

中華民國 107 年度中央政府  
總預算案附屬單位預算營業  
及非營業部分案審查總報告（修正本）

（上冊）

中華民國 107 年 12 月 26 日  
華總一經字第 10700141941 號



# 中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分案審查總報告（修正本）

目次	頁碼
壹、審查緣起	1
貳、預算籌編原則及國營事業計畫總綱	1
參、重要內容	10
肆、審查經過及審議總結果	12
伍、營業部分、非營業部分及信託基金部分新增審議結果	15
營業部分新增審議結果	17
經濟委員會	17
財政委員會	35
交通委員會	39
非營業部分新增審議結果	49
內政委員會	49
外交及國防委員會	59
經濟委員會	63
財政委員會	79
教育及文化委員會	81
交通委員會	89
司法及法制委員會	97
社會福利及衛生環境委員會	99
信託基金部分新增審議結果	117
司法及法制委員會	117
陸、營業部分各委員會審查結果	119
經濟委員會審查結果	119
甲、經濟部主管	119

一、台灣糖業股份有限公司	119
二、台灣中油股份有限公司	135
三、台灣電力股份有限公司	165
四、台灣自來水股份有限公司	185
<b>財政委員會審查結果</b>	<b>199</b>
甲、行政院主管	199
一、中央銀行（含中央造幣廠、中央印製廠）	199
乙、財政部主管	202
一、中國輸出入銀行	202
二、臺灣金融控股股份有限公司（含臺灣銀行股份有限公司、臺銀人壽保險股份有限公司、臺銀綜合證券股份有限公司）	204
三、臺灣土地銀行股份有限公司（含土銀保險經紀人股份有限公司）	217
四、財政部印刷廠	220
五、臺灣菸酒股份有限公司	223
丙、金融監督管理委員會主管	231
一、中央存款保險股份有限公司	232
<b>交通委員會審查結果</b>	<b>237</b>
甲、交通部主管	237
一、中華郵政股份有限公司	237
二、交通部臺灣鐵路管理局	252
三、臺灣港務股份有限公司（含臺灣港務港勤股份有限公司、高雄港區土地開發股份有限公司）	285
四、桃園國際機場股份有限公司	300
<b>柒、非營業部分各委員會審查結果</b>	<b>321</b>

內政委員會審查結果 .....	321
甲、內政部主管 .....	321
一、作業基金—營建建設基金 .....	321
二、特別收入基金—新住民發展基金 .....	321
三、特別收入基金—研發及產業訓儲替代役基金 .....	323
四、特別收入基金—警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力 安全基金 .....	323
五、特別收入基金—國土永續發展基金 .....	323
乙、原住民族委員會主管 .....	324
一、作業基金—原住民族綜合發展基金 .....	324
外交及國防委員會審查結果 .....	327
甲、國防部主管 .....	327
一、作業基金—國軍生產及服務作業基金 .....	327
二、作業基金—國軍老舊眷村改建基金 .....	329
三、資本計畫基金—國軍營舍及設施改建基金 .....	332
乙、國軍退除役官兵輔導委員會主管 .....	333
一、作業基金—國軍退除役官兵安置基金 .....	333
二、作業基金—榮民醫療作業基金 .....	339
經濟委員會審查結果 .....	351
甲、行政院主管 .....	351
一、作業基金—行政院國家發展基金 .....	351
二、特別收入基金—離島建設基金 .....	363
三、特別收入基金—花東地區永續發展基金 .....	370
乙、經濟部主管 .....	375
一、作業基金—經濟作業基金 .....	375
二、作業基金—水資源作業基金 .....	392

三、特別收入基金—經濟特別收入基金	399
四、特別收入基金—核能發電後端營運基金	410
丙、農業委員會主管	417
一、作業基金—農業作業基金	417
二、特別收入基金—農業特別收入基金	427
丁、公平交易委員會主管	442
一、特別收入基金—反托拉斯基金	442
<b>財政委員會審查結果</b>	<b>449</b>
甲、行政院主管	449
一、特別收入基金—行政院公營事業民營化基金	449
乙、財政部主管	450
一、作業基金—地方建設基金	450
二、作業基金—國有財產開發基金	451
三、債務基金—中央政府債務基金	452
丙、金融監督管理委員會主管	454
一、特別收入基金—金融監督管理基金	454
<b>教育及文化委員會審查結果</b>	<b>461</b>
甲、總統府主管	461
一、特別收入基金—中央研究院科學研究基金	461
乙、行政院主管	465
一、特別收入基金—行政院國家科學技術發展基金	465
丙、教育部主管	472
一、作業基金—國立臺灣大學校務基金	472
二、作業基金—國立政治大學校務基金	473
三、作業基金—國立清華大學校務基金	474
四、作業基金—國立中興大學校務基金	476

五、作業基金—國立成功大學校務基金	476
六、作業基金—國立交通大學校務基金	477
七、作業基金—國立中央大學校務基金	477
八、作業基金—國立中山大學校務基金	478
九、作業基金—國立中正大學校務基金	479
十、作業基金—國立臺灣海洋大學校務基金	480
十一、作業基金—國立陽明大學校務基金	480
十二、作業基金—國立東華大學校務基金	481
十三、作業基金—國立暨南國際大學校務基金	481
十四、作業基金—國立臺北大學校務基金	482
十五、作業基金—國立嘉義大學校務基金	482
十六、作業基金—國立高雄大學校務基金	483
十七、作業基金—國立臺東大學校務基金	483
十八、作業基金—國立宜蘭大學校務基金	484
十九、作業基金—國立聯合大學校務基金	485
二十、作業基金—國立臺南大學校務基金	485
廿一、作業基金—國立金門大學校務基金	486
廿二、作業基金—國立屏東大學校務基金	486
廿三、作業基金—國立臺灣師範大學校務基金	487
廿四、作業基金—國立彰化師範大學校務基金	488
廿五、作業基金—國立高雄師範大學校務基金	490
廿六、作業基金—國立臺北教育大學校務基金	491
廿七、作業基金—國立臺中教育大學校務基金	492
廿八、作業基金—國立臺北藝術大學校務基金	494
廿九、作業基金—國立臺灣藝術大學校務基金	494
三十、作業基金—國立臺南藝術大學校務基金	495

卅一、作業基金—國立空中大學校務基金	495
卅二、作業基金—國立臺灣科技大學校務基金	496
卅三、作業基金—國立臺北科技大學校務基金	496
卅四、作業基金—國立雲林科技大學校務基金	498
卅五、作業基金—國立虎尾科技大學校務基金	498
卅六、作業基金—國立高雄第一科技大學校務基金	499
卅七、作業基金—國立高雄應用科技大學校務基金	499
卅八、作業基金—國立高雄海洋科技大學校務基金	500
卅九、作業基金—國立屏東科技大學校務基金	500
四十、作業基金—國立澎湖科技大學校務基金	501
四一、作業基金—國立勤益科技大學校務基金	501
四二、作業基金—國立臺北護理健康大學校務基金	502
四三、作業基金—國立高雄餐旅大學校務基金	503
四四、作業基金—國立臺中科技大學校務基金	503
四五、作業基金—國立臺北商業大學校務基金	504
四六、作業基金—國立體育大學校務基金	504
四七、作業基金—國立臺灣體育運動大學校務基金	505
四八、作業基金—國立臺灣戲曲學院校務基金	505
四九、作業基金—國立臺南護理專科學校校務基金	506
五十、作業基金—國立臺東專科學校校務基金	506
五一、作業基金—國立臺灣大學附設醫院作業基金	507
五二、作業基金—國立成功大學附設醫院作業基金	507
五三、作業基金—國立陽明大學附設醫院作業基金	508
五四、作業基金—國立社教機構作業基金	508
五五、作業基金—國立高級中等學校校務基金	512
五六、特別收入基金—學產基金	513



五七、特別收入基金—運動發展基金	513
五八、特別收入基金—大專校院轉型及退場基金	518
丁、科技部主管	519
一、作業基金—科學工業園區管理局作業基金	519
戊、原子能委員會主管	521
一、特別收入基金—核子事故緊急應變基金	521
己、文化部主管	533
一、作業基金—國立文化機構作業基金	533
庚、國立故宮博物院主管	539
一、作業基金—故宮文物藝術發展基金	539
<b>交通委員會審查結果</b>	<b>543</b>
甲、交通部主管	543
一、作業基金—交通作業基金	543
二、特別收入基金—航港建設基金	589
乙、國家通訊傳播委員會主管	593
一、特別收入基金—通訊傳播監督管理基金	593
二、特別收入基金—有線廣播電視事業發展基金	602
<b>司法及法制委員會審查結果</b>	<b>605</b>
甲、法務部主管	605
一、作業基金—法務部矯正機關作業基金	605
乙、考試院考選部主管	608
一、作業基金—考選業務基金	608
<b>社會福利及衛生環境委員會審查結果</b>	<b>611</b>
甲、勞動部主管	611
一、作業基金—勞工保險局作業基金	612
二、特別收入基金—就業安定基金	613

乙、衛生福利部主管 .....	656
一、作業基金—醫療藥品基金 .....	656
二、作業基金—管制藥品製藥工廠作業基金 .....	658
三、作業基金—全民健康保險基金 .....	659
四、作業基金—國民年金保險基金 .....	659
五、特別收入基金—衛生福利特別收入基金 .....	661
丙、環境保護署主管 .....	687
一、特別收入基金—環境保護基金 .....	687
<b>捌、信託基金部分各委員會審查結果 .....</b>	<b>729</b>
<b>內政委員會審查結果 .....</b>	<b>729</b>
甲、內政部主管 .....	729
一、黃瑞景先生獎學基金 .....	729
二、胡原洲女士獎（助）學基金 .....	729
三、在校學生獎學基金 .....	729
四、劉存恕先生警察子女獎學基金 .....	729
五、萬善培先生獎學基金 .....	729
六、誠園獎學基金 .....	730
七、內政部空勤三勇士子女生活照顧基金 .....	730
八、劉竹琛先生警察子女獎學基金 .....	730
<b>外交及國防委員會審查結果 .....</b>	<b>731</b>
甲、僑務委員會主管 .....	731
一、莊守耕公益基金 .....	731
二、受理捐贈僑生獎助學金基金 .....	731
<b>財政委員會審查結果 .....</b>	<b>733</b>
甲、金融監督管理委員會主管 .....	733
一、保險業務發展基金 .....	733

二、金融研究發展基金 .....	734
司法及法制委員會審查結果 .....	737
甲、人事行政總處主管 .....	737
一、中央公教人員急難救助基金 .....	737
乙、考試院銓敘部主管 .....	737
一、公務人員退休撫卹基金 .....	737
社會福利及衛生環境委員會審查結果 .....	739
甲、勞動部主管 .....	739
一、勞工退休基金（舊制） .....	739
二、勞工退休基金（新制） .....	740
三、積欠工資墊償基金 .....	741
乙、環境保護署主管 .....	741
一、資源回收管理基金—信託基金部分 .....	741
二、清潔人員執行職務死亡濟助基金 .....	742



# 中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分案審查總報告（修正本）

## 壹、審查緣起

行政院於中華民國 106 年 9 月 19 日以院授主預彙字第 1060102170 號函略以中華民國 107 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分）業已依法編製竣事，並於 106 年 9 月 14 日經行政院第 3567 次會議通過，附同施政計畫送請本院審議，關於外交、國防及僑務機密部分，請作機密件處理。另本院財政委員會依據中央政府總預算案審查程序第 3 條第 2 項規定研擬中華民國 107 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分）審查日程暨審查分配表草案，經提第 9 屆第 4 會期財政委員會第 5 次全體委員會議（106.10.11）決議照草案通過，提報院會。復經提本院第 9 屆第 4 會期第 4 次會議（106.10.13）報告後決定：「併 107 年度中央政府總預算案處理。」另同次會議亦邀請行政院院長、主計長及財政部部長等列席報告該預算案編製經過，並答復委員質詢後決定：「107 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分）交財政委員會依分配表及日程分送各委員會審查」。

茲因中華民國 107 年度中央政府總預算案先行審議單位預算，其涉及附屬單位預算營業及非營業部分，均暫照列，俟附屬單位預算審議確定後再行調整。各委員會爰依據中華民國 107 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分）審查分配表及審查日程，於公務預算部分審查完竣後，繼續進行附屬單位預算營業及非營業部分之審查工作。

## 貳、預算籌編原則及國營事業計畫總綱

中央政府總預算案之編製，依法係以施政方針及施政計畫為依據，因此，107 年度營業及非營業特種基金附屬單位預算均在前開既定施政方向與目標之下，為妥善運用國營事業資源，精進事業及強化財務並提升績效，經審酌經濟環境，分別訂定預算籌編原

則及國營事業計畫總綱如下：

#### 一、國營事業預算籌編原則

- (一)各事業應積極開源節流，本企業化經營原則，設法提高產銷營運量，增加收入，抑減成本費用，並積極研究發展及推行責任中心制度，改進產銷及管理技術，提高產品及服務品質，以提升經營績效，除負有政策性任務者外，應以追求最高盈餘為目標。
- (二)各事業應本設立宗旨及其業務範圍，擬定長期努力之願景及為達成該願景之中程策略目標，並與年度業務計畫及預算結合。
- (三)各事業應衡酌國際間與國內同業之投資報酬率及經營成果比率、過去經營實績、未來市場趨勢與擴充設備能量及提高生產力等因素，妥訂盈餘（或虧損改善）目標。所列盈餘，應以不低於上年度預算數為原則，並依規定分配繳庫，非有特殊理由，不得申請保留。所請由庫增資及彌補虧損等，除屬特殊必要者外，均不予考慮。
- (四)各事業應配合政府改造政策及落實責任中心制度需要，合理調整組織，加速淘汰冗員，擴大業務經營彈性，提升生產力，降低用人成本；績效獎金，應依單位績效及員工貢獻程度核給，其適用員額合理化管理者，並應本績效管理原則，彈性用人，提升經營績效。財務欠佳或營運發生虧損之事業，應積極研謀改善，採取各項開源節流措施，改善經營及財務狀況，以提升營運績效。
- (五)各事業應落實計畫預算制度，依核定之計畫核實編列預算，凡績效不彰之計畫及不經濟或無必要之支出，均不得編列預算。
- (六)各事業固定資產建設改良擴充專案計畫、資金轉投資計畫及其他重大投資計畫應建立風險管理機制，其預算之編製，應妥作先期規劃，核實成本效益分析，擬具計畫依規定程序報核，並依核定計畫，衡酌工程或投資進度、財務狀況及執行能力，據以核實編列年度預算。重要公共工程建設及重大新興計畫，應先行製作選擇方案與替代方案及其成本效益分析，且應確實評估未來營運、維修成本等財務之可行性，並提供財源籌措及資金運用之說明。

- (七)各事業應加強辦理各項債務管理措施，包括閒置資金應優先償還債務、調整債務結構及積極協調金融機構調降利率等；各事業為辦理各項業務所舉借之債務，應確具可靠之償還財源，並運用多元籌資管道，彈性靈活調度資金，降低利息負擔，倘償債財源有不足以清償債務本息之虞時，應即研提營運改善及債務清償計畫，確保債務之清償。
- (八)各事業應積極活化閒置、低度利用及不經濟使用之不動產，以發揮資產效益，並加強財務管理及現金調度，活化累存資金，以提高資金運用效能。
- (九)各事業應配合政府政策，妥盡環境保護及污染防治之社會責任，並與社會大眾溝通協調，避免環保糾紛，以利重大建設之順利進行。

## 二、非營業特種基金預算籌編原則

- (一)各基金預算之編列，應符合基金設置目的，本摶節原則，審慎估列基金來源及用途。除依法令規定費率徵收之收入，並用於特定用途者外，所提供之產品價格或服務費率應適時檢討調整，至少應能完整回收成本。
- (二)各基金應依法律或配合施政需要，並具備特（指）定資金來源，始得設置。已設置之基金，應適時就基金設置目的之達成情形、業務規模、營運績效及是否適宜由民間經營等檢討其存續事宜，並配合編列有關之預算。各基金並應配合行政院組織改造，妥適辦理基金改隸、業務移撥及基金整併、裁撤檢討事宜。
- (三)各基金應配合政府改造政策及落實責任中心制度需要，合理調整組織，加速淘汰冗員，降低用人成本。
- (四)各基金應落實計畫預算制度，依核定之計畫核實編列預算，凡績效不彰之計畫及不經濟或無必要之支出，均不得編列預算。各基金預算編列範圍應與公務預算明確劃分，符合基金設置目的及基金用途者，始得於基金編列預算。特別收入基金及資本計畫基金應審慎推估可用資金，並妥作中長程資金運用規劃，且應在基金中程可用資金範圍內，依據設置目的及用途，擬具業務計畫，並配合編列預算。
- (五)各基金固定資產建設改良擴充專案計畫、資金轉投資計畫及其他重大投資計畫

應建立風險管理機制，其預算之編製，應妥作先期規劃，核實成本效益分析，擬具計畫依規定程序報核，並依核定計畫，衡酌工程或投資進度、財務狀況及執行能力，據以核實編列年度預算。重要公共工程建設及重大新興計畫，應先行製作選擇方案與替代方案及其成本效益分析，且應確實評估未來營運、維修成本等財務之可行性，並提供財源籌措及資金運用之說明。各基金辦理跨域增值整合計畫，應強化財務規劃，並依「自償性公共建設預算制度實施方案」之規定辦理。

(六)各基金應加強辦理各項債務管理措施，包括閒置資金應優先償還債務、調整債務結構及積極協調金融機構調降利率等；各基金為辦理各項業務所舉借之債務，應確具可靠之償還財源，並運用多元籌資管道，彈性靈活調度資金，降低利息負擔，倘償債財源有不足以清償債務本息之虞時，應即研提營運改善及債務清償計畫，確保債務之清償。

(七)各基金應積極活用閒置、低度利用及不經濟使用之不動產，以發揮資產效益，並加強財務管理及現金調度，活化累存資金，以提高資金運用效能。

(八)各基金應配合政府政策，妥盡環境保護及污染防治之社會責任，並與社會大眾溝通協調，避免環保糾紛，以利重大建設之順利進行。

### 三、國營事業計畫總綱

國營事業計畫總綱為各事業經營管理之依據，其內容如下：

#### (一)生產事業：

1. 台灣電力公司：推動能源轉型；積極開發綠能電力，推動智慧型電網相關建設，提高再生能源併網比率，加強節電宣導及推動需求面管理措施；加強顧客關係管理，持續創新增值深化服務內涵；建立公平合理電價結構，反映電業合理供應成本；確保電力供應及品質，研發先進之發電技術，降低二氧化碳排放；落實友善環境，降低電力設施對環境之影響，朝綠色企業發展；提升經營績效，降低營運及燃、材料各項成本；加強財務管理、資產活化利用及電力建設之宣導與溝通；配合政府能源政策，提高再生能



源投資，加強既有電力設施之汰舊換新，提升發電效率，確保穩定供電；強化核能專業技能，提高安全評估與分析技術能力，積極辦理核電社會溝通及科普教育，化解民眾疑慮；依政策規劃核能電廠除役、放射性廢棄物最終處置計畫，核廢料貯運及處置安全。

2. 台灣中油公司：提高原油、液化天然氣採購效益，提升生產力及經營績效；精緻化現有服務，開創新興成長業務，致力提高消費者滿意度，增進通路附加價值；穩定油、氣、石化上游原料之供應，提升自有油氣比率，滿足民生及產業發展需求；因應國際低碳趨勢及配合政府擴大使用天然氣政策與國內需求，擴建天然氣儲運產能，加強設備維護與檢修品質，確保供氣安全；加強管線維修檢測、汰換、防盜、防漏及緊急應變工作，確保管線輸儲安全；持續檢討油氣價格公式，使價格合理反映成本，落實使用者付費原則，回歸市場正常競爭，追求企業永續經營；有效拓展海外探採業務，拓展油源與增加原油蘊藏量；持續推動知識管理及各項培訓計畫，有效傳承專業技術與經驗，培育同仁職涯深度與廣度，減少人力斷層衝擊，優化公司人力資源；持續推動石化高值化、綠能及新材料等技術領域研發業務，創造成長利基，並加速研發成果商轉，強化成長動力。
3. 台灣自來水公司：積極推動降低漏水率計畫，確實執行漏水防治策略，加速引進國際先進降漏策略與技術，以逐步降低漏水率；提高售水率及供水普及率；推動水價合理化，加強開源節流，以改善財務結構；強化災害期間緊急應變作業，以降低停水風險；積極辦理自來水監控系統，加強各供水系統間調配操作，落實自來水水壓管理，以提高供水穩定度；落實工安環管理，提升員工工安意識並及時檢討，以降低災害損失；強化客戶服務，以提升顧客滿意度；因應公司人力結構及組織環境變遷，積極促進新陳代謝，施設優質之專業訓練場所，落實經驗傳承。
4. 台灣糖業公司：持續落實績效管理及營運改善，提升經營績效；以健康、綠色及循環經濟為目標，加強研究創新及新產品開發；配合未來業務發展

，引進專業人才，強化組織及人才培育，提升人力運用效能；運用地理資訊系統，掌握公司土地資訊，協助土地整體利用規劃；強化地籍管理，落實土地巡查防護，提升土地管理效益；配合政府政策，提供所需用地；順應市場需求，採取多元開發方式積極辦理活化作業，提高土地運用效能，達成資產活化目標。

5. 臺灣菸酒公司：強化企業競爭力，加速事業轉型及組織再造；結合數位媒體行銷及虛實通路整合，提升服務效率及顧客滿意度；建構便利店通路、啤酒文化體驗館及觀光酒廠設置計畫，創造品牌價值；持續研發創新產品，加強產品線整合聚焦經營，落實產銷協調；建構產品履歷及認證制度，並推動產品鑑別追蹤追溯資訊系統，保障消費者食用安全；善盡企業社會責任，提升企業形象；積極開拓海外市場，並配合政府推動新南向政策，進軍東南亞市場，掌握區域商機，擴大經營利基。

