

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 12 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 11 月 10 日（星期四）9 時 3 分至 13 時 31 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 李委員昆澤

主席：出席委員已達法定人數，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 11 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 11 月 9 日（星期三）上午 9 時至 11 時 59 分

下午 2 時 30 分至 3 時 52 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 趙正宇 林俊憲 鄭運鵬 顏寬恒 李昆澤 陳歐珀 蕭美琴

鄭天財 Sra · Kacaw 陳素月 李鴻鈞 簡東明 Uliw · Qaljupayare 葉宜津

劉權豪 陳雪生

委員出席 15 人

列席委員：黃偉哲 鍾佳濱 孔文吉 曾銘宗 江啟臣 盧秀燕 劉世芳 徐永明

賴瑞隆 邱志偉 陳明文 陳亭妃 蔣乃辛 鍾孔炤 徐榛蔚 黃昭順

張麗善 陳賴素美 呂玉玲 周陳秀霞 羅明才 何欣純 Kolas Yotaka

廖國棟 Sufin · Siluko 王惠美

委員列席 25 人

列席官員：交通部

部 長 賀陳旦

常務次長 祁文中

航政司 司 長 陳進生

會計處 處 長 洪玉芬

人事處 副 處 長 李玉惠

中央氣象局 局 長 辛在勤

副 局 長 葉天降

第一組 組 長 林雨我

第二組 組 長 李育棋

第三組 組 長 楊振傑

第四組 組 長 秦新龍

氣象科技研究中心 代理主任 陳嘉榮

氣象儀器檢校中心 主 任 王世堅

海象測報中心	主 任	滕春慈
臺灣南區氣象中心	主 任	吳福悠
氣象衛星中心	主 任	陳嘉榮
氣象預報中心	主 任	鄭明典
地震測報中心	主 任	郭鎧紋
氣象資訊中心	主 任	程家平
人事室	主 任	梅昌言
政風室	主 任	余雅雯
主計室	主 任	董欣靜
行政院主計總處	專門委員	劉嘉偉

主 席：李召集委員昆澤

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃佩瑜
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中央氣象局單位預算。

（本次會議由交通部部長賀陳旦及中央氣象局局長辛在勤報告後，計有委員鄭寶清、趙正宇、顏寬恒、鄭運鵬、李昆澤、林俊憲、陳歐珀、鄭天財、蕭美琴、陳素月、李鴻鈞、簡東明、葉宜津及劉權豪等 14 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；委員劉權豪所提書面質詢，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，請交通部及相關單位，儘速以書面答復。

三、交通部中央氣象局單位預算，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 139 項 中央氣象局，原無列數，增列第 1 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」10 萬

元，改列為 10 萬元。

本項通過決議 1 項：

(一)查中央氣象局之「一般賠償收入」，歷年決算收入，104 年度決算為 1 億 2,815 萬 9 千元，103 年度決算數 145 萬 2 千元，102 年度決算數為 54 萬 9 千元，101 年度決算數有 694 萬 3 千元。然交通部中央氣象局歷年來均未編列「一般賠償收入」，雖收入差異甚大，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰決議「一般賠償收入」增加 10 萬元，並自 107 年度起編列數不得為零。

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

第 3 款 規費收入

第 110 項 中央氣象局原列 1,599 萬 8 千元，增列第 1 目「行政規費收入」第 1 節「證照費」1 萬元、第 2 目「使用規費收入」第 1 節「資料使用費」100 萬元，共計增列 101 萬元，其餘均照列，改列為 1,700 萬 8 千元。

本項通過決議 1 項：

(一)查中央氣象局之「證照費」收入，歷年決算收入，104 年度決算為 5 萬 3 千元，103 年度決算數 3 萬 6 千元，102 年度決算數為 16 萬 3 千元，101 年度決算數 4 萬 3 千元。然交通部中央氣象局歷年來均未編列「證照費」收入，雖然少，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰決議增列 1 萬元，並自 107 年度起編列數不得為零。

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

第 4 款 財產收入

第 158 項 中央氣象局 206 萬 7 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 155 項 中央氣象局 20 萬元，照列。

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 3 項 中央氣象局原列 23 億 0,058 萬 5 千元，減列第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「業務費」之「委辦費」中兩岸氣象科技交流及「大陸地區旅費」15 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 23 億 0,043 萬 5 千元。

本項通過決議 56 項：

(一)交通部中央氣象局 106 年度「勞動派遣」編列預算 710 萬元，預計進用 10 名派遣人力，唯相關人員係用於「氣象科技研究」、「地震測報」等業務，相關業務皆為具專業性之核心業務，不應採行派遣方式任用，且其中中央氣象科技研究業務任用之派遣人力竟較 105 年度增加 2 人，派遣為低薪原兇之非典型雇用方式，易導致勞工無法穩定就業，政府機關不應帶頭濫用派遣。爰此，106 年度該項計畫「一般事務費」中「勞動派遣」預算，凍結三分之一，待交通部中

央氣象局就整體人力運用進行通盤檢討，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀

葉宜津 林俊憲 陳素月 蕭美琴 劉櫂豪

(二)政府運用派遣人力過多，已遭監察院介入調查。106 年度中央氣象局「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技颱風與短期氣候預測技術發展計畫」預計進用 8 人 570 萬元及「地震測報」計畫項下「地震及地球物理數位資料處理計畫」預計進用 2 人 140 萬元。上述計畫均為交通部中央氣象局核心技術計畫，卻以「勞動派遣」方式以「業務費」支付勞力外包公司派遣人員，顯有不妥之處。爰此，凍結上述兩項預算各三分之一，待向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 陳歐珀 葉宜津 趙正宇 顏寬恒

鄭運鵬 林俊憲 鄭天財 劉櫂豪 鄭寶清

(三)交通部中央氣象局 106 年度「勞務承攬」編列預算 1,050 萬 6 千元，預計進用 20 名勞務承攬人力，唯相關人員係用於「氣象科技研究」、「氣象資訊處理研究與開發」、「地震測報」、「一般行政」以及「氣象測報」等業務，除「一般行政」外，其他業務皆為具專業性之核心業務，不應採行勞務承攬方式任用，勞務承攬為低薪原兇之非典型雇用方式，且多為假承攬真派遣的方式，易導致勞工無法穩定就業，政府機關不應帶頭濫用自然人承攬。爰此，106 年度「勞務承攬」預算，凍結三分之一，待交通部中央氣象局就整體人力運用進行通盤檢討，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭運鵬 劉櫂豪 鄭寶清 趙正宇

陳歐珀 葉宜津 林俊憲 陳素月 蕭美琴

(四)106 年度中央氣象局委辦業務合計 16 項，與 105 年度委辦業務相比，除了減少「委託辦理地震觀測站儀器檢測、資料蒐集及檢視等地震業務相關業務」、「舉辦地震相關科技研討會」及「委託辦理近岸海纜纜線及周圍環境現況勘查」3 項業務之外，另新增「辦理台灣孕震結構相關委託研究計畫」，其他委辦業務均與 104 年相同。然而跨年度進行相同委辦業務，卻不見委辦成效。爰此，針對 106 年度交通部中央氣象局預算「委辦費」4,663 萬 3 千元凍結四分之一，待針對委辦事項成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 陳歐珀 葉宜津 趙正宇 顏寬恒

鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 鄭天財 劉櫂豪

(五)中央氣象局 106 年度歲出預算「氣象科技研究—氣象科技研究」編列 5,098 萬 3 千元，其中「委辦費」下編列 85 萬 5 千元，係辦理兩岸氣象科技交流，又「大陸地區旅費」編列 60 萬元，乃因應兩岸氣象與地震業務交流與合作層面擴大，並推動與執行「兩岸地震監測合作協議」及「兩岸氣象合作協議」之相關工作，預計分 3 梯次擬派共計 20 人、16 天派員至大陸交流。惟 105 年度中央氣象局僅派一梯次，10 人、10 天前往交流，值此兩岸關係冰凍期，中央氣象局擴大與大陸交流恐無法取得更多成果。爰此，交通部中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究—氣象科技研究」編列 5,098 萬 3 千元，關於兩岸氣象交流及相關旅費共計編列 145 萬 5 千元，

凍結三分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

以下第 1.案及第 2.案併入第(五)案，提案人合併列入。

1. 中央氣象局於單位預算「氣象科技研究」科目下編列大陸地區旅費 60 萬元，及國外旅費 38 萬 5 千元。依飛行里程、食宿等面向來考量，大陸旅費高於外國旅費，此編列方式不符比例。爰此，凍結大陸地區旅費三分之一，俟向立法院交通委員會提供大陸地區完整使用規劃及明細表之書面報告後，始得動支。

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

2. 交通部中央氣象局 106 年度「氣象科技研究」項下「氣象科技研究」編列大陸地區旅費 60 萬元，較 105 年度預算 40 萬元，增加 20 萬元，幅度達 50%。然而，說明並未交代何以該項費用需較 105 年度增加，顯有浮編之嫌，且目前雙方關係尚不明朗，相關計畫是否如期實施並未定案。爰此，凍結「大陸地區旅費」三分之一，待向立法院交通委員會提出具體規劃書面報告後，始得動支。

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

(六)鑑於 104 年度起，豪、大雨特報之預報誤差累計次數較 103 年度增加（詳附表），可見中央氣象局之災害氣象預報能力仍有待提升。

但 106 年度中央氣象局「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」、「發展小區域災害性即時天氣即時預報系統」等 3 計畫共編列 1 億 1,466 萬元，以研發引進氣象科技新技術等，因業務能力尚有疑慮，爰凍結以上預算四分之一，待向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：交通部中央氣象局災害性天氣測（特）報一覽表

年度 \ 項目	豪、大雨特報	
	特 報 次 數	預報誤差累計次數
100	199	84
101	156	9
102	197	8
103	194	13
104	193	14
105	156	13

※註：資料來源：立院預算中心

105 年度係截至 7 月底止實際數。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw 陳歐珀
鄭寶清

(七)有鑑於 106 年度交通部中央氣象局於「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」及「發展小區域災害性即時天氣即時預報系統」3 分支計畫，編列預算數 1 億 1,466 萬元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。經查：近年來颱風路徑預報準確率雖已有提升，惟與國際間相較仍有進步空間；另豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，亦有研謀改進空間。爰此，凍結該項計畫編列經費 1 億 1,466 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

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

(八)中央氣象局於 106 年度「氣象科技研究」項下編列「氣象科技研究」相關費用 5,098 萬 3 千元。

經查，105 年 9 月梅姬颱風侵台期間，根據中央氣象局所提供其飛機投落送（追風計畫）所測得近地風瞬間風（陣風）觀測資料，從 9 月 25 日晚上投送開始，大部分都超過七級風（WL150 數據高於 15），而有些甚至已達十級風（WL150 數據高於 25）。範圍都比中央氣象局多很多，既然投落送資料顯示威力那麼強，中央氣象局卻未以追風計畫之觀測值列入採用？

爰此，凍結本筆預算四分之一，俟交通部中央氣象局將相關書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

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

(九)交通部中央氣象局 106 年度「氣象科技研究」項下「氣候變遷應用服務能力發展計畫」中「一般事務費」300 萬元，其中包含「歷史氣候資料整集與登打」200 萬元。據查，該工作項目自 104 年度開始編列，至今已逾 2 年，相關歷史資料之整集與登打理應達一定程度。為避免浮編預算，凍結預算之四分之一，俟向立法院交通委員會說明辦理進度，並提供成果之相關書面資料後，始得動支。

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

(十)中央氣象局於 106 年度「氣象科技研究」項下編列「發展小區域災害性天氣即時預報系統」，其「設備及投資」與相關費用 3,607 萬 7 千元，其中「設備及投資」費用共編列 2,750 萬 8 千元，惟自 104 年度起，其設備及投資連續 3 年均編列相同設備之經費，其相關設備應已添購完畢，若「小區域災害性天氣即時預報系統」為多年度預算計畫，亦未於預算書上說明。爰此，凍結本筆預算四分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。並於 106 年編列預算時，詳載該計畫相關資料，以便立法院交通委員會審查。

提案人：陳素月 葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲

蕭美琴 李昆澤 陳歐珀 劉權豪

(十一)鑑於台灣夏秋經常受到颱風豪雨侵擾，造成災害頻傳，且對於偏鄉山區之民眾，受到風雨災害影響往往較都市民眾更為嚴重，亦有發生偏遠地區鄉鎮對外唯一聯外道路坍方、斷裂或是受阻，導致民眾對外交通完全癱瘓，此外有時突然遭受豪大雨之侵襲，亦有發生橋梁遭溪水沖斷之情形，故各種區域性災害之預防與訊息，尤其對於偏遠地區更為重要，然偏遠地區卻因為無法即時得知災害消息，更容易陷入危險之中。按中央氣象局 106 年度預算計畫中即有「發展小區域災害性天氣即時預報系統」，然此計畫除在電腦系統運算上各種資料蒐集、運算、分析外，更進一步言，將即時災害訊息傳輸於偏遠地區民眾更為重要，故對於此計畫中業務宣傳及後續有效傳遞災害訊息應提出完整規劃，否則此計畫之實際成效，對民眾而言並無幫助，爰將本計畫預算凍結四分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀
劉權豪

(十二)中央氣象局於單位預算「氣象科技研究」項下「時空資訊雲落實智慧國土計畫」編列「業務費」800 萬元，辦理「早期觀測資料數位化」、「歷史天氣圖集數位化」之工作。據查，該工作項目自 104 年開始編列，至今已逾 2 年，相關資料、圖集之數位化工作理應達一定程度。為避免浮編預算，凍結預算之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會說明辦理進度，並提供成果之相關書面報告後，始得動支。

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

(十三)中央氣象局於 106 年度新編「環境資源資料庫整合計畫」之分項計畫「型塑臺灣氣候資料庫」及「遙測電子化數據之應用與跨域服務計畫」預算 978 萬元，預計建置「臺灣氣候圖集分享平台」、「遙測災防產品與產品顯示平臺」。雖然氣象技術日新月異，推陳出新，相關研析、平台建置實屬必要，然而有鑑於該計畫為 106 年度新編計畫，其實際業務辦理之預算需求、固定資產及儀器設備之需求等預算編列，皆未明、未臻完善。爰此，凍結「環境資源資料庫整合計畫」預算之五分之一，俟交通部中央氣象局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 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇 鄭運鵬
葉宜津 林俊憲 陳素月 李昆澤 劉權豪

(十四)中央氣象局於 106 年度預算「氣象資訊處理研究與開發—氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列 3 億元，該計畫係為辦理「提升氣象監測預報作業能力」及「強化氣象資訊建設與應用服務」業務，惟近年來全球各地天氣災害頻仍，臺灣又因地理位置及地形影響，易造成生命及財產損失，依據行政院災害防救辦公室之統計，重大災害中屬天然災害者，102 年度死亡 9 人、受傷 163 人、財產損失 23.78 億元及復建金額 78.01 億元，103 年度死亡 1 人、受傷 15 人、財產損失 28.6 億元及復建金額 30.63 億元，104 年度死亡 13 人、受傷 832 人、財產損失 68.01 億

元及復建金額 91.6 億元，預報準確性對於氣候變遷對民生經濟與社會安全有直接影響，然由近年生命財產損傷情形觀察，中央氣象局對於主管之氣候監測與預報作業能力業務恐有失職之嫌。故凍結該預算五分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出預報準確性改善書面報告後，始得動支。

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

(十五)中央氣象局 106 年度於「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，包括「業務費」2,090 萬元。

依據行政院災害防救辦公室之 102 及 104 年災害防救白皮書統計，重大災害中屬天然災害者，102 年度死亡 9 人、受傷 163 人、財產損失 23.78 億元及復建金額 78.01 億元，103 年度死亡 1 人、受傷 15 人、財產損失 28.6 億元及復建金額 30.63 億元，104 年度死亡 13 人、受傷 832 人、財產損失 68.01 億元及復建金額 91.6 億元，並以 104 年度為最劇。

「氣象資訊之智慧應用服務計畫」應加強災害性天氣資訊掌握與監控，並提升預報準確性，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之衝擊。爰此，凍結「業務費」預算五分之一，俟交通部中央氣象局將相關改善書面報告送立法院交通委員會後，始得動支。

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

(十六)106 年度中央氣象局採購不同類型軟體與軟體系統發展費用支出項目甚多，預算編列價差甚大，少則 10 數萬元，多則高達億元。預算說明中卻並未能詳細說明軟體功能與細項。為求幫人民看緊荷包，爰此針對「氣象資訊處理研究與開發」項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」中軟體系統發展費 1 億 1,128 萬元予以凍結五分之一，待交通部中央氣象局針對 106 年度所有軟體採購或軟體系統開發向立法院交通委員會提出詳細書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 顏寬恒
鄭運鵬 林俊憲 鄭天財 劉權豪 陳歐珀

(十七)中央氣象局 106 年度於「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，其中軟體系統發展費編列 1 億 1,128 萬元。經查，氣象資訊中心針對該筆費用未於預算書詳實說明其預購置之軟體系統為何，於中央氣象局 105 年度預算中編列相同科目預算 1 億 1,160 萬元亦未詳加說明。爰此，凍結本筆費用五分之一，俟交通部中央氣象局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 林俊憲 葉宜津 鄭運鵬
蕭美琴 李昆澤 劉權豪 陳歐珀

(十八)鑑於台灣氣象災害頻傳，行政院 99 年 11 月 8 日院臺經字第 0990059939 號函核定推動「水災災害防救策進計畫」，行政院並以 104 年 5 月 22 日院臺忠字第 1040022645 號函修正計畫，由中央氣象局執行其中「建置區域降雨雷達網」總經費 4 億 4,440 萬元，此計畫原始預計 104 年完成，然一再拖延，且降雨雷達建置情形，於 106 年度預算計畫中尚須完成北、中防災降

雨雷達站房、雷達微波通訊設備等項目繁多，106 年計畫期間將屆滿，其進度是否能夠如期達成，且目前執行之情形是否已較原訂計畫中有所延宕，皆不無疑問，爰將本計畫預算 2,000 萬元凍結五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra・Kacaw 鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀

劉權豪

(十九)中央氣象局於 106 年度編列「地震測報」之「委辦費」1,733 萬元，委託進行「國內地震研究機構對地震前兆監測體制強化」等 6 項相關研究。據查至少從 92 年起，中央氣象局即以該預算科目編列相關委託研究費，國家累計投注之經費不斐。為有效利用本項預算，中央氣象局實應進行委託研究案之成果彙整，檢討過去年度之研究，以擬定未來委託案之核心方針。爰此，凍結該預算之五分之一，俟交通部中央氣象局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 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇 鄭運鵬

林俊憲 葉宜津 陳素月 李昆澤 劉權豪

(二十)中央氣象局擬擴建海纜系統，但其原有海纜卻因漁民作業而毀損，造成相關設備金額損失近 5,200 萬元。因此凍結其「海纜觀測系統擴建計畫」9,200 萬元及「防災觀測系統擴建計畫」8,000 萬元各五分之一，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出如何防止人為因素破壞海纜之書面報告後，始得動支。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 林俊憲

蕭美琴 陳素月 李昆澤 陳歐珀 劉權豪

(二十一)查 100 至 104 年度，鐵公路因颱風及豪雨災害，造成之交通阻斷時間及里程，合計 914 天、1,156 公里，相關財產損害及復建成本估計達 167 億 2,500 萬餘元，「氣候災害」以交通部公路總局損失 153 億 3,000 萬元為最多、臺鐵局損失 11 億 6,640 萬元次之（附表）。加上 106 年度中央氣象局「強化防災環境監測」預算 5 億 3,517 萬元，雖較 105 年度 3.4 億餘元增加近 2 億元，但未具體註明內容，成效容有疑慮，爰凍結以上預算之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表 近年因氣候變遷造成之鐵路、公路基礎設施財產損失統計表

年度	公路總局	台鐵局	其他機關	合計 單位：百萬元
100	1,702	8	—	1,710
101	3,753	513	23	4,290
102	2,716	243	52	3,011
103	2,719	140	7	2,866
104	4,442	261	142	4,846
合計	15,333	1,166	225	16,725

資料來源：審計部 104 年度中央政府總決算審核報告。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw 鄭寶清
陳歐珀

(二十二)有鑑於中央氣象局 106 年度預算第 3 目「氣象測報」工作計畫項下「氣象通信及雷達測報」編列含加強維護氣象雷達設備及維持氣象雷達觀測作業在內之經費 2,123 萬 2 千元。氣象雷達具觀測全天候及大範圍降雨與氣流特徵能力，然 104 年 8 月五分山氣象雷達儀因蘇迪勒颱風嚴重受損，預計於 105 年 9 月修復完成，經查：五分山氣象雷達修復恐須延至 105 年 12 月始完成，工程延宕極可能造成該區域氣象監測能力而影響民眾權益。爰此，凍結該項計畫編列經費 2,123 萬 2 千元之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

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

(二十三)交通部中央氣象局 106 年度「氣象測報」項下「氣象服務業務開發與推展」編列「資訊軟硬體設備費」56 萬 5 千元，其中南區氣象服務行動版網站建置及志工服務內部流程 E 化費用 46 萬 5 千元。惟南區氣象站網頁的連結隱藏於中央氣象局網站「便民」之中，民眾無法一目了然看見此網頁之連結，很難知道有此網頁之存在。爰此，凍結「氣象測報—氣象服務業務開發與推展—資訊軟硬體設備費」預算之二分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出具體改善書面報告後，始得動支。

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

(二十四)有鑑於中央氣象局 106 年度於「營建工程」計畫項下編列 4,682 萬 8 千元，預計辦理各氣象站房舍及圍牆整建、庭園美化、防漏工程及結構補強工程等。經查：彰化田中氣象站建站計畫尚未核定即編列預算，程序尚未完備；又阿里山辦公廳舍整建工程案延宕多年，允宜積極辦理。建置氣象站執行地面氣象觀測作業，以利直接觀測重要氣象資訊，惟相關廳舍建設應循相關規定並事先充分溝通，避免行政資源虛耗，爰凍結該項計畫編列經費 4,682 萬 8 千元之三分之一，俟交通部中央氣象局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 林俊憲 蕭美琴 李昆澤
劉權豪

(二十五)有鑑於交通部中央氣象局於 106 年度預算「營建工程」編列預算 4,682 萬 8 千元，係為辦理各氣象站房舍及圍牆整建、庭園美化、防漏工程及結構補強工程等業務，惟於預算書中僅說明計畫名稱，各計畫之預算皆未揭露，復其中「彰化田中氣象站建站」計畫迄至 105 年 9 月下旬尚未提報行政院，即編列預算，程序尚欠完備，顯見中央氣象局於該項目預算，恐有浮濫編列之嫌。故凍結該預算之三分之一，俟交通部中央氣象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 鄭運鵬 趙正宇
陳歐珀 蕭美琴 李昆澤 劉權豪

(二十六)彰化田中氣象站建站計畫，雖為立法院連續三年審查預算決定興建，惟本案尚未經行政院核定，尚未完成程序。故凍結「營建工程」預算 4,682 萬 8 千元之三分之一，待行政院核定後，始得動支。

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

(二十七)106 年度中央氣象局於「營建工程」計畫編列 4,682 萬 8 千元用以更新及整建設備，其中 3,777 萬 1 千元用於「房屋建設及設備」，包括彰化氣象站辦公廳舍新建工程第一期、高雄氣象站等辦公廳舍重建第一期工程等。

