

# 立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 112 卷第 12 期



5097  $\frac{1}{3}$

中華民國 112 年 1 月 18 日(星期三)出版

# 目次

## 委員會紀錄

頁次

### 交通委員會第 13 次會議

111 年 12 月 19 日（星期一）

- 一、繼續審查 112 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 112 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中華郵政股份有限公司營業預算（111 年 12 月 19 日、111 年 12 月 21 日、111 年 12 月 22 日為一次會）……………（ 1 ~ 238 ）

111 年 12 月 21 日（星期三）

- 一、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三、審查委員葉毓蘭等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；四、審查委員趙正宇等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案；五、審查委員游毓蘭等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案；六、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；七、審查委員葉毓蘭等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案；八、審查委員林俊憲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案；九、審查委員馬文君等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案；十、審查委員蔡易餘等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；十一、審查委員羅致政等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十二、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十三、審查委員魯明哲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十四、審查委員鄭麗文等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十五、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第十六條、第十六條之一及第四十三條條文修正草案」案；十六、審查委員許智傑等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條及第五十六條之一條文修正草案」案；十七、審查委員洪孟楷等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案；十八、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案；十九、審查委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案；二十、繼續審查委員葉毓蘭等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十一、繼續審查委員江永昌等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十二、繼續審查委員邱志偉等 19 人擬具「道路

交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十三、審查委員張廖萬堅等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十四、審查委員李昆澤等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十五、審查委員趙正宇等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條及第四十三條條文修正草案」案；二十六、審查委員萬美玲等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條、第四十三條及第八十六條條文修正草案」案；二十七、審查委員林奕華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條及第四十五條條文修正草案」案；二十八、審查委員洪孟楷等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條之一條文修正草案」案；二十九、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條條文修正草案」案；三十、審查委員鄭麗文等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條及第九十二條條文修正草案」案；三十一、繼續審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條及第九十三條條文修正草案」案；三十二、繼續審查委員江永昌等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十四條條文修正草案」案；三十三、審查委員賴品妤等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十四條條文修正草案」案；三十四、審查委員蔡易餘等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三十五、審查委員鄭麗文等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三十六、審查委員張宏陸等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三十七、審查委員陳超明等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之一及第二十九條之二條文修正草案」案；三十八、審查委員林俊憲等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十條之一及第三十三條條文修正草案」案；三十九、審查委員張育美等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案；四十、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案；四十一、審查委員黃秀芳等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案；四十二、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第三十三條之一條文修正草案」案；四十三、審查委員沈發惠等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第四十三條條文修正草案」案；四十四、審查委員魯明哲等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第四十三條條文修正草案」案；四十五、審查委員劉世芳等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條條文修正草案」案；四十六、審查委員張宏陸等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條條文修正草案」案；四十七、審查委員萬美玲等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條、第六十七條之一及第六十八條條文修正草案」案；四十八、審查委員湯蕙禎等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；四十九、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十、審查委員許智傑等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十一、審查委員楊瓊瓔等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十二、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十三、審查委員許智傑等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十四、審查委員林俊憲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十五、審

查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案； 五十六、審查委員羅致政等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條及 第八十五條條文修正草案」案；五十七、審查委員許淑華等 17 人擬具「道路 交通管理處罰條例第四十四條條文修正草案」案；五十八、審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條條文修正草案」案；五十九、審 查委員楊瓊瓔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條、第四十八條 及第六十三條條文修正草案」案；六十、審查台灣民眾黨黨團擬具「道路交 通管理處罰條例第四十四條、第四十八條及第六十三條條文修正草案」案；六十 一、審查委員羅致政等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條 文修正草案」案；六十二、審查委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰 條例第五十六條之一條文修正草案」案；六十三、審查民眾黨黨團擬具「道路 交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案；六十四、審查委員陳素 月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十三條條文修正草案」案；六十 五、審查委員游毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十六條條文修 正草案」案；六十六、審查委員許智傑等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例 第六十六條條文修正草案」案；六十七、繼續審查委員呂玉玲等 18 人擬具「 道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案」案；六十八、繼續審查 委員鄭運鵬等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」 案；六十九、審查委員魯明哲等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六 條條文修正草案」案；七十、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第 八十六條條文修正草案」案（111 年 12 月 19 日、111 年 12 月 21 日、111 年 12 月 22 日為一次會）……………	（ 239 ~ 296 ）
附：本期委員發言紀錄索引……………	（ 297 ~ 300 ）

## 委員會紀錄

### 立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 13 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 111 年 12 月 19 日（星期一）9 時 4 分至 12 時 32 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 魯委員明哲

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 6 會期交通委員會第 12 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 111 年 12 月 14 日（星期三）上午 9 時 1 分至中午 12 時 20 分

中華民國 111 年 12 月 15 日（星期四）上午 9 時 4 分至 11 時 47 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：劉世芳 陳椒華 洪孟楷 陳素月 李昆澤 魯明哲 林俊憲 趙正宇  
蔡易餘 許智傑 陳雪生 劉權豪 傅崐琪

委員出席 13 人

列席委員：楊瓊瓔 陳亭妃 李貴敏 張其祿 廖婉汝 高嘉瑜 羅明才 何欣純  
黃世杰 邱臣遠 廖國棟 Sufin · Siluko

委員列席 11 人

列席官員：12 月 14 日（星期三）

交通部	部 長	王國材
會計處	處 長	張信一
路政司	司 長	林福山
人事處	副 處 長	黃弘君
總務司	副 司 長	曾慧鶯
鐵道局	局 長	伍勝園
主計室	主 任	許聖恩
臺灣鐵路管理局	局 長	杜 微
主計室	主 任	曹棟鈞
行政院主計總處公務預算處	簡任視察	王前鎧
基金預算處	科 長	戴群芳

12 月 15 日（星期四）

交通部	政務次長	陳彥伯
-----	------	-----

路政司	司 長	林福山
會計處	處 長	張信一
科技顧問室	簡任技正	李 霞
管理資訊中心	簡任技正	李 霞
道路交通安全督導委員會	參 事	黃運貴
公路總局	局 長	陳文瑞
主計室	主 任	張莉婷
高速公路局	局 長	趙興華
主計室	主 任	蕭淑心
行政院主計總處公務預算處	科 長	曾驛勝
基金預算處	科 長	戴群芳

主 席：魯召集委員明哲

專門委員：蘇純淑

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 黃淑敏 簡任編審 林桂美 科 長 江建逸  
專 員 劉芳賢 薦任科員 洪翎宜 薦任科員 林立偉  
薦任科員 陳穎萱 科 員 黃玉如

12 月 14 日（星期三）

## 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、繼續審查 112 年度中央政府總預算案關於交通部鐵道局及所屬單位預算。
- 二、繼續審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管交通部臺灣鐵路管理局營業預算。
- 三、繼續審查 112 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。

決議：

- 一、本(14)日預算審查結果，照列或照協商結論通過。
- 二、本(14)日通過之決議，文字授權主席及議事人員調整。
- 三、112 年度交通部鐵道局及所屬單位預算、臺灣鐵路管理局營業預算、鐵道發展基金非營業預算審查完畢，內容如審查結果。

審查結果：

交通部鐵道局及所屬單位預算

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 152 項 鐵道局及所屬 1,735 萬元，照列。

第 3 款 規費收入

第 119 項 鐵道局及所屬 95 萬 4 千元，照列。

第 4 款 財產收入

第 162 項 鐵道局及所屬原列 623 萬 8 千元，增列第 1 目「財產孳息」第 2 節「租金收入」1,000 萬元，其餘均照列，改列為 1,623 萬 8 千元。

第 7 款 其他收入

第 160 項 鐵道局及所屬 46 萬 9 千元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 7 項 鐵道局及所屬 65 億 8,233 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 11 項：

(一)112 年度交通部鐵道局及所屬預算第 1 目「一般行政」編列 12 億 1,897 萬 1 千元，凍結十分之一，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 李昆澤 劉權豪  
劉世芳 林俊憲 蔡易餘 許智傑 許淑華  
趙正宇

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(一)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 有鑑於鐵路監理檢查員進用進度遲遲未如預期，然鐵道局卻於鐵路監理檢查業務理應擴大辦理，藉以積極提升我國鐵道安全之際，卻在一般行政預算數上，相較前一年度再減少編列甚多。如此，除有悖我國中央政府總體公務預算 112 年度增加編列以提升行政效能，更恐因行政量能萎縮因而影響鐵道監理下之安全維持。爰此，特提案凍結「一般行政」20%預算數，俟後並要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交「112 年度如何在一般行政預算數相比上年度縮減之下而能有效提升鐵路監理檢查業務」專案報告，並經同意後，始得動支。【2】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

2. 交通部鐵道局 112 年度「派員赴大陸計畫」預算共編列 9 萬 3 千元。該計畫內容係赴香港考察列車雙號誌系統安裝測試實務，考量受到 COVID-19 疫情影響，且兩岸關係不明，派員出訪計畫能否執行仍待觀察，且該會議是否有其參加之必要性尚需審慎評估，爰此交通部鐵道局 112 年度「派員赴大陸計畫」，應予全數凍結（9 萬 3 千元）待鐵道局於 1 個月內，就參與該項會議之必要性，提出說明，經同意後，始得動支。【4】

提案人：李昆澤 劉權豪 劉世芳 林俊憲 蔡易餘  
許智傑

3.鐵道局及所屬 112 年度預算案「一般行政—基本行政工作維持—國外旅費」共編列 1,186 千元。依 112 年中央政府總預算案—交通部鐵道局及所屬單位預算—派員出國計畫預算類別表—考察、視察、訪問所示，考察各國之計畫目的略為借鏡國外經驗及所長，促進國內鐵道發展及技術應用等，然國外旅費乃連年編列之常設預算，其考察國家或項目雖各年略有不同，其主軸仍不離上述所言範疇，惟鐵道局之鐵道工程卻屢屢標新立異，造成工程進展延宕，甚有安全疑慮。爰此，建議凍結 50%，待鐵道局闡明為何連年出國考察、借鏡他國鐵道技術，而我國鐵道工程技術及其應用卻仍無法他國齊驅，以及如何將他國經驗，實際應用於我國鐵道建設，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【5】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

4.鐵道局 112 年度預算案於「國外旅費」編列 118 萬 6 千元，係為「實地赴他國考察、觀摩及交流各項鐵道資訊及技術規範，借鑒他國經驗，為本國政府扶植國內鐵道產業發展之參考」。

國際疫情逐漸趨緩，各國防疫轉為「共存」、「流感化」，出國考察的效益將更為提升，惟 112 年度預計共 6 項派員出國計畫，五項考察、一項會議，然而考察集中於東北亞國家，雖可理解氣候、地形條件與我國較為相近，但歐美等國的先進技術亦應有可參照之處。

爰此「一般行政—國外旅費」原編列 118 萬 6 千元，提案凍結 10%，俟鐵道局說明考察僅規劃東北亞國家之緣由，並書面送達立法院交通委員會始得動支。【6】

提案人：劉世芳 蔡易餘 趙正宇 林俊憲 劉耀豪  
許智傑

(二)112 年度交通部鐵道局及所屬預算第 2 目「鐵道業務」編列 304 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 許淑華 許智傑  
林俊憲 蔡易餘

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(二)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.有鑑於鐵道局 112 年度對於財團法人鐵道技術研究及驗證中心，將辦理 112 年度地價稅與房屋稅費 237 萬元繳納作業，並計入歲出預算編列中。然而，查在財團法人鐵道技術研究及驗證中心高雄行政大樓等相關租金收入，僅編列土地出租及辦公室出租共計 314 萬元租金收入預算數，在扣除支出之 237 萬元稅捐及規費預算數，以及難以量化之行政成本後，兩者間之 77 萬落差實凸顯低價賤租之虞，更枉顧財團法人具備有自身財務獨立定位與義務。爰此，特提案凍結「鐵道業務」30%預算數，俟後要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交「鐵道局 112 年度產管開發業務執行規畫總檢討」專案報告，並經同意後，始得動支。【7】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

2.鐵道局及所屬 112 年度預算案「鐵道業務」共編列 3,042 千元。該預算之預期成果雖包含督導工作計畫執行成效與提升鐵道相關機電技術，然鐵道局近年來之工程品質卻不如預期，如桃園機場捷運之平均速率、行車時間及班距，未達合約標準等。爰此，建議凍結 10%，待鐵道局

針對日後我國鐵道工程如何確實符合招標要求，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【8】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

3. 為提供國內鐵道技術研究及驗證發展使用之辦公場域，以協助鐵道產業開發，促進國內鐵道系統安全，鐵道局辦理高雄行政大樓及燕巢監控站之土地及辦公室出租繳納地價稅及房屋稅費，然 112 年度鐵道業務編列預算較上年度增加產管開發業務 237 萬 1 千元，爰提案凍結預算 25 萬元，建請交通部鐵道局針對新增鐵道技術研究及驗證中心行政能量進行效益評估，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【9】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

(三)112 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」編列 2 億 6,139 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 李昆澤 劉權豪  
劉世芳 蔡易餘 林俊憲 許智傑 許淑華  
陳椒華 趙正宇

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(三)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 有鑑於鐵道局 112 年度「國家鐵道建設與管理」預算項目編列內容，即北、中、南、東各工程處之業務費、設備及投資、獎補助費之總計數。然而，在徒有各工程處預算內容揭露之際，卻未見主管機關積極釋疑未來於 112 年度將如何不再發生有例如 111 年度單一月份之間，便有鐵道局台南段的鐵路地下化工程鋼樑不慎敲毀圍籬，入侵軌道，致區間車來不及剎車直接擦撞，以及鐵道局因對花蓮路段進行抽換鋼軌作業而造成約十公尺路基軟弱、軌道不平整，導致臺鐵鳴日號險出軌情況。爰此，特提案凍結「國家鐵道建設與管理」15%預算數，俟後要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交「鐵道局 112 年度落實各區工程處鐵道安全作業執行規劃總檢討」專案報告，並經同意後，始得動支。【10】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

2. 交通部鐵道局 112 年度「國家鐵道建設與管理」預算共編列 2 億 6139 萬 2 千元，其用途為各工程處之業務費等，依據臺鐵局軌道安全事件統計，自 107 年 6 月 11 日成立至 111 年 10 月，因鐵道局施工肇致之鐵路行車事故合計 64 件，且今年截至 10 月底亦已累計 8 件，影響鐵路安全與旅客權益。鐵道局應落實鐵道工程進行之安全，爰此，交通部鐵道局 112 年度「國家鐵道建設與管理」預算共編列 2 億 6139 萬 2 千元，應予凍結 10%，待鐵道局於 1 個月內，就鐵道局施工如何避免軌安事件並提升安全性提出書面報告後，始得動支。【11】

提案人：李昆澤 劉權豪 劉世芳 蔡易餘 林俊憲  
許智傑

3. 鐵道局及所屬 112 年度預算案「國家鐵道建設與管理」共編列 261,392 千元。近期軌道建設計畫未能於計畫時間內達成，經查為系統難以整合之故，此況除有損人民信賴之外，亦彰顯我

國鐵道建設事前之設計、管考不良，實有違預算案所言之達成計畫目標與提升績效等預期成果。爰此，建議凍結 10%，待鐵道局針對如何強化軌道機電號誌系統整合，以及如何防止日後再因系統整合延宕工程進度，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【12】

提案人：魯明哲 洪孟楷 許淑華

4.2018 年，臺鐵普悠瑪號翻覆奪 18 條人命，司機員尤振仲於開庭時表示，「有受訓但沒考試，怎能期待他正確駕車」，對此，臺鐵局表示，尤振仲經檢定合格取得交通部核發列車駕駛執照，具駕駛普悠瑪號等電聯車車種資格。

經查，臺鐵車種多，列車有韓國製、日本製，而太魯閣與普悠瑪分別各由不同日本車廠製造，然司機員證照制度過於粗略，並未因應多元車型，取得個別證照，導致一張電聯車證照可以開 6 種不同的電聯車，而有上述「具車種駕駛資格，但不熟悉某車型」之情形。

為確保司機員熟悉各車種、車型，提升危急時刻做出正確判斷的機率，防止事故發生，爰此提案凍結國家鐵道建設管理預算 10%，請交通部鐵道局會同臺灣鐵路管理局針對「實施證照分流」進行檢討，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【13】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

5.自 107 年 6 月成立至 111 年 7 月，因鐵道局施工肇致之鐵路行車事故，包含：重大行車事故 1 件、行車異常事件 61 件，合計共 63 件，鐵道局雖已逐案檢討發生原因，並研擬增訂相關精進作為，然近期工程仍不斷出包。自媒體發出鐵道局七個月連出七次包的新聞後，後續又發生嘉義市區鐵路高架化工程挖破污水管事件、嘉義火車站地下道樓板「坍塌」，花蓮南平至萬榮雙軌化工程工人誤觸高壓電送醫不治等大大小小的意外。

為確保行車安全、維護旅客權益，及提升鐵道局臨軌工程安全防護，爰此提案凍結國家鐵道建設與管理預算 10%，請鐵道局強化鐵道工程之施作與管理及督導工作，並強化與臺灣鐵路管理局之介面管理與整合，於三個月提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【14】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

6.鐵道局 112 年度歲出預算「國家鐵道建設與管理」項下編列 2 億 6139 萬 2 千元，主要辦理鐵道工程之管理及工程進度督導作業等工作。惟依據臺鐵局軌道安全事件統計，自 107 年 6 月 11 日鐵道局成立至 111 年 10 月，因鐵道局工程施工肇致之鐵路行車事故合計 64 件，影響鐵路行車安全與旅客權益，鐵道局為鐵道監理之權責單位，應落實鐵道工程之安全，確保鐵路正常營運。爰此鐵道局 112 年度歲出預算「國家鐵道建設與管理」項下編列 2 億 6139 萬 2 千元，應予凍結 1000 萬元，俟鐵道局就鐵道工程軌安事件提出安全檢討報告書面說明後，始得動支。【15】

提案人：劉權豪 劉世芳 李昆澤

7.鐵道局 112 年度預算案於「南部鐵道工程建設與管理」編列 6984 萬 2 千元。

有關高鐵南延之評估規劃，包含工程期程如何避免影響公路、臺鐵之旅運，以及如何銜接既存之交通建設，交通部、鐵道局應儘快協調高雄市政府、屏東縣政府，結合環評結果，加速相關決策。

爰此「國家鐵道建設與管理—南部鐵道工程建設與管理」原編列 6984 萬 2 千元，提案凍結 5%，俟鐵道局說明相關規畫，並書面送達立法院交通委員會始得動支。【16】

提案人：劉世芳 趙正宇 劉權豪

(四)112 年度交通部鐵道局及所屬預算第 4 目「鐵公路重要交通工程」編列 50 億 9,477 萬 7 千元，凍結十分之一，俟交通部鐵道局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 蔡易餘 陳素月 劉權豪 許智傑  
趙正宇 李昆澤 劉世芳 魯明哲 許淑華  
洪孟楷 陳雪生

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(四)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.鐵道局於 112 年度預算「鐵公路重要交通工程」編列 50 億 9,477 萬 7 千元，該項目是為辦理鐵路及捷運相關建設預算。經查，臺鐵局工程建設屢因工程施工疏失導致行車異常事故，如今年 6 月發生因抽換鋼軌操作不確實，發生鳴日號行經時出現異常跳動，險些出軌，經統計自 107 年 6 月 11 日成立至 111 年 7 月止，因施工不慎造成鐵路行車異常事故包括：重大行車事故 1 件、一般行車事故 1 件、行車異常事件 61 件，合計 63 件，平均每年發生約 16 件，共造成 456 次列車延誤，累計 1,6242 分鐘，影響旅客達 88,808 人次之多，惟工程疏失應可預先防範，仍未見鐵道局提出有效改善做為，為確保有關鐵道工程均能如期如質完成，且避免因施工疏失導致異常事故，故建議刪除該項預算 2 億元並凍結 1/10，待鐵道局針對施工疏失防範提出具體改善之專案報告，經交通委員會同意，始得動支。【17】

提案人：林俊憲 蔡易餘 陳素月 劉權豪 許智傑

2.交通部鐵道局 112 年度預算「鐵路建設計畫」編列 29 億 4377 萬 7 千元。唯近年鐵道局因施工疏失，於 107 年 6 月至 111 年 7 月共發生 63 起鐵路行車異常事故。建議凍結 112 年度該預算 10%，俟鐵道局針對施工疏失提出檢討書面報告，始得動支。【18】

提案人：趙正宇 李昆澤 許智傑 蔡易餘 林俊憲

3.鐵道局於 112 年度預算案「鐵路建設計畫」編列 29 億 4377 萬 7 千元，相較 111 年度編列 24 億 3462 萬 3 千元增加 5 億 915 萬 4 千元，主要支出在高雄市區鐵路地下化計畫、增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫、連結亞太強韌陸海空網路計畫等業務。據鐵道局資料統計，自 107 年 6 月 11 日成立至 111 年 7 月，因鐵道局施工肇致之鐵路行車事故，包括：重大行車事故 1 件、一般行車事故 1 件、行車異常事件 61 件，合計 63 件，顯見相關作業流程需檢討改善。依此，建議凍結該筆預算 2 億元，三個月內提出書面報告方可動支。【19】

提案人：陳素月 劉世芳 蔡易餘 許智傑 林俊憲

4.鐵道局於 112 年度預算案「鐵路建設計畫」編列 29 億 4377 萬 7 千元，相較 111 年度編列 24 億 3462 萬 3 千元增加 5 億 915 萬 4 千元，主要支出在高雄市區鐵路地下化計畫、增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫、連結亞太強韌陸海空網路計畫等業務。本計畫自 112 年度新增編列辦理「連結亞太強韌陸海空網路計畫」，惟就 111 年 8 月 31 日鐵道局召開「高鐵沿線電纜槽光纜佈設加速

施工計畫書審查及督工人力監看人員調度協調會議」紀錄顯示，本計畫於高鐵沿線電纜槽辦理光纜佈設作業時，屢因高鐵公司督工人力有限而導致無法如期進場施工，顯見相關作業流程需檢討改善。依此，建議凍結該筆預算 2000 萬元，三個月內提出書面報告方可動支。【20】

提案人：陳素月 蔡易餘 林俊憲 劉世芳 許智傑

5. 鐵道局及所屬 112 年度預算案「鐵路建設計畫」共編列 2,943,777 千元。鐵道局 112 年度編列之 5 項延續性鐵路及捷運計畫，自 107 年 6 月 11 日成立至 111 年 7 月間，因鐵道局施工所肇之鐵路行車事故合計 63 件，包含重大行車事故 1 件、一般行車事故 1 件、行車異常事件 61 件等。爰此，為增進鐵道安全，並防止憾事發生，建議凍結 2,000 千元，待鐵道局逐案檢討事故發生原因，並研擬具體精進作為與改善計畫後，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【21】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

6. 為縫合都市紋理及活動系統，重構高雄市交通路網並強化大眾運輸發展，追求提升運輸效能及創造都市美化，交通部鐵道局發辦理高雄市區鐵路地下化計畫，可消弭改善交通瓶頸及潛在肇事危機，為我國南部地區國人所期待，為督促高雄市鐵路地下化計畫，爰提案凍結預算 6000 萬元，建請交通部鐵道局針對高雄市區鐵路地下化計畫提出詳細建設期程及效益，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【22】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

7. 有鑑於「連結亞太強韌海空網路計畫—高鐵沿線」規劃期程 112 至 115 年，共計四個年度。然而，整體經費中有超過 78% 以上比例將在 112 年度便規劃執行完畢，等於第一年度便執行逾 3/4 進度。是以，考量經費分年度執行之安排以及整體計畫執行期程，允宜重新做有效率之分配，方可避免相關行政量能有所虛耗，爰提案凍結「鐵公路重要交通工程—鐵路建設計畫—連結亞太強韌海空網路計畫」25% 預算數，俟後要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交「鐵道局 112 年度『連結亞太強韌海空網路計畫—高鐵沿線』推動效率之執行檢討」專案報告，並經同意後，始得動支。【24】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

8. 鐵道局 112 年度預算案於「鐵公路重要交通工程—鐵路建設計畫」新增編列「連結亞太強韌陸海空網路計畫」5,100 萬元，係繼前瞻第 3 期特別預算案「台灣光纜通道計畫」建置八里至屏東縣枋山間之光纖管道後，接續完成頭城至南港間之光纜通道。

經查：(一)「連結亞太強韌陸海空網路計畫—高鐵沿線」經費係配合交通部「台灣光纜通道計畫」增建頭城至南港間光纜支線通道建置計畫，連結八里、枋山及頭城 3 處完整之海底通訊電纜站光纖網路管道，提供更快速光纖網路設備建設。(二) 高鐵沿線電纜槽光纜佈設督工人力之調度問題，恐因「連結亞太強韌陸海空網路計畫」等工程之開辦而愈顯嚴峻。

綜上，鐵道局 112 年度預算案新增編列辦理「連結亞太強韌陸海空網路計畫」，基於近期進行高鐵沿線電纜槽光纜佈設之工程及計畫，屢因高鐵公司督工（監看）人力有限致無法如期進場施工，為免即將開辦之「連結亞太強韌陸海空網路計畫」工程進度受上開因素影響，鐵道局允

宜加強協調並妥為因應，俾完善建置全台光纜通道，並提升我國國際競爭力。爰此提案凍結「連結亞太強韌陸海空網路計畫」預算 10%，俟鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。【25】

提案人：蔡易餘 許智傑 林俊憲

9.鐵道局於 112 年度預算「鐵路建設計畫—連結亞太強韌海陸空網路計畫」編列 5,100 萬元，該計畫是為配合交通部「台灣光纜通道計畫」，以連結八里、枋山及頭城 3 處完整之海底通訊電纜站光纖網路管道，提供更快速光纖網路設備建設。經查，各項工程於高鐵沿線施工時，均須由高鐵公司維修單位督工人員會同監看，惟高鐵公司督工人數有限且須配合全臺調度，該計畫攸關臺灣數位韌性強化及提升國際競爭力，是國家重要資通安全工程，唯恐受高鐵維修單位督工人員不足，影響工程進度進行，故建議凍結該項預算 1/10，待鐵道局針對該計畫如何因應高鐵督工人員不足造成工程進度延宕提出書面報告，經交通委員會同意，始得動支。【26】

提案人：林俊憲 陳素月 許智傑 劉權豪

10.交通部鐵道局 112 年度預算「都市大眾捷運系統建設計畫」項下「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」編列 3 億 9250 萬元。唯截至 111 年度，桃園市政府累計應撥付經費 12.59 億元，尚有 5.73 億元仍未撥付。建議凍結 112 年度該預算 10%，俟鐵道局針對督促地方政府撥付款項提出檢討書面報告，始得動支。【27】

提案人：趙正宇 李昆澤 蔡易餘 林俊憲 許智傑

(五)交通部鐵道局辦理南迴鐵路雙軌化計畫可行性評估目前已報交通部核定中，後續將辦理綜合規劃、環境影響評估、用地取得、細部設計等相關作業期程，南迴鐵路雙軌化攸關台東地區對外聯絡交通，是重要的基礎交通建設，交通部鐵道局應縮短相關行政作業，加速辦理期程，以加速台東基礎交通建設，促進區域均衡發展。【28】

提案人：劉權豪 林俊憲 李昆澤 許智傑 劉世芳

(六)機場捷運延伸線計畫 107 年 7 月經行政院核定第 1 次修正計畫，期程自 99 至 118 年度，總經費 138 億元，其中由中央負擔經費 70.255 億元，餘由桃園市政府負擔，並依行政院核定原則由中央先行編列預算支應，再由桃園市政府逐年以區段徵收開發效益及自償性財源挹注，爰中央再行編列土地取得費用 20.95 億元及自償性經費 21.908 億元，總計編列 113.113 億元，此外，該計畫配合臺鐵桃園段地下化增加經費 11.12 億元，由桃園市政府負擔。據審計部於前瞻基礎建設計畫第 2 期特別決算審核報告之審核意見略以，截至 109 年底止，機場捷運延伸線計畫桃園市政府累計撥付配合款 0.45 億元已全數支用，交通部鐵道局辦理該計畫可支用經費已幾乎用罄，已無餘裕經費可代墊地方政府應撥付款項，經建請交通部與鐵道局研謀因應對策，俾確保計畫執行順遂，並於 2 個月內向立法院交通委員會提交書面報告。【29】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(七)「連結亞太強韌陸海空網路計畫—高鐵沿線經費」乃鐵道局配合交通部「台灣光纜通道計畫」增建頭城至南港間光纜支線通道建置計畫，將連結八里、枋山及頭城等三處完整之海底通訊電纜站光纖網路管道，以期提供更快速光纖網路設備建設。惟近期財團法人國家實驗研究

院國家高速網路與計算中心及新世紀資通股份有限公司均於高鐵沿線電纜槽辦理光纜佈設作業，然高鐵公司督工人力有限且無法立即進行調整，以致影響財團法人國家實驗研究院及新世紀資通股份有限公司之計畫及施工期程。基於各家非高鐵公司之廠商於高鐵沿線施工時，均須由督工人員會同監看，而該等督工人力乃為高鐵公司維修單位配合且人數有限，屆時恐影響施工進度，交通部鐵道局允宜儘速與台灣高速鐵路股份有限公司協調人力調度，以利計畫順利進行。

【30】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(八)自 107 年 6 月 11 日成立至 111 年 7 月，因交通部鐵道局施工肇致之鐵路行車事故，包括：重大行車事故 1 件、一般行車事故 1 件、行車異常事件 61 件，合計 63 件；據鐵道局表示，已逐案檢討發生原因，並研擬增訂相關精進作為，包括：更新「鐵路沿線施工安全作業標準」ISO 標準作業程序，並自 110 年底起增設臨軌工程電子圍籬及電子輔助瞭望員；另交通部已責成鐵道局與臺灣鐵路管理局妥善溝通施工防護措施，以維護鐵道營運安全。

近年鐵道局施工肇致之鐵路行車事故（事件）件數

單位：件

年度	107.6.11 -12.31	108	109	110	111.1月 -7月	合計
重大行車事故	0	1	0	0	0	1
一般行車事故	0	0	0	0	1	1
行車異常事件	14	17	11	13	6	61
合計	14	18	11	13	7	63

資料來源：鐵道局。

雖然交通部、鐵道局、臺灣鐵路管理局已有相關改善措施，但民眾仍鮮有所知。為提升民眾對軌道運輸、工程之信心，交通部鐵道局應研議透過多元媒體將相關改善精進措施，向民眾妥善說明，並於 2 個月內將相關內容書面送達立法院交通委員會。

【31】

提案人：劉世芳 蔡易餘 林俊憲 趙正宇 劉權豪  
許智傑

(九)112 年度交通部鐵道局「都市大眾捷運系統建設計畫」項下「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」（以下簡稱機捷延伸線計畫）編列 3 億 9,250 萬元，包括：規劃設計及監造費用 2,422 萬 6 千元、土建及機電工程等 3 億 6,677 萬 4 千元及工程管理費 150 萬元。

據審計部於前瞻基礎建設計畫第 2 期特別決算審核報告之審核意見略以，截至 109 年底止，機場捷運延伸線計畫桃園市政府累計撥付配合款 0.45 億元已全數支用，交通部鐵道局辦理該計畫可支用經費已幾乎用罄，已無餘裕經費可代墊地方政府應撥付款項，經建請交通部研謀因應對策，以督促地方政府確實負擔其財務責任撥付款項，俾確保計畫執行順遂。經洽鐵道局提供該計畫截至 111 年 7 月桃園市政府經費撥付情形（含配合臺鐵地下化增加經費），桃園市政府已

撥付鐵道局機捷延伸線計畫之自償性經費 2.58 億元及配合臺鐵桃園段地下化增加經費 4.28 億元，共撥付 6.86 億元，惟截至 111 年度累計應撥付數 12.59 億元，仍有 5.73 億元尚未撥付。

爰交通部鐵道局應參據審計部審核意見研謀因應對策，以督促地方政府確實負擔其財務責任撥付款項，並將相關內容於 2 個月內以書面送達立法院交通委員會。【32】

### 機捷延伸線計畫桃園市政府經費撥付情形(含配合臺鐵地下化增加經費)

單位：新臺幣億元

項目		年度	106 及以前	107	108	109	110	111	合計
自償性經費	應撥數	-	-	1.44	0.83	0.86	1.75	4.88	
	實撥數	-	-	-	0.45	0.13	2.00	2.58	
	差異數	-	-	-1.44	-0.38	-0.73	0.25	-2.30	
配合臺鐵桃園段地下化增加經費	應撥數	1.10	0.50	1.67	0.95	1.11	2.38	7.71	
	實撥數	1.10	0.70	0.98	0.50	-	1.00	4.28	
	差異數	-	0.20	-0.69	-0.45	-1.11	-1.38	-3.43	
合計	應撥數	1.10	0.50	3.11	1.78	1.97	4.13	12.59	
	實撥數	1.10	0.70	0.98	0.95	0.13	3.00	6.86	
	差異數	-	0.20	-2.13	-0.83	-1.84	-1.13	-5.73	

說明：111 年度實撥數係截至 111 年 7 月底之撥付情形；差異數=實撥數-應撥數。

資料來源：鐵道局；立法院預算中心整理。

提案人：劉世芳 蔡易餘 許智傑 趙正宇 劉權豪  
林俊憲

(十)依據國家運輸安全調查委員會提供資料顯示，各類別事故改善建議中以鐵道類別落實改善率為最低，結案率僅 15.38%，其餘 3 類中結案率分別為，航空類 54.55%、水路類 32.20%、公路類 18.52%；4 類事故項目之列管案件中，也以鐵道類計 76 件為最多，占國家運輸安全調查委員會所發布改善建議之比率高達 64.96%，其餘 3 類列管案件數分別為，航空類 8 件、水路類 39 件、公路類 24 件。交通部鐵道局自 107 年 6 月起至 111 年 7 月底，每年因施工疏失造成行車異常事故平均高達 16 件，如 110 年 11 月發生施工貨車侵入軌道淨空區，又 111 年 6 月因鋼軌抽換未依標準流程造成明日號異常跳動，鐵道工程確實施作與否，攸關乘客生命財產安全，惟交通部鐵道局對於國家運輸安全調查委員會所提改善建議消極怠惰，且施工人員疏失所造成之事故，原可預防避免，交通部鐵道局也未積極提出改善之方案，故建議交通部鐵道局應於 3 個月內針對施工人員疏失預防向立法院交通委員會提出改善之書面報告。【33】

提案人：林俊憲 陳素月 許智傑 劉權豪 蔡易餘

(十一)依鐵路法第 56 條之 5 規定，鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，向交通部提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括鐵路機構安全管理之組織架構及實施方式

、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施、事故與異常事件之檢討及預防措施、其他與營運安全有關之重要事項等。另交通部已分別於 111 年 1 月 3 日及 6 月 22 日修正公布鐵路行車規則及鐵路法內容，為強化鐵路安全監理，增訂要求鐵路機構應依其系統規模及特性，設置安全管理組織、實施安全管理，以及建立安全管理系統，並規定該系統應具備之功能，及依該部公告時程實施該系統等規範。惟截至 110 年底止，大眾捷運法及交通部訂定發布之大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法，尚無明定營運機構應提報年度安全管理報告及建置安全管理系統等推動安全管理事項之相關規定，為強化大眾捷運系統安全標準及監督管理機制，故建議交通部鐵道局應於 1 個月內針對大眾捷運系統之安全管理標準和監督機制向立法院交通委員會提出書面報告。【34】

提案人：林俊憲 陳素月 許智傑 蔡易餘 劉耀豪

交通部主管交通部臺灣鐵路管理局

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

(二)營業收支：

1.營業總收入：原列 305 億 4,451 萬 5 千元，增列「營業收入」1 億元，其餘均照列，改列為 306 億 4,451 萬 5 千元。

2.營業總支出（不含所得稅費用）：353 億 1,999 萬 1 千元，照列。

3.稅前淨損：原列 47 億 7,547 萬 6 千元，減列 1 億元，改列為 46 億 7,547 萬 6 千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 222 億 6,011 萬 8 千元，減列「一般建築及設備計畫」1,000 萬元，其餘均照列，改列為 222 億 5,011 萬 8 千元。

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

(七)通過決議 20 項：

1.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「用人費用」編列 164 億 3,865 萬 9 千元。惟鐵路運輸屬勞力密集之產業，「用人費用」占「營業收入」295.43 億元之 55.64%，相較於同屬交通事業機構之中華郵政股份有限公司、臺灣港務股份有限公司及桃園國際機場股份有限公司介於 12% 至 16% 之比率，「用人費用」明顯占比過高。且與各國主要鐵路事業之員工平均每人營業收入相比，我國每人收入最低，顯示我國鐵路事業人力資源未能有效運用，爰該筆預算凍結 1 億元，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【9】

提案人：趙正宇 李昆澤 蔡易餘 林俊憲 許智傑

2.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「服務費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」編列 13 億 1,523 萬元，較 110 年度決算增加 1 億 0,951 萬元，較 111 年度預算增加 4,375 萬 6 千元，考量臺鐵 112 年度「營業收入」預算較 111 年度減列 7 億 3,168 萬元，相關支出應更加撙節，爰

此，112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「服務費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」編列 13 億 1,523 萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【10】

提案人：李昆澤 劉世芳 劉權豪 林俊憲 許智傑

3.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「服務費用」項下「專業服務費」編列 4 億 6,362 萬 3 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 林俊憲 劉世芳 許智傑 劉權豪

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 3 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部臺灣鐵路管理局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)交通部臺灣鐵路管理局 112 年有關「專業服務費」共編列預算 4 億 6362 萬 3 千元，較 110 年度決算增加 1 億 7306 萬 5 千元，較 111 年度預算增加 8586 萬 5 千元，考量臺鐵 112 年度營業收入預算較 111 年度減列 7 億 3168 萬元，相關支出應更加擷節，爰此，交通部臺灣鐵路管理局 112 年有關「專業服務費」共編列預算 4 億 6362 萬 3 千元，應予刪減 2000 萬元。【11】

提案人：李昆澤 林俊憲 劉世芳 許智傑 劉權豪

(2)臺灣鐵路管理局 112 年度預算「專業服務費」項下合計編列 4 億 6362 萬 3 千元，較 110 年度決算數 2 億 9055 萬 8 千元，增加 1 億 7306 萬 5 千元，顯然預算編列過於寬列，應有擷節空間。爰此臺灣鐵路管理局 112 年度預算「專業服務費」項下合計編列 4 億 6362 萬 3 千元，應予減列 500 萬元。【12】

提案人：劉權豪 李昆澤 林俊憲 劉世芳 許智傑

4.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「勞務成本」編列 287 億 6,628 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 陳椒華 劉世芳  
林俊憲 趙正宇 劉權豪 許智傑 李昆澤

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 4 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部臺灣鐵路管理局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)有鑑於臺鐵勞務人力時受基層職員工反映有所不足，進而影響職務進行時之安全以及所應受保障之勞動權益，復以按臺鐵官方表示 112 年因應未來公司化改革將舉辦最後一次鐵路特考。是以，外界雖見勞務成本預算數編列 287.66 億元，且相較前一年度增加 2.46 億元，但在人力增補計畫、官方允諾提出之留才加薪計畫是否如實做到公平與預算足以支應等，迄今仍未令外界得以釋疑，進而所信臺鐵有能力進行。爰此，特提案減列「營業成本—勞務成本」預算數 5%，並另凍結 15%預算數，俟後限期於一個月內，向本院交通委員會提交「臺鐵人力增補計畫 112 年辦理規畫」與「臺鐵 112 年辦理留才加薪方案如何落實公平原則」專案報告，並經同意後，始得動支。【13】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

(2)今年四月，集集支線發生高中生假扮司機員闖駕駛室事件；同時期亦有民眾違反公共安全，擅闖行駛中 PP 自強號後方駕駛室還操作鳴笛；五月也曾發生鐵道迷假扮臺鐵員工混入機務段；七月曾有二名男子闖入鐵軌躺平自拍；十一月，於基隆百福車站有 2 男學生「3 度跳軌折返跑」，上述案例顯示臺鐵局之安保有加強之必要。

為確保行車安全，爰提案凍結站務費用項下服務費用預算 10%，請臺灣鐵路管理局加強巡檢、確實落實安保，檢討駕駛室之管理措施，並於三個月提交書面檢討報告與交通委員會後，始得動支。【14】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(3)臺鐵局 112 年度預算案於「站務費用—服務費用」編列 13 億 6,367 萬 7 千元，其中 1 億 1,331 萬 9 千元用於機械及設備修護費，包含各站自動售票機、自動驗票系統、電腦等等站內設備。

高雄推行「MeN Go 卡」，整合轄內捷運、公車、輕軌、公路客運、渡輪、YouBike、計程車、共享電動機車及停車轉運停車場等，提供通勤通學及觀光旅遊族群單一行動介面查詢高雄地區所有公共運輸服務，但獨缺臺鐵區間車未能整合。

交通委員會已於 11 月 2 日通過臨時提案，要求交通部邀集相關部會，研議將臺鐵區間車納入高雄「MeN Go 卡」整合，交通部表示遵照辦理。

爰此「站務費用—服務費用」原編列 13 億 6,367 萬 7 千元，提案凍結 5%，俟臺鐵區間車納入高雄「MeN Go 卡」整合後始得動支。【15】

提案人：劉世芳 林俊憲 趙正宇 劉權豪 許智傑

(4)有鑑於臺灣地區都市發展多以鐵、公路沿線為主軸，臺鐵行經各都會區之路段，多為人口密集之廊帶，都會區之通勤需求極高，為彌補捷運建設之不足，中央與地方共同推動「臺鐵捷運化」，藉由臺鐵在沿線各都會區內增設通勤車站、加開通勤電車，提供各都會區與其周邊城鎮便捷之大眾運輸服務。

然臺鐵閉塞區間設計落後，許多新增設之車站未設待避線，路線容量亦不堪負荷，造成快慢車全交織在同一條鐵道上，「慢車卡快車」的情況屢見不鮮，造成列車調度困難，亦拖垮效率。

「臺鐵捷運化」政策缺乏足夠配套，造成列車停站數增多、拉長行程時間、甚至誤點增加旅客與通勤族的不便，爰此，提案凍結電務維持費用項下服務費用預算 10%，請臺灣鐵路管理局研討號誌系統更新、增加閉塞區間之可行性，並針對人流與時間帶進行「旅運行為」之研究，於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【16】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(5)交通部臺灣鐵路管理局 112 年「電務維持費用—專業服務費」項下「法律事務費」編列預算 30 萬元，其用途為鐵路平交道事故索賠等訴訟延聘律師，考量部分平交道事故雖不可歸責於臺鐵，然臺鐵仍應積極作為降低平交道事故發生，也需針對過往索賠狀況清楚說明，爰此，交通部臺灣鐵路管理局 112 年「電務維持費用—專業服務費」項下「法律事務費」編列預算 30 萬

元，應予凍結 5 萬元，待臺鐵局於一個月內，就降低平交道事故之精進作為及歷年索賠情形提出書面報告後，始得動支。【17】

提案人：李昆澤 林俊憲 劉權豪 劉世芳 許智傑

(6)經查臺灣鐵路管理局 112 年農業與園藝用品之預算共計 2,992 千元，作為工作場所環境綠美化費用。有鑑於政府機關之環境美化預算編列多缺乏詳細計畫，綠化工程也是將原有植栽全部刨除再種植新植物，而有浪費公帑之虞。為確保預算編列之合理性，爰提案凍結機務維持費用項下材料及用品費—農業與園藝用品預算 10%，請臺灣鐵路管理局說明該經費詳細用途，並提出環境綠美化計畫，於三個月提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【18】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(7)為確保行車安全，臺鐵每年固定舉辦「行車保安及站車秩序檢查週」，強化行車安全和檢查。然在 11 月於保安週期間，一列 EMU3000 型新自強號停靠台北站時，12 節車廂中有 4 節停在月台外，列車更一度開門，所幸後方車廂無旅客踩空摔下車。

為確保乘客之安全，請臺鐵局確實執行「指差確認」，確認運行時刻表之前方停車資訊與列車編組數，並效法日本鐵道事業，於車內駕駛台標明該班列車編組車輛數以提醒司機員，月台上亦可針對不同固定編組之列車做好停車標示。爰此，提案凍結行車費用項下服務費用預算 10%，俟臺鐵局加強 SOP 訓練，並研擬相關改善方案，於三個月內提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。【19】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

5.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「貨運服務費用」編列 40 萬 3 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 許淑華

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 5 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部臺灣鐵路管理局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)有鑑於臺鐵 112 年貨運服務收入預算數相比前一年度減少有 28.21% 規模，但其他營業成本當中的貨運服務費用卻相比前一年度增加編列有 6.61% 規模。考量成本有更多的投入，則理應在收入上有對應一致增加的結果，如此方顯收支平衡，是以預算編列上顯有周全釋疑之必須。爰此，特提案減列「營業成本—其他營業成本」預算數 10%，並另凍結 10% 預算數，俟後限期於一個月內，向本院交通委員會提交「臺鐵 112 年貨運業務營運效能精進暨收支預算計算內容」專案報告，並經同意後，始得動支。【20】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

(2)臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「租賃成本—國外旅費及國內旅費」共編列 2,180 千元。查該項預算於說明當中乃辦理國內場站出租、開發，以及參考國外多角化經營及活化運用等旅費，然彰化縣員林火車站站區周邊土地由 108 年 10 月辦理招商至 111 年 6 月間皆未完成，顯見開發活化等相關業務仍有精進空間。爰此，建議凍結 10%，待臺鐵局就臺鐵資產活化現階段之困境與辦理情形，以及我國借鏡他國活化經驗之成效，向立法院交通委員會提交書面報告，經

同意後，始得動支。【21】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(3)臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「租賃成本—服務費用—推展費」共編列 4,325 千元。近年臺鐵支線客運量均受 COVID-19 疫情之影響，導致客運量均呈衰退趨勢，然部分轉型為觀光支線之運量，卻早於疫前便開始下降，如深澳線客運量自 107 年度即開始下滑，平溪線及集集線則均自 105 年度客運人數即逐年減少，顯見臺鐵局對於鐵道觀光整合及推廣仍有精進空間。爰此，建議凍結 10%，待臺鐵局就如何將觀光支線有效結合地方文化、展演及節慶活動，並藉此規劃適當行銷方案，向立法院交通委員會提交書面報告，經同意後，始得動支。【22】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

6.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「業務費用」編列 8 億 1,673 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 陳椒華 許智傑  
陳素月 李昆澤 林俊憲 劉世芳 劉權豪  
黃世杰

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 6 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部臺灣鐵路管理局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)有鑑於臺鐵 112 年度「營業費用—業務費用」編列 8.16 億元，相較上年度增列 1.02 億元，雖按官方所說乃軟體電腦資安服務及電腦系統維運增加所致，然卻未再有其他經增加後所預估之成效說明。爰此，特提案減列「營業費用—業務費用」預算數 10%，並另凍結 10% 預算數，俟後限期於一個月內，向本院交通委員會提交「臺鐵 112 年電腦資安預算經費增加編列之說明暨預估成效」專案報告，並經同意後，始得動支。【23】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

(2)今年九月，監察院對臺鐵辦理 2019 年、2020 年「工程建設暨政策網路行銷採購」案提出糾正，並認定採購案招標與決標設有限制競爭或不公平競爭嫌疑。

此外，監察委員亦指出，採購之預算由重大工程管理費及局務業務宣導費共同支應，然工程管理費占比率達九成五以上，但工程建設相關成果卻不足一成，比重明顯失衡；且經費來源也違反「中央政府各機關工程管理費支用要點」規定。

再者，臺鐵局驗收採購履約過程，發現得標廠商有未依約執行之情形，且結案報告書列載統計指出粉絲專頁回覆率低，然臺鐵局未依約扣罰，亦未針對廠商之履約情形進行分析報告，履約管理顯未落實。

為確保預算編列之合理性、招標過程之公平性及加強履約管理，爰提案減列業務費用項下服務費用 500 萬元，另凍結該項目預算 20%，請臺鐵局提供書面檢討報告，並送交至交通委員會後，始得動支。【24】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(3)臺鐵為環島職場，近期有臺鐵同仁反映，返段受訓對於路程較遠之車站員工而言是差別待

遇，尤其南迴線單向，車次更少，遠途車站員工必須更早出門，而致其休息時間遭到嚴重壓縮，有過勞之情形，訓練成效也易受到影響。

為重視人力資源及確保訓練成效與品質，請交通部臺灣鐵路管理局針對「返段受訓是否納入工時」一事進行討論，並針對受訓細節研擬相關配套措施，如：調整受訓開始時間等，於三個月提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【25】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(4)茲因臺鐵管理局辦理舊式摺疊門莒光號汰換業務，於 111 年度 6 月底改以新式 EMU900 型區間快車行駛，導致楊梅站對號列車車次減少，由原先每日 11 班次減至每日 5 班次，降幅超過 50%，影響人民搭乘權益甚鉅，雖班次及載客量不低於汰換前，惟乘坐對號列車之需求並未降低，臺鐵管理局未經前期市場調查而逕行減少對號列車班次，罔顧民眾使用大眾運輸權益，臺鐵管理局應重新研擬楊梅站對號與非對號車次之比例，兼顧運量及人民之便利。

又臺鐵埔心站於民國 96 年起曾停靠兩班莒光號列車，後又停駛，雖有埔心站與楊梅站之距離較近之原因，惟埔心站與楊梅站皆為三等站，為何埔心居民無法享受大眾運輸的便利？臺鐵管理局應重新研議楊梅區二火車站對號列車停靠班次之數量，勿將埔心民眾當作次等公民，並兼顧楊梅市民搭乘臺鐵之便利性與權益。

綜上所述，針對交通部臺灣鐵路管理局 112 年業務費用項下「專業服務費」所編列預算 6,090 萬 2 千元，爰提案凍結 3,000 萬元，待臺鐵管理局向提案委員及交通委員會提出楊梅區對號列車班次安排計畫書後，始得動支。【26】

提案人：許智傑 陳素月 李昆澤 林俊憲 黃世杰

(5)車站為國家關鍵基礎設施，相關資訊安全之防護作為至關重要。有鑑於近期臺鐵車站、高雄國際機場等重要交通場站均曾發生電子看板遭駭客入侵之情事，桃機公司官網亦曾遭駭客惡意攻擊致使網站停擺，顯見亟需全面檢視車站各項軟硬體設施之資安防護成效。

為維護資訊顯示設備之資訊正確性並確保不受外部惡意攻擊，爰提案凍結業務費用項下專業服務費預算 20%，請臺灣鐵路管理局針對各車站軟硬體設備之供應廠商是否具中資背景、設備零組件是否含中國製產品進行全面盤點，並加強資安防護壓力測試，於三個月內向交通委員會提出專案報告後，始得動支。【27】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(6)交通部臺灣鐵路管理局 112 年「業務費用」項下「專業服務費」編列預算 6,090 萬 2 千元，較 111 年度預算增加 3,933 萬 3 千元，其主要為電腦軟體服務費較 111 年增加 3,393 萬 7 千元，然而其用途項目並無變化，除應說明增列原由外，應針對增列之預期效益進行說明，爰此，交通部臺灣鐵路管理局 112 年業務費用項下「專業服務費」編列預算 6,090 萬 2 千元，應予凍結 500 萬元，待臺鐵局於 1 個月內，就相關預算增列之必要性、預期效率提出書面報告後，始得動支。【28】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 劉權豪 許智傑

7.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「管理費用」編列 8 億 5,067 萬 5 千元，凍結十分之一

，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生 李昆澤 劉權豪  
林俊憲 劉世芳 許智傑 陳椒華 許淑華  
蔡易餘

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 7 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部臺灣鐵路管理局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)有鑑於交通部鐵道局遲未就鐵路監理檢查員之員額補足，考量該情形對臺鐵管理執行之衝擊甚深，然該影響之因應作為上卻未於任何管理費用編列中所見，實應積極面對。爰此，特提案減列「營業費用—管理費用」預算數 10%，並另凍結 10%預算數，俟後限期於一個月內，向本院交通委員會提交「臺鐵 112 年因應我國鐵路監理檢查作業之整備及預期成效」專案報告，並經同意後，始得動支。【29】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

(2)交通部臺灣鐵路管理局 112 年有關「管理費用」共編列預算 8 億 5,067 萬 5 千元，依據勞動部違反勞動法令公開資料統計，臺灣鐵路管理局，111 年度 1 月至今共發生 6 起違反勞動法令之案件，包括違反勞動基準法 1 件、職業安全衛生法 4 件、性別工作平等法 1 件，考量臺灣鐵路管理局身為交通部所屬事業單位，遵守勞動法規應為本職，仍持續發生違反勞動法規狀況，應深切檢討，爰此，交通部臺灣鐵路管理局 112 年有關「管理費用」共編列預算 8 億 5,067 萬 5 千元，應予凍結 2,000 萬元，待交通部臺灣鐵路管理局，於 1 個月內，就如何改善違反勞動法令之狀況提出書面改善報告後，始得動支。【30】

提案人：李昆澤 劉權豪 林俊憲 劉世芳 許智傑

(3)「國營鐵路股份有限公司設置條例草案」於今年五月底通過，臺灣鐵路管理局預計將在 2024 年 1 月掛牌改制為國營公司。為編列臺鐵預算，臺鐵公司化子法將趕於年底前出爐，然在溝通過程中，卻引爆臺鐵企業工會與產業工會之不滿，認為子法內容尚未充分溝通，就匆忙上路，此外，亦有多位臺鐵局同仁表示，對於未來人力、薪資待遇等權益一無所知。

有鑑於公司化子法涉及臺鐵公司化之運作情況，及牽涉諸多臺鐵員工之權利義務，為俾利臺鐵公司化業務順利推動，爰提案凍結管理費用項下稅捐與規費預算 15%，請臺灣鐵路管理局針對後續營運人員之招募計畫進行說明，並盤點各職種、各段之人力，於三個月提交人力增補計畫予交通委員會後，始得動支。【31】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(4)「國營鐵路股份有限公司設置條例草案」於今年五月底通過，臺灣鐵路管理局預計將在 2024 年 1 月掛牌改制為國營公司。為編列臺鐵預算，臺鐵公司化子法將趕於年底前出爐，然在溝通過程中，卻引爆臺鐵企業工會與產業工會之不滿，認為子法內容尚未充分溝通，就匆忙上路。

有鑑於公司化子法牽涉諸多臺鐵員工之權利義務，為俾利臺鐵公司化業務順利推動，爰提案凍結管理費用項下稅捐與規費預算 15%，請臺鐵局抱持開放心態，廣納各工會和員工意見，確

保協商過程公開透明，並定期公開相關會議紀錄，於三個月內提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。【32】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(5)臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「管理費用—稅捐與規費—規費」共編列 12,571 千元。臺灣鐵路管理局為配合臺鐵公司化之政策，故於 112 年度編列相關預算以利公司化順利完成，惟臺鐵公司化之十五項子法仍處商議階段，能否與工會就其內容順利達成共識仍有變數。爰此，為有效平衡勞資談判資源，並保障臺鐵員工權益，建議凍結 20%，請臺鐵局廣納各工會和員工意見，建議協商過程公開透明，公開相關會議紀錄，俟臺鐵局向立法院交通委員會提交書面報告後，始得動支。【33】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(6)為於 113 年度成立臺灣鐵路公司，交通部訂於 111 年度結束前完成臺鐵公司條例相關子法研擬，包括：債務處理、政府協助、增加收益及員工權益等，惟據臺鐵資料顯示，臺鐵公司子法草案共計有 15 部，其中 14 部子法草案仍於內部研商階段。然 112 年度預算行政規費為 1,255 萬 9 千元，較上年度 5 萬 9 千元增加 1,250 萬元，為順利使臺鐵公司化應致力完成子法研擬，爰提案凍結預算 120 萬元，建請交通部臺灣鐵路管理局儘速於條例子法研擬並規劃時程完成公司化，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【34】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

8.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「其他營業費用」編列 1 億 0,638 萬 9 千元，有鑑於「產業創新條例」第九條之一第二項規定國營事業編列研究發展預算應達其總支出預算之一定比例，是以按 111 年 11 月最新修正公告之「國營事業編列研究發展支出占總預算比例」，屬運輸管理類之臺灣鐵路管理局，應編列研究發展預算並占總支出預算 321.6 億元（即「營業成本」303.9 億元，加上「營業費用」17.7 億元）目標比例至少達 0.041% 規模。然而，查臺灣鐵路管理局「營業費用」項下「其他營業費用」之「研究發展費用」僅編列新臺幣 14 萬元，佔總支出預算 321.6 億元比例實在低的離譜，離 0.041% 標準差距甚大，允宜檢討並重新編列之。爰此，112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「其他營業費用」編列 1 億 0,638 萬 9 千元，凍結十分之一，俟後限期於 1 個月內，交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出「臺鐵 112 年研究發展費用編列檢討」書面報告後，始得動支。【35】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

9.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「營業外費用」項下「其他營業外費用」之「災害損失」編列 1,319 萬 9 千元，有鑑於極端氣候威脅加劇，復以我國地理及氣象變化之實務整備所需，臺灣鐵路管理局應儘速改變連年在「營業外費用」項下「其他營業外費用」之「災害損失」編列預算數過低之情形，以及所凸顯整備上僥倖心態。查「災害損失」預算編列紀錄中，109 年預算數 1,035 萬 6 千元，決算數 5,521 萬 8 千元；110 年預算數 1,582 萬 6 千元，決算數 4 億 7,949 萬 4 千元。是以，112 年僅編列 1,319 萬 9 千元預算數，勢必將遠低於實際執行數，爰 112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「營業外費用」項下「其他營業外費用」之「災害損失」編列 1,319

萬 9 千元，凍結十分之一，俟後要求限期於 1 個月內，交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出「臺鐵因應我國災害發生情形之整備及財務編列因應作為總檢討」書面報告後，始得動支。【36】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

10.112 年度交通部臺灣鐵路管理局預算「固定資產建設改良擴充」編列 222 億 6,011 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 陳素月 蔡易餘  
許智傑 林俊憲 趙正宇 李昆澤 許淑華  
劉權豪 劉世芳

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 10.項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部臺灣鐵路管理局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)2018 年，臺鐵普悠瑪號翻覆奪 18 條人命，司機員尤振仲於開庭時表示，「有受訓但沒考試，怎能期待他正確駕車」，對此，臺鐵局表示，尤振仲經檢定合格取得交通部核發列車駕駛執照，具駕駛普悠瑪號等電聯車車種資格。

經查，臺鐵車種多，列車有韓國製、日本製，而太魯閣與普悠瑪分別各由不同日本車廠製造，然司機員證照制度過於粗略，並未因應多元車型，取得個別證照，導致一張電聯車證照可以開 6 種不同的電聯車，而有上述「具車種駕駛資格，但不熟悉某車型」之情形。

為確保司機員熟悉各車種、車型，提升危急時刻做出正確判斷的機率，防止事故發生，爰此提案凍結鐵路行車安全改善六年計畫 10%，請交通部臺灣鐵路管理局加強司機員之訓練，並針對「實施證照分流」進行研擬，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【38】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(2)國定古蹟台南火車站日治時期 1936 年完工，迄今逾八十六年歷史。臺鐵局配合地下化工程，於 2017 年展開古蹟修復，然今年六月傳出，部分修復工項未經文化部變更審議通過，擅自直接施工，不僅敲除破壞外牆磁磚和窗台，二樓鐵道飯店衛浴設備也被移除丟棄，致使「修復工程」未符原先維護、活化與保存文化資產之意旨。

為創造文化資產保存與鐵道文化觀光之雙贏局面，爰提案凍結鐵路行車安全改善六年計畫預算 10%，請臺鐵局依工程契約進行檢討，並釐清建築師、施工廠商等相關人員之疏失責任，並給予必要處分；另調查承辦之工務單位人員有無疏失責任。此外，亦請臺鐵局定期主動清查與盤點文資現況，強化數位化管理系統，並及早針對鐵道文物之構件、基本測繪資料、操作原理等作業進行研究，並於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【39】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(3)臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵）於 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」項下編列「鐵路行車安全改善六年計畫」26 億 7,300 萬元。經查，臺鐵自 104 年度起編列鐵路行車安全改善六年計畫，惟原 6 年計畫預計執行期間卻展延為 10 年，允宜通盤檢討延宕的因素並改進；且今年（111 年）中秋連假誤點事故，事故路段花壇員林路段，故障設備經查

已 8 年未更新，汰換設備經費之執行需再檢討；另該計畫於 110 年間發生 2 次公共安全事故，鑒於該計畫為臨軌工程，允宜落實執行周邊安全防護措施。依此，建議凍結該筆預算百分之十，三個月內提出書面報告後方可動支。【40】

提案人：陳素月 蔡易餘 許智傑 林俊憲

(4)臺鐵局 112 年度預算「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」項下「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）」編列 26 億 7,300 萬元。惟該計畫於 110 年間發生 2 次公共安全事故，鑒於該計畫多屬鄰近軌道工程，允宜加強執行安全措施。建議凍結該項預算 10%，俟臺鐵針對落實安全措施提出書面報告，始得動支。【41】

提案人：趙正宇 李昆澤 蔡易餘 林俊憲 許智傑

(5)臺鐵局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」編列「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）」26 億 7,300 萬元，計畫總經費 275 億 2,240 萬元，資金來源全數由交通部增資辦理。

經查：(一)2 度修正計畫展延期程，致計畫年期由 6 年延長為 10 年，允宜加強時程管控；(二)曾發生 2 次公共安全事故（件），亟待強化安全防護。該計畫執行迄 111 年 7 月發生 2 次公共安全事故（件），分別為 110 年 4 月 2 日之太魯閣號出軌事故，及 110 年 12 月 1 日因鋼軌樁不慎斷裂，掉落並擦碰行駛中太魯閣號駕駛室事件，且前者因該局未盡安全責任，又欠缺工地風險危害意識，有違軌道沿線施工路段應加強施工安全相關措施之原則，無法達到鐵路行車安全之確保，肇致 49 人死亡及數百餘人受傷事故，經監察院於 111 年 9 月 13 日提案糾正；後者雖無人員傷亡，若發生意外仍恐嚴重危及軌道運行列車。鑑於造成上開事故之工程施作地點均臨近軌道，亟待設置妥善安全防護措施及程序，並落實執行，俾強化公共安全。

綜上，臺鐵局自 104 年度起編列預算辦理鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年），惟原 6 年計畫預計執行期間將展延為 10 年，該局允宜就推動過程中之延宕因素詳加檢討，並加強控管時程；另該計畫於 110 年間發生 2 次公共安全事故（件），鑑於該計畫多屬臨近軌道工程，為避免意外發生，允宜落實執行安全防護措施，俾強化公共安全。爰此提案凍結「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）」預算 10%，俟臺鐵向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。【42】

提案人：蔡易餘 許智傑 林俊憲

(6)臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）」共編列 2,673,000 千元。經查，該計畫年期原訂為 6 年，期程由 104 年至 109 年，於 106 年 12 月 6 日經行政院核定第 1 次修正計畫，期程展延至 111 年底，此後又於 111 年 9 月 28 日經行政院核定第 2 次修正計畫展延至 113 年底，名稱修正為「鐵路行車安全改善計畫」，由原定 6 年延長為 10 年，顯見臺鐵對於工程計畫之進度、查核與事前研擬實有進步空間。爰此，建議凍結 10,000 千元，待臺鐵局就鐵路行車安全改善計畫如何如期如質竣工，向立法院交通委員會提交書面報告，經同意後，始得動支。【43】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(7)臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵)於 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」項下編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」121 億 2,691 萬 6 千元,計畫期間自 104 年至 113 年度。經查,該計畫之區間客車於 109 年及 110 年測試階段皆發生該局與承包商之人為疏失所致意外,允宜加強安全控管,以確保列車正式上線運轉時之行車安全。依此,建議凍結該筆預算百分之十,三個月內提出書面報告後方可動支。【44】

提案人：陳素月 蔡易餘 許智傑 林俊憲

(8)臺鐵局 112 年度預算「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」項下「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列 121 億 2,691 萬 6 千元。經查,區間客車於 109 年及 110 年測試階段皆發生臺鐵局與承包商之人為疏失所致之意外,臺鐵允宜加強控管。建議凍結該項預算 10%,俟臺鐵針對安全控管改善提出書面報告,始得動支。【45】

提案人：趙正宇 李昆澤 蔡易餘 林俊憲 許智傑

(9)臺鐵局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」編列「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」121 億 2,691 萬 6 千元,計畫總經費 997 億 3,000 萬元,計畫期間係自 104 年度至 113 年度。

經查:(一)計畫執行情形,該計畫資金來源係分別由交通部投資 922 億 1,208 萬 2 千元及臺鐵局自行負擔 75 億 1,791 萬 8 千元,計畫內容包括:購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、支線客車 60 輛及機車 127 輛等。該計畫截至 111 年度累計預算數 426 億 4,856 萬 5 千元,迄 111 年 9 月底累計分配數 390 億 7,277 萬 6 千元,累計執行數為 389 億 5,031 萬 2 千元,累計分配預算執行率為 99.69%,實際進度 76.60%,較預定進度 76.70%略為落後,係因疫情影響,致交車工期延遲,據該局表示已督促承包商加速交車進度及後續請款計價作業;(二)區間客車於 109 及 110 年測試階段因人員疏失發生意外,臺鐵局採購 EMU900 列車係以發展都會區捷運化,縮短列車班距及行車時間,滿足西部通勤旅客運輸需求,以改善公共運輸接駁為目標,惟於該等列車測試期間即發生集電弓碳刷破裂、列車連結碰撞等涉有行車安全疑慮之情事,相關責任歸屬皆為人為疏失所致,允應檢討改善。

綜上,臺鐵局自 104 年度起辦理臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年),惟監察院調查報告指出,區間客車於 109 及 110 年測試階段發生該局與承包商之人為疏失所致之意外,允宜加強安全控管,以確保列車正式上線運轉時之行車安全。爰此提案凍結「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」預算 10%,俟台鐵局向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。【46】

提案人：蔡易餘 許智傑 林俊憲

(10)為提升臺鐵服務水準,採購 52 列 900 型區間車,預計於 112 年度全數交車完成,惟 EMU900 型電聯車故障及缺失頻傳,依臺鐵局部會報資料顯示,車門防夾機制誤動 14 次、防墜板外翻 31 次等相關統計缺失共 3,861 次,臺鐵局應把關車輛品質、維護鐵道交通安全,爰提案凍結預算 12 億元,建請交通部臺灣鐵路管理局針對列車驗收改善情形提出完善檢討計畫,俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後,始得動支。【47】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

(11)為提升臺鐵服務水準，強化運輸效能暨全島旅運服務，加強西部幹線都會區快捷運輸以及東部幹線跨線運輸，臺鐵局辦理汰換車輛計畫改善行車效率，同時推動綠色運輸。惟依據監察院報告指出「交通部臺灣鐵路管理局辦理電聯車採購，109 年第一批車輛交貨後，在試車階段發生多次意外。」車輛測試期間發生行車安全疑慮之情事，相關責任歸屬皆為人為疏失所致，爰提案凍結預算 12 億元，建請交通部臺灣鐵路管理局針對列車安全管控及人員教育訓練進行檢討改善，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【48】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

(12)臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」共編列 12,126,916 千元。據 111 年 1 月 17 日監察院 111 交調第 0002 號調查報告指出：「交通部臺灣鐵路管理局辦理 EMU900 型電聯車採購，109 年 10 月第一批車輛交貨後，卻於試車階段發生多次意外」，然 EMU900 型電聯車乃「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」內之採購案標的，惟第一批所交車輛分別於 109 年 11 月及 110 年 2 月之測試階段時，發生集電弓碳刷損傷致無法行駛情事，及不同車型連結測試時未確認中軸致發生碰撞之列車受損等 2 次意外事件，探其事故緣由乃分別為承包商於試運轉前，未確實整備以及該局與承包商未共同確認連結器位置所肇。爰此，為保障民眾生命財產之安全，建議凍結 10,000 千元，待臺鐵局就新購車輛擬定完整安全檢查措施與測試項目之標準流程後，向立法院交通委員會提交書面報告，經同意後，始得動支。【49】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(13)有鑑於 107 年發生之 6432 次普悠瑪號列車於新馬站內正線出軌事故，為強化行車安全，臺鐵局規劃駕駛車增設列車限速備援系統；另辦理「以多元通訊為架構之行車控制 4.0 系統」採購案，決標金額 5,640 萬餘元。

經查，行車控制 4.0 系統規劃於新竹六家線進行系統功能驗證，然該路線之周邊地形過於單純、既有設施不足，且該營運環境車速及列車密度均低，恐難以有效驗證計畫之實際成效；再者，臺鐵局未訂定辦理獨立驗證規範，致各單位作法不一；本計畫亦未明訂通訊、定位、列車行控等各面向之關鍵效能指標，及期中可達成項目之里程碑，而難以評估成效；此外，根據 111 年 10 月之驗收結果，行控 4.0 系統驗收不合格，顯見行車控制 4.0 系統之採購及驗測有其檢討之必要。

為確保計畫之成效，避免公帑之浪費，爰提案減列臺鐵電務智慧化提升計畫 2,000 萬元，並凍結該項目預算 20%，請臺灣鐵路管理局針對行車控制 4.0 系統之相關採購、驗測作業及獨立驗證規範進行檢討，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【50】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(14)臺鐵局於 112 年度預算「固定資產建設改良擴充—臺鐵電務智慧化提升計畫」編列 20 億元，該計畫為跨年度之專案計畫，總經費 306 億 1,000 萬元，辦理期程為 106-113 年，該計畫係為透過號誌、電訊及電力基礎設施提升，並整合緊急應變中心，以期改善設備故障問題並提高

準點率。經查，該項計畫截至本年度已編列預算數為 132 億 8,713 萬 2 千元，執行率僅 43.41%，且依審計部報告統計，110 年度旅客列車抵達終點站延誤超過 5 分鐘計 3,374 次，累計影響 1 萬 4,531 班次，總延誤時間合計超過 17 萬分鐘，惟誤點主要原因仍舊為設備故障，計發生 2,674 次，顯見該計畫執行至今仍無法改善因設備故障造成列車班次延誤發生，故建議凍結該預算 1/5，待臺鐵局針對該項計畫執行率不佳之情形提出改善之專案報告，經交通委員會同意後，始得動支。【51】

提案人：林俊憲 陳素月 許智傑 劉權豪

(15)臺鐵局 112 年度預算「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」項下「臺鐵電務智慧化提升計畫」編列 20 億元。經查，該局自 106 年起辦理該計畫，惟 110 年度旅客列車抵達終點站延誤超過 5 分鐘計 3,374 次，影響 1 萬 4,531 班次，總延誤時間 17 萬餘分鐘，誤點主要原因為設備故障，計 2,674 次，顯示該計畫執行至今，未能有效改善因設備故障致列車延誤情形。建議凍結該項預算 10%，俟臺鐵局就列車誤點情形改善提出書面報告，始得動支。【52】

提案人：趙正宇 李昆澤 許智傑 蔡易餘 林俊憲

(16)臺鐵局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—專案計畫—繼續計畫」編列「臺鐵電務智慧化提升計畫」20 億元，計畫投資總額 306 億 1,000 萬元，執行期程 106 年度至 113 年度，截至 112 年度已編列預算 132 億 8,713 萬 2 千元。

審計部於「110 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分」指出，該局自 106 年起辦理該計畫，以期提升營運安全，並增進列車準點率，惟 110 年度旅客列車抵達終點站延誤超過 5 分鐘者計 3,374 次，影響 1 萬 4,531 班次，總延誤時間 17 萬餘分鐘，誤點主要原因為設備故障，計 2,674 次，顯示該計畫執行迄今，尚未能有效改善因設備故障致列車延誤情形。

### 110 年度臺鐵客運列車抵達終點站延誤超過 5 分鐘原因情形

單位：次、班次、分鐘、分鐘/次

原 因	次 數	影 響 班 次	總 延 誤 分 鐘	平 均 延 誤 分 鐘
1.可控因素：	3,110	10,724	107,821	35
設備故障	2,674	5,393	60,173	23
慢行	425	3,939	15,466	36
出軌	11	1,392	32,182	2,926
2.不可控因素	264	3,807	65,394	248
合計	3,374	14,531	173,215	51

說 明：1.設備故障包含 ATP 故障、車輛故障、號誌故障、電力設備故障、路線故障及工程延誤等。

2.不可控因素包含天然災變（含其他）、外物入侵、平交道及死傷事故。

資料來源：「110 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分」第二—242 頁。

爰此「臺鐵電務智慧化提升計畫」原編列 20 億元，提案凍結 5%，俟臺鐵局提出相關說明，

並於一個月內書面送達立法院交通委員會始得動支。【53】

提案人：劉世芳 趙正宇 劉權豪 許智傑 林俊憲

(17)為配合「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」新購車輛，臺鐵高雄機廠潮州新廠興建城際電聯車檢修工場，本計畫投資總經費為 121 億 4,766 萬 5 千元，為保障車輛行車安全，新建基地南部檢修中心，臺鐵局應確保基地施工品質以及車輛檢修功能，爰提案凍結預算 4,000 萬元，建請交通部臺灣鐵路管理局針對臺鐵高雄機廠潮州檢修基地興建期程提出完整規劃報告並進行未來效益評估，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【54】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

(18)為改善我國東南部鐵路交通之便利性，且健全地區鐵路系統改善運輸環境，更繁榮地方經濟，提升南部地區及東部地區運輸效能，臺灣鐵路管理局配合中央政府前瞻基礎建設計畫辦理花東地區鐵路雙軌電氣化計畫，鑒於花東鐵路部分路段因維持單線運轉，常須交會列車而產生時間損失，且本計畫路線狹長，又必需維持既有單線的花東線正常營運，故大部分工作需於夜間施工或臨軌作業，爰提案凍結預算 400 萬元，建請交通部臺灣鐵路管理局針對施工安全應對計畫以及運輸量能調度進行效益評估，俟交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【55】

提案人：許智傑 林俊憲 蔡易餘

(19)臺鐵局於 112 年度預算「一般建築及設備計畫—多功能自動售票機系統建置案」編列 2 億 5,784 萬 5 千元，該計畫為分年性項目計畫，總經費 7 億 1,700 萬元，辦理期程為 107-112 年，該計畫係為汰換現有 432 臺使用逾 10 年以上，已不符合旅客需求及功能之自動售票機。經查，該項計畫 107-111 年分別編列 3,763 萬 1 千元（執行率 0%）、3,763 萬 1 千元（執行率 100%）、3 億 6,988 萬 9 千元（執行率 32.76%）、2 億 9,241 萬 9 千元（44.10%），除 108 年度因未編列預算而執行以前年度保留數，其餘年度執行率均不佳，又截至 111 年 7 月底因尚未完成驗收，年度預算 2 億 5,000 萬元，執行率仍舊為 0%，該計畫已歷經兩次展延多次驗收未過，為確保多功能自動售票機系統建置能如期如質完成，以提升臺鐵局服務品質，故建議刪減該項預算 5,000 萬元並凍結 1/10，待臺鐵局針對該項計畫執行率不佳之情形提出改善之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。【57】

提案人：林俊憲 陳素月 劉權豪 許智傑

(20)臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充—一般建築及設備計畫—多功能自動售票機系統建置案」共編列 257,845 千元。經查，多功能自動售票機系統建置案 107 至 111 年截至 7 月底執行率分別為 0%、100%、32.76%、44.10%及 0%，顯見多年來該項目之執行率偏低，顯有改善空間；此外，臺鐵局表示該項目預計於 11 月底完成驗收，此況除表執行效率不彰外，亦不免有延宕之虞。爰此，建議凍結 10%，待臺鐵局就如何提高多功能自動售票機系統建置案之年度執行效率，以及往後如何於年度內提早完成，向立法院交通委員會提交書面報告，經同意後，始得動支。【58】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(21)臺灣鐵路管理局 112 年度於固定資產建設改良擴充——一般建築及設備計畫項下編列「多功能自動售票機系統建置案」2 億 5,784 萬 5 千元，該案投資總額 7 億 1,700 萬元，期程為 107 年至 112 年。參據該計畫各年度工作項目，其完工期程原為 109 年，後經 2 次展延，先延至 110 年，再延至 112 年，且其執行率多數偏低：

年度	預算執行率	原因
107	0%	因規範書修訂及最有利標程序，延至 108 年決標
108	100%	-
109	32.76%	配合第四代票務核心系統進行功能測試
110	44.10%	邀請身障團體及民眾針對操作界面提出建議、優化功能及疫情影響
111	0%	截至七月底尚未驗收，因此尚無執行數。 預定十一月底完成驗收。

再據臺鐵資料指出，新一代多功能自動售票機分為一般型及無障礙型，一般型已於 110 年安裝完成，無障礙型則在 111 年六月完成第二批安裝，第三批也是最後一批，預定 112 年 2 月完成安裝，屆時完成全線 432 部新型自動售票機汰舊換新作業。新一代自動售票機可以進行電子票證增值與多元支付，惟不包含電子支付。現今民眾使用手機電子票證進出站比例逐年成長，臺鐵多功能自動售票機自 107 年前後歷經六年，預計 112 年完工，且未包含目前普遍可見之電子支付方式，顯見臺鐵未能及時調整並妥適控管進度，爰提案凍結預算 10%，即 2,578 萬元，俟臺灣鐵路管理局針對新一代多功能售票機之全線驗收時程、電子支付採購與安裝計畫，於三個月內向交通委員會提出書面報告，始得解凍。【59】

提案人：陳素月 劉權豪 林俊憲 蔡易餘 許智傑

(22)臺鐵局 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充——一般建築及設備計畫」項下編列「多功能自動售票機系統建置案」2 億 5,784 萬 5 千元，該案投資總額 7 億 1,700 萬元，辦理期程為 107 年至 112 年。

