

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 13 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 11 月 14 日（星期一）9 時至 13 時 59 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

一、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 12 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 11 月 10 日（星期四）上午 9 時 3 分至 12 時 19 分

下午 1 時至 1 時 31 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬 李昆澤 劉耀豪 林俊憲 陳歐珀 葉宜津

鄭天財 Sra · Kacaw 陳素月 蕭美琴 陳雪生 簡東明 Uliw · Qaljupayare

李鴻鈞 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：羅致政 鍾佳濱 江啟臣 劉世芳 吳志揚 高金素梅 黃昭順 徐榛蔚

孔文吉 陳亭妃 馬文君 邱志偉 徐永明 呂玉玲 蔣乃辛 張麗善

廖國棟 Sufin · Siluko 莊瑞雄 王惠美 何欣純 黃偉哲 羅明才 林德福

鍾孔炤

委員列席 24 人

列席官員：交通部

部 長 賀陳旦

路政司

司 長 林繼國

會計處

處 長 洪玉芬

管理資訊中心

主 任 王穆衡

人事處

副 處 長 李玉惠

道路交通安全督導委員會

組 長 徐台生

總務司

簡 任 秘 書 黃其銓

公路總局

局 長 陳彥伯

副 局 長 夏明勝

副 局 長 黃運貴

主計室

主 任 陳惠敏

規劃組	組 長	李忠璋
監理組	組 長	陳聰乾
養路組	組 長	蔡宗成
新工組	組 長	黃三哲
用地組	副總工程司	鄧文廣
機料組	組 長	吳文益
秘書室	主 任	李應當
人事室	主 任	馬文林
資訊室	主 任	陳守強
政風室	主 任	簡正坤
第一區養護工程處	處 長	薛讚添
第二區養護工程處	處 長	陳敬明
第三區養護工程處	處 長	林清洲
第四區養護工程處	處 長	廖吳章
第五區養護工程處	處 長	陳嘉盈
西部濱海公路北區臨時工程處	代 理 處 長	陳松堂
西部濱海公路中區工程處	處 長	陳松堂
西部濱海公路南區臨時工程處	處 長	賴明煌
蘇花公路改善工程處	處 長	邵厚潔
東西向快速公路高南區工程處	代 理 處 長	賴明煌
臺北區監理所	所 長	陳玉好
新竹區監理所	所 長	林翠蓉
臺中區監理所	所 長	李輝宏
嘉義區監理所	所 長	劉英標
高雄區監理所	兼 代 所 長	冬啟程
臺北市區監理所	所 長	袁國治
高雄市區監理所	所 長	冬啟程
公路人員訓練所	所 長	王在莒
國道新建工程局	副 局 長	陳議標
行政院主計總處	專 門 委 員	許永議

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

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公路總局及所屬單位預算。

（本次會議由交通部部長賀陳旦及公路總局局長陳彥伯報告後，計有委員鄭寶清、趙正宇、鄭運鵬、李昆澤、劉權豪、林俊憲、鄭天財、陳歐珀、葉宜津、陳素月、蕭美琴、陳雪生、簡東明、李鴻鈞、鍾佳濱、江啟臣、邱志偉、陳亭妃及徐榛蔚等 19 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；委員顏寬恒所提書面質詢，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、交通部公路總局及所屬單位預算，委員提案截止收件，另定期進行處理。

散會

主席：因在場委員人數不足，上次會議議事錄暫不確定。

現在進行討論事項。

討 論 事 項

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。（詢答及處理）

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就本部運輸研究所 106 年度施政計畫及預算編列提出報告，深感榮幸。

運輸研究所擔任本部政策幕僚，協助研提重大交通政策，除持續辦理臺灣整體及區域運輸規劃，研議海/空運發展策略，加強運輸安全與公共運輸經營管理效率外，並致力進行海岸及道路橋梁災害防救科技等研究；另配合經濟部推動「風力發電 4 年推動計畫」，辦理離岸風能海下工程技術研發計畫。各研究成果及建議，均可提供本部及相關機關作為施政決策之參考與運用。

有關運輸研究所 106 年度施政計畫及預算所編列內容，請吳所長向各位委員提出報告及說明，敬請各位委員惠予支持，謝謝。

主席：請交通部運研所吳所長報告。

吳所長玉珍：主席、各位委員。

壹、前言

今天應邀列席 貴委員會，就本所 106 年度施政計畫及預算編列提出報告，至感榮幸。

茲謹就本所 104 年度與 105 年度截至 10 月份止之預算執行情形、106 年度施政計畫重點、預算編列情形及預期施政績效，向 貴委員會提出簡要報告。

貳、104 年度與 105 年度截至 10 月份止預算執行情形

一、104 年度預算執行情形

(一)104 年度歲入預算編列 98 萬元，決算數 198 萬元，執行率 202%，超收原因主要係廠商違約逾期之賠償收入、出售報廢財產收入及國際會議廳場地出租收入增加所致。

(二)104 年度歲出預算編列 4 億 108 萬 9 千元，決算數為 3 億 9,194 萬 2 千元，執行率 97.72%。

二、105 年度截至 10 月份止預算執行情形

(一)105 年度歲入預算編列 248 萬元，截至 10 月份止預算分配數 119 萬元，實收數 143 萬 2 千元，占預算分配數 120.34%，占全年度預算數 57.74%。

(二)105 年度歲出預算編列 4 億 928 萬 3 千元，截至 10 月份止預算分配數 3 億 3,087 萬 3 千元，執行數 3 億 687 萬 6 千元（含預付款 20 萬元），占預算分配數 92.75%。各項業務均順利推動中，年度終了將可達成預算執行進度。

參、106 年度施政計畫重點

依據行政院 106 年度施政方針，配合交通部中程施政計畫及核定預算額度，編定 106 年度施政計畫，施政目標與重點如次：

一、辦理整體運輸規劃作業、開發計畫審議評估工具、精進公路設施管理制度，以健全整體運輸系統發展。

二、研議海運、空運政策與整體發展策略，提供施政決策參考。

三、加強運輸安全系統研究並持續推展實務應用。

四、辦理強化公共運輸經營管理效率與運輸物流競爭力策略相關研究暨業務推動。

五、推動運輸科技發展及應用策略規劃，提昇運輸資訊科技之研究與發展，強化運輸研發成果之智財管理與知識管理。

六、辦理運輸部門因應氣候變遷之減緩與調適作為、永續運輸發展及交通影響評估等相關研究暨業務推動。

七、加強海岸及道路橋梁災害防救科技、大氣腐蝕環境調查、港灣環境資訊、港灣及海岸環境監測及調查、港埠設施及航行安全、海岸保全及創造綠色港埠新技術之研究。

肆、106 年度預算配合施政計畫編列情形

一、歲入部分：

本所 106 年度歲入預算編列 198 萬元，較上年度減列 50 萬元。茲按各來源別說明如下：

(一)財產收入：178 萬元，主要係國際會議廳、停車場及郵局設置 ATM 等租金收入。

(二)其他收入：20 萬元，主要係出售各項運輸研究書刊出版品、借用宿舍員工自薪資扣回繳庫數及宿舍管理費等收入。

二、歲出部分：

本所 106 年度歲出預算編列 4 億 7,222 萬 5 千元，較上年度法定預算數 4 億 928 萬 3 千元，增加 6,294 萬 2 千元。各業務計畫編列情形如下：

(一)運輸科技應用研究業務：1 億 815 萬 6 千元，較上年度減列 962 萬 3 千元，係辦理「綠色海洋與航安科技發展計畫」、「運輸環境防災技術與發展研究計畫」、「提升海空運規劃技術科技研發計畫」及「低碳運輸系統發展計畫」等研究所需經費。

(二)一般行政：2 億 4,433 萬 4 千元，較上年度增列 645 萬 2 千元，係本所人員維持費及行政工作維持費。

(三)運輸研究業務：1 億 1,953 萬 5 千元，較上年度增列 6,611 萬 3 千元，係辦理「交通運輸系統規劃與營運永續發展機制與策略計畫」、「交通旅運資訊多元整合服務計畫」、「離岸風能海下工程技術研發計畫」及其他基礎運輸研究計畫等經費。

(四)第一預備金：20 萬元，與上年度同。

伍、預期施政績效

一、配合國家政策、因應社經環境變遷，辦理臺灣整體及區域運輸規劃，擘劃運輸發展藍圖
配合行政院氣候變遷、節能減碳、防災減災等政策，觀察國際與兩岸情勢、高齡與少子化、都會磁吸與擴大效應，掌握跨縣市運輸整合議題，探討社經環境變遷對運輸發展之衝擊。本所持續滾動檢討調整運輸規劃模式、辦理鐵公路容量分析基礎研究，及優化整體運輸發展評估系統，以支援國家發展與交通部重大建設審議評估作業需要。

二、強化海空運輸整體競爭力

海空運產業隨著國際經濟與情勢變化極大，為強化我國港埠及機場在全球及亞太地區之競爭力，106 年將進行國際航運網路模型功能擴充及構建空域模擬模式之研究，並廣續蒐集及更新海空運資料庫，研擬我國主要港口、機場之發展策略，強化我國海空運輸營運效能。

三、提升運輸產業永續經營與管理技術

持續協助交通部推動「公路公共運輸提昇計畫（102-105 年）」及「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」，辦理強化公共運輸縫隙掃描決策支援系統、預約式無障礙小客車運輸服務之整合，以及我國汽車貨運產業導入績效運籌模式等之研究，以確實掌握可能轉移使用公車之潛在族群、身心障礙者及高齡者等行動力的需求，以及汽車貨物運輸業者車輛運行績效與行車安全性，提升運輸系統服務品質，滿足民眾行的需求，進而促進運輸產業之永續發展。

四、提昇運輸事故之防範能力

依據「運輸政策白皮書—運輸安全」之政策主軸，廣續強化人、運具及環境有關的人因安全

、風險評估與改進策略之研究。除針對船舶安全、鐵路安全之精進策略持續進行研析外，同時配合行政院頒訂「道路交通秩序與交通安全改進方案」之實施要領，規劃道路交通相關研究，以支援交通部「建立人本、安全的交通環境」願景。

五、推動運輸科技發展及運輸資訊整合應用

以人本交通為核心，掌握顧客需求，應用大數據、物聯網、智慧裝置及雲端運算等行動科技，廣續推動智慧運輸在交通無縫、交通流暢、交通安全與交通資訊共享之整體服務方案，在運輸科技發展方面，將進行車路整合運作之研發，以追求更安全、效率及環境友善的優質運輸服務。在運輸資訊整合應用方面，將配合交通部於既有智慧型運輸系統發展基礎下，強化多元交通資訊整合提供複合運輸服務，透過智慧運輸服務創新與整合，以提升行動力。

六、提升運輸部門節能減碳政策評估能力

配合「溫室氣體減量與管理法」發布施行，以及行政院成立「能源及減碳辦公室」，持續掌握國際節能減碳發展趨勢、開發運輸節能減碳策略評估模組、進行運輸業能源消耗及溫室氣體排放推估及評估指標研析，以及運輸節能科技的應用評估，以做為交通部研擬運輸部門溫室氣體階段管制目標及管制行動方案之參據。

七、強化交通建設因應氣候變遷之調適能力

持續配合行政院國家發展委員會「規劃推動氣候變遷調適政策綱領及行動計畫」專案，協助交通部彙整及檢視部屬機關所提氣候變遷調適行動計畫，持續更新鐵公路系統風險地圖及針對鐵公路管理機關的需求擴充資訊平台的功能，並檢視鐵公路目前調適能力缺口，俾利鐵公路管理機關據以擬訂調適行動計畫。

八、提升船舶航行及港灣道路橋梁之安全與維護技術

推動「綠色海洋與航安科技發展」及「運輸環境災防技術與發展」研究，整合近岸波、潮、浪、流等即時觀測資料，建置適合船舶航行之海象模擬模組及資訊，並透過航路分析與航道規劃進行航行安全評估以降低航行風險。精進道路橋梁災害防治技術，建置大氣腐蝕環境及港灣設施維護管理資訊系統，提升道路橋梁安全及港埠營運效能。此外，配合政府推動離岸風力發電政策，進行「離岸風能海下工程技術研發」，以提升離岸風力發電機組設立後相關之船舶航行、海岸及港埠設施安全。

陸、結語

本所 106 年度預算已衡酌各項計畫優先緩急、以往年度執行績效，並配合施政需要妥適編列，敬請各位 委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

現在開始進行詢答。援例本會委員發言時間為 8 分鐘，必要時得延長 2 分鐘；非本會委員發言時間為 4 分鐘，必要時得延長 1 分鐘；暫訂 10 時 30 分休息 10 分鐘，委員發言於上午 10 時截止登記。各位委員若有臨時提案，請於上午 10 時前提出，以便議事人員彙整。中午原則不休息。

首先請登記第一位的鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我們很感慨，民進黨政府把政權慢慢拱手讓給主席的政黨，而且菜是一道一道出，我們很痛心，不過交通部還是各單位中做得比較好、比較不離譜的機關。眾所皆知，很多事件的發生都要事先預防、準備，所謂「凡事豫則立，不豫則廢」，有關 85 年來、增大 15% 的超級月亮，請問部長知道嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。了解。

鄭委員寶清：你會去賞月嗎？

賀陳部長旦：如果可能，一定會想去看一看。

鄭委員寶清：有沒有想過賞月的地點？

賀陳部長旦：氣象局好像有一些建議，我自己還沒有仔細衡量。

主席：在馬祖。

鄭委員寶清：馬祖的船會滿載，因為太多人了！接下來，請問關於交通的議題，現在很多年輕人都打算晚上去陽明山賞月，交通部有沒有做好因應的措施？

賀陳部長旦：據了解，我們有跟台北市政府接洽，請他們加開公共運輸工具。

鄭委員寶清：時間有沒有延長？

賀陳部長旦：可能會適當地延長，要問問看台北市政府這方面的因應。

鄭委員寶清：交通最重要的就是因應，如果不因應，交通塞爆了，又會被罵死！部長可能要注意一下！

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：另外，有關國旅卡，現在行政院希望把 1 萬 6,000 元當中的 8,000 元拿去旅行，國旅卡本身就是旅行用，但是後來已經「走鐘」了，大家統統變相到隔壁的縣市買東西。我以前在永和橋頭開一家店，那家店不得了，因為台北市所有的公務員都去那家店買，那家店一年可以賺兩千多萬。也就是所有的國旅卡都不是用來旅行，而是買東西，現在行政院決定將國旅卡額度的一半用在旅行，部長有沒有做好因應？

賀陳部長旦：這個部分我們是樂見的，但是據我所了解，國旅卡在公務員的部分過去都是人事總處規劃與管理，他們有些管理上的困難，這部分我們再來了解看看，盡量促成。

鄭委員寶清：此舉會不會引起軍公教人員反彈？

賀陳部長旦：應該不會，據說現在消費買東西的比率占 55%，假如稍微調整，比率要超過一半應該也不難，我們可以來鼓勵這方面的消費。

鄭委員寶清：就是增加旅遊人數？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：接著，談到旅遊與交通有很大關係。我要請教所長，你們對於 Uber 有沒有研究？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。我們有寫一些內參意見，提供部裡參考。

鄭委員寶清：沒有，我沒有看到你們做好的研究。運輸研究所最重要的業務不是學術研究，你們做

的分析要能夠運用才有用，也就是交通部需要什麼，你們就做什麼研究。但是你們都應付了事，所長知道嗎？

吳所長玉珍：我們會認真。

鄭委員寶清：重要的都沒有在做，節能減碳這麼重要有沒有做？

吳所長玉珍：有，節能減碳有。

鄭委員寶清：那很少，你剛上任，所以你不知道！你們很離譜的是，研究低碳運輸系統花這麼多錢，結果研究成果統統沒有人看，表示你們的研究沒有價值！

吳所長玉珍：有在看。

鄭委員寶清：你們放上網 269 天，瀏覽人次只有 27 次，很離譜的是，有的研究下載次數連 3 次都不到，卻花了這麼多錢，而且更離譜的是，101 個研究成果中，有 64 個在 1 月 1 日上傳，你們在做什麼？今年只要 101 個，你們在年度開始的第一天、1 月 1 日，就 po 了 64 個，有六成當天 po 出，所長不覺得這樣很奇怪嗎？部長，這樣奇不奇怪？他們一年做 101 個研究，結果第一天就 po 了 64 個！所長，這樣奇不奇怪，竟然研究什麼都不知道，第一天就 po 了 64 個？

吳所長玉珍：這是上一年度的。

鄭委員寶清：我知道，上一年度的 1 月 1 日 po 的，一年有 365 天，你們第一天就 po 了 64 個，但是去年一整年總共只有 101 個！

賀陳部長旦：這應該是階段性的成果。

鄭委員寶清：部長不能這樣，一年預算這麼多，年度都還沒有開始，1 月 1 日就上傳了 64 個，但是一年才 101 個，有六成多在第一天就 po 上去了，後續都不必做事了。

吳所長玉珍：對不起！再來的每年都還要再做一百多個，所以那是之前的研究，而且下載次數一年大概有兩萬次……

鄭委員寶清：我知道，今年的第一天就 po 了 64 個，你不覺得很奇怪，為什麼都在 1 月 1 日？

吳所長玉珍：因為要盤點，把上年度的研究趕快結案。

鄭委員寶清：不對！所長亂講，預算是每年編列，怎麼會是去年度的部分算到今年？

吳所長玉珍：不是今年，而是去年度的。

鄭委員寶清：我知道你們前年的研究在去年 1 月 1 日 po，前年的研究為什麼會排到去年的第一天全部 po 上去？

賀陳部長旦：每到年底，運研所會清理當年度的成果，在第二年的 1 月 1 日上線。

鄭委員寶清：這有很大的問題，只是讓你看見他們的跡象有問題！

接下來，請問你們有沒有在研究 Uber？現在 Uber 說它們是節能減碳，實際上，它們的車還是四處繞，哪有節能減碳？它主張共乘制度，我在此跟部長說過很多次了，Uber 的 App 要不要下架？只要它不肯合法經營，就把它的 App 下架，部長做得到嗎？我現在已經問第 3 次了，之前鄭運鵬委員也問了兩次。

鄭委員運鵬：（在席位上）不止。

鄭委員寶清：鄭運鵬委員說不止，我現在已經問了 3 次，他可能已經問 4 次了。

賀陳部長旦：現在最主要的原因在於它不是用運輸業的服務為名，這部分我們當然會……

鄭委員寶清：部長，這不是運輸業，不然是什麼業？

賀陳部長旦：我們會在相關公文程序上來要求它們，只是它們大概會認為它們不是經營運輸業……

鄭委員寶清：這不是運輸業，不然是什麼業？它們只要載一個客人，計程車就少一個客人，我現在不是站在哪一方的立場說話，很清楚的是政府管理有問題！運輸研究所有研究這件事嗎？他們有沒有提出具體意見，該怎麼處理 Uber？

賀陳部長旦：這部分所裡也有提供意見……

鄭委員寶清：沒有。為什麼到現在處理不好呢？

賀陳部長旦：他們也有提供意見，所以才會有多元化計程車方案，希望能夠當成是一種競爭性表達。

鄭委員寶清：部長，這個無效，明天開始它們要提供送餐服務了，你知道嗎？

賀陳部長旦：我知道，送餐相對於送真正的客人，本體上還容易一點。

鄭委員寶清：這就表示無論你怎麼開罰，它都不怕，所以今天才會產生很多問題，我們很清楚地知道，要解決問題就要找到根源！

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：我與鄭運鵬委員都跟你說，如果你們無法管理，它又不肯合法經營，你就把它的 App 下架，最簡單的作法是釜底抽薪，部長做得到嗎？

賀陳部長旦：把 App 下架可能會讓其他國際性的電商覺得這樣的作法有問題，所以針對這件事我們必須再研究，可能先在公文上要求並告知它目前的行為違法，才能夠有進一步的動作。

鄭委員寶清：部長，從 Uber 到川普當選都是顛覆傳統的開始，社會不停地創新，用新的思考做新的事，政府卻一直跟在後面追。運輸研究所平均每人每年薪水 120 多萬元，所長，你們花這麼多錢，難道沒有向交通部提出解決方案嗎？你一直點頭說有，但是沒有，如今問題才會一直存在，對不對？

吳所長玉珍：有些還要改進。

賀陳部長旦：交通問題持續存在，不會因為問題沒有改善，就表示運研所沒有貢獻，針對這一點，我們還是繼續努力。

鄭委員寶清：部長，所有的政策手段都要達到政策目標，對不對？

賀陳部長旦：當然。

鄭委員寶清：我念的是公共政策，若要達到政策目標，政策手段要對！結果它們給你的手段統統不對，以致於你現在束手無策。我跟鄭運鵬委員都建議你讓 App 下架，你不敢！現在不是 Uber 計程車、Uber 機車、Uber 公車都出來了嗎！

賀陳部長旦：在一個網路社會裡面，如果我們單方面用行政命令來處理，其實會引起物議的。

鄭委員寶清：我們的目標是要讓他們進來，並讓他們合法化，同時，還要對他們進行管理與處理，對不對？

請問部長，運研所到底在研究什麼？據本席了解，他們居然研究風力，而且花費 5,000 萬元，

這該如何解釋？

吳所長玉珍：這只是我們所研究的其中一項。

鄭委員寶清：你們根本不應該做這項研究，試問風力跟交通運輸有什麼關係？

吳所長玉珍：當然有關係。

鄭委員寶清：乾脆請經濟部撥經費給你們研究好了！目前已有很多委員提案，他們都認為運研所不該研究這個案子；我們也知道，運研所並不是一個純粹的學術研究機構，它最重要的目標應該是研議具體可行的策略，俾對交通部的施政有所幫助，你們不能說已提了一大堆意見給交通部，只是都無效而已，你們一定要認真檢討各項交通施政所存在的問題，特別是 Uber 的問題，請你們一定要好好注意。

賀陳部長旦：是的，謝謝委員的指教。

主席：鄭委員的意思是，運研所做的研究結果一定要讓民眾有感，否則，連立法委員都無感時，運研所將來研究的方向必然要做大幅調整，因此，建議所長不妨多多向鄭委員請教。

吳所長玉珍：我們一年處理 804 個議題的研究，竟然都沒有能讓委員有感……

鄭委員寶清：像 Uber 的問題，如果你們能處理得很好，相信人民就會有感。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：明年 Uber 就要開始推出機車送餐，請問部長是否知道？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。聽說他們有號稱這樣的服務。

趙委員正宇：目前聽說在網路上一些知名的店，幾乎都已經跟 Uber 進行合作，為什麼會有這種現象？據本席了解，他們進用人員的條件非常簡單，第一個條件是必須滿 19 歲，第二個條件是具備駕照，第三個條件是備有 15 年以內、並可載重 15 公斤的機車，符合以上三個條件的就可以擔任 Uber 機車送餐員，同樣的，Uber 計程車也可以弄出一個多元方案，至少它還需要再增加營業駕照的條件。我們現在先來談談 Uber 機車送餐的部分，滿 19 歲的狀況有很多種，包括中輟生、沒有當兵或是國中、高中畢業不想升學的青年人，到時候他們都投入 Uber 機車送餐員的行業中，又該如何處理？請問部長，你對這個問題有何建議？

賀陳部長旦：對 Uber 在服務上不斷用一些新的型態來造勢，我們都可以理解，就送貨而言，相對於送客人在安全上可能不需要花那麼大心思，我們會想辦法對這部分做一些要求，請大家放心。

趙委員正宇：照部長所說，是否送貨比較沒有關係？

賀陳部長旦：跟送客人相比，送貨在安全上的考慮相對比較少一點。

趙委員正宇：試想台灣有多少機車，等 Uber 推出機車送餐服務時，送餐員為了趕時間，必然會想盡辦法超速、蛇行，部長知不知道到時候將會有多少機車在馬路上亂竄！

賀陳部長旦：目前物流業也會發生同樣的情況，但這並非 Uber 真正的訴求，將來的發展也不一定如此，對於一個沒有按照運輸業登記制度進行登錄即從事送貨的業務，政府當然要做適度的管理。

趙委員正宇：請問吳所長，你對這部分有沒有研究出什麼罰則？

賀陳部長旦：相關行政的處理，可能還是要歸路政司主管。

趙委員正宇：對運研所來說，這是一個很重要的研究議題，請問你們對這方面的罰則是否已經訂出來了？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。其實，在運管規則中已有相關的罰則，我認為未來可以加強這方面執法的工作。

趙委員正宇：Uber 這項服務都已經快要推出了，你們運研所居然還沒有任何動靜，殊不知你們研究人員每年支領 100 多萬的經費，研議的速度竟然這樣慢！希望運研所能加快這方面研議的步伐。

再者，有關高速公路夜間收費的問題，今年端午節前夕你跟全國民眾宣示要恢復夜間收費，我當時就向部長提出質詢，部長的答復是考慮到夜間肇事率很高，到中秋節與雙十節連續假期，你以民眾的習慣及回應民眾期待為由，又回到過去不收費的情況，在此我要請教部長，明年元月春節期間高速公路夜間到底要不要收費？

賀陳部長旦：我們現在仍繼續對一些行為進行分析，尚無定論。

趙委員正宇：請問所長，運研所對這部分有沒有進行任何研究？

吳所長玉珍：我們對這個問題的所見是：若採取收費，分流的效果並不是那麼明顯，而且收不收費也並不影響用路人的車流習慣。

趙委員正宇：這牽涉到用路人的習慣與期待，希望部長對這個問題能儘快做出決定。

賀陳部長旦：是，謝謝委員的指教。

趙委員正宇：最近大家都在問一個問題，即是：「為什麼川普會當選？」，我覺得最主要的原因就是美國的普羅大眾認為要用企業家的精神來帶領整個國家，否則，老是由一些政客來領導政府，動輒以政治利益的角度來看待各項施政，這樣要讓國家如何長久昌盛？所以，如何符合人民的期待才是最重要的。