## (二)交通事業：

6. 中華郵政公司：提供普遍、優質之郵務、儲匯、壽險業務，契合社會民眾基本生活需求；促進郵政核心業務，整合郵政物流、金流及資訊流功能，拓展電子商務服務，推動綠智能電動車；提升郵政資金運用及資產活化效益，擴增營運效能。
7. 臺灣港務公司：發揮企業化經營效能，提升國際商港營運效率及競爭力，掌握核心價值業務，拓展海運港埠事業；加強與國外港口合作關係，推動國際化佈局，強化轉口轉運服務，提升招商誘因及獎勵措施，完善「自由貿易港區」基礎設施，發展多元創新價值之營運型態，並協助推動法規鬆綁，建構港埠成為新價值樞紐；配合政府政策推動離岸風電發展；推動港群觀光遊憩，進行港區轉型再造，活絡資產運用，促進港區土地效益最大化；各港以港群概念分工合作，充分發揮「對內協調分工，對外整合競爭」之綜效，確保立足臺灣，佈局全球。
8. 臺灣鐵路管理局：落實公共運輸政策，建構鐵道生活環境；持續汰舊換新

營運車輛，加強城際都會通勤運輸與鐵道觀光車隊之服務；導入通用設計及全生命週期品質管理制度，強化鐵路基礎設施及提升維保技術；與國內各大眾運輸系統整合，推展無縫運輸網絡；透過資產活化與車站整建，增加站區開發效益與活絡地方發展，並逐步改善財務結構；結合鐵道文化創意，追求科技、培育人才與目標管理，積極打造永續經營利基。

9. 桃園國際機場公司：賡續推動桃園國際航空城建設，吸引航空公司，開發新航線及新航點，發展航空客、貨運業務；充分利用機場周邊土地，積極招商以促進機場園區之產業開發，以機場核心外溢效益模式，進而帶動航空城整體經濟發展；積極改善機場設施與服務，提升國際機場評比排名及顧客滿意度；以企業化經營引進商業發展模式，規劃新興商業設施及商業活動，積極提升機場非航空收入。

### (三) 金融保險事業：

10. 中央銀行：依據「中央銀行法」規定，經營目標為促進金融穩定、健全銀行業務、維護對內及對外幣值之穩定，並於上列目標範圍內，協助經濟發展。審視國內外經濟金融情勢，採行妥適貨幣政策；完善金融支付系統，確保順暢運作；維持物價穩定與金融穩定，協助經濟發展。強化外資進出管理機制，維護外匯市場秩序。促進國際金融、證券及保險業務之發展；積極參與國際金融組織，拓展國際金融合作關係。督促金融機構確實配合貨幣、信用及外匯政策暨遵循相關法規；強化金融體系之監控，促進金融穩定。
11. 中央存款保險公司：賡續充實保險賠款特別準備金，安定存款人信心並提高風險承擔能力；強化金融預警系統等場外監控機制，持續與各相關主管機關金融監理資訊交流，並加強承保風險之控管；配合政府政策執行經營不善要保機構退場任務及依法履行保險責任，並協助其他機構辦理非要保金融機構退場事宜；適時對要保機構辦理法定事項之查核，以降低承保風險；追究違法失職人員民事責任，俾彌補賠付損失；強化國際合作交流及

存款保險研究，推動與國際接軌；研修相關法規，強化存款保險機制；受託辦理金融業特別準備金之運用與管理，並兼顧其運用時之安全性、流動性與收益性。

12. 國營金融機構（臺灣金融控股公司含轄下子公司、臺灣土地銀行公司含轄下子公司，以及中國輸出入銀行）：

- (1) 擴大經濟規模與營運範疇；持續推動內部組織再造，提高經營績效；積極開發新種金融商品及推展多元業務，提升自有資本效益。
- (2) 賡續積極清理逾期放款，降低逾期放款比率；強化授信風險控管，提高授信資產品質，建構完善之風險管理機制；落實公司治理與內部控制，健全經營體質。
- (3) 推動數位金融，利用電子網路之便捷性，提供全方位金流服務；善用網際網路資源，加強各項資訊業務；擴增電子商務效能，增加網路行銷通路。
- (4) 積極參與國際金融市場，拓展境外國際金融業務，引進國際金融商品，並加強海外分支機構之設立、管理，以促進金融業務自由化及國際化。
- (5) 積極培訓金融專業人才，提升服務品質及客戶滿意度，促進現代化經營；遵守客戶資料保密規定，加強金融消費者保護，確保客戶權益。
- (6) 積極配合「本國銀行加強辦理中小企業放款方案」、「獎勵本國銀行辦理創新重點產業放款方案」，增加對中小企業融資，提供融資資金，協助國內再生能源電業及綠色能源產業、國防航太、生技醫藥、亞洲·矽谷、智慧機械、新農業及循環經濟等創新重點產業發展。
- (7) 配合政府政策，辦理各項政策性業務，包括辦理都市更新業務，協助參與都市更新之實施者相關金融業務方面服務。

(四) 一般措施：

13. 依據設立宗旨及業務發展趨勢，擬定事業願景，及為達成該願景之中程策

略目標，並與年度業務計畫及預算相結合，精進預算管理，提升營運效能。落實風險管理，確實掌握內、外在環境變動情形，加強風險控管機制，實施各種風險情境之危機處理演練，提升緊急應變能力，確保經營目標之達成。

14. 積極活化閒置、低度利用及不經濟使用之國營事業管有不動產，以發揮資產效益；加強財務管理及現金調度，以提高資金運用效能，籌集營運與投資所需資金應考量資金成本，並應加強債務管理。
15. 推動國營事業改造，衡酌內外環境變化，彈性調整民營化作法，掌握市場狀況及釋股時機，執行民營化計畫。加強推動企業化與國際化經營，合理調整組織，提升營運績效，達成預算盈餘繳庫或虧損改善之目標；配合員額合理化管理，本績效管理原則，彈性運用人力，並以單位績效及員工貢獻程度作為核發績效獎金之依據。
16. 持續配合節能減碳政策，推動綠色消費，營造低碳社會，積極推行能源節約措施，提升能源使用效率；研發或產製環境友善產品，加強能源規劃與污染防治，並積極推動綠能產業，兼顧經濟及永續發展。強化工業安全衛生、環境資源保育及災害防救效能，推動承攬商安全管理，提升工安環保管理績效及緊急應變能力，防範事故發生，及減少災害損失。
17. 增加研發經費投入，加強研究發展，落實成果應用，以提升事業競爭力。引進關鍵技術，推動生產自動化、合理化，改善製程，創新產品，改進產銷與管理技術，以提高生產力與產品品質；加強引進國外新技術，培育優質人才。
18. 推動公司治理機制，健全會計制度，提高財務透明度，嚴密預算執行與績效考核，加強辦理法令遵循及內部稽核與會計檢查，落實內部控制機制，增進管理功能。配合事業發展，強化董監事會功能，擴大授權幅度，推動各事業自主管理。確實採行國際財務報導準則，提升財務報導品質。
19. 配合政府擴大投資政策方向，落實推動有助事業發展之投資計畫，並加強

固定資產投資計畫、資金轉投資計畫及其他重大投資計畫之先期規劃與風險及效益評估，衡酌工程或投資進度、財務狀況及執行能力，核實年度預算編列，並加強追蹤考核，強化風險管理，確保達成預期效益。

20. 遵循「政府採購法」之規定，健全採購作業制度，提升採購效率，確保採購品質，並審慎辦理公共工程之規劃、設計、監造，並加強施工查核，以確保工程品質。

## 參、重要內容

### 一、營業部分

107 年度國營事業編列附屬單位預算者計 15 個單位，與 106 年度相同。其所轄編製分預算之國營事業計有 8 單位，較 106 年度減少 1 單位，係桃園國際機場股份有限公司轉投資之桃園機場保全股份有限公司結束營運所致。107 年度國營事業附屬單位預算編列情形如下：

- (一)營業總收入 2 兆 7,001 億元，較上年度預算數 2 兆 5,492 億元，增加 1,509 億元，約增 5.9%。
- (二)營業總支出 2 兆 4,884 億元，較上年度預算數 2 兆 3,332 億元，增加 1,552 億元，約增 6.7%。
- (三)稅後淨利 2,117 億元，較上年度預算數 2,160 億元，減少 43 億元，約減 2.0%，主要係台灣電力公司獲利減少所致。
- (四)繳庫盈餘 1,975 億元，較上年度預算數 1,987 億元，減少 12 億元，約減 0.6%。
- (五)固定資產投資 1,880 億元，較上年度預算數 1,896 億元，減少 16 億元，約減 0.9%，主要投資項目包括石油煉製、電力擴充及改善水設施等。

### 二、非營業部分

107 年度編製附屬單位預算之非營業特種基金計有 104 單位（包含作業基金 78 單位、債務基金 1 單位、特別收入基金 24 單位及資本計畫基金 1 單位），較 106

年度減少 2 單位，包括為整合高等教育資源，將國立清華大學校務基金與國立新竹教育大學校務基金合併為國立清華大學校務基金；及為利資源統籌運用，將地方產業發展基金業務併入經濟作業基金項下中小企業發展基金辦理所致。

又編製附屬單位預算之非營業特種基金，其所轄編製分預算之非營業特種基金 107 年度計有 103 單位，較 106 年度增加 1 單位，係為提供全方位癌症醫療照護及培育專業人才等，於國立臺灣大學校務基金項下設置國立臺灣大學醫學院附設癌醫中心醫院作業基金所致。上述分預算均併入附屬單位預算內，茲分別按作業基金、債務基金、特別收入基金及資本計畫基金等四類，列述預算編列情形如下：

(一)作業基金：

1. 業務總收入 1 兆 6,213 億元，較上年度預算數 1 兆 5,611 億元，增加 602 億元，約增 3.9%。
2. 業務總支出 1 兆 5,876 億元，較上年度預算數 1 兆 5,368 億元，增加 508 億元，約增 3.3%。
3. 賸餘 337 億元，較上年度預算數賸餘 243 億元，增加 94 億元，約增 38.7%，主要係交通作業基金項下高速鐵路相關建設基金之高鐵車站特定區區段徵收土地標售收入增加所致。
4. 解繳國庫淨額 27 億元，較上年度預算數 25 億元，增加 2 億元，約增 6.6%。
5. 固定資產投資 520 億元，較上年度預算數 485 億元，增加 35 億元，約增 7.1%，主要係交通作業基金「國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫」及科學工業園區管理局作業基金「新竹科學工業園區建設計畫」等配合工程進度編列數增加所致。

(二)債務基金：

1. 基金來源 7,761.62 億元，較上年度預算數 8,105.34 億元，減少 343.72 億元，約減 4.2%。
2. 基金用途 7,761.61 億元，較上年度預算數 8,105.32 億元，減少 343.71 億元

，約減 4.2%。

3. 賸餘 0.01 億元，較上年度預算數 0.02 億元，減少 0.01 億元，約減 57.8%。

4. 本年度賸餘 0.01 億元，連同以前年度基金餘額 0.87 億元，共有基金餘額 0.88 億元，備供以後年度財源。

(三)特別收入基金：

1. 基金來源 2,548 億元，較上年度預算數 2,307 億元，增加 241 億元，約增 10.5%。

2. 基金用途 2,525 億元，較上年度預算數 2,230 億元，增加 295 億元，約增 13.2%。

3. 賸餘 23 億元，較上年度預算數 77 億元，減少 54 億元，約減 70.0%，主要係衛生福利特別收入基金菸品健康福利捐分配收入減少所致。

4. 本年度賸餘 23 億元，連同以前年度基金餘額 4,820 億元，共有基金餘額 4,843 億元，除解繳國庫 19 億元外，尚餘基金餘額 4,824 億元，備供以後年度財源。

(四)資本計畫基金：

1. 基金來源 116 億元，較上年度預算數 79 億元，增加 37 億元，約增 46.8%。

2. 基金用途 66 億元，較上年度預算數 48 億元，增加 18 億元，約增 36.6%。

3. 賸餘 50 億元，較上年度預算數 31 億元，增加 19 億元，約增 62.8%。

4. 本年度賸餘 50 億元，連同以前年度基金餘額 463 億元，共有基金餘額 513 億元，備供以後年度財源。

## 肆、審查經過及審議總結果

本案由財政委員會與各委員會依照中華民國 107 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表一營業及非營業部分）審查分配表及審查日程，自 106 年 11 月 22 日起分別舉行會議審查行政院所送中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分。案經各委員會審查結果，迄 107 年 3 月 26 日止，尚有外交及國防委員會



、經濟委員會(非營業預算部分)、財政委員會、教育及文化委員會、交通委員會(營業預算部分)、司法及法制委員會尚未將審查報告送財政委員會，致未及彙整列入審查總報告中，其餘各委員會已提出之審查報告，則由財政委員會彙總整理，於 107 年 3 月 29 日舉行全體委員會議討論後，完成審查總報告，並於同日函請議事處提報院會討論。有關未及審查完竣部分，交通委員會經於 107 年 3 月 28 日審查完竣營業預算部分，並於 107 年 3 月 30 日提出審查報告；司法及法制委員會經於 107 年 4 月 19 日審查完竣非營業預算部分，並於 107 年 4 月 24 日提出審查報告；教育及文化委員會經於 107 年 5 月 10 日審查完竣非營業預算部分，並於 107 年 5 月 18 日提出審查報告；經濟委員會經於 107 年 10 月 11 日審查完竣非營業預算部分，並於 107 年 10 月 19 日提出審查報告；財政委員會經於 107 年 11 月 7 日審查完竣營業及非營業預算部分，並於 107 年 11 月 12 日提出審查報告；外交及國防委員會經於 107 年 11 月 8 日審查完竣非營業預算部分，並於 107 年 11 月 12 日提出審查報告，由財政委員會彙總整理後，函請議事處提報院會併案討論。嗣經朝野黨團協商後，提報本院第 9 屆第 6 會期第 12 次會議討論決議：中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分照審查總報告修正通過。茲先將審議總結果詳列如下：

#### 一、營業部分

中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表營業部分，原列營業總收入 2 兆 7,000 億 9,559 萬 4 千元，營業總支出 2 兆 4,884 億 3,181 萬 1 千元，稅後淨利 2,116 億 6,378 萬 3 千元。審議結果，增列營業總收入 13 億 4,717 萬 6 千元，減列營業總支出（不含所得稅費用）30 億 8,849 萬 7 千元，增列稅前淨利 44 億 3,567 萬 3 千元。至於所得稅費用及盈虧撥補事項，由行政院依法核算及分配。各單位有關之業務計畫、轉投資、重大建設、資金運用及資產負債預計等部分，應分別依本案審定數額予以調整。

#### 二、非營業部分

(一)作業基金原列業務總收入 1 兆 6,213 億 3,829 萬 6 千元，業務總支出 1 兆 5,876 億 3,043 萬 7 千元，本期賸餘 337 億 0,785 萬 9 千元。審議結果，增列業務總

收入 21 億 8,393 萬 9 千元，改列為 1 兆 6,235 億 2,223 萬 5 千元；減列業務總支出 4 億 8,270 萬 1 千元，改列為 1 兆 5,871 億 4,773 萬 6 千元；增列本期賸餘 26 億 6,664 萬元，改列為 363 億 7,449 萬 9 千元。至於餘絀撥補事項，由行政院依法核算及分配。各單位有關之業務計畫、轉投資、固定資產之建設改良擴充、國庫增撥基金額及資金運用等部分，應分別依本案審定數額予以調整。

(二)債務基金原列基金來源 7,761 億 6,154 萬 3 千元，基金用途 7,761 億 6,068 萬 2 千元，本期賸餘 86 萬 1 千元。審議結果，基金來源減列 6 億 4,498 萬 9 千元，改列為 7,755 億 1,655 萬 4 千元；基金用途減列 6 億 4,498 萬 9 千元，改列為 7,755 億 1,569 萬 3 千元；本期賸餘 86 萬 1 千元。至於業務計畫及資金運用等部分，應依本案審定數額予以調整。

(三)特別收入基金原列基金來源 2,548 億 4,016 萬 5 千元，基金用途 2,525 億 3,420 萬 1 千元，本期賸餘 23 億 0,596 萬 4 千元。審議結果，減列基金來源 51 億 5,475 萬 7 千元，改列為 2,496 億 8,540 萬 8 千元；減列基金用途 17 億 9,953 萬 7 千元，改列為 2,507 億 3,466 萬 4 千元；減列本期賸餘 33 億 5,522 萬元，改列為短絀 10 億 4,925 萬 6 千元。至於各單位之業務計畫及資金運用等部分，應分別依本案審定數額予以調整。

(四)資本計畫基金原列基金來源 116 億 2,505 萬 6 千元，基金用途 66 億 0,878 萬 9 千元，本期賸餘 50 億 1,626 萬 7 千元。審議結果，減列基金用途 1,100 萬元，增列本期賸餘 1,100 萬元，改列為賸餘 50 億 2,726 萬 7 千元。

### 三、信託基金部分

中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算及綜計表非營業部分—信託基金項下，計有勞工退休基金（舊制）、勞工退休基金（新制）、積欠工資墊償基金、資源回收管理基金—信託基金部分、保險業務發展基金及公務人員退休撫卹基金等 19 個基金，共編列總收入 1,441 億 9,380 萬 7 千元，總支出 108 億 9,411 萬 8 千元，本期賸餘 1,332 億 9,968 萬 9 千元。審議結果，增列總收入 100 萬元，減列總支出 195 萬元，增列本期賸餘 295 萬元，改列為賸餘 1,333 億 0,263 萬 9 千元。

四、中華民國 107 年度中央政府總預算案經本院第 9 屆第 4 會期第 1 次臨時會第 2 次會議審議結果，其涉及附屬單位預算營業及非營業部分均暫照列，應隨同本（附屬單位預算）案審議結果調整，其中歲入歲出之調整，仍應依本院審議中華民國 107 年度中央政府總預算之決議及預算法等規定辦理。

五、通案決議 3 項如下：

（一）中華民國 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分審查總報告所列未送院會處理項目，除確有空礙難行者再協商，依協商結論通過外，其餘均照各委員會審查會議決議通過。至送院會處理項目，協商有結論者，依協商結論通過；協商未獲結論者，交付表決，並依表決結果通過。

（二）各委員會審查結果協商結論，均應依通案決議辦理，不再逐一於各單位協商結果敘明。各單位均應切實依通案決議核實分別刪減，惟各委員會審查刪減數如逾通案決議刪減比例，以各委員會審查刪減數為準；未達通案決議刪減比例，則增加減列不足之數。

（三）針對 107 年度中央政府總預算案附屬單位預算一營業及非營業部分，鑑於 107 年度將屆年度終了，各委員會已通過之凍結案，除於院會協商提出討論者，照協商內容通過外，其餘同意均免予凍結，改提書面報告。

## 伍、營業部分、非營業部分及信託基金部分新增審議結果

營業部分、非營業部分及信託基金新增審議結果如附，後續「陸、營業部分各委員會審查結果」、「柒、非營業部分各委員會審查結果」及「捌、信託基金部分各委員會審查結果」，均應依新增審議結果辦理，不再逐一敘明，各機關（基金單位）均應切實依新增審議結果覈實辦理。



## 營業部分新增審議結果

### 經濟委員會

#### 甲、經濟部主管

##### 一、台灣糖業股份有限公司

##### (二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 359 億 1,218 萬 2 千元，增列「其他營業收入」500 萬元及「營業外收入」500 萬元，共計增列 1,000 萬元，改列為 359 億 2,218 萬 2 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅利益）：原列 335 億 2,164 萬 6 千元，減列「銷售成本—直接人工」100 萬元、「服務費用」1,000 萬元、「管理費用—公共關係費」100 萬元、「材料及用品費」1,000 萬元、「其他營業費用」300 萬元（含「研究發展費用」100 萬元）、「營業外費用」200 萬元（以上科目均自行調整），共計減列 2,700 萬元，改列為 334 億 9,464 萬 6 千元。
3. 稅前淨利：原列 23 億 9,053 萬 6 千元，增列 3,700 萬元，改列為 24 億 2,753 萬 6 千元。

##### (八)新增決議 4 項：

1. 台灣糖業股份有限公司於 107 年度預算案，「管理費用」中編列「公共關係費」7,102 千元，作為推動業務需要須加強建立公共關係而發生之費用。台灣糖業股份有限公司擁有全台土地面積近 6 萬公頃，避免土地閒置而以出租或設定地上權方式活化使用固為美事，然而其所有之土地出租或設定地上權後遭承租人轉租謀取暴利之情事屢見不鮮，有關土地之出租或設定地上權後管理顯有缺失。有鑒於此，俟台灣糖業股份有限公司就現行土地出租或設定地上權之現況進行盤點後，提出杜絕轉租謀取暴利情事之管理改善措施專案報告。
2. 台糖公司工安環保事業部（下稱安環事業部）107 年度編列營業損失

6,772 萬元，該部門主要收入來源（占總營收約 97%）來自所經營之岡山、崁頂垃圾焚化廠，其分別提供高雄市 11 個行政區及屏東縣 33 個鄉鎮市家戶及縣、市政府所交付之可處理廢棄物焚化作業。經查：歷年來岡山廠均有盈餘，崁頂廠則自 97 年度起連年虧損，未妥適操作、管理崁頂廠相關設施，迭遭環保單位以違反法規或契約規定多次處罰，故爰請台糖公司向立法院經濟委員會提出改善專案報告，做為日後施政參考。

3. 台糖公司擁有廣大農地，絕大部分為種蔗所需農地，多年來配合政府建設及地方發展需要已釋出相當大之面積，惟在釋出土地過程中，部分單位經營之土地未適時依土地產權清查結果配合異動土地管理機帳系統資料，故與土地登記簿登記面積不同，致每年度須負擔他人之地價稅，損及公司權益，經查：土地管理機帳系統與土地登記簿登記異動面積差異近 10 倍，另差異原因主要為早期出售未辦理移轉登記者居多，為避免日久難以追查，亟待積極查處，故爰請台糖公司向立法院經濟委員會提出改善專案報告，做為日後施政參考。
4. 為達成 2025 年再生能源占全國發電占比達 20%之目標，經濟部擬定「太陽光電 2 年推動計畫」，執行期間 105 年 7 月至 107 年 6 月，預計 106 年底達成太陽光電裝置容量（下同）650MW，及至 107 年 6 月達成 870MW，合計 1.52GW 之推動目標。行政院國家發展委員會依據上開計畫擬訂中央公有屋頂設置太陽光電管考作業原則，要求各機關於 106 年 6 月底完成中央屋頂標租作業，107 年 6 月底完成太陽光電系統設置。經盤點並奉經濟部核定設置太陽光電發電系統之建物目標量為 69 座，預計於 106 年底完成招標作業，107 年底前完工，較國發會規定之進度落後至少半年。亟待加強趕辦，並妥善控管作業時程，爰請台糖公司向立法院經濟委員會提出改善專案報告。