經查：(一)多功能自動售票機系統建置案之完工期程至 109 年經 2 次展延至 112 年。該案係衡酌現有自動售票機均已使用達 10 年以上，不符合旅客需求及業務功能，且零件短缺致故障情形增加，為提升服務品質，爰規劃汰換現有 432 臺自動售票機。而新規劃設計之多功能自動售票機設備，可滿足旅客現有基本需求，期達售票自動化、服務效率化等目標並精簡營運成本。惟該案原辦理期程為 107 年至 109 年，後經 2 次展延，先延 110 年，再延至 112 年。(二)多年執行率偏低，允宜妥適控管進度。

綜上，臺鐵局自 107 年度起開始辦理多功能自動售票機系統建置案，原預計 109 年度完成汰換 432 臺自動售票機作業，惟採購期程未如預期，致完工時程延後至 112 年度，允宜妥適控管進度，俾儘早達成售票自動化目標。爰此提案凍結「多功能自動售票機系統建置案」預算 10%，俟臺鐵向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。【60】

提案人：蔡易餘 劉權豪 許智傑 林俊憲

(23)台東縣鹿野鄉中華東段 2 地號約 2.2 公頃交通用地（總面積 4.58 公頃）遭鹿原砂石場佔用，爰此，凍結臺灣鐵路管理局「固定資產建設改良擴充——一般建築及設備計畫——站場改善—

土地」預算之 10%，請臺鐵對業者持續監控，並於三個月內提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。【61】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

11. 有鑑交通部臺灣鐵路管理局 112 年度預算「營業外收入」包含賠償收入、股利收入、金融資產利益（基金投資收入）、處分不動產和廠房及設備利益，以及什項收入等內容，共計編列 10 億元預算數。然而，編列之計算說明上因過於精簡，復 110 年度決算數逾 17 億元，以及 111 年度季中同項預算執行數便逾 10 億元規模，是以 112 年度恐有編列過低之虞。爰請交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告。【8】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

12. 依交通部網站所列 2018 年主要國家鐵路事業平均每人營業收入比較表，我國為 5 萬 9,305 美元，為表列國家中最低者，而同屬亞洲國家之南韓 14 萬 8,551 美元，為我國之 2.50 倍；而次低者為加拿大，惟每員工對營業收入之貢獻 9 萬 4,426 美元，仍為我國之 1.59 倍，最高者為美國 51 萬 8,977 美元，該數額為我國之 8.75 倍，即使考量各國物價指數（Cost of Living Index）後，我國每人營業收入仍最低，顯見我國鐵路事業人力資源較未能有效運用，鑑於交通部臺灣鐵路管理局公司化之預期目標，除改善營運並加強安全外，亦應一併提高人力資源之有效利用。請交通部臺灣鐵路管理局針對公司化後，如何有效提高臺鐵人力資源之運用，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【62】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

13. 經查，近年來法定優待票差額之預、決算情形，108 至 112 年度每年預算均超逾 10 億元，107 及 108 年度決算甚有超支之情形，109 及 110 年度決算雖未超逾預算，惟金額仍介於 7 至 8 億餘元；對此，雖交通部前於 108 年間已函詢衛生福利部，考量政府資源有限，又需兼顧社會福利、政府財務之衡平發展，建議採交叉補貼方式為宜；惟目前國營鐵路運價率之計算公式尚難納入法定優待票之調整機制，爰交通部臺灣鐵路管理局自行吸收之法定優待票差額仍無法以交叉補貼方式處理。然近年該局每年短收 7 億餘元至 11 億餘元不等金額，此況恐加重營運負擔，亦不利公司化之進程，臺鐵應與相關主管機關研擬因應對策。請交通部臺灣鐵路管理局針對公司化後，法定優待票之財務來源及政府補貼機制，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【63】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

14. 經查，交通部臺灣鐵路管理局 112 年度預算案之利息費用編列 10 億 4,867 萬元，此乃短期借款之利息費用，較 111 年度預算案增加 2 億 5,627 萬元（增幅 32.34%），較 110 年度決算增加 4 億 9,202 萬 4 千元（增幅 88.39%），考量目前國際環境仍處升息循環階段，且短時間內難以停歇，我國對此亦難以置身事外；換言之，臺鐵所預編列之利息將連年提高，考量臺鐵因配合政策等種種因素虧損難止，短期借款金額又逐年增加，財務負擔沉重，為免財務惡化，該局應積極開源節流，縮小營運資金缺口額度。請交通部臺灣鐵路管理局針對開源節流之措施與對策，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【64】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

15. 經查交通部臺灣鐵路管理局截至 110 年底，其土地被占用面積達 22.39 公頃，被其他機關占用之土地達 22.14 公頃，該局應儘速督請占用機關辦理有償撥用，或依規定請該機關承諾管理維護，對於私人占用部分，應積極依相關規定了解占用成因並妥為評估，並排除占用，以維護公共財之公平性；此外，對於閒置土地部分應充分發揮資產運用效益。請交通部臺灣鐵路管理局針對上述問題之辦理情形及改善方式，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【65】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

16. 員林車站周邊土地都市更新招商計畫，面積約 2.7 公頃，以公有地設定地上權方案納入車站專區一併招商，於 108 年 10 月至 12 月辦理第 1 次招商作業，惟無人投標，迄今已辦理公開評選文件（草案）第 2 次及第 3 次公開閱覽，並舉辦第 2 次招商作業。經查員林車站共 3 項資產開發案：(1) 高架橋下多目標案，含四段商場、三段停車場及一棟法定停車場，業已招標，契約期間 111 年 10 月 1 日至 127 年 3 月 31 日；(2) 員林穀倉及腹地標租案（準備招標作業中）；(3) 員林站旁土地都更案，分為車專區南北側橋下空間及西側商業區，其中車專區南北側橋下空間短期活化案業已招標，契約期間 111 年 9 月 30 日至 114 年 12 月 29 日。

該案自 109 至 112 年度預算（案）分別編列收入 5,620 萬元、3,140 萬元、60 萬元及 60 萬元，但因未完成招商，迄未獲取收入，現部分資產已招標，然明年收入僅編列 60 萬元，且員林車站位於員林市中心，地處精華地段，迄今仍有部分資產未能招商實為可惜，爰請交通部臺灣鐵路管理局研議未能順利招商之原因、改進措施與時程，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告【66】

提案人：陳素月 蔡易餘 許智傑 林俊憲

17. 交通部臺灣鐵路管理局 112 年度預算案列有亞太電信股份有限公司轉投資事業，投資淨額為 39 億 9,477 萬元，預計 112 年底持有股數為 2 億 6,182 萬 9,777 股，持股比例為 6.06%，編列股利收入預算為 0 元。

臺鐵局為亞太電信第 3 大股東，並於董事會中取得 2 席董事，占全部董事席次（扣除獨立董事 3 席，計有 6 席）比率為 33%。臺鐵局轉投資亞太電信股份 39.95 億元，嗣因未參加該公司增資及遠傳入股等因素，持股比例由 9.29% 降至 6.06%；而該公司長年虧損，投資績效未盡理想，又亞太電信日前股東會決議與遠傳電信合併時認列交換損失 3.91 億元，該局允宜善盡公股代表人職責，妥為注意該 2 公司合併相關事宜並善加監督，俾維護投資權益。

爰此交通部臺灣鐵路管理局應針對亞太電信、遠傳電信合併後，如何提高投資獲利提出書面說明，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【67】

提案人：劉世芳 趙正宇 林俊憲 劉權豪 許智傑

18. 交通部臺灣鐵路管理局 112 年度預算案「營業收入」編列 295 億 4,320 萬 9 千元，預計員工人數 1 萬 7,360 人，「用人費用」164 億 3,865 萬 9 千元。相較其他國營交通事業，臺鐵局平均用人費用雖低，惟占營業收入比重偏高。

交通部主管國營事業 112 年度「用人費用」預算比較表

國營事業名稱	用人費用 (新臺幣 億元)	員工人數 (人)	每人用人 費用(新臺 幣萬元)	營業收入 (新臺幣 億元)	用人費用 占營業收 入(%)
中華郵政公司	349.52	27,496	127.12	2,240.70	15.60
臺鐵局	164.39	17,360	94.69	295.43	55.64
臺灣港務公司	34.64	2,970	116.63	220.55	15.71
桃園國際機場公司	11.77	702	167.66	93.9	12.53

資料來源：行政院編 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表（營業部分）。

若與國際鐵路事業相較，依交通部網站所列之各國主要鐵路事業之員工平均每人營業收入資料，我國為 5 萬 9,305 美元，為表列國家中最低者，而同屬亞洲國家之南韓 14 萬 8,551 美元，為我國之 2.50 倍，即使考量各國物價指數（Cost of Living Index）後，我國每人營業收入仍最低，相對而言我國鐵路事業人力資源較未能有效運用。

2018 年主要國家鐵路事業平均每人營業收入比較表

單位：美元

國 家	中華民國	美 國	英 國	德 國	義 大 利	加 拿 大	南 韓
平均每人 營業收入 (A)	59,305	518,977	219,058	186,988	198,297	94,426	148,551
物價指數 (B)	62.35	70.13	69.65	65.58	66.47	70.22	73.22
A÷B	951	7,400	3,145	2,851	2,983	1,345	2,029

說 明：表內各國鐵路事業均為國有（國營）。

資料來源：1.交通部網站：交通統計/主要國家交通統計比較。

2.「物價指數」係查詢自 NUMBEO 網站：「Cost of Living Index by Country 2022」資料。

爰此交通部臺灣鐵路管理局應針對有效提高用人效益提出說明，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【68】

提案人：劉世芳 許智傑 趙正宇 劉權豪 林俊憲

19.交通部臺灣鐵路管理局於 104 至 113 年辦理臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，經查，該項計畫中臺鐵局辦理採購 EMU900 列車以發展都會區捷運化，縮短列車班距及行車時間，滿足西部通勤旅客運輸需求，惟依監察院調查報告指出，109 年 10 月第 1 批車輛交貨後，於試車階段多次發生意外，分別在 109 年 11 月及 110 年 2 月，因集電弓碳刷損傷而無法行駛，又於不同車型連結測試時，因未確認中軸導致車輛碰撞受損；據臺鐵局說明，多次意外皆為承包商人為疏失導致。該計畫預計購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、支線客車 60 輛等，陸續於 113 年度完成交車，為確保後續交車如期如質完成，故建議交通部臺灣鐵路管理局應釐清承包商責任且具體求償，並針對未來接車之標準作業流程於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善之書面報

告。【69】

提案人：林俊憲 陳素月 劉權豪 許智傑

20.有鑑於交通部臺灣鐵路管理局進行公司化之體制改革刻正進行中，且廣續於人員進用、人事管理等數十項子法推動研擬中。是以為避免我國公眾對於臺鐵之形象認同有減，以及臺鐵內部經營衍生高層與基層紛爭致行政量能內耗，爰要求交通部臺灣鐵路管理局務必秉持最終以積極遵守勞基法、落實團體內部暢通溝通，以及提升成員間互信等原則辦理，並限期於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【70】

提案人：洪孟楷 魯明哲 陳雪生

交通部主管交通作業基金—鐵道發展基金分預算

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

(二)業務收支：

1.業務總收入：原列 46 億 6,614 萬 1 千元，增列「業務收入」5,000 萬元及「業務外收入」500 萬元，共計增列 5,500 萬元，其餘均照列，改列為 47 億 2,114 萬 1 千元。

2.業務總支出：原列 11 億 1,857 萬 4 千元，減列「服務費用」項下「專業服務費」1,000 萬元及「會費、捐助補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」500 萬元，共計減列 1,500 萬元，其餘均照列，改列為 11 億 0,357 萬 4 千元。

3.本期賸餘：原列 35 億 4,756 萬 7 千元，增列 7,000 萬元，改列為 36 億 1,756 萬 7 千元。

(三)解繳公庫淨額：15 億元，照列。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)固定資產建設改良擴充：1 億 8,064 萬 1 千元，照列。

(六)國庫增撥基金額：1 億 7,900 萬元，照列。

(七)通過決議 13 項：

1.有鑑於 112 年度鐵道發展基金預計之賸餘（短絀）預算數，相比 110 年度再減少有 115.36 億元，在此之下見到基金「業務成本與費用」預算中，有包含「補助農委會辦理綠色環境給付計畫 1 億 61 萬元」內容，實令人不解，何以鐵道發展基金在自身規模都已經縮水的同時，還要補助其他中央主管機關的政策業務，且不該無視行政院農業委員會另外具備有相關公務預算以及特種基金可供支出之事實。爰此，112 年度鐵道發展基金預算「業務成本與費用」編列 9 億 0,465 萬 6 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部鐵道局於 1 個月內向立法院交通委員會提出「所屬交通部鐵道局的鐵道發展基金何以 112 年要補助農委會綠色環境給付政策業務 1 億 61 萬元之說明」書面報告，始得動支。【3】

提案人：洪孟楷 陳雪生 魯明哲

2.112 年度鐵道發展基金於預算「鐵道發展及監理計畫」項下「業務成本與費用」編列 6 億 2,040 萬元，辦理推動鐵道運輸、發展鐵道產業、落實鐵道營運監理、積極場站開發等 4 項業務。近年政府優先推動輕軌購車以及鐵道維修國產化已有初步成效，大部分項目均有達到訂定之

國產化目標，惟鐵道興建方面，臺鐵通勤電聯車因由外商得標確認無法達標原定 62%至 70%之興建國產化目標，顯見還有待改善空間，依此，凍結該筆預算 200 萬元，請交通部鐵道局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【4】

提案人：陳素月 蔡易餘 劉世芳 林俊憲 許智傑

3.112 年度鐵道發展基金預算「旅運費」共編列 830 萬元。雖全球 COVID-19 疫情已趨和緩，惟旅運費預算之增幅達 111 年度預算之 2 倍，甚略為 110 年決算 4 倍之多，為擲節開支，並遵廉能之旨，顯有說明之必要。爰此，凍結該筆預算二十分之一，請交通部鐵道局應詳述該筆預算編列之用途及其必要性，並向立法院交通委員會提出書面報告，始得動支。【5】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

4.112 年度鐵道發展基金預算「專業服務費」編列 1 億 3,814 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部鐵道局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 蔡易餘 許智傑 劉權豪 李昆澤  
陳椒華 魯明哲 洪孟楷 劉世芳

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 4.項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)交通作業基金之鐵道發展基金 112 年度編列專業服務費預算 1 億 3,814 萬 8 千元，該預算主要為辦理鐵路新建或改建相關規劃之工程管理諮詢服務費。經查，該項預算 108-110 年分別編列 679 萬元、487 萬 9 千元、8,917 萬元；決算分別為 545 萬 3 千元（執行率 80.3%）、226 萬 5 千元（執行率 46.4%）、5,315 萬 6 千元（執行率 59.6%）。雖今年度預算編列已較去年度減少 3,079 萬 6 千元，惟仍高於前年度決算甚高，又過往年度預算執行率皆有偏低之情況，為避免預算浮濫編列造成排擠，故建議刪減該項預算 1,000 萬元，並凍結 1/10，待交通部鐵道局針對該項預算詳細使用規劃及提升執行率之改善方案提出書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

【7】

提案人：林俊憲 蔡易餘 許智傑 劉權豪 李昆澤

(2)今年中秋連假發生臺鐵員林一花壇間號誌故障，歷經近 70 小時才完成修復，經調查故障禍首為計軸器，該出事路段為鐵道局施工，臺鐵局例行保養維護。臺鐵局先前雖以 12 億元完成全台「計軸器雙重化」工程，但卻未全面檢視系統是否符合規範，進而造成臺鐵史上拖最久的故障事故，影響 396 列次列車、7 萬 7,249 名旅客。根據監察院通過之太魯閣號事故彈劾案，監察委員明確指出，太魯閣號事故發生原因之一，就是普悠瑪事故後，行政院雖提出「台鐵總體檢報告」，但改善都沒確實完成，交通部鐵道局與臺鐵高層竟就擅自解除列管事項，最終導致太魯閣號的悲劇。事實上，計軸器的問題在當年的臺鐵總體檢報告中，早已被列管為需要改善的重點事項之一，然臺鐵局跟交通部鐵道局早在 109 年便同意將其解除列管。許多專家學者表示，臺鐵總體檢報告失真，半數改善項目未實質完成。上述事件凸顯臺鐵總體檢的具體落實情形與官方宣稱的完成項目存有落差，爰此提案凍結業務費用項下專業服務費預算 10%，請鐵道局針對解除列管之項目進行持續追蹤，並進行定期檢查及不定期之抽查，提交書面報告予交通委

員會後，始得動支。【14】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(3)今年九月，因受颱風外圍環流大雨影響，臺鐵平溪支線一天兩度發生石塊滑落事件，造成列車撞擊受損，所幸無人受傷。有鑑於氣候變遷衝擊日益險峻，高溫及強降雨日益普遍，鐵路系統受影響的風險不斷升高，設施調適能力之提升至關重要，也顯示氣候變遷調適計畫之制定有其必要性。爰此提案凍結管理及總務費用項下專業服務費 15% 預算，請鐵道局邀集中央地質調查所、氣象機構及相關學術機構，針對鐵路系統之中高以上風險熱點進行剖析，強化建立風險管理相關標準作業程序，並確實建立邊坡維護與管理規範，於三個月提交書面報告至交通委員會後，始得動支。【21】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

(4)鐵道發展基金 112 年度管理及總務費用項下「專業服務費」編列預算 3,538 萬 8 千元，較 111 年預算增加 1,654 萬 1 千元，其中包括委託調查研究費編列 1,900 萬元、電腦軟體服務費（鐵道發展及監理相關作業）502 萬元、其他（鐵道發展及監理相關作業）1,051 萬元，考量鐵道發展及監理相關作業應為鐵道局核心重要工作，相關預算執行應更清楚說明，爰此，鐵道發展基金 112 年度管理及總務費用項下「專業服務費」編列預算 3,538 萬 8 千元，應凍結 10%，待鐵道局於 1 個月內，就專業服務費用預計辦理成效及其重要性，提出書面報告後，始得動支。【22】

提案人：李昆澤 劉權豪 劉世芳 林俊憲 許智傑

5.112 年度鐵道發展基金預算「會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」編列 4 億 7,261 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部鐵道局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 劉權豪 蔡易餘 許智傑 李昆澤  
魯明哲 許淑華 洪孟楷 劉世芳

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 5.項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)交通作業基金之鐵道發展基金 112 年度「會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」編列預算 4 億 7,261 萬 8 千元，主要係辦理鐵研中心開辦及補助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升等計畫。經查，該項預算 108-110 年預算分別為 2,254 萬 4 千元、1,978 萬 4 千元、3 億 8,771 萬 2 千；決算分別為 1,589 萬 3 千元（執行率 70.5%）、1 億 7,116 萬 8 千元（執行率 86.5%）、2 億 5,702 萬元（執行率 66.2%）。有鑑於過往預算執行率偏低及決算遠超出預算數之情形皆曾發生過，預算編列之精準度尚有極大改善空間，且今年度之預算數為 110 年度決算數之 1.8 倍，當中「捐助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升計畫」和「捐助國內團體辦理鐵道產業研發檢測發展計畫」合計 3 億 3,468 萬 2 千元，及占該項預算 70%，卻未見鐵道局針對增加原因詳細說明，為確保預算覈實編列，故建議刪減該項預算 3,000 萬元並凍結 1/10，待鐵道局針對相關捐補助經費之規劃及預期效益提出書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。【9】

提案人：林俊憲 劉權豪 蔡易餘 許智傑 李昆澤

(2)鐵道發展基金 112 年度預算案「業務費用—會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費—捐助、補助與獎助—補助農委會辦理綠色環境給付計畫」共編列 100,610 千元。該計畫乃為解決農業超抽地下水，用以減緩地層下陷，並維護高鐵之行車安全，然高鐵沿線之沈陷量卻連年增加，如彰化溪州中山高速公路與高鐵交會處（108 年 2.2 公分、109 年 1.8 公分、110 年 4.4 公分）、高鐵雲林車站（TK218）（簡支梁）（108 年 3.7 公分、109 年 3.9 公分、1106.2 年公分）、跨越雲 158 縣道與高鐵交會處（TK221）（連續梁）（108 年 2.0 公分、109 年 2.5 公分、110 年 5.8 公分）、台 78 線快速道路與高鐵交會處（TK224）（連續梁）（108 年 2.5 公分、109 年 3.0 公分、110 年 6.1 公分）。爰此，為增進鐵道安全，建議凍結 5%，待針對高鐵沿線地層下陷區域提出安全性評估及改善作為後，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。**【10】**

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(3)鐵道發展基金 112 年度其他業務費用項下「捐助國內團體」編列預算 3 億 3,468 萬 2 千元，其用途為捐助辦理輕軌系統自主提升計畫、鐵道產業研發檢測發展計畫，考量該計畫有其必須性，但應提供更清楚之說明，爰此，鐵道發展基金 112 年度其他業務費用項下「捐助國內團體」編列預 3 億 3,468 萬 2 千元，應予凍結 2,000 萬元，待鐵道局於 1 個月內針對捐助項目之辦理規劃，及 111 年度辦理成效提出書面報告後，始得動支。**【11】**

提案人：李昆澤 林俊憲 劉權豪 劉世芳 許智傑

6.112 年度鐵道發展基金預算「業務費用」編列 5 億 7,548 萬 1 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 劉權豪 劉世芳 林俊憲 許智傑

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 6 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)鐵道發展基金 112 年度「業務費用」共編列預算 5 億 7,548 萬 1 千元，考量鐵道監理為鐵道局重要業務，然而包括臺鐵、高鐵，相關行車事故（件）發生次數，並未明顯改善，鐵道局作為監理單位責無旁貸，應加強督促促進鐵道安全，爰此，鐵道發展基金 112 年度「業務費用」共編列預算 5 億 7,548 萬 1 千元，應予凍結 1,000 萬元，待鐵道局於一個月內，就如何降低臺鐵、高鐵行車事故（件），提出改善之書面報告後，始得動支。**【12】**

提案人：李昆澤 劉權豪 劉世芳 林俊憲 許智傑

(2)交通部鐵道局為鐵道監理重要機關，惟鐵道局成立以來包括台鐵、高鐵等鐵道相關行車事故（件）發生次數，並未明顯改善，鐵道局作為鐵道監理單位，並無發揮應有作為，為提升鐵道安全，鐵道發展基金 112 年度歲出預算「業務費用」項下共計編列 5 億 7,548 萬 1 千元，應予凍結 1,000 萬元，俟鐵道局針對鐵道監理精進作為提出檢討改善書面報告後，始得動支。**【13】**

提案人：劉權豪 李昆澤 林俊憲 劉世芳 許智傑

7.112 年度鐵道發展基金預算「管理及總務費用」編列 9,747 萬 2 千元，凍結 1,000 萬元，俟

交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 蔡易餘 林俊憲 劉世芳 許智傑  
劉權豪 趙正宇 魯明哲 許淑華 洪孟楷

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 7 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部鐵道局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)交通作業基金—鐵道發展基金於 112 年度預算案「管理及總務費用」編列 9,747 萬 2 千元，相較 111 年度編列 3,883 萬 6 千元增加 5,863 萬 6 千元。鐵道局為強化鐵路安全及精進監理量能所需，報請行政院於 110 年 11 月 15 日同意核增鐵道基金 110 年聘用預算員額 42 人，惟查 111 年實際進用人力共計 5 人，與核定員額 42 人相差 37 人，換句話說還有 88.10%人力尚未聘足，顯見還有待檢討，且該等人力係為因應行車安全等檢查、調查及改進事項追蹤作業等強化鐵路安全之目的而進用，該局允宜積極辦理。依此，建議凍結該筆預算 1,000 萬元，三個月內提出書面報告方可動支。【15】

提案人：陳素月 蔡易餘 林俊憲 劉世芳 許智傑

(2)鐵道基金 112 年度預算案於「管理及總務費用」新增編列檢查員用人費用 4,376 萬元，用以支應增聘員額 42 人所需之薪資 2,928 萬 6 千元、超時工作報酬 407 萬 3 千元、獎金 366 萬 1 千元、退休及卹償金 188 萬 2 千元及福利費 485 萬 8 千元。經查：行政院於 111 年 1 月核定鐵道檢查員 42 人之聘用計畫；鐵道檢查員截至 111 年 9 月底之招募情形查：該基金 111 年分別於 3 月、6 月及 7 月進用 2 人、2 人及 1 人，迄同年 9 月底實際進用人力共計 5 人，與核定員額 42 人相較，相差 37 人，約 88.10%人力尚未聘足；宜視鐵路行車安全改善成效，調整後續用人期限或人數。綜上，鐵道基金 112 年度新增編列檢查員用人費用 4,376 萬元，以支應增聘之鐵道檢查員 42 人之人事費，由於該等人力係為因應行車安全等檢查、調查及改進事項追蹤作業等強化鐵路安全之目的而進用，該局允宜積極辦理，並視鐵路行車安全改善成效，調整後續用人期限或人數。爰此提案凍結「管理及總務費用—用人費用」預算 10%，俟鐵道局向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【17】

提案人：蔡易餘 許智傑 林俊憲

(3)鐵道局為強化鐵路安全及精進監理量能所需，報請行政院於 110 年 11 月 15 日同意核增鐵道基金聘用預算員額 42 人，惟 111 年度 9 月底實際進用人力共計 5 人，現今實際人力為 17 人，與預算員額差異甚大，爰提案凍結預算 400 萬元，建請交通部鐵道局針對鐵路行車安全改善成效及人力調配後續用人提出改善計畫，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【18】

提案人：許智傑 蔡易餘 林俊憲

(4)鐵道基金 112 年度預算案於「管理及總務費用」新增編列檢查員用人費用 4,376 萬元，用以支應增聘員額 42 人所需之薪資 2,928 萬 6 千元、超時工作報酬 407 萬 3 千元、獎金 366 萬 1 千元、退休及卹償金 188 萬 2 千元及福利費 485 萬 8 千元。鐵道局為強化鐵路安全及精進監理量能所需，報請行政院於 110 年 11 月 15 日同意核增鐵道基金 110 年聘用預算員額 42 人，所需

經費部分，因鐵道基金 110 及 111 年度預算（案）並未編列用人費用，請交通部依相關規定併年度決算辦理，後續年度則循預算程序辦理。上開聘用人員聘用計畫書經行政院於 111 年 1 月 26 日核定。鐵道發展基金 111 年分別於 3 月、6 月及 7 月進用 2 人、2 人及 1 人，迄同年 9 月底實際進用人力共計 5 人，與核定員額 42 人相較，相差 37 人，約 88.10% 人力尚未聘足。爰此「聘僱及兼職人員薪資」原編列 2,928 萬 6 千元，提案凍結 5%，俟鐵道發展基金實際進用檢查員人力達 50% 後始得動支。【19】

提案人：劉世芳 許智傑 劉權豪 趙正宇 林俊憲

(5) 鐵道發展基金 112 年度預算案「服務費用—郵電費」共編列 1,228 千元。前年度決算僅 22 千元，然 112 年度之預算卻為前年度決算 55.8 倍之多，增幅之鉅，顯有說明之必要。爰此，應詳述該筆預算編列之用途及其必要性，並向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

【20】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

8. 高鐵平穩機制乃民國 104 年 6 月 5 日立法院院會所通過台灣高速鐵路股份有限公司財務解決方案之附帶決議，其主要精神乃遏止高鐵再度陷入財務危機，後經行政院於 104 年 7 月 2 日同意，台灣高速鐵路股份有限公司遂於 104 年 9 月 10 日股東臨時會決議通過，方與交通部簽屬高鐵興建營運合約第 4 次增修協議書，其中規定當高鐵平穩基金累積超過 100 億元時，應將超過部分提撥交通部平穩專戶，然交通部鐵道局卻將該平穩經費全數提撥至鐵道發展基金，惟其直接運用於高鐵建設或監理經費卻不足百分之一，此況實有違平穩機制創設之旨。爰此，交通部鐵道局應於 2 個月內研擬高鐵平穩專戶運用於契約所列 3 個動支事項之公益性、必要性等，並向立法院交通委員會提交書面報告【23】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

9. 交通部鐵道局為強化鐵路安全及精進監理量能，遂於 111 年 1 月 26 日報請行政院核定計增聘 42 人，包含主任檢查員 4 人、資深檢查員 4 人、助理檢查員 34 人；經查，該基金 111 年分別於 3 月、6 月及 7 月進用 2 人、2 人及 1 人，截至 111 年 9 月底實際聘用僅 5 人，與核定增加員額 42 人相差甚遠，約 88.10% 之人力尚未聘足，此況除顯招聘策略實有改善空間外，亦不利強化鐵路安全之政策目標。爰此，交通部鐵道局應於 2 個月內調整招聘策略，並檢討人力運用之需求，並向立法院交通委員會提交書面報告。【24】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

10. 《國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例》於 111 年 5 月三讀通過，交通部臺灣鐵路管理局預計於 2024 年正式公司化，惟其營運雖將另成立基金支應，此過渡期仍需肩負國家鐵路之政策執行。

鐵道發展基金之任務，為「推動鐵道運輸、發展鐵道產業、落實鐵道營運監理、積極場站開發」，臺灣鐵路管理局之營運困難部分源於場站開發與招商不足，在臺鐵公司化完成前的過渡期，鐵道發展基金應有相關協助。爰此，請交通部鐵道局視臺灣鐵路管理局需要，提供必要之協助。【25】

提案人：劉世芳 趙正宇 劉權豪 林俊憲 許智傑

11.我國無人機使用者日漸增加，雖有設計限禁航區，但無人機闖入機場、禁航區之事件仍層出不窮，顯見除消極設立限禁航區外，亦需要有積極偵測之措施。

交通部民用航空局已規劃在各機場設置如射頻偵測、光電球、干擾系統等，以便在第一時間掌握並阻止無人機闖入。高鐵、臺鐵、捷運等軌道運輸設施，在高速行駛時如有無人機闖入軌道或電力設備，亦可能造成嚴重事故，但交通部鐵道局似未曾提出相關積極防範措施。

爰此，鐵道發展基金應於 2 個月內研議軌道建設防範無人機闖入之積極措施，並將相關內容書面送達立法院交通委員會。【26】

提案人：劉世芳 趙正宇 劉權豪 林俊憲 許智傑

12.鐵道發展基金接續前期之黃金廊道計畫，配合行政院農業委員會於 112 至 114 年執行「綠色環境給付計畫」，以達維持糧食安全與減緩高鐵沿線重點防治區域地層下陷之目的。經查，台灣高速鐵路股份有限公司於 108 至 110 年度監測雲彰地區顯著下陷 4 路段，目前尚在高鐵設計之容許界限值內，惟各路段沉陷問題仍持續加劇，如雲林高鐵站年沉陷量已由 3.7 公分增加至 6.2 公分；雖監測結果還不至於影響高鐵行車安全，然台灣高速鐵路股份有限公司研議變更總營運班次，由最高 192 班提高至 280 班次已通過環評審查，隨班次增加應有更嚴格的安全標準，故建議交通部鐵道局應持續強化監督台灣高速鐵路股份有限公司確實監測地層下陷對於高鐵結構設施之影響，並向立法院交通委員會提出具體因應作為之書面報告，以確保高鐵之行車安全。【27】

提案人：林俊憲 蔡易餘 劉權豪 許智傑

13.依交通部鐵道局統計，截至 110 年底我國規劃及興建中鐵道建設總經費達 1 兆 9,700 億元，預估自 111 年起未來 10 年將可帶動國內產值約 3 兆 2,100 億元，包含捷運計畫 1 兆 8,000 億元、鐵路計畫 1 兆 1,700 億元及輕軌計畫 2,400 億元；另外，其中未來 10 年之維修品採購金額約 619 億元，其中約有三分之一屬於國內廠商可參與之項目，為扶植國內鐵道相關產業，並達成鐵道產業國產化之目標，故建議交通部鐵道局鐵道建設相關工程計畫之招標，應優先考量國內廠商，增進國內廠商參與鐵道建設之機會，已提升國產化之市場競爭力。【28】

提案人：林俊憲 劉權豪 蔡易餘 許智傑

12 月 15 日（星期四）

## 討 論 事 項

- 一、繼續審查 112 年度中央政府總預算案關於交通部公路總局及所屬單位預算。
- 二、繼續審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管交通作業基金—國道公路建設管理基金分預算。

決議：

- 一、本(15)日預算審查結果，照列或照協商結論通過。
- 二、本(15)日通過之決議，文字授權主席及議事人員調整。

三、112 年度交通部公路總局及所屬單位預算、國道公路建設管理基金非營業預算審查完畢，內容如審查結果。

審查結果：

交通部公路總局及所屬單位預算

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 151 項 公路總局及所屬 48 億 6,646 萬 7 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 118 項 公路總局及所屬原列 48 億 7,713 萬 4 千元，增列第 2 目「使用規費收入」第 3 節「服務費」3,000 萬元，其餘均照列，改列為 49 億 0,713 萬 4 千元。

第 4 款 財產收入

第 161 項 公路總局及所屬 1 億 7,748 萬 1 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 159 項 公路總局及所屬原列 1 億 2,755 萬 8 千元，增列第 1 目「雜項收入」第 2 節「其他雜項收入」200 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 2,955 萬 8 千元。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 6 項 公路總局及所屬原列 451 億 4,879 萬 8 千元，減列第 2 目「公路及監理業務管理」1,000 萬元及第 3 目「公路建設及改善計畫」3,000 萬元，共計減列 4,000 萬元，科目均自行調整，其餘均照列，改列為 451 億 0,879 萬 8 千元。

本項通過決議 27 項：

(一)112 年度交通部公路總局及所屬預算第 1 目「一般行政」編列 51 億 9,832 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華 魯明哲

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(一)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部公路總局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.有鑑於公路總局及所屬之歲出機關別預算在「一般行政」編列情形，已然呈現逐年穩定成長趨勢，然而按歷年固定辦理之專業「民眾對公路總局監理所（站）服務品質滿意度」調查報告內容，近年卻出現有滿意度、滿意評分下降情形，復以積極推廣之「提供線上申辦汽、機車牌照報廢、繳銷之服務」、「推動普通重型機車考照前訓練補助」及「提供汽燃費多元繳費管道」共三項主要便民措施，在知道率上始終提振不彰。爰於 112 年度比較上年度在「一般行政」增編有 2.73 億元預算數同時，特提案減列「一般行政」預算數 1 億元，並另凍結 1 億元預算數，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「112 年度提升民眾對公路總局監理所（站）服務品質滿意度措施暨預期成果」專案報告，並經同意後，始得動支。【3】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

2.公路總局 112 年度預算案「一般行政—業務費—教育訓練費」編列 4,027 千元。惟近年來，中和工務段、中壢工務段陸續爆發人員藉職務之便向相關廠商及人員索賄，顯見公路總局人員教育訓練、法治強化及督導稽查機制仍待持續改善。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟公路總局就「強化公路總局及所屬人員法治概念與精進各項教育訓練、專業研習之具體作為」，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。【4】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(二)112 年度交通部公路總局及所屬預算第 2 目「公路及監理業務管理」編列 63 億 7,631 萬 5 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 劉世芳 陳素月 林俊憲 陳椒華  
趙正宇 洪孟楷 許淑華 許智傑 魯明哲  
劉權豪 陳雪生 蔡易餘 邱臣遠

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(二)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部公路總局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.交通部公路總局 112 年度「公路及監理業務管理」預算編列 63 億 7,631 萬 5 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 112 年度罰金預算為 47 億 9,514 萬 4 千元，較 111 年度預算增加 14 億 241 萬 4 千元，顯見公路總局對交通違改善毫無信心，爰此，交通部公路總局 112 年度「公路及監理業務管理」預算編列 63 億 7,631 萬 5 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（應提出量化指標），提出書面報告後，始得動支。【5】

提案人：李昆澤 劉世芳 陳素月 林俊憲

2.現行換照規定，75 歲後要每 3 年換照一次，但 1942 年 7 月 1 日以前出生的長輩，不用強制換照，除非在規定實施後有違規被記點或吊照，才會被系統重新分類到「需換照」類別，此規定顯與高齡換照意旨有所矛盾。監察院亦曾提案糾正公路總局，認為「銀髮族駕駛關懷方案」以簡化行政之名便宜行事，此舉恐將威脅到高齡駕駛人及其他用路人之生命安全，顯非周妥。而審計部也指出，高齡者駕照管理制度實施後，高齡駕駛人交通事故死亡人數並未明顯改善，顯見公路總局對於高齡駕駛人之管理態度過於消極。考量我國目前已邁入高齡社會，高齡駕駛安全趨勢為必要面對之重要議題，爰此，提案凍結公路及監理業務管理項下監理業務預算 10%，俟交通部偕同運研所及學者專家共同研擬後續輔導機制如：搭配道路講習和實車演練，並於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【6】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

3.有鑑於 112 年度監理業務將重點因應保險與監理新制，將目前約 60 萬電動自行車在改名「微型電動二輪車」後，藉著納監理管理後，再以此作為投保強制險之認定依據，進而落實交通用路安全保障，與遭逢意外之理賠出險保障目的。然而，所見「公路及監理業務管理—監理業務」預算數僅相較前一年度增加編列 2800 萬元有餘，扣除另有支應相繼增加之其他類別監理業務外，實難令外界有感信任對微型電動二輪車納監理機制，將再有足夠之行政量能所能提供有

效輔導、效率納管、推廣普及以及保障用路權益等目的。爰此，特提案凍結「公路及監理業務管理—監理業務」預算數 10%，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「112 年度公路總局辦理微型電動二輪車監理業務落實便民、效率及宣導普及作業規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【7】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

4.公路總局 112 年度預算「公路及監理業務管理」編列 63 億 7,631 萬 5 千元。其中包含監理業務經費 14 億 6,660 萬 5 千元，然 111 年 10 月發生監理站誤發車牌事件，要求國人自行前往領牌。監理所聲明，會再加強教育訓練並督促嚴格執行號牌核發盤點作業。然監理業務數位化程度及車牌核發流程未確實落實，爰建請交通部公路總局向立法院交通委員會提出監理業務數位化進程及落實號牌核發作業規畫，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【8】

提案人：許智傑 林俊憲 李昆澤

5.公路總局 112 年度預算案「公路及監理業務管理—監理業務—一般事務費」編列 485,031 千元。經查，該項預算包含簡政便民為民服務及機關防護災害演練等經費 3,272 千元，惟 111 年 10 月爆發樹林監理站錯發車牌且要求民眾自行找人換回之情事，顯見未落實簡政便民為民服務業務，且相關人員危機處理能力不足。爰此，建議凍結該項預算 100 萬，俟公路總局就「提升簡政便民為民服務業務及強化人員危機處理能力之精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【9】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

6.公路總局編列 4,741 萬元做為監理所、站環境佈置、場地清潔、保全及禮貌服務考核獎牌製作等經費，然而環境佈置、場地清潔、保全及禮貌服務，應是監理所、站日常基本工作，編列 4 千 7 百餘萬之必要性恐有疑義，爰提案凍結 100 萬，請公路總局說明該經費詳細用途，始得動支。【10】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

7.公路總局道安講習電視、錄影機等設備修護經費 7,722 千元，以此預算可購買超過三百台全新品牌錄影機、或三百台全新品牌大螢幕電視，7 百餘萬之電視、錄影機等設備修護之必要性應有檢討之必要，爰提案刪除 50 萬元，凍結 100 萬元，請公路總局詳細說明設備名稱、位置、故障理由、維修廠商後始得動支。【11】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

8.根據統計，近五年交通事故第一當事者駕乘機車死亡人數，由 106 年度之 1,291 人，增加至 110 年度之 1,507 人，占交通事故死亡人數之比率由 47.87% 上升至 50.40%。死傷人數與占比仍呈上升趨勢。分析機車事故前五項主要肇事原因，依序為：未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車安全距離、左轉未依規定、違反號誌管制或指揮，上述肇事原因主要是機車駕駛人缺乏防禦駕駛觀念及未養成安全的駕駛習慣所致，而這亦可能與我國機車駕照考驗方式與項目未盡符合實際需求有關。與日本相較，我國機車路考考驗路線長度相較日本短，且非採行汽車

與機車路考同時進行之綜合考場，考驗時考場無其他車輛，又路考項目無緊急煞車、閃避、預測危險情況、車輛間隔距離、道路騎乘位置等考驗項目，與真實道路狀況迥異，無法測驗出應考者實際上路後之駕駛習慣。為降低機車事故件數及死傷情形，及維護道路交通安全，爰此，提案凍結公路及監理業務管理項下汽車技術訓練預算 15%，請交通部公路總局於三個月內，研議調整我國現行機車駕照路考考驗方式及項目，並提供書面報告予交通委員會後，始得動支。

【12】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

9.有鑑於「公路及監理業務管理—汽車技術訓練」預算所支應業務，主要乃公路人員訓練所辦理汽車駕駛及技術訓練所需之經費。然而，查公路人員訓練所主要訓練班別之期別及人數統計，「公路人員專案訓練班」109年2,885人、110年2,156人，「交通專業技術訓練班」109年962人、110年757人，「公路從業人員訓練班」109年2萬8,267人、110年1萬624人，「其他機關委託訓練班」109年900人、110年621人，已呈現業務量能萎縮趨勢，且刻正受到公路總局提振。然而，見預算編列上112年卻出現有縮編情形，實與主管機關設法就公路人員訓練所業務精進之指導方向，再有所矛盾。爰此，特提案凍結「公路及監理業務管理—汽車技術訓練」預算數15%，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「112年度公路總局強化公路人員訓練所行政量能之規劃暨預期績效」專案報告，並經同意後，始得動支。【13】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

10.有鑑於我國中央政府早自96年時，為因應「資訊再造」政策之推動，當時便規劃建置「共用性公文管理系統」，爾後98年再透過精進作業改為中央政府「無紙公文線上簽核整合系統」，並廣續精進辦理作業迄今，經國發會已轉移至數發部，用意乃提供各機關使用上具資訊業務成本節約，以及建立可靠、可信之統一公文平台作業，藉以提升行政效能。是以，徒見公路總局112年度「資訊管理」編列「新公文線上簽核系統建置」預算數980萬元，然未再有相關說明，復以另編列668萬元辦理官網及資訊業務擴充功能業務，內容中亦有不明。爰此，特提案減列「公路及監理業務管理—資訊管理」預算數5%，並另凍結15%預算數，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「公路總局資訊管理作業112年『辦理公文線上簽核系統建置之必要性評估』暨『各資訊平台便民度提升規劃』」專案報告，並經同意後，始得動支。【14】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

11.公路為國家關鍵基礎設施，資訊安全之防護作為至關重要。有鑑於近期裴洛西訪台，數個公務機關、民間公司遭受網路攻擊，車站及機場等重要交通場站均曾發生電子看板遭駭客入侵之情事，顯見全面提升各項軟硬體設施之資安防護成效刻不容緩。為避免敏感時刻再有影響政府資訊布達，影響民眾認知之情況發生，爰此，提案凍結公路及監理業務管理項下資訊管理預算10%，俟交通部公路總局針對資安維護作業進行加強，並針對相關設備之供應廠商是否具中資背景、設備零組件是否含中國製產品及資安防護壓力測試成果等進行全面盤點，於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【15】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

12.有鑑於「公路及監理業務管理—公路車輛機械管理」預算項目所編，乃支出在監理、工程單位及訓練所車輛及機械管理經費。然而，所見當中編列在機械及設備科目中，專用於電動車輛充電樁之建置經費僅 9 萬元，勢必無法滿足多有民眾反映公路總局所屬業務機關洽公環境充電樁設置不足之訴求外，亦恐對機關內部電動機、汽車輛數量增多之際所需充電難盡供應目的。爰此，爰此，特提案凍結「公路及監理業務管理—公路車輛機械管理」預算數 20% 預算數，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「公路總局 112 年辦理所屬機關內部與對外洽公環境建置綠能供應充電樁之整體規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【16】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

13.有鑑於依公路修建養護管理規則第九條規定，公路養護業務除應建立公路基本資料，隨時登記路線動態外，另需定期舉辦公路總清查時，藉以落實公路法所定之健全公路營運制度、發展公路運輸事業、增進公共福利與交通安全等目的。然而，考量當前行政量能相較過往更為精進，且公路養護行政之業務專業化、效率化之特色已然成型，是以主管機關應速修正縮短公路總清查之每十年依規定辦理期限，使有關公務預算更能積極發揮編列效益。爰此，特提案凍結「公路及監理業務管理—公路養護行政」預算數 30% 預算數，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「公路總局辦理全國公路總清查業務精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【17】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

14.公路總局辦理金路獎，獎勵友善生態、文化之公路設計、養護，雖然精神值得肯定，但是友善生態與文化之精神，應該普遍落實於公路設計中。然而我國部分公路有棲地切割、行道樹修剪過當、不利長者與身障者通行等問題，公路總局應以公正客觀的態度，針對這些有問題的路段進行檢討與改進。本次屏鵝公路斥資 6 億之種樹百里計畫，移除既有行道樹，且因為密集趕工，導致屏鵝公路常態性塞車，有浪費公帑、規劃不周等爭議。爰提案凍結金路獎獎金 40 萬元，請公路總局未來公路景觀營造相關計畫以養護既有植栽、解決公路造成的生態問題為最高原則進行之，並提出書面報告予交通委員會後，始得動支。【18】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

15.公路總局辦理各項公路公共運輸服務改善，包含完善無障礙乘車及候車環境，包含補助購置通用無障礙設計車輛，惟截至 111 年 6 月汽車客運無障礙車輛比率僅 54.41%，其中台東縣更只有 7.69%，顯然執行成效過低，也不利身障者使用。爰此公路總局 112 年度歲出預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸服務升級計畫」編列 40 億元，應刪除 1,000 萬元，其餘凍結 1 億元，俟公路總局就完善汽車客運無障礙環境提出精進方案書面報告後，始得動支。【19】

提案人：劉權豪 李昆澤 劉世芳 林俊憲

16.112 年度公路總局第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸服務升級計畫」編列 4,000,000 千元。係辦理偏遠路線營運補貼、升級優質運輸服務及改善公共運輸環境等。然經查，截至 111 年 6 月底，全國汽車客運無障礙車輛比率僅約 54.41%，其中公路汽車客運比例僅

13.28%。另外，此項預算包括推廣電動大客車與補助客運業者汰購柴油車輛計畫。然經查，截至 111 年 4 月底，國內電動大客車僅達 8.84%，與 2025 年 35% 目標顯有差距。並且，隨電動車數量增加與技術進步，柴油大客車之補助理應減少。爰提案凍結公路總局第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸服務升級計畫」500,000 千元。俟公路總局於一個月內向立法院交通委員會提出精進改善之書面報告後，始得動支。【20】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 陳雪生 邱臣遠

17.交通部公路總局 112 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸服務升級計畫」編列 40 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 111 年 6 月底，汽車客運無障礙車輛比率僅 54.41%，其中公路汽車客運更僅有 13.28%。建議凍結該預算 10%，俟公路總局針對汽車客運無障礙車輛比率偏低之情形提出檢討書面報告，始得動支。【21】

提案人：趙正宇 陳素月 林俊憲

18.公路總局 112 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」分支計畫編列 40 億元，辦理各項改善公路公共運輸服務所需經費，其中包括推動電動大客車（含推動電動大客車示範計畫及辦理電動大客車購車與維運補助計畫）、補助交通部主管之公路客運業推動公車限齡汰換及補助增購新車（含電動大客車）等新（汰）購車輛項目。經查：(1)公路公共運輸計畫辦理推廣電動大客車相關計畫，惟同時亦補助客運業者汰購柴油車輛；(2)111 及 112 年度電動大客車預計核定補助金額遠逾預算金額；(3)容宜持續滾動檢討補助客運業者汰購車輛之方式，俾利有效達成政府推動各項政策之目標。綜上，公路總局 112 年度於「公路公共運輸服務升級計畫」編列 40 億元，其中包含補助汽車客運業者（汰）購置電動大客車與柴油大客車相關經費 7 億 5,442 萬元及 6 億 8,750 萬元，鑑於 111 與 112 年度電動大客車預計核定補助金額超逾預算數分別達 25 億 1,888 萬元及 32 億 9,558 萬元，容宜審酌核定補助目標與執行方式之妥適性；另考量政府刻推動淨零排放政策，允宜視電動車產業及充電環境發展，滾動檢討相關補助之合宜性，俾利資源有效配置。爰此提案凍結「公路公共運輸服務升級計畫」預算 10%，俟公路總局向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【22】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

19.依公路總局提供 111 年度公路客運偏遠服務路線營運虧損補貼金額表（依路線別），全國補貼路線為 310 條，惟有 13 條路線上半年度 1-7 月搭乘人次不及 1000，平均單月僅 88 人次搭乘。有鑑於營運虧損補貼金額達 7.2 億元，約佔本計畫 18%，爰建請交通部公路總局針對全台公路客運搭乘率較低之路線進行盤點並研擬改善計畫，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【23】

提案人：許智傑 林俊憲 李昆澤

20.依公路總局截至 111 年 6 月底之統計資料，我國汽車客運無障礙車輛比率僅 54.41%，又國道公路汽車客運比率僅 13.28%，整體客運無障礙車輛比率偏低。爰此建請交通部公路總局針對如何提升全台公路客運、完善無障礙乘車環境研擬改善計畫，俟交通部公路總局向立法院交通

委員會提出書面報告後，始得動支【24】

提案人：許智傑 林俊憲 李昆澤

21. 依據身心障礙者權益保障法第 53 條及發展大眾運輸條例第 4 條之 1 規定，運輸營運業者與各級交通主管機關應規劃適當路線提供無障礙運輸服務，並應規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。經查，截至 111 年 6 月底，全國汽車客運無障礙車輛之比率僅約 54.41%，其中公路汽車客運比率僅 13.28%；又市區汽車客運整體無障礙車輛比率雖達 71.64%，然部分縣市仍不及三成，差異甚鉅。為營造友善之無障礙空間，滿足高齡者及身障者之需求，爰此提案凍結公路及監理業務管理項下公路公共運輸服務升級計畫預算 10%，俟交通部公路總局針對提升汽車客運無障礙車輛比率，提出改善計畫，並定期檢討無障礙運輸服務班次之適足性，於三個月內提出書面報告予交通委員會後，始得動支。【25】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

22. 2017 年蝶戀花武陵賞櫻團遊覽車事故，激起國人對於「血汗運輸」議題之關注。根據勞動部違反勞動法令事業單位系統的公開資料，遊覽車、客運業等運輸業者違反勞動基準法之情況相當嚴重，經查，去年違反勞基法之前 10 大公司，其中客運、運輸業占半數，駕駛員超時工作儼然成為我國運輸業之常態，亦造成我國道路安全之隱憂。雖然交通部近日已預告修正《汽車運輸業管理規則》，明定遊覽車司機工時最高上限 11 小時，然「市區公車駕駛」以及「國道客運駕駛」仍被排除在外；此外，此項規定，僅限制「單日出租車輛」，未提及是否適用過夜旅遊之遊覽車司機，顯見《汽車運輸業管理規則》仍有檢討之空間。為保障交通運輸從業人員之勞動權益，爰此提案凍結公路及監理業務管理項下公路公共運輸服務升級計畫預算 10%，俟交通部公路總局重新針對《汽車運輸業管理規則》之適用進行研議，並提出書面報告予交通委員會後，始得動支。【26】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

23. 為推廣綠色運輸及減少空氣污染，政府推動 2030 年市區公車全面電動化之政策目標，及相關補助要點協助客運業者換購電動大客車。公路總局於近年度辦理各期公路公共運輸計畫，99 至 110 年度核定補助汽車客運業者購置電動大客車共計 1209 輛，補助金額累計達 54 億 4,050 萬元；惟該計畫同期間亦補助客運業者汰購柴油車輛，共計補助 6,988 輛，累計補助 174 億 7,000 萬元。經查，交通部除依上開計畫補助客運業者購置電動大客車外，亦於各期公路公共運輸計畫補助客運業者柴油車輛汰舊換新，此舉悖離 2030 年公車全面電動化政策之目標；再者，公路總局補助客運業者換購電動大客車計畫數量遠低於達成政策目標及各年度實際屆齡燃油大客車車輛數；此外，部分客運業者申請場站增加用電契約容量，惟未能獲配所需用電容量，影響電動大客車車輛電能補充及營運調度，顯見計畫執行相關配套措施未盡妥善。為達成我國 2050 年淨零之目標，爰提案凍結公路及監理業務管理項下公路公共運輸服務升級計畫預算 10%，請交通部公路總局加強執行相關配套措施，並於三個月內提出書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。【27】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

24. 公路總局於 112 年度預算案「公路及監理業務管理」計畫編列 63 億 7,631 萬 5 千元，相較 111 年度編列 68 億 0,090 萬 4 千元減少 4 億 2,458 萬 9 千元，主要支出在設置監理所、站，專責辦理全國各項公路監理行政工作、配合汽車技訓業務計畫，提供行政服務、公路公共運輸服務升級計畫等業務。其中就「公路公共運輸服務升級計畫」編列 40 億元，包含補助汽車客運業者汰購置電動大客車與柴油大客車相關經費 7 億 5,442 萬元及 6 億 8,750 萬元；鑑於 111 與 112 年度電動大客車預計核定補助金額超逾預算數分別達 25 億 1,888 萬元及 32 億 9,558 萬元，容宜審酌核定補助目標與執行方式之妥適性；且考量政府全面推動淨零排放政策，補助柴油大客車經費卻自 100 年度起逐年增漲，應全面檢討相關補助，避免悖離政策目標。依此，建議凍結該筆預算 3 億元，三個月內提出書面報告方可動支。【28】

提案人：陳素月 蔡易餘 林俊憲 劉世芳

25. 鑒於我國公共運輸一再發生因司機急踩油門與煞車，造成乘客受傷甚至死亡的事故，除了國人平日搭乘之舒適與安全之外，疫情解封之後，國際遊客復甦，公車服務也攸關國際旅遊風評，過去消基會曾針對全國公車服務進行調查提出評比，公路總局應針對公車司機行車品質進行改善，爰提案凍結公路公共運輸服務升級計畫 500 萬元，請公路總局提出實質解決方案、量化與稽核目標之後，始得動支。【29】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

26. 有鑑於公路公共運輸服務升級計畫乃跨年期計畫，期程 110 至 113 年度，且當前已多有幸福巴士、小黃公車、跳蛙式公車以及偏鄉與無障礙搭乘等軟、硬體之建置。是以所見 112 年雖編列有 2,260 萬元辦理服務評鑑、秘密客調查等作業，然考量計畫期程僅四年，相關評鑑與服務調查成果，恐無法來得及在最後二年可轉化為辦理精進之有效回饋。爰此，特提案凍結「公路及監理業務管理—公路公共運輸服務升級計畫」預算數 200 萬元，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「公路總局 112 年度辦理『公路公共運輸服務升級計畫』運用評鑑與服務調查結果改善執行效能之規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【30】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

27. 交通部公路總局 112 年度「公路及監理業務管理—獎補助費」項下「完善無障礙乘車及候車環境」預算編列 1 億元，其用途包括推動轉運站建置並完善其通用設計、強化各類無障礙候車設施及其連通性、補助購置通用無障礙設計車輛等，然而依據統計全國汽車客運無障礙車輛比率不到 6 成，候車環境也待改善，爰此，交通部公路總局 112 年度「公路及監理業務管理—獎補助費」項下「完善無障礙乘車及候車環境」預算編列 1 億元應予凍結 10%，待公路總局於 1 個月內，就如何精進無障礙運輸（應提出量化改善指標）提出書面報告後，始得動支。【31】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 陳素月

28. 公路總局 112 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」分支計畫編列 40 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 1 億元。截至 111 年 6 月底，全國汽車客運無障礙車輛之比率僅約 54.41%，其中公路汽車客運比率僅 13.28%；又市區汽車客運整體無障礙車輛比率雖達 71.64%，惟部分縣市其比率未及 3 成

顯著偏低，如苗栗縣、台東縣、屏東縣、新竹市等。另外，公路總局於 111 年 11 月 1 日起生效的新規定中，要求汽車客運業者原則以提供預約或固定之無障礙班次為目標，並規定業者於網站及公路汽車客運動態資訊系統公告預約服務資訊或無障礙班次發車時刻，惟新規之成效與民眾之反應尚未可明確探知。爰此「公路公共運輸服務升級計畫—獎補助費-#7 完善無障礙乘車及候車環境」原編列 1 億元，提案凍結 10%，俟公路總局針對特定縣市無障礙市區客運比率過低提出改善方案，並評估無障礙客運預約制及固定班次之使用情形，於三個月內向立法院交通委員會提出書面說明後始得動支。【32】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲

29.交通部公路總局於 112 年度「公路公共運輸服務升級計畫」之獎補助費編列 3,863,090 千元，主要係辦理各項改善公路公共運輸服務所需經費。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 1 億元，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。經查，該項目 111 年編列 5 億 3,373 萬 3 千元，惟截至 111 年 8 月為止，預算執行率僅 36.43%，市區汽車客運全國整體佔比雖達 71.70%，和去年同期相比卻只增加 1.72%，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，經交通委員會同意始得動支。【33】

提案人：林俊憲 許智傑 李昆澤

30.公路總局 112 年度預算案「公路及監理業務管理—公路公共運輸服務升級計畫—完善無障礙乘車及候車環境」編列 100,000 千元。經查，該項預算包含補助購置通用無障礙設計車輛，惟公路汽車客運及部分縣市之市區汽車客運無障礙車輛比率仍屬偏低，公路總局應盡速研謀改善。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟公路總局就「提升汽車客運無障礙車輛數量與班次之精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【34】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

31.交通部公路總局於 112 年度「公路公共運輸服務升級計畫—推動電動大客車」計畫編列 7 億 5,442 萬元，較上年度增加 2 億 7,630 萬元，主要是為推動電動大客車，以符合 2030 年公車全面電動化政策目標。經查，該計畫訂有市區客運電動車輛比率績效指標，並依 6 都及非 6 都訂定各年度目標值 7%及 11%，惟截至 110 年底 6 都及非 6 都電動公車比率各別為 6.79%和 8.51%，均未達標，且尚有基隆市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、臺東縣、連江縣等 6 縣市未有電動公車投入，顯見該計畫執行未能如期，故建議凍結該項預算 1/5，待交通部公路總局就該計畫執行率改善提出書面報告，經交通委員會同意，始得動支。【35】

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑

32.交通部公路總局 112 年度「公路及監理業務管理—獎補助費」項下「推動電動大客車」預算編列 7 億 5442 萬元，其用途包括推動電動大客車示範計畫及智慧營運監控平台、辦理電動大

客車購車與維運補助等，考量電動大客車雖一般安全性較高，然而如電池因故起火，其致災程度高、滅火難度也高，公路總局應研議要求申請相關補助者應提出安全規劃計畫，爰此，交通部公路總局 112 年度「公路及監理業務管理—獎補助費」項下「推動電動大客車」預算編列 7 億 5442 萬元，應予凍結 1/10，待公路總局於 2 個月內，就相關申請計畫研議納入避免電動大客車起火致災及災後防救因應（包括場站），提出書面報告後，始得動支。【36】

提案人：李昆澤 林俊憲 劉世芳 陳素月

33.公路總局 112 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」分支計畫編列 40 億元，其中「獎補助費-#12 推動電動大客車（含推動電動大客車示範計畫及辦理電動大客車購車與維運補助計畫）」編列 7 億 5442 萬元。公路總局於 99 至 110 年度核定補助汽車客運業者（以下簡稱客運業者）購置電動大客車共計 1,209 輛，補助金額累計達 54 億 4,050 萬元。但截至今年 4 月，我國電能大客車僅占大客車總數之 3.2%，距離 2030 市區公車全面電動化似有極大之距離。此外，立法院預算中心指出，112 年推動電動大客車之預算數編列 7 億 5442 萬元，預計核定補助電動大客車金額則達到 40 億 5 千萬元，預計核定金額遠超於預算數。爰此「公路公共運輸服務升級計畫—獎補助費-#12 推動電動大客車」原編列 7 億 5442 萬元，提案凍結 10%，俟公路總局針對上述問題提出說明，並於兩個月內書面送達立法院交通委員會後始得動支。【37】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲

34.公路總局 112 年度預算案「公路及監理業務管理—公路公共運輸服務升級計畫—推動電動大客車」編列 754,420 千元。經查，該項預算包含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，惟目前電動大客車電池續航力、充電技術及建置環境等因素，加上電動大客車車輛性能不夠完善且較為昂貴，尚無法因應其營運型態，以致客運業者購置意願偏低，公路總局應盡速研謀改善。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟公路總局就「電動大客車產業與技術發展暨友善充電環境建置之精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【38】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(三)112 年度交通部公路總局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」編列 332 億 5,127 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 李昆澤 劉世芳 林俊憲 陳椒華  
趙正宇 洪孟楷 陳雪生 魯明哲 許淑華  
陳素月 蔡易餘 許智傑 邱臣遠

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(三)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部公路總局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.公路總局辦理 112 年度於「公路系統新建及改善計畫」項下辦理多向重要道路建設計畫，其中台九線花東縱谷公路安全景觀大道計畫，因橋樑長度變更及缺工、物料調整等因素，辦理第一次修正計畫，將計畫期程延長至 116 年，金門大橋因多次流標終止契約重新發包等因素，歷經

3 次修正計畫，顯然公路總局對重要道路建設計畫之事先評估作業不足，至計畫期程一再延後，造成預算支出增加。爰此公路總局 112 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 255 億 3,810 萬 3 千元，應刪除 5,000 萬元，其餘凍結 1 億元，俟公路總局就公路新建及改善計畫提出檢討書面報告後，始得動支。【41】

提案人：劉權豪 李昆澤 劉世芳 林俊憲

2. 有鑑於氣候變遷衝擊日益險峻，高溫及強降雨日益普遍，公路系統受影響之風險不斷升高，設施調適能力之提升至關重要，也顯示氣候變遷調適計畫之制定有其必要性。為確保交通建設邊坡安全，爰提案凍結公路新建及養護計畫項下公路系統新建及改善計畫 10% 預算，請交通部公路總局邀集運研所、中央地質調查所、氣象機構及相關學術機構，針對公路系統之中高以上風險熱點進行剖析，並進行邊坡穩定分析報告法規機制，強化建立風險管理相關標準作業程序，於三個月提交書面報告至交通委員會後，始得動支。【42】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

3. 自 110 年 2 月 21 日台 61 線西濱快速公路發生重大交通事故後，前交通部長林佳龍提出將編列 35 億經費建立「台 61 線西濱快速公路整體交通安全及服務水準提升計畫」，本席曾就西濱快速道路改善計畫多次提出質詢，林前部長並承諾提前於 2 年內完成改善計畫。後本席再次於立法院第 10 屆第 4 會期交通委員會第 7 次全體委員會議中（110.11.04）要求公路總局提供西濱快速道路 35 億交控優化改善工程目前辦理進度資料，並一併追蹤 22 億路面改善的推動情形。公路總局回應（110.12.20 路交控字第 1100161043 號來文）略以，所需經費由原先初估 35 億元，增加至 79.91 億元，並將辦理內容分列於「建構智慧交通神經網路與資安防護升級」（35.04 億）、「打造先進安全的行車環境」（16.86 億）、提供舒適好行的服務品質（28 億）包含 16 個工作項目，其中經費初估表之主要工作項目皆編列到 115 年度。然揆諸 112 年度預算案，未見上開「台 61 線西濱快速公路整體交通安全及服務水準提升計畫」內容所列之工作項目預算，爰凍結 100,000 千元，俟公路總局於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告，經委員會同意後，始得動支。【43】

提案人：陳椒華 洪孟楷 陳雪生 魯明哲 邱臣遠

4. 112 年度公路總局第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路新建及改善計畫」編列 25,538,103 千元。其中，公路總局 112 年度新增橋頭科學園區聯外道路台 39 線延伸線優先路段計畫 37,500 千元，係配合南部科學園區高雄第二（橋頭）園區籌設計畫，包括辦理台 39 線延伸線優先路段、增設 3 座橋涵與橋科匝道及聯絡道等 3 項工程。惟其規劃路線涉及都市計畫區非道路用地取得作業，如何強化與民眾溝通作業，並配合園區開發期程及時完工，請公路總局提出說明。爰凍結公路總局第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路新建及改善計畫」5,000 千元。俟公路總局於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【45】

提案人：陳椒華 洪孟楷 魯明哲 陳雪生 邱臣遠

5. 有鑑於「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之預算執行內容，當中多包含各國家重大工程如淡江大橋、金門大橋、台 9 線安全景觀大道及環島自行車道升級等營建業務

。然而，考量近二年國際間所供應之公共工程原物料，以及我國所需營建人力資源等越漸稀缺，然卻未見該計畫內容中設有相關預算之應處內容。爰此，特提案凍結「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」預算數 200 萬元，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「公路總局 112 年度辦理『公路系統新建及改善計畫』因應國際營建工程原物料稀缺以及我國人力資源缺工之規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【46】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

6.交通部公路總局 112 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 113 年總經費 28 億 3 千萬 6 千元，112 年度編列 10 億 8844 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，111 年 1-8 月，自行車事故導致 13518 人傷亡，其中 158 人死亡，13357 人受傷，均高於 110 年同期，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（應提出量化改善指標）保障自行車通行安全暨未來路線精進提出書面報告後，始得動支。【47】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 陳素月

7.花東縱谷為海岸山脈與中央山脈野生動物族群遷徙之重要廊道（如大農大富森林園區附近），也通過許多社區亦面臨人口老化問題，花東縱谷公路安全景觀大道，應避免只由車輛行駛的角度信行規劃，危及生態與社區居民日常通行與居住品質，爰提案凍結凍結台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫，請交通部召開公聽會，邀請鄉鎮公所、社區團體、生態學者，蒐集現有的交通事故與生態資料，盤點可能影響社區長者、兒童日常通行、野生動物族群遷移重點路段，進行友善社區、生態（包含遷徙、洄游與減少路燈之光逸散等）之道路設計，提出報告後始得動支。【48】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

8.沿海道路工程如西濱快速道路等，對於陸蟹釋卵造成棲地隔絕與路殺的影響，因此台江國家公園、墾丁國家公園在陸蟹繁殖季節舉辦護蟹活動，然而保育陸蟹生態應是造成其棲地隔絕的公路單位之責任，爰提案凍結西濱快速公路曾文溪橋段新建工程 500 萬元，請公路總局邀請學者體檢西濱快速道路可能對陸蟹造成影響的路段，並提出改善方案後始得動支。【49】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

9.智慧運輸應包含提升能源效率與減少生態衝擊，爰提案凍結智慧運輸發展計畫 500 萬元，請公路總局邀請專家學者共同研商，針對我國公路照明燈具制定減少光逸散、增加光照效率之招標需求規範，作為未來養護、更換、新設置之招標依據，完成之後始得動支【50】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

10.公路總局 112 年度預算案於「公路建設及改善計畫—公路新建及養護計畫」工作計畫下，新增編列「橋頭科學園區聯外交通整體計畫—台 39 線高鐵橋下道路延伸線優先路段」經費 3,750 萬元，係配合行政院 108 年 12 月核定南部科學園區高雄第二園區（橋頭）籌設計畫，辦理橋科聯外道路優先路網中，台 39 延伸線優先路段（北起市道 186 線，南至橋科 1-2 號道路）

部分。公路總局負責部分為台 39 延伸線優先路段之工程及用地取得，其規劃路線涉及都市計畫區非道路用地取得作業，原則將採協議價購或一般徵收方式辦理。鑑於道路建設屢有因用地取得延宕，而影響計畫期程及追加經費需求之情形，允宜強化與民眾溝通作業，以如期取得用地，並應配合園區開發需求，妥適規劃相關期程。爰此「公路建設及改善計畫—公路新建及養護計畫—橋頭科學園區聯外交通整體計畫—台 39 線高鐵橋下道路延伸線優先路段」原編列 3750 萬元，提案凍結 5%，俟公路總局針對用地取得與工程進度規劃提出說明，並於兩個月內書面送達立法院交通委員會後始得動支。【51】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲

11. 公路總局 112 年度預算案「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—連結亞太強韌陸海空網路計畫」編列 5,000 千元。查該計畫為 112 年度至 115 年度，為期 4 年之新興計畫，相關單位應說明此計畫，預計架設之設備內容、預期目標及效益，並提供詳盡之管考及時程等相關資訊，涉及地方政府或國外合作也應一併敘明相關合作內容及執行分工。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟公路總局就「連結亞太強韌陸海空網路計畫」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【52】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

12. 公路總局 112 年度預算案於「公路建設及改善計畫—公路新建及養護計畫—02 公路養護計畫」分支計畫編列 77 億 1,317 萬 1 千元，係辦理省道公路養護、改善與規劃、道路交通安全工程與災害工程等。經查：(1)109 至 112 年度公路養護計畫預算編列及執行情形；(2)107 至 110 年度公路養護計畫平均調整後預算數達 90.23 億元，省道改善計畫辦理內容亦包含公路養護相關事項。綜上，公路總局 112 年度預算案編列「公路養護計畫」77 億 1,317 萬 1 千元，係辦理維護省道道路品質、增進行車安全之相關養護及工程經費，考量 107 至 110 年度該計畫平均調整後預算數達 90.23 億元，且「省道改善計畫」亦有道路品質路面或路基改善、路口及路段交通安全改善等省道養護與改善業務，容宜秉持整合資源之精神辦理。爰此提案凍結「公路養護計畫」預算 10%，俟公路總局向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【54】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

13. 交通部運輸研究所《國內駕駛訓練、駕駛執照考驗及駕駛人管理制度之通盤檢討》發現，死亡率最高之事故類型為「平交道事故」，其次為「汽機車自身撞到東西」，包含撞路樹、種交通島、撞護欄及撞號誌等，經查 2015-2019 年，共計有 139 人因撞路樹、電桿而死亡，居於首位；其次是撞護欄（樁），共計有 90 人因而喪命，顯見提升我國路側之安全設計有其急迫性及必要性。道路應回歸人本思維，依循寬容性之設計原則，即便肇事者交通違規，交通工程設計也應盡可能減少駕駛失誤或者違規時之傷害。爰此，提案凍結公路新建及養護計畫項下公路養護計畫預算 10%，請交通部公路總局盤點所轄道路路側護欄之連續性，並改善末端設計、處理不良之工程，確實落實交通工程之相關規範，並檢討各路段護欄設計之適宜性，於三個月提出書面報告予交通委員會後，始得動支。【55】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

14. 去年，有騎士於板橋堤外道路因打滑而撞上路旁之反光導標，因反光導標為「金屬製造」，致其插入騎士之胸口，造成騎士當場因失血過多而死亡。有鑑於我國標誌標線相關工程規範過於簡陋，現無反光導標專屬之國家規範，僅反光片直徑略有著墨外，其餘如材質組成、基座尺寸等均急待制定規章。為保障機車族群之行車安全，避免類似悲劇再次發生，爰提案凍結公路新建及養護計畫項下公路養護計畫預算 10%，請交通部公路總局針對所轄道路之金屬製反光導標進行盤點，並針對可能造成騎士二次傷害之路側設施進行檢討與修正，於三個月內邀集相關單位及專家學者針對反光導標之材質及其設置規範進行討論，提出書面報告予交通委員會後，始得動支。【56】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

15. 據統計，台灣汽機車數量約有 2,280 萬 6 千多輛，其中有 63% 是屬於機車，然我國之道路標線標準卻是以汽車防滑係數為主。有鑑於機車騎士因標線抗滑力不足導致自摔之情事，交通部於 108 年 4 月邀集內政部營建署及相關部屬機關，共商訂出標線抗滑係數（BPN）提升目標：由現行 45BPN 全面提升至 50BPN 以上，至於市區道路則須達 65BPN；同時透過前瞻基礎建設「提升道路品質計畫」，以試辦方式補助地方政府全面提高標線抗滑性能，以期降低機車族因標線打滑而造成的交通事故。然道路標線經過長時間的磨耗與風吹日曬，其防滑係數會日趨下降，再加上我國採用之標線材料多半是熱拌樹脂，因此標線會比路面還高，無法與路面形成一體，因此，遇到雨天易因路面不平整加上防滑係數較低之雙重影響下，造成打滑現象，造成道路安全之隱憂。為提供用路人安全之用路環境，爰此提案凍結公路新建及養護計畫項下公路養護計畫預算 10%，請公路總局定期檢測所轄道路之防滑係數，並提供檢測計畫予交通委員會後，始得動支。【57】

提案人：陳椒華 趙正宇 林俊憲

16. 公路總局 112 年度預算公路新建及養護計畫—公路養護計畫，係辦理省道公路養護、改善與規劃、道路交通安全工程與災害工程。鑒於 112 年度公路養護計畫預算較 111 年度增加 10.04 億元，增幅 14.97%，公路總局近年持續辦理省道改善計畫，其計畫內容亦有辦理公路養護、道路品質改善與規劃等業務，部分項目與公路養護計畫相同，應秉持資源整合之精神，應制定各項養護業務辦理之優先順序，以發揮最大效益。爰建請交通部公路總局針對公路養護計畫及省道改善計畫中各項養護業務，研擬各項目優先必要之評估報告，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【58】

提案人：許智傑 林俊憲 李昆澤

17. 112 年度公路總局第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」編列 7,713,171 千元，較 111 年度增加 1,004,000 千元。係因應極端氣候帶來之天然災害，為確保公路運輸及安全，增列公路工程災害準備費 872,000 千元。然經查，公路總局近年度公路養護計畫之預算決算資料顯示，107~110 年均均有大幅超支情形，109 與 110 年度預決算差異數（超支）分別高達 3,341,000 千元與 3,145,000 千元，預算編列與執行情形有明顯落差，超支部分經費來源包括流用、移緩濟急或預備金。爰針對公路總局第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公

路養護計畫」，凍結 100,000 千元。俟公路總局於一個月內向立法院交通委員會提出 111~112 年度可能超支情形及經費來源書面報告後，始得動支。【59】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 陳雪生 邱臣遠

18.112 年度公路總局第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」編列 7,713,171 千元。其中，賡續編列西濱快速道路曾文溪橋段新建工程計畫第 3 年經費 125,400 千元，係辦理西濱快速公路高架終點（305k+210）跨越曾文溪後銜接臺南市 2-7 號道路之路段。經查，本計畫歷經 5 次流標，並因改變道路功能定位、相關工程數量增加、執行期間遭遇工程物價上漲問題，無法順利發包等，爰延長工程計畫至 117 年。同時，鑑於西濱快速道路於 110、111 年皆發生重大交通事故，公路總局應對新建路段實施應對措施。為避免本計畫再度發生計畫核定後始修正道路功能定位之情形，避免資源錯置，以及再度發生重大車禍之可能。爰凍結公路總局第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」10,000 千元。俟公路總局於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【60】

提案人：陳椒華 洪孟楷 魯明哲 陳雪生 邱臣遠

19.有鑑於「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」預算項下編列有為公共建設及設施費，辦理公路改善或新闢規劃、測量、鑽探、設計、環境影響評估、公路材料試驗等工作經費 3552 萬元，然考量該內容因屬為 113 年度辦理之先期作業所用，允宜避免僅是各類業務加總後列出總數，方可更為詳實。爰此，特提案凍結「公路新建及養護計畫—公路養護計畫—設備及投資—公路規劃」預算數 40%，俟後經向本院交通委員會在限期於一個月內，提交「公路總局為 113 年度公共建設及設施費，辦理公路改善或新闢規劃、測量、鑽探、設計、環境影響評估、公路材料試驗等先期作業執行規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【61】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

(四)有鑑於 112 年度交通部公路總局及所屬預算第 4 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」工作計畫內容，當中僅台北市區監理所遷建計畫獨缺對於環保、節能減碳及綠建築之預期成果載明。是以考量永續政策不可有縣市之間齊一辦理之落差，爰第 4 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」預算編列 3 億 2,106 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出「公路總局 112 年度營建工程落實國家永續政策之規劃」書面報告後，始得動支。【62】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

(五)交通部公路總局於「生活圈道路交通系統建設計畫」共編列 6 年總經費 330 億元，112 年度預算則編列 55 億元。有鑑於花 64 線瑞港公路逢雨必坍，111 年 10 月 8 日受暴雨襲擊，更造成大規模坍方，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，爰要求交通部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。【64】

提案人：傅崐萁 陳雪生 洪孟楷

(六)花東快速公路於 109 年重啟可行性評估，於 111 年 8 月完成評估報告，111 年 9 月 20 日召開期中報告審查估算總經費 2,308 億元。將納入可行性評估崇德—吉安段，預計 112 年 12 月提出期末報告，經濟效益部分將於期末報告討論。爰要求交通部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；另就本次期末報告將於 112 年 12 月提出，時間過於漫長，加上 0918 大地震造成花東鐵路嚴重受損，更加深花東人民對於花東快速道路的需求，故要求交通部公路總局應縮短不必要之行政程序，加速辦理期末報告，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出具體規劃書面報告。

【65】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

(七)蔡英文總統於 2019 年 11 月 1 日視察蘇花公路山區路段改善計畫時宣布：蘇花改東澳—南澳、和平—和中、大清水—崇德之 3 路段比照蘇花改重新改線，經費約 360 億元，預估 2030 年底完工。然交通部公路總局向交通部所提之「台 9 線蘇花公路安全提升計畫」綜合規劃報告內容中，則是預估 2023 年將環境影響說明書提送行政院環境保護署審查、2025 年完成設計與用地取得後接續動工、計畫全路線於 2032 年完工，總經費 700 億元。經查完工日期延後原因為路線改變，改變後路線將進入太魯閣國家公園範圍內，須重新進行為期 1 年 4 季的環境監測，導致完工日期將延宕 2 年。由於蘇花公路為花蓮陸路交通重要命脈，未改線路段時常因天候問題坍塌，嚴重威脅到花蓮居民的行車安全，為保障花蓮居民行車安全，爰要求交通部公路總局針對蘇花安 2024 年前動工進行規劃，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出具體規劃報告。【66】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

