

(六) 交通委員會審查報告

立法院交通委員會函

受文者：本院財政委員會

發文日期：中華民國99年11月19日

發文字號：台立交字第0992400288號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：如文（附磁片）

主旨：檢送本會主審之「中華民國100年度中央政府總預算案公務預算部分」審查報告及相關議事錄（含磁片）各乙份，請 查照。

說明：復 貴會99年10月15日台立財字第0992100649號函。

正本：本院財政委員會、交通委員會（副本無附件）

立法院交通委員會

中華民國 100 年度中央政府總預算案交通委員會審查報告

交通委員會審查結果

一、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 21 項 國家通訊傳播委員會 6,603 萬 8,000 元，照列。

第 24 項 公共工程委員會原列 30 萬元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」100 萬元，其餘均照列，改列為 130 萬元。

第 151 項 交通部 3,478 萬 5,000 元，照列。

第 152 項 民用航空局 318 萬 4,000 元，照列。

第 153 項 中央氣象局，無列數。

第 154 項 觀光局及所屬原列 1,850 萬元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」500 萬元、第 2 目「沒入及沒收財物」第 1 節「沒入金」500 萬元，共計增列 1,000 萬元，改列為 2,850 萬元。

第 155 項 運輸研究所，無列數。

第 156 項 公路總局及所屬 62 億 0,684 萬 6,000 元，照列。

第 3 款 規費收入

第 23 項 國家通訊傳播委員會原列 64 億 8,633 萬 3,000 元，暫照列，俟非營業特種基金另定期專案審議確定後，再行調整。

第 27 項 公共工程委員會 9,524 萬 8,000 元，照列。

第 163 項 交通部 247 億 9,809 萬 8,000 元，照列。

第 164 項 民用航空局 2,584 萬 3,000 元，照列。

第 165 項 中央氣象局 1,698 萬 7,000 元，照列。

第 166 項 觀光局及所屬 399 萬 4,000 元，照列。

第 167 項 運輸研究所原列 112 萬 8,000 元，增列第 1 目「使用規費收入」第 1 節「資料使用費」40 萬元，其餘均照列，改列為 152 萬 8,000 元。

第 168 項 公路總局及所屬 60 億 2,939 萬 8,000 元，照列。

第 4 款 財產收入

第 22 項 國家通訊傳播委員會 209 萬 5,000 元，照列。

第 25 項 公共工程委員會 2 萬元，照列。

第 162 項 交通部 280 億 6,283 萬 2,000 元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)根據立法院預算中心資料顯示，中華電信釋股案中，釋股收益損失之潛在財務利益遠高於改以舉債方式支應之利息成本，顯示交通部長期以來對中華電信公司民營化政策顯有誤判，導致國庫投資收入嚴重減少。民國 100 年交通部於歲入預算「財產收入-投資收回-投資資本收回」編列收回中華電信股份有限公司辦理現金減資退還之股款 68 億餘元，雖不至於立即減少交通部對中華電信公司之持股比例，惟日後中華電信公司若再辦理現金增加，交通部又不擬參與，則持股比例勢必再度下降。為避免交通部對於中華電信公司之投資案再出現錯誤導致國庫損失，要求中華電信公司日後若有增資、減資計畫，需由交通部率同中華電信公司董事長於立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得辦理。

提案人：陳根德 楊仁福 蔡錦隆

連署人：葉宜津 賴坤成 陳福海 李鴻鈞

曹爾忠 朱鳳芝

第 163 項 中央氣象局 15 萬 8,000 元，照列。

第 164 項 觀光局及所屬 1 萬元，照列。

第 165 項 運輸研究所，無列數。

第 166 項 公路總局及所屬 8,389 萬 8,000 元，照列。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 10 項 交通部原列 340 億 5,391 萬 5,000 元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」103 億 8,141 萬 2,000 元、第 2 目「非營業特種基金賸餘繳庫」90 億 6,920 萬元，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業特種基金另定期專案審議確定後，再行調整外，第 3 目「投資收益」146 億 0,330 萬 3,000 元，照列。

第 7 款 其他收入

- 第 26 項 國家通訊傳播委員會，無列數。
- 第 29 項 公共工程委員會 820 萬元，照列。
- 第 158 項 交通部 4,666 萬 7,000 元，照列。
- 第 159 項 民用航空局 61 萬 7,000 元，照列。
- 第 160 項 中央氣象局 3 萬元，照列。
- 第 161 項 觀光局及所屬 2,400 萬元，照列。
- 第 162 項 運輸研究所，無列數。
- 第 163 項 公路總局及所屬 4 億 2,794 萬 5,000 元，照列。

二、歲出部分

第 2 款 行政院主管

- 第 21 項 國家通訊傳播委員會 5 億 9,033 萬 1,000 元，照列。

本項通過決議 15 項：

- (一)立法院審議 99 年度總預算案時決議國家通訊傳播委員會委員於政務人員待遇中編列之調查研究費用因無法律依據，則自 100 年度起不得再行編列。惟本年度其以行政命令核定支給為由照常編列委員之調查研究費用，該作法業經審計部於最新半年審核報告中要求改正，顯見該作法明顯違法，但國家通訊傳播委員會卻仍堅持編列不僅違法、更違反立法院決議，等同於變相自肥，並有藐視國會之嫌，是以國家通訊傳播委員會應於 1 年內研修委員支領調查研究費之法律依據。

提案人：葉宜津 王幸男 郭榮宗

- (二)國家通訊傳播委員會於公務預算編列之員額外，另以其主管之通訊傳播監督管理基金之業務費進用臨時人員 23 人及派遣人員 47 人，明顯規避人事法令。爰此，建議應依行政院年度預算員額核增情形，逐年配合減少臨時人員之僱用。

提案人：陳福海 葉宜津

連署人：曹爾忠 林建榮

(三)鑑於蘇花公路嚴重坍塌造成重大傷亡事件，外界質疑為何不能早預警、封路，茲要求國家通訊傳播委員會應速針對蘇花與南迴公路等單一聯外孔道的長道路規劃設計「通訊救災」的預警機制及全天候危險路段監測系統，納入中央防災救災體系，避免憾事重蹈覆轍。

提案人：林建榮

連署人：徐耀昌 葉宜津 楊仁福 賴坤成

曹爾忠 王幸男

(四)依照有線電視系統經營者收費標準第 3 條規定，有線廣播電視系統經營者之基本頻道收視費用每月每戶以新臺幣 600 元為上限。惟目前有線電視臺節目重複機率高，現行收費上限 600 元之標準並不合理，且日後若打破目前 1 區 1 家壟斷局面，月租費價格勢必有調降空間。爰要求國家通訊傳播委員會在公平機制建立前，應立即調降有線電視基本頻道收視費用上限，以符公平原則及維護民眾收視權益。

提案人：陳根德 葉宜津 蔡錦隆 曹爾忠

林明濤

(五)根據國家通訊傳播委員會資料顯示，民眾向單 e 窗口申訴檢舉案件中，仍以網路色情占絕大多數。99 年 8、9 月不滿意度高達 54%，顯示國家通訊傳播委員會對於「網路分級制度之建立與推廣業務」績效有待加強。國家通訊傳播委員會除應繼續加強宣導，更應要求業者確實做好分級程式標籤，以免網站分級制度淪為形式。

提案人：陳根德 葉宜津 蔡錦隆 曹爾忠

林明濤

(六)國內「山寨機」日益猖獗，該類通訊產品並未經國家通訊傳播委員會任何檢測，電磁波是否超過標準更無從得知，長期使用後恐傷害民眾健康。國家通訊傳播委員會應加強查緝，並且加強宣導及協助民眾辨識國家通訊傳播委員會驗證標籤，以維民眾健康安全。

提案人：陳根德 葉宜津 蔡錦隆 曹爾忠

林明濤

(七)依內政部警政署統計，自 95 年至 98 年以來每年詐騙案被害人數約 4 萬餘人、詐欺民眾財產損失金額每年平均 127 億 2,645 萬元（未含沒有報案的受害人數及金額）。其中大多透過網路及電話方式詐財。為降低詐騙發生率及民眾財產之損失，國家通訊傳播委員會應 2 個月內研訂技術規範，列為施政工作要項之一，以有效遏止詐騙集團透過非法電信平臺進行詐騙。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 林明濤 陳根德

(八)我國將於今（99）年 10 月中旬「開放中文網域註冊」，未來只要在臺灣網路資訊中心註冊並分配 IP 後，鍵入中文網址即可連結網站，屆時也將衍生：繁簡體難以判別、智慧財產或網路品牌受到侵害、商標名稱相似、以及冒用登記等問題。國家通訊傳播委員會（NCC）應 2 個月內研修（訂）規範及辦法，以資防範。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 林明濤 陳根德