## 二、台灣中油股份有限公司

### （二）營業收支：

1. 營業總收入：原列 8,473 億 6,695 萬 6 千元，增列「營業收入」5,000 萬元及「其他營業外收入」項下「投資性不動產收入」1,000 萬元，共計增列 6,000 萬元，其餘均照列，改列為 8,474 億 2,695 萬 6 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 8,352 億 8,718 萬 2 千元，減列「服務費用」3,700 萬元（含「旅運費」1,700 萬元、「專業服務費」2,000 萬元）、「材料及用品費」項下「使用材料費」1,000 萬元、「油氣輸儲費用」5,000 萬元、「探勘費用」10 億 4,507 萬 7 千元、「行銷費用」3 億 1,000 萬元（以上科目均自行調整）、「營業外費用—投資性不動產費用」300 萬元，共計減列 14 億 5,507 萬 7 千元，其餘均照列，改列為 8,338 億 3,210 萬 5 千元。
3. 稅前淨利：原列 120 億 7,977 萬 4 千元，增列 15 億 1,507 萬 7 千元，改列為 135 億 9,485 萬 1 千元。

(五)重大之建設事業：原列 174 億 1,895 萬元，減列 L10502 天然氣事業部「第三座液化天然氣接收站投資計畫」30 億 9,000 萬元，其餘均照列，改列為 143 億 2,895 萬元。

原審查報告所列決議(四)，予以修正為：

(四)野生動物保育法第十條第三項與第四項明定，在中央主管機關認定為緊急或必要時，得經野生動物保育諮詢委員會之認可，逕行劃定或變更野生動物保護區，而因野生動物保護區所制定之保育計畫，依法可以管制騷擾、虐待、獵捕或幸殺一般類野生動物、採集、砍伐植物、污染、破壞環境與其他禁止或許可之行為。桃園大潭藻礁地區已是珍貴生態棲息地，同時又發現一級保育類動物「柴山多杯孔珊瑚」，該地區理應受到政府相關單位高度重視及保護。惟中油公司竟計畫於該區域興建第三座天然氣接收站，此舉將嚴重破壞當地藻礁生態與影響「柴山多杯孔珊瑚」之生存，顯見中油公司毫無環保意識。台灣中油股份有限公司 107 年度預算案於「營業費用」項下「其他營業費用」編列 22 億 9,807 萬 4 千元，凍結 2,000 萬元，

並向立法院經濟委員會提專案報告後，經同意始得動支。

(八)本項新增決議 8 項：

1. 有鑑於中油桃園煉油廠於今年 1 月 29 日發生爆炸引發大火，其爆炸威力與聲響之大，周遭鄉鎮居民皆能聽到。過往煉油廠就曾發生多起重大工安事件，嚴重影響周遭居民安危，在各方努力之下，經濟部則於民國 93 年時承諾將在 10 年內完成遷廠等相關事宜，然而至今早已跳票多年，雖然期間曾召開會議，但至今卻仍停留在討論遷廠覓地問題，毫無任何實際進展，顯見中油公司並無意願兌現遷廠承諾，對桃園市民十分不公平。台灣中油股份有限公司 107 年度預算案「管理費用」之「專業服務費」項下計畫編列「委託檢驗試驗費」905 千元，及「工程及管理諮詢服務費」計 5,835 千元，計 6,740 千元。查中油公司 2018 年 10 月發生 95 無鉛汽油銅片測試超過標準事件，據其 2018 年 10 月 23 日新聞表示，取樣化驗基隆、大台北地區、桃園、新竹、苗栗等北部加油站，共有 159 座直營及加盟站有 95 無鉛汽油銅片試驗超過國家標準情形，顯示中油內部管理機制失能、內部應變不足，嚴重損害消費者權益。有鑒於此，中油公司就上開事件進行內部調查提出究責名單，並就類似事件如何預防、內部監管機制改善、未來相關業務如何精進等事項。故此建請將 107 年度中央政府總預算台灣中油股份有限公司附屬單位預算，損益預計表中「營業費用」科目下，「管理費用」凍結 1,000 萬元，待提出桃園煉油廠安全維護及遷址計畫，並向立法院經濟委員會專案報告後，經同意始得動支。
2. 106 年 8 月 15 日中油值班人員偕同廠商維修人員進入大潭電廠內之中油天然氣計量站，進行分散式控制系統（DCS）電源供應器更換，因作業不慎造成分散式控制系統（DCS）控制器重新開機，致主閥依初始設定值關斷，供氣中斷約 2 分鐘，導致大潭電廠機組陸續停機，台電公司執行各地緊急分區輪流停電措施，造成國人不便，亦使該公司須賠償台電



損失。經中油公司檢討原因包括：更換監控系統電源供應器，未將電動閘（MOV）控制系統切換至手動或停止模式；重要設備檢修可能影響供氣時未通知大潭電廠；未訂定明確更換電源供應器之工作指導書更換重要設備（不同型式之電源供應器）未實施變更管理程序；大潭計量站至大潭電廠目前管線僅 200~600 公尺距離，不具緩衝功能；天然氣供應系統風險管控機制不足，且未落實執行與台電間之相關聯繫機制；作業人員教育訓練不足等多重因素，顯示該公司對相關系統之設計、操作及維護均待檢討強化與落實。爰請中油公司提出檢討改善專案報告。

3. 經濟部主管台灣中油股份有限公司 107 年度預算案，於「遞延負債」科目項下編列工業局補助款 3 億元，主要是因配合政府環保及電動機車發展政策，於 107 年度起接受經濟部工業局補助辦理「智慧電動車能源補充設施普及計畫」，供台灣中油於既有營運場地或其他合適場域建置電動機車能源補充設施，建立智慧電動機車服務，以強化國內電動機車產業發展基礎。為發揮設施最大效益，爰要求經濟部提出「電動機車能源補充設施設置數量及期程規劃」報告，並於三個月內送交立法院經濟委員會。
4. 按國營事業管理法第 2 條規定：「國營事業以發展國家資本，促進經濟建設，便利人民生活為目的。」石油為我國主要能源，亦為我國合纖、塑膠、橡膠及其他化學品等中下游石化產業基本原料來源。惟我國自有能源甚少，95%以上之能源均仰賴進口，突顯我國能源供給及石化產業供應鏈之脆弱。經查：近年雖有新獲油氣資源量，惟海域探勘成效亟待加強，自有油源占公司煉產量之比重仍未及 5%，故爰請中油公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告！
5. 台灣中油公司出借土地予各公務機關計 234 筆，面積 20 萬 9,800 m<sup>2</sup>（6 萬 3,464.5 坪），107 年度預算案預估租金收入損失 1 億 4,624 萬 3 千元。經查：台灣中油公司配合政府國有財產之統籌調配，截至 106 年 8 月

底止，計無償出借土地 234 筆，台灣中油公司出借土地予中央政府機關及地方政府面積頗鉅，且造成每年度減列 1 億餘元租金收入，允宜依國有財產法等相關規定，研議交換地之可行性，換入可產生收益之不動產，以增裕營收，故爰請中油公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。

6. 鑒於國內所需能源幾乎全數仰賴進口，為提高我國自產能源比例，台灣中油公司長期投入國內、外與海域之油氣探勘工作；107 年度預算案「其他營業成本—探勘費用」賡續編列 52 億 2,538 萬 5 千元。經查：按預算籌編原則規定，經費需求應與執行力相配合，長期投入鉅資進行國內、海域及國外礦區之油氣探勘，惟油氣探勘、佐證、開發及生產等階段時程長，且海外油氣探勘地區性政治風險相對較高，宜審慎評估處理，故爰請中油公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。
7. 台灣中油公司 107 年度為支應固定資產投資計畫、轉投資及充實營運資金等，預計舉借長期債務 569 億元，包括向金融機構舉借 369 億元及發行公司債或 1 年以上循環票券 200 億元；並由營運資金償還債務 361.4 億元，包括償還金融機構 139.4 億元及公司債 222 億元。經查：近年來債務餘額偏高，形成經營上之沉重負擔，為避免沉重利息費用侵蝕盈餘，允宜積極妥謀善策降低資金籌措成本，故爰請中油公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。
8. 鑒於日前中油 95 無鉛汽油銅片腐蝕測試超標案，引起社會高度恐慌，受影響人數估計近二十萬人，中油公司雖立即採取補救措施，然由後續賠償未臻妥善，例如入帳方式不便，限制上班時間辦理等等，引發另一波民怨。本案不但損害消費者信心，也突顯出中油公司內部管控亟待改善。爰請中油公司就如何改進後續賠償作業，以及內部管理、原料、品質管控等層面之作為，向立法院經濟委員會提出書面報告。

### 三、台灣電力股份有限公司

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

(二)營業收支部分：

1. 營業總收入：6,047 億 8,307 萬 8 千元，照列。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 5,958 億 4,108 萬 2 千元，減列「服務費用」4,000 萬元（含「水電費」1,000 萬元、「旅運費」1,000 萬元及「專業服務費」2,000 萬元），「材料及用品費」減列 5,621 萬 2 千元、「租金與利息」1 億元、「會費、捐助與分攤」1 億元、「火力發電費用—服務費用」546 萬元（含「旅運費」193 萬元、「印刷裝訂與廣告費」353 萬元）、「核能發電費用—服務費用」2,080 萬元（含「印刷裝訂與廣告費」項下「業務宣導費」2,000 萬元及「公共關係費」80 萬元）、「輸電費用—服務費用」848 萬 8 千元（含「旅運費」348 萬 8 千元、「專業服務費」500 萬元）、「配電費用—服務費用」1,108 萬 8 千元（含「旅運費」108 萬 8 千元、「專業服務費」1,000 萬元）、「管理費用」2,000 萬元、「財務成本」5 億元、「其他營業外費用—什項費用」項下「損失與賠償給付」（核四資產維護管理預算）」9,000 萬元（以上科目均自行調整），共計減列 9 億 5,204 萬 8 千元，其餘均照列，改列為 5,948 億 8,903 萬 4 千元。

3. 稅前淨利：原列 89 億 4,199 萬 6 千元，增列 9 億 5,204 萬 8 千元，改列為 98 億 9,404 萬 4 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 1,168 億 8,582 萬 5 千元，減列 124 億 5,804 萬 4 千元 { 含「重大之建設事業」119 億元（科目自行調整）、「深澳電廠更新擴建計畫」3 億 9,340 萬 4 千元、「台中發電廠第 2 階段煤灰填海工程計畫」

500 萬 5 千元、「新興計畫」1 億 5,900 萬元、「交通及運輸設備（增購及汰舊換新管理用公務車輛）」63 萬 5 千元}，其餘均照列，改列為 1,044 億 2,778 萬 1 千元。

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

(七)補辦預算：固定資產之建設、改良、擴充 97 億 5,800 萬元、增加資金之轉投資 4 千元，均照列。

(八)原審查報告所列決議 2、6，予以刪除：

2. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 220 億 2,320 萬 8 千元，凍結該預算 10%，俟提出書面報告後，始得動支。

6. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—損失與賠償給付」編列核四資產維護管理預算 8 億 1,721 萬 6 千元，凍結該預算 20%，俟向立法院經濟委員會專案報告後，始得動支。

(九)新增決議 23 項：

1. 台電公司 107 年度預算案於各項費用科目之服務費用項下編列郵電費合共 5 億 8,875 萬 6 千元，有鑑於台電公司累積巨額虧損尚待彌補，且負載比重已逾 8 成，財務狀況嚴峻，爰要求台電就推動 e 化繳費單，降低郵寄費用之規劃，就 3 個月內提交書面報告送立法院經濟委員會。

2. 台電公司 107 年度預算案於各項費用科目之服務費用項下編列印刷裝訂與廣告費合共 2 億 5,952 萬 4 千元，有鑑於台電公司累積巨額虧損尚待彌補，且負債比重已逾 8 成，財務狀況嚴峻，爰要求台電公司針對 107 年度本項預算之編列及使用計畫，提交書面報告送立法院經濟委員會。

3. 台電公司 107 年度預算案於各項費用科目之服務費用項下編列修理保養與保固費合共 167 億 5,952 萬 4 千元，有鑑於台電公司累積巨額虧損尚待

彌補，且負債比重已逾 8 成，財務狀況嚴峻，爰其修理保養與保固費應有效使用，爰要求台電公司於 1 個月內就發電機組就保養費提出書面報告。

4. 臺灣電力股份有限公司 107 年度「水力發電費用」預算數 8,272,009 千元，因水庫管理不良有效容量嚴重下降，減損水力發電能量，造成面臨供電窘迫，企業、民生頻臨限電恐懼，爰要求臺灣電力股份有限公司於一個月內向立法院經濟委員會提出書面報告。
5. 臺灣電力股份有限公司「火力發電費用」107 年度預算數：302,674,225 千元，該公司做為政府政策執行者，更應該要配合政府長期減碳目標；然台電公司於 107 年度火力發電費用預算卻暴增近五百億元，顯見政府毫無減碳之決心，爰要求臺灣電力股份有限公司於一個月內向立法院經濟委員會提出溫室氣體減量策略書面報告。
6. 針對台中火力發電廠燃煤發電 9 部機組全部滿載燒煤，造成中部地區排碳量增加，空汙日形嚴重，導致民眾罹患肺炎、支氣管炎疾病比率逐年攀高，中彰投居民身心健康遭受重大威脅。要求台中火力發電廠立即降載至少百分之二十，生煤使用 107 年起每年減少 10%直至減 40%止，以澈底改善中部地區空汙問題，爰要求台電公司於一個月內向經濟委員會提出台中電廠生煤使用量逐年減少之具體規劃書面報告。
7. 有鑑於台電火力發電費用有關服務費用、專業服務費編列 375,230 千元，較上年度增列 54,944 千元，經查係辦理廢水檢測、細懸浮微粒檢測、煙器檢測等環保項目，鑒於人民對環境要求標準提高，爰要求台電公司於三個月內就火力發電機組之排放狀況提出未來檢討改善報告。
8. 臺灣電力股份有限公司「核能發電費用」107 年度預算數 26,284,929 千元，茲因政府意圖回復部分核能供電以解決缺電窘境，其人力配置與蔡政府非核家園政策目標及核能發電量逐年遞減之趨勢有悖。為要求蔡政府明確表態如何達成供電能源配比 532 目標，要求臺灣電力股份有限公司

於二個月內向立法院經濟委員會提出書面報告。

9. 台灣電力股份有限公司於「銷售成本」編列「核能發電費用」26,284,929千元，又依再生能源發展條例第7條第1項前段規定：「電業及設置自用發電設備達一定裝置容量以上者，應每年按其不含再生能源發電部分之總發電量，繳交一定金額充作基金，作為再生能源發展之用。」然截至106年9月底止台電公司系統裝置容量3,301萬6千瓩（不含民營購電），其中再生能源風力、水力與太陽能發電加計後，則整體再生能源裝置容量211萬2千瓩，占比6.40%，遠低於政府規畫之目標，爰此要求台電公司於一個月內向立法院經濟委員會提出如何加速再生能源替代火力及核能發電之書面報告。
10. 2016年5月16日，核二廠2號機大修初次併聯約35分鐘後，發電機設備爆炸意外導致機組跳機。根據原能會105年5月16日核二廠2號機發電機避雷器箱受損事件調查報告：「台電公司在基於此一原則，經推論事件初始可能有以下三項因素之一：(1)A箱避雷器性能劣化(2)C箱突波吸收器或隔箱匯流排1只支撐不良(3)三箱不平衡產生之零序電流；造成A箱避雷器短路接地，引發B/C箱電壓提升1.73倍，再引發亦存在性能劣化之B/C箱避雷器故障接地，導致三箱短路接地故障。有鑑於台電公司至今未提出爆炸事件具體肇因，請台電公司提出核二廠2號機爆炸事件具體肇因調查報告，並於一個月內向立法院經濟委員會提專案報告。
11. 台灣電力股份有限公司於「銷售成本」編列「輸電費用—修理保養與保固費」1,387,191千元，然鑒於新竹縣湖口鄉、新豐鄉、竹北市於三月份及四月份常有無預警跳電情形，可見台電公司對於修理保養等有疏漏之狀況發生，且湖口鄉為工業重鎮，若時常發生無預警跳電之情形，營業及設備損失將難以估計，爰此要求台電公司於二個月內向立法院經濟委員會提出全台完整輸電設備更新修繕計畫之書面報告。

12. 經濟部主管台灣電力股份有限公司 107 年度預算案，分別於「輸電費用—服務費用—修理保養與保固費」項下編列辦理供電系統變電所變壓器、保護電驛等設備及輸電線路之定檢、經常性保養與零星、突發性維修工作所需經費 12 億 1,351 萬 5 千元、以及「一般建築及設備—機械及設備—輸電線路設備」項下編列鐵塔、電桿及架空導線工程經費 14 億 275 萬 7 千元，合共 26 億 1,627 萬 2 千元，其中 7 億 9,926 萬 5 千元係供鐵塔汰換及維修支出經費。惟台電公司現有輸電鐵塔 1 萬 9,357 座，其中 6 成以上之輸電鐵塔建置年數達 20 年以上，已逾正常情況下之鐵塔耐用年限（15 年），又近 3 成輸電鐵塔具全國電力連線不可或缺之重要性，爰要求台電公司向立法院經濟委員會提出書面報告。
13. 台灣電力股份有限公司於「銷售成本」編列「配電費用」45,596,322 千元，鑒於中油公司於大潭電廠天然氣計量站更換電源供應器時不慎操作導致大潭電廠供氣中斷，造成全台大停電之狀況發生。由此可見台電公司應強化輸配電網之穩定性，加速建置區域電網並應加強平衡區域電力供需，以分散供電風險，另增加安全及穩定性。爰此要求台電公司於三個月內向立法院經濟委員會提出目前供配電網改善進度狀況之書面報告。
14. 臺灣電力股份有限公司「行銷費用」107 年度預算數：9,424,981 千元，目前國內已面臨供電窘迫，企業、民生頻臨限電恐懼，應適度摺節開支，爰要求台電公司於三個月內提出行銷費用預算編列及運用書面報告。
15. 經濟部主管台灣電力股份有限公司 107 年度預算案，「營業費用」項下編列「其他營業費用」5,221,041 千元，惟前年度決算數為 4,650,250 千元，考量政府財政困難，公部門經費應摺節使用，以緩減政府財政收支惡化危機，爰要求台電公司提出改善之檢討報告。
16. 臺灣電力股份有限公司「營業外費用—其他營業外費用」107 年度預算數：4,423,038 千元，要求台電公司於二個月內向立法院經濟委員會提出

核四廠後續處置檢討改善書面報告。

17. 台電公司 107 年度預算案列有大潭燃氣單循環緊急發電計畫、太陽光電第二期計畫、太陽光電第三期計畫及增加投資澳洲班卡拉煤礦開發計畫等 4 案依預算法第 88 條規定於 106 年度先行辦理，並於 107 年度補辦預算事項。立法院於 90 年度「中央政府總預算附屬單位預算及綜計表（營業及非營業部分）案審查總報告」中列有主決議：「為避免國營事業單位濫用『補辦預算』，行『先斬後奏』、『規避監督』之實，自 91 年度起，各國營事業資本支出計畫補辦預算金額不得超過該年度原編預算數之 25%；為避免各國營事業藉補辦預算行『先斬後奏』之實，規避立法院監督，自 91 年度起，新興計畫若以補辦方式處理，應於行政院核定後，送立法院備查」。經查大潭燃氣單循環緊急發電計畫係為因應 106-108 年供電緊澀而興辦之新興計畫，因時程緊迫，為利廠商加速開工，105 年度須提前動之 13 億元，報經行政院同意先行辦理。另太陽光電第二期及第三期計畫屬 106 年度新興計畫，台電公司均未依立法院決議辦理「於行政院核定先行辦理後，送立法院備查」，要求台電公司檢討改善，送書面報告至立法院經濟委員會。
18. 根據台灣電力股份有限公司公告資訊 106 年 9 月底我國電力系統總裝置容量 4 萬 3,300.15 千瓩（含台電系統 3 萬 3,016.50 千瓩、民營購電 1 萬 0,283.65 千瓩），雖較上年度同期之 4 萬 1,279.61 千瓩增加 2,020.54 千瓩（增幅 4.89%），惟查我國電力系統備用容量率已連續多年低於行政院核定之目標值，且備轉容量率低於 6%之供電警戒天數遽增，允宜研謀改善，以確保供電穩定。爰請台灣電力公司向立法院經濟委員會提出改善專案報告！
19. 依再生能源發展條例第 7 條第 1 項前段規定：「電業及設置自用發電設備達一定裝置容量以上者，應每年按其不含再生能源發電部分之總發電量，繳交一定金額充作基金，作為再生能源發展之用。」爰此，台電公



司 107 年度預算案分別於火力發電及核能發電費用科目依前開規定編列繳交再生能源發展基金規費 62 億 2,330 萬 2 千元及 9 億 3,740 萬元，合共 71 億 6,070 萬 2 千元，較 106 年度預算案 47 億 4,912 萬元增加 24 億 1,158 萬 2 千元，推展低碳再生能源發電乃政府既定政策，亦為當今世界潮流趨勢，為避免因高比重之非再生能源發電須依規定繳交巨額規費，徒增營運成本。爰請台灣電力公司向立法院經濟委員會提出改善專案報告！

20. 依台電公司 107 年度預算案預計資產負債表顯示，107 年底土地資產為 2,787 億 3,416 萬元（含投資性不動產—土地，不含土地改良物），雖較 106 年度預算數 2,787 億 7,219 萬 5 千元減少 3,803 萬 5 千元（減幅 0.01%），惟查該公司閒置或未依原定用途使用之土地仍屬龐巨。允宜積極解決土地使用計畫之阻力，儘速研謀活化利用方案，列管追蹤並定期檢討活化辦理情形，以提升土地資產使用效益。爰請台灣電力公司向立法院經濟委員會提出改善專案報告！
21. 台電公司 107 年度預算案分別依再生能源發展條例第 7 條第 1 項規定，於火力發電及核能發電費用科目編列繳交再生能源發展基金規費 62 億 2,330 萬 2 千元及 9 億 3,740 萬元，合共 71 億 6,070 萬 2 千元，較 106 年度預算增加 24 億 1,158 萬 2 千元，增幅高達 50.78%。惟台電公司 100 年度至 107 年度非再生能源發電量竟無顯著增加，然同期已依再生能源發展條例規定繳交再生能源發展基金規費金額，前後 8 年間增加 66 億 4,278 萬 6 千元，成長幅度高達 1,282.6%，無異增加供電成本。爰要求台電公司就提高再生能源發電量占比提出具體措施，並就再生能源發電量取代核能發電占比之具體方案與實施期程，向立法院經濟委員會提交專案報告。
22. 鑒於台灣電力公司因管理不當，導致五千萬以上工程解約或無法如期如質驗收而遭公共工程提報不良廠商案件數超過 58 件，金額估計達 38 億

