

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 9 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 11 月 2 日（星期三）9 時 2 分至 15 時 17 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 李委員昆澤

主席：出席委員已足法定人數，現在開會。進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 8 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 10 月 31 日（星期一）上午 9 時至 12 時 50 分

下午 2 時 2 分至 3 時 5 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 趙正宇 李昆澤 鄭運鵬 林俊憲 陳歐珀 蕭美琴 葉宜津

鄭天財 Sra · Kacaw 陳素月 顏寬恒 李鴻鈞 劉權豪

簡東明 Uliw · Qaljupayare

委員出席 14 人

請假委員：陳雪生

委員請假 1 人

列席委員：江啟臣 陳怡潔 黃偉哲 徐永明 鍾佳濱 吳志揚 徐榛蔚 孔文吉

廖國棟 Sufin · Siluko 林德福 賴士葆 蔣乃辛 劉世芳 羅明才 管碧玲

張麗善 陳亭妃 王惠美 邱志偉 賴瑞隆 黃昭順 施義芳 何欣純

高金素梅 周陳秀霞 蔡易餘 姚文智

委員列席 27 人

列席官員：行政院公共工程委員會

主 任 委 員 吳宏謀

副主任委員 顏久榮

副主任委員 高福堯

主 任 秘 書 蘇明通

技術處

處 長 徐景文

工程管理處

處 長 何育興

企劃處

處 長 陳尤佳

秘書處

代 理 處 長 張文富

採購申訴審議委員會

執 行 秘 書 黃淑嬌

中央採購稽核小組

執 行 秘 書 蕭家興

工程技術鑑定委員會	執行秘書	連振賢
法規委員會	執行秘書	張明珠
人事室	代理主任	蔡富雄
主計室	主任	林佳欣
法務部	參事	劉英秀
	主任檢察官	王盛輝
行政院主計總處	專門委員	陳梅英

主席：李召集委員昆澤

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀錄：簡任秘書 李美珠 研究員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
科長 黃彩鳳 專員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜
薦任科員 郭佳勳

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行政院公共工程委員會單位預算。

（本次會議由行政院公共工程委員會主任委員吳宏謀報告後，計有委員鄭寶清、趙正宇、李昆澤、鄭運鵬、林俊憲、陳歐珀、蕭美琴、鄭天財、葉宜津、陳素月、顏寬恒、簡東明、李鴻鈞、劉櫂豪、邱志偉、徐榛蔚及施義芳等 17 人提出質詢，均經行政院公共工程委員會主任委員吳宏謀及相關人員分別予以答復；委員徐榛蔚所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決議：

一、報告及詢答完畢。

二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請行政院公共工程委員會，儘速以書面答復。

三、行政院公共工程委員會單位預算，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 20 項 公共工程委員會 44 萬元，照列。

第 3 款 規費收入

第 15 項 公共工程委員會 5,847 萬 4 千元，照列。

第 4 款 財產收入

第 21 項 公共工程委員會 2 萬元，照列。

第 7 款 其他收入

第 22 項 公共工程委員會 924 萬 3 千元，照列。

二、歲出部分

第 2 款 行政院主管

第 18 項 公共工程委員會原列 3 億 7,869 萬 3 千元，減列第 1 目「一般行政」50 萬元、第 2 目「公共工程企劃及法規業務」100 萬元及第 4 目「公共工程管理業務」150 萬元（科目均自行調整），共計減列 300 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 7,569 萬 3 千元。

本項通過決議 22 項：

（一）行政院公共工程委員會 106 年度「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列「獎補助費」1,920 萬 7 千元，其中 270 萬元係捐助中國工程師學會，依據過去審查年度預算時，交通委員會已決議不得將補助款挪為人事費用，唯此次補助費用竟仍包含人事費，爰此，第 2 目「公共工程企劃及法規業務」預算 7,560 萬 7 千元凍結三分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤	鄭寶清	鄭運鵬	陳歐珀	林俊憲
葉宜津	陳素月	劉耀豪	趙正宇	李鴻鈞
鄭天財	顏寬恒	蕭美琴	簡東明	

以下第 1.案至 18.案併入第(一)案，提案人合併列入。

1. 公共工程委員會 106 年度預算於「公共工程企劃及法規業務」—「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列 2,630 萬元，主要為確保公共工程執行之效率、品質、清廉，惟桃園機場捷運拖宕多年未完工、故宮南院防火漆之品質有疑慮，預算編列與達成目標實有未符，爰提案刪減二分之一。

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

2. 公共工程委員會於 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務—健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列經費 2630 萬元，檢視我國近年來推動工程產業全球化之成效並不理想，以紐西蘭為例，根據紐國政府資料顯示，該國每年平均政府採購金額約 7641 億元新臺幣，經查我國雖於 102 年與紐西蘭簽署臺紐經濟合作協定，然於 103 至 105 年度，我國廠商在紐西蘭政府採購得標件數為零，顯見並未因簽訂協定而拓展國外市場商機，該計畫之目的為提升工程產業國際競爭力，惟其過往推動效果不盡理想。建議刪減該預算 300 萬元，並盡速研議有效政策以提高我國工程產業國外商機。

提案人：林俊憲	鄭寶清	鄭運鵬	陳歐珀	陳素月
---------	-----	-----	-----	-----

葉宜津 李昆澤 劉權豪

3. 公共工程委員會 106 年度歲出預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列 2,630 萬元，雖較上年度減列 705 萬 3 千元，根據預算說明乃因減列上年度管理資訊系統二代系統建置等經費 646 萬 9 千元；惟該科目項下「業務費」106 年度編列 703 萬 9 千元，反較上年度 630 萬 8 千元，增加 73 萬 1 千元，其中辦理技師及工程技術顧問公司證照、懲戒等相關業務所需行政作業費增加 52 萬 8 千元，另外出席國際工程師組織及涉及工程技術顧問業條約協議國際事務相關會議、查核受捐助之拓點公司等所需國外出差旅費增加 42 萬 4 千元。而相同科目預算遽增又未有說明，爰此「公共工程企劃及法規業務—健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」項下「業務費」703 萬 9 千元，應刪除 100 萬元。

提案人：劉權豪 葉宜津 陳素月 陳歐珀 林俊憲
李昆澤

4. 公共工程企劃及法規業務項下之健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力計畫，其中委託辦理協助工程產業全球化專案事宜編列 318 萬 5 千元，但我國參與採購協定之推動成效有限，我國廠商承包外國政府採購金額衰退，可見此計委託案仍係紙上談兵為主，對我國廠商進軍國際之成效為零，因此刪除本項預算 318 萬 5 千元。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 李昆澤
陳素月 劉權豪

5. 公共工程企劃及法規業務項下之健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力計畫，其中捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜 1635 萬 7 千元，但其幾無成效，我國對外承包金額反而衰退，爰刪除本項預算 1635 萬 7 千元。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 李昆澤
陳素月 劉權豪

6. 公共工程委員會為提升工程相關產業競爭力，並與國際接軌，106 年度相關預算共編列 1,635 萬 7 千元。經查 104 年至今僅有 10 案，簽約金雖號稱達 28 億多美元，但其實都集中在中鼎一案，其中 4 案簽約金以新台幣計價，根本就是國內合約，而屬於業主台塑就佔 3 案，顯然工程會業績灌水，爰建議刪除全部預算。

提案人：鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清 劉權豪 陳歐珀
林俊憲 葉宜津 陳素月

7. 鑒於工程會連續兩年捐助上千萬元提供國內工程業者組成策略聯盟前往海外拓點，卻不知目前拓點成效與取得標案金額多寡。爰此提議 106 年度行政院公共工程委員會單位預算「公共工程企劃」項下「對國內團體之捐助」預計辦理捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜 16357 千元，全數予以凍結。待向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 鄭天財 顏寬恒
劉權豪

8. 臺紐經濟合作協定與臺星經濟夥伴協定採購章分別於 102 年 12 月 1 日與 103 年 4 月 19 日生效，雙方相互開放政府採購市場。工程會亦在「公共工程企劃及法規業務」計劃中，編列「推動政府採購法規事務等綜合業務」與「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」等分支計劃預算 2,630 萬元，協助工程產業參與國際間政府採購事務。

惟查 103 至 105 年度，我國廠商在紐西蘭政府採購得標件數為 0，在新加坡政府採購得標件數也僅 5 件，顯見相關計畫未收明顯成效。工程會應積極研議改善相關政策，以實現開拓海外政府採購商機之願景。爰此提案在改善計畫提出前，凍結預算二分之一。

提案人：鄭寶清 葉宜津 劉權豪

連署人：趙正宇 鄭運鵬 林俊憲 陳素月 陳歐珀

李昆澤

9. 行政院公共工程會年度編列公共工程企劃及法規業務經費 7,560 萬 7 千元，其中辦理健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力之作業所需經費共 2,630 萬元。

惟針對工程會管理工程技術顧問公司，今年年中發生桃園機場大淹水、挖破水管、停電、漏水等問題不斷，多指向台灣世曦工程顧問公司監工不當，讓我國國際形象嚴重受損，但台灣世曦公司仍能承辦多項我國重大公共工程，顯見工程會顯有管理不當之責。

爰此，建議凍結本筆預算四分之一，俟公共工程委員會於三個月內提出書面報告送交本委員會，經本委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲

劉權豪 葉宜津 李昆澤

10. 公共工程委員會 106 年度預算於「公共工程企劃及法規業務」—「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」編列 162 萬 5 千元，主要為發揮政府採購法興利防弊功能，惟採購案件屢傳出購買到劣質之產品，如郵局多次買到問題機車，造成國庫財政之浪費，爰提案刪減 50 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清

連署人：鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤

陳素月 劉權豪

11. 公共工程委員會 106 年度預算於「公共工程企劃及法規業務」—「健全工程採購法規及制度」編列 61 萬，主要為辦理工程採購相關法令研訂、修正事宜，提升工程採購進度及品質，惟採購案件屢傳出因「最低標」致許多機關購買到劣質產品或工程標案進度延宕，造成國庫財政之浪費，爰提案刪減二分之一。

提案人：趙正宇 鄭寶清

連署人：鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤

陳素月 劉權豪

12. 公共工程委員會 106 年度預算之「委辦經費」共計編列 1854 萬 6 千元，執行「公共工程企劃及法規業務」與「公共工程技術業務」等相關業務。其中「政府電子採購網系統功能精進

及專案管理」與「工程經費估算編列手冊編修」皆為新編之委辦計畫，共計預算 900 萬元。工程會業務之革新雖實屬必要，但有鑑於此二計畫為 106 年度新編計畫且整體委辦之預算倍數成長，又相關業務辦理之預算需求、人力需求之編列，皆未明、未臻完善，爰此，擬酌刪減此二項計畫 50 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，並經同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 劉權豪 林俊憲 葉宜津
李昆澤 陳素月

13. 公共工程委員會於 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務—推動政府採購電子化—業務費—委辦費」編列 800 萬元，該計畫係為「委託辦理政府電子採購網系統功能精進及專案管理」，以推動政府採購電子化，強化資訊安全等業務，惟「系統維護」及「專案管理」即需高達 800 萬元經費，又預算書並未提供其他說明，以致無法瞭解該預算之合理性，恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 150 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月
葉宜津 李昆澤 劉權豪

14. 查 104 年度全國各機關已發包工程、財物及勞務採購案件之預算總計 9,549.18 億元，辦理結果決標金額共計 8,334.1 億元，預算、決標金額相差達 1,215.08 億元。105 年度截至 7 月底已發包工程、財物及勞務採購案件之預算總計 5,400.47 億元，辦理結果決標金額共計 4,864.36 億元，預算、決標金額相差高達 536.11 億元。預算與決標金額之差額動輒達千百億元以上，政府編列採購預算實有欠嚴謹。因此提案刪除工程會「中央採購稽核小組業務」96 萬 5 千元及「採購申訴審議委員會」3,132 萬 7 千元以上兩項各 50%。

附表：近四年（102-105 年度）政府採購預算數與決標價差距明細表

單位：新臺幣百萬元

102 年度預算數與決標價比較				
採購種類	採購預算金額	採購決標金額	預算金額與決標價 差額	差額百分比
合計	1,232,612	1,061,413	171,199	13.89%
103 年度預算數與決標價比較				
採購種類	採購預算金額	採購決標金額	預算金額與決標價 差額	差額百分比
合計	1,067,749	958,734	109,015	10.21%
104 年度預算數與決標價比較				
採購種類	採購預算金額	採購決標金額	預算金額與決標價 差額	差額百分比
合計	954,918	833,410	121,508	12.72%
105 年度預算數與決標價比較（截至 7 月底止）				
採購種類	採購預算金額	採購決標金額	預算金額與決標價 差額	差額百分比
合計	540,047	486,436	53,611	9.93%

※註：資料來源：立法院預算中心提供。

提案人：簡東明 鄭天財 顏寬恒

15. 公共工程委員會 106 年度預算於「公共工程企劃及法規業務」—「中央採購稽核小組業務」編列 96 萬 5 千元，主要為導正機關不當採購行為與減少採購缺失，惟 104 年度全國政府採購決標件數 17 萬 7,996 件，而全國稽核件數 6,859 件，件數稽核率僅有 3.85%，且自 101 年度至 104 年度，政府採購件數稽核率均不超過 5%，執行率過低，爰提案刪減二分之一。

提案人：趙正宇 鄭寶清

連署人：鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤

陳素月 劉權豪

16. 公共工程委員會 106 年度歲出預算「公共工程企劃及法規業務」項下「中央採購稽核小組業務」編列 96 萬 5 千元，較上年度減列 180 萬 1 千元，另「公共工程管理業務」項下「公共工程計畫執行之督導協調及考核」編列 41 萬元，較上年度減列 2 萬 2 千元。上述公共工程採購稽核及工程計畫督導、考核等業務為工程會之主要業務之一，且攸關政府公共工程之品質，其預算卻逐年萎縮；而 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「採購申訴審議委員會」編列 3,132 萬 7 千元，較上年度增加 52 萬 7 千元。工程會不思源頭做好稽核、考核等預防措施，卻增加申訴調解預算，顯然本末倒置，爰此「公共工程企劃及法規業務」項下「採購申訴審議委員會」編列 3,132 萬 7 千元，應刪除 500 萬元。

提案人：劉權豪 葉宜津 陳素月 陳歐珀 林俊憲

李昆澤

17. 行政院公共工程委員會 106 年度「公共工程企劃及法規業務」項下編列預算 7,560 萬 7 千元，其業務包括「推動政府採購法規事務」、「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」、「健全工程採購法規及制度」、「中央採購稽核小組業務」等，唯近年來公共工程弊案頻傳，部會署採購稽核小組採購件數稽核率低下，103 年僅 2.73%，104 年也僅 2.82%，爰此凍結 106 年度「公共工程企劃及法規業務」預算二分之一，俟至工程會針對工程稽核提出改善報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲

葉宜津 陳素月 劉權豪

18. 工程會 106 年度「公共工程企劃及法規業務」計畫項下編列「推動政府採購法規事務等綜合業務」67 萬 8 千元、「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」162 萬 5 千元、「健全工程採購法規及制度」61 萬元、「推動政府採購電子化」1,410 萬 2 千元、「中央採購稽核小組業務」96 萬 5 千元，總計 1798 萬元，以執行及督導採購稽核業務。但是 104 年度全國政府採購決標件數 17 萬 7,996 件，決標金額 1 兆 0,261 億元，而全國稽核件數 6,859 件，件數稽核率僅 3.85%，104 年度部會採購稽核小組稽核率合計 2.82%。近年政府採購弊案頻傳，與各部會對各種標案的稽核數低有關連性，工程會為中央採購督導機關，弊案接連不斷確有失職及督導不周之責任，爰針對該項預算凍結 1/3，俟公共工程委員會向交通委員會就上述事項檢討改善提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 鄭天財

(二)有鑑於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定，機關辦理公告金額以上之採購，符合購買身心障礙者、原住民或受刑人個人、身心障礙福利機構、政府立案之原住民團體、監獄工場、慈善機構所提供之非營利產品或勞務之情形者，得採限制性招標。惟中央各部會限制性招標案更鮮少依前揭規定辦理原住民族、身心障礙者限制性招標之勞務或非營利產品項目之採購。為落實政府採購法前揭規定之立法美意，增加原住民族、身心障礙者等個人團體就業機會，行政院公共工程委員會 106 年度預算歲出部分第 2 目「公共工程企劃及法規業務」預算編列 7,560 萬 7 千元，凍結 1,000 萬元，俟行政院公共工程委員會就限制性招標案協調中央各部會就如何落實採購原住民族、身心障礙者之非營利產品及勞務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 簡東明 顏寬恒 蕭美琴

(三)行政院公共工程委員會 106 年度「公共工程管理業務」項下編列「資訊服務費」之公共工程管理資訊系統硬體設備與軟體維護費 120 萬 8 千元，其用途係用於官方網站、全民督工網站及 APP 之維修與更新等，唯工程會之官方網站、全民督工網站皆操作不易，APP 系統操作也不便捷，不利民眾查閱相關訊息，難以落實推動民眾參與公共工程之監督。爰此，「公共工程管理資訊系統硬體設備與軟體維護費」預算凍結三分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉權豪

以下第 1.案至 2.案併入第(三)案，提案人合併列入。

1. 行政院公共工程委員會於 106 年度預算案「公共工程管理業務」計畫編列 1,527 萬元，辦理列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、協調解決重大公共建設計畫困難問題、建構公共工程全生命週期品質管理機制、建置及維護公共工程管理資訊系統等業務。惟近年來政府採購決標金額 100 萬元以上工程標案屢傳變更設計，追加金額與展延工期情事連年增長，不利工程如期執行完成，並增加經費支出。

爰此，建議凍結本筆預算三分之一，俟行政院公共工程委員會於三個月內將書面改善報告送交本委員會，經本委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 李昆澤 劉權豪

2. 工程會 106 年度預算案「公共工程管理業務」計畫編列 1,527 萬元，辦理列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、協調解決重大公共建設計畫困難問題、建構公共工程全生命週期品質管理機制、建置及維護公共工程管理資訊系統等業務。惟近年來政府採購決標金額 100 萬元以上工程標案屢傳變更設計，追加金額與展延工期情勢連年增長，不力工程如期執行完成，並增加經費支出。說明如下①追加金額件數占比由 101 年的 22.14%上升至 104 年的 28.04%，而且追加金額逾 10%以上件數占比超逾五成②展延件數占比由 101 年的 34.22%上升至 104 年度的 44.16%。

爰建議凍結此預算五分之一，俟於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，經同意後始得動支。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 陳素月 劉權豪 李昆澤
陳歐珀 林俊憲 葉宜津

(四)目前機關終止或是解除契約後，應將扣除機關為完成契約所支付之一切費用或損失、損害後之剩餘工程款餘額發還廠商。然發還工程款餘額之時程，少則 3 年多則 5 年，造成廠商合約終止、解除後，久久拿不到錢之情況，更甚者造成下包廠商因而倒閉之情況。爰請行政院公共工程委員會檢討現行發還剩餘工程款之時程問題，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 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉權豪

(五)目前公共工程契約的履約保證金歸還方式採工程進度達 25%、50%、75%、100%後各發還 25%之方式，然實際情況是，廠商中止合約時進度僅達 73%，卻因不符合規定之 75%而無法取得 23%之履約保證金之狀況。然鑑於能以科學方式量化公共工程進度達 25%、50%、75%、100%之情況下，是以無占廠商便宜之必要。爰請行政院公共工程委員會檢討現行履約保證金發還之問題，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 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉權豪

(六)公共工程委員會主管我國採購法，針對各式政府採購案進行監督與管理及相關爭議之調處、仲裁。在我國部分偏遠地區，以一致性標準設計出來的採購標案，常因利潤不高，致使廠商投標意願不高，進而流標。舉例來說，日前花蓮秀姑巒溪進行疏濬之招標工作，20 案中，僅 3 案決標。雖然經濟部水利署著實依需求編列預算，但卻因標案之設計無法反映花蓮、偏鄉河川實際進行疏濬時所需之額外運輸成本，而一再流標。疏濬為河川管理之重要工作，攸關居民生命安全，實不該因標案之設計而一再延宕。爰此，要求行政院公共工程委員會積極會商各部會單位，針對所屬採購標案之設計進行檢討，以避免公務之執行流於程序與僵化之規定，進而影響國人權益。相關之革新工作與檢討報告請於 2 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤
陳素月 劉權豪

(七)公共工程委員會於 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務—中央採購稽核小組業務」經費 96 萬 5 千元，旨在建立公平公開政府之政府採購環境，藉該小組的稽核業務，導正機關不當採購行為與減少採購缺失，經查公共工程委員會政府採購件數稽核率自 101 年度 4.76%降至 104 年度 3.85%，稽核率不僅均不超過 5%且呈現下降趨勢，惟創造公平公正之政府採購環境，除了倚賴建立健全法規及訓練專業人員，更有賴於採購稽核及防弊等重要措施，以減少採購錯誤行為及採購弊案情事發生。故行政院公共工程委員會應針對該問題研擬改善措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出檢討報告，以建立優良政府採購環境。

提案人：林俊憲 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 李昆澤
葉宜津 陳素月 劉權豪

(八)公共工程採購案，預算編列金額與實際決標金額相差平均數在 10%以上，除顯示主辦機關寬列預算金額外，亦表示採用最低價標案者眾多，才讓預估之預算金額超出。對於此種現象，行政院公共工程委員會應加以數據分析其確切原因，若為前者應要求其預算編列更加覈實嚴謹，若為後者則應要求其採用最有利標處理標案，避免影響國家資源合理配置。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 李昆澤
陳素月 劉權豪

(九)近年來政府採購案決標後，卻屢傳變更設計、追加金額與展延工期情事，尤以重大公共工程為大宗。行政院公共工程委員會，對於有此種情形者，除應公布相關案件外，亦應主動移送監察院調查。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 李昆澤
陳素月

(十)對於不良廠商之處分，主要依據為政府採購法第 101 條規定之事由，其效果為於一定期間內參與政府採購。惟部分廠商一再利用異議程序拖延，並於相關期間內大量搶標，使得對於不良廠商之處分無法有效遏止。爰此，行政院公共工程委員會對於類此之廠商亦應建立預警機制，讓各主辦機關了解哪些廠商係屬此類，或於招標公告即得主動排除，或保留契約廢止權等相關權利，以確保公共工程品質。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 李昆澤
陳素月 劉權豪

(十一)公共工程委員會 106 年度「公共工程企劃及法規業務」計畫項下編列「推動政府採購法規事務等綜合業務」67 萬 8 千元、「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」162 萬 5 千元、「健全工程採購法規及制度」61 萬元、「推動政府採購電子化」1,410 萬 2 千元、「中央採購稽核小組業務」96 萬 5 千元等，以執行及督導採購稽核業務，導正不當採購行為與減少採購缺失，建立公平公開之政府採購環境。惟部分政府機關（構）採購弊案與缺失頻仍，全國政府採購案件稽核率從 101 年度之 47.5%下降至 104 年度之 38.5%，採購稽核成效不彰。爰請行政院公共工程委員會檢討現行相關計畫，並請於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉權豪

(十二)有鑑於政府採購法上路 17 年，工程界怨聲載道，多少人無端被罰被關，更嚴重框限了公共工程的品質進度與產業發展。尤其是政府採購法第 101 條被認為是惡法，一名員工犯錯，整個公司跟著連坐被停權，非常不符合比例原則，法律完全沒給委員仲裁的彈性。如果優質廠商一旦被停權，另被劣質廠商得標，形同劣幣驅逐良幣，造成惡性循環，對健全公共工程品質未必有利。爰決議行政院公共工程委員會應於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關通盤檢討

改善計畫，去除我國政府採購法矯枉過正的弊端。

提案人：陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤 陳素月
劉權豪

(十三)依 106 年度中央政府總預算編製辦法第 11 條第 1 項第 4 款規定：「工程及建築計畫，應依政府公共工程計畫與經費審議作業要點規定送行政院公共工程委員會。」準此，公共工程採購預算之估列，除各機關應覈實編列外，工程會身為政府採購法之主管機關，負有督導審核之責。

惟查 102 至 104 年度，政府辦理各項工程、財務及勞務採購之預算金額及總決標價之間差額動輒達千億元以上，差額比例每年皆逾 10%，顯示政府採購預算編列尚欠嚴謹，不利於國家整體財政資源之配置。爰此，決議令工程會應發揮工程專業審議功能，以健全公共工程計畫及經費相關技術、成本估算之機制，相關改善計畫及執行情況，行政院公共工程委員會應於半年內向立法院交通委員會提出書面報告。

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

(十四)工程會 106 年度預算案「公共工程企劃及法規業務」計畫編列 7,560 萬 7 千元，辦理 WTO 政府採購協定等政府採購涉外綜合事務，以提升工程產業國際競爭力等，所需經費用途包括赴海外出差旅費、捐助工程產業開拓全球市場，以及相關事務費用等。然工程會歷年「公共工程企劃及法規業務」計畫所編預算，主要以赴國外參展、出席國際會議、召開商情會議，或捐助及委託辦理協助工程產業全球化等做為政策措施，無法具體呈現我國廠商取得國際間政府採購案件之實質成效。

據此，工程會之回應：「因無法令規定我國廠商須將其得標或分包外國政府標案資料通知政府，外國政府亦不會公布我國廠商取得外國政府採購分包金額」，顯無法獲得國人認同。工程會身為主管機關，編列了預算理應完全掌握追蹤統計我國廠商所獲外國政府採購承包件數與金額，以協助國內廠商赴海外辦理採購業務。爰此，要求行政院公共工程委員會於半年內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

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

(十五)花蓮為我國體育人才的搖籃，但常聞花蓮學子尋覓不到符合比賽標準的設施、場所來進行訓練；而位於花蓮市的東華大學美崙校區，其校區內的體健設施老舊，使用率低，造成國家空間、資源閒置浪費。爰要求行政院公共工程委員會立即針對東華大學美崙校區進行調查、評估、列管、活化之工作，相關工作計畫之辦理時程規劃表，請於 2 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 林俊憲 李昆澤 葉宜津

陳素月 劉耀豪

(十六)列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、協調解決重大公共建設計畫困難問題、建構公共工程全生命週期品質管理機制、建置及維護公共工程管理資訊系統等工作係工程會之主要業務，惟自 101 至 104 年度決標金額 100 萬元以上工程標案總件數自 2 萬 4,637 件減少為 2 萬 2,014 件，然而辦理變更設計追加金額件數竟不減反增，由 5,455 件成長為 6,173 件，嚴重影響工程期程，並增加經費支出，爰要求行政院公共工程委員會應於 3 個月內提出改善報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉耀豪

(十七)公共工程委員會業務項目之一為監督 1 億元以上之公共工程的執行，並控管其品質。與此同時，國發會亦於「管制考核」工作計畫下編列「施政計畫管制」預算 324 萬 3 千元，進行公共建設類行政院管制計畫之預算執行與進度管控。工程會與國發會之管考功能，似乎重疊。爰此，要求行政院公共工程委員會立即連繫國家發展委員會，釐清、界定跨部會之間相似業務內容之權責，避免人力、資源與公帑之浪費，以期能健全我國整體公共建設之管考機制，檢討報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤
陳素月 劉耀豪

(十八)鑑於近年來政府整體採購經費龐大，每年度預算數總額皆超過兆元，然而預算金額與決標價差額超過一成；其中 102 年度超過 13.89%，103 年度雖降為 10.21%，104 年度又提高至 12.72%，顯有擴增跡象，此一狀況顯示政府採購預算估算過於寬列，嚴重影響國家整體財政資源之配置，為有效推動中央政府各機關公共工程計畫，行政院公共工程委員會應於 3 個月內，針對預算金額與決標價差額問題向立法院交通委員會提出改善報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉耀豪

(十九)有鑑於國內投資環境日益惡化，但我國工程產業具國際領先水準，公共工程委員會協助產業走出去與外國競爭，確實值得大力推動。工程會設立的一個重要工作目標就是在於增強工程產業的國際競爭力，時值新政府力推新南向政策之際，工程會應適時把握並善盡協助業者拓展海外政府採購商機之責。爰決議行政院公共工程委員會應於 3 個月內向立法院交通委員會提出如何配合新政府新南向政策推動之強化工程產業國際競爭力工作計畫，俾利我國工程產業的成功向外拓展。

提案人：陳歐珀 林俊憲 陳素月 葉宜津 劉耀豪
李昆澤

(二十)捷運淡水輕軌工程，全長約 13.99 公里，總經費為 153 億元。該計畫奉行政院 102 年 2 月 25 日臺交字第 1020005699 號函核定，目前新北市政府辦理第一期路線施工作業中。根據新北市捷運局揭露資料，淡海輕軌運輸系統第一期路網包含綠山線全線、藍海線（B06—B08），路線總長度約為 9.52 公里，該工程預定自行政院核定後 6 年完工通車，也就是 108 年 2 月通車

。惟 105 年 4 月新北市政府發布淡海輕軌第一期工程要「力拼 2018 年完工」，趕工指示才言猶在耳，淡海輕軌工程就連續 2 次發生重大公安意外。行政院公共工程委員會應儘速調查事故發生原因，倘有人為或趕工因素造成，應懲處相關人員，且需持續督促管考該工程計畫，避免類似工安意外一再發生。

提案人：劉權豪 陳歐珀 陳素月 林俊憲 葉宜津
李昆澤

(二十一)目前六都的纜線地下化比率分別為台北市 94.6%、新北市 67.6%、高雄市 59.1%、台南市 44%、台中市 43.1%，桃園市只有 40.8%。104 年蘇迪勒及杜鵑颱風造成桃園市 60 萬戶停電，105 年梅姬颱風來襲，造成桃園市 35 萬戶停電，都是因為台電電纜地下化進度緩慢。爰請行政院公共工程委員會督導台灣電力公司，配合行政院防災桿線地下化推動計畫，協助桃園市將電纜線地下化比率由目前的 40%提升至 60%。

提案人：鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 陳素月
林俊憲 劉權豪 葉宜津

(二十二)公共工程之建設需以有需要為前提，但我國之公共建設很多均為首長個人好大喜功下之產物，導致蚊子館叢生，以往曾要求將蚊子館列為考核項目，而與地方補助款連動，但卻未見實施。因此行政院公共工程委員會應制定一套標準，呈報行政院列為地方補助款之補助標準，以杜絕蚊子館之產生。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲 李昆澤
陳素月 劉權豪

本項另有委員提案 4 案，不予處理：

(一)公共工程委員會 106 年度派員出國計畫合計共 6 項計畫，預算編列 86 萬 9 千元，其中 1 次出國考察計畫，5 次出國開會計畫，而相較 105 年度派員出國計畫僅 2 項計畫，預算編列 46 萬元，106 年度遽增 4 項出國計畫，增加 40 萬 9 千元。且不僅出國項目遽增，過去出席世界貿易組織政府採購協定、自由貿易協定政府採購相關會議都僅派員 1 人，106 年度卻編列 3 人的預算，顯有過於浮編之虞。爰此公共工程委員會 106 年度派員出國計畫 86 萬 9 千元，應刪除 40 萬 9 千元。

提案人：劉權豪 陳歐珀 林俊憲 葉宜津 李昆澤
陳素月

(二)公共工程委員會於 106 年度預算「派員出國計畫」編列 86 萬 9 千元，較上年度預算增加 88.9%，雖於預算書中明列會議議題與談判重點，惟會議參與預期效果無從得知，使出國計畫編制流於形式，徒耗相關行政作業，亦凸顯出國計畫浮濫，恐有浪費公帑之虞。故建議刪減該預算 30 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 李昆澤
葉宜津 陳素月 劉權豪

