

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	一、通案決議部分	
(一)	<p>107年度中央政府總預算案針對各機關及所屬統刪項目如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 大陸地區旅費：統刪25%，其中國家發展委員會、賦稅署、南區國稅局及所屬、觀光局及所屬、中央健康保險署改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 2. 國外旅費及出國教育訓練費：除法律義務支出及接機接艦不刪外，其餘統刪5%，其中國家發展委員會、檔案管理局、審計部、警政署及所屬、中央警察大學、外交部、領事事務局、外交及國際事務學院、財政部、國庫署、北區國稅局及所屬、中央地質調查所、民用航空局、僑務委員會、農業委員會、林務局、水土保持局、農業試驗所、林業試驗所、水產試驗所、畜產試驗所、家畜衛生試驗所、農業藥物毒物試驗所、特有生物研究保育中心、茶業改良場、種苗改良繁殖場、高雄區農業改良場、花蓮區農業改良場、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、農業金融局、農糧署及所屬、臺灣省諮議會改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 3. 委辦費：除法律義務支出不刪外，其餘統刪3%，其中內政部、國庫署、中央氣象局、觀光局及所屬改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 4. 水電費：統刪1%，其中監察院、審計部、中央警察大學、消防署及所屬、國防部所屬、賦稅署、北區國稅局及所屬、南區國稅局及所屬、關務署及所屬、中央氣象局改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 5. 政策宣導費：統刪3%。 6. 設備及投資：除資產作價投資不刪外，其餘統刪9.2%，其中國家發展委員會、立法院、司法院、最高法院、最高行政法院、臺北高等行政法院、臺中高等行政法院、高雄高等行政法院、公務員懲戒委員會、法官學院、智慧財產法院、臺灣高等法院臺中分院、臺灣高等法院臺南分院、臺灣高等法院高雄分院、臺灣高等法院花蓮分院、臺灣臺北地方法院、臺灣士林地方法院、臺灣新北地方法院、臺灣新竹地方法院、臺灣苗栗地方法院、臺灣臺中地方法院、臺灣南投地方法院、臺灣彰化地方法院、臺 	遵照辦理。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辨理情形
	<p>灣雲林地方法院、臺灣嘉義地方法院、臺灣臺南地方法院、臺灣橋頭地方法院、臺灣高雄地方法院、臺灣屏東地方法院、臺灣臺東地方法院、臺灣花蓮地方法院、臺灣宜蘭地方法院、臺灣基隆地方法院、臺灣澎湖地方法院、臺灣高雄少年及家事法院、福建高等法院金門分院、福建金門地方法院、福建連江地方法院、審計部臺北市審計處、審計部新北市審計處、審計部桃園市審計處、審計部臺中市審計處、審計部臺南市審計處、審計部高雄市審計處、警政署及所屬、建築研究所、國防部所屬、財政部、國庫署、賦稅署、臺北國稅局、高雄國稅局、北區國稅局及所屬、中區國稅局及所屬、南區國稅局及所屬、國有財產署及所屬、財政資訊中心、法務部、司法官學院、法醫研究所、廉政署、行政執行署及所屬、最高法院檢察署、臺灣高等法院檢察署、臺灣高等法院臺中分院檢察署、臺灣高等法院臺南分院檢察署、臺灣高等法院高雄分院檢察署、臺灣高等法院花蓮分院檢察署、臺灣高等法院檢察署智慧財產分署、臺灣臺北地方法院檢察署、臺灣士林地方法院檢察署、臺灣新北地方法院檢察署、臺灣桃園地方法院檢察署、臺灣新竹地方法院檢察署、臺灣苗栗地方法院檢察署、臺灣臺中地方法院檢察署、臺灣南投地方法院檢察署、臺灣彰化地方法院檢察署、臺灣雲林地方法院檢察署、臺灣嘉義地方法院檢察署、臺灣臺南地方法院檢察署、臺灣橋頭地方法院檢察署、臺灣高雄地方法院檢察署、臺灣屏東地方法院檢察署、臺灣臺東地方法院檢察署、臺灣花蓮地方法院檢察署、臺灣宜蘭地方法院檢察署、臺灣基隆地方法院檢察署、臺灣澎湖地方法院檢察署、福建高等法院金門分院檢察署、福建金門地方法院檢察署、福建連江地方法院檢察署、調查局、工業局、國際貿易局及所屬、中央氣象局、觀光局及所屬、運輸研究所、公路總局及所屬、僑務委員會、海岸巡防署、海岸巡防總局及所屬、檢查局改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>7. 對國內團體之捐助與政府機關間之補助：除法律義務支出不刪外，其餘統刪3%，其中國家發展委員會、司法院、警政署及所屬、國防部所屬、觀光局及所屬、動植物防疫檢疫局及所</p>	

決議、附帶決議及注意事項 項次內	辦理情形
	<p>屬、文化部改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>8. 對地方政府之補助：除法律義務支出及一般性補助款不刪外，其餘統刪2%，其中動植物防疫檢疫局及所屬改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>9. 財政部國庫署「國債付息」減列4億6,500萬元，科目自行調整。</p>
(二)	<p>現行特別費之支用範圍包括贈送婚喪喜慶之禮金、奠儀、禮品、花籃(圈)、喜幛、輓聯、中堂、匾額，及對本機關及所屬機關人員之獎(犒賞)、慰勞與慰問等支出。另特別費之支用，均需檢據核銷，又支對象不論本職及兼職僅得擇一列支。鑒於行政院前次通盤檢討使用範圍及報支手續係於95年間辦理，為持續檢討精進，建請行政院適時檢討「各級政府機關特別費支用規定」相關事宜。</p> <p>非屬本局主管業務。</p>
(三)	<p>本院審查102年度中央政府總預算案通過決議，年終慰問金發給對象為按月支(兼)領退休金(俸)在新臺幣2萬元以下之退休(伍)人員及對國家有重大犧牲貢獻的軍公教人員及其遺族，以「照顧弱勢」及「對國家有重大犧牲貢獻」為原則，行政院並於102年9月5日令發布「退休(伍)軍公教人員年終慰問金發給辦法」，作為發給之依據。106年參酌國民所得、消費者物價指數及中低收入戶生活費變動情形，核定基準數額為2萬5,000元；同年6月13日又修正該辦法，將兼領月退休金還原為以全額月退休金計算，年終慰問金發給人數已大幅下降。為對經濟弱勢及對國家有重大犧牲貢獻者做適當的照顧，並期資源合理之運用，年終慰問金之發放，仍請依前揭原則及規定辦理。</p> <p>非屬本局主管業務</p>
(四)	<p>行政院於105年9月8日以院授人給揆字第1050053161號函修正發給對象為支(兼)領月退休金在2萬5千元以下(兼領月退休金者以原全額退休金為計算基準)、「因公失能」之退休公教人員，以及退休時未具工作能力之退休公教人員，得由各機關酌贈三節慰問金。鑑於退休公教人員給與隨時空環境已有所改善，早年因公教人員退休所得較低所採取的權宜措施，應隨之調整；現雖已較為限縮發放對象及金額，行政院仍應就財政、資源分配或退休人員所得等因素，適時檢討，以期資源合理運用，並落實照顧弱勢。</p> <p>非屬本局主管業務。</p>

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
(五)	為維護公務人員權益，避免加班補休因業務繁忙無法於期限內休畢，建請公務人員一般加班補休期限比照專案加班補休辦理方式，均放寬於一年內補休完畢。	非屬本局主管業務。
(六)	107年度中央政府總預算案歲出預算計編列1兆9,917億7,307萬1千元，較106年度法定預算數1兆9,739億9,594萬7千元增加177億7,712萬4千元（增幅0.90%）。行政院於近年度皆編列近2兆元之歲出預算，規模居高不下，在資源有限下，當應就國家發展各項政事所需，審慎分配各主管部會執行，惟如從各主管部會近年獲賦預算之消長情形觀之，中央政府歲出預算相對集中於少數部會及對其他部會產生資源分配上之排擠效果，值行政院正視。經我國中央政府歲出預算相對集中於少數主管部會，且部分主管部會如衛福部、勞動部、教育部之分配預算近年增長頗速，恐加深資源分配之排擠效果，不利國家總體經濟之均衡發展，要求行政院應正視此現象並妥謀因應改善之道。	非屬本局主管業務。
(七)	中央政府總預算支應施政所需之經費，檢視施政結果對於總體經濟均衡之影響亦有其必要。鑑於近年來國內超額儲蓄情形未能有效改善，顯示行政部門過去所為相關措施恐未能對症下藥，要求行政院應重新檢討影響投資意願等之相關政策措施，以改善國內投資環境，提高民間投資意願，導正總體經濟失衡現象。	非屬本局主管業務。
(八)	107年度中央政府總預算案歲出編列1兆9,918億元、歲入歲出短絀944億元，加上該年度辦理之中央政府前瞻基礎建設計畫第1期（106-107年度）特別預算及中央政府流域綜合治理計畫第3期特別預算（107-108年度）歲出規模已逾2兆元、收支短絀則擴大為1,958億元，觀察10餘年來中央政府歲出規模（含總預算及特別預算）大致呈現逐年增加之趨勢，且多為赤字預算，恐不符健全財政原則。中央政府之歲出規模（含總預算及特別預算）於逐年增加之趨勢下，107年度之規模已逾2兆元，且近10餘年中央政府財政收支持續短絀，不符健全財政原則，要求行政院應積極落實財政紀律，以有效縮小財政收支差短缺口，以符世界各國重視財政紀律之潮流，並提昇國家競爭力。	非屬本局主管業務。
(九)	鑒於預算法第27條規定：「政府非依法律，不得	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辨理情形
	<p>於其預算外增加債務……。」同法第9條規定：「因擔保、保證或契約可能造成未來會計年度內之支出者，應於預算書中列表說明；其對國庫有重大影響者，並應向立法院報告。」歷年中央政府總預算除於「因擔保、保證或契約可能造成未來會計年度支出明細表」列有臺灣南北高速鐵路興建營運合約乙項外，亦從100年度起揭露軍公教人員新、舊制退撫基金、勞工保險、公務人員保險、軍人保險及國民年金保險等未來需由政府負擔支出事項，惟仍有部分承諾事項未來需由政府編列預算支應而未揭露者，允有詳實揭露之必要。截至106年7月底中央政府一年以上債務未償餘額為5兆3,615億元，短期債務未償餘額為860億元，總計上述長、短期借款及發行公債合計數為5兆4,475億元，而未揭露之鉅額潛藏負債保守估計約在17兆6,051億元以上，未來勢將成為政府財政嚴重負擔。而有關潛藏負債之表達，審計部雖於105年度決算審定書內作部分揭露，行政院主計總處亦於107年度中央政府總預算案中揭露相關資訊，惟因部分實際舉借債務金額及法定給付義務排除於公共債務法債務未償餘額之額度，致財政主管機關所計算之政府債務未償餘額占GDP比率，遠低於歐美各國或亞洲鄰近國家（如日本）債務比率，恐造成外界誤解國家財政結構良好之假象；公共債務法雖已修法將債務比率之計算，由公共債務未償餘額占前三年度名目國民生產毛額平均數改為占前三年度國內生產毛額平均數，並增加政府債務預警機制，惟對公共債務之定義及潛藏負債之管控仍有未盡之處，為促使政府正視鉅額潛藏負債及重視財政紀律，並利政府債務之控管及表達，建請行政院應賡續檢討改善。</p>	
(十)	<p>鑒於預算法第1條第3項規定：「預算之編製及執行應以財務管理為基礎，並遵守總體經濟均衡之原則。」將此原則體現於政府之財政規劃上，即須將舉債換取之施政資源，有效引導用於具未來效益之公共建設或投資，發揮帶動經濟成長之效果，進而提高國民所得。然而，近20餘年間中央政府債務迅速累積、人均負債隨之攀升，惟國內生產毛額之提昇卻有限，舉債用於施政之效益性備受考驗。近20餘年，GDP僅上升2.76倍，惟中央政府債務未償餘額增加逾20倍，因此政府舉債用於施政能量之同時，應審慎評估帶動經濟成長</p>	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辨理情形
	之效果，並持續檢討強化中央政府之債務管理。	
(十一)	鑒於107年度中央政府總預算案經常收支賸餘1,903億元，惟歲入歲出相抵（經資門併計）仍有差短944億元。建請行政院應研謀稅制改革方案，俾有效改善稅課收入無法充分支應各項施政所需之現狀，且全面檢討取消不合理及不合時代潮流之租稅減免措施。另具體落實零基預算之精神於預算編列過程，以妥善配置政府資源；增加經常收入之穩定性，設法增裕經常收支賸餘，俾臻整體財政之穩健，提昇政府施政效能及國家競爭力。	非屬本局主管業務。
(十二)	鑒於107年度中央政府總預算案歲出編列1兆9,918億元，其中依法律義務必須編列之支出，高達1兆4,115億元，占歲出預算總額之70.86%，高於106年度之69.33%。107年度可自由規劃運用預算額度為5,803億元，較106年度之6,053億元減少250億元，顯示107年度中央政府總預算案依法律義務必須編列之支出比重達7成，仍居高不下，歲出結構持續僵化。107年度中央政府總預算案依法律義務必須編列之支出比重達70.86%，歲出預算結構持續僵化，可自由規劃運用預算額度僅5,803億元（占29.14%），恐排擠公共建設及其他重要施政計畫之資源配置，連帶影響經濟成長。要求行政院應研謀改善之道，充裕財政收入，期能提高政府歲出預算編列之靈活度，並增加可自由規劃運用預算之額度。	非屬本局主管業務。
(十三)	中央政府總預算案之依法律義務必須編列之支出占歲出額度成數仍高，以致財政資源因應新增政務需要彈性配置之空間有限；惟關於依法律義務必須之支出，不僅行政院未定義其範圍，其內容項目亦未彙核列表揭露於中央政府總預算案，導致外界難以檢視行政院每年度依法律所必須編列之固定支出細項，對於其內容是否確屬法律義務，尚有待行政院公開揭露支出之內容項目與金額以釐清之。行政院所稱依法律義務之支出，既對歲出結構有重大影響，應明確界定歸屬該項支出之定義範疇，並於各年度中央政府總預算案中詳實彙核列表揭露其項目、金額與依據，以利審議。	非屬本局主管業務。
(十四)	鑒於中央各機關經管國有宿舍包括首長宿舍、單房間職務宿舍、多房間職務宿舍及眷屬宿舍等4類，截至106年第2季，各機關經管宿舍計有4萬	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	<p>2,341戶。為建立合理宿舍制度，提高國家資產運用效能，行政院前於92年及96年分別訂頒「國有宿舍及眷舍房地加強處理方案」、「國有職務宿舍房地加強處理方案」，促請各宿舍管理機關應積極檢討國有宿舍使用效能，並加強處理無需保留公用之房地。惟近年部分機關宿舍仍存有長期閒置、低度利用或被占用之情事，亟待檢討強化運用效能。國有財產法第61條及第62條分別規定，主管機關對於各管理機關有關公用財產保管、使用、收益及處分情形，應為定期與不定期之檢查。財政部對於各主管機關管理公用財產情形，應隨時查詢。惟中央各機關經管之國有宿舍，截至106年第2季仍有近2成閒置，又部分機關被占用宿舍戶數逐年增加，且被占用期間逾3年之比率偏高，均顯國有宿舍經營及使用效能仍有待加強。信義首長宿舍由獲配機關自行經營，然近年閒置比率已近5成，請財政部加強督促各機關清理閒置或被占用宿舍，變更為非公用財產，移交國有財產署接管。</p>	
(十五)	<p>依全國軍公教員工待遇支給要點第四、(三)、2點規定：「……居住公有房舍之現職軍公教員工，應由服務機關學校按月將所併入之房租津貼數額扣繳公庫。……。」又依行政院訂頒中央各機關職務宿舍管理費收費基準第1點規定：「各機關提供職務宿舍予借用人住用，應依職務宿舍管理費收費基準表按月計收職務宿舍管理費。」107年度中央政府總預算案之「其他收入—雜項收入—其他雜項收入」科目內，即據此編列各機關借用宿舍員工自薪資扣回繳庫數及宿舍管理費收入合計2億2千萬餘元。行政院雖已訂定職務宿舍管理費最低收費基準，然僅規定各機關「得」依宿舍座落區位、使用設備及必要之維修費用等因素調高職務宿舍管理費，惟實務上，各機關多僅依最低標準收取管理費，又因行政院所訂收費基準偏低，致近年各機關管理費收入均不足支應宿舍相關維護成本，仍需國庫額外進行補貼，顯非妥當。要求行政院依中央各機關職務宿舍管理費收費基準第4點規定定期檢討。</p>	遵照辦理。
(十六)	<p>據105年度中央政府總決算財產目錄顯示，截至該年底公務用財產帳面價值約4.4兆元，房屋建築及設備項目中扣除作業使用及撥交地方政府機關後之總值為3,834億餘元，其中各機關自有辦公廳舍計有1萬7,121棟，面積約2,869萬餘平</p>	遵照辦理。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	<p>方公尺；政府資產規模龐大，房地閒置亦屢有所聞，而近年各機關辦公廳舍租金預算雖已呈遞減狀態，107年度預算案仍逾20億元，有賡續檢討必要。中央政府財產數額龐大，國有房地閒置時有所聞，惟每年仍需編列高額租金預算，顯示國家資源運用效率有待提升，要求各機關應儘速檢討租用現址房舍之必要性及適當性，儘量運用現有國有房舍，俾國家資源有效運用。</p>	
(十七)	<p>鑒於近年來政府推動重大體育建設計畫，常因規劃欠周、執行進度落後、跨區整合不足或機關間缺乏連結機制等缺失，影響施政計畫執行成效，故要求行政院責成所屬主管機關於重大施政計畫前置作業階段，應審慎規劃並落實管考工作，如涉及各級政府或跨部會共同辦理事項，應加強橫向與縱向聯繫，以利計畫順利推動。</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>
(十八)	<p>鑒於107年度中央政府總預算公共建設規模為3,749億元，分別編列於公務預算1,617億元、特別預算878億元、營業基金923億元及非營業基金331億元，各次類別分配情形分別為交通及建設1,226億元（公路599億元、軌道運輸348億元、航空109億元、港埠129億元及觀光41億元）、環境資源702億元（環境保護34億元、水利建設500億元、下水道148億元及國家公園20億元）、經濟及能源895億元（工商設施249億元及油電646億元）、都市開發138億元、文化設施121億元、教育設施153億元（教育108億元及體育45億元）、農業建設464億元及衛生福利50億元。政府公共建設為推動經濟成長之重要動能，囿於政府近年來財政困難，公務預算編列之公共建設未能擴增，要求行政院應研謀財源籌措方法，又公共建設預算長年主要編列於交通及建設部門別（尤以公路及軌道運輸次類別），允宜依優先順序合理配置資源於各次類別計畫，以使有限之公共建設資源投入能發揮更大成效。</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>
(十九)	<p>107年度中央政府總預算案各機關編列資本支出合計3,011億6,745萬4千元，其中「公共建設及設施」編列509億6,818萬7千元，金額龐鉅，且多數計畫係配合國家經濟建設發展需要編列，故公共工程能否如期如質完成，攸關政府施政效能。依政府採購法第70條第3項規定：「中央及直轄市、縣（市）政府應成立工程施工查核小組，定期查核所屬（轄）機關工程品質及進度等事宜。」另依同條第4項規定，應訂定工程施工查核作</p>	<p>配合行政院公共工程委員會及交通部辦理工程品質及進度工程施工查核作業。</p>

