

中央政府前瞻基礎建設計畫第 1 期
特別預算案（106 年度至 107 年度）
審查報告（修正本）

附冊六

第8款 交通部主管

前瞻基礎建設計畫中第 1 期特別預算，有關台鐵於各市區所進行鐵路地下化或高架化計畫，均需耗費政府鉅額出資，必造成未來台鐵營運費用增加。有鑑於台鐵累積虧損已達 1218 億元，爰此，提案要求上述該案完成後，台鐵鄰近土地經都市變更之後，應全數作為台鐵資產或是進行活化打消台鐵負債之用。

前瞻基礎建設計畫中第 1 期特別預算，有關基隆輕軌捷運建設計畫，預計將台鐵第三軌往南延伸至南港展覽館，該路段不得採用路上輕軌，以避免造成南港地區平面交通壅塞。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「淡海輕軌運輸系統」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）暨周邊土地開發計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「高雄捷運延伸環線規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設-軌道建設下「票務系統整合再造計畫」編列4億8,885萬4千元，惟交通部於105年起於公務預算中編列「票務系統整合再造計畫」總經費10億7356萬元，分三年辦理，106年編列1000萬元，且特別預算依照預算法83條規定，應用於國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變及不定期或數年一次之重大政事，交通部應說明需以特別預算支應此計畫之因。爰要求交通部於一個月內，針就「票務系統整合再造計畫」之公務預算執行率、「票務系統整合再造計畫」編列特別預算之必要性及急迫性提出報告。

前瞻基礎建設-軌道建設下「軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列4億9,676萬5千元。惟交通部已於106年公務預算中增列「軌道技術研究暨驗證中心計畫」總經費41億6,582萬4千元，分年辦理，106年第一年編列4,810萬元辦理興建工程綜合規劃與監督管理，且特別預算依照預算法83條規定，應用於國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變及不定期或數年一次之重大政事，交通部應說明需以特別預算支應此計畫之因。爰要求交通部於一個月內，針就編列特別預算執行「軌道技術研究暨驗證中心計畫」之必要性及急迫性提出報告。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

交通部編列之新竹環線輕軌計畫規劃作業係為串聯新竹舊城區、新竹科學園區、高鐵特定區及竹北生活圈，以紓解交通壅塞問題，提升大眾運輸效能等所需經費，本期預算編列 12,000 千元。按 106 年 5 月底財政部統計之各級政府公共債務統計表，新竹縣 106 年度債限為 50%，目前 1 年以上非自償債務 156 億元已達 47.57%，恐無法籌措地方自籌款，且該計畫尚未通過行政院之核定。交通部應針對該預算列於特別預算執行之理由，暨如未列於特別預算將對於未來整體計畫產生何種不利之影響，並要求地方提出具體之自籌款計畫，以及將如何完善進度控管及執行績效，於 1 個月之內提出具體詳細之說明報告。

依前瞻基礎建設特別條例第 11 條規定，其施行期間至 113 年底共計 8 年期，惟軌道建設計畫之興建期多逾 10 年，依交通部所提出 38 項前瞻軌道建設計畫之執行期程，計有高達 17 項計畫未能於特別預算執行期間辦理完竣。另依交通部說明，該等計畫將自 114 年度起移列中央政府公務預算賡續辦理，預估所需總經費約 1,210.42 億元。

自 102 年起「軌道運輸」計畫已躍居我國公共建設計畫經費之首，近 5 年來中央政府總預算平均每年度編列軌道建設經費高達 470 億元。行政院及相關部會應於 2 個月內，針對前瞻基礎建設未完成之軌道建設計畫並將回歸公務預算辦理時，政府財政能否負擔，如何避免排擠其他新興建設計畫所需經費，提出書面分析報告。

交通部於106年度預算案及前瞻軌道建設計畫中提出成立軌道技術研究驗證中心計畫，期以培植我國軌道工程自主研發能力；惟依該中心可行性研究暨綜合規劃報告書之評估，若無政府捐助興建硬體成本，且無挹注常年研究發展資金，該計畫之自償率為-85.28%，財務淨現值為-70.13億元，可量化之經濟淨效益現值僅約40.04億元。雖預期成立後10年內提高軌道零組件自製率可達75%，但以該中心相關業務及資金來源多須依賴政府挹注，尚無法自償，行政院及相關部會應於2個月內，針對如何於前瞻計畫執行期間，廣納民間業者之投資，強化產官學界之合作機制，有效帶動我國軌道產業之提升提出書面報告。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「票務系統整合再造計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，交通部於 105 年 8 月底依法送交立法院 106 年度單位預算案時，計有高達 10 項軌道建設計畫尚未經行政院完成審查程序（其中 9 項計畫已列入前瞻軌道建設計畫）。又另行政院 106 年 4 月提出 38 項前瞻軌道建設計畫，依交通部同年 5 月 13 日新聞稿表示，9 項計畫經核定、3 項辦理綜合規劃中、14 項辦理可行性研究中、6 項僅編列規劃費用、6 項屬硬體設施升級無須辦理可行性研究等。前瞻軌道建設計畫於特別條例送交本院審議時，尚有 17 項子計畫仍在可行性評估或綜合規劃中，並未完成審查程序，占計畫總項數高達 44.73%。近年行政院未完成軌道建設計畫審查程序即編列預算幾成常態，除與預算法規定不符外，同時影響政府資源配置之合理性與運用效益性。如「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線(綠線)暨土地整合發展計畫」104 年度開始編列預算，截至 105 年度累計編列 6 億元，惟因綜合規劃報告於 105 年 4 月始經核定，致 105 年底之預算累計執行率僅 9.7%。

行政院對於軌道建設計畫之審查機制、經濟與財務效益之評估原則等允宜配合社會期待、環境變遷全面檢討精進。行政院及相關部會應於 2 個月內提出書面報告，說明如何改進審查機制、經濟與財務效益之評估方式。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺鐵電務智慧化提升計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺中港離岸風電產業專區」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺南市區鐵路地下化計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

交通部編列之桃園綠線延伸至中壢規劃作業，係為健全桃園都會區交通路網，並提升大眾運輸效能等所需經費，本期預算編列 4,000 千元。然查桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫總經費 106 年度公務預算已編列近 9.9 億元，且該計畫尚未通過前瞻基礎建設計畫行政院之核定。交通部應針對該預算列於特別預算執行之理由，暨如未列於特別預算將對於未來整體計畫產生何種不利之影響，以及將如何完善進度控管及執行績效，於 1 個月之內提出具體詳細之說明報告。

交通部編列之機場捷運增設 A14 站計畫係為機場捷運增設 A14 站，係配合桃園國際機場第三航廈站興建時程，辦理 A14 站車站建築裝修、水電環控、部分核心機電、部分設備機房與人員辦公室結構及行李處理設備等工程，以及旅客服務設備之設計、施工、採購、安裝及測試等所需經費，本期編列 50,000 千元。按行政院所提供之機場捷運增設機場第三航廈站(A14)計畫可行性研究報告指出，主要核心機電系統其機電系統規模小，廠商投標意願不高，有發包困難的風險，恐影響工程期程，且該預算為一般公務預算即可編列之項目，實無理由以特別預算支應。交通部應針對該預算列於特別預算執行之理由，暨如未列於特別預算將對於辦理 A14 站車站建築裝修、水電環控、部分核心機電、部分設備機房與人員辦公室結構及行李處理設備等工程，以及旅客服務設備之設計、施工、採購、安裝及測試等產生何種不利之影響，以及地方將如何完善進度控管及執行績效，於 1 個月之內提出具體詳細之說明報告。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「新竹大車站平台計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

交通部編列之臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業係為臺中捷運綠線 G17 站延伸至彰化縣境內，透過建構快速便捷都會捷運系統，帶動大臺中均衡區域發展等所需經費，本期編列預算 8,000 千元。按行政院所提供之臺中都會區大眾捷運系統烏日北屯延伸線可行性研究報告指出，該計畫尚有地方政府資金不足，無法編列分年預算、工程物價急遽增加、土地開發淨效益無法達到預期目標等疑慮，且該計畫尚未通過行政院之核定，交通部應針對地方政府資金不足，無法編列分年預算、工程物價急遽增加、土地開發淨效益無法達到預期目標等疑慮，1 個月之內提出檢討改進報告。

交通部編列之臺中捷運藍線規劃作業係為串聯沙鹿區、龍井區、西屯區、西區、中區及東區等地區，透過建構快速便捷都會捷運系統，帶動大臺中均衡區域發展等所需經費，本期編列預算 16,920 千元。按行政院所提供之臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究報告指出，藍線 B2 至 B4 站預估尖峰小時運量過低，全日出站人數預測分別為 4,818 人、2,686 人及 753 人，且台中市 1 年以上非自償性債務已達 1,047 億元後續配合款項，地方政府籌措恐有疑慮，且該計畫尚未通過行政院之核定，交通部應針對該預算列於特別預算執行之理由，暨如未列於特別預算將對於未來整體計畫產生何種不利之影響，以及地方將如何提高藍線 B2 至 B4 站運量，並要求地方提出具體之自籌款計畫，於 1 個月之內提出具體詳細之說明報告。

中央政府前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應。本次前瞻基礎建設計畫特別預算相關計畫辦理期程為106年度至109年度，對於繼續經費之預算表達，多僅敘明計畫106年度及107年度分配金額，如交通部在前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案在軌道建設項目下台鐵升級及改善東部服務費用74億1276萬5千元，沒有說明為何編列在特別預算之中，沒有實質說明該預算實際績效評估內容，編列該項經費明顯缺乏根本必要性與正當性，且恐有浪費公帑之情形。為瞭解計畫整體架構及規劃，允宜依照預算法相關規定列明計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配金額，俾利預算審議，爰要求行政院於2個月內提出相關報告，以利本院日後問責。

中央政府前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應。本次前瞻基礎建設計畫特別預算相關計畫辦理期程為106年度至109年度，對於繼續經費之預算表達，多僅敘明計畫106年度及107年度分配金額，如交通部在前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案在軌道建設項目下高鐵台鐵連結成網費用800萬元，沒有說明為何編列在特別預算之中，沒有實質說明該預算實際績效評估內容，編列該項經費明顯缺乏根本必要性與正當性，且恐有浪費公帑之情形。為瞭解計畫整體架構及規劃，允宜依照預算法相關規定列明計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配金額，俾利預算審議，爰要求行政院於2個月內提出相關報告，以利本院日後問責。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

一、中央政府前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應。本次前瞻基礎建設計畫特別預算相關計畫辦理期程為106年度至109年度，對於繼續經費之預算表達，多僅敘明計畫106年度及107年度分配金額，如交通部在前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案在軌道建設項目下台鐵升級及改善東部服務費用74億1276萬5千元，沒有說明為何編列在特別預算之中，沒有實質說明該預算實際績效評估內容，編列該項經費明顯缺乏根本必要性與正當性，且恐有浪費公帑之情形。為瞭解計畫整體架構及規劃，允宜依照預算法相關規定列明計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配金額，俾利預算審議，爰要求行政院於2個月內提出相關報告，以利本院日後問責。

一、中央政府前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應。本次前瞻基礎建設計畫特別預算相關計畫辦理期程為106年度至109年度，對於繼續經費之預算表達，多僅敘明計畫106年度及107年度分配金額，如交通部在前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案在軌道建設項目下台鐵升級及改善東部服務費用74億1276萬5千元，沒有說明為何編列在特別預算之中，沒有實質說明該預算實際績效評估內容，編列該項經費明顯缺乏根本必要性與正當性，且恐有浪費公帑之情形。為瞭解計畫整體架構及規劃，允宜依照預算法相關規定列明計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配金額，俾利預算審議，爰要求行政院於2個月內提出相關報告，以利本院日後問責。

一、中央政府前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應。本次前瞻基礎建設計畫特別預算相關計畫辦理期程為106年度至109年度，對於繼續經費之預算表達，多僅敘明計畫106年度及107年度分配金額，如交通部在前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案在軌道建設項目下高鐵台鐵連結成網費用800萬元，沒有說明為何編列在特別預算之中，沒有實質說明該預算實際績效評估內容，編列該項經費明顯缺乏根本必要性與正當性，且恐有浪費公帑之情形。為瞭解計畫整體架構及規劃，允宜依照預算法相關規定列明計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配金額，俾利預算審議，爰要求行政院於2個月內提出相關報告，以利本院日後問責。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「嘉義市區鐵路高架化計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設特別預算由交通部辦理軌道技術研究暨驗證中心計畫編列4億9676萬5千元，作為整體工程設計及工程施作經費。此計畫之組織尚未立法通過，倘若組織法未通過即先建置硬體設備，恐將成為另一「黑機關」，且本項計畫雖為交通部既有計畫，然此新建案預定期程為五年內建置完成，預定期程為106-110年，總經費為41億6582萬4千元，分五年辦理，故此計畫不符合預算法第83條授予編列特別預算「不定期或數年一次之重大政事」之精神，應回歸一般預算編列，以免排擠未來政府提出重大經濟建設之舉債額度或遇重大急難、災害時可應變之舉債額度。尤其，本計畫書於106年3月核定可行性研究報告中指出，若無政府捐助興建硬體成本且無挹注長年研究發展資金，則該計畫自償率為-85.28%，財務淨現值為-70.13億元。爰提案要求交通部應向本院交通委員會、以及提案和連署委員提出本項計畫之財務規劃、效益評估及興建之必要性，俾作為審查預算之參考。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺中捷運藍線規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「中南部觀光鐵路」計畫項下，「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」編列 8,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「新竹環線輕軌計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「桃園綠線延伸至中壢規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「基隆輕軌捷運建設計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「機場捷運增設A14站」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「集集支線基礎設施改善規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「恆春觀光鐵道計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「東港觀光鐵道計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

交通部編列之臺南市先進運輸系統第一期藍線規劃作業係為推動府城都心之環狀路線，以提供優質、便捷及可靠公共運輸服務，強化府城都會區東半部公共運輸路網完整性等所需經費，本期編列預算 15,000 千元。按行政院所提供之臺南市先進運輸系統第一期藍線可行性研究報告指出，該計畫尚有地方政府資金不足，無法編列分年預算、工程物價增加、營運招商無法順利完成、營運策略及營運績效未達預期目標、財務提升手段無法達到預期效益或目標等疑慮，且該計畫尚未通過行政院之核定。交通部應針對該計畫之地方政府資金不足，無法編列分年預算、工程物價增加、營運招商無法順利完成、營運策略及營運績效未達預期目標、財務提升手段無法達到預期效益或目標等疑慮，於 1 個月之內提出檢討改進報告。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺南市先進運輸系統第一期藍線規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

交通部編列之高雄捷運延伸環線規劃作業，係辦理先期作業等所需經費，本期編列預算 85,000 千元。按行政院所提供之高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫可行性研究報告，尚有計畫自償率偏低，地方財源籌措不足等問題，且該計畫尚未通過行政院之核定。交通部應針對該先期作業經費列於特別預算執行之理由，暨如未列於特別預算編列該先期作業經費將對於未來整體計畫產生何種不利之影響，以及地方將如何提高計畫自償率暨完善經費籌措，於 1 個月之內提出具體詳細之說明報告。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

依據前瞻基礎建設特別條例第五條規定「中央執行機關辦理前瞻基礎建設計畫，應依國土計畫法及相關規定，並應視其計畫性質就其目標、資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益、風險管理等詳實規劃，及依法辦理環境影響評估(含政策環境影響評估)，分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，提報行政院核定。」

其中高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫，係為因應高鐵彰化站104年12月1日通車啟用，辦理高鐵彰化站與臺鐵田中站銜接轉乘接駁計畫，以擴大高鐵彰化站與臺鐵轉乘服務範圍。期望有效整合彰化都會軌道路網，提供高鐵站區聯外軌道運輸服務，並輔助公路運輸，可提昇高鐵彰化車站聯外交通運輸系統服務品質，然該計畫迄今尚未完成可行性評估，爰提案要求交通部在該計畫尚未完成相關可行性評估報告前，不得將該計畫工程預算送本院審議。

依據前瞻基礎建設特別條例第五條規定「中央執行機關辦理前瞻基礎建設計畫，應依國土計畫法及相關規定，並應視其計畫性質就其目標、資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益、風險管理等詳實規劃，及依法辦理環境影響評估(含政策環境影響評估)，分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，提報行政院核定。」

其中桃園都會區鐵路地下化計畫，該計畫主要是消除桃園地區地上軌道及平交道，讓桃園地區不因軌道造成城市地景分離。該地下化計畫北起於新北市鶯歌鳳鳴陸橋北側，南迄於桃園平鎮臺 66 線南側，全長 17.95 公里，其中包含 3 座既有車站(桃園、內壢、中壢)以及 5 座新增通勤站(鳳鳴、中路、永豐、中原、平鎮)，其中鳳鳴端至桃園車站間採三軌正線，桃園以南採兩軌正線，沿途可消除 20 處平交道、8 處陸橋及 8 處地下道。

然該計畫迄今尚未完成可行性評估，爰提案要求交通部在該計畫尚未完成相關可行性評估報告前，不得將該計畫工程預算送本院審議。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新台幣四千兩百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，且其預算編製不受預算法第二十三條不得充經常支出規定之限制。故前瞻基礎建設計畫特別預算總額可達八千四百億元，而依前瞻基礎建設計畫條例第七條第二項規定，其特別預算得以舉借債務方式辦理，對於國家財政負擔沉重。

行政院所提出之中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案報告書中指出補助地方政府辦理之計畫多具有自償性。

為避免國家財政支出過於沉重，爰提案要求前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中交通部項下之「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」項目，執行機關應提出償還債務舉借計畫，並做成書面送交本院審查。

