

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 15 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 11 月 21 日（星期一）9 時 3 分至 9 時 56 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。

進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 14 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 11 月 17 日（星期四）上午 9 時至下午 2 時 18 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 趙正宇 李昆澤 陳歐珀 劉耀豪 林俊憲 葉宜津 蕭美琴

鄭天財 Sra · Kacaw 鄭運鵬 陳素月 簡東明 Uliw · Qaljupayare 顏寬恒

陳雪生

委員出席 14 人

請假委員：李鴻鈞

委員請假 1 人

列席委員：鍾佳濱 高潞·以用·巴魷刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 周陳秀霞 孔文吉 陳明文

吳志揚 呂孫綾 劉世芳 蔡易餘 徐榛蔚 蔣乃辛 廖國棟 Sufin · Siluko

何欣純 高金素梅 張麗善 賴瑞隆 王惠美 邱志偉 姚文智

委員列席 19 人

列席官員：交通部

部 長 賀陳旦

政務次長 王國材

路政司

司 長 林繼國

會計處

處 長 洪玉芬

人事處

處 長 林能進

總務司

專門委員 陳玉雯

民用航空局

副 局 長 方志文

觀光局

局 長 周永暉

副 局 長 張錫聰

企劃組

組 長 吳潔萍

業務組

組 長 賴炳榮

技術組	組 長	柯建興
國際組	副 組 長	鄭瑛惠
國民旅遊組	組 長	洪維新
人事室	主 任	王企英
主計室	主 任	楊秀蓉
政風室	主 任	謝君豐
旅遊服務中心	主 任	陳力國
旅館業查報督導中心	主 任	劉士銘
臺灣桃園國際機場旅客服務中心	主 任	陳榮欽
高雄國際機場旅客服務中心	主 任	張元吉
東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處	處 長	方正光
東部海岸國家風景區管理處	處 長	林信任
花東縱谷國家風景區管理處	處 長	洪東濤
澎湖國家風景區管理處	副 處 長	謝文達
馬祖國家風景區管理處	處 長	王忠銘
北海岸及觀音山國家風景區管理處	處 長	陳美秀
參山國家風景區管理處	處 長	吳主治
日月潭國家風景區管理處	處 長	張振乾
阿里山國家風景區管理處	處 長	馬惠達
雲嘉南濱海國家風景區管理處	處 長	徐振能
西拉雅國家風景區管理處	處 長	張隆城
茂林國家風景區管理處	處 長	簡慶發
大鵬灣國家風景區管理處	處 長	許主龍
行政院主計總處	研究委員	黃耀生

主 席：陳召集委員雪生

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

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

討 論 事 項

審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算。

（本次會議由交通部部長賀陳旦及觀光局局長周永暉報告後，計有委員鄭寶清、趙正宇、李昆澤、陳歐珀、劉權豪、林俊憲、葉宜津、鄭天財、鍾佳濱、陳明文、簡東明、陳素月、顏寬恒、陳雪生、邱志偉、蕭美琴、高金素梅、高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal、徐榛蔚、蔡易餘及鄭運鵬等 21 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復；委員徐榛蔚所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。
- 三、交通部觀光局及所屬單位預算，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 140 項 觀光局及所屬原列 2,809 萬 2 千元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」100 萬元、第 3 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」100 萬元，共計增列 200 萬元，其餘均照列，改列為 3,009 萬 2 千元。

第 3 款 規費收入

第 111 項 觀光局及所屬原列 224 萬 9 千元，增列第 1 目「行政規費收入」250 萬元（含第 2 節「證照費」100 萬元），其餘均照列，改列為 474 萬 9 千元。

第 4 款 財產收入

第 159 項 觀光局及所屬 24 萬 4 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 156 項 觀光局及所屬 988 萬 4 千元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 4 項 觀光局及所屬原列 53 億 1,772 萬 1 千元，減列第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「其他業務租金」100 萬元、第 2 目「觀光業務」400 萬元（含「觀光國際事務」200 萬元及「觀光業務調查與規劃」200 萬元），以上科目均自行調整，共計減列 500 萬元，其餘均照列，改列為 53 億 1,272 萬 1 千元。

本項通過決議 74 項：

（一）交通部觀光局及所屬 106 年度「勞務承攬」編列預算 6,724 萬 6 千元，預計進用 153 名勞務承攬人力，其中 11 人是用於「觀光業務」計畫、123 人是用於「國家風景區開發與管理」計畫，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作，且「觀光

業務」、「國家風景區開發管理」為觀光局之核心業務，採行非典型方式僱用人力，對計畫之推行是否妥適，應審慎思考，且 106 年度勞務承攬人力竟較 105 年度增加 23 人。爰此，106 年觀光局「勞務承攬」編列預算 6,724 萬 6 千元，凍結三分之一，待交通部觀光局就人力運用方式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：李昆澤 鄭寶清 林俊憲 趙正宇 葉宜津
陳歐珀 劉權豪 陳素月

(二)交通部觀光局及所屬於 106 年度單位預算編列捐助經費 1,219 萬 3 千元，捐助國內團體辦理相關改善、提升、促進觀光之活動。近期因政治因素，我國觀光產業受到衝擊；然而，卻未見歷年來受政府經費捐助之觀光協會、組織團體、社團等單位，呼應政府相關振興方案或是提出更積極、實質性的作為，來協助政府提振觀光。爰此，凍結捐助經費四分之一，要求交通部觀光局嚴格把關各式捐助經費之申請，讓國家資源更為有效利用，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 葉宜津 陳歐珀 劉權豪 陳素月
林俊憲 趙正宇

(三)交通部觀光局及所屬自 101 年度起，皆於「一般行政」項下「人員維持」之「人事費」編列駐陸辦事處職員 10 人之相關薪資與津貼。然而大陸來台觀光之旅遊人數，每年總數差異極大，如 102 年 287 萬、103 年 398 萬、104 年 418 萬，105 年至 9 月止為 287 萬。觀光局此項預算之編列模式過於僵化、制式，未依業務量之多寡來適時調整。爰此，凍結交通部觀光局及所屬單位預算「一般行政」預算 8 億 8,484 萬 7 千元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出駐陸人員之編制及其業務內容，及檢討相關駐陸人員派遣規定及革新計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 葉宜津 李昆澤 劉權豪
林俊憲 陳素月 趙正宇

(四)交通部觀光局及所屬 106 年度編列「一般行政」8 億 8,484 萬 7 千元，鑑於觀光局因應大陸地區人民來台觀光團縮減困境，提供誘因協助接待大陸觀光團之旅行業者轉型辦理國人國內旅遊，並活絡地方經濟，以擴大整體旅遊市場、刺激非假日旅遊消費及增進華語導遊人員之就業機會提供旅行團補助。

惟補助內容卻僅設限接待大陸觀光團之旅行業者，而忽略其他本土旅遊業者，顯有不當之處。爰此，凍結本筆費用十分之一，俟交通部觀光局針對上述計畫進行改善，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 林俊憲

(五)鑑於政府採購法第 22 第 1 項第 12 款對於原住民或原住民團體之非營利商品或勞務，於招標時得採限制性招標之規定經常受各行政機關之忽視，此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認在購買原住民族商

品方有本條之適用，致本條為保障原住民族工作權之美意無法有效落實，查國際勞工組織原住民和部落人民公約〔Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No.169)〕第 20 條第 1 項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上受到有效保障。」，此意旨應於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款做有效落實，行政機關在招標一般性勞務時，亦應將本條列為裁量辦理方式之一，爰交通部觀光局「一般行政－基本行政工作維持－一般事務費」預算編列 901 萬 1 千元，凍結 100 萬元，俟交通部觀光局對於辦公大樓清潔招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定，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 陳雪生 簡東明 葉宜津

趙正宇

(六)查交通部觀光局及所屬 106 年度編列「觀光業務」經費 11 億 9,844 萬 1 千元，惟歷年來觀光局舉辦的活動當中，經常出現邀請原住民舞團唱歌跳舞做為推廣原民文化的做法，或是在網站上提供祭典或地方原民主題活動資訊。經查，相關呈現內容及資訊提供多有錯誤，例如：1. 舞團穿著號稱改良的錯誤服飾；2. 網站上提供的活動主題為布農族的儀式，放的卻是阿美族的照片。其次，觀光局提供部落的祭儀訊息時，常未提醒民眾相關禁忌及尊重部落，造成部落祭儀屢屢被觀光客嚴重打擾甚至破壞。身為政府機關，應仔細檢視提供的資訊及安排的活動是否正確，尤其關乎台灣原住民族被認識的方式，觀光局的資訊經常是台灣民眾及國際旅客接觸到的第一窗口，不可不慎。為提升觀光局宣導原民資訊之正確性及對部落之尊重，凍結交通部觀光局「觀光業務」預算之十分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出相關改善做法書面報告，並經同意後，始得動支。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo · Iyun · Pacidal

(七)交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「一般事務費」編列 6,510 萬 9 千元，辦理駐外辦事處轄區內經常性一般公務、公關工作或特定工作所需各專項費用（如辦公室租金、目標市場相關觀光資訊蒐集分析……等），惟此項費用與 105 年度的 5,363 萬 3 千元相較，多出 1,147 萬 6 千元。且從相關預算書或業務報告中，無從了解目前東京、首爾、紐約、北京、香港……等 12 處駐外辦事處的效益與預算支用情形，基於監督以及對業務瞭解之必要，避免有預算浪費之情事發生。爰此，有關 106 年度「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「一般事務費」編列 6,510 萬 9 千元，凍結四分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 陳歐珀

劉權豪 林俊憲 陳素月

以下第 1 案併入第(七)案，提案人合併列入。

1. 觀光局及所屬 106 年度歲出預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」編列 6,898 萬 3 千元，其中「一般事務費」編列 6,510 萬 9 千元，較 105 年度 5,363 萬 3 千元，增加 1,147 萬 6 千元，而預算書說明提及是因為增列駐外辦事處雇員薪俸及辦公室租金等。惟 105 年度該科目預算較 104 年度增加 40 萬 6 千元，其預算說明的理由也同樣是因為增列駐外辦事處雇員薪俸及辦公室租金等，況且在 106 年度預算書第 77 頁預算員額明細表的說明欄第一項亦提及，本局駐外辦事處職員 12 人，約聘 4 人，共 16 人，預算列於外交部。綜上所述，「觀光國際事務」項下「一般事務費」較上年度增加 1,147 萬 6 千元，而預算書的說明卻前後矛盾，與上年度比較，理由完全一樣，經費卻大幅提高更令人質疑。爰此交通部觀光局及所屬 106 年度歲出預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」編列 6,898 萬 3 千元，其中「一般事務費」編列 6,510 萬 9 千元，應刪除 1,147 萬 6 千元。

提案人：劉櫂豪 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

(八)交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務」項下「國外旅費」預算編列 101 萬 7 千元，惟觀光發展基金 106 年度針對「國外旅費」已編列 437 萬 2 千元，相關預算重覆編列，於國家財政困難之際顯有不妥。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務」項下「國外旅費」預算編列 101 萬 7 千元，凍結三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 陳歐珀
劉櫂豪 林俊憲 陳素月

(九)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務－觀光國際事務－業務費」之「國內旅費」34 萬元、「國外旅費」88 萬 5 千元、「大陸地區旅費」76 萬 9 千元，共編列 199 萬 4 千元，係邀請國際媒體與觀光業界外賓參訪國內觀光資源，及參加國際旅展、觀光推展等，惟來台國際旅客數量未見明顯增加，績效不佳，爰凍結「業務費」相關旅費之三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳歐珀
劉櫂豪 林俊憲 陳素月

(十)交通部觀光局及所屬 106 年度預算編列 76 萬 9 千元做為「大陸地區旅費」，然自新政府上台以來，中國無所不用其極打壓台灣，不僅在國際舞台上屢屢施以壓力，甚至惡意縮減陸客來台人數，嚴重傷害台灣人民的情感，破壞兩岸和諧關係，此刻編列中國旅費，顯然已失去意義。爰此，凍結本筆預算三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 劉櫂豪 趙正宇 李昆澤 林俊憲
陳歐珀 葉宜津 陳素月

(十一)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「大陸地區

旅費」編列 76 萬 9 千元，惟觀光發展基金 106 年度針對「大陸地區旅費」已編列 319 萬 7 千元，相關預算重覆編列，於國家財政困難之際顯有不妥。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「大陸地區旅費」編列 76 萬 9 千元，凍結三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 陳歐珀
劉權豪 林俊憲 陳素月

(十二)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」編列 544 萬 5 千元，主要係辦理風景區經營管理、公共建設推展等業務。惟觀光局大鵬灣國家風景區觀光旅客 104 年度僅 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區遊客人數 2.16%，105 年度上半年更降至僅 1.77%，觀光人數甚低，其觀光效益有待加強；且大鵬灣風景區跨海大橋之「開橋秀」為該管理處主要吸引人潮之觀光亮點，但因面臨海風侵襲，故障情形逐年增加，橋梁維修費亦逐年遞增，未能達到原始設計目的。爰此，觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」編列 544 萬 5 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局就如何提升大鵬灣風景區觀光旅遊及改善跨海大橋維護情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

(十三)有鑑於近年隨著陸客人數增多，現今高達 500 萬人次。然台灣旅遊市場上積弊已久的低價搶客、零團費等破壞商序亂象五花八門。自 2008 年開放陸客來，台陸客團遊覽車事故問題層出不窮，104 年台灣突破千萬旅客為觀光大國，卻造成有量無質的現象。觀光局應針對觀光從業人員加強管制落實輔導旅行業之品質維護。爰此，交通部觀光局及所屬編列「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」476 萬 6 千元，凍結四分之一。為維護旅遊服務與安全，請交通部觀光局將其改善情形於 1 個月內向立法院交通委員會提出具體之書面報告後，始得動支。