最後本席要提到的是有關廉價航空—虎航這家公司，根據當初運研所的研究結果顯示，台灣實不適合發展廉價航空事業，首先是航網與航權的問題，這項研究結論也送給交通部，但令人感到很奇怪的是，幕僚單位已經直接跟你們報告國內不適合發展這項事業……

吳所長玉珍：我們沒有直接說不行，而是說值得觀察。

趙委員正宇：所謂值得觀察，意思就是指不適合，那時候長榮也有參加，為什麼他們最後不要？結果華航搞一個虎航出來，花了那麼多錢，結果也賠了那麼多錢，讓本席質疑的是，當初運研所研究的結果不是說廉價航空在國內發展是不可行的事，難道不是嗎？

吳所長玉珍：當時廉價航空在台灣只有 5.6% 的占有率，但在歐洲卻有 30%，所以，我們認為它在台灣還有成長的空間，但在發掘潛在客戶上，它也會有飽和的情況，所以，我們看到歐洲到後期也有併購的狀況出現。

趙委員正宇：我們可以看看廉價航空從今年 1 月至 9 月之間的每個班機載客率竟然還不到七成，再

看其他國家的廉價航空公司則都是滿客，甚至還有很多人在排隊，對未來虎航的發展，到底是朝併入華航抑或是獨立經營，還是跟華信合作的方向，請部長作一說明。

賀陳部長旦：因為華航是一家上市公司，我們應該尊重他們對這件事的判斷，據我們了解，他們也在研擬相關的方案，並徵詢董事會的意見。

趙委員正宇：交通部既是這家公司的大股東，你們就有義務提出意見。

賀陳部長旦：大股東應該是在董事會做成決定之後，大家再共同討論，目前董事會還在商量如何處理中。

趙委員正宇：所以，交通部也要提出意見，當然，虎航至終還是要做個徹底解決，不要拖太久。

至於虎航另外一個問題，就是載客率非常低且問題叢生，投訴的人也最多，對不對？

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：虎航可以說是廉價航空公司裡面爭議性最大，同時也是收到抗議信最多的一家，當一家公司的董事長發現子公司不賺錢時，就應該趕快設法收掉，否則，虧損的洞越補就越大，請部長不要把政府的錢丟到水裡去。

我們知道，海運也有同樣的狀況，請問部長，陽明海運到現在總共虧了多少？

賀陳部長旦：到現在已經有 80 億左右。

趙委員正宇：既然長榮也在虧錢，你們乾脆把陽明海運賣給他們算了，陽明海運一向期許他們非常專業，但經營這麼久卻還搞不過一家長榮公司，我們認為，政府經營的公司一定要具備企業家的精神與企業化的經營方向，這樣才能經營長久，也才不會浪費公帑、浪費老百姓的錢。最後，本席要再次提醒運研所，運研所要針對國內海運公司的現況做可行性研究，俾助海運公司能夠作出最有利之營運決策。吳所長，有沒有問題？

吳所長玉珍：港埠部分我們有做 5 年的整體規劃，對於海運公司，我們發現中小型公司對於他在…

趙委員正宇：現在海運虧很大，你知不知道？今天不是只有我們，你很清楚整個市場都是這樣。

吳所長玉珍：他們就參加聯盟，長榮、陽明現在也都參加聯盟，所以我們會注意他們有怎樣的行為。

趙委員正宇：最後，我再請教，你說 Uber 要有罰則，對不對？什麼時候可以訂好？你現在宣示一下。你要跟路政司配合，要給他……

賀陳部長旦：據我們的瞭解，現在立法院已經提案，下個月應該……

趙委員正宇：部長，請讓司長說明，好嗎？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。有關違法汽車運輸業提高罰則的部分，目前公路法的修法已經透過民進黨黨團提案送交委員會審議，我們支持這樣的修法方向。

趙委員正宇：運輸研究所的研究應著重事前的預防，而非事後的處置，是不是？你點頭，還好你沒有搖頭咧！既然對，你們的速度就要快一點，人家明天就要開始要用了，你們還沒有一個罰則出來，本席覺得運輸研究所應加重預防性的研究，加油！謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，辛苦了，本席還是先跟您請教 Uber 的事情，前天開始講 UberEATS，部長應該有看到相關的新聞？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

鄭委員運鵬：公路總局梁副組長指出，現在很多同仁因為長期監理 Uber，所以帳號都被鎖了，進不去 UberEATS 的 App。部長有沒有申請？

賀陳部長旦：沒有。

鄭委員運鵬：我有申請，今天還沒有推出，但是台北放在最後一個城市，應該是從明天開始，現在已箭在弦上。根據梁副組長的說法，Uber 還沒有申請貨運業，對不對？

賀陳部長旦：還沒有。

鄭委員運鵬：好，我先跟部長請教兩個前提，第一個，依照現在的多元化計程車方案，Uber 計程車業目前還是違法，對不對？

賀陳部長旦：如果他是跟別人合作的話，就不涉及違法。

鄭委員運鵬：跟別人合作是什麼意思？是跟車隊嗎？

賀陳部長旦：計程車業。

鄭委員運鵬：現在大家看到的白牌車，不是黃色的，就一定是違法了。

賀陳部長旦：對，非職業駕駛人的話。

鄭委員運鵬：簡單來說，現在不是黃色車牌的計程車都是違法的，所以在多元計程車方案裡面，他還不是合法的，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：第二個，即將要開始的 UberEATS，他沒有申請貨運業，所以是違法的。

賀陳部長旦：是。

鄭委員運鵬：所以不管怎麼說，Uber 現在在台灣就是違法的。

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：沒有錯！不曉得部長有沒有看這一期的商業週刊？

賀陳部長旦：沒有。

鄭委員運鵬：Uber 的首席顧問上個禮拜來臺灣，商業週刊有大篇報導，這個新聞也很大，我跟部長講一下他的說法，普洛夫（David Plouffe）在接受專訪時明確表達，優酷在台灣絕不妥協，絕不會登記為交通運輸業。所以他不是計程車業者，也不是交通運輸業，所以他還是違法。部長，本席先跟你確認這部分。

賀陳部長旦：瞭解。

鄭委員運鵬：這位普洛夫滿厲害的，他說：如果所謂的解決方案，也就是台灣政府版本，優酷必須要註冊成同一家計程車行，這不是我們的答案，正確的答案是建立新法制，全世界很多國家都

這樣做。他說要建立新法制，可見得這位首席顧問知道他在台灣是違法的，違法就該處理嘛！

我們現在提出的很多方案，也不是要讓他馬上做，國民黨時代忍了 4 年，民進黨時代上來，我認為我們的棒子跟胡蘿蔔都無效，胡蘿蔔就是多元計程車方案，他是違法，也不來登記，他的駕駛人也不接受職業駕駛人的考試跟許可，要他申請新的行業，他也不理你。為什麼這位 Uber 的首席顧問可以好像是美帝來臺灣臨幸的態度？因為他的背景是歐巴馬的競選總幹事，白宮資深顧問，美國流行這一套。

我請教部長，他明知違法，也不願意跟你合作，他自認不是交通運輸業，而是資訊業，你覺得他的態度如何？

賀陳部長旦：我覺得他的態度相當不友善，而且對狀況不了解，才會做出這樣的一個……

鄭委員運鵬：我覺得他沒有研究。

賀陳部長旦：第二、我覺得這件事情有時候不能怪別人不友善，要看自己是否爭氣，現在地方政府推出多元計程車方案，計程車業界要自己證明可以提供國人很好的乘車服務，同時加強 Uber 不會重視的那些領域，證明臺灣可以在這方面提供更好的公共運輸最後一里，這是我們要加油的地方。

鄭委員運鵬：好，我讓部長充分講完，我希望部長能有新作為，因為我們可以忍受的緩衝期、違法期很有限。我剛剛聽到部長回答鄭寶清委員的質詢，你不贊成我講的棒子，也就是讓他們下架。

賀陳部長旦：也不是不贊成，是在眼前的網路世界，我們不能輕言讓人家的 App 下架，這是會引起爭議的。

鄭委員運鵬：沒關係，部長，我們予以尊重，但他就是違法，剛才你也有說明。我希望你的策略有效，政府要有能耐，該罰的，要罰得到；該逼他下來談判的，也要逼得到。部長，在我看起來，他唯一的優勢就是他是歐巴馬的競選總幹事，但是現在民主黨垮掉了，換共和黨上台，因為可以不要理他，不要因為他來了，就拿他沒輒！以上是我的分析。

賀陳部長旦：是的，我從來沒有用政治問題來看。

鄭委員運鵬：好，接下來本席請教運研所吳所長。

吳所長剛上任，辛苦了！所長原本在經濟部能源局擔任副局長職務，當時你是以敢言著稱。不知所長有沒有印象，為什麼大家會對你有敢言的認知呢？我幫你回憶一下。去年 1 月 27 日你在全國能源會議指出，火力發電廠即將陸續除役，105 年的供電缺口原本可以用核四替代，但因核四封存，因此 105 年缺電的風險是可以預見的，這是所長當時的高論，對不對？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。這是經過整個智庫以及當時所有的預測看到的。

鄭委員運鵬：其次，2016 年 6 月 3 日當時已經是新政府了，你的某位長官說要為重啟核四做準備，當時你說，現在供電吃緊，任何需要都不可以掉以輕心，提醒台電不管外在環境如何，都要做好維護核四。不管政策決定或者公投，不要讓外界覺得台灣沒有把核四維護好。這是你的說法嗎？

吳所長玉珍：這是經濟部對台電一向的要求。

鄭委員運鵬：是經濟部，還是你？

吳所長玉珍：經濟部，我是代表經濟部去的。

鄭委員運鵬：反正就是這樣的原因，你算是很敢言，所以反核團體對你有些意見。不過，今天我們不討論核四議題。

吳所長玉珍：我支持多元能源。

鄭委員運鵬：好，希望你做得到，所以我對風力發電的研究預算，並沒有提案刪除。

擔任所長有點委屈你，你應該有聽到剛才我跟部長質詢的內容，其實您就任後，還沒有碰到多元計程車方案，我想請教，你的意見為何？於 Uber 的胡蘿蔔與棒子方面，政府的方案是由民進黨黨團提案，胡蘿蔔是開放小黃的顏色；棒子是提高罰鍰。而我的方案，胡蘿蔔是建立國家級的 APP，且要納入大數據，無人車及車用電子科技商機；棒子則是讓他下架及銀行不准支付匯款帳戶。所長的高見呢？

吳所長玉珍：Uber 在很多國家都跟法律衝撞，這是他的策略，他們就是利用法律的衝撞過程，引發社會對他的注目，這是他的市場行銷方式，所以我們應該要慎重思考……

鄭委員運鵬：沒關係，你要怎麼逼他下來談判？

吳所長玉珍：所以我們要慎重思考該怎樣做才能有效，而不是一直放……

鄭委員運鵬：要怎麼做才能有效？你覺得要怎麼做？

吳所長玉珍：對，這就要慎重，我覺得不能一直放風聲，那樣只是在替它做廣告，我們要嚴謹地來思考……

鄭委員運鵬：你們多久之內可以提出怎麼做才能有效的方案？

吳所長玉珍：其實我覺得還是要重罰，至於取締時要如何做，這也是要看實務上……

鄭委員運鵬：好啦，再給你們研究一下，不要逼你們太久，不然好像台灣對網路運用、手機運用都很落後。

另外，再請教一個講了很多年且與能源相關的汽燃費隨油徵收之公平正義的思考，我過去支持隨油徵收，但現在我有一些疑慮，我的疑慮有兩個，等一下再跟所長報告。所長有看到這則新聞嗎？台北市希望用 2,500 元的月票讓機車族或汽車族的數量下降，台北市考慮的是這個，他們對大眾運輸有信心，認為價格可以影響需求。再來，這是 101 年運輸研究所對於各縣市規劃公共運輸使用率的 105 年預期目標，我們也將 104 年的使用率調出來了，和 105 年的預期目標相比，沒有一個達到目標！台北市已經可以用捷運的價格來試著導引需求，但是其他縣市卻是遠遠落後。你們預期台灣地區的使用率是 18%，現在只有 16%；台北市預期 42%，現在是 37%，少了 5%，但已經是最高的了；基隆比較小，我們先略過；新北預期 32%，和現在的 31% 接近；桃園預期 16%，現在是 13%，差了 3%，還差不少，差了 10% 到 20%，這些是預期目標和現在的使用率。

吳所長玉珍：報告委員，18% 是指 109 年，就是經過 4 年的……

鄭委員運鵬：好，那就用 109 年當目標，希望可以達得到。為什麼我會提這個？汽燃費隨油徵收的

理由就是，少上路者要付同樣的汽燃費好像不合理，應該要用多少付多少，使用者付費，對不對？但我現在之所以考慮及猶豫有兩個因素，第一個因素是區域的不公平，對於沒有公共運輸、雙北以外的縣市，他們變成必須要用個人運具（機車或汽車），因為政府沒有提供他們足夠的公共運輸，逼著他們用，但他們卻要付出更多，還要付稅去養雙北、去建設都會區的大眾運輸，這部分會不公平。第二個因素是收入的不公平，油電車和電動車價格相對比較貴，有些人可能收入較少，所以只好買汽油車或柴油車，當他們買不起油電車或電動車的時候，如果汽燃稅隨油徵收，對於公共運輸收入弱勢的區域來說是相對不公平的，這部分請你們要研究一下。

所以我的政策建議是，第一、如果你們真的要隨油徵收，這個不用修法，雖然很多委員有提出修法的版本，不過其實行政命令就可以做得到，你們要考慮的是區域差別費率或補貼，盡量不要補貼，在領牌時就應該要有不同的區域差別費率。第二、你們要擬定國產低價電動車產業的方案，之前好像有提到裕隆的電動車沒有成效，這個問題必須要處理，因為台灣的汽車業並不是那麼發達、先進，油電車或電動車如果維持高價的話，對收入低的人來說其實是不公平的。以上部分，再麻煩所長研究一下。

吳所長玉珍：好，謝謝。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。所長過去在經濟部任職，好像是在能源局？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。對，最早以前，應該是 3 年 8 個月前還在交通部運研所。

林委員俊憲：你曾在能源局當過副局長？

吳所長玉珍：是的。

林委員俊憲：也當過核能辦公室的……

吳所長玉珍：核四辦公室的主任。

林委員俊憲：所以你支持核四是正常的嘛！這沒有什麼好否認的。

吳所長玉珍：對啊，我不否認，我覺得因了解才會支持。

林委員俊憲：你支持是你的個人立場，我知道你對電很有興趣。

吳所長玉珍：我支持多元能源，不止是核電。

林委員俊憲：你又回到交通部運研所來擔任所長，你現在要管的是關於交通的研究，所以不要硬拗嘛！

吳所長玉珍：不會。

林委員俊憲：剛剛委員問你，為什麼運研所要編預算去研究離岸風力發電？請問要研究什麼？

吳所長玉珍：因為風機設立之後，會影響到既有的航線，而且在施工的過程中……

林委員俊憲：你連這個也可以硬拗跟交通、船隻安全有關！

吳所長玉珍：有，因為它跟商船還有漁船會有交織……

林委員俊憲：部長，你有看到交通部運研所的預算書嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有編 5,000 萬……

林委員俊憲：不是 5,000 萬，是 4 億 6,000 萬！分 4 年編列，第一年編 5,000 萬，為了研究離岸風力發電，交通部運研所要花 4 億 6,000 萬！剛剛所長提到什麼船隻的航行等等，部長注意看，預算書寫的是水下工程技術。

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：要研究離岸風力發電，我們支持；發展多元能源，我們也支持，但為什麼要運研所花錢呢？為什麼要交通部出錢呢？這是經濟部的事務，台電錢很多啊！台電沒有錢嗎？研究離岸風力發電為什麼要交通部出錢？開什麼玩笑啊？

賀陳部長旦：我們這邊是配合在港灣研究部分……

林委員俊憲：不能因為吳所長個人過去的關係，就要交通部花這種錢！

賀陳部長旦：絕對不是如此。

林委員俊憲：是 4 億 6,000 萬，不是 5,000 萬耶！資源有限嘛！

賀陳部長旦：吳所長是最近一個月才到任，但在他到任前就已經編列了……

林委員俊憲：交通部運研所是一個非常讓人羨慕的單位，平均年薪超過 120 萬，是平均年薪喔，是一個非常好的單位，但研究出什麼東西？

賀陳部長旦：委員，剛才跟你提的那一件案子……

林委員俊憲：我認為離岸風力發電這種錢不應該由交通部來出，而且編在運輸研究所根本是牛頭不對馬嘴，亂編一通！怎麼可以編在這個地方呢？

賀陳部長旦：跟委員說明一下，運研所長期以來就有進行港灣研究，在港灣研究裡面……

林委員俊憲：水下工程技術啦！看起來是在做電的部分。

賀陳部長旦：實際上是因為它有水下的結構物，那個結構物跟港灣的施工是有關連的……

林委員俊憲：台電不能出錢嗎？

賀陳部長旦：當然可以……

林委員俊憲：經濟部不能出錢嗎？

賀陳部長旦：我們希望這件事情是各部會就其專責……

林委員俊憲：你們交通部錢很多嗎？

賀陳部長旦：倒不是多，而是因為這部分原來就有一些……

林委員俊憲：交通部錢花不完嗎？

賀陳部長旦：原來港灣研究就有一些研究的基礎，希望能在這上面有更進一步的貢獻。

林委員俊憲：運研所要回到你們的本業來嘛！請問部長知不知道明年電動車貨物稅的減免就沒了？

賀陳部長旦：我沒有注意到這件事情……

林委員俊憲：這部分你們應該要跟財政部做溝通，因為我們才剛開始要發展電動車，運研所不是在研究永續、節能減碳、綠能嗎？電動車過去也是政府非常支持的一項產業。台灣的機車有多少台？統計出來大概是 1,368 萬台左右，電動機車有多少台？大概 6 萬 3,000 台，占了千分之四，與我們推廣電動機車的目標還相差很遠。

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：過去我們為了要補助純的電動機車或電動汽車，政府有一個貨物稅減免方案，為期 3 年，實行到今年，明年就沒了，交通部如果認為需要持續推動，應該跟財政部有所溝通。

賀陳部長旦：這部分我們立刻來想辦法。

林委員俊憲：我不知道這是交通部哪個單位要做的，是不是運研所要預先規劃的？

賀陳部長旦：這個應該是在路政司……

林委員俊憲：我再跟部長分享一下，如果要立法，我不知道本會期來不來得及，如果來不及的話，等於明年 1 月 1 日貨物稅減免的優惠就沒了，沒有的話，就會恢復到貨物稅減半。本來是減免，現在變成繳一半，如果下個會期再處理，恐怕明年上半年所有的電動車都沒有貨物稅減免的優惠。

賀陳部長旦：我們立刻來……

林委員俊憲：如果沒有的話，一部電動機車要恢復課徵 8.5%的貨物稅，一部電動汽車要課 12.5%，如果以貨物稅 8.5%來算，一部電動機車恐怕平均要漲價 8,000 元，現在台灣的電動機車已經很貴了，一部都要 6 萬元到 8 萬元，如果再漲 8,000 元，以後將會很難推。電動汽車也是如此，以美國風行全世界的特斯拉來講，他們也要來台灣設點賣車，如果沒有貨物稅的減免，一部特斯拉的電動車是三百多萬，再加上 12.5%的貨物稅，大概要多增加 40 萬，漲幅非常可怕。台灣要不要推電動車及電動機車，相關部會應該要做好聯繫工作。

賀陳部長旦：經濟部有相關方案，我們會促使行政院來協調這件事情。

林委員俊憲：回歸到你們要關心的本業。針對製造及推廣電動車及電動機車是否有成效，台灣有相關的研究嗎？經濟部工業局曾經補助裕隆汽車 22 億多元去研究電動汽車，結果一輛車都沒有做出來，成果是零，也浪費了二十幾億元，國家的錢就這樣沒了！交通部可以做很多相關研究，可是離岸風力不應該是你們管的業務，錢不應該編在你們這裡。誰都應該不會反對多元能源，如果台灣未來要發展綠能，離岸風力也是一個選項，我們當然不會反對這種研究，可是預算為什麼會編在運研所呢？本席請你們回歸到你們的本業。

我們常講造成交通事故最主要的原因就是酒駕，本席不知道你們有沒有做相關研究呢？另外一種非常危險的駕駛，就是開車或騎車時滑手機，我找不到肇事率的相關數據。雲林縣政府有一項統計可以作為參考，危險駕駛中的自撞，其中有 4 成都是因為與滑手機有關係，我認為所有危險駕駛的因素都應該予以防治及消除，而且要用法來加以規範。由於危險駕駛不是只危害到開車或騎車的人而已，也會危害到其他無辜的路人，我們對酒駕會課以重罰，可是對滑手機卻只罰 3,000 元而已，我認為這樣還不足以遏阻。另外，停紅燈時滑手機與車子行進間滑手機，兩者的危險性是不一樣的，我認為對此的處罰應該要有所不同。本席有提案，針對車輛行進間滑手機應該提高罰則，即罰 12,000 元。

賀陳部長旦：我們會朝此方面來研究及努力。

林委員俊憲：要罰超過手機的價錢，我經常在路邊看到，有些駕駛一邊開車一邊低頭，很明顯就是在滑手機，這是很危險的行為。你們對這方面所造成事故的研究，其實還是不足的，酒駕很危

險，可是在行進間滑手機可能會更危險。針對降低危險駕駛所造成的傷亡，交通部應該要多多努力。謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。運研所是交通部的智庫，也在做相關交通策略的研究，我們都很支持，在本委員會我們會與部長一一討論你們很重要的業務。本席發現今年運研所的預算比上年度多了 15%，其中很大的一項就是「離岸風能海下技術研發計畫」，總共是 4 億 6,000 萬元，並分 4 年辦理，今年是編 5,000 萬元。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

陳委員歐珀：請問吳所長，您就職多久了？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。10 月 25 日。

陳委員歐珀：這筆預算應該不是你編的，是前一任所長編的嗎？

吳所長玉珍：也不是所長編的，是行政院交辦，要我們配合經濟部離岸風力的 4 年計畫。

陳委員歐珀：你 10 月 25 日接任，我問過所有同仁，沒有任何一位同仁事先知悉這件事情，也不知道要編這筆預算。大家一方面會質疑，另一方面則是這筆預算金額還滿龐大的，運研所連誠意都沒有，我個人認為這筆預算要過會很難，我就主張要全部刪除。我們很重視溝通，蔡總統也……

賀陳部長旦：溝通是要努力的。

陳委員歐珀：連溝通都沒有溝通，這筆錢怎麼會通過呢？運研所多了 15% 的預算，所長竟然都沒有來溝通，

吳所長玉珍：很抱歉，這是我的疏失。

陳委員歐珀：今天我才在這裡看到你，雖然已經在經濟委員會看過你好幾次，但是交通部應該與本會的委員多多溝通。

陳委員歐珀：之前本席有提過幾個概念，看起來部長也滿尊重我的意見，雖然有共識，可是並沒有具體的作為，我也一而再提醒你。

賀陳部長旦：不敢當，請指教。

陳委員歐珀：第一，目前我們已經進入高齡社會，宜蘭已經是了，今年達到 14.09%，全國才 12.8% 而已。114 年台灣將邁入超高齡社會，65 歲的老年人口占總人口比例達到 20% 以上，每 5 個人中就有 1 個超過 65 歲。運研所從 97 年就在交通環境中引用通用設計的觀念，這是我國與國際通用設計發展機制的很重要接軌工作，我也一直強調此一工作，目前有沒有具體的成果呢？從實際數據來看的話，這幾年交通部無障礙交通環境推動小組的成效是什麼呢？高齡交通建設友善嗎？台電的部分是無障礙電梯改善，目前是 89.09%，110 年將達到 98%。國道客運是逐年在增加，現在是 20%。市區公車目前是 48.95%，這是指已經完全改善的部分，無障礙計程車

的部分則是 494 輛，這個議題本席上次也和部長討論過。

雖然宜蘭縣也有在做，但是本席一直強調，運具、車站和接駁系統也要一體考量，宜蘭縣很多無障礙計程車沒有辦法進入禁止區排班，可以進去的車輛，卻因為裡面沒有適合的位置可以接人，類似這樣的貼心設置，日本就做得很用心。本席認為這樣的友善設計是必要的，因為我們每個人都會老，所以這些友善的設計、規劃應該儘早落實，這部分你們應該要再加強，這是本席對部長的期待。

賀陳部長旦：是，謝謝

陳委員歐珀：以目前的狀況來說，宜蘭縣的確是有幾輛無障礙計程車，但是執行的成果、成效如何？交通部花了那麼多錢，從 102 年就開始推動這件事情，成效怎麼樣？運研所就像是交通部的智庫，你們應該要提出具體的報告。

部長，本席還是要再強調，大家都會老，所以我們對於未來要因應的事情應該及早準備，例如許多偏鄉交通不便利的地方，我們要怎麼面對高齡駕駛的問題？部長，現在 75 歲以上的汽、機車駕駛人是不是每年都要換照？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。有關高齡駕照的管理，目前公路總局正在試辦所謂的認知機能檢查，當然，在這之前，我們有參考國外先進國家的經驗，例如日本的規劃、做法，目前我們正在蒐集、試辦當中，因為要蒐集大家的意見，這是針對汽機車高齡駕駛的部分。

陳委員歐珀：什麼時候要開始推動？

林司長繼國：要看試辦過程，還要看蒐集後的意見如何。

陳委員歐珀：所以現在還在研究嗎？

林司長繼國：還在試辦當中。

陳委員歐珀：以宜蘭縣為例，目前全國高齡人口的比率大概是 12.28%，我們宜蘭縣是 14.05%，身心障礙者占全國 3.26%，宜蘭縣是 7.36%，這部分宜蘭縣就多了兩倍多，所以如果貿然實施高齡駕照需換照的規定，會對宜蘭縣很多民眾產生影響，尤其是騎機車的人，這麼做會引起他們很大的反彈，因為當地交通不方便，公共運輸也不方便，小孩子又在外面打拼經常不在家，如果連摩托車也不能騎的話，真的很不方便，所以本席覺得這方面應該要設想周全一點。