前瞻計畫自推出後即爭議不斷，其中**基隆輕軌捷運建設計畫**，係為解決基隆南港間鐵路運輸瓶頸，並導入輕軌服務。惟**台北市長柯文哲**接受媒體專訪時稱：一聽到基隆要蓋輕軌的消息，自己就被嚇到，身為台北市長**為什麼不知道？**基隆輕軌說要把起訖站設在南港展覽館，但台北市的東區門戶計畫，就是在整合在南港火車站，如果前瞻計畫執意要做，那台北市的東區門戶計畫不就破功；北市交通局也指稱，東區門戶計畫把南港火車站視為轉運中心，目前已有台鐵、捷運、高鐵及國道客運南港轉運站西站，若是把輕軌起訖站設置在捷運南港展覽館站，搭輕軌要轉搭高鐵的民眾，還要先轉搭捷運到南港站，再轉乘高鐵，這究竟是便民還是擾民？柯市長還強調，中央不能提出個計畫，讓所有人都呆住，民生汐止線、基隆河谷交通整合計畫、北宜直鐵、台鐵捷運化等，都應一併討論，不是僅有單獨一條基隆輕軌。應要事先協調，不該先編預算再編計畫，「先編計畫，可行性評估講好了，再編預算；現在先編預算，將來一定會追加。果不其然；日前三方再協商達成延伸至南港車站的共識，但不僅工程費暴增到百億以上，原先稱要在2022年完工的基隆輕軌，亦恐怕「跳票」。由上端顯見前瞻基礎建設計畫「為錢沾綁標地方」的匆忙和草率，中央要蓋輕軌，不僅沒問過台北，也沒問過人民，這樣輕率的態度，實不足取。爰此；為避免預算濫編及浪費人民血汗納稅錢，基隆輕軌捷運計畫應予退回，俟上端所謂共識後之再衍生問題(如預算暴增、分攤等)解決，及向立法院提出專案報告並獲同意後，再按應有流程另再送審。

中央政府前 106~107 年度前瞻基礎建設計畫特別預算案，預計 4 年投入 4200 億改善地方建設，各縣市政府甚至鄉鎮公所無不競食這塊天掉下來的大餅，但當細項計畫公布後卻讓不少地方傻眼，「要 A 給 B」一點都不符合民眾期待。交通部的「軌道建設」仍是本次前瞻基礎建設特別預算中的大戶，以東港鐵道為例；民國 70 年雙園大橋完成四線道擴建工程，成為高屏居民相互往來最重要的通道，加上舊時連接大鵬灣，肩負戰備需求的東港鐵道，隨著時代演進功能式微，台鐵評估沒有經濟價值後，才於民國 80 年決定廢除。但本次前瞻計畫卻又在中南部觀光鐵路(6029013050)項中，以辦理台東東港線復駛為由編列特別預算，期以帶動東港及大鵬灣觀光發展，照理說；既有鐵道拆除、道路全都縫合，鎮民熟悉的生活方式，因為「前瞻計畫」讓沒落的鐵道看到復駛跡象，不過奇怪的是地方卻沒有人因此鼓掌叫好，反而是普遍看衰，還未評估興建就被數落會成蚊子建設。即使交通部一再澄清，有別於過去的台鐵「東港支線」，東港觀光鐵道從屏東潮州連結東港、大鵬灣，也將設計全新車廂，從觀光角度來打造，不再只是單純接駁。但是東港觀光碼頭匡列廿五億元經費，對地方來說並非小數目，一分一毫都是人民辛苦納稅的血汗錢，好的建設沒有人會反對，但若少了地方意見作為依據，接不了地氣，恐怕花了大錢，又失了民心。這樣的預算編列站在中央立場，真的還要一意孤行嗎？爰此；為避免預算浮濫編製，該計畫應暫擱置，交通部應再於地方舉行多場公聽會，確實聆聽地方民意取得一致共識並向立法院提出專題報告後，再行按程序送審。

清華大學教授李家同日前表示，非常擔心政府急欲推興前瞻計畫中的輕軌建設，因為我們國家無法製造輕軌，這些錢必定跑到外國去。為了我們的年輕人，希望政府能夠投資在幾個挑戰性設備的開發，這個開發必須要發展自己的技術，不能完全靠購買別人的技術。任何一個設備都會有很多的零組件，政府必須要求我們的工程師，發展這些必要的零組件，帶引國家到一個新境界的投資，才能讓年輕人有發展，有工作機會。

事實上；台灣社會當前趨勢，優秀的年輕人多半不會選擇留在台灣，而是在別的地方工作，這些年輕人並非不希望留在台灣工作，但是國外(包括大陸)公司多在發非常有挑戰性的設備，台灣卻沒有這樣的公司，政府也沒有這種研究單位，那要如何留住優秀人才？更何況急欲躍躍大展的年輕人。以「前瞻計畫的輕軌建設」為例，台灣沒有輕軌核心技術，必須跟日本、德國等歐洲國家購買相關設備，即便蓋成功了，後續維修保養還是要仰賴國外廠商。換句話說；政府似乎不知道真正最重要的前瞻投資是什麼？編了一堆的預算，但能否明確的告訴全國民眾，年輕人的低薪何時能改善？何時才買得起想買的房屋？何時才敢結婚、敢生育？前瞻計畫花了國家這麼多的錢，但真正有益於年輕人的前瞻未來嗎？李家同教授暮鼓晨鐘的諍言，殊值反省！行政院暨各部會均應重視與檢討。

前瞻計畫特別預算編列佔比最大的就是「軌道建設」，但由台灣頭到台灣尾，爭議最多的也是『軌道建設』，北端基隆市民大都質疑輕軌非迫切需要，因若照基隆輕軌路線規劃，絕大部分都是與台鐵共軌，且行駛速度並未較快，並不會增加通勤族便利性或節省通勤時間，反而會因為輕軌佔用台鐵軌道而造成影響，使得台鐵原有班次減少、運能減低，讓市民通勤族更加不便，輕軌建設大餅就基隆民情的反映是「心不甘情不願」的無奈！再看看南邊屏東縣政府前瞻5項計畫中，多為舊瓶裝新酒，尤其是東港觀光鐵道計畫，原預算共約17億300萬元，執行時程為104年到106年，現在蔡政府的前瞻計畫東港觀光鐵道計畫期程卻是從106年到111年，費用也大幅增加成25.25億元，是原來的17倍。問題是地方不但不領情還吵翻天，南北兩計畫協調會一開再開，卻無法真正取得交心的共識。

上端事實證據鑿鑿，交通部非要指鹿為馬，舊酒裝新瓶的回顧計畫，是債留子孫的「錢坑」或「錢沾」計畫，台灣2300萬人民自有評斷，但如果是計畫執行且將結案，卻被拿出來指山話水地加上華麗包裝再要錢，那恐怕不只是回顧而已，政府似已涉嫌詐欺掛！而公務員以虛偽不實的計畫，騙取經費眾人朋分，算不算貪汙？如此浪費國家公帑，是否乾脆發「交通消費券」來個皆大歡喜，如此納稅人辛苦繳交的血汗，至少也也結節實實的回歸在百姓身上，相信爭議分貝自然會大為降低。

前瞻軌道建設，把未來交通問題解決方法聚焦於唯一的軌道上，民眾交通問題當然重要，必須滿足；但難道只有興建捷運或輕軌一途嗎？以投資成本來看，輕軌是捷運成本的2到3成，BRT（快捷公車交通系統）成本又是輕軌的2到3成，至於傳統公車系統更省錢；即使是同樣的系統，地下化、高架、或地面所需的成本又都是以倍數減少。以輕軌、BRT甚至強化公車系統來滿足民眾交通需求，是否更務實而實惠？交通部長賀陳旦曾說，軌道建設「容易生，不容易養」，依照目前這種缺乏客觀評估就悶頭分贓的作法，未來必然要面對運量不足、營收短缺、虧損累累的命運，地方政府都要承受這個錢坑黑洞。台北市長柯文哲就毫不留情指出，連台北捷運都只有初期5條路線的現金流平衡，就是因為過去以高估效益、低估成本手法爭取計畫所致，交通部要聽聽柯文哲的肺腑之言。故相關軌道工程預算應審慎評估，對於是否以軌道方式作為本次前瞻基礎建設交通工程的主軸，對此應進行詳盡的評估，並請交通部對各地方解決交通問題可採取之方式（軌道、輕軌、BRT等方式）先行比較，並完成效益評估後，至立院報告後再行討論預算需求較為適宜，故前瞻軌道工程建設預算應暫緩實施。

現行軌道建設計畫中臺鐵及高鐵建設計畫因具全國一致性，原則由中央負責辦理外，鐵路地下化或高架化、大眾捷運系統及輕軌系統等得由地方政府因應地區發展需求向中央提出申請，並由中央編列預算補助地方辦理。交通部雖訂有「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」及「大眾捷運系統及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」等審查規範，並採「可行性研究」、「綜合規劃」及「施工前置作業」三階段審議。依據預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，才能編列預算，屬繼續經費預算應明列全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利本院預算之審議。但是行政院 106 年 4 月提出 38 項前瞻軌道建設計畫，依交通部同年 5 月 13 日新聞稿表示，9 項計畫經核定、3 項辦理綜合規劃中、14 項辦理可行性研究中、6 項僅編列規劃費用、6 項屬硬體設施升級無須辦理可行性研究等。是以，本次前瞻軌道建設計畫第一期預算中，尚有 21 項子計畫仍在辦理先期規畫中，並未完成審查程序；近年行政院未完成軌道建設計畫審查程序即編列預算幾成常態；於計畫內容、經費規模及預計成效等未定即匡列預算，與預算法第 34 條及第 39 條規定尚有未符，除導致後續預算無法有效執行外，也影響政府資源配置之合理性與運用效益性。爰此，行政院應依預算法之規定於兩周內提出軌道預算之計畫內容、經費規模及預計成效評估報告，以健全國家財政發展。

依據預算法第 1 條第 2 項規定：「預算以提供政府於一定期間完成作業所需經費為目的。」同法第 11 條規定：「政府預算，每一會計年度辦理一次。」另第 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。」按前揭條文立法意旨，政府施政計畫，預算編列以每一會計年度辦理一次為原則，若屬繼續性經費，應按各年度分配額分年編列各該年度預算，俾國家財政運作之合理性、穩健性及可預測性。惟查，行政院本次編列之第一期特別預算案部分經費係分散於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌；其軌道建設項目預算編列，有違預算法第 39 條之「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」規定。綜上所述，交通部應立即重新修正軌道建設項目之預算編列，已符合我國預算法之規定。

前瞻基礎建設計畫之軌道建設平均每年可創造約 1.7 萬至 2.2 萬之工作機會，並未就設算基礎、分年就業量、產業分布及各類軌道產業所能創造之產值目標等提出具體說明，後續執行成效之追蹤評核有所不利。因為軌道建設具相當專業性，又以近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，部分執行中之軌道建設工程延宕仍待改善等；因此配合前瞻計畫之啟動，有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合，及政府之產業輔導策略等，皆會影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性，爰此要求行政院應提出評估說明，送至立法院審議。

以目前政府截至 105 年底已核定並編列預算辦理興建中之 15 項臺鐵建設計畫及 14 項捷運建設計畫等執行情形來看，臺鐵及捷運建設共逾 5 成計畫辦理修正，且部分總經費大幅增加。交通部 105 年度自編決算「重大計畫執行績效報告表」統計，鐵路建設計畫中有 3 項計畫預算執行率未達 8 成，捷運建設計畫則高達 7 項計畫之預算執行率未達 8 成，總計共有半數捷運建設計畫之預算執行率未達 8 成。經查，軌道建設計畫辦理修正或預算執行欠佳等主要原因多為尚未核定計畫即編列預算、建設用地取得問題引發民眾抗爭、工程發包延遲、承包商執行能力不足及修正路線等所致，例如：臺南市區鐵路地下化計畫，因都市計畫變更案遭民眾抗爭，除已修正計畫將完成期程由 106 年延展至 113 年始能完成，截至 105 年底並已連續 3 年度預算執行率未達 8 成；機場捷運於 92 年自民進黨陳水扁總統任期內開始執行，原訂 102 年度可全線完成通車，亦因當時得標的機電承包商未能達到合約標準，多次延後通車時間，導致最終於 106 年才通車。綜上所述，軌道興建工程因故延宕，影響國家經濟及交通發展甚巨，行政院應全面重新檢討各地方政府所提出之軌道計畫，並於兩周內提出檢討評估報告，審慎評估其成本效益，勿淪為執政黨政治分贓的工具。

綜觀日本及香港之軌道建設，其開發者與營運者均屬於同一企業，並能依市場機制調整業務結構，評估其整體效益。但是我國部分軌道系統之規劃建設者與營運者隸屬不同組織，如果不能在規劃階段即確認計畫之營運單位，由其進行深入評估計畫之營運可行性及財務永續性，便會產生興建規劃與管理經營理念不符之情形。台北市、新北市、台中市及台南市的縣市首長日前皆不約而同的表示，捷運應該統一由中央單位負責，而非地方政府各自成立捷運局，避免又發生高捷和北捷一開始票據無法共同使用的狀況。各地方政府紛紛設置捷運局與捷運公司辦理捷運之興建與營運事宜，在各縣市政府各自為政下，目前六都規劃之捷運機電、車廂系統，就多達十幾種，營運機構型態殊異，除產生技術、人力與資源無法累積及重複投資之問題外，各階段性工程完成後，相關組織與人力之去留等亦將成為新課題。目前我國軌道營運面臨之財務結構性問題，就支出面部分，為固定成本甚高，包括折舊、攤銷費用或重置成本甚鉅、利息負擔龐大及政策性支出沈重等；另就收入面部分，主要係運量不足及票價與成本嚴重脫鉤問題。綜上所述，行政院應於一個月內成立捷運工程局整合各縣市政府捷運單位，並就各類型營運機構面臨之財務結構性問題提出檢討評估報告，以健全國家整體運輸計畫。

行政院提出之前瞻基礎建設計畫，將以軌道建設為推動之主軸，針對推動之必要性表示：「因應綠色交通運輸之趨勢，各縣市對軌道交通之需求不斷增加，一般公共建設經費不足，使軌道建設延滯；有必要針對未來 30 年發展之需求，就全國鐵路網之建置，包括骨幹、城際及都會內之鐵道建設做全面性規劃」。但是，日前由於颱風侵襲導致和平電廠高壓電塔倒塌，全國因此面臨限電危機，行政院更破天荒的發函給各縣市政府及公務機關，要求每天下午 1 至 3 點須關冷氣節電，並呼籲國人共體時艱，一起面對限電危機。惟查，綠能交通運輸之推動，舉凡輕軌、捷運等軌道交通運輸，皆須倚賴電力來驅使車輛之行進；我國目前的法定備用容量率是 15%，但在政治干預及民進黨政府宣示在 2025 年要實現「非核家園」之理想下，造成核一廠 1 號機與核二廠 2 號機長期無法重啟之情形，即便林口、大潭電廠皆已規畫新增機組因應，我國的實質備用容量率也僅 8% 左右，導致目前每日的備轉容量率都在 2% 至 6% 之間徘徊，隨時有限電危機。綜上所述，行政院應立即評估我國未來 30 年整體軌道運輸在夏季所需使用電力之比例，重新檢討軌道建設對於我國電力使用上之負擔情形，以穩定我國未來整體電量之供應。

我國各地方縣市首長接連前往日本、西歐等軌道運輸發達國家參訪，但受限於我國自身的條件，並不能完全仿效。例如都會區以環狀軌道連結支線運輸，可達到輻射連結區域的功能，此形式在東京山手線、大阪環狀線成效甚佳，台灣的高雄環狀線、台中山手線雖想仿效其狀況，不過礙於東京山手線改建自原有的傳統鐵路，並非斥鉅資新建；而我國高雄環狀輕軌及台中山手線則必須投資鉅額新建軌道，兩造背景差異極大。德、法分執歐陸輕軌技術牛耳，兩國的輕軌密度迭創新高，台灣對其也只能羨慕。原因乃是兩國的輕軌發展是以傳統鐵路為基礎，將地方生活圈據點營造成轉運樞紐，向外擴散。其關鍵因素為德法傳統鐵路軌距與輕軌軌距相同，有「共軌」的條件。台灣規畫興建的輕軌絕大多數是標準軌，無法與台鐵的窄軌共用，基隆的輕軌計畫便會遇此狀況。台鐵和輕軌軌距不同，兩種運具只能在既有的台鐵路廊上共存，但軌距不同無法共軌，必須另修第三軌，然行車空間未變，只能你增我減，無助於紓解旅客輸運。再者，日本的私營鐵路，新闢路線都由鐵路公司評估提出，財務可行性都放在第一位，無法獲利便不會提出。反觀台灣，地方首長不必考慮營運軌道建設的可行性，只要漫天喊價，先搶到錢再說。在這種情況下，中央的審查能否保持專業、力抗政治壓力，自然讓人質疑。據上，行政院在進行軌道計畫審查時，應考量到各縣市後續的營運規劃與負擔情形，以確保國家建設永續。

我國近 5 年度中央政府對於「軌道運輸」之投資已超越「公路建設」躍居我國公共建設計畫經費之首，行政院日前於 106 年 4 月所提出之前瞻基礎建設計畫中，38 項軌道建設計畫所涵蓋之預算規模將近半數，為前瞻基礎建設計畫中最重要之推動事項。近年來由於各地方政府競相爭取軌道工程建設，交通部於 101 年度訂定「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」、「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」等規定，明定地方政府向中央申請鐵路立體化或大眾捷運系統等建設計畫之審查作業將循依「可行性研究」、「綜合規劃」及「施工前置作業」等三階段辦理。政府推動大型公共建設雖有助於提振經濟動能，但是，所需的可行性、經濟效益、自償率等評估卻不可少。尤其，軌道建設計畫中，必須評估人口密度、現有交通運輸、經濟發展狀況等因素；否則，不僅興建期間會造成交通混亂，若完工後無足夠搭乘量，必然陷於虧損，淪為錢坑。要有穩定的客源，才能談自償率，以新竹輕軌計畫為例，1989 年開始規畫後，送出的多項計畫都遭交通部退回。原因是其輕軌設計主要針對新竹市通連竹科而設計，即便每天通勤時段不愁沒有搭乘人口，但其餘離峰時段的搭乘人口則恐出現有車沒人的狀況。綜上所述，行政院在國家整體運輸上並無完整規劃與進程，應重新檢討相關計畫，衡量各縣市的供需，具體提出建議施政方案，不應淪為各縣市政府做地喊價之情形。

前瞻軌道建設計畫所提出之績效指標計分為計畫執行面之「工作指標」及成效考核面之「效益指標」二大類。惟所列「效益指標」多屬「工作指標」範圍，績效考核之有效性及效益目標之挑戰性均有未足；如計畫總經費占比最高之「都市推捷運計畫」，「效益指標」多追縱考核「旅行時間節省效益」、「公車營運成本節省效益」、「肇事成本節省效益」及「空污噪音污染減少效益」等，多屬工程完工即可達到之成果，有關計畫審議過程中所著重之運量、公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如；又如「鐵路立體化或通勤提速計畫」所提出之「效益指標」著重於「消除平交道數」，亦屬「工程指標」之範圍，未見具體效益性。此外，前瞻計畫第陸章「總體經濟效益」所列「可量化之經濟效益」，預期軌道建設平均每年(106至113年執行期間)可創造約1.7萬至2.2萬之工作機會；惟並未就設算基礎、分年就業量、產業分布及各類軌道產業所能創造之產值目標等提出具體說明，不利後續執行成效之追蹤評核。茲以軌道建設具相當專業性，又以近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，部分執行中之軌道建設工程延宕仍待改善等；故配合前瞻計畫之啟動，有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合，及政府之產業輔導策略等，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。綜上，爰提案要求行政院針對上列問題提出相關評估說明。

