

立法院第8屆第6會期交通委員會第8次全體委員會議議事錄

時間：中華民國103年11月3日（星期一）上午9時18分至12時1分

中華民國103年11月5日（星期三）上午9時至12時54分

地點：本院紅樓201會議室

出席委員：羅淑蕾 葉宜津 李鴻鈞 王進士 管碧玲 陳雪生
楊麗環 蔡其昌 林國正 李昆澤 陳根德 魏明谷
委員出席12人

請假委員：林明濤 劉權豪

列席委員：江啟臣 黃偉哲 盧嘉辰 陳歐珀 李貴敏 鄭天財
許添財 廖正井 林德福 盧秀燕 陳碧涵 李桐豪
賴振昌 吳育昇 徐耀昌 楊應雄 邱文彥 賴士葆
周倪安 蔣乃辛 邱志偉 蘇清泉 薛凌 陳亭妃
陳明文 蕭美琴 簡東明 葉津鈴 何欣純 高金素梅
黃昭順 姚文智 呂玉玲 呂學樟 潘維剛 王惠美
羅明才 陳怡潔 鄭汝芬 楊瓊瓔 顏寬恒 徐欣瑩
廖國棟 林滄敏
委員列席44人

列席官員：11月3日（星期一）

交通部

路政司

航政司

郵電司

總務司

會計處

人事處

政風處

部長 葉匡時

主任秘書 林國顯

司長 林繼國

司長 陳進生

司長 王廷俊

司長 吳慧玲

處長 洪玉芬

處長 林能進

處長 陳東榮

統計處	處長	辜炳珍
技監室	技監	鄭賜榮
管理資訊中心	主任	施仁忠
科技顧問室	主任	施仁忠(兼代)
交通事業管理小組	執行秘書	林木順
大陸事務處理小組	執行秘書	陳天賜
道路交通安全督導委員會	執行秘書	謝界田
高速鐵路工程局	局長	胡湘麟
鐵路改建工程局	局長	胡湘麟(代理)
航港局	局長	祁文中
臺灣鐵路管理局	局長	周永暉
公路總局	副局長	黃運貴
國道高速公路局	副局長	吳木富
國道新建工程局	副局長	張純青
中華郵政股份有限公司	董事長	翁文祺
桃園國際機場股份有限公司	總經理	費鴻鈞
臺灣港務股份有限公司	總經理	李泰興
中華電信股份有限公司	副總經理	李世欽
臺北市政府捷運工程局	副局長	蔡天和
新北市政府交通局	副局長	鍾鳴時
高雄市政府捷運工程局	總工程司	施嫩嫩
桃園縣政府交通局	科長	林義昌
行政院主計總處	研究委員	黃耀生

11月5日(星期三)

交通部	部長	葉匡時
路政司	司長	林繼國
會計處	處長	洪玉芬
法規委員會	執行秘書	李明慧

高速鐵路工程局	局 長	胡湘麟
台灣高速鐵路股份有限公司	董 事 長	范志強
財政部推動促參司	科 長	張聰穎
	副研究員	林季芸
經濟部工業局	副 組 長	曾志雄
商業司	專 門 委 員	許福添
金融監督管理委員會銀行局	副 局 長	邱淑貞
法務部法制司	參 事	鍾瑞蘭
高雄市政府捷運工程局	總工程司	施嫩嫩

主 席：王召集委員進士

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研究員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 郭佳勳

11月3日（星期一）

報告事項

宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

討論事項

繼續審查 104 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。（已報告及詢答完畢，進行處理）

決議：

- 一、交通部單位預算，處理完畢，內容如審查結果。
- 二、本會主審「104 年度中央政府總預算案」關於公務預算部分，均已審查完竣。有關政事別歲出預算，隨同以上機關別審查結果調整。
- 三、擬具審查報告，提報院會討論，院會討論前，須交由黨團協商。

院會討論時，由本會召集委員王進士及葉宜津補充說明。

審查結果：

歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 141 項 交通部 2,525 萬 1,000 元，照列。

第 3 款 規費收入

第 152 項 交通部原列 260 億 3,571 萬 1,000 元，增列第 1 目「行政規費收入」第 1 節「審查費」項下自由港區事業或自由港區以外之事業入區營運審查收入 1 萬 4,000 元，其餘均照列，改列為 260 億 3,572 萬 5,000 元。

第 4 款 財產收入

第 153 項 交通部原列 142 億 3,195 萬 1,000 元，減列第 2 目「財產售價」第 2 節「有價證券售價」126 億 4,808 萬 7,000 元、第 3 目「投資收回」第 1 節「投資資本收回」15 億 5,191 萬 3,000 元，共計減列 142 億元，其餘均照列，改列為 3,195 萬 1,000 元。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 8 項 交通部原列 237 億 5,195 萬 6,000 元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」82 億 8,867 萬 9,000 元、第 2 目「非營業特種基金贖餘繳庫」19 億 3,439 萬 9,000 元，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

第 7 款 其他收入

第 150 項 交通部 5,106 萬 5,000 元，照列。

歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 512 億 3,380 萬元，減列第 1 目「投資事業股權移轉」6,283 萬 5,000 元、第 3 目「一般行政」1,230

萬元(含「基本行政工作維持」項下「一般事務費」30萬元、「國土資訊系統整體建置計畫」1,200萬元)、第4目「航政業務規劃及督導」項下「航政管理」之「獎補助費」中因應國際油價上漲,為降低載客船舶營運成本,紓解運費上漲壓力,辦理離島載客船舶油價補貼費用100萬元、第7目「道路交通安全」1,000萬元,共計減列8,613萬5,000元,其餘均照列,改列為511億4,766萬5,000元。

本項通過決議58項:

1. 國民旅遊卡係以全體國民為發行對象,除可作為國人觀光旅遊消費之支付工具,同時享有相關旅遊業者提供之優惠。惟國民旅遊卡發行迄今近10年,僅有公務員享有該國民旅遊卡之權益與優惠,形成另一種形式之特權。

經立法院多次建議後,由國家發展委員會與行政院人事行政總處通盤檢討國民旅遊卡存廢問題,惟行政院核定國民旅遊卡對當前國內觀光、拚經濟仍有存在必要,103年起將依現制再實施3年,顯與當初成立宗旨不符。爰此,凍結「一般行政」項下「人員維持」之「其他給與」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書面報告後,始得動支。

提案人:魏明谷 李昆澤 蔡其昌 管碧玲
葉宜津 劉耀豪

2. 「交通統計」項下編列1,071萬元,凍結四分之一,俟交通部向立法院交通委員會提出改善書面報告後,始得動支。

提案人:林國正 陳雪生 李鴻鈞 葉宜津

3. 「航政業務規劃及督導」編列3億0,079萬1,000元,凍結四分之一,俟交通部向立法院交通委員會提出改善書面報告後,始得動支。

提案人:林國正 陳雪生 葉宜津 李鴻鈞
王進士

4. 交通部職掌頻譜規劃業務，卻在 4G 頻譜釋出規劃時，未兼顧國內產業民眾之需求情況，導致原開放給民間無線麥克風業者使用低功率射頻範圍，轉出售給 4G 財團，嚴重覆蓋到民間無線麥克風業者使用範圍，造成既有無線麥克風使用權益受損。爰凍結「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助」五分之一，俟交通部審慎處理無線麥克風頻段之增頻、移頻問題後，向立法院交通委員會提出書面報告，始得動支。

提案人：蔡其昌 魏明谷 李昆澤 葉宜津
管碧玲 劉耀豪

5. 交通部基於交通安全以及環保考量，於 99 年度起，即編列預算協助汽車客運業購置全新車輛，至 101 年度已補助超過 11 億元，汰舊換新超過 2,000 台客運或公車，其所衍生之車輛製造工業產值不可小視，然據新聞報載，有些申請補助之業者除了進口底盤之外，甚至將車體拆解成不同部位零件，再進口到台灣組裝，導致我國 1 年產值約 220 至 250 億元的車體打造業產能不斷萎縮，近年更因為政府開放中國製車輛零件進口，使得情況愈更加嚴重。

補助汰舊換新車輛應除了本於交通政策目的，也可兼具扶植我國相關產業發展的功能。爰此，交通部應檢討補助辦法，於 104 年度補助汰舊換新車輛規定中，參考「交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點」對於電動大客車附加價值率的要求，增加本國自製率等條件，以扶植相關車輛製造產業。

爰凍結「路政管理」預算五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蔡其昌 魏明谷 李昆澤 葉宜津
管碧玲 劉耀豪