1,762 萬元，顯示台灣電力公司對於各類工程招標管理亟待檢討改進。由於台電大部分招標工程與民眾生活息息相關，其工程品質之良窳也是人民最能切身感受政府施工品質，影響政府公信甚鉅。爰請台灣電力公司針對如何改善工程招標及品質管理制度，排除不良廠商，提升工程品質及效率，向立法院經濟委員會提出書面報告。

23. 有關總統府 106 年 1 月 26 日公布「中華民國 105 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分案審查總報告」，其中立法院審議通過台電公司營業預算之第 23 項決議台電公司就勞務、財務採購案件其合約（含擴充）年限，原則上不得超過 10 年一案，因電業法修正後可能影響電能及天然氣燃料採購案件執行，進而影響台電公司穩定供電之任務；電力攸關國計民生，是促進社會經濟發展，提高人民生活品質不可或缺的要項，台電公司身屬國營事業，肩負維持可靠且穩定之電力供應任務。106 年 1 月 26 日電業法修正後，台電公司向民營電廠購電，不再由中央主管機關公告設立發電廠開放方案以為購電依據，必須依照政府採購法相關規定辦理電能採購。鑑於電能採購及天然氣燃料之勞務、財物採購案件，因交易市場對象有限，短期合約易造成廠商投資回收不確定，影響銀行融資及業者投資意願，不利電力市場長期穩定電源之提供，為維持供電穩定及降低發購電成本，爰同意台電公司電能採購及天然氣燃料採購合約年限，得以長期契約（10 年以上）簽訂。

#### 四、台灣自來水股份有限公司

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

(二)營業收支部分：

1. 營業總收入：原列 297 億 9,513 萬 6 千元，增列「銷售收入」4,000 萬元及「勞務收入」項下「觀光遊樂收入」100 萬元（科目均自行調整），共計增列 4,100 萬元，改列為 298 億 3,613 萬 6 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 301 億 9,886 萬 9 千元，減列「管理費用」500 萬元、「服務費用」1,235 萬 6 千元（含「水電費—動力費」1,035 萬 6 千元、「印刷裝訂與廣告費」200 萬元）及「租金與利息」200 萬元（科目均自行調整），共計減列 1,935 萬 6 千元，其餘均照列，改列為 301 億 7,951 萬 3 千元。

3. 稅前淨損：原列 4 億 0,373 萬 3 千元，減列 6,035 萬 6 千元，改列為 3 億 4,337 萬 7 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 164 億 7,492 萬元，減列 2 億 5,063 萬 6 千元（含重大之建設事業 1 億 9,063 萬 6 千元（科目自行調整）及專案計畫—繼續計畫—無自來水地區供水改善計畫第三期—自來水延管工程 6,000 萬元），其餘均照列，改列為 162 億 2,428 萬 4 千元。

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

(七)原審查報告所列決議 4，予以刪除：

4. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案於「管理費用」編列 11 億 4,060 萬 9 千元，107 年度中央及地方政府預算籌編原則第 5 點規定：「特種基金應積極活化閒置、低度利用及不經濟使用之不動產，以發揮資產效益，並加強財務管理……。」故國營事業應積極活化經管閒置、低度利用或被占用房地，以發揮資產效益並增加營運績效。行政院院會 103 年 2 月通過財政部研提之「財政健全方案」，其中包括「積極活化事業機構財產」，將國營事業資產活化納為政府重要施政重點之一。同年 3 月依據該方案訂定「加強國有不動產活化運用計畫」（期程自 103 年 1 月 1 日至 106 年 12 月 31 日），計畫範圍包含中華郵政、中油、台電、台糖及台水等公司組織國營事業經管之不動產，期由各該國營事業提報

資產活化運用計畫、執行績效及管考等方式，積極清理活化相關房地資產，以提升資產運用效益，創造事業盈餘。該計畫執行迄今已逾 3 年，台灣自來水股份有限公司仍有閒置土地 0.2203 公頃，公告現值 161 萬 4 千元；低度利用土地 3.6912 公頃，公告現值 1 億 0,814 萬 1 千元，顯示台灣自來水股份有限公司管理不佳，有待檢討改進，爰凍結「管理費用」2,000 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。

(八)新增決議 6 項：

1. 台水公司 107 年底營運資金餘額預計數負 368.43 億元，較上年度預計數負 346.71 億元，資金缺口增加 21.72 億元；另 107 年度長期負債餘額（不包括「應付到期長期負債」）預計數 497.91 億元，較上年度預計數 473.42 億元，增加 24.49 億元，增幅 5.17%。經查：近年營運資金缺口逐年擴大，影響公司正常營運及發展，營運資金缺口需仰賴舉借長期債務支應，不利於財務健全發展，亟待研謀改善，故爰請自來水公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。
2. 台水公司 107 年度編列利息支出 7 億 8,266 萬 7 千元，包括利息費用 7 億 2,188 萬 1 千元（債務借款利息 6 億 5,757 萬 2 千元及民間參與鳳山淨水場、澎湖海淡廠計提之利息、延遲付款利息費用 6,430 萬 9 千元）、資本化利息 6,078 萬 6 千元。經查：近年來債務餘額快速攀升，已形成經營上之沉重負擔，利息費用居高不下，允宜研謀降低資金成本措施，故爰請自來水公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告！
3. 台水公司 107 年度預計舉借長期借款 31,980,000 千元，較 106 年度預算數 33,561,800 千元，減少 1,581,800 千元，減幅 4.71%；預計償還之借款為 27,294,078 千元，較 106 年度預算數 24,722,300 千元，增加 2,571,778 千元，增幅 10.40%。經查：新增債務多用於償還既有借款，舉債建設效果仍屬有限、固定資產建設改良擴充資金來源，過度依賴舉債，宜有妥善財務規劃，並嚴密控管債務餘額成長，以避免損及公司正常經營發展

- ，故爰請自來水公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。
4. 台水公司 107 年度預算編列「固定資產之建設、改良、擴充」計畫 16,474,920 千元，包括「專案計畫」12,105,862 千元及「一般建築及設備計畫」4,369,058 千元。經查：近年度固定資產投資計畫預算執行率欠佳，尚待加強辦理，另未考量計畫實際執行能力，覈實編列相關預算，故爰請自來水公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。
  5. 台水公司 107 年度預計生產水量為 32 億 0,801 萬 6 千立方公尺，較 106 年度預算 31 億 6,192 萬 4 千立方公尺，增加 4,609 萬 2 千立方公尺，增幅 1.46%；同期間自來水生產成本預算計編列 23,665,078 千元，較 106 年度預算 23,487,121 千元，增加 1 億 7,795 萬 7 千元，增幅 0.76%。經查：生產成本逐年攀高，不利自來水事業永續發展，應設法抑減原水費用，以降低成本率，故爰請自來水公司向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告。
  6. 經查目前全台自來水普及率為 92.36%，惟偏遠地區和原住民地區自來水供水普及率仍偏低，例如屏東地區普及率僅有 53.05%，新竹縣 83.32%，皆與全國平均落差甚大，導致部分民眾依靠山泉水或地下水來取得供水，影響環境及健康甚鉅。爰要求台水公司研擬加速改善計畫，以確保民眾健康用水之權益。



## 財政委員會

### 乙、財政部主管

#### 二、臺灣金融控股股份有限公司（含臺灣銀行股份有限公司、臺銀人壽保險股份有限公司、臺銀綜合證券股份有限公司）

##### （八）新增決議 2 項：

1. 107 年度中央政府總預算案財政部主管臺灣銀行股份有限公司附屬單位預算案，於「業務費用」項下「服務費用」下「公共關係費」編列 44,288 千元。因臺灣銀行參貸慶富聯貸案，面臨貸款損失達十六億元，又因該行辦理前揭案件於徵信、授信、撥款等業務，核有未建立及未確實執行相關內部控制制度等缺失，遭金融監督管理委員會重罰四百萬元，核至今日尚未提出任何求償計畫。有鑒於國家當前財政困窘，公股行庫雖長期負責政策性任務，獲利速度不如民營銀行，惟董事或其他負責人對於銀行監理必要所設定之法規仍應恪守，更不應放任具體監理誠命規範而未執行，有鑒於此，爰要求臺灣銀行提出貸款損害及遭主管機關罰鍰損失之具體求償計畫，於二個月內於立法院財政委員會提出專案報告前，凍結預算五分之一，計 9,000 千元。
2. 新南向政策目標之達成需賴我國銀行為海外臺商提供資金融通，俾利其能快速度布局海外市場，提升國內廠商赴海外發展之意願。鑑於東南亞各國之政經局勢、准入法規與社會文化迥然不同，我國銀行於新南向國家設立實體分行據點尤顯必要，然截至 107 年 4 月底止，公股銀行經金融監督管理委員會核准但尚未開業之 22 家國外分支機構中，屬新南向政策目標之國家共 16 家，臺灣銀行即占 3 家，因無法順利升格為分行，僅以辦事處營運，無收入卻仍須支出人事費和租金等費用，幾乎年年虧損，爰要求臺灣銀行股份有限公司於 2 個月內就如何加速新南向國家之辦事處升格為實體分行以增裕收入，完善政府新南向政策金融布局向立法院財政委員會提出書面報告。

### 三、臺灣土地銀行股份有限公司（含土銀保險經紀人股份有限公司）

#### （七）新增決議 7 項：

1. 107 年度中央政府總預算案財政部主管臺灣土地銀行股份有限公司附屬單位預算案，於「業務費用」項下「服務費用」下「專業服務費」編列 367,589 千元。因土地銀行參貸慶富聯貸案及主辦慶陽聯貸案，面臨貸款損失十五億元，本院司法及法制委員會要求財政部提出各參貸銀行之求償評估法律意見書，經土地銀行委託正雅法律事務所於 2018 年 4 月 20 日提出「慶富聯貸案法律意見書」，惟查該事務所之律師卻擔任土地銀行民事訴訟事件受委任之律師，與受委任提出前開慶富求償評估之法律意見書，已有違反律師倫理規範之利益衝突禁止。有鑒於委託法律事務所提出法律意見之評估，應遵守前開律師倫理規範，土地銀行明知所委任提出前開評估之法律事務所已長期辦理其訴訟之業務，惟經立法院司法及法制委員會要求財政部提出求償評估而辦理之，卻依舊進行委託，有鑒於此，爰要求臺灣土地銀行提出專案檢討報告，於二個月內於立法院財政委員會提出專案報告前，凍結預算十分之一，計 36,700 千元。
2. 107 年度中央政府總預算案財政部主管臺灣土地銀行股份有限公司附屬單位預算案，於「業務費用」項下「服務費用」下「公共關係費」編列 30,526 千元。因土地銀行參貸慶富聯貸案及主辦慶陽聯貸案，面臨貸款損失十五億元，又因該行辦理前揭案件於徵信、授信、撥款等業務，核有未建立及未確實執行相關內部控制制度等缺失，遭金融監督管理委員會重罰八百萬元，核至今日尚未提出任何求償計畫。有鑒於國家當前財政困窘，公股行庫雖長期負擔政策性任務，獲利速度不如民營銀行，惟董事或其他負責人對於銀行監理必要所設定之法規仍應恪守，更不應放任具體監理誠命規範而未執行，有鑒於此，爰要求臺灣土地銀行提出貸款損害及遭主管機關罰鍰損失之具體求償計畫，於二個月內於立法院財政委員會提出專案報告前，凍結預算五分之一，計 6,000 千元。



3. 為順應科技發展，臺灣土地銀行股份有限公司持續編列經費發展資訊環境，臺灣土地銀行截至 105 年度已投入經費 2 億 7,231 萬 4 千元，且 106 年度預算編列經費 1 億 2,899 萬 8 千元，107 年度預算案續編列經費 2,793 萬 3 千元；然所提供之線上服務、電子支付及行動支付等數位化金融服務使用度多數偏低，要求應積極推廣，以提升經費運用效益。
4. 臺灣土地銀行股份有限公司利息收入占總收益之比率達 84.96%，遠高於本國銀行平均之 32.52%，顯示收益高度仰賴放款業務，手續費收入對營收挹注有限，建請應持續積極開發並拓展新業務，以創造多元獲利管道。
5. 鑑於審計部於 105 年度中央政府總決算審核報告指出，臺灣土地銀行股份有限公司某授信轉列呆帳案，存有多項作業缺失：未落實授信審查原則，陸續授信，徒增損失；辦理授信案過程倉促，徵信作業草率；未依核貸條件要求借戶將營收款項存入專戶，未確實掌握營運動態；未落實動產擔保品查驗作業，影響貸後管理。爰要求臺灣土地銀行股份有限公司應就作業疏失確實檢討改善，以降低損失並強化授信品質。
6. 鑑於土銀保險經紀人股份有限公司 107 年度預算案於「營業費用」項下之「業務費用」及「管理費用」兩科目，分別編列「獎金」180 萬 6 千元及 400 萬 8 千元，合共 581 萬 4 千元，包含績效獎金 218 萬元及考核獎金 363 萬 4 千元。該公司年年均以上限 2.4 個月薪給核發績效獎金，惟其稅前淨利之編列過偏保守，實際營運成果較之超逾甚鉅，鑑於績效獎金評核標準為稅前盈餘加減政策因素影響金額後之決算數超逾預算比率，建請土銀保險經紀人股份有限公司應覈實編列稅前淨利預算數。
7. 土銀保險經紀人股份有限公司為加強保險業務之推廣，提升員工專業知能，每年皆辦理各項訓練課程，102 至 106 年度訓練費用除概呈成長趨勢外，亦時有超支情形；另 107 年度除遵循主管機關相關法規辦理各類法定課程外，亦預計辦理各類員工專業訓練計畫，建請在各類員工專業訓

練應針對未來數位金融趨勢規劃相關課程。

#### 五、臺灣菸酒股份有限公司

(五)重大之建設事業：原列 16 億 5,219 萬 3 千元，減列「房屋及建築—新北營業處北五堵發貨中心重建工程」1 億 0,369 萬 8 千元，改列為 15 億 4,849 萬 5 千元。

## 交通委員會

### 甲、交通部主管

#### 一、中華郵政股份有限公司

##### (二)營業收支：

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

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

(1) 「服務費用」3,275 萬元〔含「專業服務費」2,000 萬元、「其他營業成本」之「代理費用」中「印刷裝訂與廣告費」25 萬元、「業務費用」1,200 萬元（含「旅運費」200 萬元）、「其他營業費用」50 萬元。〕

(2) 「材料及用品費」100 萬元。

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

(4) 「會費、捐助與分攤」項下「會費」10 萬元。

(5) 「金融保險成本」項下「利息費用」6,024 萬 1 千元。

共計減列 1 億 0,459 萬 1 千元，其餘均照列，改列為 2,759 億 0,791 萬元。

3. 稅前淨利：原列 103 億 3,895 萬 8 千元，增列 2 億 5,459 萬 1 千元，改列為 105 億 9,354 萬 9 千元。

##### (七)本項新增決議 1 項：

1. 中華郵政公司所提供郵政資金近 2 年（105 及 106 年度迄至 8 月底止，以下同）各投資運用項目之實際投資報酬率以觀，股票、基金及國外投資等項目之收益率遠高於固定收益項目，另如比較該等運用項目自行操作與委外經營之績效，該公司自行操作股票及基金之年化投資報酬率分別為 14.04%、14.39%，均遠優於同期國內委外代操績效 8.24%及 9.93%；

反觀自行操作國外投資之年化報酬率 2.93%、2.22%，均較同期國外委外代操績效 4.66%及 15.47%為低，然國外委外代操平均投資金額僅約占當年度整體國外投資總額之 2.62%至 2.64%，自行操作占比高逾 97%。鑒於近年來郵政資金規模逐年擴大，該公司管理運用績效之良窳，攸關廣大儲戶及保戶之權益及盈餘繳庫數，允宜妥適配置各項資金運用工具之占比並慎選代操機構，以增加投資收益。

## 二、交通部臺灣鐵路管理局

(五)重大之建設事業：原列 85 億 1,440 萬 4 千元：

(1)減列「一般建築及設備計畫」5,000 萬元。

(2)配合 107 年度中央政府總預算審議結果，減列「專案計畫—繼續計畫」9 億 9,000 萬元（含「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」4,000 萬元及「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」9 億 5,000 萬元）。

共計減列 10 億 4,000 萬元，其餘均照列，改列為 74 億 7,440 萬 4 千元。

(七)本項新增決議 10 項：

1. 107 年度台鐵局於其下各部門編列「材料及用品費」，共計 1,355,950 千元，用於採購各項業務之原物料、燃料、設備零件等。

惟查，相關預算編列雖不匱乏，台鐵長年以來卻存在材料用品採購與實際作業需求不符，更有部分無用的呆料存放倉庫時間長達數年，但真正有需求的原物料卻時常不足，顯見相關器械材料之編列、採購及控管措施存在相當缺失，亟待檢討改善。爰此，建議凍結本筆預算 5%，並須就台鐵材料採購及控管問題，向立法院交通委員會提出檢討及改善專案報告後，始得動支。

2. 有鑑於現行花東返鄉實名制列車制度下，僅限於身分證字號開頭 U、V 與戶籍設籍花東之民眾，然花東外移人口中，有許多人會在外縣市成家立業，對於這類民眾之配偶及子女，既非身分證字號開頭 U、V；亦非戶

籍設籍花東，因此無法購買實名制車票，導致人民放棄購買實名制列車，或是被迫搭乘不同車次返鄉，如此不便民之制度應修正檢討，開放攜眷票之購買，且臺灣鐵路管理局至今仍未對於立法委員鄭天財 Sra · Kacaw 提議的三種實名制攜眷票之制度，做出是否可以採行之報告，爰要求臺灣鐵路管理局提出實名制攜眷票相關制度之書面報告。

3. 臺灣鐵路管理局於 107 年度預算案，「機務維持費用」中編列「專業服務費」36,318 千元，其中「工程及管理諮詢服務費」編列 606 千元，作為聘請專家學者指導技術之費用；另於「管理費用」中編列「專業服務費」29,657 千元，其中「工程及管理諮詢服務費」編列 5,136 千元，作為特約律師諮詢服務費及防護團副團長交通費等。然而，台鐵長期未將列車之定期維修保養落實，缺乏料件及應有設備，導致基層維修人員空有技術卻無從發揮、無適當工具可供使用查驗，台鐵機務主管階層應負起全責，並應盡速檢討改善。有鑒於此，爰凍結上開「工程及管理諮詢服務費」預算 5%，俟臺灣鐵路管理局提出維修保養管理制度之強化健全檢討專案報告，三個月內於立法院交通委員會進行專案報告後，始得動支。
4. 臺灣鐵路管理局 107 年度預算於「租賃成本」編列共計 1,091,126 千元，其中在分支計畫及用途別科目「專業服務費—委託調查研究費」編列 21,037 千元，係屬辦理臺北市南港調車場都市更新計畫、烏日鋼樑廠周邊土地都市計畫、民間參與花蓮市六期重劃旅館區興建營運案、基隆八堵火車站周邊土地都市更新計畫等案之調查研究。惟臺灣鐵路管理局 107 年度委辦費較以前年度增加，允宜依撙節原則審酌各項委辦計畫之迫切性或整合辦理之可行性，以維政府資源有效運用。爰此，考量我國財政狀況，應撙節政府開支，爰凍結其項下「租賃成本—專業服務費—委託調查研究費」預算 50 萬元。待臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出委辦案件之書面報告，經同意後，始得動支。

5. 有鑑於目前連續假期所推動的返鄉實名制列車，其加班之車次係依據連續假期之天數，規劃該假期應有多少列次。然此種評估並未有針對不同之假期性質做出差別性處理，例如：春節及清明節，此類假期的屬性，因台灣主流文化之傳統習俗的關係，旅客則以返鄉為主，因此在此類型之節日假期中，相較於其他型態之節日，加開班車次中實名制列車之比例應有所增加。此外，針對目前規劃實名制列車之依據，係按連假之天數決定，惟此種方式評估，與各連假預估之運量未能完全符合，且就整體實名制列車與每日普悠瑪及太魯閣號（下稱新自強號）之列車數量所呈現之比例，皆僅有 7% 左右，實名制列車明顯過少，故應以每日新自強號之班次規劃實名制列車之數量，解決現況規劃作業中與實名制列車與總體估算運量脫鉤之問題。臺灣鐵路管理局應再增加返鄉實名制列車車次。爰請臺灣鐵路管理局提出增加實名制列車相關計畫，向立法院交通委員會提出書面報告。
6. 台灣鐵路管理局於 107 年度預算案，「業務費用」中編列「公共關係費」3,180 千元，作為推廣業務、婚喪賀儀、員工慰問與激勵及配合軌道運輸等交流活動。然而，台鐵長期未將列車之定期維修保養妥善進行，有關料件、保養設備之切實採購、依照各車型維修手冊進行保養、以電磁資料連號登載維修保養紀錄等後勤管理迄今無法落實，導致各部門基層人員執行業務如坐針氈，台鐵主管階層應負起最大責任，盡速檢討改善。有鑒於此，爰凍結上開「公共關係費」預算十分之一，俟台灣鐵路管理局提出後勤維修管理制度之健全檢討及改善措施報告，三個月內向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。
7. 有鑑於因應花東鐵路交通運能、運量不足，因此對於急需返家卻無票可以購買之人，則須仰賴站票作為返家方式，因此對於站票之規劃於連假尖峰期間應常態性規劃站票，以利民眾返家。此外，民眾訂票選擇上，原則以購買座位票為優先選擇，故使用站票者，係萬不得已之情形，尤

其以長途站票情形，為體恤民眾返鄉過程相對辛勞，給予適當之站票優惠，以展現政府照顧人民之精神，並能落實公共運輸之義務。末者，既已開放站票之車次，則於意義上允許人民持站票上車，惟若有民眾因緊急情形持非當次車票上車，仍要負擔 1.5 倍罰款，似有不合理之處，交通部應檢討此類型罰款制度，請臺灣鐵路管理局就已發售站票之列車中持非當次車票乘車民眾之罰款制度相關檢討報告，向立法院交通委員會提出書面報告。

