

立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 114 卷第 14 期



5307 $\frac{1}{6}$

中華民國 114 年 1 月 24 日(星期五)出版

目次

委員會紀錄

頁次

交通委員會第 17 次會議

113 年 12 月 23 日（星期一）

- 一、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算；二、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於交通部公路局及所屬單位預算；三、繼續審查 114 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；四、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於數位發展部資通安全署單位預算；五、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於數位發展部數位產業署單位預算（113 年 12 月 23 日、113 年 12 月 25 日、113 年 12 月 26 日為一次會）（後接第二冊）……………（ 1 ~ 330 ）
- 附：本期委員發言紀錄索引……………（ 331 ）

委員會紀錄

立法院第 11 屆第 2 會期交通委員會第 17 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 113 年 12 月 23 日（星期一）9 時 1 分至 17 時 37 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員素月

本日議程 報告事項

宣讀上次會議議事錄。

討論事項

一、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

二、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於交通部公路局及所屬單位預算。

三、繼續審查 114 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。

四、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於數位發展部資通安全署單位預算。

五、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於數位發展部數位產業署單位預算。

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。

請議事人員宣讀上次會議議事錄。

立法院第 11 屆第 2 會期交通委員會第 16 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 113 年 12 月 18 日（星期三）上午 9 時至下午 1 時 29 分

中華民國 113 年 12 月 19 日（星期四）上午 9 時 4 分至中午 12 時 47 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：許智傑 李昆澤 林國成 陳素月 魯明哲 林俊憲 廖先翔 邱若華
蔡其昌 何欣純 徐富癸 游 顥 陳雪生 林沛祥 黃健豪

委員出席 15 人

列席委員：王義川 羅智強 鄭天財 Sra Kacaw 張宏陸 鍾佳濱 洪孟楷 黃國昌
羅廷瑋 鄭正鈐 高金素梅 謝龍介 翁曉玲 蘇清泉 黃珊珊 葉元之
羅明才 張啓楷 楊瓊瓔 王美惠 麥玉珍 王鴻薇 吳思瑤

委員列席 22 人

列席官員：12 月 18 日

交通部	部	長	陳世凱
航政司	司	長	韓振華
交通產業發展及國際事務司	司	長	陳進生
會計處	處	長	張信一

人事處	處 長	陳焜元
觀光署	署 長	周永暉
主計室	主 任	杜曉縈
大鵬灣國家風景區管理處	處 長	許主龍
桃園國際機場股份有限公司	董 事 長	楊偉甫
中華郵政股份有限公司	董 事 長	王國材
會計處	專門委員	褚秀敏
行政院主計總處公務預算處	專門委員	黃子菡
基金預算處	科 長	李政道

12 月 19 日

交通部	部 長	陳世凱
航政司	司 長	韓振華
會計處	處 長	張信一
人事處	副 處 長	李美惠
民用航空局	局 長	何淑萍
主計室	主 任	林甄郁
桃園國際機場股份有限公司	董 事 長	楊偉甫
會計處	代理處長	黃繼賢
內政部警政署航空警察局	局 長	邱文亮
主計室	主 任	陳慧娟
行政院主計總處公務預算處	專門委員	王前鎧
基金預算處	科 長	李政道

主 席：魯召集委員明哲

專門委員：李健行

主任秘書：陳玉清

紀 錄：簡任秘書 周厚增 簡任編審 黃殿偉 科 長 林宗賢

專 員 劉芳賢 薦任科員 洪翎宜 薦任科員 陳均育

12 月 18 日

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請交通部部長陳世凱、交通部觀光署署長及桃園國際機場股份有限公司董事長就「如何提升過境及轉機旅客入境台灣觀光品質並增加觀光人數」進行專題報告，並備質詢。

決定：報告及詢答完畢。

討 論 事 項

- 一、審查 114 年度中央政府總預算案關於交通部觀光署及所屬單位預算。
- 二、審查 114 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管交通作業基金—觀光發展基金分預算。
- 三、審查 114 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。

(本日會議由交通部部長陳世凱、觀光署署長周永暉及中華郵政股份有限公司董事長王國材報告後，計有委員李昆澤、許智傑、林國成、林俊憲、廖先翔、陳素月、魯明哲、翁曉玲、蔡其昌、何欣純、徐富癸、楊瓊璿、王義川、洪孟楷、鄭天財 Sra Kacaw、陳雪生、羅廷璋、張啓楷、邱若華、游顯、黃珊珊及葉元之等 22 人提出質詢，均經交通部部長陳世凱及相關人員分別予以答復。)

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員黃健豪及羅智強等 2 人所提書面質詢，均列入紀錄並刊登公報。
- 三、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。
- 四、第一案至第三案，均另擇期進行處理，委員預算提案於 12 月 25 日（星期三）中午 12 時截止收件。

12 月 19 日

討 論 事 項

- 一、繼續審查 114 年度中央政府總預算案關於交通部民用航空局單位預算。
- 二、繼續審查 114 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算。
- 三、繼續審查 114 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管桃園國際機場股份有限公司營業預算。

決議：

- 一、本(19)日預算審查結果，照列、暫照列或照協商結論通過。
- 二、本(19)日通過之決議，文字授權主席及議事人員調整。
- 三、第一案至第三案，均審查完畢，內容如審查結果。

審查結果：

交通部民用航空局單位預算

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 145 項 民用航空局 1,288 萬 3 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 118 項 民用航空局原列 4,185 萬 6 千元，增列第 1 目「行政規費收入」300 萬元，其餘均

照列，改列為 4,485 萬 6 千元。

第 4 款 財產收入

第 158 項 民用航空局 2 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 156 項 民用航空局，無列數。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 2 項 民用航空局 5 億 2,505 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 22 項：

(一)114 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」編列 5 億 0,865 萬 8 千元，凍結二十分之三，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【4、5、6、7、8、9、10】

提案人：何欣純 陳素月 林俊憲 蔡其昌 徐富癸
李昆澤 游 顯 林國成 邱若華 魯明哲
廖先翔 陳雪生 許智傑

(二)114 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」編列 1,519 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【11、12、13、14、15、16、17、19、20、21、22、23、24、25、26】

提案人：陳素月 李昆澤 林俊憲 林國成 林沛祥
黃健豪 魯明哲 陳雪生 廖先翔 游 顯
邱若華 何欣純 徐富癸 許智傑 蔡其昌

(三)有鑑於交通部民用航空局為我國民航主管機關，司職民航業務及飛安監理，其人力是否充足將影響我國飛航相關業務及安全。經查，民航局 109 至 112 年各年預算缺員介於 23 至 95 人，113 年 1 至 8 月缺額為 91 人，人事費部分，109 至 112 年賸餘數介於 788 萬 4 千元至 7,639 萬 7 千元，足見民航局人力嚴重不足，由於民航相關事務為高度專業事務，目前舉才方式僅透過國家考試進用，因此進用期程過長，另外，由於業界待遇高於公務部門，造成聘用人選困難。為避免人力出現空窗期，民航局應就徵才部分研議如何產學合作及提升待遇補足人力缺口，爰要求交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面報告。【27】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

(四)交通部民用航空局為我國飛安監理主責單位，其 109 至 113 年度飛安與監理人員占預算員額比率均在 82.13% 以上，而國際民航組織及 FAA 國際飛安監理評鑑，均將飛安檢查人力項目列為首重項目之一，凸顯飛安與監理人力之重要性。經查民航局現職飛安與監理人力年齡結構偏高，截至 113 年 8 月底止，平均年齡為 46.31 歲，其中 51 至 65 歲者合計 118 人，占飛安與監理

現職人員 38.44%。另外，民航局預估 113 至 122 年飛安監管離退人員約 300 人，存有發生人力斷層之風險，且影響國內飛航安全。民航局應研擬相關甄補方案及妥善規劃人力配置，爰要求交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面報告。【28】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

(五)共軍東部戰區於 113 年 10 月 14 日凌晨突襲式宣布發動 113 年第二度圍台軍演「聯合利劍 2024B」，隨後對岸海警局也緊接著宣布，派出 4 支海警編隊對台灣展開環島巡航管控任務。若兩岸情勢持續惡化，對岸軍演會逐步成為常態，由於地形因素，空、海運為我們重要的經濟命脈，而民航局為我國民航業務及飛安之主責機關，應針對對岸軍演研擬一套標準作業流程，確保我方空域飛行民航機之安全。爰要求交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面報告。【29】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

(六)113 年 11 月 4 日勞動部發生員工不堪職場霸凌而輕生之憾事，引發各界重視公務部門職場霸凌事件，隨著事件延燒，113 年 11 月 27 日交通部部長陳世凱證實，交通部及其所屬機關共有 18 起霸凌事件，其中交通部民用航空局 2 件，上述 2 案已依相關規定辦理。為避免職場霸凌事件繼續發生，民航局應針對員工申訴機制提出檢討，爰要求交通部民用航空局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。【30】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

(七)遙控無人機管理規則，於 113 年 11 月 14 日完成修正，修正內容包含：1.下修取得無人機學習操作證年齡及放寬效期。2.提高多項規費。3.增強無人機飛安監理強度，2 公斤以下無人機需商品檢驗，2 公斤以上則需飛安檢驗。其中增強無人機飛安監理強度將分三階段推動，113 年 12 月 1 日起，輔導業者完成無人機資安檢測、商品檢驗、飛安檢驗等；114 年 12 月 1 日起，市面販售之遙控無人機須通過資安檢測、商品檢驗、型式檢驗後並完成登錄；116 年 12 月 1 日起，法人活動時將不得再使用未完成檢驗及登錄之無人機。為有效監督交通部民用航空局輔導業者執行成效，爰要求交通部民用航空局定期於民航局局網首頁「無人機專區」中更新檢驗執行資訊。【31】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

(八)針對交通部民用航空局為民航主管機關，負責民航事業管理及飛安監理，然而依據統計，民航局現職飛安與監理人力年齡結構偏高，除此之外，民航局長期有實際員額低於預算員額的情況，導致現有人力可能有負擔過重疑慮，考慮飛航安全等業務為民航局重要工作，人員工作負擔不宜過重，爰要求交通部民用航空局應於 1 個月內就整體人力招募及飛安與監理人力招募，向立法院交通委員會提出改善規劃書面報告。【32】

提案人：李昆澤 許智傑 何欣純

(九)因受疫情影響，高雄國際機場國際航線從疫情前之 37 條航線，至 113 年底恢復至 27 個航點，仍有相當進步空間，爰要求交通部民用航空局應於 1 個月內就恢復暨增加高雄國際機場國

際航點之規劃向立法院交通委員會提出書面報告。【33】

提案人：李昆澤 何欣純 許智傑

(十)自疫情以來重創航空業，連帶機場運量也受到沉重打擊，然而我國其他主要國際機場運量都逐漸提升，唯獨臺中國際機場運量提升有限，歸究其原因在於航線大量減少。臺中機場在 2019 年時，進出旅客人數曾達到 282 萬人次歷史新高，之後遇到新冠疫情，進出旅客在 2021 年一度降到 58 萬人次低點，2023 年疫情解封後回升到 150 萬人次。縱然 2024 年上半年，臺中國際機場進出旅客人數，已達到 2019 年全年的六成、約 169 萬人次，2024 年進出旅客人數預估可達 200 萬人次以上。然而就臺中機場未來整體規劃，預估 2040 年旅運人數目標為 1,000 萬人次，仍有極大進步空間。爰要求交通部民用航空局就如何有效提升臺中機場運量，使臺中國際機場成為真正意義上之中部地區航運樞紐，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【34】

提案人：黃健豪 廖先翔 游 顥

(十一)根據「臺灣地區民用機場 2040 年整體規劃」，桃園國際機場定位為國家樞紐的最高層級，不僅是國際航線，還是貨運跟相關產業的重鎮。而臺中與高雄同樣需負擔地區國際及國內航線。根據這項規劃，預計 2040 年全臺機場總運量要達到 1 億到 1.2 億人次目標，其中臺中機場目標為 1,000 萬人次。然而以目前臺中國際機場運量來看，要達成這樣的目標十分困難。經查，臺中機場航線於疫情期間僅剩 3 條，2024 年已新增至 20 餘條，然而多數都是香港、越南等鄰近國家航線居多，僅少數飛往澳門、南韓及高松（位於日本四國），兩岸航線仍然僅有 1 條南京航線，旅遊熱門的日本東京、大阪、泰國曼谷、歐美線均付之闕如。對比高雄機場航線更多、地點也更豐富，臺中機場實在難以吸引更多旅客利用。爰要求交通部民用航空局就未來臺中國際機場航線規劃，豐富臺中國際機場航線，以增加中部地區旅客利用，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【35】

提案人：黃健豪 廖先翔 游 顥

(十二)交通部民用航空局為民航主管機關，負責民航事業管理及飛安監理，109 年因航空產業運具多樣化且蓬勃發展，為擴增機場服務量能，行政院核定分年增加該局及所屬預算員額 387 人；109 至 112 年各年底預算缺員介於 23 至 95 人，人事費賸餘數（下稱賸餘數）介於 788 萬 4 千元至 7,639 萬 7 千元（詳表 2）。有鑑於疫後航運量快速成長，隨之安全監理業務，所需飛航安全查核及空域管理等人力需求倍增，惟迄 113 年 8 月底實際進用員額僅 365 人，尚有缺員 91 人未補實；復據民航局資料顯示，現職飛安與監理人力年齡結構偏高，截至 113 年 8 月底止，平均年齡為 46.31 歲（公務人員 44.70 歲，聘僱人員 50.44 歲），113 至 122 年推估離退人員約 388 人（飛安與監理人員約 300 人），屆退者約 68 人。為避免人力產生空窗期，導致現職人員工作負擔過重及預算執行未如預期，以及未來人力斷層風險，爰要求交通部民用航空局應妥善規劃人員進用之時程，研提具體可行之甄補策略，妥善規劃人力配置，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以維飛航安全。【36】

表 2 民航局 109 年迄 113 年 8 月底止員額進用及人事費執行情形表

單位：人；新臺幣千元

年度	員額			人事費		
	預算員額 A	實際員額 B	差異數 C=B-A	預算數 D	決算數 E	賸餘數 F=D-E
109 年度	303	280	-23	330,078	318,855	11,223
110 年度	390	295	-95	401,637	325,240	76,397
111 年度	407	335	-72	416,037	376,332	39,705
112 年度	406	373	-33	431,505	423,621	7,884
113 年 1 至 8 月	456	365	-91	498,094	330,547	-

資料來源：立法院預算中心

提案人：廖先翔 陳雪生 魯明哲

(十三)依據「民用航空機場客運汽車管理辦法」規定，排班計程車應依規定於指定處依序停車等候載客，不得於其他處所任意攬客搭載，但載客駛進機場在指定下客處下客後，得至未領有機場排班登記證之巡迴計程車指定上客處順道載客；巡迴計程車載客駛進機場在指定下客處下客後，得至指定上客處順道載客，不得停留候客或於其他處所任意攬客搭載。惟現行多元化計程車規定僅能接受預約載客，至於空車接受預約進入機場載客，尚不符民用航空機場客運汽車管理辦法有關規定，以臺北松山機場為例，旅客欲搭乘其他計程車，須徒步至機場旁之加油站或停車場搭乘。然而國際旅客多習慣以網路或應用程式（APP）預約機場接送服務，政府已推動計程車產業數位化及放寬多元化計程車使用 APP 叫車服務，國外機場亦有網路預約出租汽車接送專區，現行法規已不合時宜。爰要求交通部民用航空局應綜合考量旅客實際需求，兼顧供需平衡及各方利益，與多元化計程車等相關業者加強溝通協調，俾利提升機場形象及旅客服務品質，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【37】

提案人：廖先翔 陳雪生 魯明哲

(十四)桃園國際機場第三航廈刻正建設中，預計最快 2027 年全區完工啟用，其設計總旅客作業容量達 4,500 萬人次/年，超過現有第一航廈、第二航廈之總額。桃園機場現有財政部關務署、外交部領事事務局、內政部警政署航空警察局、內政部移民署、交通部觀光署、農業部動植物防疫檢疫署、衛生福利部疾病管制署等單位派駐人力提供各式業務；惟目前各單位實際員額皆低於編制員額，人力已顯不足，第三航廈落成後，相關人力需求大增，受限於中央政府機關總員額法等各式法規，是否於啟用時補足足夠之人力，使第三航廈能夠順利發揮功能，容有疑義。經詢問交通部民用航空局相關問題及解決方案，迄今未能就第三航廈未來各機關之進駐能力進行評估，且將此相關需跨部會協調之議題交由桃園國際機場股份有限公司自行面對因應。鑑於民航局迄今無法評估第三航廈啟用後，各單位之新增人力數量，且人力如何補足，需要之修法內容與遭遇之困難如何克服，與後續之協調機制與時程，皆尚無清楚說明與規劃。爰要求

交通部民用航空局應針對第三航廈啟用後之各單位人力甄補問題解決方案與進度，向立法院交通委員會提出書面報告。【38】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪

(十五)交通部民用航空局設置「航空醫務審議會」，督導成立民用航空醫務中心，從事民航從業人員之體檢與鑑定作業、醫療保健、心理諮商與衛生教育，以及交通事業相關單位人員之體檢、濫用藥物尿液檢測及協助法院與警局辦理扣案微量毒品定性、定量檢驗；民用航空醫學研究發展與體檢檢查標準、手冊之修訂及建議等業務。近年公共運輸駕駛人員是否有足夠的心理素質，得以應付駕駛航空器、擔任飛航管制員，或從事鐵、公路駕駛工作，成為新進人員與在職人員必須要經過之鑑定。因航醫中心目前僅有心理師 3 位、5 套檢測設備，故 1 天僅能有 5 位人員接受檢測，無法因應龐大的檢驗需求，造成國內航空公司、民航單位與鐵、公路駕駛欲接受檢測，皆須久候。綜上，爰建請交通部民用航空局應研擬擴增民用航空醫務中心之心理衡鑑能量，以保障國內航空、鐵路與公路之交通安全。【39】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪

(十六)114 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持」之「人事費」編列 5 億 0,529 萬元，用於薪資、加給等待遇經費。民航局為民航主管機關，負責民航事業管理及飛安監理，109 年因航空產業運具多樣化且蓬勃發展，為擴增機場服務量能，增加預算員額，行政院核定分年增加民航局及所屬預算員額 387 人，包括民航局（相關預算編列於該局單位預算）核增 105 人，飛航服務總臺及各航空站核增 282 人。但 109 至 112 年各年底預算缺員仍缺少 23 至 95 人，其中 110 年度缺員及賸餘數均為最高，高達 95 人。疫後航運量快速成長，隨之飛安監理業務，所需查核及空域管理的人力需求倍增，惟截至 113 年 8 月底實際進用員額僅 365 人，仍有 91 人未補齊。又當前高普考不足額漸增，為擴大引進優秀高普考專技人員任公職，考試院考選部已積極進行各項考試制度改革，在專技人員考試類科中，強化實務經驗、減少筆試科目及增加口試權重等。近日某公務機關員工長期處於超時工作、工作量不合理、工作壓力過大導致輕生之憾事。然民航局待補職缺又具高度專業性及技術性，不易從他機關遴用，多數職缺需透過國家考試分發進用，進用時程較曠日費時，另聘用機場工程人員薪資條件不及民間業界優渥，造成招聘困難，為避免人力產生空窗期，導致現職人員工作負擔過重及預算執行未如預期。爰建請交通部民用航空局針對調整進用人員需應試之考科項目、權重占比，進行可行性評估，以妥善規劃人員進用之時程及相關事宜，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

【40】

提案人：陳素月 李昆澤 林俊憲

(十七)114 年度交通部民用航空局預算歲出編列 5 億 2,505 萬 6 千元，其中第 1 目「一般行政」項下「人事費」編列 5 億 0,529 萬元，佔比 96%；該人事費支出除 112 年度因疫情而增編年度預算外，109 至 113 年人事費均達 95% 以上，顯見民航局支出主要為人事行政費用。查 113 年截至 8 月預算員額共 456 人、實際員額 365 人，仍有 91 人缺額待補，係因職缺具專業性及技術性，且薪資不如業界，主要透過國家考試分發進用，較為費時。再查，114 年度民航局「飛安及監

理人力」預算員額為 389 人，佔比 87%，主責飛安監理業務，可謂肩負我國飛航運輸安全之重責大任。惟該人力年齡結構偏高，截至 113 年 8 月之平均年齡為 46.31 歲，其中 41 至 60 歲佔比 63%，且未來 10 年預估屆退人數達 68 人，顯有人力斷層風險，在新進人員增補不易之情形下，恐加劇現有人員業務負擔，亦有礙維護飛航安全。爰此，要求交通部民用航空局針對如何規劃分年人力甄補、解決新進人員晉用管道單一之困境，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【41】

提案人：林俊憲 何欣純 徐富癸

(十八)查 113 年 2 月，中國公布 M503 航路自北向南路徑不再偏西 6 浬飛行，並於同年 4 月啟用 W122、W123 航路自西向東飛行，此舉將與我國 W2、W6、W8 航線相距僅 1.1 浬，恐有重疊之虞，不僅違反兩岸長期以來飛行共識，亦嚴重危害我國飛航及國防安全。爰此，要求交通部民用航空局針對如何避免發生航路使用疑義之因應作為及目前與中方協商情形，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【42】

提案人：林俊憲 何欣純 徐富癸

(十九)交通部民用航空局為民航主管機關，負責民航事業管理及飛安監理，109 年因航空產業運具多樣化且蓬勃發展，為擴增機場服務量能，行政院亦核定增加員額。疫後航運量快速成長，隨之安全監理業務，所需飛航安全查核及空域管理等人力需求倍增，然迄 113 年 8 月底實際進用員額僅 365 人，尚有缺員 91 人未補實。又現職飛安與監理人力年齡結構偏高，截至 113 年 8 月底止，平均年齡為 46.31 歲，113 至 122 年推估離退人員約 388 人（飛安與監理人員約 300 人），屆退者約 68 人，恐發生人力斷層風險，爰建請交通部民用航空局應研提具體可行之甄補策略，妥善規劃人力配置，避免發生人力斷層風險，以維飛航安全，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【43】

提案人：何欣純 陳素月 林俊憲

(二十)113 年 7 月凱米颱風侵襲台灣，恰逢暑假旅遊旺季，許多民眾滯留離島機場，為協助疏導因颱風取消班機而滯留機場之民眾，交通部民用航空局協調軍機疏運民眾，然軍機疏運僅往返離島及台北、高雄間，導致中部民眾回台後還需增加返鄉時間及交通成本，爰請交通部民用航空局應研議，未來如有需要疏運離島民眾時，應考量滿足不同區域民眾的疏運需求，不應獨漏中部的疏運，讓民眾回家還要增加時間及金錢，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【44】

提案人：何欣純 陳素月 林俊憲

(二十一)地緣政治衝突、俄烏戰爭均推升全球無人機需求，總統賴清德在就職演說提及台灣掌握半導體先進製程技術，站在 AI 革命的中心，是「全球民主供應鏈」的關鍵，「五大信賴產業」，包括半導體、人工智慧、軍工、安控、次世代通訊等各領域更是與無人機產業環環相扣，惟自 2022 年起，中央推動無人機國家隊計畫積極提升國防自主及不對稱作戰量能，台灣面對地緣政治風險，國防部計畫於 113 年採購 968 架各型軍用無人機，提升自主返航和目標動態追蹤能力同時，國防部與國家中山科學研究院也在合作研發中、大型或攻擊型無人機，民間廠商則

負責偵查用途的無人機生產，但包含無人機之零組件電池、馬達、飛控板及變速器等在內，皆未能全數脫離中國供應鏈，主要因為無法量產足額之無人機零組件，為達無人機國家隊之計畫目標能與國際市場接軌，將本土產業推向國際市場，順利帶動研發量能等目標。爰請交通部民用航空局於 3 個月內，洽經濟部就計畫如何制定無人機國產化之相關法令規則、計畫期程、產製目標、無人機產業鏈之產業輔導方針及預期就無人機於各領域應用之計畫進程，向立法院交通委員會提出書面報告。【45】

提案人：魯明哲 廖先翔 陳雪生

(二十二)據行政院臺灣民用機場之整體規劃，臺中國際機場為「中部地區國際門戶機場」之發展定位，滿足中部民眾對外航空交通之需求。然 113 年度臺中國際機場航線數卻未見增加，更有不增反減之情形，爰建請交通部民用航空局應持續鼓勵及協助國籍、外籍航空公司開闢臺中國際航線，提昇臺中地區整體航班航點數量，滿足中部民眾對外航空交通之需求，以均衡北中南航空交通之發展，並向立法院交通委員會提出書面報告。【18】

提案人：何欣純 陳素月 林俊憲

附屬單位預算營業及非營業部分：

一、交通部主管交通作業基金—民航事業作業基金分預算

(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 185 億 4,796 萬 3 千元，增列「勞務收入」項下「服務收入」5,000 萬元，其餘均照列，改列為 185 億 9,796 萬 3 千元。另「業務外收入」項下「其他業務外收入」之「機場公司盈餘分配收入」預算，配合桃園國際機場股份有限公司預算審查結果，隨同調整。

2.業務總支出：原列 147 億 9,809 萬 5 千元，減列「服務費用」項下「水電費」100 萬元、「勞務成本」項下「服務費用」之「旅運費」100 萬元、「管理及總務費用」項下「服務費用」之「旅運費」50 萬元、「服務費用」項下「修理保養及保固費」500 萬元、「勞務成本」項下「服務費用」之「專業服務費」200 萬元及「勞務成本」項下「材料及用品費」300 萬元，共計減列 1,250 萬元，其餘均照列，改列為 147 億 8,559 萬 5 千元。

3.本期賸餘：原列 37 億 4,986 萬 8 千元，增列 6,250 萬元，改列為 38 億 1,236 萬 8 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 194 億 4,270 萬 6 千元，減列「一般建築及設備計畫」5,000 萬元，其餘均照列，改列為 193 億 9,270 萬 6 千元。

(六)國庫增撥基金額：無列數。

(七)通過決議 26 項：

1.114 年度民航事業作業基金預算「勞務成本」項下有關內政部警政署航空警察局預算共編列 39 億 6,272 萬 5 千元，考量航警局之重要工作事項為機場區域之安全秩序維護及管制事項等，

然而，113 年 11 月 25 日，我國棒球自世界棒球 12 強賽奪冠返台，竟發生機場業者擅自拉布條並強行與副總統合照，甚至擠開球員等狀況，航警局管理顯有疏漏，應嚴加檢討，爰此，114 年度民航事業作業基金預算「勞務成本」項下有關內政部警政署航空警察局預算共編列 39 億 6,272 萬 5 千元，凍結 1,000 萬元，俟內政部警政署航空警察局於 1 個月內，就如何精進機場安全管理作為，杜絕對返國選手不當干擾等情形以及本次事件之檢討作為，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【2】

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純

2.114 年度民航事業作業基金預算「勞務成本」項下「用人費用」編列 64 億 0,339 萬元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【3、4】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪 陳素月 李昆澤
林俊憲

3.114 年度民航事業作業基金預算「服務費用」項下「水電費」編列 3 億 4,707 萬 6 千元，凍結 500 萬元，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【5、5-1、6、7】

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純 魯明哲 廖先翔
游 顯 陳雪生 蔡其昌 徐富癸

4.114 年度民航事業作業基金預算「服務費用」項下「郵電費」編列 9,106 萬元，較 113 年度編列預算增列 38 萬 2 千元，但較 112 年度決算增加 922 萬 9 千元，考量郵電費應為固定支出，縱使有增加必要，也應參考過往決算規模編列，爰此，114 年度民航事業作業基金預算「服務費用」項下「郵電費」編列 9,106 萬元，凍結 100 萬元，俟交通部民用航空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：李昆澤 陳素月 何欣純

5.114 年度民航事業作業基金預算「服務費用」項下「修理保養及保固費」編列 11 億 2,914 萬 7 千元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【12、13】

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純 林國成 林沛祥
黃健豪

6.114 年度民航事業作業基金預算「勞務成本」項下「服務費用」之「一般服務費」編列 6 億 5,209 萬 7 千元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【14、15、16、17】

提案人：廖先翔 陳雪生 魯明哲 何欣純 李昆澤
陳素月 許智傑

7.疫情後高雄機場旅運量復甦顯著，旅客出入境需求也隨之提高，然機場出入境接送旅客安排造成諸多不便，如僅排班計程車可以進行載客、不得業者安排機場接送服務、多元計程車僅可接送 5 親等以內家屬等。排班計程車繳交會費理應擁有載客優先權，惟計程車不足及付費方

式造成國內外旅客不便，爰 114 年度民航事業作業基金預算「管理及總務費用」項下「服務費用」之「一般服務費」編列 3,086 萬 4 千元，凍結 30 萬元，建請交通部民用航空局針對排班計程車提出便利旅客機場接送需求規劃，俟交通部民用航空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 李昆澤 陳素月

8.114 年度民航事業作業基金預算「勞務成本」項下「服務費用」之「專業服務費」編列 3 億 5,036 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【19、20、21、22、23、23-1、24】

提案人：廖先翔 陳雪生 魯明哲 林國成 林沛祥
黃健豪 陳素月 李昆澤 林俊憲 何欣純
徐富癸

9.114 年度民航事業作業基金「管理及總務費用」項下「服務費用」之「專業服務費」編列 1 億 0,656 萬 6 千元，其中辦理「全國民用機場改善之評估與規劃」及「民用機場跑道及航廈設施維護檢查及安全評估」分別編列 3,746 萬元、1,679 萬 5 千元，共計 5,425 萬 5 千元，佔本專業服務費約 50.9%。113 年 3 月 3 日桃園國際機場南跑道進行年度歲修，因航班流量高於桃園國際機場股份有限公司原先預估，造成多架班機起降延誤改時，將近 400 航班大亂，引發民怨。桃機公司缺乏應變備援計畫與準備既是事實，但交通部及交通部民用航空局身為民用機場之中央主管機關，卻沒有做相應之措施，亦有疏於監督之責。機場公司除了程序性、例行性地開會說明、頒發公告，就備援計畫、如何與航管單位協調外，對於航空站經營人如何與各航空業者、航廈工程業者協調、統籌規劃及安全影響評估未臻完善，據交通部當時說法，該次整修早在 112 年 11 月就開始規劃至 113 年 2 月，結果還是出包。爰該項預算凍結十分之一，建請交通部民用航空局針對未來如遇民用機場跑道歲修等類似事件，航空站經營人如何確立相關事務統籌、備援計畫及航管協調之統一作業流程，以符合機場飛航安全，俟交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【25】

提案人：陳素月 李昆澤 林俊憲

10.114 年度民航事業作業基金預算「勞務成本」項下「服務費用」之「推展費」編列 713 萬 4 千元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【26、27】

提案人：廖先翔 魯明哲 陳雪生 林國成 林沛祥
黃健豪

11. 為推動桃園國際機場成為「東亞樞紐機場」之發展定位，桃園國際機場股份有限公司積極辦理第三航站區、第三跑道及新貨站區等重大建設，因此需取得擴建用地，民航事業作業基金自 99 年度起辦理機場園區用地計畫，預計 118 年完成，總經費 1,634 億 4,092 萬 9 千元。114 年度編列 145 億 7,500 萬元。惟因航空城工程延宕，原定配地完成時間預計從 113 年底延後至 117 年，因政府只提供一次補償，對配地時間延後造成之損失未有任何補償，原農地又不能再有耕

種行為，對當地農民生計造成重大影響。鑑於農民配合國家政策，參與航空城配地計畫，卻因政府工程延宕，配地時程延後，萌生之額外損失，應由政府給予適當之補償，方符合公平正義原則。爰 114 年度民航事業作業基金預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫」中「繼續計畫」之「桃園航空城機場園區用地取得計畫」編列 145 億 7,500 萬元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出合理補償農民損失之書面報告後，始得動支。【29】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪

12.114 年度民航事業作業基金預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫」中「繼續計畫」之「高雄國際機場新航廈第 1 期工程計畫」編列 17 億 7,886 萬 1 千元，凍結 1,700 萬元，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會書面報告後，始得動支。【30、31】

提案人：許智傑 李昆澤 陳素月

13.114 年度民航事業作業基金預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫」中「繼續計畫」之「桃園國際機場第三航廈安檢儀器設備採購中長期個案計畫」編列 1,600 萬 1 千元，凍結十分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【32、33】

提案人：林俊憲 何欣純 徐富癸 林國成 林沛祥
黃健豪

14.114 年度民航事業作業基金預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫」中「新興計畫」之「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」編列 447 萬 3 千元，凍結五分之一，俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【34、35】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪 廖先翔 陳雪生
魯明哲

15.114 年度民航事業作業基金「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」編列 30 億 4,782 萬 4 千元。查該項預算執行欠佳，110 至 112 年均未達七成，113 年度截至 10 月執行率僅 38.72%；究其 113 年度逾 1 億元計畫計 17 案，其中「機場外觀風貌改造計畫」相關計畫共 4 案執行率均未達 5%，顯見工程執行效率不佳，交通部民用航空局計畫管考不周。爰此，該項預算凍結十分之一，俟交通部民用航空局針對如何精進工程管考、提升工程執行效率，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【36】

單位：新台幣千元

年度	110	111	112	113 截至 10 月
預算數	5,085,184	4,839,338	3,618,000	3,825,504
執行數	3,177,521	2,725,542	2,342,867	1,481,496
執行率	62.49%	56.32%	64.76%	38.72%

提案人：林俊憲 何欣純 徐富癸

16. 鑑於氣候變遷對環境、人類生存的威脅，為呼應全球趨勢，政府於 110 年 4 月 22 日世界地球日宣示，2050 淨零轉型是臺灣的目標。並於 111 年 3 月及 12 月分別公布「臺灣 2050 淨零排

放路徑及策略總說明」及「12 項關鍵戰略行動計畫」，交通部民用航空局自 99 年起進行航空站溫室氣體盤查，截至 112 年止，完成 11 個航空站之盤查作業，並納入「航空溫室氣體減量藍圖」，剩餘 5 個航空站，據民航局之說明係以重要性較高之機場優先辦理，惟依 112 年氣候變遷因應法修正規定，經中央主管機關公告排放源之事業，均應依法進行排放量盤查，間接溫室氣體之排放與機場之用電量與營運量密切相關。爰此，為提升溫室氣體減量之成效，並將施政方針與國家之重大計畫切齊，請交通部民用航空局將管轄機場之溫室氣體減量通盤計畫細部內容與期程，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【37】

提案人：魯明哲 陳雪生 廖先翔

17. 為提升我國國際觀光量能，推動桃園國際機場成為「東亞樞紐機場」之發展定位，桃園國際機場股份有限公司自 99 年度起積極辦理第三航站區、第三跑道及新貨站區等重大建設，預計 118 年完成，總經費 1,634 億 4,092 萬 9 千元。然自 110 年度起，營運資金不敷支應機場園區用地計畫所需經費，且需向外借款，依目前財務狀況，以後年度經費需求，預計均以外借資金籌措，預計共需外借資金 1,014 億 5,509 萬 6 千元，民航事業作業基金除辦理機場園區用地計畫外，同期間仍進行多項所轄機場之整建及維護工程，惟受疫情及通貨膨脹影響，實際執行因營運資金不敷支應，交通部民用航空局允宜積極控管民航事業作業基金未來各年度之資金需求，妥為安排基金整體資金調度，以利基金長期規劃及使用，並於 2 個月內向交通委員會提出書面報告。【38】

提案人：徐富癸 蔡其昌 許智傑

18. 為推動桃園國際機場成為東亞樞紐機場之發展目標，機場公司積極辦理第三航站區、第三跑道及新貨站區等建設，民航事業作業基金自 99 年起辦理機場園區用地計畫，因此需取得擴建用地，並以基金自有資金先行支應，短絀部分逐年以舉債或借款方式籌建，以疫情前後 109 年作為分界，99 至 109 年皆以自有資金支應，110 至 113 年因機場營運資金不足，幾乎皆以外借資金支應用地取得所需經費，累計外借資金金額已達 550 億元；民航事業作業基金亦於同期間辦理多管轄機場之整建及維護工程，預計於 114 年底，債務餘額將達 810 億元，受疫情影響之營運情形，於 113 年仍未恢復自有資金仍無法支應用地取得計畫，惟 114 年度預計自自有資金項下支應 75 億元，並加上外借資金 70 億元，為妥善安排基金整體之調度，健全基金財務規劃，並避免長期債務舉債餘額逐年劇增。爰此，請交通部民用航空局針對機場財務計畫、114 年度自有資金來源及如何持續提升營運效能，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【39】

提案人：魯明哲 陳雪生 廖先翔

19. 由於民航事業作業基金目前仍進行多項所轄機場之整建及維護工程，如高雄國際機場新航廈第 1 期工程計畫、金門道面整建工程建設計畫及北竿機場改善計畫等。經查，114 年以後年度經費需求為 1,269 億 6,179 萬 9 千元，民航作業基金預計分別以營運資金 395 億 8,362 萬 3 千元及外借資金 873 億 7,817 萬 6 千元做為支應。然受疫情及通貨膨脹問題，因營運資金不敷支應，於 110 至 113 年 8 月底分別另外借 70 億元、106 億 4,300 萬元、36 億 7,700 萬元及 25 億元支應相關經費。另外長期債務舉借餘額，從 110 年度 370 億元至 114 年度預計擴增至 810 億元，足見

民航作業基金已捉襟見肘，相關單位應積極控管基金調度。為妥善運用民航作業基金，爰要求交通部民用航空局針對民航事業作業基金之資金調度進行檢討，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。【40】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

20. 近年警察因支援防疫工作，勤務複雜且危險性高，自 112 年 7 月開始，調高警勤加給 15%。另消防、入出國及移民與空中勤務人員，隨著時代與環境變遷更顯得多元性及複雜化，勤務危險及繁重程度與日俱增，也自 112 年 7 月 1 日起，核定將危險加給數額調高 15%。然而同樣在第一線守護機場、航空器與旅客安全的機場消防隊，卻成為危險加給的孤兒，依據消防、海巡、空中勤務、移民及航空測量機關專業人員危險職務加給表規定，交通部民用航空局各航空站實際擔任航空器失事及航空器意外災害事件消防搶救工作，及機場範圍內火災與重大災害消防救援專業工作之專業人員，卻只被核定為三級，每月僅得領取 2,590 元，不到一級人員的三分之一。鑑於各機場消防人員與一般第一線消防人員，勤務危險性與工作性質皆相近，不應有差別對待，爰要求交通部民用航空局應持續爭取第一級人員之危險加給之支給數額，給予每人每月 9,700 元之危險加給。【41】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪

21. 民航事業作業基金 114 年以後尚須支應之重大建設計畫如下：1. 桃園航空城機場園區用地取得計畫。2. 高雄國際機場新航廈第 1 期工程計畫。3. 桃園國際機場第三航廈安檢儀器設備採購中長期個案計畫。4. 金門機場空側道面整建工程。5. 松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程。6. 北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程—第一期建設計畫。7. 臺中機場新建聯絡滑行道 1 及停機坪滑行道工程。8. 臺東機場跑道整建工程。9. 高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程計畫。10. 高雄機場滑行道系統改善工程。上述 10 項計畫總計 1,269 億 6,179 萬 9 千元，為我國各地重大機場建設計畫！為落實立法院監督之職責，爰要求交通部民用航空局於 114 年 6 月向立法院交通委員會提出 10 項計畫之書面進度報告。【42】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

22. 行政院於 2023 年 11 月 29 日核定「臺中國際機場 2040 年整體規劃」，並將其功能定位為中部地區國際門戶機場，預估 2040 年客運量超過 500 萬人次、班機起降架次 4.8 萬架次。目前交通部民用航空局已經完成第三航廈綜合規劃，並研擬建設計畫陳報交通部審查中。鑑於臺中國際機場主要是臺中、彰化、苗栗等 8 縣市 700 萬人口航運使用基地，除了中部民眾出國需求，還有大量精密工業都希望能就近出入境（中進中出），針對第三航廈規劃仍應適度考量未來容納大型航機進駐之可能性，思考將第三航廈位置沿「和睦路」方向往北建置並調整規模，擴大機坪縱深，滿足未來進出旅客量提升以及可能之大型航機運作需求。【43】

提案人：蔡其昌 徐富癸 李昆澤

23. 自疫情以來重創航空業，連帶機場運量也受到沉重打擊，然而我國其他主要國際機場運量都逐漸提升，唯獨臺中國際機場運量提升有限，歸究其原因在於航線大量減少。臺中機場在 2019 年時，進出旅客人數曾達到 282 萬人次歷史新高，之後遇到新冠疫情，進出旅客在 2021 年

一度降到 58 萬人次低點，2023 年疫情解封後回升到 150 萬人次。縱然 2024 年上半年，臺中國際機場進出旅客人數，已達到 2019 年全年的六成、約 169 萬人次，2024 年進出旅客人數預估可達 200 萬人次以上。然而就臺中機場未來整體規劃，預估 2040 年旅運人數目標為 1,000 萬人次，仍有極大進步空間。爰要求交通部民用航空局就如何有效提升臺中機場運量，使臺中國際機場成為真正意義上之中部地區航運樞紐，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【44】

提案人：黃健豪 廖先翔 游 顯

24. 根據「臺灣地區民用機場 2040 年整體規劃」，桃園國際機場定位為國家樞紐的最高層級，不僅是國際航線，還是貨運跟相關產業的重鎮。而臺中與高雄同樣需負擔地區國際及國內航線。根據這項規劃，預計 2040 年全台機場總運量要達到 1 億到 1.2 億人次目標，其中臺中國際機場目標為 1,000 萬人次。然而以目前臺中機場運量來看，要達成這樣的目標十分困難。經查，臺中機場航線於疫情期間僅剩 3 條，2024 年已新增至 20 餘條，然而多數都是香港、越南等鄰近國家航線居多，僅少數飛往澳門、南韓及高松（位於日本四國），兩岸航線仍然僅有 1 條南京航線，旅遊熱門的日本東京、大阪、泰國曼谷、歐美線均付之闕如。對比高雄機場航線更多、地點也更豐富，臺中機場實在難以吸引更多旅客利用。爰要求交通部民用航空局就未來臺中國際機場航線規劃，豐富臺中國際機場航線，以增加中部地區旅客利用，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【45】

提案人：黃健豪 廖先翔 游 顯

25. 臺南航空站為雲嘉南地區最大機場，全盛時期全年起降架次達 2 萬 6,047 次、旅客人數逾 235 萬人次、貨運噸數達 1,939 噸，當時旅客人數更名列全台第四高機場，僅落後桃園、高雄及臺北國際機場。隨後，100 年臺南機場升格國際機場後，始有固定國際航線，如：兩岸、日本、越南等地，惟後續受鄰近之高雄機場使用率提高及疫情影響，導致國際航線停航，僅存包機直航，嚴重影響臺南市民權益。鑑於疫中臺南機場完成硬體設施汰換，臺南市政府亦積極推動國際觀光發展，且疫後旅運量增加，臺南市政府亦刻正洽談越南航線復飛，未來臺南機場有望提升使用率。爰此，要求交通部民用航空局評估增加臺南航空站固定國際航線之可行性，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【46】

提案人：林俊憲 何欣純 徐富癸

26. 交通部民用航空局因應鳥擊問題，於 112 年建置鳥擊防制資訊系統，以大數據資料庫統計鳥擊事件，包含鳥種查詢、防制工作紀錄，亦簡化紙本作業流程。查 114 年度民航事業作業基金鳥擊防制相關預算含機場周邊防制鳥類作業費、捕鳥網、鳥擊防制資訊系統維護費等計 666 萬 9 千元，惟立榮航空表示自 104 年迄今因鳥擊致飛機葉片損傷或地停檢修達 16 次，113 年 5 月亦發生班機遭燕鷗擊中起落架事件；華信航空亦表示 113 年上半年已遇 8 次鳥擊，且桃園國際機場更發現跑道周圍之鳥類屍體增加，足見國內鳥擊問題頻傳，對飛安影響甚鉅。爰此，要求交通部民用航空局針對精進鳥擊防制、未來預防鳥擊事件之規劃，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【47】

提案人：林俊憲 何欣純 徐富癸

二、交通部主管桃園國際機場股份有限公司

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

(二)營業收支：

1.營業總收入：原列 242 億 1,484 萬 7 千元，增列「營業收入」2 億元，其餘均照列，改列為 244 億 1,484 萬 7 千元。

2.營業總支出（不含所得稅費用）：原列 166 億 9,413 萬元，減列「服務費用」項下「水電費」300 萬元、「旅運費」50 萬元、「修理保養與保固費」1,000 萬元、「專業服務費用」1,000 萬元、「推展費」100 萬元，共計減列 2,450 萬元，其餘均照列，改列為 166 億 6,963 萬元。

3.稅前淨利：原列 75 億 2,071 萬 7 千元，增列 2 億 2,450 萬元，改列為 77 億 4,521 萬 7 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 182 億 7,218 萬 9 千元，減列「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫」5,000 萬元及「一般建築及設備計畫」1,000 萬元，共計減列 6,000 萬元，其餘均照列，改列為 182 億 1,218 萬 9 千元。

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

(七)補辦預算：長期債務償還 60 億元，照列。

(八)通過決議 25 項：

1.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「服務費用」項下「修理保養與保固費」編列 22 億 6,362 萬 7 千元，凍結十分之一，俟桃園國際機場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。【13、14、15、16、17、18、19、20、21】

提案人：林國成	林沛祥	黃健豪	邱若華	廖先翔
游 顯	陳雪生	魯明哲	林俊憲	李昆澤
陳素月	許智傑	徐富癸	何欣純	

2.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「服務費用」項下「專業服務費」編列 8 億 1,901 萬 8 千元，凍結十分之一，俟桃園國際機場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。【22、23、24、25、26、27、28、29、30、31、32、33、34、35、36、37】

提案人：林國成	林沛祥	黃健豪	邱若華	魯明哲
陳雪生	廖先翔	游 顯	許智傑	徐富癸
林俊憲	陳素月	何欣純	李昆澤	蔡其昌

3.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「服務費用」項下「推展費」編列 8,130 萬元，凍結 1,000 萬元，俟桃園國際機場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。

【38、39】

提案人：李昆澤 許智傑 何欣純 廖先翔 陳雪生
魯明哲

4.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「營業成本」編列 145 億 6,143 萬 3 千元，凍結十分之一，俟桃園國際機場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。【40、41、42、43、44、45、46、47、48、49、50、51】

提案人：游 顯 林國成 邱若華 徐富癸 蔡其昌
許智傑 黃健豪 廖先翔 李昆澤 林俊憲
陳雪生 魯明哲 陳素月 何欣純

5.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「營業費用」編列 19 億 8,581 萬 8 千元，凍結 1,000 萬元，俟桃園國際機場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。【52、53、54、55、56】

提案人：何欣純 李昆澤 陳素月 林國成 林沛祥
黃健豪

6.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫」編列 162 億 3,700 萬元，凍結二十分之一，俟桃園國際機場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。【57、58、59、60、61、62】

提案人：李昆澤 許智傑 何欣純 林國成 林沛祥
黃健豪 游 顯 邱若華 魯明哲 陳雪生
廖先翔 林俊憲 陳素月

7.114 年度桃園國際機場股份有限公司預算「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」編列 20 億 3,518 萬 9 千元，凍結十分之一，俟桃園國際機場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。【63、64、65、66、67】

提案人：李昆澤 許智傑 何欣純 林俊憲 陳素月
廖先翔 魯明哲 陳雪生 游 顯 林國成
邱若華

8.桃園國際機場股份有限公司因 COVID-19 疫情，造成客運量嚴重下降，109 年開始虧損，110 年起需仰賴外借資金或增資來補足資金缺口，而 110 至 114 年之營運資金，除 113 年外，110 至 112 年流動負債均高於流動資產，營運資金均呈負值，114 年預計為負 105 億餘元，流動資產已不敷支應流動負債，預計營運資金短缺問題將逐步加重，為桃園國際機場股份有限公司重大財務警訊，桃園國際機場股份有限公司對於各項固定資產購建計畫成本效益及資金籌措方式應加強控管。為健全桃園國際機場股份有限公司財務規劃，爰要求桃園國際機場股份有限公司針對自身財務狀況進行檢討，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。【68】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

9.有鑑於桃園國際機場於新冠疫情結束後，客運量逐年增加，113 年 1 至 9 月的旅客人數約 3,347 萬人次，相較於 112 年同期的 2,493 萬人次，多出了 854 萬人次，足見桃園國際機場股份

有限公司旅客量有增加之趨勢，另外貨運部分，根據「桃園國際機場園區綱要計畫」，預期 129 年貨運量將達 402 萬公噸，代表桃機不論是旅客，還是貨運量，都有增加的趨勢，為了有效疏運，周邊聯外交通必須建立完善。經查交通部高速公路局預計於桃機南側興建國道 2 甲、北側興建國道 1 甲，其中國道 1 甲規劃中的桃 5 交流道預計以高架方式經過航翔路並新闢道路連結現有的航勤南路至機場內，同時將原本通往台 4 線道路廢除。面對桃園國際機場未來旅客及貨運量的增加，原通往台 4 線道路可考慮設為專用出口，以利紓解國 1 甲闢道的車流量，爰要求桃園國際機場股份有限公司、交通部高速公路局針對原通往台 4 線道路是否設為專用出口進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【69】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

10. 第三航廈之興建不僅為桃園國際機場重大建設，更是國家競爭力之展現，第三航廈總經費為 956 億 8,100 萬元，截至 114 年度累計已編預算數 559 億 8,927 萬 6 千元，占全部計畫 58.52%，完工工期預計為 115 年 12 月，114 年則編列 149 億 5,000 萬元。經查，113 年截至 8 月底止，「主體航廈土建工程」因缺工導致工程進度原定 47%、實際 44.64%，略為落後；「主體航廈機電工程」及「公共設施(一)新建工程」受其他工程進度影響，進度皆為落後。為使立法院有效監督第三航廈工程進度，爰要求桃園國際機場股份有限公司 3 個月內向立法院交通委員會提出書面進度報告。【70】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

