

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「臺鐵電務智慧化提升計畫」，本期特別預算編列8億7300萬元，係辦理工程設計及工程施作等所需經費。經查「臺鐵電務智慧化提升計畫」有如下缺失，1.與台鐵「鐵路行車安全改善六年計畫(104至109年)」的政策、內容與預算計畫嚴重重疊，106年編列37.047億元，其中平交道改善、軌道設施更新及電務設備系統改等項目重複最嚴重。2.本計畫亦與「台鐵電務設備提升計畫」內容與預算計畫嚴重重疊，「台鐵電務設備提升計畫」106年已編列1.14億元，電務設備系統更新之項目重複最嚴重。3.臺鐵局「鐵路行車安全改善六年計畫(104至109年)」總經費275億2,240萬元，截至106年度已累計編列92億8,840萬元，但台鐵過去就經常在提改善行車安全，尤其是強調電務智慧化能有效提昇行車安全，但是深究近五年肇事率及傷亡率始終降不下來，101年度至105年度行車事故總件數分別為639件、632件、590件、618件及547件，均逾5百件，事故中以重大死傷事故為最大宗，各年度多逾40件，105年度發生41件；另平交道事故近年有明顯增加趨勢，由104年7件增至105年12件，平交道安全管理未盡良善；且各該行車事故多造成人員重大傷亡，如105年有37人死亡與34人受傷情事，顯示列車之行車安全容有改善與加強空間。又各類行車事故中，可歸責於臺鐵局者多屬行車異常事件，101年度至105年度分別有454件、459件、425件、437件及376件，主要為車輛故障、電力設備故障、運轉保安裝置故障及路線障礙等情事；而可歸責之行車事故則多為正線出軌、側線出軌等，如105年6月間花東鐵路接連發生2次出軌事故，造成2人受傷。為落實本院預算監督之責，深究

交通部編列「臺鐵電務智慧化提升計畫」與台鐵「鐵路行車安全改善六年計畫(104至109年)」的內容與預算計畫嚴重重疊，有重複編列、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，並應追究行政人員重複編列預算及行車安全監督不利之行政責任。

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2億4600萬元，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)。經查該計畫有如下缺失：1. 交通部網站公布之資料與行政院前瞻建設預算有二年誤差：根據交通部七月份網站資料顯示，上述計畫總經費需求概估為2.46億元，其中106年9月-110年8月之經費需求特別預算為2.46億元，與前瞻計畫預算書所載二年特別預算為2.46億元，有落差二年，顯然其中一份資料有錯，若照交通部網站公布資料，2007年該項計畫就完成，根本不需再編列後續計畫與經費。2. 該計畫行政院尚未通過，就先編列預算，與預算法有違。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫」預算違反預算法之責，及網站公布資料嚴重失真，有浪費公帑及妨礙監督之弊，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及妨礙監督之行政責任。

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「高鐵臺鐵連結成網-高鐵延伸屏東案站址規劃作業」本期特別預算編列800萬元，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。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. 「高鐵臺鐵連結成網-高鐵延伸屏東案站址規劃作業」，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191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800萬元的規劃費，也就說一個字就要41884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，明顯規避國會監督。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「高鐵臺鐵連結成網-高鐵延伸屏東案站址規劃作業」預算，明顯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。

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，上揭計畫研擬以臺中港作為離岸風電產業園區及作業基地，辦理臺中港風機重件裝卸作業碼頭興（整）建工程，以整建5A碼頭、興建5B碼頭，以及興建106號碼頭做為風電產業作業之重件碼頭。承上，在辦理5A碼頭改建及5B碼頭興建工程設計作業期間，為配合未來承租廠商台電公司之進駐使用需求，原設計碼頭面均佈載重為每平方公尺15噸，將依台電公司所提需求增加至每平方公尺50噸，以及增加辦理船席承载力改善、後線場地整理等工項，經費14億元，期程106-108年。經查臺中港離岸風電產業專區興建工程有如下缺失：1. 前瞻建設中有關臺中港離岸風電作業碼頭興建工程與交通部「臺中港近程發展計畫(106~110年)」中之臺中港離岸風電作業碼頭興建工程內容嚴重重疊；2. 「臺中港近程發展計畫(106~110年)」中之臺中港離岸風電作業碼頭興建工程106年已編列5.4億，106年6月1日5A碼頭、興建5B碼頭興建工程才發包，目前工程實際進度僅0.528%（106年8月3日港務局提供資料），另外106號碼頭新建工程，預計106年12月31日發包，目前工程進度0，整個臺中港離岸風電作業碼頭興建工程與算執行數24.6萬元，執行率0.004%，若推估到年底也僅有2.67%，進度嚴重落後，前瞻建設中「臺中港離岸風電產業專區」預算根本無法執行或執行不到，因為「臺中港近程發展計畫(106~110年)」中之臺中港離岸風電作業碼頭興建工程的預算執行不完。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「臺中港離岸風電產業專區」預算重複編列，及「臺中港近程發展計畫(106~110年)」中之臺中港離岸風電作業碼頭興建工程進度嚴重落後之實，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，並應追究行政人員重複編列預算及預算執行進度嚴重延宕之行政責任。

交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」共編列35項子計畫、所需經費170億157萬8千元，其中「中南部觀光鐵路-集集支線基礎設施改善規劃作業」本期特別預算編列1650萬元，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。經查上述計畫有如后缺失：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200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1650萬元的規劃費，也就說一個字就要82500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。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「中南部觀光鐵路-集集支線基礎設施改善規劃作業」預算，明顯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。

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「票務系統整合再造計畫」本期特別預算編列 4 億 8885 萬 4 千元，係辦理工程施作等所需經費。經查台鐵「票務系統整合再造計畫」有如下缺失：1. 現行票務系統時常出現當機及異常訂票等情事，影響民眾訂票作業：現行臺鐵票務系統於開放熱門時段車票之網路訂票作業，時有出現系統當機而無法順利訂票情事，或有異常訂票行為，如 104 年度查獲 108 件，105 年度查獲 231 件，顯示異常訂票情形日益盛行，主要型態為虛擬身分證訂票、非法程式訂票或加價販賣車票等，已嚴重影響大眾公平訂票權益。又該局自 105 年端午節起，針對特殊節日之東部旅客運輸需求，推行實名制購票機制，如端午節提供台北-台東往返計 2 車次(計 744 張票，占當次加開班車票數比率 12.3%)；中秋節提供台北-台東 2 往返及台北-花蓮 1 往返，計 6 車次(計 2,232 張票，占當次加開班車票數比率 30.7%)，限制特定身分始得訂票並以人工核對方式查驗身分證件是否符合規定。試辦結果，民眾反映實名制票數仍供不應求。鑒於目前臺鐵票務作業需求日益多元化及客製化，且民眾對於訂票系統運作穩定及公平訂票之基本訴求，現行票務系統已無法充分滿足，亟待新票務系統上線因應。2. 在台鐵公務預算中「票務系統整合再造計畫」，該計畫自 102 年度推動迄今，預算執行仍為 0，進度嚴重延宕。參據「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算執行情形(詳附表 1)，102 年度預算數 5,000 萬元，原係編列於該局一般建築及設備計畫項下「建置第 4 代票務系統」經費，自 102 年度至 104 年度均無執行數；該保留預算併於 105 年度「票務系統整合再造計畫」預算 1 億 5,601 萬 4 千元執行，可執行預算計 2 億 0,601 萬 4 千元，截至 105 年底止之實際執行數僅 9 萬 7 千元(係支付契約爭議之聘用律師等作業費用)，執行率僅 0.05%，顯為欠佳。該局說明因受廠商爭議影響，暫緩採購議價決標期程，遲至 105 年 5 月始議價決標，且執行進度尚未達第 1 期契約價金給付條件，致預算執行數偏低；另新系統上線期程亦由 106 年底延至 107 年 5 月(預估簽約日起 720 天內上線)，票務系統建置計畫推動進度嚴重延宕。

3. 前瞻建設預算中交通部「票務系統整合再造計畫」計畫名稱、預算內容與台鐵「票務系統整合再造計畫(102-108)」嚴重重複編列，有嚴重浪費公帑之實。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「票務系統整合再造計畫」與台鐵公務預算中「票務系統整合再造計畫(102-108)」名稱、內容與預算計畫嚴重重疊，有重複編列、浪費公帑之弊，另公務預算中「票務系統整合再造計畫(102-108)」執行僅9萬7千元，進度嚴重延宕(預算執行進度見附表)，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，並應追究行政人員重複編列預算及預算執行進度嚴重延宕之行政責任。

附表：「票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形表

單位：新台幣千元；%

項目	102 年度	105 年度	106 年度	107 年度	108 年度	總計
調整後之預計進度	-	需求訪談與系統分析，機房建置前期作業	完成系統分析及設計工作	完成第1階段驗收及上線營運，取代既有系統	完成第2階段驗收並啟用進階決策輔助及收益管理功能	
以前年度保留數	0	50,000	-	-	-	-
當年度預算數	50,000	156,014	10,000	488,854	368,692	1,073,560
可用預算數	50,000	206,014	-	-	-	-
決算數	0	97	-	-	-	-
執行率(%)	0	0.05	-	-	-	-

※註：1. 資料來源，臺鐵局提供。

2. 105 年度決算數為暫編數。

3. 102 年度預算數 5,000 萬元，原編列於「建置第 4 代票務系統」計畫，因迄未執行故併入本計畫。

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。經查該工程有如下缺失

1. 台南鐵路東移及地下化一案，交通部鐵路改建工程局（後稱鐵工局）已經在今年 3 月 15 日正式動工，鐵工局及台南市政府在台南市東區及北區舉辦「台南市區鐵路地下化計畫公聽會」，但依據《土地徵收條例》第 10 條 1 項及第 2 項，「需用土地人興辦之事業依法應經目的事業主管機關許可者，於申請徵收土地或土地改良物前，應將其事業計畫報經目的事業主管機關許可。需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。」，該工程未先召開公聽會爭取民眾支持，就違法先行動工，其行政程序明顯違法違憲。
2. 台南鐵路東移及地下化一案的事業計畫早在民國 98 年就由交通部報請經建會（現國發會）核可，後續並由行政院核定在案，因此在公聽會當中，交通部鐵工局及台南市政府往往以行政院已經核定為理由，只是照本宣科的把核定的事業計畫唸一遍，完全忽視民眾的疑慮與建議。但是，前述法律卻明文規定，交通部鐵工局在民國 90 年代，於事業計畫報經交通部許可之前，即應舉辦公聽會，讓民眾知曉這個事業計畫的工程建設內容及可能的衝擊影響，並聆聽民眾的建言，但是那時並沒有舉辦，接下來在報請經建會核可時

也沒有舉辦，後續在報經行政院核定時，依舊是如此，完全都是行政部門一手遮天的黑箱作業。專家學者與當地民眾反應，行政院核定在先，卻在 8 年後再行舉辦公聽會，不符合「憲法要求之正當行政程序」，嚴重侵害了人民的基本人權與財產權。3. 2013 年 7 月苗栗縣劉政鴻縣長強拆大埔張藥房的 6 坪（約 19.8 平方公尺/213 平方呎）房屋，造成屋主張森文投水自盡，當時蔡英文女士還親赴靈前上香並說：「這個悲劇，政府要負最大的責任，大家不能忘記家園被強拆的痛，要繼續堅持正義。」，但「台南鐵路地下化」都市計畫案，將會造成 323 戶、上千人的家要被強制徵收與拆除，難道民進黨一定要出人命，才願意正視，才願意履行蔡英文女士選前大力倡導的居住正義嗎？為落實本院預算監督之責，深究交通部強推「臺南市區鐵路地下化計畫」，漠視民意，罔顧居住正義之弊，而今又在前瞻基礎建設中再行編列「鐵路立體化及通勤提速－臺南市區鐵路地下化計畫」預算，明顯違反明顯《土地徵收條例》第 10 條之規定，有違法違憲之爭議，及規避監督之弊，爰要求交通部針對上述弊端，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違憲強勢徵收南鐵沿線 323 戶住家、規避國會監督及違反居住正義之行政責任，並將全案送監察院調查，以追究與彈劾違法之公務員相關責任。

為減輕政府財政負擔，並希冀將民間資金、技術及經營效率引入交通建設，政府於83年12月5日制定公布獎勵民間參與交通建設條例(以下簡稱獎參條例)。惟查：(一)適用獎參條例之高鐵及高雄捷運，陸續發生財務危機而需政府協助或主導解決，凸顯現行規範與機制之缺失：1.目前我國軌道建設，僅高鐵與高雄捷運係適用獎參條例，以BOT方式交由民間興建。然而其因規劃運量過於樂觀、財務槓桿操作幅度過大、場站土地開發計畫未能落實、結構性攤提費用龐鉅等，陸續發生財務危機，導致需由政府出面協助解決並修改合約。2.又以高鐵及高捷之經驗發現，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。針對前瞻基礎建設欠乏民間參與，其中適用獎參條例之高鐵及高雄捷運，陸續發生財務危機而需政府協助或主導解決，凸顯現行規範與機制之缺失，爰要求交通部針對上述缺失，提出檢討報告及改進措施。

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。經查前瞻基礎建設行政院 106 年 4 月提出，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。」

惟查：（一）行政院並未就我國未來 30 年軌道發展需求提出具體完整之政策說明，有關各項新興軌道建設計畫之合理性、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，均待釐清並對外具體說明，以利民眾瞭解。（二）近年政府雖投入大量經費興建軌道設施，對我國軌道產業發展之帶動有限，致現行我國軌道車輛零組件之國產占比僅約 42%，核心技術仍多仰賴外商合作；交通部雖於 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，根本無法自償，且前 4 年度仍處硬體興建期，如何於即將啟動之前瞻計畫執行期間，廣納民間業者之投資，強化產官學界之合作機制，並同步有效帶動我國軌

道產業之提升，未見行政院提出具體行動方案，極不利我國軌道產業之發展。準此，軌道運輸為我國近年最重要之交通建設，近5年度預算多占公共建設經費之首，行政院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，恐不利我國軌道建設之健全發展。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「臺鐵升級及改善東部服務－軌道技術研究暨驗證中心計畫」預算，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，爰要求交通部進行專案報告，儘速提出檢討報告及改進措施，並全面檢討軌道建設計畫之審查程序、承包商資格及工程控管機制，俾利軌道建設如期如質之完成，並達預期效益。

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-花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」本期特別預算編列100萬元，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。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.「臺鐵升級及改善東部服務-花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」，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227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，且僅編100萬元的規劃費，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，明顯規避國會監督與污辱東部民眾。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「高鐵臺鐵連結成網-高鐵延伸屏東案站址規劃作業」預算，明顯違反預算法及說明太簡要、虛應故事等疏漏，有浪費公帑、污辱東部民眾與規避監督之弊，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。

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。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.「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」，在行政院前瞻基礎建設--軌道建設(辦理規劃中計劃)報告中只有183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，且僅編1200萬元的規劃費，也就說一個字就要6萬5573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，明顯規避國會監督與污辱東部民眾。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「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」預算，明顯違反預算法及說明太簡要、虛應故事等疏漏，有浪費公帑、污辱東部宜蘭與花蓮民眾，及規避監督之弊，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。

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－臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」本期特別預算編列69億300萬元，係辦理工程設計、用地取得及工程施作等所需經費。交通部資料顯示，臺鐵南迴線鐵路西起枋寮站(0K+000)，東迄臺東站(98K+145)止，全長約98.2公里，除中央號誌站(23K+657)至古莊站(40K+519)間長約16.8公里為雙軌外，其餘路段長81.4公里為單線配置，全線為非電氣化鐵路，沿線使用車站共計13客貨運站及1處號誌站，平交道12處、橋梁188座以及山岳隧道36座。而「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程」建設計畫緣起，環島鐵路目前未電化路段包含南迴線及屏東線潮州至枋寮段，本路段為環島鐵路電化路網之最後一哩。為此行政院於102年6月3日核定該計畫，優先完成電氣化路網，計畫期程：102年7月至111年3月，計畫範圍：本計畫路線總長約123.4公里（南迴線西起枋寮站，東至台東站，全長約98.2公里；潮枋段北起潮州站，南至枋寮站，長約25.2公里。）計畫經費：276.13億元(105.4.8經費審議核定)。然前瞻基礎建設中軌道建設亦將臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫列入，期程：106年9月至110年8月，計畫範圍與行政院於102年6月3日核定該計畫一模一樣。經查目前與前瞻基礎建設「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程」有關的工程有八項，其進度分別為：1. 持續辦理南迴線土木工程C711標與C712B標公告招標作業，工程進度為0。2. 南迴線先期工程C702標累計進度35.73%。3. 南迴線先期工程S701標累計進度66.63%。4. 潮枋段C811Z標累計進度8.25%。5. 潮枋段先期工程C801標累計進度53.77%。6. 系統機電統包工程K001標累計進度0.98%。7. 南迴線主體工程C712A標累計進度0.07%。8. 截至106年6月30日止，計畫總累計預定進度25.25%，實際進度25.12%。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程」建設計畫與前瞻基礎建設「臺鐵升級及改善東部服務－臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」預算重複編列，內容一模一樣，及「臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程」相關八

項工程之進度嚴重落後之實，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，並應追究行政人員重複編列預算及預算執行進度嚴重延宕之行政責任。

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－嘉義市區高架化計畫」本期特別預算編列 1 億 2900 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。經查上述計畫有如后缺失：1. 政治承諾、期約會選，106 年 3 月 12 日行政院長林全、交通部長賀陳旦南下嘉義，宣告嘉義市區鐵路高架化計畫啟動，工程預計今年底動工，115 年完工，但該項計畫至今仍在規劃階段，更未經行政院院會通過，林院長為了協助民進黨籍市長勝選，提出嘉義市區高架化計畫的政治承諾，是為標準的期約會選。2. 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。是以，「鐵路立體化及通勤提速－嘉義市區高架化計畫」仍在綜合規劃階段，相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，有違依預算法第 34 條、第 39 條及前瞻條例第 6 條第 4 項之規定，違法編列預算之實。3. 該預算計畫期程：106-114 年，也就是說前瞻條例屆期後，「鐵路立體化及通勤提速－嘉義市區高架化計畫」尚未完成，而交通部指出，未完成之軌道建設計畫回歸公務預算辦理，但屆時政府所需經費需求、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均未說明。4. 該計畫仍在綜合規劃階段，在行政院前瞻基礎建設--軌道建設（辦理綜合規劃中計劃）報告中只有 168 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，竟然編 1 億 2900 萬元的規劃費，也就說一個字就要 76 萬 7857

元，行政院前瞻基礎建設如此忽視說明，根本是虛應故事，明顯規避國會監督。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「鐵路立體化及通勤提速－嘉義市區高架化計畫」預算，明顯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，爰要求交通部針對上述四項缺失，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。

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，但該計畫至今仍在可行性評估階段。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. 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。是以，「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」仍在可行性評估階段，相關計畫內容、經費規模、計畫期程及預期效益等均未確定，有違依預算法第 34 條、第 39 條之規定，違法編列預算之實。3. 該預算計畫期程：106-114 年，也就是說前瞻條例屆期後，「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」尚未完成，而交通部指出，未完成之軌道建設計畫回歸公務預算辦理，但屆時政府所需經費需求、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均未說明。4. 「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業」，在行政院前瞻基礎建設--軌道建設（辦理規劃中計劃）報告中只有 223 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，且僅編 500 萬元的規劃費，也就

說一個字就要 2 萬 2421 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，明顯規避國會監督。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「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」預算，明顯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，爰要求交通部針對上述 4 項缺失，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。

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，但該計畫至今仍在預備綜合規劃階段。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.「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」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227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，且僅編5000萬元的規劃費，也就說一個字就要22萬264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，明顯規避國會監督。為落實本院預算監督之責，深究交通部編列「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」預算，明顯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。

「運量」為政府評估軌道建設計畫可行性之關鍵，亦為未來能否達成財務自償率之要件；但是近年來在高鐵、高捷完工營運後因運量未達預期，導致營運出現困難，並引發後續財務危機等前車之鑑。由於近年我國軌道運量成長趨緩，故新興軌道建設計畫運量預估是否過於樂觀之疑義，亟待政府於審議程序中審慎評估，並應對外適當說明；又面對我國人口邁向負成長及高齡化等趨勢，對於新興軌道建設計畫運量之影響性，亟待政府於審議程序中檢討強化評估，以杜絕爭議。軌道運輸雖具高速、便捷、準點及環保等優勢，但因建造成本過高，後續維護及營運不易等情形，以致世界各國多倡導應預先培養當地民眾使用公共運輸之習慣，於達成一定標準後，始進一步推動軌道建設，以收成效；我國交通部遂自 2009 年起，就持續推動公車普及化的政策，全台公車數量至今已成長 1.7 倍，低地板公車成長 6.6 倍，公車車齡減輕 35%，偏鄉路線數成長 13%，全台灣整體公共運輸(含大眾運輸)總運量成長 21%，公共運輸在整體通勤市場的佔比也成長 16%，可見在相關公共運輸普及化的政策上，交通部的計畫已經初見成效。然而，現在的執政黨卻反其道而行，大幅舉債興建軌道建設，有違世界潮流。綜上所述，政府在國家整體運輸政策發展上，並未有詳盡的規劃，草率地舉債興建軌道建設，將導致各縣市政府未來恐陷於錢坑黑洞，應立即修正前瞻基礎建設計畫之軌道建設，減少非必要的建設。

行政院提出之前瞻基礎建設計畫，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，有關各項新興軌道建設計畫之合理性、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，行政院均未就我國未來 30 年軌道發展需求提出具體完整之政策說明。以致社會各界憂心忡忡，紛紛提出建言，深怕此次前瞻基礎建設計畫中的軌道建設部分，將變成壓垮地方財政惡化的最後一根稻草，未來恐淪為蚊子車站、蚊子車廂。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。綜上所述，政府相關單位對於軌道建設應該要廣納社會意見，傾聽民眾所需，並以民意為依歸，立即重新檢討相關計畫，以符國人期待。