6. 自行車在許多國家是親子共乘的交通工具，然我國交通法令落後，仍規定自行車不得附載坐人，明顯不符實際情況與需求，何

況市面早有在販售自行車專用兒童座椅，在許多熱門觀光景點也有業者出租可附載兒童的親子自行車，這些設備之安全性是否足夠，皆因為法令落後而無相關配套與規定，導致安全意外事件頻傳，交通部應該儘速針對此問題檢討相關法令。爰凍結「路政管理」項下「公路監理業務督導與管理」預算五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蔡其昌 魏明谷 李昆澤 管碧玲
劉權豪 葉宜津

7. 104 年度「汽車燃料使用費」收入，較 103 度減少 1 億 8,000 萬餘元，另查，關於「汽車燃料使用費」收入連續 3 年短收，且短收金額有逐年增加，從 100 年短收 2 億 5,000 萬元、101 年短收 4 億 3,000 萬元，至 102 年短收金額甚至高達 14 億元，顯示稽徵業務逐年降低。基於業務減少、支出減少的原則，相關徵收汽車燃料使用費的費用支出理應隨同減少。爰此，有關交通部 104 年度「路政業務規劃及督導」項下「汽車燃料使用費經徵管理」預算 1,198 萬 1,000 元，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 葉宜津 魏明谷 蔡其昌
管碧玲 劉權豪

8. 多次要求通盤檢討現行汽車燃料不公平分配方式，但交通部迄今未提出任何具體方案，明顯行政怠惰，爰要求交通部 104 年度第 6 目第 2 節「汽車燃料使用費經徵管理」1,198 萬 1,000 元，凍結四分之一，待交通部重新提出符合公平原則汽車燃料使用費分配方式與比率，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳根德 羅淑蕾 楊麗環 林國正
李鴻鈞 王進士 葉宜津

9. 目前汽車燃料使用費分配比率係依據行政院 70 年 10 月 19 日台

70 交字第 14956 號函辦理。有關省市道路交通安全、道路維護經費之分配主體，係按台灣省 70%、台北市 20%、高雄市 10%之比率分配。但新北市、桃園市(將在 103 年 12 月 25 日升格為直轄市)、台中市、台南市為直轄市，仍將之含括於台灣省內統籌分配，顯然與財政收支劃分法第 3 條規定之財政收支劃分系統層級不符。爰交通部 14 款 1 項 6 目 2 節「汽車燃料使用費經徵管理」1,198 萬 1,000 元，凍結四分之一。俟交通部依目前行政區劃，審度各直轄市及縣、市道路建設情形，依公路法第 27 條規定，重新檢討汽車燃料使用費之分配方式與比率，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：楊麗環 王進士 李鴻鈞 葉宜津
林國正

10. 「航政港政業務管理及執行」編列 12 億 3,180 萬 3,000 元，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

提案人：林國正 陳雪生 李鴻鈞 王進士
葉宜津

11. 交通部雖已建置港口國管制(PSC)作業系統協助交通部航港局辦理港口國檢查業務，且對於外籍進港船隻風險管控分為低、中、高、極高風險等 4 個等級，關係航港營運安全，惟交通部航港局於 98 至 101 年之進港船舶檢查率為 10.33%至 12.10%，但 102 年甚至還降至 11.7%，相較比利時等 27 國簽署之巴黎備忘錄(Paris MOU)，要求各成員國之航港機關應利用進港船風險狀況及經營船隻公司業績等狀況，以提供港口國檢查頻率多寡之參考，且年度查驗比率應達前 3 年進港船數平均數量之 25%，顯見我國查驗比率遠低於巴黎備忘錄要求之查驗比率，執行績效不彰。爰此，有關 104 年度「航政港政業務管理及執行」計畫項下之「基本行政工作維持」預算編列 3 億 8,149 萬元，凍結四分之

一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 蔡其昌 魏明谷 管碧玲
葉宜津 劉權豪

12. 交通部 104 年度預算案中，計有 7 項重大公共工程建設計畫，預算共編列 73 億 9,800 萬元，其整體計畫、財務計畫或修正計畫，於 103 年 8 月底送交立法院審議年度預算案時，尚未經行政院核定，有違預算法對於重大公共工程計畫預算編列之規定。

計畫名稱	執行期間	截至 103 年度累積編列預算數	104 年度預算案數	工作計畫名稱
1. 鐵路行車安全 6 年改善計畫	104-109	-	888,000	臺灣鐵路管理局
2. 臺鐵非電氣化支線購置車輛計畫	104-106	-	200,000	臺灣鐵路管理局
3. 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫	95-106	20,997,000	3,000,000	鐵路建設工作計畫
4. 臺北捷運系統環狀線建設計畫(第 1 階段)	93-102	12,835,048	2,500,000	都市大眾捷運系統建設工作計畫
5. 臺北捷運系統萬大—中和—樹林規劃報告書暨周邊土地發展計畫	99-109	539,038	480,000	都市大眾捷運系統建設工作計畫
6. 桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)暨土地整合發展計畫	104-116	-	100,000	都市大眾捷運系統建設工作計畫
7. 臺華輪汰舊換新計畫	101-105	140,400	230,000	偏遠地區交通建設
合計		34,511,486	7,398,000	-

資料來源：立法院預算中心

爰針對交通部 104 年度預算該 7 項計畫總經費 73 億 9,800

萬元，凍結四分之一，俟各項計畫經行政院核定後，依核定支出金額並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 劉權豪
葉宜津

13. 「臺北機廠遷建建設計畫」是為解決高鐵過軌問題，確保高鐵及臺鐵行車安全，提升修車效率及降低並合理化鐵路車輛維修成本。目前臺北機廠已經結束運作，將修車業務轉移至富岡基地，然富岡基地自 102 年 1 月啟用至今，竟尚未完成全部驗收，且有多項廠房設備出現缺失，導致維修車輛能量未達預期，僅有過去臺北機廠修車量的六成，若再不改善將影響營運車輛及其安全，何況該工程之缺失恐涉及嚴重舞弊。

爰凍結「臺灣鐵路管理局」項下「臺北機廠遷建建設計畫」預算四分之一，俟交通部完成富岡基地驗收，進行缺失責任調查，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蔡其昌 魏明谷 李昆澤 葉宜津
管碧玲 劉權豪

14. 「臺灣鐵路管理局」項下「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」編列 12 億 9,855 萬 9,000 元，凍結四分之一，待交通部重新檢討，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林國正 陳雪生 李鴻鈞 葉宜津

15. 為辦理「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」投資興建第三航廈、第三跑道等建設計畫，交通部前已於 103 年度預算編列投資桃園國際機場股份有限公司 9 億元，104 年度預算案再編列增加投資 9 億元。惟桃園國際機場股份有限公司 103 及 104 年度對於興建第三航廈、第三跑道之建設計畫，僅於「一般建築及設備計畫」項下「房屋及建築」編列辦理桃園國際機場第三航站規劃（含 PCM）委託技術服務，預算分別為 5,000 萬元及 6,000 萬元。顯示第三航廈及第三跑道興建計畫尚在委託規劃設計階段，交通部

卻於 103 及 104 年度分別編列投資該公司 9 億元，顯未與計畫辦理時程相配合。

查桃園國際機場股份有限公司 104 年度預算案合併現金流量預計表顯示，該公司 104 年底預計現金餘額 27 億 4,800 萬餘元（含交通部 104 年度預計現金增資 9 億元），較 103 年底預計現金餘額 19 億 5,600 萬元，增加 7 億 9,200 萬餘元，亦顯示該公司目前資金尚稱充裕，似無政府挹注投資之急迫性。

爰凍結 104 年度「國際機場園區股份有限公司」項下「設備及投資」9 億元之四分之一，待向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 蔡其昌
劉權豪 葉宜津

16. 「國際機場園區股份有限公司」科目編列投資桃園國際機場股份有限公司 9 億元，凍結四分之一，待交通部重新檢討並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林國正 陳雪生 李鴻鈞 葉宜津

17. 「鐵路建設計畫」項下「高速鐵路後續工程建設計畫」3,950 萬元，凍結四分之一，待交通部重新檢討並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林國正 李鴻鈞 陳雪生 王進士
葉宜津

18. 交通部 104 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 13 項有關捷運系統建設及規劃報告等計畫，總預算數 202 億 6,234 萬 8,000 元。其中除「桃園都會區大眾捷運系統綠線（航空城捷運線）暨土地整合發展計畫」為新興計畫外（104 年度編列預算 1 億元），其餘 12 項計畫均為延續以前年度之繼續性計畫，104 年度共編列預算 201 億 6,234 萬 8,000 元。