11. 有鑑於桃園國際機場地勤業務缺失不斷，113 年 4 月 24 日桃園航勤股份有限公司接駁車將台北飛東京成田航線的乘客與台北飛大阪關西航線的乘客放在同 1 架飛機。113 年 5 月 1 日桃園航勤股份有限公司航機拖車在拖行航機過程中出現漏油現象。113 年 7 月 26 日桃園航勤股份有限公司負責之 8 航班「行李塞車」，民眾等行李 2.5 小時。113 年 11 月 9 日長榮航勤股份有限公司拖車疑似拖車漏油突然起火。對於桃園國際機場形象有所影響，桃園國際機場股份有限公司應與相關航空業者及地勤公司檢討事故發生及提出有效降低事故之規劃，爰要求桃園國際機場股份有限公司與相關航空業者、地勤公司進行研議後於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。【71】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

12. 依據交通部民用航空局提供資料顯示，112 至 113 年 8 月底止，桃園國際機場四周出現遙控無人機致影響飛機起降與機場關場之次數達 13 次，其中 113 年 8 月底，已發生 4 次，雖然桃園國際機場已建立應變機制，但隨著國內無人機普及、科技日新月異及人工智慧之應用，桃園國際機場應強化相關防制。為有效遏止不肖人士利用無人機侵入禁航區，導致機場關閉影響公眾利益，爰要求桃園國際機場股份有限公司應持續精進防制機制，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：邱若華 林國成 林沛祥

13. 根據英國非營利獨立調查機構 Skytrax 公布之 2024 年全球最佳機場排名，選出 2024 年全球 100 大機場評比，桃園國際機場在世界最佳 100 座機場名列第 66 名，與 2023 年排名相比上

升 16 名，但相較 2019 年的 13 名、2020 年的 18 名、2021 年的 37 名，2022 年的 67 名，仍有極大差距。回顧歷年桃園國際機場世界排名：2013 年第 24 名、2014 年第 18 名、2015 年第 17 名、2016 年第 20 名、2017 年第 21 名、2018 年第 15 名、2019 年第 13 名、2020 年第 18 名、2021 年第 37 名、2022 年第 67 名、2023 年第 82 名。雖然 2024 年名次有所提升，但相比疫情前排名，仍有進步空間。由於桃機為國之門面，但世界排名有極大進步空間，為提升桃機世界評比之排名，爰要求桃園國際機場股份有限公司針對持續提升桃園國際機場全球 100 大國際機場評比提出精進作為並提出相關計畫，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【73】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

14. 有鑑於桃園國際機場於新冠疫情結束後，客運量逐年增加，113 年 1 至 9 月的旅客人數約 3,347 萬人次，相較於 112 年同期的 2,493 萬人次，多出了 854 萬人次，足見桃園國際機場股份有限公司旅客量有增加之趨勢，而每日 00：00-05：59 時段之夜間航班約在 50 班以上，旅客約為 5,000 人上下。經查機場捷運往台北車站最晚 1 班車為第一航廈站的 23：37 分，這代表凌晨 12 點到清晨 6 點所有入境旅客所能搭乘之公共運輸僅剩國道客運，該時段僅有 5 條路線營運，全時段營運僅為 4 條路線，2 條往台北，板橋、新店各 1 班，恐有旅運不足之可能。為使旅客有效疏運，爰要求桃園國際機場股份有限公司、交通部公路局針對如何有效夜間疏運旅客進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【74】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

15. 中華國家成棒隊於 113 年 11 月 24 日於日本東京獲得第三屆世界 12 強棒球賽之冠軍，中華隊於 11 月 25 日晚間搭機返國，選手剛下飛機於管制區內遭到大批媒體、球迷及采盟免稅店幹部包圍，由於副總統蕭美琴親自至現場接機，導致動線更加混亂。由於副總統出席，現場維安將由國家安全局負責，然國家安全局對機場動線相對不熟悉，與桃園國際機場股份有限公司配合度不足，導致接機場面一片混亂，引發重大民怨，雖本次混亂主要因為國家安全局，但桃園國際機場股份有限公司仍有連帶責任。桃園國際機場股份有限公司應研議針對元首、副元首出席接機活動時相對應之標準作業流程並與國安單位做好密切聯繫，以避免日後再度發生類似情形，爰要求桃園國際機場股份有限公司針對元首、副元首接機流程進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【75】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

16. 中華國家成棒隊於 113 年 11 月 24 日於日本東京獲得第三屆世界 12 強棒球賽之冠軍，中華隊於 11 月 25 日晚間搭機返國，選手剛下飛機於管制區內遭到大批媒體、球迷包圍及大批采盟免稅店幹部亂入，造成接機場面混亂，民怨沸騰，桃園國際機場股份有限公司對采盟免稅店裁罰 100 萬元。經查，采盟免稅店之行為並非第 1 次，網友於采盟免稅店臉書發現，本次 12 強棒球賽，中華隊晉級 4 強賽飛往東京時，就有采盟免稅店的身影，113 年 7 月巴黎奧運，亦有采盟免稅店與中華隊選手合照之情事，足見采盟免稅店借國家體育選手宣傳已為常態，根據桃園國際

機場股份有限公司與采盟免稅店所訂定之懲罰性罰鍰最高金額僅為 100 萬元，懲罰金額相對不足，桃園國際機場股份有限公司應針對相關懲罰條約金額是否提高與桃機合作免稅店業者進行討論，爰要求桃園國際機場股份有限公司是否提高罰則與相關業者進行討論，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【76】

提案人：邱若華 林國成 林沛祥

17. 桃園國際機場因應我國 2050 淨零碳排計畫，設有 119 年空側運具電動化 50% 之目標。查截至 113 年 11 月，桃園國際機場股份有限公司空側運具共 4,554 輛，其中電動車 333 輛、油電車 109 輛，整體綠能車輛占比為 9.7%；又電動運具汰換亟需仰賴地勤業者配合，再查截至 8 月地勤作業車輛電動化情形，行李拖車電動化比例為 28.05%、滾帶車電動化比例為 1.94%、升降平臺車電動化比例為 4%、旅客接駁巴士電動化比例為 0%，顯見桃園國際機場股份有限公司離 119 年之目標仍有極大進步空間。然而，添購電動車輛與建置充電樁相輔相成，查桃園國際機場股份有限公司 108 年建置慢充充電樁共 43 座，109 至 113 年均無新增充電樁，依工業技術研究院報告指出，慢充充電樁需時 8 至 10 小時，於充電樁不足且充電耗時之情形下，恐影響地勤業者使用意願，更導致地勤業者不願配合運具電動化之政策。再查，桃園國際機場股份有限公司 114 年度有關「淨零轉型關鍵戰略行動計畫」，編列 2 億 2,616 萬 5 千元，主要係執行機場航廈園區冰水主機及相關設備汰換工程計畫、航空地面燈光跑道進場燈系統更新計畫，未有充電樁建置計畫。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內提出分年建置充電樁計畫及研議地勤業者投入電動化政策之誘因，並向立法院交通委員會提出書面報告。【77】

提案人：林俊憲 李昆澤 陳素月

18. 查桃園國際機場股份有限公司為因應建置無人機防制系統，辦理「桃園國際機場特勤警衛及無人機偵防系統操作保全服務」之勞務委託採購案，交由得標之民間保全公司操作無人機，114 年度於「勞務成本」項下「服務費用」之「專業服務費」編列 3,000 萬元。惟桃園國際機場為我國一級國家關鍵基礎設施，桃園國際機場股份有限公司亦多次強調無人機偵防系統涉及區域聯防及國安機密，足見無人機防制系統之重要性。然而，桃園國際機場曾於 111 年發生工人剪斷電纜，導致第二航廈部分區域停電案，111 年亦有外籍旅客於第一航廈候機室破窗攀爬，造成界圍圍籬破損案，機場保全皆卻未及時制止，顯見保全管理不周，恐難以託付操作無人機之重責大任。再查，依《民用航空法》第 99 條之 10 第 2 項規定，「政府機關（構）、學校或法人所有之遙控無人機之操作人應經測驗合格，由民航局發給操作證後，始得操作」，故對於桃園國際機場之無人機操作者應有嚴格要求。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司針對如何訓練保全公司操作無人機及避免操作人員洩漏國家機密等作為，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【78】

提案人：林俊憲 李昆澤 陳素月

19. 桃園國際機場股份有限公司 104 至 106 年度共編列 3 億 8,105 萬 1 千元辦理「跑道監視異

物偵測系統」，惟 105 年暫緩辦理；嗣後，109 年編列「建置航機跑道自動異物偵測系統工程計畫」3 億 8,087 萬 7 千元，期程至 113 年度，114 年度未編列相關經費；其中 111 年辦理概念驗證測試，惟實證結果未達美國聯邦航空總署（FAA）建議。112 年 9 月再辦理「航機跑道自動異物偵測系統可行性綜整研究規劃技術服務案」，113 年亦編列 800 萬元，得標廠商於 113 年 8 月提送期中報告，目前由桃園國際機場股份有限公司審閱中。查該跑道異物偵測系統相關預算自 104 起編列逾 10 年，惟仍停滯於概念驗證階段，遲遲無法正式使用，恐有浪費公帑之虞，應詳實訂定計畫。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司針對航機跑道自動異物偵測系統辦理情形及未來規劃，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【79】

提案人：林俊憲 李昆澤 陳素月

20.113 年 11 月因臺灣隊參加世界 12 強棒球賽拔得頭籌，凱旋歸國時受民眾圍繞接機，惟承租機場免稅店面之采盟集團卻無視機場管制規定及副總統維安，逕行闖入管制區合影，而桃園國際機場股份有限公司卻未及時攔阻，盡失機場顏面，亦恐危害副總統人身安全。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內，針對不同維安程度訂定管制區管理程序，向立法院交通委員會提出書面報告。【80】

提案人：林俊憲 李昆澤 陳素月

21.桃園國際機場 112 年 5 月至 113 年 3 月，航班抵達後未件行李經 1 小時才運抵行李轉盤數，共 8,612 架次，約占入境航班架次 5%，更有 31 架次達驚人的 4 小時以上，導致入境旅客等候時間過長，行李轉盤區尖峰時刻人滿為患，旅客怨聲載道，機場服務人員疲於奔命，甚至經常造成旅客與服務人員間之衝突。另 112 年桃園國際機場每月平均準點率為 75.71%，表現不及日本成田機場的 78.98%、新加坡樟宜機場 78.47%，及香港國際機場 76%。經審計部指出，班機延誤原因前 3 名，包括來機晚到、飛航管制，以及班機調度等問題。其餘像是地勤作業、場站設施、旅客因素、安全檢查、電腦當機、演習、原廠檢修等因素導致延誤。113 年 3 月南跑道歲修，更造成 47%起飛航班延誤，影響超過 150 班、上萬名旅客，降落航班至少得在空中盤旋半小時才能降落，當天有高達 12 架次航班轉降其他機場。綜上，快速且準時的服務，是機場服務最重要的目標，也是搭機旅客評估機場服務品質最直接的指標。桃園國際機場於行李處理速度及航班準點率皆落後亞洲鄰近之指標機場，有極大改善空間。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內，針對相關問題之檢討與改善方案，向立法院交通委員會提出書面報告。【81】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪

22.桃園國際機場股份有限公司 113 年度內外管理接連出包，從 113 年年初 3 月南跑道歲修導致塞機，影響 150 架航班、上萬名旅客；至華航客機遭中油車輛撞擊、機翼受損；或有民眾侵入桃機二航道維修通道，墜落入境大廳傷重不治；甚而有第二航廈行李處理場設備異常，引發火警。另有關電動行李箱在機場內部狂飆，恐影響旅客安全，桃園國際機場股份有限公司至今尚未效法英國倫敦、香港、日本關西與名古屋機場，對電動行李箱祭出禁止規範。鑑於桃園國

際機場作為國家門面，對於機場之安全、管理與服務，仍未達國人預期，更無利於向國際宣傳我國形象。爰建請桃園國際機場股份有限公司就桃園國際機場之安全管理改善及電動行李箱之禁止規範進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以利桃園國際機場服務品質之提升。【82】

提案人：林國成 林沛祥 黃健豪

23. 為達成 2050 年淨零排放目標，桃園國際機場股份有限公司近年致力於打造綠色機場。114 年度預算案於「營業成本」項下「服務費用」之「專業服務費」編列辦理永續報告書編製與認證 450 萬元及機場碳認證等費用 771 萬 2 千元，合共編列 1,221 萬 2 千元，金額較以往更高，係因預計取得機場碳認證計畫 Level 4 所需之經費。然桃園國際機場 24 小時不間斷運作，碳排放量相當可觀，應積極規劃未來環境永續發展策略，從整體機場園區層面，協同合作夥伴推動機場各項減碳措施；另國際財務報導準則基金會已發布第 S1 號及第 S2 號公報，宜規劃導入國際永續揭露準則，以提升永續資訊揭露品質，以利邁向綠色機場之目標，桃園國際機場股份有限公司應針對未來減碳之目標規劃及資訊揭露進行完善之規劃，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【83】

提案人：徐富癸 蔡其昌 許智傑

24. 因應遙控無人機活動漸增，交通部借鑑美國、歐盟、日本等國家立法經驗與國際民航組織規範，早於 6 年前（民國 107 年）於「民用航空法」中增訂遙控無人機專章予以管理，以維護公共安全、飛航安全並兼顧產業發展。又 113 年總統府全社會防衛韌性委員會於 9 月 26 日舉行首場會議，會中針對新興無人機之侵擾威脅進行討論，與會委員建議在臺北松山機場、桃園國際機場與高雄國際機場建置反制無人機量能，以及建立以社區為基礎之緊急應變體系。惟依據交通部民用航空局提供資料顯示 112 年迄 113 年 8 月底止，桃園國際機場四周出現遙控無人機致影響飛機起降與機場關場之次數達 13 次嚴重影響飛航安全及旅客權益。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司應強化偵測防制作業，提升偵防成效，並向立法院交通委員會提出書面報告。

【84】

提案人：蔡其昌 徐富癸 李昆澤

25. 查桃園國際機場股份有限公司提供 112 至 114 年度節能減碳專案執行概況資料，耗能設備能源使用最佳化項下分為：第一、第二航廈照明及設備改善工程、電梯及電扶梯改善工程、變電箱型冷氣機汰換工程及冰水主機汰換工程 4 類，就該 4 項節電計畫所訂之目標 113 年度 1 至 8 月達成率僅 66%，114 年度計畫達成目標 300 萬度節電數，較 113 年目標達成節電量增加 34.26%，為達與國際接軌，擘劃桃園國際機場永續發展之策略。爰請桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內，就計畫如何達成 114 年度節能減碳目標值 300 萬度之細部分項計畫，向立法院交通委員會提出書面報告。【85】

提案人：魯明哲 陳雪生 廖先翔

散會

主席：請問各位委員，對議事錄有沒有意見？（無）沒有意見，議事錄確定。

現在進行討論事項——114 年度交通部、公路局及所屬、國道公路建設管理基金、資安署、數位產業署預算之處理，現在進行協商，同時請議事人員宣讀預算數及委員提案。我們協商的順序依序是交通部、公路局及所屬、國道公路建設管理基金、資安署、數位產業署，謝謝。

一、預算數：

1. 中華民國 114 年度中央政府總預算案

交通部歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 144 項 交通部 244 萬元。

第 3 款 規費收入

第 117 項 交通部 287 億 7,807 萬元。

第 4 款 財產收入

第 157 項 交通部 606 萬 9 千元。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 7 項 交通部 246 億 8,029 萬 4 千元。

第 1 目 營業基金盈餘繳庫 79 億 5,204 萬 6 千元。

第 2 目 投資收益 167 億 2,824 萬 8 千元。

第 7 款 其他收入

第 155 項 交通部 1 億 7,276 萬 4 千元。

中華民國 114 年度中央政府總預算案

交通部主管—交通部歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部 528 億 3,602 萬 5 千元。

第 1 目 交通科技研究發展 1,651 萬 2 千元。

第 2 目 一般行政 9 億 0,454 萬 2 千元。

第 3 目 交通運輸規劃及產業發展 15 億 4,020 萬 5 千元。

第 4 目 營業基金 279 億 1,623 萬元。

第 5 目 非營業特種基金 1 億 5,660 萬元。

第 6 目 都市大眾捷運系統建設計畫 146 億 8,140 萬元。

第 7 目 一般建築及設備 555 萬元。

第 8 目 第一預備金 1,114 萬 9 千元。

第 9 目 交通事業民營化前員工退休撫卹照護給付 76 億 0,383 萬 7 千元。

關於歲入之「營業基金盈餘繳庫」，歲出之「營業基金」、「非營業特種基金」預算除依審

查結果外，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業基金審議確定後，再行調整。

2. 中華民國 114 年度中央政府總預算案

交通部公路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 公路局及所屬 52 億 0,710 萬 4 千元。

第 3 款 規費收入

第 121 項 公路局及所屬 48 億 9,366 萬 6 千元。

第 4 款 財產收入

第 162 項 公路局及所屬 1 億 5,452 萬 6 千元。

第 7 款 其他收入

第 160 項 公路局及所屬 2 億 1,592 萬 4 千元。

中華民國 114 年度中央政府總預算案

交通部主管—公路局及所屬歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 6 項 公路局及所屬 683 億 2,915 萬 4 千元。

第 1 目 一般行政 54 億 0,686 萬元。

第 2 目 公路及監理業務管理 118 億 4,111 萬 4 千元。

第 3 目 公路建設及改善計畫 507 億 0,762 萬 6 千元。

第 4 目 一般建築及設備 3 億 7,173 萬 3 千元。

第 5 目 第一預備金 182 萬 1 千元。

3. 中華民國 114 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之預算數

(一)業務計畫：第 2-2~2-18 頁業務計畫。如有修正，除註明修正意見外，應另加敘「並依據業務收支、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。」；如無修正，應敘明「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：359 億 3,159 萬 8 千元。

2. 業務總支出：190 億 0,436 萬 2 千元。

3. 本期賸餘：169 億 2,723 萬 6 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：346 億 3,907 萬 9 千元。

(六)國庫增撥基金額：2 億 4,051 萬 4 千元。

(七)補辦預算：固定資產之建設、改良、擴充 2 億 4,515 萬 1 千元，第 2-19 頁補辦預算事項（詳見第 2-48 頁補辦預算明細表）。

4. 中國民國 114 年度中央政府總預算案

數位發展部資通安全署歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 208 項 資通安全署，無列數。

第 4 款 財產收入

第 218 項 資通安全署，無列數。

第 7 款 其他收入

第 217 項 資通安全署 8 千元。

中國民國 114 年度中央政府總預算案

數位發展部主管—資通安全署歲出機關別預算數

第 20 款 數位發展部主管

第 2 項 資通安全署 7 億 8,826 萬元。

第 1 目 一般行政 2 億 4,400 萬 5 千元。

第 2 目 資通安全業務 5 億 4,095 萬 5 千元。

第 3 目 第一預備金 330 萬元。

5. 中華民國 114 年度中央政府總預算案

數位發展部數位產業署歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 209 項 數位產業署 1 千元。

第 4 款 財產收入

第 219 項 數位產業署 78 萬 3 千元。

第 7 款 其他收入

第 218 項 數位產業署 1 萬 8 千元。

中華民國 114 年度中央政府總預算案

數位發展部數位產業署歲出機關別預算數

第 20 款 數位發展部主管

第 3 項 數位產業署 45 億 3,847 萬 4 千元。

第 1 目 一般行政 2 億 6,996 萬 6 千元。

第 2 目 促進數位創新動能轉型升級 42 億 6,550 萬 8 千元。

第 3 目 第一預備金 300 萬元。

二、委員提案：

1.

交通部 114 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 1-6 案 (併案處理) 歲入增列案:1-6	歲入-規費收入 規費收入 使用規費收入-汽車燃料 使用費	1: 增列 1 億元 2: 增列 200 億元 3: 增列 15 億 1,754 萬 6 千元 4-5: 增列 10 億元 6: 增列 5 億元	287 億 7,807 萬元 1: 287 億 7,807 萬元 2-6: 287 億 6,303 萬 2 千元	1: 李昆澤 2: 林國成 3: 邱若華 4: 廖先翔 5: 林俊憲 6: 魯明哲
第 7 案 凍結案: 7	歲出通案-交通部歲出預 算	7: 凍結 1,000 萬元	528 億 3,602 萬 5 千元 7: 528 億 3,602 萬 5 千元	7: 林俊憲 (賴惠員)
第 8 案 刪減案: 8	歲出通案-業務費-水電費	8: 刪減 100 萬元	1,761 萬 6 千元 8: 1,761 萬 6 千元	8: 魯明哲
第 9-13 案 (併案處理) 刪減案: 11、13 刪減+凍結案: 9-10、12	歲出通案-業務費-委辦費 9-10: 委辦費 11: 交通科技研究發展 -01 交通科技發展 與管理計畫-業務費 -委辦費 12: 交通運輸規劃及產 業發展-04 臺灣新 車安全評等精進計 畫-業務費-委辦費 13: 交通運輸規劃及產 業發展-07 智慧運 輸系統發展建設計 畫-業務費-委辦費	9: 刪減 1 億 5,000 萬元 +凍結 10% 10: 刪減 1,000 萬元+凍 結 10% 11: 刪減 50 萬元 12: 刪減 1,000 萬元+凍 結 870 萬元 13: 刪減 300 萬元	4 億 1,591 萬 3 千 元 9-10: 4 億 1,591 萬 3 千元 11: 551 萬 2 千元 12: 1 億 8,700 萬元 13: 1 億 9,466 萬 3 千元	9: 魯明哲 10: 李昆澤 11: 林俊憲 (鍾佳濱) 12: 廖先翔 13: 邱若華

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
第 14-19 案 (併案處理) 刪減案：15、 17-18 刪減+凍結案： 14 凍結案：16、19	歲出通案-業務費-一般事務費 14：業務費-一般事務費 15-16：一般行政-03 交通統計-業務費-一般事務費 17-19：交通運輸規劃及產業發展-02 道路交通安全-業務費-一般事務費	14：刪減 3,000 萬元+凍結 10% 15：刪減 500 萬元 16：凍結 100 萬元 17：刪減 6,000 萬元 18：刪減 2,662 萬 5 千元 19：凍結 30%	2 億 2,021 萬 1 千元 14：2 億 2,021 萬 1 千元 15-16：1,000 萬 5 千元 17-19：1 億 4,938 萬 2 千元	14：魯明哲 15：廖先翔 16：許智傑 17：廖先翔 18：邱若華 19：林俊憲
第 20-23 案 (併案處理) 刪減案：20、23 凍結案：21-22	歲出通案-大陸地區旅費 20-22：交通運輸規劃及產業發展-05 航政業務-業務費-大陸地區旅費 23：交通運輸規劃及產業發展-06 交通產業發展-業務費-大陸地區旅費	20：刪減 24 萬 9 千元 21：凍結 50% 22：凍結 1 萬元 23：刪減 11 萬 1 千元	36 萬 2 千元 20-22：25 萬元 23：11 萬 2 千元	20：邱若華 21：林沛祥 (徐巧芯) 22：李昆澤 23：邱若華
第 24-28 案 (併案處理) 刪減案：24 刪減+凍結案： 25、28 凍結案：26-27	歲出通案-派員出國計畫、國外旅費 24：派員出國計畫、國外旅費 25：交通運輸規劃及產業發展-01 路政業務-業務費-國外旅費 26：02 道路交通安全-業務費-國外旅費 27：05 航政業務-業務費-國外旅費 28：06 交通產業發展-業	24：刪減 100 萬元 25：刪減 35 萬元+凍結 50% 26：凍結 90% 27：凍結 50% 28：刪減 100 萬元+凍結 50%	456 萬 6 千元 24：456 萬 6 千元 25：76 萬 8 千元 26：12 萬 2 千元 27：36 萬 2 千元 28：150 萬 9 千元	24：陳雪生 (翁曉玲) 25：林沛祥 (徐巧芯) 26：游顯 (林倩綺) 27：游顯 (林倩綺) 28：林沛祥 (徐巧芯)

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
	務費-國外旅費			
第 29-35 案 (併案處理) 刪減案：29、31、35 刪減+凍結案：30、32 凍結案：33-34	歲出通案-媒體政策及業務宣導費 29：媒體政策及業務宣導費 30：交通運輸規劃及產業發展-媒體政策及業務宣導費 31-34：交通運輸規劃及產業發展-02 道路交通安全-媒體政策及業務宣導費 35：交通運輸規劃及產業發展-07 智慧運輸系統發展建設計畫-媒體政策及業務宣導費	29：刪減 5,000 萬元 30：刪減 6,000 萬元+凍結 30% 31：刪減 5,000 萬元 32：刪減 3,000 萬元+凍結 10% 33：凍結 10% 34：凍結 500 萬元 35：刪減 300 萬元	1 億 0,360 萬 6 千元 29：1 億 0,360 萬 6 千元 30：1 億 0,350 萬元 31-34：1 億 0,050 萬元 35：300 萬元	29：陳雪生 (翁曉玲) 30：林沛祥 31：黃健豪 32：魯明哲 33：游顥 (林倩綺) 34：許智傑 (林月琴) 35：魯明哲
第 36-42 案 (併案處理) 刪減案：40 刪減+凍結案：39 凍結案：36-38、41-42	第 1 目 交通科技研究發展 36-38：交通科技研究發展 39：01 交通科技發展與管理計畫 40-42：02 交通領域工業控制系統資安整備計畫	36-37：凍結 10% 38：凍結 100 萬元 39：刪減 200 萬元+凍結 30% 40：刪減 1,060 萬元 41-42：凍結 10%	1,651 萬 2 千元 36-38：1,651 萬 2 千元 39：591 萬 2 千元 40-42：1,060 萬元	36：游顥 37：林俊憲 38：徐富癸 39：林國成 40：林國成 41：魯明哲 42：陳素月
第 43-46 案 (併案處理) 刪減+凍結案：45、46 凍結案：43-44	第 2 目 一般行政 43：一般行政 44：02 基本行政工作維持	43：凍結 300 萬元 44：凍結 100 萬元	9 億 0,454 萬 2 千元 43：9 億 0,454 萬 2 千元 44：1 億 5,752 萬 5 千元	43：徐富癸 44：許智傑

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
	45：02 基本行政工作維持-業務費-教育訓練費 46：交通統計	45：刪減 100 萬元+凍結 10% 46：刪減 200 萬元+凍結 30%	45：318 萬 1 千元 46：1,120 萬 2 千元	45：林沛祥 (林倩綺) 46：林國成
第 47-108 案 (併案處理) 刪減案：102 刪減+凍結案：47、54、60-64、83、92-93、103 凍結案：48-53、55-59、65-82、84-91、94-101、104-108	第 3 目 交通運輸規劃及產業發展 47-53：交通運輸規劃及產業發展 54-59：01 路政業務 60-79：02 道路交通安全	47：刪減 500 萬元+凍結 20% 48-51：凍結 5,000 萬元 52：凍結 1,000 萬元 53：凍結 500 萬元 54：刪減 200 萬元+凍結 30% 55：凍結 400 萬元 56：凍結 10% 57-59：凍結 100 萬元 60：刪減 1 億元+凍結 30% 61：刪減 100 萬元+凍結 30% 62-64：刪減 100 萬元+凍結 20% 65：凍結 2 億元 66-67：凍結 20% 68-73：凍結 10% 74：凍結 1/10 75：凍結 5,000 萬元 76：凍結 3,000 萬元	15 億 4,020 萬 5 千元 47-53：15 億 4,020 萬 5 千元 54-59：1,708 萬 8 千元 60-79：5 億 1,700 萬元	47：游顯 48-51：徐富癸 52：林俊憲 (賴惠員) 53：徐富癸 54：林國成 55：黃健豪 (牛煦庭) 56：林俊憲 57：許智傑 58-59：許智傑 (林月琴) 60：林國成 61：游顯 (林倩綺) 62-64：游顯 65：林沛祥 (徐欣瑩) 66-67：游顯 68：李昆澤 69：黃健豪 70：游顯 71-72：林俊憲 73：陳素月 74：林俊憲 75：許智傑 76：何欣純

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
		77-78：凍結 2,000 萬元		77：黃健豪 78：陳雪生 (翁曉玲)
		79：凍結 100 萬元		79：許智傑 (林月琴)
	80：02 道路交通安全-業務費	80：凍結 1,000 萬元	80：1 億 5,908 萬 9 千元	80：黃健豪
	81：02 道路交通安全-業務費-資訊服務費	81：凍結 10%	81：616 萬 5 千元	81：李昆澤
	82：03 汽車燃料使用費 經徵管理-業務費	82：凍結 100 萬元	82：979 萬 3 千元	82：許智傑 (伍麗華)
	83-89：04 臺灣新車安全 評等精進計畫	83：刪減 3,000 萬元+凍結 10%	83-89：1 億 8,700 萬元	83：魯明哲
		84：凍結 30%		84：林國成
		85：凍結 2,000 萬元		85：許智傑
		86：凍結 10%		86：游顯
		87：凍結 1/10		87：林俊憲
		88：凍結 10%		88：陳素月
		89：凍結 1,000 萬元		89：黃健豪
	90-91：05 航政業務	90-91：凍結 10%	90-91：1,698 萬 3 千元	90：許智傑 (伍麗華)
				91：陳素月
	92：06 交通產業發展	92：刪減 50 萬元+凍結 30%	92：419 萬 1 千元	92：林國成
	93-101：07 智慧運輸系統 發展建設計畫	93：刪減 2 億元+凍結 50%	93-101：7 億 2,800 萬元	93：林國成
		94-95：凍結 20%		94-95：游顯
		96：凍結 10%		96：陳素月
		97：凍結 7,000 萬元		97：許智傑
		98：凍結 3,000 萬元		98：陳雪生 (翁曉玲)
		99-100：凍結 300 萬元		99-100：黃健豪
		101：凍結 100 萬元		101：許智傑 (林月琴)
	102：07 智慧運輸系統發 展建設計畫-業務 費-資訊服務費	102：刪減 800 萬元	102：4,000 萬元	102：廖先翔
	103-108：08 營造深度減 碳運輸環境暨	103：刪減 1,000 萬元+ 凍結 20%	103-108：6,000 萬元	103-106：游顯

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
	打造低耗能交通場域計畫	104-106：凍結 10% 107：凍結 1/10 108：凍結 10%		107：林俊憲 108：陳素月
第 109-118 案 (併案處理) 凍結案：109-118	第 4 目 營業基金 109：營業基金 110-111：第 1 節 國營臺灣鐵路股份有限公司 112：01 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 113：02 臺灣軌道結構安全提升計畫 114-115：06 臺鐵公司營業所需基礎設施重置計畫 116：07 臺鐵公司營業所需車輛維修計畫 117-118：第 2 節 國際機場園區股份有限公司	109：凍結 1 億元 110：凍結 1 億元 111：凍結 5,000 萬元 112：凍結 10% 113：凍結 10% 114：凍結 1 億元 115：凍結 5,000 萬元 116：凍結 3 億元 117：凍結 50% 118：凍結 5,000 萬元	279 億 1,623 萬元 109：279 億 1,623 萬元 110-111：209 億 1,623 萬元 112：99 億 4,100 萬元 113：8 億 5,000 萬元 114-115：10 億元 116：30 億元 117-118：70 億元	109：徐富癸 110：魯明哲 111：陳雪生 (翁曉玲) 112-113：李昆澤 114：許智傑 115：陳素月 116：許智傑 117：林沛祥 (徐巧芯) 118：何欣純
第 119-120 案 (併案處理) 刪減案：119 凍結案：120	第 5 目第 1 節 非營業特種基金- 交通作業基金 119-120：國道公路建設管理基金	119：刪減 1 億 5,660 萬元 120：凍結 1,500 萬元	1 億 5,660 萬元 119-120：1 億 5,660 萬元	119：廖先翔 120：許智傑
第 121-123 案 (併案處理) 凍結案：121-123	第 6 目 都市大眾捷運系統建設計畫 121：05 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫 122：07 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫	121：凍結 10% 122：凍結 400 萬元	146 億 8,140 萬元 121：6 億 8,540 萬元 122：39 億 8,293 萬元	121：游顯 (林倩綺) 122-123：許智傑

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
	123：12 高雄都會區大眾 捷運系統都會線 (黃線)建設及周邊 土地開發計畫	123：凍結 300 萬元	123：30 億元	
第 124-157 案 決議案 (逐案處理)				

114 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 預算書頁次：
歲入來源別預算表


歲入—增列 減列數：1 億元

歲出—減列數： 萬 千元 凍結數： 萬 千元
 分之 (或 %)

第3款 項 目 節 科目(計畫)名稱：規費收入
用途別： 本年度預算數：287 億 7,807 萬
 元

案由：
114 年度交通部預算案於「規費收入」項下編列預算 287 億 7,807 萬元，然而 112 年度該項目決算為 302 億 9279 萬 7 千元，較 112 年度預算編列之 276 億 387 萬 3 千元增加 26 億 8892 萬 4 千元，顯示預算編列過於保守，為符合預算實際執行狀況，爰增列該項預算 1 億元。

提案人：

連署人：


114 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

預算書頁次：61 頁

歲入— 增列 減列數：200 億

歲出— 減列數： 凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：使用規費收入

用途別：汽車燃料使用費

本年度預算數：287 億 6303 萬 2 千元

案由：

交通部 114 年預算，使用規費收入編列 287 億 6303 萬 2 千元，其來源係依汽車燃料使用費徵收及分配辦法。惟經查 108 年-112 年每年該收入之預算編列與實際決算數，預算皆少編列 280-300 億元。

鑒於汽車燃料費之徵收與分配，皆有法規明定，交通部應能計算出準確之每年歲入額度，卻多年存在鉅額差距，且未見改進，預算之編列從而未臻周延。

綜上，爰增列此歲入預算 200 億，以數合實際汽車燃料使用費之徵收與分配情形。

提案人：林國成

附錄
NO. 2

2

563

114 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

預算書頁次：54 頁

〔✓〕歲入—〔✓〕增列：10 億元

〔〕歲出—〔〕減列數：_____千元 〔〕凍結數：__千元

第 3 款 117 項 2 目 1 節-規費收入-汽車燃料使用費

科目(計畫)名稱

用途別：_____ 本年度預算數：28,763,032 千元

案由：

114 年度交通部預算案於歲入第 3 款「規費收入」項下第 117 項「交通部」之第 2 目「使用規費收入」第 1 節「汽車燃料使用費」編列 28,763,032 千元。經查，交通部近 5 年度(108 至 112 年度)編列獲配汽燃費收入之預算數介於 249 億餘元至 275 億餘元間，同期間決算數介於 280 億餘元至 302 億餘元間，決算數連年逾預算數。爰此，交通部應衡酌覈實編列預算，爰增列該項預算 10 億元，是否有當？敬請公決。

交通部 108 至 114 年度汽燃費收入預算編列及達成情形

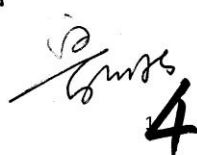
單位：新臺幣千元

年度	預算數(A)	決算數(B)	差異數(B)-(A)
108	24,938,032	28,044,646	3,106,614
109	24,938,032	28,122,586	3,184,554
110	25,038,032	28,045,457	3,007,425
111	25,538,032	29,330,321	3,792,289
112	27,588,032	30,280,578	2,692,546
113	27,888,032		
114	28,763,032		

提案人：

連署人：

廖文彬




409

114 年度交通部單位預算提案

歲計別：歲入

計畫名稱：「使用規費收入—汽車燃料使用費」

預算書頁次：第 54 頁

本年度預算：287 億 6,303 萬 2 千元

案由：

114 年度交通部單位預算案「使用規費收入—汽車燃料使用費」編列 287 億 6,303 萬 2 千元，較上年度增列 8 億 7,500 萬（增幅 3.13%）。查該項預算 110-112 年執行率均超出預期，113 年截至 10 月執行率已達 98.31%，有望超越預算數，而明年度編列預算數僅為 112 年執行數之 98%，亦少於 111 年執行數，有編列過於保守之嫌。爰此，建議該項預算增列 10 億元，以求覈實編列，詳實撥用於各地方政府及道路養護使用。

單位：新台幣千元

年度	110	111	112	113
預算數	25,038,032	25,538,032	27,588,032	27,888,032
執行數	27,552,483	28,811,660	29,262,172	27,417,017
執行率	110%	113%	106%	98.31% (截至10月)

提案人：林俊憲



陳朝 徐高武

5

705

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【 】歲出 單位預算書頁次：54 頁

科目（工作計畫）名稱：規費收入-使用規費收入-汽車燃料使用費

第 3 款第 117 項第 2 目 1 節

本年度預算數：28,763,032 千元

建議： 增列數：5 億元

【 】減列數：

【 】凍結數：

案由：


交通部 114 年度預算案「規費收入-使用規費收入-汽車燃料使用費」編列 28,763,032 千元，與 112 年度預算數相同。惟該項收入自 107 年至 112 年之決算數均大於預算數，且差異數平均約 3,112,579 千元，顯見該項預算編列過於保守。爰此，建議增列該項預算 5 億元，以覈實預算編列。

交通部 107 至 114 年度汽燃費收入預算編列及達成情形

單位：新臺幣千元

年度	預算數(A)	決算數(B)	差異數(B)-(A)
107	24,738,032	27,630,078	2,892,046
108	24,938,032	28,044,646	3,106,614
109	24,938,032	28,122,586	3,184,554
110	25,038,032	28,045,457	3,007,425
111	25,538,032	29,330,321	3,792,289
112	27,588,032	30,280,578	2,692,546
113	27,888,032		
114	28,763,032		

提案人：



6

523



113J10404000055

114 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 預算書頁次： 42

歲出機關別預算表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元

歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：1,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通部 _____

用途別：_____ 本年度預算數：528 億 3,602 萬 5 千元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於「交通部」編列預算 528 億 3,602 萬 5 千元。

國道 1 號新營交流道北出匝道長期以來因車流過大，導致復興路與長榮路交叉路口壅塞問題嚴重，不僅影響當地居民通行便利，更限制了溪北地區的整體發展。

為改善上述問題，臺南市政府已完成「國道 1 號新營交流道改善可行性研究」，並於 2024 年 8 月獲得交通部高速公路局有條件審查通過。計畫將新增一條高架匝道，跨越長榮路銜接復興路，總經費約 7.81 億元，其中中央承擔 80% 的經費，地方負擔 20%。

在此背景下，本席要求交通部儘速提出相關報告，說明目前可行性評估通過後的推動規劃與進度，並提供具體執行細節。交通部應明確交代計畫後續的規劃設計進展，特別是高架匝道的具體設計方案是否能有效解決現存的交通瓶頸，以及確保設計符合作為溪北交通樞紐的功能需求。

爰凍結該項預算 1,000 萬元，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 賴惠宜 7

連署人： 打高 陳素月 1/1

741

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：95 頁

科目（工作計畫）名稱：業務費-水電費

第 款第 項第 目 節

本年度預算數：17,616 千元

建議： 增列數：

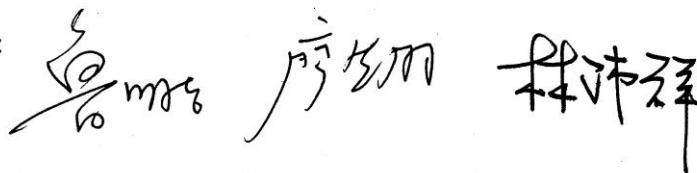
減列數：100 萬元

凍結數：

案由：

交通部 114 年度預算案編列「業務費-水電費」17,616 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 16,347 千元增加 1,269 千元。然 113 年 4 月電價上漲後，全體民眾在薪資所得未具體提升下，仍自行設法分配支出。爰此，行政單位應秉持苦民所苦之精神，率先節約用電，節省水電開支，而非從民眾納稅錢中編列新增預算，建議減列該項預算 100 萬元。

提案人：



8

529

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：95 頁

科目（工作計畫）名稱：業務費-委辦費

第 款第 項第 目 節

本年度預算數：415,913 千元

建議：【】增列數：

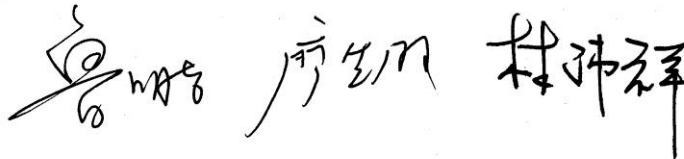
【】減列數：1 億 5,000 萬元

【】凍結數：10%

案由：

交通部 114 年度預算案編列「業務費-委辦費」415,913 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 228,135 千元增加 187,778 千元，增幅達 82.3%。相關單位應詳細說明增列項目及執行方式，並審慎評估政府財務，是否有增編預算之必要性。爰此，為撙節政府開支並落實零基預算精神，建議減列該項預算 1 億 5,000 萬元；另凍結該項預算 10%，並就「114 年度交通部增列委辦費預算」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



9

530

114 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 預算書頁次：

委辦經費分析表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 1,000 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____分之____(或
10%)

第 14 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通部

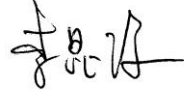
用途別：_____

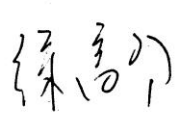
本年度預算數：4 億 1,591 萬 3 千元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於「委辦經費」共編列預算 4 億 1,591 萬 3 千元，考量過去立法院交通委員會多次提案強調，各單位委辦費應力行撙節，減少非必要之委辦計畫，對相關委辦規劃之重要性及未來預計成果都應清楚說明，爰此，交通部 114 年度「委辦經費」4 億 1,591 萬 3 千元，應予減列 1000 萬元，另凍結 10%，待交通部於 1 個月內針對 112 年度委辦費辦理及應用成果、113 年委辦費辦理狀況及 114 年度預計規劃成效，提出報告後，始得動支。

提案人：

連署人：



10

321



113110404000037

114 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 預算書頁次： 61
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 50 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____ 分之_____ (或 _____ %)

第 14 款 1 項 1 目 節 01 交通科技發展 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展與管理計畫

用途別：業務費-委辦費 本年度預算數：551 萬 2 千 元

案由：

114 年度交通部預算案於第 1 目「交通科技研究發展」項下「交通科技發展與管理計畫」中「業務費」之「委辦費」編列預算 551 萬 2 千元。

鑒於近日發生多起大型車輛事故，致多人死傷。據 112 年度年度大型車輛裝設主動預警輔助系統計畫預算業已編竣，所列 9,950 千元如數減列，此計畫中《大型車輛裝設主動預警輔助系統補助要點》第二條第一項第三款，車前碰撞警示輔助僅能警示提醒駕駛人。現《車輛型式安全審驗管理辦法》中已規定新出廠大型車輛裝設緊急煞車輔助系統，惟交通部無計畫實施大型車輛強制裝設緊急煞車輔助系統，致多人死傷之大型車輛事故頻發。

爰減列該項預算 50 萬元。

提案人：鍾佳濱 林振豐
連署人：何欣純
侯嘉仲

//

114 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 預算書頁次：70 頁
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：_____萬__千元
〔〕歲出—〔 〕減列數：10,000千元 〔〕凍結數：8,700千元

第 款 項 目 節—臺灣新車安全評等精進計畫

科目(計畫)名稱 交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費-委辦費 本年度預算數：187,000千元

案由：

交通部 114 年度預算案於「交通運輸規劃及產業發展」編列「臺灣新車安全評等精進計畫」(以下簡稱 TNCAP 精進計畫)編列 187,000 千元，係推動臺灣新車安全評等制度，旨在提供消費者公開完整車輛安全資訊，導引民眾購買安全性較高車輛，降低道路意外事故傷亡率。

經查，該計畫期程為 113 至 117 年度，據交通部表示，如每年穩定執行 8 款車型評等，預估 117 年可達成 70% 覆蓋率之目標。然 TNCAP 實施以來，112 年度共有 8 款車型受評，均由政府支付經費，113 年度受評車型降為 6 款，117 年恐無法達成覆蓋率之目標。

鑑於行政院 112 年 7 月核定該計畫時，即請交通部檢討修訂相關法令，要求業者負擔 TNCAP 評等相關費用，俾使 TNCAP 制度儘早自給自足運作。爰此，政府支出應有再降低空間，爰減列 10,000 千元，並凍結 8,700 千元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支，是否有當，敬請公決。

提案人：

連署人：

廖生明

12
林滄敏

502

114 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 預算書頁次：72 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 300 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展建設計畫 業發展
用途別：業務費-委辦費 本年度預算數：1 億 9,466 萬 3 千元

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」中「業務費」之「委辦費」編列預算 1 億 9,466 萬 3 千元。該項預算中含媒體政策及業務宣導費 3,000 千元與「道路交通安全」項下「一般事務費」之宣傳預算恐有重複編列之慮，爰減列該項預算 300 萬元。

提案人：洪若華

連署人：林國成

林國成

13

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：95 頁

科目（工作計畫）名稱：業務費-一般事物費

第 款第 項第 目 節

本年度預算數：220,211 千元

建議：【】增列數：


【】減列數：3,000 萬元

【】凍結數：10%

案由：

交通部 114 年度預算案編列「業務費-一般事物費」220,211 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 146,640 千元增加 73,571 千元，增幅達 50.2%。相關單位應詳細說明增列項目及執行方式，並審慎評估政府財務，是否有增編預算之必要性。爰此，為撙節政府開支並落實零基預算精神，建議減列該項預算 3,000 萬元；另凍結該項預算 10%，並就「114 年度交通部增列一般事物費預算」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



14

531

114 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

預算書頁次：64 頁

歲入— 增列

歲出— 減列數：5,000 千元 凍結數： 千元

第 14 款 1 項 2 目 1 節-交通統計

科目(計畫)名稱 一般行政

用途別：業務費-一般事務費 本年度預算數：10,005 千元

案由：

114 年度交通部預算案於第 2 目「一般行政」-「交通統計」-「業務費」項下編列「一般事務費」10,005 千元，係辦理「機車及自用小客車使用狀況調查」、「汽車貨運調查」、「運輸及倉儲業受僱員工薪資調查」、「旅運及倉儲業產值調查」及「國內水上及航空貨運流量及運費收入調查」等所需之訪查費、印刷費、樣本回收審(催)查、講習費、資料登錄、檢誤及處理費、致贈受查單位紀念品，以及召開統計業務研習會等經費。

有鑑於網路極為普及，問卷調查亦可採用網路進行，可節省許多人力及物力，就此，交通部應評估線上問卷調查可行性，以節省公帑，爰減列該項預算 5,000 千元，是否有當？敬請公決。

提案人：廖生羽

連署人：

廖生羽 林冲群

15

2

500

114 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

預算書頁次：64 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：100 萬元

第 14 款 1 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：交通統計

本年度預算數：1120 萬 2 千元

案由：

為辦理交通各業營運狀況調查，供施政績效考核參考；充實交通統計資料庫及查詢網，並加強交通統計應用分析，提供交通施政決策重要參據，提升統計支援決策功能；蒐集彙編政策執行成效之量化關鍵性指標等，交通部辦理交通統計專案調查「機車及自 3000 設備及投資 100 用小客車使用狀況調查」、「汽車貨運調查」、「運輸及倉儲業受僱員工薪資調查」、「旅運及倉儲業產值調查」及「國內水上及航空貨運流量及運費收入調查」等，惟交通統計一般事務費自 111 年 534 萬元逐年提升，至 114 年度經費 1000 萬 5 千元，爰提案凍結預算 100 萬元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許智傑 魏洋 陳素月

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。

16

655

114 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

預算書頁次：68 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數：60,000 千元 凍結數： 千元

第 款 項 目 節—道路交通安全

科目(計畫)名稱 交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費—一般事務費 本年度預算數：149,382 千元

案由：

交通部114年度預算案於交通運輸規劃及產業發展—業務費項下編列「一般事務費」149,382千元，其中媒體政策及業務宣導費編列高達100,500千元，較113年度47,250千元增列53,250千元(增幅112.7%)，且占道安經費比率由113年度之7.81%提高至19.44%。有鑑於交通歷年死傷逐年上升，根本問題在於車行環境改善，以編列高額宣導費改善交通成效有待商榷，為撙節政府開支，爰提案減列60,000千元，是否有當，敬請公決。

提案人：

連署人：

廖先翔

白 *Benny*

林沛祥

17
3

50/

114 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 預算書頁次：68 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____2,662 萬 5 千元 凍結數：_____萬 千元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：業務費—一般事務費 本年度預算數：1 億 4,938 萬 2 千元

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 1 億 4,938 萬 2 千元。經查，該業務項下有 8 項費用，其中與相關宣傳費相關計有 7 項費用，宣傳費為 1 億 50 萬元，相較較 113 年度 4,725 萬元增列 5,325 萬元，增幅達 112.7%，且占道安經費比率由 113 年度之 7.81%提高至 19.44%，過多之宣傳費恐有移作他途及浮編之疑慮，爰減列該項預算 2,662 萬 5 千元。

提案人：
連署人：



18

114 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 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：_____ 萬 千元
 _____分之____(或 30%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
 用途別：業務費-一般事務費 本年度預算數：1 億 4,938 萬 2 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：


114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 1 億 4,938 萬 2 千元。

114 年度交通部道安經費共編列 5 億 1,700 萬，較 113 年度預算 6 億 527 萬 7 千元減少 8,827 萬 7 千元，減幅高達 15%。但在道安經費裡面編列之媒體政策及業務宣導費用，卻相較於 113 年 4,725 萬元增列 5,325 萬元，增幅達 112.7%，媒體宣傳是否達到降低交通事故之成效仍有待商榷，應擲節使用，且近年我國整體交通事故死亡人數顯然無明顯下降，113 年 1 月至 9 月也僅較去年同期降低 2.7%，顯然無法達成當初設定之政策目標。