惟查彰化田中氣象站之建站計畫尚未經過行政院核定即編列預算，程序尚未完備，顯有違預算法 34 條相關規定；另查中央氣象局於 101 年度起辦理阿里山辦公廳舍整建工程，104 年審計部審核報告指陳多項缺失，包括辦理水土保持計畫虛耗公帑 173 萬元等情事，由於氣象站建置及更新對當地民眾日常生活事關重大，氣象局相關工程之延宕實屬不妥。

綜上，凍結該計畫編列預算之三分之一，待交通部中央氣象局完成預算核定之正常程序，並針對阿里山辦公廳舍整建工程提出改善計畫書面報告後，始得動支。

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

(二十八)中央氣象局於 106 年度「營建工程」計畫中，擬辦理彰化田中氣象站之建置及阿里山辦公廳舍整建等工程。然據查，彰化田中氣象站建站計畫尚未核定，中央氣象局卻已編列預算，又阿里山辦公廳舍整建工程，因違反水土保持法等因素，已延宕多年，凸顯氣象局管考缺失。爰此，凍結「營建工程」預算 4,682 萬 8 千元之三分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討與改善書面報告後，始得動支。

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

(二十九)有鑑於中央氣象局 106 年度將於彰化縣田中高鐵站周邊建立有專人駐守之氣象站，並已完成相關選址作業。爰建請交通部中央氣象局針對彰化田中設置之氣象站，增設氣象與地震推廣教育設施，以求提升民眾對於氣象與地震的認知力，並於 3 個月內將相關建置情形以書面報告送交立法院交通委員會。

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

(三十)中央氣象局於 106 年度編列「建置區域防災降雨雷達網」計畫預算 2,000 萬元、「海纜觀測系統擴建計畫」預算 9,200 萬元，以及「防災觀測系統擴建計畫」預算 8,000 萬元。有鑑於此 3 計畫皆在 106 年度完成工作，且 106 年度編列之預算全數皆為「設備及投資」費用，並未思考到未來之器材維修等問題。爰此，要求交通部中央氣象局向立法院交通委員會提供 106 年度該預算之詳細使用計畫，並於 3 個月內進行工作成果書面說明，以及未來設備器材維修之規劃。

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

(三十一)中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究」編列 1 億 6,655 萬 4 千元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務，其中颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，經查近年來雖颱風路徑預報準確率已有提升，惟受限於海上觀測資料不足，以及中央氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大，例如：24 小時颱風路徑平均預測誤差雖已由 91 年之 138 公里縮短至 104 年之 76 公里，惟 105 年度（統計至 9 月 19 日止）誤差值普遍增加，預報準確性對於氣候變遷對民生經濟與社會安全有直接影響。故建議針對提升颱風路徑預報準確率，於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善計畫書面報告，以維護民眾生命財產安全。

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

(三十二)近年來，受全球暖化、氣候變遷等因素，我國天然災害事件發生頻繁。依據 102 至 104 年度我國重大天然災害數據之統計，相關災害死傷人數、財產損失及復健金額，逐年攀升。為降低因氣候變遷而造成我國民生、經濟與社會安全之危害，爰要求交通部中央氣象局在推動「氣象資訊之智慧應用服務計畫」時，應加強對災害性天氣資訊的掌握與監控，以提升預報的準確性，保障國人財產及生命安全。

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

(三十三)中央氣象局辦理「強化臺灣海象暨氣象防災環境監測計畫」，該計畫期程自 104 至 109 年，計畫總經費約 26.21 億元。根據計畫書自動雨量站汰換增設執行期程，105 至 107 年完成第二期宜花自動雨量站的汰換與增設，而台東及恆春半島自動雨量站的汰換與增設乃第三期 107 年方開始實施。惟近年來台東及南部地區風災豪雨不斷，造成災情重大，且交通部於東部及南部恆春半島辦理南迴鐵路電氣化計畫，及南迴公路拓寬後續計畫，而該區域雨量監測的準確以及即時通報，對於上述重大交通建設計畫執行亦有莫大助益。爰此，建請交通部及中央氣象局，應設法研議提早執行台東地區及恆春半島的雨量觀測站建置計畫，以期未來面對氣候變遷，政府因應災情變化的預防措施，可以更快速因應，減少災害損失。

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

(三十四)中央氣象局現有（含預計於 105 年 12 月底完成）508 個無人自動站（354 個氣象站、154 個雨量站），再加上 25 個有人氣象站與 18 個合作站，共 551 站，同時與水利署、水土保持局、臺北市政府等連線取得設站資料等共 329 站（其中 175 站為 103 年 12 月後新增水利署連線雨量站資料）。總計獲得即時雨量資料站數達 880 站。此監測資料皆即時提供天氣預（警）報作業單位、各級政府防救災單位應用參考。然而未納入氣象局雨量系統之單位目前有林務局

、公路總局、台中市政府、台南市政府、高雄市政府、桃園市政府、彰化縣政府、嘉義市政府、嘉義縣政府、宜蘭縣政府、屏東縣政府，合計共 158 站。爰請交通部中央氣象局儘速與各單位協調通盤檢討各地雨量站及各種觀測站設置計畫，減少可能的重複設置及善用既有之觀測站點，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

(三十五)中央氣象局從 96 年起辦理「東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統建置計畫(96—100 年)」該計畫原規劃建置 250 公里海底電纜，但因事先對於海象評估不足最後修正計畫僅建置 45 公里海底電纜，並於 100 年正式啟用，惟 103 年 5 月卻因保護措施不足而遭外力破壞，影響中央氣象局地震測報及預警應變時間。審計部決算審核報告亦指出，中央氣象局於海底地震觀測系統採購預算不足情況下，未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，即縮短海底光纖電纜離岸長度，造成觀測儀器佈設於拖網漁船活動區域，又未督促廠商依契約規定檢討足夠必要之保護設施，而於啟用後 2 年 6 個月遭遇外力拉扯破壞。中央氣象局東部海底電纜系統建置第一期計畫即因計畫評估不足致使建置未達目標，而 106 年度預算「地震測報」項下「海纜觀測系統擴建計畫」編列 9,200 萬元、「防災觀測系統擴建計畫」編列 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，以及建置井下地震觀測站 1 座。中央氣象局為我國海象觀測之最重要研究機構，其建置海纜計畫不僅因海象評估不足，250 公里之海纜僅能建置不到五分之一，亦未做好保護措施，致外力拉扯破壞，因此，交通部中央氣象局針對東部海纜計畫，應儘速向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

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

(三十六)台灣地處板塊交界處，地震活動頻繁，常造成重大傷亡，但也是地震前兆觀測及理論模式研究的絕佳地點。我國進行地震前兆研究也已行之有年，並累積相當多的研究報告與數據。惟對於各項前兆缺乏整合式的研究，交通部中央氣象局應把不同前兆的研究數據整合，盡速研議建立實際預警系統，並以書面向立法院交通委員會說明可行性與進度。

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

(三十七)現行中央氣象局之地震測報對於震央地區 50 公里以外地區提供預警功能。惟若地震發生於島內或近海，震央地區 50 公里以內的盲區，即涵蓋約四分之一個台灣島，影響民眾安全甚鉅。為縮小地震即時警報盲區之問題，提升民眾生命財產安全保障，交通部中央氣象局應盡速發展複合型強震即時警報系統，並以書面向立法院交通委員會說明整合進度。

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

(三十八)颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，故改善颱風預報品質，必須先由提升颱風路徑準確度與預報能力開始，進而逐步改善颱風結構之分析與預報，再推

及局地風雨預報作業；惟受限於海上觀測資料不足，以及中央氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大。例如，近年來 24 小時颱風路徑平均預測誤差雖已由 91 年之 138 公里縮短至 104 年之 76 公里，惟 105 年度（統計至 9 月 19 日止）誤差值普遍增加，據中央氣象局表示：「因 105 年 9 月中之前颱風個案數偏少，誤差統計較不具代表性。近 5 年來美國和日本（100 至 104 年）對於西北太平洋所有颱風 24 小時預報平均誤差分別為 87 公里及 92 公里，同時期氣象局平均誤差為 89 公里，中央氣象局颱風路徑預報技術和先進國家之預報相當。」近年來颱風預報準確率已有提升，惟與國際間預測誤差情形相較，仍有改善空間。爰請交通部中央氣象局檢討如何更加精進預測能力，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

（三十九）有鑑於臺灣地處西太平洋颱風，氣候變遷等天然災害對我國易造成威脅，氣象預報資訊之準確性為救災系統啟動最初機制，而國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103 年度增加，有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，交通部中央氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，以利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。故建議交通部中央氣象局針對預報之誤差，於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善計畫書面報告，以提升預報之準確性。

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

（四十）中央氣象局辦理之「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」於 103 年 5 月 26 日發生故障，係因氣象局未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元。詢據中央氣象局該系統故障所造成影響略以，主要影響臺灣東部海域地震之掌握，包括地震定位準確性（預估增加定位誤差達數公里）與地震預警應變時間（預估減少 P 波偵測時間達 1~2 秒），已緊急規劃增建東北部井下地震觀測站 2 座（宜蘭武塔與冬山），以彌補部分功能，並於 104 年 6 月完成啟用。由於臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海嘯觀測系統功能未完備，屢經立法院決議促請改善，監察院於 105 年 4 月對中央氣象局提出糾正，中央氣象局允應確實檢討改善。爰請交通部中央氣象局檢討此案承辦相關人員應有之責任暨未來防範辦法，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

（四十一）中央氣象局強震即時警報的接收單位包含全國公立中小學、高中職、各教育主管機關、消防署及各縣市消防局、合作開發應用之民間單位等，截至 105 年 10 月，軟體安裝總帳戶數達約 4,000 個，計有 48 個消防主管機關、34 個教育主管機關、15 個軍方單位、54 個交通部

所屬及其他政府單位、2,674 所國小、932 所國中、260 所高中、30 個氣象局氣象站及 15 個地震資訊傳遞合作單位等。然其他如幼兒園、私立國中小部分尚未全數安裝氣象局之強震即時警報系統，即時應對強震來襲的能力不如公立中小學，爰請交通部中央氣象局儘速與教育部檢討公私立幼兒園、國中小及其他大專院校安裝強震即時警報系統一案，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

(四十二)國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，近年來各界對於量化降雨預報之需求日益迫切。故中央氣象局自 87 年起即積極發展定量降水預報技術，並於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103 年度增加，據中央氣象局表示：「自 104 年 9 月份起因應豪大雨標準之新規定，尤其新增由短延時強降雨部分（時雨量 $\geq 40\text{mm}$ 、3 小時雨量 $\geq 100\text{mm}$ ），豪大雨特報校驗標準亦隨之調整，對於新舊標準之調整，預報員對於預報技術概念、特報發布時機掌握及對於新建置自動氣象站之地理環境特性所會造成雨量特徵，均需有一段適應期間。」有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，中央氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。爰請交通部中央氣象局針對豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，允宜研謀改進，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

(四十三)鑑於「巴黎氣候協定」已於 105 年 11 月 4 日生效，雖臺灣受限於國際地位而無法成為巴黎協定等氣候公約的締約方，增加取得相關氣候財務機制協助的挑戰。但政府應不得以此自限而延誤發展氣候變遷因應策略的責任，仍應積極輔導有關私部門投資海外氣候財務機制，並給予相關行政協助，透過實際參與機制運作的寶貴經驗，回饋臺灣應對氣候變遷風險的能力建置。爰要求交通部督促中央氣象局於 2 個月內向立法院交通委員會提出致力目標達成之書面報告，讓臺灣亦能有效參與控制全球氣候變遷的行列，能對國際社會作出實質貢獻而獲得國際認同，增加我國未來參與國際空間的籌碼。

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

(四十四)鑑於 105 年臺灣創了許多氣候紀錄，平地降雪、史上高溫、強烈降雨，氣候變遷危機不只帶來災害，也導致新高菜價、破壞道路、侵蝕國土。氣候專家認為，地球已進入全新氣候境界，臺灣已面臨氣候變遷所帶來的嚴峻考驗；讓民眾學習如何調適並與極端氣候共存，打造更堅韌的家園已是政府責無旁貸的責任。中央氣象局目前主要有氣象、海象、地震的三大業務領域，隨著全球異常的氣候變遷加劇，實應將氣候變遷列為中央氣象局的第 4 大業務領域，加強相關人才培訓，畢竟如何順應社會變遷，提供最適切的服務，也是中央氣象局不應忽視而

且應該不斷加強的重要課題。中央氣象局也應適時強化對民眾相關氣象科普知識的服務能量，讓民眾及早因應氣候變遷所帶來的挑戰，降低氣候異常造成的損失。爰要求交通部督促中央氣象局於 2 個月內向立法院交通委員會提出推動評估書面報告，俾利民眾因應極端氣候變遷所帶來的嚴峻挑戰。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳素月 蕭美琴 李昆澤 劉櫂豪

(四十五)宜蘭地區旁有龜山島鄰近海底火山活動，因此臺灣東部外海常發生地震；另外，宜蘭地處東部，無法受地形影響藉由中央山脈阻隔颱風，不管是地震及颱風，宜蘭常常首當其衝，顯見氣象建設對宜蘭地區至為重要。鑑於五分山氣象雷達於 104 年遭蘇迪勒颱風摧毀後，宜蘭地區僅能靠其他移動式雷達支援觀測，仍顯不足，若遇颱風、豪雨恐無法有效掌握及預警，應仿效北、中、南都會區在宜蘭地區設置防災降雨雷達，精準掌握降雨及風力預測，強化宜蘭地區防災設施，以促進宜蘭民眾安全。爰建請交通部督促中央氣象局積極推動執行「雲嘉南及宜蘭兩低窪地區建置防災降雨雷達」，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出績效精進書面報告，俾利相關建置作業儘速完成，以符合防災及地方安全需求。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳素月 蕭美琴 李昆澤 劉櫂豪

(四十六)目前臺灣有 4 個氣象雷達站，包括五分山、花蓮、七股、墾丁，其屬固定性雷達站。但固定性雷達站易受風雨侵襲而損壞，其修復往往須超過 1 年，造成觀測上之盲點。因此交通部中央氣象局有必要建置移動式氣象雷達設備，以充做備援系統，不致於讓回波之觀測有所中斷或出現盲點。

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

(四十七)目前對於陸上颱風警報，中央氣象局之警戒地區仍以縣市為單位，但此一警戒方式，卻容易造成一縣市僅極小區域列入警戒地區，卻整個縣市均被納入警戒地區，而形成警戒區內卻有非警戒區的奇特現象。爰此，交通部中央氣象局於標示警戒地區時，若仍不願意變更警戒地區，亦至少於警報單上加以附註，以讓民眾及防災人員確實知道正確的警戒地區。

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

(四十八)中央氣象局 106 年度於「地震測報」項下之「海纜觀測系統擴建計畫」及「防災觀測擴建系統計畫」分別編列 9,200 萬元及 8,000 萬元，預計辦理海底擴建系統之實地整合測試、驗收及正式啟用。

據查該計畫乃延續中央氣象局於 96 至 100 年度辦理之「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之計畫，然前揭海纜系統 103 年 5 月 26 日發生故障，監察院並已於 105 年 4 月對氣象局就該損害所負之責提出糾正。為處理此故障事件，該局提出修正計畫將故障修復與擴建併案辦理，雖未增加經費及展延期程，但由於計畫內容修改範圍甚鉅，爰決議，令交通部

中央氣象局應依修正後計畫所訂目標儘速完成，並應檢討 103 年海纜系統故障之過失，避免類似情況再度發生，俾利該海纜系統正常發揮之預警及緊急通報功能。

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

(四十九)颱風及豪大雨為我國主要天災發生的原因之一，經查歷年來交通部中央氣象局對於颱風的結構及路徑預測準度雖有提升，但與周邊國家的預報比較，仍有提升改善空間。

有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，中央氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。

查中央氣象局 106 年度亦於氣象科技研究計畫中編列預算投入研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。爰此，決議令交通部中央氣象局應研謀改進颱風預報品質、豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性。

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

(五十)鑑於交通部中央氣象局設置有專屬網頁「原鄉氣象服務」，提供 55 個原鄉 300 多個部落天氣預報服務，並傳送原鄉氣象資訊。

103 年行政院已核定「拉阿魯哇族」及「卡那卡那富族」成為台灣原住民族第 15、16 族，但該網頁上仍僅有 14 族分類及部落氣象預報。經查，該網頁迄今仍尚未完成更新至 16 族。爰要求交通部中央氣象局儘速將該網頁更新建置 16 族及其部落天氣預報作業，以完整提供原鄉各族氣象預報資訊。

提案人：簡東明 鄭寶清 鄭天財 Sra · Kacaw 顏寬恒
劉權豪 陳歐珀

(五十一)鑑於災害性天氣對我國造成重大威脅，本院審查 104 年度交通部氣象局單位預算案曾作成決議，要求交通部中央氣象局應加強氣候監測與預報作業能力，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全的影響。

查交通部氣象局 106 年度「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊之智慧運用服務計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，該計畫乃延續氣象局 99 至 104 年所辦理之「災害性天氣監測與預報作業建置計畫」之成果為基礎。

爰此，為保障國人權益，故決議要求交通部中央氣象局辦理氣象資訊之智慧運用服務計畫時應加強災害性天氣資訊掌握與監控，並提升預報準確性，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之衝擊。

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

(五十二)有鑑於颱風襲台，各縣市以中央氣象局之天氣預報資料做為是否放颱風假的依據，

造成放颱風假的標準不一，以致部分縣市天氣晴朗，卻放颱風假；部分縣市狂風大雨卻要冒險上班上課，造成民怨四起，爰此，當颱風來臨時，是否放颱風假？該由中央氣象局亦或地方首長宣布放假之訊息等爭議不休，爰要求交通部中央氣象局針對颱風假之宣布若由中央氣象局宣布是否可行？於 1 個月內以書面資料答復立法院交通委員會。

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

(五十三)有鑑於颱風襲台，各縣市以中央氣象局之天氣預報資料做為是否放颱風假的依據，惟各縣市是否在颱風的暴風圈範圍內無法確定，造成放颱風假的標準不一，以致部分縣市天氣晴朗，卻放颱風假；部分縣市狂風大雨卻要冒險上班上課，造成民怨四起，爰要求交通部中央氣象局針對如何加強天氣預報之準確度，尤其是關於颱風之資訊，於 1 個月內以書面資料提出說明答復立法院交通委員會。

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

(五十四)對於風雨預測，因為隨著時間、資料的不同而會有所變動，實屬正常。但對於發布海上陸上颱風警報後，因為停班停課的標準，係以交通部中央氣象局的風雨預測為主，但每一報的風雨預測結果不可能相同，影響所及導致是否達到停班停課的結果亦不同。值此民眾關心之際，於海上陸上颱風警報發佈後，交通部中央氣象局所發佈之風雨預測，若結果與上一報不同時，應於附註中寫明理由，避免民眾因不了解，而總是認為氣象局誤報。

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

(五十五)對於颱風之暴風圈定義，傳統上中央氣象局是採取正圓畫法，但現今衛星設備已能直接觀測雲圖，測風設備亦日趨進步。對於暴風圈仍採正圓畫法，其與實際狀況往往差異甚大，亦是讓民眾誤會中央氣象局報錯的原因之一。因此，交通部中央氣象局除依傳統方式畫定暴風圈外，亦至少應以附註方式表明 7 級暴風圈、10 級暴風圈之可能實際狀況，俾使民眾及相關單位得以提早預備防災。

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

(五十六)鑑於颱風天是否停止上班上課，由地方首長做決定宣布，已造成許多問題，包括地方首長接收氣象資訊更新時間有落差，導致來不及反應颱風走向的變動，此外，地方首長每每需承擔民眾的壓力，導致容易跳脫氣象專業思考。事實上，現行颱風天是否停止上班上課已訂有標準。爰此，建請交通部中央氣象局研議雙軌制度，將颱風天停止上班上課統一收回中央宣布，各地方政府另得就特殊鄉鎮市區宣布停止上班或上課。

提案人：鄭寶清 陳雪生 陳歐珀 林俊憲 鄭天財
劉權豪 陳素月 鄭運鵬 葉宜津 趙正宇
蕭美琴

本項另有委員提案 9 案，不予處理：

(一)有鑑於中央氣象局於 106 年度預算「業務費—通訊費」編列預算 4,559 萬 2 千元，惟查 104 年度決算之通訊費僅 4,062 萬 0,639 元，顯示該項決算金額與 106 年度該項預算編列有顯著之差距，該預算之編列恐有浮編之嫌。目前國庫財政困窘，各政府單位應撙節成本，避免浪費。故建議刪減該預算 300 萬元，以符合政府撙節原則。

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

(二)中央氣象局 106 年度預算於「氣象科技研究」工作計畫「人員維持」—「人事費」—「約聘僱人員待遇」編列 1,209 萬 8 千元，為聘用人力共 14 人之待遇，惟約聘僱人力一向為社會所詬病，認為是造成低薪之主要原因，為匡正社會風氣，爰提案刪減 200 萬元。

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

(三)中央氣象局 106 年度歲出預算「氣象資訊處理研究與開發—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 5,745 萬 4 千元，主要為職員 57 人所需之薪俸及加給。惟該項預算科目 105 年度編列 5,678 萬 4 千元，其職員人數仍為 57 人，職員人數相同，為何人事費用增加 67 萬元，恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「氣象資訊處理研究與開發—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 5,745 萬 4 千元，應刪除 67 萬元。

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

(四)有鑑於氣象局 106 年度於「地震測報」計畫項下「04 海纜觀測系統擴建計畫」及「05 防災觀測系統擴建計畫」，分別編列 9,200 萬元及 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，及建置井下地震觀測站 1 座。經查：是項計畫乃辦理 96 至 100 年「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之延續，然臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海嘯觀測系統功能未見完備，屢經本院決議促請改善，監察院於 105 年 4 月對該局亦提出糾正；顯然氣象局屢編經費卻無法達成施政該有績效，實有行政怠惰之嫌。為免繼續浪費公帑，爰擬刪除該項計畫編列經費 1 億 7,200 萬元其中之 2,200 萬元。

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

(五)有鑑於中央氣象局於 106 年度預算「地震測報—海纜觀測系統擴建計畫」、「地震測報—防災觀測系統擴建計畫」合計編列 1 億 7,200 萬元，辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，該計畫為「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之延伸計畫，惟該海纜系統於 103 年 5 月 26 日因該局未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，發生故障，遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元，並採取故障修復與擴建併案辦理之變更計畫，地震預測系統之建造經費龐大，卻因中央氣象局評估失準，而造成設備損壞，甚至變更原訂計畫，顯見中央氣象局對於主管業務有怠惰之嫌。

。故建議刪減該項目預算 200 萬元，並儘速完成修正計畫，避免損害再次發生。

提案人：林俊憲 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇

陳素月 蕭美琴 李昆澤 陳歐珀 劉權豪

(六)氣象局 106 年度「地震測報」計畫：「海纜觀測系統擴建計畫」及「防災觀測系統擴建計畫」，分別編列 9,200 萬元及 8,000 萬元，合計預算 1.7 億元；預計辦理海纜擴建系統，並建置井下地震觀測站 1 座。計畫內容原本為擴建海纜系統，但因既有海纜系統於 103 年 5 月故障，改採取故障修復、擴建併案辦理，將海纜延伸長度由 50 公里增為 70 公里、海纜地震觀測站建置數量 1 座增為 3 座（重建 1 座、增建 2 座），井下地震觀測站建置數量則由 15 座減為 6 座。

因修正範圍過大、內容不明確且效益仍待釐清，因此爰提案先行凍結以上預算四分之一。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra·Kacaw 劉權豪