(八)有鑑於交通部公路總局持續辦理「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，該計畫期程原定 106 至 113 年，但因執行期間遭遇工程物價上漲及缺工問題，導致期程延長至 116 年。經查該計畫分為 11 個標段執行，截至 111 年 8 月底止，尚有 7 個標段尚未發包，這 7 個標段，有 4 個標段設計中，3 個標段完成細部設計辦理發包作業中，僅 4 個標段已發包施工。足見管考作業嚴重不足，為有效提升工程進度，爰要求交通部公路總局針對發包延宕部分進行檢討，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出檢討書面報告。【67】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

(九)交通部公路總局 112 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸服務升級計畫」分支計畫編列 40 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（含補助購置通用無障礙設計車輛，以下簡稱無障礙車輛）1 億元。經查截至 111 年 6 月底，汽車客運無障礙車輛比率 54.41%，其中公路汽車客運比率僅 13.28%；市區汽車客運仍有部分縣市比率未達三成。為維護民眾乘車權益，爰要求交通部公路總局針對提升無障礙車輛數量與班次進行規劃，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出規劃方案書面報告。【68】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

(十)交通部公路總局 112 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸服務升級計畫」分支計畫編列 40 億元，其中包含推廣電動大客車 7 億 5,442 萬元。經查 112 年度預計核定補

助電動大客車 40 億 5,000 萬元，遠逾預算（案）編列數，補助金額甚至高於公運計畫 5,000 萬元，恐造成客運業者獲核定補助後卻無法如期收到補助款。為避免上述情形發生，爰要求交通部公路總局針對補助進行檢討，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出檢討書面報告。【69】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

(十一)審計部於 110 年度審核報告指出，地方政府規範市區公車營運車輛車齡限制為 8 至 12 年，交通部公路總局 109 至 110 年度分別核定補助業者購置 70 輛及 129 輛柴油大客車，恐悖離 2030 淨零排放之政策。雖然公路總局於 111 年 6 月 17 日修正補助辦法，112 年市區客運僅補助電動大客車，但 112 年度仍編列補助公路客運業者汰購柴油大客車相關經費 6 億 8,750 萬元，據公路總局說明，主要公路客運服務路線里程較長，目前電動大客車電池續航力、充電技術及環境等，尚無法因應其營運型態，所以持續補助公路客運柴油大客車汰換。有鑑於 2030 淨零排放之政策，公路總局應視未來電動大客車產業與技術發展及充電環境建置情形，滾動式檢討相關補助之合宜性。爰要求交通部公路總局針對補助計畫進行滾動式研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【70】

提案人：傅崐萁 魯明哲 洪孟楷

(十二)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，交通部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，只占 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，要求交通部公路總局應研議依據公路法第 6 條之規定並按縣道實際狀況及養護情形，廣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。【71】

提案人：傅崐萁 魯明哲 洪孟楷

(十三)交通部公路總局 112 年度預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」分支計畫編列 77 億 1,317 萬 1 千元，係辦理省道公路養護、改善與規劃、道路交通安全工程與災害工程等。而公路總局近年持續辦理省道改善計畫，其內容包

括省道公路設施改善、橋梁耐震補強、道路品質路面或路基改善、路口及路段交通安全改善等，部分項目與公路養護計畫類似。預算編列應秉持整合資源之精神辦理，爰要求交通部公路總局針對公路養護計畫及省道改善計畫類似項目進行整合，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【72】

提案人：傅崐萁 魯明哲 洪孟楷

(十四)有鑑於電動車輛快速增加，依據國際研究指出電動車鋰電池如受損起火，因滅火難度較高，所造成的危害將遠大於一般車輛，考量公路如發生電動車起火，將造成重大影響，爰此，要求交通部公路總局應於 3 個月內與內政部消防署、警政署進行研商，研議針對公路發生電動車起火等事故之災防因應作為，並向立法院交通委員會提出書面報告。【73】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 陳素月

(十五)現行汽車燃料費之徵收，其法源依據為公路法第 27 條，也因此燃料費之用途亦受該法之限制，限定為「公路養護、修建及安全管理」。國道公路建設管理基金之預算收入中，汽燃費收入超過百億元，其用途是否應僅限定於此，值得商榷，且我國尚有 2050 淨零排放之目標，如何藉由汽燃費的運用促成汽車碳排的降低，亦應列入考慮。爰此，交通部應邀集有關部會、機關，研議是否應提出公路法修正案，增加與環境永續、淨零排放相關之汽燃費用途，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關內容書面報告。【74】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲

(十六)我國處於地震帶，對於橋梁、公路的避震結構有其要求，也有許多專利可針對地震偵測，針對橋梁的變形、位移等向用路人發出即時警訊，避免進一步擴大災情。但相關震災偵測技術並未全面配置於全台橋梁、公路，對於民眾之用路安全恐保障不足。爰此，交通部應邀集國家科學及技術委員會、行政院公共工程委員會、中央氣象局地震測報中心、國家地震工程研究中心、國家災害防救科技中心等有關部會機關，研議我國橋梁全面增設地震主動偵測示警系統之可行性，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關內容書面報告。【75】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲

(十七)為減少空氣污染並符合淨零碳排之目標，政府推動 2030 年市區公車全面電動化之政策，惟交通部公路總局規劃之目標為每年補助換購 300 輛營業大客車，經查，截至目前尚有 1 萬 4,108 輛燃油大客車需汰換，到 2030 年前平均每年需汰換 1,764 輛，顯示公路總局每年編列補助業者換購電動大客車之數量，遠不及達成目標政策所需，客運業者為維持運量所需及考量營運成本，勢必將繼續使用屆齡或換購新的燃油大客車，恐造成政策目標無法達成，且發生已核定補助業主無法如期收到補助款之情形，故建議交通部公路總局，應就業者汰換期程及計畫截止前每年須補助數量，向立法院交通委員會提出滾動式檢討書面報告。【76】

提案人：林俊憲 許智傑 李昆澤

(十八)依交通部統計，我國登記領牌之電動汽車由 2017 年底的 11 萬餘輛，至 2022 年底已增長至 56 萬餘輛，電動汽車市占率逐年成長，政府為鼓勵民眾購買電動車，以符合國際淨零碳排之趨勢，故電動汽車目前尚無須課徵汽車燃料使用費。隨著電動車占比提高，又國家發展委員

會設定 2040 年電動車市售比達 100% 之目標，可預見未來汽車燃料使用費之稅基將持續減少，然該收入係為公路養護、修建及安全管理所需之經費，為確保相關經費無虞，交通部應先就汽車燃料使用費之名稱提出修正，另研擬電動車之課徵標準，惟相關課徵標準之比照應符合比例原則，勿造成電動車主之恐慌，並降低民眾對電動車購買意願，故建議交通部應審慎評估我國電動車成長趨勢及對道路養護財源之影響，並於半年內針對汽車燃料使用費向立法院交通委員會提出詳細檢討書面報告。【77】

提案人：林俊憲 許智傑 李昆澤

(十九)有鑑於交通部為加強公路監理業務行政效率，強化便民服務，因此自 70 年起委託電信總局規劃、開發最早之「公路監理電腦網路系統」後，又再經多次系統及功能精進，遂為當前「監理服務網」，並提供多元監理及相關服務事項。然而，當前多有民眾陳情，在「監理服務網」中卻對不具備民營之中華電信股份有限公司會員者，有許多在繳、付費功能給予限縮或限制，以致影響最終所欲辦理之監理服務順利執行。是以，考量公務機關辦理行政服務之際，當以公平、平等及無差別手段進行，如此方屬妥適及合法，且需避免對具備特定民間組織會員身分者，就影響對其服務之落差。爰此，特要求交通部公路總局於 1 個月內啟動檢討改進作業，嗣後於 3 個月內向立法院交通委員會提出「監理服務網落實民眾平等參與及服務提供改善成果」書面報告。【78】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

(二十)112 年度交通部公路總局第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 255 億 3,810 萬 3 千元。其中，台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫編列 16 億 6,160 萬元，台東段另編列 12 億 5,640 萬元。因執行期間遭遇工程物價上漲及缺工問題、變更橋梁設計和增加施工費等，辦理第 1 次修正計畫，總經費增加 56 億 4,800 萬元至 151 億 1,800 萬元。而截至 111 年 8 月底，本計畫尚有 7 個標案尚未發包，甚有需延長 5 至 6 年者。對此，行政院亦要求公路總局爾後應提高計畫提報階段之資料精度。請交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出精進改善說明書面報告。【79】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 陳雪生 邱臣遠

(二十一)112 年度交通部公路總局第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 255 億 3,810 萬 3 千元。其中，金門大橋建設計畫編列 3 億 0,205 萬 8 千元，本計畫歷程多次流標與重新發包，又經 110 年 5 月受新冠肺炎疫情擴大影響，致工程進度不如預期，並展延計畫期程 8 個月至 112 年 6 月，惟截至 111 年 8 月底，本計畫進度仍略落後 0.2%。又聞近期金門大橋之開通，有進度趕工、鋼筋外露之情事，鑑於近期有重大工程如新竹棒球場發生工程品質不佳之瑕疵事件，請交通部公路總局加強管考監督金門大橋之工程品質及後續改善措施。並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【80】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 陳雪生 邱臣遠

(二十二)交通部公路總局 112 年度預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下編列「公路養護計畫」77 億 1,317 萬 1 千元，辦理公路災害工程、防災整備等。

有鑑於 111 年 9 月 18 日台東發生規模 6.8 強震，造成花蓮地區多處橋梁隆起、位移或斷裂，包括玉里、高寮、崙天、長富、玉長大橋等，導致雙向交通中斷，影響居民南來北往的權利。為督促交通部公路總局針對上述橋梁詳細評估結構受損情形，並加速搶修或改建作業，請交通部公路總局就上述橋梁受損情形、修復所需經費及期程，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【81】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 陳雪生 邱臣遠

(二十三)花蓮縣與台東縣為東部共同生活圈，兩縣行政區呈狹長型，主要交通均依賴台 9 線及台 11 線 2 條縱貫省道。惟台 9 線每年都是全台死亡率最高的省道，雖已拓寬 30 年卻仍未改善。交通不便已成為阻礙花東發展之主因，有鑑於花東快速道路可行性評估作業已於 110 年重啟，其評估路廊北起崇德，經新城後至花蓮、台東地區，花東民眾均翹首企盼這條快速道路的興建，以促進東部觀光及地區發展。爰請交通部公路總局於 2 個月內向立法院交通委員會提出具體規劃書面報告。【82】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生 邱臣遠

(二十四)我國自 111 年 8 月起陸續有行政部門網站及相關系統皆遭受資安攻擊，已成我國重大國安事件，為避免相關機敏資料遭駭客竊取、藉此散播不利我國之假訊息及癱瘓網路造成民眾生活不便，交通部公路總局及所屬單位應持續強化人員訓練、資通訊安全防護，且採購落實須符合我國資安檢核事項，並重新檢視既有資通訊設備、外包廠商營運之系統是否符合我國資安標準及擬訂相關資安緊急應變措施，以維護我國資訊安全。爰要求交通部公路總局應於 3 個月內，盤點目前所有相關系統設備是否符合我國資安標準，並就「資安攻擊之應處作為及整體資通訊安全防護策略」，向立法院交通委員會提出書面報告。【83】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(二十五)交通部公路總局 112 年度預算新增編列「橋頭科學園區聯外道路整體計畫—台 39 線高鐵橋下道路延伸線優先路段」第 1 年經費 3,750 萬元，並為 112 至 114 年度，為期 3 年之新興計畫。惟考量本計畫係配合橋頭科學園區發展之環境基礎建置，公路總局應妥善管控用地取得及工程進度，並說明此計畫興建期間對民眾生活及用路影響、預期目標及效益，提供詳盡之管考及時程等相關資訊，涉及地方政府或國外合作也應一併敘明相關合作內容及執行分工。爰要求交通部公路總局應於 2 個月內，就「橋頭科學園區聯外道路整體計畫—台 39 線高鐵橋下道路延伸線優先路段」，向立法院交通委員會提出書面報告。【84】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(二十六)近年來政府機關發生數起不當運用約聘僱人員事件，多為要求其從事與原職務範疇無關之事，此況不僅嚴重減損我國政府信譽，亦有違廉能之旨。基此，交通部公路總局應定期盤點約聘僱人員之工作情況，並建立完善考察制度，以防上述情狀再度發生，並於 2 個月內針對「如何有效遏止濫用約聘僱人員及其考核機制」，向立法院交通委員會提出書面報告。【85】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

(二十七)交通部公路總局 112 年度預算「營建工程」項下「臺北市區監理所遷建計畫」編列 3,135 萬 6 千元。查該計畫為 112 至 115 年度，為期 4 年之新興計畫，相關單位應說明此計畫，預計興建之設備內容、遷建過程中對民眾服務之影響、預期目標及效益，並提供詳盡之管考及時程等相關資訊，涉及地方政府或國外合作也應一併敘明相關合作內容及執行分工。爰此，建議交通部公路總局就「臺北市區監理所遷建計畫」，向立法院交通委員會提出書面報告。【63】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

交通部主管交通作業基金—國道公路建設管理基金分預算

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

(二)業務收支：

1.業務總收入：原列 348 億 8,310 萬 3 千元，增列「業務收入」項下「勞務收入」之「服務收入」1,000 萬元、「通行費收入」1 億元及「其他業務收入」之「汽燃費收入」5,000 萬元，共計增列 1 億 6,000 萬元，其餘均照列，改列為 350 億 4,310 萬 3 千元。

2.業務總支出：原列 173 億 3,557 萬 6 千元，減列「服務費用」項下「郵電費」200 萬元及「材料及用品費」100 萬元，共計減列 300 萬元，其餘均照列，改列為 173 億 3,257 萬 6 千元。

3.本期賸餘：原列 175 億 4,752 萬 7 千元，增列 1 億 6,300 萬元，改列為 177 億 1,052 萬 7 千元。

(三)解繳公庫淨額：無列數。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)固定資產建設改良擴充：原列 160 億 5,824 萬 8 千元，減列 5 億元，改列為 155 億 5,824 萬 8 千元。

(六)國庫增撥基金額：1 億 4,700 萬元，照列。

(七)通過決議 20 項：

1.112 年度國道公路建設管理基金預算「業務成本與費用」編列 152 億 2,039 萬 7 千元，凍結 1 億元，俟交通部高速公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 林俊憲 蔡易餘 劉世芳

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 1 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部高速公路局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)國道公路建設管理基金於 112 年度預算編列業務成本與費用 152 億 2,039 萬 7 千元，較上年度預算數 141 億 1,372 萬 7 千元，增加 11 億 0,667 萬元，約 7.84%，主要係維護成本增加所致。近年國道事故發生件數及死傷人數概呈逐年成長趨勢，以今年一月至八月統計數據與上年度同期相比，事故總件數便增加了 338 件，增長 21.6%，顯見還有待改善，允宜持續精進事故防制作為，俾增進國道行車安全。依此，建議凍結該筆預算 2 億元，三個月內提出書面報告方可動支

。【7】

提案人：陳素月 林俊憲 蔡易餘 劉世芳

(2)國道公路建設管理基金於 112 年度預算編列業務成本與費用 152 億 2,039 萬 7 千元，較上年度預算數 141 億 1,372 萬 7 千元，增加 11 億 0,667 萬元，約 7.84%，主要係維護成本增加所致。近年國道公共建設工程案屢傳流廢標，例如林口交流道匝道已第 7 次流標確定無法如期 2024 年完工；五股交流道也 7 度流標等；顯見還有待改善，允宜檢討強化重大公共建設計畫之規劃與設計作業，俾減少計畫修正、流（廢）標及變更設計之情形。依此，建議凍結該筆預算 1 億元，三個月內提出書面報告方可動支。【8】

提案人：陳素月 劉世芳 蔡易餘 林俊憲

2.112 年度國道公路建設管理基金預算「服務費用」項下「修理保養及保固費」之「國道事故處理費」編列 5 億 2,998 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部高速公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑 蔡易餘 魯明哲  
許淑華 洪孟楷

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 2 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部高速公路局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)國道公路建設管理基金於 112 年度預算「修理保養及保固費—邊坡維修及巡檢工作」項下編列 4 億 7,031 萬 1 千元，較 111 年度預算數 4 億 670 萬 9 千元增加 6,360 萬 2 千元。經查，高速公路局針對國道邊坡評估 2,567 處皆註記屬穩定狀態，惟今年 11 月初國道 1 號汐止段仍於二日內兩度發生邊坡滑落，高速公路局緊急封閉國道 1 號南下汐止交流道出口，造成交通嚴重壅塞，動員 200 人次警力疏導，顯見高速公路局就相關邊坡巡檢尚有精進改善空間，然卻未見高公局於預算書中提出經費增加之原因及預期效益，為確保預算覈實使用，故建議凍結該項預算 1/5，待交通部高速公路局就邊坡維修及巡檢工作改善提出專案報告，經交通委員會同意後，始得動支。【10】

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑

(2)國道基金 112 年度預算案於「業務成本與費用—勞務成本—維護成本—服務費用—修理保養及保固費」編列國道事故處理費 5 億 2,998 萬 2 千元，較 111 年度預算案增加 3,528 萬 5 千元（增幅 7.13%）。經查：108 至 112 年度國道事故處理費呈逐年增加之趨勢；110 年國道交通事故件數及死傷人數均較 102 年倍增，亟待強化落實各項事故防制作為。綜上，國道基金 112 年度預算案編列國道事故處理費 5 億 2,998 萬 2 千元，鑑於 102 至 110 年國道事故發生件數及死傷人數概呈成長趨勢，允宜持續精進事故防制作為，俾提升國道行車安全。爰此提案凍結「修理保養及保固費」預算 10%，俟高公局向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【12】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

(3)交通作業基金—國道公路建設管理基金 112 年度預算案「勞務成本—維護成本—服務費用

—修理保養及保固費—國道事故處理費」編列 529,982 千元。經查，該項預算較上年度預算增加 35,285 千元，其增幅為 7.13%，且自 108 年度起皆有逐年增編之情形，高速公路局應詳加說明預算增列原因。此外，102 至 110 年事故件數由 1,242 件逐年成長至 2,518 件，死傷人數亦由 2,026 人逐漸增為 4,089 人；而 110 年發生事故件數與死傷人數，均較 102 年倍增，高速公路局應積極強化國道事故之防制作為。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟高速公路局詳細說明本次預算增編原因，並就「國道事故樣態及其防制作為」提出具體改善措施與整體策略，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【13】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

3.112 年度國道公路建設管理基金預算「勞務成本」項下「管理成本」之「專業服務費」編列 4,062 萬 5 千元，凍結 200 萬元，俟交通部高速公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 李昆澤 劉世芳 林俊憲 魯明哲  
許淑華 洪孟楷

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 3 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部高速公路局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)經查國道高速公路交通事故，102-110 年事故件數由 1242 件逐年增加至 2518 件，死傷人數亦由 2026 人逐漸增加為 4089 人，為確保國道交通安全，減少交通事故之死傷，高速公路局應提出改善作為，積極落實。爰此國道公路建設管理基金 112 年度歲出預算「勞務成本」項下「專業服務費」編列 4062 萬 5 千元，應凍結 200 萬元，俟高速公路局提出檢討精進書面報告後，始得動支。【16】

提案人：劉權豪 李昆澤 劉世芳 林俊憲

(2)交通作業基金—國道公路建設管理基金 112 年度預算案「勞務成本—管理成本—專業服務費—其他」編列 2,650 千元。經查，該項預算包含委託辦理高速公路 ETC 資料在交通管理之應用創意競賽活動 1,300 千元，高速公路局應詳細說明歷年來該項預算運用內容、委託對象與實際成效、未來推動必要性與相關規畫之預期目標。爰此，建議凍結該項預算 50 萬元，俟高速公路局就「高速公路 ETC 資料在交通管理之應用創意競賽活動歷年運用內容、具體成效及未來展望與預算編列必要性」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【17】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

4.112 年度國道公路建設管理基金預算「材料及用品費」編列 4,881 萬 1 千元，主要為設備用油及辦公事務用品消耗等費用。經查，該項預算 108 至 110 年分別編列 5,134 萬 3 千元、5,097 萬 9 千元、5,030 萬 6 千元；決算分別為 4,452 萬 5 千元（執行率 86.7%）、4,546 萬 6 千元（執行率 89.2%）、4,101 萬元（執行率 81.5%）。有鑑於過往年度預算均未足額使用，且 112 年度所編列之預算仍較 110 年度之決算高出 780 萬 1 千元，為能落實撙節原則支用經費，故凍結該項預算十分之一，待交通部高速公路局於 3 個月內針對該項預算歷年均高出過往年度決算數之情

形向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【18】

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑

5.有鑑於國道公路建設管理基金迄今，共計有 5 項長期債務舉借之乙類建設公債，加總共預計有債務餘額 1,420 億元，且 112 年度國道公路建設管理基金預算藉「業務外費用」項下「財務費用」中「利息費用」之「租金與利息」之「利息」編列 21 億元 1,317 萬 9 千元。然而，所見基金管理之規劃，預計將於等至 117 年 8 月份，才辦理 5 項債務項目中 110 年度乙類第 2 期中央政府建設公債 320 億元之部分償還，在此之前直至長期債務項目償還完畢過程中，皆須逐年編列利息支出之預算經費用以支應。然而，考量基金總資產規模，所見近 10 年早已呈現明顯之穩健攀升趨勢，基金主管機關更應妥適評估辦理提前償還作業可能性，以縮減編列支用於利息之預算費用，以提升作業基金運作效能。爰此，112 年度國道公路建設管理基金預算「業務外費用」編列 21 億元 1,517 萬 9 千元，凍結十分之一，俟交通部高速公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出「112 年度國道公路建設管理基金落實償還中央政府長期債務之效能精進規劃」書面報告後，始得動支。【20】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

6.112 年度國道公路建設管理基金預算「固定資產建設改良擴充」編列 160 億 5,824 萬 8 千元，凍結二十分之一，俟交通部高速公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑 蔡易餘 劉世芳

下列各案（依各提案原文字列示）均按第 6 項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請交通部高速公路局均需提出書面報告，並向提案委員說明。

(1)國道公路建設管理基金於 112 年度預算「固定資產建設及改良擴充」項下合計編列 160 億 5,824 萬 8 千元，較 111 年度預算數增加 36 億 5,212 萬 9 千元。經查，截至 111 年 8 月工程會列管該基金查核金額以上重大工程計 26 件，其中 11 件（占 42.31%）曾發生流廢標之情形，流標次數合計達 37 次；又該 26 件工程計畫中，有 17 件（占 65.38%）曾變更設計，平均每案變更次數達 3.9 次。鑑於相關變更因素並非無法預期，且修正內容包括增加經費金額及展延期程，惟預算書中未見變更後之詳細規劃及因應措施，然高速公路局就相關工程計畫仍未能妥善控管，致各工程計畫一再因相同問題延宕，為確保預算覈實編列，並提高工程計畫執行準確度。故建議刪減該項預算 1 億元並凍結 1/10，待交通部高速公路局就重大工程屢次流標及變更設計改善提出書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。【23】

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑

(2)國道基金 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」編列 160 億 5,824 萬 8 千元，包括專案計畫 105 億 5,531 萬 3 千元與一般建築及設備計畫 55 億 293 萬 5 千元。經查：(1)截至 111 年 8 月底止，工程會列管國道基金辦理重大公共建設計畫之修正比率達 41.67%；(2)截至 111 年 8 月底止，工程會列管該基金之重大公共建設計畫項下 5,000 萬元以上工程，發生流（廢）標或

變更設計案件之案件與次數甚多，允宜檢討改進。綜上，截至 111 年 8 月底止，工程會列管國道基金辦理之 12 項重大公共建設計畫中，有 5 項曾辦理計畫修正，其修正比率逾 4 成；又工程會列管之重大公共建設計畫項下 5,000 萬元以上工程，發生流（廢）標或變更設計之案件與次數頗多，允宜持續檢討強化重大公共建設計畫之規劃及設計作業，俾利計畫執行順遂。爰此提案凍結「固定資產建設改良擴充」預算 10%，俟高公局向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【25】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

(3)國道基金 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」專案計畫下，編列新興計畫「國道 1 號臺南路段增設北外環交流道工程」（以下簡稱本計畫）經費 8,950 萬 3 千元。經查：計畫目標及內容為配合臺南北外環快速道路工程，於該快速道路與國道 1 號交會處增設交流道，以分流國道 1 號臺南系統與永康交流道之交通負荷，縮短臺南市核心市區進出國道之時間與距離。此外允宜妥為辦理用地取得作業，並強化與臺南市府橫向聯繫。綜上，國道基金 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」下新增編列「國道 1 號臺南路段增設北外環交流道工程」經費 8,950 萬 3 千元，鑑於本計畫鄰近地區近年曾辦理用地徵收作業，允宜妥與民眾溝通，俾利用地取得作業順遂；另宜加強與臺南市政府橫向聯繫，以有效改善該地區國道主線、交流道匝道及周邊地區道路交通服務水準。爰此提案凍結「固定資產建設改良擴充」預算 10%，俟高公局向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【26】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

(4)國道基金 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」（以下簡稱購建固定資產）編列 160 億 5,824 萬 8 千元，包括「專案計畫」105 億 5,531 萬 3 千元與「一般建築及設備計畫」55 億 293 萬 5 千元。國道基金 102 至 111 年度本期賸餘平均數雖達 155.51 億元，惟其 103 至 112 年度賸餘撥充基金平均數 152.96 億元，占前開賸餘平均數之 98.36%，顯示國道基金近年賸餘實際多運用於撥充基金。而該基金購建固定資產之專案計畫核定內容及相關預算書表，尚未能說明部分不具個案自償性之建設計畫在無相對應收入之情形下，其對行政院「自償率維持 78%」目標之財務影響，亦無法得知所稱可於「一定年期達到財務平衡」之時間點，允當強化揭露。國道基金預計至 112 年底尚有長短期債務 1,440 億元，且近年辦理多項交流道新（改）建等不具自償性之建設計畫，投入鉅額工程成本，卻無相關收入回收挹注，恐降低國道基金整體自償率並延緩基金財務收支平衡之年限，然相關計畫內容與預算書表均未適當說明其影響。爰此國道基金「固定資產建設改良擴充」原編列 160 億 5,824 萬 8 千元，提案凍結 5%，俟國道基金向立法院書面說明上述問題後，始得動支。【27】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲

(5)為提供高雄港聯外籍東側地區便捷快速之公路運輸服務，有效分擔國道 1 號南部路段龐大車流；提高高雄港聯外運輸效率、提升國際高雄機場國際競爭力、船連海空門戶之國際接軌功能，交通部高速公路局辦理國道 7 號高雄路段計畫。高雄沿海路為國內最危險的市區道路，每

年超過千萬輛大型車輛行駛，和汽機車混道並行，造成交通死傷事故不斷，然國道七號高雄路段計畫命運多舛，環評爭議長達 10 多年，為達成我國南部地區國人之期待，爰建請交通部高速公路局針對國道 7 號規劃設計、周邊建設及完工期程提出相關效益評估報告，俟交通部高速公路局向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。【28】

提案人：許智傑 李昆澤 林俊憲

(6)依行政院函文管理用車輛之指示，同利於轄區巡查、工程施做監造及道路作業，與新建工程之督工、考工、交維巡查等，交通部高速公路局辦理增購及汰舊換新管理公務車輛。惟本年度交通及運輸設備車輛汰舊換新及通訊設備更新，較去年度預算增加 1 億，然依據預算明細表 112 年度預計汰舊換新車輛數僅 24 輛，爰建請交通部高速公路局針對交通及運輸設備汰舊換新效益進行詳細評估，俟交通部高速公路局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【29】

提案人：許智傑 林俊憲 李昆澤

7.有鑑於現行中央政府刻正落實降低派遣勞工之政策，然查國道公路建設管理基金近年勞務承攬業務人力，見 109 年 576 人、110 年 607 人、111 年 619 人，及 112 年預計 621 人，逐年呈不減反增趨勢。在此之下，考量承攬契約並不適用勞基法，且承攬契約中提供勞務之勞工與承攬業者間，也並非必然具備僱傭關係，以致實務上多有藉承攬契約規避派遣契約雇主責任等各實務案例相繼發生，進而影響有關人員權益。復以勞務承攬人員僅以履約為勞動目的，機關無法對承攬人員的工作方法、流程或時間等細節，進行指揮監督管理。倘若在行政機關對承攬契約中提供勞務之勞工，積極直接介入而為指揮監督管理時，恐將造成「承攬為名，派遣為實」之弊端，此亦為中央政府勞動政策力圖所避免之情形。爰此，請交通部高速公路局限期於 1 個月內向立法院交通委員會提交「112 年度國道公路建設管理基金『管理及總務費用』預算科目辦理我國勞動政策暨勞工權益落實之檢討」書面報告。【9】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

8.有鑑於當前中央政府刻正推動各類業務資訊化管理措施，舉例來說如網際網路版人力資源管理資訊系統（WebHR），再到如歲計會計便有行政院主計總處推動中央政府歲計會計資訊管理系統（GBA 系統）、特種基金歲計會計資訊管理系統（SBA 系統）等，其用意乃求建立作業標準化之際，更落實資訊管理業務支出之成本節約與精進。然而，所查「業務成本與費用—管理及總務費用—專業服務費」中，便編列有單一年度預算數 4,775 萬元支出，所將用於基金會計、人事差勤、公文管理等電腦軟體之系統服務費，實有悖當前中央政府推動之用意，更有欠逐一對各系統刊載所預計花費之應揭露作業。復以，所見 112 年度「業務成本與費用—管理及總務費用—折舊、折耗及攤銷」中之預算數科目，「不動產、廠房及設備折舊」計編列有 8.49 億元，相比上年度所編列再增加逾 34% 預算數規模，以及「攤銷」計編列有 4,841 萬元，相比上年度所編列再增加逾 41% 預算數規模，然所見預算書卻毫無任何說明內容。爰此，請交通部高速公路局限期於 1 個月內向立法院交通委員會提交「112 年度國道公路建設管理基金落實各業務資訊

管理系統之成本控制擷節規劃暨折舊、折耗及攤銷預算編列說明與檢討」書面報告。【19】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳椒華

9. 行政院於 110 年 11 月核定「國道五號銜接蘇花改」可行性評估，全長約 7.2 公里，其總經費合計 178.05 億元，預計 121 年完工。該計畫於 111 年 5 月 27 日展開綜合規劃及環境影響評估作業，目前先收集環境的背景資料，等路線確定後才將報告送至行政院環境保護署進行環境評估。為避免行政作業曠日廢時，延後工程開工日程，爰要求交通部高速公路局儘速確定路線並儘速送至行政院環境保護署進行評估，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以利提升計畫效率。【30】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

10. 112 年度國道公路建設管理基金預算案於「業務成本與費用—勞務成本—維護成本—服務費用—修理保養及保固費」編列「國道事故處理費」5 億 2,998 萬 2 千元，較 111 年度預算案增加 3,528 萬 5 千元（增幅 7.13%）。經查近 5 年國道交通事故，106 至 110 年事故件數由 1,789 件逐年成長至 2,518 件，死傷人數亦由 3,089 人逐漸增為 4,089 人，顯示國道事故發生與死傷人數呈成長趨勢。為維護民眾用路安全，爰要求交通部高速公路局持續精進事故防制作為，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【31】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

11. 有鑑於國道公路建設管理基金截至 111 年 8 月底止，由行政院公共工程委員會列管該基金辦理之 12 項重大公共建設計畫中，有 5 項曾辦理計畫修正（計畫修正比率 41.67%），又其中 1 項辦理 2 次計畫修正，5 項計畫均有調整經費，以「國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫」淨增加經費 38.36 億元為最高；另有 4 項計畫辦理展延期程，以「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程」展延 48 個月為最長。而截至 111 年 8 月底止，工程會列管國道基金辦理之重大公共建設計畫項下查核金額以上工程 27 件中，於發包過程中曾發生過流（廢）標者 11 件（占 42.31%）、37 次，查核金額以上工程中，有 17 件工程辦理變更設計共計 66 次，平均每次變更設計工程案件之變更次數達 3.88 次，惟工程效率不佳。爰要求交通部高速公路局提出改善計畫，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【32】

提案人：傅崐萁 魯明哲 洪孟楷

12. 國道 1 號汐止南下匝道上方邊坡於 111 年 11 月 1 日上午滑落，搶修時又於 2 日下午第 2 次滑落，兩次滑落皆未造成人員傷亡，但不禁令人想起 99 年 4 月 25 日於國道 3 號發生的走山意外，該意外造成 4 位民眾死亡。為避免走山意外再度發生及保障民眾用路安全，爰要求交通部高速公路局針對國道 C 級邊坡進行全面總體檢，並於 6 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【33】

提案人：傅崐萁 洪孟楷 魯明哲

13. 國道公路建設管理基金預計至 112 年底尚有長短期債務 1,440 億元，且近年投入鉅額辦理多項不具自償性之建設計畫，恐造成國道公路建設管理基金財務收支平衡之年限持續延後。爰

要求交通部高速公路局針對相關財務計畫進行檢討，限期 6 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【34】

提案人：趙正宇 林俊憲 陳素月

14. 有鑑於電動車輛快速增加，依據國際研究指出電動車鋰電池如受損起火，因滅火難度較高，所造成的危害將遠大於一般車輛，考量高速公路如發生電動車起火，將造成重大影響，爰此，要求交通部高速公路局應於 3 個月內與內政部消防署、警政署進行研商，研議針對國道發生電動車起火等事故之災防因應作為，並向立法院交通委員會提出書面報告。【35】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 陳素月

15. 為實現「2030 智慧國家」願景，該計畫係為完善我國基礎網路設施，交通部編列前瞻特別預算撥充國道公路建設管理基金辦理「台灣光纜通道計畫—國道公路」，總經費 4 億 8,600 萬元，惟該計畫各標案均因原物料上漲造成流標，平均流標次數 2 次，導致工程進度延誤，除該主線計畫外，另有完備光纜支線計畫尚待執行，該計畫攸關我國網路韌性，係重要基礎建設，為確保該計畫如期如質完成，並避免計畫工程標案因相同問題屢次流標，造成我國數位發展延滯，故建議交通部高速公路局應針對因應工程流標致計畫延誤情況於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面改善報告。【36】

提案人：林俊憲 許智傑 李昆澤

16. 為響應全球淨零碳排趨勢，國家發展委員會提出 2040 年新售汽機車全面電動化之目標，國內電動車銷量也在 5 年內成長 9 倍，可望在 2030 年突破 100 萬輛，為因應電動化趨勢，交通部高速公路局預計在 2025 年之前，於國道全線 15 處服務區設置電動車充電樁。經查，休息站充電樁於 111 年 2 月設置後，平均每日單一站最多僅 10 輛電動車使用，主要係因營運商雖以 200 千瓦功率建置，惟配備的是電流較低的氣冷充電槍，功率只有最新規格電動車所需的 6 成，造成民眾使用意願低落，形同資源浪費；又國道休息站充電樁建置為年限長達 12 年之特許經營，政府除要求承攬商依約提供服務，並應該定期稽核相關設備，確保設備符合實際使用需求，提供用路人更好的服務品質，故建議交通部高速公路局應針對國道休息區充電樁使用需求和規格標準朝歐美國家水準滾動式檢討，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細書面報告。【37】

提案人：林俊憲 李昆澤 許智傑

17. 近年來政府機關發生數起不當運用約聘僱人員事件，多為要求其從事與原職務範疇無關之事，此況不僅嚴重減損我國政府信譽，亦有違廉能之旨。基此，交通部高速公路局應定期盤點約聘僱人員之工作情況，並建立完善考察制度，以防上述情狀再度發生，並於 2 個月內針對「如何有效遏止濫用約聘僱人員及其考核機制」，向立法院交通委員會提出書面報告。【38】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

18. 我國自 111 年 8 月起陸續有行政部門網站及相關系統皆遭受資安攻擊，已成我國重大國安事件，為避免相關機敏資料遭駭客竊取、藉此散播不利我國之假訊息及癱瘓網路造成民眾生活

不便，交通部高速公路局及所屬單位應持續強化人員訓練、資通訊安全防護，且採購落實須符合我國資安檢核事項，並重新檢視既有資通訊設備、外包廠商營運之系統是否符合我國資安標準及擬訂相關資安緊急應變措施，以維護我國資訊安全。爰要求交通部高速公路局應於 2 個月內，盤點目前所有相關系統設備是否符合我國資安標準，並就「資安攻擊之應處作為及整體資通訊安全防護策略」，向立法院交通委員會提出書面報告。【39】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

19. 經查，截至 111 年 8 月底止，行政院公共工程委員會列管國道公路建設管理基金辦理之 12 項重大公共建設計畫中，有 5 項曾辦理計畫修正，其修正比率逾 4 成；又公共工程委員會列管之重大公共建設計畫項下 5,000 萬元以上工程，發生流（廢）標或變更設計之案件與次數頗多，交通部高速公路局應持續檢討強化重大公共建設計畫之規劃及設計作業，以利計畫執行順遂。爰要求交通部高速公路局應於 2 個月內，就「減低重大公共建設計畫流（廢）標或變更設計發生之改善策略與具體作為」，向立法院交通委員會提出書面報告。【40】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

20. 國道 1 號中豐交流道新建工程暨主線配合改善工程，已於 111 年 11 月 11 日正式完成簽約用印事宜，預估工期為 1,080 天（約 3 年），為確保工程如期如質完工，提升國人與桃園市民眾運用高速公路之便利性，交通部高速公路局與廠商應儘速完成相關整備工作，確立後續開工與施作期程，規畫並落實相關管考期程，俾利計畫執行順遂。【41】

提案人：魯明哲 許淑華 洪孟楷

## 散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

## 討 論 事 項

一、繼續審查 112 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 112 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中華郵政股份有限公司營業預算。

主席：現在開始協商，同時請議事人員宣讀預算數及委員提案。

### 一、預算數部分

（一）中華民國 112 年度中央政府總預算案

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 149 項 觀光局及所屬 3,310 萬 3 千元。

第 3 款 規費收入

第 116 項 觀光局及所屬 308 萬 8 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 1,005 萬 3 千元。

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 60 億 2,725 萬 2 千元。

第 1 目 一般行政 9 億 2,277 萬 1 千元。

第 2 目 觀光業務 7 億 9,841 萬 2 千元。

第 3 目 國家風景區開發與管理 31 億 0,096 萬 9 千元。

第 4 目 非營業特種基金 12 億元。

第 5 目 一般建築及設備，無列數。

第 6 目 第一預備金 510 萬元。

(二)中華民國 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分有關交通部主管—中華郵政股份有限公司預算數

一、業務計畫：第 9~15 頁業務計畫。

二、營業收支：第 16~17 頁營業收支及損益之預計（詳見第 33~39 頁損益預計表及其說明、第 43~92 頁各損益科目明細表）。

(一)營業總收入：2,242 億 3,668 萬 3 千元。

(二)營業總支出（不含所得稅費用）：2,131 億 4,009 萬 2 千元。

(三)稅前淨利：110 億 9,659 萬 1 千元。

三、服務成本：詳見第 33~34 頁損益預計表及其說明、第 53~77 頁成本科目明細表。如個別項目有修正，除註明修正意見外，另加敘「營業總支出應隨同調整。」；如無個別項目修正，即敘明「隨同營業總支出審查結果調整。」。

四、轉投資計畫：無列數，第 15 頁資金之轉投資及其盈虧之估計（詳見第 102~103 頁資金轉投資及其盈虧明細表）。

五、重大之建設事業：72 億 5,039 萬 7 千元，第 10~14 頁固定資產之建設、改良、擴充與其資金來源及其投資計畫之成本與效益分析（詳見第 93~97 頁固定資產建設改良擴充相關明細表）。

六、資金運用：第 18~19 頁現金流量之預計（詳見第 41 頁現金流量預計表）。

七、補辦預算：固定資產之建設、改良、擴充 2 億 4,316 萬 7 千元、增加資金之轉投資 469 萬 3 千元，第 19 頁補辦預算事項（詳見第 132 頁補辦預算明細表）。

## 二、委員提案部分

## (一)觀光局及所屬單位

交通部觀光局 112 年度單位預算-建議併案及預算表

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
第 1 案 凍結案：1	歲出 第 1 目 一般行政 1：一般行政	1：凍結 15%(1 億 3,841 萬 6 千元)	9 億 2,277 萬 1 千元 1：9 億 2,277 萬 1 千元	1：洪孟楷
第 2-31 案 (併案處理) 凍結案：2-15、17-23、25-31 刪減案：24 刪減+凍結案：16	第 2 目 觀光業務 2-6：觀光業務  7：觀光國際事務-國外旅費 8-13：觀光國際事務  14：觀光國際業務-大陸地區旅費 15：觀光業務調查與規劃 16：觀光業務調查與規劃-委辦費 17-18：觀光資源保育與開發 19：觀光業務管理與服務及從業人員訓練	2：凍結 15%(1 億 1,976 萬 2 千元) 3：凍結 1 億元 4：凍結 10%(7,984 萬 1 千元) 5-6：凍結 1,000 萬元  7：凍結 1/2(54 萬 2 千元) 8：凍結 1,000 萬元 9-13：凍結 1/10(687 萬 9 千元)  14：凍結 30%(24 萬 3 千元) 15：凍結 10%(86 萬 3 千元) 16：刪減 100 萬元、凍結 10%(80 萬元) 17-18：凍結 1/10(25 萬元) 19：凍結 10%(26 萬 9 千元)	7 億 9,841 萬 2 千元 2-6：7 億 9,841 萬 2 千元  7：108 萬 4 千元 8-13：6,879 萬 2 千元  14：81 萬元 15：862 萬 8 千元 16：800 萬元 17-18：249 萬 9 千元 19：269 萬元	2：洪孟楷 3：許智傑 4：趙正宇 5：劉權豪 6：陳椒華 7：劉權豪 8：許智傑 9：李昆澤 10：魯明哲 11-12：陳椒華 13：林俊憲 14：劉世芳 15：陳椒華 16：魯明哲 17：劉世芳 18：陳椒華 19：魯明哲

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
	20-23：國民旅遊事業管理與推廣	20：凍結 1/5(162 萬元 6 千元) 21-23：凍結 1/10(81 萬 3 千元)	20-23：813 萬元	20：林俊憲 21：魯明哲 22：李昆澤 23：陳椒華
	24-28：旅館及民宿之管理與輔導	24：刪減 100 萬元 25：凍結 40 萬元 26-27：凍結 1/10(34 萬元) 28：凍結 10 萬元	24-28：339 萬 5 千元	24：趙正宇 25：許智傑 26：魯明哲 27：劉世芳 28：蔡易餘
	29-31：補助交通作業基金	29-31：凍結 1/10(7,000 萬元)	29-31：7 億元	29：劉世芳 30：陳素月 31：陳椒華
<b>第 32-42 案</b> <b>(併案處理)</b> 凍結案：32-38、 41-42 刪減+凍結案： 39-40	<b>第 3 目</b> <b>國家風景區開發與管理</b> 32-37：國家風景區開發與管理  38：東部海岸國家風景區開發與管理 39：阿里山國家風景區開發與管理 40-41：國家風景區建設計畫  42：向海致敬-海岸清潔維護計畫	32：凍結 15%(4 億 6,514 萬 5 千元) 33-34：凍結 1/10(3 億 1,009 萬 7 千元) 35：凍結 5%(1 億 5,504 萬 8 千元) 36：凍結 1 億元 37：凍結 1,000 萬元 38：凍結 20 萬元 39：刪減 100 萬元、凍結 200 萬元 40：刪減 1,000 萬元、凍結 1/5(5 億 7,348 萬元) 41：凍結 1/10(2 億 8,674 萬元) 42：凍結 500 萬元	<b>31 億 0,096 萬 9 千元</b> 32-37：31 億 0,096 萬 9 千元  38：353 萬 3 千元 39：314 萬 1 千元 40-41：28 億 6,740 萬元 42：1 億 9,642 萬 5 千元	32：洪孟楷 33：李昆澤 34：魯明哲 35：陳椒華 36：劉權豪 37：陳椒華 38：陳椒華 39：蔡易餘(王美惠) 40：林俊憲 41：陳椒華 42：蔡易餘

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
<b>第 43-47 案</b> <b>(併案處理)</b> 凍結案：44-47 刪減+凍結案：43	<b>第 4 目</b> <b>非營業特種基金</b> 43-47：交通作業基金	43：刪減 3,000 萬元、 凍結 5%(6,000 萬元) 44：凍結 1/2(6 億元) 45-46：凍結 1/10(1 億 2,000 萬元) 47：凍結 1,000 萬元	<b>12 億元</b> 43-47：12 億元	43：陳椒華 44：洪孟楷 45：趙正宇 46：魯明哲 47：陳椒華
<b>第 48-65 案 決議案 (逐案處理)</b>				

歲出 第 / 目

立法委員洪孟楷國會辦公室

112 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單位預算

預算書頁次：33 頁

科目(計畫)名稱：一般行政

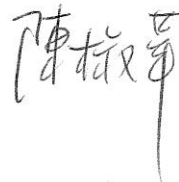
本年度預算數：922, 771 千元

減列數：                   ；   凍結數：15%

案由：

有鑑於觀光局始終盼推動相關作業升格成為觀光署，藉以發揮更大行政量能，惠及我國基層各旅遊觀光行業別。然而，考量在法定編制員額上限達 1010 人之前提，以及疫情後觀光復甦理當加大行政量能之際，觀光局卻在應該增加進用的職員數上欠缺積極進用，見 112 年職員預算員額僅與前一年度相同都是 643 人，更甚總預算員額數 112 年度 743 人再較前一年度有所減少，實令人減損對於觀光局之信心。爰此，特提案凍結「一般行政」預算數 15%，並要求限期於一個月內向本院交通委員會提交專案報告，再經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷



1

62

## 歲出 第2目

立法委員洪孟楷國會辦公室

### 112 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單位預算

預算書頁次：33 頁

科目(計畫)名稱：觀光業務

本年度預算數：798,412 千元

減列數：                  ；          凍結數：15%

#### 案由：

有鑑於 112 年「觀光業務」預算為編列 7 億元獎補助費，提供予觀光發展基金，致使同項預算中「觀光國際事務費」、「觀光資源保育與開發」、「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」、「國民旅遊事業管理與推廣」、「旅館及民宿之管理與輔導」等共五項分支計畫之年度經費受到排擠，受觀光局減列預算。考量，疫情後觀光亟待復甦之際，行政作為不可縮水，且觀光發展基金預估將受觀光復甦影響更具備財源收入，是以主管機關允宜審慎對於預算編列積極再議。爰此，特提案凍結「觀光業務」預算數 15%，並要求限期於一個月內向本院交通委員會提交專案報告，再經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

曾明吉

陳振華

2

63

## 歲出 第 2 目

### 112 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

[V] 歲出— [V] 凍結數：1 億元

第 14 款 4 項 2 目 節 科目(計畫)名稱：觀光業務  
本年度預算數：7 億 9841 萬 2 千元

#### 案由：

觀光局 112 年度預算案編列觀光業務 7 億 9841 萬 2 千元，其項下編列 7 億元，補助觀光發展基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫」，惟現今台灣觀光景點欠缺整體規劃及特色 IP 合作。爰提案凍結預算 1 億元，建請交通部觀光局借鏡高雄文博會臺灣在地 IP，可先在部分車站試點、強化在地文創，請觀光局偕同台鐵局等部會，評估洽談 IP 授權事宜，更可參考日本、韓國等國外經驗，引用更多觀光經濟 IP，以推動各地區特色 IP 觀光之可行性評估報告，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許智偉

蔡易紅  
陳素月

### 歲出 第2目

#### 112 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：17 頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：           [V] 凍結數：10%

           萬            千元

第 14 款 4 項 2 目 節-0 - -

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：          

本年度預算數：7 億 9841 萬 2 千元

案由：

交通部觀光局 112 年度預算「觀光業務」編列 7 億 9841 萬 2 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費。經查，受疫情衝擊，109 年及 110 年度停業之旅行社分別為 43、67 家，111 年截至 8 月底 48 家，均較疫情前大幅增加，雖觀光局已推動多項紓困措施仍成效不佳。建議凍結該項預算 10%，俟觀光局針對觀光產業之復甦提出書面報告，始得動支。

提案人：趙正宇

### 歲出 第 2 目

#### 112 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

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：分之 (或 %)

1000 萬元

第 14 款 4 項 2 目 節-0 -  
用途別：

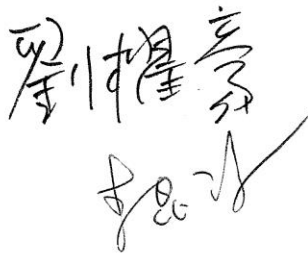
科目(計畫)名稱：觀光業務

本年度預算數：7 億 9841 萬 2 千元

#### 案由：

觀光局及所屬 112 年度歲出預算「觀光業務」項下編列 7 億 9841 萬 2 千元，較 111 年度預算 6 億 0355 萬 9 千元，增加 1 億 9485 萬 3 千元，主要是補助觀光發展基金辦理體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫增列 2 億元。惟近年來旅遊市場受疫情影響，旅客大幅減少，停業之旅行社逐年增加，107 至 110 年停業家數分別為 22、32、43、67，另觀光旅館員工數亦呈遞減狀況，108 至 111 年 6 月，員工人數自 2 萬 6983 人遞減至 2 萬 1560 人，減幅 20.1%；今年政府逐步邊境解封，開放國際旅客入境，觀光局應研謀對策設法解決飯店旅宿缺工問題及提振旅遊市場，加速復甦。爰此觀光局及所屬 112 年度歲出預算「觀光業務」項下編列 7 億 9841 萬 2 千元，應予凍結 1000 萬元，俟觀光局就上述缺工及提振旅遊市場對策提出書面報告後，始得動支。

提案人：



5

9

### 歲出 第2目

#### 112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：36頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 [v] 凍結數：1000萬元


第14款4項2目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：798,412千元

**案由：**

為正式納管非都市土地農牧林用地上1公頃以下露營場，觀光局於111年7月公告修正《非都市土地使用管制規則》附表一及《露營場管理要點》。然經查，至12月初僅22家業者提出申請合法化，另再新增13家非法業者。

有鑑於國人露營風氣日盛，露營場普遍設置卻未能有效管理稽查，存在消費者安全及環境破壞之嚴重風險，有透過公權力積極輔導合法、杜絕非法之必要及迫切性，爰提案凍結觀光業務1000萬元，請觀光局兩個月內擬定112年度輔導地方政府推動露營場業者申請納管之目標與規劃，以及依據《非都市土地使用管制規則》附表一盤點出位於「第一級環境敏感地區之災害敏感類型、生態敏感類型、資源利用敏感類型及第二級環境敏感地區之災害敏感類型」等之非法業者並擬定退場清理計畫，向交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：

連署人： 

6

86

## 歲出 第 2 目

### 112 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

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 4 款 4 項 2 目 節-01.02  
用途別：派員出國計畫

科目(計畫)名稱：派員出國計畫

本年度預算數：108 萬 4 千元

#### 案由：

觀光局及所屬 112 年度派員出國計畫共計 8 項計畫，包含定期會議 6 項、不定期會議 2 項，合計預算編列 108 萬 4 千元，預算數與 111 年度相同。惟政府各機關派員出國計畫因疫情爆發後，多數皆未能執行，或改以線上視訊會議替代，今年政府雖已逐步解封，邊境開放，但明年國際疫情狀況仍不明朗，爰觀光局及所屬 112 年度派員出國計畫編列 108 萬 4 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

李品均

許中石  
林文郎

## 歲出 第2目

### 112 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

[V] 歲出— [V] 凍結數：1000 萬元

第 14 款 4 項 2 目 節 01


科目(計畫)名稱：觀光業務-觀光國際事務經費

本年度預算數：6879 萬 2 千元

#### 案由：

觀光局 112 年度預算案編列觀光業務 7 億 9841 萬 2 千元，其中編列觀光國際事務經費 68,792 千元，但依交通部統計資料顯示，我國歐洲直飛航線僅剩 7 條，且集中在西歐國家；如：德英法荷四國，且 2019 年-2022 年歐洲觀光行銷計畫中也僅西歐德、英、法三國，北歐、中東歐、波羅的海各國無任何觀光行銷計畫，爰提案凍結預算 1000 萬元，建請交通部觀光局評估規劃捷克等中東歐觀光行銷計畫之可行性，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面評估報告後，始得動支。

提案人：

  
蔡易如  
陳素月

### 歲出 第2目

#### 112 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：36 頁

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

[\*] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：10%

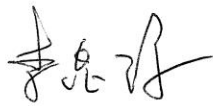
\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 4 項 2 目 0 / 科目(計畫)名稱：觀光業務  
用途別：觀光國際事務 本年度預算數：68792 千元

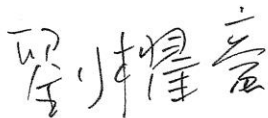
案由：

交通部觀光局 112 年度「觀光國際事務」預算編列 6879 萬 2 千元，考量過去因受疫情影響，來台旅客大幅減少，觀光局應就未來如何加強吸引外國旅客來台提出妥適說明，並訂定合理目標，爰此，交通部觀光局 112 年度「觀光國際事務」預算編列 6879 萬 2 千元，應予凍結 10%，待觀光局於一個月內就 112 年度如何吸引外國客源來台提出書面報告後，始得動支。

提案人：









## 歲出 第 2 目

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光局

歲入  歲出 單位預算書頁次：36 頁

科目（工作計畫）名稱：觀光業務-觀光國際事務

第 14 款第 4 項第 2 目 節 01

本年度預算數：68,792 千元

建議： 增列數：

減列數：

凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「觀光業務-觀光國際事務」編列 68,792 千元，主要辦理推展國際會議市場、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。因我國國境已經解封，觀光局應積極爭取國際旅客來臺觀光，以增加外匯收入及促進國內觀光產業發展。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟觀光局就「提升國際旅客來臺觀光意願之策進方針與發展策略」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



10

17

## 歲出第2目

### 112 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：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[V] 凍結數：10%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：觀光國際事務

本年度預算數：68,792 千元

#### 案由：

中央流行疫情指揮中心宣布，自 2022 年 12 月 10 日零時起，取消入境人數限制，旅台觀光客的免簽也陸續恢復，外國旅客到台灣旅遊人數預期即將大幅上升。

根據交通部觀光局《來臺旅客消費及動向調查報告》，內容提及：「109 年 1-3 月(疫情邊境嚴格管制前)受訪旅客來臺旅行安排方式以「未請旅行社代訂住宿地點及機票，抵達後未曾參加本地旅行社或線上旅行社(OTA)安排的旅遊行程」為最多，占 52.37%」，顯見多數遊客較傾向自行訂房。經查觀光局網頁共計有 11 種語言可供遊客切換，然從觀光局網頁以外語切換至旅宿網時，旅宿網僅有繁簡中文、英語及日語可供切換，對於歐洲人士、韓國及東南亞遊客甚不友善。

為跨越語言障礙，加強國外旅客之服務，及提升資訊透明及便利性，爰提案凍結觀光業務項下觀光國際事務預算 10%，請觀光局提升網頁語言之多樣性，並提交改善計畫之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

吳明政 陳素月

11

45

### 歲出第2目

#### 112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：36頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 [v] 凍結數：10%

第款項目\_\_節-0\_\_-\_\_

科目(計畫)名稱：觀光國際業務

用途別：業務費

本年度預算數：68792千元

說明：台灣文化與生態多樣性，為我國吸引國際遊客之元素，然而觀光行銷活動並未將各地文化與生態元素納入其中，無法讓在地產業與文化生態保護工作互相結合謀求共贏。以日本沖繩為例，觀光飯店時常可見減少野生動物路殺之宣導文宣，觀光業者善盡友善環境之企業社會責任。爰提案凍結觀光國際業務費1/10，請觀光局參考國際案例並邀請業者、文化、生態學者與相關團體，分區舉辦座談會，提出檢討與未來規劃報告後始得動支。

提案人：陳椒華

連署人：張文忠 陳素月

12

45

## 歲出 第 2 目

112 年度交通部觀光局及所屬單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「觀光業務-觀光國際事務」

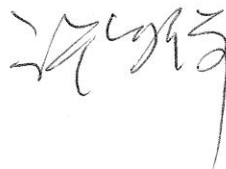
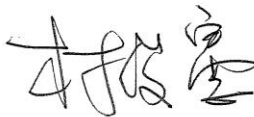
預算書頁次：第 36 頁

本年度預算：6,879 萬 2 千元

案由：

觀光局於 112 年度預算「觀光業務-觀光國際事務」項下編列 6,879 萬 2 千元，主要是為聯合民間及地方政府辦理觀光國際事務、加強對目標市場吸引客源等業務。經查，受新冠肺炎疫情影響，110 年度來台旅客人數為 14 萬 479 人次，相較 108 年度受疫情影響前來台旅客的 1186 萬人次僅剩 1%，然而隨著國際疫情趨緩，台灣也對外開放觀光，預計至今年底來台旅客人次可達 70 萬人，依交通部觀光局設定之目標，明年來台旅可人次將恢復至疫情前的 20%，約 200 萬人次，各縣市政府皆期盼來台旅客人次增加，帶動地方觀光經濟復甦。惟經統計，來台旅客約有 83.7%造訪台北，56.8%造訪新北，僅有 22.4%到高雄旅遊，更只有 4.63%會到台南，顯見觀光局對國際進行宣傳時分配不均，故建議凍結該項預算 1/10，待觀光局針對如何加強其他縣市國際宣傳提出改善方案之書面報告，經交通委員會同意後，使得同意。

提案人：林俊憲



13

58

### 歲出 第2目

#### 112 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：           萬            千元 [  ] 凍結數：           分之            (或 30%)  
           萬            千元

第 14 款 4 項 2 目 節-01 -            科目(計畫)名稱：觀光業務  
用途別：大陸地區旅費 本年度預算數：81 萬            千元

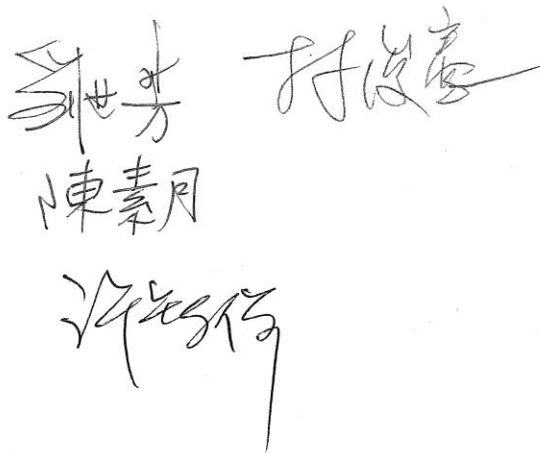
案由：

觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫下，編列大陸地區旅費 81 萬元，用於大陸地區內外互調川裝費。

考量到中國目前防疫政策混亂，何時、何地進行封城、封多久都無從得知，觀光局應思考疫情穩定前派員赴中之必要性。

爰此「觀光業務-大陸地區旅費」原編列 81 萬元，提案凍結 30%，俟觀光局針對赴中人員如何因應中國防疫政策提出說明，並於一個月內書面送達立法院交通委員會始得動支。

提案人：

  
陳素月  
許延衍

14

36

## 歲出 第 2 目

### 112 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：36 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元  凍結數：10%

第款項目 節-02-

科目(計畫)名稱：觀光業務調查與規劃

用途別：業務費

本年度預算數：8628 千元

案由：我國部分風景區景觀規劃雜亂、商圈商品缺乏在地特色、欠缺永續旅遊之整體規劃，在疫情前曾遭遇國人傾向出國旅遊，導致國內風景區遊客大幅衰退之狀況，未來疫情解封之後，恐會再次重蹈覆轍。爰提案凍結觀光業務調查與規劃業務費10%，請交通部委託第三公正單位，每年針對轄下商圈、風景區進行民眾滿意度調查，並將調查成果公布於網站之上，供商圈、風景區管理單位作為改善之參考。

提案人：

陳振華

連署人：

李怡亭 陳素月

**歲出 第 2 目**  
**112 年度中央政府總預算案提案表**

單位名稱：觀光局

歲入       歲出      單位預算書頁次：36-37 頁

科目（工作計畫）名稱：觀光業務-觀光業務調查與規劃-委辦費

第 14 款第 4 項第 2 目 節 02

本年度預算數：8,000 千元

建議： 增列數：

減列數：100 萬元

凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「觀光業務-觀光業務調查與規劃-委辦費」編列 8,000 千元，主要辦理來臺旅客消費及動向調查及編製臺灣地區觀光衛星帳等業務。經查該項預算與 111 年法定預算金額相同，惟疫後國際觀光環境已有所差異，其調查方式及樣本是否精準，仍有待商榷。此外，編製臺灣地區觀光衛星帳相較國際觀光衛星帳之架構，尚有出國觀光支出、觀光產業和其他產業之固定資本形成毛額，以及觀光集體消費等帳表尚未編製，觀光局應積極研謀改善。爰此，建議減列該項預算 100 萬元；另凍結該項預算 10%，俟觀光局就「編製臺灣地區觀光衛星帳之改善作為及精進來臺旅客消費及動向調查業務之具體措施」，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



16

18

## 歲出 第 2 目

### 112 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：37 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 10%)  
           萬            千元

第 14 款 4 項 2 目 節-03- 科目(計畫)名稱：觀光業務  
用途別：觀光資源保育與開發 本年度預算數：249 萬 9 千元

#### 案由：

觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫下，編列觀光資源保育與開發預算 249 萬 9 千元，用於辦理風景區經營管理、公共建設推動、風景特定區評鑑作業等業務。

高雄市政府自 109 年即提出申請蓮池潭周邊為指定觀光地區，然而迄今仍未通過，此間自然有市府規劃與中央政策期望的差異，惟蓮池潭周邊如能通過申請，將成為全台少見的都會型觀光地區，不僅能帶動地方觀光產業，更能成為人口逐漸成長的左營區不可或缺的生活調劑。

爰此「觀光業務-觀光資源保育與開發」原編列 249 萬 9 千元，提案凍結 10%，俟觀光局針對地方政府提出之指定觀光地區申請，加速其審核作業，並將審核結果於一個月內書面送達立法院交通委員會始得動支。

提案人：



陳素月



17

37

### 歲出 第2目

#### 112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：37頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 [v] 凍結數：10%

第款項目 節-03- 科目(計畫)名稱：觀光資源保育與開發

用途別：業務費 本年度預算數：2499千元

說明：我國部分觀光地區標榜某些食材，然而有些食材在國際上面臨保育爭議，在國境開放之後，可能對我國造成負面形象，觀光局應協助開發無保育爭議之食材，如永續海鮮等食材。爰提案凍結觀光資源保育與開發業務費1/10，請觀光局邀請保育主管機關與學者，針對部分可能涉及國際保育議題之食材進行盤點，盤點出來的項目，不得協助宣傳以該食材舉辦的觀光行銷活動，並且編列預算協助食材改良與保育推廣業務。

提案人

陳椒華

連署人

陳素月

18

48

**歲出 第2目**

**112 年度中央政府總預算案提案表**

單位名稱：觀光局

歲入  歲出 單位預算書頁次：37-38 頁

科目（工作計畫）名稱：觀光業務-觀光業務管理與服務及從業人員訓練  
第 14 款第 4 項第 2 目 節 04

本年度預算數：2,690 千元

建議： 增列數：

減列數：

凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「觀光業務-觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 2,690 千元。惟近年受新冠肺炎(COVID-19)疫情衝擊，國內許多從業人員被迫轉職或離開相關工作崗位，為因應國境解封，觀光局應積極協助業者規劃觀光從業人員之招募及加強其專業知能，以提供國人與國外旅客良好服務品質。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟觀光局就「我國觀光從業人員招募策略及專業職能培訓之精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



19

19

## 歲出 第 2 目

112 年度交通部觀光局及所屬單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「觀光業務-國民旅遊事業管理與推廣」

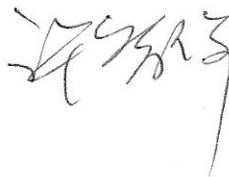
預算書頁次：第 38 頁

本年度預算：813 萬元 14-4-2-05

案由：

觀光局於 112 年度預算「觀光業務-國民旅遊事業管理與推廣」項下編列 813 萬元，主要是為策畫發展國民旅遊業務、加強觀光旅遊設施管理及推動國民休閒旅遊等。經查，近年國人旅遊習慣受疫情影響逐漸改變，能夠避免群聚的露營活動成為國人假日休閒的熱門選項。依審計部統計資料顯示，106 年我國露營人次約 200 萬人，到 110 年露營人次已倍增至 400 萬人，伴隨著露營活動的興起，全國各地的露營區也不斷增加，截至目前全國露營區約 1,722 處，惟其中多達 1,418 處為非法露營區，占全國露營區總數的 82%，顯見觀光局怠於辦理露營區的督導及考核業務，故建議凍結該項預算 1/5，待觀光局針對露營區納管輔導提出改善之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：林俊憲



20

59

## 歲出 第 2 目

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光局

歲入  歲出 單位預算書頁次：38 頁

科目（工作計畫）名稱：觀光業務-國民旅遊事業管理與推廣

第 14 款第 4 項第 2 目 節 05

本年度預算數：8,130 千元

建議： 增列數：

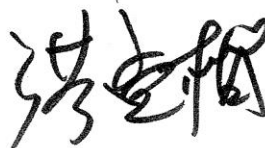

減列數：

凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「觀光業務-國民旅遊事業管理與推廣」編列 8,130 千元。為因應我國國境解封，國人前往海外旅遊之意願大幅提升，觀光局應積極發展國內國民旅遊、加強觀光遊樂設施管理及推廣國民休閒旅遊等業務。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟觀光局就「國內國民旅遊發展及推廣國民休閒旅遊之策進方針與發展策略」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



21

4

### 歲出 第2目

#### 112 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：38 頁

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

[\*] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：10%

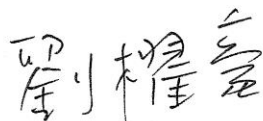
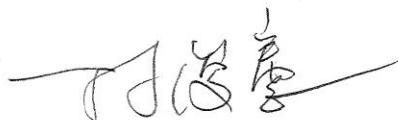
\_\_\_\_\_萬\_\_千元

第 14 款 4 項 2 目 05 科目(計畫)名稱：觀光業務  
用途別：國民旅遊事業管理與推廣 本年度預算數：8130 千元

案由：

交通部觀光局 112 年度「國民旅遊事業管理與推廣」預算編列 813 萬元，考量因受疫情影響，國內旅遊急需數位轉型，透過應強化數位科技應用加強數位宣導，觀光局應加強協助國內觀光業者進行數位轉型，爰此，交通部觀光局 112 年度「國民旅遊事業管理與推廣」預算編列 813 萬元，應予凍結 10%，待觀光局於三個月內，就如何協助國內觀光業者強化數位行銷、進行數位轉型並提出書面報告後，始得動支。

提案人：



## 歲出 第 2 目

### 112 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：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 [V] 凍結數：10%

第14款4項2目節-05-

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：國民旅遊事業管理與推廣

本年度預算數：8,130 千元

#### 案由：

隨著減碳意識抬頭，聯合國世界觀光組織於 2019 年公布的報告指出，到 2030 年全球旅遊交通碳排放將高達 19.98 億公噸，顯見旅遊碳排放驚人。

有鑑於旅遊碳足跡逐年高升，各國紛紛推動低碳旅遊以減少碳足跡，2021 年格拉斯哥氣候大會 (COP26) 前夕，300 多家旅遊業者共同簽署《格拉斯哥旅遊業氣候行動宣言》，至今累積超過 500 家，提出未來 10 年旅遊業碳排減半，並在 2050 年達到淨零碳排的藍圖。

為減少旅客在旅行交通及食宿等對地球資源之消耗，低碳永續旅遊模式正逐漸興起，環保署亦提倡環保旅宿，以降低一次性用品之消耗；基於環保意識，歐洲各國旅館亦早不提供一次性拋棄式物品。為邁向低碳永續之目標，爰提案凍結觀光業務項下國民旅遊事業管理與推廣預算 10%，請觀光局研擬旅宿提供一次性用品之漸禁時程規劃，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

陳素月

### 歲出 第2目

#### 112 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：           萬            千元

歲出— 減列數：100 萬  凍結數：           萬            千元

第 14 款 4 項 2 目 節-06- 科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：旅館及民宿之管理與輔導

本年度預算數：339 萬 5 千元

案由：

交通部觀光局 112 年度預算「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」編列 339 萬 5 千元，係輔導觀光旅館業、旅館業及民宿建立完整管理體系等業務。經查，受疫情影響，觀光旅館業員工近 4 年呈遞減趨勢，雖有媒合計畫仍無法吸引人員任職，觀光局就改善雇用率偏低問題成效不彰。建議刪除該項預算 100 萬。

提案人：趙正宇

*(Handwritten signatures and notes)*  
趙正宇  
24 NOV 2023  
35

### 歲出 第 2 目

#### 112 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：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元

[V] 歲出— [ ] 減列數： [V] 凍結數：40 萬元

第 14 款 4 項 2 目 節-06 - \_\_\_\_\_

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：旅館及民宿之管理與輔導

年度預算數：339 萬 5 千元

#### 案由：

為推動我國觀光資源、增進國旅客，加強國內外旅客之服務，觀光局辦理輔導觀光旅館業建立完整管理體系等業務，經查，觀光旅館員工人數自 108 年起呈現遞減情形，一般觀光旅館員工減幅 23.66% 高於國際觀光旅館之 19.34%，顯示我國飯店旅宿業者缺工問題嚴重，爰提案凍結預算 40 萬元，建請交通部觀光局針對飯店旅宿業者進行人力需求條件進行分析，並提出改善計畫，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

備註：1. 提案人至少 1 人，提案及連署人合計至少 3 人。如需連署人欄位，請自行增列。

2. 提案涉及預算之減列或凍結時，請按預算書之機關別預算的目、節、分支計畫等序號與科目(工作及分支計畫)名稱先後列明。

3. 請將本表電子檔傳送至電子郵件信箱：[lv24001v@gmail.com](mailto:lv24001v@gmail.com)。

25

31

## 歲出 第2目

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光局

歲入  歲出 單位預算書頁次：38-39 頁

科目（工作計畫）名稱：觀光業務-旅館及民宿之管理輔導

第 14 款第 4 項第 2 目 節 06

本年度預算數：3,395 千元

建議： 增列數：

減列數：

凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「觀光業務-旅館及民宿之管理輔導」編列 3,395 千元。惟近年受新冠肺炎(COVID-19)疫情衝擊，國內許多旅宿業從業人員被迫轉職或離開相關工作崗位，為因應國境解封，觀光局應積極協助旅宿業者規劃從業人員之招募及加強其專業知能。此外，消費者與旅宿業者之消費糾紛時有所聞，觀光局應建構旅宿糾紛之調解平台，並落實相關機制，以提供國人與國外旅客優良旅宿品質。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟觀光局就「我國旅宿業從業人員招募策略、專業職能培訓及旅宿糾紛調解之精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



26

21

### 歲出 第2目

#### 112 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：    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 10%)  
    萬    千元

第 14 款 4 項 2 目 節<sup>06</sup>~~01~~ 科目(計畫)名稱：觀光業務  
 用途別：旅館及民宿之管理與輔導 本年度預算數：339 萬 5 千元

**案由：**

觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下編列「旅館及民宿之管理與輔導」339 萬 5 千元，係輔導觀光旅館業、旅館業及民宿建立完整管理體系等業務，實施內容包括辦理觀光旅館業之投資、籌設、變更、檢查及消費糾紛處理等，及辦理定期、不定期督導地方政府旅館業及民宿管理輔導績效。

依觀光局歷年觀光旅館營運月報表，觀光旅館 108 至 111 年 6 月員工人數自 2 萬 6,983 人遞減為 2 萬 1,560 人，亦即 111 年 6 月人數較疫情前同月減少 5,423 人(減幅 20.10%)；觀光旅館員工人數近 4 年呈遞減趨勢，尤以客房部人員減幅最多，針對飯店旅宿業者缺工問題，勞動部雖辦理媒合計畫，尚無法吸引人員任職。

考量明年疫情趨緩，我國邊境防疫政策放寬，旅遊住宿需求將可能大幅提升。爰此，「觀光業務-旅館及民宿之管理與輔導」原編列 339 萬 5 千元，提案凍結 10%，俟觀光局邀集有關機關研議改善旅宿業人員雇用率不足、缺工問題，並將結論於兩個月內書面送達立法院交通委員會始得動支。

提案人：劉世芳 許淑荷 林德意  
陳素月

### 歲出 第2目

#### 112 年度中央政府總預算案提案單

機關名稱：交通部觀光局

<b>歲出</b>	
說明： <u>每一提案單</u> 請依各機關單位預算書內「歲出計畫提要及分支計畫概況表」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，就 1. 或 2. 「擇一」提案為原則。	
1. 工作計畫名稱： <u>觀光業務</u>	預算金額： _____ 千元 預算書頁次： <u>【   】</u>
<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>06 旅館及民宿之管理與輔導</u> (分支計畫或第一級、第二級用途別)	
預算金額： <u>3,395</u> 千元 預算書頁次： <u>【38】</u>	
【備註：所屬「工作計畫名稱」： _____】	
<b>提案</b>	
擬減列數：	
擬凍結數： <u>100</u> 千元	
提案說明：	
<p>一、 民宿業家數目前達 5,891 家，較三年前大幅成長 34%，1,495 家，然目前民宿業仍被觀光局視為家庭副業，並未將其獨立視為一種具有專業性的產業。無論在人力補充或是其他相關需求觀光局於法制層面皆未跟上產業發展。</p> <p>二、 為提升觀光局對相關產業的重視，爰此提案凍結交通部觀光局旅館及民宿之管理與輔導 100 千元，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出專案報告，始得動支。</p>	

提案人：

*蔡易仁*

*陳素月*

28 蔡易仁 陳素月

27

### 歲出 第 2 目

#### 112 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：    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 10%)  
    萬    千元

第 14 款 4 項 2 目 節-08 -      科目(計畫)名稱：觀光業務  
 用途別：補助交通作業基金 本年度預算數：    7 億     萬     千元

案由：

觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下編列「補助交通作業基金」7 億元，補助觀光發展基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫」。該計畫預計每年輔導地方政府建設 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，引導透過通用設計或綠建築等概念，建置體貼銀髮族、幼童、穆斯林等不同族群之友善旅遊服務設施，以強化旅遊品質。


然而自疫情前國內旅遊人數即已下降，106 年度至 110 年度國人國內旅遊總次數，106 年度為 1 億 8,344 萬 9 千次，107 及 108 年度持續減少，至 109 及 110 年度受 COVID-19 疫情影響，更驟減為 1 億 4,297 萬次及 1 億 2,602 萬 7 千次。

按觀光局「臺灣旅遊狀況調查」顯示，自 108 年起國人旅遊資訊取得的主要管道已從「親友、同事、同學」變為「網路網絡與社群媒體」，為改善國人國內旅遊次數，除了協助地方政府串聯遊憩據點、建置體貼多元族群設施等等規劃，更重要的是如何有效宣傳。

爰此，「觀光業務-「補助交通作業基金」原編列 7 億元，提案凍結 10%，俟觀光局研議如何透過網路、社群媒體協助地方政府宣傳地方旅遊環境營造計畫，並將結論於兩個月內書面送達立法院交通委員會始得動支。

提案人

  
陳素月

  
許惠琴  
29





歲出 第 2 目 - 08

112 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：39 頁

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

14-4-2-08  
 歲出— 減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元  凍結數：10%

第款項目 節-08-

科目(計畫)名稱：補助交通作業基金

用途別：獎補助費

本年度預算數：700000 千元

說明：國際上光害防制、暗空旅遊、節能減碳蔚為潮流，我國部分風景區也想要國際推動暗空旅遊，不過仍有部分風景區之照明、廣告招牌等設備，燈具色溫刺眼或是光逸散等問題嚴重，遊客無法體驗夜間自然之寧靜與美感，爰提案凍結觀光業務項下獎補助費10%，請觀光局邀請專家學者、民間團體為觀光局轄下風景區之旅遊環境營造工程進行光害體檢，提出改善方案後始得動支。

提案人：陳淑華

連署人：林政憲 陳素月

**歲出 第3目** 立法委員洪孟楷國會辦公室

112 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單位預算

預算書頁次：40 頁

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

本年度預算數：3,100,969 千元

減列數：                   ；   凍結數：15%

案由：

有鑑於「國家風景區開發與管理」112 年度預算數，所相比前一年度再有增加，然而見該預算項下編列之各國家風景區預算分支計畫，卻存在有部分增加(花東、西拉雅、茂林、大鵬灣等)，和部分減列(北海岸、阿里山、澎湖等)之不一致情形。查預算說明，雖皆提到乃各自風景區建設計畫總經費分年度編列之原因，但考量標準未明，以及扣除 112 年度續編經費後之剩餘數，又將如何規劃等問題，皆亟待主管機關釋疑，方能避免觀光甫自疫情後復甦之際卻再遇行政規劃紊亂情形。爰此，特提案凍結「國家風景區開發與管理」預算數 15%，並要求限期於一個月內向本院交通委員會提交專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

魯明志

陳振華

32

64

### 歲出 第3目

#### 112 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：40 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 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：31 億 96 萬 9 千元

案由：

交通部觀光局 112 年度「國家風景區建設計畫」預算編列 31 億 96 萬 9 千元，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，110 年受疫情影響風景區旅客衰退，今年度雖有所恢復，仍應提出相關因應精進等作為，爰此，交通部觀光局 112 年度「國家風景區建設計畫」預算編列 31 億 96 萬 9 千元，應凍結 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書面報告後，始得動支。