8. 107 年度台鐵局「台鐵電務智慧化提升計畫」預算共計編列 710,000 千元，計畫目的乃是以科技化與智慧化方式改善號誌、電訊等基礎軟硬體設施，以提升服務品質，具體項目則包括建置遠端狀態監控系統、計軸器雙重化、月台警示燈新設工程、鐵路基本資料庫平台系統建置等。

然而，部分智慧化項目本應於台鐵新型車輛採購階段一併建置，且新增裝置可能與既有車輛機組的規格有所不符，相關規劃不無疑慮。爰此，凍結本計畫 107 年度預算 5%，於一個月內以專案報告形式，向立法院交通委員會報告相關計畫執行進度，始得動支。

9. 有鑑於 107 年 10 月 21 日發生的第 6432 次自強號於新馬站出軌事故，接連有台鐵員工反應普悠瑪維修材料不足的問題。軌道運輸第一要務應為旅客之安全，火車之定期維修養護與之高度相關，若維修材料管理不當致不足使用，恐將再次發生重大傷亡事故。台鐵目前所使用「材料管理資訊系統」，從 90 年使用迄今，已明顯不敷使用，新建立的「後勤支援管理系統（MMIS）」卻仍未正式上線。爰此，要求台鐵局於二個月內，向立法院交通委員會提出「推動後勤支援管理系統（MMIS）上線相關時程規劃報告案」。
10. 交通部臺灣鐵路管理局車站等級設置標準，依車站營收、客運量、貨運量、行車運轉業務量等因素，由臺灣鐵路管理局訂定之，查除特等站、一等站外，二等站、三等站、簡易站等站別以降，其所設置區域為相對

偏遠區域，且當地居民年齡結構呈現偏高趨勢。考量台鐵為居民出入、移動重要基礎設施，台鐵應完善車站無障礙設施，方便長者及行動不便者通勤、就醫或旅遊。有鑒於此，爰要求台鐵局就全台各級車站無障礙設施設置狀況、使用頻率等現況進行通盤檢驗，並特別就偏遠地區車站無障礙設施提出概況報告，邀請相關專家學者、公民團體參與討論並提出具體改進方案，於五個月內向立法院交通委員會提出專案報告。

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

#### （二）營業收支：

1. 營業總收入：原列 209 億 9,903 萬 4 千元，增列臺灣港務股份有限公司 1 億元，其餘均照列，改列為 210 億 9,903 萬 4 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 141 億 0,272 萬元：
  - （1）配合營業總收入增列 1 億元，應隨同修正增列臺灣港務股份有限公司「服務費用」項下「專業服務費」之技術合作費及權利金—支付航港局航港建設基金權利金 100 萬元。
  - （2）減列臺灣港務股份有限公司「服務費用」1,300 萬元（含「旅運費」300 萬元，其餘科目自行調整）。
  - （3）減列臺灣港務股份有限公司「服務費用」項下「水電費」及「郵電費」、「材料及用品費」2,100 萬元（含「業務費用」項下「材料及用品費」100 萬元，其餘科目自行調整）。
  - （4）減列臺灣港務股份有限公司「維持費用」項下「服務費用」之「棧儲、包裝、代理及加工費」100 萬元。
  - （5）減列臺灣港務股份有限公司「其他營業費用」項下「員工訓練費」之「棧儲、包裝、代理及加工費」50 萬元。
  - （6）減列臺灣港務股份有限公司「營業外費用」項下「什項費用—其他—其他費用」之各項慶典活動費及航港、國會記者聯誼費等 500 萬元。



增減互抵後，計減列 3,950 萬元，其餘均照列，改列為 140 億 6,322 萬元。

3. 稅前淨利：原列 68 億 9,631 萬 4 千元，增列 1 億 3,950 萬元，改列為 70 億 3,581 萬 4 千元。

(七)本項新增決議 5 項：

1. 有鑑於高雄紅毛港遷村計畫房屋作營業使用，並未就其營業損失、庫存損失及轉業等部分給予補償或救濟。建請交通部檢視過往拆遷補償情形，就民眾陳情所提補償救濟之適法性及可行性等層面，本權責再行檢討本案，以維民眾權益。
2. 交通部主管臺灣港務股份有限公司 107 年度預算案，「營業費用」項下編列「業務費用」1,778,468 千元，惟前年度決算數為 1,382,359 千元，考量政府財政困難，公部門經費應撙節使用，以緩減政府財政收支惡化危機，爰請臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出相關之書面報告。
3. 交通部主管臺灣港務股份有限公司 107 年度預算案，「營業費用」項下編列「管理費用」1,365,527 千元，考量政府財政困難，公部門經費應撙節使用，以緩減政府財政收支惡化危機，爰請臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出相關之書面報告。
4. 交通部主管臺灣港務股份有限公司 107 年度預算案，「營業費用」項下編列「其他營業費用」77,156 千元，惟前年度決算數為 27,401 千元，考量政府財政困難，公部門經費應撙節使用，以緩減政府財政收支惡化危機，爰請臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出相關之書面報告。
5. 臺灣港務公司 107 年度「資金轉投資及盈虧明細表」賡續編列投資臺灣港務觀光發展股份有限公司 1,420 萬元及高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司 2 億 9,200 萬元，合共 3 億 620 萬元之轉投資計畫；惟該 2 家轉投資事業

均尚未成立，計畫執行進度遠落後其投資計畫書所訂期程，且該公司對於轉投資計畫之規劃評估作業尚欠周延詳實，故該二項轉投資計畫 3 億 620 萬元，應予全數凍結，俟向立法院交通委員會報告同意後，始得動支。

#### 四、桃園國際機場股份有限公司

##### (二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 209 億 5,178 萬 4 千元，增列 5,000 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 210 億 0,178 萬 4 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 137 億 8,711 萬 1 千元，減列：
  - (1) 「用人費用」項下「獎金」之「績效獎金」100 萬元。
  - (2) 「服務費用」1 億 3,468 萬 3 千元〔含「旅運費」項下「大陸地區旅費」10 萬元、「印刷裝訂與廣告費」1,500 萬元（科目自行調整）、「修理保養及保固費」2,780 萬元（含「勞務成本」1,500 萬元、「其他營業成本」1,000 萬元、「業務費用」280 萬元）、「棧儲、包裝、代理及加工費」1,000 萬元、「專業服務費」1,000 萬元（科目自行調整）〕，其餘科目自行調整 7,178 萬 3 千元。
  - (3) 「租金與利息」項下「利息」4,869 萬 9 千元。共計減列 1 億 8,438 萬 2 千元，其餘均照列，改列為 136 億 0,272 萬 9 千元。
3. 稅前淨利：原列 71 億 6,467 萬 3 千元，增列 2 億 3,438 萬 2 千元，改列為 73 億 9,905 萬 5 千元。

##### (八)本項新增決議 4 項：

1. 交通部主管桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算案，「營業費用」項下編列 1,833,532 千元，惟前年度決算數為 1,607,480 千元，考量政府財政困難，公部門經費應摶節使用，以緩減政府財政收支惡化危機，請桃園國際機場股份有限公司向立法院交通委員會提出相關之書面報告。

2. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度編列「服務費用—修理保養及保固費」共 1,644,523 千元。經查，該筆經費 105 年度編列決算數 1,351,462 千元，可知 107 年度預算增加甚多。為擷節費用支出，並加強廠商履約管理，請桃園國際機場股份有限公司向立法院交通委員會針對執行效益、廠商管理提出書面報告。
3. 機場公司 107 年度預算案編列「臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」6 億 7,844 萬 7 千元，該計畫於 105 年間辦理修正延後 2 年完工，而臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，而據機場公司 107 年度預算案另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設期程，是以，機場公司允宜加速執行，並妥適控管工程進度與施工品質，以避免延宕機場園區之整體開發時程。請桃園機場公司向立法院交通委員會提出專案報告，在確保工程完善及旅客安全下，如何使工期如期進行。
4. 桃園機場近年因旅客運輸量增加，既有航廈容積及相關設施之承載量漸不敷需求，因而規劃多項建設計畫，包括「第三航站區建設計畫」、「WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」、「第二航廈擴建工程」、「空側設施全面強化工程」等大型公共建設標案。

惟查，相關計畫之施工過程頻頻違反職業安全衛生法及相關勞動法令，更致使發生數起工安傷亡事件，部分承包之廠商將標案內容層層轉包後，也令主管機關難以監督、管理。爰此，決議要求桃機公司與交通部須就桃園國際機場建設案之招標、發包及施工過程中，對於基層勞動人員工安維護及管理進行檢討及改善，並向立法院交通委員會進行相關書面報告，以強化我國政府公共工程建設品質及工安控管成效。

其餘均照交通委員會審查結果通過。



## 非營業部分新增審議結果

### 內政委員會

#### 甲、內政部主管

##### 一、作業基金—營建建設基金

##### (二)業務收支：

1. 業務總收入：原列 37 億 6,018 萬 4 千元，增列「銷貨收入」1,000 萬元，改列為 37 億 7,018 萬 4 千元。
2. 業務總支出：原列 113 億 1,694 萬 4 千元，減列「營建建設基金—投融資業務成本」5,181 萬 9 千元、「住宅基金—投融資業務成本」3,000 萬元、「住宅基金—其他業務費用—捐助、補助與獎助—補助地方政府辦理包租代管試辦計畫」1,000 萬元，共計減列 9,181 萬 9 千元，改列為 112 億 2,512 萬 5 千元。
3. 本期短絀：原列 75 億 5,676 萬元，減列 1 億 0,181 萬 9 千元，改列為 74 億 5,494 萬 1 千元。

##### (八)新增決議 5 項：

1. 內政部於「住宅基金」下「其他業務費用」中編列「會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」，其中包含補助地方政府辦理包租代管試辦計畫 17 億 2,180 萬元。依據立法院預算中心評估報告指出，該計畫於 106 年 4 月 18 日經行政院同意辦理，6 直轄市政府刻正辦理招標作業中，內政部後續將配合 6 直轄市政府招標徵選租屋服務事業廠商及開辦作業，辦理相關宣傳行銷作業。惟目前租屋市場反應不一，部分表示包租代管之房租減免稅額誘因仍不敵房租躲避繳稅有利，且租賃屋主若自租不必實價登錄，空屋交由包租代管出租之意願恐不高；或房東擔心租屋房客品質無法掌握；或房東可能哄抬租金，影響房客租賃意願等，計畫整體推動成效仍有待觀察。內政部宜加強相關配套作業，俾有效發揮健全住宅租賃市場效益，爰此，凍結相關預算 1 億元，俟內政部向

立法院內政委員會提出書面報告，始得動支。

2. 內政部於「中央都市更新基金」下「其他業務費用」中「會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」編列「捐助、補助與獎助」2 億 4,500 萬元，主要係辦理補助都市更新發展計畫。參考立法院預算中心評估報告指出，105 年度都市更新發展計畫各項目之預算執行率僅 11.38% 至 48.83%，整體執行率僅逾 4 成，執行成效不彰，雖 106 年度截至 8 月底之整體執行率，已提升至 108.47%，如「都更重建先期整合作業、輔導成立都市更新會及擬具都更事業計畫」、「遴選專業團隊辦理都更業務」等部分工作項目執行率仍不及 7 成，允宜持續改善。爰此，凍結「捐助、補助與獎助」費用 1/10，俟內政部向立法院內政委員會提出書面報告，始得動支。
3. 查內政部—營建建設基金之設立宗旨、目的，係為建立我國合理、公平之住宅補貼制度、推動社會住宅中長期發展計畫與各地新市鎮開發、都市更新等事宜，以有效分配、利用住宅資源，健全我國住宅市場發展，俾提升我國整體居住環境品質。

有鑑於近年高房價時代下，我國六都會區之房價所得比居高不下，也導致青年族群購屋負擔沈重，更加重都市弱勢族群生活之負擔。爰此，我國政府允宜建構完整之住宅補貼政策，並提供一定存量之社會住宅（可負擔住宅），以健全我國住宅市場之發展，降低國人取得住宅資源之負擔。惟查我國既有、規劃、興建中與完工之社會住宅總量共計 52,744 戶，僅占內政部 107 年第 2 季住宅總量統計 8,784,054 戶之 0.6%，相較日韓與歐美各國之社會住宅（可負擔住宅）之存量為低，顯不合理。爰要求內政部應於 3 個月內向立法院內政委員會針對「強化我國可負擔住宅政策（社會住宅、租金補貼、包租代管）」事宜提出專案報告。

4. 有鑑於內政部興辦社會住宅出租辦法第 5 條規定：「本部興辦之社會住宅，至少應按社會住宅所在直轄市、縣（市）轄區內原住民族地區外原

住民人口數所占全國原住民總人口數之比例，分配並保障原住民入住社會住宅。但不得低於原住民族人口數占全國總人口數比例。」且營建署新聞稿中亦表示世界大學運動會選手村為首批適用前開辦法之社會住宅，內政部不應以現有新北市政府及原住民族委員會興辦之原住民社會住宅算入社會住宅中充數。現因林口世界大學運動會選手村社會住宅一、二房型申請人眾多，尚有未能遞補申租戶，故請內政部考量原住民原申租一、二房型未能遞補戶，若符合申租三、四房型資格者，或協助媒合共住戶，申租三、四房型。另對於已獲分配之原住民戶，倘因故未入住之社會住宅，應保障由原住民申租民遞補。

5. 新市鎮開發基金 107 年度預算編列業務收入 10 億 1,792 萬 6 千元，較 106 年度預算減少 8 億 7,440 萬 6 千元（減幅 46.21%），係預計辦理以前年度售出土地之銷貨收入較上年度減少所致；另編列業務成本與費用 23 億 3,205 萬 2 千元，較 106 年度預算增加 8 億 6,459 萬 9 千元（增幅 58.92%），係新增補助成立行政法人國家住宅及都市更新中心所需經費 8 億元等所致，收支相抵後業務短絀 13 億 1,412 萬 6 千元，較 106 年度預算之業務賸餘 4 億 2,487 萬 9 千元，由盈轉虧。若加計業務外收支相抵之賸餘數 4,943 萬元，本期短絀 12 億 6,469 萬 6 千元。建請內政部加強開源節流措施，提高業務收入，並抑減不必要支出，並於 3 個月內向立法院內政委員會提出該基金運用之檢討報告。

## 二、特別收入基金—新住民發展基金

### (四)新增決議 6 項：

1. 查內政部主管一新住民發展基金之設立宗旨、願景，係為協助臺灣地區人民之外國籍配偶適應臺灣社會，透過新住民照顧輔導服務、新住民人力資源培力與發展的業務推展，建構我國新住民族群支持體系，以保障其在臺生活相關權益。另查我國新住民人口目前已達 53 萬 3,159 人，惟我國社會近年仍頻傳新住民配偶遭遇家暴，並面臨離婚後難以申請在臺

定居，以及衍生之子女探視、照顧權益等問題。顯見我國新住民族群之權益保障、生活支持保障仍有待強化之空間。爰凍結預算 50 萬元，俟內政部移民署向立法院內政委員會提出「新住民配偶人權保障」書面報告後，始得動支。

2. 新住民發展基金 107 年編列 3 億 1,318 萬元辦理「新住民社會安全網絡服務計畫」、「新住民家庭成長及子女托育、多元文化宣導計畫」、「辦理家庭服務中心計畫」、「辦理新住民創新服務、人才培力及活化產業發展計畫」、「一般行政管理」5 項計畫，後 3 項計畫未註明關鍵績效指標、衡量標準、年度目標值，難以監督施政成效及進度，爰凍結該 3 項計畫共 2,000 萬元（科目自行調整），俟內政部針就關鍵績效指標、年度目標值向立法院內政委員會提出書面報告後始得動支。
3. 查內政部主管新住民發展基金附屬單位預算中「辦理家庭服務中心計畫」編列 6,600 萬元，係捐、補助各縣市政府辦理新住民家庭服務中心計畫，105 年度共核定補助 22 縣市辦理家庭服務中心計畫，預算數 6,500 萬元，惟就各家庭服務中心具體服務成果觀之，甚具差異，實難彰顯各縣市獲補助經費多寡與其對轄內新住民所提供服務之深、廣度間之關聯性。基金管理會允宜依新住民發展基金評核實施計畫之規定，強化相關考核機制，俾期落實照顧輔導服務之政策目標。爰此，凍結 600 萬元，俟向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。
4. 針對移署移字第 10700302151 號，有關於新住民發展基金輔導機制，「本署培訓所屬各服務站 1 至 2 名」同仁擔任各地區本基金輔導人員，相關執行研擬不周。爰此，凍結「辦理新住民創新服務、人才培力及活化產業發展計畫」94 萬 3 千元，俟內政部移民署針對欲申請新住民發展基金之陪伴團體機制及開設申請發展基金補助的研擬計畫，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。
5. 外籍配偶照顧輔導基金於 94 年設立後，分 10 年籌措 30 億元，並於 105



年正式更名為新住民發展基金，於今年度最後一次撥補後，該基金餘額僅剩 7.1 億餘元，顯見其相關補助之未來施行性將面臨嚴重緊縮。

根據該基金截至 106 年度預算書，每年國庫補充餘額 3 億，但基金用途卻幾乎年年維持在 3 億，以致其餘額幾乎無法有正常收入，每年之基金用途高達 3 億，計畫項目自安全網設立、子女托育、獎補助，乃至於新住民人才培力，每項皆為新住民之重要資源，然而內政部卻未能正視其重要性，爰建請內政部依預算程序落實編列特種基金之補助，使新住民發展基金得以維持每年 10 億元之規模，並將辦理情形提交書面報告至立法院內政委員會。

6. 查內政部主管一新住民發展基金之設立宗旨、願景，係為協助臺灣地區人民之外國籍配偶適應臺灣社會，透過新住民照顧輔導服務、新住民人力資源培力與發展的業務推展，建構我國新住民族群支持體系，以保障其在臺生活相關權益。

另查我國新住民人口目前已達 53 萬 3,159 人，惟我國社會近年仍頻傳新住民配偶遭遇家暴，並面臨離婚後難以申請在臺定居，以及衍生之子女探視、照顧權益等問題。顯見我國新住民族群之權益保障、生活支持保障仍有待強化之空間。爰此，要求內政部移民署於 3 個月內，就「新住民配偶人權保障」之相關事宜，向立法院內政委員會提出書面報告。

。

### 三、特別收入基金—研發及產業訓儲替代役基金

#### (二)基金來源、用途及餘絀：

2. 基金用途：原列 12 億 2,288 萬元，減列「水電費」14 萬 3 千元、「員額審查核配、役男報名甄選及成效管考計畫」50 萬元、「役男管理及資訊系統維運計畫」50 萬元，共計減列 114 萬 3 千元，改列為 12 億 2,173 萬 7 千元。
3. 本期賸餘：原列 1 億 0,611 萬 5 千元，增列 114 萬 3 千元，改列為 1 億

0,725 萬 8 千元。

#### 四、特別收入基金—警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力安全基金

##### (四)新增決議 2 項：

1. 警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力安全基金之設立，原意為保障基層警消弟兄和民力之緊急危難救助權利，但自 105 年至 107 年，因公殉職申請基金補助案共計 21 案，其中 106 年共計 7 人，但依據警政署數據，同年度全臺員警死亡人數共計 65 人，其數據之差異令人咋舌，是否因核發之規定過嚴而致使申請件數過少？倘若如此，則此基金之設立宗旨形同虛設，爰要求內政部應於 2 個月內，提出「核發警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力安全基金之門檻放寬評估報告」，並向立法院內政委員會提出相關計畫之書面報告，以利更多一線警消弟兄之安危保障。
2. 查警察消防海巡移民空勤人員及協勤民力安全基金設置之原由，係為保障警察、消防、海巡、移民、空勤人員及協勤民力就醫、照護權益，故業務內容係提供、辦理上述人員因執勤身故，其遺族生活之安全金，並辦理相關人員執行勤務受傷、失能醫療、住院及復健之安全金，以及其他生活、急難救助之安全金等。

復查目前主管機關雖訂有相關人員執行勤務因公受傷之照護與補助辦法，惟相關辦法多集中於長期持續醫療照護或安置就養等服務之提供，而未擴及當事人與其家庭相關之心理衛生、輔導等服務，不僅不利於內部工作士氣，也不利於建構受傷失能人員之社會支持系統。爰此，要求內政部會同警政署、消防署、移民署、海巡署與空中勤務總隊等單位，針對是否訂定「因公執行勤務失能人員暨家屬心理照護、支持服務」相關制度進行研議，以建構我國公務機關友善之職場環境，並於 3 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

#### 五、特別收入基金—國土永續發展基金

##### (四)新增決議 3 項：

1. 國土永續發展基金係基於國土計畫法第 44 條所訂定，職司強化、整合我國國土管理機制，復育環境敏感與國土破壞地區，以維持我國國土資源利用之永續發展、管理。復查全國國土計畫於 2018 年 5 月公告實施後，將對我國土地使用、管理制度產生重要變革，涵蓋加強國土保安、加強農地維護管理、輔導農地違規工廠轉型、推動鄉村地區整體規劃、強化地方主導空間計畫、尊重原住民傳統文化等六大變革。

其中，違規農地工廠之輔導、管理事宜不僅關乎我國農業發展、糧食儲備與國土保育等重大政策之方向，同時係影響在地產業發展、轉型的重中之重。爰此，凍結「國土永續發展相關計畫」預算 10%，待內政部會同經濟部就「違章工廠清查、輔導管理暨高污染廠址退場機制」等事宜，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

2. 為強化我國之國土運用，行政院於 106 年責成內政部完成國土永續發展基金之設置，預定於 10 年內補充高於 500 億元之經費，但自設置年度起，預算之運用便未能如預期，各地區之相關經費申請未按時程請款，行政院亦因政策指示而延後相關計畫之推行，致使 106 年度之決算比該年度預算減少 74.9%，此進度落後同時影響後續所有計畫推動，顯見內政部及行政院與各縣市地區政府機關未能充分配合。爰要求內政部應會同行政院，視各地區縣市政府相關計畫推動之效率重新規劃執行之時程，並於 2 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

3. 查國土永續發展基金係基於國土計畫法第 44 條所訂定，職司強化、整合我國國土管理機制，復育環境敏感與國土破壞地區，以維持我國國土資源利用之永續發展、管理。復查全國國土計畫於 2018 年 5 月公告實施後，將對我國土地使用、管理制度產生重要變革，涵蓋加強國土保安、加強農地維護管理、輔導農地違規工廠轉型、推動鄉村地區整體規劃、強化地方主導空間計畫、尊重原住民傳統文化等六大變革。