國外的做法不一定適合我們，因為我們的公共運輸、友善運輸不像國外那麼方便，這方面我們應該要考慮到國情不同，好不好？本席希望運研所針對這個部分好好處理。

賀陳部長旦：是，了解。

陳委員歐珀：另外就是關於高齡友善交通設施的部分，有些地方還是需要改善，本席記得在工程會許俊逸前主委任內，為了因應人口高齡化的衝擊，曾經要求未來公共工程完成之後，營運使用前將研究比照建築物無障礙設施的檢視模式，邀請高齡設施方面的專家、專業團體以及高齡者做查訪，並且找出缺失改善，通過以後才能夠取得使用許可，並列入日後的管控項目，本席覺得這部分很重要，要讓使用者去 test，這樣才知道做的好不好。

賀陳部長旦：了解。

陳委員歐珀：現在蔡總統要在全國推動長照，所以更應該加強我們的友善設施，本席覺得交通部目前的重點應該放在這個部分，這樣高齡生活才比較沒有煩惱。

賀陳部長旦：是，應該的。

陳委員歐珀：本席具體建議，因為現在很多重要場合提供的休憩座椅並不夠，有些甚至被流浪漢占用，所以老人家在那邊沒有地方坐，這個部分你們應該要去查訪，要具體落實、改善。

賀陳部長旦：是，了解。

陳委員歐珀：第二點，要考慮設置老人專用車廂，這部分國外也有做。第三點，要有人性化的設置，例如幾歲以上的老人可以在專用購票窗口購票，假如他沒有小孩陪同的話，因為年紀大了，所以我們就另外提供貼心服務，設置類似殘障人士的購買窗口，這部分國外也有在做。

本席要強調的是，既然運研所是交通部的智庫，那智庫的研究、建議能不能實質影響決策？本席舉個例子，2013 年的時候，華航、長榮和復興三家航空公司都派人到運研所徵詢成立廉價航空公司的相關意見，當時運研所建議不要設置，這個建議只有長榮聽進去，復興和華航就沒有把這個具體建議聽進去，結果損失好多錢，所以運研所的確是有它存在的必要。

他們提出具體建議，而且華航也是交通部主管的單位，當時頭部的指揮就是不要設立廉價航空公司，結果腳和手還是去做，這是很奇怪的。所以本席希望運研所能夠發揮智庫效能，提出整體的交通策略，交通部也應該妥善具體實現，否則的話，我們每年為什麼要花那麼多錢維持這個單位，而且你們的待遇也不錯，一個人的年薪平均是 122 萬元，我們應該要好好珍惜這樣的資產，謝謝。

賀陳部長旦：是，謝謝。

主席：請鄭委員天財發言。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。吳所長，我們設立交通運輸研究所是有目的的，剛才委員同仁提到的離岸風力及海洋能源，如果從交通運輸研究所設立的目的來看，確實是不應該。針對防災、減災這個部分，交通運輸研究所應該是一個非常重要的單位，你們要思考怎麼支援鐵公路等主管機關，甚至是航運部分的主管機關，因為這也是你們非常重要的任務，你們應該要去研究，針對實際災情提出因應、改善的防災、減災計畫。

我們就以鐵路防災為例，102 年你們出版了「風險管理應用於鐵路運輸安全之初探—以臺鐵風險處理、管理監督、管理改善為例」，105 年開始進行「鐵路危害防制實務作業之研析與精進策略計畫」，延續阿里山森林鐵路出軌研究，從這些文字就可以看出來，其實你們之前已經在做了，現在是繼續進行研究。事實上交通運輸研究所在很早之前，也就是 101 年就開始協助臺鐵局建置鐵路災害事故應變資訊系統，你在運輸研究所聽過簡報之後，你認為臺鐵針對這個部分有沒有發揮相關功能？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。有的，我們有提供相關計畫給他們，而且在進行計畫的過程中，是由臺鐵同仁一起參與風險辨識。

鄭委員天財：有沒有例子？哪個案子是因為你們提供了相關研究或借鏡？

吳所長玉珍：交通部本來就非常重視風險管理，會對每一個附屬機關進行相關檢視，當時是請次長帶著運研所同仁到每個機關去看風險管理的狀況。關於臺鐵的部分，雖然他們自己也做了一部分，但是我們覺得還有精進的必要，所以後來有再進行相關的改進，雖然 102 年 7 月我已經不在交通部，但是我知道後續還有在做。

鄭委員天財：吳所長，因為你沒有舉出相關案例，所以我們一起來看一些今年的不良案例。今年 6 月 4 日莒光號列車在富里站到東竹站之間出軌，影響旅客一萬兩千多人，六輛車廂損壞，影響 53 列次。

這樣的案例不是發生一次而已，隔了沒多久，6 月 22 日自強號在富源站、光復站之間出軌，路線中斷 20 小時，影響旅客六千七百多人，火車影響了 3 列次。針對這樣的例子，你們事後的了解是什麼？

吳所長玉珍：這部分我們會協助他們做相關資產維護的研究，看他們有沒有定時做該做的研究，以及更換該換的設備。

鄭委員天財：所以你們還沒有去了解、研究？

主席：請交通部運研所運輸工程組許組長說明。

許組長書耕：主席、各位委員。我們 100 年曾經協助臺鐵進行過這樣的研究。

鄭委員天財：本席指的是這個案例，你還在說過去的事情。

許組長書耕：這是設備維護的問題，不是災害的問題，所以針對這方面，臺鐵需要建立一個設備維護的管理系統，我們會協助他們進行。

鄭委員天財：這個部分不歸你們管嗎？這也是防災啊！

許組長書耕：那不是災害，是設備維護的問題。

鄭委員天財：只要發生這種事故都屬於防災的部分，這是鐵路危害。

吳所長玉珍：對，管理制度上需要加強的部分，我們也會給予協助。

鄭委員天財：這就是風險管理，你們 102 年出版的就是有關風險管理的部分，之所以會出版這項研究成果，就是因為之前有做過研究嘛！對不對？森林鐵路出軌也不是因為災害啊！所以不要硬拗，好不好？你們就是要去研究，尤其是當時花東電氣化才運行沒多久，所以這個部分更要去了解清楚。

其實不只發生這兩次事故，因為本席自己就碰過兩次，在富里站到東里站之間，一次是電力供應線的問題，當時列車就停在路途中，第二次是因為豪雨的關係只能在富里站等，因為前面鐵軌淹水了。這就是沒有做好風險管理嘛！所以這部分你們要提供相關的協助，不要去做不屬於你們業務職掌的事情。

關於防災減災公路邊坡崩塌監測，你們在 105 年也做過模組研發，發展出不同於現有的雨量監測預警模式。和雨量有關的監測，本席相信你們以前應該做過，但問題還是發生了，所以 104 年你們也出版了道路邊坡滑動自動攝影監測系統的研究，這些研究成果要怎麼提供給鐵路單位參考？我們今天主要是針對公路的部分進行討論，你們要怎麼協助公路總局？還有鐵路局的部分也是一樣。

所以你們有提出 105 年度道路及橋樑災害防治技術整合之研究的子計畫，因為臺灣公路早期就有進行防救災決策資源系統維護和新起橋樑耐震、耐洪作業，尤其是地震多、颱風多的花蓮。剛才我還沒有談到南迴鐵路，這次颱風南迴鐵路也受到嚴重的影響，這些都是你們應該要做的，你們應該提供更多資源給鐵公路單位，而不是去做和你們的業務沒有直接關係的事情。

不管是地震災害、水災或土石流，今年發生非常多狀況，例如瑞港公路、永豐大橋，這是公路總局業管的，也是我們豐南部落唯一的對外聯絡道路，所以非常重要，但是卻受損了，本席不知道你們以前有沒有檢查過，這是不是危險橋樑？針對危險橋樑的檢測，以前是不是由你們處理？

吳所長玉珍：有。

鄭委員天財：所以你們去處理過，也協助檢測原住民地區聯絡道路、危險橋樑等等，但是最後還是發生危害。公路總局那時候可能比較窮，或者不重視，所以就隨便弄個便道，結果一下雨就被沖毀了。類似這樣的案例很多，這些都是公路總局和鐵路局的相關業務，因為他們沒有針對這方面進行研究，所以你們應該要提供更多的資源。

吳所長玉珍：有，我們現在有在執行公、鐵路的部分，試圖找出脆弱的地方，希望相關機關設法儘早維護、補強。

鄭委員天財：所以針對這個部分，尤其是新發生的這些問題，我們常說現在氣候變遷異常，在氣候變遷異常的狀態下，你們提供的研究成果就不能老是停留在過去的思維。請問吳所長，你們有什麼新的構想嗎？

吳所長玉珍：為了氣候變遷的緣故，尤其是雨量特別大的情形，所以我們有持續做相關研究，106 年也會做。在我們研究的過程中，各機關也可以利用我們的平台，看看比較脆弱的地方是在哪裡，預警的部分也會包括。

鄭委員天財：依你的了解，你們提供鐵公路相關主管機關訊息之後，他們有沒有辦法接收？

吳所長玉珍：他們有在檢視。

鄭委員天財：因為未來不管是發包或是計畫招標，其實都是由他們去做，所以他們有沒有全盤接收這些訊息是很重要的。

吳所長玉珍：其實他們對後續的處理很有經驗，前面的部分就靠我們針對脆弱度進行檢視，這樣他們就知道哪些地方應該加強注意，或是要增加檢測、維修等等，之後如果有必要，他們就會發包做改善工作，我們有互相銜接，因為這個部分很重要。

鄭委員天財：確實有需要，雖然你說他們很有經驗，但本席剛才只舉了部分案例而已，事實上花蓮、臺東或者是原鄉地區，這種案例比比皆是，這個部分要請交通運輸研究所發揮你們這個專業機構設立的最主要功能和目的，以上，謝謝。

吳所長玉珍：謝謝委員。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。請教賀陳部長，你了解運研所嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該有相當程度的了解。

葉委員宜津：你算是比較有良心的，因為你還猶豫了一下。吳所長，本席知道你曾經在運研所三進三出，你了解運研所嗎？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。應該了解。

葉委員宜津：好，本席也希望你知道。但是部長，我們今天還是要來討論一下，運研所成立 26 年了，但是很遺憾的，事實證明運研所的存在並沒有作用。我們先看運研所的網頁，這些內容很重要喔！這是運研所自己寫的，「協助交通部訂定政策」，這部分很重要吧！「統合協調運輸決策、執行計畫」，偉大吧？還有「建立運輸產官學研究溝通橋樑」，光是這個網頁所指出的，他們要做的這些事情都非常重要、非常偉大，但事實並不是這樣。

我們看一下你們的組織法，在組織法裡面，你們有很多職掌，總共是十一項，但是這樣還不夠喔！再加上你們的內部分層業務，那就更偉大了。內部分層業務總共有十項，我們就不細分秘書處、主計處、人事處等等，你們至少有七大部門，每一個部門各有六到十二個小項。本席研究了一下你們所寫的目標，如果真的做好的話，你都可以當部長了啦！因為運研所就可以等於一個交通部。

吳所長，本席對你沒有成見，這個位子誰來做都一樣，因為這是基本的問題，所以本席對各位並沒有成見。我們先來研究一下，運研所是一個智庫，成立智庫的目的就是為了我們剛才說的那一大堆目標，交通部及所屬單位的業務也是你們應該要研究的項目，所以照理說這些你們統統都可以做，但是事實是怎麼樣呢？事實上運研所因為能量不足，所以根本接不下交通部的案子。

這些並不是他們的錯，只是因為運能不足、量能不足，運研所辦不了你們的案子，所以交通部各局處只好自己來，就不委託他們了。坦白說，本席真的對你們沒有成見，但是連交通部所屬單位都覺得運研所只是紙上談兵，就像剛才有人說到虎航的事，其實沒有人把你們的研究當一回事。你們研究的目的是什麼？就是要建議各局處該怎麼做，但是結果卻和立法院交通委員會寫的建議案差不多，就像狗吠火車一樣。

關於運能不足的部分，本席知道你要說什麼，因為今天要審預算，所以你們一定會說要多給你們一些量能，對不對？可是就我們來看，因為你們的量能不足，所以各機關只好自己辦，但是各機關有沒有辦法自己辦？也沒有辦法，所以只好委外辦理，也就是說，他們寧可委外辦理也不讓運研所辦，因為他們不把你們當一回事。結果運研所要做什麼？這樣一來運研所就沒事了，因為沒有人委託案子，那怎麼辦？你們只好自己想該做什麼，所以就自己提出一些研究案。

但不管是你們提出的研究案，或是立法院交代各局處要研究的，因為你們覺得他們不交給你們處理的話，你們會很沒有面子，所以你們自己也進行研究。可是因為你們的量能不足，所以怎麼樣？部長，你知道嗎？就是運研所也委外處理啦！運研所也委外！運研所也委外！本席要說三次，這一點好不好笑？結果運研所也變成委外辦、委辦事件的機關之一，這就是為什麼大

家對裁撤運研所都沒有異議的原因。

吳所長玉珍：首先要說明剛才說到的一些重大政策，例如整體運輸規劃和港埠的運輸規劃，我們為交通部做完上位計畫之後，各部屬機關就會參考這個部分去做建設計畫，而且我們會幫部裏做重大計畫的審議。

統合的部分真的是這樣，以我之前擔任運研所副所長的經驗來說，當時交通部的春節輸運就是由運研所綜整，至於航空城的案子，一開始交通分組成立的時候，也是由運研所負責，當時我是這個分組的召集人。

剛才您提到委辦這件事情，其實交通部也常常委辦，包括道安等等，因為我們有專案管理能力，所以他們希望由我們幫忙進行一些案子的委辦作業，包括公路總局也是一樣，針對公共運輸的推動，他們認為運研所在這方面有專長，幫忙他們做委辦案的專案管理會更恰當。

除了這些單位會提供經費委託我們處理之外，另外還有一點要向委員報告，近年來運研所自辦和委辦計畫的比例大概是三比一，其實這有一個重要的原因，我們認為委辦的部分不能歸零，為什麼？這部分有兩個原因，第一個，我們研究計畫的內容本來就會有一些 ITC、資通訊、環保、能源、電力、機械等有關的部分，所以我們需要跨領域的專家。

另外一方面，即使我們的專長可以做，但是我們仍然希望和業界、學界的能量交流、互動，因為只有這麼做才能活化，如果都由我們自己做，說不定委員也會覺得我們孤芳自賞。除了這些之外，會後我可以再向您做更完整的報告，我覺得委員對我們可能有很大的誤會，我相信交通部也覺得運研所很重要，部屬機關也覺得運研所很重要，因為很多會議都是我們幫忙處理的。

葉委員宜津：所長，本席剛才讓你暢所欲言，說到你高興為止，但是本席也要告訴你，運研所成立 26 年，本席擔任交通委員會的委員也 18 年了，本席不是沒有給過你們機會，也不是沒有支持你們，本席甚至做過主決議，要求交通部各局處的研究案件都不准委外，要優先交給運研所，運研所沒有辦法做的、不做的，你們才可以委外。本席有沒有做過這樣的主決議？你知道本席做過這個主決議嗎？

接下來，關於智慧運輸、公共運輸的部分，你們做了什麼？最後都是各部會自己拿回去繼續委外，智慧運輸委外、公共運輸也委外，有的委外案只是研究要怎麼補助而已，這樣也要委外嗎？我們再說一個例子，占你們人事比率 37%的港研中心，今天林俊憲委員就說了，你們為什麼要幫經濟部做港灣研究呢？應該請他們自己研究吧！

部長，請你注意看，這個部分夠明顯吧？港研中心有多少人？職員 42 人，技工 17 人，駕駛 2 人、工友 2 人。他們在做什麼？港研中心在做港灣海象模擬、港灣構造研究，部長，臺灣一共有多少港灣？

吳所長玉珍：大大小小大約有 12 個。

葉委員宜津：好啦！我們統統都算，就 12 個好了。但是氣象局也屬於交通部，而且氣象局負責全臺灣的各種氣象問題，他們也有一個海測中心。其實我們的港灣不會有什麼變化，它的地理位置就是這樣，不像颱風今天在這裡，明天在那裡，而且我們的港灣構造也不會有什麼變化，坦

白說，就算有 12 個，如果一個月研究一個地方，一年就研究完了，有需要這麼多人嗎？氣象局的海測中心不過才 16 個人再加上 1 個工友。

誰做的事對人民有幫助？誰真的在做事？部長，這樣夠清楚嗎？吳所長，雖然本席的發言時間到了，但本席相信主席願意給你一點時間，你要說些什麼嗎？

吳所長玉珍：容我請港研中心主任為他們自己 Defend。

葉委員宜津：只要主席同意，本席就沒有意見。

吳所長玉珍：可不可以請主席同意？可以讓他們有點機會嗎？

主席：葉委員，下午本席再幫你問這個議題，好不好？

葉委員宜津：好，謝謝。

主席：休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。請教運研所吳所長，多年來運研所一直在研究如何精進臺灣整體的交通規劃，例如在東部地區，交通上最大的挑戰應該包括聯外道路的安全、公路的安全，另外就是鐵路運能的提升，以及鐵公路之間的接駁和轉乘，研究如何增進相關公共運輸的便利性，其實這些都是多年來東部所面臨的問題。

但是本席看到，在你們相關的研究計畫當中，事實上多年來也有提出類似的計畫，甚至有一些重大的計畫，例如你們的自辦計畫就包括了花東地區交通運輸現況發展與未來展望，這就是為了探討東部地區交通發展及運輸系統的現況，導入鐵路運輸為主，公路運輸為輔，加強負荷式運輸服務之政策。大家都認同這方面的研究，因為這確實是現在面臨的問題，所以有待解決，也需要去研究。

但是本席的疑問是，這些計畫你們研究了這麼多年，結論到底是什麼？執行的狀況如何？據本席所知，其實這些問題已經存在很久，並不是今年或去年才剛發生的，是長期累積、存在的問題。針對這些問題，我們看到賀陳部長上台之後開始採取一些新作為，包括連假期間實名制的購票方式，這也是有別於過去的做法。另外，DRTS 是公共運輸服務一種需求反映式的做法，這個部分也是現在才要開始做。

你們研究這麼多年到底有什麼新的看法和結論，是否值得政府繼續投入這麼大筆的資源，讓你們坐在辦公室裡面繼續研究？因為我們真的看不出來。除了最近這些有別於過往的作為之外，你們到底有什麼大的改變？因為就結構來說，這些問題依然存在，我們請你們做了這麼多研究，你們到底做了什麼？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。其實運研所做的這些研究，包括東部鐵路的雙軌電氣化，這部分臺鐵之後也會推動。

蕭委員美琴：這件事是在大家的壓力之下，臺鐵才去做可行性評估，最後才決定要做，並不是因為

你們研究出這樣的結論才去做的。

吳所長玉珍：這是多方面的，另外就是委員剛才說到的 DRTS，其實前幾年運研所就開始進行 DRTS 的示範點，我記得最早的時候是在復興鄉，但是它需要建置一些平台，也要考量到實務的問題，然後才能再往後推動，所以後來公路總局是規劃先補助十個點，就是在東部偏鄉設置十個點，花蓮的部分就包括了玉里鎮、萬榮鄉等等。

蕭委員美琴：你說東部有十個點，但是花蓮只有兩個啊！其他八個點在哪裡？

吳所長玉珍：抱歉，並不是全部都在東部，除了花蓮之外，另外還有新竹等地，不是在東部設置十個點。包含宜蘭、花蓮、臺東、苗栗、彰化、南投等等，這些地方都有。

蕭委員美琴：你們研究之後，最後要試辦時卻是以單一點對點的方式執行，是我們在這邊不斷提出質疑，要求你們要針對面做示範計畫，後來才調整的。針對民眾提出的這些問題，你們花了這麼多錢才做出研究結果，可是在實用上還有很大的落差，而且不如我們在這邊提出的建言，今天大家質疑的就是這個部分。

你們是一個專業機構，應該要提出專業看法，但是你們最後提出的試辦計畫卻是局部性的、點對點的，而且是無法彰顯整體效能的試辦計畫，是在我們不斷的要求之下，這個試辦點才擴大到一個鎮、一個鄉。其實你們當初所提的只是單一點對點的試辦計畫，你覺得這樣能彰顯什麼樣的效果呢？

你們這麼多專家研究出來的結果，如果沒有辦法符合居民的實際需求，那你們該做什麼樣的調整呢？你們是不是應該多到地方上去了解實質的問題，大家面對轉乘、公車不方便的問題時，到底抱持是什麼樣的想法？因為現在不是有沒有智慧卡就不能轉乘的問題，而是連車都沒有的問題，如果連車都沒有，他們要怎麼轉乘呢？對不對？

吳所長玉珍：是的，這個部分我們可以了解，在連車都沒有的情況下，就代表那個地方如果用公共運輸的方式經營的話，以過去的經驗來說就是虧損。但是我們考慮的是，這時候就不應該用大車，而是應該用小車，而且是隨民眾的需要進行反應，其實 DRTS 的觀念也是我們運研最早引進的。

蕭委員美琴：我們先不要說東部，因為這兩個點是今年年底才要開始試辦，以全臺灣來說，你們覺得試辦最成功的地方是哪裡？

吳所長玉珍：其實現在都還在起始階段，這次公路總局開始……

蕭委員美琴：過去沒有其他縣市做過嗎？

吳所長玉珍：我剛才有提到，最早是從復興鄉開始試辦。

蕭委員美琴：是桃園的復興鄉嗎？

吳所長玉珍：對，那是就所有制度面進行實測。

蕭委員美琴：辦理成果如何？

吳所長玉珍：我們是階段性的進行，因為之後我們需要公共運輸……

蕭委員美琴：階段性？所以後續辦不下去了嗎？還是有什麼成果呢？這部分你們應該是專家，既然是專家，當我們問你的時候，你應該能夠清楚的向大家說明。

吳所長玉珍：好，其實我要說明的是，任何一件事做了之後就必須永續經營，即使我們的示範案可以在小範圍內讓大家得到滿足，但是必須想到當它整個擴充之後，到時候還有沒有辦法永續經營。

蕭委員美琴：所以本席現在問你，因為今年底就要開始試辦，但我們還不知道效果如何，過去全臺灣有成功辦理經驗的是哪裡？

吳所長玉珍：現在只有高雄做過。

蕭委員美琴：你們覺得這是成功的案例？是正面的案例？

吳所長玉珍：可不可以讓我們運管組針對高雄這個部分做個說明？

蕭委員美琴：好，請說明。

主席：請交通部運研所運輸經營管理組張組長說明。

張組長朝能：主席、各位委員。目前高雄市政府正在推動 DRTS，因為使用人數方面有些問題，所以原本是用大車服務，現在則是視情況而定，有的時段用中型巴士，有的時段用計程車，從成本上來說，這樣會比較有效率。

蕭委員美琴：是在高雄的哪一個範圍？

張組長朝能：在大湖車站附近，好幾個地區都有實施。

蕭委員美琴：實施多久的時間了？

張組長朝能：從去年開始陸續辦理。

蕭委員美琴：以它的經濟效應來說，針對成本和效應計算後的整體評估是什麼？

張組長朝能：經過整體評估之後，他們大概節省了 37%的經費，因為原本這部分都要做虧損補貼。

蕭委員美琴：你們有做民眾滿意度的調查嗎？

張組長朝能：有，民眾都非常滿意，我們上個月就由副所長帶隊，到高雄市看看他們做的成果如何。

蕭委員美琴：所以你們的結論是，高雄的經驗可以複製在其他地方？

張組長朝能：是，我們也希望整個好的……

蕭委員美琴：高雄的經驗是點對點的服務？還是全面性的服務？或者是依照實際需求？因為很多偏鄉不是只有一個點而已，例如在一個很大的山區，這邊一戶、那裡一戶，這是針對到處都有人的狀況進行試驗嗎？

張組長朝能：就是和委員提到的一樣，這是屬於區域性的運輸，尖峰的時候或許用中型車，離峰的時候，因為人比較少，可以用計程車來服務。

蕭委員美琴：你們能否將試辦成功案例的相關資料提供給我們做為參考？

張組長朝能：可以。

蕭委員美琴：事實上，也可以適度安排其他有需求的偏鄉或鄉鎮以及地方政府單位到高雄考察這樣的成功經驗，讓他們進行相關規劃時能夠做為參考。

張組長朝能：是。

蕭委員美琴：另外，鐵路的問題一直都讓民眾感到非常不便，一方面是班次不夠，該停的站不停，自己家的鄉鎮過站而不停，不然就是買不到車票，這些一直都是我們希望藉由提升鐵路運輸功能來解決的問題，但是，每一次臺鐵進行班次改點的時候，我們依照地方的需求，譬如和平工業區每天在特定時段有一、兩百人下班要回花蓮，然而，那個時段的車子竟然被取消，現在沒有班車可以搭回家，該怎麼辦？我們向臺鐵提出這件事後得到的回應是這個不行、那個不行、這個不能排、那個不能排，很多專業上的抗拒。既然你們是獨立的專業研究單位，是否針對臺鐵班次調度的相關問題進行過研究？每一次改點所衍生的新問題，像是過站不停或是班次之間的時間過長，瑞穗鄉曾經 8 個小時都沒有一班火車停靠，這麼重要的一個觀光景點，沒有一班火車停靠，有沒有針對這些問題做過專案研究？每次我們向臺鐵建議，他們總是說這個不行、那個不行，既然你們是專業單位，當然就可以提出，請問你們過去有沒有針對待改善的問題提出過專業的看法、整套的研究，尤其是有關於班次調度的問題？