(九)國家通訊傳播委員會（NCC）自成立以來，與交通部、新聞局間之權責分際爭議不斷。例如「臺灣網路資訊中心（TWNIC）」，交通部認為該部為主管機關，國家通訊傳播委員會認為該會才是主管機關，竟需經由行政院協調，核定交通部為主管機關，國家通訊傳播委員會為業務監督機關，問題仍然沒有解決。國家通訊傳播委員會應 2 個月內將相關業務之權責歸屬通盤檢討，予以法制化，以免再生爭議。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 林明濤 陳根德

(十)財團併購有線電視系統情況已經如火如荼的展開，有來自富邦集團之大富媒體併購有線電視凱擘案，和以旺旺集團為首之聯合團隊標下取得中嘉有線電視系統。財團併購跨媒體經營，勢必造成大者恆大之媒體言論集中化的現象，蓋原本閱聽眾可透過不同媒體提供的內容辨識或比對資訊，一旦資訊被壟斷，全民將因被蒙蔽而受害。據此要求國家通訊傳播委員會就上述案件為審核或決議前

，應辦理多場聽證會，廣納各方意見，且決議過程與結果都應資訊公開，供各界檢視過程。

提案人：葉宜津 王幸男 郭榮宗 蔡錦隆
林明濠 管碧玲

(十一)國家通訊傳播委員會應於 3 個月內研修（訂）相關技術規範，或提出有效方案以降低電話、手機簡訊詐欺發生率。

提案人：賴坤成 郭榮宗 葉宜津

(十二)基地臺的設置爭議多年來懸而未決，一旦要架設基地臺，都會引發附近居民恐慌與抗爭，到後來有些業者乾脆摸黑趕工、也不敢設置工程告示。國家通訊傳播委員會身為主管機關，但基地臺的設置管理遲遲未能完成法制程序，實有未當，特此要求國家通訊傳播委員會應廣徵中央及地方政府、電信業者與人民之心聲，儘速完備管理辦法之法制程序。

提案人：陳福海 葉宜津
連署人：曹爾忠 林建榮

(十三)有鑑於電信業者設置基地臺常引發民眾抗爭情事，國家通訊傳播委員會（NCC）應制定規範，未來電信業者在設置基地臺前，應先由地方鄉鎮公所召開公聽會協調居民意見，俟同意後國家通訊傳播委員會方可核發基地臺使用執照。

提案人：徐耀昌 葉宜津
連署人：陳福海 曹爾忠

(十四)2006 年凱雷以 460 億元併購東森媒體科技，成立凱擘，2010 年以 650 多億元轉售大富；4 年間差距 190 億元，2007 年安博凱以 470 億元購中嘉，2010 年以 715 億元轉售，3 年間價差 240 億元；財團靠政府政策，將消費客戶當豬仔販售，賺取暴利，更甚養地，行政院已對養地採取有效措施，因此要求國家通訊傳播委員會亦應對於有線電視的併購，採取嚴審措施，不宜通過。

提案人：曹爾忠 楊仁福 葉宜津 賴坤成

(十五)政府為防範詐騙集團透過大陸電信行騙，以縮小馬祖、金門電信功率作為手段，造成金馬地區電信品質降低，收訊不良；目前兩岸已完成簽署司法互助，查緝詐騙效果明顯獲得改善；同時詐騙集團藉電信詐騙，已不限透過大陸電信，單獨以縮小金馬電信功率，降低金馬電信收訊品質作為防範詐騙的手段，已不具實質效益。爰要求國家通訊傳播委員會應立即解除限制，恢復並加大功率，以改善金馬通訊品質。

提案人：曹爾忠 楊仁福 葉宜津 賴坤成

本項另有委員提案 3 案，保留，送院會處理：

(一)依立法院審查 98、99 年度中央政府總預算案，均指出國家通訊傳播委員會歲出預算僅編列人事費用，違反預算法第 50 條之規定，應將機關基本運作費用列入公務預算，不能用非營業基金支付。然而 100 年度預算中，國家通訊傳播委員會歲出預算仍僅編列人事費用，而無編列維持機關運作所需之基本行政工作費用。其作法不但違反預算法，且一再違反立法院相關決議，爰凍結「一般行政-人員維持費」四分之一，俟國家通訊傳播委員會於 100 年 9 月將 101 年度預算送交立法院，而其預算書歲出預算有編列維持機關運作所需之基本行政工作費用後自行解凍。

提案人：葉宜津 王幸男 賴坤成 郭榮宗

(二)依預算法第 24 條、財政收支劃分法第 25 條規定，有關行政規費、使用規費收入，均應依預算程序，足額編列。但國家通訊傳播委員會 100 年度歲入預算，卻僅以 87%編列，其餘 13%逕自編列入通訊傳播監督管理基金內。此編列方式早經本院 98 年度決議，要求回歸公務預算足額編列，但國家通訊傳播委員會卻以通訊傳播基本法修正草案第 4 條未獲行政院同意修法，而繼續違法編列。然查國家通訊傳播委員會組織法第 13 條第 2 項並未授權其可不經預算程序即將行政規費、使用規費可逕自扣除分配數後編列，且依現行通訊傳播基本法第 4 條，本未涉及預算編列問題，國家通訊傳播委員會不應以通訊傳播基本法修正草案第 4 條未獲同意修法為違法編列預算理由。爰要求國家通訊傳播委員會自 101

年度起，對於行政規費、使用規費之收入應於歲入預算中足額編列，應分配予通訊傳播監督管理基金之分配數則應於歲出預算中編列呈現。

提案人：葉宜津 王幸男 賴坤成 郭榮宗

(三)101年起國家通訊傳播委員會不應以其組織法僅規定人事費應以法定程序編列及通訊傳播監督管理基金之用途包括其他支出等為由，而將人事費以外之支出仍維持全部移至特別收入基金編列之方式，應將相關費用回歸公務預算編列，俾符體制。

提案人：賴坤成 郭榮宗 葉宜津

第 25 項 公共工程委員會原列 5 億 5,829 萬 5,000 元，減列第 4 目「公共工程管理業務」項下辦理建置臺灣基礎建設網路博物館及其相關費用 100 萬元，其餘均照列，改列為 5 億 5,729 萬 5,000 元。

本項通過決議 8 項：

(一)行政院公共工程委員會於辦理機關與廠商申請之調解案，應出具明確之調解建議並遵照採購法之規定期限，俾減少爭議且影響機關與廠商之權益。

提案人：徐耀昌 陳福海

連署人：李鴻鈞 葉宜津 林建榮

(二)針對公共設施於興建後屢有完全閒置或使用率偏低之情形，導致國家資源嚴重浪費，為避免類似情況再度發生，公共工程委員會身為督導機關，應於網站設置專區將各部會歷年補助地方興建公共設施之相關資訊彙整公開，俾利全民監督。

提案人：徐耀昌 陳福海

連署人：李鴻鈞 葉宜津 林建榮

(三)有關申訴審議委員會之收費標準，請行政院公共工程委員會進行通盤考量，對於未能作出調解建議之案件，應訂定合理之退費標準。

提案人：徐耀昌 陳福海

連署人：李鴻鈞 葉宜津 林建榮

(四)我國公共設施閒置狀況相當普遍，一般稱為「蚊子館」，浪費鉅額公帑。行政院公共工程委員會應針對各部會歷年來補助地方興建公共設施之計畫、經費、進度使用情形等相關資訊彙整，並按季於網路設立專區公布，俾利全民監督。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 陳福海 徐耀昌
林建榮

(五)為有效推銷臺灣製造（MIT）品牌及擴大內需，增加國民實質所得，行政院公共工程委員會應針對公共工程規定或鼓勵以優先採用國貨為原則。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 陳福海 徐耀昌
林建榮

(六)中央補助地方政府興建之公共設施，截至 99 年 8 月底止完全閒置之公共設施 18 處、總建造經費高達 35 億 6,444 萬 4,000 元，另低度使用之公共設施則有 15 處、總建造經費高達 96 億 4,955 萬 8,000 元。閒置的原因不外乎地方政府亂開選舉支票、沒有預估使用率或運輸量、或不符合民眾實際需求、或經營管理不善、或政策規劃不周延等原因。公共工程委員會應針對各部會歷年補助地方興建公共設施之項目名稱、經費、完工日期、使用情形等資訊公開，以受全民監督，避免地方政府浮報計畫、各部會浮濫補助，致浪費公帑。

提案人：陳福海 郭榮宗 葉宜津
連署人：徐耀昌 林建榮

(七)針對政府公共工程近來屢屢傳出外包商違法雇用非法外勞以及現場工地勞工未投保勞保等事，不僅直接導致勞工權益受損，間接更影響公共工程品質，特要求公共工程委員會應會同相關單位對於政府重大公共工程之勞工現況進行清查，確保公共工程採購之得標廠商確實遵守相關勞動法令。並公告違法廠商黑名單作為政府各機關之參考。