(三)行政院公共工程委員會 106 年度「勞動派遣」編列預算 685 萬 1 千元，預計進用 13 名派

遣人力，惟相關人員係用於「一般行政」、「公共工程企劃及法規業務」之技師業務、申請及調解業務、技術業務、工鑑業務以及「公共工程品質管理業務」，其進用業務除一般行政業務外，皆屬工程會之核心業務，不應採行派遣方式任用，爰此，106 年度「勞動派遣」預算除「一般行政」外，應予全數刪除（632 萬 4 千元）。

提案人：李昆澤 鄭寶清 鄭運鵬 陳歐珀 林俊憲
葉宜津 陳素月 劉權豪

（四）公共工程委員會 106 年度歲出預算「公共工程技術業務」項下「公共工程計畫之審議與永續公共工程推動」編列 424 萬 7 千元，雖較上年度 271 萬 8 千元，增加 152 萬 9 千元，主要係「業務費」項下新增工程經費估算編列手冊編修 100 萬元。惟政府推動無紙化政策，上述工程經費估算編列手冊可 E 化處理，上傳至政府網頁供業者下載即可，應可節省公帑。爰此工程會 106 年度預算「公共工程技術業務—公共工程計畫之審議與永續公共工程推動」項下「業務費」編列 405 萬 9 千元，應刪除 50 萬元。

提案人：劉權豪 陳歐珀 陳素月 林俊憲 葉宜津
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單位預算。

主席：請交通部賀陳部長報告。

賀陳部長旦：主席、各位委員。本次預算報告有一部分已在上次交通部業務報告時提過，也就是過去比較重視建設，所以希望現在能做到安全、公共運輸、觀光及資訊四大服務重點。談到服務，就必須以人為核心，故將預算內容概略分為五項：全力改善交通安全、強化公共運輸提升交通服務、提升海空運服務競爭力、整合觀光資源多元發展及深耕郵電氣象服務。

首先是安全部分，今年除預算不變動以外，也有相當預算用於未來智慧運輸系統，期與科技結合，改善行車安全。在民航部分，我們將優先檢討無人機管理，除善用科技外，也透過發展無人機，將國內 ITS 的運用從平面道路提高到航空，從而落實為安全管理及交通管理的具體作為。

其次是公共運輸，也就是將票證及資訊整合做到無縫轉乘，並加強地方政府所需的轉運站。此外，藉由科技來達到需求反應式的接駁服務，特別是偏鄉地區，我們會優先給予補助。

在提升海空服務競爭力方面，大後年即將興建完成的桃園機場第三航廈以及相關跑道的延伸等，在未來十五年內都是我們重要的建設項目。除了航空，現在也在針對航港擬定擴充計畫，如基隆港的東客西貨計畫，也就是把東邊的軍港、貨港逐漸移轉到西邊。現在基隆港一個月大概有四十艘遊輪到港，故計畫將東邊碼頭完全變成客運碼頭，使遊輪產業成為基隆的小金雞，

更變成台灣觀光上的新活路。此外，為配合國家發展重要產業，將於台中港地區特別勻出用地以為離岸風力發電專區之用，一方面配合產業，另一方面也讓港區有更多活躍的使用。

至於觀光部分，相信最近各位常在報上看到相關訊息。在團客量比較快速下降後，目前我們以國旅市場為重點來幫助產業轉型，其間又以人才需求為要。換句話說，為能活潑地使用人才，故希望能利用在臺灣就業、就學的東南亞族裔成為我們發展外語的導遊。另外，在電子票證發展上，除繼續推廣臺灣好玩卡以外，也結合地方公共運輸系統，讓觀光遊程可以做更智慧的規劃，同時推廣電子票證。在開拓市場方面，最重要的除協調相關部會做好簽證便捷化外，也希望各地方政府均能設置服務平台，並透過地方行銷預算，和當地旅遊業者一起辦旅展，今後這些將是我們拓展觀光的重點。

最有意義的是，我們希望能不再只靠衝量，也不再只靠傳統夜市這些大家已經熟悉的台灣觀光資源，而是做到越在地越國際。為此，我們必須發展綠色觀光、生態旅遊，讓一些小卻有特色的村落可以產生示範作用，從而成為我們的觀光新活路，以幫助團客減少的地方經濟。

在氣象部分，最近大家對氣象預報準確度多有意見，特別是氣象預報變動時與民眾溝通的問題方面，這除涉及科技，我們認為包括傳播經費在內都需要框列。

在電信部分，比較重要的是明年將有新的頻譜釋出，此舉除銜接 5G 以外，也希望藉此加強國內產業對專業頻段的使用，如智慧電網、智慧運輸系統，這些將來都會變成利基。也希望經由多元化的頻譜使用來刺激各界對頻譜拍賣的期待心理，以創造出比較合宜的收入。

在交通部主管的業務預算中，大致上以行政部門的公務預算為主，但基於一些事業發展，也分別有營業基金與非營業基金，此乃交通部的預算架構。在此架構之下，整體而言，106 年度交通部預算為 944 億，加上營業與非營業基金預算共近五千億。當中，屬資本門支出為 1,400 億，裡頭有近 1,200 億的傳統建設，分別有軌道、公路、航空、港埠及觀光五項。

以下為本部預算內容。

就歲入而言，約在 600 億之數，其中規費收入略微增加至 242 億，至於盈餘則視事業單位表現而定，這部分增減不多，只有 10 億左右。至於中華電信釋股與否，也會與財產收入有關。

歲出部分，誠如前面所言，以軌道建設為要，其餘為公路、航空、港埠及觀光。當然，軌道項下的預算並不完全作為建設支出，也包含採購車輛在內，且我們會在簡化車種的前提下加速辦理。

再者，軌道項下預算除捷運外，還有軌道立體化建設。而除傳統西部鐵路以外，來年會逐漸增加東部鐵路建設，雖然目前還僅止於初期研究，預算不多，但不管是花東雙軌化、花東瓶頸路段改善，乃至南迴電氣化，都會成為將來的預算重頭戲。

此外，剛才報告過，在今年比較重要、新增的預算就是智慧運輸系統發展計畫，大概是 5.7 億，這 5.7 億裡面，最重要就是希望能夠把過去已經編列的，所謂雲端與國土結合空間的計畫，能夠和右邊這一些策略性計畫做結合，使得整個交通能夠從科技來帶動服務，同時也能夠去發展相關產業。

關於離島方面的服務改善，最重要的大概就是國內幾個重要港口的提升，以及在服務上的交

通船、相關碼頭等提升的建設。

安全部分，剛才已經報告過了，是我們所有工作裡面的第一優先要求，所以我們除了編列傳統的交通安全經費外，我們還希望能夠把易肇事的地點、肇事族群，列入重點性的宣傳，同時在執法上面，看看是不是能夠採取類似無人機的作法，以減少當地為了勘查現場造成阻攔交通時間過久。類似這樣的事情，我們都希望能夠協調相關警政單位，一方面在立法上尋求各位委員的支持，早一點完成立法，另一方面也希望以公益為先的執法，能夠優先來做一些突破。

在今年的預算中，與地方政府比較有直接相關的可能就是我們的汽燃費，從去年開始，汽燃費的分配就是依照協調過以後的作法，分別分配給相關單位。從上面的數字顯示，部分直轄市分配到的金額可能會比過去減少一些，這部分還要再做協調，但這可能是一個大方向，我們希望用汽燃費來鼓勵地方政府用自己的錢去管自己的交通建設及提供該有的交通服務。

今年另外一個新的項目是機場公司需要增資，這部分就是剛才所報告的，因為未來不管是航廈或跑道的拓建，未來 30 年以內，會有將近 2,500 億的投資，以現在機場的盈餘，以及盈餘分配辦法來講，恐怕沒有辦法完全靠自己的錢。如果要去借錢也必須在自己借錢的能力上顯現出自己的決心，所以對股東來講，這時候的增資應該是代表，對於未來舒活財務上必須要走的一條路，這部分也希望各位委員能夠支持。

其他預算當然就是比較傳統的部分，我就不做詳細的說明。

總之，我們這樣的預算，在總的歲入來講，我們期望以差不多 20 億的歲入增加，歲出也差不多是增加 20 億，並沒有大幅的改變，但是在內容上，我們希望能夠非常清楚的臚列出剛才所報告的五大重點，在這五大重點裡面，我們希望不管是預算有沒有新增項目，或是過去在執行上如果不夠積極的話，都請各位委員指教，但在大方向上，敬請大家給予支持，謝謝。

交通部書面資料：

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天應邀列席貴委員會，就交通部 106 年度施政計畫及預算編列情形提出報告，深感榮幸。以下謹就本部 106 年度施政計畫重點、預算編列及以前年度預算執行情形等，向貴委員會簡要報告。

壹、106 年度施政計畫重點

打造優質便利的運輸環境，一向為交通部致力追求的施政目標，為使本部施政策略更能切合民眾生活需要，本部之施政理念以人為核心，並且以多元的角度來評估建設開發的價值與管理，重視「服務導向」、「尊重生命」、「多元價值」及「生態永續」等面向，善用數據資料及科技工具，讓本部從傳統以交通建設為主的組織逐步轉型為以交通服務為主的組織。為此，本部未來施政主軸如下：

- 整合既有交通建設、落實系統管理，藉由強化管理作為，提升執行能量及預算投入效益，加強與地方政府協商合作，共創雙贏。
- 重視交通安全及環境保護，喚起全民愛惜生命、重視交通安全的意識，共同努力減少交通事故；為減低對環境的衝擊，致力推動綠能及低耗能運輸系統。

- 輔導觀光產業轉型促進在地經濟發展，藉由開發多元旅遊，分散市場，協助業者建立品牌，擴增全臺觀光資源，促進在地觀光商機。

- 開放資料並以科技整合人、車、路，配合資料開放與加值應用政策，順應數值化科技設備個人化的趨勢，應用智慧運輸系統（ITS），整合人車路三個介面，力求科技管理效能。

- 厚植國際運籌實力，強化國際競爭，持續優化海空營運條件，開創產業轉型新契機；精進郵電氣象服務便民措施並提出創新作法，以切合民眾生活需求。

以下謹就當前施政重點，作一扼要報告：

一、建構安全交通環境，強化運輸風險管理

（一）精進道路交通安全作為

依統計資料指出，104 年我國仍有將近 2,900 餘人死於道路交通事故，受傷人數 41 萬餘人，相較先進國家仍有很大努力空間。如何有效防制交通事故，提供用路人安全駕駛環境係本部首要工作。

1. 加強落實各級學校交通安全教育：道路安全從改變駕駛文化開始，應向下扎根，從小灌輸學生遵守交通安全的法治觀念，將持續協調教育部將交通安全教材納入學生教科書，另鑒於 18-24 歲年輕族群機車事故傷亡嚴重，將結合學校等多方力量來改善學生騎乘機車安全，包括加強大一新生宣導交通安全意識、籲請學校開設交通安全課程，並持續推動公車入校園、鼓勵學生搭乘大眾運輸及裝設機車限速或警示配備等。

2. 推廣小型車道路駕駛考驗及推動高齡駕駛管理

實際道路考照為現行世界各國通用之考驗方式，藉由更嚴謹的駕照考訓方式，培養駕駛人安全駕駛習慣，各監理所站試辦小型車道路駕駛考驗，並鼓勵民間駕訓班參與試辦；高齡駕駛管理則研議 75 歲以上駕駛人需經體檢及認知機能檢查後，方可換發執照繼續駕車，預計 106 年起正式實施。

3. 抑制酒駕事故及運用科技執法

酒駕零容忍的時代來臨，為有效遏止酒駕事故，持續檢討現行法規並加重酒駕累犯刑罰，並廣續加強宣導指定駕駛、代駕等多項防範作為。另對於交通違規行為，研議使用無人機、監視錄影設備等現代科技作為執法輔助工具，強化交通安全管理。

4. 加強遊覽車安全管理

為加強遊覽車安全管理，本部就人、車、路、業等面向檢討，提出各項具體策進作為，未來持續加強聯稽路檢，並鼓勵機關學校優先租用評鑑優良業者遊覽車。另將訂定業者退場機制及建立優良業者品牌形象，檢討車輛審驗後抽驗、複查及維護車輛底盤安全作法，輔以業者自律落實自主管理，以有效改善旅遊安全。

（二）持續落實飛航及海運安全

1. 執行國家民用航空安全計畫

我國近年來極力擴展國際及兩岸航網，航班、航點俱增及桃園機場中轉角色日益吃重，為提升服務效能及維護航空安全，已增加安全檢查及飛航管制等所需人力。本部將廣續督導民航局

依飛航安全調查委員會公布資料，研訂短中長期飛安策進作為，並將落實安全管理系統（SMS）、實施高齡機專案檢查及要求業者與發動機製造廠緊密合作列為飛安監理重點；另要求國籍航空公司於 105 年底前完成建置實施第 4 階段的安全管理系統，執行風險管理預防作為。

2. 持續建立船舶航行安全管理制度

先前德翔臺北貨櫃輪擱淺事件，再次引發國人對海運安全的關切。為預防海難事故發生，後續將強化船舶預警作為，配合船舶自動辨識系統（AIS），監控船舶動態，及時啟動應變機制，並透過大數據分析，找預防海難事件發生。此外持續加強船舶安全檢查，強化船員專業訓練、海難救助及助導航設施之設置與維護管理，建立海事安全體系，以進一步強化航行安全。

二、強化公共運輸發展，全面提升服務效能

（一）善用智慧科技，擴大交通資訊服務涵蓋面

對於民眾面臨交通壅塞、偏鄉交通不便、交通事故率偏高及新科技與服務挑戰等課題，可藉由資通訊新科技加以改善。為建立人本及永續的智慧交通生活環境，達成「智慧運輸、智慧生活」之願景，本部將發展智慧運輸系統列為當前重要施政重點之一，於 106-109 年本部將推動「智慧運輸系統發展建設計畫」，積極規劃建置軟硬體設施，並整合中央跨部會及地方等相關單位資源，初期優先以臺北宜蘭廊道、花東地區及都會生活圈為 3 大育成基地，推動 6 項系統性服務導向計畫策略計畫：1.運輸走廊壅塞改善計畫、2.偏鄉交通便捷計畫、3.智慧交通安全計畫、4.運輸資源整合共享計畫、5.車聯網科技發展應用計畫、6.智慧運輸基礎與科技研發計畫，以改善前揭目前交通環境所面臨的 4 大課題，未來將驗證成功之策略逐步推廣至全國，逐步實現運輸無縫、用路安全、交通順暢、資源共享及環境永續的目標。

（二）西部運輸方面

臺灣西部走廊縱向長距離城際快速運輸服務係以高鐵為主幹，各都會區間另以臺鐵為主軸，配合臺鐵捷運化提供轉乘及短區間快速運輸服務，都會區內則藉捷運系統來完成，形成臺灣西部軌道網，至中短途客運再輔以國道、公路之便捷機動性來建構完整高效率之交通運輸網絡。

為建構臺灣西部走廊大眾軌道運輸服務網，本部已完成高速鐵路新增苗栗、彰化及雲林 3 站及提升南港整備站為營運站，以疏解臺北站尖峰營運壓力；為進行都市縫合，使都會區整體市容景觀得以再造，持續推動辦理臺鐵臺中、臺南、高雄（含左營、鳳山）立體化，以及基隆—苗栗、高雄—屏東潮州捷運化等各項鐵路立體化。另為提供完善的都會區捷運路網，擴大都會區通勤服務範圍，持續進行臺北、高雄、桃園及臺中等都會捷運，其中臺北捷運推動新莊及蘆洲支線、環狀線及三鶯線等大臺北都會區捷運後續路網，及興建新北市淡海線及安坑線輕軌系統等；臺中捷運持續進行土建施工及機電基本設計作業等；高雄捷運持續辦理紅橘線路網建設，搭配環狀輕軌運輸，以擴大紅橘兩線服務區域；至桃園國際機場聯外捷運，所有土建工程均已完成，機電工程刻正全面進行系統整合及營運前運轉測試，並已通過旅客及行李處理系統壓力測試，此對於未來通車營運準備，具關鍵正面意義。

在公路路網方面，為建構綿密及完整的客、貨物快速運輸網路，加強高、快速公路系統整合與佈設，建構西濱快速公路為第 3 條縱貫南北快速幹道，並持續辦理國道 4 號豐原潭子段及淡

江大橋建設計畫；同時並透過下一期「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」，達成偏遠及服務性路線一條不減、加速汰換老舊公車及計程車、推廣公車票證多卡通及無障礙公共運輸環境等，持續建構綠色、優質、永續的公共運輸系統。

（三）東部運輸方面

花東地區對外交通較為不便，本部規劃以「鐵路為主，公路為輔」之公共運輸模式，以達成鐵公路無縫運輸及改善偏鄉公共運輸服務為目標。

為持續提供充足、穩定的運輸能量，並完成花東鐵路雙軌及電氣化的最後一哩路，賡續推動花東鐵路瓶頸路段雙軌化、整體服務效能提昇及南迴鐵路臺東潮州段電氣化等。另為提供基隆臺北間較密集班次，縮短通勤時間，進行基隆南港通勤軌道建設，增加軌道容量，更提升東部幹線整體運輸效率。

公路方面，台 9 線蘇花公路為區內最主要的道路，為回應花東民眾「安全回家的路」之訴求，本部從社會公平之觀點切入，並兼顧交通安全及環境保護之理念，將優化台 9 線周邊道路景觀，並結合旅遊資源及自然人文風情，規劃可體驗景觀特色的駐足點，本部持續推動「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」，及新增「台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」，使台 9 線成為人本及景觀為主之安全觀光道路。

另為完善地區接駁服務，推動鐵公路運輸轉乘接駁改善計畫，以強化臺鐵與在地公共運輸系統的整合，同時考量偏鄉運輸需求與都會區不同，將以更具彈性之運輸系統服務民眾，推動適地性的公共運輸計畫，並提供相關觀光旅遊及公共運輸乘車資訊，建構優質便捷之公共運輸環境。

（四）提升環島鐵道運輸服務效能

臺灣鐵道運輸伴隨運輸型態轉型及運具改變，鐵路路線容量、車輛運能及基礎設施均需配合改善，為滿足旅客多元化需求、提升鐵路運輸之安全性及服務品質，本部賡續辦理臺鐵整體購置及汰換車輛計畫、鐵路行車安全改善六年計畫，及新建臺鐵成功追分段鐵路雙軌化工程及電務現代化以及票務系統整合再造計畫等。

另為紓緩墾丁交通阻塞，進而提升恆春半島與國家公園共享經濟效益，本部將啟動新建恆春觀光鐵路計畫，引進生態工法調配路線，融入在地環境，用觀光鐵道串聯社區部落與生態旅遊線，兼顧地方觀光發展與生態永續，提供安全、舒適、穩定的新觀光鐵道。

（五）完備離島交通建設

為促進離島居民交通便捷、維護乘客生命財產及提升船舶航行安全，賡續辦理金門大橋工程；協助連江縣政府將臺馬輪留用至 106 年底；補助澎湖縣政府辦理臺華輪汰舊換新計畫；辦理離島地區基本航次、營運虧損、海運票價及公營交通船維修經費等。另針對重要節日、連續假期加強疏運，以滿足旅客需求。

三、厚植海空運服務，提升國際競爭力

（一）發展桃園機場為東亞樞紐機場，並推動其他機場多元發展

桃園國際機場地理位置優越，加以我國產業技術實力雄厚，適宜成為東亞地區之轉運樞紐，

因此，為滿足桃園國際機場未來航空運量成長需求，將加速展開航空城計畫、辦理第三跑道環評工作及引進智慧綠能建築概念興建第三航站區等。至松山、臺中、高雄等國際機場依其地利，配合地方需求和優勢產業拓展業務，同時在航線上，以互相調度分工合作，形成我國對國際之服務網。另為提升離島機場為運輸效能，將規劃辦理機場空側設施改善，並為因應馬祖地區聯外交通需求，辦理可行性規劃，研擬將北竿機場提升為 3C 類非精確儀降跑道且增加起降機型座位數。

(二)持續拓展國際航網，開發國際貨源

本部配合新南向政策之推動，將持續策略性拓展東協國家航權，並鼓勵航空業者依市場需求適時增加東南亞各國航線及航班；另在拓展國際航權方面，為提升國籍航空公司營運空間及彈性，已與尼加拉瓜完成航空服務協定簽署、與法國完成航空服務協議之修定簽署及與巴拉圭簽署航空運輸協定，未來將持續與相關國家或地區進行航空諮商或修訂航約。

(三)前瞻策定商港服務與建設

國際商港部分，為強化亞太樞紐港地位，發揮國際港群功能，以成為亞洲最佳服務港口為目標，積極推動高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫、南星土地開發計畫及第四貨櫃中心擴建、臺北港南碼頭區及物流倉儲區填海造地等重大港埠建設計畫；此外，為解決基隆港長期以來商港區域與軍用碼頭區空間分散影響港埠營運及市區發展之問題，辦理基隆港軍用碼頭遷建工程，透過港區整合兼顧客貨運功能、觀光遊憩發展及國防需求，以達港市共榮發展之目標。

另為帶動國內商港與地方經濟發展，本部配合地方政策及資源，以發展觀光旅遊為目標，積極辦理澎湖金龍頭營區土地遷建與郵輪碼頭開發建設，並推動多項金馬離島地區港埠建設，包括金門水頭旅客服務中心新建、料羅港北碼頭區第一期造地工程、福澳碼頭區擴建後續工程、白沙外廓設施改善工程、東莒猛澳防坡堤新建工程及布袋港專用區公共設施工程等。

(四)推動臺中港離岸風電產業發展計畫

我國西部海域具有極佳風力潛能，曾被國際工程顧問公司 4C Offshore 評定為全世界最優良的海上風場之一，具備風力穩定、低發電成本及低汙染等優勢。倘臺灣離岸風力發電成為穩定能源，將有利進行國際行銷吸引國際大廠投資，爰本部推動臺中港離岸風電，對離岸風能產業港區發展做整體性規劃，有助於未來風電產業聚落之形成及提昇風電產業競爭力，使臺中港朝向多元化發展並朝綠能港口邁進。

(五)建構自由港區成為東亞發貨中心及加值運籌樞紐

東協經濟共同體成立將對臺灣形成競爭關係及排擠效應，因此臺灣需與全球產業供應鏈充分連結，爰未來自由貿易港區將配合新南向政策，持續以鬆綁關、稅務管制為推動重點，積極發展跨境電商、冷鏈物流及轉口貿易營運模式，打入東協市場成為東亞發貨中心，並將配合「五大創新產業」，強化委外加工利基及提供租稅誘因，推動臺灣成為東亞加值運籌樞紐。

四、多元發展觀光產業，促進轉型開拓市場

(一)結合地方文化特色，深耕在地觀光旅遊

盤點各部會資源下放地方，優化在地資源，透過與地方政府合作，創意激盪發掘在地特色、

推廣在地旅遊體驗，藉此活絡在地經濟，落實推動觀光產業在地化，開創結合地方文化、藝術及產業等具特色之旅遊行程，並鼓勵綠色生態、關懷旅遊及落實環境教育，創造就業機會吸引青年返鄉回流，平衡城鄉差距。

(二)推動智慧旅遊，創新服務

為推展自由行旅遊友善服務，輔導 22 縣市在地特產店、便利商店、民宿、派出所等設置借問站，並設有專屬招牌、地圖資訊看板、電子摺頁下載及服務手冊等，另並推動台灣好玩卡，結合電子票卡，包括食、宿、遊、購、行等旅遊優惠，讓旅客享受旅遊服務新體驗。此外，與遊樂園合作進行遊客行為大數據分析，提出遊樂園區創新服務方案。

(三)持續開發高潛力客源，促進國際能見度

為多元推動觀光，開發高潛力海外客源，積極開發東南亞新興市場，透過簽證便捷化、創新行銷宣傳、軟硬體環境整備、精進導遊人員外語能力訓練等策略，輔導業者南向拓展來臺客源。另持續開拓穆斯林客源，打造友善穆斯林環境，強化旅客接待技巧並鼓勵餐旅業者取得清真餐旅認證。

五、深耕郵電氣象服務，貼近民眾生活需求

(一)有效運用頻譜資源，普及高速行動寬頻服務

觀察網際網路各類應用不斷發展與各類智慧型行動終端設備技術、功能日新月異之趨勢，本部配合產業發展需要，目前正規劃物聯網及智慧型運輸系統（ITS）使用頻段；另滾動式修正頻率供應計畫，近期將新增物聯網（IOT）可用頻譜及可供各項實驗網路使用頻譜。此外，持續推動網際網路通訊協定升級（由 IPv4 升級至 IPv6），目前已完成各級政府機關（構）外部服務升級 IPv6，105 年度進行內部服務網升級 IPv6，逐步達成 IPv6 全面化服務，積極促進資通訊產業發展。

(二)整合郵政物流、金流及資訊流，積極拓展電子商務

郵政肩負普及化任務，採郵儲壽三業合營之企業化經營管理模式，隨著數位科技發展及消費型態的變更，郵政公司掌握電子商務商機推展多元配送服務，整合郵政物流、金流及資訊流，推動郵政物流園區開發計畫與 i 郵箱服務，提供網購民眾 24 小時取貨、貨到付款服務，結合虛擬通路與實體物流配送；藉由實體分行與虛擬通路，打造數位化金融環境及創新金融服務；提供客戶郵政壽險網路暨行動投保，經由網路郵局之延伸，使用各項壽險服務，增進投保便利性。

(三)氣象資訊智慧應用，建置多元平台提供加值服務

為讓民眾即時掌握天氣及災防資訊，利用資訊多元平台，擴大氣象資訊對民眾生活滲透的機會，氣象局持續執行「發展小區域災害性天氣即時預報系統」、「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」，另利用最新行動裝置與媒體技術，廣泛快速地對外提供即時訊息，新增大雷雨即時訊息預警系統及進行新版生活氣象手機應用程式（APP）開發。此外，透過國家災害防救科技中心與電信業者建置之災防告警細胞廣播訊息系統（PWS），推播地震速報訊息，並建置高品質井下地震監測站，擴建東部海纜觀測系統，強化地震海嘯監測效能。

貳、106 年度本部單位預算配合施政計畫編列情形

一、歲入部分

本部 106 年度歲入預算數編列 614 億 8,246 萬 9 千元，較上年度法定預算數 593 億 9,550 萬元，增加 20 億 8,696 萬 9 千元或 3.51%，主要係營業盈餘及事業收入增加 10 億 7,312 萬元及規費收入增加 10 億 848 萬 7 千元等所致。茲按各來源別說明如下：

(一)罰款及賠償收入：2,535 萬 1 千元，主要係違反航業法、郵政法等之罰鍰收入，及各項採購案廠商違約逾期完工或交貨之賠償收入等，較上年度增加 10 萬元。

(二)規費收入：242 億 5,808 萬 4 千元，主要係汽車燃料使用費及船舶助航服務費等收入，較上年度增加 10 億 848 萬 7 千元。

(三)財產收入：126 億 3,425 萬 7 千元，主要係出售持有中華電信公司股票等收入，較上年度增加 230 萬 6 千元。

(四)營業盈餘及事業收入：245 億 865 萬 2 千元，主要係中華電信公司現金股利、中華郵政公司股息紅利及航港建設基金賸餘等繳庫數，較上年度增加 10 億 7,312 萬元。

(五)其他收入：5,612 萬 5 千元，主要係收回派兼公股代表之兼職人員超額兼職費等繳庫數，較上年度增加 295 萬 6 千元。

二、歲出部分

本部 106 年度歲出預算數編列 537 億 8,837 萬 6 千元，較上年度法定預算數 517 億 5,107 萬 2 千元，增加 20 億 3,730 萬 4 千元或 3.94%，主要係增列智慧運輸系統發展建設計畫 5 億 6,600 萬元、增資臺灣鐵路管理局 38 億 2,029 萬 2 千元、國際機場園區股份有限公司 2 億 1,200 萬元及都市大眾捷運系統建設經費 17 億 5,754 萬 7 千元；另按計畫執行進度減列鐵路建設計畫 42 億 2,190 萬 9 千元及補助金門縣及連江縣政府辦理港埠建設計畫 1 億 7,109 萬 8 千元等所致。各業務計畫編列情形說明如下：

(一)投資事業股權移轉：5,575 萬 5 千元，係出售持有中華電信公司股票所需證券交易稅及手續費等，較上年度減少 1 千元。

(二)交通科技研究發展：1,252 萬元，係辦理交通科技研究暨應用推動計畫及加速行動寬頻服務及產業發展計畫—頻譜政策規劃及產業輔導研究等所需經費，較上年度減少 1,425 萬元。

(三)一般行政：7 億 6,364 萬 3 千元，係本部人員維持費及行政工作維持費等，較上年度減少 2,087 萬元。

(四)航政業務規劃及督導：6 億 1,858 萬 8 千元，係辦理一般航政管理、補貼載客小船及船舶運送業者經營離島偏遠航線營運虧損、基本航次補貼、船舶維修、離島地區客運船舶油價補貼、補助地方政府辦理交通船碼頭規劃設計、設施改善及疏浚工程等所需經費，較上年度增加 2 億 242 萬 8 千元。

(五)郵電業務規劃及督導：171 萬 3 千元，係督導郵電業務行政工作所需經費，較上年度減少 800 萬元。

(六)路政業務規劃及督導：6 億 1,992 萬 3 千元，係督導鐵公路各項研究與建設、公路監理作

業、辦理智慧運輸系統發展建設計畫及汽車燃料使用費經徵管理等所需經費，較上年度增加 5 億 7,132 萬 9 千元。

(七)道路交通安全：2 億 7,045 萬 7 千元，係督導直轄市、縣（市）政府加強辦理改善道路交通秩序整頓及行車安全、維護交通安全有關措施、易肇事地點路段之改善、強化全民路權與用路安全觀念之宣導及教育工作等所需經費，與上年度同。

(八)軌道工程興建管理：3 億 5,921 萬 7 千元，係本部高速鐵路工程局辦理軌道交通建設規劃與管理等事宜所需人事及基本行政費用，較上年度減少 243 萬元。

(九)軌道安全提升與改善：1 億 575 萬 5 千元，係本部鐵路改建工程局各級主管及專業工程人員等核心人力所需人事及基本行政費用，較上年度減少 1,148 萬 5 千元。

(十)航政港政業務管理及執行：11 億 4,890 萬 1 千元，係本部航港局辦理航政及港政業務所需人事及基本行政費用，較上年度減少 7,171 萬 1 千元。

(十一)營業基金：128 億 532 萬元，係國庫增撥臺灣鐵路管理局辦理各項公共建設計畫及對桃園國際機場公司增資所需經費，較上年度增加 40 億 3,229 萬 2 千元。

(十二)鐵公路重要交通工程：330 億 2,035 萬 8 千元，係辦理鐵路建設計畫及都市大眾捷運系統建設計畫所需經費，較上年度減少 24 億 6,436 萬 2 千元。

(十三)偏遠地區交通建設：5 億 1,930 萬 2 千元，係補助金門縣政府辦理金門港埠建設計畫及補助連江縣政府辦理馬祖港埠建設計畫所需經費，較上年度減少 1 億 7,109 萬 8 千元。

(十四)第一預備金：1,114 萬 9 千元，較上年度減少 196 萬 8 千元。

(十五)地方政府汽車燃料使用費分配短少補助：34 億 7,577 萬 5 千元，係因應汽車燃料使用費分配方式調整，補助臺北市及高雄市分配減少所需經費，與上年度同。