吳所長玉珍：臺鐵每次要排定班表時常覺得有一些窒礙難行的事，因此，我們與學校合作，研擬出一套可以解決排點衝突的做法。

蕭委員美琴：你們與學校合作研擬出一套系統來解決問題？

吳所長玉珍：對，有一套系統，而且我們也轉給臺鐵，但是，臺鐵自己也需要內化，雖然它參與了整個研究過程，不過，它也需要一段時間，所以我們會繼續協助他們。

蕭委員美琴：顯然臺鐵並沒有接納這套系統，因為排點出來之後，還是有許多時間沒有車子可搭？

吳所長玉珍：所以我們要……

蕭委員美琴：到底有什麼樣的機制呢？你們與臺鐵之間的合作關係到底是如何？剛才你說已經給予他們相關系統的建議？

吳所長玉珍：對，而且我們已經做出來了。

蕭委員美琴：這個系統是否可行？他們是完全拒絕或是……

吳所長玉珍：不是拒絕，他們接受，但是，他們還在……

蕭委員美琴：需要多久的時間來解決這些問題？

吳所長玉珍：我認為與文化有關，但是，最起碼原本我們認為在國際上都是很困難的事情，在運研所已經得到了解決，既然如此，我們可能要與臺鐵進行更深層的合作。

蕭委員美琴：你所說的是一套軟體或是一套排班的……

吳所長玉珍：軟體，方法論，但是，這個方法論並不是完全屬於……

蕭委員美琴：關於後續的部分，你們能否多花一些精神與臺鐵好好的溝通？如果有科學的方式能夠解決火車過站不停、買不到車票以及班次不夠等等的問題，如何在現有的軌道能量當中提升整體的運能及服務的效能，應該是最關鍵的問題。

過去兩年本席都提過有關東部如何利用海上藍色公路的運輸，雖然它的便利性與時間性不如火車，但是，它有觀光的附加價值包含在其中，也是另外一個可依賴的選項，不過，一直都沒看到你們將這個選項納入。本席前兩年就曾提案，希望運研所能夠納入，不只是鐵公路，甚至包含海上接駁服務效能的相關研究計畫。

吳所長玉珍：我們有研究過。

蕭委員美琴：但是，在你們的資料中並沒有提出這樣的專案研究，究竟是沒有做？或是已經做了，只是結論還沒有出來？還是根本認為沒必要做？現在的狀況到底是如何？

吳所長玉珍：有做，藍色公路主要是 demand side 的部分，因為它需要永續經營，現在是需求面還無法達到。

蕭委員美琴：你們做出來的成果報告可以提供給大家參考嗎？

吳所長玉珍：可以。

蕭委員美琴：謝謝。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。運研所組織條例第二條，總共列出了 11 項業務職掌，包括運輸政策的研究及建議事項、運輸系統規劃配合及運輸計畫的研擬評估事項等等，本席想請教所長，對於彰化縣交通運輸的發展，你們曾經做過什麼樣的研究？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。其實，我們協助的彰化縣公共運輸有 2 項計畫獲得公總的核定，並且取得經費補助，另外，還有 3 項正在進行中。

陳委員素月：可以簡單說明一下嗎？

吳所長玉珍：第一個是臺鐵田中車站周邊轉乘環境的優化計畫，這是幫助臺鐵田中車站的大型長廊式候車室的設計工程及周邊轉乘的環境優化。

陳委員素月：是高鐵與臺鐵的田中站嗎？

吳所長玉珍：臺鐵田中站。

陳委員素月：臺鐵田中站與高鐵之間轉乘的部分，是嗎？

吳所長玉珍：對。

陳委員素月：還有呢？

吳所長玉珍：區域型幹支線公車客運路網結構調整計畫，透過區域型的幹支線路網結構調整，可以掌握彰化地區公車路線是否有尚無法滿足多數人的部分，進而彌補它的缺失。上述 2 項已經獲得公路總局的核定補助，另外，我們還有 3 項計畫正在進行，這些都是透過院所這邊的六大區域與各校合作，請學校的學者尋求在地的幫忙，因此，他們輔導彰化縣另外提出 3 項計畫，分別是公車路線的重整規劃、彰化縣內轉運站設置規劃以及大葉大學公車進校園轉運站建構案，在 12 月就會完成規劃，屆時將會向公路總局申請經費補助。

陳委員素月：根據本席所知，這些是否是業務單位需求而請你們協助研究的？

吳所長玉珍：彰化縣政府提出來的。

陳委員素月：另外，針對彰化縣交通運輸發展的瓶頸，你們是否做過分析以及建議未來的解決方案？

吳所長玉珍：委員指的是道路的部分嗎？

陳委員素月：鐵、公路及道路都有。

吳所長玉珍：關於這個部分，我們會請區域中心協助。

陳委員素月：就是沒有？

吳所長玉珍：委員指的是單獨的嗎？

陳委員素月：其實，國道運輸普遍存在、一個很明顯的問題，你們都沒有注意到嗎？連假時國道塞車一直是大家很關注的問題，也是部長一上台就要解決的問題，員林交流道至彰化交流道部分，平常就是交通的瓶頸，這樣一個平時就顯現出來的交通問題，你們都沒有注意過嗎？

吳所長玉珍：有。

陳委員素月：沒有建議解決的方案嗎？

吳所長玉珍：可否請我們運計組的組長來做說明？

陳委員素月：好，請簡單說明一下。

主席：請交通部運研所運輸計畫組張組長說明。

張組長舜淵：主席、各位委員。目前高速公路的部分大概是在國道 1 號與台 76 線交叉點的系統交流道所衍生的回堵問題，針對這個部分，我們與高公局都持續關心，並思考如何透過交通管理或路肩開放等等的管制措施來做處理。

陳委員素月：其實，開放路肩都已經在做了，也就是連假時都會開放路肩，問題是平常就有滿嚴重的塞車狀況，因此，地方建議能否進行擴寬車道的工程，對於這項建議，你們是否做過相關的評估？另外，本席看了運研所 104 年度的研究成果，本席找不到其中有針對彰化縣的交通運輸相關研究，是不是你們認為彰化縣的交通狀況已經很圓滿，或是有其他什麼原因？

吳所長玉珍：絕對不會忽略彰化縣，我們會用公共運輸風險掃描的軟體檢視全省，每一個縣市都會做相關的掃描，以此檢視公共運輸的缺口，彰化縣也包括在內。

陳委員素月：其實，現在各縣市都積極爭取鐵路高架化或地下化的工程，彰化市及彰化縣的鐵路高架也是地方民眾殷切期盼的一項工程，但是，本席找不到有關彰化市鐵路高架的相關研究報告？對於這個部分，你們好像都沒有做，難道是這個問題不用勞駕你們做嗎？

吳所長玉珍：目前彰化縣政府正在做可行性研究。

陳委員素月：他們做，你們不用做嗎？

吳所長玉珍：基本上是由他們先做、由縣市政府根據的需求狀況先做出來。

陳委員素月：部長，彰化市鐵路高架初審會議已經在 10 月初召開，然而，初審會議的決議是希望彰化縣政府將兩軌與四軌的兩案併呈至交通部，再由交通部決定，你知道這個決議嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是，我知道。

陳委員素月：彰化站是山線與海線交會的車站，而且它又有扇形車庫的調車場，因此，無論是要高架化或地下化都相當的複雜，工程的難度也比較高。目前彰化縣政府提的規劃案是兩軌，但是，就本席所知，在幾次的討論會上，鐵路局的意向是希望能採用四軌，因此，目前初審會議決議將兩軌及四軌兩案併呈至交通部。剛剛所長提到可行性評估是由彰化縣政府負責進行，然而，他們的可行性評估是做兩軌，等到彰化縣政府將兩案併呈至交通部時，請問部長，你要如何

決定究竟是採用兩軌或是四軌？

賀陳部長旦：我們會有一個包括外界專家共同參與的審議委員會，針對這兩個方案進行討論。

陳委員素月：你所謂的審議委員會是另外的審議委員會，所以不須再勞駕運研所進行相關的評估？

賀陳部長旦：當然希望能夠更客觀一點，所以包括一些土地方面的專家，該會與運研所在部內扮演智庫的功能是相輔相成的。

陳委員素月：彰化的鐵路高架是地方民眾、鄉親非常期盼的一個工程，事實上，彰化市是一個擁有 23 萬人口的城市，人口稠密，可是腹地有限，由於受限於八卦山脈、北邊的大肚溪以及與台中縣連接的阻隔，發展有限，因此，希望未來高架化的工程完工之後，可以撤除 2 個地下道、4 個平交道以及 4 座陸橋，讓城市的交通能夠更順暢，進而帶動地方的發展。其實，在整個討論的過程中，臺鐵局一直都傾向於採用四軌，但是，採用四軌可能會面臨拆除民房的問題，恐怕會引起比較大的抗爭，因此，假使採用兩軌是可行的方式，雖然這個部分還是要由專業評估，不過，本席希望交通部能盡速做出結論。

賀陳部長旦：我們一定會盡快召開審議委員會，讓大家能客觀的討論這件事情。

陳委員素月：另外，本席還要再請教部長，你認為運研所的專業能力夠嗎？

賀陳部長旦：長期以來，已經培養出國內相當的運輸規劃整合能力，我們對於他們非常有信心。

陳委員素月：對於他們的研究，交通部通常都會採行嗎？或是僅供參考？

賀陳部長旦：還是要再經過部裡思考，不過，大部分都是重要決策的參考。

陳委員素月：有關廉航方面，運研所之前的建議是台灣不適合成立廉價航空，但是，後來華航還是成立了，卻造成非常嚴重的虧損，因此，本席認為，如果運研所的研究成果都只是徒具形式，我們是否要考慮裁撤這個單位，或是檢討它存在的必要性？

賀陳部長旦：倒也不是，其實，他們有許多建議在部裡也都實施得非常好，個別案件方面，華航可能有它自己做為上市公司的一些考慮，不能因此就認為運研所的建議無效或沒有意義，我認為倒也不是如此。

陳委員素月：既然他們已經提出專業的建議，而華航也算是交通部管轄的國營事業，竟然還是成立了廉航，這樣看來，他們的研究報告似乎只是徒具形式而已。剛剛也有委員提到，運研所是一個專業的研究單位，卻還編列委外的研究費，本席認為，這樣似乎與它的業務職掌有不符之處，因此，可能要請交通部針對這個部分進行檢討。

賀陳部長旦：研究領域會越來越擴大，因此有必要與外界合作，希望委員能夠了解並支持，謝謝。

陳委員素月：謝謝。

主席：請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。所長，你擔任所長這個職位還不到 1 個月吧？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。還不到。

簡委員東明：就你的資歷而言，過去曾經擔任交通部的主任秘書以及運研所副所長，並由經濟部技監升任所長，難怪剛才部長表示對你有信心，看來你應該是駕輕就熟！雖然運研所是一個研究

單位，但是，對全台灣的交通而言應該是扮演著非常重要的角色，台灣在 103 年發生了一場重大的車禍，隨後即要求運研所調查原住民地區危險道路，當時各鄉所提出的道路大約有四百三十幾條，經過運研所現勘之後，需要改善的大概有 111 條道路，所長，你是否了解？

吳所長玉珍：是。

簡委員東明：當時我們所擔心的，剛才也有委員提到，身為研究單位是否在研究完畢之後就沒有動作，所謂的沒有動作就是沒有預算的意思。去年年初本席質詢行政院長的時候，發現沒有這樣的預算，但是已經進行調查，後來就以專案方式處理。現在 111 條道路的改善都還在進行中，如果所長有不了解之處，相關的負責人員也可以提出說明。

按照你們提供的資料，本席大致做了分類，公路系統的部分有 36 項、農路大概有 6 項、其他 69 項是屬於部落的聯絡道、聯外道路，請問，從第 1 項開始的進度如何？

吳所長玉珍：第 1 項的部分公路總局已納入了生活圈道路交通系統建設計畫，是 104 到 107 年的計畫，目前都在辦理中，已經完成的有 2 項。

簡委員東明：第 1 項就是從 105 年 3 月開始，同意由公路總局納入生活圈道路交通系統建設計畫中執行，因此，這個部分也都還在執行中？

吳所長玉珍：在執行中。

簡委員東明：全都還在執行中，目前應該還沒有一項完工的？

吳所長玉珍：目前有 2 項已經完成。

簡委員東明：這是第一個有關 36 項公路系統的部分，有沒有沒在執行中的？

吳所長玉珍：都在執行中。至於農路的部分，總共有 6 項……

簡委員東明：第 2 項是農路的部分，雖然農路的執行單位不是公路總局或交通部，但是你們是否有站在督促的立場追蹤進度？

吳所長玉珍：有。

簡委員東明：第 2 項的部分呢？

吳所長玉珍：第 2 項的部分也都列在相關計畫補助的機制推動辦理，全都在農委會，目前已經完成 3 項，其他 3 項也在進行中。

簡委員東明：其中有一件經由水保局視察之後，認為不夠危險啊？

吳所長玉珍：它說是現況良好，暫緩處理。

簡委員東明：怎麼與你們現勘的結果有這樣的差異？怎麼會有這樣的落差呢？

吳所長玉珍：其實，在 4 案中已經有 3 案辦理完成。

簡委員東明：為什麼其中的一案會有這樣的落差？他們認為那個部分並不危險，因此，你們是否要再深入了解一下？

吳所長玉珍：只是暫緩處理

簡委員東明：請你們再了解一下。

吳所長玉珍：好，我們會去了解。基本上，它不是認為不危險，只是認為可以暫緩處理，不過，我們還是會再去了解。

簡委員東明：既然是暫緩處理，一定是認為這個部分不具急迫性，它才會做這樣的處理。接下來第三個的 69 項大概都是屬於原民會？

吳所長玉珍：是。

簡委員東明：所以原民會一下子要負擔，3.38 億。

吳所長玉珍：103 年度就有原住民族部落特色道路改善計畫，因為有這樣一個計畫存在，所以可以把這個納入。

簡委員東明：每一年都有這樣的計畫，但是經費相當有限，因此，有的還要等今年、甚至是明年都還排著要列入這樣的預算，沒有辦法馬上辦理。

吳所長玉珍：它也是在進行中，目前已經完成了 38 項。

簡委員東明：但是，原民會反而做得比公路總局還快，剛才所長也提過，目前原民會已經完成了 38 項，但公路總局在公路系統的 36 項中尚未完成任何一項！為了交通安全的改善，希望運研所能夠積極督促。

吳所長玉珍：好，謝謝。在此也向委員做個解釋，並不是公路總局不積極辦理，而是當時要把生活圈的道路用在這個部分，必須經過行政院核定，因為要經過這樣的一個程序，所以就稍微慢了一些。

簡委員東明：就是程序比較慢啦！本席在此向所長做個說明，原民會特色道路與聯絡道路的經費是固定的，是在 55 個原鄉辦理工程，但為了拯救危險道路，於是就額外把它撥補到那個地方，這是特別的處理。如果交通危險而不進行改善，一旦將來發生狀況，大家都要負起責任。

另外，本席也看了你們的報告，針對危險道路地段的部分，目前你們已經在全台灣做過調查，針對比較容易肇事的、經常肇事的地段，你們有做過這樣的調查吧？

吳所長玉珍：有。

簡委員東明：這個部分應該也是你們的責任，是否有相關的說明？

吳所長玉珍：易肇事路段的部分，我們每年都在進行，每年進行之後，對於相關的道路會進行分析並研擬改善方案，接著部裡也會有相關單位撥出經費給地方政府，次年就會改善，改善之後我們就會評估，每個地方經過這樣的分析改善之後，死亡肇事率都可以降低 75%，肇事的狀況也會減低到 80%。

簡委員東明：說實在的，我們發現容易肇事的地段幾乎都是固定幾個地方，不是每一個地方都會經常肇事，而是有一些地方特別容易肇事，究竟是什麼原因，你們運研所應該都有做過調查。

吳所長玉珍：有。

簡委員東明：根據你們現在的調查資料，去年全國大概有 81 處易肇事路段，其中 23 處屬於公路局管轄的，另外還有 58 處並沒有詳細列出究竟是在哪些地點，不知道在這 58 處之中是否有涵蓋原住民地區的道路？

吳所長玉珍：這個部分是否能請我們的運輸安全組組長來做說明？

主席：請交通部運研所運輸安全組張組長說明。

張組長開國：主席、各位委員。易肇事路段每年都會有一份報告列出詳細的地點、哪些位置，如果

委員有需要的話，我們可以提供給委員做為參考。

簡委員東明：原住民部落的道路中也是有相當多比較容易肇事的地點，因此，針對容易肇事路段的調查不能將原住民地區忽略。事實上，原住民地區的道路相當危險，彎彎曲曲的彎來彎去，在行駛過程中可能會因為你們的標誌或號誌不足，而造成許多的意外事件。目前你們大概都是依照警方的資料進行蒐集，事實上，除了警方的資料之外，也有各縣市提報的，但可能不是很詳細，你們的改善危險地段預算編列了 2,690 萬元，本席認為只有兩千多萬是不足的，因為危險路段不單單只有標誌與號誌的問題，還有很多地方需要改善。為免一再發生這樣的狀況，讓人民白白損失一條生命，本席認為，運研所有責任加以改善，針對這個部分，你們有什麼樣的做法？

吳所長玉珍：現在易肇事路段都是從資料蒐集出來的，但是，也會將縣市政府執法時的考量納入我們的意見裡。

簡委員東明：希望下次能夠看到你們詳細的資料，易肇事路段能夠把原住民地區單獨列出來，好不好？

吳所長玉珍：好。

簡委員東明：謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，在你重要的施政目標之中，除了安全是無可取代之外，另外，提升大眾運輸系統的使用率、有效的交通運輸管理及提升減碳能源交通運具的使用，都是部長的重要工作目標。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

李委員昆澤：部長，巴黎氣候協定已經在 11 月 4 日正式生效，不過，根據環保署所提供的資料，2014 年我們的排碳量達到 2 億 2,654 萬公噸，其中，交通運輸的排碳量就達到 14.6%，比例相當高。現在本席要與部長做個討論，交通部門也擬定了相關的減碳目標，到 2030 年要減碳 23%，部長，你們有什麼具體的做法，請簡單說明一下。

賀陳部長旦：眼前的做法，一方面希望公共運輸部分無論是在路線或是轉乘上能藉著我們的電子票證找到乘客，同時鼓勵他們這樣去做。另外一方面我們希望在推廣電動機車及汽車方面能與經濟部及環保署聯手合作，納入未來的 4 年特別預算中，廣泛的推廣電動機車，進而改變大家的行為。再一方面，我們希望能夠讓油電混和車在相關的獎勵措施方面能夠獲得更方便的停車以及使用，讓大家使用油電混和車的比例能夠增加。

李委員昆澤：在提升大眾運輸系統市佔率方面，目前全國的大眾運輸系統使用率大概是 16%，到 2030 年要提升至 30%，然而，現在距離 2030 年還有 14 年，我們姑且不論那麼遠的計畫，現在本席就請問部長，明年的目標是如何？現在的比率是 16%，如果以 2030 年要提升至 30%，每年要提升 1.3%，如果 2030 年要減碳 23%。每年平均大概要提升 1.3% 左右，現在是 16%，兩者加起來，明年大概是 17.3% 左右，部長，明年能夠達成減碳 18% 嗎？我們就以 18% 做為目標，你做

得到嗎？

賀陳部長旦：我們務必要朝這個方向努力。

李委員昆澤：你做得到嗎？

賀陳部長旦：我們當然要加油。

李委員昆澤：你做得到嗎？

賀陳部長旦：我們朝這個方向努力。

李委員昆澤：那就是沒有信心？

賀陳部長旦：我們朝這個方向努力，當然就是一定要做到，才會說要朝這個方向努力。

李委員昆澤：部長，本席也希望給你一個督促！

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：提升大眾運輸使用率是我們重要的工作，目前大台北地區大概都有百分之三十幾，至於中南部的部分，本席必須要提醒部長，南北的差距非常嚴重，南部到現在都還是個位數，因此，這個部分是我們交通部目前重要的工作目標。

賀陳部長旦：是，最大的挑戰。

李委員昆澤：交通部說要推動電動公車達到 1 萬輛以上，而且要汰換電動機車 5%，車輛能源使用的效率要提升 25%。本席要請教部長，關於推動電動公車 1 萬輛的部分，由於電動公車維修不易，充電也比較麻煩，因此，在先天上推廣就會比較困難，對於你們訂定這樣的目標，本席必須要提醒部長，從 99 年到 104 年總共有 73 輛電動公車，而且 104 年僅僅補助 2 輛，105 年甚至到現在都還沒有人提出申請，請問部長，明年的目標是幾輛？

賀陳部長旦：這真是一個讓我們滿尷尬的問題。

李委員昆澤：你們的目標訂得這麼漂亮，問題是做不到啊！既然如此，你們就不要訂那麼漂亮的目標來欺騙社會大眾。

賀陳部長旦：我們自己也在調整，就像有時候招標在流標之後也是需要調整一下招標條件。我個人認為，交通部自己在這方面先要調整的可能就是所謂的續航里程數，過去我們對於續航里程數的標準太理想化，導致電池與充電都變成難度很高，因此，現在我們就朝這個方面去改善。

李委員昆澤：部長，不要太理想化！

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：必須要務實解決相關綠運輸的困境。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：關於汰換電動機車 5%以上，本席還是要提醒部長，目前全國的機車大概有 1,367 萬輛，但是，從 2009 年到現在，全國的電動機車大概只有 5 萬 5,000 輛左右，電動機車佔機車的千分之四。部長，你們現在訂定的漂亮目標是將電動機車的比率從千分之四提升到 5%，然而，5%的電動機車數目必須達到 68 萬輛以上，部長，本席要提醒你，以現在一個月成長 1,000 輛的數字來看，如果這個數字不改變的話，等到 2030 年我們的電動機車也僅達 16 萬輛，部長，你有新的補助或推動計畫嗎？

賀陳部長旦：這個也是很尷尬。

李委員昆澤：又是尷尬。

賀陳部長旦：其實，剛才的問題凸顯出，我們過去都只從製造業方面單獨思考，但是，從交通管理方面也應該要做比較務實的調整，這是我們現在正在做的努力，也就是要使電動機車不只是在購買時便宜，在使用上也能夠得到比較優先性的照顧，關於這個方面，我們會與地方政府進行更務實的討論。

李委員昆澤：本席要提醒部長，運研所是交通部研究重要交通政策的主掌機關，但是，它訂出來的就是你所說的漂亮目標、尷尬的政策，要務實的去解決啊！

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：本席還要提醒部長，綠色運輸還是要從交通部、從政府部門具體做起。

賀陳部長旦：是，一定要。

李委員昆澤：交通部身為大眾運輸的主管機關，更應該要扮演領頭羊的角色。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：現在本席要針對交通部電動車使用情形來請教部長，交通部的用車大戶，以公路總局為例，它的公務車有 971 輛，但是，油電車只有 1 輛。另外一個用車大戶是郵政公司，中華郵政有 8,946 輛機車，其中電動機車只有 150 輛，所佔的比率只有 1.6%。雖然我們台灣是一個多山的地形，但是，在都會區、平地區推動電動車、電動機車是交通部一個重要的責任，不能只對別人推動電動車、電動機車，交通部自己卻又扮演一個尷尬的角色，自己都做不到，所佔的比率非常低，部長，你有什麼看法？

賀陳部長旦：關於這個部分，感謝委員的提醒！據我所知，在郵局的部分，他們明年的規劃目標大概是 670 輛，雖然離委員所期望的目標還有一點距離，但是，現在的預算數字已經有相當的提升，希望它以各種方式率先改善，交通部不可以在這個地方落後人家，希望能夠把郵局的綠色騎士與綠色機車結合起來。

李委員昆澤：部長，本席要提醒你，成立交通運輸研究所主要是因為交通部門的交通建設經費都非常的龐大，而且非常的複雜，因此，交通運輸研究所就有必要針對相關交通建設的經費以及建設的前後次序做出研究、應用及指導，運研所是一個重要的機關。針對交通部門相關的政策研究、發展、設計、計畫及安全等等，它都是扮演一個很重要的角色，但是，每次都是訂一個很漂亮的目標卻達不到！部長，我們在交通委員會很久了，長久以來交通運輸研究所有幾大特色，第一，它是一個研究的委外委員會，有太多比率都委外研究，違反了交通運輸研究所相關的組織條例。第二，它是考察研究所，考察的次數與金額比率也都過高、過多，這個部分要請部長好好的督促。

賀陳部長旦：了解。

李委員昆澤：另外，交通運輸研究所就是空頭支票研究所，開的支票只能讓部長來這邊說很尷尬，因為目標訂得太漂亮了，連自己都不相信，讓部長在這邊尷尬的回應。

賀陳部長旦：是我們自己應該要督導。

李委員昆澤：部長要具體的檢討交通運輸研究所，這麼重要的一個機關！而且本席還要再提醒部長，交通部設有許多相關的機構都與交通運輸研究所疊床架屋，現在有科技顧問室、也有財團法人中華顧問工程師，今年又要新成立智慧運輸系統專案辦公室、成立軌道技術研究暨驗證中心，疊床架屋啊！部長，關於這個部分，本席希望你們都要好好的檢討！

賀陳部長旦：是，關於這個部分，我們會再與委員詳細的了解、請教。

主席（簡委員東明代）：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，早上聆聽交通委員會的委員發言之後，本席的心情相當沉重，部長上任到現在對運輸研究所應該是非常的重視，尤其是祈文中所長能夠從所長升任為次長，交通運輸研究所可以說是推動交通領導人才的一個搖籃，許多局長都是從運研所裡面產生的。運研所的任務、功能，可以說是交通部的智庫，從計畫、執行、追蹤到完成，相當的重要，但是，從委員的質詢中可以看出似乎是不盡理想。當然交通部有許多重要的政策都是責成運研所進行研究，因此，委員認為，既然運研所都是學者專家或是教授、都是很重要的智庫，卻有許多的計畫不是自己做，反而是委外完成，而且完成後的效果可能也不是很好。關於這個部分，本席等一下再來質詢吳所長。