提案人：郭玫成 葉宜津 郭榮宗 王幸男
賴坤成

(八)針對政府辦理公共工程標案經常發生民眾質疑決標價格與底標差距極近，顯有

洩漏底標之嫌疑，致使政府公共工程採購案多為負面評價，為使採購資訊公開，並達到全民監督之目的，避免發包單位舞弊，建請公共工程委員會將中央政府工程採購案中，決標價格與底價差距在 95%以內之工程標案將發包單位、預算數、底價、決標價等資訊全數於公共工程委員會網站上公告。

提案人：郭玫成 葉宜津 郭榮宗 王幸男
賴坤成

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 460 億 7,540 萬 4,000 元，除第 9 目「營業基金」267 億 7,009 萬 4,000 元，暫照列，俟所屬營業基金另定期專案審議確定後，再行調整外，減列第 5 目「路政業務規劃及督導」項下「汽車燃料使用費經徵管理」籌辦金路獎頒獎典禮 90 萬元，其餘均照列，改列為 460 億 7,450 萬 4,000 元。

本項有委員提修正案 4 案，保留，送院會處理：

(一)臺北都會區大眾捷運系統初期路網內湖線建設計畫，其業已於 98 年 7 月 4 日通車營運。然臺北市捷運局卻又提修正計畫，總經費增加 17 億 3,700 萬元，其中系統工程費暴增 21 億 1,600 萬元，主要原因在於物價調整費用。然此修正計畫，行政院僅通過時程延後，對於經費調整部分，則要求臺北市捷運局重新提出。而且對於臺北市捷運局與工信工程之合約中，有載明不得調整價格，臺北市捷運局卻仍同意廠商所要求之物價調整費用，其所衍生費用不應由中央負擔一半。另外臺北都會區大眾捷運系統後續路網之其他建設計畫，例如新莊蘆洲線等，其施工期間亦遇有原物料大漲情事，卻均無物價調整費用，單單內湖線有此筆不尋常費用。故此筆物價調整費用，完全係臺北市政府圖利廠商所衍生費用，中央無義務亦無理由負擔一半。故對於補助臺北市政府內湖線建設計畫之 10 億 6,600 萬元全部予以刪除。

提案人：葉宜津 郭玫成 郭榮宗 賴坤成
王幸男

(二)交通部 100 年度預算就「臺北都會區大眾捷運系統初期路網內湖線建設計畫」編列 10 億 6,600 萬元，較上年度增加 8 億 4,300 萬元。經查，該計畫原列總經費 592 億 6,000 萬元，中央負擔 50%之 296 億 3,000 萬元，截至 99 年度止已編列 294 億 3,171 萬 6,000 元，本（100）年度應僅需編列 1 億 9,800 萬元。惟交通部在行政院尚未核定修正計畫情況下，於 100 年度預算中擅自調高該計畫總經費至 609 億 9,970 萬元，而增編列 8 億餘元預算補助臺北市政府，已屬違法。又該建設計畫監察院於今年（99 年）5 月間已針對臺北市政府因機電系統發包策略不當致使該建設計畫經費攀升提出糾正並要求需懲處相關失職人員，然而交通部卻無視於監察院之糾正，反而刻意隱瞞修正計畫，擅自於預算書中增列經費，包庇不法。綜上，「臺北都會區大眾捷運系統初期路網內湖線建設計畫」100 年度預算應予刪除 8 億 6,800 萬元，且餘數全數凍結，俟交通部要求臺北市政府提出懲處名單後，始予解凍。

提案人：葉宜津 郭玫成 郭榮宗 王幸男
賴坤成

(三)「都市大眾捷運系統建設計畫-臺北捷運系統信義線向東延伸規畫報告書暨週邊土地發展計畫」編列 4,600 萬元，惟該案說明欄「行政院函復依經建會審議結論辦理，總經費暫匡列前兩年經費 5 億 4,400 萬元，並於 100 年底前擬具整合捷運與土地開發計畫報核，據以調整財務計畫及提高自償率辦理。」顯見本案未經核定即編列，不符預算法規定。而 99 年度交通部預算第 10 目「鐵公路重要交通工程-鐵路建設計畫」項下「高速鐵路後續工程建設計畫」亦屬同性質違法編列，本會礙於國家整體交通建設發展，僅予凍結，並於上會期完成報告案，准予動支。但交通部以權宜措施變常態辦理，一再違法編列，藐視國家法令，故此本案應予全數刪除。

提案人：郭玫成 賴坤成 郭榮宗 葉宜津
王幸男

(四)根據內政部警政署統計，近年來交通事故肇事原因前 3 名分別是酒醉（後）駕

車、未注意前車狀況與未依規定讓車，惟交通部卻預計花費 300 萬元以上推動禮讓行人運動，並以 452 檔電視短片及近千萬則簡訊轟炸宣導，不僅擾民，更令人質疑其就促進道路交通安全之成效，是以關於交通部 100 年度「道路交通安全」2 億 8,654 萬 5,000 元爰予酌減 10%。

提案人：葉宜津 郭玫成 郭榮宗

連署人：王幸男 賴坤成

本項通過決議 13 項：

(一)查高速鐵路工程局、鐵路改建工程局及國道新建工程局，均是依「暫行組織規程」而成立之臨時機關，其 100 年度所需人事費預算共計 19 億 3,700 萬 9,000 元，竟分別編列於(1)交通部單位預算 5 億 9,614 萬 3,000 元，(2)振興經濟擴大公共建設特別預算 9 億 1,608 萬 1,000 元，國道高速公路建設管理基金分預算 4 億 2,478 萬 5,000 元，不僅混亂預算體制，且平均每人之人事費偏高（高速鐵路工程局 127 萬元/人年、鐵路改建工程局 132 萬 7,000 元/人年、國道新建工程局 130 萬 9,000 元/人年），上列機關除自 101 年度起應予法制化並依法編列單位預算外，本 100 年度人事費預算各凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會報告經同意後始得動支。

提案人：蔡錦隆

連署人：陳福海 楊仁福 葉宜津 朱鳳芝

(二)交通部 97 年至 100 年補助地方政府辦理「智慧臺灣-交通管理與資訊服務系統之建置與推廣計畫-聰明公車及智慧交控系統」，但 98 年至 99 年所列預算未能依原定計畫執行，截至 99 年 8 月底止，98 年尚有決算保留數 5,834 萬 6,000 元待執行，99 年預算 2 億 2,800 萬元全數未執行，顯示預算確有執行不力之處。要求交通部 100 年度編列 1 億 2,000 萬元預算應凍結四分之一，待交通部檢討各縣市需求及提案狀況、實際辦理情形及辦理成效，向立法院交通委員會提出專案報告並經審議通過後，始得動支。

提案人：楊仁福 蔡錦隆 陳福海

連署人：曹爾忠 李鴻鈞 陳根德 葉宜津

朱鳳芝

(三)本院審查中央政府總預算案時決議，自 100 年度起，均不得再自交通罰鍰收入提撥任何獎勵金予任何處理道路交通安全人員。惟其中涉及道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第五條、第六條之修正，公路總局業已邀集警政署、臺北市、高雄市政府交通局共同研商，並由警政署提出具體修正條文函請交通部修正。但主管之交通部路政司，迄未修改該行政命令，顯係藐視立法院決議，應請交通部於本會期內完成相關行政作業。

提案人：葉宜津 郭玟成 郭榮宗 賴坤成

王幸男

(四)依據立法院預算中心評估報告指出，各機關臨時人員進用條件放寬後，已變相增加用人費，並產生政府隱藏性負債。根據資料顯示，交通部臨時人員人數彙總已經突破 2 千餘人，擁有 5 年以上年資者更超過 1 千多人，顯與當初政府組織再造之精神相違，亦可能於組織調整後產生雇用爭議，爰要求交通部應於 1 個月內，就臨時人員進用情形及其必要性，向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：陳根德

連署人：楊仁福 賴坤成 葉宜津 陳福海

李鴻鈞

(五)發展智慧型運輸系統為交通部重要政策之一，惟成效不彰。為響應政府節能減碳，並提供用路人行駛道路之便利性，交通部應加強整合目前分散在交通部各單位及各縣市交通控制中心的偵測器系統，以便事先發現壅塞路段，並結合車用 GPS 進行替代路線的規劃與發布，達到提升運輸系統效能及降低污染之目標。

