公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	一、通案決議部分	
(一)	106年度總預算案針對各機關所屬通案刪減用途別項目決議如下： 1. 減列委辦費（不含法律義務支出）6%。 2. 減列軍事裝備設施、房屋建築、車輛及辦公器具、設施及機械設備養護費4.5%。 3. 減列大陸地區旅費15%。 4. 減列國外旅費及出國教育訓練費（不含法律義務支出及接機接艦經費）5%。 5. 減列設備及投資（不含資產作價投資）5.3%。 6. 減列對國內團體之捐助與政府機關間補助（不含法律義務支出）5%。 7. 減列對地方政府之補助（不含法律義務支出及一般性補助款）4%。 8. 前述1至4項允許在業務科目範圍內調整。 9. 前述6至7項允許在獎補助費科目範圍內調整。 10. 前述1至7項若有特殊困難無法依上開原則調整者，可提出其他可刪減項目，經主計總處審核同意後予以代替補足。 11. 如總刪減數未達240億元，另予補足。	遵照辦理。
(二)	「106年度中央政府總預算案」凍結案處理原則如下，院會新增通過決議之凍結案部分，其凍結比率以20%為上限，各委員會於開議日後三個月內排案審查，經同意後始得動支。	遵照辦理。
(三)	針對「中華民國106年度中央政府總預算案」各凍結案，若有未敘明動支條件者，各黨團同意各該凍結案動支條件為「書面報告後始得動支」。	遵照辦理。
(四)	鑑於國內區域間產業活動分布不均，造成人口與產業高度往城市集中，連帶資源配置亦有很大落差，使得國家資源與稅收過度集中在大都會，造成嚴重城鄉差距。基此，未來地方財政之改革，應加強國土計畫與行政區劃法、財政收支劃分法等之結合；更應擴充政府整體財政資源，建立調劑財政盈虛、平衡地區發展之財源分配方式，並強化地方經濟發展及落實財政紀律。	非屬本局主管業務。
(五)	要求行政院應確實執行稅制改革方案，研謀以擴大稅基方式改善稅課收入無法充分支應各項施政所需之現狀，全面檢討取消不合理及不合時代潮流之租稅減免措施；具體落實零基預算之精神於預算編列過程，以妥善配置政府資源，並深入檢討各政事別支出比重之合理性，以及施政計畫之優先性；澈	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	底檢討現行各項社會福利措施及補助制度；設法增裕經常收支賸餘，以利整體財政之穩健。	
(六)	中央政府總預算案之依法律義務必須編列之支出，對歲出結構有重大影響，爰要求應明確界定歸屬該項支出之定義範疇，並於各年度編定之中央政府總預算案中詳實列表揭露其項目、金額與依據。	非屬本局主管業務。
(七)	鑑於106年度中央政府總預算案依法律義務必須編列之支出比重達68.68%，歲出預算結構仍持續僵化，可自由規劃運用預算額度僅6,258億元（占31.32%），恐排擠公共建設及其他重要施政計畫之資源配置，連帶影響經濟成長。行政院應儘速研謀改善之道，充裕財政收入，期能增加可自由規劃運用預算之額度。	非屬本局主管業務。
(八)	為健全稅制，要求行政院責成所屬主管機關應依當前及未來施政需要，通盤檢討兩稅合一制度、遺產及贈與稅制度及房地合一制度等實施成效及缺失，擬訂妥適之稅額扣抵比率、配套方案或推出新稅制，並適時調整遺產及贈與稅稅率等規定，以提升世代正義及稽徵效率；同時需隨時檢視各項租稅法規是否符合憲法第19條租稅法律主義之意旨，如遇有侵犯人民權益者，應即時加以修正，以減少民怨，促進人民權益之保障。	非屬本局主管業務。
(九)	鑑於我國各項社會保險及退撫制度存有財務失衡、代際移轉等嚴重問題，年金改革實有其必要性，建請應本於公平正義、務實漸進及考量國家財政負擔之能力下推動辦理。	非屬本局主管業務。
(十)	鑑於我國老化速度高於多數國家，惟退休年齡卻較多數先進國家為早，建請應持續檢討採行延後退休年齡等相關配套措施，以提高年金制度之財務穩定性。	非屬本局主管業務。
(十一)	106年度中央政府總預算案共編列合庫金、兆豐金、中鋼、中華電等公司之釋股收入288億元，其執行之可能性不高，應依立法院近年度之決議，釋股收入不予保留，以免累增無資金流入之歲入保留數，影響財政健全。	非屬本局主管業務。
(十二)	依預算中心研究成果，104年度中央政府總決算審核報告整體評估指出，中油、台電、臺灣菸酒及中鋼等4家公司，釋股收入預算保留數共2,720億餘元，占釋股收入預算保留總金額高達98.55%，但因無釋股必要及釋股時程難以掌握，且以保留期間來評估，最短的5年，最長更達17年，均已超過決算法	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	所定之4年原則，爰建議行政院在不違背決算法精神下，於累計歲計賸餘可容納範圍內，檢討註銷釋股收入預算保留數。	
(十三)	為發展我國大眾運輸政策，106年度政府對於軌道運輸建設之投資經費仍占我國公共建設預算之首，經費並較往年擴增，但近年我國公共運輸市占率未見提升，多項工程進度落後，應積極全面檢討現行我國對於軌道運輸計畫之規劃及審議作業，並強化工程執行及履約管理之監控機制。	非屬本局主管業務。
(十四)	106年度中央政府總預算案各機關資訊服務費共編列53億2,655萬5千元，較105年度立法院通過之法定預算52億7,741萬1千元增加近5,000萬元。有鑑於國家資源有限，各機關應確實考量資訊軟、硬體服務有無購買或租賃之必要，並妥適利用現有之資源，爰刪減資訊服務費，在總刪240億元額度內調整。	非屬本局主管業務。
(十五)	鑑於部分機關租賃近似全時公務車輛，租賃成本過高，且各機關駕駛員額多有不均，部分機關駕駛員額超過車輛數，部分機關且另以勞務承攬方式進用駕駛，爰要求行政院六個月內研擬主動協調移撥因應措施及改善臨時租賃司機勞動條件。	非屬本局主管業務。
(十六)	依照「各機關機要人員進用辦法」僅規定各機關進用之機要人員員額，最多不得超過五人，卻無職等進用比例規範。依照行政院截至今年11月底共進用105位機要人員，占用簡任職等缺高達61位，如此高比例佔用簡任職等，已嚴重影響阻礙正式公務人員之升遷機會。故建請考試院三個月內會同行政院檢討「各機關機要人員進用辦法」改善之辦法，並研議在各機關員額編制表內明訂規範職等比例可行性，向立法院提出專案報告。	非屬本局主管業務。
(十七)	中央政府轉投資公私合營事業，多家公司公股以些微比率避開50%之國營事業監督門檻，致政府龐鉅投資卻乏積極規範與透明化監督，不利國家資源效益管理，要求應於6個月內提出檢討公股股權管理機制。	非屬本局主管業務。
(十八)	政府捐助設立之財團法人係為配合政府政策或補政府行政之不足，因此其董監事名單中有不少是所負責督導之主管機關的現行公務人員來兼任，公務機關人員依公務所需外出開會，原可以依法請領差旅費，但這些財團法人預算書中編列董監事之車馬費、兼職費或者出席費不同名目之預算，俾免浪費公帑浪費並撙節開支，故要求106年起現行公務人	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	員因職務所需兼任財團法人董監事，不得再請領車馬費或出席費等相關經費。	
(十九)	政府捐助財團法人，係為特定政策目的，具公益本質。惟部分政府捐助之財團法人直接或間接轉投資公司組織，係為移轉受法令限制之業務、照顧員工需求及拓展捐助章程所訂以外之業務，轉投資行為難謂係達成公益目的所必要。各主管機關應全面清查財團法人將受法令限制業務移轉被投資公司而原設立目的已不復存在者，訂定具體解散財團法人時程，並釋出不符公益本質之轉投資事業股權，以增裕國庫收入，減少不必要之監理成本，並避免財團法人間接承攬營利業務，而致與民爭利之不良社會觀感。	非屬本局主管業務。
(二十)	公務員服務法對公務員離職後任職之限制不含財團法人在內，惟主管機關身為財團法人之捐助者並具行政監督權，業務關係密切，任由上級機關及本機關之公務員退休後直接轉任，造成監督者與被監督者角色逆轉之現象；而部分機構之業務性質雷同，卻因法人屬性不同，致離職公務員轉任所受旋轉門條文規範因而有差別待遇，顯示現行法律有欠完備，建請研擬修法補強。	非屬本局主管業務。
(二十一)	董事長及總經理對於公司健全治理與經營績效具有重要影響性，其薪資報酬核給理應考量事業實際營運表現。然目前部分公私合營事業之董事長及總經理薪酬發放，未充分反映其實際經營規模與績效，要求應建立適度關聯性之薪酬機制，俾提高公司高階管理人員對於事業經營之積極投入與專業素質提升。	非屬本局主管業務。
(二十二)	鑑於部分機關首長或高階主管於退休（職、伍）後3年內旋即再（轉）任政府轉投資事業之經理人，支領優渥薪酬，致酬庸爭議不斷；除有違反公務人員服務法第14條之1規定疑慮，並衍生由監督者轉為被監督者之角色矛盾問題。要求應回歸公司治理精神，建立透明公平之遴聘機制，並研議任期制度，增訂連任次數限制，俾免久任弱化其獨立性，並明確權責範圍。	非屬本局主管業務。
(二十三)	政府捐助成立財團法人雖有其特殊任務或目的，但隨著環境快速變遷，部分任務已達成、設立目的已不復存在或已無營運實益等，卻未建立退場機制，或對於性質相同、業務相近者，亦未予以整併，致使政府捐助財團法人繼續存在之正當性與效益性	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	，備受外界質疑。爰此，要求各該主管機關於三個月內針對所捐助財團法人之設置目的、工作計畫、經費運用、財務狀況、營運績效等，以及任務已達成、設立目的已不復存在或已無營運實益等之財團法人，應向立法院提出相關評估報告及退場計畫之專案報告。	
(二十四)	鑑於軍公教18%優惠存款利率制度之實行有其歷史背景，雖84年以後軍公教人員陸續實施退撫新制後，新進人員不適用此優惠，且其間歷經多次優惠存款措施之調整方案，並各設有軍、公及教職人員之所得替代率之上限，然因改革未依環境變遷作全面性調整，且法制作業未臻健全，致引發外界要求檢討調整之聲浪，要求行政院應併同年金改革制度全面檢討，以尋求合理解決。	非屬本局主管業務。
(二十五)	年金制度改革為新政府施政之重要焦點，由於年金制度改革攸關民眾老年經濟安全保障，更關乎各職域人員之公平正義，為建立可長久運作之年金制度，要求將政務官及司法官等各類人員年金制度之合理性納入檢討。	非屬本局主管業務。
(二十六)	鑑於人口老化衍生之年金制度財務衝擊，我國因確定給付制之年金制度所導致之未來政府應付給付責任問題，建請參採其他國家之實施經驗，衡酌漸進式或分階段改採確定提撥制或採行其他改善措施之可行性，以建立永續經營之年金制度。	非屬本局主管業務。
(二十七)	國家發展委員會將啟動「第五階段電子化政府」計畫，該會所擘畫願景包括：以資料驅動、公私協力、以民為本為政府服務的核心理念，並以巨量資料、開放資料、個人資料為工具，透過「基礎環境數位化、協作治理多元化、產業營運智能化、數位服務個人化」等四項推動策略，達成「便捷生活」、「數位經濟」及「透明治理」三大目標以及「打造領先全球的數位政府」之願景。然政府推展行動化服務期程已屆下一階段，回顧過往推動成效仍有許多缺失。查行政院104年7月23日院授發資字第1041500918號函修正發布之「行政院及所屬各機關行動化服務發展作業原則」，其中第10之1條明定：「各機關應依據身心障礙者權益保障法及無障礙資訊技術相關規範，辦理行動化服務無障礙設計作業，保障身心障礙者獲取資訊之權利。」然監察院審計部報告指出，公部門開發之行動化應用軟體（MobileApp）存有多項問題，包含系統或資訊一	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	年以上未更新，管理與便利性顯有疑義。爰要求行政院及所屬各級機關，確實依據「行政院及所屬各機關行動化服務發展作業原則」，全面檢視已上架及開發中之行動化應用軟體，並邀請視覺障礙者實際測試，以達到促進電子化政府發展及管理之效，並保障身心障礙者資訊取得之權益。	
(二十八)	全球資訊系統日益蓬勃，行政院及所屬公務機構亦陸續開發並使用各種資訊應用架構與建構網路系統，作為服務民眾使用或為自用兼之，該類系統均設有規模不一之機房作為儲存、計算、通訊、作業等工作。經查，我國公務機構機房建制行之有年，系統處理公務及公眾服務任務日益加重，機房若未進行安全管理及管制，可能造成之資訊外洩風險不亞於一般商業網路資安風險，政府各部門基於資安管理考量，關於機房安全管理應進行國際安全認證，以做為更先進、更嚴謹的資訊安全管理方案依據，並重新檢視我國資安環境之弱點，以防止不必要的資安危機發生。爰此建請行政部門應於106年1月1日起，實施機房安全管理認證驗測查核，相關認證應以國際共通認證標準為基準，藉以提升安全認證之水平，並由行政院資安處督導成效，定期向立法院提交成果報告。	非屬本局主管業務。
(二十九)	鑑於近年來數位資料每年以倍數的速度持續成長，敏感資料也隨著資料的成長而增加，數位資料的保護更是日益重要。自個人資料保護法實施後，針對資訊系統資料庫而建立的個資存取軌跡紀錄—「資料庫稽核系統」，成為協助查核及防護個資外洩問題的重要方法之一。但現行之資訊系統仍以網際網路架構之資訊系統為主，相關業務部門針對資料庫個資存取軌跡紀錄卻未記錄到真正的前端使用者，導致若有資料外洩情事發生時，無法釐清責任歸屬，防範機制形同虛設。為確保個資外洩時能更有效率的調閱個資存取軌跡紀錄，追蹤終端使用者的真實身份，達到人、事、時、地、物五個面向的確實記錄，在問題發生後能快速釐清權責，行政機關在建立個資存取軌跡紀錄機制時，應要求能紀錄真正存取個資軌跡的前端使用者，對機敏性資料存取做自動監控及分析，並可透過單一中央控管介面來監控所有非法或可疑的行為，提供事件追蹤、稽核報表、違規告警等機制外，亦需達到完整的終端使用者身分確認，讓所有終端使用者的資料使用	非屬本局主管業務。