陳歐珀 鄭寶清

(七)中央氣象局 106 年度歲出預算「一般行政—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 3 億 0,199 萬 3 千元，主要為職員 459 人、駐警 6 人所需之薪俸及加給。惟該項預算科目 105 年度編列 2 億 9,967 萬 7 千元，其職員人數為 466 人、駐警 7 人，106 年度職員人數少 7 人、駐警少 1 人相同，人事費用卻增加 231 萬 6 千元，恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「一般行政—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 3 億 0,199 萬 3 千元，應刪除 1,000 萬元。

提案人：劉權豪 鄭運鵬 葉宜津 鄭寶清 趙正宇

林俊憲 蕭美琴 陳素月 李昆澤 陳歐珀

(八)中央氣象局 106 年度歲出預算「一般行政—人員維持」項下「獎金」編列 7,831 萬 8 千元，較 105 年度編列 7,278 萬 2 千元，增加 553 萬 6 千元，惟 106 年度預算員額僅 525 人，較 105 年度 554 人，少 29 人，人數減少，獎金卻增加 553 萬餘元，該科目預算恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「一般行政—人員維持」項下「獎金」編列 7,831 萬 8 千元，應刪除 1,000 萬元。

提案人：劉權豪 鄭運鵬 葉宜津 鄭寶清 趙正宇

林俊憲 蕭美琴 陳素月 李昆澤 陳歐珀

(九)中央氣象局 106 年度歲出預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」編列 570 萬 1 千元，其中辦理大樓及各氣象站清潔費編列 268 萬 5 千元，惟上年度辦理大樓及各氣象站清潔費僅編列 198 萬 3 千元，增加 70 萬 2 千元，該科目預算恐有浮編之虞。爰此中央氣象局 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」編列 570 萬 1 千元，應刪除 70 萬元。

提案人：劉權豪 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇

林俊憲 陳素月 蕭美琴 陳歐珀 李昆澤

散會

主席：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公路總局及所屬單位預算。

主席：現在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，就本部公路總局及所屬 106 年度施政計畫及預算編列提出報告，深感榮幸。

公路總局掌管省道之規劃、新建、改善與養護，以及公路監理與汽車技術訓練等業務，均與民眾生活與權益息息相關。該局本於「人地和諧、永續公路」的理念，構建完善便捷之公路網，賡續推動淡江大橋及其連絡道路、台 9 線蘇花改、南迴公路後續改善及生活圈道路建設計畫等重大公路建設；同時持續落實公路防災預警機制、橋梁檢測及整建等道路安全工作，營造永續安全的公路環境；積極推動公路公共運輸多元推升計畫，滿足民眾完善無縫的公路運輸需求，並強化公共運輸安全管理及持續提供簡政便民的監理服務。

有關公路總局及所屬 106 年度施政計畫及預算編列內容，由陳局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：請交通部公路總局陳局長報告。

陳局長彥伯：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會審查會議，深感榮幸，長期以來 貴委員會持續給予本局指導與支持，使得各項業務均能順利推展並獲得民眾的肯定，謹向 各位委員致上最深的謝意。

以下謹就本局以前年度預算執行情形與 106 年度預算施政計畫重點、預期績效以及單位預算編列情形，向 貴委員會提出簡要報告。

壹、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 年度歲入預算數 79 億 9,420 萬 4 千元，決算數 99 億 5,071 萬 4 千元，較預算數增加 19 億 5,651 萬元，執行率 124.47%，主要係交通違規罰鍰、規費收入及其他收入較預計數增加所致。

(二)104 年度歲出預算數 503 億 4,194 萬 4 千元，決算數 490 億 1,021 萬 3 千元（含保留及應付數 41 億 7,593 萬 1 千元），執行率 97.35%。保留數主要係台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫因隧道開挖發生湧水與抽坍等不利自然因素影響、公路公共運輸提昇計畫因部分縣市尚未執行完成，履約期程跨年度，致無法撥付款項等，予以保留轉入 105 年度繼續辦理。

二、105 年度截至 10 月份止預算執行情形及成果

(一)105 年度歲入預算編列 75 億 6,986 萬 1 千元，截至 10 月份止，預算分配數 61 億 6,242 萬 4 千元，實收數 70 億 3,561 萬 5 千元，實收數占預算分配數 114.17%。

(二)105 年度歲出預算編列 516 億 9,976 萬 9 千元，截至 10 月份止，預算分配數 373 億 1,763 萬元，支用數 307 億 686 萬 1 千元，支用數占預算分配數 82.29%。

(三)公路及監理業務管理成果部分，加強交通安全宣導及管理，推動偏遠地區需求反應式運輸、繼續推動公車進校園、辦理學生騎乘機車安全教育宣導、調整機車路考考驗項目、安排監警聯合路邊稽查及違規營業查緝勤務工作，提昇社會大眾交通安全素養。鑒於每年暑假是機車考照旺季，目前全國機車考照已全面採網路預約報名服務，以節省民眾等候時間，維持服務品質。至於公路建設及改善計畫成果部分，辦理台 9 線蘇花公路山區路段改善等多項計畫，其中台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫 A3 標東澳東岳段新建工程已於 105 年 4 月 8 日完工，A2 標東澳隧道、B2 標觀音隧道及 B3 標谷風隧道已全線貫通、省道改善計畫已完成 109 座省道橋梁耐震補強。

貳、106 年度施政計畫重點

本局依據行政院 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，並針對當前社會狀況及本局未來發展需要，編定 106 年度施政計畫，其目標與重點如次：

一、公路監理業務：為辦理全國公路監理行政，設置監理所、站，列管汽車 778 萬 6,122 輛、機車 1,365 萬 6,315 輛，駕駛人 2,780 萬 2,422 人及運輸業 4 萬 1,960 家、23 萬 5,958 輛等，專責辦理車輛管理、駕駛人管理、運輸業管理、稅費管理、違規裁罰、車輛行車事故鑑定及覆議業務等各項公路監理行政工作；持續推動高齡駕駛人駕照管理、遊覽車安全設備提昇、小型車道路考照、駕訓班專案不定期查核、酒駕講習延長時數等業務，進而提昇道路交通安全；為便民服務，委託 516 家代檢廠辦理汽車定期檢驗，220 家駕訓班辦理原場地考照，民眾可利用 1 萬 199 家超商及 1,320 家郵局，就近繳納違規罰鍰及汽燃費等業務。

二、公路公共運輸多元推升計畫：為提昇公路公共運輸服務供給的質與量，補助各地方政府辦理各項措施，包含：購置無障礙車輛、推動場站無障礙化、開駛快速直截公車路線、推動新型態需求反應公共運輸服務及其他相關措施、持續辦理公車進校園措施、整合補助建置電子票證系統、應用電子票證技術強化公車使用誘因、辦理區域運輸發展研究中心、辦理公共運輸體驗計畫及補助偏遠路線營運虧損補貼。

三、公路建設及改善計畫：為促進行車順暢及安全，健全公路路網運輸系統，辦理台 9 線蘇花公路山區路段、花東公路花蓮縣境路段及南迴公路拓寬改善、淡江大橋及其連絡道路新建及省道改善等計畫；為解決生活圈內道路系統之瓶頸，促進各市鄉鎮間往來服務與均衡發展，補助地方政府辦理生活圈道路交通系統建設計畫；為紓解中山高速公路及福爾摩沙高速公路壅擠之交通量，辦理西濱快速公路後續建設計畫；為擴大省道交通資訊涵蓋面，提供用路人更優質路況資訊，辦理時空資訊雲落實智慧國土計畫；為提昇橋梁安全性及降低淹水潛勢，辦理省道配合區域排水整治及環境營造計畫需辦理橋梁工程及省道配合重要河川環境營造計畫需辦理橋梁工程等計畫；為打造臺灣成為自行車生活島，辦理全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫。

參、106 年度預算配合施政計畫編列情形

一、106 年度歲入預算

106 年度歲入預算編列 78 億 7,124 萬元，較上年度 75 億 6,986 萬 1 千元，增加 3 億 137 萬 9

千元，約 3.98%，主要係增列罰款及賠償收入所致。茲按各來源別說明如下：

(一)罰款及賠償收入：32 億 3,609 萬 3 千元，係違反道路交通管理處罰條例第 12 條至第 68 條規定之交通違規、違反公路法及強制汽車責任保險法等罰鍰收入，較上年度增加 5 億 3,563 萬 5 千元。

(二)規費收入：43 億 5,093 萬 1 千元，係汽機車檢驗與車輛行車事故鑑定及覆議收入、行駕照與號牌等收入，較上年度減少 2 億 3,686 萬 2 千元。

(三)財產收入：2 億 760 萬 6 千元，係利息收入、監理所站之場地設置提款機與電信基地台租金收入及廢舊物資售價等收入，較上年度增加 366 萬 2 千元。

(四)其他收入：7,661 萬元，係收回以前年度工程結餘款、廠商未領支票、招標圖說、考試書表等收入，較上年度減少 105 萬 6 千元。

二、106 年度歲出預算

106 年度歲出預算編列 525 億 4,889 萬 3 千元，較上年度 516 億 9,976 萬 9 千元，增加 8 億 4,912 萬 4 千元，約 1.64%，主要係增列公路建設及改善計畫所致。各業務計畫編列情形如下：

(一)一般行政：46 億 7,646 萬 1 千元，主要係本局及所屬人員維持費及行政工作維持費，較上年度減少 222 萬元。

(二)公路及監理業務管理：57 億 7,751 萬 4 千元，辦理公路監理業務、汽車技術訓練業務、資訊管理業務、公路車輛機械管理業務、公路養護行政業務、公路公共運輸多元推升計畫等經費，較上年度減少 10 億 8,840 萬 1 千元。

(三)公路建設及改善計畫：419 億 6,319 萬 3 千元，辦理台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫、台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫、生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104-107）計畫、西濱快速公路後續建設計畫、省道改善計畫、淡江大橋及其連絡道路新建工程、省道配合區域排水整治及環境營造計畫需辦理橋梁工程、省道配合重要河川環境營造計畫需辦理橋梁工程、全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫、時空資訊雲落實智慧國土計畫、台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫及公路養護計畫等所需經費，較上年度增加 18 億 6,319 萬 3 千元。

(四)一般建築及設備：1 億 2,990 萬 4 千元，主要係辦理嘉義區監理所雲林監理站東勢分站辦公大樓、第四區養護工程處洛韶工務段辦公廳舍新建工程及中部訓練中心暨南投監理站聯合新建大樓工程所需經費，較上年度增加 7,655 萬 2 千元。

(五)第一預備金：182 萬 1 千元，同上年度預算數。

肆、預期施政績效

一、公路監理

(一)落實車輛檢驗及保養管理，以提昇行車安全

為持續落實車輛檢驗及保養管理，本局修正道路交通安全規則，將原車齡 10 年以上營業大客車定檢檢附保養紀錄表規定，修正適用不分車齡之所有營業大客車，以提昇行車安全。

(二)加強監警聯合稽查作業，降低行車事故發生率

本局各區監理所（站）藉由每月固定排班於國道服務區、地磅站、各風景區及一般道路，執行監警聯合稽查作業，檢查駕駛人資格及車輛安全設備等項目，防患於未然，降低違規率及事故發生風險，維護用路人安全。

（三）持續推動高齡駕駛人駕照管理

因國內社會已步入老年化社會，高齡駕駛人已是社會的常態，惟高齡駕駛人的身、心狀態畢竟已非與年輕時相同，本局透過建立不適合駕駛的高齡駕駛人退場機制，讓不適駕駛人逐漸退出駕駛行列，以減少行車事故發生，保障用路人安全。

（四）推動汽車實際道路路考考驗

國人初學汽車駕駛，逾九成參加汽車駕訓班，依現行民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法，術科課程排訂 20 小時場地駕駛訓練及 12 小時道路駕駛課程。為提昇駕駛人道路安全駕駛能力，及與國外先進國家考驗制度接軌，規劃在既有駕照考驗基礎上，增加實際道路駕駛考驗科目，俾讓駕駛人於訓練階段強化學習道路駕駛，通過駕照考驗後，確實具備其於道路實際駕駛時所需之駕駛技術、觀念及道德，以維護自身駕駛及道路交通安全。

（五）研議酒駕講習延長時數

為有效矯正酒駕違規行為，本局研議規劃延長酒駕道安講習時數，「酒駕違規班」由現行 4 小時延長為 6 小時，「酒駕累犯專班」由現行 6 小時延長為 2 天（12 小時），期望透過限制駕駛人到指定處所接受一定時數講習課程之不便性，能遏止其違規再犯之僥倖心態。

（六）建構綠色優質永續的公共運輸系統

透過人、車、路線、場站、系統及制度之變革，使公共運輸成為「高安全」、「少災害」、「更聰明」以及「真貼心」之運具，讓使用公共運輸成為臺灣未來運輸活動的「進步選擇」。

二、公路工程

（一）健全省道公路路網運輸功能

辦理西濱快速公路及淡江大橋及其連絡道路新建等計畫，將使快速公路整體路網發揮疏解交通之功能，並與高速公路完整聯結，同時提昇城際運輸效益，減少交通瓶頸。

（二）增進東部地區運輸走廊公路運輸效益

為促進東部地區經濟發展，辦理花東地區公路改善、推動蘇花公路山區路段、台 9 線花東公路花蓮縣境路段以及南迴公路改善，減低自然災害造成東部地區公路交通阻斷之風險，及增進交通安全，降低肇事率，以促進東部地區產業發展。

（三）促進地方產業發展，減少城鄉差距

配合產業政策的發展，完善交通路網，提昇生活品質，補助地方政府辦理生活圈道路交通系統建設計畫，降低運輸成本，以促進地方產業升級，平衡城鄉差距，及促進地方發展觀光。

（四）運用高科技管理及技術，增進用路人行車安全

發展與建構智慧型公路運輸系統，提供用路人即時完整及迅速之交通資訊；建置高科技交通監視系統，提高用路人行車安全。

（五）推廣騎乘自行車，打造自行車生活島

辦理全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫，營造方便與安全的自行車使用環境，利用自行車風氣逐步擴散至生活面，將自行車融入生活，從產業發展、交通運輸至教育文化等面向，透過民眾樂於選用自行車為生活交通與休閒工具，並調和運輸系統，達到節能與環保等多重功效，期創造人本及和諧新環境，以逐步構建臺灣成為完善之「自行車島」。

伍、結語

本局 106 年度預算案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 委員賜予指教與支持。謝謝！

主席：現在確定上次會議議事錄。請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

現在進行詢答，先宣告以下事項：詢答時間本會委員為 8 分鐘，得延長 2 分鐘；其他委員會委員發言時間為 6 分鐘。暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。委員發言登記於 10 時截止。委員如有臨時提案，請於 10 時前提出，以便議事人員彙整。中午原則上不休息。

請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要謝謝賀陳部長對桃園鐵路地下化的支持，昨天交通部已經通過這個案子，部長，交通部什麼時候會把公文送給行政院轉國家發展委員會？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該會在一星期以內，會請他們修改。

鄭委員寶清：就是大概一星期，修改很快，我們請桃園市全力配合。

賀陳部長旦：好，謝謝。

鄭委員寶清：部長，我要跟你說非常謝謝你。

賀陳部長旦：哪裡，不敢當。

鄭委員寶清：這個對桃園的建設或未來的發展都有非常大的助益，看起來是多花了一點錢，事實上我們政府可以收到的錢是更多更多，我覺得我們在從事政治工作時，要看到一個大面向，不要只看到針孔而沒有看到隧道，要劍及履及去執行。

賀陳部長旦：謝謝。

鄭委員寶清：我謝謝部長，我們打的都是大算盤，而不是看小算盤。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：我真正要謝謝部長。

賀陳部長旦：不敢當，我們還有很多該努力的地方。

鄭委員寶清：雖然我質詢了十次，讓你答了很多次，真的很抱歉，不過非常謝謝你。

部長，全世界昨天大概都跌破眼鏡，聽說今天早上眼鏡行生意特別好，因為全世界的眼鏡都摔光了，都是因為川普當選的效應，部長，你怎麼看？

賀陳部長旦：我想他大概是讓大家充滿想像的一個人物。

鄭委員寶清：除了這個以外，你認為川普有什麼特色讓他可以戰勝希拉蕊？希拉蕊政治經歷這麼豐富，先生當過總統，她當過參議員、國務卿，部長有什麼感想？

賀陳部長旦：對於這個部分，我沒有什麼真正的理解，不過川普先生應該是一個成功的生意人，我想他應該是一個現實的人。

鄭委員寶清：所以給錢就辦事，是不是這樣？台灣可不可以給錢，叫他來防衛台灣一下？

賀陳部長旦：我覺得如果他是一個現實的人，他應該會促進全球更多的商貿活動，希望我們在國際航運上能因此受惠，這是我們的希望。

鄭委員寶清：希望我們的貨船不會再虧錢，陽明海運不會再虧錢，對不對？

賀陳部長旦：可能不是單一這一家，但是整個航運如果開始有好的景氣，對於國家就有幫助，不只是這家公司而已。

鄭委員寶清：部長，你有沒有看到民調從一開始就沒有看好過川普？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：突然間翻盤，我們看到所有民調都不準，你有沒有發現到這種現象？

賀陳部長旦：這不一定是好消息，因為表示我們對於民意是……

鄭委員寶清：更難捉摸。

賀陳部長旦：對。更需要全心理解，這其實也是一個重大的功課。

鄭委員寶清：所以有時候民意是很難量化的，都要去感覺。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：很奇怪的是這次可以看到所有民調都是跌破眼鏡，但是我看到網路民調卻很準，就是認為他會當選。雖然整體來講，希拉蕊贏了 16 萬張票，但是選舉人票輸了很多。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：他們國家這麼大，有 1 億多人投票，只贏了 16 萬票，我想這在台灣就吵翻天了，但他們就是跟著制度在走，我認為川普的個性是喜歡就喜歡，不喜歡就不喜歡，他講話都很直接，所以我們有時候會認為這個人很白目，他認為非白人不應該進入美國，要設很多門檻，甚至要做高牆阻擋墨西哥人進來，但是我覺得他很直白，該講的他就講，不該講就不講。部長，本來我昨天下午要向你請教有關颱風假的問題，你說不適合，但現在就是遇到問題要處理啊！因為地方首長要放假也不是，不放假也不是，颱風來不放假會被罵，颱風沒有來，隔壁縣市都放假了，他不放假也要被罵。所以，部長，這部分是不是要考慮和人事行政總處協商一下？

賀陳部長旦：當然。

鄭委員寶清：就是全國性各縣市一致的部分，因為氣象局最專業，所以交通部也有責任協調好，到底該不該放假就由交通部決定，至於某個地方發生土石流、水勢很大、又有豪雨，已經帶來危險了當然授權給縣市，就採兩軌制，這樣才不會為了颱風假吵翻天，地方政府怪罪中央預測不準，中央說預測很準，只是時間還沒到，真的很難判斷。部長對此有沒有什麼看法？

賀陳部長旦：委員的用意是有專業和現場判斷的綜合考量機制，這個方向我們絕對配合，而且會將這樣的想法向行政院反映，我們也會儘量改善自己的專業預測。

鄭委員寶清：昨天部長說不適合，現在可以修正了？

賀陳部長旦：我只是覺得用「假」這個名義恐怕不適合。

鄭委員寶清：對，這是命名的問題，避難假、颱風假都一樣。部長，我是覺得在施政過程中都會遇到很多困難，如果遇到困難只說一句話「不可能」、「做不到」、「沒辦法」，那就完了。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：但如果回頭想怎樣才有辦法、怎樣才做得到，人生哪裡沒有困難，對不對？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：但是我發現成功和失敗、有錢人和窮人的區別就在這裡。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：成功的人、有錢的人會想怎麼樣才能夠克服困難，部長以後還會遇到很多問題，從這次川普跌破眼鏡的當選，我們知道遇到困難就是要去克服，大家都說他不當選，但是他從開始就信心十足說自己一定會當選，就是那個信心讓他找出解決問題的方法。

另外再請教部長，上次你在答詢時提到 3 億救觀光，但是現在媒體批評這 3 億不是救觀光，反而是在救大陸來的一條龍，有這回事嗎？

賀陳部長旦：昨天我們可能也有向其他委員說明，現在並不是只有針對陸團才給這樣的補助，也不是針對業者而已，我們會將相當的重點放在現在受傷比較厲害的地區，這樣並不是針對一條龍設計的 3 億經費。

鄭委員寶清：所以不是像報紙所報導的只針對一條龍？

賀陳部長旦：坦白說，這部分也是我們過去在溝通時沒有說得很清楚，我們在作業上是朝兩個方向去要求及落實，但是在說明時可能太簡化，讓部分人誤以為我們只有針對陸團紓困、救濟而已，絕對不是這樣子。

鄭委員寶清：部長，我覺得不要太擔心，我們只要往前走就好了，我們可以看到台灣和中國關係最好的時候就是我們經濟成長最差的時候，經濟成長最高的時候就是和中國對抗的時候，所以我們就可以知道不必對他們太客氣。

賀陳部長旦：了解。

鄭委員寶清：我一直說他們之所以會變成巨人，就是因為很多人都跪著，大家都跪著看他就像巨人，只要我們站起來，他就不是巨人了。

賀陳部長旦：我們做這些說明並不是我們不歡迎陸客或陸客團，但是我們希望這是一個更多元的，把整個餅做大，不要只限於部分業者，這樣反而能把事情做好。

鄭委員寶清：政府就是要做點火的工作，要讓火發起來就是要去點火，用最少的錢做最多的事，讓我們的觀光業可以重新起來。我看到最近交通部的統計，反而東南亞、日本、韓國的觀光客大幅增加。

賀陳部長旦：沒錯，事實如此。

鄭委員寶清：部長，我再請教你，金門大橋已經流標 3 次，這對公路總局也不太好，大概什麼時候可以發包出去？

賀陳部長旦：這是不是讓陳局長向委員說明？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。我先簡單說明，等一下再請國工局副局長說明。就我的了解，他們應該是重新招標，今天應該會開資格標。

鄭委員寶清：會不會又流標？

陳局長彥伯：這就要看等一下開標的結果，我相信應該有相當的準備。

鄭委員寶清：這種工程如果台灣真的沒有辦法做，能不能開國際標？

賀陳部長旦：我確實想做這樣的規劃，因為我知道現在不管是工期或經費都相當放寬，如果還是有困難，可能我們就需要尋求全世界更大的專業協助，我們會朝這個方向來考慮。

鄭委員寶清：部長，我還是一句話，要想辦法解決問題，我的想法是，不去解決就都沒有辦法處理，不做可以找 100 個理由，要做找 1 個方法就好。

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：再次謝謝部長。

賀陳部長旦：哪裡，不敢當，謝謝你。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。今天審查公路總局的預算，最重要的問題還是汽燃稅，有關汽燃稅的問題很多，講了那麼多次，也講了很久，有隨車徵收和隨油徵收。我覺得像運輸業這種靠汽車生存的還是應該要隨車徵收，其他一般民眾就隨汽油徵收，部長覺得合不合理？這樣又可以解決問題。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。讓陳局長先說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。就大家經常提到的使用者付費這個觀點來看，使用多少汽油收多少費或稅，當然是一個比較公平的作法，但是又要考慮到制度的可行性，以及收進來的費用在相關施政上的應用，所以目前還是比較朝向隨車徵收的方式。