有鑑於司法院釋字第 463 號解釋略以：「政府就未來一年間之計畫所預期之收入及支出編列預算，以使國家機關正常運作，並規範國家之財政，原則上應制定單一之預算。惟為因應特殊緊急情況，有預算法第 75 條（現行預算法第 83 條）各款規定之情形時，行政院得於年度總預算外另提出特別預算，…。」即預算以單一性為原則，並以「特殊緊急情形」為前提而承認特別預算存在之必要。預算法第 83 條亦載明有國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事等情況，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。經查，前瞻基礎建設計畫之軌道建設項目，並不符合預算法第 83 條規定之「國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事等情況」。據上，行政院需重新檢討前瞻基礎建設項目之軌道建設計劃，已符合我國法令之規定。

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，交通部新竹大車站平台計畫工程其後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，交通部大臺中地區山海線計畫第一階段之新建鐵路路線工程其後承包工程公司不得聘用超過 5% 之外籍勞工。

有鑑於交通部路政司、高速鐵路工程局推動淡海、新竹、基隆及安坑一帶四地輕軌運輸系統，造成民眾對我國交通運輸系統規劃出現質疑，交通部亦無法有效向民眾說明輕軌係用於觀光或用於疏運。甚至安坑輕軌運輸開發計畫，甚有編列周邊土地開發預算，更造成民眾認為政府事實上虛為發展交通，實為炒作周邊地皮。

爰此，交通部應向立法院交通委員會提出「輕軌運輸系統於我國交通運輸系統之定位專案報告」，以使民眾充分了解我國政府現今交通建設之長程規劃。

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，交通部臺中捷運藍線工程及綠線延伸至彰化工程其後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，交通部雲林糖鐵延伸雲林高鐵站工程其後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，交通部東港觀光鐵道計畫規劃作業工程其後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，交通部恆春觀光鐵道計畫工程其後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，交通部臺鐵電務智慧化提升計畫中央行車控制系統新建工程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，交通部嘉義市區鐵路高架化計畫工程其後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，交通部臺南市區鐵路地下化工程其後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，交通部臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計劃工程其後承包工程公司不得聘用超過 5% 之外籍勞工。

經查鐵路改建工程局、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。

爰此為避免資源重複，針對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。

經查鐵路改建工程局、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之辦理基礎設施、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。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃之辦理基礎設施、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。

經查鐵路改建工程局、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。

故此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃之辦理用地取得及拆遷補償經費，與常態性計畫相比較，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路政司、鐵路改建工程局、高速鐵路工程局軌道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路政司、鐵路改建工程局軌道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高速鐵路工程局、鐵路改建工程局軌道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高速鐵路工程局軌道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台灣港務股份有限公司前瞻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台灣鐵路管理局前瞻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。

鑒於前瞻基礎建設計畫屬國家型發展計畫，將對我國之產業政策及公共投資產生重大指導性作用；為利建設順利，及時執行，確保投資效益；爰提案將新北市三環三線之三鶯線，淡海及安坑輕軌等三條已施工路線（所編列經費二百零三億早已列入年度預算）納入外，其他通過可行性評估已臻成熟之雙北捷運環狀（南環、北環）、萬華樹林二期、深坑與八里輕軌等軌道計畫，亦應被納入前瞻基礎建設計畫之軌道建設項目。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路—東港觀光鐵道計畫，編列預算數：25,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對東港當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力，政府未完成軌道建設計畫所需合理穩定電量統計之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應提出合理穩定發電量，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路—恆春觀光鐵道計畫，編列預算數：30,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對恆春當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力，政府未完成軌道建設計畫所需合理穩定電量統計之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應提出合理穩定發電量，始得編列相關基礎建設。

8-1116

為降低城鄉差距，交通部應會同教育部、地方政府，於三個月內，擬定建置偏遠地區校園之交通建設之規劃，並於二年內建置完成。

有關有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列中南部觀光鐵路-東港觀光鐵道計畫，東港鐵路早於 80 年代即因不具客運功能與難以維持的經濟效益，當地居民甚至認為該計畫不會帶來人潮，而且還會多出 18 個平交道，反而造成當地交通負擔，面對這些地方居民的質疑。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列中南部觀光鐵路-恆春鐵道計畫，係從係內獅站興建非電氣化單軌鐵路至恆春合計 37.7 公里。目前地方亦持著觀望的態度，且恆春支線在十多年前就曾評估過，最後因徵地困難與經濟效益不大，且沿途停靠之車占據休憩景點仍有段相當之距離，恐難吸引光光客之喜好，有必要將此計畫列為必要前瞻計畫?恐有疑義。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

有關有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列都市推動捷運- 高雄市都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線計畫，此項計畫早於 104 年即由行政院核定，並於 106-110 年執行編列，本計畫應以一般公務預算為主，不應編列在特別預算內，是否有重複編列之嫌?恐有疑義。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列都市推動捷運-三鶯線暨周邊土地開發計畫，此項計畫早於 104 年即由行政院核定，並於 104-114 年執行。本計畫應以一般公務預算為主，不應編列在特別預算內，是否有重複編列之嫌？恐有疑義。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列都市推動捷運-安坑線輕軌運輸暨周邊土地開發計畫，此項計畫早於 104 年即由行政院核定，並於 104-112 年執行。本計畫應以一般公務預算為主，不應編列在特別預算內，是否有重複編列之嫌？恐有疑義。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列都市推動捷運-淡海輕軌運輸計畫。此項計畫早於 102 年即由行政院核定，並於 102-115 年執行。本計畫應以一般公務預算為主，不應編列在特別預算內，是否有重複編列之嫌？恐有疑義。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

交通部於軌道建設下編列「基隆輕軌捷運建設計畫」之先期作業等所需經費 2,000 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列鐵路立體化及通勤提速(桃園都會區鐵路地下化計畫)。以建設成本言，平面最省，其次為高架，地下化最高。本計畫交通部台鐵局原先已定案朝高架化來興建，此項計畫經費原定 308 億暴增 964 億，除增加成本、工期延長、土地徵收面積大幅擴充，且完全未經環境評估，在在顯示規劃粗糙，明顯浪費公帑。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

有關前瞻基礎計畫交通部台灣鐵路管理局編列鐵路立體化及通勤提速(台南市區鐵路地下化+台南市鐵路立體化延伸計畫)。此項計畫本就已逐年編列，除重複編列外，未經詳細評估並與地方居民溝通，造成拆遷範圍較大、列車安全威脅大、市區交通衝擊大、工期長、經費高」四項等具體缺點。請交通部台灣鐵路管理局向聯席委員會提出專案檢討報告。

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台鐵成功追分段鐵路雙軌畫新建工程計畫，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，交通部所屬前瞻基礎建設計畫項目下高鐵彰化站與台鐵轉乘接駁計畫規劃作業，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，交通部所屬前瞻基礎建設計畫項目下高鐵左營站轉乘台鐵至屏東地區服務優畫計畫，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，交通部所屬前瞻基礎建設計畫項目下台鐵電務智慧化提升計畫，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。

依據前瞻基礎建設特別條例第七條，「中央政府依本條例支應前瞻基礎建設計畫，以四年為期程，預算上限為新臺幣四千二百億元，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，分期辦理預算籌編及審議；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。…」

惟查行政院提出前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案的「軌道建設」部份共計編列 170 億 6858 萬元，包括「高鐵臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化及通勤提速」、「都市推動捷運」、「中南部觀光鐵路」等五類，其計畫全貌、經費總額、執行期間等資訊並未明列在預算書，根本無法從中了解該項計畫的關聯性與發展性，也無從得知究竟是四年四千二百億的第一期，還是八年八千四百億的第一期，明顯違反特別條例第七條，故此建請政府相關單位重新依照前瞻基礎建設特別條例，編定前瞻基礎建設計畫特別預算。

交通部於軌道建設下編列「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」之先期作業等所需經費 5,000 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計劃，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「新竹大車站平台計畫規劃作業」之先期作業等所需經費1,200萬元。依前瞻基礎建設特別條例第1條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫」之先期作業等所需經費 500 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「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」之先期作業等所需經費 500 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「東港觀光鐵道計畫」之先期作業等所需經費 2,500 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「桃園都會區鐵路地下化計畫」之先期作業等所需經費 5,000 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「恆春觀光鐵道計畫」之先期作業等所需經費 3,000 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「臺南市先進運輸系統第一期藍線」之先期作業等所需經費 1,500 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「臺中捷運綠線延伸彰化」之先期作業等所需經費 800 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「臺中捷運藍線」之先期作業等所需經費 1,692 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

經查「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」於105年04月20日行政院核定總經費982億6400萬元，期程自105年至119年度，將逐年編列預算，由中央補助約397億元，桃園市政府負擔約585億元，分14年執行，截至105年度已編列6億元，106年度中央編列14億6600萬元；地方政府編列5億6000萬元。然本計畫又於本期前瞻特別預算編列16億500萬元。有鑑於當前國家財政困難，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效之利用。然行政院為國家最高行政機關，應以身作則，帶頭擲節支出，避免浪費，如今不顧財政紀律，推出應在年度預算中執行之計畫與預算，將其用特別預算方式編列，明顯有違預算法及重複編列之虞，不符合特別預算編列之規定；又依司法院大法官第463號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，為避免預算重複編列，浪費國家資源於重複投資，應回歸公務預算辦理為宜。爰要求交通部應提出相關納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

有鑑於「恆春觀光鐵道計畫」觀光鐵道路線係從枋寮至恆春，中間經過加祿、內獅、枋山、楓港、竹坑、海口、車城、五里亭等地區，車站規劃在人口集中區域，惟該計畫為新設路線，牽涉大量用地問題，依101年1月4日修正公布之土地徵收條例規定，國家因公益需要，興辦交通事業，得徵收私有土地；惟需用土地人申請徵收土地或土地改良物前，應先與所有權人協議價購或以其他方式取得，所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，始得申請徵收。惟該計畫未先和地方溝通，未來進行用地價購及徵收時，定將遭遇困難，此對計畫造成相當影響。該計畫定位為觀光鐵道，應將具地方特色的觀光體驗納入規劃，以打造運輸與觀光兼具之恆春觀光鐵路系統，更應與屏東縣政府及當地旅遊業討論，研商找出具發展潛力，可能發展成為停留點，並具有一定規模之遊樂或具特色旅遊區域，如大鵬灣等。此外，該計畫於106年6月21日才修正期末可行性研究報告，即編列3千萬規劃費明顯倉促，另有關地方需自籌之軌道建設計畫對地方財政之影響性及其後續營運能力之評估報告皆未有具體之規畫及解決。爰要求交通部應與地方相關產業及民眾溝通，並全面審視現行軌道建設如何有效吸引民間參與之問題，向立法院提出檢討報告。

有鑑於「東港觀光鐵道計畫」是串連台鐵、大鵬灣、東港及小琉球觀光，以原台鐵東港線路廊為基礎，復駛各類軌道系統。然東港及大鵬灣地區旅客僅103-104年破百萬人次，其餘均未達百萬，東港鐵路新建或復駛，若單純以運輸為目的，無特殊吸引力將重蹈園線停駛之覆轍。該計畫可行性評估分析中，清楚分析不具民間參與可行性，將無民間業者參與經營，須全部由台鐵負責營運，然台鐵連續虧損三十多年、總負債約一千三百億元、人力嚴重不足，如何負擔東港觀光鐵道之營運與能力恐有疑慮。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。爰要求交通部應提出相關人力供需解決及經營策略等評估說明，向立法院進行報告。

經查「安坑輕軌」行政院於104年6月8日核定，其主體工程已於2016年4月6日開工，預估於2021年底完工通車。本計畫總經費預估166億3211萬7千元，中央負擔39億6789萬1千元，期程104年至112年度，截至105年度止已編列5億元預算；而106年度中央政府總預算已編列2900萬元；地方政府預算編列17億3300萬。有鑑於該計畫為前朝舊有之既定計畫，每年均編列公務預算辦理。依預算法第83條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。此外，依據司法院大法官第463號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，本計畫理應回歸公務預算辦理為宜。爰要求交通部應提出相關納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」所需經費 800 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」所需經費 800 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「桃園綠線延伸至中壢」之先期作業等所需經費 400 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「高雄捷運延伸環線」之先期作業等所需經費 8,500 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「新竹環線輕軌」之先期作業等所需經費 1,200 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

經查「桃園都會區鐵路地下化」計畫，本期特別預算編列 5000 萬元，係辦理場站規畫及評估等所需經費。然本計畫原經研討鐵路地上化實施可能性，但因考量可行性問題而改為地下化。有鑑於鐵路改建工程耗大，前瞻軌道建設大多未見政府提出具體之財源規劃。由於地方財務收入有限，國家整體財政狀況亦困窘，倘若地方軌道建設之營運發生危機時，恐需中央出面協助解決財政問題，因而增加政府財政負擔。爰要求交通部針對鐵路地上或地下化需更謹慎評估，並向法院提出檢討報告，以避免日後再行更改，浪費國家公帑。

經查「桃園綠線延伸至中壢」於本期特別預算編列 400 萬元，辦理先期作業等所需經費。有鑑於國家目前財政困難，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效之利用。雖經交通部擬定延長機場捷運路線連接至中壢路段，但由於目前營運不佳，造成財政困難，有無必要繼續延展的問題仍有疑慮，爰建請行政院提出對建設前必須完成自償率、運量等可行性評估報告，並向立法院進行報告，以免造成捷運搭乘人數減少的狀況。

經查「高雄捷運岡山路竹延伸線第一階段」自 2001 年起既已開始規劃；2016 年交通部已核定第一階段綜合規劃；且國發會已核定第一階段綜合規劃及第二階段可行性研究報告。本計畫總經費 31 億 5100 萬，期程自核定年度後 4 年(預計 106 年至 110 年)；而 106 年度中央政府總預算已編列 2500 萬元；地方政府編列 1100 萬元。有鑑於該計畫為既定計畫，依預算法第 83 條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。此外，依據司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，本計畫理應回歸公務預算辦理為宜。再加上最近財政部國庫署公布到今年六月底，高雄市舉債 2449 億 3 千萬元，接近法定上限，市民每人揹負債務達 9.27 萬，為全國之冠，中央應妥善考量地方財源籌措能力。爰要求交通部應提出財務結構性問題之有效對策，以及相關納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

經查「高雄捷運延伸環線」本期特別預算編列 8500 萬元，辦理先期作業等所需經費。然高雄市政府今年的舉債上限為 3048 億，目前已經舉債 2477 億，只剩下 571 億的舉債空間，「高雄捷運延伸環線」整體完成光是自償性經費就高達 359.1 億元。最近財政部國庫署公布到今年六月底，高雄市舉債 2449 億 3 千萬元，接近法定上限，市民每人揹負債務達 9.27 萬，為全國之冠，捷運延伸線是否為考量須謹慎評估。以台北市為例，台北捷運營運至今 17 年，每日搭乘量可達 200 萬人次，但還是幾乎年年虧損，必須靠廣告、地下街和商店租金等業外收入才有盈餘；且高雄捷運過去八年都虧損，直到去年才有盈餘。高雄捷運目前營運載客量無顯著增加，此計畫若延伸捷運線，高雄捷運可能面臨增加政府財政負擔。爰要求交通部應提出相關財務結構性問題等有效對策之評估報告，並向立法院進行報告。

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，「臺南市先進運輸系統第一期藍線規劃作業」編列 15,000 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。「臺南市先進運輸系統第一期藍線規劃作業」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「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」488,854 千元，用以辦理「票務系統整合再造」計畫，主要係辦理工程施作等。

惟「票務系統整合再造」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「票務系統整合再造計畫」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「城鄉建設」共編列 354 億 1,350 萬元，而公路總局及所屬「改善停車問題」計畫編列 9 億元，主要係交通部為辦理改善公共運輸場站區域停車位不足問題，以及提升停車場使用效益與服務品質等。

「改善停車問題」計畫優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區、人車密集商業活絡區域等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並納入智慧化停車管理、智慧化停車導引資訊系統建置、智慧化停車收費系統、綠能及性別友善設計原則，以改善停車空間不足問題，提供公共運輸場站停車轉乘及觀光遊憩地區等停車供給。該計畫擬新建至少 4 萬個停車位，但之前「一鄉鎮一停車場」計畫，一口氣在全台蓋了 308 座停車場，如今有許多都在養蚊子，行政院「活化閒置公共設施專案小組」每季的檢討，出現頻率最高的案子正是蚊子停車場。且交通部並未逐一完成完整之「改善停車問題之整體規劃及可行性評估」，顯浮濫編列，爰提案要求交通部應針對計畫中每一案逐案完成綜合評估，並向立法院完成專案報告，經同意後始得編列提送立法院前瞻基礎建設第二期特別預算。

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，編列投資「營業基金—臺灣鐵路管理局」16,500 千元，用以辦理「集集支線基礎設施改善規劃作業」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。「集集支線基礎設施改善規劃作業」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「高鐵臺鐵連結成網」計畫項下，「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」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。「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」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。

為保存原住民族語言文化，促進原住民族語言傳承與發展，總統於106年6月14日公布《原住民族語言發展法》，該法第十六條明定「原住民族地區之政府機關（構）、學校及公營事業機構，應設置地方通行語之標示。」藉此維護原住民族語言，同時也維護當地原住民族人搭車權益。

為平衡城鄉差距，強化南迴地區軌道交通運輸量能，完成全台軌道電氣化，交通部前瞻基礎建設計畫第1期特別預算編列6,903,000千元，辦理臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫。

查該計畫軌道電氣化工程所經之處，除潮州鎮、枋寮鄉、枋山鄉非原住民族地區外，其餘路段及場站均在原住民族地區，是以，為落實《原住民族語言發展法》規範，維護原住民族語言文化，便利當地族人搭車權益，要求交通部經責成臺灣鐵路管理局，針對沿線各車站，應依《原住民族語言發展法》規範之族語書寫方式，以當地原住民族地方通行語標註其傳統地名。

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。」

鑒於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,以利民眾瞭解。

爰建請交通部應配合國土計畫定期向立法院報告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。

以交通部於 106 年 6 月所公布之「105 年度民眾日常使用運具狀況調查」，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；另從近 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%，惟汽車客運自 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，我國軌道運輸對於私人運具之移轉有限，民眾對於大眾運輸之使用仍待強化。

經查「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃」該計畫經費係辦理嘉義縣民雄鄉及水上鄉鐵路高架化之綜合規劃經費，惟該計畫之可行性研究於去年底剛提報交通部，未經審慎之審查及核定程序，即納入特別預算做路線評估，實有悖於預算法第 34 條之相關規定。水上鄉及民雄鄉之鐵路高架化路段長度約 17 公里；配合嘉義市高架化規劃內容，將新增一處調車場及北回歸線車站，未來現有之水上及民雄車站將改為高架化車站；預計消除 13 處平交道、2 座地下道及兩座陸橋。惟「鐵路立體化計畫」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。又相關工程計畫，必須和嘉義市鐵路立體化配合施作，應充分協調與整體規劃。鑑於目前國內軌道建設車站及周邊整合開發成效未彰，且軌道營運機構之附屬事業發展不足，相關財源挹注有限。其財務效益及自償性等相關評估恐過於樂觀。爰要求交通部應提出周延評估及財務結構性問題之有效對策，並向立法院進行報告。

經查「臺中捷運綠線延伸彰化」預估總經費約 138.95 億元。然今年台中市政府的舉債上限為 1443 億元，台中市政府第一次追加預算通過後，市府已經舉債 1065 億元，目前只剩下 378 億元的舉債空間，且尚有「臺中捷運藍線」、「大台中山手線」等捷運建設需建造，相關捷運建設恐造成台中市政府沉重的財政負擔。此外，行政院並未對外就我國未來 30 年軌道發展需求，提出具體完整之政策說明。且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，引導地方政府規劃因地制宜並符合成本效益之軌道建設。又依據司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，相關輕軌建設並未符合該原則。爰要求交通部應配合我國國土計畫及國土白皮書，提出我國軌道發展需求、具體完整之政策說明，並向立法院進行報告。

經查「臺中捷運藍線」總經費共為新臺幣 1124.41 億元，其中工程費用為 804.17 億元，土地徵收費為 320.24 億元（由地方負擔），總建設期程預估為 12 年；工程費用中央補助 290.43 億元，地方自籌 513.74 億元（包含地方負擔 152.91 億元及自償性經費 360.83 億元），整體自償率為 30.54%。然今年台中市政府的舉債上限為 1443 億元，台中市政府第一次追加預算通過後，市府已經舉債 1065 億元，目前只剩下 378 億元的舉債空間，恐造成台中市政府沉重的財政負擔。此外，行政院並未對外就我國未來 30 年軌道發展需求，提出具體完整之政策說明。且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，引導地方政府規劃因地制宜並符合成本效益之軌道建設。爰要求交通部應配合我國國土計畫及國土白皮書，提出我國軌道發展需求、具體完整之政策說明，並向立法院進行報告。

有鑑於「臺南市先進運輸系統第一期藍線規劃作業」該計畫是辦理台南捷運藍線(中華環線)大橋大同段先期規劃作業費用。惟以該計畫財務分析來看，若僅計算本業收入，除自償率過低外，連經營比都低於1。目前國內軌道建設車站及周邊整合開發成效未彰，且軌道營運機構之附屬事業發展不足，相關財源挹注有限。財務效益及自償性等相關評估恐過於樂觀。爰要求交通部應提出相關財務效益及自償性檢討報告，並向立法院進行報告，俾利釐清地方政府自償規劃，以樽節政府財政開支。

經查「臺南市區鐵路地下化計畫」自 1991 年 6 月開始辦理可行性研究。2009 年 8 月 10 日由行政院經濟建設委員會審議通過，計畫期程：98 -113 年，總經費需求概估為 293.6 億；而 106 年度中央政府總預算已編列 1 億 2300 萬元；地方政府預算編列 1700 萬元。有鑑於該計畫為前朝舊有之既定計畫，每年均編列公務預算辦理。依預算法第 83 條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。此外，依據司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，本案顯未符合，理應回歸公務預算辦理為宜。再加上總經費高達 293.6 億元，應妥善考量地方財源籌措能力。爰要求交通部應提出相關財務效益及自償性檢討報告，並向立法院進行報告，俾利釐清地方政府自償規劃，以樽節政府財政開支。