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

(十四)為吸引各國遊客來訪、提高我國觀光業產值，強化多元化之外語服務為急迫且不可或缺之工作。經查，目前觀光局所屬各風景區管理處的解說導覽服務項目中，導覽人員多僅能提供華語導覽，其他外語服務不僅人力短缺、不固定、且不多元。目前我國約有 50 萬外籍配偶，不但熟悉母國語言，來台多年亦已融入我國文化。但是因為導遊領隊的相關考照規定與限制，致使外籍配偶難以考取，然而，在推展國際觀光發展的政策方向上，卻不見觀光局對此困境有所作為。爰此，凍結「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」預算 476 萬 6 千元之四分之一，要求交通部觀光局以「導覽助理員」之方向，設計相關教學與訓練課程，並設計、規劃相關證照規定，以輔導、協助入籍配偶或外籍在台居留人士考照，成為旅遊輔助導覽人員，服務其母語國家之遊客，以解決我國觀光景點外語人才不足之困境。俟相關之業務檢討報告及可行性評估報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

各管理處解說導覽人員統計表

	中文	英文	日文	法文	西班牙文	總計
東北角	69	23	1	0	1	94
北觀	115	3	1	0	0	119
參山	177	5	0	0	0	182
日月潭	65	30	7	0	0	102
阿里山	78	5	3	0	1	87
雲嘉南	52	2	0	0	0	54
西拉雅	25	8	2	0	0	35
大鵬灣	101	4	3	0	0	108
茂林	10	4	1	1	0	16
花東縱谷	35	7	2	0	1	45
東海岸	56	2	0	0	0	58
澎湖	12	2	1	0	0	15
馬祖	7	3	0	0	0	10
總計	802	98	21	1	3	925

提案人：蕭美琴 陳歐珀 陳素月 趙正宇 劉權豪
林俊憲 李昆澤 葉宜津

(十五)近期以來國內觀光客源結構改變，為提升我國觀光產業競爭力，主管機關已針對旅行業提出若干協助轉型措施；然由預算編列觀之，其計畫說明並未就國內觀光產業轉型部分充分說明。爰就交通部觀光局及所屬編列「觀光業務－觀光業務管理與服務及從業人員訓練」預算 476 萬 6 千元，凍結四分之一，俟交通部觀光局就國內觀光產業發展轉型，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 葉宜津 趙正宇 陳歐珀
林俊憲 陳素月 劉權豪 呂孫綾

(十六)交通部觀光局及所屬 106 年度編列「觀光業務」11 億 9,844 萬 1 千元，包含「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」476 萬 6 千元。

經查，我國取締民眾亂丟菸蒂等違規事項，觀光客亦列入受罰，惟外籍觀光客會經由導遊帶至最近之郵局或超商繳款，但繳清罰款比例並不高，係因觀光從業人員督導不周，導致外籍觀光客沒繳罰款照樣出境。

爰此，凍結本筆費用之四分之一，俟交通部觀光局針對觀光從業人員應加強宣導旅客遵守我國法規以避免受罰，並將其改善情形，於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳雪生 李昆澤 鄭寶清 鄭天財 簡東明

趙正宇

(十七)交通部觀光局及所屬 106 年度編列「觀光業務」11 億 9,844 萬 1 千元，包含「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」476 萬 6 千元。

以往觀光局從來無系統性的「培育」同時具備「文化歷史專業」、「旅遊服務專業」、「外語能力」的導遊，考照淪為類科舉形式、毫不重視實務經驗，現觀光局又為增進華語導遊人員之就業機會，提出補助接待陸客團之旅行社相關補助。我國大力推動新南向政策至今，觀光局卻未配合協助現有華語導遊轉型東南亞語或阿拉伯語之導遊，反補助華語導遊轉進國內線，未獲任何補助之國內線導遊領隊恐因此失去工作機會，顯見觀光局針對觀光服務及從業人員訓練上，有所偏廢。

爰此，凍結「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」預算之四分之一，俟交通部觀光局針對加強輔導第二外語專長之服務及從業人員提出檢討，並於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 劉櫂豪 趙正宇
李昆澤 葉宜津 林俊憲

(十八)交通部觀光局及所屬 106 年度編列「觀光業務」11 億 9,844 萬 1 千元，包含「國民旅遊事業管理與推廣」1,923 萬 4 千元。

交通部觀光局在 105 年 11 月 4 日發布「補助接待大陸地區人民來台觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊實施要點」，計畫透過政府挹注 3 億元資金，補助接待陸團旅行業運用舊有產業合作模式，推出平日國內旅遊行程。觀光局不思索在需求面刺激消費者旅遊需求，卻以供給端差別補貼的方式，鼓勵原本接待中客團的旅行業者，削價競爭，投入已屬競爭激烈的國旅市場，將製造更多供給者在同一個場域裡捉對廝殺，對我國國內旅遊市場將產生衝擊。

爰此，凍結「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」預算之四分之一，俟交通部觀光局針對上述不當補助方案提出檢討，並於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 劉櫂豪 趙正宇
李昆澤 葉宜津 林俊憲

(十九)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 1,923 萬 4 千元，其中「一般事務費」編列 525 萬 3 千元，除了環境美化、清潔、保全等費用外，主要係辦理旅遊服務中心及觀光旅遊業設立、管理、督導及考核等相關經費。惟根據審計部 104 年度決算審核報告，部分觀光旅遊業者未訂定大量傷病患緊急醫療救護計畫，另為避免觀光遊樂業者違規從事短期租借，應加強稽查緊鄰經營範圍之增設設施，並通報主管機關查處。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 1,923 萬 4 千元，凍結四分之一，俟交通部觀光局就觀光遊樂業者違規從事短期租借加強稽查情形及督促觀光旅遊業者訂定大量傷病患緊急醫療救護計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

(二十)交通部觀光局及所屬 106 年度預算於「觀光業務－國民旅遊事業管理與推廣－獎補助費」編列 982 萬 6 千元，係補助民間團體辦理地方相關觀光活動。惟避免浮濫編列預算，爰凍結該筆預算之四分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出申請計畫等書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳歐珀
劉權豪 林俊憲 陳素月

(二十一)交通部觀光局及所屬 106 年度編列「觀光業務」11 億 9,844 萬 1 千元，包含「旅遊服務中心」467 萬 9 千元。

經查，該筆費用有 22 萬 5 千元用於蒐集國內外旅遊圖書等資料，跟「觀光業務調查與規劃」項下訂購國外觀光市場分析及統計參考書籍有其重疊之處，且近來觀光局打算將公務人員國民旅遊卡以一半之額度撥給各機關辦理團體旅遊，惟團體行程與大部分民眾的旅遊習慣不符，僅有亡羊補牢之效，恐無法實際提升旅遊品質。

爰此，凍結「觀光業務－旅遊服務中心」預算之四分之一，俟交通部觀光局針對蒐集國外參考資料與國旅補助方案提出檢討，並於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇 李昆澤
葉宜津 林俊憲 劉權豪

(二十二)鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」共編列 10 億 6,900 萬元，係補助觀光發展基金以辦理「跨域亮點及特色加值計畫（104－107 年）」。

但因：

1. 「跨域亮點及特色加值計畫」預算重複編列於觀光局「公務預算」、「交通作業基金」兩方面，不僅疊床架屋又無效益說明，不利立法院監督。

2. 觀光局歷年來皆以此重複編列方式以辦理先前「觀光拔尖領航方案（98－103 年）」，但截至 104 年底為止，歲出保留款仍高達 1.4 億元（包括新竹縣「臺灣漫畫夢工場」、澎湖縣「澎湖灣悠活度假」等計畫皆未完成），執行多年，績效不彰。

爰此，凍結「觀光業務－補助交通作業基金」預算 10 億 6,900 萬元之四分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 趙正宇

(二十三)有鑑於交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「觀光業務－補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色加值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。故凍結該預算之四分之一，俟

交通部觀光局針對該問題提出改善措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 陳素月

(二十四)交通部觀光局及所屬 106 年度預算於「觀光業務－補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值整備計畫（104－107 年）」，補助地方政府所需經費。

觀光局於 98 至 103 年度辦理「觀光拔尖領航方案」，其中「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」與「區域旗艦計畫」等 2 計畫，於 104 年度整合為「跨域亮點及特色增值整備計畫（104－107 年）」，計畫總經費 56 億元，至 104 年 8 月 19 日始經行政院核准。

本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色增值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。為避免浪費公帑。爰凍結「觀光業務－補助交通作業基金」預算之四分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳素月 李昆澤 葉宜津
劉權豪 陳歐珀 林俊憲

(二十五)交通部觀光局及所屬 106 年度於「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值整備計畫（104－107 年）」，補助地方政府所需經費。惟同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。

另查該計畫為觀光局於 98 至 103 年度所辦理之「觀光拔尖領航方案」底下之子計畫整合而來，然而已撥付基金尚未執行完成者，99 至 102 年度經審計部修正改列保留數計 14 億餘元，截至 104 年底應付歲出保留款尚餘 1.4 億元，顯見計畫執行效率不彰。爰凍結該補助預算之四分之一，待交通部觀光局應完成之計畫檢核執行完畢，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 林俊憲 劉權豪 趙正宇
葉宜津 陳素月

(二十六)交通部觀光局及所屬於 106 年度單位預算「觀光業務－補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，辦理「跨域亮點及特色增值計畫（104－107 年）」，以補助地方政府進行相關觀光建設。然據查，因缺乏有效統合與管理，該筆預算之使用，對於地方觀光發展之助益有限，部分經費甚至用於地方基礎建設而與觀光之推展不相干。爰此，凍結本筆預算之四分之一，並要求交通部觀光局提供各縣市之完整建設、補助計畫，並說明該計畫對推動在地、國際觀光助益之書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 李昆澤 葉宜津 劉權豪

林俊憲 陳素月 趙正宇

(二十七)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「國家風景區開發與管理－國家風景區建設計畫」編列 31 億 7,710 萬元，經查 104 年度決算為 25 億 9,429 萬 6 千元，係為辦理「重要觀光景點建設中程計畫」，包括日月潭國家風景區建設計畫等 13 個子計畫，惟部分子計畫財務計畫尚未完成核定，不符預算法第 34 條規定，且部分國家風景區自償率偏低，規劃倉促有欠周延，允宜積極改善。故凍結該預算之四分之一，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

國家風景區建設計畫	計畫總經費 (105-108 年)	財務自償率%	106 年度 預算案數
東北角暨宜蘭海岸	9.20	27.53	2.30
北海岸及觀音山	11.25	27.23	2.25
日月潭	11.18	25.00	2.30
參山	7.20	25.04	1.80
阿里山	12.71	25.27	3.30
雲嘉南濱海	12.00	26.31	2.70
西拉雅	6.00	9.57	2.08
茂林	9.44	15.52	2.45
大鵬灣	16.65	27.86	2.92
東部海岸	9.20	9.17	2.35
花東縱谷	12.00	11.50	2.70
澎湖	8.00	15.10	2.35
馬祖	7.68	6.06	2.27
合計	132.51	20.56	31.77

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
 陳素月 陳歐珀 劉權豪 鄭天財 Sra · Kacaw
 陳雪生 簡東明

以下第 1.案至第 3.案併入第(二十七)案，提案人合併列入。

1. 有鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度歲出第 14 款第 4 項第 3 目「國家風景區開發與管理」工作計畫「20 國家風景區建設計畫」項下編列 31 億 7710 萬元，辦理「重要觀光景點建設中程計畫（105－108 年度）」，分別有日月潭國家風景區建設計畫等 13 個子計畫。經查：重要觀光景點建設中程計畫之部分子計畫財務計畫尚未經行政院核定，不符預算法第 34 條規定，規劃倉促有欠周延；又部分風景區自償率偏低，允應儘速研謀改善。爰擬刪除該項計畫編列經費 31 億 7710 萬元之二分之一。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 劉權豪

林俊憲 陳素月 趙正宇

2. 鑒於原住民族基本法第 2 條規定原住民族部落：係指原住民於原住民族地區一定區域內，依其傳統規範共同生活結合而成之團體，經中央原住民族主管機關核定者。另 91 年 4 月 16 日行政院院臺疆字第 0910017300 號函公布 55 個鄉鎮市為原住民族地區，惟上開鄉鎮市除原住民族居住之部落以外，尚有非原住民族居住之社區，但觀光局在編列預算中，若該歲出計畫建設在原住民族地區內時，即將其計入投注於原住民族之經費。

蓋此舉係基於行政上計算方便，即僅依原住民族地區作出統計，不僅將編列預算流於形式，且此種編列方式具有諸多問題，容易產生爭議。

查行政院編製中央政府總預算案總說明及主要附表所敘明者為「原住民族相關經費」並非指「原住民族地區經費」，查交通部觀光局所列「原住民族地區經費」並未能全面落實於原住民族或部落，殊難謂為「原住民族相關經費」，但卻又讓社會大眾誤認投入於原住民族之預算過鉅，排擠其他經費。實不應將原住民族相關經費認定僅以形式認定，更應實質檢視是否用於原住民族或部落，貫徹預算精神、保障原住民族權益。

爰凍結交通部觀光局國家風景區建設計畫費用 3,177,100 千元中二分之一，要求觀光局應審視上開歲出部分，何項經費實際落實在原住民族或部落。俟觀光局對於其預算中實際投注於原住民族或部落之經費提出專案報告，並經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生 簡東明 葉宜津
趙正宇

3. 鑒於觀光旅遊之型態轉變，由遠見雜誌提供之報導中指出，針對大陸來台旅客調查顯示，從 2011 至 2015 年團客與自由行人數比例從 41 比 1 到 1.5 比 1，自由行遊客相對於台灣的人文氣息最感興趣，更希望進行深度旅遊，對原住民族部落充滿興趣，惟觀光局所推行之國家風景區建設計畫中，皆著重在與文化無相關之軟硬體建設，而對於部落文化之呈現、導覽、推廣等軟硬體工作計畫，則乏善可陳，除未能將原住民族文化全面、深入的了解、探索外，亦未能符合自由行旅客之需求，且未能符合發展觀光條例之立法目的，在實際面上對於觀光局建設能產生之實際效益，不無疑義，爰凍結該計畫預算 3,177,100 千元中之三分之一，俟觀光局依前述意旨，提出針對該計畫明年預計執行情形之專案報告，且經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生 簡東明 葉宜津
趙正宇

