

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 16 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 11 月 28 日（星期一）9 時至 12 時 3 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 15 次全體委員會議議事錄

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

中華民國 105 年 11 月 24 日（星期四）上午 9 時 2 分至下午 1 時 12 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭天財 Sra · Kacaw 林俊憲 蕭美琴 陳雪生 葉宜津 鄭運鵬 陳歐珀

鄭寶清 李昆澤 簡東明 Uliw · Qaljupayare 趙正宇 陳素月 李鴻鈞

劉權豪 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：黃偉哲 孔文吉 李彥秀 吳志揚 江啟臣 廖國棟 Sufin · Siluko 徐榛蔚

林德福 劉世芳 蔣乃辛 陳明文 邱志偉 張麗善 蔡易餘 陳怡潔

鍾孔炤 陳賴素美 黃昭順 賴瑞隆 何欣純 周陳秀霞 高金素梅 鍾佳濱

徐永明 高潞·以用·巴鱺刺 Kawlo · Iyun · Pacidal 施義芳 呂玉玲 楊鎮浚

羅致政 陳亭妃 羅明才

委員列席 31 人

列席官員：11 月 21 日（星期一）

交通部 部 長 賀陳旦

路政司 副 司 長 張舜清

會計處 處 長 洪玉芬

運輸研究所 所 長 吳玉珍

副 所 長 陳天賜

主計室 主 任 連小瑩

運輸計畫組 組 長 張舜淵

運輸工程組 組 長 許書耕

運輸安全組 組 長 張開國

運輸經營管理組 組 長 張朝能

運輸資訊組	組 長	陳其華
綜合技術組	組 長	張瓊文
港灣技術研究中心	主 任	邱永芳
秘書室	主 任	李淑惠
行政院主計總處	研 究 委 員	黃耀生

11 月 24 日（星期四）

交通部	部 長	賀陳旦
	常 務 次 長	范植谷
航政司	司 長	陳進生
會計處	處 長	洪玉芬
法規委員會	執 行 秘 書	李明慧
民用航空局	局 長	林國顯
	副 局 長	方志文
空運組	組 長	韓振華
桃園國際機場股份有限公司	副 總 經 理	但昭璧
觀光局	局 長	周永暉
	副 局 長	張錫聰
業務組	組 長	賴炳榮
臺灣鐵路管理局	副 局 長	何獻霖
勞動部	政 務 次 長	郭國文
勞動關係司	司 長	王厚偉
勞動福祉退休司	司 長	孫碧霞
金融監督管理委員會	副 主 任 委 員	黃天牧
證券期貨局	副 局 長	周惠美
銀行局	副 局 長	莊琇媛
行政院消費者保護處	副 處 長	吳政學
	簡任消保官	王德明

主 席：陳召集委員雪生

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫

科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容

11 月 21 日（星期一）

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

決定：議事錄確定。

討 論 事 項

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部運輸研究所單位預算。

決議：交通部運輸研究所單位預算，處理完畢，內容如審查結果。

審查結果：

二、歲出部分

第 14 款 交通部主管

第 5 項 運輸研究所原列 4 億 7,222 萬 5 千元，減列「委辦費」1,891 萬元（科目自行調整）、連同原減列之「國內旅費」10 萬元、第 2 目「一般行政」項下「資訊管理」之「設備及投資」50 萬元，共計減列 1,951 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 5,271 萬 5 千元。

本項另有委員提案 17 案，不予處理：

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

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

提案人：簡東明 鄭天財 陳雪生 林俊憲 顏寬恒

(二)運輸研究所港研中心，106 年起新增辦理綠色海洋與航安科技發展計畫，總經費高達 2 億 1,000 萬元，分四年辦理，106 年編列預算 4,800 萬 2 千元。但此項計畫實質內容過去均已辦理，僅計畫名稱不同。而且分析本項預算，幾為購置物品、機械、資訊費用，實際研究卻委外辦理。爰刪除本項預算全部及本項計畫。

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
劉權豪 林俊憲

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

提案人：葉宜津 鄭運鵬 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀
陳素月 劉權豪 林俊憲

(四)交通部運輸研究所 106 年度預算於運輸科技應用研究業務項下編列海空運科技研究計劃 1,039 萬元，以精進海空運資料庫，提升研究輔助及政策研擬之能力。惟我國相關國籍航空公司

欲成立廉價航空公司時，運研所提出不適合成立之研究成果交給民航局，交通部卻仍然支持我國籍航空公司成立，惟營運不佳，目前我國國籍航空公司成立兩家廉價航空公司，已有一家於今年中結束營業。顯示運研所之相關研究成果對交通部並無實質幫助。爰此，建議刪除本筆預算 300 萬元。

提案人：陳素月 陳歐珀 趙正宇 葉宜津 劉權豪
李昆澤 林俊憲

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

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
李昆澤 劉權豪 林俊憲

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

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
李昆澤 劉權豪 林俊憲

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

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

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

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤 劉權豪 林俊憲

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

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
李昆澤 劉權豪 林俊憲

(十)交通部運輸研究所於 106 年度於「運輸科技應用研究業務」之「低碳運輸系統發展計畫

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

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

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

提案人：葉宜津 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
劉權豪 林俊憲

(十二)交通部運輸研究所於 106 年度預算運輸研究業務項下編列 5,000 萬元進行離岸風能海下工程技術研發計畫。細看其計畫工作內容包括離岸風電海氣象觀測與預測技術發展、水工模擬試驗、離岸風塔水下技術研發等等，而預期成果包括提供風電產業營運相關資訊，提升風機水下技術、風電區及港區航行安全等。

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

提案人：陳素月 葉宜津 趙正宇 陳歐珀 林俊憲

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

提案人：鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月 葉宜津
劉權豪 林俊憲

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

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 陳素月 葉宜津
劉權豪 林俊憲

(十五)交通部運輸研究所 106 年度新增「離岸風能海下工程技術研發計畫」，計畫期程 106 -

109 年，總經費 4 億 6,000 萬元，106 年度編列第 1 年經費 5,000 萬元。惟離岸風能研究發展應屬經濟部及能源局業務範疇，且能源局 106 年度亦新增研究計畫「離岸風場區塊開發海域環境建構計畫」編列 9,218 萬元經費，因此運研所 106 年度新增離岸風能相關研究計畫，恐不符交通運輸研究範疇，且與經濟部能源局研究計畫有重複編列之虞。爰此運輸研究所 106 年度「運輸研究業務」項下「離岸風能海下工程技術研發計畫」編列 5,000 萬元，應全數刪除。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 陳素月
葉宜津 林俊憲

(十六)106 年度交通部運輸研究所預算，歲出項目「運輸研究業務」項下「離岸風能海下工程技術研發計畫」編列 50,000 千元。離岸風力發電係屬經濟部能源局重大推廣項目，該項計畫中除航行安全評估、港區空間利用研究之外，剩餘計畫幾乎與運輸研究無關。爰此，提案刪減「運輸研究業務」項下「離岸風能海下工程技術研發計畫」25,000 千元。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 趙正宇 葉宜津 林俊憲
劉權豪

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

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

11 月 24 日（星期四）

邀請交通部部長賀陳旦率同所屬就「復興航空停航事件暨國籍航空公司營運現況」列席報告，並備質詢。

（本日會議由交通部部長賀陳旦及民用航空局局長林國顯報告後，計有委員鄭寶清、趙正宇、李昆澤、陳歐珀、鄭運鵬、鄭天財、林俊憲、葉宜津、蕭美琴、陳素月、顏寬恒、李鴻鈞、陳亭妃、劉權豪、徐榛蔚、施義芳、高潞·以用·巴麟刺 Kawlo·Iyun·Pacidal、鍾孔炤、楊鎮浚及陳雪生等 20 人提出質詢，均經交通部部長賀陳旦及相關人員分別予以答復；委員簡東明、徐榛蔚及劉建國所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

通過臨時提案 8 項：

- 一、雖因應復興航空公司無預警停飛事件，交通部已協調華信航空於 12 月 1 日前以定期包機方式飛航臺北－花蓮及臺中－花蓮航線。然而定期包機僅屬於短期紓困之方案，無法保障東部

至西部的空中交通常態性與便利性，亦容易讓民眾無所適從。爰此，要求交通部責成民用航空局，立即洽商國籍航空公司辦理花蓮至台中、台北等主要城市之定期航班，以確保花東居民基本的交通權利。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 李鴻鈞
劉權豪

二、花蓮航空站自擴建後，目前年容量可達 364 萬人次，為我國第四大機場。然而，其客運量卻逐年下滑，於民國 85 年之客運量為 1,595,466 人次，104 年為 119,232 人次，下滑 13 倍。據最新統計 104 年度機場利用率為 3.3%，105 年原推估利用率為 5.49%，經此次復興停飛事件後，預計利用率將再下探。為確保國家資源有效利用，爰此，要求交通部應該針對花蓮機場，研擬一套振興計畫，並結合觀光之需求，以期能提高機場使用率。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 李鴻鈞
劉權豪

三、復興航空無預警宣布解散，遺留的四大爛攤子，包括旅客滯留、股東套牢、債權人與員工權益難保等，惟民用航空業設立及航權分配，都是必須經特許，具有高度公益性質，為避免復興航空惡意解散情事再度發生，爰請交通部研擬修改民航法，民用航空業之董事會(一)增設勞工董事，(二)增設公益董事或監察人，並由主管機關指派。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 劉權豪 林俊憲
陳亭妃

四、雖因應復興航空公司無預警停飛，行政院已協調航空公司來支援部分航線之營運，以維護旅客權益。然而，受支援之航線皆為不經濟航線，例如台北－花蓮、台中－花蓮等，長期下來的虧損，將非前來支援之航空公司所能擔負，進而影響其長期經營的意願。適逢交通部將重新分配航權，爰此，建請交通部應將原復興熱門航線分配予前來支援之航空公司，亦即，將不經濟航線與熱門航線包裹分配，平衡其經營成本，以期能讓不經濟航線得以永續經營、保障當地居民交通的權利。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 李鴻鈞
劉權豪 陳亭妃

五、雖因應復興航空公司無預警停飛，該公司已提出 6 億元來支付員工薪資、資遣等費用，此數額僅是依據勞基法之相關規定來編列。據查，復興航空目前員工為 1,756 員，亦即，平均每人可獲 34 萬元。然而考量到資深、資淺員工之差異，每人可獲得之保障亦不相同。爰此，要求交通部應主動聯繫勞動部，以「大量解僱勞工保護法」來作為本案之處理原則，以維護復興航空員工之權益。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 劉權豪
陳亭妃

六、復興航空公司董事會決議公司解散，其旗下子公司龍騰旅行社及國盛旅行社，除龍騰旅行社之網站貼出通知處理辦理復興航空有關的退票事宜，但是其餘照常接受旅行團報名及出團

，為避免復興航空解散、停飛造成兩家旅行社財務危機，形成旅遊糾紛，交通部觀光局應立即清查龍騰旅行社及國盛旅行社之營業狀況，必要時得禁止攬客。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 劉權豪
陳亭妃

七、鑑於復興航空公司未經核准於 11 月 22 日無預警停航，對公共運輸造成嚴重衝擊，以及對消費者、旅行社的不便與損失，外界抨擊政府沒有事先掌握，機制嚴重失靈。民用航空局身為民航管理最高主管機關，對該公司 2 次重大空難後營收降低，財務出現問題已經傳了半年，雖民航局聲稱每週有了解該公司財務狀況，仍未啟動對該公司事前預警機制，事前無任何主動積極作為，僅事後裁罰 300 萬元，對已造成傷害與損失已於事無補。爰此，要求交通部及民航局深切檢討處理。

提案人：陳雪生 鄭天財 顏寬恒 李鴻鈞

八、鑑於復興航空公司之離島航線市占率非低（金門航線約一成多、澎湖航線約四成），該公司無預警宣布解散後，立即對離島之航空交通運輸造成嚴重衝擊，尤其 106 年農曆春節假期將至，預期會有大量鄉親返鄉過節，機位之需求亦隨之暴增。為維護離島民眾行的權利，並維持明年農曆春節之充沛疏運能量。爰要求交通部應儘速協調其他航空公司接手復興航空公司所有離島航線之缺口，務必達到服務不中斷。而交通部亦應及早完成明（106）年春節加班機疏運計畫，且離島金門、馬祖、澎湖 3 縣市之航班數及座位數不得低於上（105）年之水準，同時協調國防部備妥軍機隨時投入協助疏運，以確保鄉親及旅客之交通權益。

提案人：陳雪生 蕭美琴 陳素月 劉權豪 楊鎮浚

散會

主席：請問上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

進行討論事項。

討 論 事 項

繼續審查 106 年度中央政府總預算案關於交通部公路總局及所屬單位預算

主席：宣讀交通部公路總局及所屬單位預算數。

交通部公路總局及所屬歲入來源別預算數：

第 2 款 罰款及賠償收入

第 142 項 公路總局及所屬 32 億 3,609 萬 3 千元。

第 3 款 規費收入

第 112 項 公路總局及所屬 43 億 5,093 萬 1 千元。

第 4 款 財產收入

第 161 項 公路總局及所屬 2 億 0,760 萬 6 千元。

第 7 款 其他收入

第 158 項 公路總局及所屬 7,661 萬元。

交通部主管—公路總局及所屬歲出機關別預算數：

第 14 款 交通部主管

第 6 項 公路總局及所屬 525 億 4,889 萬 3 千元。

第 1 目 一般行政 46 億 7,646 萬 1 千元。

第 2 目 公路及監理業務管理 57 億 7,751 萬 4 千元。

第 3 目 公路建設及改善計畫 419 億 6,319 萬 3 千元。

第 4 目 一般建築及設備 1 億 2,990 萬 4 千元。

第 5 目 第一預備金 182 萬 1 千元。

主席：現在進行討論事項之處理，並進行協商，同時請議事人員宣讀委員提案。

委員提案

1、

公路總局 106 年編列罰金罰款 31 億 7 千多萬元，雖比 105 年度 5 億 3 千多萬，然查 103 年度預算數 3,081,057 千元、決算數 3,712,498 千元，104 年預算數 3,084,327 千元、決算數 3,992,424 千元，超徵 6 億與 9 億。雖然對於交通違規應以勸導取代罰單，惟預算數避免與決算數差距太大，實有短編之嫌，爰建議增加歲入 3 億。

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

2、

106 年度公路總局及所屬單位預算，歲入項目「罰金罰鍰」編列 3,170,485 千元，較上年度增加 536,395 千元，成長 16.9%。主要是調高違反道路交通管理處罰條例第 12 條至 68 條規定之交通違規罰鍰收入。政府此舉，恐造成民眾認為政府財源不足才刻意透過加強查緝交通違規事件，並顯示交通部道路安全交通宣導成效不彰導致違規事件大幅提升。爰此，提案刪減第二款第一目第一節「罰金罰鍰」項目 15%，是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 趙正宇
劉權豪 陳歐珀

3、

公路總局及所屬歲入預算「行政規費收入—審查費」主要係辦理車輛檢驗費收入及行車事故鑑定及覆議費等行政規費收入，106 年度該科目編列 12 億 6,912 萬 9 千元，較上年度 15 億 3,213 萬 9 千元，減列 2 億 6,301 萬元；惟該項歲入 103 年度決算數 15 億 8,222 萬 2 千元、104 年度決算數 16 億 1,893 萬 5 千元，呈逐年成長趨勢。爰此公路總局及所屬 106 年度歲入預算「行政規費收入—審查費」項下編列 12 億 6,912 萬 9 千元，應增列 4 億元。

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

4、

公路總局 106 年審查費編列預算 12 億 6 千多萬元，比上年減列 2 億 6 千多萬，未說明原因。經查，104 年審查費預算 15 億 3,013 萬 9 千元、決算數 16 億 1,893 萬 5 千元，103 年預算 15 億 513 萬 9 千元、決算 15 億 8,222 萬 2 千元，收入穩定 15 億元以上，每年超徵，因此，106 年審查費收入建議增加 2 億元。

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

5、

公路總局及所屬 106 年度歲入預算「行政規費收入—證照費」項下編列 14 億 1,566 萬 8 千元，主要係辦理汽、機車行車執照及號牌收入，該科目預算雖較上年度增加 117 萬 9 千元；惟根據公路局機動車輛登記數統計，截至 105 年 8 月份，共計 21,453,054 輛，較與 103 年度及 104 年度相較，呈逐年遞增趨勢，且該項歲入 103 年度決算數 15 億 7,767 萬 3 千元、104 年度決算數 16 億 0,043 萬 1 千元，亦呈逐年成長趨勢。爰此公路總局及所屬 106 年度歲入預算「行政規費收入—證照費」項下編列 14 億 1,566 萬 8 千元，應增列 2 億元。

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

6、

公路總局 106 年證照費，14 億 1,566 萬 8 千元，經查，104 年證照費預算 14 億 1,448 萬 9 千元、決算 16 億 43 萬 1 千元，103 年 12 億 8,448 萬 9 千元、決算 15 億 7,767 萬 3 千元，每年都超徵 10%以上，因此，證照費收入應有 15 億以上，爰建議增加 1 億元。

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

7、

公路總局 106 年登記費編列 3 億 3,870 萬 7 千元，經查 104 年預算 3 億 2,925 萬 5 千元、決算 3 億 9,640 萬 6 千元，103 年預算 3 億 288 萬 7 千元、決算 3 億 8,601 萬 2 千元，每年都超徵 20%以上，每年收入穩定在 3 億 5 千萬以上，爰建議增加 2 千萬元。

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

8、

公路總局 106 年考試報名費編列 2 億 7,246 萬元，經查 104 年預算 2 億 7,899 萬元、決算 3 億 864 萬 6 千元，103 年預算 2 億 7,899 萬元、決算 3 億 698 萬 1 千元，每年都超徵 10%以上，每年收入穩定在 3 億以上，爰建議增加 2 千萬元。

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

9、

公路總局 106 年服務費編列 9 億 8,513 萬 1 千元，經查 104 年預算 9 億 6,322 萬 2 千元、決算 11 億 4,658 萬 3 千元，103 年預算 9 億 3,158 萬 8 千元、決算 11 億 1,050 萬 1 千元，每年都超徵近 20%，每年收入穩定在 11 億以上，爰建議增加 1 億元。

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

10、

交通部公路總局 106 年度預算「勞務承攬」編列 11 億 2,312 萬 2 千元，預計進用 2,659 名勞務承攬人力，較 105 年度增加 8,625 萬 3 千元，增加進用 109 人，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作，爰此，凍結 106 年度「勞務承攬」預算 8,625 萬 3 千元，待公路總局針對用人方式及勞務承攬大幅增加因素提出書面報告後，始得動支。

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

11、

公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政—水電費」編列 588 萬 8 千元、「公路及監理業務管理—水電費」編列 9,255 萬元、「公路新建及養護計畫—水電費」編列 2 億 9,708 萬 4 千元，其中「一般行政—水電費」、「公路及監理業務管理—水電費」預算數與上年度相同，「公路新建及養護計畫—水電費」較上年度減列 1 億 8,364 萬 3 千元，主要為省道交通工程設施用電費減列所致。綜上所述，公路局及所屬除工程設施用電外，機關之水電費用預算皆與上年度相同，而政府推動節能減碳，機關應先響應起帶頭表率作用。爰此公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政—水電費」編列 588 萬 8 千元，「公路及監理業務管理—水電費」編列 9,255 萬元，合計 9,843 萬 8 千元，應刪除十分之一。

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

12、

公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政—人員維持」項下編列 46 億 0,115 萬 5 千元，其中法定編制人員待遇編列 27 億 1,619 萬 7 千元，較上年度 26 億 9,746 萬 8 千元，增加 1,872 萬 9 千元。惟公路總局及所屬 106 年度預算員額 5,588 人，其中職員 4,573 人，較上年度預算員額 5,748 人、職員 4,692 人，別分減少 160 人、119 人，公路總局 106 年度預算員額減少 160 人、職員人數減少 119 人，而法定編制人員待遇預算卻增加 1,872 萬 9 千元，顯不合理，人事費用有浮編之虞。爰此公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政—人員維持」項下「法定編制人員待遇」編列 27 億 1,619 萬 7 千元，應刪除 3,000 萬元。

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

13、

針對交通部公路總局 106 年度編列基本行政工作維持中的學分補助費 170 萬元，缺乏實際細項說明，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列該支出有疑慮之情況下，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算全數凍結，俟交通部向交通委員會就上述事項提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

14.