其中，違規農地工廠之輔導、管理事宜不僅關乎我國農業發展、糧

食儲備與國土保育等重大政策之方向，同時係影響在地產業發展、轉型的重中之重。爰此，請內政部會同經濟部就「違章工廠清查、輔導管理暨高污染廠址退場機制」等事宜進行研議，並於 3 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

## 乙、原住民族委員會主管

### 一、作業基金—原住民族綜合發展基金

#### (八)新增決議 2 項：

1. 「原住民族綜合發展基金」107 年度預算辦理貸款業務（不含信用保證業務）共計 5 億 5,000 萬元，包括原住民微型經濟活動貸款業務 3 億 5,000 萬元（占 63.6%）及原住民經濟產業及青年創業貸款業務 2 億元（占 36.4%）。查，原住民族委員會辦理原住民族金融輔導服務，各縣市駐點原住民金融輔導員即時提供貸款諮詢、輔導撰寫創業計畫書、貸款流程協助、貸款戶申請展延措施、逾期放款戶訪視、輔導原住民儲蓄互助社業務推展及經辦機構協調連結等服務，惟逾放狀況不減反升，已危及貸款業務之順利推動，相關業務有檢討之必要，請原住民族委員會提出檢討改善書面報告。
2. 「原住民族綜合發展基金」107 年度預計辦理貸款業務（不含信用保證業務）共計 5 億 5,000 萬元，包括原住民微型經濟活動貸款業務 3 億 5,000 萬元（占 63.6%）及原住民經濟產業及青年創業貸款業務 2 億元（占 36.4%）。據立法院預算中心統計，原住民微型經濟活動貸款年貸款餘額及逾期放款資料顯示，97 年底至 106 年 8 月底之逾期放款金額呈現逐年成長之趨勢，逾期放款比率亦大幅攀升，由 97 年底之 0%，遞增至 106 年 8 月底之 13.15%。

考量該項貸款業務辦理迄今近 10 年，推廣程度應已成熟，原住民族委員會應針對授信品質及其逾放問題，妥慎檢討相關規定與制度之合理性，並加強輔導及管控機制，以避免發生因逾放比率過高而需暫停受理

該項貸款申請之情形，反使真正有需求之族人無法申貸。爰此，請原住民族委員會提出檢討改善書面報告。



## 外交及國防委員會

### 甲、國防部主管

#### 一、作業基金—國軍生產及服務作業基金

##### (一)業務總支出：

新增減列 2 項：

1. 生產事業—「管理及總務費用」項下「管理費用及總務費用」中「材料及用品費」之「用品消耗」100 萬元、「研究發展及訓練費用」項下「訓練費用」—「服務費用」之「專業服務費」50 萬元。
2. 醫療事業—「管理及總務費用」項下「管理費用及總務費用」中「服務費用」之「修理保養及保固費」50 萬元。

新增決議 1 項：

1. 國軍生產及服務作業基金 107 年度於「業務收入—財務收入」之「利息收入」科目編列 3 億 1,226 萬 9 千元，較 106 年度之 3 億 146 萬 3 千元增加 1,080 萬 6 千元（增幅 3.58%），為該基金存放金融機構之活期存款、定期存款及購買金融債券所產生之利息收入。鑑於國軍生產及服務作業基金過往曾將部分餘裕資金融通借予國軍老舊眷村改建基金，該基金於 104 年底回收 50 億元後，已全數購買利率較高之金融債券；105 年度再度回收之 60 億元卻僅存放銀行定、活期存款，鑑於購買金融債券與銀行存款利率差異頗大。爰建議應在兼顧安全性、流動性及收益性下，就依規定得購買之金融商品，持續評估投資之可行性。

#### 二、作業基金—國軍老舊眷村改建基金

新增決議 1 項：

1. 國軍眷村改建係政府為照顧國軍眷戶，使國軍無後顧之憂，最後一處眷村改建基地已於 2015 年完工，代表眷村改建工作已正式告一段落。雖工程結束，然後續仍有諸多問題，猶待追蹤處理，特別是我國改募兵制後，除志願役軍士官外，又增加志願役士兵，故如何強化招募誘因，鞏固我國防戰力，相關

國軍照顧之政策擬定至關重要。爰要求國防部於二個月內，針對未來眷改後續工作結合加強志願役軍士兵之安居照顧方案，向立法院外交及國防委員會提出書面報告。

### 三、資本計畫基金—國軍營舍及設施改建基金

新增決議 3 項：

1. 由國防部逐年檢討不適用營地，截至 106 年 8 月列管尚未處理面積占 50.14%，後續處理進度有待檢討。爰要求國防部針對土地處理情形及策進作為，向立法院外交及國防委員會提出書面報告。
2. 老舊營舍整建計畫 101 年度至 105 年度執行率均未達 7 成，106 年度截至 8 月僅有 36.31%，效率亟欲提升。爰要求國防部針對營改基金近年預算執行率落後原因及策進作為，向立法院外交及國防委員會提出書面報告。
3. 國防部原規劃「國家歷史文物館新建工程計畫」，於 104 年間修正計畫改提出「國家軍事博物館」新建工程計畫，所需經費增幅達 85.48%。爰要求國防部針對「國家軍事博物館」新建工程計畫經費增加原因，向立法院外交及國防委員會提出書面報告。

### 乙、國軍退除役官兵輔導委員會主管

#### 一、作業基金—國軍退除役官兵安置基金

新增決議 1 項：

1. 依「國軍屆退官兵就業輔導措施實施要點」，國防部與輔導會於屆退人員法定役期屆滿或計畫退伍前一年至前六個月，即應共同輔導屆退人員完成職涯諮詢（含職訓諮詢），然國軍退除役官兵輔導委員會辦理屆退官兵就業輔導，目前聚焦於退伍前三個月進入營區辦理權益說明、進行需求調查、職涯講座及職業適性評量。爰請國軍退除役官兵輔導委員會精進檢討屆退官兵就業輔導作為，有效掌握官兵就業需求，即早提供就業服務，並於二個月內向立法院外交及國防委員會提出包含基金支出明細之書面報告。

#### 二、作業基金—榮民醫療作業基金



新增決議 3 項：

1. 《消除對婦女一切形式歧視公約施行法》自 2012 年元旦起實施，要求各政府機關配合施行，行政院性別平等處並推動各部會所屬委員會的委員任命與拔擢，以單一性別不得低於三分之一為目標。查基金管理委員會之組成均由特定職務人員擔任，致該基金管理會現任 15 名委員中，僅有 3 名為女性，占比為五分之一，顯有單一性別比例偏低之情形，不符行政院性別平等政策之目標。爰榮民醫療作業基金應檢討管理委員會落實性別平等政策之具體規劃，並向立法院外交及國防委員會提出包含基金支出明細之書面報告。
2. 行政院於 2018 年 7 月作出政策宣示，將於兩年內將派遣僱傭人數歸零，祈能帶領政府單位降低非典型雇用，提供勞工充足保障。然查國軍退除役官兵輔導委員會所屬臺中榮民總醫院，以勞務承攬招標，透過人力派遣公司。為避免「承攬代替派遣」使勞動條件益發惡化，各榮民總醫院應檢討並重新擬定現行承攬契約之內容，並向立法院外交及國防委員會提出包含基金支出明細之書面報告。
3. 蔡總統日前接見來台訪問的美國退伍軍人協會新任總會長時曾表示，妥善照顧退伍軍人，是各國政府都重視的任務，未來政府會朝強化就業輔導，以及整合醫療長照服務，讓退伍軍人能續貢獻專業，也能過著有品質的晚年生活。總統特別表示，政府正在整合輔導會所屬的醫院及照顧機構，希望建立完整的健康照護網絡，來協助年長的榮民跟眷屬，可以過著有品質的晚年生活。爰要求退輔會協助榮民醫療作業基金於二個月內提出「如何加強資深榮民（民國 23 年前出生者）醫療健康照顧網絡方案」，並向立法院外交及國防委員會提出書面報告。



# 經濟委員會

## 甲、行政院主管

### 一、作業基金—行政院國家發展基金

(一)業務計畫部分：減列「各項投資」33 億 9,000 萬元，並應依據業務收支、轉投資、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

新增決議 1 項：

1. 行政院國家發展基金於 107 年度預算案編列「各項投資」預算 226 億元，經查國發基金係以扶植民間產業發展為設立目的之基金，然實際上已被譏為紓困基金，特別是包括如興等投資案，更是弊端叢生，諸多投資案未經審慎投資評估，空有審核機制卻未達審核之效，審核結果無人負責，導致投資效益不佳。國發基金投資效益是否符合當初設定目標、決策機制未竟透明，並就違法舞弊之處理機制未盡完善，無法妥善保障納稅人血汗錢，其投資標的監理已有重大缺失。為避免相近投資弊端案件繼續發生，爰凍結「各項投資」預算五分之一，俟國發會及國發基金提出如興弊案調查報告、高捷大寮水上機場調查報告及如何檢討投資效益是否有符合當初設定目標、透明決策機制及就違法舞弊等投資監理之專案檢討報告後，始得動支。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：原列 144 億 1,820 萬 3 千元，照列。
2. 業務總支出：原列 11 億 0,363 萬 3 千元，減列「投融資業務成本」7,743 萬 8 千元（含「一般服務費」1,000 萬元，其餘科目均自行調整）、「行銷及業務費用」2,348 萬 4 千元（含「短絀、賠償與保險給付」500 萬元，其餘科目均自行調整），共計減列 1 億 0,092 萬 2 千元，其餘均照列，改列為 10 億 0,271 萬 1 千元。
3. 本期賸餘：原列 133 億 1,457 萬元，增列 1 億 0,092 萬 2 千元，改列為

134 億 1,549 萬 2 千元。

## 乙、經濟部主管

### 一、作業基金—經濟作業基金

#### (七)新增決議 1 項：

1. 產業園區開發管理基金 107 年度預算案編列「永續工業區潔淨水環境計畫」經費 2 億 7,767 萬元（其中 2 億 4,473 萬元係購建固定資產）。該計畫總經費 12 億元（公務預算支應 1 億 7,222 萬 9 千元，105 年至 107 年分年編列，餘 10 億 2,777 萬 1 千元由該分基金負擔，106 年至 109 年分年編列），分 5 年辦理強化工業廢水處理監測、設置優質水資源再生中心、跨域合作再造園區水環境與補助地方政府及全面提升環保公共設施效能等；然該計畫部分未具自償性之項目，不宜納入作業基金收支項目，且補助地方政府及民間開發工業區提升環保公共設施效能項目，與基金用途及設立目的未合，也宜由公務預算支應。綜上，部分工作項目經費未具自償性，不具「付出仍可收回」之特性，請經濟部提出檢討改善書面報告。

### 二、作業基金—水資源作業基金

#### (七)新增決議 2 項：

1. 水資源作業基金 107 年度預計業務收入 77 億 7,119 萬 5 千元，其中「銷貨收入—給水銷貨收入」20 億 7,861 萬元，占業務收入之 26.75%；同期間預計業務成本與費用 77 億 2,058 萬 2 千元，其中「銷貨成本—給水銷貨成本」30 億 8,768 萬 8 千元，占業務成本與費用之 39.99%；給水銷貨收入、成本相抵後虧損 10 億 0,907 萬 8 千元（尚未分攤管理、總務費用及其他費用）。經查，歷年給水業務收入多無法抵償其營運所需成本與費用，致連年虧損情形未獲具體改善；而各區水資源局給水業務多為虧損，應研提強化營運改善措施，以提升經營績效。綜上，歷年各區水資源局給水業務收入多無法抵償其基本營運維持費用，造成該基金無法獲

得合理之經營利潤，而無足夠之資金以汰換、改善現有設備，提高供水及服務品質，爰請經濟部提出強化營運改善措施，以提升經營績效之書面報告。

2. 截至 106 年 8 月底止計有水庫壩堰 95 座，設計蓄水總容量約 28.62 億立方公尺，目前有效容量僅 20.34 億立方公尺，換算水庫累計淤積量高達 8.28 億立方公尺，約占蓄水總容量之 28.93%（淤積率），縮短水庫使用壽命；近 4 年度（102-105 年度）各水庫清淤量仍呈逐年下降趨勢，由 102 年之 1,014.90 萬立方公尺，逐年減少至 105 年之 666.44 萬立方公尺，減少 348.46 萬立方公尺，減幅高達 34.33%，水庫清淤執行成效仍待持續提升。又 105 年度辦理石門水庫、石岡壩、集集攔河堰、曾文水庫、高屏堰、阿公店水庫、牡丹水庫、甲仙攔河堰、德基水庫、馬鞍壩、霧社水庫、明湖、士林堰、南化水庫、澄清湖、鳳山水庫、烏山頭水庫、白河水庫、明德水庫等水庫壩堰淤積濬渫工程，合計清淤 666.44 萬立方公尺，僅占水庫平均年淤積量 1,907 萬立方公尺之 34.95%，清淤進度緩慢，主要係水庫清淤工作受限於清淤時機及汛期問題，清淤時間短且速度慢；使用陸上機械開挖，易受水庫水位及天候因素影響；清淤場地不足、淤積物處置困難，以及清淤成本高、交通限制及民眾反彈等因素，至清淤執行成效無法顯著提升。請經濟部提出強化營運改善措施，以提升經營績效之書面報告。

### 三、特別收入基金—經濟特別收入基金

(一)業務計畫部分：應依據基金來源與用途審查結果，隨同調整。

(二)基金來源、用途及餘絀部分：

1. 基金來源：241 億 7,061 萬 6 千元，照列。
2. 基金用途：282 億 3,937 萬 1 千元，減列推廣貿易基金項下「貿易推廣工作計畫—捐助、補助與獎助—會費、捐助、分攤、照護、救濟與交流活動費」500 萬元、再生能源發展基金計畫項下「再生能源推廣計畫 2 億

1,885 萬元（含「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」1 億元、「捐助、補助與獎助—風力發電離岸系統示範獎勵」1 億 1,885 萬元），共減列 2 億 2,385 萬元，其餘均照列，改列為 280 億 1,552 萬 1 千元。

3. 本期短絀：原列 40 億 6,875 萬 5 千元，減列 2 億 2,385 萬元，改列為 38 億 4,490 萬 5 千元。

(七)新增決議 3 項：

1. 有鑑於現行偏鄉桶裝瓦斯運費補貼公式係， $[(\text{偏鄉地區瓦斯運載距離} - \text{全國非補助地區平均距離}) * \text{每公里運載成本} + \text{每桶分攤之運輸車輛折舊費用} + \text{每桶分攤之運輸車輛維護費用}] * \text{差價補助係數} = \text{每桶補助費用}$ 。惟全國非補助地區平均距離，會隨天然氣延管工程普及，以及都會區瓦斯站的減少，導致平均距離逐年增加，進一步言，在公式計算上將會誤認為運載距離逐年減少，因此對於花東地區許多原住民族部落距離瓦斯分裝站路途遙遠之問題遭政府忽略，以及常有比鄰之村里卻被劃為不同之補貼等不公平之現象。爰要求經濟部針對偏鄉桶裝瓦斯運費補貼制度做出計算公式之檢討，向立法院經濟委員會提出書面報告。
2. 依工業局提供之數據顯示，近年度執行智慧電動車輛發展策略與行動方案，辦理電動機車補助預算執行率皆達 9 成 9 以上，統計自 103 年起至 106 年 7 月底止，補助電動機車計 4 萬 5,811 輛，充（換）電站計 2,901 座，其中電動機車補助數量已較預期目標 3.7 萬輛超出 8,811 輛；然計算電動機車與充（換）電站之比率，全國平均 53 輛電動機車有 1 個充（換）電站，惟目前超過該比率之縣市包含桃園市、新北市、台北市、高雄市、澎湖縣、台東縣、雲林縣及連江縣等 8 個縣市，其中連江縣並無任何充（換）電站之設施，桃園市則平均 203 輛電動機車才有 1 個充（換）電站，相對於南投縣、苗栗縣及新竹市，平均不到 10 輛電動機車即有 1 個充（換）電站，顯示目前充（換）電站設置呈現二極化現象，即位處

偏遠或人口密度高之縣市所設置充（換）電站密度較低，因為電動車充換電池不易，影響民眾購置電動機車之意願。為促進台灣電動車之發展，提高民眾更換電動車意願，請經濟部提出電動車充電站設置檢討書面報告。

3. 依能源局於 101 年 7 月 3 日所訂風力發電離岸系統示範獎勵辦法之規定，目前申請示範獎勵案之海洋、福海及台電公司須於 109 年前完成示範風場商轉，其中海洋公司及福海公司應於 104 年底完成 4 架示範機組之設置，惟因施工進度不如預期，能源局爰將商轉期程順延至 105 年底；然截至 106 年 7 月底止，上述 3 家業者以海洋公司施工進度最為順利，該公司已於 106 年 3 月 6 日完成示範機組併聯，106 年 4 月 28 日取得示範機組執照；福海公司則於 106 年 2 月 14 日取得示範機組海底電纜劃定許可，106 年 3 月 27 日取得示範機組施工許可；台電公司則於 106 年 7 月 27 日取得示範風場海岸地區特定區位許可。顯見相關計畫推動仍有待精進，爰要求經濟部提出檢討改善書面報告。

#### 四、特別收入基金—核能發電後端營運基金

(一)業務計畫部分：應依據基金來源與用途審查結果，隨同調整。

(二)基金來源、用途及餘絀部分：

1. 基金來源：原列 81 億 5,668 萬 5 千元，增列「其他收入—雜項收入」8 億 6,000 萬元，改列為 90 億 1,668 萬 5 千元。
2. 基金用途：原列 23 億 7,399 萬 9 千元，減列「服務費用—一般服務費」1,000 萬元、「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費—捐助、補助與獎助」1,000 萬元，「低放射性廢棄物處理及貯存計畫—服務費用—一般服務費」1,000 萬元、「低放射性廢棄物最終處置計畫—服務費用—專業服務費」1 億 0,232 萬 7 千元、「用過核子燃料最終處置計畫—會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」100 萬元，共計減列 1 億 3,332 萬 7 千元（科目均自行調整），其餘均照列，改列為 22

億 4,067 萬 2 千元。

3. 本期賸餘：原列 57 億 8,268 萬 6 千元，增列 9 億 9,332 萬 7 千元，改列為 67 億 7,601 萬 3 千元。

原審查報告所列決議 2、3、4、5 予以刪除：

2. 核能發電後端營運基金 107 年度預算案於「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」項下「捐助、補助與獎助」編列 4 億 3,328 萬 8 千元。(1)「捐助、補助與獎助」106 年度預算數為 3 億 3,809 萬 3 千元，105 年度決算數為 2 億 0,173 萬 3 千元，均較 107 年度預算數低，顯示本科目預算編列存在若干問題。(2)經查依 103 年公布之「核能發電後端營運基金管理會放射性廢棄物貯存回饋金查核注意事項」，回饋金之運用應於每 3 年至少完成一次查核作業，以確保回饋金之使用合乎「核能發電後端營運基金放射性廢棄物貯存回饋要點」，然自 103 年派員查核以來，迄今仍未完成並公布查核報告。故為落實查核作業、確保回饋金之使用符合效益，並撙節政府支出，爰凍結 7,665 萬 7 千元，待經濟部向立法院經濟委員會提出書面報告後，始得動支。
3. 應 2025 非核家園政策，核四廠不啟用，貯存槽需求量會逐年下降，鑑於放射性物質對生物有害且影響環境，現今的核廢料處理情形仍相當重要，然目前詳細執行計畫尚未清楚擬訂，爰 107 年度核能發電後端營運基金預算案「低放射性廢棄物處理及貯存計畫」5 億 0,720 萬 8 千元，凍結 15%，俟核能發電後端營運基金管理會向立法院經濟委員會提出書面報告後，始得動支。
4. 因應 2025 非核家園政策，貯存槽需求量會逐年下降，鑑於放射性物質對生物有害且影響環境，然目前核一、二廠用於核子燃料乾式貯存設施作業停滯不前，詳細執行計畫尚未清楚擬訂，爰 107 年度核能發電後端營運基金預算案「用過核子燃料貯存計畫」5 億 9,925 萬 8 千元，凍結 15%，俟核能發電後端營運基金管理會向立法院經濟委員會提出書面報告後



，始得動支。

5. 核能發電後端營運基金 107 年度預算案於「核子設施除役拆廠及其廢棄物處理及最終處置計畫」編列 6 億 5,556 萬 6 千元，較 106 年度預算 3 億 1,617 萬 4 千元，增加 3 億 3,939 萬 2 千元。經查依台電公司所擬「用過核子燃料最終處置計畫全程規劃」，2005 至 2017 年為潛在處置母岩特性調查與評估階段，該階段須完成我國潛在處置母岩特性調查與評估，並建議候選場址調查區域，以及建立潛在處置母岩功能/安全評估技術。參考「用過核子燃料最終處置計畫」本案時程為 105 至 108 年度，顯示台電公司完成潛在處置母岩特性調查與評估至少須至 2019 年，已較原定計畫期程落後 2 年，故本項預算凍結 20%，待經濟部向立法院經濟委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)本項新增決議 7 項：

1. 據核後端基金表示「核能電廠壽期屆滿前專案補助費」係核一、二廠因故未能發電，致核電廠鄰近地區得領取之台電公司促進電力發展營運協助金（下稱促協金）銳減。為順應民意，爰編列補助經費並專案陳報行政院核定，補助標準為台電公司促協金加計貯存回饋金 102 年度至 104 年度 3 年總合之平均數，與前一年地方政府實收數差額之一半；另「推動核能電廠除役計畫專案補助費」係在核電廠停機後至正式開始除役工作前，為推動除役工作對地方上之回饋，二者發放對象皆為新北市石門區公所、三芝區公所、金山區公所及萬里區公所。另依核後端基金提供行政院 105 年 12 月 26 日院臺經字第 1050048690 號函復經濟部內容，略以：「一、原則同意所報本專案補（捐）助之半額補貼方式，最長實施至 106 年底止，另請通盤檢討『台灣電力股份有限公司促進電力發展營運協助金』及『核能發電後端營運基金放射性廢棄物貯存回饋要點』規定，對核能電廠附近地方整體回饋數額審酌調整，以適應各核能發電機組除役或停止運轉後核能設施仍繼續存在，且用過核子燃料及低放射性

廢棄物無法於短期間運離電廠之事實，並期化解興建用過核子燃料中期貯存設施之阻力；於新回饋機制施行後，即行停止本專案回饋。為避免影響核電廠周遭居民福祉，爰凍結「捐助、補助與獎助」預算 10%，俟經濟部提出通盤檢討相關回饋要點專案報告後，始得動支。

