是違反行政中立法之行為。

今(110)年 12 月 18 日公民投票，行政院為最高行政機關，是公民投票的反方，基於行政一體，本部本於政策說明的職責，對外宣講說明並辯護政策立場；至本部所屬國營事業董事長、總經理，除對公司之經營政策負有決策責任外，對行政院之既定政策，原則上有責任、有義務對外界報告、說明政府對公民投票案的立場與理由。

**提綱四：行政機關或公營事業負責人、經理人等具有實質決策責任之人員，若濫用掌握之決策權力、行政資源以及影響力，對內部吹哨人所生之影響？**

依據政風機構人員設置管理條例第 9 條規定：「各機關政風人員或經指派兼任或兼辦政風業務人員應秉承機關長官之命，依法辦理政風業務，並兼受上級政風機構之指揮監督。」政風機構雖秉承首長之命，依法辦理政風業務，惟若弊失案件涉及機關首長或首長有密切關係者，則應由上級政風機構處理，以維持職權行使之超然獨立，有利發現真實。

承上，機關（構）內部員工因執行職務發現弊端，縱使涉及機關首長、負責人或經理人等具有實質決策責任之人員，仍得向該管機關（構）政風單位提出舉發。政風單位受理吹哨者揭弊後，除依前述提綱二所述流程進行調查外，涉及實質決策者部分，將陳報上級政風機構，吹哨者之權益保障並不受影響。

以上報告，敬請

主席、各位委員及女士、先生參考，謝謝。

原能會書面意見：

**主席、各位委員女士、先生，大家好：**

今天很榮幸代表行政院原子能委員會(以下簡稱原能會)協同相關主管，謹向大院暨與會人員提供「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」書面資料。同時，對於大院委員對原能會各項工作的支持及指教，致上敬意及謝忱。

原能會為獨立之核能安全管制機關，以守護國內核能安全做為最重要的工作主軸；以下謹就公聽會的討論題綱，分項敘述，敬請 各位委員不吝指教。

## **壹、如何藉由揭弊者保護機制針對核四封存前試運轉測試或安檢等，是否確實執行，由全民透明監督**

### **一、原能會針對核四廠之管制立場**

原能會為獨立之核能安全管制監督機關，對於民眾提出之公投案無預設立場，也絕對尊重公投的結果。

核四廠建廠執照已於109年12月31日屆期失效，台電公司依法不得再繼續興建作業。原能會基於資訊公開之原則，已於核四廠建廠期間將核四廠安全管制資訊於對外網站之專區公布，供民眾參閱。

有關經濟部之「龍門(核四)電廠安檢報告」，原能

會已多次對外說明，其為台電公司自主強化安全檢測後所撰寫之安檢報告，並無法取代原能會之管制。台電公司依規定須提送核四廠1號機之187項試運轉測試報告中，尚有32項未通過原能會的審查，後續因核四廠106年進入資產維護，台電公司說明等待核四廠處理方案定案後再處理，故未再提出相關資料送原能會。相關資訊都已公布在原能會對外網站。

## 二、鼓勵核電廠員工提出問題為核安文化重要之一環

原能會鼓勵核電廠員工提出問題，並要求台電公司落實核安文化，使員工能在免於恐懼之環境下主動發掘問題，實質體現鼓勵員工勇於提出問題及保護揭露問題人員之精神意旨，具體作法說明如下：

### (一)原能會鼓勵核電廠員工主動提出問題及提供多種反應問題之管道，並積極處理所提問題：

1. 原能會利用各種場合，例如年度訪查的員工座談時，鼓勵核電廠第一線現場人員能夠主動提出核電廠安全運作相關問題。另原能會亦提供多種管道，例如透過首長信箱、郵件、電話或直接向本會駐廠視察員反應之方式，讓核電廠員工得以提出問題。

2. 原能會對所提問題亦積極查證處理，若所提之問題屬實，亦會採取對應管制措施。

(二) 針對提出問題者，原能會提供適當之保護措施，避免遭受不公正之待遇：

原能會對提出問題的個人身分會妥善保密，另為避免台電公司對提出問題員工有不公正待遇之情形，於「核子設施違規事項處理作業要點」中明訂有對於「與原能會密切配合管制措施之員工，遭受經營者管理階層故意之差別待遇」之情形者，將從嚴開立違規要求改善。

(三) 原能會要求台電公司落實核安文化：

1. 核安文化為國際間核安管制機關要求核電廠必須落實推行的項目，其特質包括經營核電廠之電力公司必須建立有利員工主動反應問題的環境，鼓勵員工隨時隨地提出所發掘之問題，並應加以保護，而不需害怕受到報復、恐嚇、或歧視等待遇。
2. 原能會要求台電公司必須落實執行核安文化，讓核安文化深化於平時之安全管理與作業之運作中，並以實際行動鼓勵核電廠員工提出問題，若發現台電

公司對提出問題員工有不當待遇者，亦將採取嚴格管制措施。

## **貳、如何透過現行法律及揭弊者保護制度，對於重大弊案爭議啟動偵查機制**

我國公部門內部制度，可建立「機關廉政風險評估制度」，針對潛在高風險人員，加強考核，另針對潛在風險業務，以專案稽核發掘風險細節，掌握處理時效，深入積極追查不法情事。

關乎國家重大建設、重要採購案等，可成立跨域合作之「採購廉政平臺」，由各地檢察署、法務部廉政署共同參與機關重大建設案件的辦理過程，同時引入專業機關、外部專家學者及公民團體的參與，秉持資訊透明公開的精神，藉此排除外部勢力的不當干預，由不同領域的專家協助機關預先防範及風險管理，如有不法情事，即時啟動偵查。

我國現行法制包括「證人保護法」及「刑事訴訟法」之「認罪協商」章節，均有類似「污點證人」之規定，例如證人保護法第15條，檢舉人、告發人、告訴人或被害人有保護必要時，準用保護證人之規定。

惟現今弊案類型多元、案件結構錯綜複雜，難以僅憑事後偵蒐作為而得窺全貌，故為預先防範或及時偵處，制定「揭弊者保護專法」實為反貪腐之重要機制。

### **參、行政機關為相關政策辯護，與公務人員行政中立之界限，如何區辨**

我國為確保公務人員依法行政、執行公正、政治中立，並適度規範公務人員參與政治活動，特制定「公務人員行政中立法」規範相關事項。

原能會向依行政中立法相關規定，要求機關同仁不得為支持或反對特定之政黨、其他政治團體或公職候選人；對於公職人員之選舉、罷免或公民投票，不得利用職務上之權力、機會或方法，要求他人不行使投票權或為一定之行使。

有關行政機關政策辯護與公務人員行政中立之界線，按銓敘部110年5月12日新聞稿所載，行政機關對於公民投票所涉及之重大政策，基於政策推動之權責，本有義務對外界說明並辯護政策立場，適時澄清相關資訊。除非有藉由職權明確下命或指示其權力所及之特定對象，要求(或要脅)為或不為特定之投票行為，始

有行政中立立法之適用。至於公務人員受指派代表機關依照公民投票法及相關規定表達機關立場或意見，針對一般民眾之呼籲及說明，並無觸犯行政中立立法之虞。

**肆、行政機關具有實質決策責任之人員，若濫用掌握之決策權力、行政資源以及影響力，對內部吹哨人所生之影響**

我國各級行政機關均設有內部防弊機制，如政風、監察或督察等單位，專責受理弊案之通報，若承辦人員發現有異常情事，即可透過內部管道通報揭露。又具備公務員身分者，發現與其職務上有關之不法行為，基於其職責，本負有揭發義務，或應拒絕聽命之法律規定，自應依法辦理。倘若揭弊者認為遭受上級長官濫用職權或行政資源之影響力，基於合理懷疑內部通報機制無法公正運作，或認為進行內部通報將遭受報復，或罪證將遭湮滅等特殊理由，得基於善意並具備合理確信，於維護公益之前提下，例外得於適當揭弊者保障制度下，選擇直接向外部揭露。

另在公營事業層面，我國相關法規及主管機關，均要求遵循「公司治理」原則，建立內部控制及稽核

制度，並要求內控、內稽運作之獨立性，以鼓勵內部揭弊、同時禁止不利措施。企業應建置可信且有效的內部通報管道，由企業內部導正缺失，促使企業自主管理及強化法令遵循，提升員工對公司信任度，藉由員工間互相監督，俾有效降低企業貪腐。

另揭弊者保護制度的立法，透過對揭弊者提供完善的保護，除激勵民眾向權責機關勇於揭發不法弊端，也可以讓政府機關能更快速確實地掌握不法事證進行監管、究責。

## 伍、結語

原能會為國內核能安全管制機關，秉持專業的態度，依法嚴格執行各項管制工作，以確保核電廠安全。

「核安守護」的安全監督是施政重點，同時在相關管制及監督工作上，也會更加落實公眾參與及資訊透明，爭取民眾的信任與支持，並站在社會大眾的角度思考問題、解決問題，讓原能會成為「全民的原能會」。

以上資料，敬請各位委員先進不吝指教！

台電公司書面意見：

主席、各位委員女士、先生：

承蒙貴委員會邀請台電公司進行報告，至感榮幸，謹向貴委員會提出報告，敬請各位委員不吝賜教。

## **壹、核四工程先天不良、後天失調，台電已於施工期間盡力改正相關缺失**

### **一、先天不良—核四工程統包改分包**

核四工程在規劃之初，因採用進步型輕水式反應器及新型數位儀控設備，國內無相關經驗，原規劃以統包辦理，投標廠商考量工期冗長及各項風險，報價均遠超過底價 20%以上而宣布廢標。於 84 年 5 月簽奉經濟部核定，捨核一二三廠以工程總顧問負責設計、採購、測試、興建電廠，改以分包進行標案切割。

致分包項目多達 835 項，廠商達 500 餘家，介面整合困難，且發包及契約執行過程，部分廠商倒閉解約，頻頻進行契約變更，履約爭議不斷，衍生後續工程問題。

### **二、後天失調—工程設計頻繁變更**

在商轉期程壓力下，因奇異公司設計人力無法到位，設計圖落後，於設計未過半即開始進行

施工，造成工序紊亂。另原由石威公司承攬設計及施工審查、系統整合，因該公司 20 年未有建廠經驗，人才流失且財務困難，致效率及設計整合效能不彰，台電於 96 年 7 月被迫終止契約，風險轉由台電承擔。此外，核四廠房設計由奇異公司轉包日本清水建設負責，依日本同型核電廠設計，建物容積較小，但採購設備多為歐美製造大規格尺寸，致廠房設備佈置後空間狹小，現場施工衝突頻繁，設計變更屢見不鮮。

核四廠邊做邊改，致設計變更頻繁，施工衝突不斷，並衍生後續施工界面複雜、履約爭議、增加工期與經費不確定性等問題。

核四 1 號機試運轉測試歷經 7 年(96~103 年)，需執行 308 份試運轉測試報告，涉及安全與重要系統有 187 份需送原能會審查。試運轉測試期間長達 7 年，主因為許多系統設計與施工問題，造成測試結果不符接受標準，測試被迫中斷，必須修改設計與施工，致試運轉測試走走停停從 96 年 7 月至 103 年 4 月行政院宣佈核四封存，仍無法完成測試。原能會歷經 7 年多次審查，自 99 年開始到 106 年 4 月 20 日停止審查，僅同意 155 份，餘 32 份因

多項安全問題未審查通過。

### **三、台電已於施工期間盡力改正工程缺失**

核四興建自 88 年取得建照至 103 年 7 月試運轉測試結束，前後歷經 15 年，經監察院調查糾正及原能會持續管制相關工程缺失，台電經多方努力，已投入大量的人力及物力，積極設法解決相關設計與施工問題，並已於施工期間盡力改正。惟核四工程衍生諸多安全問題，致改善所需投入之資源時間難以估計，係因前述先天不良、後天失調等因素，並非如外傳是弊案。

### **貳、核四地質新事證已超過原耐震設計，若重啟廠房結構及設備需重新評估**

69 年行政院核准鹽寮為核四廠址，86 年台電公司將初期安全分析報告送行政院原子能委員會(簡稱原能會)審查，該報告書內載明核四廠耐震設計值 0.4g。

102 至 108 年間朝野立委 5 次提案要求經濟部及原能會，需對核四地質再重新調查，政府遵照立法院要求邀請國內地質及地震專家學者，重新再檢視核四地質，102 年 11 月中央地質調查所確認核四廠區正下方有 2 公里 S 斷層，貫穿 1 號機及 2 號機汽機廠房；108 年 9 月中央地質調查所再邀集國內專家學者，重新檢視核四

海域地質資料，確認核四外海斷層具活動性，推估長 93.9 公里。經納入上述地質新事證結果，評估後核四耐震需求已超過原耐震設計(0.4g)。

若核四重啟，須依原能會 110 年 4 月「龍門電廠地質再調查小組建議事項總結報告」要求，進行核四鄰近海陸域地質再調查，並依調查結果重新評估廠房結構及設備耐震力，確認能否補強。多項設備需上震動台進行測試，若耐震力不足，則須委請廠家重新設計並通過耐震驗證後方可供貨，此外，若現有廠房結構經評估難以補強，或室內空間不足供設備進行補強，重啟工程勢必需投入大量的時間與金錢成本，所需時間初估超過 10 年。以美國 Watts Bar 2 號機重啟為例，建照仍有效、地質條件不變 (0.18g) 且已有同型 1 號機運轉超過 10 年實績，重啟時間都超過 9 年，花費高達 30 億美元。

### **參、核四廠 1 號機未達安全標準且問題難解，重啟核四困難重重**

原能會多次對外表示，核四廠尚未完成所有必要測試與認證程序、核四機組有很大的安全問題，安全有疑慮、現階段沒有達到安全標準。台電公司以務實態度重新檢視核四重啟安全課題，經客觀盤點，除地質新事證需重新調查評估外，仍存有多項難解課題，重啟時間與

費用難以估計：

- 一、核四廠建廠執照已於 109 年 12 月底失效，未來若重啟，需依 110 年原能會對外表示「必須依核子反應器設施管制法第 5 條規定，重新提出建廠執照申請。並務實通盤評估續建所涉及之整體安全事項，包含儀控及其他設備狀況再檢視、福島事故後相關強化設施設置以及自然危害(如地震、海嘯、火山)再調查評估等安全議題」辦理。
- 二、核四 1 號機試運轉測試報告，原能會已於 106 年 4 月 20 日宣佈停止審查，尚未審結，審查同意部分仍有多項重要但書，包括測試報告中未解決、或待商家提供品質證明文件等，例如「反應爐組件焊接原廠認證不全」、「反應爐高壓注水泵修改後無原廠出廠證明」及「數位控制平台系統DCIS不明警報須釐清安全事項」等等…，未來若要重啟，電廠仍須面臨種種難解安全問題。另 2 號機施工未完成，設備尚未受電，無法執行試運轉測試。
- 三、另原能會對核四 1 號機管制事項共 75 項，迄今仍有 40 項未通過，試運轉測試只是其中未通過一項，其餘未通過的關鍵項目還包括最終安全分

析報告及福島改善工程等等…。

- 四、核四廠負責反應爐安全控制的數位儀控系統，均已超過使用期限，重啟需汰換原有設備，必須客製化訂購，且程序上須通過新耐震標準驗證，現貨市場上無法取得，導致時程難以估計。
- 五、若重啟需與奇異公司另立新約，談判困難，依 89 年停工 100 天，當時奇異設計團隊尚未解散，復約談判即耗費 2.5 年，而目前奇異公司核四計畫原設計團隊已解散，已無處理核四相關業務能力，未來談判困難度高，期程與經費難估算。
- 六、若重啟，亦將面臨立院審查預算、地方政府審查水保、原能會審查建廠執照及環保署審查環境影響評估等等…多項外部因素，不易掌控。

#### **肆、重啟核四須先思考核廢無處去課題**

核四廠若重啟，仍須面臨核廢料處理問題，然而核廢料處置迄今仍無法取得社會共識：

- 一、低階核廢料依據「低放射性廢棄物最終處置設施場址設置條例」規定，應於最終處置候選場址所在地辦理地方公民投票。經濟部歷任 3 位次長拜會地方政府，尋求辦理選址公投均遭婉拒，致選址面臨困境。

二、高階核廢料(用過核燃料)最終處置場選址地質條件嚴苛，潛在適合地區位處台灣東部及離島，惟目前已有新北、宜蘭、花蓮、臺東、屏東、澎湖、金門等 7 縣市表態反對。亦因地質調查缺法源，屢遭地方抗爭，社會難有共識，因此難以選定最終處置場址。

### **伍、客觀事證核四重啟困難重重**

綜上檢視現存的客觀事證，可以證明核四存有諸多難解的安全課題，重啟期程與費用難以估計，此係因核四「統包改分包」、「邊設計邊施工」等等諸多先天不良、後天失調之因素；再者核廢料處理無法取得社會共識、地方也強烈反對，核四重啟困難重重。

以上報告

敬請

各位委員支持與指教

人事行政總處書面意見：

主席、各位委員女士、先生：

今天大院第 10 屆第 4 會期司法及法制委員會召開「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會，謹就「三、行政機關或公營事業為相關政策辯護，與公務人員或公營事業人員行政中立之界限，如何區辨？」提出簡要報告，敬請各位委員不吝指教。

銓敘部為確保公務人員依法行政、執行公正、政治中立，並適度規範公務人員參與政治活動，於 98 年制定公務人員行政中立法（以下簡稱中立法）。

中立法第 2 條規定，機關依法任用、派用之有給專任人員為適用對象，並於第 17 條規定，公營事業對經營政策負有主要決策責任之人員為準用對象。同法第 10 條規定，公務人員不得利用職權妨害他人對於選舉、罷免或公民投票之行使。

另依銓敘部 110 年 5 月 12 日發布之新聞稿，行政機關對於公民投票所涉及之重大政策，本有權責及義務對外界說明並辯護政策立場，公務人員受指派代表機關表達政策立場，係基於法規履行職務之行為。

以本項議題涉及中立法相關規範，爰尊重該法之法制主管機關銓敘部意見。

以上報告，敬請各位委員參考指教，謝謝！

主席：現在散會。

散會（12 時 2 分）

## 立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 11 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 110 年 11 月 29 日（星期一）9 時 5 分至 10 時 4 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。

進行報告事項。

### 報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

---

### 立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 10 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 110 年 11 月 22 日（星期一）上午 9 時 4 分至下午 1 時 7 分

中華民國 110 年 11 月 24 日（星期三）上午 9 時至 12 時 50 分

中華民國 110 年 11 月 25 日（星期四）上午 9 時 5 分至 12 時 28 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭天財 Sra Kacaw 李昆澤 趙正宇 邱臣遠 陳歐珀 林俊憲 蘇震清  
陳明文 陳素月 許淑華 劉權豪 傅崐萁 陳雪生  
委員出席 13 人

視訊委員：洪孟楷

委員視訊 1 人

列席委員：鄭正鈴 李德維 陳椒華 邱顯智 呂玉玲 楊瓊瓔 賴瑞隆 蔡易餘  
廖婉汝 何欣純 莊競程 張其祿 李貴敏 羅明才 高嘉瑜 邱志偉  
劉建國 劉世芳 孔文吉 林德福 王美惠 謝衣鳳 吳琪銘 鍾佳濱  
許智傑

委員列席 25 人

列席官員：11 月 22 日（星期一）

交通部	部	長	王國材
路政司	司	長	陳文瑞
總務司	司	長	黃定環
會計處	處	長	張信一
人事處	處	長	蔡英良
高速公路局	局	長	趙興華
主計室	主	任	陳惠敏
觀光局	局	長	張錫聰

主計室	主任	蕭淑心
公路總局	組長	王在莒
行政院主計總處	科長	戴群芳
11 月 24 日 (星期三)		
交通部	部長	王國材
路政司	司長	陳文瑞
航政司	司長	何淑萍
	副司長	韓振華
會計處	處長	張信一
鐵道局	局長	伍勝園
主計室	主任	許聖恩
臺灣港務股份有限公司	董事長	李賢義
	總經理	陳劭良
基隆港務分公司	總經理	高傳凱
臺中港務分公司	總經理	盧展猷
會計處	資深處長	黃淑珍
臺灣港務港勤股份有限公司	董事長	陳榮聰
高雄港區土地開發股份有限公司	董事長	沈妙姿
航港局	副局長	陳賓權
財政部關務署	簡任稽核	游文昌
行政院主計總處	科長	戴群芳
11 月 25 日 (星期四)		
國家通訊傳播委員會	主任委員	陳耀祥
綜合規劃處	處長	王德威
平臺事業管理處	處長	詹懿廉
基礎設施與資通安全處	處長	鄭明宗
射頻與資源管理處	處長	陳春木
電臺及內容事務處	處長	黃文哲
法律事務處	處長	石博仁
北區監理處	處長	溫俊瑜
中區監理處	處長	黃琮祺
南區監理處	處長	劉豐章
法務部	參事	郭棋湧
公平交易委員會服務業競爭處	處長	林慶堂

主 席：陳召集委員明文

專門委員：蘇純淑

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 陳淑玫 簡任編審 黃彩鳳 科 長 江建逸  
專 員 劉芳賢 薦任科員 洪翎宜

11 月 22 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 111 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。

二、審查 111 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管交通作業基金—觀光發展基金分預算。

（本日會議由交通部部長王國材報告後，計有委員鄭天財 Sra Kacaw、李昆澤、陳歐珀、邱臣遠、趙正宇、林俊憲、蘇震清、陳明文、陳素月、許淑華、劉權豪、廖婉汝、陳椒華、楊瓊瓔、高嘉瑜、邱顯智、劉建國、傅崐萁及洪孟楷等 19 人提出質詢，均經交通部部長王國材及相關人員分別予以答復。）

決定：

一、報告及詢答完畢。

二、委員李貴敏所提書面質詢，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。

決議：

一、111 年度交通部國道公路建設管理基金、觀光發展基金非營業預算報告及詢答完畢，另擇期進行處理，委員提案於 12 月 1 日下午 5 時截止收件。

11 月 24 日（星期三）

## 討 論 事 項

一、審查 111 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臺灣港務股份有限公司營業預算。

二、審查 111 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—鐵道發展基金分預算。

(本日會議由交通部部長王國材報告後，計有委員趙正宇、陳歐珀、林俊憲、邱臣遠、鄭天財 Sra Kacaw、李昆澤、陳明文、陳素月、許淑華、陳雪生、蘇震清、林德福、陳椒華、傅崑萁、劉權豪及洪孟楷等 16 人提出質詢，均經交通部部長王國材及相關人員分別予以答復。)

決定：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員李貴敏所提書面質詢，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，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

決議：

- 一、111 年度臺灣港務股份有限公司營業預算、交通部主管鐵道發展基金非營業預算報告及詢答完畢，另擇期進行處理，委員提案於 12 月 1 日下午 5 時截止收件。

通過臨時提案 1 項：

- 一、有鑑於海運快遞業務量呈現倍數成長，造成我國貨櫃碼頭作業出現遲滯問題，除了港口通關線有限，另一主因是貨櫃車司機受限工時而導致司機缺工，在拖車司機不足情況下，致使貨櫃長期滯留碼頭，讓塞港問題日益惡化。為解決上述困境，爰要求交通部會同財政部並針對上述司機缺工問題，於三個月內提出解決方案之書面報告予立法院交通委員會。

提案人：陳歐珀 李昆澤 邱臣遠 陳明文

11 月 25 日（星期四）

## 討 論 事 項

- 一、審查委員陳歐珀等 16 人擬具「有線廣播電視法第二十九條條文修正草案」案。
- 二、審查委員陳歐珀等 18 人擬具「有線廣播電視法第三十四條及第三十八條條文修正草案」案。
- 三、繼續審查委員陳雪生等 19 人擬具「有線廣播電視法第三十四條及第三十八條條文修正草案」案。

(本日會議由國家通訊傳播委員會主任委員陳耀祥報告後，計有委員陳歐珀、趙正宇、邱臣遠、陳雪生、蘇震清、李昆澤、鄭天財 Sra Kacaw、林俊憲、陳明文、傅崑萁、陳素月、許淑華、邱志偉、許智傑、楊瓊瓔、劉權豪、張其祿及洪孟楷等 18 人提出質詢，均經國家通訊傳播委員會主任委員陳耀祥及相關人員分別予以答復。)

決定：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員李貴敏所提書面質詢，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，請國家通訊傳播委員會及相關單位儘速以書面答復。

決議：

一、討論事項第一案請國家通訊傳播委員會檢討，於 111 年 6 月底前提出建議方案後，再擇期繼續審查。

二、討論事項第二、第三案審查完竣。

(一)審查結果：

1. 第三十四條條文照委員陳歐珀等 18 人及委員陳雪生等 19 人提案通過。

2. 第三十八條條文照委員陳歐珀等 18 人提案通過。

(二)併案擬具審查報告，提報院會討論；院會討論時，由陳召集委員明文補充說明。

(三)院會討論前，不須交由黨團協商。

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。

現在進行討論事項。

## 討 論 事 項

一、繼續審查 111 年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算。

二、繼續審查 111 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。

主席：請議事人員宣讀議程所列之預算數及委員提案，同時進行協商。

壹、預算數部分：

一、交通部觀光局及所屬歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 142 項 觀光局及所屬 3,310 萬 3 千元。

第 3 款 規費收入

第 115 項 觀光局及所屬 298 萬 3 千元。

第 4 款 財產收入

第 159 項 觀光局及所屬 305 萬 7 千元。

第 7 款 其他收入

第 157 項 觀光局及所屬 455 萬 3 千元。

二、交通部主管—觀光局及所屬歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 4 項 觀光局及所屬 47 億 3,072 萬 9 千元。

第 1 目 一般行政 8 億 8,705 萬 6 千元。

第 2 目 觀光業務 6 億 0,388 萬 6 千元。

第 3 目 國家風景區開發與管理 32 億 3,468 萬 7 千元。

第 4 目 一般建築及設備，無列數。

第 5 目 第一預備金 510 萬元。

三、交通部公路總局及所屬歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 144 項 公路總局及所屬 32 億 6,905 萬 3 千元。

第 3 款 規費收入

第 116 項 公路總局及所屬 47 億 3,349 萬 8 千元。

第 4 款 財產收入

第 161 項 公路總局及所屬 1 億 9,335 萬 7 千元。

第 7 款 其他收入

第 159 項 公路總局及所屬 1 億 1,431 萬 2 千元。

四、交通部主管—公路總局及所屬歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 6 項 公路總局及所屬 403 億 7,932 萬 1 千元。

第 1 目 一般行政 49 億 2,466 萬 8 千元。

第 2 目 公路及監理業務管理 69 億 2,664 萬 6 千元。

第 3 目 公路建設及改善計畫 283 億 3,636 萬 7 千元。

第 4 目 一般建築及設備 1 億 8,981 萬 9 千元。

第 5 目 第一預備金 182 萬 1 千元。

貳、委員提案部分：

一、觀光局及所屬單位預算：

**歲入**

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲入

計畫名稱：「收回以前年度歲出」

預算書頁次：第 31 頁

本年度預算：260 萬 7 千元

案由：

交通部觀光局於 111 年度預算「收回以前年度歲入」項下編列 260 萬 7 千元，該項目主要係收回以前年度補助地方政府興建遊憩設施經費結餘款等繳庫數。經查，該項目 107-109 年度預算數皆為 832 萬 6 千元、110 年及 111 年預算數皆為 260 萬 7 千元；107-109 年決算分別為 3627 萬元(為預算之 389%)、260 萬 7 千元(為預算之 31%)、1 億 1940 萬元(為預算之 1434%)，決算數皆遠高於原先編列之預算，然 110 年及 111 年預算數卻較前幾年減少，該項收入預估應仍有上調之空間。為避免有預算編列過於保守之嫌，建議增列該項預算 500 萬元。

	107 年	108 年	109 年	110 年	111 年
預算	832.6 萬	832.6 萬	832.6 萬	260.7 萬	260.7 萬
決算	3627 萬	260.7 萬	1 億 1940 萬	-	-
決算數 佔預算 數比率	389%	31%	1434%	-	-

提案人：林俊憲

*林俊憲*

*林俊憲*

*林俊憲*

## 歲入

2

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲入  
計畫名稱：「其他雜項收入」  
預算書頁次：第 32 頁  
本年度預算：194 萬 6 千元

案由：

交通部觀光局於 111 年度預算「其他雜項收入」項下編列 194 萬 6 千元，該項目主要為借用宿舍員工自薪資扣回繳庫數、宿舍管理費、旅遊服務中心場地清潔費及代售旅遊觀光分析報告等收入。經查，該項目 108 及 109 年度預算數皆為 114 萬元、110 年預算數為 139 萬 9 千元；108-109 年決算分別為 596 萬 8 千元(為預算之 524%)、677 萬 7 千元(為預算之 594%)，決算數皆遠高於原先編列之預算，雖已於今年較去年預算多編列 39%，惟依據過往紀錄，該項收入預估應仍有上調之空間。為避免有預算編列過於保守之嫌，建議增列該項預算 100 萬元。

	108 年	109 年	110 年	111 年
預算	114.0 萬	114.0 萬	139.9 萬	194.6 萬
決算	596.8 萬	677.7 萬	-	-
決算數 佔預算 數比率	524%	594%	-	-

提案人：林俊憲

林俊憲

林俊憲

林俊憲

47

## 歲出通案

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3

單位名稱：交通部觀光局預算書頁次：36頁〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：          萬          千元〔〕歲出—〔〕減列數：100萬          千元〔 〕凍結數：          分之          (或          %)  
          萬          千元第          款          項          目          節-0          -          科目(計畫)名稱：觀光業務-觀光業務調查與規劃用途別：委辦費 本年度預算數：800萬          千元

## 案由：

交通部觀光局於111年度於觀光業務調查與規劃計畫下編列委辦費共計800萬元。該項目實際內容包括來台旅客消費及動向調查與國人旅遊狀況調查等。查107年度該項目編列959萬元，108年度編列936萬元，109年度編列779萬8千元，110年編列879萬8千元，內容包括台灣觀光衛星帳100萬元編製費用，來台旅客消費及動向調查700萬元，實際委辦成效有值得商榷空間，加上疫情因素，觀光客大幅減少情形下，有進一步斟酌必要。考量政府財政支出困難，相關支出仍有縮減空間，為避免相關經費浮濫編列，建議本筆預算數刪減100萬元。

臺灣觀光衛星帳之觀光指標簡表

年度	項目	入境旅客	出境旅客	國內旅客		合計
				當日	過夜	
108	旅次(千次)	11,698	17,101	112,401	56,878	198,078
	觀光附加價值(億元)	2,173.08	595.85	569.03	1,325.10	4,663.06
	旅客人均觀光附加價值(萬元)	1.858	0.348	0.051	0.233	-
107	旅次	10,936	16,645	116,341	54,749	198,671
	觀光附加價值(億元)	1,958.30	551.68	583.54	1,219.95	4,313.47
	旅客人均觀光附加價值(萬元)	1.791	0.331	0.050	0.223	-

資料來源：觀光局(截至110年10月15日109年度臺灣觀光衛星帳尚未公布)。

提案人：陳素月 林俊彥 魏月

# 歲出通案

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

4

單位名稱：觀光局

預算書頁次：104-105 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[ ] 歲出— [\*] 減列數：50 萬元 [\*] 凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

通案-委辦費用

案由：

交通部觀光局 111 年度「委辦費用」預算共編列 800 萬元，其用途為編制臺灣地區觀光衛星帳(100 萬)以及 111 年度來臺旅客消費及動向調查(700 萬)，考量受到國際疫情影響，外國旅客來臺旅遊狀況仍不明朗，相關計畫除需調整外，辦理規模也應調整，爰此，交通部觀光局 111 年度「委辦費用」預算共編列 800 萬元，應予減列 50 萬元，另凍結預算 10%，待觀光局於 1 個月內，就相關調查納入疫情影響因素(包括動機等)進行研議，提出報告後，始得動支。

提案人：

劉樹德 陳素月

歲出通案

5

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出 14-4-2-02  
 計畫名稱：「觀光業務 - 觀光業務調查與規劃 - 委辦費」  
 預算書頁次：第 36 頁  
 本年度預算：800 萬元

F

案由：

交通部觀光局於 111 年度預算「觀光業務 - 觀光業務調查與規劃」計畫項下編列 862 萬 4 千元，其中「委辦費」編列 800 萬元(佔該計畫之 93%)，用於辦理「來臺旅客消費及動向調查」以及編製「臺灣地區觀光衛星帳」。經查，該計畫之委辦費用自 108 年-110 年預算數分別為：936 萬 2 千元、779 萬 8 千元、879 萬 8 千元。惟 109 年度臺灣觀光衛星帳截至 110 年 11 月 8 日尚未發布，而 107 與 108 年度之臺灣觀光衛星帳，係兩年度合併於 110 年 9 月始發布結果，統計資料落後實際年度甚多，允宜儘早完成以增加資料之及時性與可用性，故建議凍結該項預算 1/10，待交通部觀光局就 1)編制觀光衛星帳之成果效益、2) 如何提高編制效率提出書面報告後，始得動支。

	108 年	109 年	110 年	111 年
預算	936.2 萬	779.8 萬	879.8 萬	800 萬

提案人：林俊憲

林俊憲

許麗清  
 楊子

43

# 歲出 通 案

6

## 111 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出  
單位名稱：觀光局及所屬  
款\_項\_目： 14 款 4 項 2 目  
預算書頁次： P 36-37  
工作計畫： 5929311000 觀光業務  
分支計畫： 2075 大陸地區旅費  
2078 國外旅費  
科目：

一、

本年度預算數：合計 222 萬 1 千元

主旨：觀光局及所屬 111 年度預算案於「觀光業務」項下編列大陸地區旅費 108 萬元及國外旅費 114 萬 1 千元，合計為 222 萬 1 千元。然目前仍處疫情期間，各國疫情情勢不定，明年是否邊境解封尚未明朗；又兩岸近年囿於政治因素，兩岸關係形同中斷，官方交流更是暫停，大陸地區旅費似無編列之必要。為撙節政府有限之財政資源，爰擬刪減此二項計畫合計編列旅費 222 萬 1 千元其中之 108 萬元，並凍結剩餘經費之五分之一，俟向本院交通委員會提出書面檢討報告說明其編列之必要性，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

陳歐珀 封啟宇  
陳素月

72 11/10

# 歲出通案

## 111 年度中央政府總預算案提案單

7

機關名稱：交通部-觀光局

<u>歲出</u>	
1. 工作計畫名稱： <u>派員出國計畫</u> 預算金額： <u>1,141</u> 千元 預算書頁次：【91】	<p><b>提案</b></p> <p>擬減列數：<u>500</u>千元</p> <p>擬凍結數：</p>
2. 分支計畫及用途別科目名稱： 預算金額： <u>    </u> 千元 預算書頁次：【 <u>    </u> 】	<p>【備註：所屬「工作計畫名稱」：<u>    </u>】</p> <p><b>提案</b></p> <p>擬減列數：</p> <p>擬凍結數：</p>
<p>提案說明：</p> <p>中央政府交通部觀光局 111 年度總預算案，其中「<u>派員出國計畫</u>」，編列預算 <u>1,141</u> 千元，提案減列 <u>500</u> 千元。</p> <p>交通部觀光局 111 年度中央政府總預算於「<u>派員出國計畫</u>」編列共計 <u>1,141</u> 千元，係屬辦理蒐集觀光研究訊息、維持與國際旅遊組織及業者的良好關係、瞭解最新觀光旅遊產品、促進我國與其他國家觀光主管單位交流與合作等。然新冠肺炎疫情肆虐全球，且變種病毒已在國際蔓延，至今尚未獲得控制。爰此，鑒於新冠肺炎疫情尚未穩定，編列出國考察計畫恐難以落實，故刪除其項下「<u>派員出國計畫</u>」預算 <u>500</u> 千元。</p>	

提案人：楊瓊瓔

楊瓊瓔 鄭天祥  
傅崑真 王偉 18  
18

# 歲出通案

8

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局及所屬 預算書頁次：91 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

歲出— 減列數：10%  凍結數：\_\_分之\_\_(或\_\_%)  
\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

第  款  項  目  節-0  -   科目(計畫)名稱：派員出國計畫

用途別：合計考察視察訪問開會談判進修研究實習

本年度預算數：114 萬 1 千元

案由：

交通部觀光局 111 年度預算「派員出國計畫」編列 114 萬 1 千，合計 9 項出國計畫。惟目前 COVID-19 疫情影響，許多會議無法如期召開或轉為線上舉行，考量相關出國考察、會議等交流計畫於觀光局之實務仍有相當必要。建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇

*趙正宇* *林建榮*

*100* *1/5*

# 歲出通案

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

通

9  
F

單位名稱：觀光局及所屬

預算書頁次：91 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數： 萬 千元 [ ] 凍結數：二 分 之 一 ( 或 % )  
萬 千元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：派員出國計畫

用途別：派員出國計畫

本年度預算數：114 萬 1 千元

### 案由：

觀光局及所屬 111 年度派員出國計畫共計 9 項計畫，包含定期會議 6 項、不定期會議 3 項，合計預算編列 114 萬 1 千元，與 110 年度相同。惟 109 年度 COVID-19 疫情爆發影響，各機關 109 及 110 年度派員出國多數皆未能執行，或改以線上視訊會議替代，展望明年度國際仍持續受疫情影響，派員出國計畫恐無法順利進行，爰觀光局及所屬 111 年度派員出國計畫編列 114 萬 1 千元，應予凍結二分之一，俟疫情狀況檢討向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

### 提案人：

劉耀亭 李昆澤  
陳國昀 林信慶

34

### 歲出通案

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

10

單位名稱：觀光局

預算書頁次：91 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ [\*] 凍結數：20%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

通案-派員出國計畫

案由：

交通部觀光局 111 年度「派員出國計畫」預算共編列 114 萬 1 千元，預計辦理 9 項出國計畫，考量受到國際疫情影響，111 年度相關計畫能否成行尚未可知，應更審慎考慮，爰此，交通部觀光局 111 年度「派員出國計畫」預算共編列 114 萬 1 千元，應予凍結 20%，待觀光局於 1 個月內，就相關出國計畫之必要性進行盤整，提出報告後，始得動支。

提案人：

李如修

劉權亮

陳素月

林敏喜

59

1/10

歲出 通 案

11

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出  
計畫名稱：「國外旅費」  
預算書頁次：第 72 頁  
本年度預算：114 萬 1 千元

案由：

交通部觀光局於 111 年度預算「國外旅費」項下編列 114 萬 1 千元，其內容為赴外國進行會議之業務。經查，該項目 108 至 110 年度預算數皆為 114 萬 1 千元。惟自 109 年起，COVID-19 疫情影響，迄今非但並未趨緩，反有加劇之勢，大量跨國會議皆取消或改採線上模式，明年各項會議是否仍如期舉辦仍是未定之數，且 108 年度之決算為 91 萬 7 千元(執行率 80%)、109 年度之決算為 23 萬 7 千元(執行率僅 21%)。為確保預算核實使用，故建議刪減該項預算 50 萬元，並凍結 1/5，待交通部觀光局依後續會議實際辦理情形(包含是否改為線上會議)向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

	108 年	109 年	110 年	111 年
預算	114.1 萬	114.1 萬	114.1 萬	114.1 萬
決算	91.7 萬	23.7 萬	-	-
執行率	80%	21%		

提案人：林俊憲

林俊憲

陳麗清  
魏序

46

通

### 歲出通案

12

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出  
計畫名稱：「大陸地區旅費」  
預算書頁次：第 72 頁  
本年度預算：108 萬元

F

案由：

交通部觀光局於 111 度預算「大陸地區旅費」項下編列 108 萬元。經查，該項目 108-110 年預算數分別為 64 萬元、144 萬元、72 萬元。惟 108 年及 109 年度決算數分別為 86 萬元、59 萬 5 千元(執行率僅 41%)，且自 109 年起，COVID-19 疫情影響，迄今非但並未趨緩，反有加劇之勢，明年各國出入境之開放情況仍不明朗，為確保預算核實使用，故建議凍結該項預算 1/10，待交通部觀光局依後續計畫實際辦理情形(包含是否改為線上會議)向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

	108 年	109 年	110 年	111 年
預算	64.0 萬	144.0 萬	72.0 萬	108.0 萬
決算	86.0 萬	59.5 萬	-	-
執行率	134%	41%		

提案人：林俊憲

林俊憲  
林俊憲  
林俊憲

44

歲出 第 1 目

1K-4-1

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

13

單位名稱：觀光局及所屬單位

預算書頁次：33 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

歲出— 凍結數：10%

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：887,056 千元

案由：

有鑑於觀光局及所屬單位於111年公務預算中一般行政項目中，編列有所屬人員維持保險預算數48,999千元，相比前一年度相同項目有逾百萬元規模之預算數減列。考量111年度相比前一年度預算員額增編35人，然人員保險卻大幅減列，實不合理，恐損及所屬職員之基本權益，允宜妥適考量並說明之。爰此，特提案凍結111年度觀光局及所屬單位「一般行政」預算10%，迨向本院交通委員會提交書面報告後，始得解凍。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 許中暉  
陳亭妃

7

14-4-2

歲出 第2目

14

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

歲入—  增列：             減列：             凍結：  
 歲出—  減列：             凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。經查，觀光局主管觀光發展基金 111 年度編列辦理促進旅宿業發展及提升服務品質等業務相關經費合計 1 億 5180 萬元。惟經查，台灣國內觀光旅館業 109 年 12 月底總家數 123 家，但客房住用率自 103 年度的 72.02%，降至 107 年度的 63.27%，109 年度則因受疫情影響降至 38.77%，可知觀光旅館業客房住用率在疫情發生前就已呈現下滑的趨勢，一般旅館業也是如此。而在此狀況下，民宿業客房住用率則呈現平穩的成長，在家數、房間數也有所增加，顯見民宿已經成為國人觀光旅遊住宿的另外一種選擇。鑑於原鄉旅宿業多為原住民族人所經營的小型民宿，爰此凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局就如何協助原鄉民宿發展及如何輔導原住民籍業者經營，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

陳素月

陳欣怡

林煥庭

36

15

歲出 第 2 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

歲入— 增列：  減列：  凍結：

歲出— 減列：  凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。經查，觀光局主管觀光發展基金 111 年度編列觀光基金 111 年度預算案於「勞務成本」及「行銷及業務費用」項下編列共計 15 億 1768 萬 2 千元，以開拓國際旅客來臺觀光。惟經查，108 年度來台旅客總計 1186.41 萬人次，總消費金額 144.11 億美元，其中美國及歐洲來台旅客平均停留夜數較長，分別為 10.17 夜、10.79 夜，但平均每人每日消費金額僅分別為 171.61 美元、146.68 美元；另外韓國來台旅客數雖達 124 萬餘人次、較上年度增加 21.89%，但總消費金額僅 9.81 億美元、占 6.81%，高於歐洲 4.25%而低於美國 7.33%，顯見外國人來台觀光旅遊的客源開拓仍有待加強。鑑於台灣有其獨特的原住民族文化及其觀光旅遊景點，爰此凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局就如何導引國外旅客至原鄉觀光旅遊，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 32 邱 華 陳啟明  
 陳素月  
 林俊廷 37 趙正

歲出 第 2 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

16

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

歲入— 增列：  減列：  凍結：

歲出— 減列：  凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。惟經查，經查，行政院推動「開放山林」政策以來，國人從事登山等的戶外活動的風氣日盛，但同時不幸發生山難的情事也時有所聞。據統計，109 年消防機關執行山域意外事故救援案件數達 456 件，為歷年來最高，其中因迷路而求援為最大主因。爰此，凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局就如何避免山難情事發生，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 伍百華 陳素月 陳欣喻 鄧辛 林俊良

38

歲出 第2目

17

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

歲入—  增列：       減列：       凍結：  
 歲出—  減列：       凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。惟經查，自 105 至 108 年度國人國內旅遊總次數逐漸衰退，108 年度國人國內旅遊總次數 1 億 6927 萬 9 千次，較 107 年度 1 億 7109 萬次減少 1.06%，較 106 年度 1 億 8344 萬 9 千次減少 7.72%，較 105 年度 1 億 9037 萬 6 千次減少 11.08%，顯見國人國內旅遊在武漢肺炎疫情爆發前就已呈現衰退趨勢。爰此，凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局就如何提升國人國內旅遊意願提出具體規劃與方案，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 邱正華 陳素月 陳啟宗 林振堂

55

歲出 第 2 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

18

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

歲入— 增列：       減列：       凍結：  
 歲出— 減列：       凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。惟經查，國人國內旅遊之地點選擇多以「交通便利或接駁方便」為首要考慮因素，據選擇旅遊地點之主要考慮因素之調查顯示，2016 至 2019 年以「交通便利或接駁方便」為主要考量的比例分別為 42.9%、40.0%、43.3%、35.7%。而原鄉地區雖然有好山、好水，但往往受到交通運輸限制致使原鄉觀光旅遊無法順利發展。爰此，為利原鄉觀光旅遊發展，凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局就如何解決原鄉觀光旅遊交通運輸，暨如何加強原鄉觀光旅遊基礎設施及軟體服務之提升，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：     
 陳素月

56

歲出 第2目

19

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

歲入— 增列： 減列： 凍結：

歲出— 減列： 凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。惟經查，近年來台灣國人熱衷於野外露營活動，原鄉地區露營地特別受到旅客的青睞，但關於露營場地的應該如何設置與管理及其安全性應該如何確保，卻沒有統一的主管機關與法令。行政院雖已責成交通部及其所屬觀光局應與內政部、農業委員會等部會進行相關法令與制度的檢視，業已研議修正「非都市土地使用管制規則第六條」附表一及「露營場管理要點」面積 1 公頃以下露營區由交通部納管，但對衛生設施及管理室之面積合計不得超過固定基礎設施面之 10%仍未達成具體結論，嚴重影響多數原鄉小型露營場的經營及其是否得以納入政府的合法管理。爰此，凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局考慮原鄉小型露營場經營現況，就「非都市土地使用管制規則」及其附表一與「露營場管理要點」提出合理修正，向本院提出辦理情形書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 孫碩華 陳素月 陳朝輝 陳素月 59