(二十八)鑒於原住民族基本法第 19 條規定，原住民得在原住民族地區基於傳統文化、祭儀或自用依法從事獵捕野生動物、採集野生植物及菌類、採取礦物、土石、利用水資源等非營利行為；然風景特定區管理規則第 14 條規定，風景特定區內非經該管觀光主管機關許可或同意，不得為採伐竹木、採採礦物或挖填土石、補採魚、貝、珊瑚、藻類等行為。使原住民族基於法律而採集自然資源卻遭檢舉，此規定與原住民族基本法第 19 條精神不符，且其法律位階僅係行政命令尚不得抵觸原住民族基本法，且按照原住民族基本法第 34 條規定，相關法令與原住民族基本法不符者應修改，此規則系行政命令，應由觀光局修正更改。故應允原住民族於國家風景區

中依據原住民族基本法規定採取自然資源。爰凍結交通部觀光局及所屬 106 年度「國家風景區開發與管理－業務費－教育訓練費」預算 85 萬 9 千元之四分之一。俟交通部觀光局對於上開行政命令修正，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 陳雪生 簡東明 趙正宇

(二十九)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「國家風景區開發與管理－重要觀光景點建設中程計畫(105－108 年度)－東北角暨宜蘭海岸國家風景區建設計畫－設備及投資」編列 2 億 1,000 萬元，經查 104 年度決算為 1 億 8,600 萬元，其業務內容包含各管理處設施、機械設備維護費及各種工程費用，惟許多管理處於該項目預算編列過於簡略，惟其項目「公共建設及設施費」編列 1 億 1,700 萬元，惟其內容未明列工程項目，無從得知其預算之必要性及合理性，故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告至後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 陳素月

(三十)查交通部觀光局及所屬 106 年度於「國家風景區開發與管理」項下，編列「東部海岸國家風景區開發與管理」2 億 3,978 萬 6 千元、「花東縱谷國家風景區開發與管理」2 億 7,294 萬 7 千元、「日月潭國家風景區開發與管理」2 億 3,502 萬 4 千元、「阿里山國家風景區開發與管理」3 億 3,433 萬 6 千元、「茂林國家風景區開發與管理」2 億 4,818 萬 9 千元。前述國家風景管理區皆位於原住民族地區，做任何計畫推動前，均應依照原住民族基本法第 21 條、第 22 條規定，取得在地部落同意，並與在地原住民族建立共同管理機制。然詳閱預算書，卻未見任何說明；過去幾年不論是東部海岸國家風景區管理處、日月潭國家風景區管理處，均與地方部落衝突不斷，對族人毫無尊重。為落實原住民基本法的精神，避免族群衝突，凍結前述各國家風景區開發與管理經費之十分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出各國家風景區管理處相關共管計畫之書面報告，並經同意後，始得動支。

提案人：葉宜津 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇

高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

(三十一)交通部觀光局所屬東部海岸國家風景區管理處 106 年度編列「設備及投資」預算 2 億 0,500 萬元、花東縱谷國家風景區管理處 106 年度亦編列「設備及投資」預算 2 億 4,000 萬元。國家風景區的開發確實需相關硬體設備之建置，然據查，兩處所列之建設計畫的方向並不明確，建設案的設計與當地風土、部落之民情尚有落差；更甚者，也並未配合近期觀光產業轉型的需求來做調整。例如政府倡導新南向政策，極力爭取東南亞觀光客源，而兩管理處現有之相關外語導覽的輔助設施並未與時俱進。爰此，為避免二次施工，浪費政府相關建設經費，針對兩處所屬之 106 年度「設備及投資」預算，各凍結十分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 葉宜津 陳歐珀 劉權豪 林俊憲
陳素月 趙正宇

(三十二)有鑑於交通部觀光局所屬大鵬灣國家風景區管理處於 106 年度預算「一般行政－人事費」編列 5,188 萬 3 千元，經查大鵬灣國家風景區管理處員額共 33 人，相較於花東縱谷國家風景區管理處員額 32 人，人事費僅編列 3,601 萬 1 千元，大鵬灣國家風景區管理處員額多 1 人，預算竟高出 1,587 萬 2 千元，復比較觀光局所屬 13 個風景區管理處之平均人事費，最低為東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處 87 萬 1 千元/人，最高為大鵬灣國家風景區管理處 157 萬 2 千元/人，約為最低者的 2 倍，顯見大鵬灣國家風景區管理處於人事費預算之編列，極為不合理，有浮濫編列之嫌。故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 陳素月

(三十三)有鑑於交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「國家風景區開發與管理－重要觀光景點建設中程計畫（105－108 年度）－大鵬灣國家風景區建設計畫」編列 2 億 9,210 萬元，105 年因莫蘭蒂颱風來襲，因大鵬灣國家風景區管理處於岸際設置的涼亭頂蓋飛掀後重擊漁民膠筏，致整船破碎，6 艘皆需重新製作，我國每年夏秋之際易逢颱風災害，卻未於颱風前完成穩固設備之相關作業，以避免損壞公物及人民財產，甚至傷及民眾生命，於設備管理有怠惰之嫌。故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局檢討現行國家風景區管理制度，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 陳素月

(三十四)有鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度於「國家風景區開發與管理」計畫項下「重要觀光景點建設中程計畫（105－108 年度）－大鵬灣國家風景區建設計畫」編列 2 億 9,210 萬元，預計辦理多項國際及國內觀光景點重要建設計畫，包括橋梁設施維持費 700 萬元。經查：104 年度大鵬灣國家風景區觀光旅客 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區總遊客人數 4,905 萬人之 2.16%，105 年度上半年占整體比率 1.77%，僅高於離島馬祖及澎湖國家風景區觀光客人數，觀光效益有待加強。大鵬灣跨海大橋建造經費 17 億餘元，故障情形逐年增加，105 年度截至 8 月底止，已故障 4 次，高於 104 年度全年故障次數，顯未達原始建設目的，允宜加強橋梁安全維護。爰凍結該項計畫編列經費 2 億 9,210 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 劉權豪
林俊憲 陳素月 趙正宇

(三十五)有鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度於「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列阿里山國家風景區建設計畫 3 億 3,000 萬元，其中包括太平雲梯入口景觀區遊憩設施後續工程 6,900 萬元。經查：觀光局辦理「太平雲梯入口景觀區遊憩設施工程」，原期程為 103 年 4 月 21 日至 104 年 8 月 10 日，惟截至 105 年 3 月 10 日止，實際進度僅 66.32%，觀光局於 105 年 3 月 23 日起與承攬廠商終止契約。經解約後重新發包，業於 105 年 7 月 5 日決標，

預計 106 年 6 月底前完工；阿里山太平雲梯未來將成為全台最長最高觀光吊橋，有鑑於本項工程已延宕多時，且因環境特殊增加興建及日後維護之困難度，允應積極辦理後續工程，以達原興建目的。爰凍結該項計畫編列經費 3 億 3,000 萬元之五分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出後續工程有效達標之書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 林俊憲 李昆澤 葉宜津
趙正宇 陳素月 劉權豪

(三十六)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 4,630 萬 3 千元，與 105 年度相較，105 年度編列 4,397 萬 2 千元，增加 233 萬 1 千元，預算說明提及乃因增列「其他業務租金」所致。惟 105 年度仍有「其他業務租金」科目，非 106 年度新增，且該科目其主要係觀光局辦公室租金及其他行政機具租金，而局辦公室租金 106 年度相較僅增加 140 萬 1 千元。另 106 年度又新增委辦費科目 61 萬 4 千元，水電費增加 57 萬 2 千元，通訊費增加 18 萬 2 千元，一般事務費增加 107 萬 5 千元，上述增列在預算書亦未有說明。爰請交通部觀光局研議辦公室自建或自購，或協調相關機關撥用。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

(三十七)鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務－旅館及民宿之管理與輔導」編列 589 萬 5 千元。但觀光局多年來對於修正「民宿管理辦法」進度遲緩，並未考量全國原住民族地區民宿問題乃因特殊歷史因素造成，導使多數民宿至今仍被迫無法取得建照執照非法經營，因此，交通部觀光局應向立法院交通委員會提出書面報告。

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

以下第 1.案至第 7.案併入第(三十七)案，提案人合併列入。

1. 有鑑於交通部觀光局於 106 年度預算「觀光業務－旅館及民宿之管理與輔導」編列 589 萬 5 千元，近年來日租套房在共享經濟概念下，因為價格低廉，成為旅客住宿首選，但因屬於違法經營，使消費者遇到糾紛時，無法受到保障，根據觀光局統計，101 年至今年 6 月，國內列管的日租套房就有 1,774 間，業者不僅不必繳稅、不必通過消防安檢，且營業成本還比合法者低，因此即便祭出罰則，業者仍選擇繼續違規營業，惟交通部觀光局為旅館業之主管機關，針對日租套房問題長年未能有效解決，觀光局於其職掌業務，恐有怠惰、失職之嫌。故建議針對該預算刪減 50 萬，以保障合法業者權益及維護消費者住宿安全。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 陳素月

2. 觀光局 104 年度於單位預算「觀光業務」項下編列「旅館及民宿之管理與輔導費」775 萬，於 105 年度編列 693 萬。然依據觀光局提供本辦公室有關 104－105 迄今針對花蓮旅館、民宿業辦理之講習、研討會相關資料來看，辦理經費與年度預算差異極大。爰此，擬凍結 106 年度「觀光業務」「旅館及民宿之管理與輔導費」全數預算，俟向交通委員會說明、釐清，始得動支。

資料來源：觀光局

會議名稱	地點	邀請對象	成果	預算經費
104 年「國內旅遊住宿優惠補助活動」說明會	花蓮縣政府	旅館及民宿業者	204 人參加	無
104 年「國內旅遊住宿優惠補助活動」說明會	花蓮縣政府	旅館及民宿業者	45 人參加	無
104 年好客民宿遴選活動—輔導訓練課程	花蓮翰品酒店	民宿 (未取得好客民宿標章)	129 人訓練結業	803 萬 2,000 元 (整體活動經費)
104 年好客民宿訓練課程	花蓮統帥大飯店	民宿 (已取得好客民宿標章)	86 人訓練結業	240 萬元 (含其他訓練場次經費)
104 年旅館中階經理人訓練課程	翰品酒店花蓮	觀光旅館業及旅館業	90 人訓練結業	226 萬 8,500 元 (含其他訓練場次經費)
價值再增值—旅館服務品質提升講習	理想大地度假酒店	觀光旅館業及旅館業	55 人參加	86 萬 7,420 元 (補助台灣星級旅館協會整體活動經費)
105 年好客民宿遴選活動—輔導訓練課程	花蓮一信	民宿 (已取得好客民宿標章)	63 人訓練結業	745 萬 6,500 元 (整體活動經費)
105 年旅館中階經理人訓練課程	美侖大飯店	觀光旅館業及旅館業	80 人訓練	225 萬 5,000 元 (含其他訓練場次經費)

提案人：蕭美琴 陳歐珀 劉耀豪 趙正宇 李昆澤
葉宜津 陳素月 林俊憲

3. 106 年度交通部觀光局編列觀光業務費用 11 億 9,844 萬 1 千元包含旅館及民宿之管理與輔導費用 589 萬 5 千元。

經查，該項目相關費用有高達 290 萬係辦理地方政府旅宿業務管理與輔導績效評比，國內旅費及短程旅費也要 103 萬 9 千元，而督導檢查，及旅宿業提升諮詢輔導、籌設及管理輔導費用僅 100 萬元，惟本筆費用六分之一，比例明顯失衡。而觀光局竟不聞不問，預算多以管理督導而漠視輔導旅宿業者，如何帶動我國旅館及民宿品質之提升？

爰此，建議凍結本筆預算二分之一，俟交通部觀光局針對旅宿業管理輔導提出檢討方案，並於 1 個月內以書面報告送至本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 趙正宇
李昆澤 葉宜津 林俊憲

4. 對於 AIRBNB 等國內外網路平台提供旅館、民宿等出租訊息，存有大量未合法之旅館、民宿及日租套房，為避免消費糾紛及公安消防之基本要求，交通部應加強取締之技巧，如要求網路平台業者提供出租訊息之資料，或是要求觀光旅客之入境登記卡，填寫居住之旅館、民宿之住址等。爰此，觀光局所編列「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」，凍結二分之一，待提出具體政策之書面報告後，始得動支。

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

5. 106 年度交通部觀光局編列觀光業務費用 11 億 9,844 萬 1 千元包含旅館及民宿之管理與輔導費用 589 萬 5 千元。惟觀光局針對民宿管理辦法，並未考量外、離島地區文化價值之區域，可結合當地人文元素，以利從事深度旅遊之旅客留駐。爰此，建議凍結本筆費用二分之一，俟交通部觀光局針對民宿管理辦法其外、離島地區設置民宿之部分進行檢討，於一個月內將初步資料以書面報告送至本委員會，並召開專案報告經本委員會同意後，始得動支。

提案人：陳雪生 鄭寶清 簡東明 李昆澤 鄭天財
趙正宇

6. 觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」編列 589 萬 5 千元，主要係為輔導觀光旅館業、旅館業及民宿建立完整管理體系等業務。惟觀光局從 98 年推動星級旅館評鑑計畫至今，星級旅館家數 103 年度共計 527 家，104 年度增至 599 家，至 105 年 6 月卻僅剩 515 家，星級旅館家數不增反減，顯見觀光局輔導旅館業者成效不彰，且相較於全國旅館業者總家數，星級旅館所佔比例不到 2 成，該計畫實有檢討之必要。爰此觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」編列 589 萬 5 千元，應凍結五分之一，俟觀光局就星級旅館評鑑計畫提出檢討報告，並向交通委員會提出說明後，始得動支。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