提案人：陳根德

連署人：楊仁福 葉宜津 賴坤成 陳福海

李鴻鈞

(六)根據統計交通部從民國 98 年到 99 年 7 月底前對全國各機場進行業務督導和檢核多達 21 次，但桃園機場近日卻仍狀況不斷，引發民怨，嚴重傷害國家形象，亦顯示交通部及所屬督導與檢核功能已淪為形式。要求交通部應責成主管機關立即全面檢驗機場設備使用年限，必要時並應委外邀集學者專家共同參與。

提案人：陳根德

連署人：楊仁福 葉宜津 賴坤成 陳福海

李鴻鈞

(七)交通部捐助成立之財團法人營運績效不彰，與今年度收支賸餘數相較，民國 100 年除台灣電信協會，其餘賸餘數皆嚴重萎縮，為避免各財團法人財務結構持續惡化，交通部長應立即指派 1 位次長專責督導各財團法人業務、經營績效、資金調度運用及相關財務規劃。

提案人：陳根德

連署人：楊仁福 葉宜津 賴坤成 陳福海

李鴻鈞

(八)有鑑於交通部即將於民國 101 年調整為交通及建設部，對於最為民眾詬病的蚊子館問題，交通部應即早提出因應方案，除改革目前造成蚊子館林立之制度，更應思考公共工程最欠缺的事後「維護」管理制度，以符合民眾對組織再造、效能提升之期待。

提案人：陳根德

連署人：楊仁福 葉宜津 賴坤成 陳福海

李鴻鈞

(九)鑒於中華郵政股份有限公司宣稱，「近年來普通郵件之郵遞時效明顯提升，平信投遞速度變快，故造成部分限時郵件和平信時間差不多，主要係因近年來推動『郵件處理自動化』，及國家整體交通建設便捷所致」。茲為維護消費者權益，響應政府庶民經濟，交通部應全面檢討「限時郵件的存廢」，以台灣現有

幅員，同時存在平信、限時專送與快遞 3 種郵遞型態，難以顯現差別效益，民眾權益受損，建請研議廢除「限時專送」，加強快遞業務，整合簡化成「平信、掛號與快遞」3 種營運型態。

提案人：林建榮 蔡錦隆

連署人：朱鳳芝 陳福海 李鴻鈞 葉宜津

(十)99 年 12 月 25 日台北縣、台中縣市、台南縣市及高雄縣市升格或合併升格為直轄市，但對於汽車燃料使用費的分配卻未考量升格或合併升格後的新北市、台中市、台南市及高雄市，在 100 年度之分配，僅有分配予國道公路建設管理基金、台北市政府、未合併前之高雄市政府，而未予分配給新北市政府、台中市政府、台南市政府及合併高雄縣後之高雄市政府。故對於 100 年度之汽車燃料費的分配，應於預算年度前儘速檢討研議分配單位及分配比例，其有不足數者，建請補足新北市、台中市、台南市、高雄市應得之分配數額。

提案人：葉宜津 郭玫成 郭榮宗 賴坤成

王幸男

(十一)公路總局歲入預算，其中證照費收入，汽機車行車執照收入 14 億 9,232 萬 6,000 元，汽機車駕駛執照 7 億 9,080 萬 3,000 元。依現行規定，汽車行照每 3 年需換發 1 次，機車行照每 2 年需換發 1 次，汽機車駕照每 6 年需換發 1 次。惟期限屆至之換照，完全無任何理由，甚至可於超商、郵寄辦理，但民眾每換發 1 次證件卻要花費 200 元。如此短期並無任何檢查措施之證照換發期限，根本是變相收取費用，浪費民眾錢財，爰要求於 3 個月內檢討此項換發證照期限之規定，避免政府浪費相關作業成本及民眾多餘支出。

提案人：葉宜津 郭榮宗 陳根德

(十二)台灣汽車客運股份有限公司，於 90 年 6 月 30 日結束營業，並於 90 年 7 月 1 日起性質僅為清理公司。其原訂清理日至 95 年 6 月 30 日止，但台灣汽車客運股份有限公司卻一再以房地產龐雜為由數度展延清理期限，迄今逾 8 年仍未清理完畢。因此，台灣汽車客運股份有限公司須承諾於 100 年清理完畢。

提案人：葉宜津 郭玫成 郭榮宗 賴坤成

王幸男

(十三)臺灣鐵路管理局分析指出，該局自去(98)年6月到今(99)年6月因鐵路改建工程局施工不慎造成台鐵行車事故共17起。原因包括挖土機挖斷電纜線、鋼筋吊籠吊放不慎、配線錯誤等施工品質問題外，還包括斷電後忘了接電導致沒電、新架設電車線壓接頭因施工不良脫落，甚至還有包商監工闖進列車動線被撞致雙腿截斷等離譜情形。今(99)年5月、6月更各發生3起事故，3月、4月各發生2起事故，情況有變本加厲趨勢。然而每次事故發生時，直接遭受旅客責難的卻是臺灣鐵路管理局員工，對於此種黑貓偷吃、白貓擔罪的情況，鐵路改建工程局卻僅回應會檢討，並將責任推給承包廠商，絲毫無反省改進之態度，爰要求鐵路改建工程局局長未來應於第一時間出面說明及致歉。

提案人：葉宜津 郭玫成 郭榮宗 賴坤成

王幸男

第2項 民用航空局2億8,470萬8,000元，照列。

本項通過決議13項：

(一)針對交通部民用航空局100年度出國視察計畫編列歲出預算18萬8,000元，預計指派4人次前往美、歐及亞洲地區執行航空保安與危險物品外站查核。惟以往年度相同計畫實際執行內容及績效之相關資訊未臻透明公開，爰提案要求民用航空局於2週內針對該計畫執行相關事項(含過去各年度之執行情形及執行效果，以及預期效益)向立法院交通委員會提出詳細報告。

提案人：楊仁福 陳根德 賴坤成 葉宜津

陳福海 曹爾忠 郭榮宗

(二)針對遠東航空公司提出之復飛計畫，建議民用航空局除應依據國際民航組織(ICA0)訂定之飛航安全檢查相關規則之最高標準，針對其現有航機之適航性以及公司未來長期營運能力進行審查，始得發出適航證書。

提案人：楊仁福 葉宜津 陳根德 賴坤成

郭榮宗 曹爾忠 陳福海

(三)98 年度中央政府總決算審核報告顯示：「除桃園及高雄國際機場維持贍餘外，其餘各機場均發生短絀，且其短絀數自民國 90 年度之 6,200 餘萬元，逐年遞升至本年度之 15 億 2,200 餘萬元。……；設施使用率未及 5 成者，計有臺北等 8 座機場，其中屏東及恆春機場使用率甚且未及 1%，幾近閒置，……。」本問題自高鐵通車之後逐漸惡化，立法院每年均要求民用航空局檢討，惟至今未見任何成效。請民用航空局於 2 個月內就所管轄 17 個航空站，逐一提出檢討報告及改善方案，包括是否建議轉型、航空站等級及人力設置等資料，送立法院交通委員會。

提案人：陳根德 葉宜津

連署人：楊仁福 王幸男 賴坤成 曹爾忠

郭榮宗 陳福海

(四)金門機場後續改建工程正由民用航空局委託國道新建工程局執行中，但桃園國際機場航廈改建工程瑕疵頻傳殷鑑不遠，尤其漏水問題嚴重，有損國家形象。金門機場的輸運量是全國第 4 大，小三通之便利性更造就金門成為兩岸來往重要門戶，亦是眾多大陸旅客對我國的第一印象，改建工程的設計規劃與施工品質務求最高品質。民用航空局身為主管權責機關，應正視航站工程施工及驗收程序之重要性，並要求廠商確實負起保固責任，避免再度發生工程品質不佳及修復效率不彰情事。

提案人：陳福海

連署人：陳根德 賴坤成 葉宜津 李鴻鈞

曹爾忠 郭榮宗

(五)梅姬颱風重創宜蘭縣及蘇花公路，鑒於蘇花公路係宜花東地區民眾與觀光客往來的重要通道，每遇天災即柔腸寸斷，成為環島路網最危險路段，茲要求交通部於災後復建全線通車前，應積極滿足民眾及觀光客的運輸需求，全力提供海

陸空替代性交通應急措施，並於「蘇花改」未完工前，針對花東旅運票價，研究實施政策補貼，以資撫慰。

提案人：林建榮 郭榮宗

連署人：曹爾忠 賴坤成 葉宜津 楊仁福
陳福海

(六)臺中航空站至今仍無免費無線上網設備，旅客必須事先在中華電信付費辦理帳號密碼，才能在機場使用網路。請民用航空局儘速在臺中航空站建置免費無線上網設施，以便利旅客使用，提升機場品質。

提案人：蔡錦隆 陳福海

連署人：林明濤 曹爾忠 葉宜津 郭榮宗

(七)民用航空局設有臺北、高雄 2 個國際航空站，基於臺灣區域發展平衡，以及因應兩岸空中航務日趨頻繁之需要，建請交通部民用航空局儘速規劃臺中航空站提升為國際航空站。