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>業辦法以資遵循。公共工程採購案件執行上屢傳爭議，惟近年工程採購案件施工查核比率不高，另部分主管機關查核小組查核件數亦未達規定比率，復未妥善運用「政府採購資訊查詢系統」篩選異常關聯案件，皆應檢討改善，為有效監督施工品質及執行進度，要求行政院及其所相關機關應再加強查核件數，及妥善運用「政府採購資訊查詢系統」篩選異常關聯案件，以杜採購案件爭議之發生，俾使工程如期如質完成。</p>	
(二十)	<p>依據審計部監督106年度行政院工程會列管1億元以上公共建設計畫預算執行情形，106年度列管之公共建設計畫共有208件，截至6月底執行率（累計執行數/累計分配數）未達80%之計畫計有42件（占列管總件數20.19%），其中21件執行率甚至未達50%（占列管總件數10.10%）。又上述42件執行率未達80%公共建設計畫以交通部16件最多，倘以占該部會列管計畫件數比，以退輔會33.33%（2件）為最高，內政部26.67%（5件）次之，文化部25.00%（3件）再次之，另執行率未達50%公共建設計畫占比最高之部會仍為退輔會33.33%（2件），文化部16.67%（2件）次之，經濟部12.20%（5件）再次之。部分公共建設計畫仍有執行情形不佳，或無法達成其原訂目標效益等，主要係計畫相關前置作業未盡完善或監督管理機制仍有不足等所致，為使政府投入公共建設之資源得以達成預期效益，要求行政院應積極強化公共建設計畫之前期規劃作業及監督管理機制。</p>	<p>所提報及督辦之公共建設計畫，未來仍將繼續遵循行政院國發會及交通部針對公共建設計畫先期作業所要求之相關規定辦理，積極強化公共建設計畫之前期規劃作業，以期政府投入公共建設之資源得以達成預期效益。</p>
(二十一)	<p>107年度總預算案編列科技發展計畫經費977億元，加計前瞻基礎建設計畫特別預算107年度編列數174億元、國防科技經費81億元、營業與非營業特種基金編列之研發支出228億元，合共1,460億元，較106年度相同基礎預算數增加121億元，約增9.1%，顯示政府對科技研發之重視。然全球智慧財產權爭議如火如荼展開，我國廠商之產品輸出美國市場，屢遭受國際專利訴訟威脅及美國關稅法337條款之控告，惟國內研究機構提起之反制訴訟或控告案件僅10餘件，反制訴訟能量恐不足。為有效降低國內廠商專利費用與智財權糾紛之風險，應盤點現行產業鏈技術缺口，布局研發關鍵性專利，並善加利用現有之專利，以形成完整、嚴密之專利保護網，俾面對激烈國際智財權競爭情勢。</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
(二十二)	107年度中央政府總預算案編列科技發展計畫977億元，加計前瞻基礎建設計畫特別預算案174億元、國防科技經費81億元及營業與非營業特種基金228億元，總計1,460億元(較上年度增加121億元，增幅9.04%)。其中977億元為中央研究院115億元、科技部394億元、行政院國家科學技術發展基金跨部會署計畫16億元及其餘機關452億元(包括生命科技115億元、環境科技30億元、資通電子102億元、工程科技101億元、人社科服65億元及科技政策39億元)。中央政府逐年增編科技發展支出，且全國研發經費占國內生產毛額比率已逾3%，惟政府鉅額科學技術研究支出卻未能發揮領頭羊效益並契合產業關鍵技術需求，致我國技術貿易逆差持續加劇，產業發展備受箝制，要求行政院應務實檢討並研擬積極對策，逐步改善技術貿易逆差問題。	非屬本局主管業務。
(二十三)	107年度中央政府總預算案編列科學支出1,057億元，較106年度預算數1,134億元減少77億元，減幅6.79%；其中資本支出自500億元降為409億元，遽減91億元，減幅18.20%，又資本支出除用於土地建築，主要為購置儀器設備。按金額500萬元(含)以上之貴重儀器為國家耗費鉅額公帑購買，應積極研謀提升使用效能，方屬妥適。惟經檢視中央政府各機關所提供資料顯示，部分貴重儀器之使用時數及使用收入偏低。部分機關貴重儀器近年使用時數偏低，且大部分儀器設備未能創造租金與其他使用收入，顯示使用效能未臻理想。貴重儀器乃為公共資源，若其對政府部門或研究機構未能產生合理回饋，形成政府研發資金運用之良性循環，恐招致外界非議，長期以往亦不利創新研發之推動，要求檢討改善。	非屬本局主管業務。
(二十四)	為推動資源共享理念及貴重儀器設備之有效管理運用，103年5月行政院科技會報決議，請科技會報辦公室協調科技部、教育部等相關部會，建置貴重儀器開放共同管理平台，將政府補助經費購買之貴重儀器資訊，以雲端管理系統開放提供國內各研究機關或學術單位查詢運用。惟執行結果，中央各機關500萬元(含)以上貴重儀器置於開放共同管理平台之比率偏低，且供他用時數亦少。全球主要國家均相當重視科技資源共享，並透過完善法制以促進科技資源之共享。我國雖已建置貴重儀器開放共同管理平台，惟未建立促進開放之激勵引導機制、或未建立相應之開放、	遵照辦理。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>運行、維護、使用管理制度，致各機關配合意願不高，從而無法發揮資源共享之效益。又各機關貴重儀器提供予業界、其他法人研究機構及學界等之使用時數亦偏低，共享機制之效果並未顯著，執行推廣績效難謂有成，要求各部會應參酌科技部貴重儀器共同使用服務計畫之運作及管理模式，完善現行機制，強化貴重儀器共同開放之廣度，以營造優質產學研發資源共享環境。</p>	
(二十五)	<p>軌道建設之特性為投資與維運成本甚鉅且回收期較長，惟因其具有公共財屬性，票價之訂定常無法充分反映建設及營運成本，故除需有穩定而足夠之運量支撐票箱收入外，尚須藉由多元開發軌道周邊附屬設施及多角化業務經營等挹注財務收入。然目前國內軌道建設車站及周邊土地整合開發績效欠佳，且軌道營運機構之附屬事業發展不足，相關財源挹注有限，允待研謀改善。</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>
(二十六)	<p>107年度中央政府總預算案「公共建設計畫—交通及建設—軌道運輸」合共編列176億元，占我國整體公共建設預算（1,617億元）之10.88%，僅次於公路（401億元）及農業建設（427億元）經費，高居我國公共建設經費第3位。鑑於軌道建設投資成本甚鉅，各國在建設前首重當地公共運輸使用量之提升，大多於達相當規模後始進一步評估興建軌道運輸之可行性。惟近年我國公共運輸市占率仍待強化提升，又以高鐵完工營運後，因運量未達預期引發財務問題等前車之鑑；有關各地軌道建設之投資效益、各類交通運具間能否有效整合及如何提升民眾對於軌道運輸之使用等，要求行政院應全面審視並研謀良策增進，以達我國軌道建設之健全良性發展。</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>
(二十七)	<p>政府自91年度起，每年投入鉅額經費辦理各項水患治理及治山防洪計畫；91年度至106年度，中央政府所投入之各項防洪經費已高達5,298.36億元，107年度續編列相關計畫所需預算381.86億元，治理水患所需經費龐鉅，要求應有完整財務計畫，以長期整體規劃配置預算資源，亦應務實檢討中央與地方間有關治水經費負擔比例之合理性，以加速完成流域綜合治理。</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>
(二十八)	<p>為追求環境永續發展，107年度總預算編列水環境建設計畫經費240.68億元，加計流域綜合治理計畫與前瞻基礎計畫特別預算編列數276.55億元，以及營業與非營業特種基金所編計畫型水環</p>	<p>非屬本局主管業務。</p>