7. 有鑑於原住民族基本法第 21 條第 1 項規定，「政府或私人於原住民族土地或部落及其周邊一定範圍內之公有土地從事土地開發、資源利用、生態保育及學術研究，應諮商並取得原住民族或部落同意或參與，……」。惟中央及地方主管機關依觀光旅館業管理規則第 3 條規定，「觀光旅館業之興辦事業計畫審核、籌設、變更、轉讓、檢查、輔導、獎勵、處罰與監督管理事項，除在直轄市之一般觀光旅館業，得由交通部委辦直轄市政府執行外，其餘由交通部委任交通部觀光局執行之。」受理相關業者聲請從事觀光旅館業籌設核准前，對於觀光旅館業之興辦事業計畫位於前揭原基法第 21 條第 1 項之範圍者，均未要求觀光旅館業者應先踐行原基法第 21 條第 1 項之規定，與當地原住民族或部落諮商同意。爰此，交通部觀光局 106 年度預算歲出部分第 14 款 4 項 2 目「旅館及民宿之管理與輔導」預算編列 5 百 89 萬 5 千元，應凍結 2 百萬元

，俟交通部觀光局就如何落實原基法第 21 條第 1 項規定向交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生 簡東明 趙正宇

(三十八)配合政府能源政策運用在公共工程建設計畫，對於觀光局在北海岸及觀音山國家風景區之公共建設及設施地區遊憩區景觀與設施改善工程中，應考量北海岸地區現地包括風力等再生能源相關現有自然資源之有效運用。爰建議提出相關綠能節能改善計畫及設置相關再生能源發電設施，要求交通部觀光局對於再生能源發電量等用於景觀建物工程，提出於相關公部門新建建物做優先試辦評估之可行性成效具體作為。待交通部觀光局收集足夠基礎資料、研擬建物用電量規劃以及確認再生能源發電設施評估計畫後，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：趙正宇 鄭寶清 林俊憲 陳素月 葉宜津
蕭美琴 李昆澤 劉權豪 吳焜裕 洪宗熠

(三十九)交通部觀光局及所屬 106 年度編列 31 億 7,710 萬元辦理「重要觀光景點建設中程計畫(105-108 年度)以延續前期中長程計畫建設成果，惟前揭財務計畫截至 105 年 8 月底止至少有 7 處尚未經行政院核定，不符預算法第 34 條規定，且部分國家風景區自償率偏低，規劃倉促有欠周延，允宜積極改善。

由於該計畫預算金額龐大，且事關我國重要風景區之建設，故決議令交通部觀光局應加速預算報核申請，以符正常預算編列程序。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 趙正宇 李昆澤
林俊憲 葉宜津 陳素月

(四十)交通部觀光局及所屬(以下簡稱觀光局)106 年度於「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色加值整備計畫(104-107 年)」，補助地方政府所需經費。

觀光局於 98 至 103 年度辦理「觀光拔尖領航方案」，其中「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」與「區域旗艦計畫」等 2 計畫，於 104 年度整合為「跨域亮點及特色加值整備計畫」，計畫總經費 56 億元，至 104 年 8 月 19 日始經行政院核准。

本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色加值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。

特要求交通部觀光局針對同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金之情形，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 劉權豪 鄭寶清 林俊憲 陳歐珀
李昆澤 葉宜津 陳素月

(四十一)台南觀光內涵豐富，不論古蹟、文化、美食、風景等均有一遊之價值，惟對於台南觀光之行銷，政府僅偏重於古蹟、美食，對於自然風景則較少著墨。故交通部觀光局於宣導台南觀光，應參考日本京都，除推展境內文化財外，亦推展自然風景，以衡平整體古都之觀光發

展。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 劉權豪 林俊憲
陳素月 趙正宇

(四十二)目前觀光政策重於行銷大於實質內容改善，許多風景區連基本的整齊清潔就無法做到，爰要求交通部觀光局於所屬風景區，對於有補助之地方景點，均應要求設置相對數量之公共垃圾桶，讓民眾隨手垃圾有處可丟。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 劉權豪
林俊憲 陳素月 趙正宇

(四十三)台灣自然風景壯麗，但觀光局行銷偏重於一般景點，對於高山旅遊、海洋旅遊卻鮮少規畫，爰要求交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體發展方案之書面報告。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 劉權豪
林俊憲 陳素月 趙正宇

(四十四)航海觀光屬於高經濟價值的觀光產業，但目前國內的帆船碼頭稀少，以致於此項觀光產業無法順利發展。建請交通部觀光局、港務局、與行政院農委會漁業署協調，將空置之碼頭規畫成帆船碼頭，以振興航海觀光事業。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 劉權豪
林俊憲 陳素月 趙正宇

(四十五)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「觀光業務—觀光國際事務」編列 6,898 萬 3 千元，旨在推廣我國觀光資源，增進國際人士瞭解，惟臺灣一再強調國際化，在道路標示以及景點解說上對外國遊客不夠友善，顯見政府缺乏整體觀光發展計畫，再者，第一線面對旅客之導遊外，更應同時輔導旅行社、遊覽車業者、餐廳及景點等相關旅遊從業人員及單位，有能力提供來自世界各地的旅遊團優質服務。若一味地追求各國旅客來臺觀光旅遊，政府卻沒有提供足夠友善旅遊經驗，並不利於我國觀光產業永續發展。故建議為爭取各國旅客來臺觀光，在政策規劃上應有更完整的思考，針對道路標示、景點解說及加強旅遊相關產業從業人員之國際化提升議題，於 3 個月內提送書面報告至立法院交通委員會，以確保外國遊客來臺旅遊之品質水準。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 劉權豪 陳素月

(四十六)據觀光局統計，全臺合法民宿業約 6,652 家，較 104 年同期成長約兩成，民宿的出現補足旅遊市場特色地方民居的角色。近年來興起一股追逐懷舊風潮，在都市歷史文化街區經營老宅民宿，吸引國內外旅客入住並提振當地觀光產業。但是依現行民宿管理辦法規定，都市土地內不得設置民宿，使回鄉創業經營民宿者受挫連連。交通部觀光局應修改不合時宜的民宿管理辦法，在消防和衛生條件妥善管理下，考量依不同地區及類型的民宿，研議放寬開放客房數目，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，並於 6 個月內完成相關修法程序及公布實施。

提案人：陳雪生 葉宜津 簡東明 鄭天財 趙正宇

(四十七)交通部觀光局辦理嘉義縣阿里山鄉「太平雲梯入口景觀區遊憩設施工程」，原工程期程為 103 年 4 月至 104 年 8 月，但截至 105 年 3 月止，實際進度僅 66.32%，且因包商施工錯誤，已於 105 年起與原承包商終止契約。此為地方重大建設，工程進度卻一再延宕，雖預計將在 106 年完工，但為了解事件過程及原因，敬請交通部觀光局查明案情並追究相關人員責任，將辦理進度做成書面報告，於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 趙正宇

(四十八)鑑於交通部觀光局將原住民族部落觀光視為施政政策重點，且為向民眾推廣部落觀光，自 2014 年集合國家風景區管理處和相關部會，將自有的原住民文化特色以「成果展」方式呈現。惟近日賽夏族巴斯達隘（矮靈祭），湧入 2 萬人遊客參加，卻有遊客隨意觸犯禁忌、喝酒滋事、不尊重族人情形發生。遍查交通部觀光局國家風景區管理處網頁均有介紹部落觀光，但內容僅限於介紹部落遊程、部落美食等等，未註明原住民族禁忌。因此，請交通部觀光局未來推廣部落觀光時，應將原住民族文化禁忌附註於網頁等資料上，以避免觸犯族人禁忌，並於 3 個月內將相關措施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 趙正宇

(四十九)觀光局歷年來以公務預算補助觀光發展基金辦理「觀光拔尖領航方案」，已撥付基金尚未執行完成者，99 至 102 年度經審計部修正改列保留數計 14 億餘元，截至 104 年底應付歲出保留款尚餘 1.4 億元，包括競爭型國際觀光魅力據點示範計畫之新竹縣「臺灣漫畫夢工場」及澎湖縣「海峽風華·平湖美學—澎湖灣悠活度假」等案，詢據觀光局表示，係因地方政府相關建設未完成所致，未結案件將於 105 年度辦理完成。惟相關計畫延宕多年。特要求交通部觀光局針對示範計畫目前執行之進度，於 2 星期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 李昆澤 葉宜津 陳歐珀
陳素月 劉權豪 林俊憲

(五十)台東地區 105 年連接遭逢颱風重創，不僅農漁業受到重大損失，觀光產業也損害嚴重，加上過去高度仰賴陸客團創造觀光產值，如今陸客縮減，台東已形成觀光業的重災區。目前政府正研議採用國民旅遊卡配套措施來挽救國內觀光，據報載欲透過機關辦理團體旅遊方式，到國內旅遊景點消費，而相關旅遊行程觀光局正規劃研議中；有鑑於台東地區觀光產業 105 年遭受風災、陸客下滑等衝擊，交通部觀光局應優先規劃台東地區納入旅遊行程，並提高優惠配套措施，以鼓勵機關辦理台東旅遊。

提案人：劉權豪 鄭寶清 林俊憲 葉宜津 趙正宇
李昆澤 陳歐珀 陳素月

(五十一)觀光局為響應政府新南向政策，邀請印尼雅加達、泗水及棉蘭等 23 個城市、154 家業者及媒體共 200 人，於 105 年 11 月 9 至 16 日來臺考察觀光資源。惟據媒體採訪所述，該踩線團來台行程全在西半部地區，無規劃東部行程，恐無法吸引南向東南亞各國來台灣東部地區觀光旅遊。因此，建議交通部觀光局儘速再規劃南向各國之踩線團，前往東部地區考察，以協助

吸引南向各國旅客前往台東旅遊之意願，提振台東觀光產業。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 李昆澤 葉宜津

陳歐珀 林俊憲 陳素月

(五十二)鑑於我國導遊考照制度淪為類科舉形式，未重視實務經驗，導致過去因陸客團之需要，華語導遊大量增加，現因陸客來台縮減，爰要求交通部觀光局應研議輔導華語導遊轉型為兼具東南亞語或阿拉伯語系等第二外語專長之導遊，並應於現行導遊考照制度檢討文化歷史專業、旅遊服務專業及外語能力之加強，以加強我國國內旅遊市場從業人員接待能力。

提案人：陳素月 鄭寶清 趙正宇 李昆澤 陳歐珀

葉宜津 劉權豪 林俊憲

(五十三)鑑於交通部觀光局在 105 年 11 月發布「補助接待大陸地區人民來臺觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊實施要點」，計畫透過政府挹注 3 億元資金，補助接待陸團旅行業運用舊有產業合作模式，推出平日國內旅遊行程。惟該項補助業務恐鼓勵原本接待中客團的旅行業者，削價競爭，投入已屬競爭激烈之我國國旅市場，製造更多供給者在同一個場域裡捉對廝殺，將不利我國國內旅遊之長期發展。爰要求交通部觀光局針對相關補助國內旅遊之措施，未來應考量整體區域均衡，以保障國內旅遊市場之秩序。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇 李昆澤

葉宜津 劉權豪 林俊憲

(五十四)有鑑於 104 年底至 105 年初補助國人住宿遊園精采行實施計畫事前規劃未臻周延，致主題樂園優惠方案執行績效欠佳，現觀光局又提出振興國內旅遊等方案推動實施計畫及策略，期透過旅行業者包裝優惠之旅遊產品，促進國人非假日參團於國內旅遊，進而帶動旅宿業、遊覽車業、餐飲業、購物零售業等觀光相關產業，達到活絡地方觀光產業及減少產業衝擊目的，惟成效頗受社會大眾質疑。爰要求交通部觀光局未來針對補助金額超過 1 億元以上補助促進觀光發展之方案，未來須向立法院交通委員會溝通後方可實施。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇 李昆澤

葉宜津 林俊憲 劉權豪

(五十五)有鑑於整合跨域資源利用、考量區域均衡發展並有效運用在地特色資源，建請交通部觀光局以跨域特色治理方式，結合地方的傳統文化區域，規劃多元且親近自然地貌和水域空間之觀光、生活之遊憩場域。雲林北港及嘉義新港位於北港溪兩岸，有其深厚宗教文化與區域發展優勢位置，爰請交通部觀光局評估以現有北港溪復興鐵橋歷史景光特色，連結二縣市遊憩資源，串聯北港與新港觀光資源，請於 1 個月內提出評估報告。

提案人：林俊憲 李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津

陳歐珀 陳素月 劉權豪 蘇治芬

(五十六)雲嘉南濱海國家風景區範圍含括台南、嘉義、雲林等三縣市，擁有臺灣最大的沙洲、潟湖、濕地，特殊的宗教活動及漁鹽產業文化、歷史古蹟、珍貴動植物、在地特色產業等，觀光資源豐富且多元。雲嘉南濱海國家風景區經營管理應以雲、嘉、南三縣市跨域治理視野，

未來應以帶狀、均衡之觀光發展計畫，盤點與綜整海岸線之生態、文化、觀光等在地資源特色，規劃永續發展藍圖。

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

(五十七)鵬灣跨海大橋計畫興建時原預計成為該區觀光新地標，然而其橋面真正配合船隻通行而開啟的次數不高，104 年開橋次數 115 次，真正為配合船隻開橋次數僅 1 次，此外該橋梁之故障次數及養護費用自 100 年建成後逐年增加，105 年度截至 8 月底為止故障次數達 4 次，已超越 104 全年故障次數。又 104 年度大鵬灣國家風景區觀光旅客 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區總遊客人數 4,905 萬人之 2.16%，105 年度上半年占整體比率 1.77%，顯然並沒有達成原本預期的觀光效益，故提起本決議，令交通部觀光局應研謀改進橋梁的設計及安全維護，以及相關的觀光配套措施。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 趙正宇 李昆澤
葉宜津 林俊憲 陳素月

(五十八)106 年度交通部觀光局編列「觀光業務」費用 11 億 9,844 萬 1 千元，其中包含「旅館及民宿之管理與輔導」費用 589 萬 5 千元。惟觀光局針對民宿之管理，並未考量各地區文化特色，導致大部分民宿和該地人文結合度甚低，不利深度旅遊之旅客停留。爰此，請交通部觀光局應協助輔導民宿業者，考量當地自然景觀等特色，建立起具有獨特區域性之在地特色民宿。