有鑑於「臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫」將原本台南市區鐵路立體化擴及永康、新市、善化等地區，惟經可行性評估指出，該計畫將原 10 處平交道減少為 3 處，並可拆除 3 處永康區陸橋。「鐵路立體化計畫」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。然台南市鐵路立體化(南鐵東移)，爭議多年，現市區鐵路立體化尚未完成，即擴大延伸恐造成更大爭議，加上目前國內軌道建設車站及周邊整合開發成效未彰，且軌道營運機構之附屬事業發展不足，相關財源挹注有限。財務效益及自償性等相關評估恐過於樂觀。爰要求交通部檢討建立事中及事後追蹤輔導考核機制，並向立法院進行報告。

經查「臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程」已於 106 年度中央政府總預算案編列 5000 萬元，又於本期特別預算編列 3 億元。有鑑於當前國家財政困難，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效之利用。然行政院為國家最高行政機關，應以身作則，帶頭撙節支出，避免浪費，如今不顧財政紀律，推出應在年度預算中執行之計畫與預算，將其用特別預算方式編列，明顯有違預算法及重複編列之虞，不符合特別預算編列之規定。依司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則。此外，預算法第 83 條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。為避免預算重複編列，浪費國家資源於重複投資，本計畫應回歸公務預算辦理為宜。爰要求交通部應提出相關納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

經查「機場捷運增設 A14 站」計畫，其他工程須配合第三航廈細部設計成果施作，包含新增出入口及其他結構體(員工區、機房區、通風管道及避難通道等)、細部設計、細設審查、施工監造及機電設備增(採)購等工作，其費用估算約 54.57 億元；相關前置作業(細部設計、細設審查及結構體工程費等)費用約 6.83 億元。而本期特別預算編列 5000 萬元，係辦理車站裝修工程等所需經費。有鑑於政府透過競爭型評比篩選補助計畫，以往辦理裝修工程建設計畫之競爭型評比作業，皆有未自辦先期審核作業以篩選提案周延性、案件評比優先序列未明、核定補助案件相關資訊未充分揭露等情事。倘若相關競爭型評比作業未能符合規範，恐不利於資源相對缺乏之縣市與偏鄉發展。然該計畫僅為草案，尚未經審查及評估，又依據司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生可用特別預算編列，本案恐不適用特別預算編列之原則，允宜回歸公務預算辦理。爰要求交通部應提出納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

有鑑於國家目前財政困難，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效之利用。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 13 項「都市推動捷運」共編列了 43 億 4445 萬 9 千元，佔所有軌道預算的 25%。惟查 35 項子計畫中，有 15 項子計畫尚在可行性及綜合規劃階段，而都市輕軌建設即佔 7 項之多。本項新竹市輕軌捷運亦尚在可行性期中報告研究中，尚未核定，然新竹市為科技城，應發展無人車或是電動智能車，實不宜冒推動 20 年前之輕軌建設。許多專家學者普遍質疑，輕軌建設未必符合台灣真正的需求，必須思考未來台灣人口隨著少子化的趨勢影響，以及科技互聯網結合汽車技術、電動車、自動駕駛等科技逐漸進步，將大大降低軌道運輸的重要性，倘若大舉興建輕軌，對台灣有限的經濟及環境資源恐怕造成極大的衝擊。爰要求交通部應提出完成核定之評估報告，並向立法院進行報告，俾利國人了解相關建設之必要性。

有鑑於國泰金控近日公布最新民調，「軌道建設」僅獲得 6.4% 的民眾支持；台灣民意基金會民調更顯示有 64% 的民眾認為「軌道建設」不必急著通過，顯見國人對於軌道建設仍有相當大的疑慮。前瞻軌道建設計畫所提具的願景目標包含「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，但是軌道計畫所列績效指標及總體經濟效益相當空泛，相關效益評估並沒有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。不僅無法反映前瞻的遠景目標，更不利後續計畫執行成效的追蹤考核，更無法說服民眾。爰要求交通部提出相關具體之效益評估，並向立法院進行專案報告。

有鑑於前瞻條例第七條規定：「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…」。

然前瞻條例雖規定「以4年為期程，預算上限為新臺幣4千2百億元」，但多項軌道建設計畫之興建計畫須超過十年之久。倘若軌道建設預算編列完竣後，未完成之計畫勢必回歸公務預算辦理，對於政府財政之影響，行政院應預為評估並為相關因應措施。爰要求交通部應提出相關財政評估與因應措施，並向立法院進行專案報告，以利國人了解軌道建設對於政府財政之影響。

有鑑於交通部「前瞻計畫第 1 期特別預算案-軌道建設」共編列 35 項子計畫，所需經費 170 億 157 萬 8 千元，其中 13 項「都市推動捷運」共編列了 43 億 4445 萬 9 千元，佔所有軌道預算的 25%。經查 35 項子計畫中，有 15 項子計畫尚在可行性及綜合規劃階段，而都市輕軌建設即佔 7 項之多。許多專家學者普遍質疑，輕軌建設未必符合台灣真正的需求，必須思考未來台灣人口隨著少子化的趨勢影響，以及科技互聯網結合汽車技術、電動車、自動駕駛等科技逐漸進步，將大大降低軌道運輸的重要性，倘若大舉興建輕軌，對台灣有限的經濟及環境資源恐怕造成極大的衝擊。爰要求交通部針對 7 項未進行可行性評估之計畫，允應確實依前瞻條例規定，審慎評估計畫之可行性及必要性，提出相關可行性與環境影響評估報告，並向立法院進行專案報告，以利釐清相關建設之必要性。

有鑑於東部地區的聯外基礎交通建設不夠完備，面對前瞻基礎建設可能是台灣 30 年內最後一次舉債擴大建設，也可能是東部基礎建設補足的最後機會，更是東部居民最後一次翻身的機會，然而卻未將東部的聯外快速公路(國道或是快速道路)建設納入前瞻基礎建設的項目裡。雖然行政院將花東雙軌電氣化納入前瞻計畫，但軌道與公路應為互補，不能互相取代，軌道亦無法解決台北到花蓮的瓶頸與一票難求的問題。且行政院大舉興建輕軌，未考量是否真正符合地方需求與實際效益，交通部長賀陳旦更回應「輕軌不能用財政來思考，20 年前如果以賺錢來思考，就沒有今天台北生活不可或缺的捷運，規劃捷運建設是要讓其他四都的市民有期待的機會」。然蘇花改二期(國道 5 號到蘇澳、東澳到南澳、和平到和中、大清水到崇德、崇德到新城等 5 處瓶頸路段)、花東快速道路、改善南投到花蓮的公路卻以效益為考量加以否決，東部人民連期待的機會都沒有。由於公路是基礎中的基礎，更是東部人民的活路，有其必需性與必要性，不可用效益估量。爰建議行政院將蘇花改二期(國道 5 號到蘇澳、東澳到南澳、和平到和中、大清水到崇德、崇德到新城等 5 處瓶頸路段)、花東快速道路放進年度預算計畫中評估，以完備東部交通基礎建設。

有鑑於交通部「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，扣除相關設備投資，共編列 150 億 6222 萬 4 千元。然行政院並未針對我國未來 30 年軌道發展需求，提出具體完整之政策說明。且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，引導地方政府規劃因地制宜並符合成本效益之軌道建設。專家學者指出，軌道建設要納入國土發展和區域治理的概念，建設前必須完成自償率、運量等可行性評估，同時需考慮城市未來人口變遷、產業發展等因素。爰要求行政院與交通部應提出相關軌道建設納入國土發展與區域治理之整體規劃報告，並向立法院進行專案報告，以利地方政府規劃符合地方需求之軌道建設。

有鑑於前瞻軌道建設，並未就各類軌道產業設算所能創造之產值目標，同時未見政府提出具體之財源規劃。由於地方財務收入有限，國家整體財政狀況亦困窘，倘若地方軌道建設之營運發生危機時，恐需中央出面協助解決財政問題，因而增加政府財政負擔。故行政院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，提出吸引民間投資之政策與規劃。爰要求行政院提出相關檢討報告，以及相關吸引民間投資政策與規劃之評估報告，並向立法院進行專案報告。

有鑑於近年來各地方政府之債務餘額均呈現逐年攀升之情形，而前瞻條例第七條規定：「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…」。

但行政院所送之第一期前瞻計畫為106年9月至107年12月，為期一年四個月的預算規模，並非以4年4200億元為期程編列，故難以檢視軌道建設規劃之全貌，亦無法估計地方自籌款對地方財政之影響。依據行政院106年4月所核定之前瞻計畫，推估軌道建設地方所需負擔之規模約3,711.75億元。爰要求行政院提出為期四年，有關地方需自籌之軌道建設計畫對地方財政之影響性及其後續營運能力之評估報告，並向立法院進行專案報告。

經查「高鐵左營站轉乘台鐵至屏東地區服務優化」計畫是強化高鐵與台鐵的連結成軌道系統網路，以提升高鐵左營站轉乘台鐵至屏東地區，用以車廂設施更新，內容為：座椅更新、內飾板及天花板更新、廁所更新、外觀塗裝更新、燈具更新等。然提升台鐵車廂之各項硬體服務品質，應為台鐵應辦理之例行事項，並視使用年限，於年度計畫中逐年編列維護及更新辦理，非符合特別預算編列之急迫性計畫。而車廂硬體更新計畫須配合近年已經辦理之台鐵年度計畫「車廂無階化」及「機電系統更新」，顯然無急迫及立即之必要性，且若編列過多預算恐將影響上述兩項之既定計畫，影響車輛調度，難以執行完畢。爰要求交通部應檢討該計畫納入特別預算編列之必要性，提出相關檢討報告，並向立法院進行報告，俾利國人釐清相關預算編列之情形。

「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」計畫尚在進行可行性研究中，整個計畫尚未成熟，亦未核定，倉促納進前瞻基礎建設，恐缺乏整體效益、自償性及計畫周延考量。然依據預算法第 34 條規定「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析」。然交通部規劃此項重大工程計畫，明顯違反預算法，尚在進行可行性研究中即納入特別預算中，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，交通部允宜核實依前瞻條例之訂定目的，審慎評估計畫之必要性、急迫性及成本效益性，以維政府公共建設之有效投資，相關規劃及評估應改納年度預算中編列執行，爰要求交通部應提出該計畫編列特別預算之必要性，提出檢討報告，並向立法院進行報告，俾利國人了解計畫之具體規劃與預算執行之情形。

有鑑於「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」用於辦理台鐵田中站出岔，新鋪設單線軌道銜接至高化站並與集集線串聯營運。惟軌道建設投資成本龐大，宜審慎周延評估。該計畫相關效益分析，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均付之闕如。爰要求交通部應提出運量及公共運輸使用率提升及經濟產值等之效益評估，並向立法院進行報告。

有鑑於基隆市輕軌捷運於去年年底才啟動進行可行性研究，整個計畫尚未成熟，亦未核定，倉促納進前瞻基礎建設，恐缺乏整體效益、自償性及計畫周延考量。經查該計畫終點站為台北市南港，惟該計畫並未充分和台北市政府溝通，台北市政府亦未同意，該如何推動？然依據預算法第 34 條規定「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析」。而交通部規劃這項重大工程計畫，明顯違反預算法，不但沒有進行任何成本效益評估，亦未充分和各地方政府、民眾及國會溝通。爰要求交通部應提出核定之可行性評估及相關檢討報告，並向立法院進行報告，俾利國人釐清相關建設計畫。

經查「捷運三鶯線」行政院於 104 年 6 月 2 日核定，計畫總經費 501 億 9994 萬 4 千元，中央負擔 185 億 4022 萬元，期程 104 至 114 年度，截至 105 年度止已編列 14 億 5400 萬元。而 106 年度中央政府總預算已編列 4 億 9600 萬元，且地方政府已編列 41 億 9300 萬元。有鑑於該計畫為前朝舊有之既定計畫，每年均編列公務預算辦理。依預算法第 83 條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。此外，依據司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，本計畫理應回歸公務預算辦理為宜。爰要求交通部應提出相關納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

經查「淡海輕軌」計畫總經費為 153 億 559 萬，期程自 102 年至 115 年度，截至 105 年度止已編列 4 億 7510 萬 5 千元；而 106 年度中央政府總預算已編列 4 億 6405 萬 8 千元；中央基金預算 21 億 71 萬元；地方政府編列 7 億 6100 萬元。有鑑於本計畫為前朝既定計畫，每年均編列公務預算辦理。依預算法第 83 條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。此外，依據司法院大法官第 463 號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，本計畫理應回歸公務預算辦理為宜。爰要求交通部應提出相關納入特別預算編列必要性之檢討報告，並向立法院進行報告。

經查「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃」，該項計畫係辦理雲林糖廠五分車鐵道延伸至雲林高鐵站，以導入高鐵旅客以發展周邊特色觀光。惟該計畫未經嚴謹之可行性評估僅有計畫提報，更未有周延明確之具體經濟效益分析，僅簡單評估，且未經審查及核定。且依預算法第 83 條規定，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時，行政院得於年度總預算外提出特別預算；本案顯未符合，宜回歸年度預算辦理。爰要求交通部應提出周延之可行性評估、經濟效益分析，並向立法院進行報告。

有鑑於新竹市大車站平台為新竹車站前後站立體連通設施，惟該計畫尚在可行性評估期末報告階段，未經核定。經查該計畫涉及都市計畫變更、土地開發效益、稅金增額效益、成立基金等挹注鐵路立體化建設經費與營運成本之相關規定事項，應先取得地方議會同意及與地方民眾溝通座談，惟該計畫尚未踐行與地方溝通之程序。前後站立體化須配合鐵路立體化辦理，由於目前鐵路地下化辦理期程尚不明朗，應於年度預算中檢討逐年辦理，實不宜納入特別預算中辦理。爰要求交通部提出相關核定後之可行性評估報告，向立法院進行報告。

經查「嘉義市區鐵路高架化計畫」自1998年5月嘉義市政府完成「嘉義市區鐵路地下化可行性研究報告」；1999年9月經行政院核示依經建會意見研議高架化等替代方案及財務計畫；2006年7月5日，行政院核定本計畫之可行性研究報告，預計工期9年；2016年12月7日綜合規劃會議，核示總經費約新臺幣275億元，地方配合款自籌負擔的上限金額約新臺幣44億元；而106年度中央政府總預算已編列8700萬元。有鑑於該計畫為既定計畫，每年均編列公務預算辦理。依預算法第83條規定：除了國防緊急設施或戰爭、國家經濟重大變故、重大災變、不定期或數年一次之重大政事，行政院得於年度總預算外，提出特別預算。此外，依據司法院大法官第463號解釋，除非有「特殊緊急情形」發生，可用特別預算編列，國家財政應以單一預算為原則，本案顯未符合，恐有重複編列之虞，理應回歸公務預算辦理為宜。再加上總經費高達275億元，應妥善考量地方財源籌措能力。爰要求交通部應提出相關財務效益、自償性檢討、以及納入特別預算編列必要性之報告，並向立法院進行報告，俾利釐清地方政府自償規劃，以樽節政府財政開支。

經查「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃」該項計畫係辦理蒜頭糖廠五分車延駛至嘉義高鐵站，以導入高鐵旅客以發展周邊故宮南院及特色觀光。惟該計畫未有明確具體之經濟效益評估，僅簡單評估帶來糖廠及故宮之觀光營運收益，明顯不足。且依預算法第83條規定，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時，行政院得於年度總預算外提出特別預算；本案顯未符合，宜回歸年度預算辦理。爰要求交通部應提出具體之經濟效益評估，並向立法院進行報告。

立法院在日前三讀通過的前瞻條例，第七條白紙黑字寫的是「4年4200億」前瞻基礎建設計畫，也因此行政院必須三讀後的前瞻條例，重新擬定4年4200億元的前瞻基礎建設計畫。然而，行政院送進來立法院的第一期特別預算中，看不到整體的4年具體計畫內容，舉凡是社會大眾最關切、爭議也最大的軌道建設，原定8年計畫為38項軌道工程，但是4年計畫的第一期預算中，仍然編列其36項軌道工程預算，行政院此舉無疑是藐視立法院三讀之前瞻條例。再者，從原定的8年計劃報告中，還可以看到政府舉債8900億可以創造多少就業機會、提升多少GDP、帶動多少公民營企業投資等預期效益，甚至是每年預計編列的預算數額都看的到。反觀這次行政院所提出的第一期特別預算，完全沒有提及相關預期效益，亦無從得知未來四年各項計畫的規畫預算數額。此次前瞻基礎建設計畫，可能為我國最後一次大型舉債之公共建設計畫，政府對其規劃應以國家整體發展全盤考量，衡量各縣市的供需，具體提出建議施政方案；各地方縣市首長在爭取軌道建設的同時，更應該務實的衡量其縣市的需求，考量日後的營運狀況，避免大幅舉債建設，債留子孫。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，並於一個月內於各縣市召開2場公聽會，廣納民意，避免淪為各縣市政府坐地喊價之情形。

科目名稱：都市推動捷運—桃園綠線延伸至中壢，預算數：4,000 千元，本項計畫係為健全桃園都會區交通路網並提升大眾運輸效能所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解；其次政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。綜上理由，本席建議捷運延伸與否，應考量地方適切發展，並且評估是項建設之投資報酬率，始為妥適。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫規劃作業」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「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」編列新台幣（下同）8,000 千元，辦理車站規劃及評估等。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「集集支線基礎設施改善規劃作業」編列新台幣（下同）16,500 千元，辦理車站與路線規劃及評估等。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「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫」編列新台幣（下同）1,661,754 千元，辦理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。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「淡海輕軌運輸系統」編列新台幣（下同）160,188 千元，辦理第一期建設路段綠山線；第二期建設路段為藍海線，共設 20 座車站，7 座高架車站，13 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。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業」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「新竹大車站平台計畫規劃作業」編列新台幣（下同）12,000 千元，辦理場站規劃等。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「嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業」編列新台幣（下同）50,000 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「嘉義市區鐵路高架化計畫」編列新台幣（下同）129,000 千元，辦理北自牛稠溪橋，南至北迴歸線站南端，將現有地面鐵路移至高架橋上(含嘉北、嘉義高架車站)，全長約 10.9 公里。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「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」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「嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站評估規劃作業」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「新竹環線輕軌計畫規劃作業」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。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算中，交通部為「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫」編列新台幣（下同）246,000 千元，辦理通勤電聯車車廂服務設施更新。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；然並未就設算基礎、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，要求檢討改善。

交通部編列「都市推動捷運—淡海輕軌運輸系統計畫」預算數 1 億 6018 萬 8 千元，經查該項目主要工作內容均為原年度公務預算及地方預算，屬延續性工作，違反預算法第 83 條規定及司法院釋字第 463 號解釋，應以公務預算編列為之。故交通部應重新編列預算，再送立法院。

交通部編列「都市推動捷運—安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫」預算數 3 億 1759 萬 7 千元，經查該項目主要工作內容均為原年度公務預算及地方預算，屬延續性工作，違反預算法第 83 條規定及司法院釋字第 463 號解釋，應以公務預算編列為之。故交通部應重新編列預算，再送立法院。

交通部編列「都市推動捷運—臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫」預算數 16 億 6175 萬 4 千元，經查該項目主要工作內容均為原年度公務預算及地方預算，屬延續性工作，違反預算法第 83 條規定及司法院釋字第 463 號解釋，應以公務預算編列為之。故交通部應重新編列預算，再送立法院。

監察院 93 年對行政院提出之糾正案略以：「行政院在…逕將原編列於中央政府總預算之 13 項重大延續性工程計畫經費改列於擴大公共建設特別預算案中，不僅有違依法行政之原則，與預算法相關規定亦有不符；…。」綜觀本特別預算案，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，亦與上述司法院解釋及預算法相關規定不符。建請檢討改善。

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。」

鑒於現行我國軌道車輛零組件之國產占比僅約 42%<sup>註 2</sup>,核心技術多仰賴外商;交通部雖於本次特別預算中提出「軌道建設-臺鐵升級及改善東部服務-成立軌道技術研究驗證中心計畫」

惟依 106 年 3 月核定之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%,但以該中心組織成立及資金來源仍需配套修正相關法規始得推動,且該中心前 4 年度仍處硬體興建期,如何於即將啟動之前瞻計畫執行期間,廣納民間業者之投資,強化產官學界之合作機制,並同步有效帶動我國軌道產業之提升,未見提出配套具體行動方案,爰建請交通部應重新提出民間業者投資及產官學合作機制具體配套專案報告。

<sup>註 2</sup>參據交通部運研所 106 年 4 月「2046 年我國軌道發展願景」報告之表 11「軌道車輛系統、號誌系統及電力系統建設金額與產值」。

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，惟政府於大力推展軌道建設之際，卻尚未就各類型營運機構面臨之財務結構性問題提出有效對策，要求行政院應務實檢討改善。

為減輕政府財政負擔，並希冀將民間資金、技術及經營效率引入交通建設，政府於 83 年 12 月 5 日制定公布獎勵民間參與交通建設條例。然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，要求行政院檢討改進。

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；鑑於軌道建設造價昂貴且使用年限甚長，其網絡形同國土空間之基本骨幹，建請交通主管機關應配合我國國土計畫及國土白皮書之公布實施，並審酌未來人口變遷趨勢，定期檢討並對外公告全國性大眾運輸系統之整合發展政策及軌道建設藍圖，積極引導地方政府規劃因地制宜並符合成本效益之最適經濟規模的軌道路網，避免不當重複之交通建設投資，合理配置政府交通建設資源。

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縱考核，績效管考機制未盡積極落實。爰要求提出關於我國公共運輸、產業提升及觀光環境改善之具體改善指標內容。

考量軌道建設由地方政府公務預算舉債支應部分，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，殊值規劃推動軌道建設之地方政府正視其潛在問題並預為規劃因應。