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	行為可供稽查，以確認所有異常行為的主其事者，進而以主動稽核管理來制定動態稽核政策，達成資料庫存取之事前、事中、事後之全面保全，為個人資料資料庫存取加上一層安全的防護網，確保個人資料隱私。爰此建請行政部門應於6個月內建置資料庫稽核系統，為保護機敏資料不外洩，相關產品禁止採用大陸產製品，以國內資通訊產業者為優先考量，並定期向立法院提交成果報告。	
(三十)	美國聯邦政府網路一年至少遭駭客入侵二十五萬次，我國政府網路同樣面對相同的險峻挑戰；根據資策會所提出之意見，我國公務系統近年亦接二連三發生「駭客入侵」事件，金融機構遭受駭客入侵，損失慘重、政府單位網站受駭嚴重，情資遭竊及重要資訊被篡改、大型企業資料庫被駭客破壞……等駭客入侵的情況可以說是愈來愈嚴重，而且防不勝防！駭客入侵事件層出不窮，加上資訊系統使用日益普及，行政院及所屬公務機構亦陸續開發並使用各種資訊應用架構與建構網路系統，作為自用或給民眾使用，資安防護問題不容小覷。行政院及各機關在建置使用此類資訊系統，多採用來滿足要求所需的平台及相關任務需求，這些要求應反映公務或服務民眾使命的目的，以及其所操作之IT基礎架構的佈建，整合行動設備和配置政策等等資訊安全考量，以及可接受的風險水準或稱為曝險程度必須加以要求。行政系統之資訊應用架構與建構網路系統使用，若未做好即時的安全管理及控管，其所造成的資訊外洩風險不亞於一般商業網路資安風險，基於資安防護安全考量，爰建請即刻起，行政部門需積極督導所屬金融單位與各級機關不定時實施駭客攻防演練，並全面實施駭客攻防演練驗測查核，以提升各機關資安事故通報應變能力；並推動辦理資安健診及稽核，加強掌握各機關資安現況及資安事件處理情形；並由行政院資安處定期向立法院提交成果報告。	非屬本局主管業務。
(三十一)	從第一銀行ATM被植入惡意程式盜領數千萬，經查發現與資訊系統之特殊權限使用帳號管控問題有直接的關係，該案成員掌握第一銀行倫敦分行，有一可同時連接內、外網的電話錄音主機漏洞，透過瑞士等第三國攻擊該分行主機，以此做為跳板植入惡意程式，駭入一銀內網更新程式派送伺服器。從企業組織到政府機構，目前運作中之IT環境存在著	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	「特殊權限的帳號使用者（簡稱：特權用戶）」，從第一銀行事件的經驗觀察，駭客會鎖定系統最高管理權限之帳號/密碼作為主要攻擊目標，因這類攻擊方式受竊之資訊已非一般網路釣魚所竊取之個人資料，而是高度敏感性資料（如智慧財產權及商業機密，抑或是國安機密），當然也包括這些特權用戶的指揮控制能力，駭客可利用這些特權用戶的身份無所忌憚地取得更多機敏資料，因此導入適當的存取控制及稽核機制勢在必行。為了防患於未然，各行政機關在推動導入資訊安全管理系統的同時，應就「存取控制政策」方面導入相對應之系統，如特權帳號管理與稽核方案，除了可以提升安全與管理效率以外，也可以減少特權使用者的安全風險，最重要的是可以符合法規遵循與稽核要求，政府各部會及其所屬機關應扮演領頭羊的角色，針對IT管理建立安全標竿，以建構維護國家資訊整體安全的目標，爰建請各行政機關應於半年內全面建置特殊權限的帳號管理系統，另為促進我國資通訊產業發展，相關驗測查核工具以國內研發為優先採用，並禁止使用大陸製產品，以防止類似第一銀行事件重演，並定期向立法院提交成果報告。	
(三十二)	行動裝置使用日益普及，我國各行政機關及其附屬機關（構）亦陸續開發行動應用程式（以下簡稱APP），作為服務民眾使用或為公務自用兼之。其中又以政府一級部門及金管會管轄之國營金融機構等單位開發使用APP較為積極，但資安風險意識卻相對薄弱。根據《天下雜誌》獨家取得鑒真數位APP資安檢定調查，過半在Google Play上架的國銀APP，有明顯的資安漏洞，在公用無線上網WiFi環境下，駭客就有機會能竊取用戶的帳號密碼，意味著用戶直接面對駭客竊取個資與財務的威脅。政府機關開發使用之APP，若未加進行安全審驗，造成的資訊外洩風險不亞於一般網路資安風險，應加強防堵相關漏洞。另據《二〇一六資誠全球經濟犯罪調查報告》已指出，逾五成受訪者認為，過去兩年，網路安全威脅的風險愈來愈多，且金融業威脅最大。為鼓勵我國資通訊產業發展，防堵APP所造成之資安漏洞與危害，建請各行政部門及其所屬單位、國營金融機構等單位，所開發之APP應儘速進行符合國際規範要求及之合格驗證程序，並進行現有APP驗測，並改善其資安漏洞等問題，而APP驗測查核	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	應以國內研發之產品為優先採用，不可使用大陸產製之檢測工具，並定期向立法院提交成果報告。	
(三十三)	有關生活圈道路交通系統建設計畫，其實際執行未針對生態研究、環境規劃與保育等面向進行審慎之評估，相關單位亦未能建立有效且實質的資訊公開與民眾參與途徑，在經費運用上流於補助形式。因此，對於生活圈道路交通系統建設計畫，其往後執行，應建立一套機制，應納入針對自然資源議題與資訊公開及民眾參與等評估，為公共建設必要性、公益性、品質與國家經費把關。	一、「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)」為一補助型計畫，各分項提案之規劃研擬、用地取得及工程執行皆為地方政府。 二、未來為保障人民權益及促進公民參與公共建設，本局刻正研議修正補助執行要點，要求地方政府提報案件申請生活圈計畫補助前，須提出公民參與相關佐證資料(如說明會或公聽會紀錄等)，另須建立資訊及民意交流平台將工程資訊公開閱覽，俾廣納意見並適時公布相關作業進程及會議結論予大眾瞭解。 三、至於環評作業部分亦要求地方政府審慎評估自然生態保育議題，俾達環境永續目標；若位於環境敏感地區者或開發規模已達環境影響評估法等法令規定者，應已完成環境影響評估相關作業；自評不需辦理相關作業者，亦應由主管機關出具相關證明文件，本局後續辦理審議作業時將更為嚴謹檢視地方政府提案，朝向「嚴謹規劃、務實提報」之目標推動，並俟修正之補助執行要點陳報行政院核定後據以執行。
(三十四)	有鑑於大型車輛視野死角及內輪差造成車禍意外奪命屢見不鮮，交通部已要求106年1月1日新型出廠車量的各型式N2及N3類大貨車應加裝「行車視野輔助系統」，政府應帶頭安裝，並率先示範。爰此，政府與國營事業所轄大客車、大貨車，或政府、國營事業透過政府採購公開招標，委託民間辦理相關業務，簽約外包廠商大客車與大貨車皆應一律安裝「行車視野輔助系統」，未安裝「行車視野輔助系統」之車輛，不得承攬政府或國營事業委託工程、標案或計畫等公共工程採購事項。以有效降低大型車輛事故，保障人民生命財產安全，並持續加強宣導行車安全。	非屬本局主管業務。
(三十五)	有鑑於各縣市公告地價紛紛調整，且調漲之比例是歷年之高，隨即造成科學園區、工業區及加工出口區土地廠房租金調高，影響到園區廠商的成本大幅調高，故建請科學園區、工業區及加工出口區土地廠房租金於106年度不得依公告地價而調漲租金，並要求行政院於三個月內會同相關部會檢討可行之計收方案。	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
(三十六)	身心障礙者權益保障法第52條之2規定：「各級政府及其附屬機關（構）、學校所建置之網站，應通過第一優先等級以上之無障礙檢測，並取得認證標章。」有關我國網站無障礙規範之制定，行政院研究考核委員會援引全球資訊網協會（W3C，World Wide Web Consortium）的網站無障礙組織（WAI，Web Accessibility Initiative）的網頁內容無障礙指引（WCAG，Web Content Accessibility Guide-lines），前已於88年訂定「網站無障礙規範1.0版」。然多年來各機關推動成效有限，視覺障礙者無法順利使用政府機關網站之情形所在多有，而身心障礙者權益保障法大幅翻修，我國並已簽署身心障礙者權利公約，將公約內容國內法化之環境變遷下，國家通訊傳播委員會已於105年公告「網站無障礙規範2.0版」。爰要求各級政府及其附屬機關（構）、學校，於其建置之網站新設及改版時，應依據國家通訊傳播委員會頒訂「無障礙網頁開發規範2.0版」檢測等級AA以上進行設計，並於上線前取得AA等級以上標章，以保障身心障礙者資訊取得之權利，並完善我國無障礙網路環境之建置。	非屬本局主管業務。
(三十七)	蔡英文總統於105年12月29日出席〈總統府人權諮詢委員會第二十五次委員會議〉時表示，針對新竹光復中學模仿納粹所引起之風波，是因為我們的人權教育流於表面，不但輕忽了生活中的歧視和偏見，也沒有教導學生在自己國家迫害人權的歷史裡面，學到真正的教訓。因此，人權議題應該要融入不同科目的教學裡面，讓學生能從中了解別人的傷痛，並在他人權益受到侵害時，能為正義挺身而出，這樣才是成功。近年來，台灣陸續通過《公民與政治權利國際公約》及《經濟社會文化權利國際公約施行法》、《消除對婦女一切形式歧視公約施行法》、《兒童權利公約施行法》、《身心障礙者權利公約施行法》，將多項聯合國公約內國法化。同時，也陸續舉辦各公約之國際審查。台灣與國際人權之接軌日益密切。故人權教育之落實更形重要。為響應總統之呼籲，使人權概念確實扎根，應以下列方式促進人權教育之進展，並培養尊重差異，包容多元之概念： 1. 教育部應自學前到終身各階段教育中，以人權公約為本，針對各學習階段之學習需求，持續進行人權教育，並融入學校教育之不同科目教	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	學之中。 2. 因時代之差異，不同世代間人權觀念之普及程度或有落差，教育部應於社會教育與終身教育中納入人權教育。 3. 科技部與教育部應鼓勵學術單位，從學術著作、流行文化以至童書、繪本等，蒐集整理對各年齡層之國內外人權教材。以利發展本土化之人權教育內容。 4. 軍人與警察人員養成教育中，應持續強化人權相關課程，並將人權精神落實於養成過程中。 5. 各機關對公務人員之人權課程，應朝向多元形式發展，利用既有之媒體素材，使人權精神更能於培訓中內化。 6. 科技部應持續推動人權相關之研究計畫，探討國內外重大人權議題，並鼓勵以科普形式將相關議題轉介於一般大眾。	
(三十八)	建請行政部門應行追查兆豐銀行違反洗錢防制規範遭美國裁罰乙案之真相，向社會大眾公布其調查結果。並向調查後應負責任之當事人進行全額追償遭裁罰之57億元新台幣罰鍰。	非屬本局主管業務。
(三十九)	中央及地方政府退休職人員三節慰問金年約需經費近12億元，惟該「三節慰問金」僅依行政院於民國58年發布的一紙「退休人員照護事項」，並在60年6月2日依次修正後，沿用至今；然退休公教人員給與隨時空環境已有所改善，早年因公教人員退休所得較低所採取的權宜措施，實應隨之調整。爰此，106年度中央政府總預算案各單位所編「三節慰問金」預算，除符合行政院105年9月8日院授人給揆字第1050053161號函修正「退休人員照護事項」發給三節慰問金資格，包括：退休公教人員支（兼）領月退休金在新臺幣2萬5千元以下者（兼領月退休金者係以原全額退休金為計算基準）、「因公成殘」之退休公教人員或退休時未具工作能力者等，以及退職工友（含技工、駕駛），於每人每年6千元之數額範圍內，發放之三節慰問金經費外，其餘均予刪除，以期資源合理運用，並落實照顧弱勢。	遵照辦理。
(四十)	現行支（兼）領月退休金人員得比照退休機關現職人員支給子女教育補助費，中央及地方政府年需經費約17億餘元。106年度中央政府分別於銓敘部統籌編列1億4,170萬4千元、退輔會編列8億0,042萬元、教育部編列9,100萬元，合計10億3,312萬4千元。	非屬本局主管業務。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
	惟一般民眾薪資水準遲遲無法提升，而退休軍公教退休所得已有改善，不問所得高低，一律發給退休軍公教人員子女教育補助並不合理。以目前國家財政困難，退休軍公教人員之子女教育補助亦應考量其必要性、全理性與公平性。爰此，106學年度起（106.8），退休軍公教人員可支領子女教育補助費的對象，限下列：(1)退休人員支（兼）領月退休金在2.5萬元以下(兼領者以原全額退休金為計算基準)。(2)「因公成殘」之退休人員。(3)退休時未具工作能力者。但軍職退休人員的支領資格，可再考量其服務特性，另為合宜處理。同時，納入年金制度改革內容研議。相關經費由各該機關自行調整減支。	
	二、公路總局及所屬	
(一)	交通部公路總局及所屬106年度預算「勞務承攬」編列11億2,312萬2千元，預計進用2,659名勞務承攬人力，較105年度增加8,625萬3千元，增加進用109人，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作。爰此，凍結106年度「勞務承攬」預算8,625萬3千元，待交通部公路總局針對用人方式及勞務承攬大幅增加因素向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600136號函報立法院在案。
(二)	針對交通部公路總局及所屬106年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列學分補助費170萬元，缺乏實際細項說明，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列該支出有疑慮之情況下，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交人(一)字第 1068600175 號函報立法院在案。
(三)	鑑於政府採購法第22條第1項第12款對於原住民或原住民團體之非營利商品或勞務，於招標時得採限制性招標之規定經常受各行政機關之忽視，此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認為購買原住民族商品方有本條之適用，致本條為保障原住民族工作權之美意無法有效落實，查國際勞工組織原住民和部落人民公約〔Indigenous and Tribal Peoples Convention,1989（No.169）〕第20條第1項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交總(一)字第 1068600149 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上受到有效保障」。此意旨應於政府採購法第22條第1項第12款做有效落實，行政機關在招標一般性勞務時，亦應將本條列為裁量辦理方式之一。爰凍結交通部公路總局及所屬106年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」中所列局本部辦公大樓清潔、保全及安全監控等費用200萬元，俟公路總局對於辦公大樓清潔招標案，研議適用政府採購法第22條第1項第12款之規定，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(四)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列13億5,388萬元。有鑑於公路總局106年5月前欲強制實施實際道路駕駛路考，但相關配套措施未臻完備，致使汽車駕照考試制度成效不彰，甚有民眾在考照期間發生交通事故，反而失去原先強制道路駕駛路考欲提升用路人及民眾安全之美意。爰凍結「公路及監理業務管理」項下「監理業務」13億5,388萬元之五分之一，俟交通部公路總局針對實際道路駕駛路考上路前做好相關配套措施，並於3個月內將改善計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600192 號函報立法院在案。
(五)	交通部推行之多元計程車方案，卻交由地方政府執行，難以統合，也無法提供單一服務APP。交通部應推動「全國版計程車APP」，整合全台8萬6,931部計程車加入，包括車行、運輸合作社、車隊和個人車輛等，聯合各家業者讓消費者手機裡只有一個APP，在全台各地都能叫計程車，除傳統計程車外，也包括多元化計程車。因此，有關交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」之「監理業務」編列13億5,388萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出全國版計程車叫車APP之書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路字第 1065003350 號函報立法院在案。
(六)	近年因氣候變遷，複合型災害頻繁災損強度大增，山區土石流、道路坍方等災情屢見不鮮。雖然政府資源有限，但是民間力量無窮，因此每逢災害發生立即徵用民力支援救災，民間救難團體也無不傾力相助。惟民間救災車輛加、改裝設備之行為，涉及消防署救災設備認定及公路局監理站檢驗之跨部會權責。雖消防署訂定「災害防救團體或災害防救志願組織防救災車輛固定特殊設備及特殊標幟認	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600181 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	定規範」，但該規範第5點中，對於車輛救災必須之特殊設備僅列舉「絞盤機、保險（防撞）桿及閃爍警示燈等」，其他常見救災車輛之設備，如：涉水進氣管、車頂裝備置放架、曳引拖拉架等均未載明。顯見符合規定之特殊救災設備強度不足以因應災害搶救，且部分救災設備拆裝耗時。因此，為能於災害發生時立即投入搶救，車輛檢驗單位公路局監理站應積極與消防署商討，除了研擬經列管救災車輛平時搭載救災設備行駛一般道路之適法性外，更應開放救災車輛裝設其他經審認之救災設備。然此問題存續多年未能有效擬訂妥適方案。爰此，凍結交通部公路總局及所屬106年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」之「業務費」預算2,000萬元，俟交通部公路總局與內政部消防署會商提出改善方案，並向立法院交通委員會進行書面報告後，始得動支。	
(七)	汽車監理業務現為公路總局監理單位統籌辦理，因檢驗數量龐大，委託民間代驗廠進行檢驗。惟民間代驗廠檢驗標準與「道路交通安全規則」所示各項檢驗標準不一，例如車頭燈之變更，未能以檢驗儀器統一基準，而由民間代驗廠自行審認；又例如車體顏色與保險桿不同，無法通過檢驗，導致民間代驗廠要求辦理異動登記等問題頻傳，亦使代驗廠遇改裝套件無統一標準判定是否合格，徒增民眾困擾。爰此，凍結交通部公路總局及所屬106年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」之「業務費」預算1,000萬元，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600184 號函報立法院在案。
(八)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列13億5,388萬元，其中包含業務宣導經費1,312萬3千元，用於道安講習安全宣導及汽機車燃料使用費宣導。惟根據內政部警政署統計我國道路交通事故數量，由100年肇事總件數23萬5千餘件，提升至104年全年度發生30萬5千餘件，顯見道安講習成效不彰。且公路總局105年辦理代徵汽燃費至105年8月31日底之實徵數468.6億元，未徵數128.12億元，仍有改善空間。爰此，凍結本筆預算之五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600197 號函報立法院在案。
(九)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	業務管理—監理業務——一般事務費」編列4億1,325萬7千元。「監理業務」計畫中編列汽、機車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費3億4,450萬元，然上述所有作業皆可透過燃料費隨油徵收後獲得解決，爰凍結本筆預算之五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出燃料費隨油徵收可行性評估書面報告後，始得動支。	(一)字第 1068600198 號函報立法院在案。
(十)	截至105年8月底為止，交通部公路總局代徵汽燃費未徵數累計高達128億1,185萬3千元。面對汽燃費長期短收，嚴重影響政府財政收入。為避免持續出現汽燃費短收。爰此交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列寄發汽機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資2億0,034萬2千元、委託代收手續費9,947萬元、催繳及移送強制執行等費用1,398萬6千元、印製汽、機車燃料費繳款書、催繳繳款書、處分書等2,070萬2千元，全數凍結五分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出隨油徵收政策之書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600202 號函報立法院在案。
(十一)	根據立法院預算中心統計資料，歷年來，汽燃費未徵比率偏高101年13.6%，102年13.1%，103年11.6%，104年8.5%，交通部在105年初寄發101、102及103年度汽機車燃料使用費逾期未繳罰單，即高達118萬9,016件，不僅影響歲入短收，也造成稽徵成本增加。交通部公路監理機關自99年3月1日起實施「於公路監理電腦系統車籍及駕籍檔」增列住居所或就業處所地址，以利公路監理機關及相關機關各項便民服務通知事項，然而目前汽車、機車之「新領牌照登記書」中仍僅列戶籍，未列住居所。爰此，交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資2億0,034萬2千元，凍結五分之一，俟交通部公路總局完成汽、機車新領牌照登記書，納入住居所聯絡地址，向立法院交通委員會提出書面報告後，始能動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600187 號函報立法院在案。
(十二)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—監理業務—業務費——一般事務費」項下辦理簡政便民為民服務及機關防護災害演練等編列327萬2千元，但根據該局辦理104年度民眾對監理所（站）整體服務滿意度調查報告指出，有關監理所（站）提供的各項便民措施，認為整體服務品	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600213號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	質有改善者僅占48.7%。而關於各類便民服務僅有「取消各類普通駕照及自用汽、機車與拖車行照定期換照政策」的認知度達七成，「輪胎胎紋深度已納入車輛檢驗項目」認知度也有七成，然而「監理服務APP」的認知度不到三成，「汽機車燃料使用費已改為每年7月合併開徵的認知度不滿五成，顯然各監理單位推廣民眾熟悉各項便民措施的服務內容的效益不彰，有待加強。爰此，有關106年度預算辦理「簡政便民為民服務及機關防護災害演練等」編列327萬2千元，應予以凍結五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(十三)	針對交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列委託代收汽、機車燃料使用費手續費9,947萬元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該項經費運用之情形，編列該項預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600204 號函報立法院在案。
(十四)	針對交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列辦理汽、機車燃料使用費手續費催收及移送強制執行等費用1,398萬6千元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該項經費運用之情形，編列該項預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600200 號函報立法院在案。
(十五)	交通部公路總局及所屬單位106年度預算「公路及監理業務管理」之「資訊管理」項下數據通訊費編列4,374萬5千元，較105年度同項目預算2,621萬1千元成長65%。有鑑於電信公司並未大幅調漲數據通訊費與通訊線路費用，公路總局並未能在預算書中進行說明何以大幅調漲該項費用。爰此，凍結該通	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交資(一)字第 1068600139 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	訊費之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(十六)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「業務費」編列2億8,882萬4千元，其中「通訊費」4,429萬5千元，主要係局本部及所屬單位數據通訊費與稅捐單位連線之通訊線路費用。惟該項通訊費105年度僅編列2,676萬1千元，106年度預算增加1,753萬4千元，增加65%，預算編列暴增，其預算說明卻仍與105年度一樣，沒有詳細說明原因，因此該項預算有浮編之虞。爰此，交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「業務費」編列2億8,882萬4千元，其中「通訊費」4,429萬5千元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交資(一)字第 1068600140 號函報立法院在案。
(十七)	有鑑於交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理」計畫項下「資訊管理」分支計畫，編列第3代公路監理資訊系統維運等費用1億9,885萬元，與105年度預算數同。經查：第3代公路監理資訊系統提供全國監理核心業務，近2年度均編列系統維護費用近2億元，然由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，鑑於本系統使用者眾，宜研謀參照國家發展委員會建議，協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用，以建立使用者付費機制，編列是項費用實有浪費公帑之嫌。爰該項計畫編列經費1億9,885萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600211 號函報立法院在案。
(十八)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理—業務費—資訊服務費」中辦理第3代公路監理資訊系統維運等費用1億9,885萬元，第3代公路監理資訊系統負責全國汽（機）車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，惟有關系統建置及維護費用統由公路總局負擔，不符使用者付費原則，爰凍結該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出如何建立使用者付費機制之書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600209 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
(十九)	交通部公路總局及所屬106年度為辦理資訊設備更新，於「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「設備及投資」編列3,960萬3千元，預計使用部分預算購置新式個人電腦、筆記型電腦總計608台（計1,225萬元）。有鑑於本案電腦設備替換量龐大，為有效利用政府堪用資源、撙節政府開支，凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局重新盤點實際需求，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交資(一)字第 1068600141 號函報立法院在案。
(二十)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列37億元，該計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99至101年度）」及「公路公共運輸提昇計畫（102至105年度）」賡續推動之公路公共運輸政策，公路總局自99年補助台中市政府辦理BRT建置計畫，因台中市政府政策改變，受4,024萬8千元補助之18輛雙節公車，迄今閒置已逾1年，導致虛耗公帑並損及政府形象。故凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600145 號函報立法院在案。
(二十一)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列37億元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、多元推升優質運輸服務及改善公共運輸環境等業務。然近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，隨近年國內交通建設變化快速，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行營運及補貼方式之妥適性，積極研謀改善策略，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼效益。爰凍結106年度該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600178 號函報立法院在案。
(二十二)	交通部公路總局於105年度辦理「公路公共運輸提昇計畫」（今年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」），旨在解決偏鄉地區大眾運輸系統機能、效益不佳之現狀。本計畫立意良好，然而推動之規畫不夠周延，例如，礙於政府採購法之限制，導致出現9萬多塊的計畫案；且就執行面而言，105年度於東部地區的二試辦計畫，至今仍未實際執行。種種因素皆凸顯公路總局對於本計畫之推動怠慢、消極，未正視偏鄉大眾運輸需求之急迫性。爰此，凍結交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600161 號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「業務費」編列6,440萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進書面報告後，始得動支。	
(二十三)	交通部目前正積極在東部地區進行多項交通建設。鐵道方面，交通部臺灣鐵路管理局、鐵路改建工程局的北迴線、花東線增軌之可行性評估已近尾聲；再者，蘇花公路改善工程預計於108年通車、台9線花蓮段拓寬工程也如火如荼地進行。然而，即便未來城際交通的運輸能力有效提升，若地方的公共運輸系統未能隨之改善、強化，那麼東部地區整體的交通效能仍將大打折扣。有鑑於東部地區大眾運輸（公共汽車）網絡系統急需進行檢討，又經多次向公路總局反映此問題卻未獲得正面、積極之回應。爰此，凍結交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「委辦費」編列4,200萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600180 號函報立法院在案。
(二十四)	在2016年7月發生遊覽車火燒車，造成26人死亡，民眾想要參考遊覽車評鑑時，因為2014、2015年期，還在評鑑階段未公布，只能參考對2012及2013年度之舊資料。公路總局2008年首度進行遊覽車評鑑，並明訂每2年做一次，由於評鑑時間長達1年，可能造成長達4年的時間差，資料過舊，不利民眾選擇優良的遊覽車。然考量評鑑成本及減少評鑑作業時間，公路總局應研擬改為每年評鑑，就二分之一業者評鑑，業者維持2年一評。爰此，交通部公路總局及所屬於106年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」中有關推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度編列3,000萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局完成相關改善作業，向立法院交通委員會提出書面報告後，始能動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600190 號函報立法院在案。
(二十五)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」編列36億0,560萬元，包含辦理市區及公路客運路線補助等相關事項。惟經查，由101至106年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於13至16億餘元間，金額甚鉅，其中以公路汽車客運業為主	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600176 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	要補貼對象，約占總補貼經費近半數。然而，近2年國內油價呈現下降趨勢，且全國公路及市區客運的補助路線之總數並沒有明顯增加，如此制式化之預算編列方式，有浮編之虞。爰此，凍結「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(二十六)	公路公共運輸服務之提升改善，為交通施政之重點；因此，中央政府為協助各地方縣市政府提升公共運輸之品質，編列補助費用。然查預算書內容，對如何具體督導各地方政府提升公共運輸品質說明未臻詳盡，具體效益不明確，不利於預算審議。故此，爰針對交通部公路總局及所屬106年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」編列36億0,560萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600179 號函報立法院在案。
(二十七)	公路總局依「生活圈道路交通系統建設計畫（104至107年）」，補助辦理苗栗生活圈道路工程，新建拓寬道路經費龐大，但實際執行上卻未針對生態研究、環境規劃與保育等面向進行審慎之評估，對石虎等保育生物之棲地所面臨到環境衝擊，更未充分提供有效且具體的內容；另面對道路規劃內容，公路總局亦遲未能建立有效且實質的資訊公開與民眾參與途徑，在經費運用上流於補助形式。「苗栗生活圈道路計畫」為上位整體規劃，若未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。請公路總局邀請環保團體與學者專家，針對「苗栗縣生活圈道路交通系統建設計畫」提供意見，並依建議調整後，方能推動後續工作。交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「獎補助費」編列36億6,384萬元，凍結3億元，俟交通部公路總局針對石虎等自然資源議題與資訊公開及民眾參與，重新評估調整計畫，向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。	本案業於106年4月13日立法院第9屆第3會期交通委員會第8次全體委員會議進行報告，並獲准予動支在案。
(二十八)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列40億6,500萬元辦理「台9線南迴公路拓寬改善後續計畫」。然以南迴公路為例，其沿路地質敏感，加上道路之規劃設計、施工與養護均難以抵擋極端氣	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600172 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	候帶來的集中強降雨，若不及早提出韌性公路的規劃設計，殘補式的災修模式恐非長治久安之計。爰凍結該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(二十九)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，其中辦理生活圈道路交通系統建設計畫編列50億元。有鑑於彰化縣境內將辦理高鐵南向聯外（縣道137線南延段）第一期工程，以提升彰化、南投及雲林生活圈之道路運輸服務，惟進度嚴重落後。爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部公路總局將相關改善計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600228 號函報立法院在案。
(三十)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列50億元辦理「生活圈道路交通系統建設計畫」。然該計畫僅透過內部審查機制核定，欠缺民間參與機制，外界對於道路建設的必要性和公益性，均無從置喙。許多道路工程甚至過度徵收私人土地、農田和房舍，而未優先使用公有土地，嚴重侵害民眾之權益。爰凍結該預算之二十分之一，俟交通部建立道路建設的必要性和公益性評估作業程序，明確納入公民參與機制，並研議透過土地交換與土地重劃等手段取得私人土地，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600227 號函報立法院在案。
(三十一)	查交通部長期建置有「臺灣地區橋梁管理資訊系統」控管全國橋梁，但全國已停用橋梁眾多仍高達2千座以上；除縣市政府以外，中央主管機關以交通部公路總局為最多竟超過200座，因各橋梁年代久遠，興建年份及建設成本不明等因素，多數已停用。公路總局長期漠視，同時也未能協助縣市政府管理停用橋梁。因此，凍結交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「省道改善計畫」編列62億1,000萬元之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600165 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