參、104 年度與 105 年度截至 9 月份止預算執行情形

一、104 年度預算執行情形

(一)104 年度本部歲入預算編列 579 億 3,150 萬 8 千元，決算數為 531 億 8,214 萬 2 千元，較預算數減少 47 億 4,936 萬 6 千元，主要係財產收入減少所致。

(二)104 年度本部歲出預算編列 472 億 1,518 萬 8 千元，決算數為 468 億 2,481 萬 2 千元（含保留數 185 億 2,639 萬 8 千元），占預算數 99.17%。

二、105 年度截至 9 月份止預算執行情形

(一)105 年度本部歲入預算編列 593 億 9,550 萬元，截至 9 月份止預算分配數 397 億 5,024 萬 6 千元，實收數 417 億 663 萬 7 千元，占預算分配數 104.92%。

(二)105 年度本部歲出預算編列 517 億 5,107 萬 2 千元，截至 9 月份止預算分配數 251 億 9,830 萬 8 千元，執行數 165 億 3,758 萬 9 千元，占預算分配數 65.63%，主要係捷運建設及鐵路相關建設等計畫執行落後所致。

肆、結語

交通建設及服務係以滿足民眾生活需求及促進國家經濟發展為依歸，交通部全體團隊將持續以創新前瞻思維研擬施政策略，並積極落實推動各項施政計畫與方案，注重與民溝通，廣納各

方意見並隨時檢視成效及方向，適時、適當調整，期能營造更貼近民眾需要的交通環境，提供安全、便捷、舒適、無縫的優質服務。

本部 106 年度預算已配合施政需要，並衡酌各項計畫優先緩急妥適編列，敬請各位委員惠予支持與指教，並祝各位身體健康、萬事如意。

謝謝大家。

主席：謝謝賀陳部長很用心、認真的提出專業的報告。

現在進行議事錄之確認，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，詢答前先宣告以下事項：本會委員每位委員詢答時間為 8 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會委員詢答時間為 6 分鐘；暫訂 10 時 30 分休息 10 分鐘；委員發言登記於 10 時截止；各委員如有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息。

現在開始進行詢答，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。部長，新政府成立之後，一直在大力推動新南向政策，主要目的是要突破兩岸交流趨緩的困境所做的努力，並促進我國與新南向的 18 個國家之間的經貿發展，對此，總統府也成立了新南向辦公室，行政院在 10 月 21 日也召集 19 個部會，要求設置 18 個平台或窗口，來促進新南向政策的推動。我知道未來的工作一定會如火如荼的來推動，現在也看到一些初步的成果，但我們都知道未來的工作必須展現在預算面及工作計畫面之上，所以院長特別指示在 11 月上旬，各部會必須提出新南向政策的工作計畫，請問交通部的計畫如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。關於交通部的工作，第一個重點還是放在觀光，第二則是包括相關的 ETC、捷運相關建設，大概是這三大項目。其中觀光部分，我們在多次跟政府這邊做相關協調以後，對於新南向政策大概已經相當成熟，目前正在加工的就是剛才提到的 ETC 及捷運建設方面。

陳委員歐珀：目前觀光業務仍是放在交通部之下，沒辦法擴大獨立成為一個部，在國外，例如泰國就是將觀光提升到部的層級，透過國家級的部會在推動觀光。新政府推動新南向政策，從 8 月份起開放泰國及汶萊，試辦來臺的觀光免簽措施，9 月份起則是開放柬埔寨、寮國、緬甸三個國家適用簡化的團簽程序，以及有條件的個人免簽，初期已見到成效，本席從數據上來跟部長說明一下。

賀陳部長旦：謝謝。

陳委員歐珀：第一點，去年泰國來臺旅客人數大增，今年較去年同期成長 6 成 5 以上；9 月份柬埔寨的旅客人數，也較去年同期增加 226.8%，成長 2 倍多；汶萊旅客的成長率更是驚人，今年 8 月時，較去年同期成長 91.57%，9 月成長 61.86%。這幾項數據充分顯示，對於新南向工作，只要我們稍微用一點心思，就會有成效。我常講，新南向的「新」就是代表開放再開放，未來來講，我們應該去積極思考，怎麼樣來促進、開放他們來臺灣觀光。

新南向是我們外交政策的牛肉也好，經濟發展的策略也好，更是我們行銷臺灣讓臺灣走出去

，也讓世界走進臺灣一個重要的政策，所以在推動新南向的時候，我們一再強調互利雙贏。談到互利，我必須強調一點，我們不能只站在臺灣的觀點，應該站在新南向這些國家的觀點，以當地的需求來看這件事情。最近我去過柬埔寨、印尼，我與當地的台商、政府官員談到一個問題，就是他們很喜歡臺灣，因為臺灣不只是風景好，臺灣的人情味更好，尤其臺灣在醫療、對人的照顧方面、人文關懷方面，他們都非常喜歡。昨天晚上我也參加柬埔寨總商業會的活動，現場有外交部、國合會的人員參與，台商也聚集在一起，我特別聽到他們講出幾個心聲，我希望大家先當別人的貴人，人家自然而然就會當我們的貴客，我們應該要有這樣的思考。

賀陳部長旦：對，說得好。

陳委員歐珀：現在新南向航線的班次不夠，我已經拜託民航局研究，譬如很多台商去柬埔寨工作，經常要往返，觀光部分也是一樣，都一票難求，現在華航與長榮每天都有一個班次飛往金邊，但是不要說買不到商務艙機票，連一般座位的機票都買不到。由於有很多中南部民眾去柬埔寨或其他南向國家工作，我具體建議是否在臺中或高雄增加一些班次，這樣一方面可以分流，適度調整桃園機場的客運量，二方面也方便與新南向國家經貿、觀光的交流。希望交通部針對此部分做全面性的調查與調整，看有哪些地方需要增加班次往返。

賀陳部長旦：瞭解。

陳委員歐珀：如此不但可分散桃園機場流量，也可促進臺中、高雄等地區的發展，舒緩目前擁擠的載客量。有很多人跟我反映買不到機票，我們如果能提升南向國家來台的便利性，也不致錯失這些國家的商機，他們很喜歡來我們這裡生小孩、坐月子或接受醫療、醫美等，這是很大的商機，你們應該好好推動，希望你們規劃好之後，我們再來商量。

賀陳部長旦：是的，一定。

陳委員歐珀：接下來探討一下交通部推動綠色運輸的效果，101 年 7 月發布的 101 年運輸政策白皮書就是綠運輸，我們知道這是國家重大運輸政策，也是因應全球氣候變遷與節能減碳的趨勢，但是由數據顯示，綠運輸的市占率愈來愈低，尤其是東部與離島，以宜蘭縣為例，101 年是 22.4%、102 年是 21.9%、103 年是 19.2%、104 年是 18.3%，反而是私人機動運具的市占率愈來愈高，可見我們在推動大眾運輸，尤其綠運輸方面，是空有口號但沒有具體成效。不只是宜蘭如此，臺東、花蓮、金門、連江縣均是如此，所以綠運輸一定要加強。

賀陳部長旦：是的。

陳委員歐珀：從這張圖表可以看出政府過去到現在是完全不及格的。

賀陳部長旦：向委員報告兩件事，第一，我們要把公共運輸的定義範圍擴大，最近的「多元化計程車方案」有些就是可以服務偏鄉地區。第二，我們預算裡的智慧運輸系統中有一項就是特別針對比較偏鄉地區的回應式服務，希望能針對更弱勢者直接服務。

陳委員歐珀：接下來要探討的問題是隨著人口老化，交通部應及早規劃高齡友善服務。到 2025 年時，臺灣的高齡人口將達 21%，但目前只有不到 20%的高齡人口是使用公共運輸，43%的高齡人口是使用私人運輸工具，顯現出高齡化友善服務是我們未來服務的重點。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：為了減少高齡人口駕車風險，對於未來更友善的公共運輸服務，我們應該要妥善規劃。其次，我建議政府應花更多心力致力於智慧運輸的提升，透過交通 APP 系統來建置完善，讓民眾更準確的知道搭乘資訊；同時希望能做比較廣泛的民意調查，真正瞭解民眾心聲，朝民眾想要的方向規劃，才能提升搭乘的誘因，這是我們能做得到的。

賀陳部長旦：是的，瞭解。

陳委員歐珀：另外，高鐵明年的運量大概會增加 10%，目前已躋身於長程使用工具的第二名，其中自用小客車占 52%、高鐵占 26%、客運 11%、臺鐵 10%、航空 1%，數據顯現搭乘高鐵的人愈來愈多。本席具體建議高鐵要往南延伸至屏東，屏東機場已經是蚊子機場，從 104 年至今幾乎沒有乘客，每年還要花四、五千萬，所以該關的要關，該興建的要興建，才是有效率的政府。我要為東部講一句話，東部的交通建設一向落後西部很多，鐵路是一票難求，公路也是寸步難行，險象叢生，目前只有一條國道 5 號，卻總是塞到爆，未來有無可能在東部興建高鐵？如果沒有高鐵，也要有快鐵，否則東部什麼都沒有，太不平等。我們需要追求一個公平正義的社會，不要讓東部人回不了家，沒有一條便利的交通工具。

賀陳部長旦：瞭解。

陳委員歐珀：東部沒有高鐵也要有快鐵！

賀陳部長旦：謝謝。

主席：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。現在到我們臺灣來觀光旅遊的人數到底是增加還是減少？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。到現在為止，就總量來說應該並沒有減少，相關數字是否讓周局長來說明？

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。陸客部分確實是減少，但東南亞及東北亞部分是成長。

鄭委員寶清：我問的是總量有沒有減少。

周局長永暉：因為還有 3 個月的時間，原則上是稍微低一點。

鄭委員寶清：大概低多少？不知道嗎？

周局長永暉：我們有一個數字，現在正在統計 10 月份的。

鄭委員寶清：相差不多，是不是？

周局長永暉：大概少三、四十萬人。

鄭委員寶清：大概是多少百分比？

周局長永暉：我們是跟去年同期比較……

鄭委員寶清：差了多少？3%嗎？

周局長永暉：我們還在統計中。

鄭委員寶清：對於鼓勵國內旅遊有無提出具體辦法？好像一直都在說，卻沒有提出具體辦法。

賀陳部長旦：有關陸客減少後的作為，這兩個月大概都在討論中，重點是放在除了要瞭解可能影響的地區之外，還要知道有哪些業別、哪些公司，看如何有效的輔導他們，所以花了一些時間，不過我們的瞭解是這個案子現在應該已經在行政院，據說也許會在下個禮拜的院會中提報。

鄭委員寶清：具體辦法的大方向是什麼？

賀陳部長旦：第一是輔導受傷比較重的業別轉型，第二是針對地方政府，希望他們提出以國旅為主的新的旅遊路線與方案，然後將這兩方面媒合。我們希望一方面在旅行社部分補助，一方面對消費者也加以補助。

鄭委員寶清：預計要花多少錢？

賀陳部長旦：這個數字因為院裡面還沒有正式核定……

鄭委員寶清：大概多少？

賀陳部長旦：報上轉述院裡面的說法，初期應該是大約 3 億。

鄭委員寶清：用 3 億鼓勵國內旅遊？

賀陳部長旦：對，促進國內旅遊。

鄭委員寶清：接下來有一件很重要的事要請教，汽車燃料費應如何課徵才公平？請問汽車燃料費都用在哪裡？

賀陳部長旦：以道路的養護為主，另外還有改善汽車安全所做的檢查。

鄭委員寶清：名為汽車燃料費，結果統統沒有用在汽車燃料上，名不符實嘛！

賀陳部長旦：其實是道路的費用。

鄭委員寶清：養護費。

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：就是道路稅嘛！其實新加坡也有課道路稅，我們是不是要改名字？

賀陳部長旦：如果要名符其實，應該朝這個方向走。

鄭委員寶清：如果改為道路稅，就和道路用得多少有關，道路用得多少，汽油就用得多，還是和燃料費有關，但是現在整個徵收出了大問題，一年收 470 億，但收不到的比率超過 10%，部長知道這件事嗎？

賀陳部長旦：可能是車籍方面出了漏洞，詳細情形可否請相關單位跟委員說明？

鄭委員寶清：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。有關汽燃費的徵收，各公路監理機關歷年來都將它列為重點工作，並成立工作圈積極處理。

鄭委員寶清：部長，一年編列 6、7 億催收預算，結果還有將近 50 億收不到，是否要改變徵收方式？例如隨油徵收。

賀陳部長旦：多年來，確實都有這個主張，但因相關部會有意見，要改變並不容易，請委員指教，看看如何突破部會之間的看法。

鄭委員寶清：本席認為汽車燃料費採隨油徵收方式最簡單，只要針對兩大公司，他們收多少錢，就

有多少比率是你們的，這是最容易、最簡單的做法，也比較符合公平、正義原則，不過管理上不能再用舊的思考方式。以前交通部給我的答復是，民眾可能會去地下油行買油，部長，以台灣現在的水準，到地下油行買油的人已經不多了。

賀陳部長旦：我相信過去一些弊病、漏洞已經減少了，不過有些人的負擔可能會加重，例如職業性用車人，他們的抱怨我們也要列入考慮。

鄭委員寶清：今天網路上已經有 5,500 人連署成功，依照政府的規定，超過 5,000 人，交通部就要拿出具體辦法正式回應，部長，請你藉這個機會趕快回應。

賀陳部長旦：我們必定要朝這個方向走，但隨著技術的進步，我們也要考慮電動車的發展，我們共同來努力。

鄭委員寶清：電動車的發展是另外一個稅。

賀陳部長旦：電動車比較不用油。

鄭委員寶清：對。

賀陳部長旦：政策上要通盤考慮，我們一起來研究。既然有提案了，交通部當然應該正面地按照委員的指教多多考慮。

鄭委員寶清：重新考慮，是不是？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：桃園鐵路地下化的進度到底如何？

賀陳部長旦：抱歉，上次在這裡答應委員在一個月內開委員會。

鄭委員寶清：時間快過了。

賀陳部長旦：最近因為有些委員異動，我們正在辦理重新聘人作業，不過今天會發開會通知，下禮拜開會應該沒有問題。

鄭委員寶清：開會審議嗎？

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：加油！

賀陳部長旦：是。

鄭委員寶清：桃園機場捷運一延再延，到底什麼時候會通車？部長，你可以提一個比較遠的日子，但是一定要達成。即使你說明年 2 月、明年 3 月，我們都接受。

賀陳部長旦：現在不能說最後的日期。

鄭委員寶清：大概的日子。

賀陳部長旦：我們希望最近能徵詢獨立安全驗證公司……

鄭委員寶清：勞氏公司，我知道。

賀陳部長旦：對。看看有沒有機會在最近一、二個月內給我們安全驗證，完成這個驗證之後，就剩下行政作為，包括初、履勘，這件事情我們會加速辦理，希望明年上半年能通車。

鄭委員寶清：上半年？部長不要講這麼寬，講 3 月還好，講上半年就太久了。

賀陳部長旦：我們應該尊重初、履勘這些專業人士……

鄭委員寶清：部長希望什麼時候完成？

賀陳部長旦：我們當然希望在上半年的更上半年一點。

鄭委員寶清：3 月之前，我們希望部長朝這個目標努力。

賀陳部長旦：報告委員，我沒有承諾 3 月，我希望在上半年的上半年。

鄭委員寶清：不承諾 3 月，承諾 2 月嗎？還是 1 月？

賀陳部長旦：請給初、履勘委員一些尊重的空間。

鄭委員寶清：要快一點。

賀陳部長旦：我們會努力。

鄭委員寶清：興建 20 年還不能通車，會變成全世界的笑話，部長，你應該下定決心表示 3 月一定通車。現在安檢率達到 99.08%，已經可以開始通車了。

賀陳部長旦：現在穩定率一直再提升，但其他事件的管理也要加強。

鄭委員寶清：3 月通車沒有問題吧？

賀陳部長旦：是，我們來努力。

鄭委員寶清：希望明年 3 月交通部能在此跟大家報告現在的交通部跟以前不一樣，以前道歉了 6 次，這次不再道歉，3 月一定讓它通車。

賀陳部長旦：我們來努力。

鄭委員寶清：請主管單位報告一下。部長答應 3 月通車，你們不要讓部長漏氣喔！

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。剛剛部長已經說明了。

鄭委員寶清：會不會漏氣？你是部長支撐的力量，部長說 3 月通車，你們不要搞到 5、6 月才通車，讓部長見不得人。

胡局長湘麟：我們一定會照部長的指示處理。

鄭委員寶清：要趕快啦！部長，你可以跟他們說，如果明年 1 月完成給獎金 100 萬，如果 2 月完成給獎金 200 萬，要重賞嘛！部長，交通部主管的國營事業，獎金都由你們編列，這種做法不對，公司績效好不好，怎麼是你編列的呢？

賀陳部長旦：這是公司治理，過去把國營事業當成行政機關，確實不適當。

鄭委員寶清：部長，我贊成交通部今年不要編列，把這些預算編到各公司，公司經營績效好不好，不要用這種隱藏預算讓大家看不到，直接請他們編列，編列多少錢，還是要交通部核准嘛！

賀陳部長旦：國營事業有其管理規定。

鄭委員寶清：公司沒有叫你編，你們只要把規則定好，就可以要求各公司自己編列，編好之後，行文給行政院就行了，公營事業員工福利待遇授權訂定基本原則裡面都有。

賀陳部長旦：我們會研究辦理。

鄭委員寶清：今年就這樣做，管理才有效率，公司績效好不好，讓他們自己發金，怎麼可以用公務預算發獎金。

賀陳部長旦：我們來努力。

鄭委員寶清：今年這個預算就不要編進來了。

賀陳部長旦：我不敢答應，我們努力看看。

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。剛剛鄭委員寶清所提的隨油徵收，我上會期也有提案，部長說很多問題沒有辦法解決，我們常講使用者付費，新加坡就是隨油徵收，這個莫名其妙的制度實施這麼久了，改隨油徵收有什麼困難呢？誠如鄭委員所說，現在已經沒有地下油行了，我小時候滿街、滿路都是地下油行，現在你還有看到嗎？我不但沒有看到，也不知道要到哪裡找地下油行加油。中油和台塑出產油品，直接跟他們徵收，不行嗎？用多少就徵收多少。使用汽油造成很多社會成本，因為會造成空氣污染、增加碳排放量，還有噪音、PM2.5 問題，這些都是汽油產生的懸浮微粒造成的。另外，現在 Uber 又沒有合法化，本席認為，若這些半職業的開得比較多，我們就對其多收一點稅金，這樣不對嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。委員提的幾個大方向都是正確的，過去台灣在執行上確實是有一些困擾，而最近的發展上，我想我們應該要努力去做協調，但就我的了解，比較困擾的恐怕還是增加職業用車人的負擔，身為主管機關，也應該跟他們來做溝通，看看能否找到一些可以舒緩他們壓力的作為，總之，我們願意朝這個大方向走，不過此刻馬上來談隨油徵收，可能會有帶動物價的一些困擾，像這些我們都願意一起來研究看看。

趙委員正宇：我覺得不會帶動物價，因為一般老百姓的使用量並不多，所以上次我的提案才會建議職業的部分就另外算其燃料費，因為是職業的，所以不能算得太高，也就是把這部分予以剔除，可是你們連剔除都沒有、連算一下都沒有，每年花了六、七億去寄這些單子來收這些稅，你們不覺得這樣的方式跟不上時代的腳步嗎？

賀陳部長旦：現在有網站平台，的確是一個好的溝通方式，謝謝委員的提醒。

趙委員正宇：另外，明年 7 月 1 日開始大客車要加裝一些行車設施，比方說視野輔助系統，然我們發現很多 A1 類的死亡車禍，不只是大客車，連大貨車、連結車等大型汽車也都有，所以是不是大貨車等也要強制加裝呢？

賀陳部長旦：從安全的角度，絕對應該要朝這個方向努力。

趙委員正宇：不只是大客車，有的大貨車開的速度也很快，照理也應加裝這些東西，否則很有可能像 30 度的角度或是左右都會看不到，因為被擋住了，所以裝了輔助系統，情況就會差很多。另外，有一種設備叫做環景影像顯影系統，裝了之後前後左右的死角都可以看得到，這是一個最新的設備，還有一種則是 4 個角都可以看到有沒有行人，我想如果連小型車都可以做到的話，大貨車也要加裝這些設備。

賀陳部長旦：委員方才說的完全正確，科技就是要幫我們做這些事情，我們從明年 1 月 1 日開始新出的大客車就一定予以要求，同時我們也正在協調讓新的大貨車也要裝設，然後進一步針對既有的客貨車如何輔助他們……

趙委員正宇：大貨車也要裝。

賀陳部長旦：這部分正在協調相關業者，因為過去這部分並沒有相關規定。

趙委員正宇：剩下一個多月的時間，請加快腳步。

賀陳部長旦：我們趕快來努力，不只是新車，既有的車輛我們也希望鼓勵他們來裝設。

趙委員正宇：我們有看到電視報導，明明人家就是好好走在路上或是正在騎摩托車，結果就被突然轉彎的大客車、大貨車給輾斃，真的是情何以堪！總之，這對人身安全來說是特別的重要，尤其現在大貨車的車速都很快，所以應該要特別注意。

談到 Uber，請問開始開罰了嗎？據說金額是 10 萬至 2,500 萬，而且你已經同意了，是不是？

賀陳部長旦：現在還在研修法規當中。

趙委員正宇：Uber 是不是這個時代最新的產物？

賀陳部長旦：應該是網路時代一種媒合的服務業。

趙委員正宇：這個時代就是這個樣子，以前等車時，看到的是整排拿著報紙在看；現在等車時，大家拿的是手機在看，所以時代不一樣了，Uber 也是一樣，有它的好處，比方說收費便宜、使用簡便、車子比較漂亮、比較好等，但 Uber 畢竟是一個國外的公司，既不出人又不出車，就只是架設一個平台，付錢後錢會先到他們那邊，他們再把錢交給駕駛，然後又不用課稅，這是沒有道理的，換言之，他們是利用最新的科技、網際網路來賺這種錢。

再來，多元計程車方案我一直很擔心，因為沒有顏色區分、沒有車牌區分，不像現行計程車都是黃色的，車頂有一個燈顯示「taxi」，然後也會顯示這是空車或不是空車，但很多命案都知道是用計程車幹的，可是就一直找不到人。總之，計程車的部分一直有這樣的問題存在，反觀 Uber 也是一樣有問題，像最近就曾發生性侵的案件，但案發後就馬上找到是哪個人幹的，所以，若想把多元計程車方案變成是台灣的 Uber，請問部長有信心嗎？

賀陳部長旦：這是我們必定要走的路，況現在很多地方也在發展多元化，包括偏鄉、共乘等，而這也同時包括像委員所提類 Uber 這些 APP 的媒合，所以我們希望台灣的軟體業者能夠和計程車朋友合作，找到一個適合台灣的模式。

趙委員正宇：我是樂觀其成，但是我也擔心這會製造一些問題出來，因此，預防工作最重要。

賀陳部長旦：是的。

趙委員正宇：再談到觀光，現在來台陸客較少了，所以要鼓勵日本人來台旅遊，所以你們針對日本觀光客推了一個「四人同行、一人免費」方案，價格是 1 萬 9,800 日元到 2 萬 4,800 日元，換算成台幣是 6,000 元到 7,000 元；若是從羽田機場到台北則是 1 萬 9,000 日幣到 2 萬 4,000 日幣，等於是台幣 6,000 元至 8,000 元，請問，用這麼低價來台灣，他們能有什麼高消費呢？或者這只是在衝人數？

賀陳部長旦：本人請周局長代為說明。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。那個是異業結合，而我們主要推的是自由行。

趙委員正宇：但價格這麼低。

周局長永暉：旅行社的部分，則是屬於團客。

趙委員正宇：現在補助的「四人同行、一人免費」方案是自由行的部分？

周局長永暉：我們是跟航空業者異業結盟。

趙委員正宇：自由行的觀光客來這邊，消費能力會高嗎？他們可能都是固定在一些地方走走……

周局長永暉：他們能夠進行深度旅遊。

趙委員正宇：他們可以深度旅遊嗎？

周局長永暉：當然。

趙委員正宇：我們的交通有這麼便捷嗎？有像日本那麼便捷嗎？像去青森的時候，一下車時若拿著中華民國國旗的話，他們就會送你一顆蘋果，你看這多有吸引力！反觀到了台灣機場，也沒有專門接送去旅遊的服務，如果真的要專門接送，可能就要加價 1 萬日幣，大概是台幣 3,000 元，反觀日本的配套措施真的做得很好，有去過自由行的人都知道，所以，既然你們要主打自由行、要有觀光客過來、要衝人數，配套措施要做好，而不是只有喊出一人免費……

周局長永暉：我們有台灣好行。

趙委員正宇：深度旅遊會不會大部分只在台北東區逛一逛而已？

周局長永暉：不會啦！

趙委員正宇：你們要多加油一點、多提一些方案及配套措施，讓觀光客願意來我們這裡。

周局長永暉：是的，我們推的方案也是有往南部走的。謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員。

主席：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。部長好。現在部裡在推動國民旅遊卡的計畫，就是到特定縣市消費會有一定補助，是政府主導的提振觀光計畫。請問目前進行的狀況如何？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。就我們的瞭解，這應該是比較後面的計畫，還要和相關人事單位共同協調。目前的作法先是針對旅行社的輔導，以及地方政府一些旅遊行程的媒合，先幫助比較困難的業別和地區，之後旅遊卡的部分，旅遊的部分也會繼續推出來。

劉委員權豪：但是好像已經有雛形了。我聽張政委提到的，是國民旅遊卡的概念，亦即到一定地方去旅遊，不論是在交通或其他方面會有優惠或補助。

賀陳部長旦：對。報告委員，現在利用電子票證就可以做您剛才所提到的這些事情。國民旅遊卡部分會擴大這件事，是我們這次要推動的。

劉委員權豪：我知道，我樂觀其成。想請教現在的進度是做到哪裡了？

賀陳部長旦：就是剛才跟您提報的，我們目前正在報院。也許下禮拜的院會通過後，這件事下個月後就可以推出。

劉委員權豪：這件事現在是觀光局在主政，或是誰在主政？還是說，觀光局是協助者？

賀陳部長旦：行政院有觀光推廣的協調委員會……

劉委員權豪：部長，下個月就要報院核定，然後就開始實行……

賀陳部長旦：是下禮拜。

劉委員權豪：那表示這個方案已經有雛形了。

賀陳部長旦：是的。

劉委員權豪：如果是下個禮拜，那就不只是雛形，應該大綱都底定了。部長可不可以描述國民旅遊卡到底要做些什麼事情？

賀陳部長旦：其實我們有一點顧慮，就是說，在院裡面還沒有正式討論以前，詳細的內容……

劉委員權豪：沒關係，我是問你的想法。你現在講的不一定會通過，我同意。你講一下。

賀陳部長旦：我們的瞭解是，使用國民旅遊卡消費，譬如在特定地區消費，希望在他的消費上能有一個比率的優惠，好比說利用團客，他就有更大的折扣。相關的事宜大概是這個方向。

劉委員權豪：這是要申請，就是說，我們開放給一般民眾申請，還是怎麼樣？

賀陳部長旦：我請觀光局局長來做更清楚的說明。

劉委員權豪：好，請局長說明一下。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。報告委員，這大概分 2 個部分。軍公教部分是國旅卡，我們希望明年度可以鼓勵持有國旅卡的軍公教同仁，能夠多用組團的方式到各地方去旅遊。另外，地方的部分是好玩卡，我們希望好玩卡能夠結合整個區域的旅遊，和電子票證做一些結合。

委員關心的應該是前一個部分，希望能夠擴大國旅卡讓更多業者受益。確實我們報到院裡面的計畫當中，有 1 個部分就是這個方案。

劉委員權豪：國民旅遊卡部分，現在是針對原本就持有國旅卡，例如軍公教，只是把範圍項目再擴大，是不是這樣？

周局長永暉：有一部分是限定使用的範圍和項目。

劉委員權豪：那跟本來就有……

周局長永暉：因為現在行政院還沒有正式……

劉委員權豪：我知道，你們不必怕。我是想知道你的初步想法。如果沒有通過，我不會怪你。

周局長永暉：我請組長來說明。

主席：請交通部觀光局業務組賴組長說明。

賴組長炳榮：主席、各位委員。報告委員，這和以往的差異是說，以往大家對國民旅遊卡的印象都是在買東西，對於觀光業者沒有實際的幫助。這次國發會研議，看看是否可以要求一半的經費，一定要用在相關產業來做消費。這樣可以照顧到旅遊業。

劉委員權豪：那就是說，原本的金額沒有變動，只是希望當中一部分的經費，譬如說 1 年 1 萬 2 或 1 萬 8 當中的 6,000 塊或多少錢，可以拿來……

周局長永暉：一部分啦。

劉委員權豪：一部分比率拿來投入和觀光比較有直接關係的產業，是不是這樣的想法？

賀陳部長旦：對，和觀光直接相關，以及觀光比較受到影響的一些地區，大概集中在這 2 個區塊來使用。

劉委員權豪：部長，那麼是哪個地區就是大學問了。每個地區當然都希望受惠，你們怎麼挑地區呢

？我聽說目前是 7 個縣市。

賀陳部長旦：對，其實這有根據過去在團客影響上比較明顯的地區，不管是住宿或人數。我們有做這樣的統計。

劉委員權豪：那本席現在就先跟部長講，台東團客部分受到很大的影響。

賀陳部長旦：是的，台中市有列為大家會優先去照顧的地方。

劉委員權豪：是台東，台東受團客影響很大，因為自由行要到台東的話，我們非常歡迎，不過聽說天數要很長才有辦法到台東。

賀陳部長旦：是，台東有列入，您放心。

劉委員權豪：謝謝。根據前幾天媒體的報導，其實這不需要媒體報導，本席長期在台東生活就知道這個情形，請大家看我帶來的資料，這是最近幾次風災後台 9 線的現況。目前在台 9 線的特定路段，譬如說多良、南興這幾個路段特別明顯，不需要颱風天，平日走在路邊，海浪都非常有可能打到路面上來，尤其是像現在東北季風比較大一點的時候。所以包括新聞媒體和專家，有人針對這幾年台東海岸上升的速度做了一些推測。

我們小時候台東的沙灘可以放風箏、打棒球，因為沙灘非常長。但是這幾年因為很多原因，我們的海岸線被侵蝕得非常嚴重，所以現在有專家提出警訊。當然政府投入台 9 線南段台東到枋寮的改善金額非常多，工程也陸陸續續在做。可是我們現在面對的，是一個大自然的變化，應該要未雨綢繆做一些事情，否則現在投入的這些龐大經費，很可能在 30 年或 50 年之後都被海浪捲走了。

現在台 9 線的改善工程，不只是安朔到草埔的隧道工程，也包括其中許多路段的拓寬或截彎取直。但是我們面對海岸線不斷地上升，是一件非常、非常嚴重的事情。有人預估 50 年後路面就會消失，當然不是 50 年一到就馬上不見了，可能是在過程中路面一再地被侵蝕。

當然過去政府也提出過許許多多的計畫，不過此刻我們必須嚴肅地面對這件事。因為台 9 線在我講的這些路段，都是在台東縣境內的路段，如果全被海浪侵蝕，那麼就連隧道我們也沒有辦法走到它的另一端。請問部長，你有沒有什麼樣的看法？

賀陳部長旦：我想，長期的自然變化和台灣地質的問題，必須做深入的研究來因應。現在公路總局相關的作法，大概就是想辦法做一些養灘和短期的工程作為。這些都要齊頭並進。我們願意在這部分跟在地的學術機構，共同來做長期的觀察，看是否有什麼方式可以解決預見的國土危機，避免我們的路基受到影響。