提案人：

李昆厚

劉松藩 蔡家

林俊憲

謝世芳

**歲出第3目**  
**112 年度中央政府總預算案提案表**

單位名稱：觀光局

歲入  歲出 單位預算書頁次：40-68 頁

科目（工作計畫）名稱：國家風景區開發與管理

第14款第4項第3目節

本年度預算數：3,100,969 千元

建議： 增列數：

減列數：

凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「國家風景區開發與管理」編列 3,100,969 千元。惟我國觀光旅遊景點常因同質性過高或軟硬體設備無法滿足需求而導致民眾前往意願不高，觀光局應持續發展國家風景區之個別特色與創新服務，以增加民眾觀光誘因。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟觀光局就「國家風景區個別特色發展及創新服務之策進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



34

22

### 歲出 第3目

#### 112 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：41 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

凍結數：5%

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：3,100,969 千元

#### 案由：

觀光資訊之取得是否便利友善，此乃決定旅遊印象之重要因素。有民眾反映公部門提供之旅遊資訊長期忽視「資訊傳遞」而產生的亂象，旅遊資訊亦未密切整合，增加遊客查找的困擾；此外，手機連網已是趨勢，然數位佈局往往未將行動裝置體驗列入考量，有鑑於 UI 與 UX 概念已成為趨勢潮流，許多網站與資訊的處理，應善用結合資料庫，讓使用者能夠依循所需條件，自行快速查詢所需資訊，使用者介面設計急需優化。

以澎湖國家風景區管理處為例，「摩西分海時間表」之呈現並不符合民眾以手機瀏覽網頁之習慣，而產生資訊過載之情事，且旅遊資訊亦不夠準確、簡潔、易懂，造成民眾之不便。此外，交通接駁之資訊整合亦不夠完善，使用者體驗有極大的改進空間。

為滿足使用者之需求，提升體驗服務，及增進民眾旅遊印象，爰提案凍結國家風景區開發與管理預算 5%，請觀光局要求各國家風景區優化介面設計，提升視覺化資訊之比例，並加強資訊平台之整合，於三個月提交改善計畫之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

宮宏弔 陳素月

35

51

### 歲出 第3目

#### 112 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

預算書頁次：40 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 萬 千元

[ ] 歲出— [ ] 減列數：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：31 億 0096 萬 9 千元

案由：

觀光局及所屬 112 年度歲出預算「國家風景區開發與管理」項下編列 31 億 0096 萬 9 千元，較 110 年度預算數 30 億 4487 萬 8 千元，增加 5609 萬 1 千元。依據審計部審核報告指出觀光局所轄 13 處國家風景區劃設後多數未依都市計畫法辦理風景特定區計畫，或是循既有都市計畫程序陳報擬定、變更風景特定區計畫，且部分國家風景區範圍與縣級風景區及國家公園重疊，應儘速研謀改善。爰此觀光局及所屬 112 年度歲出預算「國家風景區開發與管理」項下編列 31 億 0096 萬 9 千元，應予凍結 1 億元，俟觀光局就國家風景區辦理都市計畫檢討改善提出具體規劃期程書面報告後，始得動支。

提案人：

36

10

### 歲出 第3目

#### 112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：36頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 [v] 凍結數：1000萬元

第14款4項2目節-0—     科目(計畫)名稱：其他經濟服務支出

用途別：國家風景區開發與管理

本年度預算數：3,100,969 千元

**案由：**

交通部於111年11月3日公告擴大觀光局西拉雅國家風景區經營管理範圍，增加納入臺南市龍崎區牛埔里、龍船里，擴大範圍納入龍崎區惡地地形自然地景，規劃發展特色旅遊，更具遊憩魅力。然龍崎泥岩惡地納入西拉雅國家風景區後，迄今無法讓遊客進入，而核心範圍內仍有歐欣掩埋場預定地，且該開發計畫恐因台南市政府敗訴而死灰復燃。有鑑於該計畫亦位於生態敏感區，若開發成掩埋場恐影響週遭生態環境，亦影響西拉雅國家風景區之完整性。爰此，提案凍結觀光局國家風景區開發與管理預算1000萬元，請觀光局儘速開放遊客進入龍崎自然地景區，提出加強西拉雅國家風景區生態旅遊計畫，新增龍崎自然地景觀光宣傳方案及環境教育解說計畫，並於三個月內向交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：陳椒華

連署人：

37

42

### 歲出 第3目

#### 112 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：40 頁

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

[ ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ 萬\_\_千元 [V] 凍結數：20 萬元

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-02-\_\_ 科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：東部海岸國家風景區開發與管理 本年度預算數：3,533 千元

#### 案由：

經查三仙台後端步道因塌陷嚴重，而必須拆除以維護遊客安全，然拆除之石板、鋼材等建築用料仍留置於三仙台島上，任海風侵蝕，加速鐵製品生鏽，除不利於就近提供現有步道損壞之更替，亦影響民眾觀賞島景之品質。

為維護旅客之觀賞權益，及確保建築用料可重複利用，爰提案凍結國家風景區開發與管理項下東部海岸國家風景區開發與管理 20 萬元，請東部海岸國家風景區管理處移除島上棄置之步道建築用料，並擇處進行堆置，俟上述工作完成並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

連署人：

38

### 歲出 第3目

112 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：20

14 款 4 項 3 目 節 09

【】歲入—增列

【V】歲出—【V】減列：100 萬元 【V】凍結：200 萬元

案由：

第 3 目「國家風景區開發與管理」項下「阿里山國家風景區開發與管理」編列 2 億 8,774 萬 1 千元，爰提案刪減 100 萬元、凍結 200 萬元，俟觀光局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

根據交通部觀光局台灣旅宿網的資訊顯示，111 年嘉義市國慶連假訂房率為全台第二名。位於嘉義市的耐斯王子飯店幾乎客滿，市區的許多火雞肉飯店家也都熱鬧滾滾，至少比平常假日須多排 30 分鐘才能入座，文化夜市、檜意森活村等景點也是人朝爆滿，車潮、人潮造成嘉義市區交通大打結。

然阿管處編列之行銷推廣經費，其中國內旅展宣傳（含參加國內各項旅展、行動旅展、觀光旅遊宣導、行銷品開發製作等宣傳經費），卻對嘉義市的觀光推廣挹注不足，爰提案刪減 100 萬元，並凍結 200 萬元，俟觀光局於一個月內，向交通委員會針對如何提升嘉義市國內旅展宣傳效益提出報告，始得動支。

提案人：王美惠  
鄭名鈺

郭建宏  
39

陳素月

### 歲出 第3目

112 年度交通部觀光局及所屬單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「國家風景區開發與管理-國家風景區建設計畫」

預算書頁次：第 47 頁

本年度預算：28 億 6,740 萬元 14-4-3-20

案由：

觀光局於 112 年度預算「國家風景區開發與管理-國家風景區建設計畫」項下編列 28 億 6,740 萬元，主要是為執行行政院核定之「重要觀光景點建設中程計畫(109-112 年)」。經查，依審計部 110 年度審核報告指出，自民國 73 年觀光局劃設第一處國家級風景區以來，距今已過 38 年，觀光局於全國共劃設 13 處國家風景特定區，惟截至目前仍有 10 處尚未依都市計畫法辦理風景特定區計畫，其中更有 9 處還涵蓋在風景特定區劃設前的都市計畫範圍內，並未依法辦理變更、發布及施行。依觀光發展條例第 17 條之規定，為維護風景特定區內的自然及文化資源完整，在風景特定區內的任何設施計畫都應該徵得主管機關同意，然而在觀光局的消極不作為下，多數風景特定區與既有都市計畫重疊的問題，仍尚未和地方政府取得共識，恐在風景特定區遭不當破壞時衍生法律適用的爭議，故建議刪減該項預算 1,000 萬元並凍結 1/5，待觀光局針對風景特定區為依法辦理的情形提出改善之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：林俊憲



40

60

### 歲出 第3目

#### 112 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：47 頁

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

[ ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

[V] 凍結數：10%

第14款4項之目節-20-     科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理  
用途別：國家風景區建設計劃 本年度預算數：2,867,400 千元

#### 案由：

在 Covid-19 疫情期間流失觀光收入之後，政府誓言增強旅遊誘因，更要在 2025 年前，吸引一千萬國際旅客。然 CNN Travel 指出，若台灣要吸引以及留住國際旅客，就必須先改善道路安全。台灣的交通議題，不只美國，包括澳大利亞、加拿大及日本都特別指出台灣的道路狀況問題嚴重，顯見台灣的步行環境相當惡劣，用路環境急需改善，應多尊重易受傷害的用路族群。

以日月潭國家風景區為例，除去向山遊客中心以及環潭自行車道，其他景點(含商店街)皆缺乏完整之行人、無障礙設施；此外，國家風景區周邊往往違停嚴重，影響行人空間，上述問題皆須正視並逐步改善。

為提供行人願意停留，確保商家有預期之外之商機，並達成人本交通之目標，爰提案凍結國家風景區開發與管理項下國家風景區建設計劃預算 10%，請交通部觀光局針對轄下國家風景區及鄰近景點、商店街之行人、無障礙設施進行盤點，並研擬改善方案及分期計畫，於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

宋美 陳素月

41

52

### 歲出第3目

#### 112 年度中央政府總預算案提案單

機關名稱：交通部觀光局

<b>歲出</b>	
說明：每一提案單請依各機關單位預算書內「歲出計畫提要及分支計畫概況表」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，就 1. 或 2. “擇一”提案為原則。	
1. 工作計畫名稱： <u>國家風景區開發與管理</u>	預算金額： _____ 千元 預算書頁次： <u>【    】</u>
<b>提案</b> 擬減列數： 擬凍結數： <u>14-4-3-21</u>	
2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u>21 向海致敬-海岸清潔維護計畫</u> (分支計畫或第一級、第二級用途別)	預算金額： <u>196,425</u> 千元 預算書頁次： <u>【65】</u>
【備註：所屬「工作計畫名稱」： _____】 <b>提案</b> 擬減列數： 擬凍結數： <u>5,000</u> 千元	
提案說明： 一、雲嘉南海域廣，隨洋流漂來的廢棄物，無法依照廢棄物清理法徵收清理費，臨海縣市政府卻須額外增加廢棄物清理費；且海岸權責機關很多，各機關分工不明確。然本年度卻僅編列 9,100 之預算予雲嘉南海域，根本無法有效解決相關污染與廢棄物，海洋廢棄物仍對海岸線造成嚴重污染。 二、爰此提案凍結交通部觀光局向海致敬-海岸清潔維護計畫 5,000 千元，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出改善環境專案報告，始得動支。	

提案人：

*蔡易日*

*許文輝 陳素月 42*

*林煥章*

28

## 歲出 第 4 目

### 112 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：69 頁

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

[ ] 歲出— [V] 減列數：3000 萬元

[V] 凍結數：5%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_

科目(計畫)名稱：交通作業基金

用途別：

本年度預算數：1,200,000 千元

案由：

觀光局統計，去年全台非法旅宿（旅館、日租套房及民宿）高達 1873 家，開罰總金額新台幣 1 億 461 萬元，其中台北市非法旅館最多；非法民宿則在屏東縣最多。根據交通部觀光局公布《111 年 1-10 月各縣市旅館業及民宿查報取締績效》之統計資料，未合法旅館（旅館及日租套房）共有 2524 家，未合法民宿共計 649 家，亦即直至 10 月，全台共計有 3173 家非法旅宿。

監察院 105 年調查報告及 109 年度審計部中央政府總決算審核報告皆指出，觀光局雖編列預算補助地方政府執行違法旅宿管理工作，然全國非法旅宿家數仍持續增加，顯示非法旅宿家數並未因該局補助地方政府執行稽查、取締、輔導合法化等管理工作而減少；此外，對非法旅館之檢查家次比率低於對合法旅館之檢查，上述情形顯示補助計畫執行成效欠佳。

為維護旅客旅遊之住宿安全，保障消費者旅遊住宿權益，爰提案減列交通作業基金 3000 萬元，並凍結該筆預算 5%，請交通部觀光局加強執行對非法旅宿之查報取締，並督導地方政府對非法旅宿之稽查與管理，於三個月內提交檢討及改善計畫之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

吳明

陳素月

43

**歲出 第4目** 立法委員洪孟楷國會辦公室

112 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單位預算

預算書頁次：69 頁

科目(計畫)名稱：交通作業基金

本年度預算數：1,200,000 千元

減列數：                   ；   凍結數：50%

案由：

有鑑於 112 年「交通作業基金」編列增撥觀光發展基金預算數 12 億元，乃具備有相當程度無視並低估疫情後受觀光復甦影響，而所能帶給觀光發展基金更多財源收入之現實，是以該項預算允宜審慎再議。爰此，特提案凍結「交通作業基金」預算數 50%，並要求限期於一個月內向本院交通委員會提交專案報告，再經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

吳明台

陳淑華

44

65

### 歲出第4目

#### 112 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：22 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 4 項 4 目 1 節-0 - 科目(計畫)名稱：交通作業基金

用途別：          

本年度預算數：12 億 元

案由：

交通部觀光局 112 年度預算「交通作業基金」下編列 12 億元，係持續推動「Tourism2025 台灣觀光邁向 2025 方案」。，經查，受疫情影響，觀光發展基金累積短絀金額不斷擴大，雖由公務預算撥款 12 億，112 年度預計短絀仍達 37.13 億元。建議凍結該項經費 10%，俟觀光局就該基金之財務控管提出書面報告，始得動支。

提案人：趙正宇


  
 趙正宇 (Signature)
   
 劉世芳 (Signature)
   
 45
   
 另列 打發 (Notes)
   
 10% (Note)

## 歲出 第4目

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：觀光局

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：69 頁

科目（工作計畫）名稱：交通作業基金-增撥觀光發展基金

第14款第4項第4目1節

本年度預算數：1,200,000 千元

建議：【】增列數：


【】減列數：

【】凍結數：10%

案由：

觀光局及所屬 112 年度預算案「交通作業基金-增撥觀光發展基金」編列 1,200,000 千元，主要辦理持續推動「Tourism2025 臺灣觀光邁向 2025 方案(110-114 年)」等相關工作事項，以因應新冠肺炎(COVID-19)疫情帶來之相關衝擊，希冀對內將打造地方魅力景點、擴大跨域合作，提升國民旅遊市場規模；對外強化台灣觀光品牌、廣拓國際客源，帶動來台旅客人次及觀光外匯收入之提升；並優化產業管理輔導機制及經營環境，提升台灣觀光產業服務品質；同時，完善旅遊資訊服務、推展智慧體驗，提供旅客更便利之旅遊環境，讓世界看見台灣從「防疫大國」成為「觀光大國」，期達成台灣成為「亞洲旅遊主要目的地」之政策目標。隨著新冠疫情(COVID-19)變換，該方案是否有進行相關細節微調，或目標進程是否有變，觀光局應詳細說明並落實管考機制。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟觀光局就「Tourism2025 臺灣觀光邁向 2025 方案(110-114 年)之目前具體成效、後續規劃與預計目標」，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



46

23

### 歲出第4目

#### 112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：22頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

[V] 歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元  [v] 凍結數：1000萬元

第14款4項4目1節-0\_\_-\_\_

科目(計畫)名稱：交通作業基金

用途別：\_\_\_\_\_

本年度預算數：1,200,000千元

#### 案由：

為正式納管非都市土地農牧林用地上1公頃以下露營場，觀光局於111年7月公告修正《非都市土地使用管制規則》附表一及《露營場管理要點》。然經查，至12月初僅22家業者提出申請合法化，另再新增13家非法業者。

有鑑於國人露營風氣日盛，露營場普遍設置卻未能有效管理稽查，存在消費者安全及環境破壞之嚴重風險，有透過公權力積極輔導合法、杜絕非法之必要及迫切性，然地方政府執行上亦有經費人力未到位之問題。為協助地方政府加速納管露營場，爰提案凍結交通作業基金1000萬元，請觀光局一個月內研擬規劃，自「Tourism2025臺灣觀光邁向2025方案(110-114年)」計畫中每年提撥一定比例經費供地方政府申請用以輔導露營場合法化所需之執行項目(包含教育宣導、限期申請、發給登記證、獎勵表揚等)，向交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：

連署人：

47

58

## 決議

### 112 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

案由：有鑑於新冠疫情趨緩，防疫標準及國境逐步解封，交通部觀光局僅針對旅遊團進行補助，針對自由行並無提出方案。自由行可提供比團體旅遊更多的自由空間，讓旅行者更方便，尤其團體旅遊多半會選擇較大眾化的景點，但自由行可有更多選擇空間，遊客腳步可到達更多據點，讓更多地區的相關業者受益。為吸引更多自由行旅客至花東旅遊及提升花東觀光收入，爰要求交通部觀光局針對花東自由行補助提出研議方案，並於一個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：

傅鼎盛

連署人：

徐明志

洪浩楠

48

## 決議

### 112 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

案由：觀光局 112 年度預算案新增國庫撥補觀光發展基金 12 億元。經查觀光發展基金主要收入為機場服務費及其他促參租金，但因新冠疫情影響，導致機場服務費大幅減少，預計 111 年底累計短絀為 70.38 億，淨值預計剩餘 39.68 億；預計 112 年累計短絀將達 107.51 億，淨值預計剩餘 14.56 億。為防止觀光發展基金財務持續惡化，爰要求交通部觀光局針對觀光發展基金提出改善方案，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

高虹安

洪孟楷

49

女

## 決議

### 112 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

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，目前雖由公務預算補助觀光發展基金 12 億元，然而 112 年度國際旅客來台狀況仍不明確，為確保觀光發展政策推動不受影響，爰要求交通部應針對觀光發展基金財務因應方式提出書面報告。

提案人：

張清

林俊良

劉權豪

郭世芳

50

16

## 決議

### 112 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

案由：

觀光局 112 年度預算案新增國庫撥補觀光發展基金 12 億元，以持續推動「Tourism 2025 台灣觀光邁向 2025 方案(110-114 年)」相關工作。惟觀光發展基金主要財源為機場服務費收入與促參租金等收入，因受疫情國境管制影響，出境人數及機場服務費收入銳減，前 2 年度機場服務費決算數較預算數相比，減幅超逾 8 成。今年起台灣國境已逐步開放，但桃園機場服務費增幅仍難預估，該基金應通盤檢討調整計畫及預算資源配置，審酌財務能力避免基金總負債超過資產總值，進而影響基金業務之推動執行。爰建請交通部觀光局向立法院交通委員會提出計畫調整檢討報告。

提案人：

許添榮

陳素月

陳素月

51

30

## 決議

### 112 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

#### 案由：

我國針對新冠肺炎的邊境防疫措施從今年 10 月起逐步開放，國際趨勢（除中國外）也逐漸對疫情改採「共存」的寬送管制，由此可預估未來國內旅遊業亦可因旅客增加而需求提升。

然而據觀光局提供資料，109 及 110 年度停業之旅行社家數分別為 43 家及 67 家，111 年截至 8 月底 48 家，均較 107 至 108 年度之 22 家及 32 家增加，顯示旅行業受疫情衝擊甚巨，觀光局雖祭出員工薪資補貼、導遊領隊生計補貼、營運資金補貼等措施協助業者，惟截至目前為止旅行業者營運仍屬艱困。

交通部觀光局 112 年度預算案新增國庫撥補觀光發展基金 12 億元，即是為了紓解基金因紓困措施而產生之財務問題，而要實際健全基金財務，就需要紓困措施有效協助業者度過難關，讓觀光市場回復正常水準。

爰此提案要求交通部觀光局應就旅遊業紓困之措施，廣納業者之意見，擴大與業者之雙向溝通，研議更有效率的紓困措施，並將相關研議結論書面送達立法院交通委員會。

提案人：

  
陳素月





52

40

## 決議

### 112 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

案由：觀宏專案為觀光局配合新南向政策，目的為促進印度、印尼、越南、緬甸、柬埔寨及寮國旅客組團來台旅遊，但因受新冠疫情影響，暫緩受理申請作業，如今國門已開，行政院亦同意觀宏專案續辦至 112 年 12 月 31 日，並於 111 年 11 月 11 日恢復，然過去曾多次發生藉觀宏專案入境，進行「假觀光、真偷渡」之案例，雖然觀光局針對本次重啟，已要求越南辦事處針對指定旅行社進行檢核，但仍有潛在風險。為防止不肖業者利用觀宏專案進行「假觀光、真偷渡」，爰要求交通部觀光局針對持續檢核指定旅行社營運狀況及更新相關資料進行研議，並於二個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

魯明哲

洪錫瑄

53

2

## 決議

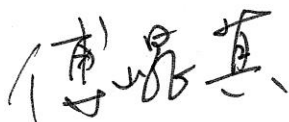
### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光局

主決議

案由：有鑑於新冠疫情影響，109 年至 110 年國外旅客及出國旅客與 108 年同期相比大幅減少，嚴重衝擊國內旅行業者，據觀光局統計，109 年停業旅行社 43 家、110 年 67 家、111 年截至 8 月底 48 家，雖觀光局針對旅行社提出補助方案。據 UNWTO 調查評估，全球旅遊業回復至 2019 年疫情前水準，至少要 2024 年以後，而觀光局所提方案多為短期紓困措施，對於長期疫情之成效有限。為復甦國內觀光產業，爰要求交通部觀光局針對旅行業者紓困措施提出精進方案，並於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：



連署人：



54

3

**決議**

**112 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

案由：觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」項下編列「業務費-委辦費」辦理編製臺灣地區觀光衛星帳 100 萬元。經查 107 及 108 年度之台灣觀光衛星帳，於 110 年 9 月發布結果，109 年度則是 111 年 10 月發布，編制衛星帳均較當年延後 2 至 3 年。隨著疫情趨緩、國境解封，觀光產業處於復甦之際，台灣觀光衛星帳須提升資料及時性，爰要求交通部觀光局針對台灣觀光衛星帳資料之及時性提出改善方案，並於兩個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崑萁

連署人：

詹明忠

洪孟楷

55

5

## 決議

### 112 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

案由：觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下編列 7 億元，補助觀光發展基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫」。經查 106 年至 108 年國旅總次數由 1 億 8,344 萬 9 千次至 1 億 6,927 萬 9 千次，足見國旅於疫情爆發前，已呈衰退趨勢，衰退原因應為國內旅遊景區同質性過高、未結合串聯成旅遊帶、遊憩據點著重硬體建設、部分景點缺乏後續維管等諸多問題。為促進國旅次數提升及改善國旅品質，爰要求交通部觀光局針對上述原因提出改善方案，並於兩個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崐真

連署人：

詹明忠

洪錫爵

56

6

**決議**

**112 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

案由：據觀光局歷年觀光旅館營運月報統計，觀光旅館 108 至 111 年 9 月員工人數由 2 萬 6983 人減少為 2 萬 2079 人，其中國際觀光旅館減少 4138 人，一般觀光旅館減少 1193 人。雖勞動部勞動力發展署於今年 5 月已辦理旅館專案媒合計畫，仍無法解決缺工問題，據勞動力發展署統計缺工原因為：求職者專業職能不符及基層工作起薪偏低等諸多因素。然而隨著疫情趨緩、國境解封，國際觀光客將逐漸來台觀光，為因應未來來台的觀光旅客，亟需解決觀光旅宿業者缺工問題，爰要求交通部觀光局針對如何解決觀光旅宿業者缺工問題進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

詹明忠

洪孟楷

57

7

## 決議

### 112 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

決議案

案由：

因受 COVID-19 疫情影響，觀光產業從業人員或有轉業之情況發生，目前國內外觀光產業逐漸復甦，然而觀光產業人力不足的狀況時有所聞，為確保國內觀光產業人力充足，以因應未來國際旅客來台觀光及國內觀光需求，爰要求交通部觀光局應於一個月內就觀光產業人力缺口提出因應之書面報告。

提案人：

賴品妤

劉耀豪

郭世芳 林俊廷

58

15

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 觀光局 主決議

觀光局 112 年度預算案編列「觀光業務-補助交通作業基金」7 億元，補助觀光發展基金辦理「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫（108-112 年度）」，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提升軟體服務。觀光局應積極參考相關旅遊調查之分析資訊，妥善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，以提升國內旅遊之質感。爰要求觀光局應於 2 個月內，就「體驗觀光-地方旅遊環境營造計畫中程計畫（108-112 年度）之具體成效及計畫結束後之後續規劃」，向交通委員會提出專案報告。

提案人：



59

24

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 觀光局 主決議

我國自 111 年 08 月起陸續有行政部門網站及相關系統皆遭受資安攻擊，已成我國重大國安事件，為避免相關機敏資料遭駭客竊取、藉此散播不利我國之假訊息及癱瘓網路造成民眾生活不便，觀光局及所屬單位應持續強化人員訓練、資通訊安全防護，且採購落實需須符合我國資通訊安全檢核事項，並重新檢視既有資通訊設備、外包廠商營運之系統是否符合我國資安標準及擬訂相關資安緊急應變措施，以維護我國資訊安全。爰要求觀光局應於 2 個月內，盤點目前所有相關系統設備是否符合我國資安標準，並就「資安攻擊之應處作為及整體資通訊安全防護策略」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



60

25

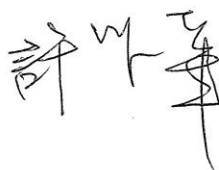
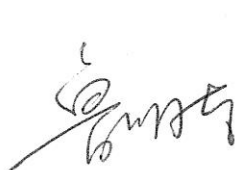
## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 觀光局 主決議

近年來政府機關發生數起不當運用約聘雇人員事件，多為要求其從事與原職務範疇無關之事，此況不僅嚴重減損我國政府信譽，亦有違廉能之旨。基此，觀光局及所屬單位應定期盤點約聘雇人員之工作情況，並建立完善考察制度，以防上述情狀再度發生，並於兩個月內針對「如何有效遏止濫用約聘雇人員及其考核機制」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



61

26

## 決議

### 112 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：

#### 主決議

2019 年 Netflix 發表的「世界小吃」亞洲篇美食紀錄片中，台灣的 4 家世界小吃都在嘉義，顯示出嘉義獨特多元的旅遊潛力，而許多嘉義市的店家，諸如聯興茶業、月桃故事館、信昌食油行、草行居-諸羅蔬食、允統食材有限公司、壺豆花、噴水雞肉飯、半畝田有限公司、朱家麻花捲、漢橘客新鮮果優格專賣店、奮起福米餅、林聰明沙鍋魚頭、里響咖啡、新台灣餅鋪、阿潘肉包等，也在勇於嘗試、不斷創新下，開發出大受歡迎的伴手禮及美食，為嘉義市觀光產業注入新的靈魂。阿里山國家公園風景管理處應針對如何透過體驗活動、特色伴手禮及宣傳活動之辦理，協助嘉義市伴手禮業者建立品牌價值，於一個月內，向交通委員會提出報告。

提案人：

王美惠

陳素月

蔡玉如

許智信

許俊豪

62

62

## 決議

### 112年度中央政府總預算案

單位：交通部觀光局

#### 主決議

有鑑於西拉雅國家風景區核心範圍內有歐欣掩埋場預定地，該計畫開發商取得法院判決勝訴，掩埋場隨時可以重啟，有死灰復燃之問題。由於該計畫位於生態敏感區，若開發成掩埋場恐影響週遭龍崎惡地自然地景與生態環境，亦影響西拉雅國家風景區之完整性。請觀光局研議於113年編列預算徵收該區域土地，完整納入西拉雅國家風景區，以維護國家風景區之完整，並於三個月內提交書面報告至交通委員會。

提案人：陳椒華



連署人：



63

56

## 決議

### 主決議

查參山國家風景區管理處管理範圍包括獅頭山、梨山及八卦山，並於 2002 年 2 月 4 日核准苗栗縣南庄鄉納入參山國家風景特定區，以推動所轄區域之人文及自然資源。另查 2022 年 4 月 11 日該處辦公室正式啟用並坐落於台中市霧峰區，惟其相關業務未納該區，爰建請該處應積極提具相關計畫，以促進霧峰區人文及自然景觀之保育及推廣。

提案人：

林錫山

連署人：

許智偉

張嘉

李智偉

64

57

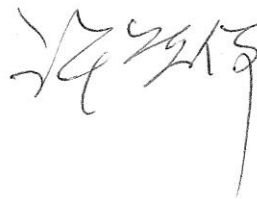
## 決議

### 112 年度交通部觀光局及所屬單位預算主決議

案由：

經統計國人國內旅遊總次數，從 106-110 年度分別為 1 億 8344 萬 9 千人次、1 億 7109 萬人次、1 億 6927 萬 9 千人次、1 億 4297 萬人次及 1 億 2602 萬 7 千人次，雖 109 年度、110 年度受疫情影響國人出遊意願降低尚可預期，惟從統計資料可見，國內旅遊人次早於疫情前便開始減少，主要原因是因為各觀光景點之間同質性太高，且未能有效串連成為旅遊帶，又隨著高齡人口增加及受疫情影響，國人旅遊習慣改變，部分景點因為軟硬體建設老舊不足又缺乏維護管理，停車空間不足等，影響國人前往旅遊意願；另外，國門也既已對外開放，預期國際觀光客逐漸增加，惟國內多數旅遊景點缺乏友多元文化的服務設施，恐降低不同文化、信仰的國際旅客來台，故建議觀光局應於 3 個月內重新盤點國內旅遊資源並提出書面改善報告，以改善國內旅遊質感，提升國內、國際旅客旅遊意願。

提案人：林俊憲



65

5

6

## (二) 中華郵政公司

中華郵政股份有限公司112年度附屬單位預算-建議併案及預算表

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
第 1-7 案 (併案處理) 收入增列案：1-7	營業收入		2,240億 7,002萬元	
	1-7：營業收入	1：增列 20億元	1-3：2,240億 7,002萬元	1：洪孟楷
		2：增列 10億元		2：劉權豪
		3：增列 5,000萬元		3：魯明哲
	銷售收入	4：增列200萬元	4：4,413萬2千元	4：魯明哲
	金融保險收入-保費收入	5：增列 15億4,900萬元	5：846億5,600萬元	5：劉世芳
	其他營業收入-什項營業收入-郵購收入	6：增列10%(1,213萬9千元)	6：1億2,139萬1千元	6：蔡易餘
	7：增列650萬元	7：2,350萬元	7：魯明哲	
第8-11 案 (併案處理) 刪減案：8、10 凍結案：11 刪減+凍結：9	棧儲包裝代理及加工費		36億4,714萬6千元	
	8-11：棧儲包裝代理及加工費	8：刪減1,000萬元	8：36億4,714萬6千元	8：李昆澤
	●金融保險成本			
	■ 手續費用	9：刪減2,000萬元+凍結1/10(1億8,343萬3千元)	9：18億3,433萬4千元	9：林俊憲
	■ 佣金費用	10：刪減500萬元	10：3億7,000萬元	10：劉權豪
●其他營業成本-什項營業成本-郵購業務工作承攬外包費	11：凍結10%(20萬元)	11：200萬元	11：魯明哲	

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
第12-14案 (併案處理) 刪減案：12-14 凍結案：15	<b>專業服務費</b>			
	12-15：專業服務費	12：刪減500萬元	12：11億8,207萬1千元	12：李昆澤
	研究發展費用-服務費用-專業服務費	13：刪減100萬元 14：刪減200萬元	13-14：600萬元	13：劉世芳 14：林俊憲
	●委託調查研究費-新一代i郵箱軟體設計研究案	15：凍結20%(22萬元)	15：110萬元	15：魯明哲
第16-18案 (併案處理) 刪減案：16、18 凍結案：17	<b>租金與利息</b>		<b>578億6,289萬8千元</b>	
	16-18：租金與利息	16：刪減1,000萬元	16：578億6,289萬8千元	16：劉權豪
	郵件處理費-租金與利息	17：凍結1/5(3,015萬5千元)	17：1億5,077萬7千元	17：林俊憲
	業務費用-租金與利息	18：刪減10%(3,622萬3千元)	18：3億6,223萬3千元	18：趙正宇
第19-22案 (併案處理) 凍結案：19-21 刪減+凍結：22	<b>營業成本</b>		<b>1,851億0,892萬1千元</b>	
	19-22：營業成本	19：凍結20%(370億2,178萬4千元)	19：1,851億0,892萬1千元	19：洪孟楷
	20：郵件處理費-服務費用	20：凍結15%(2億8,410萬3千元)	20：18億9,401萬8千元	20：陳椒華
	21：郵件運輸費-服務費用	21：凍結15%(7,213萬2千元)	21：4億8,088萬2千元	21：陳椒華
	22：其他營業成本-什項營業成本-i郵購業務	22：刪減500萬元+凍結1/10(152萬元)	22：1,520萬元	22：林俊憲

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
第23-33案 (併案處理) 刪減案：25、26、 30 凍結案：23-24、27- 29、31-33	營業費用		279億2,505萬6千 元	
	23-33：營業費用	23：凍結15%(41億 8,875萬8千元)	23：279億2,505 萬6千元	23：洪孟楷
	業務費用			
	●用人費用	24：凍結10%(16億 6,806萬4千元)	24：166億8,064 萬2千元	24：陳椒華
	●服務費用			
	■旅運費	25：刪減200萬元	25：1,993萬3千 元	25：劉世芳
	■推展費	26：刪減100萬元 27：凍結4,000萬元 28：凍結10% (3,700萬 元)	26-28：3億6,999 萬5千元	26：劉世芳 27：許智傑 28：陳素月
	●折舊及攤銷	29：凍結15% (2億 7,984萬3千元)	29：18億6,562萬 2千元	29：陳椒華
	●稅捐與規費	30：刪減10%(2億 1,557萬3千元)	30：21億5,572萬 6千元	30：趙正宇
	管理費用			
	●服務費用	31：凍結20% (7億 7,228萬3千元) 32：凍結10%(2,099萬 2千元) 33：凍結10%(2,099萬 2千元)	31：38億6,141萬 7千元 32-33：2億0,992 萬4千元	31：李昆澤 32：陳椒華 33：陳椒華

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
第34-39案 (併案處理) 刪減案：35-36 凍結案：37-39 刪減+凍結：34	固定資產建設改良擴 充計畫  34-36：固定資產建設 改良擴充計畫  37-39：郵政物流園區 (機場捷運A7站)建置 計畫	34：刪減1億元+凍結1 億元  35：刪減1,000萬元  36：刪減1,000萬元  37：凍結10%(3億118 萬7千元)  38：凍結10%(3億118 萬7千元)  39：凍結3億元	72億5,039萬7千 元  34-36：72億5,039 萬7千元  37-39：30億1,187 萬4千元	34：李昆澤  35：劉耀豪  36：劉世芳  37：陳素月  38：趙正宇  39：許智傑
第40-52案 決議案(逐案處理)				

## 營業總收入

立法委員洪孟楷國會辦公室

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：\_\_\_\_頁

〔科目(計畫)名稱：營業收入  
本年度預算數：224,070,020 千元

增列數：20 億元

#### 案由：

有鑑於按 110 年度中華郵政股份有限公司決算書內容，所對照 112 年度各營業收入項下之科目預算數，實有編列過度保守之情形。如郵費收入 110 年度決算數 302.82 億元，然 112 年預算數僅 287.56 億元，另金融保費收入 110 年度決算數 2244 億元，然 112 年預算數僅 1952 億元。是以，考量應再行增列調整，特提案「營業收入」增列預算數 20 億元，並要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交書面報告。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

魯明台

陳淑華

/

53

### 營業總收入

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：33 頁

歲入— 增列  減列數：10 億元

歲出— 減列數：元

凍結數：分之 (或 %)

元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：營業收入

用途別：

本年度預算數：2240 億 7002 萬元

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度歲入預算「營業收入」項下編列 2240 億 7002 萬元，較 111 年度預算數 2126 億 7138 萬 3 千元，增加 113 億 9863 萬 7 千元，但相較 110 年度決算數 2544 億 5625 萬元，減少 303 億 8623 萬元，顯然郵政公司 112 年度營業收入編列仍過於保守，應有增列之空間。爰此中華郵政股份有限公司 112 年度歲入預算「營業收入」項下編列 2240 億 7002 萬元，應予增列 10 億元。

提案人：

劉權豪

蔡易銘

魏津

林俊德

## 營業總收入

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

【】歲入      【】歲出      單位預算書頁次：33 頁

科目（工作計畫）名稱：營業收入

本年度預算數：224,070,020 千元

建議： 增列數：5,000 萬元

【】減列數：

【】凍結數：

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度預算案「營業收入」編列 224,070,020 千元，較 111 年度增加 11,398,637 千元(增幅 5.36%)。惟檢視中華郵政股份有限公司近 5 年營業收入及營業利益概呈大幅減少之情形，且 6 項主要營運項目僅 1 項郵件業務概有成長，其餘集郵、儲金、匯兌、簡易壽險及代理業務皆呈現下滑趨勢，爰此，建議增列該項預算 5,000 萬元，以督促中華郵政股份有限公司強化核心競爭力及利基產品，以提升整體經營效率。

單位：新臺幣千元

年度 項目	106	107	108	109	110	110 年較 106 年 增減量及幅度
郵件業務	24,934,114	27,424,987	26,821,675	27,666,500	27,464,541	2,530,427 (10.15%)
集郵業務	760,804	658,827	550,991	625,663	616,720	-144,084 (-18.94%)
儲金業務	45,136,922	44,551,135	44,301,691	37,842,942	33,503,292	-11,633,630 (-25.77%)
匯兌業務	352,430	309,742	280,111	259,362	255,247	-97,183 (-27.58%)
簡易壽險	143,778,905	133,671,585	127,794,006	118,502,415	99,178,459	-44,600,446 (-31.02%)
代理業務	514,460	535,276	65,547	163,392	118,899	-395,561 (-76.89%)

提案人：



20

## 營業總收入

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

【】歲入      【】歲出      單位預算書頁次：43 頁

科目（工作計畫）名稱：銷售收入

本年度預算數：44,132 千元

建議： 增列數：200 萬元

減列數：

凍結數：

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度預算案「銷售收入」編列 44,132 千元，主要係銷售郵政出版物、封裝材料(包括：瓦楞紙箱、牛皮紙、氣泡式信封、便利包等)、信封片箋(包括：標準信封、航空信封及牛皮紙信封等)等郵務相關物品。惟檢視中華郵政股份有限公司近年決算郵務銷售利益均未達標，及銷售損益率較目標值偏低，應積極研究提升收入及抑減成本之策略。爰此，建議增列該項預算 200 萬元，以督促中華郵政股份有限公司精進相關產品行銷，以提升整體經營效率。

單位：新臺幣千元；%

年 度	銷 售 收 入		銷 售 成 本		銷 售 損 益			銷 售 損 益 率	
	預 算	決 算	預 算	決 算	預 算 A	決 算 B	達 成 率 A / B	預 算	決 算
106	38,655	40,059	21,476	41,991	17,179	-1,932	-	44.44	-4.82
107	38,510	40,781	22,484	37,285	16,026	3,496	21.81	41.62	8.57
108	42,460	42,858	22,306	30,135	20,154	12,723	63.13	47.47	29.69
109	42,905	43,004	22,186	28,734	20,179	14,270	70.72	47.03	33.18
110	43,910	42,260	21,166	29,108	22,744	13,152	57.83	51.80	31.12
111	44,036	-	25,016	-	19,020	-	-	43.19	-
112	44,132	-	28,508	-	15,624	-	-	35.40	-

提案人：



評議  
4



>|

## 營業總收入

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：46 頁

[V] 歲入— [V] 增列 [ ] 增列數：154,900 萬 千元

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

第   款    項 目    節-0-  

科目(計畫)名稱：金融保險收入

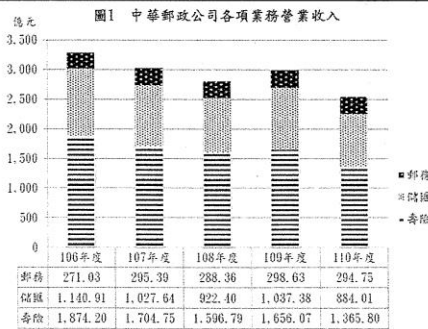
用途別：保費收入

本年度預算數：8,465,600 萬 千元

#### 案由：

- 112 年度中華郵政公司之金融保險收入，編列 1,952 億 1,626 萬 4 千元，較去年增加 109 億 9,409 萬 2 千元，增幅 5.97%。但其中之保費收入編列 846 億 5,600 萬元，占總體金融保險收入為 37.78%，較去年保費收入佔總體金融保險收入 38.6% 為低，且 112 年度之保費收入成長率，僅保守計列增加 3.11%，較之 110 年度之決算數 991 億 7,845 萬 9 千元，差距甚大。
- 根據立法院預算中心 112 年度中華郵政公司預算評估報告指出，自 109 年 9 月至 111 年 6 月，新契約保費收入達成率皆不到四成(見下表)，而審計部 110 年度總決算報告亦指出，中華郵政之壽險業務連四年衰退(見下圖)，顯見中華郵政需加強保險業務之收入。

時間	目標數(億元)	實際數(億元)	達成率
109 年 10 月~110 年 9 月	200	63.99	32.00%
110 年 10 月~111 年 6 月	180	65.42	36.34%



- 爰此，「金融保險收入」項下之「保費收入」原編列 846 億 5,600 萬元，提案增列 15 億 4,900 萬，以去年預算數增加 5% 為基準，建請中華郵政公司積極改善保費收入。

提案人：

蔡易日 郭世芳 李品汝 林煥章

5

5

### 營業總收入

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：51 頁

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

[ ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_ 萬 \_\_\_\_\_ 千元 [ ] 凍結數：10%

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：其他營業收入-什項營業收入

用途別：\_\_\_\_\_

本年度預算數：121,391 千元

#### 案由：

一、中華郵政公司 112 年度預算案「其他營業收入-什項營業收入」編列 i 郵購收入 2,350 萬元。該公司係於 99 年開辦「郵政商城」網路開店服務平臺，嗣於 109 年 7 月更名為「i 郵購」，並將平臺定位為輔導小商小農等微型業者之公益服務。

二、經查：(一)近年 i 郵購營業收入呈減少趨勢，110 年度轉為虧損，尚待有效控管營運成本；(二)產品銷售以內部員工約 7 成為主。

三、綜上，中華郵政公司辦理 i 郵購以扶助小商及小農拓展網路商機，惟近年 i 郵購營業收入呈減少趨勢，110 年度甚轉為虧損，且 111 年 1 至 7 月營運成本執行數已超逾全年預算數，尚待有效控管營運成本；又產品銷售以內部員工約 7 成為主，允宜積極開發外部客戶以有效提升收益，及兼顧公益目的。爰此提案凍結「什項營業收入」預算 10%。俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。

提案人：蔡易日

許文信

陳素月  
林俊豪

6

## 營業總收入

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

【】歲入      【】歲出      單位預算書頁次：51 頁

十 科目（工作計畫）名稱：其他營業收入-什項營業收入-i 郵購收入

本年度預算數：23,500 千元

建議：【】增列數：650 萬元

    【】減列數：

    【】凍結數：

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度預算案「其他營業收入-什項營業收入-i 郵購收入」編列 23,500 千元。惟面對國內外網購風氣盛行，中華郵政股份有限公司應積極開發外部客戶，建立品牌知名度與愛用度，以逐漸擴大銷售規模，而非完全依靠銷售予內部員工作為營收主力。爰此，建議增列該項預算 650 萬元，以督促中華郵政股份有限公司減低 i 郵購內部員工消費比例，積極強化外部客戶開發。

提案人：



7

22

## 營業總支出

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：128 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

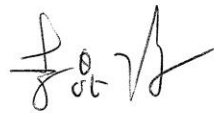
歲出— 減列數：1000 萬  凍結數：

#### 通案-棧儲包裝代理及加工費

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年有關「棧儲包裝代理及加工費」共編列預算 36 億 4714 萬 6 千元，預算較 111 年度增列 3 億 288 萬 2 千元，較 110 年度決算增加 1 億 6615 萬 3 千元，該項預算 112 年預算較 111 年增加約 9%，然而中華郵政公司收入 112 年僅較 111 年增加 5.36%，相關預算應更加撙節，爰此，中華郵政股份有限公司 112 年有關「棧儲包裝代理及加工費」共編列預算 36 億 4714 萬 6 千元，應予刪減 1000 萬元。

提案人：



李 劍 權 豪

劉 世 芳



8

33

## 營業總支出

112 年度中華郵政股份有限公司預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「金融保險成本-手續費用-棧儲包裝代理及加工費」

預算書頁次：第 70 頁

本年度預算：18 億 3,433 萬 4 千元

案由：

一、中華郵政公司於 112 年度預算「手續費用-棧儲包裝代理及加工費」編列 18 億 3,433 萬 4 千元，與 111 年度預算 16 億 3,943 萬 9 千元相比，增列 1 億 9,489 萬 5 千元（增幅 12%）。經查，中華郵政公司營業收入以近五年（106-110 年度）相比較，營業利益減少達 741.6 億元（減幅 22.57%），各營業項目中以儲金減少 116 億 3,363 萬元（減幅 25.77%）、匯兌減少 9,718 萬 3 千元（減幅 27.58%）及簡易壽險減少 446 億 44 萬 6 千元（減幅 31.02%），營運值減少幅度最為明顯。鑑於，近年金融保險業務營運表現大幅下滑，112 年度預算編列手續費用項目卻大幅增列顯不合理，惟預算書中未見中華郵政公司就此提出詳細說明，恐有預算浮濫編列之嫌，考量預算應樽節編列之原則，故建議刪減該預算 2,000 萬元並凍結 1/10，待中華郵政針對該項計畫之運用及增列原因提出詳細說明之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲

許水

許水

### 營業總支出

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：70 頁

歲入—  增列  減列數： 元

歲出—  減列數：500 萬元

凍結數： 分之 (或 %)

元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：金融保險成本

用途別：佣金費用—核銷包裹代埋及加工費 本年度預算數：3 億 7000 萬元

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度歲出預算「金融保險成本」項下「佣金費用」編列 3 億 7000 萬元，較 110 年度決算數 3 億 5498 萬 2 千元，增加 1501 萬 8 千元。惟郵政公司主要營運項目之一簡易壽險之營運值逐年下滑，110 年度較 106 年度營運值減少 446 億餘元，減少比率 31.02%，郵政公司壽險業務營運逐年減少，金融保險成本佣金費用卻仍較決算數高，顯然預算編列過於寬列。爰此中華郵政股份有限公司 112 年度歲出預算「金融保險成本」項下「佣金費用」編列 3 億 7000 萬元，應予減列 500 萬元。

提案人：

劉權

林俊

蔡易行

李昆

10

## 營業總支出

### 112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

【】歲入      【】歲出      單位預算書頁次：77 頁

科目（工作計畫）名稱：

其他營業成本-什項營業成本-i 郵購業務工作承攬外包費

本年度預算數：2,000 千元

建議：【】增列數：

【】減列數：

【】凍結數：10%

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度預算案「其他營業成本-什項營業成本-i 郵購業務工作承攬外包費」編列 2,000 千元。經查中華郵政股份有限公司 i 郵購營業收入預算數與 111 年度同為 23,500 千元，但 112 年度營運成本預算數卻編列 15,200 千元，較 111 年度編列之 10,000 千元增加 5,200 千元（增幅達 52%）。且 111 年 1 至 7 月該公司營運成本執行數 1,131.1 萬元已超逾全年營運成本預算數 1,000 萬元，有待積極控管營運成本。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟中華郵政股份有限公司說明 112 年 i 郵購營運成本預算數增加原因，並就「精進 i 郵購營運成本控管」提出具體改善措施與整體策略，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：







11

## 營業總支出

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：128 頁

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

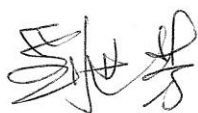
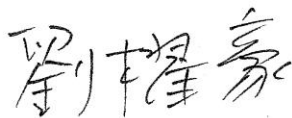
[\*] 歲出— [\*] 減列數：500 萬 [ ] 凍結數：

#### 通案-專業服務費

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年有關「專業服務費」共編列預算 11 億 8207 萬 1 千元，預算較 111 年度增列 3895 萬 2 千元，較 110 年度決算增加 2144 萬 8 千元，相關預算應更加擰節，爰此，中華郵政股份有限公司 112 年有關「專業服務費」共編列預算 11 億 8207 萬 1 千元，應予刪減 500 萬元。

提案人：



12

32

### 營業總支出

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：86 頁

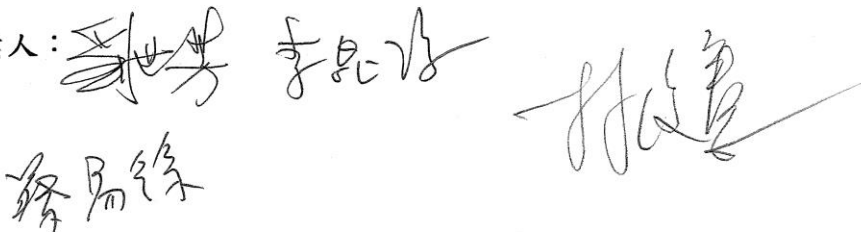
歲入— 增列  減列數：           萬            千元

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

第           款 第           項 第           節-0           科目(計畫)名稱：研究發展費用  
用途別：服務費用-專業服務費 本年度預算數：600 萬            千元

#### 案由：

- 112 年度中華郵政公司之研究發展費用項下服務費用之「專業服務費」，編列 600 萬元，與去年同。其中 560 萬元，係為委託調查研究費，包括五項研究案：「新一代 i 郵箱軟硬體設計」(110 萬元)、「郵政跨境物流發展策略及營運模式」(100 萬元)、「以人臉或指靜脈辨識技術應用於臨櫃服務」(100 萬元)、「運用新興科技強化儲匯業務」(90 萬元)、及「郵政金融卡支付運作模式及發展策略」(100 萬元)；另有 60 萬元辦理客戶滿意度調查。
- 「以人臉或指靜脈辨識技術應用於臨櫃服務」之研究，涉及人臉辨識、甚至生物特徵，恐牽涉個人隱私保護、個資乃至相關人權議題，如去(110)年 11 月國發會即發函警政署，將其「M-Police」平台中之人臉辨識功能下線；甚或機場採用人臉辨識等方式登機、通關，皆同樣需留意相關衍生之人權爭議。
- 再者，110 年度「專業服務費」之決算數僅 227 萬 6 千元，有鑑於目前相關法規尚待調適，爰此，研究發展費用項下服務費用之「專業服務費」原編列 600 萬元，建議提案刪除 100 萬元。

提案人：

13

8

## 營業總支出

112 年度中華郵政股份有限公司預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「研究發展費用-服務費用」<sup>專業服務費</sup>

預算書頁次：第 86 頁

本年度預算：600 萬元

案由：

中華郵政公司於 112 年度預算「研究發展費用-服務費用」編列 600 萬元，已連續三年維持編列 600 萬元並未增列，主要為委託辦理研究之用，其中包含新一代 i 郵箱軟硬體設計研究等。經查，108-110 年度該項預算分別編列 500 萬、600 萬、600 萬；決算數分別為 420 萬 8 千元(執行率 84%)、277 萬 7 千元(執行率 46%)、227 萬 6 千元(執行率 38%)，近兩年預算執行率皆未達到 5 成，執行成效並不理想。另外，112 年度預算項下計畫投入新一代 i 郵箱研發，惟 i 郵箱自 105 年起陸續建置，截至 111 年 7 月底全國已建置 2,408 座，使用率卻遲遲無法提升，縱使疫情期間網路購物增加，i 郵箱也未能把握機會提升使用率，經統計，i 郵箱使用率於 106 年度尚可達到 48.8%，到了 110 年度卻只剩下 38.39%，使用率每況愈下，顯見 i 郵箱之推廣仍有努力空間。鑑於該項預算近兩年執行率不佳，且原有 i 郵箱已建置 5 年，使用率卻仍未及 5 成，明顯有待改善，故建議刪除該項預算 200 萬元，待中華郵政公司針對現有 i 郵箱使用率提升提出改善方案之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲 蔡易行  
陳素月

14

51

**營業總支出**  
**112 年度中央政府總預算案提案表**

單位名稱：中華郵政股份有限公司

【  】歲入      【  】歲出      單位預算書頁次：87 頁

科目（工作計畫）名稱：

研究發展費用-專業服務費-委託調查研究費-新一代 i 郵箱軟硬體設計研究案

本年度預算數：1,100 千元

建議：【  】增列數：

          【  】減列數：

          【  】凍結數：20%

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度預算案「研究發展費用-專業服務費-委託調查研究費-新一代 i 郵箱軟硬體設計研究案」編列 1,100 千元。經查 i 郵箱自 105 年起建置至今已逾 2,400 餘座，惟審計部於查核中華郵政公司 109 年度財務收支及決算之審核通知事項指出，有 791 座使用率未達 30%，421 座未滿 10%，主要係由於中華郵政公司於設置 i 郵箱前，僅勘察設置地點之空間大小、網路、消防、電力等各項硬體設置條件是否符合需求，未辦理設置地區民眾之 i 郵箱需求市場調查所致。爰此，建議凍結該項預算 20%，俟中華郵政股份有限公司就「強化 i 郵箱設置前評估作業及加強 i 郵箱使用率」提出具體改善措施與整體策略，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



15

24

### 營業總支出 租金與利息

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：128 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 元

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

元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：租金與利息

用途別：

本年度預算數：578 億 6289 萬 8 千元

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度歲出預算「租金與利息」項下合計編列 578 億 6289 萬 8 千元，相較於 111 年度預算 522 億 9851 萬 1 千元，增加 55 億 6438 萬 7 千元，相較於 110 年度決算數 338 億 9487 萬 5 千元，更增加 239 億 6802 萬 3 千元，郵政公司 112 年度租金與利息預算急遽增加，預算書未具體說明，且相較 110 決算數超出 239 億餘元，顯然租金與利息支出仍有擷節空間。爰此中華郵政股份有限公司 112 年度歲出預算「租金與利息」項下合計編列 578 億 6289 萬 8 千元，應予減列 1000 萬元。

提案人：

劉櫛豪

蔡昌雄

李品峰

林德福

16

4

## 營業總支出

112 年度中華郵政股份有限公司預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「郵件處理-租金與利息」

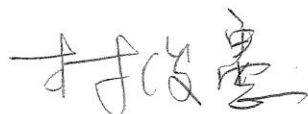
預算書頁次：第 56 頁

本年度預算：1 億 5,077 萬 7 千元

案由：

中華郵政公司於 112 年度預算「郵件處理-租金與利息」編列 1 億 5,077 萬 7 千元，與 111 年度預算 9,967 萬 3 千元相比增列 5,110 萬 4 千元（增幅 33.8%），其中以機器租金預算增加最多，較去年度增列 8,404 萬 5 千元（增幅 536.7%）。經查，該項預算 108-110 年度分別編列 5,112 萬 7 千元、7,921 萬 4 千元、7,011 萬 8 千元，決算數分別為 6,981 萬 3 千元（執行率 136.5%）、1 億 2,092 萬 2 千元（執行率 152.7%）、9,438 萬元（執行率 134.6%），近三年執行率均超過預算數甚多，顯見過往預算未能準確編列；又 112 年度預算機器租金編列暴增，惟預算書中卻未詳細說明其預算增加之用途，恐有預算浮濫編列之嫌，為確保預算覈實編列，故建議凍結該項預算 1/5，待中華郵政公司針對該項計畫之運用提出詳細說明之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：林俊憲



19

夕

### 營業總支出

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政 預算書頁次：78 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：業務費用  
 用途別：租金與利息 本年度預算數：3 億 6223 萬 3 千元

案由：

交通部主管中華郵政股份有限公司 112 年度預算「業務費用」項下「租金與利息」編列 3 億 6223 萬 3 千元。經查，該項預算 111 年度僅編列 2 億 4195 萬 3 千，110 年度決算也僅 2 億 6749 萬 8 千元，增列 1 億餘元恐有浮編之嫌。建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇

*(Handwritten signatures and initials)*  
 趙正宇 (left), 孫易明 (top right), 林俊良 (right), 劉世芳 (bottom left), 1606 (center)

18

38

**營業總支出** 立法委員洪孟楷國會辦公室

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：\_\_\_頁

科目(計畫)名稱：營業成本

本年度預算數：185,108,921 千元

凍結數：20%

案由：

有鑑於(一)111 年第三季中華郵政甫發生對於子公司中華快遞公司人員待遇辦理不當之督導爭議，受批評有悖當前中央政府辦理解決低薪政策之情形，且後續改善情形未見積極成果。(二)營業成本當中之金融保險成本科目中，外幣兌換損失項目於 110 年度便達到 227 億元支出，然而卻於 112 年度預算數上並無概估數，而是全然空白。爰此，特提案凍結「營業成本」預算數 20%，並要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

張益楷

魯明台

陳淑華

19

54

### 營業總支出

#### 112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：55頁

歲入—增列減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出—減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 凍結數：15%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：郵件處理費

用途別：服務費用

本年度預算數：1,894,018千元

#### 案由：

節日旺季前夕、電商促銷等檔期，運輸物流業往往有「包裹爆量」之情形。有鑑於中華郵政中秋前夕包裹大量湧入，加上截郵日期公告過晚，造成外勤同仁疲於奔命、壓力大增，引發工會不滿。人力不足與作業量能有限造成郵政同仁分送不及，導致具时效性之農產品或食品受到影響，易致報廢及浪費，亦引發民怨而歸責於中華郵政股份有限公司，導致公司方、郵政同仁及民眾三方皆輸之局面。

為確保佳節前夕相關郵寄郵遞作業順暢，盡速紓解尖峰郵件量以減輕同仁投遞包裹之壓力，爰提案凍結郵件處理費項下服務費用預算15%，請中華郵政股份有限公司儘早公告、宣導符合處理量能之截郵日期，提前部屬規劃、調整相關服務內容，並要求各局處研擬人力備援計劃，提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

林俊良

曾明忠

20

25

### 營業總支出

#### 112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：59頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元  凍結數：15%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：郵件運輸費

用途別：服務費用 本年度預算數：480,882千元

#### 案由：

機車附載人員或物品應遵守道路交通安全規則第88條之相關規定，以確保駕駛人安全。

有鑑於近年郵局函件衰退、包裹量大增，再加上部分郵局未設置快捷包裹專投單位，致使平常負責混投之郵務士得協助快捷包裹，造成郵務士工作量倍增；此外，郵務士負責範圍大，來回郵局耗時，加上快捷包裹具時效性，為了確保投遞效率，許多投遞士不得不超載運送。

為避免機車載運過多包裹，增加郵務士投遞風險，爰提案凍結郵件運輸費項下服務費用預算15%，請中華郵政股份有限公司盤點各局包裹之載運狀況、研擬增加快包專投，並提出改善計畫如：建立投遞紀錄等，於三個月提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

丁啟修

白

21

46

## 營業總支出


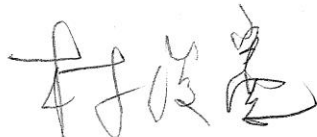
112 年度中華郵政股份有限公司預算主決議

歲計別：歲出  
計畫名稱：「什項營業成本」  
預算書頁次：第 76 頁  
本年度預算：1,520 萬元

案由：

中華郵政公司於 112 年度預算「什項營業成本」項下編列 1,520 萬元，辦理 i 郵購業務，用以提供網路商城平臺輔導小商、小農等微型業者進行網路銷售。經查，i 郵購 111 年度與 112 年度預算編列情形，連兩年歲入編列同為 2,350 萬元，營業成本卻分別為 1,000 萬、1,520 萬元，112 年度成本竟較 111 年度增列 520 萬元，增幅達 52%，惟 i 郵購項目預算收入連年減少，108 年度至 110 年度收入由 3,120 萬 2 千元減少為 2,337 萬 6 千元，兩年間收入減少 782 萬 6 千元，減幅達 25.08%，112 年度預算編列又在近兩年歲入編列未增加的前提下，增加歲出預算編列，顯見中華郵政公司未能有效控管營運成本，有違預算遵節編列原則，故建議刪減該項預算 500 萬元並凍結 1/10，帶中華郵政公司針對 i 郵購業務收支平衡提出改善之書面報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：林俊憲



22

43

## 營業總支出

立法委員洪孟楷國會辦公室

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：\_\_\_頁

科目(計畫)名稱：營業費用

本年度預算數：27,925,056 千元

凍結數：15%

#### 案由：

有鑑於 110 年交通部便受行政院要求而開始修訂《郵電事業人員退休撫卹條例》，計畫將部分郵政人員之員工結清年資、一次所領退休俸等，納入所得替代率計算，且比照軍公教年改超過天花板部分再逐年調降，所預計對中華郵政退休加在職超過 2 萬名人員有所衝擊。再查，截至 111 年 12 月 9 日行政院會處理中之法律案便有「中華郵政股份有限公司設置條例部分條文修正草案」，且隨時可能通過。是以中華郵政允宜積極藉 112 年預算有所因應，而非僅被動作為，如此方可落實對郵政人員之保障，爰此特提案凍結「營業費用」預算數 15%，並要求限期於一個月內，向本院交通委員會提交專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

吳明台

陳敬亭

23

52

### 營業總支出

#### 112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：78頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元  凍結數：10%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：業務費用

用途別：用人費用 本年度預算數：16,680,642千元

**案由：**

逢年過節透過郵局寄送禮盒必定爆量，經常發生包裹塞爆郵局，比平均處理量多出四、五成，甚至暴增二倍多，造成基層負責收寄、運輸和投遞的同仁疲於奔命、壓力大增，引發工會不滿。節日包裹暴增，但郵政人力不足，導致延誤投遞，尤其有時效性的農產品或食品易受影響而造成報廢及浪費。

爰此，凍結中華郵政股份有限公司業務費用之用人費用預算之10%，請中華郵政檢討特定節日郵政人力調度不足問題，並提出及早規劃因應節慶暴增包裹之臨時處理人力招聘，改善節日人力調度及物流作業，降低郵務士的負擔及避免延誤投遞等問題，並於三個月內提交書面檢討報告及節日臨時人力招聘方案予交通委員會後，始得動支。

提案人：陳椒華  
連署人：林俊良 魯明

24

47

### 營業總支出

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：78 頁

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

[V] 歲出— [V] 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：業務費用


用途別：服務費用-旅運費

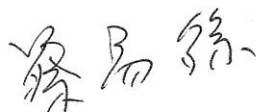
本年度預算數：1,993 萬 3 千元

#### 案由：

1. 112 年度中華郵政公司之業務費用中服務費用項下之旅運費，編列 1,993 萬 3 千元，雖較去(111)年度減少 4 萬 5 千元，但仍比 110 年度決算數 1,235 萬 1 千元，高出 758 萬 2 千元。
2. 預算書中所列之旅運費，包括國內旅費 1,030 萬 1 千元、大陸地區旅費 323 萬 7 千元、國外旅費 376 萬 2 千元、其他旅運費 263 萬 3 千元。惟中華郵政之各項成本，皆已包括國內旅費及其他旅運費，允宜撙節；而此處之大陸地區旅費，僅說明「推展兩岸郵政業務交流、合作」、國外旅費，僅說明「吸取各國郵政業務、保險業務等發展經驗，加強與各國郵政業務交流與合作關係，參與國際會議、壽險研習班等」，皆無相關開會、訪問、考察、研習計畫，難以窺得出國計畫之必要。
3. 爰此，業務費用中服務費用項下之旅運費，編列 1,993 萬 3 千元，建議提案刪除 200 萬元，以撙節支出。

提案人：





25

6

### 營業總支出

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：78 頁

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

[V] 歲出— [V] 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：業務費用

用途別：服務費用-推展費

本年度預算數：36,999 萬 5 千元

#### 案由：

1. 112 年度中華郵政公司之業務費用中服務費用項下之推展費，編列 3 億 6,999 萬 5 千元，較去(111)年度增加 450 萬 9 千元，亦比 110 年度決算數 3 億 6,804 萬 2 千元，高出 195 萬 3 千元。
2. 預算書中所列之推展費，主要辦理業務行銷推廣、宣傳及廣告，印製各項業務宣導傳單、摺頁、海報、舉辦用郵常識有獎徵答活動、購置行銷贈品、關懷農產、關愛獨居長者社區公益、郵政樂齡活動及其他業務等。
3. 惟中華郵政之各項成本計畫，皆已包括相應之推展費，故業務費用允宜撙節；再者，上開之推展費計畫，並無具體之關鍵績效指標 (KPI)，更無說明如何增加營業收入之關聯，難以得知各項推展計畫之成本效益。
4. 爰此，業務費用中服務費用項下之推展費，編列 3 億 6,999 萬 5 千元，建議提案刪除 100 萬元，以撙節支出。

提案人：



26

7

## 營業總支出

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：81 頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_ 萬\_\_千元

歲出— 凍結數：4000 萬元

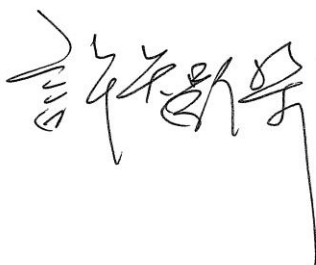
科目名稱：業務費用-服務費用-推展費

本年度預算數：3 億 6999 萬 5 千元

#### 案由：

近期發現有詐騙集團假冒中華郵政向民眾散布詐騙信件及簡訊，引誘民眾點擊連結並線上刷卡的「釣魚郵件」。不但受害民眾眾多，更因為中華郵政是台灣人非常信賴的機關，被害人往往看到郵局信件毫無沒防備，事後被盜刷的損失，被列為爭議款項，無法追回。鑑此中華郵政公司應強化反詐騙宣傳、詐騙防治常識等推廣活動，爰提案凍結預算 4000 萬元，建請中華郵政股份有限公司針對如何強化反詐騙常識宣傳及推廣活動研擬改善對策，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



蔡易鈺  
陳素月

27

3'

## 營業總支出

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：78 頁

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

[  ] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元      [  ] 凍結數：10 分之 1 (或\_\_%)  
 \_\_\_\_\_萬\_\_千元

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節\_\_-0\_\_-      科目(計畫)名稱：業務費用-服務費用-推展費

用途別：\_\_\_\_\_      本年度預算數：36999 萬 5 千元

**案由：**

中華郵政股份有限公司於 112 年度預算案「業務費用-服務費用-推展費」編列 3 億 6999 萬 5 千元，主要係辦理推廣行銷業務等。查中華郵政公司近 5 年度決算財務收支概況(詳表 1)營業收入及營業利益逐年遞減；而近 5 年度 6 項主要營運項目中僅郵件業務有成長(詳表 2)，允宜通盤檢討提出改善措施，提升經營效率。依此，建議凍結該筆預算百分之十，三個月內提出書面報告後方可動支。

提案人：陳素月

表 1 中華郵政公司近 5 年度決算簡明損益表      單位：新臺幣千元

項目 \ 年度	106	107	108	109	110
營業收入	328,615,907	302,779,655	280,756,843	299,209,517	254,456,250
營業成本	282,763,158	261,387,979	240,720,862	257,620,222	207,147,301
營業費用	27,950,933	29,351,171	26,771,706	26,524,674	34,985,505
營業利益	17,901,816	12,040,505	13,264,275	15,064,621	12,323,444
營業外收入	310,954	252,016	199,574	197,682	293,490
營業外費用	561,694	90,688	157,149	202,351	113,016
所得稅費用	7,043,463	(2,229,446)	3,958,356	5,923,148	2,475,974
淨利	10,607,613	14,431,279	9,348,344	9,136,804	10,027,944

資料來源：中華郵政公司 110 年決算書。

28  
PI

18  
P.1

表 2 中華郵政公司近 5 年度決算主要營運項目營運值比較表 單位：新臺幣千元

項目 \ 年度	106	107	108	109	110	110 年較 106 年 增減量及幅度
郵件業務	24,934,114	27,424,987	26,821,675	27,666,500	27,464,541	2,530,427 (10.15%)
集郵業務	760,804	658,827	550,991	625,663	616,720	-144,084 (-18.94%)
儲金業務	45,136,922	44,551,135	44,301,691	37,842,942	33,503,292	-11,633,630 (-25.77%)
匯兌業務	352,430	309,742	280,111	259,362	255,247	-97,183 (-27.58%)
簡易壽險	143,778,905	133,671,585	127,794,006	118,502,415	99,178,459	-44,600,446 (-31.02%)
代理業務	514,460	535,276	65,547	163,392	118,899	-395,561 (-76.89%)

說明：108 年代理業務承作量減少，主因係該公司未續取得代發統一發票獎金業務所致；109 年代理業務量大增，主要係因 109 年發放及兌付 3 倍券所增加之業務量。

資料來源：中華郵政公司 110 年決算書。

28 P2

1d  
P2

## 營業總支出

### 112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：79頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元  凍結數：15%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：業務費用

用途別：折舊及攤銷

本年度預算數：1,865,622千元

#### 案由：

中華郵政股份有限公司近期採購掃碼槍，用以提高各支局之工作效率，然有郵政同仁反映，新採購之掃碼槍操作起來非常遲鈍，掃讀條碼不易且有感應不良之問題，致使郵政同仁必須手動輸入資料，增加行政成本，此外部分支局甚至「以舊代新」，持續使用舊款之掃碼器，以避免行政困擾。

採購設備不符郵政同仁需求及預期效果之情形並非個案，先前亦有許多郵政同仁反映：新採購之雷射印表機夾紙不斷，造成寄存單之浪費，以及捷穎機車車體設計不良、時常故障維修又耗時等諸多意見，顯見郵政公司之採購辦法有檢討之必要。

為確保採購設備符合第一線郵政同仁之需求，避免造成資源錯置及浪費，爰此，提案凍結業務費用項下折舊及攤銷預算15%，請郵政公司檢討採購辦法，並調查上述個案之採購過程有無不法，另於採購前廣徵第一線同仁之意見，強化驗收機制，於三個月提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

張善政

29

88



### 營業總支出

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：82 頁

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

[\*] 歲出— [ ] 減列數： [ \* ] 凍結數：20%

#### 管理費用

案由：

中華郵政公司 112 年度有關「管理費用」預算，共編列 ~~32 億 2764 萬 3 千元~~ <sup>38614174</sup> 元，依據勞動檢討統計，中華郵政公司 111 年度已發生 2 件違反勞動基準法、4 件違反職業安全衛生法之違規狀態，嚴重影響郵政勞工權益，應檢討改善，爰此，中華郵政公司 112 年度有關「管理費用」預算，共編列 ~~32 億 2764 萬 3 千元~~ 元，應予凍結 20%，待中華郵政公司於 1 個月內，就如何改善違反勞動法令之情形提出書面改善報告後，始得動支。

38614174元

提案人：

李品珍

劉權壽

郭世芳

林政雄

31

### 營業總支出

#### 112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：82頁

歲入—增列減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出—減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 凍結數：10%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：管理費用

用途別：服務費用 本年度預算數：209,924千元

#### 案由：

今年適逢「性別工作平等法」施行屆滿20年，現代婦女基金會在2月曾邀請企業人資進行座談，受訪者不約而同直指，推動職場性別平權最大的阻力，就是公司高層「性別敏感度嚴重不足」、「觀念不合時宜」，受訪者也進一步表示，得知公司內有案件，卻仍私下關說撮合，令被害人遭受二次傷害，導致當事人對於公司處理方式和結果往往感到失望、不滿意。

經查，今年某支局發生性騷爭議，面談過程顯有瑕疵，為避免類似情形再次發生，爰提案凍結管理費用項下服務費用預算10%，請中華郵政股份有限公司確實落實性平機制，並加強主管層級之性別教育，定期辦理性平課程，並於三個月內提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：



連署人：



32

49

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司 預算書頁次：82頁  
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

〔 〕歲出—〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 〔v〕凍結數：10%

第\_\_款\_\_項\_\_目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：管理費用

用途別：服務費用 本年度預算數：209,924千元

案由：

為提供免受性騷擾之工作及服務環境，採取適當之預防、糾正、懲處等相關措施，維護當事人之權益及隱私，中華郵政股份有限公司及各等郵局(郵件處理中心)設有性騷擾申訴調查委員會，負責處理性騷擾申訴及調查案件。

經查107年1月至111年10月郵政公司各局曾擔任性騷擾申訴調查委員會之委員名單，部分支局之申調會委員組成有適任性不足之虞，為確保性騷擾申訴調查是公正性與專業性，爰提案凍結管理費用項下服務費用預算10%，請中華郵政股份有限公司要求各地方支局重新評估申訴調查委員會委員組成之適任性，並加強申調會委員之性別平等教育，於三個月提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

孫俊亨

白明忠

33

## 固定資產之建設改良

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：94 頁

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

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

#### 固定資產建設及改良

##### 案由：

中華郵政股份有限公司 112 年有關「固定資產建設及改良」共編列預算 72 億 5039 萬 7 千元，相關預算包括專案計畫、一般建築及設備等，考量過去部分專案計畫執行狀況不佳，相關預算應更加撙節，爰此，中華郵政股份有限公司 112 年有關「固定資產建設及改良」共編列預算 72 億 5039 萬 7 千元，應予刪減 1 億元，另凍結 1 億元，帶中華郵政公司於 1 個月內針對，針對過去固定資產建設及改良辦理成效提出檢討之書面報告後，始得動支。

提案人：

李昆山

劉楷豪

郭世芳

林俊良

34

31

### 固定資產之建設改良

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：93 頁

[ ] 歲入— [ ] 增列 [ ] 減列數： 元

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

元

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：固定資產建設改良擴充

用途別：

本年度預算數：72 億 5039 萬 7 千元

案由：

中華郵政股份有限公司 112 年度歲出預算「固定資產建設改良擴充」項下編列 72 億 5039 萬 7 千元，包含「專案計畫」51 億 6878 萬 7 千元、「一般建築及設備計畫」20 億 8161 萬元。主要辦理繼續計畫郵政物流園區（機場捷運 A7 站）建置計畫、購建郵政局所計畫，以及一般建築及設備計畫之一次性項目。惟郵政公司郵政物流園區建置計畫迭因環境變遷、原物料飆漲、工商服務中心 3 次招商流標等因素，前後辦理 3 次計畫變更，顯然郵政公司事前評估規劃審議不足，控管未落實，造成計畫執行不彰且進度延宕。爰此中華郵政股份有限公司 112 年度歲出預算「固定資產建設改良擴充」項下編列 72 億 5039 萬 7 千元，應予減列 1000 萬元。

提案人：

劉權彥  
張易竹  
李昆洋  
林俊華

35

## 固定資產之建設改良

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：93 頁

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

[V] 歲出— [V] 減列數：1,000 萬            千元 [ ] 凍結數：           分之            (或            %)            萬            千元

第  款 第  項 第  節-  —           科目(計畫)名稱：固定資產建設改良擴充  
用途別：郵政物流園區建置計畫 本年度預算數：301,187 萬 4 千元

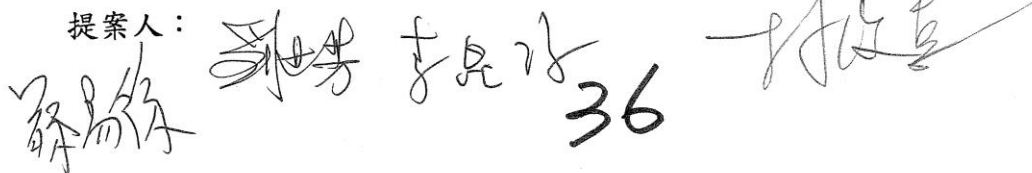
**案由：**

- 112 年度中華郵政公司之「固定資產建設改良擴充」項下「郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫」，編列 30 億 1,187 萬 4 千元。此計畫原於 103 年 6 月經行政院核定，預定期程自 103 年至 109 年，總經費為 220 億 7,830 萬 7 千元；後經重新評估辦理第 1 次修正計畫於 107 年 12 月核定，期程展延至 110 年，總經費調整為 258 億 4,694 萬 2 千元；續因遇工程流標、原物料飆漲及缺工等，辦理第 2 次修正計畫於 109 年 8 月核定，期程延長至 113 年，總經費調整為 283 億 4,694 萬 2 千元；又因工商服務中心歷經 3 次公告招商流標，決議緩建而減列興建工程經費 25 億元，及郵政訓練中心更名為營運中心，爰辦理第 3 次修正計畫於 110 年 11 月核定，總經費調整為 258 億 4,694 萬 2 千元。
- 除上開計畫內容三次修正外，根據立法院預算中心評估報告指出，郵政資訊中心工程進度落後、工商服務中心因多次流標而緩建，相關計畫及緩建之土地尚待規劃。(見下表，單位：千元)

計畫名稱	總經費	截至 110 年底	截至 110 年底	111 年度	111 年截至 7	112 年度
		累計預算數	累計決算數	預算案	月底執行數	預算案
郵政物流中心	10,527,000	10,527,000	8,532,576	-	324,556	-
北臺灣郵件作業中心	10,362,798	4,202,838	5,630,889	900,000	1,073,162	2,424,122
郵政資訊中心	2,159,850	755,611	847,940	1,404,239	147,314	-
營運中心	1,818,717	510,535	851,944	320,430	254,765	587,752
工商服務中心	978,577	978,577	1,007,212	-	3,135	-
總計	25,846,942	16,974,561	16,870,561	2,624,669	1,802,932	3,011,874

- 爰此，「固定資產建設改良擴充」項下「郵政物流園區建置計畫」原編列 30 億 1,187 萬 4 千元，建議提案減列 1 千萬元，並請中華郵政公司就後續計畫之期程規劃、管考措施，提出書面報告。

提案人：


  
36
9

## 固定資產之建設改良

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：    頁

歲入— 增列  減列數：        萬    千元

歲出— 減列數：    萬    千元       凍結數：10分之1(或    %)  
        萬    千元

第    款    項    目    節-0    -    科目(計畫)名稱：固定資產建設改良擴充計畫

用途別：郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫 本年度預算數：301187 萬  
4千元