有鑑於預算法第 6 條規定：「稱歲入者，謂一個會計年度之一切收入。但不包括債務之舉借及以前年度歲計賸餘之移用。稱歲出者，謂一個會計年度之一切支出。但不包括債務之償還。歲入、歲出之差短，以公債、賒借或以前年度歲計賸餘撥補之。」明文規範公債及賒借非屬歲入，乃係歲入、歲出差短時之融資調度項目。政府編列特別預算均有其特殊目的，或為災後重建、或為振興經濟，有不得不為之理由，但政府收支仍應求得經濟循環周期之財政平衡，勿以債養債勢，造成我國未來財政災難。惟查，本次前瞻基礎建設特別預算未規劃償債財源，其中軌道建設計畫所占預算比例將近五成，在沒有可行性評估、效益評估及環境影響評估等狀況下，恐造成最終執行效益不彰。鑒於我國非屬聯合國及國際貨幣基金（IMF）之會員國，尋求外援較其他國家相對困難，面對財政失衡狀態，更需謹慎應對。綜上所述，基於我國未來整體發展規劃，交通部應重新檢討軌道建設項目，並規劃之償債財源，以健全我國財政平衡，避免造成財政災難。

有鑑於本次前瞻基礎建設特別預算中，交通部辦理之「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」為例，計編列35項子計畫，經統計有17項子計畫係由地方政府申請並應負擔部分建設經費，依行政院106年4月所核定之前瞻計畫及交通部提供資料等推估所需規模約3,711.75億元。然而，據財政部公布之各級政府公共債務統計表顯示，截至106年5月底止，超出公債法規定債限之地方政府為苗栗縣及宜蘭縣；而應依公債法訂定債務改善計畫及時程表之地方政府為新竹縣、嘉義縣及屏東縣；至直轄市政府均未逾債限，截至106年5月底止各直轄市政府1年以上非自償債務共計5,932億元，距全部舉債上限尚餘6,815億元，其中台北市3,071億元及桃園市1,073億元最多，其餘直轄市約在500餘億元至700餘億元之間，顯見各地方政府財政狀況嚴峻。地方政府於爭取前瞻基礎建設項目時，除考量民眾及政務需求外，應審酌自身財政狀況，量力而為。綜上所述，交通部需至所提出計畫之縣市辦理公聽會，傾聽民眾需求，廣納民意，並修正軌道建設項目，杜絕地方財政黑洞。

為衡平區域發展，前瞻基礎建設計畫優先納入有助區域平衡及聯合治理之跨縣市建設，其建設經費來源除由前瞻基礎建設特別預算支應外，地方政府亦需編列部分配合款併同辦理；惟部分地方政府目前財政狀況欠佳，配合款之編列恐排擠其他政務之預算。據財政部公布之各級政府公共債務統計表顯示，截至106年5月底止，超出公債法規定債限之地方政府為苗栗縣及宜蘭縣；而應依公債法訂定債務改善計畫及時程表之地方政府為新竹縣、嘉義縣及屏東縣；至直轄市政府均未逾債限，截至106年5月底止各直轄市政府1年以上非自償債務共計5,932億元，距全部舉債上限尚餘6,815億元，其中台北市3,071億元及桃園市1,073億元最多，其餘直轄市約在500餘億元至700餘億元之間，顯示目前各縣市政府財政負擔嚴峻，如草率進行軌道建設之興建，其地方配合款編列恐排擠其他預算，進而導致相關社福政策推行。綜上所述，交通部應會同財政部，審慎研議各地方政府的財政負擔情形，並刪減超出公債法債限及需訂定債務改善計畫之地方政府軌道建設項目。

有鑑於我國自 921 震災災後重建特別預算以降之特別預算，多以舉債為預算經費來源，且多數未列入債限。據財政部統計，歷年未列入債限之債務舉借數逾 1.46 兆元，其中 95 年度至 100 年度連續 6 年未列入債限之每年債務舉借數甚至高於該年度總預算等列入債限之債務舉借數；且自 88 年下半年及 89 年度迄 106 年度之債務還本數約 1.32 兆元。依行政院 3 月舉行之前瞻基礎建設計畫記者會簡報資料顯示，截至條例草案施行期間結束 113 年底止，納計前瞻基礎建設預算後之中央政府稅收推估將增加 958 億元，而中央政府公共債務未償餘額則由 105 年底之 5.36 兆元遞增至 113 年底之 6.41 兆元，歷年未列入債限之債務舉借數甚高。惟查，本次前瞻計畫中又軌道建設所佔預算比例逼近五成，若執行效益不彰，恐債留後代。綜上所述，基於我國債務負擔嚴重，交通部應立即檢討修正軌道建設計畫項目，避免造成政府鉅額財政負擔。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「東港觀光鐵道計畫規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第83條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「東港觀光鐵道計畫規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「恆春觀光鐵道計畫規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第83條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「恆春觀光鐵道計畫規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「中南部觀光鐵路」計畫項下，「恆春觀光鐵道計畫規劃作業」編列 30,000 千元，主要係辦理先期作業等。

惟「恆春觀光鐵道計畫規劃作業」，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「恆春觀光鐵路建設計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「中南部觀光鐵路」計畫項下，「東港觀光鐵道計畫規劃作業」編列 25,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「東港觀光鐵道計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「中南部觀光鐵路」計畫項下，「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」編列 8,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「基隆輕軌捷運建設計畫規劃作業」編列 20,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「基隆輕軌捷運建設計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「基隆輕軌捷運建設計劃規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「基隆輕軌捷運建設計劃規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「台南市先進運輸系統第一期藍線」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「台南市先進運輸系統第一期藍線」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「台中捷運綠線延伸彰化規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「台中捷運綠線延伸彰化規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而林務局「中南部觀光鐵路」計畫項下，「阿里山森林鐵路 42 號隧道計畫」編列 67,000 千元，主要係辦理鐵路隧道修復工程等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「阿里山森林鐵路 42 號隧道計畫」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「城鄉建設」共編列 354 億 1,350 萬元，而交通部公路總局「提升道路品質」計畫編列 40 億元，主要係辦理公路系統之「既有道路養護整建」、「綠色生態路網建置」、「設立道路幸福設施」及「形塑城鄉人文地景道路」等 5 項子計畫。

「提升道路品質」計畫主要辦理省道公路系統品質整體提升改善事項，與現行「省道改善計畫」類似。而中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 6 項第 3 目第 1 節已編列「省道改善計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業」編列 8,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「臺中捷運藍線規劃作業」編列 16,920 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「臺中捷運藍線規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「新竹環線輕軌計畫規劃作業」編列 12,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「新竹環線輕軌計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「桃園綠線延伸至中壢規劃作業」編列 4,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「桃園綠線延伸至中壢規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫」該案僅在辦理路線規劃及評估中，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫」該案僅在辦理路線規劃及評估中，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「高鐵臺鐵連結成網」計畫項下，編列投資「營業基金－臺灣鐵路管理局」15,000 千元，用以辦理「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁」計畫，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「高鐵臺鐵連結成網」計畫項下，編列投資「營業基金－臺灣鐵路管理局」3 億元，用以辦理「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」計畫，主要係辦理工程設計、用地取得及工程施作等。

惟「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 11 目第 1 節交通部營業基金已編列「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在營業基金及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「高鐵臺鐵連結成網」計畫項下，編列投資「營業基金—臺灣鐵路管理局」246,000 千元，用以辦理「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化」計畫，主要係辦理工程施作等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「機場捷運增設 A14 站」編列 50,000 千元，主要係辦理工程施作等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「機場捷運增設 A14 站」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「高雄捷運延伸環線規劃作業」編列 85,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「高雄捷運延伸環線規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第一階段)暨周邊土地開發」計畫編列 389,000 千元，主要係辦理工程設計及工程施作等。

惟「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第一階段)暨周邊土地開發」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「高雄捷運系統岡山路竹延伸線(第一階段)暨周邊土地開發」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發」計畫編列 1,661,754 千元，主要係辦理工程設計、用地取得及工程施作等。

惟「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展」計畫編列 1,605,000 千元，主要係辦理工程設計及工程施作等。

惟「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發」計畫編列 317,597 千元，主要係辦理工程設計、用地取得及工程施作等。

惟「安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「都市推動捷運」計畫項下，「淡海輕軌運輸系統」編列 160,188 千元，主要係辦理工程施作等。

惟「淡海輕軌運輸系統」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「淡海輕軌運輸系統」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

營業基金-台灣港務股份有限公司運用舉債編列特別預算來辦理「臺中港離岸風電產業專區」，惟臺灣港務公司 105 年度決算現金餘額仍高達 125 億以上，台中港離岸風電產業專區宜應由該公司自行負擔。不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「臺中港離岸風電產業專區」，臺灣港務公司 105 年度決算現金餘額仍高達 125 億以上，台中港離岸風電產業專區宜應由該公司自行負擔。與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部台北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫其承包工程公司不得聘用超過 5% 之外籍勞工。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部臺中港離岸風電產業專區計畫其承包工程公司不得聘用超過5%之外籍勞工。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部集集支線基礎設施改善規劃作業其承包工程公司不得聘用超過 5% 之外籍勞工。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部臺鐵升級及改善東部服務計畫其承包工程公司不得聘用超過5%之外籍勞工。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理軌道技術研究暨驗證中心計劃 1 辦理工程設計及工程施作經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關軌道技術研究暨驗證中心計劃 1 辦理工程設計及工程施作經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃 4 辦理工務行政經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃 4 辦理工務行政經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃3辦理基礎設施系統機電及鋪軌經費，恐不符合預算法第83條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃3辦理基礎設施系統機電及鋪軌經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃2辦理用地取得及拆遷補償經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃2辦理用地取得及拆遷補償經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算「交通部主管—交通部—營業基金-臺灣港務公司—完備綠能技術及建設」編列預算數 5 億元，係辦理台中港馬頭改(新)建工程等所需經費。然臺灣港務公司 105 年度自編決算年底現金及約當現金餘額高達 125.46 億元，評估該公司未來資金需求之情形下，臺中港離岸風電產業專區計畫應由該營業資金自行負擔，以維持政府預算編列之正當性與資源分配之合理性。爰建議交通部應重新評估，如確須由特別預算支應，亦應提出詳細說明。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理臺南市區鐵路地下化計劃1 辦理細部設計及相關作業經費，恐不符合預算法第83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃1 辦理細部設計及相關作業經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃 1 細部設計經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃 1 細部設計經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理「新竹大車站平台計劃規劃作業」該案僅在辦理場站規劃，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「新竹大車站平台計劃規劃作業」該案僅在辦理場站規劃，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理台北都會區大眾捷運系統三鶯路線暨周邊土地開發計劃 1 辦理統包工程經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關台北都會區大眾捷運系統三鶯路線暨周邊土地開發計劃 1 辦理統包工程經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理台北都會區大眾捷運系統三鶯路線暨周邊土地開發計劃 2 辦理工程監造、專案管理及獨立驗證與認證經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關台北都會區大眾捷運系統三鶯路線暨周邊土地開發計劃 2 辦理工程監造、專案管理及獨立驗證與認證經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理「集集支線基礎設施改善規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「集集支線基礎設施改善規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

有鑒於台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程之用地取得經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

爰此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程之用地取得經費，與常態性計畫相比對，並剔除年度計畫性質重複部分，以避免資源濫用。

有鑒於台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區經費，與常態性計畫相較，並剔除年度預算性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「新竹大車站平台計畫規劃作業」編列 12,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「新竹大車站平台計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫其承包工程公司不得聘用超過 5% 之外籍勞工。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程計畫其承包工程公司不得聘用超過5%之外籍勞工。

有鑑於行政院以發展基礎建設來推動經濟發展，係源自於經濟學家凱因斯學派之經濟發展理論。早年經濟發展以基礎建設可成為成功往例之重大理由為建設產業會聘用眾多勞工階級，藉此帶來就業機會及經濟活絡發展。

惟我國現行建設產業興建大型建設時，聘用本國勞工比例大不如前，是否能如同往例推動，已有待商榷。

為確保基礎建設能確保就業機會及帶動經濟活絡發展，交通部臺中港離岸風電產業專區計畫其承包工程公司不得聘用超過5%之外籍勞工。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」該案僅在辦理路線規劃及評估中，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」該案僅在辦理路線規劃及評估中，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「臺鐵升級及改善東部服務」計畫項下，「軌道技術研究暨驗證中心」計畫編列 496,765 千元，主要係辦理先期作業等。

惟「軌道技術研究暨驗證中心計畫」屬已核定計畫，中央政府本應編列公務預算執行，為使有限經費妥適配置，避免重複編列之嫌，爰提案要求交通部需針對本項之特殊性及前瞻性，致使規避公務預算而必須以特別預算重複浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「臺鐵升級及改善東部服務」計畫項下，「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」編列 12,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「臺鐵升級及改善東部服務」計畫項下，「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」計畫編列 1,000 千元，主要係辦理先期作業等。

惟「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」屬規畫中計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「臺鐵升級及改善東部服務」計畫項下，「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設」計畫編列 6,903,000 千元，主要係辦理工程設計、用地取得及工程施作等。

惟「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「高雄捷運延伸環線規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「高雄捷運延伸環線規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計劃，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計劃，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

交通部 106~107 年度前瞻基礎建設計畫第一期歲出特別預算案「台鐵升級及改善東部服務~台鐵南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫」，係辦理潮州車站至枋寮車站間及枋寮車站至台東新站間沿線鐵路改善、電氣化及部分雙軌化工程等。

經查台鐵局「台鐵南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫」於 102 年 6 月即已奉核定，執行期程 102~111 年，有鑑於前瞻基礎建設計畫~軌道建設特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，本項工程之預算應回歸常態體制！

另查預算應以單一性為原則，並以「特殊緊急情形」為前提而承認特別預算存在之必要(司法院釋字第 463 號解釋)。然本特別預算案「台鐵南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫」既然已於 102 年就編入年度中央政府總預算案，且已正在執行中，當然係屬延續性計畫，也即難謂有特殊緊急情形，若改按特別預算方式編列，顯與司法院該號解釋有悖。牽強納入，其適法性有待商榷！

再查國家財政拮据，蔡總統亦要求國人應共體時艱，政府機關由應率先力行。爰此；為有利國庫公帑節約及預算控管上端「台鐵南迴鐵路台東潮州段電氣化工程建設計畫」特別預算編列，應遵預算法精神回歸常態體制！

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估作業」編列 5,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」編列 50,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業」編列 5,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「嘉義市區鐵路高架化」計畫編列 129,000 千元，主要係辦理工程設計等。

惟「嘉義市區鐵路高架化」屬綜合規劃中計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「嘉義市區鐵路高架化計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」編列 50,000 千元，主要係辦理先期作業等。

依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以維政府資源之有效運用並利預算之審議。「桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，鑑於特別預算財源來自舉債，為維國家財政之健全性及我國軌道建設之永續發展，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在未完成綜合評估的情形卻仍違法浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，並完備合法程序，經立法院同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「鐵路立體化及通勤提速」計畫項下，「臺南市區鐵路地下化」計畫編列 2,975,000 千元，主要係辦理設計、用地取得及工程施作等。

惟「臺南市區鐵路地下化」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 1 節已編列「臺南市區鐵路地下化計畫」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理軌道技術研究暨驗證中心計劃 2 捐助成立財團法人創立基金經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關軌道技術研究暨驗證中心計劃 2 捐助成立財團法人創立基金經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理「桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」該案僅在辦理場站規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」該案僅在辦理場站規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

有鑑於前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算案歲出編列 1,089 億 2,476 萬 7 千元，106 年度及 107 年度分別為 160 億 7,857 萬元及 928 億 4,619 萬 7 千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限，其歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。依行政院 3 月舉行之前瞻基礎建設計畫記者會簡報資料顯示，截至條例草案施行期間結束 113 年底止，納計前瞻基礎建設預算後之中央政府稅收推估將增加 958 億元，而中央政府公共債務未償餘額則由 105 年底之 5.36 兆元遞增至 113 年底之 6.41 兆元。然而，前瞻基礎建設特別條例草案經立法院三讀審議後，施行期間已從原訂 8 年期程減少為 4 年，且每年度舉債流量比率之限制規定恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量，原推估之債務舉借計畫應重新檢討估算，俾瞭解債務舉借高峰年度，以利政務推行。據上，交通部應重新提出四年計畫之前瞻基礎建設之軌道建設計畫、債務舉借計畫，並於網路公開揭露其執行情形，俾達成債務控管目的及利政務推行。

考量前瞻基礎建設之經額龐大且為我國最後一次大型公共建設計畫，為確保計畫效益評估正確性，應落實執行計畫之先期作業。經查，「軌道建設—臺南市區鐵路地下化計畫」於 98 年 7 月核定之綜合規劃報告內容，有關環境現況調查（空氣品質·噪音振動·河川水質·地下水水質·土壤·陸域與水域生物）、居民意見、以及臺鐵旅運量等，均以 96 年及 97 年為調查基礎，並於 106 年 7 月交通部個案核定計畫本無任何更新資料。考量本計畫可行性調查基礎為十年前資訊，是否影響計畫執行可行性，爰要求國發會於一個月內督導執行機關，適時對本計畫調查資料適時更新修正、檢討。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」6,903,000 千元，係辦理潮州車站至枋寮車站間及枋寮車站至臺東新站間沿線鐵路改善、電氣化及部分雙軌化工程等，以改善橋樑、邊坡及隧道結構並完成臺鐵環島之電氣化路網，提升臺鐵服務品質等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-臺鐵電務智慧化提升計畫」873,000 千元，係辦理號誌、電訊、電力基礎設施現代化及中央行車控制系統新建工程，以提升臺鐵行車運輸效率、可靠度與安全性等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-票務系統整合再造計畫」488,854 千元，係辦理票務核心系統、週邊設備、備援中心、資安強化及票務網路等建置，以滿足臺鐵旅客多元化需求，提升整體營收與服務品質等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「鐵路立體化及通勤提速—臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業」本期特別預算編列500萬元，係辦理先期作業等所需經費。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）暨周邊土地開發計畫」389,000 千元，係路線起自高雄捷運紅線南岡山站，迄至臺鐵岡山車站，全長約 1.46 公里，設置 1 座高架車站，該計畫係利用現有高雄捷運紅線進行延伸，以達到服務北高雄岡山地區民眾，並帶動地區繁榮等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