交通部公路總局 106 年度於單位預算「一般行政」「基本行政工作維持」下「一般事務費」預算中編列『環境佈置、訴訟、獎牌製作、研發獎勵金、國會聯絡業務及各項雜支等費用』2,561 千元，以及『年度預、決算、研究報告、統計年、速報、各類手冊重修印製、臨時性會報、桌曆及臺灣人的路等印製費用』2,500 千元，合計 5,061 千元。為撙節政府開支，避免資源浪費，擬刪減 100 萬元。

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

15、

交通部公路總局 106 年度「一般行政—基本行政工作維持」項下『一般事務費』中有關印製臺灣人的路等印製費用編列 250 萬，惟臺灣人的路，目前已有製作電子書，考量相關印製數量不大（1,000 份），難以與廠商議價，且為節省國家資源，爰建議公路總局印製臺灣人的路之書面版本，全面採行電子檔方式發送，因此，『一般事務費中』有關印製臺灣人的路之印刷費用應予全數刪除。

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

16、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—一般行政—基本行政工作維持—一般事務費—年度預、決算、研究報告、統計年、速報、各類手冊重修印製、臨時性會報、桌曆及台灣人的路等印製費用編列 250 萬元，鑒於政府力推電子化，相關統計年、速報及桌曆實無必要再印製紙本之必要，爰提案刪減 150 萬元。

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

17、

交通部公路總局 106 年度預算一般行政項下編列基本行政工作維持費用 7,530 萬 6 千元，其中一般事務費編列 2,721 萬 7 千元。

有鑑於行政院院會自 101 年 12 月 6 日第 3326 次院會起，運用電子會議系統，全面實施院會無紙化作業，交通部公路總局亦應全面落實節能減紙，針對年度預決算、研究報告等印製費用，應酌於減列，以符合行政院院會決議。爰此，建議刪除本筆預算 100 萬元。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲 葉宜津
李昆澤

18、

本院委員鄭天財 Sra·Kacaw 等人，鑒於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款對於原住民或原住民團體之非營利商品或勞務，於招標時得採限制性招標之規定經常受各行政機關之忽視，此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認在購買原住民族商品方有本條之適用，致本條為保障原住民族工作權之美意無法有效落實，查國際勞工組織原住民和部落人民公約（Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No. 169)）第二十條第一項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上得到有效保障」。此意旨應於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款做有效落實，行政機關在招標一般性勞務時，亦應將本條列為裁量辦理方式之一，爰凍結公路總局本部辦公大樓清潔、保全及安全監控等費用 2,000 千元，俟公路總局對於辦公大樓清潔招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定提出專案報告，並經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra·Kacaw 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

19、

交通部公路總局於 106 年度預算編列員工文康活動費 1,117 萬 6 千元，係按員工 5,588 人，每年以 2,000 元上限所編列。根據中央各機關學校員工文康活動實施要點中，針對文康活動費，係以為倡導中央各機關員工正當休閒活動，維護身心健康，培養團隊精神及鼓舞工作士氣。

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

提案人：陳素月 葉宜津 鄭寶清 林俊憲 鄭運鵬
陳歐珀 李昆澤

20、

公路總局於 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務」編列 13 億 5,388 萬元，該計畫包含汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳業務，惟公路總局 105 年 3 月間誤寄發 101 年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達 29.1 萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成本 703.5 萬元，遭監察院提出糾正，顯見公路總局因行政怠惰、重大作業疏失導致公帑無謂浪費。故建議刪減該預算 700 萬元，並應積極辦理民眾退費事宜。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

21、

公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務」項下「業務費—通訊費」編列 3 億 7,945 萬 6 千元，其中監理所、站寄發各項通知郵資、電話費、道安講習郵資及移送強制執行案件郵資等費用 1 億 7,000 萬元，寄發汽、機車之汽燃費開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元，皆與上年度相同。惟公路局刻正推動無紙化 APP 線上繳費系統，且汽燃費未能徵集數已由過去 60、70 億元逐年降至 104 年之 47 億元，已有所改善，因此相關郵費用應逐年減列為宜。爰此公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務」項下「業務費—通訊費」編列 3 億 7,945 萬 6 千元，應刪除 1,000 萬元。

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

22、

有鑑於公路總局於 106 年度於「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列汽、機車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，包括寄發開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元、委託代收手續費 9,947 萬元、催繳及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元、印製繳款書、處分書等 2,070 萬 2 千元及宣導經費 1,000 萬元。經查：截至 105 年 8 月底代徵汽燃費未徵收數達 128 億餘元，允宜積極清理；又 105 年 3 月間誤開機車汽燃費處分書案，浪費公帑 703.5 萬元，已影響政府執法形象，監察院提出糾正在案，尚未退費案件亦應積極妥處，避免損及民眾權益。爰擬刪除該項計畫編列經費 3 億 4450 萬元其中之 1000 萬元。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

23、

公路總局於 106 年度於「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列汽、機車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，然據查，公路總局 105 年 3 月因誤寄 101 年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，導致相關撤銷及退費作業所需增加成本 703.5 萬元，除浪費公帑外，也嚴重影響政府執法形象，監察院並於 105 年 9 月提出糾正。爰此，為保障民眾權益，提案刪減 1000 萬。

提案人：鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 趙正宇
陳歐珀 陳素月 李昆澤

24、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理—監理業務—一般事務費—編列 4 億 1,325 萬 7 千元，該計畫編列汽、機車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，然上述所有作業皆可透過燃料費隨油徵收後獲得解決，爰提案凍結預算 1/2，俟向交通委員會提出燃料費隨油徵收可行性評估報告後，始得動支。

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

25、

截至今年八月底為止，公路總局代徵汽燃費未徵數累計高達 128 億 1185 萬 3 千元。面對汽燃費長期短收，嚴重影響政府財政收入。為避免持續出現汽燃費短收，爰此提案「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列寄發汽機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資 200,342 千元、委託代收手續費 99,470 千元、催繳及移送強制執行等費用 13,986 千元、印製汽、機車燃料費繳款書、催繳繳款書、處分書等 20,702 千元，全數凍結四分之一，待提出隨油徵收政策並向本院交通委員會提出專案報告後始得動支，是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
林俊憲 劉權豪 陳歐珀

26、

根據立法院預算中心統計資料，歷年來，汽燃費未徵比例偏高 101 年 13.6%，102 年 13.1%，103 年 11.6%，104 年 8.5%，交通部在 105 年初寄發 101、102 及 103 年度汽機車燃料使用費逾期未繳罰單，即高達 118 萬 9016 件，不僅影響歲入短收，也造成稽徵成本增加。交通部公路監理機關自 99 年 3 月 1 日起實施「於公路監理電腦系統車籍及駕籍檔」增列住居所或就業處所地址，以利公路監理機關及相關機關各項便民服務通知事項，然而目前汽車、機車之「新領牌照登記書」中仍僅列戶籍，未列住居所，爰建議凍結寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資 106 年度預算數 2 萬 0034 萬 2 千元，凍結五分之一，俟交通部公路總局完成汽、機車新領牌照登記書，納入住居所聯絡地址後，始能動支。

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

27、

針對交通部公路總局 106 年度編列委託代收汽、機車燃料使用費手續費經費 9947 萬元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算全數凍結，俟交通部向交通委員會就上述事項提出專案報告並經同意後，始得動支。
(預算書 p.45)

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

28、

針對交通部公路總局 106 年度編列辦理汽、機車燃料使用費手續費催收及移送強制執行等費用 1398 萬 6 千元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算全數凍結，俟交通部向交通委員會就上述事項提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

29、

106 年度交通部公路總局於「公路及監理業務管理—監理業務」項下負責辦理徵收、催繳、移送強制執行作業汽機車燃料使用費（汽燃費）業務，並編列「業務宣導經費」13,123 千元。

但至 105 年 8 月 31 日底為止，公路總局代徵汽燃費之實徵數 468.6 億元，未徵數 128.12 億元，雖然限繳日期為 105 年 12 月 31 日，但查 104 年度汽車未徵得數竟達 6.19 億元、103 年（含先前）未徵數 37.55 億元、機車部分（未區分年度）未徵數 33.28 億元，多年累計目前竟達 128 億餘元汽燃稅迄今仍未收回，顯見公路總局對此乃採消極處理態度，爰提案將以上「業務宣導經費」全數刪除。

附表：至 105 年 8 月 31 日為止，公路總局代徵汽燃費未徵數統計表

單位：件；新臺幣千元

車 種	年 度	金 額
汽車	105 年度	5,109,578
	104 年度	618,557
	103 年（含先前）	3,755,465
機車		3,328,253
未徵數合計（8,283,270 件）		12,811,853

※註：資料來源：立法院預算中心。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生

30、

針對交通部公路總局 106 年度編列汽、機車燃料使用費宣導經費 1000 萬元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算予以全數刪除 1000 萬元。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

31、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理計畫—監理業務—一般事務費—汽、機車燃料使用費宣導經費編列 1,000 萬元，截至目前為止，尚有 200 萬汽機車未繳納汽燃費，顯見民眾對汽燃費用途之重要性不甚了解，宣導經費之相關效益不彰，爰提案刪減 500 萬元。

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

32、

截至今年八月底為止，公路總局代徵汽燃費未徵數累計高達 128 億 1,185 萬 3 千元。面對汽燃費長期短收，嚴重影響政府財政收入。顯見汽燃費宣導績效不佳。爰此，就「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下汽、機車使用費宣導經費 10,000 千元提案刪除 20%。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 趙正宇
劉權豪 陳歐珀

33、

交通部公路總局 106 年度預算於公路及監理業務管理項下編列監理業務費用 13 億 5,388 萬元，其中包含業務宣導經費 1,312 萬 3 千元，用於道安講習安全宣導及汽機車燃料使用費宣導。

惟根據內政部警政署統計我國道路交通事故數量，由民國 100 年肇事總件數 23 萬 5 千餘件，提升至民國 104 年全年度發生 30 萬 5 千餘件，顯見道安講習成效不彰。且公路總局今年辦理代徵汽燃費至 105 年 8 月 31 日底之實徵數 468.6 億元，未徵數 128.12 億元，仍有改善空間。

爰此，建議凍結本筆預算三分之一，俟交通部公路總局檢討後提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 鄭寶清 林俊憲 鄭運鵬
陳歐珀 李昆澤

34、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理計畫—監理業務—業務費—按日按件計資酬金—酒後駕車違規專班講師鐘點費編列 352 萬 5 千元，但酒駕肇事案件層出不窮，其中多數為酒駕累犯，顯見上課績效不彰，爰提案刪減 60 萬元。

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

35、

交通部公路總局 106 年度預算「監理業務—業務費—一般事務費」項下辦理『簡政便民為民服務及機關防護災害演練等』編列 327 萬 2 千元，但根據該局辦理 104 年度民眾對監理所（站）整體服務滿意度調查報告指出，有關監理所（站）提供的各項便民措施，認為整體服務品質有改善者僅占 48.7%。而關於各類便民服務僅有「取消各類普通駕照及自用汽、機車與拖車行照定期換照政策」的認知度達七成，「輪胎胎紋深度已納入車輛檢驗項目」認知度也有七成，然而「監理服務 APP」的認知度不到三成，「汽機車燃料使用費已改為每年 7 月合併開徵的認知度不滿五成，顯然各監理單位推廣民眾熟悉各項便民措施的服務內容的效益不彰，有待加強，爰此，有關 106 年度預算辦理「簡政便民為民服務及機關防護災害演練等」編列 327 萬 2 千元，應予以刪減 100 萬元。

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

36、

公路及監理業務管理中之一般行政，其中對國內團體之捐助為 1 億 500 萬元，其係用油補貼經費。但近年來油價大跌，業已取消用油補貼，縱使 106 年度油價再度回昇，亦不應採用補貼油價方式做為行政手段，而應鼓勵公共運輸或節能等其他方式，爰刪除本項經費 1 億 500 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

37、

交通部公路總局 106 年度預算於公路及監理業務管理項下編列監理業務費用 13 億 5,388 萬元。有鑑於公路總局明年五月前欲強制實施實際道路駕駛路考，但相關配套措施未臻完備，致使汽車駕照考試制度成效不彰，甚有民眾在考照期間發生交通事故，反而失去原先強制道路駕駛路考欲提升用路人及民眾安全之美意。

爰要求交通部公路總局針對實際道路駕駛路考上路前做好相關配套措施，並於六個月內將改善計畫以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 李昆澤

38、

交通部推行之多元計程車方案，卻交由地方政府執行，難以統合，也無法提供單一服務 APP。交通部應推動「全國版計程車 APP」，整合全台 8 萬 6,931 部計程車加入，包括車行、運輸合作社、車隊和個人車輛等，聯合各家業者讓消費者手機裡只有一個 APP，在全台各地都能叫計程車，除傳統計程車外，也包括多元化計程車。因此，有關公路及監理業務管理之監理業務費本年度預算數 13 億 5388 萬元一，建議凍結數十分之一，俟交通部提出多元計程車管理由交通部統一事權及統一管理方案後，始得動支。

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

39、

近年因氣候變遷，複合型災害頻繁災損強度大增，山區土石流、道路坍方等災情屢見不鮮。雖然政府資源有限，但是民間力量無窮，因此每逢災害發生立即徵用民力支援救災，民間救難團體也無不傾力相助。惟民間救災車輛加、改裝設備之行為，涉及消防署救災設備認定及公路局監理站檢驗之跨部會權責。雖消防署訂定「災害防救團體或災害防救志願組織防救災車輛固定特殊設備及特殊標幟認定規範」，但該規範第五點中，對於車輛救災必須之特殊設備僅列舉「絞盤機、保險（防撞）桿及閃爍警示燈等」，其他常見救災車輛之設備，如：涉水進氣管、車頂裝備置放架、曳引拖拉架等均未載明。顯見符合規定之特殊救災設備強度不足以因應災害搶救，且部分救災設備拆裝耗時。因此，為能於災害發生時立即投入搶救，車輛檢驗單位公路局監理站應積極與消防署商討，除了研擬經列管救災車輛平時搭載救災設備行駛一般道路之適法性外，更應開放救災車輛裝設其他經審認之救災設備。然此問題存續多年未能有效擬訂妥適

方案，爰此，擬凍結公路總局「公路及監理業務管理」「監理業務」下「業務費」預算 2,000 萬，並要求公路總局與消防署會商提出改善方案，俟向交通委員會進行書面說明，始得動支。

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

40、

汽車監理業務現為公路總局監理單位統籌辦理，因檢驗數量龐大，委託民間代驗廠進行檢驗。惟民間代驗廠檢驗標準與「道路交通安全規則」所示各項檢驗標準不一，例如車頭燈之變更，未能以檢驗儀器統一基準，而由民間代驗廠自行審認；又例如車體顏色與保險桿不同，無法通過檢驗，導致民間代驗廠要求辦理異動登記等問題頻傳，亦使代驗廠遇改裝套件無統一標準判定是否合格，徒增民眾困擾。爰此，擬凍結公路總局「公路及監理業務管理」「監理業務」下「業務費」1,000 萬，俟向交通委員會提交改善方案，始得動支。

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

41、

公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理——資訊管理」項下「業務費」編列 2 億 8,882 萬 4 千元，其中通訊費 4,429 萬 5 千元，主要係局本部及所屬單位數據通訊費與稅捐單位連線之通訊線路費用。惟該項通訊費上年度僅編列 2,676 萬 1 千元，106 年度預算增加 1,753 萬 4 千元，增加 65%，預算編列暴增，其預算說明卻仍與上年度一樣，沒有詳細說明原因，因此該項預算有浮編之虞，爰此公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理——資訊管理」項下「業務費」編列 2 億 8,882 萬 4 千元，其中通訊費 4,429 萬 5 千元，應刪除 1,753 萬 4 千元。

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

42、

公路總局及所屬單位 106 年預算「公路及監理業務管理」之「資訊管理」項下數據通訊費費編列 43,475 千元，較上年度同項目預算 26,211 千元成長 65%。有鑑於電信公司並未大幅調漲數據通訊費與通訊線路費用，公路總局並未能在預算書中進行說明何以大幅調漲該項費用，爰此提議刪除通訊費 15,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
林俊憲 劉權豪 陳歐珀

43、

有鑑於公路總局 106 年度於「公路及監理業務管理」計畫項下「資訊管理」分支計畫，編列第 3 代公路監理資訊系統維運等費用 1 億 9,885 萬元，與 105 年度預算數同。經查：第 3 代公路監理資訊系統提供全國監理核心業務，近 2 年度均編列系統維護費用近 2 億元，然由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，鑑於本系統使用者眾，宜研謀參照國發會建議，協

調直轄市政府負擔部分建置及維運費用，以建立使用者付費機制，編列是項費用實有浪費公帑之嫌。爰擬刪除該項計畫編列經費 1 億 9,885 萬元其中之三分之一。

提案人：陳歐珀 林俊憲 葉宜津 陳素月 李昆澤

44、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理—資訊管理—業務費—資訊服務費—辦理第 3 代公路監理資訊系統維運等費用—編列 1 億 9,885 萬元，第 3 代公路監理資訊系統負責全國汽（機）車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，惟有關系統建置及維護費用統由公路總局負擔，不符使用者付費原則，爰提案凍結預算 1/2，俟向交通委員會提出如何建立使用者付費機制書面報告後，始得動支。

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

45、

交通部公路總局 106 年度為辦理資訊設備更新，於單位預算「公路及監理業務管理」「資訊管理」下編列「設備及投資」預算 39,603 千元，預計使用部分預算購置新式個人電腦、筆記型電腦總計 608 台（計 12,250 千元）。有鑑於本案電腦設備替換量龐大，為有效利用政府堪用資源、樽節政府開支，擬刪除 125 萬元、凍結剩餘預算五分之一，並要求公路總局重新盤點實際需求，俟向交通委員會提出書面說明，始得動支。

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

46、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理計畫—公路養護行政—業務費—一般事務費—辦理交通量調查之調查費、電腦資料整理費及表冊印刷編列 2,208 萬元，惟政府積極推廣無紙化、線上作業系統，為降低紙張之浪費，樽節公帑，爰提案刪減 200 萬元。

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

47、

交通部公路總局 106 年度「公路及監理業務管理—公路養護行政」項下有關『公路工程月刊』相關預算編列共 159 萬 8 千元，其中包括撰稿費、審查費、編輯費、校對費以及印刷費等，然而依據公路總局提供資料指出，該月刊創刊至今賣出 1,899 本，收入總計 47,454 元，一年 12 期，每期印刷 800 本，且該月刊是採雪面銅版紙全彩色印刷，然而單價僅只 30 元收支明顯失衡，爰此，106 年度『公路工程月刊』預算 159 萬 8 千元，應予全數凍結，待公路總局就其訂價策略進行全面檢討後，始得動支。

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

48、

鑑於交通部公路總局「公路公共運輸多元推升計畫」（106-109 共四年），是延續先前「公路公共運輸發展計畫（99-101 年度）」及「公路公共運輸推昇計畫（102-105 年度）」兩計畫而來。

但因未經行政院核定即編列預算，不符合預算法；加上補助台中市政府 BRT 18 輛公車遭閒置已逾一年等個案部分經費迄今仍保留無法執行，效能不彰，因此爰提案刪除 106 年度「公路公共運輸多元推升計畫」3,700,000 千元之 1/5。

附表：「公路公共運輸發展計畫（99-101）」截至 105 年 7 月底保留款明細表

單位：新臺幣千元

序號	子計畫名稱	保留金額	說明
1	臺中市—BRT 細部設計及監造服務案	19,097	刻正辦理驗收程序中，待驗收完畢後請款報結，惟臺中市 BRT 系統已於 104 年 7 月終止服務，後續將依臺中市政府函報請款金額決算。
2	新北市—林口臨時公車轉運站設置工程委託規劃設計	591	已完成與廠商減價驗收，刻正估算請款金額。
3	新竹市—101 年新竹車站後站國道客運轉運推動計畫	18,953	已完成驗收刻正辦理請款程序中。
4	雲林縣—重點火車站資訊整合計畫	116	
	合計	38,758	

※註：資料來源：立法院預算中心，統計日期：105 年 9 月。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生

49、

有鑑於公路總局及所屬 106 年度於「公路及監理業務管理」項下，編列「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」第 1 年經費 37 億元。經查：此多元推升計畫之總經費 150 億元，截至 105 年 8 月 31 日未經行政院核定，該計畫應屬預算法第 34 條所稱重大施政計畫，在計畫未經行政院核定前即逕編列預算，與預算法規定不符，顯欠妥適；另補助台中 BRT 18 輛公車，受補助車輛未能活化運用，閒置已逾一年，經費運用效能不彰，恐有虛耗公帑之嫌。爰擬刪除該項計畫編列經費 37 億元其中之 2 億。

提案人：陳歐珀 林俊憲 葉宜津 陳素月 李昆澤

50、

有鑑於公路總局 106 年度於「公路及監理業務管理」項下編列 57 億 7,751 萬 4 千元，其中 37 億元係辦理公路公共運輸多元推升計畫等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與

公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長，造成空氣嚴重汙染，有違節能減碳的目標達成。此問題近年迭遭提出指正，但未見主管機關提出有效措施抑制車輛成長，恐不利我國面對極端氣候所帶來威脅之防範。爰擬刪除該項計畫編列經費 37 億元其中之 2,000 萬元。

提案人：陳歐珀 林俊憲 葉宜津 陳素月 李昆澤

51、

公路總局 106 度於「公路及監理業務管理」項下編列 57 億 7,751 萬 4 千元，其中 37 億元係辦理公路公共運輸多元推升計畫，作為改善大眾運輸經營環境及服務品質。惟我國機車數量仍逐年成長，從 89 年 1,142 萬輛成長到 105 年 9 月 1,367 萬輛，顯見大眾運輸系統仍不符合民眾需求，致機車數量有增無減。我國機車持有率世界名列前茅，造成嚴重之空氣汙染問題，政府應積極正視機車數量龐大現況，提出有效解決對策，爰此，為保障民眾權益，提案刪減 1,000 萬。

提案人：鄭寶清 李昆澤 葉宜津 林俊憲 趙正宇
陳歐珀 陳素月

52、

公路總局於 106 年度預算「公路公共運輸多元推升計畫—委辦費」編列 4,200 萬元，項下包含「公路汽車客運業營運及服務評鑑制度」及「公路公共運輸多元推升計畫委託專案管理」2 項計畫，經查該預算人事費用分別佔總費用 40.2%及 50.4%，其中「公路公共運輸多元推升計畫委託專案管理」計畫之人事費甚至高出業務費近 2 倍之多，令人質疑該預算之合理性及必要性。故建議刪減該預算 500 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

53、

公路公共運輸多元推升計畫，其中委辦費編列 3,000 萬推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度。但交通部主管客運業本即為公路總局督導，各項業務均須經公路總局許可，公路總局對於各家業者之營運及服務知之甚稔，不必要再花費無謂經費進行評鑑，對於消費者端則受限於路線經營權限制而無法選擇，或得依市場機制自由選擇，均無委外辦理營運及評鑑之理由，爰刪除本項委辦費用 3,000 萬。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

54、

公路總局及所屬單位 106 年預算「公路及監理業務管理」之「公路公共運輸多元推升計畫」項下編列推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度 30,000 千元。該項評鑑結果毫無獎懲機制，對於提升客運營運與服務顯然無明確相關。爰此提議刪除「公路及監理業務管理」之「公路公共運輸多元推升計畫」項下編列推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度 20,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇
林俊憲 劉權豪 陳歐珀

55、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理計畫—公路公共運輸多元推升計畫—業務費—委辦費—推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度編列 3,000 萬元，客運業駕駛員態度不佳、疲勞駕駛、拒載、超車不當等事件時有所聞，此服務評鑑形同虛設，無實質效益，為撙節公帑，爰提案刪 600 萬元。

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

56、

然在 2016 年 7 月發生遊覽車火燒車，造成造成 26 人死亡，民眾想要參考遊覽車評鑑時，因為 2014、2015 年期，還在評鑑階段未公布，只能參考對 2012 及 2013 年度之舊資料。公路總局 2008 年首度進行遊覽車評鑑，並明訂每 2 年做一次，由於評鑑時間長達 1 年，可能造成長達 4 年的時間差，資料過舊，不利民眾選擇優良的遊覽車。然考量評鑑成本及減少評鑑作業時間，公路總局應研擬改為每年評鑑，就二分之一業者評鑑，業者維持二年一評。有關公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫之（推動交通部主管客運辦理營運及服務評鑑制度）106 年預算數 3,000 萬元，爰建議凍結五分之一。俟交通部公路總局完成相關改善作業後，始能動支。

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

57、

公路公共運輸多元推升計畫中編列報行作業專案管理及業務相關支出經費 1,200 萬，本項費用實為專案辦公室經費。但查公共運輸計畫自 2000 年執行以來即設立專案辦公室，名為專案管理，實際則為補助經費分配作業而已，任由國家預算由得標之顧問公司等主導分配事宜，均無實際管考作業，導致過去迭有浪費經費情事發生，實無繼續設立必要，爰刪除本項經費 1,200 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