據立法院預算中心所查，各項計畫之預算執行率，高達 9

項計畫之預算執行率未達 80%，其中預算執行率未達 50%者多達 5 項：

計畫名稱	截至 103 年 8 月底 預算編列及執行情形			104 年度 交通部預 算案編列 數
	累計編列 預算數(1)	累計實支 數(2)	執行率 (2)/(1)	
1. 桃園國際機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	2,931,079	1,209,771	41.27%	1,440,702
2. 淡海輕軌運輸系統計畫	1,641,396	330,411	20.13%	119,000
3. 臺北都會區大眾捷運系統後續路網土城線延伸頂埔建設計畫	6,087,311	4,852,972	79.72%	850,000
4. 臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫	141,683,710	95,854,819	67.65%	2,157,000
5. 臺北都會區大眾捷運系統後續路網信義線建設計畫	33,309,115	27,172,084	81.58%	191,000
6. 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫	90,824,446	87,503,432	96.34%	6,564,846
7. 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	13,673,299	4,779,212	34.95%	4,274,000
8. 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫	150,627,337	150,542,453	99.94%	565,800
9. 臺北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)	35,533,096	25,993,341	73.15%	2,500,000
10. 臺北都會區大眾捷運系統後續路網松山線建設計畫	46,899,778	32,514,220	69.33%	230,000
11. 臺北捷運系統萬大—中和—樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫	8,916,049	527,904	5.92%	480,000
12. 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫	5,257,576	2,436,549	46.34%	790,000
合 計	537,384,192	433,717,168	80.71%	20,162,348

上列 12 項計畫有 5 項至 103 年 8 月底之執行率未達 50%，其預算編列顯較實際執行進度超前。為免連年鉅額預算保留，爰針對上表執行率未達 40%者，凍結其 104 年度所編預算數四分之

一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 劉權豪
葉宜津

19. 對於「都市大眾捷運系統建設計畫」，其累積未執行預算高達千億元以上，顯見政府未審酌各項問題，即通過計畫編列預算配合財團以炒作沿線不動產或選舉造勢之用，完工日期卻遙遙無期。其 104 年度其中 12 項分支計畫預算復又編列 201 億 6,234 萬 8,000 元，然其累計之保留預算於 104 年度即無法執行完畢，又何能執行 104 年度之編列預算，如此編列方式，肇致政府資源未能合理配置與有效運用。故除「桃園都會區大眾捷運系統綠線(航空城捷運線)暨土地整合發展計畫」之新興計畫及執行率超過九成之「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」、「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」外，其餘各計畫凍結四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：

計畫名稱	執行率(%)	104 年預算(千元)
1. 桃園國際機場聯外捷運延伸至中壢火車站 規劃報告及周邊土地發展計畫	41.27	1,440,702
2. 淡海輕軌運輸系統計畫	20.13	119,000
3. 台北都會區大眾捷運系統後續路網土城線 延伸頂埔建設計畫	79.72	850,000
4. 台北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線 及蘆洲支線建設計畫	67.65	2,157,000
5. 台北都會區大眾捷運系統後續路網信義線 建設計畫	81.58	191,000
6. 台中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線 建設計畫	34.95	4,274,000

7. 台北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)	73.15	2,500,000
8. 台北都會區大眾捷運系統後續路網松山線 建設計畫	69.33	230,000
9. 台北捷運系統萬大—中和—樹林線規劃報 告書暨周邊土地發展計畫	5.92	480,000
10. 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷 運建設計畫	46.34	790,000

提案人：葉宜津 劉權豪 管碧玲 李昆澤
魏明谷

20. 「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」，已於 98 年 10 月 8 日動工，目前完工時程預定為 106 年。此線有延伸到彰化市及大坑風景區的計畫，彰化縣亦提出興建彰化輕軌的彰鹿線至鹿港及彰濱工業區的計畫。惟目前該計畫中，彰化延伸線卻未予評估，無視大台中生活圈中，彰化亦為其重要之一環。

爰此，凍結「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」經費十分之一，俟交通部洽請台中市政府、彰化縣政府，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出「臺中都會區大眾捷運系統彰化延伸線評估報告書」後，始得動支。

提案人：魏明谷 李昆澤 管碧玲 葉宜津
劉權豪

21. 交通部 104 年度預算「一般行政」項下「國土資訊系統整體建置計畫」編列 4,447 萬元，其中僅 47 萬元「業務費」為委員及專家學者出席及審查費，餘 4,400 萬元均為「軟硬體資訊設備費」（包含硬體設備購置及更換、軟體購置費、系統開發等 3 項），其中系統開發費即占 4,000 萬元，為全部計畫費用之 98.9%。

該計畫為「國家地理資訊系統建置及推動十年計畫」（98 至 104 年度）之分項計畫，分項計畫總經費 1 億 2,900 萬元，交通部負擔 1 億 1,497 萬元、運輸研究所負擔 1,403 萬元。查該計畫

所編經費近 5 年法定預算，100 至 102 年度約在 1,500 萬元，至 103 年度增加至 2,050 萬元，104 年度預算暴增至 4,447 萬元，為往年之 2 至 3 倍；其中「資訊軟硬體設備」內之「系統開發」為最大支出（如下表）

年度	國土資訊系統 整建建置計畫 (千元)	計畫下之資訊軟硬體 設備費(千元)	前項所含系統開 發費(千元)	系統開發費占全 部計畫費用比率
104	44,470	44,000	40,000	98.94%
103	20,500	20,300	18,300	89.23%
102	14,000	13,500	12,000	85.71%
101	16,000	15,500	14,200	88.75%
100	10,000	10,000	9,000	90.00%

管碧玲委員辦公室整理。

該計畫執行至 104 年止，104 年度預算為最後年度，費用呈倍數暴增顯不合理；該費用主要支出並非硬體購置，所謂「系統開發」於十年計畫執行中後期即應成熟可運用，何以最末 1 年不僅經費遽增，且仍於「開發」階段？又此「系統開發」累積近 5 年已投入近億預算，如涉智慧產權或商用轉移，應有公開透明之說明。交通部應向立法院交通委員會就國土資訊系統整建建置計畫之歷年執行內容成效、系統開發之成果利用、智慧財產商用及回收等，提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 蔡其昌
劉權豪 葉宜津

22. 「道路交通安全」項下編列 2 億 8,045 萬 7,000 元，此項經費執行流於形式化、活動化，未能確實落實道路交通安全。且其實際計畫內容，亦與原有計畫重複執行，徒增人力、物力之浪費，所謂執行內容亦僅剩為愛啟程之口號，請交通部於 6 個月內至立法院交通委員會做道安執行成效專案報告。

提案人：葉宜津 蔡其昌 管碧玲 魏明谷
李昆澤 劉耀豪

23. 鑑於員林鐵路高架化即將在 103 年年底完工，配合員林 184 公頃市地重劃完工，將加速員林地區整體發展。惟彰化市鐵路高架化由彰化縣政府 103 年 1 月 27 日定案報告函報交通部後，交通部於 103 年 2 月 11 日指定交通部鐵路改建工程局辦理初審作業，經函送各相關單位審查後，目前由彰化縣政府就各單位審查意見進行研議，後續依彰化縣政府完成時程，召開初審會議。迄今 10 個月餘卻未見交通部有何積極作為，交通部應責成交通部鐵路改建工程局儘速辦理彰化市鐵路高架化初審作業，以免耽誤完工時程。

爰此，請交通部針對彰化市鐵路初審作業於 2 個月內提出書面報告送立法院交通委員會。

提案人：魏明谷 李昆澤 葉宜津 管碧玲
蔡其昌 劉耀豪

24. 依高速公路電子收費建置及營運契約迄 103 年 8 月底已對遠通電收股份有限公司處以高達 5 億 5,100 萬元之懲罰性違約金，其中 2 件向法院提起訴訟，目前仍在審理中，尚有 5 億 4,650 萬元之違約金未繳納。遠通電收股份有限公司如不繳納，國道高速公路局應研議評估從遠通電收股份有限公司之委辦費扣款，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：楊麗環 陳雪生 李鴻鈞 王進士
葉宜津

25. 查交通部（國道高速公路局）於 96 年 8 月 22 日與遠通電收股份有限公司簽訂「高速公路電子收費系統建置及營運契約」，辦理電子收費系統之建置暨後續之營運及維護，契約期間 18 年 4 個月（含建置期間及營運期間），並自 102 年 12 月 30 日起全面實施國道計程電子收費作業。

自簽約迄至 103 年 8 月底，交通部因遠通電收股份有限公司利用率未達契約規範、進度落後及未完成收費員轉置目標等缺失事項，計對該公司處以 3 件違約案，懲罰性違約金合共達 5 億 5,100 萬元，其中 2 件向法院提起訴訟，目前仍在審理中，尚有 5 億 4,650 萬元之違約金未繳納。

相對於一般民眾交通違規受裁罰之嚴格明確，交通部屢次均以遠通電收股份有限公司提起訴訟為由，未對該公司採取扣款或法院執行等強制作為，顯有失公平正義且怠忽職守之虞。基於司法救濟不影響行政執行之理，爰要求交通部於 2 個月內完成對遠通電收股份有限公司罰款追繳強制處分之可行性書面評估報告送立法院交通委員會。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 蔡其昌
劉權豪 葉宜津