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>境建設經費165.28億元，合共682.51億元，較106年度相同基礎增加2.27億元，增幅0.33%；經統計91至107年度中央政府投入之各項水環境建設計畫已高達1兆0,428.80億元。水資源開發方案規劃過程長達數10年，如未能就整體計畫興建方式妥慎考量，除造成抗爭事件層出不窮，亦徒增政府不經濟支出；故各項水環境建設計畫除允應配合當前政府施政重點，檢討其急迫性與優先順序，將資源作妥適配置及整合運用，亦應有長期財務規劃配合，以利中央與地方權責劃分及財政健全發展。</p>	
(二十九)	<p>依據107年度中央政府總預算案總說明，「為推動以人為本的『新南向政策』，將強化與東協及南亞在經貿投資、教育訓練、農漁業合作、勞務諮商、資通訊能力建構等各領域的雙向交流互動，洽簽各項協定」、「提升臺灣在區域的重要性」，107年度新南向政策經費計編列71.9億元，較106年度增加27.4億元，約增61.6%，主要為經濟部28.8億元、教育部17億元、科技部5.6億元、僑務委員會4.5億元、外交部3.2億元、交通部3.2億元及衛生福利部2.9億元等。政府推動之新南向政策，係由各主政及協辦機關共同推動執行，為成功重新定位臺灣在亞洲發展之角色，各部會應善用並整合資源，俾發揮最大效益。新南向政策係政府現階段施政重點之一，惟年度預算執行率僅少數機關逾半，允宜加強控管進度；另為展現更具體之政策績效，未來將聚焦於五大旗艦計畫及三大潛力領域，並由各主、協辦機關分別編列預算辦理，惟因政策推動涵蓋之內容及計畫甚多，且分散於各部會，爰要求行政院應加強跨部會之連繫與協調，以避免資源重複配置，並發揮綜效。</p>	非屬本局主管業務。
(三十)	<p>我國產業用地迄今仍存有區域供需失衡及閒置現象；農、工用地競合不利產業用地儲備制度發展；且隨著國土計畫法公布施行，產業用地之開發與擴充，未符合國土功能分區及其分類指導之開發行為者，將不得開發利用，產業用地總量管制隱然成型。是以，產業用地整體規劃開發及協調機制應及早建置，以解決產業用地儲備、開發與供需失衡現象。</p>	非屬本局主管業務。
(三十一)	<p>近年隨貿易自由化，我國中小企業因規模小、經營不易，擴展海外市場能力漸衰，國內貧富差距拉大，中低收入戶生活日益困難，中南部部分產</p>	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	業外移，及製造業研發經費投入不足，致營利事業營收及家戶所得與北部有相當差距，要求行政院應重視該等問題之嚴重性，研擬合宜解決方案，以降低對人民造成之負面影響。	
(三十二)	我國乃文化多元、民主開放之社會，深具發展文化創意產業之潛力，然近年我國文化創意產業產值占全國GDP之比重呈現下降趨勢，外銷收入亦有衰退趨勢，且外銷表現遜於鄰近國家及全球整體文化產品出口表現，產業面臨激烈之國際競爭，要求行政院應協助（輔導）業者強化產品之文化內涵豐富度與多元性，以增進產品之市場競爭力，並妥善整合利用駐外單位資源，協助產業蒐集並掌握海外市場資訊及國際發展趨勢，以輔助國內相關產業拓展國際市場與增進海外行銷層面。	非屬本局主管業務。
(三十三)	鑒於臺南市與高雄市就轄區內國立高中職之得否移撥改隸，關鍵概取決於經費補助、員額需求及不動產產權移轉事項能否與中央取得共識，惟事涉中央財政能否勻應及相關人事法規之適用問題，要求行政院應客觀考量接管直轄市之財政狀況並以維持現有高中職校完善教育品質為本，協調有關機關協同教育部積極與臺南市與高雄市政府協商早日完成移撥改隸，避免體制混亂及影響學生權益。	非屬本局主管業務。
(三十四)	鑒於國際駭客手法詭譎多變，部分機關資安專責人力配置未盡妥適，資安防護工作尚難落實，要求行政院應研謀對策深植資安防護能量，建構合理之資安專業技術組織規模與用人彈性，延攬專業資安人員，提高國家資安技術專業量能，並整合資安防護資源，以強化區域聯防能力。	非屬本局主管業務。
(三十五)	鑑於近4年全國資安防護經費投入情形來看，中央政府資安防護經費占該機關資通訊經費比率較低前5名主管機關分別為法務部、主計總處等五個單位，地方政府較低前5名機關則為台北市、連江縣政府等五個單位，其中不乏機敏性較高主管機關及重要直轄市，資安防護經費配置情形未盡妥適，恐不利達成國家整體資安防護目標。政府應儘速推動資安專法以管理各級機關資安，俾確立國家資安政策推動及管理方向，期深植資安能量於各部會，甚至推及民間關鍵基礎設施廠商；另資安防護經費雖逐年成長，惟無法窺悉全貌，且部分機關經費配置情形未盡妥適，應改	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	善以利達成資安防護目標。	
(三十六)	行政院自94年度起積極推動性別主流化政策，規範中長程個案計畫及法律案應辦理性別影響評估，並自103年起研議修正性別預算之試辦，惟面對我國預計自107年將邁入高齡社會及女性高齡人口比率逐年擴增之趨勢，要求行政院應全面審視近年推動性別影響評估之成效，以及性別預算試辦多年仍未能正式實施之原因，並審酌我國人口及社會變遷之需要研謀有效策進措施，以提高我國性別主流化政策之執行成效。	非屬本局主管業務。
(三十七)	為落實性別平權，政府漸將聯合國性別主流化之各項作為，實踐於政府體制中，惟經檢視我國近10年來婦女部分之預算編列、勞動情形、所得水準、財產繼承、人身安全及公共設施等之變動趨勢，結果呈現女性勞動參與率雖有成長，惟成長態勢趨緩、女性所得水準與男性之差距漸有改善，惟老年女性貧窮化問題亟待解決、財產繼承權之性別差異趨向雖已漸有改善，惟不均態勢仍然存在，且性別差異弭平不易、性侵害案件未進入司法體系之比率逐年上升，性別友善之司法偵審及支持系統似未落實、女男用大便器數比仍不足2：1，女性如廁環境尚待加強，顯見政府在預算資源、促進婦女就業、托育服務、老年女性貧窮化、性別友善之司法偵審、公共設施等相關政策及措施容有改進空間，要求行政院應積極落實，以使女性在經濟、就業、司法、家庭及人身安全等面向之權益獲得保障及發展。	非屬本局主管業務。
(三十八)	我國全國各地觀光遊憩據點可區分為國家風景區、國家公園、公營遊憩區、直轄市級及縣(市)級風景特定區、森林遊樂區、海水浴場等8大項，近年來各級政府致力於觀光遊憩據點新增及修繕以提高服務品質，主要觀光遊憩據點自88年度203個，至106年6月底，已增加至307個，以交通部觀光局為例，107年度重要觀光景點建設計畫預算編列40.99億元辦理相關業務。各級政府近年積極興建觀光相關設施，挹注龐鉅資源提升軟硬體設施，惟部分觀光遊憩據點參觀人次卻不增反減，要求行政院責成所屬相關主管機關應確實檢討並加強宣導；另為避免環境過度開發與破壞，熱門據點宜進行流量管制，強化友善環境建置及特色；有鑑於各級政府建置及維護休閒遊憩據點負擔不輕，應研謀提高據點之自籌財源可行性，或鼓勵民間企業捐助認養，俾利相關場所環	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	境品質提升及有效推廣，以期發揮綜效。	
(三十九)	鑑於部分國稅局運用營業稅資料庫辦理營利事業所得稅作業專案查核之補徵稅額呈逐年減少之趨勢，且減少金額及比率甚高，其選案查核之策略及技術尚有精進空間，允宜精進電腦選案模式，及加強稽查人員人工選案查核經驗與專業能力；另我國為減輕稅捐稽徵成本並鼓勵營利事業採用會計師簽證申報，給予採用會計師簽證申報者較高之交際費限額比率、10年內之虧損得適用盈虧互抵等租稅優惠規定。惟104及105年度會計師簽證案件選查結果，選查對象連續3年度均有短(漏)報所得者之金額及比率甚高，且有增加之趨勢，顯示甚多企業並未因委託會計師簽證而減少其租稅逃漏，會計師簽證申報功能仍有待落實，以確實減少營利事業低報所得或租稅逃漏行為。此外，上述專案查核發現部分企業短(漏)報所得情形嚴重，惟101年度以後會計師代理所得稅事務違失移送懲戒之案件僅3件，且處分結果尚屬輕微，有欠妥適，要求行政院責成所屬相關主管機關應積極查明會計師辦理稅務查核簽證因未盡專業應有之注意，致企業短(漏)報鉅額所得之疏失責任，俾利誠實申報納稅，並促進租稅公平。	非屬本局主管業務。
(四十)	中央各部會依其業務職掌透過各種計畫型補助款項，協助地方政府推動相關業務，理應對地方政府所提申請補助計畫之可行性及執行能力嚴加審核，並對補助案竣工後之使用情形妥為追蹤管控，俾使預算資源得以有效運用，然極少數部會仍時有預、決算差異甚大及設施低度使用情況，要求行政院應督導所屬機關強化事前計畫審核、執行過程及竣工後使用狀況之督考機制，以提升各補助案件執行成效。	遵照辦理。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內 容	辦理情形
(四十一)	我國各項社會保險原則係於相關法律明文規範主管機關、應(得)委託之保險人及行政經費負擔情形，惟目前行政經費之規範情形分歧，且編列方式及內容未盡周妥。目前我國各項社會保險委託保險人辦理之行政經費，雖均由政府負擔，惟囿於法令規範或預算編列形式不同等，致經費負擔機關、預算編列方式與補助標準等迥異，允宜研謀改進；此外，社會保險應建立獨立自主、兼具公平性、效率性與減少經濟負面效果之財務責任制度，政府如於負擔保險費及補助虧損之外，尚須全額負擔保險之行政經費，其合理性及是否具有有效撙節之誘因等問題，殊值檢討。	非屬本局主管業務。
(四十二)	行政院及所屬機關資訊業務委外經費107年度預算案數合計73.9億元，較106年度預算數67.7億元約增加6.2億元(增幅9.2%)，占資訊設備相關經費130.1億元比率56.8%。檢視我國中央行政機關資訊業務委外辦理近年之發展情形，其居高不下之委外經費比率，恐將面臨潛在之資安風險。我國中央政府行政機關受限於資訊人力、經費資源，近年來推動資訊業務委外政策，其整體委外經費比率居高不下，又因欠缺妥適規範，加以資訊人力吃緊，爰面臨資訊業務主控性逐漸喪失及資安管理風險，要求行政院及所屬機關應積極檢討現行資訊業務委外政策，除應強化機關對委外建置之系統及軟硬體設施之主控性外，另應提供誘因鼓勵機關使用已開發之通用系統(如人事、薪資、公文等)，減少系統重複建置，以節省公帑。此外，更應配合電子化政府計畫之推動，適時調整既有公務流程，促進整體人力資源運用效益，以達成提升政府資訊業務效率之預期目標。	遵照辦理。
(四十三)	近年來我國持續透過推動各項電子化政府計畫提供線上便民服務，其中，強調以民眾生活為核心，整合相關公共服務資訊，提供便利且安全之個人化服務之「數位服務個人化計畫」於107年度中央政府總預算案即編列3.3億元。檢視近年來電子化政府服務推動情形，部分計畫執行成效容待檢討改善。我國政府多年來雖致力推動各階段電子化政府計畫，在建置資通訊基礎建設及發展各項線上公共服務雖有初步成果，惟城鄉間仍存在數位落差，且線上公共服務使用率不高。要求行政部門除持續針對偏鄉地區強化資通訊基	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>礎建設，並積極宣導線上公共服務之便利性外，允宜積極檢討既有相關服務之功能，未來規劃時，允宜先瞭解民意需求，以使用者角度規劃單一窗口之流程整合服務，提供讓民眾真正有感之服務，以利提升民眾對公共線上服務之利用率。</p>	
(四十四)	<p>鑑於現行行政院所訂「全國軍公教員工待遇支給要點」所附之公務人員專業加給，曾於90年1月1日將原55種公務人員專業加給簡化為29種；94年1月1日再依工作屬性相近、所需專業程度相當及整體衡平等原則再簡併為25種，後於100年7月1日軍公教人員待遇調整時，惟因適逢行政院組織調整期間，人員及各機關編制及安置尚未底定，故該表自94年迄今未再予簡併。經查該表對於專業加給之分類核有未盡合理之處，仍有加強簡化之必要。現行各公務機關人員所支領之專業加給種類仍屬繁多，且標準紊亂。按行政院組織架構業於99年2月3日依行政院組織法修正調整為29個機關，為達成政府簡化作業程序之施政目標，宜藉由行政院組織再造之契機予以簡化，建請行政院積極研議。</p>	非屬本局主管業務。
(四十五)	<p>為解決長年來，澎湖地區之軍公教人員離島加給（地域加給）與金門與連江縣相較不公平之現象。行政院人事總處與國防部，應於四個月內，落實改善澎湖地區軍公教人員離島加給之具體方案。有關澎湖地區軍方聘僱人員（包含評價聘僱人員）之離島加給改善數額，並應與軍公教人員相同。</p>	非屬本局主管業務。
(四十六)	<p>107年度中央政府各機關汰換、新購之公務車輛，優先採購「電動車輛」，以達到節能減碳、減少空污。</p>	遵照辦理。
(四十七)	<p>鑑於107年度中央政府各機關派員出國計畫（僅公務預算部分，不包括機密預算部分、赴大陸計畫預算數、非營業基金及營業基金等）預算案數11億3,169萬1千元，國外旅費金額龐鉅。107年度中央政府各機關派員出國計畫經費頗鉅，惟部分出國報告書未依規定登錄於公務出國報告資訊網，且部分機關出國報告歸屬限閱比例偏高，似有規避監督之嫌，要求行政院督促所屬機關檢討改進。</p>	本局出國計畫，出國報告人均依規定登錄於公務出國計畫資訊網，且出國報告均於該資訊網登載公開閱覽以供外界瀏覽查閱。
(四十八)	<p>排富門檻之設定，係在政府資源有限之前提下，優先運用於經濟弱勢之群體。然而當前分屬不同部會主管之法規，對於社會救助、福利津貼與公</p>	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>費安置之資格，於不動產價值金額及納入計算之家戶人口規定不一，不啻為政府施政邏輯之混亂，也迭生民怨。經查，我國現行法規對於社會救助、福利津貼與公費安置之資格，於不動產價值方面，訂有不同金額與計算範圍之排富門檻。例如，國民年金法、老年農民福利津貼暫行條例，係以個人所有之土地及房屋價值，合計不得超過新臺幣五百萬元為限。以及，身心障礙者生活補助費發放辦法、國軍退除役官兵就養安置辦法，與幼兒就讀幼兒園補助辦法，其不動產價值門檻訂為新臺幣六百五十萬元，但計算方式卻有家庭總收入應計算人口、申請人及配偶、幼兒與其父母或監護人等不同範圍之處理。爰要求行政院於107年6月底前，整體檢討所屬各機關主管之法規，對於社會救助、福利津貼及公費安置資格所訂定之不動產價值金額，及納入計算之對象範圍；往後並應參考土地公告現值之調整情形，定期檢討所訂金額門檻之合理性。</p>	
(四十九)	<p>提供身心障礙者完善無障礙的工作環境，是政府及民間共同努力的目標，而對身心障礙者工作權益的保障，更是一個國家民主進步、社會發展的表徵。國家發展委員會於「105年身心障礙者於公務機關資訊應用概況調查報告」指出，任職公務機關的身心障礙者，有高達96.6%的比率需要使用電腦處理公務，而其使用公務系統之比率，依序為公文系統78.8%、線上學習系統71.0%、差勤系統67.2%等。然而各機關公務系統在規劃設計時，多數並未考量身心障礙同仁之使用需求。國發會之調查報告亦指出，公務機關中有70%以上的身心障礙者，需要透過同事協助才能使用公務系統完成工作。例如，視覺障礙者使用政府公文系統時，面臨圖片及按鈕沒有替代文字、需要使用滑鼠無法單以鍵盤操作等問題。顯示我國政府機關作業的高度e化，反而造成身心障礙者於職場面臨更多資訊系統障礙的考驗。國家發展委員會已於106年10月發布「政府機關公務系統無障礙指引」提供各機關參考，以逐步調整改善公務系統，提升整體工作環境之效率。然而該指引之發布並未同時訂定推動期程，恐將影響推動成效。爰此，要求總統府、立法院、司法院、考試院、監察院、行政院、行政院各部會行總處署、各省市縣政府、各縣市政府，與國營事業、行政法人等機關單位，於107年底前依據「政府機關公</p>	遵照辦理。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辨理情形
	務系統無障礙指引」，改進公務系統之設計，以期完善我國無障礙公務環境之建置，並帶動公私部門保障及落實身障同仁工作權益。	
(五十)	身心障礙者權利公約已於103年12月3日國內法化，根據身心障礙者權利公約施行法第10條之規定，列於優先檢視清單內的法規及行政措施，如有不符合公約規定之處，應於106年12月3日完成法規之修訂。經查，截至106年底止，列於優先檢視清單內共674條的法規與行政措施，尚有463條未修正完成，顯已逾法定修正期限。我國於106年11月3日完成初次國家報告之審查，國際審查委員於結論性意見中表示，國家應加速檢討法規、政策、實務用語及方法，以確認身心障礙者擁有一切人權及基本自由，顯見國際審查委員對我國修法進度感到憂慮。且近期行政院院會通過之法案，如獸醫師法修正草案、口腔衛生人員法草案中，仍出現違反公約條文之歧視性規定，顯示政府部門欠缺對公約內涵應有的敏感度。爰要求行政院、立法院、司法院、考試院、監察院於107年6月底前，將列於優先檢視清單之法規與行政措施，全數修正完成。未來各院將法規函送立法院審查或備查前，應自行檢視是否符合身心障礙者權利公約，以落實保障身心障礙者之平等權益。	非屬本局主管業務。
(五十一)	依據公務人員考績法之相關規定，考績等第除直接影響考績獎金之金額，更影響公務人員之升遷機會。長期以來，由於銓敘部與人事行政總處對各機關「考績甲等人員比例以50%為原則，最高不得超過75%。」之行政指導，導致機關內部輪流拿乙等、低階公務員優先分配乙等的亂象叢生，考績制度也失去獎優汰劣的意義。依銓敘部提報考試院第122屆第1次會議業務報告資料陳述，自85年度舉辦首屆身心障礙特考至103年為止，身心障礙公務人員考績甲等之比率平均為58.59%，最低之年度為98年50.84%。前述統計數據與全國公務人員考績甲等人數比率，平均為75%相較，存在極為明顯之差距。政府機關內部是否存在身心障礙公務員考績優先分配乙等的潛規則，也迭受外界詬病。身心障礙者權益保障法第16條明定，身心障礙者之人格及合法權益，應受尊重及保障，對其接受教育、應考、進用、就業、居住、遷徙、醫療等權益，不得有歧視之對待。聯合國身心障礙者權利公約第27條亦強調	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>，身心障礙者享有與其他人平等之工作權利，締約國應禁止各種形式的就業歧視。爰要求考試院會同行政院提出近10年身心障礙公務員考績等第分析及檢討報告，列出改善措施與逐年預期目標，於107年6月底前函送立法院；爾後逐年9月底前送交檢討與具體改善報告，使本院委員得依該報告審酌各院、部會等相關預算。</p>	
	<p>二、分組審查決議部分： 公路總局及所屬</p>	
(一)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「勞務承攬」編列11億5,790萬4千元，預計進用2,684名勞務承攬人力，較106年度增加3,478萬2千元，增加進用25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，甚至產生薪資階層化等問題，爰此，該筆預算凍結3,478萬2千元，待交通部公路總局於1個月內針對用人方式及勞務承攬增加因素及勞務承攬勞工權益改善向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月7日以交路(一)字第1078600112號函報立法院在案。</p>
(二)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算各計畫「業務費」項下載明之業務宣導經費高達4,562萬7千元，並以各種名目分散於各業務費細項之下，考量交通部及所屬單位每年已出版眾多刊物宣導業務及交通安全，且即使連年編列大筆業務宣導費用，相關監理、公路管理、建設等問題仍未明顯改善，顯見其宣導效果有限。考量政府財政不佳，相關業務宣導費用應擲節編列，做更有效應用，爰此，凍結各業務費項下業務宣導經費4,562萬7千元之五分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600154號函報立法院在案。</p>
(三)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「設備及投資」編列5億3,069萬3千元，較106年度2億4,055萬2千元增加2億9,014萬1千元，然查其107年度與106年度公路及監理業務管理計畫內容及預期效果隻字未改，疑有浮編預算之嫌，爰凍結該預算之十分之一，俟交通部公路總局於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600153號函報立法院在案。</p>
(四)	<p>交通部公路總局監理單位統籌辦理全國各項汽機車監理業務，然因各地監理站檢驗能量有限，多有委託民間代驗業者進行驗車之情況。惟長年來皆存在民間代驗廠檢驗標準不一的情事，更查</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月23日以交路(一)字第1078600162號函報立法院在案。</p>