58、

公路總局及所屬單位 106 年預算「公路及監理業務管理」之「公路公共運輸多元推升計畫」項下編列公共運輸宣導、推廣及行銷活動，加強公路公共運輸與活動結合 15,000 千元與多元行銷—體驗行銷、特色行銷及媒體行銷 85,000 千元，兩項業務有諸多重複之處。爰此，提案刪除公路總局及所屬單位 106 年預算「公路及監理業務管理」之「公路公共運輸多元推升計畫」項下公共運輸宣導、推廣及行銷活動，加強公路公共運輸與活動結合 15,000 千元與多元行銷—體驗行銷、特色行銷及媒體行銷 85,000 千元各 20%。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清

劉權豪 林俊憲 陳歐珀

59、

公路公共運輸多元推升計畫編列公路公共運輸宣導、推廣及行銷活動，加強公路公共運輸與活動結合 1,500 萬元，但於獎補助費用中，又有所謂多元行銷，包括體驗行銷、特色行銷及媒體行銷 8,500 萬元，亦即本項計畫之行銷費用即高達 1 億元，其所佔費用過於浮濫，實則民眾所須公共運輸多元化之目的僅在方便而已，否則再多行銷亦僅係浪費。故對此 1 億元經費統刪 2,000 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

60、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路及監理業務管理計畫—公路公共運輸多元推升計畫—業務費—一般事務費—公路公共運輸宣導、推廣及行銷活動，加強公路公共運輸與活動結合編列 1,500 萬元，截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，以花蓮縣及嘉義市為最低，均為 3.7%。公共運輸使用率均低於五成，顯見宣導、行銷效果不彰，為撙節公帑，爰提案刪減 300 萬元。

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

61、

公路公共運輸多元推升計畫編列定期執行公共運輸使用率滿意度調查經費 600 萬元。但交通部對於公共運輸使用度均有定期調查統計，由使用率之升跌即可知民眾對於公共運輸之滿意度為何並不須另外編列經費執行所謂滿意度之調查，爰刪除本項費用 600 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

62、

公路公共運輸多元推升計畫中，編列 3,000 萬元辦理動態資訊管理系統建置案之相關實體建置費用。但動態資訊管理系統早已建置，並無必要再辦理相關實體費用，僅須由軟體升級即可達成，此部分亦有編列相關管理行政費用 100 萬元，爰刪除本項經費 3,000 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 陳歐珀
陳素月 李昆澤

63、

公路總局於 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫—設備及投資」編列 3,000 萬元，係為辦理「動態資訊管理系統建置案」之相關實體建置費用，惟該設備建置之目的以及預期達成效果於預算書中皆未揭露，顯見該預算恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 500 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 陳歐珀 陳素月 葉宜津 李昆澤

64、

公路總局於 106 年度「公路及監理業務管理」計畫下，編列「獎補助費」36 億 560 萬元，包含辦理市區及公路客運路線補助等相關事項。惟經查，由 101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 億至 16 億餘元間，金額甚鉅，其中以公路汽車客運業為主要補貼對象，約占總補貼經費近半數。然而，近 2 年國內油價呈現下降趨勢，且全國公路及市區客運的補助路線之總數並沒有明顯增加，如此制式化之預算編列方式，有浮編之虞。爰此，擬刪除「公路及監理業務管理」計畫之「獎補助費」用 1 億元，並凍結剩餘預算，俟公路總局提出說明後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

65、

公路公共運輸多元推升計畫編列多元需求整合，包括通勤需求、觀光需求及票證票價等之整合 2 億 2,000 萬元。但此項票證整合之實質內容不明，國內市場亦無必要有太過分散之電子票證，目前流通之電子票證業已足夠，整合亦有相當之程度，實無必要一面鼓勵多元發展，一方面又鼓勵多元整合，爰刪除本項費用 2 億 2,000 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 陳歐珀
陳素月 李昆澤

66、

公路公共運輸多元推升計畫編列多元資訊整合 2 億 230 萬 7 千元，其說明僅表示車輛及場站資訊整合、資訊整合運用，而無具體內容，爰刪除本項預算全部。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 陳歐珀
陳素月 李昆澤

67、

公路公共運輸多元推升計畫編列多元方案增值，其執行內容不明，僅說明票證增值及觀光增值 2 億 7,000 萬元，爰刪除本項預算全部。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 陳歐珀
陳素月 李昆澤

68、

公路公共運輸多元推升計畫編列多元資源整合 1,000 萬元，其說明僅表示中央、地方、民間等資源整合，而無具體內容，爰刪除本項預算 1,000 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

69、

公路公共運輸多元推升計畫編列多元協作 8,133 萬，其中僅說明區域協作、公私協作、異業協作，而無具體內容，爰刪除本項預算 8,133 萬元。

提案人：葉宜津 鄭寶清 劉權豪 林俊憲 陳歐珀
陳素月 李昆澤

70、

公路總局於 106 年度預算「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」編列 36 億 560 萬元，該業務其中項目為「補助交通部主管公路客運業經營離島或偏遠地區營運虧損補貼」，惟近年來國內交通建設變化快速，暨隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，逐步降低政府之補貼負擔。故建議刪減該預算 1,000 萬元，宜積極研謀改善策略，有效發揮政府補貼效益。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

71、

公路公共運輸服務之提升改善，為交通施政之重點；因此，中央政府為協助各地方縣市政府提升公共運輸之品質，編列補助費用。然查預算書內容，對如何具體督導各地方政府提升公共運輸品質說明未臻詳盡，具體效益不明確，不利於預算審議。故此，爰針對交通部公路總局「公路及監理業務管理」—「公路公共運輸多元推升計畫」項下編列獎補助費 36 億 560 萬元，凍結 2 億元，俟交通部公路總局向交通委員會報告後，始得動支。

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

72、

公路總局於 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列 37 億元，該計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99-101 年度）」及「公路公共運輸提昇計畫（102-105 年度）」（以下分別簡稱發展計畫及提昇計畫）廣續推動之公路公共運輸政策，公路總局自 99 年補助台中市政府辦理 BRT 建置計畫，因台中市政府政策改變，受 4,024 萬 8 千元補助之 18 輛雙節公車，迄今閒置已逾一年，導致虛耗公帑並損及政府形象。故建議凍結該預算 400 萬元，並於三個月內提送專案報告至立法院交通委員會，經同意後始能動支。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

73、

106 年度公路總局於「公路及監理業務管理—06 公路公共運輸多元推升計畫」項下，編列 3,700,000 千元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、多元推升優質運輸服務及改善公共運輸環境等業務。然近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，隨近年國內交通建設變化快速，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行營運及補貼方式之妥適性，積極研謀改善策略，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼

效益。爰提案凍結系爭預算二十分之一，俟向立法院交通委員會提出報告並經同意後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲 葉宜津
高潞·以用·巴戀刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

74、

交通部公路總局於 105 年度辦理「公路公共運輸提升計畫」（今年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」），旨在解決偏鄉地區大眾運輸系統機能、效益不佳之現狀。本計畫立意良好，然而推動之規畫不夠周延，例如，礙於採購法之限制，導致出現 9 萬多塊的計畫案；且就執行面而言，105 年度於東部地區的二試辦計畫，至今仍未實際執行。種種因素皆凸顯公路總局對於本計畫之推動怠慢、消極，未正視偏鄉大眾運輸需求之急迫性。爰此，擬凍結交通部公路總局單位預算「公路及監理業務管理」「公路公共運輸多元推升計畫」下「業務費」十分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進報告，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

75、

交通部目前正積極在東部地區進行多項交通建設。鐵道方面，台鐵局、鐵工局的北迴線、花東線增軌之可行性評估已近尾聲；再者，蘇花公路改善工程預計於 108 年通車、台九線花蓮段拓寬工程也如火如荼地進行。然而，即便未來城際交通的運輸能力有效提升，若地方的公共運輸系統未能隨之改善、強化，那麼東部地區整體的交通效能仍將大打折扣。有鑑於東部地區大眾運輸（公共汽車）網絡系統急需進行檢討，又本席多次向公路總局反映此問題卻未獲得正面、積極之回應，爰此，擬凍結交通部公路總局單位預算「公路及監理業務管理」「公路公共運輸多元推升計畫」下「委辦費」十分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進報告，始得動支。

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

76、

公路建設及改善計畫經費編列高達 419 億 6,319 萬 3 千元，甚且較去年高出 18 億 6,319 萬 3 千元。由此預算內容可知完全違背部長上任前之以增加交通管理取代交通供給。衡量台灣公路情況，部分路段終年在崩塌、搶通、修建、崩塌之間循環；新建工程則在：趕工、延長工期、追加預算之間循環。公路單位並無實質檢討修復之必要性及新建之必要性，並無與自然環境共存共生之心態，反造成工程與環境相互抗衡之惡性。爰刪除本項經費 10%，藉以經費之減少，讓公路主管機關得正視經費運用之迫切必要性，而非一概在上述循環中虛擲經費。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 劉權豪
陳素月 陳歐珀 李昆澤

77、

交通部公路總局 106 年度預算「公路新建及養護計劃」編列 419 億 6,319 萬 3 千元，相關預算系用於公路新建、橋樑整建、公路養護等用途，惟相關工程時有進度拖延、預算執行不力、執行率過低等問題，顯見相關預算編列似有過度寬列之疑慮，爰此，有關 106 年度預算編列「公路新建及養護計劃」419 億 6,319 萬 3 千元，應予刪減 10 億元。

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

78、

鑑於交通部公路總局近 10 年來因災害毀損橋樑 64 座、已耗費 145 億元以上搶修橋樑，除了 98 年因莫拉克颱風災豪雨造成邊坡崩塌、土石流侵蝕橋梁外，104 年度以後 2 次橋梁損壞主因卻非天災，乃是長時期重車超載橋梁不堪負重、沿海水氣造成大梁腐蝕斷裂等因素，交通部公路總局有維護不力浪費之嫌。因此爰提案刪除 106 年度「省道配合重要河川環境營造計畫一橋樑工程」250,428 千元之 1/5。

民國 95-105 年度中央政府管理橋梁重大損毀修繕明細表

單位：千元

年度	橋梁名稱	事故原因	事故日期	橋梁狀態	後續處理方式	修復及搶修金額
95	台 3 線卓蘭大橋（原名蘭勢大橋）等 4 座橋	95 年 69 豪雨	95.6.9	P3~P6 橋面下陷、橋墩沖毀	全橋重建	730,615
97	台 13 線后豐大橋	辛樂克颱風	97.9.14	橋梁斷裂	斷橋部分橋梁重建	1,884,799
97	台 20 線甲仙大橋等 3 座	辛樂克颱風	97.9.14	橋墩下陷橋面斷裂	橋梁重建	558,471
98	台 17 線雙園大橋	莫拉克颱風	98.8.8	橋梁沖毀	橋梁重建	3,890,751
98	台 21 線火山橋等 52 座橋	莫拉克颱風	98.8.8	橋梁沖毀	橋梁重建	7,285,899
104	台 88 線大發交流道	重車載重長期影響	104.10.5	橋梁斷裂	橋梁重建	41,500
105	台 17 線鯤鯓橋	沿海水氣造成大梁腐蝕斷裂	105.2.5	橋梁斷裂	橋梁重建	89,755
105	台 86 線 24 號橋	0206 高雄地震支承損壞	105.2.6	支承損壞，橋面位移	橋梁回推及補強	85,841
合計	64 座					14,567,631

提案人：簡東明 鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生 顏寬恒

79、

交通部公路總局為辦理「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」，106 年度續編 2 億 4,611 萬元，其中業務費項下委託觀光局辦理『自行車經典路網宣導活動』編列 600 萬元，較 105 年度編列 100 萬大幅增加 6 倍，然而預算書中全未說明預算增列的因素，相關預算編列顯有不當，爰此，106 年度『自行車經典路網宣導活動』編列 600 萬元，應刪除 500 萬。

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

80、

交通部公路總局 106 年度於公路新建及養護計畫項下編列 2 億 4,611 萬元，其中業務費項下編列 800 萬元委託交通部運輸研究所辦理『全國路網系統規畫研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置』。

經查，公路總局將全國路網系統規劃研究予以委辦給交通部運輸研究所，但該業務與交通部智慧運輸推動專案辦公室有重疊之嫌，為避免政府機構疊床架屋，建議全數刪除本筆預算。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津 林俊憲
李昆澤

81、

交通部公路總局為辦理「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」，106 年度續編 2 億 4,611 萬元，其中業務費項下委託運研所辦理『全國路網系統規畫研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置』編列 800 萬元，惟查本研究已於 105 年度亦編列 1,200 萬元委託運研所辦理，且分析兩年度委辦經費之用途『用人費用』分別為 690 萬和 460 萬，佔研究經費之 57.5%和 57.5%，從人事成本佔研究案之主要，再次凸顯本研究案並非運研所自行研究而係再委外辦理，顯然有悖交通委員會決議。爰此，有關公路總局 106 年度辦理本計畫項下委託運研所辦理『全國路網系統規畫研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置』編列 800 萬元，應予以全數刪減。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 陳歐珀
劉權豪 林俊憲 陳素月

82、

交通部公路總局 106 年度預算歲出計畫—公路新建及養護計畫—公共建設及設施費—全國路網系統規畫研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置—業務費—委辦費—運研所編列 800 萬元，公路總局將全國路網系統規劃研究委由給交通部運輸研究所辦理，但該業務疑與交通部智慧運輸推動專案有重疊之嫌，為避免預算重複編列，爰提案刪減 800 萬元。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 陳素月 劉權豪
李昆澤 林俊憲 陳歐珀

83、

公路總局於 106 年度預算「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫—委辦費」編列 1,400 萬元，其中委託運輸研究所辦理「全國路網系統規劃研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置」編列預算 800 萬，經查該預算人事費用即佔總費用 57.5%，凸顯運輸研究所並非自行研究而係再委外辦理，該預算恐有浮濫編列之嫌。故建議刪減該預算 200 萬元，以符合政府撙節原則。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

84、

交通部公路總局為辦理「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」，105 年度已編列 2 億 5,167 萬元，106 年度續編 2 億 4,611 萬元，惟參酌內政部警政署統計資料，近年有關自行車之交通事故（A1+A2 類）件數與傷亡人數卻不減反增，103 年為 7,713 件 104 年度為 8,005 件，增加 292 件；傷亡人數也由 11,094 人增加至 11,592 人。顯示政府近年推廣使用自行車，仍然著重在路網硬體建設，忽略軟體行車秩序之建立，以致未能有效改善自行車騎乘安全，顯然執行方向與政策有待重新檢討。爰此，有關公路總局 106 年度辦理本計畫項下「設備及投資」編列 2 億 3,211 萬元，應予以刪減 1 億元。

提案人：李昆澤 鄭寶清 葉宜津 趙正宇 劉權豪
林俊憲 陳歐珀 陳素月

85、

審計部 104 年度決算審核報告指出，「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」計畫期程 104 年至 107 年度，截至 104 年底已串連全台第一條自行車環島路線，主線全長共 968 公里，南投與大鵬灣等環支線 235 公里，共計 1,203 公里。惟環島 1 號自行車路網係以劃設標誌、標線方式辦理，並無建立實體區隔之自行車專用道，據運研所 102 及 103 年度全國易肇事路段資料顯示，自行車環島路網包含 110 處易肇事路段，105 年度規劃自行車路線亦包含 32 處易肇事路段，且警政署統計自行車傷亡人數亦有逐年攀升趨勢。爰此公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改建計畫」編列 353 億 3,503 萬 8 千元，其中「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」編列 2 億 4,611 萬元，應凍結五分之一，俟公路總局就全國自行車路網危險路段提出改善措施，並向交通委員會報告同意後，始得動支。

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

86、

公路總局於 106 年度於「公路新建及養護計畫」之「公路系統新建及改善計畫」項下編列 2.46 億元作為「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」。該計畫主要利用全台火車站、主要風景區及省道公路系統為主，串聯成全台自行車路網，惟據交通部運

輸研究所資料顯示，其中有 110 處路段為易肇事路段，嚴重危害車友安全。爰此，為保障國人權益，提案凍結十分之一，待交通部公路總局提出書面改善計畫後，並經交通委員會同意，使得解凍。

提案人：鄭寶清 鄭運鵬 葉宜津 林俊憲 趙正宇
陳歐珀 陳素月 李昆澤

87、

公路總局於 106 年度預算「公路新建及養護計畫—時空資訊雲落實智慧國土計畫」編列 5,000 萬元，係為擴大建置及收納交通部空間資訊，提供民眾有感之公共運輸資訊及整合性圖資平台服務，惟目前民間針對各式公共運輸資訊已有各式資訊服務平台，該計畫如何達到「民眾有感」之成效，應有更詳細之說明，預算之合理性及必要性，令人質疑。故建議刪減該預算 500 萬元，宜積極研謀改善策略，有效發揮政府補貼效益。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

88、

106 年度公路總局於「公路新建及養護計畫—01 公路系統新建及改善計畫」項下，編列 4,065,000 千元辦理「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」。然以南迴公路為例，其沿路地質敏感，加上道路之規劃設計、施工與養護均難以抵擋極端氣候帶來的集中強降雨，若不及早提出韌性公路的規劃設計，殘補式的災修模式恐非長治久安之計。爰提案凍結系爭預算二十分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲 葉宜津
高潞·以用·巴騰刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

89、

交通部公路總局 106 年度於「公路新建及養護計畫」項下之「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，其中辦理生活圈道路系統建設計畫編列 50 億元。

有鑑於彰化縣境內將辦理高鐵南向聯外（縣道 137 線南延段）第一期工程，以提升彰化、南投及雲林生活圈之道路運輸服務，惟進度嚴重落後。爰此，建議凍結本筆預算十分之一，俟交通部公路總局將相關改善計畫以書面報告送交本委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 李昆澤

90、

106 年度公路總局於「公路新建及養護計畫—01 公路系統新建及改善計畫」項下，編列 5,000,000 千元辦理「生活圈道路交通系統建設計畫」。然該計畫僅透過內部審查機制核定，欠缺民間參與機制，外界對於道路建設的必要性和公益性，均無從置喙。許多道路工程甚至過度徵收私人土地、農田和房舍，而未優先使用公有土地，嚴重侵害民眾之權益。爰提案凍結系爭預算二十分之一，俟交通部建立道路建設的必要性和公益性評估作業程序，明確納入公民參與

機制，並研議透過土地交換與土地重劃等手段取得私人土地，向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：鄭運鵬 林俊憲 劉權豪 蕭美琴 葉宜津

高潞·以用·巴騰刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

91、

一、見公路總局依生活圈道路交通系統建設計畫（104-107），補助辦理之苗栗生活圈道路工程，新建拓寬道路經費龐大，但實際執行上卻未針對生態研究、環境規劃與保育等面向進行審慎之評估，對石虎等保育生物之棲地所面臨到環境衝擊，更未充分提供有效且具體的內容；另面對道路規劃內容，公路總局亦遲未能建立有效且實質的資訊公開與民眾參與途徑，在經費運用上流於補助形式。

二、「苗栗生活圈道路計畫」為上位整體規劃，若未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。請公路總局邀請環保團體與學者專家，針對「苗栗縣生活圈道路交通系統建設計畫」提供意見，並依建議調整後，方能推動後續工作。

三、交通部公路總局單位預算【公路新建及養護計畫】項下【獎補助費】106 年度預算數為 3,663,840 千元，建議凍結三億。

解凍條件：針對石虎等自然資源議題與資訊公開及民眾參與，提出重新評估調整計畫後，向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：鄭運鵬 陳素月 林俊憲 劉權豪 葉宜津

李昆澤 鍾孔炤

92、

一、石虎保育議題自苗 50 拓寬（2010）受到民眾關注，於台 13 線外環道（2014）成為社會共識，公路總局至今（2016）仍未回應國人期待，省道改善計畫道路新建拓寬仍未考量生態保育的議題，無視國家財政拮据，以稅金毀壞納稅人的自然資源，並引發諸多爭議，虛耗社會能量。

二、公路總局作為國家公路系統主管機關，面對相關保育議題，應透過積極作為，審慎面對道路開發與生態保護的問題，過去相關計畫如未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。

三、故交通部公路總局單位預算【省道改善計畫】106 年度預算數：編列預算（扣除其中投注原住民族地區 10 億 4,202 萬 4 千元），本年度編列 51 億 6,797 萬 6 千元，建議凍結十億。

解凍條件：針對石虎等自然資源議題，提出重新評估調整計畫後，向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：鄭運鵬 鍾孔炤 陳素月 林俊憲 劉權豪

李昆澤 葉宜津

93、

查交通部長期建置有「臺灣地區橋樑管理資訊系統」控管全國橋樑，但全國已停用橋樑眾多

仍高達 2 千座以上；除縣市政府以外，中央主管機關以交通部公路總局為最多竟超過 200 座，因各橋梁年代久遠，興建年份及建設成本不明等因素，多數已停用。公路總局長期漠視，同時也未能協助縣市政府管理停用橋樑，因此爰提案凍結「省道改善計畫」6,210,000 千元之 1/10。

附表全國已停用橋梁調查分析表

機關別	系統數	機關查填情形 (單位：次；%)				
	停用數	已移交或拆除	重複建置	改建、更名或其他	停用數	實際停用情形說明
國道高速公路局	62	16	37	7	2	「國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路之大園支線高架橋（西向）及（東向）」2 座，橋梁工程雖已完工，尚需俟桃園航空城計畫徵地完成後辦理後續工程。
公路總局	220	40	0	179	1	「台 9 線東澳橋」1 座停用。其餘 40 座為已移交他單位管養，29 座為橋梁更名，1 座因區域排水改道，河道已回填土石，其餘自行更新。
臺鐵局	203	33	0	1 (不詳)	169	含古蹟、未來移交地方機關、未來拆除或尚無未來計畫。
縣市政府	1,975	-	-	-	1,975	(以系統數代表)
台灣港務股份有限公司	1	0	0	0	1	「20 號橋」因該橋梁通過住宅區，砂石車來往眾多，經居民抗議已停用。
合計	2,461	89	37	187	2,148	

※註：1.資料來源：立法院預算中心 2.統計日期 105 年 5 月。

提案人：簡東明 鄭運鵬 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw
陳雪生

94、

有鑑於公路總局及所屬 106 年度於「公路新建及養護計畫」計畫項下「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」10 億 9,800 萬元，橋梁建設為我國交通建設之重要設施，惟近年來橋梁建設計畫執行屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生。經查：門大橋建設計畫屢因流標、重新發包及工期展延等問題，工程嚴重延宕；淡江大橋及其連絡道路建設計畫耗時多年，亦應積極辦理，以達建設目的。鑑於橋梁建設為我國重要公路交通設施，橋梁建設計畫之必要性及合理性、財務計畫、計畫執行力及後續管養能力，應事先確實審查並妥為規劃，以免橋梁完工後無法正常使用；另對於計畫執行情形應建立完整獎懲制度，並研擬退場機制，俾利政府資源有效運用。爰擬凍結該項計畫編列經費 10 億 9,800 萬元之五分之一，俟向立法院交通委員會提出書面檢討報告，並經同意後始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