趙委員正宇：你有沒有算過兩者的比較？你算完之後以書面告訴我好不好？

陳局長彥伯：我在路政司服務的時候曾經有算過，簡單跟委員說明最大差異大概有兩個面向，一個是對於……

趙委員正宇：那是以前，跟現在不一樣，現在算一個新的給我，好不好？以書面方向給我。

陳局長彥伯：是。

趙委員正宇：局長，今天是不是開始下雨了？

陳局長彥伯：是。

趙委員正宇：你有沒有發現今天路上汽車變多了，機車變少了？

陳局長彥伯：下雨之後這種現象經常會出現。

趙委員正宇：為什麼？就是我常講的，一般人買了車，因為路況及汽油費用的問題，不會把車開出來，但像我們這種跑長途的，每天早上桃園—台北往返的一定都開車，但路程近的以及在新北市周遭的民眾一定是騎摩托車，因為比較方便，而且不用考慮停車位的問題。平常大熱天騎摩

托車沒關係，但下雨的時候就把車開出來，使用率非常低，像這樣如果隨車徵收對他們而言是不是比較不利？剛剛鄭委員提到川普、希拉蕊，為什麼川普會當選？選前本席認為川普會當選，因為希拉蕊的知名度雖比他高，但民調才贏他 1%到 2%而已，以機率學和民調來看，川普一定當選的嘛！但有一個特別的例子，鄭委員寶清就很厲害，他跟對手民調差 20%以上，最後還可以轉敗為勝，真的不容易。本席選舉時的民調跟對手差百分之十幾，若超過 20%本席也不敢參選了，所以民調不是最正確的，就像本席剛講到的汽燃費「隨油徵收」或「隨車徵收」，如果是對一般民眾做民調那就很準，幾乎都會說要隨油徵收，請部長、局長朝這方向多多努力。

66 號快速道路是公路總局負責的嗎？計畫是要接到國道三號，現在狀況如何？

陳局長彥伯：這部分是高公局在規劃，可行性目前應該是在報核中，之後會再繼續進行。

趙委員正宇：這部分是部長負責的嘛！本席認為進度要再快一點，這個規劃案當初已在 66 號快速道路開過記者會，也說了半天，進度也太慢了點，請再加快。

賀陳部長旦：是。我們會轉達高公局，請他們加強辦理。

趙委員正宇：請問 66 號快速道路到什麼時候能完成？路面一直修修補補的，今年 3 月被本席指正後，道路清潔及路面修復的問題現在都有大幅改善。公路總局工務段所負責的道路路面之所以比高公局差那麼多，是因為高公局的速度快，使用方式和鋪設方式不同，價格也不同，但是公路總局所負責的道路像是台幾線或早期講的「省道」，也都是非常重要的路線，本席覺得路面的修復、保養、導標設置還有安全島的修復都要非常用心，因為這些公路的車流量非常大，比市區道路的使用人數更多，請局長特別注意。

再來，大家都知道桃園市八德區的發展非常快速，連打房都打到八德，很不容易。這邊的重劃區和地區發展非常迅速，桃園市在整個六都人口成長率是最高的。本席剛講到的八德介壽路，是公路總局工務段負責的路段，當初本席有去會勘有關國道三號增設八德第二交流道的工程，市政府已經在做可行性評估，因為聯絡道坡度有高低差的問題，總工程司也有來看過，到時候可能沒有辦法直直地通到國道三號，可能要轉彎一下以符合路面的設計，因為這對地方的交通非常重要，可接到台 4 線，本席希望待可行性評估報告出來後，請部長一定要全力支持。

賀陳部長旦：我們一定來關心。

趙委員正宇：另外，武嶺橋已經花了 1 億多元做了一個機車專用道，本席會勘那天，局長沒有來，只有副局長到場，大家都看到現場狀況，桃園市政府交通局和本席的想法一樣，認為既然做了機車道就需要做出區隔。區隔方式有三種，第一種是環狀軟管，第二個是導標、第三個是安全島，你們建議採用什麼？

陳局長彥伯：交通桿的方式。

趙委員正宇：軟管的嗎？那個撞壞的機率很高，你知道吧！

陳局長彥伯：想要做實體分隔會牽涉到路寬的問題，有實際限制。

趙委員正宇：因為要 1.5 米以上是嗎？

陳局長彥伯：工程上要考慮道路幾何問題。

趙委員正宇：這個請局長一定要書面回復給本席。本席認為這件事對地方非常重要，既然加了機車

專用道卻沒有分隔，就跟以前一樣，那有什麼用？這是非常危險的。之所以要增加機車專用道，就是考量到機車和汽車彼此爭道，武嶺橋又是一座非常高的橋。遊客和當地人進出一般依靠兩個橋，最重要的就是較近的武嶺橋，另一座崁津橋還要繞一圈才到，一般要到石門水庫才會走崁津橋，若要進入市區一定是走武嶺橋，而且到大溪老街的遊客幾乎都是騎摩托車，以附近桃園各區的人居多，尤其是年輕人，所以這個橋一定要做分隔島，不管用什麼方式，一定要跟本席說明，但本席不建議做環狀軟管，因它只是釘在地上，很容易因汽車擦撞就撞壞了，對機車駕駛人的安全沒有保障，特別要注意。

陳局長彥伯：這個部分我們會檢討，希望能以更好的方式處理。

趙委員正宇：兩位看過「老車新狂吼」這個節目嗎？沒有？俗話說「沒知識要有常識，沒常識要看電視」，這個節目內容是敘述如何把 1960、70、80 年代的舊車或一些經典款的車子予以翻新，本席要講的是，公路總局要跟著時代變革，不能只有管制，這個也不行、那個也不行，為何人家國外都可以？國外還非常提倡改裝車輛，當然他們的改裝並不是把消音器拔掉、把速度加快，像車子的引擎以前是化油器，後來是噴射的，現在還有缸內直噴，技術是不斷進步的。臺灣這些製造汽車周邊精品設備零件的產業例如燈殼、鋼圈、三角架、傳動軸、變速箱和引擎的技術都是非常進步的，我們要鼓勵老百姓汰舊換新，像是經典車款或車況良好的，都可以利用這些設備及零件進行改裝。比如像 HID 燈現在行照上還有列出這個項目嗎？

陳局長彥伯：如果裝 HID 的頭燈是會列在行照上的。

趙委員正宇：是原廠出來的才列嗎？

陳局長彥伯：或是經過改裝之後經過一定形式認證再回來驗車，也會列上去。

趙委員正宇：都會列嘛！HID 燈還是本席在十幾年前擔任議員時提出來的政策，因為道路一般都擺白色的燈，容易造成前面和對向車道視線不良，現在已進步到 LED 燈。

陳局長彥伯：現在法規裡也允許裝設 LED 頭燈，所以現在看到很多車都是裝 LED 頭燈。

趙委員正宇：你剛講到一個重點，就是改裝時要經過一定的合法認證程序，如果是標準型的就一定要同意。但最近怎麼又傳出你們不同意的問題呢？

陳局長彥伯：我們會再去了解，應該是沒有這個問題。

趙委員正宇：請了解清楚後以書面答復。

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。本席想請教賀陳部長和陳局長。本席今天問的問題應該會讓台下的委員和召委都很有感，是民意代表每天都會遇到的問題，也是生活經驗。本席今天要談的是「要正視台灣的變形金剛」，兩位應該都知道變形金剛是什麼嗎？就是車子會變形，且具有各種功能。臺灣有很多變形金剛，部長您曉得本席指的是什麼嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我們事先了解，委員是關心一些改裝車。

鄭委員運鵬：請部長看一下簡報中本席認為的變形金剛，這一輛是民意代表去公祭時都會遇到的改裝車，即殯儀館「運靈車」，這個是不合法的但也有合法的。下一輛的我們每天在路邊看到賣

咖啡或早餐的改裝餐車「胖卡」，很多年輕人以此來創業，是臺灣一個非常興盛的行業，很多人用它來經營事業。下一輛是「舞台車」，連政府辦活動都有用到這種變形金剛車，有些合法有些非法，但大部分都不合法，沒有錯吧？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。只要有申請的話就可以合法，尤其像麵包車、咖啡車那種車，在 103 年我當時在路政司處理時，就讓法令准許其可以經過一定的程序認證後通過申請牌照。

鄭委員運鵬：驗車驗得過嗎？

陳局長彥伯：可以。

鄭委員運鵬：在道路交通安全規則的定義裡面，這類車稱為「特種車」而不叫改裝車。本席要請部長和局長正視這件事，這不是矇上眼睛就以為看不到的事。本席現在以「運靈車」為例來跟部長討論一下，請看一下簡報的數字，部長知道台灣一天大概有多少人往生嗎？臺灣一年死亡人數約為 16 萬多，一天大概是 449 人，若以 449 人來看，部長知道合法的運靈車要有幾輛嗎？目前合法的運靈車領牌數，大型可坐 10 人的有 145 輛，小型車有 72 輛，總共 217 輛。一天往生的人數有 449 人，合法運靈車只有 217 輛，其他都不是合法的車。我們每天都需要運靈車來辦莊嚴的送終儀式，但現在的確發生法令讓業者無法申請牌照或者原裝進口的合法車太貴的問題，請部長研究一下這個問題。下一張顯示的是合法的運靈車，進口價約在 4、500 萬左右，下一輛也是合法的，但第一張簡報裡那個車型很長的那款就是不合法的，這種車有三個車門，可以坐很多人，不合法的運靈車有各種形式，也不一定都這麼長。運靈車行駛在路上，交通警察不太可能去攔阻，因不合民情開罰單就成新聞了，且因為有實際需要也開得很慢，像餐車其實也開得很慢，警察也不太可能去攔他，因為這是民眾的生財工具，也具有有一些儀式性。這些改裝車非法存在，卻因為沒有登記和管理就當做問題不存在，是很大的問題。

217 輛運靈車包括大型和小型的，最多分佈在彰化縣，總共有 72 台，占了全台三分之一的比例，可是彰化的人口並不是特別多，總共有 1 百多萬人。嘉義市有 10 輛，部長覺得這個比例合理嗎？

賀陳部長旦：我不清楚為何有這樣的比例。

鄭委員運鵬：不合理的部分在於說，可能彰化業者們的習慣是要合法就一起合法，要違法就一起違法。再來就是，整體的數量就是不合理，跟以前的電動玩具店一樣，所以會造成偏廢。彰化縣有 72 輛，連江和嘉義縣都沒有，是 0 輛，可是連江和嘉義縣不會沒有這方面的需求。所以現在對特種車或改裝車的規範，雖然剛才局長有講 103 年有開放，但本席認為很顯然是不夠的，運靈車只是其中一項。據業者估計，現在的運靈車有八成是不合法的改裝車，本席跟部長報告是如何改裝的。以那種最長的運靈車為例，業者一次要買三輛合法原裝車，把其中兩輛鋸掉，用其中一輛的一節裝到中間焊接起來讓車型變得很長，不合法的車卻要合法驗車取得牌照，部長知道驗車時怎麼驗嗎？請局長說明一下。

陳局長彥伯：這我不知道，平常車輛要是有一些不應該裝設的設施，去驗車時會先拿掉這些設施。

鄭委員運鵬：這不是設施啦！把車子中間那節拿掉拼回去再去驗車嗎？局長，其實你知道狀況只是

不講。業者是以第三輛車拆牌照後去驗車，驗過後就以這個牌照繼續在路上行駛，這才是事實。本席不是要檢討驗車的流程或問題，而是在於這些改裝車並沒有比較高的肇事率，且確實有使用上的需要，本席一開始就講說要「正視」，不要以為矇上眼就看不到，改裝車有各式各樣，本席只是以運靈車舉例，請部長研究一下，如果可以在合法的規範下，也不會有特別的安全問題時，就應該定一些規則。現在簡報上顯示的就是把兩輛車焊起來變成第三輛，再拿沒有改的第三輛的牌照去驗車，一般時間可以拿來營業，平常則是把牌照違法裝在改裝車上面，這些是業者大概的作法，會後可提供給部長參考。

現在驗車檢驗跟審核有一些規定，通常這些客車原廠都有防撞測試，但這些改裝車怎麼撞擊？那種餐車也不可能撞擊，可是如果這些改裝車的事故率並沒有比較高，原因在於一、這是業者的生財工具他們也不希望肇事；二、因為有一些其他的功能，所以本來車速就比較慢，如果肇事率不高的話，本席認為這是台灣的一個產業，甚至可以輸出，請部長以政策的角度來看待此事。我們現在是根據道路交通安全處罰條例第十二條來管理拼裝車，若無核准領牌照被攔下就是罰 10,800 元以下，不過以運靈車為例，根本不太可能予以處分。

所以「改裝車合法化」要成為政策是因為第一，有國內外的需求跟市場；第二，台灣業者有此技術，所以 7 月 29 日發生遊覽車火燒車意外，本席印象中當時還沒有發現是駕駛蓄意縱火時，很多人就認為是因為改裝車出的問題，部長在備詢台上還替台灣改裝業者的技術背書，當時很多人不以為然，但是可以改大車就一定可以改小車，因為技術是延續的，小車的改裝技術可能沒有那麼困難。所以台灣業者有技術，再加上這些車子本來就存在，如果可以合法規範，反而可以增加規費收入，不要用罰單來彌補規費，這是政策上的可能性。

因此本席要提出幾個建議，第一，如果改裝車有規範，就由官方的監理站來驗車，不要放給民間驗車，可能會亂驗；第二，要鬆綁僵化的檢測和審驗制度並訂出可行的規範跟標準；第三，不需要以原裝車的車款做撞擊測試，因為根據各行各業會有不同的需求；第四，要限制這些改裝車的行駛速度，本席相信可做到，並且要禁止其上高速公路，因改裝車的安全跟速度的確會有些問題。部長可以根據以上這幾項原則研究訂定一些可行的方法，再請部長研究。

有關汽燃費未徵收到的費用，每年大概有 70 億到 40 幾億之譜，從 101 年到 104 年的狀況來看，104 年的表現還不錯，可能是因為有處罰條款或其他條件讓未徵收的比例下降滿多的，從 101 年的 13.6% 降到 104 年的 8.5%，未徵收數從 72 億到 104 年的 47 億，嚴格來說還是一筆大錢，平均一年有 60 億沒有收到，問題就在民眾沒有住在戶籍地以致沒有收到通知書，或通知書有寄達但民眾沒有回戶籍地收。但你們也採行了一個措施就是從 99 年開始可以讓民眾登錄居住地，只是做法不完整。從汽車跟機車新車領牌的表格來看，表格內目前只有戶籍地，所以變成民眾要跑兩趟，新車領牌的時候只有戶籍地，下一趟才能申請填居住地，這會造成十分之一左右的人領不到通知書，或是因為忘記了太久沒回去而遭到開罰，也是你們未徵收到罰款的原因。所以本席建議，汽車與機車的領牌登記書上要增加「居住地」，讓民眾一次搞定可以嗎？只是少一個表格而已。

陳局長彥伯：是，我們可以做，我們來處理。

主席（趙委員正宇代）：最好的解決辦法就是隨油徵收，這樣就沒問題了。

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。部長現在每天還是騎自行車上下班嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。儘量，但是今天沒有騎。

李委員昆澤：因為是下雨天的關係嗎？

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：部長是個非常忠實的自行車主，你在騎自行車的過程中，覺得台灣目前的自行車政策友善嗎？你每天騎乘自行車的時候會遇到什麼阻礙？請簡單說明。

賀陳部長旦：整個環境確實不夠友善，不過部分原因是道路上車種多而混雜所致，也有部分原因是自行車停放空間不足，這些都有待努力。

李委員昆澤：接下來要請教陳局長，目前公路總局應該有兩個計畫，其一是「全國自行車友善環境路網整體規劃」，另一是「交通自行車路網建置計畫」，今年與明年大概都編列了 2 億 5,000 萬元的經費，請問現在的處理情形與未來的政策規劃是如何？請簡單說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。編列這方面的預算不外乎是配合部裡上位的計畫，原則上就是確保在省道上騎自行車的安全，在這裡會對比較……

李委員昆澤：自行車友善環境計畫旨在針對鐵公路車站以及省道相關風景區建置路網，但我要提醒部長與局長的是，自行車這幾年發生 A1 加 A2 類的事故與傷亡人數是不斷地增加，103 年的事故大概在 7,700 件左右，104 年變成 8,005 件；103 年 A1 加 A2 事故傷亡的人數總共將近 1 萬 1,000 人左右，到了 104 年就成長到 1 萬 1,594 人，件數是不減反增。自行車的事故源自於台灣的交通環境，大車逼小車、小車逼機車、機車逼自行車、自行車逼行人，這是一個混亂的交通環境。部長要重視交通的秩序與安全，並以此作為重大施政目標，要針對目前的亂象提出具體改善的規劃。

部長，小車的部分，我們先從你最喜歡的自行車談起，自行車目前有硬體與軟體的問題，在硬體方面，現在規劃的自行車道可說是非常不友善，通常是在柏油路上畫上自行車的標誌，就說這是自行車專用道。然而真是如此嗎？這樣是友善的嗎？請部長簡單說明。

賀陳部長旦：委員所提確實是事實，但就像剛才向委員報告的，在都市地區各種車輛都必須爭用這些空間，有時也很難讓使用其他車種的人同意給自行車使用單獨的空間……

李委員昆澤：部長，目前這是個混亂的狀況，在柏油路上畫上自行車的標誌就稱之為自行車道，並不能確保自行車的安全對不對？因為這並不是一個自行車專用的車道。

賀陳部長旦：對。

李委員昆澤：上面是硬體的部分，至於在軟體方面，自行車整體行車秩序的規則通常散見於道路交通安全規則，不管是第一百一十九條、第一百二十二條、第一百二十四條、第一百二十五條，還是第一百三十一條，這幾條規範了自行車相關的安全事項。其中第一百一十九條規定了自行

車基本的硬體設備。部長時常騎自行車，你知不知道自行車要有什麼基本的硬體設備嗎？

賀陳部長旦：委員是指戴安全帽嗎？

李委員昆澤：第一百一十九條規定自行車必須要有煞車、鈴號、燈光及反光裝置等設備，這是基本的硬體設備。在道路交通安全規則第一百二十四條更明文規定了自行車要走慢車道，而不能走人行道。但是這些法令都未與時俱進，也與現實脫節，同時還沒檢討，更重要的是，還沒有訂定相關的規定，就連宣導也不足。所以我們時常可以在市區道路或公園裡看到許多自行車竄來竄去，非常危險。我們會注意車輛（大客車、大貨車）的安全，但現在在我們周遭會造成車禍的反而是自行車。部長應該也常常走在台北街頭，不管是部長還是一般民眾，時常都能在路上看到自行車的事故，每年的事故都將近 8,000 件，造成 1 萬 1,000 人的傷亡，這是非常嚴重的問題。所以我要提醒部長，對於自行車的友善環境，每年要編列 2 億 5,000 萬元的經費，但並不是延長自行車的路線就叫做路網或友善環境，而要針對硬體規劃自行車的專用道，並通盤檢討自行車行車秩序的相關的法令，同時還要適度地宣導，讓民眾知道自行車基本的相關規範。

賀陳部長旦：有關委員剛剛提到的預算，公路單位主要是用在非市區道路上，但是在都市地區反而更常發生事故，因此感謝委員的提醒，除了在公路方面要做有效的宣導外，一定還要協調地方政府繼續加強都市地區的硬體與軟體。

李委員昆澤：要重視自行車的安全，因為這就在我們生活的四周，隨時都可能會發生事故。對於自行車友善環境的政策，部長也是騎自行車上下班的人，應該要提出具體而明確的改善政策。

賀陳部長旦：好。

李委員昆澤：你認為這需要成立一個小組嗎？這個小組需要多少時間才能改善相關的安全措施？

賀陳部長旦：交通部有道安委員會，他們也成立過小組，我們會就這個小組的功能與……

李委員昆澤：我剛才也提醒過部長，自行車每年的事故與傷亡都不減反增……

賀陳部長旦：我們會加強。

李委員昆澤：這個小組的成效必須還要再提升。

賀陳部長旦：是的。

李委員昆澤：相關的政策與檢討報告，部長認為何時可以提出來？是 3 個月還是半年？

賀陳部長旦：我們會在 3 個月內就自行車安全改善的部分具體地向委員報告。

李委員昆澤：另外，有關大客車與大貨車造成的傷亡事件也非常多，自 95 年到 104 年大客車與大貨車的死亡人數與件數都非常多，這 10 年來營業大客車發生的死亡車禍高達 383 件，營業大貨車更嚴重，死亡人數高達 1,391 人。在肇事件數方面，營業大客車是 316 件，營業大貨車則高達 1,319 件。部長，從自行車、小車到大車，馬路如虎口，部長有具體的改善措施嗎？

賀陳部長旦：上次也有多位委員指教，我們從明年開始會對部分新款大客車要求加裝安全設施。同樣的，我們也希望大貨車來做。這件事情除了已經律定了後年以外，我們也在加速辦理，讓既有的車子都來加裝。這個部分除了協調經濟部及環保單位以外，我們願意在 12 月的時候，向行政院提出增強客貨車安全設施的緊急計畫，希望這個計畫能夠喚起全民對這件事情的重視。這方面的努力雖然做得還不夠，但是在血的教訓之下，我們希望能夠把它當成全國民眾跟相關部

會共同努力的目標。

李委員昆澤：汽車運輸業管理規則第十九條規定，拿到營業大客車駕照要進行初訓，滿 3 年之後，還要進行回訓。根據我目前的觀察，這個好像流於形式，因為每一班的人數非常多，人數多的話，學習車輛的性能、保養、檢查或是相關狀況的應變等等，有時候都是看錄影帶。以前我當兵的時候是當教育班長，後來曾回去配合教召。教召、點召在做什麼，你知不知道？是看錄影帶，而且不是看軍事的錄影帶，而是看豬哥亮餐廳秀的錄影帶，這是當年點召的狀況。現在大客車發生這麼多事故，訓練的時候也是看錄影帶嗎？師資夠嗎？進行初訓、回訓的環境夠嗎？請部長簡單說明一下。

賀陳部長旦：據我的瞭解，這部分應該有相當的改進，不過委員提醒的事項，我們會繼續加強。相關改善作為的資料，我們在會後提供給委員參考。

李委員昆澤：好。最後的時間我要提醒你，大客車發生非常多事故，而且大貨車發生事故的比例，或是造成死亡的人數，高於大客車的 4 倍。因為時間的關係談到這裡，請部長提出具體的改善措施。謝謝。

賀陳部長旦：好的，應該的，謝謝。

主席（李委員昆澤）：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。政府推行無紙化，儘量不要浪費資源，另外，也特別透過網路讓民眾申辦手續或繳交規費，讓民眾可以儘量的方便，但是其中衍生出費用的問題。監理所為了讓民眾繳交汽車燃料使用費，設計了 APP 供民眾使用。現在繳交使用費的時候，可以到郵局及金融機關去繳，另外一個方法是到便利商店去繳，也可以下載 APP 的程式。你們的立意都很好，讓人民有各種不同的、方便的選擇，省去舟車勞頓，也不要浪費紙張，這樣就可以繳交使用費，但是賀陳部長知道這當中有什麼差別嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。您是說手續費嗎？

劉委員權豪：對。政府鼓勵民眾從交通部公路總局監理服務下載 APP，然後就可以在 APP 透過信用卡繳費，但是這裡面最大的差別，就是在 APP 使用信用卡繳費的話，每單筆實際收取的手續費金額要給各發卡行庫，但是如果是透過超商繳費的話，國家有編列預算；以 106 年度為例，政府編列 9,900 萬元，差不多是 1 億元左右來負擔。一樣是鼓勵民眾使用無紙化的繳費方式，透過網路繳交，但是有不同的差別待遇。