26. 鑑於國道改採電子計程收費制度之後，交通部便要求遠通電收股份有限公司依契約規定對有意願轉置工作之收費員須「全數吸收」，將收費員轉置交給遠通電收股份有限公司辦理，惟目前仍有許多國道收費員並未媒合至適當之工作。為表達政府照顧收費員之決心，交通部應研擬是否自行提供相關職缺以供媒合，並由遠通電收股份有限公司支付薪資之方式，儘速完成收費員之轉置，落實政府照顧民眾之美意。請交通部於 2 個月內研擬相關辦法並提送書面報告至立法院交通委員會。

提案人：王進士 羅淑蕾 李鴻鈞 葉宜津

27. 台灣高速鐵路股份有限公司由於原財務規劃不當，雖經政府多次挹注資金，仍陷巨大財務虧損而有破產危機，現正由交通部與台灣高速鐵路股份有限公司協商財務改善方案。針對研擬之先減資再增資規劃，為免台灣高速鐵路股份有限公司因私人持股比例過高，而不受國家控制，從而再度引發公共資產落入財團口袋的疑慮，爰要求未來台灣高速鐵路股份有限公司財務改善計畫若需進

行減資後增資作業，其增資對象應以公股或泛公股行庫、企業為主，並由政府取得主導經營權。

提案人：陳根德 羅淑蕾 李鴻鈞 林國正
王進士 葉宜津

28. 台灣高速鐵路股份有限公司財務問題延宕多年，倘 103 年底未能改善，恐有破產之虞，此攸關社會大眾權益，並影響南北交通及政府財政甚鉅，交通部應提出具體因應方案，並審慎注意政府權益之保障，並應全面檢討高鐵之未來營運方式及政府監督管理機制，寫成完整書面規劃，於 1 個月內向立法院交通委員會提書面報告。

提案人：楊麗環 陳雪生 李鴻鈞 林國正
葉宜津

29. 台灣高速鐵路乃由政府擔保之 BOT 案，交通部 104 年度單位預算案列載預計擔保「台灣南北高速鐵路興建營運合約」金額 3,258 億 7,991 萬 5,000 元。惟查台灣高速鐵路股份有限公司截至 103 年 6 月底，股東權益占總資產比率已連續 10 年（94 至 103 年）低於合約規定之財務比率 25%。又截至 102 年底，總資產 5,006 億元，負債就高達 4,575 億元，負債已占公司總資產額的 91.4%，累積虧損也達 521 億元，負債加上累積虧損已超過總資產，可說台灣高速鐵路股份有限公司實質已破產。爰此，要求交通部應監督台灣高速鐵路股份有限公司於 3 個月內提出妥善經營及積極解決財務虧損等具體因應方案，以維我國高鐵運輸之健全長遠發展，及民眾和政府權益之保障。

提案人：林國正

連署人：陳雪生 李鴻鈞 王進士 葉宜津

30. 台灣高速鐵路為國內南北交通之重要運輸工具，然其營運及財務問題延宕多年，攸關社會大眾權益，並影響南北交通及政府財政甚鉅，全面檢討高鐵之未來營運方式及政府監督管理機制實已刻

不容緩。爰此，要求交通部應於 1 個月內研擬高鐵財務解決方案，尤其重著在延展特許期的試算、現行合約全面性檢討修正、後續回饋金及政府買回機制的合理規範、如何強化政府對於營運或票價等監督控管機制等方面，並向立法院交通委員會提出報告。

提案人：林國正

連署人：陳雪生 李鴻鈞 王進士 葉宜津

31. 有關台灣高速鐵路股份有限公司財務瀕臨破產問題，交通部之處理方式應將台灣高速鐵路股份有限公司與高鐵營運分開處理，思考解決模式亦不應侷限於延長特許年限，而應依契約精神、條款，處理台灣高速鐵路股份有限公司之財務問題，不應將屬於國家之利益之特許年限提供予性質上屬於私人之台灣高速鐵路股份有限公司解決財務。

提案人：葉宜津 蔡其昌 管碧玲 魏明谷
李昆澤 劉耀豪

32. 國道 3 號龍潭第 2 交流道係因應龍潭地區工、商、觀光發展及人口成長所需，為舒緩車潮，利用舊有龍潭收費站址闢建交流道，該工程現已由桃園縣政府提出整體可行性報告，於奉主管機關核定後續尚有環境影響評估、工程設計、用地取得及施工階段，為加速推動本案及有效掌握該項工程進度，請交通部每 3 個月向立法院交通委員會提出書面進度報告。

提案人：陳根德 羅淑蕾 楊麗環 林國正
李鴻鈞 王進士 呂玉玲

33. 104 至 107 年生活圈道路交通系統建設計畫已獲核定，惟未來生活圈道路計畫擬逐年調高地方政府配合款比例，將加重地方政府財政負擔。爰考量地方交通發展及地方政府財政狀況，建請交通部在財政收支劃分法修法通過前，不得提高地方政府配合款比例。

提案人：葉宜津 管碧玲 魏明谷 劉權豪
蔡其昌 李昆澤 陳明文

34. 五股楊梅快速道路通車後，雖紓解了中山高的部分塞車路段，但中山高在北桃園車流量仍不斷在攀升當中，建請交通部應配合國1甲線快速道路於桃園煉油廠區與中山高交會之際，也規劃就近與五股楊梅快速道路銜接，以利分散中山高可能的再度壅塞。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 林國正 葉宜津
陳碧涵 王惠美

35. 為發展全球運籌管理經營模式，積極推動我國貿易自由化及國際化，以提升國家競爭力，我國於92年7月公布施行自由貿易港區設置管理條例。截至103年8月底經核定之自由貿易港區共計有6海港及1空港（基隆港、高雄港、臺中港、臺北港、蘇澳港、安平港及桃園航空）等7個港區。惟查近5年我國自由貿易港區入駐港區事業家數及進用員工人數，未見明顯成長趨勢。另依近4年已申設自由貿易港區之港埠貨物量統計觀之，自由貿易港區政策雖有帶動區內之發展，惟對提升我國海空港整體貨物量及港埠競爭力，尚未見具體成效。再查近5年來申請並有實際辦理之港區事業數僅介於10至16家間，未達港區總事業數之二成；另港區外受委託加工之業者僅約60家，亦未見重大變化及增長。爰此，要求交通部應立即檢討現行各自由貿易港區產業發展定位及招商機制，積極改善我國自由貿易港區之發展，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林國正

連署人：陳雪生 李鴻鈞 王進士 葉宜津

36. 交通部為提升港埠經營效率及整體競爭力，於民國101年成立臺灣港務股份有限公司，主要業務為經營停泊、裝卸及倉儲等。102年營運結果較101年度減少5.50%，成效欠佳；港區碼頭平均使

用率除高雄港及臺北港外，其餘各港使用率均未達 50%，實應積極研謀改善，以發揮港群整併成效。

提案人：陳根德 羅淑蕾 楊麗環 李鴻鈞
王進士 葉宜津

37. 交通部為了全力發展台灣國際商港的業務，特別成立臺灣港務股份有限公司其所屬 4 大國際商港（基隆港、臺中港、高雄港、花蓮港）的停泊業務、倉儲業務等，目前均呈現衰退現象。尤其蘇澳港的營運更是連續數年完全掛零，交通部應要求臺灣港務股份有限公司檢討原因，並研謀有效及長遠之港埠經營政策，以利我國港埠競爭力，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：楊麗環 林國正 羅淑蕾 葉宜津
陳碧涵 王惠美

38. 桃林鐵路停駛後，龜山陸橋早無存在必要，反而阻礙地方交通及發展，交通部應責成相關單位 1 個月內辦理地方說明會，並配合地方政府協調於 1 年內完成龜山陸橋拆除。

提案人：陳根德 陳雪生 王進士 葉宜津
羅淑蕾 楊麗環 林國正 李鴻鈞

39. 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫，現已經內政部都市計畫委員會審議通過，交通部自當配合該計畫，此路段為台北、新北、桃園民眾每日上、下班，上、下學至為繁忙之路線，交通部應積極與地方政府溝通協調，儘速完成建置，提供 3 市民眾安全便捷，順暢之交通運輸。

提案人：楊麗環 陳雪生 李鴻鈞 林國正
葉宜津

40. 桃園都會區大眾捷運系統綠線計畫，業已完成環評，此路線為北桃園捷運系統的主幹線，也是未來銜接南桃園、新北、台北捷運系統的重要路線，建請交通部積極協助桃園縣政府做好細部規