歲出 第 2 目

20

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、36 頁

14 款 4 項 2 目

【】歲入—【】增列： 【】減列： 【】凍結：

【】歲出—【】減列： 【】凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務」項下編列 6 億 0388 萬 6 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。經查，觀光局主管觀光發展基金 111 年度編列業務總支出(包含業務成本與費用及業務外費用)80 億 9383 萬 2 千元 及資本支出 3911 萬 9 千元，合計 81 億 3295 萬 1 千元，較 110 年度增加 2 億 1208 萬 5 千元，惟預計收支相抵後短絀 38 億 9616 萬 6 千元，加以 108 及 109 年度分別短絀 33 億 1615 萬 5 千元及 111 億 7024 萬 7 千元，預計 111 年 12 月 31 日淨值為負數 15 億 6,521 萬元。究其原因，雖與武漢肺炎疫情爆發致使觀光發展基金之財源於短期難以回復有關，但觀光發展基金連續 3 年超支併決算辦理國旅補助計畫，計畫經費規模占原編年度預算金額比率過高，致使基金財務狀況快速惡化。爰此，凍結「觀光業務」1000 萬元，俟觀光局就觀光發展基金相關計畫之檢討與財務狀況之改善，向本院提出報告並經同意後始得動支。

提案人：

沈碩華 陳素月 林文豪 58  
陳欣怡 鍾琦

14-4-2-01

歲出 第2目

21

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算刪減提案

歲計別：歲出 2 01  
 計畫名稱：「觀光業務-觀光國際事務」  
 預算書頁次：第 36 頁  
 本年度預算：7,347 萬 8 千元

-F

案由：

交通部觀光局於 111 年度預算「觀光業務-觀光國際事務」項下編列 7,347 萬 8 千元，其內容為推展國際會議市場、聯合民間及地方政府辦理觀光國際事務、加強對目標市場推廣等業務。經查，該項目 108-110 年預算數分別為 6,293 萬 7 千元、6,334 萬 1 千元、7,719 萬 9 千元。惟今年度預算較前年度增加 1,013 萬 7 千元、增幅達 17%，卻未見計畫經費大幅提升之原因，為確保預算核實使用，故建議刪減該項預算 500 萬元，並凍結 1/10，待交通部觀光局針對 1) 預算大幅增加原因、2) 各駐外辦事處預算配置、支用情形及執行成效、3) 該計畫針對後疫情時代之觀光宣傳重點向立法院交通委員會提出報告後，始得動支。

	108 年	109 年	110 年	111 年
預算	6293.7 萬	6334.1 萬	7719.9 萬	7347.8 萬
較 108 年增加	-	40.4 萬 (+0.6%)	1426.2 萬 (+23%)	1054.1 萬 (+17%)

提案人：林俊憲

林俊憲

許俊清

魏厚

45

歲出第2目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

22

單位名稱：觀光局及所屬單位

預算書頁次：36 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬\_\_千元

歲出— 凍結數：10%

科目(計畫)名稱：觀光業務-觀光國際事務

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：73,478 千元

案由：

有鑑於觀光局及所屬單位於110年度，就觀光國際事務經費77,199千元，較109年度增列13,858千元，原因乃駐外辦事處雇員薪俸及辦公費調整；111年度就觀光國際事務預算數則減少編列3,721千元，理由亦為駐外辦事處雇員薪俸及辦公費調整。考量是項費用應當常態且穩定編列，不該初一十五不一樣，如此恐有礙推動觀光國際事務。原提案凍結111年度觀光局及所屬單位「觀光業務-觀光國際事務」預算10%，迨向本院交通委員會提交「111年度觀光業務國際事務推動規劃與預期成效」書面報告後，始得解凍。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 許水華  
NCC 李三

10

歲出 第 2 目

23

10-4-2-01

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

預算書頁次：36 頁

歲入— 增列  減列數：         萬          千元

歲出— 減列數：100 萬          千元  凍結數：         分之          (或          %)  
         萬          千元

第          款          項          目          節-0         -          科目(計畫)名稱：觀光業務-觀光國際事務計畫

用途別：一般事務費 本年度預算數：6,990 萬 2 千元

案由：

交通部觀光局於111年度於觀光業務中觀光國際事務計畫下編列一般事務費共計6990萬2千元。該項目實際內容包括駐外辦事處辦公室租金押金及觀光資訊收集等費用等。查108年度該項目編列5972萬9千元，109年度編列5942萬5千元，110年度大幅增加共編列7395萬6千元，沒有敘明110年度大幅增加編列之理由，也看不到執行成效，加上疫情因素，觀光旅遊人數大幅縮減，相關支出到111年度仍然大幅編列，有商議斟酌空間，為避免相關經費浮濫編列，建議本筆預算數刪減100萬元。

提案人：

陳素月 批發 批發

32

14-4-2-02

歲出 第2目

24-

111 年度中央政府總預算案(交通部 委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局 預算書頁次：\_\_\_\_\_頁 (必填欄位)

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：1000 千元

凍結數：

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_

科目(計畫)名稱：5929311000 觀光業務 (必填欄位)

用途別：觀光業務調查與規劃

本年度預算數：8624 千元 (必填欄位)

案由：

「來台旅客消費及動向調查」計畫自 2014 年起編列預算，且預算數連年增長，惟 2020 及 2021 年度因受武漢肺炎疫情之影響，來台旅客人數大幅減少，由此可知須調查之工作內容及範圍必然減少，觀光局卻未隨整體環境現實狀況調整編列之預算數，仍編列本計畫有史以來之最高預算數額，顯有浪費公帑之疑慮。為確實監督國家預算執行及人民納稅錢之有效利用，爰此提案減列 5929311000 觀光業務-02 觀光業務調查與規劃之預算 1000 千元。

提案人：賴品妤

連署人：張良鴻 陳素月

23

### 歲出第2目

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

25

單位名稱：觀光局及所屬

預算書頁次：36 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數： 萬 千元 [ ] 凍結數：二 分 之 一 ( 或 % )  
萬 千元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：觀光業務調查與規劃

本年度預算數：862 萬 4 千元

#### 案由：

觀光局及所屬 111 年度歲出預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃」編列 862 萬 4 千元，其中委辦費項下辦理來台旅客消費及動向調查 700 萬元。惟 109 年度因 COVID-19 疫情全球爆發國際旅遊市場幾近停頓，從 109 年起至 110 年來台旅客創新低，111 年度疫情恐仍持續影響國際旅遊市場，且觀光局過去採用問卷調查方式了解來台旅客消費動態，實有失精確，不利觀光政策之評估擬訂。爰此觀光局及所屬 111 年度歲出預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃」編列 862 萬 4 千元，應凍結二分之一，俟疫國際疫情及旅遊市場恢復狀況並研議調查方式精進對策向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

#### 提案人：

劉耀豪 李品淳

陳歐明 林啟慶

25

歲出 第 2 目

26

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局 預算書頁次：38 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_  
[ ● ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_元 [ ● ] 凍結數：10% (86.24 萬元)

第 14 款 4 項 2 目-02 科目(計畫)名稱：觀光業務調查與規劃  
用途別：觀光業務調查與規劃 本年度預算數：862 萬 4 千元

案由：交通部觀光局 111 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下 02「觀光業務調查與規劃」編列 862 萬 4 千元，包括委辦編製臺灣地區觀光衛星帳 100 萬元；惟查 109 年度臺灣觀光衛星帳截至 110 年 10 月 15 日尚未發布，107 與 108 年度之臺灣觀光衛星帳，係兩年度合併於 110 年 9 月始發布結果，統計資料落後實際年度甚多，且查各國家風景區年度觀光人次統計結果與實際遊客人數落差甚鉅，顯不利掌握觀光活動相關經濟統計，亦有礙觀光政策擬定與資源配置參考，爰提案凍結是項預算 10%，俟觀光局檢討現行觀光業務調查作業，強化觀光統計調查正確性與資訊公開性，向本院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

連署人：

許發青 林德意  
陳明文  
陳歐池

66

# 歲出第2目

27

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局及竹島 預算書頁次：36 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：           萬            千元  
[V] 歲出— [ ] 減列數：           [V] 凍結數：10 分之 1 (或 10%)  
           萬            千元

第 14 款 4 項 2 目 節-02-2039 科目(計畫)名稱：觀光業務調查與規劃

用途別：來台旅客消費及動向調查

本年度預算數：700 萬元

案由：

交通部觀光局 111 年度預算「觀光業務-觀光業務調查與規劃」下編列來台旅客消費及動向調查等 7000 千元。惟目前 COVID-19 疫情影響，111 年度是否開放外國旅客來台仍屬未知數。建議凍結該項經費 10%，俟觀光局就該經費之可行性與必要性提出書面報告，始得動支。

提案人：趙正宇

*(Handwritten signatures and initials)*

14-2-2-06

歲出 第2目

28

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局及所屬單位

預算書頁次：38 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬\_\_千元

歲出— 凍結數：10%

F

科目(計畫)名稱：觀光業務-旅館及民宿之管理與輔導  
用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：3,715 千元

案由：

有鑑於111年度「觀光業務-旅館及民宿之管理與輔導」編列3,715千元，然其計畫尚欠缺對績效評比落後或檢查非法旅宿次數較少之地方政府提供有效輔導與支持，是以維護旅客住宿安全更待提振。爰此，特提案凍結111年度觀光局及所屬單位「觀光業務-旅館及民宿之管理與輔導」預算10%，迨向本院交通委員會提交「111年度國內旅館及民宿輔導之規劃與預期成效」書面報告後，始得解凍。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 許以華

王國材

9

歲出 第2目

29

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

預算書頁次：38 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_ 元  凍結數：10% (37.15 萬元)

第 14 款 4 項 2 目-06

科目(計畫)名稱：旅館及民宿之管理與輔導

用途別：旅館及民宿之管理與輔導 本年度預算數：371 萬 5 千元

案由：交通部觀光局 111 年度預算案於「觀光業務-旅館及民宿之管理與輔導」編列 371 萬 5 千元，辦理地方政府旅館業務管理與輔導績效評比、管理與輔導人員法制研習、定期及不定期督導檢查等業務；惟查近年國內非法民宿眾多，109 年度各縣市政府對非法民宿檢查共 414 家次，僅占非法家數 718 家之 58%，部分地方政府對非法民宿檢查比率更低至 29%或 9%，恐不利消費者權益保障，亦有礙國內觀光旅宿產業健全發展，應積極協助輔導改善，爰提案凍結是項預算 10%，俟觀光局就如何加強檢討非法民宿、完善旅館及民宿管理體系向本院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

許愛清 村波亭

連署人：

陳明文  
陳歐珀

67

歲出 第 2 目

觀光局 111 年度預算提案 2

30  
F

14-4-2(b)

案由：觀光局 111 年度預算案於「觀光業務」項下旅館及民宿之管理與輔導編列經費辦理地方政府旅宿業務管理與輔導績效評比、管理與輔導人員法制研習、定期及不定期督導檢查等業務，惟部分地方政府非法民宿及旅館數量較多，而檢查次數相對較少，觀光局應積極輔導績效評比落後或檢查非法旅宿次數較少之地方政府予以改善提升，以維護旅客住宿安全。爰提案凍結觀光局「觀光業務」項下旅館及民宿之管理與輔導 100 萬元，俟觀光局向立法院交通委員會提出改進報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳明文 陳明文

許發情 鍾正奇  
林俊豪

20

111-4-2-08

### 歲出 第2目

31

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局及所屬單位

預算書頁次：39 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

歲出— 凍結數：10%

科目(計畫)名稱：觀光業務-補助交通作業基金

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：500,000 千元

#### 案由：

有鑑於111年度「觀光業務-補助交通作業基金」編列500,000千元，然未盡後續成效及往後補助辦理規劃釋疑之責，考量補助後所能促進地方觀光成效外界民眾亟待知悉。爰此，特提案凍結111年度觀光局及所屬單位「觀光業務-補助交通作業基金」預算10%，迨向本院交通委員會提交「111年補助交通作業基金預期對我國地方(北海岸地區)觀光成效帶動預估」書面報告後，始得解凍。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 評以筆  
NCC

11/8

6

歲出 第 2 目

32  
F

111 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

歲計別：歲出 單位名稱：觀光局及所屬  
款\_項\_目： 14 款 4 項 2 目 預算書頁次： P 39  
工作計畫： 5929311000 觀光業務  
分支計畫： 08 補助交通作業基金

科目：

本年度預算數：5 億元

主旨：觀光局 111 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下編列 5 億元，補助觀光基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫」給予地方政府所需經費。雖目前仍值疫情期間，然國旅人次在疫情前即有下降趨勢，不外乎國內旅遊景區同質性過高、部分景點只供打卡用等問題，景點缺乏特色而無法吸引人，造成國旅人次衰退。觀光局 111 年度預算案編列 5 億元補助觀光基金辦理地方旅遊環境營造，期藉由觀光環境品質提升及重點景區遊憩廊帶計畫，全面整備改善觀光遊憩硬體基礎設施及軟體服務提升；雖立意良好，但成效如何仍待觀察。為免補助計畫又流於形式，而無法實質提升國旅效益，浪費政府有限之財政資源，爰擬凍結此項計畫編列經費 5 億元其中之十分之一，俟向本院交通委員會提出有效提升國旅具體可行策略之書面說明報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

陳歐珀

陳素月

73

33

歲出 第 2 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：17、39 頁

14 款 4 項 2 目 -08

歲入— 增列：       減列：       凍結：  
 歲出— 減列：       凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 2 目「觀光業務-08 補助交通作業基金」5 億元，係配合觀光發展基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫(108-112 年度)」補助地方政府所需預算。惟經查，是項中程計畫原規劃期程為 108 至 111 年，既未說明變更理由，也未說明中程計畫所需總金額，實不利本院對於預算之監督。另，國內部分觀光景點風貌雷同，卻未能加以結合、串聯成旅遊帶，實不利國內觀光旅遊之發展。爰此，凍結「觀光業務-08 補助交通作業基金」1000 萬元，俟觀光局就「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫(108-112 年度)」之規劃，並就如何結合、串聯現有景點以成旅遊帶提出具體方案，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 孫正華 陳昭明 林政寬  
           陳素月 翁萍

39

34  
F

14-4-2(8)  
P18

歲出 第2目

觀光局 111 年度預算提案 1

案由：鑒於國內旅遊景區同質性過高、部分景點只供打卡用等問題，觀光局 111 年度預算案編列 5 億元補助觀光基金辦理地方旅遊環境營造，此經費應脫離單純蓋硬體拚觀光之思維，融入跨域增值、永續經營之創意，妥善規劃連結風景區之交通順暢度與方便性，加強結合在地人文與自然生態，以特色旅遊亮點展現多層次文化內涵，並衡量分眾旅客偏好，善用網路社群行銷，提供深度人性化體驗，以提升國內旅遊質感。爰提案凍結觀光局「觀光業務」工作計畫項下，補助觀光基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫」1000 萬元，俟觀光局向立法院交通委員會提出改善計畫，並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

郭榮清

鍾祥  
林俊良

### 歲出 第3目

### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

35

單位名稱：觀光局及所屬

預算書頁次：40 頁

111-4-3

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數：1000 萬元 [ ] 凍結數： 分之 (或 %)

1 億元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：

本年度預算數：32 億 3468 萬 7 千元

案由：

觀光局及所屬 111 年度歲出預算「國家風景區開發與管理」項下編列 32 億 3468 萬 7 千元，較 110 年度增加 3989 萬 2 千元，為 108 年以來最高。惟 109 年度起受 COVID-19 疫情影響，13 個風景區遊客到訪數大幅減少，109 年度較 108 年度衰退 29.96%，但東部海岸、花東縱谷、馬祖等卻呈逆勢成長趨勢，顯見各風管處針對疫情因應措施部分成效甚佳，部分有待加強；縱上觀光局「國家風景區開發與管理」預算增加 3989 萬 2 千元，應樽節開支，並研擬因應疫情對策，設法提高遊客人數，促進當地觀光。爰此觀光局及所屬 111 年度歲出預算「國家風景區開發與管理」項下編列 32 億 3468 萬 7 千元，應減列 1000 萬元，並凍結 1 億元，俟觀光局就國家風景區擬訂提升對策並向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

劉權亭 李昆洋  
陳歐珀 林俊良

歲出 第3目

36

111 年度總預算分組預算審查提案(交通委員會)

F

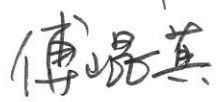
單位：觀光局及所屬

科目：觀光局 111 年度預算案於「國家風景區開發與管理」凍結 10%

P.40

案由：觀光局 111 年度預算案於「國家風景區開發與管理」工作計畫編列 32 億 3,468 萬 7 千元，鑒於公務預算支出逐年增加，而國家風景區遊客總數雖衰退，惟仍有逆勢成長者，未能審慎評估各風管處營運情形，合理配置經費資源，爰建請「國家風景區開發與管理」工作計畫編列凍結 10%，待提出具體措施協助改善報告後始得動支。

提案人：許淑華



### 歲出 第3目

### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

37

單位名稱：觀光局及所屬單位

預算書頁次：40 頁

歲入—  增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬\_\_千元

歲出—  凍結數：10%

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：3,234,687 千元

#### 案由：

有鑑於111年度觀光局及所屬單位於111年公務預算國家風景區開發與管理，編列3,234,687千元，考量是項公務預算支出逐年增加，然國家風景區遊客總數與消費力更待進一步提振，是以主管機關允宜審慎評估各風管處營運情形，合理配置經費資源，並研謀具體措施協助改善。爰此，特提案凍結111年度觀光局及所屬單位「國家風景區開發與管理」預算10%，迄向本院交通委員會提交「111年度國家風景區行銷推廣經費編列說明及精進國家風景區遊客數與消費力暨各風景區經費配置規劃與預期成效」書面報告後，始得解凍。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 許竹華  
NEC

歲出 第3目  
111 年度中央政府總預算提案表

38

歲計別：歲出

單位名稱：交通部觀光局

款\_項\_目：14 款 4 項 3 目

預算書頁次：P18

工作計畫：國家風景區開發與管理

分支計畫：

科目：

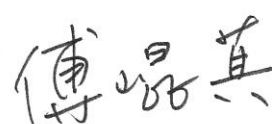
本年度預算數：3,234,687 千元

主旨：有鑑於近年觀光型態改變遊客已從觀光硬體面遊覽轉型更重人文內涵之深度旅遊，惟觀光局所推行之國家風景管理區建設計畫中，皆重於與文化無關之硬體建設，對於管理區內文化之呈現、導覽、推廣等相關軟硬體工作，可謂乏善可陳，未能符合現今旅遊型態之改變，實與觀光發展條例之立法意旨不符。爰此凍結觀光局 111 年度於「國家風景區開發與管理」項下編列之「東部海岸國家風景區開發與管理」256,208 千元、「花東縱谷國家風景區開發與管理」233,067 千元、「澎湖國家風景區開發與管理」290,073 千元、「北海岸及觀音山國家風景區開發與管理」283,150 千元、「參山國家風景區開發與管理」264,341 千元、「日月潭國家風景區開發與管理」386,794 千元、「阿里山國家風景區開發與管理」354,199 千元、「雲嘉南國家風景區開發與管理」243,271 千元、「西拉雅國家風景區開發與管理」142,129 千元、「大鵬灣國家風景區開發與管理」237,089 千元等 10 處風景管理處計畫預算十分之一，並於一個月內向立法院交通委員會提出改善報告，經召開專案會議後始得動支。

提案人：

  
鄭天淵

  
陳輝軍

  
傅品堯

歲出 第3目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

39

單位名稱：交通部觀光局

預算書頁次：18 頁

F

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

[ ● ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元 [ ● ] 凍結數：3 億 5000 萬元

第 14 款 4 項 3 目

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：國家風景區開發與管理 本年度預算數：1 億 6000 萬元 (約 5%)

凍結

案由：交通部觀光局 111 年度預算案「國家風景區開發與管理」

編列 32 億 3468 萬 7 千元，較上 (110) 年度預算數略減 124 萬 8 千元，但與前 (109) 年度決算數 24 億 6647 萬 4 千元相較，係增加 7 億 6821 萬 3 千元，增幅約 31.15%；惟查觀光局所屬 13 個國家風景區管理處公務預算歲出逐年增加，但遊客總數卻呈現衰退，109 年度 13 區風管處到訪遊客總計 4,659 萬人次，較 108 年度 6,652 萬人次衰退 29.96%，亦較 107 年度 4,850 萬人次減少 3.93%，其中以大鵬灣減少 93.14% 最多，顯有待積極檢討改善，爰提案凍結本目預算 1 億 6000 萬元 (約 5%)，俟交通部觀光局審慎評估各風管處營運改善需求與規劃，合理配置經費資源，向本院交通委員會提出專案報告經同意後始得動支。

提案人：

許發清 林煥堂

連署人：

陳明文 陳歐雅

68

歲出 第 3 目

觀光局 111 年度預算提案 4

40  
F

14-4-3  
P18

案由：觀光局 111 年度預算案於「國家風景區開發與管理」工作計畫編列 32 億 3,468 萬 7 千元，公務預算支出雖逐年增加，但國家風景區遊客總數卻呈現衰退情況，雖然仍有逆勢成長者，諸如東部海岸成長 33.77%、花東縱谷成長 15.85% 及馬祖成長 2.83%，但觀光局應細察各風景區遊客成長、衰退之原因，合理配置經費，並研謀具體措施協助改善。爰提案凍結觀光局「國家風景區開發與管理」2000 萬元，俟觀光局針對如何吸引遊客至國家風景區遊憩，向立法院交通委員會提出檢討改進報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

許發清 趙時  
林從良

22

### 歲出 第3目

41

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：18、40 頁

F

14 款 4 項 3 目

歲入— 增列：  減列：  凍結：

歲出— 減列：  凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 3 目「國家風景區開發與管理」項下編列 32 億 3468 萬 7 千元，辦理觀光局所屬東北角暨宜蘭海岸國家風景區等 13 個管理處各項業務推動及開發建設工作。惟經查，觀光局所屬 13 個國家風景區大都位為原住民族如東部海岸、花東縱谷、茂林等，或與原住民族地區有關如西拉雅等，但今（110）年度 212 名職員之預算員額中，目前只有 7 名科長以上主管為原住民籍，實不利原住民族地區觀光旅遊發展。爰此，凍結「國家風景區開發與管理」1000 萬元，俟觀光局就所屬國家風景區管理處原住民籍主管的進用，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 3 支 邱 華 陳 欣 沅  
 陳 素 月  
 林 俊 良 翁 子 齊

40

歲出 第3目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

42

單位名稱：觀光局

單位預算書頁次：18、40 頁

14 款 4 項 3 目

歲入— 增列：       減列：       凍結：  
 歲出— 減列：       凍結：1000 萬元

案由：觀光局 14 後 4 項 3 目「國家風景區開發與管理」項下編列 32 億 3468 萬 7 千元，辦理觀光局所屬東北角暨宜蘭海岸國家風景區等 13 個管理處各項業務推動及開發建設工作。惟經查，觀光局所屬國家風景管理處預算如加上人事費用 6 億 3457 萬 5 千元，則達 38 億 6926 萬 2 千元，較 110 年度預算數加 1.04%，但 109 年度 13 區國家風景區到訪遊客總計 4659 萬人次，較 108 年度衰退 29.96%，較 107 年度 4850 萬人次減少 3.93%。究其原因，在於各國家風景區之景點業已飽和，但其周遭景點卻未能加以結合串連而納入管理維護，而形成一旅遊帶。爰此，凍結「國家風景區開發與管理」1000 萬元，俟觀光局就其所屬國家風景區周遭景點，如何加以結合串連並納入管理維護，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：  陳素月       陳群       陳惠

41

14-0-3

### 歲出 第3目

43

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

預算書頁次：76 頁-18

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

歲出— 減列數：5000 萬元  凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

第 14 款 4 項 3 目

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：國家風景區建設計畫 本年度預算數：30 億元

#### 案由：

交通部觀光局 111 年度「國家風景區建設計畫」預算編列 30 億元，其用途為各風景區設施建設及改善等，然而依據各風景區參觀人數統計，109 年風景區旅客並未成長，今年度更因受疫情影響大幅衰退，相關計畫及預算規模應更妥善規劃，也應針對疫情提出應變作為，爰此，交通部觀光局 111 年度「國家風景區建設計畫」預算編列 30 億元，應予減列 5000 萬元，另凍結 10%，待觀光局於 1 個月內，就如何促進風景區旅客成長及因應疫情相關應變之報告後，始得動支。

提案人：

劉耀奇 陳素月 柯淑慧

61

### 歲出 第 3 目

44

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

單位預算書頁次：20

14 款 4 項 3 目 節

【】歲入—增列

【V】歲出—【V】減列：200 萬元 【V】凍結：十分之一

-1F

案由：

第 3 目「國家風景區開發與管理」中，阿里山國家風景管理處編列 3 億 5419 萬 9 千元，提案酌刪 200 萬元、凍結十分之一，俟觀光局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

為辦理國家風景區開發、管理及建設，增強我國觀光能量，交通部觀光局 111 年度預算編列「國家風景區開發與管理」3,234,687 千元，其中「阿里山國家風景區開發與管理經費」編列 354,199 千元。

惟相較民國 108 年，阿里山國家風景管理處（下稱阿管處）行政費用連年提升，至今年編列數額已增加超過 75%。但 107 年起造訪人數逐年下跌，109 年度僅剩 226 萬人，自 107 年至 109 年減幅超過 25%。預算投入及未見其效益，甚至連年呈現預算增加、到訪遊客人數下滑之情形。雖可能因疫情影響整體觀光人數，然亦有報復性旅遊之國旅大爆發刺激，如東部海岸國家風景區、花東縱谷國家風景區同期增加分別超過 50% 及 30%，反觀阿管處人數大幅減少，顯尚有需檢討改進之處。

且經查 108 年至 111 年預算書，阿管處歲出計畫提要不僅計畫內容未曾更動，四年間預期成果皆為「提升整體遊客人次達 434 萬人」及「觀光產值達 89.76 億」，與實際遊客人次相比有甚大落差，且近年皆未見達成預期成果的成效，連年增加預算編列數額然執行成效不彰。

為避免預算浮編之嫌，允宜審慎衡量經費使用效益。爰此，提案刪除「國家風景區開發與管理」中阿里山國家風景管理處預算 200 萬元，並凍結十分之一，俟交通部觀光局向交通委員會提出檢討改善書面報告後，始得動支。

提案人：

連署人：

陳歐沂  
陳素月

王美惠 邱建

26

45

歲出 第3目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

單位預算書頁次：59

14 款 4 項 3 目 節

【】歲入—增列

【V】歲出—【V】減列：100 萬元

案由：

第 3 目「國家風景區開發與管理」下，「20 國家風景區建設計畫」編列 3,000,000 千元，其中「9. 阿里山國家風景區建設計畫」本年度編列第三年經費 3 億 5100 萬元，提案酌刪 100 萬元。

說明：

交通部觀光局為整合地方觀光及產業特色，擇定七個國家風景區管理處優先推動觀光區示範計畫，其中阿里山國家風景管理處(下稱阿管處)肩負嘉義地區觀光圈推動責任。然經查 109 至 110 年阿管處所推動嘉義市觀光推廣活動共 8 場，僅投入預算不到 600 萬元，且多場活動執行成效不彰。

以「110 年家鄉·嘉箱遊憩商圈雙軌行銷營造計畫」為例，計畫經費投入 99 萬 7250 元，卻僅創造 95 萬元效益；投入 99 萬元執行之「2021 年嘉義市單車之旅建構案」，參與人數僅 305 人；仍在執行中之「235 咖啡旅遊建構案」執行經費高達 346.2 萬元，截至 8 月底造訪人數卻僅 1,300 人。各項活動投入預算與執行成效有失平衡，推廣嘉義市觀光效益極其有限。

顯見阿管處執行推動嘉義市觀光活動之預算執行成效，仍有待檢討，為樽節財政資源，爰此，提案刪除「國家風景區開發與管理」中「9. 阿里山國家風景區建設計畫」預算 100 萬元。

提案人：陳歐娟  
連署人：陳素月

王美惠  
林文郎

28

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

46

單位名稱：交通部觀光局及所屬

主決議

案由：

春節假期期間，將有大量旅外國人返鄉，惟依觀光局統計，目前防疫旅館僅 2.6 萬間，恐難以負荷龐大人潮。爰提案要求觀光局就防疫旅館不足之問題，研擬相關配套措施，限期 1 個月向本院交通委員會提出書面報告。

提案人：趙正宇

鄧錫珪 林慶堂  
趙正宇

決議

47

111 年度總預算分組預算審查提案(交通委員會)

單位：觀光局及竹屬

案由：鑒於國內旅遊景區同質性過高、部分景點只供打卡用等問題，且國內旅遊次數於疫情發生前即已減少，觀光局 111 年度預算案編列 5 億元補助觀光基金辦理地方旅遊環境營造，期藉由觀光環境品質提升及重點景區遊憩廊帶計畫，全面整備改善觀光遊憩硬體基礎設施及軟體服務提升，應脫離單純蓋硬體拚觀光之思維，融入跨域增值、永續經營之創意，妥予規劃景區連結之交通串聯順暢度與方便性，加強結合在地人文與自然生態，以特色旅遊亮點展現多層次文化內涵，並衡量分眾旅客偏好，善用網路社群行銷，提供深度人性化體驗，藉由滿足旅客「分享」及「嘗試」之價值需求，以提升國內旅遊之質感。

提案人：許淑華

許淑華  
傅崑萁

洪孟楷

11/5  
4

### 決議

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

48

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於疫情造成百業蕭條，去年國內疫情尚未爆發，觀光局編列 39 億元，並推動安心旅遊補助，實際核撥 94.3 億元。但今年疫情嚴重，交通部推動觀光振興數位國旅券 240 萬份，面額 1000 元，共 24 億，而數位國旅券並無限定用於住宿，導致全觀光產業必須仰賴 24 億元補助。面對今年疫情嚴峻，首當其衝的觀光產業振興補助竟比去年還少，且補助面向並無去年分旅宿業、旅行業、遊樂業類別補貼，而是觀光產業共同獲得國旅券 24 億補助，補助緩不濟急。爰要求交通部觀光局應針對旅宿業、旅行業、遊樂業各別增加其他優惠辦法，並於一個月內向立法院交通委員會提出具體改善計劃書面報告，以利觀光產業復甦，達到振興觀光效果。

提案人：

傅鼎盛

連署人：

鄭天財

張清堂

林錫山

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

49

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於新冠肺炎造成國內各行各業經濟蕭條，面對國內旅宿業者，中央僅有營運補貼，而為了不使觀光旅遊業裁員，109 年營運補貼 2 季(4.5.6.7.8.9 月)，110 年僅補貼 1 季(5.6.7 月)，每人新台幣 4 萬元。若每人以最低薪資 2.4 萬計算，1 個人 5.6.7 三個月領 7.2 萬元，等於業者還要倒貼 3.2 萬元。且今年疫情比去年更為嚴重，補助明顯去年優於今年，如此造成業者苦不堪言，變相逼業者去裁員還比領補助還省。爰要求交通部觀光局針對營運補貼部分，應考量員工勞健保、水電、租金、利息等，都未予以補貼，研議是否增加其他營運補貼等等，並於一個月內向立法院交通委員會提出具體改善計劃書面報告，以利觀光產業復甦。

提案人：

傅崐萁

連署人：

鄭天財

許水榮

陳三

12

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

50

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於明年 1 月底為農曆春節，返鄉潮讓防疫旅館量能吃緊，也導致防疫旅館房價遭惡意哄抬價格，造成民眾回國權益受損，然而目前僅由地方政府開罰，並無統一管理制度。而根據《交通部觀光局組織條例》規定，觀光局掌理有關旅館的業務包括：觀光旅館的核發與管理事項、觀光旅館設備標準之審核事項；另外，根據《旅館業管理規則》規定，旅館業的輔導、獎勵與監督管理等事項，由交通部委任交通部觀光局執行。爰要求交通部觀光局研謀統一控管惡意哄抬價格之旅宿業，並於兩週內向立法院交通委員會提出書面規劃方案，以確保民眾春節返台之權利。

提案人：

傅崐萁

連署人：

鄭天財 許峰 陳宗

13

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

51

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於交通部觀光局於 111 年度預算中編制臺灣地區觀光衛星帳共 100 萬元，由觀光衛星帳為蒐集入境旅客、國人國內旅遊及國人出國旅遊消費支出等統計資料，提供觀光需求面之資訊，但我國觀光衛星帳，相較國際觀光衛星帳之架構，尚有出境觀光支出、觀光資本形成、公部門之觀光消費並未編制，且 107 與 108 年度之臺灣觀光衛星帳，兩年度合併於 110 年 9 月始發布結果，其公布資料極為緩慢。爰要求交通部觀光局應與國際觀光衛星帳之架構相同，並加速統計資料公布之時程，並於一個月內向立法院交通委員會提出具體改善計劃，以利盡早顯現觀光活動對經濟之影響及重要性。

提案人：

傅晶真

連署人：

鄭天財

王輝

廖登

14

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

52

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於國內旅遊景區同質性過高、部分景點只供打卡用等問題，且國內旅遊次數於疫情發生前即已減少，自 105 至 108 年度國人國內旅遊總次數逐漸衰退，108 年度國人國內旅遊總次數 1 億 6,927 萬 9 千次，較 107 年度 1 億 7,109 萬次減少 1.06%，較 106 年度 1 億 8,344 萬 9 千次減少 7.72%，甚至較 105 年度 1 億 9,037 萬 6 千次減少 11.08%，由此可見國人國內旅遊於 COVID-19 疫情爆發前已呈現衰退趨勢。爰請交通部觀光局應全面整備改善觀光遊憩硬體基礎設施及軟體服務提升，並於一個月內向立法院交通委員會提出具體改善計劃，以提升全台觀光產業發展。

提案人：

傅崐萁

連署人：

鄭天財 邱敏 陳啓文

15

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

53

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於疫情重創國內觀光旅遊業，根據觀光局統計，去年全年度 13 個國家風景區總到訪遊客數約 4659 萬人次，較前年 6652 萬人次，銳減 29.96%。其中屏東大鵬灣遊客數減少 93.14%，日月潭減少 42.89%，東北角與宜蘭海岸減少 30.81%。而觀光局為振興觀光，明年度編 38.69 億元投入 13 國家風景區營運，預算規模自民國 108 年以來新高，但由於明年度預算擴增，部分風景區分配到營運預算卻縮減，其中以東北角暨宜蘭海岸風景區縮減最多達 37.56%，馬祖減少 13.28%，對於各區預算明顯不公。爰要求交通部觀光局應審慎評估各風景區營運狀況，合理分配預算經費，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面改善方案，以利觀光園區發展。

提案人：

傅崑萁

連署人：

鄭天財

邱永華

陳亭妃

16

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

54

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於 2022 年春節將近，海外國人已開始做返台準備，根據觀光局統計，全台防疫旅宿約有 2.6 萬房、集中檢疫所約有 5700 間房間，總量僅約 3.3 萬房間。而民航局預估明年返台過年國人約有 5 萬人，防疫旅館能量備受考驗。而目前為止，防疫旅館並沒有中央專責機關來統籌處理，僅透過中央疫情指揮中心發布「防疫旅宿申請及管理原則」。防疫旅館是杜絕並阻絕病毒進入國內相當重要的一環，屬於全國事項，中央應該統一事權，由中央統一規範。爰請交通部於一個月內協調疫情指揮中心共同建置全國防疫旅館統一規範，由中央統籌防疫旅館與防疫處所，以利返國國人申請防疫旅館之便利。

提案人：傅崐萁

連署人：鄭天財 邱華 陳啓

17

決議

55

觀光局 111 年度預算提案 3

主決議：臺灣地區觀光衛星帳係依循國際組織公布之 TSA 2008 觀光衛星帳國際標準而編製，參考多項統計調查資料，其觀光指標表呈現我國旅客人次及不同類型旅客之人均觀光經濟貢獻度，不僅使業者掌握觀光活動相關經濟統計外，亦為擬訂觀光及整體國家產業政策資源投入之參考。建請觀光局儘早完備觀光衛星帳相關資料之蒐集，並依國際觀光衛星帳之架構，納入出境觀光支出、觀光資本形成、公部門之觀光消費等資訊，以強化資料於產業及政策應用之深度與廣度。

提案人：陳明文

陳明文

林錫山

許發情 趙琦

>1

決議

56

觀光局 111 年度預算提案 6

案由：今年《臺北臺中米其林指南 2021》共有 34 家餐廳榮獲星級殊榮，其中包含臺北 29 家餐廳及臺中 5 家餐廳上榜，星級亦較 2020 年成長 12.82%，料理種類涵蓋各式風格，展現出臺灣飲食文化特色、環境的多元性與豐富度。米其林評鑑的不只是味道，更是對廚師與食物的尊敬，臺灣豐富多樣的在地食材、廚師精湛的廚藝，型塑出臺灣多彩多姿的美食文化，臺灣料理更是在推介名單中逐年增加，代表「臺味」在地美食被世界看見，躍上國際舞臺發光發熱。建請觀光局在國際行銷推廣上，要特別著力引用《臺北臺中米其林指南 2021》，以吸引國際旅客來臺觀光旅遊，為臺灣城市觀光再加值。

提案人：陳明文

陳明文

林俊憲

許發清

趙守

24

決議

57

觀光局 111 年度預算提案 7

主決議：在萬事達卡與新月評等發表的 2021 年「全球穆斯林旅遊指數 (GMTI)」中，臺灣獲得非伊斯蘭合作組織旅遊目的地(non-OIC destinations)第二名殊榮，與英國並列，僅次於新加坡。全球穆斯林人口逾 19 億，亞洲鄰近國家包含新加坡、泰國、日本、南韓、香港等皆積極爭取穆斯林客源。觀光局近年來積極超前部署，與回教協會等穆斯林團體合作，輔導交通場站及風景區增設友善穆斯林旅遊設施，鼓勵旅宿及餐飲業者取得穆斯林友善餐旅(飲)認證，並配合新南向政策，鎖定穆斯林主力客源市場(馬來西亞、汶萊、印尼、新加坡、泰國)，打造「Salam Taiwan」友善穆斯林旅遊目的地形象，已經引起國際穆斯林旅客關注。建請觀光局持續對穆斯林主力客源市場進行國際行銷，為疫後觀光復甦蓄積成長量能。

提案人：陳明文

陳明文  
邱愛清  
林俊憲

25

決議

58

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

**主決議**

交通部觀光局 109 年推出「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」，確定「觀光立國」願景，盼提升外國旅客來提及國旅人次，並有效增加觀光產值。其中交通部觀光局所轄各國家風景區管理處，更為串連地方觀光產業、推廣國家旅遊亮點、吸引遊客造訪，創造觀光產值之重要單位。

然經查阿里山國家風景區造訪人數，自 107 年起不增反減，阿里山國家風景區管理處之相關行政預算，卻逐年大幅增加。預算撥補及政策執行未見其效。爰此決議要求阿管處應提出檢討改善措施，須有效提升 110 年造訪遊客人數較 108 年提升 25%，以達成實質落實觀光主流化之效。

提案人：

陳國治 王美惠

連署人：

陳素月

陳國治

27

決議

59

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

主決議

配合交通部觀光局推出觀光圈政策，規劃總共 2 億元經費執行「觀光圈推動執行計畫」，阿里山國家風景區管理處(下稱阿管處)負責大嘉義地區觀光圈規劃推動及執行，自 108 起接續成立「大阿里山產業聯盟」、「235 區域觀光圈」及「大草嶺觀光圈」等三處觀光圈及產業聯盟，期能串聯區域產、官、學盤點在地產業及觀光特色，提升台灣各地區觀光品質，以達吸引遊客造訪、放大觀光產值之效。

惟檢視 109-110 年阿管處推廣嘉義市觀光活動成效，多項活動執行效益不彰，計畫內容執行成果恐辜負人民期待。爰此決議要求阿管處應每三個月，提出該管理處所轄之活動及宣傳執行成效，及下三個月預期執行活動細節與預期效益之書面報告，予交通委員會備查。

提案人：

陳歐州

王美惠

林竹君

連署人：

陳素月

29

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表  
單位名稱：交通部觀光局  
主決議

60

案由：

距離明年農曆春節不到三個月的時間，隨著國內疫情降溫，指揮中心也鬆綁防疫規定，自低風險國家返台的國人，居家檢疫改為 10+4，然而已經有許多身在異地的鄉親透過家屬抱怨「訂嚙防疫旅館」，針對春節防疫旅館出現一房難求的情況，交通部應儘速建立起整合防疫旅館訂房資訊平台，徹底發揮防疫旅館最大效益，同時在現有防疫旅館家數之外，另外積極尋求一般旅館轉型防疫旅館的意願，讓受到疫情影響許久未能返台的國人，都能在明年春節返台與家人團聚。建請交通部觀光局於一個月內完成相關改善計畫報告後送至交通委員會。

提案人：

陳素月 丁啟俊

趙海

30

決議

61

111 年度交通部觀光局及所屬單位預算主決議

案由：

交通部觀光局及所屬 111 年度於預算案編列 5 億元補助觀光基金辦理地方旅遊環境營造，用以輔導地方政府每年建設 30 處結合在地特色之遊憩據點，將點狀據點串聯形成旅遊線。惟經查，國內旅遊皆有景區同質性過高、部分景點只供打卡用等問題，實與地方創生之政策方向不符。另外，近年來國人國旅資訊來源皆來自於網路與社群媒體，且選擇旅遊地點之主要考慮因素以「交通便利或接駁方便」為最大宗。為落實地方旅遊環境營造，故建議交通部觀光局針對如何輔導地方政府 1) 提高景區連結之交通串聯順暢度與方便性、2) 善用網路社群行銷 於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林俊憲



42

決議

及所屬

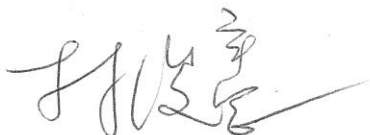
111 年度交通部觀光局單位預算主決議

62

案由：

臺南宗教活動興盛為眾神之都，宗教廟宇數全台之冠，獲文化部登錄為「國家級重要民俗」的活動就有五個，三年一科的香科年更是匯集眾多藝陣文化與傳承在地民俗的意義。爰建請交通部觀光局研議以臺南香科及藝陣文化為主題，進行觀光活動規劃及國際行銷，發揚臺南宗教活動及藝陣文化。

提案人：林俊憲



陳素月



49

決議

111 年度交通部觀光局單位預算主決議

63

案由：

山海圳國家綠道為國家級重要計畫，是全國唯一從海洋通往到玉山的朝聖路線，但有部分山區路線尚有斷點，也需補充觀光基本服務設施，爰建請交通部觀光局西拉雅國家風景區管理處協助進行路線縫補建設及相關行銷活動，共同打造國家級觀光路線。

提案人：林俊憲

林俊憲

陳素月

魏志

50

決議

111 年度交通部觀光局單位預算主決議

64

案由：

臺南正籌備於 2024 年辦理建城 400 年系列活動，亦是見證臺灣 400 年發展的起源，更可創造臺灣國際行銷能見度。爰建請交通部觀光局與臺南市境內的雲嘉南濱海國家風景區管理處及西拉雅國家風景區管理處協助研議，將臺南 400 年主題納入年度計畫及相關活動參考，共同參與臺南重大慶典系列活動。

提案人：林俊憲

林俊憲

陳素月

李光峰

51

決議

65

立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話 02-23586418；傳真號碼：02-23586415  
地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

111 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

主決議

單位名稱：交通部觀光局

案由：

Covid-19 疫情爆發前，國人國內旅遊總次數，連年呈現衰退趨勢。現正值疫情，國人出國旅遊意願大減，觀光局宜趁勢提升國旅品質，以提高國人選擇國內旅遊意願，111 年度觀光局亦編列 5 億元預算補助觀光發展基金辦理地方旅遊環境營造。國內觀光景點存在許多問題，包括景點同質性高、著重硬體建設、景點間為串聯結合成旅遊帶、遊客過度集中假日或特定景點，致交通壅塞等，使國人從事國內旅遊逐年減少。爰提案要求觀光局，針對明年度如何改善國內旅遊景點現存問題，及在新興媒體盛行時代下，如何善用網路社群行銷國內極具價值及深度之景點與行程，於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：邱臣遠

邱臣遠

連署人：

鄭天財  
謝華

53

決議

立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話 02-23586418；傳真號碼：02-23586415  
地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

66

111 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

主決議

單位名稱：交通部觀光局

案由：

鑒於政府投入 13 處國家風景區之預算逐年增加，13 區之遊客數加總卻大幅下滑，109 年度經費較 108 年度增加約 7 億，遊客總數竟驟減約 2,000 萬人次。多數國家風景區遊客人數減少，如大鵬灣國家風景區自 108 年的 1,450 萬人次旅客數，跌至 109 年僅剩 100 萬人次，然仍有部分呈現遊客數成長趨勢。爰提案請觀光局盤點各國家風景區之優劣勢、國家風景區管理處之營運是否良善及受疫情衝擊影響程度，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：邱臣遠

邱臣遠

連署人：

鄭天財  
謝華

52

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

67

單位名稱：觀光局

決議案

案由：

交通部觀光局辦理向海致敬-海岸清潔維護計畫，其計畫目標為辦理觀光局所轄風景區各海岸之清潔，依據觀光局資料指出 110 年 1-9 月約清理總長度 550 公里之海岸線，清出約 4800 公噸之垃圾，其成效頗佳，爰此，建議觀光局應針對相關成果定期公告，針對計畫辦理狀況進行說明，並包含可回收再利用之物品處置狀況，藉此加強宣導相關海岸線清潔維護之社會教育。

提案人：

張昇

郭水輝

陳素月

林煥堂

62

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

68

單位名稱：觀光局

決議案

案由：

因受 COVID-19 疫情影響，觀光發展基金收入受到嚴重影響，目前雖已規劃舉債 59 億元，另由公務預算補助觀光發展基金 5 億元，然而 111 年度疫情影響狀況不明，為確保觀光發展相關政策不受影響，爰建議交通部應針對後續觀光發展基金財務因應方式提出書面報告。

提案人：

張子

劉權豪 陳素月

林政憲

63

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

69

單位名稱：觀光局

決議案

案由：

為促進國內旅遊，觀光局推出 242 萬份國旅，但有多達 1353 萬人登記，表示國人對於國內旅遊已有相當之需求，爰此，建議觀光局應協助、協調相關業者，針對使用五倍券進行觀光消費時提供相關優惠，並建置相關平臺供民眾參考，並請於 1 個月內針對相關建置規劃情形提出書面報告。

提案人：

張清

劉權豪

陳素月

林俊豪

64

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

70

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：鑒於小琉球是台灣群島中唯一的珊瑚礁島，更有海龜樂園美稱，但是近年來由於觀光旅遊暴增、廢水處理不善、全球極端氣候等因素，嚴重影響小琉球自然生態，尤其近五年觀光客上升至每年約百萬人次後，即有科學調查發現，島上著名潮間帶的無脊椎動物種類和密度已銳減約八成，勢必衝擊當地生態平衡與後續觀光發展，爰建請交通部觀光局應會同相關單位，針對已成脆弱生態區的小琉球妥善規畫生態觀光管理措施，建立預警機制與合理流量管制，並確實設置觀光景點公廁設施、改善島上廢水排水系統，俾利緩減大量遊客產生的負面衝擊，促進小琉球自然生態與觀光產業永續發展。