95、

淡江大橋為新北市北海岸地區聯繫淡水、八里地區之重大公共建設，然本計畫規劃路線與興建過程未臻透明，導致地方反彈聲浪，顯出政府與地方溝通不足、資訊不透明。爰針對交通部公路總局歲出預算 3 目「公路新建及養護計畫」第 1 節「公路系統新建及改善計畫」項下編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」經費 10 億 9,800 萬元，凍結 1 億元，俟交通部公路總局就淡江大橋建設之地方溝通與資訊透明之相關精進作為，向交通委員會報告後，始得動支。

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

96、

106 年度公路總局於「公路新建及養護計畫—01 公路系統新建及改善計畫」項下，編列 9,000 千元辦理「台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」。然查過去台 9 線各項工程衍生諸多土地徵收爭議，道路開闢後常造成道路兩側農地土丘地塊破碎，大幅降低其經濟價值。為避免私人因公共利益過度犧牲其權益，政府應以土地交換和土地重劃進行用地取得，爰提案凍結系爭預算 1,000 千元，俟向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

97、

106 年度公路總局於「公路新建及養護計畫—02 公路養護計畫」項下，編列 6,628,155 千元辦理重點養護、一般養護、災害工程、道路交通安全工程維護及改善等業務。惟今年台灣遭受颱風、豪大雨侵襲，導致各地公路嚴重損毀，顯示過去的養護工作難以因應極端氣候變遷。爰提案凍結系爭預算二十分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告，確保道路養護和災修工程的品質，並建立審查與工程督導機制，經同意後始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲 葉宜津
高潞·以用·巴鱒刺 Kawlo·Iyun·Pacidal

98、

針對交通部公路總局 106 年度編列公路養護計畫中的資訊服務費 2,040 萬元，公路總局在公路養護巡查系統等細項等缺乏實際執行計畫，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列高額支出有疑慮之情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算半數凍結，俟交通部向交通委員會就上述事項提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：顏寬恒 簡東明 陳雪生 李鴻鈞

99、

淡海輕軌為改善新北市淡水地區交通之重大公共建設計畫，然淡水、北海岸地區交通本就壅

塞不堪，現因工程興建之緣故導致道路狀況不佳，致台二線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。為檢討加強交通疏導及道路養護，爰針對交通部公路總局歲出預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 2 節「公路養護計畫」項下編列「0300 設備及投資費」經費 54 億 4,826 萬 8 千元，凍結 1 億元，俟交通部公路總局就淡水地區台二線聯外交通狀況改善計畫，向交通委員會報告後，始得動支。

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

100、

臺北區監理所 106 度於「公路及監理業務管理」項下編列 1 億 5,259 萬 4 千元，作為業務費用，部分用於購買報章雜誌及文具，以及獎補助費等，其中竟編列包括保管之車輛損失賠償費。公務機關應妥善保管人民財產，並樽節開銷，減少不必要之支出，爰此，提案刪減 1,000 萬元。

提案人：鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 趙正宇 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

101、

有鑑於我國因極端氣候、地震等天然因素，對於橋梁建設之損害，主要集中於公路橋梁，97 年度辛樂克颱風造成公路總局之台 13 線后豐大橋等 4 座橋梁斷裂，98 年度莫拉克颱風造成公路總局之台 17 線雙園大橋等 53 座，104 年度有台 88 線大發交流道 1 座，105 年度有台 17 線鯤鯓橋及台 86 線 24 號橋。截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 145 億 6,763 萬 1 千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行，顯見天然災害對我國橋樑之嚴重威脅，造成損失之龐鉅。故建議允應參考國際間橋樑災害危險及因應措施，並於三個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以降低天然災害對橋樑建設之損害。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

102、

有鑑於自 95 年度迄今，公路總局轄管橋梁嚴重損壞者，共計 64 座橋，主要有 97 年度辛樂克颱風造成公路總局之台 13 線后豐大橋等 4 座橋梁斷裂，98 年度莫拉克颱風造成公路總局之台 17 線雙園大橋等 53 座，104 年度有台 88 線大發交流道 1 座，105 年度有台 17 線鯤鯓橋及台 86 線 24 號橋。截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 145 億 6,763 萬 1 千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行。特要求公路總局針對提高橋梁建設災害防救應變能力，積極研謀改善策略，於一個月內向交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

103、

鑒於我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅。近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋

梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。爰決議要求公路總局於二個月內向本院交通委員會提出橋梁維護書面檢討報告，以確保橋梁之安全。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

104、

由於天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，除損毀橋梁立即修復、重建及改建外，為確保橋梁結構穩定，提高用路人安全；公路總局 106 年度公路新建及養護計畫編列 419 億 6,319 萬 3 千元，辦理多項公路建設，其中包括多項橋梁建設，除橋梁新建、改建及重建工程外，尚有為提高橋梁安全，配合河川改建工程及老舊橋基保固工程等相關計畫預算 7.49 億元。爰要求交通部公路總局，針對未來相關橋樑建設，應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 李昆澤

105、

有鑑於公路總局於 106 年度於「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列汽、機車燃料使用費（以下統稱汽燃費）徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，包括寄發開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元、委託代收手續費 9,947 萬元、催繳及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元、印製繳款書、處分書等 2,070 萬 2 千元及宣導經費 1,000 萬元。

依據公路法第 27 條第 1 項：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費。……。」公路總局依據汽車燃料使用費徵收及分配辦法、公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點及公路監理機關徵收汽車燃料使用費標準作業程序等規定，辦理汽燃費之開徵、催繳、移送強制執行作業。

公路總局代徵汽燃費 105 年 8 月 31 日底之實徵數 468.6 億元，未徵數 128.12 億元，汽車之 104 年度未徵數 6.19 億元及 103 年（含）以前未徵數 37.55 億元，機車部分（未區分年度）未徵起數 33.28 億元，由於未徵數龐鉅。特要求交通部允應積極清理並研議將現行「隨車徵收」改為「隨油徵收」，俾減少國庫財政負擔，於一個月內向交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 劉耀豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

106、

台灣每年平均遭受 3-5 個颱風侵襲，各項公路建設品質需要更精良牢靠。我國自 90 年度起已投入經費約 283.17 億元作為老舊橋梁改建及重建工程，此外針對耐震補強工程也已投入 89.88 億元，然而，我國橋梁品質似乎仍然有待加強，據查天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，近 10 年來光搶修經費竟又花費高達 145 億餘元，顯見因橋樑品質不佳，導致後續費用越花越多

，爰此，要求交通部公路總局積極研議改善方案，並提出書面報告。

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

107、

公路總局於 106 年度預算「公路興建及養護計劃—公路系統新建及改善計畫—淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列 10 億 9,800 萬元，該計劃於 103 年 1 月 15 日經行政院核定，截至 105 年 4 月底工程進度落後 0.22%，目前整體進度緩慢，且屢傳變更工程設計、期程、經費或執行延宕情事發生，橋樑建設計畫之合理性、財務計畫、執行力及後續管養能力應妥善規劃。故建議針對該預算計畫，於三個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以利政府資源有效運用。

提案人：林俊憲 鄭運鵬 陳歐珀 陳素月 葉宜津
李昆澤

108、

金門大橋建設計畫原於 99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，公路總局負擔 39.57 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年辦理第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。現又因承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至 109 年 3 月，截至 105 年 8 月底已 3 次流標，工程無法進行，公路總局身為主管機關，應盡速排除困難，讓金門大橋早日完工，以符合民眾之期待以及國家之整體利益。

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

109、

有鑑於橋梁建設為我國交通建設之重要設施，而金門大橋建設計畫西起烈嶼，跨越金烈水道，進入大金門端湖下南方，路線長度約 5.42 公里，其中跨海部分長約 4.77 公里。本案係於 82 年提出建橋構想，99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，公路總局負擔 39.57 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年辦理第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。該計畫係由金門縣政府委託國道新建工程局辦理，第 2 期工程於 102 年 4 月 9 日決標，截至 105 年 7 月底止，總投入經費 25.33 億元（公路總局 16.77 億元）。由於工程已進入金列水道深槽區施作，因花崗岩地質堅硬、深水區最深達 23 公尺及海象不佳等因素，施工期間發生多起工安意外，且承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至 109 年 3 月，截至 105 年 8 月底已 3 次流標，工程無法進行；由於目前工程階段施作困難度高，未來計畫執行情形及資金需求恐存變數。特要求交通部針對先期計畫及施工工法，積極研謀改善策略，以提高資源運用效益，於一個月內向交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

110、

台九線花東縣界至台東市路段拓寬計畫已完成可行性評估，目前正辦理綜合規劃及環評工作，由於關山月眉沿線居民擔心拓寬計畫影響住房舍被徵收，關山鎮公所經各方面研議協調，提出月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案辦理。爰此建請公路總局儘速研議關山鎮公所建議月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案之可行性。

提案人：劉權豪 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬 林俊憲
陳素月 葉宜津 李昆澤

111、

秋夏之際，颱風頻繁。由於地理位置的因素，位於颱風迎風面的花蓮、台東，常因首當其衝而導致電線桿損壞，進而斷電；斷電之區域除了因道路中斷而導致搶修困難之地區外，亦常包括人口較密集的鄉鎮。有鑑於公路總局目前正積極辦理台 9 線花蓮段道路拓寬、改善等工程，爰此，要求公路總局主動聯繫台灣電力公司，積極評估在道路拓寬工程進行的同時，一併辦理電纜線地下化之工作，以節省工程費用，更避免二次施工而浪費公帑。相關跨單位之研議評估報告，請於三個月內送交立法院交通委員會。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

112、

花東縱谷狹長，台 9、台 11 線等省道為南北交通往來之主要幹道，車速快、危險性高。然而礙於慣行之交通號誌系統過於僵化，易影響道路流暢性與行車速度；又再顧及到行人、支線車輛通行之需求，因此，因地制宜來設置「感應式交通號誌」，或許可以用來解決此侷限。有鑑於公路總局目前正在辦理台 9 線花蓮段道路拓寬、改善等工程，爰此，要求公路總局積極評估，在道路拓寬工程進行的同時，一併將現有路口的號誌系統升級、更換為「感應式交通號誌」系統；除節省未來相關系統建置之工程費用外，更可提升東部地區道路使用之便利性與安全性。相關可行性評估報告，請於三個月內送交立法院交通委員會。

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

113、

蘇花公路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車，預期將可大幅提升蘇花公路的穩定性與安全性。然而台九線蘇花公路部分路段，因諸多因素，行車安全仍有疑慮，包括「東澳至南澳」以及「大清水至崇德」等路段，其中「大清水至崇德」段近五年來的車禍傷亡數甚至不低於現在正在改善的路段。為確保國人用路安全，爰要求公路總局應立即進行蘇花公路剩餘瓶頸路段之調查與研究，以規劃完整的改善方案。相關調查評估工作之辦理規劃暨時程表，請於一個月內送交交通委員會。

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

114、

南迴公路屬省道台九線一部分，從屏東縣枋山鄉楓港至台東市知本荒野，清朝沈葆楨時期開

關成能容人步行的古道，1939 年擴建成楓港至阿塋衛（今達仁）路段，成了可通行汽車的「楓港台東道」。1949 年國民政府遷台後，數千榮民開山鑿石拓寬，並延伸到台東市且鋪設柏油，改稱南迴公路。

南迴公路是連接台東與屏東唯一的交通要道，近年由於海岸線退縮、強降雨不斷、氣候變遷海平面上升等影響，面臨前所未有危機，民眾戲稱南迴公路是「難回公路」，政府有責任建構一條安全回家的路給在外鄉打拼者，這是民眾最卑微的期盼。

根據學者專家研究，在天災、人禍夾擊下，快則 50 年，南迴臨海路段可能消失，爰此要求交通部公路總局，應立即啟動評估另建新南迴公路計畫，並於一年內提出可行性評估報告給本院交通委員會。

提案人：鄭天財 Sra · Kacaw 顏寬恒 簡東明 陳雪生
廖國棟

115、

鑑於交通部、公路總局推動「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫安朔至草埔路段用地徵收計畫」時，原本預定以「原住民保留地」公告現值加四成（僅僅以公告現值每平方公尺 68 元加四成為 92 元，徵收台東縣達仁鄉內 32 筆土地）預備發放土地補償金並考慮直接徵收，此舉引發族人強烈抗議，已有問題前例；加上長期以來，交通部公路總局於偏鄉重大建設徵收土地幾乎均以原住民保留地為主。

為杜絕再生爭議，爰提案要求交通部、公路總局協調相關單位訂定「原保地徵收補償費一致性標準」或比照蘇花改工程統一發放「生活補償金」方案，於 3 個月內送交立法院交通委員會。

提案人：簡東明 顏寬恒 鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生

116、

鑑於屏東縣泰武鄉萬安村唯一聯外道路狹隘，不僅經常堵車、危及交通安全，且影響火災時緊急救災消防時效，當地居民均期望能興建外環道以解決交通瓶頸，但因道路需沿河床施作，工程具有難度，且牽涉公路總局與水保等相關單位，今年（105）5 月立法院內政委員會曾辦理現地考察，承諾專案處理。

因此爰提案要求交通部公路總局協調屏東縣政府、鄉公所等相關單位優先協助本案，追蹤進度，3 個月內提供書面報告。

提案人：簡東明 鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生 顏寬恒

117、

鑒於宜蘭縣山腳觀光道路已納入省道台 2 庚線，該延伸興建計畫道路起自頂埔（頭城），終至利澤工業區（五結鄉）與省道台 2 線相交止，全線長 46.126 公里。沿線行經頭城、礁溪、宜蘭、冬山等主要地方中心及次要地方中心，預計工程完工後，可加速宜蘭縣整體均衡發展，並將外來車流引導至西側各風景區，以紓解市區交通負荷。本案前經公路總局依宜蘭縣政府建議，將該計畫道路納編為省道台 2 庚線，業於 94 年 2 月 16 日奉行政院核示同意提升為省道在案。然該工程延宕許久，無助解決宜蘭地區日益龐大之車流，爰決議要求交通部督促公路總局訂

定期程儘速完成，並於一個月內向本院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以有效解決宜蘭民眾時常飽受塞車之苦。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

118、

鑒於宜蘭地區二結聯絡道路延伸至三星鄉部分，為縣道 196 線拓寬 1,085 公尺及新闢路段 1,800 公尺，總長度為 2,885 公尺，闢建完成後可實質聯結五結鄉、羅東鎮及三星鄉等鄉鎮，有強化聯結宜蘭東西向區域及抒解南北向交通流量之重要功能。宜蘭近年觀光發展興盛，隨著國道 5 號完工通車，其便利性帶來外地大量車潮，壅塞嚴重已影響宜蘭人返鄉權益；該延伸工程一旦完工，將有助於消化宜蘭地區日益龐大之車流。爰決議要求交通部督促公路總局儘速協調宜蘭縣政府共同啟動是項工程，並於一個月內向本院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以解決宜蘭地區日益嚴重之塞車情形。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

119、

鑒於國道 5 號側車道南北方向尚未全面貫通，無法有效分流致使國道 5 號在宜蘭地區常塞到爆，造成宜蘭人返鄉之困擾。國道 5 號側車道原規劃由宜 4 至宜 30 鄉道間約 20 公里長兩側橋下空間佈設各 2 車道之側車道，提供地區性短程交通使用，一旦施工完成，除可避免短程交通利用高速公路上下而影響主線車流順暢，兼可提供蘭陽地區另一條南北向交通幹道，有效分擔台 2、台 9 日益擁擠之交通。爰決議要求交通部督促公路總局訂定期程儘速完成國 5 側車道之貫通，並於一個月內向本院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以維護宜蘭民眾返鄉之權益。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

120、

對於台 61 線快速道路計畫，其終點原至曾文溪北側而未跨過曾文溪連接台南市區。經地方民意反映，公路總局亦開始進行曾文溪大橋之評估，唯此項作業行政程序過於冗長繁複，導致現今仍無實質動工，建請公路總局加速作業，俾使本項工程得儘速開工，以嘉惠地方民眾及形成第三條縱向快速南北道路。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 劉權豪
陳歐珀 陳素月 李昆澤

121、

台灣部分公路其環境、地質等條件原來即不適宜興建公路，但為部分民眾之對外聯絡，且往年秉持人定勝天心態，故施做不少此類型道路。但近年來氣候變遷異常，劇烈天氣型態日多，上述道路終年處於維修狀態，而虛擲經費在內。公路總局應確實檢討部分道路修建之必要性，秉持與環境和諧共處心態而對待修建、新建之公路建設。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 劉權豪 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

122、

依據公路法第 11 條之規定「縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理」。為落實政分工制度及地方自治之精神，且為避免地方政府因不悉相關法規而怠慢地方建設、又為避免有心人士惡意扭曲事實、操弄媒體、誤導國人，爰要求公路總局彙整中央挹注地方之所有道路養護經費、財源清單，並行文各地方政府，以避免造成道路安全之疑慮，影響國人行之權益。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

123、

交通部統計指出：截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三名，花蓮縣、嘉義市為最低，均為 3.7%。各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占 24.2%次之，兩者占所有運具 71.7%，顯示國內大眾運輸系統使用率偏低。審計部 104 年度審核報告指出：「交通部推動綠運輸政策執行結果，節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升……公路總局允應賡續加強辦理……」機車不斷增加已形成嚴重空氣、噪音污染問題，因此敬請交通部、公路總局等相關單位於 3 個月內向立法院提出獎勵搭乘大眾運輸、並適度抑制機車成長措施書面報告。

附表：我國歷年機動車輛統計表

單位：輛

年度	總計	汽車	小客車	機車	每百人 汽車數	每百人機 動車輛數
90	17,465,037	5,731,835	4,825,581	11,733,202	25.6	77.9
95	20,307,197	6,750,169	5,698,324	13,557,028	29.5	88.8
101	22,346,398	7,206,770	6,091,324	15,139,628	30.9	95.8
102	21,562,645	7,367,522	6,236,879	14,195,123	32.0	92.0
103	21,290,313	7,554,319	6,405,778	13,735,994	32.2	90.9
104	21,400,863	7,739,144	6,573,746	13,661,719	32.9	91.1
105	21,453,054	7,800,339	6,626,952	13,652,715	33.2	91.2

※註：1.資料來源，交通部統計查詢網。105 年度係截至 8 月底實際數。

2.汽車包括：大客車、大貨車、小客車、小貨車及特種車。

提案人：簡東明 鄭運鵬 鄭天財 Sra · Kacaw 陳雪生
顏寬恒

124、

本席今年 6 月質詢時揭露，我國機車肇事率，9 年來竟然成長將近一倍，2007 年至 2015 年，每萬輛機車肇事率，件數由 79.95 成長至 143.08，成長率 79%，受傷人數由 105.77 成長至 192.11，成長率 82%，此外道路隱形炸彈越來越多導致交通意外事故頻傳，包括閃避道路坑疤、閃避路邊違停、閃避滑手機的路人等，顯見政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，建請公路總局積極改善道路品質，標誌，以減少交通事故發生率。

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

125、

有鑑於公路總局 106 度於「公路及監理業務管理」項下編列 57 億 7,751 萬 4 千元，其中 37 億元係辦理公路公共運輸多元推升計畫等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長，至 105 年 8 月底止，小客車達 657 萬 3,746 輛，每百人汽車持有數及機動車分別為 33.2 輛及 91.2 輛，均成上升趨勢，造成都市地區嚴重之空氣污染。

另據交通部統計指出，截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，而臺灣地區以花蓮縣及嘉義市為最低，均為 3.7%。

綜觀各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以私人運具中之「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占 24.2%次之。二者占所有運具之 71.7%。

顯示國內大眾運輸系統使用率偏低，多數縣市之大眾運輸系統並不發達，無法有效發揮替代私人運具之政策功能。特要求交通部允應正視汽機車數量龐大現況，並結合大眾運輸發展政策，紓緩汽機車持有數量成長，俾減少及分散汽機車使用需求，以降低污染排放、提高資源運用效益，提出有效解決對策，於一個月內向交通委員會提出書面說明。

提案人：趙正宇 鄭寶清 葉宜津 鄭運鵬 林俊憲
陳歐珀 陳素月 李昆澤

126、

有鑑於公路總局 105 年 3 月間誤寄發 101 年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達 29.1 萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成本 703.5 萬元，該局之作業疏失致生公帑無謂浪費外，亦影響政府執法形象，監察院並於 105 年 9 月提出糾正。惟截至 105 年 8 月 18 日止，尚有 1.3 萬件退費案件（金額 728 萬元）尚未完成退費作業。特要求交通部允應積極辦理，於一個月內向交通委員會提出書面說明。

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

127、

有鑑於大型車職業駕駛在拿到職業駕照後，必須進行初訓並且每三年進行回訓，然而現行駕訓班一班最少五十人，在「車輛性能保養與運輸業大型車駕駛自主檢查與緊急應變」等術科訓練科目，如班上人數太多，只能以看錄影帶的方式進行，沒有辦法進行實際訓練，很難達到回訓之功效，爰要求公路總局，應於三個月內，就目前營業大客車駕駛回訓機制提出檢討報告。

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

128、

有鑑於交通部宣布明年五月起針對汽車駕駛執照考試，將全面強制加考實際道路駕駛。惟相關配套措施如路考路段未設置告示、路考教練未實施全國統一性訓練及考照期間之行車事故之責任歸屬與理賠事宜未有明確規範，爰要求交通部公路總局於明年四月前若未將相關配套措施辦理完畢前，應暫緩實施強制實際道路考照之制度，以避免產生更多交通事故，反而失去原先保護用路人及民眾之美意。

提案人：陳素月 鄭寶清 葉宜津 林俊憲 陳歐珀
李昆澤

129、

鑒於我國預計民國 114 年將邁入超高齡社會，營造高齡友善環境至為重要，政府有責及早規畫。而交通部為提供高齡者及行動不便者更多元、無障礙之運輸服務，訂有補助無障礙計程車作業要點，惟推動情形未如預期，無法營造行動不便者便利之運輸環境，公路總局在推動便捷的公共運輸部分，尚有很大改善空間。為免我國即將面對人口老化結構改變之事實、屆時無法提供足夠無障礙之運輸服務，爰決議要求公路總局應就規畫面再作檢討並於二個月內向本院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲 葉宜津 陳素月
李昆澤

130、

目前對於 60 歲以上職業駕駛換發駕照之體檢，因其有視野及夜視項目，該項儀器昂貴，平常所用機會不多，導致大部分醫院不願購置，而形成符合規定體檢醫院相當稀少，造成民眾不便。建請各監理站應自行添購該項設備，對於此項體檢得由監理站自行檢測，其餘項目仍至一般醫院體檢，避免民眾往來奔波之不便。

提案人：葉宜津 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲 劉權豪
陳歐珀 陳素月 李昆澤

131、

行動餐車創業門檻低，人事成本少、專業技術低，是許多青年微創業的選擇，行動餐車不僅可融合當地特色，也可配合流行文創打造「餐車文化」。然而，目前餐車檢驗標準不一，僅由監理單位、人員自由心證，令業者無所適從，爰要求交通部在限速條件下，應配合行動餐車需