爰凍結該項預算 30%，俟交通部於 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：

連署人：


 陳素月 徐高登

19




114 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 預算書頁次：71 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：24 萬 9 千元 凍結數：_____萬 千元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 05 航政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：業務費-大陸地區旅費 本年度預算數：25 萬 元

案由：
114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「航政業務」中「業務費」之「大陸地區旅費」編列預算 25 萬元。有鑑於兩岸情勢惡化，對立不斷升溫，官方交流幾乎中斷，民間交流亦困難重重，近日有大陸學生團來訪台灣，先是遭執政黨委員質疑統戰，其中有陸方發表敏感言論遭陸委會認為”有矮化台灣之疑慮”，若我方派員赴大陸地區考察，先不論是否遭報復對待，更是有可能禁止我方官方人員入境。為守護我方人員安全及消除部分執政黨委員質疑統戰的疑慮，赴陸考察計畫應全面中止，爰減列該項預算 24 萬 9 千元。

提案人：
連署人：


20

114 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 預算書頁次： 71 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：_____ 萬 千元
_____分之____(或 50%)

第 14 款 1 項 3 目 節 05 航政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：業務費-大陸地區旅費 本年度預算數：25 萬 元

解凍條件：6 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「航政業務」中「業務費」之「大陸地區旅費」編列預算 25 萬元。

近期兩岸關係降至冰點，請相關單位說明大陸地區旅費之用途及旅費細項規劃說明，且經歷新冠疫情後，已有新形態之會議及出訪模式，各機關皆應重新審視大陸地區旅費必要性或尋找替代性，以利擲節國家財政。

爰凍結該項預算 50%，俟交通部於 6 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：傅丁奇 杜江祥 黃振聲
連署人：呂國龍

21

114 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 預算書頁次：派員赴大陸計畫預算類別表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：1萬元
 分之 (或 %)

第14款1項 節 科目(計畫)名稱：交通部

用途別： 本年度預算數：14萬9千
 元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於「派員赴大陸計畫」項下編列預算 14 萬 9 千元「辦理兩岸航空部門及產業交流會面溝通」，用途為配合兩岸空運政策之推動，赴大陸及港澳地區進行兩岸航空部門及航空產業交流，考量 COVID-19 疫後國內機場國際航線多以恢復，然而兩岸航線因政治因素難以恢復，相關會面溝通是否能夠有效進行讓人擔憂，爰凍結該項預算 1 萬元，俟交通部於 1 個月內就該項會議預計成效向法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤

連署人：侯富介

何欣純

22

114 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 預算書頁次：74 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 11 萬 1 千元 凍結數：_____ 萬 千元
_____ 分之_____ (或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 06 交通產業發展 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：業務費-大陸地區旅費 本年度預算數：11 萬 2 千 元

案由：
114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「交通產業發展」中「業務費」之「大陸地區旅費」編列預算 11 萬 2 千元。有鑑於兩岸情勢惡化，對立不斷升溫，官方交流幾乎中斷，民間交流亦困難重重，近日有大陸學生團來訪台灣，先是遭執政黨委員質疑統戰，其中有陸方發表敏感言論遭陸委會認為”有矮化台灣之疑慮”，若我方派員赴大陸地區考察，先不論是否遭報復對待，更是有可能禁止我方官方人員入境。為守護我方人員安全及消除部分執政黨委員質疑統戰的疑慮，赴陸考察計畫應全面中止，爰減列該項預算 11 萬 1 千元。

提案人：邱君章
連署人：林國成
林國成

23

30/

114 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 預算書頁次： 125 派員出國計畫預算總表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____100 萬元 凍結數：_____萬 千元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 目 節 _____ 科目(計畫)名稱：交通部
用途別：_____ 本年度預算數：456 萬 6 千 元

案由：

114 年交通部出國旅費預算編列 4,566 千元，較 113 年 4,322 千元增加 244 千元。交通部今年出國預算較去年增加，但國外旅費之增幅及計畫內容欠缺必要性與妥適性，資訊公開亦有應改進之處，例如預算書內並未表明定期會議今年參與人數、天數要較去年增加之原因及成效。為避免政府負債持續擴大，各單位應樽節開支，透過減少出國人數、天數等手段節省非必要支出，爰減列該項預算 100 萬元。

提案人：翁曉玲

連署人：

林沛祥 王國泰 湯顯

24

673

114 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 預算書頁次： 68
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 35 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____ 分之_____ (或 50%)

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：業務費-國外旅費 本年度預算數：76 萬 8 千 元

解凍條件：6 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」中「業務費」之「國外旅費」編列預算 76 萬 8 千元。

經歷新冠疫情後，已有新形態之會議及出訪模式，各機關皆應重新審視國外旅費必要性或尋找替代性，並說明其替代規劃，以利撙節國家財政。

爰該項預算減列 35 萬元並凍結 50%，俟交通部於 6 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：傅明先 林沖祥 蔡建豪
連署人：謝國

25

114 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 預算書頁次： 71 歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲出—減列數： 凍結數：50%

第 14 款 1 項 3 目 節 05 航政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別： 本年度預算數：1,698 萬 3 千元

預算書說明欄： <u>國外旅費</u>	說明欄預算數： <u>36 萬 2 千元</u>
---------------------	--------------------------

解凍條件：3 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

我國作為亞太地區的重要交通與物流樞紐，其國際標竿機場與智慧港埠的發展建設，對提升國家競爭力與推動產業升級具有關鍵意義。交通部於 114 年度預算案第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「航政業務」編列國外旅費 362 千元，用以考察國際標竿機場與智慧港埠發展建設，並洽商航權。

然經掌握相關資訊，臺灣在智慧港埠建設與新能源港灣技術方面，已有不少進展與實績，例如高雄港近期推動 AIoT 智慧應用、ESG 永續計畫及「SEE THE FUTURE 未來港灣峰會」的成果展示，已具備國際合作與技術對接的基礎。對此背景下，該筆考察經費應有更具體的計畫目標與執行細節，特別是在航權洽商部分，需明確說明洽商對象、目標航線及洽商策略，以確保其對國內航運產業的實質助益。

國外考察旅費涉及公共資源的有效運用，理應避免流於形式化或缺乏明確成效的操作。為此，爰凍結該項預算 50%，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：林滄敏

連署人：陳其南

林滄敏
27

645

114 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 預算書頁次： 71 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： _____ 萬 千元

歲出—減列數： _____ 100 萬元 凍結數： _____ 萬 千元
 _____ 分之 _____ (或 50%)

第 14 款 1 項 3 目 節 06 交通產業發展 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費-國外旅費 本年度預算數：150 萬 9 千 元

解凍條件：6 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：
 114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「交通產業發展」中「業務費」之「國外旅費」編列預算 150 萬 9 千元。

經歷新冠疫情後，已有新形態之會議及出訪模式，各機關皆應重新審視國外旅費必要性或尋找替代性，並說明其替代規劃，以利撙節國家財政。

爰該項預算減列 100 萬元並凍結 50%，俟交通部於 6 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：侯明坤 林滄敏 蔡啟芳

連署人：張景

28

114 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 預算書頁次：150

歲入—增列 減列數：萬千元

歲出—減列數：50,000 千元 凍結數：萬千元
分之(或%)

第 款 項 目 節 科目(計畫)名稱：媒體政策及業務宣
導費

用途別： 本年度預算數：103,606 千元

案由：

政府財政負擔日益加重，然而交通部的媒體宣傳費逐年增加，交通部 114 年度媒體政策業務宣導費編列 103,606 千元，較 113 年度 67,142 千元增加 36,464 千元。

檢視交通部 110 年度至 113 年 4 月底止連續 3 年得標廠商標案或契約採購方式占比概況，交通部採「公開招標」僅 2.85%，「限制性招標」高達 82.62%，再檢視交通部 110 年度至 113 年 4 月底媒宣費連續 3 年得標廠商家數，交通部連續 3 年得標(受委託)廠商有 5 家，金額達 4 千 6 百萬餘元，有獨厚特定廠商之嫌，交通部應研謀擴展政策宣導廣度，以避免得標廠商集中過高之情形。爰此，減列該項預算 50,000 千元。

提案人：翁曉玲

連署人：

林沛群 ✓ 陳其華 吳勝

29

1/1

574

114 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 預算書頁次：150 頁

媒體政策及業務宣導費彙計表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 6,000 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____分之____(或 30%)

第 14 款 1 項 3 目 節 _____ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：1 億 0,350 萬元

解凍條件：6 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 1 億 0,350 萬元，其中關於道路交通安全媒體政策及業務宣導費即高達 1 億零 50 萬元，較 113 年度增列 5,326 萬元，計該項經費增幅達 112.7%。

據統計各機關媒體宣導費的得標廠商，連續三年採取限制型招標的情形居多，且得標廠商集中度甚高，這樣的情況可能造成獨厚特定媒體及廠商的疑慮，又道路交通安全之媒體宣導費用與實際可達成的目標及效益，不見交通部提出具體方案，為此鑑於避免媒體政策及業務宣導費運用過度集中於特定廠商，有損政府標案的公平性，進而影響民眾觀感，且為督促此部分費用撙節運用，爰該項預算減列 6,000 萬元並凍結 30%，俟交通部於 6 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：林沛祥



30

359

114 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 預算書頁次：150 媒體政策及業務宣導費彙計表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 5,000 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____ 分之_____ (或 _____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 _____ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：1 億 350 萬 元

預算書說明欄：道路交通安全：辦理形塑優質交安文化，於平面媒體、廣播媒體、網路媒體(含社群媒體)及電視媒體宣導製作、託播及刊登等經費 說明欄預算數：1 億 50 萬元

案由：
114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」道路交通安全：辦理形塑優質交安文化，於平面媒體、廣播媒體、網路媒體(含社群媒體)及電視媒體宣導製作、託播及刊登等經費編列預算 1 億 50 萬元。

交通部為改善「行人地獄」，推動「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」措施，然而數據顯示行人交通事故死亡人數並未顯著降低，與其花費大量公帑大內宣，交通部應致力於改善危險路口、增加人行空間，重新塑造「以人為本」的交通環境。

經查，113 年道安經費編列 605,277 千元，其中媒體政策及業務宣傳費 4,725 萬元，佔比 7.81%；114 年道安經費 517,000 千元，宣傳費竟高達 1 億 50 萬元，佔比達 19.44%，且與去年宣傳費用相比增加超過一倍，交通政策的落實不應淪為灑錢的大內宣，似無必要編列高昂宣傳經費。爰提案減列該項預算 5,000 萬元。

提案人：黃偉序
連署人：林國成

白明

31
1/1 380

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：68-70 頁

科目（工作計畫）名稱：

交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全-媒體政策及業務宣導費

第 14 款第 1 項第 3 目 節

本年度預算數：100,500 千元

建議： 增列數：

減列數：3,000 萬元

凍結數：10%

案由：

交通部 114 年度預算案編列「交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全-媒體政策及業務宣導費」100,500 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 47,250 千元增加 53,250 千元，增幅達 112.7%，且佔道路交通安全編列總經費 19.4%。相關單位應詳細說明增列項目及執行方式，並審慎評估政府財務，是否有增編預算之必要性。爰此，為撙節政府開支並落實零基預算精神，建議減列該項預算 3,000 萬元；另凍結該項預算 10%，並就「114 年度交通部道路交通安全業務增列媒體政策及業務宣導費預算」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



32

525

114 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 預算書頁次：第 150 頁

各項費用彙計表

歲出—減列數：

凍結數：10%

第 14 款 1 項 3 目 節 _____ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別： _____ 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

預算書說明欄：媒體政策及業務宣導費 說明欄預算數：1 億 0,050 萬元

案由：

為提升道路及行人交通安全，交通部 114 年度預算案於「交通運輸規劃及產業發展」之「道路交通安全」項下賡續編列「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」第 2 年經費 5 億 1,700 萬元。

然查 111、112 年度交通事故死亡人數仍突破 3 千人，分別為 3,064 人、3,023 人，且近年行人交通事故死亡人數下降人數尚屬有限，雖 113 年 1 至 9 月較去年同期略降，惟各項措施仍有諸多面向亟待精進，允宜持續滾動檢討調整，俾政策更具前瞻、完整及有效性，期「整體交通事故死亡人數」及「行人交通事故死亡人數」持續下降；另為強化重點目標族群（行人、機車族及高齡者）對安全用路觀念知悉度及風險意識，增加形塑道路交通安全觀念，計畫內編有「媒體政策及業務宣導費」，惟 114 年度編列經費 1 億 50 萬元，較 113 年度 4,725 萬元增加 5,325 萬元，增幅達 112.7%，容待擲節運用。

爰此，提案凍結「媒體政策及業務宣導費」預算 10%，俟交通部於三個月內，向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

林偉奇 林沛祥

連署人：

邱毅 廖生明
33

642

114 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 預算書頁次： 150

媒體政策及業務宣導費彙計表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：500 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：1 億 0,350 萬元

預算書說明欄：道路交通安全：辦理形塑優質交安文化，於平面媒體、廣播媒體、網路媒體(含社群媒體)及電視媒體宣導製作、託播及刊登等經費 說明欄預算數：1 億 0,050 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」道路交通安全：辦理形塑優質交安文化，於平面媒體、廣播媒體、網路媒體(含社群媒體)及電視媒體宣導製作、託播及刊登等經費編列預算 1 億 0,050 萬元。

鑒於近三年交通部針對道路交通安全之業務宣導項目及費用，預算編列皆逐年成長，今年除了新增三項業務外，經費預算亦較去年增加近一倍，惟相關項目規劃之辦理對象，卻始終獨缺以基層(如里長、地方政府相關業務承辦)為對象之社會教育與溝通，致過去道路環境改善的根本困境，往往來自基層人員長期缺乏人本交通觀念，不僅在相關道路環境安全的決策與改善過程中，成為最大的反對阻力，更對整體環境規劃，缺乏足夠知識，最終造成改善工程未能真正解決交通安全問題。

此外，針對以大眾為對象之道路交通安全文化教育與宣導方式，近年常見透過委託公關公司以辦理單向宣導活動或標語口號方式進行，然相關承辦廠商對於交通安全觀念不足，致出現部分活動內容與安全議題脫鉤狀況。

綜上，爰凍結該項預算 500 萬元，俟交通部，針對如何提升宣導成效，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：林水月

連署人：陳素娥 陳素娥

34
1/1

281

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：71-73 頁

科目（工作計畫）名稱：

交通運輸規劃及產業發展-智慧運輸系統發展建設計畫-媒體政策及業務宣導費

第 14 款第 1 項第 3 目 節

本年度預算數：3,000 千元

建議： 增列數：

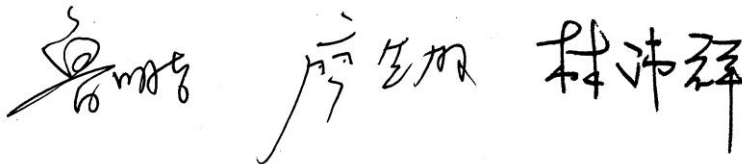
減列數：全數減列

凍結數：

案由：

交通部 114 年度預算案編列「交通運輸規劃及產業發展-智慧運輸系統發展建設計畫-媒體政策及業務宣導費」300 千元。惟該項預算，因已透過參與大型展覽活動（如：智慧城市展）進行政策與計畫成果宣導，以致 112 年度預算執行率僅 25%、113 年度預估預算執行率只剩 5%，顯見無編列該項預算之必要。爰此，建議全數減列該項預算。

提案人：



35

527

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：42 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：_____萬__千元

分之(或 10%)

第 14 款 1 項 1 目 節— 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

1 級科目用途別：_____

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：16,512 千元

案由：

電動行李箱如今不僅出現在機場，也經常在高鐵和台鐵等交通運輸上看到民眾使用。由於電動行李箱配備電池、GPS 定位、甚至電動移動的功能，若未經適當管理和監控，可能對運輸安全構成潛在風險。例如，電池故障可能引發火災隱患，或因尺寸和重量不同而在車廂或行李置放空間中影響行車穩定性。

因此，針對此類新型行李產品，交通部應進行全面的安全性評估，並儘速訂立相應的規範，電動行李箱雖具便利性，但為避免潛在風險，使民眾能在兼顧便利的同時，確保使用電動行李箱的安全性，以維護公共安全，保障所有乘客的平安出行。爰提案凍結「交通科技研究發展」10%預算數，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

36

613

114 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 預算書頁次：61 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：100 萬

第 14 款 1 項 1 目 節 - 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別： 本年度預算數：1,651 萬 2 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 1 目「交通科技研究發展」編列 1,651 萬 2 千元，提案凍結 100 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

交通部為配合第 6 期國家資通安全發展方案，刻正實施「交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫」，該計畫即將屆期，為深化資通安全防護，交通部推動新計畫「交通領域工業控制系統資安整備計畫」。

交通部刻正辦理前期計畫，並協助人員取得資安相關證照，然據交通部 112 年 6 月間統計主管各機關依交通資安職能地圖取證情形，各機關應取得資安職能課程證書人數為 680 人，已取證 48 人，已完成課程未取證 229 人，取證人數仍待提升，雖 113 年 8 月取證人數已提高為 318 人，惟交通部已逾一年未盤點所主管機關應取證人數等基本數據，應刻正辦理取證人數盤點，督促所主管機關之適用人員持續學習取證，提高資安素質。

綜上，爰提案凍結「交通科技研究發展」預算數 100 萬元，以督促交通部協助人員依規定受訓學習取證，落實資安管控，以維護我國交通運輸穩定運作。

提案人：




38

393

114 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

預算書頁次：61 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數：200 萬元 凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：交通科技發展與計劃管理 本年度預算數：591 萬 2 千元

案由：

交通部 114 年預算，交通科技研究發展項下交通科技發展與計劃管理，編列預算 591 萬 2 千元，惟其中高達 551 萬 2 千元皆為委辦費，其所委辦之計畫，預期效能與單位皆未有說明，且其中用人費用便高達 330 萬，超過整筆預算之一半；且於委辦經費分析表所作之說明，亦明列支援行政工作等與預期成果無關之內容，預算編列顯有浮濫並與預期成果不符之嫌。

又，113 年該筆預算說明此一四年期計畫，114 年應編列預算數為 695 萬 7 千元，為實際編列卻不足 1 百餘萬元，交通部亦未說明原因。

綜上，爰提案刪減該預算 200 萬元，並凍結 30%，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

陳報 代答

39

562

114 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

預算書頁次：61 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬_____千元

歲出— 減列數：1060 萬元 凍結數：

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：交通領域工業控制系統資安整備計畫 本年度預算數：1060 萬元

案由：

交通部 114 年預算，交通科技研究發展項下交通領域工業控制系統資安整備計畫，此計畫總經費 5076 萬 7 千元，分四年辦理，114 年為第一年。惟 110-113 年，交通部方執行完交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫，一共編列預算 1259 萬 1 千元。兩個計畫的預期成果與計畫內容，以及預算說明都完全一致，辦理之業務內容與進行之設備及投資項目全部照抄，預算編列之粗糙，實屬罕見。

究竟 114 年新編之本計畫，與 110-113 年度已經完成之計畫有何不同？係舊有計畫執行失敗、未有成效，亦或交通部以資安不斷巧立名目編列預算，皆有釐清之必要。

綜上，鑒於該計畫之內容與預期成效與既往已執行完畢之計畫並無二致，再行編列預算並無正當性，爰提案全數刪除。

提案人：林國成

邵錫 陸亭

40

564

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：61 頁

科目(工作計畫)名稱：交通科技研究發展-交通領域工業控制系統資安整備計畫
第14款第1項第1目 節

本年度預算數：10,600 千元

建議： 增列數：


減列數：

凍結數：10%

案由：

交通部 114 年度預算案編列「交通科技研究發展-交通領域工業控制系統資安整備計畫」10,600 千元。查該計畫惟 114-117 年度之 4 年期計畫，故相關單位應詳細說明此計畫相關內容、預期目標及效益，並提供詳盡之管考作業及時程等相關資訊，若涉及其他中央部會、地方政府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%，俟相關單位就「交通領域工業控制系統資安整備計畫」之相關細節，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：

 林生強

41

524

114 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

預算書頁次：61 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：10%

第 14 款 1 項 1 目 02 節

科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：02 交通領域工業控制系統資安整備計畫 本年度預算數：1060 萬元

案由：

交通部 114 年度「交通科技研究發展」項下新增「交通領域工業控制系統資安整備計畫」1,060 萬元。根據媒體 BBC 報導，今年 9 月倫敦交通局遭遇網路攻擊，導火線判斷來自外部供應商系統；2023 年 9 月紐西蘭奧克蘭大眾運輸系統管理中心疑因勒索攻擊而癱瘓。諸多國家都面臨國家交通建設資安風險劇增的情況，然交通部辦理交通資安職能地圖之取證進度不彰，且就辦理交通領域資安整備計畫，從預算書及說明中，無從得知中央如何實施資安整備，如何協助交通部及其所屬機關加強其系統資安防護。

爰提案凍結預算 10%，建請交通部提出交通資安職能證照評估及交通領域資安整備計畫具體措施說明，俟交通部於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月

陳素月

係訂入

翁其昌

42

688

114 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 預算書頁次：62 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：300 萬

第 14 款 1 項 2 目 節 - 科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：_____ 本年度預算數：9 億 454 萬 2 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 2 目「一般行政」編列 9 億 454 萬 2 千元，提案凍結 300 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

近期，各公務機關皆被揭露有職場霸凌案，截至 12 月初，交通部旗下各單位霸凌案件數，交通部本部有 1 件、觀光署有 3 件、公路局有 4 件、民航局有 2 件、港務公司有 5 件、郵政公司有 2 件、台鐵公司有 2 件。

然從交通部反霸凌專區觀之，網站建議如正遭受職場霸凌侵害，可向本部人事處透過專線申訴；如不確定是否遭到職場霸凌對待，也可先尋求本部委外專業諮詢顧問的協助，未完整揭示如何保障員工隱密申訴，恐難以使員工願意循內部管道進行申訴。且於交通部始清查霸凌案件後，台鐵公司仍有員工透過媒體管道進行職場霸凌案件揭露，足見交通部之霸凌申訴管道未被員工所信任，交通部應完善部內霸凌申訴管道，以維護員工身心健康。

綜上，爰提案凍結「一般行政」預算數 300 萬元，以督促交通部完善部內職場霸凌申訴機制，並確保申訴之隱密性。

提案人：

何欣純

43

392

114 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

預算書頁次：64 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：100 萬元

第 14 款 1 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：基本行政工作維持

本年度預算數：1 億 5752 萬 5 千元

案由：

為維持行政作業處理效率及部會營運，順利達成交通部年度作業目標，交通部辦理系統設備維護、機械設施汰舊換新等，惟設施及機械設備養護費自 111 年 258 萬 2 千元逐年提升，至 114 年度經費 1093 萬 2 千元，爰提案凍結預算 100 萬元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許智偉 張淳 陳素月

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。

44

654

114 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 預算書頁次： 63
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲出一減列數：100 萬元 凍結數：10%

第 14 款 1 項 2 目 節 02 基本行政工作 科目(計畫)名稱：一般行政
維持

用途別：業務費 本年度預算數：1 億 0,768 萬元

預算書說明欄： <u>教育訓練費</u>	說明欄預算數： <u>318 萬 1 千元</u>
----------------------	---------------------------

解凍條件：3 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列教育訓練費 3,181 千元，作為派遣公務員赴國外進修及薦送在職進修補助之用。交通部派員赴國外研修應以提升政策執行效能及回饋國內交通建設為目標，然相關計畫中課程內容、選派標準及所研修議題是否能對智慧交通、永續運輸等當前關鍵議題提供實質助益，尚待更明確說明。

此外，隨著國際交通科技與治理模式快速發展，研修計畫能否針對國內交通政策需求，達成具體目標，避免流於形式，亦需進一步檢討規劃。特別是在有限資源下，應優先聚焦於有助於政策創新與技術應用的培訓內容，以充分發揮計畫效益。為使派員進修之安排更符合政策需求並提升資源使用效率，爰提案減列該項預算 100 萬元並凍結 10%，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：林錫山

連署人：林錫山 廖正興 謝榮

45

746

114 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

預算書頁次：64 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：200 萬元 凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：交通統計

本年度預算數：1120 萬 2 千元

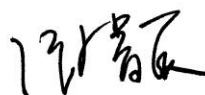
案由：

交通部 114 年預算，一般行政項下交通統計，總經費 1120 萬 2 千元，其中包含業務費 1000 萬 5000 元，較去年 597 萬 4 千元增加 403 萬 1 千元。

113 年該預算進行汽車貨運調查等七項，114 年則列出機車及自用小客車使用狀況調查等五項。調查數量減少，預算卻增加，預算書中亦未詳細說明增加理由。爰提案刪減該預算 200 萬元，並凍結 30%，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

提案人：







46

565

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [V] 減列數：500 萬元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元
(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 節 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：1,540,205 千元

案由：

據交通部統計，近 5 年度全國大型車涉入交通事故件數，自 108 年度 8,908 件，增加至 112 年度 1 萬 37 件，死傷人數亦自 108 年度 1 萬 747 人，增加至 112 年度 1 萬 2,119 人，整體事故件數及死傷人數呈上升趨勢，未見明顯改善。惟現行運管規則僅明定營業大客車業者辦理行車安全教育訓練之義務，及強制營業大客車駕駛人應接受定期訓練或職前講習，尚未針對營業大貨車及曳引車行駛道路之交通事故風險趨增，檢討運管規則相關規定，強化監管機制及駕駛人訓練，難以確保大型車輛安全營運及防止交通事故發生。爰提案凍結「交通運輸規劃及產業發展」20%預算數減列 500 萬元，俟交通部研謀改善並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎
林沛祥

47

666

114 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 預算書頁次：67 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 萬 千元 [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 1 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別： 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列 15 億 4,020 萬 5 千元，提案凍結 5000 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

為達成 2050 運輸部門淨零排放目標，交通部及運輸研究所偕同地方政府推動「營造深度減碳運輸計畫」，以多元方式營造低排碳低耗能之運輸環境，該計畫期程 112 至 115 年度，總經費 3 億 9,630 萬元。

行政院指示於後續執行應針對相關運輸部門與交通場域之節能減碳策略，制定通案性指導原則，以利未來執行有所依循，然有關補助縣市政府示範推廣低碳交通區計畫審查原則、評比標準及作業程序相關事宜，運研所已於 113 年 8 月 14 日將低碳交通區補助作業要點函送交通部，截至 113 年 9 月底止交通部尚未函請行政院核定，有待交通部儘速研商整合運研所等相關機關之意見，並確認各機關之權責，以利直轄市及各縣市政府建立低碳交通示範區之參據。

綜上，爰提案凍結「交通運輸規劃及產業發展」預算數 5000 萬元，以督促交通部積極辦理低碳交通區推動指引、補助作業要點，並整合各機關之意見及確認權責，以利合作分工推動。。

提案人：



48

388

114 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 預算書頁次：67 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 1 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列 15 億 4,020 萬 5 千元，提案凍結 5000 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列 5 億 1,700 萬元，較 113 年度預算數 6 億 527 萬 7 千元減少 8,827 萬 7 千元，114 年度係用於推動「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」所需經費。。

惟 108 至 112 年度我國整體交通事故死亡人數部分年度雖較上年度略減，然呈增加趨勢，111 及 112 年度更突破 3 千人，分別為 3,064 人、3,023 人，113 年 1 至 7 月為 199 人較去年同期 201 人略減 2 人，下降人數亦屬有限。另，審計部就「政府推動交通安全改善執行情形」進行重要施政議題之查核，分就道路交通管考、道路安全工程等 7 大面向提出多項審核意見，整體而言，道路及行人交通安全仍有改善空間，有待持續檢討相關措施之實施成效並滾動調整，以利整體交通事故死亡人數及行人交通事故死亡人數持續下降。

綜上，爰提案凍結「交通運輸規劃及產業發展」預算數 5000 萬元，以督促交通部提出整體減少交通事故死亡人數及行人交通事故死亡人數之精進計畫。

提案人：

徐高誠

李昆輝 何欣純

49

389

114 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 預算書頁次：67 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 1 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列 15 億 4,020 萬 5 千元，提案凍結 5000 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

為持續導入科技以擴大推動我國智慧運輸發展，交通部陸續辦理智慧運輸計畫第 1 期計畫(期程 106-109 年、總經費 30 億元)及第 2 期計畫(期程 110-113 年、總經費 42.87 億元)，續於 114 年度開始第 3 期計畫，計畫期程 114-117 年、計畫總經費 64 億元。

交通部第 2 期智慧運輸計畫逾 6 成經費係透過補助方式誘導地方政府參與投入該計畫，以達到計畫目標。然據交通部資料顯示，截至 113 年 7 月底止該計畫累計預算實現率 87.15%，惟獎補助費之預算實現率 83.66%較之略低，部分獎補助案件尚有甚大額度之經費待執行，其中核定後尚未執行之案件計 2 案，其餘 8 案之實現率亦僅 13%至 75%之間，顯示對獎補助案件之仍有精進空間。

綜上，爰提案凍結「交通運輸規劃及產業發展」預算數 5000 萬元，以督促交通部針對部分補助案件宜督促地方政府強化補助案件之審核及控管。

提案人：

徐國元 楊序 何欣德

50

390

114 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 預算書頁次：67 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：5000 萬

第 14 款 1 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別： 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列 15 億 4,020 萬 5 千元，提案凍結 5000 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」編列「臺灣新車安全評等精進計畫」1 億 8,700 萬元，計畫期程 113 至 117 年度，計畫總經費 22 億 5,340 萬元，113 年度編列 9,600 萬元。

交通部為確保車輛之安全性，自 108 年起參歐洲新車安全評等 (Euro NCAP) 評價制度與方法，建立一套符合國內之 TNCAP 計畫，透過強制性之車輛型式安全審驗制度及非強制性之新車安全評等制度，提升國內車輛安全，確保行車安全。

TNCAP 實施以來，112 年度共有 8 款車型受評，均由政府支付經費，然 113 年度已無法執行每年 8 款車型之評等，受評車型降為 6 款，其中 4 款車型由政府支付經費、2 款車型由業者自費受評，恐無法達成 117 年 70% 覆蓋率之目標，交通部應研議降低政府財務負擔，並提高新車受評覆蓋率之可行作法。

綜上，爰提案凍結「交通運輸規劃及產業發展」預算數 5000 萬元，以督促交通部提高 TNCAP 受評覆蓋率之可行作法，提供民眾購買新車之參考資訊，促進提升車輛安全。

提案人：

51

391



113J10404000056

114 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 預算書頁次： 43

歲出機關別預算表

歲入—增列 減列數： _____ 萬 千元

歲出—減列數： _____ 萬 千元 凍結數：1,000 萬元
_____ 分之 _____ (或 _____ %)

第 14 款 1 項 3 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別： _____ 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

解冻條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 15 億 4,020 萬 5 千元。

為了推動「嘉嘉南 TPASS 通勤月票」方案，改善溪北地區居民的交通條件，交通部應加速研議相關規劃並報告其進度與未來計畫。「TPASS 行政院通勤月票」已經由各縣市政府根據地方交通需求規劃，並由中央與地方共同補助經費，其目的是減輕民眾交通負擔並提升公共運輸使用率。然而，目前台南北延至嘉義縣市的「嘉嘉南 TPASS」方案仍在討論階段，尚未具體落實。

基於以上背景，請交通部完整報告，內容應包括以下事項：第一，「嘉嘉南 TPASS」最新進度，包括相關地方政府提交計畫的進展和中央審查工作的安排；第二，具體實施時間表及階段性目標；第三，針對預期效益及可能挑戰的評估報告，尤其是如何解決溪北地區居民通勤負擔的核心問題。

此舉不僅能改善嘉嘉南地區的公共交通服務，提升居民的生活品質，還能進一步推動區域均衡發展，實現減少私人運具使用的政策目標。

爰凍結該項預算 1,000 萬元，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 賴惠貞

連署人： 陳素月 打仔字 徐福元 52

114 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 預算書頁次：67 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：500 萬

第 14 款 1 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：15 億 4,020 萬 5 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列 15 億 4,020 萬 5 千元，提案凍結 500 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

偏鄉大眾運輸不足是我國長年存在的問題，交通部曾公布，偏鄉公共運輸涵蓋率已從 2016 年的 7 成，提升到 2023 年的 9 成 1，然涵蓋率高未必能解決鄉親之交通需求，以幸福巴士為例，部分地區雖有幸福巴士，但一周僅一班，且部分站牌需步行一小時才能抵達，難以支應需求；幸福小黃亦有班次不足之問題，業者表示現行不限距離，政府給予相同補助，無太多誘因號召駕駛加入，兩者皆有需改善檢討之空間。

此問題亦影響到交通事故率的發生，交通部於 7 月召開行人道安記者會公布最新的交通事故資料，今年 1 到 4 月屏東縣在 30 日、機車及高齡死亡等 3 項道安表現最差，每 10 萬人死亡人數，整體死亡比例最高亦為屏東縣，共計 12.2 人。屏東縣交旅處指出，事故發生原因為屏東大眾運輸不足，多數鄉親以機車為交通工具，交通事故運具以機車居多，肇事原因則以自撞、恍神、心不在焉、緊張發生 22 件為最多，顯見偏鄉的大眾運輸不足亦會增加交通事故比率，交通部應積極協助地方縣市政府解決偏鄉大眾運輸不足之問題。

綜上，爰提案凍結「交通運輸規劃及產業發展」預算數 500 萬元，以督促交通部了解偏鄉交通部大眾運輸不足之情況，並提出改善之方案。

提案人：

徐高鈞

連署人：

許淑華 53 張其成

394

114 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

預算書頁次：67-68 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬_____千元

歲出— 減列數：200 萬 凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：路政業務 本年度預算數：1708 萬 8 千元

案由：


交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」，114 年度編列預算 1708 萬 8 千元，項下多數編列於「委辦費」，共 1360 萬元，較去年增加 228 萬元，其中委託「財團法人車輛安全審驗中心」之委辦業務，似與 113 年度委辦業務並無差異，然相關預算卻從 113 年度 972 萬增加至 1200 萬元，增列原因為何？預期達成之政策成效為何？均未詳細說明。

另「一般事務費」67 萬元、國內旅費 136 萬元支應目的為何，亦無列舉，恐有浮濫編列預算之可能，且不利於民意機關為預算使用之監理與後續執行成效追蹤。

綜上所述，爰減列本項預算 200 萬元；並凍結 30%，俟交通部提出向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：







54

569

114 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 預算書頁次： 67 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：400 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：1,708 萬 8 千元

解凍條件：提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」編列預算 1,708 萬 8 千元，計畫內容包含公共運輸發展之政策規劃及督導。

經查，桃園市、基隆市使用公共運輸人數大幅成長，特別是市區公車及國道客運成為大量乘客依賴之交通工具，公共運輸之成熟規劃將有助於提升區域均衡發展、減少交通壅塞、降低車輛碳排等效用；惟中央公共運輸資源投入不足、法規陳舊欠缺彈性、政策目標失衡導致產業經營困難、司機員不足、公車持續脫班減班，甚至路線被迫裁減等問題，難認交通部有重視公共運輸發展政策規劃及督導。

爰凍結該項預算 400 萬元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

牛心辰 陳以信 郭振聲 林沛祥

連署人：

蘇振豪 謝國

55

114 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 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：_____萬 千元
_____分之____(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：1,708 萬 8 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」編列預算 1,708 萬 8 千元。

我國每年三、四十萬件交通事故中約 5 萬件為無照駕駛，平均每年造成 600 多人死亡、6 萬多人受傷，死傷是酒駕釀成的 5 至 6 倍。我國近 3 年無照駕駛裁罰人數介於 18 至 20 萬餘人，無照駕駛累犯占三分之二，其中青少年及高齡者無照駕駛問題嚴重，占兩族群交通事故比率甚高。另外根據統計，全臺 2021 年無照駕駛裁罰人數為 18 萬 1,665 人、2022 年 20 萬 3,769 人、2023 年 20 萬 2,444 人，其中無照駕駛累犯各為 12 萬 2,943、13 萬 1,348、14 萬 5,318 人，無照累犯人數逐年攀升。

目前交通部雖提出修法重罰無照駕駛，但預防勝於治療，交通部應參考戒癮治療再犯治療門檻，配合輔導與諮商方式，針對重複違規者加入認知行為矯治手段；另外針對未成年無照駕駛者，應針對其家長研擬親職教育。另外未成年無照駕駛件數多分布於偏鄉地區，許多交通需求並未被滿足，應同步調查並強化偏鄉地區運輸需求及供給。

爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 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：

連署人：


陳素月 總務課

56

7/2

114 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 預算書頁次： 68

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：1,708 萬 8 千元

解凍條件：2 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」編列預算 1,708 萬 8 千元。

依《道路交通安全規則》第 99 條第 1 項規定，「機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：一、在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛；單行道應在最左、右側車道行駛。二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車道行駛；單行道道路應在慢車道及與慢車道相鄰之快車道行駛。」

雖現行法規針對機車兩段式左轉，並非強制性規定，目前亦有部分地方政府透過標誌標線處理，開放三車道以上內側車道供機車行駛或開放機車直接左轉，或在單向二車道路口規劃不設牌面之待轉區，供駕駛人選擇。但仍有部分地方道路主管機關未依用路人需求確實檢討轄內道路規劃，反以通則性規定佈設機車行駛車道，致限縮機車行駛路權現象，造成一定程度之危險。

查交通部於 112 年已檢送「改善機車交通環境之原則及作法」予各縣市政府供各地方道路交通主管機關運用，以便因地制宜檢討道路規劃妥適性。相關原則涉及包括如「大型車輛尖峰小時流量」、「外側車道寬度」、「機車流量」、「路邊停車干擾」等因素之調查與評估。惟針對該原則及作法之落實執行，交通部始終未規劃相應之管考措施，亦無任何交通安全教育與宣導作為。

為強化各地方道路交通主管機關落實執行機車行駛路權之檢討改善、評估與規劃事宜，爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部於 2 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：許子奇 林本男

連署人：徐錫斌 陳素月

57

114 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 預算書頁次： 67

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：1,708 萬 8 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」編列預算 1,708 萬 8 千元。

查《道路交通管理處罰條例》第 43 條第 1 項，係針對尚未造成傷亡之危險駕駛行為之行政罰依據。惟該條之適用與否，僅授權警政單位第一線人員自行裁量，致實務上經常未能綜合考量車輛本身之脆弱性，以及不同車種間互動之危險性，或常見恣意加諸非法律所明文之條件，而出現消極舉發或任意解讀之情事，難以有效約束可能造成他人生命身體嚴重傷害結果之危險駕駛行為，且恐有違反法律明確性與法律保留原則之疑慮。

參考日本法制及相關管理經驗，針對危險駕駛行為樣態，除以圖示方式明確定義外，亦僅以客觀標準進行事實認定，並不參採行為人當時之主觀意圖。亦即透過正面列舉，表列並說明若出現何種駕駛行為時，即可認定該行為屬危險駕駛，藉此明確化裁量依據。

為保障一般用路人安全，杜絕惡意逼車、驟然變化車道等危險駕駛行為對道路交通安全之高度危害，針對不同車種互動之危險駕駛行為實有必要研訂明確規範判準，爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部，針對國內各運具危險駕駛行為之認定標準，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：林本男

連署人：謝子奇 陳素卿
徐高鈞

58

283

114 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 預算書頁次： 68

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：1,708 萬 8 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務」編列預算 1,708 萬 8 千元。

依《停車場法》第 32 條第 2 項規定，占用身心障礙者專用停車位者，停車場經營業應通報主管機關或警察機關；同法第 40 條之 1 第 1 項規定，停車場經營業違反第 32 條第 2 項規定，經主管機關通知限期改善而屆期不改善者，處新臺幣 1,800 元以上 3,600 以下罰鍰。

惟現行不論公家機關設立自主管理、委託民間業者管理、或私人設立管理之停車場，若非現場採無人管理，或是配置有管理人，遇有疑似占用者，多無依規定通報警察到場查緝，以致法律規定無法落實，停車位遭受占用情況嚴重。

針對身障停車位占用問題，請交通部研擬如何有效課予管理義務人之規勸與通報取締義務，以落實《停車場法》第 32 條及第 40 條之 1 法規之作法。

爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部於 3 個月內，就上述落實管理、通報與取締義務之作法，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林日昇 許淑華

連署人：徐高仁 陳素月

59

114 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

預算書頁次：68-69 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：1 億 凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：道路交通安全 本年度預算數：5 億 1700 萬元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展— 02 道路交通安全」，編列 5 億 1700 萬元；其中包含「業務費」1 億 5908 萬 9 千元、「設備及投資」313 萬 5 千元、獎補助費 3 億 5477 萬 6 千元。惟查，該計畫項下「業務費」自 112 年度 7400 萬元、113 年度 9355 萬元，及至 114 年度 1 億 4938 萬 2 千元，業已年年逐增，卻未見成效，我國交通事故死傷人數仍然偏高。

又，「業務費—一般事務費」下，編列路老師高齡交通安全教育與兒少交通安全意識教材預算共 1850 萬元，預算金額合併後竟為去年路老師高齡交通安全教育（400 萬元）、兒少交通安全意識教育教材（350 萬元）總和之 2.4 倍；同項下就高齡、兒少、行人、機車等分別編列專案性媒體政策宣傳預算共 6100 萬元，更遠高於 113 年道安主題性專案媒體政策宣導預算 2400 萬元，為去年專案媒體宣導預算之 2.3 倍。然去年之道路交通死亡人數仍未達到降幅 5% 之目標，交通事故死亡對象，亦以高齡者為多數，顯有計畫執行成效不佳情形，未達道安宣導、提升行路人安全之目標。

復有關「路老師」政策，更存在交通部明知連續多年成效未彰，仍續由同一廠商得標辦理之情形，洵有浮濫編列預算及怠惰監管之情況。

綜上所述，本於善盡監理預算與政策執行之責，並為節流國家預算、俾免無端浪費人民稅金，爰減列本項一般事務費 1 億元；並凍結 30%，俟交通部提出向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成 60 *邱毅* *李俊*

570

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [V] 減列數：100萬 [V] 凍結數：____萬__千元
(或 20%)

〔第 14 款 1 項 3 目__節—__科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：道路交通安全

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：517,000千元

案由：

98 年至 112 年道路交通事故件數及死亡與受傷人數之情形

年度	事故件數	30 日死亡人數	受傷人數
98	184,749	3,232	245,835
99	219,651	3,297	292,534
100	325,776	3,343	314,003
101	249,465	3,219	332,940
102	278,388	3,072	372,445
103	307,842	3,075	412,010
104	305,413	2,942	408,861
105	305,556	2,847	402,697
106	296,826	2,697	393,046
107	320,315	2,780	426,799
108	341,972	2,865	455,400
109	362,393	2,972	482,333
110	358,221	2,962	476,304
111	375,844	3,064	499,179
112	402,926	3,023	539,535

資料來源：交通部

112 年受傷人數上升至近 54 萬人、事故件數逾 40 萬件，皆為歷史最高點，整體道路交通事故件數及受傷人數皆不減反增。爰提案凍結「道路交通安全」20%預算數減列 100 萬元，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成 游穎
杜沛祥 62

611

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [V] 減列數：100 萬 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元
(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 _____ 節— _____ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：道路交通安全

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：517,000 千元

案由：

112 年路口受傷人數占行人交通事故受傷人數之比率為 52.19%，為 15 年最高點。換言之，112 年行人交通事故之死亡人數與受傷人數，發生於路口之比率，皆創新高。顯見行人路口安全問題仍無法有效改善。爰提案凍結「道路交通安全」20%預算數減列 100 萬元，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

行人交通事故死傷及於路口死傷人數

單位：人、%

年度	事故總件數	行人死亡	路口死亡	占比	行人受傷	路口受傷	占比	行人死傷總數
98	184,749	420	163	38.81	11,443	5,075	44.35	11,863
99	219,651	423	183	43.26	12,818	5,821	45.41	13,241
100	325,776	429	171	39.86	13,787	6,548	47.49	14,216
101	249,465	441	188	42.63	14,647	6,998	47.78	15,088
102	278,388	411	175	42.58	15,061	7,241	48.08	15,472
103	307,842	412	172	41.75	16,163	7,930	49.06	16,575
104	305,413	412	204	49.51	15,248	7,602	49.86	15,660
105	305,556	415	211	50.84	15,735	8,209	52.17	16,150
106	296,826	391	179	45.78	14,523	7,545	51.95	14,914
107	320,315	406	197	48.52	15,512	8,008	51.62	15,918
108	341,972	458	209	45.63	16,718	8,694	52.00	17,176
109	362,393	432	217	50.23	16,945	8,632	50.94	17,377
110	358,221	410	197	48.05	15,589	7,936	50.91	15,999
111	375,844	394	189	47.97	16,763	8,725	52.05	17,157
112	402,926	380	193	50.79	17,280	9,019	52.19	17,660
合計	4,635,337	6,234	2,843	-	228,232	113,983	-	234,446

提案人：游穎

連署人：

游穎
林國成
林沛群 63

612

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：100萬元 [V] 凍結數：_____萬__千元
(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 節 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：道路交通安全

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：517,000千元

案由：

據內政部統計，合法居留我國外籍人士，自 108 年度 78 萬 5,341 人，增加至 112 年度 85 萬 1,932 人，成長 8.48%，惟交通部道安資訊查詢網統計，外籍人士發生交通事故死傷人數自 108 年度 6,213 人，逐年增加至 112 年度 1 萬 2,021 人，增加幅度達 93.48%，顯示在臺居留外籍人士因交通事故死傷人數增幅遠超過居留人口成長幅度，政府歷年推動該等特定族群之交通安全防制作為，未能有效降低其交通事故死傷情形。爰提案凍結「道路交通安全」20%預算數減列 100 萬元，俟交通部研謀改善有效降低外籍人士交通事故死傷情形，保障外籍用路人行的安全，並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎
林坤祥

64

619

114 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 預算書頁次：✓
歲出計畫提要及分支計畫概況表

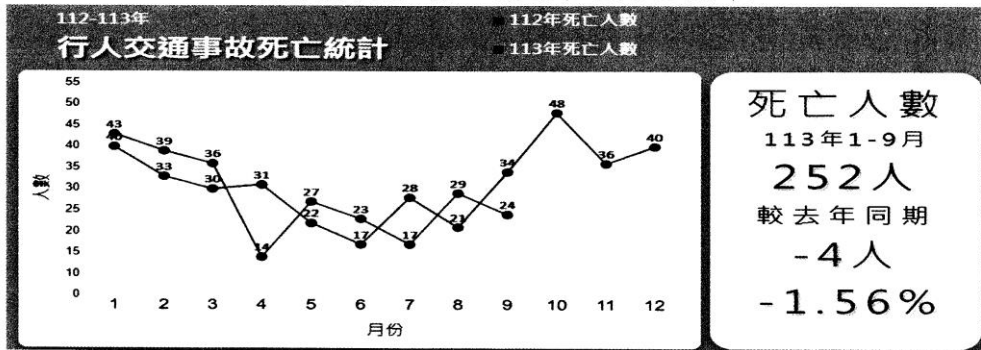
歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：20,000萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：5 億 1,700萬元

解冻條件：提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列預算 5 億 1,700 萬元。
就近幾年交通事故死傷人數持續上升，自 110 年 479,266 人到 112 年 542,558 人，今年 113 年 1-9 月 388,609 人，雖相較去年同期(112 年 1-9 月)403,462 人有所下降，交通事故死傷人數仍然居高不下。其中就整體行人交通事故死亡統計，雖有下降，然根據「國家道路交通安全綱要計畫 113 至 116 年」所述，113 年目標為行人死亡人數降低 7%，然而統計至今年 9 月，死亡人數僅下降 1.56%。

<道安儀表板-行人交通事故死亡統計>



就交通事故改善及提升行人安全部分，交通部在管理、制度設計、道路設計及改善措施上，效率不佳。

爰凍結該項預算 2 億元，俟交通部就「交通事故及行人安全制度，就管理、制度設計、道路設計及改善措施」進行具體改善措施後，向法院提出專案報告並經同意後始得動支。

提案人：徐欣瑩 65
連署人：林國成 廖文加 林沐群(女) 557

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 _____ 節— _____ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：道路交通安全

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：517,000 千元

案由：

我國為提升交通安全，已設定自 2023 年至 2030 年間逐步減少交通事故死亡人數的目標，包括「整體死亡人數下降 30%」和「行人死亡人數下降 50%」。交通部提出「國家道路交通安全綱要計畫（113-116 年）」亦訂出階段性目標，期望 116 年能實現「整體死亡人數下降 18%」及「行人死亡人數下降 30%」。然查 108 至 112 年數據，交通事故死亡人數多數年度均有上升，111 年和 112 年甚至達到 3,064 人和 3,023 人，均突破 3 千人，未達第 14 期道安方案所訂降至 2,814 人以下之目標，顯示安全改善仍富有挑戰。

114 年度新增 5,325 萬元經費，用於提升重點族群的交通安全意識和風險防範教育，該筆預算較 113 年度的 4,725 萬元增長 112.7%，在總道路安全預算中的比重也從 7.81% 提升至 19.44%。然交通事故死亡數的改善仍需加強，確保經費得以有效運用，朝減少交通事故目標邁進。爰提案凍結「道路交通安全」20% 預算數，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎

林沛祥

66

609

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 節— 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：道路交通安全

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：517,000 千元

案由：

據交通部統計查詢網公布之統計資料顯示，112 年度道路交通事故計 40 萬 2,926 件，造成 53 萬 9,535 人受傷及 3,023 人死亡；依年齡別分析，除 12 歲以下兒童外，各年齡層之死亡人數均較 111 年度減少，惟 112 年度 65 歲以上高齡者死亡人數占比達 42.24%，仍較 110 年度之 38.76% 及 111 年度之 41.87% 增加。

