

# 立法院第9屆第2會期交通委員會第10次全體委員會議議事錄

時間：中華民國105年11月7日（星期一）上午9時至11時52分

下午2時32分至3時42分

地點：本院紅樓201會議室

出席委員：鄭天財 Sra·Kacaw 林俊憲 蕭美琴 顏寬恒 李昆澤  
陳素月 鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 陳歐珀  
簡東明 Uliw·Qal jupayare 劉權豪 李鴻鈞 趙正宇  
委員出席 14 人

請假委員：陳雪生

委員請假 1 人

列席委員：江啟臣 鍾佳濱 姚文智 陳怡潔 黃偉哲 徐永明  
孔文吉 曾銘宗 廖國棟 Sufin·Siluko 吳志揚  
劉世芳 盧秀燕 李彥秀 鍾孔炤 吳焜裕 林德福  
張麗善 賴瑞隆 黃昭順 徐榛蔚 陳明文 邱志偉  
呂玉玲 莊瑞雄 陳賴素美 蔣乃辛 羅明才 何欣純  
王惠美 高金素梅 周陳秀霞 尤美女  
委員列席 32 人

列席官員：交通部	部	長	賀陳旦
路政司	司	長	林繼國
航政司	司	長	陳進生
郵電司	司	長	王廷俊
會計處	處	長	洪玉芬
總務司	司	長	吳舜龍
人事處	處	長	林能進
統計處	處	長	辜炳珍
科技顧問室	主	任	王穆衡(兼任)
管理資訊中心	主	任	王穆衡
重大工程督導會報	執行	秘書	李泰興

交通事業管理小組	執行秘書	李明慧
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	代理局長	胡湘麟
航港局	局長	謝謂君
運輸研究所	所長	吳玉珍
公路總局	局長	陳彥伯
國道高速公路局	局長	趙興華
臺灣鐵路管理局	局長	鹿潔身
桃園國際機場股份有限公司	總經理	蕭登科
臺灣港務股份有限公司	總經理	郭添貴
中華電信股份有限公司	副總經理	李世欽
新北市政府捷運工程局	副局長	李政安
行政院主計總處	專門委員	陳莉惠

主席：李召集委員昆澤

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 黃珮瑜  
 薦任科員 郭佳勳 薦任科員 洪翎宜 科員 黃玉如

## 討論事項

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

決議：交通部單位預算，除委員提案第 37 案至第 55 案、第 91 案至第 98 案、第 148 案及第 163 案，留待「處理未審查完竣部分」時繼續處理外，餘均處理完畢，內容如審查結果。

## 審查結果：

### 一、歲入部分

## 第 2 款 罰款及賠償收入

第 137 項 交通部 2,535 萬 1 千元，照列。

## 第 3 款 規費收入

第 108 項 交通部 242 億 5,808 萬 4 千元，照列。

## 第 4 款 財產收入

第 156 項 交通部原列 126 億 3,425 萬 7 千元，減列第 2 目「財產售價」第 1 節「有價證券售價」114 億 8,986 萬 8 千元、第 3 目「投資收回」第 1 節「投資資本收回」11 億 1,013 萬 2 千元，共計減列 126 億元，其餘均照列，改列為 3,425 萬 7 千元。

## 第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 8 項 交通部原列 245 億 0,865 萬 2 千元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」83 億 9,531 萬 4 千元、第 2 目「非營業特種基金賸餘繳庫」21 億 1,182 萬 4 千元，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 153 項 交通部 5,612 萬 5 千元，照列。

## 二、歲出部分

### 第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 537 億 8,837 萬 6 千元，除第 11 目「營業基金」128 億 0,532 萬元，減列第 1 節「臺灣鐵路管理局」3,190 萬元〔含「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」2,690 萬元、「臺鐵電務現代化提升計畫」及「票務系統整合再造計畫」500 萬元（科目自行調整）〕，其餘暫照列，俟所屬營業基金審議確定，再行調整外，減列派員出國計畫及派員赴大陸計畫經費 100 萬元、第 1 目「投資事業股權移轉」5,575 萬

5 千元、第 4 目「航政業務規劃及督導」項下「自由貿易港區管理」100 萬元（科目自行調整）、第 12 目「鐵公路重要交通工程」第 2 節「都市大眾捷運系統建設計畫」2 億元，共計減列 2 億 8,965 萬 5 千元，其餘均照列，改列為 534 億 9,872 萬 1 千元。

**本項提案 29 案，保留，待處理「未審查完竣部分」時繼續處理：**

(一)交通部預估 106 年度全國汽車燃料使用費收入 470 億元，依汽車燃料使用費徵收及分配辦法，中央政府獲配 237 億 3,803 萬 2 千元，編列於交通部「使用規費收入－汽車燃料使用費」科目。惟據交通部提供資料顯示，截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元，金額相當龐大，顯見交通部未積極辦理催繳作業。事實上，汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，若有短缺，影響的是全國用路人的生命安全，爰此，為撙節預算，避免浪費公帑，提案刪減十分之一。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉擢豪 鄭運鵬 葉宜津  
林俊憲 陳素月 李昆澤

(二)國道計程電子收費因車牌塗汙、車牌位置被遮蔽、未懸掛車牌、車牌折曲變形等用路人因素致無法追討通行費，且該類通行費需由政府負擔，渠等無法追討之筆數及金額，104 年度共計 66 萬餘筆，434 萬 9 千餘元，顯然交通部應強化車牌管理及監理，強化用路人行車觀念。另國道計程收費 102 年度實施至今已逾 2 年，交通部應就原訂計畫計程收費實施 2 年後進行費率方案之整體檢討，惟目前交通部尚未提出檢討報告。爰此交通部 106 年度預算「路政管理」項下編列 6 億 0,794 萬 2 千元，應刪除 500 萬元，並凍結五分之一，俟交

通部就國道計程收費提出費率檢討報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(三)一般路政管理項下，編列委託財團法人車輛安全審驗中心代辦「車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心」之維護與運作 900 萬元。但車輛安全法規技術，屬路政司公權力行為，性質上完全不適宜委辦。再且衡量往年委辦結果，財團法人車輛安全審驗中心對於車輛安全法規技術之解釋反凌駕於主管機關之上，路政司身為行政機關之公權力喪失殆盡，爰刪除本項委辦費全部，改由路政司自行辦理。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(四)交通部 106 年度預算「路政管理－公路監理業務督導與管理」項下「業務費」編列 346 萬元，較上年度 277 萬 6 千元，增加 68 萬 4 千元，惟預算說明關於影印機租金 45 萬元、物品 91 萬元、一般事務費 160 萬元、國內旅費 50 萬元等科目全都較 105 年度增加。該單位業務項目未有增加，預算說明也沒有說明增加經費之理由，爰此交通部 106 年度預算「路政管理－公路監理業務督導與管理」項下「業務費」編列 346 萬元應予刪除 68 萬 4 千元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(五)交通部 106 年度預算路政管理科目下編列「設備與投資」940 萬元，惟查 105 年度截至 9 月為止執行數為 0，且每年度持續編列汰換資訊軟硬體以及逐年汰換監理設備，為搏節

政府財政，汰換上述事項時，應檢視其必要性。爰此，應予刪除 100 萬元。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
劉權豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬  
陳素月

(六)為顧全道路交通管理，維護交通秩序，我國《道路交通安全法規則》規範道路駕駛人，應於緊急時刻進行避讓，空出車道供消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車通行。然現行《道路交通安全法規則》針對同向二車道以上之路段，並未就避讓方向、方式有明確之規定，致使駕駛人於緊急避讓時刻，無所適從，造成救護車輛常需蛇行穿越，延誤救援時程。對此問題，本席於交通委員會已要求主管機關修訂辦法加以補強，然主管機關路政司敷衍答覆，消極處理，除了有違交通管理主管機關之責外，亦置我國緊急道路救護之需求於不顧，爰此，擬凍結交通部單位預算第 14 款 6 項 2 目 1 節「路政管理」之「公路監理業務督導與管理」預算四分之一，俟向立法院交通委員會提出業務精進方案及改善計畫，並經同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 趙正宇  
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(七)有鑑於交通部 106 年度新增「路政管理－智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。經查：該計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定未合；且宜審酌另成立專案辦公室之必要性；又 105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行，交通部對地方政府補助計畫之控管作業，尚欠積極覈實。爰擬全數減列該項計畫編列經費 5 億 6,600 萬元。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 鄭運鵬 葉宜津 陳素月  
李昆澤

(八)交通部 106 年度預算歲出計畫 - 路政管理 - 智慧運輸系統發展建設計畫 - 編列 5 億 6,600 萬元，因該計畫經費中有 6 千萬元用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」，然該專案辦公室所辦理之業務係屬交通部既有業務，原編制人員即可承辦該項業務，實無必要再行編列預算成立專案辦公室，爰提案刪減 6 千萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 李昆澤 陳素月

(九)交通部 106 年度新增「路政管理 - 智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，列入行政院「亞洲矽谷推動方案」執行計畫，但因：

1. 計畫尚未經行政院核定，即先行編列預算。
2. 為交通部既有業務，應無另設「專案辦公室」必要。
3. 其中「獎補助費」高達 4 億 8,600 萬元（含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助及 1 億 5,000 萬元政府機關間補助），但地方政府執行率多半欠佳，補助金額過高容有疑慮。

綜上，爰提案刪除「路政管理 - 智慧運輸系統發展建設計畫」5 億 6,600 萬元之 10%。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(十)智慧運輸系統發展建設計畫，其辦理業務其中委辦費用高達 7,970 萬元，其辦理工作項目其中有規劃各運輸走廊整合管理策略 1,260 萬元，但規劃各運輸走廊整合管理本為運輸研究所業務，其亦長期研究有關此方面計畫，故本項業務實屬多餘，爰予以刪除 1,260 萬元。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(十一)智慧運輸系統發展建設計畫，其辦理業務其中委辦費用高達 7,970 萬元，其辦理工作項目其中有智慧交通安全計畫 1,460 萬元，但查此項計畫內容為汽機車安全研發、車輛安全及國際調和、大型商用車輛公共安全，此些研究計畫早經國內外研究、運輸研究所相關資料亦相當齊全，其再行研究僅為浪費預算，爰刪除本項費用 1,460 萬元。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(十二)鑑於交通部 106 年度所推動四年期智慧運輸系統發展建設計畫，其中一項是成立智慧運輸推動專案辦公室。智慧運輸之推動係屬交通部既有業務，理應由路政司進行，無須疊床架屋成立成立編制外單位，導致行政經費支出。爰此，針對 106 年度交通部單位預算「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫業務費」刪除成立智慧運輸推動專案辦公室 15,000 千元。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇  
簡東明 鄭天財

(十三)智慧運輸系統發展建設計畫，其辦理業務其中委辦費用高達 7,970 萬元，其辦理工作項目有成立智慧運輸推動專案辦公室 1,500 萬元。但本項計畫共計 5 億 6,600 萬元，獎補助費用即佔 4 億 8,600 萬元，高達 86%，實無另外成立專案辦公室之必要，爰刪除本項經費 1,500 萬元。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 李昆澤 陳素月



(十四)有鑑於交通部於 106 年度新增「路政管理－智慧運輸系統發展建設計畫」第一年年經費 5 億 6,000 萬元，該計畫總經費 37 億 2,700 萬元，辦理期程為 106 至 109 年度，惟該計畫尚有諸多缺失，首先，尚未經核定即編列預算，不符預算法規；其次，辦理重大公共工程及施政計畫，未先行完成成本效益分析，亦違反預算法；再者，計畫經費中 6 千萬元用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」用以辦理該計畫之推動與協調業務，其中 106 年度編列 1,500 萬元，惟該計畫為交通部既有業務，另設專案辦公室，恐造成組織疊床架屋。故建議刪減該預算 1,500 萬元，並凍結該預算四分之一，於三個月內向立法院交通委員會提出成本效益評估報告及改善方案，以符合政府撙節原則及瞭解計畫必要性，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(十五)交通部 106 年度編列 1 億 5,000 萬元，作為補助高公局、公路總局辦理智慧運輸系統發展建設計畫。其內容包括整合公車、火車班表，公車到離站時間設備建置等。然民眾似未感受到官方有提供完善的整合系統，大部分民眾下載的大眾運輸 APP，都是民間版本，且公車站牌到離站顯示器，有的還出現故障、損壞無法使用等現象，此預算是否有利於刀口，顯有討論空間。爰此，未保障國人權益，提案刪除五分之一。