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。然自 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，當前瞻軌道建設之特別預算開始執行後，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等，均待審慎評估及詳為說明，以利我國軌道建設之持續推動，並維政府財政之健全發展。

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。近年軌道建設計畫尚未經行政院完成審查程序即編列預算幾呈常態，與預算法所定先有計畫始得編列預算之精神尚有未符，另有關運量、自償率預估過於樂觀及民眾抗爭等現象屢見，並引發後續工程延宕或營運困難等問題發生，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應積極配合社會期待、環境變遷全面檢討精進。

軌道建設投資成本甚鉅，各國在建設前首重當地公共運輸使用量之培養提升，於達相當規模後始進一步評估興建軌道運輸之可行性。然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，要求行政院應全面審視評估，並研謀良策改進。

近年政府雖投入大量經費興建軌道設施，對我國軌道產業發展之帶動有限，致現行我國軌道車輛零組件之國產占比僅約42%，核心技術仍多仰賴外商合作；交通部雖於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，且前4年度仍處硬體興建期，如何於即將啟動之前瞻計畫執行期間，廣納民間業者之投資，強化產官學界之合作機制，並同步有效帶動我國軌道產業之提升，要求行政院應就上述儘速提出具體行動方案，以利我國軌道產業之發展。

行政院106年4月提出前瞻計畫，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。」要求行政院並應就我國未來30年軌道發展需求提出具體完整之政策說明，有關各項新興軌道建設計畫之合理性、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，均待釐清並對外具體說明，以利民眾瞭解。

關於軌道建設，建請行政院應結合產官學界就我國各項軌道運輸之組織型態、營運績效、場站經營、周邊土地開發、交通整合及接駁作業等進行全面性大體檢，並研訂具體改善策略；未完成階段性改善目標者，從嚴審慎評估再投入新興軌道建設計畫之必要性，強化地方政府對於所屬軌道建設營運之職能，改善現有軌道運輸之經營績效及增進我國大眾運輸之使用效率，俾以落實軌道運輸永續經營之目標。

配合前瞻軌道建設計畫之啟動，建議行政院全面盤點我國軌道產業之能量，審酌產業發展之優勢及定位，據以釐定短、中及長期產業發展方針，強化國際技術合作方式、產業輔導措施及產官學界合作機制，期逐步提升我國軌道產業之自主性及研發力，並爭取軌道產業輸出機會，俾提高國家競爭力。

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；行政院允宜廣徵各界意見，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，要求應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。

為利前瞻軌道建設計畫之推動執行，建請行政院應就前瞻計畫對於我國公共運輸使用之推動、國家經濟產值之提升、就業市場之帶動、政府未來交通建設經費配置、地方政府申辦所應負擔自籌款之資金來源等，配合特別預算案之提出併予對外為具體及全面性之說明，並量化納入前瞻計畫之績效評估指標之內，俾利後續之考核回饋作業；未來提交各期前瞻特別預算案時，亦應對外說明原定計畫目標之達成情形，未達原定進度或成效欠佳者，除應提出改進措施外，並審慎評估繼續推動之必要性，以維我國軌道建設之健全發展。

建請交通部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，增加附屬事業之經營範圍或營運彈性，以利多元開發軌道週邊設施之新商機，如強化其觀光、物流或異業結合聯盟等促進方案，有效提高民間投資意願，俾維我國軌道營運之競爭力。

現行鐵路地下化、高架化、大眾捷運及輕軌系統等主要由地方政府規劃並向中央申請補助，捷運系統之興建及營運並由地方政府主政辦理；建請交通主管機關應積極與地方政府建立定期性及制度性之合作協調平台，強化地方政府對於軌道建設計畫之規劃、執行及營運能力；除現行計畫可行性之事前核定機制外，同時檢討建立制度性「事中」及「事後」之追蹤輔導機制，就工程延宕過久、計畫變更頻繁及營運機構持續虧損等，研訂適當通報作業並提供協助，以維我國軌道運輸之健全發展。

我國自 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。這次行政院所提出的前瞻基礎建設計畫中，將原定編列於中央政府總預算中的經費挪移至前瞻特別預算中，依據日前行政院所提之 8 年 8900 億的計畫中，有高達 17 項的軌道建設無法如期於 8 年完工，更遑論這次通過的前瞻基礎建設條例僅為 4 年 4200 億之計畫。據主計處預估今年底政府累計債務未償餘額 5 兆 6195 億元，佔前三年度 GDP 平均 33.9%，依公債法規定，中央政府舉債上限是 40.6%。行政院編列的 2017 年政府總預算，歲入 1 兆 8444 億元，歲出 1 兆 9980 億，短差 1536 億，加上債務還本 740 億，合計將再舉債 2276 億。然而，此次前瞻基礎建設計畫屬特別預算，皆由全民舉債而來，等於又要跟後代子孫預支一大筆錢來使用，政府舉債累計債務未償餘額恐將破 6 兆元大關。這 17 項需延續完成之計畫，自 114 年度起預估所需總經費約 1,210.42 億元，於前瞻特別預算編列完竣後，相關建設計畫並將回歸公務預算辦理，屆時政府的財政狀況將面臨嚴峻的挑戰。綜上所述，行政院應立即修正前瞻基礎建設計畫中的軌道計畫，審慎評估我國未來的財政狀況，以利我國軌道建設之持續推動，並維持政府財政之健全發展。

交通部賀陳旦部長日前曾說，軌道建設「容易生，不容易養」，不過依據行政院所提出的前瞻基礎建設計畫中，軌道建設卻為重點項目，未來勢必會面臨運量不足、營收短缺、虧損累累的命運。營運即將邁入 10 年的高雄捷運便是一個血淋淋的例子，1999 年高捷公布 BOT 申請須知時，其中的運量預測是到 2020 年，紅橘兩線每日運量可達 97 萬人次，後續委外報告雖下修，但也達 75.6 萬。不過據 2016 年的運量統計，高捷日運量僅只有 17.2 萬，與當初的預測差了將近四倍。此外，高捷自 2008 年通車以來，第一年就虧 22.01 億元，直到 2012 年連虧五年，已無法承受累計 76.73 億元的赤字，面臨破產危機，最後導致高雄市政府不得不提前買回資產，以減少折舊攤提的負擔，並減資，再增資，打消壞帳，才救了高捷一命。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。綜上所述，面對社會上諸多質疑，行政院應立即檢討並修正相關軌道計畫，衡量各縣市的供需，並於各縣市召開兩場以上公聽會，提出具體施政方案。

軌道運輸為我國近年最重要之交通建設，近 5 年度預算多占公共建設經費之首，行政院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完整的配套措施，整體軌道建設政策及執行效益未臻明確，除不利立法院預算之審議，引發社會各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頗具質疑，此舉不利我國軌道建設之健全發展。據主計處預估今年底政府累計債務未償餘額 5 兆 6195 億元，佔前三年度 GDP 平均 33.9%，依公債法規定，中央政府舉債上限是 40.6%。行政院編列的 2017 年政府總預算，歲入 1 兆 8444 億元，歲出 1 兆 9980 億，短差 1536 億，加上債務還本 740 億，合計將再舉債 2276 億。然而，此次前瞻基礎建設計畫屬特別預算，由全民舉債而來，等於又要跟後代子孫預支一大筆錢來使用，政府舉累計債務未償餘額恐將破 6 兆元大關，前瞻基礎建設計畫是否真能提振經濟，更有待驗證，未來如何監督也是大問題。其中又以軌道建設計畫爭議最大，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。綜上所述，建議行政單位相關部門，展現回應人民望治若渴的決心，重新檢討前瞻基礎建設計畫中的軌道計畫，減少 5 項計畫項目，以健全我國未來整體發展。

依據行政院日前核定的 8 年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預計須負擔經費高達 3,909.44 億元。但是據 106 年度 3 月的直轄市及縣(市)政府 1 年以上公共債務未償餘額一覽表可知，這些要蓋捷運的縣市，例如高雄市的舉債餘額僅剩 549.75 億元、台中市 414.31 億元、新竹市 25.36 億元、基隆市 11.38 億元；全台 22 縣市扣除台北市的舉債上限才 3364.12 億元，不足軌道建設規劃之地方政府需負擔的經費。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，但是社會各界有多數研究者皆指出，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。但是事後假使財源籌措工具執行未如預期，最終仍將回歸政府負擔，將不利於地方政府財政紀律之維繫。前瞻基礎建設計畫中的軌道建設預算，需要由地方政府公務預算舉債支應部分，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。爰此，行政院應立即重新檢視各地方縣市政府所提出的軌道建設計畫，刪除地方政府財政無法負擔之建設項目，務實的衡量其縣市的財政情形與民眾的實際需求，避免大舉建設債留子孫。

經查近 3 年度各類軌道運輸之旅運量情形，雙鐵運輸部分，隨著高鐵苗栗、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，惟臺鐵運量卻顯受影響，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，亟待政府正視並研謀良策因應。在大眾捷運部分，臺北捷運旅客人數雖呈逐年成長，惟成長幅度已趨緩；高雄捷運之旅運量近年雖有成長，但由於高雄市整體公共運輸使用率未達 10%，因此高雄捷運未見重大突破性成長趨勢。軌道建設舉投資成本鉅額之項目，各國在建設前首重當地公共運輸使用量之培養提升，於達相當規模後始進一步評估興建軌道運輸之可行性。但是近年來我國公共運輸市占率未見有效提升，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。政府相關單位在審視各地方政府所提出之軌道建設計畫時，應確實評估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情形。綜上所述，行政院欲推動前瞻軌道建設之際，應重新全面審視評估，並研謀良策改進，務實的衡量其縣市的需求，考量日後的營運狀況，剔除地方政府財政無法負擔之建設項目，避免大幅舉債建設後反增添另類蚊子館。

有鑑於 80 年代停車場補助政策在執行過程中，發生部分停車場規劃不當、管理不善等問題造成閒置，交通部自 1991 年至 2000 年，先後補助各地 247 億元，闢建 308 處停車場，但有 22 處因經營不善、沒有達到使用率 30% 水準，遭交通部列管。當時補助地方闢建停車場相關官員，認為政策上並無失當，闢建停車場不僅可解決交通問題，也能為地方政府創造收入，但實際上卻是使停車場淪為蚊子館的情況。因此，在推動前瞻基礎建設之城鄉建設計畫前，應先進行整體規劃及可行性評估，受補助之地方政府，也應依規定辦理該縣市停車場整體規劃，並就優先程度較高案件進行可行性評估(包括停車場規劃初步評估分析、財務分析、公共運輸場站停車轉乘初步規劃、風險評估、地方政府承諾事項等)、交通影響評估，納入委託民間業者經營管理等整體生命週期維運方案，研提營運管理計畫或委外招商經營文件，以貫徹政策的執行。爰此，為避免預算浮編，造成國家財政負擔、債留子孫，交通部與內政部應先專組跨域整合推動小組，使資源能整合運用，並有效投注地方政府所提報之計畫中，以提升政策效能，避免能用編列公務預算的經費，卻以特別條例方式，規避《預算法》的諸多限制。

大眾捷運法第 11 條明定：「大眾捷運系統之規劃，應考慮下列因素：一、地理條件。二、人口分布。三、生態環境。四、土地之利用計畫及其發展。五、社會及經濟活動。六、都市運輸發展趨勢。七、運輸系統之整合發展。八、採用非完全獨立專用路權路段所經鄰近道路之交通衝擊。九、其他有關事項。」同法第 12 條並將新建路網之運量分析及預測、經濟效益及財務評估、路網及場、站規劃、財務計畫、土地取得方式及可行性評估等明列為規劃報告書內容必載的事項，並為行政院審查之重點。但是行政院所提出之軌道建設計畫中，尚有「運量預估過於樂觀」、「當地民眾公共運輸使用之培養不足」、「償率之達成性、中央與地方財務分擔之合理性」等疑慮。近年軌道建設計畫尚未經行政院完成審查程序即編列預算幾呈常態，與預算法所定先有計畫始得編列預算之精神尚有未符，另有關運量、自償率預估過於樂觀及民眾抗爭等現象屢見，並引發後續工程延宕或營運困難等問題發生。營運即將邁入 10 年的高雄捷運便是一個血淋淋的例子，1999 年高捷公布 BOT 申請須知時，其中的運量預測是到 2020 年，紅橘兩線每日運量可達 97 萬人次；之後委外報告下修，但也達 75.6 萬，不過據 2016 年的運量統計，高捷日運量僅只有 17.2 萬，與當初的預測差了將近四倍。綜上所述，行政院應對於軌道建設計畫之審查機制、經濟與財務效益之評估等內容制定究責條款，避免可行性評估計畫數據虛報之情形。

依前瞻基礎建設特別條例第 1 條，推動促進轉型之國家前瞻基礎建設，係為振興經濟、代動整體經濟動能，因應國內外新產業、新技術及新生活趨勢，惟檢視本期前瞻基礎建設特別預算案，於東部交通問題並未提出具體完善之方案，台北到花蓮間的一票難求依然是無法紓解的難題，不見交通建設之前瞻性。

東部縣市之發展，多因交通因素而受限制，以花蓮為例，國立原住民族博物館初期選址時，即使花蓮縣擁有 9 萬多名原住民，人數比例最高，也是許多外縣市原住民族人的原鄉，可謂最具原住民代表性的縣市，卻因中央認為花蓮交通不便，交通載具多樣性不足，可能影響營運收益，而遭到排除；在北中南都有會展中心之際，當花蓮縣爭取東部會展中心依然因為同樣的原因，營運收益評估、交通載具及交通多樣性不足、交通不便等，在爭取時面臨困難；2001 年第 38 屆金馬獎是目前也是唯一一次在東臺灣舉行，但是因為交通及天候因素，導致日後不願到東台灣舉辦；中華職棒自 2009 年至 2012 年期間，有長達 3 年的時間沒有任何職棒賽事在花蓮舉辦，而花蓮棒球場自啟用 16 年來，平均每年僅約 4.5 場次的比賽。東部交通的不便，造成東部發展不如西部繁榮，但這並非東部居民的原罪，而是中央對於東部交通漠視的結果。

國家建設之推動須以全國性整體民眾的利益及觀點考量，而公路建設係屬交通建設基礎中之基礎，公路建設與軌道建設，更是併行的基礎建設，彼此互補，但卻無法互相取代；惟本期特別預算針對東部交通建設，僅有軌道相關建設，且皆為原有計畫，不見任何公路建設傾注，儼然見樹不見林，政府對於優先改善東

部交通之承諾遲不見兌現；然「環島高速路網建設」非僅可完備東部交通之單一區域基礎建設，更是全國人民皆得使用之交通建設。

1990年2月行政院即已核定改善交通全盤計畫，將「花東高速公路」計畫列為「環島高速公路網發展計畫」；2001年12月「國道東部公路花東段計畫」完成工程規劃930億元興建環島高速公路網，迄今「環島高速路網建設」卻仍不見成型，爰要求交通部應於一個月內提出台灣整體交通檢視報告，並就「環島高速路網建設」進行研議規劃。

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。其中「效益指標」多屬「工作指標」範圍，績效考核的有效性及效益目標完全含糊不清；如經費占比最高之「都市推捷運計畫」中，「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」、「空污噪音污染減少效益」及「新增車站數」等，這些都是工程完工即可達到成效。例如「鐵路立體化或通勤提速計畫」所提出之「效益指標」，僅僅只強調「消除平交道數」及「完成評估報告案數」等數據，這些都是還沒動工前就眾所皆知的，但是鐵路立體化完成後的具體效益性，卻未有評估。在交通建設有關計畫審議過程中，審查委員著重的運量、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都沒有明列，這樣的軌道建設，恐又淪為蚊子車站、蚊子車廂。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，也不利後續計畫執行成效之追縱考核。綜上所述，政府相關單位對於軌道建設應以民意為依歸，立即修正相關計畫，傾聽民眾之所需。

經查鐵路改建工程局、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)，政府應該在年度計畫中編列。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關「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。

日前行政院送進來的 8 年前瞻基礎建設計畫中，預期軌道建設平均每年(106 至 113 年執行期間)可創造約 2.1 萬至 2.6 萬之工作機會；但是這樣的數據並沒有設算基礎、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具體說明，民進黨政府顯然有畫大餅欺騙民眾的嫌疑。軌道建設具相當專業性，但是近年來國內基礎建設勞工人力短缺，基礎勞動人力皆倚賴外勞，重要的軌道技術亦仍需依賴國外業者，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，顯示政府計畫所提的預期效益有浮誇之實。綜觀整體軌道計畫所列的績效指標及總體經濟效效益中，都沒有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，無法顯現政府推動前瞻基礎建設計畫的效益。此次前瞻基礎建設計畫，可能為我國最後一次大型舉債之公共建設計畫，其規劃應以國家整體發展全盤考量，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。各地方縣市首長在爭取軌道建設的同時，更應該務實的衡量其縣市的需求，考量日後的營運狀況，避免大幅舉債建設後反增添另類蚊子建設。綜上所述，行政院應立即重新檢討前瞻基礎建設計畫中的軌道建設，廣納社會各界的意見。

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，包含「高鐵臺鐵連結成網」5億6,900萬元、「臺鐵升級及改善東部服務」87億7,461萬9千元、「鐵路立體化或通勤提速」32億2,600萬元、「都市推捷運」43億4,445萬9千元、「中南部觀光鐵路」8,750萬元。經查，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。交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」仍有高達15項子計畫尚在可行性評估或綜合規劃階段，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，交通部允宜核實依前瞻條例之訂定目的，審慎評估計畫之必要性、急迫性及成本效益性，以維政府公共建設之有效投資，並確實依前瞻條例第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，不得動支工程預算。然交通部「前瞻計畫第1期特別預算案-軌道建設」尚有15項子計畫仍在可行性評估或綜合規劃階段，未完成計畫審查程序，爰此建請交通部允應確實依前瞻條例規定，予以暫緩尚未通過評估之計畫經費。

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，包含「高鐵臺鐵連結成網」5億6,900萬元、「臺鐵升級及改善東部服務」87億7,461萬9千元、「鐵路立體化或通勤提速」32億2,600萬元、「都市推捷運」43億4,445萬9千元、「中南部觀光鐵路」8,750萬元。經查，我國現有軌道建設僅高鐵與高雄捷運係適用獎參條例，以BOT方式交由民間興建。然而其因規劃運量過於樂觀、財務槓桿操作幅度過大、場站土地開發計畫未能落實、結構性攤提費用龐鉅等，陸續發生財務危機，導致需由政府出面協助解決並修改合約後，嗣後所推動之軌道建設即未再以BOT方式辦理。然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，允宜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，爰此建請交通部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。

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。經查，106年3月核定之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（建議參酌日本作法，明定自軌道營運機構收入中提撥一定比例），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%，但以該中心組織成立及資金來源仍需配套修正相關法規始得推動，且該中心前4年度仍處硬體興建期，如何於即將啟動之前瞻計畫執行期間，廣納民間業者之投資，強化產官學界之合作機制，並同步有效帶動我國軌道產業之提升，未見提出配套具體行動方案，恐不利我國軌道產業之發展。且交通部於106年6月所公布之「105年度民眾日常使用運具狀況調查」，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；另從近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%，惟汽車客運自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，我國軌道運輸對於私人運具之移轉有限，民眾對於大眾運輸之使用仍待強化。然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，爰此建請行政院應具體說明我國軌道建設藍圖及其相關提升措施，並至本院進行專案報告。

交通部編列「完備綠能技術及建設」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，故交通部應重新編列該項預算，再送立法院。

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「票務系統整合再造計畫」本期特別預算編列4億8,885萬4千元，係辦理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「臺鐵電務智慧化提升計畫」，本期特別預算編列8億7,300萬元，係辦理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「鐵路立體化及通勤提速—嘉義市區高架化計畫」本期特別預算編列1億2900萬元，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。

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。

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軌道技術研究暨驗證中心計劃之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。

爰此為避免資源重複，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之辦理工程設計及工程施作經費，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。

經查鐵路改建工程局、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。

爰此為避免資源重複，針對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，與常態性計畫相較，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

經查鐵路改建工程局、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之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，針對前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃之辦理細部設計及相關作業經費，與常態性計畫相較，並剔除性質重複部分，以避免資源濫用。

經查鐵路改建工程局、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之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。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關軌道技術研究暨驗證中心計劃之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。

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辦理工務行政經費，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。

經查鐵路改建工程局、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之辦理工務行政經費，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。

爰此為避免資源重複，針對前瞻基礎建設計畫中，有關臺南市區鐵路地下化計劃之辦理工務行政經費，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。

經查鐵路改建工程局、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。

爰此為避免資源重複，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。

經查鐵路改建工程局、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。

爰此為避免資源重複，針對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。

經查鐵路改建工程局、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。

爰此為避免資源重複，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。

經查路政司、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。

爰此為避免資源重複，針對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。

科目名稱:6029013050 中南部觀光鐵路，編列預算數:71,000千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對恆春、東港、雲林、嘉義當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第83條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力甚鉅，因此針對是項建設所需合理穩定電量未統計之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應提出合理穩定發電量，連同說明區域整體效益，始得編列該項基礎建設。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路--嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站，編列預算數：8,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對嘉義當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運維修耗費資源，政府未完成軌道建設計畫所需合理運量統計與投資報酬率之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應予說明地區環境綜效，並經客觀評估後，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路--雲林糖鐵延伸雲林高鐵站，編列預算數：8,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對嘉義當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運維修耗費資源，政府未完成軌道建設計畫所需合理運量統計與投資報酬率之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應說明地區環境綜效後，再予客觀評估，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路—恆春觀光鐵道計畫，編列預算數：30,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對恆春當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中，應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力甚鉅，軌道建設計畫所需合理穩定電量未統計之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應提出合理穩定發電量，併同說明地區運輸利益綜效，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：都市推動捷運—台南市先進運輸系統第一期藍線，預算數：15,000 千元，本項計畫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所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解。其次，政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。本席認為應先說明地區環境合理交通運輸量，再予提出適切地方特性之整體發展公共運輸建設，始為妥適。