劉委員權豪：部長，你們可以啟動一個台 9 線受大自然環境變遷影響的因應計畫和研究。當然政府的錢是一定要好好運用，但這個計畫和研究也不能太曠日廢時，因為面對這個環境的變化實在非常大。

公路總局因為興建安朔草埔隧道，所以在南興路段附近進行養灘的工作。我們看到成果了，沙灘有多出來了，可是依物質不滅定律來說，那邊的沙不知道是從哪裡飄過來的，那邊多了，一定有某個地方少了。你們現在從草埔那裡一直倒出碴料進去，也有做凸堤，所以沙會飄過來、會穩定下來。但我也講了，物質不滅定律啊！每年沙留下來的總量是固定的，現在在這裡停

下來，那麼原本會停的地方，沙一定就變少了，所以這個部分我們要做長期的觀察，即便不是海岸侵蝕專家，以我在台東生活這麼久，都知道它侵蝕的非常嚴重。

賀陳部長旦：了解。

劉委員權豪：這 40 年來，台東的沙灘至少被侵蝕 300 米，因為小時候要走到浪花的地方，還要走非常遠，現在則幾乎沒有沙灘了，這是台 9 線的部分。

另外，在你報告第 6 頁中提到「花東鐵路雙軌化」，這是我們改善東部交通非常重要的一項工作。

賀陳部長旦：是。

劉委員權豪：但本席要求你把「瓶頸」這兩個字拿掉，現在做的是全線雙軌化，不要再「瓶頸」了，以前每次都認為，只要解決瓶頸，就可以解決問題，但這是錯的。上一次鐵路電氣化的時候，也是鐵路電氣化暨瓶頸路段雙軌化，當時以為鐵路電氣化、瓶頸路段雙軌化完成之後，就可以解決台東一票難求的問題，事實上，還是不行，而且你們現在做的也是花東鐵路雙軌化，不要再「瓶頸」了，就全面雙軌化。

賀陳部長旦：了解。

劉委員權豪：部長同意吧？

賀陳部長旦：同意。

劉委員權豪：這個要改過來。

賀陳部長旦：是。

劉委員權豪：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席（鄭委員運鵬代）：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。部長在今天的預算報告中，一開始就開宗明義的說安全是你最重要的施政目標。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

李委員昆澤：部長是否知道，臺鐵的行車安全改善六年計畫？

賀陳部長旦：知道。

李委員昆澤：這幾年來，我一再要求，因為東部的鐵路及南迴等路段常常發生土石流、地基淘空的狀況，加上現在地震、颱風非常多，使得這種情況可說屢見不鮮，從 102 年到現在，總共發生 7 次重大事件，輕則造成火車誤點，重則造成嚴重傷亡，請問你們目前有何改善計畫？請部長和局長簡單說明一下。

賀陳部長旦：我是否先請鹿局長說明一下？

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。謝謝委員關心。從 102 年發生幾件事務之後，我們在全縣已經裝了 13 處監測，其中有 10 處是在南迴線，而在南迴這 10 處裡面，對比較高風險的地方，還裝了 4

處監視系統和監測系統。

李委員昆澤：相關的偵測系統總共只有 13 處，但臺鐵全長 1,085 公里，換句話說，在將近 1,100 公里當中，只有 13 處裝有相關偵測系統，等於每 83 公里，才有一個地方裝設相關偵測系統。我要提醒部長，有 9 個地方是只裝監視器，另外 4 個地方是裝監視器加邊坡偵測系統，等於 13 個偵測系統裡面，有 9 個地方還要靠肉眼去看監視器。

但高鐵不一樣，高鐵全長大約 345 公里，卻裝了 72 個邊坡偵測器，平均每 4 公里，就有一個邊坡偵測器，它還是在西部，反觀東部是地震、颱風頻繁的地區，所以本席一再督促、要求，不要只花大錢買車廂，你們要花 997 億買新車廂，但對行車安全的改善也不能置之不顧。

賀陳部長旦：對，完全同意。我想那 13 處主要是針對南迴的部分，而將來還會擴充，對於剛才您的指教，我完全同意。

李委員昆澤：不止要加強設置邊坡偵測系統，還要加強災害告警系統，像高鐵設有完整的災害告警系統，可以主動偵測地震、水量、雨量、落石及風速等等，請問臺鐵是否也有相關的偵測系統？

鹿局長潔身：我們有在全線 48 處裝設地震偵測系統。

李委員昆澤：其他的雨量、落石、風速還是要接收氣象局的相關資訊？

鹿局長潔身：對。

李委員昆澤：高鐵局是不太一樣的。

鹿局長潔身：氣象局有一個劇烈天氣監測系統 QPESUMS，我們有利用這個部分。

李委員昆澤：既然部長提出安全是你重要的施政目標，這也是我們交通運輸最重要的靈魂，確保民眾旅遊、運輸的交通安全是我們最重要的目標，這是沒錯的。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：我要求趕快在「鐵路行車安全改善六年計畫」中，把邊坡偵測系統、災害告警系統整體納入。

賀陳部長旦：好。

李委員昆澤：還有擋土牆和排水設施，也要跟邊坡偵測器一樣，分期趕快納入整體改善計畫中。

賀陳部長旦：好，對於相關六年計畫的內容及期程，我們一定加速做更嚴謹的要求，對於有些設備上的經費，可能一部分從智慧運輸系統中支應，以幫助交通安全的落實。

李委員昆澤：我很嚴厲地提醒交通部和臺鐵局，本席一再提醒你們，針對土石流、落石、地震，必須改善邊坡偵測系統，但你們一再延宕，我已經很不滿了，如果因這些事故造成重大傷亡，必須有人下台。

賀陳部長旦：了解。

李委員昆澤：我要提醒臺鐵局，也要提醒交通部，你們要秉持國內外旅客安全是交通部最重要的責任。

賀陳部長旦：是。

李委員昆澤：另外，我們在 103 年就一再要求，要對兒童及年輕的父母，提供臺鐵親子車廂的友善

環境，臺鐵在 103 年 12 月成立相關評估小組，本席亦於 104 年 4 月召開相關協調會議，並邀請臺鐵局及相關民間團體與會，為了讓年輕的父母及兒童多搭乘臺鐵，避免大家開車擠在高速公路上。請問臺鐵，目前親子車廂的部分，做得怎麼樣？今年 10 月 20 日，本席再次召開會議，現在的進度到底如何？不止是親子車廂，包括無障礙座位、老人的相關輔助等等，包括從車站進入車廂的相關輔助，你們規劃的如何？請局長簡單說明一下。

鹿局長潔身：謝謝委員。有關親子車廂的部分，在您 10 月召開那次會議之後，我們現在已經邀集幾個焦點團體，討論所謂「親子車廂」要明確定義的東西，並且向委員承諾，要在一個月之內，跟他們討論出一個結果，預定 8 日會跟他們再正式開一個會，我們會把結論向委員報告，包括兩個部分：一是對現有車廂做局部改造；一是將來也會放入新購車廂規範內。

李委員昆澤：目前除了新購車廂之外，其他車廂像 PPD 2500 型，有沒有做相關改善？

鹿局長潔身：現在我們就是在 PP 車裡面，去做一些改善。

李委員昆澤：另外，我要提醒局長和部長，現在台北捷運松山—新店線已經有親子車廂了，台北捷運每個人搭乘的平均旅次距離大約是 8 公里，臺鐵是 67 公里，像台北捷運那麼短途，都已經設置親子車廂，我們希望臺鐵也要有親子車廂、無障礙及相關設施。因為很多父母認為，帶兒童搭火車或高鐵有很大的心理負擔，他們必須知道兒童的特質及兒童出外的狀況，否則父母擔心兒童會吵到別人，或有民眾會指責年輕的父母或小孩。在改善國內外旅遊上，我們希望鼓勵大家使用大眾運輸工具，所以需要加強這部分。我們花了 997 億去買新車廂，對親子車廂、無障礙及老人等相關輔助設施，也應該更用心，不要只是花大錢，而是要用心。

賀陳部長旦：是，我們完全同意，這應該列為將來購車的重要項目之一。

李委員昆澤：我要明確的時間表。像機場捷運的通車，在安全、穩定之後，我不會強迫要你有一定的時間表，但是對於親子車廂、無障礙、老人及行動不方便的朋友，我們要怎麼輔助他們，有什麼具體改善計畫，什麼時候、什麼時程？請具體說明。

鹿局長潔身：在無障礙空間這一塊，其實這幾年，一直有在持續進行，除了車廂做無階、月台要提高等等，這些都已經在持續進行。

李委員昆澤：我不是要來聽「持續進行」這 4 個字，而是要聽「具體時程」到底要多久？

鹿局長潔身：在行車安全改善六年計畫中，已經有正式編列計畫了。

李委員昆澤：我從 103 年 12 月講到現在，交通部也在要求之下，成立親子車廂評估小組，從 103 年 12 月成立到現在，請問你怎麼對社會大眾交代？部長還一直鼓勵社會大眾要搭乘大眾運輸工具。

鹿局長潔身：親子車廂的部分，我們會優先處理，並在六年計畫中調整一下預算。

李委員昆澤：我現在問的是具體時程？台北捷運已經有了，更不要說日本、歐洲等國家，他們對親子車廂都非常重視，並鼓勵家庭或年輕的父母，帶自己的小孩搭乘火車。

賀陳部長旦：我想未來半年之內，會先推出一部分車廂，並在相關團體的建議及監督下做。

李委員昆澤：要有具體的時程，不是到交通委員會說，要研究、要持續進行，如果這樣，根本不用開這種會，而是要提出具體改善目標。

賀陳部長旦：了解。

李委員昆澤：另外，有關免費 Wi-Fi 的部分，現在台北捷運也有 Wi-Fi，他們有提供相關的熱點，更不用說英美的高鐵，他們隧道裡面大概有三分之一的車輛已經有免費的 Wi-Fi，而且還在持續建置中。在美國的短程運輸中，已經有 85% 提供免費的 Wi-Fi，東部的長程運輸，有 90% 以上是提供免費的 Wi-Fi，所以請部長督促臺鐵局及高鐵局，對於相關 Wi-Fi 的建置。今天因為時間的關係，不過期望你們督促他們，改善這樣的友善環境，現在每個人使用手機上網的頻率，年輕一輩平均每日都有 4 個小時以上，所以希望部長去督促。

賀陳部長旦：好的，謝謝。

主席（李委員昆澤）：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！

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。哪裡。

鄭委員運鵬：各界都很關心我們在西洋萬聖節前夕推動的多元計程車方案，這個應該已經實施了，對不對？

賀陳部長旦：現在法令已經通過，正在請地方政府研擬相關費率及執行方案。

鄭委員運鵬：好。大家關心這個方案，也關心計程車的發展，同時關心 Uber 在臺灣違法經營的行為，我們是不是有棒子和紅蘿蔔？會不會形成臺灣新的產業？萬聖節是什麼？就是不給糖就搗蛋！昨天自由時報有報導，有關多元計程車方案的部分，行政院發言人也提及修法方向，對於 Uber 或相關的違法行為，我們是不是有可能不納管就收攤了？有沒有辦法在胡蘿蔔跟棒子中間，找出對國家計程車產業的幫助？我們對於相關的叫車業，擺的其實是宋江陣，有棒子、紅蘿蔔，對於棒子的部分，就是昨天行政院發言人講的，部長應該有看到這個報導？

賀陳部長旦：是的。

鄭委員運鵬：如果 Uber 違法，最高可以罰到 2,500 萬，甚至我們還加上吹哨者，檢舉達人的機制，這個有沒有用？本席存疑。不過，我也認為，政府應該拿出合理的懲罰措施，不要讓人覺得違法行為可以繼續存在。但棒子要有效，除了修法處罰之外，是不是還有其他方法更有效？在紅蘿蔔的部分，大家認為多元計程車方案來了，所以臺灣的 Uber、各色小黃都可以上路了，好像可以同時存在，Uber 又可以合法化，可以在臺灣做起來了，但是又訂出很高的罰則，這兩者之間有沒有矛盾之處，是否可以做得起來？這是我今天想跟部長及多位首長請教的部分。

首先，這支棒子到底夠不夠大、有沒有效？如果罰款有效，根據交通部給的資料顯示，現在是五千多萬到七千多萬，其實在臺灣的 Uber 沒有那麼多錢，雖然它在全世界的市值，被評估大概有 660 億美金，但如果有效，應該早就被納管了，所以本席對修法持保留態度，但我認為這是政府應該有的宣示。我認為最有效的方式，就是用兩根棒子，提供給部長參考。目前 Uber 在臺灣，確定是違法經營計程車業，部長同意吧？

賀陳部長旦：對。

鄭委員運鵬：沒有他講的共享經濟，根本沒有那個產業，就是違法經營的計程車業，其實違法行為

用這兩個方法，就可以讓它收攤：第一、告訴 Apple 的 App Store 和 Google 的 Google Play，這是違法的行為，不符合中華民國法令，要求他們下架；第二、要求臺灣的刷卡銀行，不得再刷 Uber 的車資，因為他們要抽成必須透過刷卡，不能收現金。這兩個棒子，我不太應該在公開場合講，變成臺灣好像在違反世界潮流，逼這些創新事業不能在臺灣存在，可是既然都提出 2,500 萬的修正，我要向部長報告，這兩根棒子比修法有用，部長能不能研究一下？既然是違法，這兩項就可以做得到，現在對 Uber 的查稅，其實也是從第二種方式。

賀陳部長旦：對。既然已經朝這個方向走，就應該進一步研究，我們願意來配合。

鄭委員運鵬：至於最後會怎麼樣，要不要接受納管？這可以由他們來決定，但是政府拿出來的棒子，要具有嚇阻效果，他們才會願意接受政府的相關方案，讓他們跟現在的計程車可以公平競爭，或走入另一項產業，我等一下會再說明這部分。再來，就是胡蘿蔔夠不夠？本席有兩項建議，希望部裡面可以參考：第一、現在都用手機 APP 配對叫車，就應該有「國家隊」，不該交由地方政府或車隊各自為政，這部分待會再向部長補充說明；第二、我認為這個「國家隊」，應該納入大數據、無人車應用及車用電子應用等高科技產業，如果它變成大家認為值得投資，是個有希望的高科技產業，我認為會是不一樣的情境，相信臺灣的計程車業也會支持。

有關「國家隊」的部分，在上個禮拜，多元計程車方案的新聞公布之後，公會的全聯會理事長有提到，他們會聯合車行、運輸合作社、車隊、個人車輛，聯合各個業者讓消費者手機裡只有一個 APP，只用一個 APP，就能在全臺灣叫到計程車。請問部長，有看到這則新聞嗎？

賀陳部長旦：有。

鄭委員運鵬：這是計程車公會裡面，他們理事長所發的聲明，我相信他們看到兩個現象：第一、要跟 Uber 這樣的軟體公司、美國獨角獸對抗，要有國家隊；第二、我們現在並沒有國家隊，而是臺灣土狗隊。本席上個禮拜質詢時，也有向部長作說明。而你們 10 月 17 日針對多元計程車方案，跟地方政府及業者溝通，並寫說：「我們要做公營的 APP，補助經費可協助地方政府建置叫車平台及行銷」，公會都認為要有國家隊了，可是你們到 10 月 17 日，還針對多元計程車方案說，要補助地方政府建置平台，實在很荒謬！

請看這一張圖片，這就是地方政府的人力，我只舉直轄市，因為非直轄市是由交通部來處理，他們交通職系的人員到底有幾個？不曉得部長有沒有查過？我針對六都說明一下：臺北市只有 9 個人，新北市只有 4 個人；桃園市有 4 個人，而且都是兼辦；臺中市是 1 個人兼辦，一個人專任，兼辦那個人在做多元計程車方案和 APP，台南市只有 1 個人，高雄市只有 6 個人，如果交通部要叫地方政府來辦的話，部長覺得以這樣的人力有可能辦下去嗎？

賀陳部長旦：我先說明一下，第一，我們不是要讓公務員來做這些 APP 的發展和經營，而是希望善用國內很多軟體業者和電商業者他們本身的專業以及活力。第二，您說的對，這個對網路業者來講，確實有一個非常高的規模效應，我們也希望他們能夠慢慢整合成一個比較好的國家隊品牌，但是在眼前這個時候，假如政府今天直接說一定要指定哪一個軟體的話，可能會有其他的考慮。

鄭委員運鵬：當然是這樣，如果是公益的，是完全公營的，那就一個，我沒有意見；如果它是一個

商業機制，是可以進步的，那本席認為應該是要全國一致。

我再補充一下，這個 APP 不只服務台灣人，也服務來台灣的外國人，以外國人在日本為例，這是我自己在台灣搜尋的，如果用「Japan Taxi」、「Tokyo Taxi」以及中文的「東京計程車」、「日本計程車」去搜尋，大概會出現這些，廣告我就不講，因為這是在台灣的 App Store 上面。搜尋的結果大概就是「Japan Taxi」、「東京」和「個人」，用 4 種不同的查法，出現的結果就是這兩、三個。那台灣會出現什麼？就是我講的土狗隊啦！我們會出現「55688」、「皇冠」和「大都會」，會出現很多。上禮拜我向部長報告過，如果你去查美國，到全世界就是一個 Uber，它可能有分 black 什麼的，但是在台灣一查就是以車隊為主，我認為這個生態不是國家隊，如果要讓我們的多元計程車方案有競爭力，我覺得不是用這個體系，希望部長回去再研究一下，看看我們是不是有所不足。

賀陳部長旦：瞭解，是。

鄭委員運鵬：我說明一下日本是怎麼做的，其實台灣的車行體系和日本是接近的，我剛才報告了 3 個日本的 APP，包括「Japan Taxi」，東京的「TAKKUN」，還有一個是「個人」，我們看這一張，這是它的車行「Japan Taxi」。下一個，這是最大的，他們無跨行的個人計程車就是用「個人」這個 APP。那東京最大的是「TAKKUN」，他們大概都是營利的，都是跨車行的。我說明一下他們怎麼做，他們在叫車之後就會顯示出車隊，在台灣就有車隊或車行，那這個編號當然就是司機，所以它對消費者負的責任就有三重，第一個是叫車平台，第二個是車行，第三個是司機。台灣大概就是這個體系，這個體系如果你要做的話，真的不需要分那麼多個縣市，不需要分車隊，如果 Uber 被納管也合法化的話，我相信這樣做就會有競爭力，這是我們在台灣叫計程車的部分。

如果是外國人來台灣，他不會去找台中 Taxi，甚至他在桃園國際機場落地的時候會以為那就是台北，這是一個很大的障礙，所以你做這個不只是服務台灣人，不只是滿足台灣的計程車司機而已，你還要想到外國人的需求，這才是另外一個生意。我們看下一個，「TAKKUN」也是這樣，在它的頁面中有這麼多的車隊或車行，然後再去轉司機，其實在現成的體系裡面我們也可以做，只要內部修改一下就好了。再來看「Japan Taxi」的叫車方式，其實做出來和 Uber 差不多，它可以預先知道車資，可以預計車程時間，還可以付現金，因為它的契約已經在 APP 上成立了，所以知道怎麼向計程車或車行收費，這是可以做得到的。

第二個部分，這是一個創新的產業，無人車、大數據和車用電子算是台灣的強項，我們不管是公營或是民營，如果可以結合這幾項科技，像美國的 Uber 連無人的貨車都在實驗，甚至是飛行載具，他們都有在研究，所以美國的 Uber 是一個科技產業，而台灣的 Uber 叫「優步」，它是計程車業，如果台灣要發展國家隊的話，本席希望把這些可能性都納進去，我相信這樣也會符合台灣未來計程車服務的發展，好不好？

賀陳部長旦：瞭解，應該的。

鄭委員運鵬：謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：俟鄭委員天財發言完畢之後，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。部長在今天的業務報告特別提到安全無可取代，這個非常好，因為行的安全是最重要的，不管是陸海空都一樣。我們來看花東公路，從 97 年開始進行拓寬，分成 1 期、2 期、3 期，花東公路我相信部長一定走過，它只是彎來彎去，沒有什麼高山，只有小小的丘陵，大部分是平地，後來為了要拓寬所以就要截彎取直，因為那裡有一些高危險的路段，而且車禍肇事率非常高，是這樣的一個地方。

花東公路過去被列入省道計畫中，從 97 年到現在已經 8 年了，這個是 8 年抗戰，我剛才講過，它的路段不是那麼複雜，而是每一次省道計畫在西部剩下的經費才會投入這裡面，一點一滴、一點一滴，所以我們一直在要求改為專案計畫。今年在行政院張前院長任內有承諾改以專案的計畫，所以本席一直在追蹤，行政院也已經在 10 月 18 日核定，名稱也改為「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，特別把安全列入，我相信是部長協調出來的。

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。

鄭委員天財：這個部分包含了安全和景觀，因為花東畢竟是一個好山好水的地方。這個經費有 94.7 億元，但是期程是從 106 年至 113 年，時間真的是太長了，如果從 97 年來算，到 113 年有十幾年耶！我剛才講過，這個路段多屬丘陵和平原路段，施工真的不是那麼困難，既然已經有了專案計畫和經費，這個期程是不是可以縮短？

賀陳部長旦：一定會朝縮短的方向走，我們現在雖然把它視為一個景觀計畫，但是我們會希望用分期分段的方式平行來做，不過在這之前要先讓地方的民眾，或者是一些學術單位、一些專家來幫我們看看在哪些路段要怎麼樣結合您所談到的安全和景觀，所以前期的階段可能會稍微花一點時間，到了後期我們會用分期分段的方式一起來做。

鄭委員天財：好，謝謝部長，要確實按照你剛才說的，把安全和景觀結合，然後把期程縮短。

賀陳部長旦：對。

鄭委員天財：接下來我們看公路法的規定，省道有它的定義，縣道有它的定義，鄉道也有它的定義，事實上從台灣省政府的交通處公路局到後來的精省，到現在交通部的公路總局，我們對於省道、縣道和鄉道的規劃並不是很死板的依照公路法第二條，而是有很多考量的因素。以花東縱谷的三條路為例，這一條是光豐公路，光豐公路從 193 線這邊一直到東海岸，因為希望它能夠成為省道，所以把它劃為台 11 甲，這裡也沒有什麼縣與縣之間。在 193 線之後的這一段都是部落，包括太巴塢部落、光復鄉的大同村以及一些市區，那個路都小小的，也不是省道的規模，其實那個都是部落的道路，但是它就可以成為省道。接下來看比較南邊的東富公路，富里鄉到台東的東河、成功這條線，這個有跨縣，但是一樣在海岸山脈，它還滿符合省道的定義，而且路況非常安全，品質很好，你說它很寬嗎？也不寬，就和光豐公路一樣，我們常常走，也是一樣彎來彎去。

接下來要談的是瑞港公路，瑞港公路也是從 193 線開始，往左到火車站是台 9 線，其實這一

段比剛才光豐公路從 193 線到光復火車站還寬，但是你們定義這個不是省道，所以就從這邊開始劃，然後往右一直到東海岸，與光豐公路、東富公路一模一樣，如果要把它列為省道，我認為是可以的，台 11 線的支線已經有甲有乙了，乙是從花蓮大橋到壽豐，也是在縣內兩個鄉而已，但是它一樣變成台 11 乙線，那瑞港公路可不可以叫台 11 丙線呢？我認為可以，更何況這個都在你的轄區，部長，花東縱谷是你的轄區吧？花東縱谷有東海岸管理處，包括奇美都是東海岸管理處的轄區，那東海岸管理處是你的轄區，它是一個非常重要的觀光旅遊聖地，因為在東海岸這邊有北迴歸線，在花東縱谷這邊也有北迴歸線，北迴歸線只經過台灣 3 個地方，1 個在嘉義，2 個就在花蓮，所以它真的是可以符合。如果我們參考剛才那條路線，甚至我剛才講的台 11 乙更是沒有跨越縣市，所以這個部分就端看我們有沒有決心要去維護它的品質，畢竟地方政府和鄉公所哪有能力去管養這樣的路？它一樣是那麼寬，但是品質就是沒有辦法達到。

賀陳部長旦：在 29 日也就是上個禮拜六，那天可能我們的通知太匆忙了，所以沒有辦法邀請到您，不過那一天院長已經針對花 64 線有決定性的一個說明，主要就是對於眼前它品質不好的地方，我們公路單位會提供工程的一部分經費來協助，使它在 1 個月之內得到改善。但是在長期的維管部分，我們建議花蓮縣政府把它從鄉道提升到縣道，同時爭取相關的生活圈計畫，讓它在相關的管理上面能夠有更充沛的經費，您剛才談到的居民出入安全一定會做到。

關於省道的部分，除了您剛才提到的這些定義以外，確實有些部分也有它的傳統，我想您一定清楚，台 11 甲有一個最大的原因就是當初是美援的經費，在省政府還存在的時候，以當時的外交層面來講，它的經費不能夠給到太低層次，所以就給到這個省道。這個部分有外交上的一些傳統，也有過去我們在管理上面的一個分工，我們是希望能和地方政府來配合，在技術上來幫助他們。

鄭委員天財：最後，關於花東鐵路雙軌的可行性評估，目前的進度是原地踏步，這個部分是不是能夠加快？

賀陳部長旦：我們一定會加快。其實我在最近這一個月已經去過兩次，就是想要多瞭解一下究竟是什麼地方卡住，等這些狀況都排除以後，這個可行性研究我們會儘量來加快，必要的時候我們可能會和相關單位把它跟後續的綜合規劃整體來做審查，讓前面的行政作業能夠加速。

鄭委員天財：謝謝部長。三軌化的部分也是一樣，從蘇澳新站到花蓮，是不是也能夠積極的處理？

賀陳部長旦：好，我們一起在這一次的研究裡面來加速。

鄭委員天財：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。在詢答之前先作以下宣告：針對交通部單位預算，委員的提案現在截止收件。因為提案非常多，將近 200 件，我們秉持專業問政的態度和立場，今天先進行詢答，有關預算的部分再定期來另行處理，讓大家有充分的時間來討論交通部本部的相關預算。

現在請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。部長在報告當中一再強調交通的安全，我想這是一個非常重要的政策，請部長看一下照片，這輛大貨車剛好在轉彎的時候輾過一個百姓的頭部，這是在員林發生的。我們看下一張，也是一輛大貨車，一樣是在轉彎的過程中造成旁邊一對母子送命。最近好像一而再、再而三的發生這樣的事情，不曉得部長是不是瞭解這樣的情況？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。有注意，最近我們也特別為了這個東西補發新聞稿，表達我們在明年 1 月 1 日開始對於大客車的作為，同時也針對您剛才所提醒的大貨車，希望能夠來協調，一併要求。

簡委員東明：這樣的問題假如不處理的話，其實不單單是這兩件，在過去有很多這樣的狀況，造成一些騎士和行人白白送掉了性命，這個問題這麼多年來都沒有去解決，沒有去處理，我想交通單位應該是有這樣的責任。

賀陳部長旦：是的，我們真的應該加緊腳步。

簡委員東明：為什麼會造成這樣的問題？我們看這張照片，這是人家研究出來的結果，開大貨車絕對會有視覺死角，上面框出來的位置就是貨車司機的視覺死角，前面這一塊是一個死角，旁邊也有一個死角，上面也有一個死角，後面這個地方也是，通常我們騎車都會認為靠在大貨車後面很安全，事故就是這樣造成的。既然現在已經知道有這樣的死角，我們的監理單位或是交通單位有沒有在設法改善這樣的問題？

賀陳部長旦：這就是我剛才向您報告的，從明年 1 月 1 日開始，針對大客車的部分會要求他加裝一些減少死角的輔助性設備，我們和車測中心也正在研擬要對大貨車一併來要求，不過眼前要求的都是屬於新出廠的，我們希望能夠進一步的和業界共同來討論，也希望有一些經費可以鼓勵既有的大客車和大貨車都來做這些設備上的強化，透過現在的科技來加強您所談到的安全。

簡委員東明：對，因為這已經是延伸多年的問題，不曉得因為這個視覺死角的問題送掉了多少國人的性命。

賀陳部長旦：一方面也是因為科技進步，再加上現在政府所鼓勵的一些製造業也希望自己國內來生產這種安全裝備，我們願意在這個產業政策上面來配合。

簡委員東明：在科技這麼進步的情況之下，要改善這樣的問題應該不是很困難的事情。

賀陳部長旦：是的，我們應該來努力。

簡委員東明：我們再看下一張，上面已經很明顯的標示出什麼地方是死角，駕駛看不見的地方都已經標示出來了，這是一個非常重要的參考，希望你們能夠儘快做一個處理，以減輕交通事故的發生。

賀陳部長旦：應該的。

簡委員東明：另外，我們看到在台灣，尤其是都市的道路，大卡車和大貨車沒有在分什麼車道，幾乎都摻雜在一起，這樣的情況假如不改善的話，我想問題會繼續的延伸下去，每次看到媒體的報導，我相信部長應該有很深的感觸。

賀陳部長旦：是，除了車以外，我們對於道路一些適當的標線或是分隔，應該要針對這個地方車子的特性來做一些特別的安排，這個部分我們會加油。

簡委員東明：我今天是特別著重在安全方面，針對大貨車和大卡車經常肇事的狀況，我們應該給予更大的重視。

賀陳部長旦：是的。

簡委員東明：另外，本席在 101 年有到蘭嶼去看過開元港，蘭嶼除了飛機之外，就是這個客輪靠岸的地方，這張照片部長也看到了。

賀陳部長旦：是。

簡委員東明：它所呈現的是一個非常擁擠而且沒有規劃的狀態。101 年我與現在國發會的前身，也就是經建會，我們有一起到現場去看，當時新港和舊港合併的規劃費總共是 750 萬元，他們有請貴部和漁業署各負擔一半，各付三百多萬，從 101 年開始規劃，到現在已經 105 年還看不到一個結果。當時經建會在召開會議的時候，本席有親自參與，蘭嶼的鄉親也覺得非常高興，終於要把開元港做一個改善，結果呢？經過了 4 年，現在不曉得進度如何，部長瞭不瞭解？

賀陳部長旦：我剛才聽到了一部分，是不是讓航政司來向您報告？

簡委員東明：好，請說明。

主席：請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。現在台東縣政府已經完成規劃報告，時間經過很久，但是最後已經完成。

簡委員東明：經費 750 萬元在 101 年就已經核定，為什麼到 105 年才規劃完畢？是什麼樣的情況？怎麼樣的困難度？

陳司長進生：這個是台東縣政府主辦的案子。

簡委員東明：是台東縣政府主辦的沒有錯，但是這個經費是交通部出一半，漁業署出一半。

陳司長進生：是。

簡委員東明：你們應該也有督導的責任啊！有沒有？

陳司長進生：我們是有派員參加，不過以這個過程來講，地方政府其實也有密集在開會啦！

簡委員東明：一個規劃就要 4 年，那這個預算現在怎麼樣？規劃完畢之後經費有沒有著落？要合併我看是遙遙無期。

陳司長進生：他們規劃完了以後大概會有兩個方式，一個是循交通部系統，一個是循花東基金系統，這要看地方政府怎麼做，我們部裡會站在幫助協調的立場或是補助的立場來看後續怎麼樣處理。

簡委員東明：那你瞭解大概需要多少經費嗎？

陳司長進生：我不太清楚。

簡委員東明：這個碼頭也是一個非常重要的交通建設，所以你們有責任要去瞭解，不要規劃完畢之後沒有辦法進一步去處理，又停頓在那個地方。是不是能夠在 1 個月之內將整個情況作成一個書面報告？