有鑒於高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」該案係辦理車站規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

爰此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」該案係辦理車站規劃及評估，與常態性計畫相較，並剔除年度預算性質重複部分，以避免資源濫用。

有鑒於鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃之細部設計經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事（國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事），政府應該在年度計劃中編列。

爰此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃之細部設計經費，與常態性計畫相較，並剔除年度預算性質重複部分，以避免資源濫用。

有鑒於台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理「高鐵彰化站與台鐵轉乘接駁計劃規劃作業」，該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關「高鐵彰化站與台鐵轉乘接駁計劃規劃作業」該案係辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比較，應剔除年度預算性質重複部分，以避免資源濫用。

依據過去公共建設計畫修正後經費金額與原核定金額差異達 60%以上，分別為臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫(73.96%)、花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫(69.53%)、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫(78.84%)、加速辦理中央管河川急要段治理與環境營造計畫(229.40%)、加速辦理臺北地區漏水改善及穩定供水計畫(-60.42%)及加速山坡地治山防災及清疏計畫(-67.20%)等 6 件。其中加速辦理中央管河川急要段治理與環境營造計畫主要係將莫拉克颱風水患災害影響納入檢討而大幅度增加計畫經費，至臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫及花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫則分別因環評要求全線(含車站)高架，及因用地、電氣化營運安全、設計規範變更等調整經費，惟其修正原因似可於評估時納入考量，顯示相關計畫先期規劃作業恐有未盡完善之處。

本席建議其差異達 60%以上之公共建設計畫，針對人為疏失部分給予懲處與承擔其損失之財務責任。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫」1,661,754 千元，係路線規劃自土城頂埔至三峽鳳鳴，全長 14.29 公里，共設 12 座車站，均為高架車站，係為整合都市運輸政策與捷運轉乘規劃，刺激大眾運具運量成長等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」1,605,000 千元，係路線由八德擴大都市計畫建德路起，經介壽路、建國路、延平路，再經桃園火車站，續沿中正路、蘆竹區中正北路、省道台 4 線轉坑菓路與機場聯外捷運 A11 站銜接，另自 G14 站後路線分岔往西與機場聯外捷運 A16 站銜接，路線全長 27.8 公里，共設 21 座車站及 1 座機廠，期有效紓解鄰近桃園區交通壅塞問題，並促進城鄉均衡發展

等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-臺南市區鐵路地下化計畫」2,975,000 千元，係北起臺南市永康站南端之中華陸橋以南約 0.17 公里處，至生產路以南約 1.91 公里止，全長 8.23 公里，全線地下化，除將臺南車站地下化外，並新增林森及南臺南站等 2 座地下通勤站，以產生騰空土地效益，使站區開發結合車站古蹟保存，強化臺南古都風貌，促進都市整體發展等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法

院備查。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫」317,597 千元，係路線自二叭子植物園至新店十四張地區，全長 7.67 公里，共設 9 座車站，5 座高架車站，4 座平面車站，係為服務當地交通需求，促進地方發展，以落實綠色運輸政策等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-淡海輕軌運輸系統」160,188 千元，係該計畫第一期建設路段綠山線，由捷運紅樹林站沿中正東路二段、淡金公路往北，至濱海路往西，於沙崙路轉往北至新市六路路口；第二期建設路段為藍海線，起於中山路與中正路之分隔島，並沿臺 2 乙線往西至沙崙海水浴場淡海路右轉，經 11 號計畫道路跨公司田溪後再右轉，沿濱海路至沙崙路口後，往北與綠山線共軌，全長約 13.99 公里，共設 20 座車站，7 座高架車站，

13 座平面車站，以提高淡海新市鎮開發，均衡臺北都會區之都市發展等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」編列新台幣（下同）1,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」編列新台幣（下同）300,000 千元，辦理成功站(起點里程 k203+806.37)至追分站平面雙軌化工程。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫」編列新台幣（下同）317,597 千元，辦理自二叭子植物園至新店十四張地區，全長 7.67 公里，共設 9 座車站，5 座高架車站，4 座平面車站。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-阿里山森林鐵路 42 號隧道計畫」67,000 千元，係辦理阿里山森林鐵路 42 號隧道修復工程，並辦理隧道排水及鐵路修復等工程經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「台中捷運藍線規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第83條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「台中捷運藍線規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「營業基金－臺灣港務股份有限公司-完備綠能技術及建設」500,000 千元，辦理「臺中港離岸風電產業專區」，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

行政院長林全接受網路媒體專訪時表示，軌道建設絕大部分都採一般徵收而非區段徵收；至於行政院不能將「禁止區段徵收」納入前瞻條例的原因在於，之後可能也會有人覺得區段徵收不錯，人民願意被區段徵收。

區段徵收爭議如此多，除了交通部長賀陳旦曾公開宣示前瞻計畫軌道建設不會有區段徵收外，林全院長也再三強調除了已核定的 2 項外，其他軌道建設都沒有區段徵收。

交通部於 6 月 8 日設置前瞻專區軌道建設網頁，將全部 38 項軌道建設報告書上網公開。仔細研究每本報告書後可以發現，涉及區段徵收的計畫就有 18 項。其中，載明要做區段徵收的有 6 項次，計畫範圍包含其他計畫區段徵收的有 15 項次，報告書中僅將區段徵收列為建議方案或方案之一的為 6 項次。

交通部政務次長王國材接受網路媒體採訪時解釋，很多軌道建設有涉及區段徵收的部分，是屬於其他既有都市計畫，並不能算在前瞻計畫軌道建設裡。

王國材次長受媒體訪問時再三強調，「我們都有跟各個地方縣市政府確認過，他們都說沒有要做區段徵收。」換句話說，交通部的保證，是建立在各縣市政府的口頭承諾之上。

為了杜絕民眾疑慮，爰此提案要求前瞻基礎建設計畫所核定之軌道建設計畫案，均不得採取區段徵收方式進行，若有違反規定，林全院長、賀陳旦部長、王國材次長均應辭職下台，並送監察院調查。

近年政府投入大量經費興建軌道建設，期盼以安全便捷之軌道運輸，提高我國公共運輸之使用率，逐步降低私人運具之使用，俾以落實綠色運輸及節能減碳之政策目標。但是據交通部106年6月所公布之「105年度民眾日常使用運具狀況調查」所示，近5年度我國運具次數之公共運輸市占率從101年度17.5%至105年度18.1%，旅次主運具之公共運輸市占率從101年度15.4%至105年度15.8%，成長幅度均未及1個百分點；與我國減碳目標預定於114年公共運輸市占率提升至30%的目標仍具相當差距。另以各縣市數據來看，6都中僅臺北市的公共運輸之使用率達40%，其次為新北市逾26%，臺南市及高雄市未達10%，差距甚大；又以近5年度運具次數之「汽車客運」及「軌道運輸」市占率之變化觀察，軌道運輸雖從101年度5.7%上升為105年度6.9%，但是汽車客運自101年度9.2%下降為105年度8.8%，全臺私人機動用具市占率仍高達7成，未見明顯下降趨勢，顯示我國軌道運輸對於私人運具之移轉有限。然而，行政院所提出的前瞻基礎建設計畫中，卻大幅著重於軌道建設。例如，台南市目前的公共運輸之使用率未達10%，但是地方政府所提出之可行性評估計畫卻預估捷運藍線、捷運綠線完成後，保守情境下的運量每日竟然高達63,790人次，約為現況大眾運輸使用旅次數之3倍之多，連審查委員都認為這項評估非常不合理，紛紛對此報告提出質疑。爰此，建議行政院針對各縣市政府所提出之軌道建設項目部分，應訂定運量、公共運輸使用率等申請標準，以確保國家整體公共運輸之永續。

《原住民族基本法》第十一條明定「政府於原住民族地區，應依原住民族意願，回復原住民族部落及山川傳統名稱。」又106年6月14日公布施行之《原住民族語言發展法》第十六條第二項也明訂「於原住民族地區內之山川、古蹟、部落、街道及公共設施，政府各該管理機關應設置地方通行語及傳統名稱之標示。」

交通部為改善花東地區軌道運輸，促進地方產業發展，平衡城鄉差距，106年度編列1,000千元辦理前瞻基礎建設計畫第1期特別預算花東地區鐵路雙軌電氣化計畫。依據該計畫報告書指出，壽豐鄉至富里鄉境內有縣定古蹟掃叭遺址及公埔遺址，臺東縣臺東市有國定遺址卑南遺址，其中掃叭遺址、公埔遺址及卑南遺址與花東線鐵路相距較近，約在500公尺內。

花東軌道雙軌化是花東地區民眾的願望，更是當地原住民族人殷切期盼的工程，基於尊重原住民族以及落實《原住民族基本法》及《原住民族語言發展法》維護原住民族語言文化的規費，爰提案要求交通部於電氣化工程進行時，宜一併檢討花東軌道橋梁、隧道名稱，將其正名為當地傳統地名，例如「自強隧道」更名為「掃叭隧道」，以落實蔡總統政見。

自 102 年起「軌道運輸」計畫已躍居我國公共建設計畫經費之首，近 5 年來中央政府總預算平均每年度編列軌道建設經費高達 470 億元。依交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-軌道建設」所編列之 35 項計畫統計，前瞻特別條例執行 8 年屆期後仍有多項軌道建設計畫尚未完成，相關預算將回歸中央公務預算編列辦理，對於政府財政之影響，行政院應預為評估並提出相關因應措施，以維護政府財政之健全發展。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理臺南市區鐵路地下化計劃 3 辦理基礎設施、系統機電及鋪軌經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃 3 辦理基礎設施、系統機電及鋪軌經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理臺南市區鐵路地下化計劃 4 辦理工務行政經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃 4 辦理工務行政經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理「大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理嘉義市區鐵路高架化計劃，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關嘉義市區鐵路高架化計劃，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺南市先進運輸系統第一期藍線規劃作業」編列新台幣（下同）15,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「高雄捷運延伸環線規劃作業」編列新台幣（下同）85,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「基隆輕軌捷運建設計畫規劃作業」編列新台幣（下同）20,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」該案係辦理車站規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」該案係辦理車站規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理**臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程 2 辦理鐵路工程經費**，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關**臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程 2 辦理鐵路工程經費**，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程 1 用地取得經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程 1 用地取得經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

台灣鐵路管理局運用舉債編列特別預算來辦理「**高鐵彰化站與台鐵轉乘接駁計劃規劃作業**」該案係辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「**高鐵彰化站與台鐵轉乘接駁計劃規劃作業**」該案係辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「桃園綠線延伸至中壢規劃作業」編列新台幣（下同）4,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」編列新台幣（下同）1,605,000 千元，辦理由八德擴大都市計畫建德路起，經介壽路、建國路、延平路，再經桃園火車站，續沿中正路、蘆竹區中正北路、省道台 4 線轉坑菓路與機場聯外捷運 A11 站銜接，另自 G14 站後路線分岔往西與機場聯外捷運 A16 站銜接，路線全長 27.8 公里，共設 21 座車站及 1 座機廠。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）暨周邊土地開發計畫」編列新台幣（下同）389,000 千元，辦理路線起自高雄捷運紅線南岡山站，迄至臺鐵岡山車站，全長約 1.46 公里，設置 1 座高架車站。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「東港觀光鐵道計畫規劃作業」編列新台幣（下同）25,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」編列新台幣（下同）50,000 千元，辦理場站規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「恆春觀光鐵道計畫規劃作業」編列新台幣（下同）30,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業」編列新台幣（下同）5,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」編列新台幣（下同）6,903,000 千元，辦理潮州車站至枋寮車站間及枋寮車站至臺東新站間沿線鐵路改善、電氣化及部分雙軌化工程等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺南市區鐵路地下化計畫」編列新台幣（下同）2,975,000 千元，辦理北起臺南市永康站南端之中華陸橋以南約 0.17 公里處，至生產路以南約 1.91 公里止，全長 8.23 公里，全線地下化。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

行政院 106 年 4 月配合前瞻基礎建設特別條例(以下簡稱前瞻條例)提出前瞻基礎建設計畫(以下簡稱前瞻計畫),並以軌道建設為推動之主軸,針對推動之必要性表示:「因應綠色交通運輸之趨勢,各縣市對軌道交通之需求不斷增加,一般公共建設經費不足,使軌道建設延滯;有必要針對未來 30 年發展之需求,就全國鐵路網之建置,包括骨幹、城際及都會內之鐵道建設做全面性規劃。」交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-軌道建設」合共編列 35 項子計畫、所需經費 170 億 157 萬 8 千元;然而,行政院並未配合本次前瞻計畫,對外就我國未來 30 年軌道發展需求提出具體完整之政策說明,有關前瞻計畫所規劃推動之各項軌道建設之合理性、可行性、成本效益性與計畫推動優先順序之考量,暨軌道網絡分布對未來整體國土空間規劃、大眾運輸整合系統及國家經濟發展等影響性。此外,國土計畫法自 105 年 5 月 1 日起施行,依國土計畫法及其施行細則之規定,行政院應於 107 年 5 月 1 日前公告實施全國國土計畫,並每 2 年公布一次國土白皮書;前瞻條例第 5 條亦規定中央執行機關辦理前瞻計畫,應依國土計畫法及相關規定辦理規劃及評估作業。鑑於軌道建設形同國土空間之基本骨幹,應配合我國國土計畫及國土白皮書之公布實施,審酌未來人口變遷趨勢,定期檢討並對外公告全國軌道建設藍圖,積極引導地方政府規劃因地制宜並符合成本效益之軌道建設。爰提案要求行政院於 3 個月內向本院提出基於國土整體規劃下,未來 30 年臺灣軌道運輸系統建置計畫以及預期效益。

近年軌道建設欠乏民間參與，政府迄未強化引進民間資源投入之合理制度引進民間資源投入軌道建設，雖可能出現代理問題等，惟政府允應積極檢討問題癥結，並強化建構合理制度，而非因噎廢食否定民間參與之積極性。以我國與韓國興建高鐵為例，韓國高鐵為政府自建，總長度420公里，為縮短建設時間與經費，多沿用舊有鐵軌與車站，第一階段興建期卻長達12年，總興建費用為原預估之200%；我國高鐵採BOT方式辦理，總長度345公里，全線專用新建，僅臺北、板橋、左營與臺鐵共站，興建期僅約7年，總興建經費為原預估之110%（不含政府承諾應辦事項），顯示民間參與除可分擔政府風險及資金缺口外，確有助於提升公共建設之施工效率。然政府自87年7月及90年1月分別與高鐵公司與高雄捷運公司簽約後，即未再以BOT方式辦理軌道建設，且前瞻軌道建設計畫中，亦未見民間參與之規劃，凸顯政府迄未強化引進民間資源投入之合理制度，允待檢討改進。為落實本院預算監督之責，深究前瞻基礎建設預算編列明顯未配合前瞻計畫具體說明我國軌道建設藍圖並就交通整合規劃、產業發展策略及都市規劃等研訂完整配套措施，整體軌道建設政策及執行效益未臻明確，除不利本院預算之審議，亦引發外界對於政府計畫審議作業及資源配置合理性與運用效益性之爭議，及規避監督之弊，爰要求各部會進行專案報告，針對前瞻基礎建設欠乏民間參與，政府迄未強化引進民間資源投入之相關關缺失，提出檢討報告及改進措施，並應追究行政人員違法編列預算與規避監督之行政責任。

分析過去大型公建經驗來看，不乏因為工法錯誤、效益不彰，甚至貪汙舞弊等人為疏失問題而造成大幅追加預算的浪費情況，檢視過去政府提出的特別條例修法通常都有相關究責條款，但這次前瞻特別條例草案中卻少了問責機制，可能造成納稅人血汗錢大幅浪費，卻無從追究的情況。再者，前瞻基礎建設計畫第1期特別預算，雖列綠能建設計畫，但細究加速綠能科學城建置項下，僅止於建置科學城之表面陳述，刻意省略究責條款，實可預見花大錢提供內需後，綠能發展問題仍然力有未逮、成效不彰。有鑑於此，爰提案要求交通部重新審慎檢視計畫案內容荒謬之處，並於一個月內增列「預算執行應由審計機關依法辦理審計；若違法失職而致工程進度為達預定80%時，應將執行機關首長及相關主管移送監察院調查懲處」等條文，且赴本院委員會進行專案報告。

前瞻條例第 8 條後段規定：「…。已依本條例執行之計畫仍列入特別預算案時，應另附計畫執行績效報告。」及第 9 條規定：「中央執行機關應將執行進度及績效，每年向立法院提出書面報告。」、「前瞻基礎建設計畫執行完成後，中央執行機關應就其實施成效作成總結評估報告，並即送立法院。」茲前瞻軌道建設計畫所提具之願景目標包含「友善無縫」、「產業機會」、「安全可靠」、「悠遊易行」、「永續營運」及「魅力鐵道」等 6 大項，然計畫所列績效指標及總體經濟效效益中卻未針對我國整體公共運輸使用率、軌道產業升級及觀光環境改善等提出具體績效指標，顯無法充分反映前瞻計畫之遠景目標。爰建請前瞻軌道建設計畫所訂效益指標應提出對我國公共運輸、產業提升及觀光環境改善之具體改善指標內容，以利後續績效管考機制之確切落實執行。

有鑑於前瞻基礎建設計畫第一期特別預算，立法院朝野委員均曾多次提出要求各預算執行單位需特別考量此次前瞻預算的籌編，係以舉債方式預支後代子孫的錢，職是之故無論是預算科目的事前評估、計畫的可行性分析、計畫的執行、預算的核銷等各項作業，均應加倍的謹慎與接受嚴格的檢驗與監督，爰提案要求交通部與公路總局綠能建設預算第一期倘若預算執行率未達 90%，應將執行機關首長及相關主管移送監察院調查懲處，以有效彰顯行政團隊對前瞻基礎建第一期特別預算的信心與決心。