提案人：

連署人：

許愛清 林俊豪

陳明文

陳歐柏

11/0

65

決議

71

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

預算書頁次：    頁

主決議：

「台灣好行(景點接駁)旅遊服務」是專為旅遊規劃設計的公車服務，從臺灣各大景點所在地附近的各大臺鐵、高鐵站接送旅客前往臺灣主要觀光景點，不想長途駕車、參加旅行團出遊的旅客，可搭乘「台灣好行(景點接駁)旅遊服務」並自行規劃行程、輕鬆出遊，也正響應了近年全球節能減碳、環保樂活的旅遊新風潮，無論對於國內外旅客抑或是客運業者、旅遊景點之商家皆是一樁美事。

惟交通部觀光局補助公路及市區汽車客運業辦理台灣好行服務升級計畫作業要點自 2020 年廢止，部分路線因客運業者之商業考量而減班或停駛，導致旅客須改以其他方式前往觀光景點，遇上觀光景點因地形限制無法有充足之停車空間時，即造成嚴重之交通問題；或有旅客因此改變旅遊行程，導致遭停駛或減班路線周邊景點之商家營運大受打擊。

近年受武漢肺炎疫情之影響，旅遊相關產業已受嚴重衝擊，政府不應兩面收傘加劇產業困境，爰請觀光局盤點台灣各大光觀景點現有之大眾交通途徑，針對不足之部分研議可行之方案，提升交通便利性、促進產業發展，並於二個月內回覆書面報告。

提案人：鄭品好

連署人：張建 林俊

陳素月  
09 1/10

決議

72

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

預算書頁次：    頁

主決議：

自 2020 年爆發武漢肺炎疫情以來，台灣觀光旅遊產業大受衝擊，造成許多從事觀光旅遊相關之公司倒閉、從業人員生活陷入困頓，政府有責任伸出援手並盡速協助觀光旅遊產業振興。

近日台灣境內武漢肺炎之疫情獲得穩定控制，國人之疫苗接種率也持續提升，其他國家之疫情狀況也已相當程度之控制、疫苗接種進程更是優於台灣境內。應研議參採帛琉泡泡之模式，先行規劃為國旅客入境後之行程中防疫工作如何有效落實，以因應更多外國旅客來台之防疫需求。爰此要求觀光局於二個月內提出外國旅客來台防疫規劃等相關書面報告。

提案人：

賴品峰

連署人：

魏政 林俊良

陳素月

70

決議

73

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：觀光局

預算書頁次：    頁

主決議：

今年十月，新北市瑞芳鼻頭漁港出現罕見之野生海豹，引起關注，亦因此發現港口大量漂浮垃圾且遭受大量批評。台灣四面環海，乃係海島型國家，更有許多重點觀光區域位於濱海地帶或漁港。觀光局於國家風景區開發與管理工作計畫中，各項子計畫亦有編列環境養護及美化之經費，顯見環境之保持係觀光旅遊景點之重要工作項目，故海洋上漂浮垃圾雖難避免其因洋流與季風而來，仍應積極清理維護海岸清潔、提升沿海觀光區之形象，藉以促進民眾旅遊之意願。爰此要求觀光局針對海岸環境清潔改善提出書面報告，並於一個月內提交於交通委員會。

提案人：

賴品妤

連署人：

魏海

謝啟宏

陳素月

71

決議

111 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：觀光局及所屬

歲出部分

總預算書頁次：

單位預算書頁次：

74

主決議：觀光局 111 年度預算案於「國家風景區開發與管理」工作計畫編列 32 億 3,468 萬 7 千元，包括業務費 7 億 7,434 萬 5 千元、設備及投資 24 億 6,000 萬元及獎補助費 34 萬 2 千元，辦理所屬東北角暨宜蘭海岸國家風景區等 13 個管理處各項業務推動及開發建設。經查：觀光局所屬 13 個國家風景區管理處 111 年度預算案共計編列歲出 38 億 6,926 萬 2 千元，較 110 年度預算 38 億 2,936 萬 6 千元增加 3,989 萬 6 千元（1.04%），為 108 年度以來最高。公務預算歲出逐年增加，109 年度 13 區風管處到訪遊客總計 4,659 萬人次，較 108 年度 6,652 萬人次衰退 29.96%，亦較 107 年度 4,850 萬人次減少 3.93%，旅客數有衰退跡象，與預算數不成正比，容有檢討空間。爰決議要求觀光局於二個月內向本院交通委員會針對上述提出如何改進之書面檢討報告，俾政府有限財政資源能獲得合理配置。

提案人：陳歐珀

陳歐珀



陳素月

74

75

主決議

案由：

針對交通部將 2020 年訂為鐵道觀光年，交通部與文化部共同推動在全台成立鐵道文化城市，目前苗栗的鐵道火車博物館、彰化的扇型車站、嘉義的森林火車、高雄哈瑪星鐵道文化園區等。鑒於百年歷史的斗南火車站，有著歷史建築的新舊站並存的站體，去年立法院財政委員會預算審查主決議成立「斗南鐵道觀光發展聯盟」，以串聯斗南就近的產業、文化、農業、觀光、木藝等以及遊客中心，帶動整體經濟發展。歷經一年此案仍未設置，亦未依據財委會主決議辦理，建請交通部觀光局於 110 年 12 月底完成規畫設置。

提案人：

劉建國

連署人：

王郁

陳素月

張俊

75

二、交通部公路總局及所屬單位預算：

# 歲入

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

歲入 +10 億

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：21 頁

款 項 目

歲入—  增列：10 億元  減列：  凍結：

歲出—  減列：  凍結：

案由：公路總局 111 年度歲入編列 83 億 1022 萬元，係包括「罰款及賠償收入」、「規費收入」、「財產收入」及「其他收入」等收入之合計。惟經查，公路總局過去 105 年至 109 年之歲入決算，分別為 94.23 億、97.87 億、96.12 億、95.19 億 103.57 億，顯見其預算編列與實際執行有很大的落差，究其原因在於交通違規舉發案件數及交通違規罰鍰收入增加、牌照選號服務費、汽機車檢驗費、汽車動產擔保交易登記費收入等較預期增加所致。爰此參酌過去年度預算執行情形，覈實編列預算，增列公路總局歲入 10 億元。

提案人：

張亞平 華  
陳素月

陳歐炯  
趙祥

林俊雄

入  
+510

2

### 歲入

#### 公路總局 111 年度預算提案 1

案由：<sup>建議</sup>公路總局 111 年度預算案編列歲入 83.1 億元。觀諸近年度公路總局歲入來源別之預、決算數，105 至 109 年度預算數介於 75.7 億元至 82.1 億元，決算數介於 94.23 億元至 103.57 億元，每年度決算數超逾預算數介於 14.5 億元至 21.47 億元，決算較預算增加比率介於 17.97% 至 26.15%，顯示預算編列及執行存有相當落差。考量 109 年度歲入決算數超逾預算數 21.47 億元，預決算差異比率高達 26.15%，且 105 至 109 年度預決算平均差異比率亦達 22.56%，顯示公路總局預算編列未盡覈實，爰提案增加公路總局 111 年度預算案歲入 5 億元。

提案人：陳明文

陳明文

林俊宏

郭發清 蘇峰

→



2-144-3  
+5200

# 歲入第 2 款第 144 項第 3 目

立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話 02-23586418：傳真號碼：02-23586415

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

4

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路總局單位預算

預算書頁次：22 頁

歲入— 增列 5,000 萬元  減列數：

歲出— 減列數： 凍結數：

第 2 款 144 項 3 目 科目(計畫)名稱：賠償收入

用途別：罰金罰鍰 本年度預算數：6,536 萬

案由：經查公路總局 105 年至 109 年歲入預決算長期呈現鉅大差異，  
每年決算數較預算數增加數介於 14.5 億元至 21.97 億元。

而本目 105-109 年度本項歲入決算數分別為 2.02 億元、  
1.86 億元、2.48 億元、1.88 億元及 2.29 億元；預算數則皆低  
編在 6,400 萬元-6,500 萬元之間，相差 1.22 億元-1.83 億元，  
為反映實際收入數，爰本項歲入增列 5,000 萬元。

提案人：邱臣遠

連署人：

85

# 歲入第 3 款

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3.  
+2000  
5

單位名稱：公路總局及所屬

預算書頁次：22 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：2000 萬元

[ ] 歲出— [ ] 減列數：元 [ ] 凍結數：五分之一 (或 %)

萬 千元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：規費收入

用途別：

本年度預算數：47 億 3349 萬 8 千元

案由：

公路總局及所屬 111 年度歲入預算「規費收入」項下編列 47 億 3349 萬 8 千元，包含「行政規費收入」項下審查費、證照費、登記費、考試報名費、許可費等，以及「使用規費收入」項下資料使用費、場地設施使用費、服務費、道路使用費等，惟 109 年決算數「規費收入」51 億 2373 萬 7 千元，較 111 年度預算數超出 3 億 9023 萬 9 千元，尤其主要辦理牌照選號服務收入之「服務費」項下 109 年度決算數較 111 年度預算數超出 2 億 0868 萬 1 千元，顯然規費收入應有酌予增列空間。爰此公路總局及所屬 111 年度歲入預算「規費收入」項下編列 47 億 3349 萬 8 千元，應予增列 2000 萬元。

提案人：

劉櫛豪 魏淳 林煥章  
陳國治

### 歲入第 3 款

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3 + 2000  
6

單位名稱：公路總局

預算書頁次：22 頁

[\*] 歲入—[\*] 增列 [ ] 減列數：2000 萬元

[ ] 歲出—[ ] 減列數： [ ] 凍結數：

\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

第 3 款 116 項

科目(計畫)名稱：規費收入

用途別：

本年度預算數：4,733,498 千元

案由：

交通部公路總局 111 年度「規費收入」預算編列 47 億 3,349 萬 8 千元，較 109 年度決算減列 3 億 ~~8,993~~<sup>9023</sup> 萬 9 千元，考量相關規費應為固定，減列多達 3 億似乎略為保守，爰此，交通部公路總局 111 年度「規費收入」預算編列 47 億 3,349 萬 8 千元，應予增列 2,000 萬元，以符合實際執行狀況。

提案人：

劉權亮 陳素月

# 歲入第 3 款第 11 項第 1 目

立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話 02-23586418：傳真號碼：02-23586415

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

入計  
山信  
7

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路總局單位預算

預算書頁次：22 頁

歲入—  增列 1 億元       減列數：  
 歲出—  減列數：       凍結數：

第 2 款 166 項 1 目      科目(計畫)名稱：行政規費收入

用途別：罰金罰鍰      本年度預算數：37 億 5800 萬元

案由：經查公路總局 105 年至 109 年歲入預決算長期呈現鉅大差異，  
每年決算數較預算數增加數介於 14.5 億元至 21.97 億元。而  
本目 105-109 年度本項歲入決算數分別為 38.45 億元、38.52  
億元、37.44 億元、38.65 億元及 39.1 億元，預算數較決算數  
則皆低編在 2.3 億元至 5.37 億元之間，相差 1.22 億元  
-1.83 億元，為反映實際收入數，爰本項歲入增列 1 億元。

提案人：邱臣遠

邱臣遠

連署人：

鄭天財  
謝輝

44

### 歲入第 3 款第 116 項第 1 目

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3-1  
+4000  
8

單位名稱：交通部公路總局

預算書頁次：22 頁

歲入— 增列  減列數：4000 萬元

歲出— 減列數：                      凍結數：                    

第 3 款 116 項 1 目

科目(計畫)名稱：行政規費收入

用途別：                                    

本年度預算數：37 億 5735 萬 2 千元

案由：交通部公路總局 111 年度預算案歲入來源「行政規費收入」編列 37 億 5735 萬 2 千元，僅較上(110)年度預算增列 1682 萬 9 千元，卻較前(109)年度決算數 39 億 5089 萬 4 千元減少 1 億 9354 萬 2 千元，減幅約 4.9%，恐有低估之虞；且查公路總局 105 至 109 年度每年度歲入決算數超逾差異比率約 17.97%~26.15%，顯示預算編列及執行落差甚大，未能覈實編列，鑒於本目「行政規費收入」前五年(105~109)決算平均數約 38.5 億元，尚較本年度預算數高出 9400 萬餘元，爰提案酌予增列本年度歲入「行政規費收入」預算 4000 萬元。

提案人：

許慶清

林政則

連署人：

陳明文

陳歐珀

78

歲入第 3 款第 116 項第 2 目  
111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3-2  
9<sup>5000</sup>

單位名稱：交通部公路總局

預算書頁次：23 頁

歲入— 增列  減列數：5000 萬元

歲出— 減列數：                      凍結數：                    

第 3 款 116 項 2 目  
用途別：                                    

科目(計畫)名稱：使用規費收入

本年度預算數：9 億 7614 萬 6 千元

案由：交通部公路總局 111 年度預算案歲入來源「使用規費收入」編列 9 億 7614 萬 6 千元，較上(110)年度預算增列 2014 萬 2 千元，惟較前(109)年度決算數 11 億 7284 萬 3 千元減少 1 億 9669 萬 7 千元，減幅約 16.77%，恐有低估之虞；且查公路總局 105 至 109 年度每年度歲入決算數超逾差異比率約 17.97%~26.15%，顯示預算編列及執行落差甚大，未能覈實編列，鑒於本目「使用規費收入」前五年(105~109)決算平均數約 11.24 億元，尚較本年度預算高出 1.44 億元，爰提案酌予增列本年度歲入「使用規費收入」預算 5000 萬元。

提案人：

許愛情

林從慶

連署人：

陳明文

陳啟桐

29

歲入第 3 款第 16 項第 2 目 3 節

111 年度公路總局單位預算提案(增-1 服務費 V)

3-2-3 +1 億

10

歲計別：歲入  
計畫名稱：「使用規費收入-服務費」  
預算書頁次：第 43 頁  
本年度預算：8 億 4,423 萬元

案由：

交通部公路總局於 111 年度預算「使用規費收入-服務費」計畫項下編列 8 億 4,423 萬元，主要為牌照選號服務、汽車駕駛與修護訓練服務、公路路基相關材料等試驗服務收入等項目。經查，該預算 107-109 年分別為 9 億 18 萬 5 千元、7 億 1,831 萬 6 千元、7 億 9,701 萬 8 千元；決算數分別為 8 億 1,500 萬 4 千元(執行率 90.5%)、9 億 296 萬 3 千元(執行率 125.7%)、10 億 5,291 萬 1 千元(執行率 132.1%)。有鑑於近三年決算率持續增加，且近兩年決算數平均較預算高出 2.2 億元，為避免預算編列過於保守、影響政府權益，故建議增列該項預算 1 億元。

提案人：林俊憲

林俊憲

陳素月

許發清

34

2-159-1 4300

# 歲入第 7 款第 159 項第 1 目

11

## 立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話 02-23586418：傳真號碼：02-23586415

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路總局單位預算

預算書頁次：26 頁

歲入— 增列 5000 萬元       減列數：  
 歲出— 減列數：                       凍結數：

第 2 款 159 項 1 目      科目(計畫)名稱：雜項收入

用途別：罰金罰鍰              本年度預算數：1 億 1400 萬

案由：經查經查公路總局 105 年至 109 年歲入預決算長期呈現鉅大差異，每年決算數較預算數增加數介於 14.5 億元至 21.97 億元。

105-109 年度本目歲入決算數分別為 1.81 億元、3.26 億元、2.96 億元、1.59 億元及 2.5 億元，而預算數則皆低編在 0.77 億元-1.09 億元之間，預決算差距 0.81-2.49 億元，為反映實際收入數，爰本項歲入增列 5000 萬元。

提案人：邱臣遠

連署人：

46

4

### 歲入第 7 款第 19 項第 1 目

7-1-2 +2000

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算提案(增-2 雜項收入 V)

12

歲計別：歲入  
計畫名稱：「其他雜項收入」  
預算書頁次：第 49 頁  
本年度預算：2,486 萬 1 千元

案由：

交通部公路總局於 111 年度預算「其他雜項收入」項下編列 ~~2,191~~<sup>2,486</sup> 萬元，該項目主要為廠商未領支票繳庫、收取酒駕防制教育訓練費用、出售公路工程月刊、營繕工程招標圖說、考試書表、借用宿舍員工自薪資扣回繳庫數及宿舍管理費等收入。經查，該項目 107 年預算數為 2,199 萬 2 千元，108 及 109 年度預算數皆為 1,949 萬 8 千元；惟 107-109 年決算分別為 1 億 345 萬 1 千元(為預算數之 4.7 倍)、3,768 萬 4 千元(為預算數之 1.9 倍)、6,343 萬 9 千元(預算數之 3.3 倍)，決算數皆遠高於原先編列之預算，且過往三年決算平均較預算高出 4,786 萬 2 千元。今年度預算雖較 110 年度增列 295 萬 1 千元，惟依據過往紀錄，該項收入預估應仍有上調之空間。為避免有預算編列過於保守之嫌，故建議增列該項預算 2,000 萬元。

提案人：林俊憲

陳素月

### 歲出通案委辦費

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算刪減提案(刪-4 委辦費)

1/10  
13

歲計別：歲出  
計畫名稱：「委辦費」  
預算書頁次：第 90 頁  
本年度預算：3 億 2,554 萬 2 千元

案由：

交通部公路總局於 111 年度「公路及監督業務管理」與「公路新建及養護計畫」編列委辦費 3 億 2,554 萬 2 千元，較上年度增加 2,440 萬元，主要為增加辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」。經查，該項預算 107 年編列 1 億 2,609 萬 4 千元(決算數 1 億 2,122 萬 5 千元、執行率 96.1%)、108 年編列 1 億 9,924 萬 4 千元(決算數 1 億 3,422 萬 9 千元、執行率 67.4%)、109 年編列 3 億 8,212 萬 8 千元(決算數 2 億 8,688 萬元、執行率 75.0%)。有鑑於 111 年度概算應注意辦理事項已明定非當前迫切需要之委辦應儘量減編，在疫情尚有諸多變數之情況下自行車活動之賽事推廣及辦理均應詳實研議，且該項預算近兩年(108-109)執行率均有偏低之情形，為符合撙節預算之原則，故建議刪減該項預算 2,000 萬元並凍結 1/10，待交通部公路總局依後續實際辦理需求並針對執行率欠佳之情形向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲

陳素月

許慶偉

27

213 393  
-2000  
2010

14

# 歲出通案委辦費

## 111 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：公路總局及所屬  
 款\_項\_目：14 款 6 項 2、3 目 預算書頁次：P 223  
 工作計畫：5829711000 公路及監理業務管理  
 5829712021 公路新建及養護計畫  
 分支計畫：  
 科目：2039 委辦費

本年度預算數：3 億 2554 萬 2 千元

主旨：公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理」與「公路新建及養護計畫」工作計畫分別編列委辦費 1,200 萬元及 3 億 1,354 萬 2 千元，共計 3 億 2,554 萬 2 千元。本院歷年均將委辦費列為通案刪減項目之一，俾督促各機關應本撙節原則支用；且依據中央各主管機關編製 111 年度概算應注意辦理事項五、(三)、4 規定：「非當前迫切需要之委辦…應儘量減編。」公路總局 111 年度編列委辦費共計 3 億 2,554 萬 2 千元，較 110 年度預算數增加 2,440 萬元，主要係增列辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」之年度活動推廣等相關經費，考量 111 年度概算應注意辦理事項已明定非當前迫切需要之委辦應儘量減編，且受 COVID-19 疫情影響，我國邊境管制尚未鬆綁，是項費用應依撙節原則辦理，容有檢討空間。爰擬減列該項計畫編列經費 3 億 2554 萬 2 千元其中之 2000 萬元，並凍結剩餘經費之十分之一，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

陳歐珀  
 陳素月



85

# 歲出通案委辦費

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

至  
-140,古  
15

單位名稱：公路總局

預算書頁次：160-163 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元



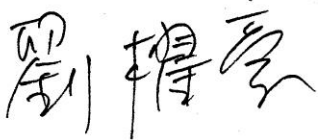

[ ] 歲出— [\*] 減列數：1450 萬元 [ ] 凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

通案-委辦費用

### 案由：

交通部公路總局 111 年度「委辦費用」預算共編列 3 億 2,554 萬 2 千元，相關預算較 110 年度增加 1450 萬元，其委辦相關項目多為延續性或與 110 年度相似之內容，考量委辦費用應予撙節，相關內容與過去執行狀況皆應清楚說明，且其中有關國際推廣活動增列 1500 萬，因受疫情影響，相關活動能否如實舉辦尚未可知，更應謹慎考慮增列相關預算，爰此，交通部公路總局 111 年度「委辦費用」預算共編列 3 億 2,554 萬 2 千元，應予減列 1,450 萬，比照 110 年度規模編列，另凍結 10%，待公路總局於 1 個月內，就 109 年度委辦辦理成效、110 年度相關委辦執行狀況，提出報告後，始得動支。

提案人：   
 

李 500  
李

# 歲出通案委辦費

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

16

單位名稱：公路總局及所屬

預算書頁次：160 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：億元

[ ] 歲出— [ ] 減列數：500 萬元

[ ] 凍結數：五分之一 (或 %)

萬 千元

第 款 項 目 節 - 0 -

科目(計畫)名稱：委辦計畫

用途別：委辦計畫

本年度預算數：3 億 2554 萬 2 千元

案由：

公路總局及所屬 111 年度歲出預算委辦計畫共計 10 項計畫，包含「公路及監理業務管理」項下 1 項計畫、「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」項下 9 項計畫，合計編列 3 億 2554 萬 2 千元。其中「公路新建及養護計畫」項下辦理「打造國際化自行車路線特色狀遊活動及發展台灣地區性自行車深度旅遊」6400 萬元、「多元化自行車道路網系統規劃研究及資訊建置業務」1560 萬元、「環島自行車升級暨多元路線整合推動計畫多元專案管理委託技術服務」840 萬元，惟環島自行車路網仍有部分路線未能發揮應有功效，鄉村間與都會地區之連結仍有改善之空間，且國際自行車活動受 COVID-19 疫情影響恐無法如期辦理。爰此公路總局及所屬 111 年度歲出預算委辦計畫編列 3 億 2554 萬 2 千元，應刪除 500 萬元，其餘凍結五分之一，俟公路總局就上述內容提出檢討報告後，始得動支。

提案人：

劉權豪 李思偉 李維學  
陳歐帕

63

1000

# 歲出通案季辦費

17

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次： 頁

款 項 目

歲入— 增列：             減列：             凍結：  
 歲出— 減列：             凍結：1000 萬元

案由：公路總局 111 年度於「公路及監理業務管理」與「公路新建及養護計畫」工作計畫分別編列委辦費 1200 萬元及 3 億 1354 萬 2 千元，共計 3 億 2554 萬 2 千元，主要係辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」中年度活動與賽事之推廣等相關經費。惟經查，依據中央各主管機關編製 111 年度概算應注意辦理事項五、(三)、4 規定：「非當前迫切需要之委辦…應儘量減編」，且受武漢肺炎疫情影響，台灣邊境管制仍未鬆綁，公路總局應審慎衡酌國際與國內疫情發展情形，避免不必要的支付，爰此凍結公路總局委辦費 1000 萬元，俟公路總局就相關委辦計畫是否合宜，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 陳素月 陳歐帕 李本俊

51

18  
第 2  
-100

### 歲出通案委辦費

111 年度總預算分組預算審查提案(交通委員會)

單位：公路總局及竹塹

科目：「公路及監理業務管理」減列 100 萬元

p. 72

案由：公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理」工作計畫分別編列委辦費 1,200 萬元。考量 111 年度概算應注意辦理事項已明定非當前迫切需要之委辦應儘量減編，且受 COVID-19 疫情影響，我國邊境管制尚未鬆綁，衡酌國際與國內疫情發展情形以及本擲節原則辦理。建請「公路及監理業務管理」工作計畫分別編列委辦費減列 100 萬元。

提案人：許淑華

許淑華  
傅崐萁

洪浩楠

## 歲出通案委辦費

### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

206-206-2031  
19  
刪減 100

單位名稱：交通部公路總局 預算書頁次：71 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：         萬          千元  
 [  ] 歲出— [  ] 減列數：100 萬          千元 [ ] 凍結數：         分之          (或          %)  
萬          千元

第          款          項          目          節-0         -          科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理計畫  
-公路公共運輸服務升級計畫

用途別：委辦費 本年度預算數：1200 萬          千元

**案由：**

交通部公路總局於 111 年度於公路及監理業務管理計畫下公路公共運輸服務升級計畫編列委辦費共計 1200 萬元。該項目實際內容包括執行專案管理費用，查 107-110 年度該項目編列 1200 萬元，最後分別統刪 3%-5%，先前委辦成效如何，完全沒有說明，是否還要繼續以 1200 萬編列，明顯有討論空間，為避免浮濫編列情形發生，建議本筆預算數刪減 100 萬元。

110至111年度公路總局委辦費編列情形表

單位：新臺幣千元

工作計畫名稱	委辦計畫	111年度預算案 A	110年度預算數 B	111-110 增減數 C=A-B
公路及監理業務	公路公共運輸服務升級計畫委託專案管理	12,000	12,000	0
公路新建及養護計畫	打造國際化自行車路線特色壯遊活動及發展臺灣地區性自行車深度旅遊	64,000	39,200	24,800
	多元化自行車道路網系統規劃研究及資訊系統建置業務	15,600	12,400	3,200
	環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫多元專案管理委託技術服務	8,400	-	8,400
	生活圈道路交通暨基礎建設計畫多元專案管理委託技術服務	14,000	26,000	-12,000
	公路量規畫研究	5,000	5,000	0
	橋梁管理系統相關管理經費	4,000	4,000	0
	新舊台9線蘇花公路交控中心暨交控及機電系統委託民間營運管理服務	110,419	110,419	0
	台9線南迴公路安朔交控中心(草埔隧道)暨交控及機電系統委託民間營運管理服務	88,523	88,523	0
	警察局固定地磅取締業務	3,600	3,600	0
	小計	313,542	289,142	24,400
委辦費合計		325,542	301,142	24,400

資料來源：公路總局 110 至 111 年度單位預算(案)之「委辦經費分析表」。

提案人：陳素月 劉文春 張清

# 歲出通案委辦費

3-61+02 委辦費  
20%

111 年度總預算分組預算審查提案(交通委員會)

單位：公路總局及所屬

科目：「公路新建及養護計畫」減列 5%

P.76

案由：公路總局 111 年度預算案於公路總局 111 年度預算案於「公路新建及養護計畫」工作計畫分別編列委辦費 3 億 1,354 萬 2 千元。考量 111 年度概算應注意辦理事項已明定非當前迫切需要之委辦應儘量減編，且受 COVID-19 疫情影響，我國邊境管制尚未鬆綁，衡酌國際與國內疫情發展情形以及本摺節原則辦理。建議「公路新建及養護計畫」工作計畫向下之委辦費減列 5%。

提案人：許淑華

許淑華

傅崑萁

洪子楅

11/5

## 歲出通案委辦費

### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

2/100  
-01  
-200

單位名稱：交通部公路總局 預算書頁次：76 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：           萬            千元  
 [  ] 歲出— [  ] 減列數：200 萬            千元 [ ] 凍結數：           分之            (或            %)  
           萬            千元

第            款            項            目            節-0           -            科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫  
 用途別：委辦費 本年度預算數：31354 萬 2 千元

**案由：**

交通部公路總局於 111 年度於公路新建及養護計畫編列委辦費共計 3 億 1354 萬 2 千元。該項目實際內容包括執行公路量規畫研究等費用，查 110 年度該項目編列 2 億 8914 萬 2 千元，最後統刪 5%，先前委辦成效如何，完全沒有說明，是否還要繼續增列超過兩千萬元，明顯有討論空間，為避免浮濫編列情形發生，建議本筆預算數刪減 200 萬元。

110 至 111 年度公路總局委辦費編列情形表

單位：新臺幣千元

工作計畫名稱	委辦計畫	111 年度預算案 A	110 年度預算數 B	111-110 增減數 C=A-B
公路及監理業務	公路公共運輸服務升級計畫委託專案管理	12,000	12,000	0
公路新建及養護計畫	打造國際化自行車路線特色壯遊活動及發展臺灣地區性自行車深度旅遊	64,000	39,200	24,800
	多元化自行車道路網系統規畫研究及資訊系統建置業務	15,600	12,400	3,200
	環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫多元專案管理委託技術服務	8,400	-	8,400
	生活圈道路交通暨基礎建設計畫多元專案管理委託技術服務	14,000	26,000	-12,000
	公路量規畫研究	5,000	5,000	0
	橋梁管理系統相關管理經費	4,000	4,000	0
	新舊台9線蘇花公路交控中心暨交控及機電系統委託民間營運管理服務	110,419	110,419	0
	台9線南迴公路安朔交控中心(草埔隧道)暨交控及機電系統委託民間營運管理服務	88,523	88,523	0
	警察局固定地磅取締業務	3,600	3,600	0
	小計		313,542	289,142
	委辦費合計	325,542	301,142	24,400

資料來源：公路總局 110 至 111 年度單位預算(案)之「委辦經費分析表」。

提案人：陳素月 孫海亭 魏一

# 歲出通 案委辦費

3-01-6. <sup>bike</sup> 自行車  
凍 500  
22

## 公路總局 111 年度預算提案 2

主決議：公路總局 111 年度預算案於「公路新建及養護計畫」工作計畫編列委辦費共計 3 億 1,354 萬 2 千元，較 110 年度預算數增加 2,440 萬元，主要係增列辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」之年度活動相關經費，考量已明定非當前迫切委辦應儘量減編，且受疫情影響，我國邊境管制尚未鬆綁，宜審慎衡酌國際與國內疫情發展情形，本擲節原則辦理，爰提案凍結公路總局「公路新建及養護計畫」工作計畫項下委辦費「打造國際化自行車路線特色壯遊活動及發展臺灣地區性自行車深度旅遊」500 萬元，俟公路總局向立法院交通委員會提出報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

郭發清 鍾榮

林俊豪

28

漲 1%

歲出通 案派員出國  
111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

23

單位名稱：交通部公路總局及所屬 預算書頁次：145 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：         萬          千元  
[V] 歲出— [V] 減列數：10% [ ] 凍結數：         分之          (或          %)  
         萬          千元

第          款          項          目          節-0         -          科目(計畫)名稱：派員出國計畫

用途別：合計考察視察訪問開會談判進修研究實習

本年度預算數：43 萬 8 千元

案由：

交通部公路總局 111 年度預算「派員出國計畫」編列 43 萬 8 千，合計 3 項出國計畫。惟目前 COVID-19 疫情影響，許多會議無法如期召開或轉為線上舉行，考量相關出國考察、會議等交流計畫於公路總局之實務仍有相當必要。建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇

*(Handwritten signatures and initials)*  
趙正宇  
趙正宇  
趙正宇  
11/5

漲 1/2

### 歲出通 案派員出國

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

24

單位名稱：公路總局及所屬

預算書頁次：145 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數： 萬 千元 [ ] 凍結數：二 分 之 一 (或 %) 萬 千元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：派員出國計畫

用途別：派員出國計畫

本年度預算數：43 萬 8 千元

案由：

公路總局及所屬 111 年度派員出國計畫共計 3 項計畫，包含考察 1 項、開會 2 項，合計預算編列 43 萬 8 千元，與 110 年度相同。惟 109 年度 COVID-19 疫情爆發影響，各機關 109 及 110 年度派員出國多數皆未能執行，或改以線上視訊會議替代，展望明年度國際仍持續受疫情影響，派員出國計畫恐無法順利進行，爰公路總局及所屬 111 年度派員出國計畫編列 43 萬 8 千元，應予凍結二分之一，俟疫情狀況檢討向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

劉耀豪 林俊豪  
陳歐珀

李昆澤

張正剛

25

# 歲出通案國外旅費

## 111 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：公路總局及所屬  
 款\_項\_目：14 款 6 項 1 目  
 預算書頁次：P 51  
 工作計畫：5829710100 一般行政  
 分支計畫：02 基本行政工作維持—2078 國外旅費  
 科目：

本年度預算數：43 萬 8 千元

主旨：公路總局 111 年度預算案於「一般行政—02 基本行政工作維持」分支計畫項下，編列國外旅費 43 萬 8 千元。然目前仍處疫情期間，各國疫情情勢不定，明年是否邊境解封尚未明朗，是項旅費似無編列之必要。為擲節政府有限之財政資源，爰擬全數刪減本項計畫編列旅費 43 萬 8 千元。

提案人：陳歐珀

陳歐珀  
 陳素月

11/10  
 83

張

### 歲出通 案國外旅費

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算刪減提案(刪-3 國外旅費 V)

26

歲計別：歲出  
計畫名稱：「國外旅費」  
預算書頁次：第 51 頁  
本年度預算：43 萬 8 千元

案由：

交通部公路總局於 111 年度預算「國外旅費」項下編列 43 萬 8 千元，其內容為赴外國參與會議之業務。經查，該項目近三年預算數皆為 43 萬 8 千元。惟 COVID-19 疫情影響至今仍未獲緩解，在跨國會議持續延期、取消或可能改採線上模式辦理之情況下，應再審慎檢討預算實際需求之情形。為確保預算覈實使用，故建議凍結該項預算 1/2，待交通部公路總局依後續會議實際辦理情形向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲



00

歲出第 1 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

1 f/2  
27

單位名稱：交通部公路總局及所屬單位

預算書頁次：50 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

[V] 歲出— [v] 凍結數：10%

第 \_\_\_\_\_ 款 \_\_\_\_\_ 項 \_\_\_\_\_ 目 \_\_\_\_\_ 節—

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：4,924,688 千元

案由：

有鑑公路總局及所屬於111年度相比前一年度，於人員配置上職員減少16人、駐警減少2人、工友減少8人、技工減少4人、聘用人員減少1人以及約僱人員減少20人，總計111年度預算員額較前一年度減少57人。但在111年度中一般行政中屬人員維持的加班值班費，卻在預算員額大減之下，再增編逾1070萬元預算數，復以健保、公保及勞保等各項補助費，也同樣在預算員額大減之下增加編列逾1900萬元，實在有違基本人事行政常理與原則，恐有浮編之虞。爰此，特提案凍結「一般行政」111年度預算數10%，俟後經向本院交通委員會提交「公路總局111年度人員維持預算經費編列過程及作業能力提升規劃」書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 許世榮

陳慶年

11/8

8

1-02 110°

歲出第 1 目 02

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

28

單位名稱：交通部公路總局 預算書頁次：51 頁

歲入— 增列  減列數：         萬          千元

歲出— 減列數：100 萬          千元  凍結數：         分之          (或          %)  
         萬          千元

第          款          項          目          節-0 -          科目(計畫)名稱：基本行政工作

用途別：         本年度預算數：5681 萬 5 千元

案由：

交通部公路總局於 111 年度於一般行政計畫下編列基本行政工作維持共計 5681 萬 5 千元，比起 110 年度編列 5773 萬 2 千元減列 91 萬 7 千元。該項目實際內容包括局本部教育訓練費、水電費以及大樓清潔與獎補助費等雜支與國內外旅費費用。首先疫情期間因為是否能順利出國執行經費仍有疑問，旅費開支有擲節空間，另外再加上還有各種研習費用，是否要全部通盤照辦仍有考量空間，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，建議本筆預算數刪減 100 萬元。

提案人：

陳素月 

→

歲出第 2 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

29

單位名稱：交通部公路總局及所屬單位

預算書頁次：54頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[V] 歲出— [v] 凍結數：10%

[ 第 款 項 目 節 -

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：6,926,646千元

案由：

有鑑於公路總局計畫於111年度藉公路及監理業務計畫，辦理公路公共運輸服務升級畫、銀髮族駕駛關懷精進方案及推動機車駕訓度，共計三大重要計畫項目。然考量110年度曾辦理有補助大車安全監控管理系統及載運危險物品車輛定位設備，然後續所改善公路公共運輸成效未明之際，復以未見相關用於行人防捲入裝置之裝置補助辦法提出，以及銀髮族駕駛關懷精進之預期成效等，是以考量主管機關允宜進一步釋疑所需。爰此，提案凍結「公路及監理業務管理」111年度預算數10%，俟後經向本院交通委員會提交「公路總局111年度辦理大車安全監控管理系統及定位設備補助成效與檢討、辦理行人防捲入裝置最新補助辦法以及強化銀髮族駕駛關懷作業規劃」書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷 許水華  
陳春

### 歲出第 2 目

#### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

30

單位名稱：公路總局

預算書頁次：76 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：

本年度預算數：6,926,646 千元

案由：

交通部公路總局 111 年度「公路及監理業務管理」預算編列 69 億 2,664 萬 6 千元，相關業務預計成果目前為促進交通秩序等，然依據公路總局 109 年度罰金相關決算為 44 億 7,350 萬 7 千元，較 109 年度預算 12 億 8,381 萬 4 千元，顯見相關違規改善仍有相當進步空間，<sup>增加</sup>爰此，交通部公路總局 111 年度「公路及監理業務管理」預算編列 69 億 2,664 萬 6 千元，應予凍結 10%，待公路總局於 1 個月內就如何改善交通秩序，減少相關違規行為，提出報告後，始得動支。

提案人：

李昆海 許淑華

劉耀豪 陳素月

20

歲出第 2 目 01

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

2-01  
3%

單位名稱：交通部公路總局

預算書頁次：54 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_

凍結數：3%

第 14 款 6 項 2 目-01

科目(計畫)名稱：監理業務

用途別：\_\_\_\_\_

本年度預算數：14 億 3771 萬 4 千元

案由：交通部公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理-01 監理業務」分支計畫編列 14 億 3,771 萬 4 千元，惟查公路總局雖於 107 年度訂定「常態性汽車貨運三業年度聯合稽查計畫」，實施頻率為每年度至少 2 次，然近年度我國貨運業之事故件數與傷亡人數仍逐年增加，110 年度前 8 個月即有事故 200 件、傷亡人數 294 人，超逾 108 及 109 全年度之數，顯見貨運業事故風險逐年攀升，貨運業安全管理制度亟待檢討改善，且查運安會業已於 109 年 12 月提出「精進我國貨運業安全管理機制」建議，爰提案凍結「監理業務」計畫預算 3%，俟公路總局檢討完備貨運業管理法規，落實強化貨運業者、職業駕駛及車輛設備之安全管理機制，向本院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

許發清 林啟豐

連署人：

陳明文 陳啟怡

歲出第 2 目 01

201  
28,800  
32

公路總局 111 年度預算提案 3

案由：為加強汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業聯合稽查，公路總局於 107 年度訂定「常態性汽車貨運三業年度聯合稽查計畫」，公路監理機關之檢查重點在「對於公司管理、所屬駕駛人及車輛安全管理進行查核」。經查，108 至 110 年 8 月底貨運業之業者家數、事故件數及傷亡人數均呈現逐年增加趨勢，其中 110 年度僅 8 個月即發生事故 200 件、傷亡人數 294 人，已超逾 108 及 109 全年度之數，顯然公路總局會同相關機關盤查結果仍存有缺失，爰提案凍結公路總局「公路及監理業務管理-01 監理業務」2000 萬元，俟公路總局針對如何有效控制及減少運輸事故，向立法院交通委員會提出檢討改進報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文

蔡啟芳 蔡啟芳

林政則

27

2-01  
凍1000

歲出第 2 目 01

33

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：26、54 頁

14 款 6 項 2 目

【 】歲入—【 】增列： 【 】減列： 【 】凍結：  
【✓】歲出—【 】減列： 【✓】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 2 目「公路及監理業務管理-01 監理業務」項下編列 14 億 3771 萬 4 千元，係辦理公路監理業務所需經費。經查，為加強汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業聯合稽查，以督促業者確實遵守交通及勞動相關法令，保障駕駛員勞動權益與大眾公共安全，於 107 年度訂有「常態性汽車貨運三業年度聯合稽查計畫」，由所屬監理所(站)及勞政機關(包含各勞動檢查機構、勞動部勞工保險局各地辦事處、各直轄市或縣市政府勞政單位)共同執行。惟日前武漢疫情對於國內經濟、社會之影響甚為鉅大，為此政府各部會就其所轄業務推出各項紓困振興措施。其中，交通部及所屬公路總局所辦理相關薪資補貼措施，傳出有計程車客業業者代為申請補貼卻沒有將補貼項款交付駕駛人之情事，卻未能及時查明並妥適處理。爰此，凍結「公路及監理業務管理-01 監理業務」1000 萬元，俟公路總局會同勞動部就如何改善客貨運輸業駕駛勞動條件，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 張碩豪 陳素月 陳歐珀 鍾正宇 林俊憲

2-01  
凍100

歲出第2目01

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

34

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：26、54 頁

14 款 6 項 2 目

歲入— 增列：             減列：             凍結：  
 歲出— 減列：             凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 2 目「公路及監理業務管理-01 監理業務」項下編列 14 億 3771 萬 4 千元，係辦理公路監理業務所需經費。經查，截至 2021 年 8 月底截止，國內貨運業者計有 223 家，但 2019 年至 2021 年 8 月業已發生 527 件交通事故，造成 782 人死傷，並呈現逐年增加的趨勢。爰此，凍結「公路及監理業務管理-01 監理業務」1000 萬元，俟公路總局就如何完備貨運業相關管理規則、安全考核、自我安全管理及駕駛人訓練及如何建立職業駕駛人事故及違規履歷制度，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

張亞平  
陳素月

陳歐昕  
趙守

林煥堯

53



歲出第 2 目 01

201  
36  
370

111 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：交通部公路總局

單位預算書頁次：54

科目：第 14 款第 6 項第 2 目－「5829711000 公路及監理業務管理」－「01 監理業務」

【】歲入—增列

【√】歲出—【】減列：【√】凍結：500 萬元

案由：

交通部公路總局監理單位統籌辦理全國各項汽機車監理業務，然常年因有各地監理站檢驗量能不一、教育訓練有所差異等狀況，進而衍生民眾對於車輛檢驗之疑義。

近年來因應廂式平頭小貨車變更（俗稱行動餐車）的活化利用，交通部公路總局於 107 年 6 月 29 日修正道路交通安全規則，納入行動餐車車側鈹金件及大燈變更檢驗之規定。惟近期有營業車主檢舉反映，部分監理站人員對於相關規定不熟稔，以致部分行動餐車之改裝，有車體結構及行車安全的嚴重疑慮，甚至傳出有代驗廠違反驗車程序規定之情事。交通部公路總局實應就上述狀況積極進行檢討，儘速完備相應管理措施、嚴格落實人員教育訓練，並釐清代驗廠驗車問題，俾利新創產業之正常發展。

爰此，為求行政機關預算利用及業務辦理之監督，凍結「01 監理業務」預算數 500 萬元，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳秀賢、陳歐陽、林煥堯  
陳素月、邱廷遠

86

歲出第 2 目 <sup>01-2000</sup>  
111 年度中央政府總預算案提案單

2-01-2000  
37

機關名稱：交通部-公路總局

<u>歲 出</u>	
1. 工作計畫名稱：	
預算金額：	千元 預算書頁次：【 】
<b>提 案</b>	
擬減列數：	
擬凍結數：	
2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u>監理業務-業務費</u>	
預算金額：	<u>1,253,502</u> 千元 預算書頁次：【 <u>54</u> 】
【備註：所屬「工作計畫名稱」：公路及監理業務管理】	
<b>提 案</b>	
擬減列數： <u>300,000</u> 千元	
擬凍結數：	
提案說明：	
中央政府交通部公路總局 111 年度總預算案，其中「 <u>監理業務-業務費</u> 」，編列預算 <u>1,253,502</u> 千元，提案減列 <del>50,000</del> <sub>300,000</sub> 千元。	
交通部公路總局 111 年度中央政府總預算於「公路及監理業務管理」編列共計 <u>6,926,646</u> 千元，係屬辦理依據公路法、道路交通安全規則、道路交通管理處罰條例等，辦理車輛行車事故鑑定與覆議、車輛與駕駛人證照及考、檢驗等相關業務。然根據警政署 107 年及 109 年發布之 A1 類交通事故統計，最大宗肇因均為「未依規定讓車」，其次是「違反號誌管制」，而「未依規定減速、超速失控」則僅排名第五，顯見題庫的道路觀念已不符現實。爰此，鑒於交通部公路總局未能提倡正確的道路行車觀念，故刪除其項下「 <u>公路及監理業務管理-監理業務-業務費</u> 」預算 <u>300,000</u> 千元。	

提案人：楊瓊瓊

傅品真 楊瓊瓊 鄭天財 謝等

歲出第 2 目 01-2000

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

38

單位名稱：交通部公路總局及所屬單位預算

單位預算書頁次：54

【】歲入—增列：

【✓】歲出—【✓】減列：10,000 千元 【】凍結：

案由：

公路及監理業務管理「5829711000」-01「監理業務」-2000「業務費」，減列 10,000 千元。

說明：

公路及監理業務管理「5829711000」計畫內容包含強制汽車責任保險法業務、道路交通安全規則。

我國每年交通攔檢舉發約 500 萬次，其中未投保強制汽車責任險製單開罰案件約 20 萬件，然而繳交罰單後投保者僅 12 萬件。繳完未投保強制險罰單後，尚有 4 成民眾未投保強制險。根據公路總局資料，我國尚有 222 萬量機車（18%）未投保強制汽車責任險。

未見公路總局盤點修正《投保義務人違反強制汽車責任保險事件裁決作業規定》等相關規定，亦未見其他確保民眾繳交罰單，能同時投保之作為。減列 2000「業務費」10,000 千元。

提案人：鍾佳濱

鍾佳濱 陳素月 鍾佳濱 陳歐珀

歲出第 2 目<sup>03</sup>

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

2-03 111  
39

單位名稱：公路總局

預算書頁次：62 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[ ] 歲出— [✓] 減列數：1000 萬元 [\*] 凍結數：20%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：資訊管理

本年度預算數：477,348 千元

案由：

交通部公路總局 111 年度「資訊管理」預算編列 4 億 7,734 萬 8 千元，較 110 年度預算增加 5,297 萬元，其用途為局本部、監理所、監理站、公路總局官網等相關資訊管理費用，然查詢該局官方網頁，有關重大建設計畫說明及成果之頁面，其中 7 個子頁面毫無內容，考量官網為一局之顏面，如官網都無妥善辦理，其他業務更使人憂心，相關預算之編列應更加謹慎，爰此，交通部公路總局 111 年度「資訊管理」預算編列 4 億 7,734 萬 8 千元，應予減列 1000 萬元，另凍結 20%，待公路總局於 1 個月內就官網改善精進報告後，始得動支。