劃，得以早日動工，提供大桃園民眾方便的大眾交通運輸。

提案人：楊麗環 陳雪生 李鴻鈞 林國正
王進士 葉宜津

41. 臺鐵桃園、中壢高架化工程原定 106 年底通車，但因受「都市計畫變更作業」尚未完成，無法辦理永久軌用地取得及都市設計審議，導致細部設計無法定案，進度已落後超過 1 年、總工程將至少延宕 3 年。鑑於桃園市與中壢市人口高度發展，現有交通動線已不敷使用，鐵路高架化將有效打通現有交通瓶頸，為民眾多年期盼，我國台中、高雄、台南甚至彰化、嘉義地區皆已開始進行鐵路高架或地下化作業，唯獨桃園進展緩慢，相關單位顯有失職。爰要求交通部應積極檢討，並應每 3 個月就計畫進度向立法院交通委員會提出書面報告，以使鐵路高架化儘早實現。

提案人：陳根德 羅淑蕾 楊麗環 林國正
李鴻鈞 王進士 葉宜津

42. 交通部為順應民眾對地方民眾發展地方的需求，及配合都市發展興建高雄市區鐵路地下化後，臺灣鐵路管理局車輛將無法再進出地面之高雄機廠維修，核定「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」，預計將高雄機廠、南區供應廠（材料廠）、高雄港檢車分段等遷移至屏東潮州基地，以達臺鐵車輛維修技術升級、品質提升、現代化、自動化及永續經營之目標及效益，但計畫期程需至 108 年 12 月底才能全部完成高雄機廠遷建作業，原有廠址的利用與開發更需完全遷建後才能啟動，嚴重延誤地區發展需求。爰此，建請交通部重新審酌「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」辦理期程，且督促臺灣鐵路管理局加速並提早於 106 年底完成高雄機廠遷建計畫。

提案人：林國正

連署人：陳雪生 李鴻鈞 王進士 葉宜津

43. 臺北車站為我國規模最大之地面交通樞紐，除匯集眾多交通事業

外，臺北車站內、臺北車站特定區與臺北車站周遭地區，並有極高強度之商業、行政與文教機能；待 104 年底機場捷運建設計畫完成後，臺北車站更將成為首都地區之國際門戶。然而臺北車站之使用規劃與管理，仍維持過去分區各別管理模式，非但無法發揮共構車站複合使用的最大潛能，尚且造成轉乘介面落差、使用者資訊缺口、人行動線混亂、設備設置缺乏通盤考量、空間浪費與招商計畫不一致等諸多待改善課題。矧臺北車站內各交通事業經營者之運營雖各自獨立，但在共同場站中惟有透過彼此高度協調，才能提供旅客完善的交通體驗。爰要求交通部邀集相關地方政府與所屬交通事業，就臺北車站如何在體制上建立具專業性之整合經營機制進行規劃，並於 1 年內針對規劃情形向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

44. 隨著高速鐵路與都會區大眾捷運系統之建置，我國西部地區軌道運輸已形成階層體系，而其中臺灣鐵路管理局之西部幹線在長途城際運輸中，雖仍為高鐵之輔助，但其核心業務則為 50 至 150 公里的中程運輸市場。惟臺鐵雖維持莒光號車種運營，並透過對區間快車硬體設施之升級與都會區自強號電子票證優惠等方式，強化此主力市場，但相較於德國鐵路之區域快車（Regional Express，RE）或法國鐵路區域快速運輸（Transport Express Régional，TER），臺灣鐵路管理局對中程運輸市場，並未從購車計畫、列車內裝設計與用車安排起，通盤規劃。矧鐵路改建工程漸次完工後，將改善軌道線型並在部分瓶頸路段釋出大量可用容量，足供臺鐵強化對中程運輸市場專用車種之投資，以提供與高鐵站仍有一定距離之主要市鎮如豐原、新營或屏東之快速接駁服務，或滿足如臺北至基隆間等中距離端點間快速通勤需求。爰要求交通部責成所屬相關單位，就臺鐵西部幹線如何提供快速中程

運輸妥為規劃，並於 3 個月內就初步規劃情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

45. 交通部運輸研究所於 101 年針對我國軌道運輸系統發展政策之研究報告指出，我國軌道運輸系統整體發展的關鍵問題，其中之一即各軌道次系統間及軌道系統與公路公共運輸系統間介面整合未盡完善，無法形成無縫運輸環境。查高速鐵路實質規劃伊始，交通部即就城際軌道運輸營運者之複數化所產生之票證整合需求展開規劃，然而無論高鐵、臺鐵、各都會區大眾捷運系統或公路大眾運輸，迄今除有限電子票證使用外，對於票證整合並無太大進展。矧相較於其他多重軌道運輸經營者之國家，我國並未善用網際網路之滲透能力，建立跨營運者之整合性訂票與行程規劃系統，以提高大眾運輸之效率與使用者友善性，以虛擬形式解決「最後一哩」之挑戰。爰要求交通部責成所屬路政單位與交通部運輸研究所，就票證整合等相關問題妥為規劃，並於 6 個月內就初步規劃情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

46. 行政院於 89 年核定軌道車輛工業發展推動方案並成立跨部會軌道車輛工業發展推動小組，期將交通部主管都市大眾捷運系統建設投資所產生之軌道工業內需市場與經濟部所負責之產業政策相結合，以提升我國交通技術整合能力並促進整體產業升級。惟系爭方案雖正確以推動工業合作互惠計畫與發展關鍵技術為方向，卻未能得到相關部會足夠重視，以致於如最早聚焦之自主輕軌系統，在相關科專計畫完成後即束之高閣。矧隨我國發展最完善之臺北捷運第 2 期路網與高雄捷運第 1 期路網陸續完成後，早期核心機電設備之更新與次級運輸走廊之捷運建設，皆產生我國

城市軌道運輸市場之在地特殊需求或我國優勢產業之投資契機，如中運量自動導軌捷運（Automated Guideway Transit，AGT）、無架空線輕軌技術或移動閉塞信號系統（Communication-Based Train Control，CBTC）等，然而交通部與相關部會未能充分合作，從規範設定起促成軌道工業發展政策的全面調整與落實，進而吸引國際重要廠商投資並建構具未來性之國內產業鍊。爰要求交通部在6個月內，就相關問題之檢討向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

47. 為建構無縫轉乘之大眾運輸路網、推動大眾運輸導向之城市發展模式（Transit-Oriented Development，TOD），在都會區普設停車換乘設施（Park-and-Ride Schemes，P+R）為近年交通規劃之新興趨勢。然而在我國，停車換乘設施非但未有充足規劃設置，其觀念亦未普遍納入交通治理相關策略中。矧就我國少數宣稱納入停車換乘設計之交通場站，例如部分大眾捷運系統之住宅聯合開發而言，其非但未能創造停車換乘之誘因或達成其目標，反而造成鄰近區域道路更大的使用負擔。爰要求交通部責成部內相關單位，就如何促進停車換乘設施之設置，從法規環境到政策進行全面檢討，並於1年內就相關問題向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

48. 透過對相關設施加強公共投資，近年我國主要大眾運輸場站旅客環境已有長足進步，惟在人行動線之安排與指標之設計而言，仍有諸多亟待改善處。交通設施在進行規劃時，內部空間就應兼顧轉乘機會之最大化與步行距離之最小化，然除新設交通設施之人行動線缺乏明確標準外，眾多既有場站在進行空間改善並辦理複

合使用時，卻未同時對人行動線之最優化通盤考量。矧大眾運輸場站之指標設計，特別是如何在有限範圍內適時提供使用者充足資訊，為交通管理上極重要之專業，然而我國即便是國際機場或重要車站，都仍普遍有指標不一致、設置未妥或資訊提供失當等情事。爰要求交通部責成交通部運輸研究所與各有關單位，從各國國際機場與臺灣鐵路管理局下轄各主要車站起，分期通盤檢討全國各大眾運輸場站之人行動線與指標設計，並將檢討結果列管改進。交通部並應於3個月內，就前開問題與通盤檢討如何進行，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 葉宜津 李昆澤 蔡其昌
鄭麗君

49. 為目前提振彰化縣鹿港、福興地區的觀光需求，交通部應研議運用舊有台糖鐵道路線，配合彰化鐵路高架化計畫，從彰化站設置福鹿線輕軌鐵路，以增加運輸特色提高觀光吸引力，同時也能提供鹿港、福興地區居民對外交通工具，並減緩縣道142線負擔。爰建請交通部洽請彰化縣政府研議於彰化火車站設置福鹿線輕軌鐵路之可行性評估報告。

提案人：魏明谷 李昆澤 葉宜津 蔡其昌
管碧玲 劉耀豪

50. 12年來未曾漲價的桃園計程車費於103年1月1日起漲15元，但卻因此被交通部取消原有的油價補貼，致使漲價無實質收益。爰近年來物價飛漲且計程車收入本就有限。建請交通部應考量桃園計程車業者實際困境，繼續給予原有的油價補貼。

