

中華民國 107 年度 中央政府  
總預算案 附屬單位預算 營業部分  
交通委員會 審查結果

收文編號：1070005160

議案編號：1070418070300100

立法院議案關係文書 (中華民國41年9月起編號)  
中華民國107年4月19日印發

院總第 887 號 政府提案第 16100 號之 6

案由：本院財政委員會函送交通委員會 107 年度營業基金預算審查報告，請併「中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」討論案。

立法院財政委員會函

受文者：議事處

發文日期：中華民國 107 年 4 月 17 日

發文字號：台立財字第 1072100482 號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分審查報告

主旨：檢送交通委員會 107 年度營業基金預算審查報告，請提報院會併「中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告」案討論，請 查照。

說明：

- 一、復 貴處 106 年 10 月 17 日台立議字第 1060703480 號函。
- 二、交通委員會審查結果，須交由黨團協商；院會討論時，由該委員會之召集委員出席說明。
- 三、有關 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告案，尚有外交及國防委員會非營業（含信託基金）預算部分、經濟、教育及文化委員會非營業預算部分、財政委員會營業及非營業（含信託基金）預算部分、司法及法制委員會非營業（含信託基金）預算部分尚未列入，將俟其審查報告送達本會後，再行彙報院會併案討論。

正本：議事處

副本：交通委員會（不含附件）

立法院財政委員會



## 交通委員會審查結果

### 甲、交通部主管

#### 一、中華郵政股份有限公司

(一)業務計畫：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 2,863 億 5,145 萬 9 千元，增列 1 億 5,000 萬元，其餘均照列，改列為 2,865 億 0,145 萬 9 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 2,760 億 1,250 萬 1 千元，減列：

(1)「服務費用」1,225 萬元〔含「專業服務費」1,000 萬元、「其他營業成本」之「代理費用」中「印刷裝訂與廣告費」25 萬元、「業務費用」之「旅運費」200 萬元〕。

(2)「材料及用品費」100 萬元。

(3)「租金與利息」1,050 萬元〔含「機器租金」1,000 萬元、「管理費用」50 萬元〕。

(4)「會費、捐助與分攤」項下「會費」10 萬元。

共計減列 2,385 萬元，其餘均照列，改列為 2,759 億 8,865 萬 1 千元。

3. 稅前淨利：原列 103 億 3,895 萬 8 千元，增列 1 億 7,385 萬元，改列為 105 億 1,280 萬 8 千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：64 億 3,898 萬 3 千元，照列。

(六)資金運用：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)通過決議 35 項：

1. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算有關「服務費用」項下「棧儲包裝

代理及加工費」之「外包費」共編列 12 億 1,155 萬 3 千元，其用途為勞務承攬，包括郵件收投、處理、運輸等業務，然而勞務承攬容易導致勞工辛苦低下，且中華郵政之外包勞工，時有反映同工不同酬、勞工權益不佳的狀況發生，中華郵政股份有限公司應嚴加保護外包勞工權益，爰此，該筆預算凍結十分之一，待中華郵政股份有限公司就外包勞工權益之保障、同工不同酬狀況，向立法院交通委員會提出書面改善報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 林俊憲 陳明文  
陳素月 蕭美琴 葉宜津

2. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—郵政物流園區（機場捷運 A7 站）建置計畫」第 5 年所需經費編列 9 億 1,553 萬 1 千元，較 105 年 5 月修正計畫編列 56 億 8,069 萬 4 千元減列 47 億 6,516 萬 3 千元，係因執行進度延宕逾 2 年爰配合工程進度將部分預算往後延至最後 1 年（109 年度）執行所致，經查，郵政物流園區建置計畫投資總額 220 億 7,830 萬 7 千元，辦理期程 103 至 109 年度，整體進度落後已逾 2 年，至 106 年 8 月底止累計已編預算 109 億 5,071 萬 6 千元，尚有 28 億 1,271 萬 2 千元待執行，爰該筆預算凍結 4 億 5,000 萬元，俟中華郵政股份有限公司就過往年度待執行預算 28 億 1,271 萬 2 千元執行完畢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：陳明文 林俊憲 陳素月 鄭寶清  
蕭美琴 葉宜津 李昆澤

3. 中華郵政股份有限公司郵政物流園區建置計畫投資總額 220 億 7,830 萬 7 千元，辦理期程 103 至 109 年度。中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—郵政物流園區（機場捷運 A7 站）建置計畫」編列 9 億 1,553 萬 1 千元。

因內政部 103 年 12 月始完成都市計畫變更，確定基地範圍並至 104 年 2 月初方與該公司完成土地讓售簽約程序，又因本計畫基地位於林口臺地邊緣，基地特性複雜，各主管機關審查排水計畫、交通影響評估報告、整體開發計畫及用水計畫等之行政程序費時，致整體開發計畫於 106 年 5 月 24 日始完成核備程序，整體進度落後已逾 2 年，故迄至 106 年 8 月底止累計已編預算 109 億 5,071 萬 6 千元，尚有 28 億 1,271 萬 2 千元待執行。

且本計畫因在執行之初即多有延宕，於是中華郵政公司於 105 年 5 月間提出修正計畫書，配合工程進度將原訂 106 年度預算移至 107 及 108 年度執行，現再度因進度落後，而將原修正計畫中於 107 及 108 年度執行的部分，再往後延至 109 年度，換言之，本計畫高達 35.34%之預算將集中於 109 年度執行，與 105 年 5 月間之修正計畫差異甚大，且已經修正過一次，竟仍無法如期趕上進度。

為避免持續延宕工程，該筆預算凍結 4 億 5,000 萬元，待中華郵政股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細書面報告，說明相關期程，並檢討如何嚴加管控各項工程進度，經同意後，始得動支。

提案人：鄭寶清 李昆澤 林俊憲 陳明文  
陳素月 蕭美琴 葉宜津

4. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元，該計畫為中華郵政股份有限公司多年來之主要建設計畫之一，多以 4 年為一期予以執行，本期計畫期程為 106 至 109 年度，總經費為 99 億 4,149 萬 2 千元，用於購置房地 22 處、興建局屋 21 處等。惟該購建計畫 106 及 107 年度預算所列之效益分析差異甚巨，在投資總額不變下，預計報酬率僅由 106 年度預算所列 5.87%略升至 107 年度之 5.88%，然投資回收年限卻由 106 年之 29.59 年大幅增加至 107 年度之

54.02 年，預算編列恐未盡核實，不利立法院預算審議；再者，近年中華郵政股份有限公司自有行舍可供出租面積逐年增加，顯示現有房舍已供過於求，允宜檢討該計畫之必要性。故該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司就大幅修正回收年限之原因向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 李昆澤 陳明文 陳素月  
鄭寶清 蕭美琴 葉宜津

5. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」編列 37 億 3,278 萬 6 千元。惟 2016 年中華郵政公司才因金融服務數位化的趨勢，整併了 10 幾家營業據點，中華郵政股份有限公司應優先考量整併後未善用之營業據點，作為建置郵政局所之選項。爰此，為撙節政府開支，該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司針對「購建郵政局所計畫」詳細說明預算編列之考量及目的，向立法院交通委員會提交書面報告後，始得動支。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 李昆澤 林俊憲  
陳明文 陳素月 葉宜津

6. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元，惟該計畫於投資總額不變下，其預計報酬率僅由 106 年度預算案所列 5.87% 提升至 107 年度之 5.88%，但是投資回收年限卻由 29.59 年驟變為 54.02 年，大幅增加 24.43 年，預算編列恐未盡核實，爰該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳明文 鄭寶清 林俊憲 陳素月  
蕭美琴 葉宜津 李昆澤

7. 購建郵政局所計畫為中華郵政股份有限公司多年來之主要建設計畫之一，多以 4 年為一期予以執行，本期計畫期程為 106 至 109 年度，計畫總經費 99 億 4,149 萬 2 千元，而中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元。

本計畫投資總額不變，其預計報酬率由 106 年度預算案所列 5.87%，略微提升至 107 年度之 5.88%，該購建計畫 106 及 107 年度預算案所列之效益分析差異頗大，投資報酬率及投資回收年限分別由 106 年度所列之 5.87%、29.59 年，至 107 年度驟變為 5.88%、54.02 年，該項計畫兩年度所呈現之效益分析差甚巨，成本效益分析恐未核實。

為避免此多年計畫後續發生變動，該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細書面報告，說明編列預算成本效益相差巨大之原因，以及本計畫相關期程，檢討如何嚴加管控各項工程進度後，始得動支。

提案人：鄭寶清 李昆澤 林俊憲 陳素月  
葉宜津 陳明文 蕭美琴

8. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元，惟該計畫於投資總額不變下，其預計報酬率僅由 106 年度預算案所列 5.87%，略微提升至 107 年度之 5.88%；然預計投資回收年限卻由 106 年度預算案所列 29.59 年驟升為 54.02 年，致使投資回收年限大幅增加 24.43 年，預算編列未盡核實、容有疑義，其合理性有待斟酌。爰該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 陳素月 李昆澤 蕭美琴  
鄭寶清 林俊憲 葉宜津 莊瑞雄



9. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算編列資產變賣收入 2 億 6,685 萬元，並於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」編列同額之土地購置預算，係為該公司與中華電信公司辦理土地分割交換案所列之帳務處理，依據商業會計法第 1 條第 2 項規定：「公營事業會計事務之處理，除其他法律另有規定者外，適用本法之規定。」同法第 42 條第 1 項規定：「資產之取得，係由非貨幣性資產交換而來者，以公允價值衡量為原則。但公允價值無法可靠衡量時，以換出資產之帳面金額衡量。」準此，中華郵政股份有限公司辦理前開土地分割交換應依商業會計法之規定，以公允價值衡量為原則。該公司雖以 106 年度之土地公告現值為分割計價基礎，但因各宗土地所在地理位置、周遭環境、交通便利性、土地面積大小與完整性及未來發展潛力等各有不同，現行土地公告現值與市價間差距頗大，如逕以土地公告現值估算，恐難真實反映資產之公允價值及交換價格之合理性，爰該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得辦理。

提案人：陳明文 鄭寶清 林俊憲 陳素月  
李昆澤 蕭美琴 葉宜津

10. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「專業服務費」之法律事務費編列 55 萬 6 千元，然而基層郵政員工反映，如因公涉及訴訟，郵政公司並未提供積極之法律協助，造成員工需獨自面對訴訟，爰此，中華郵政股份有限公司應就員工因公涉及訴訟提出完整協助方式，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 林俊憲 陳明文  
陳素月 葉宜津 蕭美琴

11. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「員工服裝費用」項下編列 1 億 3,794 萬 7 千元，然而依據基層郵政員工表示，相關服裝長期有太熱、

吸汗效果差之狀況，而外勤同仁的雨衣又有不防水的情況出現，嚴重影響員工權益，爰此，中華郵政股份有限公司應就員工服裝之舒適度及未來服裝如何廣納基層員工意見，向立法院交通委員會提出書面改善報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 林俊憲 陳明文  
陳素月 葉宜津 蕭美琴

12. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「管理費用」項下「租金與利息」編列 582 萬 4 千元，較 106 年度增加 371 萬 4 千元。為撙節政府開支，並確保預算之核實編列，中華郵政股份有限公司應針對 107 年度此項預算增加之原因向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 李昆澤 林俊憲  
陳明文 葉宜津 陳素月

13. 檢視中華郵政股份有限公司近幾年營收狀態，基本上營收都是維持 2,800 億元左右，營業支出也是逐年遞減，從 2,700 億元降到 2,479 億元，照理說每年獲利應該要逐年增加。中華郵政的淨利卻逐年遞減，從 104 年的 117 億元一路降到 107 年的 85.8 億元，淨利的降幅高達 26.66%，平均每年衰退 6.66%，若再檢視「每股盈餘」，每股盈餘也從 104 年的 1.75 元降到 107 年的 1.19 元，「每股盈餘」減幅高達 32%，平均每年減少 8%，經營績效顯不合理，爰要求中華郵政股份有限公司於 3 個月內提出經營績效書面檢討報告送交立法院交通委員會。

提案人：陳明文 林俊憲 陳素月 鄭寶清  
蕭美琴 葉宜津 李昆澤

14. 中華郵政股份有限公司 105 年度中華郵政的存款金額高達 5 兆 9,949 億元，107 年度更可能達 6 兆 8,383.77 億元（包含儲匯資金 6 兆 1,513.40 億元及壽險資金 6,870.37 億元）。如果國內隨美國啟動升息機制，每升息 0.25% 利息支出就會增加 170 億元，為避免發生快速升息，導致中華

郵政公司利息支出快速增加，拖垮經營績效，爰要求中華郵政股份有限公司儘早針對升息趨勢提出因應規劃。

提案人：陳明文 林俊憲 陳素月 鄭寶清  
蕭美琴 葉宜津 李昆澤

15. 中華郵政股份有限公司自行操作「股票及基金」的年化投資報酬率這 2 年分別是 14.04% 和 14.39%，同期的「國內委外代操績效」分別只有 8.24% 及 9.93%，顯見中華郵政公司「國內委外代操績效」自行操作的績效遠大於委外代操，另檢視國外投資部分，近 2 年中華郵政「自行操作國外投資」的年化報酬率分別是 2.93% 和 2.22%，而同時期「國外委外代操績效」分別是 4.66% 與 15.47%，為提升整體投資收益，爰要求中華郵政股份有限公司研議降低「國內投資委外代操」比例並提升「國外投資委外代操」的比例。

105 年度及 106 年度至 8 月底各投資運用項目投資報酬率概況表

單位：新台幣億元；%

投資運用項目	105 年度			106 年度至 8 月底止		
	平均投資金額	年化投資報酬率	未實現評價損益餘額	平均投資金額	年化投資報酬率	未實現評價損益餘額
股票及基金 (自行操作)	1,369	14.04	261.63	1,276	14.39	339.55
國內委外代 操 業 務	65	8.24	4.30	70	9.93	6.45
國外投資 (自行操作)	7,585	2.93	8.98	7,824	2.22	9.45
國外委外代 操 業 務	204	4.66	25.51	212	15.47	37.24

提案人：陳明文 林俊憲 陳素月 鄭寶清  
蕭美琴 葉宜津 李昆澤

16. 有鑑於中華郵政股份有限公司為因應軍公教加薪 3% 之政策，經董事會

及交通部拍板確定 107 年整體加薪 3%至 5%。其中 2003 年公司化前具公務人員資格的轉調人員，加薪 3%；2003 年公司化後進入中華郵政的專業職一和專業職二的基層人員，包括郵差和窗口人員等，加薪 5%。然而，雖然基層人員加薪 5%，但是新進人員依本薪換算下來僅約增加 1,500 元左右；至於公司化前的轉調人員，月薪平均 5 至 6 萬元，雖僅加薪 3%，但換算下來約有 1,600 至 1,800 元左右，反比基層人員還更多，讓「薪資不公平差距」拉得更大。爰建請中華郵政股份有限公司研議針對基層人員加薪幅度應做更合理之調整，以減少基層人員相對剝奪感，緩解基層人員流動率過高的問題。

提案人：徐榛蔚 李鴻鈞 顏寬恒

17. 有鑑於中華郵政股份有限公司基層員工的長工時和業務繁重，每年離職率、流動率皆偏高。雖然中華郵政公司為因應軍公教加薪 3%之政策，經董事會及交通部拍板確定 107 年整體加薪 3%至 5%。其中專業職一和專業職二的基層人員，包括郵差和窗口人員等，加薪 5%，但是仍難與公教人員起薪相比。為體恤基層員工的辛苦，爰建請中華郵政股份有限公司研議針對約僱人員、職階人員薪資，除給予職務加給之外，應再增加績效獎金，以提振基層員工士氣，緩解基層人員流動率過高的問題。

提案人：徐榛蔚 李鴻鈞 蕭美琴

18. 有鑑於目前各銀行庫的無摺存款憑條上，皆會設計備註欄位讓民眾書寫，倘若沒有欄位，亦會請民眾於空白處填寫 6 個字以內的備註文字，行員再依此協助登載於系統上，並顯示於存戶的存摺上，方便存戶辨識。然而，目前郵局的無摺存款單上並沒有設計備註欄位，以致民眾無法填寫備註事項，例如：存款人的姓名、用途、事由等，亦無法讓使用無摺存款的民眾將想要備註事項登載於存戶的存款簿上，造成民眾之不便。爰建請中華郵政股份有限公司於 2 個月內，儘速研議比照銀行作業方式，提供民眾填寫一定字數內的備註文字並協助登載於存簿上，以便利民

眾無摺存款作業。

提案人：徐榛蔚 李鴻鈞 顏寬恒

19. 有鑑於電子商務及自助化服務已經是民眾相當倚賴且使用率非常高的購物型態。中華郵政股份有限公司為提升競爭力已推出全新物流裝置「i 郵箱」，整合虛擬通路與實體物流配送，提供網購民眾 24 小時取貨、貨到付款服務，讓民眾網購取貨更便利。然而，目前有建置「i 郵箱」的縣市，大部分都集中在北部縣市與西部縣市，共有 109 個據點，唯獨遺漏東部與離島地區。爰建請中華郵政股份有限公司儘速規劃於東部與離島地區之郵局、社區中心、活動中心、部落集會所或教會等地，建置「i 郵箱」，以便利偏鄉離島地區民眾網購取貨。

提案人：徐榛蔚 李鴻鈞 顏寬恒

20. 鑑於中華郵政股份有限公司外勤員工為於郵遞時效內，達成工作任務，須駕駛各式車輛穿梭大街小巷或臨停路邊。一旦發生車禍，皆將造成人身或財產之損害。加以近年來受經濟景氣及社會風氣之影響，個人權利高漲，車禍求償和解金額日益增高，公務車輛尤甚，動輒被求償數百萬元，甚或近千萬元者。

依該公司目前投保任意第三人責任險額度現況，實不足支應和解金額，如逾強制責任險、第三人責任險之保險額度，不足部分則需由員工自行負擔。若外勤員工不幸因公發生車禍，造成對方死亡事故，除需背負刑事責任外，和解金額動輒以千百萬計，逾 500 萬元部分，雖可依「郵政員工因公駕車發生行車事故處理要點」申請最高 250 萬元額度，惟超過部分仍需員工自負，實造成家庭沉重負擔、嚴重影響家庭生計，爰請中華郵政股份有限公司研議提高公務汽車、機車第三人責任險保額，以減輕外勤員工之工作壓力。

提案人：顏寬恒 李鴻鈞 徐榛蔚

21. 鑑於中華郵政股份有限公司近 3 年度（103 至 105 年度）決算之營運成

本率，以及金融保險成本率均居高不下，分別維持於 95%與 87%以上，預計 107 年度仍將高達 96.40%、88.04%。

郵政資金日益龐大，由 103 年底之 6 兆 2,819 億餘元增加至 106 年 9 月底之 6 兆 8,383 億餘元（包含儲匯資金約 6 兆 1,513 億餘元及壽險資金 6,870 億餘元），惟因囿於郵政儲金匯兌法第 18 條所定郵政儲金之運用範圍，以及簡易人壽保險法第 27 條所定保險資金之運用等限制，投資管道相對有限，該公司支付存戶利息壓力頗重，致使近年來營運成本頗高，亟待積極研謀因應對策，以利營運成本之抑減，爰請中華郵政股份有限公司於半年內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：顏寬恒 李鴻鈞 徐榛蔚

22. 中華郵政股份有限公司為因應自動化發展趨勢、降低營運成本並提供便民之服務，自 105 年 7 月起至 106 年底止，已布建 109 座 i 郵箱，以提供民眾自助領取包裹或快捷郵件之服務，中華郵政股份有限公司 107 年度預算續於「一般建築及設備計畫—一次性項目」編列 2 億 4,000 萬元，規劃在交通樞紐地段、大專院校、社區大樓、醫院等人潮匯聚地點再擴建 1,000 以上之 i 郵箱。惟查：

(1) i 郵箱目前合作之電子商務平台僅該公司之郵政商城及 PayEasy 兩家。如就 i 郵箱布建情形以觀，迄至 106 年底止該公司已建置完成之 109 座，多以置於各地郵局 24 小時服務區內為主，並多集中於北部地區及臺灣鐵路管理局 98 場站。

(2) 據中華郵政公司說明，因 i 郵箱係自 105 年 7 月起陸續建置，爰 106 年 6 月之前並無相關使用情形之統計數據，然同年 6 至 8 月之平均使用率為僅 41.12%，該公司雖為加強推廣，分別於官方 FB 及 LINE 群組推播「i 郵箱寄件送好禮行銷活動」訊息、於捷運媒體辦理優惠廣告、印製相關文宣摺頁等行銷策略，惟仍未於 106 年度預算執行成效中披露使用率，且 107 年度事業計畫重點中亦未有隻字片語，顯見該