提案人：

劉權豪 陳素月

66 %

### 歲出第 2 目

### 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

2-03  
-500  
40

單位名稱：公路總局及所屬

預算書頁次：62 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數：500 萬

[ ] 凍結數：五分之一 (或 %)

萬 千元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：資訊管理

本年度預算數：4 億 7734 萬 8 千元

案由：

公路總局及所屬 111 年度歲出預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理」編列 4 億 7734 萬 8 千元，較 110 年度預算數 4 億 2437 萬 8 千元，增加 5297 萬元，而依預算書說明，主要 111 年度新增雲端服務環境更新暨提升經費 3178 萬 8 千元。然則 111 年度「資訊服務費」增加 1073 萬 9 千元、「資訊軟硬體設備費」增加 5298 萬 3 千元，扣除新增項目，資訊管理費用仍增加 2118 萬 2 千元，為免浪費公帑，仍應樽節辦理；且公路總局全球資訊網頁，於各項重大工程計畫及成果部分無建置相關內容，不利民眾查閱瀏覽，以及宣導政府建設計畫。爰此公路總局及所屬 111 年度歲出預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理」編列 4 億 7734 萬 8 千元，應予減列 500 萬元，其餘凍結五分之一，俟公路總局就全球資訊網頁檢討改善向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

劉權豪 李昆澤  
陳歐珀 林俊豪

62

歲出第 2 目 03

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

2-03-300  
41

單位名稱：交通部公路總局 預算書頁次：62 頁

歲入— 增列  減列數：         萬          千元

歲出— 減列數：300 萬          千元  凍結數：         分之          (或          %)  
         萬          千元

第          款          項          目          節-0         -          科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：資訊管理 本年度預算數：47734 萬 8 千元

案由：

交通部公路總局於111年度於公路及監理業務管理計畫下編列資訊管理共計4億7734萬8千元，相較110年度編列4億2437萬8千元，增列超過5000萬元，該項目實際內容包括各種資訊設備及耗材費用，其中包含高額的通訊費，以及各項系統軟硬體維護費用，其中光是消耗品就編列1066萬5千元，加上該項目於前年度編列是否已經用完，需要另行添購，種種因素都顯示出該項目有擰節空間，雖然該筆經費是由汽車燃料使用費收入來支出，由於近年汽車燃料使用費收入都有短編情形，造成實際決算收入時費用大增，因此造成有餘裕增加資訊管理費用支出，但是為避免浮濫編列情形發生，建議本筆預算數刪減300萬元。

提案人：陳素月 林源喜 張其

歲出第 2 目 04

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

42

單位名稱：交通部公路總局  
單位預算書頁次：64

14 款 6 項 2 目 節

【】歲入—增列

【】歲出—【】減列：【V】凍結：500 萬元

案由：

111 年交通部公路總局及所屬單位預算「公路及監理業務管理」項下「公路車輛機械管理」編列 1 億 5,310 萬 6 千元，提案凍結 500 萬元。道路交通安全規則第 39 條 1 項 9 款規定，車窗、擋風玻璃不得黏貼不透明反光紙，計程車車窗玻璃除依規定標識車號外，並不得黏貼不透明之色紙或隔熱紙，乃為保障行車安全之規定。但交通部公路總局未落實管理執行，致車輛普遍黏貼不同程度透光率之反光隔熱紙，除影響交通安全，亦有治安之顧慮，顯見管理失能。國家運輸安全調查委員會於 110 年 9 月 13 日公布「龍馬成 268-7F 計程車重大公路事故」調查報告中亦建議「強化計程車車窗玻璃黏貼隔熱紙之透光度檢驗方式，明訂透光度檢驗標準，於計程車定期檢驗時，使用透光度檢測儀進行檢驗，以減少驗車爭議，並確保行車安全」，交通部公路總局未能因應檢討修正，對普遍之黏貼亂像更未善盡管理之責，爰提案凍結 500 萬元，俟交通部公路總局提出改善計畫，向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

葉毓蘭

連署人：

鄭天財 NCC 蔡正元

04

2-108-2000

歲出第 2 目 05-2000  
111 年度中央政府總預算案提案單

43

-5000

機關名稱：交通部-公路總局

<u>歲 出</u>	
1. 工作計畫名稱：	預算金額： 千元 預算書頁次： 【 】
<b>提 案</b>	
擬減列數：	
擬凍結數：	
2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u>公路養護行政-業務費</u>	預算金額： <u>120,453</u> 千元 預算書頁次：【 <u>67</u> 】
【備註：所屬「工作計畫名稱」： <u>公路及監理業務管理</u> 】	
<b>提 案</b>	
擬減列數： <u>50,000</u> 千元	
擬凍結數：	
提案說明：	
中央政府交通部公路總局 111 年度總預算案，其中「 <u>公路養護行政-業務費</u> 」，編列預算 <u>120,453</u> 千元，提案減列 <u>50,000</u> 千元。	
交通部公路總局 111 年度中央政府總預算於「 <u>公路及監理業務管理</u> 」編列共計 <u>6,926,646</u> 千元，係屬辦理公路工務管理、公路用地之地籍整理、勞工安全衛生及材料試驗等業務。然據媒體報導，去年接獲廉政署南部地區調查組函報公路總局三工處助理工程員，於 107 年間辦理台 9 線災修工程監造業務，涉浮報不實工程項目。爰此，鑒於交通部公路總局未能強化機關公務人員之廉潔觀念，故刪除其項下「 <u>公路及監理業務管理-公路養護行政-業務費</u> 」預算 <u>50,000</u> 千元。	

提案人：楊瓊瓔

楊瓊瓔 鄭天財 陳明

傅錫真 邱添仁

205-92  
台美

歲出第 2 目 05-2012

44

111 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：公路總局及所屬

款\_項\_目：14 款 6 項 2 目

預算書頁次：P 68

工作計畫：5829711000 公路及監理業務管理

分支計畫：05 公路養護行政

科目：2012 土地租金

本年度預算數：53 萬 1 千元

主旨：公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理—05 公路養護行政」項下編列土地租金經費 53 萬 1 千元，預算書說明係花蓮工務段美崙差勤宿舍基地租金。經查：預算編列本應循撙節原則辦理，但細看公路總局及所屬的某些差勤宿舍，不但多年未供員工使用，甚至設備簡陋員工根本不願進駐，有的已經淪為蚊子館，像上述所提美崙差勤宿舍即是，土地租金有無編列必要容有檢討之空間。爰擬凍結該項計畫編列經費 53 萬 1 千元其中之二分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀

陳歐珀

陳素月

抄

歲出第 2 目<sup>06</sup>

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

45

單位名稱：交通部公路總局及竹塹

預算書頁次：71頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_  凍結數：10分之1(或\_\_%)

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 6 項 2 目 節-06 - \_\_\_\_\_ 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

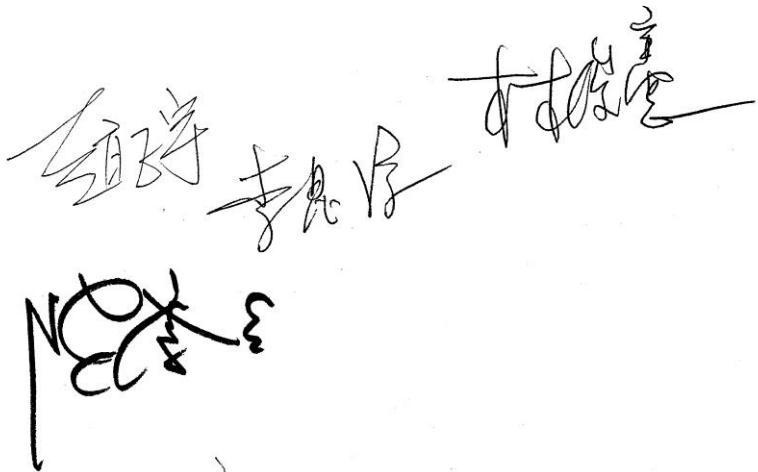
用途別：公路公共運輸服務升級計畫

本年度預算數：46億

案由：

交通部公路總局 111 年度預算「公路及監理業務管理」下公路公共運輸服務升級計畫編列 46 億元，辦理各項改善公路公共運輸服務所需經費，包括完善無障礙乘車及候車環境等。經查，截至 110 年 8 月底，汽車客運低地板車輛比率僅約 52.21%，其中公路汽車客運更僅有 12.63%。建議凍結該預算 10%，俟公路總局針對汽車客運低地板車輛比率偏低之情形提出檢討書面報告，始得動支。

提案人：趙正宇



2-06  
凍 5700

歲出第 2 目。6

46

公路總局 111 年度預算提案 7

案由：104 年 12 月 16 日身心障礙者權益保障法第 53 條修正後，公路總局運用各期公路公共運輸計畫之補助，鼓勵使用無障礙車輛及推動場站無障礙設施等。經查，截至 110 年 8 月底，全國汽車客運低地板車輛之比率僅約 52.21%，其中公路汽車客運比率僅 12.63%；又市區汽車客運整體低地板車輛比率雖達 69.98%，惟部分縣市政府之比率顯著偏低，例如屏東縣、新竹縣市以及苗栗縣均不足 3 成，為維護身心障礙者權益，爰提案凍結公路總局 111 年度預算案「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸服務升級計畫」5000 萬元，俟公路總局向立法院交通委員會提出改進報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳明文

陳明文 林錫山  
郭晉偉 鍾琦

27

歲出第 2 目 06

2-06  
20,000

47

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：26、71 頁

14 款 6 項 2 目

【 】歲入—【 】增列： 【 】減列： 【 】凍結：  
【✓】歲出—【 】減列： 【✓】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 2 目「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸服務升級計畫」項下編列 46 億元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、升級優質運輸服務及改善公共運輸環境等業務。茲按，公路總局為提升偏鄉公共運輸能量，近年來推動有幸福巴士、幸福小黃、試辦嘍嘍共乘外，現為更推動幸福巴士 2.0 整合示範服務，希望藉由法規鬆綁、利用科技平台、強化資源整合運用及擴大導入民間資源達到精進偏鄉運輸服務的目標。惟，仍有部分原鄉沒有幸福巴士、幸福小黃、嘍嘍共乘等措施，現有已推動之原鄉公共運輸仍然不足。爰此，「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸服務升級計畫」1000 萬元，俟公路總局就「公路公共運輸服務升級計畫」分配於原鄉之經費，暨在原鄉推動幸福巴士及其 2.0 等措施之相關規劃，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

陳素月

陳歐珀

林德盛

50

2-06  
-1000

歲出第2目<sup>06</sup>

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

48

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：26、71 頁

14 款 6 項 2 目

【 】歲入—【 】增列：      【 】減列：      【 】凍結：  
【✓】歲出—【 】減列：      【✓】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 2 目「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸服務升級計畫」項下編列 46 億元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、升級優質運輸服務及改善公共運輸環境等業務。茲按，公路總局為提升偏鄉公共運輸能量，近年來推動有幸福巴士、幸福小黃、試辦嘍嘍共乘外，現為更推動幸福巴士 2.0 整合示範服務，希望藉由法規鬆綁、利用科技平台、強化資源整合運用及擴大導入民間資源達到精進偏鄉運輸服務的目標。惟，其定班定線補助方案仍維持原有公車經營思維，要求地方政府與業者先行公告營業路線、發車時間、上下車站牌、到站時間及票價等，且行經路線無法有太多的彈性，致使原（偏）鄉交通接送成效仍然倍受質疑，仍然無法滿足原（偏）鄉民眾公共運輸的需求。爰此，凍結「公路公共運輸服務升級計畫」1000 萬元，俟公路總局就如何融入「需求導向」的預約接送模式，推動更多到宅接送的有感服務，向本院提出辦理情形書面報告並經同意後始得動支。

提案人： 伍百華 陳素卿 陳歐帕 林俊豪

2-06  
2/1000

歲出第二目<sup>06</sup>

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

49

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：26、71 頁

14 款 6 項 2 目

【】歲入—【】增列：           【】減列：           【】凍結：  
【】歲出—【】減列：           【】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 2 目「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸服務升級計畫」項下編列 46 億元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、升級優質運輸服務及改善公共運輸環境等業務，同時建構完善無障礙乘車及候車環境，辦理強化各類無障礙候車設施並補助購置通用無障礙設計車輛。惟經查，全國公路汽車客運車輛數共計 4791 輛，而低地板車輛數 605 輛、僅占 12.63%，全國市區汽車額運總車輛數 1 萬 0675 輛，而低地板車輛數 7470 輛、僅占 69.98%，全國汽車客運低地板車輛數合計 8075 輛、僅占 52.21%，顯與公路總局所擬推動之完善障礙乘車環境容有落差。爰此，凍結「公路公共運輸服務升級計畫」1000 萬元，俟公路總局就如何提高代地板車輛等無障礙設計車輛數，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

張亞平  
陳素月

陳歐帕  
趙子守

林從喜

56

歲出第二目 06-4000-(1)

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

50

單位名稱：公路總局

預算書頁次：73 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：辦理公路公共運輸服務升級 本年度預算數：2,696,420 千元

案由：

交通部公路總局 111 年度公路及監理業務管理-獎補助費項下「辦理公路公共運輸服務升級」預算共編列 26 億 9,642 萬元，用途為補助地方政府辦理公路公共運輸服務升級等事項，然而過去推動無障礙運輸事項例如推動低地板車輛成效不彰，相關補助共 17 項內容，過去推動之相關成效應清楚說明，爰此，交通部公路總局 111 年度公路及監理業務管理-獎補助費項下「辦理公路公共運輸服務升級」預算共編列 26 億 9,642 萬元，應予凍結 10%，待公路總局於 1 個月內就 109 年、110 年相關補助辦理情形與成效，及 111 年度精進作為提出報告後，始得動支。

提案人：李昆海 林耀意

劉樹豪 陳素月

68

歲出第 2 目 06-4000-(3) 等

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算刪減提案(刪-5 無障礙公車)

2-06-4000(3)等  
1/10

51

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路公共運輸服務升級計畫-完善無障礙乘車及候車環境」

預算書頁次：第 74 頁

本年度預算：6 億 5,500 萬元

案由：

交通部公路總局於 111 年度「公路公共運輸服務升級計畫」之獎補助費編列 44 億 9,642 萬元，主要係辦理各項改善公路公共運輸服務所需經費。經查，該計畫項下規劃之「完善無障礙乘車及候車環境」於今年度編列 6 億 5,500 萬元，包含補助購置低地板之無障礙車輛及推動場站建置無障礙設施等，惟截至 110 年 8 月為止，全台市公路汽車客運共計 4,791 輛中，低地板車輛數僅有 605 輛(佔比 12.63%)；市區汽車客運共計 10,675 輛中，共有 7,470 為低地板車輛，市區汽車客運整體佔比雖達 69.98%，卻有多縣市不及五成，顯見計畫執行上仍有明顯進步空間。有鑑於自 104 年身心障礙者權益保障法第 53 條修正通過後，各運輸營運業者原則上須於其所服務路線提供適當之無障礙運輸服務，惟截至目前為止相關建置進度仍不盡理想，為確保無障礙服務規範之良善立意能夠儘速落實，故建議凍結該項預算 1/10，待交通部公路總局針對加速無障礙乘車環境之改善措施及具體目標提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲



陳素月



2-060149  
得 300

歲出第 2 目 06014000-3247

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

52

單位名稱：交通部公路總局

預算書頁次：74 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_

[ ● ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ [ ● ] 凍結數：3000 萬元

第 14 款 6 項 2 目-06

科目(計畫)名稱：公路公共運輸服務升級計畫

用途別：完善無障礙乘車及候車環境

本年度預算數：6 億 5500 萬元

案由：交通部公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸服務升級計畫」編列 46 億元，包括補助辦理完善無障礙乘車及候車環境經費 6 億 5500 萬元；惟查 104 年身心障礙者權益保障法第 53 條修正，要求業者應提供適當之無障礙運輸服務後，截至 110 年 8 月底止，全國汽車客運低地板車輛比率僅 52.21%，市區汽車客運整體低地板車輛比率僅 69.98%，而部分縣市政府比率更顯著偏低，如屏東縣市區客運低地板車輛比率 16.54%，更是全國最低，顯不利於高齡者、幼童或身心障礙者無障礙乘車保障，爰提案酌予凍結完善無障礙乘車及候車環境經費 3000 萬元，俟公路總局確實檢討改善該計畫辦理成效與年度績效指標，向本院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

許發清 林振堂

連署人：

陳明文 陳建均

81

歲出第二目<sup>2-06-4000-(3)712</sup>

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算刪減提案

2-06-4000-(3)712  
53

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路公共運輸服務升級計畫-推廣電動大客車」

預算書頁次：第 74 頁

本年度預算：4 億 7,812 萬元

案由：

交通部公路總局於 111 年度預算「公路及監理業務管理-推廣電動大客車」項下編列 4 億 7,812 萬元，計畫內容為推動電動大客車示範計畫及智慧營運監控平臺、辦理電動大客車購車與維運補助計畫等。惟鑑於過往曾發生部分業者由中國進口大陸製車身五大部件(包括前圍、後圍、左右兩大側圍、走道平台圍、天花板圍等)在台組裝企圖冒充台灣製，申請驗車領牌並享有交通部電動大客車補助之情形，今年度更發生電動巴士自燃之危險情況，整體計畫之效率及安全性皆有待提升。故建議刪減該項預算 2,000 萬元，並凍結 1/5，待交通部公路總局就補助詳細執行規劃向立法院交通委員會提出檢討報告後，始得動支。

提案人：林俊憲



陳春



43

3  
張

### 歲出第3目

54

## 111 年度中央政府總預算案-交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部公路總局

歲別：歲出

預算書頁次：76

款項目：

工作計畫：公路新建及養護計畫

刪減金額：千元

凍結金額：凍結十分之一

刪減或凍結理由：

有關國道三號古坑交流道新闢側車道(149 甲至 158 甲線)計畫，奉交通部 109.08.20 函示後續辦理原則略以：

「為串聯國道 3 號古坑交流道南北側匝道，發揮古坑交流道完整功能，由高速公路局「交通部國道公路建設管理基金」支應，後續工程由公路總局代辦施工，本案經交通部核定至今，公路總局整體進度嚴重落後，進而嚴重影響用路人路權益。

公路總局辦理公路新建及養護計畫，編列「公路建設及改善計畫」預算 283 億 3636 萬 7 千元，爰建議凍結十分之一。

提案人：

劉建國

連署人：

翁子平

陳素月

張

93 年

### 歲出第 3 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

55

[保障行人與身障者用路安全]

單位名稱：交通部公路總局

單位預算書頁次：42

14 款 6 項 3 目

歲入—增列

歲出—

主決議  附帶決議

減列：  凍結：新臺幣 10 億元

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算「公路建設及改善計畫」編列新臺幣 283 億 3636 萬 7 千元，提案凍結新臺幣 10 億元。

鑑於我國高齡化現象嚴峻，國發會估計於 114 年我國高齡人口將超過 20.1% 之超高齡社會，高齡者人數更將超過 470 萬人。然我國過去道路建設欠缺保障行人與身障者用路安全之思維，致使車道路幅寬度過寬，道路斷面設計偏重汽車道或路肩使用，明顯欠缺對人行道設置之合理保障，致使行人、高齡者、身障者承受較高之道路使用風險，根據道安會統計顯示，109 年行人死亡達 432 人，佔總體交通死亡者之一成五，其中高齡者死亡高達 309 人，超過總體之一成。然道路斷面設計不良系屬長年沉痾，需透過修訂既有施工規範與針對新建或翻修之道路逐步推動，如苗栗縣中央路之改造亦獲得國人之肯定，更顯示此一改善措施之必要性。

是故交通部公路總局應提出相關公路法及公路路線設計規範之修正，並積極參酌都市人本交通道路規劃設計手冊(第二版)、國際標準及民間提案之意見，明定道路斷面設計規範，保障行人與身障者用路安全，並為貫徹人本交通之理念，亦應修正未來交通部公路總局補助之道路工程興建、設計、規劃之相關費用標準，應將人本交通理念納入補助評核基準，並針對行人易危害、醫療院所、學校、大眾運輸站點、高齡化嚴峻或其他必要地區之道路提出逐步改善之規劃措施。爰提案凍結部分預算，俟交通部公路總局提出專案報告送立法院交通委員會並經同意，始得動支。

提案人：

葉毓南  
鄭天財  
李俊修  
許仰華

歲出第 3 目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

56

單位名稱：公路總局

預算書頁次：76 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

[\*] 歲出— [ ] 減列數：1 億元 [ ] 凍結數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

第 14 款 6 項 3 目 1 節 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：公路系統新建及改善計畫 本年度預算數：21,624,841 千元

案由：

系統

交通部公路總局 111 年度「公路新建及改善計畫」預算編列 216 億 2,484 萬 1 千元，然而相關計畫或有發生工作展延、計畫延宕等狀況，相關預算編列應更加謹慎，爰此，交通部公路總局 111 年度「公路新建及改善計畫」預算編列 216 億 2,484 萬 1 千元，應予減列 1 億元。

提案人：

李昆峰 林啟臺

劉樹豪 陳素月

72

歲出第3目

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3  
- 2 億  
57

單位名稱：公路總局及所屬

預算書頁次：76 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數： [ ] 凍結數： 分之 (或 %)

2 億元

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫  
用途別：公路系統新建及改善計畫 本年度預算數：216 億 2484 萬 1 千元

案由：

公路總局及所屬 111 年度歲出預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 216 億 2484 萬 1 千元，主要辦理金門大橋建設計畫、淡江大橋及其連絡道路建設計畫、台九線花東縱谷安全景觀大道計畫、東西向快速公路台 76 線(原漢寶草屯線)台 19 線以西路段改線工程、省道改善計畫、環島自行車升級暨多元路線整合推動計畫、台九線花東縱谷公路安全景觀大道計畫(台東段)、西濱快速公路曾文溪橋段新建工程、智慧運輸系統發展建設計畫、生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111-116 年)等共計 10 項公路相關建設計畫，惟部分建設計畫因用地取得困難、施工設計規劃執行落後等情形，龐大建設計畫經費，容有樽節空間。爰此公路總局及所屬 111 年度歲出預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 216 億 2484 萬 1 千元，應予凍結 2 億元，俟公路總局就建設計畫執行落後檢討改善並向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

劉櫛豪

陳歐洵

李品修

林俊憲

65

歲出第 3 目 01.5.

2-01-5  
省道

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算刪減提案(刪-7 省道改善)

58  
1/10

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路新建及養護計畫-省道改善計畫」

預算書頁次：第 79 頁

本年度預算：87 億元

案由：

交通部公路總局於 111 年度「公路新建及養護計畫-省道改善計畫」項下編列 87 億元，該計畫共計 6 年期(108-113 年)，主要係辦理公路新建及改善、橋梁安全可靠度提升與延壽等項目。經查，該計畫甫於今年 1 月通過第一次修正計畫，計畫總經費由 360 億元大幅增加至 511.72 億元(增幅 42.14%)，考量到經費增加之金額及幅度極高，且該計畫中攸關民眾行車安全之邊坡資訊管理系統亦有坡體滑動數據及地錨檢測結果等重要資訊因系統建置未完全而無法納入作為第一線監控道路安全之參考資源，為使計畫之進度及成效最大化，故建議刪減該項預算 1000 萬元並凍結 1/10，待交通部公路總局針對修正計畫增列預算之差異及執行規劃提出詳細說明書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲



陳素月



37

歲出第 3 目 01.5.

公路總局 111 年度預算提案 5

3-01-5.  
1億  
59

案由：公路總局 111 年度預算案於「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」工作計畫項下，賡續編列「省道改善計畫(108-113 年)」，本計畫原經行政院於 107 年 10 月 3 日核定，總經費 360 億元，分 6 年辦理。本次修正增加之「國道 10 號里港交流道至新威大橋新闢道路工程」，其預計辦理期程至 115 年，其未來年度經費需求，仍需透過次期計畫辦理。目前計畫規劃與核定方式，恐有相關計畫工程執行時程問題，爰提案凍結公路總局 111 年度預算案「公路新建及改善」項下增加辦理國道 10 號里港交流道至新威大橋新闢道路工程經費 1 億元，俟公路總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  
許添春 趙錫  
林煥堂

25

歲出第 3 目 01.5(4)

3-01-5(4)  
2000  
60

公路總局 111 年度預算提案 6

案由:審計部於 109 年度審核報告指出,邊坡資訊管理系統針對監測案件及地錨檢測作業,僅紀錄辦理時間及地錨支數,未紀錄監測坡體滑動數據及地錨檢測結果等相關資訊,不利邊坡管理,應儘速參酌審計部意見,將相關資訊納入系統,強化邊坡管理作業。爰提案凍結公路總局 111 年度預算案省道改善計畫(108-113 年)「公路防避災改善」2000 萬元,俟公路總局向立法院交通委員會提出改進報告,並經同意後始得動支。

提案人:陳明文

陳明文

張清堂 趙祥

林煥堯

3-01-174  
1000

歲出第 3 目 01.5(4)

61

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：27、83 頁

14 款 6 項 3 目 1 節

【 】歲入—【 】增列： 【 】減列： 【 】凍結：  
【✓】歲出—【 】減列： 【✓】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 3 目 1 節「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫-01 公路系新建及改善計畫」項下編列「省道改善計畫」87 億元。其中，預計投注於原住民族地區 14 億 4931 萬 8 千元，僅占今年預算數之 16.65%；另外，依交通部運輸研究所 2014 年出版「山地原住民鄉（區）交通改善計畫」調查報告指出「山地原住民地區道路主要包含省道、縣道、鄉道及原住民部落聯絡道等 4 個類別，總長約 2244 公里，其中省道總長約 830 公里，佔山地原住民地區道路總長 37%」，顯見省道係原鄉對外聯絡之重要道路系統，卻因為原鄉特殊的地理環境，加上全球極端風候的影響以及台灣頻繁的地震，導致原鄉聯外道路崩塌、損壞而影響原鄉部族人對外交通。爰此，凍結「省道改善計畫」1000 萬元，俟公路總局檢討調整對原鄉省道改善之經費，並檢討在原鄉如何使用更為安全、永續的工法，向本院提出辦理情形書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

陳素月

陳歐陽

林德福

58

歲出第 3 目 01.6.(4)

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

62

單位名稱：公路總局

預算書頁次：81 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[\*] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 6 項 3 目 1 節 科目(計畫)名稱：公路系統新建及改善計畫

用途別：環島自行車升級暨多元路線~~規劃~~整合推動計畫

道

本年度預算數：~~487,550~~元  
830,160

案由：

交通部公路總局 111 年度「公路建設及改善計畫」項下「環島自行車升級暨多元路線~~規劃~~整合推動計畫」該計畫期程為 109 至 112 年總經費 16 億，111 年度編列 4 億 ~~8,755~~ 萬元，然而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，自依據交通部統計，110 年 1-7 月，自行車事故發生 12,146 件，導致 141 人死亡，10,973 人受傷，爰此，「環島自行車升級暨多元路線~~規劃~~整合推動計畫」預算應予凍結 10%，待公路總局於 1 個月內就如何降低自行車交通事故，保障自行車通行安全暨未來路線精進提出改善報告後始得動支。

提案人

李昆厚 林俊良

劉耀亭 陳素月

3-01-6147  
凍1000

歲出第3目01.6.(4)

63

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：27、80 頁

14 款 6 項 3 目 1 節

【 】歲入—【 】增列：           【 】減列：       【 】凍結：  
【✓】歲出—【 】減列：           【✓】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 3 目 1 節「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫-01 公路系新建及改善計畫」項下編列「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」8 億 3016 萬元，係推動多元化自行車路線並串聯建置多元遊程。惟經查，「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」係行政院於 108 年 10 月核定，原規劃期程為 109 至 112 年，總經費 16 億元。現行政院又於 110 年 5 月核定公路總局所提修正計畫，期程延長至 113 年，總經費增加至 28 億 3000 萬 6 千元，卻未說明計畫修正的理由與內容，預算編列又未依預算法第 39 條規定列明各年度之分配額，實不利本院預算審查。爰此，凍結「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」1000 萬元，俟公路總局就「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」之修正，暨目前辦理情形，向本院提出書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

張碩豪  
陳素月

陳歐陽  
蘇祥

林政則

57

3-01-6(4)1  
-2480

歲出第 3 目 01.6.(4)1.

64

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路總局單位預算

預算書頁次：27;80 頁

[ V ] 歲入— [ V ] [ ] 減列數：

[ ] 歲出— [ V ] 減列數：2,480 萬元 [ ] 凍結數：

第 14 款 6 項 3 目 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：打造國際化自行車路線特色壯遊活動及發展台灣地區性自行車深度  
旅遊 本年度預算數：6400 萬元

案由：交通部明定 2021 年為自行車旅遊主題年，理應將主要預算應  
編列在 2021 年，另新任交通部王國材部長已宣布取消主題旅  
遊年；然交通部公路總局卻在明年(111 年度)預算書中，增加  
編列「打造國際化自行車路線特色壯遊活動及發展台灣地區  
性自行車深度旅遊」6,400 萬，較去年增加編列 2,480 萬，爰  
考量疫情發展及非旅遊年，爰提案要求減列新增經費

提案人：邱臣遠

邱臣遠

2480 萬元。

連署人：

鄭天財  
王天華

47

5

歲出第 3 目 01.6(2)

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3-01-6.6(2) #2  
Brke  
凍 300  
65

單位名稱：交通部公路總局 預算書頁次：81 頁

歲入— 增列  減列數：         萬          千元

歲出— 減列數：         萬          千元  凍結數：         分之          (或          %)  
         300          萬          千元

第          款          項          目          節-0          -          科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫-設備及投資

本年度預算數：56320 萬          千元

案由：

交通部公路總局於 111 年度於公路新建及養護計畫下環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫-設備及投資編列共計 5 億 6320 萬元，該項目實際內容包括辦理省道公路自行車標誌標線號誌改善優化及安全提升以及服務設施，其中 LED 路牌標誌是公路總局執行政策，但是迄今不知道實施成效，因此造成夜間行駛公路省道仍有照明不足及辨識困難之疑慮，建議凍結本筆預算數 300 萬元，待送交書面報告至交通委員會後始得動支。

提案人：陳素月 丁啟亭 魏啟

29

3-01-9, 27

凍結 5000

歲出第 3 目 01.9.  
111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表 **66**

單位名稱：交通部公路總局單位預算 預算書頁次：27;82 頁

[ ] 歲入— [ ] 減列數：  
[ V ] 歲出— [ ] 減列數： [ V ] 凍結數：5000 萬元

第 14 款 6 項 3 目 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：9.智慧運輸發展系統計畫 本年度預算數：46 億 1,600 萬元

案由：有鑑於西濱公路於今年 2 月 21 日上午在北上嘉義路段 254 公里處，因濃霧發生 20 部大小車輛追撞，造成 2 死、8 傷重大車禍。因此交通部提出 350 億元作為西濱快速道路優化工程建設經費，林前部長並承諾將縮短程序於兩年完工。惟經檢視 111 年度預算書竟沒有編列關關預算，僅本項預算可以優先挪做改善濃霧偵測等設施。爰提案凍結 5000 萬元，俟交通部公路總局向交通委員會提出改善經費來源及施工工期進度專案報告，始得動支

提案人：邱臣遠

連署人：

48

6

201 第 3 期

第 67 號

歲出第 3 目 01.10.

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

67

單位名稱：公路總局

預算書頁次：83 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[\*] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：10%

\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 6 項 3 目 1 節 科目(計畫)名稱：公路系統新建及改善計畫

用途別：生活圈道路交通系統建設計畫 本年度預算數：55 億元

案由：

交通部公路總局 111 年度「生活圈道路交通系統建設計畫」預算編列 55 億元，其計畫用途為協助地方推動生活圈道路交通系統等相關工程計畫，然過去曾發生相關道路後續養護管理成效不佳等狀況，公路總局應積極協處，爰此，交通部公路總局 111 年度「生活圈道路交通系統建設計畫」預算編列 55 億元，應予凍結 10%，待公路總局於 1 個月內，就未來生活圈道路計畫如果協助督導地方政府進行後續維護管理提出改善報告後，始得動支。

提案人：

李昆海

顏欒亭 陳素月

69

3-61-10

歲出第3目 01.10

28,000  
68

公路總局 111 年度預算提案 4

案由：生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)8 年計畫(104-111 年)核定補助計畫多有未於規定期限完成用地取得問題，導致進度延宕；已完工之計畫，執行期間亦多超逾 3 年，又於補助計畫執行中出現施工項目與核定項目不符等問題。公路總局 111 年度預算案新增編列辦理「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111-116 年)」第 1 年經費 55 億元，因前述執行效率不彰，爰提案凍結公路總局「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」工作計畫項下，「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111-116 年)」第一年經費 2000 萬元，俟公路總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

林政學

郭振青 鍾輝

74

3-01-10.  
=41000

歲出第3目<sup>01.10</sup>

69

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路總局

單位預算書頁次：27、83 頁

14 款 6 項 3 目 1 節

【 】歲入—【 】增列： 【 】減列： 【 】凍結：  
【✓】歲出—【 】減列： 【✓】凍結：1000 萬元

案由：公路總局 14 款 6 項 3 目 1 節「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫-01 公路系新建及改善計畫」項下編列「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年計畫（111-116 年）」第 1 年經費 55 億元。其中，預計投注於原住民族地區約 9 億 2430 萬 3 千元，僅占今年預算數之 16.8%；又「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年計畫（111-116 年）」係用於公路法第 2 條所稱「公路」之新闢、拓寬與改善，而依交通部運輸研究所 2014 年出版「山地原住民鄉（區）交通改善計畫」調查報告指出「山地原住民地區道路主要包含省道、縣道、鄉道及原住民部落聯絡道等 4 個類別，總長約 2244 公里，其中……原住民部落聯絡道約 362 公里，佔 16.1%」，亦即原鄉一成六未經編號之部落聯外道路無法獲得公路總局是項計畫經費挹注。爰此，凍結「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）6 年計畫（111-116 年）」，俟公路總局將未經編號之原鄉部落聯外道路納入經費補助範圍，向本院提出辦理情形書面報告並經同意後始得動支。

提案人：

3-01-10  
陳素月

陳歐帕  
趙子奇

林政學

預算提案

歲出第3目 01-2000

3-01-2000  
70  
凍結

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

### 中華民國 111 年度中央政府總預算案單位預算提案單

[ 2 ] 歲出

機關別：交通部公路總局單位預算 單位預算書頁次：27

科目：(14款6項3目1節) 5829712021 公路新建及養護計畫-業務費

原列金額：108,400 千元

[ ] 增加 [  ] 凍結：十分之一

案由：查公路總局「公路新建及養護計畫」工作計畫項下之省道改善計畫(108-113年)係辦理省道公路設施改善、橋梁耐震補強、提高公路邊坡及橋基等監測預警抗災能力等事項，截至110年度止已編列18,358,795千元，並於111年度續編列8,700,000千元。惟110年度仍發生多起原住民族地區之省道或橋墩坍塌等事件，不僅造成民眾生活不便，更可能危及其生命安全，尚難謂有善盡其道路養護、管理監督之責，爰此，凍結公路系統新建及改善計畫-業務費經費十分之一，俟公路總局向交通委員會提出「改善原住民族地區省道及橋樑管養檢討報告」，並經同意後始得動支。

提案人：鄭天財 Sra Kacaw

鄭天財 Sra Kacaw

陳慶

劉耀宗

1/1

88

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

71

單位名稱：交通部公路總局及所屬

主決議

案由：

交通部公路總局中壢工務段日前爆發索賄醜聞，某基層工程司藉由職務之便向道路開挖廠商索賄，以換取開挖許可之路證，顯見路證核發之層級、方式具有重大瑕疵。爰提案要求公路總局就路證核發之相關程序進行檢討，限期 1 個月內向本院交通委員會提交書面報告

提案人：趙正宇

趙正宇 李品修 林煥堃  
NEC  
4

決議

72

111 年度總預算分組預算審查提案(交通委員會)

單位：公路總局及所屬

主決議

案由：公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理-01 監理業務」分支計畫編列 14 億 3,771 萬 4 千元，辦理各項公路監理業務。鑑於近年度貨運業發生之交通事故件數及相關傷亡人數呈現逐年增加趨勢，要求必須參酌運安會 109 年度提出之運輸安全關注議題「精進我國貨運業安全管理機制」相關建議事項，研謀強化政府監理及貨運業之安全管理機制，並落實執行，以有效控制及減少運輸事故風險。

提案人：許淑華

許淑華  
傅崑英

洪孟楷

7

### 決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

73

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理」與「公路新建及養護計畫」工作計畫編列委辦費共計 3 億 2,554 萬 2 千元，較 110 年度預算數增加 2,440 萬元，係增列辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」之年度活動推廣等相關經費。雖然我國疫苗覆蓋率逐步提高，疫情逐漸趨緩，但境內或邊境防疫管制仍未解封，且根據 WHO 示警隨著歐洲疫情再起，按照目前趨勢至明年 2 月 1 日時，歐洲和中亞地區恐有數十萬人因感染病毒死亡，故明年國際與國內疫情發展尚難斷定。爰要求公路總局應研謀相關活動之推廣與舉辦倘因受疫情影響的因應措施與防疫規劃，並於兩週內向立法院交通委員會提出書面規劃方案。

提案人：

傅崐萁

連署人：

鄭天財

邱欣榮

李俊

8/10

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

74

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：公路總局於「生活圈道路交通系統建設計畫」共編列 6 年總經費 330 億元，111 年度則編列 55 億元。有鑑於花 64 線瑞港公路逢雨必坍，日前受圓規颱風外圍環流影響，更造成大規模坍方及路基流失，以致道路中斷。由於地方財政有限，為提升道路管養量能，地方政府刻正提報爭取鄉道提升縣道標準整修等計畫，爰要求公路總局除應加速相關修繕經費核定外，待後續地方政府提報升級縣道，交通部及公路總局應加快後續行政程序，並研議將花 64 線瑞港公路委由公路總局進行管養。

提案人：傅崐萁

連署人：

鄭天財

邱明

陳亭妃

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

75

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫(106 年-113 年)花蓮段總預算經費需 158 億元，包括：「拓寬台 9 線」、「木瓜溪橋全橋改建」、「萬里溪橋泉橋改建」、「玉里大橋全橋改建」等計畫。由於公路總局因預算不足已修正計畫提報國發會爭取，為加速相關工程進行，避免計畫延宕，爰要求交通部及公路總局應於兩周內，加強與國發會橫向協調聯繫，確保相關計畫及預算儘速核定通過。

提案人：傅崐萁

連署人：鄭天財 許明 李慶堂

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

76

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理-公路公共運輸服務升級計畫」分支計畫項下編列 46 億元，辦理各項改善公路公共運輸服務所需經費，其中包括完善無障礙乘車及候車環境等。然經查截至 110 年 8 月底，全國汽車客運低地板車輛之比率僅 52.21%，其中公路汽車客運比率僅 12.63%。爰要求公路總局應積極提升全國汽車客運低地板車輛之比率，並於兩週內向立法院交通委員會提出具體改善計劃，以保障身障者搭車權益。

提案人：傅崐萁

連署人：

鄭天財 許水發 陳建志

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

77

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：公路總局 111 年度預算案於「公路及監理業務管理-監理業務」分支計畫編列 14 億 3,771 萬 4 千元，以辦理各項公路監理業務。然經查近三年貨運業發生交通事故件數及傷亡人數皆呈逐年攀升之趨勢，108 年發生 151 件、225 人傷亡，109 年 176 件、263 人傷亡，110 年至 8 月 200 件、294 人傷亡。有鑑於運安會曾提出「精進我國貨運業安全管理機制」之建議事項給公路總局，請相關單位研謀改進。爰要求公路總局應持續強化政府監理及貨運業之安全管理機制，並於兩週內向立法院交通委員會提出具體改善及執行計劃，以減少運輸事故之發生。

提案人：

傅崐萁

連署人：

鄭天財

游錫堃

陳其南

12

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

78

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：近日國際油價持續走升，帶動國內油價連五周上漲，九五無鉛汽油每公升來到 31.7 元，超級柴油每公升來到 28 元，創近三年新高。根據公路客運路線費率臨時調整機制(CRF)規定，當油價月均價達到每公升 26.297 元時，公路客運業者可申請調整票價。經查 10 月月均價已來到 26.25 元，接近調整標準，倘 11 月油價持續飆升恐需調漲客運票價。有鑑於客運業者受疫情影響尚未恢復疫情前營運狀況，近日又因油價上漲已苦不堪言。為減輕業者虧損，爰要求交通部公路總局應儘速規劃提出補貼客運業者票價之措施，並於一周內向立法院交通委員會提出具體規劃報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

鄭天財 許水輝 NCC 李

13

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

79

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於交通部公路總局現正辦理「台 9 線蘇花公路安全提升計畫」綜合規劃及環境影響評估作業，預估 112 年完成綜合規劃與環境影響評估審查及建設計畫報核、114 年完成設計與用地取得後接續動工、計畫全路線於 119 年完工，並於近日完成路線選擇。經查蘇花公路從蘇澳到花蓮全線長達 90 公里，以國道約每 50 公里設置一個服務區來看，蘇花公路彎道多，又有多處長隧道銜接，增設服務區有其必要性，不僅可提供用路人休息放鬆，亦能販售當地農特產品，形同增加觀光遊憩景點，帶動地方觀光發展。爰要求公路總局應將增設服務區納入蘇花安之規劃，並於兩周內向立法院交通委員會提出具體規劃報告。

提案人：傅品真

連署人：鄭天財 許明華 陳春生

14

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

80

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於目前全國僅花東地區尚未有戰備道之規劃，為因應兩岸局勢緊繃之態勢，各界皆評估可於花東快速道路興建戰備道之規劃。然戰備道除須考量道路筆直與道面長度要符合戰機起降外，還需注意道面摩擦係數是否符合部頒標準，以及是否為「無障礙」道路；此外，周邊還須預留滑行聯絡道以便戰機落地後疏散。爰要求交通部及公路總局應向國防部確定是否有興建之規劃與需求，以利後續變更計畫內容，預留興建空間，並於兩周內向立法院交通委員會提出具體規劃報告。

提案人：傅鼎其

連署人：

鄭天財 邱明華 李俊

15

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

81

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於花東快速道路於 2014 年至 2016 年進行可行性評估，因考量建設經費龐大，認無經濟效益，故評估興建可能性不高而作罷。現因立法院交通委員會決議要求重啟可行性評估，刻正辦理路線方案檢討會議。爰要求公路總局針對花東快速道路計畫應納入國防、醫療、產業、生活需求、安全等各方面進行綜合評估，不應將經濟效益做為唯一考量；另就本次可行性評估除須再次調查、路線勘查外，因可參考前期研究路廊等資訊，故要求公路總局應縮短不必要之行政程序，加速辦理可行性評估工作，並於兩周內向立法院交通委員會提出具體規劃報告。

提案人：

傅崑萁

連署人：

鄭天財

許水輝

陳建生

16

## 決議

## 111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

82

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：依據公路法第 6 條第 2 項之規定「市道、區道由直轄市公路主管機關管理；縣道、鄉道由縣（市）公路主管機關管理。但直轄市、縣（市）公路主管機關認有必要，得與中央公路主管機關商定委託管理期限，將市道或縣道委託中央公路主管機關管理。」，按公路養護管理屬於公權力之執行，依前揭公路法規定，縣（市）政府雖為道路之法定管理機關，遇有例外情形，自得將權限之一部分移轉予中央機關。經查，公路總局現養護里程全長 5,082.12 公里，代為管理養護之縣道僅剩 70.21 公里，只佔 1.3%。

近十幾年來，由於中央與地方關係大幅轉變，在 1998 年政府將省制「虛級化」移除其地方自治團體的地位，精省後之省級行政組織及業務完全移交中央政府或地方政府，尤其過去連接兩條省道之間之「鄉道」原由省政府管理，之後移交給縣（市）、鄉（鎮、市）公所管理養護，致使鄉（鎮、市）公所無力負擔相關經費，或由財政困窘之五級財力之縣（市）政府管理養護，造成缺乏管理養護與經費，導致部分縣道、鄉道路遇天災即災情不斷，更危及用路人安全之惡性循環。

鑑於全國各地方政府之稅收及財政狀況不一，地區間財政資源具有顯著差異，爰中央政府透過財政分級制度以平衡各地區之資源，並健全地方財政，依據各直轄市及縣（市）政府財力分級表，給予相關補助以紓解地方財政困境。爰此，要求公路總局應依據公路法第六條之規定並按縣道實際況狀及養護情形，賡續接受財力五級之縣（市）政府委託，管理養護縣道，以維護道路品質及用路人安全。

提案人：

傅崑萇

鄭天財

張清堂

陳建志

決議

111 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

83

單位名稱：交通部公路總局

主決議

案由：有鑑於公路總局 111 年度預算案於「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」工作計畫項下，賡續編列「省道改善計畫(108-113 年)」第 4 年經費 87 億元，辦理公路新建及改善、橋隧安全可靠度提升與延壽等 6 項子計畫。經查該計畫前經行政院於 110 年 1 月修正核定增加辦理項目，總經費由 360 億元增為 511.72 億元，增幅達 42.14%，且竟有部分修正增加項目之預定完工期程超過原計畫核定期程之情況，該計畫規劃之合理性與相關資訊揭露透明度容有疑義。爰要求公路總局檢討相關計畫規劃與資訊揭露問題，並於兩週內向立法院交通委員會提出檢討報告。

提案人：傅鼎基

連署人：鄭天財 邱明華 李俊

18

決議

84

交通部-公路總局

主決議

有鑑於交通部公路總局貪汙索賄事件頻傳，顯見內部監控制度失靈，而機關及政風單位卻無積極應對措施，僅仰賴檢舉，恐損害政府施政形象。為此，請交通部公路總局持續加強貪腐風險之評估，並辨識易發生弊端之作業環節及腐敗因子，針對易滋弊端業務加強專案稽核或不定期稽核，以有效嚇阻不法行為、重拾人民對政府之信任。