求，大幅鬆綁，訂出車輛規格、安全標準、規劃可營業區域或觀光景點，讓行動餐車可以在規範下合法安心營業。

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

132、

交通部及所屬機關為考評及查核所屬之工程，常委外聘請外界之專家或學者來執行，這些專家或學者握有監督考評之權力，依利益迴避原則，應不宜受邀至考評單位以講習之名，領取高額演講費。爰要求交通部制定規範，除義務免費外，禁止所屬機關或單位以給付演講費或車馬費方式，邀請所屬工程考評之專家或學者至單位內講習，以符合利益迴避原則。

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

133、

交通部公路總局各養護工程處負責之工程計畫，常受上級機關與其他事業目的機關來考評、查核、稽查、輔導、視查與演習等，所需之各類文書簡報或餐飲費用，均由承商負擔，然契約中卻無相關明項及費用，形成額外負擔。爰要求交通部檢討應於投標書與契約載明各項檢查、稽查、考評、輔導及演練等承商負擔之義務及成本，以利承商估算合理標價，請於一個月提出檢討改進方案。

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

134、

國內殯儀館運靈車目前合法領牌數，大型車 145、小型車 72，合計 217。其中彰化縣最多有 72 輛、連江縣、嘉義縣則掛零。據業者估計目前使用之殯儀館運靈車約有 8 成不合法。雖然，業者可自國外進口合法之殯儀館運靈車，然而在成本考量下，國內業者皆由車廠自行組裝打造而成，既然國內車廠有改裝技術且國內有其需要，爰要求交通部在限速條件下，研擬配合修正檢測相關規定，讓改裝車得以通過驗車測試，取得合法之牌照。

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

135、

台灣公路網建設密布，長年對於台灣原生珍貴野生動物造成影響日益嚴重，如南部墾丁陸蟹產卵期間必須從陸上棲息地跨越省道至海中產卵，高路殺率讓台灣本土陸蟹族群快速減少。又如台灣僅存本土貓科動物石虎，目前族群數量約五百隻左右，瀕臨滅絕，卻時常可見石虎路殺個案。顯見公路總局缺乏永續發展觀念，為對於因公路總局道路開發造成的生態破壞並未擬定因應對策。爰提案要求公路總局於三個月內邀集生態、環境學者、保育主管機關，盤點目前台灣因公路開發而受威脅之生態項目，並於半年之內制定生態補償、或減緩衝擊等相關因應對策。

提案人：葉宜津 鄭運鵬 林俊憲 劉權豪 陳素月
李昆澤 陳曼麗 鍾孔炤

(進行協商)

主席：現在處理公路總局單位預算。第 1 案、第 2 案併案處理，屬於歲入罰金罰鍰收入，第 1 案增列，第 2 案刪除，請公路總局說明。

陳局長彥伯：第 1 案與第 2 案均與罰鍰收入有關。從今年開始，與桃園市相關的裁罰已移撥給地方政府，故罰鍰收入會減少 4.5 億元，但我們這次在相關預算編列又增加了 5 億元，一去一回間，大概有 10 億元。鑑於違規裁罰均依照分配規定移撥地方，故建議第 1 案及第 2 案維持原編列數，不予調整，謝謝。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：這是實報實銷的，拿多少就不要……

主席：第 1 案及第 2 案不予處理。

現在處理第 3 案至第 9 案，與歲入規費收入超徵、增列有關。

請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：這幾個提案從增列一億到四億都有，還有增列 2,000 萬元的，就看召委的意思。

主席：我建議增列 1,500 萬元。請陳局長說明。

陳局長彥伯：有關各科目之間的情形，坦白說，我們的規費收入有增有減。以代檢費為例，從 105 年開始，給代檢廠的代檢費從原來的三分之二增加到五分之四，以致公路總局的收入由三分之一調降為五分之一，此其一。其二，在考照方面，由於少子化之故，使得考照人數較去年同期少了四萬人，而考照的人減少，規費收入也就跟著減少，但不可諱言的，車輛數確有增加，所以才說有增有減。原則上我們同意依照召委意見增列 1,500 萬元。

主席：第 3 案至第 9 案增列 1,500 萬元……

葉委員宜津：以哪一案為主？

鄭委員運鵬：這 1,500 萬元是增加於審查費，還是證照費？

葉委員宜津：我建議以第 7 案為主做文字修正，不然這樣……

主席：好，看公路總局……

葉委員宜津：因為第 7 案提案增加 2,000 萬元。

主席：第 3 案至第 9 案併案處理，至於修正部分……

在場人員：是增加行政規費還是一般事務費？

葉委員宜津：放在科目下由他們自己處理。

鄭委員運鵬：那就要調整很多了，如果要在行政規費調，不增加個上億元實在講不過去，因為你們有分審查費、行政費、證照費、登記費，這些都不大一樣。

陳局長彥伯：可否由我們自行調整？

鄭委員運鵬：我覺得收入調個 3 億都可以。

葉委員宜津：第 7 案是規費收入啊。

主席：規費收入比較大啊！

陳局長彥伯：是規費收入。

鄭委員運鵬：增加個 3 億都可以。

主席：那就第 7 案規費收入增加 1,500 萬元，修正通過。

現在處理第 10 案，本案與勞務承攬有關，是個凍結案。

106 年度預算勞務承攬編了 11 億 2,312 萬 2,000 元，預計進用 2,659 名勞務承攬人力，較 105 年增加了 8,625 萬 3,000 元，所增加進用的人數高達 109 人。這幾年來，交通委員會一直要求政府單位減少非典型雇用方式，避免勞工低薪化，無法穩定的工作，所以這個部分我要求你們必須提出書面報告說明，預算凍結 8,600 萬元。

葉委員宜津：我支持一下召委，我記得上一屆最後曾經通過決議—公部門不可以用派遣勞工，我們有做這樣的決議哦，你們為什麼還增加這麼多呢？

陳局長彥伯：這不是派遣人力，而是屬於勞務承攬的人力，因為這部分的工作是屬於公路養護，內容大概是路容整潔的維護，而且這是全局各工程處相關人力的總計，我們會遵照提案委員的意見，提出書面報告。

主席：那預算就凍結。

葉委員宜津：這不是只有凍結，我們應該反對它增加進用派遣人力。

林委員俊憲：請問你們的勞務承攬是做什麼工作？都是委外嗎？看起來應該是委外吧！勞務承攬是如何承攬的？

陳局長彥伯：我們是勞務承攬，工作內容是在省道上做水溝清污、道路清掃。

林委員俊憲：你們是不是委外？

陳局長彥伯：是勞務委外。

主席：為什麼增加 109 人，增加這麼多？

林委員俊憲：一年一聘嗎？

陳局長彥伯：對，一年一聘的方式。

林委員俊憲：明年就不會有這些人？

陳局長彥伯：每一年都會有這些需求人力在。

林委員俊憲：如果是每一年都有，表示去年也有，當這部分被拿掉後，你用什麼來補這項業務？

葉委員宜津：我們不是拿掉，而是我們不讓它增加，去年有，今年也有就好了，為什麼還要增加？

陳局長彥伯：以往因為相關的人力可以由我們局裡頭……

主席：承攬人力高達 2,600 人以上耶。

陳局長彥伯：最近因為人力遇缺不補，一直在縮減中。

主席：今年增加 109 人。

葉委員宜津：什麼人力遇缺不補？

主席：明年比今年增加 109 人，怎麼會是遇缺不補？

吳組長文益：我們因為組織改制的關係，所以士級人力遇缺是凍結的。

趙委員正宇：中央分隔島上面的花樹，你們是另外委外的吧！局長，這裡面有沒有包括中央分隔島的整修？

陳局長彥伯：整修沒有，都是路容的整頓。

吳組長文益：還有排水溝的清理。

趙委員正宇：我知道有排水溝的清理，但中央分隔島很多上面是有花、樹的，那些你們有沒有整理？

主席：好，照案通過。

繼續處理第 11 案，這一案是水電費，請局長說明一下。

陳局長彥伯：這一案我們在會前已經與劉委員溝通過了，原則上，委員是認同……

葉委員宜津：現在劉委員不在，而且水電費都是實報實銷的，我們先不要處理。

主席：好，本案不予處理。

處理第 12 案，這一案是法定編制的待遇，請局長說明一下。

陳局長彥伯：提案委員認為我們的待遇人事費用增加了，但費用增加其實是因為相關人員晉級的關係，我們已經跟委員做過說明了。

主席：劉委員的提案是認為你們的預算員額減少，但人事費用卻增加 1,800 多萬。

陳局長彥伯：預算員額確實減少，但在編列法定預算時，他們的薪水是增加的。

主席：好，本案不予處理。

處理第 13 案，這一案是學分補助費，委員要求凍結，請局長說明一下。

陳局長彥伯：這部分是依照公務人員訓練進修相關辦法編列的，而且同仁是有去上課才可以申請學分補助，都是實報實銷，建議採凍結五分之一的的方式，另提書面報告。

主席：好，預算凍結五分之一，提書面報告後始得動支，本案修正通過。

處理第 14 案到第 17 案，這幾案是屬於基本行政維持——一般事務費節能減碳的部分。

局長，為了節省國家的能源，建議公路總局印製「台灣人的路」之書面版本，全面改採電子檔的方式來發送，請局長說明一下。

陳局長彥伯：原則上，「台灣人的路」也是有電子書，每一年的書冊也盡量減量，以 1,000 冊的方式來印製，這是最低的。而且這部分我們是委託台灣愛智兒潛能發展協會幫我們印製，目的是為了要輔導身心障礙者，在這之間取得平衡，建議這部分可以維持。

主席：你們印製的數量不大，才 1,000 份。

趙委員正宇：建議這幾個案子併案刪 50 萬元就好了。

陳局長彥伯：因為是委託身心障礙團體，是不是可以維持……

葉委員宜津：我建議採趙委員的意見，以第 16 案為主來刪減一點。

趙委員正宇：本席建議刪 50 萬元，你們可以少花一點錢，但無障礙的部分一定要印。

陳局長彥伯：好，科目讓我們去自行調整。

主席：第 14 案到第 17 案併案刪減 50 萬元，請公路總局自行調整。

處理第 18 案，這一案是有關原住民的就業。

鄭委員天財：這一案有跟我說明過，改為書面報告。

主席：這一案公路總局有跟鄭天財委員說明過了，就改為書面報告，本案修正通過。

陳局長彥伯：「同意後」這幾個字是不是可以拿掉？

主席：改為「送書面報告後始得動支」？

陳局長彥伯：對，刪掉同意部分。

主席：處理第 19 案，這一案是文康活動費的部分。

陳委員素月：本席希望文康活動費不要名實不符，所以提案要求全數凍結，請他們提出書面報告，讓我們瞭解實施的實際狀況，然後再准予動支。

葉委員宜津：文康活動都在幹嘛？

主席：一個人一年的上限是 2,000 元嗎？都在辦什麼活動？

馬主任文林：局裡面各個社團的活動，因為我們的社團滿多的，有桌球社、羽球社、舞蹈社、瑜珈社、登山社等等，而且不會重複，還要配合中央運動會、總統杯中各項球類比賽。

葉委員宜津：那是請老師的費用，不予處理啦。

主席：本案不予處理。現在處理第 20 案至第 23 案及第 26 案。

陳委員歐珀：關於監理業務管理，截至 105 年 8 月，代徵汽燃費未徵收款達 128 億元，並未積極處理；今年 3 月又有誤開機車汽燃費處分書的案子，浪費公帑 700 多萬元，不但影響政府執法形象，監察院也已提出糾正。關於本項預算，本席認為公路總局對類似的業務管理應該妥善處理，在未妥善處理之前，本席建議刪除 1,000 萬元，這個不能不刪，額度部分則可討論。

趙委員正宇：隨油徵收就不會有這些問題，既不要催繳，也不要送達處分書，什麼都不用了。次長，你也同意吧？

鄭委員寶清：本席建議刪 500 萬元，以示警惕，以後要小心。

主席：現在我們處理的是第 20 案至第 23 案，第 26 案則是凍結案。

葉委員宜津：刪 500 萬元太少了。

鄭委員寶清：不會啦！差不多。

林委員俊憲：本席是提案刪 700 萬元。請問你們退費退完了嗎？

陳局長彥伯：在 3 月就都退完了。

葉委員宜津：好，就照林俊憲委員的意見，其實我覺得刪 700 萬元都還太少。

主席：就照林俊憲委員提議，刪減 700 萬元，科目自行調整。第 26 案的凍結部分就改為五分之一，提書面報告。

現在併案處理第 30 案的刪減案及第 24、25、27、28 案的凍結案。

林司長繼國：關於隨車徵收是否改為隨油徵收，有很多委員都提出關切，之前我們也跟各位委員報告過，50 年代曾經實施過隨油徵收，產生了短徵、非車用油流用及地下油行等問題。近期隨著電動車輛愈來愈普及，如果隨油徵收，變成非車用油……

主席：電車車輛是普及到什麼程度？不要亂講，現在電動車輛哪有普及？

林司長繼國：這些都是相關議題，因為委員很關心，所以目前部裡也已經請運輸研究所針對這部分

進行專案研究，就如果改為隨油徵收是否會造成短徵，電動車、油電車該如何徵收，還有就是隨油徵收可能要經濟部的油品公司配合行政作業等議題做專案研究。

葉委員宜津：不要講這麼多，汽燃費隨油徵收已經講很久了，大家只用凍結案也算客氣的。但第 30 案真的可以考慮，因為這是宣導經費，竟然用到 1,000 萬元，其實大家心裡有數，隨油徵收根本完全沒有進度，所以也不用再宣導了。

主席：第 30 案這 1,000 萬元宣導經費是如何運用？請簡單說明。你們的預算書上面根本沒有說明經費運用情形，是要做風箏、紙飛機還是什麼？如何宣導？

陳組長聰乾：這部分是我們每年開徵時由全國 37 個監理所站去做宣導，今年與去年我們……

主席：這 1,000 萬元，37 個監理處所是如何宣導？

陳組長聰乾：今年我們有辦抽獎活動，因為機車汽燃費在 102 年改為每年定期開徵，之前的徵收率都很低，大概 5、6 成而已，去年、前年已經達到 85%。

主席：宣導之後增加多少？

陳組長聰乾：去年跟前年差了 40 億元，今年 10 月與去年同期又增加 7 億多元。

葉委員宜津：這跟開徵宣導完全無關。

陳局長彥伯：這是有關汽燃費徵收的宣導經費。

主席：我就是請教你們如何宣導。

陳局長彥伯：我們有辦活動，除了抽獎，還有一些文宣是每年都會有的，希望大家趕快來繳。我特別要提到的是，機車抽獎活動提升的徵收率大概有 4.83%，徵收金額也達 40 幾億元，以 1,000 萬元的經費可以徵收到 40 幾億元，效益是非常大的。

葉委員宜津：我覺得可以刪一半。

主席：蕭委員有什麼意見？

蕭委員美琴：我是要反駁，剛才司長提到不能改成隨油徵收的理由，我覺得都很難成立。第一，他提到可能會有地下油行。但不能因為害怕有地下油行就不改為隨油徵收，這是政府管理有沒有效能的問題。第二，關於電動車或其他新型態能源運用的交通工具出現，會影響徵收的問題。電動車的本身就是要節省耗油，它沒有用油，又要支付汽燃費，其實是非常不公平的。會去買電動車的人，本來就是想調整排氣量，就是要走綠能、走環保，他已經支付更高的代價與成本，怎麼又因為他不使用油，怕在他身上徵不到汽燃費，所以不能隨油徵收，這是什麼道理？

林司長繼國：汽燃費的名稱看起來是燃料稅費，事實上是道路使用費，無論是使用什麼能源的車輛，只要有使用道路，都應繳交，因為這個費用是要做道路修建養護與安全管理的用途。

鄭委員運鵬：如果是這樣就改名算了。

趙委員正宇：電動車另外收。

林委員俊憲：你們提到廢除燃料費，隨油徵收，正反意見都要講，這沒有好處嗎？

葉委員宜津：我們要求公路總局趕快做文字修正，我們責成你們就改名叫做道路使用費，當作是交通委員會的決議。

林委員俊憲：稅額徵收多寡跟宣導費有關係嗎？我覺得這 1,000 萬元一點用處都沒有，你們是在胡

說八道。徵收燃料費跟有沒有宣導有關係嗎？消費者是很無奈的，你們的徵收不改，他只好乖乖的繳，我們隨便做個民調，你問在場的人，有誰知道燃料費用在什麼地方？這 1,000 萬元是宣傳什麼？這個錢根本就是浪費，應該全數予以刪除。

趙委員正宇：我是提議刪減 500 萬元，你們說要全部刪，我也沒有意見。

鄭委員運鵬：關於宣導費，剛才局長說是辦活動。我應該沒有記錯，汽車加機車的牌照數總共 2,000 多萬張，如果扣掉重複的，大概有 2,000 萬個人在繳費，以 1,000 萬元服務 2,000 萬個人，你說可以達到多少宣傳效益？我認為是沒有啦！不辦這個宣導也不會怎麼樣，因為你們本來就有寄送開徵通知單。你們一年不辦宣導，看看會怎麼樣。

林委員俊憲：如果明年沒辦，徵收的金額掉下來，我們再給你們。

鄭委員運鵬：你們辦這個活動，基層行政人員也累，我認為也達不到宣傳效果。

葉委員宜津：我幫他們說情一下。他們說辦這個宣導有一點誘導作用，因為辦抽獎那幾天，大家可能會想反正是要繳，就順便去抽獎一下。

趙委員正宇：500 萬元給他抽獎嘛！要花到 1,000 萬元嗎？

葉委員宜津：照趙委員正宇的意見，今年刪減，明年就不給了。

鄭委員運鵬：執行方式可以學國稅局，用網路繳費，人人可以抽獎，如果要到現場，真的有限，錢多花的。

趙委員正宇：500 萬元夠了。

主席：第 29、30、31、32 案都是監理業務宣導經費，統刪 500 萬元，科目自行調整。

鄭委員運鵬：真的不要辦要搭舞台的活動，基層人員也累。

陳局長彥伯：讓我們自行調整，好不好？

葉委員宜津：凍結案要凍多少？

主席：凍五分之一，提出書面報告後，始得動支。

陳局長彥伯：我們照辦。

主席：第 34 至 40 案要逐案處理，現在處理第 34 案，有關酒後駕車違規專班鐘點費的部分。

趙委員正宇：要酒駕者上這種課程有沒有用？

陳局長彥伯：有，目前行政院還要求我們把累犯……

趙委員正宇：時間延長嘛！

陳局長彥伯：是。

趙委員正宇：但是沒有什麼效果啊！上課和抓去關，他們比較怕，罰錢他們比較不會怕。

陳局長彥伯：委員，我們不是法務部。

趙委員正宇：我知道。

陳局長彥伯：交通部只能採取行政罰。

趙委員正宇：如果是累犯，就把時間拉長。

主席：增加講習時數方面，現在的處理方式如何？

陳局長彥伯：有酒醉防制、參訪等，我們已針對講習課程做了大幅度檢討。

主席：你們提升了老師的鐘點費，但是我們想了解的是，上課時數你們是怎麼處理的？

王次長國材：酒駕裁罰部分，因為監獄人滿為患，現在都沒有辦法處理，經過治安會報討論後，已把過去初犯上課 4 小時提高為 6 小時，累犯則由 6 個小時提高為 12 小時，可能會跨天上課，酒駕方面的講習時數都提高了，這筆經費本來就有點不夠，希望委員支持。上課的過程會讓很多人覺得非常不方便，因為會影響原來的工作。

葉委員宜津：如果違規者怕講習和關，講習經費就要增加。

趙委員正宇：講習費不能刪，但要修法規規定來上課的人要自己掏腰包付講習費。

葉委員宜津：本席建議在「顯見上課成效不彰」之後增加「交通部應研議修改處罰條例是否加重罰則」，很多人反映要加重，因為現在的處罰已經很重了，還是有那麼多酒駕，所以你們要研議如何改善遏阻酒駕。

林委員俊憲：剛剛次長的意思是，上課主要是讓酒駕犯者不方便，浪費他的時間，至於上課內容如何則不重要。

王次長國材：很重要。

林委員俊憲：上什麼？公民道德嗎？還是上完課他們就淚流滿面、深感懺悔？

陳局長彥伯：酒癮的防制、懲戒……

葉委員宜津：一直放酒駕車禍現場的照片給他們看。

林委員俊憲：老師隨便找就可以。

鄭委員運鵬：再犯率多少？

林委員俊憲：預算我支持。

主席：第 34 案不予處理，有鑑於酒駕違規已對人民的性命造成重大衝擊，交通委員會會在這個會期安排會議，邀請部長、局長、法務部、警政署到本會進行專題報告。本席在此提醒局長，當年新北市女消防隊員被酒駕人士衝撞之後截肢，當時交通委員會把刑期改為一年以上七年以下有期徒刑，高雄發生葉少爺事件後，我再提案修改為三年以上十年以下有期徒刑，但是酒駕事件仍然層出不窮，除了重罰之外，上課、取締方式、教育宣導及社會風氣方面，希望局長在本會期的專題報告提出更明確的說明。

處理第 35 案，「監理業務—業務費—一般事務費」項下辦理「簡政便民為民服務及機關防護災害演練」編列 327 萬 2 千元，你們辦的整體服務滿意度調查報告指出，認為整體服務品質有改善者不到一半，各類便民服務中，監理服務 APP 的認知度不到 3 成，汽機車燃料使用費已改為每年 7 月合併開徵的認知度也不滿五成，請交通部說明。

陳局長彥伯：簡政便民部分，主要是下鄉服務，在很多委員的選區都有下鄉服務項目。另外，還有高齡駕駛自我評估、駕照繳回的服務，這個業務有其必要性，另外還有路老師道路交通安全的宣導，可否請委員支持。

主席：改凍結五分之一，提書面報告。

鄭委員運鵬：局長，你自己有沒有開監理服務 APP？有些人有很多輛汽機車，因此他們需要常常看 APP，但是他們不需要看其他縣市的消息，這個軟體裡面的最新消息沒有分類，可否簡單分

類？

主席：陳組長，你的手機有裝 APP 嗎？

陳組長聰乾：好，我們依委員的意見改善。

鄭委員運鵬：一打開最新消息，就出現花蓮、彰化、旗山、台南、桃園等幾十個消息，很難找到自己要的，因為有的縣市沒有監理站，所以你們不是照縣市別處理，請你們依監理站分類，以利民眾使用。