<table>
<tr><th>決議、附帶決議及注意事項
項次</th><th>內容</th><th>辦理情形</th></tr>
<tr><td></td><td>附表：全國已停用橋梁調查分析表
<table>
<tr><th rowspan="2">機關別</th><th>系統數</th><th colspan="5">機關查填情形 (單位：次；%)</th></tr>
<tr><th>停用數</th><th>已移交或拆除</th><th>重複建置</th><th>改建、更名或其他</th><th>停用數</th><th>實際停用情形說明</th></tr>
<tr><td>國道高速公路局</td><td>62</td><td>16</td><td>37</td><td>7</td><td>2</td><td>「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路之大園支線高架橋(西向)及(東向)」2座，橋梁工程雖已完工，尚需俟桃園航空城計畫徵地完成後辦理後續工程。</td></tr>
<tr><td>公路總局</td><td>220</td><td>40</td><td>0</td><td>179</td><td>1</td><td>「台9線東澳橋」1座停用，其餘40座已移交他單位管養，29座為橋梁更名，1座因區域排水改道，河道已回填土石，其餘自行更新。</td></tr>
<tr><td>臺鐵局</td><td>203</td><td>33</td><td>0</td><td>1(不詳)</td><td>169</td><td>含古蹟、未來移交地方機關、未來拆除或尚無未來計畫。</td></tr>
<tr><td>縣市政府</td><td>1,975</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>1,975</td><td>(以系統數代表)</td></tr>
<tr><td>臺灣港務股份有限公局</td><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>1</td><td>「20號橋」因該橋梁通過住宅區，砂石車來往眾多，經居民抗議已停用。</td></tr>
<tr><td>合計</td><td>2,461</td><td>89</td><td>37</td><td>187</td><td>2,148</td><td></td></tr>
</table>
※註：1.資料來源：立法院預算中心。
2.統計日期105年5月。</td><td></td></tr>
<tr><td>(三十二)</td><td>石虎保育議題自苗50拓寬（2010）受到民眾關注，於台13線外環道（2014）成為社會共識，公路總局至今（2016）仍未回應國人期待，省道改善計畫道路新建拓寬仍未考量生態保育的議題，無視國家財政拮据，以稅金毀壞納稅人的自然資源，並引發諸多爭議，虛耗社會能量。公路總局作為國家公路系統主管機關，面對相關保育議題，應透過積極作為，審慎面對道路開發與生態保護的問題，過去相關計畫如未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。故交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「省道改善計畫」編列62億1,000萬元，除其中預計投注於原住民族地區10億4,202萬4千元外，凍結3億元，俟交通部公路總局針對石虎等自然資源議題，重新評估調整計畫，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。</td><td>本案業於106年4月13日立法院第9屆第3會期交通委員會第8次全體委員會議進行報告，並獲准予動支在案。</td></tr>
<tr><td>(三十三)</td><td>有鑑於交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」10億9,800萬元，橋梁建設為我國交通建設之重要設施，惟近年來橋梁建設計畫執行屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生。經查金門大橋建設計畫屢因流標、重新發包及工期展延等問題，工程嚴重延宕；淡江大橋及其連絡道路建設計畫耗時多年，亦應積極辦理，以達建設目的。鑑於</td><td>本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600167號函報立法院在案。</td></tr>
</table>