提案人：鄭寶清 陳歐珀  
連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(十六)交通部 106 年度預算案「路政業務規劃及督導－路政管

理」，項下編列新增「智慧運輸系統發展建設計畫」預算總經費 37 億 2,700 萬元，106 年度編列「5 億 6,600 萬元」惟本案為屬 106 年度新增之重大施政計畫，迄今尚未獲行政院核定，此計畫未經核定即編列預算，有違反預算法相關規定，顯欠覈實。爰此，應予以全數凍結，俟行政院核定後，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 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月

(十七)交通部 106 年度預算於路政管理項下編列智慧運輸系統發展建設計畫費用 5 億 6,600 萬元。

惟該計畫未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利本院審議。但是該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交本院審議時尚未經核定。且又編列 1,500 萬元經費設立專案辦公室，恐造成組織疊床架屋，影響行政效率並徒增行政經費支出之疑慮。

爰此，建議全數凍結本筆預算，俟交通部於本委員會進行專案報告，經本委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 李昆澤  
劉權豪 陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲

(十八)交通部於 106 年度辦理「智慧運輸系統發展建設計畫」，總計編列預算 566,000 千元。然而，本計畫於預算書之整體說明不慎明確，且對偏鄉之補助僅 1 億 6,800 萬元，內容卻包含許多偏鄉急需之建設項目。爰此，擬凍結「智慧運輸系統發展建設計畫」下業務費四分之一，俟向交通委員回進行

說明，經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬 陳素月 趙正宇 李昆澤

(十九)交通部 106 年度新增「路政管理－智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，主要辦理(1)運輸走廊壅塞改善計畫、(2)東部及都會偏鄉交通便捷計畫、(3)智慧交通安全計畫、(4)運輸資源整合共享計畫、(5)車聯網科技發展應用計畫及(6)智慧運輸基礎與科技研發計畫等六大計畫，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。惟查該計畫尚未經行政院核定即編列預算。依預算法 34 條之規定，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。爰此，為保障國人權益，提案凍結五分之一，待交通部於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉耀豪 葉宜津 林俊憲  
陳素月 李昆澤

(二十)交通部 106 年預算「鐵路建設計畫」科目下編列「新增軌道技術研究暨驗證中心計畫」106 年度編列第 1 年經費 4,810 萬元，惟查交通部學術研究業務，應屬交通部運輸研究所主責，為避免組織疊床架屋，應與運研所合作辦理。爰此，應予全數刪除。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
劉耀豪 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬  
陳素月

(二十一)交通部 106 年度預算歲出計畫－鐵路建設計畫－軌道技術研究暨驗證中心計畫－編列 4,810 萬元，因軌道技研中心

之自償性不足，硬體設施及未來營運尚須政府挹注資金及配合修正相關法令，其設立之迫切性及必要性，顯待審酌，爰提案刪減 4,810 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪  
葉宜津 林俊憲 李昆澤 陳素月

(二十二)軌道技術研究暨驗證中心計畫預定分五年捐助財團法人軌道技術研究暨驗證中心 41 億 6,582 萬 4 千元，辦理興建軌道技術研究暨驗證中心硬體、建置檢查及量測設備、駕駛技術訓練設備等。但查該中心成立組織型態為私人財團法人，但政府卻投入大量經費。且該中心定位不明，其功能互相矛盾，恐成步 ARTC (車測中心)、VSCC (車安中心) 之後塵，反成為國內軌道產業之阻礙，爰刪除本項計畫及明年度編列之預算 4,810 萬元。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 李昆澤 陳素月

(二十三)交通部預定未來分 5 年捐助成立「軌道技術研究暨驗證中心」，辦理硬體設施興建、建置檢查、量測、駕駛技術訓練設備等，所需經費 41 億 6,582 萬 4 千元 (預計成立於高鐵燕巢總機廠西側，佔地約 10 公頃)。

因此，交通部 106 年度「鐵路建設計畫」下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列第 1 年度經費 4,810 萬元。

但因：

1. 計畫未經行政院核定即先行編列預算，不符合預算法。
2. 「軌道技研中心」自償性不足，未來必須政府持續挹注資金以繼續營運。
3. 政府對於現行公設財團法人之管理規範不足，恐無法有效管理，並有組織上疊床架屋之虞，應先釐清政府捐助資產所有權之歸屬及管理監督方式後再行成立。

綜上，爰提案將「軌道技術研究暨驗證中心計畫」4,810萬元，全數刪除。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(二十四)交通部 106 年度於鐵路建設計畫項下辦理軌道技術研究暨驗證中心計畫編列 4,810 萬元。根據交通部所提供軌道技研中心可行性研究暨綜合規劃之委外研究報告指出，該中心若無政府捐助興建硬體成本，也沒有挹注常年研究發展資金，以 30 年營運期進行評估，該計畫之自償率為 -85.07%，財務淨現值為 -69.41 億元，其營運興建費用無法自償，營運收入亦不足以平衡成本支出。

此外，交通部貿然成立軌道技研中心，身為政府捐助之財團法人，該資產是否計入該中心之捐助基金、資產所有權之歸屬、未經政府同意不得任意處分、該中心解散後該資產應收歸政府，暨政府未來對於該中心相關人事、財務及業務之管理及監督方式等，均未見具體說明，未來立法院如何監督？爰此，建議全數刪除本筆預算。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 鄭運鵬  
劉權豪 陳歐珀 林俊憲 李昆澤

(二十五)有鑑於交通部於 106 年度新增「鐵路建設計畫 - 軌道技術研究暨驗證中心計畫」第一年年度經費 4,810 萬元辦理興建工程規劃與管理工作，該計畫總經費 41 億 6,582 萬 4 千元，係由交通部協調鐵路、高鐵、捷運等軌道營運機構及主要產業機構共同捐助成立，目的為建立自主軌道技術研發能量，並改善安全與技術，惟於可行性研究暨綜合規畫之委外研究報告所示，若該計畫無政府捐助興建硬體成本，且無挹注長年研究發展資金，以 30 年營運期進行評估，該計畫自償率為 -85.07%，財務淨現值 -69.41 億元，復交通部捐助該中心興建硬體設施，該資產所有權歸屬、業務管理、財

務監督等，均未說明，又目前公設財團法人弊案叢生，加上管理規範不足，多成為高官退休樂園。綜上，該計畫不僅營運興建費用無法自償、營運收入亦不足以平衡成本支出，且未來營運、監督管理之規範皆未有具體說明。故建議全數凍結該項預算，並於三個月內向立法院交通委員會提出必要性及監督管理具體說明報告，以維護政府權益，經同意後始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 鄭運鵬 趙正宇  
陳歐珀 劉權豪 葉宜津 李昆澤  
陳素月

(二十六)有鑑於交通部 106 年度「鐵路建設計畫」下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」第 1 年度經費 4,810 萬元。經查：交通部將分 5 年捐助軌道技研中心 41.66 億元為硬體設施興建，惟該中心自償性不足，資產建設及未來營運尚須政府挹注資金及配合修正相關法令，成立之迫切性及必要性，顯待審酌，允應詳實評估於現行組織架構下辦理之可行性，並釐清政府捐助資產所有權之歸屬及未來管理監督方式等，以維政府權益。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 4,810 萬元之二分之一，俟向立法院交通委員會提出報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(二十七)交通部 106 年度「鐵路建設計畫」下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」第 1 年度經費 4,810 萬元。該中心成立之目的包括(1)支援軌道產業發展，建立自主軌道技術研發能量。(2)改進軌道安全與技術。(3)獨立第三方機構，公正參與軌道安全相關作業。惟查該計畫尚未經行政院核定即編

列預算。依預算法 34 條之規定，重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。交通部分 5 年捐助軌道技研中心 41.66 億元興建該中心硬體設施計畫，資產所有權之歸屬、中心解散後該資產應收歸政府，暨政府未來對於該中心相關人事、財務及業務之管理及監督方式等，均未具體說明清楚。爰此，為保障國人權益，提案凍結五分之一，待交通部於交通委員會提出專案報告並經委員會同意後始得解凍。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉擢豪 葉宜津 林俊憲

陳素月 李昆澤

(二十八)我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦賡續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102 - 106 年），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元，預算僅執行率 74.79%，因此，105 年度暫緩編列預算。然而 106 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」中，獎補助費高達 4 億 8,600 萬元（包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助）。因此，交通部宜檢討強化各項補助控管機制，爰要求交通部一個月內提出強化對地方補助計畫之控管改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 劉擢豪 葉宜津 陳素月

林俊憲 趙正宇 李昆澤

(二十九)交通部所屬郵政、電信二協會，本院早已決議該二會應將所屬財產歸還國家，至於其是否繼續存在，經費如何取得，則待交通部進一步規劃。但其目前僅決議將部分不動產

歸還國家，而不願全部歸還。現仍有 NCC 等國家機關，還必須繼續向二協會支付租金，利益卻無回歸國庫。交通部所派於二協會代表早已達重要決議門檻，卻仍無法依本院決議歸還國家財產，顯見交通部所派代表問題叢叢，爰要求交通部命令派任二協會之董事，應依本院決議處理相關事宜，若未於三個月內做出相關決定，有違要求之人員均應依法懲處，並調離現所屬單位。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

#### 本項通過決議 84 項：

(一)交通部 106 年度預算「交通科技研究發展」項下編列「交通科技研究暨應用推動計畫」652 萬元，惟查本計畫自 103 年度開始，計畫中辦理號誌控制技術研究，目前執行情形僅於新竹地區試辦，尚無於運輸量高城市之試辦案例，研究進度是否有窒礙難行之處，交通部應進行了解，並撙節預算。爰此，凍結三分之一，待向立法院交通委員會提出目前研究進度之書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
陳素月 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬  
葉宜津

(二)有鑑於 105 年 5 月 24 日立法院三讀通過財團法人原住民族文化事業基金會設置條例第 4 條修正條文時，亦通過附帶決議：「爰應指配較少干擾疑慮之頻段 CH36 供原住民族電視台播送無線電視使用。」依財團法人原住民族文化事業基金會設置條例第 4 條第 2 項規定：「原住民族廣播、電視專屬頻道所需用之電波頻率，由中央目的事業主管機關會同主管機關規劃分配之。」；廣播電視法第 4 條第 1 項規定：「廣



播、電視事業使用之電波頻率，為國家所有，由交通部會同主管機關規劃支配。」等二項法律規定，原住民族電視專屬頻道應由交通部會同原住民族委員會及國家通訊傳播委員會規劃分配及指配。為確保原住民族地區及偏鄉鄉親收視品質權益，爰要求交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」預算編列 7 億 6,364 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部依立法院前述決議規劃分配較少干擾疑慮之 36 頻道供原住民族電視台播送無線電視使用乙案，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra Kacaw 劉耀豪 簡東明  
顏寬恒 陳雪生

(三)交通部所屬事業近年預決算稅前盈餘增減率與交通部所訂考核標準進行比較(附表)，中華郵政公司除 102 年度盈餘增加率為 17.04%外，其餘年度均逾 20%，所訂最高績效獎金 2.4 個月之超額盈餘標準僅 4%，桃機公司近年盈餘增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，臺灣港務公司除 104 年度盈餘增加率為 3.24%外，其餘年度均逾 8%，所訂標準卻僅 1%。交通部對所屬事業所訂績效獎金考核標準與所屬事業之經營表現標準差距甚大，導致獎懲功能無法有效發揮。交通部對所屬事業績效獎金考核標準遠低於各事業之盈餘表現，績效制度淪為形式，違反國營事業經營績效獎金核發目的，交通部管理不當，應予檢討。因此，爰予以凍結交通部「一般行政－獎金」8,082 萬 9 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：101 - 104 年度交通部所屬事業稅前損益預算達成情形比較表