案由：

中華郵政股份有限公司於 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充計畫」項下編列「郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫」30 億 1187 萬 4 千元，目的係為因應物流產業未來發展趨勢。經查，111 年度截至 7 月底郵政資訊中心工程進度仍落後 2.21 個百分比，恐未能達成 111 年底前竣工目標；又工商服務中心歷經 3 次流標而於 110 年核定緩建；上述缺失允宜加強控管工程進度，妥適規劃緩建土地之處理。依此，建議凍結該筆預算百分之十，三個月內提出書面報告後方可動支。

提案人：陳素月

蔡昌雄

郭智偉

林政幸

備註：1. 提案人至少 1 人，提案及連署人合計至少 3 人。如需連署人欄位，請自行增列。

2. 提案涉及預算之減列或凍結時，請按預算書之機關別預算的目、節、分支計畫等序號與科目(工作及分支計畫)名稱先後列明。

3. 請將本表電子檔傳送至電子郵件信箱：[ly24001y@gmail.com](mailto:ly24001y@gmail.com)。

37

19



### 固定資產之建設改良

#### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

預算書頁次：    頁

歲入— 增列  減列數：        萬    千元

歲出— 凍結數：3億元

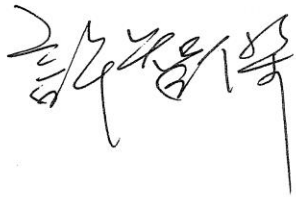
科目名稱：郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫

本年度預算數：30 億 1187 萬 4 千元

案由：

中華郵政股份有限公司於 112 年度預算編列郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫 30 億 1187 萬 4 千元，但截至今年 7 月郵政資訊中心整體工程進度仍落後 2.21%，恐無法達成 111 年底的竣工目標，爰提案凍結預算 3 億元，建請中華郵政股份有限公司針對如何妥適規劃土地使用及加強控管工程進程研謀改善，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



蔡易行

陳素月

39

36

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

主決議


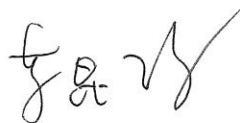
案由：

審計部於 110 年度中央政府總決算(營業部分)報告指出，中華郵政公司營收衰退，(億餘元)，惟營業收入自 106 年度之 3,286 億餘元，降至 110 年度之 2,544 億餘元，減幅達 22.57%，主要係壽險業務營業收入自 106 年度之 1,874 億餘元，下滑至 110 年度之 1,365 億餘元，減少 508 億餘元，衰退幅度達 27.13%所致。

除此之外，從獲利能力之重要指標「營業利益率」(營業利益占營業收入之百分比)觀之，中華郵政公司除 109 年達 5%外，110 年為 4.84%、111 年為 4.97%、112 年預估為 4.93%，敬陪國營事業中「金融保險業」之末座。

爰此，建請中華郵政公司以 112 年度營利率 5%為目標，於三個月內提出營運改善計畫，提升中華郵政公司之經營績效。

提案人：



40

10

## 決議

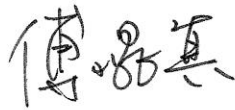
### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

主決議

案由：中華郵政公司之本業，主要營運項目為郵件、集郵、儲金、匯兌、簡易壽險及代理業務等 6 項，依據中華郵政公司 110 年決算書來看，近 5 年度 6 項主要營運項目中，僅郵件業務有所成長，其餘 5 項主要營運項目皆呈衰退之勢。又查，集郵、儲金、匯兌、簡易壽險及代理業務，5 年來營運值減少介於 1.44 億元至 446 億元間，減幅介於 18.94%至 76.89%間，又 110 年度儲金、匯兌及簡易壽險等 3 項業務營運值為近 5 年最低，公司獲利能力持續呈現下滑。為提升中華郵政獲利能力，爰要求郵政公司應立即檢討精進，於三個月內向立法院交通委員會提出本業營運項目績效改善方案報告。

提案人：



連署人：



41

13

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

主決議

案由：中華郵政公司 i 郵購客戶別銷售概況顯示，近 3 年皆以銷售於內部員工為主，金額介於 2 億 4,842 萬 2 千元至 3 億 5,771 萬 2 千元間，占比介於 69.09%至 73.10%間，111 年截至 7 月，銷售內部員工比例仍占 66.69%，足見郵政公司開發外部客戶成效不大，並有強迫內部員工消費之疑慮。為有效提升 i 郵購外部客源，爰要求郵政公司針對外部客源不足進行檢討，並於一個月內向立法院交通委員會提出檢討報告。

提案人：



連署人：



42

15

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

主決議

案由：據審計部「110 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告」指出，中華郵政公司為型塑 i 郵購平台特色，開闢「關懷農產行銷專區」、「台灣農特產品館專區」及「公益關懷專區」。經查 i 郵購於 111 年 3 月 16 日架上銷售商品共 169,523 項，其中農特產品之「生鮮產品」商品僅 14,052 項，占 8.29%，其餘 9 成商品並未符合平台特色，販售驗證農產品，9 成未標示賣家及商品資訊或標示不全、8 成未標示驗證標章或標示不清，顯示 i 郵政對於產品控管能力嚴重不足。為提升 i 郵政架上商品品質及維護消費者權利，爰要求郵政公司針對商品品管進行通盤檢討，並於一個月內向立法院交通委員會提出檢討報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

吳宏謀

張子楨

43

15

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

主決議

案由：據審計部「110 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告」指出，中華郵政公司 i 郵購會員數截至 110 年 3 月底止，會員數達 52 萬筆。然中華郵政公司尚未將 i 郵購會員資料納入資通安全維護計畫之核心業務及核心資通系統。有鑑於警政署刑事局統計，110 年度國人因線上賣場個資外洩遭詐騙案超過 3000 件。為防止民眾個資因 i 郵購外洩，爰要求中華郵政公司將 i 郵購會員資料納入核心資通系統，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：傅崐萁

連署人：吳明志

洪子楅

44

16

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：中華郵政股份有限公司

主決議

案由：中華郵政公司近年員工數逐年遞減，自 108 年至 111 年 7 月為止，由 2 萬 6,035 人降低至 2 萬 5,148 人，而各年預估退休人數自 111 年 908 人增為 115 年度之 1,312 人，呈逐年增加趨勢，然 111 至 112 年度擬進用員工 1,923 人，恐無法補足之前所缺員額數及預估退休人員數，爰要求中華郵政公司精進人力資源管理，對於人力招募、培育與運用提出改善方案，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅鼎盛

連署人：

洪正楷

洪正楷

45

17

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 中華郵政股份有限公司 主決議

桃園中壢郵局新建工程，已於 110 年 10 月 20 日正式開工，預估 114 年 3 月 19 日正式完工，為確保工程如期如質完工，提升國人與桃園市民眾辦理郵政、金融等相關業務之便利性，中華郵政股份有限公司確實把關工程之施做期程，並落實相關管考期程，俾利計畫執行順遂。

提案人：



46

25

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 中華郵政股份有限公司 主決議

中華郵政股份有限公司 112 年度預算案編列「固定資產建設改良擴充-郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫」3,011,874 千元。經查，該項計畫仍有部分標案工程執行進度略微落後，亦或是招商不順導致流標之情事，中華郵政股份有限公司應持續妥予控管，並妥適規劃緩建土地之處理，以利本計畫如期如質完工。爰要求中華郵政股份有限公司應於 2 個月內，就「郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫之工程執行進度落後提出具體改善方針與應變作為」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



47

26

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 中華郵政股份有限公司 主決議

中華郵政股份有限公司預估各年退休員工人數自 111 年度之 908 人增為 115 年度之 1,312 人，增加 404 人(增幅 44.49%)，呈逐年增加趨勢。為因應未來幾年員工退休人數增加，中華郵政股份有限公司應盡速規劃人才招募計畫、加強培育與人力運用，以充實人力資源，確保我國郵政持續成長及永續經營。爰要求中華郵政股份有限公司應於 2 個月內，就「中華郵政股份有限公司整體人力發展策略」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



48

27

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 中華郵政股份有限公司 主決議

我國自 111 年 08 月起陸續有行政部門網站及相關系統皆遭受資安攻擊，已成我國重大國安事件，為避免相關機敏資料遭駭客竊取、藉此散播不利我國之假訊息及癱瘓網路造成民眾生活不便，中華郵政股份有限公司及所屬單位應持續強化人員訓練、資通訊安全防護，且採購落實需須符合我國資通訊安全檢核事項，並從新檢視既有資通訊設備、外包廠商營運之系統是否符合我國資安標準及擬訂相關資安緊急應變措施，以維護我國資訊安全。爰要求中華郵政股份有限公司應於 2 個月內，盤點目前所有相關系統設備是否符合我國資安標準，並就「資安攻擊之應處作為及整體資通訊安全防護策略」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



49

28

## 決議

### 112 年度中央政府總預算案提案表

#### 中華郵政股份有限公司 主決議

據中華郵政股份有限公司 112 年度預算書揭示，112 年度保費收入較 111 年度增加 25 億 5,600 萬元(增幅 3.11%)，惟網路投保比率及保費收入占比仍偏低，中華郵政股份有限公司應持續開發新商品、優化作業流程、強化宣導行銷及推廣數位通路服務，以提升保費收入。爰要求中華郵政股份有限公司應於 2 個月內，就「網路投保業務宣導行銷及推廣數位通路服務之精進作為」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



50

29

## 決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：  
單位預算書頁次：

歲入—增列  
 歲出— 減列： 凍結：

### 主決議

嘉義市文化路郵局(901支局)成立於1927年，被登錄為歷史建築。經查，建築外觀修復暨周邊景觀工程整建已花費4,667萬8千元，原定於今年10月7日完工，卻延宕至112年5月底才能竣工。

有鑑於嘉義市文化路郵局內有早期郵政用具、文物及郵史等重要文資，並依據「中華郵政史臺灣編」資料，彙整嘉義郵局歷史、沿革及劉銘傳在嘉義地區開辦新式郵政之史料，後續應將文物及郵史資料，須妥善保存並規劃展示，讓歷史文化有效傳承。

爰提案請交通部設置郵政博物館嘉義館，並規劃常態展、特展、兒童多元學習展場、體驗區及語音導覽等設施，並有完整行銷計畫，避免浪費4千6百萬公帑，未達成活化歷史建築之目的，以及社會教育與休閒娛樂功能。

提案人：王美惠

蔡易和

王美惠

許智偉

51

陳素月

陳素月

陳椒華

35

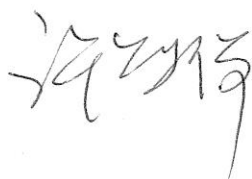
## 決議

### 112 年度中華郵政股份有限公司預算主決議

#### 案由：

中華郵政公司自 103 年度起轉投資台灣行動支付公司，其目的除增加投資收益外，也期望透過引進民營金融及物流專業，提高中華郵政公司金流及物流產業上、下游整合能力，並提供多元化服務、開發新種業務等，惟台灣行動支付公司因功能受限與支付款便利性不佳等因素，難與其他行動支付平臺相比，在台灣各類型行動支付中排名敬陪末座，且近五年仍持續呈現虧損，故建議中華郵政公司應擴大發展台灣行動支付平臺用於郵政業務並持續滾動式檢討，於半年內提出改善之書面報告，以利改善台灣行動支付公司收益情形。

提案人：林俊憲



52

44

( 進行協商 )

**主席：**好，我們先進行觀光局預算的審查。

處理第 1 案。歲出第 1 目「一般行政」，提案委員為洪孟楷委員。有協調過嗎？

**張局長錫聰：**報告召委，有跟洪委員報告、協調過，同意改為書面，「經同意」這 3 個字刪除；凍結的 15% 修正為 10%。

**主席：**在場的各位委員有沒有其他意見？協商的時候我們就盡量尊重委員的提案，那就是凍結 10%，三個月內提書面報告，始得動支，是不是這樣？

**張局長錫聰：**「經同意」刪除。

**主席：**好，沒有其他意見。

接下來審查第 2 目。因為第 2 目的案子比較多，我們分一下好了。先處理第 2 案至第 12 案，進行第一階段這一目的審查。

有提案的委員包括陳椒華委員。

**陳委員椒華：**謝謝召委，我就先來說明。第 6 案和露營場有關。露營場目前在輔導合法，但是進度很慢，所以還是有新的違法業者出現，本席上次質詢時就有 13 家，所以提案凍結這個科目的預算 1,000 萬元，請觀光局擬定退場清理計畫，提出書面報告，經同意後始得動支。

接下來是第 11 案和第 12 案，第 11 案的部分是因為疫情鬆綁，在觀光旅遊人數增加的時候，我們看到觀光局的網頁有 11 種語言可供遊客切換，但是在觀光局網頁以外語切換至旅宿網時，旅宿網僅有繁簡中文、英文及日文可供切換，對歐洲、韓國及東南亞遊客甚不友善。所以本席提案建議凍結 10%，請觀光局提升網頁語言之多樣性，並提交改善計畫之書面報告才能動支。

第 12 案是針對臺灣文化與生態多樣性，就如何減少野生動物路殺，以及善盡友善環境之企業社會責任，請觀光局參考日本等國際案例，邀請相關業者、文化、生態學者與相關團體舉辦座談會，加強這個部分的宣導。以上說明。

**主席：**我自己也有一個提案—第 10 案。

現在請李昆澤委員發言。

**李委員昆澤：**本席等人提的是第 9 案。112 年度「觀光國際事務」預算編列 6,879 萬元，當然過去是因為疫情的衝擊和影響，來臺旅客大幅減少，根據近 4 年來臺觀光旅客數據，2019 年，也就是疫情之前達到 1,186 萬人次，但是今（2022）年 1 月至 10 月只有 42 萬人次左右，觀光局說到年底國際旅客應該會有 70 萬人次。疫情衝擊對國際旅遊影響非常大，現在世界各國的國際旅遊逐漸復甦，但我們的腳步還是慢了一點。

關於國際觀光事務的推動，目前看來觀光局只有三大處理原則，第一是「展宣齊發」，就是透過旅展的參與或國際宣傳，採取展宣齊發的策略；第二是「邀訪踩線」，就是邀請其他國家的旅行社和相關業者來踩勘套裝旅遊路線；第三是「獎勵送客」，透過一些優惠，希望能夠吸引國際觀光旅客。但是我們目前還沒看到國際觀光旅遊有明顯的整體產業策略。當然，國際旅遊要看 2024 年是否能恢復到疫情前的基本水準，觀光局目前雖然很辛苦，但是只有這三大策略，不管是展宣的處理、邀訪踩線的原則，甚至獎勵的處理，其實都不足以吸引國際旅客，提升

其在疫情和緩之後來臺旅遊的意願。所以我認為「觀光國際事務」6,879 萬元的預算要凍結 10%，請觀光局就 112 年度要怎麼吸引外國客源來臺，提出詳細的書面報告。

**主席：**我個人提的第 10 案和李昆澤委員剛剛說的内容大致都一樣。關於疫情前、疫情後，你們去年的預算編多少？是不是也差不多？前年呢？也差不多！所以說真的，我們在審查預算的時候已經快要接近看不懂的狀態了！錢都差不多，到底是要做什麼？反正就是一定要這樣編，編完以後，在疫情期間完全沒有國際旅遊，幾乎快要接近冰凍期的時候也是要用掉這麼多預算，然後現在已經開始看到明年應該會非常快速地逐步恢復，那麼這些錢到底要怎麼分配？我真的要給你們良心的建議，疫情前和疫情後，國際旅客的心理層面可能都不大一樣，所以疫情前後的作法會影響到相同預算的配置。我不大清楚你們在防疫期間使用這些經費的重點，稍後可以說明一下；疫情之後，同樣金額的配比到底又有什麼樣的差別？如果要讓我們對觀光局有信心，對於疫情之後逐步湧入的國際觀光客是否會獲得更好的觀光資訊或服務，你們應該要清楚說明。不管是疫情期間或者是疫情後，都是這個預算，我們真的不得不懷疑，希望你們能說明得更清楚。

我的提案和李昆澤委員一樣是凍結 10%，希望你們能夠提供詳細的書面說明再予動支。

請問各位委員還有沒有什麼補充意見？

請洪孟楷委員發言。

**洪委員孟楷：**謝謝召委。本席也認同召委剛剛的講法，就是凍結 10%，因為我們最主要還是希望看到疫情期間和後疫情時代的差別，既然後疫情時代已經來臨，過去兩年多的時間大家都說觀光旅遊、住宿、餐飲、運輸業者都是位處海嘯第一排、受傷最重。兩年多、三年過去了，觀光局明年要怎麼扮演火車頭或點燃火種的角色？這部分本席有提案，也有溝通過，我認為我們的凍結並不是真的讓大家不能做事，而是希望把錢花在刀口上。

另外我也想再請教一下局長，之前我詢問過部長，談到後疫情時代飯店、住宿業的員工員額缺口很大，因為過去兩年很多相關員工可能已經轉任為包括外送、外賣等人員，現在要再回來的其實沒有，部長之前有承諾年底之前會和勞動部等相關單位進行媒合，補足觀光產業的人力缺口。我想確認一下年底觀光產業的人力缺口有沒有掌握或補齊，因為跨年之後，農曆新年 1 月 22 日馬上就要到了，可能會迎來另外一波國旅的熱潮。現在觀光產業的人力缺口到底是不是已經補齊了？這個部分是不是也可以說明一下？

**主席：**好，我們現在審查的是第 2 案至第 12 案，請張局長說明。

**張局長錫聰：**謝謝召委。非常感謝剛剛幾位委員的指教，現在重點跟各位委員說明一下。首先，陳椒華委員剛才指教幾個有關露營的案子，關於露營的部分，我們從前年就開始在準備，去年很多會議都有召開，特別在今年的時候把相關的法制已經建立好了，下半年開始、7 月 20 日以後就開始進入輔導期。剛才有提到有一部分縣市會有新增非法的旅露營，我們在整個協調機制已經請各地方政府如果有新增的話，就應該依法加以處理。尤其是有些在環境敏感地區的 19 項部分，已經不可能成立合法的旅宿，這個部分涉及公共安全，我們都透過衛星遙測去盤點出來，然後分請各地方政府要加強輔導，使其回歸原來符合土地用途的使用，如果它不回歸原來的使

用，可能就只有依法處理一途。

至於其他輔導的部分，我們成立了輔導團及地方說明會，在各縣市都各辦了一場說明會，把相關問題集合之後，總共大概有 33 個問題，最多的相關課題分別由農委會、經濟部及環保署主管，有一部分是在國有財產署，相關問題我們都提供他們處理。目前我們已經慢慢輔導，觀望的情形更確認以後，來申請的越來越多，已經有 2 家合法化了，後續我們會再加強。

有關網站的部分，非常感謝陳委員，我們旅宿網的語言別之友善度的確不足，我們會遵照委員提示的方式、方向，強化包括歐洲、韓國、東南亞等等語言，俟明年度該項預算編下來以後，我們再做強化。

另外，剛才李昆澤委員及召委分別提到強化國際觀光宣傳推廣、招徠國際旅客部分，跟各位委員報告，受疫情衝擊、國門還沒有解封之前，來臺旅客數量的確降到谷底，去年來臺旅客只有 14 萬。我相信這個只是谷底，應該開始反彈了，今年到 10 月之前已經達到 42 萬人次，因為有部分商務旅客先開放了，10 月 13 日以後觀光客也可以進來，數量也逐步在成長。因為一般準備來臺旅遊大概會有 2 個月到 3 個月的一段期間，所以開放以後，比較大宗的是在 11 月、12 月，目前來講應該有超過原來的目標估算值 70 萬人次，可望達到 78 萬到 80 萬人次左右，這是今年的情況。

明年度是關鍵期，所以我們在整個調整的部分，誠如剛剛李昆澤委員所提到的三大策略，事實上我們也在做檢討，把它劃分成六大策略，其中除了國際旅展、廣宣，以及拍攝相關觀光宣傳影片，宣傳臺灣是安全旅遊目的地及臺灣的觀光資源之外，對於網紅、各種業者的邀訪及參訪，以及借力使力與非觀光產業合作的異業結合也都有推展。

後續在預算經費上，事實上依我們的預算結構，國際宣傳的預算是放在觀光發展基金，現在審查的是公務預算部分，大概只有針對觀光國際事務，也就是參加國際觀光組織、與世界各種觀光產業團體的交流部分，包括會議、組織及相關的推廣，真正觀光行銷的部分會反映在觀光發展基金，將另案由交通委員會加以審查。我們會把今年的經驗廣推到明年的關鍵年，對於如何推動會有一個具體的案子，我們會照委員的意思提出書面報告。

另外，對於剛剛洪孟楷委員所提到的，我們也非常認同，應該要把國際旅客招徠的相關措施做一個完整的數字、書面說明提報至交通委員會。以上是我的補充說明。

對於相關的提案，我們都有先跟委員溝通，有部分文字修正，有部分調整，有部分也同意凍結 10%，其他文字修整的部分，我們另外再提供給委員會確認。謝謝。

**主席：**我們現在討論的是從第 2 案至第 12 案。針對剛剛觀光局的說明，李昆澤委員應該還有意見，請發言。

**李委員昆澤：**我剛才提到，觀光局對於國際觀光的推動不是只有像這種展宣的處理，不是只有邀訪踩線，也不是只有獎勵送客，事實上除了這三大原則之外，我們對人才的培訓在這兩、三年是處於比較消極、被動的狀況。當然，疫情初期我們有處理短期人才培訓的輔導計畫，但這個計畫主要是在幫助受到衝擊的從業人員，以 120 小時為上限、每個小時 158 元，讓他們最高可以領到 1 萬 8,960 元，這是當初救濟的處理。

這段期間我們在人才的培訓方面其實是跟不上疫情之後服務國際旅客的人才需求。其次，我們在數位的整合及應用方面也跟不上時代，與國際上觀光旅遊所推動的數位整合相較，我們已經有一段差距了。第三，目前我們對於交通的銜接及資訊的透明、簡化等等相關的服務，我認為也跟不上國際的觀光旅遊趨勢。當然，對於可持續性的觀光模式，我們也必須要建立；同時，對於地方的民眾、業者參與第二線、第三線的觀光旅遊方式，我們也要加強，我建議局長必須朝這個方向去處理。

**主席：**請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**主席，你現在處理的「觀光國際事務」部分應該是到第 13 案，你看一下，本席剛好提第 13 案。剛剛局長報告我們對國際觀光事務的宣傳時提到，今年、明年慢慢地國際旅客就會到臺灣來。我現在要點出的是，根據觀光局的資料，來臺灣的國外旅客到臺灣好的地方、他們能夠去的地方其實一直都是集中在臺北，我看觀光局過去的宣傳大概也都是以北臺灣為主，雙北的話大概是因為人口多，或者是政治、經濟中心，但是那個偏差實在太大。觀光局的資料顯示，來臺灣的國際旅客大概有超過八成、83.7%會去臺北，56.8%到新北，但是到臺南的不到 5%，到高雄的也只有 22%，這個比例實在偏差太大。當然，臺北不代表臺灣，所以我們希望，以後觀光局內部網站有關國際宣傳的資料應該稍有調整，讓國際旅客瞭解臺灣中南部其實還有很多不一樣且值得去看一看、玩一玩的地方，因此我覺得這樣的宣傳確實有需要改善的地方，請觀光局提出一個改善方案。我提的案子也是凍結案，凍結十分之一。

**主席：**謝謝林委員。抱歉，第 13 案也是一起的，所以我們現在處理的是第 2 案至第 13 案。

局長，今天主計室主任有來，你剛剛講去年，事實上從 2000 年開始，國際旅客出國來臺灣的人數就開始下滑，去年到了冰凍期，今年 9 月以後開始恢復，你剛剛講明年是關鍵期，我們在審查預算，我比較好奇啦！冷凍期也是同樣的錢，請問杜主任，去年的執行率是多少？去年的已經決算了，6,800 萬這個項目在冷凍期的執行率是多少？這個很清楚，就是你們的觀光國際事務費，冷凍期大概用了多少，執行率呢？都沒用嘛！

**杜主任曉縈：**報告委員，我們的執行率其實大概都是九成……

**主席：**都是九成？

**杜主任曉縈：**但是先說明一下，這個大概就是國際組織會費，還有駐外人員的一些辦公費、薪水等等，所以它是基本費用，至於行銷費用主要是在基金部分做處理。

**主席：**所以這個跟行銷無關？

**杜主任曉縈：**對，公務預算的部分主要是基本的辦公費和一些房屋租金、駐外人員薪資、僱員薪資等等。

**主席：**所以你要講清楚，關於國際的行銷，桃園也要多加強一點。但錢不是在這裡？

**杜主任曉縈：**是，那是在基金的部分。

**主席：**我還是要跟你們建議一下，所有委員都關心，你們現在的觀光基金已經進入大借款時代，過去每一年編預算，固定要給多少、做多少事情，我覺得疫情前、疫情後要調整一下。這部分過去非常有錢，現在比較拮据一點，我覺得你們很多項目必須要去調整，把它的精華版留下來，

我想這是大家的建議。

針對第 2 案第 13 案，沒有刪除的提案，那就凍結 10%，三個月內提書面報告，始得動支。各位委員，有沒有其他意見？沒有，好。

我們就接續審查，但是先講一下，因為每個人凍結的標的不太一樣，有些搞不好是整日都凍掉，但是待會兒如果有凍結的部分，最多 10%，除非刪除，如果有重複凍結，就是以 10% 為原則，先講清楚。

處理第 14 案到第 23 案。先請林俊憲委員發言，再來是陳椒華委員、李昆澤委員。

**林委員俊憲：**本席提第 20 案，就是有關「觀光業務—國民旅遊事業管理與推廣」，我請觀光局要注意到，臺灣最近這幾年露營非常風行，很多人都很喜歡在假日去露營，經觀光局統計，露營人次在 2017 年差不多 200 萬，到去（2021）年已經成長到 400 萬，也就是說四年內大概成長一倍，而且全國露營區不斷增加，但是露營區大概有 82%、超過八成都是非法的。目前據觀光局統計，全國露營區大概有 1,722 處，高達 1,418 處都是非法的，每次我們都講這些狀況一年比一年多、一年比一年嚴重，每次都說要輔導他們合法，或者非法的部分到底存在什麼樣的安全問題，既然沒有辦法監管它，這個問題要如何處理？在此我同樣請觀光局提出改善的書面報告，凍結五分之一，我們不要每一年都在討論這個問題，好不好？至少讓那個數字能降下去，希望觀光局能夠重視這一點，因為現在露營的人真的是越來越多。

**主席：**請陳椒華委員發言。

**陳委員椒華：**我的是第 15 案，對於觀光的執行成效，我們知道有一些不是很令觀光客滿意的情形，應該要有民眾滿意度調查。這個凍結案就是請觀光局針對轄下商圈、風景區進行民眾滿意度調查，並將調查結果公布在網站。

再來是第 18 案，針對氣候變遷，除了我們現在在修氣候變遷因應法之外，對於碳費徵收這部分也即將在修法通過之後就會徵收。然而我們針對觀光區標榜的食材，其實也可以開始去推廣低碳飲食、低碳蔬食，但是我們現在有一些永續海鮮，像這些食材可能會有一些保育爭議，所以就是請觀光局針對宣傳的部分能夠加強查核，不要有違反保育或低碳推動這樣的宣傳，所以這案也是凍結 10%。

再來，我還有第 23 案的部分，也是跟永續、低碳之推廣有關，低碳旅遊未來將會是國際的趨勢，所以針對觀光旅館我們可以及早規劃，讓一些旅宿點能朝永續的方式經營，包括剛剛講的低碳飲食的提供，相關宣導跟推動請觀光局及早準備，這個也是凍結案。

**主席：**請李昆澤委員發言。

**李委員昆澤：**關於露營的問題，受疫情衝擊的這段期間，國人出國的機會比較少，所以露營、戶外活動大為盛行，過去我們一再提醒要注意露營的合法和安全性，尤其是安全性，前幾天馬來西亞有一個不合法的高風險露營場地發生土石流，造成 21 人死亡、多人失蹤的悲劇。對於露營場地，在臺灣我們當然要保障合法，對一些業者要輔導他們合法之外，對於這些高敏感地層、高風險的區域必須要先做處理，才能保障民眾的基本安全。尤其臺灣地震頻傳，極端型氣候常常有暴雨的狀況，對於民眾的安全是否能夠落實，在整體的露營議題方面，對於高風險地區、高

敏感地層必須要優先處理。等一下請次長和局長說明目前的狀況，不要說相關的議題都是地方政府的議題，中央也要負起督導的責任。

我的提案還有第 22 案，「國民旅遊事業管理與推廣」預算編列 813 萬元，當然受到疫情的影響，有關國內旅遊，我一再要求交通部觀光局，我們對於數位轉型這部分一定要加強，國際主要的旅遊國家都在加強數位旅遊的推動，我們要強化數位科技運用並加強數位宣傳。傳統的展宣方式，不管是參加旅展或者是透過文宣、宣導影片，那個時代的作法也漸漸地被數位宣導的方式取代，我們應該加強協助國內業者進行數位轉型。這筆預算我提案凍結 10%，針對如何協助國內觀光業者加強數位行銷、進行數位轉型，三個月內提出書面報告。

**主席：**我個人在這部分提了 3 個案子，首先是第 16 案，編列 800 萬，主要是針對「觀光業務調查與規劃一委辦費」，不管是標出去或是委由其他專業單位幫你們辦理，看起來今年的執行情況不太理想，所以我們想瞭解一下。這部分主要有幾個項目，包括來臺旅客消費及動向調查以及編製臺灣地區的觀光衛星帳，當然這部分你們行之有年，我可以理解，可是問題是到目前為止，今年度幾個重要的項目，包括觀光集體消費等帳尚未編製，你待會要說明一下到底有沒有委外？如果你覺得今年因為疫情沒有什麼觀光客，所以不用編製，這 800 萬元沒有用，那我可能可以接受；如果已經標出去，在去年艱困期，國外來臺旅客最少的情況之下，這些表格都已編製完成了，那我不太清楚為什麼到目前看起來執行的情況這麼差？你們說會儘速，因為很多情況而有所延宕，但是會儘速處理。我還是要瞭解一下，如果數字沒有錯是 800 萬的話，每一年都要編製一樣的表，到底這些表格對於促進更多國際觀光客來臺的實際效果、成效如何？如果有些表格、資料委外之後只是蕭規曹隨，每一年做完之後，也沒什麼進展或是讓大家有感的話，我覺得你們是不是要更改一下？

接下來第 19 案最主要是針對「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」此項目，講到這個項目，我們也發覺這 2 年因為疫情的關係，觀光產業的從業人員，不管是導遊、領隊到實體的餐飲、觀光旅館都有結構性的流失，人家已經轉業而不是暫時待業然後再回來，很多人回不來了，相關的各行各業都在叫苦，包括遊覽車業。這部分當然有些不見得是觀光局的業務，但次長應該有聽到，明年是整個觀光產業鏈要恢復迎接觀光客的關鍵期，如果有大量的國際觀光客加上國內旅客的話，我們到底要如何因應，是不是能夠加強、加速人才的培訓？請就這部分做個說明。

最後是第 21 案，此案一樣是推展國民旅遊，事實上這 2 年只要一開放國民旅遊就會爆量，不過現在國門開了，我們看到很多春節旅遊的數據統計，出國旅遊的人數快速成長。在這種情況之下，就國旅的部分，你們還是要觀察後半年如果很多人選擇國外旅遊，觀光局要怎樣去加強補助或者提出促進國內旅遊的計畫，我覺得在明年下半年這部分也是你們的一個焦點。請張局長針對所有委員的提案做個說明。

**張局長錫聰：**謝謝召委，也謝謝剛才各位委員的指教。照順序首先是陳椒華委員對於景區的雜亂以及商圈、商品的部分，如何透過滿意度的調查和公布，然後促使他們改善。當然我們也很贊成這樣的方向，在這個部分我們會先從自己所轄的國家風景區的管理做起，因為國立的風景區很

多，有些地方如各縣市政府也都有，所以這個部分我們也會建立一個輔導機制，透過透明化的訊息公開促使商圈還有地方政府重視這些景區的商圈。

接下來是魯召委剛剛提到的第 16 案，針對「觀光業務調查與規劃—委辦費」的 800 萬提案刪減 100 萬，這部分跟召委報告，因為這項調查全世界各國都在做，尤其是亞太地區大概都有，大概每年都會提出來，一方面呈現出來讓國際知道臺灣的狀況，另一方面是提供國內的產業界還有觀光學術界作為研究發展的參考，此外我們在政策上也需要參考這項調查得出的相關結論和建議去做一些預算編列、行政措施計畫的調整，所以此一調查大概 40 年來每年都在做。因為這幾個月碰到疫情，的確是有召委所提到的這種情形，因為來臺旅客比較少，樣本取得就沒有辦法像過去那麼豐沛，所以我們在處理上會參考其他鄰近國家不同的作法，但是委辦案都是由很專業的統計學者還有經濟學者在做，我們會透過委辦的過程要求承辦的專業單位多蒐集國際的作法作為調控。

觀光衛星帳的部分，的確因為食宿購行都是旅客會 touch 到的部門，延伸性很廣，各國做的大概都是 2 年前的成果，今年 111 年 8 月完成的事實上就是 109 年的觀光衛星帳，所以明年編可能的就是 110 年的衛星帳。因為衛星帳包含的不僅是國際旅客來臺的部分，也包含國內的旅遊消費，衛星帳是做國內外並具的整體處理，我們會儘速研究如何加速蒐集相關的次級資料並加以研究。這個部分也跟委員這邊先做個溝通，建議免予刪減但是可以凍結，我們把相關的作法提出書面報告給委員會。

另外，陳椒華委員也提到觀光地區的食材問題，這部分多年來我們也非常重視，因為有些觀光地區會用一些比較特殊甚至是保育類動物或是在形象上不是很好的食材放在料理當中，這部分就是透過我們國家風景區還有對地方政府在補助上的宣導來強化，我們會遵照陳委員的提案所指示的方向來做。

另外，魯召委也提到疫情衝擊使很多觀光產業的從業人員被迫離職，這部分也跟剛才洪孟楷委員所提到的缺工情形一樣。我們在明年度會加強，像李委員剛才也建議從中高階到基層分級進行人才培訓，我們會優先就缺工的部分在第一季先行推出，媒合的部分也持續在進行，如果勞動部門的媒合效果無法符合預期，我們也會主動積極地跳出來進行觀光局這邊的輔導措施。觀光業從業人員有進也有出，人員離開後事實上也有不少人包括很多年輕人再加入，整體從業人員並沒有減少，甚至於比疫情前還增加了 3 萬 8,000 多人。而減掉的部分有的沒有回來，但是新增的部分很多都跑回去地方，年輕人出來了。疫情前比如只有 21 萬人，疫情後還是 21 萬人，多了 3 萬 8,000 人，大概是民宿及地方創生的部分最多。

另外，林委員提到國民旅遊有關露營的部分，針對潛在危險區這些不可能申請合法化的地方，我們會盤點出來，用衛星遙測的方式來協助地方政府盤點，之後會函送到各地方政府。不過，光是地方政府還不夠，還需要各中央部會特別是農委會、經濟部、環保署等，大家共同協力處理公共安全的問題。剛剛李委員也提到馬來西亞一處露營地發生土石流，這些都是發生在危險及環境敏感的地區，我們對這部分會強力進行輔導、稽查及取締，我們已經在部裡面就露營方面成立中央跨部會聯合督導小組，再以書面向林委員報告，陳政次是召集人，我是副召集人

，我們會定期及不定期召集各部會，就地方執行的課題及相關的疑義進行處理跟輔導。

另外，魯明哲召委提到國旅及國民休閒漸趨活絡，我們在明年第 1 季會另外推出一個國內旅遊活絡方案，一方面也招攬國際旅客來臺。國旅的熱潮是有，但是不能讓它冷下來，我們希望繼續透過行銷的方式，不是只推展國際而不去管國旅，事實上國旅很重要，現在全世界特別是亞洲地區國家都很重視國旅，我們對國旅的部分也會推行一些案子。

再者，非常感謝李委員昆澤指教有關數位轉型的部分，我們對這個部分會從硬體和軟體的訓練加以強化。硬體部分有一些數位設備的部分，我們透過補助機制給旅館業、旅宿業及旅行業做必要性的補助；訓練的部分則是一直在做，一方面透過公協會，一方面委託專業的數位轉型團體進行觀光產業方面的培訓。

有關陳委員椒華提到地球資源一事，希望對旅宿業所提供的一次性用品逐漸改善，這方面我們有在做。我們跟環保署進行合作來推動綠色旅館，也就是環保旅館，環保旅館就是儘量朝這個方向來做，我們有一些鼓勵的機制，如果業者能夠配合這樣做，可能在旅宿網資訊的透明及相關獎補助會給予比較優惠的處理。

作以上綜合說明，不曉得對委員的提案是否都有回應，基本上我們對於這幾案都有事先跟委員溝通，大部分都獲得同意凍結 10%，以書面方式跟委員會報告，做一些部分的文字修正。

**主席：**請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華：**對於第 23 案，我也特別提到，除了減少一次性使用的拋棄式物品之外，對於低碳飲食、低碳蔬食這個部分也要積極推廣。

**主席：**請次長說明。

**陳次長彥伯：**我簡單補充兩點大家比較關切的部分。首先，針對陳委員所提低碳飲食及一次性使用的拋棄式器材，事實上，行政院淨零碳排裡頭有推十二項關鍵策略，其中有一項是「淨零綠生活」，包含食衣住行要做生活轉型，裡頭就有綠色觀光，所要做的就是剛才委員提到的這些事項，從現在開始到 2050 年，大概 5 年會有一個階段性目標及辦理事項。對於陳委員特別關切的這個事情，後續觀光局會在每年把所要從事的事情具體提出來跟大家說明。

另外，李委員昆澤、陳委員椒華及林委員俊憲都有提到露營的部分，剛剛有特別提到，有關露營這件事情，我們在去年被行政院指定為主管機關後，應該說我們會概括承受以往的事項。我們成立了中央輔導團，剛才局長有特別提到，中央輔導團在部裡頭是由我來召集，我大概會每個月就剛才大家所關切的事項，包括新增的及既有的，如何在安全的情況下輔導合法，而不會再有新增的，剛才也特別提到我們還採用遙測技術控管，讓既有的面積不再擴大，或是對於突然跑出來的，我們大概都有一些管控的機制。原則上，我們會秉持主管機關的立場，對這件事情繼續朝著正向的方向來努力。作以上補充。

**主席：**我再問一下，你們現在做的來臺旅客動向調查，你說今年是做 109 年的嗎？快做好了嗎？

**張局長錫聰：**109 年那個是觀光衛星站。另外，來臺旅客動向調查是逐年會做，那個比較快。

**主席：**動向調查是做哪一年？今年是做哪一年的？

**吳組長潔萍：**今年就是做今年的，但它的整個結果要到明年才會出來，因為我們對旅客調查以後，

後面還要整理資料、holding，所以我們每個月都會去做分配，比如旅客進來，我們就會做。以今年來說，我們就會做今年的，然後在明年公布。

**主席：**局長，我相信很多委員都有這樣的建議，現在是科技時代、網路時代，已經跳脫過去那種什麼都慢的時代，否則你也是浪費你自己的時間。像現在的氣象報告都已經要求到對於每個區都要顯示出不同的變化，所以已經不是過去那個時代。也就是說，你現在所面臨的挑戰，尤其這幾個月，各國的情況不斷在變，如果你以不變應萬變的心態，對於明年的報告到底哪些可以適用、哪些不能適用，然後有些事過境遷的該用的也不必用了，因為明年報告才出來。我是覺得，你這些報告裡面，我相信應該有，要有一些能夠機動作戰的，雖然是一年的報告，但事實上大概三個月就要給你一個區間的報告，我真的是這樣建議，因為你是在第一線，叫做「觀光」，我稱為第一線的作戰部隊，如果你沒有訊息，只是閉著眼睛打，這樣就不行啊！因為你不像行政院或主計單位，最後只是在幕後打個分數交出成績單，所以你是不太一樣的。總之，我希望你們有越來越多的資訊，大概至少一季就能夠給你一個作戰的方向跟資料，這是我的建議。

陳委員雪生有沒有什麼建議？

**陳委員雪生：**沒有。

**主席：**針對第 14 案至第 23 案，各位委員沒有其他意見嘛？

**陳委員椒華：**沒有。

**主席：**我針對「觀光業務調查與規劃—委辦費」部分刪減 100 萬元，其餘凍結 10%，各位有沒有其他意見？觀光局也沒有意見嘛？

**張局長錫聰：**報告召委，建議第 16 案，我們本來也是建議用刪減的方式，好不好，凍結……

**主席：**刪減 50 萬元，其餘各案凍結 10%，好不好？

**張局長錫聰：**好啦！

**洪委員孟楷：**好。

**主席：**各位委員有沒有其他意見？

針對第 14 案至第 23 案，第 16 案刪減 50 萬元，其餘各案凍結 10%，三個月內提書面報告，始得動支。除了剛剛前面有做大項凍結除的部分，一律最高凍結 10%。

繼續處理第 24 案至第 31 案。請陳委員素月發言。

**陳委員素月：**謝謝主席，本席提第 30 案，交通部觀光局 112 年在觀光業務預算科目編列了 7 億 9,841 萬 2,000 元，其中補助觀光發展基金辦理「體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫」編列了 7 億元，較上年度增加了 2 億元。這幾年來疫情爆發之後，對整個觀光產業的衝擊非常大，旅行業或者是觀光產業真的是進入寒冬，我們政府及觀光局雖然辦理了很多紓困的措施，包括員工薪資、營運資金的補貼，可是到今年 8 月底為止，我們看到仍然陸陸續續有很多旅行業不斷發生停業的情況，所以我們期待觀光局應該要檢討如何發揮這個經費的最大效益。另外有關缺工的問題，剛剛也很多委員關心，今年 10 月國境解封之後，我們也期待觀光產業能夠趕快復甦，可是相對應的就是整個服務人員、觀光旅館從業人員這部分，因為在疫情期間很多人沒有收入，也轉業了，現在面對觀光產業的復甦，缺工的部分應該要趕快協助補足，因為人力的不足勢必會影響到整個觀光旅遊的品質，我們希望在這個部分觀光局也要積極協助，提出一個有效的

改善方案。所以在這個部分，本席提案凍結預算 10%，三個月內提出書面報告後，始可動支。

**主席：**請陳椒華委員發言。陳委員的提案是第 31 案。

**陳委員椒華：**其實觀光的問題跟人本交通、人行道的安全真的很有關係，我有一個陳情，像警政署負責罰單的部分，他們說人力不足，但是為什麼兩分鐘內同一條道路的違規，他們就有空去開兩張罰單？這真的也是很奇怪。所以這個部分，我還是請交通部一定要好好的去檢討，因為我們一些政策如果沒有訂定好，而成為影響觀光很重大的原因，像臺南，我很少進入臺南的市區，交通已經打結到不行，再加上下雨，確等於是黑暗期很快就到來了。因此怎麼樣去改善交通，才能推動我們的觀光，針對這部分交通部要一併考量。

第 31 案這個部分，舉光害為例，假如墾丁，我們能夠訂有一個明確標準，讓商家或者是要求怎麼樣減少光亮度，包括招牌、開燈的管理，所以減少光害，譬如就可以看到星星，這樣是不是就能夠營造一種特殊的景觀，讓這裡的觀光價值提升，品質也會隨之提升？當然標準是環保署訂的，我也講了一陣子，但是目前都沒有訂定標準。所以這個提案就是請觀光局針對旅遊環境減少光害，增加觀光價值，這裡是沒有寫環保署，也麻煩多跟環保署溝通，能夠將光害的標準，尤其是商家廣告燈箱這些光度的限制，能夠把標準降下來，因為國外其實已經有非常多成功案例，這裡是凍結 10%。

**主席：**補助交通作業基金 7 億元，過去交通部要做的東西滿多的，不過因為最近三到四個國家對於來臺觀光，人行道環境的不友善，還有一個影片，就是跑酷，在人行道那邊跳、在那邊跑，其實滿尷尬的。我建議，有些東西可能一時半刻是真的沒辦法改，但是各城市主要旅遊觀光區，有一些人行道的友善環境，像是 green line 好了，藍線或者綠線都沒有關係，就給國際觀光客一個引導，譬如一米半以上可以走通的，我覺得你給人家一些引導，不然大家每天在街上跑，你們也沒有引導。

請洪孟楷委員發言。

**洪委員孟楷：**補助交通作業基金雖然本席沒有提案，但是因為幾個委員都有提到，剛剛召委特別強調人本交通的部分，今天次長也特別過來，而今天也有一個新聞提到外國人來臺最愛到北部觀光，網路點出一個重點說「南部誰敢去？」這標題很聳動，真的細點裡面的貼文，其實裡面講的是什麼？講的是因為北部大眾運輸系統相對方便，只要出了雙北地區，可能中南部地方的大眾運輸系統非常麻煩複雜，所以在沒有整合，觀光客如果又語言不通的情況下，到了南部縣市，可能相對來講會更加麻煩，沒有辦法使用。本席就馬上想到其實觀光局過去很多業務，尤其推動「台灣好行」也推動了好一陣子，其實「台灣好行」應該就在於彌補各縣市大眾運輸工具可能有些不足的地方，「台灣好行」可以協助外國觀光客，於短期 3 天、5 天自助行的旅遊期間能夠使用，這個部分的加強宣導，我想是相對重要。

從上個禮拜，不管是 CNN、加拿大的相關報導，建議來臺灣旅遊不要騎摩托車，或者是交通相對危險，現在有這些新聞，一而再、再而三，我覺得也是打擊我們其他縣市觀光的推動以及同仁的士氣。所以請局長還是針對這個部分，我覺得每年我們的觀光宣傳，可能著重的重點跟民眾的需求，譬如自助行或者背包客來臺灣到底想要看到的是什麼，以及我們現在去瞭解臺灣

給外國觀光客最大的負面印象為何，我們應該儘可能的去說明、瞭解、改善，我們希望就這一點，不要說每年預算審查都是一樣，這已經是年年必考題了。

另外剛剛幾個委員都有提到缺工的部分，因為剛剛局長有回復，但是你回復的是明年再做加強改善，甚至提出書面報告，但是一個多月之前，部長在這邊答詢的承諾其實是年底前補齊。我特別再去查一下當天的新聞，當天新聞報導提到觀光發展的人力缺口，部長說盡力達成。他當然沒有講百分百，但是他說盡力達成，年底前補足缺口。現在已經到年底了，明年 1 月多又是農曆過年，國旅一定是大爆發，我們可想而知，因為明年的農曆過年最長，剛好頭尾都逢六、日，再加上中間的 5 天，明年的農曆過年是休 9 天，所以國旅會爆發，外國的觀光客也會增加的情況下，我們的觀光業到底有沒有做好準備？我想這一點是真的要預做準備，還有 1 個月的時間，能做的、積極做的應該要趕快做，好不好？以上兩個部分，麻煩了。

**主席：**我個人有提案第 26 案，剛剛很多委員也說過了，最主要是針對旅宿業目前人力跟培訓的問題，因為這個項目是「旅館及民宿之管理輔導」，那天有跟你們談，你們的回答是，你們也瞭解現在的人力確實比較吃緊。其實整個觀光產業，從旅宿業、餐廳以至遊覽車等等全部都人力吃緊，剛剛已經說過了。到底該怎麼樣解決這個問題？畢竟如果國家的政策，像國際觀光，我們要整體去面對、迎接觀光客，我覺得這應該是明年國家階段性首要的目標，迎接觀光客。你們交通部觀光局跟勞動部在吵架、跟教育部研究個半天，我覺得行政院都要出來協調這件事情哪！因為我看你們的回答也是認為沒辦法，目前跟勞動部勞動力發展署協調是否引進移工，你們討論了很久也沒定案。第二招是請勞動力發展署和教育部協調，但我真的嚇到了，因為你們說目前旅宿業最缺的是房務人員，你們要解決這個問題，第一個方法就是引進移工，但這一關目前沒過；第二個方法是希望跟教育部協調讓在臺留學的僑生畢業後可以留下來從事房務。但我聽不懂這是在講什麼話，這很尬啊！從外國來臺當留學生，我們還要去跟人家協調一下，問他們能不能留下來幫忙做房務。我覺得這兩種方法都不是很好，你們做個說明。

請李委員昆澤發言。

**李委員昆澤：**剛才召委提到了人力補充的相關議題，現在國內旅遊已慢慢回到疫情之前的水準，國內一般旅館的住宿率也逐漸恢復到疫情前的水準。但是觀光旅館在 2019 年時的住宿率大概在 67% 左右，到 2021 年大概只剩下 33%，至於今年的狀況，我就要請教旅宿組黃組長，請問觀光旅館的住宿率大概是百分之多少？

**黃組長易成：**現在是 55%。

**李委員昆澤：**好，從 2021 年的 33% 提升到現在的 50% 左右，就誠如召委所說的，人力是嚴重地不足。過去我們在交通委員會也跟局長和部長多次討論到人力補充的相關議題，第一個是透過勞動部對人力的媒合，但在北、中、南、東媒合的人數都不夠，可說是嚴重地不足，這種人力的媒合其實是不太成功。

第二個是勞動部針對中高齡二度就業轉做房務人員的相關補貼，一個月補助 1 萬 1,000 元，補助時間為一年，不過這部分的成效好像也不太能彌補目前的人力缺口，稍後請局長簡單說明，你們和勞動部在人力的媒合上，北、中、南、東目前到底是媒合成功了多少人？其次，在中高

齡二度就業方面，勞動部給予補助，請問現在補助了多少人？因為現在一般旅館的住宿率都已經逐漸恢復正常水準，而觀光旅館的住宿率也從 2021 年的 33% 提升到 2022 年五成左右，就像召委所講的那樣，人力嚴重地不足，目前補充的狀況，等一下請局長說明。

**主席：**現在審查的是第 24 案至第 31 案，蔡易餘委員有提案，要不要補充說明？

請蔡委員易餘發言。

**蔡委員易餘：**目前民宿業有大幅成長，但整個民宿產業在國內觀光當中還是被視為家庭的副業，並沒有把它當作獨立、具專業性的產業，不管是在人力或其他的法制面都是不足的，所以我就少少地凍結 10 萬元，希望觀光局針對整個民宿產業未來在法制面的方向提出專案報告，謝謝。

**主席：**請觀光局張局長回應。

**張局長錫聰：**剛才魯召委、李昆澤委員和洪孟楷委員都提到觀光局產業缺工的問題，以分業來講，旅行業的部分在年底以前的確都可以補足，現在因為帶團量還沒有成長得那麼快。旅宿業的部分就比較麻煩，缺工情形比較嚴重，尤其是房務的部分。針對房務的部分，我們和勞動部從 10 月就有一個專案媒合，但媒合到這個月中旬，我們看了數據後發現只媒合成功 226 位，跟預期還是有滿大的差距，因為需求大概是一千一百多人，另外旅館業自行進用的已經達到六百多位，媒合成功的人數反而比他們自行進用的還少。所以我們針對幾個方式跟勞動部討論，一方面是希望能檢討就業媒合的部分，探討究竟是什麼原因造成成功率這麼低，以強化其效能。

其次，有關僑外生工作評點制改為勾選制的部分，如果飯店業改勾選房務員的話不會通過，勞動部勞動力發展署會全部退件，所以我們現在輔導觀光旅館等旅館時會跟他們說，你們要用人可以，但應該要是較具專業與技術層面的房務管理人員。當然未來僑外生進來可以從最基層的房務管理開始，一定要會操作房務的工作，但房務的部分也不光是會舖床就好，還要針對整個客房的氛圍、各種空間的布置，從藝術的角度切入，提升房務管理的價值，就僑外生未來的發展，他們進來之後也有可能升到總經理，不是一輩子就只擔任房務員。再者，教育部也同意，讓畢業的僑外生能有一年的時間在臺灣旅館進行相關的實習。

至於引進外籍移工的部分，目前勞動部並未考慮開放，認為旅館是旅遊服務業，茲事體大，我們是認為未來如有必要，希望能加強必要性的旅遊，比如有條件、有限制、一定期間，紓解旅宿業人力的缺口，予以適度地放寬，這些我們都會提出評估後的建議。

另外有關蔡易餘委員剛才提到的，我們會遵照這樣的方式辦理，而我們也跟蔡委員溝通過，就民宿相關的法制面及人力補充的問題，提供書面報告給委員會。

剛才李昆澤委員、洪孟楷委員和林俊憲委員都同時提到人力不足的問題，的確就跟召委講的一樣，我們也會於明年初開始啟動一些替代的方案，並再強化既有的方案。

洪孟楷委員剛才也提到外籍旅客來臺只會選擇在北部而沒有到南部去，而這點林俊憲委員也有提到，這應該是友善環境的問題，召委也提到了很多，對此我也很認同。友善環境所包括的層面非常多，交通部的部長和次長都很重視行的問題，大概會予強化，我們自己的部分會開始做，也就是「台灣好行」，逐漸普及、友善和數位化，並推動行動支付，更形方便。至於南部地區，我們也會透過一些獎勵機制，其實那邊的環境也不是那麼不友善，有些地區其實也是滿

好的，我們會透過相關媒體的報導，邀訪踩線並和高鐵合作，以買一送一的方式，鼓勵來臺旅客進來，畢竟國境之門還是在桃園，大部分的航班都是從桃園機場下來的，所以往北的旅客會比較多，這可能與區位有關。另外陳椒華委員所提到的暗空公園的部分，跟觀光局有關的是所屬的馬祖國家風景區，在大坵那邊有做。我們嚴格要求暗空公園的建置必須以符合環保的、友善環境的方式來處理，因為我們有專屬的馬管處站，所以會遵照委員的意見，朝這個方向辦理。另外一個是南投合歡山的暗空公園，他們比較早推出來，為了讓他們建置暗空公園，後續觀光局也做了很多的相關補助，有一段時間的確有人反映燈的亮度太高，現在大概都已經改善，以地面為主、以行的安全為主軸，其他照明就減量。當然整體夜間的景觀，我們會在各風景區做相關改善。以上就剛才委員的意見作補充說明。相關的文字修正，也有跟各委員辦公室報告、溝通過了，刪減或凍結，大部分委員都同意給我們凍結 10%，謝謝。

**主席：**請林俊憲委員發言。

**林委員俊憲：**局長，你剛剛提到人力的問題，尤其觀光旅館業的房務人員，其實上一次很多部會在跟勞動部在討論人力的時候，大部分都有開放，我記得很多製造業都開放了，就只有交通部觀光局，我們去談旅館業房務人員的問題，都沒有答應，為什麼？現在這個問題還是存在，其實明年這個問題會更嚴重，因為觀光客會來。現在很多旅館業沒有辦法提高住房率，不是沒有客人，而是因為房務人員不夠，他們根本不敢接客人，住房率拉不上來多半是因為這樣。你們不加強溝通，很多部會的人力需求，譬如引進外勞都通過，為什麼就你們交通部沒有辦法通過？你應該講清楚。你剛剛講什麼房務人員技術化，希望以後能夠吸引年輕人進來，又說什麼也有人做房務做到總經理的，你在胡說八道什麼？那個緩不濟急嘛！還有你說外籍的高職生留下來，不能增加名額嗎？教育部這方面也走不通，勞動部這方面也走不通，那交通部在做什麼？現在就陷在這裡了。旅宿人員是你主管業務，你看看這個問題要怎麼處理，請說明一下，要怎麼樣才可以爭取他們同意？他們不同意的理由是什麼？你要講重點。

**張局長錫聰：**跟林委員報告，他們不同意的理由最主要是認定旅館從業人員是服務業，服務業不是只有旅館業，包括餐飲、百貨等等，基本上對服務業，一直以來他們政策上是沒有要開放的規劃，我們是一直主張能夠開放。既然是這樣的話，我們有一個提議，就是針對旅館嚴重缺工又符合一定條件的，譬如他們已經公開徵選，然後薪資也提高了，但是幾次又沒有人來應徵，應該適當的開放，讓旅館業能夠引進外籍移工。因為勞動部跟我們講上個月媒合完畢以後再評估，再送給勞動部，所以這個月到了，我們明年初評估以後就會送給勞動部以爭取。我們也拜會過勞動部許部長，他說就是以三個月為期，評估以後再送給勞動部評估後續要不要開放。

**主席：**剛剛委員的建議真的非常寶貴，你們回去以後要好好研究一下，我覺得這事是交通部的層級，你們要去溝通；第二、如果你們溝通不好，真的會逼業者違法，我覺得很不公道，你們說明年要大發展了，可能來多少萬人，結果後面人家房務根本沒有辦法做，逼得人家沒有辦法透過正途找移工，如果勞動部勞發署不通過，第一要透過經濟部投審會去找外國實習生，然後又說實習生不准工作，我講這是逼著別人騙人，現在都是這樣，不讓他從正途進用人力，逼著這些業者配合國家的觀光政策。因為疫情開放，你們也把它訂成目標，希望他做得好，能夠吸引多

少萬人進來，結果現在人力短缺的問題就像剛剛幾位委員講的會非常嚴重，包括衝擊到國旅，我覺得都有可能。

最後，我也是拜託，因為剛剛林俊憲委員說國際來臺旅客，是臺北第一，其實不是，是桃園第一，但桃園這個第一很心酸，我們每天迎客，要記得回來啊！客人從高速公路到外縣市，最後再回到桃園，又坐飛機走了，我們也很衰，你知道嗎？拜託一下，也幫我們桃園的觀光景點行銷一下，不要讓我們每天只有迎客、送客，九成五的旅客經過桃園國際機場，來了又走了，我也希望也拜託能夠促成桃園觀光的進步，這是我的希望。

針對第 24 案至第 31 案，有一個刪減案，因為提案委員不在現場，那麼是不是統一凍結 10%，三個月內提供書面報告，始得動支？

**陳委員雪生：**好。

**主席：**請問各位委員有沒有其他意見？沒有其他意見，接下來審查第 3 日「國家風景區開發與管理」，第 32 案至第 42 案。

首先請王美惠委員發言。

**王委員美惠：**關於「國家風景區發展與管理」，我有第 39 案，嘉義市有很多單位在做行銷，我去年說要多協助觀光單位，以帶動嘉義市的繁榮，長久以來，國人要去阿里山都會經過嘉義市，我希望嘉義市能夠得到觀光局的關心，能夠促成更多的觀光協會一起幫忙做些事情，我尊重待會同仁討論的結論，我的意思是要拜託局長多關心嘉義市的各觀光協會，如果有不錯的合作案，請多協助他們。

**主席：**接下來請林俊憲委員發言，再來是李昆澤委員、陳椒華委員。

**林委員俊憲：**本席的提案是第 40 案，「國家風景區開發與管理」編列了 28 億 6 千多萬，自從 1984 年觀光局劃設第一個國家風景區到現在快 40 年了，現在全國有 13 個國家風景特定區，但三、四十年這麼長的時間，還有 10 個風景區沒有按照都市計畫辦理風景特定區計畫，甚至其中有 9 個風景區還涵蓋在劃設風景區之前的地方都市計畫範圍內。按照觀光發展條例第十七條規定，為維護風景區的自然和文化資源完整，風景區內的特定施作都要受管制，可是因為跟地方的都市計畫重疊，所以如果沒有跟地方政府取得共識，以後風景區如果受到不當破壞，就會產生法律適用爭議。這個問題也是老問題，講很久了，該怎麼解決啊？還是就繼續保持這樣子，讓它這樣下去，反正是老問題了？國家既然有政策要發展風景區，就應該很完整地來執行嘛！本席建議刪減 1,000 萬元、凍結五分之一，請觀光局提出書面報告後，再行動支。

**主席：**接下來請李昆澤委員發言。

**李委員昆澤：**我提的是第 33 案。「國家風景區建設計畫」的預算編列 31 億元，根據各風景區參觀人數統計數據，110 年受疫情影響，風景區旅客人數衰退，當然今年度已經有所恢復，但還是應該提出更精進的相關作為。我在這邊也建議局長真的要打造魅力景點，國家風景區除了一、兩個比較傳統、有名的之外，也要把各風景區的魅力景點打造出來，而且要整備主題旅遊的相關議題。不只是國家風景區的旅遊，相關的產業環境也必須優化，讓民眾透過國家風景區的數位體驗就會想去國家風景區旅遊，這也是以後要發展的方向。

另外是有關嘉義市的觀光資源，王委員非常認真在爭取嘉義市的觀光資源，這分成兩個部分，第一是嘉義市政府必須提出觀光經費的相關計畫，透過王委員的努力向交通部觀光局爭取。第二個方式是地方產業團體如果有提出相關計畫，也可以透過王委員向交通部觀光局爭取。王委員長期關心嘉義市觀光相關資源，觀光局也必須向王委員說明對於相關爭取的協助。

**主席：**接下來請陳椒華委員發言。

**陳委員椒華：**謝謝主席。我提的第 35 案是希望針對各國家風景區優化介面設計，提升視覺化資訊之比例，加強資訊平臺整合，提出書面改善計畫。

第 37 案是臺南市政府已經公告劃設西拉雅國家風景區和地質公園，因為這是有申請世界文化遺產的地區，所以這個風景區未來有非常大的潛力，包括可以申請世界文化遺產或者是推動觀光。因為我看到退輔會同意讓居民先行進去整理，未來如何推動觀光宣傳和環境教育解說？我在第 63 案有一個主決議，就是請交通部考慮徵收附近歐欣公司掩埋場的私有土地，以便未來完整推動。這個部分在第 63 案，我順便說明一下。

接下來是第 38 案，本案是針對東部海岸國家風景區的管理，因為該風景區在步道的建築用料方面有一些問題，包括會生鏽、毀損，影響觀光品質，請予以檢討。

第 41 案和剛剛提到的人本交通、人行道的問題有關，請交通部觀光局盤點轄下國家風景區的人行步道，加強交通管理，除了增加各縣市的景點，也要有走的地方，人家才願意停下來嘛！而且設置人行步道的時候，一定要規劃停車的位子，這部分拜託交通部真的要積極提出全盤計畫，不然即使解封了、觀光客來了，可能也只願意停留在某些縣市。

**主席：**請陳雪生委員發言。

**陳委員雪生：**剛才張局長提到馬祖「暗空計畫」，上次前交通部長林佳龍、內政部長徐國勇和王世堅議員到大坵，暗空計畫非常漂亮，而且觀光客的素質都非常高，我覺得這個地方可以推廣，請張局長幫忙，另外弄一些螢火蟲，螢火蟲應該不會很貴，可以在那邊推廣培養，拜託持續進行。

還有，針對俊憲委員提的第 40 案「國家風景區建設計畫」，都市計畫和風景區有重疊的地方當然滿多的，這已經是很多年的問題了。有時候猴子出操，各唱各的調，縣政府做一套，風景管理處做一套，很困擾。希望觀光局能夠配合國土空間發展法令的規定去處理一下看要怎麼做。張局長，可以嗎？另外，我也拜託俊憲委員把刪除 1,000 萬元改為凍結，俊憲委員，好不好？拜託啦！剛才你提的是很有道理啦，可是因為這個錢，風景管理處……

**林委員俊憲：**說不定局長同意刪除耶！

**陳委員雪生：**不會啦！

**林委員俊憲：**我要聽聽局長的意見。

**陳委員雪生：**我知道。請局長也跟俊憲委員報告一下。因為觀光局總共有 13 個風景管理處，這關係到我們啦！和美惠委員提出來的一樣，嘉義市那 100 萬元你把它刪了沒什麼意思嘛！黃敏惠昨天剛剛當選，你今天把它刪掉就變成報復了，對不對？我覺得大家要有那種氣度，不要刪減……

**王委員美惠**：沒有啦！那不是刪黃敏惠的啦！那是總 total 在觀光的……

**陳委員雪生**：不是嘉義市？你說嘉義市，阿里山啊！

**王委員美惠**：我是替黃敏惠講話，叫他們關心嘉義市……

**陳委員雪生**：對啦、好。

**王委員美惠**：我不分黨派耶！

**陳委員雪生**：俊憲委員的部分也拜託，張局長等一下跟俊憲委員說明，好不好？謝謝。

**主席**：接下來請劉權豪委員發言。

**劉委員權豪**：本席提的第 36 案是根據相關法令，國家風景區應依都市計畫法辦理風景特定區計畫，可是現在還有幾個地方都還沒有做，我覺得這是政府應該做的事情，如果沒有按照特定區計畫或依都市計畫或相關的程序陳報，對該區域裡面無論是私人土地或公有土地而言，都會造成整體發展的停滯，所以本席要求觀光局趕快進行相關作業。本案建議凍結 1 億元，提出規劃期程書面報告後，始得動支。

現在光是臺東就有 2 個國家風景區，相關硬體無論是涼亭或休息站等等都做得得到一定的程度，我覺得觀光局應該要鼓勵風景管理區做一些相關軟體的活動，我覺得大家應該想一些比較好的活動，比較充實。舉例來講，我覺得東管處這幾年辦的月光海就辦出品牌，整體上東管處、花東縱谷管理處或東海岸管理處其實都有相當好的自然環境，相關的硬體也整理得差不多，因為這些設立應該都超過十年、二十年以上的時間，相關的硬體也達到一定程度，所以我覺得軟體方面應該加強。另外一方面，我們現在除了相關硬體建設部分，其實我覺得應該跟社群或部落能夠多聯繫，或跟在地鄉鎮市公所聯繫，可以多做一些步道，一些低密度開發的步道，讓遊客不只是來這裡看風景，也有機會能夠透過步道可以健行等等，我覺得對整體觀光產業而言是一個很大的幫助，謝謝。

**主席**：我個人的提案是第 34 案，針對「國家風景區開發與管理」，不過我這邊提出一個問題，我也希望觀光局能夠多做一點，之前也跟張局長討論過，譬如以澎湖為例，觀光局管理的一些國家級海灘或區塊，但是旁邊有更多是縣政府在管理的，也有一些是鄉（鎮、市）公所管理的。不過我在想，局長、次長都會去旅遊，假如我們去臺南，我們一定會 Google 臺南的景點，不會只有搜尋國家風景區的景點有哪一些，而旁邊的都不去，而且我們的載具一般是遊覽車或是自駕都沒有關係，因為我們買東西是一次購足的概念，所以賣很多東西的地方我比較喜歡去，我想買什麼就直接購買。旅遊也是一樣，因為車的關係，我到了一個區塊，在一個區域要玩透透的概念，這很重要。所以如果你所有的注意力，當然項目是「國家風景區開發與管理」，不過我倒是覺得你要關注風景區周邊的一些景點，讓所有國內外的旅客到了這個地方，不能夠只想這邊，而旁邊的都不去想。事實上過去這 10 年，包括地方政府，有彼此互相學習的效果，譬如天空步道，只要有一個新聞，鄉鎮市公所、縣政府馬上就把天空步道都做起來；有一個教堂出名，從臺灣頭到中彰投大概都會弄教堂，可是弄完之後，很多就荒廢在那裡了。

所以我在這裡建議，除了國家風景區你要管好之外，你們剛剛講有 800 萬的一些分析統計，我真的希望你們未來能把國際一些好的經驗，甚至是國內一些好的經驗，到底要怎麼樣發展，

有一個 guideline，除了讓他們自由申請補助之外，也倒推回去，希望各區域分擔什麼樣的觀光任務，如果他們願意分擔，你就多補助，讓臺灣具有多元特色，到每個地方都不一樣。所以針對你這個案子，我是有提凍結，不過主要的目的真的是希望除了國家風景區這部分之外，對於地方政府觀光功能的分工部分，我覺得你要多做一些。

請劉權豪委員發言。

**劉委員權豪：**我接續主席所講的，在預算以外，針對風景管理區，我剛剛一直講到軟體相關方面的觀光資源，當然彼此之間不同部門要做一些統合。舉例來講，比如這幾年來東海岸管理處沿線的部分，但這都不是觀光局，也不是文化部做的，反而是民間去做的，因為長久以來、幾十年來白冷會的修士們，他們在東海岸其實都做了，非常有歷史價值，而且設計了具建築美學的教堂等等，而且他們在那邊宣教的整體故事、那段歷史，不只是對臺東，對臺灣來講也是非常重大的文化資產，不過這些修士們其實一個、一個都老了，有些都上天堂了等等。所以這些事情，包括東管處，文化部門也應該趕快做相關的事情，結合地方政府，對於文化資產的保存，或者它其實也是另一種類型的觀光，對觀光產業而言是另外一種提升。

**主席：**剛剛各位提案委員都有說明，是不是請次長或張局長回復？

**張局長錫聰：**謝謝召委。首先就王美惠委員所指教的，非常感謝，他的的意見我非常認同，因為嘉義市不在國家風景管理處的範圍內，但是我們希望能夠透過觀光圈所建立的體系，延伸到嘉義市區，這在一年前就已經開始了，但是可能其執行的力道還不夠，所以有關這個部分，我們會要求阿里山國家風景管理處再強化。一方面在活動面要周延地讓嘉義市像觀光協會及相關的團體也納入大阿里山觀光圈，還有另外延伸的 235 區域觀光圈，跟雲嘉南國家風景區的那一條觀光圈能夠做串聯。至於硬體的部分，如果嘉義市政府，將來王美惠委員，透過這邊來的我們儘量支持，給予嘉義市協助。這個部分剛才蔡易餘委員也有提到，我們共同協助嘉義市跟縣市的整合發展，我們有這樣的想法。因為 100 萬並不多，我們聽到也瞭解了，會盯著阿里山管理處來落實，我們建議這 100 萬的刪減是不是改為凍結，凍結十分之一？

**王委員美惠：**好，因為我聽得出局長很用心想要改變這個問題，我也希望大家能夠互相合作，能夠讓臺灣的觀光，尤其阿里山真的是全世界都會想要來的地方，希望阿里山的觀光，能夠得到庇蔭，感謝局長給嘉義市的協助，這樣我就改凍結，減列的部分就不減列了，謝謝。

**張局長錫聰：**謝謝王委員，也謝謝李昆澤委員，剛剛他也很關心嘉義的發展。

另外我再報告一下，剛剛林俊憲委員以及劉權豪委員所提到有關國家風景區都市計畫的問題，因為都市計畫的條文是在民國 69 年發展觀光條例修正的時候就已經存在，後來成立國家風景區，大概都有按照都市計畫進行，比如東北角，東北角最早成立，大概都有按照都市計畫來進行，後來因為地方的需求，國家風景區的範圍越劃越大，像東部，花東縱谷是全臺最大的，西部最大的就是臺南的西拉雅國家風景區，而且很長，包括東海岸、雲嘉南都很長，那個要整區去擬定都市計畫，事實上在客觀上有困難。我們很早就發現這個問題，所以我們幾度要修正發展觀光條例，能夠改用非都市土地、區域計畫法的方式來做，但是這些條文大概在整個跨部會協調過程中，因為內政部一直主張他們未來就是要訂定國土計畫法，要取代區域計畫法，一直

要等國土計畫法通過以後，要執行的階段再來做調整。現在國土計畫通過了，也在做了，細部由地方去訂定分區容許的部分，有些地方政府還在訂定。我們是非常贊成林俊憲委員以及劉權豪委員所提出來的，在下一波，我們現在已經在擬草案了，在發展觀光條例裡頭，要把這個問題澈底解決，讓它名實相符，不要說法律就都市計畫有規定，可是全區並沒有，只是局部的，大概只有一些景區的部分、景點才有，而且有些是地方政府原始的都市計畫，比如臺南關子嶺也有都市計畫，但是它在西拉雅的範圍裡面，而整個西拉雅就沒有全區的都市計畫，它訂定的確有困難，因為它的範圍太大了。非常感謝林俊憲委員的提醒，我們會再把這個草案予以強化，將其納入下一波的提案修正當中。因為「國家風景區建設計畫」28 億元以整個年度來講並不多，如果與其他部會相較，比如它比水保局各分局的預算少很多，我們希望能容我們把這筆預算保留下來，而且它是四年計畫當中最後一期，如果刪減 1,000 萬元就會排擠到各國家風景區管理處的預算。雖然 1,000 萬元對 13 個國家風景區管理處而言並不多，但是就管理處平常執行的範圍來講，因為觀光圈擴大，所以他們的業務量以及需要照顧的區域就會加大，這部分是不是拜託林委員給予我們支持並將其改為凍結。

剛剛召委提到同質性過高及國家風景區主題化的部分，的確這兩年在國際市場還沒有解封期間，我們幾乎都是請各國家風景區透過觀光圈跨出行政區域的範圍去跟地方連結，然後在活動面及硬體建設面也必須經過與地方連結、溝通之後，再提案申請補助，而中央也有專家學者負責審查，因此不會為建設而建設，也不會為活動而活動。基本上，關於剛剛召委所提的意見，我們都會遵照這樣的方向來推動。

另外，陳椒華委員提到龍崎的問題，這部分已經劃入西拉雅國家風景區，針對歐欣事業廢棄物掩埋場的問題，陳委員在 12 月 13 日也有舉辦公聽會，當時決議是由臺南市政府先認養，所以並沒有提到徵收的問題。如果現在決議要徵收的話，可能在預算上又會排擠到原來的規劃，所以我們建議把徵收的相關文字予以調整，這部分曾和委員溝通過，委員辦公室主任表示同意。當然後續我們就龍崎的部分如何活化、避免廢棄物掩埋場繼續在此設置，因為這件事情涉及範圍比較複雜，所以也必須跟臺南市政府再溝通及聯合協調。

再者，陳椒華委員也提到移除東海岸管理處三仙台拱橋一部分廢棄建築用料的問題，這部分我們會遵照陳椒華委員的意見辦理。

景區交通改善我們責無旁貸，我們會從國家風景區開始做起，地方的部分則會透過輔導及相關補助條件來要求各地方配合，我們也贊成這樣的意見。關於各委員所提，謹作以上重點回應，謝謝。

**主席：**張局長已經說明完畢，現在開始處理。

第 3 目第 32 案至第 42 案當中有 2 項刪減案，其他都是凍結案。請問林俊憲委員，刪減 500 萬元可以嗎？

**林委員俊憲：**好，尊重主席。

**主席：**請問張局長可以嗎？

**張局長錫聰：**就不用刪了啦！

**主席：**可能還要再向林委員說明一下，那我們就小刪 200 萬元，林委員可以嗎？

**林委員俊憲：**尊重主席，可以。

**主席：**最主要是因為都市計畫變更已經這麼久了，這不是今年的問題，把它當作一個提醒，好不好？針對第 40 案……

**張局長錫聰：**報告主席，是不是在刪的部分，讓我們科目自行調整？

**主席：**不要！你們到時調整到阿里山，又害我們被罵，對不對？不能亂調，可以吧！這部分因為很具體就是鼓勵你們，不能再拖了嘛！你們遇到什麼問題就要處理，都市計畫變更或者要設立特定的名目，當然要有內政部及其他部會來幫忙，我是覺得遇到什麼問題，你們要有進度。

針對第 40 案及第 41 案有關國家風景區建設計畫，刪減 200 萬元，其餘凍結 10%，3 個月內提書面報告後，始得動支，各位有沒有其他意見？沒有，好。

處理第 4 目的第 43 案到第 47 案，提案委員只有本席在場。王委員要發言嗎？沒有啦！OK。

本席的第 46 案最主要是我們看到這筆經費中，包含從 110 年（即去年）開始的 Tourism 2025-臺灣觀光邁向 2025 方案，我覺得這是滿好的計畫，剛剛跟你們在討論要有一些願景及未來性，這項計畫顯然扮演這樣的角色。110 年是計畫的第 1 年，經費給你們了，你們的成果是怎麼樣？可能待會要說明一下。我也不想冗長發言，因為你們這邊對於邁向 2025 的說法，當然我也認同讓世界看見臺灣，從防疫大國變成觀光大國。我們剛剛從整個觀光預算的審查，就是對你的觀光大國部分，如果遊覽車沒有司機開，房務沒有人做，光在那邊講個觀光大國，委員都很擔心啦！我覺得這部分不光是觀光局能力所及，交通部也要想辦法，包括可能行政院都要來協助想辦法解決跨部會之間的問題，不然提出的觀光大國，我是覺得會發生很多問題，這是我提案最主要的原因，希望你能進行說明。針對第 43 案至第 47 案，請你們做個說明，好不好？例如觀光大國現在遇到的問題，到底要怎麼樣處理？

**張局長錫聰：**有關「Tourism 2025-臺灣觀光邁向 2025 方案」是在疫情之前就訂定了，沒有錯，後來碰到疫情，而且我們預期沒有那麼久，卻拖了兩年多，拖到現在，對這部分當然會有微調，而微調的結果就是在國際觀光宣傳的部分會很難執行，執行也沒有什麼效益，所以那部分會透過線上行銷，以維持熱度為主軸，大概經費都花在這邊。

當然重點就是放在這兩年疫情期間發展國內旅遊的整備及推動活動，所以國內旅遊的整備大概是這兩年來的重點，前面兩年就以維持國旅的熱度為主軸；明年的 2023 年就是關鍵年，希望能夠轉骨；到了 2025 年就是要衝刺整個國際市場，同時要讓國旅市場能夠維溫、維持熱度。對這部分的調整，我們會依照委員的提案指示，擬具比較詳細的報告提送給召委及委員會。

另外，在提案中有提到非法旅宿的問題，剛剛陳椒華委員及洪孟楷委員有提到的部分，我們也特別對……

**主席：**你們再跟這些委員私下說明，因為他們目前不在場。

**張局長錫聰：**我們有跟委員溝通、說明了，文字上大概都有做了修正。

**主席：**好。你真的要把所有東西都說完，是嗎？

**王委員美惠：**沒有啦！主席說你不用說了。

**主席：**沒有啦！我們尊重在現場的每位委員，優先請他們來做說明，對不在場的委員，請你們私下用書面再去跟他說明，好不好？各位委員，這樣可以嗎？好。

對於剛剛你的說明，張局長，我仍要麻煩你，這筆經費其實不少，真的不要一成不變啦！預算一編完之後，一樣的人，用同樣的面孔、同樣的廠商、同樣的規格，分一分、弄一弄，到底對現況要應變的計畫是如何？你們要提出說明。