提案人：楊瓊瑛

楊瓊瑛 鄭天財  
劉峰  
傅崑真

19

決議

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算主決議

85

案由：

貨運業者家數自 108 年起持續成長，為確保貨運駕駛員勞動權益與大眾公共安全，交通部公路總局自 108 年起開始統計貨運業之交通事故概況，相關數據顯示貨運車輛之事故件數及死傷情況均呈現逐年成長之情形，事故件數由 108 年共計 151 件、109 年共計 176 件成長到 110 年之 223 件(截至 110 年 8 月)，增幅達 32.5%；死傷人數則由 108 年合計 225 人、109 年 263 人增加至 110 年之 294 人(截至 110 年 8 月)，增幅達 30.7%。有鑑於自疫情爆發以來，民眾對於貨運相關需求之依賴性日益提高，為確保相關從業駕駛員之行車安全及品質，故建議交通部公路總局應針對貨運業之安全管理機制進行滾動式檢討，並於三個月內提出相關改善作為之書面報告。

提案人：林俊憲



陳素月



決議

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算主決議

86

案由：

交通部公路總局於 111 年度預算案編列歲入 83 億 1,022 萬元，較 110 年度增加 4,419 萬 8 千元(增幅 0.53%)。歲入預算雖已連續五年成長，惟經查，公路總局之歲入預算自 105 年度起即有預、決算差異數偏高之情形，105-109 年該局之歲入決算平均較預算高出 17.93 億元(決算平均較預算高出 22.56%)，預算編列之準確度實有改善空間，故建議交通部公路總局應針對其相關預算檢討編列情形，確保預算覈實編列。

提案人：林俊憲



陳素月



決議

111 年度交通部公路總局及所屬單位預算主決議

87

案由：

交通部公路總局於 111 年度「公路公共運輸服務升級計畫」中編列獎補助費編列 44 億 9,642 萬元，主要係辦理各項改善公路公共運輸服務所需經費。經查，該計畫項下規劃之「推廣危險駕駛行為偵測及先進車輛安全輔助系統」於 110 年度編列 1,000 萬元、111 年度編列 800 萬元，惟於預算書上兩年度之計畫說明完全相同，卻未見後續對於主動式先進車輛安全系統實際應用之規劃，有鑑於全國交通事故總件數自 106 年起已連續四年增加，且數量由 29 萬 6,826 件增加至 36 萬 2,393 件，增加幅度達 22.1%，顯見道路交通安全改善之迫切性，為使該項計畫導入主動式安全輔助系統之目標得以儘速落實，故建議交通部公路總局針對該計畫之現階段辦理成效及後續具體規劃於三個月內提出詳細書面報告。

提案人：林俊憲



陳素月



12

(進行協商)

主席：首先審查觀光局預算部分。第 1 案和第 2 案合併處理，請問各位委員有沒有意見？請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：謝謝召委。本席所提第 1 案和第 2 案都是關於觀光局的「雜項收入」，其中第 1 案「收回以前年度歲入」，我們看過去幾年該項目的決算數都遠高於預算，像 2018 年的決算數是預算數的 400% 以上，等於最後的決算數是預算的 4 倍多，去年 2020 年更誇張，決算數是預算數的 1434%，多了十幾倍。所以本席的第 1 案，在「收回以前年度歲入」項下，觀光局只有編列 260 萬 7,000 元，應該要增列 500 萬元。

本席所提第 2 案「其他雜項收入」也是如此，觀光局在 108 年、109 年的決算數都是預算的 5 倍以上，都超過 500%，我覺得這樣的收入項目編列實在太不符合實際，「其他雜項收入」原編列是 194 萬 6,000 元，本席提案第 2 案是增列 100 萬元。

主席：針對歲入第 1 案，委員還有沒有意見？行政部門要表示意見嗎？

張局長錫聰：第 1 案是因為大鵬灣管理處在 94 年和 99 年期間委託高公局代辦環灣景觀道路工程，結餘款 1 億 1,000 多萬元，一次就收回來了，後續不會有這種狀況。林委員也很關心這個部分，是否可以酌減收入的預算數？本項預算增列 300 萬元，我們會比較好處理。

有關第 2 案，我們遵照辦理。

主席：林委員，這樣可以嗎？

林委員俊憲：可以。

主席：第 1 案增列 300 萬元；第 2 案照案通過，所以第 1 案和第 2 案照修正數處理。

繼續處理第 6 案和第 12 案，有關「大陸地區旅費」、「派員出國計畫及國外旅費」部分。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：本席提案第 10 案，「派員出國計畫」預算編列 114 萬元，這個部分應該要通案處理，我的提案是凍結 20%，請主席裁示。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席，我們對於旅費大概都有一個通案處理原則，本席是提第 11 案及第 12 案。有關第 11 案，本席對「國外旅費」建議刪減 50 萬元、凍結五分之一。有關第 12 案，對於「大陸地區旅費」，本席提案凍結十分之一。

主席：各位委員還有沒有意見？我們過去對通案是如何處理？第 6 案至第 12 案，通案凍結十分之一，提出書面報告後始得動支。「大陸地區旅費」、「派員出國計畫」，依本會審查通案凍結十分之一。

張局長錫聰：第 6 案至第 12 案，同意主席裁示，凍結十分之一，向立法院交通委員會提出書面報告。

主席：繼續處理第 13 案，請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：有關行政費用的部分，因為觀光局這一、兩年真的很辛苦，我們就給他們好好做事情，凍結這個沒什麼意思，我建議不要凍結。

主席：這是洪委員的提案，不過凍結十分之一沒有關係嘛！

林委員俊憲：就凍結十分之一，提書面報告就解凍。

主席：洪委員沒有來，我們尊重他嘛！凍結十分之一，提書面報告，可以嗎？

現在洪委員來了，說曹操，曹操到。洪委員，現在審第 13 案是你提案，我們就照你的意見好不好？剛才歐珀委員有點意見，他不同意，但是被我擋下來了，你跟他聊一聊。

繼續處理第 3 案至第 5 案及第 14 案至第 34 案。各位委員有沒有意見？

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：針對第 21 案，2022 年的「觀光業務—觀光國際事務」，本筆預算編了 7,347 萬多元，內容為推展國際會議市場、聯合民間及地方政府辦理觀光國際事務，但這筆錢的增加幅度實在太大了，跟去年相較增加了將近二成，其實這幾年這筆預算都一直增加，明年增加的幅度這麼大，本席建議先凍結十分之一，請觀光局讓我們瞭解這筆預算大幅增加這麼多要做什麼，主要原因是什麼？再者，觀光局各駐外辦事處預算配置、支用情形及執行成效為何？另外，該計畫是針對後疫情時代之觀光宣傳的重點，也請觀光局提出更詳細的書面報告，再予以動支，所以本席建議刪減 500 萬元，並凍結十分之一。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：謝謝主席。本席是提案第 3 案及第 23 案，在此一併說明。針對「觀光業務調查與規劃」及「觀光國際事務計畫」這兩個預算科目，我們看到國外的疫情仍然非常嚴峻，今年的國外旅客來臺人數真的是大幅縮減，我們可以預期明年應該還沒有辦法恢復，所以本席針對這兩項預算科目，對於來臺旅客消費動向調查以及觀光資訊蒐集，本席認為應該是可以有酌減空間，建議預算數各刪減 100 萬元。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：謝謝主席。現在國家風景區的國外旅客確實是減少很多，但是觀光局何不利用這段施工比較方便的時間進行整建，我是覺得應該以個別的風景區做檢討，地方對大鵬灣風景區的期待很深，像之前莊瑞雄委員等都拜託過我，我覺得大鵬灣的建設應該要趕快推動。至於其他部分的預算，我覺得只要說明清楚就可以了，我沒有特別意見。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：交通部在 111 年度「委辦費用」編列了 800 萬元，相關用途有編制臺灣地區觀光衛星帳（TSA），TSA 是針對觀光統計特別的一個帳表系統，這個部分另外還有臺旅客消費及動向調查，編列 700 萬元。因為我們要考量受國際疫情的影響，相關的調查也應該納入疫情影響的因素，我可以同意不刪減，凍結 10%，提出書面報告來解凍，請局長說明相關調查納入疫情影響因素的規劃。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：謝謝主席。本席所提第 5 案，延續剛才昆澤委員所關心的，111 年度「觀光業務—觀光業務調查與規劃」編列 862 萬元，其中「委辦費」就 800 萬元，這筆錢有九成多都是委外辦理。剛才提到的觀光衛星帳，請問為什麼 109 年度的到現在都還沒有公布？雖然是受疫情影響

，但是我們也想要瞭解疫情對整體觀光業的傷害到底有多重？所以本席認為在執行這筆預算的時候，第一，編制觀光衛星帳的成果效益為何？因為每年都編了，到底它的應用性如何？第二，現在預算又增加了，我們該如何提高編制的效率？前一年度的觀光衛星帳到底大概在什麼時候公布？都拖了快一年，哪裡有什麼參考的價值？去年的到現在 11 月都還沒有看到，因為這筆預算也是委外的預算，本席認為先凍結十分之一，請交通部就如何編制觀光衛星帳的成果效益及提高編制的效率提出書面報告後，始得動支。

主席：各位委員如果沒有其他意見，請行政部門說明。請局長先就「觀光業務」第 14 案至第 20 案的部分說明，針對委辦的部分。

張局長錫聰：跟委員報告，針對委外部分做來臺旅客消費及動向調查，這個部分是每年必辦，之所以會做是因為世界觀光組織（UNWTO）每年都會跟我們要這個資料，而且在觀光競爭力評比，有沒有做這個也有相關。另外在國內部分，中央銀行、主計總處及各學界每年都會看這份報告，這個部分因為疫情的關係，在調查內容做了一些調整，比如剛才李委員提到疫情對國內外觀光的影響衝擊分析，這部分都要放到裡面來，所以預算上還是希望能夠維持。

有關觀光衛星帳的部分，剛才林委員有提到，那個部分時間會比較晚是因為衛星帳的資料來源是食宿遊購行各面向都會有，所以他們蒐集的資料不是只有觀光部門，只要跟產業、跟經濟有關都會蒐集。世界各國在編的衛星帳通常都是 2 年到 3 年左右，比如 108 年的可能會到 110 年才會出來，按照我們的預定進度，108 年、109 年在今年已經完成了，這部分我們從國際的蒐集時程管理上會來做處理。詳細的情形，請容我們以書面跟委員做詳細的報告。

主席：第 14 案至第 20 案，陳委員歐珀建議凍結 1,000 萬元，凍結 10% 可以嗎？

張局長錫聰：遵照辦理。

主席：歐珀委員可以嗎？

陳委員歐珀：可以。

主席：第 14 案至第 20 案凍結 10%，不是全部喔！下面還有「觀光業務—觀光國際事務」，併案嗎？「觀光國際事務」，孟楷委員有提案，請問現在澳門、香港不是關閉了嗎？這個跟那個有沒有關係？

張局長錫聰：沒有關係，這裡主要是……

主席：這裡有沒有牽扯到人事費？

張局長錫聰：倫敦辦事處，沒有人事費，它這個是基本的維處費。

主席：「觀光國際事務」你們大概只有香港跟澳門嘛？

張局長錫聰：國際事務新增的部分是倫敦辦事處。

主席：還有其他的喔？

張局長錫聰：對。

主席：好，請問各位委員可以嗎？那就不刪減了喔！素月委員，你這裡刪減 100 萬元，不堅持喔？

陳委員素月：是。

主席：好，第 14 案至第 20 案及第 21 案到第 23 案，我們就凍結 10%，提書面報告。

現在處理第 24 案到 26 案，各位委員有沒有意見？昆澤委員一樣沒意見嗎？

李委員昆澤：是。

主席：第 24 案到第 26 案，請行政部門說明。

張局長錫聰：這個部分剛剛有稍微討論過，是來臺旅客動向調查及觀光衛星帳的部分，溝通後我們遵照委員的意見，凍結十分之一，提書面報告。

主席：好，第 24 案到第 26 案，各位委員沒意見的話，行政部門同意，凍結十分之一，提書面報告。

處理第 28 案到第 30 案，各位委員有沒有意見？

陳委員明文：我的第 30 案是不是請局長說明？現在多了一個民宿管理，我不知道現在定期跟不定期督導的情況是怎麼樣？有的民宿是合法，有的是不合法，現在怎麼去評比？如何輔導這些非法的民宿業者改善，甚至提升？我想現在民宿算是蓬勃發展中，但還是有很多非法的民宿，是不是能夠簡單說明一下？

主席：請張局長說明。

張局長錫聰：跟陳委員報告，民宿的部分，我們知道是地方政府執行，中央會立法跟督導，所以關於督導的工作，基本上，一方面是針對地方執行時的設備及人力需求，視它的計畫酌予補助；另一方面，每年辦理法令制度面的宣導跟講習；其次，重點在於，公布地方政府稽查非法旅宿的成效及每年實際執行的成果，讓社會大眾和消費者能夠瞭解，一方面給與地方首長一些壓力；另一方面，做得好的在觀光節慶祝大會也酌予表揚，所以是從兩方面來做。再者，就是對消費者的宣導，讓大家選擇合法民宿，使非法的民宿因為宣導而影響生意。以上報告。

陳委員明文：現在民宿是有定期檢查嗎？

張局長錫聰：每年都有。

陳委員明文：頻率大概多久？是一年一次？還是一年兩次？

張局長錫聰：每年都有定期跟不定期，那地方政府自己有……

陳委員明文：我知道，但每年定期是多久？是一年一次嗎？

張局長錫聰：一年一次，但是在執行期間要……

陳委員明文：你們有那麼多人力嗎？全臺灣有那麼多民宿你們一年要檢查一次？

張局長錫聰：因為是地方政府在執行，比如說嘉義縣，就是由嘉義縣政府負責。

陳委員明文：那你怎麼說觀光局有定期檢查？

張局長錫聰：定期考核，是考核地方政府的執行績效，我們找了很多學者及行政實務的專家，會到縣府實地考核，考核結果我們會公布。

主席：這樣可以嗎？局長，我們馬祖應該還有一些還沒有合法化，請你們協助一下，好不好？

張局長錫聰：好，輔導合法化也是我們的工作重點。

主席：動作請快一點，好不好？

張局長錫聰：輔導合法化也會列入地方政府的評比。

主席：好。

陳委員明文：我常常在講，部長在這裡喔！觀光現在橫面的聯繫是很重要的，現在像嘉義有很多的民宿業者位於林班地，完全沒有辦法合法化，但是現在非法的他們又沒有辦法接受到你們的輔導，甚至現在因為疫情的關係，雖有補助旅館，但他們却因非法而完全沒有辦法補助到，其實這個事情要怎麼澈底性的解決也是很重要的，不然民宿就是實際生存在那裡，但現在要用什麼方式去輔導？其實觀光的產業，對民宿來講是很重要的一環，對於現在的民宿，交通部觀光局跟林務局也應該要去橫向檢討，澈底地討論到底要怎麼去解決，林務局、觀光局和地方政府應該要好好針對不合法的部分討論能用什麼方式去輔導，好不好？

張局長錫聰：好。

主席：謝謝明文委員及行政部門，第 28 案到第 30 案凍結 10%，好不好？提書面報告後始得動支。

繼續處理第 31 案到第 34 案「補助交通作業基金」，各位委員有沒有意見？

陳委員明文：請說明第 34 案。

主席：請交通部說明第 31 案到 34 案。

張局長錫聰：第 31 案到第 34 案是院裡面特別核准，這個 5 億元是做體驗觀光，地方旅遊建設的補助，這筆預算的本質是建設款，早期都是在公務預算編列，後來基金列收入以後，移到基金去支應，現在基金有困難，院裡面也同意讓這 5 億元再撥補到公務預算來執行，目前執行狀況已經在處理中，我們是以競爭型的方式，讓地方提出有亮點的遊憩觀光景點的建設計畫，經過專家委員會的評選，會選出 8 案左右，讓它在今年跟明年度去執行，這個不是採散彈打鳥，大家平均分配的方式去做，而是說大家有好的據點，集中讓一個地方政府好好去建設一個可以產生亮點的地方，主要的作用在這裡，拜託委員支持，因為這個部分，我們也在如火如荼執行中。明年度會繼續以 5 億元來支應。以上說明。

陳委員明文：今年有嗎？

張局長錫聰：今年沒有。

陳委員明文：是不是只有明年？

張局長錫聰：只有明年有。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：這個應該是明年的吧？局長，這是不是明年的經費？已經開始評比了嗎？已經作業了嗎？有沒有請縣市政府提案的人都過來了？都到你們觀光局？

張局長錫聰：有。

趙委員正宇：都有了嘛？

張局長錫聰：對，因為它這個……

趙委員正宇：那你是怎麼分配？這些案子是由各專家委員去評比嗎？

張局長錫聰：這些競爭型都會透過評選……

趙委員正宇：總共有幾個案子進來？

張局長錫聰：現在目前有 16 個。

趙委員正宇：16 個，你們要幾個？

張局長錫聰：8 個，這個不是說……

趙委員正宇：8 個，平均一個案子補助多少？

張局長錫聰：1.5 億元。

趙委員正宇：是看它提的大小是不是？

張局長錫聰：是看內容。

趙委員正宇：桃園觀光最重要的景點是哪裡？是不是復興區拉拉山？它雖然不是國家公園，但有沒有納入這一次的評比？我看計畫應該是有。我的意思是，這下面的案子是國家風景區的補助，一般風景區是歸縣市政府管的，如果縣市政府提出非常好的案子，你們是不是可以透過這個方式進行補助？

張局長錫聰：是。

趙委員正宇：好，謝謝。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席，我想請教觀光局，第一個，「體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫」有沒有包括頭城五漁村的計畫？

第二個，如果該項目與本委員會的委員有關，就應該將整個計畫及期程提供本委員會的委員，因為有些縣市政府分屬不同政黨執政，我們在審這個預算卻對補助的內容不瞭解，民眾會有疑慮，所以請觀光局注意這一點問題，比如說宜蘭縣提出申請，我當然要知道，不知道的話，民眾會覺得中央的經費為什麼交通委員會的委員不瞭解！

第三個問題是有關風景區的建設管理，其實維護最重要，我覺得要把縣市政府維護風景區的人力如何納入參考。做不好的話，我們可能要提醒它，或是有一個機制，看未來要怎麼樣做維護管理？以上。

主席：請蘇委員震清發言。

蘇委員震清：部長和局長，第 34 案陳明文委員寫的提案內容寫得真的非常地好，內容提到我們不是只有要做硬體，還要有永續經營的創意，再加上結合在地跟人文的自然生態，提升多層次的文化內涵，我真的感同身受。就以屏東大鵬灣還有琉球的案例來說，之前我質詢過，我一直期待的是：現在只有一個潮間帶，整個生物種類銳減了 80%，這是一個很嚴重的數字！部長、局長，這個部分之前也質詢過了，一個觀光地區當然不是只有硬體，但是一個觀光地區連最基本的廁所也沒有！你們也從善如流說要做，但是拜託要加快！這是第一個。

第二個，我也講了，大鵬灣的海域跟整個琉球是連動的，所以要加深深度旅遊，我很擔心琉球一年那麼多的觀光人次，到時候大家過去要看什麼？不是看下水餃耶！對不對？所以在這個部分，要拜託觀光局，真的要去走所謂的加值利用，加強旅遊深度，自然景觀如果不見了，不論硬體再怎麼做，也做不贏五星級飯店，所以要加強在地的旅遊生態，說真的，我們鵬管處很用心，但是還是經費問題，我們覺得哪邊要加強？不是雨露均霑！部長，所以我一直強調，大鵬灣海域的整理—包含大鵬灣、小琉球的整體規劃，值得我們去好好地思考，好不好？謝謝。

主席：謝謝蘇縣長，更正是蘇委員。他在代表縣長說話，你們有沒有聽到？他在幫縣長的事情在做規劃。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：針對交通部觀光局對各地方政府提出的觀光旅遊營造計畫給予相關的補助，目前規劃的方向是以競爭型的計畫來申請補助，這是一個比較正確的方向。更重要的是，相關的計畫並不是各縣市雨露均霑，沒有做好重要內涵的長遠規劃是過去的弊病，當然更重要的是，這些計畫要能夠替相關區域建立品牌及套裝旅遊的路線，以長遠的規劃跟地方觀光產業結合才是發展觀光的重要關鍵，目前已經提出 16 個相關計畫，請問是不是有 5 個名額？

張局長錫聰：8 個。

李委員昆澤：8 個，對於規劃的重要依據還是要堅持住。以上。

主席：謝謝李昆澤委員。各位委員還有沒有意見？沒有意見的話，第 31 案到第 34 案，歐珀委員凍結十分之一，預算 5 億元的話就是凍結 5,000 萬元，這樣會不會太多？

蘇委員震清：我是覺得不要凍結，讓他們好好去做啦！這項經費是 5 億元，就如同大家講的，這個計畫不管是競爭型的或是加深深度的，我們就看他們的表現來當成績，好不好？

主席：歐珀委員有沒有意見？

陳委員歐珀：請他說明一下。

主席：他說明過啦！還說明？

陳委員歐珀：好啦！尊重召委啦！

蘇委員震清：不要凍結。

李委員昆澤：就不要凍結嘛！因為經費其實也不多。

主席：好，那第 31 案、第 32 案、第 33 案和第 34 案，都不凍結嗎？

蘇委員震清：照原列數。

主席：好，都不凍結，那就不處理了，是不是這個意思？那就不凍結。

接下來處理第 35 案到第 45 案，請問各位委員有沒有意見？

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：交通部觀光局 111 年度有關於「國家風景區的建設計畫」預算編列了 30 億元，用途主要是作為各風景區設施的建設跟改善等等。各風景區的參觀人數統計，109 年風景區的旅客其實沒有成長，主要是今年度受到疫情的影響，所以呈現大幅地衰退，當然這些預算都是要覈實編列。過去號稱執行率都能夠達到 99% 以上，對於這些風景區如何因應疫情提出相關應變作為，稍候請局長做說明。以上。

主席：請鄭天財 Sra Kacaw 委員發言。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：國家風景區在原鄉地區的就占一半以上，我這幾年來一再地提出預算案，要求在原鄉地區的觀光國家風景區各管理處，應該要多多進用原住民的公務人員，我一再地提出就是希望出缺的時候你們能夠將缺額提報原住民特考。但是經過這幾年，你們好像都不太喜歡在地的原住民，我們不是說不用考試，還是要考試，要透過考試院舉辦的原住民特考來進用

，所以這個部分，應該要積極地落實，這是很簡單的事情，所以這個部分，請觀光局要加強。

再來，也必須去考量升遷主管的機會，這麼多年來都沒有培養出一位原住民處長，一位都沒有！原住民都有將軍，事實上原住民有簡任資格的很多，但是你們連提拔都沒有，所以最起碼要從基層開始，從基層開始進用就把缺額提報給原住民特考嘛！你們不要老是提報給人事行政總處開高普考或其他相關地方特考的缺，有缺就提報給原住民特考，只要是原鄉地區的風景區管理處有開缺就應該這樣逐步加速辦理。

主席：請蘇震清委員發言。

蘇委員震清：部長和局長，第 39 案是我的提案，但我想很多委員都一樣，認為預算數和之前的決算數差了非常多，而且還增加了七億六千多萬元，相當於增加了百分之三十一點多，但重點是這 13 個風景區管理處的遊客總數呈現衰退，或許你們會歸咎於所謂的「疫情」，但屏東大鵬灣的遊客總數衰退了 93.14%，代表幾乎都沒人去，大家都去琉球了。

我一直強調，這麼好的潟湖環境，為什麼遊客還減少了 93.14%？因為大家去了也不知道要看什麼、要玩什麼，所以應該歸咎於之前 BOT 的案子沒有成功。我知道觀光局鵬管處很用心並積極在協調和處理，但我希望局長能加快腳步，不然真的沒有辦法，這點還請你說明。

就像剛才講的，重點是真的收回來以後，未來又是另外一個方向了，對不對？雖然我是提案凍結你們的預算，但我是為了要讓你們知道屏東對大鵬灣遊客數的衰退情形很著急，衰退了 93.14%，十多年來至今沒成長不打緊，但這點真的要拜託局長和部長要加快腳步。雖然我都知道鵬管處很用心，但沒有你們的支持，這件事也不能再拖。看到未來新的景象，我之所以會提案凍結 1 億 6,000 萬元（大約 5%），也只是要讓你們知道我們面臨的困境是什麼，至於預算數的部分我們稍後再來協調，還請局長說明好嗎？

主席：先請陳歐珀委員發言。

陳委員歐珀：我本來不想講，但剛剛蘇震清委員提到了大鵬灣管理處（鵬管處），我覺得你們要去瞭解一下處長才行，如果是該做的，為什麼衰退了那麼久？要檢討一下他們的績效。我跟他接觸過，他處理事情的態度挺消極的，這點我要幫蘇震清委員講一下，他是不好意思講。我是覺得該要求的就是要要求，請部長去瞭解屏東大鵬灣管理處處長在地方上的作為是怎樣的好不好？

主席：請行政部門說明。

王部長國材：剛才蘇委員提到了大鵬灣，因為臺灣燈會在大鵬灣舉辦過，所以特別顯示遊客量減了那麼多，但遊客其實沒有減少那麼多，大鵬灣都有一定的觀光客。這部分的經費其實是 13 個分布在全國的風管處用來建設和維運的費用，他們風管處每一年等於是都靠那兩億多元在做這方面的維護，所以是不是可以請各委員多支持，這是一筆很基本的建設和維運的費用。

主席：請林俊憲委員發言。

林委員俊憲：部長沒有講到重點，委員關心的是大鵬灣，但它現在就是一個爛尾樓的狀態，請問現在是要解約嗎？有沒有解約？未來要怎麼做？蘇震清委員喊了一聲……

蘇委員震清：我們要求加快腳步，希望未來能有另一個新的方向，請處長回答一下好嗎？

主席：請行政部門回答。

陳處長煜川：跟委員報告，我們從今年 2 月到 9 月就一直希望能解決紛爭，不要再向法院打長期的訴訟，我們都已經召開 13 次的協調會了，也達成了初步合意的條件，目前正在進行行政程序，對於要不要合意解決，部長其實已經授權觀光局和鵬管處處理了，目前正處於尋找經費的階段，在院裡的支持之下，我們已經儘速辦理了，謝謝。

主席：請蘇震清委員發言。

蘇委員震清：我知道鵬管處很用心在協調，我今天的重點是，雖然有協調，但若沒有給出有在進展的答案，告知是要到明年、後年還是未來看不見的幾個年度。我講過自從蘇嘉全當縣長，拆掉蚵架並由中央規劃所謂的 BOT 案到現在已經整整十幾年了，當時我還在當秘書，我當議員的時期就不講了，議員我當了 6 年，加上我當立委 13 年，這段期間大約就有 20 年，我最難過的是我們已經不能再等了，所以要拜託部長和局長想辦法解決，該承擔、該拿出魄力的，就要勇敢去做不要害怕，只要程序上合法就要趕快做，解約以後才能看到未來，不然我們就要一直等下去。

剛才部長講到了一個重點，鵬管處每年就是用一筆 2 億 2,000 萬元在那邊維護，就像是永遠都在那邊原地打轉，臺灣話的「遨」很難聽，但就是用那樣在過日子，這樣是不對的，所以我才希望能積極改善這十幾個風景區，再加上剛剛陳明文委員的提案，對於深度旅遊要檢討該如何處理。

大鵬灣是個那麼漂亮地方，擁有臺灣最大面積的潟湖但卻看不到未來，真的很可惜。部長和局長，我要特別向你們請託，第一，解約的問題要趕快處理；第二，未來的方向要趕快規劃好，讓我們看到大鵬灣的旭日東升是指日可待的好不好？謝謝。

主席：請陳明文召委發言。

陳委員明文：局長，總共有幾個風景區管理處會橫跨縣市？比如我們嘉義的雲嘉南國家風景區管理處就橫跨了臺南、嘉義和雲林，請問還有幾個管理處是像這樣的？

張局長錫聰：跟委員報告，還有東海岸……

陳委員明文：東海岸是……

張局長錫聰：東北角、花蓮和臺東，其中東北角就包括了新北和宜蘭……

陳委員明文：總共有幾個？有幾個會跨縣市？

張局長錫聰：總共有 13 個，有跨縣市的，除了阿里山、雲嘉南、茂林……

陳委員明文：阿里山怎麼會跨縣市？

張局長錫聰：阿里山沒有，那是觀光區的……

陳委員明文：我的意思是，有跨縣市的國家風景區總共有幾個啦！

張局長錫聰：5 個，包括北觀、東北角、花東……

陳委員明文：這些預算要怎麼分配？

張局長錫聰：因為有個四年的中程建設計畫，在規劃上有的前面兩年會比較多，後面兩年比較少，但有的是前面少、後面多，所以今年有幾個國家風景區所編的預算……

陳委員明文：你們會怎麼分配？像雲嘉南的部分會怎麼分？長期以來是怎麼分配的？嘉義的部分會分多少？嘉義、雲林、臺南都怎麼分？

徐處長振能：報告委員，我們會依中長程計畫，以主要推動的像……

陳委員明文：預算數是不是沒有分配比例，就隨雲嘉南管理處愛怎麼分就怎麼分嗎？還是你們會自己提計畫？你們提的計畫有沒有跟地方政府討論？

徐處長振能：都會和地方政府討論，會依需求編列預算。

陳委員明文：嘉義今年準備編多少？

徐處長振能：差不多是八千多萬元。

陳委員明文：臺南是多少？

徐處長振能：也差不多。

陳委員明文：雲嘉南總共是多少？

徐處長振能：總共是兩億一千多萬元。

陳委員明文：怎麼會是兩億多元？阿管處都有三億多元了，你們怎麼只有兩億多元而已？

徐處長振能：我們沒有那麼多，我們的中長程計畫只有提到……

陳委員明文：不是，我是指明年的預算，請問雲嘉南的預算是多少？

徐處長振能：2 億 4,000 萬元。

陳委員明文：不可能只有兩億多元吧！

徐處長振能：2 億 4,000 萬元。

陳委員明文：你們才 2 億 4,000 萬元？

徐處長振能：對。

陳委員明文：那阿管處是多少？

洪處長維新：3 億 5,000 萬元。

陳委員明文：去年是 3 億 6,000 萬元，今年是 3 億 4,000 萬元對不對？

洪處長維新：對。

陳委員明文：今年是不是比去年還少？

洪處長維新：少 6,000 萬元。

陳委員明文：為什麼會少？人數不是逆成長而有增加嗎？阿管處的人數不是有增加嗎？

洪處長維新：有關人數的部分，因為疫情的關係，我們報出去的部分有減少，但實際上我們都是依照收門票的據點來計算，這部分明年應該會成長，因為我們有用車牌辨識器實際測量人數……

陳委員明文：為什麼雲嘉南會比阿管處的預算還要少？你們不是橫跨臺南、嘉義、雲林三縣市嗎？結果預算卻比阿管處還要少，現在雲嘉南應該是預算最少的吧！你都沒去比較嗎？

張局長錫聰：應該要用四年的總額度去做比較才會比較清楚，因為有些是放在前兩年……

陳委員明文：聽起來是嘉義有兩個國家風景區，但預算卻都很少，比如雲嘉南一年只有七、八千萬，而阿管處今年的預算比去年的預算還要少，我真的搞不清楚這是什麼原因？

張局長錫聰：主要是總額度，因為國發會審查後只給我們 30 億左右而已，分配給 13 個……

陳委員明文：今年觀音瀑布的部分增加多少？需要的預算有編列嗎？

洪處長維新：今年是……

陳委員明文：都已經完成了嗎？

洪處長維新：110 年大概有 7,600 萬左右。

陳委員明文：明年的預算編列多少？

洪處長維新：明年的話，可能就是管理維護費用。

陳委員明文：明年都沒有了嗎？

洪處長維新：是的，屆時只有維護費用。

陳委員明文：我那天去看的時候，發現你們還有很多都還沒有做好啊！

洪處長維新：大概是有一些……

陳委員明文：我爬到上面去看，發現有很多地方都已經壞掉了，結果你們今年都沒有編列預算？如果沒有編列預算的話，那要怎麼修復？

洪處長維新：針對西北廊道的部分大概有 8,700 萬左右，我們會……

陳委員明文：我現在不是問你西北廊道，我現在講的是觀音瀑布，你們說你們花了七千多萬，問題是你們並沒有完全做好，我那天去看的時候，發現你們並沒有完全做好啊！

洪處長維新：後續邊坡的部分我們會加強。

陳委員明文：經費從哪裡來？修復的經費要從哪裡來？

洪處長維新：上次請委員去會勘以後，明年的維護費用大概還要 2,000 萬到 3,000 萬左右。

陳委員明文：你們有沒有編列？

洪處長維新：我們是編列在西北廊道建設經費裡面的 8,000 萬裡面。

陳委員明文：西北廊道是在做什麼？

洪處長維新：西北廊道主要是針對梅山、瑞里、文峰、金獅那一帶，大概……

陳委員明文：包括南道和北道沒錯吧！是不是這樣子？

洪處長維新：是的。

陳委員明文：南道和北道是阿管處以前規劃的兩條路線，針對北道的預算編列多少？

洪處長維新：針對瑞峰的部分……

陳委員明文：三億多的預算你都沒有放在腦袋裡面，你以為今年預算審查自然就會通過嗎？北道的部分今年究竟編列多少預算？其實你只要說明三億多的預算要做的重點是什麼就好了，今年觀音瀑布的部分已經沒有了，現在所有預算都是針對北道的部分，是不是這樣子？

洪處長維新：大概是竹坑溪那個部分……

陳委員明文：北道的部分有沒有？南道的部分有沒有？

洪處長維新：針對南道大概有 5,000 萬左右。

陳委員明文：北道呢？

洪處長維新：針對北道大概有 2,000 萬左右。

陳委員明文：主要是做什麼？

洪處長維新：主要是針對竹坑溪步道整修及瑞峰一生一世的步道整修。

陳委員明文：今年主要是做什麼？

洪處長維新：今年也是針對竹坑溪和瑞峰一生一世的步道整修，這部分會延續到明年，是跨年度的工程。竹坑溪有一些步道和吊橋必須整修，這是跨年度的工程，從今年到明年。

陳委員明文：雲嘉南呢？針對今年的 8,000 萬，嘉義要做什麼？

徐處長振能：報告委員，針對嘉義布袋鹽山，我們和臺鹽公司一起來推動布袋鹽山入口景觀改善工程，也就是台 17 線旁邊那一塊，這部分大概編列 2,000 萬來進行周邊景觀的改善。

陳委員明文：這些都是針對布袋地區，請問東石有嗎？

徐處長振能：針對東石明年我們會整體規劃起來，因為這邊以前都被劃為國家重要的濕地範圍，現在配合蔡易餘委員所推動的白水湖「消失的情人節」景點和休息站，這些我們都會做整體規劃。

陳委員明文：東石漁人碼頭算不算是你們的管轄範圍？

徐處長振能：關於東石漁人碼頭，觀光局有另外的經費來協助嘉義縣政府。

陳委員明文：這不是列在雲嘉南的範圍內？

徐處長振能：這是嘉義縣政府……

陳委員明文：所以那個點你們都不做，而是給地方政府做？

徐處長振能：不是的，這部分是由觀光局挹注經費……

陳委員明文：所以是專款給它，也因此並不是由你們負責？也就是說，高跟鞋教堂才是由你們來負責，意思是這樣嗎？

徐處長振能：對，我們和嘉義縣政府的分工是這樣。

陳委員明文：今年你們主要是要做白水湖的部分？

徐處長振能：對，包括規劃和設計，這還要評估。

陳委員明文：你們的預算主要是要執行在哪一個點？8,000 萬主要是要執行在哪一個點？

徐處長振能：主要是布袋遊客中心的部分有將近 4,500 萬的經費，也就是目前新厝仔那一塊，我們和臺鹽公司及嘉義縣政府一起把台 17 線旁邊那一塊打造起來，當然針對老舊的部分還是會投入經費改善。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：針對相關預算，原本我預定要刪減 5,000 萬，其實交通部觀光局對於國家風景區相關預算的編列也因為財政問題而滿緊縮的，以目前來講，雖然最主要是因為疫情的衝擊而造成旅客人數大幅縮減，但是為因應未來國家風景區整體規劃及發展，我認為相關預算還是要讓它能夠順利編列並通過，在這段逐漸復甦期間，趕快讓各國家風景區的建設能夠順利推動，除了建設的推動，管理維護也是很重要的工作，請部長督促交通部觀光局國家風景區，謝謝。

蘇委員震清：召委，我不能講了嗎？

主席：別講了啦！都已經講了那麼久……

蘇委員震清：沒有啦！我簡單講兩分鐘就好。

主席：你叫陳歐珀委員不要凍結，結果你自己卻把人家的預算凍結那麼多！

蘇委員震清：其實我是替觀光局叫屈……

主席：叫屈？其實凍結最多的就是你啊！

蘇委員震清：那只是寫寫而已，現在我們要來討論實際面，剛才陳明文委員一直在追問這些錢要花到哪裡去，我從頭聽到尾，我覺得都還是在硬體，如果是針對硬體的話，那我就替鵬管處喊冤，他們就好像是「細姨」的孩子，能用的錢也沒有比人家多，但管轄面積卻那麼大，旅客人數也那麼多，我真的希望觀光局能夠好好思考，國發會給你們這些錢，那就應該要去爭取看看怎麼編列，因為臺灣一定要發展觀光，剛才講的並不是只有針對硬體，包含永續經營等其他相關配套我們都要加以考慮，所以我贊成李昆澤委員的建議，我不凍結，我希望能夠照數通過，我們不要凍結，乾脆讓他們好好去做，但是一定要交出成績單，其實凍結也沒什麼意思，我只是想要凸顯必須要有實際的做事效率、魄力和執行力而已。

主席：我比你更狠，我凍結 26 億你沒看到嗎？

蘇委員震清：那只是寫寫而已啦！

主席：第 35 案到 45 案不刪減、不凍結。

在此向各位報告，因為執政黨針對公投的部分行政不中立，我奉本黨團命令，所有黨團召委拒審預算。自即刻起拒審預算，所以我宣布休息。

休息（10 時 4 分）



## 立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 11 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 110 年 12 月 2 日（星期四）9 時 1 分至 12 時 38 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

繼續開會

主席：現在繼續開會。進行今日議程。

- 一、邀請交通部部長王國材就「公投暨相關選舉期間行政機關如何遵守行政中立原則」進行專題報告，並備質詢。
- 二、邀請交通部部長王國材就「鐵道局新建工程與臺鐵局具體之分工協調及規劃」進行專題報告，並備質詢。

主席：請交通部王部長報告。

王部長國材：主席、各位女士、先生。今天應邀至交委會報告「公投暨相關選舉期間行政機關如何遵守行政中立原則」及「鐵道局新建工程與臺鐵局具體之分工協調及規劃」，初步說明如下：

12 月 18 日的公投，性質上與選舉不同，行政院是當事人，也是公投反方，行政院作為最高行政機關，有責任、義務向人民報告，說明政府不同意四個公投案的立場與理由，基於行政一體，本部亦有責任在必要時讓民眾瞭解公投結果對國家施政及各項政策可能帶來的影響。

另外，在 110 年 4 月 2 日臺鐵太魯閣事件後，行政院蘇院長指示未來臺鐵新建工程，原則上主要由鐵道局分擔一些任務，經過本部多次檢討，以及臺鐵、鐵道兩位局長開會協商，對於臺鐵局 4 項新建工程，包括邊坡、橋梁、隧道及車站，都將由鐵道工程設置的專業鐵道局辦理，臺鐵局則專注提升軌道運輸及養護作業。經兩位局長盤點，總共有 24 個工程，經費 235 億元。

有關「公投暨相關選舉期間行政機關如何遵守行政中立原則」之詳細內容，由本部蔡英良處長跟各位委員報告。另外，「鐵道局新建工程與臺鐵局具體之分工協調及規劃」部分，則由鐵道局伍勝園局長跟大家報告，敬請各位委員惠予指教，謝謝。

主席：請交通部人事處蔡處長報告。

蔡處長英良：主席、各位委員、各位女士、先生，大家好。以下謹就「公投暨相關選舉期間行政機關如何遵守行政中立原則」進行專題報告，敬請各位委員惠予指教。

一、「公務人員行政中立法」與「公民投票法」立法目的

選舉、罷免、創制、複決等權，是我國憲法賦予人民的基本權利。「公務人員行政中立法」的立法目的，是為確保公務人員依法行政、執行公正、政治中立，並適度規範公務人員參與政治活動，而特別制定。換言之，是為使公務人員有關行政中立之行為分際、權利義務等事項有明確之法律依據可資遵循，俾期做到依法行政，以為全國人民服務。

而「公民投票法」的立法目的，則是依據憲法主權在民之原則，為確保國民直接民權之行使，而特別制定的。公民投票更被視為是民主國家直接民權、擴大公民政治參與的展現。依據「公民投票法」的規定，公民投票包括全國性及地方性公民投票。全國性公民投票，依憲法規定

外，其他適用事項如下：一、法律之複決。二、立法原則之創制。三、重大政策之創制或複決。本（110）年 12 月 18 日的四項公民投票案就是屬於重大政策之創制或複決。

#### 二、公民投票之性質

「公民投票法」係為確保國民直接民權之行使而制定，所以公民投票的性質與選舉不同。本（110）年 12 月 18 日的四項公民投票案，行政院為公民投票的當事人，有責任及義務向人民報告政府對於公民投票案之立場與政策。且基於行政一體，行政院所屬各機關對於公民投票案所涉及之重大政策，本有對外界說明並辯護政策立場，適時澄清相關資訊之義務。

#### 三、銓敘部針對公民投票與行政中立之解釋

依銓敘部 110 年 5 月 12 日新聞稿指出，公務人員行政中立法第十條規定，「公務人員對於公職人員之選舉、罷免或公民投票，不得利用職務上之權力、機會或方法，要求他人不行使投票權或為一定之行使」。其立法目的在於禁止公務人員藉由職權，具體明確下命或指示其權力所及之特定對象，要求（脅）為或不為特定的投票行為。其「要求」與該「職務上之權力、機會或方法」存有因果關係，始有行政中立法第十條之適用。至於依照公民投票法及相關規定表達機關立場或意見，針對一般民眾之呼籲及說明，並無抵觸之虞。

#### 四、結語

本（110）年 12 月 18 日的四項公民投票案，性質上與選舉不同。行政院是公投的反方、是當事人，行政院作為最高行政機關，有責任亦有義務向人民報告、說明政府不同意四個公投案的立場與理由。而基於行政一體，行政院所屬部會均有配合政策說明及主動積極對外宣講的職責。因此，本部亦有責任透過各種管道及方式，在必要時，使民眾瞭解公投結果對國家施政及各項建設，可能帶來的後續效應以及影響。

以上報告，敬請各位委員指教，謝謝！

主席：請交通部鐵道局伍局長報告。

伍局長勝園：主席、各位委員、各位女士、先生。

#### 壹、前言

首先感謝各位委員對本部各項計畫之指導與支持。今天很榮幸代表本部就「鐵道局新建工程與臺鐵局具體之分工協調及規劃」案專題報告如下，敬請各位委員指教。

#### 貳、緣起

鑑於 110 年 4 月 2 日第 408 次列車重大事故，行政院蘇院長遂於 110 年 4 月 29 日指示「日後臺鐵的『重大』新建工程將由鐵道局辦理」，以及依據同日本部第 1781 次部務會報紀錄結論「鐵道局代辦臺鐵局的邊坡、橋梁、隧道及車站等新建工程，請儘速與臺鐵局協商辦理事宜」，辦理相關協調事宜。

臺鐵局及鐵道局兩局局長於同年 5 月 26 日會商後，接續由兩局幕僚召開會議研商彙整臺鐵局刻正推動中之重大新建工程，於完成規劃並經核定後，交由鐵道局代辦邊坡、橋梁、隧道及車站等設計、施工（不含用地取得）者，計有 24 項，因各項進度不一（部分尚在規劃階段），就可估算部分之工程經費概估約 235.33 億。旋即由鐵道局各工程處及臺鐵局各工務段、隊積極展

開密集協商會議。

### 參、辦理情形

#### 一、協商歷程及辦理原則

兩局就雙方業務協助需求，於 110 年 7 月 13 日召開「代辦臺鐵局邊坡、橋梁、隧道及車站等新建工程」協商會議討論獲致共識：鐵道局原則辦理工程之設計與施工；計畫（或工程）核定前之可行性研究、綜合規劃（環評）等核定事宜，由需求單位（臺鐵局）辦理為原則，規劃階段鐵道局各工程處積極會同參與臺鐵局審查等相關事宜，設計施工階段鐵道局接辦後，各工程處設計及施工時應注意施工安全並避免影響運安，加強施工安全防護設施及工程管理作為，並據以編列發包工程款及發包施工與監造。

#### 二、辦理情形及進度

為有效管控及加速辦理進度，兩局於 110 年 10 月 27 日召開優先辦理項目研商會議，將 24 項計畫（或工程）依計畫需求及進度，分階段積極辦理，說明如下：

##### （一）第一階段優先辦理項目（計有 7 項）：

1. 「新馬彎道改善工程」代辦協議書已於 10 月 20 日完成用印，11 月 12 日已完成「新馬站彎道改善委託規劃設計監造技術服務」契約移轉。（鐵道局東工處）。

2. 「深澳線海科館八斗子 K4+450~K4+520 邊坡改善工程」與「宜蘭線 K9+815~885 及 K13+660~790 邊坡改善工程」（鐵道局東工處）、「縱貫線新豐竹北間 K97+600~K98+760 邊坡整治工程」（鐵道局中工處）、「南迴線 K11 防坍架延長及南迴線 K15+500 箱涵改建工程」、「南迴線三處邊坡（K12+080~210、K14+300 以及 K17+035~130）」（鐵道局南工處）等 5 項，鐵道局各工程處與臺鐵局刻正辦理相關代辦行政程序。

3. 「富岡軍用月台新建工程及勞務委託設計監造」：鐵道局北工處將擇期邀集臺鐵局相關單位（含軍方）召開設計工作需求確認會議，俾利本案之推動。

##### （二）第二階段優先辦理項目（計有 4 項）

為臺鐵局刻正辦理綜合規劃報核程序，並已辦理先期之委託調查、測量、鑽探及規劃設計等作業，後續俟規劃報告核定後，交由鐵道局辦理設計及施工，包含「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」、「縱貫線下三叉河橋鐵路橋梁改建工程」、「高屏溪鐵路橋下部結構更換改善工程」及「新三爺溪橋改建工程」等項。

##### （三）其餘項目（計有 13 項）

1. 為臺鐵局尚在辦理可行性評估或規劃作業，將俟完成規劃後交鐵道局接辦，包含「龜山—外澳間路線彎道改善計畫」、「猴硐—雙溪間路線彎道改善計畫」、「邊坡分級精進計畫（A、B 級邊坡改善工程）」、「深澳橋改建工程（宜蘭線）」、「2 號橋改建工程（深澳線）」、「宜蘭線七堵~猴硐間線型改善可行性研究（含工程）」、「新馬彎道改善工程—車站新建工程」、「石榴班鐵路橋改建工程」、「海豐崙溪鐵路橋改建工程」、「八掌溪橋鐵路橋梁改建工程」、「田鶴溪鐵路橋改建工程」、「隧道安全檢測評估及補強工程」等 12 項。