科目名稱：都市推動捷運—桃園綠線延伸至中壢，預算數：4,000 千元，本項計畫係為健全桃園都會區交通路網並提升大眾運輸效能所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解；其次政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。綜上理由，本席建議捷運延伸與否，應先分析地區環境交通習慣與特性，併同考量地方適切發展，並且評估是項建設之投資報酬率，始為妥適。

科目名稱：都市推動捷運—高雄捷運延伸環線(黃線)，預算數：85,000 千元，本項計畫係為推動連接高雄捷運都會線(黃線)之建置計畫，並便捷黃線轉乘橘線延伸到屏東，連結高屏地區共榮發展所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解。其次，政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。綜言之，本席建議應分析地區環境交通習慣與特性，並精算統計是項公共運輸建設，對地方特性之影響，再予考量推動必要性，始為妥適。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路—東港觀光鐵道計畫，編列預算數：25,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對東港當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力甚鉅，是項建設計畫所需合理穩定電量未統計之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應提出合理穩定發電量，併同說明地區整體綜效，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：鐵路立體化及通勤提速，預算數：3,226,000 千元。根據立法院預算中心對我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形之探討發現：首先，軌道計畫變動及工程進度延宕之問題頻繁發生，人謀不臧、徒增訟累之事件時有所聞，再加上計畫規劃欠周妥及執行控管機制，均待積極核實強化，足見現階段執行的軌道計畫欠缺監管，執行力欠佳。其次，到目前核定執行中的軌道建設逾 5 成計畫辦理修正，且部分總經費大幅增加；尤有甚者，近半數捷運建設計畫之預算執行率未達 8 成。試問編列三十多億的預算，是否均能核實執行與不再辦理追加，不無疑問。綜言之，以目前的軌道建設執行狀況，政府似乎無法按照進度執行，更遑論持續無限度的辦理預算追加。因此本席建議執行中之軌道計畫變動及工程進度應提升效能與效率，再予考量推動新興計畫，始為妥適。

科目名稱：都市推動捷運—新竹環線輕軌計畫，預算數：12,000 千元。是項計畫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之交通壅塞問題，提供大眾運輸綜效所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解，其次，政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。本席建議為提升大眾運輸綜效，必須審慎評估地區環境交通習慣與特性，併同分析統計合理之投資報酬率，始能妥適評估規劃的適切性。

科目名稱：高鐵延伸屏東案站址規劃作業，預算數：8,000千元(106、107年度)，是項計畫係以高鐵延伸屏東站址規劃所編列之研析經費，據以決定後續推動方案。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量區域民眾之交通習慣與特性不同，廣設大眾運輸系統，政府投資效益恐將面臨極大挑戰，再加上僅以推估預期增加就業機會及總體經濟效益目標之估算方式為由，似乎流於空泛；再者，規劃交通基礎建設以特別預算方式編列，明顯有違預算法第83條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力，政府未完成軌道建設計畫所需合理穩定電量統計之前，實不應貿然投入規劃經費。本席建議高鐵建設有別於其他大眾交通運輸建設，政府應客觀審視地區使用必要性、投資報酬率，再予規畫，始為妥適。

科目名稱：都市推動捷運—台中捷運綠線延伸彰化，預算數：8,000 千元。項計畫係為台中捷運綠線 G17 站延伸至彰化縣境內，透過建構快速便捷都會捷運系統，帶動大台中均衡區域發展所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解。其次，政府興建軌道建設，以期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。綜論之，本席認為推動相關建設應提出合理統計運輸量，再予考量編列是項建設之適切性，始為妥適。

依據「前瞻基礎建設特別條例」第5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。又第6條第1項規定，中央執行機關應依第五條行政院核定事項辦理具體規劃，並按計畫期程提出經費需求；其計畫預算，應依計畫屬性分別辦理先期作業審查。而依據第6條第4項規定，第1項先期作業，未完成可行性評估、綜合規劃、環境影響評估者，不得動支工程預算。

惟，綜觀臺灣港務股份有限公司所提出，「完備綠能技術及建設第1期特別預算案」中，雖然於計畫內文中言明，執行長期規劃如需填築新生地時，會將所須辦理環評或都市計畫等議題，送主管機關進行審議。卻沒有實質編列預算，以進行環境影響評估，亦沒有完成可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析，足顯其預算案內容之不適法性。

爰此，要求交通部完備綠能技術及建設臺中港碼頭工程之環境可行性研究、綜合規劃及選擇與替代方案之成本效益分析，納入預算案中，以符合法制。

科目名稱：都市推動捷運—台中捷運綠線延伸彰化，預算數：8,000 千元。項計畫係為台中捷運綠線 G17 站延伸至彰化縣境內，透過建構快速便捷都會捷運系統，帶動大台中均衡區域發展所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解。其次，政府興建軌道建設，以期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。綜論之，本席認為推動相關建設應提出合理統計運輸量，始為妥適。

科目名稱:6029013050 中南部觀光鐵路，編列預算數:71,000千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對恆春、東港、雲林、嘉義當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第83條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力，政府未完成軌道建設計畫所需合理穩定電量統計之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應提出合理穩定發電量，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路--嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站，編列預算數：8,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對嘉義當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運維修耗費資源，政府未完成軌道建設計畫所需合理運量統計與投資報酬率之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應予客觀評估後，始得編列相關基礎建設。

科目名稱：6029013050 中南部觀光鐵路--雲林糖鐵延伸雲林高鐵站，編列預算數：8,000 千元。是項計畫係基於觀光發展考量，針對嘉義當地鐵路運輸辦理規劃所編列之經費。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係以提升觀光發展經濟為由，似乎過於偏狹；再者，規劃觀光發展以特別預算方式編列，明顯有違預算法第 83 條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運維修耗費資源，政府未完成軌道建設計畫所需合理運量統計與投資報酬率之前，實不應貿然投入規劃經費，本席認為應予客觀評估後，始得編列相關基礎建設。

立法院預算中心針對前瞻預算內容指出，以特別預算辦理各部會延續性計畫，其適法性有待商榷。

依司法院釋字第 463 號解釋略以：「政府就未來一年間之計畫所預期之收入及支出編列預算，以使國家機關正常運作，並規範國家之財政，原則上應制定單一之預算。惟為因應特殊緊急情況，有預算法第 75 條（現行預算法第 83 條）各款規定之情形時，行政院得於年度總預算外另提出特別預算，…。」即預算單一性為原則，並以「特殊緊急情形」為前提而承認特別預算存在之必要。然查本特別預算案部分個案計畫內容與機關經常性辦理業務雷同，難謂有特殊緊急情形，如城鄉建設中，教育部體育署於「營造休閒運動環境」項下編列「營造優質友善運動場館設施」等 3 項工作項目，總經費 157.23 億元，執行期間自 106 年度至 110 年度，第 1 期特別預算(106 年度至 107 年度)編列 36 億元，與該署現行推動之「改善國民運動環境與打造運動島」計畫內容雷同，若改按特別預算方式編列，顯與該號解釋有悖。

另監察院 93 年對行政院提出之糾正案略以：「行政院在…逕將原編列於中央政府總預算之 13 項重大延續性工程計畫經費改列於擴大公共建設特別預算案中，不僅有違依法行政之原則，與預算法相關規定亦有不符；…。」綜觀本特別預算案，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，亦與上述司法院解釋及預算法相關規定不符。

行政院應主動撤回前瞻預算並重編，以符合司法院解釋及預算法相關規定。

科目名稱：鐵路立體化及通勤提速，預算數：3,226,000 千元。根據立法院預算中心對我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形之探討發現：首先，軌道計畫變動及工程進度延宕之問題頻繁發生，計畫規劃欠周妥及執行控管機制，均待積極核實強化，足見現階段執行的軌道計畫欠缺監管，執行力欠佳。其次，到目前核定執行中的軌道建設逾 5 成計畫辦理修正，且部分總經費大幅增加，尤有甚者近半數捷運建設計畫之預算執行率未達 8 成。試問編列三十多億的預算，是否均能核實執行與不再辦理追加，不無疑問。綜言之，以目前的軌道建設執行狀況，政府似乎無法按照進度執行，更遑論持續無限度的辦理預算追加。因此本席建議執行中之軌道計畫變動及工程進度應提升效能與效率，再予考量推動新興計畫，始為妥適。

科目名稱：高鐵延伸屏東案站址規劃作業，預算數：8,000千元(106、107年度)，是項計畫係以高鐵延伸屏東站址規劃所編列之研析經費，據以決定後續推動方案。惟，仍有以下不妥之處：首先，交通建設應考量地區整體利益綜效提升，如僅係推估預期增加就業機會及總體經濟效益目標之估算方式為由，似乎流於空泛；再者，規劃交通基礎建設以特別預算方式編列，明顯有違預算法第83條之規範，實不應恣意編列於特別預算內容當中；而應於公務預算中編列始為妥適。尤有甚者，軌道建設營運耗費電力，政府未完成軌道建設計畫所需合理穩定電量統計之前，實不應貿然投入規劃經費。本席建議高鐵建設有別於其他大眾交通運輸建設，政府應客觀審視地區使用必要性、投資報酬率，再予規畫，始為妥適。

科目名稱：都市推動捷運—新竹環線輕軌計畫，預算數：12,000 千元。是項計畫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之交通壅塞問題，提供大眾運輸綜效所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解，其次，政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。本席建議為提升大眾運輸綜效，必須加成統計合理之投資報酬率，始能妥適評估規劃的適切性。

科目名稱：都市推動捷運—高雄捷運延伸環線(黃線)，預算數：85,000 千元，本項計畫係為推動連接高雄捷運都會線(黃線)之建置計畫，並便捷黃線轉乘橘線延伸到屏東，連結高屏地區共榮發展所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解。其次，政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。綜言之，本席建議應加強精算統計是項公共運輸建設，對地方特性之整體影響，再予考量推動必要性，始為妥適。

科目名稱：都市推動捷運—台南市先進運輸系統第一期藍線，預算數：15,000 千元，本項計畫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所規劃編列；惟根據立法院預算中心研究我國近年度軌道建設計畫推動及執行情形可知：首先，我國公共運輸市占率未見大幅提升，軌道運量尚未達預期，政府投資效益亟待全面審視。然本次前瞻建設中多數軌道建設，卻僅以空泛理由，率爾編列數十億的規畫費用，令人費解。其次，政府興建軌道建設，即期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。惟以目前的公共運輸狀況來看，市占率未見大幅提升，運輸量尚未達預期目標且近年成長幅度趨緩，難認未來大量興建軌道後，得以提升整體綜效。本席認為應提出適切地方特性之整體發展公共運輸建設，始為妥適。

東港觀光鐵道計畫自列入前瞻後爭議不斷，地方、中央始終無法達成共識，交通部鐵工局指出為因應觀光建設是必須的，且路線還要延伸至東琉碼頭，當中以輕軌方式最為合適，此話一出不料爭端又起，引起地方質疑「高雄的輕軌有成功嗎」？而造成地方與中央不同調的還有其他問題，而地方反彈更大的主因是，東港觀光鐵道預計在目前「機九」用地重建東港車站，但這塊空地從 20 年前就被鎮民期待作為行政中心，將匯集鎮公所、衛生所及國稅局與稅務局等公家機關，方便未來民眾洽公的生活藍圖，未料一紙前瞻，卻讓細部規畫都出爐的建設案突然喊卡。為使政府施政與民眾實際需求能夠結合，有關東港觀光鐵道計畫交通部特別預算應予暫停審理，俟檢討相關計畫之周妥性與可行性，並與民眾廣泛討論過得共識，並向立法院提出專案報告獲同意後，再續行審理！

基隆輕軌在交通部規畫下，起訖站打算設置在捷運南港展覽館站，但對於台北市，起訖站地點可以討論，但必須事先協調，而台北市規劃，東區門戶計畫將台鐵、高鐵、捷運及公車等轉運都設在南港站，若按交通部對於基隆輕軌的規劃，是將起訖站移到南港展覽館，將對台北市政及交通規畫產生衝擊，對於基隆輕軌設站點位，台北市政府表示至今都未接獲交通部溝通、協調，由於採平面設置路線及車站，將導致南港路及經貿一路既有車道縮減，交通衝擊大，考量南港、汐止間平面道路供給已飽和，配合東區門戶計畫，建議軌道系統採地下化方式延伸至南港站。由此可見，顯然交通部對於本案的計畫並不週全，為避免預算浮編與浪費國家公帑，及確保全般預算的有效控管，有關交通部特別預算應予暫停審理，俟檢討相關計畫之周妥性與可行性，妥擬精進改善作為符合前瞻性，並向立法院提出專案報告獲同意後，再續行審理！

前瞻基礎建設軌道部分，南投只有集集支線基礎設施改善的一千七百萬，而集集支線根本是台鐵軌道改善預算，但經查，原本就該用年度公務預算執行，將其納入特別預算太牽強。中央每年都在一般預算中編列補助，現移到前瞻只是「左口袋換右口袋」。為避免預算浮編與浪費國家公帑，及確保全般預算的有效控管，本項預算應回歸年度預算較為合宜！

前瞻第一期特別預算案中，行政院共規劃 35 項軌道建設計畫，但當中僅有 11 項為已核定計畫，仍有 15 項計畫還在評估規劃階段，尚未完成計畫審查，等於內容、期程、經費規模和預期效益都不確定。其中多數軌道計畫興建時間超過 8 年，包括「桃園捷運綠線」、「台南市鐵路立體化」、「台中捷運藍線」、「淡海輕軌捷運」和「大台中地區山海線第一階段」等，其中又以大台中地區山海線期程最長，目前規劃到 2033 年才會完工。前瞻以 4 年為一個期程，若經立法院同意後可延長為 8 年，但 8 年之後所需經費仍高達 1210.42 億元，到時如移轉回公務預算辦理時，政府財政能否負擔將是一大隱憂。另地方舉債逐年增加，地方財政也將成為一大問題，尤其第一期軌道建設的 35 項計畫中有 17 項計畫將由地方政府申請並負擔部分建設經費，預計地方分擔金額達 3711.75 億元，政府為了做前瞻到處舉債，無疑增加國人負債率，爰此，行政院應就所舉債務所造成之財務危機，未來如何因應，並提出分析評估。

前瞻基礎建設軌道部分，花東獲五十四點九四億元，是前瞻軌道首期預算最多，但經查，花東鐵路雙軌電氣化是民國九十八年至今的延續性計畫，原本就該用年度公務預算執行，將其納入特別預算太牽強。中央每年都在一般預算中編列補助，現移到前瞻只是「左口袋換右口袋」。為避免預算浮編與浪費國家公帑，及確保全般預算的有效控管，本項預算應回歸年度預算較為合宜！

前瞻基礎建設軌道部分，新北市分得約廿一點四億元，包括捷運三鶯線、淡海輕軌及安坑輕軌，在各縣市中排第三，但是經查三項工程都已動工，中央每年都在一般預算中編列補助，現移到前瞻只是「左口袋換右口袋」。為避免預算浮編與浪費國家公帑，及確保全般預算的有效控管，本項預算應回歸年度預算較為合宜！

前瞻基礎建設第一期特別預算中，軌道建設編列 170.69 億元，其中花東 54.94 億元、台南市 29.95 億元、新北市 21.4 億元，包辦前 3 名。不過，新北與花東都質疑，相關預算是舊有計畫，「根本不是前瞻，而是回顧。」而什麼是交通前瞻建設，依台大公衛院詹長權教授表示，謂前瞻計畫根本致命錯誤，是用十九世紀的思維在規劃二十一世紀的國家發展前程，其中指軌道建設是十九世紀想像的人類交通，廿世紀至今只有歐洲、日本和中國享用其建設紅利，台灣現在蓋軌道是種「反發展」，應走無人駕駛的物聯網交通，新交通、新經濟、新產業，無軌道化的交通建設搭配「零排放汽機車」的反空汙抗暖化政策，才是我們需要的前瞻交通。故以現在政府所提的交通的前瞻計畫，欠缺前瞻性，為避免預算浮編與浪費國家公帑，及確保全般預算的有效控管，有關交通部特別預算應予暫停審理，俟檢討相關計畫之周妥性與可行性，妥擬精進改善作為符合前瞻性，並向立法院提出專案報告獲同意後，再續行審理！

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。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。

## 8-1285

為縮短城鄉差距，兼負偏遠地區的運輸任務，交通部應於三個月內會同地方政府主管機關，加強公路規劃、修建、養護，健全公路營運制度，並積極規劃營運汽車客運偏遠服務路線，維持偏遠地區之基本民行，照顧弱勢、老人、婦女、學生、小孩及身心障礙者行的權利，以增進公共福利與交通安全。

## 8-1286

為縮短西部平原地區內東西向交通發展，縮短城鄉差距，政府應採取連結臺鐵及高鐵重要場站作為，以提升地區產業及觀光發展，改善偏鄉人民生活水準。

8-1287

為使新型態交通科技之研發能有更多的機會與發展，交通部應於半年內建立新型態交通科技教學計畫，並配合產官學之研究，發展國家級交通產業，協助拓展國際市場，研發新類型或新系統之大眾與私人運輸載具。

花東地區長期以來便依靠軌道作為主要運輸工具，藉由軌道聯絡南北，使花東地區的觀光產業得以活絡。依據臺鐵局線別客運人數統計資料顯示，北迴線客運人數 100 年時僅 4,047,938 人次，到了 104 年增加到 8,329,637，五年成長了將近一倍。臺東線 100 年客運人數 3476365 人次，104 年則僅增加至 3,919,331 人次。

又依據台鐵 105 年公布之各車站營收資料顯示，台灣鐵路十大營收車站，花蓮站排第二，臺東站排第七，超越板橋站、中壢站、桃園站，成為臺鐵最重要的金雞母，足見花東地區對於軌道運輸的依賴遠遠超過西部都會。

目前交通部正在推動花東軌道雙線化工程，依據該計畫書分析全線雙軌化之後，其中以區間車可節省交會時間最多，單一系列車甚至可縮短交會時間達 45 分鐘之多，即使是最高級的自強號，單一系列車可縮短交會時間最長亦達 12 分鐘之多。

又依據臺鐵局統計軌道路線曲度資料，宜蘭線曲線半徑 500 公尺以下共計 10,897.94 公里，臺東線則僅 515.52 公里，是以；為了適應宜蘭線曲度問題，臺鐵引進傾斜式列車，藉由列車過彎傾斜不減速的特性，縮短臺北到臺東的行車時間，然傾斜式列車過彎傾斜的特性不利人站立，且增加軌道磨損率，

再加上高昂的維護成本，不僅限制了花東地區的運量，更讓臺鐵背負沉重的營運成本，花東軌道雙線畫完工後，臺東線不良路線將會消除，屆時，整體花東軌道運輸唯一的瓶頸將是宜蘭線。

因此，宜蘭線不良路線改善勢在必行，如不改善，未來引進新型非傾斜式分散動力之城際列車，將會因宜蘭線的曲度限制其營運速度，導致臺北到花蓮、臺東的行車時間增加。是以，爰要求臺鐵局應積極辦理此一計畫，且每三個月必須向本院交通委員會及宜花東地區之立法委員擬具辦理進度報告。

有鑑於行政院 106 年 4 月配合前瞻基礎建設特別條例提出前瞻基礎建設計畫，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，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，均未為對外具體說明。綜上所述，行政院需針對我國未來 30 年軌道發展需求提出完整政策說明，並於一個月內至全台各縣市辦理說明會，以利民眾瞭解。

有鑑於監察院 93 年對行政院提出之糾正案略以：「行政院在…逕將原編列於中央政府總預算之 13 項重大延續性工程計畫經費改列於擴大公共建設特別預算案中，不僅有違依法行政之原則，與預算法相關規定亦有不符；…。」綜觀本特別預算案之軌道建設項目中，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，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，亦與上述司法院解釋及預算法相關規定不符；同一計畫經費分別編列於不同預算中，恐難以衡量整體計畫之效益。綜上所述，行政院需重新檢討前瞻基礎建設項目之軌道建設計畫，避免違反監察院糾正案之規定。

近年來由於我國生育率降低，社會人口也逐漸邁入老年化的情形；對於面積相對廣大的農村與偏鄉，由於青壯移出，人口組成屬於高齡社會，當地老年人口到鄰近市區訪友、看病的旅次，通常以騎機車或搭便車為主。要改善這些人口密度不高的偏鄉和農村的交通，政府如建設軌道，因為不符合使用習慣，只會造成嚴重虧損，反而是提供以公車為主的小眾、中眾公共運輸，才真正能符合偏鄉地區、農村居民的使用習慣，並且符合高齡社會趨勢。交通部自 2009 年起，就持續推動公車普及化的政策，全台公車數量至今已成長 1.7 倍，低地板公車成長 6.6 倍，公車車齡減輕 35%，偏鄉路線數成長 13%，全台灣整體公共運輸(含大眾運輸)總運量成長 21%，公共運輸在整體通勤市場的佔比也成長 16%，可見在相關公共運輸普及化的政策上，交通部的計畫已經初見成效。反觀這次政黨輪替後，行政院所提出的前瞻計畫中，竟然著重在軌道建設的區塊，不只提出的評估效益不詳盡，國家整體運輸規劃也不明確，大舉建設輕軌、捷運等於增加平面鐵軌路線，將會產生更多的平交道，影響地方交通，在交通繁忙的市中心地區更容易造成居民不便。綜上所述，行政院應立即檢討並修正前瞻基礎建設計畫中的軌道建設，重新評估我國未來整體規劃，以確保我國的運輸環境。