政府推動交通安全改善措施執行結果，整體交通事故及傷亡情形仍屬嚴峻，其中為因應少子女化及超高齡社會來臨，12 歲以下兒童及 65 歲以上高齡者之交通事故死亡情形尤須積極妥謀善策，朝減少交通事故目標邁進，以建構友善及安全之道路交通環境。爰提案凍結「道路交通安全」20%預算數，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成 游穎 林坤祥

67

610

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數： 萬 千元 凍結數： 萬 千元

____分之____(或
10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃
通安全 及產業發展

用途別： 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：
114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列預算 5 億 1,700 萬元，其用途為精進行人交通安全改善作為，建立以人為本的安全用路環境及文化，降低交通事故等，然依據道安統計，今年 1-8 月發生 257,825 起交通事故，造成 1,936 人死亡，343,496 人受傷，雖較 112 年同期略為下降，但事件數仍高，而且包括 0-12 歲兒童以及 65 歲以上長者之死傷人數都較去年同期增加，針對事故減少成效不彰、兒童及長者死傷增加之狀況應加以改善，並訂定改善目標，爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 1 個月內就如何有效減少交通事故及兒童、長者之交通安全改善向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李忠源

連署人：張善政 何欣純

68

325

114 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 預算書頁次：68 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：_____萬 千元
_____分之____(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

預算書說明欄：依「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，精進行人交通安全改善作為，建立以人為本的安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進。 說明欄預算數：5 億 1,700 萬元

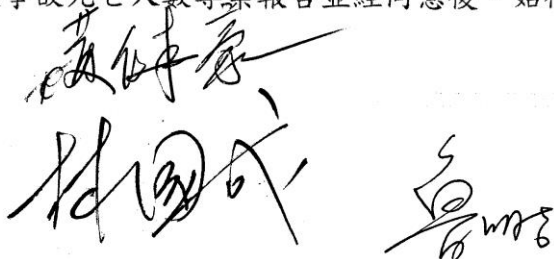
解凍條件：3 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」依「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，精進行人交通安全改善作為，建立以人為本的安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進。編列預算 5 億 1,700 萬元。然而近年編列大量預算，行人死亡事故並未顯著降低，我國訂定以 2023 年(112 年)為基準年，至 2030 年(119 年)「整體死亡人數下降 30%」、「行人死亡人數下降 50%」之願景，然 113 年 1 至 8 月行人死亡人數與去年同期相比不僅未顯著降低，甚至從去年同期 222 人增加至 228 人，難以洗刷「行人地獄」污名。交通部每年編列大量道安經費，卻無法有效改善交通死亡人數，相關計畫成效允宜深刻檢討。爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出降低交通事故死亡人數專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

連署人：



69

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節—科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：道路交通安全

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：517,000 千元

案由：

據臺北市藥師公會推估，每年因藥駕致交通事故死亡人數達 3 百餘人，相較 112 年度酒駕案件致死人數計 253 人，顯示藥駕對於道路交通安全造成之危險性不亞於酒(毒)駕。惟現行道安規則及處罰條例僅就汽機車、慢車駕駛人吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或相類似管制藥品予以規範及處罰，對於服用非管制藥品後不能對所駕車輛為正常控制之行為者，尚無相關管制措施及處罰規範，恐難以提高民眾對於藥駕行為嚴重性之認知。爰提案凍結「道路交通安全」10%預算數，俟交通部進行交通安全藥物分級宣導，以提高民眾對於藥駕行為之安全意識，強化藥品安全宣導，並審酌服用藥物副作用，致影響駕駛能力或引發嗜睡之危害性，並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎

林沛祥

70

616

114 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 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：_____萬 千元
_____分之____(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列預算 5 億 1,700 萬元。

據交通部統計，113 年 1 月~9 月全國大型車輛涉入死傷案件事故統計已達 8000 件，死亡 306 人、受傷 9664 人，事故案件數量居高不下，為此，交通部於 111 年起編列預算，整合 8 項預警輔助系統，推動大型車行車安全。

大型車輛裝設主動預警輔助系統已於今年完成裝設作業，目前正在進行高風險車隊裝設試運行，唯目前主動預警輔助系統的期末成效報告仍未完成，後續也無法依此制定產業標準、法規以及推動政策執行。爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 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：

連署人：


陳素月 侯高武

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數： 萬 千元
 分之 (或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
 用途別： 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：


114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列預算 5 億 1,700 萬元。

根據警政署統計，2019 年至迄今，晚間 6 時至隔天清晨 6 時，行人死亡事故比白天多 50%，甚至高出 1 至 2 倍，以今年 1 至 9 月為例，清晨 6 時至晚間 6 時，A1 交通事故有 19 件，晚間 6 時至隔天清晨 6 時則高達 30 件，顯見路口改善工程中有關行穿線照明明顯不受重視，致行人在夜間的死亡率大幅提升。交通部除檢討行人穿越道照明問題，更應針對道路交通安全進行總檢討。

爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 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：

連署人：


 陳春明 徐高登

72

709

114 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

預算書頁次： 68

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數：

凍結數：5,170 萬(即 10%)

第 14 款 1 項 3 目

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：02 道路交通安全

本年度預算數：5 億 1,700 萬元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」(以下簡稱道安經費)編列 5 億 1,700 萬元,用於推動「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」所需經費。以 2023 年為基準年,2024 年目標為:整體死亡人數下降幅度 5%,行人死亡下降幅度 7%。惟據交通部 12/03 召開之道安記者會,2024 年 1 至 9 月交通數據,總計 29 萬 0332 件事故,造成 2,161 人死亡、38 萬 6448 人次受傷,較去年同期 30 萬 97 件事故,2,222 人死亡,403,462 死傷,今年 1-9 月事故數減少 9,765 件(3.3%),死亡減少 61 人(2.7%),死傷減少 17,014 人(4.2%),雖有下降,尚未達標。

另據道路交通安全基本法第 23 條規定,各級政府為執行道路交通安全所需之政策或措施,應規劃及提供足夠經費,並視實際需要合理分配之,又公路法第 27 條第 1 項及處罰條例第 9 條第 2 項規定,汽車燃料使用費及交通違規罰鍰可作為公路安全管理及改善道路交通使用,交通部依「汽車燃料使用費徵收及分配辦法」與「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」,將徵收收入分配予道路主管機關運用,以共同提升道路交通安全。然審計部報告指出「現汽車燃料使用費及交通違規罰鍰收入實際多由各市縣政府統籌運用,喪失專款專用於道安改善之原則,部分市縣政府或已區分交通違規罰鍰用於交通執法與交通安全改善,但無建立相關機制可供查察地方政府經費運用情形。」監察院報告也指出,地方政府罰鍰應用於交通執法與交通安全改善,但實際多為強化交通執法項目。第 14 期道安方案及國家道路交通安全綱要計畫(113 至 116 年)(下稱道安綱要計畫),以「主動預防的系統性道安改善」之概念,劃分管考、工程、監理、執法、教育及宣導等 6 大道安工作小組,並已將改善措施經費區分為工程(engineering)、監理、執法(enforcement)、教育宣導(education)及其他等 5 大面向。

爰提案凍結該項預算 10%,建請交通部研議汽車燃料使用費及交通違規罰鍰比照道安綱要計畫 5 大面向,訂定運用比率,設計相關查察機制以精準聚焦道安經費使用情形,增進使用效益,俟交通部於 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

陳素月

連署人：

徐高介 蔡其昌 73

689

114 年度交通部單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「交通運輸規劃及產業發展—道路交通安全」

預算書頁次：第 68 頁

本年度預算：5 億 1,700 萬元

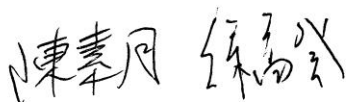
案由：

114 年度交通部單位預算案「交通運輸規劃及產業發展—道路交通安全」編列 5 億 1,700 萬元，係執行「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，以期達成零死亡願景。該項預算 110-112 年執行率均達 8 成以上，惟今(113)年截至 10 月執行率僅 45%。查今年度截至 9 月行人交通事故 252 人，較去年同期僅減少 4 人。針對截至 11 月全國道安改善情形而言，路口改善通報數成案件數為 1,605 件、實際改善 1,250 件，僅 77.88%；799 處優先改善路口實際改善 617 處，僅 77.22%；校園周邊道路改善進度預計年底完成 200 校，實際改善 114 校，僅 57%，顯見道路改善情形仍有待加強。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部於三個月內，針對如何督促地方政府辦理路口改善、目前道路改善工程之成效提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

單位：新台幣千元

年度	110	111	112	113
預算數	298,340	308,743	607,329	605,277
執行數	264,210	297,375	534,576	150,987
執行率	89%	96%	88%	45% (截至10月)

提案人：林俊憲

74

715

114 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

預算書頁次：68 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：5000 萬元

第 14 款 1 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

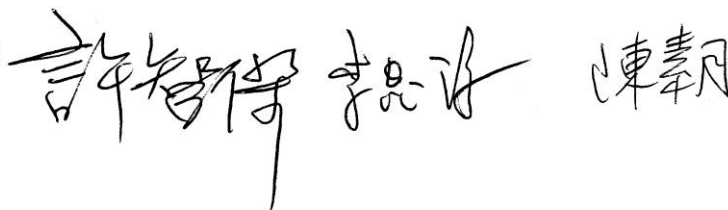
用途別：道路交通安全

本年度預算數：5 億 1700 萬元

案由：

為打造安全友善、優質道路交通安全文化，以預防交通事故減少道路交通事故傷亡人數，交通部依「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」推動各面向行動方案，落實主動預防的系統性道路交通安全改善政策。加強中央及地方政府通力合作，強化交通秩序整頓與行車安全管理措施；結合各級政府、學術機關等不同領域機關團體，進行交通安全觀念教育宣導。惟 108 至 112 年度我國整體交通事故死亡人數呈增加之勢，又 111 及 112 年度更突破 3000 人，仍有諸多面向待精進，爰提案凍結預算 5000 萬元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



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。

75

656

114 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 預算書頁次：68-69 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____萬__千元 凍結數：3000 萬元

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全

本年度預算數：5 億 1700 萬元

案由：

交通部辦理「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，編列 5 億 1700 萬元，計畫項目包含：充實高齡者安全用路知能媒體政策及業務宣導、路老師高齡交通安全教育、跨機關高齡者交通安全教育等業務。蓋交通部統計資料顯示，目前 65 歲以上高齡者領有汽、機車駕照比例約佔整體 15%，然 113 年度 1-8 月 65 歲以上高齡者負主要肇事責任之事故死傷人數卻達整體之 16.7%，其中屬機車事故者更高達 17%，顯見提供高齡駕駛道路安全教育確有必要。然查，交通部辦理高齡駕駛道安教育，主要以社區宣講、媒體宣傳為主要媒介，但並未針對有換照需求之高齡者提供道路安全教育或回訓課程。有鑑於我國近年大力推動「人本交通」觀念，並調整改善標線、標誌、號誌及行人設施，道路環境已與多年前大有不同，為落實高齡駕駛資訊平權、保障用路人交通安全，爰凍結 3000 萬元預算，並請交通部向交通委員會提出「高齡駕駛道路安全教育精進措施」書面報告後，始得動支。

提案人：

何欣純
張其 陳素月

76

629

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：2,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

預算書說明欄：依「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，精進行人交通安全改善作為，建立以人為本的安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進。 說明欄預算數：5 億 1,700 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」依「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」，精進行人交通安全改善作為，建立以人為本的安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進。編列預算 5 億 1,700 萬元。其中辦理工作包括充實高齡者安全用路知能、路老師高齡交通安全教育、跨機關高齡者交通安全教育等。

經查，108 年 75 歲以上高齡駕駛人換發駕照比例從 68.6%提高至 112 年 89.6%，然而違規件數也從每年約 3.6 萬件提高至每年約 5.4 萬件，雖然高齡駕駛人換照需要進行認知測驗，但認知測驗遭專家批評過於簡單，且通過認知測驗與能否安全駕駛間仍存在灰色地帶，換照制度是否有辦法篩選出不適合駕駛之高齡者，仍有疑問。

參考鄰近國家日本及韓國針對高齡駕駛人換照制度包含高齡者講習、認知功能檢測外，3 年內若有違規紀錄需要再進行駕駛技術檢測，即重新路考通過後才能予以換照，台灣是否應比照辦理，有待行政機關參考多方意見研議。

爰凍結該項預算 2,000 萬元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出針對高齡駕駛人換照制度是否應增加路考評估之書面報告後，始得動支。

提案人：

連署人：

114 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 預算書頁次： 68 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：2,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：_____ 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

解凍條件：2 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

檢視我國 108 至 112 年度整體交通事故死亡人數發現，部分年度雖較上年度略減，然概呈增加之勢，111 及 112 年度更突破 3 千人，分別為 3,064 人、3,023 人。顯見我國道路及行人交通安全仍有改善空間，交通部應持續檢討相關措施之實施成效並滾動調整，俾降低整體交通事故死亡人數及行人交通事故死亡人數。爰凍結該項預算 2,000 萬元，俟交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

近年交通事故死亡人數統計表

年度	整體	行人
108	2,865	458
109	2,972	432
110	2,962	410
111	3,064	394
112	3,023	380

說明：死亡人數，係指交通事故造成人員當場或 30 日內死亡之人數。

提案人：翁曉玲

連署人：

林沛祥 ✓ [Signature] 謝毅

78

A
675

114 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 預算書頁次： 68

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____ 分之____ (或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____ 本年度預算數：5 億 1,700 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列預算 5 億 1,700 萬元。

近年各類新興運具崛起，電動輔助自行車、微型電動二輪車、電動滑板車等多元慢速運具，逐漸獲得一般民眾歡迎，使用率日漸攀升。

查道路交通事故統計數據顯示，近五年電動輔助自行車、微型電動二輪車，以及包含電動滑板車在內的個人行動器具等新興慢速運具，傷亡人數增加近一倍，自 108 年 6,888 人，成長至 112 年 1 萬 1,330 人。

然目前國內道路交通環境，針對快慢車行駛路權與車道分流機制不明，針對是類運具亦無任何行車規範可供依循，故經常可見多種慢速運具與汽、機車或行人爭道，共用通行空間，對交通安全與秩序造成影響。

參國外管理政策及經驗顯示，多數國家針對是類新興運具，雖尚屬摸索階段，但多已展開多項調查研究，並依據實證數據提出包含行駛路權、年齡限制、最大允許行駛速率、駕照、安全帽使用等相關管理規範，也針對不同運具之間如何共融行駛之方式提出具體說明，惟我國目前法制政策現況，僅要求微型電動二輪車領牌納管，針對電動滑板車則授權地方政府自訂，至今尚未有相關規範，亦無任何評估試辦計畫，道路環境之規畫設計，亦未能考量各類運具的通行空間。

爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部，針對如何依實證調查與研究數據，精進國內新興慢速運具之管理，包含行車規範、路權、道路環境規劃等，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：林月琴 ✓ 陳素月

連署人：徐高介 陳素月

79

1/1

671

114 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 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：1,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：業務費 本年度預算數：1 億 5,908 萬 9 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

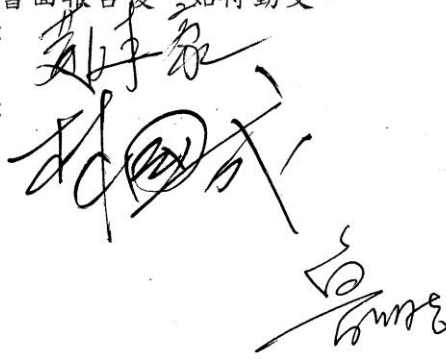
案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」編列預算 1 億 5,908 萬 9 千元。
114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」強化機車駕駛人風險意識辦理主題性專案媒體政策及業務宣導費編列預算 1,000 萬元。經查，固然機車事故發生率較其他車種為高，然而礙於交通法規，機車禁止行駛內側車道、機車強制兩段式左轉等規定，機車必須行駛於外車道，除增加與右轉車輛路線重疊增加發生事故風險外，外側車道經常有違停車輛佔據，迫使機車必須繞道而行，外側車道混雜程度上升亦增加事故風險。交通部應首先設法改善機車路權，達成「交通解嚴」，而非花費大量經費宣導強化機車駕駛風險意識。交通部應積極辦理機車車輛行駛於內側車道與取消兩段式左轉是否增加機車事故風險之研究，以提升整體行車安全。

爰凍結該項預算 1,000 萬元，俟交通部於 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：

連署人：



80

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數： 萬 千元
 分之 (或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃
通安全 及產業發展
 用途別：業務費-資訊服務費 本年度預算數：616 萬 5 千
元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：
 114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」之「資訊服務費」編列預算 616 萬 5 千元，其用途為辦理道安業務管理系統及道安資訊查詢網維護費用等，然而道安資訊查詢網資訊更新速率尚待加強，僅能查詢 2-3 個月前的資訊，爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 1 個月內就道安資訊查詢網資料更新速率提出改善方案向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆海
 連署人：林錫山 何欣純

81

323



113J00504000085

114 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 預算書頁次：

歲出計畫提要及分支計畫概況表

●歲入—●增列 ●減列數：_____萬 千元

⊙歲出—●減列數：_____萬 千元 ⊙凍結數：100 萬元
_____分之____(或__%)

第14款1項3目_節03 汽車燃料使用費 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
經徵管理 業發展
用途別：業務費 本年度預算數：979 萬 3 千 元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「汽車燃料使用費經徵管理」中「業務費」編列預算 979 萬 3 千元。依據交通部公路局及所屬預算，有關省道新建及改善等所需經費，共計編列 38,452,882 千元，其中 12,520,334 千元係以汽車燃料使用費收入支應。換言之，汽燃費之徵收使用，其目標用於道路養護、修建，有鑑於此，交通部應參採公里數、面積基準，並考量原鄉、偏鄉公路系統的道路養護、修建需求和在地意見，以擬定合理的養護補助額度，作為汽燃費之使用及計算準則。爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：孫政華

連署人：徐高介 張其成

82

678

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：70-71 頁

科目（工作計畫）名稱：交通運輸規劃及產業發展-臺灣新車安全評等精進計畫
第14款第1項第3目節

本年度預算數：187,000 千元

建議：【】增列數：

【】減列數：3,000 萬元。

【】凍結數：10%

案由：

交通部 114 年度預算案編列「交通運輸規劃及產業發展-臺灣新車安全評等精進計畫」187,000 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 96,000 千元增加 91,000 千元，增幅達 85.4%，相關單位應詳細說明為何增列此項預算、辦理業務項目及執行方式。此外，112 年度有 8 款車型進行評等，惟 113 年度僅辦理 6 款車型評等，恐將影響 117 年設定目標之達成及消費者知的權益，相關單位應設法鼓勵車商業者參與評定，並往成為國際專業評定機構目標邁進。爰此，為撙節政府開支並落實零基預算精神，建議減列該項預算 3,000 萬元；另凍結該項預算 10%，並就「推廣臺灣新車安全評等(TNCAP)及打造成為國際專業評定機構」之具體策略與相關作為，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



83

526

114 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

預算書頁次：70 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____ 凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：臺灣新車安全評等精進計畫 本年度預算數：1 億 8700 萬

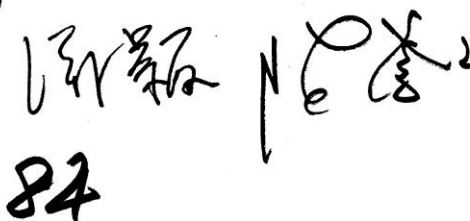
案由：

交通部 114 年預算，交通運輸規劃及產業發展項下臺灣新車安全評等精進計畫經費 1 億 8700 萬元，係 113-117 之 5 年度之多年計畫，總經費 22 億 5340 萬，目的在保障消費者用車安全及降低道安事故傷亡，滾動檢討推動符合國情之在地化評等，進而促使車輛業者持續提升國內車輛安全性能。經查，該預算為 107-112 年，共編列 6 億 1870 萬之臺灣新車安全評等計畫之後續計畫。

建立台灣本土新車安全平等測試，在保障台灣駕駛人安全上，有其必要，惟自 107-113 年，交通部已經編列 7 億 1470 萬元之預算，惟 112 年全年僅有 8 個車型完成評等，113 年上半年僅 3 車型，對比每年台灣市場幾十款上市車型，檢驗能量實有不足。綜上，爰提案凍結 30%，俟交通部向立法院交通委員會提出增加 TNCAP 每年檢驗車款數，提出專案報告經同意後，始得動支。

提案人：





566

114 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

預算書頁次：70 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：2000 萬元

第 14 款 1 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：臺灣新車安全平等精進計畫

本年度預算數：1 億 8700 萬元

案由：

為提供消費者購買車輛資訊參考，進而提升國內車輛安全性及促進車輛產業技術發展，降低交通事故傷亡程度。交通部辦理新車安全評等精進計畫：持續參考國外新車安全評等制度(NCAP)，發展具本土特色之臺灣新車安全評等制度(TNCAP)，並由第三方公正單位執行高於法規標準之測試，與強制性車輛型式安全審驗制度並軌實施，多管齊下把關民眾安全。然 114 年度計畫經費為 1 億 8700 萬元，遠高於 113 年度 9600 萬元，又交通部無法穩定執行車款評鑑，113 年度受評車僅 6 款，其中 2 款車型由業者自費受評，爰提案凍結預算 2000 萬元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許智偉 李忠山 陳素卿

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：ly2400ly@gmail.com。

85

657

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：萬元 [V] 凍結數：___萬__千元
(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：臺灣新車安全評等精進計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：187660千元

案由：

交通部補助遊覽車業者安裝 GPS 設備，並建立監控異常告警之管理機制，以提升遊覽車行車安全，惟近 3 年遊覽車事故件數逐年增加，異常告警管理機制未能有效減少及改善遊覽車交通事故與問題之發生。爰提案凍結「臺灣新車安全評等精進計畫」10%預算數，俟交通部研謀改善並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

表 1 遊覽車異常告警及事故件數

單位：件

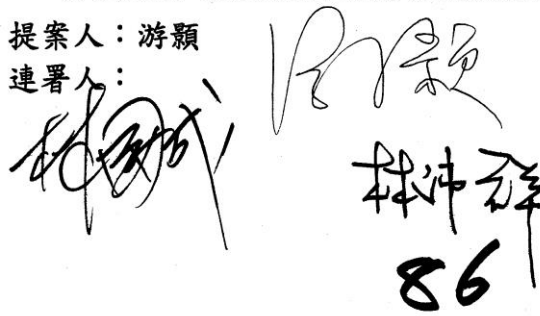
年度	告警件數					事故件數
	合計	車速異常	車輛逾檢	禁行路段	駕車時間	
合計	9,497	4,031	841	1,718	2,907	1,621
110	3,440	934	514	693	1,299	434
111	2,079	671	145	487	776	550
112	3,978	2,426	182	538	832	637

註：1. 車速異常告警原係採超過路段速限 10 公里以上視為異常，自 112 年 11 月 15 日起調整為超過道路速限即視為異常。

2. 資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網及公路局提供資料。

提案人：游穎

連署人：



86

605

114 年度交通部單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「交通運輸規劃及產業發展—臺灣新車安全評等精進計畫」

預算書頁次：第 70 頁

本年度預算：1 億 8,700 萬元

案由：

114 年度交通部單位預算案「交通運輸規劃及產業發展—臺灣新車安全評等精進計畫」編列 1 億 8,700 萬元，較上年度增列 9,100 萬元（增幅 48.66%），係執行車型試驗及評等，揭露評等結果資訊供消費者購車參考。該項預算 110-112 年執行率逐漸好轉，今（113）年截至 10 月執行率僅 66.54%，尚有 2 款車型未公佈評測結果。查交通部預計若每年穩定執行 8 款車型評等，117 年將達成評等覆蓋率 70% 之目標，112 年確實執行 8 款車型評等，惟今年僅執行 6 款車型評等，另 2 款為業者自費受測，目前覆蓋率為 38.45%，恐有無法如期達標之虞。再者，目前挑選評等車型以參考市場銷售排名，尚未將未上市之新車列入評等，且應持續鼓勵業者投入自費評等，以提高覆蓋率。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部於三個月內，針對如何提升評等覆蓋率、增加業者自費評等之誘因提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

單位：新台幣千元

年度	110	111	112	113
預算數	67,000	59,200	92,500	96,000
執行數	9,458	33,849	92,500	63,879
執行率	14%	57%	100%	66.54% (截至10月)

提案人：林俊憲



87

707

114 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

預算書頁次： 70

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數：

凍結數：1,870 萬(即 10%)

第 14 款 1 項 3 目

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：04 臺灣新車安全評等精進計畫

本年度預算數：1 億 8,700 萬元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」編列「臺灣新車安全評等精進計畫」(簡稱 TNCAP 精進計畫)1 億 8,700 萬元，計畫期程為 113 至 117 年度，計畫總經費 22 億 5,340 萬元，113 年度已編列 9,600 萬元，以後年度預計編列 19 億 7,040 萬元。

交通部為確保車輛之安全性，自 2019 年起參考歐洲新車安全評等(Euro NCAP)評價制度與方法，欲建立一套符合臺灣國情之 TNCAP，透過強制性之車輛型式安全審驗制度及非強制性之新車安全評等制度，提升車輛與行車之安全，進而降低道路事故傷亡程度與機率。

交通部 107-112 年推動 TNCAP 計畫，113 年續推動 TNCAP 精進計畫(113-117)，TNCAP 受評對象為國內販售之小客車及小客貨兩用車，並挑選國內市場銷售量較高車型評等，依 112 年度國內小客車及小客貨兩用車新車領牌數量計算，倘若每年穩定執行 8 款車型評等，交通部預估 117 年可達成 70% 覆蓋率之目標。然，113 年之受評車型 6 款，低於 112 年 8 款，且 112 年度由政府支付全部經費，113 年度受評車型 6 款，其中 4 款車型由政府支付經費、2 款車型由業者自費受評，按照該比例，117 年將無法達成 70% 覆蓋率之原訂目標。行政院 112 年 7 月核定該計畫時，即請交通部檢討修訂相關法令，要求業者負擔 TNCAP 評等相關費用，使 TNCAP 制度儘早自給自足運作，降低政府財務支出。

綜上，爰提案凍結該項預算 10%，建請交通部研議規劃，國內暢銷車型(包含燃油車、電動車)，應分階段由車輛業者無償提供試驗用車輛費用、試驗所需零組件、以及負擔部分測試費用等，以降低政府財務負擔，並提高新車受評覆蓋率之可行作法，俟交通部於 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

陳素月

徐高介

連署人：

翁其昌

88

690

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：1,000萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 04 臺灣新車安全 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
評等精進計畫 用途別：_____ 本年度預算數：1 億 8,700萬元
預算書說明欄：臺灣新車安全評等精進計畫 說明欄預算數：1 億 8,700萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「臺灣新車安全評等精進計畫」編列預算 1 億 8,700 萬元，計畫期程 113 至 117 年度，計畫總經費 22 億 5,340 萬元，113 年度已編列 9,600 萬元，以後年度預計編列 19 億 7,040 萬元。

經查，交通部參考歐洲新車安全評等制度 (Euro NCAP) 推動 TNCAP 計畫 (107-112 年)，113 年起續推動 TNCAP 精進計畫 (113-117 年)，辦理我國新車評等。

然 112 年共有 8 款車型受評，至 113 年僅 6 款，實際公布評等僅 4 款，尚有 2 款未公布受評結果，與施政計畫謂「每年穩定執行公布受評車型 TNCAP 評等結果」背道而馳，且 114 年度目標有多少車型受評亦未於計畫詳列，每年編列大筆經費卻無法穩定執行新車評等，交通部應檢討計畫成效，並確定評等目標，以免預算浪費。

爰提案凍結該項預算 1,000 萬元，俟交通部於 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：

連署人：





89

114 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 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：_____萬 千元
 _____分之____(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 05 航政業務 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
 用途別：_____ 本年度預算數：1,698 萬 3 千元
 預算書說明欄：無 說明欄預算數：1,698 萬 3 千元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支
 案由：114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「航政業務」編列預算 1,698 萬 3 千元。交通部航政司主管業務包含機場經營管理之督導，然本國原住民族人使用傳統姓名以至於無法使用各種自動報到或數位服務系統，甚至時常發生遭各航空公司地勤人員因為不熟悉傳統姓名而質疑刁難登機證核發事宜等狀況。身為主管機關，應在督導時具有文化敏感度的提醒和要求相關機場服務不該讓原住民族人感受到差別對待。

爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：沈亞平
 連署人：徐高升 沈吟荷
翁其昌

90
1/1

679

114 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

預算書頁次：71 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：10%

第 14 款 1 項 3 目 05 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：05 航政業務

本年度預算數：1698 萬 3 千元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「航政業務」編列 1698 萬 3 千元，用於推動「強化機場服務設施，提升機場建設服務量能」、包含機場、碼頭經營管理之督導，辦理智慧物流、智慧港埠發展建設等訓練研習。其中我國桃機公司 114 年度策略目標之一為推動「前瞻·智慧機場」，從智慧化資訊服務及強化數位管理，以增加旅客滿意度及優化機場營運效能，規劃從旅客服務、資源管理、行李與貨物、安全管理、環境與衛生以及綜合性等 6 大面向切入。然桃園國際機場各航空公司自助行李託運使用率，使用率平均僅 10% 左右非常低、各航空公司開放使用時數從 2.67 小時至 19.75 小時，開放區間差異極大。

爰提案凍結預算 10%，建請交通部積極協調民航局、桃機公司與各航空公司等溝通，強化機場內智慧化設備運用，研議提升相關設備使用率等鼓勵措施，以減少人工櫃檯作業負荷，並提出說明報告，俟交通部於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月

陳素月

徐高介

翁其昌

91

691

114 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

預算書頁次：71 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：50 萬 凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：交通產業發展 本年度預算數：419 萬 1 千元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「交通產業發展」，114 年度編列預算 419 萬 1 千元，本計畫項下「教育訓練費」114 年度編列 12 萬 7 千元，乃為辦理促進民間參與投資招商會議講習、環境教育訓練，雖較 113 年增列環境教育訓練部分，然並無說明所謂環境教育訓練之細項、目標、宗旨及計畫成效。又，「一般事務費」147 萬 5 千元，僅包裹式條列：(1) 推展民間參與交通建設及辦理交通運輸產業發展相關議題研究 (2) 辦理郵政業務聯繫監理訴訟及交通領域環境保護督導，卻無說明將研究之議題？計畫內容？及執行成效？且辦理之業務，亦與 113 年雷同。復針對「國內旅費」15 萬元，支應目的為何？預算書內亦無詳細說明，難以監管預算執行目的。爰此，建議減列 50 萬元；並凍結本項預算 30%，俟交通部提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

游錫堃
92

567

114 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

預算書頁次：71-72 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：2 億 凍結數：50%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：智慧運輸系統發展建設計畫 本年度預算數：7 億 2800 萬

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」，本年度預算數：7 億 2800 萬。辦理智慧運輸系統發展建設計畫業務，旨在引進各項先進技術至智慧路網，構建更具前瞻性與韌性之運輸系統。

惟查，近年交通部每年皆編列大筆預算於此項目，如無人巴士、自駕車等，採委辦形式辦理，除計畫之必要性有所疑慮外，招標時亦未仔細審酌投標廠商之資格與能力，造成計畫執行時不斷修正，即使執行完畢，亦經常不符合預期，其成果有後續亦少有得實際應用之案例。

又揆諸 114 年度所編列之各項計畫，相關計畫僅有標題，實際之計畫目標與內容，與後續之實際應用可能，皆無法得知。鑒於歷年智慧路網之韌性發展，實難看見落實新科技引進之成果，甚且遭民眾質疑浪費公帑，難謂得以建構安全路網行車環境，有計畫執行成效不佳之缺漏。爰此，建議刪除本項預算 2 億元，並凍結 50%，俟交通部向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

游錫堃 李俊

93

568

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 節- 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：智慧運輸系統發展建設計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：728,000 千元

案由：

汽車自動化駕駛為未來路面交通之發展趨勢，相關應用技術更為世界各國積極發展之前瞻科技項目，國際汽車工程師學會 (Society of Automotive Engineers International, SAE International) 已於 2021 年明定自駕車 (或稱自動輔助駕駛系統車輛) 之分級標準。

聯合國歐洲經濟委員會 (the United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) 世界車輛法規協調論壇 (World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, Working Party 29, WP.29) 亦於 2021 年發布第 157 號條例 (UNECE R157)，針對自動車道維持系統 (Automated Lane Keeping System, ALKS) 制定一致性規範，作為開發有條件自動化駕駛 (L3) 等級車輛之汽車製造商及技術供應商可依循之法規，確保自駕車之安全及性能可達一定標準。

經查我國輔助駕駛系統及分級標準尚無明確法律定義，車輛安全審驗及道路行駛亦缺乏具體規範，致自動輔助駕駛系統遭民眾濫用或誤用，潛藏道路交通安全風險。爰提案凍結「智慧運輸系統發展建設計畫」20%預算數，俟交通部研謀改善並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎

林沛祥

94

618

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：44 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

(或 20%)

第 14 款 1 項 3 目 節- 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：智慧運輸系統發展建設計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：728000千元

案由：

美國眾議院於 2017 年 9 月通過「自駕車法案」，除放寬自駕車數量外，並明文排除適用傳統汽車規定(如:具備方向盤與油門踏板等)，及規定對消費者有告知義務、自駕車安全標準等；德國於 2017 年 5 月修正「道路交通安全法」，對 L3 級自駕車提出詳盡規範，包含駕駛人有義務於特定時機重新接管、提高事故賠償上限、釐清車廠與駕駛人之責任歸屬、自駕車需裝設黑盒子等，嗣於 2017 年 8 月提出 15 條「自駕車道德準則」，明確指出人類生命安全優先於動物及財產保護，並於 2022 年 5 月 28 日通過立法，允許 L4 級自駕車於公共道路行駛；日本於 2014 年成立 SIP-adus 自動駕駛系統計畫與促進委員會，2017 年 6 月發布「遠程自動駕駛系統道路測試許可處理基準」，允許自駕車於真正無人駕駛狀態下進行道路測試，2018 年頒布「自動駕駛制度整備大綱」、「自動駕駛汽車安全技術指南」等，目的均為建立相關規範，日本已實現 L3 級自駕車技術，並修正「道路交通安全法」，於 2023 年 4 月 1 日開始生效施行，有條件開放 L4 級自動駕駛。我國考量自動駕駛技術已成為世界各國之發展重點，國內對於自駕車尚無周延管理規定，相關規範推動進程與前述世界各國發展存有差距。爰提案凍結「智慧運輸系統發展建設計畫」20%預算數，俟交通部研謀改善並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成 游穎
林沛祥
95

69

114 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

預算書頁次：71 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：10%

第 14 款 1 項 3 目 07 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：07 智慧運輸系統發展建設計畫 本年度預算數：7 億 2800 萬元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」於 114 年度開始第 3 期計畫，計畫期程 114-117 年，今年編列 7 億 2800 萬元，用於推動發展跨域數位治理、綠色運輸移動服務、智慧路網及交通平權，以達交通共善環境之目標。亦提供各縣市政府相關獎補助，推動共享運具、無縫交通服務整合、推廣偏鄉弱勢公共運輸服務等。

然交通部第 2 期智慧運輸計畫(110-113 年)共編列 24 億 3,071 萬 6 千元，其中獎補助費 16 億 4,692 萬 1 千元、占比 67.75%，但獎補助費之預算實現率 83.66%略低，部分獎補助案件尚有甚大額度之經費待執行，其中核定後尚未執行之案件之一的「彰化縣動態停車資訊導引系統擴充建置計畫」待執行率 100%，又彰化縣政府今年七月才評估認為其執行量能不足，表示要進行撤案，再再顯示交通部對獎補助案件之管控仍有強化空間。

爰提案凍結預算 10%，建請交通部針對刻正執行之第 2 期計畫存有部分補助案件控管未臻完善、110 及 111 年度部分績效指標達成未如預期等情事，如何督促地方政府強化補助案件之審核及控管，提出改善報告，俟交通部於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 





96

692

114 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

預算書頁次：72 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：7000 萬元

第 14 款 1 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：智慧運輸系統發展建設計畫

本年度預算數：7 億 2800 萬元

案由：

為提供智慧運輸服務，滿足民眾使用需求，提升運輸安全、服務品質及運輸效率。交通部辦理此計畫促進智慧運輸系統之落實及服務普及，透過建置計畫之辦理及協助地方政府發展智慧運輸服務，強化中央、地方與業界之合作關係，惟 114 年度計畫委辦費用為 1 億 9466 萬 3 千元，較去年度增加 9706 萬 3 千元；又 114 年度為計劃第 3 期，然第 2 期計畫有多項年度計畫績效指標未達成，爰提案凍結預算 7000 萬元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許智偉 張其江 陳素月

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。

97

658

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：3,000萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
發展建設計畫

用途別： 本年度預算數：7 億 2,800萬元

解凍條件：2 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

交通部持續推動各期智慧運輸計畫，並於 114 年度起進入第 3 期，然而刻正執行之第 2 期計畫存有部分補助案件控管未臻完善之情形。交通部第 2 期智慧運輸計畫(110-113 年)共編列 24 億 3,071 萬 6 千元，惟據交通部資料顯示，部分獎補助案件尚有甚大額度之經費待執行，其中核定後尚未執行之案件計 2 案，如第 1 案臺北市感應性號誌設置計畫及第 6 案彰化縣動態停車資訊導引系統擴充建置計畫等，又第 6 案彰化縣政府評估執行量能不足，已著手進行撤案，其餘 8 案之實現率亦僅 13%至 75%之間，顯示對獎補助案件之管控容有強化空間。交通部應擬定周延控管機制落實執行，以強化計畫實施成效。爰凍結該項預算 3,000 萬元，俟交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：翁曉玲

連署人：林沛群 陳善益 徐敬

98

A
676

114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：300 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
發展建設計畫

用途別：_____ 本年度預算數：7 億 2,800 萬元

預算書說明欄：透過科技輔助達到人車路平權和諧交通共善環境相關計畫 說明欄預算數：2,734 萬 9 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」交通部執行 5,374,000 千元，期程自 114 年度至 117 年度，114 年度編列 728,000 千元，以後年度預計編列 4,646,000 千元。該計畫就「透過科技輔助達到人車路平權和諧交通共善環境相關計畫」編列預算 2,734 萬 9 千元。


為改善弱勢用路人交通環境，提供使用者公平使用機會，針對視障者於路口行人穿越道設置導盲行穿線，供視障者清楚辨別行穿線位置，增加通過路口安全。

然而許多地方政府設置導盲行穿線未與導盲磚銜接，或甚至無導盲磚引導至導盲行穿線，使導盲行穿線無法供視障者有效利用。且路口聲音號誌故障率偏高、設置地點不夠普及、噪音干擾不易聽清楚、甚至有設置規則混亂導致視障者判斷錯誤等等問題。另聲音號誌對於夜深人靜時易干擾民眾，交通部應配合科技輔助如設置「智慧有聲號誌」增加視障者通過路口之安全性。

爰凍結該項預算 300 萬元，俟交通部於 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：

連署人：



114 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 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：300 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
發展建設計畫

用途別：_____ 本年度預算數：7 億 2,800 萬元

預算書說明欄：發展綠色交通科技並整合跨域交通服務相關計畫 說明欄預算數：2,676 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」發展綠色交通科技並整合跨域交通服務相關計畫編列預算 2,676 萬元。該計畫包含推展智慧物流移動服務應用，推動物流轉型升級及物流產業引入新科技等。

疫情影響下物流業蓬勃發展，改變現代人購物模式，大量網購商品透過物流業者送至消費者手中，然而都市空間規劃有限，貨車停車格更是稀缺，導致貨車卸貨經常違規停靠路邊，除造成交通阻塞外，也極易產生交通風險。

參考歐美國家經驗，既然大貨車停車困難，德國「KOMOTO」計畫輔導業者將貨物由高污染的大卡車轉移到貨運自行車，由貨運自行車執行最後一段包裹配送任務；另外如哥倫比亞波哥大「BiciCarga 示範計畫」、瑞典斯德哥爾摩市「HALLO 計畫」都是政府主導實施試辦計畫讓業者透過貨運自行車配送。除了減碳外，也是針對狹小街道的解方。交通部應研議辦理相關試辦計畫，促使我國物流轉型升級外，也能解決貨車卸貨不易等問題。

爰凍結該項預算 300 萬元，俟交通部於 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：

連署人：

100

1/1

383

114 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 預算書頁次： 73 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
發展建設計畫 業發展
用途別：_____ 本年度預算數：7 億 2,800 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」編列預算 7 億 2,800 萬元。

查交通部於 114 年編列獎補助費 4 億 5,283 萬 7 千元，用以補助直轄市及各縣市政府建置地方區域或廊道協同之智慧交通管理控制系統、都市智慧道路安全系統、智慧交通行動服務、共享運具平台建置、跨運具無縫交通服務整合、偏鄉或弱勢者公共運輸服務推廣及運用大數據進行運輸整合規劃等。

惟改善偏鄉及行動不便民眾旅運品質方面，部分縣市建置系統或設備使用效益始終欠佳，影響計畫目標之達成，截至 113 年 10 月 28 日止，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率仍為 94.37%，未能完整涵蓋。且經審計部地方審計處室抽查發現，部分縣市建置偏鄉或行動不便者公共運輸相關資訊系統或平臺之使用效益欠佳。細究其原因包含，欠缺符合目標對象族群的精準宣傳推廣管道、平台介面操作不易、車輛脫班誤點狀況頻繁而難以獲使用者信賴、且針對業者營運情形缺乏明確管考機制等。

爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部於 3 個月內，針對如何提升偏鄉公共運輸服務資訊系統或平臺之使用效益，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：譚敬 林月
連署人：林錫山 陳素月

101

114 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 預算書頁次：72 頁
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數： 萬 千元
〔〕歲出—〔 〕減列數：8,000千元 〔 〕凍結數： 千元

第 14 款 1 項 3 目 節-智慧運輸系統發展建設計畫

科目(計畫)名稱 交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費-資訊服務費 本年度預算數：40,000千元

案由：

114 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」-「智慧運輸系統發展建設計畫」-「業務費」項下編列「資訊服務費」資訊服務費 40,000 千元，係發展跨域數位治理相關服務，包含決策模型、GIS 視覺化分析模組、數據分析模組及機房頻寬租賃等。較 113 年度預算數 32,180 千元，增加 7,820 千元(增幅 24.30%)。有鑑於政府預算資源有限，交通部署應擷節支用，以節省公帑，爰提案減列 8,000 千元，是否有當？敬請公決。

提案人：房生明

連署人： 林仲祥

102
5

503

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [V] 減列數：1000萬元 [V] 凍結數：___萬__千元
(或 20%)

[第 14 款 1 項 3 目 節—科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：60,000千元

案由：

交通部為響應國際淨零排放目標，並配合國發會公布的「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」，於前瞻基礎建設計畫第 4 期特別預算（112 至 113 年度）中的綠能建設項下編列 9 億 7,993 萬餘元，由公路局及運輸研究所分別負責公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫。

據公路局統計，截至 112 年 10 月底，交通部已核定補助 21 個縣市共計 5 億 7,810 萬餘元，用於公共充電樁設置。然，計畫的執行度卻相當緩慢。累計分配預算為 1,348 萬餘元，累計實現數僅 344 萬餘元，實現率僅 25.51%，其中公共充電樁設置部分甚至尚未有任何實現進度。

公共充電樁的普及對於推動電動車發展與實現淨零排放目標至關重要。交通部作為政策推動的核心機關，應主動擔當領頭羊角色，積極帶頭作為榜樣，率先在公部門設置充電樁，展現政策決心並加速推廣。並檢討目前執行進度緩慢的原因。爰提案凍結「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」20%預算數減列 1000 萬元，俟交通部研謀改善並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：







103

608

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元
(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節—科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：60,000 千元

案由：

政府推動 2050 年淨零排放路徑及策略發展方針，電動車數量逐步成長，交通部爰於改善停車問題計畫中納入綠能友善項目，規範設置專用停車位，惟部分停車場充電設施設置情形未符計畫核定應設置數，且多數停車場充電設施資訊未上傳至交通部指定平臺，截至 112 年底止，獲交通部補助且已興建完工之停車場計 77 座，按核定計畫內容，應設置電動汽車專用停車位計 413 格。上開 77 座停車場中，僅桃園市中壢文化公園地下停車場及桃園區文昌公園地下停車場、臺中市正心立體停車場、臺南市西門健康立體停車場及水萍塢公園地下停車場、基隆市仁愛信義國小操場地下停車場等 6 座，有上傳充電車位數相關資訊。爰提案凍結「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」10%預算數，俟交通部研謀改善並於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎

林沛祥

104

607

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

十分之一(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節— 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：60,000 千元

案由：

為實現 2050 年運輸部門淨零排放的目標，交通部與運輸研究所攜手地方政府推動「營造深度減碳運輸計畫」，該計畫以 112 至 115 年度為期程，包含四大工作重點：運輸部門的減碳與轉型、低碳交通區的規劃與示範推廣、交通設施的節能減碳及交通基礎設施的調適，藉由多元手段打造低排放、低耗能的運輸環境。

然，有關對縣市政府推廣低碳交通區的補助計畫，在審查原則、評比標準和作業程序等方面仍有待確認。雖運研所已於 113 年 8 月 14 日將低碳交通區補助作業要點(草案)函送交通部，但截至 9 月底，交通部尚未函請行政院核定。為使直轄市及各縣市政府建立低碳交通示範區有所參據，並確保計畫順利進行，交通部應盡快完成相關作業要點的核定。爰提案凍結「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」10%預算數，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎

林坤祥

105

614

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：43 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 萬 _____ 千元

(或 10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

1 級科目用途別：營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：60,000 千元

案由：

交通部已在電動車普及方面設定 2025 年與 2030 年目標，積極推動電動車、電動機車的普及，並以補助機制和基礎建設提升作為主要手段，但在政策規劃中，針對電動機車的短期、中期及長期目標卻未有明確設定。相關目標尚未清楚列明，導致政策方向缺乏具體指引，無法有效整合資源，促進電動機車市場的快速成長與基礎建設的擴展。爰提案凍結「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」10%預算數，俟交通部於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎
林沛祥

106

615

114 年度交通部單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「交通運輸規劃及產業發展—營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」

預算書頁次：第 73 頁

本年度預算：6,000 萬元

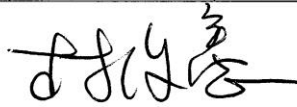
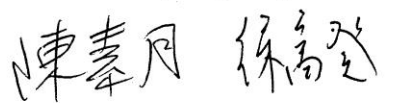
案由：

114 年度交通部單位預算案「交通運輸規劃及產業發展—營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」編列 6,000 萬元，較上年度增列 1,329 萬 9 千元（增幅 28.47%），係因應 2050 年淨零碳排政策，推廣各地方政府規畫低碳交通區、交通場域設施節能減碳等。查該項預算 112 年執行率良好，惟今（113）年截至 10 月執行率僅 67.41%；113 年目標截至 10 月仍有 5 項未達成，其中「完成低碳交通區補助作業要點草案及我國地方政府低碳交通區推動指引」相當重要，係因該項預算均為獎補助費用，若無相關補助要點及推動指引，則難以執行預算。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部於三個月內，針對如何推動並吸引地方政府規畫低碳交通區提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

單位：新台幣千元

年度	112	113
預算數	37,758	46,701
執行數	37,758	31,485,
執行率	100%	67.41% (截至10月)

提案人：林俊憲

107

106

114 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

預算書頁次： 73

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入-增列 減列數： 萬 千元

歲出-減列數：

凍結數：600 萬(即 10%)

第 14 款 1 項 3 目

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：08 營造深度減碳運輸環境暨
打造低耗能交通場域計畫

本年度預算數：6,000 萬元

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下新增「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」(以下簡稱「營造深度減碳運輸計畫」)6,000 萬元，該筆獎補助費將用於補助直轄市及各縣市政府建立低碳交通示範區。行政院於 2022 年 3 月公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」，於 2023 年 4 月核定「12 項關鍵戰略行動計畫」，其中關鍵戰略十之「淨零綠生活」，「4. 低碳運輸網絡」為交通部主責，推動「營造深度減碳運輸計畫」，以運輸部門減碳與轉型、低碳交通區規劃與示範推廣、交通場域設施節能減碳及交通基礎設施調適等 4 項工作重點，營造低排碳低耗能之運輸環境。該計畫期程 112 至 115 年度，總經費 3 億 9,630 萬元，中央政府負擔 2 億 7,630 萬元(交通部 1 億 2,000 萬元、運研所 1 億 5,630 萬元)、地方政府負擔 1 億 2,000 萬元，中央負擔部分 112 及 113 年度由運研所於前瞻第 4 期特別預算編列 8,500 萬元，114 及 115 年度由公務預算編列，114 年度交通部編列 6,000 萬元、運研所編列 4,050 萬元。

2022 年歐洲有 320 個實施中之低排放區，並逐步實施超低排放區，2030 年預計有 35 個零排放區，而運研所於 112 年蒐集與彙整國內外低碳交通區類似案例之實施內容，檢視我國低碳交通區相關法規缺口及研提法制規劃建議；113 年預計完成低碳交通區設置前後之重要工作盤點及彈性調整原則，經費需求評估及財源規劃，與低碳交通區補助作業要點草案、地方政府低碳交通區推動指引。惟 113 年 8 月 14 日運研所已將低碳交通區補助作業要點(草案)函送交通部，截至 113 年 9 月底止交通部尚未函請行政院核定。

爰提案凍結該項預算 10%，建請交通部訂定低碳交通區補助作業要點與推動指引之時程，權責劃分之通案性指導原則，114 年度欲達成 2-5 處低碳交通區之規劃內容、衡量指標，並有效提升公共運輸使用比例之配套策略，俟交通部於 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