陳組長聰乾：好，可以。

葉委員宜津：你們可以依麻豆監理站、新營監理站區分。

陳組長聰乾：有人的戶籍、車籍在那邊，但是人不在那邊。

葉委員宜津：他自己知道他在哪一邊。

鄭委員運鵬：車主知道是哪個監理站的業務。否則，最新消息一拉下去，好像全國新聞一樣，沒有意義啦！

陳組長聰乾：好。

主席：第 35 案凍結五分之一，提書面報告。

處理第 36 案。

葉委員宜津：油價補貼去年你們就說要取消了，為何今年又編回來？本席認為油價補貼不合理，應該要全數刪除，而且去年是你們自己說要取消的。

林副總工程司福山：油價漲的時候，有一個配合凍漲給予油價補貼的措施，去年部裡研議要予以取消，提到行政院後，院裡認為可以暫時繼續維持，基本上，這部分是專款專用，油價的部分若回到柴油 28 元、汽油 31 元以上，因客運業表示要反映到票價，所以希望凍漲的話，就會相對的給予油價的補貼，像今年這部分就沒有用到。

葉委員宜津：所以會備而不用的意思？

林副總工程司福山：是。而且這個經費是專款專用，我們並無法挪用。

葉委員宜津：相關的標準，你們要送給交通委員會一份。

林副總工程司福山：是的。

葉委員宜津：因為你們本來答應要取消，但現在又編了，所以我們才覺得奇怪，總之，這筆錢可以讓你們放在那裡，但是標準方面必須一致，因為牽一髮而動全身，即油價一漲，真的會帶動各種物價上漲，而且也不能你們想要補助就補助，所以交通委員會要知道你們依據的那套標準是什麼，總之，這個案子可以不予處理，但請你們提供相關的標準過來。

林副總工程司福山：好。

主席：第 36 案不予處理，請提供相關的書面報告給交通委員會。

處理第 37 案。

陳委員素月：公路總局預定明年 5 月就要全面實施實際的道路駕駛，也就是路考，所以大概剩下半年的时间，感覺時間也滿匆促的，而且也看不到公路總局提出實際路考的配套措施，事實上，這已試辦半年了，也衍生了許多的問題，針對這些問題，你們是否有一些配套措施呢？有無召

開相關的研討會呢？像與駕訓班、教練之間，應該要有一些互動，聽聽他們在實務上會遇到什麼樣的困難，然後再來擬定相關的辦法，但至今我們都還沒有看到這些辦法，而且此舉也讓我們覺得滿倉促的。

葉委員宜津：其實陳委員提的，我已經有在做了，就是應駕訓班的要求，即他們聯合起來要跟你們協商、討論，而我也知道進行很多遍了，可是發生什麼現象呢？就是你們當場答應人家的，最後也沒有這樣做；人家的困難，你們說回去要研議，到現在也沒有一個結論，所以這個措施要繼續進行下去，其實會有很多問題，比方說要求人家協助你們處理的，但這些人員也沒有公權力，若出事的時候，帳要算在誰的身上？對此，我也不知道要怎麼處理，但如果你們決定這樣做了，就應該有一個完整的規劃，像我現在真的很擔心，明年真的實施路考時，那些參加考試的統統都是新手，所以出狀況後的責任歸屬要如何處理呢？

陳委員素月：上次我質詢時有提到一個案例，事後監理站站長有向我補充，車禍事故的賠償最後也不是由站裡來支出，好像是站裡面的人員自掏腰包的，所以保險的部分，你們都還沒有一套完整的辦法。另外，我的提案是要求 6 個月內，現在則修正為 3 個月內，畢竟你們明年 5 月就要實施了。

葉委員宜津：一定要 3 個月內提出。

主席：修正為「3 個月內」，就這樣修正通過。

葉委員宜津：這個書面報告中，關於各種狀況的責任歸屬都要說明得非常清楚。

主席：處理第 38 案。

鄭委員運鵬：本席幾次質詢都有提到，希望你們能夠徹底去思考手機配對平台 APP，到底什麼樣的環境才是最適合台灣的發展，而且除了多元之外，也應該要整合，不知次長、局長有無看到今天的報紙，就是 Uber 買下滿多報紙版面，主要是阻止政府公路法修正案的 2,500 萬元罰金，而這表示什麼呢？第一，罰 2,500 萬元他們真的會怕；第二，他們表示不願意納入多元化計程車方案當中，如果納入了，他們就不會被罰 2,500 萬元，然這個公路法修正案連委員會都還沒有開始討論，他們就已經買廣告來對抗政府了，可是我們也不希望他們收掉，而是希望多元化計程車方案要有效，但這個廣告就是告訴你們他們是不參加的，對此，你們的對應方案是什麼？如果台灣叫車的 APP 沒有辦法達到跟他們可以對抗的程度，就像方才我說的，國內旅遊的旅客不會到台中去下載台中的 APP 啊！外國旅客更不會來台灣之後再去找台中、台南或中華民國的 APP 來下載啊！所以這套機制是沒有用的，他們也不理你，只希望你們不要罰他們錢。

再來，真的執行下去之後，到最後若還是無效，即一堆車隊、一些縣市都分區了，到最後 Uber 還是違法，然後我們的平台又不被使用，那該怎麼辦？所以這部分你們真的要好好研議，其實這個案子凍結十分之一對你們來說沒有什麼差別，我也沒有要刪你們的預算，但我要提醒你們目前的方案是無效的。

葉委員宜津：我早上也有看到那個廣告，我覺得那是公然挑戰公權力，根本沒有把交通部放在眼裡，擺明了 2,500 萬元就是不會繳的，看你們怎麼辦！這真的很惡質，不過我們自己也要長進，誠如鄭運鵬委員說的，如果沒有辦法把這些 APP 做好的話，他們就是繼續這樣嘲笑政府，所以希

望交通部門要拿出辦法，要不然你們顏面哪裡擺？本席認為凍結十分之一太少了，應凍結四分之一，甚至是凍結二分之一，總之，你們的 APP 要有用啦！然後至少要凍結四分之一。

主席：局長，今天這個廣告也請你看一下，也請你做個回應。

王次長國材：我先說明一下好了，第一，鄭運鵬委員所提全國性的部分，我想路政司也可以研究一下，但現在有一個狀況，就是若採用分區，像現在高雄就非常配合，就有車隊出來配合，那是比較快的，而我們也很想有一個多元計程車方案來吸引這種比較高品質的車隊、讓這樣的亮點能夠趕快出來，但是全國性的部分，我也認為有其道理，畢竟為了要跟 Uber 競爭，若能有全國性的，才能發揮較大的功效。

第二個，在計程車服務業叫車平台的部分，他也可以扮演像大車隊這種角色；另外，小客車租賃業這部分，他也可以做。

主席：次長，這些我們都懂，人家今天花那麼錢登廣告，你要有一個正式的回應啊！

王次長國材：我知道立法院有提案，我們非常支持，也希望 2,500 萬元這個提案趕快審，真的！他一定是怕才會開始談這件事。而且我覺得，有時候道德規勸、談判都沒有用，重罰真的是最重要的手段。依照公路法和多元計程車方案，他是可以扮演、轉型成這個角色，但是他現在卻公然挑戰我們，所以我們建議這個部分趕快處理，而裁罰標準的部分，我們也同步在進行中。

林委員俊憲：次長，如果他們不繳 2,500 萬元呢？你能怎麼樣？

葉委員宜津：沒有，我們要先修法予以規範。

林委員俊憲：我知道啦！

葉委員宜津：我們交通委員會還沒有法……

林委員俊憲：我知道啦！如果修法通過，他不理你，你怎麼辦？

王次長國材：這就有法令問題啊！

林委員俊憲：其實不用 2,500 萬元，他現在就已經違法經營了啦！他就是現行犯，但你能怎麼樣？他現在能夠經營嗎？照理講，現在也不行啊！他就是在違法的狀態下經營，這不是現行犯嗎？他在挑戰你的公權力啊！2,500 萬元只是罰得比較重而已啦！其他的 APP 還是沒辦法和他競爭，因為限制和立場不同，別人要怎麼和他競爭？

葉委員宜津：次長，召委給你機會，要你回應這個問題，現在我們每個委員都講得比你還要強硬，你不要這樣軟趴趴的，否則，人家會覺得你沒有用，看不起你。

林委員俊憲：你先想好辦法啦！2,500 萬元他也不會繳啦！你要怎麼辦？

鄭委員運鵬：這些媒體朋友在後面聽，希望交通部能展現你們的態度。由於公路法尚未修正，所以你現在要求納保、納管和納稅，對於這三納，你還是要藉此機會說明一下。

我剛才才有提到，他的目的是什麼？第一個是要求你不能重罰；第二個，他也不用你的多元化計程車方案，他如果想要遵守這個方案，就不用登廣告，因為他不會被罰到。這個部分你要說明一下。

王次長國材：原本公路法最高是罰 15 萬元，所以他的方式就是慢慢和你算，因為他從駕駛那邊收到的錢是可以支付的；但是如果我們重罰 2,500 萬元，只要他不繳，國家就要處理這個問題，例

如強制執行這件事情就一定要做。對於 Uber 和最近的 UberEATS，交通部的立場和態度都非常強硬，過去也是如此，只是礙於第一個，罰則過低；第二個，過去取締 Uber 有困難，因為它需要登記會員、登錄你的信用卡，在這種情況下，我們的稽查人員一下子就被鎖定了，他抓到了一次以後就不能用了，所以這次我們才會提出檢舉獎金的制度。過去我們面臨的問題就是罰則不夠高、取締不容易，但是當你有檢舉獎金時，這些問題就可以克服。其實目前我們也有處罰，而且罰很多。

趙委員正宇：罰鍰都繳了嗎？

陳局長彥伯：都繳了。罰了八千多萬元，他都繳了。

趙委員正宇：他都繳了？

陳局長彥伯：是，他都會繳。剛才有提到，如果不繳的話，我們會移送法院強制執行。罰單快到期的時候，他就會去繳。

趙委員正宇：然後再和你打行政訴訟，對不對？

鄭委員運鵬：現在你們要求 Google 和蘋果將軟體下架，這兩家公司回文了沒？

陳局長彥伯：還沒有，我們已經發文了，不過他們還沒有回文。

鄭委員運鵬：如果打行政訴訟，我們會不會輸？你們有沒有做過專業評估？

陳局長彥伯：行政訴訟我們幾乎都贏。

鄭委員運鵬：次長，現在他連 UberEATS 都推出來了，已經兩個業務了。我們上次提醒過你們，你們可以要求本國銀行不能接受他們的刷卡，你們要求了沒有？不然你要等 Google 和蘋果等到什麼時候？

葉委員宜津：你們應該告知財政部，讓他們提出要求。

鄭委員運鵬：你要讓他沒有收入嘛！我也不是要 Uber 收掉，而是要他被納管。他不納管，你就逼他上談判桌嘛！他今天會登廣告，還講了一堆有的沒的，就是擺明不理你啊！如果你們認為多元化計程車方案已經考慮到他們的生存，那他應該可以接受；結果不然，那你就採取更嚴厲的手段。我覺得這也不需要修法，你讓他沒有收入就好了啊！這不是很簡單嗎？請金管會發文給本國銀行，以行政法院判決定讞的案件來說明他是違法經營，所以不准他收消費者的信用卡，這樣不是很簡單嗎？

葉委員宜津：次長，上次部長在交通委員會已經講得很清楚，經濟部也有派人來說，關於 UberEATS 的部分，如果是由餐飲業者自己外送，那是可以的；但他現在是大刺刺地公然挑戰、甚至是挑釁公權力。他不是用店家的袋子外送，而是用 UberEATS 自己的袋子喔！不管政府部門（包括交通部、經濟部和財政部）說了什麼，他都不當一回事，所以我們真的要好好處理。他已經有實際的違法行為，如果我們不把他納入規範，政府的公權力會崩盤，人民要如何信賴政府有辦法處理這種違法之事？

鄭委員寶清：做事情就要達到目標，他現在不理你，我們就要求撤銷，讓他的 APP 下架，這件事情到現在還沒有進度嗎？Google 和蘋果什麼時候會回覆呢？

葉委員宜津：這不操之在我啊！

林司長繼國：我們已經向 Google 和 Apple 敘明他違反我們的法規，希望能將軟體下架。按照這兩個網站的政策聲明，違反法令規範符合下架的要件之一，所以就由那兩家業者來認定他是否違法經營，並依照我們交通部的建議將 APP 下架。

鄭委員寶清：第二，我們應該要求經濟部撤銷他的登記執照，該公司的執照是做通訊業，而不是叫車和送餐，所以我們要求撤銷他的執照。

第三，為什麼他會有生存的空間？他向司機收取 25%至 35%的費用，而司機也願意給他，這就表示我們的管理出了問題嘛！司機認為即使給他 25%至 35%，還是比開計程車好賺，他當然不願意接受你的管理嘛！你要想辦法讓計程車司機不用付 25%至 35%也能賺到那麼多錢，屆時情況就會改變了，所以建立全國一致的 APP 很重要！

請問，UberEATS 送餐的部分，你們現在到底開了幾張單子？

陳局長彥伯：開了 18 張。

鄭委員寶清：你們都沒有進步嘛！上禮拜來這邊報告時是 11 張，經過一個多禮拜，只多了 7 張。

陳局長彥伯：剛才召委也提到，一開始，他是大刺刺地拿著 UberEATS 的袋子，我們稽查比較容易，但是現在那幾個我們會去的稽查點，他大概都會用另外一個袋子裝起來，所以稽查上有一點困難。由於他的營運範圍是在大臺北地區，所以我們也把臺北所的人力調到臺北市來進行稽查。

葉委員宜津：哪有？現在還是照用！這是上禮拜三的照片，他們還是照用 UberEATS 的袋子！

陳局長彥伯：他會把他的袋子裝在另外一個袋子裡。

鄭委員寶清：經過了那麼久，11 張變成 18 張，等於沒增加嘛！以前 2 天就抓到 11 個，後來只增加 7 個。

陳局長彥伯：因為他會把他的袋子裝在另外一個袋子裡面，所以不容易抓啦！

王次長國材：我覺得關鍵可能在於檢舉。雖然過去他們有繳交罰鍰，但是第一個，金額不高，最高 25 萬元；第二個，很難取締，如果我們派員去扮演釣魚的角色，當場付現就可以馬上取締，但他不是，他是透過信用卡付款的。至於鄭委員提到能否從信用卡這部分著手，我記得金管會好像已經發文在處理這件事情，但是……

鄭委員運鵬：他查稅就是這樣查的，金管會應該會看你們交通部有沒有要求他去做這件事情，因為你們是主管機關嘛！

王次長國材：有，我們有要求。

鄭委員運鵬：那也不是逃稅的問題，既然他是違法經營計程車業，他收費當然是不合法的嘛！

王次長國材：他公然挑戰公權力，如果修正公路法，建立檢舉人的制度，執法的空間就會變得很廣，很多人都可以做這件事情。雖然現在罰鍰已經累積到 8,000 萬元，但是對他的收入而言，這搞不好是小錢，所以我覺得根本在於執法這一塊。

主席：次長，對於所有的乘車消費者、計程車業者以及 Uber 業者，交通部必須要有更明確的政策態度，關於這個部分，目前我們對交通部、公路總局是持保留的態度。我們希望 Uber 能合法經營，符合臺灣相關的法令，在繳稅、消保責任與相關保險的部分，都必須盡到保護消費者的責

任，而且要提出適當、合法的經營方式。目前看來，他們是一路置之不理，政府的威信何在？消費者的保障何在？這都是交通部的責任。今天次長來到這邊一逕地要求立法院修法，你們是我們的養子嗎？都要靠我們嗎？你們要提出更明確的政策，現在的重點就是他不罰，你們也很難抓嘛！所以你們要提出更明確的政策啊！不是提高為 2,500 萬元就什麼都解決了。2,500 萬元又不是一道符令，貼在 Uber 身上他就不動了。剛才大家都提到，現在的困難在於很難抓、不怕罰，所以你們必須要提出讓他合法經營、保障消費者的政策出來！

葉委員宜津：次長，Uber 之所以這麼看不起行政部門（最主要是交通部，再來是經濟部 and 財政部），就是因為我們的行政效率不彰。就像委員們講的，如果我們下禮拜就修法，把罰鍰提高至 2,500 萬元，他會繳嗎？他會照法規去做嗎？現在他會繳是因為對他而言，這 8,000 萬元是小意思，所以他願意給你。可是如果你沒有讓他覺得公權力真的會影響到他，我們就算修法了，他還是會挑戰你啦！他現在就是違法經營啊！你們就照現行的法律嚴格執行啊！

鄭委員運鵬：我們提出多元化計程車方案是希望達到兩個目的，第一個是 Uber 在此方案下可以納管；第二個是希望臺灣的業者可以和他競爭，這些大方向應該沒有錯吧！今天 Uber 登廣告意味著什麼？第一個，他不想被罰；第二個，他不要納入多元化計程車方案；第三個，他想要繼續做下去。所以首先，要讓 Uber 納管已經破功了；第二個，其實各縣市政府的車隊、車行和計程車司機都願意納入多元化計程車方案，但我擔心的是他們打不過 Uber！照這個方案，外國人一進來，就會看到六十幾個臺灣的 APP，各打各的，與其找臺灣土狗隊，他寧願去找有品牌的 Uber。這就是多元化計程車方案執行之後的結果，這個生態仍然存在，沒有人可以和他對抗。臺灣有些業者有這個能力，但是礙於現行法規，他沒有辦法突破，只能做公益性的，我不太相信公益性的可以持久經營、可以打敗 Uber，我也不希望 Uber 態度強硬、繼續違法經營，這樣沒有辦法處理，臺灣要建立自己的品牌，這才是你們的目的啊！

林委員俊憲：召委，因為大家對這個議題非常有興趣，我建議另外找時間討論，現在還是繼續審查預算。這個部分看召委怎麼處理，如果有必要，我們再排時間給他們，不然會變成詢答了。

葉委員宜津：我們儘快來審法案，在審理時進行詢答。

主席：本案凍結十分之一並提出書面報告。

葉委員宜津：凍結四分之一，第 38 案要凍結四分之一，十分之一修正為四分之一。

鄭委員寶清：十分之一啦。

主席：按照鄭委員的提案凍結十分之一。

陳局長彥伯：能否提出書面報告？

主席：提書面報告後始得動支。

林司長繼國：我建議最後倒數第二行「多元化計程車方案」修正為「APP 叫車平台」，這樣會比較明確，因為多元化計程車方案已經有實際在運作，像高雄市政府已經開始在……

鄭委員運鵬：好，可以接受。

主席：好，第 38 案修正通過。

現在處理第 39 案，有關救災車輛審認的凍結案。

蕭委員美琴：本案已經講了好幾年了，這是跨部會的業務，但是一直沒有看到交通部和消防署共同面對這個問題。在災難發生時，我們往往需要向民間徵召救災車輛，包括政府立案的救災團體、義消、義警和民間的搜救大隊。會徵召這些車輛往往都是在非常緊急的狀態下，例如有人在海邊戲水，不小心被海浪捲走了，可能要馬上出動水上摩托車。那水上摩托車要如何抵達可以下水的地方？一定是用其他車輛運送至該處，所以這些載運的器材和配備本來就需要建置在防災車輛上，而不是臨時需要、接受徵召後再去車行改一改，等運到海邊的時候，人早就已經失蹤、找不到了。

發生山難時也是一樣，車輛可能需要更高的輪胎，因為它要過河，尤其我們花蓮地區很多山難都是用民間的吉普車來救災。只要不影響到用路的基本安全，救災車輛要怎麼改裝、要有什麼規格，我們應該訂出一些基本的標準，讓民間有所依循。他不可能在我們需要的時候才跑去改，他平常也要上路、也要用車啊！而且他的車改了之後也不會影響到交通安全。這件事情我已經講了幾年了，但是我們一直沒有更積極的作為，導致這些救災時所需要的配備和車上所需要的裝置無法快速達到可以即時救命的狀態。這是人命關天的事情，我知道這是跨部會的業務，涉及到路政單位和消防署，我今天會特別提出凍結案，就是希望相關單位能共同研擬一套標準、一套辦法，讓防災所需之配備能夠即時上路，謝謝。

陳委員歐珀：我補充蕭美琴委員的意見，這兩年我也提過這件事情，除了緊急災害救助的裝置需求之外，其實他們最大的困擾還是在於車輛的檢測，每年車檢都造成他們很大的困難。大家都知道，有些設備一拔下來就不能再用了，所以我建議，被列冊登記為救災防災的車輛，我們應該放寬車檢的標準，提高平常使用的方便性，不要讓這些救災的人動不動就變成被處分的對象，這完全不符道理。這已經拖了好幾年，講不過去，我們給交通部一個期限，讓你們提出處理方案，好不好？你們自己承諾一下。

陳局長彥伯：陳委員和蕭委員都提到這些問題已存在多年，其實在現行道路交通安全規則第二十三條附件十五裡頭，防救災車輛的絞盤、拖架等設備都已經放寬為可以登記，平常不用時再把它拿下來。原則上，消防署也有列出防救災車輛的配備項目，只要是那些配備，監理機關就會登記為可使用的，就像剛才陳委員提到的，不用再拿下來。至於是否還有不足之處，我們可以再和消防署檢討一下。

蕭委員美琴：有啦！有不足啦！我的提案寫得很清楚，目前你們放寬了絞盤機、保險桿和閃爍警示燈，但是還有一些車輛需要的設備……

陳局長彥伯：我們再來和消防署討論。

蕭委員美琴：例如他要過河，排氣管可能就要稍微改高一點，或是車頂需要裝置架子等等，你們能否再進一步研析實際的需求？你們可以召集民間的救災單位，了解他們的車輛比較常用到哪些配備，一併造冊管理。

陳委員歐珀：我建議，只要是救災時必備的用具都應該統一適用，你們檢討一下。

陳局長彥伯：原則上，我們尊重消防署的認定，他會把需要的設備放在那個標準當中，我們會和他們討論一下。如果可以的話，就按照委員的提案通過，並改提書面報告，把說明改成報告。

主席：第 39 案照案通過，請公路總局向提案委員進行說明。

陳局長彥伯：把說明改為書面報告好不好？能否改提書面報告？

主席：現在處理第 40 案，有關代檢驗標準不一的凍結案。

蕭委員美琴：很多汽車配件的檢驗標準不一致，以車燈為例，除非是回到原廠更換原廠的車燈，否則如果車主換了其他效能相同的車燈，只是顏色有一點落差，有的監理站會讓他過，有的就不讓他過，檢驗標準顯然有相當的落差。如果我們無法採取一致的標準，也會產生汽車配件能否合法使用的問題，那非原廠的配件就乾脆全部禁賣好了。既然市場上存在各種非原廠的配件，對於其他廠牌的车燈或配件，我們要採用什麼樣的標準？它的亮度是如何？如果它的亮度一致，顏色等等大致落在一個範圍內，不會太離譜，所有的監理站、檢驗站就應該要採用共同的標準。這就是我們要提的問題，因為實際執行上，有用路人換了車燈，檢驗站不敢讓他過，他跑去另外一家檢驗站就通過了，而標準不一也會讓檢驗站感到為難，所以這部分能否一併檢討？謝謝。