另外，本席要請教部長，明天 Uber 的機車就要上路，它從小白類似計程車的營業方式到遊覽車，現在更進一步到機車，無視於政府公權力的存在，可以說是公然挑釁，我們並不是反對 Uber，而是說合法就是合法，如果是非法，政府就一定要用公權力打擊。如果政府沒辦法做有效的打擊、如果政府的公權力淪喪，老百姓也會看不起政府。如果訂定了許多法令不去施行，那麼訂定的法令就形同一張白紙、一張廢紙。本席想聽聽部長對於明天 Uber 機車上路有什麼處置的方式？早上有委員建議讓它的 App 下架，但是你認為不太適合。其實，在大陸 Uber 已經被 DD 打倒了，中共一句話，Uber 就消失了。本席以前在大陸福建打 D，也就是叫計程車，車子又老舊又破，水準真的很差，於是本席都找 Uber，非常的方便。其實，它可以合法化，既然交通部已告訴這些業者一個多元的作為，如果它還不申請合法的途徑，現在甚至公然挑釁，本席認為，交通部若再不出面、再不向社會大眾做一個交代，相信部長也是很難為！部長，能不能聽聽你的說法？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝委員給我們這個機會，首先，Uber 要用其他方式提供送餐的服務，這件事情從民生方面而言，我們樂於見到各式各樣的服務，但是依然希望、也要求他們必須依照相關法令提供服務。對於他們這樣的服務，將來我們若是蒐證發現這項服務有收取酬勞的話，當然就構成違法的事實，我們一定會嚴罰。對以前我們和 Uber 以及現在繼續使用 Uber 的同胞們，我們也要在此強調客運的服務最起碼要注意客運的安全，而且他們也應該納入保險並根據他們的報酬納稅，這個部分我們一定會要求。

陳委員雪生：問題是它並不理你，明天還是照樣上路？

賀長部長旦：要讓它的營運資料納管，這樣才能保障我們的乘客，建立合理的公平競爭環境。也就是說，納管、納稅和納保險，這幾件事情必須當成是我們管理上的底線，希望 Uber 業者能尊重

陳委員雪生：交通部有什麼作為嗎？

賀陳部長旦：誠如剛才的報告，我們一定會去了解他們是否有收取酬勞，如果構成違法的話，我們就要重罰。

陳委員雪生：一定會收取酬勞啊！

賀陳部長旦：這個就是我們要去蒐證的部分。

陳委員雪生：不可能白跑，是不是？

賀陳部長旦：是。

陳委員雪生：因此，明天交通部應該叮嚀所屬機關嚴格注意，在它第一天執行時，你們就要去處理，至於處理得如何，最起碼要透過報章雜誌等媒體廣為宣傳，一定要這樣做，否則，連民眾都會看不起政府。

賀陳部長旦：當然。

陳委員雪生：吳所長，雖然你是剛剛上任，預算也不是你編列的，不過，在過去國民黨執政期間，民進黨委員每年對於運研所的預算經費一直都有意見，如今已經由民進黨執政，但是執政黨的委員仍然對於你們的預算有許多的意見。剛才本席也與部長聊到，許多交辦的事項，從計畫的執行、研究、成果等等到完成，以 88 年的 921 大地震為例，危險的橋樑一共是 2,461 座，後來經過調查發現是 2149 座，也已經提醒各個地方政府要注意，問題是你們很辛苦的提出報告之後，是否有去追蹤執行的程度到底如何？沒有耶！本席問過運研所的同仁，你們每年都沒有做事嗎？他們的回答「有啊！」他們也做了許多行政院、交通部長官交付的任務，其實內部的同仁也都非常忙、也都在做一些研究報告。既然如此，你們做出的研究報告有公諸媒體嗎？現在連本會的委員對你們做出的研究報告，譬如你們在 1 月 1 日一次就公布 64 項研究報告，誰有時間去看啊？對不對？你提出的研究報告有什麼內容、有什麼建設性的建議，譬如虎航的事情，起碼要讓這些委員知道、要讓民眾知道。點閱率那麼低，你們不就是在做白工嗎？做了之後就束之高閣，不是只給交通部長一個人看的，面對大家的關心，你們應該要將研究成果付諸執行，不是嗎？所長，你認為如何？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。首先要說明，我們自己的 KPI，也就是我們的出版品一年至少要 2 萬篇的下載，過去已經做到了，未來我們還要繼續努力。其實，看我們報告的人很多，但是，對於委員這邊，以後我們有產出的時候，還是要趕快提供給委員，甚至提出精華一點的摘要，讓部裡長官以及立法委員都能很快知道運研所到底做了哪些建議。

陳委員雪生：早上也有委員提到氣象局，難道他們自己沒有研究中心嗎？為何還要你們來做研究？甚至你們的研究計畫已經超過它的研究計畫，像台灣的一些研究，航港局沒有嗎？

吳所長玉珍：真的，台灣的海氣象都是港研中心提供的。

陳委員雪生：最起碼在你們做出來之後要公布，至於提供這項研究報告給氣象局、給交通部觀光局、給航港局之後，是否有什麼具體的成效，你們在委員會就應該要提出這樣的報告，讓委員能

夠了解。

吳所長玉珍：好。

陳委員雪生：如果你的人力有限或是無法完成一些事項，譬如離岸風力或綠能減碳等等，必須要委外研究，那麼你也應該要提出說明。否則，委員就會認為既然你們有那麼多人，而且都是能力很強的專家學者進行研究，為什麼還要委外呢？大家一定對你有所質疑，是不是？剛才李昆澤委員也提到，你們提出的目標很高，但是做出來的卻沒有任何成效。以節能減碳為例，目前機車氾濫到無法控管，因此，如何去控管才能讓我們的空氣品質更好，你們都要提出相關的說明。現在大家根本不清楚，運研所到底是什麼機關。

那天祈次長就任時，本席去看了一下，也正好去迎新送舊，了解之後本席才知道一些端倪，你們在這方面還要再加強，好嗎？雖然你剛上任，不過，剛才講到能源的事情，本席是很贊成你的，剛才還問他們核能沒有了之後，綠能是否能夠接得上？能夠不停電嗎？電價能夠不調漲嗎？本席是很向著你的，是不是？而且，運輸研究所都只提到大項的，但是，現在大家都很重視離島，對於金門、馬祖與澎湖的一些事情，你們也應該多多著墨一下！上次本席提到南竿機場的風切非常危險，能否建置一個風切的警告系統？機場的配置也不是很好，是否能建置一個攔截系統？你們也可以針對離島的部分做一些研究，不要都只針對台灣本島，所謂的台灣可是包括了金馬台澎，不是只有台灣，謝謝所長。

吳所長玉珍：謝謝。

主席（陳委員雪生）：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，順著剛剛召委所言，其實，運研所是交通部非常重要的一個幕僚單位，而它研究出來的報告究竟能夠落實或遵守，長久以來，在交通部一直都存在著很大的問題。剛才召委提到虎航的事，其實，2003 年運研所就提出了廉價航空的研究報告，依照我們的市場以及各方面的調查，廉價航空在我們國內是行不通的，像長榮就不成立廉價航空，而復興成立廉價航空花了 20 億，不到 2 年就收起來了。現在的問題是華航成立的虎航，在當初成立契約的過程中，包括契約的修正等，都沒有經過董事會的核定，所以新加坡航空只出 2 億就擁有 2 席的董事，甚至還擁有否決權，如今虎航要關都還關不起來，這樣下去是否就讓它繼續燒錢？更何況，我們的飛機還是向新加坡航空租的，錢是他們在賺、虧是我們在虧，這個問題不能一直這樣擺爛下去。

之前本席就向部長提過，長期以來本席在交通委員會發現了一個很嚴肅的問題，只要換了新任的董事長或總經理，不是購買飛機就是大肆做這種方式的處理，對於這件事情，本席一直感到很納悶。好幾任的華航董事長，只要一上任就是機隊的更改，不然就是大肆購買飛機，本席的印象很深刻，部長應該也有印象，那時候為了因應兩岸的開放，究竟要買 air bus，或是要買美國的波音，其實，真正符合兩岸之間的中短航程，坦白講是 air bus 比較適合，但是因為各方面的介入，最後又是一個 180 度的轉換。今天也是一樣，到了這種程度又去投資了一個虎航，現在爛攤子就丟在那個地方，因此，本席要提醒部長，應該要辦一次，不然他們都為所欲為。對於運研所提出的意見，將來要如何讓它落實、貫徹，其實也與部長的心態有關係，是嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。過去的研究在我們的政策上、與相關局處的配合上是否能夠落實，確實是看部長如何看待這件事情。剛才委員所舉的那些例子，有一些固然也有環境上的一些因素，但是，長期來講，運研所如何獲得交通部的支持，這件事才是它真正的所在。基於這一點，最近我們也希望能把運研所相關的研究與交通部的一些政策結合，這樣才不會變成各自研究或研究出來之後與大方向不合，我們會朝這個目標努力。

李委員鴻鈞：本席只是要提醒部長，你應該發現問題、找出問題，進而加以解決，甚至杜絕問題再次發生。

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：本席認為，這種問題要好好處理一次，本席待在交通委員會將近 16 年，看到的問題其實都是存在的，但是你們只一次、一次的更換，於是問題永遠存在，不好好處罰一次的話，他們完全不痛不癢。

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：另外，目前公共工程委員會列管的 109 個案子之中，所謂的蚊子館，在交通部大概有 19 項，恆春機場當然是一個例子，現在要從屏東的內獅推一條單線的鐵路到恆春，是嗎？

賀陳部長旦：這是恆春支線過去的研究，不過，我們現在希望不是單純的將它視為鐵路的技術延伸而已，而是能與整個恆春，包括墾丁的觀光，以及與整個地方的產業做結合，因此，它可能不是一個單一的技術，而是整體的複合式運輸。

李委員鴻鈞：本席並不是反對，其實，本席也講了將近十幾年，這個部分大概要花 150 億，然而，它會有幾個面向，我們最常講的就是所謂投資報酬率的問題，但是，另外一方面，我們要去恆春、要去墾丁，究竟是開車比較方便，或是搭高鐵再轉運比較方便？如果要讓它更方便，運輸的銜接功能當然要便利化。其實，減少大家開車湧進恆春、墾丁，本席並不反對，但是，在整個行李的運送配套上，必須銜接得上。

賀陳部長旦：對。

李委員鴻鈞：另外，墾丁大街部分，本席已經講了 n 年，到了墾丁，晚上就只能看到夜市，好不容易到了墾丁，結果就是逛個夜市。如果要逛夜市，去六合夜市、饒河夜市或寧夏夜市即可，但現在墾丁卻只有一個夜市。既然你們要花 150 億做一條單軌的火車，這是屬於觀光型的建設，未來這個火車的造型絕對要符合當地的觀光形式，對於這一點，本席大概都可以預估出來。既然要開闢這條線過去，為什麼不藉由這個機會好好的改造墾丁大街？

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：講真的，好好的將它改造一次，絕對是一個非常大、非常好的方向。我覺得如果我們使用政府資源好好改造墾丁，它絕對不會輸給夏威夷的 Waikiki Beach，為何不做？現在到那裡，實在令人感到 level 低到不能再低。我們要好好運用政府資源，藉由施作這條軌道的運輸計畫，將整個 package 套進去，好好規劃；如果部長做好這個，你在部長任內絕對會獲得很好的評價，大家也會對你刮目相看。

賀陳部長旦：不敢當，委員剛剛指教的比較綜合性的發展和研究就是現在我們希望運研所辦理的，而不要完全由鐵工局這般以技術性的觀點看待這件事情。

李委員鴻鈞：對，整個配套要套進去，而不是單一的。

賀陳部長旦：是的。

李委員鴻鈞：如果這一些都不套進去，光是花 150 億元施作這條鐵路，最後還是一樣無疾而終，只是虧損。

賀陳部長旦：我們也會和地方政府合作，因為只有他們最了解自己地區的產業和觀光的長期發展。

李委員鴻鈞：另外，對於危險橋梁的預防和處理，運研所都有進行一些處理，以前危險橋梁最多到六十幾座，現在有幾座我倒是不清楚。這回歸到上次我和部長提到的，現在南迴公路臨海路段整個海岸線退縮，實在非常嚴重！但是施築防波堤或設置消波塊對東海岸和南迴鐵路的風景都會大大打折。

賀陳部長旦：是的。

李委員鴻鈞：可是又要讓海岸線不再繼續退縮，此時，運研所要扮演很重要的功能，而且你們要儘快，也要整合。

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：這也拖不了，真的很急，所長，對不對？

主席：請交通部運研所吳所長說明。

吳所長玉珍：主席、各位委員。我們會納入研究。

李委員鴻鈞：部長，而且要儘快。

賀陳部長旦：是的，這是整體性的，且有一點和大自然在競爭時間一樣，我們會努力。

李委員鴻鈞：另外，剛才召委提到，運研所有一個離岸風能海下工程技術研發計畫，這和運研所有何相關？

賀陳部長旦：因為運研所一直有港灣研究所，所以對於海事、港灣的研究有相當基礎。

李委員鴻鈞：這個經費應該由經濟部支出，離岸的風力發電設施當然會影響海岸附近的船隻等等；因為你們名為「運輸研究所」，所以要研究船隻會不會受影響，航空會不會受影響等等，但是真正偏向的主軸應該是經濟部，是不是？

賀陳部長旦：要不要讓所長簡單說明？

吳所長玉珍：我們之所以認為交通部也應該配合乃因我們的主題是維持航安，還有促進港務發展這兩個部分。

李委員鴻鈞：我知道，你們配合是 OK，但是主導就不對了。

吳所長玉珍：因為維護航安方面算是交通部的職責，所以過去港灣中心進行許多海氣象觀測以及電子海圖等等。

李委員鴻鈞：我也和經濟部說過，他們要發展綠能是對的，可是台灣的條件不適宜和美國等大國相比，風力發電還是有各方面的限制，太陽能發電又需要集中式，屆時會造成環境衝擊；因此，如何將此分散於公家機關，甚至於家家戶戶，可能才是解決之道，不過，這是經濟部的事情，

上次經濟部來談電業法時，我曾經和他們提到這件事情，他們的邏輯必須修正，風力發電還有許多問題尚未解決。

運研所是要針對相關部分提出專業看法，可是你們絕對不是主導，對不對？

吳所長玉珍：對，但是我們擔心他們一旦設置這些設施會影響波浪，我們必須了解這對海岸和港口飄沙等等的影響……

李委員鴻鈞：當然有影響。

吳所長玉珍：我們要有所因應。

李委員鴻鈞：好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：接下來登記發言的孔委員文吉及江委員啟臣均不在場。

請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。請部長或所長回答以下問題，部長，當初設立運研所的最主要目的在於希望它基於總體研究的立場，提供政府決策時的重要依據。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

劉委員權豪：但是隨著時代的變遷，各個單位也常常會進行研究的工作，使得運研所和其他相關部門產生職責重疊的現象；譬如今天許多委員非常關心的離岸風能海下工程技術研發計畫，雖然吳所長已經說明設置離岸風力設施可能會影響波浪、潮汐等等，因而影響港灣的進出等等，不過，這個理由還是太牽強；如果這要進行整體規劃，實不該分由各個部門規劃，讓經濟部進行經濟部的、農委會進行農委會的、運研所又進行運研所的，對國家而言，這是資源的浪費。

另外，既然政府設立運研所的美意是希望它進行總體運輸方面的相關研究，本席便提供幾個應由運研所多加著墨、處理的事情。第一個，關於南迴鐵路電氣化的問題，這是大家非常關心的；現在鐵工局已將電機設備部分發包，不過，土木部分尚未發包。早前施作南迴鐵路工程時，真是很可惜！過去二、三十年都沒有讓它一次到位，沒有讓南迴鐵路的電氣化和雙軌化一次到位。南迴鐵路是由鐵工局負責施工，施工完畢之後，再交由鐵路局管理；而鐵路局這些年在管理南迴鐵路的過程中，我相信他們已經提供非常多的數據得以顯示，因為當初受限於經費或技術的問題，所以線路的選擇並不是好的選擇。

再者，整體的隧道工程都沒有集水的設施，雖然我不會講這個工程術語，但是就是類此設施，所以下大雨時，隧道的水不只像瀑布，根本像是河流般沖下，這是因為當初施作這個隧道工程時，沒有建置集水的設施；此外，這個隧道是直接開挖進去，而現在施作的隧道都會在進去之前先建築一個緩坡，讓水順著山流下，而不是直接沖刷。這些都是許多專家提供的資訊，特別是管理單位—鐵路局提供相當多的資訊，希望你們這次施作南迴鐵路電氣化工程時，能有比較長遠的作法。雖然我們殷切期盼南迴鐵路電氣化能早日完工，但是我們同時要求這個完工的鐵路電氣化會是一個安全且可長可久的工程；今年尼伯特、梅姬和莫蘭蒂颱風來襲時帶來豪雨，當時我們看見南迴鐵路路段土石崩塌的狀況非常嚴重，因此，我期待運研所應該進行這樣的

研究，既然政府要花費約 170 億或 230 億元這麼多的經費施作南迴鐵路電氣化工程，我覺得應該有一個更完整的評估。

賀陳部長旦：是，我想南迴鐵路已經不是一個單獨的鐵路線，它代表的可能是工程的整合及將來在營運管理上的最低成本，確實可以從研究的角度看待；進而它走的服務或許也不完全以傳統的運輸看待，而應該結合附近區域的觀光，這個方面也應該有更綜合性的看法及環境的結合等等。

劉委員權豪：部長，全線的改建案當然曠日費時又花費非常大。

賀陳部長旦：是。

劉委員權豪：不過，如果有適當的位置，你們應該考慮改線；至於工法方面，希望你們趁這次工程加強或做好隧道和鐵橋的部分；如果有些部分真是面臨要適當改線，譬如隧道之類的。

賀陳部長旦：特別的技術部分可能不是運研所的專長，但是整體的規劃是他們的強項。

劉委員權豪：在整體的規劃方面，希望運研所提供專業的意見。

第二個，最近報章媒體常常報導，南迴公路面臨海岸線後退的問題，有些報導指出臨海路段最快 50 年後可能會消失，有些報導則指出 30 年後會不見；當然這要科學的統計，但是以我從小在台東生活將近 50 年的經驗來看，海岸線至少被侵蝕 300 米以上；如果運研所要進行研究工作，可以統合各個單位進行這樣的研究，這會比進行離岸風能海下工程技術研發計畫好很多。

賀陳部長旦：這個部分也是海洋工程的其中一部分，運研所確實可以提供意見給相關單位。

劉委員權豪：本席在此要求，當初設計大武火車站時，因為我們預想到火車站上下車的人數可能很多，又受限於地形或其他考慮因素，所以上車的地方設在二樓；可是二樓沒有升降梯，因而讓在大武火車站上下車的乘客非常不方便，特別是年紀大的乘客。因此，部長，你們可以要求相關單位澈底解決大武火車站的乘客上下車問題，不要等鐵路電氣化的工程了。

賀陳部長旦：現在東部的雙軌沿線都已經在設法處理這件事情……

劉委員權豪：部長，大武現在尚未雙軌化，目前雙軌化的規劃是到台東，頂多到知本。

賀陳部長旦：我的意思是這是長久的趨勢。既然您剛剛提到大武有這樣的狀況，我們就把它當成有設置無障礙設施的需求，這應該努力，我們會要求相關單位……

劉委員權豪：部長，這要馬上列為專案，我們希望改善這件事情。

賀陳部長旦：好，我們再看看這個方面在工程上要如何處理。

劉委員權豪：另外，運研所還可以做一件事情，就是部裡正要推行多元計程車方案。

賀陳部長旦：是。

劉委員權豪：這個方案是特別針對大眾運輸系統比較不那麼發達的地區或比較偏鄉的地區，希望結合計程車或租賃汽車達到運輸的功能，這不是傳統的計程車，有一個配套的措施。請問這要幾月開始實行？

賀陳部長旦：現在地方政府正在洽談一些合作條件，下個月應該會在高雄地區先開始，在這樣的試辦之下，希望其他地方也能陸續開始，相關細節容請路政司說明。

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長繼國：主席、各位委員。關於多元化計程車方案，部長方才提到，高雄市大概最快，下個月會開始；另外，剛才委員特別提到偏鄉地區利用計程車一事，我們現正同時推動建置叫車 App 結合 DRTS，讓叫車 App 可以在偏鄉地區提供民眾……

劉委員權豪：關於這整個方案，你們還是要地方政府配合，是不是？

林司長繼國：是。

劉委員權豪：我要求部長，部裡可不可以扮演主動積極的角色，和縣政府合作；舉例言之，因為台東非常狹長，當我們在大武火車站下車之後，需要靠接駁車前往其他地方，如果要搭乘公車回到台坂、土坂部落，可能一個小時或兩個小時才有一班車。因此，我們希望結合計程車扮演這樣的角色，但是如果沒有配套措施，計程車業者會很辛苦，車資便相對較高；對使用者而言，搭乘火車也許只花費 200 或 300 元，但是搭乘計程車回到自己部落花費的車資卻遠遠超過這個金額；由此可知，對使用者而言，無論是費用或是使用的方便性，都是非常不方便。

賀陳部長旦：對的，您提的這個就是運研所的專長，多元化計程車方案和 DRTS 都是從運研所發展出的，所以您剛剛提到的二者如何結合及進一步因地制宜進行調整應該是他們的專長。

劉委員權豪：部長，我們希望這不只是研究報告，你們要主動出擊。

賀陳部長旦：是的。

劉委員權豪：比如計程車業者在大武火車站排班，他們可能一班車只載一個客人到台坂、土坂部落；但是如果配套措施做好，他們的單趟車資也許會下降，次數卻會較多，而且使用者也方便。

賀陳部長旦：對，這些資訊可以整合沒錯。

劉委員權豪：短期內要完全靠大型巴士接駁真的有困難，那是長期規劃。

賀陳部長旦：是的，完全同意。

劉委員權豪：短期內就是結合租賃車或計程車業者，如果配套措施做好，車資能下降，我相信使用的人數會增加。

賀陳部長旦：是，現在便是朝這個方向進行，我們一定會朝這個方向走。

劉委員權豪：對於地形狹長、大眾運輸設備建置比較不完整的地方，這是比較可以使用的方案。

賀陳部長旦：是的。這不單是您指教的完全正確，也是我們現在的方向；我們會在和地方政府相關觀摩時，邀請他們共同了解。

劉委員權豪：你們要主動出擊，部長有沒有這個初步成果的時間表？

賀陳部長旦：剛才已經報告過，我們會和各地方政府觀摩現在試辦的情形，明年年初，我們便會推廣這些方向。

劉委員權豪：好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：接下來登記發言的賴委員士葆、張委員麗善、賴委員瑞隆、黃委員昭順、林委員德福、徐委員永明、徐委員榛蔚、呂委員玉玲、羅委員明才、陳賴委員素美、周陳委員秀霞、鍾委員孔炤、吳委員志揚、高委員金素梅、邱委員志偉及陳委員明文均不在場。

登記發言委員均已發言完畢。另作以下處理，顏委員寬恒、徐委員榛蔚所提書面列入紀錄，

並刊登公報。

顏委員寬恒書面意見：

今天審查運輸研究所的 106 年度預算，本席認為身為交通部智庫的交通部運輸研究所，雖然是幕僚機關，但是 106 年度的歲出預算編列 4 億 7,222 萬元，還比去年的預算增加 6,294 萬 2 千元，是 106 年度少數預算增加的單位之一，請問增加預算的主要理由是什麼？

在這 4 億多的預算當中，光是一般行政費用就佔 2 億 4,433 萬 4 千元，剩下快兩億是研究經費，在這當中有包括交通旅運資訊多元整合服務計畫，類似的計畫其實在交通部其他單位也有出現，請問交通部運輸研究所進行這計畫是有什麼獨特性？會不會有重複編列，浪費公帑的可能性？

交通部運輸研究所主要辦理業務有台灣綠色港埠建置之研究，南部區域整體交通系統改善方案，機車交通安全管理行動方案，辦理橋樑維護管理作業評鑑等等。本席首先就教所謂台灣綠色港埠建置的目標是什麼？你們說要藉由港市介面有效的整合，以環境友善的港埠空間來帶動都市繁榮，達到港埠永續發展之目標。那請問你們對台中港的評估規劃是什麼？本席一直在努力推動台中港的建設發展，但是不曉得運輸研究所對台中港的規劃跟看法是什麼？

針對機車交通安全管理行動方案，你們將「騎乘機車事故防制」列為重點項目之首，配合交通部政策，從建立遠景、目標，以及技術之行動方案層面，作為支援交通部頒布「運輸安全白皮書」，在機車安全施政之推動方案。那想請教運輸研究所，你們認為目前現有的機車數量 1,367 萬輛規模是過多？還是還在可以接受範圍內？

過去交通部也曾經打算推動 10 年以上的車輛強制汰換，可見交通部也覺得需要有維持車輛安全品質的作法，請問交通部運輸研究所的專業看法是什麼？10 年以上車輛強制汰換，民眾會很難接受，本席認為應該要加強車輛檢驗等方式著手，尤其針對輪胎跟煞車等裝置，不要讓貪小便宜的業者影響到大眾的行車交通安全。請問部長現在交通部的態度是什麼？

最後提到為落實橋梁安全管理與維護，以提升臺灣橋梁使用安全與改善交通環境安全，本席認為台灣在經歷台南大地震之後，就應該全面徹查全台灣的公共工程耐震情形，新政府上任之後，本席仍然強調這部分計畫要繼續進行，才能確保全台灣的橋樑品質，保障用路人的安全。請問運輸研究所對該項計畫的執行成果如何？明年度有進行什麼樣的規劃？