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辨理情形
	<p>106年7月陽明山發生混凝土泵浦車疑似煞車失靈之重大車禍，即有民眾反映實因法規上有車輛總重之限制，而代驗業者讓超重車輛通過驗車之情事，儼然監理單位未盡驗車之監督責任，進而增加道路安全之風險，實應嚴謹檢討現行《道路交通安全規則》各項規定是否適宜，以及代驗實務之問題。又交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—設備及投資」編列2億1,845萬6千元。本預算之編列應為政府機關硬體建設、設備常態更換之經費；經查106年之設備投資費用為6,120萬元，107年度預算額度增列1億5,725萬元，卻未見107年度經費大幅增加之詳細說明，與本單位業務之有何助益亦未敘明。考量國家財政資源困窘，預算應覈實編列以維繫國家資源之有效利用。綜上理由，凍結交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」14億0,096萬6千元之十分之一，待交通部公路總局於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	
(五)	<p>交通部現行《公路汽車客運審議會設置要點》第3條明定：「審議會置委員十三至十九人，除台北市政府交通局副局长、高雄市政府交通局副局长、交通部路政司副司長、運輸研究所副所長、國道高速公路局副局长及公路總局局長及副局长為當然委員外……。」有鑑於當今政府體制已改制有六個直轄市，卻僅台北市、高雄市交通局副局长得以成為當然成員，顯不合時宜。且台南、高雄之間，桃園市民至雙北市之間通勤者日趨增加，亟需規劃跨區域公車路線滿足市民需求，因受限跨縣市路線規劃與核定權責為公路總局，現該局僅部分路線有邀請桃園市派員至委員會說明，無法全面參與，仍有缺漏。因此提請交通部公路總局與交通部研擬修改《公路汽車客運審議會設置要點》，將新北市、台中市、台南市、桃園市之交通局副局长均比照台北市、高雄市交通局副局长列為當然委員，爰凍結「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—按日按件計資酬金」之公路汽車客運營運審議委員會等學者專家出席費編列100萬元之十分之一，待交通部公路總局檢討各項相關配套措施，提出修法檢討後，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600180號函報立法院在案。</p>

決議、附帶決議及注意事項 項次內	內容	辦理情形
(六)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—按日按件計資酬金」編列3,219萬9千元，其中用途包括律師費、講師費、考試作業費等，然而其中有關辦理酒後駕車違規專班講師費預算編列1,686萬2千元，較106年度之352萬5千元增加1,333萬7千元，增加幅度3.78倍，增加幅度過大，預算顯有過度寬列之情形，爰此，為減少重覆酒駕之情況，杜絕酒駕再犯，加強相關講座辦理成效，凍結前揭辦理酒後駕車違規專班講師費預算編列1,686萬2千元之十分之一，待交通部公路總局於3個月內就酒駕講座辦理成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)字第1078600143號報立法院在案。
(七)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—一般事務費」之印製定檢通知、逾檢及違規裁決書編列726萬9千元，查車輛逾期檢驗主要為自用小客車新車滿5年第1次檢驗、車輛過戶後新車主，定期檢驗目的係基於安全考量全面驗車，交通部公路總局應評估如何加強定期檢驗宣導及更有效通知方式，爰凍結該預算之十分之一，俟交通部公路總局於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600160號函報立法院在案。
(八)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—一般事務費」，合計編列4,509萬6千元辦理汽、機車燃料使用費催徵、移送強制執行(1,398萬6千元)、印製繳款書及處分書(2,111萬元)、宣導(1,000萬元)等事項，查105年度汽車燃料使用費累計未徵數45億元，近5年移送執行收回數約五成，執行成效有待加強，爰凍結上開預算4,509萬6千元之十分之一，俟交通部公路總局於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月1日以交路(一)字第1078600111號函報立法院在案。
(九)	交通部公路監理機關自99年3月1日起實施「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，爰凍結交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費」之「汽、機車燃料使用費宣導經費」1,000萬元之十分之一，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，並於網站更新	本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600161號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	下載內容，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。	
(十)	交通部公路總局及所屬107年度預算第2目「公路及監理業務管理—監理業務」項下，為台灣位處環太平洋地震帶，而地震所造成災損程度不易預測，除編列有各監理所、站辦公室、檢驗室、考驗場及候考室等整修維護費1,037萬2千元之外，另外編列辦理監理所、站公有建築物耐震評估及補強經費1億7,960萬3千元，但較106年度是項計畫法定預算2,584萬4千元增加1億5,375萬9千元，經費成長幅度達5.94倍，且未說明監理所、站公有建築物耐震評估及補強之需要與辦理期程。爰凍結107年度預算「公路及監理業務管理—監理業務」項下「設備及投資—房屋建築及設備費」之監理所、站公有建築物耐震評估及補強經費編列1億7,960萬3千元之十分之一，俟交通部公路總局就建物耐震評估及補強之需求及辦理期程，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)字第1078600155號函報立法院在案。
(十一)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練」編列7,635萬3千元，其中包含受訓學員汽車修護技工執照及考檢驗員證照之檢定考試等相關作業費270萬元。有鑑於106年度該筆預算僅編列120萬元，107年度新編列考驗員證照之檢定考試，惟編列增加之情形並未提供說明。爰此，107年度「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練—業務費—按日按件計資酬金」中受訓學員汽車修護技工執照及考檢驗員證照之檢定考試等相關作業費編列270萬元凍結150萬，俟交通部公路總局針對考驗員證照之檢定考試費用提出說明，並於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)字第1078600140號函報立法院在案。
(十二)	第3代公路監理資訊系統係自101年9月開始建置，至103年12月完成，總經費18億5,384萬6千元，近年來系統維運等費用約2億元。國家發展委員會於100年7月針對第3代公路監理系統建置計畫所提審查意見：「建請協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用。」配合使用牌照稅稽徵作業改變，107年度將由地方政府全面自行辦理，106年度已分攤介接系統程式修改與維護費用1,564萬元，107年度預計分攤經費2,230萬元；其餘介接本系統者眾，分攤系統維運經費尚無共識，尚	本案書面報告交通部業於107年3月14日以交路(一)字第1078600159號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	待溝通協調。由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—業務費」之辦理第3代公路監理資訊系統維運等費用編列1億9,805萬元及第3代公路監理資訊系統服務能量提升計畫—獨立驗證及確認委外服務編列700萬元凍結十分之一，待交通部公路總局研議讓本系統使用者，參照國發會建議，建立完整經費分攤原則，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(十三)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—設備及投資」編列1億1,719萬6千元，其中用途包括硬體設備費、軟體購置費、系統開發費等，其硬體設備費預計購買電腦、筆記型電腦、印表機等，然而其中有關電腦、筆電等編列之預算單價偏高，甚至部分項目單價高於一般網路購買價，雖然差價不高，但積少成多，為節少開支，相關預算編列應更加謹慎，爰此，凍結「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—設備及投資—硬體設備費」編列6,590萬8千元之十分之一，待交通部公路總局於1個月內針對未來如何添購物美價廉之設備向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月5日以交資(一)字第1078600131號函報立法院在案。
(十四)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—設備及投資」編列硬體設備費2,428萬8千元(不含「第3代公路監理資訊系統服務量能提升計畫」硬體擴充4,162萬元)，辦理個人電腦630台、筆記型電腦20台以及其他印表機等電腦與電腦周邊設備之採購，但106年度公路總局法定預算中已經進行個人電腦566台、筆記型電腦42台及其他印表機等電腦與電腦周邊設備之採購。鑑於本案電腦採購量龐大，在政府有限資源下應該擷節政府開支，爰凍結前揭硬體設備費2,428萬8千元(不含「第3代公路監理資訊系統服務量能提升計畫」硬體擴充4,162萬元)之十分之一，俟交通部公路總局就其電腦及其周邊設備需求進行盤點、列出採購計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月5日以交資(一)字第1078600128號函報立法院在案。
(十五)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元，較106年度增加3億4,416萬7千元，然而106年度該項預算立法院交	本案書面報告交通部業於107年3月14日以交路(一)字第1078600174號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>通委員會已於105年審查時刪減3,000萬元在案，另依據審計部105年度審查報告指出公路公共運輸量105年的目標值約為14億4,800萬人，但實際達成的公路公共運輸量只有約12億2,200萬人，而106年竟將公路公共運輸量下修至12億2,600萬人，顯見公路總局對公路公共運輸量增加並無信心，相關預算似無增加之必要，爰此，交通部公路總局及所屬107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39億3,497萬9千元凍結十分之一，待交通部公路總局針對公路公共運輸量提升提出改善方案，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	
(十六)	<p>有鑑於交通部公路總局及所屬107年度預算於「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2年經費39億3,497萬9千元。經查：推升計畫尚有部分項目未完成，如臺鐵局多卡電子票證整合計畫等；另該項計畫經審計部指陳多項執行缺失，容有待檢討改善。又發展計畫之2案件延宕多年，且未獲行政院主計總處同意保留者，宜儘速收回撥付款項，以期有效提升公路公共運輸環境及服務品質。為免虛耗公帑，爰凍結該預算39億3,497萬9千元之十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月14日以交路(一)字第1078600198號函報立法院在案。</p>
(十七)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算第2目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元，其中包括高達38億4,875萬2千元的獎補助費，以補(捐)助各地方政府及國內團體，為106至109年的4年計畫。經查，「公路公共運輸多元推升計畫」是希望透過公共政策引導及穩定的資源投入，明定各項績效指標及其目標值，藉以達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏遠地區公共運輸不便問題，以及避免都會區交通壅塞問題惡化等目標。本項計畫獎補助金額龐大，補助項目繁多，但公路總局未公布對於各地方政府及個人團體補助詳細明細，也未定期公布績效指標達成情形，不利民眾了解本項計畫實際執行情形以及所達到的成效。爰「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元凍結十分之一，俟交通部公路總局就「公路公共運輸多元推升計畫」執行現況，並定期公布補助明細與績效指標達成情形，向立法院交通</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600169號函報立法院在案。</p>