陳局長彥伯：原則上，我們同意委員的建議和指教，那提案後面的「提交改善方案」能否改提書面報告？我們會在報告中詳細說明實際上遇到的問題以及我們要如何改善。

主席：蕭委員同意，第 40 案修正通過。

現在處理第 41 案至第 43 案，有關資訊管理以及代監理資訊系統之通訊費及維運費。第 41 案至第 43 案是刪除案，第 44 案是凍結案，併案處理。

陳委員歐珀：每年花將近 2 億元的費用來做資訊管理，我不了解這些費用到底是用於建置、維運，還是通訊費用？錢是怎麼花的？是每年都需要購買設備，還是維修費？這滿籠統的，請詳細說明。

陳主任守強：每年 1.9 億元是維運費用，通訊費是局自己要編列。第三代監理系統是在 104 年全面上線的，大概花了 19 億元建置；軟體和硬體都有固定的維運費用，每年約為 2 億元左右，這是已經簽約要付錢的。第三代監理系統的績效其實非常好，各位委員可以看到，我們每年的汽燃費和牌照稅都在增加。

陳委員歐珀：直轄市或其他縣市有使用這個系統嗎？

陳主任守強：有。

陳委員歐珀：他們有沒有付費？

陳主任守強：他們目前沒有付費，都是由公路總局來支付維運費用，六都和其他都市的公共運輸、裁罰都是使用這個系統，就是全國共用一個系統。

陳委員歐珀：所以維護費用是由交通部來編列？

陳主任守強：對，目前預算編在公路總局，由公路總局統一支付。

陳委員歐珀：你能不能提供一份詳細資料給我？因為好幾個縣市向我陳情，現在各縣市政府要代收牌照稅嘛！

陳主任守強：牌照稅是另外一個議題，牌照稅的主管機關是地方政府，地方政府本來應該要自己去收稅，列為地方政府的歲入，但是他沒有辦法收，所以就委託我們公路監理機關辦理，委辦費

是包含人力的費用，並不包含使用電腦系統的部分。

陳委員歐珀：還是可以不收錢就對了？

陳主任守強：是，所以向委員陳情的是人力的委辦費，當然還有機器，他以後要收回去自己做，就要自己去建置一套機器系統，關於這個部分，我會後再向委員報告，委員講的是牌照稅的委辦費，和這筆預算不同。

陳委員歐珀：這筆經費相當龐大，再加上曾經因為系統發生錯誤而誤徵，相關單位要使用的話，系統就要維護好，好不好？

葉委員宜津：我跟你們說，預算都要凍結四分之一啦！因為到了院長那裡都會刪掉五分之一，你凍結十分之一，到那邊還是會被拿出來討論，改成五分之一啦！我在那邊太多次了，大家都調整為五分之一。你現在凍結十分之一，最後還是會變成四分之一，這樣你更沒面子。

陳委員歐珀：我不刪除。

主席：第 41 案至第 44 案全部凍結四分之一，提書面報告後始得動支。

現在處理第 45 案。第 45 案到第 47 案要逐案處理。第 45 案是有關於資訊電腦。

陳主任守強：電腦是局統一幫局和所屬單位買的，都是超過使用年限甚久才買的，本來要買到 680 台才夠，現在只買了 600 台，已經汰換得很慢了。

陳局長彥伯：所以這部分能否請委員支持？我們改提書面報告好不好？

主席：第 45 案凍結四分之一，提書面報告後始得動支。

現在處理第 46 案。第 46 案是有關於交通量的調查。

陳局長彥伯：這部分是不是也請委員支持，免予刪除？因為交通量調查是交通管理或道路養護上很重要的基本工作，相關資料大概也都是以電子化來處理。

主席：趙委員，第 46 案是否不予處理？

葉委員宜津：等一下，你要說明一下，趙委員是說紙本耶！

趙委員正宇：紙本的啦！現在都無紙化了，為什麼要用紙本，而且還編列這麼多錢？

陳局長彥伯：我們現在已經沒有所謂的紙本了，或許是我們的文字表達有誤。

葉委員宜津：對啊！你就說沒有紙本，趙委員就不會刪了啊！對不對？

趙委員正宇：好啦！

主席：本案不予處理。

現在處理第 47 案。第 47 案是有關公路及監理業務管理—公路養護行政項下的公路工程月刊，編列 159 萬元。你們創刊到現在才賣出 1,899 本，收入只有 4 萬 7,000 元而已，然後，你們一年要編一百五十幾萬元，每期印 80 本。

葉委員宜津：現在紙本都減少了，沒有人看了，所以應該刪減一點，可能還是有些人不會看手機，還是要看紙本。

李組長忠璋：網路上也有，

林委員俊憲：既然網路上也有，網路上看就好了。

李組長忠璋：少量的紙本要供給各圖書館及大學院校的研究生、教授使用。

林委員俊憲：刪減一半，印 150 本就夠了，沒有那麼多大學、圖書館。

李組長忠璋：還有一些機關。

林委員俊憲：你們放到網路，大家到網路看就可以了。

葉委員宜津：現在可以使用電子檔，我主張留一點預算給你們是因為現在社會上還是有些沒有使用電子檔的人，所以這個預算還是有必要。

林委員俊憲：沒錯，但那些人不會看這個月刊，誰會看這個月刊？

葉委員宜津：你剛才舉的不是好例子，我才不相信大學、圖書館還在看紙本。

陳局長彥伯：圖書館有陳列的部分。

葉委員宜津：刪減一點，紙本要逐漸減少，我們的用意就是這樣。

鄭委員寶清：刪減 30 萬元。

主席：鄭委員寶清提議刪減 30 萬元，公務監理及業務管理科目自行調整。

葉委員宜津：你們自行調整，我們的用意就是要你們減少紙本、實施電子化。

陳局長彥伯：是，我們會按照這個原則辦理。

主席：現在處理第 48 案、第 49 案及第 72 案，第 72 案是凍結案。

陳委員歐珀：公路公共運輸多元推升計畫預算 37 億，請問台中 BRT 的 18 輛公車現在怎麼使用？是不是沒有在使用？怎麼處理？計畫的改變浪費了多少錢？這個預算是否有經過行政院同意後才編列？這和預算法規定是否符合？

林副總工程司福山：有關預算編列的部分，這個公共運輸原則是屬於延續性的計畫，所以今年初部裡就請運研所研擬計畫，整個計畫在 9 月 12 日經行政院核定。

有關台中 BRT 的部分，18 輛車原本屬於台中市政府快捷公司，現在已經委託台中客運、巨業及統聯客運營運，目前已經完成簽約，正在辦理車輛檢查及車輛點交的作業，後續這三家聯營公司會安排在高美濕地的路線營運。至於台中市政府車輛使用上稍微有延宕的部分，目前監察院正進行調查中。

陳委員歐珀：這些車輛閒置這麼久還可以使用嗎？

林副總工程司福山：可以，市政府也招商了。

陳委員歐珀：這項預算你們要自己刪減嗎？你們也有責任，不應該編列的預算編給他們那麼多，結果沒有辦法用，到最後變成這樣，交通部表示一下意見，你們自己要統刪多少？

簡委員東明：我提的第 48 案和陳委員所提的第 49 案大同小異，這個計畫是延續性的，從 99 年到 101 年是發展計畫，102 到 105 年改名為提升計畫，106 年又改成多元推升計畫，為什麼在名稱上做調整？

另外，我的提案是建議刪減公共運輸多元推升計畫預算五分之一，偏鄉部分的中巴計畫是否也在這個計畫裡？原鄉的道路都很窄小，幾乎都是用工務所的車接駁，比如谷川大橋、琉璃珠吊橋，假如每個人都開車進入會造成很大的交通問題；再如那瑪夏水蜜桃季節遊客相當多，但那裡也沒有中巴，目前中巴計畫進行得如何？

林副總工程司福山：從 99 年到 101 年是發展計畫，102 年到 105 年是提升計畫，106 年度是多元推

升計畫，最主要是因為公共運輸的部分在 99 年到 101 年是做築底的動作，因為當時國內公共運輸環境，包括票亭、相關場站的部分還不完備，所以第一期的部分是做築底，102 年到 105 年是希望提升服務品質，所以是做拔尖，下一期的部分大概是架構在前面兩期的成果上面，所以希望做多元的部分，包括服務的多元，就是剛才委員提到的偏鄉反映式的需求，偏鄉中巴的部分也是在這個計畫中做補助。

葉委員宜津：我要建議審查的方式，陳委員歐珀所提第 49 案是刪減 37 億元中的 2 億元，這樣等於是讓他們自行調整，但第 65 案到第 69 案是多元運輸的推升計畫，我們原本是要逐項檢討和刪減，這樣變成前面處理了，後面還要再處理一次，應該併案處理。

主席：現在休息 5 分鐘，請議事人員和助理先處理相關的整合。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。第 48 案到第 75 案併案處理，我具體建議統刪 3,000 萬元、凍結四分之一，等書面報告後始得動支。

簡委員東明：有關補助中巴的問題，我剛和地方通電話，他們最大的困難在於你們的配合款太高了，幾乎是一半，一輛車 300 萬元的話，鄉公所要配合出 150 萬元，那幾乎是不可能的。另外就是規劃的道路不能重複，請問怎麼規劃？那瑪夏就只有那一條省道，路線就是那一條，怎麼規劃？路線變來變去是不可能的。

主席：請你們將簡委員所提列入參考，並向簡委員做具體說明。

現在處理第 76 案、第 77 案。

葉委員宜津：419 億元是很大的一筆預算，比去年多出十八億六千多萬，未免多出太多了，要刪減多少？

主席：這筆預算是用於公路興建、橋梁整建和公路養護部分，但這些相關的工程常有進度拖延、預算執行不力、執行率過低和預算過度寬列的疑慮，我具體建議刪減 10 億元。

葉委員宜津：召委的提議不過分，因為你們今年增加了十八億六千萬元。

林委員俊憲：18 億元增加在何處？有沒有我們台南的部分？這要先講清楚，不要亂刪。

葉委員宜津：台南完全沒有，所以你要支持我。

陳局長彥伯：這裡面有省道改善也有東部地區的預算，還有現在正在進行的台九、南迴改善工程，後續的建設計畫會一直出來，比如剛才有委員提到曾文溪橋的規劃經費，所以一下子刪減 10 億元可能不太適合。

葉委員宜津：曾文溪橋的部分只是規劃費。

陳局長彥伯：對，但要先有規劃才会有後續的建設。

鄭委員天財：公路總局要說明一下這是不是行政院剛核定的花東台 9 線，你們稱為安全景觀大道的部分？

主席：第 76 案和第 77 案是關於整個預算部門的大項，第 78 案到第 99 案都是關於細項的部分，我們統一處理。

我們先請公路總局說明。

葉委員宜津：我覺得應該請他們就委員所提問題加以說明而不是一案一案的說明。

主席：第 79 案是關於交通部自行車路網建置計畫及自行車友善環境路網整理規劃，宣導活動費編列 600 萬元，比 105 年編列的 100 萬元大幅的增加 6 倍，請說明一下。

周科長欣毅：這部分是明年度的自行車路網活動，今年完成了自行車一號線，明年的重點就是從一號線連接到各支線，也就是各地方據點的活動，所以非常需要委員支持，這 600 萬元是給所有的國家公園管理區辦活動用，其實是直接投資於地方的部分，懇請委員支持。

葉委員宜津：第 95 案是關於淡江大橋和第 99 案新北淡水地區的案子，當地的呂委員孫綾說她向你們提出的建議、要求與地方溝通不良，所以要求凍結，因為召委說要一起處理，第 95 案和第 99 案是凍結案是否可以先通過？

主席：凍結案有好幾個，是否要一起處理？

葉委員宜津：所有凍結案都凍結四分之一。

主席：凍結案統統凍結四分之一，書面報告後始得動支。

林委員俊憲：鍾委員孔昭要發言。

主席：鍾委員孔昭要說的非常重要，我們先處理其他相關的案子。

我先請教第 84 案有關自行車交通事故 A1 加 A2 類的件數不減反增的問題，近年來推廣自行車都偏重於路網的硬體建設，忽略了軟體行車秩序的建立，為能建立有效改善自行車騎乘的安全，交通部應該就執行方向及政策作檢討，請你們就這部分說明。

陳局長彥伯：有關自行車方案，部裡有一個自行車推動小組，自行車推動小組成員包括運研所、觀光局和本局，所以剛才由觀光局做一些說明。運研所原則上是一個負責的單位，本局負責自行車道標誌、標線、安全改善的部分，這部分去年我們有一個環島一號線，在環島一號線開辦之前我們對於現行的彎道、坡道、車道寬度做了一些調整和改善，改善之後，A1 死亡事故比 103 年減少了 23.5%，當然這方面還有改善的空間，我們會繼續改善。

高潞·以用·巴麓刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：第 90 案是關於生活圈道路補助的必要性、審核程序及公開透明的問題。交通部公路總局有回文給我，但我覺得你們提供的資料不足，因為你們說生活圈道路的相關計畫在經過可行性評估、環評和綜合先期作業之後才和地方溝通，你們都規劃好了才和地方溝通，這和地方所要的不一樣。此外，未來你們要加強的措施是在必要時撤銷補助，何謂「必要時」的條件，你們並沒有提出來。還有，你們說對於補助的提案會舉辦說明會，然後列為補助的審議重點，請問，公聽會中民眾提出意見的效果是什麼？你們在這裡都沒有說明，這會不會影響到計畫？

李組長忠璋：我們審查地方政府提的案子時會先請他們提出可行性作業，並要求他們一開始就要開地方說明會，我們請地方政府一定要照程序進行，在辦理可行性作業時一定要先辦說明會。

另外就是在先期作業的部分，如果案子涉及環評，那麼一定要先經過環評才能納入整個工程計畫的提案申請。我們在整個生活圈方面也有滾動的機制，我們每年都會做滾動檢討，如果民眾仍有抗爭或土地取得有困難且問題無法解決，我們會建議地方政府先撤回案子，讓有需要的

案子遞補。我們大概是以這樣的方式處理。

林委員俊憲：我呼應剛才主席所提的自行車網建置的問題。那筆預算中有一部分研究費是委託運研所的經費，委託費中有一半是人事費，可見運研所是再委外辦理，這樣委託運研所有什麼意義？我實在不懂你們這樣的研究計畫，運研所等於是過路財神，你們委託運研所研究，運研所只是再轉包出去而已，他們自己並沒有做，這樣乾脆直接委外就好了。

蘇主任秘書振維：運研所負責整個自行車路網規劃的只有一個人，我們一年大概要……

林委員俊憲：你不要再說了，我只問你，運研所是不是再委外？

蘇主任秘書振維：對，我們……

林委員俊憲：你們委託運研所，運研所再委外，運研所是抽頭嗎？

蘇主任秘書振維：我們要辦 30 場說明會，而我們只有一個承辦人在處理這件事情。

林委員俊憲：這 83 萬元委託運研所沒有意義。

王次長國材：我統一說明一下。全國自行車網的建置由交通部的技監擔任召集人，運研所當幕僚，做好的部分就由公路總局做工程的建設。目前全島自行車網遇到的最大問題就是安全問題，前幾天我到南迴公路看過，自行車道劃得很窄，旁邊遊覽車、砂石車到處跑，所以在安全上還有很多要處理的問題。

此外，運研所雖然是幕僚，但自行車網的建置有些部分必須做調查，比如那個地方是否需要；自行車道沿路的條件好不好等等，這些可能需要請人幫忙調查，所以他們並沒有再委外，只是資料蒐集的部分要請人幫忙。

趙委員正宇：第 82 案有很多是委託運研所辦理，今年你們委託運研所辦理的預算總共是多少？

李組長忠璋：今年是 800 萬元。

主席：我們等一下會統一處理，並參酌各個委員的意見。

高潞·以用·巴麓刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：有關於道路養護的部分，之前瑞港公路的養護出了問題，上次部長去會勘時就發現道路底下淹成那樣的原因，因此，中央應該訂定養護的基本標準。瑞港公路為什麼會坍成這樣就是因為上面修修補補得很漂亮，底下掏空沒人知道，地方上的工程做成這樣，中央一定要加以監督，你們的標準是什麼？

蕭委員美琴：我再補充一下，其實交通部每年從燃料費徵收的經費有分配到地方政府，依照地方省道、線道、鄉道的長度給予地方養護費用的補助，花蓮縣一年就有一億五千萬左右的地方道路養護費用，但據瑞穗鄉公所說，每年只撥了 20 萬元給非常重要的、與地方觀光有關的秀姑巒溪旁的奇美部落進出要道做為養護之用。這一億五千萬元是中央撥給地方的經費，我們當然高度尊重地方的使用權，但中央難道沒有一個養護標準與後續執行成效的考核標準？中央是錢撥出去就不管了嗎？

主席：請公路總局陳局長就養護標準和程序加以說明。

陳局長彥伯：部裡給與生活圈的補助後會定期做養護考評，在養護考評中會對地方政府的執行提出建議，對於委員提到的問題，我們在後續的書面報告中會做一些檢討和說明。

主席：等一下我會做統一處理。高潞·以用·巴麓刺委員提出的第 88 案、第 90 案、第 96 案和第

97 案等相關的凍結案，等一下我們會做統一的處理。

請公路總局向關心瑞港公路的蕭委員美琴、鄭委員天財、簡委員東明和高潞·以用·巴臙刺委員提出明確的說明，向委員做特別的報告。

現在進行鍾委員孔炤所提有關生態保育和地方公路發展的第 91 案和第 92 案。

鍾委員孔炤：第 91 案和第 92 案互有關連性，我在對交通部質詢時也特別提到整個生活圈，尤其是苗栗，石虎是國家一級保育動物，最近經常發生石虎因為被車速過快的車輛撞死的事件。現在台灣全省只剩下五百多隻石虎，你們應該重新思考生活圈的道路規劃，你們並沒有考量到如何維護石虎自然的相關資源，這有違你們四大核心的永續生態，你們只想到道路拓寬。

請你們統計星期一到星期五車量數是多少，星期六和星期天的車輛數是多少，你們從來沒有報告也沒有向我們提過，你們只知道要拓寬，因為是地方政府的需求，所以你們就同意拓寬，在同意過關的過程中對於徵收、拓寬、後續的生態維護等等，你們都沒有事先建立一個機制，等到拓寬道路時發現徵收有問題、民眾抗議再做後續的處理，不能這樣做，公路的拓寬應該不是這種執行方式吧？在執行過程中最起碼要考量徵收會不會遇到什麼問題；是不是要先行處理；生態保護發生問題時，相關的前置作業等等，而且這些問題的解決都要讓大家共同參與，但你們都沒有做，你們給我的答復就是你們有貼公告，規定時速不能超過 60，這是保護國家一級動物的方式嗎？公路局不應該以這種方式處理，我認為你們應該重新評估。

主席：這必須明確的處理，保護銳減的石虎是大家共同的責任，當然，地方建設必須考量生態的平衡，交通部的確欠缺保護生態、重視生態平衡的重要方向。

鍾委員孔炤：公路局在拓寬山區偏遠道路時可能事涉林務局或水保局，但你們都沒有做橫向的聯繫。

主席：等一下請公路總局做統一說明。

陳委員曼麗：很多居民都很希望拓寬道路，但苗栗的道路已經太多了，很多道路沒有車輛行駛但你們還是不斷的在拓寬道路，今年已經有 8 起石虎過馬路被路殺的事件，在此情況下還是不斷的拓寬馬路，顯示出你們沒有評估地方真正的需求是什麼，如果你們對石虎沒有做好研究，沒有注意到石虎行的安全，還會有許多石虎被路殺的事件發生。台灣石虎的數量越來越少，小石虎被路殺會導致石虎沒有後代的結果，公路總局一直說對石虎要做評估並做防護的作為，但實際上一直沒有做，你們是否可以確實做好評估的部分？關心的民眾和團體是否也可以一起討論要設在什麼點？怎麼樣去防護比較恰當？

主席：陳委員和鍾委員提出的都是生態保育的重要方向，生態保育和地方建設兩者權衡仍要取決於生態的維護和平衡，不能肆無忌憚的只為拓寬交通建設而無視於地方的生態發展。交通委員會基本上都會尊重各地交通建設的推動和發展，但交通委員會還是有重要的原則，對台灣生態的維護也是交通委員會推動交通建設時的重要責任，我再提醒大家這點。

王次長國材：一個月前我去看了三義外環道，也就是台 13 線替代道路，過去地方確實有提出這個需求，我們也朝這方面走。三義在假日會塞車，所以居民希望有條外環道，但外環道正好經過石虎保育區，環評中也有很多人提到這個課題，所以我們認為外環道的方案不可行，我們或許

會從台 13 線主線這邊做處理，但台 13 線主線的處理會有拆遷的問題，這牽涉到公平正義的課題。新政府上任之後，我們希望把衝突減少，這其間確實有點兩難，有的地方希望拓寬，拓寬有時是基於安全的因素，但拓寬影響到生態保育的案例確實很多，比如南迴也遇到這個課題，就如召委所說的，我們要在安全和生態保育之間找到一個平衡點。

主席：你們說溝通沒有問題，之前有溝通過嗎？

李組長忠璋：台 13 線三義外環道開闢計畫已經有將近 1、20 年的時間，其間我們和地方有一些溝通，我們會針對石虎和當地的野生動物做一個專案的研究、調查，在過程中我們也會請專家學者與民間人士參加研討會，有些成果後會當做後續公路開發的依據，目前不會以工程為優先處理，應該以生態優先為處理之後再考量工程的方案。

上次我們也就台 13 線外環道的問題拜訪過委員，委員希望可以在不拓寬的情況下以交通工程或交通管理的手段去處理，我們會納入各個方案的檢討方案中。

鍾委員孔昭：你提到台 13 線外環道的過關，其實重點在於附近的停車場車位不夠而不是因為道路拓寬的關係，因為那兩家店的生意太好導致假日塞車，星期一到星期五就不會塞車，只為了放假日那兩家麵店就要把整條路拓寬，倒不如研議是否在附近建一些停車場。

高潞·以用·巴麓刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員：生活圈道路強調的是必要性和急要性，必要性和急要性的條件是否有訂定清楚？對於後續的監督和所有的程序有沒有人民的參與及效果，你們也沒說明清楚。

主席：現在就這個部分做一處理。交通委員會再次提醒交通部，我們尊重各地推動交通建設的重要性，但石虎的銳減、生態的維護也是交通委員會在監督各地交通建設時的原則，這個原則是不容挑戰的，我們要給下一代一個基本的生態維護的台灣，這是我們的責任。