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	橋梁建設為我國重要公路交通設施，橋梁建設計畫之必要性及合理性、財務計畫、計畫執行力及後續管養能力，應事先確實審查並妥為規劃，以免橋梁完工後無法正常使用；另對於計畫執行情形應建立完整獎懲制度，並研擬退場機制，俾利政府資源有效運用。爰凍結該項計畫預算10億9,800萬元之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。	
(三十四)	淡江大橋為新北市北海岸地區聯繫淡水、八里地區之重大公共建設，然本計畫規劃路線與興建過程未臻透明，導致地方反彈聲浪，顯出政府與地方溝通不足、資訊不透明。爰針對交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列10億9,800萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就淡江大橋建設之地方溝通與資訊透明之相關精進作為，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600174 號函報立法院在案。
(三十五)	審計部104年度決算審核報告指出，「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」計畫期程104至107年度，截至104年底已串連全台第一條自行車環島路線，主線全長共968公里，南投與大鵬灣等環支線235公里，共計1,203公里。惟環島1號自行車路網係以劃設標誌、標線方式辦理，並無建立實體區隔之自行車專用道，據運研所102及103年度全國易肇事路段資料顯示，自行車環島路網包含110處易肇事路段，105年度規劃自行車路線亦包含32處易肇事路段，且警政署統計自行車傷亡人數亦有逐年攀升趨勢。爰此，交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列353億3,503萬8千元，其中「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」編列2億4,611萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就全國自行車路網危險路段提出改善措施，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路自(一)字第 1068600236 號函報立法院在案。
(三十六)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列2億4,611萬元作為「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」。該計畫主要利用全台火車站、主要風景區及省道公路系統為	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路自(一)字第 1068600234 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	主，串聯成全台自行車路網，惟據交通部運輸研究所資料顯示，其中有110處路段為易肇事路段，嚴重危害車友安全。爰此，為保障國人權益，凍結該預算之四分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面改善計畫報告後，始得動支。	
(三十七)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列900萬元辦理「台9線花東公路第3期道路（後續）改善計畫」。然查過去台9線各項工程衍生諸多土地徵收爭議，道路開闢後常造成道路兩側農地土丘地塊破碎，大幅降低其經濟價值。為避免私人因公共利益過度犧牲其權益，政府應以土地交換和土地重劃進行用地取得，爰凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交總(一)字第 1068600135 號函報立法院在案。
(三十八)	交通部公路總局及所屬106年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」編列66億2,815萬5千元，辦理重點養護、一般養護、災害工程、道路交通安全工程維護及改善等業務。惟105年台灣遭受颱風、豪大雨侵襲，導致各地公路嚴重損毀，顯示過去的養護工作難以因應極端氣候變遷。爰凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告，確保道路養護和災修工程的品質，並建立審查與工程督導機制後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600217 號函報立法院在案。
(三十九)	針對交通部公路總局及所屬106年度預算「公路養護計畫」中「資訊服務費」編列2,040萬元，公路總局在公路養護巡查系統等細項等缺乏實際執行計畫，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列高額支出有疑慮之情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600222 號函報立法院在案。
(四十)	淡海輕軌為改善新北市淡水地區交通之重大公共建設計畫，然淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現因工程興建之緣故導致道路狀況不佳，致台2線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。為檢討加強交通疏導及道路養護，爰針對交通部公路總局及所屬106	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600226 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	年度預算「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」項下「設備及投資」編列54億4,826萬8千元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就淡水地區台2線聯外交通狀況改善計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
(四十一)	有鑑於公路總局於106年度「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列汽、機車燃料使用費（以下統稱汽燃費）徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費3億4,450萬元，包括寄發開徵及催繳郵資2億0,034萬2千元、委託代收手續費9,947萬元、催繳及移送強制執行等費用1,398萬6千元、印製繳款書、處分書等2,070萬2千元及宣導經費1,000萬元。依據公路法第27條第1項：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費。……。」公路總局依據汽車燃料使用費徵收及分配辦法、公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點及公路監理機關徵收汽車燃料使用費標準作業程序等規定，辦理汽燃費之開徵、催繳、移送強制執行作業。公路總局代徵汽燃費105年8月31日底之實徵數468.6億元，未徵數128.12億元，汽車之104年度未徵數6.19億元及103年（含）以前未徵數37.55億元，機車部分（未區分年度）未徵數33.28億元，由於未徵數龐鉅。特要求交通部允應積極清理並研議將現行「隨車徵收」改為「隨油徵收」，俾減少國庫財政負擔，於1個月內向立法院交通委員會提出書面說明。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 20 日以交路(一)字第 1068600201 號函報立法院在案。
(四十二)	有鑑於我國因極端氣候、地震等天然因素，對於橋梁建設之損害，主要集中於公路橋梁，97年度辛樂克颱風造成公路總局之台13線后豐大橋等4座橋梁斷裂，98年度莫拉克颱風造成公路總局之台17線雙園大橋等53座，104年度有台88線大發交流道1座，105年度有台17線鯤鯓橋及台86線24號橋。截至105年4月底止，累計整體修復及搶救經費達145億6,763萬1千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行，顯見天然災害對我國橋梁之嚴重威脅，造成損失之龐鉅。故建議交通部公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，並於3個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以降低天然災害對橋梁建設之損害。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 17 日以交路(一)字第 1068600214 號函報立法院在案。
(四十三)	有鑑於自95年度迄今，公路總局轄管橋梁嚴重損壞者，共計64座橋，主要有97年度辛樂克颱風造成公	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 17 日以交路(一)字第 1068600215 號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	路總局之台13線后豐大橋等4座橋梁斷裂，98年度莫拉克颱風造成公路總局之台17線雙園大橋等53座，104年度有台88線大發交流道1座，105年度有台17線鯤鯓橋及台86線24號橋。截至105年4月底止，累計整體修復及搶救經費達145億6,763萬1千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行。特要求交通部公路總局針對提高橋梁建設災害防救應變能力，積極研謀改善策略，於2個月內向立法院交通委員會提出書面說明。	
(四十四)	鑑於我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅。近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。爰要求交通部公路總局於2個月內向立法院交通委員會提出橋梁維護書面檢討報告，以確保橋梁之安全。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 17 日以交路(一)字第 1068600216 號函報立法院在案。
(四十五)	由於天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，除損毀橋梁立即修復、重建及改建外，為確保橋梁結構穩定，提高用路人安全；公路總局106年度「公路新建及養護計畫」編列419億6,319萬3千元，辦理多項公路建設，其中包括多項橋梁建設，除橋梁新建、改建及重建工程外，尚有為提高橋梁安全，配合河川改建工程及老舊橋基保固工程等相關計畫預算7.49億元。爰要求交通部公路總局，針對未來相關橋樑建設，應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。	一、 交通部對於橋梁維護部分，為精進橋梁維護及管理作業，已建置「第二代臺灣地區橋梁管理資訊系統」，除既有橋梁構件劣化情形更清楚以3D顯示外，並結合預警、防災資訊，讓橋梁完工後的養護作業更有效率，減少災害對橋梁的影響，並修定公路鋼結構橋梁之檢測及補強規範、公路鋼筋混凝土結構橋梁之檢測及補強規範，及目前刻正研訂交通部既有公路橋梁耐震補強評估與設計規範，使橋梁因劣化或耐震能力不足之補強有所依循。 二、 對於監控、預警、防災及救災部分，本局於97年辛樂克風災造成后豐大橋斷橋後，即參考國內外對於橋梁災害危險及因應措施，採用風險管理之觀念開啟防災預警之新觀念，並參考國外如日本「災害對策基本法」、NEXCO「高速道路的保全」及石川縣政府「極端氣候下的交通管制方法」等，並為解決應變時間不足之關鍵問題，積極推動「流域管理」之防災機制。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
		三、 綜上所述，交通部及本局未來對於橋梁建設，持續參考先進國家橋梁規範及技術(包含橋梁災害危險及因應措施)，將其他國家橋梁災害納入考量，精進我國橋梁建設，並導入全生命週期，於設計階段即將未來養護、監測、防救災等機制納入，全面提高橋梁耐洪、耐震能力，減少橋災之發生，以逐年降低天然災害對橋梁造成之損害。
(四十六)	台灣每年平均遭受3至5個颱風侵襲，各項公路建設品質需要更精良牢靠。我國自90年度起已投入經費約283.17億元作為老舊橋梁改建及重建工程，此外針對耐震補強工程也已投入89.88億元。然而，我國橋梁品質似乎仍然有待加強，據查天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，近10年來光搶修經費竟又花費高達145億餘元，顯見因橋樑品質不佳，導致後續費用越花越多。爰此，要求交通部公路總局積極研議改善方案，並向立法院交通委員會提出書面報告。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 17 日以交路(一)字第 1068600212 號函報立法院在案。
(四十七)	公路總局於106年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列10億9,800萬元，該計畫於103年1月15日經行政院核定，截至105年4月底工程進度落後0.22%，目前整體進度緩慢，且屢傳變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生，橋梁建設計畫之合理性、財務計畫、執行力及後續管養能力應妥善規劃。故建議交通部公路總局針對該預算計畫，於3個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以利政府資源有效運用。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600170 號函報立法院在案。
(四十八)	金門大橋建設計畫原於99年度核定後，於100年度因變更計畫需求，辦理第1次修正計畫，計畫經費由58.05億元，增加至73.85億元，公路總局負擔39.57億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於104年辦理第2次修正計畫，計畫期程延長至107年6月。現又因承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至109年3月，截至105年8月底已3次流標，工程無法進行，交通部公路總局身為主管機關，應盡速排除困難，讓金門大橋早日完工，以符合民眾之期待以及國家之整體利益。	國工局辦理金門大橋接續工程已於 105 年 11 月 28 日決標，並於 12 月 28 日開工，預定 109 年 9 月 25 日完工。
(四十九)	有鑑於橋梁建設為我國交通建設之重要設施，而金門大橋建設計畫西起烈嶼，跨越金烈水道，進入大	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 17 日以交路(一)字第 1068600249 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	金門端湖下南方，路線長度約5.42公里，其中跨海部分長約4.77公里。本案係於82年提出建橋構想，99年度核定後，於100年度因變更計畫需求，辦理第1次修正計畫，計畫經費由58.05億元，增加至73.85億元，公路總局負擔39.57億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於104年辦理第2次修正計畫，計畫期程延長至107年6月。該計畫係由金門縣政府委託國道新建工程局辦理，第2期工程於102年4月9日決標，截至105年7月底止，總投入經費25.33億元（公路總局16.77億元）。由於工程已進入金列水道深槽區施作，因花崗岩地質堅硬、深水區最深達23公尺及海象不佳等因素，施工期間發生多起工安意外，且承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至109年3月，截至105年8月底已3次流標，工程無法進行；由於目前工程階段施作困難度高，未來計畫執行情形及資金需求恐存變數。特要求交通部針對先期計畫及施工工法，積極研謀改善策略，以提高資源運用效益，於1個月內向立法院交通委員會提出書面說明。	
(五十)	台9線花東縣界至臺東市路段拓寬計畫已完成可行性評估，目前正辦理綜合規劃及環評工作，由於關山月眉沿線居民擔心拓寬計畫影響居住房舍被徵收，關山鎮公所經各方面研議協調，提出月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案辦理。爰此，建請交通部公路總局儘速研議關山鎮公所建議月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案之可行性。	一、 交通部業於105年12月20日交路(一)字第1058600731號函復。 二、 本案臺東縣關山鎮公所建議月眉沿線採外環道或月眉瑞豐段維持現狀等方式辦理道路改善，本部公路總局刻正研議相關方案，並考量交通安全、民房拆遷數量、工程可行性等因素研擬妥適之方案，俟方案完成後將召開說明會與在地居民溝通尋求共識，爭取居民對本案支持。
(五十一)	秋夏之際，颱風頻繁。由於地理位置的因素，位於颱風迎風面的花蓮、台東，常因首當其衝而導致電線桿損壞，進而斷電；斷電之區域除了因道路中斷而導致搶修困難之地區外，亦常包括人口較密集的鄉鎮。有鑑於公路總局目前正積極辦理台9線花蓮段道路拓寬、改善等工程。爰此，要求交通部公路總局主動聯繫台灣電力公司，積極評估在道路拓寬工程進行的同時，一併辦理電纜線地下化之工作，以節省工程費用，更避免二次施工而浪費公帑。相關跨單位之研議評估報告，請於3個月內送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於106年3月13日以交路(一)字第1068600151號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
(五十二)	花東縱谷狹長，台9、台11線等省道為南北交通往來之主要幹道，車速快、危險性高。然而礙於慣行之交通號誌系統過於僵化，易影響道路流暢性與行車速度；又再顧及到行人、支線車輛通行之需求，因此，因地制宜來設置「感應式交通號誌」，或許可以用來解決此侷限。有鑑於公路總局目前正在辦理台9線花蓮段道路拓寬、改善等工程。爰此，要求交通部公路總局積極評估，在道路拓寬工程進行的同時，一併將現有路口的號誌系統升級、更換為「感應式交通號誌」系統；除節省未來相關系統建置之工程費用外，更可提升東部地區道路使用之便利性與安全性。相關可行性評估報告，請於3個月內送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 17 日以交路(一)字第 1068600221 號函報立法院在案。
(五十三)	蘇花公路改善工程將於108年前陸續完工、通車，預期將可大幅提升蘇花公路的穩定性與安全性。然而台9線蘇花公路部分路段，因諸多因素，行車安全仍有疑慮，包括「東澳至南澳」以及「大清水至崇德」等路段，其中「大清水至崇德」段近5年來的車禍傷亡數甚至不低於現在正在改善的路段。為確保國人用路安全，爰要求交通部公路總局應立即進行蘇花公路剩餘瓶頸路段之調查與研究，以規劃完整的改善方案。相關調查評估工作之辦理規劃暨時程表，請於1個月內送交立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 15 日以交路(一)字第 1068600186 號函報立法院在案。
(五十四)	南迴公路屬省道台9線一部分，從屏東縣枋山鄉楓港至台東市知本荒野，清朝沈葆禎時期開闢成能容人步行的古道，1939年擴建成楓港至阿塱衛（今達仁）路段，成了可通行汽車的「楓港台東道」。1949年國民政府遷台後，數千榮民開山鑿石拓寬，並延伸到台東市且舖設柏油，改稱南迴公路。南迴公路是連接台東與屏東唯一的交通要道，近年由於海岸線退縮、強降雨不斷、氣候變遷海平面上升等影響，面臨前所未有危機，民眾戲稱南迴公路是「難回公路」，政府有責任建構一條安全回家的路給在外鄉打拼者，這是民眾最卑微的期盼。根據學者專家研究，在天災、人禍夾擊下，快則50年，南迴臨海路段可能消失。爰此，要求交通部公路總局應立即啟動評估另建新南迴公路計畫，並於1年內提出可行性評估報告給立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600223 號函報立法院在案。
(五十五)	鑑於交通部、公路總局推動「台9線南迴公路拓寬改善後續計畫安朔至草埔路段用地徵收計畫」時，原本預定以「原住民保留地」公告現值加四成（僅	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600233 號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	僅以公告現值每平方公尺68元加四成為92元，徵收台東縣達仁鄉內32筆土地）預備發放土地補償金並考慮直接徵收，此舉引發族人強烈抗議，已有問題前例；加上長期以來，交通部公路總局於偏鄉重大建設徵收土地幾乎均以原住民保留地為主。為杜絕再生爭議，爰要求交通部、公路總局協調相關單位訂定「原保地徵收補償費一致性標準」或比照蘇花改工程統一發放「生活補償金」方案，於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。	
(五十六)	鑑於屏東縣泰武鄉萬安村唯一聯外道路狹隘，不僅經常堵車、危及交通安全，且影響火災時緊急救災消防時效，當地居民均期望能興建外環道以解決交通瓶頸，但因道路需沿河床施作，工程具有難度，且牽涉公路總局與水保等相關單位，105年5月立法院內政委員會曾辦理現地考察，承諾專案處理。因此，爰要求交通部公路總局協調屏東縣政府、鄉公所等相關單位優先協助本案並追蹤進度，於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 16 日以交路(一)字第 1068600230 號函報立法院在案。
(五十七)	鑑於宜蘭縣山腳觀光道路已納入省道台2庚線，該延伸興建計畫道路起自頂埔（頭城），終至利澤工業區（五結鄉）與省道台2線相交止，全線長46.126公里。沿線行經頭城、礁溪、宜蘭、冬山等主要地方中心及次要地方中心，預計工程完工後，可加速宜蘭縣整體均衡發展，並將外來車流引導至西側各風景區，以紓解市區交通負荷。本案前經公路總局依宜蘭縣政府建議，將該計畫道路納編為省道台2庚線，業於94年2月16日奉行政院核示同意提升為省道在案。然該工程延宕許久，無助解決宜蘭地區日益龐大之車流，爰要求交通部督促公路總局訂定期程儘速完成，並於1個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以有效解決宜蘭民眾時常飽受塞車之苦。	本案書面報告交通部業於 106 年 3 月 15 日以交路(一)字第 1068600183 號函報立法院在案。
(五十八)	鑑於宜蘭地區二結聯絡道路延伸至三星鄉部分，為縣道196線拓寬1,085公尺及新闢路段1,800公尺，總長度為2,885公尺，闢建完成後可實質聯結五結鄉、羅東鎮及三星鄉等鄉鎮，有強化聯結宜蘭東西向區域及紓解南北向交通流量之重要功能。宜蘭近年觀光發展興盛，隨著國道5號完工通車，其便利性帶來外地大量車潮，壅塞嚴重已影響宜蘭人返鄉權益；該延伸工程一旦完工，將有助於消化宜蘭地區日益龐大之車流。爰要求交通部督促公路總局儘速協	本案書面報告交通部業於106年3月14日以交路(一)字第1068600137號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	調宜蘭縣政府共同啟動是項工程，並於1個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以解決宜蘭地區日益嚴重之塞車情形。	
(五十九)	鑑於國道5號側車道南北方向尚未全面貫通，無法有效分流致使國道5號在宜蘭地區常塞到爆，造成宜蘭人返鄉之困擾。國道5號側車道原規劃由宜4至宜30鄉道間約20公里長兩側橋下空間布設各2車道之側車道，提供地區性短程交通使用，一旦施工完成，除可避免短程交通利用高速公路上下而影響主線車流順暢，兼可提供蘭陽地區另一條南北向交通幹道，有效分擔台2、台9日益擁擠之交通。爰要求交通部督促公路總局訂定期程儘速完成國5側車道之貫通，並於1個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以維護宜蘭民眾返鄉之權益。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600224號函報立法院在案。
(六十)	對於台61線快速道路計畫，其終點原至曾文溪北側而未跨過曾文溪連接台南市區。經地方民意反映，公路總局亦開始進行曾文溪大橋之評估，惟此項作業行政程序過於冗長繁複，導致現今仍無實質動工，建請交通部公路總局加速作業，俾使本項工程得儘速開工，以嘉惠地方民眾及形成第3條縱向快速南北道路。	一、 交通部業於105年12月15日以交路(一)字第1058600722號函復。 二、 西濱快速公路曾文溪橋可行性研究105年9月30日已奉行政院核定，因路線行經國際級曾文溪河口濕地，依照行政程序需辦理環境影響差異分析及濕地影響說明，分別送環保署及內政部審議，本局未來將兩項作業同時併行，以縮短行政流程，並協調審議單位加速審查。 三、 綜合規劃及環差工作預算書交通部於106年3月31日核覆本局自行核處，本局於106年4月14日函復西部濱海公路南區臨時工程處同意所報預算，該處已完成發包並於106年9月30日簽約，刻正辦理綜合規劃及環差等作業。
(六十一)	台灣部分公路其環境、地質等條件原來即不適宜興建公路，但為部分民眾之對外聯絡，且往年秉持人定勝天心態，故施作不少此類型道路。但近年來氣候變遷異常，劇烈天氣型態日多，上述道路終年處於維修狀態，而虛擲經費在內。交通部公路總局應確實檢討部分道路修建之必要性，秉持與環境和諧、生態保育共處心態而對待修建、新建之公路建設。	一、 交通部業於105年12月23日以交路(一)字第1058600761號函復。 二、 本局於辦理省道之拓寬或新建之前，均先行辦理可行性評估，其內容包含：地質調查、生態景觀及文化資產調查分析、運量預測及分析、環境敏感區位調查及保護對策、用地取得難易分析、建設經費與期程、經濟成本效益評估等，路廊選擇上若行經環境敏感區，均優先考量迴避或以橋梁、隧道對環境衝擊較小之方式通過。另評估過程中，均分析計畫道路完成後，節省之旅行時間及距離、肇事降低、減少碳排放等效益，以評估是否