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	委員會提出書面報告後，始得動支。	
(十八)	近年觀光旅遊風氣盛行，帶動遊覽車使用需求，惟遊覽車事故頻傳，客運安全應予正視。交通部公路總局雖提出公路公共運輸多元提升（106—109）四年期計畫，然106年截至9月底之遊覽車事故死亡人數卻創下近年新高。針對老舊大客車車身結構強度安全，交通部公路總局應儘速研議並訂定汰換規定、加強管理機制，以確保乘客安全。爰針對交通部公路總局及所屬107年度預算歲出第2目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」分支計畫編列39億3,497萬9千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局就施行成效及計畫目標，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月16日以交路(一)字第1078600190號函報立法院在案。
(十九)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」補助直轄市及各縣市政府辦理公路公共運輸多元推升等事項編列26億7,505萬2千元。其中有關多元資源整合、多元協作、多元行銷等子項目，僅有口號卻無說明實際執行項目。爰此，該筆預算編列26億7,505萬2千元凍結十分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600172號函報立法院在案。
(二十)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元。該計畫較106年度35億元增加3億餘元，其中對直轄市政府補助17億6,553萬4千元，較106年度15億5,317萬8千元，增加2億元，惟直轄市政府公路品質已比其他各縣市之補助較高，補助其他縣市僅分別佔8億餘元（對台灣省各縣市之補助）、1億餘元（對福建省各縣之補助），顯然有拉大城鄉差距之疑慮。爰此，「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元凍結十分之一，俟交通部公路總局針對我國非直轄市之各縣市公共運輸多元推升計畫提出縮減城鄉差距之書面報告，送交立法院交通委員會後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600167號函報立法院在案。
(二十一)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元，然其中「獎補助費」編列38億4,875萬2千元，較106年度36億0,560萬	本案書面報告交通部業於107年3月14日以交路(一)字第1078600168號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	元增加2億4,315萬2千元，然比對106年度該項目皆未新增計畫，故凍結「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」38億4,875萬2千元之十分之一，俟交通部公路總局於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(二十二)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」編列38億4,875萬2千元，但其獎補助內容，除了冠上多元二字外，並無其他實質說明內容。審查106年度此項預算時，即要求對於何謂多元服務供給、多元需求整合、多元資訊整合、多元方案加值、多元協作、多元行銷提出具體方案及成果，但均未提出。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出106年此項獎補助所有明細及成果評析書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月14日以交路(一)字第1078600173號函報立法院在案。
(二十三)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」補助直轄市及縣市政府辦理公路公共運輸多元推升等事項編列26億7,505萬2千元。考量目前我國捷運建設集中於大台北地區，中南部及花東地區因欠缺捷運或捷運路網尚未普及，大多仰賴鐵路及公路運輸，因此本項經費應優先補助大台北地區以外縣市公共運輸間之轉乘，以提高公共運輸使用率，爰凍結該筆預算十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月13日以交路(一)字第1078600171號函報立法院在案。
(二十四)	有鑑於交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」之多元資訊整合—車輛資訊整合、場站資訊整合、資訊整合應用等方案補助編列3億1,900萬元，辦理「多元資訊整合」行動方案，包括車輛資訊整合、場站資訊整合及資訊運用整合等措施。經查：近年來遊覽車事故及傷亡人數不少，事故頻傳且106年度截至9月底事故死亡人數已創近年新高，公路總局雖陸續提出多項改進措施因應，惟相關配套措施仍有欠周妥，如交通部已強制遊覽車裝置全球衛星定位系統並介接資訊平台，但公路總局尚未完成資訊平台之規劃建置，允應強化遊覽車之相關管理機制。爰該項預算編列經費3億1,900萬元凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出	本案書面報告交通部業於107年3月21日以交路(一)字第1078600195號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	書面檢討報告後，始得動支。	
(二十五)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」關於多元資訊整合—車輛資訊整合、場站資訊整合、資訊整合應用等方案補助編列3億1,900萬元，預計辦理補助建置動態資訊系統、動態資訊系統行銷、智慧型候車設施及公車動態顯示器等業務。但遊覽車事故卻仍然頻傳，顯示公路總局提出之各項改進措施的相關配套措施仍有欠周妥。同時，經審計部105年度審核報告，也指出了多項缺失，如：衍生業者不易管理靠行遊覽車駕駛，未能保障乘車旅客及行車安全等問題、服務品質不佳業者也未能主動改善。且交通部已修正汽車運輸業管理規則，強制遊覽車裝置全球衛星定位系統並介接資訊平台，公路總局卻未完成資訊平台之規劃建置，又不能善用現有遊覽車資訊平台權限加強查核駕駛工時狀況，不利遊覽車行車安全管理及確保民眾搭乘安全等，都有待改善。爰凍結該筆預算之十分之一，待交通部公路總局檢討各項相關配套措施，提出改進方案，並於立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月23日以交路(一)字第1078600191號函報立法院在案。
(二十六)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」編列38億4,875萬2千元，其中包含公路公共運輸間轉乘補貼所需經費2億7,000萬元，經查近年辦理公共運輸轉乘優惠活動之執行情形欠佳，例如105年度花東電子票證搭乘鐵路轉乘公車票價優惠作業」執行率僅61.43%；106年度又新增補助雙北公車雙向轉乘優惠及國慶連續假期國道客運票價優惠2項計畫(共3項計畫)，迄今補助作業尚未完成；107年度較106年度增列1億1,900萬元，共補助辦理5項計畫，有鑑於過去計畫執行率欠佳，顯見該補助方案並未真正合乎民眾需求，故107年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」編列38億4,875萬2千元凍結十分之一，針對公路公共運輸間轉乘補貼計畫執行率欠佳之情形，待交通部公路總局於3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。	本案書面報告交通部業於107年3月14日以交路(一)字第1078600170號函報立法院在案。
(二十七)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫」編列	本案書面報告交通部業於107年3月7日以交路(一)字第1078600148號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	360億1,736萬5千元，其中「公路系統新建及改善計畫」之金門大橋建設計畫執行率僅55.43%，執行率低落，顯見其計畫執行有待檢討。且近年快速道路事故頻繁，同路段發生相同類型事故層出不窮，然公路總局並未將此數據及改善納入智慧運輸系統發展建設計畫，故該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(二十八)	交通部公路總局及所屬107年度「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列預算296億9,635萬9千元，相關預算係用於公路改善、橋梁整建等用途，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，相關預算編列應更加謹慎，爰此，公路總局107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列296億9,635萬9千元凍結十分之一，待交通部公路總局於1個月內就公路系統新建及改善計畫之執行進度及改善狀況向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600121號函報立法院在案。
(二十九)	交通部公路總局及所屬107年度「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列預算296億9,635萬9千元，用於辦理省道新建及改善等費用。惟相關重大建設如金門大橋、淡江大橋等重大橋梁計畫屢有變更計畫及工程進度延宕情形，顯見該項業務執行有待加強。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局於3個月內就該計畫執行成效及相關重大橋梁工程採購狀況向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600122號函報立法院在案。
(三十)	目前台灣道路的開闢與拓寬競爭型計畫，交通系統建設應該是有計畫性且系統性的交通整合與基礎建設相互配合，但卻常因交通流量評估錯誤或因人為需求，為了讓人民生活加值以及協助地方建構完善道路網絡，過程中應該有公民參與的空間，然公路總局至106年仍未回應國人期待，道路新建拓寬雖已開始考量生態保育的議題，但仍引發諸多爭議，虛耗社會能量。「苗栗生活圈計畫」為上位整體規劃，若未考量到檢討機制，重新評估後續因應，如何做到前端審查嚴格把關(審查委員的全面性與專業性)，後端落實檢討機制，以達國家永續發展的目標。請公路總局要針對「生活圈道路交通系統建設計畫」相關補助	本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600132號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>要點修正提供意見，並作適當調整，方能全力推動後續工作。故交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—獎補助費」編列63億6,866萬1千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局就有關生活圈計畫補助要點，提出重新評估調整計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	
(三十一)	<p>交通部公路總局及所屬107年度歲出預算第3目「公路建設及改善計畫」第1節「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年（104—107）計畫63億9,684萬6千元，為104至107年之4年計畫。經查，「生活圈道路系統建設計畫」是協助地方政府配合都市發展及運輸政策，建構完整之生活圈路網，並改善危險瓶頸路段、提高用路人行車安全。但由於本項計畫用地取得不易、行政作業繁雜，地方政府無法按進度進行，公路總局截至107年度止只能爭取到199億0,501萬8千元，與計畫所規劃的總經費的300億元減少100億9,498萬2千元，將不利地方生活圈道路交通系統的建構及危險瓶頸路段的改善。爰凍結「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年（104—107）計畫」預算63億9,684萬6千元之十分之一，俟交通部公路總局就本計畫執行情形、遭遇困境，如何協助提高地方政府執行能力，以及未來4年生活圈道路系統建構與危險瓶頸路段改善規劃，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路(一)字第1078600133號函報立法院在案。</p>
(三十二)	<p>交通部公路總局就生活圈道路交通系統建設提出（104—107）4年期計畫，然新北市淡水及北海岸地區長期以來聯外交通不便，通往市區之聯絡道路亦不完善，造成上下班交通堵塞情形嚴重，連續假日之道路服務水準更是低落。此計畫執行至最終年度卻仍未見明顯改善，爰針對交通部公路總局及所屬107年度預算第3目「公路建設及改善計畫」第1節「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下編列「生活圈道路交通系統建設計畫」經費63億9,684萬6千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局就淡水北海岸地區路網改善及瓶頸路段疏通之相關計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月7日以交路(一)字第1078600134號函報立法院在案。</p>
(三十三)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)</p>

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列70億元辦理西濱快速公路後續建設計畫。經查，西濱台中大甲大安段平交路口高架化工程預定107年完工，然而工程設計之初與地方需求已有落差，動線紊亂造成交通事故頻傳，且工程可能造成當地淹水。爰凍結該預算十分之一，待交通部公路總局參酌地方民意，就後續改善工程規劃向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>字第1078600149號函報立法院在案。</p>
(三十四)	<p>有鑑於交通部公路總局及所屬107年度預算於「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」，分別編列「金門大橋建設計畫」8億7,600萬元及「淡江大橋及其連絡道路建設工程計畫」9億元。經查：近年來「金門大橋建設計畫」及「淡江大橋及其連絡道路建設工程計畫」屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生，且大幅增加政府未來經費負擔；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、財務規劃及計畫執行，宜事先確實審查力求周延並積極執行與控管。爰凍結上開2項計畫編列合計經費17億7,600萬元之十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)字第1078600146號函報立法院在案。</p>
(三十五)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算第3目「公路建設及改善計畫」項下第1節「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」，編列6.省道改善計畫46億6,921萬4千元，為102至107年的6年計畫。經查，過去本項計畫發生從其他計畫移緩濟急、流用經費的情事，雖然流入的經費仍然維持在總經費額度內，在年度經費有賸餘時也會歸還流用經費，但仍不利其他計畫的執行；另外，本計畫102至106年度已編列202億1,513萬7千元，加上107年度所編列46億6,921萬4千元，合計248億8,434萬1千元，較計畫總經費241億6,335萬1千元多出7億2,100萬元，公路總局現正修改計畫內容，但還沒有經過行政院核定，計畫修改未經核定就已經編列相關預算，實屬不當。爰凍結省道改善計畫預算46億6,921萬4千元之十分之一，俟交通部公路總局就省道改善計畫執行情形、經費流用、歸回情形，以及計畫修正情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)字第1078600124號函報立法院在案。</p>
(三十六)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路自字</p>

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之『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2億4,396萬4千元，該項計畫期程為104至107年，總預算超過10億元，然而近年來有關自行車之相關交通事故無明顯改善，且交通部也表示因為事故增加因此特別編列專款檢討相關法規，顯見自行車友善環境路網建置成效不彰，且始終著重在路網硬體建設，忽略軟體行車秩序之建立，另依自行車友反應，相關路段改善成效不佳，部分路段過於險峻，爰此，交通部公路總局107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之『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』凍結十分之一，待交通部公路總局於1個月內就自行車友善路網建置之執行狀況及險峻路段改善向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>第1078600127號函報立法院在案。</p>
(三十七)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列296億9,635萬9千元，其中編列2億4,396萬4千元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。有鑑於近年來分享單車盛行，自行購車之單車族也大量增加，相關車禍事故也隨之提升，且環島路線中，仍有部分路段自行車與大貨車必須共道而行，未能達成友善環境路網。爰凍結該筆預算經費十分之一，俟交通部公路總局將上述情況予以改善，並於3個月內向立法院交通委員會提供書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路自(一)字第1078600138號函報立法院在案。</p>
(三十八)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之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2億4,396萬4千元，然環島1號線仍有許多標示不清、與汽機車共用道路等問題，且其中編列「委辦費」1,696萬4千元，供觀光局辦理自行車經典路網宣傳活動推廣及運研所辦理全國路網系統研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置，然觀光局已有觀光發展基金可作相關行銷推廣使用，運輸研究所該項業務亦與交通部相關業務有重複編列之嫌，故凍結交通部公路總局107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路自(一)字第1078600137號函報立法院在案。</p>