提案人：楊麗環 林國正 羅淑蕾 葉宜津
陳碧涵 王惠美

51. 政府提倡「節能減碳」政策，在交通上鼓勵民眾搭乘大眾交通工具之外，自行車也已經成為國人通勤、遊憩、運動之的重要工具。然而，目前的戶外自行車停車架大多以「前輪定置型」為主，利

用固定前輪來達成停車的功能，但僅能達到排置自行車的作用，沒有任何防竊的作用，車主根本無法安心將自己的車停放在戶外的停車架；且自行車已經逐漸走高單價路線，卻苦無安全的地方停車，導致去夜市、國民運動中心、觀光景點、甚至看醫生、用餐，常常看到車不離身、站在自行車旁吃飯之情形，相當不便。有鑑於此，交通部應效仿台北捷運淡水站，針對自行車遊憩路線，結合觀光景點、國民運動中心等地點，研擬設立有專人管理的自行車室內停車場之評估，並於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：蔡其昌 魏明谷 李昆澤 葉宜津
劉權豪 管碧玲

52. 隨自行車運動越來越盛行，也成為國人出外運動的重要工具，因此不少汽車加裝置放架，以便能攜帶自行車至戶外進行休閒活動。而攜車架的安全性，不只是關於攜帶車輛的穩定問題，若是在汽車行駛中脫落，也可能引發重要車禍，然目前我國對於小型汽車置放架之安全檢測基準，僅規定「依製造廠宣告之荷重作用方向，施加於零組件之力量超過製造廠宣告荷重之2倍時，零組件不得破壞且不得脫落。」，與國際標準差距甚大，比如根據國際標準 ISO 11154，其對於車頂置放架，除了有靜態測試之外，還有動態測試、碰撞測試、抗腐蝕試驗等測試項目，以確保該項產品的安全性。爰此，建請交通部應全面檢討小型汽車置放架之安全檢測基準，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：葉宜津 蔡其昌 魏明谷 李昆澤
劉權豪 管碧玲

53. 近年桃園國際機場進行大規模改善與擴建，以發展為有完整輻湊（hub and spoke）航網之東亞樞紐機場。然而在此同時，政府卻自101年起推動「台北松山機場整體規劃案」，希望讓衝擊首都發展、操作條件受限且離進場作業與桃園國際機場相互干擾之

台北松山機場，成為提供點對點航班之重點機場（focus airport），此種公共資源的重複投資與政策規劃的相互矛盾，就專業言有待商榷。矧在「台北松山機場整體規劃案」下，交通部又推出「台北松山機場民航關聯產業廊帶開發」，宣稱將以「機場城市」（airport city）之概念整合台北松山機場周邊約 5 公頃之土地，期待執行後可帶來 300 億元之投資、160 億元之年營業額與 1 萬個就業機會。然而此種計算忽略各項外部成本，且就替代方案比較而言，其發展效益亦遠不如使桃園國際機場進一步發展、原台北松山機場土地再利用與臺北城市再造之整體。又所謂「機場城市」觀念，所指涉者絕非為台北松山機場此種都心機場，而所謂招商成果亦來自於對城市其他地區之投資替代。爰要求交通部就桃園國際機場擴建與台北松山機場關聯產業廊帶，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

54. 由於臺北松山機場於 97 年底恢復國際航線、桃園國際機場於 102 年 2 月展開大規模空側整建工程、臺北塔臺自 102 年 3 月起進行南北地面管制分席等原因，造成我國飛航管制員之業務量大增，然在交通部民用航空局飛航服務總臺組織編制下，卻始終無法讓人力與資源充分補足。矧國籍航空近年「紅眼航班」亦大幅增加，致使與飛航管制員一樣肩負飛航安全重任之空勤組員，勞動條件顯著惡化，除被動等待勞動部介入外，我國民用航空主管機關亦應主動建構相關規範，提出並落實相關政策。爰要求交通部於 3 個月內，就飛航管制員與民用航空空勤組員疲勞管理如何檢討改善，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津
鄭麗君

55. 近年我國國籍航空國際航班誤點情形嚴重惡化，究其原因除桃園

國際機場跑道整建外，實為兩岸通航後，中國軍方空域管制的連帶影響。矧我國國籍航空在中國取得之起降時間帶，在中國政府對該國業者採取之保護政策下，早已處於不利市場地位。前揭情形非但有礙我國在國際民用航空市場之競爭力，對我國空勤組員之疲勞管理負面衝擊更鉅。爰要求交通部應就相關問題採取具體行動，並就相關作法於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 葉宜津 蔡其昌
鄭麗君

56. 交通史料與文物之典藏推廣非但有助於保存共同記憶與普及科學知識，更是擘畫未來交通技術和國家發展之基礎，因此各國多有交通類博物館之設置。桃園國際機場股份有限公司為推動新航空科學館新建計畫，104年度編列規劃費用712萬9,000元，惟未來新航科館之展示內容與運營，若為合乎國家級航空博物館之規模，則不應限於舊航科館展之轉移與空軍第35中隊相關文化資產保存而已。查舊航科館係為配合當時「國家文化建設政策」、於70年運用國際機場工程結餘設立，不但就博物館必備之組織編制與研究能量未有通盤設計，亦不可能完整蒐集、保存與展示我國航空之歷史與世界航空科技之脈動。矧我國政府與民用航空業者過去曾使用之機型，包括戎克JU52、道格拉斯DC-3、洛克希德L-1049「超級星座式」、日本航空機YS-11、法國南方卡拉維爾、波音B747SP、英國航太BAe146或空中巴士A300B4等，在東亞乃至世界航空史中，皆有其特殊地位，然而我國不但無法如德國使JU52等歷史機種實機保存甚至維持適航狀態，僅就史料保存而言亦相當不足。爰要求交通部責成相關單位，將相關課題納入新航科館規劃中，並於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：管碧玲 李昆澤 蔡其昌 葉宜津

鄭麗君

57. 此次餽水油、飼料用油風爆延燒全台，許多夜市攤商受創甚鉅，鑑於夜市小吃及夜市觀光為台灣特色文化，不分國內外遊客均相當喜愛，交通部觀光局亦將其列為觀光宣傳重點項目。交通部應配合相關食安部會，從已宣傳之重點觀光型夜市攤商提出 1 套認證機制，讓所有遊客至夜市消費時都能吃的安心、買的放心。

提案人：王進士 羅淑蕾 李鴻鈞 葉宜津
林國正

58. 「鐵公路重要交通工程」項下之鐵路計畫，其中「臺鐵南迴路台東潮州段電氣化工程建設計畫」278 億 9,423 萬 3,000 元，分 10 年辦理。以花東鐵路電氣化為鑑，其雖電氣化，但並未全縣雙軌化，運量仍無法提升，由此可知，雙軌化之需求性更高，否則電氣化時程長達 9 年，再來雙軌化時程將更行拉長。故建請交通部另提花東鐵路、南迴鐵路全面雙軌化工程建設計畫，以節省時效，改善台東地區交通。

提案人：劉權豪 李昆澤 葉宜津 管碧玲
蔡其昌

本項尚有提案 2 案，保留，送院會處理：

1. 「營業基金」項下之「臺灣鐵路管理局」，新增「臺鐵非電氣化支線購置車輛計畫」總經費 60 億元，鑑於臺鐵以往購置車輛，往往不符實際所需，且規格紊亂，亦導致後續維修養護之困難。爰要求凍結本計畫 104 年度預算，俟提出購置車輛計畫，並向立法院交通委員會報告經同意後，始得動支。

提案人：葉宜津 蔡其昌 管碧玲 劉權豪
魏明谷 李昆澤

2. 「營業基金」項下之「臺灣鐵路管理局」，新增「鐵路行車安全六年改善計畫」總經費 275 億 2,240 萬元，本筆預算編列龐大，但其實際改善內容付之闕如，其成效為何、所能達到之行車安全妥

善率之報告均無，爰凍結本計畫 104 年度預算，俟提出改善計畫內容，並向立法院交通委員會報告經同意後，始得動支。

提案人：葉宜津 蔡其昌 管碧玲 劉權豪
魏明谷 李昆澤

本項另有委員提案 14 案，不予通過或不予處理：

1. 交通部 104 年度「派員出國計畫預算總表」計編列 32 項出國計畫，預算 723 萬 3 千元，較上年度 29 項計畫，預算 639 萬 5 千元，增加 83 萬 8 千元，增幅約 13.1%。

近 2 年度交通部派員出國計畫類別及經費比較表 單位：新臺幣千元

類別	103 年度			104 年度		
	項數	人天數	預算數	項數	人天數	預算案數
考察	11	111	1,050	15	151	1,772
開會	16	195	2,618	15	210	2,734
談判	1	8	95	1	6	95
研究	1	900	2,632	1	900	2,632
合計	29	1,214	6,395	32	1,267	7,233