近年政府雖投入大量經費興建軌道設施，對我國軌道產業發展之帶動有限，致現行我國軌道車輛零組件之國產占比僅約 42%，核心技術仍多仰賴外商合作；交通部雖於 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，期盼可以培植我國軌道工程自主研發能力；但是就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、挹注研究發展資金，該中心的自償率為-85.28%；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，且前 4 年度仍處硬體興建期，如何於即將啟動之前瞻計畫執行期間，廣納民間業者之投資，強化產官學界之合作機制，並同步有效帶動我國軌道產業之提升，政府並未對此提出具體行動方案，相關計畫恐淪為畫大餅的形式，不利我國軌道產業之發展。主計處預估今年底政府累計債務未償餘額 5 兆 6195 億元，佔前三年度 GDP 平均 33.9%，依公債法規定，中央政府舉債上限是 40.6%。行政院編列的 2017 年政府總預算，歲入 1 兆 8444 億元，歲出 1 兆 9980 億，短差 1536 億，加上債務還本 740 億，合計將再舉債 2276 億，政府財政日益惡化的情況，是全體國人所需重視的課題。爰此，行政院應重新檢討並修正前瞻基礎建設計畫中的軌道建設，減少一成計畫項目，以紓解我國財政惡化之情形。

交通部於軌道建設下編列「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」之先期作業等所需經費僅 100 萬元。然經查花東雙軌電氣化於民國 97 年(2008 年)核定，前期先做電氣化及瓶頸路段雙軌化(97-107 年)，爾後的【106-115 年花蓮站至南迴線知本站】可行性評估和環差分析及今(106)年的規劃費先編列 5000 萬元，都是以年度預算編列，預定計畫期程 106-115 年，核定經費共 410.67 億，年度預算 140 億。既然 106 年度公務預算已編列先期規劃費，爰要求交通部應就 106 年度公務預算所編列 5000 萬元之規劃費與前瞻特別預算的 100 萬先期作業有何不同，提出具體之說明，並向立法院進行報告。

交通部於瞻基礎建設-綠能建設下編列「臺中港離岸風電產業專區計畫」第一期經費 5 億元，辦理臺中港碼頭改(新)建工程等所需經費。據立法院預算中心指出，臺灣港務公司收入尚呈逐年成長，平均淨利約 56.02 億元，獲利情形尚屬穩定，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，該公司自有資金充裕，交通部應審酌由臺灣港務公司自有資金負擔，並說明需以特別預算支應之必要性，向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「北宜鐵路提速工程計畫規劃作業」之先期作業等所需經費 1,200 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，似不符合「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，先期評估作業應回歸公務預算執行，交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，並向立法院進行報告。

經查「北宜鐵路提速工程計畫」，本期特別預算編列 1200 萬元，係辦理路線規劃及評估等所需經費。然有關各類軌道產業設算所能創造之產值目標，未見政府提出具體之財源規劃。由於地方財務收入有限，國家整體財政狀況亦困窘，倘若地方軌道建設之營運發生危機時，恐需中央出面協助解決財政問題，因而增加政府財政負擔。爰要求交通部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，提出吸引民間投資之政策與規劃，並向立法院進行報告。

經查「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」該系統是辦理山線台鐵高架捷運化延伸至烏日、海線高架軌化大甲至追分及新增「東西向鐵路」銜接臺鐵山線與海線地區之彩虹線，形成環城鐵路路廊。惟相關計畫構想及可行性研究係 106 年 2 月才提出，尚未經過相關審查程序及核定，即倉促編列 5 百萬規劃費，明顯違反預算法第 34 條「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析」未有周延評估規劃及預算法 83 條所定之緊急事由。況且大台中山海環線無法達到財務完全自償。爰要求交通部應提出周延評估及財務結構性問題之有效對策，並向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫」之先期作業等所需經費 1500 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」以特別預算支應先期評估計畫，明顯不符「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，故先期評估作業應回歸公務預算編列，爰要求交通部應說明需以特別預算支應評估計畫之原因，向立法院進行報告。

交通部於軌道建設下編列「高鐵延伸屏東案站址規劃作業」之先期作業等所需經費 800 萬元。依前瞻基礎建設特別條例第 1 條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」，以特別預算支應先期評估計劃，顯不符「振興經濟」、「帶動整體經濟動能」及「因應國內外新產業」等條例訂定目的，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，故先期評估作業應回歸公務預算執行，爰要求交通部應規畫將先期作業回歸公務預算編列，並向立法院進行報告。

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—花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業」本期特別預算編列100萬元，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。

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—臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫」本期特別預算編列69億300萬元，係辦理工程設計、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「高鐵臺鐵連結成網-高鐵延伸屏東案站址規劃作業」本期特別預算編列800萬元，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。

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。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「中南部觀光鐵路—集集支線基礎設施改善規劃作業」本期特別預算編列1650萬元，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。

依據前瞻基礎建設特別條例第一條：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」惟查前瞻基礎建設計畫第一期特別預算的「軌道建設」部份共計編列 170 億 6858 萬元，包括「高鐵臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化及通勤提速」、「都市推動捷運」、「中南部觀光鐵路」等五類，其項下部分計畫之項目內容與性質，完全不符合特別條例第一條中的「新產業」、「新技術」、「新生活趨勢」，明顯違反特別條例編列特別預算，故此建請政府相關單位審視前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案「軌道建設」之各項子計畫內容，再依法重新編定特別預算。

依據預算法第 39 條：「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。」；而行政院自編列 97 年度概算起，於各年度之概算應行注意辦理事項中，針對跨年期計畫，均要求各主管機關參照預算法第 39 條有關繼續經費之規定納入預算書表表達，以供本院審議。

惟行政院提供的前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中「軌道建設」部份共計編列 170 億 6858 萬元，包括「高鐵臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化及通勤提速」、「都市推動捷運」、「中南部觀光鐵路」等五類，其項下之各項子計畫多數屬於為跨年度計畫，換言之亦屬於繼續經費，而特別預算書，卻未依照預算法第 39 條規定明列全部計畫經費總額、執行期間等資訊，故建請政府相關單位重新審視前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案，並依法列入相關資訊。

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。但記者也當場質疑多份報告書仍有直接提及要做區段徵收，而與其他都市計畫無關的部分，舉例而言，今年 3 月編寫的「台鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究報告」中的「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究檢核評估表」，在「土地取得開發方式」選項中就勾選了區段徵收。

王國材次長受訪時再三強調，「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。」也就是說，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、王國材次長均應移送監察院接受懲處。

為保存原住民族語言文化，促進原住民族語言傳承與發展，總統於106年6月14日公布《原住民族語言發展法》，該法第十六條明定「原住民族地區之政府機關（構）、學校及公營事業機構，應設置地方通行語之標示。」藉此維護原住民族語言，同時也維護當地原住民族人搭車權益。

又為平衡城鄉差距，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期特別預算編列1,000千元，辦理花東地區鐵路雙軌電氣化計畫規劃作業先期經費。該軌道所經之處包含場站均係原住民族地區，是以，為落實《原住民族語言發展法》規範，維護原住民族語言文化，便利當地族人搭車權益，要求交通部經責成臺灣鐵路管理局，針對沿線各車站，應依《原住民族語言發展法》規範之族語書寫方式，以當地原住民族地方通行語標註其傳統地名。

依據預算法第八十三條規定，「有左列情事之一時，行政院得於年度總預算外，提出特別預算：一、國防緊急設施或戰爭。二、國家經濟重大變故。三、重大災變。四、不定期或數年一次之重大政事。」；其次，釋字第 231 號解釋文明解釋「憲法第一百六十四條所謂『預算總額』，係指政府編製年度總預算時所列之歲出總額而言，並不包括因有緊急或重大情事而提出之特別預算在內。」；再者，釋字第 463 號解釋文則指出「惟為因應特殊緊急情況，有預算法第七十五條各款規定之情形時，行政院得於年度總預算外另提出特別預算，其審議依預算法第七十六條為之。」

惟前瞻基礎建設計畫第一期特別預算中，「軌道建設」部份共計編列 170 億 6858 萬元，包括「高鐵臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化及通勤提速」、「都市推動捷運」、「中南部觀光鐵路」等五類，其項下部分計畫內容，並不符合預算法第八十三條之規定情事，亦不具備大法官釋字 231、463 號解釋文中「緊急或重大情事」與「特殊緊急情況」之特性，故此建請政府相關單位審視前瞻基礎建設計畫第一期特別預算書「軌道建設」之各項子計畫狀態，再依法重新編定特別預算。

綜觀我國各縣市捷運現況，臺北捷運公司近 5 年度本期淨利約 4.5 億元至 12.52 億元間，惟平均純益率僅約 5%，但其運輸本業卻一直虧損，每年約虧損 7 至 8 億，去年虧損金額縮小到 3 億，創下 20 年來虧損金額最小的紀錄，最終仍須倚靠業外收入才有帳面上盈餘 12.5 億元的數字；高雄捷運公司則是自 97 年度營運以來，運輸本業多呈虧損狀況，導致高雄市政府提前買回資產，以減少折舊攤提的負擔，並減資，再增資，打消壞帳，預計 105 年度首度不需平準基金挹注而呈獲利；桃園捷運公司雖自 100 年設立迄今雖已 6 年，因機場捷運通車時間延宕，至 106 年 2 月才開始營運，迄 105 年度止累積虧損高達 18.05 億元。雙北人口數占全台人口總數將近四分之一，其台北捷運每日運量雖高達 200 萬人次，但運輸本業仍屬虧損狀況，顯見連人口高密度、高運量的雙北地區，要負擔捷運的營運都已非常困難。因此，各地方縣市首長在爭取軌道建設的同時，更應該務實的衡量其縣市的需求，考量日後的營運狀況，避免大幅舉債建設後反增添另類蚊子館。綜上所述，行政院針對地方政府所提出之需求，應於一個月內重新建立一套完善的審查機制，並召開 10 場公聽會廣納民意，務實衡量各地方縣市政府的財政現況、人口組成以及運輸需求，避免大幅建設債留子孫。

有鑑於前瞻城鄉建設「提升道路品質」計畫中，共同管道建設係屬地面下之工程，施工期較傳統埋設長，故對交通及市容之影響較久，完成後短期施政績效不易彰顯。依共同管道法第7條規定，各級主管機關為規劃、管理共同管道，得設專責單位辦理，各管線事業機關（構）得設專責單位配合辦理。惟地方政府囿於財力狀況，對於推動共同管道建設多所保留，無意願辦理轄區內共同管道整體規劃及系統公告，經查，目前除臺北市政府於工務局新建工程處設有共同管道科專責辦理外，其餘縣（市）政府則以指定局（處）所屬之科室人員以兼辦方式辦理，基層之人力明顯短缺，且對共同管道法規嫻熟度不足，顯見於上述問題未能妥善解決之前，編列高額預算實難達成具體成效。蔡英文政府不顧全民反對，提出前瞻基礎建設計畫，編列四年4200億預算，卻未對國家整體需求進行整體評估，亦未提出具體效益指標，為避免行政院預算浮編，造成國家財政負擔、債留子孫，行政院應重新檢討城鄉建設「提升道路品質」計畫，並針對共同管道整體規劃，明確推動方向，協助地方政府規劃整體工程，以增加整體產業鏈之規模經濟，方能提升政策品質，真正展現解決城鄉差距問題的決心。

我國近年來民間投資意願低落，確實需要政府以財政政策支持經濟成長，台灣基礎設施亦有提升增建的必要。但行政院所提出之前瞻基礎建設計畫，竟淪為黑箱分贓、政治綁樁的工具。不論對都市或農村、偏鄉來說，以公車為主的公共運輸服務取代私人運具的「普及服務」，藉由多點延伸，提供支線服務，方能一舉解決高齡社會、弱勢族群交通問題。但這次前瞻基礎建設計畫中的軌道計畫，則是反其道而行，大幅舉債投入軌道建設，不只提出的評估效益不詳盡，國家整體運輸規劃也不明確，建設輕軌、捷運等於增加平面鐵軌路線，將會產生更多的平交道，影響地方交通，在交通繁忙的市中心地區更容易造成居民不便，其普及程度與擴散幅度遠遠不如公車為主的公共運輸服務。任何公共建設要能夠發揮效益，必須有「成本效益分析」的認可，確認其具有「可行性」之後，才能具體投入，以免變成投資虛耗的「蚊子工程」。過去的失敗案例不勝枚舉、血跡斑斑，我國做為一個在國際上被視為「富裕經濟體」的國家，若連這點常識性的要求都做不到，不僅可能衍生無窮後患，而且還會貽笑國際。爰此，面對社會上排山倒海的反彈聲浪，行政院必須傾聽民意，深刻反省，重新檢討前瞻基礎建設計畫，並於一個月內提出我國未來 30 年國家整體運輸規劃評估報告，以符合國人期待。

依據前瞻基礎建設特別條例第五條：「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。」；另前瞻基礎建設特別條例第八條也規定，「行政院應根據第六條核定之結果，依第四條、第七條之規定，編列本條例特別預算案，附具第五條各項書件及報告，送請立法院審議。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。」，換言之，前瞻基礎建設計畫第一期特別預算中各項子計畫，必須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，提報行政院經核定後，再送交立院審議。

惟查行政院提供的前瞻基礎建設計畫第一期特別預算案中「軌道建設」部份共計編列 170 億 6858 萬元，包括「高鐵臺鐵連結成網」、「臺鐵升級及改善東部服務」、「鐵路立體化及通勤提速」、「都市推動捷運」、「中南部觀光鐵路」、等五類，其項下部份子計畫仍處於可行性評估或是僅在規劃階段，就違法編列於預算書，故此建請政府相關單位審視前瞻基礎建設計畫第一期特別預算書「軌道建設」之各項子計畫狀態，再依法重新編定特別預算。

臺灣地處菲律賓海板塊與歐亞板塊之碰撞擠壓交界區域，地震活動頻繁且常造成社會大眾生命財產的威脅，其中規模 6 以上的中大規模地震約有將近 70% 分布於東部海域，規模 7 已上更高達 8 成，其餘發生於陸地上之地震，其災害之慘烈更是有目共睹，如 921 地震和 105 年 0206 美濃地震，都是我們曾經經歷過的痛，因此如何防範地震和海嘯的傷害便成為我國社會大眾無法迴避的問題，也是政府必須設法克服的難題。

該計畫完成後，除了可以增加 10 至 20 秒的東部海域強震預警時間、增加 20 至 30 分鐘的東部海域海嘯的應變時間，更重要的是增加 5 至 8 秒的陸地強震預警時間，且縮小地震預警盲區至 30 公里以內，依據日本學者研究結論，可以比現行作業方式減少 70% 以上的傷亡人數，其效益豈可以金錢來加以衡量，所以該計畫完整性的重要是絕對無可取代。尤其以東部海纜監測系統來說，建置海纜的長度與經費並非成正比，建置長度越長所需單位成本越低，例如建置 50 公里需經費約 5 億元，每公里建置費用達 1000 萬元，但建置 450 公里費用約需 12 億元，每公里建置費用只需 265 萬元，分段建置將比一次完整建置費用高出 3-5 倍。

因此請行政院對該計畫在 108 年度與 109 年度的預算編列應給予高度支持，讓該計畫能夠完整的執行，其執行效益對社會人民的防災貢獻將是非常巨大且可預期的。

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，爰要求交通部中央氣象局退回其項下預算，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。

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「數位建設」共編列 161 億 7,074 萬元，而交通部中央氣象局「建構開放政府及智慧城鄉服務」項下，「建構民生公共物聯網-海陸聯合觀測網」計畫編列 3 億 3,100 萬元，主要辦理強化海陸地震觀測設施及建置地震資料管理系統等。

「海陸地震聯合觀測網」計畫預計辦理擴建海纜觀測系統、增設與升級地震與地球物理觀測站、加強大屯火山觀測設施、建立「臺灣地震與地球物理資料管理系統」及調查臺灣地震密集帶(盲斷層)等 5 項子計畫。惟該計畫未掌握實際需求，完善審核機制，未能使有限經費妥適配置。爰提案要求交通部中央氣象局應針對「海陸地震聯合觀測網改善計畫」向立法院完成專案報告、及本項預算第一期執行率之檢討，經同意後始得編列提送立法院前瞻基礎建設第二期特別預算。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算「中央氣象局—科學支出—數位建設—建構開放政府及智慧城鄉服務」編列預算數 3 億 3100 萬元，預計辦理「海陸地震聯合觀測網計畫」。經查氣象局自 96 年度以來，即辦理海纜觀測系統工程，然 103 年發生故障，究其因乃氣象局事前未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元，監察院亦於 105 年度提案糾正。而最近一期工程亦發生工程遭遇特殊海床地質，部分海纜路由無法依原合約所訂工法掩埋，進而變更契約、改變路徑方式之情事，顯見海纜鋪設工程困難度高。96 年至 106 年僅鋪設 115 公里，本期預計 4 年內建置 300 公里，事前調查及規劃設計應審慎詳實，管考與執行能力有待核實評估。為避免前述問題再次發生，爰建議中央氣象局應先提出先期評估規劃及作業標準，以確實管考，避免國家資源浪費。

氣象局自 96 年度辦理「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」，由宜蘭頭城陸上站往東南外海方向沿著琉球島弧延伸，投入經費 4.23 億元，104 年度起以「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫(104-106 年)」賡續辦理，計畫經費 5.3 億元，將海纜系統向外延升 75 公里及新增多項設備。本次特別預算編列「擴建海纜觀測系統」針對南澳海盆以及花蓮到臺東外海鄰近區域，以既有 115 公里為基礎，規劃再擴建約 300 公里海纜系統及設置 6 座海底觀測站，計畫總經費 12.82 億元；然而，海纜觀測系統於 103 年 5 月 26 日發生故障，主因因氣象局事前未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足所致，而「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫則因部分海纜路由無法依原合約所訂工法掩埋，105 年度決算保留數 1 億 505 萬 8 千元。爰提案要求相關單位針對「數位建設-建構開放政府及智慧城鄉服務-海陸地震聯合觀測網計畫」，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。

經查「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫(104-106年)」105年9至10月間海纜鋪設海事工程於水深約442公尺處遭遇特殊海床地質，部分海纜路由無法依原合約所訂工法掩埋，只能以另擇路徑方式進行埋設作業。

前瞻基礎建設計畫中「擴建海纜觀測系統」與「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫(104-106年)」皆有擴建海纜系統及建置海底觀測站。然海纜鋪設工程困難度極高，「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫」執行時就曾出現過問題，為避免類似問題再次發生，建請將中央氣象局與相關單位，重新審視「擴建海纜觀測系統」並確實完成事前調查並確保規劃設計與執行鋪設不再重蹈覆轍。

交通部中央氣象局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「數位建設-建構開放政府及智慧城鄉服務」編列 3 億 3,100 萬元，預計辦理「海陸地震聯合觀測網計畫」。惟查由於海纜鋪設工程困難度高，氣象局前 2 期計畫耗時 8 年建置海纜長度 115 公里，本期編列「擴建海纜觀測系統計畫」預計於 4 年內建置 300 公里，事前調查及規劃設計應審慎詳實，並積極執行，以期提升我國對地震、火山與海嘯之監測及預警能力。

中央氣象局編列「建構開放政府及智慧城鄉服務—海陸地震聯合觀測網計畫」預算數 3 億 3100 萬元，經查氣象局自 96 年度以來，即辦理海纜觀測系統工程，然 103 年發生故障，究其因乃氣象局事前未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元，監察院亦於 105 年度提案糾正。而最近一期工程亦發生工程遭遇特殊海床地質，部分海纜路由無法依原合約所訂工法掩埋，進而變更契約、改變路徑方式之情事。顯見海纜鋪設工程困難度高，96 年至 106 年僅鋪設 115 公里，本期預計 4 年內建置 300 公里，事前調查及規劃設計應審慎詳實，管考與執行能力有待核實評估。故中央氣象局重新評估，全面檢討計畫可行性，並以書面報告送立法院。

「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫（104-106年）」105年9至10月間海纜鋪設海事工程於水深約442公尺處遭遇特殊海床地質，部分海纜路由無法依原合約所訂工法掩埋，只能以另擇路徑方式進行埋設作業。

前瞻基礎建設計畫中「擴建海纜觀測系統」與「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫（104-106年）」皆有擴建海纜系統及建置海底觀測站。然海纜鋪設工程困難度極高，「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫」執行時就曾出現過問題，為避免類似問題再次發生，建請將中央氣象局與相關單位，重新審視「擴建海纜觀測系統」並確實完成事前調查並確保規劃設計與執行鋪設不再出錯。

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，爰提案要求中央氣象局數位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。

交通部中央氣象局於第1期前瞻基礎建設計畫特別預算案「數位建設-建構開放政府及智慧城鄉服務」編列3億3,100萬元，預計辦理「海陸地震聯合觀測網計畫」。「擴建海纜觀測系統計畫」預計於106年度進行海纜路線評估、海底觀測儀器規格擬定與招標程序的先期作業；107年進行採購案招標與決標作業，並進行預定鋪設路由詳細路線調查、完成海纜擴建之建置計畫書與海纜登陸第二陸上站之光電設備採購；108年進行海纜與海底觀測設備之廠內製造與測試及第二陸上站站房取得與陸上站接收系統建置；108年至109年進行擴建海纜鋪設與系統實地安裝、整合測試與驗收。由於海纜鋪設工程困難度高，氣象局前2期計畫耗時8年建置海纜長度115公里，本期編列「擴建海纜觀測系統計畫」預計於4年內建置300公里，要求事前調查及規劃設計應審慎詳實，並積極執行。

交通部中央氣象局於前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算「數位建設」項下之「建構開放政府及智慧城鄉服務」編列 3 億 3,100 萬元，辦理「海陸地震聯合觀測網計畫」，以強化海陸地震觀測設施及建置地震資料管理系統，其中「擴建海纜觀測系統」針對南澳海盆以及花蓮到臺東外海鄰近區域，以既有 115 公里為基礎，規劃再擴建約 300 公里海纜系統及設置 6 座海底觀測站，計畫總經費 12.82 億元。

惟查氣象局自 96 年度起曾陸續辦理「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」及「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫」，曾因氣象局事前未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備，故考量海纜鋪設工程困難度高，氣象局之事前調查及規劃設計應審慎詳實。