公司並未重視此一建置。

鑑於影響 i 郵箱使用率之因素除建置數量多寡及收費高低外，亦包含取件地點之便利性及合作電商平台之廣泛度，中華郵政股份有限公司允宜妥慎規劃未來 i 郵箱擴建據點並強化與各電子商務平台之合作，俾提升使用率。且應定期維護及進行績效評估，並於半年內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：顏寬恒 徐榛蔚 李鴻鈞

23. 鑑於中華郵政股份有限公司 107 年度預算分別編列「營業收入」2,861 億 9,763 萬元、「營業利益」103 億 0,369 萬 1 千元、「本期淨利」85 億 8,133 萬 5 千元，均為近 5 年度（103 至 107 年度）新低，致 107 年度預算案營業利益率 3.60%、淨利率 3.00%、每股盈餘 1.19 元、總資產報酬率 0.12%及權益報酬率 5.41%，均呈現自 103 年度以來最低之情況（除營業利益率高於 103 年度為次低外），獲利能力顯有下降趨勢。

依國營事業管理法及中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範，盈餘（或虧損改善）目標訂定之原則如下：「一、具有國內、國際同業等競爭性之事業：（一）應衡酌國際及國內同業之投資報酬率（資產報酬率及淨值報酬率等）、經營成果比率（淨利率及每股盈餘等）、過去經營實績……因素等，妥訂盈餘（或虧損改善）目標。（二）上述盈餘目標之訂定，應以……事業本身盈餘逐年成長……為目標。二、不具國內或國際同業等獨占性質之事業：……應以事業本身盈餘逐年成長……為目標。」準此，國營事業無論是否具獨占性，均應以事業本身盈餘逐年成長為目標。

惟中華郵政公司 107 年度營業利益率、淨利率、每股盈餘、總資產報酬率及權益報酬率等營運績效指標，均呈近 5 年度新低或次低現象，凸顯其獲利能力出現衰退之警訊，中華郵政股份有限公司允應依前揭規定，積極研謀提升營運績效及獲利能力，並於半年內向立法院交通委員

會提出書面檢討報告。

提案人：顏寬恒 李鴻鈞 徐榛蔚

24. 中華郵政股份有限公司 107 年度預計新增建置臺北信義、花蓮中山路、苗栗南庄、臺中淡溝及高雄站前郵局等 5 處郵政員工招待所（即郵館），惟該公司現已營運之 9 處郵館仍有部分住房率偏低，甚至有住房收入不敷維運成本支出之情況，宜積極管理以發揮資產效益。查：

(1) 依「中華郵政股份有限公司郵政員工招待所設置管理要點」規定，該公司自有局屋如有節餘場地、不具出租潛力或具專屬特色等，即得擬具計畫函報設置員工招待所。

(2) 中華郵政公司於 92 年改制為公司前，交通部郵政總局即分別設置 4 處員工招待所，103 至 105 年間又續規劃設置 5 處，107 年度預計再新增建置臺北信義、花蓮中山路、苗栗南庄、臺中淡溝及高雄站前郵局等 5 處。惟如就已營運之 9 處郵政員工招待所 104 年度至 106 年度 8 月底之平均住房率觀之，除阿里山郵館達五成以上外，其餘 8 處住房率介於 8.40% 至 38.27% 間，使用率甚低，其中南投萬大、馬祖郵局 4 樓及屏東琉球郵局 3 樓等 3 處，106 年度前 8 個月之平均住房率均不及二成，實不利資產有效運用。

(3) 依中華郵政公司說明，該公司 104 年度花蓮天祥、南投萬大、金門及澎湖馬公鎖港等 4 處郵館及 105 年度之南投霧社郵館均有住房收入尚不敷當年度維運成本之情況，不符成本效益原則。

綜上，至 106 年度 8 月底中華郵政公司已營運之 9 處招待所平均住房率仍低，且如以 104 至 105 年度之實際住房收入與維運成本觀之，尚有部分郵館呈入不敷出現象，而該公司規劃 107 年度將再增設 5 處郵館，為避免所經管資產有低度利用並影響獲利，該公司允宜檢討設置郵館之必要性並研謀提升使用效益，爰要求中華郵政股份有限公司於半年內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。



提案人：顏寬恒 李鴻鈞 徐榛蔚

25. 中華郵政股份有限公司為保障買賣雙方交易安全，防堵網路交易詐騙並整合各種金流付款工具，分別於 104 年 12 月 4 日、106 年 8 月 14 日開辦境內及跨境之郵保付（post pay）服務，惟境內營運已逾 1 年使用狀況仍欠佳。查：

(1) 郵保付係中華郵政公司所提供網路交易之代收代付（第三方支付）服務，凡商號、團體、法人及年滿 20 歲之自然人均可線上註冊加入郵保付成為會員，買方於網路交易後可先將交易價金交付郵保付保管，待交易價金保管期限屆滿且買賣雙方無爭議後，郵保付再將該交易價金轉付予賣方。郵保付向買賣雙方收取手續費及服務費。

(2) 依中華郵政公司所提供之資料，郵保付自 104 年 12 月 4 日及 106 年 8 月 14 日開辦境內與跨境交易以來，至 106 年 8 月底止累計會員數分別為 1,200 人及 1,578 人，其中 105 年度境內交易僅 10 次、手續費收入未達千元，而 106 年度在提供非信用卡交易免收服務費之優惠下，至 8 月之總交易次數亦僅 15 次，對照其年維運經費計需 288 萬元下，效益誠屬欠佳。

綜上，中華郵政公司整合各種金流付款工具於 104 年 12 月開辦第三方支付—郵保付之服務，惟境內交易之累計會員數及交易次數均不甚理想，復觀其維運經費與手續費收入，效益誠屬不佳，除應積極深入探究原因並研謀改善外，另自其未於 106 年度預算執行成效及 107 年度事業計畫重點中未見隻字片語觀之，該公司並未重視此一方興未艾之電子支付工具，亦與政府政策有違，爰要求中華郵政股份有限公司於半年內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：顏寬恒 李鴻鈞 徐榛蔚

26. 為有效節能降低排碳量，中華郵政股份有限公司已成立電動機車隊，107 年郵政公司已有 1,627 輛電動機車上路，電動機車的比例總共 8,946

輛機車已經成長 18%，然而相關汰換速度仍應加速，以達成行政院節能減碳之目標，爰要求中華郵政股份有限公司應加速汰換現有車輛，更換為較環保節能之車種。

提案人：李昆澤 鄭寶清 林俊憲 陳明文  
陳素月 蕭美琴 葉宜津

27. 中華郵政股份有限公司為加強資產活化、協助公司業務推展及提倡員工旅遊休閒活動，紛設置郵政員工招待所。惟至 106 年 8 月底已營運之 9 處郵政員工招待所，平均住房率偏低，其中南投萬大、馬祖及屏東琉球 3 處更不及二成，實不利資產有效運用。又該公司規劃 107 年度將再增設 5 處郵館，為避免所經管資產有低度利用並影響獲利，爰要求中華郵政股份有限公司應積極檢討廣設郵政員工招待所之效益與必要性，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出如何改善之書面檢討報告，避免浪費有限資源。

提案人：陳歐珀 陳素月 蕭美琴 鄭寶清  
葉宜津 李昆澤 林俊憲 莊瑞雄

28. 有鑑於中華郵政股份有限公司郵務業務經營績效不佳之主因係函件業務隨電子科技發達，電子郵件、手機簡訊等通訊產品日漸取代傳統信件，加以政府推展電子公文、電子帳單、電子發票等無紙化政策而衰退，然該公司包裹及快捷郵件收寄量部分，又未見隨電子商務市場規模擴增而有顯著成長，致郵件收寄量大不如前；雖受惠於國內函件郵資調漲，郵費收入將較往年增加，但預計 107 年度郵件收寄量將持續減少，中華郵政應審慎因應。爰要求中華郵政股份有限公司允宜研謀擴展電子商務市場成長所帶來後端之包裹與快捷郵件商機，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關之書面檢討報告，以改善郵件業務營運量日漸衰退之困境。

提案人：陳歐珀 陳素月 蕭美琴 鄭寶清

葉宜津 李昆澤 林俊憲 莊瑞雄

29. 鑑於中華郵政股份有限公司爆發業務員挪用保費的重大疏失，金融監督管理委員會 107 年 3 月 13 日下令停止中華郵政 46 家郵局銷售新保單，期間暫訂 6 個月，改善後才能恢復，此案是客戶反映後才發現，影響保戶眾多且違規期間甚長，而中華郵政內部控制及內部稽核均未及時發現，顯見中華郵政內部控制及內部稽核嚴重廢弛。又近年來中華郵政公司屢發生員工挪用、盜領或貪瀆等舞弊事件，近 2 年以經理層級犯案居多，已重創中華郵政公司之形象。爰要求中華郵政股份有限公司應積極檢討相關缺失，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何加強內部稽核之書面檢討報告，以維公司信譽。

提案人：陳歐珀 陳素月 蕭美琴 鄭寶清

葉宜津 李昆澤 莊瑞雄

30. 有鑑於中華郵政股份有限公司近 2 年內已發生 4 起內部員工挪用、盜領或貪瀆等舞弊案件，損失金額約 2.36 億元，綜觀其舞弊型態，或以利用職務之便虛存（轉）現金進行交易；或以使用過之郵票作為大宗郵件郵資；或私自向壽險保戶收取躉繳保費並存入個人帳戶且挪用等，其中 3 案均屬經理層級犯案，重創中華郵政公司之形象與信譽。

至於瑞芳郵局張姓承辦員自 98 年起私自向壽險保戶收取躉繳保費、挪用投資基金乙案，更是長達 8 年甫查獲，顯示其內部控制及內部稽核嚴重廢弛。為避免尚有潛在未發現之弊案，或類似案件一再發生，故要求中華郵政股份有限公司研謀加強內部稽查、職務輪調及教育宣導等防範措施，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林俊憲 李昆澤 陳明文 陳素月

蕭美琴 葉宜津 李昆澤 鄭寶清

31. 依中華郵政股份有限公司所提供資料，105 及 106 年度至 8 月底止，共發生 4 起員工挪用、盜領或貪瀆等舞弊案件，損失金額約 2.36 億元，且

有 3 案均屬經理層級犯案，惟恐已影響該公司之形象。

而承辦員私自向壽險保戶收取躉繳保費並存入個人帳戶、挪用投資基金乙案，更重創公司信譽，況且該案自 98 年起即發生，經數年才查獲，為了避免尚有潛在未發現之弊案，或類似案件一再發生，該公司宜加強內部稽查及職務輪調，並輔以教育宣導，期防微杜漸。

請中華郵政股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細書面報告，說明公司該如何加強內部稽核外，以及相關宣導教育之進行方式，期能防範未然，以維公司信譽。

提案人：鄭寶清 李昆澤 林俊憲 陳明文  
陳素月 蕭美琴 葉宜津

32. 依國營事業管理法第 4 條規定：「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有盈無虧，增加國庫收入。」中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範中，對於盈餘目標也有規定「凡有市場競爭性之事業應以追求最高盈餘為目標。因此建請中華郵政股份有限公司研議，於 107 年度將營運整體支出下降 3% 為目標，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明使整體成本下降之相關方案、可能辦理方向，以精進營運績效。

提案人：鄭寶清 李昆澤 林俊憲 陳明文  
陳素月 蕭美琴 葉宜津

33. 中華郵政股份有限公司自 106 年起導入「電動車」，預計購置重型電動機車 627 輛及電動貨車 12 輛，另租賃重型電動機車 1,000 輛；107 年度則又編列預算購置重型電動機車 500 輛及電動貨車 150 輛，且預計將逐年汰換汽油車成電動車。但花東地區幅員狹長，這些電動車於東部地區設置營業據點（維修點）之地點及數量，皆會影響花東郵務電動車送修之便利性，也會直接影響郵務工作。爰此，要求中華郵政股份有限公司檢討郵務用電動車採購規範（其他交通設備採購案亦同），於未來進行

招標時，應將偏遠地區之交通、人力、維修等問題納入考量，以符實際之需求。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 李昆澤 林俊憲  
陳明文 陳素月 葉宜津

34. 雖中華郵政股份有限公司為公營公司，但為了激勵員工工作士氣，有必要建立以公司經營績效為基礎之加薪制度。爰此，建請中華郵政股份有限公司研議員工加薪幅度與公務員加薪幅度脫鉤，給予員工合理之加薪空間。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 李昆澤 林俊憲  
陳明文 陳素月 葉宜津

35. 目前中華郵政股份有限公司有許多盡忠職守的約聘僱人員，非屬公司正式員工，這些人員表現良好，工作時間長達數十年，為能鼓勵這些表現優異的人員，並強化其對公司之忠誠度。爰此，建請中華郵政股份有限公司研議以類似內部升等考試的模式，給予這些人員轉正式員工之可行性。

提案人：蕭美琴 鄭寶清 李昆澤 林俊憲  
陳明文 葉宜津 陳素月

## 二、交通部臺灣鐵路管理局

(一)業務計畫：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 283 億 5,339 萬 7 千元，增列「營業收入」1,000 萬元，其餘均照列，改列為 283 億 6,339 萬 7 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 312 億 4,460 萬 4 千元，減列：
  - (1)「服務費用」1,550 萬元（含「旅運費」200 萬元、「印刷裝訂與廣告費」100 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」1,000 萬元、「專業服

務費」250萬元)。

(2)「租金與利息」項下「利息」2,000萬元。

共計減列3,550萬元，其餘均照列，改列為312億0,910萬4千元。

3. 稅前淨損：原列28億9,120萬7千元，減列4,550萬元，改列為28億4,570萬7千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列85億1,440萬4千元，減列「一般建築及設備計畫」5,000萬元，其餘均照列，改列為84億6,440萬4千元。

(六)資金運用：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)通過決議73項：

1. 交通部臺灣鐵路管理局107年度預算無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用編列8億1,033萬4千元，用於建置並維護各車站之無障礙設施；而於臺鐵所提預算說明資料，業務計畫項中，「營運革新與業務創新」提及逐年汰舊換新及建置「列車資訊暨轉乘顯示系統」，藉由整合公共運輸工具資訊，提供多樣交通及轉乘資訊；進行全線車站指標改善，加速旅客進出站時間。

但查目前全台228個車站之無障礙設施及「列車資訊暨轉乘顯示系統」建置情形，其中無障礙設施建置部分，已建置者有197個，尚有部分簡易站(1個)及招呼站(30個)未建置無障礙設施；而「列車資訊暨轉乘顯示系統」部分，已建置者有170個，部分之三等站(5個)、簡易站(10個)及大部分招呼站(43個)則尚未建置，且部分已建置之車站仍有設備老舊情事，恐使臺鐵欲提供多樣交通及轉乘資訊，準確性有所折損。為期臺鐵可予國人完備之鐵路運輸，爰交通部臺灣鐵路管理局107年度預算無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用

編列 8 億 1,033 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局就目前友善乘車環境、及車站乘車與轉乘相關設施建置情形、規劃，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面說明後，始得動支。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 鄭寶清 趙正宇

2. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用編列 8 億 1,033 萬 4 千元，用來建置並維護各車站之無障礙設施；另且在預算案書內另外提出了「逐年汰舊換新」及建置「列車資訊暨轉乘顯示系統」，整合公共運具資訊。

但參考該局提供全台各車站之無障礙設施及「列車資訊暨轉乘顯示系統」建置情形來看，至今總計 228 個車站中，有無障礙設施建置者只有 197 個，還有 31 個未建置。而且有「列車資訊暨轉乘顯示系統」者，也只有 170 個，還有 48 個未建置，且部分已建置之車站設備也已經老舊，不利提供有效的公共運具轉乘資訊。

而詢問後，臺鐵局表示將按分配預算，每年約可建置或汰舊換新 15 至 20 個車站，相較於上述統計之未建置車站數據，明顯有巨大落差，因此交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用編列 8 億 1,033 萬 4 千元，凍結十分之一，請交通部臺灣鐵路管理局務必衡酌實際需求，詳盡規劃執行方案，儘速完善車站乘車與轉乘之相關設施，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 周春米 鍾佳濱  
趙正宇 洪慈庸

3. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「用人費用」項下編列 146 億 7,400 萬 3 千元（不含臨時人力、勞務承攬人力及協助阿里山森鐵人力），較 106 年 137 億 0,117 萬元增加 9 億 7,283 萬 3 千元，主要是支付正式員額

薪資 74 億 5,329 萬 7 千元、臨時人員薪資 6 億 5,265 萬 7 千元、超時工作報酬 21 億 0,972 萬元、津貼 1 億 9,671 萬 3 千元、獎金 19 億 2,956 萬 3 千元、退休及卹償金 14 億 6,303 萬 5 千元、福利金 8 億 6,843 萬 6 千元及提繳費 58 萬 2 千元。惟經查，截至 106 年 8 月底為止，臺鐵局相關合理人數應為 1 萬 7,648 人，但現職人數僅 1 萬 3,568 人，缺額達 4,080 人。鑑於鐵路運輸任務繁重及人力進用不足，導致臺鐵局近年來工作環境與勞動條件屢有爭議，時有罷工或陳抗情事發生，衝擊鐵路營運及影響旅客權益，爰「用人費用」項下編列 146 億 7,400 萬 3 千元凍結 5,000 萬元，俟交通部臺灣鐵路管理局就人力進用及勞動條件之改進，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 鄭寶清 林俊憲 黃國書  
鍾佳濱 趙正宇 李昆澤 洪慈庸

4. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「用人費用」編列 146 億 7,400 萬 3 千元，然截至 106 年 11 月底總員工數編制員額 1 萬 6,330 人、預算員額 1 萬 4,788 人，實際現有員額卻僅 1 萬 3,683 人，與 1 月份之現有員額 1 萬 3,639 人相比，僅增加 44 人，人力缺乏情形未有改善，交通部臺灣鐵路管理局應再檢討人員招募、訓練、留用的規劃和期程。爰此，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「用人費用」編列 146 億 7,400 萬 3 千元，凍結 5,000 萬元，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 鄭寶清 李昆澤

5. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「員工訓練費用」編列 7,812 萬 8 千元，依臺鐵之說明表示，係為貫徹臺鐵安全、準確、服務及創新等核心理念，並落實培育人才之目標，員工教育訓練著重於精進鐵路專業技能、強化行銷服務與創新價值、提高危機處理及風險管理能力、提升員工



素質及激發工作潛能；並於該局員工訓練中心計畫開辦 109 班次、訓練 6,220 人次及 59 萬 9,610 人。

查臺鐵 106 年發生出軌事件創下自 103 年來新高，局長鹿潔身 11 月中時曾言，臺鐵傳統訓練方式可能存有問題，短期將重新檢討人員訓練模式、制度，並加強訓練強度，並初步考量將第二訓練中心蓋在富岡基地。

然間隔月餘，12 月 20 日又發生因調車時不慎擠壞轉轍器，造成故障，雖非尖峰運輸時段，但仍致 14 列車，約 2,320 人受影響。

顯見鹿局長曾言，加強教育訓練、落實訓練考核等，儼然已成刻不容緩之問題，但未見臺鐵提出具體改善方案說明，而臺鐵故障事件頻傳，人力長期嚴重不足始為主因，為期臺鐵員工在職訓練模式得以發揮實際效用，不因人力吃緊，僅為形式作業，爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「員工訓練費用」編列 7,812 萬 8 千元，凍結 500 萬元，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內提出重新檢討後之員工在職訓練方案、講師與員工實務操作考核制度等，並說明與過往訓練方式相異之處，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支，以保障國人及臺鐵員工之乘車權益與生命安全。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 趙正宇 鄭寶清

6. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元。就臺鐵局提供的說明，「係為辦理無業務用土地之環境髒亂清理，時遭民眾檢舉或地方政府及環境保護機關為維市容觀瞻而要求限期改善」，以及「拆除全國各地之逾齡不堪使用建物及不保留之建物」。關於臺鐵局轄下的無業務用土地，應辦理活化或其他用途，而非閒置造成環境髒亂，反而需要編列清理環境的預算，交通部臺灣鐵路管理局應檢討改善。爰此，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預

算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出改善計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：黃國書 林俊憲 李昆澤 周春米  
鍾佳濱 趙正宇 陳素月 鄭寶清

7. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，較 106 年度 3,967 萬 7 千元增加 1,271 萬 5 千元，係辦理廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。惟經查截至 106 年 8 月底臺鐵局所有廢棄房舍計 414 筆、閒置土地 7 筆、31.395 公頃，容易引發環境髒亂及公共安全疑慮，致使臺鐵局每年都必須編列預算執行清理與拆除作業。為期臺鐵局所有之土地與房舍能夠有效利用，發揮資產應有效益，爰該筆預算占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局就所有閒置土地與廢棄房舍之再活化於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬  
林俊憲 李昆澤 黃國書 鍾佳濱  
陳素月

8. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，用於廢棄宿舍拆除及定期清理非營業用地環境。經查，臺鐵已查報廢棄房舍眾多，然而其中不乏存在文資爭議標的，引發地方政府或文資團體抗議，例如台中車站周遭日治時代宿舍，在文資定位未解決之前，縱容包商拆除，引發民眾抗議。爰要求臺鐵應清

查所屬房舍，並依文化資產保存法第 15 條規定，主動提報主管機關進行文化資產價值評估，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 林俊憲  
李昆澤 周春米 陳素月

9. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，較 106 年度預算增加 1,271 萬 5 千元（增幅 32.05%），較 105 年度決算則減少 696 萬 8 千元（減幅 11.74%），係為廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。然已查報之廢棄房舍及閒置土地筆數眾多，除有環境髒亂及公共安全問題，資產使用效益亦偏低，該局允宜加強清理處置並多元活化運用，俾提高資產管理效益。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬  
林俊憲 李昆澤 黃國書 周春米  
鍾佳濱 陳素月

10. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，較 106 年度預算增加 1,271 萬 5 千元（增幅 32.05%），較 105 年度決算則減少 696 萬 8 千元（減幅 11.74%），作為廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。

根據臺鐵局提供近年度「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」之預、決算情形（可見下表），104 及 105 年度之決算都嚴重超支，分別超支 3,594 萬 4 千元及 3,086 萬元。臺鐵局說明，閒置土地因氣候溼熱致雜草叢生且茂盛，時遭民眾檢舉或地方政府及環境保護機關要求

限期改善，因此有相關處理的支出費用，且表示因無法掌握氣候變化，未能準確預估預算需求，而以超支併決算方式因應。

但是，管理維護閒置土地，是臺鐵局之常態業務，相關清理費用應能妥適控管，並能提出詳細辦理說明，才符合預算編製之精神。而且，該局每年編列相關經費並執行老舊房舍清理拆除作業，進度卻非常緩慢，如 104 及 105 年度各僅處理 11 筆及 48 筆廢棄房舍，仍有大量廢棄房舍待處置，應儘快有活化管理之規劃。因此，該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

104 至 107 年度「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」之預、決算情形表

單位：新臺幣千元

項 目	104 年度	105 年度	106 年度 (至 8 月)	107 年度
預算數	28,500	28,500	39,677	52,392
決算數	64,444	59,360	36,150	-
超支數	35,944	30,860	-	-
超支率	126.12%	108.28%	-	-

提案人：鄭寶清 陳素月 陳歐珀 鄭運鵬  
林俊憲 趙正宇 黃國書 周春米  
鍾佳濱 李昆澤

11. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」編列 5,000 萬元。經查該計畫自 101 至 105 年度預算執行率各為 0%、0%、37.40%、1.12%及 5.31%，進度嚴重落後。爰此，該筆預算凍結五分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明工程執行延宕原因及解決方案後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
鄭運鵬 林俊憲 黃國書 鍾佳濱  
周春米

12. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元。該計畫分 6 年執行，總經費 275 億 2,240 萬元，係就現有基礎設施，加強防災防護措施，以確保行車安全。然推動進度未如預期，105 年度預算執行率僅 11.90%；又近年行車事故仍頻，不乏民眾違規行為所致死傷事故，行車安全改善計畫執行與軌道安全管理機制均容有大幅改善空間。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 林俊憲  
黃國書 鍾佳濱 李昆澤

13. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，該計畫分 6 年執行，其總經費 275 億 2,240 萬元，截至 106 年度已累計編列 115 億 5,790 萬元。該計畫之目的為加強防災防護措施，其內容包含加強防災防護措施，如平交道立體化、路線及號誌改善、危險路段加裝圍籬或隔音牆、車廂無階化等，惟各年度重大行車事故多逾 40 件，而重大死傷事故截至 106 年 11 月底已發生 35 件，且出軌事故有增加趨勢（正線出軌由 103 年 2 件，106 年至 11 月已發生 8 件）。故交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個

月內向立法院交通委員會提出具體改善計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 黃國書  
鍾佳濱 周春米 趙正宇 李昆澤  
洪慈庸

14. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，經查該計畫執行年度為 104 至 109 年，總經費達 275 億 2,240 萬元。經查，該計畫 105 年度決算執行率僅 11.90%，計畫進度嚴重落後，而 107 年度僅編列 10 億元，亦較原計畫數 61 億 4,850 萬元大幅減少。而近年行車事故頻仍，傷亡人數眾多，而此計畫卻嚴重延宕，對於行車安全及軌道安全管理影響甚大，應積極檢討並推動計畫之執行。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 林俊憲  
李昆澤 周春米

15. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元。經查，105 年度預算執行率僅 11.90%；且近年行車事故頻仍（如下表），行車安全改善計畫執行與軌道安全管理機制均容有大幅改善空間；另，該計畫自 104 年度開始執行，已發包工程 61 件，完工 20 件，離計畫年限只剩 2 年，還有三分之一的已發包工程未完工，有 22 件待基本設計審議之工程，該計畫之執行效率有待提升。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

項次	104年	105年	106年(1-8月)
行車事故總件數	618	547	311
傷亡人數總計	亡 52 人 傷 36 人	亡 37 人 傷 34 人	亡 26 人 傷 9 人
1. 重大行車事故	55	41	30
2. 一般行車事故	34	24	13
3. 行車異常事件	529	482	268

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 鄭寶清 李昆澤

16. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，辦理平交道進行立體化、路線及號誌改善以及月台提高、車廂無階化等工程。惟經查，本計畫總經費 275 億 2,240 萬元、執行期程為 104 至 109 年，但本計畫自 104 年開始編列預算起截至 106 年 10 月底止，累際實際執行率僅 44.06%，106 年度單一年度截至 11 月底之累計執行率也僅 28.85%，臺鐵預算與計畫執行能力實有待加強。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部責成臺灣鐵路管理局加強預算與計畫執行管控，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 鄭寶清 黃國書 鄭運鵬  
林俊憲 鍾佳濱 趙正宇 李昆澤  
洪慈庸

17. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，該計畫期程 104 至 109 年，計畫總經費 275 億 2,240 萬元，係為確保行車安全、降低平交道事故，用於現有基礎設施，加強防災

防護措施，辦理工程包括：平交道立體化、路線及號誌改善、危險路段加裝圍籬或隔音牆、部分車站更新改善工程、電力設備系統與車廂無階化改善等。

然查，該計畫 105 年度執行率僅 11.90%，且 107 年度預算編列費用亦較原規劃額度 61 億 4,850 萬元大幅減少，雖就臺鐵之說明，係因受都市計畫變更影響用地取得時程、地方政府配合款因素、水保計畫及經費審議尚未核定、及多項工程因無廠商投標致流標等影響，致整體計畫辦理進度未如預期。

據近年臺鐵各類行車事故發生統計，101 至 105 年度行車事故總件數分別為 639 件、632 件、590 件、618 件及 547 件，均超過 500 件。

其中以行車異常事件為最大宗，各年度多逾 500 件，106 年 8 月底止已發生 268 件，主要為車輛故障、運轉保安裝置故障、外物入侵等；另各年度重大行車事故多逾 40 件，又以重大死傷事故為主，106 年 8 月底止已發生 26 件，且多因於民眾違規行為所致，如車輛或行人擅自闖越平交道或跨越鐵軌而遭火車擦撞等情事；又近年來之正線出軌事故呈現增加趨勢，由 103 年 2 件攀升至 106 年 8 月底止 4 件，車輛出軌顯有惡化情勢。

由上可知，最大宗之行車異常事件，顯示車輛與相關設備之維修檢查具大幅改善空間；而重大死傷事故部分，雖臺鐵說明，因考量行為人已死傷情形，多未予求償而自行吸收相關費用，此做法雖重道德，但恐難有效遏阻違規事件發生，亦不利欲提升行車安全之意旨，與該局資產權益之維護；為期臺鐵有效改善行車異常問題，減少故障發生，並確切落實鐵路行車安全之目標，爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部及臺灣鐵路管理局就鐵路行車安全各項業務與預算執行嚴重延宕等情事進



行通盤檢討，並就現行行車安全問題提出相關具體管理措施，與軌道安全管理機制等，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 趙正宇 鄭寶清

18. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，計畫分 10 年辦理，總經費 997 億 3,000 萬元，截至 106 年度累計編列預算 71 億 6,800 萬元。預計 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛及支線節能環保客車 60 輛，並辦理系統設備改善工程，期強化運輸效能暨全島旅運服務，建構節能減碳綠色運輸網。惟各年度執行成效欠佳，104 及 105 年度預算執行率各僅 2.66% 及 0.28%，且 105 年度預計完成交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業，允宜強化採購辦理成效，俾購置車輛能如期汰換更新運行。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 鍾佳濱 林俊憲

黃國書 周春米 趙正宇 李昆澤

洪慈庸

19. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元。經查該計畫 104 及 105 年度預算執行率各僅 2.66% 及 0.28%，且 105 年度預計完全交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業，效率不彰。爰此，交通部臺灣鐵路管理局

107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明提升進度方案後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
鄭運鵬 林俊憲 黃國書 周春米  
鍾佳濱

20. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，計畫內容包括 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線節能環保客車 60 輛及辦理系統設備改善工程，惟經查該計畫各年度預算執行率 104 年度 2.66%、105 年度 0.28%，執行情形極差，按照計畫，105 與 106 年度預計共交車支線節能環保客車 60 輛、區間客車 104 輛，惟至 106 年 11 月底尚在進行招標作業，計畫進度嚴重延宕，故該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局研擬計畫提升執行成效，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
鄭運鵬 趙正宇 黃國書 周春米  
鍾佳濱 洪慈庸

21. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，經查，105 年度預計完成交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業；且各年度執行成效欠佳，104 及 105 年度預算執行率僅 2.66% 及 0.28%（如下表），相關預算編列應更為謹慎，並強化採購辦理成效。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟交通

部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

單位：新台幣千元；%

	104 年度	105 年度	106 年度
當年度預算數	200,000	1,410,000	5,558,000
可用預算數	200,000	1,604,674	7,158,235
決算數	5,326	4,438	350
執行率	2.66	0.28	0.00

註：106 年度決算數為截至 6 月底止實支數。

提案人：黃國書 林俊憲 李昆澤 周春米  
鍾佳濱 趙正宇

22. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，規劃購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線節能環保客車 60 輛以及相關系統設備改善。惟經查，本計畫總投資金額 997 億 3,000 萬元、執行期程為 104 至 113 年，但預算與計畫執行情形甚為不佳。據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 104 年本計畫開始編列預算始，截至 106 年 10 月底止，累計分配金額為 30 億 3,304 萬元，但累計實際執行數僅 1,039 萬 8 千元，累計實際預算執行率僅 0.34%；另依臺鐵局 106 年 11 月會計月報指出，106 年度單一年度截至 11 月底止累計分配 60 億 5,091 萬 5,445 元，累計實際執行 123 萬 4,791 元、累計預算執行率僅 0.02%；本計畫 106 年度臺鐵局預計完成各項採購之決標工作，但截至 10 月底各招標文件不是還在進行公開閱覽，就是準備進行公開閱覽，進度嚴重落後。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140

萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：周春米 鄭寶清 李昆澤 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 鍾佳濱 趙正宇  
洪慈庸

23. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，為 10 年的長期計畫，總經費 997 億 3,000 萬元，而臺鐵局在 107 年度編列經費 30 億 8,140 萬元，截至 106 年度為止，累計編列的預算已達 71 億 6,800 萬元。計畫書中表示，預計 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛及支線節能環保客車 60 輛，並辦理系統設備改善工程，期強化運輸效能暨全島旅運服務，建構節能減碳綠色運輸網。

但是，參考臺鐵局提供本計畫各年度預、決算情形（詳下表），104 年度預算數 2 億元，決算數 532 萬 6 千元，執行率僅 2.66%；105 年度可用預算 16 億 0,467 萬 4 千元，決算數 443 萬 8 千元，執行率更低到只有 0.28%。

詢問臺鐵局後，臺鐵局說明因採用異質採購最低標方式辦理，評選作業費時，但是，根據計畫書上之時程，105 年度預計要交車 56 輛，包括支線節能環保客車 8 輛及區間客車 48 輛，可是至 106 年 8 月底止，也尚未完成任何交車，計畫進度嚴重延宕。因此交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，凍結十分之一，請交通部臺灣鐵路管理局加強招標案件辦理時效，並檢討本計畫之辦理進度、規劃，以期未來汰換作業能如期進行，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」各年度預、決算情形表

單位：新台幣千元；%

項 目	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度	以後年度	合 計
以前年度保留數	0	194,674	1,600,235	-	-	-
當年度預算數	200,000	1,410,000	5,558,000	3,081,400	89,480,600	99,730,000
可用預算數	200,000	1,604,674	7,158,235	-	-	-
決算數	5,326	4,438	350 (至 8 月)	-	-	-
執行率	2.66	0.28	0.00	-	-	-

提案人：鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬 林俊憲  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤

24. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，編列 30 億 8,140 萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鍾佳濱 鄭寶清 林俊憲 陳歐珀  
鄭運鵬 李昆澤 黃國書 洪慈庸  
周春米 趙正宇

25. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，編列 30 億 8,140 萬元。

查該計畫係為提升服務水準，強化運輸效能暨全島旅運服務建構節能減碳綠色運輸網，其中東部屆時將有 23 至 24 組新列車。

然就近期說明，計畫進度呈現落後狀態，雖臺鐵表示，僅為 2.19% 之微幅落後，然為確保 107 年決標、109 起陸續交車、全案 113 年執行完畢之預定規劃不致拖延。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固

定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113年）」編列30億8,140萬元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局提出計畫內容細項期程、進度落後之因應說明，與陸續交車之規劃，如東部新列車可投入營運時間，並於2個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 趙正宇 鄭寶清

26. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」經費4億8,885萬4千元，該計畫期程為105至108年度，總經費10億7,356萬元，截至106年度止累計已編列預算2億1,601萬4千元。惟該計畫自102年度編列預算迄106年8月底止，累計執行數僅449萬2千元（占累計已編預算總額比率2.08%），進度嚴重延宕，新系統能否如期於107年5月上線營運，容有疑慮，顯不利現行票務頻出現系統當機或異常訂票等問題之改善，對向來一票難求之東部民眾，將更形難解？該局允應加強相關控管與監督機制，避免預算浮編。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列4億8,885萬4千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於2個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 李昆澤 林俊憲

黃國書 鍾佳濱 周春米 趙正宇

27. 依據102至104年「臺鐵旅客意向調查」之摘要報告，以臺鐵旅客曾使用服務項目之滿意度而言，「網頁訂票系統功能」係近年來民眾主要不滿意服務項目之一，然遲遲未見交通部臺灣鐵路管理局就「網頁訂票系統功能」有所研處之積極作為。

經查臺鐵雖已自105至108年規劃進行「票務系統整合再造計畫」

，該 4 年期計畫之總預算數達 10 億 7,356 萬元，並於交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元，辦理建置票務核心系統建置，包括票務系統開發與維運、中介系統軟體、工具軟體以及票務網路建置等業務。惟預算書中未就該計畫之內容詳細敘明，亦查無相關公開之辦理資訊，預期效益亦不清楚。爰此，為確保預算之有效執行，並確實解決民眾網頁訂票之問題，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，待交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 林俊憲

李昆澤 周春米

28. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」係為辦理票務核心系統建置及票務網路建置等，惟經查 105 年度可用預算數 2 億 0,601 萬 4 千元，因受廠商爭議影響，暫緩採購議價決標期程，導致實際執行數僅 9 萬 7 千元，執行率僅 0.05%；又 106 年度可用預算數 2 億 1,591 萬 7 千元，截至 8 月底實支數僅 439 萬 5 千元。

有鑑於該預算執行率欠佳，進度嚴重延宕，又票務改善計畫已執行多年，諸多問題未見改善。故交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告（含具體時程）後，始得動支，以期落實計畫執行。

提案人：林俊憲 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀

鄭運鵬 趙正宇 黃國書 周春米

鍾佳濱

29. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」建置第四代票務資訊系統編列 4 億 8,885 萬 4 千元，主要內容包括票務核心建置與票務網路建置等工作，投資總額 10 億 7,356 萬元、執行期間為 104 至 113 年。惟經查，本計畫執行進度落後，自 102 年本計畫開始編列預算始，截至 106 年 10 月底止，累計預算執行率僅 6.31%，106 年度單一年度累計預算執行率截至 11 月為止也僅 6.43%，而本計畫同時配套進行的「票務網路建置案」、「票務周邊設備採購案」、「資訊服務與資安」等計畫，除「票務網路建置案」已於 12 月 11 日完成決標工作外，其餘仍正進行招標中。綜上，本計畫「票務核心系統建置」能否如規劃於 107 年 5 月完成驗收、上線營運並取代既有票務系統，並於 108 年度完成第 2 階段驗收啟用系統完整功能尚有疑義。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部責成交通部臺灣鐵路管理局加強本計畫預算與計畫時程控管與系統設計監督，以期新系統能夠儘早上線運作，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：周春米 鄭寶清 趙正宇 李昆澤

鄭運鵬 黃國書 林俊憲 洪慈庸

鍾佳濱

30. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元。經查，該計畫項下僅「票務核心系統建置」、「票務網路建置」完成決標，而「票務核心系統建置」，原先預計 106 年度完成第 1 階段驗



收並上線營運，現階段預計延後至 107 年 5 月完成，進度嚴重延宕。爰此，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：黃國書 林俊憲 李昆澤 周春米  
鍾佳濱 趙正宇 鄭寶清

31. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元，本計畫期為多年度計畫，預計辦理期間為 105 至 108 年，總經費 10 億 7,356 萬元，而截至 106 年度止，已編列了 2 億 1,601 萬 4 千元。

但參考「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形（可參見下表），102 年度預算數 5,000 萬元，自 102 至 104 年度全無執行，而該保留預算併於 105 年度「票務系統整合再造計畫」預算中，而 105 年度預算共計 2 億 0,601 萬 4 千元，決算數卻也僅有為 9 萬 7 千元，且是支付契約爭議的聘用律師作業費用，執行率僅 0.05%，顯然本計畫在規劃上有明顯疏失，才造成進度嚴重推延。

且 106 年度可用預算數 2 億 1,591 萬 7 千元，截至 8 月底，實際支出也只有 439 萬 5 千元，也仍然明顯偏低，造成新票務系統上線營運時間只能延後，但若持續落後執行進度，恐怕新系統運作將遙遙無期。因此交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，請交通部臺灣鐵路管理局強化計畫推動時程，並嚴格控管執行進度，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形

單位：新台幣千元；%

項 目	102 年	105 年	106 年	107 年	108 年	總 計
因執行率偏低而延後之逐年目標	-	需求訪談與系統分析，機房建置前期作業	完成系統分析及設計工作	完成第 1 階段驗收及上線營運，取代既有系統	完成第 2 階段驗收並啟用進階決策輔助及收益管理功能	-
以前年度保留數	0	50,000	205,917	-	-	-
當年度預算數	50,000	156,014	10,000	488,854	368,692	1,073,560
可用預算數	50,000	206,014	215,917	-	-	-
決算數	0	97	4,395	-	-	-
執行率(%)	0	0.05	-	-	-	-

提案人：鄭寶清 李昆澤 洪慈庸 陳歐珀  
 鄭運鵬 林俊憲 趙正宇 黃國書  
 周春米 鍾佳濱

32. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵電務智慧化提升計畫」編列 7 億 1,000 萬元，主要內容為辦理號誌、電訊與電力等基礎設施現代化，並新建中央行車控制系統、整合緊急應變中心，以提供高安全、可靠、準確的服務品質，總投資金額 306 億 1,000 萬元，執行期間為 106 至 113 年。惟經查，本項計畫 106 年度預算截至 11 月止，累計分配 6,000 萬元，累計實際執行 2,124 萬 2,428 元、累計預算執行率僅 35.4%。為提升號誌可靠度與安全性、通訊品質與調效能、供電穩定性，提供旅客高安全、可靠、準確的服務品質。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵電務智慧化提升計畫」編列 7 億 1,000 萬元凍結十分之一，要求交通部責成交通部臺灣鐵路管理局加強本計畫預算與計畫時程控管，並於 2 個月內向立法院交通委員會

提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：周春米 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 鍾佳濱 李昆澤  
洪慈庸

33. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」編列 27 億 0,665 萬元，較 106 年度預算增加 3.74%。經查，臺鐵歷年「一般建築及設備計畫」除年度預算外，另有高額前年度保留預算，但實際執行率偏低，102 至 105 年度決算執行率僅 41—48%，均未超過 50%，顯示臺鐵計畫執行不佳，預算編列未能符合自身執行能量，交通部臺灣鐵路管理局應向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 林俊憲  
李昆澤 周春米 陳素月

34. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」編列 27 億 0,665 萬元，辦理「岡山車站整修美化改善工程」等 26 項分年性項目工程，及「車輛改善」等 11 項一次性項目工程，較 106 年度 26 億 0,905 萬 4 千元增加 9,759 萬 6 千元。惟經查，臺鐵局「一般建築及設備計畫」預算執行不佳，歷年預算執行率 102 年度為 42.82%、103 年度為 41.86%、104 年度為 47.39%、105 年度為 48.65%、106 年截至 11 月止為 48.23%；此外，臺鐵局本項計畫預算保留情形嚴重，致使歷年度可用預算數大於當年度預算數甚多，如 106 年度可用預算數為 46 億 1,409 萬 4 千元，係當年度預算數 26 億 0,904 萬 4 千元的 1.76 倍。為要求臺鐵局加強工程招標、發包作業及履約控管能力，並避免過度匡列預算，交通部臺灣鐵路管理局應向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

單位：千元、%

項 目	102 年度	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度	107 年度
以前年度保留數	1,037,415	2,068,430	3,533,403	3,360,315	2,005,040	-
當年度預算數	4,102,860	4,207,689	3,655,462	2,279,428	2,609,054	2,706,650
可用預算數	5,140,275	6,276,119	7,188,865	5,639,743	4,614,094	-
決算數	2,200,988	2,627,112	3,406,487	2,743,530	2,225,679	-
執行率	42.82	41.86	47.39	48.65	48.23	-

1. 資料來源：整理自立法院預算中心評估報告及臺鐵局 11 月會計月報。

2. 106 年度決算數為截至 11 月底實支數

提案人：周春米 黃國書 鄭寶清 鄭運鵬  
李昆澤 林俊憲 鍾佳濱 趙正宇  
陳素月

35. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「一般建築及設備計畫」項下「多卡通電子票證驗票系統新增 QRCode 功能擴充案」編列 5,000 萬元，計畫期程 107 年 1 月至 108 年 12 月，計畫總經費 5,719 萬 1 千元。

然於驗票閘門新增 QR Code 功能，讓民眾能透過手機購票進站，更增旅運便利，係臺鐵於 104 年向行政院爭取「票務系統整合再造計畫」之時，即向國人表明將進行之方案。

但就臺鐵說明資料，107 年初將進行第一階段試辦之多卡通自動驗票閘門 QR Code 功能，僅見西部站，臺東一等站、花蓮特等站等東部站，皆不見列入，臺鐵施行票務電子化，卻優先於西部地區推行試辦，區域落差又見加深，爰交通部及臺灣鐵路管理局等相關單位，應於 2 個月內就票務電子化作業各區域推行時程提出書面報告，確實加強東部地區推進規劃，讓政府所言，以鐵路為主、公路為輔，作為全國公共運輸骨

幹，並照顧東部交通建設之語，不致淪為空話。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 鄭寶清 趙正宇

36. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元。

該計畫係臺鐵於 104 年獲行政院原則通過，計畫期程自 105 年度起迄 108 年度，總經費 10 億 7,356 萬元，用於票務核心系統建置、票務網路建置、備援中心、票務周邊設備、機房網路語音、票務資安強化、臺鐵創價服務等。截至 106 年度，已累計編列預算 2 億 1,601 萬 4 千元。

據票務系統整合再造計畫之規劃期程，預計 106 年度完成第 1 階段驗收並上線營運，取代既有票務系統；107 年度完成第 2 階段驗收並啟用進階決策輔助及收益管理功能。因受廠商爭議，致決標延宕影響，故相關進度調整延後 1 年，預計第 1 階段驗收並上線營運於 107 年 5 月（預估簽約日起 720 天內）完成，並取代既有票務系統。

但交通部長賀陳旦於 106 年 9 月底時曾言，原規劃 107 年中將第四代票務系統改善完成，現在將加強改善進度，希望在農曆春節前改善，滿足民眾購票需求，107 年 2 月 15 日即為農曆除夕，爰要求交通部及臺灣鐵路管理局於 1 個月內針對歷來春節等連續假期，花東民眾每逢返鄉時刻，一票難求之窘境紓解方案，向立法院交通委員會提出票務改善最新進度之狀況說明，並確實敘明，使花東民眾得以揮別搶票、無票之夢魘。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 鄭寶清 趙正宇

37. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「用人費用」編列 146 億 7,400 萬 3 千元，正式職員 1,291 萬 3 千人、臨時職員 126 萬 9 千元、正式工員 9 人與臨時工員 597 人。

據臺鐵近年度人力離退增補與缺口情形：103 年度—增補 406 人、退離 826 人；104 年度—增補 726 人、退離 970 人；105 年度—增補

1,020 人、退離 1,067 人；106 年度 8 月底止一增補 700 人、退離 642 人。

人力總額仍呈現負成長，若以該局自行評估合理人力配置，相較現有人力之缺口，人力缺額由 103 年度 1,556 人，已逐年攀升至 105 年度 2,023 人，106 年度 8 月底止人力缺額更高達 4,080 人；雖 106 年 3 月底交通部已向行政院爭取請增臺鐵員額 2,538 人，後又為因應一例一休，臺鐵再向交通部提交超過 3 千人之請增方案，但臺鐵人力配置問題顯然至為嚴重。

臺鐵之鐵路運輸任務繁重，但人力資源有限，導致近年工作環境爭議增加，不僅員工權益受損，鐵路運輸營運亦會有所影響，現一例一休又將再度修法，員工輪班、休息制度恐再度面臨波動，爰要求交通部臺灣鐵路管理局應確保員工權益最優化，並於 2 個月內，就內部溝通協調機制、工作環境改善與現行員工權益事項向立法院交通委員會提出書面報告，以期增加人力招募誘因，現有員工亦能有健康安全之勞動環境。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 趙正宇 鄭寶清

38. 臺鐵西線之軌道運輸，現為西部民眾日常主要使用之大眾交通工具。經查 102 至 104 年「臺鐵旅客意向調查」之摘要報告，「頻繁」及「經常」搭乘臺鐵旅客對於列車之「準點情形」，滿意度已連年降至六成以下；而西線族群對臺鐵列車「準點情形」之滿意度，亦連年低於東線族群至少 6 個百分點以上。

西線列車準點與否，對於西部通勤民眾生活之影響甚巨；爰此，建議交通部臺灣鐵路管理局應儘速就針對「西線列車之準點情形」一事研議具體檢討之對策，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關說明之書面報告。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 林俊憲  
李昆澤 周春米

39. 臺鐵連年編列各站場辦公室房屋之修護費、站房美化等費用，並有辦理車站清潔外包等業務。惟查近年「臺鐵旅客意向調查」之摘要報告皆指出，受訪旅客均有多數認為臺鐵空間環境欠缺美化，以及周邊環境髒亂等情況需進一步改善。

又臺中市即將於 2018 年舉辦世界花卉博覽會，市區內之臺鐵各站作為旅客來訪之主要門面，空間環境維護及周邊美化儼然重要。爰此，交通部臺灣鐵路管理局應儘速針對「臺中市區臺鐵各站空間環境改善及周邊美化」一事研議檢討，並另就位於花博展區之后里車站（東站及西站）提出具體之空間維護與環境美化的規劃作業，於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關說明之書面報告。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 林俊憲  
李昆澤 周春米

40. 目前臺鐵局是國內外少數仍以月台 AB 側標示列車停靠位置的營運業者，該種類型的標示容易混淆觀光客識別。由於 2018 年臺中花博和 2019 年東亞青年運動會即將在大台中地區舉辦，屆時將有更多外國觀光客和選手到訪，為創造更友善的臺鐵搭乘環境。爰此，建請交通部臺灣鐵路管理局研議新烏日站至泰安站之間，數字月台和增加日韓文字標示，並在 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：黃國書 林俊憲 李昆澤 周春米  
鍾佳濱 趙正宇 鄭寶清

41. 有鑑於臺鐵局車廂無階化工程，仍要 3 年之久才能完成，期間民眾仍須面對火車和月台之間的高低落差，也陸續有因此跌倒受傷之情事。請交通部臺灣鐵路管理局於 1 個月內提出在車廂無階化完成以前，有效的改善方案。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤 鄭寶清

42. 鑑於臺鐵現今仍處於虧損狀態，是故在相關資產活化並創造收益部分，實為臺鐵必須評估之重點。如臺鐵轄下諸多之廢站、小站部分，即可參考委託水里鄉公所管理車埕站，集集站由集集鎮公所經營等維運委外經驗。爰建請交通部臺灣鐵路管理局於 3 個月內，盤點臺鐵轄下之廢站與入不敷出小站，並設計與地方機關或民間單位之相關合作之規則，供做為後續活化資產之通用依據，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤

43. 在新台中車站北移之後，車站功能移轉，然距離大車站計畫完成仍有一段時間，目前都市動線軸心仍然是以舊站為中心，導致乘客步行進入車站月台的時間至少 10 分鐘以上，相當不便。爰此，建請交通部臺灣鐵路管理局和鐵路改建工程局協調，於 1 個月內向立法院交通委員會提出研擬增設舊站與新站南段間出口聯通道之評估報告。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤 洪慈庸 鄭寶清

44. 鑑於 2018 年為臺鐵縱貫鐵路全通 110 週年，考量臺鐵現於鐵道觀光、鐵道文化上之相關作為，與文化部文資司、交通部觀光局均各自為政，未能有即時有效之發揮。如觀光局後續在推廣鐵道觀光之同名車站企劃以及文化部在台北機廠之鐵道文化盤點與車體維護部分，均仍需臺鐵局之檔案史料以及維修專業支援，是故建請由交通部主責協調，於 3 個月內分別就鐵道觀光與鐵道文化兩主軸與文化部文資司、交通部觀光局建立協作平台，並定期進行交流討論，發揮國家隊作戰之效益。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤 鄭寶清 洪慈庸

45. 鑑於臺鐵現有各種不同服務項目部分，因為車種簡化政策，致使出現新自強號、太魯閣自強號、普通自強號，而莒光號等級卻也未有廢止。而



前述列車是否對號入座、停靠站、服務內容、是否開放電子票證或無座位指定車票搭乘，均有各自不同規定限制。

爰建請交通部臺灣鐵路管理局檢討車種簡化政策不合現實需要的問題，清楚標示列車服務，減少乘客與第一線人員困擾，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤 鄭寶清

46. 鑑於文創商品之設計已為近年來國內外交通業者增加周邊收入、提升企業形象之工具，而即時性與話題性更是相關商品是否能及時推出之關鍵，然臺鐵現於相關業務之推動上，卻多以保守思維應對，致使相關會議往往 1 至 2 個月方進行 1 次，為加速相關審議效率並與市場連結，爰建請交通部臺灣鐵路管理局於 3 個月內，評估檢討將相關文創商品授權會議頻率調整至 2 個月 1 次。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤 洪慈庸 鄭寶清

47. 鑑於臺鐵近年推廣鐵道觀光，其中在國外宣傳部分，由於台灣與日本在鐵道歷史上之淵源，也使台灣成為日本鐵道愛好者對於探索日本大正、昭和年代鐵道文史之重鎮。以現已廢站之花蓮干城站為例，其於 1945 年以前實以「初音」為名，建請交通部臺灣鐵路管理局能規劃將該站正名，如能參考新城（太魯閣）站之概念，除可協助重新宣傳相關鐵道歷史文化，亦可與台中過去之初音町相結合，做為臺鐵對日推廣行銷之策略工具。

提案人：黃國書 林俊憲 趙正宇 周春米  
鍾佳濱 李昆澤 鄭寶清

48. 臺灣鐵路管理局對於列車至終點站之清車程序並不確實，曾造成大學生被載往調車場，下車沿鐵軌走回車站而遭撞死之例，其後卻又再次發生

旅客至終點站未下車而被載往調車場或機廠之例。顯見臺鐵並未建立相關標準程序、人員訓練未確實，才導致相關事件一再發生。爰要求交通部臺灣鐵路管理局應於 1 個月內建立相關標準程序、落實人員訓練，確實做好清車此一最基本要求。

提案人：鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 鄭運鵬  
李昆澤 林俊憲 黃國書 洪慈庸  
周春米 鍾佳濱 葉宜津

49. 104 年 5 月 22 日行政院核定「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，總預算 1,161 億 1,000 萬元，預計購置柴電機車 45 輛、電力機車 82 輛、城際客車 75 組（600 輛）、區間客車 65 組（520 輛）、阿里山森林鐵路用柴聯車 30 輛、支線用車 60 輛，以及進行相關場站維修設備改善等工作。其中，「城際客車」的汰換扮演著東部地區整體載運效能能否有效提升的重要關鍵；爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局應加速本案招標工作之辦理，儘速完成相關採購工作，以期早日紓解東部地區一票難求之困境。

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲  
鄭運鵬 黃國書 周春米 趙正宇  
鍾佳濱 蕭美琴

50. 吉安鄉宜昌國小南側圍牆旁之人行道鋪面年久失修破損，嚴重影響學童及無障礙通行空間；對此問題，已經由內政部於 105 年度核定「市區人本環境建設計畫」工程經費加以改善，對於學校師生上下學時的安全性增進不少。然而，因吉安鄉中山鐵路平交道未能跟進修繕，目前兩側僅有約 50 公分狹窄的空間可以通行，特別在上下學時間，常是人車擁擠、險象環生。爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局會同相關單位協力合作，於本案通過後 1 個月內擬定改善計畫，最遲 3 個月內應啟動改善工程，以保障行人及學童通行安全。改善計畫請於 1 個月內送交立法院交通

委員會。

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲  
趙正宇 鄭運鵬 黃國書 周春米  
鍾佳濱 蕭美琴

51. 枋寮車站位於屏東縣居中位置，為臺鐵屏東線、南迴線及恆春觀光鐵道交會點，屏東縣 9 處原鄉地區亦主要透過枋寮車站轉搭臺鐵，前往恆春半島之旅客更必須在枋寮車站轉乘公路客運系統。目前臺鐵潮枋段已納入南迴鐵路電氣化計畫中施工；臺鐵恆春支線計畫，交通部鐵路改建工程局亦已初步評估可行；交通部自 103 年補助原鄉地區發展 DRTS，以服務弱勢與偏鄉之公共運輸服務，整合現有原鄉社區巴士與原鄉當地社經文化景觀，創造特有原鄉門戶。顯見枋寮車站未來將成為交通運輸系統（包含軌道、公路客運、原鄉 DRTS 系統）之樞紐。

然枋寮車站前站腹地狹小，現況已無設置轉運站、停車空間以及接送停等區的空間，建議參考日本品川車站、岡山車站及新竹大車站平台作法，規劃大車站計畫，建構一跨站平台整合大眾運輸，包含公路客運、市區客運、計程車、共享運具（P Bike、共享汽車），以達無縫轉乘之目標，並同步檢討周邊都市發展，促進周邊土地活化利用，解決交通壅塞問題，加速城鎮發展，將有助紓解枋寮當地、恆春半島交通問題，促進軌道建設發展，爰請屏東縣政府提出枋寮大平台車站經費需求，再由交通部協助辦理。

提案人：周春米 林俊憲 趙正宇 黃國書  
鍾佳濱 鄭寶清 李昆澤

52. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用」編列 8 億 1,033 萬 4 千元。據統計，臺鐵局目前共計各式車站 228 站，已建置無障礙設施車站數 197 站、比率達 86.40%，雖然已經有了一定的成果，但是都是乘客人數多、車站使用率

高的車站，其中對於全日無人看守或定期派人看守之招呼站 46 站，只有 16 站完成設置。鑑於這些招呼站，是基於當地通勤旅客的需要或其他因素而需維持營運的車站，對於有些地方的居民來說是賴以與外界溝通的唯一通道。這些招呼站當然有進行相關無障礙設施的必要性，不能因其人少就棄之不顧，或者是將之優先順序放到最後。爰要求交通部臺灣鐵路管理局應針對現有所屬招呼站儘速完成無障礙設施之設置，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米 鄭運鵬 鍾佳濱 林俊憲

黃國書 趙正宇 鄭寶清 李昆澤

53. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「重大之建設事業」項下「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫（106 至 107 年）」編列 1 億 4,600 萬元，執行期間由 106 年 9 月至 107 年 12 月，投資總額為 2 億 4,600 萬元，106 年度編列 1 億元、107 年度編列 1 億 4,600 萬元。惟經查，本計畫所編列 106 年度預算 1 億元，截至 11 月底實際支出僅 26 萬 7,125 元，相關新左營站站內服務設施更新與 EMU500 型電聯車車廂服務設施更新等還在對外進行招標工作。鑑於「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫」係高鐵南延屏東之前，為強化高鐵與臺鐵軌道系統連結，提供旅客高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區更為舒適、便捷與綠色之軌道運輸優質服務，所進行轉乘車廂及車站硬體服務設施更新之工作，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局確保進行本計畫預算與計畫時程控管，確保服務優化工程能夠如期完成，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出辦理情形之書面檢討報告。

提案人：周春米 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬

林俊憲 黃國書 鍾佳濱 李昆澤

54. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「重大之建設事業」項下「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」編列 5,000 萬元，主要係配合「高雄

市區鐵路地下化」、「高雄都會區輕軌建設」及臨港線停駛，辦理現有高雄機廠、南區供應廠及高雄港檢車分段遷建至潮州地區，並進行原有廠址土地之開發。惟經查，本項計畫執行狀況不佳，不但預算執行率偏低，而且經費保留情形嚴重，據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 101 年本計畫開始編列預算起，截至 106 年 9 月底累計分配 50 億 3,083 萬 2 千元，累計實際支用數 20 億 5,439 萬 1 千元，累計預算執行率僅 40.84%，工程總累計進程僅 38.02%，致使本計畫經過修正後預算規模被縮減（原規劃投資總額 138 億 9,971 萬 2 千元修正為 134 億 8,176 萬 5 千元），同時延長執行期程（原規劃 102 年 8 月至 108 年 6 月延長為 102 年 8 月至 110 年 12 月），臺鐵局計畫規劃與實際執行顯有落差，爰要求交通部應責成臺灣鐵路管理局加強預算與計畫執行管控，並於 3 個月向立法院交通委員會提出本計畫執行情形、所遇阻礙及解決方案。

提案人：周春米 鄭寶清 趙正宇 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 鍾佳濱 李昆澤

55. 阿里山森林鐵路營運主體即將回歸行政院農業委員會林務局，當年由臺鐵招募森鐵從業人員，將連同業務一同轉移回林務局，但林務局欲成立之「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」之組織章程、辦事細則與編制表草案於 106 年 11 月 15 日才送至行政院，目前仍在行政流程中，尚未核定，因此目前森林鐵路從業人員之勞動權益仍處於未知數。

臺鐵局與林務局於 12 月 21 日召開會議延長目前員工之勞動合約會議，結論為延長合約至 107 年 6 月 30 日，其餘用人制度與員工留任之可能，也尚未有明確方向。

建請交通部臺灣鐵路管理局儘速於合約延長期間與行政院農業委員會林務局詳加溝通，儘快確定業務轉移後之人事制度，並研議移轉林務局與員工留任臺鐵之兩種可能性，以供員工評估自身職涯狀況，並確保

員工之勞動權益。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 林俊憲 趙正宇

黃國書 周春米 鍾佳濱 李昆澤

56. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算提列轉投資事業亞太電信股份有限公司，投資淨額為 39 億 9,477 萬元，預計 107 年底持有股數為 3 億 9,947 萬 7,000 股，持股比率 9.29%，編列股利收入預算卻為 0 元。

亞太電信近年度營運損益情形嚴重，104 及 105 年度虧損各為 16 億 2,586 萬 6 千元與 51 億 3,086 萬 9 千元，且 106 年上半年營運虧損已達 15 億 1,957 萬 9 千元，經營績效持續惡化。

臺鐵局身為亞太電信第 2 大股東，並於董事會中取得 1 席常務董事及 2 席董事，占全部董事席次（扣除獨立董事 3 席，計有 12 席）比率為 25%，卻仍放任該公司連年虧損。交通部臺灣鐵路管理局應強化其擔任該公司常務董事及董事之功能，善盡管理人職責，維護公股權益，督促該公司積極改善營運虧損狀況。

本席於 106 年 10 月 16 日於立法院交通委員會質詢時，曾請臺鐵局務必研討相關轉投資方案，並且督促公股股權管理人職責，臺鐵局回復會再商議是否繼續投資亞太電信，但至今也未有明確檢討方案，因此請交通部臺灣鐵路管理局儘快研議相關對策，向立法院交通委員會提出書面報告，莫再使公股權益受損。