徐委員榛蔚書面意見：

1. 所長好，先恭喜您接任新職，雖然剛到任還不到一個月，但是本席還是希望您可以好好帶領運研所，讓這個長期扮演交通部智庫的單位能夠發揮應有的功能。

2. 首先，運研所為交通部的幕僚單位，一般人都比較不知道運研所到底在做什麼，或是到底對交通有什麼幫助，所以本席就想先從運研所的功能性瞭解起，透過運研所的大事紀要，發現這預算員額有 164 人的單位，對於大事的認定還蠻令人玩味的，而且今年（105）年的大事紀要比往年都來得？請問所長，這難道是因為政權輪替的關係嗎？今年都快結束了，活動或培訓才辦了 7 場，這是不是有些稍嫌馬虎？

3. 再來，大事紀有些記載的項目過於浮濫，像是讀書會這類的活動竟都還算是大事，而且有

些名目還真的有點讓人摸不著頭腦。例如 102 年 5 月所辦理的「老師，您會不會回來」讀書會，這本書是在講述一位老師如何克服弱勢難以擺脫的惡性循環，花費 15 年的時間打造孩子們的快樂天堂的心路歷程，請問這個讀書會和交通運輸研究有甚麼關係？

4. 另外根據本席了解，運研所在橋梁檢測、安全管理維護或危害防制方面都有許多的研究，而且除了還有在桃園縣辦理過「鄉道橋梁檢測及縣鄉道橋梁巡查」的教育訓練，本席有個想法，由於花東兩縣的橋梁也不在少數，而且多已老舊並且常常面臨風災大水的衝擊，所以橋梁的安全問題不容小覷，運研所是否可以針對花東地區，特別來辦理相關的教育訓練，以提升專業人員的智識與技能？

5. 運研所長期以來一直以扮演「臺灣地區整體運輸系統規劃者」角色自許，並在交通部的指導下完成多項指標性的研究報告。在規劃臺灣地區整體運輸系統發展同時，亦同時擘劃北、中、南、東四大區域之交通施政主軸與策略。所以在 100～101 年完成了「花東地區整體交通系統改善方案」與「花東地區交通部門整體施政中程計畫」，作為交通部與地方政府推動交通改善之參據，並藉由整合中央與地方之交通建設、軟體管理及行政作為，讓區域交通服務發揮更大成效。請問所長，您認為以現在花東的交通系統現況來看，交通部是否有採納或按照 貴所提供的方案來改善、增益花東地區的交通？

6. 再來，運研所的研究計畫中，鐵路相關的部分占了很高的比例，可見在鐵路方面是運研所研究分析的重點，但是研究歸研究，為什麼這些年來對於東部鐵路運輸壅塞、運能吃緊的情形，還是遲遲無法獲得解決呢？如果學術跟現實無法結合，那麼這些花費在研究或改善計畫上的心血和納稅人的公帑，其意義何在？

7. 還有本席發現在運研所的每年度重要事項中，春節或是連假的交通運輸計畫都是固定的項目，照理說經過每一年度的事前計畫以及事後檢討，應該或多或少能對每年固定發生運輸的重大考驗有所助益，可是怎麼每次都還會讓交長面臨外界批評，預估與實際狀況有相當落差的問題？

8. 最後，本席知道運研所最近舉辦了一個 2016 永續觀光論壇，想藉由觀光產業、官方、學術各界的經驗分享，集結不同面向的思考，探討臺灣風景特定區觀光發展與未來規劃。由於長久以來，「觀光發展」在臺灣一直都是一個爭論不少、意見相左的重要議題。雖然這座島嶼擁有得天獨厚的自然景觀與豐富生態，同樣在人文歷史也蘊藏著多元移民種族的溫暖熱情，但是在質與量的平衡掌握拿捏時，卻是個難以取得平衡，常常引起激烈辯論卻無法達成共識。

9. 身為觀光大縣的花蓮，對於觀光發展的依存度或敏感度遠比其他縣市來得高。也許對於政府部門來說，觀光發展只是一項經濟政策或是研究計畫，常被拿來與環境保護或是新進的文化保存議題相牽連，而必須綜合考量，甚而有了史上第一次的東部區域觀光發展政策環境影響評估，可是對當地人民來說，再多的規劃、研究、評估，都比不上他們每天都必須面臨的基本民生問題。所長，東部地區長期以來，已經承受太多區域發展失衡的不利益，花東子弟必須離鄉背井到外地去為生存打拼，這是我們花東人忍受已久的苦楚，但這不應該是我們花東人的宿命，所以請運研所在做相關的計畫或研究時，可以基於區域發展的公平正義和東台灣獨特的地理

以及產業特性，多幫幫我們花東，您說好不好？

主席：12 時 50 分繼續進行預算處理，現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會，進行討論事項的處理和協商，同時請議事人員宣讀討論事項的預算數及各項提案，並列入公報協商發言紀錄。

一、交通部運輸研究所歲入來源別預算數：

第 2 款 罰款及賠償收入

第 141 項 運輸研究所無列數

第 4 款 財產收入

第 160 項 運輸研究所 178 萬元

第 7 款 其他收入

第 157 項 運輸研究所 20 萬元

二、交通部主管—運輸研究所歲出機關別預算數：

第 14 款 交通部主管

第 5 項 運輸研究所 4 億 7,222 萬 5 千元

第 1 目 運輸科技應用研究業務 1 億 0,815 萬 6 千元

第 2 目 一般行政 2 億 4,433 萬 4 千元

第 3 目 運輸研究業務 1 億 1,953 萬 5 千元

第 4 目 第一預備金 20 萬元

主席：現在開始進行協商。

（進行協商）

主席：第 1、2、3 案是一樣的意思。請行政部門說明一下。

吳所長玉珍：第 3 案講到租金收入要增加 50 萬元，我們怕做不到，因為去年也是這樣，結果做不到，所以是不是可以不要把這 50 萬元加上去，讓我們按照 104 年度的決算數字？

鄭委員天財：好啦！好啦！

主席：併第 1 案可以吧？

吳所長玉珍：不一樣。

主席：分開啊？

王次長國材：第 1、2 案同意，第 3 案是不是可以不要增加？

主席：鄭天財委員有沒有意見？

王次長國材：租金是固定的。

吳所長玉珍：每一年的活動是跟外在的活動有關。

主席：好，第 3 案不予處理。

鄭委員天財：他們編得很保守。

主席：第 4 案和第 36 案有關。

吳所長玉珍：我們建議不要全數凍結，是不是可以凍五分之一，然後提書面報告？

李委員昆澤：我先請教一下，運研所 106 年度預算「勞動派遣」編列 1,018 萬元，要用 24 名勞務承攬人力，對不對？

吳所長玉珍：是的。

李委員昆澤：這部分包括哪些業務？

吳所長玉珍：這 24 名裡面有 14 名算是小的助理，他們最主要是做資料整理、蒐集、打字、圖檔編修、建檔整理，都是跟著我們自己的自辦案……

李委員昆澤：你們任用的業務包括基礎運輸研究計畫、中長程公共建設發展作業評估計畫，這不都是你們運研所重要……

吳所長玉珍：核心業務。

李委員昆澤：你自己都說是核心業務了！

吳所長玉珍：核心業務統統是我們自己的研究員來做研究，但是這邊的助理只是做文件建檔、圖檔編輯，因為相關的資料量非常大，所有的中長程公共建設……

李委員昆澤：你們還是要針對用人的方式提出書面檢討報告，讓你們凍結三分之一。

吳所長玉珍：好，謝謝。

主席：第 4 案連同第 36 案就不予刪減，凍結三分之一。

鄭委員運鵬：請教一下，你們這個派遣方案包含你們自己去招募譬如工讀生這一類的，請問你們為什麼要用這種非典型就業，而不用約僱或約聘？

吳所長玉珍：政府單位對約聘有非常嚴格的規定……

鄭委員運鵬：如果是這麼低技術性或知識性的勞務，那你們用工讀生就好了啊！

吳所長玉珍：我們還是希望他們比較有責任感，而且在看資料和整理資料的時候不要出錯。這些都會跟著計畫，計畫結束就結束了。謝謝。

主席：好，第 5 案。

李委員昆澤：第 5 案是國內旅費，國內旅費你們編了 356 萬元，預算用途是參與會議、考察、會勘等項目，但是我這麼多年來一直覺得你們運研所參與的會議成效實績不明，而且政府財政困難，相關預算的編列應該要斟酌一下。吳所長以前是運研所的副所長，那麼多年來，你們「考察研究所」的惡名都還在。

吳所長玉珍：我們要洗刷它。

李委員昆澤：我只刪 30 萬元，那我刪 300 萬元好了。

吳所長玉珍：不要啦！我特別說明，各位可以看到我們的考察有時候都是部裡面要我們去的，輔導地方也要去。

主席：這不要刪啦！刪個 30 萬元幹什麼！要刪就刪 300 萬元。

吳所長玉珍：不要啦！謝謝委員。我知道委員之所以會刪，是看我們 104 年度的決算……

主席：李委員，算了啦！

李委員昆澤：刪 30 萬元啦！

主席：不要刪啦！30 萬元刪了幹什麼！

李委員昆澤：我要給他們一個警惕啦！

吳所長玉珍：讓我們刪 20 萬元好不好？因為我們比去年多了 19 萬多元，之所以會多，是因為那一年颱風只有一次……

主席：他說刪 30 萬元，你說刪 20 萬元，那我講的話都不算哦？

李委員昆澤：30 啦，30 啦！

主席：麻煩你尊重我一下好不好？

吳所長玉珍：好、好、好。

主席：刪 10 萬元！好，第 5 案刪 10 萬元。

吳所長玉珍：謝謝委員。

主席：接下來是第 6 案，本案和第 19 案有關。

吳所長玉珍：第 6 案可不可以給我們充裕一點的時間，在 3 個月內針對 Uber 對乘車付費制度造成的衝擊提出書面報告後始得解凍？

主席：鄭寶清委員不在場，本案保留。

接下來是第 7 案。第 7、8、9、10、11、12、13、14、15、28、34 案都是委辦費，還有第 16、17、18、21、33 案，這些案子是不是一起審查，看看要以哪個版本為主？在場委員請斟酌一下。

陳委員歐珀：我說明一下。會有這麼多委員對你們的委辦研究計畫有意見，主要是因為運研所本身就是一個研究單位，這麼多工作你們自己都沒有辦法做的話，運研所存在的必要性就需要討論一下了。如果你們有存在的必要性，是不是應該要加強自己的功能，而不是用委辦的、便宜行事的方式來處理？否則以後就變成「委辦研究所」了，而不只是剛剛講的！

吳所長玉珍：不會、不會。

鄭委員運鵬：變成「合約管理研究所」！

吳所長玉珍：請容我說明一下。我們的自辦案和委辦案是 3 比 1，委辦案的部分因為很多計畫是跨領域的，所以我們希望能有其他專家學者的參與，另外有些部分我們也希望和民間及學界的研究能量交流，因為我們不太可能直接替業者做輔導，但是很多民間能量在替業者做輔導，所以他們瞭解民情，可以讓我們在政策擬定時更能考慮到普羅大眾的需要。所以，針對這個部分我想講的是，大家只看到一個科目，認為它是委辦，其實委辦這個部分的實質我們都是合作研究，我們同仁等於是共同在做專案管理，而且我們的組長就等於是半個計畫主持人，每個計畫的產出絕對不是發包之後交給對方，然後就不管，都不是這樣，大約在半個月、1 個月之內都會互相討論。委辦的時候也都要有前一期的自辦案做基礎，有產出、認為有委辦必要的才會寫出 spec 來邀標。委辦其實是一個可以讓我們運研所和交通界齊頭並進的機會。

陳委員素月：針對運研所編列的委辦費，本席也很有意見，我覺得運研所本來就是一個專業的研究單位，剛剛所長講了這麼多要和民間能量交流之類的，我覺得這樣就不斷延伸了，既然如此，

乾脆全部收回來由交通部掌管，需要委外的再委外就好了，運研所根本沒有存在的必要！運研所既然是一個專業的研究單位，理當強化自身功能，而不是一直衍生出委辦費來，這樣只會讓事情越來越龐雜，實在不太適宜，爰此，本席建議委辦費全數刪除。

吳所長玉珍：我們自辦的部分已經是三比一了。

李委員昆澤：運研所 106 年度預算委辦費為 5,600 萬元，預算用途包括運輸研究業務、運輸科技應用研究業務，委辦項目均為研究案委託。剛才所長說委託預算未超過三成，卻也有 28%，占比委實過高。我建議刪減 500 萬元，並凍結二分之一，待運研所就研究案委託比例過高提出檢討報告後，始得動支。

主席：從第 7、8、9、10、11、12、13、14 到第 15 案等，總共有十幾個案子，有的刪一半，有的刪 500 萬元，有的刪 30 萬元，你們能不能派個代表？不然要我怎麼裁示？

葉委員宜津：要一起處理啦！

陳委員歐珀：我們還要補充意見……

主席：早上質詢時不都講過了？

劉委員權豪：早上質詢講過就不能再講？

主席：講過再講？那你們慢慢講，我去吃個東西再來？

劉委員權豪：現在委員最大的疑慮在於，你們既然是研究單位，為何還有委辦事項？我知道有些研究題目過大，你們不可能去做，但我們更關心的是，可否用數據告訴我們，你們每年花政府那麼多錢所做的研究，是否被具體落實為政策或對國家政策有所幫助？這點總要告訴我們吧？舉例來說，我一直認為臺鐵局的資訊系統很落伍、不發達，這不過是個小案子，但就是沒人做！所以可否請你們告訴我，到底做了什麼對政府具體政策有正面幫助的研究，這樣才有用啊！如果你們淨做些天外天之類的研究案，譬如無人車研究，這對我們實質政策並無多大幫助。

葉委員宜津：講直白一點，大家都知道政府組織再造後，運研所將被整併裁撤。其實我們給了運研所相當的時間與機會處理這件事，這或許不是運研所的錯，畢竟其他部會並未充分尊重運研所，也沒讓運研所有發揮的機會，因為其他部會的案子常常就自己處理了，或逕自委外，並未交給運研所。雖然我們一再要求交通部轄下各單位有案子要給運研所辦，但人家不給也沒辦法，以致運研所只好自己去研究他們覺得重要的。現在他們最根本的問題是，能量有限，有些研究根本沒辦法做，只好委外。長久下來，不免有疊床架屋、研究能量重複的問題。在組織再造前，我們必須讓運研所存在，雖然如此，重複的預算真的不能給。站在監督的立場，這是民脂民膏，除非你們可以要到其他單位的案子，無論是航港局、公路總局或鐵路局都可以，只要交通部轄下各單位如果願意讓你們研究，我們當然百分之百支持！但如果人家不讓你們研究，你們要自己研究，這樣我們固然可以接受，但若因此而委外，那就絕對無法接受了！

如果召委要一起處理第 13 案與第 14 案，我就一起說明。

你們有一筆低碳運輸系統發展委辦費用高達 1,935 萬元，就交通運輸系統的發展而言，無論是高公局或公路總局都有自己的一套，甚至國家研究院也研究過臺灣整體交通動態與耗能，其規模在在都比運研所大。運研所做這個研究，老實說，量能有限，根本無法做，以致必須委外，

我已經說過，這不是運研所的錯，但也無須委外，畢竟民間已經有大量的研究出來，所以運研所沒必要多做一篇紙上作業，那根本不實用。爰此，1,935 萬元應全數刪除。

第 14 案也一樣，運輸科技研究項下，辦理國際航運網路模型功能擴充空域模擬模式、船舶航行與裝載作業危害辨識，惟這三項不只是研究，而是已在實際運用、運作中，實無必要做研究。針對正在運作的業務若認為有改進之要，那麼實務操作者會自行改進，需要提出研究改進時，也會自行提出，此時，看是要委由運研所研究，或者他們根本就不給，另行委託，那又是另外的問題了。這是已經在實際運作的業務，你們還拿來研究？爰此，我建議預算全數刪除。

陳委員歐珀：對於運輸研究所需不需要、應不應該以委辦方式做學術計畫？我知道很多學術單位，包括大專院校在內都有部用學者，所以部裡面的政策出來時，會有學者呼應；而一些沒爭取到預算的人就會對交通部政策有意見！換言之，會因為有與沒有之間，造成政策上的混淆。其次，現在國內大專院校想爭取 100 萬元的預算都很困難了，運研所使用的經費卻動輒上千萬，我認為運研所應該回過頭來要求自己，重新檢視並加強運研所內專業領域不足的學者，或者專業領域夠，那就讓他們來做研究，而不是把計畫委託出去，否則運研所的研究人員到底在做什麼？這就是我們的疑惑所在！你們應該先要求提升自身研究人員的素質與研究水準，畢竟都是研究相關領域的人，不要動不動就委外，如此豈不與學術界爭取研究經費背道而馳？他們都很嚴謹！我認為這部分我們還是慎重一點，倘若運研所的人才無法與預算需求相對應，那麼我建議預算全數刪除。

鄭委員天財：應該從幾個原則來考量：第一，交通運輸研究所很要清楚定位，因此你要研究的議題必須與交通運輸有關；第二，如果議題很多，但是你的能力不足、專業足，必須委外，當然可以編列委辦費；或者能力夠但專業不足，未涉獵相關領域，所以必須找其他更好的團隊來委外，這才是應有的考量。請交通運輸研究所就此做說明，看你們到底是哪個因素，為何一定要編列那麼多的委外經費？到底是哪個條件？哪個前提？

鄭委員寶清：所謂的委外研究就是做學術研究，交通運輸研究所最重要做的是實用，將理論變成實際可用的，因此，運研所的委外不恰當，畢竟委外做的都是學術研究。其次，為何 104 年 1 月 1 日會突然出現六十幾個案子？因為委外的最後一天提交時間是 12 月 31 日，所以大家都選在那個時間上傳，以致電腦來不及處理，變成 1 月 1 日，總共才一百案，居然有六十幾個在 1 月 1 日 PO 上去！由此可知，都是應付了事。其實運研所無須研究太多，把政府重要政策，如 Uber 怎麼解決？提出解決 Uber 的相關建議讓政府可以用，這樣不就好了？現在一天到晚做一堆節能減碳研究，結果下載的人次才幾個？一個！幾乎沒人在看，也沒人在用！老實說，身為執政黨理當為你們護航，但我認為根本不用花這種錢，況且叫學者重新研究理論性的東西，對實務來說並無太大幫助。我寧可少花一點這種錢，多一點錢給員工，好不好？

主席：請問各位有無異議？

葉委員宜津：到底要處理哪幾案？我剛剛講了兩案。

主席：我剛剛講了，從第 7 案、第 8 案、第 9 案、第 10 案、第 11 案、第 12 案、第 13 案、第 14 案、第 15 案、第 16 案、第 17 案、第 18 案、第 21 案、第 28 案、第 33 案至第 34 案。

李委員昆澤：我覺得運研所實在是交通部疊床架屋之下的產物。以交通部架構來說，有科技顧問室、中華顧問工程司，這是舊有的。現在要編預算，又要成立兩個新辦公室：智慧運輸專案辦公室、軌道技術研究暨驗證中心，其實這些都是重疊的。另外，剛才葉委員講的沒錯，據我的觀察，運研所有三樣工作做得很好：委外、考察、開空頭支票，根本做不到，部長早上也說很尷尬！我認為應針對高達 5,600 萬元的委辦費用給予適度刪減，這是交通委員會重要的傳統與特色。我們不分黨派，以專業態度負責，這是交通委員會長久以來的重要傳統，這點向召委做說明。

主席：請簡委員發言。

簡委員東明：我的提案是第 21 案，我比較客氣，只建議凍結 10%的委辦費。就委辦情形來說，比例可說相當高，甚至超過 50%以上。誠如前面幾位委員所提，運研所的部分確有值得商榷之處，本席亦認為委辦過於嚴重、浮濫。

主席：請次長說明。

王次長國材：部長跟我的想法是讓交通部運輸研究所成為真正的智庫，過去運研所確曾產出很棒的報告，譬如最近所做的智慧運輸，再如砂石車的安全、運輸安全及運輸資訊都做得非常好。或許過去運研所與交通部的連結不足，運研所卻以有限人員，做出了超出人員的研究能量。眾所皆知，交通部是一個主管陸、海、空等複雜業務的單位，故不論與安全或順暢有關的各方面研究都非常多，譬如最近常發生擱淺事件，突顯出航安科技的重要。再如運輸的防災，這也是東部防災的重要課題。此外還有海空運科技、低碳運輸等等。運研所幾個組歷年來都一直在做海陸空領域的研究，人才也都很不錯，但由於能量不足，故必須與外面的學術單位、研究單位或顧問公司合作。不過運研所仍舊與學校不一樣，學校是非常理論的，但運研所所做的是非常實務的。

葉委員宜津：我們還是一樣一樣來，次長講的是統整工作，這點在早上質詢時已經談過。如果次長就大家都談過的議題沒意見，那我們就能有一個大方向與大原則出來。何種大方向與大原則？那就是我們並未否定運研所的研究！也知道運研所的量能不足，但這畢竟是政府沒有給的，所以我們也無法要求。於此前提下，如果各單位沒有給或不願意給，那麼當交通部無法可想時，試問運研所怎麼會有辦法？立法院都給了尚方寶劍，作主決議要求交通部轄下各單位的研究案要給運研所，可人家還是不給！剛剛李委員昆澤講到，不但不給，甚至還要自己成立辦公室自己研究，這要我們怎麼辦？如此運研所當然就沒案子，這也沒關係，大家都知道原因所在。人家願意給案子，我們支持；他們自己去做的案子，我們也支持，這樣就夠了！大家都知道運研所量能不足，既然量能不足就不要做了，這是我們的大原則。話說回來，我們畢竟負監督之責，必須幫人民監督公帑，所以不能這裡編，那裡也編，疊床架屋、重複編列，這樣我們會有意見。我已經把必須刪減的理由講得非常清楚，也就是沒有必要的就得刪除，而次長並未針對這幾項做說明。其實大家的意見都差不多，亦即委外的不要，因為沒有必要，重複的也不要，我們也具體說出為何需要刪這麼多？但你們的答復實在無法讓我們覺得有道理！

吳所長玉珍：我直接就委員提案來說明。第 14 案，委員認為這是實務界已經在做的，不該由運研

所做，不過我必須指出，我國籍船舶……

葉委員宜津：這不是做，而是已經在用的！

吳所長玉珍：固然是已經在用，但有些是用國外的，或者未進行擴充，這些問題如果運研所未能先想到的話，將來可能碰到空域有限，而空域受限後，連管理都會有問題，因此我們必須找出空域的容量上限。

葉委員宜津：就算你說的全部都對，但我還是無法全部接受，我依舊覺得人家自己也在做，因為這是人家現在已經實際在使用，而實際使用的人比較知道……

吳所長玉珍：沒有，是購買來的。

葉委員宜津：雖然是購買的，還是實際在用啊！使用的人才會知道需要做何改進，做何擴充！這一定是使用的人才知道，而非你們紙上談兵。在使用者有擴充與改進的需求時，就會針對需要處做相關研究，他們會自己去找。如果他去找你們，我當然很高興也支持，但是我們不能強迫人家，對不對？就算你要自己想，因為沒有人要委託你們辦理研究，你一定要研究的話，好，讓你去研究，最少你要自行辦理。

主席：好啦，你不要再講了，我跟你講，有十幾個案，不是這兩個案而已，你一扯要扯到什麼時候！我跟葉委員還有召委講，站在反對黨的立場，上級給我的任務就是預算盡量砍，砍越多越好，但是我跟你講，今天我是站在公務員的立場來講話。你們運研所現在很像是母公司，底下很像又委辦了一堆子公司，今天我看到你們這些站在後面的主管臉色都很沈重，新的首長來了，新人新氣象，而且我們大家都看得出來，賀陳部長對運研所非常用心，也特別重視。我們不是今年才對運研所的預算有意見，在去年、前年、大前年，我們統統有意見。我向各位委員建議，是不是給他們一個機會，看看吳所長能不能做事，今年如果交不出成績，明年預算我們再來大砍特砍，你們覺得有沒有道理？現在先決定刪多少，然後再凍結多少，這樣處理比較快，葉委員，這樣你同意嗎？

葉委員宜津：不同意。

主席：你考慮一下嘛，好不好？

王次長國材：召委，葉委員有一個很重要的課題，我在此說明一下。剛才談到比如空域模擬，葉委員覺得運研所好像是自己做，沒有跟外界合作，事實上我們的案子是從民航局來的，現在全世界的空域很複雜，塞得滿滿的，然後還包括所謂飛航情報區的管理，它有非常複雜的層面。大家不要認為運研所是自己關起門在做，事實上他們跟外面的接觸非常地頻繁。

葉委員宜津：我馬上幫你們想到一個辦法，剛剛有人說這是民航局要求你們做的，對不對？

王次長國材：是，需求我們都……

葉委員宜津：好。真的是交通部其他單位要求你們做的，請他來告訴我們，為什麼？我們不要重複編列預算。我再說一次，今天你說這是公路總局叫你做的，可是公路總局又編列了一筆預算，他又要再做一次，然後告訴我們運研所做的沒辦法用等等。我告訴各位，我們交通委員會沒有成見，也沒有什麼黨派或者在朝、在野之分，交通建設固然是所有經濟建設的基礎，但所需資源仍然來自民脂民膏，所以我們一定要做好把關的工作。這麼多年來我們無意特別找你們的麻

煩，但是我反對召委所講的，今年再讓你們過，明年再來刪，這樣已經過了 26 年了。

吳所長玉珍：我們的預算比去年已經少了 500 多萬元。

葉委員宜津：這不是少多少的問題，我是要很務實地檢討每一樣支出有沒有必要。

主席：我知道。

王次長國材：報告葉委員，事實上它整個內容，我們在部內有激烈的討論，同時也基於實際執行單位在做研發工作的困難，比如路政司每天的行政作業就忙得一塌糊塗，民航局要管理各個航空公司，情況也是一樣，所以……