陳司長進生：是。

簡委員東明：最後還是要請教部長，你上任將近半年了，有沒有到原住民地區去瞭解主要的交通狀況？

賀陳部長旦：對不起，還沒有安排這樣的時間，希望下一次能夠配合簡委員一起去瞭解一下。

簡委員東明：本席一再的希望部長能夠去瞭解，因為你如果不瞭解就不知道怎麼去處理。

賀陳部長旦：懂得。

簡委員東明：過去的部長都去過，我都陪他們到過原住民地區，你的施政報告我們都看得很清楚，我想你應該是滿投入的。

賀陳部長旦：不敢當。

簡委員東明：希望你有機會能夠到原住民地區去看一看。

賀陳部長旦：好的。

簡委員東明：因為現在城鄉道路的差距越來越大，該怎麼處理，一定要下鄉才可以……

賀陳部長旦：好，我們多多配合委員一起去瞭解。

簡委員東明：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

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。我還是要先問一下部長，大型車輛要加裝輔助監視系統，在新車的部分已經要求了，是不是？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

葉委員宜津：現在新車都有了？

賀陳部長旦：還沒有，從明年 1 月 1 日開始做大客車的要求。

葉委員宜津：為什麼新車還要到明年 1 月 1 日才開始？

賀陳部長旦：這個可能是和業界這邊的協調。

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。因為當時和國內的車廠經過討論，最後決定新車型是明年 1 月 1 日，既有車型是 108 年。

葉委員宜津：包括車廠在內，我想沒有人願意見到悲劇一再發生，所以這兩個月是不是能讓新車出廠就先裝好？商量一下好不好？

林司長繼國：事實上有很多的業者已經提前在安裝。

葉委員宜津：好，這是大客車的部分。那聯結車呢？砂石車呢？甚至油罐車呢？

賀陳部長旦：確實這些是屬於貨車的部分，我們最近和車測中心還有業界正在做溝通，看看他們安裝設備的內容以及相關的要求怎麼樣來落實，我們希望盡量能夠在明年同步進行。

葉委員宜津：對，至少明年要同步。

賀陳部長旦：我們希望是這樣。

葉委員宜津：新車都要，然後舊車也要。

賀陳部長旦：舊車涉及得更廣泛……

葉委員宜津：部長，有沒有必要由我們委員會來修法，給你一點公權力？

賀陳部長旦：在政策上給我們一點更清楚的支持，當然我們一定更好做事，不過我們會先來要求。

葉委員宜津：好，趕快要求，因為現在已經是會期末了，要修法還要一段時間，我們也來修，但是你們要開始先行，好不好？

賀陳部長旦：是的，我們先開始，沒問題。

葉委員宜津：再來，關於臺鐵要公司化，其實在 16 年前您是次長，當時已經有說過一次，但是臺鐵工會說要罷工，所以整個停滯了。兩個禮拜以前我在這裡再一次的質詢，本席要先給部長一個鼓勵，因為我看到你說「要」，你們也開始重啟公司化政策，我在這裡要給予肯定和鼓勵。

賀陳部長旦：不敢當，謝謝。

葉委員宜津：本席也要向臺鐵工會說明，我知道臺鐵工會馬上就會站出來反對，和 16 年前一模一樣，也說要罷工，但是我要告訴臺鐵工會，其實公司化與民營化完全是兩回事，是不一樣的，我們並沒有民營化，它賦予交通的特殊任務我們非常瞭解，我們要臺鐵公司化就像桃園機場公司和港務公司一樣，臺鐵工會擔心的員工權益是可以談的，臺鐵一直想要的人員進用制度是可以改善的，我不知道工會為什麼這麼排斥，看來他們真的是不太瞭解，絕對不會有公司化就要裁員、就要取消獲利明顯虧損的車站這樣的事情，公司化還是國營的，還是有保障的，你要好好的和工會溝通一下，好不好？

賀陳部長旦：是的，您講得非常清楚，我們一定這樣辦。

葉委員宜津：這個非常重要，因為我不願意臺鐵繼續這樣下去，這樣下去對臺鐵的員工也不公平，如果沒有公司化，我認為臺鐵永遠都不會有榮譽感，臺鐵員工永遠都不會有成就感。

接下來的更重要，我們看這一張，今天要做預算的審查，這是一個新的計畫預算，非常大的一筆金額，總經費是 41 億 6,582 萬 4,000 元，你們要花四十幾億來成立「軌道技術研究暨驗證中心」，簡稱「軌道技研中心」。部長，這個中心我說了，我們整個交通委員會，特別是本席在交通委員會已經 18 年了，我們知道不是只有交通部會，政府有很多部會成立了很多基金，成立了很多的財團法人，我們昨天還在大說蚊子館，其實有很多是「殭屍基金」，甚至很多國家投注的基金到最後落入私人口袋或者被私人控制，我們清理都來不及了，本席一再在行政院會要求各部會要整頓這些基金，沒想到現在交通部還要成立一個基金，我對這個有很大的疑慮。

賀陳部長旦：我想您有很多……

葉委員宜津：我還沒有講完。你們有來報告，說不會、不會，這絕對不會像其他的基金到最後變成私人的，你們會改成行政法人，但是如果本席沒有說的話，你們就這樣變成財團法人基金，然後很可能像我剛才說的，什麼航發會啦！什麼敦睦聯誼會啦！搞到最後就變成私人的，這是非常嚴重的，所以你們說會改變，要採設置條例成立類似行政法人的組織方式，對不對？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：這樣至少過了第一個關卡，要不然坦白說，免談！我絕對會杯葛到底，本席堅決反對

再成立財團法人。再來就算你們是用行政法人的方式，我們看看這個基金的功能，它的功能包括產業發展、技術研發、軌道測試、軌道相關認證和事故調查，對不對？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：部長，這可真厲害，自己研發，然後自己測試，然後自己認證，然後發生事故自己調查。

賀陳部長旦：我想它有相當的角色是配合的啦！朝這些方向才能夠讓這個中心將來在永續經營上面找到最好的人才。

葉委員宜津：部長，這樣的中心已經有了，不是沒有耶！就是你們的財團法人車輛研究測試中心，簡稱 ARTC。

賀陳部長旦：那個是公路車輛，我們現在講的是軌道運輸。

葉委員宜津：好，我們用公路車輛來看，這個 ARTC 成立 25 年，對汽車工業做了什麼？到現在還在保障一家國產汽車，結果這家國產汽車連引擎都做不出來，而且這個中心現在變成是進口車輛要符合國內法規的一個測試檢驗中心，不要說進口車輛在外國已經做好安全測試，連車廠自己都做好安全測試了，進口車輛安全測試的標準比國產車輛都還要高，那這個測試中心變成什麼？收過路費啦！

賀陳部長旦：委員，這個部分我們再和經濟部來看看怎麼樣提升他們的研發水準，因為這個是經濟部的法人。

葉委員宜津：這個中心為了要收過路費就找麻煩，圖利特定廠商，這怎麼發展產業啊？它就像你們今天想要成立的中心一樣，是球員兼裁判。你們也知道這個事實，所以你們又成立了一個車安中心，簡稱 VSCC，對不對？

賀陳部長旦：對。

葉委員宜津：把認證獨立出來，才不會球員兼裁判。

賀陳部長旦：對、對、對。

葉委員宜津：你說「對、對、對」，那現在這個「軌道技術研究暨驗證中心」又是球員兼裁判，我剛才已經跟你說了。

賀陳部長旦：我剛才已向您報告，它不是單獨完成這件事，有些是要配合其他的驗證機構來做一些技術移轉的事項，我們要避免您剛才所提到的，第一是私人化，第二是球員兼裁判，第三是變成蚊子館，我們會從這些教訓裡面來避免這些事情發生，但是軌道工業多半是政府自己興辦的，在這方面確實是需要一個比較超然的、專業性高的專業團體來幫助政府發展相關的產業、工業。

葉委員宜津：部長，41.66 億不是小數字，我認為應該在行政部門裡面做這些東西，產業發展、技術研發應該是經濟部去做，而不是交通部去做。你就算要自己做，也不是全部自己研發、自己測試、自己認證，然後事故自己調查，不是這樣的作法。事故的調查一定要有獨立的機關，要類似飛安委員會這樣的，我們在飛安委員會的質詢已經都說好了，要比照飛安委員會這樣一個獨立的機關，甚至不是只有飛安，也希望整個交通安全的事故調查也包含在這個委員會裡面。

至於自己認證的部分，本席剛才已經說了，所謂的 ARTC 最後還是要獨立出 VSCC，所以我認為認證一定要獨立。至少應該這樣吧？所以這二部分剩下的就是研發、測試，公部門可以做。

其實研發應該是產業自己做，經濟部是協助，不是由政府來做。就以軌道來說，政府也許可以自己研究，讓運研所研究一下是可以的，但是測試還是需要有專業的機構，而不是像這樣的中心。

賀陳部長旦：這個中心的定位，我們依委員剛才的指教再來做研究，之後再跟您做詳細的說明。

葉委員宜津：可以。

在你說明之前，對這個中心，其實我是採比較保留的態度。

賀陳部長旦：瞭解。

葉委員宜津：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員指教。

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。部長好。本席要繼續跟你探討，造成交通安全上重大死傷威脅的大客車、大貨車的肇事。剛剛我聽到你回答幾位同仁的詢問，顯示出你並不熟悉這個問題，不瞭解未來交通部對這個問題的作法。我現在請教你，你知道大客車 1 年撞死多少人嗎？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這……

林委員俊憲：以數字來看，104 年有 25 人死亡，29 人受傷，但肇事件數只有 24 件。也就是說，只要大客車一肇事，非死即重傷。肇事件數只有 24 件，卻有 25 人死亡，表示有時候 1 次的死亡人數就超過 1 人以上。目前交通部的作法，是要求大客車要裝設輔助視野系統。剛才部長說這項措施從明年 1 月 1 日開始實施？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：很抱歉，交通部要求明年 1 月 1 日實施的，不是新車都要裝輔助視野系統，而是新車新款才要裝。全面裝輔助視野系統是 108 年，剛才路政司司長沒有講清楚。

如果廠商生產的是既有車型，那麼明年 1 月 1 日出廠就算是新車，可是不必裝輔助視野系統。

賀陳部長旦：對，剛才我們沒有說明清楚，確實是新款才要裝。

林委員俊憲：部長聽得懂我說的嗎？

賀陳部長旦：是，瞭解。

林委員俊憲：那你現在都知道了？

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：新車出廠，不論新款或舊款，全面裝輔助視野系統還要再等 2 年，要等到 108 年。

賀陳部長旦：這部分我覺得，絕對……

林委員俊憲：如果我是製造遊覽車、大客車的廠商，只要生產既有的車款，未來 2 年根本不必裝輔

助視野系統。我再請教部長，你知道大貨車 1 年撞死多少人？

賀陳部長旦：大貨車的情形更嚴重，我曉得。

林委員俊憲：依照最新的 104 年統計資料來看，大貨車 1 年撞死 153 人，是大客車的 6 倍！可是大貨車肇事 1 年受重傷的人數只有 45 人。死亡人數遠高於受重傷人數，表示只要被大貨車撞到，幾乎都是死亡。它 1 年的肇事件數才 140 件，卻造成 153 人死亡，45 人重傷，很可怕！

賀陳部長旦：我完全同意。

林委員俊憲：大貨車只要一肇事就不得了，1 年有 100 多個家庭家破人亡！這是每 1 年都發生的，可是部長，目前我們對於大貨車加裝輔助視野系統這件事，連談都沒有談，你知道嗎？根本就沒有要求！其實交通部對大客車的要求，也是一個很虛弱的要求。

賀陳部長旦：這確實是我們應該馬上加強的，委員的指教完全正確。我們現在正在協調，除了大客車之外，希望大貨車也一樣和大客車同步來改善它的安全死角。

林委員俊憲：我不知道當年是誰代表政府，代表交通部去和業者討論大貨車、大客車是否要裝輔助視野系統。我覺得現在這個結果是完全屈服於業者，不論是跟商業公會或產業公會談。一個政府最基本的責任就是保障人民安全。這種悲劇是每年都會發生的，比較起來，台灣每 10 萬人口的交通事故死亡率超過 15。美國是汽車大國，這方面的數字只有 12 點多，日本則是 4.7。我們每 10 萬人口的交通事故死亡率超過日本 3 倍，超過英國 3 倍，也遠高於韓國，甚至比美國還要多。

現在政府的要求是這樣子，老實說，你們對大客車的要求是假的。部長，明年新出廠的車如果不是所謂的新款，根本不必裝輔助視野系統。我不知道，為什麼政府不敢去要求？我要請教部長，你知道裝一套輔助視野系統大概要多少錢？

賀陳部長旦：我沒有去瞭解。

林委員俊憲：大概是 5 萬塊。5 萬很多嗎？我認為，如果要求全面加裝輔助視野系統，而且是強制要求，這個價格絕對會降下來，因為數量變多了。就算是現在估算的 5 萬，比起 1 部大客車、大貨車的車價、造價，或是造成別人死傷的損失來看，5 萬塊很便宜吧！

部長，你知道台灣有多少大客車，多少大貨車？你可能不知道這種細節。我告訴你，我們的大客車有 3 萬 4,000 輛左右；大貨車有 16 萬 5,000 多輛，大概是大客車的 4、5 倍。現在交通部對大貨車完全沒有要求。在國際上，目前輔助視野系統已經列入國際的規格標準，為什麼？因為全世界很多國家都發現，現在卡車、貨車愈做愈大、愈豪華、愈寬、愈廣，行車的死角也愈多，剛剛有很多圖片可以清楚顯示出來。我這裡有 1 張，提供給部長參考。

部長看到這張圖嗎？這是 1 排騎腳踏車的人，從大貨車內部看照後鏡，鏡子裡面完全看不到這些騎腳踏車的人。這就是為什麼我們要要求裝輔助視野系統的原因。尤其台灣是機車大國，我們有超過幾百萬輛的機車吧？

賀陳部長旦：有 1 千萬輛。

林委員俊憲：所以有 1 千萬個騎士，加上台灣的道路都是混合車道，機慢車、大貨車、大卡車全都擠在一起，我們政府竟然是這樣的要求！

部長，你有沒有什麼打算？有沒有什麼想法？

賀陳部長旦：我覺得非常慚愧。我們立即來做，第一，對剛才談到的大客車、大貨車，至少要同步改善它的安全死角這件事，我們馬上來要求。第二，關於新款車也好，舊款車也好，應該有的一些財源或處罰的規定，我們也同步來進行，讓棒子和胡蘿蔔一起來進行。

林委員俊憲：我認為，就算你要求業者負擔也不為過，而且全面加裝的話，大客車就有 3 萬 4,000 輛左右、大貨車有 16 萬 5,000 輛以上，輔助視野系統的價格一定會降低下來。再說，原來去談判時，交通部應該要求只要是新車，不分任何款式都要強制加裝輔助視野系統才對。然後對現有的舊車，既有的車輛，要訂定落日條款，看看是 1 年或 2 年後要求全面加裝。至少要這樣談才對啊！

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：但你們不是啊！大客車只要求新車，而且舊款沒關係，2 年後才全面要求新車要裝輔助視野系統。那舊款式呢？部長，以目前的規定來說，舊款車輛要不要裝呢？

賀陳部長旦：目前沒有。

林委員俊憲：統統不必裝！舊款的車輛，不管是大客車或大貨車，按照交通部的要求是不必裝的。所以過去會撞死人，會造成機車騎士安全重大威脅的這些超過 20 多萬輛大客車和大貨車，我們沒有任何法律規定，要求他們必須加裝輔助視野系統。你這樣算什麼保障人民行的安全？部長，我希望交通部應該同步要求大貨車要裝輔助視野系統，同時也要趕快附帶落日條款，對舊車、現有的車，要求在一定期間內進行輔導，強制要求業者全部都要加裝。

從剛剛本席給部長看的數字就可以知道，大客車、大貨車一肇事幾乎都造成死亡。機車只要碰到大客車、大貨車，死亡人數遠超過它的肇事件數。

賀陳部長旦：這我們會全力來辦。

林委員俊憲：好，請部長給本席、本委員會及本會委員相關資料，看交通部有什麼明確的作法。請部長提出報告來，好不好？

賀陳部長旦：好的，應該的。

林委員俊憲：謝謝。

賀陳部長旦：謝謝委員指教。

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。部長好。對於東部的軌道運輸，我樂見在這次的預算當中，明年有增加編列花東鐵路以及北迴線的改善計畫，希望未來能夠儘速執行。不過，鐵路增軌計畫耗時長久，需要好幾年的時間，短期內都要靠整個車輛的調度，以及相關的規劃，還有座次分配等方式，來解決短期內東部居民的搭乘需求。

我們先來看傾斜式列車，就是行駛東部幹線為主的這些傾斜式列車，以目前的使用率來講，現在普悠瑪號有 19 列，平日週休 5 列，假日休 4 列，也就是說，在 19 列當中我們至少有 4、5 列的車沒有使用，是閒置在那裡的。臺鐵告訴我們因為需要做檢修，可是損壞的頻率有這麼高嗎？我們採購對象的日本，他們使用火車是像我們，19 列要休 4 列、5 列這麼高的頻率嗎？這

樣算起來幾乎是 4 休 1。我們再看看太魯閣號，它是 8 休 3，休息的時間比我們人依照勞基法休息的時間還要更長。火車有這麼脆弱嗎？需要花這麼多時間來閒置、維修嗎？

部長，我們這個調度是不是產生了很大的問題？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。看這個數字可能大有改進的餘地，我們來瞭解看看。

蕭委員美琴：部長，依照數據來看，只有在連續假日的時候，車輛的使用率有達到 9 成，平常很多幾乎都處於閒置狀態。我們每天反映民眾買不到車票，所以至少假日應該比照連續假日，提升傾斜式列車的使用率。我們希望這個問題能夠立即獲得改善。

賀陳部長旦：也可能除了車輛以外，還有人的問題。我們可能現在也有司機的一些調度問題，應該來整體檢討。

蕭委員美琴：人的問題是可以立即解決的。如果是要增設軌道，我知道這要好幾年的時間。但是能夠儘速解決的問題，我希望部長拿出執政的魄力來儘速解決。

除了一般性傾斜式列車使用率偏低外，最嚴重、最少用到的就是很多民眾好奇的 Hello Kitty 列車。這個新太魯閣號從去年投入營運以來，1 個禮拜只跑 3 天，等於有 4 天是閒置的狀態，是週休 4 日。直到上上禮拜，也就是今年 10 月 20 日改點之後，才增加多跑 1 天。之前是 1 個禮拜跑 3 天，現在 1 個禮拜只跑 4 天，是週休 3 日。很多民眾只能看、好奇，想坐卻坐不到，因為它一半以上的時間都是呈現休息的狀態。這是新採購的車！很多民眾陳情想坐卻坐不到，因為我們買不到票。部長，為什麼車子要擺在那裡，讓大家坐不到？

昨天我問了臺鐵的工作人員。他說是為了要塑造一個預期的心理。部長，東西賣不出去才要刻意塑造預期大家排隊來買的心態。之前臺鐵告訴我，是因為和三麗鷗簽了密約，限制 1 個禮拜跑的天數，請問這是什麼約啊？我們買車就是要給人坐，不是要擺來看的！不是放在那裡讓民眾幻想，想坐卻坐不到啊！部長，你知道這個合約的內容是什麼嗎？

賀陳部長旦：我還要再去瞭解。

蕭委員美琴：你有沒有看過？

賀陳部長旦：沒有。

蕭委員美琴：我身為立法委員，要監督政府花好幾億採購的新太魯閣號為什麼只能看不能坐、只能想不能用！臺鐵告訴我，那是密約。我想看這個約，可是看不到。部長，有所謂的密約嗎？臺鐵可以簽密約嗎？花我們納稅人的錢買車，然後簽一個只能看不能坐的約？我們簽這個約要幹什麼呢？

賀陳部長旦：我想應該沒有什麼特別的隱情，只是為了有一點神秘感。我們會進一步來瞭解。

蕭委員美琴：為什麼要有神秘感？車子買來是要給人坐的，這是國防機密嗎？部長，我以前在國防委員會很多年，我們跟美國買武器等高度機密的事情，一樣看得到預算，看得到契約，看得到內容！

賀陳部長旦：我想，委員的……

蕭委員美琴：涉及這麼多民眾公共利益的事情，怎麼我們看不到它的約定內容？

賀陳部長旦：委員的指教是對的，不過有些人以為這叫飢餓行銷，可能覺得……

蕭委員美琴：是東西賣不出去才有飢餓行銷嘛！現在是大家想買車票卻買不到。這不是今天才發生的問題。

賀陳部長旦：這個事情我們來進一步瞭解，似乎沒有必要做這麼樣的一種特別作為。我想我們來改進。

蕭委員美琴：我也要拜託召委，是不是哪天我們舉辦專案，請交通部來說明為什麼傾斜式列車的使用率會這麼低，到底簽了什麼樣的約。如果臺鐵認為這是機密，是密約，我們可以比照國防委員會召開特別機密會議，讓大家來瞭解這個約定的內容是什麼。可以嗎？

賀陳部長旦：我請鹿局長先跟您作個說明，好不好？

主席：請交通部臺鐵局鹿局長說明。

鹿局長潔身：主席、各位委員。報告委員，剛才提到 Hello Kitty 車的運用，確實沒有錯，我們從 10 月 20 日改點以後已經增加了 2 天，就是五、六、日、一都在跑……

蕭委員美琴：等於是週休 3 天，對不對？它跑 4 天休 3 天。

鹿局長潔身：我們已經要求調度單位，從即日起就投入，就是禮拜二、三、四也投入正常的運用。

蕭委員美琴：局長，我們每天都有搭車的需求。

鹿局長潔身：是，這部分我已經交代……

蕭委員美琴：它有需要休這麼久嗎？週休 3 日！

鹿局長潔身：現在每天都會跑。另外，合約的部分，Hello Kitty 這個商品有一些專利的東西。就我瞭解，當時有和對方簽了一些商業條款……

蕭委員美琴：什麼樣的商業條款，是需要讓這個車子……

鹿局長潔身：Hello Kitty 這個圖像和一些商品……

蕭委員美琴：什麼樣的商品授權，會讓我們花這麼多錢買的車停在那裡，不能行駛？

鹿局長潔身：不，車輛運用是另外一件事。

蕭委員美琴：這個約的內容是什麼，我希望你們在限期內來向我們作報告。

鹿局長潔身：是。在車輛運用的部分，我們每天會讓它開始運用。

蕭委員美琴：好。接下來，你們下年度的預算編列有花東鐵路雙軌化的計畫，這也是地方迫切需求的，其中有關花蓮到吉安之間的高架化一事，由於兩站之間有九個平交道，大家希望不要影響到現有都會區的行車，而且地方也已經訴求一段時間，請問這個部分目前到底進行到何種階段？我記得在毛治國擔任交通部部長任內，曾經公告「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，該規定指出，地方政府要提出可行性評估，鐵工局再納入後續規劃，請問程序是否如此？

賀陳部長旦：據我了解，那個要點的內容應該是如此，至於這個案子的經過，是不是讓胡局長和您報告？

蕭委員美琴：好，請局長說明。

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。委員剛剛講的沒錯，鐵路立體化就是照您剛剛說的要點，由地方政府提報可行性研究……

蕭委員美琴：亦即要由地方政府發動鐵路的立體化或高架化。之前交通部已經核撥 300 萬元讓地方政府辦理可行性評估，請問自 102 年開始辦理這個可行性評估之後，至今有結論嗎？

胡局長湘麟：就我們的了解，去年七月花蓮縣政府曾經召開期末報告，當時鐵工局有派員參與，但是至今尚未收到後續的……

蕭委員美琴：所以你們尚未收到縣政府的可行性評估，你們在等地方政府的可行性評估？

胡局長湘麟：對，因為照這個審議程序，我們要看到那個評估報告……

蕭委員美琴：自 102 年至今，這已經過好幾年，你們是不是應該督導、催促？畢竟你們已經編列預算要做整條路的規劃，不要到時規劃到一半、做到一半，地方又說要變更設計；我希望這能納入第一期的規劃，地方都認為有需求，但是這個不可行，要走規定的程序，希望你們能做一些更積極的督導。

最後，囿於發言時間的限制，我簡單提出，過去讓許多台灣人和日本人都非常感動的電影——灣生回家即將於這個月在日本院線上映。在如今我們觀光產業正需國際化的同時，尤其希望大量吸引日本遊客來台的此時，特別對於觀光產業受害比較嚴重的東部地區，因為這樣的影片可以感動人心，即便他們本身不是灣生，但是廣大的民眾還是會受到感動和產生興趣，而到東部旅遊，所以你們是不是可以藉這個機會進行相關宣導或廣告？我想這很簡單，觀光局常常拍廣告，只要做個兩分鐘時間的簡單故事吸引廣大的日本民眾，趁著現在電影要上映，看看能不能提升日本遊客到東部旅遊的意願，好不好？

賀陳部長旦：我想在日本方面的行銷和在台灣方面相關導遊的配合，我們會配合，謝謝。

蕭委員美琴：這部電影即將於 11 月 12 日在日本上映，距今時間所剩不多，請問這樣的行銷廣告是不是可以趕快進行？

賀陳部長旦：好，我們盡快努力，謝謝。

蕭委員美琴：好，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。今天我們要審查交通部明年度的預算，本席看到交通部在 106 年度新增一個智慧運輸系統發展建設計畫。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

陳委員素月：這個計畫的總經費高達 37.27 億元。就本席所知，這個計畫在 105 年 8 月函報行政院審議，直到 106 年預算案送交本院審議時，仍未經過核定；依預算法第三十四條及第三十九條的規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫應先完成相關的成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬於繼續經費預算並應列明全部計畫的內容，以利本院審議；因此，這個計畫未經核定就編列預算似乎與預算法的規定不符，部長是不是可以說明？

賀陳部長旦：這個案子在政策方向上還有一些要和相關部會協調的事宜，這些都已經在院裡處理過

；至於委員剛剛指教的方向，我們正在趕辦，今天就會到行政院處理，希望能獲得即時核定，以符合您剛才所期望程序上的完整。

陳委員素月：我們也看到在這樣的四年計畫，交通部居然要編列 1,500 萬元設立一個專案辦公室，這個辦公室在 105 年度先以任務編組的方式成立，並由交通部科技顧問室、管理資訊中心及運輸研究所的既有人力籌組，106 到 109 年度再由計畫經費增聘專業人員加入這個專案辦公室；可是這個智慧運輸的推動本就是交通部的既有業務，你們還要為這樣的計畫成立專案辦公室，且要花 1,500 萬元，令人感覺這是疊床架屋，一直繁衍額外的組織。

賀陳部長旦：我先簡單說明，待會請容許我們目前推動這個計畫的主任和你說明。

陳委員素月：好。

賀陳部長旦：首先，智慧運輸的發展當初確實是交通部的業務之一，但是因為這幾年相關技術的發展及國家產業賦予它的重要性，所以我們希望能加速辦理，因此這件事情需要以各位委員支持的預算及專案人員全力推動，原來的編制便不大足以應用，相關細節是不是請我們……

陳委員素月：關於智慧運輸涵蓋的層面大致有哪些，是不是也請簡單說明？

賀陳部長旦：是，我是不是讓王參事和你報告？

陳委員素月：好

主席：請交通部科技顧問室王主任說明。

王主任穆衡：主席、各位委員。關於智慧運輸，最近幾年世界各國都有加速推動的趨向，台灣亦是如此；我們今年推動這個案子主要是把以前所做比較像實驗卻已經成熟的東西趕快變成生活化的應用，而這個部分除交通需求之外，還必須和電信通訊、大數據及車輛自動化等等結合，其中包含相當多非交通專業的技術，因此我們需要藉由這種專案人力補充額外需要的專業人力，因為這又不能以我們既有的人力擴充，所以我們希望……

陳委員素月：請問這個計畫的預計目標和效益何在？

王主任穆衡：我們向行政院報告時有提出幾個大方向，第一個，安全是一定要的，今天一路……

陳委員素月：對，我想這也是很多委員關心的。

王主任穆衡：是。

陳委員素月：本席之前在委員會質詢曾經關心過，剛剛好像聽到其他委員也在關心，像是邊坡的監控問題，幾年前就曾經發生邊坡滑落的意外；還有軌道運輸方面，比如平交道的安全監控，這些是不是都有列入這個計畫的範圍？

王主任穆衡：是，整個 ITS 的專案計畫對於這些部分都是持續加強；特別的是在原來的各單位有其既有任務時，他們無法即時編列這些預算，反而要由我們的專案支援這些單位加強這些東西。

陳委員素月：謝謝。接下來，交通部在 106 年度鐵路建設計畫下有新增一個軌道技術研究暨驗證中心計畫，由此看來，你們要成立一個財團法人軌道技術研究暨驗證中心；我也看到交通部目前規劃要協調鐵路、高鐵和捷運等軌道營運機構及主要產業機構共同捐助成立，是不是？

賀陳部長旦：目前的計畫內容是如此，不過，因為還有委員指教，所以我們會調整計畫再和大家報告。

陳委員素月：我還看到交通部對於成立這樣的驗證中心有進行可行性評估，是不是？

賀陳部長旦：是。

陳委員素月：有一個軌道技研中心可行性研究暨綜合規劃的委外研究報告。

賀陳部長旦：是。

陳委員素月：這個報告指出，如果這樣的中心沒有政府捐助興建硬體成本，也沒有挹注長年的研究發展資金，以三十年營運期進行評估，這個計畫的自償率是-85.07%，財務淨現值是-69.41 億元，所以這個營運的興建費用無法自償，營運收入也無法平衡成本的支出；該報告同時建議，仿造日本的 JR 鐵路公司照運輸收入固定比例提撥經費補助鐵道總合技術研究所的方式，配套修正大眾捷運法及鐵路法的法規，明訂軌道營運機構由票箱收入提撥一定比例做為該中心研究發展費用的來源。這有以上兩個方向。

賀陳部長旦：是。

陳委員素月：請問交通部有沒有確定到底要採取哪一種模式？

賀陳部長旦：這是在籌組過程中可能要和相關事業機構討論的，因為目前這些事業機構可以提撥的額度和意願可能還不足以完全支撐，所以這兩個方案可能要同時併行也不一定……

陳委員素月：所以現在籌組當中還在研議這個方向？

賀陳部長旦：對，因為這兩個方案可能都要進行……

陳委員素月：既然你們現在尚未確定要用哪一個模式，相關法律也未修正，又沒有自償的來源，我們覺得如此貿然成立一個軌道技研中心很是危險。

賀陳部長旦：是，可是……

陳委員素月：我們恐怕這會是一個財政黑洞。

賀陳部長旦：目前只是初步規劃，我們希望這件事情要小心進行。成立這個中心主要因為現在國家把軌道產業當成一個重要經濟項目；其次，以國內而言，希望各式各樣軌道需要的產品也要慢慢研訂規格；因此，不管是產業推廣或是研訂國內規格，這都是必須走的路。至於商業運轉的財源，我覺得可以和業界溝通，再慢慢定案。委員或許認為相關規劃還有討論的餘地，我們也希望這不會成為財政黑洞，之後我們會把籌備過程向大家詳細報告。

陳委員素月：既然你們尚在規劃，也還在和業界溝通，卻貿然編列這樣的預算，本席不太贊同；況且，未來這個財團法人成立之後，還有相關衍生的問題，譬如資產是否進入該中心的捐助基金、資產所有權的歸屬、未來是否要經過政府同意才能處分，如果這個中心解散，資產是否收歸政府或要如何處理，還有這個中心相關的人事、財務、業務管理和監督方式等等，這些問題都沒有很明確的處置方向。