提案人：鄭寶清 陳歐珀 林俊憲 鍾佳濱

黃國書 周春米 趙正宇 李昆澤

57. 由近幾年臺鐵局之客運人數變化情形觀之，客運人數由 103 年度 2 億 3,282 萬 6 千人次，減至 104 年度 2 億 3,221 萬 7 千人次及 105 年度 2 億 3,036 萬 5 千人次，連續 2 年負成長，且降幅有增加趨勢，由—0.26%擴大至—0.80%，主要為自強號及莒光號之客運人數下滑顯著，105 年度降幅分別為 5.42% 及 27.83%。又參據近年度各型列車之客座利用率情形，

亦呈逐年下滑態勢，由 102 年度 66.85% 降至 105 年度 63.28%，其中自強號由 102 年度 76.33% 跌至 105 年度 70.31%，莒光號由 103 年度 57.16% 減至 42.89%，降幅顯著，客運列車運輸效能容有改善空間。爰請交通部督促臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何提升客運經營績效之書面檢討報告，以避免臺鐵長期虧損拖垮國家日益嚴峻之財政。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤 洪慈庸

58. 臺鐵局近年來人力缺口持續擴大且工作留任誘因未足，致人力調配問題日益惡化，如抗議日夜休班表損及勞工健康或爭取危險津貼、營運獎金併入專業加給訴求等議題，惟勞資雙方未能妥適協調處理，時有罷工傳聞或陳抗事件，均造成鐵路運輸營運之不良影響，亦損及旅客權益。該局允應加強內部溝通協調機制，以改善勞資關係，並營造和諧工作環境。爰要求交通部督促臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何積極強化正向勞資關係之書面檢討報告，以避免影響公共運輸服務。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤 洪慈庸

59. 有鑑於北宜直鐵尚未決定是否興建，不過臺鐵東部幹線中的宜蘭線，有多處曲線的瓶頸路段，列車速度無法提升，臺鐵最近完成侯硐至雙溪、龜山至外澳間改善工程可行性研究，計畫曲線取直做新路線讓快慢車分流、列車提速，並避開災害危險路段。雖這兩個瓶頸路段改善工程經費預估高達 103 億元，但臺鐵局長表示，宜蘭線行駛條件差，尤其是下雨天容易出現列車空轉，動力機車於該路段爬坡爬不上去造成誤點的情

況，可說是每天都要面臨問題，臺鐵有必要提出 1 個有效改善的辦法。又若沒改善宜蘭線瓶頸路段，未來花東全面雙軌化後，北部往東部的列車班次，同樣無法大幅增加。此攸關東部地區民眾仰賴鐵路甚深之搭車權益，待交通部於核定方案後 3 個月內向立法院交通委員會提出如何有效改善宜蘭線瓶頸路段之書面檢討報告，並初擬相關財務計畫，確保東部地區民眾之公共運輸服務品質。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤

60. 有鑑於羅東市區人潮眾多加上道路狹窄，常造成交通阻塞，尤其車站附近停車不易，或可考慮用鐵路用地增設停車場，來提高民眾轉乘便利性。又宜蘭前站停車凌亂，現車站旁邊倉庫之鐵路用地，也未積極使用，對於車站精華區之土地利用，有浪費之嫌，實應考慮善用鐵路用地來改建停車場，非但增加鐵路營收，也藉以整頓並美化市容！經查鐵路用地可依據「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之規定作多目標使用，其中多目標使用之項目亦包括停車場，故鐵路用地可設置停車場無虞。爰要求交通部臺灣鐵路管理局於 3 個月內向立法院交通委員會提出依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」第 4 條之規定，規劃宜蘭地區善用鐵路用地改建停車場之可行性評估報告，俾提升便民措施。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 鄭運鵬 林俊憲  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤

61. 臺鐵局近年人力缺口持續擴大，且工作留任誘因未足，致人力調配問題嚴重，勞資關係亦有持續惡化之情形。交通部臺灣鐵路管理局允宜改善其員工之勞動環境，包括獎金、工時、排班等制度，且加強內部之溝通協調，以提升員工留任之意願及工作品質。



提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
黃國書 林俊憲 鍾佳濱 周春米  
李昆澤

62. 過去 5 年，臺鐵發生可歸責他人的行車事故共 516 件，僅 58 件獲賠，求償成功率僅 11%，明顯欠佳；金額方面，總共求償近 4,000 萬元，僅獲賠 545 萬元，總共虧損 3,446 萬元。交通部臺灣鐵路管理局允宜加強求償機制，以紓緩其長年虧損情形。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 鍾佳濱 周春米  
李昆澤

63. 臺灣鐵路管理局經營之鐵路為台灣重要之大眾運輸工具之一，惟近年行車事故不斷，獨立之事故調查機關又尚未成立，重大行車事故調查報告僅公布 1 件，一般行車事故調查報告完全未公開，且由臺鐵內部人員調查，恐有球員兼裁判之虞。大眾運輸影響生活甚巨，公共事故之調查過程及結果報告應公開呈現，以昭公信，並使人民充分掌握資訊及落實監督之權利。爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局將所有行車事故調查報告公開上網。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
鄭運鵬 周春米 林俊憲 黃國書  
鍾佳濱

64. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「租賃成本」項下「專業服務費之委託調查研究費」編列辦理數項車站多目標開發或商場規劃招商等委託服務案。為推動資產活化償債計畫，應明確界定各車站定位，各車站（如潮州、鳳山等）搭配附屬事業開發同時，於規劃階段即應有相關利害團體參與（如地方政府、居民），結合各站歷史及特色，營造當地限定土產、店舖或地域風貌，避免相同商場、百貨模式於全台各車站遍地開

花，請交通部臺灣鐵路管理局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鍾佳濱 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 趙正宇 周春米  
李昆澤

65. 臺鐵屏東線及南迴線（潮州至知本路段）鐵路係全台環島鐵路唯一未電氣化路段且未雙軌化路段之一，因應目前進行之電氣化工程，往返潮州以南旅客已飽受班次減半、轉乘時間拉長之苦，在屏東納入高鐵服務範疇之前，為解決旅客往返潮州以南地區之通勤（上班及上課）、就醫、返鄉、旅遊等交通需求，交通部應積極就「屏東線及南迴線（潮州至知本路段）鐵路全線雙軌化」進行可行性評估，請交通部責成鐵路改建工程局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鍾佳濱 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
林俊憲 黃國書 周春米 趙正宇  
李昆澤

66. 有鑑於臺灣鐵路管理局雖然每年需用人數逐年增加，但仍不足以填補缺額。自 104 年度，缺額人數為 965 人，至 106 年度（統計至 11 月 30 日）尚缺 1,105 人。且錄取後報到情形又無明顯改善，相較於 101 年報到率 87.9%、102 年 88.0%，104 年僅有 81.4%、105 年 83.9%。以上情形皆表現出人力留任問題，交通部臺灣鐵路管理局應加強工作環境改善，尤其班表需合理配置，提升招募、留任意願。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤 洪慈庸

67. 有鑑於臺灣鐵路管理局近年行車事故頻繁，106 年迄今甚至發生 3 次正線出軌事故，導致民眾受傷；且行車異常事件數量亦居高不下。惟臺鐵

局編列總經費 275 億 2,240 萬元執行「鐵路行車安全改善六年計劃（104 至 109 年）」，截至 106 年度已累計編列 115 億 5,790 萬元，以改善相關設施確保行車安全，又編列「印刷裝訂與廣告費」以執行行車安全活動等宣導費用，顯見臺鐵局雖推動諸多措施提升行車安全及減少異常，然而行車事故仍頻繁發生。交通部臺灣鐵路管理局應立即檢討相關措施，針對事故預防研擬對策，以提升行車安全性及降低事故發生率。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱  
李昆澤 洪慈庸

68. 臺灣鐵路管理局預計 107 年度持有轉投資事業亞太電信股數 3 億 9,947 萬 7,000 股，持股比率 9.29%，為第 2 大股東，惟根據亞太電信近年營運損益情形，自 103 年度起由盈轉虧，104 與 105 年度各虧損 16 億 2,588 萬 6 千元與 51 億 1,957 萬 9 千元，經營未見起色，甚至持續惡化，導致臺鐵局認列轉投資損益決算金額至 104 及 105 年度皆已降為 0 元。有鑑於此，交通部臺灣鐵路管理局應善盡管理人職責，研謀措施督促亞太電信改善營運績效欠佳問題，以維護政府投資權益。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 黃國書  
鍾佳濱 周春米 趙正宇 李昆澤

69. 臺灣鐵路管理局於 106 年 10 月 29 日晚間 7 時 20 分許，台南市區路段電車線斷裂，造成台南段北上與南下列車雙向停駛，區間車上約有 200 名旅客受困，車廂停電、無空調，且接駁方案遲至 9 時許才開始進行。交通部臺灣鐵路管理局對於緊急情形，尤其旅客疏散方案，應研擬因應流程、疏通措施，縮短旅客受困時間，避免旅客不安、甚至為脫困而受傷。

提案人：林俊憲 鄭寶清 陳歐珀 鄭運鵬  
趙正宇 黃國書 周春米 鍾佳濱

李昆澤 洪慈庸

70. 交通部 96 年「臺鐵屏東潮州捷運化暨高架化計畫」鐵路高架化後，高架橋下土地即成為可多元利用之空間，除地方政府希望能與臺灣鐵路管理局合作規劃，以改善環境風貌，民眾亦期待能有多樣性之功能與變化，提供大眾更多休憩空間，爰要求交通部督促臺灣鐵路管理局提出鐵路高架橋下空間使用維護具體計畫並針對財政困難之縣市編列維護預算，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米 鍾佳濱 趙正宇 黃國書

林俊憲 李昆澤 鄭寶清

71. 台東火車站即將完成改建工程，為增進地方特色及協助當地農特產品發展，交通部臺灣鐵路管理局應研議改建後車站規劃特定空間供當地小農展售，以促進地方經濟。另依身心障礙者權益保障法第 67 條第 1 項規定：「身心障礙者申請在公有公共場所開設零售商店或攤販，申請購買或承租國民住宅、停車位，政府應保留一定比率優先核准；其保留比率，由直轄市、縣（市）政府定之。」爰此台東車站改建後，交通部臺灣鐵路管理局應基於身心障礙者權益保障法規定，保留一定比例供身心障礙者申請設立，與上述當地農特展空間一併規劃辦理。上述展售空間交通部臺灣鐵路管理局應研議以照顧在地小農之合理機制，避免被市場競標因素排擠。

提案人：鍾佳濱 趙正宇 黃國書 林俊憲

李昆澤 周春米 鄭寶清 劉權豪

72. 臺鐵是國內重要的大眾運輸系統之一，現在已經朝捷運化方向發展。民眾不但用來作為上班或上學的通勤交通工具之外，以「鐵道旅遊」為主題的旅遊方式也日益盛行。但是，台鐵局對於路線與列車班次的安排，往往只考慮搭車人數的多寡，致使部分車站之間並沒有安排直達列車。如在屏東境內，從竹田站搭車到林邊或枋寮並沒有直達列車，反之亦然

，都必須在屏東站或者潮州站再轉車，不但沒有考慮到偏鄉小站居民的通勤需求，也不利鐵道旅遊的發展。爰要求交通部臺灣鐵路管理局針對諸如竹田至林邊等小站，研議於 1 個月內提出檢討書面報告，提供偏鄉民眾對於鐵道運輸的基本需求，更能促進鐵道旅遊的精緻度與多元性。

提案人：周春米 李昆澤 林俊憲 洪慈庸  
鍾佳濱 鄭寶清 趙正宇

73. 有鑑於臺鐵局 EMU700 型與 800 型電聯車，廣泛採用輪播式車頭車側顯示器，然而在顯示器上播放完整資訊，包括：車次、車種、終點（中文）、終點（英文）、車廂號碼（中文）、車廂號碼（英文）的時間，至少要 10 秒鐘。不僅缺乏識別效果，而且單一欄位顯示時間極短，旅客錯失資訊的機率很高，在發展觀光與便民的前提下，爰建請交通部臺灣鐵路管理局針對列車頭、車側、車內建置多功能顯示器系統（含車種、車次、路線、終點等資訊），研議是否能列入交通部臺灣鐵路管理局 107 年度購置區間和城際客車的採購規範之中，請於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面評估報告。

提案人：黃國書 李昆澤 鄭寶清

### 三、臺灣港務股份有限公司（含臺灣港務港勤股份有限公司、高雄港區土地開發股份有限公司）

(一)業務計畫：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 209 億 9,903 萬 4 千元，增列臺灣港務股份有限公司 1 億元，其餘均照列，改列為 210 億 9,903 萬 4 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 141 億 0,272 萬元：

(1)配合營業總收入增列 1 億元，應隨同修正增列臺灣港務股份有限公司「服務費用」項下「專業服務費」之技術合作費及權利金—支付航港

局航港建設基金權利金 100 萬元。

(2)減列臺灣港務股份有限公司「服務費用」1,200 萬元（含「旅運費」200 萬元，其餘科目自行調整）。

(3)減列臺灣港務股份有限公司「服務費用」項下「水電費」及「郵電費」、「材料及用品費」2,100 萬元（含「業務費用」項下「材料及用品費」100 萬元，其餘科目自行調整）。

(4)減列臺灣港務股份有限公司「維持費用」項下「服務費用」之「棧儲、包裝、代理及加工費」100 萬元。

(5)減列臺灣港務股份有限公司「營業外費用」項下「什項費用—其他—其他費用」之各項慶典活動費及航港、國會記者聯誼費等 500 萬元。

增減互抵後，計減列 3,800 萬元，其餘均照列，改列為 140 億 6,472 萬元

3. 稅前淨利：原列 68 億 9,631 萬 4 千元，增列 1 億 3,800 萬元，改列為 70 億 3,431 萬 4 千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：新增投資 3 億 0,620 萬元，照列。

(五)重大之建設事業：52 億 5,565 萬 1 千元，照列。

(六)資金運用：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)通過決議 35 項：

1. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「勞務成本」項下「港灣費用—材料及用品費—用品消耗」項下編列 603 萬 4 千元，用於辦公文具用品、報章雜誌、清潔用品、港區植栽及辦公室綠美化，但依據 105 年度預算編列 610 萬 2 千元，惟決算僅使用 154 萬元，且 106 年度並未見較往年之特殊需求計畫項目。

爰該筆預算凍結十分之一，俟臺灣港務股份有限公司於 3 個月內將相關資料向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆澤 趙正宇 林俊憲  
周春米 鍾佳濱 黃國書 鄭寶清  
葉宜津

2. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「勞務成本」項下「棧埠費用—服務費用—水電費」編列 8,666 萬 7 千元，但依據 105 年度港務公司於該項目編列 9,556 萬元，惟決算僅使用 5,613 萬 8 千元，顯見該筆預算有過度匡列之疑慮。

爰該筆預算凍結十分之一，俟臺灣港務股份有限公司於 3 個月內將相關資料向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆澤 趙正宇 林俊憲  
周春米 鍾佳濱 鄭寶清 黃國書  
葉宜津

3. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—郵電費」編列 3,219 萬 9 千元，但依據 105 年度港務公司於該項目編列 4,020 萬 9 千元，惟決算僅使用 2,317 萬 3 千元，顯見該筆預算有過度匡列之疑慮。

爰該筆預算凍結十分之一，俟臺灣港務股份有限公司於 3 個月內將相關資料向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆澤 趙正宇 林俊憲  
周春米 鍾佳濱 鄭寶清 黃國書  
葉宜津

4. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費」編列 3,539 萬 8 千元，雖較 106 年度預算 4,553 萬 3 千元減少 1,013 萬餘元，惟 105 年度預算 4,891 萬 6 千元，其決算僅 2,906 萬 9 千元，執行率不到六成。

雖臺灣港務公司表示主要係推廣郵輪業務及辦理自由貿易港區招商

活動，致相關費用增加。爰該筆預算凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司於 3 個月內將相關資料向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 趙正宇 黃國書 李昆澤  
林俊憲 鍾佳濱 周春米 鄭寶清  
葉宜津

5. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費」共編列預算 3,539 萬 8 千元，相關預算是用於廣告、業務宣導等，然而相關業務並未明顯成長，預算收入甚至較 106 年度減編，業務宣導之成效有待檢討，爰此，臺灣港務股份有限公司 107 年度有關「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費」預算凍結五分之一，待臺灣港務股份有限公司於 3 個月內就業務宣導成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
陳素月 林俊憲 周春米 鍾佳濱  
黃國書 葉宜津

6. 有鑑於我國商港進出港旅客人數逐年下滑，特別是臺中港及高雄港郵輪旅客人次大幅下滑，顯見港務公司辦理郵輪行銷未見成效。爰此，針對臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」編列 2,968 萬元，凍結五分之一，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 趙正宇 李昆澤  
林俊憲 黃國書 葉宜津

7. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」編列預算數高達 2,968 萬元，欲辦理郵輪行銷、招商說明會及國內外業務推展之工作。



惟查我國近年來國際商港進出港總旅客人數呈現減少趨勢，而郵輪旅客來台人數亦大幅下滑，審計部並於 105 年度中央政府總決算審核報告指出「臺中港及高雄港郵輪旅客人次大幅下滑，允宜積極研謀因應對策」之意見。

綜上，港務公司應積極研議解決對策，提出國際郵輪停靠推廣計畫，以帶動國際商港周邊之觀光發展與經濟效益。爰此，臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」編列 2,968 萬元，凍結五分之一，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出國際商港旅運人次逐年下滑之檢討書面報告，以及郵輪觀光行銷之具體計畫、業務推廣規劃之書面報告後，始得動支。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 李昆澤

林俊憲 黃國書 周春米

8. 臺灣港務股份有限公司為進行自由貿易港區招商及國內外業務推展，於「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」編列 2,968 萬元使用。然而自由貿易港區營運並無明顯成長，顯見推廣能力欠佳，且過往該項預算過往執行率尚有待加強之虞。爰此，針對臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」編列 2,968 萬元，凍結五分之一。待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 趙正宇 李昆澤

林俊憲 黃國書 葉宜津

9. 臺灣港務股份有限公司 107 年度附屬單位預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」，編列 2,968 萬元，辦理郵輪行銷、招商說明會及國內、外業務推展等，應提出招商行銷規劃，說明預計辦理招商行銷活動、場次、時程及成效，爰該筆預算凍結五分之一，

俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出 107 年度招商行銷規劃之書面報告後，始得動支。

提案人：鍾佳濱 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
李昆澤 林俊憲 陳素月 周春米  
洪慈庸 黃國書 葉宜津

10. 有鑑於臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列辦理貨櫃航商、碼頭經營業者或倉儲業者等行銷獎勵措施經費 6.1 億元。經查：由港務公司提供 104 及 105 年度客製化行銷獎勵措施預算執行情形得知，104 年度預算 5.2 億元、決算數 3.11 億元、預算執行率 59.85%；105 年度預算 6 億元、決算數 3.08 億元、預算執行率 51.34%。是以，港務公司近 2 年度客製化行銷獎勵措施預算執行率均未達六成，顯示對於該措施所需經費，似未核實評估業務需求，多有寬列。爰臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列經費 6 億 1,364 萬 8 千元，凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司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 李昆澤 趙正宇 林俊憲  
鄭寶清 黃國書 周春米 鍾佳濱  
葉宜津

11. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列 6 億 1,364 萬 8 千元，其中 6 億 1,000 萬元用於辦理行銷獎勵措施，惟預算書中僅說明「為兼顧穩固既有貨源市場及創造臺灣港群櫃量之港埠發展目標」，無法得知獎勵措施內容及辦理效益。經查港務公司 104 及 105 年度客製化行銷獎勵措施預算執行情形，104 年度預算 5.2 億元、決算數 3.11 億元、預算執行率 59.85%，105 年度預算 6 億元、決算數 3.08 億元、預算執行率 51.34%。港務公司

近 2 年度客製化行銷獎勵措施預算執行率均未達六成，顯示對於該措施所需經費，似未核實評估業務需求，多有寬列。故該項預算凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司就各行銷獎勵措施內容及辦理效益向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

#### 104 及 105 年度客製化行銷獎勵措施預算執行情形表

單位：新臺幣千元

獎勵項目	104		105	
	預算	決算	預算	決算
1. 貨櫃航商客製化獎勵	175,000	105,483	200,000	138,984
2. 藍色公路實櫃獎勵	82,000	69,253	50,000	44,026
3. 高雄港貨櫃碼頭作業及船舶到港獎勵	95,000	91,308	210,000	118,695
4. 其他	168,000	45,199	140,000	6,364
小計	520,000	311,243	600,000	308,069