提案人：鄭寶清 葉宜津 劉權豪 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

(五十九)中國因政治因素而縮減來台觀光旅遊人數，導致原接待陸客團旅行社業務亦隨之大減。目前交通部推出補助接待大陸地區人民來台觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊方案，擬花費 4 億元補助。但此項補助之補助對象特定，實有違公平原則。另原接待陸客團旅行社其採一條龍模式接待陸客團，所有觀光利益均為其所獨佔，現因陸客團大減，本應承受其風險。爰要求交通部觀光局應立即停止此項補助，或應該放寬補助對象至全體旅行社一體適用。另要求國民旅遊卡補助金額半數應用於國內團體旅遊部分，亦應再審慎考慮，不能僅限於原接待陸客團旅行社。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 趙正宇
劉權豪 林俊憲 陳素月

(六十)台南運河自 1926 年開通以來，即為安平與府城古城區客貨運往來的重要渠道，位置緊連台江國家公園、安平老聚落、五條港、漁光島等重要觀光地區，可謂台南的生命核心，擁有最好的觀光資源。目前台南運河雖已開航，卻無經費完成週邊景觀營造，爰請交通部觀光局重視此一計畫，可以全力支持補助經費。

提案人：葉宜津 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 劉權豪
林俊憲 陳素月 趙正宇

(六十一)時值新政府力推新南向政策之際，交通部觀光局也配合訂定 106 年度施政計畫重點

之一即是開拓多元市場，其主要內容為深耕成熟市場提高重遊率及開拓東協南亞新興市場。政府推動新南向政策，105 年 8 月起開放南向國家之泰國及汶萊試辦來台觀光免簽措施；9 月起則開放東寮緬等 3 國適用簡化的團簽程序與有條件的個人免簽。根據觀光局統計，來台泰國旅客人數大增，8 月時來台旅客數計 1 萬 3,632 人、9 月計有 1 萬 4,084 人，皆較 104 年同期成長六成五以上。9 月份柬埔寨來台旅客人數，也有顯著成長幅度，較 104 年同期增加 226.8%，計有 371 人。汶萊的旅客基數較低，8、9 月皆有 400 人上下，惟成長率驚人，8 月時較 104 年同期成長 91.57%；9 月則成長了 61.86%，顯然擴大辦理來台免簽試辦措施對新南向政策推動已具初步成效。爰要求交通部觀光局於 2 個月內向立法院交通委員會提出繼續擴大辦理其他南向國家來台免簽措施之觀光效益評估書面報告，俾據以作為未來行政院決策之重要參考。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 趙正宇
劉權豪 林俊憲 陳素月

(六十二)為因應行政院消費提振措施之臨時政事需要，交通部觀光局 104 年度動用第二預備金辦理「補助國人住宿遊園精采行實施計畫」，惟短期內補助金額大幅調增近 2 倍；又子計畫「主題樂園優惠」雖於政策推出之際，隨即額滿停止登記，惟預算執行率僅達 25.5%，尚不及補助計畫第 1 次公布補助名額及金額，事前規劃顯欠周妥。105 年度預計推出之擴大國內旅遊方案允應謹慎妥處，避免執行績效欠妥，爰決議要求交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出精進績效之書面檢討報告，俾妥善運用有限資源。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 劉權豪
趙正宇 林俊憲 陳素月

(六十三)時值新政府力推新南向政策之際，交通部觀光局也配合訂定 106 年度施政計畫重點之一即是開拓多元市場，其主要內容為深耕成熟市場提高重遊率及開拓東協南亞新興市場。政府推動新南向政策，105 年 8 月起開放泰國及汶萊試辦來台觀光免簽措施；9 月起則開放東寮緬等 3 國適用簡化的團簽程序與有條件的個人免簽，致使來台旅客人數皆較過去同期增長，顯然已有初步成效。南向國家如馬來西亞、印尼與汶萊，擁有高比例的穆斯林人口，據觀光局表示，4 年前全國僅有 15 家通過清真認證的餐廳及旅館，目前雖已成長到 93 家，但希望在 105 年年底前能突破 100 家認證；而過去清真認證店家也多集中於北部，中南部與東部等地區仍有加強推廣建置的空間。爰決議要求交通部觀光局於 2 個月內向立法院交通委員會提出營造更友善穆斯林環境之書面檢討報告，俾利國家新南向政策的全面成功推動。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 趙正宇
劉權豪 林俊憲 陳素月

(六十四)交通部臺灣鐵路管理局於東部幹線，共編列之 27 組傾斜式列車。然據查，目前平均平日之使用為 19 組，尚有 8 組作為預備或進行例行性維修，亦即，平均使用率為 70%。為促進東部觀光產業之發展，為地方業者創造實質收益，爰要求交通部觀光局主動聯繫臺鐵，在不影響安全、調度的前提下，善用剩餘 8 組列車，共同研擬相關觀光包車合作計畫、設計各式套票方案（如車票加住宿），以專供多天數之國旅團體旅客或外國遊（團）客申請。相關專案計畫

、評估書面報告，請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 葉宜津 陳歐珀 劉耀豪 陳素月
林俊憲 趙正宇

(六十五)近期，部分國家遊客前往東部地區旅遊的型態，皆為當日往返北部、東部。但是這樣的旅遊型態其實對地方觀光產業並無實質幫助，更是變相排擠其他遊客及花東居民購買花東火車票的機會，徒增地方各類服務成本。為讓地方產業實質獲得觀光收益，爰要求交通部觀光局主動聯繫旅行業者，協調或政策輔導，以開辦多天數旅遊行程為主，讓地方食、住、行、育樂業者皆能受益；就自由行旅客部分，亦請交通部觀光局輔導地方業者規劃深度旅遊行程，輔以文宣廣告以及政策性優惠方案等，期能吸引自由行遊客於東部進行深度旅遊，以增加地方業者實質收益。

提案人：蕭美琴 葉宜津 李昆澤 趙正宇 陳歐珀
劉耀豪 林俊憲 陳素月

(六十六)因應大陸觀光客銳減對花蓮觀光造成極大衝擊，實有必要儘速推動新型態觀光產業振興措施。花東縱谷位中央山脈與海岸山脈之間，因地質特性，形成峽谷、瀑布、溫泉、曲流、河階、斷層及惡地等不同的地質地形，且大部分地區未遭人為破壞，動、植物生態景觀豐富，非常適合推動輕航機縱谷翱翔等旅遊項目，發展空域觀光。若再整合既有的台東夏季熱氣球觀光熱潮、海上（賞鯨、豚）等觀光資源，實可創造東部地區多元遊憩體驗的加值效果。爰此，建請交通部觀光局責成花東縱谷國家風景區管理處，並協同交通部民用航空局等單位，研議於木瓜溪空域北端、花東空域南端各設置飛行園區 1 處，供超輕型載具及其他空域觀光飛行器起降服務，以利推動花東縱谷間空域觀光、振興花蓮觀光產業。請於 3 個月內完成完整、嚴謹之評估書面報告，送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 李昆澤 葉宜津 趙正宇
劉耀豪 林俊憲 陳素月

(六十七)花蓮機場於 2001 年，由行政院核定首班日本包機，開始辦理國際航線業務；96 至 102 年資料顯示，不含中國內陸城市，計有包機 1,231 架次。然而因政策轉向等因素，103、104 年，除來自中國包機外，亞洲其他城市包機數為 0，遂造成花蓮機場低利用率的現象。據查，花蓮機場客運年容量最高可達 364 萬人次，104 年度實際客運量為 12 萬，機場使用率為 3.3%、105 年度預估客運量為 14 萬，使用率為 5.4%，由此數據亦可證明花蓮機場使用率低為不爭之事實。有鑑於東部鐵道載運量已達飽和又現行蘇花公路運輸安全穩定性較低，為推動東部地區觀光發展，擴展東部航空運輸為可行方案之一。爰此，要求交通部觀光局會同民用航空局主動聯繫旅行業者及航空公司，研議以政策性補助航線等模式，開辦花蓮飛往日、韓、東南亞主要城市之航線。如此作為，除了可紓緩觀光客通往東部地區的陸上交通問題外，更期能藉此協助東部觀光產業的發展。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 趙正宇 李昆澤 葉宜津
陳素月 劉耀豪 林俊憲

(六十八)在過去政府的政策方向引導下，我國長期過度依賴陸客團，因而導致近半年來因政治等因素干擾後，迫使我國觀光產業受到嚴重衝擊，僅有少數產業的花蓮縣，尤其嚴重。對此，行政院已責成交通部觀光局提出多項振興觀光產業新政策。有鑑於中央與地方溝通之重要性，避免地方民眾、業者誤認為政府無所作為。爰此，要求交通部觀光局應規劃主管級官員，至觀光產業受衝擊較大的縣市，說明政府振興台灣觀光產業相關措施。相關之座談會規劃，請於 2 週內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 李昆澤 葉宜津 劉權豪
陳素月 林俊憲 趙正宇

(六十九)有鑑於來台旅客最大宗分別為大陸、日本，其次是香港、澳門與東南亞不相上下，近年來東南亞旅客持續成長中，近 4 年平均約 130 萬人次，是台灣外籍旅客第三大客源。105 年 1 至 9 月東南亞地區來臺旅客較去年同期成長 11.27%，其中以泰國 42.85%成長最高，其次為越南 19.56%及菲律賓 15.89%。東協 10 國擁有 6 億人口，是全球第四大經貿聯盟，103 年東協 10 國居民出國旅遊 4,650 萬人次，超過半數在東協區域內旅遊，臺灣不僅在東協旅客出國主要目的地範圍內，更是東北亞和東南亞飛航的中心點，擁有極佳的地理位置、豐富的觀光資源與友善的人民，有極佳的優勢爭取東協旅客訪台。爰此，交通部觀光局應協助縣市政府製作東南亞文字之宣導品及交通轉運站處設置東南亞文字的交通導引指示。

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

(七十)交通部觀光局辦理「重要觀光景點建設中程計畫（101－104 年）」，投入經費達 76 億 2,921 萬 7 千元。105 年續推動「重要觀光景點建設中程計畫（105－108 年）」該計畫於 104 年 5 月 21 日經行政院核准，以延續前期中長計畫建設成果，強化既有重要觀光景點設施維護及經營管理，然西拉雅、東部海岸、花東縱谷、馬祖國家風景區建設計畫的自償率偏低、熱門景點乘載量負擔過重，應增進各區經濟均衡發展。爰此，請交通部觀光局於 1 個月內提出規畫改善書面報告。

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

(七十一)有鑑於 106 年交通部觀光局年度施政目標其一為便利自由行旅客深入遊台灣，提供完善觀光資訊服務，推廣地方城市觀光。觀光局自 103 年起開始輔導縣市推動「台灣好玩卡」行銷地方城市觀光魅力，而觀光局官網竟無台灣好玩卡相關連結，且搜尋台灣好玩卡竟找不到統一官網介紹已推出的限定地區卡。僅有獨立的各地區好玩卡的官網，在不清楚台灣好玩卡的前提，根本無從搜尋該官網，資訊服務索引非常不完善。根據調查觀光局自 2014 年推出「高屏澎限定」以及「宜蘭限定」2 張卡片後，105 年再新推出「中台灣限定」及「台東限定」2 張卡片，透過手機 APP 查詢發現名稱不統一導致搜尋不易。爰此，請交通部觀光局統整台灣好玩卡相關連結、名稱一致性，落實完善觀光資訊、便利查詢才能真正達到推廣地方城市觀光。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 李昆澤 葉宜津

陳歐珀 劉權豪 林俊憲 陳素月

(七十二)根據交通部觀光局統計，來台在網際網路看過台灣觀光宣傳廣告或旅遊報導的受訪旅客，主要是參考入口網站（每百人次有 77 人），其次依序為社群網站（每百人次有 33 人）、觀光業者網站（每百人次有 32 人）及部落格或 BBS 討論版（每百人次有 12 人）。由此可見觀光局官網之重要，然觀光局年度政策中之「觀光大國行動方案」將觀光 APP 視為推動之重點。台灣前四大旅客源是大陸、日本、港澳與東南亞，日本 104 年來台有 160 萬人次佔據第二。而交通部觀光局開發的 APP「Tour Taiwan」竟只提供中、英文介面。另外在官網旅遊實用 APP 之中各縣市 APP 不齊全，竟無基隆市政府的「嗨！基隆」、桃園市府的「桃園輕鬆 GO」。爰此，請交通部觀光局於 1 個月內提交書面報告讓旅客能獲得完整官網、APP 之資訊。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 李昆澤 葉宜津

陳歐珀 劉權豪 林俊憲 陳素月

(七十三)中華顧問工程司在轉投資台灣世曦工程顧問股份有限公司後，台灣世曦原承租所有房舍，然因台北地區辦公處所分散，於 2010 年 10 月遷往內湖區陽光街之陸技大樓集中辦公，原本百世大樓 20 至 26 樓及大陸大樓 280 號、290 號之 6 至 7 樓騰空閒置，中華顧問工程司卻要求台灣世曦繼續承租，再為轉租。目前之承租情況，百世大樓承租價為每坪 1,600 元，卻以每坪低於 1,500 元轉租與智慧財產局及檢索中心，台灣世曦為母公司做賠本生意。但大陸大樓承租價為每坪 1,400 元，卻以每坪 1,500 元租給觀光局。由於，這些房舍承租對象均屬政府機關，轉租價高由台灣世曦賺取價差，或是轉租價低，讓台灣世曦做賠本生意，都屬不正常，爰要求交通部應責成財團法人中華顧問工程司收回百世大樓 20 至 26 樓及大陸大樓 280 號、290 號之 6 至 7 樓，自 106 年起改為中華顧問工程司自行招租。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 李昆澤 葉宜津

陳歐珀 林俊憲 劉權豪 陳素月

(七十四)有鑑於日本、韓國等國，皆以歷史故事翻拍戲劇，並融合當地特色在片尾推廣劇中景點觀光，並在劇中景點辦理相關活動，以戲劇方式創造且推廣新觀光價值，日本大河劇「真田丸」自撥出以來，日本信州長野縣已較往年增加 113 萬觀光人次，國內外觀光效益大增。爰此，要求交通部觀光局應研議與本國取景之相關戲劇結合，在觀光推廣計畫中納入辦理，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 陳歐珀