2. 「集集線隧道及邊坡改善統包工程」：臺鐵局為利整體計畫之介面整合先行辦理發包，後

續由兩局研商施工事宜。

#### 肆、結語

本案鐵道局暨各工程處均與臺鐵局就工程實務面及鄰軌道施工安全等各項要求，積極展開協商辦理，必須在不影響臺鐵營運及行車安全確保下進行，今（110）年底前將有 7 項計畫交由鐵道局辦理後續設計施工事宜，配合明（111）後年度辦理後續項目，總金額逾 235.33 億元，將努力達成上級交付使命。

以上謹就鐵道局代辦臺鐵局基礎設施等新建工程作扼要報告，敬請各位委員指教，謝謝！

主席：現在進行詢答，作以下宣告：詢答時間，出席委員 6 分鐘，得延長 2 分鐘；列席委員 6 分鐘。暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；委員發言登記於 10 時 30 分截止；各委員如有提案，請在 10 時前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息。

現在請登記第一位的洪委員孟楷發言。

請洪委員進行視訊發言。

洪委員孟楷：（9 時 19 分）謝謝召委。部長，今天因為自主健康管理關係，所以我還是用視訊進行質詢。首先我先確認一下，昨天臺鐵發生一件邊坡工程異物掉落鐵軌，導致砸到太魯閣號的事件；又是邊坡工程，然後大家去查這個設計監造公司，結果又跟之前 0402 太魯閣號事件的設計監造公司一樣，我們不禁要問，臺鐵的安全是不是真的螺絲鬆到沒有辦法讓國人信任？部長，昨天你也到現場去看了，依據你的瞭解，目前的因應措施是什麼？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：在過去這段時間，包括立法院各位委員對於整個臺鐵邊坡工程很多的督促，臺鐵這 204 個臨軌工程，包括交通部、工程會及勞動部都有徹底巡查一遍，其中有關改善的部分，最近也全部都改善完畢……

洪委員孟楷：既然改善完畢，為什麼昨天又發生那麼嚴重跟離譜的事故呢？

王部長國材：昨天的情形大概是這樣，根據臺鐵局施工規範，一般離鐵道中心線 3 公尺以外就是施工區，而昨天那個工地是距離 9 公尺，但它的施工平台大概比軌道高出 7 公尺，意思就是當它把鋼軌樁吊起來甩的時候，因為很高，所以甩的距離也比較遠，它第一點是碰到圍籬，然後再碰到西正線，所以昨天我們也做了一個緊急處理，就是福隆到石城的部分先停工；而今天要做的事情，就是把現在的圍籬 3 公尺再加高 2 公尺，變成 5 公尺。過去我們討論這 204 個臨軌工程時，的確沒有想到在高低差時，甩出去的距離長度會比我們預測的還遠，我們昨天也盤點了整個工程，發現大概有 4 個工地有類似狀況，一個是昨天的福隆到石城段，另外就是新豐到竹北段、貢寮到福隆段，還有鹿野到山里段，事實上這 4 個工地在過去我們 204 個臨軌工程的邊坡加強及施工便道加強上，都已經做了很多，但昨天我們發覺把鋼軌樁吊起來時，加上施工平台的 7 公尺，整個高度是非常高，所以甩出的距離……

洪委員孟楷：還是不夠嘛！

王部長國材：對！是不夠。

洪委員孟楷：部長，今天有幾個平面媒體報導，一個說交長震怒拔工務處長，另外一個直接講說淨

空又破功，砸破車頭。部長剛剛也說了，昨天到現場之後才指示要求停工，並加高邊坡防護工程，這代表從 0402 事件到現在的這半年期間，雖然你們檢視了全臺灣的鐵道工地，但防護工作並沒有做到位嘛！因為如果有做到位，昨天你到現場看了，就不用再增加相關防護工程；如果沒有做到位，那就證明過去這半年的檢視都只是表面功夫，只是表面巡視，並沒有澈底解決問題，不是嗎？

王部長國材：跟委員報告，不是這樣，事實上昨天有幾個標準作業程序……

洪委員孟楷：昨天就是這樣的狀況啊！

王部長國材：我知道，我現在講的是，的確當初在計算距離時，沒有算到會拋出 9 公尺以外，但昨天整個標準作業程序，包括……

洪委員孟楷：是不是現在臺鐵所有邊坡工程都要在發生問題之後，才說沒有想到呢？

王部長國材：不會，現在……

洪委員孟楷：是不是都要等到發生掉落意外，才會想到說原來會這個樣子，這樣我們事先要求整個沿線的巡視，不就完全沒有發生作用嗎？

王部長國材：昨天我到現場看了標準作業程序，包括 3 個瞭望員，以及工地主任監工，都有按照標準作業程序，另外這次還有一個很重要的地方，就是經過施工區要慢行到每小時 45 公里以下，這在昨天是一個很重要的關鍵，就是……

洪委員孟楷：部長，我們要針對問題，上個禮拜你已經震怒了，表示再發生事故處長就下台；昨天發生這個意外，工務處處長已經下台了，我想國人只想問這句話跟這件事，是不是換了處長以後，就保證不會再有事情發生？如果再有任何意外發生，是要再換一個處長？還是怎樣？

王部長國材：昨天我已經請管理鐵道業務的胡湘麟次長儘速處理我剛才提的另外那 3 個類似個案，過去雖然我們在現場已經有把相關設施做好，但如果有類似高低差的問題，我請他要趕快處理。跟委員報告，過去這 204 個臨軌工程，在行政院團隊組成的小組，包括工程會、勞動部和交通部，大家都非常認真在做，的確昨天我們是發覺有些規定要因地制宜，包括有高低差時，在某個特殊狀況下距離會比我們想像地遠，這部分我們即刻來改善。

洪委員孟楷：部長，現在國人只想問，換了一個處長，現在工務處處長已經換了，對不對？應該拔官了吧？

王部長國材：現在還在行政程序中。

洪委員孟楷：就是要換工務處處長了，但如果再有類似事情發生，是不是要再換一位處長？那是要多準備幾個處長來更換？還是怎麼樣？

王部長國材：跟委員報告，我認為要換的最重要理由，第一，過去我們要求基層的標準作業程序沒有做到；第二，有重大疏失，譬如剛才談到的，不管任何理由，軌道淨空……

洪委員孟楷：昨天這個狀況算是重大疏失還是標準作業程序沒有做到？

王部長國材：昨天算是重大疏失，就是在任何狀況，不管是疏忽也好或意外也好，都不應該掉到軌道淨空範圍內。

洪委員孟楷：這點也是國人正想問的，半年前才發生 0402 事故，不到半年時間，邊坡工程又有異

物掉落，而且又是太魯閣號，還好今天是砸到車窗，沒有釀成重大事故，媒體報導就有專家表示，如果是先砸到車窗再掉落到鐵軌上，然後火車開過去，那後果真是不堪設想。部長，現在真的不是你在這邊講說沒有任何狀況，或是要換處長就可以這樣帶過……

王部長國材：沒有。

洪委員孟楷：重點是過去這半年來，不管是這 204 個邊坡工程，或者相關工程地點，你們都說已經檢視完畢，也都表示 OK 了，結果現在才說沒有因地制宜找到這些狀況……

王部長國材：的確。

洪委員孟楷：那我們就要問，是不是一定要發生意外才會想到？就是每發生一個意外，才會想到有些事情沒有想到？我覺得這樣的說法是完全不負責任。

王部長國材：整個臺鐵的安全改善我們是戰戰兢兢，不管是臺鐵局或交通部幾乎每天都在進行中，的確 204 個臨軌工程現在看起來還剩下 4 個……

洪委員孟楷：部長，時間有限，我最後再問一句，你能不能承諾不會再有這樣離譜的疏失、意外發生？

王部長國材：我一定是朝這個方向來做，這是我必須要做的，現在也是如此。

洪委員孟楷：最後 1 分鐘，請教部長一個問題。昨天中華職棒 32 年，兄弟象隊睽違已久拿到總冠軍，我幫所有棒球迷問一個問題，傳聞中華電信有可能會變成中華職棒的第 6 隊，雖說中華電信現在是民營公司，但交通部持股 35%，13 席董事中，交通部占了 8 席，針對這個部分，部長的態度是什麼？如果中華電信最後評估認為有成為第 6 隊的可行性，交通部支不支持？

王部長國材：我支持，我全力支持，我覺得我們的公股公司支援職棒……

洪委員孟楷：中華電信董事長有沒有跟你報告過這個想法？

王部長國材：有，我知道這個狀況，可能落腳在高雄，這個部分我完全支持，我覺得公股企業，尤其是有盈餘的企業，一定要支持國內的各項職業運動。

洪委員孟楷：好，我們也樂見職棒環境越來越好，因為棒壇選手、球迷的努力，以及政府資源的投入，讓整個環境越來越好，這樣才能培養出更優質的選手。謝謝。

王部長國材：沒有問題，這個我跟委員的想法一樣。

洪委員孟楷：謝謝召委。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：（9 時 29 分）部長，你好。部長曾經說過高鐵環島不是夢，但是我的夢很簡單，就是希望大眾運輸及交通系統能夠安全、有效能，而且能夠正常運作，但是近日我們看到公路系統以及鐵路系統都發生嚴重的狀況，讓我們憂心不已。我先請教部長，有關阿羅哈國道客運即將可能停止營業，你有掌握這樣的狀況嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：委員，你好。我有掌握，尤其過去這段疫情期間，國道客運面臨很大的困境，當然我們展望現在國旅能夠復甦。針對這個部分，我昨天已經請公路總局進行瞭解，看能不能有一些輔導。現在應該是他們已經初步在內部談，但是董事會還沒通過，我們再努力。

李委員昆澤：這樣的訊息由來已久，半年前大概就有這樣的消息傳出。國道客運面臨營運困境主要是來自於三個原因，第一個原因是人事成本增加，就是薪資的調整；第二是油價上漲，即汽柴油有上漲的狀況；第三是設備更新，老舊車輛汰舊的設備成本。除這三樣成本增加之外，最嚴重的就是因為疫情衝擊造成現金收入減少，導致雪上加霜的狀況。我在這邊提出最基本的要求，就是要重視旅客的權益、民眾的權益，它如果停止相關的路線，必須有其他的國道客運能夠立即接手。我再重複一遍，如果它停止營業要立即有其他國道客運可以接手相關的營運路線。

王部長國材：這個沒問題，這個有，國光……

李委員昆澤：另外，我們也要解決相關問題，不只是國道客運，很多市區客運也面臨相同的問題。例如以前基隆到新店是一條黃金路線，由雙和客運經營，後來也經營不下去，換手讓其他業者來經營。其他各縣市市區的客運雖然由各縣市主管，但是也都出現路線經營不善的狀況。像這種國道客運或市區客運關係到大眾運輸的基本效率跟民眾的權益，也算是準大眾運輸工具，你們是否能像國道客運一樣，有調降、減收汽燃費及牌照稅的評估？牌照稅屬於地方稅，去年雖然有處理，但也是編預算補貼地方縣市政府。針對汽燃費及牌照稅，你們有沒有評估的計畫？

王部長國材：事實上，過去汽燃費有減半徵收，因為現在疫情比較過去，國旅也出來了，如果有必要，我們會再啟動。

李委員昆澤：相關的里程補貼也要隨著疫情狀況以及大眾運輸經營狀況調整。

王部長國材：有關阿羅哈事件或是剛才提到這些客運經營的困境，我已經請公總跟他們討論，看我們能夠協助哪方面。

李委員昆澤：現在不只是討論。

王部長國材：我趕快來處理。

李委員昆澤：我現在要提醒你，元旦連假即將到臨，還有針對春節重大運輸的狀況都必須提早提出因應政策。

王部長國材：我們馬上跟他們詳談，看政府能夠在哪個地方幫忙。

李委員昆澤：公路系統讓人憂心，鐵道系統讓人搖頭嘆息。據統計數字顯示，臺鐵 10 月份每天都還有 47.6 萬民眾搭乘，是重要的交通工具。但是一連串的交通意外事故頻傳，臺鐵在民眾心目中的安全、效能、準點形象，真的是 down 到最谷底了。有關昨天上午 8 時 52 分的事件，大里往福隆的太魯閣 207 車次撞擊到斷落的鋼軌樁，導致車頭玻璃破裂，施工點本來就應該距離軌道 5 至 8 公尺，進行鋼軌樁抽換卻發生斷裂打到施工鷹架，接著敲擊到太魯閣號的車頭，這個已經不是錯愕、已經不是搖頭嘆息、已經不是震怒了。一定有相關的 SOP，這個 SOP 有沒有落實？另外，這個 SOP 跟本案有沒有關聯？防護措施有沒有足夠？我要先釐清幾個狀況，第一，是否為暫停懸吊過程的時候掉落；第二，喊停之後是否繼續施工；第三，鋼軌是新的準備要插入，還是舊的要抽換；另外就是鋼軌的強度是否符合規範？請簡單說明。

王部長國材：昨天大概是這樣，鋼軌樁吊起來的時候，瞭望員看到火車來了就鳴笛，那在我們的標準作業程序就停，吊的時候就直接停了，結果就是因為這樣的動作把鋼軌樁弄斷而甩出去。

李委員昆澤：這樣滿像魷魚遊戲的「一二三木頭人」，這不是很奇怪嗎？這樣的 SOP 要檢討！

王部長國材：只要聽到鳴笛，任何在工地的作業統統都要停工，車輛時速就是要降到 45 公里以下，這個是標準作業程序。昨天是包括工地主任、監工及 3 個瞭望員，都按照標準作業程序來做，停的時候甩出去，但是這個安全距離打到圍籬再出去……

李委員昆澤：好，我都清楚。現在工務處處長也換了，震怒能夠解決事情嗎？

王部長國材：我覺得要給他們一些警覺。

李委員昆澤：這個處長剛上來也沒多久，只上任半年多，不是嗎？

王部長國材：因為這算是一個重大、潛在非常危險的……

李委員昆澤：這都有相關的基本規範跟指引，營造安全衛生設施標準第八章第一百零八條至第一百二十八條是基樁等施工設備章，都有詳細的操作指引；另外臨軌工程施工安全管制規定也有相關的指引，臨軌工程施工安全管制規定其實是比較偏向門禁的一些管制。你們都有按照這些相關的指引作業嗎？

王部長國材：昨天看是有按照 SOP，包括瞭望員及現場的施工，如果沒有遵守就不會停了。

李委員昆澤：施工有按照相關的 SOP，難道這是靈異事件嗎？趕快調查出相關的原因！

王部長國材：這個部分昨天初步瞭解是這樣，當然細部還要再調查。

李委員昆澤：也要加強管理施工時間，是否會考慮加強夜間施工的管理？

王部長國材：昨天有這樣的想法，第一個是整體鋼軌樁的圍籬加高，第二個以夜間施工為原則，尤其這些太過臨軌、比較危險的工程，現在臺鐵局大概就按照這樣來做。

李委員昆澤：令人擔憂！本來這些邊坡工程是為了保障鐵道的安全，結果這些鐵道安全工程的施工卻造成鐵道意外事故最嚴重的威脅，部長跟臺鐵局都必須深刻檢討。

王部長國材：的確能夜間施工就夜間施工，因為也希望工程早一點完工，剛才委員談到的，它是六年行車計畫很重要的邊坡改善工程，所以有些不得不在白天時段施作，我們昨天也覺得整個應以安全為先。

李委員昆澤：部長，我現在要提醒你，這幾年大家對臺鐵的安全非常重視，包括交通委員會以及社會大眾，要買新車有新車，要安全計畫有安全計畫，要經費有預算，什麼都給，就是都做不好！部長跟局長都要好好深刻檢討，不只是這一件而已，11 月 28 日早上 9 時 25 分蘇澳新站往冬山站的方向，西線鋼軌連接處發現 0.5 公分的裂縫，然後封鎖西線，以東線單向行車。當然這次人力巡檢有發揮它的功用，但是它消耗人力，效率也不足。之前你們在 2020 年跟高雄科技大學有製作超音波軌道探傷車，應該要加緊辦理，不是說 12 月 1 日就安裝在 Hello Kitty 列車上嗎？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：有關鋼軌快篩系統，我們跟高科大的合作研究現在第一階段已經測試完。

李委員昆澤：要加強測試它的……

馮副局長輝昇：這個上線以後，我們馬上全線都會巡軌，確保列車……

李委員昆澤：因為斷軌偵測系統主要是用雷達系統來處理。有關超音波軌道探傷車的辦理狀況如何？

馮副局長輝昇：明年底我們也會招標採購軌道探傷車。未來裂縫稍微比較大、2mm 以上的，我們用快篩系統；至於探傷的部分，我們會用超音波。

李委員昆澤：不只這一些，12 月 1 日晚上 8 時 42 分，萬榮站到鳳林站 611 車次第三節跟第四節車廂脫節，臺鐵跟社會脫節嗎？交通部跟社會脫節嗎？

馮副局長輝昇：針對這個部分，昨天花蓮機務段連夜調查，我們發現車下的系統有多處撞擊的痕跡，所以……

李委員昆澤：這也是靈異事件嗎？你們有做好相關的巡檢嗎？

馮副局長輝昇：主要是解鎖桿有被撞到，這個部分我們也會加強。

李委員昆澤：為什麼會被撞到？

馮副局長輝昇：我們目前調影像在查，看到到底是哪些部分有碰觸的狀況，原因是這樣。我們 fail-safe，雖然失敗，但安全的效果也有產生，列車有煞停。

李委員昆澤：我們都已經厭煩這一些說明跟藉口，我們需要的是安全、效能以及正常運作的臺鐵。另外，民眾也說自強號抖個不停，好像裝按摩椅一樣，當然是因為車輪踏面的耗損。

馮副局長輝昇：對，正常磨耗。

李委員昆澤：車輪斜面磨耗變平，造成行駛的抖動。你們不是記者，現在說這個原因是怎樣，講得好像你們是旁觀者一樣，這樣抖動的狀況雖然沒有立即的威脅，也讓旅客立即的錯愕，這是什麼狀況？這是我們的臺鐵嗎？

馮副局長輝昇：我們現在也都加強車輪旋削的檢查頻率。

李委員昆澤：現在才知道要加強？

馮副局長輝昇：持續都有加強，事實上，PP 車車輪磨耗到現在我們都會做旋削更換。

王部長國材：我覺得這些全部都應該澈底來處理，沒有什麼理由。

李委員昆澤：公路系統、國道客運以及各縣市的市區客運都必須保障民眾的權益，讓這些路線能夠繼續正常運作。

王部長國材：了解，好。

李委員昆澤：對於鐵路，尤其是臺鐵，大家愛之深、責之切，也已經講到非常疲倦了。雖然疫情衝擊，但每天都至少有 47.6 萬人次搭乘，為了這麼多人次的安全，拚了命都要做好，部長要加強督導，我不希望再有新的事件發生，讓我們在這邊再一直講。

王部長國材：了解。

李委員昆澤：我們都會覺得很羞愧！

王部長國材：好。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：（9 時 44 分）部長早。交通部轄管陸海空交通，最重要就是陸上的鐵路，而且是最悠久的，是不是？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：趙委員好。是。

趙委員正宇：我們常常到處跟人家講，最安全的交通工具就是火車，是不是？

王部長國材：是。

趙委員正宇：每次開會每次就講到你們臺鐵有問題，昨天又發生，還早上、晚上各一件。你剛剛講鋼軌樁砸下來造成火車窗戶破裂，為什麼會斷裂？那個是鋼軌樁，不是一般蓋房子用的，是不是？

王部長國材：這個我們再瞭解一下。

趙委員正宇：那是 H 鋼，這個是鋼軌樁怎麼會斷裂？你說明一下為什麼？

王部長國材：國內做邊坡改善的鋼軌樁都是從臺鐵鐵路挖下來的舊鋼軌。

趙委員正宇：拿起來用，是不是？

王部長國材：是。委員所看到的斜面斷裂，昨天我也請他們說明，是機具夾鋼軌的地方用的時候就直接斷裂了，所以大家可以看到另外一張圖，另外一半就在夾縫那個地方。我覺得鋼軌樁本身也要做一些檢討，也就是或許重複運用或是鋼軌本身的強弱也要檢討。第二個就是剛才談到工地安全的部分，就是確保……

趙委員正宇：你剛剛講了，瞭望員吹哨通知有車子，對不對？

王部長國材：對。

趙委員正宇：夾鋼軌樁的怪手馬上就停，是不是？

王部長國材：是。

趙委員正宇：一般的 SOP 是把放它到地上還是懸在空中？

王部長國材：它應該是作業一半、來不及了，比如說……

趙委員正宇：真的喊一下就全部都要停了嗎？

王部長國材：就停。

趙委員正宇：是不是要放到安全的地方？

王部長國材：因為來不及。比如昨天那個地方是瞭望員看到它出隧道……

趙委員正宇：夾這個東西的開怪手作業人員都是非常專業的。你知道你們為什麼做鋼軌樁嗎？要擋土，是不是？邊坡，是不是？怕有落石嘛！這個圍籬是做什麼的？這個圍籬是標準的嗎？

王部長國材：鋼軌樁的第一排就有類似圍籬的功能，圍籬上有鋼軌樁，但是這個鋼軌樁離地總共大概 3 米左右。

趙委員正宇：前面的鷹架是做什麼用的？

王部長國材：那是鷹架。

趙委員正宇：施工鷹架？

王部長國材：真正擋的應該是後面的鋼軌樁。

趙委員正宇：以做工程來看，施工鷹架前面還要做什麼？施工鷹架前面還要做什麼？你看人家蓋房子怎麼蓋的？是不是還有一個網？

王部長國材：有，防護網。

趙委員正宇：要有防護網嘛！有嗎？怎麼看不出來呢？防護網是黃色那個嗎？

王部長國材：對，那個就是防護網。

趙委員正宇：你們也很厲害，如果像這樣子的話，我現在看清楚了，因為這個圖片的問題，既然防護網也做了，還會甩出來打到。你們 SOP 做得很好，真的很標準，我當初沒看到防護網，現在才看到。連防護網都做好了，還會鋼軌樁斷了，砸到鷹架，鷹架再彈出來，部長有沒有去拜拜？

王部長國材：第一排是鷹架……

趙委員正宇：我問你，現在做工程每棟大樓挖地下室要不要鋼軌樁？也要啦！他們有用到你們這種嗎？

王部長國材：應該全國都是……

趙委員正宇：他們沒有，他們是 C 型鋼。

王部長國材：這個主要用在邊坡。

趙委員正宇：他們從來沒有斷過，還可以打那麼深，你們這個很厲害，夾一下就斷掉了，你們的材質是不是有問題？

王部長國材：這個我請他們再瞭解一下。

趙委員正宇：是不是要瞭解一下？

王部長國材：對。

趙委員正宇：這個非常奇怪！臺鐵局不要說因為鐵軌很硬，所以很脆，不能有這種理由，C 型鋼也很硬，怎麼打了十幾、二十幾米從來也沒有斷掉過，而你們的夾一下就斷了？這是為什麼？原本是用來做防護的，沒想到反而造成傷害！部長，這樣對嗎？

王部長國材：我請他們針對斷軌部分再做整體瞭解，原則上不該這樣。

趙委員正宇：副局長，這項工程由誰監造？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：由聯合大地工程監造。

趙委員正宇：又是聯合大地？

馮副局長輝昇：專案管理是中聯顧問。

趙委員正宇：你們不是說聯合大地不行？部長，這有沒有很奇怪？又是聯合大地？

王部長國材：聯合大地在清水的……

趙委員正宇：每次出事的都是聯合大地？他們到底有沒有派人監造？

主席：請交通部臺鐵局陳副局長說明。

陳副局長仕其：就 K51 清水隧道段這部分，我們已經跟聯合大地終止契約；至於昨天的案子，經初步瞭解，聯合大地並無疏失，且監造人員有在現場，也有盡到責任。

趙委員正宇：有盡責？

陳副局長仕其：昨天的部分。

趙委員正宇：確定有來？

陳副局長仕其：有，確定有。

趙委員正宇：老是這家監造的出事，這點是不是需要檢討一下？

王部長國材：OK。

趙委員正宇：昨天晚上的又是什麼事？是如何發生的？何以會撞擊？連結器為何會壞掉？還脫軌？而且車廂脫落？

馮副局長輝昇：經同仁連夜檢查，發現接收桿有被撞擊的痕跡。

趙委員正宇：被誰撞？

馮副局長輝昇：接收桿被撞到後，造成……

趙委員正宇：怎麼撞到的？

馮副局長輝昇：我們還在看錄影帶，沿線路線也請工務……

趙委員正宇：總不會是哪個人經過時腳踢到吧？這東西在底下吧？

馮副局長輝昇：有的時候……

趙委員正宇：有的時候？以前從來沒有發生過？為什麼會這麼頻繁發生？

馮副局長輝昇：撞擊事件多多少少……

趙委員正宇：之前臺鐵出了那麼多事以後，交通部說要把工程轉由鐵道局施做，為什麼還是沒有？

王部長國材：委員是說……

趙委員正宇：不只邊坡工程，是任何一項工程。

王部長國材：今天報告中提到，新工程有 24 項，至於舊的部分臺鐵局要繼續完成。

趙委員正宇：之後全部都交給鐵道局來做？

王部長國材：沒有，是 24 個比較重大的工程，如橋梁、隧道、車站……

趙委員正宇：邊坡算不算？

王部長國材：有，新的工程會這樣做，委員看到的是舊工程。

趙委員正宇：就轉給鐵道局做？

王部長國材：是。

趙委員正宇：臺鐵局就把內部及機器管理好，這點最重要，至於工程你們不要做了！反正鐵道局也沒事，給他們做好了，你看局長站在那邊沒什麼答覆，既然沒什麼事，就全部包給他們做，這樣既專職又專業！部長，這有沒有道理？

王部長國材：我們當時希望鐵道局扮演一個角色，最重要的原因就是……

趙委員正宇：不就是分工專業嗎？

王部長國材：然後把時間留……

趙委員正宇：元旦連假要到了，交通部在疏運方面打算怎麼做？

王部長國材：這個沒有問題，我們大概依照例行的一些……

趙委員正宇：都沒問題？

王部長國材：是。

趙委員正宇：好，謝謝。

王部長國材：謝謝委員。

主席：請邱委員臣遠發言。

邱委員臣遠：（9 時 53 分）部長早安。臺鐵迄今還是陸續發生事故，猶記得部長上任最大任務就是臺鐵改革，現在聽起來極其諷刺！在這裡，本席先針對一個實際問題請教部長，這是比較細的執行面問題，也就是臺鐵事故的通報方式。根據所得到的資訊來看，目前臺鐵的通報方式仍過於傳統，譬如當路線上發生突發狀況，仍以電話通知各站行車異常，由事發車站蒐集綜合調度所需，再用電話通知鄰近車站，採接力方式一站傳一站，如此不僅緩不濟急，也常常誤傳，甚至還會出現時間差的問題。其他諸如設備老舊、故障頻繁，都是目前可能衍生的問題，也提高了旅客與臺鐵同仁所面臨的風險。部長認為這種方式是否需要立即改善？現在都已經 E 化了，何以臺鐵仍沿用這種 100 年前的通報方式？也導致事故通報出現時間差，難道這就是臺鐵改革的態度？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：邱委員好。現在有在進行……

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：現場的運工機電人員一旦發現事件或事故，會立即通報兩個地方，一個通報行控中心（CTC）……

邱委員臣遠：如何通報？

馮副局長輝昇：以無線電直接通報，而且也會通報鄰近車站。

邱委員臣遠：之前曾說要加裝邊坡管理系統、異物偵測管理系統，我想應該可以採即時感應的數位式 E 化系統來通報，這樣不是比較快？

馮副局長輝昇：我們現在就是朝委員所建議的方向在進行。

邱委員臣遠：現在落實的程度為何？

馮副局長輝昇：我們與研發單位合作，未來會在第一時間……

邱委員臣遠：我認為要加快速度！不管是太魯閣號出軌事件，還是昨天的鋼軌樁掉落事件，都屬於異物入侵，若採人為通報的話真的會來不及！畢竟有時候就是抓那幾秒鐘，甚至是幾分鐘的時間差。為此，本席具體要求，臺鐵應改善各車站間的通報方式，採用 E 化並儘快提升覆蓋率，同時建立環島鐵路統一訊息發布管道，以即時通報相關之突發應變事故，這是第一點。第二，全面檢視行車運轉設備，超過年限及不堪使用者，務必加速汰換，不需要等到使用年限，我甚至認為在使用年限將屆的半年前就可以更換，以提升行車安全及服務品質！最近部長不斷提到高鐵環島不是夢，但如果連臺鐵都管不好的話，遑論其他軌道建設！所以這部分應該加強落實，好不好？

王部長國材：是。

邱委員臣遠：請交通部於兩個禮拜內提供相關檢討報告給本席辦公室及交通委員會。

其次，昨天臺鐵往鳳林的列車發生第三到第四節車廂脫節事件，以致列車停在鳳林站等待，而臺鐵也證實在萬榮—鳳林區間北上臺鐵 611 車次的第三、第四節車廂於昨晚 20 時 42 分脫節，造成列車停駛。如此一來，等於臺鐵昨天早上、晚上都出包，而部長除了震怒外，似乎對臺鐵

改革沒有辦法了？如果部長的震怒、拔官有效的話，臺鐵今天就不會發生這麼多事故了！我們不是在揶揄，只是每次開會，每次提；但是每次提完，每次都發生！奇怪的是，每次只要我們打算開會討論臺鐵的事，在質詢的前兩天就會再出事，比例實在太高了！臺鐵大小包出不完，部長上禮拜才祭出最後通牒，警告臺鐵再有疏失就要撤換處長，結果昨天還是發生鋼軌樁斷落，砸中列車的事故，幸好這次沒有造成傷亡，否則又是一起不亞於太魯閣號事件的大事了！只是民進黨最近一直在搞公投，所以大家比較沒注意到這則新聞，但是坦白說，這真的是很嚴重的疏忽！如果部長震怒有用的話，臺鐵就不會在短短一週時間內一再出事！如果拔官有用的話，前交通部長林佳龍 4 月才因太魯閣號事件而辭職下台，也不會半年多過去，還是發生這樣事！就算你們說已經加快速度落實邊坡工程進度，可是類似事件仍舊層出不窮！這樣的話，最該負責的人是誰？

王部長國材：臺鐵在運工機電的改革是一個很龐大的工程，尤其很多細節……

邱委員臣遠：改革確實很龐大，但事情有輕重緩急，軌道安全、邊坡偵測、防止異物入侵沒做好的話，將導致血淋淋的案例發生，也正擺在前面，而你們還是沒辦法做好？危險路段、易肇事路段你們都非常清楚，為什麼還是一而再、再而三、三而四發生事故？我們為此所提出的質詢都已經講到爛了！

王部長國材：過去這段時間，我們很辛苦地把 204 個臨軌工程透過跨部會方式檢查一遍，也已經改了。正因如此，所以昨天車輛限速 45 公里，而現場的瞭望員、現場的處置均依照標準作業程序進行。只是在改的過程中，會有很多超乎當初所預期的狀況……

邱委員臣遠：部長震怒了、拔官了，然後呢？請問該如何避免狀況再次發生？針對這次事件，部長撤換工務處長及花蓮工務段段長……

王部長國材：是宜蘭段。

邱委員臣遠：本席認為層級遠遠不足！我建議交通部在內部調查時要拉高態度，提高懲處層級，並提出具體的改善計畫，請問部長是否同意？

王部長國材：我同意，但調查仍在進行中。的確在臺鐵裡面，這種一條鞭的……

邱委員臣遠：部長認為層級要拉高到哪裡？

王部長國材：這得視調查的結果。

邱委員臣遠：不能每次都讓下面的人背鍋，上面的都沒事，永遠都是這些人換來換去？而所謂改革就是震怒、拔官，然後事故仍舊一直發生？

王部長國材：我上個禮拜跟處長他們談的時候已經講過，任何重大疏失或沒有依照標準作業程序……

邱委員臣遠：以臺鐵今年截至 8 月的事故統計資料來說，至少發生 33 件一般事故，包含 23 件民眾誤闖軌道事件、6 起火車出軌事件，而從 10 月中旬至今，也陸續、密集地發生至少 16 起事故，主要是電線掉落、車輛冒煙、號誌故障、出軌等等問題，這些排列起來，我光用質詢的時間來唸都唸不完！再者，今年已經發生 24 件民眾誤闖軌道事件，這就要回到我們之前就在講的，也就是防止異物入侵與裝置偵測系統的重要性，但這部分的進度並未依照執行計畫百分之百去落

實！

王部長國材：現在都有在做。

馮副局長輝昇：我們正在做平交道自動偵測防護系統，這也是希望能防止外物或人、車進入我們的路權……

邱委員臣遠：你們的執行率為何？一共有幾處？

馮副局長輝昇：上次委員到猴硐考察也有看到我們的告警系統，我們也在積極推動執行中。

邱委員臣遠：就風險路段改善工程來說，邊坡改善工程 28 處，邊坡建置落石告警系統及臨時速度限制系統 26 處，公路車輛掉落阻隔及天然災害告警系統有 38 處，這幾處的執行狀況如何？

主席：請交通部臺鐵局陳副局長說明。

陳副局長仕其：就邊坡改善 28 處工程來說，其中有 14 處是今年要完成的，目前已經完成 12 處，還有兩處在 12 月……

邱委員臣遠：何時可以完成？

陳副局長仕其：全部工程會在明年底完成。

邱委員臣遠：這麼久？是否可以提早？

陳副局長仕其：我們儘量努力，但今年的 14 處一定會完成！在邊坡落石告警系統方面，有 11 處必須於今年完成……

邱委員臣遠：我們要求今年底要完成？

陳副局長仕其：對。

邱委員臣遠：相關工程計畫還是要提前，請交通部拿出態度，否則無法對國人交代！請部長莫忘初衷，別忘了您當時上任最主要的目的與任務就是臺鐵改革，好不好？本席認為臺鐵除應深刻檢討外，部長也該頂住所有壓力，拿出魄力改革推動。畢竟任期有限，且部長的歷史定位將非常重要，因此，該懲處就懲處，拉高層級沒關係，這樣才能掃除臺鐵僵固的組織文化，始能重建旅客與民眾信心，改變臺鐵頻頻出包的印象！

王部長國材：好。

邱委員臣遠：在軌道結構安全計畫與養護機械採購部分，今年 7 月時，杜微局長在臺鐵通訊中宣示臺鐵改革三個方向，其中一個是安全，包括場地、設備及施工通行的安全。所以不管臺鐵購進多少新的區間車與車輛，軌道安全與軌道機組的結構工程才是最重要的。臺鐵全線長達 1,068 公里，有兩至三條軌道，卻只有一部鋼軌研磨車，難怪軌道維護速度與品質根本無法提供新車安全的運行環境！請問何時才會有新的研磨車加入軌道維護作業？

馮副局長輝昇：我們已經在訂定規範了，明年 3 月規範訂定完成後即進行招標。現在一台軌道研磨車每小時可以磨 500 至 1,000 公尺，因為臺鐵現在在推……

邱委員臣遠：3 月公告的話，預計何時招標完成？

馮副局長輝昇：規範訂出來後開始招標，大概一年內……

邱委員臣遠：可否提早到半年內完成？有件事讓我印象非常深刻，那就是太魯閣號事件發生的前一天，我們才與前部長搭乘 EMU900 新車試乘，實在非常諷刺！臺鐵不斷有新車投入營運，可說

要計畫有計畫，要新車有新車，但基本的軌道卻沒有做好！尤其搭乘東部幹線時更是搖晃得非常劇烈，實在非常危險！而且運量也無法提升，只能一直加掛車廂、加快速度，這樣也會造成旅客安全的疑慮！

王部長國材：對於委員所關心的，我們就加速來進行。

邱委員臣遠：承載列車的鐵軌老舊不堪，這才是最大的安全性問題！如果你們不重視這問題，根本無法完成臺鐵改革的基礎前置作業。爰此，本席要求機械採購部分應優先於兩年內完成採購並交付使用，這點臺鐵可否做到？

馮副局長輝昇：兩年可以。

邱委員臣遠：部長也同意嗎？

王部長國材：好。

邱委員臣遠：本席瞭解木枕道岔的更新必須在夜間作業，但如能如期完成，甚至提早完工的話更好，不過畢竟涉及夜間施工，這部分有無問題？

馮副局長輝昇：我們一定會在確保安全的前提下，確實依照相關進行施作。

邱委員臣遠：我的結論是：民眾都很期待搭乘新型列車，但安全才是回家唯一的路！因此，軌道基礎建設工程品質一定要顧好，邊坡異物偵測的工程一定要提前完成，現在社會大眾所期待的，就是安全、安全、安全！舒適固然重要，但安全才是最重要的！不管是高鐵或臺鐵，都必須展現執行力與決心，不要愧對辛苦工作的高鐵及臺鐵員工，讓軌道建設可以給國人一個安心與正面的形象，麻煩部長一定要扛住所有壓力，大力改革，謝謝！

王部長國材：好，謝謝委員。

主席：現在處理臨時提案。

委員洪孟楷等提案：

有鑑於現行下交通部乃依據《交通道路標誌設置規則》辦理有關牌面標誌之設置事宜，並訂有如加油站（指 58）、加氣站（指 58-1）以及充電站（指 58-2）等能源補充設施相關主牌面標誌，以落實道路識別目的。是項業務，乃藉由簡明易於判辨之主牌面標誌設置，達到安全道路環境之維持，以及各類車輛平等受指引告知之行政權利；然而，考量當前電動機車之車輛，在因應國家綠色運具政策帶動下越漸普及，卻尚欠缺來自《交通道路標誌標線設置規則》對於換電站牌面之設置依據，而是僅能以設置附牌（20\*40 公分）進行換電站點對電動機車駕駛指引。

然依據現實狀況，充電站與換電站作業模式、本質並不相同，使用的對象比例也有落差，充電站較為電動汽車使用、換電站較為電動機車使用。為保障電動機車族群權益，交通部實應為此儘速改善。

爰此，特提案要求限期於一個月內，辦理完成《交通道路標誌標線設置規則》增設換電站主牌面標誌內容。提供清楚牌示，以利電動汽機車駕駛明白辨別。

提案人：洪孟楷 陳歐珀 邱臣遠 許淑華

主席：請問各位委員及行政單位有無意見？各位委員有無意見？請行政單位說明。

陳司長文瑞：委員提案係修正交通道路標誌標線設置規則，但這是法規，既是法規修正，就必須會

同相關政府部門與民間業者來提出草案，且需先預告兩個月，俟兩個月後進行法制作業程序，提送法規會，再會銜內政部，所以最快要花 4 個月時間，畢竟要修正法規。因此可否同意將倒數第三行修正為 4 個月內完成設置規則的修正？

主席：不能再快一點？

陳司長文瑞：如果要快，就是將預告期縮短為 1 個月，這樣就是 3 個月。因為預告期縮短必須有具體理由，且需接受社會各界的檢視。

主席：各位委員有無意見？若無意見，就修正為 4 個月後通過。

臨時提案已處理完畢，如有委員對上述提案補簽，列入紀錄，刊登公報。

現在請鄭天財 Sra Kacaw 委員發言。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：（10 時 9 分）部長好。今天交通部提出行政中立的報告，公務人員行政中立法第十條規定，公務人員對於公民投票不得利用職務上之權力、機會或方法，要求他人不行使投票權或為一定之行使；第十七條第五款的規定也包含約聘僱人員。在今天交通部的報告裡面有特別提到銓敘部 110 年 5 月 12 日的新聞稿，行政院通令各部會要引用這個新聞稿，對不對？處長，你很重要，因為今天是針對你，請你看一下這個投影片，這是銓敘部 110 年 11 月 18 日在立法院進行專題報告時的書面報告資料，這裡面特別提到：本部（銓敘部）於 109 年 2 月 10 日通函中央暨地方各主管機關略以，依公務員服務法第五條、第十九條及中立法整體規範意旨，公務人員除應遵守中立法第十條及同法施行細則第七條規定外，亦不得動用行政資源、利用職務關係、影響公務執行或使用職銜名器支持或反對特定公民投票案。這個部分很重要，這是在 110 年 11 月 18 日進行專題報告時的書面資料，比你所引用 5 月 12 日的新聞稿還更後面，這就表示銓敘部 109 年的這個函仍然適用，處長，是不是這樣？

主席：請交通部人事處蔡處長說明。

蔡處長英良：關於這個部分，跟委員報告一下……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：我只問你，銓敘部 109 年 2 月 10 日的通函是不是還適用？

蔡處長英良：還適用啊！因為在 5 月份這個只是一個新聞稿，這裡面的公民投票跟一般的選舉是不一樣的。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：對，你的說明非常正確，這只是新聞稿，而且並沒有否定銓敘部在 109 年 2 月 10 日的這個函，這個解釋也沒有被廢止。

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：我跟委員報告，今年 5 月 12 日的新聞稿是更明確去解釋，我覺得應該用後面的……

鄭天財 Sra Kacaw 委員：不是，比較明確的是這個函，這個函比較明確，那個新聞稿比較模糊，而且新聞稿畢竟只是新聞稿，並不是正式的令，並不是正式的函。

王部長國材：這個也算一個解釋。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：部長，這個並不是針對你，你是政務官，我是講給公務人員聽，人事處長，公務人員應遵守行政中立。

今天鐵路局的副局長也有來，我們看昨天發生的事故，太魯閣號又被砸中了，像這樣的施工

狀況，鋼軌樁砸到太魯閣號，其實這個工程本來是為了要讓行車更安全，結果又像上次的太魯閣事故一樣，竟然發生這樣的事情，還好沒有導致人員傷亡。像這樣的工程事故，臺鐵局當然有非常大的責任，剛才你們在答詢立委的時候說聯合大地沒有責任，我認為太早論斷了，因為還沒有做詳細的調查。

**王部長國材：**這個要調查。

**鄭天財 Sra Kacaw 委員：**對，所以不能說它沒有責任，你們剛才有這樣答覆，這是不對的，它已經前科累累，當然這是在之前就已經發包了，但是它前科累累，所以不可以太早論斷。今天臺鐵局和鐵道局的局長都有來，交通部在專案報告裡面有提到，蘇院長在 110 年 4 月 29 日指示日後臺鐵的重大新建工程將由鐵道局辦理，同一天交通部第 1781 次部務會報特別提到，由鐵道局代辦臺鐵局的邊坡、橋梁、隧道、車站等新建工程。事實上，我已經在這裡質詢過很多次，鐵道局成立之後，所有跟鐵路有關的邊坡防護等工程就應該要由鐵道局來執行、辦理，而不是去區分重大還是不重大，也不是代辦，因為這就是鐵道局的業務，鐵道局成立的目的、組織法、職掌和掌理事項都寫得非常清楚，包括各鐵道系統之土木、軌道、路線修建養護，所以並不是代辦，也不用區分重大還是不重大。好，你們在這段時間很努力，也確實很辛苦，但是絕對不能寫代辦，因為這就是鐵道局的業務。

**王部長國材：**現在就是由鐵道局辦理，但是因為預算編在臺鐵局，所以我才會用代辦，不過最後還是由他們興建。

**鄭天財 Sra Kacaw 委員：**好，你是從預算的層面來看，但是我是從業務職掌來看，不管怎麼稱呼，你們就是要好好地落實鐵道局成立的目的。我不是說只要增加鐵道局的工作就好了，並不是這樣，我上次質詢時也有提到鐵道局的人力要怎麼去加強，這個才是重要的。但是人力的加強並不是那麼快，部長要指定一位次長來協調鐵道局、臺鐵局，甚至要去協調人事行政總處等相關單位，看是要暫時借調鐵路局的員工，還是用其他方式，這種情形很多，以前都有案例，我粗淺的用詞就是借調，讓他們到鐵道局去執行這些數量很多的工程，甚至還可以增加，你也不能把工程都拿給鐵道局做，那臺鐵局的這些工程人員涼涼地沒事做，這樣也不行，對不對？所以可以用借調或其他方式，反正薪資都一樣，對不對？這樣也不會影響他們的待遇、福利，不然照理講他們應該要被資遣，因為都沒有什麼工作了，就應該要被資遣。但是我們不要資遣他們，而是用借調的方式，這才是正辦。部長，你就交辦一位次長去做。

**王部長國材：**跟委員報告，臺鐵局的工程真的太多了……

**鄭天財 Sra Kacaw 委員：**對，我知道。

**王部長國材：**現在鐵道局是代辦，如果有些地方需要原來臺鐵局工程處的人員來協助，我有請他們兩個局長去談，最重要的就是，在交過來以後，臺鐵局也不是變成沒有事情，它對於養護、對於它手上現有的工程會更全力以赴地去做，應該是這樣。

**鄭天財 Sra Kacaw 委員：**我是考慮到鐵道局的人力，所以這個部分還是要好好地溝通協調，你們今天的報告並沒有談到這個部分，這是一個很重要的問題。

**王部長國材：**關於人力的問題，會請他們再談，事實上，鐵道局在接這 24 個工程之前應該也有評

估過 4 個工程處的能量。剛才委員所關心的部分，我們會注意一下，看是不是要加以協助。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：這個部分很重要。

王部長國材：是。

鄭天財 Sra Kacaw 委員：謝謝。

王部長國材：謝謝。

主席：請陳委員明文發言。

陳委員明文：（10 時 20 分）部長，今天召委安排的議程就是行政機關的行政中立問題，你知道交通部在這次公投要把持的行政中立是什麼嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：我了解，行政中立第一個是不規範政務人員，像我必須到每個地方去支持行政院的四個不同意。

陳委員明文：你現在是在講人的部分，我是在講你的業管，像是掌管運輸方面的業務，對不對？

王部長國材：是。

陳委員明文：你認為怎麼樣是行政中立、怎麼樣是行政不中立？如果你們在運輸上減少運量，或是忽然間調漲票價，讓本來想回去投票的人不回去，這樣到底是行政中立還是不中立？公投是人民的權利，交通部是政府機關，就應該要鼓勵人民去投票，是不是？