- 資料來源，港務公司提供資料。105 年貨櫃航商客製化行銷獎勵尚有案件未審核完成，決算金額為暫估值。
- 其他獎勵項目，104 年度包含轉口散雜貨增量獎勵、貨櫃碼頭經營業客製化獎勵及自營櫃場獎勵；105 年度包含轉口散雜貨增量獎勵、公用自營貨櫃碼頭獎勵（含安平港獎勵）、船務代理業獎勵及海運快遞獎勵。

提案人：林俊憲 趙正宇 黃國書 陳素月  
周春米 鍾佳濱 李昆澤 鄭寶清  
葉宜津

- 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列「行銷獎勵措施」6 億 1,000 萬元，較 106 年度 6 億元增加 1,000 萬元，是為鼓勵業者能夠來台增闢航線與增加轉口貨源，辦理「貨櫃航商客製化獎勵」、「藍色公路實櫃獎勵」、「轉口散雜貨增量獎勵」、「高雄港貨櫃碼頭作業及船舶到港獎勵」、

「船務代理業獎勵」與「公用自營貨櫃碼頭獎勵」等 6 項業務所需經費。經查，本計畫 104 年預算數 5 億 2,000 萬，決算數 3 億 1,124 萬 3 千元、執行率僅 59.85%，105 年度預算數 6 億元，決算數 3 億 0,806 萬 9 千元、執行率僅 51.34%，顯見本計畫立意雖然良善，但港務公司執行能力尚有待加強。爰「行銷獎勵措施」編列之 6 億 1,000 萬元凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司參酌其他國家作法，檢討現有獎勵措施及標準，就如何提高本計畫經費執行率、達到業者來台增闢航線與增加轉貨源之預期效益，向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：周春米 趙正宇 林俊憲 陳素月  
鍾佳濱 黃國書 鄭寶清 李昆澤  
葉宜津

13. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「材料及用品費」編列 954 萬 5 千元，辦理業務所需電腦設備零件及辦公用品之採購。

惟查該項預算數係 106 年度預算數兩倍之多，更較 105 年度決算數高出 770 萬 2 千元，恐有預算浮濫編列之嫌。爰此，為求預算摺節使用，該筆預算凍結十分之一，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 李昆澤  
林俊憲 黃國書

14. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「研究發展費用」項下「服務費用」編列 2,559 萬元，其中僅「專業服務費」即編列預算數高達 2,350 萬元。

惟查該項「專業服務費」之預算數相較 105 年度的決算數高出 3,797 千元，又該項預算數擬辦理「海外投資標的可行性分析與投資計畫委託研究」，並未敘明業務內容，且效益亦不明。爰此，為求預算摺

節使用，臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「研究發展費用」項下「服務費用」編列 2,559 萬元，凍結 400 萬元，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提交書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 李昆澤  
黃國書 林俊憲

15. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「研究發展費用」項下「服務費用—專業服務費」編列 2,350 萬元，用於辦理研究碼頭、防波堤之設計基準供工程界使用、擬定安平商港港埠用地計畫、蒐集海外投資標的等。惟為蒐集海外投資標的辦理「海外投資標的的行性分析與投資計畫委託研究」是否有其必要，尚存疑慮，故臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「研究發展費用」項下「服務費用—專業服務費」編列 2,350 萬元，凍結 400 萬元，俟臺灣港務股份有限公司就該計畫必要性向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：林俊憲 趙正宇 陳素月 鍾佳濱  
李昆澤 周春米 鄭寶清 黃國書  
葉宜津

16. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「轉投資計畫」項下，新增投資臺灣港務觀光發展股份有限公司 1,420 萬元及高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司 2 億 9,200 萬元，合計共 3 億 0,620 萬元。詢據港務公司 2 家轉投資公司事業之籌辦情形，港務觀光公司原訂於 103 年度成立，104 至 106 年度已累計編列投資 2 億 6020 萬元；高雄洲際貨櫃碼頭公司原訂於 105 年度成立，105 至 106 年度已累計編列投資 7 億 400 萬元。然截至 106 年度 11 月底 2 家公司仍在籌備階段，尚未成立，顯見港務公司對於其轉投資計畫之規劃評估作業有欠周延，廢續編列投資之必要性及合理性尚存疑慮，故臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「轉投資計畫」項下，新增投資臺灣港務觀光發展股份有限公司 1,420 萬元及高雄洲際貨

櫃碼頭股份有限公司 2 億 9,200 萬元，合計共 3 億 0,620 萬元全數凍結，俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 趙正宇 陳素月 周春米  
鍾佳濱 鄭寶清 黃國書 陳歐珀  
洪慈庸 李昆澤 李鴻鈞 葉宜津

17. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「高雄港客運專區建設計畫」編列 7 億 9 千萬元。經查本計畫工程已執行多年，原訂於 102 年完工，卻因多次招標未成、土壤狀況評估不足等原因，屢次展延工期長達 6 年至 108 年底，且期間擴增經費為原訂之 158%，顯見其對工程事前規劃評估及執行尚欠積極確實。爰此，該筆預算凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 鄭寶清 陳歐珀 黃國書  
林俊憲 陳素月 鍾佳濱 葉宜津

18. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」第 2 年度經費編列 14 億 3,000 萬元。交通部自 84 年起以每 5 年為一週期規劃訂定我國商港整體發展規劃，第 5 期「國際商港未來發展及建設計畫（106—110 年）」經交通部 105 年 11 月 21 日核定，計畫總經費 398 億 0,617 萬 8 千元，航港建設基金分攤 254 億 9,270 萬 8 千元、港務公司分攤 143 億 1,347 萬元，港務公司並據以編列「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」，106 及 107 年度預算分別編列 17 億 4,300 萬元及 14 億 3,000 萬元。

經查，「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」106 年度預算編列及執行情形（可參考下表），迄 106 年 8 月底執行數僅 3 億 1,865 萬 3 千元，尚有高達 14 億 2,434 萬 7 千元之預算待執行，而港務公司也並未

於預算書中說明進度落後原因，仍續編如此高金額之預算，實有疑慮，該筆預算凍結 5,000 萬元，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。請臺灣港務股份有限公司務必了解進度落後之因，並研謀改善措施，並審酌計畫執行進度，核實評估 107 年度編列 14 億 3,000 萬元預算之必要性，以維公司資源之合理配置。

「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」之預算編列及執行情形彙整表

單位：新臺幣千元

項 目	106 年度		107 年度 預算案數
	預數案數	迄 106 年 8 月執行數	
1. 基隆港西岸貨櫃碼頭整建工程	200,000	48	200,000
2. 基隆港物流倉庫興建工程	220,000	2,334	130,000
3. 國際商港棧埠裝卸及旅客橋等設備購置	500,000	11,181	-
4. 臺北港南碼頭區碼頭興建工程	233,000	5,507	200,000
5. 臺中港離岸風電產業專區	540,000	299,583	500,000
6. 臺中港貨櫃碼頭興建工程	10,000	0	250,000
7. 安平港四鯤鯓散雜貨碼頭興建工程	40,000	0	100,000
8. 高雄港大仁商港區碼頭改善工程	-	-	50,000
合 計	1,743,000	318,653	1,430,000

提案人：鄭寶清 趙正宇 陳素月 鍾佳濱

黃國書 陳歐珀 李昆澤 林俊憲

周春米 洪慈庸 葉宜津

19. 有鑑於臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」，106 年度預算執行率偏低，顯見台灣港務股份有限公司事先規劃不足，導致部分工程發包進度落後。加上過往 101 至 105 年實質建設計畫至今諸多工程延宕，為要求台灣港務股份有限公司做好規劃與事前準備，爰此針對臺灣港務股份有限公司

107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」編列 14 億 3,000 萬元，凍結 5,000 萬元，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出執行改善計畫書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 鄭寶清 黃國書 趙正宇  
李昆澤 林俊憲 葉宜津

20. 有鑑於臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」編列第 2 年度經費 14 億 3,000 萬元。經查 106 年度預算編列及執行情形，迄 106 年 8 月底執行數僅 3 億 1,865 萬 3 千元，尚有高達 14 億 2,434 萬 7 千元之預算待執行。是以，港務公司允宜針對工程落後原因，研謀有效改善措施，並審酌計畫執行進度，核實評估 107 年度賡續編列高達 14 億 3,000 萬元預算需求之必要性，以維公司資源之合理配置。爰該項計畫編列經費 14 億 3,000 萬元，凍結 5,000 萬元，俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出加強工程進度控管之書面檢討報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 李昆澤 趙正宇 黃國書  
林俊憲 鄭寶清 周春米 鍾佳濱  
葉宜津

21. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」14 億 3,000 萬元，辦理「基隆港西岸貨櫃碼頭整建工程」等港灣、棧埠營運設施工程及船機購置計畫業務，較 106 年度 17 億 4,300 萬元減少 3,130 萬元。經查，「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」總經費 143 億 1,347 萬元，執行期間自 106 至 112 年，以期提供航商更為優質的服務。但 106 年度本計畫所編列 17 億 4,300 萬元，截至 8 月底僅執行 3 億 1,865 萬 3 千元，還有高達 14 億 2,434 萬 7 千元待執行，顯見港務公司執行能力尚待加強。爰此，臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商



港營運設施實質建設計畫」編列 14 億 3,000 萬元，凍結 5,000 萬元，俟臺灣港務股份有限公司就本計畫工程進度控管與預算執行向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 趙正宇 林俊憲 陳素月  
鍾佳濱 李昆澤 鄭寶清 洪慈庸  
黃國書 葉宜津

22. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「專業服務費」之工程及管理諮詢服務費編列 3,550 萬元，係因應全球綠色港口及港埠環保發展趨勢，持續配合環保署環保相關政策及法規，實踐綠色永續港口等。但運輸研究所之港研中心，每年亦均有辦理海洋及交通運輸防災技術研究，包括綠色海洋航安發展計畫、港灣環境資訊整合、運輸環境發展研究，其辦理業務亦有港區噪音、空氣品質環境監測、港口區域汙染及水質監測工作，與此之各項計畫均有重疊。臺灣港務股份有限公司應與交通部運輸研究所港灣技術研究中心，確實釐清此部分權責，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鄭寶清 趙正宇 黃國書 陳歐珀  
李昆澤 陳素月 林俊憲 周春米  
鍾佳濱 洪慈庸 葉宜津

23. 有鑑於花東地區因陸客來台驟減受到重創，進而影響花蓮港申請國際郵輪靠泊艘次逐年減少，從 104 年達到高峰，全年達 32 艘次申請，觀光客達 3 萬 7,461 人，但自 105 年起，國際觀光郵輪申請靠泊的艘次減少至 20 艘次，觀光人次降為 2 萬 8,334 人次；106 年更只剩下 18 艘次，僅帶來 2 萬 3,698 人次。為配合政府推動新南向政策，以及郵輪產業發展策略，彌補花東受創的觀光缺口，爰要求臺灣港務股份有限公司於 3 個月內，檢討花蓮港國際遊輪申請靠泊案件銳減與旅客人數下降的情況提出檢討報告，並提出具體提升花蓮港國際遊輪申請靠泊艘次，以及觀

光旅客人次的政策規劃，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：徐榛蔚 李鴻鈞 趙正宇 黃國書

24. 103 至 105 年度間我國各國際商港進出港總旅客人數呈減少趨勢；以 104 及 105 年度進行比較，計減少 12 萬 1,630 人，減幅達 9%；又以各港旅客人數觀之，除基隆港尚呈成長外，其餘各港均呈衰退，並以臺中港及高雄港減少人數最多，分別減少 8 萬 7,276 人次、減幅 64.92%及 8 萬 7,922 人次、減幅 42.38%；以航線別進行比較，105 年度來自國際郵輪之旅客較 104 年度減少 7 萬 3,359 人次，減幅 8.90%；兩岸渡輪減少 4 萬 2,422 人次，減幅 27.03%；國內航線亦減少 5,849 人次，減幅 1.58%。根據港務公司表示，近年郵輪旅客人數下滑之原因為高雄港及臺中港因部分國際郵輪航線配置重心移往大陸地區及日韓提供免簽優惠，造成來台港澳及陸客人數下滑。爰此，要求臺灣港務股份有限公司應邀請地方政府、郵輪業者及旅行社等相關產業積極研議並籌辦相關推廣活動，並研謀加強國際行銷及實施國際客船優惠促銷專案等，以吸引郵輪來臺。

提案人：林俊憲 趙正宇 陳素月 鍾佳濱  
鄭寶清 周春米 洪慈庸 李昆澤  
黃國書 葉宜津

25. 有鑑於綠色港口、生態港已經是國際趨勢，港務公司也宣示綠港政策，近年來不少工程皆以改善港口環境為目標，高雄港於 2014 年 10 月成為亞太地區第一座通過歐洲海港組織（ESPO）認證之生態港口（EcoPort），安平港也於 2017 年 11 月通過生態港口認證，完成全國生態港認證最後 1 塊拼圖，期待藉此帶動當地城市發展。其中，為「改善運輸貨物於海上及陸上產生之環境汙染」，高雄港自 2012 年起陸續設置岸電系統，共花費 1.79 億元設置 11 座岸電系統，希望船舶停靠碼頭後，可以轉換為電力發電，減少燃油產生的空氣汙染，但許多航商認為電費成本

太高，多仍使用燃油發電。爰此，要求臺灣港務股份有限公司應積極就如何提高岸電系統使用率、降低進港船舶整體燃油比例研謀短中期推廣措施及長期計畫，以利我國生態環境與港口經濟共存共榮，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林俊憲 陳素月 鍾佳濱 周春米  
鄭寶清 李昆澤 黃國書 葉宜津

26. 有鑑於臺灣港務港勤股份有限公司 107 年度預算「一般建築及設備計畫—交通及運輸設備」編列分年購置 5 艘拖船計畫 4 億 9,000 萬元。然港務公司整體曳船業務於 106 及 107 年度預估衰退，且現行部分拖船業務係委由民間辦理，港勤子公司允宜審酌未來營運發展及落實不與民爭利之原則下，定期滾動式檢討所需更新拖船數。爰要求交通部督促臺灣港務股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出未來因應作為之書面檢討報告，以達投資預期效益。

提案人：陳歐珀 趙正宇 鍾佳濱 鄭寶清  
葉宜津

27. 有鑑於「高雄港客運專區建設計畫」、「高雄港南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施興建工程」等 3 項計畫均經 2 次以上修正計畫展延期程，其中「高雄港客運專區建設計畫」甚至 3 次修正計畫，除經費由原訂 28.51 億元擴增至 45.17 億元，完工期程亦由原訂 102 年度完工，展延長達 6 年迄至 108 年底。顯見港務公司對於港埠營運設施工程之規劃及執行，尚欠積極確實，亟待檢討強化。爰要求交通部督促臺灣港務股份有限公司核實檢討計畫延宕原因並研謀有效解決方案，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出具體改善書面檢討報告，以維我國港埠營運設施建設之有效推動。

提案人：陳歐珀 李昆澤 趙正宇 林俊憲  
鍾佳濱 鄭寶清 洪慈庸 葉宜津

28. 有鑑於臺灣港務港勤股份有限公司分 2 年度購置辦公房屋及土地 3 億元，107 年度編列第 1 年度預算 1 億 9,800 萬元，然港務公司自 98 年度起開始辦理「高雄港客運專區建設計畫」，規劃興建旅運及港務合一之客運大樓，並預計於 108 年底完工。配合高雄港客運專區建設計畫即將完成，港務公司允應秉持撙節原則及衡酌公司未來發展，核實規劃未來所屬高雄港區各港務辦公廳舍之配置方式；並審酌將港區內閒置、使用率過低之港務廳舍，或詢洽財政部提供臨近現有閒置國有房舍，提供作為港勤子公司新辦公廳舍之可行性，以維港務用地或國有房舍之有效運用。爰要求交通部督促臺灣港務股份有限公司儘速清查高雄港區臨近之港務廳舍使用情形，評估擇用臨近現有閒置或低度使用之港務廳舍或國有房舍，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以維政府資產之有效運用。

提案人：陳歐珀 趙正宇 林俊憲 鍾佳濱  
鄭寶清 葉宜津

29. 臺灣港務公司所建置之 ERP 系統，其花費將近 2 億元，但上線以來，卻無法含蓋其他相關資料系統，導致仍需以半人工方式製作表單。而為整合相關資料的四港合一資訊系統案，卻拖延將近 2 年仍無法完成，臺灣港務股份有限公司應對此二案加以調查，如有重大缺失，應及時處理修正。

提案人：鄭寶清 趙正宇 陳歐珀 李昆澤  
黃國書 林俊憲 陳素月 洪慈庸  
周春米 鍾佳濱 葉宜津

30. 103 至 105 年度間我國各國際商港進出港總旅客人數呈減少趨勢；以 104 及 105 年度進行比較，計減少 12 萬 1,630 人；又以各港旅客人數觀之，除基隆港尚呈成長外，其餘各港均呈衰退，並以臺中港及高雄港減少人數最多，分別減少 8 萬 7,276 人次及 8 萬 7,922 人次。臺灣港務股

份有限公司允宜積極檢討近年郵輪旅客人數下滑之原因，並以各港所具發展優勢，研謀有效之因應對策，以維我國港口之健全營運，進而帶動國家觀光及經濟發展。

提案人：趙正宇 鄭寶清 黃國書 陳歐珀  
李昆澤 林俊憲 陳素月 周春米  
鍾佳濱 葉宜津

31. 依據臺灣港務股份有限公司四大國際商港營運碼頭使用情形，近 2 年除高雄港之使用率達八成以上，其餘各港之使用率均未達七成，花蓮港更低於四成；另自營倉庫使用情形，基隆港未達六成，台中港及花蓮港平均未達三成，使用情形欠佳。依目前海運發展趨勢，許多貨類運輸皆已貨櫃化，倉庫存放需求不大，且該公司自營倉庫較為老舊難以符合業者需求，故使用率不高，建議在不影響業者進儲聯鎖倉需求下，依國際商港整體發展計畫，調整變更為遊憩專區，或改建成現代化倉儲出租予專營物流之公司，以提高資產報酬率。

提案人：趙正宇 鄭寶清 鍾佳濱 黃國書  
陳歐珀 李昆澤 林俊憲 陳素月  
周春米 葉宜津

32. 我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例，101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，整併四大國際商港成立臺灣港務股份有限公司，期以提高我國港埠經營績效，惟港務公司整併成立迄今貨物及貨櫃裝卸總量未見增長，105 年自由貿易港區貿易值未隨貿易量增加而增長，自由貿易港區之推動有待加強，港埠經營之規劃及執行，亟待檢討並研謀有效增進措施。另鑑於中國積極推動「一帶一路」，與其他國家合作興建港口建設（例如於馬來西亞麻六甲海峽興建港口），日本亦積極投資興建其他國家（柬埔寨、印度）港口，對我國各商港之衝擊及影響為何。綜上，請臺灣港務股份有限公司就如何提升港務公司之營運績

效及港口國際競爭力提出書面報告，於 2 個月內送立法院交通委員會。

提案人：鍾佳濱 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
李昆澤 林俊憲 陳素月 周春米  
黃國書 洪慈庸 葉宜津

33. 臺灣港務股份有限公司附屬單位預算「資金轉投資及盈虧明細表」，107 年度預算賡續編列 1,420 萬元投資臺灣港務觀光發展股份有限公司。臺灣港務觀光發展股份有限公司由臺灣港務股份有限公司、美商皇家加勒比郵輪公司（RCCL）及土耳其國際郵輪碼頭經營業業者（GPH）合資成立），係為投資及開發澎湖金龍頭郵輪碼頭，105 年 4 月取得交通部航港局「民間參與澎湖金龍頭郵輪碼頭綜合開發區投資興建暨租賃經營案」最優申請人資格，惟因與合資方對於碼頭型式及投資經營計畫書修訂內容未能達成共識，另皇家加勒比郵輪公司（RCCL）及土耳其國際郵輪碼頭經營業業者（GPH），未能如期匯入第二期資金，致未能於期限內與交通部航港局簽約，臺灣港務觀光發展股份有限公司與合資方後續合作方式尚待評估規劃，投資進度落後原規劃時程，請臺灣港務股份有限公司核實評估 107 年度賡續編列經費投資臺灣港務觀光發展股份有限公司之必要性，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鍾佳濱 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
李昆澤 林俊憲 陳素月 周春米  
黃國書 葉宜津

34. 2009 年 2 月 18 日臺北港貨櫃儲運中心開始營運，目前財政部關務署及行政院農業委員會動植物防疫檢疫局均設立常駐的辦事處及檢疫站，惟衛生福利部食品藥物管理署雖設有台北港辦公室，但沒有常駐人員而採取有貨才驗的不定期服務，若遇有食品緊急通關者，必須裝櫃封存，拉去基隆港檢疫的無效率情況。近期，台北港貨運量已經超越基隆港，達到每天必須派人驗貨的規模，爰要求交通部協調衛生部食品藥物管理署