賀陳部長旦：這些在可行性報告和現在的規劃報告都已經有初步答案，如果委員需要，我們請胡局長詳細說明，好嗎？

陳委員素月：好，關於未來如何因應這些問題，希望交通部應該有比較具體明確的措施，當然這也要接受立法院的監督。之前行政院一再宣示要組織改造、要塑身，可是我們看到的卻是許多機關、部會一直繁衍出附屬的財團法人，我們希望交通部在這個部分要好好審慎評估，謝謝。

賀陳部長旦：好，我們一定審慎評估，謝謝。

主席：請陳委員雪生發言。俟顏委員寬恒、李委員鴻鈞發言完畢之後，我們略事休息。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。在本席質詢之前，先請部長看一段影片。

（影片播放中）

陳委員雪生：之前我質詢部長曾經提到，最近各國時常發生海難；反觀台灣，臺馬輪已經很老舊，新的臺馬之星狀況又不很好，此時，如果馬祖和台灣之間的海域發生狀況，要如何處理。我要謝謝部長和謝局長，前些日他們的團隊結合海巡和空勤隊在海上實際操演，當發生狀況時，要如何處理。是日演練還出動連江艦和空勤隊的直升機。消防演練都是按季實施，至於海上的救援演練，馬祖和台灣之間的海域從未實施過，

那日因為我要主持會議，所以沒到基隆，不過，我想提醒在座的交通部長官，不只是馬祖和台灣之間，連金門和台灣、澎湖和台灣，還有其他離島和台灣之間的海域都可能隨時發生情況，所以你們要預為準備。我希望航港局不只留意馬祖和台灣之間的海域，對於金門、澎湖、綠島等離島海域，也要注意。

囿於發言時間的限制，影片繼續播放，各位也可以觀賞。接下來，請教部長，上次我質詢行政院林院長時，部長也在場。

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

陳委員雪生：當時我們談到台馬航線（馬祖到馬尾的航線）虧損一事，我說「殺頭生意有人做，蝕本生意沒人做」，請問這個部分目前的進度如何？他們向我反映，準備在 12 月停航。因為繼續航行的話，我們可以看到前景，航行一個月就虧損一個月；如果要等客源，又很難講，沒有客源怎麼辦？以目前兩岸的關係來看，客源只會減少不會上升，這是預估的狀況。雖然八個縣市長到大陸參訪時，對岸的俞正聲主席曾說金門、馬祖只能做大做好，不能做小做壞，但是至今尚未看到具體效果。有關馬祖到馬尾的航線是否在 12 月繼續航行一事，交通部航港局曾經函文他們，指出交通部正在檢討這個政策，請他們暫緩。但是這要暫緩到何時？我想知道交通部目前的處理情形。

賀陳部長旦：照當初小三通之規劃，這等於是私人經營的航線，所以補助上不能完全當成虧損補貼，但是政策上要不要做特別處理，這就牽涉到兩岸之間的討論；因此，除交通部之外，我們還需要和陸委會等相關單位研究；這件事情恐怕眼前要先從兩岸的相關協商處理，希望中國大陸能共同理解以維持這條航線……

陳委員雪生：航港局的官員也在場列席，你們應該知道，這件事情已經協商好幾年，不是只協商幾個月，對方是非常強硬的。前幾個星期，我曾經到福建省交通廳和他們高層的一個副廳長談到這件事情，他當時說，他們做他們的，我們做我們的。但是我們的政策到底是什麼，你總要有一個時間表出來，不能任令老百姓損失，你說再緩一下，到底要緩多久？我的容忍期可能是 1 個月、2 個月，因為一定是虧的，而且是繼續虧，做一年虧一年，做兩年虧兩年，做三年就虧三年，到底是多久呢？他們期待本席給他們答復，但我回答不出來！

賀陳部長旦：我瞭解經營者的困難，但這件事情確實有一部分牽涉到兩岸間的定位與互動，這個議題是敏感一點，讓我們跟相關單位再做比較密切的瞭解以後……

陳委員雪生：可以給我一個時間表嗎？

賀陳部長旦：我們在兩個禮拜內回復業者，好嗎？

陳委員雪生：可以，兩個禮拜，你不回答我的問題，我沒辦法給人家交代，好不好？

賀陳部長旦：好。

陳委員雪生：你說再等兩岸的協商，但兩岸怎麼可能呢？我再跟你報告，再過兩個月你們跟對岸也不會有結果，因為已經談兩、三年了。

賀陳部長旦：我們不會完全以單一方式做溝通，一定會用多選的方式。

陳委員雪生：另外，本席謝謝航港局謝局長，他在海上救援方面投入很多人力、精心規劃及努力，我也謝謝交通部。

賀陳部長旦：謝謝，不敢當。

陳委員雪生：再來，本席想請教部長有關南竿機場的問題，前幾天我回馬祖，昨天回來，當時風切得很厲害，我曾經跟民航局局長講，希望能做一個風切警告系統。風切警告系統有什麼好處？在飛機還沒降落時，如果我們有警報系統，當風切超過多少的時候就警示，可以不做降落動作直接重飛，一般來說，風切過大時，飛機都是右後輪先著地，再翻過來變成機頭的前輪著地，這是非常危險的動作，一般的飛行教官都會選擇重飛。

這次的機場改善工程，我們並沒有把它加長、加寬，或是做 4G 機場，但起碼在保障生命財產安全情況之下能夠做一些改善，部長是不是可以幫忙呢？

賀陳部長旦：好，基於專業上考量，風切警告系統是不是能夠安裝，今天民航局應該有代表在吧！

陳委員雪生：沒有關係，我知道他們不在。還有，關於攔截網的問題，當機頭有降落動作時，因為風的關係，可能在快到中線的時候飛機才開始下去，但是想煞車，就來不急了，但又沒辦法停下來，就只能衝到海邊出去了，所以能不能跟松山機場一樣，有一個攔截網，這部分請交通部督促民航局能夠給我們做一些處理，好不好？

賀陳部長旦：這部分我們可以研究一下，不管是技術或經費上，看看可以怎麼做。

陳委員雪生：之前本席也質詢過這個問題，拜託部長跟民航局講一下，這樣才能獲得重視。

賀陳部長旦：謝謝，應該的。

陳委員雪生：再請教觀光局周局長。周局長剛剛上任，你對馬祖有所瞭解了吧？

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。是。

陳委員雪生：大家都是老朋友了，你對馬祖的觀光應該很快就進入情況了，現在進入淡季，本席非常高興交通部釋出善意的政策，希望能發展觀光讓遊客增加，請問你對馬祖地區有什麼看法？

周局長永暉：其實馬祖除了夏天以外，秋冬有另外一種感受，我希望能配合燈塔的單車挑戰活動，讓馬祖在秋天也可以吸引一些觀光客，我們希望國際旅客，比如日本旅客到松山機場後，可以直接轉機到馬祖，這樣可以增加馬祖的觀光客源，我認為可能要多管齊下做一些配套思考。

陳委員雪生：過去幾年，馬祖在交通部協助之下，觀光發展很不錯，現在基礎建設已經完備，交通部是很重要的一個關鍵，尤其是觀光局，本席希望周局長上任後能夠繼續對馬祖多關注，好不好？因為時間關係，本席詢問到此，謝謝周局長。

周局長永暉：是。

主席：請顏委員寬恒發言。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，這是今天早報的報導，從 520 到現在又倒了 10 家的遊覽車業者，現在總共倒 30 家了，大家都知道遊客減少是不爭的事實，尤其是大陸旅客，你們也不用再拿出什麼數據來說明遊客增加等等，不要再講那些富麗堂皇的話。

我想在座的各位都能感覺遊客有減少，為了替代陸客的觀光缺口，政府提出南向政策，鄧振中政委也說我們的優勢是熱情跟誠懇。本席請教部長，熱情跟誠懇要如何量化，要如何呈現出來呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我想最主要是要讓觀光客來這裡觀光，我們能有比較友善的接待，使他們留下好的印象。

顏委員寬恒：你說的是熱情接待嗎？南向政策的目標就是要拓展東協，但是臺灣到底有多少經過哈拉認證的穆斯林友好餐廳？上次本席質詢部長，你回答有 85 家，從上次到現在已經很長一段時間了，請問現在有幾家呢？

賀陳部長旦：同仁告訴我，有 92 家。

顏委員寬恒：跟本席手上的資料差不多，只多了 1 家。本席這裡有一個餐廳分布圖，大部分都集中在雙北市，越往南就越少，總共不到 100 家。如果現在東協旅客真的到台灣來，穆斯林對食安的要求是全世界最嚴謹的，以我們不到 100 家的規模，能接待多少東協國家旅客？

賀陳部長旦：我想我們不是讓他們猜，我們要事先把這些資訊主動告訴組團的人，或者是當地的一些查訪資訊，都要廣泛的讓他們知道，這樣他們事先有瞭解，就不會讓他們到這裡來以後想找吃的地方都找不到，我們會儘量協助。

顏委員寬恒：所以提供這些資訊的意思，就是讓這些遊客可以按圖索驥，到這 100 家餐廳去找吃的，如果不在這個範圍之內的，就會找不到？後面的這個圖顯示，以城市來講，最支持政府政策的是雙北市，其他則是越來越少，大高雄只有 5 家，

賀陳部長旦：我不是要他們按圖索驥，只是讓他事先知道可以作規劃。當然，這是絕對不夠的，我們會在這個議題上儘量努力，包括加強導遊人員的語言訓練，就是希望當他有困難、必要的時候，有人可以幫助他們。

顏委員寬恒：對，我們從部長口中聽到在加強導遊的訓練及穆斯林餐廳的認證，但是我們沒有看到實績，感受不到你們有積極作為。我們再看，這是一位印度富豪到臺灣來舉辦生日 party，他們包機從印度攜帶專業主廚以及 350 位賓客到臺灣，在台北君悅酒店舉辦生日趴。這樣的 party 我們當然很歡迎，但是它反而給臺灣帶來負面的形象，讓人家以為臺灣是極樂臺灣一樣，以這樣方式來行銷臺灣，部長的看法是如何？你覺得是正面，還是負面？

賀陳部長旦：我想它也有造成亮點的意義，當然臺灣的消費形式不完全是這樣的型態，我們歡迎各式各樣的遊客，富豪們所帶來的消費，除了頂級以外，也代表臺灣的國際友善，我想總有它的好處。

顏委員寬恒：富豪可以包機帶廚師、賓客，把整個飯店包起來，如果不是這個層級的富豪，他到了臺灣不能逛夜市，找不到友好餐廳，也找不到可以保證不會吃到豬肉、豬油的餐廳，其實他們不只是不吃豬肉，有些家禽類也是不能食用，他們怎麼可能來臺灣呢？他來臺灣幹什麼，這邊處處是陷阱，還吃得不安全、不安心？

賀陳部長旦：我們不是希望比照他們的方式消費，他們願意選擇臺灣也是一種國際上的肯定，至於委員剛才提醒有關食品、人員的協助方面，還是要按照一般人的生活消費來幫助他們才行。

顏委員寬恒：雖然是這麼講，但我們沒有實在感受到政府的作為，也不曉得本席在這邊質詢的問題，部長有沒有把它納入整個團隊的思考當中。

賀陳部長旦：我們有儘量做這些事情，如果做得不夠，請大家多多鞭策，我們不可能把餐廳的數目當成唯一要件，資訊做好才是真的。

顏委員寬恒：當然不是唯一的，但那是基本的嘛！

賀陳部長旦：我知道，所以我們要想辦法以資訊做為輔導，對於不夠的地方，讓他們的資訊能夠事先就瞭解，流程、規劃再加以配合。

顏委員寬恒：連最基本的資訊你們都沒辦法提供給人家做參考，讓他們安心，他們怎能期待你們有更好的服務，對不對？

賀陳部長旦：委員，我們在資訊上面有儘量在做結合。

顏委員寬恒：接下來本席想請教的是，我們有 8 位縣市的首長到大陸去吸引觀光客、推銷產業經濟以及在地農產品，其實他們也是在執行蔡總統在就職演說、國慶演說中所提到的，兩岸之間的對話和溝通要努力維持現有的機制，這 8 位現任在野黨的縣市首長去大陸行銷、推銷，是在執行蔡總統的意志，但是被很多執政黨的人一直臭罵，讓本席不解，既然他們是在執行蔡總統的意志，那些人到底是在罵什麼？他們的用意是什麼，部長可否告訴我？

賀陳部長旦：關於這部分，恐怕我不能評論別人對他們的……

顏委員寬恒：你不用評論，就說你的看法，他們到大陸為所執政的縣市做行銷、推銷，也符合蔡總統的就職演說、國慶演說要維持現狀、繼續推動兩岸交流跟互動的意志，但現在他們卻飽受批評，到底是為什麼？

賀陳部長旦：我真的不能對別人的批評加以評論，這不是我們所能瞭解的。我們當然樂見各縣市，不管是去推銷農產品、在地觀光資源，或是其他學術上的合作，我們都樂見各縣市首長積極辦理這些事情。

顏委員寬恒：請問行政院是否有指示交通部要提出對大陸市場拓展計畫，近期要結合民間協會組團到大陸拜訪相關單位，並做行銷推廣？

賀陳部長旦：據我們的瞭解，行政院的一貫主張是鼓勵民間多元的去和中國大陸接觸，不管是直接與業界，或是文化界等相關人事多多溝通，希望幫我們瞭解、宣傳臺灣的觀光品質以及我們一

貫不改的友善、歡迎態度。

顏委員寬恒：所以，那 8 位縣市首長所做的事情，其實跟行政院指示交通部要做的事情是一樣的，方向是一樣的！

賀陳部長旦：我們沒有認為他們是在觀光推廣有什麼，但是別人對他們的評論，我也無從評論起。

顏委員寬恒：接著本席想請教 Uber 跟 Airbnb 的問題，我們已經提過很多次了，而且最近也發生 Uber 駕駛性侵的刑事案件，他在還沒有合法之前就大肆宣傳，主管機關也對他們提出罰責，本席希望部長要拿出你的魄力，看看這件事情要怎麼落幕、怎麼執行。對 Uber 以及 Airbnb 的業者來講，如果你們放任他們繼續擴展，當他們的從業人員越來越多，變成一股龐大力量時，搞不好他們還會跑去向蔡總統攔路申冤，蔡總統又會說：你們的聲音我聽到了，新政府不會讓你們感到孤單。到時候又變成一個政治事件，本席希望部長趕快做出一個有效的執行，好不好？

賀陳部長旦：好，這部分我們會把產業生態繼續追蹤瞭解。

顏委員寬恒：好。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：報各委員會，鍾委員佳濱、江委員啟臣已經到達現場，俟兩位委員發言完畢，休息至下午 2 時 30 分。

接著請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位委員。我在交通委員會經歷過七、八任部長，本席再重申一次，好的政策交通委員會很少會反對，可是一個政策的推動沒有百分之百的民意，如果是對的政策，事實上我們不會以民粹方式逼你非轉彎不可，所以有時候你們該堅持的，還是要堅持，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。是。

李委員鴻鈞：其實長期以來，只要是對的事情，我們還是會支持。

賀陳部長旦：謝謝。

李委員鴻鈞：另外，也是長期以來在提的問題，民國 90 年中華電信釋股，當時我們極力反對，簡單講，就是殺雞取卵，我記得當時政府訂了一個合理持股比例是 34%，至於 34%是不是合理，那是見仁見智，因為從中華電信的獲利、股息來看，坦白講，現在銀行利息不到 1%，而中華電信現在獲利的股息至少有 5%到 6%吧！本席一直不瞭解，為什麼非要釋股不可，如果當初不釋股的話，我們現在應該多賺好幾千億，就像國發會國發基金當初也對外表示堅決不買台積電的股份，因為股息的獲利與賣掉的獲利之間，他們算一下就知道沒有賣掉的理由，可是我們現在還是要朝著中華電信一部分的釋股方向走，我一直搞不懂為什麼要釋股呢？目前中華電信持有股份是 35.29%，這次如果釋股的話就變成 33.86%，假設照民國 90 年時合理的持股比率是 34%，那 33.86%也還是低於合理的持股比率，更何況你的售價與股息完全不對稱，所以完全沒有賣的道理，我實在是看不懂這個方向。

賀陳部長旦：首先，就我的瞭解，在這個年度編列的釋股預算，恐怕是延續這幾年來國家的政策方

向，等於是在財務上多一個可能性，但也未必都有去執行，可說是視需要而做。至於中華電信是否長期都要有一個合理的持股比率，其實也應該因時而做一些討論。到底這個數字要多少才算合理，對於您剛才的指教，或許我們應該回過頭來跟國發會、財主單位一起來檢討看看，即使今天這是作為一個偏備用的釋股預算，是否要去檢討持股比率的合理性，我們也應該一起來協調。

李委員鴻鈞：我覺得應該是要跨部會去統籌，中華電信只是一個……

賀陳部長旦：是的。

李委員鴻鈞：台積電的持股也是一樣，大家應該要往同一個方向去看，今天你把它賣了，股息本來是五點多，但你把它賣了，錢存到銀行的利息都還不到 1%，它明明很賺錢，幹嘛要把它賣掉？光是配股就很可觀，讓中華電信的收入在交通部的收入中排名第二，只輸給汽燃費而已，那幹嘛賣它呢？所以這個原則還是要堅持住。再講到汽燃費，我們的汽燃費與隨油徵收是掛在一起的，這個議題在交通部裡也討論很久了，大家都覺得隨油徵收合理，但卻一直窒礙難行，我告訴部長一個邏輯，隨油徵收以後會影響的就是汽燃費，汽燃費是否符合現在這個時代的方向？其實它已經不符合了。以 1800cc 車子的汽燃費為例，它是如何計算的？它是用每個月 160 公升做基準去算出汽燃費，可是，在該基準的那個時代，大眾捷運並還沒有如此發達，現在大眾捷運已經發達，你不可能叫一般有車的公務人員開 40 公里吧？然後政府又鼓勵百姓盡量利用大眾捷運，汽燃費就不應該是用這種基準來計算，而應將隨油徵收與汽燃費一併考量，再把大眾捷運系統的發展情況一併納入考量。你瞭解本席的意思嗎？

賀陳部長旦：我完全瞭解。

李委員鴻鈞：你覺得本席說的合理與否？

賀陳部長旦：方向上是完全站得住腳，且整體而言，國家應該是如何看待其使用而非用車子來看待費用的來源……

李委員鴻鈞：沒錯。因為隨油徵收後，汽燃費就會降下來，也就會有衝擊。因此，這部分應該同時納入考量。當然隨油徵收之後，也會衝擊到很多層面，包括計程車、營業車都是，此時政府應該如何做通盤性的考量，這就是長期以來一直有爭議的部分，也就是計程車算不算是大眾運輸？如果以現在的民意來講，加上因為現在氣候變遷、環境的因素，我們是不鼓勵百姓開車，盡量使用大眾捷運，如果使用大眾捷運，就不是汽燃費，而是隨油徵收了，因為使用者付費，如此方符合現在時代的趨勢與潮流。所以，在討論時應該將上述幾個面向一併納入考量，才能找出一個好的政策。

賀陳部長旦：對，當然一方面現在大家逐漸用電，原來徵收的費用一定會減少，養路養得起與否則是國家財政的問題，都應該通盤檢討。

李委員鴻鈞：沒錯，它使用的方向是在道路養護，所以，這部分應該通盤考慮。

賀陳部長旦：是。

李委員鴻鈞：這就是錢的問題，你的 range 要訂在哪裡？跟隨油徵收的合理點要訂在哪裡是一樣的道理。

賀陳部長旦：對，完全瞭解。

李委員鴻鈞：此外，我上次也跟工程會主委討論過這個問題，這次交通部整體發包的預算來看，決標價與底價大概都差了 12%到 17%，等於都多了 10%以上，這有幾個面向，第一，你們的預算是不是抓得太鬆了？現在很多人在說何謂合理標、最低標？在合理與最低方面，現在我們是取決於資格的問題，以前是用最低標，但六、七成是在事後都要追加預算，工程品質也差。你們要用資格來抓，但預算上又完全抓不準。交通部是一個大部，長年以來有很多公共工程要施作，部裡面對發包、處理的標案的底價要抓得很精準，才有辦法去決定這家廠商是否夠水準。這是相等的，可是，從你們決標價來看，幾乎都跟底標的落差很大，這代表你們只是交差了事，隨便編個預算而已。如果你隨便編預算、交差了事，就無法控管價格及工程該有的品質，這些都是連動在一起的。

賀陳部長旦：是的。

李部長鴻鈞：所以，本席建議，這部分應該要成立一個專門的部會，配合公共工程委員會，針對未來任何重大工程施工去訂一個實在而不是一個浮的價格，我覺得這也是很重要的一點。

賀陳部長旦：如果我理解的沒有錯，就是說國家要走有利標，自己招標單位在設定底價與對象上要有相當專業性的……

李部長鴻鈞：沒錯，希望你們能夠抓住這個原則。

賀陳部長旦：是的。謝謝。

李部長鴻鈞：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。本席想請教部長幾個問題，首先感謝交通部上下齊心協力，好不容易用將近 10 年的時間把鐵路高架化的部分完成了，也通車了。但其中還有一些要收尾的部分，包括站體尚未完成，以及通車後造成的一些民怨，希望你們能夠趕快去解決。第一，停車的問題，以豐原站來看，因為現在橋下空間尚無法百分百騰出來，所以汽車是沒有停車空間的，現在只有機車可以停，希望部裡趕快解決這個問題，否則車主都會亂停車。而且，因為當初沒有考慮公車轉運的問題，原本前面的廣場都被用來停放公車及當成臨時的機車停車場，所以汽車及部分機車的停車需求必須儘快彌補。本席建議你們，豐原站新站的前面，圖上所畫 A 處，市政府有向國有財產署借用，但我希望鐵路局要能去跟市政府協調，到底要劃多少的機車與汽車的停車格？這個要做衡平的考量，你們要去估計需要的停車空間，汽、機車分別是多少，再扣除你們現在在橋下已經提供的機車停車位去劃設，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。瞭解。

江委員啟臣：如果還不夠，旁邊的 B 區上面，雖然稍遠一點，但那是你們自己的土地，占地兩千多平方米，之前也曾經租出去過，但後來廠商認為經營不起來又還給你們，但現在因為鐵路高架通車了，或許有這樣的需求，但是，停車管理部分，你們現在應該都已經委包出去了吧？應該請得標的廠商一併去考量，總之，要把停車問題解決掉，否則美中不足，招致民怨的話是相

當可惜。

賀陳部長旦：是，瞭解。

江委員啟臣：除了停車之外，還有一個滿麻煩的就是噪音問題。噪音可能是當初你們始料未及的，不過，以臺灣這種高架的經驗而言，連捷運都可以考慮得很周延，像北捷只要經過重要的商業區、住宅區，他們都有做隔音牆，而且做得滿好的。但鐵路高架的部分，你們就 miss、錯估了，不知道這是承包商還是設計的問題，這是目前我們所看到的隔音牆，部長有沒有發現它低了一點？

賀陳部長旦：對。

江委員啟臣：我不知道是什麼原因，但其目前的隔音效果不好，所以在通車的第一天，我就接到了民眾的抱怨、陳情，第二天、第三天更多，後來我也請他們去現場做噪音的監測，目前也還持續監測當中，就我的瞭解，全數都超標。部長，列車不是只有白天行駛，晚上也一樣會經過，很多人因為被噪音干擾而睡不著，他們還要求政府賠償其精神損失，所以這個要趕快去改善。怎麼改？你們有專業，可是本席要求你們年底之前針對行經高密度住宅區的部分要優先改善，可以嗎？

賀陳部長旦：根據我的瞭解，現在大概的位置都知道了，我們會在該項工程上繼續加油。

江委員啟臣：年底以前，好不好？我講的是住宅密集區先改善，沿線二十幾公里滿長的，可是擾民的部分一定要優先解決。

賀陳部長旦：好的。

江委員啟臣：部長，這兩件事是鐵路高架化收尾上要改善的部分，希望你們把它收得漂亮些。

賀陳部長旦：好，應該的。謝謝。

江委員啟臣：此外，在徵收的部分，目前國道 4 號豐原潭子段正在進行土地的徵收、協議價購，但是，國道 4 號不是今天才開，今天只是要延伸，之前開的時候，就已經有一些鄉親的土地被徵收過一次，這次要延伸，他的土地又要被徵收，他就說自己一輩子的土地都被政府徵收光了，且不是一次徵收，還是分次徵收，對他們而言，這是他心裡的痛、也是財產上的損失。所以，我曾經要求行政院要去檢討，如果被二度徵收者，在價格上能否予其一些優惠？可是你們並沒有研議出答案給我，只告訴我那個協議價購的流程而已，

賀陳部長旦：就我的瞭解，這應該是地方政府在徵收時的權責。

江委員啟臣：真的嗎？地方政府有這樣的權責嗎？

賀陳部長旦：我們來協調看看。

江委員啟臣：地方政府願意的話，你們就願意付錢，是不是？

主席：請交通部高公局趙局長說明。

趙局長興華：主席、各位委員。因為我們在協議時是用市價，市價的話，我們是參考市政府……

江委員啟臣：我現在講的是被二度徵收、三度徵收這種類似被迫害的例子。

趙局長興華：我們也希望市政府在這部分能夠給他價格……

江委員啟臣：你們可以給他們意見嗎？多加考量一下。

趙局長興華：我們會再跟市政府協調。

江委員啟臣：另外，雖然我們現在都講市價徵收，可是，這個市價是誰定的？你們一定會說找土地方面的估價師來估價，但萬一其中造成民眾認知上的落差，例如偏市郊的山坡地比較沒有交易，而市區土地的市價比較容易估，郊區的土地就比較難，所以，落差會很大。本席最近就接到不少這方面的陳情，他說市區一坪二十幾萬，他的土地怎麼被估成一坪幾千元？

賀陳部長旦：我瞭解。

江委員啟臣：我希望能夠達到衡平，價格上也要公開透明。

賀陳部長旦：這就是我們要跟地方政府協調的原因，我們會來辦理。

江委員啟臣：現在本席就發現這些問題，所以拜託部長，中央應該要跟地方好好去協調這個問題。

賀陳部長旦：是，謝謝。

江委員啟臣：政府這項建設的美意不要因為這些事情產生困擾而打折扣，可以嗎？

賀陳部長旦：是，瞭解。

江委員啟臣：謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝。

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。本席從手上的資料看到今年 9 月來台的觀光人數，與去年同期相較，我們在亞洲國家當中是微幅下滑的，其中以來自中國的觀光客人數減少最多，但來自日、韓的觀光客是成長的，其中韓國的成長比率最高。部長，您覺得是什麼原因造成韓國觀光客人數增加呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。就我的瞭解，他們前幾年在臺灣拍攝了一些電影，造成風潮。此外，這些年來，臺灣受韓流影響，兩地很多年輕人的交流使得臺灣變成是韓國年輕人喜歡來臺灣的……

鍾委員佳濱：我還以為韓流是因為臺灣人仰慕韓國才到韓國去。不過，沒有錯，觀光局拍了一些廣告，請來日本的長澤亞美、也找了韓國的呂珍九，拍攝的形象廣告都很受稱許，在此也給予觀光局肯定，你們做的這些文宣的確有達到效果。我剛才只秀了東北亞的部分，去年 9 月與今年同期相比，其他包括馬來西亞、新加坡、印尼、菲律賓、泰國、越南來台觀光人數都有成長，成長的量當然還是少於損失從中國來的量，但成長的幅度都很高，其中以泰國最高，高達 66%，部長，你覺得原因為何？

賀陳部長旦：應該跟 8 月開始的免簽有關吧？

鍾委員佳濱：沒有錯，但我還是要很肯定，在其他觀光的宣導上應該也要繼續加強。

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：我這次到曼谷去，住在長榮航空的飯店，我每天搭電梯都會聽到亞洲之星的廣告，這個影片是否為觀光局製作？

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。對。

鍾委員佳濱：但這個影片只有英語、日語及中文三種版本，我知道一首歌曲同樣的旋律要用不同的語言來唱，不是那麼容易，但你們有沒有考慮過，加強製作其他東南亞語的觀光宣導影片？

賀陳部長旦：是，這是我們來年觀光預算中的要項。

鍾委員佳濱：明年有編嘛？

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：好，現在看到的這個是過去幾年來某民營銀行在臺灣播出的電視廣告，2010 年的「媽媽的勇氣」、2011 年的「不老騎士篇」，「媽媽的勇氣」講述一個從未出國的媽媽為了在國外的孩子，她燉了雞湯帶上飛機，母愛真的很偉大。你們知道這個廣告是誰拍的嗎？「不老騎士篇」則是講一群銀髮族為了實現年輕時未能壯遊臺灣的梦想，在基金會的支持下，用機車環島。這些都是很好的素材、可以行銷臺灣的影片。這是大眾銀行的廣告，你們有沒有看過這些影片？

周局長永暉：看過「不老騎士篇」。

鍾委員佳濱：你覺得好不好？

周局長永暉：好。

鍾委員佳濱：你們知道這個影片是誰拍的？可能像吳念真等級的臺灣文化人所拍的？不是，而是泰國導演拍的。有句話說臺灣最美好的風景是人，臺灣人性的純美是很多觀光客來臺灣所感受到的一點，一個泰國導演有辦法抓到臺灣人心目中最美好的風景，所以他用這個方式幫一家商業銀行拍了一個很感動人的廣告。再看韓國觀光局贊助的泰國電影，這是 2010 年泰國票房賣座冠軍，全部在韓國取景，本席講到這裡，部長心裡有何想法？

賀陳部長旦：對，這是我們新南向政策裡面要善用當地可以認同的文化價值觀，協助其完成的話，或許可以促進雙向的流通。

鍾委員佳濱：是的，但本席以為觀光局還可以做得更多，本席此次遊泰國時還在當地遇到很多的台商二代，他們從小在泰國出生長大，只是因為父母來自臺灣，他們告訴我，有很多臺灣的年輕人陸陸續續在當地開美食餐廳，店東都是有臺灣背景，很多泰國年輕人會去消費，但他們沒有看到任何臺灣觀光資源的宣導，連個摺頁都沒有，他們還建議說觀光局是否應該找泰國知名的部落客來這裡，局長，你覺得你們有在做哪些項目了嗎？

周局長永暉：是，我們持續有在做，但剛才委員提到泰文的部分，我們確實……

鍾委員佳濱：不只是泰文，本席講的是一個原則，用對方的載體行銷我們的內容。

周局長永暉：我們下個月也在泰國的……

鍾委員佳濱：很好，你知道泰國人對臺灣印象最深的藝人是哪些人嗎？是大家幾乎都快忘記的 F4，F4 現在雖已解散，但我這次遇到的 20 到 30 歲泰國年輕人，他們在幼兒園時代，每天都是被 F4 的歌曲疲勞轟炸，所以雖然 F4 不是現在當紅的一線歌手，他們對 F4 還是很熟悉。因此，本席在此要給部長一個建議，我們要行銷臺灣，不是只靠交通部或觀光局，你知道公廣集團嗎？您認得該基金會董事長嗎？現在是陳郁秀董事長。

賀陳部長旦：是。

鍾委員佳濱：她也很想要往這方面去開拓，在公廣集團手下有很多單位所產製的內容都是公共性的，我也覺得臺灣的觀光宣導是公共性質，未來交通部可否審慎考慮，用有限資源做多重的效益，可以跟公廣集團合作，製拍相關影片，以協助行銷臺灣？