單位：新臺幣億元；%

事業名稱	101 年度			102 年度			103 年度			104 年度			超額盈餘標準 (績效獎金 2.4 個月)
	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	

事業名稱	101 年度			102 年度			103 年度			104 年度			超額盈餘標準 (績效獎金 2.4個月)
	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	
中華郵政	106.10	137.52	29.61	107.73	126.08	17.04	110.82	133.92	20.84	98.97	137.40	38.83	$y \geq 4\%$
港務公司	48.07	55.61	15.68	60.71	65.96	8.65	60.52	66.99	10.69	65.37	67.49	3.24	$y \geq 1\%$
桃機公司	20.11	43.12	114.39	28.25	47.40	67.78	36.70	56.98	55.26	38.58	71.54	85.43	$y \geq 5\%$

- ※註：1. 資料來源，各年度中央政府總決算審核報告。表列稅前損益為合併報表決算審定數。  
2. 增減率=(決算數-預算數)/預算數；  
y 之定義：總盈餘超過(法定盈餘比率加減政策因素)之比率。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(四)有鑑於花蓮縣瑞港公路(花 64 線)跨越海岸山脈，地理位置正處於於台灣北迴歸線是連結「花東縱谷」與「東海岸」的重要道路，其間有溫泉、牧場、重要茶葉產地，產業多元豐富，同時為北迴歸線、泛舟等觀光旅遊勝地，亦為花東縱谷管理處、東海岸管理處重要管轄所在地，但瑞港公路(花 64 線)屢經颱風及豪雨沖刷而頻傳路基流失、擋土崩塌，卻因被規劃為鄉道而無法獲得公路總局管養，施工品質、災後復建技術以及資源協調，都遠不及省道；與同樣跨越海岸山脈的花蓮縣光豐公路(台 11 甲)及東富公路(台 23 線)均規劃為省道，皆由公路總局管養相較，突顯瑞港公路(花 64 線)管養困境需要重視。為瑞港公路(花 64 線)管養之需，並保障往來人車安全及提升工程品質，實應將瑞港公路(花 64 線)移還公路總局維護管理。爰此，交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」預算編列 1 億 0,827 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會對於瑞港公路(花 64 線)移還公路總局維護管理提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra Kacaw 顏寬恒 劉耀豪  
陳雪生 簡東明

(五)自新政府上任以來，相關東部地區大型交通建設都已有階段

性的成果，舉凡北迴多軌化、花東雙軌化、台 9 線南段拓寬之定案與推動，以及對蘇花改通車時程不變之承諾，實顯新政府對東部地區交通建設之重視。然而，最為貼切居民生活的大眾公路運輸系統，仍顯不足，例如需求反應式運輸系統推動進度緩慢，105 年度之計畫於花蓮地區，至今尚未實際執行；又如不經濟、不環保的現行公車運輸網絡，至今仍未檢討改進。交通部理應督導業辦單位積極辦理，諸多公路運輸缺失至今未有積極作為，難究其責。爰此，凍結交通部單位預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「業務費」500 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出檢討與精進措施書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉擢豪 鄭運鵬 林俊憲  
葉宜津 陳素月 趙正宇 李昆澤

(六)106 年度交通部在「一般行政 - 交通統計」中新增「委辦費」100 萬元，作為辦理資料匯流平台之統計分析與教育訓練經費，往年皆無此項業務，且交通統計計畫內容與 105 年度預算計畫內容相同，殊難得知該委辦費之必要性及成效，且歷年來對於各項交通資訊皆有作出統計資料，且已在「一般事務費」中有所編列，尚無增加此「委辦費」之需要，爰將此「委辦費」100 萬元凍結五分之一，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：鄭天財 Sra Kacaw 顏寬恒 劉擢豪  
陳雪生 簡東明 鄭寶清 趙正宇  
陳歐珀 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬  
陳素月 李昆澤

以下第 1. 案及第 2. 案併入第(六)案，提案人合併列入。

1. 交通部 106 年度預算「一般行政 - 交通統計」項下「業務費」編列 1,059 萬元，其中通訊費 84 萬 2 千元，較上年

度 50 萬元，增加 34 萬 2 千元，惟預算說明僅提及該項費用辦理各項統計調查所需郵電費，而郵電費並無大幅調漲之虞，爰此交通部 106 年度預算「一般行政－交通統計」項下「業務費」編列 1,059 萬元應予刪除 34 萬 2 千元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

2. 交通部 106 年度預算歲出計畫「一般行政－交通統計－一般事務費」中印製各種調查表、刊物及其他費用編列 204 萬 1 千元，在資訊時代，多數統計數據在交通部網路上皆可以查詢，再行編列統計數據資料之紙本或手冊已無實質必要性，爰提案刪減 100 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪  
鄭運鵬 林俊憲 李昆澤 葉宜津  
陳素月

(七) 針對交通部 106 年度「一般行政」項下「資訊管理」編列「資訊軟硬體設備費」3,272 萬 6 千元，而該項經費多屬設備更新或擴充，時值國家財政困難之際，除現在設備需維修之經費，實際上無須另加經費支出，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆擴充經費之需要。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 陳雪生 簡東明 鄭天財  
李鴻鈞

(八) 針對交通部 106 年度編列「時空資訊雲落實智慧國土計畫」3,000 萬元，而該項經費屬新增計畫，行政院預計分 5 年編列，時值國家財政困難之際，由於欠缺實質必要性，交通部在預算書上根本沒有說明該筆擴充經費之需要。爰針對該項

預算凍結三分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財  
李鴻鈞

(九)交通部 106 年度預算，於「航政業務規劃及督導」項下，針對國際油價上漲，為降低載客船舶營運成本，紓解運價上漲之壓力，補貼費用編列 500 萬元。

惟近年來國際油價下跌甚多，何來運價上漲之情形？根據發展大眾運輸條例第 10 條第 1 項規定：「主管機關對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼；其補貼之對象，限於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線業者。」交通部補貼離島載客船舶應依據事實，而非恣意編造理由補貼。

爰此，將本筆經費凍結三分之一，俟交通部航港局針對我國載客船舶營運之實際經營情況，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 劉耀豪 鄭運鵬 葉宜津  
趙正宇 陳歐珀 林俊憲 李昆澤

(十)交通部 106 年度預算於「汽車燃料使用費經徵管理」項下編列 1,198 萬 1 千元經費。為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高二市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，確切符合汽燃費之徵收目的。

爰此，凍結本筆預算四分之一，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 葉宜津 陳歐珀 劉耀豪

趙正宇 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

(十一)交通部 106 年度歲入預算「使用規費收入—汽車燃料使用費」編列 237 億 3,803 萬 2 千元，主要即交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，依汽燃費徵收及分配辦法，交通部獲配 237 億餘元，惟每年應徵收汽燃費高達 470 億餘元左右，而截至 104 年度交通部尚有高達 47 億餘元汽燃費未能徵集，雖較往年高達 60、70 億元未能徵集已有所改善，但累計未徵數金額仍頗鉅。爰此，交通部 106 年度預算「汽車燃料使用費經徵管理」項下編列 1,198 萬 1 千元，凍結五分之一，俟交通部就經徵汽燃費向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 鄭運鵬 陳素月 葉宜津  
李昆澤

(十二)交通部 106 年度編列「道路交通安全」預算 2 億 7,045 萬 7 千元，作為易肇事地點路段之改善、加強道路交通秩序整頓及行車安全使用。然而 105 年 6 月質詢時揭露，我國機車肇事率 9 年來竟然成長將近一倍，2007 至 2015 年，每萬輛機車肇事率，件數由 79.95 成長至 143.08，成長率 79%，受傷人數由 105.77 成長至 192.11，成長率 82%，且易肇事地點排名每年也幾乎都是相同路段上榜，顯然政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，「道路交通安全」預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳歐珀  
連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
鄭運鵬 陳素月 李昆澤

(十三)第 7 目「道路交通安全」項目，編列 2 億 7,045 萬 7 千

元，卻多屬流於形式上補助各級機關辦活動或是宣導交通安全項目。根據統計，歷年道路交通事故件數，從民國 92 到 104 年來看，造成死亡事件交通事故，13 年來，從每年 12 萬件成長到去年的 30 萬件，死傷人數從每年 26 萬人成長到去年的 65 萬人，顯見交通部於道路交通安全項目施政未見成效。爰此，凍結第 7 目「道路交通安全」2 億 7,045 萬 7 千元之十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出道路交通安全改進方案及道路交通安全績效評量計畫之專案報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇  
簡東明 鄭天財

(十四)交通部 106 年度預算「道路交通安全」項下「加強道路交  
通秩序整頓及行車安全」編列 1 億 2,278 萬 6 千元，其中  
「業務費」869 萬元，較上年度 708 萬元，增加 161 萬元，  
惟預算說明「業務費」2 項支出：1. 院頒視導外聘專家學者  
出席費。2. 春節及連續假期期間慰勞相關交通管理、執法及  
路況報導人員之加菜金。其項目都一樣，惟預算金額分別遽  
增 62 萬元、99 萬元，恐有浮編之虞。爰此，交通部 106 年  
度預算「道路交通安全－加強道路交  
通秩序整頓及行車安全」項下「業務費」編列 869 萬元，凍結十分之一，俟交通  
部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：劉耀豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(十五)交通部 106 年度預算「道路交通安全」項下編列「加強道  
路交  
通秩序整頓及行車安全－獎補助費」1 億 1,409 萬 6 千  
元，惟查其中辦理推動遵守路權相關交通安全改善措施及辦  
理易肇事地點或路段之相關安全設施改善，因 104 年度總決

算審核報告指出全台仍有 50 處久未改善易肇事地點仍待改善。爰此，該筆預算凍結十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出具體改善方案並進行專案報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
鄭運鵬 劉權豪 林俊憲 陳素月  
葉宜津

(十六)針對交通部 106 年度編列「道路交通安全－強化全民路權與用路安全觀念」費用高達 1 億 4,387 萬 2 千元，時值國家財政困難之際，民眾已透過學校教育或社會教育等多重管道瞭解交通安全重要性，大幅度編列高額宣導預算成效恐有限，並且會產生預算排擠效果。交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費之需要。爰針對該項預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出專案報告後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財  
李鴻鈞

(十七)交通部 106 年度「道路交通安全」項下辦理「強化全民路權與用路安全觀念－獎補助費」編列 1 億 2,988 萬 2 千元，其中補助教育部、國道高速公路局、公路總局暨相關執行交通安全教育宣導等政府機關 6,480 萬元。

根據內政部警政署統計我國道路交通事故數量，由 100 年肇事總件數 23 萬 5 千餘件，提升至 104 年全年發生 30 萬 5 千餘件，顯見成效不彰。

爰此，凍結本筆預算十分之一，俟交通部於 3 個月內將相關改善計畫向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 陳歐珀 劉權豪  
趙正宇 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤



(十八)依據交通部 104 年度「重大計畫執行績效報告表」，計有高達 10 項軌道運輸建設計畫之預算執行率未達八成，其中有 6 項甚至未達六成（詳附表），顯見交通部監督不嚴。因此，凍結「軌道工程興建管理」編列 3 億 5,921 萬 7 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：迄 104 年底「交通及建設－軌道運輸」公共建設計畫預算執行率未達 8 成之計畫明細表

單位：新臺幣千元；%

計畫名稱	計畫總金額 (中央負擔數)	截至 104 年底執行情形			105 年度 預算數	106 年度 預算案數
		已編列 預算數	累計執行數	執行率		
1. 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	59,337,000 (32,834,000)	11,765,773	6,626,065	56.32	5,282,000	5,365,000
2. 桃園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	13,800,000 (12,967,000)	3,471,781	2,022,954	58.27	925,473	1,184,270
3. 臺鐵南迴鐵路臺東潮州電氣化工程建設計畫	27,613,233 (全數中央負擔)	1,030,600	589,343	57.18	743,000	3,456,300
4. 臺南市鐵路地下化計畫	29,359,862 (25,689,879)	1,051,715	721,475	68.60	313,200	122,500
5. 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫	30,844,402 (19,974,874)	2,379,772	1,500,314	63.04	700,000	暫緩編列
6. 基隆火車站都市更新站區遷移計畫	2,727,087 (2,521,497)	2,421,497	1,823,413	75.30	未編列	100,000
7. 臺北都會區大眾捷運系統建設計畫－信義線東延段	13,101,000 (1,657,500)	35,237	10,437	29.62	38,000	60,000
8. 臺北都會區大眾捷運系統建設計畫－萬大－中和－樹林線	74,178,000 (20,307,000)	937,515	696,448	74.29	444,000	783,000
9. 高雄環狀輕軌捷運建設計畫	16,537,000 (6,363,000)	3,091,329	1,801,249	58.27	345,000	744,000
10. 桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	98,264,000 (39,744,000)	100,000	0	0	500,000	1,466,000