研議補充人力，設立常駐查驗站，以符合臺北港之業務需要。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇  
黃國書 洪慈庸 李昆澤 陳素月  
林俊憲 周春米 鍾佳濱 葉宜津

35. 有關「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」106 年 8 月底執行數僅 3 億 1,865 萬 3 千元，尚有高達 14 億 2,434 萬 7 千元之預算待執行。

臺灣港務股份有限公司允宜針對工程落後原因，研謀有效改善措施，並審酌計畫執行進度，爰要求 2 個月內提出書面改善計畫，並核實檢討 107 年度賡續編列高達 14 億 3,000 萬元預算需求之必要性，以維公司資源之合理配置。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 陳歐珀 趙正宇  
洪慈庸 李昆澤 林俊憲 陳素月  
鍾佳濱 周春米 黃國書 葉宜津

#### 四、桃園國際機場股份有限公司

(一)業務計畫：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 209 億 5,178 萬 4 千元，增列 5,000 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 210 億 0,178 萬 4 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 137 億 8,711 萬 1 千元，減列：

(1)「用人費用」項下「獎金」之「績效獎金」100 萬元。

(2)「服務費用」5,780 萬元〔含「印刷裝訂與廣告費」1,000 萬元（科目自行調整）、「修理保養及保固費」2,780 萬元（含「勞務成本」1,500 萬元、「其他營業成本」1,000 萬元、「業務費用」280 萬元）、「棧儲、包裝、代理及加工費」1,000 萬元、「專業服務費」1,000 萬元（科目自行調整）〕。

共計減列 5,880 萬元，其餘均照列，改列為 137 億 2,831 萬 1 千元。

3. 稅前淨利：原列 71 億 6,467 萬 3 千元，增列 1 億 0,880 萬元，改列為 72 億 7,347 萬 3 千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 120 億 0,892 萬 9 千元，減列 5,000 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 119 億 5,892 萬 9 千元。

(六)資金運用：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)補辦預算：收回資金轉投資桃園機場保全股份有限公司 2 億元，照列。

(八)通過決議 47 項：

1. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」編列 9 億 3,592 萬 3 千元，惟查 105 年度決算數為 7 億 0,981 萬 3 千元，又查 106 年 9 月桃機公司會計月報指出，用人費用因員額未足額進用，較預算數減少 9,041 萬 2 千元，爰此，為避免預算浮編，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司研擬 107 年度人員進用計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀

林俊憲 周春米 陳素月 鍾佳濱

黃國書 洪慈庸 葉宜津

2. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元。經查，桃園機場公司計算績效獎金核發月數之方法，是決算稅前盈餘加減政策因素影響金額後之總盈餘，如達成「法定稅前盈餘加減政策因素影響金額」，則以 1.2 個月薪給為基準，如超過達 2%、4%或 6%，分別再加給 0.4 個月、0.8 個月及 1.2 個月。

但是，桃園機場公司 100 至 105 年度決算稅前淨利都超出預算數甚



多，且 106 年截至 9 月底，累計稅前淨利數就已超過全年度預算數 4 億 0,613 萬 8 千元（可見下表），而 106 年度還有 3 個月，表示桃園機場公司近年來之稅前淨利預算均低列，營運績效指標目標值缺乏挑戰性，而績效獎金又以「稅前盈餘之預算達成率」作為標準，疑似為低估預算數來提高達成率，使績效獎金幾乎成為固定給予 2.4 個月。爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司檢討相關核發獎金之標準，並於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

單位：新臺幣千元

年度	預算稅前淨利	決算稅前淨利
100 決算	1,832,044	3,613,956
101 決算	2,011,358	4,312,247
102 決算	2,824,944	4,739,562
103 決算	3,669,639	5,697,655
104 決算	3,857,806	7,153,691
105 決算	5,840,491	7,724,829
106 決算(截至 9 月底)	5,993,316	6,399,454
107 預算	7,164,673	—

提案人：鄭寶清 李昆澤 鍾佳濱 周春米  
黃國書 陳歐珀 林俊憲 趙正宇  
陳素月 葉宜津

- 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元，以激勵事業人員工作潛能，提高工作效率，提升服務品質，發揮整體經營績效。經查，依「交通部所屬實施用人費率事業機構經營績效獎金實施要點」及「桃園國際機場股份有限公司核發經營績效獎金應行注意事項」規定，桃園機場公司以年度決算稅前盈餘來計算績效獎金的發放，基本上是以 1.2 個月薪給為基準，如果超過法

定稅前盈餘加減政策因素影響金額 2%、4%、6%者，分別加發 0.4 個月、0.8 個月、1.2 個月。但桃園機場公司決算稅前盈餘往往超過預算數甚多，101 至 105 年度決算超過預算比例分別為 114.39%、67.78%、55.26%、85.43%、32.26%，106 年度截至 9 月也已超過 6.78%，顯見桃園機場公司對於稅前盈餘預算編列過於保守，使績效獎金每每以 2.4 個月最高額核發，形同固定給與，影響績效獎金作為獎酬機制之本意。爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
趙正宇 洪慈庸 鄭寶清 鍾佳濱  
黃國書 李昆澤 葉宜津

4. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「旅運費」編列 1,174 萬 5 千元，惟查 106 年度出國人次為 97 人，107 年度卻增加至 118 人次，且考察及訪問計畫為參訪英國倫敦、日本名古屋、新加坡樟宜、馬來西亞吉隆坡、中國北京、中國香港、中國成都、中國杭州等國際機場；又查 105、106 年度考察計畫已包含大阪、成田、羽田、香港、法國，考察計畫同質性偏高，桃機公司辦理考察計畫應考量其必要性。為撙節政府財政，避免預算浮編，爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司調整考察計畫並審視其必要性，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 黃國書 鄭寶清 趙正宇  
陳歐珀 林俊憲 周春米 陳素月  
鍾佳濱 洪慈庸 葉宜津

5. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—旅運費」編列 327 萬 4 千元。經查該公司派員出國與赴大陸地區計畫

項數繁多，且天數與人次規模龐大，近年出國參與會議及參訪考察之同質性與密集度亦偏高。宜依行政院所訂出國原則，審酌確屬業務需要，並本節約原則，檢討調降計畫之項數、人次或天數。爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司針對各計畫派員出國、考察、參加會議之必要性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：趙正宇 黃國書 鄭寶清 林俊憲  
李昆澤 陳歐珀 周春米 陳素月  
鍾佳濱 葉宜津

6. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「印刷裝訂與廣告費」編列 9,072 萬 3 千元，較 106 年度預算 8,864 萬 3 千元增加 200 萬元，惟 107 年度營業收入成長幅度 2.3%，根據中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範之編列原則，「印刷裝訂與廣告費—廣告費」應以不超過營業收入成長幅度為原則，從嚴核實編列。爰此，該筆預算凍結五分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 4 個月內將相關改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 鄭寶清 林俊憲 黃國書  
趙正宇 周春米 鄭運鵬 鍾佳濱  
李昆澤 洪慈庸 葉宜津

7. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度「租金與利息」項下「地租及水租」編列 50 億 0,753 萬 6 千元，惟查 105 年度決算，仍有 10.53 公頃閒置土地面積，又查台灣港務公司承租交通部航港局土地年息為 2%，桃機公司承租交通部民航局土地年息卻為 7%，租金計算過於高昂。爰此，該筆預算凍結五分之一，待桃園國際機場股份有限公司研議如何活化利用閒置土地設施及協調交通部民用航空局調降租金，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀

林俊憲 黃國書 周春米 陳素月  
鄭運鵬 洪慈庸 鍾佳濱 李鴻鈞  
徐榛蔚 陳雪生 葉宜津

8. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 4,870 萬元，惟查桃機公司自 100 年度起，預算稅前淨利達成率皆超過 150%之多，自有資金尚足支應，不應列入營業成本，影響整體獲利，但考量 107 年桃機公司有長期舉債之計畫，爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 4,870 萬元凍結二分之一，待桃園國際機場股份有限公司向立法院交通委員會提出有關 107 年度「長期債務舉借 33 億元」償還計畫之書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 周春米 陳素月 鄭運鵬  
洪慈庸 黃國書 鍾佳濱 葉宜津

9. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下專案計畫編列 106 億 1,683 萬 2 千元，鑑於桃園機場在過往機場跑道整建及相關航站友善身心障礙設施之規劃設計上均仍有改善空間，為促使後續改建增建相關工程納入相關親子、性別、身心障礙友善規劃，以及工程品質改良規劃。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告後，始得動支。

提案人：黃國書 林俊憲 李昆澤 陳素月  
趙正宇 鍾佳濱 鄭運鵬 鄭寶清  
周春米 葉宜津

10. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」編列 83

億 1,500 萬元。惟經查，本計畫規劃總經費 746 億 8,900 萬元，期程為 101 年至 111 年（預計 109 年完工、110 年試營運、111 年正式營運），每年所可提供服務容量達 4,500 萬人次。但本計畫執行至 107 年期程已經過半，所累計編列之預算 126 億 8,399 萬 8 千元，只占總經費 746 億 8,900 萬元之 16.98%。近年來桃園機場的旅客快速增長，已從 101 年的 2,926 萬 9,651 人次，增加至 105 年的 4,229 萬 2,559 人次，桃園機場第一航廈及第二航廈現有客運年容量合計 3,200 萬人次已不符需求，若依照目前預算編列的情形，第三航站區的設置恐有延宕之虞，爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」編列 83 億 1,500 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就第三航站區建設計畫所需之財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 陳歐珀 趙正宇 林俊憲  
陳素月 李昆澤 鄭運鵬 洪慈庸  
鄭寶清 鍾佳濱 黃國書 葉宜津

11. 有鑑於桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算編列「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元，此計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，且於 105 年間辦理修正延後 2 年完工。而據桃園機場公司 107 年度預算案另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設期程。是以，桃園機場公司允宜加速執行，並妥適控管工程進度與施工品質，避免延宕機場園區之整體開發時程。爰該項計

畫預算編列 6 億 7,844 萬 7 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出如何確保工程完善之書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 黃國書  
洪慈庸 林俊憲 李昆澤 陳素月  
鄭運鵬 周春米 鍾佳濱 葉宜津

12. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元。經查，本計畫總經費 36 億 0,828 萬 1 千元，是為第三航站區開發之先期要徑工程，必須在啟動第三航站區建設前完成。本項計畫於 102 年度「一般建築及設備計畫」項下開始編列預算，於 103 年正式奉交通部核定並規劃於 106 年 12 月完工，但因工程進度未如預期，於 105 年度修正計畫延後 2 年、於 108 年 12 月完工。若本項工程如果不能如期完工，勢將連動影響第三航站區的建設期程，爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
鄭運鵬 趙正宇 洪慈庸 鍾佳濱  
鄭寶清 李昆澤 黃國書 葉宜津

13. 有鑑於第二航廈擴建工程計畫預定 108 年完工啟用，日前桃園國際機場股份有限公司曾董事長又表示待第三航廈完工之後，第二航廈預計封閉兩年進行整修。該項計畫並無在報告中提出說明，顯見現有第二航廈擴建工程恐有延宕之虞，爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算

「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李鴻鈞 趙正宇 徐榛蔚 陳雪生  
黃國書 鄭寶清 葉宜津

14. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元，惟查第二航廈擴建工程無法按原定期程於 106 年 12 月完工，以致延後至 108 年 12 月完工，且辦理追加預算比率已超過 10%。有關政府重大工程，常因追加預算、進度延宕造成民眾觀感不佳，未來桃機公司辦理重大工程計畫，先期規劃應更謹慎。爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司針對工程進度及辦理情形於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 洪慈庸 周春米 陳素月  
黃國書 鄭運鵬 鍾佳濱 葉宜津

15. 有鑑於桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」續編列 9 億 4,746 萬元，截至 107 年度累計已編預算數 19 億 4,746 萬元，占投資總額 84.76%，預計 108 年底完工。惟該計畫於 105 年 11 月修正追加投資總額超逾 10%，並展延完工時程，第二航廈擴建工程無法按原訂期程於 106 年 12 月完工，而延後至 108 年 12 月完工，將影響現有航廈服務旅客品質，且追加總經費比率超逾 10%，顯見機場公司對資本支出計畫之先期規劃與成本效益評估，以及預算與工程執行能力，容有檢討改進空間。為免該計畫繼續拖延而影響原訂目標效益，爰該筆預算經費編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內

向立法院交通委員會提出有效督促工程按時完工之書面精進報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 黃國書  
洪慈庸 林俊憲 李昆澤 陳素月  
鄭運鵬 周春米 鍾佳濱 葉宜津

16. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元，以增加第二航廈服務容量，以銜接第三航廈完工啟用前，旅客持續成長之使用空間及設施的擴充，預計本項計畫完成後第二航廈將可再增加 500 萬人次的服務容量。經查，本計畫於 103 年度奉交通部核定，原規劃總經費 20 億 4,735 萬 5 千元，於 106 年底完成，但因工程進度不如預期，於 105 年修正計畫，將總經費增至 22 億 9,758 萬 5 千元，並延長 2 年、於 108 年底完工。鑑於第二航廈之擴建原本是紓解第三航廈完工前機場容量嚴重不足的問題，若延長至 108 年底完工，離第三航廈完工期程僅相差一年（第三航廈規劃 109 年完工、110 年試營運、111 年正式營運），對達成原訂事先紓解容量目標之效益容有衝突。爰 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
鄭運鵬 趙正宇 洪慈庸 李昆澤  
黃國書 鄭寶清 鍾佳濱 葉宜津

17. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備」編列 9 億 4,447 萬 9 千元，預計執行 20 個項目，其中每個項目工程所耗費資金甚鉅，但皆未說明細項、工程



進度、預期目標與完工時間，且其中多個項目計畫名稱相似性偏高，如：(9)航班資訊系統升級及顯示設備汰換工程，與(20)汰換應用服務系統伺服器與網路設備，兩者皆為系統設備汰換，疑有重複編列之嫌。

而「改善旅行運輸系統工程」，分別同時列於(1)第二航廈擴建行李輸送系統改善工程，以及(6)第一航廈出境行李輸送系統改善工程，卻又同時編列(7)行李系統智慧處理及相關設備改善工程，疑有重複編列之嫌。為避免浪費國家預算，擲節開支，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備」編列 9 億 4,447 萬 9 千元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司補足相關工程細節與說明，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 趙正宇  
林俊憲 周春米 陳素月 洪慈庸  
鍾佳濱 黃國書 葉宜津

18. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備—桃園國際機場電動車充電設備新設工程」編列 5,000 萬元，然在後續相關電動車採購與電池租用之必要性與規劃上，仍有改良空間。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告後，始得動支。

提案人：黃國書 趙正宇 林俊憲 陳素月  
鄭運鵬 李昆澤 鍾佳濱 鄭寶清  
周春米 葉宜津

19. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—什項設備—第一、二航廈行李處理場等區域火警系統汰換計畫」編列 7,425 萬 6 千元，較 106 年度所編列之 350 萬元，增

幅達 20.216 倍，卻未說明計畫內容及預算增加的理由；另查，桃園機場公司 106 年度關於火警相關系統建置公開招標案件，只有「桃園國際機場火警自動警報設施及逃生窗監控設備委託規劃設計及監造技術服務」乙案，預算金額為 580 萬元，於 106 年 3 月 10 日公告招標、6 月 23 日公告決標，最後決標金額 550 萬元，也與 106 年度預算編列情形不符。爰 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—什項設備—第一、二航廈行李處理場等區域火警系統汰換計畫」編列 7,425 萬 6 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫內容、預算編列與執行情形，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
趙正宇 李昆澤 黃國書 鄭寶清  
洪慈庸 鍾佳濱 葉宜津

20. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「修理保養及保固費」編列 16 億 4,452 萬 3 千元，較 106 年度預算 14 億 8,874 萬 4 千元增加 1 億 5,577 萬 9 千元，成長幅度高達 10%。惟 105 年度決算僅使用 13 億 5,146 萬元，106 年度至今已用 6 億 8,889 萬 9 千元，執行率僅 46%，顯有執行力欠佳之疑慮。爰此，桃園國際機場股份有限公司應於 3 個月內將相關改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳素月 林俊憲 黃國書 趙正宇  
周春米 鄭寶清 鍾佳濱 洪慈庸  
李昆澤 葉宜津

21. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度各項費用彙計「棧儲、包裝、代理及加工費」共編列 11 億 0,833 萬 6 千元。經查，桃園機場公司「棧儲、包裝、代理及加工費」所需經費呈現增長的趨勢，102 至 105 年度決算數分別為 3 億 8,319 萬 1 千元、4 億 4,203 萬元、6 億 1,115 萬 3 千元及

8 億 7,722 萬元，106 至 107 年度預算數更增長至 10 億 8,226 萬 9 千元、11 億 0,833 萬 6 千元，但在預算書只說明用以支付佣金、匯費、手續費、公證費及外包費各多少經費外，卻沒有說明實際辦理事項，難以了解經費的用途及必要性。爰桃園國際機場股份有限公司就預算編列內容及必要性，應向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
趙正宇 鍾佳濱 鄭運鵬 黃國書  
鄭寶清 李昆澤 葉宜津

22. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」編列 11 億 0,833 萬 6 千元，惟查勞務承攬編列 9 億 8,762 萬 6 千元，桃機公司為國營事業，應重視勞工權益，避免大量使用勞務承攬人力。爰此，桃園國際機場股份有限公司應針對承攬人力、任用之必要性及如何保障承攬人力勞工權益及勞工安全向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 趙正宇 陳歐珀  
林俊憲 鍾佳濱 陳素月 周春米  
鄭運鵬 洪慈庸 黃國書 葉宜津

23. 桃園國際機場公司 107 年度預算「服務費用」項下「專業服務費」共編列 4 億 9,473 萬 6 千元，用以支付委聘專業機構或人員提供服務之費用。惟經查，107 年度預算「專業服務費」編列 4 億 9,473 萬 6 千元，較 106 年度 4 億 1,483 萬 3 千元增加 7,990 萬 3 千元，較 102 年度決算數 1 億 5,894 萬 3 千元增幅達約 2.11 倍，也較 102 至 105 年 4 年平均決算數 2 億 0,630 萬 9 千元高出甚多（註：102 至 105 年決算數分別為 1 億 5,894 萬 3 千元、1 億 8,680 萬 2 千元、2 億 2,093 萬 2 千元及 2 億 5,855 萬 9 千元），顯見桃園機場公司未盡覈核編列是項預算。桃園國際機場股份有限公司應向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
趙正宇 洪慈庸 鄭寶清 鍾佳濱  
李昆澤 黃國書 葉宜津

24. 有鑑於桃園機場需進行龐大的軟硬體設施、設備維運，以確保旅客生命財產的安全，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效的利用。然桃園機場近年來軟硬體設施、設備經常出包，而桃園國際機場股份有限公司又於 107 年度預算「服務費用」項下的「專業服務費」編列 4 億 9,473 萬 6 千元，以支應包括：法律事務費、工程及管理諮詢費、講課鐘點及稿費、委託檢驗試驗費、教育訓練費、電腦軟體服務費等其他專業服務費用。經查 106 年度「專業服務費」共編列 4 億 1,483 萬 3 千元，107 年度竟然又比 106 年度多編列 7,990 萬 3 千元，顯有浮編之虞。爰桃園國際機場股份有限公司應檢討相關專業服務費用編列情況，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 李鴻鈞

25. 經查英國非營利獨立調查機構 Skytrax 官方網頁之資訊，有關來台旅客對於桃園國際機場之意見內容，其中多有反映機場內部既有餐廳以及商店之相關規劃不佳。爰此，為進一步提升服務旅客之品質，建議桃園國際機場股份有限公司應於 2 個月內儘速向立法院交通委員會提交有關機場餐廳及商店規劃改善之書面報告。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 李昆澤  
陳歐珀 林俊憲 鍾佳濱 黃國書  
周春米 葉宜津

26. 桃園國際機場股份有限公司原訂 105 至 108 年度辦理「增設智慧型簡易航廈」之工程，經查該簡易航廈之業務迄今並未進行，且目前擴建之第二航廈及新建之第三航廈工程業已納入相關設計。爰此，該簡易航廈工程項目未來是否賡續辦理，建議桃園國際機場股份有限公司應於 2 個月