依據世界銀行 2005 年「世界自然災害熱點—全球危機分析」報告指出，臺灣同時曝露於三種（73%）及兩種（99%）天然災害（旱災、洪災、地震、火山、坡地崩塌災害、熱帶氣旋）下之人口與土地面積比例為全世界最高的地區之一。凡在災害管理之「減災、整備、應變、復原」4 個階段所衍生出之產業，均可歸為災害管理產業。聯合國發展計畫署（UNDP）指出，若能夠投資 1 元的防災，可減少 4-7 元的損失。

「海陸地震聯合觀測網計畫」總經費 15 億元，計畫期程 106 年至 109 年度，預計辦理擴建海纜觀測系統、增設與升級地震與地球物理觀測站、加強大屯火山觀測設施、建立「臺灣地震與地球物理資料管理系統」及調查臺灣地震密集帶(盲斷層)等 5 項子計畫。其中主要辦理計畫預期強化臺灣東部海域地震活動監測，提升我國對地震與海嘯自然災害的預警能力，爭取 10 至 20 秒之地震預警時間，20 至 30 分鐘海嘯應變時間，並減少經濟損失與人員傷亡。

人命關天，行政院應落實管考「海陸地震聯合觀測網計畫」，事前調查及規劃設計應審慎詳實，並積極執行，加速提前完成計畫，以期提升我國對地震、火山與海嘯之監測及預警能力。

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中央氣象局數位建設項目下編列建構開放政府及智慧城鄉服務費用3億3100萬元，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。

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中央氣象局數位建設項目下編列建構開放政府及智慧城鄉服務費用3億3100萬元，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。

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算「公路總局及所屬—交通支出—城鄉建設—改善停車問題」編列預算數 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。經查交通部對於全國停車場之監督考核機制，僅以前年度交通部補助興建停車場，對停車場完工啟用後之營運、維護及管理情形進行訪查，並以抽樣方式辦理各年度督導考核工作；且交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案(包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件)截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，顯見交通部補助停車場興建案之審查機制有欠周延，事後督導管考機制不佳，致使國家預算無法有效運用。再者，六都資源已分配過多，平衡城鄉差距亦是政府施政重點，該預算應有效規劃應用於非六都縣市，以協助拉近各縣市間之差距，並利政府整體國土規劃。是故，爰建議公路總局應先針對上述問題提出檢討辦法，以避免國家資源重複浪費。

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，交通部公路總局改善停車問題計畫其承包工程公司不得聘用超過5%之外籍勞工。

根據改善停車問題計畫內容所示，發展我國公共運輸係為交通部重要政策目標之一，自民國 99 年起推動公共運輸計畫，公共運輸載客量已由 98 年 24.23 億人次成長至 105 年 29.7 億人次，成長 22.58%，為了鼓勵及增加大眾運輸使用，透過創造較佳的停車轉乘設施，並搭配接駁運具與市中心連接，避免過多車輛進入市中心、人車商業密集區域造成交通壅塞，另由於許多遊憩據點並未設置大眾停車場或停車場地不足，以致沿路邊停車，因此經常發生遊憩區車輛回堵至聯外道路之現象，未來各遊憩據點可增設停車設施，以促使駕駛人不在路邊違規停車，提高遊憩品質，達到安全之目標。因此，交通部研訂「改善停車問題計畫」，期藉由優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次量大之地區等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並透過智慧化停車管理服務、綠能及性別友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質，以改善停車空間不足問題，滿足停車轉乘及觀光等停車需求。

但根據學者研究發現，為了避免堵車問題越來越嚴重，應該思考如何將公共運輸做得更好，只要有良善的大眾運輸及轉運系統，自然不會有那麼多人要開車，就不會需要增加停車場的高需求，蓋更多停車場，消費者行為會跟著改變，更多人改開車前往，因而造成全台各地堵車問題越來越嚴重。

另據停車場問題調查研究資料發現，以幾個研究的風景區為例，石門山的停車需供比頗低，但停車秩序不佳，據現地踏勘後發現，大部份遊客不原意將車輛停放離登山口太遠的地方，因此違規量較高，普遍會感覺停車不便，但其實供給量足以滿足需求；角板山就調查分析及現地踏勘，並未顯示立即之停車問題；虎頭山之需供比是四個風景

區中最高的，其違規停亦車輛數亦最高，其中路外停車場之停車需求已高於停車供給，而路邊停車尚可滿足需求，其原因是攤販佔用停車空間營業所造成。簡單來說，有些地區的停車問題是個人自私行為所導致，因此要大量興建停車場前，應該要有通盤計畫，並配合大眾運輸系統的改善，甚至引入先進的無人車，這才是根本解決停車問題的方案。

鑒於停車改善優先次序的安排方式可以有很多種組合，可依停車問題的嚴重與否來安排，亦可用改善措施實施的難易程度來規劃，因此要規劃興建新的停車場前，應要求各地方先行改善停車與攤販佔據道路等亂象，並針對不同鄉鎮市、不同分區同時實施，試圖解決分區的部份問題，同時亦可展示縣府執行改善措施的決心與績效，俟其作出改善措施後，相關計畫才可能被珍惜去落實，也才能避免一堆蚊子停車場的出現。未來若有蚊子停車場出現，相關承辦人員，以及計畫主要負責人都應該被追究責任，若有損失發生，也應依權責高低負賠償之責。

有鑑於民國 80 年時，交通部曾補助各縣市大量興建示範停車場，新增 9 萬個停車位，結果因各縣市並未確實考量當地需求，造成許多停車場閒置，監察院亦針對「蚊子停車場」情況提出糾正，認為各縣市忽視當地停車特性，又對停車需求之評估過度樂觀、草率，導致停車場使用效能不彰。經查，交通部於前瞻計畫中研擬於民國 106 年至 109 年推動「改善停車問題計畫」，預計在 4 年內花費 200 億增設 4 萬格停車位，然而交通部在評估此計畫時，只統計全國的停車位數量，並未計算實際需求，極有可能造成「蚊子停車場」狀況再次發生，顯見蔡英文政府並未從過去經驗中學到教訓，繼續朝錯誤方向前進，而交通部研擬「改善停車問題計畫」並未進行審慎評估，亦未能確定是否有急迫性之需求，即草率將計畫提出，等同輕視國家預算與舉債空間非常緊迫之事實，如果持續強行推動，將會造成債留子孫的問題。交通部應就該計畫之急迫性、必要性與成本效益提出報告，並針對各縣市之停車需求與停車特性重新評估，以避免過度舉債，確保國家財政之健全。

有鑑於過去常發生計畫整合後部會資源因計畫屆期或不符部會計畫內容，致經費運用困難；或中央補助計畫之間常缺乏橫向溝通聯繫，導致地方政府只想爭取公共建設經費，卻忽略城鎮適性發展，使許多公共建設及服務設施都無法發揮功能，造成無效投資與浪費，因此需要好好審視城鄉建設計畫。目前「前瞻基礎建設」計畫中的「城鎮之心工程計畫」，被批評與已執行多年的「城鎮風貌型塑整體計畫」雷同，有預算濫用的情形。且在「城鄉建設計畫」當中，「提升道路品質」計畫與「公共服務據點整備」計畫等，均有改善舊城鎮風貌、修建危樓、建造新市容等目標，且現行公務預算當中也有編列類似之項目，再者，政府推動城鄉風貌改造計畫逾十年，惟民眾對於居住環境滿意感受未顯著提升。據上，行政院在推動前瞻建設之城鄉建設計畫時，不能僅浮編預算來滿足地方政府的需求，須重新進行檢討提相關計畫，如：「改善停車問題計畫」「提升道路品質計畫」之間的連結性，進行系統性規劃，以提升政策品質，解決國內城鄉差距之問題。

有鑑於行政院推動之「前瞻基礎建設」，各計畫之規劃應以實現前瞻為主要目的，使人民能感受創新的趨勢發展，然「城鄉建設」計畫卻只是延續舊有政策，缺乏前瞻思維的計畫，如：健全停車環境、改善道路、增加分散型產業用地、完善公共服務據點等，這些工程與一般公務預算編製無異，無法使全民共享擴大公共投資效益。現行「城鄉建設」之「提升道路品質」計畫，係交通部與內政部分別就公路系統及市區道路一起推動，預計籌編跨年度的特別預算，執行都市計畫區外公路系統之道路品質提升工作，公路總局表示，本計畫係希望能涵蓋「既有道路養護整建」、「綠色生態路網建置」、「設立道路幸福設施」、「形塑城鄉人文地景道路」等四大項目，邀請各地方政府來提案執行，然此等計畫經費常擴大編列並有賸餘數，使預算編列並未能切合實際需要，因此常為人民所詬病。爰此，為避免預算浮編，造成國家財政負擔、債留子孫，行政院應重新檢討現行前瞻基礎建設計畫中「城鄉建設」的執行評估指標，包括定期與不定期抽查方式，管考相關設施後續維運，以公路系統中道路品質整體提升的改善、後續的追蹤與列管、主管機關須藉此計畫提升行車安全，並促進地方之觀光發展，並擴大國內需求推動公共建設投資，達成振興經濟等目標。

鑑於停車問題為全國交通建設及整體經濟發展重要環結，交通部公路總局應建立專業審查機制，秉持公平、公正及公開原擇優興建，確實鼓勵建立民間投資興建經營或地方政府自行興建，交通部應加強督導控管，提供必要支援，避免以前無效率情事再次發生。本次辦理改善停車場問題計畫，對於各地方政府所提停車場需求，務必建立專業審查機制，秉持公平、公正及公開原則擇優興建，並確實鼓勵民間投資興建經營或地方政府自行興建方式辦理，交通部亦應加強督導控管，俾利有效解決停車問題。

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，交通部公路總局省道公路系統之瀝青混擬土路面鋪築、邊溝改善、道路綠化之植栽及綠帶設置等工程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，交通部公路總局科學城歸仁十三路延伸至關廟道路工程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，交通部公路總局科學城高鐵台南沙崙站銜接南 154 號連絡道工程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，交通部公路總局科學城台 86 線大潭交流道拓寬工程其承包工程公司不得聘用超過 5% 之外籍勞工。

有鑑於公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「城鄉建設-改善停車問題」編列獎補助費 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。然經立法院預算中心評估報告指出，前年度交通部補助地方政府興建停車場，存有閒置及低度運用的問題，造成浪費公帑之情事。此外，交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案(包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件)截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，交通部補助停車場興建安之事先審查機制有欠周延，事後督導控管績效又不佳，致使政府無效率情事發生。爰建議公路總局應檢討補助地方政府興建停車場，存有閒置及低度運用的問題，提出相關檢討報告，並向立法院進行專案報告，以樽節政府財政預算。

各公路主管機關長期「重興建、輕養護」，道路養護情形不佳，復以管線挖掘頻繁，道路景觀凌亂，影響市容觀瞻更威脅用路人行安全。公路總局本次以特別預算經費首度補助地方政府公路系統道路養護經費，應有別於「路面填補或加封」、「撒鋪砂石料」等路面平整之一般道路養護項目，應積極辦理「管(線)下地計畫」，除整合現有管線地下化達到市容美觀外，更應將共同管道列建設納入優先辦理項目，並設計配套措施，俾利有效降低道路挖掘頻率，確實解決道路養護問題，並加強後續執行之監督管考，達成提升公路系統道路品質之目標。

交通部主管 106-107 年度前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算 8 款 3 項 2 目 1 節「改善停車問題」，編列 900,000 千元，用以補助地方政府辦理停車規劃及工程建設等所需經費，惟交通部曾於民國 80 年起，辦理補助省市興建示範停車場計畫（80-89 年），歷年共補助近 9 萬個公有路外公共停車位，惟部分停車場建置後閒置問題，經監察院提出糾正。惟交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，交通部補助停車場興建案之事先審查機制有欠周延，事後督導控管績效不佳，致使政府無效率情事發生，政府在前瞻計畫中執行停車場補助案件時，應就相關計畫之督導提出因應策略，提升控管績效。

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，爰要求交通部公路總局退回其項下預算，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。

公路總局配合「綠能建設-科學城低碳智慧環境基礎建置-公共建設部分計畫」辦理「聯外道路建置」之3項道路工程，提供未來沙崙綠能科學城交通需求、完善防救災道路，連結周邊各都市計畫路網系統。3項道路工程總經費11.19億元，分由中央政府負擔9.76億元及地方政府負擔1.43億元；然而，在台86線大潭交流道拓寬工程上，公路總局於106年1月12日以路規劃字第1050168794號函覆台南市政府，目前台86線大潭交流道運轉情形良好，暫無拓寬需求，從尚可知，依照公路總局專業意見，台86線大潭交流道拓寬案本應無急迫性，但卻在短時間內被納入前瞻計畫，動機可議。爰提案要求相關單位針對「綠能建設-加速綠能科學城設置-科學城低探智慧環境基礎建置」，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。

依據公路法第 26 條與第 27 條及其他相關法規命令規定，地方公路系統道路品質改善、養護、修建及安全管理，皆屬於地方政府主管的公路養護範圍之內，而且均由地方政府徵收的汽車燃料使用費與其自有財源來支應。

惟有關前瞻基礎建設計畫之「提升道路品質建設計畫」部分，政府仍於特別預算第一期編列經費 40 億元，然此類公路養護與道路品質提升，地方政府歷年已有既定財源支應，為避免疊床架屋、浪費資源，建請政府相關單位將「提升道路品質建設計畫」回歸常態性年度公務預算編列為宜。

經查交通部過往曾補助各縣市地方政府興建停車場，但是部分補助興建的停車場都發現有廢棄閒置或低度運用等問題，並且監察院多次提出糾正。

另依據公共工程委員會行政院活化閒置公共設施 106 年第 1 季推動情形中，列管尚未完成活化案件 10 件中，就有 4 件為停車場案件，總造價合計 8.79 億，並且都是屬於交通部往年補助之案件。但是政府仍於前瞻基礎建設計畫特別預算第一期中，編列「改善停車場問題計畫」經費 9 億元，基此，為避免發生過往補助地方政府興建停車場，所產生閒置與運用不之問題，建請政府相關單位針對補助項目，建立專業審查、督導及管控機制，以利「改善停車場問題計畫」之推展。

「改善停車問題計畫」之總經費 200 億元，計畫期程為 106 年 9 月至 110 年 8 月，本計畫將優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區及人車密集商業活絡區域，以有效解決停車位不足等問題；然而，交通部曾於民國 80 年起，辦理補助省市興建示範停車場計畫（80-89 年），歷年共補助近 9 萬個公有路外公共停車位，但因部分停車場建置後閒置問題，經監察院提出糾正。經查，目前交通部對於全國停車場之監督考核機制，僅針對以前年度交通部補助興建停車場，對於停車場完工啟用後之營運、維護及管理情形進行訪查，僅以抽樣方式辦理。交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案（包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件）截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，交通部補助停車場興建安之事先審查機制有欠周延，事後督導控管績效不佳，致使政府無效率情事發生。爰提案要求相關單位針對「城鄉建設-改善停車問題-改善停車問題計畫」，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。

公路總局於前瞻基礎建設-城鄉建設下編列「科學城低碳智慧環境基礎建置-公共建設部分計畫」特別預算編列 2 億 9,300 萬元，係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，其中包含台 86 線大潭交流道匝道（往高鐵）拓寬工程 800 萬。經查依立法院預算中心指出，公路總局前以台南市政府所擬台 86 線大潭交流道拓寬案尚無急迫性，允應彙整鄰近路段交通現況及周邊開發案之交通需求，審慎評估交流道拓寬案確實需求後再行辦理，公路總局於本次特別預算卻編列相同計畫，顯有不妥。爰要求交通部應統整台 86 線大潭交流道及附近連絡道路交通量現況，及周邊各開發案之未來整體交通需求，並向立法院進行報告。

交通部公路總局於前瞻第一期「提升道路品質」項下編列106年-107年共40億元之預算，係辦理省道公路系統之瀝青混凝土路面鋪築、邊溝改善、道路綠化之植栽及綠帶設置等工程所，以及補助直轄市、縣(市)政府辦理縣(市)道、鄉(區)道公路系統之瀝青混凝土路面鋪築、邊溝改善、道路綠化之植栽及綠帶設置等工程。然依據公路法第26條規定係由地方政府辦理，公路法第27條第1項規定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；…。」又按公路修建養護管理規則第52條規定：「公路養護經費應依公路法第27條規定徵收之汽車燃料使用費為主要財源，其有不足者，應由各級政府籌措支應。」公路系統道路品質整體提升改善事項本屬地方政府主管之公路養護範圍，原均由地方政府的汽車燃料費及地方自有財源來支應，恐不符預算法第83條規定。爰要求交通部針對本計畫納入特別預算編列之必要性，提出檢討報告，並向立法院進行報告。

公路總局於前瞻基礎建設-城鄉建設下編列「改善停車問題計畫」，第一期編列9億元，係補助地方政府辦理整體規劃、可行性評估及工程建設等所需經費，交通部以前年度補助省市興建停車場計畫未結案件或閒置迄今尚未活化者不少，依立法院預算中心評估報告指出，交通部歷年補助地方政府興建停車場案件累積至105年尚有9件總經費達13億7334萬7千元未結案，歷年執行成效遭受質疑。依照《前瞻基礎建設特別條例》第一條規定：「為振興經濟、帶動整體經濟動能，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，特制定本條例。」經費投入用以辦理整體規畫及可行性評估，顯有不符前瞻基礎建設計畫意旨。依《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、風險管理等詳實規畫，及依法辦理環境影響評估（含政策環境影響評估），分別提報行政院核定。」爰要求交通部應具體說明該計畫營運管理、預期效益、風險管理等，並向立法院進行報告。

公路總局於前瞻基礎建設計畫第1期特別預算案「城鄉建設-提升道路品質」編列40億元，預計辦理公路系統之「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。惟查我國公路主管機關普遍「重興建，輕維護」，為加強道路養護，公路總局以特別預算補助地方政府公路系統之道路養護經費，除路面平整等一般公路養護業務外，應加強辦理「管(線)下地計畫」及相關配套措施，以確實降低道路挖掘頻率，強化道路養護成效，並宜加強後續執行之監督管考，以達公路系統道路品質提升之目標。

公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「城鄉建設-改善停車問題」編列獎補助費 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。惟查前年度交通部補助地方政府興建停車場，存有閒置及低度運用問題，造成浪費公帑，損及政府形象；本次辦理改善停車場問題計畫，對於各地方政府所提停車場需求，務必建立專業審查機制，秉持公平、公正及公開原則擇優興建，並確實鼓勵民間投資興建經營或地方政府自行興建方式辦理，交通部亦應加強督導控管，俾利有效解決停車問題。

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「綠能建設」共編列 81 億 2,445 萬元，而交通部公路總局「加速綠能科學城建置」計畫項下，「科學城低碳智慧環境基礎建置－聯外道路建置部分」計畫編列 2 億 9,300 萬元，係辦理沙崙綠能科學城之園區聯外道路拓寬及新建工程。

惟該計畫未掌握實際需求，完善審核機制，未能使有限經費妥適配置。爰提案要求交通部公路總局應針對「沙崙綠能科學城之園區聯外道路整體改善評估」向立法院完成專案報告、及本項預算第一期執行率之檢討，經同意後始得編列提送立法院前瞻基礎建設第二期特別預算。

公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「城鄉建設-改善停車問題」編列獎補助費 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。

交通部曾於民國 80 年起，辦理補助省市興建示範停車場計畫（80-89 年），歷年共補助近 9 萬個公有路外公共停車位，惟部分停車場建置後閒置問題，經監察院提出糾正。

依據行政院公共工程會行政院活化閒置公共設施 106 年第 1 季推動情形，由原專案小組列管尚未完成活化案件計有 10 件，其中停車場案件共計 4 件，總造價合計 8.79 億元(詳附表 1)，均屬交通部歷年補助之案件

目前交通部對於全國停車場之監督考核機制，僅針對以前年度交通部補助興建停車場，對於停車場完工啟用後之營運、維護及管理情形進行訪查，並考量各年度督導考核重點（如補助經費未結報、使用率偏低需活化之停車場等），以抽樣方式辦理。惟交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案(包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件)截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元(詳附表 2)，均為延宕多年未能結案，交通部補助停車場興建案之事先審查機制有欠周延，事後督導控管績效不佳，致使政府無效率情事發生。

鑑於以往年度補助停車場興設計畫存有執行效益不彰或閒置情事，建請交通部公路總局應先提供停車場整體規劃有關專業審查機制，俾利資源合理配置及有效運用。

公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「提升道路品質建設計畫 (公路系統)」計畫總經費 120 億元，預計辦理：1.配合客委會浪漫台三線計畫之省道路段改善。2.補助直轄市政府、縣(市)政府辦理轄管公路系統道路品質整體提升改善事項。3.行政院指示、政策交議或配合政策辦理之道路品質整體提升改善事項。

其中「既有道路養護整建計畫」總經費 66 億元，由於各公路主管機關長期「重興建、輕養護」，道路養護情形不佳，復以管線挖掘頻繁，道路景觀凌亂，影響市容觀瞻更威脅用路人行安全。

傳統地下管線埋設方式為管線均各自留設維修孔，造成人手孔蓋過多，管線增設及維修時道路挖補不斷，嚴重影響道路品質，由於管線下地作業涉及管線單位協調與經費分攤問題，政府推動共同管道建設多年來成效有限。

公路總局本次以特別預算經費首度補助地方政府公路系統道路養護經費，應有別於「路面填補或加封」、「撒鋪砂石料」、…等路面平整之一般道路養護項目，爰建請將一般道路養護項目回歸公務預算，並應積極辦理「管(線)下地計畫」，除將現有管線地下化達到市容美觀外，更應將共同管道列建設納入優先辦理項目，並設計配套措施，俾利有效降低道路挖掘頻率，確實解決道路養護問題。

各公路主管機關長期道路養護情形不佳，復以管線挖掘頻繁，道路景觀凌亂，影響市容觀瞻更威脅用路人行安全。傳統地下管線埋設方式為管線均各自留設維修孔，造成人手孔蓋過多，管線增設及維修時道路挖補不斷，嚴重影響道路品質，由於管線下地作業涉及管線單位協調與經費分攤問題，政府推動共同管道建設多年來成效有限。