陳素月

連署人：

侯嘉宏 翁其昌 108

693

114 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 預算書頁次：67 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：1 億

第 14 款 1 項 4 目 節 - 科目(計畫)名稱：營業基金

用途別： 本年度預算數：279 億 1,623 萬元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 1 項第 4 目「營業基金」編列 279 億 1,623 萬元，提案凍結 1 億元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

台鐵於公司化後，擬調漲票價使其合理化，日前台鐵曾試算出合理報酬率 3% 到 5% 等 3 方案，交通部長表示於 2025 年春節前不會調漲票價。

臺鐵公司表示，刻正研議票價合理化方案，業於 113 年 9 月 10 日董事會提案討論，後續將依照董事及監察人意見補充相關資料，再提交董事會討論，俟通過後循程序提報交通部費率審議委員會，並於審議後轉陳行政院核定，然票價調漲方案於 9 月遭董事會退回，並要求修正補充資料，主因為無法說服民眾，是以，台鐵應審慎評估票價合理化方案，以說服董事會及消費者接受調漲之票價，提升營運績效以提高自償性，並對未來營運所需重大支出妥善規劃，降低政府財務負擔。

綜上，爰提案凍結「營業基金」預算數 1 億元，以督促交通部盡速提出票價合理化方案，並減輕對消費者之民生衝擊。

提案人：徐守剛

李紀洋 何欣純

109

387

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：74-77 頁

科目（工作計畫）名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

第14款第1項第4目1節

本年度預算數：20,916,230 千元

建議： 增列數：

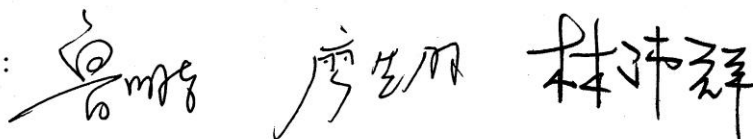
減列數：

凍結數：1 億元

案由：

交通部 114 年度預算案編列「國營臺灣鐵路股份有限公司」20,916,230 千元。據 113 年第 3 季「臺鐵總體檢所列優先、一般及後續改善事項-改善辦理情形」所示，目前仍有安全改革 17 件、組織改革 1 件及營運改革 1 件尚未解除列管。交通部應積極督導國營臺灣鐵路股份有限公司完成後續改善事項，以確保後續行車安全。爰此，建議凍結該項預算 1 億元，俟相關單位就「如何積極完成臺鐵總體檢尚未解除列管事項」之具體作為與預估期程，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



110

528

114 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 預算書頁次： 74

歲出機關別預算表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元

歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：5,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

用途別：_____ 本年度預算數：209 億 1,623 萬元

解凍條件：2 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

交通部及鐵道局主管及督導管理全國鐵路安全，允確實監督臺鐵公司之營運安全，俾維護鐵路行車安全，惟據臺鐵公司提供資料，107 年至 113 年 7 月底，臺鐵公司重大行車事故計有 7 項，行政院及交通部、鐵道局及臺鐵公司於重大行車事故後提出因應對策，另由運安會提出調查報告建議改善事項，惟迄 113 年 8 月底止，107 年度普悠瑪事故臺鐵總體檢報告仍有 19 項未解除列管、運安會調查報告建議改善事項 4 項依列管期程執行改善中；110 年太魯閣事故之安全改革及 5 年安全提升計畫仍待持續推動、運安會調查報告建議改善事項 1 項依列管期程執行改善中。此外，113 年 4 至 7 月間發生落石及土石流衝擊致列車出軌事件提出擬採行措施亦待辦理，顯示運輸安全亟待全面檢討改善。交通部應督促臺鐵公司賡續追蹤控管積極推動。爰凍結該項預算 5,000 萬元，俟交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

翁曉玲

連署人：

林沛祥

陳建仁

周鍾

111

1/1

677

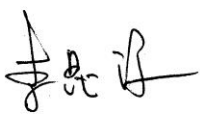


114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：_____萬 千元
 _____分之____(或
 10%)

第 14 款 1 項 4 目 1 節 01 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司
 用途別：_____ 本年度預算數：99 億 4,100 萬元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：
 114 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 1 節「國營臺灣鐵路股份有限公司」項下「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列預算 99 億 4,100 萬元，考量過去曾經發生新購車輛故障等問題，交通部應督促臺鐵公司就新車驗收、原廠保固等作為加強辦理，以保障臺鐵運輸安全，並針對後續交車提出具體時程，爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 1 個月就臺鐵公司新車驗車加強作為及後續交車提出具體時程規劃內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：
 連署人：


112

324

114 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

預算書頁次：

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元

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

第 14 款 1 項 4 目 1 節 02 臺鐵軌道結構安全提升計畫 科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

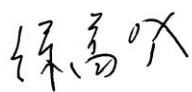

用途別：_____ 本年度預算數：8 億 5,000 萬元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 1 節「國營臺灣鐵路股份有限公司」項下「臺鐵軌道結構安全提升計畫」編列預算 8 億 5,000 萬元，近期因受颱風等極端氣候影響，部分路段因軌道遭土石侵入影響，導致運輸中斷，針對此類狀況，交通部應督促臺鐵公司加強因應，並提出具體改善辦理，爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 1 個月內就因應極端氣候如何提升臺鐵運輸安全向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

連署人：


113

326

114 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

預算書頁次：76 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：1 億元

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

用途別：臺鐵公司營業所需基礎設施重置計畫

本年度預算數：10 億元

案由：

為確保鐵路行車安全，提供旅客安全之乘車環境；延長基礎設施使用年限；提升旅運服務品質，提供旅客舒適之乘車環境，滿足旅客期望；配合政策及趨勢，實踐節能減碳。臺鐵公司辦理基礎設施重置計畫，路線設施、場站設施、電力設施、行車保安設施、電訊設施及檢修設施等項目之重置。此計畫自 113 年度起實施，惟 113 年度經費為 6 億 8500 萬元，114 年度經費增加為 10 億元，增加 3 億 1500 萬元，爰提案凍結預算 1 億元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



陳素月

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。

114

660

114 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

預算書頁次：76 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：5000 萬元

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有
限公司

用途別：06 臺鐵公司營業所需基礎設
施重置計畫 本年度預算數：10 億元

案由：

交通部 114 年度預算「營業基金-國營臺灣鐵路股份有限公司」項下「臺鐵公司營業所需基礎設施重置計畫」編列 10 億元，用於辦理「臺鐵公司路線設施、場站設施、行車保安設施等重置項目」。較 113 年度預算 6 億 8500 萬元，增加 3 億 1500 萬元，增幅 1.45%。

截至去年底臺鐵全線共有 241 座車站，營運里程共 1,065 公里，各站都有所謂的列車站務資訊系統(即列車資訊看板)，台鐵預計由 114 年至 116 年分批建置，逐步更新全台 219 站新式列車資訊系統。惟日前臺北車站已設置試行新型列車站務資訊系統看板，卻被民眾反映新式資訊看板資訊比舊看板更不直觀，例如：顯示器取消車種的欄目，把車種放在備註欄，而且幾乎要 15 秒才顯示，導致很多乘客拿著車票卻找不到搭乘的車的情況。雖臺鐵在事後有局部改善設計，但有很大的進步空間。

另針對日前接連發生 2 起員林車站電梯關人事件、及彰化火車站北上資訊看板損壞近 2 個多月，提報維修卻遲遲沒有動靜等事件，交通部也應盡敦促指導之責。

爰提案凍結預算 5000 萬元，建請交通部針對臺鐵公司未來全臺新式列車資訊看板設置工程及 TIDS 字體設計與改善進度，加強督導之責，並請交通部針對未來若遇上開類似事件，應如何強化臺鐵內部設備檢修及緊急事件處理流程，於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月

陳素月
徐高介
蔣其昌 115

694

114 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

預算書頁次：76 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：3 億元

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

用途別：臺鐵公司營業所需車輛維修計畫

本年度預算數：30 億元

案由：

為提升車輛妥善率，強化鐵路行車安全及旅運服務品質；確保營業車輛運行可靠度，保障旅客安全與權益。臺鐵公司營業車輛三、四級維修、工務維修工程車輛三、四級維修、電務維修工程車輛三、四級維修等，然此計畫為 113 年度公司化後新提計畫，113 年度經費為 10 億 8000 萬元，114 年度經費卻暴增近 3 倍 30 億元，爰提案凍結預算 3 億元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



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：ly2400ly@gmail.com。

116

661

114 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 預算書頁次： 78
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：_____ 萬 千元
 _____分之____(或 50%)

第 14 款 1 項 4 目 2 節 01 桃園國際機場股份有限公司 科目(計畫)名稱：國際機場園區股份有限公司
 用途別：_____ 本年度預算數：70 億 元

解凍條件：6 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 2 節「國際機場園區股份有限公司」項下「桃園國際機場股份有限公司」編列預算 70 億元。

第三航廈工程延宕時間過長，工程期間勞工發生工安問題，一二航廈有漏水問題，請具體說明第三航廈建設推展計畫為何？為確保預算有效使用，擲節政府預算以利開源節流。

爰凍結該項預算 50%，俟交通部於 6 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：林沛祥 蔣錫
 連署人：謝龍

117

增

114 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 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：5000 萬元

科目(計畫)名稱：國際機場園區股份有限公司

本年度預算數：70 億元

案由：

桃園國際機場辦理「台灣國際桃園機場園區綱要計畫」，為提昇國家門戶優勢地位，帶動整體產業及經濟發展，編列 70 億元，由桃園國際機場股份有限公司承辦。第三航廈總經費近 1300 億元，預計 2027 年啟用，建設計畫包含航廈主體、機坪、滑行道、變電站、能源中心、辦公大樓等工程，分為 13 標，其中土方及基礎工程已於 2022 年 3 月完工，其餘各標已於 2023 年底全數發包。勞動部於 109 年 3 月公告以專案報請行政院核定提高外籍營造工之員額申請上限，第三航廈土建工程可聘僱之外籍移工核配比例提高至 80%，並於 110 年 9 月獲核准 2424 名外籍營造工招募許可，但期間屢傳移工失聯情形，112 年全年度失聯率 9.96%，雖 113 年 1 至 8 月累計失聯率降至約 1.25%，對於工程進度仍有相當影響，爰請交通部責成桃機公司繼續加強源頭管制及各項生活輔導細節，降低移工失聯風險，確保第三航廈工程進度，故凍結 5000 萬元預算，並請交通部向交通委員會提出工程進度現況及各項管理精進措施書面報告後，始得動支。

提案人：

何欣純
李品均 陳素月

118

647

114 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

預算書頁次：79頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數： 萬 千元

[] 歲出— [] 減列數：156,600千元 [] 凍結數： 千元

第 14 款 1 項 5 目 1 節-01 國道公路建設管理基金

科目(計畫)名稱 交通作業基金

用途別：設備投資 本年度預算數：156,600千元

案由：

114 年度交通部預算案於第 5 目「非營業特種基金」第 1 節「交通作業基金」項下編列「國道公路建設管理基金」156,600 千元，係辦理「連結亞太強韌陸海空網路計畫-完備光纜通道支線計畫」擴增國道 5 號頭城交流道至高鐵南港引道口間光纜管道。

經查，該計畫為四年期(112-115 年)科技計畫，係扣合行政院「智慧國家方案(110-114)」之數位基盤發展策略期完備我國陸海空低延遲網路環境，確保我國於亞太網路之重要戰略地位。惟相關計畫由交通部編列預算執行，其妥適性有待商榷，爰全數減列，是否有當，敬請公決。

提案人：廖生明

連署人：

林沛祥

119

504

114 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

預算書頁次：79 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：1500 萬元

第 14 款 1 項 5 目 1 節

科目(計畫)名稱：交通作業基金

用途別：國道公路建設管理基金

本年度預算數：1 億 5660 萬元

案由：

為實現「2030 智慧國家」願景本部配合執行「連結亞太強韌陸海空網路計畫-完備光纜通道支線計畫」，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。其中交通部投資國道公路建設管理基金辦理擴增國道 5 號頭城交流道至高鐵南港引道口間光纜管道。此計畫為四年期(112-115 年)科技計畫，惟 112 年度起經費由 500 萬元至 114 年度經費增至 1 億 5660 萬元，爰提案凍結預算 1500 萬元，建請交通部針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



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。

170

659

114 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 預算書頁次：84
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲出一減列數： 萬 千元 凍結數：10%

第 14 款 1 項 6 目 節 05 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫 科目(計畫)名稱：都市大眾捷運系統建設計畫
用途別： 本年度預算數：6 億 8,540 萬元

解凍條件：3 個月內提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部預算案於第 6 目「都市大眾捷運系統建設計畫」項下「高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫」編列預算 6 億 8,540 萬元。高雄環狀輕軌系統作為都市大眾捷運的重要基礎建設，旨在促進城市交通便利與綠色運輸。然而，輕軌採用 B 型路權設計，與地面交通部分共用路權，其交會處易成為交通事故多發點。根據高雄市相關統計，僅 2024 年截至 8 月，輕軌便發生 21 起交通事故，部分事故因汽車違規左轉或行人穿越不當引發。近期事件凸顯輕軌在都市地區運行時，與行人及其他車輛的安全衝突問題。

輕軌作為現代都市的綠色運輸骨幹，其路權共用模式雖有國際先例，但高密度交通區域的成功運行需依賴完善的基礎設施及行為管理措施。高雄輕軌多起事故顯示，現行路權設計與安全管理措施尚未足以應對高密度交通環境的風險，現有道路使用者的行為管理亦需加強。輕軌事故頻率的居高不下，除了威脅行人與乘客安全，亦影響輕軌系統的公眾信任度與長期發展效益。

基於此，交通部應針對高雄輕軌系統的交通事故問題，全面檢討其路權設計及安全措施，參考國際標竿機場與智慧港埠發展經驗，提出行之有效的改進方案，如增設阻斷設施、完善交通號誌及加強民眾遵守交通規則的宣導，並明確列出改善計畫的執行進度與具體成果。爰凍結該項預算 10%，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：林錫山
連署人：

陳其南 林錫山 廖生明
121

646

114 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

預算書頁次：85 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數： 凍結數：400 萬元

第 14 款 1 項 6 目 節 科目(計畫)名稱：都市大眾捷運系統建設計畫

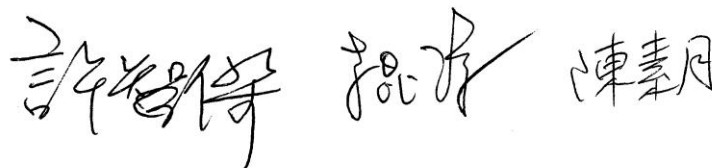
用途別：高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫

本年度預算數：39 億 8293 萬元

案由：

為改善當地交通，並串連高雄市區與南北各產業園區，以吸引廠商人才進駐，促進區域及產業發展，進而引導都市更新，提升民眾生活品質，強化城市競爭力。交通部辦理此捷運小港林園計畫經沿海二路、沿海三路、中門路、沿海路四段～沿海路二段，於林園 11 號公園後爬升，於中芸排水前出土爬升為高架，止於高值化產業園區前，全長約 11.59 公里，設置 7 座車站。惟截至 113 年 7 月底捷運建設計畫經費實現率僅 85.18% 又辦理計畫修正，總經費由 533.11 億提高至 835 億且尚未核定，爰提案凍結預算 400 萬元，建請交通部針對捷運小港林園線建設期程及使用經費提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



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：ly2400ly@gmail.com。

122

662

114 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

預算書頁次：88 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出— 減列數： 凍結數：300 萬元

第 14 款 1 項 6 目 節

科目(計畫)名稱：都市大眾捷運系統建設計畫

用途別：高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫

本年度預算數：30 億元

案由：

為補足高雄都會核心區現有軌道路網缺口，提昇整體運輸系統綜效，串連沿線醫療機構、大專院校、觀光資源、文創產業，凝聚灣區經貿發展及引導都會核心區都市更新。此捷運計畫辦理人字形路線，起於烏松神農路，迄於三多五路，另於澄清路與本館路口分岔往南銜接至鎮中路前鎮區公所，全長約 22.91 公里，設置 23 座車站與 1 座機廠。惟捷運黃線擬將計畫總金額由 1442.37 億提高至 2348.31 億，增加 905.94 億(增幅 62.81%)，因受全球疫情及戰爭影響造成缺工缺料，計畫期程甚長、經費增幅巨大，後續進度難以管控落實，爰提案凍結預算 300 萬元，建請交通部針對捷運黃線建設期程及使用經費提出規畫管理及評估效益，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：



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。

123

663


114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

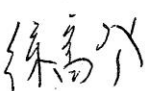
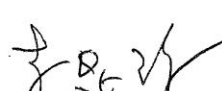

單位名稱：交通部

主決議

案由：

台 1 線大甲溪橋及大安溪橋是臺中市重要的聯外橋樑，肩負海線地區居民往返清水、大甲及其他地區的交通重任。兩座橋梁因興建年代久遠，未導入耐震設計，且長期遭受溪水掏刷，橋墩裸露，結構老化，耐震與耐洪功能不足，嚴重影響用路安全。根據交通部公路總局評估，兩座橋梁的改建計畫需要分別投入 29 億 3000 萬元及 30 億 5000 萬元，但現行的省道改善計畫經費有限，無法納入上述改建工程。為避免經費排擠效應，爰建請交通部將「台 1 線大甲溪橋改建工程」計畫及「台 1 線大安溪橋改建工程」計畫合併為一專案建設計畫，陳報行政院爭取專案經費支應。

提案人：

連署人： 


124

59

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於 113 年 10 月 16 日調漲工業電價後，造成全國重大公共運輸工具電費激增，如台鐵電費增加 4.56 億最多、北捷 3.9 億次之、高鐵 3.6 億到 3.7 億、其他系統約 0.22-1.9 億之間，代表造成各大軌道運輸系統電費增加。為了因應電價調漲，目前機場捷運及高雄捷運已取消部分優惠！

機場捷運：114 年 1 月 2 日起，取消單程票優惠 10 元

高雄捷運：113 年 11 月 1 日起，取消電子票證 85 折優惠

單就各大運輸系統日運量，以 2023 年全年資料來看，捷運系統日運量為 225 萬人次，其中多數為通勤民眾，持續的電價上漲將可能讓通勤票價上漲，將會影發民怨。為避免通勤票價受影響，爰要求交通部與經濟部逕行跨部會研議，對於大眾運輸系統是給予凍漲或是補貼電費，以防止通勤票價上漲，影響民眾搭乘意願，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：



連署人：



125

303

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

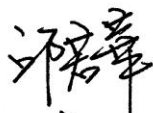
單位名稱：交通部

主決議

案由：

113 年 11 月 4 日勞動部發生員工不堪職場霸凌而輕生之憾事，引發各界重視公務部門職場霸凌事件，隨著事件延燒，113 年 11 月 27 日交通部長陳世凱證實，交通部及其所屬機關共有 18 起霸凌事件，其中交通部本部 1 件，上述 1 案已依相關規定辦理。為避免職場霸凌事件繼續發生交通部應針對員工申訴機制提出檢討，爰要求交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：



連署人：



126

304

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表


單位名稱：交通部

主決議

案由：

由於近年偽造車牌查緝數節節攀升，尤其是今年，僅 1 到 8 月就比去年增加 223 件，增加率高達 171.53%，過去國內網路購物平台內就有偽造販售，在相關部門的要求下，國內網路購物平台以無法取得偽造車牌，然偽造車牌產地為大陸地區，但我方政府與對岸政府並無溝通管道，造成不肖人士透過大陸地區網路購物平台取得偽造車牌，形成防堵破口。為了有效防止偽造車牌流入國內，交通部與數發部應針對如何防範國人於對岸網路平台去取得偽造車進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告

提案人：



連署人：



127

305

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

國 3 增設桃園八德交流道，除了改善地方交通外，更是桃竹苗大矜谷中的重要交通建設之一！其中聯絡道工程需花費 71.89 億，該筆支出已造成地方政府的財政負擔，桃園市政府正積極爭取生活圈道路交通系統建設計畫的補助，目前桃園市政府已完成編號道路的報編程序。為了順利推動桃竹苗大矜谷計劃，爰要求交通部、內政部國土署針對八德交流道聯絡道納入生活圈道路交通系統建設計畫的補助進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：



連署人：



128

306

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於近年外送平台興起，根據勞動部統計，外送從業人員由 108 年 4.5 萬人提升到 113 年 7 月 14.7 萬人，增加幅度高達 3 倍多，機車臨停需求大增，而都會區停車位一位難求，外送人員為快速送餐時常違停紅線，造成外送機車違停紅線比例增加，成為交通亂象之一，外送人員遭裁罰頻率逐步攀升，外送、快遞人員苦不堪言。經查，中央法規尚未訂定外送臨停區之相關法規，導致外送臨停區之設置無法可依，爰要求交通部針對設立外送臨停區與各地方政府進行研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：



連署人：



129

309

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

我國因少子化問題，造成客運駕駛缺工問題日益嚴重，據公路局截至 113 年 5 月統計，我國客運駕駛缺額達 2215 人，雖然勞動部 11 月開放僑外生來擔任客運駕駛，但勞動部預計將修就業服務法，開放僑生投入其他行業，若擔任客運駕駛的僑外生因修法可選擇其他行業時，將導致客運缺工問題重現，政府將面臨是否開放移工擔任駕駛的問題，然僑外生及移工對於國內交通知識、風土人情的了解與本國人差距過大。由於大客車駕駛屬於高度風險行業，不論是開放僑外生或是引進移工擔任客運駕駛，皆須重視駕駛的受訓、管理、保險、外籍駕駛的入出境、居留權等各方面問題。爰要求交通部及勞動部於兩個月內，進行跨部會研議，提出全面性的客運駕駛教育訓練及權益政策，以保障客運駕駛的工作權及民眾交通安全，並向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：

邱君章

連署人：

林國成

白明

130

308

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於台鐵為全國性鐵道系統，設立站點往往須考兩地方民眾需求或促進地方均衡發展，導致台鐵沿線有過多的無人站，也成為逃票慣犯的破口，只能透過列車長及站務人員的驗票才可抓到這些不肖人士，但列車長並無強制力要求逃票者立即進行補票，需通報鐵路警察或駐地員警協助逮捕，讓逃票者有趁機逃跑的機會。為了減少逃票行為發生，交通部應修改相關法規，提升台鐵人員行使職權的力度，爰要求交通部與法務部、警政署、鐵道局、台灣高鐵進行研議，並於 4 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：



連署人：



131

309

交通部

主決議

有關南投日月潭「向山至車埕纜車」位於邵族傳統領域內，依照《原住民族基本法》第二十一條規定，「向山至車埕纜車」須踐行諮商並取得邵族同意，才得以進行開發行為。又查《諮商取得原住民族部落同意參與辦法》明定纜車之土地開發，係屬須踐行諮商同意之範圍。

交通部觀光署日月潭國家風景區管理處 113 年 6 月 28 日觀潭企字第 1130100229 號函，預計重啟研議「向山至車埕纜車」乙案，卻完全沒有先行與邵族說明溝通，嚴重忽略原住民族意願。爰此，提案要求交通部，有關「向山至車埕纜車」乙案，若有重啟規劃，應先行向邵族說明，且必須與邵族溝通取得同意，否則不得進行任何開發行為，相關會議皆應邀請中央原住民族主管機關出席。

提案人：

陳瑩
陳瑩

陳素月

何欣純

132

315

交通部

主決議

機場為國家門面，除應落實機場安全管理以外，服務亦是須重視之環節。桃園國際機場股份有限公司將機場境內管理及服務業務，全部委託保全公司負責，部分員工服務態度欠佳，已造成多起民眾抱怨，交通部應檢討並調整督導管理機制，要求所有保全公司人員應接受完整禮儀教育訓練，測驗合格通過才可派駐執勤。

為確保前揭訓練成效落實於勤務，桃園國際機場股份有限公司應每日無預警派遣人員督導查核，並紀錄現場檢查作業情形，作為後續精進改善基礎。機場內應於明顯處設置申訴 QRcode 意見信箱與電話，接受民眾反應意見，並且定期調查旅客對保全人員之滿意度。

倘遇旅客陳情或反映意見，桃園國際機場股份有限公司均應於第一時間調閱現場錄影資料查證事件狀況，如確實人員服務態度不佳所致，除加強教育訓練外，針對疏失者調離現職，並對保全公司違反勞務契約部分扣罰給付獎金，確保服務品質。

提案人：

陳璽
陳素月
保壽玉



133

316

交通部

主決議

台東花蓮目前的交通情形，凡颱風、大雨或地震，經常造成鐵公路中斷，而國內飛往台東、花蓮的航班不足，花東居民根本無法享受交通的「便利性」，反觀西部的交通，除公路系統相當便利以外，還有火車、高鐵。無法享受交通便利性的台東花蓮居民，往返花東地區時，火車票、飛機票的計價方式和其它地區一致，明顯不公。爰此，要求針對身分證 U、V 開頭，以及目前居住在台東花蓮之居民，應研擬火車、飛機之票價優惠。

提案人：

陳素月

何欣純

徐介

陳瑩

134

317

交通部

主決議

東部鐵路經常遇災害中斷時，往返台東花蓮的居民，必須繞行南迴鐵路才可以前往西部或北部，增加台東花蓮居民交通費用外，須耗費加倍的交通時間，今年中颱風山陀兒過境即是如此。爰此，要求交通部針對此況，應針對通行民眾提供補助措施。

提案人：

陳素月

柯淑敏

陳瑩

徐昌發

135

318

交通部

主決議

北部通往台東、花蓮班機，經常供不應求，為提高台東花蓮交通運輸量能，交通部應協調航空公司，加開國內飛機班次。爰此，要求交通部應就候補機位情形，協請航空公司調整增加固定班次，滿足西部往返台東花蓮民眾之交通需求。

提案人：

陳素月

何欣純

福成

陳益

136

319



113K05504000124

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

根據統計，身心障礙停車格分為路邊及路外停車場兩類。警政署統計顯示，112 年路邊停車格違規取締案件數達 57,329 件，又查交通部於 113 年 4 月 15 日所提供資料，路外停車場 112 年的裁罰案件數僅 6,702 件，兩者差距明顯，顯示路外停車場之管理與執法力度不足。

目前，身心障礙駕駛在交通樞紐、醫院、賣場及學校等場所，經常面臨身心障礙停車格遭違法占用的困境。停車場業者因對相關法規不熟悉，且縣市交通主管機關執法不嚴，導致違規占用者有恃無恐，身心障礙者權益難以獲得保障。

現行《停車場法》及《道路交通管理處罰條例》皆明確規定，若身心障礙者本人未在車上或未持有專用停車識別證，停車場管理員與業者有權移置車輛，並報請交通主管機關裁處。然而，統計數據反映出，業者與主管機關未能嚴格執行相關規定。

因此，交通部應立即加強對停車場業者的法規教育，並嚴格督促地方交通主管機關落實執法，確保「先裁罰，後申訴」之政策原則得以貫徹。唯有透過嚴格管理與執法，方能杜絕違法占用身心障礙停車格之不正風氣，保障身心障礙者的基本停車權益。

爰建請交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

張非竹 陳素月

連署人：

何欣純 ~~張非竹~~
李昆厚
137

337



113K05504000126

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

目前各縣市捷運之兒童票價折扣不一致，導致不同縣市之親子進行城際通勤時，需支付不同票價。以臺北、新北以及桃園三市為例，折扣如下表所示：

縣市	6 歲以下	6-12 歲
桃園	免費	8 折
新北	免費	雙北：4 折、桃園：5 折
臺北	免費	臺北：6 折

雖然捷運的營運及票價事務分屬各地方縣市政府管轄，各縣市亦依其需求採取不同的訂價及折扣策略。然而，以臺北市、新北市及桃園市為例，在捷運建設逐步串連之下，共同生活圈的概念已逐漸形成，卻因票價及折扣政策的不一致，反而造成居住於不同縣市民眾，尤其是家庭及兒童族群的使用困擾，顯不符合便民原則。

交通部作為我國鐵道事務之中央主管機關，負有整合及協調全國捷運建設的責任。基於此，應積極協調各縣市捷運部門，研擬制定統一的「兒童票價折扣政策」，以消弭區域間的政策差異，便利跨縣市的家庭通勤與出行，提升整體捷運服務品質與民眾滿意度。

爰建請交通部於 2 個月內，與各縣市政府協調，建立起全國統一之兒童票價折扣政策，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

張作明 陳素月 138

連署人：

何欣純 魏海

339



113K05504000127

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

學齡前兒童自幼兒園畢業至進入國民小學前，因已超過 6 歲卻尚未領取國小學生證，由於正值暑假期間，學童搭乘捷運需求增多，卻因無法出示有效證明而無法享有應有的兒童票折扣優惠，已經造成諸多不便。同時此一情況顯不合理，亦與提供兒童交通優惠的政策初衷有所背離。

捷運事務雖由各地方縣市政府負責，然交通部 作為中央主管機關，有責任協調各縣市捷運部門，共同研擬解決「兒童票空窗期」的問題，提出具體因應政策，確保學童在此階段能持續享有兒童票價優惠，避免因證件補發程序繁瑣而增加育兒家庭之負擔，進一步落實便民交通政策，同時也建立育兒友善的環境。

爰建請交通部 於 2 個月內，邀集各縣市政府捷運事務相關部門進行研議，建立起兒童票空窗期之因應政策與機制，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：張雅婷 陳素月

連署人：

何欣純
魏源

139

340

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

查交通部於 114 年度預算「交通科技研究發展」項下新增「交通領域工業控制系統資安整備計劃」編列預算 1,060 萬元。

經查本項計劃已完成交通資安職能地圖，適用對象包括交通領域從事工業控制系統之營運系統實務工作並擔任 ICS 主管、ICS 系統管理、ICS 開發維護及 ICS 操作等角色之人員，學員依職能地圖完成學習時數後，經評量取得證書，惟查，交通部於 112 年 6 月首次統計各機關應取得資安職能課程證書人數為 680 人，已取證 48 人，已完成課程未取證 229 人，再至 113 年 8 月始統計取證人數提高為 318 人，截至目前交通部已逾一年未盤點所主管機關應取證人數等基本數據，為確保預算有效使用，擷節政府預算以利開源節流，交通部應確實定期盤點，督促所主管機關之適用人員持續學習取證，具體提高資安素質，增加實務上面臨資安事件時交通樞紐維穩運作，爰建請交通部

向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：林沛祥

林沛祥
蔡建嘉 林國成

140

360

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議 (TPASS 提供菜單式區域選擇服務)

案由：

全國規劃推動 TPASS 行政院通勤月票方案自 111 年 7 月起已有 19 個縣市上路實施，經公路局統計，113 年 7 月份全國約有 63.8 萬人次加值購買 TPASS 通勤月票方案，包括基北北桃約 50.6 萬人次、中彰投苗約 2.6 萬人次、南高屏約 7.6 萬人次、桃竹竹苗約 1.9 萬人次、東部 3 縣市約 0.7 萬人次、雲嘉嘉生活圈約 0.4 萬人次，顯見除基北北桃外，其餘地區購買人次較低。

因應高鐵通車後全台已形成一日生活圈，不少民眾到外縣市就業、就學，假日即返回原居住地者不在少數，目前 TPASS 方案僅以地區作為不同票種劃分，造成許多不便。例如台北新竹通勤的民眾就必須購買基北北桃 TPASS+桃竹竹苗 TPASS；或平日在臺北工作假日返回臺中生活者，需購買基北北桃 TPASS 及中彰投苗 TPASS。且由於一張電子票證僅能綁定一種 TPASS，民眾須準備兩張電子票證分開購買分別使用。

爰要求交通部應研議就 TPASS 未來提供多地區票種選擇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：



141

384

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議 (TPASS 特別預算用罄後應提早規劃預算來源)

案由：

全國規劃推動 TPASS 行政院通勤月票方案自 111 年 7 月起已有 19 個縣市上路實施，自通勤月票推出至 113 年 7 月 31 日止，全國累計已有約 832.7 萬人次加值購買公共運輸通勤月票方案，並累計有約 6.2 億人次使用通勤月票搭乘各類運具，TPASS 儼然已成通勤民眾不可或缺之政策。

TPASS 月票目前係以 3 年 200 億元之特別預算執行，自 115 年起特別預算用罄後，月票預算來源應提前規劃，以維持政策延續性。

爰要求交通部應於 3 個月內就 TPASS 未來規劃含預算來源及如何擴大辦理提升民眾搭乘大眾運輸向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

蔡建豪
林國成

魯明吉

142

385

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

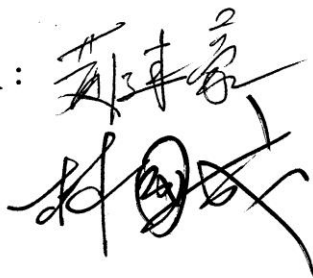
主決議(提升 TPASS 中彰投苗地區使用率)

案由：

全國規劃推動 TPASS 行政院通勤月票方案自 111 年 7 月起已有 19 個縣市上路實施，經公路局統計，自通勤月票推出至 113 年 7 月 31 日止，全國累計已有約 832.7 萬人次加值購買公共運輸通勤月票方案，並累計有約 6.2 億人次使用通勤月票搭乘各類運具，然 113 年上半年共約 2.96 億人次使用月票搭乘公共運輸，較 112 年下半年 TPASS 運量僅成長 6%，運量成長有限。

另 113 年 7 月份全國約有 63.8 萬人次加值購買 TPASS 通勤月票方案，包括基北北桃約 50.6 萬人次、中彰投苗約 2.6 萬人次、南高屏約 7.6 萬人次、桃竹竹苗約 1.9 萬人次、東部 3 縣市約 0.7 萬人次、雲嘉嘉生活圈約 0.4 萬人次。除基北北桃外，其餘地區購買人次較低。尤以中彰投苗地區，臺中市區雖僅有一條捷運路線，但公車路線密集且有臺鐵山線海線供通勤使用，TPASS 加值購買人次仍偏低，然交通部應積極研議如何提升中彰投苗地區購買意願，加強地區民眾使用大眾運輸誘因，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：



143

386

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

屏南快速道路是屏東的救命路，行政院國發會於今年 1 月通過公路局提出的屏南快速道路可行性研究，路廊自竹田台 88 快速公路終點往南延伸至恆春鎮北端，總長 65.55 公里，經費 1744 億元，原訂 12 年完工，時任行政院長陳建仁院長於 4 月 9 日南下會勘，指示工期縮短至 10 年內，公路局更於今年 5 月時承諾，2 年內完成綜合規畫及一階環評審查，朝縮短工期目標邁進，目前預計今年 11 月會提出第一份綜規初期報告和環評的報告。

然於今年 7 月院會質詢時，時任交通部長李孟諺部長答覆，因為屏南快速公路還有二階環評要做，預計 119 年動工，126 年完工，與前述工期有所落差，屏南快速道路除了有效紓解屏南的交通瓶頸，補足恆春半島的生活圈道路、串連景點的觀光產業道路，更可快速聯外緊急防救災、醫療運送，爰請交通部研議分段施工及環評方案，楓港到枋寮路段優先施作，並於兩個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

徐高登

連署人：

許文政

李昆成

144

395

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

高鐵延伸至屏東，屏東縣府已爭取近 20 年，交通部於 2019 年 9 月 27 日拍板高鐵延伸屏東路線採左營案，從現行高雄左營站往北，再往東延伸至屏東六塊厝，全長約 17.5 公里；行政院 2020 年 12 月 10 日同意辦理綜合規畫，鐵道局 2021 年辦理綜合規畫及可行性評估，環境部 2022 年 3 月 30 日決議左營案 2 階環評，然今年左營案被指出技術及營運面會面臨很大的挑戰，鐵道局擬重啟評估高雄案，高鐵延伸至屏東路線規劃未定、開工遙遙無期。

高鐵延伸至屏東係完善屏東交通發展的關鍵拼圖，對於屏東的醫療、教育、經濟發展有著極大的助益，更有助於南北區域均衡發展、實現屏東交通平權，爰請交通部盡速核定高鐵延伸至屏東路廊方案，開啟綜合規劃及環評，優先施作六塊厝車站以容納雙鐵共構。並於 2 個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：徐高公 145

連署人：許智奇 李品冰

396

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

據臺北市藥師公會推估，每年因藥駕致交通事故死亡人數達 3 百餘人，相較 112 年度酒駕案件致死人數計 253 人，藥駕對於道路交通安全造成之危險性不亞於酒（毒）駕。復據臺北市立聯合醫院就駕駛人用藥行為進行問卷調查結果，受訪者有三分之一曾於駕駛前服用各種藥物；另臺北市藥師公會就 300 名計程車、遊覽車、大貨車之職業駕駛進行問卷調查結果，曾於駕駛前服用降血糖藥、安眠藥、肌肉鬆弛劑之駕駛占比達 19.5%，國人對於藥駕之嚴重性普遍缺乏警覺。

惟現行道安規則及處罰條例對於服用非管制藥品後不能對所駕車輛為正常控制之行為者，尚無相關管制措施及處罰規範。爰要求交通部協同衛生福利部研議參考國際交通安全藥物分級制度，完善藥駕管理機制暨防制作為，檢討現行道安規則及處罰條例相關規定。並於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：

連署人：

廖生明
林沛祥
146

505

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

依衛生福利部 108 至 111 年度死因統計結果分析報告指出，事故傷害連續 4 年為兒童非自然死亡之首要死亡原因，亦為少年死亡之首要死亡原因，其中運輸事故死亡人數計 380 人，占事故傷害死亡人數 728 人之 52.20%，又因機動車輛交通事故死亡人數 338 人，占運輸事故死亡人數之 88.95%；且據交通部統計 108 至 112 年度兒少發生交通事故死傷人數，自 2 萬 6,604 人次，增加至 3 萬 151 人次，近 5 年度（108 至 112 年度）合計兒少交通事故死傷人數高達 13 萬 5,095 人次。

交通部為改善道路交通安全，已辦理共 14 期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案，研訂每年道路交通安全防制重點，期加速降低我國道路交通事故之傷亡率，俾增進學生通學安全及兒童交通安全防護等。然而政府歷年推動之交通安全防制作為，未能有效降低兒少交通事故死傷情形。又我國少子女化問題嚴重，除亟待提升生育率外，應加強兒少安全之維護。爰要求交通部應查明兒少交通事故死傷情形增加之癥結原因，研擬有效之防制措施，維護兒少交通安全。並於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：

連署人：

廖生明
白明
林冲祥
147

506

114 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

交通部於 112 年、113 年各編列 141 億元及 120.43 億元，114 年續編 70 億元增資桃園國際機場股份有限公司，以彌補因疫情營運受創及第三航廈、第三跑道之資金缺口，惟疫後桃園國際機場股份有限公司營運量能漸次回升，並於 112 年度轉虧為盈、淨利為 19.04 億元，113 年 1 至 8 月淨利為 59.42 億元，交通部應持續督促桃園國際機場股份有限公司持續提升服務品質以優化機場評比，善用電子物流產業之蓬勃發展趨勢，並審酌滾動調整政府增資額度，以減輕政府負擔。爰要求交通部應於 2 個月內，就「協助提升桃園國際機場股份有限公司服務品質及優化機場評比之具體精進策略」，向交通委員會提出專案報告。

提案人：



148

532

114 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

近期公部門霸凌事件頻傳，為打造政府單位優質職場環境，交通部及內部所屬單位、轄下機關應以此為戒，秉持霸凌零容忍之原則，重新檢視單位內霸凌防制作業，並建置完備暢通的申訴管道及保護被霸凌者，以杜絕霸凌事件發生。爰要求交通部應積極深入瞭解內部所屬單位、轄下機關是否存在霸凌現象，並於 2 個月內就「精進霸凌防制作業與優化現行申訴管道之具體作為」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：

 詹文郎 廖文川 林仲祥

149

533

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

交通部於 114 年編列預算 209 億 1623 萬元，為國營台灣鐵路股份有限公司（下稱台鐵公司）購置及汰換車輛，並辦理台鐵軌道結構安全提升計畫及台鐵公司營業所需車輛維修計畫，以提高行車效率、提升軌道結構強度、汰換老齡機械，降低故障率，並提升車輛妥善率、強化鐵路行車安全及旅運服務品質。

惟查，台鐵公司雖於 113 年起已公司化，然相關安全績效指標及行車安全均未達目標；除於 113 年 11 月接連發生 EMU3000 新自強號及工程維修車滑軌事件，113 年前半年度（1 至 7 月）更已發生 585 起事故，實未見國營台鐵公司強化行車安全之成效。且針對台鐵公司邊坡告警系統數量不足部分，相關邊坡告警系統雖預計於 114 年 6 月完工，然交通部做為上級主管機關，仍應持續督導國營台鐵公司就因應極端氣候及提升鐵道韌性，提出相應對策。

爰建請交通部應於三個月內，就台鐵公司提升鐵道韌性與行車安全，加速落實公司化後改革措施等，提出書面報告，以維鐵路公共運輸安全。

提案人：

林國成

陳景

陳景

150

571

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

交通部 114 年度「交通運輸規劃及產業發展」項下「臺灣新車安全評等精進計畫」，為 113 年至 117 年之五年期程計畫，於 114 年度編列預算 1 億 8700 萬元，辦理提供消費者新車安全資訊、滾動檢討符合國情之在地化新車評等，促使車輛業者持續提升國內車輛安全性能之業務。

惟因應 2050 淨零轉型政策，電動車、氫能車等新型運具需求亦將隨政策之推廣與相關充能站（充電站、加氫站等）之設置，逐年上升。

揆諸「臺灣新車安全評等精進計畫」之評等項目車輛，仍係以傳統燃油或油電混合車為主，並未積極擴展電動車、氫能車受檢項目，無助於新型能源車之政策推廣。另全球自駕車快速發展，未來至於是否納入智慧車輛之評等，亦應提早規劃。爰此，要求交通部於三個月內，就相關問題之精進作為，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

林國成

陳振

陳其

151

572

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

依民用航空機場客運汽車管理辦法等規定，非排班計程車不得進入機場攬客，否則最高可罰三千元。隨著民眾搭車習慣改變，及科技發展，許多民眾習慣已 APP 預約多元計程車進行機場接送。相關之流程與預約租賃車並無二致，惟限於前述法規，多元計程車前往載客，將有受罰風險。惟若是民眾選擇預約民間租賃車業者，又不受此限，形成一國兩制之怪象。細究相關條文，民眾若自行使用 APP 叫車，似與一般概念計程車進入機場攬客定義有所不同，是否能據此開罰，容有疑義。綜上，為因應當今民眾叫車習慣，導正一國多制之亂象，爰建請交通部於三個月內，就相關問題提出精進做為之書面報告。

提案人：

林國成

游景

NG 李

152

583

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

台中捷運藍線綜合規劃報告，經行政院 113 年 1 月 29 日核定，計畫總經費逾 1615 億元，中央負擔 45.66%、約 675.6 億，逾以後各年度繼續編列，交通部於 114 年度編列對台中市政府補助 5 億元，作為細部設計、土建及機電系統工程、監造費用、工程管理費等項目執行，應與全力支持；但以台中整體捷運路網工程，目前藍線延伸至台中太平乙案已進入可行性研究修正程序，雖然台中捷運藍線目前進入細部設計階段，爰建請交通部對於台中捷運藍線延伸至太平工程計畫，能與台中市府共同協調合作，加快修正及審議等相關流程，期能於中捷藍線工程期間，一併完成相關行政程序，並能讓整條中捷藍線至太平捷運工程，能一起完工啟用，造福台中市民。

提案人：

何欣純
李品山 陳素月

153

630

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

大台中山海環線計畫歷經十餘年，含山線鐵路高架化延伸至烏日(大慶-烏日)、海線鐵路雙軌暨部分高架化及新建甲后線鐵路，目前台中市政府修正並補充內容，並依交通部建議拆分，預計 2024 年底前送國發會審議；另台中山海環線，總經費高達 800 餘億，中央依照相關作業要點及地方財政能力，軌道高架化中央、地方各有經費分擔比例，但仍應考量台中後續中捷運藍、橘線、屯區環狀大平霧紫線、藍線延伸至太平、綠線延伸至北屯大坑與彰化等重大軌道與捷運交通建設之財政負擔，建請交通部考量提高專案補助大慶-烏日鐵路高架化、海線鐵路雙軌暨部分高架化經費，以及請交通部加速相關計畫行政流程並儘速審查，並將後續執行狀況書面資料回覆本委員會。

提案人：

何欣純
李思存 陳素月

154

631

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

交通部辦理都市大眾捷運系統建設計畫，有關台中捷運路網：

- (一) 藍線基本設計交通部審議後，進行上網招標。
- (二) 機場捷運橘線可行性研究修正報告，提報交通部審議。
- (三) 大平霧屯區環狀紫線，台中市府可行性研究修正中
- (四) 藍線延伸太平，台中市府可行性研究修正中
- (五) 綠線延伸北屯大坑、彰化，綜合規劃作業中
- (六) 中捷紅線崇德豐原線，交通部核定補助市府 1170 萬進行可行性研究。
- (七) 橘線延伸清水，台中市政府將提出可行性研究。

台中捷運路網，攸關台中未來發展，其中，中捷橘線與大平霧屯區環狀紫線在台中大里交會，藍線延伸到太平計畫，交通部皆予以全力支持並協助推動。

再者，中捷橘線與藍線交會於台中火車站，但橘線的台中火車站體設於干城區域，距離台中火車站 380 公尺，換車轉乘非常不方便。故請交通部與台中市政府協調溝通，能於干城站之外，儘速評估與台中火車站距離更近處增設一站，便利轉乘民眾，打造安全、舒適，轉運效率佳的捷運站；又因涉及台鐵都更開發基地，故請交通部協助與台中市政府、台鐵公司、鐵道局等單位共同商議討論，啟動溝通平台，儘速定案中捷橘線台中火車站新增捷運站點、並能活化台鐵資產等有關台中發展事項。

提案人：

何欣純
陳素月
155

632

114 年度交通部單位預算

單位名稱：交通部

主決議

案由：

今(113)年4月3日發生芮氏規模7.2地震，導致部分道路中斷、鐵路運輸停駛、航班取消及延誤，影響用路人及乘客甚鉅，尤其花東地區遊客及居民更有受困情形。交通部身為中央交通運輸最高機關，負責緊急應變之運輸調度，應提供大眾第一手交通中斷情形、彙整旅運應變方式，而非資訊散落於轄下各機關，僅以新聞稿方式轉發各機關內容，反而由媒體自行統整，如：公視新聞「7.2強震打亂連假疏運全台交通受影響狀況一次看」、聯合新聞網「0403花蓮大地震交通最新資訊！陸海空異動一次看」，更有媒體指出外國旅客抵達花蓮後，才知悉太魯閣園區封閉，未顯示於觀光署或桃園機場網頁。反觀日本國土交通省網站平日即設有「防災資訊網」，包含交通及物流資訊、受災狀況、維生線（通訊、水電）資訊等，供大眾上網一覽災害情形及應變處置，亦避免任何錯誤消息誤導民眾。再者，遇有戰爭等重大災害情勢，交通資訊更是民生第一。爰此，建議交通部應規劃統一交通緊急應變資訊網頁，供民眾查詢並閱覽，俾利健全我國交通應變之韌性，並於三個月內提出書面報告。

提案人：林俊憲


陳春月 徐高誠

156

713

114 年度交通部單位預算

單位名稱： 交通部

主決議

案由：

查交通部因應國發會公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略」，與經濟部共同提出「2030 年客運車輛電動化推動計畫(113-119 年)」，未來七年將投入 643 億元，目標汰換 12,170 輛電動公車，以達 2030 年市區客運全面電動化之目標，截至 112 年汰換比例為 17.03%，與 2030 年 100% 目標相距甚遠。據臺南市政府反映，礙於現行合格業者所產車型之電池續航力較差，如台南市原縣區之公車路線距離較長，續航力卻不足以支撐來回時間，進而影響班次調度，且充電樁常有跳電、跳槍等無法充電之情形，亦影響翌日營運，導致台南市公運業者無法使用渠等車款，去年更無申請任何一台電動巴士補助。此外，依〈交通部公路局補助電動大客車作業要點〉，補助類型分為甲、乙類電動大客車，惟根據財團法人車輛研究測試中心資料，市面上所有國內電動巴士業者僅販售甲類，卻無業者生產乙類，導致空有乙類補助。而台南市原縣區部分公車路線使用乙類大客車，也有電動大客車之需求，卻苦無車款得以汰換。爰此，要求交通部盤點現行國內電動大客車技術問題、研議合格乙類電動大客車，於三個月內提出書面報告。

提案人：林俊憲



陳素月 林信宏

157

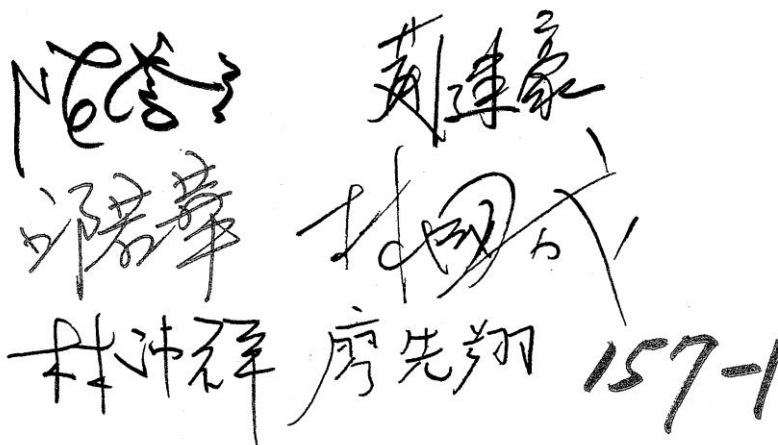
714

主決議

案由：

有鑑連江縣為南竿島、北竿島、高登島、亮島、東莒島、西莒島、東引島、西引島及其附屬小島共計 36 個島礁組成，島際交通皆靠船舶聯繫交通，在東北季風或海象不佳狀況下，時有停航封島之險狀，嚴重影響到縣民急症就醫、交通往來及觀光旅遊之發展，更甚者危害國防安全及經濟發展，近年來隨著馬祖地區觀光旅行業發展迅速，土地需求急增，背後的觀光、民宿及周邊產業發展組合成馬祖地區的經濟驅動力，惟行政中心的南竿島土地面積不敷使用，相隔僅三·二公里的北竿島又無橋梁可以連接，使馬祖地區經濟發展面臨腹地不足之困境，就醫、就學及就業環境無法改善，水電、電信及觀光資源難以整合，基礎民生建設重複投資。爰此，要求交通部限期內提出馬祖大橋建設計畫，以提供全天候快捷、穩定運輸路廊，完善整體道路交通網，促進南、北竿兩島觀光發展。

提案人：


 蔣連象
 邱若華
 林國成
 林冲群 廖先翔 157-1

2.