有鑑於前瞻基礎建設計畫第一期特別預算，立法院朝野委員均曾多次提出要求各預算執行單位需特別考量此次前瞻預算的籌編，係以舉債方式預支後代子孫的錢，職是之故無論是預算科目的事前評估、計畫的可行性分析、計畫的執行、預算的核銷等各項作業，均應加倍的謹慎與接受嚴格的檢驗與監督，爰提案要求交通部與公路總局城鄉建設預算第一期倘若預算執行率未達 90%，應將執行機關首長及相關主管移送監察院調查懲處，以有效彰顯行政團隊對前瞻基礎建第一期特別預算的信心與決心。

公路總局運用舉債編列特別預算來辦理「科學城低碳智慧環境基礎建置—聯外道路建置部分」計畫。恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「科學城低碳智慧環境基礎建置—聯外道路建置部分」計畫辦理沙崙綠能科學城之園區聯外道路拓寬及新建工程等所需經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

據查前瞻計畫第 1 期特別預算案軌道建設部分，共有 35 項子計畫，其中有 11 項經核定、2 項辦理綜合規劃中、13 項辦理可行性研究中、6 項僅編列規劃費用、3 項屬硬體設施升級無須辦理可行性研究。若子計畫仍在辦理綜合規劃、可行性評估當中，或甚至僅在編列規劃費用階段，其實體計畫內容、規模、預期效益與預定時程都尚不明朗。而這樣「狀況不明朗」的子計畫竟佔了軌道建設的六成。又根據前瞻條例第 6 條第 4 項之規定，未完成可行性評估、綜合規劃、環境影響評估者，也不得動支工程預算。在「狀況不明朗」且又不能動支預算的狀況下，為何還將這些子計畫列於本計畫中，令人十分不解。

故本席建請立法院要求行政院重新檢討前瞻基礎建設的軌道建設部分，並將需要可行性評估卻未完成之子計畫全數移出第 1 期特別預算案，待可行性評估完成後再行提出。

交通部主管 106-107 年度前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算其中軌道建設之部分，交通部有必要藉此機會針對未來 30 年之發展需求，就全國鐵路網之建置，包括骨幹、城際及都會內之鐵道建設做全面性規劃，配合前瞻計畫對外具體說明全國軌道路網建置藍圖暨產業發展及提升運能之措施，此外就前瞻計畫之軌道建設合理性、可行性、成本效益分析與計畫推動之優先順序考量，應妥為說明讓全國人民檢視。

根據交通部於 106 年 6 月所公布之「105 年度民眾日常使用運具狀況調查」顯示，近 5 年度我國運具次數之公共運輸市占率從 101 年度 17.5% 至 105 年度 18.1%，旅次主運具之公共運輸市占率從 101 年度 15.4% 至 105 年度 15.8%，成長幅度均未及 1 個百分點，近 5 年度軌道運輸雖從 101 年度 5.7% 上升為 105 年度 6.9%，惟汽車客運自 101 年度 9.2% 下降為 105 年度 8.8%，我國私人機動用具市占率仍高達 7 成，未見明顯下降趨勢，由此可見我國軌道運輸對於私人運具之移轉有限，推動軌道建設之同時，為妥善運用公帑，避免軌道建設完成後使用率低之窘境，交通部應規畫並提出如何透過軌道運輸強化民眾對於大眾運輸之使用需求之報告。

有鑑於交通部於「綠能建設-完備綠能技術及建設」下編列投資「營業基金-臺灣港務公司」5億元（計畫總經費28億元、計畫期程106至109年度）用以辦理臺中港離岸風電產業專區計畫。

經查

前瞻特別預算案之財源來自舉債，且臺灣港務公司105年度自編決算年底現金及約當現金餘額高達125.46億元，顯示該公司自有資金尚屬充裕，故本計畫宜由臺灣港務公司自有資金負擔，以撙節前瞻計畫之經費支出，維護政府資源之合理配置，建請行政院研議將此計畫由臺灣港務公司自有資金負擔為之。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」下計編列35項子計畫，經統計有17項子計畫係由地方政府申請並應負擔部分建設經費，依行政院106年4月所核定之前瞻計畫及交通部提供資料等推估所需規模約3,711.75億元。然現行軌道建設經費分為自償性經費與非自償性經費，其中自償性經費之財源除來自營運票價收入、其他附屬事業收入等建設收益外，尚包含由地方政府針對軌道建設之土地開發效益及租稅增額收入等外部效益進行內部化之規劃。地方政府於自償性收入財源尚未到位前，通常須先行舉借債務或辦理融資；至非自償性部分，除中央政府依自償率與地方政府財力級次等補助外，餘皆須由地方政府自籌財源辦理。行政院於評估審查各地方政府所申請之軌道建設計畫，應審酌自籌款對地方財政之影響性及其後續營運能力，以維地方財政及建設發展之健全性。另行政院本次所提前瞻軌道建設計畫中，亦未見民間參與之規劃，鑑於政府財政困難，應全面審視現行軌道建設無法有效吸引民間參與之問題，並廣徵民間業者意見，據以檢討現行相關法令規範之合宜性，俾以吸引民間資金投入，逐步降低政府財政負擔。爰此，為維中央與地方財政之健全性，要求行政院於審查地方所申請之軌道建設計畫，應審酌地方自籌款對地方財政之影響性，並研謀強化提高民間投資意願，多元化我國軌道建設之財源，期以逐步降低政府財政負擔。

台中港為國際商港，具有航道深、距離近等建設、運維優勢，惟目前台中港之離岸風場專用港埠(即碼頭 5A、5B)被歸類於散(裝)雜貨碼頭，考量離岸風電屬新興產業，易受外在因素影響而變動，應早日確立離岸風電之港埠定位，並訂定港埠空間申設法規，以利日後管理。

行政院 106 年 4 月配合前瞻基礎建設特別條例(以下簡稱前瞻條例)提出前瞻基礎建設計畫(以下簡稱前瞻計畫),並以軌道建設為推動之主軸,針對推動之必要性表示:「因應綠色交通運輸之趨勢,各縣市對軌道交通之需求不斷增加,一般公共建設經費不足,使軌道建設延滯;有必要針對未來 30 年發展之需求,就全國鐵路網之建置,包括骨幹、城際及都會內之鐵道建設做全面性規劃。」交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-軌道建設」合共編列 35 項子計畫、所需經費 170 億 157 萬 8 千元。惟查軌道運輸為我國前瞻計畫最重要投資項目,行政院未配合前瞻計畫具體說明我國軌道建設藍圖,暨產業發展及運能提升措施,不利立法院預算之審議,亦引發外界對於政府計畫審查程序、資源配置合理性與運用效益性之爭議,恐不利我國軌道建設之健全發展。爰要求行政院長針對軌道建設至立法院進行專案報告,同時將軌道建設藍圖規劃、產業發展及運能提升措施相關書面報告公告於網際網路。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」300,000 千元，係辦理成功站(起點里程 k203+806.37)至追分站平面雙軌化工程，以強化臺中山城與沿海區域之聯繫，提供大臺中地區民眾便捷快速及舒適有效率之軌道運輸服務等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

據查前瞻基礎建設計畫雖為期八年，但至民國 113 年該計畫期程屆滿時，卻仍有部分軌道建設工程未能完成。未能完成之子計畫將移列一般公務預算繼續辦理，按立法院預算中心以現有資料之統計，本計畫期程屆滿後一年，公務預算需至少增加 1210.42 億元。按現有預算規模計算，將使我國中央政府總預算規模膨脹 6%，對我國財政實為一大隱憂。而面對這樣的財政隱憂，行政院於本次核定版計畫書或預算卻幾乎隻字未提，僅在核定版花了一頁篇幅交代「財務規劃」，但上述的財政隱憂問題卻也沒正面解釋，未善盡審慎規劃政策與編列預算之責。

故本席建請立法院要求行政院重新檢討前瞻基礎建設的軌道建設部分，並提出相關財務報告，如：未完成之軌道建設計畫回歸公務預算辦理時，所需經費需求、政府財政能否負擔，如何避免排擠其他新興建設計畫所需經費等。

綜覽為期八年的前瞻基礎建設計畫，軌道建設預算佔比達 48.06%，若只以第一期為例，軌道建設佔比更達 57.01%，可見軌道建設對於整個前瞻基礎建設計畫之重要性。惟卻未見政府對我國之軌道建設提出具體願景，在行政院核定版的計畫書中對於軌道建設的願景描述文字僅有「為提升資源流通效能，縮短區域落差，亟需便捷完善之公共運輸系統，尤其是軌道建設。」此短短五十字不到，如何說服廣大納稅人，政府確實對於軌道建設做過審慎規劃，且是有具體目標與方向的？缺乏願景一事也在前瞻基礎建設計畫的軌道建設子計畫中表露無遺，在 35 個軌道建設的子計畫中，看到其背後一貫的政策精神，取而代之的只是血淋淋的利益分配。

也因此立法院預算中心報告便點出，行政院允宜配合國土計畫定期發布全國性軌道建設藍圖，積極引導地方政府規劃因地制宜之最適經濟規模軌道建設，行政院也未配合前瞻計畫具體說明我國軌道建設藍圖，暨產業發展及運能提升措施，不利本院預算之審議，亦引發外界對於政府計畫審查程序、資源配置合理性與運用效益性之爭議，恐不利我國軌道建設之健全發展。

故本席建請立法院要求行政院重新檢討前瞻基礎建設的軌道建設部分，盡速釐清未來軌道政策的發展邏輯與願景，以避免政府資源浪費，與改善目前亂無章法的政策規劃。

軌道建設經費分為自償性經費與非自償性經費，其中自償性經費之財源除來自營運票價收入、其他附屬事業收入等建設收益外，尚包含由地方政府針對軌道建設之土地開發效益及租稅增額收入等外部效益進行內部化之規劃。地方政府於自償性收入財源尚未到位前，通常須先行舉借債務或辦理融資；至非自償性部分，除中央政府依自償率與地方政府財力級次等補助外，餘皆須由地方政府自籌財源辦理。為維中央與地方財政之健全性，行政院於審查地方所申請之軌道建設計畫，允宜審酌地方自籌款對地方財政之影響性，並強化提高民間投資意願，多元化我國軌道建設之財源，期以逐步降低政府財政負擔。

前瞻軌道建設計畫所提具之願景目標包含「友善無縫」、「產業機會」、「安全可靠」、「悠遊易行」、「永續營運」及「魅力鐵道」等 6 大項，惟計畫所列績效指標及總體經濟效效益中卻未針對我國整體公共運輸使用率、軌道產業升級及觀光環境改善等提出具體績效指標，顯無法充分反映前瞻計畫之遠景目標，交通部應積極檢討，並確實訂定具體績效指標，提出報告，以利後續追蹤及績效管考機制確切落實執行。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部所屬前瞻基礎建設計畫項目下集集支線基礎設施改善規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部所屬前瞻基礎建設計畫項目下票務系統整合再造計畫，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部台灣港務股份有限公司所屬前瞻基礎建設計畫項目下台中港離岸風電產業專區計畫，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部高速鐵路工程局所屬前瞻基礎建設計畫項目下高鐵延伸屏東站址規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與高速鐵路工程局所屬前瞻基礎建設計畫項目下臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與高速鐵路工程局所屬前瞻基礎建設計畫項目下花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「鐵路立體化及通勤提速－臺南市區鐵路地下化計畫」本期特別預算編列29億7500萬元，係辦理整體工程設計、用地取得及工程施作等所需經費。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「臺鐵升級及改善東部服務－軌道技術研究暨驗證中心計畫」本期特別預算編列4億9676萬5千元，係辦理整體工程設計及工程施作等所需經費。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「臺鐵升級及改善東部服務—北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」本期特別預算編列1200萬元，係辦理先期作業等所需經費，但該計畫至今仍在預備綜合規劃階段。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：

1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。
2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。
3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。
4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。
5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。
6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

有鑑於鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃之辦理用地取得及拆遷補償經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關南迴鐵路台東潮州段電氣化工程計劃之辦理用地取得及拆遷補償經費，與常態性計畫相比對，並剔除年度預算性質重複部分，以避免資源濫用。

道路底下埋有各式管線，事業單位經常反覆挖掘，管線挖斷時有所聞，輕則影響道路交通順暢便利，重則危害民眾生命財產安全。2014年7月31日高雄市連環氣爆事件，肇因於埋設於道路底下的工業管線破損外漏，造成32人死亡、314人輕重傷。2017年3月17日高市府水利局的下水道管線工程爆炸起火，造成1死3傷慘劇。事故悲劇殷鑑不遠，行政院不能輕忽共同管道之重要性。

有鑑於前瞻建設預算僅說明打算提升道路品質，辦理人手孔蓋及管、纜線下地等事項，完善道路排水，辦理省道公路系統與補助直轄市縣市政府之瀝青混凝土路面鋪築、邊溝改善、道路綠化、綠帶設置，對於共同管道之鋪設卻完全沒有提到。

對此，行政院應將共同管道建設納入第一優先辦理項目，並設計配套措施，有效降低道路挖掘頻率，確實解決道路養護問題。

依前瞻條例第 7 條規定：「中央政府依本條例支應前瞻基礎建設計畫，以 4 年為期程，預算上限為新臺幣 4 千 2 百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，並以特別預算方式編列，…。」是以，前瞻特別預算之執行期程，如經本院同意得延長為 8 年期間。查交通部於第 1 期特別預算案所提出 35 項前瞻軌道建設計畫之執行期程彙整，仍有多項計畫未能於前瞻條例實施期間辦理完竣。又自 102 年起「軌道運輸」計畫已躍居我國公共建設計畫經費之首，近 5 年來中央政府總預算平均每年度編列軌道建設經費高達 470 億元。是以，有關前瞻計畫開始執行後，預計保留於中央政府總預算中辦理之軌道建設計畫內容、未來分年度所需經費情形、對我國公共建設經費分配之影響，暨 8 年期前瞻特別預算編列完竣後，未完成之軌道建設計畫回歸公務預算辦理時，所需經費需求、政府財政能否負擔，如何避免排擠其他新興建設計畫所需經費等，要求行政院應配合各期特別預算案之提出，併予提出相關評估說明。

根據行政院送至立法院審議前瞻基礎建設計畫細目，其中於桃園鐵路地下化工程部分，至今尚未核定完成，惟先前桃園市政府屢屢對外宣傳桃園鐵路地下化工程亦已核定通過，而現行政院提出未核定計畫，顯見事實顯有落差。桃園通勤向來以鐵路運輸為重，鐵路建設為桃園市民翹首企盼，然於桃園鐵路建設資訊卻付之闕如，外界無從得知規畫工程最新進度，導致議論四起，同樣於捷運綠線、綠線延伸至中壢等工程亦是如此，不利桃園交通建設施行。行政院應於二個月責成交通部，與桃園市政府協調，規劃建置桃園市前瞻軌道建設網路資訊專區，並將相關計畫細目、可行性評估、歷次開會會議紀錄公告於專區，供民眾查閱，以降低民眾疑慮，同時強化民間監督之功效。

行政院 106 年 4 月配合前瞻基礎建設特別條例(以下簡稱前瞻條例)提出前瞻基礎建設計畫(以下簡稱前瞻計畫),並以軌道建設為推動之主軸,針對推動之必要性表示:「因應綠色交通運輸之趨勢,各縣市對軌道交通之需求不斷增加,一般公共建設經費不足,使軌道建設延滯;有必要針對未來 30 年發展之需求,就全國鐵路網之建置,包括骨幹、城際及都會內之鐵道建設做全面性規劃。」交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-軌道建設」合共編列 35 項子計畫、所需經費 170 億 157 萬 8 千元;然行政院並未配合本次前瞻計畫,對外就我國未來 30 年軌道發展需求提出具體完整之政策說明,有關前瞻計畫所規劃推動之各項軌道建設之合理性、可行性、成本效益性與計畫推動優先順序之考量,暨軌道網絡分布對未來整體國土空間規劃、大眾運輸整合系統及國家經濟發展等影響性,均待行政院詳為對外具體說明。爰提案要求行政院一個月內提出軌道建設整體性規劃報告以及未來配合國土計畫下,軌道運輸網路之規劃以及預期效益與目標。

根據行政院所核定報告指出，城鄉建設涵蓋交通、福祉、產業等部門，目標新增 4 萬個以上停車位、更新 1,000 公里以上的道路品質、改善 40 個中小型城鎮舊市中心公共設施；另外將開發 20 個地方型產業園區，以及完成 6,000 個長照、托幼、公共資訊站的地方據點。如同前瞻計畫其他建設，大部分都是各部會已經在進行的計畫，大部分都是各部會編列大筆公務預算在進行的工作，在現有的績效都沒有明顯提升時，大肆編列經費投入進去，真的能達到效益嗎？舉例來說，前瞻計畫要更新 1000 公里以上的道路品質，但實際上，全台灣各縣市乃至於中央的工程會早已推動「路平專案」多年，但是成效如何？根據 102 年遠見雜誌報導就明確指出，民眾對道路及交通施政的平均滿意度仍居八大項目滿意度倒數第二位，顯見道路交通仍有改善的空間。103 年監察院調查報告也明確表示：「行政院疏未督促各級道路主管機關針對路平專案施作道路之篩選及施工順序建立客觀認定標準，肇生各機關毫無標準可循而隨興漫無目的施作或淪為一時因應民眾陳情、民意代表要求之舉，肇致政府有限養護經費無以發揮最大效益，招致國人詬病不斷」。爰提案要求行政院對於始終無法有效解決的「路平」問題，提出具體、確實、可行之規劃計畫以及規劃時程。

現行軌道建設經費分為自償性經費與非自償性經費，其中自償性經費之財源除來自營運票價收入、其他附屬事業收入等建設收益外，尚包含由地方政府針對軌道建設之土地開發效益及租稅增額收入等外部效益進行內部化之規劃。地方政府於自償性收入財源尚未到位前，通常須先行舉借債務或辦理融資；至非自償性部分，除中央政府依自償率與地方政府財力級次等補助外，餘皆須由地方政府自籌財源辦理。由100年底至106年底各直轄市及縣市政府1年以上非自償性債務未償餘額統計表觀之，除臺北市政府近年之債務餘額略獲控制減少外，其餘各地方政府之債務餘額均呈現逐年攀升之情形，106年底之1年以上非自償性債務未償餘額合計數達9,371億元，較100年底7,160億元，增加2,211億元(30.88%)。另由財政部國庫署公布106年5月公共債務統計表顯示，各直轄市及縣市政府之非自償性債務與自償性債務合計數分別為8,964億元及1,594億元，其中宜蘭縣及苗栗縣政府之未償債務餘額已超逾公共債務法所定債限，部分縣市之舉債空間亦甚為有限。綜上，爰提案要求行政院於審查地方所申請之軌道建設計畫，應優先審酌地方自籌款對地方財政之影響性，並預先考量地方自籌款不足時之因應對策。