劉權豪 林俊憲 陳素月

本項另有委員提案 6 案，不予處理：

(一)觀光局及所屬 106 年度預算「一般行政」項下「資訊管理」編列 2,192 萬 4 千元，其中「通訊費」編列 500 萬元，主要係觀光局網路費（包含 11 個外點、無線網路、各外點及管理處進出觀光局網路），惟 105 年度通訊費僅編列 234 萬 5 千元，與其相較，增加 265 萬 5 千元，暴增 1 倍以上，且預算說明完全與上年度相同；該項預算主要業務未有增加或變動，其經費編列卻增加 1 倍以上，恐有浮編之虞。爰此觀光局及所屬 106 年度預算「一般行政」項下「資訊管

理」編列 2,192 萬 4 千元，其中「通訊費」編列 500 萬元，應刪除 250 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 陳素月

(二)交通部觀光局 106 年度「觀光業務」有關「基本行政工作維持」水電費編列 408 萬 2 千元，與 105 年度之 351 萬元相較，多出 57 萬 2 千元。爰此，交通部觀光局 106 年度「觀光業務」有關「基本行政工作維持」水電費編列 408 萬 2 千元，應刪除 50 萬元。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 陳歐珀
劉權豪 林俊憲 陳素月

(三)106 年度交通部觀光局編列觀光業務費用 11 億 9,844 萬 1 千元，其中包含觀光業務管理與服務及從業人員訓練費用 476 萬 6 千元。惟據查，我國取締民眾亂丟菸蒂等違規事項，亦包含外籍旅客在內，實務上外籍觀光客被開罰後，會經由導遊帶至最近之郵局或超商繳款，然實際上繳清罰款比例並不高僅 30%不到，顯示因觀光從業人員督導不周，導致外籍觀光客沒繳罰款照樣出境，嚴重傷害國人權益。爰此，提案刪減五分之一。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 劉權豪 趙正宇 李昆澤
葉宜津 林俊憲 陳素月

(四)觀光局 106 年度預算於觀光業務—觀光業務管理與服務及從業人員訓練—業務費—獎補助費編列 60 萬元，係「檢舉違法經營旅行業務暨違反大陸觀光團旅遊品質案件」之檢舉獎金，惟多數民眾並不知該檢舉獎金之設立，故無法發揮實質效益，爰提案全數刪除。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 陳歐珀
劉權豪 林俊憲 陳素月

(五)有鑑於 105 年 5 月 20 日以來，大陸觀光旅行團大幅減少，觀光局督查大陸旅行團之業務大幅減少，且經查觀光局督查大陸旅行團業務施行已有浮濫之虞，觀光局所編列「獎補助費」600 千元變相鼓勵濫權稽核。爰此全數刪除該項目預算 600 千元。

提案人：陳雪生 鄭寶清 趙正宇 李昆澤 鄭天財
簡東明

(六)有鑑於觀光局及所屬 106 年度歲出第 14 款第 4 項第 2 目「觀光業務」工作計畫「10 補助交通作業基金」項下編列 10 億 6900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值整備計畫（104－107 年）」，補助地方政府所需經費。然跨域亮點及特色增值整備計畫為跨年期重要施政措施，同時編列於公務預算及作業基金，難以有效衡量整體效益及責任歸屬，亦未能完整表達計畫預算經費需求。又「觀光拔尖領航方案」之子計畫延宕，致使執行上績效不彰。爰擬刪除該項計畫編列經費 10 億 6900 萬元之四分之一。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 葉宜津 劉權豪
陳素月 林俊憲 趙正宇

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討 論 事 項

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部運輸研究所單位預算。

主席：今天處理保留之委員提案，共計 30 案，委員之提案均列入公報紀錄（詳附錄）。

現在進行協商。

（進行協商）

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：離岸風力委辦費 5,000 萬元，我可以同意，因為現在在做綠能，有必要，但是我們看陳歐珀委員的第 7 案，他要求離岸風力以外的委辦經費 3,923 萬元全數刪除，部長，有兩種處理方式我可以接受：一、我幫你們算過，3,923 萬元刪減三分之二，讓你們自行處理。部長，我這不是漫天亂喊價，如果你們不同意的話，我們就逐案處理，我已經算過，認為不需要的差不多就是 3,923 萬元的三分之二，如果要逐案處理，我們就一案、一案談，沒關係。我現在先說為什麼要求刪三分之二。主席，這整個委辦經費要一併處理，是不是？

主席：對。

葉委員宜津：我再說一次，運研所我不認識任何人，也沒有跟任何人有任何的過節，第一，無論大小，我從來沒有關說過任何事情，我也沒有跟你們有任何過節，因為我完全不認識你們任何人。我跟你們原來的所長有一點過節，我對那個所長很不滿，因為他去談判開放天空，我直接跟他講這件事情留下歷史紀錄，我對他這一點實在到現在都覺得耿耿於懷，但是跟運研所和你們完全無關，我是對他個人去簽開放天空有意見。所以，我要再強調一次，我真的是就事論事。部長，我跟你講得很清楚，我真的每一件都去看過，所以，離岸風力委辦費 5,000 萬元，我同意給，應該給的就給，剩下的就是陳歐珀委員的第 7 案提到的 3,923 萬元，你們每一案我都看了。

陳委員歐珀：現在的第 4 案。

葉委員宜津：我算過，如果我們逐案來處理的話，今天一整天我已經把時間空出來了，如果一案、一案處理，這樣刪下來也差不多是 3,923 萬元的三分之二，我堅持要刪三分之二。我可以同意讓你們去調整，這樣很快就可以結束，要不然我就堅持逐案處理。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：感謝葉委員的支持，我是主張全數刪除，他向來比較仔細一點，他主張刪除三分之二，我可以接受。我要強調的是，運研所本身就是研究單位，本來就應接受委辦，結果自己再委託出去給人家辦，說實在一個研究單位動不動就委辦，和行政單位一樣的話，將來政府也不用設什麼研究機關了。所以這部分一定要刪減，刪多少我尊重大家的意思，但至少一定要刪減。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：運研所之前有來說明離岸風力委辦費 5,000 萬元的問題，我覺得還是要請部長說明一下，我只覺得由交通部來付這個錢實在很奇怪，因為我問過台電，台電也不知道交通部竟然要

幫他們做離岸風力的相關研究，所長是說因為事關航行安全，但我覺得如果是整個離岸風力發電，國家的整體預算應該非常高，為什麼特別丟一個 4 億 6,000 萬元？這不是 5,000 萬元的問題，4 億 6,000 萬元只是換一本研究計畫而已耶，未免太昂貴了吧？我實在很難想像是什麼樣的研究。4 億 6,000 萬元不是蓋任何硬體，全部都是研究，需要花到 4 億 6,000 萬元嗎？當時部長去參與離岸風力整個計畫，為什麼交通部要負擔這 4 億 6,000 萬元？這 5,000 萬元本席認為應先凍結。另外，陳歐珀委員提案中的四項委辦經費，確實如此，運研所等於過路財神，運研所到底有沒有相關的研究能力？為什麼這四項全部要委託出去，我也有提案刪減 1,000 萬元，請交通部先說明清楚。

主席：請李昆澤召委發言。

李委員昆澤：在此我要提醒部長，教育部整體預算有關這種研究單位其實是疊床架屋，我也跟部長討論過，不管是現在科技顧問室、中華工程顧問司、今年新編預算所設的智慧運輸系統，或者是軌道驗證中心等等，單位之間疊床架屋，至於各單位自己的研究項目重疊非常多，這是對預算的浪費！請部長有空整理一下，這些重疊、浪費的項目經費都是相當大、非常多。106 年度的委辦費編列了 5,673 萬元，我一再提醒部長，委辦的經費過多、過大，違反運輸研究所組織條例，現在這種委辦費預算占業務費達 28%，其實都有一點超高！5,673 萬元預算的用途，包括運輸研究業務或是運輸科技應用研究業務，這些委辦項目都是為了委託研究案。事實上，運輸研究所有很高案子，例如航港局也可以協助處理，這些預算都占非常高的比率，我具體建議刪減 500 萬元，凍結二分之一！等到運輸研究所就研究案委託的比率過高一事，提出相關的檢討報告後，才能動支，請部長去了解一下。

主席：李召委，你說第幾案要刪 500 萬元？

李委員昆澤：第 10 案。

主席：請鄭寶清委員發言。

鄭委員寶清：是不是先請首長說明一下？可以刪減與否應該要很清楚說明，如果委辦費太多造成浪費也不好，假如你們不得不委辦，就說出那些必須委辦的原因，讓我們刪減與否都有依據，好不好？

葉委員宜津：我還是再說一次，如果要他們說，一定是都不要刪，如果真的要他們說明就逐案來。

蕭委員美琴：這些委辦計畫很多計畫內容都有點雷同，例如光是跟港灣有關的部分就有三、四案，研究的內容重點在於是不是能夠執行。舉例而言，其中有一個計畫是由國際航運網路模型探討台灣港群之營運策略與未來發展，去年、前年大家在討論自由經貿區時，這些議題都有出現，可是運研所沒有任何角色在其中，雖然當時是經濟部與相關單位在主導，不過我們目前關心的是，你們做了這麼多研究，甚至委外做這些研究，這些研究成果就擺在運研所的圖書館或資料室裡面，還是有實質功能？有關港灣海象環境資料是另一案，港灣長期海象又是不同的案子，一般氣象一案，長期氣象又是另一案。這些案子到底有沒有結果？因為我們並沒有看到研究出來對於整個港灣的規劃或設計有提出建設或重點的調整，以花蓮港為例，船舶停靠時，因為早期港灣設計導致浪潮比較大，船隻停泊當中容易撞擊一旁的港口設施，這個問題已經存在幾十

年。

我樂見你們注意到這些問題並願意研究，連海象、波浪等等各種現象，可是研究了半天，好像沒有任何的效果。現在把航港局、港務公司的預算拿出來看，沒有任何要改建或規劃調整，顯然你們的研究內容與實質執行上有很大的落差，這些是讓大家對這些委辦案會比較保留的原因。如果你們委辦出去，研究成果是有意義的，真正用於港灣的發展、建設及相關過去幾十年來所呈現不足的問題，你們真的具體地要進行調整，諸如此類你們要委辦，我都可以支持。可是今天我們看到的是很大的落差，在研究與執行上並沒有任何連結，大家當然對委辦費有所保留，在此我提案刪減 1,000 萬元，我覺得還是要適度調整經費，如果研究成果沒有具體應用或是不符現實需求，非常令人質疑這些委辦費的意義何在？

賀陳部長旦：我先報告一下，再請所長補充。以下分兩點報告：第一點，過去交通部從研究、執行到與產業的連結，我承認確實有些地方讓大家覺得並不是連結得那麼好，但是今後這個方向一定要強化。以最近這些大家看到的研究項目而言，就有兩個方向非常明顯，首先是跟港工程有關的部分，現在準備往外拓展，其次是屬於通訊方面的港工程部分，特別是港務公司以及目前海象的救難，以這些事情都在國際化而言，港務公司要往外發展必須靠這些資訊，至於防災相關事項主要依賴通訊的部分。

第二點，既然我們有這些研究構想，之所以還要委外的很大原因在於，近幾年來運研所的人事因為政府的要求不斷地縮編，所以它在科技整合上所需的專業人力有所不足。但是在這兩個大方向之下，各位所指教的，假如覺得現在相對於過去的研究還要調整，或是今後應該跟哪些案子合併，又或是直接交由執行機構委辦，這些方向我們都願意接納，並向大家一一請教。容我讓所長繼續補充說明。

吳所長玉珍：我有以下幾點說明，第一是鄭委員那天特別談到上網那件事之後，讓大家一直有所質疑，我在此特別解釋一下。除了在 105 年 1 月 1 日批次上網之外，這些計畫實際是在前一年的 12 月或 11 月完成，另一個狀況是因為今年年初運研所的網站更新，把過去港研中心原來的網站所有連網的出版品都放入我們的資料庫，因為放入時，港研中心缺乏當初上網的時間，所以進入系統時，一律 default 為 105 年 1 月 1 日，後來我們就逐一清查每個計畫的時間，會把它改回 104、103 年度。這部分之所以造成委員誤會的原因在於彙整檔案的過程中，default 為 105 年 1 月 1 日，所以才會看到大批的資料在當時上網，以致有委員質疑我們是不是在消化經費。

第二點，關於委辦的部分，我特別要說明的是，運研所 1 份委辦就會有 3 份相關的自辦報告產出，所以不是我們的同仁不做事只委辦，因此有 22 份委辦計畫，相對地會有 66 份自辦計畫產出。至於委辦的部分，每個形成過程都找相關單位研提意見，到了交通部還會找相關單位一起審查，所以這些必要性在過程中，也有其他局來肯定或是提出應該加強之處，我們也都有採納。至於有委員曾經考慮到是不是所有的計畫都應該讓運研所辦理，以及運研所不應該委辦一事，事實上，部裡有一個機制，如果各機關的研究案屬於一般事務性質，必須本於原則自己辦理。只有政策研究才報到部裡由部裡議決，之後再交辦給運研所，但是這種送上來的大部分都是一般事務性質，所以後來都是部裡交辦給運研所，比較沒有機關來交辦，但是因為運研所在

101、102 年出了很多運輸政策白皮書，這些都是自辦，編纂過程中包括去了解過去的一些相關研究，還有關心國際趨勢、國內環境，在這樣的一個撰寫過程中，我覺得對事情、問題開始有深入的瞭解，所以近五年我們其實都有研究主軸，各組、各中心都會依這個研究主軸來擬出計畫，並找相關單位正式開會，請大家提供意見，再到部裡正式審查，所以各位看到的 22 項計畫的產出，都是經過這樣的程序。