賀陳部長旦：我請陳局長說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關委員剛才提到的手續費問題，是屬於信用卡轉帳的部分，這裡的手續費應該是信用卡公司收取的。我們基於使用者付費的概念……

劉委員權豪：不對啦，事實上，過去在超商繳費，手續費是繳費的人自己負擔，後來被批評之後，你們才編列預算吸收這一筆手續費。我唸一段 2010 年報紙刊登的新聞給你聽，「超商收汽車燃料費，從 7 元暴增為 15 元。」你們要有一致的標準。2010 年之前在超商繳費的時候，你們沒有

吸收這一筆費用，後來大家批評之後，你們才吸收這一筆錢。你們鼓勵民眾使用無紙本的繳費方式—使用網路，超商的管道也是屬於網路的一種，再者，APP 對民眾來講更方便，應該要更有誘因才對，不然 APP 的使用效果不好。你們如果沒有辦法馬上回覆這個問題的話，要回去詳加研究。超商的部分，你們編列 9,900 多萬元來吸收這筆費用。

陳局長彥伯：我跟委員簡單說明一下，超商也好，或是使用其他管道，早期在推出網路或是在網頁上轉帳的措施時，其實都是基於使用者付費的概念，由使用這個系統的人付費，但是後來有很多民眾認為這些錢應該由政府吸收，所以才編列預算辦理。如果這個部分也牽涉這樣的問題，我們願意回去檢討。

劉委員權豪：要有一致性。

陳局長彥伯：我們回去檢討一下。

劉委員權豪：政府推廣民眾使用 APP，卻沒有誘因，民眾要額外付錢。

陳局長彥伯：對啦，我想有程度上的不同，超商的話，是我們委託他們幫我們代徵，信用卡公司的話，有一點類似透過這個平台收取費用。

劉委員權豪：其實是一樣啦。

陳局長彥伯：相關的內容我們來研究。

劉委員權豪：我覺得程度上是一樣的。我沒有說你今天一定要提出完整的方案，我只是點出這件事情，請你們回去研究一下，看要怎麼樣處理。你們要提供誘因，讓民眾無論是使用 APP 或是其他繳費方式，都有便利性，而且不用額外負擔費用，這樣才可以達到政府節省人力、紙張的效果。

陳局長彥伯：是。

劉委員權豪：本席接下來要跟部長討論自行車的議題。從 104 年開始，你們就進行了全國自行車友善環境的整體建置計畫，看起來自行車的友善計畫，都是透過劃標線或是設置標誌的方式辦理。我舉個例子來講，臺東的運動環境很好，作為鐵人三項比賽的環境也很好，所以從 9、10 月開始，常常會在當地舉行鐵人三項或是自行車的比賽，但是台 11 線的一條公路上有摩托車在走，有轎車在走，又有比賽的選手在走，某個程度來講是不安全的，要動用很多人力來做這樣的事情。現在推行自行車的友善環境，除了透過劃標線、設標誌的方法之外，有沒有其他比較良好或創新的方法？我再舉例來講，根據運研所 102 年和 103 年對全國易肇事路段的統計，在自行車環島路網有 110 個地方是易肇事路段，105 年規劃的自行車路線也有 32 個容易肇事的路段。如果以警政署統計的自行車傷亡人數來看，當然他不一定是走自行車道，傷亡人數在 102 年度有一萬六千多人，103 年度有一萬四千多人。顯然我們政府一方面在推行自行車的友善環境，但是我們從運研所 102 年的統計可以得知自行車的環島路線本身就有很多易肇事路段，雖然大家喜歡自行車，可是警政署也統計出傷亡人數有上升的趨勢，對於整體路網的規劃，部長有沒有什麼想法？

賀陳部長旦：現在我所瞭解，除了加標誌和標線以外，也盡量在佈設有分隔的這種自行車道，去年聽說有 1,200 公里左右。

劉委員權豪：沒有，1,200 公里不是專用的，只是標示而已。

賀陳部長旦：對，有兩種狀況，我們想辦法……

劉委員權豪：部長，在最近這一、兩年內，我說的不是那種山邊、河邊休閒型的腳踏車步道，而是環狀專用的自行車道，你們總共設置了多少公里？從哪裡到哪裡可不可以說明一下？

賀陳部長旦：改善的狀況我請陳局長來報告。

陳局長彥伯：我們有建置一個「環島 1 號線」的自行車道路，這裡面對很多的限行或是交通安全做了改善，所以肇事的情況從 103 年的 315 件，當時還有 A1 類的死亡事件，在我們建置完以後，今年已經沒有人員死亡，受傷事件也大幅減少。為了打造一個自行車友善騎乘環境，我們針對一些易肇事路段會透過交通工程或是標誌、標線的改善來減少事故發生。

劉委員權豪：部長，本席再提出這件事情是因為政府花了非常多的錢要營造一個友善自行車騎乘的環境，但是它不應該只靠標線或標誌來處理，那一條馬路是大家在共用，所以這是很困難的一件事情，這是第一個。

賀陳部長旦：瞭解。

劉委員權豪：第二個，你們應該結合鐵路局，因為自行車要上火車不應該有限制，應該要更友善，這樣他才有辦法在比較長距離的狀況或是比較容易肇事的路段來透過火車運送，等他下火車之後再騎乘腳踏車，這個部分應該要有整體的配套，要做整體的思考。

賀陳部長旦：不是特別排擠乘客的情況下，鐵馬加鐵路這個部分我們會再……

劉委員權豪：這個要去檢討，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。我今天要與部長討論一個問題，本席有提出公路法第七十二條的修正，最主要是在維護用路人的安全和舒適，在台灣不管是路上行走或是開車、騎車，你有沒有發現台灣的道路和全世界有一個很大的不同，就是我們的車輛會跳來跳去？台灣的道路有全世界所沒有的狀況，就是我們有數不清的孔蓋，曾經有新聞報導過，在台中有一條路才短短 500 公尺，孔蓋就將近有 200 個，孔蓋這麼密集，一下子在路中間，一下子在左右兩邊，數不盡啊！所有台灣用路人共同的經驗就是開車很不舒服會上下跳動，而且騎摩托車很危險，行走在路的兩側也要很小心，我覺得這是台灣落後的一個象徵，這個問題要如何處理？因為路不平，就算不出車禍你的車也會受損，所以台灣的車子經常要保養，那萬一出車禍呢？發生過很多的例子，尤其是摩托車很危險，一遇到路面不平就會摔倒，如果剛好倒在快車道上可能會被車撞死，這種情況經常發生，所以本席現在要修法，我們來處理這個問題。

我再給部長看一張照片，這是孔蓋下地以後的路面，這個就在台灣啊！有一些地方政府受不了，所以應用路人的要求，協調相關管線單位把孔蓋下地，這個我們自己就做得到了。我們再來比較，如果你開車行走在高速公路或者是東西向快速道路，最大的不同就是它沒有人孔蓋；至於國內外道路最大的不同，就是台灣的這些孔蓋又難看又危險，那這些孔蓋是怎麼來的？數量有多少？全台灣稍微統計一下，大概有 256 萬個孔蓋，主要來自中華電信、台電、自來水公司和瓦斯公司，一共有 256 萬個孔蓋，這個非常可怕啊！我覺得如果稱台灣為先進國家，那外

國人看到這種道路絕對會認為是世界奇觀，那我們自己人為什麼要忍受呢？做那麼多孔蓋是為了讓使用單位方便，他們有很多理由，包括維修快速和便利，為了他們的方便，所有用路人要跟著倒楣，我們要共同負擔代價，這樣不行，所以本席要修改公路法第七十二條。其中我加了兩個東西，第一個，孔蓋目前還沒有處理，但是我們要先訂出它的防滑係數，現在只有規定路面的劃線，因為它會造成危險，其實除了道路分隔線要訂出防滑係數之外，更危險的是這些孔蓋，目前法令都沒有規定哦！如果孔蓋上面被灰塵和風沙覆蓋，它就會變得更滑，這樣很危險。

另外一個要修正的就是讓孔蓋下地，而不光是平整，本席希望交通部支持我的修法，因為對平整度目前的規定是正負 0.6 公分，他是怎麼做呢？在孔蓋做好以後，他會拿一個像木頭的東西去量看看有沒有在誤差內，通常剛做好的那一刻絕對會在誤差內沒有問題，問題是車壓過去不到兩、三天那個誤差就跑掉了，孔蓋的邊緣就凸出了，所以根本沒有辦法去要求，那個是假的啦！所以本席希望所有使用孔蓋的公司都要讓孔蓋下地，我知道這個需要時間，重要的是要花錢，所以本席沒有訂出特別的時間限制，但是這個一定要做，如果不做的話，這些使用單位不可能自己去弄，因為孔蓋已經存在那麼多年，誰願意去花錢花時間？如果我們規定在法律裡面就有法可據以執行，就可以來要求他們，請教部長看法如何。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。在安全上面，我想這是一件很重要而且應該去面對的事情，委員所提的方向我們願意支持配合，同時有一部分的地方政府已經這樣做，我們可以參考他們相關的經驗，大家共同來協調，看看怎麼樣採漸進性的作法來鼓勵這些使用管線的單位也朝這個方向改進。

林委員俊憲：好，謝謝部長。我知道這些孔蓋的使用單位遊說能力很強，像中華電信、台電、台水、瓦斯公司都會出來遊說我們，但是本席要強調的是，不能為了他們的方便和省錢就讓所有用路人跟著倒楣，這個絕對不行，所以在法令修正以後，應該逐年要求讓孔蓋消失不見，讓台灣的馬路成為一個安全的用路空間，不管是開車、騎摩托車或者是走路，我們要把平整的道路還給使用的人，好不好？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：我希望交通部要支持本席的修法。

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：另外，關於我們的地方建設，在上個禮拜林全院長到台南市來的時候，賴清德市長有請林院長去看了台南的台 61 線銜接 2 等 7 號道路這個大橋的興建地點，那天好像是陳局長做簡報，是嗎？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。是我做簡報。我簡單說明一下，這個計畫行政院已經在 9 月 30 日核定，後續還有環差和濕地的相關審查，我們會繼續來辦理，辦理完以後大概就要提送建設計畫，之後就開始編列預算來施工。

林委員俊憲：先前這些計畫的審定非常花時間耶！那個環差的結果弄得怎麼樣？

陳局長彥伯：環差現在已經開始在進行，會和濕地的審查一起來處理，希望能夠加速辦理，但是因為它經過濕地，所以有一定的……

林委員俊憲：好，本席是對我們地方的建設表達關心，請局長一定要加速來辦理，這個對台南的交通非常重要。

陳局長彥伯：是，我們會加速來辦理。

林委員俊憲：最後剩下一點時間，我要向部長提一件事情，在公路法第三十四條規範了各種汽車的行業，其實目前有一個新的產業出現，這個產業介於計程車和 Uber 之間，那就是酒醉的代駕，部長知不知道現在已經出現了代駕的公司？如果你喝醉酒沒有辦法開車，這個新的行業就會有人來幫忙把你和你的車送回家，然後這個人再自己想辦法搭車離開，已經有這樣的專業公司，這是目前在非常競爭的紅海之間一個藍海的產業。根據估計，在台灣一個晚上大概有 30 萬人喝醉酒沒辦法開車回家，我不知道這是怎麼算的，這 30 萬人平均每個人如果只花個 500 至 800 元，一年就有超過 100 億的產值，目前這個行業越來越多，也進步得非常快，它也準備開發出 APP，你只要在失去意識沒辦法按手機之前，趕快輸入你在哪裡醉倒了要他過來，就會有專人到那邊把你送回去。目前有很多的司機專兼這種職務，像台灣大車隊、大都會車隊有很多計程車司機發現與其排隊或是在路邊找客人，還不如來做這一行，在週末夜的時候，一個晚上最多可以跑五、六次，如果一天跑個兩次就可以賺 2,000 元，比白天跑一整天的車還要多錢。不過很可惜的是這個產業目前無法可管，因為酒醉的車主和代駕的司機會產生很多問題，譬如說安全的問題，萬一車子撞到怎麼辦？如果喝醉的人在自己車內嘔吐，他打罵那個代駕者而產生糾紛怎麼辦？包括我剛才講的，還有安全性的保養和保險等問題。

這是一個即將冒出頭的產業，我要讓部長瞭解一下，目前是無法可管，我們沒有辦法獎勵這種產業，也沒有辦法監督這種產業，甚至沒有辦法去要求代駕司機的資格，因為這個司機要把酒醉的人送回家，要幫他把車子停好再把鑰匙還給他，所以必須要有一定的監理。目前在公路法第三十四條規範了各式各樣的汽車產業，包括大小車，但就是沒有這一行，是不是要考慮把代駕也納入法律的規範來管理？

賀陳部長旦：好，我想他們現在除了適用一般服務業的規範以外，要怎麼樣使他們更具有專業性，在這方面我們再來改進，同時也可以參考別的國家的作法。

林委員俊憲：每一個時代的進步都會有新的頭痛問題，Uber 讓你頭痛，目前代駕這個新的產業也出現了，部長，我是提醒你一下。

賀陳部長旦：好，我們來參考其他國家的做法，一起進步。

林委員俊憲：謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：在陳委員歐珀發言完畢之後，我們休息 10 分鐘。

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。部長，上次我們在這邊有談到「台 9 線花東縱谷公

路安全景觀大道」，這是 10 月 18 日行政院核定的專案計畫，也有專案的經費，我們看這張地圖，這是在花蓮縣境已經完成的和正在進行中的路段，也是未來 8 年所要進行的，上次我也有談到這個期程太長，那這裡面有很多橋，包括玉里大橋、馬太鞍溪橋和萬里溪橋等，有這麼多待辦的路段，現在交通部或是公路總局有沒有初步規劃要先做哪幾段？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我請陳局長向您報告。

鄭委員天財：好。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關花東縱谷的安全景觀大道，原則上有很多地方的特性不同，交通狀況也有不同，所以我們目前會先委託一個專案的顧問公司來做整體的規劃，然後才擇定路段分期或是分幾個區域來試做，當然委員所提這幾座橋梁的安全我們會列為優先的考量。

鄭委員天財：今年幾次的颱風和豪雨都造成玉里大橋處於岌岌可危的狀態之中，所以你們在規劃哪些路段要先施作的時候，必須先考量到橋梁的安全，安全性需要加強的部分要先做。

陳局長彥伯：是，剛才委員提到的馬太鞍溪橋我們已經開工了，已經開始在做。我們對於玉里大橋也做過一些安全的評估和耐震補強，到目前為止，以它的安全性應該足以面對風災的侵襲，至於後續如何來推動改建，我們會來考慮。

鄭委員天財：玉里大橋改建是在這一次的……

陳局長彥伯：是在安全景觀大道這個計畫裡面，但是馬太鞍溪橋……

鄭委員天財：它是在原來的省道計畫。

陳局長彥伯：是，省道計畫已經在做了。

鄭委員天財：當然這個部分還在進行之中。

陳局長彥伯：對，還在進行。

鄭委員天財：因為大家都很清楚，花蓮和台東不但颱風多，豪雨多，地震也多，在這樣的情形之下，你們對於安全方面，尤其是橋梁的安全性，必須要特別加以考量。事實上，整個花東縱谷好山好水、好文化，中央山脈、海岸山脈都非常漂亮，很多路段兩側都是稻田，從綠色變成黃色，非常漂亮，在這路線也包括其他農作物，像是茶葉等等。所以在規劃時安全性固然最重要，而有關可靠的部分，怎麼讓鐵路和公路做更好的連結，假設未來鐵路相關部分能夠有更好的雙軌化，客運運輸也是必須去做考量的。

有關優美部分，它本來就很美，尤其是橋梁部分，要去考量這些文化，像馬太鞍溪橋，馬太鞍是原住民很重要的一個部落，玉里大橋也是，玉里是阿美族人口非常多的一個鎮，它連結富里和玉里，主要還是在玉里的範圍，要如何去呈現原住民族的文化特色，而這條線也有很多客家文化。過去一些橋梁景觀各方面，以現在來看是差很多，這部分公路總局最清楚，部長也很清楚。在花東，當然這個不包括花蓮大橋，那你看花蓮大橋之醜啊，玉里大橋也是一樣，既然在講安全、景觀，除了專業以外，要怎麼樣在景觀中納入文化特色。

陳局長彥伯：是，我們會考慮。

鄭委員天財：部長的意見如何？

賀陳部長旦：您剛提到文化表現跟在地景觀融合部分，我想除了在自己專業上思考外，也一定會邀集地方政府和相關團體一起參與景觀的共同討論，希望能夠把在地文化融入公路工程裡。

鄭委員天財：必須要這樣！同樣都是交通部所主管，今天是公路，之前的鐵路火車站，那個就……

賀陳部長旦：玉里車站的在地溝通需要再加強。

鄭委員天財：對，的確是有很多需要改善的地方。既然這次蓋了橋梁，而這個橋梁的景觀如何配合各方面相關的文化，這個是可以的，事實上不是沒有，臺灣已經有像這樣具有文化特色的橋梁可以參考。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：接著看這 94 億多元的計畫，上次已經跟部長提過要縮短期程，而部長也有承諾。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：但 106 年度預算只有 9 百萬元，等於千分之一，為什麼？

陳局長彥伯：跟委員報告，剛才提到委託相關專家、學者的專案研究會在今年開始施作，真的會用到很多經費的工程會在後續年度展開，因此 106 年度大概是以這樣的經費規模來辦理。如果相關規劃完成之後，相關工程要施作，譬如甚麼橋要施作，我們大概會透過裡面的經費來運用辦理，所以不會受到相關影響。

鄭委員天財：106 年度這 9 百萬元主要是規劃的預算嗎？

陳局長彥伯：是，是規劃的相關經費。

鄭委員天財：這個要多少時間？

陳局長彥伯：現在是以一年的期程來規劃，委員有關切，在委託過程中我們希望他提出分階段的成果，如果分階段的成果可行，而且跟委員剛所提的和地方及相關團體溝通有共識以後，那部分可以先行施作。

鄭委員天財：有些路段也不需要太多規劃嘛？

陳局長彥伯：是。

鄭委員天財：因為規劃也必須要到年底才完成，會變成 107 年度沒有預算可以編，這不應該，所以 107 年度也必須要有預算，因為有些路段不需要特別規劃，至於需要特別規劃的像舞鶴臺地，它有特色、有阿美族文化，又位在北回歸線經過的地方，當然必須特別規劃，但有些路段只是拓寬而已，所以希望 107 年度這部分能有實質的建設計畫經費，謝謝。

賀陳部長旦：是，一定，謝謝。

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。上次本席提到氣候變遷造成人類很大威脅，特別指出政府在推動綠色運輸有很大的盲點，越推動大眾綠色運輸的市占率反而越低，顯現出我們有必要認真面對這個業務。從圖表上看出，整個臺灣地區的市占率在 101 年是 27.5%，到 104 年是 27.2%，只有新北市和新竹市的綠色運輸市占率有增加一點點，全國其他各縣市都下降。這是很嚴肅的問題，所以整個公共運輸效能有機會就要做整體的規劃和加強。這個圖表也呈現出私人

運具不斷成長，目前公路總局的公共運輸規劃和執行有極大改善的空間。

過去宜蘭縣的對外公路是北宜公路，九彎十八拐，十年前國道 5 號開通，事實上這條國道開通之後，據坪林 CO₂ 的排放量監測，不管南向北向都越來越低，對整個翡翠水庫的卡爾森指數已經在 40 以下，是貧養。也就是說，國道 5 號的開設竟然對翡翠水庫水質有影響，藻類數、卡爾森指數呈現這樣的結果。

未來大量車流經國道 5 號進入宜蘭，宜蘭縣非常需要一條大眾運輸，而最好的就是鐵路，為什麼說鐵路是綠色運輸？上個禮拜我提到東部沒有高鐵，但是要有快鐵，這條快鐵就是你們 93 年內核定的東部鐵路提速計畫，未來我們會積極推動，希望部長能一起重視這個議題。

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，謝謝。

陳委員歐珀：另外，國內汽機車數量不斷成長，公路總局一樣沒有積極作為。從 101 年開始，汽車、小客車不斷成長，105 年每百人汽車數是 33.2，也就是每 100 人裡面有 33 人有一部車；再來看每百人機動車輛數，每 100 個人裡有 91.2 人有機車，顯現國內汽機車不斷成長，這違背我們節能減碳的原則。

因為公共運輸欠缺誘因，也就是我們推動公共運輸不力而造成小客車、小貨車、汽機車成長，審計部也要求公路總局改善，希望未來能訂定補貼計畫，進行考核、妥定管理和使用、宣導作業規定等問題，本席提醒公路總局針對這部分要做處理。

短期要改善機車的龐大數量不是那麼容易，長期著眼的話，短期策略應該鼓勵引進比較低污染或低噪音的機車，譬如電子機車的推展普遍被看好，向節能減碳車輛方面思考，未來一定要早日建構一個公共運輸的綿密體系。我記得陳建宇部長曾答應要以宜蘭做一個智慧型整體交通路網的行控中心，希望中央屆時能夠做全國的考量。

接著請教部長，2015 年蔡總統到東部時有提到一個共同的議題—東部的交通問題，他認為東部最大的問題就是交通問題。國道 5 號通車 10 年了，3 年前要實施計程收費時竟然忽略宜蘭縣的報告，當時本席表示很嚴正的抗議，我們是要求宜蘭坪林段從頭城到蘇澳比照國道 2 號、4 號、6 號、8 號、10 號免計程收費，然而這 10 年來還是一樣收費！我覺得滿遺憾的。

當時陳建宇部長提到宜蘭縣這一條高速公路有側車道，我當時問他側車道甚麼時候可以通？他說半年，但是 3 年後到今天還是沒通啊！到底甚麼時候能夠通車？不要讓國道 5 號和國道 5 號的側車道每逢假日就變成全國最大的停車場，請部長表示一下意見，國道 5 號側車道甚麼時候能通車？

賀陳部長旦：是不是能請局長來跟您報告？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。我跟委員報告，從剛才那張圖可以看到，國道的側車道現在大概只有兩個地方還沒有通，第一個是在最北的地方，現在高公局正在做從宜 4 到往北的匝道，從做好的匝道一直到台 9 這段還沒通，但是這段還沒通最主要是……

陳委員歐珀：這段道路現在有通，但有柵欄管制，這些都沒有通。

陳局長彥伯：是，我是指從匝道到台 9，以後高公局做好的匝道口是到台 9，那個地方還沒通、也還沒有計畫，就是因為宜蘭縣政府大概還在討論路線要怎麼走，這是第一段。最南端的地方是因為往南延伸有一條香中路，還有一個台鐵電塔無法遷移的關係，另外，民眾對於路線怎麼走、用地取得的問題，宜蘭縣政府大概也有不同的看法。委員一直持續關切這個問題，我們大概在下禮拜二會主動找宜蘭縣政府，就這兩段路線如何找出來、如何推動做相關研究並繼續加強推動。

陳委員歐珀：局長這樣解釋我實在沒辦法跟鄉親交代，都沒有時間性！上次你們說國道計程收費試辦兩年，試辦以後再檢討，如今已經檢討兩年、快三年，下個月就滿三年，結果國道 5 號的側車道還沒辦法通。我建議如果側車道真的沒辦法通，國道 5 號坪林段就比照國道 2 號、4 號、6 號、8 號及 10 號暫時免計程收費，否則宜蘭縣的交通是打結的，這部分全國用路人要求公平正義。下禮拜開會時，請給我們國道側車道甚麼時候能夠通車的確定時間，好不好？