行依前瞻條例第 7 條規定：「中央政府依本條例支應前瞻基礎建設計畫，以 4 年為期程，預算上限為新臺幣 4 千 2 百億元，期滿後，後續預算及期程，經立法院同意後，以不超過前期預算規模及期程為之，並以特別預算方式編列，…。」然按軌道建設計畫之興建期多逾 10 年，依交通部於第 1 期特別預算案所提出 35 項前瞻軌道建設計畫之執行期程彙整，仍有多項計畫未能於前瞻條例實施期間辦理完竣，前瞻條例執行最長 8 年屆期後，自 114 年後移列公務所需總經費恐將高達 1,210.42 億元。回顧自 102 年起，「軌道運輸」計畫已躍居我國公共建設計畫經費之首，近 5 年來中央政府總預算平均每年度編列軌道建設經費高達 470 億元。是以，有關前瞻計畫開始執行後，預計保留於中央政府總預算中辦理之軌道建設計畫內容、未來分年度所需經費情形、對我國公共建設經費分配之影響，暨 8 年期前瞻特別預算編列完竣後，未完成之軌道建設計畫回歸公務預算辦理時，所需經費需求、政府財政能否負擔，如何避免排擠其他新興建設計畫所需經費等。爰提案要求行政院於 3 個月內向本院提出未來前瞻計畫期滿後，相關預算回歸中央公務預算編列辦理，對於政府財政之影響具體評析報告。

鐵路改建工程局、路政司運用舉債編列特別預算來辦理臺南市區鐵路地下化計劃 2 辦理用地取得及拆遷補償經費，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃 2 辦理用地取得及拆遷補償經費，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

為發揮提振景氣及促進結構改革效益，行政院規劃擴大全面基礎建設投資，打造未來 30 年國家發展需要之基礎建設，積極推動各項基礎設施，改善投資環境，以加速國家經濟轉型、平衡發展及區域融合。行政院編列前瞻基礎建設第 1 期特別預算案，其中「軌道建設」共編列 170 億 6,858 萬元，而交通部「臺鐵升級及改善東部服務」計畫項下，編列投資「營業基金－臺灣鐵路管理局」873,000 千元，用以辦理「臺鐵電務智慧化提升」計畫，主要係辦理工程設計及工程施工等。

惟「臺鐵電務智慧化提升」屬已核定計畫，中央政府 106 年度總預算案，交通部歲出預算第 14 款第 1 項第 11 目第 1 節交通部營業基金已編列「臺鐵電務現代化提升」公務預算，顯有重複編列之嫌，為使有限經費妥適配置，爰提案要求交通部需針對本項相關特殊性及前瞻性，致使必須在公務預算及特別預算中均需重複編列、浮濫編列之原因向立法院提出專案報告，經同意後始得在前瞻基礎建設特別預算編列相關預算。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「桃園綠線延伸至中壢規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「桃園綠線延伸至中壢規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業」編列新台幣（下同）8,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「臺中捷運藍線規劃作業」編列新台幣（下同）16,920 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」編列新台幣（下同）12,000 千元，辦理路線規劃及評估等。惟衡諸前瞻基礎建設計畫可帶來之總體經濟效益，固然期許得以促進經濟成長、創造就業機會、帶動公民營企業投資。然近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，故有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合前瞻基礎建設計畫中之軌道建設，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性。詎於各項個案計畫之績效指標中，仍不見得增加若干之就業機會等稽核措施，且目前規劃之指標多屬工作指標，工程完工後即可達成，如公共運輸使用率提升目標、沿線交通改善或所帶動之周邊經濟產值等關鍵指標付之闕如。為使大量舉債投入之軌道建設得以實際發揮效益，而非淪為選舉支票或預支下一代未來，爰建請交通部檢討個案計畫中之指標，俾利提升我國公共運輸、產業及觀光環境改善。

鑑於近年軌道建設計畫未完成審議作業即編列預算、民眾抗爭、工程進度延宕及未達原始計畫營運目標等問題屢見；政府宜廣徵各界意見，全面審視現行軌道建設計畫審議作業、承包商資格條件及工程控管機制之合宜性；積極改善現行計畫審議之行政流程，確切落實計畫預算制度，核實完成計畫審議後始得匡列預算推動，以符法制；就營運目標明確可期、當地公共運輸使用率已達一定標準及財務計畫完善之軌道建設計畫，允宜研謀縮短簡化其審議程序，以提高計畫審議效率；針對工程進度落後之計畫，除要求地方政府提出具體改進措施並定期考核其改善成效外，並列入未來新興計畫核定之重要參考指標，以維各項軌道建設工程能如期如質完工。是以，爰提案要求行政院於三個月就上述意見擬具改善方針，送本院財政及交通兩委員會。

前瞻基礎建設計畫之軌道建設平均每年可創造約 1.7 萬至 2.2 萬之工作機會，並未就設算基礎、分年就業量、產業分布及各類軌道產業所能創造之產值目標等提出具體說明，後續執行成效之追蹤評核有所不利。因為軌道建設具相當專業性，又以近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，部分執行中之軌道建設工程延宕仍待改善等；因此配合前瞻計畫之啟動，有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合，及政府之產業輔導策略等，皆會影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性，本席要求行政院應提出評估說明，送至立法院審議。

有鑑於台灣將成為超高齡社會，對於交通移動的需要也會有所改變，因此，現階段所討論軌道建設，是否能滿足或符合老人化社會的需要，值得商榷。此外，未來移動有更多的可能，將會有更多自駕車、汽車共享（Car Sharing）等創新商業模式，但此次都未納入最適交通方案的考量，未來或者給予交通補貼、規劃公車專用道路網、公車路線的重新規劃設計等交通問題的解決方法會更適合社會發展的需要，且相對於軌道建設也會是更經濟的做法。此外，未來十年，自駕車的普及，將使需轉乘的捷運變得多餘而麻煩，而軌道運輸，也很可能被不需軌道的公共運輸所取代。想像未來的「輕軌」，不需真的軌道，一台小型巴士，畫上連續好辨識的白色標線，配合鋰電池更換充電，透過感應器整合運作，便可以做到循著軌道行走的公共運輸。政府在熱中軌道建設之餘，也當在規劃期間多加評估其對軌道運輸的替代可能，並投資前瞻智慧駕駛科技的整合、運用與發展。爰提案要求行政院對於自駕車、汽車共享等運輸「新議題」，提出具體、確實、可行之規劃計畫以及規劃時程。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理「新竹環線輕軌計劃規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，不符合前瞻基礎建設特別條例第五條與第八條規定，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關「新竹環線輕軌計劃規劃作業」該案僅辦理路線規劃及評估，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局運用舉債編列特別預算來辦理機場捷運增設 A14 站，恐不符合預算法第 83 條中明訂特別預算編列情事(國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災情或重大政事)，政府應該在年度計劃中編列。

故此為避免資源重複，請將前瞻基礎建設計畫中，有關機場捷運增設 A14 站，與常態性計畫相比對，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

查科技部指出為加速推動綠能科技產業創新方案，行政院提出綠能前瞻基礎建設特別預算，唯政府的程序未充份評估對環境、對人民的影響，亦未與人民討論土地徵收狀況後，才能開始執行，實有民主時代，還延用威權模式之缺。再者，前瞻基礎建設計畫第1期特別預算，雖列綠能建設計畫，但細究加速綠能科學城建置項，顯示政府花大錢卻只想蓋一個新的科學城，在科學城裡做，將能源問題與民眾遠遠隔開。但台灣其實更需要的是深入民間的「節電政策」，以及能讓民眾「自己的電自己發」的中小型能源企業。實可預見花大錢提供內需後，綠能發展問題仍然力有未逮、成效不彰。有鑑於此，爰提案要求交通部重新審慎檢視計畫案內容荒謬之處，並於一個月內提出檢討報告與具有前瞻性和效益性之可行方案，且赴本院委員會進行專案報告。

有鑑於交通部賀陳旦部長曾說，軌道建設「容易生，不容易養」，依照目前行政院這種缺乏客觀評估就黑箱分贓的作法，未來必然要面對運量不足、營收短缺、虧損累累的命運。前瞻基礎建設計畫應是我國整體發展規劃之重大計畫，但是目前行政院所提出相關計畫中，卻毫無前瞻可言。諸多未做財務規劃、可行性與環境影響等評估的計畫，竟都如雨後春筍般地冒出來，儼然淪為執政者政治分贓的工具。然而，近日又發生颱風侵襲導致和平電廠高壓電塔倒塌，全國因此面臨限電危機之情形，導致行政院破天荒的發函給各縣市政府及公務機關，要求每天下午1至3點須關冷氣節電，並呼籲國人共體時艱，一起面對限電危機。我國在政治干預及民進黨政府宣示在2025年要實現「非核家園」之理想下，夏季尖峰時段每日的備轉容量率都在2%至6%之間徘徊，隨時有限電危機；綠能交通運輸之推動，舉凡輕軌、捷運等軌道交通運輸，皆須倚賴電力來驅使車輛之行進。綜上所述，行政院應立即重新評估我國未來電力使用情形，並檢討運輸在夏季所需使用電力之比例，避免軌道建設興建後無電可用之狀況。

政府公共建設理當是以解決民眾的需求為前提，提供國民更便利、更舒適、品質更佳的公共建設，在此之前有兩個重要的前提，其一是評估民眾的需求與正確的財務規畫；其二是各地方政府需有充足的財源以支撐建設成本及後續營運維護，否則建設完成後，無法提供良好服務，便是浪費國家資源。前瞻基礎建設之軌道建設在提出之時，就已遭受到社會大眾質疑其必要性以及後續的營運維護情形；然而，又日前發生颱風侵襲導致和平電廠高壓電塔倒塌事件，造成全國因此面臨限電危機，顯見民進黨政府「非核家園」之理想破功，蔡英文總統「執政後不會缺電」承諾跳票。軌道運輸之輕軌、捷運等交通工具，皆須倚賴電力來驅使車輛之行進，就我國目前夏季尖峰時段每日的備轉容量率都在 2%至 6%之間徘徊，隨時有限電危機，屆時影響交通運輸情況甚鉅。綜上所述，作為一個負責任的政府，應當機立斷暫停作業，立即評估我國未來整體用電規劃，並重新檢討前瞻基礎建設計畫之軌道建設電力使用負擔情形。

依「預算法」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。鑑於「前瞻基礎建設計畫特別預算」編列「交通部-軌道建設-軌道技術研究暨驗證中心計畫」496,765 千元，係透過興建研究中心、建置檢查、量測、驗證及駕駛技術檢定設備，提升國內軌道運輸安全及產業發展等所需經費，請查明是否為繼續型計畫，如為繼續型計畫，請依「預算法」第 39 條規定，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，依各年度之分配額後，送立法院備查。

鑒於「軌道建設-高雄捷運岡山路竹延伸線第一階段」之綜合規劃與可行性研究報告差異頗大，其中自償率由 64% 降至 25%，成本由 19.15 億元增至 31.51 億元等。交通部審查會議委員提出，為避免其他地方政府仿效，建議國發會及交通部應從制度面因應，研訂當綜規與可行性數據差異太大時之因應作法及分擔比例。惟查，主管機關未公告配合辦理之措施，爰要求主管機關應於一個月內公告之。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「臺鐵升級及改善東部服務-桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業」本期特別預算編列5000萬元，係辦理先期作業等所需經費。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

交通部於「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元。國土計畫法自105年5月1日起施行，依國土計畫法及其施行細則之規定，行政院應於107年5月1日前公告實施全國國土計畫，並每2年公布一次國土白皮書；前瞻條例第5條亦規定中央執行機關辦理前瞻計畫，應依國土計畫法及相關規定辦理規劃及評估作業。鑑於軌道建設形同國土空間之基本骨幹，允宜配合我國國土計畫及國土白皮書之公布實施，審酌未來人口變遷趨勢，定期檢討並對外公告全國軌道建設藍圖，積極引導地方政府規劃因地制宜並符合成本效益之軌道建設，以維政府資源之有效投資。經查，行政院並未配合本次前瞻計畫，對外就我國未來30年軌道發展需求提出具體完整之政策說明，有關前瞻計畫所規劃推動之各項軌道建設之合理性、可行性、成本效益性與計畫推動優先順序之考量，暨軌道網絡分布對未來整體國土空間規劃、大眾運輸整合系統及國家經濟發展等影響性，爰此建請行政院應針對上述支內容詳為對外具體說明，並至本院進行專案報告，以利民眾瞭解。

在前瞻計畫中行政院長林全主張，有便利的交通，旅遊才會更舒適，提出軌道建設，讓遊客來台灣旅遊更方便、更舒適，以提升台灣觀光經濟效益。

但其實「桃園機場」建設對觀光的影響更為重要，桃園機場是我國國門，外國旅客抵達台灣後第一印象就是桃園機場的建設。民眾與出入境旅客皆希望桃園機場軟硬體設施品質能提升，歐洲商會 2016 建議書提到：「桃園機場第 1、第 2 航廈的設計容量是每年處理 3,200 萬人次的旅客。然而 2014 年的旅客流量已經達到 3,500 萬人次，且預料未來幾年將繼續成長，使場地更為吃緊，並對基礎設施造成壓力。主管當局應加速翻新現有的航廈，並加速興建第 3 航廈及第 3 條跑道。」

以香港國際機場為例，為因應「擴建三跑道系統」，按照「共同承擔，用者自付」原則籌資，除向離境、過境、轉機旅客開徵機場建設費，直至三跑道系統一切有關借款悉數償還外，同時並有停止向香港政府發派股息十年之配套以支應建設資金。

桃園機場公司過去曾表示，面對機場設施老舊，希望有更多經費改善。2015 年 5 月 1 日起，機場服務費從 300 元調漲至 500 元。許多使用桃園機場的旅客看過國外其他機場的服務後，都希望台灣的機場服務水準也能提升，不要經常發生班機塞車誤點、跑道坑洞顛簸、淹水、漏水等問題。

爰此，交通部應檢討加強機場服務及設施，並將出境航空旅客之機場服務費，優先用於機場專用區及機場專用區相關建設。如有賸餘，再分配予觀光發展基金，發展觀光產業。以因應未來航空客運量之成長，亞太地區經濟及航空客貨運量之發展，強化機場國際競爭力，提升我國國際形象。

冗長辯論 (filibuster)，台灣又翻譯為「費力把事拖」，狹義意旨為議會中居於劣勢的一小部分甚至單獨一位議員，無力否決特定法案、預算案、人事案，或為達到特定議事目的時，在取得發言權後以馬拉松式演說，達到癱瘓議事、阻撓投票，逼使多數政黨作出讓步的議事策略。廣義的冗長辯論，則是會議中民意代表利用議事規則作冗長演講為主，並用各種方法輔助，以達到拖延會議進程的一種議事策略。惟我國雖未仿效美國設立明確的冗長辯論規則，少數黨透過大量的提案或動議，藉由辛勞的議事人員代為朗讀少數黨的主張，亦合於民主憲政體制的精神，合先敘明。而國民黨團認為行政院違法編列預算在前，是以本會期第二次臨時會期間不讓林全上台報告，而依「立法院職權行使法」清楚規定，年度或者特別預算一定要經過行政院報告詢答，法定程序結束

後，才能送出院會交到委員會審查。預算案未經報告、質詢就交付委員會，當然不符合立法院職權行使法及相關議事規定。故蘇嘉全主席以表決方式強行通過民進黨團提案，將特別預算案交付委員會審查即有違法付委之虞。雖然多數黨甘願將立法院的地位淪落為行政院的立法局，甘願讓立法權淪落為行政權的橡皮圖章，國民黨團雖為少數黨，為對抗多數暴力與捍衛立法權之尊嚴，又民進黨多位立委在第九屆會期之初即召開記者會，公布「點亮國會，新國會改革宣言」，其中一項即為「落實委員會中心主義」。為落實委員會中心主義，針對充滿議事程序瑕疵之前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案，爰要求交通部退回其項下預算，待重行編列後送交本院，並依「立法院職權行使法」規定，特別預算案經過行政院長至本院報告詢答，相關法定程序完備後，再進行委員會審查之程序。

鑑於中央政府前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中，軌道建設項目編列經費170.897億元。又根據日本經濟中文網報導，前瞻計畫最大的焦點就是鐵路建設，日本瑞穗綜合研究所室長伊藤信悟表示，「考慮到自動駕駛等交通技術的創新，台灣政府應明確未來交通基礎設施的理想狀態」、「邊討論邊落實也是一種做法，但台灣整體需要制定一個長期願景」。為確實符合前瞻基礎建設特別條例第一條所稱之「因應國內外新產業、新技術及新生活趨勢，推動促進轉型之國家前瞻基礎建設」，爰提案要求行政院會同相關部會研議運用自動駕駛等交通技術建置大眾運輸系統的可行性並提出未來是否可取代輕軌系統之評估報告。

交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-綠能建設-完備綠能技術及建設」下編列投資「營業基金-臺灣港務公司」5 億元(計畫總經費 28 億元、計畫期程 106 至 109 年度)用以辦理臺中港離岸風電產業專區計畫；然依臺灣港務公司近 5 年度(102-106 年度)收支情形彙整，該公司營業收入尚呈逐年成長，平均淨利約 56.02 億元，獲利情形核屬穩定，又依該公司 105 年度自編決算年底現金餘額高達 125.46 億元，較預算數 25.69 億元增加 99.77 億元，該公司自有資金尚屬充裕。鑑於前瞻特別預算案之財源來自舉債，臺中港離岸風電產業專區計畫允宜審酌由臺灣港務公司自有資金負擔，以擲節前瞻計畫之經費支出。爰提案要求相關單位針對「綠能建設-完善綠能技術及設備-臺中港離案風電產業專區」，提出第一期預算預算所達成具體成效、執行率以及缺失改正報告，並經立法院同意後，使得編列後續期程之相關預算。