2. 核後端基金 107 年度「低放射性廢棄物處理及貯存計畫」項下編列「材料及用品費—使用材料費」2 億 7,530 萬 3 千元，係台電公司依據行政院原子能委員會物料管理局（以下稱原能會物管局）101 年會議決議辦理「提升蘭嶼貯存場營運安全實施計畫」，爰採購所需之重裝容量及相關材料用品；然該計畫因鄉民陳抗致計畫延宕，致重裝容器遲未能運至場內執行作業，也代表相關預算恐無法確實執行，該場放射性物質恐因裝設容器防護力降低，導致放射線散出污染鄰近土地，威脅當地族人健康。爰凍結「低放射性廢棄物處理及貯存計畫—材料及用品費—使用材料費」預算 10%，俟經濟部提出檢討改善專案報告後，始得動支。
3. 政府未能積極處理核廢於蘭嶼貯存問題，不尊重當地原住民地區對土地使用的權利，不符合政府積極推動轉型正義精神。故將 107 年度中央政府總預算核能發電後端營運基金項下「用過核子燃料貯存計畫」凍結 1 億元，凍結部分待經濟部提出檢討報告後，經立法院經濟委員會同意始得動支。
4. 核後端基金 107 年度「用過核子燃料貯存計畫」編列購建固定資產 3 億 4,261 萬元，係核一、二廠用過核子燃料乾式貯存設施興建工程經費。由於核一、二廠用過核子燃料乾式貯存設施遲未能正式商轉及動工，目前用過後核子燃料束置於燃料池貯存已近滿載，現採取增加格架方式因應；然核一廠乾式貯存設施自 102 年 6 月完成迄今，仍未獲地方主管機關核發水土保持完工證明，因此也未能進行熱測式作業；而核二廠乾式貯存設施則依規定由新北市政府進行審查中。鑑於核一核二相關機組未來陸續除役後之燃料束存放問題將成為燙手山芋，爰凍結「用過核子燃料

貯存計畫—購建固定資產」預算 15%，俟經濟部提出可行之檢討改善專案報告後，始得動支。

5. 依核子反應器設施管制法第 23 條規定，經營者（即台電公司）應於核子反應器設施預定永久停止運轉之 3 年前向主管機關提出除役申請。台電公司核一廠 1 號機及 2 號機之預定停止運轉日期分別為 107 年 12 月 5 日及 108 年 7 月 15 日，爰台電公司於 104 年 11 月 25 日提交核一廠除役計畫送原能會審查，並經該會審竣通過。復依核子反應器設施管制法施行細則之規定，核電廠除役須於取得主管機關核發之除役許可後 25 年內完成拆除作業，廠區土地並再為開發利用。然 106 年度截至 7 月底止，核一廠用過核子乾式貯存設施迄未能商轉啟用，目前尚無具體解決方案；至於用過核子燃料最終處置，依台電公司所擬「用過核子燃料最終處置計畫全程規劃」，2005 年至 2017 年為潛在處置母岩特性調查與評估階段，該階段須完成我國潛在處置母岩特性調查與評估，並建議候選場址調查區域，以及建立潛在處置母岩功能/安全評估技術，唯目前卻毫無進度，恐拖延蔡英文總統 2025 非核家園政策。爰凍結「核子設施除役拆廠及其廢棄物處理及最終處置計畫」預算 2 億元，俟經濟部提出檢討改善專計畫後，始得動支。
6. 最近一次核能後端營運總費用重估奉核定版（97 年幣值），係以運轉中 6 部核能機組，運轉壽齡 40 年，高、低放射性廢棄物均採境內處置方式為計算基礎，合計約須新台幣 3,353 億元。查依經濟部 100 年 3 月核定台電公司分攤率函：自 100 年度起，應每隔 5 年重估分攤率。惟距離上次核能後端營運總費用與每度核能發電分攤率估算已逾 5 年，分攤率重估一再延宕。依據 2018 年經濟部新聞稿內容，目前初估約需 4,700 餘億元（2017 年幣值）。為避免重估不斷延宕、無法切實反映核廢料處理總費用，建請經濟部盡速提出核能後端營運總費用重估總費用，並應訂定相關辦法，確保落實每隔 5 年重估分攤率。為落實資訊之公開透明，核能

發電後端營運基金管理會並應於網站公開歷年估算報告及相關參考資料。

7. 經濟部核能後端營運基金管理會，針對低放射性廢棄物及用過核子燃料貯存設施所在直轄市、縣政府及鄉（鎮、區）公所發放回饋金，並訂有「核能發電後端營運基金管理會放射性廢棄物貯存回饋金查核注意事項」內容包括查核方式、查核次數、查核項目及查核結果之處理，其中包括「查核記錄得整理成冊、編列頁碼及製作封面，連同查核計畫及報告等查核相關資料，自查核工作結束日起，至少保存 5 年」、「如經查核小組查核發現補助回饋金之支用有重大違失或違背法令之運用情形者，得促請受查核單位改正、停止補助或追繳」。資訊之公開透明已為社會所重視之價值，建請經濟部核能後端營運基金管理會研擬將查核紀錄冊與查核單位改正、停止補助或追繳紀錄公開上網，落實資訊之公開透明，並於一個月內提出報告說明研擬情形。

### 丙、農業委員會主管

#### 一、作業基金—農業作業基金

##### (七)新增決議 5 項：

1. 依據種苗改良繁殖作業基金統計資料，102 年度至 104 年度各營運項目單位成本，有多項品項發生決算數高於預估數情形，包含油菜種子、亞蔬 6 號番茄種子、亞蔬 21 號番茄種子及亞蔬 22 號番茄種子連續 3 年實際單位成本均逾預算數，另台南 24 號玉米種子、油菜種子、亞蔬 6 號番茄種子及亞蔬 21 號番茄種子單位成本自 102 年度起持續攀升，據種苗改良繁殖作業基金說明，油菜種子（綠肥種子）均向國外進口購買，玉米種子則因種苗改良繁殖作業基金種植面積及人力有限，多為委託台糖公司等種植，故 2 類種子成本深受國外廠商訂價及受託單位種植成本影響，至番茄種子多數係由種苗改良繁殖作業基金自行種植（少數委外栽種），然因番茄種子需大量人力栽種，故採種不易，導致其單位成本上升。為

衡酌自行種植及委外栽種成本孰高孰低，調整該基金各類種子種植及對外採購策略，爰請農委會提出檢討改善書面報告。

2. 畜產改良作業基金 103 年度至 106 年度 8 月底銷貨成本編列及執行情形，執行結果偏低主要係因銷售情形欠佳故較預算數減少。另畜產改良作業基金 103 年度至 105 年度發生禽畜等非常死亡所認列之銷貨成本分別為 33 萬 1 千元、53 萬 1 千元及 153 萬 1 千元，有逐年成長趨勢。據該基金提供之資料，103 年度至 105 年度主要為羊隻感染類鼻疽等疾病死亡，104 年度則因飼料製料耗損及遷新廠損耗逾正常損耗率所致，然羊隻因類鼻疽疾病淘汰等情形並非首次，允宜持續積極加強各項防範作為，以減少損失；另 106 年度截至 8 月底非常死亡金額已達 26 萬 9 千元（逾預算數編列數 22 萬 6 千元），其因係氣溫持續高漲致畜禽熱緊迫死亡等；然近年來因氣候多為極端，畜產環境更加多變，為及早因應，爰請農委會提出檢討改善書面報告。
3. 經查農業生物科技園區作業基金 107 年度編列之勞務成本、銷貨成本及出租資產成本，與該基金編列之相關收入預算相較，除出租資產仍有賸餘，其餘營運事項均為短絀，倘若加計各項管理及總務費用等，短絀情形恐將加劇，爰請農委會提出檢討改善書面報告。
4. 農業生物科技園區作業基金為辦理「農業生物科技園區擴充計畫」，107 年度編列固定資產建設改良擴充計畫預算 8 億 3,522 萬元，因執行狀況不佳，應持續加強監督管理，爰要求農委會提出書面改善報告。農業生物科技園區擴充計畫投資總額為 32 億 7,767 萬元，該計畫原由農委會籌辦，自 105 年度起改由農業生物科技園區作業基金辦理，106 年度前已編列 9 億 890 萬 9 千元，但 103 至 108 年度 8 月底執行情形均未達 5 成，執行欠佳主要係因環評及開發計畫等前置作業未能及時審核通過，至後續工程進度延宕，且該計畫屬部會管制計畫，103、104 至 105 年度評核結果分別為丙、丙及乙，顯示計畫執行欠佳，實應加強監督管理以確保園區

擴充計畫如期完成。

5. 農業生物科技園區擴充計畫原執行期間為 103 年度至 106 年度，因該計畫之環境評估作業及開發計畫於 105 年度審查通過及許可，肇致擴充計畫可能無法於 106 年度完工，爰提報行政院修正計畫，並於 106 年度 1 月間經該院核定延長至 108 年度，投資總額為 32 億 7,767 萬元，該計畫原由農委會籌辦，自 105 年度起改由農業科技園區作業基金辦理，106 年度前已編列 9 億 890 萬 9 千元，復查 103 年度至 106 年度 8 月底執行情形，預算執行率均未達 5 成，執行欠佳主要係因環評及開發計畫等前置作業未能及時審核通過，致後續工程進度延宕。另經查農業生物科技園區擴充計畫屬部會管制計畫，103 年度至 105 年度評核結果分別為丙、丙及乙，主要係因前置作業延遲至 105 年度始初步完成致執行進度落後，105 年度評核意見略以，既有園區工程案已進入實質營建階段，應持續追蹤，穩定執行。爰請農委會提出如何強化前期規劃及相關前置作業及加強計畫進度監督管理機制書面報告。

## 二、特別收入基金—農業特別收入基金

### (四)新增決議 8 項：

1. 107 年度農發基金「產銷調節緊急處理計畫」編列 1 億 5,875 萬 5 千元，依農委會農糧署提供資料，近年度計畫執行情形不佳，「產銷調節緊急處理計畫」102 年度至 105 年度之預算執行率僅在 1 成上下（除 103 年度之外），產銷調節措施之成效不佳，爰凍結預算十分之一，待農委會提書面報告後始得動支。
2. 農發基金 107 年度「離農獎勵計畫」編列 8,400 萬元，依農糧署統計，102 年度至 105 年度農發基金編列離農獎助金分別為 3 億 6,000 萬元、3 億 6,000 萬元、1 億 2,000 萬元及 1 億 800 萬元；惟各年度實際核撥獎勵金介於 4,559 萬 4 千元至 6,379 萬 9 千元間，預算執行率僅約 12.67%~59.07%，計畫執行成效不如預期，爰凍結八分之一，俟農委會提

交書面報告後始得動支。

3. 漁業發展基金 107 年度「漁業發展補助計畫」項下編列獎勵水產院校畢業生上漁船服務 1,876 萬 9 千元，為提高我國漁船幹部船員素質，並充裕漁船人力。漁業署訂定「漁業發展基金獎勵水產海事相關院校及職訓中心畢結業生上漁船服務要點」，惟各年度發放獎勵上漁船之優秀幹部船員人數均未達目標值。本計畫自 95 年度執行至 106 年 8 月底止，累計獎勵 68 人（次）、累計核發獎勵金 6,800 萬元，占預計核發獎勵金 9,100 萬元之 74.73%。檢視近 5 年（101 年度至 105 年度）訂定獎勵上漁船之優秀幹部船員人數目標值分別為 11 人、14 人、14 人、10 人及 12 人，惟計畫執行後均未達目標人數。爰凍結 100 萬元，待農委會針對如何加強校園宣導，及與漁業團體、職訓局等之媒合活動提出改善辦法，並提出書面報告後始得動支。
4. 政府每年度均花費數十億元公帑收購公糧，為確保存放倉庫之公糧品質，農委會農糧署實地至各地公糧業者稽查公糧收撥登記及倉儲管理情形並補助公糧倉庫修繕，以提升公糧收儲環境。惟依審計部查核並於 105 年度中央政府總決算審核報告中指出部分公糧倉庫管理仍有缺失。此外，公糧儲放低溫筒倉除可確保公糧品質，亦可節省收儲成本；然截至 105 年底列管公糧低溫筒倉之倉容量僅 18 萬 1,148 公噸，占公糧倉庫總倉容量之 11.97%，量能明顯不足。爰請農委會提出調查及檢討改善書面報告。
5. 「產銷調節緊急處理計畫」102 年度及 104 年度之預算執行率僅 1 成左右；其中荔枝、椪柑、豬肉連續 2~3 年採取耕鋤或收購加工補助，然相關調節措施僅具短期價格穩定效果，部分農產品價格仍屢見劇烈波動。以大宗蔬菜為例，農糧署雖每年訂定生產目標，以掌握作物之生產動態，於產量過剩時發布預警機制，輔導農民調節耕種。然由生產端控制產量，遇有颱風天災等因素導致農產品供給量大量短缺時，卻無法有效整合

農作物災損資訊及生產資訊，難以發揮平抑農產品價格之功能。觀之梅姬颱風過後 1 個月餘菜價仍居高不下，導致民怨四起並質疑政府無積極作為。顯見農發基金每年度編列「產銷調節緊急處理計畫」1~2 億元，對可能發生產銷失衡之農、漁、畜產品辦理產銷預警與調節措施。然部分農產品價格屢見暴漲暴跌，顯示著重生產端控制產量及預警之輔導作為成效有限，爰請農委會提出檢討改善書面報告。

6. 國內禽流感疫情仍不斷發生，102 年度發生 H5N2、H5N3 亞型禽流感疫情，104 年度更爆發歷年來規模最大之禽流感疫情，自 1 月 7 日屏東蛋雞場檢出高病原性 H5N2 亞型禽流感，未及半個月共計 7 縣市水禽場、陸禽場及屠宰場均確認檢出 H5 亞型禽流感，病毒傳播極為迅速；至 3 月初已撲殺家禽逾 400 萬隻，國內農業損失相當慘重，尤以養鵝產業受創最深，約 8~9 成鵝隻因禽流感遭撲殺，禽傳人之疑慮更造成國內民眾惶恐不安。去年農委會雖祭出最長禁載禁運措施；但全國各地主要農業縣市仍疫情頻傳，顯見農委會在疫情預警及檢測養禽業者落實禽場生物安全防护等防疫工作尚待檢討落實。爰請農委會提出近年禽流感疫情防治缺失及檢討改善書面報告。
7. 107 年度農發基金「輔導菸農轉型與檳榔廢園轉作計畫」編列 5 億 6,530 萬元，較 106 年度預算數 1 億 3,955 萬元，增加 4 億 2,575 萬元，增幅 305.09%；說明主要係因臺灣菸酒公司不再收購國產菸草，預期菸農申請離菸轉作意願提高，所需輔導菸農離菸及轉作補助經費大幅增加，以及檳榔廢園轉作面積增加，所需補助廢園費、轉作費、勘查費及說明會等經費增加所致；然預算額高漲近五倍，是否能有效執行，亟待釐清，爰請農委會提出各地適種作物品項，以及如何加強對農民之轉作技術輔導，並輔導其種植具有高收益之農作物，以達經費擴增之計畫成效之書面報告。
8. 107 年度農損基金「對地綠色環境給付計畫（原為『調整耕作制度活化農



地計畫』)」編列 86 億 3,165 萬 1 千元，辦理休耕農地補助及活化等工作；並訂定生產環境維護 6.8 萬公頃、轉契作面積 12.8 萬公頃及申報稻作直接給付面積占總申報稻作面積比例 30%之年度績效指標及目標值。農委會 107 年度新推動「對地綠色環境給付計畫」，攸關數萬公頃休耕農地活化及提升我國雜糧作物自給率之成效。鑒於本計畫各項工作具有關聯性、環環相扣；然相關措施及辦理內容卻有大部分農民不甚理解。爰請農委會提出如何配合農糧政策，滾動調整各項補助措施，以提高農民轉作雜糧誘因，擴大耕作面積，有效活化休耕農地之書面檢討報告。



## 財政委員會

### 甲、行政院主管

#### 一、特別收入基金—行政院公營事業民營化基金

##### (四)新增決議 1 項：

1. 行政院公營事業民營化基金由於歷年釋股預算未能順利執行，不足之財源多以舉借短期債務支應相關法定支出，致使債務餘額逐年攀升，至 107 年度已高達 630 億餘元，債務所產生之利息費用日益沉重，不僅喪失財源自償性功能，亦造成財政上無謂之浪費，允宜儘速檢討改善，爰要求主管機關於 2 個月內提出民營化基金債務改善計畫，並向立法院財政委員會提出書面報告。

##### 103-107 年度 行政院公營事業民營化基金預算短絀及短期週轉統計

單位：新台幣億元

年度	當年度短絀	短期借款債務餘額	調借資金之利息費用
103	6.88	611.90	7.56
104	5.27	618.06	5.08
105	4.87	623.23	5.01
106	2.58	621.65	4.75
107	6.37	630.94	4.75

### 丙、金融監督管理委員會主管

#### 一、特別收入基金—金融監督管理基金

##### (四)新增決議 3 項：

1. 亞太防制洗錢組織（APG）來台評鑑，我國評鑑被打為「加強追蹤」，恐不利我國金融發展，金融監督管理委員會應研擬相關對策並檢討現行作為，積極改善洗錢防制仍落後國際情況，提升我國金融環境競爭力。建請金融監督管理委員會於正式評鑑報告公布後 3 個月內向立法院財政

委員會提出書面報告。

2. 獵雷艦案，九家公股行庫第一商業銀行股份有限公司、合作金庫商業銀行股份有限公司、華南商業銀行股份有限公司、臺灣中小企業銀行股份有限公司、臺灣銀行股份有限公司、臺灣土地銀行股份有限公司、彰化商業銀行股份有限公司、全國農業金庫股份有限公司、中國輸出入銀行等未善盡徵信責任，金融監督管理委員會也未能及時藉由稽核管道糾正缺失，顯見金管業務及制度尚未臻於完善，建請金融監督管理委員會於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。
3. 維護金融穩定及市場秩序，強化金融監理，提升金融業風險承受能力，及督促金融機構強化資訊安全措施為金融監督管理基金施政之重要項目，然近年金融科技發展迅速，因應其所衍生之服務型態變革與金融環境之變遷，金融檢查作業是否能與時俱進將是一大挑戰。經查，現行金融監督管理基金辦理金融檢查作業仍以金融業法令遵循業務及落實消費者保護項目為主，允宜及早規劃增加金融業者資安防護措施及新型態金融科技商品服務等專業查核項目，爰要求主管機關金融監督管理委員會於 2 個月內針對如何因應金融科技發展趨勢優化金融檢查作業向立法院財政委員會提出書面報告。

## 教育及文化委員會

### 丙、教育部主管

#### 一、作業基金—國立臺灣大學校務基金

##### (七)新增決議 2 項：

1. 臺灣大學執行邁頂計畫多年，在政府龐大經費挹注及該校努力下，研究及教學等量化指標已提升，惟尚未達成前進全球大學排名前 50 大之階段性目標。臺灣大學表示面對鄰近地區大學之競爭壓力，恐面臨生源與師資流失及短缺之危機，爰要求除應向外積極爭取經費挹注外，並更應持續強化相關教學研究環境及措施，吸引優秀師生人才，以提升國際競爭力。
2. 鑑於臺灣大學校務基金 107 年度預算案新增編列癌醫基金分預算，設立經費主要來自民間捐贈，應儘速依預算法及會計法等規定完備收支保管辦法暨會計制度等規範，俾資遵循；又癌醫與臺大醫院同屬臺灣大學醫學院附設之醫院，任務相近，部分部科相同，未來發展規劃應與臺大醫院相關資源妥善整合。

#### 二、作業基金—國立政治大學校務基金

##### (八)新增決議 1 項：

1. 鑑於政治大學校務基金近年營運結果均為短絀，107 年度預計短絀 6,366 萬 1 千元，為期使該校校務基金得以永續經營，進而提昇教育品質及競爭力，爰要求應積極強化開源節流措施。

#### 三、作業基金—國立清華大學校務基金

##### (八)新增決議 1 項：

1. 鑑於清華大學校務基金 107 年度預算案於「教學研究及訓輔成本」、「建教合作成本」、「推廣教育成本」及「研究發展及訓練費用」等科目項下編列國外旅費共 1 億 5,941 萬 2 千元。該校連年收支短絀，惟國外旅費卻年年成長並超支逾千萬元，要求應本撙節原則核實檢討，以維其校

務基金財務之健全。

#### 四、作業基金—國立中興大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 鑑於中興大學校務基金 107 年度國外旅費編列 3,970 萬元，惟該校自 102 年度至 105 年度國外旅費均有超支併決算情形，且超支比率及金額偏高，應加強經費控管並覈實編列預算。

#### 五、作業基金—國立成功大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 鑑於成功大學近年來權利金收入及研發取得專利之技轉率均呈現逐年遞減趨勢，且幅度頗大。建請應找出癥結原因並研謀改善，以增裕收入及提升研發技術創造產業之效益。

#### 六、作業基金—國立交通大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 鑑於交通大學校務基金 104 年度及 105 年度固定資產建設改良擴充計畫流用情形觀之，雖係依中央政府附屬單位預算執行要點第 11 條第 1 項第 2 款辦理預算調整，然除辦理土地改良物之各項工程、房屋及建築等計畫存有調整容納外，另機械及設備、交通及運輸設備、什項設備等科目預計需求與實際執行亦存有落差，各科目間流用過於彈性，預算編列未盡核實，要求資本支出預算之規劃及控管應予強化。

#### 十、作業基金—國立臺灣海洋大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 鑑於海洋大學校務基金 104 年度至 105 年度資本支出預算執行率均未達 5 成，106 年度截至 9 月底止執行率仍顯偏低，主要係電資暨綜合教學大樓新建工程因基地發現舊有海堤，經廠商解約及修正計畫，目前正申請建築執照中，及海洋生物培育館新建工程及進修教育推廣大樓新建工程之都市設計審議、水土保持審查、建築執照等建築許可審查程序耗時，致

預算執行未如預期，要求應加強與地方政府溝通協調並積極辦理，以利工程之順利推展。

## 十二、作業基金—國立東華大學校務基金

(八)新增決議 1 項：

1. 鑑於國立東華大學 105 年度一般建築及設備預算執行率僅為 35.61%，亟待加強進度控管；為避免年度保留金額龐大，影響預算執行績效，要求應審酌執行量能核實編列預算。