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(十九)據審計部 104 年度決算審核報告，海港自由貿易港區之整體貿易量值分別為 881 萬餘噸及 3,233 億 2,044 萬餘元，貿

易量雖較 103 年度成長 75 萬餘噸，惟貿易值卻減少 438 億 4,401 萬餘元，減幅達 11.94%，未能達成國發會 104 年同意下修的年度績效指標成長 10%。爰此，交通部 106 年度預算「航政港政業務管理及執行」項下編列 11 億 4,890 萬 1 千元，除人事費外凍結五分之一，俟交通部就海港自由貿易港區提出檢討書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤 鄭天財 Sra Kacaw 顏寬恒  
陳雪生 簡東明 蕭美琴 李鴻鈞

以下第 1. 案至第 11. 案併入第(十九)案，提案人合併列入。

1. 106 年航港局約聘僱人員相較 105 年減少一人，然其所列約聘僱人員待遇預算部分僅減少 2 萬 7 千元，豈謂約聘僱一人每年僅需支付 2 萬 7 千元，為避免將預算之編列流於形式，爰刪除約聘僱人員費 30 萬元。

提案人：鄭天財 Sra Kacaw 顏寬恒 劉權豪  
陳雪生 簡東明

2. 交通部 106 年度預算案航政港政業務管理及執行計畫項下「基本行政工作維持 - 一般事務費」中，「其他業務租金」中，編列辦公室及影印機租金 4,149 萬元，較去年增加 122 萬 6 千元，卻未說明預算擴增原因，且租金應檢討是否過於高昂。爰此，應予以刪減 122 萬 6 千元，比照去年度辦理，擷節開支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 劉權豪 趙正宇  
陳歐珀 陳素月 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬

3. 交通部 106 年度辦理「航政港政業務管理及執行」計畫，總計編列業務宣導費 322 萬元，旨在進行船員及船舶航行

安全之宣導。據查，航港局 104 及 105 年度預算執行欠佳，分別為 0%及 15%（迄今），又 106 年度此預算之計畫與年度相似，實有浮編預算之實。爰此，擬刪除「航政港政業務管理及執行」「基本工作維持」下「業務費」100 萬元。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 趙正宇  
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

4. 有鑑於交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。經查：航港局近年業務宣導費執行情形欠佳，106 年度編列 322 萬元預計辦理船員宣導及行銷計畫，與以前年度辦理事項相似，其必要性及合理性有待審酌。爰擬全數減列該項計畫編列經費 322 萬元。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉耀豪  
林俊憲 鄭運鵬 葉宜津 陳素月  
李昆澤

5. 交通部航港局「業務宣導費」104 年度編列 1,798 千元（未執行）、105 年度編列 3,432 千元（迄今執行完成或已發包者僅 53 萬 1 千元，仍有 2,901 千元無具體辦理內容）。另外，查 103、105 年度已完成 2 部鼓勵青年投入船員行業之微電影，106 年度業務宣導費中卻再度編列 300 萬元辦理船員行業宣導及行銷，與過去年度執行內容相似，應無必要。因此爰提案全數刪除「業務宣導費」3,220 千元。

附表：近年度航港局業務宣導費執行情形表 單位：新臺幣千元

年度	預算數	決算數	主要辦理計畫內容及其支用金額明細
103	31	31	1. 「海運產業青年論壇」平面文宣 2 萬 4 千元。 2. 鼓勵青年投入船員行列-「啟動海洋新航向(青春時光)」微電影案 7 千元。
104	1,798	-	評估業務需要及實際情形，並未執行。
105	3,432	63	1. 為民服務宣傳短片 6 萬 3 千元。

年度	預算數	決算數	主要辦理計畫內容及其支用金額明細
			2. 辦理中： (1) 推廣遊艇活動媒體文宣 24 萬 1 千元 (已發包)。 (2) 鼓勵青年投入船員行列-「航海人生 新紀元」微電影 22 萬 7 千元(已發包)。 (3) 船員宣導短片 250 萬元(規劃中)。
106	3,220	-	1. 船員宣導：預計辦理船員行業介紹之宣導及行銷等活動 300 萬元。 2. 船舶安全宣導：預計辦理船舶安全管理制度及國際公約生效實施宣導等 22 萬元。

※註：資料來源：立法院預算中心提供。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

6. 有鑑於交通部於 106 年度預算「航政港政業務管理及執行－一般事務費」編列 4,381 萬 2 千元，包含辦理船員及船舶航行安全宣導等業務，經查航港局 104 年度原編之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或辦理發包作業者僅 53 萬 1 千元，其餘預算尚無具體辦理內容，復航港局已分別於 103 及 105 年完成 2 部鼓勵青年投入船員行業之微電影，又於 106 年業務宣導費中續編 300 萬元辦理船員行業介紹之宣導及行銷活動，顯見該預算之編列與去年度執行內容相似，恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 200 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

7. 交通部 106 年度預算歲出計畫－航政港政業務管理及執行－一般事務費－業務宣導費－編列 322 萬元，因 104 年度原編 179 萬 8 千元之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或已辦理發包作業者僅 53 萬 1 千元，仍有 290 萬 1 千元尚無具體辦理內容，預算執行情形欠佳，爰提案刪減 200 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪  
林俊憲 鄭運鵬 葉宜津 李昆澤

陳素月

8. 交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。然據查航港局 104 年度原編 179 萬 8 千元之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或已辦理發包作業者僅 119 萬 4 千元，仍有 223 萬 8 千元尚無具體辦理內容，預算執行情形欠佳，顯見該筆預算並非迫切的需求。爰此，為將有限預算用於刀口，保障國人權益，提案刪除二分之一。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲

陳素月 李昆澤

9. 交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。

經查，航港局近年業務宣導費執行情形欠佳，不僅執行率過低，且應檢討強化航運業與海事學校間之建教合作等推廣作業，研擬全面化之海事人力招攬及培育政策，以利我國海運之健全發展。

爰此，建議凍結本筆預算三分之一，俟交通部於三個月內將相關改善計畫以書面報告送交本委員會，經立法院交通委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 陳歐珀 劉權豪

趙正宇 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤

10. 交通部 106 年度預算「航政港政業務管理及執行－設備及投資」編列 6,578 萬 3 千元，相較於 105 年度預算 3,903 萬 7 千元增加 70%，惟於預算書中，不僅無揭露各項目之用途，也未陳述評估效果，使本院無從得知其預算

編列之必要性及合理性，恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 700 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

11. 針對交通部 106 年度編列航港局的資訊服務費用高達 1,981 萬元，時值國家財政困難之際，該筆費用編列實有斟酌必要，本席認為交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費之需要。爰針對該項預算凍結二分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 鄭天財  
李鴻鈞

(二十)交通部 106 年度預算「臺灣鐵路管理局－臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)」編列 55 億 0,742 萬元，主要係為辦理區間客車 160 輛、支線客車 60 輛購車款，以及系統設備改善，惟該計畫為外界批評弊案叢生，且臺灣鐵路管理局過往購置車輛甚至傳出不符合營運需求。故凍結該預算三分之一，俟交通部檢討現行實際營運經驗，提出符合需求之購車計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
葉宜津 鄭運鵬 李昆澤 陳素月

(二十一)交通部 106 年度預算「營業基金－臺灣鐵路管理局」編列「臺鐵整理購置及汰換車輛計畫(104-113年)」，期程 104 至 113 年，106 年續編第 3 年經費 55 億 0,742 萬元，惟有鑑於國外芬蘭、日本、德國鐵路運輸皆已建置親子友善車廂，我國鐵路運輸車廂尚未有相關規劃，為建立我國鐵路友善親子環境。爰此，本筆預算予以凍結三分之一，待臺鐵研

議規劃完成，並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 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月

(二十二)查桃園國際機場股份有限公司主辦之 WC 滑行道遷建與雙線化工程及第二航廈擴建工程，目前均屬進度落後情況，為督促桃園國際機場公司能夠有效改善進度落後情況，爰凍結「營業基金－國際機場園區股份有限公司」預算數 9 億 8,200 萬元之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出計畫進度改善書面報告後，始得動支。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月  
林俊憲 趙正宇 李昆澤 鄭寶清  
陳歐珀 尤美女

以下第 1. 案及 2. 案併入第(二十二)案，提案人合併列入。

1. 交通部 106 年度編列國際機場園區股份有限公司「桃園國際機場股份有限公司」預算 9 億 8,200 萬元，作為第三航廈、第三跑道建設之用，然而據查第三航廈原訂應於今年中動工，至今卻沒有任何進展，桃園機場及交通部針對此一重大延宕案，也未主動告知外界進度落後原因及正式動工延宕時間，顯已失職。爰此，為保障國人權益，提案凍結二十分之一，待交通部至立法院交通委員會提出專案報告，並經立法院交通委員會同意後使得解凍。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
鄭運鵬 陳素月 李昆澤

2. 桃園航空城計畫擬在全區徵收 3,000 餘公頃，堪稱台灣史上最大區段徵收案，然徵收之上位計畫－「台灣桃園國際機場園區綱要計畫」完成迄今已近六年，計畫之相關需求

評估應滾動檢討調整，以確保計畫符合現況、確實回應當前問題，並避免計畫因未能掌握時勢，而致開發失當、資源耗費。例如：機場園區綱要計畫規劃 175 公頃之自由貿易港區，然現有桃園自由貿易港區之廠商進駐率未達百分之 50，尚餘過半之閒置空間，且計畫新設自由貿易港區之規劃機能業與現有桃園自由貿易港區之產業類別相互重疊，而目前國內各自由貿易港區之貿易量值亦未如預期，102 至 104 年度整體自由貿易港區進出口貿易量均未達預期目標，近年我國自由貿易港區入駐港區事業數及進用員工總數等未見明顯成長趨勢，員工人數並反呈減少。

就航空城建設需求評估有不符現況之虞，爰凍結 106 年度「國際機場園區股份有限公司」下「桃園國際機場股份有限公司」編列之經費 9,000 千元，待桃園航空城機場園區用地取得之主管機關再行評估開發需求，提出書面報告於立法院交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 陳歐珀  
趙正宇 尤美女

(二十三)交通部 106 年度編列「鐵路建設計畫－對直轄市政府之補助」預算 48 億 7,210 萬元，作為各項鐵路建設之用。其中包括高雄鐵路地下化、台南鐵路地下化等等重大建設。然而桃園身為人口移入最快速的城市，且桃園火車站通勤人口全國名列前茅，地方政府及桃園市立委爭取桃園鐵路地下化，卻困難重重，進度緩慢。嚴重傷害桃園及全國民眾之基本權益。事實上，桃園鐵路地下化之重要性，絕不亞於上述各項建設。爰此，凍結該筆預算之十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出具突破性之書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳歐珀



連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
鄭運鵬 陳素月 李昆澤

(二十四)有鑑於鐵路系統為花東居民所仰賴且無可替代的交通選項，東部鐵路整體品質提升及改善刻不容緩。以花蓮縣為例，其各車站增軌後月台大小、數量、長度等軟硬體設施，現階段恐難因應未來增軌之需求，例如玉里車站月台因寬度太窄而無法設置電扶梯、吉安車站亦有月台及遮雨棚長度不夠長，部分列車車廂落在月台外等問題，車站設施必須重新規劃設計。此外，鐵路增軌影響整體鐵路運輸系統運作，可行性評估除了工程面之需求，更應納入使用單位意見，以期達到最有效率之規劃。綜上，花東重大鐵路建設之評估，除了應擴大評估範圍納入未來相應計畫之外，更應會同各相關單位整體通盤檢討。爰此，凍結交通部預算「鐵路建設計畫」項下「花東鐵路整體服務效能提昇計畫」5 億 1,860 萬元之 2,000 萬元，俟交通部重新提出評估事項，並調整參與單位，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 李昆澤 鄭寶清 趙正宇