內儘速向立法院交通委員會提交書面報告，俾以詳細說明。

提案人：洪慈庸 鄭寶清 趙正宇 李昆澤  
陳歐珀 林俊憲 鍾佳濱 黃國書  
周春米 葉宜津

27. 有鑑於桃園國際機場為國內外旅客出入境重要的國家門面，然近年來機場硬體設施、設備卻經常出包，例如：上週五才發生自動通關系統大當機；日前機場跑道竟然出現多條長達數十公尺的裂縫；亦或是每逢豪大雨來襲，機場內部都會發生漏水或淹水現象，讓桃園國際機場宛如水上機場，雖然交通部一再保證會檢討，避免相關問題再次發生，但仍然無法有效解決相關問題。相關硬體設施、設備的出包，不僅耽誤航班與旅客行程，更讓台灣國際形象蒙羞。爰要求桃園國際機場股份有限公司與交通部通盤檢討「桃園國際機場」相關硬體設施、設備之維護，於 3 個月內提出檢討與改善措施，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：徐榛蔚 陳雪生 李鴻鈞

28. 鑑於提供友善觀光旅遊環境是交通部與桃園機場共同目標，然經相關身心障礙使用者之旅遊經驗反映，國內機場的之友善設施與行政仍有相當程度之改善空間。鑑此，爰針對目前國內各機場相關可改進項目列舉如下：

- (1) 針對友善廁所以及警鈴應對部分，除空間上應定期檢測門鎖且進一步調整加寬以外，另應加強機場員工（含約聘雇及外包廠商）的教育訓練，並參考日本經驗建立面對身障者求助之 SOP。
- (2) 桃園機場與交通部應提供地勤人員在押運貨櫃搬運電動輪椅等大型且有重量的物品時，有關斜坡等設備協助搬運，此舉除可以減少地勤人員可能的工殤，以及托運行李損傷，同時亦應建立海關、航空公司等人員在檢查托運身心障礙國人行李托運之 SOP，並以透明化令旅客得知。

(3)關於路邊接送區部分，建請仿照機捷台北站之設計，劃設無障礙下車區，並針對機場接駁公車部分，具體評估時程逐年改為無障礙公車。

針對上述建議之對策研擬，建請交通部與桃園國際機場股份有限公司主動邀請友善空間推動社群共同討論，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出相關改善進度，落實友善身心障礙旅客之目標。

提案人：黃國書 趙正宇 林俊憲 陳素月  
鄭運鵬 李昆澤 鄭寶清 周春米  
鍾佳濱 葉宜津

29. 鑑於桃園機場近年來相關機電系統與資訊系統問題不斷，在 98 年桃機系統大當機之後，103 年有行李分揀系統當機，近萬名旅客行程受影響；104 年停電導致第一航廈的出境大廳、X 光安檢線、金屬檢測門與護照查驗櫃檯受影響，造成許多出境的手續都必須由工作人員手動執行、出現安檢員用手電筒檢查旅客行李的狀況；105 年陸製 X 光機「跳黑又當機」、桃園機場自動通關系統故障。除相關機電資訊系統需積極改善外，查桃園機場於相關演習與既有 SOP 中，均未將相關狀況之旅客安撫納入相關劇本，致每有類似情形發生，相關應變處理之不足均造成桃機形象重傷。爰建請桃園國際機場股份有限公司於 1 個月內向立法院交通委員會提出相關改善規劃書面報告，包括相關的演習與人員引導 SOP。

提案人：黃國書 李昆澤 陳素月 鄭運鵬  
趙正宇 林俊憲 周春米 鄭寶清  
鍾佳濱 葉宜津

30. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算案數與 105 年度決算數相較，其中營業收入 209.29 億元，雖較 195.13 億元增加 14.16 億元、增幅 7.26%，惟稅後淨利 59.47 億元，卻較 64.11 億元減少 4.64 億元、減幅

7.24%，復 106 年度預算案數與 104 年度決算數相較，其稅後淨利衰退達 16.22%，遠低於營業收入之增幅 10.41%。經查，上述稅後淨利衰退原因可能係由於機場公司自 102 年度預算起編列舉借長期債務 36 億餘元，加計 107 年度預算案編列長期債務舉借 33 億元，以及 107 年度預計增加短期借款 7 億餘元等之相關利息費用，惟迄 106 年 9 月底因自有資金尚足支應，故尚未實際舉借長期債務，該利息費用預算數高估，導致低估稅後淨利。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司加強對成本或費用之控管，並覈實編列預算，使營業收入之增加實質帶動稅後淨利之成長。

桃園機場公司收支損益比較表

單位：新臺幣億元；%

科目	104 年度 決算數	105 年度 決算數	106 年度 預算案數	107 年度 預算案數	107 年度較 105 年度增 減比率	106 年度較 104 年度增 減比率
營業收入	175.36	195.13	193.62	209.29	7.26	10.41
營業成本	89.84	102.43	115.03	118.97	16.15	28.04
營業費用	13.91	16.08	18.42	18.34	14.05	32.42
營業外收入	0.83	0.95	0.24	0.23	-75.79	-71.08
營業外費用	0.90	0.33	0.45	0.56	69.70	-50.00
所得稅費用	12.16	13.13	10.21	12.18	-7.24	-16.04
稅後淨利	59.38	64.11	49.74	59.47	-7.24	-16.22

資料來源，桃園機場公司 107 年度與 106 年度預算書，預算中心整理。

提案人：林俊憲 黃國書 鍾佳濱 周春米  
陳素月 鄭運鵬 趙正宇 李昆澤  
鄭寶清 葉宜津

31. 桃園國際機場股份有限公司為便利旅客，自機場捷運於 106 年 2 月通車以來，在機捷台北車站開始進行預辦登機的服務，惟目前僅針對 4 家國籍航空開放服務，開辦至今服務量仍未達成桃機公司預估之每日 1 千件

行李服務量（7 至 8 月暑假運量高峰期每日平均行李件數僅 384 件與 433 件）。數據指出，目前我國預辦登機服務利用人次中，六成為我國民眾利用，四成為境內也有預辦登機服務之港澳客利用，而香港國際機場目前有 68 家航空公司設有預掛行李櫃台，由此可見，若欲提升旅客使用桃園國際機場預辦登機服務之數量，勢必需要增加合作公司名單。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司應研擬增加開放預辦登機之航空公司之具體方法，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：林俊憲 黃國書 鍾佳濱 周春米  
陳素月 趙正宇 李昆澤 鄭寶清  
葉宜津 呂孫綾

32. 桃園機場之準點率在航空情報資訊機構（OAG），機場準點率為 489 個機場中排名第 396 名，位居後段班。而依美國分析全球航空資料的 FlightStats 網站，評比桃園機場準點率卻僅有 59%。但桃園機場，對於如何提高航班準點率完全沒有積極作為，甚且機場告示牌於確定遲延後才會打出 delay 訊息，完全無預先告知功能。爰桃園國際機場股份有限公司應要求各航空公司或航管單位，於得知班機誤點訊息時，應即時告知，並儘量告知旅客延誤原因。

提案人：鄭寶清 李昆澤 陳歐珀 林俊憲  
趙正宇 周春米 陳素月 鍾佳濱  
鄭運鵬 黃國書 葉宜津

33. 臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，而據桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設期程



，故建議桃園國際機場股份有限公司加速執行，並妥適控管工程進度與施工品質，以避免延宕機場園區之整體開發時程。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
林俊憲 周春米 陳素月 鄭運鵬  
鍾佳濱 黃國書 葉宜津

34. 機場公司自 102 至 105 年度決算機場旅客服務人次增幅分別為 10.29%、16.62%、7.45%與 9.94%，航空器服務架次增幅依序為 7.46%、7.53%、5.90%與 10.52%，雖 107 年度預算所編營運量較 106 年度預算增加 5.30%與 10.75%，惟較 105 年度決算成長比率僅 3.00%與 6.01%，低於近年度決算成長幅度。

綜上，機場園區實施計畫之預估運量為機場專用區發展建設與營運之依據，相關建設計畫係配合運量預測及園區發展時程推動，故建議桃園國際機場股份有限公司參酌過去運量預測平均成長率及近年決算成長幅度，覈實估算編列 107 年度預算所編機場旅客服務與航空器服務之營運量為宜。

提案人：趙正宇 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
鍾佳濱 林俊憲 周春米 陳素月  
鄭運鵬 黃國書 葉宜津

35. 未來 5 年，桃園機場公司將有第三航站發包、免稅店換約以及第三跑道等動輒千億元之重大工程、換約之採購，惟目前由於業界間彼此黑函攻訐不斷，本於「招商作業無瑕疵、不法事件零容忍」，任何決策與程序都應公開透明，以維持政府信用。要求在任何案件決標之前，桃園國際機場股份有限公司內部任何員工與廠商接觸（包含立法院協調會）都必須有政風人員在場，並做成會談紀錄，以確保招商的公平性，為避免同仁受到威脅利誘產生瓜田李下之行為，桃園國際機場股份有限公司應即刻制定違規之處分標準。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
林俊憲 周春米 鍾佳濱 陳素月  
趙正宇 黃國書 葉宜津

36. 觀光發展基金 105 年度決算數賸餘數高達 2,241,423 千元，106 年度預算數為 1,278,805 千元，107 年度預算數為 1,970,792 千元，歷年之累計賸餘 107 年底將高達 7,202,504 千元。經查觀光發展基金之支出每年約在 60 億元上下，以 107 年度預算為例，若是機場服務費收入減收 12 億元，亦足以支應年度支出所需，尚有 7 億元之賸餘。

然桃園國際機場股份有限公司興建第三航站工程預算規模為新台幣 746.89 億元，資金來源自有資金 373.44 億元，外界資金 373.45 億元。未來的整體機場園區綱要計畫（第三跑道及衛星廊廳）預估需求經費 2,000 億元，都必須對外舉債。未來面臨利息及本金償還之資金壓力，造成流動資產不足之問題，將連動影響盈餘及對地方政府之分配額度，又經估算觀光發展基金機場服務費收入每年減收 12 億元亦足以應付所需，爰要求交通部對於機場服務費之分配重新檢討，研議自 108 年起機場服務費分配比例 40% 分配予觀光發展基金，60% 分配予桃園國際機場股份有限公司，以補充桃機公司之流動資產，增加還本付息之能力。

提案人：鄭運鵬 鄭寶清 李昆澤 陳歐珀  
黃國書 林俊憲 周春米 陳素月  
趙正宇 鍾佳濱 葉宜津

37. 有鑑於桃園國際機場為我國最大之國際機場，107 年運量旅客預計達 4,300 萬人次，航空器服務預計達 25 萬架次，惟查「第二航廈擴建工程」、「WC 滑行道遷建及雙線化工程」均延至 108 年完工，遂要求桃園國際機場股份有限公司應嚴格控管勞工安全及施工品質，且在不影響旅客權益下，審慎評估工程進度，避免工期估算錯誤。爰此，桃園國際機場股份有限公司對於以上工程進度及品質，應於 2 個月內向立法院交通

委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤 鄭寶清 陳歐珀 林俊憲  
鍾佳濱 周春米 陳素月 鄭運鵬  
趙正宇 黃國書 葉宜津 呂孫綾

38. 有鑑於桃園國際機場經常能看到民眾坐在行李箱上，在出境大廳也常見民眾靠在牆邊滑手機，甚至年紀較大的民眾因為怕坐行李箱危險，只能坐在柱子旁的不銹鋼護欄，表情相當無奈。資深氣象主播李富城在臉書上抱怨，桃機出境大廳椅子被拆掉，讓年紀大的人只能站著等毫無人性。桃機雖回應因為空間不足，只能在兩側安排 40 張座椅，但相較空間可能更小的松山機場和小港機場，出境大廳卻都有成排的椅子。曾拿下最佳機場服務的桃機公司，服務品質受到外界質疑，提供更舒適、符合人性的候機環境，儼然仍有檢討的空間。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出機場航廈出境大廳增設座椅符合人性需求之書面檢討報告，以有效解決候機人士的不便。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 洪慈庸  
林俊憲 陳素月 鄭運鵬 李昆澤  
鍾佳濱 黃國書 周春米 葉宜津

39. 有鑑於桃機第二航廈問題頻傳，漏水、停電、當機樣樣來，引發外界批評。交通部王國材次長日前透露，桃園機場已在評估等第三航廈 109 年完工後將封閉第二航廈整修 2 年，然這項訊息被航空公司及廠商視為「災難」？諸如第二航廈的免稅商店經營期限 107 年屆滿，最近將展開招標作業，如果在啟用初期 110 年航廈要全面封閉，得標廠商僅 3 年左右的經營期，廠商要不要花大把鈔票投入裝修不無疑問，終究可能損及旅客權益。又第三航廈啟用後，第二航廈封閉大修期間，第一及第三兩座航廈能否擔負起整個桃園機場的運能容有疑慮？萬一運能不足，絕對是航空公司及旅客的災難。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內

向立法院交通委員會提出桃園機場第二航廈擬封閉整修之完整書面評估報告，俾利立法院有效監督，也避免影響旅客權益。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 洪慈庸  
林俊憲 陳素月 鄭運鵬 鍾佳濱  
黃國書 周春米 葉宜津

40. 有鑑於立法院審議 104 與 105 年度桃園國際機場股份有限公司預算時曾作決議，要求機場公司積極辦理土地利用活化，以創造收益，不宜任其閒置。惟迄 106 年 8 月底，機場公司尚有圓山空廚等面積 1 萬 2,861.98 平方公尺（約 3,891 坪）建物處於閒置狀態。然機場公司使用之土地尚需支付龐大租金予民用航空局，但迄 106 年 8 月底竟有 3 筆將近 4 千坪之建物仍處閒置狀態，徒增租金支出，允宜積極檢討妥處以提升資產運用效益。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討改進報告，以避免不當之開支。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 洪慈庸  
林俊憲 陳素月 李昆澤 鄭運鵬  
鍾佳濱 黃國書 周春米 葉宜津

41. 依國營事業管理法第 4 條規定：「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有盈無虧，增加國庫收入。……。」，然桃機公司 107 年度預算編列本期淨利 59 億 4,667 萬 9 千元，雖較 106 年度預算案數 49 億 7,445 萬 2 千元成長，惟較 105 年度審定決算 64 億 1,143 萬 9 千元減少，且該公司 107 年度毛利率、營業利益率、淨利率、總資產報酬率及業主權益報酬率等獲利、投資報酬競爭力相關指標，均較 104 年度決算數下降，凸顯預算編列欠覈實或該公司預估未來獲利能力與服務競爭力下跌。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何改善獲利能力之書面檢討報告，俾提升營運績效。

提案人：陳歐珀 鄭寶清 趙正宇 洪慈庸  
 陳素月 李昆澤 林俊憲 鍾佳濱  
 黃國書 周春米 葉宜津

42. 經查，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業收入」達 209 億 2,840 萬元，較 104 年度決算數 175 億 3,572 萬 1 千元增長約 19.34%。但桃園機場公司 107 年度稅後淨利 59 億 4,667 萬 9 千元，較 104 年度決算數 59 億 3,811 萬 1 千元，只增長約 0.13%，顯見桃園機場公司營業收入的增加未能實質帶動稅後淨利之成長。

另查，桃園機場公司 107 年度毛利率、營業利益率、淨利率、總資產報酬率及業主權益報酬率等獲利、投資報酬競爭力指標，分別訂為 43.15%、34.39%、28.41%、12.68%、16.02%，均較 103 至 105 年度各年度決算數為低，顯見桃園機場公司對於未來獲利能力與競爭能力略為悲觀。

鑑於「國營事業管理法」第 4 條前段明文規定：「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有盈無虧，增加國庫收入。」，桃園機場公司應檢討何以營業收入增加卻未能實質帶動稅後淨利成長，及未來獲利能力與競爭能力如何提升，爰要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

桃園機場公司近 5 年度相關投資報酬衡量指標概況表

單位：%

項 目	103 年	104 年	105 年	106 年	107 年
毛利率	44.43	48.77	47.51	40.59	43.15
營業利益率	36.24	40.83	39.27	31.08	34.39
淨利率	30.71	33.86	32.86	25.69	28.41
總資產報酬率	14.55	16.51	16.57	11.82	12.68
業主權益報酬率	18.11	20.57	20.12	14.57	16.02

1. 資料來源，桃園機場公司 107 年度預算書。

2. 103 至 105 年度為決算審定數、106 與 107 年度為預算案數。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 李昆澤  
陳素月 鄭運鵬 趙正宇 黃國書  
鍾佳濱 鄭寶清 葉宜津

43. 鑑於桃園機場公司旅客運量日益增加，據統計桃機公司 106 年 10 月單月入境旅客達 191 萬 6,395 人次、出境人數達 193 萬 4,127 人次，較 105 年同期分別增長 10.72%及 11.17%。但每逢入境航班尖峰時段，桃機公司航廈入境大廳路緣接送區都會排滿車輛違停併排，不但讓來台外籍旅客對臺灣留下交通混亂的印象，也容易造成交通危險。爰要求桃園國際機場股份有限公司應檢討出入機場動線及旅客接送區設置之現況，於 3 個月內提出具體改善措施並加強宣導，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：周春米 陳歐珀 林俊憲 陳素月  
鄭運鵬 趙正宇 鄭寶清 李昆澤  
鍾佳濱 黃國書 葉宜津 呂孫綾

44. 鑑於桃園國際機場為 24 小時營運之國家大門，105 年旅客高達 4,230 萬人次，據統計目前桃園機場晚間 23 時至次日 7 時間，第一航廈有 7 千 3 百多位旅客在航廈內停留，占全天旅客量的 14.9%；第二航廈則更 8 千 2 百多位旅客，占全天旅客的 13%。然而該時段高達 1 萬 5,561 人在機場，卻僅有統一超商及萊爾富等 2 家便利商店維持營業，以致搭乘清晨航班出境旅客，到機場等候航班時無處餐飲或購物，只能枯等報到，不僅閒置航廈非管制區寶貴的商業空間，更與其它國際標竿機場服務水準相去甚遠。爰要求桃園國際機場股份有限公司研議於 3 個月內規劃凌晨時段提供相關飲食服務，具體提升航廈商業空間使用效率，俾利增加收入及滿足越來越多的轉機及出境旅客需求。

提案人：陳素月 林俊憲 黃國書 周春米  
鄭運鵬 趙正宇 鍾佳濱 李昆澤

鄭寶清 葉宜津 呂孫綾

45. 臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫，係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，原計畫期間自 103 年 1 月至 106 年 12 月，惟因工程進度未如預期，於 105 年 11 月 10 日核定修正延後計畫完工期程至 108 年 12 月。

「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，是否影響第三航站區之建設期程，是以，桃園國際機場股份有限公司應於 1 個月內對工程執行進度之控管，並嚴控施工品質，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：鍾佳濱 林俊憲 趙正宇 黃國書  
周春米 陳素月 鄭運鵬 鄭寶清  
李昆澤 葉宜津

46. 第二航廈擴建工程計畫目標係為銜接至第三航廈完工啟用前，旅客持續成長之空間與設施擴充，以紓解第三航廈完工前機場容量嚴重不足之問題。

第二航廈擴建工程無法按原訂期程於 106 年 12 月完工，而延後至 108 年 12 月完工，將影響現有航廈服務旅客品質，且追加總經費比率超過 10%，桃園國際機場股份有限公司對資本支出計畫之先期規劃與成本效益評估，以及預算與工程執行能力，未盡周延確實，應於 1 星期內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：鍾佳濱 林俊憲 趙正宇 黃國書  
周春米 陳素月 鄭運鵬 鄭寶清  
李昆澤 葉宜津

47. 有鑑於低成本航空市場發展蓬勃，已經改變人們搭機的方式與目的地的

選擇，使傳統航空業者面臨調降機票價格和增設據點的轉型壓力。

根據國際航空運輸協會（IATA）統計，2016 年低成本航空全球載客量首次超過 10 億人次，幾乎占所有搭機旅客數的 30%，南亞及東南亞地區低成本航空載客數更分別高達 57.2% 及 52.6%；惟低成本航空於桃園國際機場市占率僅 16.8%，仍低於亞太地區平均值，恐影響新南向國家旅客來臺選擇及意願，不利政府政策推行，故要求桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內就如何提升桃園國際機場之低成本航空市占率以及可能帶來之效益進行評估，向立法院交通委員會提出書面報告。

	105 年	106 年（1-10 月）
LCC 航班數（架次）	36,275	38,861
LCC 旅客數（人次）	6,044,388	6,234,018
桃機航班數（架次）	244,464	204,067
桃機旅客數（人次）	42,296,322	37,172,828
架次占比（%）	0.148385856	19.0%
人數占比（%）	14.3%	16.8%

提案人：林俊憲 黃國書 趙正宇 周春米  
陳素月 鄭運鵬 鄭寶清 鍾佳濱  
李昆澤 葉宜津

交通委員會審查結果須交由黨團協商，院會討論時，由蕭召集委員美琴出席說明。