現在做處理，第 76 案到第 99 案有關於公路建設及改善計畫刪減 2.5 億元，科目自行調整，除了第 91、92 案，其餘均凍結四分之一，提出書面報告後，始得動支。第 91、92 案凍結 3 億元，俟至交通委員會專案報告後，始得動支，但進行專案報告之前，必須跟關心這個議題的委員、生態團體、民間團體、地方民眾進行意見溝通。

蕭委員美琴：第 76 至 99 案刪減 2.5 億元部分，因為總額高達四百多億，而且包含非常重要的台 9 線花東公路的拓寬，也就是安全景觀大道，希望交通部內部勻支時，刪除部分要排除花東，第一年大部分是設計規劃費，請排除蘇花改及花東公路相關的建設經費。

主席：科目由交通部自行調整，但請跟委員溝通、交換意見。

葉委員宜津：好啦！

主席：現在處理第 100 案。

陳局長彥伯：監理所會提供報章給到監理所的民眾參閱，可否請委員支持，不予刪除？

主席：第 100 案不予處理。

葉委員宜津：第 100 案「保管車輛損失賠償費」中，賠償費占多少？

魏副所長武盛：這是被法院扣押、被警察留置保管後的報廢費，目前台北區監理所只編列 2,000 元，委外的環保公司代保管，之後就銷毀。

葉委員宜津：是保險費嗎？

魏副所長武盛：不是保險，是保管。

葉委員宜津：只給 2,000 元。

魏副所長武盛：那不是賠償費。

葉委員宜津：你們有編列「保管車輛損失賠償費」，請問賠償多少？

魏副所長武盛：沒有。

葉委員宜津：沒有，為什麼編列？

魏副所長武盛：是拍賣前的保管費用。

陳局長彥伯：是保管費。

魏副所長武盛：車輛放在保管場的保管費，只有 2,000 元。

葉委員宜津：備而不用，萬一有損失才要賠償。

魏副所長武盛：是。

主席：剛剛審查的相關預算，文字再做明確的整理。相關決議案，請交通部趕快跟委員做最後的處理。

現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。處理委員所提各項決議案，首先處理第 101 案，建議允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，並於三個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

第 101 案通過。

處理第 102 案。

陳局長彥伯：有關第 102 案，委員要求於一個月內提出書面說明，第 103 案則是於二個月內提出書面說明，第 102、103 案可否都改為二個月？

主席：好，改成二個月，請公路總局針對提高橋梁建設災害防救應變能力，積極研謀改善策略，於二個月內提出書面說明。

葉委員宜津：第 102 案是指全部橋梁，第 103 案是指雙園大橋，所以有一個月、二個月的差別。好，全部改為二個月。

主席：第 102、103 案者改為二個月。

處理第 104 案。要求交通部公路總局，針對未來橋梁建設應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。現在對全國重要橋梁初步的監督狀況如何？

蔡組長宗成：目前屬於省道的橋梁……

葉委員宜津：第 102、103 案要把第 104 案納入一起說明。

蔡組長宗成：我們會全部納入報告，公路總局有接收一些非公路總局興建的橋梁，這個部分在

0206 地震時有發生一些錯位問題，我們會針對這些橋梁重新進行體檢，包括抗震體檢，體檢之後，如果有需要改善，我們會另外針對這個部分檢討。

葉委員宜津：運研所的橋梁監測業務，是你們委託的嗎？

蔡組長宗成：我們沒有委託。

葉委員宜津：資訊系統。

蔡組長宗成：橋梁資訊管理系統是針對交通部管理的全國橋梁，包括縣市政府的橋梁管理、維護、檢修，都必須登載在上面，是全國性的。

葉委員宜津：為什麼是運研所在做。

林司長繼國：全國橋梁包括交通部所屬公路總局、鐵路局及地方政府權管的橋梁，為了掌握全國橋梁管理現況的資訊，交通部特別勻支預算請運輸研究所規劃建置全國橋梁資訊管理系統，包括每座橋梁的檢測、維修狀況及後續的評鑑，如果橋梁主管機關的檢測、維修沒有做好，我們會公告評鑑成績。

葉委員宜津：給錢讓運研所做的？

林司長繼國：那是早年的，現在運研所是幫忙做新的檢測技術方法，之前是第一代，現在已經進化到第二代，準備換軌到第二代時，因為那是構建式的，路政司有一筆錢給運研所持續針對新的檢測方法換軌到第二代。

葉委員宜津：是你們給錢讓它做的？

林司長繼國：是。

葉委員宜津：可是這個建置地方政府的橋梁沒有進去。

林司長繼國：應該都有，全國的橋梁都有進來。

葉委員宜津：地方沒有登錄。

林司長繼國：沒有登錄，我們會提醒他們，並於評鑑時反映出來。

蔡組長宗成：之前對地方政府主管橋梁的維修管理都有做評鑑，包括有沒有在橋梁管理資訊系統登錄都有評鑑。

林司長繼國：我們現在還有外部稽核，會到現場稽核。

葉委員宜津：台南市做得不錯，但其他縣市沒有，作用就大減了。

林司長繼國：都有。

葉委員宜津：根據立法院預算中心的調查，執行率只有百分之四十幾。

林司長繼國：執行率指的是？

葉委員宜津：地方登錄的執行率只有百分之四十幾。

林司長繼國：之前還沒有全國橋梁管理資訊系統時，績效更差，透過這個資訊系統以後，慢慢提升……

葉委員宜津：你不能講這個，講這個我沒有辦法接受，花那麼多錢，登錄的只有百分四十幾，沒有登錄的比率太高了。

林司長繼國：地方政府管理的橋梁我們是透過評鑑機制去公告，我們每年都會公告……

葉委員宜津：這個我也聽不下去。次長，他的意思是，拿地方政府沒輒，補貼地方政府那麼多交通建設經費，怎麼可能跟地方政府沒有辦法溝通。

林司長繼國：運研所每年都會辦教育訓練、宣導……

葉委員宜津：特別是公路總局，地方如果要 60 億元交通設經費，都要拜託公路總局，他們怎麼可能會不聽你的？這是你們要督導的，立法院預算中心調查結果，執行率只有百分之四十幾，比率太高了。

王次長國材：登錄只有百分之四十幾，是不是？

林司長繼國：基本資料都有，只是沒有更新。

葉委員宜津：花了錢建置，他們沒有更新，你們也無所謂，這樣也不行啊！

林司長繼國：會透過評鑑把缺失……

林委員俊憲：如果按照司長的解釋，有補助就要有一點懲處，地方政府如果有你講的狀況，第二年的補助就應該考量。

葉委員宜津：對啊！台南都第一名。

林委員俊憲：這樣對努力、配合的縣市才有鼓勵作用。如果都一視同仁，地方政府不理你們，導致你們產生無力感，你們的預算還是照編啊！

主席：請交通部研擬。高雄市有智慧交通行控中心，其他縣市的狀況如何？除了重要路口有監視系統之外，重要橋梁有智慧監視狀況嗎？

王次長國材：智慧運輸中心比較完整的應該是台北和高雄，所以這次的智慧運輸系統計畫希望能更普遍，主要是控制現場的交通狀況，以便疏導。橋梁部分係由地方的工務局或工務處負責。

主席：陳委員素月的提案點出一個重點，現在天然災害非常頻繁，不管是颱風、豪雨或地震，一旦發生災害，對高屏溪大橋等重要橋梁或有潛在風險或高風險橋梁的維護，除了人工巡視之外，有相關的監測系統嗎？

蔡組長宗成：目前這些監測系統，國震中心正在研究，像西濱橋、自強大橋都有裝一些……

主席：那是地震的部分，豪雨、颱風、土石流沖刷……

蔡組長宗成：對，事實上，沖刷和地震是有關聯性的，如果沖刷深了以後，地震不要那麼大，可能就會影響橋梁的結構安全。

主席：重要橋梁有相關偵測要點，是傳到公路總局，還是傳到別的地方？

蔡組長宗成：經過研究後，現在都有畫面直接傳到他們那邊，資訊也會馬上進去。

主席：現在緊急警報、國家級警報還有警訊通知，這是目前國家正在做的重要災害預警系統，橋梁、土石流、雨量等都屬於警訊通知的一部分，這個部分希望能更具體一點，趕快推動。

陳副總工程司進發：這個沒有問題，我印象中……

主席：講話不要講太快，沒有問題？如果有重大災害，橋梁斷了，造成傷亡……

陳副總工程司進發：了解，當然不能造成這種現象，至少有 7 個流域有 CCTV，雨量部分，現在公路總局所屬 15 個流域上游的雨量，藉由氣象局的幫助，我們有一個流域的監控，這個是傳到總局及各工程處的防管中心，而且是 24 小時監控，我們有設定管理值。

主席：這點非常重要，交通部的責任不是只有推動交通建設、開路、鋪橋，有災害再去處理，你們要保障人民的生命、財產安全，土石流、雨量、橋梁、道路的監控系統，都是國家災害警報系統的工作之一，屬於警訊通知的部分，這些資料都是氣象局提供的，你們跟國家地震研究中心要趕快處理。

第 104 案通過了，現在處理第 105 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 105 案通過。現在處理第 106 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 106 案通過。現在處理第 107 案。

陳局長彥伯：同意。

葉委員宜津：有關淡江大橋，在地的呂委員孫綾反映，她跟你們建議什麼，你們都不聽，地方反映什麼，你們也都不理會。

陳處長松堂：呂委員的意見我們都很重視，她有找我們過去，主要是用地合併徵收的部分，因為牽扯到法律，我們已多次說明，淡水端部分，用地都是協議價購，截至目前為止，百分之百都同意協議價購，下個月初會把用地費撥出去，屆時進度就會超前。變更部分，總共有 3 個標案，第一標已經完工了，第一標主要是鋼橋部分的設計不是很妥善，這部分已逐步辦理變更，11 月 2 日已經完工了。

主席：現在處理第 108 案。目前金門大橋的概況如何呢？

廖主任秘書肇昌：今天上午決標，得標的廠商是高雄東丕營造。

主席：目前工程進度如何呢？

廖主任秘書肇昌：預計在下個月 28 日就會復工。

葉委員宜津：善後工作呢？讓爛國登公司領走了多少？

廖主任秘書肇昌：大概接近 19 億元左右。

葉委員宜津：給了 19 億元！

廖主任秘書肇昌：大金端這邊已經做了十幾處，還有一些基樁，如果有符合契約規定，我們都會計價。

葉委員宜津：今天招標的要多少億？

廖主任秘書肇昌：59.5348 億元決標。

主席：原本工程經費總共是多少？

廖主任秘書肇昌：第一次修正計畫是 73 億元，後來我們有辦理計畫修正，主要是根據現況及地質情況的差異，這部分大概是修正到 79 億元。

葉委員宜津：你怎麼處理國登？

廖主任秘書肇昌：按照他們做的部分計價給他們，並終止契約及辦理停權。

葉委員宜津：罰什麼呢？

廖主任秘書肇昌：沒收履約保證金。

葉委員宜津：多少？

廖主任秘書肇昌：5 億 6,000 萬多元。

葉委員宜津：今天得標的是多少錢？

廖主任秘書肇昌：59.5348 億元。

林委員俊憲：預計何時完工？

廖主任秘書肇昌：109 年 9 月。

葉委員宜津：超過你們的預算！

廖主任秘書肇昌：在報給行政院時，我們會將國登的保證金挹注到這個專案計畫。

主席：交通部沒有意見，第 108 案通過。

主席：現在處理第 109 案。

廖主任秘書肇昌：沒有意見。

主席：第 109 案通過。

現在處理第 110 案。

廖主任秘書肇昌：沒有意見。

主席：第 110 案通過。

葉委員宜津：我再問一下第 108 案，金門賣高粱酒的歲收超高的，金門大橋統統由中央出嗎？

廖主任秘書肇昌：縣政府出三分之一，中央出三分之二。

葉委員宜津：確定嗎？

廖主任秘書肇昌：是，但中央希望將外圍土地的利用也算進去，所以是接近 45 億元。

主席：現在處理第 111 案。這是蕭委員美琴的提案，關於台 9 線花蓮段的拓寬及改善工程等，希望台電公司能一併辦理電纜線地下化工程。

陳局長彥伯：我們會跟台電協調。

主席：第 111 案通過。

現在處理第 112 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 112 案通過。

現在處理第 113 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 113 案通過。

現在處理第 114 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 114 案通過。

現在處理第 115 案。

陳局長彥伯：我們跟委員討論過，加上「向交通委員會提出書面報告。」

主席：好，修正通過。

葉委員宜津：針對第 114 案，本席要求你們在一年內提出可行性評估報告給我們，而且還要注意一個現象，就是你們必須考慮到生態保育、環境及地質的因素，不要再有人定勝天的概念，有時應該給大地休養生息的時間，特別是楓港到阿塍衛這一段，其實歷史價值比開通還要重要。我不反對這段可以好好規劃成為觀光步道，可是是否要變成公路，我是相當保留的。雖然委員要你們在一年內做評估報告，但不是一定要做公路。

主席：現在處理第 116 案。

陳局長彥伯：沒有問題。

主席：第 116 案通過。

現在處理第 117 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 117 案通過。

現在處理第 118 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 118 案通過。

現在處理第 119 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 119 案通過。

現在處理第 120 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 120 案通過。

現在處理第 121 案。

葉委員宜津：第 121 案就是我剛才說的環境和諧，即秉持與環境和諧、生態保育共處心態對待修建、新建之公路建設。還有苗栗石虎那一段都應該好好慎重考慮，有時候人要謙虛一點，也包括對待動物的部分。

陳局長彥伯：我們照辦。

主席：好，現在處理第 122 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 122 案通過。

蕭委員美琴：我認為還要更積極一點，政府對道路維護有不同層次的責任，如果地方沒有做好相關的維護工作而去責怪中央的話，這對公路局也不公平。有時候地方因為缺乏經費，或是有其他的具體問題，這些都可以提出來討論，因此相關責任的歸屬還是要明確化。

另外，補助給地方政府的養護費用，既然是由公路局補助，後續的使用狀況，你們應該做一些監督及考核，而不是錢出去以後就完全沒有責任。

葉委員宜津：我們發現有地方政府不做鄉道、縣道，竟然還出來罵中央，由於是下駟對上駟，所以部長不用出來回應，可是當地公務段的主管應該出來反駁，否則不知道的人會以為地方是對的

，這會誤導民眾。你們要建立一個檢討的機制，讓各地方的公務段對不實及扭曲的說法都要加以說明及解釋。

主席：現在處理第 123 案。

陳局長彥伯：沒有問題。

主席：第 123 案通過。

現在處理第 124 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：第 124 案通過。

現在處理第 125 案。

陳局長彥伯：第 125 案有跟委員溝通過，倒數第二行的一個月改為二個月。

主席：好，改為二個月，修正通過。

處理第 126 案。

葉委員宜津：兩個月差不多等於 4 個月，因為要過年。

陳局長彥伯：我們儘快。

主席：處理第 126 案。

陳局長彥伯：同意。

林委員俊憲：你剛才不是說都退還了。

陳局長彥伯：都退還了。

林委員俊憲：所以根本沒有這個問題。

陳局長彥伯：對，都沒有問題。

主席：第 126 案通過，處理第 127 案。

陳局長彥伯：沒有問題。

主席：第 127 案通過。處理第 128 案。

陳局長彥伯：同意。

陳委員素月：我再補充一下，我要提醒交通部，新的政策實施要等相關辦法成熟、完善才上路，倉促上路的話，實施後又邊罵邊改，對政府很傷，所以你們一定要慎重。

主席：第 128 案。

陳局長彥伯：剛才幾位委員尤其是葉委員提到，民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法相關理事長提出一些建議，我個人在 8 月多到局裡服務之後，第一時間就和理事長見面，建立溝通的管道，並請主任秘書和他們開會。他們提到的很多問題，大概都已逐一處理，例如保險刑事責任相關法條的修正，原則上在這個月底就可全部處理完畢。另外，考檢驗員要進入，原本駕訓班非常排斥，目前已有三分之一駕訓班投入，我們希望在明年 3 月以前全部投入這一塊。

葉委員宜津：一個月內給我們書面報告，好不好？

陳局長彥伯：好，沒問題。

葉委員宜津：一個月喔，因為你說都已經就緒了。

陳局長彥伯：相關期程都已經排出來。

葉委員宜津：那就加在陳素月委員的第 128 案，請交通部於一個月內提出書面報告，送給交通委員會，每位委員都要有一份。

主席：第 128 案修正通過，處理第 129 案。

陳局長彥伯：這裡提到高齡駕駛的問題，除了公路總局以外，也涉及交通部相關單位。我們已跟委員溝通，此處「公路總局」是否改成「交通部」？

葉委員宜津：你們什麼時候要實施？

陳局長彥伯：原則是明年 7 月。

主席：高齡駕駛往後展延部分，國外都有配套措施，也就是提高高齡友善交通大眾運輸系統，這是一項很重要的工作。你們不能只做高齡駕駛往後展延，對老人的需求和交通動線都沒有作規劃。

葉委員宜津：所謂高齡是界定在幾歲？

陳局長彥伯：現在是界定在 75 歲以上。

葉委員宜津：有沒有考慮 80 歲？汽車部分我比較沒有意見，但是在機車部分，在我們鄉下，以一般人的身體狀況來說，75 歲騎機車很正常，很 OK，你叫他們去考駕照真的會造成很大困擾，因為檢查對他們來講就是考試。

林委員俊憲：檢查什麼？

陳局長彥伯：認知的檢查。

葉委員宜津：考記憶力，給你 10 個圖，過一段時間叫你指認。

林委員俊憲：那會很困難嗎？如果很容易考那倒還好。

鄭委員運鵬：我覺得年紀有點不切合實際，因為鄉下地方有這樣的案例，100 歲還騎機車而且不戴安全帽，有位年輕警員路邊臨檢就叫他下來要開罰，他就說我已經 100 歲了，你罰我，我也不會繳。旁邊警員的同事就說，對，這不處分的。第一點，他們實際的行為，你們抓不到，可能一年頂多一次被抓到，你們真的無法管理，所以年齡是否要往上提高？若要落實到基層的裁罰根本辦不到，城鄉落差很大，你們主要還是要注意安全，而不是用很科學但自找麻煩的方式去做事。

葉委員宜津：第 129 案可以通過，但這件事你們還要再慎重。

陳局長彥伯：這件事如何執行，我們正在檢討。

主席：第 129 案通過，處理第 130 案，請問有沒有問題？

葉委員宜津：你們有文字修正。

陳局長彥伯：我們和委員辦公室討論過，「建請」後面的文字刪除，改成「建請公路總局檢討現行法規及協調醫療院所配合辦理」。

主席：第 130 案修正通過，處理第 131 案，請問有沒有問題？

鄭委員運鵬：我自我檢討，倒數第 3 行「大幅鬆綁」是多餘的啦！

主席：好，「大幅鬆綁」刪掉，修正通過。處理第 132 案。

游副執行秘書本堂：關於查核委員的部分，由於工程會工程施工查核小組作業辦法裡面針對委員的職權已有規定，再加上中央政府機關學校出席費和稿費支給要點都有規定，因此我們建議文字修正為：「除義務免費外，所屬機關或單位應依規定標準給付演講費或車馬費方式邀請工程考評專家或學者至單位內講習，以符合利益迴避原則。」鐵路局有辦品管班，老師也是從工程會委員選出來的。

鄭委員運鵬：我們講的好像是兩回事，我認為如果有擔任某單位的考核委員就該利益迴避，不能來這個單位講習，而不是收費的問題。

游副執行秘書本堂：這部分在工程會就有這樣的規定。

鄭委員運鵬：那你們為什麼還會發生這種狀況？這是道德問題，請次長研究一下。

游副執行秘書本堂：我們對此嚴厲禁止，如果發生這種問題，我們會把委員刪除掉，不讓他繼續擔任。

鄭委員運鵬：你要我下次拿個案出來，告訴你有誰這樣做嗎？這是迴避的問題，有人真的會私下要求，你們要注意。

游副執行秘書本堂：如果委員可以提供資料，我們就把那個委員刪除掉。

主席：大家對修正文字有沒有意見？

鄭委員運鵬：你剛才的修正是指費用，是不是？

游副執行秘書本堂：是的，是依照規定標準來做。

鄭委員運鵬：你本來就只能依照規定標準，難道要高於規定標準嗎？

游副執行秘書本堂：依工程會的規定……

鄭委員運鵬：我這樣寫有什麼問題？

游副執行秘書本堂：因為禁止的話會擴及其他案子，像品管班部分……

鄭委員運鵬：我是禁止車馬費喔！

主席：倒數第 3 行是「除義務免費外，禁止所屬機關或單位以給付演講費或車馬費方式，……」。

鄭委員運鵬：我這樣寫有什麼問題？

游副執行秘書本堂：台鐵局有辦品管班，也是從這些委員裡面挑出來，那是在機關……

鄭委員運鵬：只要不是台鐵相關考評委員就好了。

游副執行秘書本堂：是我們的查核委員，品管班是查核工作裡的一環。

鄭委員運鵬：我聽不太懂，台鐵是台鐵，公路總局是公路總局。

游副執行秘書本堂：品管班是我們部裡和工程會委託給……

鄭委員運鵬：召委，我們先跳下一案，我再跟他談。

主席：好，你們去協調。

處理第 133 案。請問各位，有無意見？

陳局長彥伯：關於第 133 案，同仁寫的意見是，現在所有的費用都是本局在做處理……

鄭委員運鵬：局長，你們不要自欺欺人，好不好？如果不是你們讓廠商出，我怎麼會提這個案子呢？我們都遇過，要絕對禁止廠商在各種公家機關所主辦的場合去出這些錢。

林委員俊憲：沒有錯，鄭委員提出的非常好。

鄭委員運鵬：這個連改都不需要改。

主席：好，第 133 案通過。

處理第 134 案。

陳局長彥伯：同意。

主席：通過。

處理第 135 案。

陳局長彥伯：有關半年內要制定生態補償因應對策的部分，因為其標準和對象會有一些爭議，所以在我們研議及調查的過程中，是不是先不要把這個項目列在……

葉委員宜津：將「並於半年之內制定生態補償」這句話去掉。

主席：所以是改成制定減緩衝擊……

葉委員宜津：前面有擬定因應對策……

主席：我看就改成「制定生態維護或減緩衝擊等相關因應對策」，改成生態維護，好嗎？

葉委員宜津：好。

主席：好，修正通過。

再回頭處理鄭委員的案子。

鄭委員運鵬：我建議第 132 案倒數第三行改為「爰要求交通部制定利益迴避原則」，這樣就好了，後面其他的文字統統都劃掉。

主席：有沒有問題？好，修正通過。

（協商結束）

主席：協商完成，作以下宣告：一、今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為結論，列入紀錄。二、委員於協商中請交通部提報之事項，請儘速以書面答復本會委員及本會。

針對本日會議作如下決議：本日預算審查結果照列或照協商結論通過，交通部公路總局及所屬單位預算處理完畢。現在休息，星期四早上 9 時繼續開會。

休息（12 時 3 分）