葉委員宜津：好嘛，那就請他們附上書面，聲明他們要求運研所做這個或是做那個，這樣我們下次審他們的預算時才有所本。

王次長國材：好。那可不可以……

主席：葉委員，國民黨做得不好，不見得民進黨也做得不好啊！就給他們一個機會去做啊！

葉委員宜津：我沒有這樣說喔！我絕對沒有這樣說。

主席：你們民進黨團也做得很好也不一定啊！刪 500 啦！

葉委員宜津：我們沒有辦法接受。

主席：局長，第 14 案，是不是？

葉委員宜津：13、14 案。

主席：不然 13、14 案給它保留一點嘛，那個你向民航局要錢啊，它有民航作業基金啊！

葉委員宜津：你要說服我啊！

吳所長玉珍：如果給我們時間的話，我願意多向委員報告。有關船舶航行與裝載作業的危害辨識這部分，中小航商沒有風險辨識能力，所以我們研究完之後會去做推廣，可是推廣的話，我們的人力是不夠的。

主席：葉委員，要不然叫他們提書面報告？

葉委員宜津：不行啦！你如果這樣說，我還有 20 跟 22 案喔！

王次長國材：葉委員，你剛才講的有道理，是不是我們部裡相關的單位要的研究，我們是不是寫一個書面報告，比如說像剛才談到在空域部分……

葉委員宜津：那就要等你們的報告提出來才能審了耶！

王次長國材：是不是我們提出書面，如果委員認可可以我們就能直接執行，這樣好不好？因為的確我們內部都有討論過，我們希望它……

主席：你要提專案報告，是嗎？

王次長國材：書面報告。

葉委員宜津：如果你們內部有討論過，你今天應該把資料準備好送過來啊，不然我們沒有辦法審啊！我還有 20、22 案，我不是只有刪委辦費喔，我是全部刪啊。

主席：13、14、20、22 案提書面報告，好不好？

葉委員宜津：不行啦！你們沒有給我，我怎麼知道可不可以過嘛！

王次長國材：就是提出書面報告，如果葉召委同意再動支。

葉委員宜津：我的案子如果全部保留再處理，我可以接受，但是如果這樣就通過，我無法接受。

陳委員歐珀：還有第 7 案，主席，第 7 案你沒有處理啊！

主席：除了 13、14、20、22 案等你們提出書面報告之後再審，其他的就……

陳委員歐珀：主席，第 7 案我要求全數刪除，你怎麼處理？這是很嚴肅的事情，到底他們該如何定位，該不該委辦？一個學術單位委辦案件那麼多！學術單位都是去跟人家要研究計畫的。

主席：歐珀委員，我說現在有新的所長，新人新氣象，給他做一年看看，若不行我們明年再來砍嘛，是不是？

葉委員宜津：你不能這樣說啦！這樣說……

主席：新的所長還沒做，你怎麼知道做不好？

李委員昆澤：所長很多年以前就是運研所的副所長，他不是剛當……

主席：你是說我怎麼那麼衰，別人做都沒事，我做……

吳所長玉珍：所以我一直都瞭解運研所，我就覺得一直被誤會，所以透過這一年，我們跟……

王次長國材：今年讓我們表現一下。

陳委員歐珀：我的底線是刪 200 萬元。

主席：第幾案？

陳委員歐珀：我的部分是第 7 案。

葉委員宜津：不是啦，我的保留……以後再審啦……

陳委員歐珀：就好像我們在縱容他們委託……

主席：等一下，葉委員，我知道。第 7 案刪 200 萬元喔？

陳委員歐珀：我的底線是刪 200 萬元。

葉委員宜津：我要再強調一次，我的案子 13、14、20、22 案還未審竣喔！

主席：我知道。你們先跟葉委員報告，報告完再跟我報告，好不好？

第 7 案歐珀委員說刪 200 萬元，好不好？第 7 案刪 200 萬元。

葉委員宜津：這樣委辦部分要全部保留，因為我的案子還沒處理！

主席：不是啦，第 7、8、9、10、11、12、13、14、15、16、17、18、21、28、33、34 案這一些案子，第 7 案剛才陳歐珀委員說刪 200 萬元，他同意了；那我說第 14 案、第 15 案，葉委員講的第 20 案跟多少？

葉委員宜津：第 22 案。

主席：第 20 跟第 22 案，這部分未審竣，其他的就通過了，好不好？

葉委員宜津：不是啦……

李委員昆澤：那些都有關連耶！陳召委，我提個建議，因為相關的案子非常多，而且都具有關連性，我們審查預算很重要的一環就是在未審竣的部分會做更具體的結論，所以我建議把相關的案子都保留下來列入未審竣的部分，讓他們在這一段期間跟相關的委員做更具體的說明，這樣好不好？

主席：剛才併案的部分先刪 200 萬元，其他未審竣的部分你們去討論、溝通，這樣好嗎？

葉委員宜津：不是啦！整個委辦費要先保留啦！整個委辦費沒有保留，沒有辦法作業，你說都先刪 200 萬元，其他的保留，等於這個預算就過啦！

主席：歐珀委員，你的第 7 案也是委辦的嘛？

陳委員歐珀：先保留，我到時候至少要砍 200 萬元。

主席：好啦，那委辦的部分通通保留，不然怎麼辦？你們去說明啊！

吳所長玉珍：最先剛才有委員提及，我們既然比去年少了 500 萬元，是不是今年委員也對刪 500 萬元，剩下的讓我們執行，會後我就一一去向委員說明。

葉委員宜津：為什麼我這麼堅持？我跟各位報告。以前國民黨執政的時候，因為我們人數少也沒有辦法，預算要這樣通過，我們也只好接受。但是以後所有行政部門的對錯成敗統統都要算在我們頭上了，現在外界又說「完全執政、完全負責」，所以我們不是對你們有成見，我們是希望能夠很清楚地釐清、界定。就像剛剛所長說的，你也覺得很委屈，整個運研所大家都覺得很委屈，你們很努力，可是大家都不肯定你們，第一個想要裁撤的就是你們，那不是很嘔嗎？對不對？我們把它弄清楚，我這樣說邏輯不夠清楚嗎？我讓你去做，你有能力的就盡量去做，可是人家不讓你做，你不要自己想、自己做，然後自己做不了又要委辦，這樣很奇怪吧！邏輯有問題啦！

鄭委員寶清：不只葉委員，所有委員都有相同的意見，請你們回去後很清楚地把它列出來，哪一些你們真的不能做，譬如像地質探勘，你們沒有辦法做而必須委外的，把它列出來；至於其他不需要的案子也列出來，指明哪些案子不需要，可以刪，我們就刪這些計畫，我想這樣會做比較適合，否則這樣說也沒有結果。這部分先保留，等到下一次再來談，真的有需要的就拿出來談，不需要的就刪掉，好嗎？

主席：對，你不需要的就算了嘛，好不好？因為委員對委辦費很有意見，從以前就開始囉，不是今天才開始喔！你一定需要的，你寫出充分的理由嘛！

這樣處理好不好？7、8、9、10、11、12、13、14、15、16、17、18、21、22、28、33、34 等案未審竣。

葉委員宜津：召委，他們如果真的聽懂大家的意見，其實我覺得今天交通委員會滿有共識的……

主席：這些都是學者專家，都很聰明的。

葉委員宜津：你聽我說嘛。先來講我們交通委員會，從鄭天財委員、簡東明委員，包括所有的民進黨委員，大家今天對於他們其實是有相當的共識，什麼共識？就是整個運研所要做一個調整、整頓。我們的邏輯這麼清楚，每個人都跟你講的其實都是一樣的東西，你硬是只要預算，這讓我們怎麼給嘛！

主席：這樣聽懂了沒有？

葉委員宜津：所以我認為今天應該所有運研所的預算都不要審了，讓他們回去從頭整理，整理清楚後再來，先都不要審了，這樣比保留好看啦！我們乾脆就重來，等他們回去整理好，每一樣就我們大家講的意見，包括從早上質詢到現在大家對你們提出的意見與原則……

主席：我們後天要交出去了耶！

葉委員宜津：什麼？

主席：我們的預算部分要交出去了耶，還有時間排嗎？

李委員昆澤：我們的進度都合乎程序啦，沒有問題啦！

葉委員宜津：對啊，我們沒有慢，我告訴你，今天這樣繼續走下去還是一樣啦！後面還是一樣啊，這些該堅持我還是會堅持啊！

主席：那你就不要那麼堅持嘛！

吳所長玉珍：我們會跟委員報告，每一位委員我們都會來報告……

主席：你為什麼那麼堅持呢？

葉委員宜津：這是原則……

主席：我是反對黨都沒有那麼堅持。

葉委員宜津：不是啦，這跟執政黨、反對黨無關啦……

鄭委員天財：不然就是委辦費全數凍結，做專案報告，也是一種方式啦。

葉委員宜津：不行啦！

主席：這樣就比較單純，我們已經審查過了，只有委辦費凍結，委辦費我們另案處理，好不好？

葉委員宜津：不行啦！這個要做一個結論啦，這樣不行啦，不能再這樣下去。

鄭委員天財：這也是一種決定啦，委辦費的部分全數凍結，然後做專案報告。

主席：對嘛，他說不行啊！

葉委員宜津：看你要繼續走下去，我繼續就我的案子堅持；還是讓他們回去整理一下，下次再重來。

主席：這裡一共有幾個案？其他的把它審完嘛，剩下委辦費嘛！

葉委員宜津：你要審完，我奉陪喔！不是，我後面還有案子喔。

鄭委員寶清：不是啦，他是說其他的案子，他也有意見啦！他說他都有意見啦！

葉委員宜津：沒有啦！我沒有超過 10 案啦！

主席：不會啦！這個等一下再說。現在處理第 20 案。

葉委員宜津：20 案保留，22 案也保留。

主席：23 案跟 20 案一樣喔？

葉委員宜津：所以 23 案也要保留啊！

吳所長玉珍：但是因為 23 案提到「無從得知是否經行政院正式核定」，我們這是有核定的，所以是不是在運輸科技……

主席：計畫有核定？

吳所長玉珍：對，綠色海洋與航安科技發展這個計畫已經過核定，對，科技部，然後過程中我們部裡面也有。

陳委員歐珀：科技部？你剛才講跟科技部有什麼關係？

吳所長玉珍：因為它是科技預算。

陳委員歐珀：有啦，是行政院正式核定的啦！

葉委員宜津：召委，你如果要講，我們就來講。請大家看看他們做什麼研究，橋樑災害防治，這是公路總局在做的；金屬材料腐蝕研究，這是經濟部的；地層下陷，高鐵局在做；港灣構造，航港局在做，就是他們的啊！運輸環境防災……

吳所長玉珍：……港埠的地層下陷……

葉委員宜津：什麼？

吳所長玉珍：地層下陷是指港埠的地層下陷。

葉委員宜津：港灣的地層下陷，好。

主席：委辦的部分，我們今天就不討論了，是不是？

葉委員宜津：可是你現在就在討論啊，20 跟 24 案是一樣的啊！

主席：23、24 案又是委辦喔？

吳所長玉珍：它談的是委辦的事，但是提到行政院是否正式核定，我們說這是有正式核定的，主要是因為 23 案原來質疑是不是有正式核定。

主席：你們的預算真的很難審耶！

吳所長玉珍：我們非常抱歉。

葉委員宜津：所長，不是喔，資料上說的是港灣構造設計基準，台灣西南地區地層下陷耶，怎麼是港灣的地層下陷？你的頓號頓錯了，你們做的是台灣西南地區地層下陷調查及基本資料建置研究。

邱主任永芳：跟委員報告，有關地層下陷那個研究，因為我們港灣技術研究不只是做港灣的研究，也做交通的研究，所以……

葉委員宜津：不是啦！你這裡自己用頓號，港灣構造物建設基準修訂及維護管理之研究，我沒有說你這個，我是說台灣西南地區地層下陷調查及基本資料建置研究。

邱主任永芳：那個我們是在做海岸鄰近區域的地層下陷的問題，這個跟港灣的部分在一起，大部分就在西南地區，跟高鐵沒有重複啦！

吳所長玉珍：我們完全瞭解委員們關心的事情，我現在也覺得若運研所花那麼多功夫去做委辦案，最後沒有人 appreciate，那是不對的，所以我其實會很希望我們的同仁自己要趕快檢討，每一個案子誰做了，誰會 appreciate，但有的時候，各局都很忙碌，他甚至覺得你做了之後，會不會反而要他變得……

主席：請問所長，你在開會以前沒有去拜訪我們本會的委員嗎？

吳所長玉珍：我有去，但是委員不一定在，所以主任大概都有見過……

主席：你就跟他們說明啊！

葉委員宜津：不是，我們不需要拜訪，我們真的不需要官員來拜訪，我們……

吳所長玉珍：因為委員重視的是這個案子值不值得做，我瞭解。

主席：你要求見，要求見，你都沒有做。

王次長國材：葉委員，你剛才談到比如說高鐵在做或者是公路總局等其他單位在做，事實上我們部內在審查預算時也非常嚴謹，因為行政院只給我們一定額度的預算，我們都一項一項來看，有

一些前瞻性的計畫就放在運研所，執行性的計畫就放在各個單位裡面，這個事實上我們內部有……

葉委員宜津：次長，那我具體的問，我們都很清楚有關橋梁災害，公路總局每次都被我們罵翻到臭頭，然後現在包括邊坡檢測、橋梁檢測，全部都是公路總局在做，對不對？次長，對吧？

吳所長玉珍：實務的部分是他們在做。

葉委員宜津：是，很好。那你們運研所的橋梁災害防治技術強化研究在做什麼？你們在做什麼？

邱主任永芳：橋梁的部分，我們大概都在做跨河橋梁，就是說跟……

葉委員宜津：公路總局不做跨河橋梁嗎？

邱主任永芳：就是我們主要是……

葉委員宜津：哪一個橋梁不是跨河？不跨河還需要橋梁嗎？

邱主任永芳：沒有，基本上陸橋跟跨河橋梁都不太一樣。

葉委員宜津：好。哪個橋梁公路總局沒有做，是你們在做？

邱主任永芳：像現在中沙大橋就是我們在幫他做……

葉委員宜津：公路總局沒有做？

邱主任永芳：那個是高速公路局的，公路總局沒有做，所以我們在幫高速公路局做。

葉委員宜津：好。高速公路局委託你做？

邱主任永芳：沒有，我們自己幫他做的。

葉委員宜津：你自己幫他做？

邱主任永芳：對。就是中沙大橋，這個都有相關連的做。

王次長國材：有分工啦！

葉委員宜津：好。次長，沒有分工啦，哪有分工！人家沒有要他做，你怎麼知道中沙大橋沒有人做？

王次長國材：你聽起來可能題目都一樣，但是它的內容有分工。

邱主任永芳：它內容是不一樣的。

葉委員宜津：次長，我們想到橋梁，第一個就找公路總局來罵，找公路總局來要求，找公路總局做，沒有人會想到要找運研所，這是第一個。也沒有人找你們，照理說如果你們的研究能力真的很強，首先公路總局會主動來找你，它沒有主動來找你，你也可以找他說，你做得不好，我做得比你好，我來幫你做研究，你也沒有。你們這裡編列預算要做研究，它那裡又做，這就是我跟你講重複的地方啊！對不對？

主席：葉委員，我這個召委很難做耶，好不容易才做一次召委，你就給我一點面子嘛！

葉委員宜津：你做很多次召委了，好不好？你做很多次了。

主席：你給我一點面子嘛！不要那麼堅持嘛！

葉委員宜津：我們不是找碴，我沒有偏執啦，你這樣說偏執就不對了。

主席：堅持。

我的想法是你們剛剛才執政，對不對？你剛剛才執政，你預算……

葉委員宜津：我剛剛已經跟你講，就是因為我們剛剛才執政，所以才要真的把它釐清。

主席：吳所長才剛剛上任嘛，賀陳部長……

葉委員宜津：可是真的沒有辦法說服我啊！

主席：你跟我的想法不一樣，我覺得應該給他們一點機會。

葉委員宜津：我沒有不給他們機會，第一，我沒有要求他們縮編或裁撤，我知道這都需要時間。我沒有喔！我沒有說你們誰要縮編、要裁撤，我沒有這樣說，我只是說你們可以做多少就真的好好地去做，不要好高騖遠，也不要浪費，就只有這樣而已。

主席：休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。請議事人員整理一下，跟葉宜津委員提案相關的統統保留，沒有的我們現在就審。

葉委員宜津：包括預算！不然我的案子保留，預算通過，那就沒有意義了啊！就是跟我的提案有關……

主席：因為葉委員所提的有些也和其他委員提的相關……

葉委員宜津：對、對、對，相關的預算也都一併保留啦！

主席：葉委員提案的部分保留，其他的我們來審。

葉委員宜津：是保留再審，不是提書面報告喔！

主席：現在處理第 25 案。

鄭委員寶清：第 23、24 案還沒處理。

主席：好，處理第 23、24 案。

陳委員歐珀：給我行政院核定的公文，好嗎？

在場人員：好。

主席：第 23 案刪 200 萬元。

在場人員：沒有啦！

陳委員歐珀：刪 200 萬元啦！

在場人員：……

陳委員歐珀：那就保留；第 24 案給我行政院核定的公文就好了。

主席：第 24 案給公文。

接下來是第 25 案。

鄭委員寶清：沒有關係，我們這個案子是……

主席：好，第 25 案不處理，你不要再堅持了，我作主啦！

接下來第 26 案，本案是葉委員的提案。

第 27 案也是葉委員的提案。

第 28 案是陳素月委員的提案。

鄭委員寶清：前面是保留。

葉委員宜津：第 28 案是保留的喔！

主席：第 28 案保留。

接下來是第 29 案。

鄭委員寶清：通過啊！

主席：凍結而已嘛！

鄭委員寶清：對啦、對啦！

主席：第 29 案凍結五分之一，提書面報告後解凍。

第 30 案保留。

第 31 案保留。

第 32 案是趙正宇委員的提案，和 Uber 有關，本案有併案嗎？第 29、30、31、32 案併案。

葉委員宜津：對。

主席：好，這個保留。

接下來是第 33 案。

葉委員宜津：第 33 案保留了啦！

主席：第 33 案併前面的，保留。

第 34 案也保留。

第 35 案是簡東明委員的提案。簡委員不在場，我代表他，本案不予處理。

第 35 案和第 37 案是一起的。

吳所長玉珍：第 35、37、38、39、40 案可以……

主席：就不處理了嘛，好啦！

第 36 案處理過了，凍結三分之一。

第 37、38、39、40 案和第 35 案是一樣的，不處理了。

葉委員宜津：等一下，第 39 案陳素月委員有意見喔！送書面可以啦，可以通過。

主席：好，送書面。

在場人員：是不是凍結十分之一？

主席：凍結十分之一，送書面資料。

葉委員宜津：五分之一啦！什麼十分之一？這樣的話，全部送你就好了！

主席：好，五分之一，我不會堅持，你放心。就照葉委員的意見處理。

接下來是第 40 案。本案也是一樣的。

接下來是第 41 案，本案是林俊憲委員的提案，林委員建議刪 150 萬元，你們說呢？

林委員俊憲：怎麼每一年都買電腦？

吳所長玉珍：因為汰舊換新。其實我們有 6 成以上的電腦都是超過年限的。

林委員俊憲：為什麼不一次把它換完，而是每一年都編？哪有那麼巧的！

吳所長玉珍：沒有辦法一次換完，因為……

林委員俊憲：伺服器也每年換！

吳所長玉珍：現在換的都是 94 年到 96 年的設備。

主席：是不是年限到了才汰換？

鄭委員寶清：至少刪 50 萬元好了。

林委員俊憲：刪 100 萬元啦！

主席：鄭寶清委員已經在幫他們求情了，……

吳所長玉珍：可不可以幫我們一下？因為是淘汰 94 年到 96 年的設備。

林委員俊憲：鄭委員要刪多少？

主席：好啦！第 41 案刪 50 萬元。

接下來是第 42 案，本案是鄭天財委員的提案。

吳所長玉珍：本案和原住民族的採購有關。

主席：這不要處理了。

接下來是第 43 案。本案併第 25 案。

接下來是第 44 案。

吳所長玉珍：第 44 案和第 47 案有關，我們先看第 44 案。

主席：第 47 案是陳歐珀委員的提案。

陳委員歐珀：我一再強調，公共運輸的市占率非常低，而且還逐年減少，只有新北市和新竹市增加一點點，顯見你們這個業務真的是執行不力。如果根本不執行的話，我們就把預算全部砍掉也可以啊！

鄭委員寶清：直接照陳歐珀委員的提案通過啦！

吳所長玉珍：我們能不能說明一下？

鄭委員寶清：提書面報告，不用說明了啦！

主席：不要說了啦！都幾點了，還說明！

吳所長玉珍：所以是不是凍結二分之一，提書面？

陳委員歐珀：我的意思是要你們改進這個計畫啦！

主席：凍結二分之一，沒關係嘛！

吳所長玉珍：好。謝謝。

主席：第 44、47 案凍結二分之一，提書面報告。

吳所長玉珍：好。

主席：處理第 45 案。這個提案要求刪減 40 萬元，不要刪了，算了！不予處理。

吳所長玉珍：第 45 案涉及的預算乃因我們需要國際資料作為研究之用。

主席：第 45 案不予處理。

處理第 46 案。

吳所長玉珍：關於 APEC 運輸工作小組會議，我們每十年要辦一次，二十年前辦理時的預算就是 800 萬元……

主席：這個提案只要求凍結預算而已，好不好？

吳所長玉珍：好，我們提出書面報告。

主席：對，提出書面報告。

接著處理第 48 案、第 49 案、第 50 案、第 51 案、第 52 案、第 53 案和第 54 案。

葉委員宜津：第 48 案涉及的離岸風能海下工程技術研發計畫不只我一個人提到……

主席：這和葉委員有關。

葉委員宜津：不只我一個人提到，離岸風能海下工程技術研發計畫和交通有何相關啊！

吳所長玉珍：請問第 47 案可不可以修正為提出書面報告後，始得動支？

主席：對啊！該案是提出書面報告後始得動支沒錯。

吳所長玉珍：不用「同意」二字？

主席：對！請問第 48 案……

鄭委員寶清：對於第 48 案提及的計畫，大家都有意見，我看許多委員都提出相關提案。

吳所長玉珍：這些提案可以保留嗎？

主席：這些提案還是併葉委員的提案處理好了，這些提案保留。

繼續審查決議案，處理第 55 案。

在場人員：同意。

主席：處理第 56 案，你們同意嘛！

處理第 57 案。

吳所長玉珍：同意。

主席：處理第 58 案。

在場人員：OK。

主席：處理第 59 案。

在場人員：OK。

主席：處理第 60 案。

吳所長玉珍：第 60 案請修正為「三個月」好嗎？我們可以做得更……

主席：好，第 60 案修正為「三個月」。

處理第 61 案。

吳所長玉珍：第 61 案同意。

主席：處理第 62 案。

吳所長玉珍：本案請改為提出書面好嗎？

主席：好，第 62 案改為提出書面報告。

處理第 63 案。

吳所長玉珍：本案請修正為「三個月」。

主席：第 63 案修正為「三個月」。

處理第 64 案。本案要修正為「三個月」？

吳所長玉珍：是的。

主席：處理第 65 案。本案要修正為「三個月」？

陳委員歐珀：第 64 案提及的 Uber 一事已經太久，你們還要三個月才提報告？

吳所長玉珍：之前的第 7 案也是……

陳委員歐珀：你們都已經討論過，也有方案了……

主席：本案修正為「一個月」啦！UberEATS 明天就要上路了，你們還要三個月才提報告！

陳委員歐珀：對呀！你們還要三個月……

主席：關於 Uber 一事，你們真的要快一點啦！

吳所長玉珍：因為不只是我們的問題，這和部裡考量的時間有關，我們研究……

陳委員歐珀：這是社會矚目的案子，且事情已經那麼久，你們還要三個月才能提出報告，不會很奇怪嗎？

吳所長玉珍：本案維持「二個月」可以嗎？因為我們還要和路政司商議。

主席：好，第 64 案維持「二個月」。

處理第 66 案。本案沒問題吧？

吳所長玉珍：我們希望本案修正為「三個月」，好不好？

主席：好啦！處理第 67 案。

吳所長玉珍：本案 OK。

主席：關於和葉宜津委員提案相關的委外案，你們要另提專案報告。

吳所長玉珍：對不起，之前的第 6 案，本來要等鄭委員到場……

鄭委員寶清：那個案也是提書面報告……

主席：好，提出書面報告。

吳所長玉珍：也是二個月？謝謝。

對不起，第 55 案是公總編列的預算，與區域中心有關，我們替公總執行……

主席：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；如有委員對提案補簽，列入紀錄；本日審查預算部分已處理部分照列或照協商結論通過。

針對本日會議作如下決議：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、交通部運輸研究所單位預算，委員提案截止收件，另定期繼續處理。

現在散會。

散會（13 時 59 分）

附錄：

交通部運輸研究所單位預算

委員提案：

1、

查運輸研究所之沒入金，歷年決算收入，104 年決算為 11 千元，103 年決算數 0 元，102 年決算數為 0 元，101 年度決算數 0 元、100 年為 20 千元。然運輸研究所歷年來均未編列沒入金，雖收入有時為 0，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰建議沒入金改列 1 萬元，並自 107 年起編列數不得為零。

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

2、

查運輸研究所之一般賠償收入，歷年決算收入，104 年決算為 301 千元，103 年決算數 408 千元，102 年決算數為 162 千元，101 年度決算數 90 千元、100 年為 259 千元。然運輸研究所歷年來均未編列一般賠償收入，為符合實際收入情況，爰建議編列為 10 萬元，並自 107 年起編列數不得為零。

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

3、

本院委員鄭天財 Sra Kacaw 等人，鑑於上年度編列租金收入編列 2,280 千元，惟今年縮編 500 千元，且就 104 年預算編列 780 千元，決算數 1,263 千元，此項目係對於國際會議廳出租、停車場及郵局提款機等租金，此項目為常態性出租，年度間差距過於懸殊，對於歲入預算編列尚嫌過於保守，爰此交通部運輸研究所 106 年度歲入預算中租金收入應增列 500 千元。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 陳歐珀 陳雪生 簡東明
劉權豪 林俊憲