提案人：蔡錦隆

連署人：林明濤 曹爾忠 葉宜津 郭榮宗
陳福海

(八)桃園國際航空站第一航廈及第二航廈漏水不止，立法院審查 97 年度預算時即決議要求民用航空局徹底改善，惟迄今仍未改善，99 年 10 月 21 日兩座航廈處處漏水，眾多工作人員忙著接水掃水，此種情景貽笑國際，顯見民用航空局執行能力有嚴重問題，茲特要求民用航空局務必應於半年內完全改善航廈漏水問題。

提案人：蔡錦隆 陳福海

連署人：林明濤 曹爾忠 葉宜津 郭榮宗

(九)桃園機場，自新任民用航空局長上任以來仍然狀況頻傳，但民用航空局均將相關責任推給承包廠商，忽視民用航空局在相關事務上該有的監督責任。況且部分事件，並非單純承包廠商問題，民用航空局官員亦需負相當之責任，然而發

生如此多起出包事件，卻未見相關官員受到懲處，民用航空局僅以桃園航空站將改制桃園機場公司，過渡時期難免會有陣痛期為理由推拖。桃園機場為臺灣國際門面，卻常發生有損國際形象事件，爰要求民用航空局於 1 個月內提出懲處名單，以免相關人員繼續懈怠。

提案人：郭玫成 葉宜津 賴坤成 郭榮宗
陳福海

(十)為有效降低臺東航空班機取消率，提升臺東地區航空運輸品質，交通部民用航空局應於 100 年起更新助導航設施，以改善現行臺東航空站動輒因能見度低於標準值而關閉機場的窘境。

提案人：賴坤成 郭玫成
連署人：林建榮 葉宜津 郭榮宗 陳福海

(十一)交通部民用航空局應於 2 個月內針對臺東、花蓮、金門、馬祖地區提出飛航運輸品質改善計畫，包含機票票面價調降、降低班機取消率、班次增加等項目。

提案人：賴坤成 郭玫成 曹爾忠
連署人：林建榮 葉宜津 郭榮宗 楊仁福
陳福海

(十二)花蓮、臺東之交通要道台 9 線蘇花公路段，因豪雨造成路基流失，預計 11 月中旬始能搶通。道路中斷期間，造成花東地區交通不便，此段時間花東地區人民僅得仰賴鐵路、航空運輸，建請於蘇花公路搶通前，對於花東地區人民，予以半價優惠，其經費由交通部及所屬單位預備金予以補貼。

提案人：葉宜津 賴坤成 郭榮宗 陳福海

(十三)民用航空局桃園航空站將於本(10)月底改為國營公司，現在還有許多噪音防制費尚未核准的住戶，民用航空局應於月底前與桃園縣政府協商，依法核准完畢。

提案人：郭榮宗 陳福海 葉宜津

第3項 中央氣象局 16億8,213萬3,000元，照列。

本項通過決議8項：

(一)鑒於交通部所屬各機關於相關颱風、驟雨、地震等天災上及工安意外應變能力不足，所屬機關間溝通預警及預防功效不彰，交通部應於1個月內成立專案小組，徹底檢討並提出改善方案，並提報立法院交通委員會討論。

提案人：李鴻鈞 楊仁福 王幸男 徐耀昌
賴坤成 林建榮

(二)鑑於目前國內本有諸多「十分鐘雨量」觀測設備，分屬不同機關管理觀測再經由中央氣象局彙整分析，但未即時公布。臺灣本屬氣候多變之海島型國家，國內地形複雜，實有適時適地公布「十分鐘雨量」數據之必要。建請中央氣象局應將十分鐘雨量納入訊息公布平臺，以利機關與民眾第一時間查詢。

提案人：蔡錦隆 賴坤成 徐耀昌 林建榮
王幸男

(三)建請中央氣象局應儘速與相關機關及民間公司，包括：臺灣電力公司、核能發電廠、各學校、臺灣高速鐵路股份有限公司、臺灣鐵路管理局、瓦斯公司、高科技生產線公司、金融機構等，共同建署災害預防、通報及緊急應變系統，俾達到「地震發生後立即一定時間內通知運輸系統、瓦斯、電力、核能、金融、高科技生產線、校園及各縣市所有民眾」之目標，以保障人民生命財產安全。

提案人：蔡錦隆 賴坤成 徐耀昌 林建榮
王幸男

(四)鑑於地球極端氣候，臺灣地區的降雨量屢破歷史紀錄，例如：98年8月8日莫拉克颱風的降雨量在南臺灣破紀錄，99年9月19日凡那比颱風雨量在高雄也破歷史紀錄。99年10月21日梅姬颱風降雨量在宜蘭地區又破歷史紀錄。但是到底是破什麼紀錄，無從了解，因此，中央氣象局應上網及在其他訊息管道上提供雨量紀錄等資料，以讓民眾查詢到雨量資訊及其他極端氣候觀測紀錄。

提案人：蔡錦隆 賴坤成 徐耀昌 林建榮

王幸男

(五)建請中央氣象局為因應未來極端氣候變化（包括地震），應考慮遷移他處，擴充設備，擴大規模，以期有最好的氣象服務。

提案人：蔡錦隆 賴坤成 徐耀昌 林建榮

王幸男

(六)中央氣象局 100 年度預算書預算總說明有關 99 年上半年施政績效達成情形中，氣象預報準確度項下 24 小時降雨預報命中率之改善率為-2.07，相較於 98 年全年度改善率-0.9 更低，顯現氣象局 24 小時降雨預報仍須改善，且氣象局 99 年起執行「發展鄉鎮逐時天氣預報系統」計畫（99-100 年）及「災害性天氣監測與預報作業建置計畫」（99-104 年），兩項計畫執行後 24 小時降雨預報命中率不僅未改善反而下降，值此氣候變遷暴雨連連之劇烈天候因素下，臺灣脆弱敏感之地形極易因豪大雨而形成土石流，氣象局增加降雨預報準確率，方能做好事先預防因應，減少民眾生命財產之損失，重要性不可謂不大，爰此特請氣象局應儘速提出書面報告，具體說明如何改善 24 小時降雨預報之準確率。

提案人：郭玟成 王幸男 蔡錦隆 徐耀昌

賴坤成 林建榮

(七)交通部轄下各單位，於颱風等天然災害來臨時，負責第一線之道路、橋梁、港口、機場等重要交通運輸之管制。然而，各單位之人員大多限於氣象常識或知識之不足，而不能藉由氣象資料預判而採取必要防災、救災之動作。因此有必要將提昇該等人員之氣象常識及知識，建請交通部應強制要求轄下有關防災、救災之單位，定期派員由氣象局傳授教導有關氣象之常識、知識，俾利於日後之防災、救災作業。

提案人：葉宜津 王幸男 賴坤成 蔡錦隆

徐耀昌 林建榮 楊仁福

(八)梅姬颱風襲臺，蘇花公路未能及時封閉，造成重大傷亡，顯示降雨量之掌握非常重要，現行蘇澳至新城全長 100 多公里卻僅設有 4 個測量站，無法進行微氣

象變化之監測預警，影響人民生命財產安全甚鉅。爰建請中央氣象局在全國危險路段及山區集水區增設雨量觀測設備，以增加雨量監測及預報能力，保障人民生命及財產安全。

提案人：賴坤成 王幸男 蔡錦隆 楊仁福
徐耀昌 郭榮宗 林建榮

第 4 項 觀光局及所屬原列 73 億 5,159 萬 4,000 元，除第 1 目「非營業特種基金」13 億 9,000 萬元，暫照列，俟所屬非營業特種基金另定期專案審議確定後，再行調整外，其餘均照列。

本項通過決議 21 項：

(一)第 3 目「觀光業務」中「旅館及民宿之管理與輔導」編列 1,622 萬 5,000 元，建議凍結四分之一，俟觀光局向立法院交通委員會報告，審議通過後始得動支。

提案人：葉宜津 陳根德 朱鳳芝 楊仁福
廖國棟 蔡錦隆 王幸男 葉宜津
陳福海

(二)依觀光局設有 11 個駐外辦事處，目的應為推廣海外觀光業務，惟該 11 個辦事處功能執掌及每年業務成效無從得知，隨兩岸互動頻繁陸客觀光客倍數成長，但其他地區旅客卻逐漸下降，顯示各駐外辦事處功能無法彰顯。請觀光局於 1 個月內提供各駐外辦事處工作績效書面資料至立法院交通委員會。