(二十五)交通部 106 年度於「鐵路建設計畫－花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」中，就新城、花蓮、吉安、志學、壽豐、玉里、富里、池上、瑞穗、瑞源、台東等車站之改善及沿線各站監造等相關工程，共計編列鐵路工程費 3 億 8,104 萬元、工務行政費 1 億 3,439 萬 5 千元，以及工程管理費 316 萬 5 千元。據查，部分工程之規劃欠妥，如玉里車站廁所空間過於狹小，設計不良，不符國際標準。有鑑於相關改建工程正在進行中，為避免一味依現行規劃之設計施工，而在日後再次改建，浪費國家資源。爰此，凍結該項計畫中工務行政費下業務費 500 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出檢討與精進計畫書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 鄭運鵬  
趙正宇 葉宜津 李昆澤 陳素月

(二十六)淡海輕軌為淡水北海岸地區重大之公共工程建設，其興建進度、品質為民眾所關切；然近期來淡海輕軌發生軌道掉落、吊車翻覆二次重大之公安事件，致使民眾對其施工品質有所疑慮。雖本工程之執行者為新北市政府捷運工程局，然其總經費為交通部與內政部營建署補助，且交通部為重大交通建設之督導單位，面臨重大工安事件發生，交通部應善盡督導之責，嚴格監督公共工程之品質。故此，爰就交通部「都市大眾捷運系統建設計畫－淡海輕軌運輸系統」項下編列「獎補助費」4億6,405萬8千元，凍結四分之一，俟交通部就淡海輕軌興建進度、品質及工安檢討向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉耀豪 李昆澤 鄭運鵬 林俊憲  
趙正宇 葉宜津 鄭寶清 陳素月  
陳歐珀 呂孫綾

(二十七)交通部106年度為辦理「偏遠地區交通建設」計畫，編列預算5億1,930萬2千元，包括金門港埠及馬祖港埠建設等計畫。惟經查，金門港埠建設之預算執行率未達50%，又臺華輪汰舊換新計畫進度嚴重落後。爰此，凍結「臺灣國內商港未來發展及建設計畫(106-110年)－金門港埠建設計畫」預算100萬元，並要求交通部於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：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬 趙正宇 李昆澤 陳素月

(二十八)交通部106年度公共建設計畫「交通及建設－軌道運輸」類編列448億元，占我國公共建設經費近24%，然交通部106年度新增之10項軌道運輸建設計畫、預算共4億7,410萬元

，尚未經行政院核定，包括：臺鐵電務現代化提升計畫、票務系統整合再造計畫、臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程、臺鐵北迴線蘇新－花蓮間瓶頸路段改善計畫、嘉義市區鐵路高架化計畫、軌道技術研究暨驗證中心計畫、基隆南港通勤軌道建設計畫、花東鐵路雙軌化計畫、恆春觀光鐵路建設計畫、高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第1階段）暨周邊土地開發計畫。其中臺鐵電務現代化提升計畫、票務系統整合再造計畫合計編列1億2,900萬元，然政府年年編列預算供臺灣鐵路管理局進行訂票系統優化，卻仍未見成效，甚至於105年初揭露「國人買無火車票，淘寶網卻可輕易購得」，顯見此預算之編列恐將再度浪費。爰此，為保障國人權益，交通部應向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 鄭運鵬 葉宜津  
林俊憲 李昆澤 陳素月

(二十九)對於非都市地區之公共運輸服務網路規劃，交通部應積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網路，或規劃需求反應式運輸服務作業。但部分囿於現行法規，致汽車運輸業無法有效利用現代科技提供良好服務。交通部應檢討現行法規，對於汽車運輸業之營運及限制均應放寬，以因應科技時代之運輸方式。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(三十)目前對於汽車運輸業，法令上有規定特定車輛必須裝設行車紀錄器，但傳統之紙盤紀錄方式，其保存不易，致稽察或事後要求提供時，而無法立即檢視或提供。建請主管機關要求相關業者於一定期間內，逐步換發成數位式之行車紀錄器，以利相

關檢察及保存，並可透過科技上傳雲端，提供相關互聯網之所需。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(三十一)鑑於現行公路法對於申挖公路用地回復路面標準並未確實規範，有違國人對「路平」期待。經查我國附設之人（手）孔蓋仍未全數下地，截至目前為止的統計資料，台灣電力公司目前仍有 675,229 個未下地之人（手）孔蓋；台灣自來水公司未下地孔蓋數量為 429,916 個；中華電信未下地孔蓋數量高達 1,650,000 個，過往相關申挖單位未確實回填造成路面凹凸不平，不僅危及用路人生命財產安全，同時嚴重損害國家形象。公路用地設置管線或人、手孔蓋者，交通部應於設置或維修後修復並確實回填路面，並訂定嚴謹之路面平整度標準，為改善機車因行駛道路標線處發生打滑之問題，更應參考國外相關數據，明訂抗滑係數應小於英式擺錘抗滑試驗實測值（British Pendulum Tester）60BPN 以下。故要求交通部全面檢討現行公路人手孔蓋下地之情況，並建立嚴謹的人手孔蓋「事後檢視」驗收機制，並明訂罰則，以維持工程品質，保障用路人的生命安全。

提案人：林俊憲 劉權豪 葉宜津 鄭運鵬  
李昆澤 陳素月 趙正宇

(三十二)高速公路自 102 年 12 月 30 日由計次收費制全面轉換為計程收費制，惟該制度實施產生諸多問題，尚未見有效配套措施，例如：因假車牌或車牌塗汙等非系統因素所致，該類通行費由政府負擔，以 104 年度為例，政府負擔之無法追討金額約 434 萬元；另外，該計畫預期藉由依路段、時段實施差別費率，以均衡路網交通流量，交通部雖曾於 103 年試辦尖峰時段加

倍計費之差別收費，對於車流轉移效果，並不顯著。交通部自 102 年實施計程收費制，迄今已逾 2 年，惟通行費無法追討導致政府負擔，以及藉由差別費率實施以提升國道運輸效率效果不彰等問題仍未獲得解決。故建議交通部針對通行費率之合理性、車牌管理配套機制、差別費率未達成預期成效等問題，於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體完整之書面檢討報告，並徹底追蹤管考。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(三十三)有鑑於交通部為我國自由貿易港區之主管機關，更為行政院列為經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂於 102 年起連續 3 年每年成長 30%，因效果未如預期，於 104 年 4 月調降績效指標值為 10%，以入駐港區事業及進用員工人數為例，101 年度計有 111 家廠商進駐及進用員工總數 2,541 人，至 105 年 6 月底之 116 家廠商及員工總數 2,277 人，不僅未見明顯成長趨勢，員工人數更呈現減少趨勢。故建議交通部針對自由貿易港區之發展，於 3 個月內向立法院交通委員會提出招商策略改善措施之書面報告，以提升執行成效。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(三十四)經查，近年我國港埠營運發展未如預期：1. 國際商港營運未達預期目標：預期 105 年度整體國際商港貨櫃量可達 1,632 萬 TEU 至 1,782 萬 TEU 間，惟 104 年度各國際商港營運實況僅達 1,449 萬 TEU，並較 103 年度下降，與預期目標尚有相當差距。2. 自由貿易港區之貿易量值亦未如預期：自由貿易港區經行政院列為自由經濟示範區計畫第 1 階段之推

動核心，原訂每年成長率 30%之績效指標，104 年 4 月調降為 10%，除高雄港達預期目標外，基隆港及台北港均較 103 年度衰退。3. 國內商港貨運量逐年衰退：以 101 至 104 年度國內商港進出港旅客人數及貨物裝卸量統計，貨運量卻呈逐年下降趨勢。

海運是我國對外貿易之主要運輸命脈，亦為臺灣企業全球運籌、布局世界策略之重要環節，近年我國港埠營運未達預期，爰要求交通部通盤檢討並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月  
林俊憲 趙正宇 李昆澤

(三十五)我國自由貿易港區推動多年，招商引資等成效未如預期，審計部並已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。交通部為我國自由貿易港區之主管機關，允覈實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外招商策略，俾提升執行成效，爰要求交通部通盤檢討並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
陳素月 李昆澤 趙正宇

(三十六)有鑑於國內外許多運輸部門在道路路面較寬的雙向多車道上，為達管制交通、增進行車效率及改善用路安全等目的，會增設不可跨越式之分隔帶。而道路規劃為了提供汽車迴轉、慢車及行人穿越，必須在分隔帶上設置缺口。根據交通部頒「省道中央分隔帶開口設置要點」規定：除寬度 8 公尺以上之橫交道路、有行人穿越需求、備有救護車之醫院大門口、消防隊等外，原則上中央分隔帶不設開口。專供汽車迴轉及慢車穿越者，其間距不宜小於 300 公尺。惟每個區域

環境及條件都不同，像村落主要出入口、學校學生通勤需求都不一致，300 公尺應是作為評估的條件之一，不該以當成唯一設置標準。爰建請主管機關研擬因地制宜制度，改善該設置要點的適當性與公平性，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出精進報告。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲

連署人：葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 李昆澤  
陳素月

(三十七)交通部臺灣鐵路管理局辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)」，預計投入經費997.3億元，購置城際客車600輛、區間客車520輛等。有鑑於全國各地區觀光產業之發展，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局，於車廂打造、裝修時，即以全國各地文化素材、原住民元素、觀光景點等形象概念，主題打造。如此作為，除可節省初次塗裝成本，亦可創造亮點，營造我國鐵道觀光新契機。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬 趙正宇 陳素月 李昆澤

(三十八)為改善東部地區鐵道運輸，交通部臺灣鐵路管理局刻正辦理「鐵路行車安全改善六年計畫」，辦理相關用地、電力系統、車站改建等相關工程。花蓮火車站為東部地區往返北部之重要交通要塞，但因花蓮縣當前之大眾運輸系統未臻完善，因此民眾必須駕駛自家客車前往花蓮車站，致使停車空間嚴重不足。爰此，要求交通部立即責成相關主管單位，於3個月內洽花蓮縣政府研擬花蓮火車站停車空間之規劃，以實質創造「鐵路行車安全改善六年計畫」之效益。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬 趙正宇 陳素月 李昆澤

(三十九)高雄鐵路地下化工程完工後，沿線15.37公里將會釋出

71.29 公頃的原鐵軌、鐵路設施之園道土地，高雄市政府預定將廊帶土地規劃綠色廊帶、自行車道及水廊系統，對於整體高雄城市地景風貌將有重大影響。惟有關廊帶土地取得之問題，高雄市政府與臺灣鐵路管理局尚未取得共識，為降低地方政府財政負擔，要求交通部督導臺灣鐵路管理局積極與市府研商未來廊帶土地取得、使用等問題，在「權屬不變」的原則下，由臺灣鐵路管理局提供土地，地上園道設計則由市府設施、施工及管理維護，讓廊帶規劃能於地下化工程完工後順利接續進行。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 趙正宇  
陳歐珀 劉權豪 林俊憲 陳素月  
葉宜津

(四十)高雄鐵路地下化工程原訂 106 年底完工，因青年路地下道路段工程發現埋有中油油管及石化管線而出現進度落後情形。經幾次協調，目前中油公司已正在進行管線遷移作業，為避免影響通車時程，交通部應督導鐵路改建工程局與台灣中油股份有限公司協商縮短管線遷移時程，並積極追趕落後進度，並於每季以書面向立法院交通委員會說明工程進度。

提案人：李昆澤 鄭寶清 劉權豪 趙正宇  
陳歐珀 林俊憲 陳素月 鄭運鵬  
葉宜津

(四十一)相較於大台北的軌道大眾運輸系統，高雄仍有相當差距，而大眾運輸路網的密集度與民眾的使用意願密切相關，目前高雄市積極推展輕軌路網，提高軌道系統之覆蓋率，改善高雄以汽、機車為主要運輸工具之運輸環境。高雄市政府已於 105 年 9 月 2 日函送「高雄都會區大眾捷運系統都會延伸環線（一環及二連結）建設及周邊土地開發計畫可行性研究報告書」至交通部，該計畫預計串連三民、左營、鳳山、