王部長國材：是。

陳委員明文：如果你們要鼓勵人民去投票，照理說，你們就要讓想返鄉的人都有交通工具可以坐，對不對？

王部長國材：是。

陳委員明文：如果你要讓更多遊子返鄉投票、鼓勵大家投票，那這樣到底是行政中立還是不中立？

王部長國材：中立，因為他們有這個需求，我們就提供。

陳委員明文：這樣是中立，那如果國民黨認為這樣不中立呢？如果他們認為你怎麼可以鼓勵人家回去投票，這樣你們要怎麼辦？

王部長國材：我們要看大家訂票的狀況，如果有很多人要回去卻訂不到票，那我們當然要提供。

陳委員明文：我現在就是要問你，如果他們認為你們這樣不中立呢？像陳雪生召委等一下可能會罵你：你怎麼可以提供那麼多交通工具讓在臺北的遊子回鄉投票呢？你這樣不中立！

主席：有那麼嚴重嗎？

陳委員明文：我不知道啦！不然召委今天排這個行政中立不中立的議題，到底是在規範交通部的什麼部分？我不了解，我只是認為你們業管的單位應該就是提供運輸，對不對？

王部長國材：是，這本來就是我們要提供的。

陳委員明文：如果你們突然調漲票價，讓很多想回去的人沒有回去，這樣就有可能牽涉到行政中立、不中立的認定問題。

王部長國材：是。

陳委員明文：看起來你現在並沒有這樣做。

王部長國材：現在就是有多少需求，我們就提供多少。

陳委員明文：我只是提醒一下，我個人是覺得事實上公投是人民的權利，所以交通部也應該要鼓勵人民在 12 月 18 日返鄉去投票，我想這是你的職責所在，所以我要特別在這裡提醒你。

王部長國材：是，沒問題。

陳委員明文：臺鐵在 12 月 1 日發生事故，有很多委員都有質詢你這個問題，請問有造成人員傷亡嗎？

王部長國材：沒有。

陳委員明文：其實原來我們召委本來要安排我們去花蓮考察，他才變更議程，你們就發生這個事故來回應我們的召委，這樣不大好。

主席：我哪有？

陳委員明文：不是啦！我只是覺得怎麼會這樣。部長，我想要瞭解一下，臺鐵出了這件事情，你震怒然後就撤換工務處長，是這樣子嗎？

王部長國材：對。

陳委員明文：我認為這樣是不對的，我對撤換工務處長並沒有意見，但是你震怒是要撤換局長，局長震怒才是撤換工務處長，部長震怒直接撤換工務處長，這樣是不對的，從層級來看是錯誤的，好不好？我覺得如果部長震怒，應該是撤換鐵路局長，而不應該是你震怒然後去撤換臺鐵局的工務處長，從層級上來看，這樣是錯誤的。

王部長國材：我是跟臺鐵局的杜局長講，我所表達的意見就是這是一個非常大的疏失，必須撤換工務處長，我有跟臺鐵局長講。

陳委員明文：臺鐵一再出事，從你上任到現在 4 個月出事多少次？將近 10 次，在 11 月 18 日、11 月 6 日、10 月 26 日、10 月 17 日、10 月 12 日、8 月 10 日、7 月 2 日……

主席：你是問「出事多少次」。

陳委員明文：我現在都要開始講臺灣話，讓你沒有辦法學，我用國語講，你卻這樣笑我！部長，這是很嚴肅的問題，這不能夠輕鬆。

王部長國材：是。

陳委員明文：我覺得火車應該是一個安全的交通工具，臺鐵如果像這樣一直在發生事故，臺灣人民會怎麼看待你們的臺鐵局、會怎麼看待你這位交通部長，你知道嗎？

王部長國材：了解。

陳委員明文：你怎麼可以讓人民這樣惶恐不安地搭乘這個我們認為最安全的交通工具呢？部長，你要怎麼改善？

王部長國材：我跟召委報告，事實上，針對運工機電的這些課題，不管是臺鐵局跟部本部，我們都有陸續進行追蹤，一直在改善，昨天是臨軌工程發生事情，臺鐵現在的確有一個很大的問題，就是臨軌工程非常多，包括邊坡改善、鐵路立體化工程、雙軌化、月台提升等等，本來就因為在鐵軌旁邊所以真的會比較危險，但是這些都不是理由，重要的是我們的工地管理，事實上，最近所發生的事情，都是在我們改善的計畫裡面發生的。

陳委員明文：沒錯，部長，我就不再質詢你技術層次的問題了，照理說，你應該是要針對政策的層次做改善，例如臺鐵局跟鐵道局的分工，我要很清楚地跟你講，其實工務處就應該要到鐵道局去嘛！對不對？因為鐵道局的工程文化跟臺鐵局的工程文化並不一樣，我想你應該很清楚，鐵道局的工程文化是安全第一，鐵道局他們要做的就是監理、就是工程嘛！而臺鐵局在未來就是負責運務嘛！所以我覺得應該要讓臺鐵局從營運、站區的開發這方面去著手，不要等到發生事故的時候，才來吵到底要歸責給鐵道局或臺鐵局。事實上，分工不清楚也不好，所以我還是要跟部長講，要區分清楚，不要讓鐵路局連應該做的工作都做不好，未來就是讓他們專責在營運上，好不好？

王部長國材：現在鐵道局是負責新建工程，那臺鐵局是對本身工程的改善。

陳委員明文：我都知道啦！我今天講的這些話，我在之前都已經質詢過十幾次了。

王部長國材：了解。

陳委員明文：我只是要再一次提醒您，我們覺得你也是因為發生事故才上台的，但是在你上台以後事故並沒有減少，這是我們所擔憂的問題。我現在要跟你講，你站在部長的立場上，你應該要去處理制度面的問題，好不好？我在這裡要再問你一個問題，交通部推動臺鐵局的公司化，目前進度到哪裡了？

王部長國材：我們現在正在跟工會溝通，我們希望在下個會期能夠將公司設置條例……

陳委員明文：你們是怎麼跟工會溝通？

王部長國材：第一，他們開過相當多的會議……

陳委員明文：開過幾場說明會？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：報告委員，開了 68 場說明會。

陳委員明文：有多少員工來參加？

馮副局長輝昇：這 68 場共有七百多位接近 800 位員工參加。

陳委員明文：都是鐵路工會的還是鐵路產業工會的人？

馮副局長輝昇：都是我們企業工會的。

陳委員明文：你們不是有兩個工會嗎？都是鐵路工會還是鐵路產業工會的人來參加？

馮副局長輝昇：我們的對象是員工，臺鐵的員工。

陳委員明文：我知道，我是說你們有兩個工會不是嗎？

馮副局長輝昇：對，都有參加。

陳委員明文：都有參加嗎？

馮副局長輝昇：都有參加。

陳委員明文：目前這兩個工會對臺鐵公司化的態度是怎麼樣？

馮副局長輝昇：大家都對臺鐵轉型改革有共識要改革，對於裡面的一些條件包括資產配置、債務處理，還有一些政府虧損補貼都有些不同看法。

陳委員明文：我問一下員工比較關心的三項問題是什麼？

馮副局長輝昇：權益保障，就是員工的薪資、津貼，還有未來在臺鐵是不是能夠永續服務及退休的制度。

陳委員明文：我要提醒部長，臺鐵局員工總共多少人？

馮副局長輝昇：18,000 人，正式人員 16,000 人。

陳委員明文：18,000 人沒有錯吧？你剛剛跟我講說你開了 68 場說明會，總共七百多人來參加，所以七百多人除以 68 等於一場不到 100 個人，是不是這樣？所以 700 人和 18,000 人在比例上你覺得是多還是少？

馮副局長輝昇：報告委員，因為當時在疫情期間，各單位參加的人數有限制，有一些人有透過視訊……

陳委員明文：我只是要跟部長說這個，沒關係，你解釋我也沒有在聽。我跟你說實話，數字會說話，我只是要告訴部長，現在要推動的是公司化，這是你一上台就很清楚向委員會宣示，也向臺灣人民宣示的，鐵路局的公司化，對部長、現在局長來說都責無旁貸，是一定要面對的。只是員工到底支不支持是很重要的問題，看起來行政院應該將你的員工的疑慮問題都解決了，不是嗎？

王部長國材：都支持，行政院都支持。

陳委員明文：所以我覺得如果員工參加說明會的意願這麼低，你們自己要想為什麼？臺鐵局跟鐵道局在分工、制度面上要很清楚地處理，臺鐵局的公司化一定要很負責任地推動，而且是要有節奏性地推動，不管你的員工、鐵路局的員工，為什麼意願這麼少？他們在焦慮什麼或他們最苦惱的是什麼？都要找出來，一氣呵成地讓整個鐵路局都能全面支持公司化，如此推動公司化才會成功，好不好？

王部長國材：我們會持續溝通，謝謝召委。

主席：你講話要講清楚，你打電話給部長他很怕耶！你說把次長換掉，他把處長換掉，弄錯了啦！要改進。歐珀委員，俊憲委員發言完畢休息 10 分鐘好不好？又不行？

陳委員歐珀：等你那麼久了。

主席：你等我？

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：（10 時 33 分）部長好，我們今天變更議程，原本這禮拜應該要審預算，但是國民黨說因為公投，現在找個理由說你們違反行政中立，所以變更議程不審預算。召委先不要走，我要講你，就像我們優秀問政、理性的召委陳雪生都很不以為然，但是沒辦法，這個會期立委最重要的工作應該是審預算，立法機關對行政單位最大的監督也是在預算，現在國民黨用這種自廢武功的方式，本人覺得很遺憾。

回歸正題，你們到底有沒有所謂的行政中立的問題？第一個，公投四個題目裡面跟交通部有關係的應該是三接，就是藻礁三接要移到臺北港，是不是這樣子？

主席（陳委員歐珀代）：請交通部王部長說明。

王部長國材：對。

林委員俊憲：如果三接移到臺北港，交通部是贊成還是反對？

王部長國材：我們反對，因為有航安的問題，上次提過就是 N7 到 N9 會影響到整個貨櫃碼頭的…  
…

林委員俊憲：部長，交通部有立場嘛！你反對。你為什麼反對？這當然需要說明，你要為你的政策說清楚，要讓民眾了解為什麼反對三接從現在這個地方移轉到臺北港，是不是這樣子？

王部長國材：是。

林委員俊憲：我再請教，在地的新北市政府贊成還是反對？

王部長國材：反對，他們非常反對，在 108 年有正式公文。

林委員俊憲：我只知道本委員會新北市的立委洪孟楷委員就表達絕對反對，是不是這樣？他自己也公開說過嘛！反對三接遷到臺北港。

王部長國材：是。

林委員俊憲：我再請教你，新北市議會贊成還是反對？

王部長國材：反對，也是反對。

林委員俊憲：反對嘛！還正式發文。

王部長國材：是，108 年。

林委員俊憲：有正式發公文來，因為 108 年的時候就有環保團體反對，倡議三接不能設在那個地方，要設到臺北港。

王部長國材：是。

林委員俊憲：所以新北市議會反對，新北市的立委也反對嘛！新北市政府贊成還是反對？

王部長國材：基本上也不同意。

林委員俊憲：不同意喔？

王部長國材：是。

林委員俊憲：108 年朱立倫還是市長的時候，他不只是反對，還公開說如果三接設在臺北港，他要抗爭到底，朱立倫現在就是國民黨黨主席，所以到底行政中立的定義是什麼，最需要出來界定的就是銓敘部。銓敘部也已經就這次所謂行政中立的爭議做出解釋，銓敘部說法律規範的行政中立就是像司法單位。也就是執法單位，還有獨立機關，現場有沒有執法人員？現場有沒有獨立機關的人員？

王部長國材：沒有。

林委員俊憲：如果沒有，你們就不是法律明確規範適用行政中立的人啊！總統跟政務官更不是，你們本來就應該為政策說明甚至辯護，是不是這樣？

王部長國材：是。

林委員俊憲：所以銓敘部講得很清楚，行政機關本於政策推動的權責，有義務要對外界說明並辯護政策立場，適時澄清相關資訊，所以受指派代表機關、代表行政單位表達政策立場者，不能認為是違反行政中立的行為。這寫得很清楚，是不是這樣？

王部長國材：對。

林委員俊憲：所以公民投票法辯論會的進行形式，法律寫得很清楚，甚至它也寫到如果這個法案跟立法院有關係，立法院跟行政院都要派代表就反對意見或代表反方提出說明或辯護，可見公投不是一般選舉，因為一般選舉是選人，所謂的行政中立應該是針對一般選舉嘛！公投是針對政策，哪有行政單位不能為政策說明或辯護的？所以國民黨把我們的議程改掉，我覺得嚴重影響到預算審查的進行，相對影響到政務推動以外，其實很多預算是跟民眾息息相關的，基本上會損害到民眾的權益。不知道國民黨還要抗爭多久，我知道召委人在曹營，身不由己。

主席（陳委員雪生）：不會。

林委員俊憲：不會喔？接下來關心大家提的臺鐵意外事件，部長，臺鐵事情很多，現在大家都在酸你，說你震怒！大怒！以後你要注意，就說你小怒而已，沒有很生氣，否則大家都認為部長都震怒了，事情還解決不了。臺鐵的事情確實是一而再、再而三發生，嚴重損害到臺鐵的公司形象。回歸正傳，既然發生斷裂，安全性就要注意，因為它是臨軌工程，大家因為意外而沒有注意到，這個工程其實是鐵路行車安全改善六年計畫很重要，這個計畫花很多錢耶！總經費多少錢？一百多億元？幾百億元？就是要把全國鐵路沿線危險的地方分 6 年全部改善。

王部長國材：275 億元。

林委員俊憲：好，275 億元，你看多大一筆錢！這個工程就是要強固、改善邊坡，所以那個鐵軌就是要插進去做邊坡嘛！鐵軌斷掉，那邊坡安全嗎？我覺得你要全部重新體檢，對不對？

王部長國材：裡面就是第一個，鋼軌……

林委員俊憲：現在把它吊起來，吊車一停就斷掉，把它插到邊坡裡面，你期待它能擋住邊坡的土石流嗎？

王部長國材：如果鋼軌本身有問題也不行，所以這部分也請他們調查。

林委員俊憲：那個原來是鐵軌，所以你要查清楚！或是當年做鐵軌就偷工減料，會不會是這樣？另外大家又在罵臺鐵不是說有 SOP 嗎？臺鐵經過那麼多事故，因為臨軌工程是在軌道旁邊做的，就有一個 SOP，一定要保護行車安全，不能傷害到鐵軌。這距離鐵軌幾公尺？

王部長國材：9 公尺。

林委員俊憲：既然是 9 公尺，為什麼鷹架倒下來還會打到車子，打到原來行駛的鐵軌上？表示沒有計算好，SOP 看起來沒什麼用處耶！講到這個我再講一個鐵軌的行車安全，剛剛也有委員關心，現在巡檢鐵軌有沒有斷裂，聽說有買一台新的車子，新的車子已經驗收五年多還沒有辦法驗收，所以舊的這台繼續使用，你看看這台。

王部長國材：EM80。

林委員俊憲：EM80，這台已經用了四十幾年了。

主席：請交通部臺鐵局陳副局長說明。

陳副局長仕其：40 年。

林委員俊憲：這台車子不用跑，光看照片看起來就很可憐，看起來很舊了，四十幾年的巡軌車，它怎麼開出去巡視鐵軌有沒有斷裂？上禮拜開出去結果壞在半路，上個禮拜的事情啊！這台車開去巡視鐵軌的安全，結果故障在半路上，聽說經常故障啊！我們新的那台五年多還沒辦法驗收

，要不要再買一台新的？為什麼不能驗收？責任要追究，一年拖過一年，部長你要生氣的應該是這件事情，這件事情你才應該要生氣啊！對不對？你知不知道這件事？

王部長國材：我知道。

林委員俊憲：你知道吧！

王部長國材：它這個……

林委員俊憲：全臺鐵只有一台巡軌車，就是這台。

王部長國材：所以他們現在……

林委員俊憲：使用年限是 30 年，結果用了 41 年。

王部長國材：軌道巡軌車在上次……

林委員俊憲：開出去經常要拖回來、經常故障在半路上，5、6 年前就發包買一台新的，新的一台多少錢？

陳副局長仕其：1.78 億元。

林委員俊憲：一台快要 2 億元啦！買進來快 5、6 年了都不能驗收！車卡在半路上，現在怎麼辦？現在亂變一個什麼鐵軌快篩系統，你當成是武漢肺炎在快篩啊？如果可以快篩，當時何必買一台新的？快篩就是會有很大的誤差，而且它只能巡視東西正軌，支線也沒有辦法進去巡。

陳副局長仕其：報告委員，快篩是在巡鋼軌裂縫的。

林委員俊憲：它會有誤差嘛！不然怎麼叫快篩？

陳副局長仕其：另外我們有買一套軌道的探傷儀，車還沒有買進來以前先買一部探傷儀。

林委員俊憲：已經講了好幾年，中間間隔就 6 年了。

陳副局長仕其：探傷儀已經買進來了。

林委員俊憲：這台舊車已經超越使用年限 11 年，新的買來五年多也不能用，那中間空檔鐵軌怎麼巡？像你們說的權宜措施？

陳副局長仕其：用探傷儀。

林委員俊憲：這樣亂巡，上次才會發生鐵軌斷裂 44 公分的事，記得吧？真的啊！監察院都移送了，部長你聽的懂嗎？

王部長國材：我知道。

林委員俊憲：鐵軌斷 44 公分，當然電話中講不清楚，他是說 30 公分，結果臺鐵接電話的聽成 3、4 公分！不然說台語也聽得懂，說英文也不會聽錯嘛！講中文聽錯，這很危險！趕快處理這件事情，跟安全有關係的事情統統不能打折好不好？

王部長國材：好。

林委員俊憲：謝謝部長。

王部長國材：謝謝。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：（10 時 45 分）部長，12 月 18 日即將進行全國性公投，這次公投有 4 個題目，其中有一個是三接遷移的公投，投票結果一定有兩個，看到底同意票和不同意票哪個比較多，假設

同意三接遷移比較多，那就成案了，三接必須遷移。從各項資訊看起來，臺北港是最有可能被遷移的地點，現在新北市議會、新北市政府跟交通部都一再明確宣示反對三接放在臺北港，北部將來如果缺電，三接一定要做，除了臺北港之外，有沒有其他地方？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：委員好。在現址的地方現在已經做到這麼安全，對藻礁的破壞很少，所以我覺得很困難，應該是以現址進行。

陳委員歐珀：所以我現在就是說公投跟你有關係啊！今天剛好安排這個專題討論，我覺得部長有責任把這件事情講清楚，你現在是政務官就是要講清楚，我們講道理，講事實就好了，三接不做，要遷移到別的地方，但沒有別的地方願意給它遷，遷到基隆、宜蘭也不可能啊！北部要用的嘛！這是不可能的事情，除了這個地方以外，桃園有沒有可能？其他地方有沒有可能？

王部長國材：應該都很困難。

陳委員歐珀：都會很困難嘛！所以今天要跟全臺灣人民講清楚，這是攸關臺灣整個能源發展的整體配套措施，我們既然要發展天然氣，到 2030 年要占 50%，就必須要把事情講清楚，我覺得臺灣人還是滿理性的。我在宜蘭縣也辦了很多場公投說明會，這是部長的責任，你要把這件事情講清楚，新北市政府跟新北市議會都堅決反對遷到臺北港。

王部長國材：這個我在很多地方都講了。

陳委員歐珀：臺鐵昨天又發生太魯閣號的工安意外，部長，工地管理很重要，我們一直在談工地管理、工地文化，這部分一提再提。除了這個以外，我整理了一些預警系統的資料，目前全國的平交道大概有幾處？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：421 處。

王部長國材：四百多處。

陳委員歐珀：目前設預警系統的有幾處？

馮副局長輝昇：報告委員，我們在過去兩年全面裝設平交道自動防護偵測系統。

陳委員歐珀：陸續都在做嘛！

馮副局長輝昇：對。

陳委員歐珀：現在最危險的邊坡滑移的監測處有幾處？你們列管的。

馮副局長輝昇：目前在做邊坡告警系統的有 26 處。

陳委員歐珀：26 處還是 29 處？

馮副局長輝昇：26 處。

陳委員歐珀：目前做得怎麼樣？

馮副局長輝昇：目前是由中華電信得標。

陳委員歐珀：做了幾處？

馮副局長輝昇：今年會完成 11 處。

陳委員歐珀：目前只有完成 1 處嘛！

馮副局長輝昇：2 處。

陳委員歐珀：我再請教你，這 2 處的準確度怎麼樣？

主席：請交通部臺鐵局陳副局長說明。

陳副局長仕其：他們現在在測試，原則上還不錯。

陳委員歐珀：多少？

陳副局長仕其：大概百分之九十幾。

陳委員歐珀：有沒有超過 95%？

陳副局長仕其：目前測起來是有超過 95%。

陳委員歐珀：沒有，我的資料是沒有喔！這個你們要去查清楚，因為這要有公信力。

陳副局長仕其：好。

陳委員歐珀：現在國內、國外都有一些比較先進的監視系統，所以我在這裡要特別提出來，其實電子圍籬的部分我們也一直在談，現在雷達可以偵測物體入侵，但沒有辦法確定入侵物是否為活體，只知道有物體入侵，例如這一次的鋼筋；而熱成像的偵測可以偵測到人跟其他生物的入侵；至於影像入侵偵測則是用 AI 影像協助確認有無物體入侵，我詢問過這套設備的價格，跟我們目前設置的裝置差不多，都是二千多萬元，但它的準確率，無論日間或夜間都可以達到 99% 以上，如果價格差不多，而且可以偵測到的不只是物體、生物，兼具好幾項功能，加上準確率又這麼高，我覺得你們應該要去好好瞭解，甚至考慮引進這套系統，既然要設置就應該用最好的。依照你們提供的資料，現在已經設置了 2 處，還有 24 處沒有設置，我覺得你們應該趕快引進這套先進的測試預警系統，讓它一次到位，畢竟同樣要花那麼多錢嘛！本席希望大家一起來思考，因為熱成像的偵測大概 3 到 5 秒就可以馬上反應出來，相關的設施，我們應該要有整套的想法，好不好？我再次提醒你，不要再浪費錢去做準確性比較低的事情，既然有新的設備出來，你們就趕快去做調整。尤其現在列管的危險邊坡一定要趕快設置，好不好？全國有那麼多危險邊坡，最危險的路段只有這 26 處，請問你們這 26 處什麼時候可以完成設置？

陳副局長仕其：報告委員，明年底這 26 處會全部完成，另外，規劃中的還有 38 處，現在正在爭取預算，預計明年開始……

陳委員歐珀：會後請把相關資料提供給本席參考，既然是設備有問題，不是人為的，我希望能夠一次到位，不要浪費錢。

陳副局長仕其：好。

陳委員歐珀：此外，軌旁及列車告警通報系統要即時連動，以現在的 AI 軌道入侵預警系統來講，我們應該要有一個想法，而且要很清楚地跟國人講哪些地方是有建置的、哪些地方仍尚待建置，我覺得你們必須把期程抓出來，因為從普悠瑪事件到太魯閣事件，已經經過兩、三年了，既然要做安全的設施就一定要一次到位。

我這裡有列出一個異物入侵偵測系統的總架構，提供給你們做參考，好不好？希望交通部除了針對人為的管理、公司的治理之外，其他部分也要與時俱進，不要設一套只能偵測物體卻不能偵測到人跟生物的系統，這件事應該要一次到位，好不好？謝謝。

王部長國材：好，謝謝委員。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請蘇委員震清發言。

蘇委員震清：（11 時 5 分）部長好！正常的時候，大家都知道我質詢的聲音會很大聲，這是天生使然，並不是故意講話大聲。有一句話叫做哀莫大於心死，今天我在研究室及現場聆聽委員的質詢，很多委員都針對今年 4 月太魯閣事件發生後，林佳龍部長去職，然後你上台一事提出質詢。也有報章雜誌報導指出，上週 11 月 22 日你們的內部會議在做討論的時候，針對臺鐵近 3 個月發生 9 起事故，報導提到你在會議中非常震怒，我一直在想像震怒到底是什麼意思，部長，報導寫你在開會時震怒是什麼意思？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：委員，事實上……

蘇委員震清：你說臺鐵螺絲鬆了，你震怒嘛！當時是因為你說話很大聲，還是你有拍桌子、摔椅子？

王部長國材：沒有，比委員還小聲。

蘇委員震清：比我還小聲？那你不夠霸氣！

王部長國材：但是我很嚴肅地談，運工機電 4 位處長都必須負起責任，縱然這 9 件事情沒有造成重大的傷亡，但我覺得有時候問題是會從小的部分慢慢擴大的。

蘇委員震清：對，由小地方看大處嘛！

王部長國材：所以我跟幾位處長在談的時候，事實上，這 4 位處長都很認真，他們在……

蘇委員震清：你說他們很認真，但是你又準備要把他們換掉！

王部長國材：但如果有一些疏失，不管這個人是否認真，該負責就要負責。

蘇委員震清：好，你叫副處長負責，那局長呢？

王部長國材：是由處長來負責。

蘇委員震清：我知道是處長負責，那局長呢？

王部長國材：局長也有跟我講他要自請處分。

蘇委員震清：都自請處分？我要強調的是，為什麼我今天的質詢有點有氣無力？因為我懷疑大聲真的有用嗎？你震怒有效嗎？目前這個事情又發生了，古人說要講「好佳哉」沒有發生重大事故，不能說「早知道」，因為「早知道」不是好話，對不對？要說「好佳哉」嘛！對於昨天的事件沒有發生重大傷亡，我們是說「哇！好佳哉」，但是你們應該要破釜沈舟，你真的覺得換掉這些處長就可以了嗎？你剛才說這些處長都很認真，但現在又要他們為事故負責，我就講一句話，我不是針對局長，而是要問你局長的部分呢？局長自請處分是什麼意思？申誡一支？警告一支？然後整個沒有改變，還是依然故我，有用嗎？部長，你震怒是在震怒什麼意思？

王部長國材：我跟蘇委員報告，昨天這個狀況，假如是我們在標準作業程序上沒有去規定，包括工

區速限 45 公里，這樣他的責任可能……

蘇委員震清：我不知道……

王部長國材：我的意思是說，過去的規定也有用，但是昨天的確在那個地方有疏忽了距離的課題，這個過程……

蘇委員震清：部長，事情已經發生了，總是要找出原因嘛！對不對？發現問題，瞭解問題，然後解決問題嘛！今天你在回答時表示，在事故發生後，你們早上又發現到全國還有 4 處的工程圍籬有不夠高的情況，這是你說的，對不對？

王部長國材：現在的情況是這 4 個地方都有高低差的問題，所以我叫他們趕快去查，至於是不是圍籬不夠高，這個要等現場看完後再來判斷。

蘇委員震清：所以目前還不曉得嘛！但是你說這 4 處有不夠高的情況嘛……

王部長國材：高低差。

蘇委員震清：好，但規範裡面到底有沒有寫出來，這是一個部分，當初要施工時，標案裡面一定寫得很清楚，圍籬到底要多高，一定有寫嘛！如果沒有寫，為什麼沒有納入規範？為什麼等到事件再度發生了，你才又要去查一下到底有多少工程有問題？套一句陳明文委員早上講的話，他說部長震怒並且撤換工務處長到底是對還是錯，應該是要換局長還是要換處長？當初杜局長要上任的時候，基層的員工就曾經說過，其實最令人詬病的是臺鐵的組織文化，如果是任用一個老臺鐵人，他傳統的想法就是循這個模式，你認為這樣能改變到何種程度？我不知道！我不懷疑杜局長的能力，我只關心怎麼樣才能澈底執行與落實，要怎麼改變才能讓這些工安事件不會一而再再而三地重現，且問題一直層出不窮？不是撤換一個處長，換一個新處長上來就可以解決問題，因為局長仍在這個位子上，你說處長的表現很好，但你把他們撤換掉，對這 4 位處長來說，他們也會質疑自己這麼努力到底是在拚搏什麼，部長，關鍵是整個問題要怎麼解決，這才是重點啊！

王部長國材：是，我向蘇委員報告，4 個處長都很認真，但是這裡面有很多細節的部分，產生現場這麼大的危險，我覺得那是一個需要他去負責任的問題。但是在這個處理過程中，事實上，過去也曾討論過臺鐵的改革是不是有效，其實這個過程是一直在進行中。

蘇委員震清：這些我都知道，但我要強調的是，要怎麼樣去落實做到重新檢討、脫胎換骨，真的不簡單啦！但如果只是換湯不換藥，沿襲過去的思維，臺鐵的未來我們也沒有辦法去想像啦！因為事情什麼時候會發生沒有人知道，所以簡單地講，你要怎樣去超前部署，你覺得我這樣說對不對？

王部長國材：是。

蘇委員震清：但我必須很無奈的說，你們真的要去痛定思痛啦！今天我們都是等到事情發生後才說早知道就要怎麼去處理，就像之前你提到的，這 4 處的圍籬有高低落差，如果檢查出來發現真的有問題，圍籬確實不夠高，那怎麼辦？

王部長國材：昨天去看的時候，這個地方已經是 3 公尺的圍籬了……

蘇委員震清：請問昨天的監造廠商是誰？

王部長國材：聯合大地。

蘇委員震清：又是它！8 月 15 日剛好都是中秋，過年剛好都是正月初一，這句話是什麼含義？不用講得太明白吧！

王部長國材：昨天的事情，現在整個都在調查，包括我們鐵道局……

蘇委員震清：調查一天了，很辛苦啦！但是我要跟大家講的東西，我相信很多委員也都講了，剛才陳歐珀委員講了很多，林俊憲委員也提出很多問題，這些問題都不是一天、兩天，這些問題是長年累月形成的，但是卻看不見，有沒有改革？有啊！我也常說「有沒有改過」？這個過沒改就是改，沒有意思啦！部長，怎麼樣真正去痛定思痛？說真的，不是換掉這幾位處長問題就能解決了，真的不是這樣，到底問題在哪裡？螺絲到底是鬆了還是掉了？委員每次質詢時都說同樣的話，你們到底有沒有聽見？如果有聽見，但有沒有聽進去？如果沒有，這樣問題要怎麼解決？

我講一個很切身的問題，非常感慨啦！我現在給你看幾張圖片，這一張是屏東枋寮的道路，你也看到了，路面都是坑坑洞洞的，另外這一張則是路燈不亮，再來這一張也是路面有坑洞，為什麼我要講這個？我要謝謝鐵道局，但我也要在這邊責罵臺鐵局，因為這是你們的土地、財產，由枋寮鄉公所認養，認養是什麼意思？就是要負責維護，但鄉公所窮得要死，難怪路面這麼差。我打電話給臺鐵局，臺鐵局第一句話就是跟我說「委員，歹勢，我們沒有錢」，就只有一句話「我們沒有錢」，還說這條路已經由枋寮鄉公所認養了，所以枋寮鄉公所表示他們不想要認養了，因為認養就要出錢維修路面，還要負擔路燈的電費，認養它要做什麼，你們回歸自己吧！但重點是旁邊你們有在收錢喔！原本的臺鐵房舍現在有出租出去，其中有一部分是租給枋寮鄉公所，另外一部分是租給廠商，你們有在收取所謂的房租費用，但是路面的維護就交給鄉公所去認養，你們都不願意幫忙，不能一句話，因為有人認養就沒事了。我要講的是，我跟鐵道局反映後，鐵道局表示這條道路他們會盡量協助，他們除了幫忙發文外，也願意幫忙出資 100 萬元來鋪設路面，但這筆錢仍然不夠，所以我又另外從水利署爭取到 50 萬元的公益支出來協助鄉公所鋪設路面。我要講的是，這個財產是你們的，這是臺鐵局的財產，我去拜託鐵道局時，他們沒有第二句話，直接就說他們會盡量幫忙協助，而臺鐵局則是只有一句話「沒有錢」，問題是這是你們的財產，你們也有收房租！當然，我也說過，這是枋寮鄉公所認養的，但是鄉公所真的沒錢，這個財產是臺鐵局的，房租也是臺鐵局在收，但什麼事都漠不關心！

再來，我親自去會勘時，你們只派了一位基層公務人員過來，部長，我說這些是什麼意思？今天我要說的是，鐵道局跟臺鐵局同樣是交通部底下的單位，本席為了地方反映意見時，臺鐵局只負責收租金，請問我們情何以堪？我還另外向水利署爭取經費來解決這條路的問題！我今天講這麼小細節的用意在哪裡？很多事情你們都漠不關心嘛！就如同你所講的，從小地方看大處，怎麼辦？鄉公所表示要把權利還給你們，現在這個部分要怎麼處理？

王部長國材：跟委員報告，這是臺鐵局的財產，我覺得這應該是他們要去做，所以我剛剛跟副局長說了，請他們儘快去做。

蘇委員震清：不用啦！錢我已經找到了，鐵道局出 100 萬元，我還從水利署那裡爭取到費用，不同

的單位喔！他們還幫忙出錢，這樣聽了不會生氣嗎？

王部長國材：我覺得這樣是很怪啦！就是說……

蘇委員震清：本來就很怪！

王部長國材：自己該負責的就要負責。

蘇委員震清：我跟杜局長說的時候，他只有一句話「沒錢」，基層也說沒錢，但是你們有收租金耶！

王部長國材：這個部分只需要一百多萬元，應該還好。

蘇委員震清：是啊！

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：感謝委員，報告委員，其實我們在 6 月 10 日也有開會協調，鐵道局也在委員的支持下投入 100 萬元，委員後來又爭取到 50 萬元，所以這條路明年 3 月鄉公所就會開始來發包……

蘇委員震清：我知道，50 萬元是我給的，不是你們鐵道局給的！

馮副局長輝昇：對，感謝委員……

蘇委員震清：感謝我？你們為什麼不要承擔責任？

馮副局長輝昇：我們現在的土地，營業用的是出租，這有規定……

蘇委員震清：有沒有收錢？

馮副局長輝昇：營業用的是出租，但是無償的綠美化或是供人行道，那個都是無償的。

蘇委員震清：人家為什麼要幫你們認養、去做綠美化？你們為什麼不做？我叫鄉公所還給你們好不好！要不要？

馮副局長輝昇：我們跟鄉公所是一起合作的。

蘇委員震清：什麼一起合作，就是因為你們都擺爛，你們都不要嘛！部長，他們認為人家認養了就由人家去負責，他們自己就沒有責任了，我只是要凸顯從小地方看大處嘛！你們連這個都可以漠不關心了，一推二五六，部長，這樣有道理嗎？

王部長國材：我覺得臺鐵局要自己負起責任啦！尤其剛才委員提到去探勘時，他們只派了一個基層人員……

蘇委員震清：這部分的錢已經有了，我要凸顯的是，我們跟鐵道局反映時，雖然這件事跟他們比較沒有關係，但是基於地方需要，他們可以提供協助，但明明是臺鐵局的資產，他們卻是一推二五六，你們做事情會做得好才奇怪呢！

王部長國材：我會叫他們去檢討，該自己負起責任的就要負起責任。

蘇委員震清：部長，回歸到重點，這一連串的事故不管是不是因為螺絲鬆了，我們真的不想看到臺鐵再出大事情，但如果仍照這樣的邏輯去思考，我們沒有辦法保證所謂的改革真的能讓人民感受得到！我一再強調要說「好佳哉」，千萬不要說「早知道」，但由小地方看起，你彈你的曲，我哼我的調，這樣怎麼會有交集呢？所以你生氣，你要求他們改善，我們都知道本來就應該要層層負責，但是你換了這些處長有什麼意思，而局長只是自請處分。你也說這些處長都很認

真，到底這是什麼問題？所以不要再有下次了，我們不能再承受下一次出事了！

王部長國材：是，了解。

蘇委員震清：部長，我們都知道你很認真，但是這個思維、這個處置事情的方針，林俊憲委員在這裡也提過幾年的車沒辦法使用的問題，但是都沒有得到你們的答案，我坐在下面仔細聽過了，你們沒有回答要怎麼解決耶！沒有耶！部長，不要我們在這裡質詢幾分鐘，你們只是站在那裡聽一聽就算了，其實我也很不喜歡罵人，我很希望上台質詢是在讚許部長、局長，說大家都做得很好，臺鐵的行車安全讓臺灣人民都稱讚，真的很棒，也不會誤點、也不會怎麼樣，從頭到尾沒有一個立委站在台上稱讚臺鐵局做得很好，沒有！真是有夠可憐的！部長，我們一起努力好不好？謝謝。

王部長國材：好，謝謝委員。

主席：謝謝蘇委員震清。

請許委員淑華發言。

許委員淑華：（11 時 20 分）部長好。本席就接著蘇委員後面的話來跟您說，剛剛蘇委員講的我也非常認同，其實我們地方本來就會碰到很多在第一線就可以處理的事情，但是常常很多的小事情都必須要靠我們拿到國會殿堂上詢問部長、局長才能夠解決，像剛剛蘇委員所提的工程品質，其實也不過才一百多萬元，而且這本來就是你們應該做的，有很多時候，我們最基層的公務人員不能常常說沒有錢，然後就不去擔責任，如果這樣的事情還要拿到這邊由部長做承諾，實在是沒有這個必要啦！好不好？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：好。

許委員淑華：接下來我們來探討一下，因為軌道運輸已經是臺灣一個非常重要且不可替代的交通工具，自從太魯閣出軌事件之後，行政院有交代未來臺鐵的新建工程都要讓鐵道局辦理，當然這個也是因為看中鐵道局的工程量能及品質啦！但是，包括運安會的主委也有表達意見，認為鐵道局未來還是應該要回歸監理的角色，尤其因為近期一些鐵道規劃的爭議，大家也很擔心鐵道局自審自建，這樣到底會不會讓臺灣的運輸工程退步？所以我想先請教一下部長，行政院這樣的作法是未來既定的方向，又或者只是一個過渡性的作法？

王部長國材：跟委員報告，鐵道局的前身是鐵工局跟高鐵局兩個局合併，委員也了解，從臺北鐵路地下化到高雄鐵路地下化，全省的改善都是鐵工局做的，所以他們有一批很優秀的工程人員。至於臺鐵局，我們現在在談以後會朝公司化的方向，基本上我們是把它定位成一個營運單位，意思就是新的工程應該是由鐵道局負責，但是做後續的養護或是改善就由臺鐵局來做。但是現在發生一個狀況，就是在改善的過程中，邊坡改善的部分也發生一些狀況，所以才把一些本來分配給臺鐵局的改善工程移到鐵道局。

第一個，鐵道局有 4 個工程處，也都有滿優秀的工程人員；第二個，至於監理的部分，的確有很多人在談這樣會不會有球員兼裁判的問題，我們在這次的鐵路法修正，也有談到鐵道監理員的制度，未來它的監理強度會增加，如果鐵道局自己的工程有發生一些問題的話，在調查的時候交通部的人會加進來。目前兩個單位大概是這樣，一個是以工程為主，一個是以營運、養

護及改善工程為主。

**許委員淑華：**我們現在有高鐵、臺鐵及捷運這三種不同的軌道，鐵道局當時成立的目的之一是要去整合不同的軌道，讓民眾在區間移動的時候可以選擇不同的工具，能夠更加地方便。剛剛部長有提到，施工單位不管是鐵道局還是臺鐵，如果大家都還是這麼漫不經心的話，還是會出現人為的疏失，尤其鐵道局跟臺鐵的工程都是用發包的，所以我們常常發現鐵道局跟臺鐵找的承包商或是工班其實都差不多。目前臺灣整個工程的品質，如果可以得到的利潤低，加上工程一旦延宕，監造單位又要多負一個逾期的責任，所以常常就變成有人做就好。

所以在這樣的情況下，剛剛部長也有提到，鐵道局承接業務之後，現在看起來好像是在做分工，但是對於政府而言，也不過就是左手換右手，如何不讓工安事件不斷頻傳，還是有賴交通部去突破。本席知道要求整個施工現場都沒有狀況發生，其實不太可能啦！但是防範機制、通報系統還有監理機制，這些都是非常重要的，所以本席認為這方面才是部長要用心去改善的。否則你再拔掉更多處長也是沒有用，照這樣下去，如果再發生事情，要拔掉的人很快就是部長你了！本席想在這裡再次提醒部長。

另外，我們最近看到大家開始在討論一些國家的軌道，好像也變成了政治角力的戰場，因為大家現在一直都在喊價軌道的建設，很多民眾看不到國家的長期軌道發展是什麼，部長提出了環島高鐵的計畫，預估可能會增加 20 個車站，這到底是一個美好的藍圖還是畫大餅？針對你這樣的規劃，有一些學者特別針對高鐵延伸宜蘭站的工程做了一些換算，大概需要花費 1,700 億元，但是他們預估從臺北到宜蘭的旅客人數，還有搭乘距離所計算出來的人公里數，比西部的高鐵增加了 3.8%，但是成本是西部高鐵的 38%，所以未來的票價一定要提高 30% 才能夠去彌補，如果你不能彌補票價的話，也違反高鐵自償性的本意。

所以究竟要怎麼樣去改善財務計畫？就我站在偏鄉立委的立場，在整個公共建設中，我不是一定要完全用成本來計算，因為必須要符合很多當地民眾的需求。但是成本的問題，還有未來要如何讓財政更加健全，這個是部長在提出很多想法、計畫的時候，必須要慢慢去考量的，畢竟臺灣有很多軌道，每個縣市的軌道還有輕軌都不太一樣，所以要去整合。短期之內，可能不會那麼快地改變，但是不能夠讓軌道變成大家在口水戰的……

**王部長國材：**了解，我稍微跟委員說明一下剛才談到的宜蘭的課題，西部高鐵是 BOT 的案子，包括興建成本就是涵蓋在公司裡面；我們認為到宜蘭是採用 OT，也就是由政府出公務預算來興建，再交給民間經營，未來可能就是高鐵公司，所以興建成本的部分是由政府吸收，所以大家談到的票價，那是假設把興建成本都包含在這個公司的狀況下。

我個人是這麼覺得，公共運輸是全世界發展的趨勢，沒有人會講公共運輸是不好的，不管是過去在談的環島高速公路或是什麼，未來一個比較新的系統會變成環島的骨幹，現在當然是臺鐵，但是我們覺得未來在追求速度之下，應該要有一個想法慢慢變成骨幹，譬如現在臺北到臺東大概需要 3 小時半，以後高鐵可能是 1 小時半，類似這樣。我想這是一個願景，但是每一個願景慢慢延伸都是一個評估，包括選站的過程。

**許委員淑華：**對，我知道，我只是提醒部長，本席從一個偏鄉的立場來看，我沒有不支持這樣的說法，我覺得如果很多偏鄉的網路佈建能夠健全，這對我們來講都是好事，但是財務的分析跟未

來國家的整體發展，它還是要經過一個非常長遠的規劃。

本席再特別講一下，針對昨天臺鐵這個事件，現在的邊坡檢測都是用人力觀測為主，有時候人力觀察久了也會疲累，當然現在臺鐵已經開始對邊坡做一些分級的管理，也有陸續建置一些自動化的監測，還有包括行車的預警系統。但我們現在用人力加上這些科技化的設備配合起來，好像仍然沒有辦法完整地改善現在的現況，所以臺灣軌道的課題還是非常多，希望部長跟同仁能夠好好地盤整，如同很多委員提到的，總體的檢查一定要澈底，否則，我們雖然做了定期的檢驗，但是人工加上科技的搭配顯然都沒有改善大家最關心的安全問題。

王部長國材：這部分必須加強，除了人的巡檢外，還有物聯網的應用，都是臺鐵改善計畫的一部分。跟委員報告，臺鐵的改革真的是千頭萬緒，在過去這段時間事實上也做了很多，但是還有很多不足的地方，交通部必須多負起責任，趕快繼續改革更細及可能產生問題之處。

許委員淑華：改革是循序漸進，但是要能夠快速地回應到很多百姓對於政府的期待，好不好？部長加油。

王部長國材：謝謝委員。

許委員淑華：謝謝。

主席：請張委員其祿發言。（不在場）張委員不在場。

主席（許委員淑華代）：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：（11 時 31 分）部長，因為 12 月 18 日要公投，我跟你談一下行政中立的問題。早上也有一些委員提到行政中立，當然你是政務官我沒有意見，早上也有委員提到三接遷到臺北港，你不同意啊？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：委員好。對，我不同意，因為會有航安問題。

陳委員雪生：那為什麼之前有說到臺北港要 10 年的時間？

王部長國材：是在說興建或埋管的時間，但是從整個臺北港的運作來看，內港現在由臺北港貨櫃碼頭公司經營，本身是一個 50 年的 BOT 案子。第一個，他們現在所中意的三個碼頭事實上在 BOT 案的下方。

陳委員雪生：不是，我之前有看到資料好像說移到臺北港要 10 年的時間。

王部長國材：那是在談興建，但是從航安來看，LNG 船在那個地方對貨櫃港及內港的運作是危險的。

陳委員雪生：我先不談這個。以前馬政府的時候說要在藻礁那邊做，有沒有這個倡議？

王部長國材：在哪裡做？

陳委員雪生：就在藻礁那邊啊！目前的現址。

王部長國材：應該……

陳委員雪生：執政黨很像是反對喔！現在呢？國民黨沒有執政了，民進黨又把它拿出來，以前環保團體也是反對得很厲害喔！

王部長國材：主要是過去在藻礁上面是 232 公頃，現在已經降到 23 公頃，整個工業港也外推，所以現在的方案是可以兼顧環保跟電力供應的方式。

陳委員雪生：天然氣接起來以後，2025 非核家園的目標能夠完成嗎？也完成不了啊！

王部長國材：現在也是朝這方面來走。

陳委員雪生：也是朝這個方向是不是？

王部長國材：現在大潭 8、9 號機每年大概有 137 億度的供應量。

陳委員雪生：我之前質詢核四的事情時，我覺得李登輝總統、陳水扁總統、馬英九總統 3 個人要負責賠這四千多億元啊！應該是先查封他們 3 位的財產，怎麼是我們納稅義務人在處理這個事情呢？民進黨現在說核四危險，核能發電現在是全世界的趨勢，其實像德國都已經開始啟動了，馬祖對面的福建也有 7、8 座核能電廠，如果核廢料洩漏到臺灣海峽也會影響到臺灣，是不是這樣？

王部長國材：現在核廢料是最重大的問題。目前放在蘭嶼，但是沒有地方要再讓你放核廢料。

陳委員雪生：誰要放？垃圾場擺你家門口要不要？我也不要啊！

王部長國材：對啊！都不要！

陳委員雪生：統統不要啊！那麼臺灣的垃圾運哪裡去？運到日本去？沒有這個道理嘛！是不是？

王部長國材：是。

陳委員雪生：燒骨灰、燒塔的放在我家門口我也不要啊！第一殯儀館不燒了，跑到第二殯儀館，改天要放到木柵、放到三峽燒，是不是？對這種事情，每個人都不願意擺在自己家門口，政府總要解決這樣的問題，現在你們又說如果天然氣不做，要用臺中的燃煤發電廠，等於又在嚇臺中的老百姓是不是？