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

<table>
<tr><th colspan="2">決議、附帶決議及注意事項</th><th rowspan="2">辦理情形</th></tr>
<tr><th>項次</th><th>內容</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>符合經濟效益及工程是否具必要性。
三、 現階段本局所轄省道位於海拔1,500公尺以上高山地區公路，除災後復建工程及確保運輸服務之安全性與穩定性所辦理例行養護工作外，已無闢建或拓寬計畫。未來針對省道山區公路之工作重點，將著重於加強行車防災預警系統，確保運輸服務之安全性與穩定性，以提昇在劇烈氣候條件下之行車安全。同時在不破壞自然環境原則下，加強現有公路及防救災備援系統之安全性。</td></tr>
<tr><td>(六十二)</td><td>依據公路法第11條之規定「縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理」。為落實施政分工制度及地方自治之精神，且為避免地方政府因不悉相關法規而怠慢地方建設、又為避免有心人士惡意扭曲事實、操弄媒體、誤導國人，爰要求交通部公路總局彙整中央挹注地方之所有道路養護經費、財源清單，並行文各地方政府，以避免造成道路安全之疑慮，影響國人行的權益。</td><td>本局於105年12月14日以路養管字第1050159955號函請各縣市政府「針對中央挹注地方一般性補助款依分配額度，以指定項目專款用於地方道路養護，專款專用，不得移作他用，以避免造成道路安全疑慮，影響國人行的權益」。</td></tr>
<tr><td>(六十三)</td><td>交通部統計指出：截至104年12月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前3名，花蓮縣、嘉義市為最低，均為3.7%。各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占24.2%次之，兩者占所有運具71.7%，顯示國內大眾運輸系統使用率偏低。審計部104年度審核報告指出：「交通部推動綠運輸政策執行結果，節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升……公路總局允應賡續加強辦理……」機車不斷增加已形成嚴重空氣、噪音污染問題。因此，請交通部、公路總局等相關單位於3個月內向立法院交通委員會提出獎勵搭乘大眾運輸、並適度抑制機車成長措施書面報告。
附表：我國歷年機動車輛統計表 單位：輛
<table>
<tr><th>年度</th><th>總計</th><th>汽車</th><th>小客車</th><th>機車</th><th>每百人汽車數</th><th>每百人機動車輛數</th></tr>
<tr><td>90</td><td>17,465,037</td><td>5,731,835</td><td>4,825,581</td><td>11,733,202</td><td>25.6</td><td>77.9</td></tr>
<tr><td>95</td><td>20,307,197</td><td>6,750,169</td><td>5,698,324</td><td>13,557,028</td><td>29.5</td><td>88.8</td></tr>
<tr><td>101</td><td>22,346,398</td><td>7,206,770</td><td>6,091,324</td><td>15,139,628</td><td>30.9</td><td>95.8</td></tr>
<tr><td>102</td><td>21,562,645</td><td>7,367,522</td><td>6,236,879</td><td>14,195,123</td><td>32.0</td><td>92.0</td></tr>
<tr><td>103</td><td>21,290,313</td><td>7,554,319</td><td>6,405,778</td><td>13,735,994</td><td>32.2</td><td>90.9</td></tr>
</table></td><td>本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600182號函報立法院在案。</td></tr>
</table>