烏松地區，途經許多重要文教、商場、醫院等據點並與捷運、環狀輕軌及臺鐵互相串連，對於提升大眾運輸的便利性與城市景觀的改造具有關鍵地位。為利後續綜合規劃等階段之推動，爰此，要求交通部應儘速完成本案可行性研究報告之審查並轉行政院核定。

提案人：李昆澤 鄭寶清 劉權豪 趙正宇  
陳歐珀 陳素月 林俊憲 鄭運鵬  
葉宜津

(四十二)鑑於彰化市鐵路高架化計畫延宕多年，經交通部及彰化縣政府努力下，現已於 105 年 10 月初由交通部鐵路改建工程局辦理彰化市鐵路高架化可行性研究案初審會議，將於 105 年底提交交通部複審。爰要求交通部盡速協助彰化縣政府辦理，以利後續建設推動。

提案人：陳素月 陳歐珀 葉宜津 趙正宇  
鄭寶清 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬  
李昆澤

(四十三)鑑於臺鐵屏東楓港到台東鐵路長期潛藏豪雨土石流危機，10 年來發生多次火車撞土石流，至少 4 次嚴重導致火車出軌。例如：

- 1.101 年 6 月，自強號列車在大武 2 號隧道口撞上土石流，車頭出軌。
- 2.102 年 8 月，臺鐵行經南迴線枋山 1 號隧道時，隧道口遇土石流，3 重傷 9 輕傷。
- 3.105 年 10 月 8 日至 10 日，又發生土石流、地基下陷、鐵軌位移災情。

102 年交通部雖曾宣示要以新台幣 50 億元增設邊坡土石流監視器，但須等南迴鐵路電氣化後方能施工。因南迴電氣化尚未施工緩不濟急，土石流卻日益嚴重。因此，交通部

應於 3 個月內向立法院交通委員會提出南迴鐵路土石流監視器完工前因應措施書面報告。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 陳雪生

(四十四)交通部於 101 年 8 月公布「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，旨在改善各地車站及週圍交通疏運之困境。花蓮縣政府於 102 年 5 月提報「花蓮火車站至吉安干城車站間（暫定）鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究」計畫，以申請交通部可行性評估研究之計畫補助，交通部亦立即允諾。然據查，自核定日起至今 3 年多，花蓮縣政府除召開過 3 次可行性研究（短、中、長期）審查會議，並在 104 年 7 月函覆交通部鐵路改建工程局尋求意見外，尚未遞交期末報告予交通部，進行可行性研究之結案工作。交通部為該計畫補助之核定機關，理應盡監督之責。爰此，要求交通部立即就此案（及全國各地相似計畫案）督促地方政府儘速完成程序，以免因相關報告、程序之延宕，而影響地方交通，造成居民通行上的不便。

提案人：蕭美琴 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
鄭運鵬 趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十五)為促進東部地區鐵道觀光之發展，並有效利用現有之車輛資源，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局，研擬將年限未到，但因車廂老舊、設計不符現代需求而導致旅客搭乘意願不高之車廂（如長編組之莒光號與復興號列車等），進行內裝整修，以提升舒適度，吸引旅客搭乘意願；並針對東部地區鐵道觀光之需求，進行主題式打造，以期提升東部觀光產業之發展及臺灣鐵路管理局之收益。書面報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
鄭運鵬 趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十六)臺鐵北迴線鐵道使用率於尖峰時段已達 95%，導致載運量無法提升，一票難求之現狀無法有效解決。為提升臺鐵北迴線、東部幹線之運能，爰要求臺灣鐵路管理局，加速「臺鐵北迴線蘇新－花蓮間瓶頸路段改善計畫」可行性研究、綜合規劃及後續環境影響評估之工作，儘速完成花東雙軌之建置，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出最新之書面規劃。

提案人：蕭美琴

連署人：劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬  
趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十七)105 年 6 月，東部幹線鐵道因作業管理、鋼軌本身等因素，造成兩起列車出軌意外，105 年 9 月，又因豪大雨造成路基流失，導致列車延誤、停駛，耽誤旅客行程。種種意外、天災事故，皆凸顯臺鐵花東線現行單軌運輸的侷限性。為保障東部地區民眾之交通權利，並健全我國環島鐵路網絡，爰要求交通部責成鐵路改建工程局，加速「花東鐵路雙軌化計畫」可行性研究、綜合規劃及後續環境影響評估之工作，儘速完成花東雙軌之建置，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出加速本案辦理進度之書面報告。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬  
葉宜津 趙正宇 李昆澤 陳素月

(四十八)鑑於鐵路屬低碳運輸，可響應節能減碳，符合環保趨勢，而高鐵具有快速安全優勢，應大力提倡這個公共運輸，來落實綠色運輸政策！現在恆春機場從 103 年 9 月至今沒航班起降，搭乘人數掛零，淪為「蚊子機場」。目前還留有航警 5 人、機場人員 2 人、消防隊員 7 人與總台人員 2 人共 16 人，職員比旅客還多，104 年度營業收入主要為航空公司的場地租金，僅有 125 萬元；但營業支出與折舊合計多達 4,700 多萬元，等於 1 年虧損 4,500 萬元。交通部應儘快同意高鐵延伸屏東案，給

地方人士交代，也較能順利關閉恆春這個蚊子機場，避免國家資源這樣無限的浪費下去。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出初步評估書面報告，增進地方繁榮發展，也避免無謂浪費公帑。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(四十九)依採購法之規定，超過 10 萬元之標案，需進行公開招標。也因為如此，交通部公路總局於 105 年度辦理「公路公共運輸提升計畫」（106 年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」）推動需求反應式公共運輸服務（DRTS）時，竟然出現 9 萬多元的計畫案。有鑑於每一個計畫案所需之時間、人力、費用皆不貲，爰要求交通部於 106 年度推動需求反應式公共運輸服務（DRTS）相關計畫時，應採更彈性之作法，如因區域之差異與需求，改採用限制性招標等等。相關改善及精進方案請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬 趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十)有鑑於大型車輛因受到其車輛體積、重量以及承載乘員人數等影響，發生意外事故所造成之傷害較為嚴重，若與小型車輛發生事故，小型車輛受損程度通常較大。因此許多先進國家對於大型車輛已研發許多安全措施，且近年來新增了許多大型車輛行車輔助系統法規，透過各類型車輛安全先進技術之輔助，提供大型車駕駛與乘客更進一步的保障，惟交通部已強制規定大客車須加裝「大型車輛行車輔助系統」相關設備，建請交通部儘速研議「大貨車」比照辦理，以有效降低大型車輛事故，並持續加強宣導行車安全。

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳素月 趙正宇

陳歐珀 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬  
葉宜津

(五十一)交通問題為新政府在東部地區最需著力的施政要點之一，基礎的交通設施之建設與改善，亦是花東居民的基本權益。新政府上任後，多項花東交通建設之執行與決策，已有明顯的進展與成果。有鑑於東部相關交通建設項目的權責單位不盡相同，又有心人士常以交通建設之問題進行操作、扭曲事實、抹煞施工人員之辛勞。爰此，要求交通部仿行政院公共工程委員會、國家發展委員會，優先列管部內 5,000 萬元以上交通建設工程之資訊與進度，設置專屬進度回報網頁，由業管單位每月自行更新進度。如此作為，除可有效監管交通工程進度外，亦是政府資訊公開、向國人負責之表現。可行性評估報告請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 鄭運鵬  
葉宜津 趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十二)蘇花道路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車。然而部分台 9 線蘇花公路路段，其免設超高曲線半徑的標準值及最大縱坡標準值皆在標準之下，再加上不定期落石等因素，致使行車安全仍有疑慮。爰此，要求交通部責成公路總局積極進行東澳至南澳、大清水至崇德等路段之改善需求評估。相關辦理規劃與時程表請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪 林俊憲 葉宜津  
鄭運鵬 趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十三)東部地區因自然環境等因素，對外交通不便；亦因相關公路改善工程仍在，遂使鐵路交通成為往返西部地區的主要模式；而近年來，更因觀光發展，導致外地遊客與花東返鄉居民搶訂有限車票的現象。為保障花東居民通勤權利並確保東部觀光產業穩定發展，爰要求交通部臺灣鐵路管理局，立即強化、活

絡、革新「調度機制」以提升整體運能，並依據不同類型旅客（如花東居民、一般旅客、陸客/團客）之需求，立即研擬「旅客分流」之計畫，以完善各類型旅客往返東部之需求。改善、精進書面報告請於3個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴

連署人：劉權豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬  
趙正宇 李昆澤 陳素月

(五十四)台9線南迴公路為台東地區對外聯絡道路最主要幹道之一，惟近年來南迴公路因為海岸線退縮、強降雨不斷，面臨前所未有危機，尤其近兩年情況加劇，遇颱風就引來大浪，多良、大武、南興等臨海路段，因海浪沖刷導致路基流失、坍塌愈來愈嚴重，南迴公路多次因海浪打上路面而封閉。學者專家提到2006年之前的50年間，台東縣海岸線退縮100至300公尺，加上全球暖化、海平面上升，南迴公路臨海路段，最快50年可能會被海水淹沒。爰此，交通部應儘速研議解決方案，擬訂相關計畫，以因應未來氣候變遷，改善台東對外聯絡交通。

提案人：劉權豪 鄭運鵬 林俊憲 陳素月  
趙正宇 李昆澤

(五十五)鑑於近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，而審計部於103年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服

務性路航線之自償性，逐步降低政府之補貼負擔。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾發揮政府補貼效益。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉耀豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(五十六)101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 至 16 億餘元間，金額甚鉅未見減少(詳附表 1)，106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增。

附表 1：101 至 106 年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路線之補貼金額彙整表

單位：新臺幣千元

年 度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1. 市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2. 公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3. 船舶運送業、載客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4. 民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合 計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

離島及偏鄉地區由於大眾運輸不夠普及、搭乘人數不足等因素，補貼大眾運輸業者以維持營運係為保障人民的基本權益，然而審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行

或辦理相關考核作業等缺失意見。爰此，交通部應善盡主管機關之職責，監督預算之使用，避免遭到浪費影響國人權益。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤

連署人：趙正宇 葉宜津 劉權豪 鄭運鵬  
林俊憲 陳素月

(五十七)有鑑於交通部預估 106 年度全國汽車燃料使用費收入 470 億元，依汽車燃料使用費徵收及分配辦法，中央政府獲配 237 億 3,803 萬 2 千元，編列於交通部「使用規費收入－汽車燃料使用費」科目。

惟據交通部提供資料顯示，截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元，雖較以前年度下降，惟金額頗鉅，仍待積極處理，以維政府權益。

另詢據交通部表示：以前年度未徵數均依規定辦理催繳，催繳後仍未繳者依法移送強制執行；未徵金額之主要原因為尚在執行程序中，或因繳納義務人名下無可供執行財產而取得債權憑證，就取得債權憑證案件，於有效執行期間內，每年將再清查是否有可供執行之財產，如查有所得或存款，再移送強制執行。

綜上所述，汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，特要求交通部針對未依規定繳納者積極依法辦理催繳並定期檢討相關稽徵作業，以維政府公權力，並增裕國庫收入。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 陳歐珀  
劉權豪 陳素月 林俊憲 鄭運鵬  
李昆澤

(五十八)目前「汽機車燃料稅」乃以汽機車引擎排放量為基準，作為徵收標準，以作為道路養護、修建和安全管理經費。但汽燃稅課徵之目的乃是「燃料使用所造成的社會成本」，例如空汙



、噪音、碳排放等等，課徵標準應以「使用燃料多寡」為標準，例如同為 1,800C.C. 汽車，每年使用的汽油（或柴油）量，可能相去甚遠，立法院過去曾提案修正「公路法」汽燃費由「隨車徵收」改為「隨油徵收，用越多繳越多」，但因政府「研議開徵能源稅納入汽燃費」而暫緩推動，迄今仍無進度。因此爰要求交通部應以此為修法方向儘速推動，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 顏寬恒