陳局長彥伯：是。

陳委員歐珀：接下來是台 2 庚的延伸線，2005 年行政院核定為省道，定名為台 2 庚線，從頭城烏石港經過幾個鄉鎮後到利澤工業區，是類似 C 字型的三角觀光道路。這已經談了 12 年，甚麼時候能夠動工？這條完全是我們的責任喔！是我們中央的責任、是省道！請答復一下甚麼時候能夠動工？

陳局長彥伯：跟委員報告，有關這項方案推動的過程，相關路線要經過可行性研究，研究已經進行了一段時間，因為局裡各單位提供不同意見希望再做檢討，我們已經把檢討結果報部，我想部裡應該很快就會依程序轉院審查。

陳委員歐珀：部長，這同樣是理由啦！從核定到現在 12 年了，連甚麼時候動工都不曉得，本席只要求你下禮拜跟縣政府討論甚麼時候能動工，請給我一個資料。

最後一點，二結聯絡道路延伸到三星線的問題，這一條路線大家也談了很久，局長也很清楚。國道 5 號到台 9 這條預定明年完成，但是這條到這裡，這是預定路線，還沒有定案，196 線這條既定的拓寬工程甚麼時候能夠定案、能夠做？至少給一個時間讓我們期待，我們已經期待很久了，十幾年了，連定案都沒有。

陳局長彥伯：委員所關心的這些事項，我們在下禮拜二會一併跟宜蘭縣政府討論定案，再向委員報告相關的期程。

陳委員歐珀：部長，我們是解決問題的人，我對新政府期待比較深，所以對你比較嚴厲，但是我們講道理，請把效率拿出來，時間是最珍貴的，不要讓宜蘭縣空等，任何一條道路都要等十幾年！謝謝。

賀陳部長旦：了解，謝謝。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：繼續開會。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。這張圖表是交通部所做 1 月到 9 月最新資料，高鐵乘載人數增加，增加最多的是 11.9%的高鐵，增加了 15 萬多，捷運也增加很多，但是公路運輸載客量卻不增反減，而台鐵也減少，那是另外一個問題。

現在公共運輸不升反降，小客車卻大幅成長，成長 2.2%，你知道現在一天新掛牌車輛有多少嗎？有 1,053 輛，比去年增加 2.2%，更不要說這十年增加幾百萬輛，這兩年增加了 180 萬輛！這是幾年？請問部長，這 180 萬輛是幾年間增加的？好啦，我沒有時間。重點在這裡，今天審查預算，每年都有各種專案計畫，四年一次，首先是四年公路公共運輸發展計畫，公路公共衛生推升計畫再四年，明年開始的公路公共運輸多元推升計畫又再四年，每一個計畫都是一兩百億元，結果這十年來公共運輸卻不升反降！這要好好檢討吧？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我了解，最近公共運輸成長有稍微慢下來，可是前面幾年都持續成長。

葉委員宜津：不是成長慢下來，而是降低、是減少！我們為了推行公共運輸還成立專案辦公室，結果這個辦公室是委外的，位在臺北火車站樓上，這個委外的顧問公司是處理甚麼呢？是處理補貼分配作業。

不要說過去多年，就說八年，我們花了三、四百億元，結果公共運輸是跌的，而小客車卻大幅成長，這幾年真的是減下來嗎？以臺南市來講是倍增耶！倍增 100%以上。這就是做跟不做、用心跟不用心嘛！我要說的是，有人倍增了、有人是減的，我們增加 100%，結果整體還下降二點多，只有一年是下降百分之二點多，那表示甚麼？那表示我們要好好檢討。要怎麼檢討？很簡單，願意做的、要做的人，就給他錢認真去做，不是嗎？而不是他畫大餅、亂做，而你就亂給錢，不是！用載客量最準了吧？他有認真做、規劃的路線是真的有效、讓使用公共運輸的運量增加，這沒話講吧？這是具體的數字。所以這種人就要多給，坦白講那就是臺南市。不是大家吃大鍋飯，結果錢照拿、事不做，而認真做的拿那些錢、不做的人也拿那些錢，那些錢就浪費了，是不是？你同意吧？

賀陳部長旦：同意，要用績效來做他們的獎勵。

葉委員宜津：好，很好，這筆幾百億的預算今年就要這樣開始執行。接下來，其他人請先回座，只留下部長，不能打 pass 了，不要浪費時間、統統請回。我不會修理部長啦！回去啦、不用擔心，我們都是交通幫的。

部長，這是照你們的規矩，請你唸出這些圖是什麼，你看得見吧？請拿起麥克風，全部唸一遍。

賀陳部長旦：我的問題不是麥克風而是眼睛。

葉委員宜津：你們不准過來，這是部長的考試，不是你的。因為這個考試是要你唸不是我唸，請部長唸一遍。

賀陳部長旦：當心行人、鑰匙、鐵路平交道、蘋果、湯匙、高速公路、牙刷、香蕉、消防車、碗。

葉委員宜津：好，部長請回，請取消畫面。

賀陳部長旦：這是失智考試嗎？

葉委員宜津：對，這是你們的考試，我的助理也給我考試了。這是一位 76 歲鄉下醫生向我陳述的，他說：我為了去衛生所上班，現在每天開車去，鄉下只有我一個醫生，我不去的話那裡就沒有醫療了，但現在 75 歲以上每兩年要考一次駕照。OK，我還能看病、醫病關係非常好，但如果我無法通過考試，將來是怎樣？我要請一個司機載我去上班嗎？對你們的考試他也這樣說：要考試、要體檢，但是考記憶跟交通安全有甚麼關係？因為他是醫生。

部長知道怎麼考嗎？我的助理早上也幫我測試了一下，我跟 75 歲的人差不多耶，我的記憶力照你們的標準是勉強過關。部長知道你們的標準是怎麼定嗎？現在換你開始，請問你剛才唸的那些你還記得幾個？請說出你還記得甚麼？

賀陳部長旦：當心行人、鑰匙、蘋果、高速公路、碗、……忘記了！

葉委員宜津：好，不錯了，比我還厲害，我只記得三個，我記得當心行人、鑰匙，那個「鑰」字我想半天寫不出來，你現在用講的，「鑰」字你寫得出來嗎？現在都用注音輸入法，所以你可能寫不出來，那個「鑰」字我最後是用注音的。我只記得三個，剛好及格，是 75 歲之人的及格標準。可是蘋果跟交通安全有甚麼關係？把它 show 出來，蘋果跟交通安全有甚麼關係？香蕉跟交通安全有甚麼關係？牙刷、湯匙、碗又關乎交通安全甚麼？對不對？沒道理吧！若記憶好才能開車，那我可能很快就不能開車了，我現在才剛好答出三題，符合你們的過關規定。

賀陳部長旦：我相信這個高齡測試是有國外的一些依據，不過對這部分我們再做檢討。

葉委員宜津：你們的測試我都同意，包括視力、辨色力、聽力、四肢活動、視野、夜視，這些我統統都同意，體能我也同意，測驗的第一關要知道今年是民國幾年幾月幾日，這 OK 啦。但是要在一段時間後寫下記憶的結果，而這些就是你們所謂記憶結果，我認為這個不對。記憶對開車、交通安全來講沒那麼重要，這個需要檢討一下。我剛說的具體案例，一個衛生署醫療單位都認可可以行使醫療行為的人，但你卻認為他不能開車了，這會增加很大的困擾。這是我們在各行各業裡面需要去考量的地方，好不好？

賀陳部長旦：是的

葉委員宜津：我不是反對，我也認為基於安全應該要檢討，譬如這個用意是高齡者適不適合開車，這個議題我們要正視，也真的覺得很重要，當然可以測驗，但這樣的測試是不是合乎情理？是不是真的是因為交通安全而設置的？還是會讓人覺得這是歧視老人、故意找碴，或是剝奪他的權益？這樣不好，好不好？

賀陳部長旦：了解，我們應該尊重這件事情，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。自今年 3 月份開始，汽車駕照考試採行雙軌制，亦即在通過筆試之後，除了駕訓場內的路考之外，可以選擇加考實際道路駕駛，最近交通部宣布自明年 5 月起要取消雙軌制，全面強制加考實際道路駕駛，請教部長，在全面實施道路駕駛考驗之前，交通部做好準備了嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。當然，永遠都有加強的餘地，不過這幾年來我們持續在做，這部分我請陳局長向您說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關將於明年 5 月全面實施道路駕駛制度，本局已跟駕訓班業者共同成立一個推動小組，對推動這項措施所要辦理的事項正逐項檢討律定之中，期程也已經訂出來，在今年年底之前大概就會全面就緒。

陳委員素月：汽車駕照考試採實際道路考照是世界各國現行通用的考照方式，也是一個先進的做法，我們都贊成，可是本席有所疑慮，因為我最近接到一個陳情案，經過實際了解之後，我發現實際的道路路考還存在很多問題有待解決。這個陳情案內容是在實際道路路考的過程中發生車禍的話，肇事責任及理賠要怎麼處理？對此交通部到現在都還沒有明確的規範，以臺灣的道路狀況來說，交通真的非常複雜，地狹人稠，實際的道路狀況不像駕訓場那麼單純，以前的考試可能是在駕訓場裡面，一輛車、一條路線就一個人在考，以後如果實施實際路考，考照者一上路之後可能會面臨眼花撩亂的狀況，紅綠燈號誌、左右來車或是旁邊有打算超車者，各種狀況都不像駕訓班的場地那麼單純，在這種狀況下，如果考試時發生車禍，我們要如何理賠？交通部有跟金管會談論過這部分的保險問題嗎？

陳局長彥伯：有，我們持續跟金管會討論中，而且也達成相當的共識，爾後包含駕駛人、乘客或車子理賠的相關保險都會在這裡面中律定，所以應該沒有問題。

陳委員素月：本席這裡有兩個案例，其中之一是發生在豐原監理站所轄的路考案子，在考試的過程中，臨停時撞到路邊的車輛，可是後來的解決方式是，被撞的車由保險理賠，而教練車則是由監理所理賠。另外一個個案則是擦撞機車，結果是由駕駛人自己賠。處理沒有一致性，這樣要如何保障考生的權益？因為考生路考時尚未取得駕照，卻在考試過程中發生車禍，我覺得交通部對於這樣的狀況要有完整的規劃。目前看到的案例都只是小擦撞，萬一發生人員傷亡的重大意外事故則是會很嚴重，理賠會是一個很麻煩的問題，交通部對這部分是不是要更加審慎評估？

陳局長彥伯：這可分為兩個面向來看，委員所提的個案是發生在今年 3 月的試辦期，這跟明年 5 月的正式開辦是不一樣的，因為有了試辦的經驗，委員方才也特別提到，我們已經跟金管會討論好，在正式開辦之後，車輛應該怎麼投保、駕駛人應該怎麼投保，有關這些保險問題都會在裡面做規範，在完成規範之後，若是發生保險事故，就會由保險公司來做處理。其次，學員能否能夠至馬路上進行路考，在他上馬路之前會由駕訓班的教練做最後的評估，評估他 OK、有一定的能力之後，才會讓他參加道路考試，大概是會採取這種方式來做確保。

陳委員素月：據本席了解，日本是採兩段式，有關上路考試是在考取道路駕駛學習證之後，再實施道路駕駛訓練，經過訓練之後再考正式的駕照，我們是不是可以參考、學習這個作法？

陳局長彥伯：報告委員，我們現在的制度與之非常相似，明年實施道路考試之後，也是要經過場地考驗，通過之後才會到馬路進行道路考驗，所以其實是一樣的。

陳委員素月：就是要先場考？

陳局長彥伯：要先進行場考，也就是我方才說明的，要在確保他有駕駛能力之後才讓他上馬路參加道路考驗。

陳委員素月：好。另外，有關教練問題，過去委託駕訓班辦理駕照考試，有關評定的考驗員，檢定考試就是在考驗場裡面取得，但是未來實施路考之後要怎樣處理？因為每一個人的主觀判別可能會有所差異，這樣是不是會造成評分標準不一的情形，而影響到考生的權益？因為在駕訓場考試單純，壓線等未符規定可能就是扣幾分、扣幾分，可是實際道路駕駛的狀況非常多，要如何去判別分數怎麼扣？有關這部分是否有考慮辦理考驗員的訓練？

陳局長彥伯：我們已經持續辦理多場駕訓班考驗員訓練，也編製了考驗手冊，告訴他如何下達考試科目、怎麼評分等等，除此之外，我們也在北、中、南辦理相關駕訓觀摩，讓他們去做了解。其實現在已經有駕訓班這樣做了，我們更進一步希望在明年 3 月之前，這些駕訓班的考驗員就能實際參與試辦工作，那麼到明年 5 月，他就可以具備相當的能力從事考驗的工作。

陳委員素月：當然考驗員的培訓也很重要，因為他是主考官，除了監理站派出的主考官之外，他也是監考員之一，所以這個評分標準也要一致，除了考驗員的培訓之外，也要和駕訓班的教練溝通。因為教練都知道評分標準，會教導學員如何做才不會犯規、被扣分，可是如果他們不知道我們的評分標準，未來在路考時，可能有很多學員在不知道評分標準的情況之下就會很容易被扣分不及格，以致無法過關。目前你們是採雙軌制，我覺得你們應該將已經委託試辦的這段時間所發生的狀況都綜合起來好好地檢討，尋求比較周延的辦法之後再來實施。

陳局長彥伯：我們會依照委員的指示辦理。

陳委員素月：當然進步的政策我們都會支持，可是如果在配套措施尚未完整之下就貿然實施，可能會造成考生無所適從，也會造成駕訓班的壓力與負擔，徒增民怨。所以我們希望你們在實施新政策之前，要有更完整的檢討與規劃。

賀陳部長旦：現在是試辦階段，我們會不斷蒐集相關意見。謝謝。

陳委員素月：謝謝。

主席：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。請教部長，現在公路總局所主管的，在東部最重要的公路建設就是蘇花改的相關工程，也是地方居民期待已久的。我非常謝謝部長和院長親自蒞臨隧道貫通活動，展現要如期完工的決心。就現在已經在進行的三段工程當中，雖然中間遭受到許多的障礙，但還是要非常謝謝行政團隊齊力克服這些障礙，地方上也期待能夠早日完工。除了這三段工程之外，現在地方上也出現一些聲音，希望其他路段後續也能有所改善。例如在南澳有一個平交道，因為現在北迴線列車班次很多，很容易造成塞車的問題。未來整個工程完工之後，你們如何克服相關的瓶頸路段，或者其他有一些峰迴路轉的山區，可能也會有相關的瓶頸路段或者比較危險的路段，現有的改善計畫如何？有無具體時程？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有關南澳平交道一事，應該明年就會完成，我請陳局長向委員說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。南澳平交道大概在明年 5 月就會完工。

蕭委員美琴：這是立體化的工程？

陳局長彥伯：是立體化跨過平交道的工程。這項工程改善之後，對於當地的交通……

蕭委員美琴：應該會在蘇花改三段工程之前就可以先完成平交道的改善？

陳局長彥伯：對的，所以也可以說是一項先期的工程。至於從東澳至南澳之間尚未改善的部分，我們已經有做相關的道路幾何線形坡度的改善，相關的交通工程措施也會在這部分進行，但更重要的是，我們正在進行有關交通安全事項的評估作業，同時也會辦理相關的說明會，並邀集在地鄉親或者關心的委員及團體大家一起討論，看尚未施作的路段可以做哪些改善，更確保交通安全。我想我們可以在委託的研究裡面辦理相關的說明會來吸納大家的意見。

蕭委員美琴：我認為與地方的溝通與說明是必要的，要讓鄉親能夠了解你們整體規劃未來的短、中、長期之計畫方向。

另外，在公路的部分，蘇花公路即便是改善了還是有很多的瓶頸，例如雪山隧道的塞車問題，可以預期的是未來會更嚴重，所以其實民眾對於軌道、火車的依賴度會非常高。我們也不希望因為蘇花改的完工而造成過多的車流，畢竟現在花蓮吉安等地區已經造成塞車以及停車困難等相關問題，如果觀光客主要還是以鐵道運輸來做為到東部旅行的交通工具，相關的配套也就是從火車站到其他各地方的公共運輸，就會變得非常的關鍵。我們提出 DRTS 已經有一段時間了，但至今還沒有讓地方感受到有具體的規劃，初期的試辦也只是單一景點，尤其是在地使用者並不是特別多的點對點的試辦，但我們多次提出希望能夠以台 9 線為主要幹道，讓大車通行，不要走裡面的小路、不經濟的路段，不然對於車子本身的成本、油耗量、時間都會造成不方便，導致民眾、運輸公司及交通部不斷補貼三輸的局面。如果能夠以主幹道由大車為主，其他村落或者聚點則以小型車來搭配，其實這是比較經濟與理想的狀況。針對未來整個智慧運輸的整合系統以及 DRTS 的改善，本席希望你們能夠更積極、更快速地提供更好的相關配套接駁以及公共運輸的相關服務，你們現在規劃的時程如何？

陳局長彥伯：委員一直持續在關心花蓮地區的 DRTS，目前我們在玉里鎮和萬榮鄉有相關的規劃，但這樣的規劃跟委員所提到的透過台 9 縱幹線魚骨形規劃的理念是不太一樣的，畢竟 DRTS 我們已經核定也已經在做。至於委員所提到的構想，我們今年大概會透過區域發展中心來規劃，看用什麼方式進行，朝這個方向來作業。

蕭委員美琴：因為你們沒有全面解決，只是單一的點對點，其實多數的人還是沒有辦法感受到 DRTS 未來要做更綿密的公共運輸服務相關的方案。

陳局長彥伯：我們大概會找一個城鎮先行試辦。部長也一直很關切這部分。因為它以後是類似小車換大車或中車換大車的概念，其實某種程度就是一種轉乘，希望可以透過轉乘的優惠或電子票證的整合，讓民眾更願意搭乘。

蕭委員美琴：這種話講了很多也講了很久，但現在還沒有具體執行的進度。

陳局長彥伯：年底之前 DRTS 會先出來，至於委員提到魚骨形的……

蕭委員美琴：整個東部地區這麼狹長，但你們只挑 2 個點，那其他的鄉鎮該怎麼辦？這樣是無法達到全面性的公共運輸服務之效果。

陳局長彥伯：我們會先規劃，再挑一個點來試辦。

蕭委員美琴：希望你們能將時程往前調整，更積極處理這件事情好不好？

賀陳部長旦：現在玉里部分的 DRTS 範圍已經放大了，我想我們也不是靠單一的系統，誠如剛剛委員提到的，一定要以客運路線為主其他為輔的作法，所以不會單獨靠 DRTS 來擴充，必須整體來做這件事情，我們一定會朝這個方向來努力。

蕭委員美琴：即便你們已經將玉里範圍放大，不是像之前只設定安通為一個點。如果將其他村落的人載到火車站或公車站，他們要再搭車到花蓮市區看病，其實重點就在台 9 線的運輸上，因為大車到每個鄉鎮都進去繞半天再出來，不但耗油、耗時，也讓大家覺得不方便，你們只是解決單一點或單一範圍之內的運輸，其實還是無法呈現出整體我們要讓交通運輸更為便捷化、更為便利，甚至是節能減碳，減少耗油和經費的支出，其實這要整套一起作計畫。我當然可以理解你們要先找試辦點來試辦，但我還是希望這個試辦點是納入更大的整體計畫當中。

賀陳部長旦：對，它是整合的。

蕭委員美琴：再者，現在燃料稅是依照各地方的縣道、鄉道公路以及市區道路的公路範圍來給地方縣市政府做分配。燃料稅再分配給地方縣市政府去執行地方道路的管養，這個管養經費的使用狀況，有需要由主管機關交通部來做後續的追蹤嗎？還是把錢撥出去就沒事了？

賀陳部長旦：關於這個問題，我請公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：原則上汽燃費分配完了以後，大概就是由地方政府執行。因為地方政府每年都會將相關成果提報到交通部，我們和部裡面也會一同審核他們的預算執行情形，如此即可了解他們是不是有按照原來汽燃費分配的使用狀況。

蕭委員美琴：因為過去每年分配給花蓮地方政府的燃料稅大概是 1 億 5,000 萬元，你們如何分配這 1 億 5,000 萬元？是不是有確實做道路管養？公路總局對於地方道路管養是否有更有效的評鑑機制？我知道過去有獎勵的方式，如果管養得很好就有獎勵，但如果經費在使用上並沒有很有效時，後續會衍生更多民眾、用路人在交通上道路安全之實質問題，未來你們的評鑑機制能否納入強化監督與執行？如果地方政府認為資源有不足之處，你們還可以考量用其他的方式來支援，但你們要先確保已經撥給各地方縣市政府的燃料稅分配額度是確實有效的運用在各地方道路的管養上。

賀陳部長旦：目前我們已經有對六都經費進行考核，至於其他地方的考核，我們會配合主計總處。不過委員剛剛所提醒的部分，我們會繼續在個別項目上來優先督導。

蕭委員美琴：為什麼六都有考核，而其他縣市沒有考核？

陳局長彥伯：其實包含整體，部裡面都有相關的機制在做考核。

蕭委員美琴：可是你們剛剛講過，這個分配出去，後續就沒有管了。

陳局長彥伯：分配完了之後，他們每年還是要呈報使用情形至交通部，而交通部每年還是會做一些養護的考核……

蕭委員美琴：所以地方道路管養的狀況，你們有基本的地方回報之相關資訊。如果確實有經費不足之處，可以透過各種不同的管道向中央申請改善計畫，希望你們也能夠更積極回應。

賀陳部長旦：當然。謝謝。

蕭委員美琴：謝謝。

主席：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。局長，我今天看了你們的業務報告後發現，你們在臺灣做了台 9 線蘇花道路、花東公路，要解決生活圈內的道路系統，還有各鄉鎮往來的生活圈道路等等，我不曉得你們在馬祖地區有沒有計畫做什麼道路系統？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。馬祖地區大概都是屬於市區道路，我們……

陳委員雪生：什麼道路？

陳局長彥伯：市區道路。

陳委員雪生：市區哦！

陳局長彥伯：因為這部分比較不是屬於我們所能夠著力的公路系統，所以長期以來大概力有未逮。

陳委員雪生：好像是營建署……

陳局長彥伯：是營建署。

陳委員雪生：營建置推動的是道路生活圈？

陳局長彥伯：營建署有一項市區道路生活圈計畫，公路總局也有一項公路系統的生活圈計畫。所以會補助在都市計畫範圍內或範圍外等等的計畫。

陳委員雪生：剛才鄭運鵬委員給我看一項數據，現在馬祖沒有靈車，還有哪個縣市沒有？

陳局長彥伯：還有嘉義縣。

陳委員雪生：你怎麼會知道？

陳局長彥伯：因為我剛才認真聽鄭委員的報告。

陳委員雪生：不錯！你滿關心的。我剛才也是第一次聽到馬祖沒有靈車。

陳局長彥伯：也沒有火車。

陳委員雪生：我們高鐵都地下化了，我們有很多鐵路都地下化，所以最近賀陳部長都笑嘻嘻的。

陳局長彥伯：其實不一定要有靈車才能夠做那件事情，還是可以用貨車等等車輛來載運送。

陳委員雪生：我們那邊都是用抬的，都是 11 路的。總之，公路總局在馬祖做的事情也滿多的，不只是監理業務。陳彥伯局長也去了馬祖很多次，對馬祖也留下深刻的印象，我希望有關公路總局業務的部分，請局長也多關心、多關照好不好？