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

<table>
<tr><th colspan="2">決議、附帶決議及注意事項</th><th>辦理情形</th></tr>
<tr><th>項次</th><th>內容</th><th></th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td>104</td><td>21,400,863</td><td>7,739,144</td><td>6,573,746</td><td>13,661,719</td><td>32.9</td><td>91.1</td></tr>
<tr><td>105</td><td>21,453,054</td><td>7,800,339</td><td>6,626,952</td><td>13,652,715</td><td>33.2</td><td>91.2</td></tr>
</table>
※註：1.資料來源，交通部統計查詢網。105年度係截至8月底實際數。
2.汽車包括：大客車、大貨車、小客車、小貨車及特種車。</td><td></td></tr>
<tr><td>(六十四)</td><td>我國機車肇事率，9年來竟然成長將近1倍，2007至2015年，每萬輛機車肇事率，件數由79.95成長至143.08，成長率79%，受傷人數由105.77成長至192.11，成長率82%，此外道路隱形炸彈越來越多導致交通意外事故頻傳，包括閃避道路坑疤、閃避路邊違停、閃避滑手機的路人等，顯見政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，建請交通部公路總局積極改善道路品質、標誌，以減少交通事故發生率。</td><td>一、 道路交通安全維護為一持續性工作，須透過多元方式及管道來加強國人的道路交通安全觀念，本局除配合交通部訂定之第12期（105年～107年）院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」計畫，並將「速度管理、路口停讓、機車安全及鼓勵汽機車白天開大燈」等列為本年度重點，分別從交通工程設施、教育宣導、執法等項目，針對「減速」、「停讓」增加相關管制作為，以落實目標管理，解決人、車、路（環境）構成之道路交通問題。
二、 為積極改善道路品質，自96年6月起即持續推動「路平專案」辦理人手孔蓋地下化，針對路面整修或加封工程，要求管線單位配合路面銑刨前，將人手孔蓋一律降低至路面下20公分為原則，銑刨加鋪完成路段之平整度及舒適度均明顯提升，對於人手孔蓋具救災或特殊需求無法下地者，則俟路面完工後再辦理提升與新鋪路面齊平，執行成效良好。
三、 未來將持續透過多元方式及管道來加強宣導國人的道路交通安全觀念，並積極辦理「路平專案」提升道路品質，同時配合運輸研究所主辦之各期「臺灣地區易肇事路段改善計畫」，就轄管公路易肇事路段辦理標誌檢核及改善，減少交通事故發生率。</td></tr>
<tr><td>(六十五)</td><td>有鑑於公路總局106年度於「公路及監理業務管理」項下編列57億7,751萬4千元，其中37億元係辦理「公路公共運輸多元推升計畫」等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長，至105年8月底止，小客車達657萬3,746輛，每百人汽車持有數及機動車分別為33.2輛及91.2輛，均呈上升趨勢，造成都市地區嚴重之</td><td>本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600188號函報立法院在案。</td></tr>
</table>

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	空氣污染。另據交通部統計指出，截至104年12月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，而臺灣地區以花蓮縣及嘉義市為最低，均為3.7%。綜觀各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以私人運具中之「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占24.2%次之。2者占所有運具之71.7%。顯示國內大眾運輸系統使用率偏低，多數縣市之大眾運輸系統並不發達，無法有效發揮替代私人運具之政策功能。特要求交通部允應正視汽機車數量龐大現況，並結合大眾運輸發展政策，紓緩汽機車持有數量成長，俾減少及分散汽機車使用需求，以降低污染排放、提高資源運用效益，提出有效解決對策，於2個月內向立法院交通委員會提出書面說明。	
(六十六)	有鑑於公路總局105年3月間誤寄發101年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達29.1萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成本703.5萬元，該局之作業疏失致生公帑無謂浪費外，亦影響政府執法形象，監察院並於105年9月提出糾正。惟截至105年8月18日止，尚有1.3萬件退費案件（金額728萬元）尚未完成退費作業。特要求交通部允應積極辦理，於1個月內向立法院交通委員會提出書面說明。	本案書面報告交通部業於106年3月20日以交路(一)字第1068600203號函報立法院在案。
(六十七)	有鑑於大型車職業駕駛在拿到職業駕照後，必須進行初訓並且每3年進行回訓，然而現行駕訓班1班最少50人，在「車輛性能保養與運輸業大型車駕駛自主檢查與緊急應變」等術科訓練科目，如班上人數太多，只能以看錄影帶的方式進行，沒有辦法進行實際訓練，很難達到回訓之功效，爰要求交通部公路總局，應於3個月內就目前營業大客車駕駛回訓機制提出檢討報告。	本案書面報告交通部業於106年4月12日以交路(一)字第1068600341號函報立法院在案。
(六十八)	有鑑於交通部宣布106年5月起針對汽車駕駛執照考試，將全面強制加考實際道路駕駛。惟相關配套措施如路考路段未設置告示、路考教練未實施全國統一性訓練及考照期間之行車事故之責任歸屬與理賠事宜未有明確規範，爰要求交通部公路總局於106年4月前若未將相關配套措施辦理完畢，應暫緩實施強制實際道路考照之制度，以避免產生更多交	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600193號函報立法院在案。

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	通事故，反而失去原先保護用路人及民眾之美意，請交通部公路總局於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告。	
(六十九)	鑑於我國預計民國114年將邁入超高齡社會，營造高齡友善環境至為重要，政府有責及早規劃。而交通部為提供高齡者及行動不便者更多元、無障礙之運輸服務，訂有補助無障礙計程車作業要點，惟推動情形未如預期，無法營造行動不便者便利之運輸環境，公路總局在推動便捷的公共運輸部分，尚有很大改善空間。為免我國即將面對人口老化結構改變之事實，屆時無法提供足夠無障礙之運輸服務，爰要求交通部應就規劃面再作檢討，並於2個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。	本案書面報告交通部業於106年3月31日以交路(一)字第1068600285號函報立法院在案。
(七十)	目前對於60歲以上職業駕駛換發駕照之體檢，因其有視野及夜視項目，該項儀器昂貴，平常所用機會不多，導致大部分醫院不願購置，而形成符合規定體檢醫院相當稀少，造成民眾不便。建請交通部公路總局檢討現行法規，及協調醫療院所配合辦理。	一、 職業駕駛人行駛於道路上的時間遠高於普通駕駛人，必需具備高度的注意力以隨時注意路況及應付突發狀況，但身體老化會使感覺、認知及運動功能下降。為維護道路交通安全，職業駕駛人之體檢強度應隨年齡增長提高，爰道路交通安全規則第64條之1規定，年滿60歲職業駕駛人，應每年至中央衛生主管機關評鑑合格醫院作體檢，檢查內容包含體格檢查(視力、辨色力、聽力…)、體能測驗(視野及夜視能力)、血壓、胸部大片X光及心電圖檢查等。 二、 99年6月為駕駛人體檢之夜視無夜盲症檢查徵詢中華民國眼科醫學會意見，復接受該項檢測有不能適應之駕駛人，可能不符合安全駕駛的基本條件，建議應作進一步檢查。另105年5月交通部駕駛醫學諮詢會第9次委員會議時，反映工會對體能測驗必要性疑義，經委員說明視野夜視隨年齡增長退化明顯，該項測驗具有必要性，應予維持。 三、 為年滿60歲以上駕駛人辦理體檢之便利，交通部於99年6月請衛生署協助，對於部分地區（如雲林縣）多數中央評鑑合格醫院無視野及夜視檢測設備之情形，促請該等未有該設備之中央評鑑合格醫院添購相關設備，俾利駕駛人體格檢查作業之便利完整。另獲衛福部同意，交通部於100年3月30日交路字第1000025315號函示，若未設有視野及夜視檢測設備之中央評鑑合格醫院之醫師同意，得由

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
		公立醫院或公路監理機關指定之體檢代辦所辦理視野及夜視檢測結果納入綜合判斷。 四、 目前可辦理60歲以上職業駕駛人體格體能測驗(視野及夜視能力)之醫院計有93家，後續本局將轉知監理單位，持續加強協調轄內中央評鑑合格醫院與公立醫院或公路監理機關指定之體檢代辦所配合辦理。
(七十一)	行動餐車創業門檻低，人事成本少、專業技術低，是許多青年微創業的選擇，行動餐車不僅可融合當地特色，也可配合流行文創打造「餐車文化」。然而，目前餐車檢驗標準不一，僅由監理單位、人員自由心證，令業者無所適從，爰要求交通部在限速條件下，應配合行動餐車需求，訂出車輛規格、安全標準、規劃可營業區域或觀光景點，讓行動餐車可以在規範下合法安心營業。	一、 有關車輛設備規格之變更係攸關行車安全，本局為維護民眾生命財產安全，經參考日本及新加坡等國相關改裝規定，並配合國內交通特性與實務需求，於道路交通安全規則第23條、第23條之1及附件15明定車輛設備規格得變更、不得變更項目及其變更要件與基準，並規定需符合車輛專業審驗機構審驗合格及原車製造廠、車體打造廠、合法汽車修理業者等出具改（加）裝證明，分訂有不同的改裝管理強度之規範。 二、 本局為因應廂式平頭小貨車變更（俗稱行動餐車）之實務需求，於103年2月13日邀集立法院關切本議題之委員及台灣行動創業發展協會、台灣區車輛工業同業公會、台灣車體工業同業公會、台灣區汽車修理工業同業公會、裕隆日產、福特六和等原廠代表開會並辦理實車會勘，獲致車身結構屬A柱、B柱、C柱、D柱、底盤及車頂結構樑部分不得變更改裝並在不改變原廠規格及切除樑柱結構等安全前提下，並於103年9月30日修訂前開規則附件15之車頭附加飾板及車側鈑金件變更檢驗規定。 三、 考量該等車輛行車安全，涉及車身規格變更，仍須依前開規定辦理。
(七十二)	交通部及所屬機關為考評及查核所屬之工程，常委外聘請外界之專家或學者來執行，這些專家或學者握有監督考評之權力，依利益迴避原則，應不宜受邀至考評單位以講習之名，領取高額演講費。爰要求交通部制定利益迴避原則。	交通部業已訂定「交通部暨所屬辦理施工查核查核委員利益迴避規範」，並於105年12月20日以交重字第10550166231號函知所屬機關遵照辦理。
(七十三)	交通部公路總局各養護工程處負責之工程計畫，常受上級機關與其他事業目的機關來考評、查核、稽查，輔導、視查與演習等，所需之各類文書簡報或餐飲費用，均由承商負擔，然契約中卻無相關明細及費用，形成額外負擔。爰要求交通部檢討應於投	本案書面報告交通部業於106年3月13日以交路(一)字第1068600150號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	標書與契約載明各項檢查、稽查、考評、輔導及演練等承商負擔之義務及成本，以利承商估算合理標價，請於1個月內提出檢討改進方案。	
(七十四)	國內殯儀館運靈車目前合法領牌數，大型車145輛、小型車72輛，合計217輛。其中彰化縣最多有72輛，連江縣、嘉義縣則掛零。據業者估計目前使用之殯儀館運靈車約有八成不合法。雖然，業者可自國外進口合法之殯儀館運靈車，然而在成本考量下，國內業者皆由車廠自行組裝打造而成，既然國內車廠有改裝技術且國內有其需要，爰要求交通部在限速條件下，研擬配合修正檢測相關規定，讓改裝車得以通過驗車測試，取得合法之牌照。	一、 有關車輛設備規格之變更係攸關行車安全，交通部為維護民眾生命財產安全，經參考日本及新加坡等國相關改裝規定，並配合國內交通特性與實務需求，於道路交通安全規則第23條、第23條之1及附件15明定車輛設備規格得變更、不得變更項目及其變更要件與基準，並規定需符合車輛專業審驗機構審驗合格及原車製造廠、車體打造廠、合法汽車修理業者等出具改（加）裝證明，分訂有不同的改裝管理強度之規範。 二、 關於殯葬業者運送大體所需之運靈車，交通部現已有核發該車種之車輛型式安全審驗合格證明，業者購置經審驗合格之廠牌車型，均可依規定申領牌照；另其他車輛如有載運靈柩之空間及設備，業者亦得依前開規則規定申請變更為運靈車使用。惟該款車輛係在不改變原廠規格及不切斷樑柱結構等安全前提下允許得依前開規定辦理相關設備之申請變更作業。
(七十五)	台灣公路網建設密布，長年對於台灣原生珍貴野生動物造成影響日益嚴重，如南部墾丁陸蟹產卵期間必須從陸上棲息地跨越省道至海中產卵，高路殺率讓台灣本土陸蟹族群快速減少。又如台灣僅存本土貓科動物石虎，目前族群數量約五百隻左右，瀕臨滅絕，卻時常可見石虎路殺個案。顯見公路總局缺乏永續發展觀念，為對於因公路總局道路開發造成的生態破壞並未擬定因應對策，爰要求交通部公路總局於3個月內邀集生態、環境學者、保育主管機關，盤點目前台灣因公路開發而受威脅之生態項目，並於半年之內制定生態維護、或減緩衝擊等相關因應對策。	本局已就公路開發而受威脅之生態項目，邀集生態、環境學者、保育主管機關研商，並制定生態補償、或減緩衝擊等相關因應對策，並將相關內容製作專案書面報告，交通部於106年4月20日以交路(一)字第1068600385號函送立法院交通委員會。
新增 (一六一)	依據交通部104年遊覽車以經營「由機關、學校或其他團體包作交通車」、「由旅行社以外團體或個人包租旅遊」及「由旅行社承租辦理旅遊」者最多，各占6成1，其中「由旅行社承租辦理旅遊」者之比例逐年提高。若單就經營型態為「由旅行社承租辦理旅遊」之辦理團體性質觀察，以辦理2種以上旅遊客源之比例40.7%最高，專營「國旅團」旅遊者	本案經本局於106年6月1日召開「研商由發展觀光面向提供遊覽車客運業相關補助之可行性會議」，並將會議紀錄函送與會單位；交通部觀光局於106年7月13日函覆對於遊覽車業者反映事項，該局已有相關措施，請本局協助轉知，本局已函轉遊覽車客運全聯會。 有關該案辦理情形業於106年8月15日交路 (一)字