(五十九) 汽車燃料使用費累計未徵數額頗鉅，唯其中所占有相當大比例係已報廢但未辦理報廢車輛所致。因汽車有未定期檢驗即予註銷車牌之規定，其情況尚不嚴重，但機車因未有相關規定，導致年年產生鉅額無法徵收之燃料使用費，主管機關應針對此點建立機車註銷牌照制度，避免此一情況一再循環累計。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉耀豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(六十) 鑑於交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，中央政府獲配數 237 億 3,803 萬 2 千元；另為利北高二市分階段調適 105 年度新實施之分配方案，將於前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，106 年度編列「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」計畫 34 億 7,577 萬 5 千元。經查：為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高二市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾確切符合汽燃費之徵收目的。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(六十一)有鑑於 101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 至 16 億餘元間，金額甚鉅未見減少，106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增，特要求交通部針對現行營運及虧損補貼方式，積極研謀改善策略，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪  
陳素月 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬  
李昆澤

(六十二)鑑於大眾運輸事業經營偏遠、離島路航線補貼經費逐年不斷增加，交通部應於 3 個月內將補助細目，向立法院交通委員會提出書面報告：

1. 補貼對象：現行交通部僅對市區汽車客運業、公路汽車客運業、船舶運送業、載客小船經營業及民用航空運輸業等虧損進行補貼；臺鐵、高鐵等公民營鐵路運輸業並未辦理補貼。
2. 補貼經費來源：屬中央管理者，由中央政府負擔；屬直轄市政府管理者，中央政府負擔三分之一、直轄市政府負擔三分之二；屬縣市政府管理者：中央政府負擔二分之一、縣市政府負擔二分之一。

附表：101 至 106 年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島補貼金額彙整表

單位：新臺幣千元

年度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1. 市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2. 公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3. 船舶運送業、載 客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4. 民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

※註：1. 資料來源交通部及所屬 106 年度預算案。

2. 自 102 年起因部分公路客運路線移撥至直轄市，原補貼移由縣市政府申請，改列於市區汽車客運業。

3. 各項補貼計畫之預算編列單位：市區汽車客運業及公路汽車客運業：交通部公路總局。船舶運送業、載客小船經營業：交通部。民用航空運輸業：民航事業作業基金。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(六十三)審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。惟近年來國內交通建設變化快速，暨隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，逐步降低政府之補貼負擔。故建議交通部全面檢討現行營運及補貼方式之妥適性，並於 3 個月內向立法院交通委員提交書面報告，積極研謀改善策略，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼效益。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀

劉權豪 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(六十四)有鑑於 2016 年 10 月 3 日，新北市三重發生大貨車因視線死角，撞死一名騎腳踏車的婦人；2016 年 10 月 24 日，新竹發生聯結車因視線死角而和騎機車的婦人相撞；時隔不久，10 月 28 日，彰化員林再發生飼料槽車因視線死角，撞死一名騎機車的婦人，婦人送醫不治等多起大型車因視線死角，造成車禍事故，受害人致死的案件，為防止前述事故再次發生，建請交通部應訂定所有大型車新車均應裝設方向燈、轉彎及倒車警報裝置及行車視野輔助系統；並加強宣導機車、腳踏車等騎士應與大型車輛保持安全距離之觀念。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪  
葉宜津 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(六十五)鑑於我國自 102 年底實施國道計程電子收費制，迄今已逾 2 年，然有關通行費率之合理性、假車牌或車牌塗汙等非系統因素所致通行費無法追討問題、差別費率未達預期成效及收費員安置爭議等，諸多問題仍待政府研謀良策因應。由於高速公路通行費攸關民眾生活甚巨，亦屬交通建設之重要資金來源，交通部允宜儘速提出具體完備之檢討方案，以維護該制度之健全運作。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾儘速建構合理妥善之國道收費制度。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(六十六)有關交通部推行之多元計程車方案，應推動「全國版計程車 APP」，整合全台 8 萬 6,931 部計程車加入，包括車

行、運輸合作社、車隊和個人車輛等，聯合各家業者讓消費者手機裡只有一個 APP，在全台各地都能叫計程車，除傳統計程車外，也包括多元化計程車，透過 APP 叫車外，建立司機評價機制，可以將不好的計程車司機淘汰。因此，有關多元計程車管理及推動「全國版計程車 APP」，交通部應以統一管理及統一事權的方向研擬執行計畫。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
陳素月 李昆澤 趙正宇

(六十七)鑑於新南向政策是蔡政府力推的政策，而新南向政策在近期開放試辦來台觀光免簽措施部分，南向國家來台旅客大幅成長，已見到初步成效，交通部應儘速評估在不危及國家安全前提下，開放擴大試辦；尤其面對許多的南向航線班班客滿情形，交通部應督促民航局在南向航線適度調整或增班，如加開台中、高雄或國內其他航點與南向國家的航班，一來可分散桃園機場流量、帶來旅客也可促進這些地方的發展，並且舒緩目前擁擠的載客量。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關可行性書面報告，以確保我國新南向政策的推動效益，有效提升我國的經濟發展。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月  
李昆澤

(六十八)台東航空站為當地對外觀光之重要門戶，惟站區內整體空間利用無法令觀光旅客感受到舒適、具有地方特色之感受。爰此，交通部應儘速指示所屬單位研議台東航空站重新考量空間配置，並配合當地特色做整體規劃，以吸引觀光人潮，促進觀光發展。

提案人：劉權豪 鄭運鵬 林俊憲 陳素月  
趙正宇 李昆澤

(六十九)鑑於 105 年 6 月桃園機場大淹水、挖破水管、停電、漏水等問題不斷，多指向台灣世曦工程顧問公司監工不當，惟交通部僅要求撤換其現場施工人員並給予罰款，顯無成效。因台灣世曦工程顧問公司係屬中華顧問工程司轉投資的子公司，中華顧問工程司又為交通部投資成立，爰要求交通部針對台灣世曦股份有限公司監工不當一事於 2 週內查明真相，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳素月 陳歐珀 林俊憲 葉宜津  
鄭寶清 趙正宇 劉權豪 鄭運鵬  
李昆澤

(七十)機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各業影響甚巨，自 92 年度開始興建，迄今已逾 10 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求，並經監察院提出糾正在案，交通部對該計畫之執行及控管作業，顯待檢討。又於該工程辦理最後驗收完工之際，除應覈實依工程完工情形，合理估算應付工程款外，爰要求交通部應依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。

提案人：鄭運鵬 劉權豪 葉宜津 林俊憲  
陳素月 李昆澤 趙正宇

(七十一)桃園機場捷運目前進行系統穩定測試，通車時程一再延宕，原預計 105 年底通車又拖延至 106 年 3 月，通車必需達到安全無虞為前提。機場捷運的特色，在於主要車站設有預先辦理航空報到窗口，旅客可先在車站將行李預辦手續，再輕車簡便前往機場登機。原先規劃具有托運行李功能的直達車，停靠台北車站 A1 站、新北產業園區站 A3 站，然而實際上僅台北車站 A1 站設有報到窗口與相關設備，以及航警、桃機、桃勤人員進駐，新北產業園區站 A3 站卻暫不提供預辦行李服務，只有預留空間而無設置相關設備。據交通部運

輸研究所統計，自桃園機場入境出境旅客分布在台北市和新北市，占全國旅客總數的最大宗，另據交通部觀光局 105 年來臺旅客消費及動向調查報告顯示，每 100 位入境觀光旅客中，造訪臺北市有 86 位，新北市有 60 位。新北市的入出境旅客數非遠低於台北市，機場捷運的報到窗口設置上不應有差別待遇，建請交通部應研議恢復新北產業園區站 A3 站設置報到窗口與相關設備，以及相關單位人員進駐，確實照顧新北市及周邊民眾。

提案人：鄭天財 簡東明 陳雪生 李鴻鈞  
顏寬恒

(七十二)交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」(以下簡稱捷運建設計畫)計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，然而其中大部分計畫執行率都過低。事實上，針對上述 14 項計畫，有 5 項計畫之預算執行率尚未達 60%，包括：臺北捷運系統信義線東延計畫(48.11%)、臺北捷運系統萬大線計畫(50.41%)、桃園捷運系統航空城發展計畫(0%)、臺北捷運系統三鶯線開發計畫(7.39%)、安坑線開發計畫(10.79%)。各項計畫執行率低，背後定有許多因素，包括土地取得、居民陳情抗議、中央地方財務負擔比例等等，然交通部身為中央主管機關，應當有責任扮演溝通者角色，積極和地方政府溝通，並化解民眾疑慮，否則年年編列預算，相關建設進度卻未有起色，將讓納稅人權益嚴重受損。爰此，要求交通部向立法院交通委員會提送書面報告，覈實檢討各計畫之年度預算需求，以避免鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
連署人：趙正宇 劉權豪 陳素月 葉宜津  
林俊憲 李昆澤

(七十三)交通部 106 年度編列「都市大眾捷運系統建設計畫－臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」最後 1 年度工程經費 93 億 2,103 萬元。該項計畫經多次修改，通車時間一延再延，多次經監察院糾正，迄今竟尚無法確定完工通車時間，影響政府信譽及國家經濟發展甚鉅。爰此，請交通部以此為鑑，檢討強化對於都市大眾捷運系統建設計畫之審議、承包商資格限制及計畫執行之控管機制，以維我國重大交通建設之有效推動。

提案人：鄭寶清 陳歐珀

連署人：趙正宇 劉權豪 葉宜津 林俊憲

鄭運鵬 陳素月 李昆澤

(七十四)為推動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。迄今經行政院核定之自由貿易港區共計有 6 海港（基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港）及 1 空港（桃園航空）等 7 大港區。經查：入駐港區事業及進用員工人數，未見明顯成長；區外委託加工之「前店後廠」機制，也未發揮具體成效；又貿易量值之成長率更未如預期。顯然招商引資等成效未如預期，審計部已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。交通部為我國自由貿易港區之主管機關，允覈實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外招商策略，俾提升執行成效。爰要求交通部於 2 個月內向法院交通委員會提出相關書面檢討報告。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪

林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 李昆澤

陳素月

(七十五)交通部 106 年度「偏遠地區交通建設計畫」編列臺灣國



內商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）－金門港埠建設計畫 1 億元（計畫總經費 46 億 9,416 萬 1 千元、中央負擔 38 億 5,678 萬 3 千元）及馬祖港埠建設計畫 4 億 1,930 萬 2 千元（計畫總經費 22 億 4,722 萬 5 千元、中央負擔 21 億 8,958 萬 4 千元），預算費用不低。然近年我國除港埠營運發展未如預期外，自由貿易港區之貿易量值亦未如預期，最嚴重的，國內商港貨運量逐年衰退（如下表）。爰此，交通部航港局應通盤檢討、積極研謀改善計畫，並向立法院交通委員會提出書面報告。

單位：千人；千公噸

年度	布袋港		澎湖港		金門港		馬祖港		合計	
	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客數	貨運量
101	229	571	313	1,192	1,460	2,076	181	632	2,183	4,471
102	301	492	390	1,044	1,355	2,430	173	297	2,219	4,263
103	361	409	437	987	1,515	2,450	161	256	2,474	4,102
104	440	391	543	1,037	1,765	1,746	150	215	2,898	3,389

※註：1. 資料來源，交通部統計查詢網

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤

連署人：趙正宇 劉權豪 鄭運鵬 葉宜津

林俊憲 陳素月

（七十六）交通部航港局、港務公司負責「觀光遊輪」業務，但其靠港卻只限高雄、台中、基隆港口，為能促進屏東南部原鄉觀光旅遊深度，建請交通部、航港局、臺灣港務股份有限公司共同規劃觀光遊輪停靠屏東後壁湖，並以接駁方式讓旅客登岸暢遊屏南觀光景點，以增加遊客認識屏東南部原住民部落機會，並將相關研議措施做成書面報告，於 3 個月內向立法院交通委員會提出。