105 年度交通部自編決算「重大計畫執行績效報告表」統計，鐵路建設計畫中有 3 項計畫預算執行率未達 8 成，捷運建設計畫則高達 7 項計畫之預算執行率未達 8 成，占所執行之 14 條計畫中之半數；另以該 7 項捷運建設計畫之前 2 年度執行情形，除桃園捷運綠線、臺北捷運三鶯線及安坑線等 3 計畫為新興計畫外，其餘 4 項計畫(臺中捷運烏日文心北屯線、桃園機場捷運延伸至中壢火車站、臺北捷運信義線向東延伸、高雄環狀輕軌捷運)已連續 3 年度預算執行率未達 8 成，執行情形欠佳。本席建請交通部對上述情形提出有效改善計畫，送至立法院審查。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與路政司所屬前瞻基礎建設計畫項目下嘉義民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與路政司所屬前瞻基礎建設計畫項目下大臺中地區山海線計畫第一階段暨彩虹線系統型式選擇評估規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與路政司所屬前瞻基礎建設計畫項目下台南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與路政司所屬前瞻基礎建設計畫項目下嘉義市區鐵路高架化計畫，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與路政司所屬前瞻基礎建設計畫項目下桃園都會區鐵路地下化計畫規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與路政司所屬前瞻基礎建設計畫項目下台南市區鐵路地下化計畫，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與高速鐵路工程局所屬前瞻基礎建設計畫項目下軌道技術研究暨驗證中心計畫，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

有關前瞻基礎建設計畫，交通部鐵路改建工程局與高速鐵路工程局所屬前瞻基礎建設計畫項目下北宜鐵路提速工程計畫規劃作業，其預算編列簡化，其計畫內容包括可行性評估、財務分析、成本效益等，皆未完整說明，甚至許多計畫項目下子計畫尚未成形，綜合以上問題，本席認為其計畫應當暫停，等候完成整體程序，後續編列於特別預算中。

審計部 104 年度中央政府總決算審核報告，交通部辦理花東線鐵路整體服務效能提升計畫，因計畫規劃、民間參與開發之可行性、招標作業及期程控管等不夠周延，計畫執行進度落後，補助地方政府辦理捷運建設計畫未如期取得計畫用地，工程瑕疵尚待廠商改善等，導致年度預算保留數高達 185 億餘元等缺失提出審核意見。

本席建請交通部對上述情形提出有效改善計畫，送至立法院審查。

近5年度我國運具次數之公共運輸市占率從101年度17.5%至105年度18.1%，旅次主運具之公共運輸市占率從101年度15.4%至105年度15.8%，成長幅度均未及1個百分點；與我國減碳目標預定於114年公共運輸市占率提升至30%，有相當大的差距。

各縣市數據，6都中臺北市可達40%、新北市逾26%，臺南市及高雄市未達10%，差距甚大；至六都外之縣市，僅基隆市達30%以上，其餘縣市多未及10%。

審計部104年度中央政府總決算審核報告亦提具審核意見：「交通部推動運輸政策執行結果，有助交通運輸部門碳排放量之掌控，惟節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升。」

本席認為交通部應當提出提高公共運輸市占率計畫，送至立法院審查。

有關臺鐵建設計畫，行政院所核定之 15 項計畫中，計有 7 項計畫辦理修正，1 項計畫暫停執行，計畫變更或暫停比率高達 53.33%；其中修正達 2 次以上者高達 5 項計畫，占比約 3 成，並多以延展計畫期程為主；如高雄-屏東潮州捷運化建設計畫 3 次計畫變更均辦理期程之展延，原訂 99 年 6 月完成，3 次計畫修正後預計至 106 年 9 月始能完成，完工時程延宕長達 7 年。

請交通部對上述情形做檢討改善，提出有效計畫，避免再次發生類似情況，送至立法院審查。

有關高鐵苗栗、彰化、雲林及南港等 4 站之啟用，高鐵旅客人數雖呈逐年成長，臺鐵運量卻明顯受到影響，近 3 年度旅客人數及客運延人公里數均呈衰退；有關雙鐵競合問題，本席認為交通部應當提出相關分析報告，送至立法院審查。

軌道建設投資成本高，建設前首重當地公共運輸使用量之培養提升，達到相當規模後，進一步評估興建軌道運輸之可行性。近年我國公共運輸市占率未見有效提升，又以高鐵及高捷完工營運後，皆因運量未達預期陸續引發財務危機等前車之鑑；有關各地軌道建設之投資效益、如何提升我國公共運輸使用率，及強化各項新興軌道建設計畫所能帶動之運能等，係政府推動前瞻軌道建設之際，本席建議應全面審視評估，並研議改進方案。

高雄捷運公司與高鐵公司原以民間興建營運後移轉(BOT)模式辦理，因須承擔長期貸款之利息負擔，及逐月攤提折舊與權利金等，虧損嚴重，陸續面臨淨值歸零及資金短缺等財務問題，兩公司先後於102年間與104年間進行財務改革。於財務改革後，已適度改善財務結構，惟由其資產負債結構觀之，高雄捷運公司之流動比率僅29%，流動性遠小於1，短期償債能力不足；高鐵公司之負債占資產比率為86.8%，負債為權益之6.6倍，財務槓桿比率仍高，利息費用即占營業收入之2成，以其現有資金狀況，倘無重大營運突破，未來償債能力仍有疑慮，本席要求交通部對高鐵公司財務問題提出相關改善報告，送至立法院審查。

我國臺鐵局面臨沈重人事費(包含承擔舊制退撫金)及政策負擔支出等問題，至 105 年底累積虧損已高達 1150.13 億元。此外，臺鐵局擁有鉅額之軌道資產，105 年度相對須提列之折舊(耗)、減損及攤銷費用約 75 億元，占該局營業收入 252 億元之 3 成，相當可觀，目前鐵路各項重大建設、增設車站或車輛添置等計畫，主要由中央政府公務預算撥款補助，然其後續所需人事、維運與折舊等相關經費龐鉅，臺鐵局後續營運隱憂，本席要求交通部與台鐵局對財務問題提出相關改善報告，送至立法院審查。

查交通部主管前瞻基礎建設計畫第一期特別預算共計 23,025,578 千元，其中 12,657,119 千元是用於台鐵軌道或台鐵與高鐵軌道連結之建設。

台灣鐵路電氣化由縱貫線開始，縱貫線於 1970 年代開始進行全線的電氣化工程，並於 1979 年 7 月 1 日全部完工。目前台灣鐵路管理局主管之軌道完成電氣化者計有縱貫線、屏東線、北迴線、台東線等。

軌道電氣化後，列車改以電力為動力來源，不像傳統使用內燃機或蒸氣機動力的火車會造成沿線較大的噪音、空氣污染及車廂悶熱，特別在長隧道及地下化區間。另外電動機的起步及加速較快，可縮短列車運行時間，增加班次密度，也能提高總載運量，然依但遇到停電，列車將無法啟動；再者架空電線會大幅增加鐵路養護的成本，在台鐵養護人力極度缺乏下，電車線損壞而導致列車停駛情況屢見不鮮。

現行台鐵電氣化路段雖不至因停電造成列車停駛，但場站電力供應問題在 8 月 15 日全台大停電下一覽無遺。8 月 1 日全台大停電，有高達 40 個車站停電 1 個多小時，各站啟動緊急發電機供電，也僅足以供應票務系統、照明，有些站的冷氣、電扶梯或電梯不能使用，讓台鐵員工、民眾叫苦連天。足見在停電的情況下，台鐵場站的電力供應存在極大的問題，前瞻基礎建設機會雖編列龐大的預算改善軌道運輸，但對於場站備用電力供應的改善卻鮮少著墨，在台灣電力備載容量偏低的情況下，未來停電恐成為常態，屆時台鐵又將如何因應。

對此，交通部應於三個月內研擬相關對策，重新評估台鐵

各場站的電力備援系統，避免場站電力問題造成軌道運輸中斷。

現行台鐵電氣化路段雖不至因停電造成列車停駛，但場站電力供應問題卻存在極大的問題，8月15日全台大停電下，有高達40個車站停電1個多小時，各站啟動緊急發電機供電，也僅足以供應票務系統、照明，有些站的冷氣、電扶梯或電梯不能使用，讓台鐵員工、民眾叫苦連天。足見在停電的情況下，台鐵場站的電力供應存在極大的問題，前瞻基礎建設機會雖編列龐大的預算改善軌道運輸，但對於場站備用電力供應的改善卻鮮少著墨，在台灣電力備載容量偏低的情況下，未來停電恐成為常態，屆時台鐵又將如何因應。

交通部長期以來忽略台鐵各場站電力備源供應系統問題，致使8月15日全台大停電下，有40個車站停電長達一小時，造成民眾極大的不便，交通部部長作為台鐵局的長官，沒有善盡督導改善的責任，所規劃之軌道前詹基礎建設均無建置場站電力備援設備，所幸各車站沒有發生意外事故，如有；屆時交通部又該如何？

爰此，提案譴責交通部部長，要求交通部長公開向全國人民道歉，同時於前瞻計畫軌道建設內新增各車站電力備援系統建設相關經費，維護國人搭車的安全。

政府預算編列應以單一性為原則，並以「特殊緊急情形」為前提，並承認有特別預算存在之必要。然查本次特別預算案部分，如軌道建設「臺鐵升級及改善東部服務」計畫中，花東地區鐵路雙軌電氣化計畫，期程 106 年度至 117 年度，總經費 410.67 億元，另「都市推動捷運」計畫中，臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發、淡海輕軌運輸系統及安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發等 3 項計畫，計畫總經費分別為 502 億元、153.06 億元及 166.32 億元，合共 821.38 億元，皆為原編列於中央政府總預算案中之延續性計畫，現改列於本特別預算案，亦與司法院釋字第 463 號解釋及預算法相關規定不符。

為避免預算浮濫編列，債留子孫，爰此提案要求重新檢討「臺鐵升級及改善東部服務計畫」、「都市推動捷運計畫」編列之需求，並將上開計畫經費回歸公務預算辦理，並針對前瞻計畫之編列過程的不合理與不合法之情況，全案送監察院調查並追究責任。

前瞻基礎建設軌道建設中，有關臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程，本期特別預算編列3億元，係辦理工程設計、用地取得及工程施作等所需經費。本計劃旨在配合大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫，透過新增「東西向鐵路」銜接臺鐵山線與海線鐵路，以強化臺中山城與沿海區域之聯繫。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「高鐵台鐵連結成網—高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫規劃作業」，本期特別預算編列1,500萬元，係辦理先期作業等所需經費。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫」，本期特別預算編列2億4,600萬元，係辦理工程施作等所需經費，係在改善EMU 500型電聯車60輛車廂服務設施，其項目包含座椅、內飾板(含窗簾、廁所區域、拉環及接駁梯)、客室燈具、地板布、外觀塗裝等更新及增設多功能廁所(4輛1間)。惟查前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列上有以下諸多問題，包括：

1. 前瞻基礎建設特別條例有關舉債流量平均比率不超過15%之規定，恐衝擊以後年度總預算債務舉借流量。
2. 前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案歲出編列1,089億2,476萬7千元，106年度及107年度分別為160億7,857萬元及928億4,619萬7千元，財源全數係舉債支應，年度舉債流量依該特別條例規定未列入債限。鑒於歷年未列入債限之債務舉借數甚高，若執行效益不彰，恐債留後代。
3. 未規劃償債財源，恐造成政府日後鉅額財政負擔。
4. 特別預算案之提出有其特殊性與嚴謹性，務求審慎為之，惟近年來特別預算幾成經常性辦理事項，恐有常態化之虞，該編列方式並可能扭曲年度預算原貌，及破壞國家財政紀律。
5. 部分計畫係原編列於中央政府總預算之延續性計畫，因同一計畫經費分別編列於年度總預算及特別預算編列支應，難窺計畫執行全貌且難以考核計畫整體成效。
6. 前瞻基礎建設計畫特別預算案對於跨年度計畫之預算，未依預算法有關繼續經費預算編列之規定，列明全部計畫內容、計畫期程、總經費及各年度分配金額。本計畫編列於前瞻計畫預算顯有適當性之疑義，爰提案要求交通部依據預算法之規範，將本計畫回歸年度總預算單位預算編列。

前瞻基礎建設特別預算案之軌道建設，其中「臺鐵升級及改善東部服務」計畫中，花東地區鐵路雙軌電氣化計畫，期程 106 年度至 117 年度，總經費 410.67 億元，另「都市推動捷運」計畫中，臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發、淡海輕軌運輸系統及安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發等 3 項計畫，計畫總經費分別為 502 億元、153.06 億元及 166.32 億元，合計共 821.38 億元，皆為原編列於中央政府總預算案中之延續性計畫，現改列於本特別預算案，實與司法院釋字第 463 號「預算單一性為原則」之解釋悖離，並與該解釋指出僅「特殊緊急情形」才可依預算法規定辦理特別預算之精神不符。交通部應提出說明前項工作計畫以特別預算編列支應之必要性與合理與合法性，另由公務預算原編列計畫項目移列至特別預算案，未來如何針對計畫整體成效進行管考？交通部應將書面檢討報告送本院全體委員參考。

各國軌道運輸業者從事附屬事業與土地開發，以彌補運輸本業不足。在附屬事業比例方面，國外部分均超過 3 成，以港鐵為例，除車務運作、車站商務(包含廣告、零售舖位、停車位、鐵路通訊頻譜服務等)外，在規劃開發階段即與新市鎮開發緊密結合，辦理鐵路沿線地產租賃管理、遊樂據點、顧問服務及國際輸出服務等，附屬事業收入挹注達 6 成；日鐵也透過多元經營的模式，運用不動產事業或零售事業等開發客群，同時達成提升交通運量及土地使用效益共榮共生之目的，進而提升都市環境品質。

我國軌道業者除高雄捷運之附屬事業比重達 32%外，其餘業者附屬事業比重僅約 0%至 12%，顯示附屬事業收入仍有相當之成長空間，本席認為交通部應就此情況提出改善計畫，就未來計畫內容送至立法院審查。

日本及香港的軌道建設，其開發者與營運者均屬於同一企業，並能依市場機制調整業務結構，反觀我國部分軌道系統之規劃建設者與營運者隸屬不同組織，如未能於規劃階段即確認計畫之營運單位，由其進行深入評估計畫之營運可行性及財務永續性，或有產生興建規劃與管理經營理念不符之情形。其次各地方政府紛紛設置捷運局與捷運公司辦理捷運之興建與營運事宜，在各縣市政府各自為政下，目前六都規劃之捷運機電、車廂系統，就多達十幾種，營運機構型態殊異，除產生技術、人力與資源無法累積及重複投資之問題外，各階段性工程完成後，相關組織與人力之去留等亦將成為新課題，本席認為交通部應就此情況提出改善計畫，就未來計畫內容送至立法院審查。

依據前瞻基礎建設特別條例第五條規定「中央執行機關辦理前瞻基礎建設計畫，應依國土計畫法及相關規定，並應視其計畫性質就其目標、資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益、風險管理等詳實規劃，及依法辦理環境影響評估(含政策環境影響評估)，分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，提報行政院核定。」

其中桃園都會區鐵路地下化計畫，該計畫主要是消除桃園地區地上軌道及平交道，讓桃園地區不因軌道造成城市地景分離。該地下化計畫北起於新北市鶯歌鳳鳴陸橋北側，南迄於桃園平鎮臺 66 線南側，全長 17.95 公里，其中包含 3 座既有車站(桃園、內壢、中壢)以及 5 座新增通勤站(鳳鳴、中路、永豐、中原、平鎮)，其中鳳鳴端至桃園車站間採三軌正線，桃園以南採兩軌正線，沿途可消除 20 處平交道、8 處陸橋及 8 處地下道。

然該計畫迄今尚未完成可行性評估，在未來沿線的土地徵收以及地質調查尚未完成前，恐使建設預算被迫增加，造成國庫重大的負擔。為避免計畫草率評估，工程隨便進行，造成桃園地下化站體及軌道安全，爰提案要求交通部在該計畫尚未完成相關可行性評估報告前，不得將該計畫工程預算送本院審議。

依據前瞻基礎建設特別條例第五條規定「中央執行機關辦理前瞻基礎建設計畫，應依國土計畫法及相關規定，並應視其計畫性質就其目標、資源需求、執行策略、財務方案、營運管理、預期效益、風險管理等詳實規劃，及依法辦理環境影響評估(含政策環境影響評估)，分別擬具可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析等報告，提報行政院核定。」

有關交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」規劃推動35項子計畫之審查情形，詢洽交通部略以：計有11項經核定、2項辦理綜合規劃中、13項辦理可行性研究中、6項僅編列規劃費用、3項屬硬體設施升級無須辦理可行性研究等，其中攸關花東地區軌道運輸改善之花東地區鐵路雙軌電氣化計畫仍在辦理綜合規劃中，恐影響花東地區軌道建設工程進度，衝擊東部產業的發展。

是以，為加速花東地區軌道建設，縮短工程期程，爰提案要求交通部於三個月內完成花東地區鐵路雙軌電氣化計畫，避免因該計畫預算因不符合前瞻條例第五條規定，致使工程建設無法進行，致使花東地區觀光、民生經濟受到打擊。

前瞻計畫第陸章「總體經濟效益」所列「可量化之經濟效益」，預期軌道建設平均每年(106至113年執行期間)可創造約1.7萬至2.2萬之工作機會註7；惟並未就設算基礎、分年就業量、產業分布及各類軌道產業所能創造之產值目標等提出具體說明，不利後續執行成效之追蹤評核。

又軌道建設具相當專業性，而以近年國內基礎建設勞工人力短缺，重要軌道技術仍需依賴國外業者，產業自主性不足，部分執行中之軌道建設工程延宕仍待改善等；故配合前瞻計畫之啟動，有關國內軌道產業人力供需情形、產業技術或產能是否得以配合，及政府之產業輔導策略等，均影響前瞻軌道建設計畫預期效益之達成性，然行相關報告書中均未詳加描述。

另前瞻軌道建設計畫所提具之願景目標包含「友善無縫」、「產業機會」、「安全可靠」、「悠遊易行」、「永續營運」及「魅力鐵道」等6大項，惟查閱計畫所列績效指標及總體經濟效益中卻未針對我國整體公共運輸使用率、軌道產業升級及觀光環境改善等提出具體績效指標，均無法充分反映前瞻計畫之遠景目標，與前瞻計畫預期目標有極大的落差。

綜上，前瞻軌道建設計畫所訂效益指標多屬工作指標範圍，未提出對我國公共運輸、產業提升及觀光環境改善之具體改善指標內容，除無法充分反映前瞻計畫之遠景目標，亦不利後續計畫執行成效之追蹤考核，爰提案要求交通部於三個月內擬具相關補強資料及管考措施，送本院財政委會。