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	36.6%次之，專營「陸客團」旅遊者19.3%，專營「陸客以外之來臺觀光團」旅遊者僅占3.4%。從以上數據顯示，遊覽車之旅遊客源以國人居多，但是專營經營陸客團之遊覽車業者仍有35%以上。據觀光局統計105年1月到10月，居住大陸地區之旅客計3,088,390人次，占來臺旅客總數35.25%， 較上年同期減少11.74%，其中外籍旅客計31,405人次，較上年同期減少2.95%，華僑旅客計3,056,985人次，較上年同期減少11.83%。單105年10月，居住大陸地區之旅客僅215,390人次，較上年同月減少44.3%，嚴重影響臺灣35%專營陸客團之遊覽車業者生計，行政院雖祭出國旅卡一半費用必須用在團體旅遊上，但面對減少幅度極大的陸客團，仍是杯水車薪，為挽救臺灣遊覽車事業，爰要求公路總局於三個月內會商觀光局研議補助臺灣遊覽車業者相關事宜，送立法院交通委員會。	第1068600669號函送辦理情形報告表予立法院在案。
新增 (一六五)	為加強區域交通網絡發展，健全地方公路系統，建請交通部公路總局務必檢討針對中央補助地方（特別是離島或偏鄉地區）道路工程建設款的配置，款項必須「專款專用」，不得挪移至他處使用，以確保款項能有效貫徹相對應的建設計畫。	本局業於105年12月14日以路養管字第1050159955號函請各縣市政府「針對中央挹注地方一般性補助款依分配額度，以指定項目專款用於地方道路養護，專款專用，不得移作他用，以避免造成道路安全疑慮，影響國人行的權益」。
新增 (一六六)	交通部公路總局106年度預算第1目「一般行政」下編列業務費5,004萬7,000元，公路總局推動明年強制「道路考照」上路，惟新手考生駕駛於道路本就不穩定，105年3月試辦以來，零星意外不斷，若未來遭遇重大事故如何進行責任歸屬、賠償事宜如何進行？公路總局完全沒有配套措施，卻蠻橫強制全面實施，造成駕訓業者、甚至用路人緊張，難道真的要到錯誤、遺憾造成了才要亡羊補牢？爰相關業務費用凍結3,000萬元，待公路總局儘速於實施前與業者協調完善配套，向立法院交通委員會提出相關書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600194號函報立法院在案。
新增 (一六七)	全台行動餐車（胖卡）數量達上萬輛，但礙於現行法令規定車身「底盤、車身樑柱結構及車頂結構樑部分不得變更」以及車頭燈申請改裝「須汽車車廠出具改裝證明文件」，嚴格之限制與要求使許多餐車未通過檢驗關卡，導致交通管理上的漏洞，顯見相關規定必須檢討，政府應在不違反交通安全之前提下，順應時代潮流，適度調整，針對改裝車設立管理專章，依據不同需求的車輛做不同的安全規範，甚至做不同的稅收管理，以促進觀光、經濟發展	一、 有關車輛設備規格之變更係攸關行車安全，交通部為維護民眾生命財產安全，經參考日本及新加坡等國相關改裝規定，並配合國內交通特性與實務需求，於道路交通安全規則第23條、第23條之1及附件15明定車輛設備規格得變更、不得變更項目及其變更要件與基準，並規定需符合車輛專業審驗機構審驗合格及原車製造廠、車體打造廠、合法汽車修理業者等出具改（加）裝證明，分訂有不同

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	，兼顧商業多元經營之需求與用路人安全。爰此，請公路總局持續與相關業者檢討修正現行法規，以符業者實際需求。	的改裝管理強度之規範。 二、 為因應廂式平頭小貨車變更（俗稱行動餐車）之實務需求，交通部於103年2月13日邀集立法院關切本議題之委員及台灣行動創業發展協會、台灣區車輛工業同業公會、台灣車體工業同業公會、台灣區汽車修理工業同業公會、裕隆日產、福特六和等原廠代表開會並辦理實車會勘，獲致車身結構屬A柱、B柱、C柱、D柱、底盤及車頂結構樑部分不得變更改裝並在不改變原廠規格及切除樑柱結構等安全前提下，並於103年9月30日修訂前開規則附件15之車頭附加飾板及車側鈑金件變更檢驗規定。 三、 考量該等車輛行車安全，涉及車身規格變更，仍須依前開規定辦理。
新增 (一六八)	交通部公路總局於公路及監理業務管理下「01監理業務」編列13億5,388萬元，查審計部104年決算報告指陳，公路總局辦理違規業務、車輛牌照運輸管機制執行成效，值得檢討改善，如民國101年間發生交通違規案件計275萬餘件，截至民國104年底，違規已逾3年而未裁決者尚有194件，該等案件未依行政罰法第27條規定，違反行政法上義務之行為終了時起算3年內辦理裁決而喪失裁處權。而民國102年至104年6月底發生之交通違規案件計799萬餘件，已逾應到案期限之3個月，而尚未裁決者計有3,917件，應罰金額計1,086餘萬元。公路總局各監理機關於民國100年至104年度已裁決之交通違規案件，截至民國105年4月8日止，尚未逾行政執行5年期限且未移送之件數，計有25萬餘件、金額達8億8,785萬餘元。公路總局宜加強管控，俾免案件因逾時效無法裁決或移送，而失其裁罰之效，爰此凍結3,000萬元，提書面報告後始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600196號函報立法院在案。
新增 (一六九)	交通部公路總局於公路及監理業務管理下「01監理業務」編列通訊費3億7,945萬6千元，其中用以監理所、站寄發各項通知郵資、電話費、道安講習郵資及移送強制執行案件郵資等費用1億7,000萬元，公路總局105年3月間誤寄發101年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達29.1萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600199號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	本703.5萬元，此作業疏失致生公帑無謂浪費，監察院也於105年9月提出糾正。惟截至105年8月中止，尚有1.3萬件退費案件，尚未完成作業，公路總局應積極辦理。爰此凍結2,000萬元，俟公路總局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。	
新增(一七一)	多元推升計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99-101年度）」及「公路公共運輸推升計畫（102-105年度）」（以下分別簡稱發展計畫及推升計畫）賡續推動之公路公共運輸政策，多元推升計畫包括維持前期行動方案，例如：營運虧損補貼、鼓勵使用無障礙車輛、推動車輛汰舊換新、轉運站建置、實施公路客運電子票證價差補貼等）及前期行動方案內容擴充，未來預計辦理各項專案，例如公車進校園、需求反應式公共運輸（DRTS）等，將視試辦成效來調整作業方式並持續辦理，以改善大眾運輸環境及服務品質，提供民眾更為安全、便利及人性化之公共運輸服務；且多元推升計畫之總經費150億元，截至105年8月31日未經行政院核定，該計畫應屬預算法第34條所稱重大施政計畫，在計畫未經行政院核定前即逕編列預算，與預算法規定不符，顯欠妥適，爰凍結該項預算10%，俟提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600163號函報立法院在案。
新增(一七二)	交通部公路總局及所屬單位預算第二目「公路及監理業務管理：06公路公共運輸多元推升計畫」項下編列業務費6,440萬元。經查，該計畫係106年度新增4年期計畫（106-109年度），為延續「公路公共運輸發展計畫（99-101年度）」及「公路公共運輸推升計畫（102-105年度）」賡續推動之公路公共運輸政策。根據預算中心研究報告，多元推升計畫截至105年8月31日未經行政院核定，有違預算法規。另外，本計畫之前期計畫執行中出現諸多因為受補助地方政府政策改變而致補助款未能有效運用之情事，顯然相關計畫事前補助審理機制、與受補助之地方政府協調機制，以及補助後監督控管機制有改善之必要。爰此，針對「公路公共運輸多元推升計畫」其中業務費，原列6,440萬元，凍結500萬元，俟交通部公路總局向交通委員會提出書面報告後始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600162號函報立法院在案。
新增(一七三)	交通部公路總局過往曾推動「公路公共運輸發展計畫（99-101年）」及「公路公共運輸提昇計畫（102-105年）」，為持續推動落實公共運輸政策及提升公共運	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600191號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	輸服務品質，以協助運輸部門節能減碳，推升我國公共運輸發展，故於106-109年度推動公路公共運輸多元推升計畫，並於106年度編列37億元，其中業務費6,440萬元。據審計部報告中指出，104年度中地方縣市政府公共運輸市占率僅占16%，綠運輸市占率為27.1%，為近四年最低，可見「公路公共運輸發展計畫（99-101年）」及「公路公共運輸提昇計畫（102-105年）」對於提升綠運輸之成效不如預期，本計畫既係建立在原計畫之基礎上繼續發展，可見提升綠運輸之成效亦難有進展，故凍結本計畫之業務費600萬元，待公路總局提出更具效益之改善方案及作出書面評估送交通委員會後始得動支。	
新增(一七四)	交通部公路總局106年度預算案，「公路新建及養護計畫」共編列41,963,193千元，以辦理多項公路建設，其中包括多項橋梁建設，除橋梁新建、改建及重建工程外，以及為提高橋梁安全，配合河川改建工程及老舊橋基保固工程等相關計畫預算7.49億元。臺灣歷年因極端氣候、地震等天然因素，對於我國橋梁建設之損害，主要集中於公路橋梁，近10年來颱風對我國橋梁建設損毀情形嚴重，截至105年4月底止，累計整體修復及搶救經費達14,567,631千元，後續搶修及修復工作仍正持續進行中。我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅。近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅。爰凍結20%，待交通部公路總局提出「橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制」書面報告，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600210號函報立法院在案。
新增(一七五)	由於我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅，近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害，爰凍結該項預算10%，俟交通部公路總局提出檢討、	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600205號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	改善書面報告後，始得動支。	
新增 (一七六)	交通部公路總局於公路新建及養護計畫「01公路系統新建及改善計畫」下5省道改善計畫編列62億1,000萬元，其中包含綜合規劃設計、計畫內道路設施改善、橋梁耐震補強、修建等工程費57億9,800萬元。惟歷年因天然因素，橋梁發生重大損毀事件眾多，根據立法院預算中心報告統計民國95-105年度中央政府管理橋梁重大損毀達64座，修復及搶修金額達145億6,763萬1千元。近10年來天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，並以颱風造成之損失最為龐巨，橋梁設計及建造宜針對我國之天然災害所造成毀損情形加強防範，政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制。爰此，凍結2億元，俟公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600208號函報立法院在案。
新增 (一七七)	交通部公路總局為辦理省道山區公路防避災設施改善、省道橋梁耐震補強、省道公路設施改善及拓寬工程之綜合規劃等事，於106年度編列62億1千萬元預算，其中工程費為57億9,800萬元。惟查民國100年至104年間公路總局所轄之橋梁，每年因災害所受之損失約1億5千萬元，而橋梁檢測作業管理方式各地不一，或委外、自辦或混合檢測，致使並無完善之統一作業程序，又部分養工處之檢查車輛已逾使用年限，不利落實橋梁檢測維護，故凍結本計畫之工程費1億元，待公路總局提出完善之檢測及落實方案書面報告送立法院交通委員會後始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600164號函報立法院在案。
新增 (一七八)	106年度公路總局預算工作計畫「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」省道配合重要河川環境營造計畫（104-109年）106年續編250,428千元；然針對原住民族地區之道路、橋樑等新建、養護改善工程卻遲遲未有具體改善措施，致使族民們之人車安全堪虞。背負族民之期待而長期關注原鄉地區之各項交通建設，然因中央主管機關及地方政府之漠視而使地方交通工程未盡完善，以致族人通行不便或不時傳出傷亡情事。爰上述經費預算凍結十分之一。俟向立法院說明執行成效並提出檢討報告後始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600138號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項 項次	內容	辦理情形
新增 (一七九)	交通部公路總局106年度預算案，「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫60,000千元，以辦理省道公路自行車友環境改善工程。近年來，國民運動休閒風氣及習慣日漸養成，因各縣市鄉鎮地區地形地貌不同，行政院期望經由建構全國自行車道，以滿足民眾休閒、遊憩、運動等整體且多樣之需求。民眾騎乘自行車主要的活動型態以從事「休閒、運動、旅行」比例最高，而提升民眾使用自行車之意願調查結果，以「提供安全的自行車騎乘地區」為最重要，因此自行車道使用環境之建置應以系統性之思維完整規劃，以建立完整之自行車使用環境。爰凍結20%，待交通部公路總局提出「交通部自行車路網建置改善計畫」書面報告，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路自(一)字第1068600235號函報立法院在案。
新增 (一八０)	106年度公路總局於「公路新建及養護計畫—02公路養護計畫」項下，編列18,000千元辦理公路規劃工作。惟查公路建設可能遭遇文化遺址，過去無論係漢本遺址、店子窩遺址或賓茂III遺址，都只能透過搶救挖掘方式，讓遺址被迫出土受到破壞，文化資產無法獲得有效保存。爰凍結預算20%，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600229號函報立法院在案。
新增 (一八一)	鑑於東西向快速公路台64線通車後，亦增添蘆洲對外交通便利性。惟近年來新北市蘆洲區人口迅速成長，已於2015年突破20萬大關，成為新北市新興大都會區。於交通尖峰時段，台64線蘆洲端—永安大橋進入蘆洲等路口卻非常壅塞，通行橋面成為停車場，顯然無法負荷目前交通流量。蘆洲亟需政府推動軟硬體建設，完善當地生活機能，要求交通部公路總局協助請新北市政府就台64線蘆洲端新增匝道出口案，優先辦理可行性研究，紓解當地交通問題。	一、 經查「108線二重疏洪道橋新建工程」係由本局施工，後命名為「永安大橋」，現為新北市政府轄管道路，非屬台64線之主線或匝道範圍，合先陳明。 二、 次查自105年度起新北市每年分配之汽燃費達20多億元（106年度為24.62億元）。有關建議利用永安大橋預留之匝道缺口增設匝道銜接永安南路，以紓解永安大橋及現有匝道壅塞情形案，建議新北市政府可視需求列入年度「汽車燃料使用費分配經費使用計畫（汽燃費使用計畫）」提報審查，本局將協助審查。
新增 (一八二)	查近年來，隨著全球暖化的影響，引發極端氣候出現頻率增加，造成風災、水害不斷。我國每年平均都會遭遇到數個颱風侵襲，常造成國內許多橋樑、道路設施受到嚴重損傷，甚至發生公共危險事件。過去，道路、橋樑等公共建設雖花費不貲，但後續的監測、維護等卻常常做不到位，以致偶有發生斷橋、斷路造成人員傷亡的事件。其實，隨著資通訊	本局以公路橋梁流域管理觀念，透過中央氣象局之定量降水估計雷達觀測與實體雨量站量測值，進行比對及誤差修正，藉此完成網格化降雨分佈，進而計算整體流域之平均降雨量，並依據水保局之集水區劃分範圍計算集水區平均降雨量，並比對各集水區及整體流域之水情變化，據以律定各集水區降雨門檻值，可使觀測指標更加精確。本局防災中心已