交通部公路局及所屬 114 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 增列案：1	歲入 規費收入-公路局 及所屬-使用規費 收入 1：服務費	1：增列 1 億元	13 億 9,645 萬 4 千元 1：12 億 5,205 萬 4 千元	1：林俊憲
第 2 案 刪減案： 2	歲出 2：業務費-水電費	2：刪減 1 億元	2：6 億 7,798 萬 3 千元	2：魯明哲
第 3-7 案 (併案處理) 刪減+凍結案： 3、6 凍結案： 4-5、7	業務費-委辦費 3：業務費-委辦 費 4：公路及監理 業務管理- 06 公路公 共運輸計 畫-業務費- 委辦費 5：公路新建及 養護計畫- 01 公路系 統新建及 改善計畫- 業務費-委 辦費 6：公路新建及 養護計畫- 01 公路系 統新建及 改善計畫- 生活圈道 路交通系 統建設計 畫(公路系 統)6 年計畫	3：刪減 1,500 萬元 ，另凍結 10% 4：凍結 300 萬元 5：凍結 5% 6：刪減 700 萬元， 另凍結 10%	3 億 6,864 萬 6 千 元 3：3 億 6,864 萬 6 千元 4：1,900 萬元 5：1 億 1,200 萬元 6：1,400 萬元	3：魯明哲 4：許智傑 (伍麗華) 5：許智傑 (伍麗華) 6：魯明哲

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
	(111-116年) -業務費-委 辦費 7：公路新建及 養護計畫- 02 公路養 護計畫-業 務費-委辦 費	7：凍結 10%	7：2 億 2,764 萬 6 千元	7：許智傑 (伍麗華)
第 8-9 案 (併案處理) 刪減+凍結案： 8、9	8-9：媒體政策及業 務宣導費	8：刪減 2,000 萬元， 另凍結 500 萬元 9：刪減 100 萬元， 另凍結 10%	8-9：3,028 萬 5 千 元	8：廖先翔 9：魯明哲
第 10-11 案 (併案處理) 凍結案： 10-11	第 1 目 一般行政 10：基本行政工 作維持-業 務費 11：基本行政工 作維持-業 務費-國外 旅費	10：凍結 50% 11：凍結 7 萬 8 千元	54 億 0,686 萬元 10：5,510 萬 9 千 元 11：41 萬 6 千元	10：林沛祥 (徐欣瑩) 11：許智傑 (林月琴)
第 12-70 案 (併案處理) 刪減案： 30、58 刪減+凍結案： 20-22、40、55、 69 凍結案： 12-19、23-29 31-39、41-54、 56-57、59-68、 70	第 2 目 公路及監 理業務管理 12-19：公路及監 理業務管 理	12：凍結 5,000 萬元 13：凍結 5,000 萬元	118 億 4,111 萬 4 千元 12-19：118 億 4,111 萬 4 千元	12：徐富癸 13：徐富癸

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
		14：凍結 5,000 萬元		14：徐富癸
		15：凍結 500 萬元		15：徐富癸
		16：凍結 10%		16：游顥
		17：凍結 5,000 萬元		17：林俊憲 (賴惠員)
		18：凍結 1 億元		18：林俊憲 (賴惠員)
		19：凍結 1 億元		19：林俊憲 (賴惠員)
	20-26:01 監理業務	20：刪減 2 億元， 另凍結 30%	20-26:16 億 0,144 萬 6 千元	20：林國成
		21：刪減 2 億元， 另凍結 30%		21：林國成
		22：刪減 5,000 萬 元，另凍結 30%		22：林國成
		23：凍結 100 萬元		23：蔡其昌
		24：凍結 5,000 萬元		24：黃健豪
		25：凍結 10%		25：魯明哲
		26：凍結 3,000 萬元		26：何欣純
	27-28:01 監理業務-業務費	27：凍結 100 萬元	27-28:13 億 9,984 萬 8 千元	27：許智傑 (林月琴)
		28：凍結 50%		28：林市祥 (徐欣瑩)
	29:01 監理業務-業務費-通訊費-寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資等經費	29：凍結 1,500 萬元	29：2 億 2,098 萬 2 千元	29：黃健豪

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
	30-31:01 監理業務-業務費-一般事務費	30：刪減 1,000 萬元 31：凍結 10%	30-31：5 億 0,775 萬 1 千元	30：何欣純 (鍾佳賓) 31：陳素月
	32：01 監理業務-業務費-一般事務費-公路局局本部	32：凍結 1/10	32：2 億 6,979 萬 4 千元	32：林俊憲
	33：01 監理業務-獎補助費-公路局局本部	33：凍結 1/10	33：1 億 2,813 萬 2 千元	33：林俊憲
	34：01 監理業務-獎補助費-捐助駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫	34：凍結 10%	34：1 億元	34：陳素月
	35-36:02 汽車技術訓練	35：凍結 500 萬元 36：凍結 10%	35-36：1 億 3,609 萬 3 千元	35：許智傑 (林月琴) 36：林俊憲
	37：02 汽車技術訓練-業務費	37：凍結 2,000 萬元	37：6,463 萬 2 千元	37：林沛祥 (徐欣瑩)
	38：03 資訊管理	38：凍結 10%	38：3 億 9,975 萬元	38：游顯
	39：03 資訊管理-業務費-資訊服務費	39：凍結 20%	39：2 億 6,209 萬 2 千元	39：廖先翔
	40-41:05 公路養護行政	40：刪減 3,000 萬元， 凍結 30%	40：1 億 8,767 萬 8 千元	40：林國成

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
	42-52:06 公路公共運輸計畫	41：凍結 10%	42-52：53 億 1,000 萬元	41：游顥
		42：凍結 100 萬元		42：許智傑 (林月琴)
		43：凍結 10%		43：李昆澤
		44：凍結 1/2		44：陳雪生
		45：凍結 20%		45：游顥
		46：凍結 1,000 萬元		46：何欣純
		47：凍結 5,000 萬元		47：許智傑
		48：凍結 5,000 萬元		48：許智傑
		49：凍結 10%		49：林俊憲
		50：凍結 10%		50：林俊憲
		51：凍結 10%		51：林俊憲
		52：凍結 2%		52：林沛祥 (林倩綺)
		53：06 公路公共運輸計畫-獎補助費		53：凍結 100 萬元
	54：06 公路公共運輸計畫-獎補助費-補助交通部主管公路客運業，辦理公運復原與健全	54：凍結 5,000 萬元	54：24 億 5,700 萬元	54：黃健豪
	55-56:06 公路公共運輸計畫-公路公共運輸永續及交通平權計畫	55：刪減 3 億元，另凍結 30%	55-56：53 億元	55：林國成
		56：凍結 10%		56：魯明哲

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
	57:06 公路公共 運輸計畫- 公路公共 運輸永續 及交通平 權計畫-獎 補助費-人 本及交通 平權	57:凍結 10%	57: 6 億 2,100 萬 元	57: 陳素月
	58-68:07 客運車 輛電動化 推動計畫	58:刪減 1/2	58-68:37 億 5,700 萬元	58: 陳雪生
		59:凍結 10%		59: 李昆澤
		60:凍結 10 億 5,000 萬元		60: 黃健豪
		61:凍結 10%		61: 魯明哲
		62:凍結 30%		62: 林國成
		63:凍結 20%		63: 游顯
		64:凍結 20%		64: 游顯
		65:凍結 500 萬元		65: 何欣純
		66:凍結 3,700 萬元		66: 許智傑
		67:凍結 10%		67: 陳素月
		68:凍結 1/10		68: 林俊憲
	69:07 客運車輛 電動化推 動計畫-獎 補助費	69:刪減 5 億元,另 凍結 5 億元	69: 36 億 8,610 萬元	69: 廖先翔
	70:08 公路監理 資料庫暨 基礎建設 升級計畫	70:凍結 10%	70:3 億 0,540 萬 1 千元	70: 陳素月

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
第 71-96 案 (併案處理)	第 3 目 公路建設 及改善計畫		507 億 0,762 萬 6 千元	
刪減案： 84	71-78：公路新建 及養護計 畫	71：凍結 1%	71-78：507 億 0,762 萬 6 千元	71：徐富癸
刪減+凍結案： 74-75、86-87、 95		72：凍結 1,000 萬元		72：徐富癸
凍結案： 71-73、76-83、 85、88-94、96		73：凍結 10%		73：游顯
		74：刪減 5 億元，另 凍結 5 億元		74：李昆澤
		75：刪減 5,000 萬 元，另凍結 30%		75：林國成
		76：凍結 500 萬元		76：徐富癸
		77：凍結 20%		77：游顯
		78：凍結 1 億元		78：林俊憲 (賴惠員)
	79-83：01 公路系 統新建及 改善計畫	79：凍結 5,000 萬元	79-83：384 億 5,288 萬 2 千元	79：許智傑 (林月琴)
		80：凍結 5,000 萬元		80：李昆澤
		81：凍結 1 億元		81：李昆澤
		82：凍結 100 萬元		82：許智傑 (林月琴)
		83：凍結 5%		83：林市祥 (林倩綺)
	84：01 公路系統 新建及改 善計畫-業 務費-國內 旅費	84：刪減 500 萬元	84：660 萬元	84：廖先翔

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
	85:01 公路系統 新建及改善計畫-環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期 (113-116 年)	85:凍結 10%	85:20 億 4,503 萬元	85:陳素月
	86:01 公路系統 新建及改善計畫-環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期 (113-116 年)-自行車專案管理委託技術服務	86:刪減 800 萬元，另凍結 10%	86:1,750 萬元	86:魯明哲
	87-88:01 公路系統 新建及改善計畫-永續提升人行安全計畫	87:刪減 1,000 萬元，另凍結 1/10 88:凍結 3,000 萬元	87-88:12 億 5,680 萬元	87:林俊憲 88:黃健豪
	89:01 公路系統 新建及改善計畫-永續提升人行安全計畫-設備及投資	89:凍結 1,000 萬元	89:6 億 7,960 萬元	89:黃健豪

案 別	科 目	主 題	項目預算額度	提案委員
	90-92:01 公路系統新建及改善計畫-省道改善計畫 (114-118 年)	90：凍結 20%	90-92：104 億 5,500 萬元	90：魯明哲
		91：凍結 4,000 萬元		91：許智傑
		92：凍結 1/10		92：林俊憲
	93-94:02 公路養護計畫	93：凍結 1 億元	93-94：106 億	93：李昆澤
		94：凍結 10 億元	5,284 萬 2 千元	94：許智傑
	95：02 公路養護計畫-設備及投資	95：刪減 100 萬元，另凍結 30%	95：85 億 2,446 萬 6 千元	95：林國成
	96：03 公用路燈優惠電價補貼	96：凍結 20%	96：16 億 0,190 萬 2 千元	96：魯明哲
第 97 案 凍結案： 97	第 4 目 一般建築及設備 97：01 營建工程	97：凍結 3,000 萬元	3 億 7,173 萬 3 千元 97：3 億 7,173 萬 3 千元	97：許智傑
第 98-125 案決議案 (逐案處理)				

114 年度交通部公路局單位預算提案

歲計別：歲入

計畫名稱：「使用規費收入—服務費」

預算書頁次：第 44 頁

本年度預算：12 億 5,205 萬 4 千元

案由：

114 年度交通部公路局單位預算案「使用規費收入—服務費」編列 12 億 5,205 萬 4 千元，較上年度預算數增列 9,959 萬 4 千元（增幅 7.95%），係源於汽車駕駛及修護訓練服務收入、公路路基相關材料等試驗服務收入、牌照選號服務等收入。查該項收入 110-112 年執行率均超出預期，今(113)年截至 11 月執行數 13 億 2,262 萬 2 千元，執行率已達 114.77%，亦逾明年度預算數。爰此，建議該項預算增列 1 億元，以覈實編列。

單位：新臺幣千元

年度	110	111	112	113
預算數	828,088	864,230	984,385	1,152,460
執行數	1,122,754	1,207,369	1,457,201	1,322,622
執行率	135.58%	139.70%	148.03%	114.77% (截至11月)

提案人：林俊憲

林俊憲
陳朝 徐福發

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：92 頁

科目（工作計畫）名稱：業務費-水電費

第 款第 項第 目 節

本年度預算數：677,983 千元

建議： 增列數：

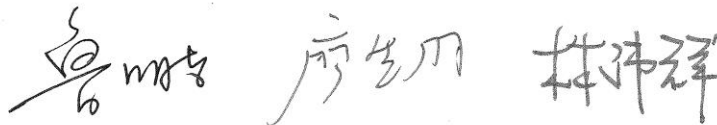
減列數：1 億元

凍結數：

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「業務費-水電費」677,983 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 553,920 千元增加 124,063 千元，增幅達 22.4%。然 113 年 4 月電價上漲後，全體民眾在薪資所得未具體提升下，仍自行設法分配支出。爰此，行政單位應秉持苦民所苦之精神，率先節約用電，節省水電開支，而非從民眾納稅錢中編列新增預算，建議減列該項預算 1 億元。

提案人：



114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：92 頁

科目（工作計畫）名稱：業務費-委辦費

第 款第 項第 目 節

本年度預算數：368,646 千元

建議： 增列數：

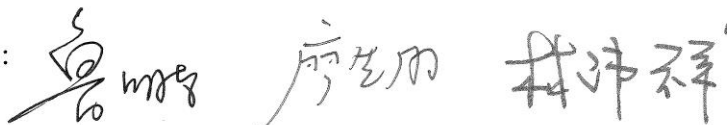
減列數：1,500 萬元

凍結數：10%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「業務費-委辦費」368,646 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 331,775 千元增加 36,871 千元，增幅達 11.1%。相關單位應詳細說明增列項目及執行方式，並審慎評估政府財務，是否有增編預算之必要性。爰此，為撙節政府開支並落實零基預算精神，建議減列該項預算 1,500 萬元；另凍結該項預算 10%，並就「114 年度公路局及所屬增列委辦費預算」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：





113J00504000084

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：

歲出計畫提要及分支計畫概況表

◎歲入—◎增列 ◎減列數：_____ 萬 千元
◎歲出—◎減列數：_____ 萬 千元 ◎凍結數：_____ 萬 千元
_____ 分之 _____ (或5%)

第14款6項3目1節01 公路系統新建及改善計畫 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫
用途別：業務費-委辦費 本年度預算數：1 億 1,200 萬元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 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」中「業務費」之「委辦費」編列預算 1 億 1,200 萬元。

有鑑於本目經費用於辦理國家大型公路新建工程，其中包含花東原住民族人極為關切之台 9 線蘇花公路「東澳-南澳」段、「和平-和中」段及「和仁-崇德」段安全提升工程，惟工程進行期間對於周遭部落之影響及因應措施，應有明確規劃，爰凍結該項預算 5%，俟交通部公路局及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王邱華
連署人：張其口 洪其口

5
1/1

675

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：81 頁

科目（工作計畫）名稱：

公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-生活圈道路交通系統建設計畫
(公路系統)6 年計畫(111-116 年)-業務費-委辦費

第 14 款第 6 項第 3 目 1 節

本年度預算數：14,000 千元

建議： 增列數：

減列數：700 萬元

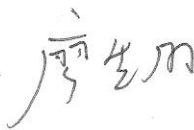
凍結數：10%

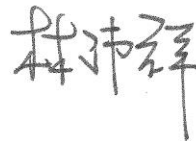
案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111-116 年)-業務費-委辦費」14,000 千元。經查，113 年度辦理相同業務之執行率，截至 113 年 11 月底僅 58.69%，且 114 年度仍編列相同預算數，並無法瞭解該項預算之具體需求。爰此，建議減列該項預算 700 萬元；另凍結該項預算 10%，並就辦理「生活圈道路交通暨基礎建設計畫多元專案管理委託技術服務相關業務」之執行狀況及細節，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：







6

538

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：156 頁

歲入— 增列

歲出— 減列數：20,000 千元 凍結數：5,000 千元

第 14 款 6 項 目 節-01 公路系統新建及改善計畫

科目(計畫)名稱 交通支出

用途別：媒體政策及業務宣導費 本年度預算數：30,285 千元

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於「交通支出」項下編列「媒體政策及業務宣導費」30,285 千元。經查，公路局 111 及 112 年度媒宣費執行率各為 72.51%及 44.82%，(111 年度預算數 10,790 千元、決算數 7,824 千元；112 年度預算數 21,428 千元、決算數 9,604 千元)，媒宣費預算卻由 111 年度之 10,790 千元，逐年遞增至 114 年度之 30,285 千元；又依立法院預算中心報告指出，前 10 大廠商中連續 3 年同一廠商受委託者占半數以上。得標者占半數以上。衡酌各媒體業者宣導管道之觀(閱聽)眾群不同，得標廠商倘過於集中，恐使政府政策及業務宣導未能廣及於社會大眾，

爰要求交通部公路局應檢討得標廠商集中度之妥適性、審酌現行招標與決標方式，並根據執行實績覈實編列媒宣費，爰該項預算減列 20,000 千元並凍結 5,000 千元，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：廖生明

連署人：

白明 林沛祥

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：156 頁

科目（工作計畫）名稱：媒體政策及業務宣導費

第14款第6項第 目 節

本年度預算數：30,285 千元

建議： 增列數：

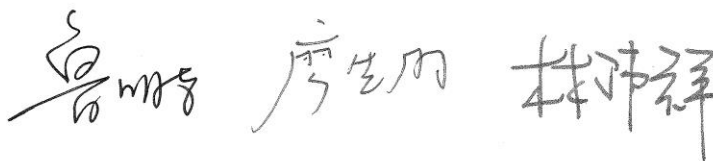
減列數：1,500 萬元

凍結數：10%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「媒體政策及業務宣導費」30,285 千元。經查，該項預算較 113 年度法定預算 23,839 千元增加 6,446 千元，增幅達 27%。經查，公路局及所屬 112 年執行該項預算之執行率僅 44.82%、113 年度為 24.48%。爰此，為擲節政府開支並落實零基預算精神，建議減列該項預算 100 萬元；另凍結該項預算 10%，並就「114 年度公路局及所屬增列媒體政策及業務宣導費與預算執行狀況」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



9

543

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：✓
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：_____ 萬 千元
_____分之____(或 50%)

第 14 款 6 項 1 目 節 02 基本行政工作 科目(計畫)名稱：一般行政
維持
用途別：業務費 本年度預算數：5,510 萬 9 千元

解凍條件：提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 5,510 萬 9 千元。

人民通行權益與交通需求，都是民生基本需求。沒有便捷的交通，人民的工作權、受教權，都會受到嚴重影響。尤其有些非地方政府管轄與人民通行權息息相關路段，更是需要中央主管機關協助處理。

像是全台台一線，許多路段經過人口稠密區，往往是交通瓶頸，民眾長年忍受台一線塞車惡夢，許多家長從家中送小孩上學，因為會經過這些塞車瓶頸，常常短短的 6 公里就要花上 15 分鐘以上時間！遇到下雨天，更是要花上將近 30 分鐘，除了塞車以外，頻繁的車禍，更是讓原本已經很塞的台一線交通雪上加霜，幾乎動彈不得！爰此，請交通部對全台所轄台一線，易產生交通瓶頸及交通事故路段，進行通盤檢討及路況改善。

爰凍結該項預算 50%，俟交通部督促公路局全面盤點全台所轄台一線，易產生交通瓶頸及交通事故路段，進行通盤檢討及路況改善，並於落實執行後向立法院交通委員提出專案報告並經同意，始得動支。

提案人：徐欽聖 林沛群
連署人：林國成 廖正興
10

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：53
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：7萬8千元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 1 目 節 02 基本行政工作 科目(計畫)名稱：一般行政
維持
用途別：業務費-國外旅費 本年度預算數：41萬6千 元

解凍條件：3個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「國外旅費」編列預算 41 萬 6 千元。

國內大客貨車交通事故傷亡人數持續增加，整體案件量創近十年新高，大貨車與公車造成傷亡人數亦逐步惡化，112 年亦為近十年最高。

查公路局評鑑項目，屬駕駛勞動權益比重僅占約 5%。勞動部專案檢查違規率高，駕駛薪資結構普遍畸形，多以加班費或獎金灌水，缺乏行車安全相關項目獎勵，以上問題皆凸顯客運業勞動條件惡劣。近年駕駛缺工與減班砍線的問題，更直接影響行車安全與品質。

惟上述客運業問題，涉及產業結構調整、駕駛管理與訓練、勞動環境與權益提升、評等制度調整等安全管理制度改革，公路局自 106 年起至 113 年，即陸續出國 6 次，考察日本、新加坡、南韓等東亞各國公車客運業管理制度與經驗作法。去年運安會亦針對公路汽車客運業之安全管理制度，提出修訂評鑑執行要點、納入安全管理制度評項等具體建議。

然多年考察經驗與相關報告建議，不僅未能落實於國內相關制度之改革精進，事故案件與勞動條件亦每況愈下，爰凍結該項預算 7 萬 8 千元，俟交通部公路局及所屬，針對公路客運業之安全管理制度改革計畫與精進作為，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：許添傳 林日亨
連署人：孫福成 陳素月 11

285

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 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 [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 6 項 2 目 節 - 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：_____ 本年度預算數：507 億 762 萬 6 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 2 目「公路及監理業務管理」編列 507 億 762 萬 6 千元，提案凍結 5000 萬，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

為達成 2050 淨零排放之目標，公路局持續推動電動公車政策，於 112 年提出「2030 年客運車輛電動化推動計畫(113 年至 119 年)」改採專案經費加速電動公車政策之推動。

據公路局資料顯示，截至 113 年 8 月底，電動大客車為 1,846 輛，其中 113 年 1 至 8 月實際產能僅 50 輛，與計畫所訂至 113 年底總電動公車數 3,400 輛之目標相差甚遠，恐不足以滿足國內市場所需，且 113 年度截至 8 月底止，購車補助執行數 4 億 1,241 萬 1 千元，占全年度預算數僅為 17.20%，預算執行率偏低，且 8 成以上年度經費尚待執行，另核定補助金額超逾預算數甚多，應檢討電動公車補助目標及執行方式。

表 1 公路局 113 年度截至 8 月底止，核定補助客運業者新(汰)購電動大客車情形表

單位：新臺幣千元；輛

辦理項目	預算數 A	累計 分配數B	累計 執行數C	執行率		核定 輛數	核定 補助金額
				占同期間 分配數 D=C/B	占全年度 預算數 E=C/A		
購車補助經費	2,398,300	632,499	412,411	65.20%	17.20%	2,080	10,816,000
建置維修保養體系經費	31,700	750	692	92.27%	2.18%	-	-

資料來源：公路局提供資料；本中心製表。

綜上，爰提案凍結「公路及監理業務管理」預算數 5000 萬，以督促交通部檢討電動公車整體發展計畫，並制訂中長程發展目標。

提案人：

林錫山 李昆洋 何欣純

12

398

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 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 [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 6 項 2 目 節 - 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：_____本年度預算數：507 億 762 萬 6 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 2 目「公路及監理業務管理」編列 507 億 762 萬 6 千元，提案凍結 5000 萬，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

公路局近年為了將公務監理服務深入行動不便的鄉鎮區域，減少民眾辦理監理業務往返監理站耗費之時間，滿足偏鄉民眾不便需求，持續辦理下鄉考照之服務。

為提升機車防禦駕駛能力及降低違規與肇事風險，近年交通部積極推動「機車上駕訓進校園案」，然偏鄉民眾未必有意願參與課程，交通部不應將機車駕訓課程與下鄉考照政策綁定，恐難以解決偏鄉民眾考照之便利性，不利落實交通平權；另，監理所於身障朋友考照時，備有機車身障特製車供民眾考照，惟屏東部分鄉鎮考照時無提供相關備車服務，需考照人自備車輛，不利民眾考照，交通部應加強偏鄉考照相關服務措施，落實交通平權之目標。

綜上，爰提案凍結「公路及監理業務管理」預算數 5000 萬，以督促交公布提出下鄉考照及偏鄉監理服務量能改善之計畫。

提案人：

林錫山 李忠源 何欣純

13

399

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 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 [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 6 項 2 目 節 - 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：_____ 本年度預算數：507 億 762 萬 6 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 2 目「公路及監理業務管理」編列 507 億 762 萬 6 千元，提案凍結 5000 萬，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

交通部日前預告修正「汽車運輸業管理規則」、「汽車運輸業客貨運運價準則」，增訂外送平台運送新興行業運價適用規定，作為業者收取運費依據，每筆訂單運費應依每車公里基本運價按運送距離計算，包含起程費、續程費外，並得加計等待費、樓層費、夜間加成運費及春節運費。

然草案擬定過於倉促，未與相關工會、消費者進行完善之溝通，引來外界強力之反彈，且依據公路法第 42 條汽車運輸業客貨運運價準則，目前無消費者代表參與的法源依據，交通部應積極確保未來運價調整消費者的意見能被納入參考；同時應避免運費轉嫁給消費者，消費者減少點單頻率，進而影響外送員的實際收入，整體打擊外送產業。

綜上，爰提案凍結「公路及監理業務管理」預算數 5000 萬，以督促交通部制定外送運費規則時，完善相關受影響人員之溝通，並整體評估產業影響可能，減輕產業受損情形。

提案人：

徐高介
魏寧 何欣純

14

400

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 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 [V] 凍結數：500 萬

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

用途別： 本年度預算數：118 億 4,111 萬 4 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 2 目「公路及監理業務管理」編列 118 億 4,111 萬 4 千元，提案凍結 500 萬，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

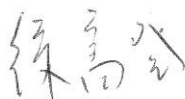
說明：

依國家發展委員會「2050 淨零碳排路徑」規劃，我國預計於 2030 年達成市售電動機車占比 35%，2035 年成長至 70%，並進一步於 2040 年達成 100% 新售機車電動化。

然目前電動機車掛牌據點不足，使電動機車難以普及到偏鄉，以屏東縣為例，屏東縣境內有 33 個鄉鎮市，全縣目前僅有 22 個電動機車掛牌據點，其中 10 個位於屏東市，部分鄉鎮未有據點得以申請掛牌，民眾購買機車後難以騎乘到其他鄉鎮市的據點掛牌，對於電動機車普及不利，難以達成國發會所訂定之電動機車普及目標。

綜上，爰提案凍結「公路及監理業務管理」預算數 500 萬元，以督促交通部公路局提出增設偏鄉電動機車掛牌據點之計畫。

提案人：



15

40/

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局

預算書頁次：25 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

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

(或 10%)

第 14 款 6 項 2 目 節—科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

1 級科目用途別：

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：11,841,114 千元

案由：

假車牌的氾濫已經對社會秩序及交通安全帶來嚴重挑戰，政府應加強假車牌的查緝，並檢討相關罰則，提高相關罰則 30000 元到 90000 元，並沒入車牌，以遏制假車牌製造和販售的猖獗。爰提案凍結「公路及監理業務管理」10%預算數，俟公路局於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

游穎
林國成
林沛祥

16

628

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 或出機關別預算表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：5,000 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管
 理
用途別： 本年度預算數：118 億 4,111 萬 4 千
 元

解冻條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：
114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」編列預算 118 億 4,111 萬 4 千元。

經查，我國使用偽造車牌數量從 108 年 57 件到 113 年八月暴增至 627 件，而 108 年違規超速案件為 11750 件，其中 109 年修正道路交通處罰條例第 43 條後，超速不減反增，而法令修訂之罰則為行車速度超過最高時速 40 公里，將處三萬六千塊以下的罰鍰，並吊扣駕照六個月，反觀使用假車牌之罰則，僅處罰鍰一萬零八百元以下。雖交通部提高假車牌罰鍰金額至三萬六，並且加入車輛沒入銷毀的規定，但依然須從源頭抑止假車牌製造及販賣。

爰凍結該項預算 5,000 萬元，俟交通部公路局及所屬就「假車牌氾濫情形處理辦法」於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：賴惠庭
連署人：張善政 徐高漢 陳素月 17

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：
歲出機關別預算表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：10,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 _____ 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別：_____ 本年度預算數：118 億 4,111 萬 4 千
元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」編列預算 118 億 4,111 萬 4 千元。

為達 2050 淨零炭排我國積極推動 2030 市區公車全面電動化，其中台南市目前約有 420 台公車，電動車有 113 台，柴油車有 307 台，電動車比為 27%。

惟，現階段機制為電動車商透過客運業者領取政府補助，但政府部門相關驗收與審查作業，過去都是由客運業者長期承擔，而因諸多細項並非合約所能完整規範，導致客運業者往往被電動車商所箝制，因此交通部應應規範電動車商自行處理汰舊換新經費申請及核銷作業，保障客運業者之權益。

另為更接近地方需求，交通部應提供客運業者中型、小型車的選擇，並協助地方政府安排公車路線，並且加強車輛國產化、技術客運化可行性，以利達成

2030 市區公車全面電動化。

爰凍結該項預算 1 億元，俟交通部公路局及所屬就上述於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 賴惠貞
連署人： 林錫山 侯友宜 18
陳素月

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 歲出機關別預算表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：10,000 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別： 本年度預算數：118 億 4,111 萬 4 千元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：
114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」編列預算 118 億 4,111 萬 4 千元。

為實現交通平權，交通部公路局持續推進多元偏鄉公共運輸服務，以提升交通運輸服務量能及移動便利性，惟仍有部分偏鄉地區公共運輸涵蓋率未達目標值，甚無公共運輸服務，且高齡者交通需求未獲滿足，又駕駛人力斷鏈問題仍待解決，自駕巴士之交通法制及配套措施亦待完善。

爰凍結該項預算 1 億元，俟交通部公路局及所屬就「台南市第一選區多元公共運輸」於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人： 賴惠貞

連署人： 林政則
 侯高敏
 陳素月

19

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：55 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：2 億

凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：監理業務

本年度預算數：16 億 144 萬 6 千元

案由：

交通部公路局 114 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」，推行監理行政、促進道安、執行道交法規，並辦理車輛行車事故鑑定及覆議業務。惟查，有關車輛行車事故鑑定及覆議業務有關部分，合計編列相關預算 21,273 千元(含郵資 2,723 千元、兼職費 1,966 千元、專家出席費 480 千元及稿費 10,512 千元、事務經費 3,501 千元、旅費 2,091 千元)。

惟現行交通部公路局車輛行車事故鑑定覆議會之鑑定流程有過於粗糙之嫌，經常對行車事故之內容直接援引各區車輛行車事故鑑定會之認定，未就原鑑定是否存在錯誤、程序有無瑕疵進行細究，致使對事故鑑定產生錯誤認識，或有漏未自為鑑定之怠惰。

實務上覆議會雖為委員會制，惟相關調查皆由幕僚單位為之，委員會議僅就幕僚單位做成之結論建議進行議決。其鑑定結果更有鑑定漏未登載重要違規事項，或未審慎審酌相關道安法規判定責任歸屬，致使鑑定結果出現重大瑕疵之情形。甚而出現配合檢調結案需求，逕行給予兩種相悖之鑑定意見，製成「結案自助餐」之情節，足見交通部公路局所為之行車事故鑑定及覆議難謂具備相當專業性與中立性。

綜上，爰減列本項預算 2 億元，並凍結 30%，俟向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

20 張新 100 卷 3

575

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：55-61 頁

歲入— 增列 減列數：

歲出— 減列數：2 億元

凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：監理業務

本年度預算數：16 億 144 萬 6 千元

案由：

交通部公路局 114 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」，編列預算 16 億 144 萬 6 千元，推行監理行政、促進道安、執行道交法規，並辦理車輛行車事故鑑定及覆議業務。

惟查，114 年度之預算額，較 113 年度 13 億 9588 萬 3 千元，淨增 2 億 556 萬 3 千元，主要為增列「強化駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫」、「遊覽車客運強化自主安全管理」及「防制高風險駕駛計畫」。然揆諸「監理業務」項下，均未見上述三項計畫之施行內容、預計成效、期程時間與計畫細項，實難預測預算執行結果，無益民意機關依職權監督該預算之使用。爰此，提案刪除本預算 2 億元，並凍結 30%，俟公路局向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

陳景

林國成

21

579

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：55 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：5000 萬 [] 凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：監理業務

本年度預算數：16 億 144 萬 6 千元

案由：

國內槽罐車近來多次發生重大事故，113 年 1 月至 10 月，運載化學物質之油罐車或大型車輛交通事故，就有 76 件。槽罐車許多載運貨物為危險物品，一旦發生交通事故，或槽罐未符合安全規定，街友造成重大民眾傷亡之隱憂。運安會 113 年 11 月 21 日之調查報告中指出，槽罐車檢測存在未落實監管之重大瑕疵，交通部許可的罐槽體檢驗機構無法有效察覺業者未依規定變更罐槽體情形，同時監理機關亦無法有效監督該罐槽體檢驗機構執行檢驗品質。

另查，管理檢驗機構的監理所人員在調查報告中承認「過去稽查時未曾有任何槽罐車在現場受驗」；負責辦理事故車輛槽體的檢驗人員，平常主要的業務是負責勞動部的職安教育。現行的檢驗人員培訓，在參與公路局委託勞動學會辦理的幾周訓練課程後，就能取得政府核發的永久有效證書，之後也不需要證書復驗或回訓。

綜上，鑒於槽罐車經常用來運載化學物質或高危險物品，檢驗人員與機構之專業度，及監理機關之管理，與用路人安全息息相關，由於監理機構長期忽略，致使我國槽罐車形成道路上之不定時炸彈。綜上，原刪減相關預算 5000 萬元，並凍結 30%，俟公路局向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

陳振 22
陳振

580

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： P61 歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 01 監理業務 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別：_____ 本年度預算數：16 億 0,144 萬 6 千元

解凍條件：提出書面報告後，始得動支

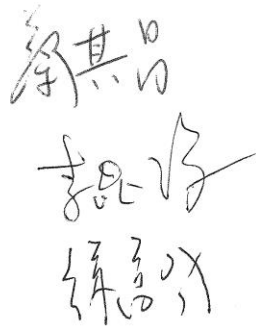
案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列預算 16 億 0,144 萬 6 千元。其中新增 1 億元之他補助及捐助，用於捐助駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫。經查，公路局自民國 108 年起推動機車考照駕訓補助，鼓勵報考機車駕照者，先上室內駕訓課 16 小時，通過考照給予補助；112 年起推動機車「考照後道路安駕訓練」3 小時補助，由駕訓班教練帶領學員實際上路機車道路訓練。參加機車駕訓者較未參加者違規風險降低 59%、事故風險降低 36%，具有其成效。

惟查，我國的駕駛執照制度僵化，且於考取後接近終身適用，除了違反《道路交通管理處罰條例》之重大違規遭吊扣、吊銷駕照，或年滿 75 歲以後需換照外，目前毫無任何檢核機制可以汰除不適任的駕駛，間接的影響我國道路安全。以日本為例，其駕照採用「換照制度」，依照駕駛的紀錄來決定駕照等級，決定換照期間，嚴謹的駕照制度也是日本能長期維持低交通事故的原因之一。鑒於交通部自前年起即設定降百分之五交通死亡數目標遲未達成，爰此，就「監理業務」編列預算 16 億 0,144 萬 6 千元凍結 100 萬元，俟交通部公路局針對我國駕駛執照制度革新必要性，以及如何降低交通安全事故，分別提出書面報告後，始得動支。

提案人：

連署人：



23

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：5,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 01 監理業務 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別：_____ 本年度預算數：16 億 0,144 萬 6 千元
預算書說明欄：辦理公路監理業務經費 說明欄預算數：16 億 0,144 萬 6 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支


案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」辦理公路監理業務經費編列預算 16 億 0,144 萬 6 千元。

鑑於近年偽造、變造車牌案件遽增，甚至網路上即可輕易購買偽造變造車牌使用，經公路局統計 110 年查獲的偽造車牌有 95 件，之後逐年增加，111 年 169 件、112 年 251 件，但今年至 10 月已 1012 件，8 月是最高峰達 259 件，假車牌除造成執法單位取締困難外，尚有可能取締成真正車牌車主，造成守法民眾無辜受累，影響社會安定甚鉅，雖偽造車牌上路有道交條例及刑法偽造特種文書罪處罰，然而罰則過輕，違法成本低，導致民眾鋌而走險以身試法。

爰凍結該項預算 5,000 萬元，俟交通部公路局及所屬於 3 個月內向立法院交通委員會就減少我國假車牌違法亂象及精進車牌防偽辨識技術提出專案報告後，始得動支。

提案人：

連署人：

24

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：55-61 頁

科目（工作計畫）名稱：公路及監理業務管理-監理業務

第14款第6項第2目 節

本年度預算數：1,601,446 千元

建議： 增列數：

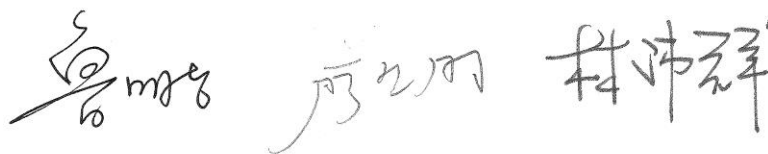
減列數：

凍結數：10%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路及監理業務管理-監理業務」1,601,446 千元。惟自 109 年度起，查獲偽(變)造車牌案件數從 96 件，增加至 113 年 10 月的 1,081 件，偽(變)造車牌氾濫之程度，已成為我國治安與交通安全重大議題。相關單位應思索現有車牌之防偽設計、研議相關法規制度，積極預防偽(變)造車牌流竄於社會。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟相關單位就「偽(變)造車牌防治及精進車牌防偽設計」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。

提案人：



25

534

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 預算書頁次：55-60 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [] 凍結數：3000 萬元

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理-監理業務

本年度預算數：16 億 144.6 萬元

案由：

交通部公路局於 106 年辦理「高齡駕駛人駕駛執照管理制度」，係以體格檢查及認知測驗(或檢附未患中度以上失智症證明)為通過標準，針對 75 歲以上之高齡者核發效期 3 年之駕駛執照，高齡者應於駕照效期屆滿時再次換照，以維持駕照效力。然查，上開換照制度僅涵蓋施行日前已逾 75 歲且有違規記點或被吊銷駕照者，以及施行日起滿 75 歲之高齡駕駛。在此制度設計下，目前 75 歲以上領有駕照高齡者中仍有高達 46% 不適用於換照制度，而高齡駕駛死傷人數年年攀升，至 112 年已達 5.2 萬人，影響高齡駕駛及其他用路人之交通安全甚鉅。是以，交通部公路局開辦高齡換照制度已滿 7 年，卻無 75 歲以上高齡駕駛之肇事統計，故無從檢視並追蹤政策執行狀況。為保障高齡駕駛及所有用路人之交通安全，並落實高齡駕駛換照制度，爰凍結 3000 萬元預算，待公路局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

何欣純
李昆山 孫自介

26

638

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：55
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：100 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 01 監理業務 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
 用途別：業務費 本年度預算數：13 億 9,984 萬 8 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」中「業務費」編列預算 13 億 9,984 萬 8 千元。查 114 年度交通部公路局及所屬預算書所列，針對行車事故鑑定業務之相關預算，包含兼職費、稿費、所需事務經費及差旅費，共計約 1,807 萬元。亦即，為維持每年車鑑會運作，約需近兩千萬經費。

惟車鑑會在行車事故鑑定程序中，雖僅作道安法規的形式審查，但作為事實鑑定機關，本身即應該具備採證能力，透過鑑定委員的專業，對於事實加以分析。然在目前的鑑定意見書上，並未得見。

更甚者，實務上亦經常出現鑑定意見離譜情形，國內研究也指出，車鑑會意見常見欠缺論理邏輯，缺乏因果關係之判斷。此外，審計部於「112 年度中央政府總決算審核報告」中亦指出，約三成鑑定意見所提之道路工程改善建議，未獲地方政府參採，有礙道路交通安全積極改善，不利用路人行車安全。

綜上，為維持行車鑑定事故委員會之每年運作，需大量經費，然其事實鑑定與據此所提之改善建議功能，皆未能有效發揮，且車鑑會作成之鑑定報告，於司法訴訟程序中為機關鑑定屬性，惟車鑑會內部並無專職鑑定人可為該鑑定報告作證，使車鑑會之鑑定報告，處於有權無責之狀態，新修刑事訴訟法既已完善鑑定人之證據方法，明文要求鑑定人需就其鑑定報告落實證據法則，車鑑會之組織應有相應之改革與調整，爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部公路局及所屬，就車鑑會如何精進鑑定品質、強化鑑定建議改善之辦理、以及組織調整之規劃方向，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：許銘奇 林日昇
 連署人：孫福成 陳素月 R7

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：1,500 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 01 監理業務 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：業務費-通訊費 本年度預算數：4 億 1,996 萬 3 千元

預算書說明欄：寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資等經費 說明欄預算數：2 億 2,098 萬 2 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」中「業務費」之「通訊費」寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資等經費編列預算 2 億 2,098 萬 2 千元。經查，104 年交通部公路局及所屬公務預算就寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資等經費編列 2 億 716 萬元，近 10 年來每年均花費 2 億餘元寄發汽燃費開徵、催繳郵資。然而我國推動智慧政府、E 化政府行之有年，電子繳款單早應已普遍利用，紙本繳款催繳單數量卻未顯著減少，104 年花費 2.07 億元郵資 114 年竟增加至 2.2 億元郵資。交通部公路局及所屬單位各地監理站應加強推動電子繳款，除減少紙張浪費外，亦得以減少每年花費於催繳汽車燃料費之大量郵資。爰凍結該項預算 1,500 萬元，俟交通部公路局及所屬於 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：蔣經國

連署人：林國成

白明

29



113110404000036

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 56
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 1,000 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____ 分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 01 監理業務 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別：業務費-一般事務費 本年度預算數：5 億 0,775 萬 1 千元

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 5 億 0,775 萬 1 千元。

鑒於近日我國使用偽變造汽車牌照的情況愈發猖獗，其犯行多與其他重大刑事犯罪行為相互交織，現不法集團已能偽造梅花烙印，更甚車牌背面防偽雷標的車號，造成治安及交通安全隱憂。惟公路局於汽車牌照製造端無任何有效防衛機制，只能透過提供警察機關將不得上路代碼資訊及疑似偽造號牌灰名單，透過車號查緝。

爰減列該項預算 1,000 萬元。

提案人：

連署人：

30

A
339

114 年度中央政府總預算案交通委員會提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：55-56 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元

凍結數：10%

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：01 監理業務-一般事務費

本年度預算數：5 億 0,775 萬 1 千元


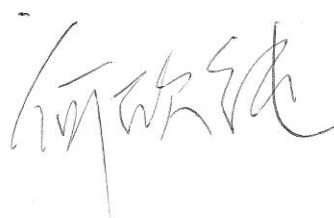
案由：

交通部公路局 114 年度預算案於「公路及監理業務管理-01 監理業務」之中一般事務費，編列經費 5 億 0,775 萬 1 千元。

有鑑於近日國內偽造車牌(假車牌)案件增多，推估與違規取締、檢舉、罰鍰變高等因素有關，且詐騙集團、毒販也開始使用假車牌運毒犯罪等逃避追查，衍生更多社會問題。不法之徒現階段不只可完美偽造梅花烙印，甚至是車牌背面的防偽雷標車號也可偽造，變造技術也一直在升級。並據警政署統計因偽造車牌開罰案件，2023 年 281 件，2024 年至 8 月已有 658 件；移送法院偵辦也從 130 件倍增至 353 件，惟公路局於車牌防偽技術上仍未見明確有效之手段。

爰提案凍結預算 10%，建請交通部公路局會同警察執法機關等相關單位，研擬如何加強車牌防偽設計，以減少假車牌氾濫之亂象，俟交通部公路局於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月

陳素月 


31

700

114 年度交通部公路局單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路及監理業務管理—監理業務—一般事務費」

預算書頁次：第 204 頁

本年度預算：2 億 6,979 萬 4 千元

案由：

114 年度交通部公路局單位預算案「公路及監理業務管理—監理業務—一般事務費」編列 2 億 6,979 萬 4 千元，其中辦理「運輸管理業務所需事務經費」編列 547 萬 5 千元。查《道路交通安全規則》第 84 條規定，「車輛裝載危險物品應申請核發臨時通行證，除非以罐槽車以外之貨車裝載且淨重未逾氣體 50 公斤、液體 100 公斤、固體 300 公斤。」惟某民間航空業者長期載運航空燃油卻未申請臨時通行證，逕自進出航空站並行駛於公路上，嚴重影響用路人安全及飛航安全，顯為公路局未盡公路監理之責。再查，該業者以白鐵桶載運航空燃油，惟現行法規並未明訂非以罐槽體載運危險物品之載重上限，僅需符合車輛之最大限重量，相較聯合國《運輸橘皮書》規範，針對不同危險物品訂有各自豁免條件，以航空燃油為例，等級一包裝的航空燃油若不以罐槽車運輸，至多僅能攜帶 500 毫升，亦顯見國內僅以固體、液體、氣體三態區分過於粗糙。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部公路局針對研議載運危險物品之載重上限、檢討載運危險物品車輛是否申請臨時通行證之查核機制、加強與民用航空局跨部會橫向聯繫，於三個月內提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲
陳素卿 徐高武

32

722

114 年度交通部公路局單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路及監理業務管理—監理業務—獎補助費」

預算書頁次：第 204 頁

本年度預算：1 億 2,813 萬 2 千元

案由：

114 年度交通部公路局單位預算案「公路及監理業務管理—監理業務—獎補助費」編列 1 億 2,813 萬 2 千元，較上年度增列 1 億 2,354 萬 6 千元（增幅 269%），主要編列「其他補助及捐助」1 億元，係捐助駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫，包含機車駕訓補助、機車考照後安駕訓練、道路訓練補助等。查，112 年全國機車駕訓班業者計 87 家，僅新北市、桃園市、臺中市達 10 家以上，部分縣市如臺東縣僅有 1 家業者，顯見駕訓班業者數量不足，且不一定提供原地考照服務，對面積較大之縣市、居住偏遠地區之民眾而言，缺乏近便性，恐降低民眾受訓意願，如：臺南市 5 家業者均集中溪南地區，對於溪北地區民眾相當不便。再者，112 年補助數未達 8 成、今（113）年截至 10 月仍有缺額，明年度擴大辦理機車駕訓補助勢必得提升民眾受訓意願。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部公路局於三個月內，針對如何輔導業者開設機車駕訓班、增加民眾受訓誘因提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

〈110-113 年機車駕訓補助情形〉

年度	110	111	112	113
目標補助數	10,000	20,000	40,000	40,000
實際補助數	10,135	21,680	31,077	36,484
執行率	100%	100%	77.7%	91.2%（截至10月）

提案人：林俊憲

林俊憲
陳素月 徐高武

33

724

「114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：61

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數

凍結數：1,000萬(即 10%)

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：01 監理業務

本年度預算數：1億元

案由：

公路局於 114 年度預算「公路及監理業務管理-01 監理業務」項下，編列獎補助費 1 億元，捐助駕駛人考照前之道路駕駛訓練計畫，並精進、優化駕訓系統。

公路局於 2019 年推動「機車駕訓」補助計畫，2023 年推出「駕訓 2.0(考取駕照後安全駕駛訓練)」補助計畫，強調實際上路訓練，由專業教練指導，訓練內容針對常見交通事故如變換車道、安全距離、停讓行人及無號誌路口等進行專項強化。統計顯示，參加機車駕訓班的新手，違規風險可以下降 59%、事故風險減少 36%；同時參加駕訓班及考照後安全駕駛訓練，違規風險可降低 64%、事故風險更可降低 51%。此外，2025 年公路局再計劃推動「考照前道路駕駛訓練」補助，以全面提升機車駕駛的整體安全素養。

據公路局統計，外籍人士於駕訓班完成普通重型機車訓練並取得駕照者，自 108 年度之 366 人，逐年增加至 112 年度之 1,516 人，但未經駕訓班訓練直接至監理機關報名路考者，自 108 年度之 1 萬 3,752 人，增加至 112 年度之 2 萬 6,275 人，亦即 2019-2023 年共有 10 萬 5,570 位外籍人士未經駕訓班訓練即直接報考機車駕照，僅 7,146 人參加機車駕訓班，報名比例僅 6.3%。

另交通部道安資訊網統計，外籍人士交通事故死傷人數自 2019 年之 6,213 人，逐年增加至 2023 年之 12,021 人，增加幅度達 9.48%。

爰提案凍結該項預算 10%，建請交通部公路局研析報考機車駕照外籍人士所在區域及未參加駕訓班原因，並提出提高外籍考照者參加駕訓班計畫之有效措施，俟交通部於 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

陳素月 林文郎

連署人：

何欣純

34

201

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：61
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：500 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 02 汽車技術訓練 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別： 本年度預算數：1 億 3,609 萬 3 千元

解凍條件：2 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練」編列預算 1 億 3,609 萬 3 千元。

近年公路客運駕駛肇事頻繁，事故傷亡人數與件數皆不減反升，細究其中問題，恐與駕駛勞動環境惡劣、業者缺乏安全管理機制、職業駕駛訓練不足、考照制度設計不良等因素有關。

在駕照考訓方面，參考歐美各國職業大客車駕照訓練時數，包含學科與術科，須至少 100 小時以上，且在定期回訓制度的設計上，亦有明確規範，如歐盟要求 5 年 35 小時。