王部長國材：這是環環相扣的，如果三接沒有做就要燒煤，要不然……

陳委員雪生：我覺得臺灣很奇怪，以前萊克多巴胺是有毒的，國民黨執政時民進黨說這是有毒的，萊牛不能吃啊！現在萊克多巴胺變得很健康了耶！我都覺得我的腦袋壞了，搞得迷迷糊糊的你知道嗎？現在萊克多巴胺是很健康的食品，部長知不知道？

王部長國材：因為萊牛現在也都在使用，所以萊豬……

陳委員雪生：以後鼓勵交通部所有員工同仁多買一點萊豬吃，我們沒有反美豬，萊牛很健康啦！能夠吃得像陳雪生那麼壯大，不是這樣的！

所謂行政中立是什麼？比如返鄉投票，運輸當然要便捷，交通部加班都沒問題，因為這些年輕人投同意還是不同意我們不知道，是不是？但是如果在車廂裡面貼說要四個不同意就有點違反行政中立了，所以人事處長要注意，你要依法行政，你跟部長的立場不一樣喔！部長如果命令你，你可以拒絕，這個經費你們會計處不可以支出，會有這樣的問題存在，這個問題就此打住。

我想請問部長，我早上開玩笑的說明文召委打電話給你，說把次長換掉然後你聽成把處長換掉，處長跟次長他一直搞不清楚，我是開個玩笑。但是我覺得你把工務處處長換掉，他們說沒有人幫臺鐵講好話，我會幫他講好話，處長也是公務員，幹了幾十年了！像這種事情，3 個月之內 9 起，4 月份太魯閣的報告也是洋洋灑灑寫了一大本，每一個段發生的事情，檢討得了嗎？我覺得段長一定要換掉，換掉處長有什麼意思呢？再來一個處長、再發生一次事情，這個處長又倒楣了！所以我在前幾次質詢臺鐵局長杜局長時問他：你臺鐵局長準備幹多久？他還搞不清楚

，還說他幹到退休啊！我說你可以幹到退休嗎？我沒看過哪一個交通部長幹了 4、5 年，我沒看過耶！我從當縣長到現在十幾、二十年了，沒看過幹了 4、5 年的部長。臺鐵局長常常在換，是不是？所以這個事情層出不窮，你們人評會過了沒有我不知道，我覺得可以討論一下，處長一直換，到底工務處處長要換幾個？

當然應注意而注意的，臺鐵沿線那麼長會有事情的，報告一直寫我們要檢討、要幹什麼改進，你盯得再緊也會出包的！這個跟新冠肺炎一樣，臺北守得很好，新北出事；新北出事，臺中出狀況，部長覺得呢？這個工務處長一定要換掉嗎？我不認識他，我也不是幫他，但是我本身是公務員出來的，如果因為這個事情把他換掉，我是覺得滿可惜的，你可以把他調到其他部門嚴加考核，過一陣子再怎麼調派，你這樣子打垮了整個臺鐵的士氣知道嗎？士氣被你打垮了！

臺鐵跟鐵道局的問題是什麼？是制度的問題，是組織編制的問題。110 年 7 月 13 日召開代辦臺鐵邊坡、橋梁、隧道這些工程，鐵路局將這些業務全部移到鐵道局，我問你，鐵道局的人在哪裡？經費是從那邊移撥，人員也要順著移撥嘛！人事處長，你覺得呢？一個管工程、一個管營運。營運的部分負責維護跟保養，是不是？鐵道局伍局長。

主席：請交通部鐵道局伍局長說明。

伍局長勝園：跟召委報告，我們大概有盤點過，目前 4 個工程處，應付到年底的工程，應該還可以進行……

陳委員雪生：經費移過去，人力呢？要有人執行。

伍局長勝園：人力上，大概就由我們裡面的人員來調配。

陳委員雪生：人不夠，一定出包，我告訴你。改天不是換鐵路局局長，是換鐵道局局長，你信不信？我今天在這裡講話喔！你的人不夠嘛！經費移兩百多億、三百億元過去，你要由什麼人執行，是不是？當中包括工程設計、發包招標，還要監造、監督，你沒有那麼多人！

所以部長回去後，不只經費移撥，現在是因為經費編在鐵路局那邊，而明年呢？明年就要移到鐵道局去了吧！這個預算要移到鐵道局。

王部長國材：我跟召委報告，舉個例子來看，比如臺鐵局工務處現在做了很多邊坡工程，可是我覺得更多的應該在於，比如軌道養護、邊坡養護，這是他們要做的，意即原來工務處有些案子移到鐵道局以後，這些人要更專心地做養護跟安全的工作。在臺鐵改革當中，有的部分由鐵道局代辦，留下一些人以強化養護跟安全的工作，這是當時的想法。

陳委員雪生：我沒有意見，我只是給部長建議，你把錢撥過去……

王部長國材：對，代辦大概就是這個意思……

陳委員雪生：不能完全澈底解決鐵道跟鐵路局分工的問題。

王部長國材：是。

陳委員雪生：我只是提醒你注意，好不好？

王部長國材：好，瞭解。

陳委員雪生：明天下午兩點半馬祖大橋的檢討會議，是部長親自主持？

王部長國材：是，我主持，有邀……

陳委員雪生：我一定會去，好不好？

王部長國材：是。

陳委員雪生：你邀了世曦公司、相關單位，還有公路總局嘛！

王部長國材：是。

陳委員雪生：還有連江縣政府。

王部長國材：對。明天基本上我就把它做個確定，我是希望趕快。

陳委員雪生：這個案子大家都弄了快 5 年，自可行性評估一直到現在，也希望部長對這個案子能夠大力地支持。

王部長國材：好，我支持。

陳委員雪生：我還是一句話，我們機場的事情可以稍微往後一點，就大橋的事情，你有機會碰到總統，跟總統報告一下馬祖老百姓的期待，好不好？

王部長國材：好，沒問題。

陳委員雪生：那部長辛苦了，我剛才質詢的話，請你再多考慮一下。

王部長國材：好，了解。

陳委員雪生：工務處處長的處理，我也不認識他、沒見過面，但是我站在公務員的立場，基層公務人員的心聲我自己也瞭然於胸。你手刀拿起來的時候，稍微考慮一下，好不好？

王部長國材：了解。

陳委員雪生：我講的我也願意負責，站在質詢台，今天我既然幫公務人員請命，我也願意負擔這樣的責任，好不好？

王部長國材：好。

陳委員雪生：好，謝謝部長。

王部長國材：好，謝謝召委。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：（11 時 43 分）王部長，我們看到最近臺鐵局值多事之秋，意外頻傳，也真的是讓大家對軌道運輸安全喪失了信心。昨天臺鐵施工防護鋼樁吊起的時候因為斷落而砸到太魯閣號，所幸沒有釀成重大傷害，可是這樣子的意外也真的是讓社會大眾感到滿錯愕。尤其這 1 個月以來大小意外就有 9 件，包括車廂冒煙、電車線斷落，以及鋼軌樁斷落砸到太魯閣號的意外。一方面是自身設備或者操作的問題，另外一方面就是施工的問題。我們回想一下，普悠瑪號發生意外之後，你們針對相關設備或人員的操作，應該是有很澈底地檢討了嘛！所以有關設備的這些意外又發生的話，我覺得是很不應該啦！施工所造成的意外，0402 事件造成 49 死、兩百多人輕重傷的重大傷亡事件讓國人記憶猶新。這次的意外，交通部針對臺鐵局 204 項臨軌工程做了澈底的檢討，也建立 SOP，對不對？建立你們所謂的 SOP。

主席（陳委員雪生）：請交通部王部長說明。

王部長國材：是。

陳委員素月：所以照理講，施工意外也是不應該發生的，可是我們看到這兩類型的意外還是一樣持續在發生。事實上還有一件，我想這一件好像就比較沒有受到關注，鐵道局的臺南鐵路地下化工程，在 11 月 23 日發生施工中的貨車「倒退嚕」，侵入軌道淨空的範圍，也差點釀成意外，還

好瞭望員發現，阻止區間車、讓它減速，因此防止了意外。我想不管是臺鐵局或是鐵道局，對於軌道安全真的還有很大的檢討空間。

王部長國材：是。

陳委員素月：針對昨天防護樁斷裂的部分，我想先請教部長，發生事故的第一時間，臺鐵局有事故應變的會議是嗎？在第一時間你們怎麼處理？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：報告委員，其實昨天在 7 點的時候，我們的承商、施工人員及相關單位都依照規定進廠做維修告知；7 點半所有人員就緒；8 點開始進行施工；8 點 52 分我們聽到相關人員通報，說有鋼軌樁斷裂造成車窗被破裂，同時就緊急按照我們的 SOP 通報了 CTC 行控調度室，也通知前後站的站長，瞭解以後，針對車輛停車，列檢人員上車做檢查。檢查以後發現目前司機員沒有受傷，列車的狀況都還正常、還可以行駛，所以行駛到前方最近站以後再進行旅客的轉乘、疏散。因此所有相關的程序，在兩次重大事故以後建立了 SOP，其實昨天都有照著這個 SOP 來……

陳委員素月：有照這樣的 SOP，而意外還是發生了，那到底問題是出在哪裡？

馮副局長輝昇：報告委員，昨天主要的關鍵因素是在於，我們按照 SOP，瞭望員通報以後，工地要暫停施工，打樁機暫停的時候造成鋼軌搖晃，所以鋼軌產生斷裂，斷裂後滑落打到施工鷹架、彈跳到車窗。昨天部長到現場也指示我們，針對這個風險，第一排的鋼軌樁是不是還要再加高，高低差比較明顯的部分是不是移至夜間施工？所以就本工程，我們現在也按照這個程序執行。

陳委員素月：你剛剛說鋼軌樁，應該是圍籬吧？圍籬加高還是鋼軌樁加高？

馮副局長輝昇：我們有第一排的鋼軌樁，把它做加……

王部長國材：第一排鋼軌樁是當做圍籬用的，防落石。

馮副局長輝昇：防落，就是防止異物落入。

陳委員素月：防止異物滑落。那照片中的這個鷹架是做什麼用的？

馮副局長輝昇：鷹架是工地人員施工的防護。

陳委員素月：可是這樣子的一個防護，我覺得好像也是隱藏著風險耶！萬一這些鷹架倒了、勾到電線怎麼辦？

馮副局長輝昇：其實這都有按照規定加固連座，有按照規定施工，也有防護網，防止施工人員和比較小的工具掉落在軌道淨空領域。

陳委員素月：事實上這個工程是為了改善行車安全，可是卻因此而造成幾次意外，真的是匪夷所思，讓人很難接受。現在部長有指示要把圍籬加高……

馮副局長輝昇：對，我們會把第一排鋼軌樁加高。

陳委員素月：這樣就能防止意外發生嗎？我覺得應該考慮在列車行駛期間都不要施工才對。

王部長國材：現在是這樣……

陳委員素月：這樣才能確保行車安全，不然像這樣的斷裂誰也想不到啊！

王部長國材：我跟委員報告一下，這的確有兩難，比如說這是臨軌工程，如果都夜間施工，工期會

很長，但是邊坡改善又是臺鐵很重要的工程，所以他們現在是制定 SOP，比如說車子要通過的時候就停工，以這種方式來處理。對臺鐵來講，穿著衣服改衣服的做法的確讓他們的臨軌工程都變得很不容易，同時也要特別注意它的安全。最重要的當然是趕快讓邊坡工程完工，把原有的營運空間還給臺鐵，但是現在的確很多工程都在進行，包括臨軌的邊坡工程、鐵路地下化工程和雙軌工程等等都在這個地方，所以在安全的 SOP 之下趕快把這些工程做個收尾當然是最重要的。有關剛才委員所提到的，的確，如果像這麼近，尤其是打樁也有一些危險，昨天我們討論的就是，現在大概有 4 個工地，如果可以的話，雖然所需時間要長一點，但是這幾個工地可以考慮在夜間沒有車子的時候施工。

陳委員素月：針對這次意外，其實本席有想到，鋼軌樁會斷裂是不是它的品質也有問題？你們有沒有去檢討？這是否也是工安的一種？

王部長國材：對，這部分我有請他們處理。

陳委員素月：所以施工的時候，你們對工地機具的要求到底做到什麼程度？

馮副局長輝昇：有關剛剛委員提到的鋼軌樁，我們是用舊的抽換鋼軌來做，先前也都有經過檢定的程序來檢查，不過這次這支鋼軌我們會特別再次檢查，找到原因以後再做有效防範。

陳委員素月：對啊！這樣就斷裂，我覺得也太脆弱了吧！

馮副局長輝昇：至於施工機具，我們也都有相關規定在做機具的檢查，不過這次不是機具的問題，而是鋼軌樁材質的問題。

陳委員素月：所以鋼軌樁一方面是材質的問題，一方面是不是也有使用年限的問題？我認為施工單位應該都要做嚴格的把關。

馮副局長輝昇：我們會遵照委員的意見來辦理。

王部長國材：第一是剛剛談到的鋼軌本身的品質，第二是我要求任何狀況下都不要侵入軌道的淨空，這個意思是防範措施要做到完整，當然也包括相關的機具和鋼軌樁的品質，這部分他們也要去檢討，但我是希望有任何狀況的時候都不要侵入軌道的淨空，所以剛才也有特別提到會把這個地方再加高 2 公尺，從現在的 3 公尺變成 5 公尺。

陳委員素月：我認為整個軌道安全真的要全面性地落實，不然臺鐵局的形象真的是 down 到谷底了！謝謝。

王部長國材：謝謝委員。

主席：請孔委員文吉發言。

孔委員文吉：（11 時 54 分）部長您好。昨天臺鐵太魯閣號又發生事情，早上其他委員已經講了很多。因為本席常常搭乘太魯閣號和普悠瑪號列車，傅崐萁委員和鄭天財委員搭乘的次數大概比我多，不過我也不少。我現在是要為花東的人請命，因為我們花東的立委都會說「給我們一條安全回家的路」。過去蘇花公路我們叫它「死亡公路」，國道 5 號通車之後，公路的死亡事件就比較少了，但鐵路還是不安全。

4 月 2 日太魯閣號 408 次列車事故造成 50 人罹難、156 人受傷，大家還記憶猶新而且餘悸猶存，我也有去參加當時的聯合告別式，那次事故造成林佳龍部長下台。但是臺鐵這 3 個月內又發生 9 次事故，包括電車線掉落、區間車冒煙、號誌故障，甚至列車脫軌檢修的時候也一樣出

軌。部長上週才祭出最後通牒，警告臺鐵如果再有疏失就要撤換處長，沒想到昨天又發生鋼軌樁斷落、砸中列車的事故。部長為此火速怒拔了臺鐵工務處處長和宜蘭工務段段長。對不對？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：孔委員好。是的。

孔委員文吉：特別諷刺的是，宜蘭線大里—福隆間 32K+800 的邊坡工程還是部長 5 月份特地前往視察的示範工地耶！現在出了這樣的事故，雖然沒有什麼傷亡，可是部長會不會覺得很慚愧啊？

王部長國材：的確，對於整個臺鐵到現在還是陸陸續續發生問題，我真的非常慚愧，也覺得我們必須更努力來做。這個工地過去包括它的圍籬、施工便道的處理，還有現場一些標準作業程序的確都做得還不錯，但是有關昨天發生的，也就是我們今天早上在談的這個課題，掉落的鋼軌樁用的距離比我們原來想的安全距離還長，它打到施工圍籬以後彈出去，一彈就彈到西正線。有關這樣的狀況，現在大概還有 3 個工地的邊坡和軌道比較高的地方有類似的高低差，我也請胡湘麟次長帶著交通部的幾個技監和臺鐵局的人員全力去處理。事實上過去這段時間我們臺鐵的同仁都非常認真在做，但是臺鐵真的有太多事情、有非常多問題必須去改善，我是認為在這個過程中是有改善，但還是不足。

孔委員文吉：你自己可不可以針對臺鐵在東部火車不管是工程發包或邊坡改善組成一個專案小組，每個禮拜定期彙報，等到把所有安全問題、意外事故全部解決之後，這個專案小組再結束？

王部長國材：我們過去大概有三、四個月的時間就是組成一個這樣的小組在處理，除了交通部以外，還有工程會和勞動部，針對 204 個臨軌工程全部檢查過，該改的也全部改了，事實上你現在如果去看這些臨軌工程，尤其是東部的工地，就會知道他們的標準作業程序和現場設施都已經改善了。

孔委員文吉：沒錯。

王部長國材：昨天這個狀況，也就是我們發現它可以用這麼遠的這件事情，也出乎我們的意料之外，知道它原來會跑這麼遠。我的意思是，過去這段時間都在改了啦！但是現在有這個狀況，我們會再加強。

孔委員文吉：昨天晚上 611 次北上復興號在快到鳳林站的時候有車廂脫節，所以昨天有 2 件事故耶！

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：昨天 611 復興號這個部分，我們同仁花蓮機務段連夜有在做檢查，目前發現車下的機件，尤其鎖拉桿有被撞擊的情形，我們初步判斷應該是被撞擊解鎖以後才連結。我們的車廂也啟動了失效安全（fail-safe），所以車廂立即就急煞停下來，沒有造成……

孔委員文吉：不要老是給我們意外，我們坐火車，現在火車還是照樣行駛，萬一什麼時候又發生意外，什麼東西又掉落，讓我們花東人感覺非常不安全。除了臺鐵的改革之外，你們對於施工廠商不要貪圖方便，你們發包施工廠商有的貪圖方便是幹嘛！像昨天的太魯閣就是貪圖方便，就是要給我們一條安全回家的路，好不好？部長。

王部長國材：是。

孔委員文吉：我現在是為花東人請命。

王部長國材：我們繼續努力。

孔委員文吉：好，謝謝。

主席：謝謝孔文吉委員發言。

接下來登記發言的江委員啟臣及廖委員婉汝均不在場。

請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：（12 時 1 分）部長好，臺鐵又出事，所以問題真的是一直都存在，我也不知道是臺鐵局的自主管理不好，還是鐵道局沒有做好監管？部長，你知道現在監管的部分，到底是怎麼樣來監管的？行駛中的軌樁不慎斷裂而砸破車頭，以致駕駛室的擋風玻璃破裂，所幸無人傷亡。所以部長，你認為這個監管要怎麼做？瞭望員明明有通報，為什麼斷裂的軌樁還是撞到玻璃？臺鐵局或部長說明一下到底怎麼一回事？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：昨天我到現場看，在過去這段時間我們努力的標準作業程序，初步在現場看到，比如說，他派了三個瞭望員，監工、工地主任都在現場，在我的工區，如果鐵路要經過，它要降到 45 公里，工區的施工全部都停下來，昨天是都有按照這個程序，但是昨天的狀況是，他正在吊雙軌樁，鳴笛以後就是要停止施工，所以他在移動過程中，應該是瞬間就停止，所以鋼軌就斷掉甩出去。我的想法是有很多細節，第一個是鋼軌本身的品質的部分，已經請臺鐵整個再瞭解調查。另外一個我是覺得最重要是委員所提到……

陳委員椒華：異物的偵測系統。

王部長國材：對，不管什麼狀況，施工什麼東西斷裂也好或是什麼東西，一定要把它攔住，不能侵入到軌道的淨空，我昨天會做這樣的處理是覺得不管什麼理由造成危險……

陳委員椒華：到底有沒有異物入侵軌道的偵測系統？

王部長國材：我們現在在平交道都有入侵的系統，現在是不在平交道的地方，也就是路段，目前我們跟……

陳委員椒華：路段沒有對不對？

王部長國材：有一部分也在做……

主席：請交通部臺鐵局陳副局長說明。

陳副局長仕其：我們除了平交道的告警以外，現在在做 26 處的落石告警系統，接著我們還有一個 38 處的防止車輛掉落的告警系統，26 處的，我們是用 AI 人工智慧的方式，後面的 38 處的話，我們會跟高鐵一樣，利用鎖的扯動或是變形來造成一個告警。

陳委員椒華：副局長講這樣子的處置方式，這樣的執行、規劃未來就能夠避免昨天發生的這兩起事件嗎？包括車廂脫節、軌樁去砸車頭。你剛剛講這樣的處置規劃就能夠避免這種事故嗎？

陳副局長仕其：剛剛我講的是外物入侵的部分，昨天施工的部分，部長也到現場去看，第一個，最外緣的防護鋼軌樁圍籬要加高。第二個，像這種比較特殊的場合，我們現在打樁工程都是利用晚上非營業的時間來做。

陳委員椒華：這樣子還是不足，如果未來還要做義務偵測或加設一些監測點還是不夠，對不對？

陳副局長仕其：未來我們還要再……

陳委員椒華：所以我剛剛問鐵道局，你們到底要怎麼做監理呢？臺鐵局做的這些處理、處置、因應，鐵道局你們認為要怎麼做呢？因為在在整個過程中，我完全不知道鐵道局你們監理的角色到底在做什麼？

主席：請交通部鐵道局伍局長說明。

伍局長勝園：監理的部分，我們每年都對它有定期檢查，最近這半年來，其實對它過去發生事故的一些改善措施，我們去現場看它的落實情況，總共大概有做 4 場。另外，對於過去普悠瑪的部分，我們也去看它落實的情況，去監理它有沒有落實，這部分也是如常，我想後續……

陳委員椒華：本席希望鐵道局能夠真正抓出臺鐵局的問題，然後提出解決的方法……

伍局長勝園：是。

陳委員椒華：不是 4 場或幾場就能解決，因為一再出事，如果鐵道局是監理單位，怎麼落實監理？部長，你這邊一定要實際嚴格要求啊！

王部長國材：是，鐵道局過去在監理臺鐵，它是定期的，現在 42 個鐵路檢查員，這是參考航空公司的經驗，這 42 個就會到現場，所以我覺得在整個未來，不管它的工地或是車量的維修，我們新增 42 個檢查員要扮很重要的角色，在第一線去瞭解它的狀況。

陳委員椒華：部長，本席還是要給你一個忠告，你不要讓鐵道局只是去做交通建設的發展……

王部長國材：要強化監理。

陳委員椒華：然後在監理這邊，他根本已經是瀆職，或者是沒有辦法好好落實他自己該做的工作，所以這個部分你應該要做重整，重整怎麼落實臺鐵的監理。最後再問一下，我們現在買的電聯車 EMU900 加入營運，沒有購置新車模擬器，斥資 253 億元採購新車之設備、人員訓練以及安全要如何確保？

主席：請臺鐵局馮副局長發言。

馮副局長輝昇：我們非常認同委員提到這個，我們要購置新車模擬器，我們現在也規劃在新車採購的預算裡面來……

陳委員椒華：請問你已經加入營運了，對不對？

馮副局長輝昇：對。

陳委員椒華：你加入營運，但是還沒有針對相關的設備、人員訓練、安全，確保這個部分，如果出事要怎麼辦？

馮副局長輝昇：委員，都有在訓練，跟原製造廠商透過教育訓練的手冊做實車上線的測試。模擬器的部分，可以讓所有的司機員預先做一些加強演練。

陳委員椒華：為什麼沒有先買，整個做好相關的訓練才進行營運？

馮副局長輝昇：這個部分，國內其實也有這樣的技術可以做模擬器，我們現在跟國內的中科院、工研院，大家都有準備在做這樣的模擬器的研發跟採購，我們會儘速來辦理，謝謝委員。

陳委員椒華：謝謝，謝謝主席。

主席：謝謝陳椒華委員。

下一位請傅委員崐其發言。

傅委員崐萁：（12 時 9 分）部長，你的個性是比較溫和，但是最近都在震怒，什麼時候才能夠真的讓交通部各個部門上軌道，我們滿關心這個事情的。現在簡單再跟部長 review 一下，10 月 3 日臺北到松山電車線故障；10 月 26 日萬榮站電車線斷落；11 月 6 日蘇澳新站號誌故障；11 月 18 日大山站電車線斷落、2004 區間車彰化站火車冒煙、2004 車拖回機務段出軌，11 月 18 日三起事件。12 月 1 日太魯閣號大里福隆段邊坡安全施工鋼軌樁掉落，打中太魯閣號車頭；香山竹南間受電車線卡塑膠袋；鳳林站第三、第四節車廂脫鉤，12 月 1 日昨天又是一日三起。

部長，震怒能解決問題嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：事實上我在上禮拜開過會，9 起大大小小的事故裡面，有一大部分都是設備老舊，包括電車線的問題、冒煙的問題這些，但是標準作業程序這部分是我覺得最重視的，也就是說我們有一個好的標準作業程序下去，但是沒有遵守，這件事是我比較沒辦法接受的，所以我也提到大的疏失或沒有遵守標準作業程序這部分，我一定要嚴格來處理，當然這個是給我們……

傅委員崐萁：部長，我請教一下，標準作業程序是交通部自行訂定的嗎？還是臺鐵局自行訂定的？

王部長國材：責成臺鐵訂，但是他們……

傅委員崐萁：之後有沒有送部裡面？SOP 標準作業程序，臺鐵自我檢視訂定標準作業程序之後，有沒有報部核備？部長知不知道整個作業流程？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：如果是跟行車運轉規則有相關的，我們都依規定要報到部裡面……

傅委員崐萁：部長，你的瞭解……

馮副局長輝昇：還有報告要求的 SOP，我們也會報到部裡面。

王部長國材：過去在總體檢裡面有要求，有一些他們是內部處理，有些要送到部裡面。

傅委員崐萁：部長，我們今天探討這個問題，本席在這裡對於臺鐵的問題真的是苦口婆心，講了這麼多次，一再跟部長來商量要怎麼去救臺鐵，從 SOP 也好、整個首長領導的責任感也好，我們就從鐵路局自我檢測，然後訂定標準作業程序，然後報部之後，部裡面大概也都很清楚也都瞭解，我就舉個很簡單的例子，這一次邊坡又是鋼軌樁滑落，我請問一下，每日在施工前有沒有去盤點所有的車輛、器具跟材料？

王部長國材：這部分……

傅委員崐萁：你不用回答。第二個，有沒有檢視今天施工所有的材料、材質，是否符合可以拿來施作的規格？固然你是重複使用的，但是還能不能再勘使用？有的連目測都得出來，為什麼這樣的東西還能夠囫圇吞棗，就直接吊起來施作？第三個是本席最關心的，在施工的時，你在哪一個施工段施工？部長，會經過當地的車次、車輛跟時間應該都很清楚，所以你們現在又增加了瞭望員，這是 OK 的，本席不反對，但是什麼時候經過這個定點，應該是很清楚的，你應該在經過這個定點的什麼時間之前，有一些比較危險會妨礙鐵軌的這些施作是不是就應該要暫停？

王部長國材：現在是這樣，現在是暫停。

傅委員崐萁：怎麼會有還在半空中呢？部長，這個就是你營運的整體有沒有確實到位，不是所有的人告訴你，我都照 SOP。就真的相信！部長，這個 SOP 不是只有狹義的某個時間點做什麼事情

，應該是廣義的，該做好所有相關的準備，把危險性降到最低，所以部長，這個東西就不應該還在半空中！部長，這個部分我希望你要責成整個鐵路局，SOP 訂了以後，不是一成不變的，在整個執行過程當中，發現問題就立刻要下去討論，是不是怎麼樣再調整 SOP，能夠讓安全、能夠零顧慮，這是我們該去做的，現在我們的鐵路真的是大家憂心重重，鐵路應該是最安全的運具，現在坐上鐵路以後，大家不曉得能不能平安到家。

部長，你想想看，車廂跟車廂竟然會脫鉤，這都是很不可思議的事情，你說前面有障礙物，在第一節就把它已經排除了，怎麼後面還會有，造成脫鉤的問題？你再想一想，今天如果掉下來這個鋼軌樁，如果早零點零幾秒掉在鐵軌上，這車衝過去又出軌了，又一個重大的傷亡事件出來，所以部長，不管您剛剛所提，這個是器材老舊，請問一下部長，器材老舊是今天才發現的嗎？

王部長國材：它現在是鋼軌樁，的確鋼軌樁從外表不容易看到它……

傅委員崐萁：部長，本席在問，你剛剛講的，又是電車線故障、又是電車線斷落、又是號誌故障，又是冒煙、又是出軌等等這些事情，你剛剛告訴本席說，因為它是老舊……

王部長國材：我那天也要求他們更換的週期要縮短，有的他覺得是 25 年再換，我說海線就不應該 25 年，應該要再下降，就是說他們在各級一、二、三、四、五級裡面，他的規範是幾年要換什麼東西，我是覺得這個部分應該要因地制宜，有些時間要縮短，像電車線就是最大的一個因素。

傅委員崐萁：你們整體的再盤點、再體檢什麼時候可以處理好？

王部長國材：就這個案子嗎？現在已經……

傅委員崐萁：不是就這個案子，你們現在整體器材運作的期間，你告訴本席是因為太過老舊，應該要縮短時程，你是不是應該做澈底的體檢？

王部長國材：上個禮拜開會已經都要求了。哪一些要縮短已經都討論了。

傅委員崐萁：好，該儘早汰換的要儘早汰換。

王部長國材：是。

傅委員崐萁：以後就不會發生這些問題了，是嗎？

王部長國材：希望是這樣。

傅委員崐萁：怎麼又是希望嘛！不能每一天都靠運氣啊！

王部長國材：讓這個風險減到最低，我們朝這方向來做。

傅委員崐萁：部長，我還是希望你有一個比較明確的方式，這樣你可以減輕很多的壓力，大家該換的東西就早一點換。

王部長國材：瞭解。

傅委員崐萁：另外本席在這裡希望部長，今天鐵路的乘客不是一天、兩天，你要公司化到底要怎麼進行，要給工會跟所有基層這些鐵路員工他們提振士氣，這是最大最大的問題，基層的這些同仁茫茫渺渺，不知未來如何？你要讓大家提振精神，讓他們知道未來的願景是什麼？

部長，這個不能再責成鐵路局，如果能夠從內部改造、提升績效，那早就解決了，所以你應該要以上位者的角色，帶著鐵路局將所有工會找來，大家講清楚，工會的聲音你也要聽到，要

怎麼協助他們，這樣才能安定人心。你不提振士氣，造成大而不當，鐵路過去對臺灣有重大的貢獻、有許多光榮事蹟，但包括十大建設在內，所有建設都是由政府出錢，只有臺鐵的電氣化是由臺鐵自己出錢，臺鐵在過去有太多、大多數不完的历史，造成今天這樣的重大包袱。部長，你今天在位一天，就要儘早解決這些沉痾，好不好？

王部長國材：好。

傅委員崐萑：儘快辦理一個跟所有相關人員面對面、誠懇地座談，好不好？

王部長國材：我跟工會也見了很多次面，如剛才傅委員所提，要讓他們對於未來、對於改革更有信心，這是我的責任。

傅委員崐萑：好，謝謝部長，我們也如此期許。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：（12 時 21 分）部長好，12 月 1 日在宜蘭線福隆石城 K32+234~K32+900 地錨邊坡改善工程，又發生鋼軌掉落打到太魯閣車頭的工安事件，所幸瞭望員有緊急通報，將車速減低到 45 公里，因此幸好沒有人受傷。但外界都在問：「怎麼又出事情？」，部長，你光在這裡做政策上的宣示，說一定會徹查，但你看這張照片，真的幸好車速有減下來，不然後果不堪設想，不能每次發生這種事情，就只聽到你在這裡做政策宣示。你們是有表示工程所使用的鋼軌並非新購，而是汰換下來的舊鋼軌，屬廢物利用，我不知道你們回應的這句話跟這件事情有什麼關聯，要不要說明一下？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：劉委員好。應該不是廢物利用……

劉委員權豪：這是你們說的，我原封不動地唸出來而已。

王部長國材：現在國內在做邊坡穩定的鋼軌樁都是臺鐵汰換下來的，因為這次有折斷的問題，所以我請他們看一下這些汰換下來的鋼軌樁……

劉委員權豪：部長，這樣回覆實在是很不對啦！這個邊坡工程是為了安全所做的工程，如果是媒體沒有把你們真正意思寫出來，那你們要對外做說明，但你們這樣寫很奇怪，什麼叫做廢物利用？

王部長國材：我沒有講過這是廢物利用。

劉委員權豪：這裡是寫「交通部表示」，我沒有說是你講的啦！到底是誰講的？我是看新聞媒體報導的，所以你們真正的意思到底是什麼？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：所有舊的鋼軌要再利用，都會經過一個檢定的程序，檢定完成才能夠再利用。

劉委員權豪：無論是新購的，或雖然不是新的，但還可以用的鋼軌，一定都會經過強度測試。

王部長國材：對。

劉委員權豪：你們要很明確表達。有兩個問題必須要探討，第一個，不應該發生這樣的工安事件，我們真的應該慶幸沒有人傷亡；第二個，這個工程已經移交給鐵道局了嗎？

王部長國材：這是臺鐵局的。

劉委員權豪：現在有兩個層次，如果有發生嚴重傷亡的話，運安會就會調查整個事項。但如果是有

關內部監理事宜，還是由鐵道局負責，伍局長，這個是不是你們負責監理的？

主席：請交通部鐵道局伍局長說明。

伍局長勝園：是，這個部分我們昨天也有派人去瞭解，後續會再針對這件事情……

劉委員權豪：不管層級多高，該查辦的就要查辦，不能夠每次都發生這種事情，因為發生這樣的事情，對所有要搭乘火車的人都是很大的壓力。

另外，你們在面對這種事件，怎麼不想清楚再對外說明，因為有很多朋友跟我說，你們怎麼會說是廢物利用？

主席：請交通部臺鐵局陳副局長說明。

陳副局長仕其：報告委員，我們沒有講過是廢物利用，這是叫做丁級鋼軌，還是會篩選好的來使用。

劉委員權豪：要把這個講清楚，除了講清楚之外，也要詳細說明，如果是新購的，強度測試的標準是什麼？如果不是新的、有一定年限的話，強度方面是如何檢測？關於這些都要對外說清楚。

但無論說明再怎麼清楚，都不能再發生這樣的事件。

王部長國材：瞭解。

劉委員權豪：伍局長，你們什麼時候可以調查清楚？

伍局長勝園：我們會會同運安會一起辦理，希望能夠在 2 個月之內完成，我們會來努力。

劉委員權豪：另外，現在推動南迴鐵路電氣化之後，南迴鐵路沿線車站包含臺東端及屏東境內，屏東境內有就整體車站做改善並提升效能，目前進度是在 8 月 23 日完成初步招標，總共經費為 11.26 億元。因為我們的鄉親非常關心整體效能提升，請說明一下目前的進度。

伍局長勝園：我們初步有跟臺東地方政府溝通，因為總共有 8 個車站，在臺東境內有 4 個車站，屏東也一樣，我們希望這個計畫能夠用減量、減法的方式，不要用加法的方式，加了一大堆東西，這是我們目前在做的。因為這一段是風景比較好的區域，我們也希望能夠融合地方風景。

劉委員權豪：伍局長、部長，這幾年我看到鐵路局在美學的部分真的有在努力提升，結合許多民間的力量來提升美學概念。不然在以前，鐵道運輸給人的印象就是比較質樸，這也沒有不好，但總是希望能夠有比較新穎的設計概念，這是一個好的機會，好的設計不是把很多東西拼裝起來，而是雖然量少、減了一些東西，但卻可以讓人留下正面、深刻的印象，特別是有一些地方特色是很自然地被體現出來。

其實這次是要對於整體車站效能的提升及改善，不一定要整個拆掉重蓋，不一定要花這麼多錢，有可能是拉皮，或將原本多的設施做減量，其實對地方就會造成很大的效果。但是一定要跟在地充分地交換意見，因為在地有許多好的設計及好的公共設施。

伍局長勝園：這方面我們一定會來做。

劉委員權豪：但雖然要美觀，還是要注重整個實用性，特別是無障礙設施，在設計上一定要多加考慮。我們也可以預期南迴鐵路電氣化之後，加上花東鐵路，兩者形成雙軌化，南迴整體流量增加，考慮到遊客或回家的人如果有比較多行李，要如何方便地上下月臺及車廂，這是比較重要的設計，這個部分要做整體考慮，請鐵道局一定要加以注意。

伍局長勝園：好，謝謝委員。

**劉委員權豪：**另外，在南迴有很多美麗的車站，但是比較沒有人，像是大家喜歡去的多良車站，或是古莊、隴西車站都沒有停了，但還是有很多鐵道迷，他們喜歡去這樣的鐵道，現在有藍皮列車，無人車站的安全一定是第一，但如何讓遊客親近這樣的無人車站，即沒有人在看守的車站，也可以成為一個好的觀光景點。希望這個部分在整體提升效能的方案中一併考慮。

**馮副局長輝昇：**我們會遵照委員的意見，因為南迴鐵路除了通勤以外，還有觀光休閒……

**劉委員權豪：**對，還有觀光，而且像現在藍皮列車很夯，但在無人看管的車站裡面安全還是第一，所以如果能兼顧安全的話，就請你們就整體去考慮好嗎？

**馮副局長輝昇：**好。

**劉委員權豪：**謝謝。

**主席：**請賴委員品好發言。

**賴委員品好：**（12 時 30 分）今天來到這裡就是要慎重地拜託部長一件事，部長看到這張投影片，看得出來這是哪個車站嗎？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**是汐科站。

**賴委員品好：**對，這就是我們的汐科車站。相信部長也非常清楚這個問題，我們追了非常久，可以說自我一上任就一直不斷緊迫盯人地追到現在，原因是當初的月台設計不良，南北的兩個開口非常遠，中間也沒有任何出入口又非常狹窄，本身的設計就是非常奇怪。

其次，近年汐止在新北市算是人口成長非常快速的區域，這幾年都排在前三名，所以汐科車站每到上下班時間，真的就像圖片上那樣，狹小的月台上擠滿了人，幾乎都要沿著月台的邊緣走，遇到天雨路滑時一個不小心真的就會掉下月台，而且東北角又以多雨出名，汐止沒事都在下雨就更加危險了。於是我後來就彙整了汐止民眾的陳情，希望能改善這個狀況，讓民眾在搭乘臺鐵上下班的時候可以有個安全的通勤途徑。

就我目前的瞭解，如果要解決月台上人潮壅塞的狀況及其安全問題，增加出口就是一個最快、最有效率的方法，也因為這樣我後來就找了相關單位一起會勘，從去年 6 月開始到今年 9 月，至少就會勘了 4 次，而且還不包含服務處同仁為確認狀況多次在尖峰時段到實地勘察、拍照和測量。

我在會勘時也向臺鐵建議，譬如評估讓月台有個緊急出口，研議是否可於上下班的時候開放，讓民眾可以更快地離開月台，降低發生事故的可能。不過我的建議雖然要包含這點，但卻不僅只於緊急出口，重點是要處理這個問題，要有辦法疏散人潮。今年 9 月我在交通委員會提出書面質詢並要求回覆，交通部在回覆中提到，依據相關設計的注意事項，汐科站月台中間的中央通道及樓梯有樓梯寬度、高度不符合注意事項的狀況，因此無法改善等等。所以我就想問部長，您覺得到底是從月台掉落到軌道比較危險，還是樓梯狹小比較危險？而且我剛才就開宗明義地說了，我並不是一定要開放樓梯，而是要求真的要解決這個問題，不管是要不要開放這個樓梯，還是要在旁邊另開一個開口，總之對汐止人來說就是需要一個安全的車站，相信任何一個正常人都會覺得從月台掉落比較危險，所以我真的無法理解汐科站的狀況。交通部、臺鐵、鐵道局為什麼這麼消極，到現在都已經一年多了，完全都沒有辦法提出任何對應的措施？

王部長國材：這幾天最後的勘察狀況是不是可以請臺鐵局說明一下？

主席：請交通部臺鐵局馮副局長說明。

馮副局長輝昇：感謝委員一直以來的會勘，10月30日也開過協調會，目前若要開放樓梯，樓梯的寬度就是不夠，並不符合相關的規定，樓梯下去也有積水的問題要處理……

賴委員品妤：是，我都非常清楚。

馮副局長輝昇：現在有兩個方案，一個是樓梯要不要改善，另外鐵道局針對增設一個出入口的工程技術其實也有評估，目前的評估是可行的。不過若要增設出入口的話，就還要考慮到整體人員的疏散等安全問題，這部分也還要再進一步評估才能確認。剛才委員也看到，月台上的人流比較多，通道下去以後還是要往兩側疏散，所以人員會有分別疏散卻又集中出站的情形，因此還要有動線模擬評估的過程，才能做最後的確認。

賴委員品妤：這些我都非常清楚，但我要問的是，這個問題我們至少就從去年講到現在，為什麼到現在才說經評估是有可能這樣做的？之前為什麼都不評估呢？

王部長國材：賴委員這樣好不好，我安排個時間去看一下好嗎？基本上，我以前去宏碁大樓都會搭車到汐科站，所以瞭解月台很長。委員提到了很重要的一點，就是月台的安全和疏散的問題，剛才提到了積水和樓梯寬度不夠的部分，所以我是不是可以找個時間去看一下，也會持續對寬度和積水的問題思考該怎麼處理。基本上我覺得汐科站太長了，每次搭個車都要走非常遠，我初步是認為應該要處理的，所以是不是可以找個時間再去看一下，如果委員可以去……

賴委員品妤：我必須強調，這個問題我真的追了很久，所以我也要提醒，從2020年到2021年其實還是不斷發生有民眾落軌的事故，包含之前發生過事故的田中車站、浦心車站和新豐車站，我點到名的這些車站的月台其實都比汐科站還要寬廣，尖峰時段的旅客人數也比汐科站少，卻還是發生了這種令人難過的事，所以我必須強調我為什麼會這麼積極地要求處理這件事，就是因為我不想要在發生事故之後才處理這件事，這對汐止民眾來說真的非常不安全，但我卻又一直沒看到進度，所以希望部長就在這裡允諾我，就是要處理這個問題，就是要開一個開口，好把這件事處理掉。

王部長國材：我初步是支持這樣做的，也會到現場看一下他們遇到的困難是什麼，但我基本上是支持的，因為第一是這個月台太狹窄了，很容易掉落，第二是月台太長不符合人員走路的距離，所以我會約個時間再通知委員共同去看一下，我也會在現場作出決定。

賴委員品妤：因為時間到了我就簡單說，我只有一個訴求，就是安全、快速地疏散月台的人潮。這個部分真的不要讓臺鐵改革從安全開始淪為口號，一定要澈底地解決這個問題。

王部長國材：好，我會趕快去看一下。

賴委員品妤：謝謝部長、謝謝主席。

主席：請何委員欣純發言。（不在場）何委員不在場。

登記質詢之委員均已發言完畢，作以下決定：一、報告及詢答完畢；二、委員楊瓊瓔所提書面質詢，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。

委員楊瓊瓔書面質詢：

一、邀請交通部。台鐵近期發生有乘客在車廂內咆哮喊「要殺人」，以及台鐵局長信箱接獲留言要炸總統府的恐嚇事件。針對台鐵近日連續接獲兩次恐嚇行為。雖然台鐵研判後者可能是模仿效應的惡作劇，但仍嚴正以對，按照SOP啟動相關應變機制，請各車站和鐵路警察加強巡查。請問部長，台鐵一天的平均運量高達52.3萬人次，面對近期不時出現的恐嚇威脅，交通部是否有跟相關部會共同研議提供乘客安全無虞的搭乘運具？

二、根據媒體報導：「12月1日台鐵宜蘭線福隆站至石城站間正進行鐵路行車安全改善6年計畫，今早正進行上邊坡鋼軌樁打設防護作業，8點52分左右鋼軌樁卻不慎斷裂掉落，打到施工鷹架後，再撞擊到行經的207次太魯閣號車頭，造成車窗玻璃破裂，所幸無人員傷亡」。請問部長，您上任就放話要進行改革，但台鐵不僅螺絲鬆脫還掉不完，交通部該如何避免事故一再發生？

三、交通部長王國材近期再度拋出「環島高鐵20站」話題，未來若是環島高鐵計畫成形，全台預估將會有20個車站。以目前現有12個車站，再加上目前正在談的東延宜蘭、南延屏東2站，換句話說，未來包括宜花東等地還有6個車站有待規劃，也必須掏出更多的經費，來完成「環島高鐵」建設。請問部長，交通部有針對環島高鐵20站做前期規劃的可行性評估報告嗎？根據交通部公布資料，若新增宜蘭、屏東兩站，票價大概要漲40%。政策支票開出去，是政府要買單嗎？本席認為，第一：高鐵建設屬於自償性計畫，由高鐵營收償付當時的建設成本，一旦政府插手補貼，等於政府宣告高鐵2015年的財改計畫失敗；第二：高鐵建設屬於高價服務，現階段還有很多人負擔不起搭乘高鐵，如果政府進場補貼，等同拿全民的錢去補貼能負擔高價服務的乘客，也不符合公平性。有鑑於此，部長在丟出政策試水溫時，請和交通部裡的專家先行討論，研議完善的交通建設計畫，才能避免讓高鐵、台鐵兩敗俱傷。

主席：各位辛苦了，散會。

散會（12時38分）

## 本期委員發言紀錄索引

立法院第10屆第4會期司法及法制委員會「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會會議紀錄	
「從核四安全談揭弊者保護制度，落實廉能政府及行政中立」公聽會 (頁次：1－82)	
發 言 者	葉毓蘭（主席）、吳斯懷、洪申翰、陳椒華、江永昌

立法院第10屆第4會期交通委員會第11次全體委員會議紀錄

一、繼續審查111年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算；二、繼續審查111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  
(頁次：83－264)

發 言 者	陳雪生（主席）、林俊憲、李昆澤、陳歐珀、陳素月、陳明文、趙正宇、蘇震清、鄭天財 Sra Kacaw
-------	---

立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 11 次全體委員會議紀錄

一、邀請交通部部長王國材就「公投暨相關選舉期間行政機關如何遵守行政中立原則」進行專題報告，並備質詢；二、邀請交通部部長王國材就「鐵道局新建工程與臺鐵局具體之分工協調及規劃」進行專題報告，並備質詢  
(頁次：265-314)

發 言 者

陳雪生（主席）、洪孟楷、李昆澤、趙正宇、邱臣遠、鄭天財 Sra Kacaw、  
陳明文、陳歐珀、林俊憲、蘇震清、許淑華、陳素月、孔文吉、陳椒華、傅崐萁、  
劉權豪、賴品妤、楊瓊瓔

本期冊別	第一冊（全二冊）
本期期數	4980
出版日期	中華民國 111 年 1 月 13 日（星期四）
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、1389
網 址	<a href="http://lci.ly.gov.tw">http://lci.ly.gov.tw</a>