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>養護計畫—公路系統新建及改善計畫」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2億4,396萬4千元之十分之一，俟交通部公路總局於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	
(三十九)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—智慧運輸系統發展建設計畫」編列1億5,410萬元，該計畫總經費2億5,400萬元，計畫期程自107至109年，係為辦理「優化快速公路交通資訊涵蓋面」及「國道替代道路即時路況資訊系統」2計畫，有鑑於快速道路、國道皆為我國城際間重要運輸公路，又每逢連假國道壅塞情形嚴重，又106年1至9月國道事故死亡人數較105年同期暴增88.89%，因此精準掌握路況以利改設法解決壅塞情形、減少交通事故有其必要，惟該計畫為繼續性計畫，預算書中卻未揭示各年度預算配置，故凍結該預算編列1億5,410萬元之十分之一，俟交通部公路總局針對該計畫各年度預算配置、計畫內容及預期效益等問題，於3個月內向立法院交通委員會提送書面報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月9日以交科(一)字第1078600189號函報立法院在案。</p>
(四十)	<p>有鑑於交通部公路總局及所屬107年度預算於「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」，新增編列「智慧運輸系統發展建設計畫」第1年經費1億5,410萬元。經查：按公路總局107年度預算書所載，智慧運輸系統發展建設計畫之總經費2億5,400萬元，期程107至109年度，107年度編列預算1億5,410萬元，辦理「優化快速公路交通資訊涵蓋面」等2項業務；惟相關工程均已於106年度分別開工辦理，所需經費1億0,100萬元編列於交通部，107年度經費改列於公路總局，該局預算書應將智慧運輸系統發展建設計畫之所屬分計畫名稱，及106年度相關資訊予以補述，以符預算法繼續經費之規定，俾利資訊完整表達。爰凍結該項計畫編列經費1億5,410萬元之十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面補充報告後，始得動支。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月9日以交科(一)字第1078600187號函報立法院在案。</p>
(四十一)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之「智慧運輸系統發展建設計畫」，預計辦理之「優化快速公路交通資訊</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月9日以交科(一)字第1078600186號函報立法院在案。</p>

決議、附帶決議及注意事項	內容	辨理情形
	<p>涵蓋面」及「國道替代道路即時路況資訊系統」2子計畫，依據預算法對繼續經費之相關規定，預算法第5條第1項第1款規定：「歲定經費，以一會計年度為限。」同項第2款規定：「繼續經費，依設定之條件或期限，分期繼續支用。」同法第39條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」但公路總局及所屬107年度預算書只有載明，智慧運輸系統發展建設計畫之總經費2億5,400萬元，期程107至109年度，107年度編列預算1億5,410萬元，其餘細項皆無說明，難以評估計畫內容與所需經費，爰此，交通部公路總局及所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之「智慧運輸系統發展建設計畫」編列之1億5,410萬元凍結十分之一，待交通部公路總局補足預算書資訊，符合預算法繼續經費之規定，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	
(四十二)	<p>107年度交通部公路總局及所屬歲出預算第3目「公路建設及改善計畫」第1節「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」項下編列63億2,100萬6千元。其中「委辦費」編列蘇花改通車路段（蘇澳—東澳段）之交控中心委外營運費用5,030萬6千元，而本項6年5.6億的人力委外案，得標的廠商就是當初為公路總局設計委外招標文件的工程顧問公司。公路總局依「政府採購法施行細則」第38條第2項「前項第一款（提供規劃、設計服務之廠商，於依該規劃、設計結果辦理之採購）及第二款（代擬招標文件之廠商，於依該招標文件辦理之採購）之情形，於無利益衝突或無不公平競爭之虞，經機關同意者，得不適用於後續辦理之採購」規定，認定本案沒有利益衝突、不公平競爭的問題，但是「公路養護計畫」經費高達63億2,100萬6千元，其中「公共建設及設施費」就達50億5,528萬6千元，如果「政府採購法施行細則」第38條第2項的例外規定被濫用，則同條第1項有關利益迴避之原則就如同虛設。爰就交通部公路總局及所屬歲出預算第3目「公路建設及改善計畫」第1節「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」項下編列之63億2,100萬6千元凍結十分之一，俟交通部公路總局就工程招標如</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月31日以交路(一)字第1078600239號函報立法院在案。</p>

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	何避免利益輸送、落實利益迴避，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(四十三)	交通部公路總局及其所屬107年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫」編列63億2,100萬6千元，辦理公路重點養護與一般養護等計畫。由於機車具有經濟、方便等特質，長期以來受到民眾青睞，目前全台灣機車總數已達1,367萬輛，也凸顯國內對於機車族用路安全保障之重要性。然而據內政部警政署之統計資料，105年交通事故死傷總人數40萬5,510人，其中機車肇事事務死傷人數高達22萬8,724人（佔56.46%），顯見除了道路交通安全宣導外，道路交通安全品質仍有改善空間。查台灣目前常見、通用道路標線防滑係數僅有45bpm，道路標線防滑係數不足容易導致機車騎士因打滑發生車禍，更平添雨天行車意外之風險；另人孔蓋之防滑程度以及鋪設問題，亦使路面高底不平進而增加道路安全之隱憂。爰此，凍結該預算之十分之一，待交通部公路總局提出全台道路標線防滑係數及人孔蓋鋪設提出具體之改善計畫、管理策略，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於107年3月8日以交路(一)字第1078600144號函報立法院在案。
(四十四)	近年來臺灣中部地區都市快速發展，人口大幅移入並穩定成長。然而目前除軌道規劃仍不符實際之運輸需求外，公路客運之運輸機能亦有限。經查花東地區現已推行軌道運輸及公路客運之轉乘優惠方案，藉以提高民眾利用大眾交通工具之比例。為求符合中部地區經濟發展之情形，並同時降低私人載具等移動污染源之環境影響，實應儘速針對中部地區既有軌道與公路客運形成低碳交通運輸網一事，規劃轉乘優惠等具體對策，提供誘因以吸引民眾多加利用大眾交通工具。爰此，交通部公路總局應於2個月內向立法院交通委員會提出相關補助措施之規劃，俾利中部區域交通運輸現況之改善。	本案書面報告交通部業於107年8月14日以交路(一)字第1078600520號函報立法院在案。
(四十五)	交通部公路總局監理單位統籌辦理全國各項汽機車監理業務，提供民眾驗車考照等監理相關服務，並以提供優質公路監理服務為其業務目標。經查「車輛檢驗人員的服務態度」滿意度相對較低，該局亦自行評估應加強車檢人員之服務訓練。次查各地監理站所之監理人員於驗車時亦多有主觀判斷之情事，常未輔有專業儀器且未有標準作業流程，日前更因排氣管等汽機車部品設備改	本案書面報告交通部業於107年3月12日以交路(一)字第1078600151號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	裝檢驗複驗問題，引發大批民怨及風波不斷。爰此，交通部公路總局應於2個月內針對全國各地監理站目前汽機車驗車作業進行檢討，建立標準檢驗流程，培養車檢人員專業服務，俾利便民服務之有效落實。	
(四十六)	近年來成本低的新創產業吸引不少青年作為投入創業，如廂式平頭小貨車變更（俗稱行動餐車）的活化利用，除了加入節慶活動增加特色之外，亦帶動青年打造出特殊餐車的文創潮流。雖因應行動餐車之實務需求，交通部公路總局曾於103年2月13日邀集相關單位開會並辦理實車會勘，並於103年9月30日曾修訂相關規定；然而涉及車身規格變更等車輛行車安全之檢驗要求，交通部公路總局迄今尚未依據車輛規格明訂出相關安全標準，以致行動餐車之活化利用有限。爰此，交通部公路總局應於2個月內針對行動餐車涉及車身規格變更之規定儘速研議修正，俾利餐車產業及青年創業之發展。	本案書面報告交通部業於107年3月12日以交路(一)字第1078600163號函報立法院在案。
(四十七)	查106年年初國道3號遊覽車翻覆事件發生後，交通部106年4月14日發布新聞稿表示將邀集具運輸、車輛、觀光領域專長之學者專家組成「遊覽車安全策進作為專家學者諮詢小組」，定期召開會議審視產業結構並提供遊覽車及旅遊安全改善對策之諮詢，以作為行政部門管理制度後續檢討之依據；行政院並於5月19日表示將進行靠行制度檢討，落實汰劣機制之改革。復查，監察院於106年10月17日針對此案向交通部、公路總局、觀光局與勞動部等相關權責機關提出糾正，認為有關單位未能依法落實查核及處罰，導致運輸業監督管理制度出現漏洞，有重大違失。惟查交通部雖曾承諾將儘速檢討現行遊覽車司機靠行管理制度，以彌補監理強度不足，並改善運輸業司機勞動條件不佳等問題；然至今仍未見公路總局針對靠行制度提出管理之具體修法方向與時程規劃。爰此，交通部公路總局應儘速於2個月內提出具體之運輸業靠行管理對策，並向立法院交通委員會提出書面報告，俾以改善國內運輸產業環境，以保障從業人員及消費者權益。	本案書面報告交通部業於107年4月17日以交路(一)字第1078600296號函報立法院在案。
(四十八)	淡江大橋及其連絡道路建設計畫原於87年7月完成規劃，88年11月通過環境影響評估，於103年1月15日經行政院核定，計畫總額154.3億元。本計畫工程區分為3標，第2標（八里端引橋、八里端匝道、八里新店線匝道、淡水端平面道路及明	本案書面報告交通部業於107年3月6日以交路(一)字第1078600150號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	挖覆蓋隧道段) 實際進度22.2%，預計109年2月完工，第3標(主橋、八里端匝道及淡水端匝環道)於105年11月4日上網公告招標，惟截至106年8月25日止，已經5度流標，尚未完成工程發包作業。而後因施工困難，公路總局研提之修正計畫經費總額提高至211.94億元(增加57.64億元)，計畫期程預計延長至112年，且尚未經行政院核定，恐難施行，未來狀況也存變數，交通部公路總局應好好檢討，審視自身能力。	
(四十九)	金門大橋建設計畫於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，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於104年又有第2次修正計畫，計畫期程延長至107年6月。第2期工程又因施工期間發生多起工安意外，且承商履約能力不足，使國道新建工程局自105年6月29日起終止契約並接管工地，另案招標辦理，並於同年11月28日決標及12月28日開工。本案截至106年度，已累計預算數21.17億元，截至106年7月底累計執行數才16.77億元；且依照本計畫修正草案，期程預計再展延至110年6月，總經費將多增加17.82億元，而且第3次修正計畫也尚未經行政院核定，恐難施行，未來狀況也存變數，請交通部公路總局研議討論後，審慎評估執行能力。	本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路(一)字第1078600145號函報立法院在案。
(五十)	伴隨國人休閒意識提升，以自行車為標的之相關觀光、遊憩活動，逐年成長。而位於花蓮兩大觀光景點「七星潭」與「太魯閣國家公園」之間的騎乘路線，因擁有得天獨厚的自然風光之優勢，成為自行車族首選的路線之一。然而，除了七星潭到三棧溪口之間尚可行走花193縣道稍較安全外，過懷恩橋後，自行車族便須行走台9線，方能抵達太魯閣國家公園；該路段危險性高，成為自行車觀光發展之隱憂。爰此，要求交通部公路總局會同相關主管機關，研議規劃七星潭—太魯閣國家公園之間的友善自行車道，以確保騎乘者的安全，促進地區觀光發展。	本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路自(一)字第1078600126號函報立法院在案。
(五十一)	97年行政院核定「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」，旨在提升台9線道路行駛安全性與穩定性，以回應東部民意「安全回家的路」之訴求。施工至今，除了「蘇澳—東澳」段將於106年底完工，預計於107年農曆春節前通車，「南澳—和平」段、「和中—大清水」段預定於108年通車外，	一、「東澳至南澳段交通改善策略評估」已於107年完成評估作業，將依本評估作業所擬定短、中期改善作為持續辦理各項改善事宜，亦將長期改善納入刻正辦理之蘇花公路東澳至南澳段改善可行性研究作業中評估，目前已委託台灣世曦工程公司辦理，預計109年完成可行性