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	科技的進步，利用物聯網的技術，應可大大降低對於道路及橋樑的監測成本並提高效率。因此，為保障民眾行駛道路及橋樑的安全，爰要求交通部，應針對全國較危險的道路及橋樑，建立即時監控機制，並將相關資訊用開放資料（open data）的方式，提供出來，以利民眾使用。	於106年5月11日更新一級監控橋梁彙整表，並已公布於本局全球資訊網之防災特報專區內，提供民眾使用。
新增 (一八三)	公路總局公路養護計畫辦理針對省道重點養護與一般養護等業務，雖然公路總局針對全國省道有逐步、逐段納入年度預定養護或修復計畫，但是用路人使用各段省道頻率不一，部份經常被使用之省道產生路面坑坑巴巴，導致民怨之外更有用路危險之虞。爰此，要求公路總局公佈全國省道養護情形；另外，除了公路總局排定之年度養護與修護計畫外，應該針對用路人使用頻率高之省道路段定期現地檢視、並建立彈性修護之機制，以應急修護局部路段。	一、 本局辦理全國省道養護情形，於行政院公共工程委員會網站「工程管理資訊系統」-「公共工程標案資訊」，以及國家發展委員會網站「績效管考」項下均有公布計畫內容、執行項目及辦理情形。 二、 本局依據交通部頒「公路養護規範」制訂「公路養護手冊」，並按公路等級訂定巡查頻率，辦理各項設施日、夜間定期巡查及特別巡查。另針對用路人使用頻率高之省道路段，養護人員亦可增加巡查頻率。又為因應各路段修護需求，本局已建立彈性修護之機制，除排定之年度養護計畫於必要時可滾動檢討調整修正外，並訂有養護開口契約，可視需求指派修復急要路段。
新增 (一八四)	依交通部105年4月出具之民眾日常使用運具調查顯示，各縣市外出民眾使用所有公、私運具，皆以機車占比率最高，我國機車持有率世界名列前茅，造成嚴重之空氣污染問題，建請交通部應正視機車數量龐大現況，提出有效解決對策，並結合大眾運輸發展政策，紓緩汽機車持有數量成長，俾減少及分散汽機車使用需求，以降低污染排放。1.公路總局106年度於「公路及監理業務管理」項下編列57億7,751萬4千元，其中37億元係辦理公路公共運輸多元推升計畫等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長。2.我國機車持有率屬世界名列前茅，造成都市地區嚴重之空氣污染。另據交通部統計指出，截至104年12月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，而臺灣地區以花蓮縣及嘉義市為最低，均為3.7%。綜合觀察各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以私人運具中之「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占24.2%次之。2者占所有運具之71.7%。顯示國內大眾運輸	一、 為協助各地區發展公共運輸，提升公共運輸使用率，本局自99年起已陸續推動「公路公共運輸發展計畫(99-101年)」及「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」，透過中央與地方政府攜手合作，投入資源改善整體公路公共運輸營運環境及服務，使得公路公共運輸載客量由98年10.3億人次成長至104年12.2億人次、公共運輸市占率由13.4%提升至16%、公共運輸服務滿意度由88.3%增加為91.4%及碳排減量值約減少19萬公噸(約為513座大安森林公園年吸附碳量)，顯示推動公共運輸已獲致初步成效，除了有效減少汽機車的使用外亦降低其對於環境之汙染排放。 二、 近年來汽機車數量攀升與國際油價持續低檔及私人運具使用成本偏低有關，另地方政府對於私人運具管制措施強度不足，亦為造成私人汽機車數量及使用居高不下主因之一；其次受限於大眾運輸工具無法提供民眾立即性服務，在機動性與便利性方面不若私人運具，故如要減少私人汽機車使用需求除須提升公共運輸競爭力外，亦須仰賴地方政府加

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	系統使用率偏低，多數縣市之大眾運輸系統並不發達，無法有效發揮替代私人運具之政策功能。3.依監察院99年度「因應低碳生活趨勢，政府相關作為與措施之探討專案調查研究」報告之資料略以：「……七、行政院宜重視國內機車數量龐大現況，加強排氣檢驗及汰換機制，並持續推廣電動汽、機車等綠色交通工具，加強建構綠色交通網路，以減少溫室氣體排放及改善環境品質。……提出糾正；……。」，審計部104年度審核報告指出「交通部推動綠運輸政策執行結果，節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升。」我國自103年度起機車數量逐年下降，仍有改善空間，公路總局應賡續加強辦理。	強私人運具管理措施，如實施機車退出騎樓或擴大停車收費等，透過公共運輸發展之拉力及私人運具管理之推力雙管齊下，方可有效吸引民眾由私人運具轉移使用公共運輸，降低汽機車數量及促進節能減碳。 三、為持續提昇公共運輸使用率，本局於105年已陸續推動相關專案計畫，包括推動30所大專院校公車進校園，以減少學生騎乘機車，選定10縣偏鄉推動需求反應式運輸服務(DRTS)，以滿足偏鄉弱勢族群基本民行，於連續假期實施國道客運票價優惠措施，以鼓勵民眾搭乘公共運輸旅遊返鄉，以及辦理花東地區鐵公路電子票證轉乘優惠及「台灣好行」學生電子票證優惠措施，以提升民眾搭乘公共運輸意願；此外，另補助地方政府辦理包括公車營運虧損補貼、車輛汰舊換新、新闢路線供給服務、完善候車設施及績效衡量獎勵計畫等，以協助各縣市改善公共運輸營運環境及維持公共運輸服務品質，減少汽機車使用需求。 四、有鑑於推動公共運輸及促進節能減碳已成為世界先進國家發展趨勢與潮流，爰交通部已報行政院核定推動本期「公路公共運輸多元推升計畫(106~109年)」，預計4年投入150億元，規劃多元服務供給、多元需求整合、多元資訊整合、多元方案加值、多元資源整合、多元協作及多元行銷等7大策略，以持續提升公共運輸競爭力、強化偏鄉公共運輸服務、善用科技加強公共運輸營運管理及增進公車營運效能等作為未來施政重點，除將提供更符合民眾需求的公共運輸服務外，另將透過多元合作模式及優惠行銷方案吸引民眾搭乘公共運輸，減少私人汽機車使用，達到節能減碳之目標。
新增 (一八五)	公路總局歷年推動多項公路公共運輸政策，以期達成提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力之目標；新興計畫為重要施政計畫未經行政院核定即編預算，顯欠妥適；另以前年度補助BRT車輛因政策變更遭閒置已逾1年，未能積極活化運用，虛耗公帑，損及政府資金運用效能，要求應加強監督控管機制。1.公路總局及所屬（以下簡稱公路總局	一、考量公運計畫部分常態性措施例如偏遠服務路線虧損補貼攸關民眾乘車權益，為免作業時程不及影響民眾，爰依計畫內容先行編列37億元，本計畫已於105年9月12日奉行政院核定。 二、有關補助BRT車輛閒置情形，本局於105年4月起多次函臺中市政府，申明該18輛受補助

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	）106年度於「公路及監理業務管理」項下，編列「公路公共運輸多元推升計畫（106-109年）」（以下簡稱多元推升計畫）第1年經費37億元。2.多元推升計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99-101年度）」及「公路公共運輸推昇計畫（102-105年度）」（以下分別簡稱發展計畫及推昇計畫）賡續推動之公路公共運輸政策，多元推升計畫包括維持前期行動方案，例如：營運虧損補貼、鼓勵使用無障礙車輛、推動車輛汰舊換新、轉運站建置、實施公路客運電子票證價差補貼等）及前期行動方案內容擴充，未來預計辦理各項專案，例如公車進校園、需求反應式公共運輸（DRTS）等，將視試辦成效來調整作業方式並持續辦理，以改善大眾運輸環境及服務品質，提供民眾更為安全、便利及人性化之公共運輸服務。3.經統計，推昇計畫補助各式車輛1,222輛，補助金額計27億2,853萬1千元，允應加強追蹤管考，多元推升計畫未來相關補助，應審酌以前年度受補助機關對車輛運用控管情形，作為以後年度相關補助之參考。	車輛應遵守定稿計畫書承諾之營運計畫班次提供營運服務，車輛不得有閒置之情形發生，並於105年8月16日請該府應立即將受補助18輛雙節公車立即委託現有公車業者營運。臺中市政府105年8月25日及9月13日函送「臺中市雙節式低地板大客車活化利用計畫」與其招標案相關文件至本局，並於11月14日完成決標，計有三家業者得標，於105年11月21日起進行車輛點交作業，因車輛整備因素，於106年1月17日方完成車輛點交，106年2月18日辦理簽約並已於106年7月7日上路營運。 三、另有關106-109年公路公共運輸多元推升計畫之查核作業流程，本局已研擬改善措施： (一)為加強督促地方政府執行計畫管控，本局就106-109年公路公共運輸多元推升計畫查核作業，研擬精進措施「滾動式檢討查核機制」。 (二)本局除於每年3、5、7、9及11月各次檢核會議確認核定計畫各項工作辦理情形，檢視各計畫執行進度督導改善，並將增加實地查核機制，派員至各地方政府或業者場站瞭解實際執行情況，針對執行成效不佳案件，將要求地方政府提出專案檢討報告以督促地方政府改善。 (三)另本局將於每年4、8、12月以新聞稿方式公布各縣市公運計畫執行進度，激勵執行成效良好縣市，並使成效不佳縣市有所警惕，進一步督促其改善。
新增 (二〇五)	公路總局106年度於「公路及監理業務管理」計畫項下「資訊管理」分支計畫，編列第3代公路監理資訊系統維運等費用1億9,885萬元。經查，國家發展委員會於100年7月針對第3代公路監理系統建置計畫所提審查意見略以：「建請協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用。」惟有關系統建置及維護費用統由公路總局負擔，不符使用者付費原則，允宜通盤檢討，研謀改進。第3代公路監理資訊系統負責全國汽（機）車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，鑑於本系統使用者眾，應研謀參照國發會建議，協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用，以建立使用者付費機制。爰此，請	本案書面報告交通部業於106年3月17日以交路(一)字第1068600207號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	公路總局針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告。	
新增(二０六)	交通部公路總局106年度中央政府總預算於「公路及監理業務管理」編列共計5,777,514千元，其中在分支計畫及用途別科目「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」編列3,605,600千元，係屬辦理協助推動公路公共運輸多元推升計畫，以改善大眾運輸經營環境及服務品質，提供民眾更為安全、便利及人性化公共運輸服務之獎補助費用。經查公路總局自99年度補助台中市政府辦理公車捷運化系統路網建置計畫，分別於發展計畫及推昇計畫補助1億8,202萬餘元，其中受補助18輛雙節公車目前已閒置將近一年無人使用，正值國家財政困難之際，理應確保政府資源妥善應用，爰此凍結該預算30,000千元，待將未來作業流程改善方式書面報告送立法院交通委員會後始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600148號函報立法院在案。
新增(二０七)	交通部公路總局106年度中央政府總預算於「公路新建及養護計畫」編列共計41,963,193千元，其中在分支計畫及用途別科目「公路新建及養護計畫」編列35,335,038千元，係屬辦理公路新建、省道改善、養護及道路交通安全工程維護、改善等費用。經查公路總局為避免山區公路災害、補強橋梁耐震及其他公路改善，於102年度辦理「省道改善計畫（102-107年）」，並以子計畫「台9線花東公路第3期道路（後續）改善計畫」辦理部分路段改善工程，總經費45.94億元。然至105年9月底尚有多項工程仍未完工，工程延宕無法於計畫期程結束內完工，效率有待加強，爰此將延宕原因及後續處理方式書面報告送立法院交通委員會。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600169號函報立法院在案。
新增(二０八)	公路總局106年度於「公路新建及養護計畫」項下之「公路新建及改善計畫」分支計畫，辦理2項計畫台9線花東公路相關改善工程，分別為「省道改善計畫」22億5,503萬3千元及「台9線花東公路第3期道路（後續）改善計畫」900萬元。經查，「省道改善計畫—台9線花東公路第3期道路（後續）改善計畫」共分8標進行，105年9月底之工程進度為：2標已完工，4標施工中進度分別71.55%、8.5%、2.32%、0%，另2標規劃設計中，尚有多項工程待辦，相關工程預計將無法於計畫期程結束前完成。且106年度所提新興計畫依預算法第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	本案書面報告交通部業於106年3月15日以交路(一)字第1068600185號函報立法院在案。

公路總局及所屬
立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 106 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內容	
	相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利立法院審議。截至105年9月底止，計畫尚未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，有欠妥適。爰此，請公路總局針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告。	
新增 (二０九)	公路總局及所屬106年度於「公路新建及養護計畫」計畫項下「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」10億9,800萬元，橋梁建設為我國交通建設之重要設施，惟近年來橋梁建設計畫執行屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生。淡江大橋及其連絡道路建設計畫原於87年7月完成規劃，88年11月通過環境影響評估，由於時間久遠，公路總局於96年度開始辦理本工程原規劃內容之綜合檢討作業，該計畫於103年1月15日經行政院核定，計畫總額154億3,016萬元，公路總局負擔47億元，期程為103年至109年度，並於103年8月11日辦理第1標發包，截至105年4月底止已投入經費3.76億元（公路總局負擔2.74億元），工程進度落後0.22%，需待都市計畫變更後，再行辦理協議價購事宜，本案106年度預算數37.52億元（公路總局負擔10.98億元）；本計畫工程區分為3標，截至105年4月底止，第1標（臨港大道段）進度落後12.76%，第2標（八里端引橋、八里端匝道、八里新店線匝道、淡水端平面道路及明挖覆蓋隧道段）實際進度僅0.01%，第3標（主橋、八里端匝道及淡水端匝環道）尚辦理細部設計中，因主要工程集中於第2標及第3標，目前整體進度緩慢，未來能否如期完成不無疑慮。爰此，凍結該預算10,000千元，俟公路總局針對上述之問題，研議解決之辦法，並提出書面報告送立法院交通委員會後，始得動支。	本案書面報告交通部業於106年3月16日以交路(一)字第1068600168號函報立法院在案。