陳局長彥伯：有關公路總局能夠在馬祖地區有相關的補助或協助事項，我們都會大力配合。

陳委員雪生：我對你滿好的，所以你對我也要特別好。今天是排審查你們的預算，我一毛錢都沒有砍，都是其他委員砍的，你要記在心裡面，也要表現一下好不好？

陳局長彥伯：好的，謝謝委員。

陳委員雪生：接著請教賀陳部長，其實我是故意讓你休息 5 分鐘。今天我要請教部長關於小三通

問題，剛才陸委會邱副主委來拜訪我，他非常關心馬祖到馬尾，還有金門到泉州航線一事。前幾天在審查航港局預算時，我聽說本來有些委員因為我不在場就要凍結某些預算，後來昆澤委員有幫我講話，在此謝謝昆澤召委。因為這部分的預算很少，我有跟陸委會講，為什麼我要在總質詢時質詢院長？其實我也是在幫你的忙，因為這裡面還有行政院主計總處這一關。航港局有關小三通事務的預算編得很少，是編在連江航業的補貼裡面，由白手套去做這個動作。現在預算可能不夠，上次我拜託部長，部長也承諾在兩個禮拜以後會回答我，但我不知道現在情況如何？希望部長回去後跟航港局交待一下，就兩馬航線及泉金航線一事，在政策上，據我的瞭解，臺馬輪部分現在的狀況非常不好；至於泉金航線部分，他們希望要有政策，所謂的政策就是能夠夜泊石井—泉州的石井港。因為大家都知道觀光客都是早出晚歸的心態，在陸方，他們有補助業者經費，客源也非常充裕，在此情況下，他們當然沒有問題。我擔心的是，尤其在現在敏感度很高的時候，大陸又說臺灣反中，如果我方把金門、馬祖兩條航線都停掉了，在政治上可能比較落人口實，所以我要拜託部長。早上邱副主委來找我，他非常憂心這個區域，所以找我協助，當然我跟兩方的業者都滿熟的，我也會跟他們說，但忍耐總是有限度的，不可能一直漫無止境的虧損下去，部長可以理解嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我了解。確實如委員講的，特別是金門、馬祖，它不只是單純的離島運輸服務，還涉及到小三通的政策性，加上最近兩岸的狀況比較複雜，我們要格外小心處理，我們會跟陸委會和行政院專案性的來了解以後的處理方向。

陳委員雪生：本席要告訴部長，航港局在這方面的經費有限，所以，我幫部長開了一條路，就是動支預備金。我以前也在主計單位服務過，知道經費使用的情況，請部長跟陸委會協調後看要怎麼做，因為這裡面牽涉到跨部會的問題，所以要指导航港局怎麼做，還有行政院主計總處願不願意？本席藉著質詢部長的機會，讓交通部比較好著手去做這方面政策上的考量。

賀陳部長旦：會。上次也有答應委員，航港局確實有它的困擾，您所提的問題我們還沒有成績出來。不過，我們最近也跟陸委會密切協調，讓陸委會整體去衡量尋求動二是不是可以考慮的方向。

陳委員雪生：謝謝部長。

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。本席經常在走南迴公路，從楓港到台東知本大概有 107 公里長，局長應該非常了解，每逢颱風來襲時這段路都要封閉。局長知道今年封閉了幾次？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。這部分我不清楚，同仁跟我說是 4 次。

簡委員東明：大概是 4 次，只要颱風來襲就會封閉，局長可能不是很了解封閉主要因素，希望你能夠徹底去了解，為什麼每次颱風來都會封閉？過去可能是因為山路不是很穩定會坍方，但是現在坍方的因素已經減低了，也有做了改善，現在我們要探討一個比較嚴重的問題，就是臨海路段的問題。

陳局長彥伯：就是海岸侵蝕浪襲的問題。

簡委員東明：對，就是臨海地段的道路，不知道局長是否了解，但在本席的印象中，當初在開南迴公路時，陸地跟海岸之間有一段距離。

陳局長彥伯：據我所知，以前的距離大概有 100 多公尺。

簡委員東明：是 100 公尺到 300 公尺，甚至更遠，但是因為海平面的上升，大家可以看到這條道路目前的狀況，海跟陸地幾乎差不多連接在一起，這可能還是退潮的時候。過去海灘還沒有那麼近，大概距離 100 到 200 公尺，現在臨海線已經靠近道路，颱風來襲時浪還會打到陸地上，這是道路封閉的主要因素之一。我想再過沒幾年，這條路就會因為海平面上升的關係而被淹沒，依一般專家判斷，大概再 5 年到 10 年的時間就會被海水淹沒，不知道公路總局對此有沒有改善方案？

陳局長彥伯：跟委員報告，剛剛委員關切的南迴公路應該是南興到多良這個路段，我們在這部分大概是採取兩個方式，第一，剛剛提到海岸侵蝕問題，我們會在這裡施作一些海岸保護相關工程。第二，在南興路段做養灘的工程。這是目前正在施作中的工程，可以看到海岸也已受到相當程度的保障；至於長期應該如何處理？透過媒體的披露，我們也了解這個地方是我們未來要保護的重點，近期會向專家學者請益……

簡委員東明：你們現在的工程大概就是做海堤，另外大部分的海岸會放消波塊，還要與海爭地，你們買了一些鋼筋，要繼續往海這方面去施工。目前看到消波塊是這個樣子，之前可能還有更多消波塊已經沈到海底，我們大量丟擲消波塊去防止海水沖上來，不曉得已經丟了多少消波塊，還有就是做海堤。但本席認為，我們不能用人定勝天的思維來看待南迴公路，再這樣丟下去，在 5 年、10 年以後還是會沉到海底，局長剛剛也提到多良到南興的路段，海跟公路幾乎連接在一起，颱風來襲時不封閉不行，萬一車子在經過的時候被浪打到或是沖走怎麼辦？這個問題很嚴重。雖然這裡的景色很美，但每次看到這樣的情況，我們不得不去設想一個長期方案，將它改善成一條非常安全、而且能一勞永逸的道路。

陳局長彥伯：是，剛剛委員提到的部分，經過養灘後已有相當程度的保護，以前颱風來襲時，四個車道都會被浪打到，經過養灘後，大概只打到第一個車道，但長期要如何來改善，委員剛提到人力無法勝天，所以，在局裡面對於要如何尊敬大自然、工程要如何施作，我們思索過，也有和專家學者在討論。

簡委員東明：你們每次編列的預算都相當多，花這麼大筆經費，一直重複做同樣的工作，就是繼續堆消波塊，永遠也做不完，而且到最後都沈到海底啊！我們看到之前發生很多這樣的情形，為什麼一定要重複做這樣的工程？為什麼不採一勞永逸的做法呢？像臨山的部分你們現在做那個草埔隧道到安朔，那就是一種很好的施工方式，因為有避開彎彎曲曲和坍方的地方。

陳局長彥伯：這個我們會來考慮，但是因為臨山側就是南迴鐵路，鐵路也是我們所考慮的一個重點，所以在那個地方要如何改善、選線如何走，這都需要進一步加以考量。

簡委員東明：對，公路總局應該要趕快來做一個長期的規劃，不要再做重複而且浪費的工程，尤其是在不久之後就會消失的道路，應該要做很好的規劃。

陳局長彥伯：是。

簡委員東明：另外，最近有一些鄉親為了草埔隧道在抗爭，最主要就是探測的問題，因為道路要分流，所以他們才發起抗爭。本席一再建議公路總局，中央的單位都知道，原基法有明文規定：「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，原住民得分享相關利益。」所以任何開發或進行工程一定要徵求當地居民的同意，要向大家說明得很清楚，如果有說明清楚就不會發生這樣的狀況了。

陳局長彥伯：是。

簡委員東明：現在每一個地區都相當敏感，稍微有什麼動作，大家都會想了解到底有沒有什麼問題，所以本席一再希望公路總局能夠去看清楚原住民族基本法的規定。

陳局長彥伯：是。

簡委員東明：現在這個問題有沒有解決了？

陳局長彥伯：我要去了解一下，因為我們正在做路線的探勘，當地居民有所疑慮，後續我會責由同仁依照原住民族基本法相關規定跟當地的原住民共同來討論。

簡委員東明：本席在下禮拜三可能會到這個路段進行考察，到時候我們再來進行溝通。

陳局長彥伯：我們會向委員請教。

簡委員東明：本席也希望部長能夠用半天的時間來參與我們的考察，看看這個路段的進度還有往後我們應該要繼續努力的地方，謝謝。

主席：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。剛剛簡委員東明提到南迴公路這個問題，這是一個非常嚴肅而且很嚴重的議題，整個海岸線在這 50 年內大概已經退縮 100 公尺到 300 公尺左右，其實我們對這個早就應該要有警覺了，而不是等到現在看到這個問題才要想辦法來解決。光是對南迴公路養護就已經花了將近 7 億，這當然也跟地球暖化、海平面上升有關，很多問題都夾雜在一起，這條路已經動不動就被沖毀、動不動就產生問題，究竟要如何來處理，本席認為並不是用放消波塊、築海堤這種單純的方式就可以解決這個問題，部長應該要儘快的成立一個專案小組，在交通部內部找相關學者專家，用最短的時間趕快想出一套方法，不過這個方法應該會有一定的難度，部長看法如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是，我完全同意，應該比海平面上升還要更複雜，其實這是板塊之間擠壓的問題，所以我想確實需要一些交通部以外的專家，甚至可能要請中研院來給我們一些指導，我們會來重視這件事情。

李委員鴻鈞：本席認為應該要儘快進行。另外，像我們每年對道路的養護大概就要花將近 420 億元，這是一個非常龐大的數目，比方說在花東的台 9 線，我舉現在台 9 線第 3 期的道路改善計畫為例，這分為 8 個標，可是其中只有 2 個標決標了，有 6 個標都還沒有。而且有 3 個標的進度都還不到 10%，這樣會有問題，把養護分為 8 個標，一些部分已經處理好，其他部分完全沒有

在進行，那這條道路有做跟沒有做一樣嘛！局長，是不是這樣？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。現在 8 個標裡面有 2 個標完成了，有 4 個標正在施作中，另外 2 個標是在設計中。這條道路是要進行改善，所以道路本身並不是不可以行駛。

李委員鴻鈞：因為有的土地還沒有徵收，有的部分還在進行差異分析，既然這是一條道路，就應該要全面性的來統籌，而且要有一致性，而不是拆開成好幾段來做。

陳局長彥伯：我們是分不同的標同時在進行，這樣可以加速它的期程。

李委員鴻鈞：你說分不同的標同時來進行，時間差如果很短，那就還好，如果時間差拉得很長，等到這邊好了，那邊才要開始做；那邊做好了，這邊又要重新再來一遍，就是會有這樣的問題。本席要強調錢要花在刀口上，現在一年要花 420 億的養護經費，錢就要花得合理，在工程面上必須要通盤的來看這個問題，而不是拆開來，可以先發包的就先進行，可是其他部分可能還有一些程序要處理，像土地徵收如果不順利，那要怎麼辦？對不對？

陳局長彥伯：是。

李委員鴻鈞：另外，像金門大橋也是一樣，在 100 年的時候辦理了一個變更計畫，從 50 億拉高到 70 億，可是金門縣政府沒有辦法去處理，結果又回到國工局這邊。就是說你們把錢給了金門縣政府，金門縣政府又委託國工局來做發包跟施工，結果國工局發包給這家公司，而這家公司根本就沒有能力來做這座橋，到現在還擺在那邊。所以就是地方政府本來就沒有辦法處理這個問題，委託中央來做，中央也不能如此草率，當初進行會發包給這家公司，就是因為採最低標、搶標嘛！他們搶到這個標卻沒有能力做，所以本席就要回歸到我之前跟部長講的，我們要確定廠商真正有能力來施工，這是一個很重要的原則，這就要重新檢討是否應該採有利標，可是採有利標也不能變成綁樁，這個都是有其潛在的問題，所以，這部分應該也是要去面對。此外，金門大橋的部分，你們目前要如何處理？

主席：請交通部國工局陳副局長說明。

陳副局長議標：主席、各位委員。今年 8 月份，我們經過三次招標，事實上是沒有標出去……

李委員鴻鈞：那就對啦！

陳副局長議標：後來我們就跟相關廠商、業界進行座談以瞭解他們的困難何在。

李委員鴻鈞：你當初訂的 70 億，現在已經做了多少？現在出去的標絕對不是 70 億了吧？

陳副局長議標：現在沒有，大概是 60 億以下。

李委員鴻鈞：所以說如果我們有重大工程，可以用附帶的方式，我打一個極端的比方，例如我有重大工程要標，包裹式的兩個標，有能力來承包的公司一堆，至少 10 家以上跑不掉，就是說我們可以有一些變通的方式，否則這個永遠都是找一些比較劣質的公司來做，願意來做的，能力不夠；有能力做的，他又因沒有利頭可以賺而不願意來承包。那你就把它包裹進來嘛！

陳副局長議標：我們這次用的是最有利標。

李委員鴻鈞：不是最有利標的單一問題，就算是最有利標，還不是像你剛才講的三次流標？

陳副局長議標：三次公告。

李委員鴻鈞：也是沒有人來標。

陳副局長議標：是。

李委員鴻鈞：所以，部長，你們要想一個方法去變通。

此外，汽燃費是交通部最大的收入來源，我們現在看到過往未繳的大概占 10%，亦即到 8 月份為止，累積未繳的大概有 128 億，這不是小錢，今年還有將近 200 萬輛的汽車還沒有繳汽燃費，問題出在哪？你們現在變成用催繳的方式，包括強制催繳，你們花了多少錢去要求他們繳這 128 億？

賀陳部長旦：剛才聽說好像是四十幾億。

李委員鴻鈞：好像沒有那麼多。每年大概是編三億多的預算在處理這部分，除此之外，幾乎每年也都會編 1,000 萬來做宣導。本席認為，基於使用者付費，汽燃費也應該是值得大家好好澈底檢討的部分，就像我上次講的，政府鼓勵民眾使用大眾捷運，假設今天我是開 1800 cc 的車，可是我要繳的汽燃費是固定的，但我並不是每天都會開到這部車。為了因應氣候變遷，我們要鼓勵民眾少開車，可是一方面又從這方面徵收其固定的費用，這個本來就不對。所以，你們就是要從這個邏輯、方向去做正面思考。汽燃費採使用者付費，也到了應該要執行的時間，當然，大眾運輸部分，包括計程車、營業車，要如何設計出一個方法來配套，其實這個不是說不行，這樣合起來，我們才有辦法去解決這些問題。好不好？

賀陳部長旦：是，應該的。

主席：請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長，過去在高鐵通車之前，從台北要到屏東，你會選擇什麼交通工具？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。應該就是坐到左營……

鍾委員佳濱：我說高鐵通車前，住在台北的人要到屏東的話會怎麼坐車？

賀陳部長旦：可能是走高速公路或搭台鐵自強號再去轉車。

鍾委員佳濱：好，所以如果你是搭台鐵的話就要 7 小時，如果走高速公路則要花 5 小時，搭飛機的話，到小港機場也還要 45 分鐘的車程。在高鐵通車之後，屏東人要上台北的話怎麼辦？一樣嗎？

賀陳部長旦：可能就是在新左營轉車吧？

鍾委員佳濱：我們要到新左營轉車的話，從屏東站出發的話，一樣要搭四十幾分鐘的火車，這是不用等車的情況下。你或許會很訝異，我們要去高鐵的話，不會走國道 1 號，而會走國道 3 號接國道 10 號，車程也大概是四十幾分鐘，對屏東人而言，如果高鐵沒有通到屏東的話，這個高鐵通車與否對我們屏東人到台北是沒有差別的。你也知道我們屏東縣全縣從縣長到縣民都很懇切希望高鐵能通到屏東，請問，有何困難？困難在哪？我們上次提出跟台鐵共軌，當時部長的回答是，當年高鐵設定的終點站就是新左營，從機廠設在燕巢就可以理解，機廠通常都在底站的附近，不可能把車子往回頭拉到維修的底站，為什麼高鐵設定的終點站就是新左營，甚至沒有

考慮到高雄火車站，原因為何？

賀陳部長旦：應該就是當時鐵路地下化工程和高鐵……

鍾委員佳濱：決策的時間點不同，對不對？

賀陳部長旦：對。

鍾委員佳濱：重點在此，當年決定興建高鐵時，中央並沒有想到讓高雄市的鐵路地下化，如果鐵路地下化在當時比高鐵早拍板定案，高鐵的終點站不可能是新左營，而是高雄市，所以今天為什麼人民要追求政黨輪替？因為不同的政黨執政，思維方向不同。過去北部的人執政時，只想高鐵到新左營就好，等到南部的人執政後，他說台鐵要地下化，但現在已經來不及了，高鐵要與台鐵共軌來到屏東的話相當困難，部長，你現在代表南部人支持民進黨到中央執政一個很重要的思維，這個是可以彌補的，公路總局在評估高屏第二東西向快速道路，直接從國道 3 號連結到國道 10 號，通過我們的北機場。小英總統上週對陳菊市長表示，南部地區在新南向政策中有重要的特殊戰略位置，新南向需要新的國際交通、國際貨運，高雄不是只有海港而已，也應該是未來新南向的空港，但小港機場有辦法作為新南向的門戶嗎？李昆澤召委在此，他很清楚，小港機場光是客運機現在就有宵禁規定，因為起降的噪音會影響附近居民，所以夜間禁航。高雄市是一個人口稠密的國際大都會，國際的貨運航空是 24 小時的，因為夜間禁航，貨運不能起降的話，就失去了跟國際無時差的接軌，但沒有關係，我們高屏一家親，高雄市政府需要的，我們屏東人可以來替代，屏東有一個空軍機場，目前空軍使用北場，南場則是閒置的，國防部有在規劃，但我們認為其規劃不能只考慮到國防需求，而要考慮我們整個新南向的需求，我們建議，跑道改善之後可以起降 747 的貨機，如果在我們南部的國際機場還沒有一個明確的定案前，是否先把這個定點標定出來，我們南部需要一個與國際無時差接軌的貨運機場。要設機場的話就需要聯外交通，我們飛小港機場的飛機是從高屏溪進來，如果要飛到南機場，也是走同樣的路徑。空中的航線所差無幾，僅差在地面的交通，當貨機落地之後，還要走圖上這條綠線，就是我平常搭高鐵不會走的路線，之所以不搭，而繞一大圈，就是因為很容易塞車。所以，高屏橋雖然已拓寬，但是進鳳山之前的路段還是非常壅塞。所以我們認為未來興建高屏第二東西向快速道路時，若能夠予以連接的話，在高鐵通到屏東前，不僅可以屏東人可以透過這條快速道路銜接高鐵，節省車程，在未來新南向政策上，如果屏東南機場成為貨機起降處的話，它也可以成為南機場貨運對外路聯的孔道。部長，你聽到這裡，覺得其有無可行性？

賀陳部長旦：就我的瞭解，第二東西向快速道路本來就有針對這個在做評估，不過，您剛才所強調屬於貨運上的功能，我們會再納入考慮，讓此事的可行性可以加進來。但另一方面，對於南機場作為貨運場部分，無論其安全或其他航空條件上，我們也會讓民航局去做通盤檢討。

鍾委員佳濱：速度要快，因為桃園的反潛基地搬過來之後，機棚需要很大的空間，如果南機場不趁此機會做提升的話，未來可能又淪為與高鐵的情況一樣，因為高雄的鐵路地下化晚於高鐵做決策，導致高鐵完全沒有向南延伸的餘地，如果今天南機場有這樣的可能性，一定要趕在國防部另作其他規劃之前先有所主張，否則就枉費蔡總統今天給我們南部人抱持的讓南部交通更為改善的希望，更重要的是要落實臺灣新南向政策非常重要的一個目標。

賀陳部長旦：好，我們再跟相關部會協調。

鍾委員佳濱：謝謝。

主席：請江委員啟臣發言。

江委員啟臣：主席、各位列席官員、各位同仁。我們一般在建設道路，在取得用地時都會有協議價購此一程序，當然也就涉及雙方議價過程，請教部長，這個議價過程中政府是不是應該有誠意地出一個價，看民眾能否同意。而在出價的過程，也不能太離譜，如果跟民眾的認知相差太遠，可能是：第一，你沒有用心去瞭解當地的市場價格。第二，只想草草率率敷衍過了就算了，反正接下來就丟給地方的協議價購委員會去處理。本席手上就有這樣的一個案例，就在昨天而已，國道 4 號豐原潭子段現在正進行協議價購，其實這些民眾不是不願意配合，問題是這個價格太離譜了，雖然它位處市郊，也算農業用地，但其一平方公尺的協議價購價格是在 2,800 到 4,900 元左右，為什麼這麼低？我覺得，第一，這些土地的交易本來就很少，所以你們也抓不定其市場價格。第二，附近的土地，在民國 94 年時曾經因為高壓電塔工程被徵收，當時一平方公尺的協議價購價格是 6,000 元。結果你們現在提出的價格是 2,800 到 4,900 元，民國 94 年有 6,000 元的價格，現在卻只剩 2,800 到 4,900 元，所以現在這些人都跳腳，而且質疑政府到底有沒有誠意要協議價購？還是只是呼攏過去，趕快就丟給市政府的價購委員會去審查？而且你們只聘了一家不動產公司來查估，這是不準確的，也讓他們認為你們根本是在敷衍。市區土地或許比較有市價可以參考，針對市郊土地價格，你們應該要實地去訪查，且要透過一家以上的查估公司。再者，這個協議價購的會議不應只辦一次，像昨天這一次，明顯就低於他們認知的價格，你們是否再給他們一次機會，且再去查一下貼近於大家所感受、認知的市價後再來決定，好不好？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。程序上，委員所說的這些都是非常合理，只是對這個個案，不知道我們同仁有無補充說明？

江委員啟臣：此涉及不少戶。

主席：請交通部國工局陳副局長說明。

陳副局長議標：主席、各位委員。簡單向委員報告，我們現在進行的協議價購會議有一套的程序，我們是根據蒐集到的資料，包括有實際成交的市價來評估，這是一個……

江委員啟臣：可是，民國 94 年時，徵收高壓電塔用地時價格就可以達 6,000 元。

陳副局長議標：那個應該是有一些特別區位的問題。

江委員啟臣：這不是特別與否的問題，如果你的土地被徵收，你會不會希望適用之前被徵收的最基本價格？

陳副局長議標：委員的資料最好提供給我們參考，我們也可以檢討一下，甚至於提供給……

江委員啟臣：好。第一，你們應該盡可能去蒐集所有可能的交易資料，包括政府去徵收的資料。第二，你們應該開放民眾提供這些資料，然後你們再去做決定。

陳副局長議標：是。

江委員啟臣：而且不要開一次會就草草了事。

陳副局長議標：是。

江委員啟臣：如果只開一次會就決定的話，人民不會接受的，你們接下來的徵收會很困難的。部長，可以嗎？你應該交代一下，再給他們一次機會。

賀陳部長旦：程序上可能有些限制，不過在蒐集資料及溝通上，我們還是可以儘量來做。

江委員啟臣：而且現在都是市價徵收，你必須真正地反映市場行情的價格，可以嗎？

賀陳部長旦：瞭解，好，我們在溝通上儘量來加強。

江委員啟臣：而且不應該認為它掛的是農地，就應該是低價，沒有這回事。

賀陳部長旦：瞭解。

江委員啟臣：不要讓民眾覺得你們這些人都不食人間煙火，好像連一平方公尺的價格是多少都搞不清楚。

賀陳部長旦：是。

江委員啟臣：另外，本席要請教公路總局，台中市今年做了很多路平專案，當然還是有不少民眾陸續反映路不平的狀況，當中就有不少路段是屬於公路總局主管（即省道）部分。目前在台中市境內的省道大概有十餘條，都是主要省道，而民眾平日使用省道的頻率都非常高，但有一些的確真的坑坑疤疤，就像我自己常常在走的豐原台 3 線、圓環東、西、南、北路就是坑坑疤疤，另外，本席很感謝你們把豐原東勢段修整得很平，大家對這個的評價就很高，我現在這裡有一張圖，這是你們已經納入年度預定改善的路段，台中市只剩下幾條沒有被納入，例如大雅區的中清路、豐原區的中正路、潭子區的台 3 線中山路、沙鹿區的台 10 線，所以，在此我要請部長承諾一下，請把這些全部納入，明年都把它完成。既然其他條都納入了，只差 4 條而已。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。請委員把資料提供給我們，我們儘量在相關養護經費可以支應的情況下將這些全數納進來。