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	<p>日前花東民意訴求改善之剩餘瓶頸路段，也都獲得交通部公路總局的正面回應。其中「東澳至南澳段交通改善策略評估」，預計於106年底完成；「蘇花公路大清水以南路段交通改善策略評估案」，也已於106年9月公告上網招標，預計106年11月完成發包作業，107年底將有初步成果。有鑑於蘇花公路之改善工作與規劃，已日趨完整，爰此，要求交通部公路總局，除了加速剩餘瓶頸路段之評估工作外，也應主動上網公布評估工作之辦理情形及進度，以讓花東居民知悉政府之施政方向。</p>	<p>研究，再依其成果續辦環評及建設計畫事宜。 二、「蘇花公路大清水以南路段交通改善策略評估」已完成期中階段作業，刻正辦理期末階段作業，預計108年中完成評估作業。未來亦將比照東澳至南澳段模式，依相關成果推動各項改善事宜。</p>
(五十二)	<p>交通部公路總局及所屬107年度預算編列獎補助費38億4,875萬2千元，旨在辦理公路公共運輸多元推升等事項，其中包含經營離島或偏遠地區之公路客運業營運虧損補貼7億1,000萬元。雖然交通部公路總局每年編列一定額度之預算補助客運公司經營偏鄉路線，但是因缺乏完善的規劃與管考工作，現行運輸制度已無法滿足民眾實際交通需求；空車、脫班、空汗等現象，已導致政府、業者、乘客三輸之現狀。亦即，偏鄉路線補貼政策雖然立意良善，但因管考工作不足，始終無法有效提升偏鄉公共運輸之機能。爰此，要求交通部公路總局應立即1.檢討經營離島或偏遠地區營運虧損之補貼制度；2.檢討過去5年補助與實際效益之落差；3.研議於當前補貼制度內納入年度效能提升（改善）計畫之作業規範。相關書面報告請於3個月內送交立法院交通委員會。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年8月3日以交路(一)字第1078600510號函報立法院在案。</p>
(五十三)	<p>東部地區因地理環境之因素，對外交通以鐵路運輸—北迴、南迴線—為主。民眾抵達花蓮（台東）後，除了可利用鐵路運輸繼續南下（北上）外，亦可選擇改以公路客運，通行於花東縱谷各鄉鎮之間。姑且不論當前公路客運之運輸網絡系統仍舊存在極大的問題，現在連最基本的鐵路、公路接駁時間、機制亦未能有效搭配，致使乘客常須耗費時間來轉乘，導致其交通權益受損。為提升東部地區大眾運輸交通之使用及促進觀光發展，爰此，要求交通部公路總局1.聯繫花東兩縣客運業者配合鐵路時刻，檢討公路客運時刻，以有效接駁。2.積極會同有關機關，依交通部所規劃推動之「智慧運輸系統發展建設計畫（106—109年）」，儘速啟動「花東智慧公共運輸資訊系統（app）」之建置工作，將花東現有之大眾運輸（鐵路、公路、空運、航運）進行整合，成為單一資訊平</p>	<p>花蓮客運已分別於105年3月及106年6月配合火車到站時刻調整公路客運班車時間，另花蓮客運「【1123】花蓮新站—花蓮總站—花蓮機場—花蓮新站」路線亦配合花蓮航空站國際及兩岸定期航班及國內定期航班調整時刻表；另臺東縣部分，近期臺鐵局於106年9月6日辦理南迴線列車改點，鼎東客運「【8172】臺東-臺東火車站」亦已調整班次，後又陸續配合臺鐵對號列車時刻表，於臺東火車站及知本火車站2大景點，調派火車發車及到站時刻共52班次配合。本局所轄管之花東兩縣公路客運除為滿足當地民眾就學（醫）及購物基本民行需求需於特定時刻行駛外，其餘皆已配合火車時刻抵達提供轉乘接駁，後續亦將督導相關業者持續精進，以符民需。另「花東智慧公共運輸資訊系統（app）」建置部分，非屬本局主管業務。</p>

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	台，為在地居民及外來遊客提供友善交通界面，提升花東地區公共運輸之效能。	
(五十四)	行政院於105年10月18日核定「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，專案辦理台9線花蓮剩餘路段之拓寬工程，以改善線形不佳之危險路段並降低車禍肇事率。該計畫有別於以往之工程思維，力求以「人本的安全景觀大道」為主軸，除了道路拓寬工程外，工程設計亦要求需考量現地條件、沿線特色風光、區域產業發展，並結合現有的自然生態景觀來進行設計及施工。有鑑於當前評估、規劃作業皆已戮力辦理中，爰此要求交通部公路總局：1. 針對路線之擇定及施工之方式，須主動與沿線居民進行溝通、說明，以降低爭議及工程對居民生活機能之影響。2. 應主動聯繫交通部觀光局、客家委員會（花東縱谷漫遊廊帶）、行政院農業委員會（前店後廠農產展示中心）等單位，整合相關計畫，以有效運用政府預算，期能創造地方發展之最大效益。	一、本計畫於規劃階段納入公民參與機制，並已完成5場居民工作坊聽取民眾意見，此外，亦對沿線居民拜訪，目前持續作業中。 二、本局第四區養護工程處已主動拜會觀光局縱管處，了解各相關計畫，後續將遵從委員建議，拜會客委會、農委會等單位。
(五十五)	鑑於宜蘭近年大力發展觀光，而觀光發展與交通的便利有直接關係，然目前宜蘭至桃園機場及桃園火車站間沒有巴士直達，對開發國際友人自由行、國內旅客、旅外同鄉等是非常大的障礙。又宜蘭有好山好水及知名小吃，為方便國際觀光客到訪宜蘭，也減少轉入台北都會區所造成的擁擠，爰要求交通部公路總局於2個月內向立法院交通委員會提出增設宜蘭至桃園機場客運路線之書面評估報告，俾有助提升我國之觀光效益。	本案書面報告交通部業於107年3月8日以交路(一)字第1078600182號函報立法院在案。
(五十六)	鑑於我國預計114年將邁入超高齡社會，營造高齡友善環境至為重要，政府有責及早規劃。為避免高齡駕駛所造成之高風險，公路總局也已訂有高齡駕駛的限制規定，對於老人家而言，勢必未來更仰賴公共運輸；但根據審計部105年度總決算的審核報告，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、屆時無法提供足夠友善之公共運輸服務，爰要求交通部公路總局應就規劃面再作檢討並於2個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。	本案書面報告交通部業於107年8月8日以交路(一)字第1078600508號函報立法院在案。
(五十七)	鑑於近年來遊覽車事故頻傳且106年度截至9月底事故死亡人數已創近年新高，我國大客車管理機制似已亮起紅燈。主管之公路總局雖陸續提出多項改進措施因應，惟相關配套措施仍有欠周妥	本案書面報告交通部業於107年3月15日以交路(一)字第1078600205號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>；又針對遊覽車事故不斷，監察院近10年內已向交通部及公路總局提出6次糾正，但仍未見真正有效措施，容有很大的改善空間。爰要求交通部督促交通部公路總局應就遊覽車管理建置滾動式檢討機制，並於2個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以強化未來相關管考。</p>	
(五十八)	<p>鑑於近年來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。又近10年來我國橋梁建設重大損毀案件眾多，修復及搶修經費也占有不少國家預算，爰要求交通部公路總局於2個月內向立法院交通委員會提出未來橋梁如何有效維護之書面檢討報告，俾確保民眾使用橋梁之安全。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月1日以交路(一)字第1078600105號函報立法院在案。</p>
(五十九)	<p>有鑑於我國許多重大公路工程如橋梁建設常位於海陸交會處、或為海風及海水鹽霧環境，其腐蝕破壞對我國橋梁建設造成嚴重威脅，雖以國外設計規範保護年限30到50年計算，然往往未到設計年限即發生腐蝕至鋼筋露出等等之情況，對公共建設品質影響甚巨。爰要求交通部公路總局針對未來相關橋梁建設，應配合交通部運輸研究所進行研議延長橋梁使用年限之新式工法，降低天然災害對橋梁建設之損害，並於半年內將相關改善報告送交立法院交通委員會。</p>	<p>本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600123號函報立法院在案。</p>
(六十)	<p>淡江大橋興建計畫，從103年動土開始進行各項工程迄今，然於106年上半年，最重要的主橋段工程，卻接連歷經5次流標，直至106年9月再次重新規劃標案正式上網公告，預計在11月中旬開標。目前淡江大橋計畫的修正與公告標案採同步進行，以爭取時效，爰請交通部加速相關程序，並促請行政院儘速核定修正計畫，以利淡江大橋後續工程進度。</p>	<p>有關淡江大橋修正計畫，本局已依行政院秘書長107年1月30日函意見檢討後，於107年3月29日將修正計畫書陳報交通部，交通部已於107年5月1日函陳行政院，行政院已於107年11月14日院臺交字第1070037808號函核定完成。</p>
(六十一)	<p>近年遊覽車事故頻傳，自102年度起至106年9月25日止，事故件數合計209件，死亡人數合計數高達98人，且106年死亡36人為近年最高，雖然交通部公路總局提出多項改善措施，仍無法遏止重大事故發生，有鑑於觀光旅遊風氣日盛，日、韓及新南向國家旅客至臺觀光人數也逐年增加</p>	<p>一、交通部及本局為強化遊覽車客運業監督管理及提升遊覽車安全作為，已分別從重建行政監理機制、健全業者安全管理責任、智慧化車輛設備及建立高齡遊覽車車輛退場機制等面向提出相關配套措施，以健全遊覽車管理。 二、對於遊覽車客運公司安全查核作業、路檢聯稽</p>

決議、附帶決議及注意事項	項次內	辦理情形
	，故交通部公路總局應針對事故肇事原因作查核與分析，並通盤檢討現行遊覽車管理機制，並加強稽核及管考作業，以有效提升遊覽車行車安全，確保乘客權益。	勤務、跨單位聯合稽查等，將持續滾動檢討執行成果，賡續朝落實公司治理及嚴格從業管理與分級分群管理及預警機制，推行各項策進行動方案，俾建立遊覽車產業營運安全新氣象。
(六十二)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路公共運輸多元推升計畫」編列39億3,497萬9千元，該計畫內容包含營運虧損補貼、鼓勵使用無障礙車輛、推動車輛汰舊換新等業務，惟該計畫105年度決算數達25.63億元，有多項計畫尚待完成，顯示執行率欠佳；又審計部於105年度審核報告指出該計畫相關補貼作業執行及業者營運管理情形未盡落實、公共運輸量未達預定績效目標等缺失，故交通部公路總局針對未完成項目應加速辦理，而對於計畫諸多缺失，應立即檢討並研擬措施改善。	針對各地方政府執行轉運站、候車亭、智慧型站牌建置及購置車輛等，因採購招標及建置作業期程較長、不易掌控等無法如期完成之計畫，本局已定期召開會議檢核各縣市政府進度異常落後之案件，並催請完成計畫後儘速申請結案，以提高執行率。
(六十三)	交通部公路總局及所屬107年度預算於「公路及監理業務管理」項下編列「汽車技術訓練」費用7,635萬3千元，其中包含受訓學員汽車修護技工執照及考驗員證照之檢定考試等相關作業費編列270萬元。有鑑於106年度本筆預算僅編列120萬元，107年度新編列考驗員證照之檢定考試，惟編列增加之情形並未提供說明。爰此，請交通部公路總局於1個月內提出詳細說明，並以書面報告送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路(一)字第1078600141號函報立法院在案。
(六十四)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路系統新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列296億9,635萬9千元，用於辦理省道新建及改善等費用。惟相關重大建設如金門大橋、淡江大橋等重大橋梁計畫屢有變更計畫及工程進度延宕情形，顯見該項業務執行有待加強。爰此，請交通部公路總局於3個月內就該計畫執行成效及相關重大橋梁工程採購狀況提出書面報告，送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600114號函報立法院在案。
(六十五)	有鑑於我國許多重大公路工程如橋梁建設常位於海陸交會處、或為海風及海水鹽霧環境，其腐蝕破壞對我國橋梁建設造成嚴重威脅，雖以國外設計規範保護年限30到50年計算，然往往未到設計年限即發生腐蝕至鋼筋露出等等之情況，對公共建設品質及行車安全影響甚巨。爰此，要求交通部公路總局針對未來相關橋梁建設，應配合交通部運輸研究所進行研議延長橋梁之使用年限，降低天然因素對橋梁建設之損害，並於3個月	本案書面報告交通部業於107年3月1日以交路(一)字第1078600107號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項		辨 理 情 形
項 次	內 容	
	內提出相關改善計畫以書面方式送交立法院交通委員會。	
(六十六)	交通部公路總局及所屬107年度預算「公路系統新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列296億9,635萬9千元，相關預算係用於公路改善、橋梁整建等用途，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，相關預算編列應更加謹慎，爰此，請交通部公路總局於3個月內提出「公路系統新建及改善計畫」之執行進度及改善狀況提出報告，並以書面方式送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於107年3月1日以交路(一)字第1078600120號函報立法院在案。
(六十七)	交通部公路總局及所屬107年度預算「勞務承攬」編列11億5,790萬4千元，預計進用2,684名勞務承攬人力，較106年度增加3,478萬2千元，增加進用25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，甚至產生薪資階層化等問題。爰此，請交通部公路總局於3個月內針對用人方式及勞務承攬增加因素及勞務承攬勞工權益改善計畫，並以書面方式送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於107年3月7日以交路(一)字第1078600157號函報立法院在案。
(六十八)	交通部公路總局及所屬預算中，其「公路新建及養護計畫」，107年度預算規模即高達360億元。其早期預算編列，尚有區分新建、養護不同科目，但近年來卻為預算流用方便性，而將新建、養護列為同一科目。然新建是屬新興計畫，其各項計畫均應有一定程序編列預算，不僅不應與養護科目編列於同一科目，其各項新建計畫亦均應為單一科目，才能控管預算支出與執行。另養護項目，因台灣地區天災繁多，故養護預算間相互流用實為現實中不得不然之必要措施。惟為因應天災事故之養護流用亦應有一定限制，而非漫無限制。爰要求交通部公路總局新建及養護計畫之經費流用，應於3個月內訂定一套完整明白之規定，以茲遵循。	本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600119號函報立法院在案。
(六十九)	按刻溝輪胎係指可供再刻花紋的載重汽車輪胎或超里程輪胎或載重輪胎，輪胎的胎面必需有足夠厚度的基部膠，可供再刻花紋的載重汽車輪胎，現已經成為歐盟要求輪胎標準，以提昇道路交通安全並降低對環境的影響。但交通單位認為與現行法規不符，屢與翻修胎混為一談，經濟部標準檢驗局CNS 亦有輪胎可標示刻溝字樣。請交通部公路總局體認使用刻溝胎係為符合環保要求	本案書面報告交通部業於107年3月12日以交路(一)字第1078600165號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	之國際潮流，應與相關單位及業者於一定期間內完成討論相關可安全使用之配套措施及輔導方式。	
(七十)	「公路公共運輸多元推升計畫」總經費150億元，主要是希望透過公共政策引導及穩定的資源投入，明定各項績效指標及其目標值，藉以達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏遠地區公共運輸不便問題，以及避免都會區交通壅塞問題惡化等目標，其中偏遠地區公共運輸不便問題應是本項計畫所要改善的重點。但本計畫107年度編列38億4,875萬2千元的獎補助費中，對直轄市政府的補助達17億6,553萬4千元，對於六都之外的縣市與金、馬的補助分別只有8億0,251萬6千元、1億0,700萬2千元，政府資源的分配實欠妥當，更拉大城鄉之間關於公共運輸系統建置的落差。爰要求交通部公路總局重新檢討本項計畫經費分配方式，協助位處偏遠地區之地方政府提出妥適可行的計畫，未來偏鄉地區應獲得更多中央政府補助，於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告。	本案書面報告交通部業於107年3月15日以交路(一)字第1078600208號函報立法院在案。
(七十一)	台灣已經步入高齡化社會，年長者由於眼力、聽力等身體機能的退化及反應能力變差，容易變成交通事故中的肇事者與受害者。如據交通部統計，A1類道路交通事故死亡人數中，年滿65歲以上者人數已由97年的26.39%增長至105年度的31.17%；又如據警政署的統計，105年度的A1類道路交通事故中，65歲以上的肇事者計305人，占19.61%，僅次於18—29歲的352件(22.64%)。爰要求交通部公路總局因應高齡化社會，就如何提供年長者友善、方便且安全的交通環境，於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告。	本案書面報告交通部業於107年3月20日以交路(一)字第1078600209號函報立法院在案。
(七十二)	為設置在屏東縣佳冬鄉台1線上的戰備跑道，是唯一設在省道的非封閉型戰備跑道，卻因規定，不得裝設路燈，導致入夜後車禍頻傳，日前更驚傳因夜間視線不佳而遭遇車禍的老人家，竟又遭6、7部不知情的車輛一再輾過的慘狀。爰要求交通部公路總局就佳冬戰備跑道上用路人生命安全的維護，儘速依行車安全需求設置路燈及其他安全警示設施等，於1個月向立法院交通委員會提出書面報告。	本案書面報告交通部業於107年3月5日以交路(一)字第1078600139號函報立法院在案。
(七十三)	由於恆春半島觀光人次增加，客運業者逐年增加營運班次，屏東恆春轉運站現有腹地不足，再加	一、本局於106年7月主動洽財政部國有財產署南區分署屏東辦事處查詢提供適合監工站遷建之