相較之下，我國職業駕駛訓練時數偏低，僅 81 小時，法規更容許 1/3 以下時數可請假且無須補課，且定期回訓亦僅要求 3 年 6 小時的學科講習。

此外，目前職業大客車考照項目亦未包含道路駕駛，訓考未能同步，致使多數駕訓班在成本考量下，未能落實教學，主管機關亦未有相對應的(不)定期查核機制。

爰凍結該項預算 500 萬元，俟交通部公路局及所屬，針對職業大客車駕照考訓制度之精進改革方向，於 2 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：許淑奇 林月娟

連署人：徐高誠 陳素月

35

289

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 歲出計畫提要及分支計畫概況表

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

第 14 款 6 項 2 目 節 02 汽車技術訓練 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別： 本年度預算數：1 億 3,609 萬 3 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練」編列預算 1 億 3,609 萬 3 千元。

根據交通部道安統計，我國大型車輛案件導致死傷連年攀升，死傷人數從 106 年 10418 逐年成長至 13599 人，而全國大型車輛涉入交通事故情形若按運具及營業別分，大貨車及曳引車占第一二四位，但我國卻僅針對大客車有要求回訓，而大貨車卻無相關規定。交通部應參考汽車運輸業管理規則第 19 條，研議大型車種回訓制度，以保障用路人安全。爰凍結該項預算 10%，俟交通部公路局及所屬於 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：

連署人：


陳春 陳素月 侯富安

36

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：2,000 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 02 汽車技術訓練 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管
理

用途別：業務費 本年度預算數：6,463 萬 2 千元

解凍條件：提出專案報告並經同意後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管
理」項下「汽車技術訓練」中「業務費」編列預算 6,463 萬 2 千元。

大客車駕駛造成行人傷亡案件時有所聞，據交通部統計，截至 113 年
7 月累計大客車事故 1,891 件，今年亦有台中市有學生遭未停讓行人的
客運駕駛撞上，台北市發生公車追撞車禍，各地皆有大客車駕駛造
成傷亡事件，足見公路局就駕駛之汽車技術訓練仍然不足。

交通部公路局就駕駛訓練及駕照考核制度上，有制度設計不足及審查
失當之處。

爰凍結該項預算 2,000 萬元，俟交通部督促公路局就「大客車駕駛訓
練、駕照考核及在職教育訓練制度」，提出具體改進方案(計畫)後，
向立法院提出專案報告並經同意後始得動支。

提案人：徐欣雲 林沛祥
連署人：林國成 廖正興

37

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局

預算書頁次：25頁

歲入— 增列 減列數：_____萬_____千元

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

(或 10%)

第 14 款 6 項 2 目 節—科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

1 級科目用途別：資訊管理

2 級科目用途別：_____

本年度預算數：399,750千元

案由：

經查：「公路監理資訊系統」第3代負責全國汽(機)車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，服務對象涵蓋五大類：公路總局及其所屬單位、直轄市交通與裁決單位、介接服務單位、民眾及企業等。該系統不僅用戶多元，還涉及跨機關資料傳輸及外部介接服務，使用範圍遍及全國。

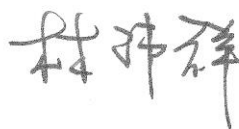
然，根據公路總局資料，系統曾因假日清檔排程與週六補班監理業務同時進行，導致核心系統資料庫負載過大，進而引發服務異常。由於第3代系統支撐全國監理核心業務，確保全年穩定不中斷的服務至關重要。為改善現狀，需透過第3.5代技術升級及管理優化，增強系統韌性與穩定性。惟第4代系統尚處於監理業務服務轉型的研擬規劃階段。為此，應強化數位服務韌性，全面優化現有系統基盤及架構，為第4代系統的順利推行奠定基礎。同時，應建立有效的監督機制，加強系統稽核，以確保系統效能與資安防護。爰提案凍結「資訊管理」10%預算數，俟公路局於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：







38

626

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：63 頁

歲入— 增列

歲出— 減列數： 千元 凍結數：20%

第 14 款 6 項 2 目 節-03 資訊管理

科目(計畫)名稱 一般行政

用途別：業務費-資訊服務費 本年度預算數：262,092 千元

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」-「資訊管理」-「業務費」項下編列「資訊服務費」262,092 千元，係資訊操作維護費、資訊設備租金、資通安全防護強化、行政部門關鍵民生系統精進雲端備份及回復計畫等費用。

有鑑於近年個資外洩及詐騙事件頻傳：共享汽車(iRent)發生用戶個資外洩高達達 40 萬筆；客運業者亦有個資外洩，初步計有 4 萬筆以上；爰要求交通部公路局應督促汽車運輸業者落實用戶個資維護及企業社會責任，建立有效監督控管機制加強稽核以保障消費者權益，以降低外洩事件風險。爰凍結該項預算 20%，於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：廖正興

連署人：

林滄敏 林滄群

39

507

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：68-72 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：

[] 歲出— [] 減列數：3000 萬元

[] 凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：公路養護行政

本年度預算數：1 億 8767 萬 8 千元

案由：

交通部公路局於 114 年度「公路及監理業務管理」項下「公路養護行政」，旨在辦理公路工務管理、公路用地地籍整理、勞工安全衛生及工程材料技術相關等業務。114 年度本項計畫之預算編列，雖較 113 年度 1 億 9405 萬 6 千元預算額整體減列 637 萬 8 千元，然計畫項下「業務費—一般事務費」部分卻較 113 年度增列 613 萬 7 千元；揆諸一般事務費項下各目，可發現「<2>道路技工工作服及夾克」、「<3>高山地區養路人全棉毛衫褲」等制服類，較 113 年呈減列趨勢，然「<9>各新建工程單位、各區養護工程分局及工務段辦公廳舍清潔費、保全駕駛、美化環境及其他雜支等經費」，卻較 113 年度大幅增加 652 萬 8 千元，卻無說明；至於是否有縮減員工福利，圖利機關門面工程之可能，不無疑義。復就「設備及投資」，114 年度編列 4718 萬 5 千元，其中 (2) 機械設備費部分為：<1>汰舊換新中繼台、基地台、車機台、鐵塔及手提台。<2>交通量調查偵測器等儀器設備汰舊換新。<3>材料技術所購置實驗室路面材料試驗儀器及零新設備，汰換電梯設備，較 113 年度增列 132 萬 5 千元，卻未說明其汰換計畫與預期汰換之設備。

綜上，本於有效監管預算支用之目的，建議刪減預算 3000 萬，凍結本項預算 30%，俟公路局向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

陳敬
40

陳春

578

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局

預算書頁次：26 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

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

(或 10%)

第 14 款 6 項 2 目 節 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

1 級科目用途別：公路養護行政經費

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：187,678 千元

案由：

臺灣每年逾 1,700 萬隻動物因車輛撞擊或輾壓傷亡(下稱路殺),亦威脅用路人安全。為減少動物路殺情形發生,各公路主管機關推動各項生態保育措施,以維護生物之生存環境。經查據公路局提供 112 年 1 至 11 月幸福公路 APP 各功能數據統計,動物資訊使用人次及點擊次數分別為 111 人次及 188 次,僅為總使用人次 666,304 人次及總點擊次數 2,503,680 次之 0.02% 及 0.01%,且資訊篩選功能設計不佳,下載程式時已預設開啟 CCTV、路況資訊及道路績效等,易致使用者忽略動物資訊等其他功能,不利有效發揮動物路殺熱點之預警提示效益。爰提案凍結「公路養護行政經費」10% 預算數,俟公路局於一個月內向交通委員會提交專案報告,經同意後,始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎
林坤祥

41

627

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：73
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：100 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 06 公路公共運輸 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理計畫
用途別： 本年度預算數：53 億 1,000 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」編列預算 53 億 1,000 萬元。

為改善偏鄉交通，公路局自 105 年起即針對偏鄉地區推動幸福巴士，並委由地方政府或鄉鎮公所以鄉鎮小巴或計程車等多元運具提供運輸服務，透過導入多元、彈性之營運方式，並搭配預約機制，提供符合當地特性及需求之運輸服務。

惟改善偏鄉及行動不便民眾旅運品質方面，部分縣市建置系統或設備使用效益始終欠佳，影響計畫目標之達成，截至 113 年 10 月 28 日止，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率仍為 94.37%，未能完整涵蓋。

此外，經審計部地方審計處室抽查發現，部分縣市建置偏鄉或行動不便者公共運輸相關資訊系統或平臺之使用效益欠佳。細究其原因包含，欠缺符合目標對象族群的精準宣傳推廣管道、平台介面操作不易、車輛脫班誤點狀況頻繁而難以獲使用者信賴，且針對業者營運情形亦缺乏明確管考機制。

參審計部報告建議，公共運輸服務改善決策之依據，應將人口老化程度、高齡者交通事故熱區、醫療資源佈建情形、搭乘需求訪查、以及與其他公共運輸銜接情形等因素納入參考，以保障偏遠地區民眾之基本日常交通需求，爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部公路局及所屬，針對如何督導地方政府依地方民眾需求規劃申請，滾動檢討以提升偏鄉公共運輸服務之涵蓋率與使用率等營運績效，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：許政 林日昇

連署人：徐富登 陳素月 **AR**

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

預算書頁次：

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元

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

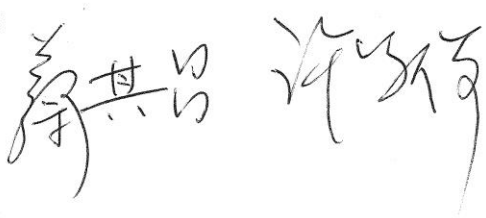
第 14 款 6 項 2 目 節 06 公路公共運輸計畫 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別：_____ 本年度預算數：53 億 1,000 萬元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」編列預算 53 億 1,000 萬元，辦理項目包括辦理偏遠路線營運虧損補貼，增加優質運輸服務，改善公共運輸環境，促進低碳與綠色運輸以及落實人本與交通平權等，考量該計畫為 114 年度新興計畫，期程 114 至 117 年度，計畫總經費 200 億元，應就計畫目標、預計成效以及過往相類似計畫辦理成效清楚說明，爰凍結該項預算 10%，俟交通部公路局及所屬於 1 個月內就公路公共運輸計畫預計辦理成效、計畫目標及過往類似計畫辦理成效向法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

連署人：

43

328

114 年度中央政府總預算提案表

歲計別：歲出

單位名稱：交通部公路局

款_項_目：14 款 6 項 2 目

預算書頁次：P72

工作計畫：5829711000 公路及監理業務管理

分支計畫：

科目：

本年度預算數：11,841,114 千元

主旨：有鑑於交通部觀公路局公路局所屬 114 年度預算「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸計畫」分支計畫項下，新增編列「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117 年)」(以下簡稱第 5 期公運計畫)第 1 年經費 5,310,000 千元，係辦理偏遠路線營運虧損補貼，增加優質運輸服務，改善公共運輸環境，促進低碳與綠色運輸以及落實人本與交通平權等所需經費。惟經檢視公運計畫前幾期計畫執行情形，有預算執行情況呈落後、賸餘數偏高及補助款項部分市縣未依規定期限提報結算資料，導致預算執行未如預期，爰此擬凍結該項計畫編列經費 5,310,000 千元之二分之一，並向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人

林錫山 邱堯章 林錫山
李俊承 謝志 陳超明
黃士杰 謝志 謝志
黃建豪 鄭天財 44
520

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局

預算書頁次：25 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

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

(或 20%)

第 14 款 6 項 2 目 節—科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

1 級科目用途別：公路公共運輸計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：5,310,000 千元

案由：

公路局為確保偏鄉地區公車能穩定運作並提升服務品質，計劃推動多項措施，包括幸福巴士轉型服務、「鄉鄉有公車」政策，以及偏鄉地區客貨共載服務，並設立短期、中期與長期目標，逐步完善公共運輸體系，滿足偏鄉居民的基本交通需求。

幸福巴士計劃旨在補足偏鄉路網末端交通服務的不足，透過多年推行，偏鄉地區的公共運輸涵蓋率已提升至 94.37%。然，部分地區仍存在運輸缺口，且部分路線的營運模式未能充分符合偏鄉民眾的實際需求。

此外，客運業者在偏鄉地區的營運長期依賴政府虧損補貼，未能形成自給自足的營運模式，不利於路線的永續經營。公路局應針對偏鄉居民的實際需求進行深入調查與分析，優化路線規劃與班次安排，滿足基本民行，落實交通平權。爰提案凍結「公路公共運輸計畫」20%預算數，俟公路局於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：林滄敏

林滄敏

游穎

林滄敏

45

624

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬單位 預算書頁次：72 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____萬__千元 凍結數：1000 萬元

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫

本年度預算數：5,310,000 千元

案由：

公路局 114 年度預算案於「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸計畫」分支計畫項下，新增編列「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117 年)」，第 1 年經費 53 億元，係辦理偏遠路線營運虧損補貼，增加優質運輸服務，改善公共運輸環境，促進低碳與綠色運輸以及落實人本與交通平權等所需經費。

然查，自 99 年起擴大公路公共運輸輔導，由管理轉向服務思維，陸續推動公路公共運輸發展計畫(99-101 年)、公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)、公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)、公路公共運輸服務推升計畫(110-113 年)及「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117 年)」，綜觀各年度計畫，其預算執行率均未達原先規劃，尤以 110-113 年公路公共運輸服務推升計畫，平均保留率更達 20% 左右，爰凍結 1000 萬元預算，建請公路局應殷實檢討預算規劃及後續執行可行性，以避免預算保留數過高，落實改善公共運輸環境，促進低碳與綠色運輸以及落實人本與交通平權之目的，待向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

何欣純 李昆河
徐高以

46

636

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：73 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：5000 萬元

第 14 款 6 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理


用途別：公路運輸計畫

本年度預算數：53 億 1000 萬元

案由：

為滿足偏鄉地區乘客如老人、學生及經濟弱勢族群基本交通需求，因偏鄉地區其運具替代性相對較少，多依賴市區公車或公路客運提供之公共運輸服務，故公路局新增編列「公路公共運輸永續及交通平權計畫」，經查，反應式公車迄 113 年 8 月底止，已於 172 鄉鎮(偏鄉 62 個)推動 443 條(偏鄉 231 條)幸福巴士(含幸福小黃)路線，然高雄市 114 年度路線數(60)不如 112 年度以前路線數(71)，致部分路線營運規劃未符偏鄉民眾需求，造成部分偏鄉公共運輸涵蓋率未達目標值，爰提案凍結預算 5000 萬元，建請公路局針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部公路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

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：ly2400ly@gmail.com。

47

648

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：72 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：5000 萬元

第 14 款 6 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：公路運輸計畫

本年度預算數：53 億 1000 萬元

案由：

為落實人本與交通平權理念，帶動產業升級，達成淨零、永續、韌性、包容、數位化及優質服務，辦理項目為人本及交通平權及推廣低碳與綠色運輸等，公路局新增編列「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117年)」，此計畫為過去延續計畫，然過去計劃預算執行成效不彰；又公共運輸服務，未能符合偏鄉需求，爰提案凍結預算 5000 萬元，建請公路局針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部公路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

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。

48

651

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 _____ 預算書頁次：

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： _____ 萬 千元

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

第 14 款 6 項 2 目 節 06 公路公共運輸 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理計畫

用途別： _____ 本年度預算數：53 億 1,000 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」編列預算 53 億 1,000 萬元。

就公路局統計，民營公車近年涉入死傷案件數量居高不下，死傷人數 110 年 1437 人，111 年 1421 人，112 年 1718 人，113 年 1 月到 9 月 1302 人。公車乘車安全有關民眾生命安全，如果發生交通事故更會造成嚴重傷害。雖依據汽車運輸業管理規則規定，已有明定大客車駕駛人的定期回訓機制，然其回訓時間僅為一天，更應研擬更為周延的配套措施，並將定期訓練內容納入大眾運輸營運與服務評價，強化業者建置回訓機制，以維護公共運輸交通安全。

爰凍結該項預算 10%，俟交通部公路局及所屬於 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：

連署人：


陳素月 (徐高)

49

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：第 72 頁
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲出一減列數：凍結數：2%

第 14 款 6 項 2 目 節 06 公路公共運輸計畫 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理
用途別： 本年度預算數：53 億 1,000 萬元

案由：

交通部公路局 114 年度預算案於「公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫-獎補助費」項下編列 6 億 2,100 萬元，辦理人本及交通平權，推動偏鄉地區多元運輸服務，以滿足該區基本民行。

然查 110 年迄 113 年 8 月底止，共核定補助 15 億 1,373 萬元，惟客運業者長期仰賴虧損補貼，未能自主營運獲利，不利路線永續經營，另部分路線營運規劃未符偏鄉民眾需求，造成部分偏鄉公共運輸涵蓋率未達目標值，仍有運輸缺口，允宜妥適規劃服務型態，符合該區民眾實際需求，落實交通平權，進而建立永續經營機制。

爰此，提案凍結「公路公共運輸計畫」預算 2%，俟該局於三個月內，向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：林錫山 林沛群 廖正興

連署人： 謝穎

52

1/1

252

748

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： P73
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或__%)

第 14 款 6 項 2 目 節 06 公路公共運輸 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管
計畫 理
用途別：_____ 本年度預算數：53 億 1,000 萬元
預算書說明欄：獎補助費 5,176,000 說明欄預算數：51 億 7,600 萬元
千元

解凍條件：提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」獎補助費 5,176,000 千元編列預算 51 億 7,600 萬元，主要是補助地方公車與國道客運之改善營運經費，藉此提升民眾使用公共運輸之意願。惟查，近期頻傳地方公車致人傷亡之重大交通事故，另根據交通部最新統計顯示，今(113)年 1 月~7 月大客車事故 1,891 件，全年事故可能創十七年新高。專家學者分析，疫後隨大客車使用需求增加及 TPASS 月票上路，客運班次供不應求，但大客車駕駛卻長期人力不足，排班更加困難，儘管業者自認已給出較高薪資，仍不符相對的工作環境，例如路線太長對駕駛而言壓力相當大。而受駕駛缺工影響，評鑑措施有效性愈來愈低，亦無助於改善駕駛工作環境，導致服務水準及安全性下降。

綜上，針對 114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」之「公路公共運輸計畫」項下獎補助費編列預算 51 億 7,600 萬元酌予凍結 100 萬元，俟交通部公路局就如何改善大客車運輸業駕駛之工作環境，以及如何降低大客車肇事問題，提出書面報告後，始得動支。

提案人：蔣其昌

連署人：張其昌
蔣其昌

53

A
340

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：5,000 萬元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 06 公路公共運輸 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理計畫

用途別：獎補助費 本年度預算數：51 億 8,600 萬元

預算書說明欄：補助交通部主管公路客運業，辦理公運復原與健全 說明欄預算數：24 億 5,700 萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：



114 年度交通部公路局預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」中「獎補助費」補助交通部主管公路客運業，辦理公運復原與健全編列預算 24 億 5,700 萬元。


經查，領有大客車職業駕照人數每年約有 8 至 9 萬人，然而實際駕駛大客車人數卻是逐年降低，從 103 年有 6,420 人至 112 年僅剩 3,592 人，大客車駕駛人力缺口成為嚴重問題。縱然政府歷年來提供許多大客車駕駛徵才補助措施，卻留不住職業駕駛。問題在於政府目標放在吸引新駕駛前來就業，忽略了現職駕駛勞動權益問題，才是導致人力缺口嚴重原因，就算新駕駛受政府補助吸引投入大客車駕駛工作，駕駛勞權的結構性問題不僅無法讓新投入的駕駛久任，既有的駕駛也漸漸不願意留任。

交通部公路局應會同各地方政府積極改善客運業駕駛薪資結構等勞動權益問題，從根本上解決客運業人力缺口問題。爰凍結該項預算 5,000 萬元，俟交通部公路局於 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：

連署人：


54

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：72-74 頁

歲入— 增列 減列數：

歲出— 減列數：3 億

凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：公路公共運輸計畫—公路公共運輸永續及交通平權計畫

本年度預算數：53 億元

案由：

交通部公路局 114 年度「公路公共運輸計畫」下「公路公共運輸永續及交通平權計畫」，係 114 年至 117 年之四年期程計畫，為延續前 110 年至 113 年「公路公共運輸服務升級計畫」，旨在補貼偏遠路線營運虧損、增加優質運輸服務、改善公共運輸環境，促進綠色運輸及落實人本與交通平權等業務。

惟查，我國私人運具旅次數仍佔 71%，較之全球主要城市 47% 之比例，仍顯過高；且鑒於近年，雖為滿足偏鄉基本日常旅運需求，提供多項需求反應式公共運輸服務，仍難謂有達成交通平權之目的；此由 TPASS 行政院通勤月票之使用人口，仍有近 9 成使用者集中在大眾運輸系統較方便之北北基桃區，其他推行 TPASS 通勤方案之中南部區域，仍因大眾運輸系統未達需求，致使民眾缺乏使用意願之調查可悉。

交通平權推行成效優劣，非但攸關城鄉平衡發展、觀光便利性，亦直、間接影響電動二輪車列管、酒後駕駛、假車牌氾濫，甚而事故死傷人數等種種有關交通之社會問題。綜觀我國自 99 年起擴大公路公共運輸輔導，將管理轉向服務導向，並接續推動各期計畫，期望提升公共運輸品質，然迄今仍未有效弭平交通資源差距，政策執行成效實有疑義，更持續影響偏鄉民眾出行權甚鉅。爰此，提案刪除本預算 3 億元，並凍結 30%，俟公路局向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

55

陳振

陳季

577

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：72-74 頁

科目（工作計畫）名稱：

公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫-公路公共運輸永續及交通平權計畫

第 14 款第 6 項第 2 目 節

本年度預算數：5,300,000 千元

建議： 增列數：


減列數：

凍結數：10%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫-公路公共運輸永續及交通平權計畫」5,300,000 千元。查該計畫惟 114-117 年度之 4 年期計畫，故相關單位應詳細說明此計畫，如何落實偏遠路線營運虧損補貼、相關內容、預期目標及效益，並提供詳盡之管考作業及時程等相關資訊，若涉及其他中央部會、地方政府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%，俟相關單位就「公路公共運輸永續及交通平權計畫」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



56

535

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次： 73

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： _____ 萬 千元

歲出—減列數

凍結數：6,210 萬(即 10%)

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：06 公路公共運輸計畫-獎補助費-人本及交通平權

本年度預算數：6 億 2,100 萬元

案由：

公路局於「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸計畫-獎補助費」編列 6 億 2,100 萬元，為辦理人本及交通平權，推動偏鄉及超高齡地區多元運輸服務等經費。偏鄉地區乘客主要為老人、學生及經濟弱勢族群，多依賴公共運輸，又因偏鄉居住人口稀少且分散，公車收益低，客運業者沒有主動投入的誘因，因此極度仰賴政府的補貼政策。公路局自 2016 年起積極推動偏鄉服務性路線需求反應式公車專案計畫：2016-2017 年試辦、2018 年試辦嘆嘆共乘、2019 年更名為幸福巴士並擴大推動，2020 年升級幸福巴士 2.0，整合各資源。至 2024 年 8 月底止，公路局於 172 鄉鎮(偏鄉 62 個)，推動 443 條(偏鄉 231 條)幸福巴士(含幸福小黃)路線，其中幸福巴士通車 85 個鄉鎮，幸福小黃通車 92 個鄉鎮；而彰化縣，截至 10 月底止，在 3 個鄉鎮實施(竹塘鄉、永靖鄉、溪州鄉，有 7 條路線。

公路局自 2021 年至 2024 年 8 月底止，共核定補助 15 億 1,373 萬元，呈現逐年成長趨勢，偏鄉公共運輸涵蓋率達到 94.37%，但客運業者長期仰賴虧損補貼，受限偏鄉之特殊性，一直未能自主營運獲利，這樣不利路線永續經營，並且部分路線營運規劃也傳出沒有符合偏鄉民眾需求，造成部分偏鄉公共運輸涵蓋率一直沒有達到目標值，公路局應充分規劃服務型態，以落實交通平權，建立永續經營之機制。

爰提案凍結該項預算 10%，建請交通部公路局提出幸福巴士轉型服務、鄉鄉有公車、偏鄉客貨服務等短中長期交通平權目標之具體內容、推動時程、如何永續經營之機制，俟交通部於 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

陳素月 陳素月

連署人：

何欣純 57

702

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 74 歲出計畫提要及分支計畫概況表

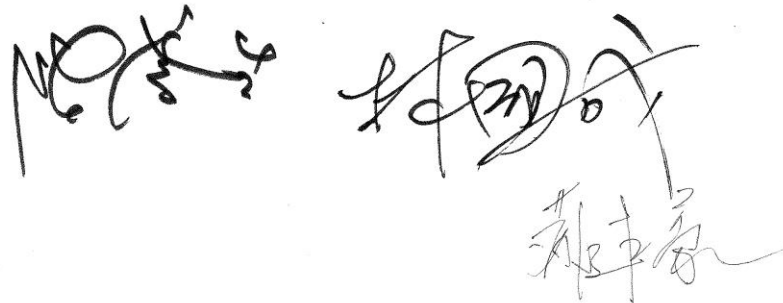
歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數： 187,850 萬元 凍結數：_____ 萬 千元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 07 客運車輛電動 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管
化推動計畫 理
用途別：_____ 本年度預算數：37 億 5,700 萬元

案由：
114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「客運車輛電動化推動計畫」編列預算 37 億 5,700 萬元。有鑑於按立法院預算中心報告，113 年度截至八月底為止本項計畫預算執行率占全年度預算數僅 17.20%，占同期間分配數亦僅 65.20%，但同年度核定補助金額竟超越預算已編列金額甚多，顯示本項計畫於執行率、補助目標等多有應予檢討、重新審視之處，但 114 年度編列預算數竟仍較前(113)年度所編列預算數 24 億元為高，為使公路局檢討本項計畫整體規劃及執行目標，審慎編列適當可執行預算金額，爰減列該項預算 37 億 5,700 萬元之二分之一

提案人：

連署人：



58

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 預算書頁次：歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：105,000萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 2 目 節 07 客運車輛電動化推動計畫 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：_____ 本年度預算數：37 億 5,700萬元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「客運車輛電動化推動計畫」總經費 64,326,700 千元，期程 113 至 119 年度，其中公路局部分 45,083,500 千元，114 年度續編 3,757,000 千元，以後年度預計編列 38,896,500 千元。

經查，該計畫分年度給予專案補助，預計全台 14,500 輛的市區公車和公路客運在 2030 年時全面完成電動化。然而每輛電動公車動輒上千萬，加上電動公車營運成本是油車的 4 倍，尚有電池汰舊成本及充電場站設置成本等，就算政府補助也無法彌補虧損，因此客運公司幾乎都是虧錢在做電動公車轉型。

以台中市客運業者為例，112 年底共有 303 輛電動公車，然而因為客運業者營運困難，2 家業者相繼退出市場，此 2 家業者合計營運 105 輛電動公車，電動公車營運成本高恐是造成業者退場原因。交通部對於電動公車計畫之推動應更加審慎，避免增加營運壓力造成我國營運已岌岌可危的客運業者加速退場，影響大眾使用公共運輸之便利。

爰凍結該項預算 10 億 5,000 萬元，俟交通部公路局於 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：

連署人：

60

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：74-75 頁

科目（工作計畫）名稱：

公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫-客運車輛電動化推動計畫

第 14 款第 6 項第 2 目 節

本年度預算數：3,757,000 千元

建議： 增列數：

減列數：

凍結數：10%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫-客運車輛電動化推動計畫」3,757,000 千元。惟部分縣市客運車輛電動化推動進度仍有落後情形，且國內欠缺符合相關設備及維修零件之廠商，相關單位應設法協助客運業者與車廠、設備廠合作，加速帶動電動公車普及化。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟相關單位就「推動客運車輛電動化產業合作及精進各縣市客運業者參與車輛電動化之具體措施」，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



61

536

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：74 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數：_____ 凍結數：30%

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

用途別：客運車輛電動化推動計畫 本年度預算數：37 億 5700 萬元

案由：

緣為落實 2050 淨零排放政策運具電動化政策，交通部公路局研擬「客運車輛電動化推動計畫」，購置及汰換電動大客車車輛，並完善維修保養體系與電能補充基礎設施等。惟查，截至 113 年 6 月 30 日止，全國電動大客車之數量合計 1,830 輛，市區電動車輛比例六都 17.8%、非六都 13.9%，較原預期目標成效之 3,300 輛及占比 25% 相差甚遠；又，鑒於國內充電樁設置效率不佳，電能礙於充電補充基礎設施數量不足，致業者於換購電動公車上存在里程焦慮等限制，詎交通部公路局仍未積極消弭前開限制，顯有政策執行不彰且怠惰解決電動公車政策推行上之障礙，建議凍結預算 30%，俟向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

提案人：



62

574

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局

預算書頁次：26 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數：_____ 萬__千元 凍結數：_____ 萬__千元
(或 20%)

〔第 14 款 6 項 2 目__節__科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

1 級科目用途別：客運車輛電動化推動計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：3757000 千元

案由：

交通部為響應淨零排碳的政策目標，規劃 2030 年全面實現電動大客車的目標，預計達成累計 11 萬 1,700 輛的電動公車數量。然，推動進度顯然不如預期。根據公路局資料，截至 2023 年，累計電動公車領牌數為 1,883 輛，然 2024 年 8 月底，電動公車的數量卻降至 1,846 輛，出現了反常的倒退現象。

雖均為官方資料，但尚無清楚解釋，顯示在數據管理或政策執行上可能存在漏洞。此外，距離 2030 年的目標仍有極大的差距，現行政策顯然無法滿足汰換進度需求。

交通部應深入了解進度落後的原因，確保在 2030 年前能逐步縮短差距，避免類似矛盾再次發生，實現全面電動化的政策願景。爰提案凍結「客運車輛電動化推動計畫」20%預算數，俟公路局於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：游穎

連署人：

林國成

林沛祥

63

622

立法委員游穎國會辦公室

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局

預算書頁次：26 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

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

(或 20%)

第 14 款 6 項 2 目 節 科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

1 級科目用途別：客運車輛電動化推動計畫

2 級科目用途別：_____ 本年度預算數：3,757,000 千元

案由：

經查：公路局於 114 年度預算案中編列「2030 年客運車輛電動化推動計畫」第 2 年經費 37 億 5,700 萬元。然，截至 113 年 8 月底，該計畫的預算執行率偏低，尚有大筆經費未執行，顯示執行成效不如預期。為確保推動成效，達成 2030 年客運電動化與降低化石燃料使用率的目標，相關執行限制與調適措施亟待改善。應針對電動公車的製造與供應鏈進行全面輔導，協助業者提升產能與生產效率，確保車輛供應速度能符合需求。此外，針對地方政府與業者間的合作應進行有效的政策調整，加速普及俾利汰換汽柴油公車，降低化石燃料使用率，以達成淨零排放之目標。爰提案凍結「客運車輛電動化推動計畫」20%預算數，俟公路局於一個月內向交通委員會提交專案報告，經同意後，始得動支。

迄至 113 年 8 月底止，現有公路及市區汽車客運電動大客車占比表

單位：輛

公路汽車客運			
總車輛數		迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛數	迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛占比
4,184		29	0.69%
市區汽車客運(市縣別)			
市縣別	總車輛數	迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛數	迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛占比
臺北市	3,396	650	19.14%
新北市	2,473	247	9.99%
桃園市	748	25	3.34%
臺中市	1,420	368	25.92%
臺南市	486	113	23.25%

64 1/2

623 1/2

高雄市	948	295	31.12%
基隆市	163	0	0.00%
新竹市	84	0	0.00%
新竹縣	45	2	4.44%
苗栗縣	13	0	0.00%
彰化縣	45	11	24.44%
南投縣	27	0	0.00%
雲林縣	22	11	50.00%
市區汽車客運(市縣別)			
市縣別	總車輛數	迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛數	迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛占比
嘉義市	30	22	73.33%
嘉義縣	38	6	15.79%
屏東縣	143	7	4.90%
宜蘭縣	147	27	18.37%
花蓮縣	63	16	25.40%
臺東縣	32	3	9.38%
澎湖縣	60	0	0.00%
金門縣	80	14	17.50%
連江縣	36	0	0.00%
合計	10,499	1,817	17.31%
汽車客運合計			
總車輛數		迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛數	迄至 113 年 8 月底止 電動大客車輛占比
	14,683	1,846	12.57%

提案人：游穎

連署人：

林國成

游穎
林坤祥

64 2/2

623 2/2

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬單位 預算書頁次：74 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____萬__千元 凍結數：500 萬元

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理-客運車輛電動化推動計畫

本年度預算數：3,757,000 千元

案由：

公路局 114 年度預算案於「公路及監理業務管理-07 客運車輛電動化推動計畫」分支計畫項下，賡續編列「2030 年客運車輛電動化推動計畫」(以下簡稱電巴計畫)第 2 年經費 37 億 5,700 萬元，主要係辦理公共運輸車輛補助，建置維修保養體系等客運車輛電動化項目。

然據公路局提供資料顯示，截至 113 年 8 月底止，電動大客車為 1,846 輛，其中 113 年 1 至 8 月實際產能僅 50 輛，與計畫所訂至 113 年底總電動公車數 3,400 輛之目標相差甚遠。且全台市區汽車客運電動大客車數量僅佔 17%；公路汽車客運電動大客車更僅佔 0.69%，顯見目前客運車輛電動化推動計畫成效不彰，爰凍結 500 萬元預算，建請公路局應積極改善過往限制，調適產業面、營運面及能源面，輔導各業者提高產(效)能，降低營運成本，加速普及俾利汰換汽柴油公車，降低化石燃料使用率，以達成淨零排放之目標，待向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

何欣純
魏得 徐新

65

637

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：74 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：3700 萬元

第 14 款 6 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：客運車輛電動化推動計畫

本年度預算數：37 億 5700 萬元

案由：

為推動綠能減碳抗空污、創新科技營造安全環境，同時帶動國內技職體系車輛維護，公路局辦理「2030 年客運車輛電動化推動計畫」，然執行成效未如預期，進而影響預算執行。經查，我國汽車客運車輛總數為 14683 輛，節制 113 年度 8 月底電動大客車數量僅 1846 輛(12.57%)，顯見客運車輛電動化推行成效極度不彰，爰提案凍結預算 3700 萬元，建請公路局針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部公路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 傅
陳素月

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。

66

649

114 年度中央政府總預算案交通委員會提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：74 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元

歲出—減列數：_____萬 千元

凍結數：10%

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：07 客運車輛電動化推動計畫 本年度預算數：37 億 5700 萬元

案由：

公路局 114 年度預算案於「公路及監理業務管理-07 客運車輛電動化推動計畫」分支計畫項下，續編列「2030 年客運車輛電動化推動計畫」第 2 年經費 37 億 5,700 萬元。主要係辦理公共運輸車輛補助，建置維修保養體系等客運車輛電動化項目。交通部因應臺灣 2050 淨零排放，主辦「運具電動化及無碳化」計畫，並提出 2030 年前市區公車達到 11,700 輛及公務車全面電動化，分年度目標績效 113 年度應該要達到市區電動公車數 3,300 輛、明年 4,600 輛等目標，惟自 99 年推動迄 113 年 8 月底止，現有市區電動公車僅 1,817 輛(比例 17.31%)，與 3,300 輛(比例 25%)之目標相差甚遠；且截至今年 8 月底止，購車補助執行數 4 億 1,241 萬 1 千元，占全年度預算數僅為 17.20%，預算執行率偏低，高達 8 成以上年度經費待執行。

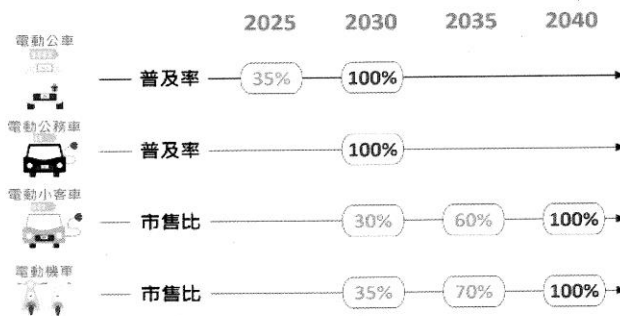


圖 3、我國運具電動化推動里程碑

爰提案凍結預算 10%，建請交通部公路局研謀運具電動化政策鼓勵措施，以提升執行績效，俟交通部公路局於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月

陳素月 何欣純

何欣純 67

703

114 年度交通部公路局單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路及監理業務管理—客運車輛電動化推動計畫」

預算書頁次：第 74 頁

本年度預算：37 億 5,700 萬元

案由：

114 年度交通部公路局單位預算案「客運車輛電動化推動計畫—公路及監理業務管理」編列 37 億 5,700 萬元，較上年度預算數增列 13 億 2,700 萬元（增幅 52.36%），該項預算截至今（113）年 10 月執行率僅 26.91%。查交通部因應國發會公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略」，與經濟部共同提出「2030 年客運車輛電動化推動計畫（113-119 年）」，未來七年將投入 643 億元，目標汰換 12,170 輛電動公車，以達 2030 年市區客運全面電動化之目標，截至 112 年汰換比例為 17.03%，與 2030 年 100% 目標相距甚遠。再查，112 年起電動大客車補助僅限於原示範型電動大客車之車款，惟礙於合格國產業者截至今年 10 月僅 4 家，導致汰換進程緩慢、地方客運業者觀望車輛實際運能。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部公路局於三個月內，針對如何輔導業者投入電動大客車國產化提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

〈111-113 年公路局補助汰換電動大客車情形〉

年度	111	112	113
目標車輛數	500	400	1,070
實際車輛數	692	32	2,080（核定）

〈108-112 年市區客運電動化比例〉

年度	108	109	110	111	112
電動大客車 車輛數	473	564	754	1,170	1,831
比例	4.4%	5.25%	7.01%	10.88%	17.03%

提案人：林俊憲

林俊憲
陳素月 林高武
68

725

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：74 頁

歲入— 增列

歲出— 減列數：5 億元 凍結數：5 億元

第 14 款 6 項 2 目 節-07 客運車輛電動化推動計畫

科目(計畫)名稱 公路及監理業務管理

用途別：獎補助費 本年度預算數：3,686,100 千元

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於「公路及監理業務管理」-「客運車輛電動化推動計畫」項下編列「獎補助費」3,686,100 千元，係補助交通部主管公路客運業以及直轄市及各縣市政府辦理客運車輛電動化、汰換電動大客車、鼓勵採用智慧電能管理系統、規劃儲能設備及精進維管等。

經查，公路局自 99 年起即以公運計畫經費推動電動公車，期間為落實綠色運輸之理念，成立跨部會推動小組，共同推動電動公車政策，於 112 年提出「2030 年客運車輛電動化推動計畫(113 年至 119 年)」。然截至 113 年 8 月底止，公路局核定補助汽車客運業者購置電動大客車經費 2,080 輛，經費 108 億 1,600 萬元，惟現有市區電動公車 1,817 輛(比例 17.31%)，與所訂目標 3,300 輛(比例 25%)相差甚遠，且多數市縣電動公車比率仍未及 2 成，甚有為 0%

綜觀過往推動成效未如預期，顯示補助作業有應檢討改進空間。爰該項預算減列 5 億元並凍結 5 億元，俟交通部公路局於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

連署人：

廖生明

魯明

林沛祥

69

508

114 年度中央政府總預算案交通委員會提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：75-76 頁

歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元

凍結數：10%

第 14 款 6 項 1 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：08 公路監理資料庫暨基礎建設升級計畫

本年度預算數：3 億 0,540 萬 1 千元

案由：

公路局 114 年度預算案於「公路及監理業務管理-08 公路監理資料庫暨基礎建設升級計畫」分支計畫項下，續編列辦理「公路監理資料庫暨基礎建設升級計畫(113-115 年)」相關經費 3 億 0,540 萬 1 千元。公路局自 101 年 9 月開始建置第 3 代公路監理資訊系統，迄今已使用 10 年以上，每年系統維護費用近 2 億元。

現行第三代公路監理系統提供全國監理核心業務之資訊，介接者眾，主責全國汽(機)車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，直轄市交通及裁決單位、民眾及企業等都是其服務對象，除跨機關資料傳輸外，還提供外部介接服務。因應交通違規記點制度自 112 年 6 月上路後，交通罰單都會加註記點點數提醒民眾，但僅能提醒民眾當下被記幾點，許多民眾無法一眼即知過去一年內累積記點總數。公路局於監理服務網及監理服務 APP，提供民眾查詢交通違規之服務，惟鮮少人知道該項查詢服務，也不知可向監理單位申請自費簡訊通知違規記點，公路局應加強宣導上述事項。

另，針對公路局推出的「監理服務 APP」，無論是 IOS 或安卓，民眾評論皆反映使用體驗不佳，民眾欲下載查詢違規記點等事項，卻頻繁出現閃退、無法登錄、更新越改越爛等問題。

爰提案凍結預算 10%，建請交通部公路局會同交通裁決單位、警察機關等相關部會，研擬如何加強宣導並優化更新資訊查詢服務及監理服務 APP 之 UI (使用者介面) 設計，以減少後續紛爭，並請提出相關檢討報告，俟交通部公路局於三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

陳素月
孫高介
孫其昌

699

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 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 [V] 凍結數：1%

第 14 款 6 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：公路建設及改善計畫

用途別：_____ 本年度預算數：507 億 702 萬 6 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 3 目「公路建設及改善計畫」編列 507 億 702 萬 6 千元，提案凍結預算數 1%，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

公路局 114 年度預算案於編列 C 級以上邊坡委託監測服務工作經費 4 億元，辦理針對地滑、土石流、順向坡等各種坡體災害類型，加強監測之廣度與深度，以提升省道公路抗災能力。

然公路局負責養護之省道約 5,488 公里，邊坡數量眾多，於極端氣候衝擊下，因地震、颱風及豪雨，時有造成邊坡崩塌及滑落，威脅道路安全之情況發生，為有效管理省道邊坡，於 108 年建置省道邊坡全生命週期維護管理系統，112 年為因應邊坡完成復建後仍具有遠端致災因素，增修邊坡定性分級，增加 C+ 級，維護管理系統卻未同步修正，因而無法於系統精準查填相關資料，不利邊坡資料之統計分析；且今年亦發生表面正常、為外觀良好之「C 級邊坡」，於花蓮強震後發生邊坡滑落之情形，交通部應改善邊坡資訊系統之建置完善性，並建立強震或大雨後巡檢邊坡之 SOP，以提早發現深層土石是否有鬆動或出現崩塌的徵兆。

綜上，爰提案凍結「公路建設及改善計畫」預算數 1%，以督促交通部針對邊坡管理系統及巡檢 SOP 進行改善。

提案人：

林錫山 林錫山 何欣純

71

397

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 預算書頁次：11 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：1000 萬

第 14 款 6 項 3 目 節 - 科目(計畫)名稱：公路建設及改善計畫

用途別：_____ 本年度預算數：507 億 762 萬 6 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 3 目「公路建設及改善計畫」編列 507 億 762 萬 6 千元，提案凍結 1000 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

根據中央災害應變中心統計，凱米颱風期間造成路樹倒塌 2,224 件，山陀兒颱風期間造成路樹倒塌 3,240 件，康芮颱風期間造成路樹倒塌 3,856 件，颱風期間一般災情通報往往以路樹倒塌為大宗，更可能造成民眾生命、身體及財產的損失。

為使我國公路交通順暢，設計公路景觀或栽種路樹時應考量抗災能力，避免因天災造成景觀毀損進而影響交通安全，過去台灣曾大量種植外來種的路樹，如：黑板樹、小葉欖仁等樹種，然黑板樹屬淺根系，容易造成路面突起，木質脆弱易斷枝，不適合好發颱風的台灣，種植行道樹時應考量「因地制宜」、「適地適木」，以原生種為優先方能強化植栽之韌性，公路局應制定指引，協助地方政府挑選較具有抗災任性之路樹樹種。

綜上，爰提案凍結「公路建設及改善計畫」預算數 1000 萬元，以督促公路局制度路樹種植相關指引，並輔導地方政府挑選路樹樹種，以提升公路災害韌性。

提案人：

何欣純 孫高誠

連署人：

↓ 林政學
72

403

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元

歲出—減列數： 5 億元

凍結數：5 億元

 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 3 目 1 節

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：

本年度預算數：507 億 0,762 萬 6 千元

解凍條件：提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局「公路建設及改善計畫」-「公路新建及養護計畫」編列預算 507 億 0,762 萬 6 千元，然而相關計畫過往時有執行率不佳、計畫延宕、發包不順等情形，相關預算編列應更加謹慎，爰該項預算減列 5 億元並凍結 5 億元，俟交通部公路局及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

李昆洋

連署人：

翁其昌 許水坤

74

327

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：77 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：5000 萬 [] 凍結數：30%

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：_____

本年度預算數：567億 762萬 6 千元

案由：

台 2 線基隆潮境公園路段 113 年 6 月發生山壁崩塌，波及九車，幸好人員脫困，並只有輕傷。山崩原因，雖與年初大地震與連日豪雨有關。但 0403 花蓮地震後，交通部公路局表示已經巡視邊坡，潮境公園落石崩塌路段，事發前邊坡表面一切正常、植被完好，被認定沒有立即危險，凸顯現有的邊坡檢測與預警機制存有盲點。

目前邊坡安全評估分為 A、B、C、D 四級，基隆沿海路段過去 12 年間發生過至少 4 次坍方意外，公路局卻仍只將這裡列為無明顯不穩定徵兆的 C 級邊坡，而近年也有多處 C 及邊坡被認定為安全卻發生崩落，顯見目前分級亦有問題。

每每發生邊坡滑落，交通部就表示要全面檢測，然若盤點標準與技術不能找出潛在危險邊坡；或檢測方法老舊、落伍，分類標準不精確、預警機制失靈，無論在多次盤點檢測，恐皆無法避免意外再次發生。

綜上，原提案刪減相關預算 5000 萬元，並凍結 30%，俟交通部就現行公路邊坡之危險分級，及精進檢測能量、改善檢測效能等提出專案報告，經立法院交通委員會同意後，始得動支。

提案人：

林國成

邵景如 100年3月

75

581

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局 預算書頁次：77 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：500 萬

第 14 款 6 項 3 目 1 節— — 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：_____ 本年度預算數：507 億 762 萬 6 千元

案由：

114 年度交通部預算第 14 款第 6 項第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」編列 507 億 762 萬 6 千元，提案凍結 500 萬，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

說明：

2019 年發生南方澳大橋斷裂事故，造成 6 人罹難、12 人受傷，為避免類似的憾事不再發生，橋梁的日常維修和檢測就很重要，交通部目前要求地方橋梁檢測頻率不得少於每兩年一次，以維護民眾交通安全。

然地方政府難以全權負擔橋樑維修及檢測業務，以屏東縣為例，屏東縣幅員遼闊，縣內橋梁約有 1,187 座，超過 40 年的老舊橋梁約 50 座，目前的橋樑維修及檢測經費大多由地方政府自行編列經費，平均一年經費花費 6 至 7 千萬元，對於地方政府形成不小的財政負擔，交通部應協助地方政府進行橋梁及檢測相關業務，以共同維護橋梁安全。

綜上，爰提案凍結「公路新建及養護計畫」預算數 500 萬元，以督促交通部公路局提出計畫，協助地方政府進行橋樑維修及檢測。

提案人：

徐高松 魏澤

何欣純

76

402

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：

歲出機關別預算表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元

歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：10,000萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 3 目 1 節

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：_____

本年度預算數：507 億 0,762 萬 6 千元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」編列預算 507 億 0,762 萬 6 千元。

台南市新營區與嘉義太保是北台南地區重要城市，惟兩地來回僅能仰賴高速公路、縱貫公路，民眾通勤皆需要繞一大圈。且台南市屬於狹長地形，新營到嘉義反而是生活圈，且新營東北邊為工業區，大型車輛較多，原本道路相對不便，易發生交通事故。

爰此，應有另外道路加強交通量能，若台 37 線延伸能連結太保與新營，將能提升當地交通網絡與便捷。

爰凍結該項預算 1 億元，俟交通部公路局及所屬「加速推動台 37 線延伸評估」屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：賴惠宜 林敏雄

連署人：徐高鈞 陳素月

78

738

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 83
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數： 萬 千元
歲出—減列數： 萬 千元 凍結數：5,000 萬元
分之 (或 %)

第 14 款 6 項 3 目 1 節 01 公路系統新建及改善計畫 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫
用途別： 本年度預算數：384 億 5,288 萬 2 千元

解凍條件：2 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 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」編列預算 384 億 5,288 萬 2 千元。

查永續提升人行安全計畫，自 112 年核定修正發布後，分 4 年期辦理，其中為持續建構友善通學環境，亦已納入「校園周邊暨行車安全道路改善」補助類別，供直轄市與縣市政府提報申請，據查目前預計列管改善全台校園 596 校，截至 5 月底前，已完工近 200 校，尚有約 400 餘校改善中。

惟針對校園類改善案件，交通部另函頒「校園周邊人行空間改善參考指引」，督導地方政府各補助案件依該指引規定進行檢核。然申請提報採隨到隨審，部分改善案件核定之時，該參考指引尚未頒訂，難據以確實提報改善需求並檢核督導，致此指引之相關建議與需求，於補助改善案中形同虛設。

此外，參考目前已竣工之校園改善案的改善項目與前後對比照片顯示，多數計畫範圍僅限校園四面圍牆道路環境，而非「通學廊道路徑」，不僅缺乏串聯空間的行人安全設施(如人行道連續性不足、缺乏路口停等區空間、沒有行人庇護島等)，且改善項目中的人行道更新工程多以「改善」鋪面為主，欠缺通盤的區域規劃邏輯，與「建構友善通學環境」目的不符，無助提升人行安全。