另外也有委員提到，為什麼有前、後年的計畫看起來好像內容都很相近？我要解釋一下，如果是港研中心，他是 routine 在做，因為他跟氣象局分工，只要是港灣裡面的各港的海、氣象，都由他們負責，然後彙報到氣象局去抓取的，這些資料也提供了港務公司每天的 operation、發布，這一部分都是實務上有在用到的資訊。至於在所本部這邊的研究，像一些整體規劃的部分，會在做完城際之後，又去做相關的都市，所以看起來好像題目很相近，還有像對於汽機車的排放，會從小客車、大客車、機車、小貨車及大貨車分年去做，所以雖然題目看起來很像，但是是為了延續一個完整性。也有委員提到 LED 的測試為什麼省道做完了再做快速道路？為什麼都要兩年？原因是因為這一部分的經費是經濟部出的，我們做的雖然有委辦，主要是由專家針對照明的部分來做分析，LED 的測試需要 6,000 小時，但是一年在晚間最多也只能測到 4,200 小時到 4,500 小時，所以有一個延續性還有最後一個 review 的過程，因此才需要一個題目分二分之一、二分之二，所以每一個計畫如果有延續性，都有其背後的原因，而且在審查的過程中都有經過各方包括部裡面的 review。

對於離岸的部分，我先做個解釋，因為在離岸風機的設置前、後，包括它的施工甚至到它豎立之後，對於波浪都有影響，在這些過程中會影響到施工期，也會影響到所有的工作船、拖船、商船、漁船，所以各個的航安問題，我們事先就要開始準備，也曾經有委員辦公室提說，都已經開始豎立風機，你們現在做還來得及嗎？事實上目前只有示範的兩支是在今年，明年底還會有兩支，其他大量的會是在 108 年、109 年，那 109 年之後會更多，所以在這個時間點我們開始來做這一部分的防範，以及及早研究將來豎立風機的時候，哪裡是經濟部必須要跟我們配合的。

再來我們有提到這個也促進了港務和相關海事工程的產業，有委員質疑說產業發展是經濟部的事，但是我要特別說明，以我的瞭解，雖然我們發展風機，風機本身的產業產值大概是占 30 到 40%，但是它在海事工程還有後面的維護，其實是占到產值的 60%到 70%，我們一直希望，就是以國家的角度來看，風機我們也許沒有這麼快能夠跟國外競爭，但是在海事工程還有週邊的維護，只要我們現在開始好好培養人才，因為它有 20 年或甚至高於 20 年的維護時間，我們是有機會能夠搶得這塊市場的。所以在海事工程訓練的部分，經濟部希望交通部來幫忙，因為這一部分大概是他們的弱項，而我們這邊有港研中心，雖然從港埠跨到離岸，還有一些距離需要加強研究，但是總是有一些基礎。另外像一些風機下方的基樁的基礎構件的腐蝕等等，將來如果要讓產業界都能去維護，我們能自主性維護的話，這些資料是要統一的，就像當初港研中心長期都在做金屬腐蝕的測量，但是這個是屬於空氣中的，海下也只有是 20 公尺，並沒有涵蓋到風機下面 30 公尺到 50 公尺，這樣的資料如果是政府建出資料庫來，將來產業界可以共同去

分享，對於維護風機等等是有幫助的。

另外為了風機產業，港區的空間要怎麼樣來做供應鏈的配置，這不一定是港研中心來做，但是這件事情跟離岸風機也是有關係的，尤其是相關的一些檢測、穩定等等，過去港研中心對港的一些偵測的經驗也都可以轉移到離岸這一個部分，所以我想這一部分是我們促進產業發展上的一個說明，也希望委員支持。

至於剛才說委辦的計畫，我們並不因為部裡審查過了，因為委員有期望，認為有沒有計畫是運研所不做，也可以回到主管機關去做的？結果我們看其中有兩個計畫，至於其他計畫如果我們不做的話，其他單位基於業務的忙碌還有人力本身的性質是不會去做的，有哪兩個可以做的呢？一個是國際航港發展動態研析對我國港埠的影響探討，這個港務公司應該自己也可以做……

主席：多少錢？

吳所長玉珍：100 萬元出頭，另外一個是我國籍船舶航行與裝載作業危害辨識評估的探討，是 230 萬元，這個應該是航港局可以做，但是當初開會的時候，航港局很高興我們能幫忙做，原因是因為大的船舶公司自己會做風險辨識，但是中小型的公司幾乎沒有這樣的 knowledge，如果我們做了之後有一些示範跟手冊，其實對於這些中小航商是有幫助的，這件事值得做，但是如果委員覺得不一定要運研所來做，也是可以回歸到航港局去做，謝謝。

主席：其實本會委員過去對運輸研究所的預算已經有意見，只是今天他們徹底的提出來檢討，因為運研所編了很多的人，你們主要的報告應該來自運研所，怎麼會去委辦，是不是？主力部隊應該是運研所啊！你們把委辦的事項變得那麼重要，委辦完以後的研究案，研究案等於是計畫，計畫完了一定要執行，執行要有結果啊！我舉個很明顯的例子就是廉價航空，大家都知道是你們研究出來的，有些不相信就踩進去了，對不對？這是很具體的成果啊！你們花了那麼多錢，委辦的研究案有什麼實質的成效呢？能不能拿出來？不要研究以後就存查放那邊沒有了，最後不了了之，所以委員對這個才有意見。不過這兩天所長準備那麼多的資料，每位委員去做詳細的說明，說真的我召委也是一個委員而已，其他委員對你們有點意見，那麼你們也具體陳述了，我想運研所做那麼充分的準備，在座的委員應該也認為你的說服很有說服力，我看第 1—13 案是刪減案，針對離岸風力的部分，如果大家同意，就先給他們，至於其他的我們一案一案來討論嘛！

李委員昆澤：剛才召委講出一個重點，就是運研所所做的計畫要能夠具體的應用，因為交通建設的經費非常龐大，運研所主要就是要訂定出相關施政計畫的優先順序，以及日後相關的應用，因為要擬定相關的計畫、設計、安全、施工、指導等等，這是一個很重要的單位，但是就是因為他們忽略了相關的具體的優先順序、應用、指導，不是說只有做出計畫束之高閣而已，那就成了空頭支票研究所，每次研究出來的計畫，都讓人家覺得很漂亮，就像節能減碳，我也跟部長討論過了，說 2030 年節能減碳要降 23%，電動機車要占 5%，但是我們的電動車目前只有千分之四，都訂定了非常龐大的目標，卻忽略了運研所是要做出可以具體應用、可以讓交通部去追蹤、考核相關計畫實施的具體進度跟狀況，部長，我和你說過，運研所的委辦比例過高，還有

和其他單位的業務疊床架屋。剛才所長也提到，運輸研究所的計畫中有些部分可以由航港局處理，但是經費只有 300 多萬元而已。你們僅是作作樣子嗎？只有 300 多萬元而已，如何與你們龐大的經費相比。

召委，我作一建議，會議休息 10 分鐘，讓部長、所長和運研所同仁再作說明，針對他們的預算項目中可以具體檢討者、可以刪除者或其他單位可以辦理者，好不好？

葉委員宜津：部長，委辦費 3,923 萬元的三分之二也不過 2,000 多萬元，我堅持刪減，然後讓你們自行調整；我再說一次，這是我的底線，如果你們無法接受，我們一樣、一樣討論，沒有關係，無論在委員會、院會或朝野協商，我都會堅持；因為我真的一案、一案幫你們研究過，況且我不只和你們談，也和相關單位談過。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：關於剛才談到的離岸風能海下工程技術研發計畫，我還是很質疑，我並不反對這個計畫，但是反對為何這個預算會編列在交通部；4 億 6,000 萬元是四年的計畫，換來的只是一本研究報告書；如果明年你們一定要開始研究，我覺得我們不能一次給你們四年的經費，要不然你們一年、一年進行，以滾動式的預算處理，讓我們看看你們到底研究出什麼，你們不要一次要四年的經費……

主席：我和各位委員報告，大家不要太堅持，每個委員都堅持的話，待會委辦費全部砍掉，運輸研究所也報銷了。

現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。每位委員都堅持的話，這個預算如何審查？他堅持他的，你堅持你的，我堅持我的，預算要如何處理？我們就表達意見，好不好？

陳委員歐珀：主席，我剛剛已經表達支持葉委員的聲明，對於這筆預算，我本來要求全部刪除，因為交通部真是該做的事不做，不該做的事做那麼多，對不對？對於多次提案、建議的事情，他們也沒有執行，國道計程收費案即為一例，他們答應我們二年要提出報告，現在提出了嗎？也沒有，對不對？

主席：什麼報告沒提出來？

陳委員歐珀：國道計程收費的研究案。全世界沒有一個國家是縱向收費、橫向不收費的國道計程收費方案，這沒有道理！真的沒有道理。有道理的話，大家可以講道理；不講道理的話，我無法接受。至於這個委辦費，我支持葉宜津委員的提案，刪除三分之二的預算。

主席：好啦！我支持陳歐珀委員的提案，好不好？

陳委員歐珀：你們尚未研究啊！

賀陳部長旦：現在就是在研究。

陳委員歐珀：部長，你們已經研究三年了，拜託！

吳所長玉珍：委員，這是高公局在研究。

陳委員歐珀：葉委員，我支持你的提案，堅持到底。

葉委員宜津：是我支持你耶！

陳委員歐珀：我的提案是全數刪除。

主席：所有委辦費是 5,673 萬元，經過我們的協商，結果是多數支持刪減三分之一，然後讓他們自行調整。

葉委員宜津：這樣是刪減多少？

主席：5,673 萬元刪減三分之一約剩 3,000 多萬元、4,000 多萬元。

葉委員宜津：這樣差不多。

主席：好不好？讓你們自行調整，你們不要再請求……

吳所長玉珍：歲出部分……

主席：我們只說 5,600 多萬元的委辦費。

葉委員宜津：我可以接受這個刪減數字，這和我的要求沒差很多，僅少一點。

主席：共計 13 案。

連主任小瑩：然後科目自行調整？

主席：科目自行調整。

葉委員宜津：只有委辦費，什麼科目？

主席：這是指委辦的部分。

葉委員宜津：對呀！就是委辦費，你們還要調整什麼？我們不要你們委辦，你們還要調整什麼？我們還沒有全部不讓你們委辦，已經少刪一點。

主席：刪減案一共 13 案，總計 5,673 萬元，統刪三分之一，科目讓你們自行調整。

葉委員宜津：3,923 萬元的三分之二是多少？

主席：差不多啦！

葉委員宜津：作個計算。

林委員俊憲：這要說好，是刪委辦費還是刪歲出？

葉委員宜津：刪委辦費，不可以調整。

林委員俊憲：對！

葉委員宜津：3,923 萬元的三分之二是 2,615 萬元。

林委員俊憲：差一點點而已，這樣可以啦！支持陳雪生。

葉委員宜津：差 800 萬元耶！

主席：謝謝林俊憲委員。

葉委員宜津：好啦！看部長，部長要盯住這個部分。

賀陳部長旦：好，我們自行……

主席：第 14 案不處理。

第 15 案不處理。

第 16 案不處理。

葉委員宜津：我的提案都沒有讓我看時間。

主席：第 15 案剛才不是併案了嗎？

葉委員宜津：併案了嗎？

主席：剛才討論過了啊！

葉委員宜津：第 15 案是委辦費，不要騙我，委辦費可以。

主席：我何時騙過你？

葉委員宜津：好。

主席：第 16 案也是一樣。

葉委員宜津：好，委辦費可以。

主席：第 17 案至第 19 案都一樣。

鄭委員寶清：第 20 案、第 22 案也一樣。

主席：第 23 案不處理。

葉委員宜津：第 23 案的內容為何？

主席：第 24 案至第 29 案是刪減案。刪減案都不處理了嘛！

鄭委員寶清：好啦！

主席：第 30 案不處理。這樣會不會太快？如果各位委員還有意見，請儘量表達。

委員對於運研所真沒有任何成見，而是你們自己要檢討。

吳所長玉珍：我們平常沒有多和委員報告是我們的錯。

（協商結束）

主席：協商完成，作以下宣告：

一、今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。

二、如有委員對提案補簽，列入紀錄。

針對本日會議，作如下決議：

一、本日預算審查結果，原保留之提案，照列或照協商結論通過。

二、交通部運輸研究所單位預算，處理完畢。

星期四上午 9 時繼續開會。現在休息。

休息（9 時 56 分）

附錄

交通部運輸研究所保留之委員提案：

1、

交通部運輸研究所 105 年度編列「委辦經費」6,382 萬、106 年度編列 5,673 萬，旨在委託辦理相關運輸研究。據查，部分計畫皆以「接續前年度計畫」之名義來辦理，如此預算編列之模式，迫使立法院無法有效掌握計畫進度與驗證實際研究之成效；又其他新開設之計畫，其名稱多與前年度相關計畫之名稱近似雷同，疑有浮編預算之虞。爰此，擬刪減交通部運輸研究所委辦經費預算 1,000 萬元，並凍結剩餘預算，俟向立法院交通委員會進行書面說明、始得動支。

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

2、

交通部運輸研究所為交通部最重要研究機構，對於交通部所轄陸海空運輸，應有深入研究。惟綜觀運輸研究所 106 年度預算書，預計辦理 2 項跨年期研究計畫，22 項委辦研究計畫，但其中並無針對鐵路運輸改善、營運調度、座位配置、時刻改點等相關研究。東部地區交通運輸主要依賴鐵路運輸，而近年來火車改點、班表調度、座位利用率、購票系統等爭議不斷，運輸研究所為交通部最主要研究機構，且 104 年度辦理研究計畫完成 85 項，全數被採行作為政府施政研擬、檢討、修訂、推動等參考，顯示其研究成果深獲肯定，因此運研所應增加鐵路運輸營運、調度之研究比重，推動改善鐵路運輸效能，改善東部交通運輸。爰此運輸研究所 106 年度「委辦費」共計編列 5,673 萬元，應刪除十分一，其餘凍結五分之一，俟運研所就鐵路運輸效能改善提出相關研究計畫期程，並向交通委員會報告後，始得動支。

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

3、

交通部運輸研究所 106 年度預算「委辦費」編列 5,673 萬元，其預算用途包括「運輸研究業務」、「運輸科技應用研究業務」，委辦項目皆為研究案之委託，其委託預算占業務費之 28%，占比過高，有違運研所之職掌，爰此 106 年度預算「委辦費」編列 5,673 萬元，應予刪減 500 萬元，並凍結 1/2 待運研所就研究案委托比例過高提出檢討報告後，始得動支。