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	上客運業者與恆春鎮公所租約業已到期，因此有另外擇地設置轉運站之必要。屏東縣政府目前規劃以交通部公路總局第三區養護工程處楓港工務段恆春監工站土地做為恆春轉運站新址，但是遇到恆春監工站應該遷往何處的問題。目前，屏東縣政府已依公路總局所提篩選條件清查恆春鎮內適合原監工站遷移之土地，交通部公路總局亦應主動儘速提出適宜土地以供原監工站遷建，以利恆春轉運新站的設置。	土地，經該處函復無適當之國有土地可供監工站遷建。 二、屏東縣政府106年8月23日函請本局提供監工站遷建條件俾協助尋覓公有土地，本局已將所需基地條件，於106年9月29日函復提供予屏東縣政府尋覓參考。 三、決議部分遵照辦理並持續評估。
新增(一)	公路總局及所屬107年度預算第1目「一般行政」編列45億8,304萬9千元，扣除人事費及法定支出外，併同委員會通過決議合凍十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。	本案業經107年7月2日立法院第9屆第5會期第1次臨時會交通委員會第1次全體委員會議，決議同意動支。
新增(二)	公路總局及所屬107年度預算第4目「一般建築及設備」編列1億0,489萬4千元，併同委員會通過決議合凍十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。	本案業經107年7月2日立法院第9屆第5會期第1次臨時會交通委員會第1次全體委員會議，決議同意動支。
新增(三)	經查，截至106年11月為止，營業用大貨車已註銷牌照車輛數有46,867張，其中卻有22,416張牌照尚未繳回，未繳回比率高達47.83%，將近五成的牌照未繳回。顯示公路總局對牌照追繳業務等監理作業盡付闕如，要求交通部公路總局向立法院交通委員會提出檢討改善書面報告。	本案書面報告交通部業於107年3月9日以交路(一)字第1078600164號函報立法院在案。
新增(四)	經查，公路總局前年度之公路公共運輸推昇計畫執行缺失與未完成項目應檢討改善；另發展計畫之2案件延宕多年，且未獲行政院主計總處同意保留者，宜儘速收回撥付款項，以期有效提升公路公共運輸環境及服務品質，要求公路總局向立法院交通委員會提出檢討改善書面報告。	本案書面報告交通部業於107年8月7日以交路(一)字第1078600509號函報立法院在案。
新增(五)	經查，公路總局107年度新增「智慧運輸系統發展建設計畫」1億5,410萬元，辦理「優化快速公路交通資訊涵蓋面」等2子計畫，鑑於高、快速道路及國道替代道路為我國城際運輸重要公路，相關路況監控設備及資訊系統應妥為規劃及設置，俾利提升路況資訊掌握，以利交通管理運用參考。另「智慧運輸系統發展建設計畫」為繼續經費，107年度預算書允宜按預算法相關規定補述完整計畫資訊，以利計畫辦理情形之追蹤管考，爰要求交通部公路總局向立法院交通委員會提出檢討改善書面報告。	本案書面報告交通部業於107年3月13日以交科(一)字第1078600184號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
新增(六)	<p>經查監察院於106年6月29日地方巡察臺東縣時，關山鎮月眉里里長鄒秀清及鄰長許晉彰等人陳情交通部公路總局（下稱公路總局）辦理「台9線花東公路臺東縣界至臺東市路段拓寬計畫」工程（下稱本計畫），嚴重影響沿線居民權益，監察院遂於同年7月19日立案調查。本計畫辦理程序包括：可行性評估、綜合規劃、環境影響評估、環境報告書審議、後續設計、用地取得、工程施工等相關作業，故前述新闢路線或改線等方案，必須根據環境影響評估法等相關法令規定，依計畫地區之環境特性，擬定評估項目，並配合確認之路線方案修正，案經監察院調查後，發現本計畫目前仍在環境影響評估階段，民眾以為工程已經定案，因此對路線規畫產生疑義，顯見公路總局並未向當地居民詳細解說，因而產生誤會。爰此，交通部公路總局應就本計畫向施工沿線地區居民詳加說明，以消除當地居民的疑慮，以利未來相關工程的進行，促進臺東地區的繁榮。</p>	<p>一、有關監察院地方巡察回應事項，交通部業於107年3月7日以交路(一)字第1078600181號函復監察院在案。</p> <p>二、決議中所提「應就本計畫向施工沿線地區居民詳加說明，以消除當地居民的疑慮」一節，本局將建立公民參與機制，如：「公開展示相關改善方案，讓民眾了解計畫執行內容」、「蒐集及調查民眾對改善方案之意見」、「辦理工作坊邀集地方意見領袖及公民團體，共同探討改善方案並尋求共識」等，進而消除居民疑慮，並支持本案工程。</p>
新增(七)	<p>有鑑於「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」，未將「國道5號到蘇澳」、「東澳到南澳」、「和平到和中」、「大清水到崇德」、「崇德到新城」五段瓶頸路段納入改善規劃，恐將於蘇花改通車後，增加交通事故，以及嚴重的常態性塞車。故公路總局已規劃「東澳至南澳段」於蘇花改通車後的交通策略與改善方案，但仍未將「國道5號到蘇澳」、「和平到和中」、「大清水以南」等其他瓶頸段，同步進行交通改善規劃。為因應蘇花改通車後對其他路段之影響，並確保用路人行車安全與便利。爰要求公路總局應將其他瓶頸路段，比照「東澳至南澳段」，針對蘇花改通車後的交通策略與改善方案之規劃，於3個月內提出相關評估規劃，並至立法院交通委員會進行專案報告。</p>	<p>本案交通部業於107年3月14日以交會字第10750027014號函報立法院排入議程。</p>
新增(八)	<p>由於花蓮的聯外道路除蘇花公路之外，僅有南迴公路與中橫公路，然蘇花公路逢大雨必斷，行駛南迴又必須長途跋涉，僅剩中橫公路可通行。但中橫地質結構脆弱，易發生崩塌落石，多年來已發生多起落石造成人車傷亡的意外事件。所以蔡總統於選前承諾會將國道6號從南投延伸至花蓮，但經多次質詢交通部與公路總局，皆表達「因地質與技術上的挑戰，以目前工程能力做不到」而無法施作。然蔡總統之承諾，相關部會有責任具體落實。既然交通部與公路總局皆表示現階段無法做國道6號延伸至花蓮路段，為確保國人行</p>	<p>本案交通部業於107年3月14日以交會字第10750027015號函報立法院排入議程。</p>

決議、附帶決議及注意事項		辨理情形
項次	內容	
	車安全，並落實東部居民行的正義，爰要求交通部公路總局於3個月內提出其他替代方案之規劃，並至立法院交通委員會進行專案報告。	
新增(九)	有鑑於蘇花改「蘇澳到東澳」路段通車在即，預計最快107年春節前通車，而「南澳到和平」、「和中到大清水」預計在後年底完工，最快2020年初通車。而公路總局有意規劃原台9丁線舊路（蘇澳到大清水）為「景觀慢活路線」。然相關安全維護措施與後續養護亦應並行。為活化蘇花公路舊線景觀，確保國人遊憩安全，爰要求公路總局於3個月內提出景觀慢活路線之具體規劃與相關安全維護措施及管理規劃，並向立法院交通委員會進行報告。	本案交通部業於107年3月14日以交會字第10750027016號函報立法院排入議程。
新增(十)	有鑑於「台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」（花東公路第三期道路改善工程），期程從106至113年，除改善危險路段及降低車禍肇事率外，預計「建立花蓮地區具特色風格的台9線道路景觀，發展成為觀光大道」。然未將過去已完工路段，以及施工中路段納入「道路景觀」、「入口意象」、「綠美化」等規劃。為串連台9線整體景觀之規劃與設計，爰要求公路總局將「已完工」與「施工中」之台9線道路改善路段，亦納入「道路景觀」、「入口意象」、「綠美化」等規劃，並於3月底前提出規劃報告。	本案書面報告交通部業於107年3月2日以交路(一)字第1078600118號函報立法院在案。
新增(十一)	有鑑於多年來天然災害對於我國橋梁建設皆造成嚴重毀損，其中又以颱風侵襲影響甚鉅。特別是以公路橋梁做為唯一聯外道路的偏鄉地區來說，橋梁的強化與養護顯得特別重要。以花蓮的富里大橋、永豐大橋為例，去年尼伯特颱風侵襲，曾遭強大洪水掏空橋墩路基造成橋面斷裂，以及邊坡受到大水侵蝕損壞；永豐大橋又於2個月後的莫蘭蒂颱風侵襲時，其便道被大雨沖毀。雖然公路總局近年來透過如：老舊橋梁改建及重建工程、配合河川環境營造改建工程、以及耐震補強等工程，加強相關橋梁建設之結構。但面對日漸極端且變化無常之天然氣候，相關日常的公路橋梁監控與養護亦須同步加強與落實。爰要求交通部公路總局針對公路橋梁建設的監控、預警、防救災機制應每年辦理檢討與修正，於1個月內提出相關規劃，並向立法院交通委員會提出報告。	本案書面報告交通部業於107年3月1日以交路(一)字第1078600106號函報立法院在案。
新增	鑑於大型車輛高速行駛若發生爆胎，往往造成嚴	本案書面報告交通部業於107年3月12日以交路(一)

決議、附帶決議及注意事項 項次內	內容	辦理情形
(十二)	重交通事故，根據國道高速公路局統計及內政部統計，A1類道路交通事故車種別肇事率，以大貨車每萬輛發生7.52件事務最多，而國道105年爆胎事故件數共370件、3人死亡、148人受傷，爆胎實為主要事故原因之一，加上大型車輛使用再生胎的比例極高，儼然成為路上不定時炸彈，為減少爆胎風險以及降低事故機率，爰要求主管機關於3個月內提出加強大型車輛輪胎稽查方案以及再生胎安全性檢討報告。)字第1078600166號函報立法院在案。
新增 (十三)	交通部公路總局107年度「公路及監理業務管理」預算6,213,936千元，其中辦理公路監理業務經費編列1,400,966千元。經查，由於科技進步、網路發達，只要透過手機應用軟體即可輕易取得相當於計程車的服務，例如先前的UBER（優步），後雖經強力執法，迫使其以其他合法方式提供服務，惟此所謂的白牌車，仍有不少轉入地下，以LINE群組接客，收費不僅比計程車低，甚至比UBER時代還便宜，這些白牌車全台趴趴走，至少千名司機服務會員，不僅危害目前合格計程車業者之權益，對於乘客亦無保障。台中市政府於去年開始已著手強力取締，而開罰仍需中央支持，才能有成效。惟台中市的狀況只是冰山一角，由於台灣智慧型手機普及率達八成，40歲以下人口更是100%的人手一機，智慧型手機普及勢必影響民眾的搭車習慣，一味取締並無法因應科技時代下消費型態改變，反而造成計程車業者與民眾雙輸的局面。綜上，公路總局為該管業務主管機關，應通盤檢討科技時代下民眾搭車習慣改變，除提出配套因應外，更應進一步研究現行法規是否能適應未來科技發展所帶來的變化，及早研擬能適應科技發展、並使業者與消費者雙贏的政策規範，爰此建請交通部針對上述問題向立法院交通委員會提出書面報告。	本案書面報告交通部業於107年7月6日以交路(一)字第1078600479號函報立法院在案。
新增 (十四)	有鑑於交通部公路總局即將進行人事改制，但原交通部公路總局所屬工程機關現職人員已獲核定適用勞基法20餘年，不可因機關預定於107年1月15日進行人事改制，致使已適用勞基法多年且無法進行人事改制之現職所有約僱人員及選擇繼續維持交通資位制之現有工程單位員工，因機關人事改制受害而斷然改為不適用勞基法。為避免現有工程單位員工之權益因人事改制而受損，爰要求權責機關對於工程單位未改制而選擇繼續維持交通資位制及無法改制之現職約僱人員	本局改為交通行政機關後，本局及各工程處89年4月11日前以工程管理費或工務行政費進用之約聘、僱人員及各工程處職員原屬公務員兼具勞工身分者，經權責機關解釋後均不再適用勞動基準法，為保障工程處以工程管理費及工務行政費進用之約聘僱人員權益並使其進用有所依據，該等人員將改以依臨時人員進用要點進用，繼續適用勞基法，另原公務員兼具勞工身分人員者將專案函報權責機關，保留勞工年資，於日後退休採計不足35年時，得就不足年資依勞基法核給勞工退休金。

決議、附帶決議及注意事項	內容	辦理情形
	<p>，繼續維持適用勞基法至離退（休）為止，以減緩機關人事改制對工程單位現有員工之衝擊，維護該等在職現職人員既有權益保障。</p>	