4、

交通部運輸研究所 106 年度預算「勞動派遣」編列 1,018 萬 6 千元，預計進用 24 名勞務承攬人力，其任用業務包括「基礎運輸研究計劃」、「中長程公共建設發展作業評估計畫」，相關業務皆為運研所之重要且核心之業務，理應採行正式人力進行，且勞動派遣易造成低薪與就業不穩定的狀況，嚴重影響勞工權益，爰此，相關預算應全數凍結，待針對用人方式提出書面報告檢討報告後，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 劉權豪 林俊憲

5、

交通部運輸研究所 106 年度預算「國內旅費」編列 356 萬 1 千元，其預算用途為參與會議、

考察、會勘等項目，惟運研所參與之會議成效實績不明，且政府財政困難，相關預算編列應更加斟酌，爰此，交通部運輸研究所 106 年度預算「國內旅費」編列 356 萬 1 千元，應予刪減 30 萬。

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

6、

交通部運輸研究 106 年度歲出預算共約 4 億 7,000 萬元，主要負責交通議題之研究及建議。據查，交通部 105 年出版「計程車品牌評鑑制度之研究」報告，研究如何「健全計程車經營環境」、「提升計程車服務品質」、「建立計程車營運及服務評鑑制度」、「加強消費者安全保障，提升計程車服務品質」。然交通部運輸研究身為研究單位，理應及早因應重大交通型態變革，並提供意見供交通部參考。UBER 於近年來席捲全球，對全球計程車生態造成極大衝擊，交通部運輸研究針對 UBER 帶來的乘車付費制度的變化、共享經濟造成的排擠效應、排碳的影響都沒有去進行研究調查，顯有失當。爰此，提案凍結 5%，待交通部運輸研究於一個月內針對 UBER 帶來的乘車付費制度衝擊、共享經濟造成的排擠效應、排碳的影響等提出專案報告後，並經交通委員會同意，始得解凍。

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

7、

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 1,935 萬元，共計編列 3,923 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 3,923 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

8、

交通部運輸研究所 105 年度編列「委辦經費」3,019 萬、106 年度編列 3,063 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：蕭美琴 鄭運鵬 葉宜津 趙正宇 鄭寶清
陳歐珀 陳素月 李昆澤 劉權豪 林俊憲

9、

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：劉權豪 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 陳歐珀
陳素月 葉宜津 李昆澤 林俊憲

10、

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 劉權豪 林俊憲

11、

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

12、

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

13、

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

輛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、快東公路 LED 路燈量測計畫與成本效益分析。此類研究民間已有大量研究，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

14、

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 劉權豪 林俊憲

15、

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

16、

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

17、

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

18、

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

19、

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 1 億 815 萬 6 千元。

惟針對運研所官網上 106 年度之研究成果應用採行說明，有許多研究成果僅研究後而未採行，多送至交通部及相關單位後即未有進一步使用成果；而例如彰化市鐵路高架化等相關運輸課題卻未加以研究。爰此，建議凍結本筆預算三分之一，俟交通部運輸研究所完成相關研究後，始得動支。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 李昆澤
劉權豪 林俊憲

20、

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 1444 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

21、

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

22、

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

23、

有鑑於運輸研究所 106 年度歲出第 14 款第 5 項第 1 目「運輸科技運用研究業務」工作計畫「01 綠色海洋與航安科技發展計畫」編列經費 4,800 萬 2 千元。本計畫屬新增計畫，期程自 106 年至 109 年，總經費 2 億 1,000 萬元，本年度首編費用 4,800 萬 2 千元。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，核與預算法第 34 條不符，恐有浮編之嫌。爰擬全數刪除該項計畫首年度編列經費 4,800 萬 2 千元。

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

24、

有鑑於運輸研究所 106 年度歲出第 14 款第 5 項第 1 目「運輸科技運用研究業務」工作計畫「02 運輸環境災防技術與發展研究計畫」編列經費 1,444 萬 3 千元。本計畫屬新增計畫，期程自 106 年至 109 年，總經費 6,000 萬元，本年度首編費用 1,444 萬 3 千元。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，核與預算法第 34 條不符，恐有浮編之嫌。爰擬全數刪除該項計畫首年度編列經費 1,444 萬 3 千元。

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

25、

交通部運輸研究所於 106 年度於「運輸科技應用研究業務」之「運輸環境災防技術與發展研究計畫」項下編列 1,444 萬 3 千元，主要用來研究道路災害防治技術之強化以及橋樑之耐震檢測及預防災害等。因 921 大地震影響，運研所早已於 90 年起負責建置臺灣地區橋樑管理資訊系統，惟據查，依據 105 年 5 月 16 日臺灣地區橋樑管理資訊系統查詢結果，全國已停用橋樑為 2,461 座，經立法院預算中心洽詢各機關再行確認後（縣市政府部分除外），已停用橋樑實際為 2,149 座，顯見交通部運輸研究所並未確實掌握全國橋樑狀況，嚴重影響國人安全。且我國自 90 年度起已投入經費約 283.17 億元作為老舊橋梁改建及重建工程，針對耐震補強工程也已投入 89.88 億元，然而近 10 年來光搶修經費竟又花費高達 145 億餘元，相關橋樑研究、資訊系統之整合顯然沒有發揮應有之成效，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後，始得解凍。

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

26、

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

27、

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

28、

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

29、

交通部運輸研究所於其單位預算「低碳運輸系統發展計畫」下編列 120 萬，預計建置「預約式無障礙小客車運輸服務資訊平台」。據查，該資訊平台（管理系統），將包含「使用者端」、「主管機關端」、「業者端」。然，坊間商業公司亦已開發相關資訊平台，其運作與車輛整合相對而言更為完善；又該計畫係針對「無障礙」運輸服務而設計，雖然我國政府已有無障礙運輸車輛之輔導與補助計畫，然而整體管理與制度，未臻完善，即便平台開發成功，能否有效運用，仍存有疑慮。爰此，擬凍結全數預算，俟向立法院交通委員會提供完整實施計畫及預算細目表，並經同意後，始得動支。

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

30、

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

31、

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

32、

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

33、

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 2932 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

34、

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 3532 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 1142 萬輛成長到 105 年 9 月 1367 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

35、

鑑於交通部運輸研究所 106 年度預算員額僅 163 人，辦公房舍面積 18,308 平方公尺，平均每人使用辦公室面積高達 112 平方公尺，為交通部各單位之冠，為交通部民航局 5 倍以上；而交通部運輸研究所所使用辦公房舍帳面價值高達 7 億 0,254 萬 6,000 元，每人使用辦公室帳面價值 431 萬元亦為交通部各單位之冠，更為民航局 90 倍以上，此問題於立法院審查 105 年度交通部

運輸研究所單位預算時曾要求改善研議和其他單位合署辦公之可能性，迄今仍未有結果。似有浪費國家資源之嫌，因此，爰提案刪除「一般行政—基本行政工作維持」35,735 千元之 10%。

交通部所屬單位辦公房舍使用情形

單位：平方公尺，千元，人

	辦公房舍面積 (A)	帳面價值 (B)	預算員額 (C)	每人使用 辦公室面積 (A) / (C)	每人使用 辦公室價值 (B) / (C)
交通部運研所	18,308	702,546	163	112	4,310
交通部本部	43,338	37,952	488	89	78
高鐵局	25,734	800,692	413	62	1,939
鐵改局	41,721	761,154	610	68	1,247
航港局	68,518	560,678	782	87	717
民航局	5,827	13,093	284	21	46

資料來源：105 年度立法院交通委員會審議中央政府總預算附帶決議

提案人：簡東明 陳雪生 鄭天財 林俊憲

36、

運研所 106 年度歲出計畫——一般行政——基本行政工作維持——業務費——一般事務費——辦理公文檔案掃描、影印、裝訂、歸檔費用編列 186 萬 3 千元，鑒於政府積極推動無紙化公文，以節能減碳，爰提案刪減預算 30 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

37、

交通部運輸研究所 106 年度關鍵績效指標「研究成果上網被下載數量」年度目標值訂為 20,000 次，與 105 年度相同，惟 103 年度實際被下載數 23,169 次，104 年度實際被下載數 24,327 次，每年僅成長約 5%，顯然運研所關鍵績效指標「研究成果上網被下載數量」訂定目標值過於保守且毫無成長性，研究成果被下載運用的目標值，應逐年成長，運研所方有足夠動力與壓力，讓研究計畫成果精益求精，符合潮流及實際需求，供政府及各界研究運用。爰此運輸研究所 106 年度「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 3,573 萬 5 千元，應凍結三分之一，俟運研所就研究成果被下載運用提出檢討報告，並擬訂新目標值，經交通委員會同意後，始得動支。

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

38、

運輸研究所 105 年 1 月完成第 2 代橋梁管理資訊系統，系統範圍包含全國所有鐵公路橋梁，惟立法院預算中心指出 105 年 5 月 16 日查詢該系統全國停用橋梁數 2,461 座，但經洽詢各機關

，實際停用橋梁僅 2,149 座，其管理人員疏於更新，且系統對於橋梁更名、移交等情形亦無法正常登錄。該系統倘無法確認橋梁資訊完整性，以供主管機關評估抗災係數，恐將產生維護管理之漏洞，衍生安全問題。爰此運輸研究所 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「業務費」編列 3,419 萬 5 千元，應刪除 300 萬元，其餘凍結五分之一，俟運研所改善橋梁管理資訊系統，並確保資訊完整性及正確性，向交通委員會提出檢討報告後，始得動支。

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

39、

交通部運輸研究所於 106 年度預算編列文康活動費 32 萬 6 千元，係按員工 163 人，每年以 2,000 元上限所編列。根據中央各機關學校員工文康活動實施要點中，針對文康活動費，係以為倡導中央各機關員工正當休閒活動，維護身心健康，培養團隊精神及鼓舞工作士氣。

有鑑於特定行政機關經常將員工文康活動費作為餐費等其他相關支出，為防止文康活動費淪為活動聚餐之餐費等與使用目的不符之現狀，並落實文康活動的宗旨，亦有助於藝文團體及體育活動之發展。爰此，建議將文康活動費全數凍結，俟交通部運輸研究所於三個月內將其員工文康活動實施計畫以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 陳歐珀 劉權豪 趙正宇 葉宜津
李昆澤 林俊憲

40、

交通部運輸研究所於 106 年度預算一般行政項下編列房屋建築養護費 1,111 萬 3 千元。有鑑於交通部運研所之辦公室位於台北市精華路段，其使用辦公房舍帳面價值高達 7 億多元，為交通部所屬各單位之首。交通部運輸研究所應研議將辦公房舍遷移至其他維護費用較低之地點，並將該房舍做為更有利之規劃，以免浪費國家資源。

爰此，建議全數凍結本筆預算，俟交通部運輸研究所於三個月內研議將辦公房舍遷移至其他單位，並以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 劉權豪
李昆澤 林俊憲

41、

交通部運輸研究所於 106 年度預算「一般行政—資訊管理—設備及投資」編列 780 萬元，主要為添購資訊設備，經查運輸研究所 105 年度預算，該項目之內容有高度重複，重疊項目如下表所示，顯見運輸研究所於該預算編列流於形式，有浪費公帑之嫌。故建議刪減該預算 150 萬元，以符合政府撙節原則。

運輸研究所「一般行政—設備及投資」預算內容比較

	105 年度	106 年度
個人電腦	42 萬 8 千元	44 萬元

筆記型電腦	7 萬 9 千元	9 萬元
掃描器雙面列印	4 萬 3 千元	18 萬 8 千元
伺服器	95 萬元	68 萬 8 千元
其他周邊設備	19 萬 7 千元	10 萬元
資訊軟體購置	85 萬元	85 萬元
雜項設備	30 萬元	30 萬元

提案人：林俊憲 趙正宇 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉耀豪

42、

本院委員鄭天財 Sra·Kacaw 等人，鑒於政府採購法第 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））第二十條第一項：「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，爰凍結交通部運輸研究所一般行政費用 1,000 千元，俟運輸研究所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 陳歐珀 陳雪生 簡東明 林俊憲

43、

交通部運輸研究所雖長期建置有「臺灣地區橋梁管理資訊系統」控管全國橋樑，但全國已停用橋樑仍高達 2 千座以上疏於管理，加上多年來交通部及運輸研究所始終漠視停用橋樑閒置風險並未能提出改進計畫，因此爰提案刪除「運輸研究業務」119,535 千元之 10%。

附表 全國已停用橋梁調查分析表

機關別	系統數	機關查填情形（單位：次；%）				
	停用數	已移交或拆除	重複建置	改建、更名或其他	停用數	實際停用情形說明
國道高速公路局	62	16	37	7	2	「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路之大園支線高架橋(西向)及(東向)」2 座，橋梁工程雖已完工，尚需俟桃園航空城計畫徵地完成後辦理後續工程。

公路總局	220	40	0	179	1	「台 9 線東澳橋」1 座停用。其餘 40 座為已移交他單位管養，29 座為橋梁更名，1 座因區域排水改道，河道已回填土石，其餘自行更新。
臺鐵局	203	33	0	1(不詳)	169	含古蹟、未來移交地方機關、未來拆除或尚無未來計畫。
縣市政府	1,975	-	-	-	1,975	(以系統數代表)
台灣港務股份有限公司	1	0	0	0	1	「20 號橋」因該橋梁通過住宅區，砂石車來往眾多，經居民抗議已停用。
合計	2,461	89	37	187	2,148	

※註：1.資料來源：立法院預算中心 2.統計日期 105 年 5 月。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 林俊憲

44、

交通部運輸研究所 106 年度「交通旅運資訊多元整合服務五年計畫」，其辦理目的雖註明為「……整合與分析都市交通事件資訊之現行行政程序與資料現況，擇一標竿城市進行資訊通報、解除與發布標準制定之實作，據以研擬後續推動執行策略……」，但其辦理內容不明，預算書中亦未說明效益何在；加上去年度（第 1 年）編列 7,000 千元後，今年（第 2 年）預算卻突然暴增為 11,000 千元。

綜上，因對其效益仍有疑慮，因此爰提案刪除以上預算 4,000 千元，仍宜比照去年度編列同數為宜。

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 林俊憲

45、

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—物品—訂閱各種交通中、西文期刊編列 225 萬元，鑒於期刊眾多，應適度篩選，使用率偏低甚至未使用到之期刊，應取消訂閱，為撙節公帑，爰提案刪減預算 40 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 劉耀豪 林俊憲

46、

交通部運輸研究所預計於 106 年 4 月 25 至 28 日，假台北國際會議中心，辦理第 44 次亞太經濟合作運輸工作小組會議。對此，運研所於單位預算編列 1,000 萬元。為有效運用政府預算，避免浪費浮編，擬凍結該預算五分之一，俟向立法院交通委員會供完整會議規劃書、相關業務辦理進度表、會議經費規畫表，並說明當前會議籌備進度，始得動支。

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

47、

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」項下「03 公共運輸資

訊整合服務」編列經費 1,100 萬元。此計畫工作內容含括跨運具公共運輸無縫資訊之整合機制規劃與輔導推動實作，然由近年公共運輸使用效率未見有效提昇來看，民眾似仍大量習慣使用私家車，顯然該項整合機制規劃之功能令人存疑。爰此，擬凍結該項計畫編列經費 1,100 萬元之二分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

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

48、

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

49、

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

50、

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

51、

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

52、

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

53、

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

54、

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

55、

交通部運研所成立北中南東四處區域運輸發展研究中心，旨在協助地方政府，提升相關交通研究、改善計畫撰寫之效能。然而過去二年度，礙於計畫預算不足且學術單位尚需自籌經費，致使區域研究中心多被動等待地方政府來尋求協助，使得區域中心之功能無法有效發揮。為促使區域中心有效挖掘地方交通運輸問題、提出解決方案，爰此，要求交通部運輸研究應從寬編列區域運輸發展研究中心之預算，並責成各中心主動聯繫地方政府，辦理相關研究案。以花東為例，急需解決之交通問題包含：公路運輸網路之檢討、偏鄉需求反應式運輸服務之規畫，以及協助各鄉鎮市公所撰寫交通運輸改善計畫（如 DRTS）等，以期有效發揮區域運輸發展研究中心之功能，改善地方交通運輸之困境。

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

56、

台鐵北迴線、花東線一票難求是近年來東部鐵路運輸最大的困境，據查，東部地區鐵道使用率已達飽和，僅靠增開列車並無法有效解決載運量不足之困境。爰此，建請運研所以調度面、列車時刻調整等角度進行研究，並提供相關研究成果予台灣鐵路管理局，以期能有效改善東部鐵路運輸之困境。爾後之研究成果，以及與台灣鐵路局之意見往來、討論紀錄、改善計畫等資料，亦請送交立法院交通委員會。

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

57、

為協助地方政府，提升相關交通研究、改善計畫撰寫之效能，交通部運研所成立北中南東四處區域運輸發展研究中心。然因承辦學校需自籌一定比例之經費，礙於東部大學經費不足等因素，導致東部研究中心為西部學校得標，再與東部東華大學合作之現象。為有效利用運研所預算，創造地方最大效益，區域運輸研究中心實應與地方產、官、學等單位作完整的連結。爰此，要求運輸研究所於爾後之相關計畫辦理，應考量地方實際需求，適時調整相關辦理規定，以避免類似現象再次發生。

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

58、

鑒於交通部欲成立智慧運輸系統發展辦公室，推動下一階段我國智慧運輸建設，及以整合性之智慧運輸解決方案，包括運輸走廊壅塞改善計畫、東部及都會區偏鄉交通便捷計畫、智慧交通安全計畫、運輸資源整合共享計畫、車聯網科技發展應用計畫、智慧運輸基礎與科技研發計畫等等之政策，惟相關功能與交通部運輸研究所、交通部科技顧問室等單位業務完全重疊，爰要求交通部評估將智慧運輸系統發展辦公室與交通部運輸研究所、交通部科技顧問室合併為同一單位，以避免交通部所屬單位疊床架屋。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 李昆澤
劉權豪 林俊憲

59、

氣候監察組織「氣候行動追蹤」（CAT）最新研究報告指出，欲達成去年巴黎氣候峰會設定的減碳目標，避免全球暖化浩劫，必須在 2035 年前停售汽油動力車，逐步全面淘汰石化燃料車。而德國聯邦參議院也通過決議，力促歐盟能在 2030 年起禁止銷售使用內燃引擎（ICE）的汽車，顯示汰換汽油動力車恐成世界潮流，然國內目前尚無對此有任何討論及研究，爰要求交通部運輸研究所三個月內，對發展國產低價電動車產業及禁售汽油動力車對台灣運輸產業衝擊提出研究報告。

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

60、

運輸研究所於 101 年所公布之運輸政策白皮書，所訂之公共運輸使用率之預期目標為台灣地區 18%、台北市 42%、基隆市 36%、新北市 32%、桃園市 16%、台中市 11%、高雄市 10%、台南市 8%。然 104 年之公共運輸使用率，台灣地區 16%、台北市 37.4%、基隆市 33.7%、新北市 31.4%、桃園市 13%、台中市 10%、高雄市 7.9%、台南市 5.5%，其中除新北市及台中市較為接近為，其餘縣市恐怕在 105 年內顯然無法達成，爰要求運輸研究所於交通部公布 105 年公共運輸使用率調查後二個月內，提出檢討報告及改進方案。

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

61、

交通部運輸研究 106 年度歲出預算共約 4 億 7,000 萬元，主要負責交通議題之研究及建議。據查，交通部運輸研 105 年共出版 101 個成果報告，並於網上公告，然 101 份報告平均頁數超過 300 頁，平均下載次數卻僅 27 次，其中有 69 個成果報告下載次數甚至不到 3 次，顯見交通部運輸研究提供之成果報告，一般大眾根本不了解。事實上，相關成果報告都未以簡單清楚的方式，讓大眾清楚該報告之重點，也因此效果便大打折扣。爰此，提案要求交通部運輸研究深刻檢討，並且成果發表之重點應明確，語言切近民眾，讓民眾能清楚易懂。

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

62、

有鑑於交通部運輸研究所於 105 年完成第 2 代橋梁管理資訊系統，以掌握全國強梁狀況，依據系統查詢結果，全國停用橋梁為 2,461 座，與洽詢各機關確認數 2,149 座差距甚大，其原因包含橋梁管理人員疏於即時登陸橋梁狀況等人為因素造成，顯見各橋梁管理機關未能落實控管，惟橋梁管理資訊系統之建置目的為確保橋梁基本資料正確性及完整性，以提升橋梁建設安全。故建議針對該系統之改善措施，於三個月內提送專案報告至立法院交通委員會，以提升橋梁建設安全。

提案人：林俊憲 陳歐珀 趙正宇 陳素月 葉宜津
劉權豪 李昆澤

63、

有鑒於交通部運研所主要辦理運輸系統研究規劃、運輸工程研究發展、運輸安全研究發展等 7 項作業，除辦理研究計畫外，並處理上級機關交辦事項、協助部屬機關及地方政府辦理案件、其他重要案件及出席各項審議會等業務。經查：由於 88 年 921 地震對我國橋梁建設造成重大毀損，中央政府為統一掌握全國橋梁狀況，交通部責成運研所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，並於 90 年 8 月開始運作，惟已停用橋梁未能有效控管；又已停用橋梁具閒置風險，縣市政府已停用橋梁數不少，應加強控管。綜上，橋梁建設為我國交通建設重要項目，運研所允應強化臺灣地區橋梁管理資訊系統功能，以即時掌握橋梁動態資料並加強自動控管機制，以提升橋梁

建設安全，爰決議要求交通部運研所於二個月內向本院交通委員會提出未來如何強化橋梁控管之書面精進報告，以確保橋梁使用安全。

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

64、

有鑒於 UBER 在台已違法營業 4 年，但政府始終無可奈何，拿它沒轍。最近又將推出以機車外送美食，也就是推出「UBEREATS」，這種便利性措施，消費者在可以接受價格的範圍內，要消失也難，還是會有它的市場存在，但卻會破壞市場公平性競爭。運研所職司交通政策的規劃研究，UBER 的違法營業是不爭的事實，運研所曾編有經費研究計程車方案，應就此爭議問題，儘速提出可行建議方向，俾解決相關爭議。爰決議要求交通部運研所於二個月內向本院交通委員會提出 UBER 爭議解決之策略研究書面報告，讓爭議早日落幕。

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

65、

有鑒於臺灣預計民國 114 年將邁入超高齡社會（每 5 個國民中，就有 1 個是老人），為預為因應高齡化所帶來的衝擊，相關高齡友善交通設施應及早建置。在不久將來可預期社會到處是老人，然交通部又將推出 75 歲高齡駕駛重新考照的政策，若未來沒有完善的交通設施規劃，等於是剝奪了老人的行動自由；老年人身心靈要健康，總不能都把他們關在家裡，所以交通運具及場站的高齡友善設施完善，是老年人走出的關鍵。運研所應提供更周延的研究策略，讓交通部據以快速完成相關的建置。爰決議要求交通部運研所於二個月內向本院交通委員會提出高齡友善交通設施再精進之書面檢討報告，讓高齡生活沒煩惱。

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

66、

有鑑於 88 年 921 地震對我國橋梁建設造成重大毀損，中央政府為統一掌握全國橋梁狀況，交通部責成運研所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，並於 90 年 8 月開始運作，又為提高自動化控管功能，於 105 年 1 月完成第 2 代橋梁管理資訊系統，系統範圍包括全國所有鐵公路橋梁，惟不含農委會林務局主管專用道路及森林鐵路與臺灣糖業公司之專用鐵路。

依據 105 年 5 月 16 日臺灣地區橋梁管理資訊系統查詢結果，全國已停用橋梁為 2,461 座，經洽詢各機關再行確認後，已停用橋梁調整為 2,149 座。除橋梁管理人員疏於即時登錄橋梁狀況外，部分橋梁待移交其他機關接管，部分已移交或已更名等橋樑無法正常登錄系統，亦未積極尋求改善情形，顯見各橋梁管理機關對於已停用橋梁未能落實控管。

該系統相關建置成本為 1,550 萬元，冀希新系統至少具備下列功能：1.確保橋梁基本資料正確性及完整性。2.檢測資料之詳實紀錄。3.具備橋況分析，並針對各類災害提供簡易之橋梁抗災評估值。前揭已停用橋梁數出現異常，該系統未能有效控管，顯不符系統建置需求。

綜上，橋梁建設為我國交通建設重要項目，運研所允應強化臺灣地區橋梁管理資訊系統功能，以即時掌握橋梁動態資料並加強自動控管機制，以提升橋梁建設安全；並應全面檢視縣市政府已停用橋梁現況並分級列管，以降低橋梁閒置風險。

特要求運研所針對臺灣地區橋梁管理資訊系統強化管理能力，積極研謀改善策略，於一個月內向交通委員會提出書面說明。

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

67、

台東地區台 11 線道路富岡港段及台九線南迴公路多良、大武一段長期以來因大浪侵蝕，造成路基流失、道路破損等情形，一再發生，尤其南迴公路因面臨海平面上升，未來恐有被淹沒之虞。運輸研究所 105 年度委辦計畫辦理「全球暖化引致台灣海域海面水位升降變動率之評估」，而 106 年度又新增「運輸環境災防技術與發展研究」計畫，其中道路災害防治技術強化研究編列 240 萬元，分項計畫辦理「海岸公路異常波浪特性及防災應用技術」，前後兩年度研究計畫配合，期能研究解決台東地區道路受海波浪侵襲、海面上升淹沒等問題。爰此運輸研究所 106 年度新增「運輸環境災防技術與發展研究」計畫應將台東地區道路納入主要研究對象，其研究成果應能提出解決台 11 線、台 9 線道路問題之技術，以供交通部儘速規劃辦理。

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