依中央各主管機關編製 104 年度概算應行注意辦理事項有關緊縮經常支出第 8 款規定：「國內外旅費與派員出國教育訓練費應嚴格控管；104 年度編列國外旅費及派員出國教育訓練費二者合計數以不超過該二科目 103 年度預算合計數為原則；…。」交通部 104 年度編列派員出國或教育訓練經費增加，顯有違行政院所定緊縮經常支出之原則。爰刪除 104 年度預算數至與 103 年度預算相同。

提案人：管碧玲 李昆澤 魏明谷 蔡其昌
劉權豪 葉宜津

2. 交通部 104 年度「派員出國計畫預算總表」計編列 32 項出國計畫，預算 723 萬 3 千元，較上年度 29 項計畫，預算 639 萬 5 千元，增加 83 萬 8 千元，增幅約 13.1%，已抵觸行政院及所屬各級機關

因公派員出國案件編審要點第 3 點規定，爰刪除 1,000 千元，以資撙節。

提案人：蔡其昌 魏明谷 李昆澤 劉權豪
管碧玲 葉宜津

3. 有關「交通科技研究發展」預算科目，發現計畫執行以來預算保留數偏高，如 101 年度保留比率 60%、102 年度保留比率竟高達 75%，其中又以「區域交通控制中心雲端化計畫」的執行效果最低，該計畫從民國 101 年開始辦理以來，每年度均辦理保留，如 101 年度保留約 30%，民國 102 年則高達 90%預算保留未使用。鑒於預算保留比率過高表示該計畫不夠周延、預算編列不夠確實，以及該筆預算無法有效執行。爰此，交通部 104 年度「交通科技研究暨應用推動計畫」編列預算 1 億 581 萬 7 千元，應酌予刪減 3,000 萬元。

提案人：李昆澤 魏明谷 蔡其昌 葉宜津
管碧玲 劉權豪

4. 民眾抱怨交通服務 e 網通無法查詢諸多觀光景點，如高美濕地、松山文創園區，想改用地址查詢也無法可用，搜尋路徑時甚至發生多花錢又繞路之情形，轉乘大眾將通運輸也沒有提供如何、在何處轉乘。若使用自行開車路徑查詢的話，則僅告知使用者多少公尺後左轉右轉，恐徒增使用者困擾。民間類似圖資業者如 Google Map 除提供完善路線規劃外，甚至已進步到提供自行車路線、坡度資訊規劃，反觀交通服務 e 網通則是原地踏步，不見系統提升。而交通部也已經將此功能關閉，顯見該交通服務 e 網通仍有將當程度改進空間，亦有多於浪費之處，爰刪除「交通科技研究發展」1,000 千元，並於三個月內提出交通服務 e 網通精進改善報告。

提案人：蔡其昌 葉宜津 李昆澤 管碧玲

5. 交通部 104 年度預算「一般行政-基本行政工作維持-業務費」項下『一般事務費』編列 3,396 萬 4 千元，較上(103)年度增加 280

萬 1 千元，惟查交通部 104 年度人員維持編列 488 人，較上(103)年度減少 3 人，且一般事務費乃係辦理文康活動、文書打字、檔案掃描等辦公室庶務性工作，應依據員額人數編列，既然員額減少，相對一般事務費應配合減少才是，但是本年度預算不僅沒有配合減列還成長 9%，考量政府財政困難，機關應摶節支出，爰此，有關 104 年度「一般事務費」編列 3,396 萬 4 千元，應予以刪減 500 萬元。

提案人：李昆澤 葉宜津 管碧玲

6. 交通部 104 年度委託辦理鐵公路路線、平交道等站場路線改善事項等費用共編列 238 萬 3 千元。惟針對彰化縣對外公路路線規劃，尚有許多加強之處。目前道路服務水準已降至平日即容易發生壅塞，讓用路人怨聲載道。主要原因在於彰化與台中之間除了國道以外之聯外橋樑僅台 1 線、台 17 線，導致長程及短程之用路人均僅能共同使用國道 1 號，彰化縣政府預定於彰化市東區擴大都市計畫案，未來彰化市東區可望迅速發展，但是進出台中市僅能仰賴台 1 線、台 74 線，每日上下班之尖峰時刻總是塞車，造成廣大民怨。應盡速研議於台 1 丙線(金馬路東路)尾端延伸台中市，並設置橋梁跨越烏溪至台中市烏日區高鐵東路，以提高整體彰化縣交通能量，加速彰化市東區發展。爰此，建議凍結本筆費用 200 萬元，俟交通部針對金馬路至台中市烏日區高鐵東路之間設置橋梁提出可行性評估後，將書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：魏明谷 李昆澤 葉宜津 蔡其昌
管碧玲 劉權豪

7. 「道路交通安全-道路交通安全工作督導與查核」經費 402 萬 5 千元，建請凍結二分之一，待交通部重新檢討並向本委員會提出報告後始得動支。

提案人：林國正 李鴻鈞 陳雪生 王進士
葉宜津

8. 「道路交通安全-加強道路交通秩序整頓及行車安全」經費 1 億 3,100 萬元，建請凍結二分之一，待交通部重新檢討並向本委員會提出報告後始得動支。

提案人：林國正 李鴻鈞 陳雪生 王進士
葉宜津

9. 「道路交通安全-強化全民路權與用路安全觀念」經費 1 億 4,543 萬 2 千元，建請凍結二分之一，待交通部重新檢討並向本委員會提出報告後始得動支。

提案人：林國正 李鴻鈞 陳雪生 葉宜津

10. 交通部 103 年度道路交通安全項下編列 2 億 8,045 萬 7 千元，包括辦理強化全民路權與用路安全觀念獎補助費 6,488 萬 2 千元。

惟交通部為降低車禍肇事率，今年五月要求公車、客運業者在車頭跑馬燈打上「為愛啟程」宣導，卻遭部分公車族抱怨影響路線識別。且台北市公車的通意外事故不減反增，自 2011 年 605 件，上升至去年的 627 件，而自 2011 年至今年六月，甚至已發生 2186 起意外，平均每天 2 起，不僅未曾改善，車禍肇事率反而越趨嚴重。

爰此，建議凍結本筆費用三分之一，俟交通部道安委員會針對交通安全教育宣導提出改善計畫，並將改善成果之書面報告送至本委員會後，始得動支。

提案人：魏明谷 李昆澤 葉宜津 蔡其昌
管碧玲 劉權豪

11. 高鐵彰化站目前施工進度已逾 60%，增加彰化高鐵站的服務能量，擁有穩定便捷的大眾運輸系統是極為重要的工作。惟都市擴張現有台鐵路線實已影響到彰化縣田中鎮之都市發展，且因鐵路切割也造成許多交通窒礙、危險點。為配合田中高鐵站對外聯絡道的土地取得計畫，規劃鐵道西移，增設台鐵-田中高鐵站與高鐵田中站共構確有其必要之處，並同時應調整現有車站位置，配

合都市改造，騰出鐵路空間提供都市休閒、商業發展之運用，帶動都市發展。讓永靖車站狹隘問題得以一併解決，且社頭車站與田中車站亦能透過重新改造成更適宜通勤、民眾車輛停放之服務機能。爰此，建議凍結本筆預算五分之一，俟交通部高速鐵路工程局提出相關改善計畫後，送至本委員會後，始得動支。

提案人：魏明谷 李昆澤 葉宜津 蔡其昌
管碧玲 劉耀豪

12. 於營業基金項下之台灣鐵路管理局編列台北機廠遷建建設計畫，104 年度編列 19 億 5530 萬 6 千元，由於交通委員會曾經決議將台北機廠送交文化部審議是否為國定古蹟，故凍結本筆預算全部，俟文化部審議完成後始予結凍。

提案人：葉宜津 蔡其昌 管碧玲 魏明谷
李昆澤 劉耀豪

13. 有關「台北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫」係屬行政院管制計畫，唯計畫執行經行政院管制評核 101 年度、102 年度等第連續 2 年被評為乙等，顯見主辦機關有待繼續加強辦理與檢討改善，爰此，有關 104 年度「台北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫」預算編列 21 億 5,700 萬元，建議予以凍結二分之一，俟向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 蔡其昌 葉宜津
管碧玲 劉耀豪

14. 有關「台北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段路線)」係屬行政院管制計畫，原定計畫期程自 93 至 102 年度，迄今不僅計畫進程嚴重延宕(期程展延尚未核定)，且計畫經行政院管制評核 101 年度、102 年度等第連續 2 年被評為乙等，顯見主辦機關有待繼續加強辦理與檢討改善，爰此，有關 104 年度「台北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段路線)」預算編列 25 億元，建議予以凍