公路總局本次以特別預算經費首度補助地方政府公路系統道路養護經費，應積極辦理「管(線)下地計畫」，除將現有管線地下化達到市容美觀外，更應將共同管道列建設納入優先辦理項目，並設計配套措施，有效降低道路挖掘頻率，本席要求公路總局對此提相關計畫方案送至立法院審查。

根據改善停車問題計畫內容所示，發展我國公共運輸係為交通部重要政策目標之一，自民國 99 年起推動公共運輸計畫，公共運輸載客量已由 98 年 24.23 億人次成長至 105 年 29.7 億人次，成長 22.58%，為了鼓勵及增加大眾運輸使用，透過創造較佳的停車轉乘設施，並搭配接駁運具與市中心連接，避免過多車輛進入市中心、人車商業密集區域造成交通壅塞，另由於許多遊憩據點並未設置大眾停車場或停車場地不足，以致沿路邊停車，因此經常發生遊憩區車輛回堵至聯外道路之現象，未來各遊憩據點可增設停車設施，以促使駕駛人不在路邊違規停車，提高遊憩品質，達到安全之目標。因此，交通部研訂「改善停車問題計畫」，期藉由優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次量大之地區等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並透過智慧化停車管理服務、綠能及性別友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質，以改善停車空間不足問題，滿足停車轉乘及觀光等停車需求。

但根據學者研究發現，為了避免堵車問題越來越嚴重，應該思考如何將公共運輸做得更好，只要有良善的大眾運輸及轉運系統，自然不會有那麼多人要開車，就不會需要增加停車場的高需求，蓋更多停車場，消費者行為會跟著改變，更多人改開車前往，因而造成全台各地堵車問題越來越嚴重。

另據停車場問題調查研究資料發現，以幾個研究的風景區為例，石門山的停車需供比頗低，但停車秩序不佳，據現地踏勘後發現，大部份遊客不原意將車輛停放離登山口太遠的地方，因此違規量較高，普遍會感覺停車不便，但其實供給量足以滿足需求；角板山就調查分析及現地踏勘，並未顯示立即之停車問題；虎頭山之需供比是四個風景

區中最高的，其違規停亦車輛數亦最高，其中路外停車場之停車需求已高於停車供給，而路邊停車尚可滿足需求，其原因是攤販佔用停車空間營業所造成。簡單來說，有些地區的停車問題是個人自私行為所導致，因此要大量興建停車場前，應該要有通盤計畫，並配合大眾運輸系統的改善，甚至引入先進的無人車，這才是根本解決停車問題的方案。

鑒於停車改善優先次序的安排方式可以有很多種組合，可依停車問題的嚴重與否來安排，亦可用改善措施實施的難易程度來規劃，因此要規劃興建新的停車場前，應要求各地方先行改善停車與攤販佔據道路等亂象，並針對不同鄉鎮市、不同分區同時實施，試圖解決分區的部份問題，同時亦可展示縣府執行改善措施的決心與績效，俟其作出改善措施後，相關計畫才可能被珍惜去落實，也才能避免一堆蚊子停車場的出現。未來若有蚊子停車場出現，相關承辦人員，以及計畫主要負責人都應該被追究責任，若有損失發生，也應依權責高低負賠償之責。

公路總局編列「提升道路品質」獎補助費預算數 32 億元，預計辦理公路系統之「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。經查該計畫總經費 120 億元，預計辦理：1. 配合客委會浪漫台三線計畫之省道路段改善。2. 補助直轄市政府、縣(市)政府辦理轄管公路系統道路品質整體提升改善事項。3. 行政院指示、政策交議或配合政策辦理之道路品質整體提升改善事項，以期同步改善道路交通功能、景觀美化與行車安全，達到安全、景觀及經濟效益。然過去交通資源是由六都等直轄縣市分得多數經費，此次前瞻計畫亦是如此，對於非六都縣市殊為不公，且無助於平衡城鄉差距。道路使用是基本人權，不該有縣市之分，更不該有城鄉差別，此次公路總局以特別預算補助地方政府公路系統之道路養護經費，應以非六都縣市為補助對象，避免再次獨厚六都之情事。故公路總局應重新擬定獎補助標準，並以書面報告送立法院。

公路總局編列「提升道路品質」設備及投資預算數 8 億元，預計辦理公路系統之「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。經查該計畫總經費 120 億元，預計辦理：1. 配合客委會浪漫台三線計畫之省道路段改善。2. 補助直轄市政府、縣(市)政府辦理轄管公路系統道路品質整體提升改善事項。3. 行政院指示、政策交議或配合政策辦理之道路品質整體提升改善事項，以期同步改善道路交通功能、景觀美化與行車安全，達到安全、景觀及經濟效益。然過去交通資源是由六都等直轄縣市分得多數經費，此次前瞻計畫亦是如此，對於非六都縣市殊為不公，且無助於平衡城鄉差距。道路使用是基本人權，不該有縣市之分，更不該有城鄉差別，此次公路總局以特別預算補助地方政府公路系統之道路養護經費，應以非六都縣市為補助對象，避免再次獨厚六都之情事。故公路總局應重新擬定計畫，並以書面報告送立法院。

公路總局編列「改善停車問題」預算數 9 億元，經查交通部對於全國停車場之監督考核機制，僅以前年度交通部補助興建停車場，對停車場完工啟用後之營運、維護及管理情形進行訪查，並以抽樣方式辦理各年度督導考核工作；且交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案(包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件)截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，顯見交通部補助停車場興建安之審查機制有欠周延，事後督導管考機制不佳，致使國家預算無法有效運用。再者，六都資源已分配過多，平衡城鄉差距亦是政府施政重點，該預算應有效規劃應用於非六都縣市，以協助拉近各縣市間之差距，並利政府整體國土規劃。故公路總局應重新擬定計畫，並以書面報告送立法院。

公路總局編列「加速綠能科學城建置」預算數 2 億 9300 萬元，係辦理沙崙綠能科學城之園區聯外道路拓寬及新建工程。經查「聯外道路建置」共辦理 3 項道路工程，其中台 86 線大潭交流道拓寬工程，公路總局曾於 106 年函覆台南市政府，目前台 86 線大潭交流道運轉情形良好，暫無拓寬需求，本次特別預算卻編列相同計畫總經費 0.9 億元，顯見非經於專業考量，故公路總局應檢討計畫可行性與其效應，並以書面報告送立法院。

公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「城鄉建設-改善停車問題」編列獎補助費 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。交通部曾於民國 80 年起，辦理補助省市興建示範停車場計畫（80-89 年），歷年共補助近 9 萬個公有路外公共停車位，惟部分停車場建置後閒置問題，經監察院提出糾正。依據行政院公共工程會行政院活化閒置公共設施 106 年第 1 季推動情形，由原專案小組列管尚未完成活化案件計有 10 件，其中停車場案件共計 4 件，總造價合計 8.79 億元，均屬交通部歷年補助之案件。前交通部對於全國停車場之監督考核機制，僅針對以前年度交通部補助興建停車場，對於停車場完工啟用後之營運、維護及管理情形進行訪查，並考量各年度督導考核重點（如補助經費未結報、使用率偏低需活化之停車場等），以抽樣方式辦理。惟交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案（包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件）截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，交通部補助停車場興建安之事先審查機制有欠周延，事後督導控管績效不佳，致使政府無效率情事發生。鑑於停車問題為全國交通建設及整體經濟發展重要環結，允應建立專業審查機制，秉持公平、公正及公開原擇優興建，確實鼓勵建立民間投資興建經營或地方政府自行興建，建請交通部應加強督導控管，提供必要支援，避免以前無效率情事再次發生，並將其書面報告送至本院。

「經濟部-改善停車問題」項下編列9億，係優先補助公共運輸場站停車轉乘、觀光遊憩旅次吸引量大地區及人車密集商業活絡區域等停車位不足，具示範效果之路外公共收費停車場，並透過智慧化停車管理服務及綠能友善設計原則，提升停車場使用效益與服務品質等等，然。然行政院一方面欲大興軌道建設提倡公共運輸，另一方面卻又大筆經費補助興建停車場，兩者目標宗旨似有衝突，爰要求交通部應針就此預算如不編列於特別預算，將對於整體智慧化停車管理服務，以及提升停車場使用效益與服務品質，產生何種不利之重大影響，逾一個月內提出說明報告。

公路總局於前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算案「城鄉建設-提升道路品質」編列 40 億元，預計辦理公路系統之「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。經查內政部營建署辦理之「市區道路人本環境建設計畫」，係補助地方政府辦理都市計畫道路養護相關業務，經審計部 104 年度總決算審核報告指陳多項缺失：「1. 地方政府辦理市區道路建設，間有人行道淨寬（高）不足、斜坡過陡、不平整、遭民眾占用，影響行人或輪椅使用者通行及安全性等情事，引致民怨；2. 市區道路人行環境無障礙考評之實際作為評分項目未有自行車道部分，又考評路段樣本業經地方政府篩選，難以呈現實際狀況；…。」由於公路總局首度補助地方政府辦理該項業務，允應參酌前揭審核意見，俾利行政效率之提升。

交通部公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「綠能建設-加速綠能科學城建置」編列 2 億 9,300 萬元，係辦理沙崙綠能科學城之園區聯外道路拓寬及新建工程。經查，「台 86 線大潭交流道拓寬工程」原由台南市政府提出，公路總局曾提出相關意見，如公路總局於 106 年 1 月 12 日以路規劃字第 1050168794 號函覆台南市政府，目前台 86 線大潭交流道運轉情形良好，暫無拓寬需求，請市府提供開發建設詳細資料，包括周邊交通現況及預測等評估分析，俾便作為未來交通改善之參考。基此，公路總局前以台南市政府所擬台 86 線大潭交流道拓寬案尚無急迫性，允應彙整鄰近路段交通現況及周邊開發案之交通需求，審慎評估交流道拓寬案確實需求後再行辦理，該局本次特別預算卻編列相同計畫總經費 0.9 億元，妥適性待酌。建請交通部應統整台 86 線大潭交流道及附近連絡道路交通量現況，及周邊各開發案之未來整體交通需求，衡酌交流道確實需求後再行辦理拓寬工程，並至本院進行專案報告，以利政府資源有效運用。

交通部過往曾補助各縣市地方政府興建停車場，但是部分補助興建的停車場都發現有廢棄閒置或低度運用等問題，並且監察院多次提出糾正。另依據公共工程委員會行政院活化閒置公共設施 106 年第 1 季推動情形中，列管尚未完成活化案件 10 件中，就有 4 件為停車場案件，總造價合計 8.79 億，並且都是屬於交通部往年補助之案件。但是政府仍於前瞻基礎建設計畫特別預算第一期中，編列「改善停車場問題計畫」經費 9 億元，為避免發生過往補助地方政府興建停車場，所產生閒置與運用不之問題，建請政府相關單位針對補助項目，建立專業審查、督導及管控機制，以利「改善停車場問題計畫」之推展。

依據公路法第 26 條與第 27 條及其他相關法規命令規定，地方公路系統道路品質改善、養護、修建及安全管理，皆屬於地方政府主管的公路養護範圍之內，而且均由地方政府徵收的汽車燃料使用費與其自有財源來支應。

惟有關前瞻基礎建設計畫之「提升道路品質建設計畫」部分，政府仍於特別預算第一期編列經費 40 億元，然此類公路養護與道路品質提升，地方政府歷年已有既定財源支應，為避免疊床架屋、浪費資源，建請政府相關單位將「提升道路品質建設計畫」回歸常態性年度公務預算編列。

前瞻基礎建設條例關於原住民預算僅佔 0.2%，原住民族部落營造只有 20 億，前瞻基礎建設只做軌道沒做公路、農路，也忽視原住民族地區道路與農路的建設。中橫公路，往往因為天氣不穩定及落石，造成中斷或管制，大梨山地區當地居民引頸期待中橫公路復建似乎也遙遙無期，漠視中部與東部居民的行的權利，請公路總局向聯席委員會提出專案檢討報告。

交通部公路總局於「提升道路品質建設計畫(公路系統)」計畫總經費 120 億元，預計辦理：1.配合客委會浪漫台三線計畫之省道路段改善。2.補助直轄市政府、縣(市)政府辦理轄管公路系統道路品質整體提升改善事項。3.行政院指示、政策交議或配合政策辦理之道路品質整體提升改善事項，以期同步改善道路交通功能、景觀美化與行車安全，達到安全、景觀及經濟效益。

其中「既有道路養護整建計畫」總經費 66 億元，為提升道路品質建設計畫之主軸，工作重點在於道路養護現況問題分析與提出相對應之改善對策，期能透過公共建設與友善環境規劃，推動架構性改造，辦理如人手孔蓋及管、纜線下地等事項。預計辦理「路面平整執行計畫」及「管(線)下地計畫」及「邊溝改善計畫」及「人行安全設施改善計畫」等 4 項措施。

地方政府公路系統養護作業，依據公路法第 26 條規定註 1，係由地方政府辦理，公路法第 27 條第 1 項規定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；...。」又按公路修建養護管理規則第 52 條規定：「公路養護經費應依公路法第 27 條規定徵收之汽車燃料使用費為主要財源，其有不足者，應由各級政府籌措支應。」公路系統道路品質整體提升改善事項係屬地方政府主管之公路養護範圍，原均由地方政府之汽車燃料費及地方自有財源支應。

由於各公路主管機關長期「重興建、輕養護」，道路養護情形不佳，復以管線挖掘頻繁，道路景觀凌亂，影響市容觀瞻更威脅用路人行安全。

傳統地下管線埋設方式為管線均各自留設維修孔，造成人手孔蓋過多，管線增設及維修時道路挖補不斷，嚴重影響道路品質，由於管線下地作業涉及管線單位協調與經費分攤問題，政府推動共同管道建設多年來成效有限。公路總局本次以特別預算經費首度補助地方政府公路系統道路養護經費，應有別於「路面填補或加封」、「撒鋪砂石料」、...等路面平整之一般道

路養護項目，應積極辦理「管(線)下地計畫」，除將現有管線地下化達到市容美觀外，更應將共同管道列建設納入優先辦理項目，並設計配套措施，俾利有效降低道路挖掘頻率，確實解決道路養護問題。

我國公路主管機關普遍「重興建，輕維護」，為加強道路養護，公路總局以特別預算補助地方政府公路系統之道路養護經費，除路面平整等一般公路養護業務外，應加強辦理「管(線)下地計畫」及相關配套措施，以確實降低道路挖掘頻率，強化道路養護成效，並宜加強後續執行之監督管考，以達公路系統道路品質提升之目標。

公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「城鄉建設-改善停車問題」編列獎補助費 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。

交通部曾於民國 80 年起，辦理補助省市興建示範停車場計畫( 80-89 年 )，歷年共補助近 9 萬個公有路外公共停車位，惟部分停車場建置後閒置問題，經監察院提出糾正。依據行政院公共工程會行政院活化閒置公共設施 106 年第 1 季推動情形，由原專案小組列管尚未完成活化案件計有 10 件，其中停車場案件共計 4 件，總造價合計 8.79 億元，均屬交通部歷年補助之案件

目前交通部對於全國停車場之監督考核機制，僅針對以前年度交通部補助興建停車場，對於停車場完工啟用後之營運、維護及管理情形進行訪查，並考量各年度督導考核重點(如補助經費未結報、使用率偏低需活化之停車場等)，以抽樣方式辦理。惟交通部歷年補助興建停車場計畫尚未結案(包括訴訟中或尚依攤還計畫分期繳款案件)截至 105 年底尚有 9 件，原始補助金額達 13.73 億元，均為延宕多年未能結案，交通部補助停車場興建案之事先審查機制有欠周延，事後督導控管績效不佳，致使政府無效率情事發生。

依據停車場法第 3 條規定：「本法所稱主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣(市)為縣(市)政府。」交通部目前僅統計現有全國停車位數，截至 106 年 7 月 7 日交通部尚無針對全國各地停車需求之調查統計，恐難就全國停車現況問題及政策先行研議。

「改善停車問題計畫」係由交通部擬訂，交由公路總局執行，按計畫所訂，係全額補助各地方政府先行辦理停車場整體規劃，就優先程度較高案件先進行可行性評估，採競爭型申請方式，由各地方政府排列優先順序提出申請，再由公路總局邀集運輸研究所、觀光局、路政司、參事室、交通事業

管理小組等相關單位及專家學者組成審議協調小組進行審查。

鑑於停車問題為全國交通建設及整體經濟發展重要環結，應建立專業審查機制，秉持公平、公正及公開原擇優興建，確實鼓勵建立民間投資興建經營或地方政府自行興建，交通部應加強督導控管，提供必要支援，避免以前無效率情事再次發生。

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-公路總局及所屬-城鄉建設-提升道路品質」4,000,000 千元，係辦理「提升道路品質建設計畫」。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-公路總局及所屬-城鄉建設-改善停車問題」900,000 千元，係辦理「改善停車問題計畫」。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。

公路總局於第 1 期前瞻基礎建設計畫特別預算案「城鄉建設-改善停車問題」編列獎補助費 9 億元，預計補助地方政府停車場整體規劃及可行性評估作業。依據停車場法第 3 條規定：「本法所稱主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。」交通部目前僅統計現有全國停車位數，要求交通部應先針對全國各地停車需求之調查統計，就全國停車現況問題及政策先行研議。同時鑑於停車問題為全國交通建設及整體經濟發展重要環結，要求交通部應建立專業審查機制，秉持公平、公正及公開原則擇優興建，確實鼓勵建立民間投資興建經營或地方政府自行興建，應加強督導控管，提供必要支援，避免以前無效率情事再次發生。

公路總局於前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算案「城鄉建設-提升道路品質」編列 40 億元，預計辦理公路系統之「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。然我國公路主管機關普遍「重興建，輕維護」，為加強道路養護，公路總局以特別預算補助地方政府公路系統之道路養護經費，除路面平整等一般公路養護業務外，應加強辦理「管(線)下地計畫」及相關配套措施，以確實降低道路挖掘頻率，強化道路養護成效，並宜加強後續執行之監督管考，以達公路系統道路品質提升之目標。

台灣機車族數量龐大，騎車時除了注意路況、保持安全距離之後，像是人孔蓋、凸起的貓眼、騎上標誌線和柏油路的高低差，更有四大隱形殺手稱號，其中現行標誌線防滑係數，使用時間一長，或是碰上砂石還有下雨天，就很容易打滑摔車，很多車禍意外就常因此發生。

前瞻建設計畫中，凡涉及道路新設、挖掘或重鋪，為保障用路人與民眾生命安全，管線機構或其他工程主辦機關（構）使用市區道路與公路用地設置管線或人、手孔蓋，除具有救災功能或特殊需求經核准得免下地者，其餘設置或維修後應予修復並確實回填與鄰接路面齊平，平整度標準以三公尺直規檢測單點高低差不得超過正負零點六公分，人、手孔蓋與標線其抗滑值於濕環境下不得低於英式擺錘抗滑試驗實測值六十 BPN 以下。

有關有關前瞻基礎計畫交通部公路總局編列城鄉建設提升道路品質，公路各級主管機關普遍重興建，輕維護。為加強維護道路養護，公路總局不應僅以特別預算補助地方政府。理應加強辦理管線地下化計畫，及相關配套措施，以降低道路挖掘頻率。請交通部公路總局向聯席委員會提出專案檢討報告。

目前行政院研擬的「前瞻基礎建設計畫」只見其重視都會區基礎交通、國道六號延伸工程-埔里-霧社-花蓮吉安鄉，目前南投與花蓮當地民眾都樂觀支持，也能夠拉近東西兩岸的距離，經濟和觀光效益很大。此次未編列相關研究、規劃與調查經費，嚴重漠視城鄉交通發展，請交通部向聯席委員會提出專案報告。

106 年度中央政府前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算交通部第 8 款第 3 項第 2 目第 2 節「提升道路品質」科目編列 4,000,000 千元，應納入「重劃區外緊急農路品質提升」項目。

說明：

全台合法農路計約一萬三千公里，現有農委會編列之公務預算完全無法支應，造成農民運送產品困難，汛期更導致災害發生，為提昇農路道路品質，保障農民農產運輸安全，並配合政府提升糧食自給率與青農回鄉政策，前瞻基礎建設計畫應納入「重劃區外緊急農路品質提升」項目。

前瞻基礎建設特別預算由交通部公路總局於前瞻第一期「提升道路品質」項下編列106年-107年共40億元之預算，係辦理省道公路系統之瀝青混凝土路面鋪築、邊溝改善、道路綠化之植栽及綠帶設置等工程所，以及補助直轄市、縣(市)政府辦理縣(市)道、鄉(區)道公路系統之瀝青混凝土路面鋪築、邊溝改善、道路綠化之植栽及綠帶設置等工程。然依據公路法第26條規定係由地方政府辦理，公路法第27條第1項規定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；…。」又按公路修建養護管理規則第52條規定：「公路養護經費應依公路法第27條規定徵收之汽車燃料使用費為主要財源，其有不足者，應由各級政府籌措支應。」公路系統道路品質整體提升改善事項本屬地方政府主管之公路養護範圍，原均由地方政府的汽車燃料費及地方自有財源來支應，恐不符預算法第83條規定。爰提案要求交通部針對本計畫納入特別預算編列之必要性，向本院交通委員會及提案和連署委員提出檢討報告。

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城鄉建設項目下編列提升道路品質費用40億元，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城鄉建設項目下編列改善停車問題費用9億元，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城鄉建設項目下編列提升道路品質費用40億元，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城鄉建設項目下編列改善停車問題費用9億元，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。

公路總局於前瞻基礎城鄉建設-改善停車問題-公共服務據點整備計畫，目前各地方縣市政府目前多有閒置與低度運用的問題，中央長年編列年度預算補助地方政府興建，是否還要再興建時有疑義！目前應活化現有閒置與低度運用的停車場，而非一味的興建停車場。請公路總局向聯席委員會提出專案檢討報告。

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公路總局及所屬項目下綠能建設費用2億9300萬元，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。