提案人：陳根德 葉宜津

連署人：楊仁福 林建榮 曹爾忠

(三)根據統計，97 年度大陸觀光客來臺人數僅占來臺觀光旅客總人數 5.34%，至 98 年度成長至 23.46%，而 99 年 1 至 6 月間更增至 40.64%，超越歷年主要來臺觀光之港澳旅客（16.91%）及日本旅客（20.84%），儼然位居來臺觀光客總人數之冠，大量陸客來臺造成過分集中之人潮，導致交通、旅遊設施、服務人力各環節品質普遍下降；為避免陸客暴增造成觀光遊憩資源之排擠，交通部觀光局應加強聯合稽查機制，俾有效確保旅遊品質安全，另亦應積極拓展其他國家觀

光客源。

提案人：陳根德 葉宜津

連署人：楊仁福 林建榮 曹爾忠

(四)臺灣東部海岸山脈兩側多數屬於原住民阿美族傳統領域，從觀光發展特色來看，此處除了有壯麗的山景，還有遼闊的海景，以及阿美族傳統文化。阿美族在此區生活者高達 9 萬人，傳統文化自成一格。為了發揚原住民族傳統文化，觀光局對於原住民族傳統領域土地之使用應優先尊重原住民族之意見。觀光局應研擬上述地點之觀光發展計畫，並訂定推動時程；相關設施之興建，必須融入原住民相關文化特色，並保障當地原住民相關權益。

提案人：葉宜津 陳根德 朱鳳芝 楊仁福

曹爾忠 林建榮 廖國棟

(五)目前我國尚未開放中國人士來臺自由行旅遊，然而卻已經有大量中國人士以商務人士之名來臺自由旅行。其能取得中國商務人士來臺旅遊簽證，有大部分係臺灣不肖旅遊業者所代辦，觀光局應加強對於旅遊業者此方面之管理與處分，若有涉及諸如偽造文書事由，亦應主動移送法辦。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

林建榮

(六)對於目前不動產租賃業或個體戶採行酒店型公寓或日租型套房等模式經營，業已影響到合法旅館業、民宿業者之權益，對於旅客之保障亦有所欠缺。衡量該類經營方式，實與旅館業、民宿業實質上並無不同，但卻能規避建管、消防、衛生及保險相關責任，對於旅客之保障嚴重不足。觀光局實應加強要求地方政府積極查處，保障遊客旅宿安全。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

林建榮

(七)目前觀光局正在考慮開放中國人士來臺自由行旅遊，惟目前政策尚未開放，即有大量中國人士假商務之名來臺從事非法目的。因此對於開放中國人士來臺自

由行一事，不能僅從觀光角度思考，建請行政院須從社會成本、治安等方面考量，必須有完整防範配套措施之後，方得開放中國人士來臺自由行旅遊。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

(八)日月潭風景區船屋污水排放嚴重，將導致日月潭優氧化，其中又多屬違法船屋，合法業者卻因而受害。觀光局應於 2 個月內嚴格徹查處理，將違法船屋清除完畢，及查明違法船屋存在原因及相關責任，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：蔡錦隆 王幸男 郭玟成 陳福海

林明濤 曹爾忠 葉宜津 林建榮

(九)針對國內違法民宿猖獗，又陸續發生民宿業者安裝針孔攝影機偷拍房客住宿情況，甚至下迷藥迷昏房客等社會事件。觀光局應於 2 個月內將不合法旅館及民宿按月公布於觀光局網站，並通知各旅行社業者。

提案人：蔡錦隆 王幸男 郭玟成 葉宜津

陳福海 林明濤 林建榮 曹爾忠

(十)金門已奉行政院核定要發展「國際觀光休閒島」，但在觀光品牌、活動行銷、住宿質量、服務品質等層面仍需加以改善。觀光局遵循行政院核定之政策方針，積極協助金門強化行銷宣傳的能量並充分掌握地區觀光特色、打造觀光品牌；推動金門地區旅館品質提昇計畫，透過優惠融資提高地區旅館業者改善硬體設備的誘因，同時提供獎補助讓旅館從業人員接受專業接待訓練，提升接待品質與服務形象；建立金門的觀光口碑，確保地方觀光產業的永續發展。

提案人：陳福海 蔡錦隆

連署人：曹爾忠 葉宜津 林建榮

(十一)大陸福建省今年將成立海西旅遊風景區聯盟，並推出海西旅遊風景區通票，吸引其他省份旅客到海西地區旅遊，創造海西觀光經濟。有鑑於兩岸已互設旅遊事務辦事處，觀光局應即時掌握大陸推動海西旅遊的相關資訊，適時提出兩岸旅遊合作方案。尤其開放陸客自由行是政府既定方向，行政院應思考

以金門、馬祖兩地作為陸客自由行的前期試點，配合大陸推動海西旅遊的時機，提出兩岸旅遊合作方案，進一步把到海西旅遊的陸客吸引到金門、馬祖自由行，積極開發海西觀光市場，促進金馬地區觀光產業發展。

提案人：陳福海 蔡錦隆

連署人：曹爾忠 葉宜津 林建榮

(十二)馬祖觀光建設第 2 期馬祖離島旅遊線計畫（後改為馬祖國家風景區建設計畫），施行期程從民國 97 年至 100 年，亦即明年底前全面完成；交通部應檢討原規劃執行成效且應循第 2 期規劃模式，舉辦 4 鄉 5 島座談廣徵意見及逐年增加建設經費，並限期於民國 100 年 3 月前完成第 3 期建設計畫案的規劃與核定，配合民國 101 年中央政府總預算概算編列時程，納入預算辦理，避免延誤脫節，以利馬祖觀光建設發展。

提案人：曹爾忠 陳福海 林建榮 李鴻鈞

葉宜津

(十三)針對全臺目前尚有 884 家之非法民宿及旅館違規營業及日租型套房因無法可管造成治安隱憂且危害鄰近住戶的生活安寧與生命財產安全，交通部觀光局應加強執行輔導旅館合法化工作，並加強稽查取締所轄未合法旅館，以保障消費者權益。

提案人：徐耀昌 郭玫成

連署人：陳福海 蔡錦隆 林明濤 林建榮

李鴻鈞 葉宜津

(十四)請觀光局加強「2010 臺北國際花卉博覽會」國際宣傳，加強行銷臺灣。

提案人：徐耀昌 陳福海 蔡錦隆 林明濤

林建榮 李鴻鈞 葉宜津

(十五)請觀光局所屬 13 個風景區管理處提供 97、98、99 年度顧客滿意度調查表並於彙整後轉送立法院交通委員會，俾利了解遊客對各風景區管理處所提供之服務滿意度現況。

提案人：徐耀昌 郭玫成

連署人：陳福海 蔡錦隆 林明濠 林建榮

李鴻鈞 葉宜津

(十六)觀光局應針對全臺旅館分區建立總量機制，以避免特定區域同時設立過多旅館（尤其風景特定區），而造成環境負荷壓力過大（如水土保持、水資源、交通、廢污水等）、影響景觀（如日月潭環湖旅館林立，幾乎看不到單純「青山綠水」畫面）即造成惡性競爭、降低品質。

提案人：郭榮宗 王幸男 葉宜津 林淑芬

(十七)建請交通部觀光局研議嘉義縣中埔鄉深坑村、三層村、沄水村、中崙村、東興村等 5 村納入西拉雅風景區範圍，以延伸整體觀光發展，帶動地方經濟發展。

提案人：王幸男 葉宜津 郭榮宗 陳明文

(十八)臺灣的茶文化為國家重要之觀光文化資產，嘉義大阿里山地區為臺灣高山茶之主要產地，應有專業規劃及包裝行銷以拓展國際知名度。建請交通部觀光局於台 18 線阿里山公路沿線選擇適當地點規劃興建阿里山茶葉文化博物館，以完整呈現臺灣高山茶文化之深度內涵，增加大阿里山觀光資源，帶動地方經濟活絡。

提案人：葉宜津 王幸男 郭榮宗 陳明文

(十九)阿里山是臺灣國際生態旅遊重鎮，也是陸客來臺觀光的首選。近年來極端氣候災害頻傳，導致山區鐵公路運輸系統經常中斷，連帶影響阿里山遊客品質與人數。有鑑於纜車系統成本較為低廉，對於生態環境之衝擊又遠較鐵公路系統為輕，爰擬提案要求觀光局督促阿里山國家風景區管理處儘速完成阿里山森林纜車新建計畫，並優先辦理奮起湖經頂湖至阿里山段，以多元旅遊體驗提升阿里山國際觀光形象，早日振興大阿里山區觀光生機。

提案人：葉宜津 王幸男 郭榮宗 陳明文

(二十)嘉義縣海岸線景色優美，生態豐富，北有東南亞最大的人工濕地鰲股濕地，還有東石、布袋觀光漁市、遊艇港及好美里生態保護區，每逢假日遊客如織，是國內觀光旅遊的重要據點，卻因為長期缺乏政策規劃，事權不統一，導致濱海觀光資源之落後。建請交通部觀光局雲嘉南濱海國家風景區針對嘉義海岸線之發展定位及投資方向進行完整規劃，加強遊憩事業之輔導發展，以利濱海觀光產業永續發展。