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 顏寬恒

(七十七)為維護台東蘭嶼飛魚祭文化資產，台東縣政府 101 年公告「蘭嶼漁業禁止及限制事項」：每年 2 至 7 月除了無動力漁船筏外，禁止在蘭嶼沿岸三哩海域內採捕飛魚，更禁止十噸以上的漁船，在六哩海域內採捕飛魚。但蘭嶼達悟族人仍時常受到外來漁船侵擾之苦，2016 年 6 月甚至又發生「水上摩托車」違法闖入蘭嶼漁場事件，蘭嶼居民雖不斷要求海巡署於飛魚季進駐查緝巡防艇，海巡署卻以「交通部航港局未於開元港規劃泊地」為理由拒絕。爰此，交通部應協調臺東縣政府、行政院海岸巡防署、行政院農委會漁業署等機關，於飛魚季時於蘭嶼設置查緝艇泊地，以維護蘭嶼居民權益，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 顏寬恒

(七十八)鑑於交通部所屬國營事業績效獎金考核標準遠低於各事業之年度盈餘增加率，績效考核未發揮獎優懲劣功能而淪為形式，導致部分國營事業無從達到績效指標而欠缺競爭力，顯有違國營事業經營績效獎金核發之目的。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾澄清外界疑慮及民眾不佳之觀感。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 陳素月 葉宜津 鄭運鵬  
李昆澤

(七十九)自民國 93 年起，外交部開始與各國簽訂「青年度假打工」協議，截至今日，簽訂之國家已達 15 國。據查，93 年起辦理至今，我國青年前往簽約國累計為 22 萬人，而簽約國青年來台人數卻僅有 4,800 餘人，比例嚴重失衡。為吸引國際旅客來訪之意願，滿足其需求與期待，實為關鍵。而來台打工度假之青年，是為最便利、唾手可得之人才，亦即，

利用來台青年的觀點與角度，來創造符合其國情之需求與期待。爰此，要求交通部責令觀光局，妥善利用外交部「青年度假打工」之政策，依據花東地區觀光發展的方向，來盤點各產業、各類型人才之需求；並依調查之結果，由觀光局提供相關資源挹注，亦或向花東基金提案，以專案模式辦理，吸引簽約國之青年來台。請於 2 個月內研擬書面報告，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 劉權豪

連署人：林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇  
陳素月 李昆澤

(八十)交通部轄下所屬財團法人中華航空事業發展基金會其掌有中華航空股份有限公司三成以上股權。交通部長期透過航發會管理華航，但航發會功能不彰，導致近來發生華航員工抗爭事件，交通部均無法有效掌握，進而損及旅客權益。且當初華航股份寄列於航發會有其歷史淵源，現應回歸正常，因此交通部應研議於 106 年度內將財團法人中華航空事業發展基金會所屬中華航空股份有限公司股份全數收回，俾加強對於華航公司之管理。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 鄭運鵬 李昆澤  
陳素月

(八十一)106 年度交通部所屬事業合共編列經營績效獎金 57 億 6,165 萬 2 千元（包含考核獎金 36 億 0,081 萬 8 千元及績效獎金 21 億 6,083 萬 4 千元）。依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則第 6 點第 2 項及第 3 項規定：各事業機構之經營績效獎金包括考核獎金及績效獎金，考核獎金依工作考成結果發給；績效獎金須有盈餘始得發給，然實際上國營事業考績根本淪為形式，並沒有真正落實，反而是輪流給乙

等，讓每位職員都能拿到績效獎金（如下表），無法提高國營事業經營績效，嚴重侵害納稅人權益。爰此要求交通部確實監督，各事業單位應落實績效考核，並依實際績效給予不同獎金。

單位：薪給總額月數

事業名稱	101 年度			102 年度			103 年度			104		
	考核	績效	小計	考核	績效	小計	考核	績效	小計	考核	績效	小計
中華郵政	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
港務公司	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
港勤公司	-	-	-	-	-	-	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
桃機公司	2	2.1	4.1	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4

提案人：鄭寶清 陳歐珀 李昆澤

連署人：趙正宇 劉耀豪 鄭運鵬 葉宜津  
林俊憲 陳素月

(八十二)有鑑於交通部所屬事業近年考成成績均經行政院核定甲等，考核獎金均核發 2 個月；至績效獎金之核發，除桃園國際機場股份有限公司 101 年度因用人費率限制，績效獎金未核發至上限 2.4 個月外，其餘事業因超額盈餘均達交通部所訂最高限標準，均核發最高限 2.4 個月之獎金，惟交通部所屬事業近年預決算稅前盈餘增減率與交通部所訂考核標準進行比較，中華郵政股份有限公司除 102 年度盈餘增加率為 17.04%外，其餘年度均逾 20%，所訂最高績效獎金 2.4 個月之超額盈餘標準僅 4%，桃園國際機場股份有限公司近年增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，至臺灣港務股份有限公司除 104 年度增加率為 3.24%外，其餘年度均逾 8%，所訂標準卻僅 1%，績效考核制度恐淪為形式。故建議交通部針對所屬事業績效獎金之考核標準作全面檢討，以達到經營績效獎金核發之目的。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇

(八十三)交通部擬頒布之「車輛安全檢驗基準」明訂 106 年 1 月

1 日後新產新型號的大客車皆要加裝行車視野輔助系統，直到 108 年才會要求新產的大客車加裝該輔助系統，顯有失當。有鑑目前全國大客車貨數量為 33,890 輛、大貨車為 165,695 輛，若交通部僅對新產新型的大客車做約束，根本無視目前滿街跑的舊款大貨客車，儼然成為該項法律規範的漏洞。建議交通部應儘速修正該項車輛安全檢驗基準，要求無論新產新式、新產舊式，都應該立即要求全面加裝行車視野輔助系統，至於舊款舊式的大貨客車，於 3 個月內研議全面安裝行車視野輔助系統之執行計畫，交通部相關單位應嚴加督導稽核，同時明訂相關罰則，以維國人行車安全。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇

(八十四)交通部 106 年度編列道路交通安全預算 2 億 7,045 萬 7 千元，作為易肇事路段改善、加強道路秩序整頓及行車安全使用。然我國機車肇事率近年不斷成長，顯然此項道安維護工作未見落實，爰要求交通部應將各縣市易肇事路段道安改善執行情形，每年向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 鄭寶清 劉權豪  
趙正宇

**本項另有委員提案 8 案，不予處理：**

(一)106 年度交通部編列汽車燃料使用費歲入預算數為 237 億 3,803 萬 2 千元，系依全年度以 470 億估算中央之分配數。經查汽燃費 103 年應徵數為 533 億、實徵 471 億，104 年應徵 559 億、實徵 512 億，均超過 470 億，且 104 年交通部汽燃費決算數為 283 億，106 年僅編列 237 億，顯過於保守，爰建議增加歲入 40 億。

提案人：鄭運鵬 葉宜津 劉權豪 陳素月  
林俊憲 趙正宇 李昆澤

(二)依照立法院預算中心統計，近 4 年來政府採購預算數與決標

價每年差額均超過新台幣 1,000 億元，顯見政府採購預算編列過於寬鬆。交通部 106 年起有 21 項超過 5 千萬元新增建設計畫，預算編列金額 10,412,962 千元，且上述公共建設計畫或財務計畫尚未經行政院核定。有鑑於目前政府財務吃緊，爰此，除「偏遠地區交通建設」項目之外，其餘交通部 106 年度新增工程項目計畫尚未經行政院核定者，統刪 3%。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 簡東明  
趙正宇 鄭天財

(三)郵電業務規劃及督導業務，因電信業務大部分移撥 NCC，導致郵電司業務大幅縮減。然其分支計畫仍然列有頻譜規劃與產業經營策略之協助共計 143 萬 3 千元，但其國外旅費卻高達 108 萬 9 千元，此項業務幾為出國項目。且於交通科技研究發展下，亦有頻譜政策規劃及產業輔導研究，其業務大致相同，爰刪除本項費用全部 143 萬 3 千元。

提案人：葉宜津 陳歐珀 趙正宇 鄭寶清  
劉權豪 林俊憲 李昆澤 陳素月

(四)交通部 106 年度預算「軌道工程興建管理－人員維持」項下「人事費」編列 3 億 3,768 萬 7 千元，較上年度減列 82 萬 2 千元，主要因為法定編制人員減少 2 人、約聘僱人員減少 1 人所致；惟「人事費」項下「獎金」編列 5,341 萬 5 千元，較上年度反增加 52 萬 2 千元，人員減少，其獎金費用反增加，殊不合理。尤其該項人事費用乃屬高速鐵路工程局，其非屬營業單位，可能因營業績效增加而編列較高之獎金。爰此交通部 106 年度預算「軌道工程興建管理－人員維持」項下「人事費－獎金」編列 5,341 萬 5 千元，應刪除 100 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月

李昆澤

(五)有鑑於 106 年度我國公共建設計畫「交通及建設－軌道運輸」類編列 448 億元，占比 23.97%，仍居我國公共建設經費（1,869 億元）之首，並為近 3 年來最高者。計畫經費主要編列於交通部「臺灣鐵路管理局」118 億 2,332 萬元、「鐵路建設計畫」94 億 6,710 萬元及「都市大眾捷運系統建設計畫」235 億 5,325 萬 8 千元。經查：106 年度政府對於軌道運輸建設之投資較往年擴增，惟高達 10 項新興計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定未合；且近年我國公共運輸市占率未見提升，多項工程進度落後，允應全面檢討現行軌道運輸建設計畫之規劃及審議作業，並強化工程執行及履約管理之監督機制，以維護我國重大交通建設之長遠健全發展。爰擬減列該三項計畫編列經費合計 448 億 4,367 萬 8 千元之十分之一。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 陳素月 趙正宇  
劉權豪 林俊憲 葉宜津 李昆澤  
鄭運鵬

(六)有鑑於交通部 106 年度「偏遠地區交通建設計畫」編列臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）－金門港埠建設計畫 1 億元及馬祖港埠建設計畫 4 億 1,930 萬 2 千元。經查：近年我國國際商港營運未達預期，國內商港之貨運量亦呈衰退，交通部尚未檢討完成下一期我國商港整體發展規劃（106 至 110 年）即編列預算，有違預算法規定，對於所轄港埠發展計畫之規劃及預算籌編，亦欠積極周妥，恐影響我國港埠之發展建設，應儘速檢討改善。爰擬全數減列該項計畫編列經費 5 億 1930 萬 2 千元。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 劉權豪  
林俊憲 葉宜津 鄭運鵬 陳素月

李昆澤

(七)有鑑於交通部於 106 年度預算「偏遠地區交通建設」編列 5 億 1,930 萬 2 千元，係作為臺灣國內商港未來發展及建設計畫之用，包含「金門港埠建設計畫」及「金門港埠建設計畫」，惟近年我國港埠發展未如預期，首先，104 年度國際商港營運較 103 年度下降，與預期目標有相當差距，其次，自由貿易港區為自由經濟示範區第 1 階段之推動核心，原訂每年 30%之績效指標，於 104 年 4 月調降為 10%，再者，以 101 - 104 年度國內商貨物裝卸量統計，更呈現逐年下降趨勢，顯見我國港埠之發展情形，不僅商港營運未達目標、自由貿易港區之貿易量也未如預期，國內商港貨運量更逐年衰退，又該計畫內容及效益未明，不利於外界監督及本院預算之審議。故建議刪減該預算 900 萬元，並審慎評估港埠發展計畫效益。

提案人：林俊憲 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
劉耀豪 葉宜津 林俊憲 鄭運鵬  
李昆澤 陳素月

(八)依據公路法第 27 條規定，「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費」；主計總處亦依稅款，以縣鄉道面積（佔 50%）、市區道路面積（佔 20%）、基本分配（佔 30%）來進行各縣市汽燃費補助款之計算與核撥，以利地方政府進行公路養護、修建及安全管理之工作。然據查，部分縣市仍出現鄉、縣道修復工作延宕，造成地方居民交通不見的現象。爰此，擬凍結交通部「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」之預算 1 億 5 千萬元，待其嚴格督導地方政府經費之運用，並提出檢討報告，經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 劉耀豪 葉宜津 鄭運鵬



林俊憲 趙正宇 李昆澤 陳素月

散會