江委員啟臣：既然要做就要做得漂亮一點，不要做一半。這些道路是民眾經常在使用的，而且都是主要省道，不是小道路，用路人數及出入的車輛非常多，你們把它納進去並做好，對你們而言也是加分的。

賀陳部長旦：好，我們朝這個方向來努力。

江委員啟臣：好，謝謝。

主席：現在休息，下午 1 時繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請邱委員志偉發言。

邱委員志偉：主席、各位列席官員、各位同仁。第一個問題我要問的是有關高雄捷運路竹延伸線，此案初步已經出交通部到國發會了，我每天都打電話到國發會關心進度。在送國發會前，你們

整個幕僚作業應該已經充分瞭解這條高雄捷運路竹延伸線的必要性以及它的政策導向，希望交通部跟國發會協調時能夠拿出你們的專業與堅持，讓這個已延宕十幾年，讓北高雄民眾引頸期盼，對產業、對地方生活將形成重大影響的交通建設儘速通過，透過交通建設提振高雄經濟非常重要。請問部長對這件事情的掌握為何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。據我瞭解，第一期的部分即將要提國發會委員會。

邱委員志偉：第一期沒有問題。

賀陳部長旦：是。

邱委員志偉：現在第二期要核定。

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。就我們瞭解，國發會已經排定於本月 17 日召開第二階段可行性審查會議。

邱委員志偉：17 日嗎？

林司長繼國：是，11 月 17 日。

邱委員志偉：你們一定要好好準備，要極力向國發會說明這條延伸線對高雄的重要性，不能再延宕、不能再重北輕南。透過交通建設、透過公共投資來帶動地方產業、帶動國家經濟的發展，我想部長應該是支持的。

另外，針對南部很多的交通建設，在縣市合併之前，因為縣的財源有限無法發展；在縣市合併後，我們要做到高高屏，也就是原來的高雄市及高雄縣，他們的基礎建設及人民的生活水平、待遇都應該拉到齊頭式的平等，不能有差別待遇，所以我們特別加強過去高雄縣的北高雄，也就是我的選區部分，不論是針對交通建設或是各項措施，我們做了很大的努力。交通建設非常重要，除了我剛才說的高雄捷運路竹延伸線之外，還有幾項重點，現在台 1 線沿著橋頭到岡山到路竹到湖內這段路線，橋頭到岡山的部分已經完成拓寬到 40 米，拓寬之後兩邊的商家發展得非常好，民眾也覺得是一項非常好的工程，不但帶動地方繁榮，也間接拉高行車安全係數。現在湖內接近路竹有一小段約 3.7 公里，是唯一尚未處理的部分，還有路竹市中心的部分變成一個瓶頸，我對此景身歷其境，因為選舉時我都要站在路口，那種恐怖感你們大概沒辦法體會，因為路非常小，從湖內或是從岡山來的車輛，道路一下從 40 米縮減為 25 米，大小車爭道，造成很多交通事故。我建議這部分可以分階段進行，路竹段的拓寬可以跟高雄捷運延伸線一併思考，因為它們的路線是重疊的；至於湖內的部分還有一半沒有完成，這部分可以先做，對此地方上的里長、區長及民眾幾乎有 100% 的共識，只是中央在政策上及經費上必須給予協助，針對這部分，顧問公司 12 月份要提出期末報告給公路總局，我希望公路總局能給予支持。

賀陳部長旦：據我瞭解好像還是有用地取得上的問題，請陳局長向您說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關委員關切的事項，其實我們在那裡已經開了 4 次地方說明會，因為民眾對於道路的……

邱委員志偉：你不要搞錯，你剛才講的是路竹。

陳局長彥伯：對，路竹這邊。

邱委員志偉：有兩段，一個是路竹區域，過去 2、30 年是因為用地或是民眾抗爭而有問題，那部分在高雄捷運興建時，為了容納站體勢必需進行拓寬，可以在那時一併解決；但是往北還有一段，就是湖內區，湖內區只做了北邊那一段，南邊靠近路竹這一段還有 3.7 公里尚未完成，那部分沒有問題啊！

陳局長彥伯：對於那部分我們正在做可行性評估。

邱委員志偉：對，而且地方上的民意都支持。

陳局長彥伯：如果可行性評估的結果為可行，我們會繼續往下來做。

邱委員志偉：你們有沒有編列經費？

陳局長彥伯：要等可行性評估通過之後，相關建設的計畫才會出來。

邱委員志偉：如果可行性支持這部分要拓寬，公路總局就會編列預算執行？

陳局長彥伯：如果可行性通過後是屬於省道的部分要進行拓寬，我們當然會編列預算辦理相關事項。

邱委員志偉：這個部分已經延宕很久了，而且地方上的民意也有高度共識，不像路竹段，如果賀陳部長有機會到當地，你可以實際體會一下，四個區都在同一條線上，但是交通狀況的差別卻很大。

另外，關於台 19 甲線的拓寬工程，也就是從岡山到梓官，那裡是人口稠密區，一直沒辦法拓寬，造成 A1 事故頻繁。9 月時設計標已經發包，概估工程約 2.5 億，若是要由高雄市政府的財政完全負擔的話會非常辛苦，在工程費及用地費加起來需要 2.5 億元的這個部分，我希望賀陳部長能照顧高雄、照顧南臺灣。

賀陳部長旦：我們會在生活圈計畫中採納。

邱委員志偉：現在生活圈計畫進行的如何？

陳局長彥伯：部長剛才講的是我們有一個省道改善計畫，我們會在此計畫中辦理。

邱委員志偉：我希望賀陳部長能承諾對南臺灣、對高雄、對過去資源不足地區的照顧，這條道路在政策上有它的急迫性與必要性，我希望賀陳部長能全力支持。

賀陳部長旦：瞭解，我們剛才說會把它納入省改計畫中，我們就會照辦，謝謝。

邱委員志偉：好，謝謝。

主席：請吳委員志揚發言。（不在場）吳委員不在場。

請陳委員亭妃發言。

陳委員亭妃：主席、各位列席官員、各位同仁。針對曾文溪橋，行政院已於 9 月 30 日做了可行性評估的核定，也就是在立法院質詢完之後，行政院非常快速，這也代表你們的效率，從過去案子一直被退，然後到 9 月 13 日交通部重新報給行政院之後，在 9 月 30 日馬上就通過了可行性評估。當然它還有一段路要走，因為還需要進行環評及溼地評估，但是起碼我們確定從交通部所送至行政院的三個版本中，行政院確定核定的是第三個方案，也就是 47 億的部分。這裡面有

設計到景觀橋，但交通部希望景觀橋的比例可以調和，不一定整座都要景觀橋，我們也接受交通部的意見，讓景觀橋與現實的狀況融合，因為太多的景觀橋設計有時會太突兀，所以我們必須配合當地的環境、生態來設計。但我要拜託部長，它必須要有休閒功能，因為這個地方未來的重點是，它必須成為點、線、面觀光聯絡重要的管道，如果我要去七股時經過這座橋，是否可以利用它的休閒功能？這附近有極佳的生態，可以賞鳥，也可以看到整個生態的變化，還可以觀日落，這個地方剛好在七股與安南區的交界，景色非常漂亮，所以針對這座橋的寬面能否有更好的設計？我們希望能將這些納入評估考量中，這部份是非常重要的，請問部長 ok 嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。因為這部分在設計上要先做預留，對於結構會有點影響，我們可以朝這個方向看看，詳細的部分請陳局長說明。

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。有關委員希望能有一些景觀或停留的功能作為賞鳥之用，委員對那個地方非常瞭解，其實西濱在前面有一座七股溪橋就有這樣的功能，曾文溪橋是不是也要這樣，可以留待規劃時再來考量。

陳委員亭妃：因為它們是不一樣的路段，雖然七股溪橋有這樣的功能，但其實兩者的功能性會有點不同，所以我們希望可以將其納入考量，因為花了這麼多錢，如果能讓一座橋又有景觀、又有休閒，這樣在它的配置設計上會成為一個指標，我希望這座橋能變成我們的標的，看到曾文溪橋就知道，安南區跟七股到了，也可以藉由這座橋賞鳥、欣賞更多的生態，讓它成為多功能，因為這座橋真的花很多錢，我們非常感謝行政院核了這 47 億，這對地方是很大的鼓勵。

目前這座橋是從台 61 線接到二等 7 號道路，它從七股接到安南區再接到二等 7 號再一直往國道 8 號，這是非常可惜的，其實可以藉由這座橋多出一個交通網絡，也就是從七股往南接到安平、南區，再接到 86 號快速道路，這樣整個網絡將非常完整，因為未來從曾文溪橋下來，要往安平、南區有可能就要走濱海公路，其實濱海公路是外環道，但它卻變成南部的交通要道，若是部長上下班時間或是星期六、星期天有空到臺南，就會看到這條濱海公路變成我們很重要的交通要道，這與過去的設計理念不同，濱海公路的功能應該只是連接而非要道，現在卻變成我們的貫穿要道。如果我們現在可以將部分的設計費用預留給未來曾文溪橋連接到台 86 線的話，這樣的設計就太美了，這樣連接之後，剛好整個臺南市可以從北門、將軍、七股這個環帶接台 61 線，再接到曾文溪橋直接上 86 號快速道路，完全不用經過市區道路，因為只要經過市區道路就會產生壅塞。臺南市未來一定要發展觀光，一定是一個觀光重鎮，再加上科技園區及科工區，紓解交通是未來發展科技及觀光很重要的關鍵。其實這個規劃設計費不用很多錢，是不是可以規劃如何讓曾文溪橋連接台 86 線，在設計時先預留預算，之後若真的要做這樣的變動才不會找不到通路、找不到原始的設計。部長，可以預留一部分的預算嗎？

賀陳部長旦：因為您提到的部分屬於大範圍，我們會在環評作業中將您剛才的想法一併做一些思考，同時也會與相關的團體溝通，因為再接下去就是台江國家公園，所以針對這部分的影響也必須先和他們溝通。

陳委員亭妃：那裡基本上私地比較多，而台江國家公園是放在公地，所以影響的範圍應該不大，我同意先做評估，但是要預留這些空間，如果沒有預留這些空間，未來要做需要花費更大的預算。

賀陳部長旦：是，我們從大環境整體評估。

陳委員亭妃：謝謝。

主席：請黃委員昭順發言。（不在場）黃委員不在場。

請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。台 9 線拓寬從 97 年開始規劃第三期，當時是整體規劃 160 億元，以現在來看，第三期分三個階段完成，第一個階段是從 97 年到 101 年，這部分已全部執行完畢，第二個階段是從 102 年到 107 年，一共有 8 個標，現在已有 2 個標完成，4 個標仍在施工中，還有 2 個標零動工，請問現在規劃的情形為何？

主席：請交通部公路總局陳局長說明。

陳局長彥伯：主席、各位委員。委員剛才提到的 2 個標是指三民到三軒及三軒到大禹段，目前我們在設計中，而不是沒有在動。

徐委員榛蔚：在三民的部分你們現在在設計了，那開過地方座談會了嗎？

陳局長彥伯：還沒有，因為我們內部還在設計，設計到一定程度後，我們會去向地方說明。

徐委員榛蔚：那部分你們要做外環，還是要就地拓寬？

陳局長彥伯：原則上還要與地方討論，因為這個段……

徐委員榛蔚：你們都還沒討論，然後就先設計，這樣合乎先後順序嗎？

陳局長彥伯：路線的整合需要討論，但是就如何拓寬、改善的部分，我們內部正在設計。

徐委員榛蔚：因為三民段的兩邊都是民宅，如果你們現在開始設計，但都沒有與地方展開座談，這樣是不是又亂花錢了，又增加了台 9 線拓寬的成本？

陳局長彥伯：爾後路線怎麼走我們會跟民眾討論。

徐委員榛蔚：你都說現在已經開始設計了，但民眾都不知道，那還要討論什麼呢？這個部分請開地方座談會好嗎？

陳局長彥伯：是。

徐委員榛蔚：請先跟三民、三軒的鄉親們講清楚，因為原本台 9 線的拓寬就是就地拓寬，他們心裡也覺得是就地拓寬，但是現在公路總局又說你們已經開始設計了，所以鄉親們不曉得到底該怎麼做，請你們給大家一個定見，讓鄉親們知道未來台 9 線在三民、三軒段要如何拓寬。

另外，請問 1.1 公里的馬太鞍溪橋現在到底怎麼樣了？那部分花了六億多元。

陳局長彥伯：10 月 31 日我們已經報開工了。

徐委員榛蔚：雖然你們報開工了，但上星期六、日本席還在台 9 線跑了好幾趟，完全沒有動工的跡象，請問現在進行的進度為何？

陳局長彥伯：從開工到實際動起來有相關的整備期。

徐委員榛蔚：你們開工了，有跟鄉鎮公所的首長說嗎？有邀請鄉鎮公所的首長一起去嗎？有就地讓

附近的鄉親知道馬太鞍溪橋要開始動工了，請大家配合一下嗎？

陳局長彥伯：我們這個工程並沒有辦理相關的開工典禮，所謂的開工其實是指跟承商之間契約關係的開始，表示這個工程已經開始了。廠商開始了以後，就要經過相關機具、人員的動員，機具、人員動員起來的時候，大家就可以看到得到那樣的工程。

徐委員榛蔚：在這裡本席要求每一段開工的時候請說明，讓進出的鄉親知道現在這裡即將開工了，未來車輛可能如何改道，也讓鄉親知道台 9 線已經在做事了，否則大家期待第 3 期的工期從 97 年到 113 年，工期這麼長，對不對？讓大家知道交通部有在作為嘛！

陳局長彥伯：是的。

徐委員榛蔚：還有，現在太平溪橋這一段也完全都沒有動作。

陳局長彥伯：跟委員報告，這一段正在初步設計中。

徐委員榛蔚：好，我們來看一看，102 年到 107 年台 9 線第 2 階段工程的總預算是 45 億，預計 107 年全部完工。就 106 年到 113 年，請問 106 年規劃了多少錢？總長度一共 28 公里，106 年你們規劃了多少錢？

陳局長彥伯：106 年編列 900 多萬，最主要是剛才提到後續安全景觀大道上有相關的規畫案在辦理。

徐委員榛蔚：106 年台 9 線只規劃 900 萬，請問：我們為什麼不能把整個工期縮短呢？你們現在一直規劃到 113 年，每一次都說台 9 線拓寬工程一樣要做、要把工期縮短，可是明年才編 900 萬，完全沒有辦法縮短工期。另外，很多容易做的，你們都先做了，土地要徵收的、要跟地方座談的，完全都沒有做。所以你們挑容易做的做，有困難的就放在那裡，時間越拖越長。從 97 年規劃 160 億，到現在要執行變成 180 億了，搞不好還會增多。增加的 20 億是什麼？土地成本、建築成本，是不是？所以從 97 年到今年 105 年增加了 20 億，公路總局要不要負責？

此外，我們再請公路總局協助一下，現在台 11 線有一些是災後要復建的，台 9 線現在都在拓寬，是不是可以與行政院防災型電線電纜地下化工程一起施作，才不用二次施工？尤其台 11 線的部分位在迎風面，對於這項花東的建設，行政院出手了 70 億的預算，這個部分是不是可以一起配合，把台電的電線電纜下地，不會因為風災而讓所有的電線桿全部倒地？可以嗎？

陳局長彥伯：我們來了解一下這個計畫，看看如何配合。

徐委員榛蔚：如果您還不了解這個計畫，就表示你們的橫向溝通真的沒有做好。國營會吳豐盛執行長在 10 月 7 日就說了，現在已經過了 1 個月了，可見你們的橫向溝通工作並沒有做好。

陳局長彥伯：這部分我們會來了解。

徐委員榛蔚：請與台電及地方縣政府溝通一下，好嗎？

陳局長彥伯：是。

徐委員榛蔚：趕快把它做好。另外，我們來看看 DRTS，針對台 9 線及台 11 線的部分，交通部有對偏鄉地區的公車予以補貼，請因地制宜，因為我們的補貼非常、非常少，所以這個公車長期虧損，沒有人要投標，只有 1 家來投標，是不是請交通部把補貼的額度拉高？

其次，關於沿線車站的改善、候車亭的改善，在子計畫裡面有一個提升多元服務供給的部分

，是不是在公車亭的部分給予補助，讓公車亭加裝太陽能電板，為未來智慧化的公車預留一些系統，可以嗎？

陳局長彥伯：跟委員報告，這些其實都在今年公共運輸多元提升計畫裡面，縣政府有提出來相關的計畫，我們可以透過一定的審核程序予以支持。

徐委員榛蔚：要做就一起施作，不要公路總局的工程做到一半，現在地方政府又要做，要做就一起來做，好嗎？無論是路面的品質提升、周邊的環境及美觀的部分，也要一起做好，這一樣是便民的工作，可以嗎？

陳局長彥伯：可以，我們可以看看如何處理。

徐委員榛蔚：還有，關於 DRTS 的部分，現在是點對點、用計程車，目前很多鄉鎮公所有中巴及 van，是不是可以與鄉鎮公所合作，補貼鄉鎮公所中巴的油資費用？另外，接下來的問題可能要請部長回答，局長可能沒辦法……

陳局長彥伯：先跟委員報告，有關鄉鎮市區中巴的部分，其實鄉鎮中巴都可以納入整個公共運輸補助裡面，但是重要的還是要透過縣市政府來提案。

徐委員榛蔚：沒問題，所以這個部分總局可以補助？

陳局長彥伯：我們有相關補助的計畫。

徐委員榛蔚：現在在提振觀光產業的部分有 300 億，是不是？交通部之前表示現在有 3 億在執行，對於 van、運輸業者的部分，如果鄉鎮公所的中巴太大，沒有辦法到達偏遠、路小的地方，是不是可以用 7 人座或 9 人座的 van 做整個串連？這個問題是局長可以回答，還是需要部長來回答？

陳局長彥伯：我剛才一再強調、說明，不管是小車、van、中巴，都是屬於公共運輸多元提升方案裡面可以納為補助的對象。

徐委員榛蔚：好，所以只要提出來就可以補助，對不對？

陳局長彥伯：對，提出來以後，透過一定的機制，我們可以做審核，審核通過以後就會予以補助。

徐委員榛蔚：好。最後，有關汽機車燃料稅隨油徵收，現在國發會在平台裡面有在做這個議題的討論，請問貴部對這個議題有什麼看法？

陳局長彥伯：有關隨油徵收這件事情，簡單地講，它牽涉到徵收方式的改變，當然，透過公共論壇，相關的民意已經提出來了，我們交通部大概會透過這個機制做反應。

徐委員榛蔚：數十年前就有委員基於使用者付費而提出這個議題，現在又有人提出來，公路總局的意見是贊成，還是反對？

陳局長彥伯：其實這裡頭真正要考慮的有兩個面向，一個是對於每一個車輛使用者透過隨油徵收以後，其負擔的增減情形；另外一個還要考慮的就是汽燃費徵收進來以後是用在道路的養護，隨油徵收以後，整體國家、不分縣市政府的道路養護經費是不是充裕？我想這些大概都要一起考量。

徐委員榛蔚：所以現在如果有委員繼續提案，您還是用這個說法嗎？

陳局長彥伯：我們可以去研究。

徐委員榛蔚：好，謝謝。

主席：接下來登記發言的孔委員文吉、何委員欣純、馬委員文君、劉委員世芳、徐委員永明、呂委員玉玲、蔣委員乃辛、廖委員國棟、張委員麗善、莊委員瑞雄、王委員惠美、高委員金素梅、黃委員偉哲及羅委員明才均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢，另作以下處理：顏委員寬恒所提書面質詢列入紀錄，並刊登公報。

顏委員寬恒書面意見：

使用者付費的概念請問交通部支不支持，如果是經常使用者跟偶爾使用者負擔同樣的費率，這樣合不合理？本席認為公路總局對於汽燃費的徵收問題到現在還是沒有妥善的解決，汽燃費隨油徵收明顯比汽燃費隨車徵收來得好。

公路總局為了鼓勵繳納汽燃費，106 年度編列 1,000 萬元的宣導經費，本席認為非常的荒謬，一切起因都是因為汽燃費隨車徵收，如果我們今天將汽燃費從隨車徵收改成隨油徵收，不就沒有欠繳汽燃費這個問題了嗎？為什麼還要編預算去獎勵繳納汽燃費？編了獎勵的預算這樣有多少的呆帳可以減少呢？這 1,000 萬的經濟效益又有多少？

新政府一再說要改革，怎麼汽燃費隨車徵收的問題不改革呢？政府必須要全面寄發通知單，職業駕駛每一季寄送一次，一般駕駛每年寄送一次，不但政府要為此支出大筆行政雜支，而且民眾還要提心吊膽，擔心是不是因為戶籍地跟居住地不同因此漏掉通知單，會不會預期繳納的問題等等，政府這樣處理真的便民嗎？

105 年初行政院函復資料指出，機車燃料費徵收率已經由原本的 60% 提升至 104 年的 85%；欠費移送執行金額為 14.2 億元，移送率 98%。監察院 101 年調查發現政府機車燃料費徵收率僅約 6 成，交通部公路總局長期沒有辦理小額欠費催繳及清理，到民國 100 年累積 90 億元的欠費，其中 74 億元甚至已經超過 5 年公法請求權時效而不得再徵收。這些問題都是因為汽燃費隨車徵收造成的，這麼多原由，交通部是否同意改為隨油徵收呢？

不過，本席在此也要建議交通部，如果要實施汽燃費隨油徵收，對於現有的職業駕駛可能會造成比較大的負擔，建議交通部也應該要考量採取適當的配套措施，多照顧職業駕駛的生計。

另外，本席支持交通部維持車輛安全品質的作法，但是如果交通部依過去曾經提出的 10 年以上車輛強制汰換的想法，直接付諸實施，民眾一定很難接受，因此，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，請交通部說明相關立場與態度。

主席：針對本日會議，作如下決議：報告及詢答完畢，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。針對交通部公路總局及所屬單位預算，委員提案截止時間已屆，截止收件，另定期進行處理。

由於交通委員會針對公路總局所提的預算提案及決議案非常多，所以我們先請公路總局與交通委員會併案整理，並對提案委員進行預算及決議相關的對話及說明，今天只做詢答，預算的審查擇期再進行處理。現在散會。

散會（13 時 31 分）