提案人：葉宜津 王幸男 郭榮宗 陳明文

(二十一)梅山鄉太平村是大阿里山北側入口，沿著 162 甲線經梅山 36 彎景觀公路，沿途景色優美，海拔落差既急又陡，嘉南平原壯闊的景色一覽無遺，是大阿里山區重要觀光景點。阿里山國家風景區與嘉義縣政府共同規劃，預計投入 1 億 2,000 萬元經費在太平風景區「望風台」與「龜山頂」間新建「太平雲梯」，可望成為國內僅見的獨特地理景觀，極具觀光價值。建請交通部觀光局基於政策延續性，加速是項工程之興建，以利推動梅山鄉太平暨周邊地區觀光產業的發展。

提案人：郭榮宗 曹爾忠 葉宜津 陳明文

第 5 項 運輸研究所原列 4 億 8,435 萬 4,000 元，減列第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下「國內旅費」20 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 8,415 萬 4,000 元。

本項通過決議 7 項：

(一)交通部運輸研究所目前的研究偏重科技技術層面，但對於民眾生命財產安全有直接影響的範疇，如：尖峰時間交通堵塞、路面施工品質、交通號誌、橋梁檢測、停車位不足、機車及自行車道規劃，以及如何落實行人優先等課題，亦應進行研究，並依研究結果提出施政建議，協助相關政府部門正確處理交通問題。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 賴坤成 林建榮

林明溱

(二)交通部運輸研究所並未針對國內山區公路土石流潛勢區之運輸安全做過通盤研究，過去研究範圍因限定省級道路，卻忽略易發生災害的縣、鄉級山區道路。建請交通部運輸研究所應擴大研究範疇，並邀集地質調查所、公路總局，於 100 年度針對目前公路等級 5 級路及 6 級路山嶺區之地區公路，進行山區公路土石流潛勢區之運輸安全研究，以作為國家防災措施之參考。

提案人：蔡錦隆 葉宜津 賴坤成 林建榮

林明溱

(三)民眾對於國內路況及交通設施普遍不滿，例如橋梁老舊、號誌混亂、尖峰時間交通壅塞、路面施工品質、道路路線規劃缺乏安全及停車位不足等問題，交通部運輸研究所扮演全國交通智庫角色，對於上述問題更應進行研究並作為施政建議，惟該所研究之成果對於各權責單位並無約束力，形同象牙塔內之研究單位，爰建請運輸研究所應積極掌握交通部及所屬各機關以及各縣市改進現況，並定期於運輸研究所網站公開。

提案人：陳根德

連署人：林建榮 郭榮宗 楊仁福 李鴻鈞

葉宜津

(四)運輸研究所之研究、建置的研究及計畫，均有相當學術、運用之參考價值，然而運輸研究所卻常以使用者付費之原則，對於研究報告、計畫均需收取費用，導致利用率不高，對於一般民眾使用及學術研究均有不利發展。建請運輸研究所應考慮對於其研究成果除商業用途外，免費開放供大眾使用，以免浪費運輸研究所之研究成果。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玟成 王幸男

(五)對於交通政策、執行的評估決定，交通部各機關常因本位主義影響，對於運輸研究所已研究、評估、建議之事項，常置若罔聞而不加以理睬。為免機關間因

本位主義等因素影響相關交通政策、評估的客觀性，日後各交通機關於進行相關的交通政策、執行決定時，建請向運輸研究所要求提供相關評估及意見，對於運輸研究所所提供之評估及意見，各交通機關於評估決定中均應表示同意及不同意之理由。

提案人：葉宜津 郭榮宗 郭玫成 王幸男

(六)交通部運輸研究所施政目標之一為「加強運輸安全研究」，惟該所並無責成各權責單位將研究成果付諸改善之機制，且未依研究結果提出具體施政建議，協助政府相關單位解決交通問題；爰建請交通部運輸研究所應針對研究及調查之結果，提出具體施政建議，並積極推動與督導交通部及所屬各機關以及各縣市改進現況，建立責成中央或地方各權責機構改善之機制，以保障人民安全，落實研究工作之目標。

提案人：賴坤成 郭玫成 葉宜津

(七)運輸研究所係為全國交通政策主要之研究機構，惟近年來，氣候丕變，造成交通上的災害，多有所聞，且日益嚴重，運輸研究所應以安全評估之研究為主要工作，多就道路、橋梁與邊坡方面為安全評估。

提案人：葉宜津 朱鳳芝 李鴻鈞

第 6 項 公路總局及所屬原列 291 億 2,150 萬 8,000 元，減列第 2 目「公路及監理業務管理」項下「通訊費」100 萬元，其餘均照列，改列為 291 億 2,050 萬 8,000 元。

本項有委員提修正案 3 案，保留，送院會處理：

(一)立法院審議 99 年度總預算案時決議交通部公路總局及所屬「員工獎金支給要點」中之「其他業務獎金」係為補貼公路總局部分員工薪資偏低而巧立名目核發，並於 100 年度之總預算不得再以任何名目編列補貼、獎助。惟本年度其以將於民國 101 年配合行政院組織法調整為由，在仍未有法律授權的情況下繼續違法編列獎金，此舉不僅有違審計部之查核報告，亦惡意違反立法院決議，是以

公路總局 100 年度「其他業務獎金」1 億 4,200 萬元預算應予全數刪除。

提案人：葉宜津 王幸男 郭玟成 郭榮宗

賴坤成

(二)100 年度公路總局及所屬預算「一般行政」項下之「獎金」編列「其他業務獎金」1 億 4,200 萬元，未以法律定之，破壞公務人員整體待遇體制及違反公平原則，爰建議予以全數刪除。

提案人：賴坤成 葉宜津 郭榮宗

(三)公路總局 100 年度「監理業務」編列 8 億 5,750 萬 2,000 元，主要用以推動各項監理業務。經查關於各公路監理機關業經審計部糾正其對於汽車燃料使用費之徵收及稽催作業管理鬆散且成效不彰，致使該實徵率逐年遞減。蓋各監理機關未依法規定於屆滿前 1 年將欠費案件移送強制執行，致已逾法定時效無法再徵收之欠費案件日漸龐大，然而公路總局卻未積極管考、追究相關人員有無疏忽責任，反而放任各監理單位自行刪除已逾法定時效無法再徵收的欠費案件，失職情況嚴重，是以上述預算應予酌減 10%。

提案人：葉宜津 王幸男 郭玟成 郭榮宗

賴坤成

本項通過決議 19 項：

(一)根據行政院主計處關於政府預算會計科目之定義，「臨時人員酬金」主要是因應短期或特定工作計畫所需而編列預算選用臨時人員辦理相關事務。然而公路總局每年度就「監理業務」之「臨時人員酬金」均編列上億元預算支應，顯見其所執行之業務已非臨時性質而具有常態性。又未見對該費用有任何人力運用說明，不利本院審議與監督，是以公路總局 100 年度於「臨時人員酬金」編列 1 億 3,679 萬 6,000 元預算凍結 10%，俟就上述事項向立法院交通委員會報告後始得動支。

提案人：葉宜津 王幸男 郭玟成 郭榮宗

賴坤成

(二)由於公路總局辦理多項計畫均有執行不力之處，不僅危險路段及橋梁改善進度緩慢，智慧型運輸系統即時路況資通平臺之整合發展與應用推廣計畫明顯重西輕東，台 11 線東部濱海公路改善計畫亦未改善沿線原住民部落周邊環境景觀、綠美化及路側護欄，認為公路總局應儘速檢討並予以改善。要求公路總局 100 年度編列「公路新建及養護計畫」186 億 9,526 萬 2,000 元應凍結三分之一，待公路總局針對「公路新建及養護計畫」各項工程或計畫提出檢討改善方案，並向立法院交通委員會報告後，始得動支。

提案人：楊仁福 郭玟成

連署人：徐耀昌 葉宜津 陳根德 林明濤

李鴻鈞 曹爾忠 王幸男 郭榮宗

賴坤成

(三)公路總局第 14 款第 6 項第 3 目第 1 節「公路新建及養護計畫」項下，有關「智慧型運輸系統即時路況資通平台之整合與應用推廣」編列 7,200 萬元，建議凍結三分之一，俟公路總局向立法院交通委員會提出報告後，始得動支。