結二分之一，俟計畫辦理期程展延經行政院核定後，再向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 魏明谷 蔡其昌 葉宜津
管碧玲 劉權豪

11月5日（星期三）

邀請交通部部長葉匡時率同所屬列席就「高鐵財務問題及解決方案」提出報告，並備質詢；並請台灣高速鐵路股份有限公司董事長范志強列席備詢。

（本日會議由交通部部長葉匡時及高速鐵路工程局局長胡湘麟報告後，計有委員李昆澤、羅淑蕾、林國正、管碧玲、蔡其昌、李鴻鈞、楊麗環、葉宜津、王進士、廖正井、廖國棟、許添財、黃偉哲及蘇清泉等14人提出質詢，均經交通部部長葉匡時、高速鐵路工程局局長胡湘麟、台灣高速鐵路股份有限公司董事長范志強及相關人員分別予以答復；委員魏明谷、劉權豪、潘維剛、林滄敏、周倪安及鄭汝芬所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

- 一、交通部就「高鐵財務問題及解決方案」報告案，報告及詢答完畢。
- 二、行政院函請審議「獎勵民間參與交通建設條例部分條文修正草案」案，待召開公聽會後，另擇期繼續審查。
- 三、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

討論事項

繼續審查行政院函請審議「獎勵民間參與交通建設條例部分條文修正草案」案。

說明：本院議事處103年9月24日函本案經提本院第8屆第6會期第1次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

（本次會議未進行討論事項）

通過臨時提案 10 項：

一、我國自 81 年開始為推動高速鐵路建設，82 年制定獎勵民間參與交通建設條例，歷經 86 年評定台灣高鐵聯盟為最優申請人並於 87 年成立台灣高速鐵路股份有限公司與政府簽約、89 年動工興建、96 年 3 月高鐵全線通車，此一總投資金額 5,133 億元之台灣高鐵工程，為當時全球單一工程最高金額之 BOT 案。

惟其間遭逢 88 年之 921 大地震與 97 年金融海嘯對工程與資金之衝擊，政府大力協助完成兩次銀行團聯貸計畫、94 年通過資金增援、97 年同意變更固定資產折舊攤銷計算法、98 年再協助聯貸銀行團辦理借新還舊，至 102 年 10 月核准調高票價，均係著眼台灣高速鐵路股份有限公司營運關乎國家交通運輸、產業發展、國際形象等總體經濟競爭力。

然為追求「一次性永久解決高鐵財務問題」，交通部以研擬台灣高速鐵路股份有限公司財務改善方案為最終評估依據，如評估無法執行則將進行強制收買，等同交通部門將宣告此一國家重大交通骨幹建設與最大 BOT 案之失敗，其對國家整體經濟產業所產生之巨大影響，恐非交通部門能單獨面對，所謂財務改善方案之擬定或執行評估，亦應有更廣泛周延之跨部門與公眾檢視。

爰要求交通部及台灣高速鐵路股份有限公司於 10 日內向交通委員會提供各種有關台灣高速鐵路股份有限公司財務與經營資料，包括未來增加之 40 年營運期之票價變化、站區土地利用發展、每年之資產負債變化、現金流量表、簡要損益表等模擬試算，待交通委員會辦理有關之公聽會後，交通部應據以配合辦理相關事宜。

並要求交通部待交通委員會召集會同財政部、經濟部、金管會、國發會等單位，就台灣高速鐵路股份有限公司之整體經營、財務改善及發展等解決與管理方案辦理相關公聽程序，依據公聽會相關共識辦理完畢後，向立法院交通委員會提送專案報告審

查。

提案人：管碧玲 葉宜津 李昆澤

二、由於台灣高速鐵路股份有限公司財務改善方案除關係著台灣高速鐵路股份有限公司永續經營之全民目標與利益外，也牽涉到公股/泛公股、5大原始股東以及6萬多名小股東之權益，為使改善方案獲得最妥適的規劃，也讓各方利益獲得最基本的保障，因此，要求交通部應先邀集相關部會、學者專家、原始5大股東、公股/泛公股代表、小股東代表、8大公股/泛公股行庫以及消費者團體代表舉辦公聽會，就財務改善方案進行討論研商，俟彙整各方意見後，再向立法院交通委員會提出財務改善方案專案報告。

提案人：李昆澤 葉宜津 管碧玲

三、針對台灣高速鐵路股份有限公司推出高鐵車票搭配飯店的高鐵假期行程，提供旅客可當天訂購即可當天出發的自由行套票。然搭配的住宿多是飯店等級，房價也偏高。爰此，建議可以配合當地特色民宿，讓民眾有更多選擇。

提案人：羅淑蕾 楊麗環 王進士 葉宜津

四、有鑑於高鐵已成為台灣南北遠距離中，最快捷的交通工具首選，然高鐵所設的八個停靠站，除了台北、板橋、桃園和左營站位處都會區交通樞紐，幾乎都位在交通不便的地區，於是高鐵接駁車就成為前往市區重要的交通工具，但提供旅客往返高鐵站與市區接駁車服務班次少，接駁車時刻表還是不夠密集，民眾往往只能選擇搭乘計程車前往或是離開高鐵站，變相增加民眾經濟負擔。爰此，高速鐵路工程局需與各縣市政府協調出足夠的接駁車班次，並請針對夜間婦女提供安心計程車叫車服務，以確保民眾乘車安全和提高便利性。

提案人：羅淑蕾 楊麗環 王進士 葉宜津

五、針對台灣高速鐵路股份有限公司網頁以及超商取票皆無法提供預訂無障礙座位車票，必須親電至台灣高速鐵路股份有限公司客戶

服務專線訂票，若是語障人士就無法來電訂票。爰此，建請高速鐵路工程局要求台灣高速鐵路股份有限公司修改訂票系統，提供需求者可以在台灣高速鐵路股份有限公司網頁以及超商上預訂無障礙座位車票。

提案人：羅淑蕾 楊麗環 王進士 葉宜津

六、台灣高速鐵路股份有限公司財務問題，不論是現在交通部所提財務改善方案或是破產接管，都將由全民負擔。財務改革計畫預計票價可望下修，但是目前每天搭乘高鐵每日約 13 萬人次，但大都為商務客，票價下修獲利將只是少數人，交通部應提出更多元優惠平民百姓的方案，讓全民都有能力支付共享搭乘高鐵的利益。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 林國正

七、台灣高速鐵路股份有限公司財務改善方案或是破產接管問題，交通部一定守住「減少全民負擔，並要求原始股東合理負擔營運虧損責任」的原則進行改善或接管，如此才能讓民眾信服政府的作為的確是利益全民的良策。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 林國正

八、連續整年食安問題嚴重，衝擊民眾健康更重傷台灣美食王國的形象也將影響台灣觀光旅遊的品質與來台人士的意願。交通部觀光局應就不斷增加的旅遊人數其飲食量及居住量、交通量等驟增的潛在不足及替代問題是否隱含不法及危險性。建議交通部應即早與各部會研商提出因應及解決辦法。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 林國正

九、台灣除了國家風景區外，有許多地方政府管轄的名勝風景地段，為確保台灣觀光資源永續經營，交通部觀光局應即早與一些國土及自然保育的專家學者及地方主管單位會商在開發利用風景區之餘也能兼具守護資源永續發展的政策，讓台灣好山好水的資源既可利用又可長守不廢。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 林國正

十、為確保台灣旅遊人口量的提高及旅遊品質的提升，交通部觀光局除了要求相關業者自律外，應與所有店家建置一套有賞有罰的獎懲辦法，讓業者自重外，若有不法也該繩之以法，以保障守法業者及所有遊客權益。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 林國正

另有委員提案 1 案，不予處理：

一、台灣高速鐵路股份有限公司股權結構，除了原始五大股東與 6 萬多名小股東外，還有公股/泛公股投資，包括有台糖、中鋼、中技社、航發會、行政院國發基金以及台銀、合庫、兆豐等八大行庫。由於高鐵財務改善方案，涉及公股/泛公股之財務損失與投資決策，對於減資方案，傳出有官股代表在今年 10 月 23 日董事會中表達反對意見，顯然有公股代表對減資方案不認同；且對於將來第一階段公股/泛公股銀行增資 130 億元，未曾見財政部長與八大行庫負責人表示允諾。基於公股/泛公股參與投資高鐵除係政府政策外，也關係全民之利益，基於國會監督之必要，要求交通部在會同財政部、行政院國發基金、台糖、中鋼、中技社、航發會以及八大行庫代表人到交通委員會專案報告之前，對於高鐵公司於今年 10 月 24 日正式向交通部提出之高鐵財務改善方案，不應予以同意。

提案人：李昆澤 管碧玲 葉宜津

散會