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

4、

有鑑於運輸研究所 106 年度歲出第 14 款第 5 項第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下「01 綠色海洋與航安科技發展計畫」、「02 運輸環境防災技術與發展研究計畫」、「03 海空運科技研究計畫」、「04 低碳運輸系統發展計畫」編有此四項計畫經費，四項計畫皆編有委辦費，分別編列 900 萬元、485 萬元、603 萬元及 1935 萬元，共計編列 3923 萬元。然說明欄「委辦費」所列之計畫，多屬交通部運研所所屬之業務，委辦經費編列其中，該所之業務功能性令人存疑

。爰此，擬全數刪除該四項計畫編列委辦經費共 3923 萬元。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉權豪 林俊憲

5、

交通部運輸研究所於 106 年度預算「運輸科技應用研究業務」編列 1 億 815 萬 6 千元，經查該計畫之委辦費用高達 3,923 萬元，不僅佔業務費之 46%，佔總計畫費用竟也高達 36%，惟運輸研究成果之應用本就屬於運輸研究所職掌範圍，委辦費極高除了顯示其編制人員怠忽職守，更加凸顯運輸研究所功能嚴重萎縮。故建議刪減該預算 1,000 萬，以提升政府資源之合理配置與有效運用。

提案人：林俊憲 趙正宇 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉權豪 林俊憲

6、

運研所 106 年度歲出計畫-運輸科技應用研究業務-「海空運科技研究計畫」、「低碳運輸系統發展計畫」，兩項計畫中之「委辦費」分別編列 603 萬元及 1,935 萬元，共計編列 2,538 萬元，惟說明欄「委辦費」所列之計畫，多屬運研所所屬之業務，該所之業務功能性令人存疑，爰提案刪減預算 200 萬元。

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

7、

運輸科技應用研究業務中，海空運科技研究計畫中，委辦費用 603 萬元，辦理國際航運網路模型功能擴充、空域模擬模式、我國籍船舶航行與裝載作業危害辨識，但此三項業務均已實際運用中，並無再研究必要，縱有研究必要亦應由運研所自行辦理，爰刪除本項委辦費用 603 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
李昆澤 林俊憲 劉權豪

8、

低碳運輸系統發展計畫，編列委辦費用 1,935 萬元，其所辦理研究為：反映實際交通情境之中輻動態能耗與碳排放特性研究—以小貨車為例、我國汽車貨運產業導入績效運籌模式之研究-以貨車租賃為例、預約式無障礙小客車運輸服務之整合研究、先進交通管理與車路整合技術創新應用、都會運輸節能減碳策略評估模組開發及應用、快車公路 LED 路燈量測計畫與成本效益分析。此類研究民間以有大量研究，實無必要再創造無謂研究文章，而毫無實用性可言。爰刪除委辦費用 1,935 萬元。

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

9、

交通部運輸研究所於 106 年度預算「運輸科技應用研究業務—低碳運輸系統發展計畫—業務費」編列 2,932 萬 1 千元，其中委辦費佔業務費高達 65%，惟委辦計畫多屬運輸研究所職掌之業務，委辦經費過高，使運輸研究所業務功能性令人質疑。故建議刪減該預算 200 萬元，並審慎評估預算之合理性及檢討其分配。

提案人：林俊憲 趙正宇 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉權豪

10、

交通部運輸研究所於 106 年度預算運輸研究業務項下基礎運輸研究計畫編列 3,353 萬 5 千元，其中編列委辦費 250 萬元。然而交通部運輸研究所身為研究機關，研究大眾捷運系統獨立驗證與認證規範及其報告撰寫規範之研究—研究案，即屬於交通部運輸研究所研究員之相關業務，若運研所確實無相關研究之能量，則應優先考慮該所之存廢。爰此，建議委辦費全數刪除。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 李昆澤
劉權豪 林俊憲

11、

運研所 106 年度歲出計畫—運輸研究業務—基礎設施研究計畫—業務費—委辦費—辦理大眾捷運系統獨立驗證與認證規範及其報告撰寫規範之研究 250 萬元，鑒於所內專業領域人才濟濟，應盡其所能，發揮其所學，為撙節公帑，爰提案刪減預算 50 萬元。

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

12、

交通部運輸研究所於 106 年度預算運輸研究業務項下中長程公共工程建設發展作業評估編列 2,500 萬元，其中編列委辦費 900 萬元。然而交通部運輸研究所身為研究機關，竟將其研究業務委外研究，顯見該所相關業務之功能性令人存疑。爰此，建議委辦費全數刪除。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 李昆澤
劉權豪 林俊憲

13、

交通部運輸研究所於 106 年度預算「運輸研究服務-中長程公共建設發展作業評估-業務費」編列 2,080 萬元，其中委辦費佔業務費高達 43%，惟委辦計畫多屬運輸研究所職掌之業務，委辦經費過高，使運輸研究所業務功能性令人質疑。故建議刪減該預算 300 萬元，並審慎評估預算之合理性及檢討其分配。

提案人：林俊憲 趙正宇 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉權豪

14、

鑑於交通部運輸研究所 106 年度「運輸科技應用研究業務」項下「海空運科技研究計畫」(10,390 千元)、「低碳運輸系統發展計畫」(35,321 千元)兩項計畫經費。

但兩項計畫下「委辦費」卻分別編列有 6,030 千元及 19,350 千元，其「委辦費」佔總計畫預算比率前者竟然達 58%，後者也達 54%。因其「委辦費」所列之計畫內容，本屬於交通部運研所業務，若其委辦經費比率過高，該所之業務功能性重疊性令人存疑。因此，爰提案先行凍結「海空運科技研究計畫」（10,390 千元）、「低碳運輸系統發展計畫」（35,321 千元）以上兩項計畫各 10%。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 林俊憲 顏寬恒

15、

運輸研究所港研中心，106 年起新增辦理綠色海洋與航安科技發展計畫，總經費高達 2 億 1 千萬元，分四年辦理，106 年編列預算 4,800 萬 2 千元。但此項計畫實質內容過去均已辦理，僅計畫名稱不同。而且分析本項預算，幾為購置物品、機械、資訊費用，實際研究卻委外辦理，爰刪除本項預算全部及本項計畫。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
劉權豪 林俊憲

16、

運輸研究所港研中心，106 年起辦理運輸環境防災技術與發展研究計畫，總經費 6,000 萬元，分四年辦理，106 年編列預算 1,444 萬 3 千元。但此項計畫有關橋樑、地層下陷等議題均有公路總局、高鐵局等單位職掌，且均已編列預算執行改善中。其餘有關港灣構造、發展趨勢，亦均已研究多年。且分析本項預算內容，亦係物品、機械、設備採購，實際研究亦係委外辦理，爰刪除本項預算全部及本項計畫。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀
陳素月 劉權豪 林俊憲

17、

交通部運輸研究所 106 年度預算於運輸科技應用研究業務項下編列海空運科技研究計劃 1,039 萬元，以精進海空運資料庫，提升研究輔助及政策研擬之能力。惟我國相關國籍航空公司欲成立廉價航空公司時，運研所提出不適合成立之研究成果交給民航局，交通部卻仍然支持我國籍航空公司成立，惟營運不佳，目前我國國籍航空公司成立兩家廉價航空公司，已有一家於今年中結束營業。顯示運研所之相關研究成果對交通部並無實質幫助，爰此，建議刪除本筆預算 300 萬元。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 劉權豪
李昆澤 林俊憲

18、

海空運科技研究計畫中，編列蒐集及購買海運資料庫所需更新資料，有亞太區域與其他區域間主要貨櫃航線、區域航線、貨櫃港口設施與營運及時間序料資料 100 萬元，但此等資料，港務公司及航港局均應有現成資料，實無必要編列，爰刪除 100 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月

李昆澤 劉權豪 林俊憲

19、

海空運科技研究計畫編列 100 萬元蒐集及購買空運資料庫所需更新資料，如我國民航機場及主要國際機場航線、運能、設施營運概況、IATA Market IS 起迄客量與移動路徑及機場航網資料，但此項業務為民航局業務，平時亦有此部分資料，實無再行蒐集及購買必要，爰予以刪除 100 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
李昆澤 劉權豪 林俊憲

20、

低碳運輸系統發展計畫編列一般事務費，其內容有配合科技基本法及產業創新條例規定，持續辦理科技研究計畫創新技術盤點、專利可行性分析及申請建議，並協助技術推廣授權；為瞭解民眾旅運需求，進行健保承保與醫療資料及高中職學生學籍資料之蒐集與彙整工作。上述二項工作，非屬交通業務，亦與低碳運輸毫無關係，爰刪除 340 萬元。

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

21、

運研所 106 年度歲出計畫—低碳運輸系統發展計畫—業務費—一般事務費—配合科技基本法及產業創新條例規定，辦理創新技術盤點編列 140 萬，我國計程車產業面臨 UBER 公司之挑戰，面臨轉型之問題，而該公司亦有法規上之問題無法突破，惟運研所卻未針對此類新型態計程車提出解決之道，導致該公司既違法又營業，爰提案刪減全數預算。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉權豪 林俊憲

22、

低碳運輸系統發展計畫編列 120 萬元建置預約式無障礙小客車運輸服務資訊平台。但現行無障礙小客車預約並無困難，復康巴士運行亦屬順暢，實不知運研所建置此項平台目的為何，其亦不可能經營此項業務，爰予以刪除本項費用 120 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
李昆澤 劉權豪 林俊憲

23、

交通部運輸研究所於 106 年度於「運輸科技應用研究業務」之「低碳運輸系統發展計畫」項下編列 3,532 萬 1 千元，主要用來成立陸路運輸溫室氣體排放資料庫、並進行運輸部門節能減碳策略分析等等。交通部運輸研究所並同時研究推動大眾運輸普及化及自行車路網建構等等。然我國機車汽車數量仍逐年成長，機車從 89 年 1,142 萬輛成長到 105 年 9 月 1,367 萬輛，汽車亦從 89 年 560 萬輛成長到 780 萬輛，顯見運研所長期以來所做的研究並未有顯著效果，大眾運輸系統仍不符合民眾需求，交通工具排碳量仍居高不下。爰此，提案凍結五分之一，待交通部運

輸研究所提出完整書面報告說明後，始得解凍。

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

24、

運輸研究業務，新增離岸風能海下工程技術研發計畫，分四年辦理，總經費 4 億 6 千萬元，106 年度編列 5,000 萬元。但此項計畫和運輸業務毫無關係，爰刪除本項預算全部及計畫。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
劉權豪 林俊憲

25、

交通部運輸研究所於 106 年度預算運輸研究業務項下編列 5,000 萬進行離岸風能海下工程技術研發計畫。細看其計畫工作內容包括離岸風電海氣象觀測與預測技術發展、水工模擬試驗、離岸風塔水下技術研發等等，而預期成果包括提供風電產業營運相關資訊，提升風機水下技術、風電區及港區航行安全等。

該計畫內容與交通部運輸研究所業務職掌並無相關之處，預算書中亦未說明該計畫是否已由行政院核定，編列方式與預算法不符，建議本筆預算全數刪除。

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 陳歐珀 林俊憲

26、

交通部運輸研究所於 106 年度於「運輸研究業務」之「離岸風能海下工程技術研發計畫」項下編列 5,000 萬元，主要用來作為離岸風電海氣象觀測與預測技術發展、水工模擬試驗、離岸風塔水下技術研發、航行安全評估、港區空間利用等研究，其中 600 萬用來辦理相關研發計畫。惟據查，該計畫應屬經濟部負責之業務，且海下工程和交通運輸研究之關聯性，仍有討論空間。爰此，提案刪減 5,000 萬。

提案人：鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月 葉宜津
劉權豪 林俊憲

27、

有鑑於運輸研究所 106 年度歲出第 14 款第 5 項第 3 目「運輸研究業務」工作計畫「04 離岸風能海下工程技術研發計畫」編列經費 5,000 萬元。本計畫屬新增計畫，期程自 106 年至 109 年，總經費 4 億 6,000 萬元，本年度首編費用 5,000 萬元。然本計畫從預算書說明欄無從得知是否經行政院正式核定，即逕行編列該項預算，稍嫌草率，恐有浮編之嫌。爰擬全數刪除該項計畫首年度編列經費 5,000 萬元。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 陳素月 葉宜津
劉權豪 林俊憲

28、

交通部運輸研究所 106 年度新增「離岸風能海下工程技術研發計畫」，計畫期程 106—109 年，總經費 4 億 6,000 萬元，106 年度編列第 1 年經費 5,000 萬元。惟離岸風能研究發展應屬經濟

部及能源局業務範疇，且能源局 106 年度亦新增研究計畫「離岸風場區塊開發海域環境建構計畫」編列 9,218 萬元經費，因此運研所 106 年度新增離岸風能相關研究計畫，恐不符交通運輸研究範疇，且與經濟部能源局研究計畫有重複編列之虞。爰此運輸研究所 106 年度「運輸研究業務」項下「離岸風能海下工程技術研發計畫」編列 5,000 萬元，應全數刪除。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
葉宜津 林俊憲

29、

106 年度交通部運輸研究所預算，歲出項目「運輸研究業務」項下「離岸風能海下工程技術研發計畫」編列 50,000 千元。離岸風力發電係屬經濟部能源局重大推廣項目，該項計畫中除航行安全評估、港區空間利用研究之外，剩餘計畫幾乎與運輸研究無關。爰此，提案刪減「運輸研究業務」項下「離岸風能海下工程技術研發計畫」25,000 千元，是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 林俊憲
劉權豪

30、

交通部運輸研究所 106 年度預算「運輸研究業務」項下『離岸風能海下工程技術研發計畫』預算編列 5,000 萬元，該項計劃為 4 年計劃，總預算預計編列 4 億 6,000 萬元，惟該項計畫尚未經行政院核定，編列預算有違預算法之相關規定，爰此，交通部運輸研究所 106 年度預算『離岸風能海下工程技術研發計畫』預算編列 5,000 萬元，應予全數凍結，待行政核定計畫，並提出書面報告至交通委員會後始得動支。

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