提案人：陳根德

連署人：徐耀昌 楊仁福 葉宜津 林明濤

朱鳳芝 李鴻鈞 曹爾忠

(四)公路總局 100 年度「一般建築及設備-營建工程」編列 3 億 4,613 萬 3,000 元，較上年度增加 1,729 萬 1,000 元，主要係興建各辦公大樓之費用。但細查其各處辦公大樓之興建，或有於前年度辦理保留者（第二區養護工程處埔里工務段辦公大樓新建工程）、或有暫緩編列者（例如嘉義區監理所雲林監理站東勢分站、嘉義區監理所新營監理站），均未見有檢討說明，本年度再新增臺北區監理所辦公大樓新建計畫，此顯示出公路總局所提之各興建大樓計畫仍有不週，是以上述預算爰予凍結三分之一，俟向立法院交通委員會報告後，始得動支。

提案人：葉宜津 王幸男 郭玟成 郭榮宗

賴坤成

(五)有鑑於車輛因爆胎而失控打滑之事故率有逐年增加趨勢，為降低事故發生，保障民眾人身安全，建請公路總局研議將輪胎及胎紋深度納為車輛定期檢驗之必要項目。

提案人：楊仁福

連署人：徐耀昌 陳根德 林明濤 葉宜津
李鴻鈞

(六)為確保搭乘遊覽車、國道客運之乘客安全，要求公路總局依「汽車運輸業管理規則」第 19-1 條：「遊覽車客運業及公路汽車客運業經主管機關核准經營國道客運路線營業車輛不得使用翻修輪胎或胎紋深度任一點不足 1.6 公釐之輪胎。」之規定，將遊覽車、國道客運之車輛輪胎及胎紋深度，納入車輛定期檢驗、路邊執行攔檢之必要項目。

提案人：楊仁福

連署人：徐耀昌 陳根德 葉宜津 林明濤
李鴻鈞

(七)目前國內道路之管理維護權責分散，縣道養護屬縣政府權責，國道屬高速公路局，省道系統則由公路總局負責，而縣道若發生地方政府無法執行情形，亦可依「公路委託管理辦法」規定委託公路總局代養，此勢必會因權責不清而出現養護盲點。為避免資源重複浪費，公路總局應於 3 個月內向立法院交通委員會提出全省公路路網整合方案。

提案人：陳根德

連署人：徐耀昌 楊仁福 葉宜津 林明濤
朱鳳芝 李鴻鈞 曹爾忠

(八)有鑑於近年來氣候異常，發生瞬間暴雨情形將成常態，橋梁路面安全和河川水位、橋梁路基沖刷淘空，甚至是否有砂石濫採等情形息息相關，恐非公路總局可單獨處置完善，惟公路總局仍應全面檢視並考慮提高未來橋梁整建之設計標準，並建立完備之災害預防及緊急應變機制，以避免災害發生。

提案人：陳根德

連署人：徐耀昌 楊仁福 葉宜津 朱鳳芝

林明濤 李鴻鈞 曹爾忠

(九)公路總局每年編列數十億元辦理省道道路養護或公路改善，然而道路凹凸不平現象仍未有明顯改善，甚至有同一路段才修補 1 個月卻又出現大洞的現象。為避免政府每年編列龐大預算卻仍未有改善效果，特要求主管機關公路總局及各工程處對修補次數頻繁之路段予以列管，並每年公布其列管與檢討結果。

提案人：葉宜津 郭玫成 王幸男 郭榮宗

賴坤成

(十)公路總局預算，其年度績效目標，有公路及監理業務管理，其衡量指標係民眾對監理所（站）整體服務滿意度之評價，其原定目標值為 75.72 分，惟其績效衡量暨達成情形分析表示，其 98 年度整體服務評價為 79.59 分，高於目標值。惟其於超商合作之換發駕照、行照，超商卻未主動提供剪刀、膠水等工具，迫使民眾必需當場購置或返回剪貼、黏貼後，才得續行進行回傳作業，反使便民措施形成民怨所在。且民眾於超商辦理換發駕照、行照，除需繳納 200 元之換照費用，尚需負擔 25 元郵寄費、15 元手續費、15 元回傳費用，共計 55 元之額外支出，卻無提供相關文具借用之服務。建請公路總局協調合作之超商，於辦理相關服務時，必需提供必備之文具供換發證照者使用。

提案人：葉宜津 郭玫成 王幸男 郭榮宗

賴坤成

(十一)受到全球暖化之影響，極端氣候頻傳，臺灣近幾年來也深受其害。由於急遽性豪大雨對於道路、橋梁所造成的損害，使人民的生命、財產陷入不確定之風險。責成交通部公路總局及所屬工程單位，應提高橋梁設計標準及危橋改建之執行進度，並戮力維持橋梁監測設備之正常功用，並確實落實封橋標準作業程序，及時封閉危險橋梁與路段，有效遏止災害發生。

提案人：賴坤成 郭榮宗 葉宜津

(十二)隨著全臺路網之成形，以往的公路分類與認定與實際之情形已有相當程度之落差。為使公路規劃及養護工作得以發揮最大之效用，建請公路總局應即刻修正公路法之相關規定，並針對全臺公路之管轄機關重新進行檢討。

提案人：賴坤成 郭榮宗 葉宜津

(十三)針對台 66 線快速道路，因平面交叉道路太多，致交通事故不斷，死傷眾多，建請公路總局立即提出改善計畫，將平面交叉路口改為高架道路。

提案人：郭榮宗 賴坤成

連署人：王幸男 葉宜津

(十四)針對國內屢次發生遊覽車重大傷亡事故，故要求公路總局應加強稽查遊覽車，並針對路邊檢查及聯合稽查小組之現有人力、執行狀況、執行成效、檢討方案向立法院交通委員會提出專案報告，以保障旅客安全及維護國內旅遊安全形象。

提案人：郭榮宗 賴坤成

連署人：王幸男 葉宜津

(十五)為北宜直線鐵路建設計畫迄今未能成案，雪山隧道又不能通行貨運車輛，雪隧塞車噩夢近乎無解，北宜間貨運仍以現有鐵路及台 2 線為主要輸運路線，輸運效益未能大幅提升；鑑於宜蘭縣工商產業快速成長，放眼未來高科技園區之設立，預期人員及貨物輸運量需求將蓬勃大展，而北宜高運量已趨近飽和，茲要求主管機關應速針對台 2 線瓶頸路段提出改善計畫外，建請積極規劃將台省道 62 線快速道路，自終點瑞濱向東延伸至福隆及頭城，俾滿足北宜間客運及貨物輸運之需求及效能之提升，有效紓解雪山隧道塞車之夢魘。

提案人：林建榮

連署人：曹爾忠 賴坤成 陳根德

(十六)臺灣汽車牌照稅級距設置迥異於歐美等先進國家，導致臺灣車主特別偏愛 1800cc 與 2400cc 車款，然而全世界引擎發展趨勢已經以 2000cc 與 2500cc 為標準規格，且最具安全性及節能原則，建請交通部協調相關部會應複製先進

國家模式，增設 2000cc 與 2500cc 汽車牌照稅級距，以符合世界潮流。

提案人：徐耀昌

連署人：楊仁福 蔡錦隆 陳根德 曹爾忠

(十七)汽車燃料費隨油徵收政策，不僅符合「使用者付費」的公平原則，也能鼓勵民眾多利用大眾交通運輸工具，進而達到節能減碳的效果，建請公路總局應於本會期內完成燃料費隨油徵收政策開徵及相關配套措施，以回應社會大眾期待。

提案人：徐耀昌

連署人：楊仁福 蔡錦隆 陳根德 曹爾忠

(十八)公路總局為促進行車安全，並鼓勵貨運業者於重型拖車後方及側方裝置帶狀反光識別材料，自 99 年 5 月 1 日起至 100 年 5 月 1 日止實施第一次定期檢驗予以免徵檢驗規費 450 元，等於汽車代檢業者需自行吸收驗車費用，嚴重影響大型汽車代檢業者之生計。建請公路總局應研擬替代方案來補助汽車代檢業者。

提案人：徐耀昌

連署人：楊仁福 陳根德 曹爾忠

(十九)公路總局對於臺灣公路工會之補助，101 年應覈實編製，不應巧立名目並流用業務費用。

提案人：賴坤成 陳根德 林明濤 楊仁福

徐耀昌 孔文吉

本項另有委員提案 1 案，保留，送院會處理：

(一)歲出第 14 款第 6 項第 1 目公路總局「一般行政」項下編列「其他業務獎金」1 億 4,200 萬元，予以凍結，俟交通部公路總局向立法院交通委員會報告經同意後始得動支。

提案人：蔡錦隆 陳根德

連署人：葉宜津 朱鳳芝 林建榮

100年度中央政府總預算案

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審查結果調整。

交通委員會審查結果須交由黨團協商，院會討論時，由交通委員會李召集委員鴻鈞與曹召集委員爾忠出席說明。