縱觀國際，各國軌道運輸業者均積極從事附屬事業與土地開發，以彌補運輸本業之不足。在附屬事業比例方面，國外部分均超過3成，以港鐵為例，除車務運作、車站商務(包含廣告、零售鋪位、停車位、鐵路通訊頻譜服務等)外，其在規劃開發階段即與新市鎮開發緊密結合，辦理鐵路沿線地產租賃管理、遊樂據點、顧問服務及國際輸出服務等，附屬事業收入挹注達6成；而日鐵亦透過多元經營的模式，運用不動產事業或零售事業等開發客群，同時達成提升交通運量及土地使用效益共榮共生之目的，進而提升都市環境品質。

相形之下，我國軌道業者除高雄捷運之附屬事業比重達32%外，其餘業者附屬事業比重僅約0%至12%，運輸本業尚無法獲利，將擴大軌道事業的虧損，為提高台灣軌道事業在業務收入的成本效益，爰要求交通部應責成相關單位，成立督考小組，積極謀求業外收入，增加運輸業獲利能力，使台灣軌道運輸業能長長久久的發展。

行政院106年4月配合前瞻基礎建設特別條例(以下簡稱前瞻條例)提出前瞻基礎建設計畫(以下簡稱前瞻計畫),並以軌道建設為推動之主軸,針對推動之必要性表示:「因應綠色交通運輸之趨勢,各縣市對軌道交通之需求不斷增加,一般公共建設經費不足,使軌道建設延滯;有必要針對未來30年發展之需求,就全國鐵路網之建置,包括骨幹、城際及都會內之鐵道建設做全面性規劃。」交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」合共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元。

依據原住民基本法第二十一條規定,政府或私人於原住民族土地或部落及其周邊一定範圍內之公有土地從事土地開發、資源利用、生態保育及學術研究,應諮商並取得原住民族或部落同意或參與,原住民得分享相關利益。又依據原住民工作權保障法第12條規定,依政府採購法得標之廠商,於國內員工總人數逾一百人者,應於履約期間僱用原住民,其人數不得低於總人數百分之一。

爰要求交通部應嚴格要求得標廠商,必須遵守原住民工作權保障法第12條規定進用一定比例的原住民外,軌道建設工程行經原住民族土地或傳統領域範圍內,應先徵得當地原住民族同意後方能進行工程,若工程進行有限制原住民土地使用之情事。

為保障勞工權益，落實勞工周休二日的權益，蔡總統於105年12月21日公布《勞動基準法》第24條及36條的修正條文，明文規範，明訂所有勞工每週可以有一天的例假、及一天的休息日，及休假例假之加班費給付乘數。

為保障勞工權益，交通部應要求所轄前瞻基礎建設計畫項下軌道計畫得標廠商，遵守一例一休之相關規範，並依法核實給付加班費用，倘有廠商違反一例一休之相關條例，交通部應立即發函要求改正，如期限內未改正者即取消其得標資格，並列為政府採購之黑名單廠商，以保障台灣勞工權益。

依據行政院核定之前瞻計畫與交通部提供資料顯示，軌道建設計畫之地方政府須負擔經費高達3,909.44億元，其對地方政府之財政負擔影響性甚劇。按地方政府之應負擔經費並非全由公務預算舉債支應，其財源尚包含自償性收入等，然而多有研究者指出，由於具自償性之舉債並未納入公共債務法規範，使得計畫推動者易傾向在事前過度樂觀評估土地開發淨效益與租稅增額收入等財源，藉以提高自償率，促使計畫通過審核門檻，並進而擴大舉債空間，惟若事後各種具有高度不確定性之財源籌措工具執行未如預期，最終仍將回歸政府負擔，恐將不利於地方政府財政紀律之維繫。

以臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網信義線為例，審計部臺北市審計處即曾指出該建設計畫自償性經費所舉借債務，已喪失原訂部分自籌財源之償債能力，卻未積極依公共債務法相關規定檢討並提出具體解決措施。

由100年底至106年底各直轄市及縣市政府1年以上非自償性債務未償餘額統計觀之，除臺北市政府近年之債務餘額略獲控制減少外，其餘各地方政府之債務餘額均呈現逐年攀升之情形，106年底之1年以上非自償性債務未償餘額合計數達9,371億元，較100年底7,160億元，增加2,211億元(30.88%)。另由財政部國庫署公布106年5月公共債務統計表顯示，各直轄市及縣市政府之非自償性債務與自償性債務合計數分別為8,964億元及1,594億元，其中宜蘭縣及苗栗縣政府之未償債務餘額已超逾公共債務法所定債限，部分縣市之舉債空間極為有限。

軌道建設由地方政府公務預算舉債支應部分，不僅將大幅縮減其他公共投資之舉債空間；另軌道建設自償性財源部分，如租稅增額收入，若將其全數或大部分比例指定用於軌道建設，而忽略自然

成長部分，恐對其他公共建設產生財政排擠，為避免地方政府舉債興建軌道造成財政赤字，衝擊到民眾福祉，爰提案要求交通部就舉債已近上限之地方政府，協助其擬定償債或減債計畫。

為平衡城鄉差距，提升花東地區軌道運輸量能，交通部前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算，花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業，編列 1,000 千元辦理先期作業等所需經費。

依據台灣鐵路局統計顯示，北迴線 104 年及 105 年客運人次分別是 8,329,637 人及 7,674,639 人，反觀臺東線則為 3,919,331 人及 3,917,043 人，北迴線運輸人次約為臺東線的兩倍，足見；花東運輸的瓶頸是在臺北到花蓮之間，如無法增加北花之間的運輸能量，縱然花東雙軌電氣化完成，花東地區一票難求的問題仍無法解決。

交通部目前雖已普悠瑪號及太魯閣號縮短北東之間列車行駛時間，然此兩型車輛雖有過彎傾斜不減速的性能，其運量遠不及西部幹線主力推拉式自強號，是以；為徹底解決花東地區列車運輸量能不足之問題，爰提案要求交通部督促臺鐵局於半年內完成新型 12 節城際列車招標作業，增強花東地區尖峰時間運輸量。

臺鐵樹林-七堵間為東、西路線重疊路段，囿於臺北區段鐵路地下化之限制，最高容量單向每小時 12 班，考量列車準點或運轉整理所需之行車操作餘裕，實際操作單向每小時9~10 班，已是樹林至七堵間行車密度之上限。而此區間需通盤考量基隆-臺北間短途通勤旅客需求，亦需兼顧往四腳亭、瑞芳、雙溪等運具替代性較少之宜蘭線各站通勤、通學及往花蓮/臺東長途對號列車旅客需求，已造成列車無法增班一票難求之現象，且基隆亦有捷運化至南港之服務需求，交通部乃提出基隆南港間通勤軌道建設計畫改善基隆南港間鐵路運輸瓶頸。

花東鐵路一票難求的問題，乃在目前普悠瑪號及太魯閣號運輸尖峰時刻運載能力不足，再加上基隆到桃園只有雙線，在此路線上行駛區間車、莒光號，復興號、莒光號、自強號、普悠瑪號及太魯閣號等多種車型，致使路線容量達到極限。

又七堵到南港的設置三線，最初是在解決南港到七堵間飽和的行車密度，卻因三線並無法延長到南港站，使得此路段第三線使用率並未如原先預期，但仍降低一定程度的行車密度，舒緩尖峰時間車流。而今，政府為兌現執政承諾，貿然通過基隆輕軌捷運建設計畫，罔顧輕軌列車與現行台鐵列車高度差異，不僅影響台鐵各級列車排點問題，屆時是要自強號待避輕軌列車嗎？再者兩者列車高度不同，屆時月台又該如何整合設計，是以計畫推出，相關專家學者一面倒批評。

輕軌與台鐵本就不同性質的軌道運輸工具，極少有共軌的情況，例如日本富山縣的地面輕軌列車也未與JR在來線共軌，而是行

使獨立的專門路線，載運前往富山新幹線及在來線旅客。基隆輕軌利用台鐵第三軌建置，不僅提高了台鐵列車未來營運調度難度，也同時增加軌道養護的成本，影響花東軌道運輸，未必免上述情況發生，爰提案要求交通部重新規劃基隆輕軌新路線外並規劃汐科站到南港站台鐵第三線的工程，徹底解決基隆與花東地區居民對軌道運輸的需求。

前瞻基礎建設從三月間提出以來，引發不少爭議，就一個四年投資四千多億元的政府重大建設來說，茲事體大，各界對計畫內容、經費預算、預期效益詳加推敲，廣為辯論，有其必要。如今，前瞻的第一期預算案經國會初審通過，進入一個月協商期，朝野政黨與社會各方應利用這一冷卻期，把相關爭議再做衡量思考，理出對整體有利的共識。

前瞻計畫內容最受議論的，當屬軌道建設。按行政部門規劃，軌道建設共三十八項，旨在建置全國鐵路網，從增進高鐵、台鐵、都會捷運輕軌、觀光鐵路等著手，因應未來三十年需求。本質上，軌道運輸有高效率、低污染、環境衝擊較小等特性；交通部還強調，所提三十八案都經多年研議且無環評爭議。

不過，軌道建設花大錢，錢多惹爭議。軌道建設至少有來自三方面的質疑和批評。首先是花大錢，三十八案動輒以百億元計，五百億元以上的有好幾項，這就引發對其必要性、成本效益、財政負擔、政治綁樁等質疑；政府投資重大工程績效以往未必佳，助長了這一爭議。其次是落伍，「以十九世紀的思維規劃二十一世紀國家發展前程」的批判最具代表性；尤其近年 Uber、電動車、無人車等新科技，加上台灣的少子化，讓軌道運輸面臨更大挑戰。另外，從台北、高雄捷運的營運經驗，也有人主張中南部沒有軌道建設的必要。

公共重大建設常見的辯論之外，在政治爭鬥激烈的台灣，前瞻計畫也因肉桶政治的問題而招來多項爭議。從人民頭家角度來看，只懂得分贓、綁樁的特別預算，是「國家之恥」。

公共運輸不發達，是前瞻所引出的另一課題。交通部的調查比較顯示，首善之都台北市去年公共運輸市占率為四十一%(含計程車七%)，

雖較歐美主要城市為高，比鄰近各國首都卻偏低：香港(八十七%)、首爾(七十二%)、東京(五十一%)、北京(五十%)。另一方面，全台灣公共運輸市占率僅十八·一%；公共運輸不發達，台灣人主要靠機車及自用小客車，分別占四十六%及二十四%，合計七成，且長年居高不下。

其中最值得關注的是，年輕人成為機車族的大宗。調查顯示，二十歲到四十歲年輕人，以機車代步者超過五成，二十歲到三十歲者甚至達五十七%。有如週末一位東海男大生兼三份工夜間騎車返家撞貨櫃車身亡，引發對學生車禍的關切：每年有兩百多位十八歲到二十四歲學生因機車出事死亡，即不到兩天就有一學生亡故。就此而言，改進公共運輸不足與不便利，確為交通建設的要務。

從南北平衡及公共運輸角度出發，自不足以完全證出前瞻軌道建設的合理性與必要性，有如柯文哲市長總結台北市發展捷運三十年經驗時所強調，「軌道建設應回歸專業、核實評估」。前瞻軌道建設有些項目，尤以鐵路立體化，最有爭議，因立體化必造成運輸速度及容量降低，增加營運成本，應從實計議。整體而言，儘管交通部宣稱材料、管理及控制系統的科技進步，使得軌道建設與時俱進；確實而審慎的需求、營運、財務評估規劃，且交付國會認真審查，仍是最基本的要務，也是公眾對前瞻建設的期待。

爰此要求交通部針對前瞻基礎軌道建設預算，若屬於公務預算可作者，應全面回歸公務預算辦理，針對浮濫編列特別預算部分，交通部長應向全國民眾道歉以示負責。

交通部前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算，辦理臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫，編列 6,903,000 千元，係辦理工程設計、用地取得及工程施作等所需經費。

鐵路改建程局規劃將於 9 月 6 日起進行南迴鐵路電氣化施工作業，施工期間長達 4 年，期間周一至周四及周六，每天下午 5 時到隔天早上 7 時，從台東到屏東潮州火車全面停駛，每天約影響 1200 人次。為降低衝擊，寒暑假、連續假日、周五及周日會暫停施工，火車停駛期間改用公路接駁。

然南迴公路拓寬工程尚未完成，且南迴鐵路是許多國內、外遊客到台東觀光的重要交通動線，雖然 9 月才動工避掉暑期觀光旺季，對南部往來東部遊客的交通工具受限，勢必對台東觀光產業勢有很大的衝擊。

為降低南迴鐵路電氣化施工對花東地區民眾及產業的衝及，爰要求交通部於一個月內完成相關陸運交通規劃，另尖峰期間之公車運輸，應於每 15 分鐘內發車，以降低南迴鐵路電氣化期間對花東地區相關產業之衝擊。

過去只要逢連續假期，臺鐵車票總一票難求，民眾被迫分段訂票；臺鐵預計明年第三季上線的新一代票務系統，會自動組合各區段剩餘座位，且更頻繁檢視配票數量是否符合需求，讓民眾購票更輕鬆。目前各站雖有固定的配票張數，現在約每季或半年檢討一次配票，未來在新系統的幫忙下，可以透過歷史資料分析，依市場需求機動配票，民眾將較容易買到自己需要的票。

過去配票是為了保障居住在小站附近的居民購票權益，如取消小站的配票，未來花東線沿線居民恐怕將必須與其他縣市居民一同網路購票，然花東地區網路普及率低於西部，再加上花東地區高齡者較多，多不熟悉網路或智慧型系統購票，一旦新一代購票系統上路，不僅僅衝擊花東地區的小站，更牽連全國臺鐵軌道沿線小站居民的購票權益，鑑於此，爰要求臺鐵局建構新一代票務系統時，應考量小站居民購買對號列車車之權益，避免當地居民購票未蒙其利先受其害。

高鐵及高捷之經驗，政府採用 BOT 方式辦理軌道建設時，經常專注於轉移大部分之風險給民間企業投資人，現行審議作業亦多朝向選取名目給付給政府權利金最高(或政府出資最少)者，而忽略其他評審準則，且未能有效檢核財務之可行性及有效性。如高鐵公司當初號稱政府零出資，於財務解決方案後已成為「公有民營」經營架構，BOT 精神不再，凸顯現行獎參條例 BOT 相關規範及政府後續管理(包含強制接管營運等)機制仍欠完備，本席認為交通部應就此情況提出改善計畫，就未來計畫內容送至立法院審查。

交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-軌道建設」合共編列 35 項子計畫、所需經費 170 億 157 萬 8 千元，其中「高鐵台鐵連結成網－高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫規劃作業」，本期特別預算編列 1500 萬元，係辦理先期作業等所需經費經查上述計畫有如下缺失：1. 有違預算法第 83 條，特別預算提出之要件（國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變）。2. 「中南部觀光鐵路－集集支線基礎設施改善規劃作業」，在行政院前瞻基礎建設--軌道建設（辦理規劃中計畫）報告中只有 225 個字的極簡要說明，沒有民調、歷年國內人口成長及乘客數據、台鐵歷年營收、理論及學理支撐這項計畫，就要 1500 萬元的規劃費，也就說一個字就要 66666 元，行政院前瞻基礎建設如此忽視說明，根本不重視這項計畫，也無意真心推動，僅是找計畫充數與虛應故事，有明顯規避監督之嫌疑。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「高鐵台鐵連結成網－高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫規劃作業」預算之違反預算法及說明太簡要、虛應故事等疏漏，有浪費公帑與規避監督之弊，爰要求交通部進行專案報告，儘速提出檢討報告及改進措施，並應追究行政人員違法編列預算與規避監督之行政責任。

前瞻基礎建設軌道建設中，有關臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程，本期特別預算編列3億元，係辦理工程設計、用地取得及工程施作等所需經費。本計劃旨在配合大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫，透過新增「東西向鐵路」銜接臺鐵山線與海線鐵路，以強化臺中山城與沿海區域之聯繫。經查「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」有下列隱憂：1. 台鐵近三年運輸人數由103年232,83萬人次，至105年230,36萬人次，減少將近247萬人次，而成追線雙軌化的載運人數有明顯高估。2. 而台鐵營收從103年累計虧損1064億元，到105年累計虧損1150億元，而成追線雙軌化的虧損有明顯低估。3. 根據國發會「2016~2061年人口推估計畫」，總人口將於2025年呈現負成長，而成追線雙軌化的人口成長有明顯高估。4. 根據台鐵資料，成功站及追分站均為三等車站，僅停靠區間列車，以短途通勤、通學旅客為主，成功站每日平均上車人數約544人，每日平均營收約1萬4,614元，追分站每日平均上車人數約673人，每日平均營收約1萬2,498元。105年1-6月山線（后里—成功）往返海線（談文—追分）之區間車乘車人數合計為77萬0,838人，每日平均約4,235人，票箱收入為3,004萬4,901元，每日平均收入約為16萬5,000元。5. 根據交通部成追線雙軌化經濟效益彙整表資料顯示，經試算30年期現金流量後，依財務指標評估結果，分別為淨現值（NPV）為-22.07億元及益本比（B/C）0.39，顯示不具財務效益可行性。6. 目前土地徵收與變更尚未完成，勢必影響工程的進度。7. 106年公務預算中以編列5千萬，其用途與本計劃內容重複，有重複編列。為落實本院預算監督之責，深究交通部「建構公教體系綠能雲端資料中心—法務部資料中心設置整體計畫」之預算編製缺失，有浪費公帑之弊，爰要求交通部進行專案報告，儘速提出檢討報告及改進措施。

臺鐵集集支線早期係以辦理採礦及伐木而建置之非電氣化單線軌道，全長 29.7 公里，為臺鐵所經營支線中最長者，近幾年來因集集，水里及車埕觀光旅行日盛，再加上南投縣政府辦理「火車好多節」等活動，使得集集支線成為國內外旅客造訪的熱門點。

為改善集集支線路線品質，強化行車安全，交通部主管前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算，編列 16,500 千元，辦理集集支線基礎設施改善規劃作業，然該計畫多以路線設施改善為主，對於列車與環境結合較少著墨，參酌日本 JR 各線均有不同樣式之觀光列車，並結合當地名勝及農特展推產觀光活動，交通部應有別於過往做法，建構符合當地色彩之觀光列車，讓列車能與當地環境融為一體，提升軌道觀光整體發展。