針對這 5 案，有 1 個刪減案，但是陳委員不在現場，我們統一凍結 10%，3 個月內提書面報告，始得動支。各位委員，有沒有其他意見？沒有，好。

接下來我們進行決議案，請各位翻到第 48 案。你們準備好了嗎？

處理第 48 案，觀光局有沒有問題？

**張局長錫聰：**第 48 案建議將「專案」改「書面」，其餘的遵照辦理。即專案報告部分改成書面報告。

**主席：**好，修正後通過。

處理第 49 案。

**張局長錫聰：**第 49 案遵照辦理。

**主席：**第 49 案照案通過。

處理第 50 案。

**張局長錫聰：**第 50 案遵照辦理。

**主席：**第 50 案照案通過。

處理第 51 案。

**張局長錫聰：**第 51 案建議文字修正，建議改為書面。

**主席：**這案有跟許委員溝通嗎？

**張局長錫聰：**有跟許智傑委員溝通過了。

**主席：**第 51 案修正後通過。

處理第 52 案。

**張局長錫聰：**第 52 案遵照辦理。

**主席：**第 52 案照案通過。

處理第 53 案。

**張局長錫聰：**第 53 案遵照辦理。

**主席：**第 53 案照案通過。

處理第 54 案。

**張局長錫聰：**第 54 案遵照辦理。

**主席：**第 54 案照案通過。

處理第 55 案。

**張局長錫聰：**第 55 案遵照辦理。

**主席：**第 55 案照案通過。

處理第 56 案。

**張局長錫聰：**第 56 案遵照辦理。

**主席：**第 56 案照案通過。

處理第 57 案。

**張局長錫聰**：第 57 案遵照辦理。

**主席**：第 57 案照案通過。

處理第 58 案。

**張局長錫聰**：第 58 案遵照辦理。

**主席**：第 58 案照案通過。

處理第 59 案。

**張局長錫聰**：第 59 案建議文字修正，即「專案」改「書面」。

**主席**：有跟我溝通過嘛？

**張局長錫聰**：有，有跟委員辦公室溝通過。

**主席**：好，第 59 案修正後通過。

處理第 60 案。

**張局長錫聰**：第 60 案遵照辦理。

**主席**：第 60 案照案通過。

處理第 61 案。

**張局長錫聰**：第 61 案遵照辦理。

**主席**：第 61 案照案通過。

處理第 62 案。

**張局長錫聰**：第 62 案建議文字修正，將「提出報告」修正為「提出書面報告」。

**主席**：王美惠委員有沒有意見？

**王委員美惠**：主席，局長，你說要改成什麼樣？

**張局長錫聰**：即「提出報告」加上兩個字，改成「提出書面報告」，就是會把詳細的報告給委員會。

**主席**：加上兩個字，提出「書面」報告。

**王委員美惠**：好，主席。

**主席**：因為他擔心是專案報告。第 62 案修正後通過。

處理第 63 案。

**張局長錫聰**：第 63 案遵照辦理。

**主席**：第 63 案照案通過。

處理第 64 案。

**張局長錫聰**：第 64 案遵照辦理。

**主席**：第 64 案照案通過。

處理第 65 案。

**張局長錫聰**：第 65 案遵照辦理。

**主席**：第 65 案照案通過。

委員有簽字、有調整提案文字內容者，列入紀錄及公報紀錄，謝謝大家！

委員陳椒華提案：

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

6

單位名稱：觀光局 預算書頁次：36頁  
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

〔V〕歲出—〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元 〔v〕凍結數：1000萬元

第14款4項2目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：798,412千元

案由：

為正式納管非都市土地農牧林用地上1公頃以下露營場，觀光局於111年7月公告修正《非都市土地使用管制規則》附表一及《露營場管理要點》。然經查，至12月初僅22家業者提出申請合法化，另再新增13家非法業者。

有鑑於國人露營風氣日盛，露營場普遍設置卻未能有效管理稽查，存在消費者安全及環境破壞之嚴重風險，有透過公權力積極輔導合法、杜絕非法之必要及迫切性，爰提案凍結觀光業務1000萬元，請觀光局兩個月內擬定112年度輔導地方政府推動露營場業者申請納管之目標與規劃，以及依據《非都市土地使用管制規則》附表一盤點出位於「第一級環境敏感地區之災害敏感類型、生態敏感類型、資源利用敏感類型及第二級環境敏感地區之災害敏感類型」等之非法業者並擬定退場清理計畫，向交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

陳椒華

提案人：

陳椒華

連署人：

白明

洪子楨

12

112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：36頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元 [v] 凍結數：10%

第款項目 節-0 -

科目(計畫)名稱：觀光國際業務

用途別：業務費

本年度預算數：68792千元

陳  
椒  
華

說明：台灣文化與生態多樣性，為我國吸引國際遊客之元素，然而觀光行銷活動並未將各地文化與生態元素納入其中，無法讓在地產業與文化生態保護工作互相結合謀求共贏。以日本沖繩為例，觀光飯店時常可見減少野生動物路殺之

宣導文宣，觀光業者善盡友善環境之企業社會責任。爰提案凍結觀光國際業務

費1/10，<sup>並</sup>請觀光局參考國際案例並邀請業者、文化、生態學者與相關團體，分

區舉辦座談會，提出檢討與未來規劃報告後始得動支。

出席提供意見

就平台討論之結論納入未來觀光行銷活動之參考。

提案人：

陳椒華

於三個月內提交書面報告  
予交通委員會後始得  
動支。

連署人：

陳素月

45

15

### 歲出 第2目

#### 112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：36頁

歲入  增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元

歲出  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_千元  凍結數：10%

第款項目 節-02-

科目(計畫)名稱：觀光業務調查與規劃

用途別：業務費

本年度預算數：8628千元

案由：我國部分風景區景觀規劃雜亂、商圈商品缺乏在地特色、欠缺永續旅遊之整體規劃，在疫情前曾遭遇國人傾向出國旅遊，導致國內風景區遊客大幅衰退之狀況，未來疫情解封之後，恐會再次重蹈覆轍。爰提案凍結觀光業務調查與規劃業務費10%，請交通部委託第三公正單位，每年針對轄下商圈、風景區進行民眾滿意度調查，並將調查成果公布於網站之上，供商圈、風景區管理單位作為改善之參考，並向交通委員會提出書面報告後始得動支。

提案人：陳椒華

連署人：李怡宏 陳素月

陳椒華

15

47

18

112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：37頁  
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

〔V〕歲出—〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元 〔v〕凍結數：10%

第款項目節-0—科目(計畫)名稱：觀光資源保育與開發

用途別：業務費 本年度預算數：2499千元

說明：我國部分觀光地區標榜某些食材，然而有些食材在國際上面臨保育爭議，在國境開放之後，可能對我國造成負面形象，<sup>請 辦理相關活動應使用</sup>觀光局應協助開發無保育爭議之食材，如永續海鮮等食材。爰提案凍結觀光資源保育與開發業務費1/10，<sup>請 觀光局</sup>觀光局<sup>函請</sup>邀請保育主管機關與學者<sup>提供</sup>，針對部分可能涉及國際保育議題之食材進行盤點，盤點出來的項目，不得協助宣傳以該食材舉辦的觀光行銷活動，<sup>並且編</sup>列預算協助食材改良與保育推廣業務。於31個月內向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人 陳椒華  
連署人 陳素月

48

31

112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：39頁

歲入— 增列  減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

歲出— 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元  凍結數：10%

第款項目節-0—    

科目(計畫)名稱：補助交通作業基金

用途別：獎補助費

本年度預算數：700000千元

說明：國際上光害防制、暗空旅遊、節能減碳蔚為潮流，我國部分風景區也想要國際推動暗空旅遊，不過仍有部分風景區之照明、廣告招牌等設備，燈具色溫刺眼或是光逸散等問題嚴重，遊客無法體驗夜間自然之寧靜與美感，爰提案凍結觀光業務項下獎補助費10%，請觀光局邀請專家學者、民間團體為觀光局轄下風景區之旅遊環境營造工程進行光害體檢，提出改善方案後始得動支。

書面報告

提案人：陳淑華

連署人：李怡宏 陳素月

陳淑華

89

112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：36頁

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

[V] 歲出— [ ] 減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元 [v] 凍結數：1000萬元

第14款4項2目\_\_節-0\_\_-\_\_ 科目(計畫)名稱：其他經濟服務支出

用途別：國家風景區開發與管理 本年度預算數：3,100,969 千元

案由：

交通部於111年11月3日公告擴大觀光局西拉雅國家風景區經營管理範圍，增加納入臺南市龍崎區牛埔里、龍船里，擴大範圍納入龍崎區惡地地形自然地景，規劃發展特色旅遊，更具遊憩魅力。然龍崎泥岩惡地納入西拉雅國家風景區後，迄今無法讓遊客進入，而核心範圍內仍有歐欣掩埋場預定地，且該開發計畫恐因台南市政府敗訴而死灰復燃。有鑑於該計畫亦位於生態敏感區，若開發成掩埋場恐影響週遭生態環境，亦影響西拉雅國家風景區之完整性。爰此，提案凍結觀光局國家風景區開發與管理預算1000萬元，請觀光局儘速開放遊客進入龍崎自然地景區，提出加強西拉雅國家風景區生態旅遊計畫，新增龍崎自然地景觀光宣傳方案及環境教育解說計畫，並於三個月內向交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：陳椒華

陳椒華

連署人：

陳素月

317

陳椒華

43

112 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：69 頁

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

10%

[ ] 歲出— [V] 減列數：~~3000~~ 萬元

[V] 凍結數：~~5%~~

第 \_\_\_ 款 \_\_\_ 項 \_\_\_ 目 \_\_\_ 節 - 0 \_\_\_ - \_\_\_

科目(計畫)名稱：交通作業基金

用途別：

本年度預算數：1,200,000 千元。

案由：

觀光局統計，去年全台非法旅宿（旅館、日租套房及民宿）高達 1873 家，開罰總金額新台幣 1 億 461 萬元，其中台北市非法旅館最多；非法民宿則在屏東縣最多。根據交通部觀光局公布《111 年 1-10 月各縣市旅館業及民宿查報取締績效》之統計資料，未合法旅館（旅館及日租套房）共有 2524 家，未合法民宿共計 649 家，亦即直至 10 月，全台共計有 3173 家非法旅宿。

陳振華

監察院 105 年調查報告及 109 年度審計部中央政府總決算審核報告皆指出，觀光局雖編列預算補助地方政府執行違法旅宿管理工作，然全國非法旅店家數仍持續增加，顯示非法旅店家數並未因該局補助地方政府執行稽查、取締、輔導合法化等管理工作而減少；此外，對非法旅館之檢查家次比率低於對合法旅館之檢查，上述情形顯示補助計畫執行成效欠佳。

為維護旅客旅遊之住宿安全，保障消費者旅遊住宿權益，爰提案減列交通作業基金 ~~3000~~ 萬元，並凍結該筆預算 ~~5%~~，請交通部觀光局加強執行對非法旅宿之查報取締，並督導地方政府對非法旅宿之稽查與管理，於三個月內提交檢討及改善計畫之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：陳振華

連署人：[Signature] 陳素月

47

112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：22頁  
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元

〔V〕歲出—〔 〕減列數：\_\_\_\_\_萬\_\_\_\_\_千元 〔v〕凍結數：1000萬元

第14款4項4目1節-0-\_- 科目(計畫)名稱：交通作業基金

用途別：\_\_\_\_\_ 本年度預算數：1,200,000千元

陳  
椒  
華

案由：

為正式納管非都市土地農牧林用地上1公頃以下露營場，觀光局於111年7月公告修正《非都市土地使用管制規則》附表一及《露營場管理要點》。然經查，至12月初僅22家業者提出申請合法化，另再新增13家非法業者。

有鑑於國人露營風氣日盛，露營場普遍設置卻未能有效管理稽查，存在消費者安全及環境破壞之嚴重風險，有透過公權力積極輔導合法、杜絕非法之必要及迫切性，然地方政府執行上亦有經費人力未到位之問題。為協助地方政府加速納管露營場，爰提案凍結交通作業基金1000萬元，請觀光局一個月內研擬規劃，自「Tourism2025臺灣觀光邁向2025方案(110-114年)」計畫中每年提撥一定比例經費供地方政府申請用以輔導露營場合法化所需之執行項目(包含教育宣導、限期申請、發給登記證、獎勵表揚等)，向交通委員會提出書面報告，一經同意後始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

吳明忠

張益桓

**主席：**觀光局所有的單位預算審議到這裡，我們休息 5 分鐘。

**休息**（11 時 8 分）

**繼續開會**（11 時 16 分）

**主席：**現在繼續開會。

現在開始審查中華郵政股份有限公司 112 年度附屬單位預算，今天中華郵政的吳董事長宏謀有到場，還有會計處王處長，謝謝兩位。總經理有來嗎？總經理沒有登記耶！董事長和總經理，待會你們的主答人是誰？總經理喔！董事長來監督的，回答不好，你再補充一下。

我們現在審查中華郵政的預算，一樣採併案處理的方式。

首先處理營業收入，總共有 7 個案子，從第 1 案到第 7 案。

都只有我提案？好，第 1 案到第 7 案的部分，其實我們的問題就是希望增列營業收入，因為我們發覺從數字來看，近 5 年營業收入、營業利益有大幅減少的情況，除了郵件業務略有成長，其餘集郵、儲金、匯兌、簡易壽險、代理業務都是下滑的趨勢，所以我有提案增列，希望作為一個動力鼓勵你們整體提升經營效率。當然我也看到你們的說明，也很贊成增列，只是增列得稍微少一點，增列是一個鼓勵，這是我第 3 案的想法。

接下來第 4 案的部分一樣是銷售收入，當然收入別跟剛剛的不太一樣，主要是出版物、封裝材料，包括瓦楞紙箱、牛皮紙等等，我們也覺得現在各方面都在恢復，前幾年生意應該很好，因為像郵件、包裹，我覺得量體應該會增大，所以這個部分我也提了增列，金額不多，但是也是一樣是一個鼓勵。

接下來第 7 案……

**李委員昆澤：**召委。

**主席：**請李委員昆澤發言。

**李委員昆澤：**第 5 案是劉委員的提案，我來替他簡單說明一下，金融保險收入項下的保費收入原先是編列 846 億，劉委員提案增列 15 億 4,900 萬，他是以去年預算數增加 5% 為基準，希望中華郵政公司積極改善保費收入，等一下請董事長簡單說明保費收入是否可以增加相關的營業收入，以上。

**主席：**我的提案是第 7 案，第 7 案是針對 i 郵購的收入，我們看到你們的數字，這 3 年 i 郵購的營收主力是以內部員工為主，占比大概是 7 成上下，我們覺得滿好的，可是有點可惜，既然員工都自己購買，表示大家對產品品質的認可，像是小農的商品，我們真的希望你們能在產量許可的範圍下拓展。現在外面包括郵購發展到蓬勃都是數倍成長，我也希望你們現在主要以內部員工作為銷售營收主力能夠逐步微調，增加對外銷售的比例，所以這個部分也是增列預算。針對這幾個提案，各委員還有沒有其他意見？現在是處理第 1 案到第 7 案，請董事長說明。

**吳董事長宏謀：**報告召集人還有各位委員，針對剛剛的問題，我簡單說明一下。第一個是李委員特別提到壽險保費要增加，我們 112 年的預算數較 111 年增加二十五億五千多萬，最近壽險保費會減少最主要是因為金管會要求儲蓄型的結構型商品要調整為保障型，當然我們也很努力，所以現在包括一些壽險、一般人比較能接受的安心小額壽險的保費其實都有增加，所以 112 年度的預

算數預計會增加二十五億五千多萬。

第二個，剛剛召集人特別提醒 i 郵購這部分，i 郵購本身是因為要協助青農、小農、小商，所以一定要把它穩定經營下來，當然不能夠虧損，好不容易現在已經轉虧為盈，這個部分有一些是善盡企業社會責任的，我們透過郵政公司內部的基本盤，儘量鼓勵他們去購買，也跟農委會聯合推薦，最主要就是希望 i 郵購能夠經營得起來，目前狀況也慢慢好轉。

第 1 案到第 7 案的部分，我們也跟委員溝通過，希望第 1 案到第 5 案共增列 5,000 萬元，科目自行調整；第 6 案至第 7 案增列 50 萬元。以上向召集人及各位委員報告。

**主席：**因為 i 郵購都是員工在買，現在班班吃石斑，你們有沒有局局買石斑？像小農香蕉要丟掉或有什麼問題，也可以透過你們，這也不錯啊！如果大家有意願的話，你們也是一個調節機構，不過我覺得還是可以擴展，既然 i 郵購的系統已經架構在那裡了，我覺得可以透過現有的平台適當地讓很多外部人員也可以參與。

營業收入來一個總共調整，好不好？總共調整的話，委員提案有增列 20 億、10 億、15 億，我是增列 5,000 萬，營業收入真的希望鼓勵啦！因為協調好了，是不是就增加 5 億？你剛剛比 5，我以為是 5 億，5,000 萬後面還有 3 個 0 沒比出來。李昆澤委員代表劉世芳召委，15 億變 5 億，是嗎？

**李委員昆澤：**他們剛才說 5,000 萬嘛！好，5,000 萬就 5,000 萬，以上。

**主席：**針對營業收入，如果各位委員沒有其他意見，就增列 5,000 萬元。

**江總經理瑞堂：**報告主席，科目自行調整？

**主席：**好，科目自行調整。第 1 案到第 7 案併案處理，增列 5,000 萬元，科目可以調整使用。

接下來處理棧儲包裝代理及加工費，第 8 案到第 11 案。

請李昆澤委員發言。

**李委員昆澤：**112 年棧儲包裝代理及加工費編列預算 36 億 4,714 萬元，比 111 年度增列 3 億 288 萬，但是比 110 年度的決算增加了 1 億 6,615 萬，我提案刪減 1,000 萬，等一下請郵政公司說明。當然預算增加是因為 Visa 金融卡及 ATM 的跨行手續費增加，這個部分增加多少請你們說明一下。

**主席：**請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**謝謝主席。本席同樣針對中華郵政的金融保險成本提第 9 案，其中我們看到中華郵政在金融保險的營運表現是逐年下滑，就這幾年做得不好，儲金項目也減少了 116 億，匯兌也減少了九千多萬，簡易壽險減少最多，減少 446 億，導致中華郵政最近 5 年來的營業利益減少百分之二十幾。金融保險營運的表現大幅下滑，我這裡講的手續費其實就是指金融保險成本裡面的佣金費用，為什麼明年度的佣金費用卻反而增加？既然你的保險營運收入減少，為什麼佣金的費用會增加？所以我覺得這個預算不大符合實際狀況，在預算書裡面也沒有寫得很清楚，本席建議刪減 2,000 萬元，凍結十分之一，請中華郵政公司提出書面報告。

**主席：**我個人提的是第 11 案，第 11 案還是剛剛有談過的 i 郵購，剛剛是針對營業收入。我們也看到你們兩本的預算，明年跟今年的預算，你們預計收入同樣是 2,350 萬元，既然收入都一樣，就

表示你們的目標一致嘛！但是營運的成本卻從 111 年的 1,000 萬元增加了 500 萬元，哇！增加了 52% 耶！我講真的，你們雖然是一個半公家色彩的公司，但是我覺得利潤中心制、營利機制、將本求利的原則不會變啊！既然你明年度……

如果按照我剛剛的意思，你說：「跟委員報告，明年度我們要向外發展，所以有很多的 cost」，那你們應該在收入的部分也要展現出來，你們就展現個 200 萬元、300 萬元，就說：「我們明年的收入也會增加，所以成本多了 52%」，我覺得這個不太合邏輯啦！像剛剛林俊憲委員講的，你們是不是有 2 個人，一個人寫收入，一個人寫支出啊？互相不見面，然後再把預算書釘在一起拿出來，不過你們也對一下啊！不可能收入不變，但支出增加 50%。憑良心講，當你們送到立法院交通委員會審查預算時，你們還是要講個道理，希望你們能夠說明一下為什麼成本增加 52%？

請中華郵政公司說明。

**江總經理瑞堂：**報告主席，首先針對李昆澤委員的第 8 案簡單說明一下，Visa 金融卡手續費的部分大概增加 1.2 億元，不過針對第 8 案，除了 Visa 金融卡手續費之外，其實還有一個重大的原因，就是棧儲包裝代理及加工費用的增加是因為 111 年起基本工資跟最低時薪都有調漲，而 112 年也要調漲，大概都是調漲 4%、5% 左右，所以我們希望刪減 1,000 萬元的部分看能不能不要減列？因為基本工資跟最低時薪今年有調漲，明年又要調漲。接下來，我一起講完可以嗎？

針對第 9 案林俊憲的這個部分，佣金增加最主要的……

**主席：**講「林俊憲委員」，好不好？拜託一下。

**江總經理瑞堂：**抱歉，林俊憲委員的這個部分是關於我們今年的新契約保費收入較上年同期增加 18.17 億元，這是因為 IFRS 的原因，我們面對責任準備金不足有兩個處理方式，一個是增提責任準備金，一個是增加新的保險，如果增加新的保險對我們降低責任準備金有幫助，因為這個佣金費用是針對新的保險付出的佣金費用，所以我們希望透過佣金提高，看能不能提高保額來縮減責任準備金的差額。

第三個是針對主席所提第 11 案的 1,000 萬元部分，這個承攬外包費編列 200 萬元，客服的費用，金額大概只有 200 萬元。客服費用同樣面對調薪、基本工資上漲的狀況，所以 200 萬元也是必要的，而 200 萬元金額也不多，這是我們的 i 郵購客服所支出的費用，所以這個部分是不是可以不用刪減？

**主席：**拜託，我們來這裡開會，對我們每位委員都要有基本的尊重，對不對？你也可以叫我魯蛋，但是待會兒會後再來嘛！對不對？開會的話，我覺得基本的尊重要有啦！

這個部分一定非刪不可，現在有 4 個案子，有 3 位提刪除，有 1,000 萬元的、2,000 萬元的，有 500 萬元的，我們是不是就統刪 500 萬元，還是怎麼樣？

請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**尊重主席的裁示。

**主席：**有沒有要補充的？

**林委員俊憲：**沒有。

**主席：**我們統一刪除 500 萬元，科目自行調整。剛剛有很多的問題，還要凍結 5%，那就凍結 5%，3 個月內提供書面報告，始得動支，吳董，OK 啦？沒問題嘛！我們剛剛討論的第 8 案到第 11 案就按照剛才的決議來處理。

接下來處理專業服務費第 12 案到第 14 案。

請李委員昆澤發言。

**李委員昆澤：**第 12 案是有關專業服務費，編列預算 11 億 8,207 萬元，這項預算比起 111 年度增列了 3,895 萬元，也比 110 年度的決算增加了 2,144 萬元，這個部分我提案刪減 500 萬元，請郵政公司來說明這項預算增加的主要原因是什麼。另外，第 13 案的部分也請他們說明一下，這個是劉世芳委員的提案，以上。

**主席：**請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**本席提的第 14 案是關於 i 郵箱的軟硬體研究，這個研究連續 3 年，每年都編 600 萬元，其實執行率也不好，你們明年還要再編 600 萬元去研究 i 郵箱。我想 i 郵箱這種東西我們關心的是它的使用率，i 郵箱從 2016 年開始建置到今年 7 月底，郵局的資料是裝了 2,408 座。原本在疫情期間，網購可以說是生意最好的，應該是 i 郵箱使用率提升最好的一個機會，結果也沒有。i 郵箱的使用率在 2017 年還有 48.8%，到去年只剩下 38%，使用率每況愈下。以在場的人員來做個民調好了，大家有用過 i 郵箱嗎？你知道你附近有什麼 i 郵箱嗎？已經建置 5 年了，使用率還沒有達五成，這很明顯實在是有待改善，所以本席的第 14 案是提案刪除 200 萬元，請中華郵政公司針對如何提高 i 郵箱使用率提出改善方案的書面報告，謝謝。

**主席：**我個人也有提第 15 案，一樣是針對新一代 i 郵箱的軟硬體設計研究案。我覺得很多的部分，在現在這個時代，如果沒有需求導向的話，那是閉著眼睛做啦！因為現在就是消費者導向的時代，而且連這個都已經快過了。這個世紀一開始就是消費者導向，以前是製造者導向，就是你們現在做的，只要找到地方，哪裡有空位，量起來不錯，接著就是拚業績，每一年把預算消化完，又多了多少郵箱，在跟委員或者內部報告的時候覺得這是一種成績，這種生產導向的概念，其實滿恐怖的，是真的浪費預算啊！你不管現在市場上流行的是圓型的杯子，你只說：「不好意思，我們工廠只有方型的杯子」，然後就可以生產 100 萬個，讓大家覺得你很棒，可是問題是沒有人買。

所以我在這邊拜託董事長跟總經理，這倒不是要責備你們的問題，但是要注重消費者導向，確實有時候消費者喜歡的地方、常用的地方，不一定找得到適合的空間，這是你們的挑戰，但是你們要努力去找，不要只設在方便的區塊。現在看起來你們在 109 年度審計審核的通知事項裡面，居然有 791 座使用率未達三成，421 座未達 10%，我覺得這個部分值得深思，再下一步你們要繼續增設的時候，坦白講，用這些預算，你們必須去考慮這個問題，這個是我們剛剛幾位委員的提案，還有委員有要補充說明的嗎？

請中華郵政公司說明。

**吳董事長宏謀：**我跟召集人還有幾位委員報告。第一個就是剛剛召集人提到的 i 郵箱這部分，林委員有特別提到使用率一直都偏低，不過這 3 年來，我們的使用率是從 37% 現在成長到 43%，還

不到五成，需要再努力。主要的原因是原來的設置地點也不盡理想，現在使用率低的我們會調整，會考慮放在使用場景和工作場景重疊的地方，大家都方便。為什麼我們說 i 郵箱是有未來性的？因為現在的物流從寄到收變成很多元，它是 24 小時服務的。當然我們也希望跟異業結盟，現在很多電子商務也都透過這個通路。所以 i 郵箱本身還有努力的空間，我們會持續提升服務的效率，目前我們經過調查，也是電配的發展比宅配快很多，現在大家較常用電配的方式，所以 i 郵箱還有很大的成長空間，跟各位委員報告。

另外，剛剛李委員特別提到電腦軟體服務費，裡面最主要是配合資安防護系統及數位轉型，所以我們很多服務費需要增加。尤其是現在很多包括金融服務及資訊串接，其實資訊串接在資安防護上是非常重要的，這一部分特別跟委員報告。

**江總經理瑞堂：**報告主席，我再稍微簡單補充一下……

**主席：**你們都解釋過了嗎？還有哪些委員的沒有對應到？都 OK 了嗎？都解釋完了，總經理要補充哪個部分？

**江總經理瑞堂：**應該可以了。

**主席：**可以了。這樣都說明完畢了，但是對預算還沒有說明，這樣是表示都可以嗎？

針對第 12 案至第 15 案，你們有去跟委員個別協調嗎？協調後能接受刪減多少？解釋完，你們還是要說明對預算的想法，好不好？

**江總經理瑞堂：**針對第 12 案，我們跟李昆澤委員辦公室有稍微溝通，辦公室有同意願意減列，不知道李委員可以嗎？

**主席：**還有林委員的，你繼續說。

**江總經理瑞堂：**第 13 案我們遵照辦理。

**主席：**你說第 13 案，還是第 14 案？

**江總經理瑞堂：**第 14 案，因為第 14 案及第 15 案是合併處理，我們是希望建議不要刪除，凍結預算 20%，提出書面報告後始得動支。第 14 案及第 15 案有併案。

**主席：**請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**關於 i 郵箱，如果你們希望不要刪除，剛才董事長也說這個有成長空間，使用率有成長空間，那就訂出個目標來啊！好啊，我們可以不刪，你明年目標多少、後年目標多少，要準備提升多少？

**吳董事長宏謀：**請郵務處……

**林委員俊憲：**我們並不是要刪你預算，而是希望這筆錢花得有意義。

**在場人員：**報告一下。這個補呈可以嗎？

**主席：**誰來報告？請拿麥克風報告一下。

**王處長婉如：**跟委員報告，我們會努力，明年提升使用率至 50%。

**林委員俊憲：**你今年是多少？

**王處長婉如：**今年到目前為止是 43%。

**林委員俊憲：**43%。那後年咧？你終極目標，提一個比較正式的……

**王處長婉如**：大概以每一年成長 10% 為目標。

**林委員俊憲**：好。最後到百分之多少？200%？

**王處長婉如**：我們會積極去……

**林委員俊憲**：不是啦！我們不要在這邊講，到時候時間到了講一講又不算數，你最好給我們一個書面說明各年度預計達成的目標，這樣子才有意義，好不好？

**王處長婉如**：是。

**主席**：好。明年計劃成長從 43% 到 50%，明年空箱數預計增加多少箱？增加比例是多少？你們現在編的預算有編……

**王處長婉如**：我們目前沒有編列預算要採購。

**主席**：所以明年不再增加箱子的位置，是不是？

**吳董事長宏謀**：調整，把使用率低的做調整。

**王處長婉如**：沒有，就是現有的優化、提升。

**主席**：所以是把地點不好的移開，是不是？

**王處長婉如**：是，現有的提升。

**林委員俊憲**：這樣達成率一定可以提高啊！

**主席**：我覺得最快的方式就是把箱子藏起來，速度就很快了！藏個 10% 移到自己辦公室，馬上提升 10%。說真的，你們今天訂的目標，因為箱子移來移去，移到不見了，總數減少了，比例馬上升高。這個部分因為兩位委員在這裡，依現況你們今年空箱數到底是多少？以這個為基礎，對嗎？你不要說明年箱子減少 500 個，母數都減少了，這樣不行。

**王處長婉如**：不會，我們會維持 2,408 座，並且積極去做點位的優化。跟委員報告，今年度我們也積極點位優化了總共有 131 座，優化之後 i 郵箱平均成長率就提高到將近八成，所以我們會積極的……

**主席**：明年預計優化多少箱？

**王處長婉如**：這個部分，我們會積極調查，針對目前使用率比較不好的來做優化。

**主席**：不是啦！還沒調查好喔？我們都幫你調查好了，你們還沒調查好？好啦，快一點！

請李委員昆澤發言。

**李委員昆澤**：董事長及總經理，你們還是要加強督導 i 郵箱啦！你們這種作法其實是耍點小聰明，把位置比較不好的減少相關的數目，使用率當然看起來就會提升啊！我覺得耍這種小手段，不如務實地去做好 i 郵箱，看怎麼真正去推廣，我想我們幾個委員都有共同的想法。以上。

**主席**：好。這個部分訂定目標是 50%，基於這一點我們就採凍結、不刪除。各位委員，我們凍結 10%，然後提供書面報告，報告裡面要有未來 3 年內精確的年度目標，包括總箱數、怎麼去優化，裡面要有目標，不能說預算給了，你再回去想，這樣子沒有道理。

針對第 12 案至第 15 案，我們整個凍結 10%，3 個月內提供書面報告，始得動支。

各位如果沒有意見，我們接下來處理租金與利息第 16 案至第 18 案。

請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**本席的是第 17 案是針對郵件處理—租金與利息，中華郵政公司現在好像都去租用郵政業務用車的衛星定位管控系統，如果你們業務上需要，去租這個設備是可以啦！但是為什麼預算編列到最後執行都差很多？你們最近幾年的決算數都遠超過預算數，以最近 3 年來講，有執行率 136%的、152%的以及 134%的，也就是說連續 3 年最後的決算都遠遠超過預算。過去 3 年這筆租用的租金支出編得都與實際差很多，到最後執行起來都遠遠超過，為什麼會這樣子呢？你的預算是怎麼估算的？編列要覈實啊！像明年度編 1 億 5,000 萬，夠不夠用？不要到時候又像這樣超過三成多、超過五成多，你明年編的 1 億 5,000 萬到底實不實際？所以本席建議，這個預算我們先凍結五分之一，請郵政公司提出書面報告才能動支。

**主席：**好，請中華郵政公司說明。

**江總經理瑞堂：**對於林俊憲委員的提案，我們遵照辦理，就是針對凍結五分之一、提出書面報告後始得動支的部分，我們遵照辦理。

**主席：**你同意得太開心了，我們感覺怪怪的，你知道嗎？凍結五分之一，這是整個利息租金，3 個案子一併處理喔！五分之一大概是 100 億喔！

**林委員俊憲：**大概 1 億 5,000 萬，不多。

**江總經理瑞堂：**1 億 5,000 萬。

**主席：**好。那其他案子你們沒意見吧？第 16 案刪減……

你剛剛說這案子凍結五分之一，我理解了。劉權豪委員有溝通過了嗎？

**江總經理瑞堂：**有溝通。

**主席：**溝通狀況是？

**江總經理瑞堂：**我們希望是不是能減 200 萬，事實上因為今年有升息 4 次，我們預期升息的趨勢還沒停歇，也許 112 年還會繼續升息，這樣利息費用的支出明顯沒有調降空間。所以希望減列 200 萬就好，不要減列 1,000 萬。

**主席：**科目是利息與租金，現在是以整個 578 億元為單位？

**江總經理瑞堂：**不是，就是……

**主席：**但劉委員權豪的基數是 578 億……

**江總經理瑞堂：**但劉委員是減列 1,000 萬……

**主席：**我知道，我是說標的是從這裡……

**江總經理瑞堂：**對，578 億。

**主席：**從這裡減會不會減到林俊憲委員那邊？

**江總經理瑞堂：**林委員的提案是凍結五分之一，提書面報告後才能動支，可以嗎？還是要一起檢討？

**主席：**我只是問你一下，因為 578 億是總數，對不對？當中是否包含租金與利息？

**江總經理瑞堂：**有。

**主席：**有？所以有可能會減到第 2 項嗎？但你們希望第 2 項不減，其他刪減 200 萬元，因為沒有統一處理的話就是……這樣好不好，第 16 案及第 18 案刪減 200 萬元，第 17 案凍結五分之一，以

上 3 案均提書面報告，各位有無意見？好，就統統給大家書面報告。

接下來處理營業成本第 19 案至第 22 案。首先是林委員俊憲的第 22 案。

**林委員俊憲：**第 22 案提的是 i 郵購業務，目前經營狀況也很不好。對於這種新型業務，中華郵政都自己經營，還是委外？像 i 郵購，我覺得跟 i 郵箱一樣，中華郵政做這種新型數位業務都做得非常不好，不知道這是不是公家單位的宿命？明年度營業成本中與 i 郵購有關的部分為 1,520 萬，本席建議刪減 500 萬，凍結十分之一，請中華郵政針對 i 郵購業務如何收支平衡提出報告。你們現在每年都虧錢，對不對？大概要虧多久？預計哪一年會收支平衡？提出書面改善報告始得動支。

**主席：**各位委員對於營業成本有無意見？請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華：**針對第 20 案，工會希望我們能表達意見，像中秋這種大節日就是包裹很多的時刻，可否請中華郵政儘早公告、宣導符合處理量能的截郵日期，提前部署、規劃，避免發生員工有抱怨、歸責郵政公司之情形？爰此，第 20 案提凍結預算，希望中華郵政提供研擬人力備援計畫的書面報告。

至於第 21 案，就是之前本席質詢過的，機車載運過多包裹將增加風險與意外的發生，為避免意外發生，應研擬增加快包專投，並提出改善計畫，建立投遞紀錄，於 3 個月提交書面檢討報告始得動支。以上兩案均凍結 15%。

**主席：**委員提案請中華郵政公司回應。

**吳董事長宏謀：**報告委員，剛剛林委員關心 i 郵購一直都呈現虧損，實則在 111 年 10 月底 i 郵購收入已較上年度同期成長 32%，稅前淨利也轉虧為盈，達 475 萬元，所以這部分是有在成長，而且是轉虧為盈的趨勢。至於 111 年度營運成本大幅增加，是因為我們基層同仁調薪 4%，還有非主管人員待遇調整致用人費用增加，所以這些費用的增加是必然的。我們現在一方面擷節開支，另一方面用人費用也比較高，可否請委員同意第 19 案至第 22 案不要刪減預算？至於凍結部分，我們再來提書面報告。

**主席：**剛剛中華郵政做了簡單的說明。

請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**董事長說今年會賺錢？賺多少？四百多萬？

**吳董事長宏謀：**475 萬元，稅前。

**林委員俊憲：**這樣是百分之多少？

**陳委員椒華：**董事長，我的提案好像都沒有回復？

**主席：**我先問一下，吳董、江總，我剛剛你們問誰要回應，吳董說總經理，但我發現總經理連翻頁都來不及，你們到底有沒有準備？如果委員提到哪個案子，你們要回應一下，要針對委員的案子回應一下，拜託一下！陳椒華委員的兩個提案誰來回應？

**江總經理瑞堂：**第 21 案陳委員椒華所提的案子，我們有跟委員溝通，就是這部分凍結 5,000 萬。

至於第 20 案也有跟委員這邊溝通，就是凍結 1 億元，就是這兩個部分。

**陳委員椒華：**你不只是要回復這個，你還要回復提案內容要怎麼處理改善？有沒有要做？

**江總經理瑞堂**：有，有要做。

**主席**：次長，他們沒辦法回答時，你要回答一下，若連內容都沒有看的話，現在要回答當然會來不及！這個態度不行，休息 5 分鐘。

**休息**（11 時 54 分）

**繼續開會**（11 時 59 分）

**主席**：現在繼續開會。觀光局張局長有要公的話可以先行離席，不過還是要留一些人手在現場。我們審到哪裡？

**江總經理瑞堂**：就是第 20 案、第 21 案陳椒華委員的提案。

**主席**：現在有辦法跟陳委員回應一下嗎？

**江總經理瑞堂**：我簡單說明一下。針對第 20 案的部分，其實特殊節慶時，譬如今年中秋節，我們的郵件有大量積壓的情況，對此，我們做了一些澈底改善，因此在雙 11 時，積壓的情形就沒有那麼嚴重了。也就是說，以後針對特殊節慶，我們可能會預定截郵時間，例如中秋節前兩天、前三天就截止收寄件來消化，好讓收件人能在中秋節前確實收到郵件。

至於第 21 案，針對機車超載這部分，這是 Facebook 裡面的一張照片。後來我們經過查證，沒有一個人承認。當然針對這個我們也有一些改善方案，例如當郵件量多的時候，我們可能會將一些包裹的投遞讓投遞函件的人來協助，或者請稽查開車去協助，或是在郵務士投遞的整個路途中間弄一個中繼站，先請開車的人把一些載到中繼站，這樣就可以避免出現機車超載的情形繼續發生。

**主席**：中華郵政公司剛才已經做了說明，針對第 19 案至 22 案這 4 個案子，剛剛林俊憲委員有跟我說，你們設定 i 郵箱的目標必須要達到，這樣他就不刪減，我們就統一凍結 10%，3 個月內提供書面報告，始得動支。

**陳委員椒華**：最低是 15%。

**主席**：那就統一凍結 15%，3 個月內提供書面報告，始得動支，有沒有問題？

**江總經理瑞堂**：可以。

**主席**：繼續處理營業費用第 23 案至第 33 案，總共有 11 案。

請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華**：謝謝召委，第 24 案的部分是針對特定節日人力調度不足的情況，所以也是請郵政公司及早規劃，如果很可能出現包裹暴增的情形，需要去招聘臨時處理人力，而這樣的招聘也要提早去做規劃，這樣才可以降低郵務士的負擔，這是第 24 案的部分。

第 29 案是針對目前中華郵政採購掃碼槍一事，本席接到的意見是掃碼槍並不好用，甚至有些支局會用舊的，因為這樣比較省時間、比較不會出狀況，包括有一些印表機夾紙不斷，然後捷穎機車設計不良，這個部分是不是郵政公司的採購有問題？採購辦法是不是有檢討的必要？關於這個案子，請中華郵政能夠多多廣徵第一線同仁的意見，然後強化採購的過程跟驗收機制，也是凍結 15%，3 個月內提檢討報告。

第 32 案是有關性騷的問題，這個案子性平機制的處理出現瑕疵，今年某支局有性騷的爭議，

在面談的過程中，郵政公司的處理是有很大的瑕疵，這個部分也有溝通、協調，所以請郵政公司能夠加強主管層級的性平教育，定期辦理性平課程，提交書面報告過來才能夠動支，這一案是凍結 10%。

第 33 案也是跟性平有關，除了個案處理瑕疵的檢討以及再做處理外，有關性平調查委員會的組成適任性，以及整個高層的處理是不是有一些問題，本席希望透過凍結的方式，請郵政公司跟各地方支局重新再來評估整個性平的問題。因為包括個案的部分也有接到當事人的陳情，關於性騷的部分，當事人提到可能會有遭到報復的情況，顯然在處理過程中，這個問題真的還沒有解決，所以這兩個提案就是請中華郵政公司去嚴肅看待，然後妥適處理，包括機制都要重新檢討一下。

**主席：**請李委員昆澤發言。

**李委員昆澤：**謝謝召委，首先是劉世芳委員的第 25 案，這一案是有關於旅運費，他提案刪減 200 萬元。另外是第 26 案，這也是劉世芳委員的提案，推展費部分他建議刪減 100 萬元，等一下再請郵政公司來做說明。

我的提案則是第 31 案，有關於 112 年度管理費用的預算，一共編列 38 億 6,141 萬元，我看勞動部的統計資料，中華郵政公司在 111 年度已經發生 2 件違反勞動基準法、4 件違反職業安全衛生法的違規狀態，我認為都會影響到郵政勞工的權益，應該要檢討改善。這個部分等一下再請郵政公司來做說明。

另外一個問題，郵政公司最近是不是以用人費不足來刻意研議要裁減各等郵局的收投人力，以及窗口的工作點等相關問題，來裁減郵儲工作人員的名額，這個部分是不是會造成第一線同仁工作的壓力增加？關於這個部分，請中華郵政公司針對我所講的窗口以及投遞人力的檢討方案提出說明。我也要請教你們，相關人力的調整，有沒有跟工會進行溝通及說明？以上。

**主席：**謝謝剛剛兩位委員的發言，很多都涉及到基層最辛苦的第一線郵政同仁，這個部分，我們希望中華郵政能夠做一個具體的回應，請吳董事長說明。

**吳董事長宏謀：**針對剛剛陳委員的提醒，我做一些說明，關於節慶或特定節日人力的調配，我們會預為規劃，謝謝陳委員，每年確實都會有一些尖峰。第二個，關於採購掃描設備一事，這部分如果品質不好，我們會嚴格要求，因為採購品質是不能夠打折扣的，未來整個掃碼設備對於業務上的推動也是很需要的，謝謝陳委員。第三個，有關性騷的部分，除了加強教育以外，針對一些新進同仁，我們也會積極地提供一些講習。另外，個案輔導的部分，我們會去嚴肅看待，尤其有幾個個案的當事人，我們可能要會去做一些追蹤，以及提供必要的輔導。

至於剛剛李委員提醒我們勞安、職安的部分，我們今年都各發生兩件，其實看起來是不應該的。我們經檢討後發現，有的是因為發生受傷事故，結果在 8 小時之內並沒有去通報主管機關，這個東西都是需要再去加強的，尤其是整個基層的 SOP，因為這裡面確實是有一些需要再強化的地方。勞安、職安部分也是一樣，它是不打折扣的，我們在 108、109、110 年，這部分相對比較好，但今年稍微多一點，我們應該要檢討。

另外，剛剛李委員提到我們的收投人力，包括投遞窗口整個人力的調配，這裡面我們一定要

跟工會做一些協商，包括基層員工可能有一些勞逸不均的狀況，或者是有一些可能真的是你想像不到比較忙碌的工作點，我們也會優先跟工會做一些協商。另外，各責任中心局這邊，整體人力也會提供給他們，但是如果有一些困難，我們也會做一些協助。以上報告。

**主席：**請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華：**我問一下，我剛剛聽到第 21 案回答的部分，也就是機車載了那麼高的包裹，剛才的回答是說，那個是工會在放假消息嗎？是這樣子嗎？

**江總經理瑞堂：**不是，經過我們的查證，因為那裡好像是屏東，所以我們有到屏東去查證。

**陳委員椒華：**所以的確有那個事實？

**江總經理瑞堂：**我們有去查證，但是沒有人承認，沒有人承認有這件事情。

**陳委員椒華：**你們有查證？所以你們不知道那是真的，還是假的？

**江總經理瑞堂：**因為這個有可能是郵務士自己把一些包裹堆疊在機車上面，然後拍個照就貼在臉書上面。

**陳委員椒華：**所以你們找不到是誰啦！

**江總經理瑞堂：**對，因為沒有在路上發現。

**陳委員椒華：**所以並不是有人在放假消息，你們不確定？

**江總經理瑞堂：**不確定。

**陳委員椒華：**謝謝，第 24 案我可以改主決議。

**主席：**第 24 案，陳委員改主決議。

李昆澤委員有補充說明嗎？沒有。

繼續處理第 25 案及第 26 案。

**李委員昆澤：**這是有關旅運費跟推展費的刪減。

**主席：**容忍程度可以刪減多少？

**江總經理瑞堂：**旅運費的部分是因為疫情趨緩，國境也慢慢解封，是可以刪啦！是不是金額……

**李委員昆澤：**刪 50 萬元。

**江總經理瑞堂：**謝謝。

**李委員昆澤：**第 26 案呢？

**江總經理瑞堂：**同意刪除 100 萬元，遵照辦理。

**李委員昆澤：**好。

**主席：**處理第 30 案，3 個刪減案，我們一併來瞭解。協調得怎麼樣？

**江總經理瑞堂：**好像協調結果是凍結 100 萬元。

**主席：**怎麼是好像？針對第 30 案，你們是誰跟趙委員協調的？

**江總經理瑞堂：**第 30 案是凍結 10%，提出書面報告，始得動支。

**主席：**有協調嘛？書面呢？

**江總經理瑞堂：**對，書面報告。

**主席：**有書面嗎？

**李委員昆澤**：你們跟趙委員的協調有書面嗎？

**江總經理瑞堂**：有，協調的時候有書面。

**主席**：在哪裡？

**李委員昆澤**：拿給召委看一下。

**主席**：就是趙委員簽字的那個……

**王處長君如**：我們在協調的時候有跟委員講，我們在凍結之後會提書面報告。

**李委員昆澤**：你們是跟委員本人嗎？還是跟他的助理？

**王處長君如**：是跟辦公室的……

**李委員昆澤**：你們就是跟辦公室協調，不是跟委員本人，我們不管誰當召委，基本上你們要有該委員簽名的書面，不然你們現在說有跟委員協調，其實並不是跟委員本人，而是跟委員辦公室嘛，這個應該要更明確。

**主席**：本席建議中華郵政，第一個，雖然你們是以公司的形式，不過既然預算還是要在立法院審，你們要來交通委員會列席，我還是請你們在拿到預算時要跟每位委員溝通，如果委員有任何的同意，在我們審查的時候，只要委員有簽名，我想每位召委都會予以尊重，如果你們沒有做這個部分，我覺得不太妥當。第二個，如果再加上現場的溝通，我是覺得下次你們對每位委員的提案要尊重，尊重的開始就是把委員的提案先讀一遍，把你們的答案先擬出來，如果你們沒有做到這些就來到現場，事前沒有拿到委員的簽字，事後又是這樣子，我真的覺得……。次長，你們有監管中華郵政嗎？我是跟你們建議一下，你們有一些是公務人員，也是從公務體系出來的，相信你們都很瞭解。

請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華**：你們剛才好像沒有針對第 29 案回答本席，中華郵政是百年老店，這個部分真的要注意啦！已經回答了嗎？

**主席**：有嘛！董事長回答了，如果還不清楚，請事後再補充資料。

現在我們來處理，業務費用第 25 案刪減 50 萬元，第 26 案刪減 100 萬元，這兩案有沒有問題？沒有問題，其餘各案凍結 10%，3 個月內提供書面報告，始得動支，各位委員有沒有意見？

**陳委員椒華**：第 24 案改主決議。

**主席**：好，第 24 案改主決議，謝謝陳委員。沒有問題了。

繼續處理固定資產建設及改良擴充計畫第 34 案至第 39 案。第 34 案是李委員昆澤的提案，要補充說明嗎？

**李委員昆澤**：謝謝召委，郵政公司在 112 年有關於固定資產建設及改良的預算編列 72 億 5,039 萬元，主要考量過去有部分的專案其實計畫執行的狀況並不好，包括郵政物流中心、北臺灣郵件作業中心、郵政資訊中心等等，相關的預算應該要更加摺節。針對這個部分我提案刪減 1 億元，另外凍結 1 億元，1 個月內針對過去固定資產建設及改良的辦理成效提出檢討的書面報告。以上。

**主席**：謝謝李委員。

**李委員昆澤**：不好意思，還有第 36 案劉委員世芳的提案，也請郵政公司說明。

**主席**：請中華郵政公司說明。

**吳董事長宏謀**：剛剛李委員提到 A7 站郵政物流園區，以前的執行的確有一些流標，所以進度落後，目前包括在上個月物流中心啟用，明年是資訊中心，後年是郵件處理中心及營運中心，這些都會以預期的進度來完工，現在每一項進度都是正常或超前，我們希望所編的預算能夠按照施工的進度去做支應，這部分向李委員報告。

另外這個案子，因為未來廠商也許施工的進度會加快，我們不希望屆時沒有錢可以支應，這部分是否能夠按照我們的預算來編列，用凍結的方式，提書面報告？

**李委員昆澤**：董事長的意思是你們專案計畫的部分在 111 年都有信心全數執行，當然 112 年也是相同的目標嗎？好。你們相關的建築部分可能也要會涉及到一些局屋的修繕，我本來是提案刪減 1 億元，那我就刪減 500 萬元。凍結的部分提出書面報告，之後解凍。

至於第 36 案呢？

**主席**：請總經理說明。

**江總經理瑞堂**：在今年 7 月的時候，物流中心已經完工啓用了，112 年 7 月 30 日我們的資訊中心也會完工，另外兩棟一個是北臺灣郵件作業中心，一個是郵政營運中心，在 113 年 5 月 9 日大概也可以完工，我們會按照這個期程。另外三棟的進度其實目前是稍微有點超前。

**李委員昆澤**：是否可以併到固定資產的部分，就是剛剛兩個加起來 500 萬元，好不好？

**主席**：好，針對固定資產建設改良擴充計畫，我們整個來處理，就刪減 500 萬元，凍結 10%，3 個月內提書面報告，始得動支，各位委員有其他意見嗎？沒有意見。

**謝處長世民**：報告委員，針對剛剛我們董事長這樣的報告，是不是可以請委員同意凍結 3,000 萬，這樣可不可以？

**主席**：處長，你不要這樣超越董事長，你突然跳出來講話，我嚇一跳，1,000 萬元好不好？就刪減 1,000 萬元，因為這個不當的發言。

**陳委員椒華**：不要啦！

**李委員昆澤**：就依剛才的決議，刪 500 萬元。

**主席**：我們還是要拜託，對於剛才處長突然跳出來講話，我們認為你們是一個有組織的團隊，你們幕僚的資料都交給總經理、董事長，我都沒意見，不過當他們都發言之後，都已經點頭了，這是不太好跳出來講話的時機啦！跟你們建議一下。

對第 34 案至第 39 案，李委員昆澤要發言嗎？

**李委員昆澤**：沒有，尊重召委。

**主席**：我們就刪減 500 萬元，可以調整科目，自己來考量，凍結 10%，3 個月內提書面報告，始得動支，各位委員有沒有意見？沒有意見。

接下來審查決議案，處理第 40 案。

**江總經理瑞堂**：遵照辦理。

**主席**：第 40 案照案通過。

處理第 41 案。

**江總經理瑞堂：**第 41 案的「報告」改為「書面報告」。

**主席：**好，改為書面報告。第 41 案修正後通過。

處理第 42 案。

**江總經理瑞堂：**將「檢討報告」改為「書面檢討報告」。

**主席：**第 42 案修正後通過。

處理第 43 案。

**江總經理瑞堂：**改為提出「書面」檢討報告，加「書面」2 字。

**主席：**第 43 案修正後通過。

處理第 44 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 44 案照案通過。

處理第 45 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 45 案照案通過。

處理第 46 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 46 案照案通過。

處理第 47 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 47 案照案通過。

處理第 48 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 48 案照案通過。

處理第 49 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 49 案照案通過。

處理第 50 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 50 案照案通過。

處理第 51 案。

**江總經理瑞堂：**是不是可以把「設置郵政博物館嘉義館」這幾個字改成相關的展示館？因為這樣展示內容可以……

**王委員美惠：**主席，本席要探討一下。因為嘉義市文化路郵局剛好在文化路夜市那裡，它在 1927 年成立，也被登錄為歷史建築物，最近外面的 lobby 在做一些工程，花了四千多萬元，因為疫情

的關係，原定於 10 月 7 日完工，卻延宕至明年 5 月。本席覺得我們真的是不容易，因為文化路夜市有很多人會去，當初你們簡簡單單地就租給人家，本席認為你們會向別人買來將沒有使用的空屋予以活化再利用，為什麼嘉義市這塊地你們不願意好好地處理？

我覺得對嘉義市比較不公平的地方就是，每次局長調到嘉義任職的時候，都差不多一年多就退休了，因此無心去規劃文化路郵局的部分，所以本席要拜託你們看看要如何處理，因為我覺得他去嘉義就好像過水一樣，可能一年多以後就要退休了，那他還要再規劃什麼？這塊地就永遠都無法做好規劃。到了去年卻突然被標走，被標走之後又不合情理，於是我們也解約了，本席希望我們能夠好好利用這塊地，因為嘉義市最熱鬧的地方就是文化路夜市，就是你們郵局那裡，也就是中山路接文化路、民族路接文化路之間最熱鬧，本席認為你們應該要好好去規劃，因為真的好不容易你們有這塊地要來展示郵局長久以來到現在的演變，坦白說，你們有很多東西可以展示，本席認為你們要好好去思考與處理。

本席感到痛心的是，你們到目前為止都沒有一個規劃，到目前為止哦！真的到今天為止，你們都沒有一個規劃。主席，本席希望去嘉義市觀光夜市的時候也可以看到你們郵局長久以來的辛苦情形，早期是用手做的等等，你們要做好規劃，如果你們要請局長來規劃是非常困難的，局長沒有要規劃啦！已經過了好幾任局長，都是來一陣子就退休了，所以這個部分你們要好好考慮，不要做起來之後變成你我都擔心的蚊子館，所以你們要好好考慮可以在那裡做好，就像你們說的，高雄、臺北都有可能，嘉義有欠缺什麼？如果你們有心去做的話，我相信你們會做得更好，謝謝。

**主席：**謝謝王委員。王委員今天都坐在這裡，你們承諾一下吧！

**吳董事長宏謀：**謝謝召集委員、謝謝王委員。王委員關心嘉義文化路郵局，現在它是一個紀念性建築，這個對嘉義很重要，站在活化資產的立場，我們會妥善地去做一些規劃，現在我們在裡面已經有設教保中心，王委員也知道，有小朋友的教保中心，另外，未來我們希望在郵政這邊有一個展覽館。

**王委員美惠：**董事長，你提到教保中心，這是要作為裡面的其中之一，不過，本席認為中央單位像郵局、中油、警察局，裡面都是要設置教保中心，這些算是很多單位，我覺得真的不應該，說實在的，你們要警察局去設置一個，也要中油去設置一個，然後郵局也要設置一個，而你們所空出來的空間，難道嘉義市的郵局空出來的地方只有那裡嗎？而且我也覺得你們辦那個部分就只是整理一下，然後再委外而已，這樣只是更麻煩啦！

**吳董事長宏謀：**謝謝王委員。因為我們現在有一些空間，我來說明一下，關於我們的空間，因為現在少子化，小朋友都是國家的資產，我們會儘量將我們沒有在使用的空間，或者是使用率比較低的空間提供給社會大眾，我想這是正面的，現在就是我們回歸……

**王委員美惠：**董事長，我知道你我都是講正面的啦！我現在要跟你說，剛才你有提到這一塊地，我跟你說，中央應該要聽地方的聲音，它應該去輔導一些要倒不倒、已經招不到學生的私立幼兒園，而不是要郵政去做這個部分、警察局也去做這個部分、中油也去做這個部分，我的意思是這樣啦！我覺得你們的工作已經很多了，如果還要分心在那個部分就會浪費那些時間，如果你

們能夠利用那些時間去思考如何讓你們員工的工作品質更好、騎車更加安全、載東西更便利，我覺得如果把時間用在這裡的話，你們的成績應該會更好，我的意思是這樣啦！當然大家都是說真的，怎麼會說假的？

**主席：**重點是要用心做出特色，針對這個決議案，你們建議文字要怎麼修正？至於具體的方案，你們要跟王委員好好去談一下。

**吳董事長宏謀：**關於這個文字，我們希望用中華郵政設置相關的展覽館或展示館。

**李委員昆澤：**修正什麼？

**吳董事長宏謀：**就是修正為相關的展示館。

**主席：**最後一段？

**李委員昆澤：**請交通部郵政公司研議設置郵政博物館嘉義館，這樣就好了嘛，「研議設置」嘛！

**吳董事長宏謀：**研議設置。

**李委員昆澤：**好啦！你們研議之後，郵政公司再跟王委員開會討論關於嘉義市這個具有文化資產歷史建築的郵局，這樣就好了嘛。

**陳委員椒華：**主席，我也支持啦！就是請郵政公司積極規劃，畢竟時代力量第一次有市議員在嘉義市當選，我們後續也會繼續推動這樣非常有意義的部分。

**王委員美惠：**主席，我們請董事長回答一下這樣可不可以。

**主席：**就是再念一次？請說明一下。

**王委員美惠：**就像李委員昆澤剛才說的。

**主席：**是不是提請交通部研議設置？加 2 個字是不是？「研議設置」這樣可以嗎？你連研議都不想研議？不會吧！

**吳董事長宏謀：**「研議設置」，我們可以研議。

**李委員昆澤：**這樣就好嘛，然後在這個月底之前就跟王委員聯絡並討論相關議題，看看王委員有什麼建議，這樣處理就好了。

**王委員美惠：**謝謝主席及李昆澤委員。

**主席：**第 51 案請儘快處理，最好在農曆年前開個會，讓所有關心的委員都去，好不好？這要趕快發動一下。

第 51 案修正後通過。

處理第 52 案。

**江總經理瑞堂：**遵照辦理。

**主席：**第 52 案照案通過。

**( 協商結束 )**

**主席：**協商已經完成，現作以下宣告：一、今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。二、委員要求提供書面報告及相關資料，請交通部儘速以書面答復。三、如有委員對提案補簽，列入紀錄並刊登公報。

另針對本日會議作以下決議：一、本日預算審查結果照列或照協商結論通過。二、本日通過

的決議文字授權主席及議事人員調整。三、112 年度交通部觀光局單位預算、中華郵政股份有限公司營業預算審查完畢。

現在休息，12 月 21 日（星期三）上午 9 時繼續開會，謝謝大家。

**休息（12 時 32 分）**



## 立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 13 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 111 年 12 月 21 日（星期三）9 時 2 分至 12 時 30 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 劉委員世芳

繼續開會

主席：現在繼續開會。

進行討論事項。

### 討 論 事 項

- 一、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 三、審查委員葉毓蘭等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 四、審查委員趙正宇等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案。
- 五、審查委員游毓蘭等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案。
- 六、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 七、審查委員葉毓蘭等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案。
- 八、審查委員林俊憲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案。
- 九、審查委員馬文君等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案。
- 十、審查委員蔡易餘等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 十一、審查委員羅致政等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案。
- 十二、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條

- 文修正草案」案。
- 十三、審查委員魯明哲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案。
- 十四、審查委員鄭麗文等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案。
- 十五、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第十六條、第十六條之一及第四十三條條文修正草案」案。
- 十六、審查委員許智傑等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條及第五十六條之一條文修正草案」案。
- 十七、審查委員洪孟楷等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案。
- 十八、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案。
- 十九、審查委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案。
- 二十、繼續審查委員葉毓蘭等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二十一、繼續審查委員江永昌等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二十二、繼續審查委員邱志偉等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二十三、審查委員張廖萬堅等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二十四、審查委員李昆澤等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 二十五、審查委員趙正宇等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條及第四十三條條文修正草案」案。
- 二十六、審查委員萬美玲等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條、第四十三條及第八十六條條文修正草案」案。
- 二十七、審查委員林奕華等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條及第四十五條條文修正草案」案。

- 二十八、審查委員洪孟楷等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條之一條文修正草案」案。
- 二十九、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條條文修正草案」案。
- 三十、審查委員鄭麗文等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條及第九十二條條文修正草案」案。
- 三十一、繼續審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條及第九十三條條文修正草案」案。
- 三十二、繼續審查委員江永昌等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十四條條文修正草案」案。
- 三十三、審查委員賴品妤等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十四條條文修正草案」案。
- 三十四、審查委員蔡易餘等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 三十五、審查委員鄭麗文等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 三十六、審查委員張宏陸等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 三十七、審查委員陳超明等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之一及第二十九條之二條文修正草案」案。
- 三十八、審查委員林俊憲等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十條之一及第三十三條條文修正草案」案。
- 三十九、審查委員張育美等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案。
- 四十、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案。
- 四十一、審查委員黃秀芳等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案。
- 四十二、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第三十三條之一條文修正草案」案。
- 四十三、審查委員沈發惠等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三

- 條及第四十三條條文修正草案」案。
- 四十四、審查委員魯明哲等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第四十三條條文修正草案」案。
- 四十五、審查委員劉世芳等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條條文修正草案」案。
- 四十六、審查委員張宏陸等 21 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條條文修正草案」案。
- 四十七、審查委員萬美玲等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條、第六十七條之一及第六十八條條文修正草案」案。
- 四十八、審查委員湯蕙禎等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 四十九、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 五十、審查委員許智傑等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 五十一、審查委員楊瓊瓔等 23 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 五十二、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 五十三、審查委員許智傑等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 五十四、審查委員林俊憲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案。
- 五十五、審查委員葉毓蘭等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案。
- 五十六、審查委員羅致政等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條及第八十五條條文修正草案」案。
- 五十七、審查委員許淑華等 17 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條條文修正草案」案。
- 五十八、審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條條文修正草案」案。

- 五十九、審查委員楊瓊瓔等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條、第四十八條及第六十三條條文修正草案」案。
- 六十、審查台灣民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條、第四十八條及第六十三條條文修正草案」案。
- 六十一、審查委員羅致政等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案。
- 六十二、審查委員洪孟楷等 16 人擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案。
- 六十三、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案。
- 六十四、審查委員陳素月等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十三條條文修正草案」案。
- 六十五、審查委員游毓蘭等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十六條條文修正草案」案。
- 六十六、審查委員許智傑等 19 人擬具「道路交通管理處罰條例第六十六條條文修正草案」案。
- 六十七、繼續審查委員呂玉玲等 18 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案」案。
- 六十八、繼續審查委員鄭運鵬等 20 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」案。
- 六十九、審查委員魯明哲等 22 人擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」案。
- 七十、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案」案。

(以上 70 案合併詢答)

**主席：**介紹在場的委員有陳椒華委員、洪孟楷委員及李昆澤委員；列席人員有交通部的幹部、數位發展部平臺經濟組組長、司法院行政訴訟及懲戒廳的法官、內政部警政署、行政院主計總處的公務預算處、衛生福利部的心理健康司、環保署空保及噪音管制處及法務部，謝謝臺北市政府、臺中市政府、臺南市政府、高雄市政府交通局及交通事件裁處相關單位。

今天進行討論的事項是「道路交通管理處罰條例」共有 70 案要審查，請提案委員說明提案要旨，每位委員說明時間以 2 至 3 分鐘為主，按照次序唱名，若唱名到的委員剛好沒有在現場，等一下有時間會再補發言。

請提案人游委員毓蘭進行提案說明。(不在場)游委員不在場。

請提案人趙委員正宇進行提案說明。(不在場)趙委員不在場。

請提案人陳委員椒華代表時代力量黨團進行提案說明。

**陳委員椒華：**謝謝主席，時代力量黨團針對道路交通管理處罰條例進行提案說明。

各位委員、部長及在場各位同仁大家好，CNN travel 近期報導直指臺灣交通如同行人地獄，事實上攤開近年全國交通事故總件數，從 2017 年 29 萬 6,000 件，不斷攀升至 2021 年達 35 萬 8,000 件，高峰更在 2020 年，全國發生超過 36 萬件交通事故；更令人難過的是，全國交通事故 30 天內的死亡人數，從 2017 年 2,697 人死亡至 2021 年已達 2,962 人死亡，除逼近 3,000 人大關外，已回到 10 年前的情況。時代力量黨團針對我國交通現況一再呼籲各主管機關，如交通部、內政部警政署、教育部等，應強化各項施政面向，加強各種交通安全的相關規範及執行，本日感謝召委再度排審道路交通管理處罰條例，時代力量黨團針對本日排審議案提出好幾條修法草案，其中包括第二十四條，針對肇事部分的修訂；第六十三條，針對記點制度等的修訂，請委員參採、採納。准此，時代力量黨團提出以上本日審理之道路交通管理處罰條例修正草案，希望大家支持，謝謝。

**主席：**請提案人林委員俊憲進行提案說明。(不在場)林委員不在場。

請提案人馬委員文君進行提案說明。(不在場)馬委員不在場。

請提案人蔡委員易餘進行提案說明。(不在場)蔡委員不在場。

請提案人羅委員致政進行提案說明。(不在場)羅委員不在場。

請提案人魯委員明哲進行提案說明。(不在場)魯委員不在場。

請提案人鄭委員麗文進行提案說明。(不在場)鄭委員不在場。

請提案人許委員智傑進行提案說明。(不在場)許委員不在場。

請提案人洪委員孟楷進行提案說明。

**洪委員孟楷：**主席及各位先進大家早，感謝主席今天排審道交條例的修法，我們一直強調道路安全沒有最好，只有更好，因此交通委員會從過去到現在一直都希望能夠針對現行的道路安全做更嚴謹的規劃。今天排審了那麼多的條例，背後的道理就是今年 1 月到 9 月交通事故死亡數已經達到 2,293 人，與同期相比，創 10 年來的新高；所以今年是不是沒有辦法達成當初所預定的道安改善目標？滾動式的檢討有其必要性，因此特別針對本席所提出的道交第二十一條、第二十一條之一及第五十六條之一作相關修正。

第二十一條之一的重點在於罰鍰再提高，並且新增三振條款的規範，3 年內如果再犯，如駕照吊銷或吊扣期間駕駛車輛、使用變造或贗領之駕照開車，直接按本條例罰鍰額度處罰；租賃車出租給使用駕駛民眾，因為駕駛民眾心存僥倖，抱著「反正罰到的車不是我的」之皮條心態，無法無天的違法上路，造成後續車主、業者為了行政救濟而和行政機關一起增加行政成本，因此我增訂若汽車所有人告知應遵守的事項，仍有租車駕駛違法，加重罰鍰二分之一。

最後，針對第五十六條之一，開車門沒有看到後面來車的狀況，其實這樣的案件，平均每年還是超過 3,000 件，因此希望能夠提高罰鍰，重點不是要處罰民眾，而是要提醒民眾在下車之前

務必看清楚後方來車。小小的注意，能夠減輕大大的傷害，我們一起努力。再次強調，交通沒有最好，只有更好，我們一起加油，謝謝。

**主席：**請提案人台灣民眾黨的委員進行提案說明。（不在場）委員不在場。

請提案人張廖委員萬堅進行提案說明。（不在場）張廖委員不在場。

請提案人李委員昆澤進行提案說明。

**李委員昆澤：**謝謝召委，由我來進行相關的提案說明。依照公路總局的統計，歷年來因為酒駕吊銷仍無照駕駛的人數超過 8,000 人，這些無照駕駛者已經違法遭到裁罰，卻在駕照吊銷的期間仍然違法無照駕駛，明顯有再次違法的疑慮，所以本席提案針對因酒駕遭吊銷駕照，仍於吊銷期間無照駕駛者，除原本無照駕駛的罰則之外，更要加重裁罰的力道，依照車種的不同，加處罰鍰 1 萬 2,000 元到 4 萬元不等；另外針對無照駕駛，不聽制止或是拒絕停車接受稽查而逃逸者，也依照不同的車種加重罰則。

最後，針對部分民眾車輛牌照遭到吊扣且在需要重新領牌的期間，違規的駕駛人刻意再次違規，使牌照遭到吊銷，得以馬上重新領牌，對規避相關時間限制的作法進行修正，因此提出道路交通管理處罰條例的部分條文修正草案，請大家支持，以上。

**主席：**請提案人萬委員美玲進行提案說明。（不在場）萬委員不在場。

請提案人林委員奕華進行提案說明。（不在場）林委員不在場。

請提案人賴委員品好進行提案說明。（不在場）賴委員不在場。

請提案人張委員宏陸進行提案說明。（不在場）張委員不在場。

請提案人陳委員超明進行提案說明。（不在場）陳委員不在場。

請提案人張委員育美進行提案說明。（不在場）張委員不在場。

請提案人黃委員秀芳進行提案說明。（不在場）黃委員不在場。

請提案人沈委員發惠進行提案說明。（不在場）沈委員不在場。

**主席（李委員昆澤代）：**請提案人劉委員世芳進行提案說明。

**劉委員世芳：**本席在這次道交條例所提的修正案重點在於，憲法法庭 111 年憲判字第 1 號判決，宣告道路交通管理處罰條例第三十五條第六項違反憲法第八條保障人身自由、第二十二條保障身體權及資訊隱私權意旨，但是因為本條原條文之強制取證措施係為確保分辨酒駕肇事與一般肇事，以遏止酒駕之不良風氣，若全然否定，會有因噎廢食之嫌，所以本席提出修正案，其說明在於憲法法庭提到道路交通管理處罰條例第三十五條第六項違反憲法第八條保障人身自由、第二十二條保障身體權及資訊隱私權之意旨。

在本條的修正案裡面，原來的條文有特別提到警察基於他的交通勤務，依法在稽查過程當中「強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定」，本人所提的修正案把它改成應報請檢察官核發鑑定許可書才可以做，但是在鑑定過程或血液檢測過程當中，「應於實施後二十四小時內陳報該管檢察官許可，檢察官認為不應准許者，應於三日內撤銷之；受測試檢定者，得於受檢測後十日內，聲請該管法院撤銷之」。這樣的法律修正案也希望我們的委員在審查道交條例的時候可以一併考慮。謝謝。

**主席（劉委員世芳）：**請提案人湯委員蕙禎進行提案說明。（不在場）湯委員不在場。

請提案人楊委員瓊瓔進行提案說明。（不在場）楊委員不在場。

請提案人許委員淑華進行提案說明。（不在場）許委員不在場。

請提案人陳委員素月進行提案說明。（不在場）陳委員不在場。

請江委員永昌進行提案說明。

**江委員永昌：**這次我所提的案子有兩個部分，一個是有關無照駕駛者的罰則應該要加重，還有一部分是針對無照駕駛者之道路交通安全講習的規定。

因為在行政罰的部分，無照駕駛相對於酒駕的罰則比較輕，也沒有累犯的規定，所以我提出修正案。無照駕駛本人一定知道自己無照，無照駕駛這種行為會發生在他沒有考過駕照，或者是他曾經考過，卻因為危險駕駛而不再領有駕照，不管是哪一種，他開車上路都會有相當程度的危險，所以應該要提高罰鍰以增加嚇阻的力道，所以我的提案是將無照駕駛的罰鍰上限提高 2 倍，希望能夠用這樣的手段來做出效果；在累犯當中也應該再加重罰則。

另外，除了處罰，教育手段也很有必要，現行法規定交通違規應受而未受道路交通安全講習者要吊扣駕照，除此之外沒有其他規定，所以我提案增訂，沒有去參加交通安全講習而吊扣駕照者，如果要重考、重領駕照的時候，必須強制參與交通安全講習。

以上是本席的提案，謝謝。

**主席：**請邱委員臣遠代表台灣民眾黨黨團進行提案說明。

**邱委員臣遠：**謝謝主席和各位立法院同仁。最近美國 CNN 大幅報導臺灣交通猶如行人地獄，更是國際遊客的噩夢，凸顯政府長期不重視交通安全，讓臺灣的國際聲譽受到負面的影響。此外，美、英、澳、加、日等 5 國在他們的旅遊須知中提醒出國的民眾，臺灣的交通是大問題。如果政府再不痛定思痛，拿出魄力，改革交通，終將葬送臺灣國際觀光產業的發展。對於今天召委一口氣將 70 個道交條例修正草案一起排審，本席深感敬佩，這是非常及時而且非常重要的安排。

本席和本黨團共有 6 個提案、8 個條文排入審查，現在一併說明，包括修正第二十一條第一項，針對各種無照駕駛行為提高罰鍰上限至二萬四千元，並增訂當場移置保管該車輛的授權，於第二項規定五年內違反第一項規定二次以上者，處新臺幣二萬四千元罰鍰等等。還有修正第三十三條第二項，保持高速公路的交通順暢，針對持續占用內側超車道車輛的處罰條件規定，刪除「致堵塞超車道行車者」，以保持超車道的淨空。以及修正第四十三條，針對危險駕駛，修正提高罰鍰上限、延長吊扣汽車牌照期間，並加重因致人受傷或死亡的刑責至二分之一等等，本席不一一贅述。最後是修正第八十六條，新增蛇行、變換車道等危險駕駛的樣態，以及無照駕駛的情節，並提高其刑事責任。

以上修正懇請大家支持，更希望藉由道交條例的重新檢視、修正，喚醒政府與民眾重視臺灣道路交通安全的問題。安全是國人回家唯一的道路，道路的安全是我國最重要的政策指導原則，在低薪、高房價、少子女化的社會現象之下，道路安全寸步都不能讓，要給人民和遊客更加安全的交通環境，洗刷臺灣交通是行人地獄的嚴重負評。謝謝。

**主席：**等一下如果有其他提案委員到場，我們會按照時間，請他們插進來進行提案說明。

現在請交通部王部長和路政司林司長一起來報告，兩位加起來的時間是 10 分鐘。因為今天總共有 70 個提案，相當多，也是社會大眾矚目的，所以請部長和司長報告的時候，一併針對其他委員的提案予以回應和說明，因為我們今天只進行詢答。

現在先請交通部王部長報告。

**王部長國材：**主席、各位委員、各位女士、各位先生。今天就行政院函送大院審議道路交通管理處罰條例部分條文修正草案提出重點報告，並就貴委員會審查時代力量黨團、台灣民眾黨黨團、劉委員世芳、魯委員明哲、趙委員正宇、林委員俊憲、蔡委員易餘、許委員智傑、洪委員孟楷等 29 位委員擬具道路交通管理處罰條例共 70 個修正提案，提出本部建議處理意見，供貴委員會參考。

加強道路管理，維護交通秩序，確保交通安全，有效降低道路傷亡事件，是交通部最重要的施政工作，「教育」、「工程」、「執法」是維護道路交通安全三大面向的做法，完善的交通管理法令是基本的上位依據，只要是有助於提升道路交通安全的法令檢討，在衡平原則下，交通部都會表示支持。

本次交通部報經行政院審議通過函轉立法院之處罰條例總共有 31 條，主要是針對速度管理、駕駛人管理、車輛管理三大重點，以及加重未停讓行人罰則、通盤檢討違規記點制度、提高無照駕駛罰則、加重危險駕駛罰則等四大核心來提出我們的修正案。

審視相關黨團及委員提案，大部分修正重點或方向都與行政院版大致相同，其中有關古董車、燈光設備管理、違規記點制度、道路交通安全講習、掉落物，還有吊、註銷牌照的部分，以及加重無照駕駛、危險駕駛、惡意逼車、未停讓行人的部分，建議可併依行政院的版本來處理。

有關委員提案擴大民眾檢舉項目的部分，包括酒駕、違規停車、未依規定開啟車門等相關罰鍰的提高，我們尊重貴委員會的建議。

接下來我請路政司林司長跟各位做詳細的報告。謝謝。

**主席：**請交通部路政司林司長報告。

**林司長福山：**跟召委報告，因為時間比較有限，所以相關委員的提案名稱我就不再敘述。

主席、各位委員、各位女士、各位先生。今天到貴委員會來，首先就行政院函送審議「道路交通管理處罰條例」部分條文修正草案提出重點報告。另外一個部分包括兩個黨團還有 29 位委員總共 70 個修正提案，提出交通部的處理建議意見來供委員會參考。

首先，就行政院函送審議道路交通管理處罰條例部分條文的修正重點說明，誠如剛剛部長所報告的部分，主要有「速度管理」、「駕駛人管理」、「車輛管理」三大重點，及「加重未停讓行人罰則」、「通盤檢討違規記點制度」、「提高無照駕駛罰則」、「加重危險駕駛罰則」四大核心。

在「速度管理」部分，最主要是修正第四十三條，將現行超過時速 60 公里認定為危險駕駛下修為超過時速 40 公里。另外，在「駕駛人管理」的部分主要是修訂第二十二條、第六十一條，

第一個部分是增訂修法後新考領汽車、四輪以上汽車駕駛執照不得再直接駕駛輕型機車。另外針對大型車輛如果違反道路交通安全規則還有高速公路及快速公路交通管制規則致人重傷者，原吊扣駕照 3 至 6 個月，這次建議修正加重予以吊銷處罰。在「車輛管理」的部分最主要修正第十五條及第十六條及增訂第三十條之一，這個部分大概有兩個重點。第一個，增訂古董車可以領用專用牌照，未來可以在地域上有條件行駛。另外針對車輛燈光可以提供後方車輛辨識的這部分，增訂如果有影響正常辨識之情形的相關處罰。其次，針對近來在道路上常常有車輛機件或設備、附著物不穩妥或有脫落等情事，這次也一併增訂納入處罰。