賀陳部長旦：是，一定可以這樣做。

鍾委員佳濱：所以，未來你會找陳董事長談合作事宜，用他們製播的內容行銷臺灣給包括新南向的東南亞國家，增加觀光旅客的來源？

賀陳部長旦：對，利用他們的專業行銷我們的內容。

鍾委員佳濱：沒問題？好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請賴委員瑞隆發言。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。部長在報告中提到重視交通安全是一項重要的工作目標，上禮拜四中午在本席的選區前鎮，發生中油槽車的悲慘事件，當天我就知道這件事情，母子兩人都死亡了。從交通部的角度及立場而言，部長是否有改善方式，以使未來不再發生這種悲劇呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位同仁。當天我們也補發了一份新聞稿，最主要是在強調，從明年 1 月 1 日開始，針對大客車的一些款式，我們要求都要裝能維護安全性的攝影機。今天有委員指教，針對大客車是不夠的，現在我們正跟相關業者在協調，看大貨車是不是也盡量來同步，除了新款之外，針對其他的部分也會規定落日期限，我們甚至可以補助一些款項，以使業者能有更安全的配備。

賴委員瑞隆：這個悲劇是有機會避免的，由於高雄港的聯外高架道路原先是預定在 2014 年 6 月完成，後來因為土地及地下管線的問題，預定在 2017 年 12 月才能完工。假設這條路可以完工，中油槽車可以走高架道路，當然就會跟機車分開，而這個悲劇就有機會避開啊！上次本席詢問工程會吳主委，他在高雄有很長一段時間，也瞭解這個工程已經拖了很久，看起來會拖到 4 年。本席請部長要重視，目標還是趕在明年的 12 月，而工程會主委從工程的角度也會來督促，就是在 12 月能夠完成。請部長督促一下同仁，即使是明年 12 月也是慢了 3 年多，何況聽說有可能還會再延啊！如果能夠提早完成，讓大車或重車能跟機車分開，即使發生車禍也不會那麼重大。

賀陳部長旦：如果有區隔是最有效的，剛才局長提到最主要的是管線問題，既然管線問題已經釐清了，我們會盡量來……

賴委員瑞隆：工程技術上能不能加速呢？本席請部長朝原來預定的 2017 年 12 月底以前來完成！

賀陳部長旦：我們朝明年的目標來努力，如果有困難一定會提早向委員再作說明。

賴委員瑞隆：本席希望應朝此目標去完成。

賀陳部長旦：好。

賴委員瑞隆：其次，有關高雄發生的交通事故，其實在各城市都是最高的，除了是工業城市之外，機車數量也非常之多，當然死傷的人數也是多的。現依相關的數據來看，每 10 萬人的死傷人數，高雄是排名最高的，而每日交通發生事故數也是最高。還有更關鍵的部分，就是包括全聯結車、半聯結車、大貨車及大客車，特別是本席的選區，包括前鎮及小港，尤其是小港可說是最多的，每年的尖峰流量每小時有高達 840 輛的重車，1 天的量就可以抵過台北市 1 個月的量。每次發生重大事故，非死就是重傷，因此一定要想辦法處理。由於每天有上萬輛的重車在這裡跑，包括漁港路及沿海路等路段都有非常多的重車，加上大車及重車的死角非常多，很多地方也都看不見。剛才部長有提到，砂石車已經有加裝，即在 90 年重新登檢領照時，要求必須加裝轉彎或倒車的警報裝置，這只占全台灣 24 萬輛大車的 5.65%而已，約一萬三千多輛，比例可說是非常之低。

本席認為大貨車或大客車應該都要加裝，目前的技術也都能做得到。上禮拜發生車禍的駕駛，由於他不知道，還繼續行駛及拖行了 20 公尺，如果不拖這 20 公尺，也許死傷就不會這麼慘重，這表示駕駛完全不知道自己撞到人了。

另外，有關公路法的部分，M2、M3 的車輛在明年會開始，即新的大客車必須要加裝，而使用中的大客車也要處理，因為量還是非常的大。當然也要包括大貨車，可是聽說有些業者還有意見，本席希望部長應該強力去加強溝通。如果加裝而能讓駕駛維護安全的話，這將會救到非常多的人命，即使還是發生車禍，災情可能也不會那麼慘重。本席請部長於 1 個月提出，不管是修法或整體的報告。

賀陳部長旦：我們會將預定的作為做一個規劃，有困難也會表達在上面。

賴委員瑞隆：希望未來能朝強制加裝行車視野的補助系統去走，如果只是規勸的話，那樣的成效是不彰的。

賀陳部長旦：當然。

賴委員瑞隆：由於占 5%是非常的低，我希望未來必須具有強制性，政府在經費上也應該予以補助，同時不要轉嫁而變成客運業者的負擔，如此才能讓這項政策可以順利成功。

賀陳部長旦：客運業者也應該要負擔一些，不是完全由政府來出。

賴委員瑞隆：政府協助一部分，另一部分則由他們負擔，以使這項政策可以做下去。

賀陳部長旦：是，謝謝。

賴委員瑞隆：那就 1 個月的時間，謝謝。

主席：請鍾委員孔炤發言。

鍾委員孔炤：主席、各位列席官員、各位同仁。今天特別來交通委員會就教於部長，部長應該知道城市發展與交通脈絡是息息相關的，比如從日據時代的鐵路發展到後面的高速公路及高鐵，即

所謂便捷的生活一日圈。我看到您在專案報告中提出，交通部希望未來的發展是多元的角度，也就是要以服務為導向，並尊重生命及多元價值，包括所謂的生態永續，部長應該是希望未來能朝這些方向去走。本席要請教的就是交通部還能做一些什麼？在我的 PowerPoint 中，有提到國土脆化到棲地大量開發的危機，誠如剛才我特別提到的多元文化價值或多元角度，尤其是未來生態的永續發展都跟我們的交通發展息息相關，部長認不認同呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位同仁。完全認同。

鍾委員孔炤：從國土脆化到棲地的大量開發，現在我在苗栗有設一個服務處，由於我們很重視生命安全，當然就會非常注意酒駕的問題，其實台灣在永續保護生態也是息息相關的，包括被車撞死的石虎，或是不肖業者使用獸銼的危害等。從圖片可知，這些石虎及黃鼠狼都在我們苗栗，目前全台灣保留最多石虎的地方就在苗栗，據統計大概還有 600 隻，但是陸陸續續發生被車撞死的狀況，昨天南投也發生一件。這些都是特有生物被路殺的照片，即野生動物在路上被撞死，交通部在面對這種路殺時，你們可以做一些什麼呢？

賀陳部長旦：我所知道的就是在高公局，如果對附近生態及動物足跡有瞭解的話，他們就會做一些通道，或是在繁殖季節時控制車速，比如國道的讓蝶道等類似作為。針對棲地的完整性，我們希望對於相關的綠帶或選擇的樹木，也可以與棲地做一些結合。我們做得實在還不夠，上禮拜五特別請千里步道協會邀請幾位專家，到部裡與公路及路政相關單位進行座談，今後會在這方面繼續與他們合作，想辦法逐漸推廣與環境結合及減少路殺的相關作為。

鍾委員孔炤：謝謝部長。現以面臨同樣狀況的日本西表島為例，他們的人口不到 2,000 人，但因為山貓而有每年四十幾萬的觀光客。我們台灣呢？苗栗台 13 線外環線要拓寬、苗栗 128 又要拓寬及苗栗 36-1 也要拓寬，你們要提環境生態，在看到「看見台灣」這部影片後，當時你就說過台灣不應該繼續開闢及拓寬工程，是不是這樣呢？日本的作法是放一些標示看板，讓開車的人知道這裡有什麼動物會出沒。剛才部長說有邀請千里步道的人士，這就是你心態上的改變，當然對於道路的開發也會做改變。

賀陳部長旦：是。

鍾委員孔炤：我應該給部長掌聲。

賀陳部長旦：不敢當，剛才您提到苗栗的部分，我們在協調之後，打算將錢交給更適合去做生物調查的人，讓我們對環境可以有更多的瞭解。

鍾委員孔炤：如果在心態上有改變的話，比如日本西表島的人口不到 2,000 人，但是當地居民認為他們的山貓是稀有品種，因而造成更多觀光客前往。同樣的，在台灣面對觀光轉型時，不能因陸客不來就兩手一攤，其實台灣可以透過我們的生態及環境的永續發展，這對我們的觀光就是一個轉機的時候。針對交通部在開發道路上所導致的危險，當然我認為這不是只有交通部的責任，包括內政部、環保署及農委會等相關部會的橫向聯繫及溝通也都扮演非常重要的角色。

賀陳部長旦：是。

鍾委員孔炤：窗口是不是能由部長這邊來與相關部會做橫向聯繫呢？

賀陳部長旦：以路殺的角度而言，我們當然要當成主要的窗口，謝謝。

鍾委員孔炤：針對國家的發展而言，在面對關鍵轉型的角色時，永續是當前最重要的一個課題，從交通部內部的再訓練到跨部會的連結，現在正是我們重新開發保育計畫及建立共同環境的永續認知時，我們要一起來努力，謝謝部長。

賀陳部長旦：謝謝您的期待。

主席：請施委員義芳發言。

施委員義芳：主席、各位列席官員、各位同仁。針對執行預算、追蹤考核及執行效率等方面，執行率是不是很重要呢？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位同仁。是的。

施委員義芳：如果執行率不佳時，你們要不要負責呢？

賀陳部長旦：要，相關局處要負責及檢討。

施委員義芳：根據中央政府預算編制法第十四條，在中央政府機關辦理概算時，應該要把握零基預算的精神，也要有優先順序的排列。依據審計部 104 年總決算報告，交通部的保留數是最高的 22%，這是你還沒有當部長的數字，不過你應該充分瞭解這個問題，在遇到問之後，是不是應該解決問題呢？

賀陳部長旦：是。

施委員義芳：剛才本席有問你執行率的問題，未來你有什麼樣的執行方式呢？

賀陳部長旦：部裡都有重大工程督導會報，相關會計人員及研考人員都會協助做個案的追蹤，由於都有制度，因此如何落實是今後我們要去加強的地方。

施委員義芳：執行率會說話，本席會保留一些時間來觀察你後續的作為。其次，我要翻一下舊帳，在 10 月 5 日曾經質詢你，有關高鐵的沈陷評估及現階段的處置，當時高鐵也承諾 1 週內要提出報告，不過截至目前為止，本席還沒有收到報告，是不是忙於股票，而置大眾安全於不顧呢？由於這是你指派的人，請部長說明一下。

賀陳部長旦：我請高鐵局胡局長向您報告。

主席：請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位同仁。這部分等回去後，我會再找高鐵公司瞭解一下。

施委員義芳：是不是完全無視於立法院的監督呢？

胡局長湘麟：不會。

施委員義芳：你說 1 週內要提出，但為什麼沒有提出呢？

胡局長湘麟：我有跟他們講過，我會再問一下。

施委員義芳：是不是忙於股票上市呢？

胡局長湘麟：不應該這樣，即使有忙於上市，也不應該對施委員這樣的要求……

施委員義芳：什麼時候可以提出來？

胡局長湘麟：一個禮拜之內馬上給您。

施委員義芳：你請回。

部長，本席還要與你討論有關東澳及南澳的問題，本席在 10 月 24 日提出東澳及南澳有 6 處彎道進行改善，另外就是加強監控，第三是規劃東澳、南澳交通的改善策略。這部分很明顯，不僅沒有治標也沒有治本。本席一再強調東澳與南澳的部分，如同其他的三個路段，應該要截彎取直，照你們這種不能治標也不能治本的方式，未來如果再發生傷亡事故，局長是否要負起責任？

賀陳部長旦：委員所謂的沒有治標也沒有治本，是不是我們最近有提送什麼資料嗎？

施委員義芳：那些都不是一個整體的設計，沒有截彎取直的設計觀念。

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。委員提到我們在這幾個地方進行幾個邊坡的防禦……

施委員義芳：請你節省時間！到底要不要做截彎取直？不要浪費我的時間，我的發言時間只有 6 分鐘而已。

賀陳部長旦：這個讓我來跟委員報告，截彎取直這件事情還沒有經過完整的分析，不過對於委員的建議，我們願意來考慮。

施委員義芳：你再堅持這個部分，未來如果發生交通事故，你是不是要負起政治責任？

賀陳部長旦：不是的，再跟委員報告一下，蘇花改當初選擇這一段沒有截彎取直是有根據的，對於這個根據，我們現在再去檢查……

施委員義芳：但這裡還是一再的出事……

賀陳部長旦：所以我說要根據這個東西去檢查，看看當初所預估的，跟現在到底差別多少？評估還未做之前，不應該馬上說沒有截彎取直就要負什麼責任，不應該是這個樣子！就請您再給我們一點時間。

施委員義芳：本席要求陳局長在一週之內，到本席的研究室報告蘇花改目前的進度。

陳局長彥伯：是。

施委員義芳：這樣可以嗎？

賀陳部長旦：沒有問題。

施委員義芳：有關桃園機場的部分，本席 10 月 6 日的時候曾針對國家門面問題召開記者會，我想部長也了解，桃園機場工程從 104 年 11 月 20 日開始動工到現在為止，已經進行了 11 個月，工期部分也經超過三分之一，進度卻只有 10%。國公局局長承諾 3 月份要趕上進度，本席可以等待，但若 3 月份沒有趕上進度的話，局長是不是應該要負責下台？

賀陳部長旦：我想我們一定會檢討……

施委員義芳：不是檢討的問題；國門都沒辦法完成……

賀陳部長旦：我們要去看看到底是什麼原因，不是沒有達到這個目標就……

施委員義芳：你就是一再接受底下人員那種無厘頭的原因。

賀陳部長旦：報告委員，不是這個樣子，我們應該就事論事，我們不排除他應該要負責下台，但不是沒趕上就一定要……

施委員義芳：國門問題你們一直都沒辦法處理，現在他告訴我們 3 月份要達到進度，這就代表他現在已經做好完整的評估。

賀陳部長旦：現在到 3 月份，還有很多其他的狀況。

施委員義芳：你不了解它現在的進度是多少？

賀陳部長旦：不見得一定是局長本人的責任，這件事情我們來努力要求，但不是只有唯一的答案。

施委員義芳：本席就不再耽誤時間，下次我要問你們國際標的問題。最近工程界對台灣世曦要增加一位副董事長，反彈聲很大，難道沒有其他人可用，非要用一位已經 69 歲的董事長？你先說是不是有這回事？

賀陳部長旦：他們本來就有設副董事長。

施委員義芳：要用一位 69 歲的副董事長，有沒有這回事？

賀陳部長旦：現在並沒有看到它有這樣一個決定……

施委員義芳：本席可以等，謝謝你。

主席：接下來登記發言的廖委員國棟、吳委員志揚、黃委員昭順、曾委員銘宗、李委員彥秀、盧委員秀燕、賴委員士葆、黃委員偉哲、蘇委員震清及管委員碧玲均不在場。

現在請高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員發言。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：主席、各位列席官員、各位同仁。本席今天想要跟部長討論接連屏東與台東的交通要道—南迴公路，受到極端氣候的影響，海岸線有退縮的現象，海洋大學副校長說過去 50 年台東縣的海岸已退縮 200 公尺至 300 公尺間，這也意味著 50 年後，南迴公路有可能被海水淹沒。我想部長也會認同這不是興建海堤或是丟消波塊能夠解決的問題，面對未來這 50 年的極端氣候，請問部長是否做好準備？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。對於這個問題，我們首先要做的就是加強研究，恐怕還不及委員所期待的做好準備，我們要趕快對這個問題有深入的研究。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：因為我們還需要仰賴這條路，50 年後，我不知道大家還在不在，但如果能夠改變的話，我們必須從現在就開始做，而不是等到無路可走的時候才處理。就像八八風災的時候，我們花兩個月的時間，才將道路修復，所以我們必須儘快公布有關的方案與期程，讓居民能儘早討論。請部長儘快提出初步想法與規劃，何時可以將資料提供給本席？

賀陳部長旦：我們現在有一部分成果，但要如何將這個成果放大，局裡面需要再研究一下，可否給我們兩個月的時間，讓我們對這件事情完整了解之後，再看看有什麼進一步的長期作為。

高潞·以用·巴鱾刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：接下來要跟大家提花 64 號瑞港公路，該公路的養護問題已經爭議很久，本席也質詢過部長非常多次。前次大雨讓瑞港公路支離破碎，本席希望部長能徹底查清楚，過去幾年間縣府每年有多少道路養護經費，有多少是用在花 64 線的瑞港公路？如果是經費不足，我們要如何解決？而且按照面積及道路長度，這個分配機制是不是該做檢討？相信部長應該也支持將此事釐清，而不是中央和地方互推皮球。

賀陳部長旦：是的。

高潞·以用·巴鱖刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：據本席了解，花蓮縣政府這幾年所拿到的災後復建工程費用，共 1 億 3 千多萬元，花 64 線的狀況這次比較嚴重，整體評估下來，大概要 7 千多萬元，所以並不是沒有經費收入。但本席要說的是，不論是南迴公路或瑞港公路，都在地質敏感地區；過去不曾遇過這種極端氣候強降雨的狀況，部長認為鄉公所、縣府和地方廠商有能力處理該路段的問題嗎？

賀陳部長旦：委員要求我們多去了解它過去的維護情況，一個禮拜之內，會提送相關資料給委員。至於眼前要如何對花 64 線先做搶修，讓它能如平常這樣來通行，上次在院長視察的時候，我們已承諾一個月內完成。關於更長期與地質相關的問題，鄉公所是不是有此能力處理，此事涉及到如何協助地方，將這條縣道提升……

高潞·以用·巴鱖刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：是的，這就是我接下來要強調的，部長若能調出歷年災修工程圖，就可以很清楚看到，基本上都是局部的整修，所以錢花了，還是一樣無法真正解決問題。這次的會勘可以明顯看到，當地鄉公所提出災修需求只有幾千萬元的時候，建設處長一看就說要加碼，因為鄉公所提出來的需求是不夠的，所以他也要要求應該明確的從道路設計及養護來回應地質敏感與強降雨的問題。

再者，交通部能否討論如何提升相關從業技師的專業素養，花蓮只有三個土木技師公司，相關專業明顯不足，包括技師相關的學習機制及核定災修的審查機制與專業協助的機制，都希望交通部這邊能有所作為。

賀陳部長旦：有關專業技師的提升，我們來協調公共工程委員會；針對花蓮地方要如何改善他們專業上的維護及工程能量，我想在花 64 線提升為縣道之後，可以在生活圈計畫裡面提出所需要的經費及相關的協助……

高潞·以用·巴鱖刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：像 64 線瑞港公路最常淹水的地方，很明顯的就是它的護欄沒有讓水流洩出去的出口，以致於淹水淹得這麼高，這樣的案例就非常清楚……

賀陳部長旦：這個不是設計的問題，是維護不夠周到；在搶修當中，我們會把這些統統診斷出來，再來請委員指教。

高潞·以用·巴鱖刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：謝謝部長。

主席：接下來登記發言的蔣委員乃辛、林委員德福、蘇委員巧慧、陳委員明文、羅委員明才及蔡委員易餘均不在場。

繼續請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。本席首先要在這裡幫花蓮縣政府澄清一下，第一、今天早上有委員提到花蓮火車站至吉安干城車站立體化建設之開發計畫可行性評估的部分，花蓮縣政府在今年 10 月 5 日已將執行辦理成果報告書寄給交通部，公文在這裡，部長可以看一下。

第二、剛剛有委員提到花 64 線的部分，花 64 線本身地質就非常脆弱，縣政府不斷地跟中央反映，就以今年來說，交通部不論是前部長或賀陳部長到花蓮時，我們就對瑞港公路做了 3 次

簡報，公路總局一直以來都以生活圈的模式，說它是縣道、鄉道，無法給花蓮縣政府任何的補助。這麼多年來，這條路之所以還可以勉強通行，是因為地方政府非常努力，在僅有的財源裡面，不斷地修修補補，今年因為災損太嚴重，全縣統統淪陷，才向交通部反映，並不是以前沒反映，而是我們反映了，結果卻「已讀不回」。所以本席要在這裡再次說明，這條路到颱風來臨之前都還可以走，鄉公所和縣政府做了太多，而中央真的沒有去重視這件事情；本席在這裡要感謝院長，全額支持這 9 千多萬，讓它能提升為縣道。

第三、對於兩岸的觀光，花蓮縣非常努力的在耕耘；但並不是只推動兩岸的觀光，不去推動其他國際友人的觀光。因為花蓮縣內有日本移民村，我們與日本、東北亞的關係非常密切，所以才有 Okinawa 的包機。因為我們有慶修院，所以每一年也才有真言宗到花蓮來尋根。今年是慶修院百年，因為前期不斷蘊釀今年的百年，加上民間的灣生回家以及文化局的努力，所以整個花蓮無論是松園或移民村都有歷史軌跡，而吉安一號米、吉野一號米也是日本天皇米。在國際旅遊的推動上，我們可說是非常認真的。

本席知道觀光局周局長非常認真、用心，有件事情不能怪你，不過還是要請你全力協助幫忙。在鼓勵休閒遊憩、旅遊部分，花蓮縣政府 104 年曾送花東基金 6,880 萬，這個部分觀光局要負擔 15%，台東縣通過了，花蓮縣從去年一直被列為 E 類，還未提到 C 類，還請觀光局多多支持。因為這是我們要做套裝旅遊及包機部分，拜託局長多加支持。地方政府不斷與日本航空公司做連結，也在開拓香港部分，從 12 月就要開始飛了，地方為了活化花蓮機場，鼓勵觀光及包機的部分，觀光局可否全力支持協助？

主席：請交通部賀陳部長說明。

賀陳部長旦：主席、各位委員。我請局長說明。

主席：請交通部觀光局周局長說明。

周局長永暉：主席、各位委員。包機部分，我們確實已經都談好了，沒有什麼問題；灣生部分，我們也很重視，希望能用軌跡的方式來佈設套裝行程。

徐委員榛蔚：因為大家的行銷工作都已做在前頭，才有現在的開花結果，去年慶修院的影片還得到葡萄牙國際電影觀光節大賞，已經行銷到國際；現在大家只要順水推舟，就可以水到渠成，把它做好。所以去年送的花東發展基金部分，請全力來支持。包機的部分，剛剛已經說了，也已經支持了。

另有一則新聞提到改善東部交通計畫，林全院長說未來政府計畫投注 1 千億在東部，請問這 1 千億是額外增加的，還是原本就包含在裡面的？

賀陳部長旦：對於院裡面的發言，據我所知應該是有累積，現在還沒完全執行完畢。

徐委員榛蔚：如果是累積，有一些還沒執行完畢，本席就算給你聽，花東鐵路若要全線雙軌化，這個計畫是 420 億，加上北迴三軌化，這個計畫是 800 億，就已經超過 1 千億……

賀陳部長旦：我們並沒有把三軌化列入現在計算的基礎。

徐委員榛蔚：好的，如果您再把台 9 線原來就已經核定的部分及其他交通工程、院裡面其他有關改善東部交通部分全部納進來，絕對不只 1 千億。所以這部分其實是在打高空，放煙火而已，根

本就已經在計畫裡面……

賀陳部長旦：委員是指我們到底是投資不夠，還是不如我們所講的數字，還要更多？

徐委員榛蔚：當然要更多，這個已經是在計畫裡面，並不是額外再增加的，好像就畫一個大餅……

賀陳部長旦：不是打高空！剛才您算的都已經超過 1 千億了，要特別跟委員報告……

徐委員榛蔚：但是這些都已經是在計畫內的，尚未執行……

賀陳部長旦：委員有更高期待，我們願意來努力。但是前面兩張投影片關於花蓮縣政府 10 月 5 日的函文，恐怕並不是我們前面所討論的，它不是高架化的可行性報告，並不是我們這邊……

徐委員榛蔚：為什麼本席一直對東部交通這麼重視？請您看一下蘇花的落石問題，這位石先生為了國賠問題打了幾年的官司，還癱在床上。本席之所以這麼積極的監督，就是不希望這類的悲劇、慘劇繼續歷史重演，不斷的在做國賠，而這些費用還是要花，所以一定要改善。另外有一個很重要的政策，花東人一直很質疑，政府現在要做政策環境影響評估，一共有 10 項，最後一項是其他政策。現在為什麼會有一個觀光政策環境影響評估？因為台東棕櫚灣的緣故。為此，我們也在台東、花蓮、台北開過座談會，當地所有民宿業者統統反彈。觀光局要做的是去協助推動、行銷所有的觀光，讓所有環境穩定，讓企業願意進來投資。現在加了這個緊箍咒……

賀陳部長旦：政策環評這件事情……

徐委員榛蔚：觀光政策環評……

賀陳部長旦：是由環保署及環評委員會所決定，但是在這件事情上，也不見得就一定限制開發……

徐委員榛蔚：上次是觀光局召開的座談會，所以這部分是觀光局的業管……

賀陳部長旦：但是它的政策內容是由環保署與環評大會所做的決定，不一定就是限定開發，請您不要誤會。

徐委員榛蔚：是不是有兩次的環評？您要投資者如何安心投資？這個環評有沒有溯及既往？現在所有民宿業者在那裡的投資，是不是要溯及既往？

賀陳部長旦：您提的事情都可以個案來看，不見得就是兩次環評……

徐委員榛蔚：不是個案，因為這一實施下去，會有太多人反彈，太多企業及相關產業會反彈。

有關臺鐵公司化的問題，部長從過去到現在，是不是決心一定要這麼做？您有沒有想過它連動的效應在哪裡？未來如果要公司化，公司以利益為最優先考量的話，花東地區所受到的衝擊是最大的，票價要如何解決？花蓮地區比較小的場站是不是就沒有了？還有臺鐵的員工要如何處理？我們一直在提臺鐵人力不足的問題，中秋節前臺鐵員工也提出要罷工，交通部的好朋友請臺鐵的駕駛員和員工，大家共體時艱，讓中秋節的輸運能夠很順暢，現在卻要過河拆橋，讓臺鐵公司化、民營化。他山之石，可以攻錯，有多少失敗的案例在前面，像日本的案例、英國的案例，所以請慎思！還有本席剛才提到的問題，也請一週內書面回答。謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：接下來登記發言的呂委員孫綾、何委員欣純、陳賴委員素美、邱委員志偉、高委員金素梅、呂委員玉玲、周陳委員秀霞、羅委員致政及徐委員永明均不在場。登記質詢的委員均已發言完畢，現作以下處理：蘇委員震清、徐委員榛蔚所提書面質詢，列入紀錄，並刊登公報。

蘇委員震清書面意見：

一、臺鐵普悠瑪號週末班次（110、133），建請調整為每日行駛，以落實服務南部旅運需求。在地方需求的殷切期盼下，臺鐵在十月底改點後，終於週末加開一趟普悠瑪號列車到屏東潮州，分別係北上的 110 車次潮州—南港（逢週六、日、一行駛）、以及南下的 133 車次南港—潮州（逢週五、六、日行駛），平日仍是維持只有一趟普悠瑪號列車車次。

但是就普悠瑪開車時點來說，平日列車的開車時點似乎係以北部需求為主要考量，亦即早上 07：42 由南港發車（111 車次）、下午 14：58 再由潮州發車回南港（136 車次），所以北部地區民眾可以藉由臺鐵普悠瑪號一日內往返台北、屏東，但是相對於屏東地區民眾來說，卻是不符需求，尤其是平日有北上就醫需求的民眾，實際上就無法利用普悠瑪號列車一日往返，只能先搭乘區間車到左營站轉程高鐵，但是單程車資比起搭乘普悠瑪號就高出 630 元，甚為不公。

因此地方民眾紛紛陳情表示希望應將僅限於假日加開的普悠瑪號列車（110、133 車次）調整為每日行駛，以便利南部地區民眾，得以於上午、下午各有一班普悠瑪號列車可以選擇搭乘，確實發揮普悠瑪號便利南部地區旅運的效能。

車次	發車站	終點站	備 註
111	07：42 南港	12：08 潮州	每日行駛
136	14：58 潮州	19：21 南港	每日行駛
110	07：30 潮州	11：52 南港	六、日、一
133	14：28 南港	18：55 潮州	五、六、日

二、國道 10 號延伸聯絡道可否提前至民國 110 年完工？

有關「國道 10 號里港交流道到台 28 線龍肚段連絡道路」在由原本的快速公路改為平面道路規劃後，長度為 12.226 公里、總建設經費為 31.16 億元，計劃經濟效益之益本比值達 2.57，已具有相當之投資效益，而且是高屏地區民眾引頸期盼的東、西向重要聯絡道路，目前應該已由交通部提報行政院審議。

惟查本案目前所規劃的後續作業包括：綜合規劃、環境影響評估、設計作業、用地取得等約需 4 年，而實際施工預計有需要 3 年完成，因此合計總工期需要 7 年時間，等於就算今年底行政院核定辦理後，仍需要等到民國 113 年才能完工通車，這對地方民眾數年來的殷切需求來說，工程期間實在過於冗長，交通部是否可以在工程品質安全無虞的前提下，提升行政效能，於行政流程上儘量縮短各階段辦理期間，以期在民國 110 年得以辦理完成？

三、106 年度軌道運輸建設占公共建設經費近 24%，應強化南部地區軌道運輸整體規劃

106 年度我國公共建設計畫「交通及建設—軌道運輸」類編列 448 億元，占比 23.97%，仍居我國公共建設經費（1,869 億元）之首，並且是近 3 年來最高。計畫經費主要編列於交通部「臺灣鐵路管理局」118 億 2,332 萬元（含 3 項延續性計畫、4 項新增計畫）、「鐵路建設計畫」94 億 6,710 萬元（含 10 項延續性計畫、5 項新增計畫）及「都市大眾捷運系統建設計畫」235 億 5,325 萬 8 千元（含 14 項延續性計畫、1 項新增計畫）。

惟查據交通部 104 年度「重大計畫執行績效報告表」，計有高達 10 項軌道運輸建設計畫之預算執行率未達 8 成，其中 6 項甚未達 6 成（詳如附表）；且查過去相關軌道運輸工程建設多數集中於北部地區，然而 104 年度我國的公共運輸市占率 16%，卻是與 103 年度相同，呈現近五年來首度發生成長停滯情形，顯見儘管政府投入大量資源於軌道運輸建設計畫，卻未能有效地提升公共運輸市占率，相關建設規劃重北輕南之情形顯然有待檢討改進。

有鑑於我國軌道運輸建設之審議主要參據地方政府所提計畫，依「可行性研究」、「綜合規劃」及「施工前置作業」三階段進行審議，而依據大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點第 1 點規定：交通部應考量都市發展及大眾運輸系統整合，並結合沿線都市更新及土地開發效益等因素，作為申請計畫之審議依據。是以，在目前國內軌道運輸發展顯然未盡理想下，交通部除應全面檢討軌道運輸建設之審議作業，覈實規劃及評估所在都市整體運輸接駁系統之配套措施之外，並應強化南部地區整體運輸規劃，以提升臺鐵與高捷南部路網的利用率與便利性，以提升公共運輸建設效益，維我國重大交通建設之長遠健全發展。

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

單位：新臺幣千元；%

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

徐委員榛蔚書面意見：

一、爭取安全回家道路就是為了減少不幸

1. 部長好，昨天有則新聞是報導一名花蓮男子於六年前開車，在蘇花公路南下和清隧道口北

端，被落石擊穿車頂砸傷頭部，造成左半身癱瘓，母親代子提告請求國賠。最高法院認為管理該路段的公路總局第四區養護工程處，疏於預作防範措施，應賠古男一千兩百多萬元定讞。不知部長有沒有注意到？