鑒於本計畫持續辦理中，為確保計畫執行符合計畫目的，爰凍結該項預算 5,000 萬元，俟交通部公路局及所屬，針對如何精進「通學廊道路徑」安全，於 2 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：許弘哲 林本男
連署人：徐富松 陳素月

79

291

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

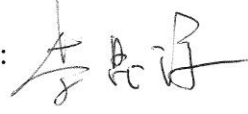
單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____萬 千元
歲出—減列數：_____萬 千元 凍結數：10,000 萬元
 _____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 3 目 1 節 01 公路系 科目(計畫)名稱：公路新建及養
 護計畫
統新建及改善計畫
 用途別：_____ 本年度預算數：384 億 5,288 萬
 2 千元

解凍條件：1 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：
 114 年度交通部公路局「公路建設及改善計畫」-「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列預算 384 億 5,288 萬 2 千元，其中有關「永續提升人行安全計畫」預算編列 12 億 5680 萬元，計畫目標為改善人行空間環境等，考量人行安全改善為重要計畫，113 年 1-9 月行人因交通事故受傷及死亡人數多達 12,211 人，相關計畫應就如何降低行人事故詳加說明，並訂定具體目標，爰凍結該項預算 1 億元，俟交通部公路局於 1 個月內就該計畫如何降低行人事故及預期成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

連署人：

81

332

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次： 77
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：100 萬元
_____分之____(或____%)

第 14 款 6 項 3 目 1 節 01 公路系統新建及改善計畫 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫
用途別：_____ 本年度預算數：384 億 5,288 萬 2 千元

解凍條件：3 個月內提出書面報告後，始得動支

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 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」編列預算 384 億 5,288 萬 2 千元。

參「交通工程規範」內容，交通部針對「護欄」之設置型式、考量因素及佈設原則等提出說明，並有相應之實例圖示供施工單位參考。

然近年發生多起與護欄佈設不當有關之道路交通事故傷亡案件，細究其原因發現，部分護欄有出現佈設位置錯誤、末端處理未完善、突起物裸露、護欄與分隔島不連續等情形。

此外，目前護欄型式的選用，多以汽車使用情境為主，缺乏對應不同運具使用者的友善設置原則，未依碰撞數據與實際情境調整各類道路適用型式。

綜上，為保障用路人安全，爰凍結該項預算 100 萬元，俟交通部公路局及所屬，針對護欄佈設之精進方向，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：林日亨

連署人：徐高介 陳素月

82

1/1

672

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：第 77 頁
歲出計畫提要及分支計畫概況表
歲出—減列數：_____ 萬 千元 凍結數：5%

第 14 款 6 項 3 目 1 節 01 公路系統新建 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫及改善計畫
用途別：_____ 本年度預算數：384 億 5,288 萬 2 千元

案由：

近來，民眾不慎跌入排水溝導致傷亡的事件頻傳，如 113.10.06 報載，一名劉姓大學生連人帶機車掉入台 61 線苗栗後龍鎮路段旁的排水溝，頭部受重創死亡，據警方調查，因現場側車道沒有設護欄，致他不慎自摔跌入；如 113.09.27 報載，一名 5 歲男童跌落桃園市平鎮區上海路與中庸路交界處停車場旁水溝，因水溝蓋破損，他行經該處時，不慎整條左腿滑入，造成左小腿大面積挫傷；如 113.10.05 報載，一名陳姓男子騎車行經台中市大安區南北八路某條巷弄時，不慎跌入路旁未加蓋的水溝，致輕微擦傷…等，為免傷害事故擴散，公路局應立即盤查改善全國各公路段旁的水溝安全設施，在易發生跌落事故區域，加裝結實的防護柵欄或蓋板，在水溝附近安裝醒目的警示標誌，增強夜間路燈和照明設備等應，以維民眾人身安全。

爰此，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 5%，俟公路局於三個月內，向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

連署人：

林偉奇

林祥輝 廖錫

83

謝穎

147

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬 預算書頁次：77 頁
〔 〕 歲入—〔 〕 增列
〔〕 歲出—〔〕 減列數：5,000 千元 〔 〕 凍結數： 千元

〔第 14 款 6 項 3 目 1 節-01 公路系統新建及改善計畫

科目(計畫)名稱 公路及監理業務管理

用途別：業務費-國內旅費 本年度預算數：6,600 千元

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於「公路建設及改善計畫」「公路新建及養護計畫」-「公路系統新建及改善計畫」-「業務費」項下編列「國內旅費」國內旅費 6,600 千元。較 113 年度預算數 1,600 千元，增加 5,000 千元(增幅 312.5%)；較 112 年度決算數 1,276 千元，增加 5,324 千元(增幅 417.24%)。

經查，國內旅費係現勘督導訪查差旅經費，惟計畫內容與去年幾乎雷同，而旅費編列卻大幅增加。有鑑於政府資源有限，為節省支出，爰提案減列 5,000 千元，是否有當？敬請公決。

提案人：

連署人：

廖正興

高錕 林沛祥

84

509

114 年度中央政府總預算案交通委員會提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：82 頁
歲出計畫提要及分支計畫概況表

歲入—增列 減列數：_____ 萬 千元

歲出—減列數：_____ 萬 千元

凍結數：10%

第 14 款 6 項 3 目

科目(計畫)名稱：公路建設及改善計畫-
公路系統新建及改善計畫

用途別：10 環島自行車道升級暨多元
路線整合推動計畫 本年度預算數：20 億 4503 萬元

案由：

公路局 114 年度預算案於「公路建設及改善計畫-01 公路系統新建及改善計畫」項下，編列 384 億 5288 萬 2 千元，其中辦理「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」編列 20 億 4503 萬元，用於自行車道升級與路線整合、車道安全性檢驗、盤點相關資源，推展經典路線、串聯多元遊程等。根據交通部統計，2019 年至 2023 年五年間，每年依序有 18879、20283、20552、21395、23768 名自行車騎士於交通中死傷，平均每年 2 萬名（含電動自行車、電動輔助自行車），且人數逐年攀升且人數逐年成長，已是 15 年前的 2.4 倍。

彰化縣「三鐵跑水自行車道」與「二水自行車道」兩條自行車路線是彰化獨具特色的多元自行車路線，惟兩條自行車路線之間存在瓶頸已久，日前雖已規劃施工打通當前瓶頸串聯兩條自行車道、連接田中至二水八堡一圳廊道，但車道間的道路交通安全及人車爭道問題，仍持續優化改善。

爰提案凍結預算 10%，俟交通部公路局於一個月內就本計畫執行成果，如何針對自行車道之道路交通安全優化研擬具體措施，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

陳素月 何欣純

何欣純

85

704

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：83 頁

科目（工作計畫）名稱：

公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-環島自行車道升級暨多元路線
整合推動計畫第二期(113-116 年)-自行車專案管理委託技術服務

第 14 款第 6 項第 3 目 1 節

本年度預算數：17,500 千元

建議： 增列數：

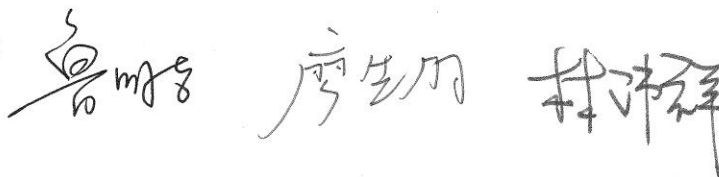
減列數：800 萬元

凍結數：10%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期(113-116 年)-自行車專案管理委託技術服務」17,500 千元。經查，113 年度辦理相同業務之執行率，截至 113 年 11 月底僅 64.74%。爰此，建議減列該項預算 800 萬元；另凍結該項預算 10%，並就辦理「自行車專案管理委託技術服務」之執行狀況及細節，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



86

539

114 年度交通部公路局單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路新建及養護計畫—永續提升人行安全計畫」

預算書頁次：第 84 頁

本年度預算：12 億 5,680 萬元

案由：

114 年度交通部公路局單位預算案「公路新建及養護計畫—永續提升人行安全計畫」編列 12 億 5,680 萬元，較上年度增列 7 億 5,680 萬元（增幅 151%），係辦理省道路口改善及路段人行道建置、路側電力、電信、管線桿件遷移等，以工程面有效減少行人交通事故。查該項預算今（113）年截至 10 月執行率僅 57.52%，預期計畫改善目標計 9 項，其中截至 10 月仍有 6 項未達標，顯見計畫管控怠慢。爰此，建議該項預算刪減 1,000 萬元並凍結 1/10，俟交通部公路局針對加強計畫執行效率、未來預期改善項目於三個月內提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

〈113 年該計畫執行情形〉

項目	目標數	實際數
路口行人安全設施改善	113 處	82 處
斷面調整	2 處	2 處
人行道改善長度	3 公里	2.36 公里
人行道障礙排除	15 處	14 處
校園周邊改善學校	6 校	5 校
易肇事路口改善	25 處	36 處
行人及高齡友善示範區	1 處	1 處
路側障礙物移除改善	54 處	42 處
非號誌化路口設置停讓標誌（線）	306 處	234 處

提案人：林俊憲

林俊憲
陳朝偉

87

721

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：81 頁

科目（工作計畫）名稱：

公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-省道改善計畫(114-118 年)

第 14 款第 6 項第 3 目 1 節

本年度預算數：10,455,000 千元

建議： 增列數：

減列數：

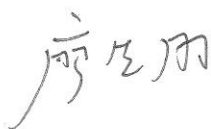
凍結數：20%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫-省道改善計畫(114-118 年)」10,455,000 千元。經查，該計畫為第 3 期計畫，其總經費規模為 962.77 億元，與第一期(102-107)編列 248.84 億元、第二期(108-113)編列 498.11 億元相比，其預算數大幅增加。故相關單位應詳細說明此計畫辦理各項公路養護辦理之優先順序、具體改善內容、預算分配、預期目標及效益，並提供詳盡之管考作業及時程等相關資訊，若涉及其他中央部會、地方政府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 20%，俟相關單位就「省道改善計畫(114-118 年)」之相關細節，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：







90

537

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：84 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：4000 萬元

第 14 款 6 項 3 目 1 節

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：省道改善計畫

本年度預算數：104 億 5500 萬元

案由：

為針對地滑、土石流、順向坡等各種坡體災害類型，加強監測之廣度與深度，以提升省道公路抗災能力，公路局 114 年度預算案於「公路新建及養護計畫」項下「省道改善計畫」之子計畫「公路防避災改善」中，編列 C 級以上邊坡委託監測服務工作經費 4 億元，然 111 年迄 113 年 8 月底止，發生 3 起以上重大邊坡坍塌，影響道路通行事件，顯見省道邊坡全生命週期維護管理系統未有效管理，爰提案凍結預算 4000 萬元，建請公路局針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部公路局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許福得 陳素月

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。

91

653

114 年度交通部公路局單位預算提案

歲計別：歲出

計畫名稱：「公路新建及養護計畫—省道改善計畫」

預算書頁次：第 223 頁

本年度預算：104 億 5,500 萬元

案由：

114 年度交通部公路局單位預算案「公路新建及養護計畫—省道改善計畫」編列 104 億 5,500 萬元，較上年度增列 12 億 3,363 萬 1 千元（增幅 13.37%），係全面提升省道改善工程，提高公路邊坡、橋基等監測預警抗災能力等。查公路局統計落石災阻案件，111 年 11 次、112 年 4 次、113 年截至 6 月已 19 次，為提高公路邊坡抗災能力，截至今（113）年 3 月共裝設 16 處落石告警系統，已偵測警示落石事件計 39 次。惟今年 4 月發生花蓮大地震後，一落石自公路局管理邊坡滑落至下方鐵道，導致擦撞普悠瑪號而出軌，而該路段鄰近臺 9 線 160K 處，公路局曾於蘇花安計畫評估中列為落石區，卻未加裝落石告警系統，顯見應檢討建置情形。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟交通部公路局於三個月內，針對全面盤點省道應加裝落石告警系統之落石區、未來增設落石告警系統之規劃、加強與臺鐵互知邊坡落石風險提出書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲
陳朝 係屬

92

723

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：85 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：10 億元

第 14 款 6 項 3 目 1 節

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：公路養護計畫

本年度預算數：106 億 5284 萬 2 千元

案由：

為提高省道快速公路系統服務能力、提升整體快公路運作效率，依整體運輸需求變化，公路局針對公路持續辦理重點養護、公路改善及道路交通安全工程維護等，然我國有多項計畫同時進行，公路局應衡酌緩急排定優先次序。台 88 快速道路交通流量大，尤其鳳山交流道車流回堵嚴重，目前此案僅辦理改善評估期中報告中，期末報告今年度底前才提出，又全路段道路拓寬、車道標線調整等預計於 116 年度改善完成，期程不符國人期待，爰提案凍結預算 10 億元，建請公路局針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部公路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 陳素朝

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。

94

652

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：85-88 頁

歲入— 增列 減列數：

歲出— 減列數：100 萬元

凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫
用途別：公路養護計畫—設備及投資 本年度預算數：85 億 2146 萬 6 千元

案由：

交通部公路局 114 年度「公路養護計畫」項下「設備及投資」，114 年度編列預算 85 億 1803 萬 5 千元，辦理國內公路養護、一般養護、災害工程、道路交通安全工成維護、公路改善、防災整備及公路規劃等業務。其中<3>資訊軟硬體設備費部分，114 年編列 317 萬 5 千元，較 113 年度預算額 62 萬 5 千元，增列 5 倍、計 255 萬元，然審酌相關細項業務並無變動或增加，卻僅略載為#1. 局本部防災業務軟硬體購置經費、#2. 局本部公路基本資料相關工作及資訊設備升級及購置，均未詳細說明為何大幅增列預算額？114 年度所購置與升級之軟硬體與 113 年度相較有何處不同？實難有效監理政策與預算執行之正確性。

爰此，建議減列本項預算 100 萬元，並凍結 30%，俟向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

提案人：

林國成

陳昭明

95

576

114 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：公路局及所屬

歲入 歲出 單位預算書頁次：88 頁

科目（工作計畫）名稱：公路新建及養護計畫-公用路燈優惠電價補貼

第 14 款第 6 項第 3 目 1 節

本年度預算數：1,601,902 千元

建議： 增列數：

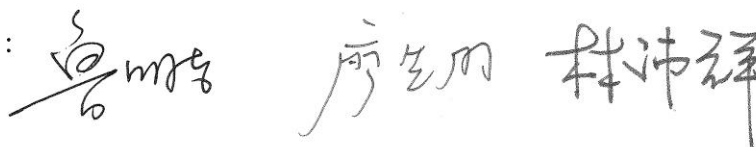
減列數：

凍結數：20%

案由：

公路局及所屬 114 年度預算案編列「公路新建及養護計畫-公用路燈優惠電價補貼」1,601,902 千元。建議相關單位應參酌桃園市政府全面更換為智能 LED 路燈，以達節能減碳之目標，並降低路燈維修率，節省相關養護開支。此外，為降低夜間行人交通事故發生，建議推廣行人穿越區雙色溫路燈，利用不同色溫燈具間產生的色偏差，以「路段為黃光，路口改為白光」為換裝原則，讓駕駛人接近路口紅綠燈時從黃路燈變白路燈，提升斑馬線區域明亮程度及駕駛人行車專注力，讓行人通過路口時更容易被看見。爰此，建議凍結該項預算 20%，俟相關單位就「相關照明規範修正及推廣行人穿越區雙色溫路燈」之相關研擬方向，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



96

540

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：89 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：3000 萬元

第 14 款 6 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：一般建築及設備

用途別：營建工程

本年度預算數：3 億 7173 萬 3 千元

案由：

為提供生態、節能、安全之環境，以綠建築響應環保低碳；另重新規劃洽公動線及無障礙導向之辦公空間環境，充分發揮服務民眾之功能及成效。更提供緊急應變中心及交控中心等特殊空間及現代化設備，將全面提升工務段人員對於轄區所有道路狀況之掌控能力，公路局持續辦理監理站及廳舍等營建工程，惟近年計畫內容相仿，又 114 年度經費較去年度增加 2 億 2728 萬 3 千元，顯見辦公廳舍整建及建設期程成效不彰，爰提案凍結預算 3000 萬元，建請公路局針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟交通部公路局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

許智傑 徐
陳素月

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。

97

650

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

由於近年偽造車牌查緝數節節攀升，尤其是今年，僅 1 到 8 月就比去年增加 223 件，增加率高達 171.53%，為了遏止偽造車牌氾濫，交通部針對道交條例提出修法加重罰則，打擊不法行為並非單一管道，政府應多管齊下，於是 113 年 11 月 15 日公路局邀集警政署、高公局針對防偽車牌進行討論。為有效減少偽造車牌數，公路局應加速防偽車牌計畫，爰要求交通部公路局將相關規劃提出，並於 4 個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：

游君華

連署人：

林國成

魯明忠

98

293

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

今年 6 月 3 日台 2 線 70 公里處發生大坍方，當時交通部要求公路局在 1 個月內辦理 C 級邊坡總體檢。公路局於今年 7 月 12 日提報交通部，交通部在 9 月 12 日召開聯合會議，公路局後續於 10 月 22 日再送交通部總體檢資料。然而在送交報告前夕，10 月 20 日上午 6:30，新北市金山區台 2 甲線陽金公路因豪大雨關係，導致 8.4 公里處發生土石流，該路段分為上邊坡及下邊坡，上邊坡是 C 級邊坡，下邊坡是 A 級，而坍塌的是上邊坡，代表公路局邊坡體檢工作有加強及檢討之處。為落實邊坡安全及保障民眾生命，爰要求交通部公路局針對本次邊坡體檢進行檢討及研議是否對列管 C 級邊坡重新體檢，並於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

洪華

連署人：

柯國成

魯明

99

294

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：公路局

主決議

案由：

行政院於 112 年 5 月 26 日核定「2030 年客運車輛電動化推動計畫」，期程為 113 年至 119 年，分 7 年辦理，總經費 643 億 2,670 萬元(公路局 450 億 8,350 萬元、環境部 192 億 4,320 萬元)，目標為將現行將近 1 萬輛柴油公車全面更換為電動大客車。截至 113 年 8 月共補助客運業者購置電動大客車 2,080 輛，然現有市區電動公車 1,817 輛，佔全體市區客運公車比例僅 17.31%，足見電動大客車成長有限，其原因多為儲能設備之續航力及完善的基礎充電設施。政府推行政策時，應考量所有外在因素及統計數據，爰要求交通部公路局針對電動公車所需之儲能設備、電能補充不足進行滾動式檢討，並於 114 年度每季內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

邱若華

連署人：

柯國成

吳明忠

100

295

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

有鑑於桃園機場於新冠疫情結束後，客運量逐年增加，113 年 1 月至 9 月的旅客人數約 3347 萬人次，相較於 112 年同期的 2493 萬人次，多出了 854 萬人次足見桃機公司旅客量有增加之趨勢，而每日 00:00-05:59 時段之夜間航班約在 50 班以上，旅客約為 5000 人上下。經查機場捷運往台北車站最晚一班車為第一航廈站的 23:37 分，這代表凌晨 12 點到清晨 6 點所有入境旅客所能搭乘之公共運輸僅剩國道客運，該時段僅有 5 條路線營運，全時段營運僅為 4 條路線，2 條往台北，板橋、新店各一班，恐有旅運不足之可能。為使旅客有效疏運，爰要求公路局、桃機公司針對如何有效夜間疏運旅客進行研議，並於 3 個月內向法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

邱若華

連署人：

林國成

白明

101

296

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

先前勞動部發生職場霸凌導致公務員輕生後，各機關亦傳出霸凌消息，本年度交通部部長於 11 月 27 日表示，已掌握到交通部所屬體系共有 18 件相關霸凌案件，亦完善體制提供申訴，務求做到「一定會接住每個人。」，並表示目前已掌握整個交通部所屬體系，統計共有 18 件，其中公路局有 4 件，每案後續皆依相關規定謹慎辦理，且特別要求「程序上不能延遲。」。為有效遏止職場霸凌歪風，以匡正社會風氣及臻全國人就業平等條件及環境，爰建請交通部於三個月內針對上開案件調查完畢，並 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：

邱若華

連署人：

林國成

白明

102

299

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

「公路公共運輸永續及交通平權計畫」期程為 114 年-117 年，總經費 200 億元，目的為復原疫情期間公共運輸業者之衝擊影響，以及健全公共運輸環境。114 年度公路局編列 53 億元，其中包含補助客運業者維持營運所需之經費，如營運虧損及票差補貼等，然 114 年春節假期落在 1 月下旬，因各客運業者春節前有大量資金需求，本計畫雖屬新興計畫但內容屬延續性政策，爰要求交通部公路局儘速於春節前辦理相關補助款撥付，避免影響春節疏運及民行需求。

提案人：

李昆源

翁其昌 許子奇

103

333

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

偏鄉地區乘客多為老人、學生及經濟弱勢族群，多依賴市區公車或公路客運提供之公共運輸服務，為維持基本民行，公路局自 105 年起積極推動偏鄉服務性路線需求反應式公車專案計畫，即所謂的幸福巴士，藉此補足路網末端民行服務不足之處，目前偏鄉公共運輸涵蓋率已提升至 94.37%。由於偏鄉地區公共運輸發展條件不佳，公車收益低難吸引客運業者主動投入，公路局除營運虧損補貼政策外，亦建請建構預約媒合平台，提供預約媒合叫車、派遣情形及車輛動態等，讓叫車更便利，進而提高使用率及提升服務品質；以及輔導在地社區發展協會參與經營、鼓勵在地司機取得職業駕照，兼顧提升當地就業機會，亦可達到在地運輸之永續服務。

提案人：

蔣其昌

連署人：

李昆洋
徐嘉介

104

342

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

查交通部公路局及所屬(以下稱公路局)於 114 年度預算「公路及監理業務管理-資訊管理」項下，賡續編列第 3 代公路監理資訊系統維運等經費 1 億 9,710 萬 4 千元，及「公路監理資料庫暨基礎建設升級計畫」分支計畫項下，賡續編列辦理「公路監理資料庫暨基礎建設升級計畫(113-115 年)」相關經費 3 億 0,540 萬 1 千元，合計共編列 5 億 0,250 萬 5 千元。

次查公路局係提供全國監理核心業務之資訊，介接者眾，影響範圍大，為確保監理服務不中斷，應強化數位服務資安防護，另因近年個資外洩及詐騙事件頻傳，應確實建立有效監督機制加強稽核，落實系統效能及資安防護，避免資料外洩事件一再發生。

惟查中長程個案計畫，屬重大公共建設範疇，預算法第 39 條明定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算」，然上開計畫籌謀與具體執行上明顯不足，爰建請交通部公路局及所屬，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林沛祥

林沛祥
林國成

105

361

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」編列預算 53 億 1,000 萬元。

經檢視公運計畫前幾期計畫執行情形，發現預算執行情況呈落後、賸餘數偏高及補助款項部分市縣未依規定期限提報結算資料，導致預算執行未如預期等情況。

惟查中長程個案計畫，屬重大公共建設範疇，預算法第 39 條明定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算」，然本計畫顯然未確實檢討前期計畫之缺失，為確實監督公路局持續檢討精進，以利達到公共運輸永續及交通平權之目標，爰建請交通部公路局及所屬
向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：林沛祥

林沛祥
林國成

106

362

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

交通部公路局及所屬(以下稱公路局)114 年度預算於「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫-公路系統新建及改善計畫」分支計畫項下，新增編列「省道改善計畫(114-118 年)」第 1 年經費 104 億 5,500 萬元，主要係辦理延續辦理省道公路設施改善、橋梁耐震補強，並就省道公路路網整體規劃檢討，全面提升省道改善工程等使用。

經查 603 潮境公園走山事件、425 國道 3 號走山事件、831 碧砂漁港巨石掉落事件，這類型大規模走山意外，已經是基隆 12 年來的第 4 次了，造成通勤民眾及遊客對於用路安全有很大的疑慮，又我國本就屬於陡峭島國，約有三分之二土地為非平地之山坡，所以山區邊坡的開發及利用是目前建設不可避免的主要方向，但是山區邊坡開發的潛在危險性與困難度卻遠遠高於平地的建設，每當自然災害發生，邊坡開發區域經常頻傳災害與傷亡，為此公路局應整合資源妥為規劃，並加強事前評估，落實個案計畫審議機制，排定優先順序，俾使資源妥適配置及運用，以提升省道服務水準。

惟查中長程個案計畫，屬重大公共建設範疇，預算法第 39 條明定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算」，然上開計畫籌謀與具體執行上明顯不足，爰建請交通部公路局及所屬向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林沛祥

林沛祥
林國成
107

363

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

交通部公路局及所屬(以下稱公路局)114 年度預算於「公路新建及養護計畫」項下「省道改善計畫(114-118 年)」之子計畫「公路防避災改善」中，編列 C 級以上邊坡委託監測服務工作經費 4 億元，辦理針對地滑、土石流、順向坡等各種坡體災害類型，需加強監測之廣度與深度，以提升省道公路抗災能力，及省道邊坡全生命週期維護管理系統維護、擴充及優化等經費 500 萬元，合共編列 4 億 500 萬元。

經查 603 潮境公園走山事件、425 國道 3 號走山事件、831 碧砂漁港巨石掉落事件，這類型大規模走山意外，已經是基隆 12 年來的第 4 次了，造成通勤民眾及遊客對於用路安全有很大的疑慮，又我國本就屬於陡峭島國，約有三分之二土地為非平地之山坡，所以山區邊坡的開發及利用是目前建設不可避免的主要方向，但是山區邊坡開發的潛在危險性與困難度卻遠遠高於平地的建設，每當自然災害發生，邊坡開發區域經常頻傳災害與傷亡，為此公路局應有效管理省道邊坡生命週期維護管理系統，待全面盤點改善，儘速強化邊坡資料之完整性，以發揮系統效益，另針對發生災害事故處，應加強監測追蹤，並提高監測密度，以達預警目標，降低交通風險。。

惟查中長程個案計畫，屬重大公共建設範疇，預算法第 39 條明定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算」，然上開計畫籌謀與具體執行上明顯不足，爰建請交通部公路局及所屬 向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林沛祥

林沛祥 林國成
108

360

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

交通部公路局及所屬(以下稱公路局)114 年度預算於「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」項下編列橋梁檢測、補強及提高安全及年壽等經費 28 億 7,025 萬 4 千元，及省道橋梁管理系統維護管理作業等經費 400 萬元，合共編列 28 億 7,425 萬 4 千元。

根據交通部運研所針對全台 21 縣市政府的橋樑，共計 16,328 座橋梁進行評鑑，其中大約 3,700 多座橋梁有待維修，換言之有將近 1/4(22.6%)的橋梁待維修，根據一般橋樑設計的使用年限，大約是 50 年，而我國多數橋梁都來到 20 年上下，幾乎可以說已經邁入中年，一旦地震發生，面對如此大範圍且大數量的橋梁需工程人員進行地震後特殊檢測的情況下，不只人力是很大議題，時效反而更重要，公路局應有效應用人力先進行受損的判定，來避免民眾等不及判定便已進入橋梁，導致在餘震發生時倒塌造成死傷的情形發生。

有鑑於此，為確保預算有效使用及強化橋管系統稽核及預警機制，確實降低發生事故及死傷之機率，爰建請交通部公路局及所屬，向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：林沛祥

林沛祥
林國成

109

365

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

交通部從 111 年開始規劃為期 6 年的「生活圈道路交通系統建設計畫」，配合都市發展及運輸政策，建構完整之生活圈路網，並制定「效率、安全、傳承、綠色、品質」等五大面向，預估於 111~116 年度投入 330 億元辦理生活圈道路優先路段改善，提升運輸效能、促進產業發展、改善民眾生活、創造永續環境。

地方政府持續送案至交通部，然部分計畫並未通過，交通部未予支持，會礙於部分計畫需要修正，計劃持續往返於地方政府及交通部之間，後續計畫提交期程延宕，地方整體道路計畫推動進度緩慢，交通部應積極與地方政府溝通道路生活圈計畫之研擬，以利道路改善計畫後續推動，並於兩個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

徐高升

李昆澤

何欣純

110

104

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

114 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「客運車輛電動化推動計畫」編列預算 37 億 5,700 萬元。

經查為因應氣候變遷與環境汙染議題，各國無不推出各項政策期望能夠將能源、工業、運輸、農業、住房等部門引導邁向碳淨零的未來，針對交通運輸與相關產業部門，目前政策為 2030 年全國客運公車全面電動化，也就是將 1.5 萬輛柴油公車汰換為電動公車，以降低交通業的碳排量，同時提供大眾更友善、乾淨和環保的運輸選擇，然而審視我國目前所擁有的電動公車數量，2023 年電動巴士總領牌數 1883 輛，以既定公車客運全面電動化目標以及發展路徑來看，顯然公車電動化政策仍然有需要努力的空間，為此公路局應積極改善過往限制，調適各面向，輔導各業者提高產能，並協助降低營運成本，加速普及俾利汰換汽柴油公車，降低化石燃料使用率，以達成淨零排放之目標，爰建請交通部公路局及所屬：向立法院交通委員會提出專案報告。

提案人：林沛祥

林沛祥
林國成

///

408

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

台 2 線為北海岸、宜蘭與基隆間交通要道，其中瑞芳與貢寮路段長年來事故頻傳，大車翻覆的事件更是層出不窮。據當地里長表示：當地大車多，很多司機開車速度快，甚至常有疲勞駕駛情事；又濱海公路轉彎路段多，依新北市警察局瑞芳分局統計，2023 年事故數 39 件，其中 17 件是大車相關事故；2022 年交通事故數量共有 74 件，其中有 37 件是大車相關事故。

爰要求交通部公路局應改善台 2 線整體路廊，強化瑞芳與貢寮路段車禍防制措施，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告，是否有當？敬請公決。

提案人：

廖生明

連署人：

魯明

林沛祥

112

511

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

交通部公路局為協助公路公共運輸業者延攬及培育駕駛人才，自 108 年起推動大客車駕駛擴大徵才就業安薪方案（下稱就業安薪方案）、公路公共運輸大客車駕駛擴大徵才穩定就業留才方案（下稱穩定就業留才方案）、公路公共運輸營業大客車駕駛擴大徵才就業獎勵方案（下稱擴大就業獎勵方案）。惟據該局統計，近 7 年公路汽車客運駕駛員人數大幅減少，由 106 年底之 5,723 人，至 112 年底之 3,592 人，計減少 2,131 人。

依審計部 112 年度總決算報告指出，就業安薪方案（108.6.12～109.11.30）及穩定就業留才方案（111.8.20～12.31），未持續追蹤其留任現況及分析離職原因，不利衡量補助方案推動成效；擴大就業獎勵方案（112.3.1～114.2.28）截至 113 年 3 月底止，仍有近 4 成駕駛人力缺口尚未補足。又穩定就業留才方案（111.8.20～12.31）及擴大就業獎勵方案（112.3.1～114.2.28）截至 113 年 3 月底止，招募駕駛員共計 1,598 人，實際獲補助者僅 632 人，符合前揭方案規定就職滿 3 個月之駕駛員未及 4 成，補助方案吸引人才留任之誘因似有不足，駕駛人力斷鏈問題仍待解決。

爰要求交通部公路局應釐清駕駛員離職癥結，據以研謀改善產業環境、適度調整求才條件之有效措施。並於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告，是否有當？敬請公決。

提案人：

連署人：

廖生財 魯明 林汗祥

113

512

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

交通部為擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔，依疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例第 3 條及第 4 條規定，於 112 年 4 月 17 日訂定交通部促進公共運輸使用補助辦法，委任公路局辦理直轄市、縣（市）政府（下稱市縣政府）實施市縣內及跨市縣生活圈公共運輸通勤月票票證整合優惠措施（下稱通勤月票方案）之補助。

據公路局統計，通勤月票方案推動實施迄 113 年 4 月底止，累計加值購買人次達 640 萬餘人次，使用月票搭乘臺鐵等公共運具計 4 億 6,959 萬餘人次，公共運輸運量成長率達 15.80%；惟 113 年 4 月份民眾加值購買通勤月票方案計 67 萬餘人次，與甫推動實施時（112 年 7 月）加值購買之 75 萬餘人次相較，明顯下滑，且基北北桃、桃竹竹苗、中彰投苗、雲嘉嘉、南高屏、東部 3 縣等 6 個生活圈之銷售狀況多呈現停滯情形（表 21），月票使用族群固定，不利公共運輸運量成長。爰要求交通部公路局應研謀改善，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出專案報告，是否有當，敬請公決。

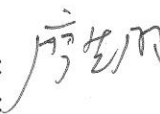

表 21 公共運輸通勤月票加值購買人次

單位：千人次

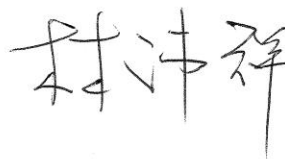
生活圈 年月	合計	基北北桃	桃竹竹苗	中彰投苗	雲嘉嘉	南高屏	東部 3 縣
合計	6,405.86	5,122.09	134.98	258.39	5.35	823.92	61.11
112.07	755.69	577.30	—	31.02	—	147.36	—
112.08	588.47	491.55	—	27.47	—	66.10	3.33
112.09	539.38	447.93	4.15	20.72	—	62.33	4.22
112.10	711.85	575.10	17.12	28.19	—	83.12	8.30
112.11	648.58	522.82	17.30	25.66	—	75.31	7.48
112.12	634.65	510.13	17.29	25.84	0.12	74.89	6.37
113.01	590.36	473.73	17.14	22.70	1.02	70.75	4.99
113.02	619.53	488.81	19.15	25.35	1.35	77.22	7.62
113.03	645.64	510.19	19.30	22.36	1.24	83.38	9.14
113.04	671.66	524.49	23.49	29.03	1.60	83.42	9.61

註：1. 資料時點：113 年 6 月 18 日。

資料來源：112 年度審計部總決算審核報告

提案人：廖世明
連署人：



15
114



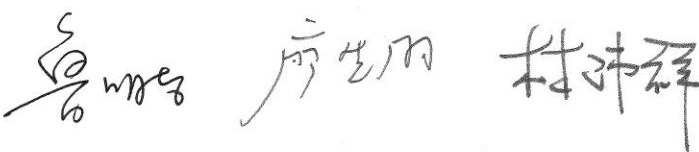
53

114 年度中央政府總預算案提案表

公路局及所屬 主決議

公路局及所屬 114 年度預算案於「公路新建及養護計畫」項下「省道改善計畫(114-118 年)」之子計畫「公路防避災改善」中，編列 C 級以上邊坡委託監測服務工作及邊坡管理系統維運等經費合共 4 億 0,500 萬元。惟省道邊坡全生命週期維護管理系統未有效管理邊坡資料，仍待全面盤點改善，儘速強化邊坡資料之完整性，以發揮系統效益；另針對發生災害事故處，應加強監測追蹤，並提高監測密度，以達預警目標，降低交通風險。爰要求公路局及所屬於 2 個月內就「精進邊坡委託監測服務工作及邊坡管理系統維運之具體作為」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



115

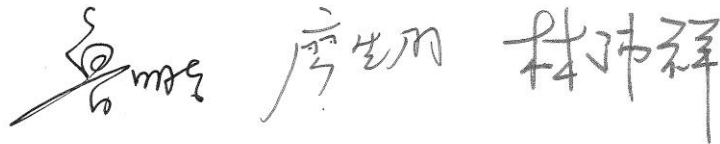
544

114 年度中央政府總預算案提案表

公路局及所屬 主決議

近期公部門霸凌事件頻傳，為打造政府單位優質職場環境，公路局及所屬應以此為戒，秉持霸凌零容忍之原則，重新檢視單位內霸凌防制作業，並建置完備暢通的申訴管道及保護被霸凌者，以杜絕霸凌事件發生。爰要求公路局及所屬應積極深入瞭解轄下各單位是否存在霸凌現象，並於 2 個月內就「精進霸凌防制作業與優化現行申訴管道之具體作為」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



116

545

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

鑑於駕駛人違反道路交通管理處罰條例，受終身不得考領駕駛執照處分後，仍得依該條例第六十七條、第六十七條之一條規定，於符合一定期限與條件後，重新考領駕駛執照。

鑒於國內酒駕、毒駕情形嚴重，對酒駕、毒駕行為之處分與刑責雖一再加重，仍未有顯著改善。道路交通管理處罰條例有關受終身不得考領駕照後經一定期限、條件，得重新考領之規定，並未區分行為之態樣，一律給予受終身不得考領駕照者重新請領駕照之機會，與我國酒駕零容忍之社會共識不符，亦讓相關裁罰效果大折扣，折損其嚇阻力。爰提案要求公路局應就相關問題，進行檢討，並研擬修法，以杜絕酒駕、毒駕者之僥倖心理。

提案人：

林國成

游錫堃 邱志強

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. 請將本表電子檔傳送至電子郵件信箱：ly2400ly@gmail.com。

117

582

114年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

交通部為道路交通管理處罰條例主管機關，惟多數條文之開罰卻又為各地警察機關之權限。致使經常發生主管機關與警察機關就法條解讀之不同，不但民眾無所適從，亦造成基層員警之執法困擾。

又現行民眾對開罰之事實與適用法條有疑義時，相關申訴機制不便且耗時長久，裁決所於審議時亦因案件數量眾多，未積極針對民眾之訴求與法條之規定予以深入探討，時常發生裁決所對民眾申訴之結果，違反主管機關解釋之情事發生，嚴重傷害到交條例之法確信與民眾對政府機關之觀感。

綜上，爰要求交通部主動邀集警政署，就道路交通管理處罰條例之執法混亂情形，及如何改善交通違規申訴程序與處理機制，於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

林國成

張景

李

118

584

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

鑑於現有計程車牌照之分配係依縣、市人口及使用道路面積比例發放，且多數縣市數量多年未有增加。惟近年我國面臨人口老化，可供輪椅上下車之通用計程車需求大增，受限於現有計程車牌照數量之限制，致使計程車客運業者無法新增通用計程車數量。為擴大我國通用計程車數量，以滿足年長行動不便者與長照接送之需求，提案建請公路局研擬將通用計程車牌照比照優良計程車個人牌照，其數量不受現有計程車牌照數量之限制，以解決我國長照車輛不足之問題。

提案人：



119

585

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬單位

主決議

經查，為有效提升國內行人路權，精進改善實質人行空間環境，系統性改善國人行環境面臨問題與窘境，於公路新建及養護計畫下編列永續提升人行安全計畫。然查，近年行人死亡人數仍居高不下，顯見我國人行空間仍有強化改善之空間。又台中市 2023 年發生交通事故件數多達 7 萬 2279 件，較前年增加 62%，9 萬 6523 人死傷增加 62.3%，兩個數據都是全國最多，其中行人死傷人數達 2906 人。對照今年 10 月交通部公布的上半年數據，交通事故死亡人數共計 1687 案中，台中市仍以 175 件位居榜首，行人死亡事故 32 件亦為全台最高。

且多有民眾反映，現有的人行道路規劃不良，導致像推娃娃車的民眾無法順暢在人行道上行走，甚至有時出現與車爭道的危險情況，同樣也導致身障人士使用輔具時，有時也不得不在馬路邊移動，增加行人交通的危險，爰請公路局應加強協助地方政府改善易肇事路口，以及落實友善行人空間，建立育兒友善及行動不便者友善之行人空間，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

何欣純
李昆承 陳高以

170

639

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬單位

主決議

今年陸續發生 0403 花蓮大地震以及凱米颱風、山陀兒颱風及康芮颱風先後侵襲台灣，也因此造成台中市梨山地區對外道路如台 8 線中橫公路等多處坍塌或中斷，雖目前多已搶通，但中橫公路自 1999 年 921 大地震後至今仍採許可通行之管制方式，對梨山地區居民來說是相當不便。爰建請公路局應加速辦理台 8 線中橫公路之改善工程，穩固邊坡，強化道路及橋樑之工法結構體和耐震設計及承载力，讓梨山地區民眾可以有一條安全回家的路，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

何欣純

張清 孫高斌

121

640

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬單位

主決議

經查，偏鄉地區公車乘客多為老人、學生及經濟弱勢族群，受限搭乘者，其運具替代性相對較少，多依賴市區公車或公路客運提供之公共運輸服務，又因偏鄉居住人口稀少且分散，客運業者票價收入無法支應營運成本，虧損嚴重甚難永續營運，為維持基本民行，公路局自 105 年起推動偏鄉服務性路線需求反應式公車專案計畫。然部分路線營運規劃未符偏鄉民眾需求，造成部分偏鄉公共運輸涵蓋率未達目標值，仍有偏(原)鄉無幸福巴士運行，或有原先營運之路線遭取消，使原先依賴該路線之民眾無大眾交通工具可使用。爰請公路局應妥適規劃服務型態，確實了解搭乘民眾需求，落實交通平權，進而建立永續經營機制，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：

何欣純
楊忠信 孫高斌

122

641

114 年度交通部公路局單位預算

單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

查今(113)年6月發生臺2線70k處邊坡崩塌事件，該邊坡為C級邊坡，即五年內有災害紀錄，後續無明顯不穩定徵兆之邊坡。依中央氣象署資料，4月發生芮氏規模7.2地震至事發當日(6月6日)，該署對基隆市共發布41次大雨特報，離事發日最近一次為同月2日，且大地震後截至5月底，全國餘震共1,487次，顯見地震頻繁及連日大雨，恐導致本次崩塌發生。依公路局邊坡導入養護管理機制，各情境處置方式包含降雨量、地震等條件，惟該事件未達標，故無實施特別巡查。爰此，要求交通部公路局針對遇有多次地震及大雨等特殊情形，研議列為特別檢測及巡查之條件，並於三個月內提出書面報告。

提案人：林俊憲

林俊憲
陳素月 徐福安

123

726

114 年度交通部公路局單位預算

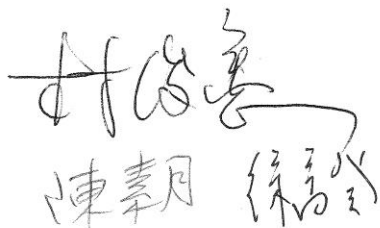
單位名稱：交通部公路局

主決議

案由：

嘉義縣、嘉義市、臺南市有「嘉嘉南通勤生活圈」需求，溪北地區居民較常往返嘉義縣，現有南高屏 TPASS 對溪北居民而言較無吸引力，而該三縣市目前僅公車及客運可使用各自的 TPASS，未涵蓋火車通勤族群。以嘉義民雄往返南科為例，一日來回火車票為 160 元，若以 20 天計算，一個月需 3,200 元，故若有嘉嘉南 TPASS 將能大幅減輕通勤成本。惟三縣市目前使用票證系統不一，尚需研議技術串接及各運具系統程式修改。爰此，要求交通部公路局依〈交通部公路總局執行公共運輸通勤月票補助作業要點〉補助嘉嘉南 TPASS 之票證系統建置費用，並於三個月內提出書面報告。

提案人：


陳朝 衛

124

727

114 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

主決議

案由：

台南市重要交通路網主要以「四橫三縱」貫穿，四橫分別是台 84、國道 8 號、台 86 及北外環道，而三縱則是國 3、國 1 及台 61 線，但安平區及安南區民眾難以利用這些既有路網進行移動，如有大型活動舉辦，更會導致車流在短時間內難以疏散，造成交通打結。

所以台 61 線南延至高雄地區的重要性不言而喻，完成後不僅可完善台灣西部地區高、快速公路網，紓解國道壅塞，更能串聯台南及高雄的市區道路網，促進南部沿海地區發展。

爰要求交通部公路局針對台 61 線西濱快速公路南延至高雄案應在三個月內辦理綜合規劃作業，並同地方積極溝通。

提案人：

林皮卷

連署人：

陳素月 孫高云

125

728

3.

國道公路建設管理基金114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 1~2案 (併案處理) 刪減案：1 刪減+凍結：2	服務費用-水電費 1~2：服務費用-水電費	1：刪減 2 億元 2：刪減 2,000 萬元、 凍結 10%	7 億 1,458 萬 8 千元 1~2：7 億 1,458 萬 8 千元	1：魯明哲 2：林俊憲
第 3~7案 (併案處理) 刪減+凍結： 3、4 凍結案： 5、6、7	勞務成本-維護成本 3：勞務成本-維護成本 4：勞務成本-維護成本 -服務費用-修理保 養及保固費 5：勞務成本-維護成本 -服務費用-修理保 養及保固費-土地改 良物修護費-道路維 護作業-交通設施改 善工程 6~7：勞務成本-維護成 本-服務費用-專 業服務費	3：刪減 1,000 萬元、 凍結 10% 4：刪減 1,000 萬元、 凍結 10% 5：凍結 3,000 萬元 6：凍結 50% 7：凍結 30%	89 億 6,296 萬 3 千元 3：89 億 6,296 萬 3 千元 4：89 億 1,666 萬 3 千元 5：4 億 9,620 萬 7 千元 6~7：4,630 萬元	3：林俊憲 4：林俊憲 5：林沛祥 (徐欣瑩) 6：林沛祥 (徐欣瑩) 7：林國成
第 8~17案 (併案處理) 刪減案： 8、11 刪減+凍結： 12、13、15、16	勞務成本-管理成本 8~10：勞務成本-管理 成本	8：刪減 1 億元 9：凍結 10% 10：凍結 5,000 萬元	49 億 5,121 萬 2 千元 8~10：49 億 5,121 萬 2 千元	8：廖先翔 9：魯明哲 10：陳素月

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
凍結案： 9、10、14、17	11：勞務成本-管理成本-服務費用	11：刪減 100 萬元	11：38 億 3,236 萬 4 千元	11：蔡其昌
	12：勞務成本-管理成本-服務費用-郵電費	12：刪減 2,000 萬元、凍結 10%	12：1 億 5,090 萬 5 千元	12：林俊憲
	13：勞務成本-管理成本-服務費用-一般服務費-外包費	13：刪減 5,000 萬元、凍結 30%	13：26 億 7,701 萬 4 千元	13：林國成
	14：勞務成本-管理成本-服務費用-專業服務費	14：凍結 400 萬元	14：3,803 萬 6 千元	14：許智傑
	15：勞務成本-管理成本-服務費用-專業服務費-委託調查研究費	15：刪減 200 萬元、凍結 30%	15：725 萬 2 千元	15：林國成
	16：勞務成本-管理成本-服務費用-推展費	16：刪減 1,000 萬元、凍結 30%	16：2,246 萬 4 千元	16：林國成
	17：勞務成本-管理成本-折舊、折耗及攤銷	17：凍結 1 億元	17：10 億 5,068 萬 2 千元	17：許智傑
第 18~22 案 (併案處理)	管理及總務費用		29 億 6,050 萬 7 千元	
刪減案：19、21	18：管理及總務費用	18：凍結 150 萬元	18：29 億 6,050 萬 7 千元	18：蔡其昌

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
凍結案：18 刪減+凍結： 20、22	19~20：管理及總務費用-服務費用-修理保養及保固費 21：管理及總務費用-服務費用-一般服務費 22：管理及總務費用-服務費用-一般服務費-外包費	19：刪減 1,200 萬元 20：刪減 1,000 萬元、凍結 30% 21：刪減 2,000 萬元 22：刪減 200 萬元、凍結 30%	萬 7 千元 19~20：5,193 萬 7 千元 21：1 億 2,782 萬 8 千元 22：1 億 2,396 萬 7 千元	19：廖先翔 20：林國成 21：廖先翔 22：林國成
第 23~24 案 (併案處理) 刪減案：24 凍結案：23	業務外費用 23：業務外費用 24：業務外費用-其他業務外費用-雜項費用-其他-其他費用	23：凍結 1,000 萬元 24：刪減 20 萬元	21 億 2,968 萬元 23：21 億 2,968 萬元 24：150 萬元	23：徐富癸 24：李昆澤
第 25-29 案 (併案處理) 刪減案：25 凍結案： 26、27、28、29	固定資產建設改良擴充 25：固定資產建設改良擴充 26：固定資產建設改良擴充-專案計畫-繼續計畫-國道 7 號高雄路段計畫 27~28：固定資產建設	25：刪減 10 億元 26：凍結 1 億元 27：凍結 10%	346 億 3,907 萬 9 千元 25：346 億 3,907 萬 9 千元 26：103 億 7,679 萬 2 千元 27~28：39 億	25：李昆澤 26：許智傑 27：魯明哲

案別	科目	主題	項目預算額度	提案委員
	改良擴充-專案計畫-繼續計畫-高速公路後續路段橋梁耐震補強工程	28：凍結 4,000 萬元	4,000 萬元	28：許智傑
	29：固定資產建設改良擴充-專案計畫-新興計畫-國道1號楊梅至頭份段拓寬工程	29：凍結 10%	29：9 億 5,536 萬 7 千元	29：魯明哲
第 30 案 刪減案：30	媒體政策及業務宣導費 30：媒體政策及業務宣導費	30：刪減 150 萬元	250 萬元 30：250 萬元	30：廖先翔
第 31~49 案 決議案 (逐案處理)				

(後接第二冊)

本期委員發言紀錄索引

立法院第11屆第2會期交通委員會第17次全體委員會議紀錄

一、繼續審查114年度中央政府總預算案關於交通部單位預算；二、繼續審查114年度中央政府總預算案關於交通部公路局及所屬單位預算；三、繼續審查114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；四、繼續審查114年度中央政府總預算案關於數位發展部資通安全署單位預算；五、繼續審查114年度中央政府總預算案關於數位發展部數位產業署單位預算（後接第二冊）
(頁次：1 - 330)

發 言 者	陳素月（主席）
-------	---------

本期冊別	第一冊（全六冊）
本期期數	5307
出版日期	中華民國 114 年 1 月 24 日（星期五）
發 行	立法院公報處
地 址	臺北市中山南路一號
電 話	(02)23585127 (02)23585858 轉 1367·1389
網 址	http://lci.ly.gov.tw