在主要核心重點的部分，首先針對「提高未停讓行人罰則」說明，這次修正五個條文的規定，主要重點包括：第一個，擴大汽車駕駛人未停讓行人罰則的適用範圍，只要是依法行人可通行穿越的岔路口都予以納入。對於不依規定的罰鍰由現行 3,600 元提高到 6,000 元。另外針對致人傷亡的部分，加倍罰鍰。其次，在「通盤檢討違規記點制度」的部分，為了因應維護交通安全修正規定的時效性，針對違規記點的部分希望委員支持，可以在母法授權原則下改在子法來規定。在此原則下，累計記點期間由先前的半年延長至 1 年，在 1 年內記點每達 12 點，吊扣駕駛執照 2 個月，且這次也設計駕駛人可自費參加講習扣抵點數的機制。第三個，有關「提高無照駕駛罰則」的部分，大概都跟其他委員這次提案的重點雷同，將罰鍰上限由 1 萬 2,000 元提高到 2 萬 4,000 元。另外也增訂 5 年內累犯的話，就以最高罰鍰處罰。對於無照駕駛的部分增訂拒絕稽查受檢的規定，再加重 1 萬 5,000 元到 4 萬 5,000 元的罰鍰。接著，在「加重危險駕駛罰則」部分，也將第四十三條規定之罰鍰上限由現行 2 萬 4,000 元提高到 3 萬 6,000 元，依法應負刑責時可加重二分之一。另外，也擴大將危險駕駛的態樣納入，大家比較在意的高速公路違規迴車、倒車、逆向行駛這些行駛行為，這次也一併增訂納為第四十三條所規範的危險駕駛態樣。

至於其他的修正重點，道路交通安全講習的部分也希望委員支持在母法規定的條件之下，授權在子法裡面來做規定，爾後針對道路交通安全講習相關的適用對象可以因應道路交通安全維護的需要來做調整，以上大概是行政院版的重點。

接下來針對 29 位委員提案 70 案的修正重點，我簡單做一個報告。有關游委員毓蘭建議修正道路交通管理處罰條例名稱的部分，原則上可以尊重委員會的討論，因為整個條文名稱要修正的話，會先涉及到其他法律的修正，所以在影響變動比較小的情況下，我們是建議可以刪除「處罰」兩個字，法規名稱建議修正為「道路交通管理條例」。

在委員提案修正第七條之一擴大民眾檢舉項目的部分，兩個重點報告，有關未隨車攜帶臨時通行證，或者是未依照規定路線、時間行駛的部分，原則上應該是屬於當場攔檢的部分，至於民眾檢舉的部分，原則上我們尊重執法機關的處理負荷，這個部分可以跟委員會共同來討論。

有關時代力量黨團提到自動繳納罰款就可以不用下裁決的部分，因為記點的部分在這次行政院版也有修正，所以建議併行政院版來做處理。有關古董車的部分跟行政院版相同，我們沒有特別的意見。其次，有關車輛污穢的部分，原則上我們是建議可以併行政院版的條文來討論。至於其他委員提到第二十一條，還有駕照管理的部分，總共有 12 案委員提案，其中有 6 案跟行

政院版條文相同，建議可併行政院版的條文討論。在提高罰鍰的部分，原則上尊重委員會審查的結果，其他重點處理建議意見請各位委員參考。至於江委員永昌提到道安講習的部分，因為行政院版這次也有檢討修正，可以在子法裡面來訂定，所以委員所提到的修正重點，我們未來在子法裡面可以納入規定。

其次，有關林委員奕華等提案提高未依規定禮讓行人的部分，我們敬表贊同，可以併行政院版的條文來做一個討論。其中，有關納入道安講習的部分，未來在子法裡面我們可以參考委員提案來規定。至於時代力量黨團還有陳委員超明提到砂石專用車加重處罰的部分，包括逃磅等等，原則上尊重委員會審查的結果。而超載違規記點的部分，我們會在子法裡面將時代力量黨團提案的精神納入來做規定。

再來，有關張委員育美提到消除警報音或警示燈設備而不使用安全帶或不將安全帶帶扣確實緊扣的部分，如果有這樣的情形是依未依規定使用安全帶處罰，所以建議毋須再做訂定。有關林委員俊憲還有台灣民眾黨黨團提到第三十三條、第三十條之一的部分，原則上建議可以併行政院版來做討論，至於台灣民眾黨黨團剛剛提到現行高速公路「內車道為超車道」已經實施多年，建議可以不用再改成「內車道『原則』為超車道」這樣的文字。

接著，有關蔡委員易餘及其他委員提到危險駕駛、惡意逼車的部分，原則上這些相關的修正跟院版條文方向一致，建議可併入院版條文來做處理，另外還有提到在處罰條例要增加刑事法律處罰的部分，可能不宜在條例裡面規定，我們建議在相關的刑事法律裡面來做處理。再來，游委員毓蘭建議 8 公尺以下的道路超過時速 20 公里要列為危險駕駛的這個部分，我們建議在處罰條例第四十條超速的部分以最高罰鍰來處罰。

有關劉委員世芳提到強制抽血的一些相關作業程序，特別報告其實在今年 2 月憲法法庭第 1 號判決之後，警察實務作業已經調整到跟委員提案的作法相同，憲法法庭當時判決是希望兩年完成條例的修正，特別跟委員報告，因為在這個判決裡面也有指摘實務執行、個人資訊保護這些相關的議題，部裡面已經有邀集法務部開過會，這個部分如果可以的話，建議我們參酌委員的提案，再來邀請相關的單位來做檢討。

有關於加重違規停車相關處罰的部分，大概就是致人傷亡、吊銷駕駛執照，現行條例第六十一條第一項第四款已經有相關規定，我們建議毋須重複再做規定；至於有關於加重未依規定開啟車門的部分，原則上我們尊重委員會審查的結果。

游委員毓蘭有特別提到加強違規記點制度及增減違規點數，這個部分的話，原則上大概一個重點，我們強調希望爾後自費參加講習扣抵的部分應該要有次數的限制，不然會淪為規避吊扣的處分；其他提到相關增減點數的部分，我們都會將委員的提案納到未來子法裡面來做處理。後面包括游委員還有李委員昆澤提到吊、註銷牌照之後重新領的期間，這個部分跟院版的條文相同，建議可以併行政院版來做討論。最後，有關於呂玉玲委員提案第八十五條之三，移置保管車輛領回分期付款的部分，我們現行對酒駕才需要檢具罰鍰收據領回車輛，其他的部分只要持保管收據都可以領回，並不需要繳納罰鍰，所以我們建議毋須增訂。

綜上大概就是針對行政院版還有各委員提案版本的建議做說明，供委員會處理做參考。以上

報告，謝謝。

**主席：**謝謝部長跟司長的說明，因為還有一些提案委員陸續到場，我們按照到場的順序請提案委員再來就你們的提案做說明。

請林委員俊憲說明提案要旨。

**林委員俊憲：**謝謝主席、交通部各位同仁、王部長。本席提的是道路交通處罰條例第十五條的規定，就是關於古董車，我們推動古董車掛牌具有鼓勵文化保存、紀錄歷史以及帶動相關產業，但是目前對於古董車如果違規上路並沒有任何相關的處罰。所謂古董車違規，就是有古董車車牌的車輛必須要依照規定的時間、路線或區域內行駛，但是因為沒有相關的罰則，所以本席認為有調整的必要。英國、美國、日本等國對古董車一方面有相當的鼓勵，但是也有設立相關的管理辦法；我國現行針對古董車違規上路都沒有制定相關規範，所以本席有提這樣的修法。

另外，道路交通管理處罰條例第三十條之一及第三十三條，就是關於如果國道駕駛的車輛有物件掉落，最近就發生很多這種不幸的事件，車輛所有人應該要把你的東西給安全地處理好，如果車輛物件掉落讓後方車輛閃避不及，造成多次的交通事故，影響行車安全。根據統計，這 3 年來國道掉落物導致的交通事故持續地增加，掉落物案件由 3 萬 9,780 件增加到 4 萬 5,677 件，增加了百分之十幾；因為掉落物結果導致的交通事故由 774 件增加到 1,091 件，增加超過四成，每一次有掉落物都會導致至少 30 分鐘來排除障礙，影響整個行車的通暢。掉落物五花八門，甚至包括活豬、水塔還有棺材，導致後方的車輛遇到突發狀況，根本沒有閃避的機會，所以本席提案修法要來加重處罰，有關於物品掉落，車輛所有人應該要有責任把它弄好。但是以前相關的規定只有在國道還有快速道路，我認為在一般的道路也不行，所以希望對於相關的處罰規範，能夠由原來只管理國道和快速道路不能有物品掉落，擴及到一般道路來。

另外，本席有提案修法道交管理條例第四十三條，關於危險駕駛，包括惡意逼車、惡意擋車還有嚴重超速，我想惡意逼車的好幾個案件都成為熱門的新聞事件，而且這幾年發生的案件快速成長。惡意擋車也是，惡意擋車的增加比例 75%，惡意逼車增加了快三成，其中嚴重超速更增加了快八成。依照我們現在法律的規定，所謂嚴重超速就是超過速限 60 公里，本席認為嚴重超速的標準應該要再降低，就是標準應該要更嚴，我的意思是如果超過速限 40 公里應該定義為嚴重超速，要予以重罰，因為這個會嚴重影響行車安全。以上是本席所提的修法內容概要，做以上的說明報告，謝謝。

**主席：**謝謝林俊憲委員的提案說明。

再來請游委員毓蘭說明提案要旨。

**游委員毓蘭：**謝謝主席，我要特別感謝主席還有交通部在這一次能夠配合我們的提案來做道路交通管理處罰條例的修法，我們知道這個法在 54 年前就制定公布，雖然歷經了多次修正，但是相關管理的精神跟體例都已經不合國際潮流和交通管理的認知，尤其處罰條例的名稱很容易造成國人的誤解，以為就是來搶錢，事實上安全才是我們的目的，處罰是手段，交通安全指導為主，處罰為輔，只有修改本條例的名稱，才能夠完善我國交通安全的法制體系。

不久前 CNN 以 living hell 來形容臺灣的交通，尤其行人環境的惡劣，現在人行道上到處嚴重

違規停車，但是條例的第七條之一在不久前才規定民眾檢舉違規限縮為 46 項，其他嚴重威脅行人安全的重大違規，本席都認為應該要恢復。另外，還包括像剛剛林俊憲委員所提的在道路上面的車輛超載或者是貨物掉落等等，這些都應該恢復能夠讓民眾檢舉。對於無照駕駛造成的重大交通事故屢見不鮮，前年 8 月新北市警察局 21 歲的警員楊庭豪在騎乘警用機車趕赴勤務時，遭到未成年無照駕駛的機車騎士撞死，所以本席提出的版本是除了重罰之外，應該還要強調家長的監督責任，以及同乘者、借車人的責任。

另外，本席也要支持強化現在的記點制，來強化交通管理的措施，尤其是國內外普遍實施的記點事項是強化用路人遵守交通法規、提升行車秩序及安全，應該要通盤檢討違記點的制度。道路交通安全講習應該要以教育為目的，而且強化它的內容，提升講習的效能，也應該要能夠去委託公立機構或民間團體來辦理，並納入完成講習考驗標準也應該要考慮來收取費用。

此外，本席所提出在 8 公尺以下的道路超速 20 公里列為嚴重超速的修法，剛剛司長說可以在子法來行使，其實剛剛林俊憲委員有提到，他認為超過 40 公里叫做嚴重超速，本席所提出的是 8 公尺以下比較狹窄的道路。其實超速的速率不應該是定於一尊，不是全部都是 40 公里，因為在比較狹窄的道路裡面，這樣的超速就是嚴重超速，影響人民生命財產安全至巨。所以以上的修法提案，我要懇請各位委員給予支持。謝謝。

**主席：**請林委員奕華進行提案說明。

**林委員奕華：**主席、各位委員、各位官員，大家好。今天要謝謝交通委員會，能夠審查我們很多委員的道交條例的修正草案。本席有提出自己的版本，重點說明如下：

首先，是對第二十一條提出相關的修正。因為我們考量到如果未成年人違規駕駛的車輛，不是父母或監護人所有的時候，他如果一旦被舉發，事實上父母或是監護人是不會知道的，因為只有當事人以及駕駛車輛的所有人，這部分會收到罰單。另外多數的未成年人，又缺乏經濟能力繳納罰款，所以會導致罰款的累進跟增加。如果事後當事人已經成年，他想要考取駕照的時候，這時候就必須先繳清罰款才能夠進行相關的考照，若父母這時候才突然知道子女有巨額罰款未繳，恐怕會與監理單位產生紛爭。所以在修正版本第二十一條第一款至第三款，不論未成年駕駛誰的車輛違規，必須一律通知當事人的父母或監護人，以防止相關的爭端的產生。

再來是第四十五條的部分，考量到教練車，通常是駕訓班的學員來駕駛，然而學員因為是駕訓還在練習中，駕駛經驗不夠，如果遇到突發狀況，可能會因為反應不及而造成人員傷亡跟意外。所以本席的版本將教練車納入第十四項規定之中，要求汽車駕駛人遇到幼童專用車、校車及教練車的時候，應該予以禮讓並減速慢行。

我們都知道馬路如虎口，交通環境的好壞，關係到民眾生命財產安全，良好的交通環境，更需要大家一同打造。這邊要建請各位委員能夠支持，這一次本席提出的版本，謝謝各位。

**主席：**有關提案委員說明的部分，現在告一段落。剛剛除了交通部的部長跟司長報告以外，司法院也有提供書面資料列入紀錄，並且刊登公報。

**司法院書面報告：**

主席、各位委員、各位先進：

今天奉邀列席 貴委員會，就審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」等 70 案，代表本院進行報告，並備質詢，深感榮幸。謹說明本院意見如下，敬請指教。

一、行政院提案第 15 條第 1 項第 6 款、委員葉毓蘭等 16 人提案第 15 條第 1 項第 6 款、委員林俊憲、邱志偉等 18 人提案第 15 條第 1 項第 6 款、委員馬文君等 16 人提案第 15 條第 1 項第 6 款、委員蔡易餘、許智傑、王美惠、邱志偉、張廖萬堅等 18 人提案第 15 條第 1 項第 6 款均規定：「領用古董車專用牌照、不依規定之時間、路線或區域內行駛。」均處汽車所有人或領用人新臺幣 900 元以上 1,800 元以下罰鍰，惟古董車之定義為何？並未進一步劃定其範圍，恐有違法律明確性原則，此部分允宜明定，或授權由行政機關以子法界定之。

二、委員洪孟楷等 17 人提案第 21 條第 2 項規定：「汽車駕駛人於三年內再次違反前項規定者，處新臺幣四萬元罰鍰，並當場禁止其駕駛及移置保管該汽車。肇事致人於傷、亡者，得依行政罰法沒入該汽車。」沒入本即有行政罰法第 21 條至第 23 條之適用，「依行政罰法」似可刪除，建請酌參。

三、委員洪孟楷等 17 人提案第 21 條第 2 項定有「移置保管該汽車」之規定；委員張廖萬堅等 16 人提案第 21 條之 1 第 1 項規定：「汽車駕駛人駕駛聯結車、大客車、大貨車，有下列情形之一者，汽車所有人及駕駛人各處新臺幣四萬元以上八萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及移置保管該汽車」；委員游毓蘭等 19 人提案第 43 條第 3 項規定：「二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛並移置保管該汽機車、及吊銷其駕駛執照。」上開規定中「移置保管該汽（機）車」之保管期間應否設有限制，以及發還之條件及程序為何，是否明定為宜，建請再酌。

四、行政院提案第 21 條第 1 項、第 2 項規定：「（第一項）汽車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上一萬二千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：一、未領有駕駛執照駕駛小型車或機車。二、領有機車駕駛執照，駕駛小型車。三、使用偽造、變造或矇領之駕駛執照駕駛小型車或機車。四、駕駛執照業經吊銷、註銷仍駕駛小型車或機車。五、駕駛執照吊扣期間駕駛小型車或機車。六、領有學習駕駛證，而無領有駕駛執照之駕駛人在旁指導，在駕駛學習場外學習駕車。七、領有學習駕駛證，在駕駛學習場外未經許可之學習駕駛道路或規定時間駕車。八、未領有駕駛執照，以教導他人學習駕車為業。九、其他未依駕駛執照之持照條件規定駕車。（第二項）汽車駕駛人於五年內違反前項規定二次以上者，處新臺幣二萬四千元罰鍰，並當場禁止其駕駛；如肇事致人重傷或死亡，得沒入該汽車。」該條第 2 項規定之修正理由說明：「對於無照駕駛再犯如肇事致人重傷或死亡，參酌第三十五條第九項酒駕再犯得沒入車輛之規定，增訂得沒入該車輛之處罰」，以嚴懲再犯無照駕駛且肇事致人重傷或死亡之行為。然而，綜觀該條第 2 項之規定脈絡，沒入汽車似須符合「五年內違反前項規定（無照駕駛等行為）二次以上」加上「肇事致人重傷或死亡」之要件，與立法理由所稱「再犯」如肇事致人重傷或死亡即得沒入車輛，似有未符，建請釐清。

五、行政院提案、委員蔡易餘等 18 人擬具、萬美玲等 21 人擬具第 21 條、第 43 條及第 86 條條文部分：

(一)第 86 條第 1 項第 4 款均規定「吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其他類似之管制藥品駕車」，依說明記載，該款係配合本條例第 35 條第 1 項第 2 款之用語酌修，然參酌第 35 條第 1 項第 2 款之文字為「吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品駕車」，是否統一用語，建請斟酌。

(二)委員蔡易餘等 18 人提案第 86 條，似漏載第 1 項第 7 款、第 8 款及第 2 項文字。

六、行政院提案、委員蔡易餘等 17 人、委員劉世芳等 16 人、委員張宏陸等 21 人擬具第 35 條條文、委員萬美玲等 19 人擬具第 35 條、第 67 條之 1 及第 68 條部分：

第 35 條第 6 項部分，系爭規定應屬行政檢查或行政調查之規定，關於其刪除或修正，尊重主管機關之職權。惟若刪除系爭規定，對於該等事項，即無規範可言，政策上是否妥適，非無探討之餘地。申言之，對於駕駛車輛肇事者，若無發動刑事偵查之條件，但有進行酒精濃度測試之合理性及必要性之下，倘肇事者拒絕酒測或不能接受酒測，對於拒絕酒測者，僅能課處行政罰鍰，難以調查其酒駕之行為；對於不能接受酒測者，因其未拒絕酒測，無從課處行政罰鍰，亦難以其他方法調查其酒駕之行為。況且，人體內酒精代謝速度非慢，未能即時採驗，酒駕證據即會滅失。刪除系爭規定，全依刑事偵查犯罪相關規範處理，就未有發動刑事偵查條件之情形，恐無法有效達成確保交通安全及遏止酒駕之行政目的。

七、委員湯蕙禎等 18 人、民眾黨黨團擬具第 43 條部分：

上開草案第 4 項規定：「汽車駕駛人有第一項第一款至第四款或前項行為者，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一……」或「汽車駕駛人有第一項或前項行為者，……。因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。」，係就汽車駕駛人駕車，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，新增加重刑罰事由，此涉刑事政策，尊重主責機關及立法院之權責。惟請注意，本條例第 86 條第 1 項已就駕駛人駕車致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，臚列各項加重刑罰事由，參考前開行政院函請審議本條例部分條文修正草案第 86 條第 1 項第 6 款至第 8 款，亦係將本條例第 43 條第 1 項第 3 款惡意逼車、第 4 款惡意擋車及第 3 項二輛以上汽車在道路上競速、競技等行為，增列為第 86 條第 1 項之加重刑罰事由，建請斟酌是否將加重刑罰事由均移置第 86 條第 1 項予以臚列或列舉規定，較符合法規體系。

八、時代力量黨團擬具第 43 條部分：

草案第 6 項規定：「汽車駕駛人違反第一項第一款至第四款或第三項規定之一，經裁罰處分送達之日起，一年內故意再次違反第一項第一款至第四款或第三項規定之一者，處三年以下有期徒刑、拘役或三十萬元以下之罰金。」就一年內故意再次違反第 43 條第 1 項第 1 款至第 4 款及第 3 項之汽車駕駛人，予以刑事處罰，事涉刑事政策，尊重主責機關及立法院之權責。惟請注意：

(一)刑法第 185 條以「他法」致生往來危險者，乃指除損壞、壅塞公眾往來之設備外，其他足以生公眾往來危險之一切方式，是汽車駕駛人違反草案第 1 項第 1 款至第 4 款及第 3 項規定之行為，致生不能或難以往來之危險者，均得以該條論罪。倘認違反草案第 1 項第 1 款至第 4

款及第 3 項規定而肇事案件占交通事故之比例甚高，僅以行政罰之規定，仍不足以遏止，為維護交通安全，有對於法益做前置性保護，增訂刑罰處罰之必要性，是否比照酒駕、毒駕之規定，於刑法公共危險罪章增訂相關處罰規定，建請斟酌。

(二)草案計算一年內再次違反，係以裁罰處分送達之日起算，倘汽車駕駛人住居所不明，而以公示送達裁罰處分，行為人難以知悉送達之日，易生爭議，此攸關法律之解釋與適用，建請釐清。

九、委員鄭運鵬等 20 人擬具第 86 條部分：

草案第 86 條第 1 項規定：「汽車駕駛人，有下列情形之一，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，加重其刑至二分之一。一、無駕駛執照駕車。二、酒醉駕車。三、吸食毒品或迷幻藥駕車。四、行駛人行道或行經行人穿越道不依規定讓行人優先通行。五、在道路上競駛、競技者。六、行車速度，超過規定之最高時速六十公里以上。七、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。八、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。九、連續闖紅燈併有超速或其他違規行為。」就汽車駕駛人駕車，因而致人受傷或死亡，依法應負刑事責任者，新增第 5 至 9 款加重刑罰事由。此涉刑事政策，尊重主責機關及立法院之權責。惟請注意：

(一)第 5 至 8 款係參酌道路交通管理處罰條例第 43 條規定<sup>1</sup> 違規行為所定之條文，其中第 5 款「在道路上競駛、競技者」，依道交條例第 43 條第 3 項之規定，應有二輛以上之汽車為之，因此草案第 5 款之規定，是否指「與其他汽車」在道路上競駛、競技者而言？此涉及法律之解釋與適用，建請釐清。

<sup>1</sup> 道路交通管理處罰條例第 43 條：

「汽車駕駛人，駕駛汽車有下列情形之一者，處新臺幣六千元以上二萬四千元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛：

- 一、在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。
- 二、行車速度，超過規定之最高時速六十公里。
- 三、任意以迫近、驟然變換車道或其他不當方式，迫使他車讓道。
- 四、非遇突發狀況，在行駛途中任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。
- 五、拆除消音器，或以其他方式造成噪音。

汽車駕駛人違反前項第一款至第四款情形因而肇事者，並吊銷其駕駛執照；違反前項第五款情形，於一年內再度違反者，並吊扣其駕駛執照六個月。

二輛以上之汽車共同違反第一項規定，或在道路上競駛、競技者，處汽車駕駛人新臺幣三萬元以上九萬元以下罰鍰，並當場禁止其駕駛及吊銷其駕駛執照。

汽車駕駛人有第一項或前項行為者，並吊扣該汽車牌照六個月；經受吊扣牌照之汽車再次提供為違反第一項第一款、第三款、第四款或前項行為者，沒入該汽車。

汽車駕駛人違反第一項、第三項規定者，應接受道路交通安全講習；未滿十八歲之人，其與法定代理人或監護人依第二十一條規定應同時施以道路交通安全講習，並得由警察機關公布其

法定代理人或監護人姓名。」

(二)按刑法第 185 條<sup>2</sup>第 1 項對於「妨害公眾往來安全罪」，係以「損壞」、「壅塞」或以「他法」致生往來之危險者為要件。其中所謂「他法」，乃指除損害、壅塞公眾往來設備外，其他足以生公眾之人、車、舟、船往來危險之一切方式，例如駕車蛇行飛馳、相互競速飆車、以油料或尖銳物品潑灑路面等。至何謂「飆車」行為，刑法並無定義，僅於道路交通管理處罰條例第 43 條第 2 項就 2 輛以上之汽車共同違反前項規定，或在道路上競駛、競技者，應為相關之罰鍰、吊扣或吊銷行政處分，自可作為解釋「飆車」行為內涵（最高法院 110 年度台上字第 1858 號判決意指參照）。據此，行為人如在道路上與其他汽車競駛、競技致生往來之危險，因而致人死或重傷者，應構成刑法第 185 條第 2 項、第 1 項之罪，並已就「競駛、競技」、「因而致人受傷或死亡」為評價、處罰。從而，是否有增訂第 5 款之必要，建請斟酌。

<sup>2</sup>刑法第 185 條：

「損壞或壅塞陸路、水路、橋樑或其他公眾往來之設備或以他法致生往來之危險者，處五年以下有期徒刑、拘役或一萬五千元以下罰金。

因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。

第一項之未遂犯罰之。」

(三)第 9 款「連續闖紅燈併有超速或其他違規行為」，所稱「其他違規行為」所指為何？是否包含汽車駕駛人按鳴喇叭不依規定、不依規定使用燈光、手持行動電話駕車、裝載物品超重、不繫安全帶等違規行為？以「其他違規行為」作為刑罰加重事由之一，是否與法律明確性原則有違，建請斟酌。以上報告，敬請指教。謝謝。

**主席：**現在進行詢答，先宣告以下事項：出席委員詢答時間為 4 分鐘，得延長 2 分鐘；列席委員詢答時間為 3 分鐘，得延長 1 分鐘；上午 10 時 30 分截止發言登記，各位委員如果有提案請在 10 時前提出，以便議事人員彙整；暫訂 10 時 30 分時休息 10 分鐘，中午原則上不休息。因為我們是以審查這個法案為主，所以出席委員的時間就是 4 分鐘，得延長 2 分鐘，在審查法案的時候，可以就你們的提案，再跟行政單位或司法院溝通跟討論。

現在請洪委員孟楷發言。

**洪委員孟楷：**（9 時 46 分）部長好。再過一個月就要農曆過年，昨天聽到臺鐵工會又針對臺鐵相關的法令有異議，然後晚上交通部有緊急發表聲明。我先請教一下，我們明年的農曆過年，會不會有「類火車」？

**王部長國材：**洪委員早。大概是這樣，交通部有一個預告，關於「執行臺灣鐵路股份有限公司營業所需鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費辦法」，昨天經過溝通，工會是希望維修費用多一點補貼。因為昨天是預告，預告以後，事實上臺鐵工會還可以提出一些意見，這部分昨天溝通過，應該是沒有問題。

**洪委員孟楷：**是。但重點在於公告之前，臺鐵也跟工會、相關單位大家都有討論，公告歸公告，據媒體報導，明明討論的結果是希望能夠採母法的相關標準，但為什麼交通部執意要做分級制，

把車輛維修變一、二、三、四級，而且一、二級要由臺鐵公司來處理？

**王部長國材**：當時母法是談重大維修，所以現在重點是重大維修的定義。

**洪委員孟楷**：重大維修的定義？

**王部長國材**：對，現在在定義。

**洪委員孟楷**：請教部長，你現在的方向是重大維修？還是會分級？還是會再更改這個公告？

**王部長國材**：過去臺鐵所謂重大的維修是三、四級，但是工會認為一、二級有些項目也應該是屬於重大維修，我想這可以討論，預告以後他們提出意見，我們來討論。

**洪委員孟楷**：好。本席只是先提醒，還有一個月就要農曆過年了，而且今年的農曆過年是高達 9 天，算是史上最長的農曆過年。因為臺鐵是國人返鄉回家平安的路，我們不希望看到，因為不管是交通部「食緊拚破碗」，還是臺鐵工會有什麼樣的考量，但是最後傷及、損及國人回家路的權益。部長可以做到嗎？

**王部長國材**：是，我可以。我昨天已經跟他們理事長談過，大概初步瞭解了，因為我們為了爭取時效在年底前要公告，所以先做預告 7 天的動作，但是他的意見我們再討論……

**洪委員孟楷**：部長，我們還是語重心長啦！不要每一次都是為了爭取時效，讓國人真的覺得好像有什麼非過不可的原因，到底在急什麼！

再請教部長，日前有媒體報導，傳出有一家外商公司可能是假本土、真外商，要跟臺灣成立一個直升機的民航公司。原本民航局不同意，但是經過經濟部跟交通部溝通之後，火速翻盤，這是 11 月的事情，部長瞭解這件事情嗎？

**王部長國材**：我瞭解。

**洪委員孟楷**：您是在報導出來之後才瞭解，還是報導之前經濟部就有高層來跟你談？

**王部長國材**：在報導之前，經濟部有溝通。

**洪委員孟楷**：誰來跟你溝通？直接跟你本人溝通？

**王部長國材**：是部長。

**洪委員孟楷**：王美花部長直接跟王國材部長溝通？

**王部長國材**：對。

**洪委員孟楷**：您知道這家公司資本額多少？

**王部長國材**：應該是 5,000 萬。

**洪委員孟楷**：5 萬！

**王部長國材**：現在變成是 5,000 萬了。

**洪委員孟楷**：沒有。它登記在臺北市松山區民權東路三段的一個商務中心，到目前為止網路上它的資本額是 5 萬，5 萬臺幣。它的股數是 5 萬股，但是持有人董事只有 1 位，換言之，就是一個一人公司！

**王部長國材**：我跟洪委員報告……

**洪委員孟楷**：部長，您剛剛也說媒體報導前您就知道，而且是王美花部長主動跟您溝通，這一家公司設立的那個地址有多少間公司，您知道嗎？

**王部長國材**：不是很清楚。

**洪委員孟楷**：那個商務中心，它只有租一個位置，就類似我們立法院會議室一樣，只有租其中一個位置，然後同地址經濟部相關企業登記的資料，有開發公司、裝潢公司、設計公司、太陽能公司、旅行社、生物科技公司，全部塞在同一個地址。結果這樣的一個公司，居然動用到王美花部長跟王國材部長溝通，幫它開後門！

**王部長國材**：我跟委員報告……

**洪委員孟楷**：這是黑心快篩小吃店翻版，是不是？

**王部長國材**：就我瞭解，普通航空業是要求國外投資不能超過 50%。一開始這個案子到民航局的時候超出 50%，後來王美花部長有跟我討論，我也就航空的許可裡面的規定跟他講。所以後來我瞭解，它是 5,000 萬，然後……

**洪委員孟楷**：誰告訴你是 5,000 萬？

**王部長國材**：他們……

**洪委員孟楷**：媒體都報導是 5 萬，本席剛剛在查相關資料，也是資本額只有 5 萬，如果說有人告訴你 5,000 萬，但實際只有 5 萬，那就是有人神通廣大到可以騙王美花部長跟騙王國材部長，經濟部跟交通部被耍著玩耶！

**王部長國材**：我再確定一下，剛開始可能是你講的，但是後來通過的時候，我瞭解是這樣，但是詳細的資本額要再確認一下。

**洪委員孟楷**：本席請教，過去到現在您上任擔任部長這段時間，有什麼案子是可以動用到經濟部長跟交通部長溝通？一個民間業者要申請，民航局已經用專業的審查，讓它打回票了，結果沒想到居然是高層對高層、部長對部長，然後讓它過關。

**王部長國材**：也不是這樣，我跟洪委員報告……

**洪委員孟楷**：它背後是有什麼勢力可以動用到我們兩位部長？

**王部長國材**：離岸風電的水上基礎，很多必須是那些具有特殊技術的直升機公司來做，比如說材料，或是……

**洪委員孟楷**：部長，現在民航局通過國內與直升機相關的廠商有幾家？就媒體報導有 11 家，這 11 家國內廠商都沒有能力、沒有條件做這項業務嗎？

**王部長國材**：它非常的特殊，據經濟部的資料，因為現在有很多離岸風電公司是從國外來的，他們在國外的時候，比方說在歐洲做離岸風電廠，就會有一些配合的直升機公司，他們都配合得很好，所以等於它進來這裡做離岸風電後，也把這個公司帶進來，而帶進來的公司當然就牽涉到臺灣相關的投資規定，所以我們就按照規定來審核，現在它就是國內……

**洪委員孟楷**：部長，你們有按照規定來審核嗎？按照規定，當時民航局就是不核准，結果您剛剛提到是經濟部長王美花跟你溝通之後才放行，這樣有按照規定嗎？再者，離岸風電當時經濟部風風火火說服國人的主要原因之一，就是要培植本土產業，不是嗎？結果您剛剛講的是，雖然本土有 11 家業者，可是因為要做的東西很特殊，這 11 家業者都沒有辦法配合，只能用國外廠商，所以即便國外這家公司是一個一人公司，明明就是一個假本土真外資的公司，但還是讓它放行

，這樣子你們如何自圓其說？當初說我們自己投資了所謂的離岸風電、所謂的非核家園，結果到最後錢都被外國人賺走！

**王部長國材：**許可制的許可是在民航局，登記的部分是在經濟部，經濟部覺得在離岸風電的發展中，有這樣一個配合公司對離岸風電公司來說覺得非常的重要，所以就把它引到國內來，現在就是以民航局的角度來看，出資只要不超過 50%，就是國外的部分……

**洪委員孟楷：**部長，本席建議你這件事情，既然是王美花部長跟你直接溝通，請瞭解一下當時溝通時到底有沒有人說謊、有沒有人被矇蔽，不然我覺得這是一個重大的弊案、重大的瑕疵，讓國人馬上就會聯想到這會不會是黑心快篩小吃店的翻版，資本額那麼少公司竟然可以做那麼大的生意，據我們相關法規規定，直升機經營國內航線，其實收資本額不得低於 5,000 萬元，這家公司今年 4 月才跟臺北市政府登記成立，資本額只有 5 萬元，而且它的商務中心是用一個月 1 萬塊來租一個位置，而那一個地點有二、三十家其他的不同公司，也因此我們想問的是，一人公司、一個位置，有辦法做到資本額 5,000 萬元嗎？這中間有沒有瑕疵？今天提出這個問題，本席會再追，我也要求交通部在今天下班以前給本席這個申請案件的相關資料。

**王部長國材：**離岸風電是我們國家的政策，它有搭配的直昇機公司……

**洪委員孟楷：**是，這是我們的政策，但當時說服國人的理由就是要扶植本土產業，就是在投資之後讓本土產業能夠永續經營發展，而不是把錢都搬給外國人！

**王部長國材：**洪委員，它是一個直升機的服務，不是一個產業，若是產業的話，現在在本地化的部分有做了很多，但是它是有其專門的技術。

**洪委員孟楷：**部長不要再辯解了，我覺得越辯解下去，民眾越會看不下去，可以動用兩位部長去幫它開綠燈，其後台到底是多大？

**王部長國材：**剛剛司長已經跟我確認是 5,000 萬元，這是確定的，然後它國內的投資超過五成，這也是確定的，因為那是在國外就跟它搭配很好的公司，只是來到臺灣我們要求它落腳，所以變成它要找當地的公司合資。

**洪委員孟楷：**是，所以它在外國是有 5,000 萬元，它在本土國家就只有 5 萬元，那就是假本土、真外資啊！那就是鑽法律漏洞啊！部長，你去查一下嘛！本席現在所說的都是網路上公開可以查得到的資料，這家公司就是 5 萬元。

**王部長國材：**好，我今天去瞭解……

**洪委員孟楷：**今天下班之前給本席這個案件的相關申請資料。

**王部長國材：**沒有問題。

**洪委員孟楷：**本席會持續追，並且我呼籲部長再看一次剛剛答詢的畫面，如果王美花、王國材聯手來做這個開綠燈的動作，我覺得這非同小可！而且我覺得從你現在的答詢來看，有點像是被矇蔽了，是被誰矇蔽我不知道，但本席先不講中間有沒有人謀不臧的部分，我也呼籲現在應該要有人去調查背後是不是有不當的金錢往來，因為這看起來太離譜了，我們不希望有任何非法事件發生，不要以為是看守內閣，所以每個人都可以為所妄為！我相信不會吧！部長回去後請好好地調查，並且瞭解這整個案件，這個案件非同小可。

**王部長國材**：我會將民航局審核過程相關的資料提供給委員。

**洪委員孟楷**：請在今天下班前提供給本席相關資料。謝謝。

**王部長國材**：好。

**主席**：請陳委員椒華發言。

**陳委員椒華**：（9 時 57 分）部長好。剛剛提到在跟工會溝通有關「執行臺灣鐵路股份有限公司營業所需鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費辦法」的預告，然後部長的回答是應該沒有問題，拜託部長能夠明確的回答，應該沒有問題是有問題、還是沒有問題？

**主席**：請交通部王部長說明。

**王部長國材**：陳委員好。到昨天為止，跟理事長的溝通是沒有問題的。

**陳委員椒華**：所以你可以肯定是沒有問題的？

**王部長國材**：對。

**陳委員椒華**：因為現在離春節不到一個月，大家都在預購鐵路的車票了，所以部長的態度還是要很明確。

**王部長國材**：好。

**陳委員椒華**：我想大家對於交通，尤其是春節假期，都是非常重視的，而且這個影響很大，對此，部長的態度是沒有問題，對嗎？

**王部長國材**：我昨天已經溝通過，我會持續努力，就是不會讓春節沒有火車可以搭。

**陳委員椒華**：所以春節不會有類火車？對嗎？

**王部長國材**：就是不會沒有火車可搭。

**陳委員椒華**：所以有可能火車的班次會受影響，是嗎？

**王部長國材**：也不是，就是按照現在訂票的狀況。

**陳委員椒華**：就是不一定會按照現在預定的車票狀況，有可能會變動？

**王部長國材**：會依照現在訂票的狀況，現在怎麼訂票，到時火車就怎麼開。

**陳委員椒華**：好，謝謝。

再來，我們知道在上禮拜，針對臺灣的交通亂象，被 CNN 認證為行人地獄，亦有多國的旅遊指南也表示臺灣的交通不只是糟可以形容，甚至是爛透了。針對道路交通安全，部長在 10 月的時候，曾表示會在短時間提出改善方案，讓今年事故死亡人數可以降到 2,814 人以下，請問部長，這個目標會不會跳票？

**王部長國材**：今年應該是達不到，我跟委員報告……

**陳委員椒華**：跳票了？

**王部長國材**：的確在這幾個月各縣市的死亡人數都一直在增加，其中就有兩個族群，一個是高齡者，一個是機車族群，其死亡人數都增加了，其實在過去這幾年，甚至去年的數字與前年相較是降低的……

**陳委員椒華**：這個目標已經沒辦法達到了？

**王部長國材**：對，本來是想，如果 110 年、109 年……

**陳委員椒華**：好，希望部長能夠加油。

**王部長國材**：我們會繼續努力，但今年這個目標應該達不到了。

**陳委員椒華**：今天的修法是關於第七條之一，而交通部書面資料提到，第七條之一在檢舉方面，是不是依照第五十五條第一項第一款有關所列舉的項目就可以檢舉，我看交通部的書面回答是建議考量內政部警政署及執法機關在處理上的負荷，我要先請問交通部，針對這個修法，如果檢舉的部分加進第五十五條第一項第一款所列的這些項目，請問合理嗎？請問交通部支持嗎？

**主席**：請交通部路政司林司長說明。

**林司長福山**：跟委員報告，相關修法的部分，只要有助於下降……

**陳委員椒華**：交通部不會反對？

**林司長福山**：不會反對，但是這個修正條文是從 3 月 11 日修正施行，上一次修正實施有限縮的部分，最主要大概是考量兩個重點，第一是民眾違規檢舉的部分，在有些情況已經淪為……

**陳委員椒華**：我現在先請問交通部的態度，如果修了，再加強檢舉，你們會不會反對？因為我們知道第五十五條之一所列的項目，在橋梁、隧道、圓環、障礙物對面、人行道、行人穿越道、快車道臨時停車，這裡面有包括人行道，現在就是我們人本交通重視的人行道，交通部贊不贊成把它列入可以檢舉的項目？

**王部長國材**：我支持。

**陳委員椒華**：支持嘛。請問營建署支持嗎？還有警政署。先問營建署，因為你們跟人行道也有非常重要的關聯。營建署支持嗎？

**主席**：請內政部營建署鄭分隊長說明。

**鄭分隊長惠心**：內政部現有的政策就是希望停車應該要管理，如果要在人行道上，我們的法規規定原則不劃設機車停車格。你有停車需求……

**陳委員椒華**：我是說你們支不支持？如果人行道被占用、不通暢，你們支不支持檢舉？

**鄭分隊長惠心**：支持啊！

**陳委員椒華**：好，謝謝。請問警政署。

**主席**：請內政部警政署劉副組長說明。

**劉副組長振安**：報告委員，上次委員召開公聽會的時候，有跟委員報告過，人行道開放民眾檢舉，我們不是反對，最大的問題在於……

**陳委員椒華**：我們知道臺灣的觀光都快要走下坡了！

**劉副組長振安**：對，我了解。

**陳委員椒華**：所以現在在這個情況之下，警政署支不支持？

**劉副組長振安**：我們支持。但是一個條件就是……

**陳委員椒華**：支持檢舉，是不是？

**劉副組長振安**：對，有一個條件，就是各縣市的停車主管機關把可以停車的停車格位或是停車整齊線劃完整一點……

**陳委員椒華**：管理做好嘛！

**劉副組長振安：**對！管理做好，民眾檢舉就沒有爭議。

**陳委員椒華：**好，那就拜託交通部跟地方政府大家加油。你說人行道的管理要做好，對不對？然後接受檢舉。謝謝。希望我們今天針對人行道的部分，還有我剛剛唸的其他部分，也希望主管機關能夠考量，如果說必要的，也可以納入檢舉。

再來我要請問部長，交通部 13 日舉行道路交通安全科技發展與政策願景研討會，與會學者馬里蘭大學土木環境工程教授張金琳指出，科技執法是一個落後的執法方式，是落後國家才會做的，真正要改善交通問題，還是要找到原因、了解原因，才可以適時輔以科技才正確。請問部長，補助地方政府設置科技執法的儀器前，是不是有針對各縣市政府設置儀器的路口先行了解，有嗎？

**王部長國材：**跟委員報告，科技執法的重要性在於，我們過去說要改變交通文化，但是科技執法或執法是短期改變交通文化的一個方法。張教授所提的，不是只靠科技執法，要知道原因。這部分我們覺得非常重要。

**陳委員椒華：**對，所以請交通部要補助之前，能夠真正了解地方政府提出的申請是不是可以釐清肇事原因，或者能夠改善相關的風險。

**王部長國材：**會！

**陳委員椒華：**再來就是人行道的改善部分，營建署有「市區道路與附屬工程設計規範」，規定要強制設置人行道，交通部也有「公路路線設計規範」，這兩個規定都是要評估設置人行道，請問針對人行道劃設的評估基準，要依據哪一個？要怎麼依循呢？

**王部長國材：**這個部分是這樣，現在市區道路設計的規則，都是把人行道放進去，但是有時候公路是在偏鄉，的確過去在公路人行道方面比較少考慮到。但是我們現在有談到公路進入市區的共線段，要設人行道，現在也都是按照這點來處理，除非路權真的是不夠。基本上，共同使用路段設置人行道，我們現在的建設都已經按照這個方式進行了。

**陳委員椒華：**所以現在人行道的改善部分，有跟營建署、地方政府、警政署共同討論嗎？

**王部長國材：**有！現在省道一進入市區的交接段設置人行道，現在也是這樣作。

**陳委員椒華：**好，請部長真的要非常重視啦！之前有網友發起人行道的跑酷挑戰，有各種高度落差、店家的立牌、盆栽等等。今天我們針對修法跟人行道的改革，也希望一併列入考量，也希望真正做好管理，法令來配合。

**王部長國材：**是，沒問題。

**陳委員椒華：**謝謝。

**主席：**請李委員昆澤發言。

**李委員昆澤：**（10 時 7 分）部長好。先請問王國材部長，剛才聽你說，跟臺鐵工會相關的溝通對話，已經化解了過年春節的罷工危機，真的有這麼樂觀嗎？部長，現在的爭議到底子法是預告修正還是公告實施？其實應該是預告修正嘛！請簡單說明。

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**李委員好。目前是預告，有一個禮拜的預告期間。事實上，預告是讓他們提意見，昨

天我跟工會理事長談，他也大概了解這個事情，所以現在還在溝通。現在主要是未來在基礎設施的維修費用，除了三、四級，要不要把一、二級的某些維修費用納入政府的應辦事項。

**李委員昆澤：**現在就是分四級，這四級的經費分配，其實工會跟交通部的意見是不同的。一級是一個月檢修一次，二級是一年一次，三級是三年一次，四級是六年一次，交通部認為公司化之後，一、二級屬於一般性的維修，應該由臺鐵公司化後的公司來負責，三、四級才由交通部來處理，現在爭議是在這邊。交通部會以比較大的空間來跟工會對話，但是財主單位好像有不同的想法，請問部長，這個部分要怎麼處理？

**王部長國材：**因為在公司設置條例中，重大維修是由政府負擔，現在就是針對重大維修這件事來討論。的確，我們的財主單位認為比較簡單方式就是區分三、四級和一、二級，三、四級是比較重大的維修，工會認為一、二級裡面有一些項目也應該納入。我想這部分可以溝通，我們繼續溝通。

**李委員昆澤：**這個可以對話啦！像一級、屬於每個月維修的，這種一般性維修是否由臺鐵負責？當然是要由臺鐵來負責嘛！至於二、三、四級，我覺得是可以對話的。

**王部長國材：**是。

**李委員昆澤：**可以對話，化解相關的危機。

**王部長國材：**昨天我跟工會的陳理事長大概這樣談，現在三、四級沒問題，但是二級裡面有些項目要不要納進所謂重大維修這點，我會請胡次長再跟他們好好討論。

**李委員昆澤：**部長，但是我看到目前工會的發言以及他們所發的新聞稿，其實他們對於相關的罷工好像已經蓄勢待發了。看到部長今天的回應，我覺得民眾會質疑確實的狀況到底是如何？

部長，我要很明確地提醒你，現在每天搭乘臺鐵的平均人次已經達到 51 萬人次。春節期間按照過去的經驗，在疫情之前，平均每天都可以達到 60 萬人次，最高會達到 70 萬人次。也就是如果臺鐵的罷工真的成真，10 天的連續假期，會影響到 500 萬人次旅客的返鄉以及旅遊，這不可以自認為目前溝通沒有問題就輕鬆帶過，必須要跟工會明確的討論，明確的讓民眾能夠安心。請部長簡單說明一下。

**王部長國材：**我們現在已經找到問題，應該是二級保養某些項目要不要放入重大維修。找出問題後，我也跟理事長說可以談，現在是胡次長在和他們談，昨天工會已經了解這點可以談。所以我覺得他們所關心的問題，我們已經知道，現在在談了。昨天這樣談，我是覺得春節期間的火車應該沒有問題。

**李委員昆澤：**還是要有相關的因應方案啦！部長，這不能開玩笑。

**王部長國材：**了解！我會持續溝通。

**李委員昆澤：**春節 10 天的假期，正常會有 500 萬人次以上的旅客返鄉或是旅遊，我認為還是必須要有相關因應的方案。

**王部長國材：**我會持續……

**李委員昆澤：**開誠布公的跟台鐵工會談。但是，面臨罷工，交通部還是要有因應的方案。

**王部長國材：**了解。是，這個……

**李委員昆澤：**第一，如果真的罷工，相關的返鄉、旅遊交通疏導替代方案是什麼？第二，已經上網購票的民眾非常多，相關購票民眾的權利要怎麼保障？第三，如果罷工危機沒有解除，相關的具體方案也必須提早告知民眾，讓民眾可以因應。大家生活都不容易，好不容易有 10 天的假期，整體的交通運輸量能那麼大，如果臺鐵發生罷工事件，對臺鐵、對工會、對旅客都是很大的衝擊。部長，請簡單說明，目前有沒有相關因應的方案？

**王部長國材：**跟委員報告，事實上這段時間在討論子法，工會對於公司化的目標，大家都一致，現在是針對子法的細節討論。我想這部分的確很多是交通部的行政、財主單位的建議，所以會有剛才講的三、四級當作重大維修，我想裡面還是有些空間要趕快討論。

在這個過程當中，子法也面臨很多類似的課題，工會希望多為公司爭取一點政府的補貼，我們會在其中找到一個平衡點。針對這一部分，我們全力來處理。

現在推動會報也都很順利，幾乎每個禮拜都開會，推動會報對於子法通過的部分，也都交給臺鐵局跟工會協商，所以整個行政作業的確現在都是積極進行中。目前裡面有 9 個子法，初步工會比較沒有意見，其他部分就繼續努力。

**李委員昆澤：**部長，我們對你還是有期待。當然過去你在當次長或部長的這段期間，處理相關的罷工或勞資爭議，你都能夠親自處理，而且有耐心的溝通、對話，讓多次危機得以化解。現在疫情逐漸和緩，臺鐵旅客搭乘人次逐漸回升，10 天的假期，對民眾而言非常的寶貴，要讓每個民眾都能順利返鄉以及旅遊。不然到時候罷工，你可以想像整個公路系統的崩潰、車潮的擁擠、民眾的怨恨，部長必須要嚴肅的面對！

**王部長國材：**好，謝謝。

**主席：**請趙委員正宇發言。

**趙委員正宇：**（10 時 16 分）請教部長，剛剛李昆澤委員也講一、二、三、四級就是臺鐵工會的爭議點，你也知道一、二級是基礎保養，三、四級是重大維修。我想一級大部分都是潤滑、清潔這些比較基礎的保養，二級有可能影響行車安全，比較重大，比如換煞車皮或零件，以工會技術人員的能力可能是沒有辦法做的。所以他們認為一級沒話講，二級也由台鐵自己修，三、四級才是由中央補助，這樣子是對的嗎？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**對，當時公司條例審查時叫重大維修，現在……

**趙委員正宇：**對，我知道你說的三、四級是重大維修，沒有問題。

**王部長國材：**這個定義，事實上在……

**趙委員正宇：**但是你知道二級在做些什麼事情嗎？

**王部長國材：**二級就是……

**趙委員正宇：**就是什麼？你知道嗎？

**王部長國材：**大概是每一年作一些清潔，譬如主風泵拿出來清洗等等，還有一些零件的更換。

**趙委員正宇：**你講到重點了！不是清潔而已，是更換，但是更換是要有技術的。

**王部長國材：**技術沒問題，現在……

**趙委員正宇：**技術沒問題，但可能量會很大，它沒有辦法負荷，是不是？

**王部長國材：**對。

**趙委員正宇：**這個你也要考量進去嘛！我覺得二級和三級雖然有區別，但是二級的維修能力也要很強，因為我在服役的時候當二級場場長，非常了解這個東西，我們沒有辦法才送三級，三級是換變速箱、引擎這種重大的維修。四級相當於整個後送，整個是要翻新的，才會到四級去，二級的工作量也很大。

**王部長國材：**了解。

**趙委員正宇：**你也要記得。

**王部長國材：**我們會做。

**趙委員正宇：**你有沒有確定這次春節臺鐵罷工絕對不會有？你能不能保證？

**王部長國材：**我不會讓它發生。

**趙委員正宇：**你不會讓它發生，你講的喔！

**王部長國材：**因為現在就是二級的項目有爭議，關於這部分，我昨天已經跟工會理事長和次長談了。

**趙委員正宇：**都協調好了，沒問題嗎？

**王部長國材：**對！當然工會裡面還有一些，除了一些……

**趙委員正宇：**這是你交通部和臺鐵、工會要去處理的。現在最重要的就是春節會不會有罷工，你現在講是不會。

**王部長國材：**不會發生。

**趙委員正宇：**再確定一次，不會嗎？

**王部長國材：**不會！

**趙委員正宇：**不會發生？

**王部長國材：**對。

**趙委員正宇：**不是你不要讓它發生，萬一發生怎麼辦？

**王部長國材：**不會讓它發生，就是針對二級的部分……

**趙委員正宇：**你要確定他們不會發生！

**王部長國材：**好。

**趙委員正宇：**民眾的權益是非常重要的。

**王部長國材：**好。

**趙委員正宇：**另外，今天要審道安條例第二十一條和第四十三條，很多人有講、也有反映，也給我陳情，未滿 18 歲無照駕駛被路檢查到的時候會有一個紀錄，還要罰款，對不對？但是他要考駕照是成年以後，我們有一個規定，成年人考駕照時，如果你當初無照駕駛，監護人要陪同道安講習，你才能考。部長，你覺得這樣合理嗎？他已經成年了，可以為自己的責任負責，當初無照駕駛也罰款了。

**王部長國材：**他可能在處罰當時還未成年無照駕駛，所以監護人也有責任。

**趙委員正宇：**今天為什麼會有人陳情，你要想未成年為什麼會騎機車或開車，開車比較少啦！無照駕駛騎機車被處罰，他可能因為家庭有問題，可能父母離異或家境非常清寒，他出來打工，沒有辦法就使用交通工具，他自己本身就很辛苦了。等到他成年要考駕照，我剛剛講了，萬一父母離異，兩個都不管了，他找誰來當監護人？還要把監護人找來陪他上道安講習，他已經成年了耶！這點很奇怪，你剝奪他們的機會。

**王部長國材：**因為他違規的時間是在他未成年時，我是覺得，假如……

**趙委員正宇：**對，未成年嘛！他成年了再考啊！未成年的罰款有沒有罰，也有罰嘛！他現在成年了，要考駕照，監護人還要跟著一起聽道安講習。部長，這是剝奪他們的權益，你要注意，這次修法要特別考量進去，好不好？

**王部長國材：**主要是對於監護人沒有避免讓他所監護的人無照駕駛造成的危險，當時的精神是這樣。要不然就是讓他負有連帶責任以避免處罰，他會注意自己的小孩有沒有無照駕駛。

**趙委員正宇：**這點我同意啊！

**王部長國材：**是！

**趙委員正宇：**可是我剛才講得很清楚，萬一沒有監護人，或是監護人不願意來呢？他沒有辦法啊！他成年了，要為他自己的責任負責，是不是？

**王部長國材：**好，我們再討論。

**趙委員正宇：**不要占用我太多時間。

另外，請問公路總局局長，根據交通部的調查，因為閃黃燈不是紅綠燈，所以在閃黃燈的地方應該要先停才能開，你有這樣做嗎？沒有嘛！因為這樣造成一年有兩百多人死亡，這是非常嚴重的事情，既然如此就將閃黃燈改成裝設紅綠燈嘛！現在這麼做只是因為裝設閃黃燈的地方車輛出入並不多，其實閃燈的意思只是警告，對不對？既然設了這個裝置卻還是有那麼多人不遵守規矩，是不是就該與地方政府協調，全部改為裝設紅綠燈，而且同步開燈、同步操作，這樣就不會浪費、也不會發生交通事故，本席認為這點要考量進去，部長？

**王部長國材：**在我們的道安規則中裝設紅綠燈確實是有其規定，譬如要知道有多少車流量、每年發生多少車禍，至於閃黃燈的狀況是在一個無號誌化路口必須先停下來，這個習慣在國人還未……

**趙委員正宇：**那是在國外，現在本席就告訴你，臺灣人沒有這樣的習慣，就算你本身駕駛時也不會這樣做嘛！這件事不是宣導即可，本席認為宣導及教育都太慢了，你們是不是要與地方政府協調，改為設置紅綠燈，雖然車輛進出非常少，但也是會造成傷亡。就像本席常講的，自辦重劃時要求地主要全部裝設紅綠燈，無論是哪個路口，但你們公辦的從來都不裝，只有重要的才裝，為什麼？等到人口密集的時候、死傷非常多的時候才願意裝，每次都是這樣子，這點要特別注意、也要改善。

第一個，行穿線與人行道停車的問題，你常常講人本交通，本席認為這個要特別注意一下，尤其是學校上下學的地方要特別注意。還有一個是打鳥燈，現在車子越做越高，尤其是休旅車的 LED 燈越來越高，因為你們對於角度都沒有規範，所以公路總局一定要做出規範，而且驗車

時要特別注意。很多人只有換燈泡，6000K，但是沒有裝上真的 HID 燈、沒有裝真的 LED 燈，只有換 6000K 的燈泡。本席在路上看到很多那種非常亮的打鳥燈，一看就知道是十年以上的車子，不要說是十年，光是五年以上的車子就要驗車 2 次，怎麼會有這種事情發生？局長，你要特別注意一下，謝謝。

**主席：**請陳委員素月發言。

**陳委員素月：**（10 時 24 分）部長，早安。今天很多委員都很關心 CNN 在 12 月 8 日的報導，它提到臺灣的交通簡直是行人的地獄，甚至在 5 個國家的臺灣旅遊指南中特別提醒臺灣的交通是危險的，這樣的報導給予國外的印象，其實對於臺灣的形象具有極大的殺傷力、極大的影響。我們就來看看實際的交通狀況，以統計數字而言，事實上，臺灣每年因為交通事故而過世的人數真的是逐年增加，今年光是 1 月至 9 月因車禍事故而在 30 日內死亡的人數就已經高達 2,293 人。從 2017 年的 2,697 人、2018 年的 2,780 人、2019 年的 2,865 人、2020 年的 2,972 人以及去年 2021 年的 2,962 人，這個數字都是一直在增加的。

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**去年 110 年有稍微減少一點。

**陳委員素月：**根據統計的數字，才減少 10 人而已。

**王部長國材：**經過努力之後，我們原本是期望 110 年能降低，現在是期待今年能再往下降，但是…

**陳委員素月：**今年到 9 月就已經有 2,293 人了，還有 3 個月的時間，整個數字要等到年底才會知道。

**王部長國材：**是。

**陳委員素月：**其實這樣的數字是很驚人的，而且這個比例非常的高，每個因車禍事故而往生的生命都讓我們非常的不捨，因此本席認為努力改善交通、降低死亡人數是交通部責無旁貸的課題。

我們再來看交通部的統計表，今年 1 月至 9 月因車禍而在 30 日內死亡的人數與去年同期比較的各縣市統計分析，我們看到 1 月至 9 月降幅較高的前五名是苗栗、臺北、桃園及宜蘭，增幅較高的前五名是新北、彰化、高雄、竹縣與屏東，部長是否知道這項分析？

**王部長國材：**我知道。

**陳委員素月：**你有去了解為什麼苗栗縣可以降低這麼大的幅度嗎？部長，你有去了解嗎？

**王部長國材：**我們在每個月的道安記者會都有提到，譬如新北是因為高齡者增加的比較多，而苗栗的確是因為在高齡者及機車族群方面的努力，所以今年少了 32 人。我們認為很多道安方面的規定，譬如教育、工程、執法，工程的部分是交通部或內政部營建署要去努力的，但是在一些管理的層面，譬如教育是屬於他們教育局的單位，執法是調動當地的警察局等等。針對人數比較高的縣市，包括新北、彰化、高雄、新竹縣與屏東，我們現在每個禮拜都與他們溝通，哪些地方要執法、哪些地方要加強，現在都有這樣進行，針對表現比較差的縣市進行個別的加強。當然中央該做的，包括像今天處罰條例的修正，很謝謝劉召委將它安排進來，這是我們很重要的一個部分。

**陳委員素月：**事實上，就本席的了解，彰化縣最近一直在裝設固定測速桿作為取締之用，可以說是越裝越多，取締的件數也高達一萬多件，但是它的數字卻沒有下降，因此執法是不是就一定有效，本席認為你們要好好深入了解及探討其中的原因。

**王部長國材：**他們應該也是看到那個過程，剛才我講的那些表現比較差的縣市，其實他們的首長也都算是關心，因此包括他們申請科技執法的經費，我們交通部也都予以協助，所以看到的應該是為什麼要增加執法設施的……

**陳委員素月：**本席認為科技執法應該只是一個部分，至於交通的改善應該是有很多的面向。

**王部長國材：**是。

**陳委員素月：**本席剛好看到一篇報導，智慧路標肇事率下降達五成，所以苗栗縣要再增加 8 處。根據本席的了解，苗栗縣特別針對一些危險的路口裝設，因為一些太狹小的路口不適合裝設紅綠燈。此外，我們也知道臺灣使用交通工具的狀況與其他國家很不一樣，機車的使用率非常高，在這些危險路口透過智慧路標提醒改善路口的安全性，所以肇事率有很明顯的下降，達到了五成，本席認為這樣的成果真的是令人刮目相看，你們也應該針對這個部分好好的去了解。如果這個部分確實能夠改善交通的肇事率，交通部就應該要針對各縣市好好的檢討，哪些路口可以透過這樣的方式改善並降低肇事率。

**王部長國材：**是，苗栗在預算不足的狀況下，確實是想了很多有效的方法，我們認為苗栗在道安方面真的是很用心。今年正在審查明年的道安補助，因為現在的道安經費倍增，所以我們希望各縣市政府提出整體的道安改善計畫。

**陳委員素月：**這個也是本席審預算時特別關心與提醒的部分，因為去年道路交通安全的經費編列了 3 億 874 萬 3,000 元，明年 112 年編列了 6 億 4,400 萬元，如此高幅度的經費預算增加，不知道是不是有用在包括智慧路標之類的相關設施改善？

**王部長國材：**有。譬如苗栗縣認為智慧路標有效，因此提出要增加的計畫，我們都會支持。現在只要它提出一個完整的計畫，譬如有些地方是機車的問題或是交通工程的問題，他們只要針對他們的問題提出改善計畫，我們就會給予支持。

**陳委員素月：**我們希望這個預算經費要發揮實質的效益。

**王部長國材：**好，沒問題。

**陳委員素月：**既然苗栗縣有這麼大的成效，我們建議交通部是否應該要去觀摩考察，也鼓勵其他縣市循這樣的方式去改善？

**王部長國材：**好，沒問題。

**陳委員素月：**回到最剛開始談的，外媒對於我們所做的評斷，本席認為對於我們整個國際觀光的影响非常大，況且部長也表示明年的觀光人次預計會高達 600 萬人次，如果不先改善我們這個交通地獄的負面形象，對於整個國際觀光的發展是不利的。針對交通的改善，剛剛本席已經提過，其實是有很多的面向，執法並非唯一的途徑。

**王部長國材：**是。

**陳委員素月：**本席剛剛講的智慧路標就是屬於設施的一部分，還包括了號誌、設施及道路工程等等

，此外，宣導則是屬於教育的部分，可能就是要多管齊下，如此才能慢慢將我們的負面形象扭轉過來。

**王部長國材：**對，針對這個部分，我們會再努力。關於 CNN 的報導，第一個是人行道設施，我們與內政部營建署已經針對新設道路的部分去做了，至於既成道路的部分，該如何在既有道路上增加人行道，以及地方政府針對騎樓被占用的事情進行處理，這個部分需要中央與地方一起努力，謝謝。

**陳委員素月：**交通部要加油，謝謝。

**主席：**等一下在劉世芳委員質詢結束後，我們就先休息 10 分鐘。

**主席（陳委員素月代）：**請劉委員世芳發言。

**劉委員世芳：**（10 時 34 分）我們今天會處理道交條例部分條文修正草案，最後的臨門一腳應該是來自於 CNN 的報導，至於 CNN 的報導內容，剛剛許多委員都已提過，因此上次審查交通部相關業務或預算時也希望交通部可以提早將道交條例或相關議案提出來，但是本席認為如果純粹從這次所提的 70 案來看，大部分都是集中在交通部，其實這樣是不夠的。譬如在 CNN TRAVEL 的報導中提到臺灣城市有個嚴重的問題，就是缺乏人行道及供人行通行的連貫通道，因此不是只有交通部一個部會或中央政府所有一起列席這次道交條例修正草案的 8 個部會可以解決的。本席要提出一個很簡單的參考統計圖給大家看一下，目前在臺灣的危險路口安全改善執行進度是讓人非常失望的，部長，你有看過這張交通部的簡報嗎？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**有，這是我們每個月在行政院會追蹤的一個項目，與營建署合作的危險路口改善。

**劉委員世芳：**既然你看到了危險路口安全改善的執行進度，交通部到目前為止總共有 522 處，但是截至 7 月 25 日只有 162 處完工，至於營建署提出了 800 處，但是截至 7 月 25 日，也就是距離現在 5 個月以前，只有 255 處完工，其實是非常的少。既然我們將它列為危險路口安全改善的執行進度，本席也特別發現在人口集中的北臺灣，包括臺北市、桃園市或新竹縣市、甚至是幾個大的重要直轄市，包括臺中市、臺南市及高雄市，其實整個完成比例並不太高，所以這張圖會讓人覺得失望很多，不能說是有點失望！為什麼會產生這樣的情況？先請部長做一下簡單的回應，再請營建署及警政署回答。不過要麻煩警政署先查一下，如果行人在人行道上發生類似交通事故，到目前為止的裁罰金額是多少以及裁罰的人口統計，等一下請告訴本席。

首先請部長回應。

**王部長國材：**委員現在看到左下方的這個表，第二季預定有 259 處，現在已經完成三百多處了，的確是到後面的目標越來越高。我向委員 update 最新的進度，目前交通部已經完成 426 處、營建署是 765 處，所以它在第四季一定會追上來，現在正朝這個目標進行。

**劉委員世芳：**請營建署回應一下，分隊長，是嗎？

**主席：**請內政部營建署鄭分隊長說明。

**鄭分隊長惠心：**報告委員，我們預定的 800 處截至 11 月 30 日已經完成了 765 處，到年底這個預定目標是可以達成的。

**劉委員世芳**：到年底前可以完成，使用的經費是多少？

**鄭分隊長惠心**：關於使用的經費，我回去查過之後再回覆委員，好嗎？

**劉委員世芳**：麻煩你盡量在今天之內回覆，好嗎？

**鄭分隊長惠心**：好。

**劉委員世芳**：接下來請警政署回應一下，如果行人因為人行道被行道樹擋住而走到慢車道或機車通行道等等，此時的裁罰金額是多少？

**主席**：請內政部警政署劉副組長說明。

**劉副組長振安**：委員講的是行人走到慢車道上而發生交通事故？

**劉委員世芳**：對。

**劉副組長振安**：發生交通事故之後，如果是汽車違規的狀況，我們會移送到公路監理機關，至於發生事故是屬於行人違規的部分，今天我手邊沒有這個數字，會後可以再提供給委員。

**劉委員世芳**：交通部與地方政府在持續改善道路交通及行人空間有關不禮讓行人的部分，今年 4 月已經提出一個修正的草案，對於車輛不禮讓行人會加重處罰，從目前的新台幣 3,600 元提高到 6,000 元。

**王部長國材**：這次的修法。

**劉委員世芳**：對，警政署知不知道？因為第一線都是警察人員啊！

**主席**：請交通部路政司林司長說明。

**林司長福山**：在行政院會討論的時候，包括內政部、法務部都……

**劉委員世芳**：警政署不反對，是不是如此？今天的草案會通過，也就是說，我們可以看到慢慢朝著越來越重罰的方式處理，但是重罰之下真的可以善交通的狀況嗎？本席舉一個實際上的例子給大家參考，可能高雄市政府會比較了解，在楠梓區後昌路的盡頭是未來台積電預定設廠之處，後昌路上有很多通學步道，因為附近有小學、有菜市場、有店家，所以人行穿越的狀況相當多。但是各位可以看到、包括 CNN 所舉的實例也可以看到，第一個，汽機車占用人行道。第二個，台電公司的電箱或設施影響到人行道的寬度，另外就是鋪面毀損老舊以及喬木會浮根、校門口的人行動線沒有連貫等等，這些就是 CNN 所說的人行步道之間並沒有適當的阻隔與連貫。

當然我們有爭取到營建署做道路品質的計畫，因此未來交通部要負的責任是希望能再與營建署或地方政府加強針對人行道上的樹木或合法、不合法占用的部分要做一個更好的檢討，同時本席也要請交通部提出來。尤其是中南部因為沒有比較好的大眾運輸系統，因此除了很多的汽車之外還有機車，但是機車的停車空間是不夠的，於是往往就占用了人行道的空間，所以要不要增加駐車灣？本席還沒有告訴部長，在這個道路的盡頭是我們的捷運站，對不對？很多機車會在這裡暫停以後，再進到室內去上班，所以機車或現在的 UBike 占用行人空間這麼多的狀況之下，人行道的淨寬其實有寬、有窄，行人要怎麼走？例如碰到老人家，或者是載有嬰兒車的婦女或其他的家長又更困難了，所以我們要改善 CNN 所提到的部分，其實並不在於只有加重處罰，讓大家知道不能超速或不能夠違規等等，重點是在行人走的部分，這才是國外媒體所提到臺灣觀光所遇到最大的困難、需要處理的部分，對此交通部無法主責的話，主責的單位可能就

要上升到行政院，也就是今天除了司法院以外，有 8 個部會要一起出席，這部分交通部要如何做比較好的處理，請部長回應一下。

**王部長國材：**我剛才提到道路工程的部分，包括剛才談到易肇事路口的改善，如果有需要加上人行道，這個也都加進去。基本上交通工程在交通部和營建署都有共識，人行道是基本配備，這是第一個。第二個，地方的確對於人行道使用的管理，有的是沒有管理很好，例如這邊也看到騎樓被占用很嚴重，還有包括路上的這些設施，現在的確是由營建署管理市區道路，所以在提升道路服務品質 2.0 計畫中，有針對這些品質的改善，包括坡面、人行道有些設施要下地會有一些補助，交通部也有這樣的計畫，但它是在都市計畫外的公路系統，我們同時也對任何一個提升道路服務品質的申請計畫，如果那個地方有行人的需要，我們都會要求加上人行道的設施。

**劉委員世芳：**是，但這個補助其實只有部分，例如變電箱要下地的話，你們只有補助一段，但如果整條路是一、兩公里，那其實沒有意義，所以這部分不管是在地方政府或在中央政府要多加強跟溝通，好嗎？

**王部長國材：**是。跟委員報告，它有一個重點，雖然有占用，基本上很多縣市都有人行道，當然有一些是沒有連貫，有一些有，但是被占用，例如在人行道上停機車等等這些課題。

**劉委員世芳：**如果被占用，就變成要出動警政單位啦！

**王部長國材：**對！這些可能……

**劉委員世芳：**但警政單位能夠裁罰的金額是多少？警政署知道嗎？請回應一下，好不好？

**劉副組長振安：**目前大部分的條文都是 300 元到 600 元左右。

**劉委員世芳：**對，我剛剛有請教你，到目前為止你們的統計資料，根據行人被裁罰的部分，或者是車輛，因為在人行道沒有改善好的狀況之下，裁罰人次的統計資料是多少？

**劉副組長振安：**三萬九千五百多件，大概是 4 萬件左右，這個部分……

**劉委員世芳：**全臺灣是嗎？

**劉副組長振安：**對，所以說……

**劉委員世芳：**是不是集中在六大都會？

**劉副組長振安：**大部分集中在六大都會。另外，有一個很大的問題，裁罰 300 元到 600 元，各縣市警察局不敢取締的原因是，如果民眾不繳，而移送強制執行，一件的成本大概就要五百多元，所以變成 300 元到 600 元開罰的越多，但民眾又不繳，會虧損越多，這部分也有待大家來協調及解決這個問題。

**劉委員世芳：**你們在這次的修法中會提出來嗎？警政署有沒有提出？

**劉副組長振安：**目前在這次的修法中，對行人的部分並沒有提出修正條文。

**劉委員世芳：**但 CNN 講的是跟行人相關議題，連貫通道出現問題的時候，行人自己本身要遵守交通規則，當然你可以歸責於在人行道上有多需要改善的硬體設備，警政署在提供的時候，必須要把這些連貫都處理好，這樣才有可能保障未來的觀光客到臺灣時，他們可以很悠閒、安心的，最重要的是安全的在臺灣觀光，這才是我們的重點，好嗎？

**劉副組長振安：**是，瞭解。

**劉委員世芳**：請警政署最後把這份資料再提供給我參考一下，謝謝！

**主席（劉委員世芳）**：我們先休息 10 分鐘。

休息（10 時 46 分）

繼續開會（10 時 56 分）

**主席**：現在繼續開會。

請許委員智傑發言。

**許委員智傑**：（10 時 56 分）部長辛苦了。我知道公司化會有很大、很辛苦的事要去做，現在工會好像對你們的溝通不太滿意，有可能要在春節罷工，這部分部長要如何因應？

**主席**：請交通部王部長說明。

**王部長國材**：許委員好。我昨天已經跟臺鐵局局長及工會理事長都有溝通，他們現在對於委員這裡所談的「執行臺灣鐵路股份有限公司營業所需鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費辦法」中的維修項目，因為在公司條例裡面是說重大維修，現在有爭議的是什麼叫「重大維修」？我們內部跟主計相關的財主單位討論，因為重大維修分為四級，花比較多錢是三、四級，所以我們當時就訂為三、四級為重大維修，但是他們認為第二級有些項目也應該納入重大維修，這個可以討論啦！

**許委員智傑**：沒關係，這是細節，部長可能要多花一點心思。

**王部長國材**：我覺得這算是小的細節。

**許委員智傑**：對！因為當時高雄市的公車民營化，我相信部長很有經驗。

**王部長國材**：是！

**許委員智傑**：當時其實也做得很辛苦，但是經過 10 年後，事實上工會現在贊成的聲音比較多，所以我覺得這算是一個成功的案例。當然，部長用以前成功的案例當作你的基礎、概念，這個是很好，但我提醒一下有時候對工會的聲音，反正就是多溝通，希望減少差距，也儘量不要發生春節罷工的情況，你們可以努力的地方，請儘量去努力。

**王部長國材**：基本上工會也是為了會員或公司，例如有更多的補助，讓它經營得更好，我都可以體諒。對於這部分，我們必須在一個衡平的角度，即政府的財務負擔及他們要求取得一個平衡點。

**許委員智傑**：OK，這是在提醒部長，第一個，對於工會的意見，請儘量去溝通，能將差距縮小。

**王部長國材**：好。

**許委員智傑**：想要完全沒有差距是不可能的，把那個差距縮小，就是儘量再溝通；萬一真的春節罷工的時候，交通部可能也要準備類火車，這個也應該會吧？

**王部長國材**：我們讓它不要發生啦！

**許委員智傑**：當然，我是先做一個提醒，能夠不讓它發生，那是最好的情況，就是儘量再多溝通；萬一真的有狀況發生，我想也要儘早規劃類火車的措施，在此跟部長再提醒一下。

第二個是公車式小黃，我跟部長提過幾次，我在預算案也有提到，希望公路局規劃。其實今年執行的狀況不太好，當然我們也問過你們的意見，你們說因為疫情的關係所以普遍降低，這

個是交通部的解釋。我們先看高雄市這一張簡報，讓部長參考一下，高雄市的公車式小黃從 103 年到現在，這兩年雖然是疫情期間，最少都還有 13 萬人次搭乘。有關交通部對於整個公車的補助，當然你們的說法是因為疫情的關係，所以減少很多人搭乘。相對的，你可以看到高雄市公車式小黃的搭乘人數，這兩年的確有降低，從十七萬多降到去年十四萬多，今年十三萬多，搭乘的人數還是很多。你們每年花 7.2 億元補偏鄉的路線，如果用我們高雄市公車式小黃這個方式，可能可以更省錢，搭乘率可以更高。交通部在補助公車費用的時候是不是可以思考一下？

**王部長國材：**是，高雄市的小黃公車或是我們現在推的幸福巴士就是剛才委員所提的，過去用大型車的成本太高，而且用小黃公車也可以順便照顧小黃的駕駛。高雄市的確做得非常好，現在六十幾台，應該是全國最多的。剛才談到運量下降，我覺得那是疫情的關係，現在已經在往上，我們會持續給予協助。

**許委員智傑：**你以前也在高雄市當過局長，世芳姐也當過副市長，還有陳菊市長那時候開始，現在其邁市長也接著做。前幾天世芳姐有安排交通委員會的委員去美濃坐幸福巴士。我要講這個東西就是說高雄市已經做得不錯，我要請交通部評估的不是高雄市而已，你們協助高雄市，這個我們會感謝，但是如果全國的其他縣市可以推動會更好。你看這一張簡報，全臺灣偏遠客運路線補貼是 310 條，總共補貼 7.2 億元，這些錢如果用在其他不同縣市推動公車式小黃可以有幾個好處，第一個，中央跟地方政府的補貼支出可以減少；第二個就是大眾運輸有更多人搭乘；第三個，公車駕駛人力短缺，這個大部分都是用在地的計程車業或小巴士，所以至少有這幾個好處。如果其他縣市可以推這個的話，一定能夠減少交通部的預算，不用花到 7.2 億元就可以做到跟高雄市一樣的效果，所以這是可以輔導全國其他縣市進行的不同概念。