2. 部長，這新聞中的受害者是在天氣晴朗、無風無雨的狀態下發生意外的，因此遑論在天災路況不佳時，更會增加不幸發生的機率，所以本席多次苦口婆心的懇求交通部要重視花東居民的通行安全，就是希望政府可以不用在事故發生後，將原本應該用在造福社稷的公帑，轉為支付國賠的款項去填補家屬永生難忘的遺憾。

3. 對於交通部終於確認已經延宕近半年蘇花改漢本高架段立墩工程的確切復工時，讓蘇花改可以順利在 108 年完工通車，本席也在此表達感謝，但同時也要請部長在後續蘇花改瓶頸路段改善、台九線全線拓寬以及花東快和花東鐵路雙軌化要再加把勁，全力來促成好不好？

二、東部觀光政策環評的意義何在？

1. 部長好，您昨天在觀光局所舉辦的永續觀光論壇上「旅遊在台灣相當程度是被扭曲的產業」的一席言論，本席頗有同感。在 6/29 環保署有條件通過「杉原棕櫚濱海渡假村開發案」環差審查，遭致外界批評聲浪後，林全院長為了滅火，指派政務委員張景森在 7/5 的爭議後續處理會議中，做出要做東部地區整體觀光發展政策環評的指示。本席想請教部長，依您的專業瞭解，您認為所謂觀光政策環評是不是個案環評的上位審查或再次審查機制？

2. 另外，根據政府政策環境影響評估作業辦法第三條，應做環境影響評估的開發行為態樣以及其他政府政策都未明確規定觀光政策必需進行環境影響評估，請問部長，您認為觀光發展政策有沒有必要做政策環評呢？

3. 部長，舉凡國家政策或多或少都會與環境有所關聯，因此如果要擴大解釋的話，都會「有影響環境之虞」。就以觀光發展政策環評為例，環評作業執行單位為交通部觀光局，但觀光局向來是以促進、整合及行銷臺灣觀光產業為主要業務，而環評則是用來要限制及預防過度開發的手段，對於這互相衝突不同的立場，部長您認為觀光局來做觀光政策環評合適嗎？這豈非要觀光局人格分裂？

4. 部長，一直以來本席對於鐵公路、觀光產業進度與發展方向的積極要求，不代表本席及花東居民不重視環境的永續經營與生態保護，而是基於台灣區域經濟發展的均衡起見，我們不得不在其中取得平衡點，所以迄今為止，本席及地方向部長的請求，都是花東居民最基本的生活權利，這點請部長一定要來體認諒解好嗎？

三、臺鐵公司化對國人及員工來說福禍難料

1. 為因應九月中，執政黨委員重提臺鐵公司化，部長您在上周也證實將在停滯 16 年後，重啟評估推動百年臺鐵公司化並表示交通部已著手檢討臺鐵公司化案，正在比對推動公司化過去環境和現在的差異，預計最快 11 月將與臺鐵企業工會研商討論。因為臺鐵公司化是部長在 16 年前擔任政務次長時的提議，由於先前對於蘇花改曾經發生「賀陳先生」與「賀陳部長」因時空環境改變導致想法看法也隨之改病的情況，所以本席想請教部長對於臺鐵公司化，「賀陳部長」與「賀陳次長」的想法會不會也有所差異？

2. 雖然先前王國材次長已就臺鐵公司化與民營化的差異做過說明過，希望可以安撫大眾及臺鐵員工的疑慮與抗拒，但是不管事公司化或者民營化，兩者都在求取最大的經營利潤，所差別的不過是股份的持有者而已。部長，本席不反對臺鐵內部制度應該與時俱進有所興革，但是您認為在現階段台灣東西部民眾並未享有同等鐵路運輸便利性的失衡情況下，適合來推動所謂的公司化嗎？

3. 部長您知道花東居民年節返鄉一票難求的情況已經多少年了？人家台灣西部不但有臺鐵，連高鐵到明年就通車滿十年了，我們花東卻還在拚全線電氣化雙軌。這樣極端的差異，就算是被稱做歧視也不為過。因此如果對於全國軌道交通運輸應責無旁貸有所貢獻的臺鐵，在歷經這幾十年來推動的程度都如此有限的形況下，對於公司化、民營化後的臺鐵，要如何能有所期待？

4. 而且無論是公司化或者是民營都首重獲利來源，對內要求節省開支，如精簡人事、裁撤不必要業務，對外則是取消獲利明顯虧損之車站、硬體設備，首當其衝就是位於東部偏鄉的車站，很有可能在公司化後消失。如果真是這樣我們政府要如何對花東鄉親交代？

5. 目前或許交通部在看到日本國鐵經營的績效後想仿效學習，因此有要推動臺鐵公司化甚至是民營化的想法，但殊不知日本國鐵自民國 76 年迄今快 30 年了，都仍然還在償還高達近 30 兆日圓的赤字負債，所以公司化或民營化是否為最有效追求利潤以改善財務的唯一作法仍有待商榷。

6. 再來像是英國鐵路民營化後不僅大漲票價，大規模裁員、也關閉不賺錢的小站，但最後還是發生鳳凰衛視前主播劉海若的出軌傷亡事故，該起意外造成火車上 6 名乘客及 1 名路人死亡、76 人輕重傷，由於安全引發疑慮，加上龐大的賠償金，導致英國鐵路公司在隔年宣告破產倒閉，因此顯見公司化並非全然無風險。所以與其要花費心思重啟臺鐵公司化的評估，倒不如先從改善臺鐵員工的工作條件做起。部長您說對嗎？

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。交通部單位預算，委員提案截止收件，另定期進行處理。散會。

散會（15 時 17 分）

附錄



106年度交通部預算編列報告

交通部部長 賀陳旦

105 年 11 月 2 日



壹、施政主軸

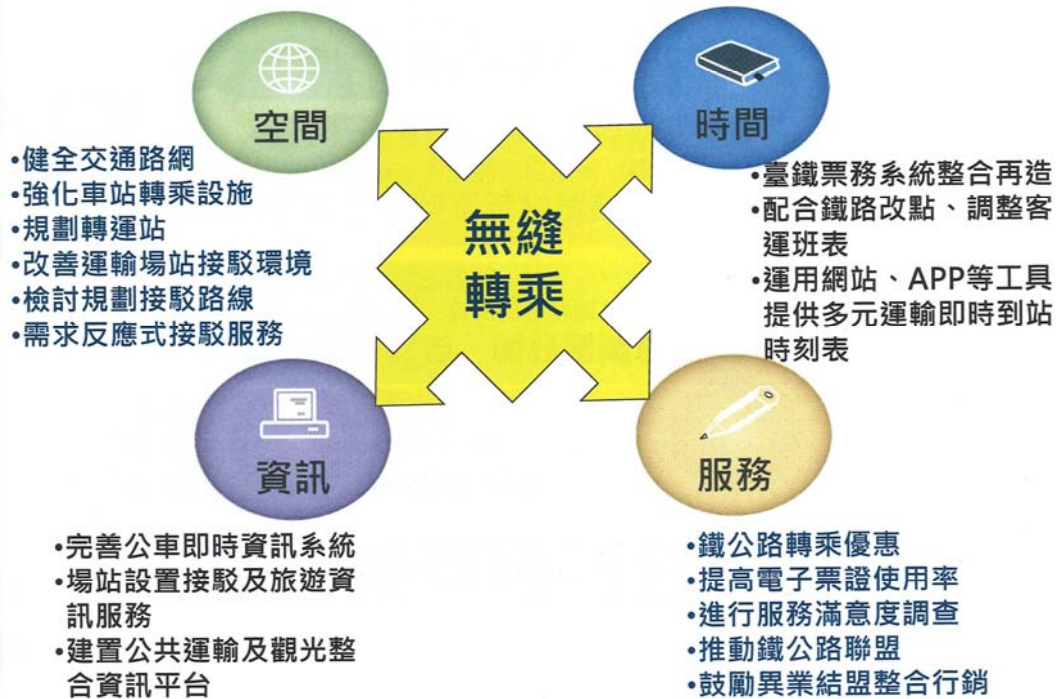






中華民國交通部

公共運輸智慧化，轉乘無縫^(3/6)

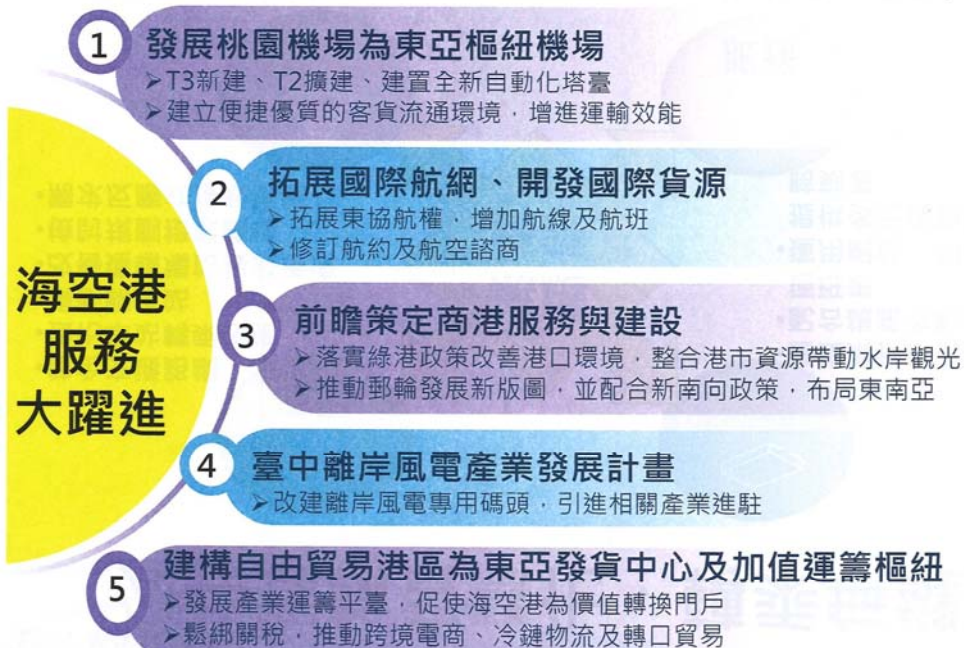


4



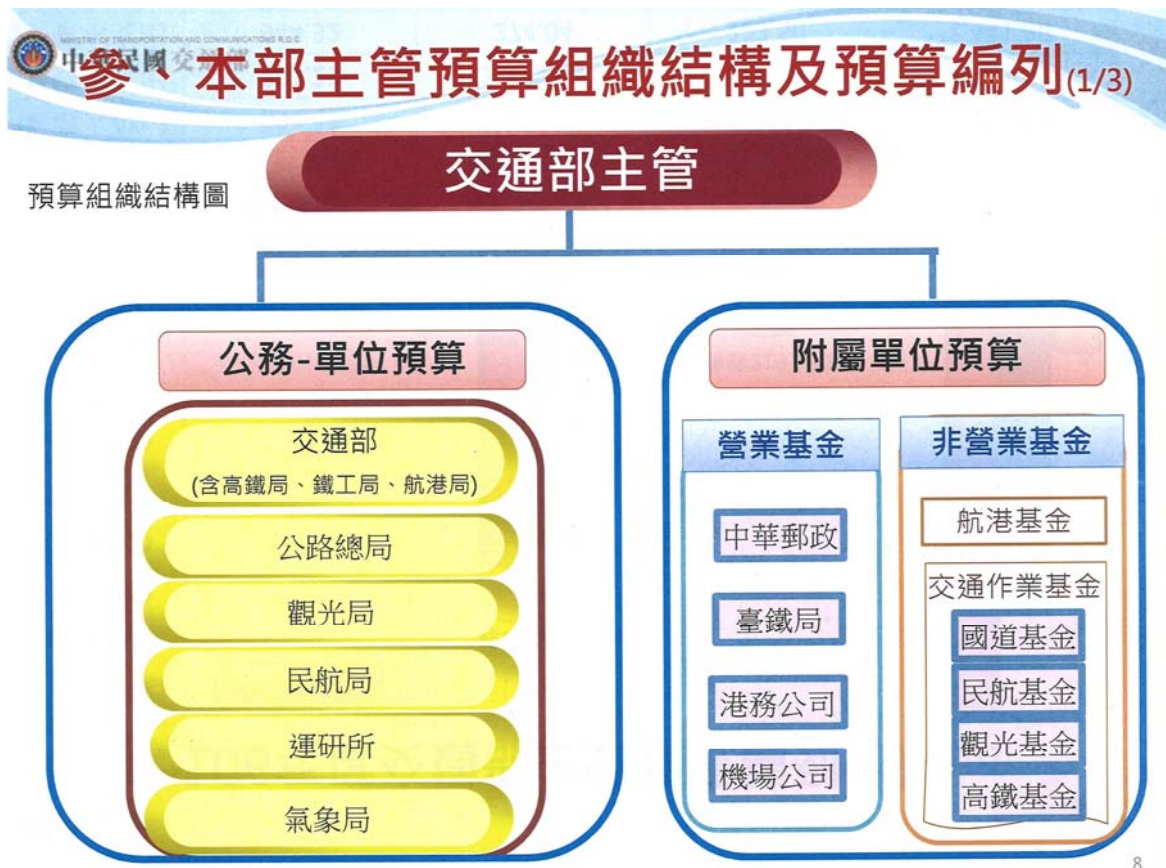
中華民國交通部

提升海空運服務競爭力^(4/6)

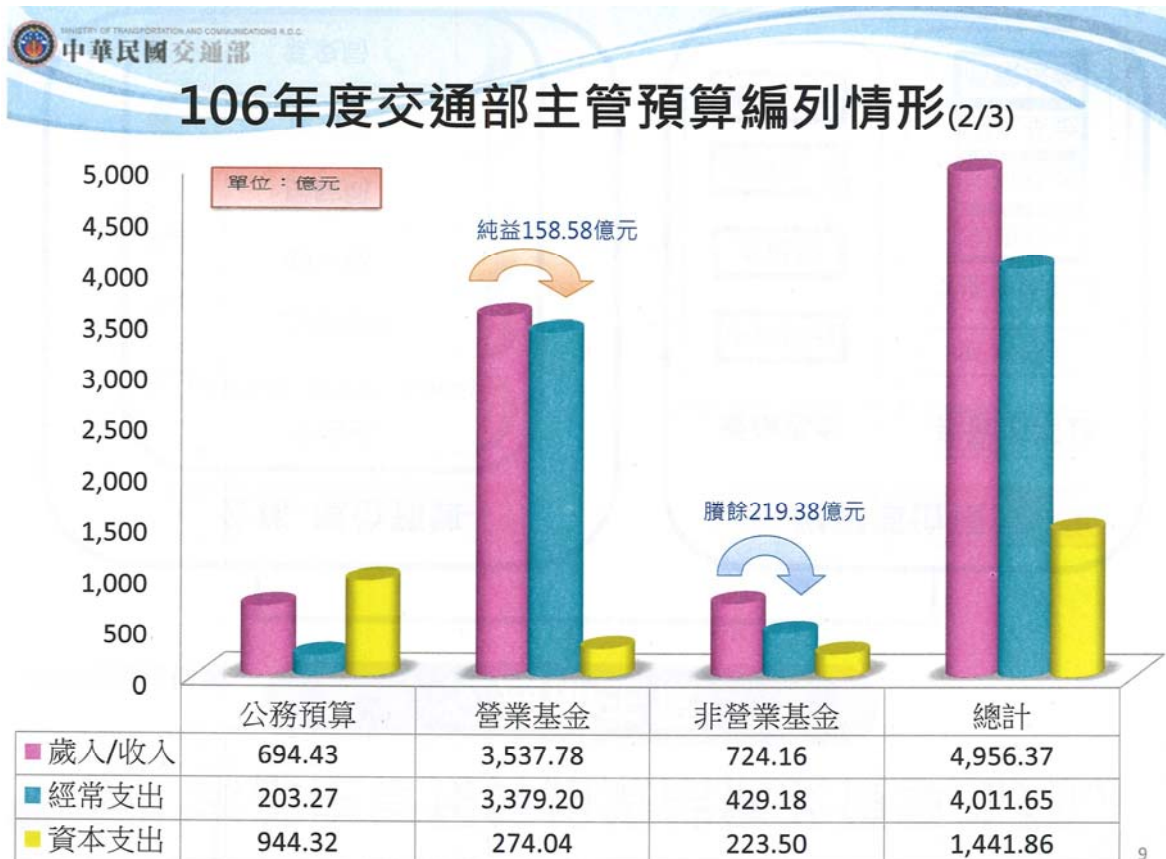


5

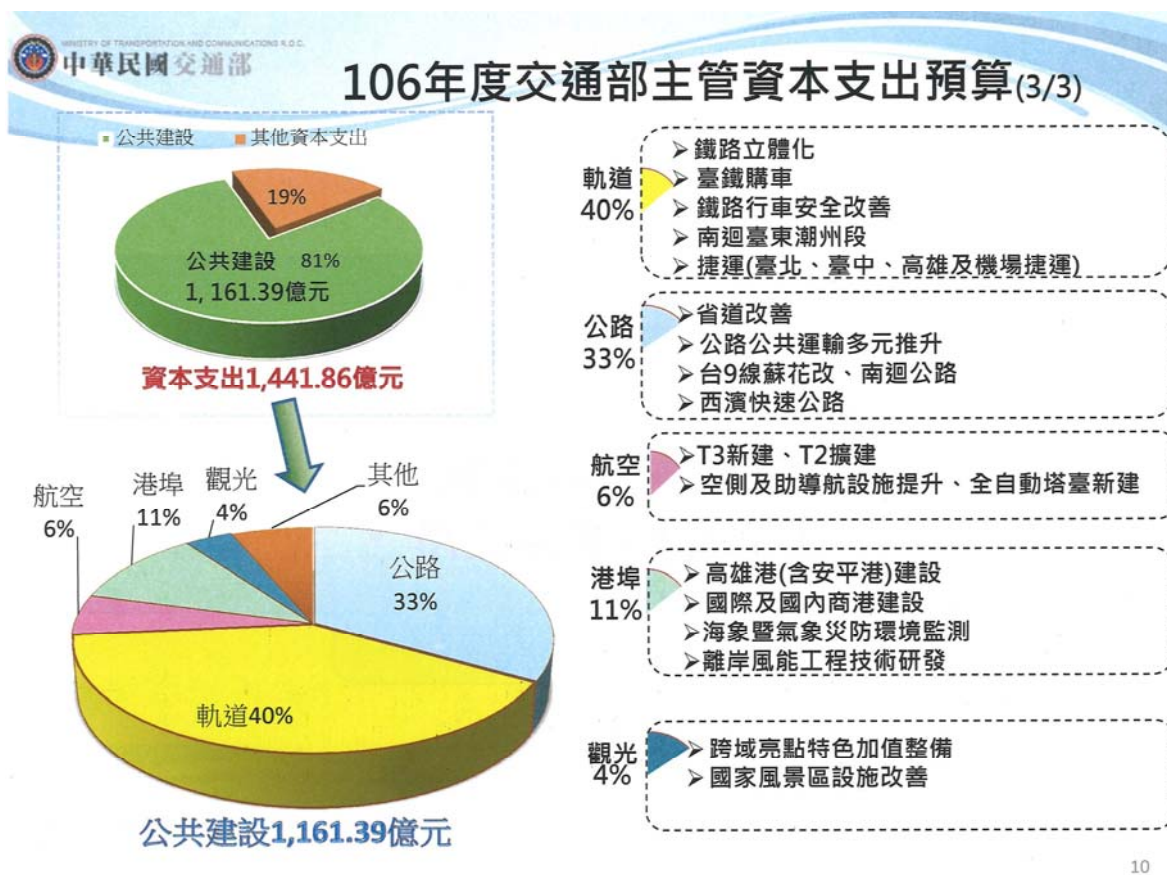




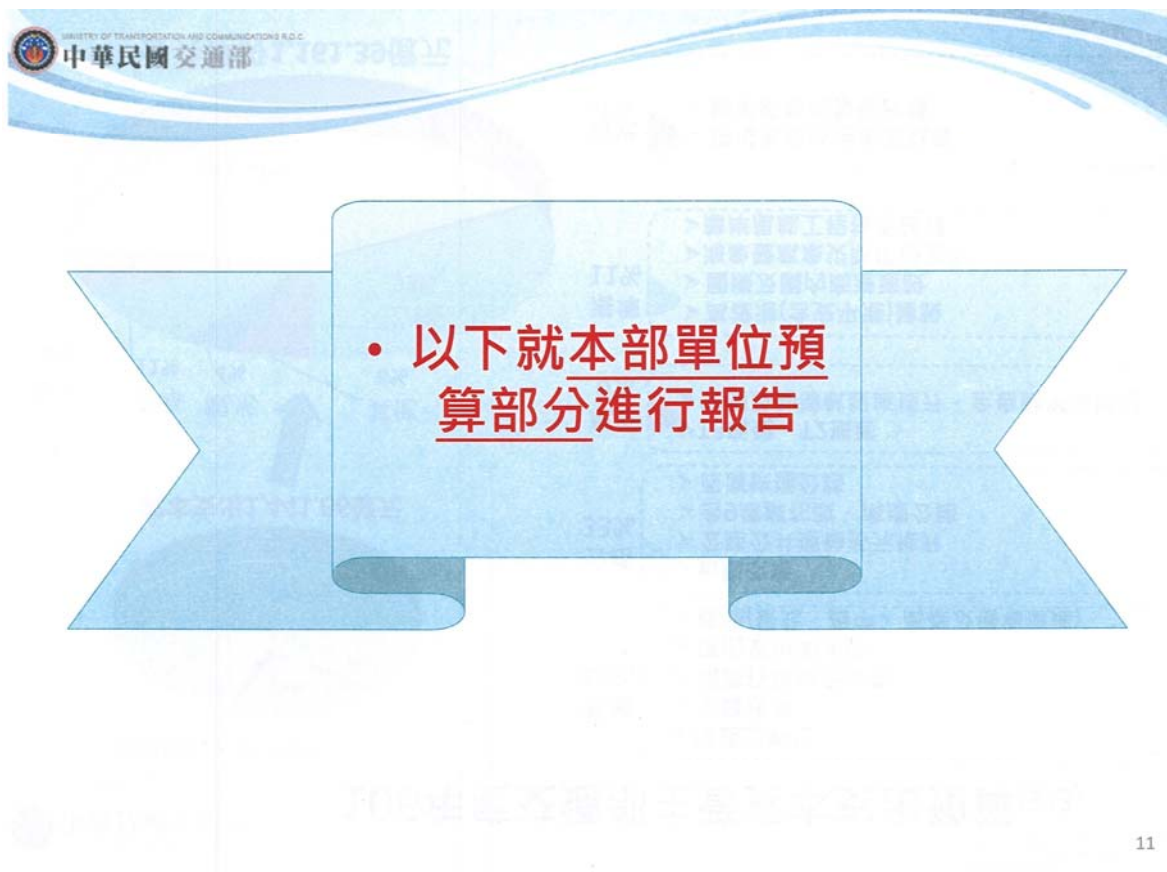
8



9

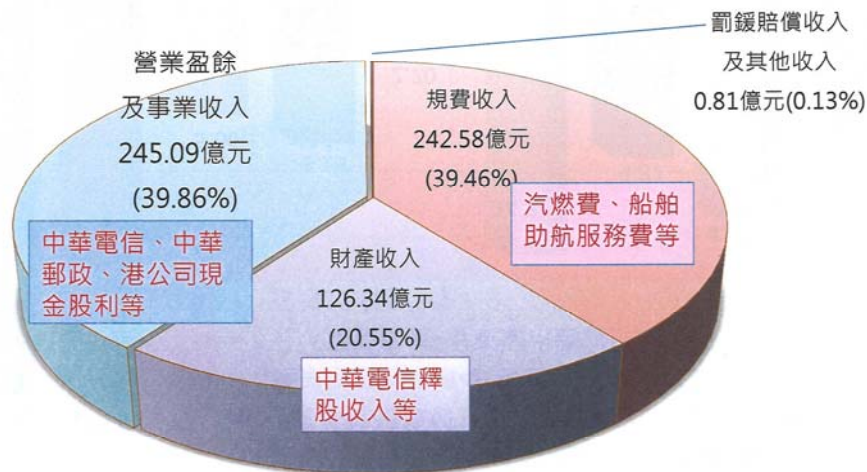


10



11

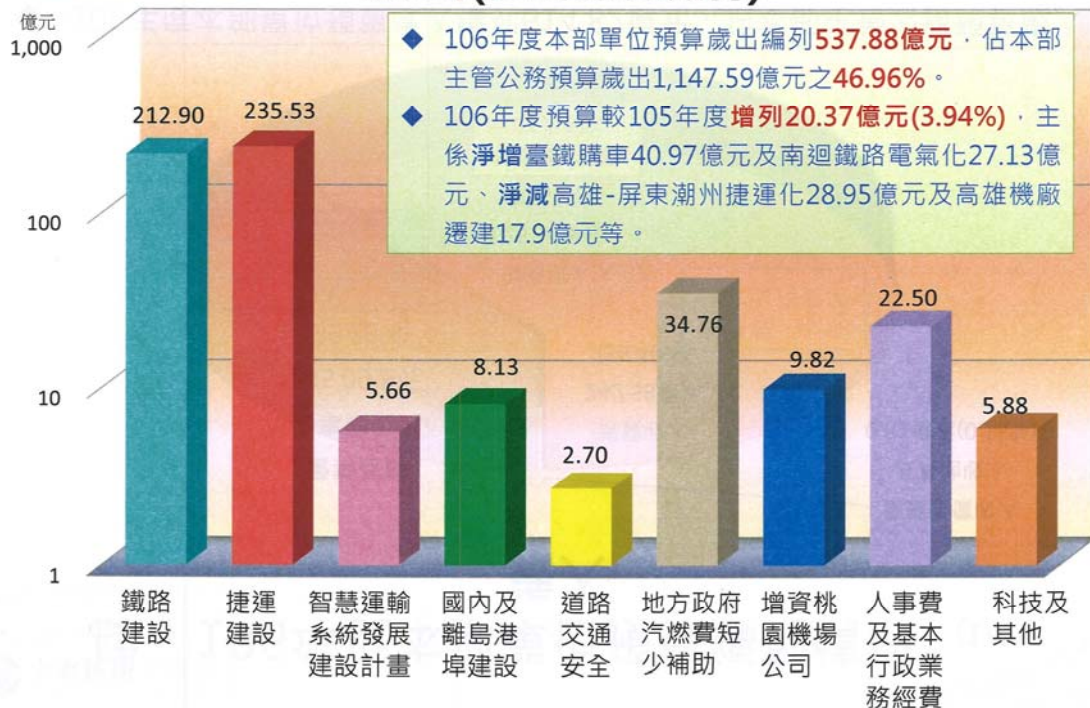
中華民國交通部
肆、106年度本部單位預算編列情形 (1/9)
歲入



- ◆ 106年度本部單位預算歲入編列**614.82億元**，佔本部主管公務預算歲入694.43億元之**88.54%**。
- ◆ 106年度預算較105年度預算**增加20.87億元(或3.51%)**，主要係淨增汽車燃料使用費收入10億元及中華電信公司現金股利10.17億元等。

12

中華民國交通部
肆、106年度本部單位預算編列情形 (2/9)
歲出(按業務類別)



- ◆ 106年度本部單位預算歲出編列**537.88億元**，佔本部主管公務預算歲出1,147.59億元之**46.96%**。
- ◆ 106年度預算較105年度**增列20.37億元(3.94%)**，主係淨增臺鐵購車40.97億元及南迴鐵路電氣化27.13億元、淨減高雄-屏東潮州捷運化28.95億元及高雄機廠遷建17.9億元等。

13



14



15

歲出

國內及離島港埠計畫預算

(5/9)



- 金門港埠建設計畫(106-110年) 1億元
- 馬祖港埠建設計畫(106-110年) 4.19億元
- 臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫2.76億元
- 東港客運碼頭整體改善工程計畫0.18億元

完善設施、厚實能量

16

歲出

道路交通安全預算

(6/9)

落實教育與宣導



106年預算編列2.7億元執行重點

- 補助全國22縣市道安工作經費
- 用於易肇事地點改善、教育與宣導、及執法工作
- 改善16-24歲年輕學生族群機車事故
- 善用科技改善道安

試辦無人機運用於交通事故、疏導監控



強化科技執法



易肇事地點工程改善



重視交安
你我平安

17

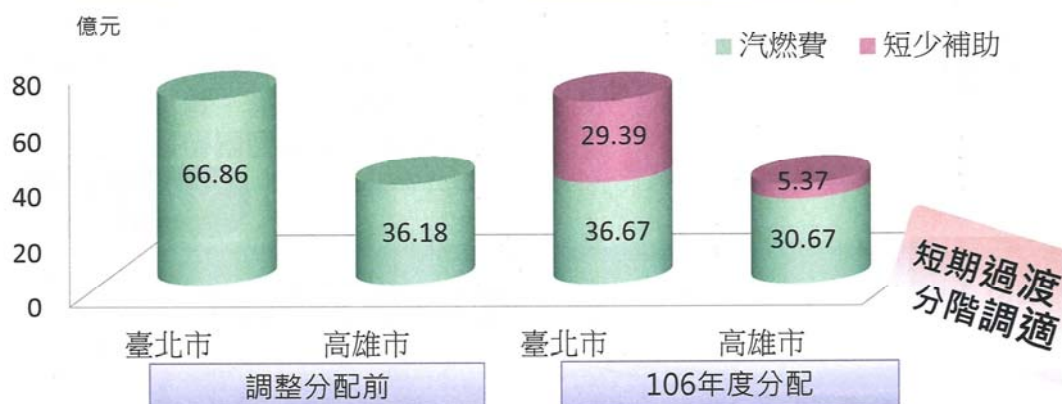
中華民國交通部
歲出

地方政府汽燃費分配短少補助 (7/9)



配合新北市、桃園市、臺中市及臺南市等4都升格為直轄市，本部自105年度起調整汽車燃料使用費分配方式。

為降低北、高兩市因調整分配之衝擊，105至107年編列專案補助34.76億元彌補北、高市減少數，俾利其分階段調適，108年度起不再補助。



18

中華民國交通部
歲出

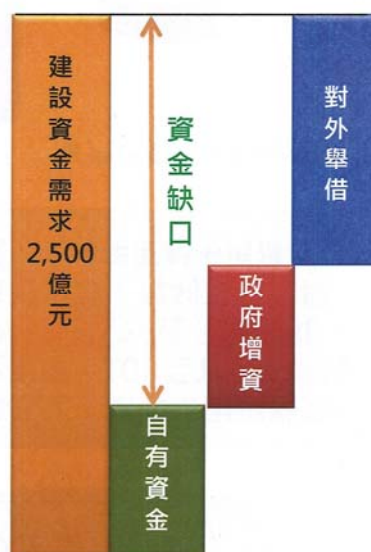
增資桃園機場公司9.82億元 (8/9)

建設經費龐大

機場公司依機場園區實施計畫辦理道面整建、第三航廈、第二航廈擴建、衛星廊廳及第三跑道等重大建設，105~139年建設經費需求高達2,500億元

財源籌措方式

- 充實自有資金
 - ✓ 104年參考鄰近機場，將機服費自300元調整為500元
- 對外舉借
- 部分國庫增資
 - ✓ 分年辦理，健全公司財務
 - ✓ 106年度增資9.82億元



健全財務推動機場建設

19

歲出

其他預算

(9/9)

1

人事費17.81億元及基本行政業務經費4.69億元

2

科技計畫及其他5.88億元



20

結語

本部106年度預算之籌編係本
摶節一般性經常支出原則，配合各
項施政重點，並衡酌各項計畫優先
緩急妥適編列。**敬請各位委員鼎力
支持，謝謝！**



21