**王部長國材：**現在不只高雄市，高雄市現在有 62 條，全國大概有 141 條，我知道很多縣市的小黃公車也很多，他們也瞭解這個狀況，所以小黃公車跟幸福巴士是在全國推動，只是高雄做得特別好。

**許委員智傑：**謝謝。我們高雄的確是做得比較好。我提這個問題就是針對其他縣市，你看我們補助 7.2 億元，如果改變方向，再增加其他縣市推動這方面的預算……

**王部長國材：**沒問題。

**許委員智傑：**可以節省國家公帑，又可以更有效利用，也可以節能減碳。

**王部長國材：**這個我們會持續增加。

**許委員智傑：**又可以增加在地的就業機會。這個方式、政策真的是滿好的，交通部是不是可以重視這個部分，在全國的其他縣市多推一下？

**王部長國材：**我非常支持，比如說地方原來公車服務效能的成本太高，要改成小黃公車，我們都會支持。現在幸福巴士跟小黃式公車是公總的重點工作之一。

**許委員智傑：**對，所以我就說我們化被動為主動。

**王部長國材：**是。

**許委員智傑：**主動輔導，主動拿案例給他們看，我相信其他鄉鎮市、縣市會覺得……

**王部長國材：**好。

**許委員智傑：**拿我們高雄市的案例給他們看，他們會覺得很好。你看這個數據，這兩年有疫情的期間還有十三萬多人搭乘。

**王部長國材：**很好。

**許委員智傑：**所以這個的確可以當作我們輔導各縣市處理公車式小黃政策的參考，好不好？

**王部長國材：**沒問題。

**許委員智傑：**好，謝謝。

**主席：**請魯委員明哲發言。

**魯委員明哲：**（11 時 5 分）今天質詢的內容其實分兩部分，第一個是我針對道路交通管理處罰條例的一些提案；第二個是地方的建設。

首先，我個人有提道路交通管理處罰條例的修正案，共 3 案，包括第十六條、第三十三條、第八十六條，都有一些部分修正。對於第十六條，因為時代不一樣，很多創意與創新到底跟未來道路上的交通安全有沒有什麼關係？你說很好笑，是一個創意，現在在網路上就可以買到狗叫的喇叭聲，你開車開一開突然有狗叫，如果你騎腳踏車或機車的時候，搞不好真的會停下來；還有鳥叫的，未來馬叫的或是直接喊總統車隊來了，這個可能都會有。你們增修的條文針對這個部分只有提到音量方面的問題，還有噪音的規定，可是這算不算是噪音呢？你說是噪音，他說不是，是鳥鳴聲。我針對這個部分提出第十六條，供大家討論。

第二個部分是在道交條例第三十三條規定處罰跨行車道，最主要是看到你們的高速公路及快速公路交通管制規則有說，這幾個樣態在高速公路跟快速公路是不 OK 的，其中也包括跨行車道，但是在處罰條例就漏掉這個不 OK 的樣態，所以我覺得應該要講清楚，要補足。我個人的提案是一樣要納入跨行車道。

其次是把更危險的迴轉、倒車、逆向行駛等高速公路上非常危險的行為納到第四十三條，讓他有更嚴重的處罰、罰鍰。

第四個是第八十六條，現在危險駕駛的樣態也非常多，當然針對這些樣態你們已經有罰鍰，沒有問題，不過針對迫近逼車、急煞急停等危險駕駛樣態，並沒有納入加重刑責，所以我們希望第八十六條把這些納入。這個部分未來在整個個案的討論，希望大家能夠參考這樣的意見。

另外，我上次有特別跟部長說了，青埔現在有很多重大建設，也有很多是國家級的重大建設，包括會展中心，現在外殼大概都已經蓋好，旁邊是世客博的永久會館，也正在蓋，未來的創新研發中心也在蓋，還有市立美術館，這是地方的建設以及一些民間的建設。最主要是桃園棒球場，不知道部長、司長或是局長去過沒有？職棒 1 年應該有五十幾場在這邊打。第二個，林俊傑剛剛辦完演唱會，馬上有五月天的演唱會，每一場都對停車造成非常大的衝擊，所以我們希望你們能夠正視這樣一個問題。這是我自己拍的實際情況，當年的 A 區現在已經變成會展中心，這是昨天的樣子，空地已經蓋掉了，這個棒球場辦一個活動或演唱會，就造成週邊停滿車。每次我看到桃園或中壢的老市區，我都只能無奈搖頭，對於部長來說大概也是一樣，每天都有人問你怎麼解決交通問題，就是沒辦法，該蓋的私人地也不會空出來讓民眾停車，公有地也蓋滿了，這是已發展成形的、沒有辦法改變的。所以我一直在想，整個大青埔是一個從零開始

的大型重劃區，你們能不能在開發前、開發中多想一些、多做一些？有關這個部分，部長，上次我在總質詢的時候特別提到 A18 站，就是國泰人壽標得的那一塊，我說把廣場給他，多蓋四、五百個停車位，結果你們做到了。那這邊的停車位，你們有沒有考量要怎麼解決？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**基本上，上次在桃園高鐵特定區增加了 500 個車位，同樣的，我覺得要新增建的停車位應該在相關的合約裡面就要規範，我想這部分是不是要跟桃園市政府來做一些討論，這是第一個，就是在開發的時候有一些停車位。第二，我們過去補助興建停車場，事實上桃園也做了非常多停車場。所以我想雙管齊下，桃園市政府在這邊的規劃到底什麼狀況，我們再跟他們做一些討論，瞭解一下。

**魯委員明哲：**所以我上次也特別拜託院長跟部長，我們發覺如果政府的土地、建設不多擔負一點公共停車的可能性、都市發展的未來可能性，你們都不願意負責了，旁邊私人的大樓哪有可能開放？所以很多舊市區，公家蓋得不夠，私人也不開放，而青埔這個社區正在發展，我們希望不要每次辦活動，連農路都堵得沒辦法通行。在此要特別拜託公路總局，現在週邊看來機會越來越少了，會展中心也自己蓋它自己的 700 個停車位，然後說裡面有可以容納 200 桌的宴會廳，200 桌的宴會廳來兩千人，以餐廳的概念來看，五到六成自己開車，會展中心自己都不夠用，市立美術館有 238 個停車位，我說真的，現在政府包括地方政府在蓋的時候，從來不考慮未來的都市發展，不管是社會責任或政府責任，如果現在不考慮，那地下一層、二層隨便挖，挖完以後也沒有機會了。所以我要拜託，就在捷運 A10 站旁邊的停十停車場，桃園市政府已經申請了這一期的停車場補助，可不可以給我們支持？

**王部長國材：**我想我們支持，最重要的就是每一個地方政府，像剛剛談到高鐵站的部分，其實是我們所委託出去的計畫，所以我們就增加。的確各縣市政府自己在做一些重大建設的時候，也要把停車位規劃好，這部分我們跟它溝通。另外就是停十的部分，我們來……

**魯委員明哲：**我要在此拜託，因為這個案子已經通過了可行性評估，也送到公路總局了，這個要蓋地上五層，要把附近未來不管是棒球比賽、演唱會，甚至會展中心成立辦大活動，所有的車流都考慮進去，我希望能夠列為優先的方案，全力來協助，這部分拜託局長、部長，好不好？

**王部長國材：**好。

**主席：**現在請游委員毓蘭發言。

**游委員毓蘭：**（11 時 14 分）部長，行政院和交通部都對於交通違規行為的下降訂下了目標，最新的標準是希望每年可以下降 5%，近期目標就是希望在 115 年的時候，交通死亡人數降為 2,413 人，現在大概 3,000 人。部長，其實我們國家最讓人家詬病的是有標準但是沒有課責，如何去達到？交通的 3E，不管是教育、工程或執法，好像都是各行其是，部長，如果每年下降 5% 的目標沒有達到話，會不會有人負責？要如何負責？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**這是我們全國的目標，我跟委員報告，雖然你對這個很清楚，中央有中央要做的、地方有地方要做的，比如執法或交通管理部分，像人行道的障礙物已經排除很多了，我們現在有

一個目標，就是由中央的道安委員會跟地方的 22 個道安會報共同努力往這個方向走，的確它所牽涉到的教育、工程、執法三個層面，比如在教育部分，改變文化需要的時間比較長。

**游委員毓蘭：**我覺得您剛剛講到一個重點，就是教育，我們的交通安全教育其實教育部一直都沒有很放在心上。我還是很希望你們制定標準之後，要有一個 KPI，至少要有一個課責的機制。我覺得立法院交通委員會也是很認真，今天有很多人提到 CNN 說，我們臺灣在 traffic 上是 Living Hell，我覺得這是一個很大的恥辱。當然處罰條例第七條之一對於民眾檢舉交通違規，已做了限縮，所以本席剛剛在提案說明的時候也說明了，現在行人環境的惡劣已經是被世界認證，交通部是不是應該要洗刷這個惡名？能不能支持人行道的違規停車恢復由民眾來檢舉？

**王部長國材：**我非常支持，有關於行人路權的取締，這部分我們可能要跟警政署談，過去限縮的部分，也是因為每一年民眾檢舉的案件太多，很難處理。

**游委員毓蘭：**但不應該採取鋸箭法，因為它案件量多，你沒有從根本解決，只把箭鋸掉就以為沒有問題，這是錯的，其實限縮民眾檢舉是典型的鴛鴦心態。我們有很多樣態的嚴重交通違規，包括在橋梁、隧道、圓環、行人穿越道、快車道臨停跟停車，都應該要開放給民眾來檢舉。剛剛本席已經提出修法的提案，也請部長支持。

**王部長國材：**是。

**游委員毓蘭：**當然我們最近看到忠孝西路從 12 月 14 日開始解除了長達 44 年的限制，開放深夜機車通行，即便多數的機車族還是無法認同只有深夜開放通行，他們認為應該全時段開放，才是真正的交通平權，但是我覺得能夠跨出這一步，也算是一種改進。全臺快速道路都已經開放了大型重機通行，本席有時候開車在台 64、台 65 都看過，可是我在這邊也跟部長討教過非常多次，就是台 76 八卦山隧道路段跟台 74 的霧峰交流道接台 3 的問題，到現在還沒有解決，我去年 7 月有開過一個座談會，8 月現場會勘，9 月公路總局跟高公局的協調會，都得到支持的表示，但現在過了一年多，我最後得到的公文上寫說因為仍無法完全除去誤闖國道的疑慮，基於行車安全考量，已暫緩開放大型重機通行之規劃，這樣就沒了，我昨天貼到我的臉書之後，即湧入一大堆的機車族來狂罵，我非常感謝，你們是在幫我衝流量。事實上，全臺灣所有的快速道路都已經開放重機，目前只有台 68 與台 72 沒有接高速公路，因為少數的誤闖而沒收人民安全使用道路的權利，這短短 5 分鐘又安全的道路不給，民眾要繞 30、40 分鐘不安全的道路，政府是這樣對待人民嗎？你們有什麼說法？

**王部長國材：**跟委員報告，我知道游委員這段時間對於機車路權的爭取，事實上我們已經放寬很多了，比如蘇花改現在也在研究一般機車……

**游委員毓蘭：**白牌？

**王部長國材：**對。

**游委員毓蘭：**沒有被你沒收吧？不會像這個說的吧？

**王部長國材：**沒有，因為這牽涉到安全，其實我們的想法都一致，就是要安全，現在台 76 與國道的部分，我知道公總的討論是沒辦法讓它不誤闖國道，如果要做這件事，它要做的那些標誌指示太複雜了，我覺得在一個太複雜的環境，反而容易造成一些誤解。

**游委員毓蘭：**我建議交通部公路總局好好地 and 民間團體一起來規劃，千萬不要因噎廢食，因為人民的怒吼、機車族的怒吼，執政黨不能夠聽不到，謝謝。

**主席：**請林委員俊憲發言。

**林委員俊憲：**（11 時 22 分）部長好。今天我們很多委員在關心臺灣的交通竟然爛到上了國際新聞 CNN，CNN 形容臺灣是交通地獄，這個新聞你知道嗎？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**林委員好。瞭解。

**林委員俊憲：**它為什麼形容我們是交通地獄？它主要講的是行人安全，臺灣的人行道是根本沒有或者很恐怖，對不對？是不是這樣？

**王部長國材：**是。

**林委員俊憲：**請問部長，人行道是你管的嗎？

**王部長國材：**有些是在營建署，有些是地方管的。

**林委員俊憲：**臺灣真的非常奇怪，管人行道的是內政部營建署以及地方政府，交通部竟然管不到人行道，所以剛剛一堆立委在問你，你能回答什麼？這是很奇怪的問題。這是臺灣道路的橫斷面，臺灣有快車道及慢車道，慢車道有自行車道及機車道，快車道以及部分慢車道的法規是交通部管的，部分慢車道以及靠人行道的法規是營建署管的，所以主管機關不同，有些地方的設計就會互相衝突，因為每個單位都有本位主義，只要我管的通行載具、運具可以通行就好。

現在發生一個很奇怪的問題，臺灣因為人行道不足，所以開始有新的變通方式，叫作標線型人行道，人行道有兩種，一種是實體人行道，在路邊真的有留行人走的空間；另外一種是標線型人行道，臺北市幾乎劃滿了，現在有很多縣市也都是用劃的，在地上、巷道劃上顏色就認為這個是人行道。因為臺灣的人行道比例太低，所以為了衝高人行道的比例就出現這種標線型人行道，在馬路上劃一劃而已，現在衝到多少比例？43.8%，這個數字你也敢講出來！有一半是作弊的，路邊劃的也算入人行道，就算 43.8% 也是很低。

再來，路邊劃的人行道實在是很容易讓人產生誤解，請部長看一下，上面有白線，還有紅線，這裡到底能不能停車？很多人都誤會了，紅線不能停車，白線可以，但這種標線型人行道目前無法可管，所以你們要劃多寬、多窄都無法可管。有的標線型人行道會被東西占用，像這個就是被變電箱占用，你有沒有看到？這有沒有違法？沒有！因為法律規定實體人行道不能占用，要留 1.5 公尺供通行，但標線型人行道無法可管，所以電箱占用並沒有違法，因為它不是設施，依據現在的法律規範，標線型人行道雖然作為人行通行使用，但它並不是設施，而是一個標示、標線而已，不像實體人行道有很明確的法律規範，部長，交通部對於行人安全沒有辦法管嗎？

**王部長國材：**的確，如果追根究柢是過去的都市計畫裡面對人行道沒有設置，剛才談到的很多人行道是營建署及地方政府所管，但是他們現在也都在做補足的動作，針對過去沒有留下來的。在巷道裡面劃設標線型人行道也是一個不得已的措施，因為過去就沒有留人行道。

**林委員俊憲：**如果是不得已的，你就把它規範好，這樣才有法可以執行，現在占用標線型人行道沒

有違法，因為那只是標線而已，所以部長，你們要管管人行道，否則大家在講行人安全都是隨便講講的，因為這是跨部會的，與內政部有關，應該拉高到行政院層級，人行道以後到底是要繼續由營建署管，還是要由交通部管？道安會是誰管的？交通部。

**王部長國材：**道安是我們管的。

**林委員俊憲：**道交條例誰管的？交通部！但是交通部沒有辦法管人行安全，怎麼會變成這樣？今年 1 月到 9 月全國行人死傷人數是一萬一千五百多人，死亡人數有 257 人，這一萬多人的死傷到底是算營建署，還是算你們的？所以我希望跨部會大家要有個協調，這一本是內政部營建署提出的「都市人本交通道路規劃設計手冊」，我本來以為是交通部做的，結果是營建署做的，所以如果權責不清楚，規範就會不清楚。

再來是關於所謂的危險路口，對於非號誌化路口事故發生比例，交通部呼籲停車再開，但依據調查，有 97% 的民眾遇上閃紅燈或沒有號誌的路口不會完全停下來，不像美國看到「STOP SIGN」很多車子會停下來，為什麼在臺灣停車再開會淪為參考用，駕駛為什麼會不遵守？

**王部長國材：**這是一個教育課題，因為他們不知道要停。

**林委員俊憲：**對，就是駕駛習慣以及教育問題，如果不給民眾一些教育，或是政府執法，甚至開罰，很多民眾都不會警覺到。像這種無號誌路口沒有人要停下來，所以臺灣就變成到處裝設紅綠燈。部長，這張照片是我拍的，你知道這是哪裡嗎？這是臺南市，真的是世界奇觀，你看一整排有多少紅綠燈？這看了會不會嚇死人？右邊這個三角形的停車號誌是在日本，大家看到都會停下來，所以日本的無號誌路口很少發生車禍。在臺灣因為沒有人會停下來，結果造成惡性循環，所以地方議員、里長、地方政府都不要無號誌路口，統統裝設紅綠燈，臺灣的紅綠燈比率曾經號稱是世界最多的，這樣怎麼對呢？

就算臺灣的駕駛遵守交通規則停下來，國外的沒有號誌路口停下來一定可以看到兩側有無來車，所以他會停下來，但是臺灣因為標線亂劃，所以停下來時候看不到左右來車，你要他停下來幹嘛？其實魔鬼出在細節上，像這種小地方你們都不注意，臺灣對這種無號誌路口的停車線劃設沒有一個標準，完全亂劃，難怪沒有人要停，請問我要怎麼停，停在路口根本看不到左右來車，停下來有什麼意思？停止的標線應該要切齊路口，這樣他才願意停下來，是不是這樣？

所以你們不要每次都檢討行人、用路人或駕駛，臺灣的標線、號誌一團亂，你們有深刻去檢討嗎？有蒐集駕駛人的意見嗎？以作為你們參考的依據，好不好？

**王部長國材：**這我們來處理，就剛才談到的我們來跟地方政府溝通，即要能看到左右；另外一個很重要的是在很多無號誌路口，視覺被擋住了，用路人出來也是很危險，這部分我們在道安委員會也要求……

**林委員俊憲：**所以啊！好不好？

**王部長國材：**對！這部分我們來檢討。

**林委員俊憲：**好，謝謝部長。

**主席：**請陳委員以信發言。

**陳委員以信：**（11 時 30 分）部長好。我的故鄉是臺南市歸仁區，歸仁再過去是關廟跟龍崎，目前在龍崎跟高雄內門之間的 182 縣道，有很多的飆車及重機壓線等各種問題，我先讓你看一下，這是我親自到現場去拍攝，用我自己的手機拍的，你看到一堆摩托車、重機在這個地方準備要過去，接著就看到一臺、一臺的機車在此處壓線及拍照，其實旁邊都還有攝影機，這臺車子就是保護他們的，裡面也有攝影機，在拍他們的各種「英姿」。

現在臺南龍崎的 182 縣道，這種狀況在最近這 5 年特別地嚴重，我們可以看到這是近 5 年的傷亡事故統計圖，可以看到藍色的線是指死亡的，這 5 年發生過 1 起、2 起、3 起等，而黃色的線是指受傷的，到今年 11 月，可以看到從 106 年開始直線上升，從 23 起、30 起、40 起、34 起，到今年 1 月到 11 月就有 45 起了，非常嚴重，為什麼會這樣？我們去調查，原來在 105 年之前，在 182 縣道有一些追焦社團，喜歡拍這些漂亮的照片、壓車，然後覺得很帥；在 105 年以前只是零星，但是 105 年以後有追焦社團大肆宣傳，有人去拍照、有人去賣照片、有人去賺錢、有人聘車手去騎，結果就造成現在 182 縣道的事故非常多，這是 182 縣道從龍崎一直到內門的路段，這裡有十字架的地方，就是曾經發生死亡車禍的地方。你可以看到它從一開始到中間，最後有一個水桶彎，連續有四個彎道，壓車起來非常爽、非常漂亮，所以這個地方死亡的人數最多，你可以看到此處的死亡人數。這些年你們做過哪一些措施防範？本來是有加減速丘，你看到左邊的那張圖，也是我拍的有減速丘，也因為怕發生危險，所以減速丘僅是看得到，實際上沒有很高的起伏，你們放了哪一些呢？你們也知道哪些地方危險，右邊的這張地圖就是告訴你們減速標線放在哪裡，尤其是在死亡路口最多的地方，你們也放了很多的減速標線，可是事實上沒有什麼效果。

再來，今年開始我們又希望採取新的作法，使用區間測速，你可以看到這幾年的罰單，從 601 件到 3,000 件、9,000 件、7,000 件、8,000 件，今年到 11 月已經有九千四百多張，還在增加中；車輛改裝 225 件。事實上區間測速從今年實施到現在，罰單是大量增加，可是實際上並沒有確實地減少超速、改裝車輛的樣態，而且大多數都罰到鄉親，我必須跟你們講，地方里長是抱怨連連。目前在這個地方的壓車，最主要是發生在雙線道，而且中間又有安全島，非常安全、非常漂亮，讓他們在過彎的時候，可以壓得很漂亮，所以造成了這些困擾。我現在要提一項建議，這是我對當地的研究，看過你們的各種作法之後，我要建議你們可不可以在轉彎的中間，嘗試研議裝設防撞桿？讓兩邊不容易換車道進行壓車，我在好幾個地方有看過，如果中間有防撞桿，可以安全過彎，可是你要壓車就不漂亮了、要拍照也不好看了。今天就是要把這個問題從頭到尾研究出來，請部長給我一個說明，可不可以派人員跟我們到那個地方會勘，一起來研究，用這種有效的方式，來防止 182 縣道繼續成為死傷人數眾多的路口，部長？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**陳委員好。我覺得這是可以考量的，因為那邊壓車很多是跨到對向車道。

**陳委員以信：**對！

**王部長國材：**這可以處理。因為 182 縣的交通設施權管是在臺南市政府，但我覺得是這樣，我們現在正在補助明年度的道安費用，如果以委員的安排，也請臺南市政府來一下，或許可以補助一

些交通設施，例如防撞桿的設施，讓他們來處理，我想這部分應該可以。

**陳委員以信：**再給你看一次這個畫面，就是因為這兩條路線很寬，他想要壓車，全部都會在中間跨來跨去。

**王部長國材：**另外跟委員報告，在台 9 線的北迴公路曾經有發生，我們後來的區間測速照相有發揮其效果。

**陳委員以信：**我已經跟你講了，這邊的區間測速效果很有限。

**王部長國材：**我是覺得他是不是……

**陳委員以信：**我告訴你這不是區間測速，你們中間有一個想法是把中間的路口減少，其實他就在那邊繞來繞去而已啦！他甚至不會到你的區間去。

**王部長國材：**就在區間裡面跑？

**陳委員以信：**對！他在區間裡面繞來繞去，這個我都到現場看過了，我提出這個建議，請交通部今天給我一個正面的回應，另外我們找時間到現場會勘，往這個方向來做，好不好？

**王部長國材：**好！沒問題。

**陳委員以信：**好，謝謝部長。

**主席：**請江委員啟臣發言。

**江委員啟臣：**（11 時 36 分）部長好。我今天的第一個問題，你認為現在的酒駕情況有沒有改善？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**江委員好。有改善。

**江委員啟臣：**改善多少？

**王部長國材：**這幾年每一年都有下降。

**江委員啟臣：**你確定嗎？

**王部長國材：**確定！

**江委員啟臣：**我來給你一些數字，你講的下降是取締件數……

**王部長國材：**不是，是死亡人數。

**江委員啟臣：**死亡人數沒有啊！

**王部長國材：**是下降！

**江委員啟臣：**下降多少？

**王部長國材：**到現在好像是……

**江委員啟臣：**部長，因為時間的關係，我提供給你數字比較快啦！107 年的取締件數是差不多 10 萬件，去年的取締件數是差不多 5 萬 9,000 件，沒有錯！取締件數下降了，移送件數也下降了，從五萬七千多件下降到三萬六千多件，但酒駕致死的肇事從 107 年 316 人下降到 110 年 311 人，僅差 5 個人，這中間藏了什麼樣的問題，你知道嗎？取締件數很漂亮，移送件數也很漂亮，兩者都下降了，但是死亡人數沒有，受傷人數下降多少？大概一千多人，這叫大幅改善嗎？

**王部長國材：**今年也有降啊！跟委員報告，今年到現在……

**江委員啟臣：**今年到 9 月份有 203 人死亡。

**王部長國材：**對！

**江委員啟臣：**到 9 月份，還沒加上這兩個月的，你認為這樣叫大幅嗎？

**王部長國材：**跟同月來比，現在也有下降。

**江委員啟臣：**跟什麼？什麼叫酒駕零容忍，你知道嗎？

**王部長國材：**例如今年的 1 月 10 月跟去年的 1 月到 10 月相比有下降。

**江委員啟臣：**什麼叫酒駕零容忍，你知道嗎？今天早上有一個判決案，三度酒駕、無照駕駛，法官判多久？1 年 10 個月，你可以接受嗎？

**王部長國材：**我覺得應該要再重一點。

**江委員啟臣：**但是誰在擋這個修法？我們過去每一次都加重懲罰，到後來都打假球啦！我必須講，有修等於沒修。比如說今天這個案例，部長，你知道嗎？他是三度酒駕，而且被取消駕照，但是沒有沒入車輛，為什麼？我之前提案修法，只要一酒駕就沒入車輛，你們不做，所以他照樣開著車，無照駕駛去撞人，一樣啊！這就是為什麼我們會如此主張，政府是有行政辦法，但你們就是不做，一件一件的憾事不斷地發生，這一位當事人還去求法官，因為想要和解，還說不可以緩刑，最後法官說不能緩刑，他說家裡有老小要養。請問被撞的人家中沒有人要養嗎？所以部長，這就是為什麼大家對政府沒有信心啦！連這種事都不能拿出具體的手段解決，然後一件一件的發生，而且又要過年了，所以部長，不要拿取締件數來唬弄大家，取締件數可以因為取締的頻繁程度而有所改變，不信的話，你現在全臺每天都取締，我保證你查到很多案件。所以不是拿取締件數，而是要拿死亡人數及受傷人數，而且死亡還分多久以內死亡，酒駕被撞到的當時就死亡還是 1 個月內死亡或 1 個月後死亡，這數字是不一樣的。

**王部長國材：**我們現在都用 30 日。

**江委員啟臣：**對，30 日。請問 30 日後的算不算呢？

**王部長國材：**這是國際標準，國際標準是 30 日。

**江委員啟臣：**好，不管什麼標準，這人數還是一樣，跟 3、4 年前比只少了 5、6 個人而已，所以你說大幅改善，本席不接受，我要求這部分還要再精進，酒駕就是零容忍。

**王部長國材：**是。

**江委員啟臣：**再來一個問題，請問國道 4 號豐潭段的工程進度如何？

**王部長國材：**順利，應該快要通車……

**江委員啟臣：**有沒有決定哪天要通車？

**王部長國材：**1 月 16 日。

**江委員啟臣：**1 月 16 日要通車，確定了？

**王部長國材：**是。

**江委員啟臣：**因為 14 日我們有辦一個路跑，這也感謝交通部的協助，在讓車子跑之前，先讓我們人民跑一下，希望 16 日能非常順利的通車，因為 20 日、21 日就過年了，過年的車流量，希望能因為通車而有所疏解。16 日是確定的嘛？

**王部長國材：**1 月 16 日是通車典禮。

江委員啟臣：好，通車典禮是 16 日早上？

主席：請交通部高公局趙局長說明。

趙局長興華：16 日下午。

江委員啟臣：16 日下午，有確定了？

王部長國材：是。

江委員啟臣：好，謝謝。

最後一個問題，這我之前問過，也發文過，針對東豐快速道路的經費也質詢過院長，因為當初政策停工而導致現在重新復工的經費增加了 60 億元這麼多，我們只要求增加的 60 億元經費，不應該單獨由臺中市政府負擔，應該依照當時的分配比例負擔，地方負擔 73%，中央負擔 27%，這不能夠變，我在此還要再確認一次。部長，這個比例不能變，中央誰要出錢我沒有意見，內政部也好、交通部也好，但不應該全部由地方政府承擔工程延宕的經費。

王部長國材：現在是內政部用生活圈的經費。

江委員啟臣：那他們有要付嗎？你們跟他們協調的結果為何？

王部長國材：因為我們當時協調是由內政部營建署辦理。

江委員啟臣：所以你們跟他們協調是由內政部營建署負責？

王部長國材：對，這是確定的。

江委員啟臣：60 億元裡面的 27% 喔？

王部長國材：比例多少，這個……

江委員啟臣：當初這個計畫案經費通過的比例就是中央 27%、地方 73%，這個賴不掉啦！

王部長國材：好。

江委員啟臣：可是中間林佳龍當市長停工了，停工 6 年以後我們好不容易復工，復工之後整個工程經費暴漲，從 90 億元暴漲到 152 億元。

王部長國材：我跟委員曾經報過會勘也去看過，目前我知道委員的訴求是希望當時的……

江委員啟臣：分擔比例不能變。

王部長國材：這部分我再瞭解一下營建署現在的處理情形。

江委員啟臣：請一個禮拜內給本席答復，我下禮拜會再找你們開會，除了這件事情以外還有立交工程的經費問題。

王部長國材：這部分請內政部營建署回答，好不好？因為這個工作事項現在是……

江委員啟臣：你們私下要跟他們談好啊！不要每次內政部推給你們，你們推給內政部，這樣不行啊！當初的比例不能變；10 月份我質詢蘇院長時，蘇院長是點頭的，當時是由立法院副院長蔡其昌主持，蔡副院長還在臺上附和了一句「院長，那個要照辦啦！」這就是地方的心聲。

王部長國材：OK，好。我瞭解狀況之後再給委員答復，好不好？

江委員啟臣：好，謝謝。

主席：請邱委員顯智發言。

邱委員顯智：（11 時 45 分）部長，這兩天交通委員會審查道交條例的修正，下面就各版本間的差

異來向你請教。

第一個部分是各界已經呼籲非常久的記點制改革，首先，院版草案看起來是大幅翻修，但實際上的關鍵應該是第六十三條，記點改為授權交通部滾動檢討，時力黨團的草案則是維持以法律條文列舉應記點的違規行為，我們可以看到記點的多寡，事實上的法律效果是影響車牌會不會被吊扣和吊銷。

道交條例第六十三條第三項規定的很清楚，相對於一般的罰鍰，記點固然是一個警告處分，但實際上它也應該遵守行政罰法上的處罰法定原則，這是對人民產生不利益的影響，應該要處罰法定，也就是應該以法律訂之。若本來違規只要記 1 點的，授權給交通部之後，交通部突然修正成 3 點，難道不是對駕駛人或是車主的突襲嗎？而且本來就應該要由立法者決定是否增訂罰則。請教部長，既然違規行為是以法律明定，那麼記點為何不能在法律條文上增修？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**我們有很多細節的部分，譬如說它的處罰是在某一個 range 中，哪一些要罰多少錢，都在裁罰細則中訂定，我們的同仁想到，這些點數如果每次都要提到立法院修法會花很多力氣，例如我們現在對於人行部分的重視，我們可不可以在裁罰細則中規定。

**邱委員顯智：**部長，要跟你提醒，這個可能會發生問題，因為記點不是不會發生法律效果，它的效果在第六十三條第三項是吊扣、吊銷，所以這個是不是會違反行政罰法上的規定？交通部可能要就這部分再進行商榷。

**王部長國材：**好。

**邱委員顯智：**第二個部分是噪音行為，第四十三條是危險駕駛加重罰則的規定，過去立法時把噪音列在第四十三條第一項第五款，交通部目前的草案是增訂在第十六條，時力黨團則是認為應該要增訂噪音行為個別的罰則；可以回顧過去的立法理由，當初是以飆車行為作設想，也就是為了遏阻飆車族的危害，增訂這樣的一個態樣。但問題來了，不見得只有飆車才有噪音嘛！譬如說改裝，就有可能產生噪音，若是不合法的改裝，應該要個別規範，我們認為應該要採取時力黨團的作法，飆車行為也可以同時適用兩者的規定，部長，請就這個部分說明。

**王部長國材：**我請司長說明，他比較瞭解。

**主席：**請交通部路政司林司長說明。

**林司長福山：**跟委員報告，第一個部分說明第四十三條及第十六條，在第十六條規定的重點就是設備的改變或是高音量喇叭音調的變化，原則上重點在於設備的改變。另外，在產生噪音的部分，環保署的噪音管制法有另外的規定；第四十三條特別提到消音器，如委員所說明的，消音器的拆除，基本上跟道路飆車競技連結在一起。

**邱委員顯智：**但是部長，這部分是不是應該增訂一個噪音行為個別的罰則，而不是像現在用第四十三條、第十六條，這恐怕非常有疑義，因為噪音行為不必然與危險駕駛有關，這是非常清楚的。這部分應該是另為規範比較妥當。

再來是無照駕駛輕型機車，這規定在第二十二條，而第二十二條在去年第 3 個會期時就排審過了交通部當時的主張就是信賴保護原則，這個我都已經講過了；我們事後發函給交通部，交

通部甚至主張，只持有汽車駕駛駕照的民眾，如果有駕駛輕型機車的需求，應該有多年駕駛的經驗。開玩笑！部長，這我完全沒辦法接受，因為你有多年駕駛的經驗，所以你就不需要再考照了嗎？我要提醒部長的是，駕照制度就是要確保基本的駕駛能力嗎？

**王部長國材：**是。

**邱委員顯智：**如果你只能用經驗去擔保的話，那麼現在無照駕駛的人恐怕有很多無照駕駛的經驗，就不用去取締了？所以我們的版本是希望定一個落日的期限，你應該在譬如 2 年內，讓交通部有充分的時間可以去宣導，不是有汽車駕照的人他就會騎機車，這是很簡單的道理；你設定一個落日期限，讓交通部可以有時間去宣導，實際上修法後，如果你要立即生效去禁止，也是一個合理的作法，因為你有汽車駕照結果不會騎機車，但是你卻允許他上路的話，可能會造成更嚴重的後果，這是生命的問題。所以這不是像交通部這樣去曲解信賴保護原則的適用啦！部長。

**王部長國材：**是，我想這是整個法規裡面溯及既往的課題。

**邱委員顯智：**部長，這不是法律不溯及既往的問題。

**王部長國材：**過去有兩百多萬人已經拿到輕型機車駕照的，要不要再來重新考照？這部分明天我們再來討論。

**邱委員顯智：**對，應該要設一個落日期限，這不是什麼不溯及既往的問題，你通過法律之後開始適用，這是一個法律最基本的規定，而不是你放任這樣的一個狀況不管。

最後一個，第二十二條駕照資格的規定，你可以看到第六十六條，近年來有不肖業者運用車牌吊扣的漏洞，藉由再次違規被吊銷，當天他就可以重新領到車牌。院內委員也都有提到相關的草案，不過我要提醒的是，車牌被吊扣、吊銷、註銷作為停權的措施，期限上應該兼顧不同的情形；你可以看到，原則上吊銷或註銷就是停權六個月，但是在第六十六條與第三十五條但書這邊，酒駕有比較重的罰則，酒駕的罰則是判刑二年，所以你在修正第六十六條的時候，應該要增加但書，避免去架空第三十五條，這是一個漏洞。相對的，如果只是延遲換領牌照或者沒有去定期檢驗，不見得要停權六個月，目的何在？目的是希望車主儘快來領牌照或者參加定期檢驗，停權太久反而會影響車主的權利，部長。

**王部長國材：**是，委員，我想這樣子，因為明天從早上開始有一整天都可以討論啦！

**邱委員顯智：**對。

**王部長國材：**我剛才看到有幾個是可以直接同意的，但是有些就是剛才談到的溯及既往或是包括年限，這個部分我們明天再一條一條討論。

**邱委員顯智：**我最後再提醒部長，希望交通部能夠務實地去參與逐條審查，你剛剛提到的不溯及既往，不是這樣用，我已經跟你講很多次了，請參酌、尊重司法院、法務部代表這些法律專家的意見，並且也能夠尊重委員提案的內容。

**王部長國材：**好，明天我們就詳細來討論。

**邱委員顯智：**好，謝謝主席！

**主席：**請楊委員瓊瓔發言。

**楊委員瓊瓊：**（11 時 54 分）本席要特別感謝主席給我再做提案說明的機會。本院委員楊瓊瓊、翁重鈞等 18 人，鑑於車輛未注意行人動態，或行人違規穿越馬路，進而撞上導致死傷事故層出不窮，故建立以人為本之交通文化，才能避免憾事一再發生。我們看到我國近年行人死亡人數逐年攀升，根據統計，106 年為 381 人，108 年為 458 人，增幅近兩成，顯見行人路權保障有待強化。爰此提案修正「道路交通管理處罰條例」第四十四條、第四十八條及第六十三條條文，以提升用路人守法觀念、維護道路交通安全。也敬請行政部門以及各位委員來支持。

另外，本院委員楊瓊瓊、洪孟楷、葉毓蘭等 23 人，針對用路人惡意逼車、擋車及蛇行事件頻傳，光是 2017 年至 2019 年兩年間，全國共發生逼車 807 件、擋車 1,450 件，所以政府必須嚴格加強、加重惡意逼車的罰則。因此特別提出「道路交通管理處罰條例第四十三條條文」修正草案，也敬請行政部門支持。

同時本席這邊所提的兩條條文草案已進入實質討論，本席要請教交通部部長，部長辛苦了！我們來實質討論，根據內政部警政署的統計，我們發現車不讓人、行人違法的現象逐年增加，104 年的部分是 88 萬件、105 年是 93 萬件、106 年是 106 萬件、107 年是 113 萬件、108 年是 138 萬件，可見是逐年增加，因此本席特別提出這兩條的修正草案，你支持吧？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**我支持。

**楊委員瓊瓊：**支持喔！明天拜託務必要通過，因為我們看到這些事件尤其是擋車的部分就有 1,450 件，所以請教部長，你既然已經同意，那麼我們的法案通過之後，你也要加強宣導用路人守法的觀念，以及避免事故一再發生，對不對？

**王部長國材：**是，那個法案明天還有很多委員一起討論，基本上加重罰則我支持。

**楊委員瓊瓊：**對，這個方向是正確的？

**王部長國材：**是。

**楊委員瓊瓊：**既然大家都有這個共識，法律通過之後，你們要怎麼樣去宣導？其實你們可以同步進行。

**王部長國材：**沒問題。

**楊委員瓊瓊：**你一定要同步去宣導。接下來本席要再請問部長，因為監察院糾正行政院未善盡督促交通部策畫與執行公路行車安全的責任，我們看到第 13 期行政院「道路改善方案」所設定的短期目標，111 年道路交通死亡人數要降到 2,300 人以下，但是我們看到今年度 1 月到 9 月就已經快要到達 2,300 人了，還有 10 月、11 月、12 月這都是交通頻繁期，所以我們可以看出，你的目標已經接近行政院所訂的短期目標，這個目標今年篤定會跳票，當然我們不願意聽到這樣子的結果。我要請教部長，行政院給你的 KPI 你都會跳票，那麼你要怎麼樣處理呢？請說明。

**王部長國材：**跟楊委員報告，道路交通死亡的人數事實上去年（110 年）跟 109 年比有降低，今年的確到現在所呈現的數字非常地高。

**楊委員瓊瓊：**對啊！

**王部長國材：**我們現在的重點是在道安上面，與死亡人數增加比較高的 5 個縣市每個禮拜都在溝通

，然後把……

**楊委員瓊瓊**：雖然都在溝通，但是本席因為時間的關係我希望你提出方案，因為你今年確定會跳票，到 9 月份就已經快到 2,300 人，還有 3 個月的時間你一定會跳票，所以本席非常不希望看到這樣子的一個數字，請你要提出解決的方案。

**王部長國材**：好，我提個書面資料給委員好不好？

**楊委員瓊瓊**：對，你這個方案要怎麼做趕快去把它訂出來，因為生命誠可貴一個都不能少。

**王部長國材**：瞭解，好，沒問題。

**楊委員瓊瓊**：剛剛所提的，江委員在中部地區非常重要，他非常努力爭取的東豐快速道路，東豐快速道路這樣曲折，讓地方實在很痛苦，好不容易最後終於拍板定案，這個定案的比例，你一定要照這個比例啊！你說要請營建署來說明，到目前為止因為通膨物價指數的原因，行政院本來就要依照比例來補足之嘛！對不對？部長。

**王部長國材**：因為現在它是用內政部生活圈的計畫啦！我們再瞭解一下，現在內政部對這個比例不是有意見，我再確定一下。

**楊委員瓊瓊**：不是是不是有意見，是絕對不能有意見，你本來就要依照那個比例嘛！這是舊案不是新案，對不對？

**王部長國材**：我先確定以後，也給委員一個資料。

**楊委員瓊瓊**：依照原本的物調比例補足之，這是公公道道的事情，請趕快將書面資料交給本席。

**王部長國材**：好。

**楊委員瓊瓊**：最後一個議題是海力公司的問題，本席感到非常訝異的是這個公司的資本額只有 5 萬元，你居然會同意？我們從報章雜誌得知你說之所以同意是因為這是王美花部長親自跟你說的，可是按照民航法規定，實收資本額應該不低於 5,000 萬元，而且國內投資需超過五成，那你到底是聽誰的？是聽法律的還是王美花部長的？如果現在有這樣的特案，那麼國際間要到臺灣投資的每個人都要去找王美花部長嘍？

**王部長國材**：現在已確定投資金額是 5,000 萬元且國內占比超過五成，已經符合規定，所以我們民航局才會放行。

**楊委員瓊瓊**：你說誰符合規定？

**王部長國材**：就是海力公司現在的資本額不是 5 萬元而是 5,000 萬元。

**楊委員瓊瓊**：你當時說的是 5 萬元，所謂的 5,000 萬元是隨後補足的，是不是？你要跟大家講清楚啊！

**王部長國材**：資本額只有 5 萬元的時候我們沒有核准，現在的資本額是 5,000 萬元且國內占比已達五成以上，所以我們准了。

**楊委員瓊瓊**：王美花部長是何時跟你溝通的？既然依法規定，只要資本額達 5,000 萬元以上、在國內投資占比有五成以上你們就會核准，那王美花部長為何還要來溝通？

**王部長國材**：當初第一次申請時的資本額是 5 萬元，外國投資比例比五成高，所以我們沒有同意，王部長來跟我討論時，我告訴他有這樣嚴格的規定，所以他就輔導海力趕快將資本額提高到

5,000 萬元並找來國內投資人，現在已經符合規定，民航局才會放行。

**楊委員瓊瓊：**本席願意給部長機會說明清楚，因為我認為國內大家都很團結，不希望有猜忌，國際間有人要到臺灣來投資，我們要讓大家都非常的清楚，而且要提供好的投資環境，人家才會願意來，就像我們臺中，目前是全国投資金額最高的城市，已達到 3,000 億元以上，所以本席希望你對外正式說明清楚，不要讓大家以訛傳訛，否則大家都會認為國外要來投資的統統都要跑去找王美花部長才比較有效，本席聽到這種話覺得很難過。

**王部長國材：**實情就是我把法規跟部長講清楚，他也很瞭解，然後他去請海力符合國內的規定，所以第一次不准，第二次符合規定後我們就准了。

**楊委員瓊瓊：**所以要對外說明清楚。謝謝部長！

**王部長國材：**謝謝委員。

**主席：**請羅委員美玲發言。（不在場）羅委員不在場。

現在請賴委員品妤發言。

**賴委員品妤：**（12 時 2 分）本席要請教王部長。部長看到本席就知道我又要講什麼了啦！我要說的是我們壓力很大！是什麼壓力？因為汐止民眾對捷運的進度都非常關心，所以我們壓力很大，我們汐止真的是非常需要捷運！本席在 10 月 11 日總質詢時曾就此詢問過院長和部長，部長當天表示當週就會將案子呈報政院，等國發會審議完就可以核定，之後本席也一直都跟交通部這邊追進度，部長亦曾跟我表示年底可核定，現在年底到了，請問到底什麼時候要核定？之前我也有去找國發會跟交通部做過瞭解，現在先簡單整理一下目前最主要的癥結點，第一個就是汐東捷運北市段只有 0.81 公里，設一座車站自償率太低，交通部的報告書以新北市府的自償率去估算，需要補助臺北市 5.23 億元。

第二個是汐東捷運與基隆捷運兩個計畫共用社后機廠，所以未來以新北市政府擔任地方主管機關為宜，但新北市政府尚未完全承諾擔任基隆捷運的地方主管機關。其實以上兩個癥結點都有辦法解決，尤其是第二點，依照大眾捷運法，交通部是可以指定主管機關的，所以最重要的其實是本席現在要講的第三點，即捷運汐東線的樟樹灣站到汐止區公所站就是 SB13 至 15 跟基隆捷運共用車站跟軌道，但是汐東線、汐止民生線北市段、基隆捷運規劃共用社后機廠，由於汐東捷運已經計畫多年，所以先行，故需先編列另外兩個計畫在汐東捷運共用部分分攤的經費，基隆捷運共有的部分是 98.47 億元，但並未敘明由哪個機關代墊分攤，因此這第三點才是最重要的癥結點。請問部長，本席這樣的理解是正確的嗎？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**委員好！對，因為他們有貢獻，各分擔 98.47 億元，如果先通過汐東段就會少了那 98.47 億元，因為基隆捷運在後面。

**賴委員品妤：**坦白說，這些我們已經講了很久，宛如在背書一般，但本席必須要說，這些理由真的是讓我不滿意，尤其是汐東跟基隆共構的部分，經費要由誰分攤？如何分攤？代墊有沒有完整談妥？這些都是汐東捷運會在地方政府卡關的重點，因為無法確定汐止民生線會不會完整興建，因此需要去協調臺北市東湖段 0.81 公里的經費如何處理，後來經過政院這邊展現誠意，蘇院

長 8 月親自到汐止的時候，承諾會大力協助、加碼經費，然後跟地方努力溝通，這才談定由臺北市府先行代墊，後續交通部也才能把全案報行政院核定，是這樣的吧？

**王部長國材：**是。

**賴委員品妤：**部長曾說年底會核定，可是現在看起來，好像年底也沒有辦法核定，請部長就這個部分講清楚，到底年底有沒有辦法核定？

**王部長國材：**我昨天跟行政院李秘書長討論過，現在比較重視的是需先有個單位對這 98.47 億元做出承諾，所以昨天討論的結論是核定时會有個但書，就是在基隆捷運還沒有通過以前，如果涉及到施工，98.47 億元請新北市府代墊，大概是以這樣的方式原則性通過這個案子。

**賴委員品妤：**限於時間，本席儘快說明。第一個就是我要再次強力表達除了汐東線以外，基隆捷運對我們汐止來說是非常重要的一條交通運輸路線，但唯有基隆捷運加上汐止民生線才能夠完善我們的整個捷運路網，才能夠對我們整個汐止達到效益最大化。其次就是大家最關注的核定問題，請問年底到底有沒有辦法核定？

**王部長國材：**昨天和秘書長討論的就是這個方向，我們跟行政院討論朝這方向來處理。

**賴委員品妤：**所以年底可以核定？

**王部長國材：**就是核定函裡會加上請新北市府針對基隆捷運 98.47 億元的部分先予以代墊的但書。

**賴委員品妤：**所以是有附條件的核定？

**王部長國材：**對，會是這樣的情形。

**賴委員品妤：**是會在今年年底還是農曆過年前？因為剛剛本席在溝通的時候，感覺你們一下子說年底一下子又說是過年前，本席想知道的是，最慢何時可以核定？其實大家都想知道，汐止人也想知道。

**王部長國材：**昨天跟院裡已經溝通到這個方向，應該很快。

**賴委員品妤：**很快是多快？

**王部長國材：**應該不會超過舊曆年。

**賴委員品妤：**本席來總結一下，這件事情當然還是要照規劃按照該有的流程一步一步來辦，我們以年底核定為目標，最慢、最慢不會拖過新年。

**王部長國材：**是，昨天大概有定案了，朝這個方向來處理。

**賴委員品妤：**那就是農曆年前一定要核定，一定要核定！我們真的等了太久，拖得太久了，已經二十幾年了，真的不能再等了。農曆年前一定要核定，部長在此答應了就一定要做到，大家都聽到了，汐止人也都聽到了。

**王部長國材：**好，我昨天已和行政院溝通過，應該會很快。

**賴委員品妤：**那就麻煩部長了。謝謝！

**王部長國材：**謝謝。

**主席：**請林委員思銘發言。（不在場）林委員不在場。

請劉委員權豪發言。

**劉委員權豪：**（12 時 9 分）本席先請教部長有關從林佳龍部長到你一直在延續的所謂東部快鐵這件事，請問目前推動的進度如何？

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**委員好！我先跟委員做初步報告，我們在兩個星期前開過相關會議，東部快鐵裡面的優先路段是南迴的雙軌化，原來在東部快鐵裡有談到花東的部分，會改放在花東的雙軌化內。

**劉委員權豪：**本席的意思是只要做一次工就好，這幾十年來，我們國家做了很多重大建設，如果現在在往回看的話，會發現其實有些部分可以一次就全給做完了。

**王部長國材：**如果全部都放在花東提出的計畫裡，還有相關的行政程序要跑，我們現在的作法是直接專注在雙軌這件事。

**劉委員權豪：**本席現在要講的就是這件事情，臺東花蓮之間的雙軌化從明年開始會陸陸續續動工，我們講的快鐵裡，除了南迴鐵路的雙軌化、車廂的改善、列車的改善之外，還包括線型的改善，本席的想法是在這次花東鐵路雙軌化時一併做了，一次就全都解決。

**王部長國材：**我們和委員有相同的想法，不要再拖，不要這次施工後下一次又要施工。

**劉委員權豪：**如果我們 11、12 年前開始推動花東鐵路電氣化的時候一次就全做了的話，這些都早就做好了，現在就不用再討論這件事了，所以本席要求有些部分這次要趕快把它做好。

**王部長國材：**好，沒問題。

**劉委員權豪：**另外就是南迴鐵路的雙軌化現在還在做可行性評估，政府在制訂每項政策或興建重大建設時都要進行可行性評估，只是這部分的期程是否可以稍微催促一下？

**王部長國材：**上次曾經報告過，本來是全部掛在一起，我是覺得要將其分離，因為可行性評估要走的行政程序會很長，所以我的想法跟委員一樣，該放到花東雙軌修正計畫的就放在花東雙軌修正計畫內，現在可行性評估已經做好了，這部分我們會加速進行。

**劉委員權豪：**現在我們的高鐵南部即將開到屏東、北部即將開到宜蘭，我們希望東部快鐵能銜接上，如果可行的話，希望高鐵能一次到位，但那是非常遠期的事情，不過本席希望只要是現在我們手邊可以做的都能把它做好。

**王部長國材：**是，這沒問題。

**劉委員權豪：**另外，本席要請教公路總局陳局長有關台 9 線丹路跟新路的問題，原本草埔隧道之後到新路總長十一點多公里，其中 4 公里已經陸陸續續完工或即將全部完工，但丹路到新路之間還有 7 公里左右的路程，請問目前進度如何？

**主席：**請交通部公路總局陳局長說明。

**陳局長文瑞：**草埔道雙流的部分目前正在施工，已經在收尾階段，我們希望明年度完工。

**劉委員權豪：**草埔隧道過後到新路的總長是 11 公里，其中有 4 公里包含在之前的台 9 線拓寬改善工程裡面，已經差不多做好了，後續還有一個 7 公里的工程，對吧？

**陳局長文瑞：**雙流到新路這一段，我們預計明年 7 月份可完成。

**劉委員權豪：**現在還在走環評？

**陳局長文瑞：**正進行環評的是雙流到新路這段。

**劉委員權豪：**專家的意見已經整合，原則是同意，接下來就要送環評大會做決定。據本席所知，有些專家覺得奇怪的是，台 9 線拓寬路段其實和之前的是同一條路線，為何當初沒有一次就做好，老實講，本席那時尚未當選立委，對於當初為什麼沒有這樣做也覺得滿奇怪的，一樣的 11 公里，當初環評時一次做好就好了嘛！不過沒有關係，現在趕快把這段補起來就好。本席要講的是，這是我們要去推動的既定政策，這部分明年要送環評大會去做審核，那另外的部分是不是可以爭取一些時效，比如該規劃設計的部分先行來做，可以嗎？

**陳局長文瑞：**有在進行，有一些初步的設計，因為綜規環評要有些初步的設計。

**劉委員權豪：**本席覺得有些可以同時進行，當然還是要等環評都通過之後才可以進行工程的施工，不過在施工之前等待環評的這段時間可以做的，包括設計等等，可以先做。

**陳局長文瑞：**有的，就是初步設計，至於設計原則的話，原則上在這個月應該就會出爐。

**劉委員權豪：**本席的意思就是有些是在時間上可以再縮短的，整個台 9 線拓寬工程最後這往南走的 7 公里，能夠既安全又具有便利性。謝謝！

**陳局長文瑞：**是，我們會加速。謝謝！

**主席：**接下來登記發言的鄭委員麗文、邱委員臣遠、李委員貴敏、張委員其祿、張委員宏陸及林委員奕華均不在場。

現在請蔡委員易餘發言。

**蔡委員易餘：**（12 時 16 分）本席想跟部長討論一下微型電動二輪車的新制，依照公路總局統計，現在已經累積有 65 萬輛微型電動二輪車，但從 11 月 30 日到 12 月 2 日，舊車加上新車，目前只有 1,778 輛掛牌，其中 1,622 輛是舊車，不合格率是 201 件，掛牌率普遍非常地低，本席想請教的是掛牌率低的原因為何？

**主席：**請交通部公路總局陳局長說明。

**陳局長文瑞：**委員好！委員這邊只統計到 12 月 2 日，其實到這個月中，使用中的車輛已經有超過 1 萬多輛掛牌，因為這些使用中的車輛基本上是民眾在使用，所以我們其實做了很多便民措施，包括到他們的經銷商或據點通知他們，就是為了他們的便利，不用都到監理所站去掛牌，而是由我們去做定點服務，且也找了保險業者在場，讓使用者只要做一次檢驗就可以了。其實在法規通過時，對使用中的車輛有給予 2 年的緩衝期，但到本月中為止，半個月的時間已經有 1 萬多輛掛牌。

**蔡委員易餘：**微型電動二輪車新制要求如果要領新牌，需要一些必要的文件，包括身分證明、領牌照登記書以及來歷證明或者是統一發票，統一發票這部分可以用一些切結書來代替，但是來歷證明這件事情可能就會有一些問題，原因是過去很多車輛為了要符合公路總局所定的標準，當時的業者可能基於成本考量，很多都屬於拼裝車，事實上這樣的拼裝車其來源是會有問題的，比如它的零組件，依現在的規定而言是不一樣的。2021 年我們看到有很多偽造的車牌，雖然用的也是閃電標章，可是並不是實際的製造商所標示的，我們甚至可以在很多拍賣網站直接標到這樣的合格標章或是閃電標章，消費者不知道也沒辦法知道他們這樣的標章是否是真實的。本席剛剛講的第一個是來源的問題，第二個是他們過去所持有的標章未必是真實的，在這樣的情

況下，請問要如何讓這些有問題的電動二輪車可以順利地掛牌？還是要對這些採用其他的方式處理？

**陳局長文瑞：**當初的電動自行車本來就要經過審驗，由合法工廠出廠的才有安全的保障，如果是拼裝的、組裝的，本來就不符合安全規定，甚至它是偽造的合格標章，所以現在要查證比如讓使用中的車輛能合法掛牌，基本上就是要確保車輛使用的安全，如果當初購買的車輛本來就是合法的，只是原本的來歷憑證不見了或是經銷商已經停產了的話，我們都可以提供協助，但若本來買的就是拼裝組裝車，本來就不符合安全規定，是不會發牌的，當初行駛時也算是違反規定。

**蔡委員易餘：**所以你們目前的規定就是一定要是合法的，包括所有零組件都要符合你們的規定，若有涉及到拼裝的，那就是不合規定。那如果是合規定但是當時的標章有問題的呢？就如同本席剛才說的他是透過拍賣網站去取得這樣的閃電標章，那會不會產生爭議？

**陳局長文瑞：**經過審驗程序合格的基本上就會有合格的標章，除非是那個車輛本身有問題，其實目前我們只是會確認所有車輛的來歷憑證跟車身的相關安全，且會測其速限等等，只要有可以協助民眾的部分，我想我們都有多元管道可以協助民眾。

**蔡委員易餘：**也就是要站在協助的立場，現在其實就是兩個問題，第一個就是電動車的零組件問題，到底屬不屬於合格，第二個就是他們目前所取得的牌照跟車子有沒有對起來，這兩樣事情現在看起來是混亂的，比如剛才本席說的掛牌率問題，我不知道這半個月有 1 萬多輛掛牌是否符合你們原始的期待值，但是看起來因為有這兩個問題環節存在，可能還有很多電動車類未來掛牌會有問題，對這樣的困難，你們後續的態度是非常堅定還是要對他們給予輔導，本席覺得你們應該要將方向定出來了。

**陳局長文瑞：**只要車輛本身安全無虞，製造的時候也都符合規定，不是這種拼裝組裝的車輛，其實我們這次對使用中的車輛重新檢驗掛牌，確認合乎法令規定，主要還是為了行駛安全。

**蔡委員易餘：**那就先這樣。謝謝！

**主席：**接下來登記發言的鄭委員天財、傅委員崑萁、邱委員志偉及江委員永昌均不在場。

林委員奕華到現場了，現在請林委員奕華發言。

**林委員奕華：**（12 時 24 分）不好意思，因為剛剛在審文化部預算，發言次序一下就跳過去了，謝謝主席讓本席發言。部長好！國際媒體說臺灣是行人的地獄，但是本席認為一直加強罰則、提高罰則也不一定就是最好的解方，部長曾說過修法後未禮讓行人要罰 6,000 元，本席要說的是，現在因為整個氣候變遷，還有大家都在講綠色運具，鼓勵大家多騎腳踏車，我覺得這些方向都是對的，但是現在都會區出現了狀況，本席覺得交通部也可以思考看看有什麼更好的方法。比如現在有些人行道夠寬，就可以劃設單獨的自行車道，但是很多都屬於人車共道，再加上腳踏車沒有方向之分，不管是哪邊的人行道都可以雙向騎行，在這樣人車共道的情況下，我們開始接到滿多人行道上的車禍紛爭案件，且愈來愈多，可能就是有人從建築物走出，剛好自行車騎過去或是騎者沒有注意到行人這類情形，本席不要求你現在給出答復，但認為這是目前整個時代發展的趨勢下一定會愈來愈多的問題，所以希望交通部能思考能否有更好的方法，畢竟這是人行道，在「人行」這二字還在的時候，還是要以人行為優先，但是我們現在也鼓勵大家騎自

行車，所以這個部分就會變成一個現在大家認為比較需要去解決或是在交通專業上要做更好的規劃的地方。

**主席：**請交通部王部長說明。

**王部長國材：**委員好！這種情形在日本也發生過，他們過去也是行人跟自行車共用行人道，所以發生很多狀況，我知道現在各縣市幾乎都希望能分道，自行車道會比較接近車道的地方……

**林委員奕華：**那要人行道夠寬。

**王部長國材：**如果人行道不夠寬，就可能靠近慢車道，我們希望能將自行車道和人分開，因為自行車的速度有時候對人也會造成很大的干擾，這是現在的一個方向。

**林委員奕華：**所以你們的確有這樣的方向？

**王部長國材：**對，就是給行人完整的路權。

**林委員奕華：**本席認為交通部可以帶頭來做一些事情，既達到鼓勵騎自行車的政策，但是又不至於對行人的行走造成困擾，這部分就麻煩交通部來做相關的研議，形成政策。

接下來本席還是要關心修法的部分，駕訓車入法你們的態度是覺得 OK，只是說未來要怎麼樣讓大家更清楚可以知道那是駕訓車，其實駕訓車應該是滿好分辨的，事實上在外觀上就可以分辨得出來，這部分沒有問題吧？

**王部長國材：**沒有問題。

**林委員奕華：**這樣也可以避免隨便就說我開的是駕訓車，謝謝你們同意這點。另外一個問題是因為我本身在教育體系，很關心未成年人無照駕駛的事情，最近就發生一件 16 歲少年無照駕駛失事的憾事，事實上這種無照駕駛案件，有時候他們的家長都是不知道的，如果提早知道就可以提早做家庭教育，當然有些他不一定有辦法做家庭教育，但有些家長會希望能夠先知道，起碼家庭教育可以發揮一些功能，這樣也可以在繳交罰款時避免發生紛爭，有些未成年人為了繳罰款又無法跟爸媽拿錢甚至被人引誘而觸法犯罪，我們希望可以從源頭上避免這些事情，如果可以讓未成年人的家長或監護人知道，應該可以避免一些惡化的情況，你們說敬表同意，是不是請部長表達一下態度。

**王部長國材：**過去的規定是 14 歲以下，因為他有監護人，但是 18 歲以下無照駕駛或是違規的部分，我也支持通知家長或監護人，讓他也關心一下子女或親戚的狀況，對此我們支持。

**林委員奕華：**謝謝部長！感謝主席！

**主席：**登記質詢委員除不在場者外均已發言完畢，作以下決定：報告及詢答完畢；委員邱臣遠、羅美玲、傅崐萁所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報；委員在質詢當中要求提供相關書面資料或未及答復的部分，請交通部及其他相關單位儘速以書面答復。

**委員邱臣遠書面質詢：**

審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」等 70 案。（詳見議事日程）（以上 70 案合併詢答）（12 月 19 日、21 日及 22 日三天一次會）

※漠視道路交通安全，政府草菅人命

●（PPT2-CNN 報導）部長，我們今天是要來審查道路交通管理處罰條例。上週美國 CNN 大

幅報導「台灣交通猶如行人地獄」，讓台灣的臉丟到國際。所以特別感謝召委，一口氣排了 70 個道路交通管理處罰條例的修正案，進來委員會審查。

●這二年來本席注意到台灣道路交通死亡人數，每年都將近 3,000 人，每十萬人口死亡率更接近 13 人，實在一點都不像已開發國家，反而像是第三世界，所以本席一直提醒交通部要下定決心改善「道交安全」，前年底在院會總質詢要求蘇院長及王部長，應比照防疫中心，定時召開道安記者會，督促各地方政府及全國民眾重視道路交通安全。

●（PPT3-近十年到安死亡曲線）後來記者會是召開了，卻流於形式，效果也只有去年因為三級警戒，全年死亡數稍稍下降 10 人。結果今年 1-9 月人數馬上又回到 10 年新高 2,293 人，推估今年死亡人數會超過 3,000 人。換句話說，六年多來道路交通安全完全沒有改善，對照馬政府執政八年內，每年死亡人數大幅下降 700 多人，民進黨政府可以說是毫不重視道安問題。

Q1：部長，您從 105 年 5 月民進黨上台後，一路從次長高升到部長，見證了交通再度惡化的全過程，請問您認為道路交通安全一直沒有辦法改善的主要原因是甚麼？到底是各級政府不夠重視？還是台灣民眾守法精神不夠？

（PPT4）根據交通部的分析，今年 1-9 月道交死亡的 2,293 人中，高達 1,486 人是機車事故死亡，機車肇事致死佔 65%，其中又以 18-24 歲以及 65 歲以上老人最多；因此從交通工具來看，機車是最危險的交通工具；從人來看則是 18-24 歲及 65 歲以上老人最危險；另外從地域來看包括屏東、嘉義縣、台東縣是縣市死亡率最高的前三名，直轄市中死亡率最高則是台南市、高雄市及桃園市；若再從駕駛行為來分析，則不禮讓行人及路口不停車再開，又是事故行為主因，因此改善道安的目標非常明顯，我實在不知道為什麼交通部開不出對策？

Q2：對照各國對台灣交通的評語都是機車太多，針對機車太多，機車肇事死亡率過高，機車騎士像神風特攻隊，橫衝直撞，雙北還有機車瀑布奇觀，請問部長有沒有考慮過參照國外限摩政策？除了有必要者以外，限制學生及 65 歲以上長者等高風險族群，不得在都會區騎乘機車？

部長：……（還要再研議）

Q3：針對外國朋友批評台灣駕駛人不遵守規則，橫衝直撞，不禮讓行人；部長也說降低交通車禍死傷率，交通教育佔七成，請問部長除了改善考照制度，有沒有主動協調教育部推動高中職以下學校交通安全教育？

委員追問：請問部長認為每學期要多少時數，才能有效地推動交通安全教育？

結論：除了大量國人的犧牲外，過去已有無數的外國遊客在台灣車禍喪生，今年迄今又有 26 個外籍人士因交通意外死亡，7,299 個外籍人士受傷。過去我已道路交通安全基本法，但同樣都得不交通部回應。部長我知道您可能異動，希望您在僅剩有限任期內，大破大立，推動有效政策，奠下提升道路交通安全的政策基礎。

#### 委員羅美玲書面質詢：

一、電動自行車自 2022/11/30 起已經正式實施納管，已經必須掛牌、投保強制責任險才能上路行駛。就移工購買是否仍須檢附雇主同意書規定，請交通部研議其必要性。

根據交通部統計，電動自行車目前約有 65 萬台合格的電動自行車，仍在使用的約有 45 萬

台，並且每年還有 8-10 萬台的銷售規模，過去因不需申請牌照、投保強制險，常衍生改裝、車禍、無法理賠等爭議，因此規定移工購買須檢附雇主同意書。

惟交通部今年 11 月 30 日起已將俗稱電動自行車的微型電動二輪車正式納管，並且比照汽機車須掛牌、投保強制責任險方才能上路行駛，否則公路監理機關可處車主 1,200 元以上、3,600 元以下罰鍰並禁止行駛。未來沒有領牌就上路，或是改裝等都會有罰鍰；已購買且上路的舊車有 2 年的納管緩衝期。

考量電動自行車已強制納管，也就是必須有牌照，且強制納保才能行駛，在新制下移工購買電動自行車是否仍需要檢附雇主同意書才能購買，讓雇主有完全的權力來決定移工能不能買車，其必要性似有疑慮。

爰請交通部在兼顧交通管理及交通安全兩大目的下，針對移工購買自行車是否一定需檢附雇主同意書規定一案，與勞動部、移工團體討論。

#### 委員傅崐萁書面質詢：

審查道路交通管理處罰條例部分條文修正草案。

（主席煩請 交通部長王國材）

##### 一、花東急需「自由行補助」

自由行可提供比團體旅遊更多的自由空間，讓旅行者更方便，尤其團體旅遊多半會選擇較大眾化的景點，但自由行可有更多選擇空間，遊客腳步可到達更多據點，讓更多地區的相關業者受益，團體行的吃住條件較普及，自由行旅客則具有較佳經濟條件，更高檔的住宿餐飲環境都在選擇之列，經濟效益會擴散。

時間	事件
111.10.07	前瞻第 4 期預算質詢 交通部承諾將在一個禮拜內研議補助花東自由行
111.10.14	觀光局已經辦理多項花東旅遊補助，所以不會補助花東自由行。 蘇貞昌表示：不反對花東自由行補助
111.12.21	至今依然無下文

##### (1)國境開放，觀光逆差已浮現

邊境解封至今逾一個月，但報復性入境旅遊潮卻未出現。根據交通部觀光局統計，十月十三日解封，直到十一月廿三日止，入境人數僅五十四萬餘人次，平均每天一點三五萬人次入境，若扣除商務客、移工、回台旅客等，實際來台遊玩每天不到萬人。

##### (2)赴日遊與來台客 相差近三倍

觀光局統計，以十月為例，出境旅客人次高達十七萬二三一九人次，入境旅客僅九萬三二〇六人次，兩者差距近一倍。其中，又以台灣人最愛的日本市場「差距」最大，十月到日本遊玩的旅客約三萬六千多人，但來台的日人僅九六二五人次，兩者差距近三倍。

##### (3)入境旅客並非為觀光客

根據觀光局統計，解封後到上月廿三日止，約五十四萬餘名旅客入境，又以美加市場居冠，

總計約兩萬八千人，其次是越南兩萬五千人、日本兩萬四千人，泰國、新加坡則同樣位居第四，各約一萬七千人左右。由於適逢九合一大選期間，其中美加、日、星旅客有不少是華僑、台商返鄉投票，不全然都是外國人。

觀光逆差已浮現，國外入境旅客並非全為觀光客，為振興花蓮觀光業，交通部觀光局應針對國旅自由行進行補助！

## 二、高雄旅運中心外傳將給某些科技公司

### 高雄旅運中心原本規劃

台灣港務公司自 101 年 3 月 1 日成立至今，一直沒有合適的營運總部，於是斥資 45 億元於高雄興建旅運中心，預計明年第一季啟用。1 樓為入境大廳及商店，2 樓入出境大廳、免稅店與港務公司高雄港務分公司教保中心，3 至 6 樓是新創科技商辦，於 111 年 8 月 12 日公告 6 至 15 樓為港務公司自用辦公室，並辦理「高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」。

### 高雄市政府介入讓港務公司讓出辦公空間

據聯合報 11/22 日報導，高雄科技業界傳出，旅運中心 3 至 6 樓原為新創公司商辦，6 樓由遠傳電信進駐，但因某些科技公司不喜歡高雄軟體科技園區空間，透過市府引介表達希望進駐港埠旅運中心大樓，原安排在 6 至 15 樓的港務公司恐得讓出辦公空間。

### 港務公司表示：目前辦公空間使用正在研議中

綜上所述，港務公司於今年 8/12 針對旅運中心 6 樓至 15 樓自用辦公室裝修進行公開招標，但 12/7 陳椒華質詢時，港務中心又說辦公室配置研議中！是什麼因素讓港務公司轉彎的？

報載因特地廠商不滿高雄軟體園區空間，透過高雄市政府介入，港務公司極有可能讓出辦公室？請問港務公司歸誰管？是歸高雄市政府管嗎？難道是因為陳其邁是蔡英文紅人，所以港務公司不得不讓出來嗎？這沒有圖利特定廠商的問題嗎？

## 三、運研所於桃園辦理「無人機物流運送深化應用」

### 試辦「無人機物流運送深化應用」

交通部運輸研究所 18 日舉行「無人機物流運送深化應用」場域驗證暨啟動儀式，以偏鄉道路（橋梁）中斷，應用無人機維持郵務運送為主題。去年選定桃園市復興區介壽國中舊址至拉拉山風景區為測試航路，總飛行距離達 44 公里、飛行時間約 60 分鐘，國內 4 家業者參與驗證。

### 要求運輸研究所增加花通測試航線

111 年花蓮 0918 大地震，造成花東地區多處道路損壞，其中多處編鄉道路及橋樑中斷，物資需仰賴空投方式輸送，加上花東地區地震活動頻繁，常有地震發生，為預防花東偏鄉地區因天災導致道路中斷，物資無法補給之問題，交通部運輸研究所應於花東地區增加測試航線，以利熟悉花東地區地形及氣候。

## 四、CNN 報導台灣道路交通險象！不利國際觀光！

### 國外對台灣交通的看法

CNN 報導台灣交通道路險象環生令人卻步，澳洲、加拿大、日本與美國等多個國家都明確點出台灣道路狀況問題。

美國國務院警告：「小心在路上穿梭的許多機車與車輛……過馬路時要提高警覺，因為許多駕駛不尊重行人路權。」

加拿大政府更直言不諱：「汽車與機車駕駛不遵守交通規則。他們都橫衝直撞。」

交通部的回應

交通部長王國材表示，CNN 報導主要針對人行空間，而目前交通部已針對不禮讓行人提案修法，罰則將從 3600 元加重為 6 千元，該提案為今日審查之提案。

統計數據

111 年 1 月至 9 月，台灣有 2293 人死於交通意外，相較於 110 年同期增加 136 人。

110 年，台灣有 2962 人死於交通意外，相當於每 10 萬人就有 12.67 人死亡，大約是日本的 6 倍、英國的 5 倍高。

並且連續四年皆未達成行政院所設定之交通事故短期死亡目標，並且死亡人數逐年遞增。

### 道路交通秩序與交通安全改進方案近年度目標及達成情形

單位：人數

項	目	107 年	108 年	109 年	110 年	111 年	112 年
道路交 事 故 30 日死亡人 數目標	行政院頒 方案	2,650	108 年 2,500， 至 111 年降為 2,300 以下				每年下降 5%為目標
	滾動調整	2,650	2,500	2,500	2,500	2,813	2,672
道路交 通事 故 30 日實 際死亡人數		2,780	2,865	2,972	2,962		

資料來源：交通部統計查詢網（查詢日期：111 年 9 月 14 日）及交通部提供資料；

問題的癥結

台灣交通安全協會副理事長林志學表示，台灣道路安全問題的癥結點，主要在於缺乏更新的道路工程與設計專業，道路設計的指導方針「模糊不清」、只「存在紙上」，是「有選擇性地實施」，且「以車為本」的規劃將私人車輛的重要性擺在公共交通運輸、自行車騎士與行人之前。

台灣是在 1960 年代開始讓道路現代化，參考美國的道路設計指導方針，大致上將車輛置於行人之前。然而，在其他國家開始把弱勢用路人的需求納入道路設計時，諸如行人與腳踏車騎士的需求等，台灣在這部分落後了。

為了要改善台灣道路安全及破除他國既定印象，交通部本次所提修正案，只能治標，不能治本。交通部應針對道路工程與設計專業進行實質上更新，如此才能有效減少死亡人數。

**主席：**現在休息，明日（12 月 22 日）上午 9 時繼續開會，進行道路管理處罰條例部分條文修正草案的處理，共計有 70 案，我們逐條進行審查，現在休息。

**休息**（12 時 30 分）



## 本期委員發言紀錄索引

立法院第10屆第6會期交通委員會第13次全體委員會議紀錄

一、繼續審查112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112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中華郵政股份有限公司營業預算

(頁次：1 - 238)

發 言 者	魯明哲（主席）、陳椒華、李昆澤、洪孟楷、林俊憲、陳雪生、陳素月、蔡易餘、王美惠、劉權豪
-------	---

一、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二、審查行政院函請審議「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三、審查委員葉毓蘭等20人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；四、審查委員趙正宇等16人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案；五、審查委員游毓蘭等16人擬具「道路交通管理處罰條例第七條之一條文修正草案」案；六、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；七、審查委員葉毓蘭等16人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案；八、審查委員林俊憲等18人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案；九、審查委員馬文君等16人擬具「道路交通管理處罰條例第十五條條文修正草案」案；十、審查委員蔡易餘等18人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；十一、審查委員羅致政等16人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十二、審查委員葉毓蘭等19人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十三、審查委員魯明哲等18人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十四、審查委員鄭麗文等16人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條條文修正草案」案；十五、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第十六條、第十六條之一及第四十三條條文修正草案」案；十六、審查委員許智傑等18人擬具「道路交通管理處罰條例第十六條及第五十六條之一條文修正草案」案；十七、審查委員洪孟楷等17人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案；十八、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案；十九、審查委員洪孟楷等16人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條條文修正草案」案；二十、繼續審查委員葉毓蘭等17人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十一、繼續審查委員江永昌等19人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十二、繼續審查委員邱志偉等19人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十三、審查委員張廖萬堅等16人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十四、審查委員李昆澤等23人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；二十五、審查委員趙正宇等21人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條及第四十三條條文修正草案」案；二十六、審查委員萬美玲等21人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條、第四十三條及第八十六條條文修正草案」案；二十七、審查委員林奕華等18人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條及第四十五條條文修正草案」案；二十八、審查委員洪孟楷等20人擬具「道路交通管理處罰條例第二十一條之一條文修正草案」案；二十九、審查委員葉毓蘭等19人擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條條文修正草案」案；三十、審查委員鄭麗文等16人擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條及第九十二條條文修正草案」案；三十一、繼續審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第二十二條及第九十三條條文修正草案」案；三十二、繼續審查委員江永昌等19人擬具「道路交通管理處罰條例第二十四條條文修正草案」案；三十三、審

查委員賴品妤等18人擬具「道路交通管理處罰條例第二十四條條文修正草案」案；三十四、審查委員蔡易餘等17人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三十五、審查委員鄭麗文等17人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三十六、審查委員張宏陸等21人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；三十七、審查委員陳超明等16人擬具「道路交通管理處罰條例第二十九條之一及第二十九條之二條文修正草案」案；三十八、審查委員林俊憲等17人擬具「道路交通管理處罰條例第三十條之一及第三十三條條文修正草案」案；三十九、審查委員張育美等17人擬具「道路交通管理處罰條例第三十一條條文修正草案」案；四十、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案；四十一、審查委員黃秀芳等19人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條條文修正草案」案；四十二、審查委員葉毓蘭等19人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第三十三條之一條文修正草案」案；四十三、審查委員沈發惠等20人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第四十三條條文修正草案」案；四十四、審查委員魯明哲等19人擬具「道路交通管理處罰條例第三十三條及第四十三條條文修正草案」案；四十五、審查委員劉世芳等16人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條條文修正草案」案；四十六、審查委員張宏陸等21人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條條文修正草案」案；四十七、審查委員萬美玲等19人擬具「道路交通管理處罰條例第三十五條、第六十七條之一及第六十八條條文修正草案」案；四十八、審查委員湯蕙禎等18人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；四十九、審查時代力量黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十、審查委員許智傑等19人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十一、審查委員楊瓊瓔等23人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十二、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十三、審查委員許智傑等17人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十四、審查委員林俊憲等18人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條條文修正草案」案；五十五、審查委員葉毓蘭等19人擬具「道路交通管理處罰條例部分條文修正草案」案；五十六、審查委員羅致政等16人擬具「道路交通管理處罰條例第四十三條及第八十五條條文修正草案」案；五十七、審查委員許淑華等17人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條條文修正草案」案；五十八、審查委員陳素月等18人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條條文修正草案」案；五十九、審查委員楊瓊瓔等18人擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條、第四十八條及第六十三條條文修正草案」案；六十、審查台灣民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第四十四條、第四十八條及第六十三條條文修正草案」案；六十一、審查委員羅致政等19人擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案；六十二、審查委員洪孟楷等16人擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案；六十三、審查民眾黨黨團擬具「道路交通管理處罰條例第五十六條之一條文修正草案」案；六十四、審查委員陳素月等18人擬具「道路交通管理處罰條例第六十三條條文修正草案」案；六十五、審查委員游毓蘭等18人擬具

「**道路交通管理處罰條例第六十六條條文修正草案**」案；六十六、審查委員許智傑等19人擬具「**道路交通管理處罰條例第六十六條條文修正草案**」案；六十七、繼續審查委員呂玉玲等18人擬具「**道路交通管理處罰條例第八十五條之三條文修正草案**」案；六十八、繼續審查委員鄭運鵬等20人擬具「**道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案**」案；六十九、審查委員魯明哲等22人擬具「**道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案**」案；七十、審查民眾黨黨團擬具「**道路交通管理處罰條例第八十六條條文修正草案**」案  
 (頁次：239 - 296)

發 言 者	劉世芳（主席）、陳椒華、洪孟楷、李昆澤、江永昌、邱臣遠、林俊憲、游毓蘭、林奕華、趙正宇、陳素月、許智傑、魯明哲、陳以信、江啟臣、邱顯智、楊瓊瓔、賴品好、劉權豪、蔡易餘、羅美玲、傅崐萁
-------	---

本期冊別	第一冊（全三冊）
本期期數	5097
出版日期	中華民國 112 年 1 月 18 日（星期三）
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>