## 十四、作業基金—國立臺北大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 鑑於國立臺北大學辦理「綜合體育館暨活動中心新建工程」，計畫規劃未臻縝密周妥，復未能依據執行量能及需求覈實編列預算，致執行進度延宕，且截至 106 年度 8 月底止預算執行率僅 55.23%，101 年度至 104 年度保留比率更高達 9 成，執行情形欠佳，107 年度復編列 1 億 5,000 萬元，其妥適性待酌，要求應檢討改善。

## 十五、作業基金—國立嘉義大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 學校育成中心係產學合作重要之一環，惟國立嘉義大學創新育成中心至今仍仰賴政府補助款挹注，以維持正常營運。是以，為創新育成中心之永續經營，建請應適度加強受益者付費原則。

## 十六、作業基金—國立高雄大學校務基金

(七)新增決議 1 項：

1. 鑑於國立高雄大學近年來編制外人力之相關經費連年超支，顯示預算編列及控管未見妥適，要求應強化編制外人力控管，以發揮人力運用效率。

## 十七、作業基金—國立臺東大學校務基金

(八)新增決議 1 項：

1. 鑑於國立台東大學校務基金近年收支短絀情形未見好轉，其相關費用當宜妥適控管，惟其 103 年度至 105 年度各項補助經費之決算數卻連年超逾預算數，經費控管作業顯未臻確實，允應檢討改進。又 107 年度該校預計收支短絀金額將為近年新高，然各項補助預算卻仍較 106 年度大幅增加，顯未擲節編列，其妥適性亦待商榷，爰建請檢討改善。

#### 十八、作業基金—國立宜蘭大學校務基金

##### (八)新增決議 1 項：

1. 鑑於國立宜蘭大學近年度固定資產建設改良擴充計畫預算執行欠佳，主要係因各項工程或採購案未能按預期進度完成，為避免類此情形持續發生，要求持續加強前期規劃作業並強化監督管理機制。

#### 二十三、作業基金—國立臺灣師範大學校務基金

##### (七)新增決議 1 項：

1. 鑑於臺灣師範大學校務基金決算連年短絀超出預算數，且短絀金額維持 1.7 億餘元之規模，建請應積極研謀增加自籌收入或擲節支出等對策，以有效改善收支失衡狀況。

#### 五十一、作業基金—國立臺灣大學附設醫院作業基金

##### (七)新增決議 1 項：

1. 教育部所屬臺灣大學附設醫院 107 年度預算案「固定資產建設改良擴充明細表」包括專案計畫—健康大樓新建工程 1 億元、一般建築及設備計畫 18 億 8,608 萬 7 千元，合計 19 億 8,608 萬 7 千元。102 年度至 105 年度固定資產建設改良擴充計畫預算執行率分別為 45.36%、43.50%、34.34%及 30.31%，執行率均未達 5 成；其中專案計畫 103 年度執行率未及 1 成為最低。要求教育部應提出研謀改善報告，以加速預算執行。

#### 五十七、特別收入基金—運動發展基金



(四)新增決議 1 項：

1. 此次 2018 雅加達亞洲運動會比賽結束後，爆發有選手抱怨住宿問題直到比賽前 2 個月體育署才實際考察決定，致使選手住宿地點過遠，又有亞運貴賓團住宿費比選手多 10 倍，造成運發基金遭濫用等問題，有鑑於國際重要賽事都有明確之時間，因此賽前應辦理那些事務，教育部體育署應有一套標準作業流程，爰此建請教育部於 3 個月內研擬「參與國際重要賽事之應辦事項及作業流程」辦理情形之書面報告，並送立法院教育及文化委員會。

五十八、特別收入基金—大專校院轉型及退場基金

(四)新增決議 1 項：

1. 少子化衝擊之下，大專校院生源減少成為不可逆的趨勢，教育部估計從 105 學年到 121 學年的 16 年間，大專校院一年級學生人數平均每年少 5,000 人。私立大專校院近年弊端頻傳，先前已有永達、高鳳等案例，後續估計將有更多的學校遭遇此類問題，教育部應積極監督及保障學生的受教權、教師的工作權，爰要求教育部於 3 個月內針對大專校院轉型及退場相關規劃及基金運用，向立法院教育及文化委員會提送專案報告。

丁、科技部主管

二、作業基金—科學工業園區管理局作業基金

(二)業務收支：

1. 業務總收入：原列 157 億 7,290 萬 7 千元，增列「業務收入—勞務收入—管理收入」500 萬元、「業務外收入」5,000 萬元，共計增列 5,500 萬元，其餘均照列，改列為 158 億 2,790 萬 7 千元。
2. 業務總支出：原列 122 億 4,899 萬 1 千元，減列「新竹科學園區—管理成本—部門別：15 環境保護—服務費用—專業服務費」50 萬元、「龍潭科學園區—管理成本—部門別：15 環境保護—服務費用—專業服務費」100

萬元、「中部科學工業園區—台中園區—勞務成本—服務費用—專業服務費」250萬元，共計減列400萬元，其餘均照列，改列為122億4,499萬1千元。

3. 本期賸餘：原列35億2,391萬6千元，增列5,900萬元，改列為35億8,291萬6千元。

## 戊、原子能委員會主管

### 一、特別收入基金—核子事故緊急應變基金

#### (四)新增決議1項：

1. 2017年6月2日北海岸降下超大豪雨，造成北海岸多處山崩、淹水及橋梁斷裂，造成該區聯外主要道路如基金公路、淡金公路及陽金公路均中斷。核一廠更因該場豪大雨導致電塔倒塌、2號機跳機之危機，已嚴重危害當地居民生命身體安全。今日極端氣候將日漸頻繁，核電廠業已老舊，為保障當地居民安危，應儘速規劃闢建核災疏散道路。

為落實核子事故緊急應變整備措施，保障北海岸居民生命身體安全，行政院原子能委員會已依立法院決議，要求台電公司提出「闢建核災疏散道路之效益評估報告」，預計2019年4月完成。爰要求行政院原子能委員會於2018年底前提出「闢建核災疏散道路之效益評估報告」之中間報告，並公開上網。

## 己、文化部主管

### 一、作業基金—國立文化機構作業基金

#### (二)業務收支：

1. 業務總收入：原列11億2,056萬元，增列國立中正紀念堂管理處作業基金「業務外收入—其他業務外收入—雜項收入」70萬元、國立國父紀念館作業基金「業務外收入—其他業務外收入」500萬元及傳統藝術發展作業基金「業務收入」300萬元，共計增列870萬元，其餘均照列，改列為11億2,926萬元。

2. 業務總支出：11 億 0,764 萬 7 千元，減列「傳統藝術發展作業基金—服務成本—會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」50 萬元，其餘均照列，改列為 11 億 0,714 萬 7 千元。
3. 本期賸餘：原列 1,291 萬 3 千元，增列 920 萬元，改列為 2,211 萬 3 千元。

## 庚、國立故宮博物院主管

### 一、作業基金—故宮文物藝術發展基金

#### (二)業務收支：

1. 業務總收入：原列 7 億 3,524 萬 3 千元，增列「業務收入—銷貨收入」3,000 萬元，其餘均照列，改列為 7 億 6,524 萬 3 千元。
2. 業務總支出：5 億 7,146 萬 5 千元，減列「業務費用—服務費用—專業服務費」100 萬元，其餘均照列，改列為 5 億 7,046 萬 5 千元。
3. 本期賸餘：原列 1 億 6,377 萬 8 千元，增列 3,100 萬元，改列為 1 億 9,477 萬 8 千元。

#### (七)新增決議 3 項：

1. 故宮文物藝術發展基金 107 年度預算案「服務費用—一般服務費」編列 1 億 6,957 萬 2 千元。惟經查 102 年度至 105 年度，該基金實際計用臨時人員分別為 2 人、6 人、12 人及 13 人，各年度實際進用人數 2 人至 13 人較預算人數 0 人至 8 人增加，為成長趨勢。允宜檢討進用臨時人員之必要性及合理性。故此將故宮文物藝術發展基金 107 年度預算案「服務費用—一般服務費」，凍結 200 萬元，凍結部分待國立故宮博物院提出檢討報告，經立法院教育及文化委員會同意始得動支。
2. 據統計資料顯示，故宮南院參觀人數從 2016 年的 147 萬人次，衰退至 2017 年的 97 萬人次，最慘單日參觀人次竟然不到 300 人，顯見經營管理上已出現問題；再者，歷年來文物收購預算執行不盡理想，無法充實故宮南院文物典藏數量，更無法吸引人潮前來參觀，為避免故宮南部院區

淪為蚊子館，將 107 年度中央政府總預算故宮文物藝術發展基金附屬單位預算，固定資產建設改良擴充明細表中「一般建築及設備計畫」項下「什項設備」凍結 2,000 萬元，待擬出改善方案後並提出專案報告，經立法院教育及文化委員會同意始得動支。

3. 鑑於國立故宮博物院與台中市政府合作將文物首次在非正式展館展出，引發外界議論紛紛，雖然目前故宮對於博物院外展出一定規範，但只侷限在正式展館來辦理。正式展館與非正式展館之注意事項是有所不同，為做到文物安全與維護、出借公平和展期標準等等，爰此要求故宮研議相關規範「國立故宮博物院藏品出借作業須知」是否完備。

# 交通委員會

## 甲、交通部主管

### 一、作業基金—交通作業基金

#### (二)業務收支：

##### 1. 業務總收入：原列 689 億 8,622 萬 7 千元，增列：

(1) 民航事業作業基金「業務外收入」項下「其他業務外收入」之「依法分配收入」3,000 萬元，另配合桃園國際機場股份有限公司預算審查結果，隨同調整再增列 7,368 萬 8 千元。

(2) 國道公路建設管理基金 1 億元（科目自行調整）。

(3) 高速鐵路相關建設基金「業務收入」2 億 5,000 萬元（含「租金及權利金收入」5,000 萬元、「投融資業務收入」2 億元）。

(4) 觀光發展基金 1 億 0,877 萬元：

① 「勞務收入」項下「其他勞務收入」2,877 萬元。

② 「業務外收入」8,000 萬元。

共計增列 5 億 6,245 萬 8 千元，其餘均照列，改列為 695 億 4,868 萬 5 千元。

##### 2. 業務總支出：原列 393 億 0,532 萬 7 千元：

(1) 配合觀光發展基金「勞務收入」項下「其他勞務收入」增列，應隨同修正增列觀光發展基金「行銷及業務費用」項下「服務費用」之「一般服務費」中佣金、匯費、經理費及手續費之委託代收機場服務費手續費 71 萬 9 千元。

(2) 減列民航事業作業基金 4,586 萬 8 千元：

① 「服務費用」2,000 萬元〔含「修理保養及保固費」1,000 萬元（科目自行調整）、「專業服務費」1,000 萬元〕。

② 「材料及用品費」1,100 萬元（科目自行調整）。

③ 「勞務成本」項下「服務費用」1,300 萬 6 千元（含「水電費」

1,000 萬元、「旅運費」153 萬 6 千元、「印刷裝訂與廣告費」147 萬元)。

④「管理及總務費用」項下「服務費用」186 萬 2 千元(含「印刷裝訂與廣告費」86 萬 2 千元、「公共關係費」100 萬元)。

(3)減列國道公路建設管理基金 1,100 萬元：

①「業務成本與費用」900 萬元〔含「勞務成本」項下「管理成本」300 萬元及「修理保養及保固費」100 萬元、「管理及總務費用」500 萬元(均含「旅運費」,科目均自行調整)〕。

②「業務外費用」項下「其他業務外費用」200 萬元。

(4)減列高速鐵路相關建設基金「業務成本與費用」項下「服務費用—旅運費」10 萬元。

(5)減列觀光發展基金 5,740 萬元：

①「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展策略」300 萬元(含「I-center 旅服創新」100 萬元、「台灣好玩卡推廣計畫」200 萬元)。

②「服務費用」3,340 萬元〔含「印刷裝訂與廣告費」2,500 萬元、「專業服務費」800 萬元(科目均自行調整)、「旅運費」40 萬元〕。

③「會費、捐助、補助、分攤、救助(濟)與交流活動費」項下「捐助、補助與獎助」2,000 萬元(科目自行調整)。

④「勞務成本」項下「服務費用」100 萬元(科目自行調整)。

增減互抵後,共計減列 1 億 1,364 萬 9 千元,其餘均照列,改列為 391 億 9,167 萬 8 千元。

3. 本期賸餘：原列 296 億 8,090 萬元,增列 6 億 7,610 萬 7 千元,改列為 303 億 5,700 萬 7 千元。

(七)本項新增決議 8 項：

1. 交通部於 107 年度「交通作業基金—國道公路建設管理基金」下「管理

及總務費用」下編列旅運費 1,459 萬 9 千元，其中國外旅費編列 84 萬 3 千元。105 年度實際出國計畫 6 項，與原計畫數同，經變更計畫者有 2 項，預算執行率 69.87%，容有偏低，建請配合業務需求，覈實編列預算，並應加強出國目的與實務運用之結合，以提升顯出國計畫效益。交通部高速公路局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

2. 交通部「交通作業基金—國道公路建設管理基金」之「管理及總務費用」項下編列材料及用品費 2,607 萬 9 千元，較 106 年度增加 17 萬 2 千元，本項費用係一般行政業務費用包括辦公用品、專業雜誌、印表機使用耗材、報紙及環境防疫清潔維護、學術會議研討、參訪等活動布置經費等，雖為獲取業務收入及維持機關運作之基本行政開支，宜請依相關規定並本樽節原則支用，控管使用，避免浪費。
3. 交通部於「交通作業基金—觀光發展基金分預算案」下「勞務成本」下編列捐助、補助與獎勵費用 19 億 189 萬 1 千元，包含「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展策略」補助經費 11 億 3,680 萬元。據立法院預算中心報告指出，「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展策略」子項目名稱與「觀光大國行動方案」（104-107 年）內容高度相關，其差異為何，交通部觀光局應提出具體說明。另「觀光大國行動方案（104-107 年）」，計畫總需求 157.81 億元，推動優質觀光、特色觀光、智慧觀光及永續觀光等多項措施；截至 105 年度累計預算數 68.33 億元，截至 105 年底累計執行數 56.14 億元。其中如「旅宿業品質精進計畫」預算執行率僅 35.41%、「旅宿業創新輔導計畫」預算執行率僅 22.86%、「旅宿業綠色服務計畫」預算執行率僅 8.26%，部分子計畫執行率偏低，宜檢討改善。爰此，凍結「勞務成本」下編列捐助、補助與獎勵費用 3 億元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
4. 交通部觀光局「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展策略」—主要客源市場媒體廣告採購，在紐約時代廣場辦理「時報廣場紐約、台北跨洋畫愛心

」活動，和紐約民眾透過電視牆連線，推廣台灣觀光。卻出現觀光局長邀請字樣，爰此，要求交通部觀光局一個月內，向立法院交通委員會針對國際宣傳計畫、目標達成成效提出書面報告。

5. 有鑑於蔡英文總統上任後，兩岸關係急速冷凍，陸客人數大幅下滑，根據陸委會資料統計，大陸人民來台人數大幅減少，2015 年高達 414 萬人來台，2016 年僅有 347 萬人，2017 年更僅有 273 萬人次，相較於 2015 年大減 35%。顯見陸客不來，嚴重衝擊我國國內產業，台灣旅遊業估算，同期陸客來台消費則較去年減少約 13.43 億美元，全年減約 400 億元臺幣。爰凍結「勞務成本—觀光發展基金」預算 10,000 千元，待交通部觀光局針對大陸旅客來台人數下滑，對國內觀光產業之衝擊提出整體規劃之具體改善計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
6. 觀光基金之廣告及業務宣導費用由 103 年度決算數 17.32 億元，增至 105 年度決算數 19.88 億元，106 年度預算數 22.01 億元，至今年提升至 24 億 637 萬元。惟依立法院預算中心報告指出，107 年度交通部觀光局擬針對不同國際市場提供不同計畫，如日韓市場：針對日韓市場推動新行程開發及優質行程獎勵，開發新的旅遊產品，透過宣傳影片介紹臺灣各地旅遊景點，引導年輕自由行旅客前往各景點旅遊等。國內外廣告宣傳經費逐年增加，仰賴一時性行銷活動所增加來臺觀光客，效果恐僅屬短期且有限，且 106 年截至 7 月底來臺旅客 595 萬餘 2 人次，較 105 年同期負成長 5.15%，允宜隨時滾動檢討相關經費支用成效。爰此，凍結「行銷及業務費用」下印刷裝訂與廣告費 1 億元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
7. 觀光局於公務預算中「一般行政」下編列 2,344 萬 7 千元投入「資訊管理」，並於「交通作業基金—觀光發展基金分預算案」下「行銷及業務費用」下編列專業服務費 2 億 442 萬元，包含電腦軟體服務費 1 億 1,385 萬元。電腦軟體服務費下包含「觀光資訊資料庫運及擴充」400 萬元及「觀



光套裝軟體及軟體購置費」980萬元等，請觀光局爾後依據「交通部觀光局公務預算與非營業特種基金業務劃分原則」編列預算，不得重複編列、互相支應。

8. 交通部觀光局為力促臺灣觀光優質化發展、帶動產經轉型升級，並拓展與國際交流管道，乃研擬「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案」，透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」五大行動計畫綱領，形塑臺灣成為「友善、智慧、體驗」之亞洲重要旅遊目的地。惟查至七月底，觀光發展基金主要業務計畫「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案」預算執行僅有5億7,211萬4,000元，占預算29億1,245萬2,000元的19.64%，執行率不甚理想。爰此，要求交通部觀光局於二個月內，向立法院交通委員會提出相關檢討報告暨提升該計畫資源配置之書面報告。

## 二、特別收入基金—航港建設基金

### (二)基金來源、用途及餘絀：

1. 基金來源：原列85億5,629萬5千元，配合臺灣港務股份有限公司預算審查結果，應隨同修正增列「徵收及依法分配收入」項下「港務公司盈餘分配收入」3,126萬2千元、「財產收入」項下「權利金收入」100萬元，共計增列3,226萬2千元，其餘均照列，改列為85億8,855萬7千元。
2. 基金用途：原列82億1,268萬3千元，減列：
  - (1)「臺灣建設計畫」5,700萬元（科目自行調整）。
  - (2)「臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106—110年）航港建設基金辦理部分」2,000萬元。
  - (3)「高雄港（含安平港）101—105年實質建設計畫1億5,000萬元（含「航港建設基金辦理部分」項下「高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫」1億3,000萬元、「高雄港洲際貨櫃中心第二期工

程計畫」2,000萬元)。

共計減列2億2,700萬元，其餘均照列，改列為79億8,568萬3千元。

3. 本期賸餘：原列3億4,361萬2千元，增列2億5,926萬2千元，改列為6億0,287萬4千元。

(三)解繳公庫：11億3,876萬4千元，照列。

## 乙、國家通訊傳播委員會主管

### 一、特別收入基金—通訊傳播監督管理基金

(四)本項新增決議2項：

1. 「門號換現金」、「手機換現金」詐騙事件越來越多，詐騙集團利用年輕學子涉世未深，想賺錢心態進行詐騙，政府應督促電信業者建立適當審查機制，避免未來更多民眾受害，故建請國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出書面報告。
2. 通傳基金為提升大眾媒體識讀之能力，乃補助媒體識讀教育研習活動，以鼓勵廣電事業了解媒體定位與閱聽人之想法，從而提供閱聽人正面價值之內容，進而提升大眾媒體識讀素養。查近三年參與媒體識讀教育研習活動之人數有5,097人，補助金額有218萬4,000元，受理補助研習件數36件。然，全國15歲以上人口數有2,048萬人，推廣力度，觸及人數均不盡理想。爰此，要求通訊傳播監督管理基金於二個月內，向立法院交通委員會提出具體改善報告。

### 二、特別收入基金—有線廣播電視事業發展基金

(二)基金來源、用途及餘絀：

1. 基金來源：3億7,114萬9千元，照列。
2. 基金用途：原列3億5,962萬1千元，減列：「有線電視普及發展與災害復建補助計畫」537萬7千元，其餘均照列，改列為3億5,424萬4千元。
3. 本期賸餘：原列1,152萬8千元，增列537萬7千元，改列為1,690萬5

千元。

(四)本項新增決議 2 項：

1. 有鑑於民國 105 年 1 月 6 日公布有線廣播電視法中第 45 條第 1 項第 3 款：「百分之三十捐贈財團法人公共電視文化事業基金會。」且同條第 2 項規定：「前項第三款之停止實施日期，由行政院定之；自停止實施之日起，原捐贈財團法人公共電視文化事業基金會之金額部分，移由中央主管機關依前項第一款規定運用。」。然自有線廣播電視法公布至今，行政院仍未公布其停止時間，明顯對於法定義務之怠惰。爰凍結有線廣播電視事業發展基金撥補公共電視之部分 1,000 千元，俟國家通訊傳播委員會對於有線廣播電視法第 45 條第 1 項第 3 款之停止時期，向行政院提出建議，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
2. 有鑑於 106 年數位機上盒普及率，全台僅有外島三縣及花蓮、台東、屏東及高雄市原住民族地區尚未到達 100%，其餘縣市皆已係 100%，且有線廣播電視法第 45 條第 1 項第 2 款、有線廣播電視事業發展基金收支保管及運用辦法第 4 條第 1 項第 2 款及第 4 款皆規定，有線廣播電視事業發展基金應肩負普及服務之義務，故針對目前數位機上盒普及情形仍待加強之狀況。爰請國家通訊傳播委員會對於離島、偏鄉及原住民族地區數位機上盒普及改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

其餘均照交通委員會審查結果通過。



# 司法及法制委員會

## 甲、法務部主管

### 一、作業基金—法務部矯正機關作業基金

新增決議 4 項：

1. 查 105 年度矯正機關最高月勞作金額為 2,235 元，最低月勞作金額為 189 元，相差 10.83 倍。法務部矯正機關依監獄行刑法、外役監條例等規定依法提撥勞作金，惟造成不同矯正機關或同一矯正機關不同自營作業項目收容人每月所獲勞作金差異甚大。爰要求法務部矯正機關就上揭議題列入監獄行刑法修正草案中，研訂提高勞作金提撥比例及合理之勞作金給付標準。另應於相關法制作業尚未完成前，擴大辦理自主監外作業方式，讓受刑人外出工作，以提高勞作金及協助日後更生銜接就業，並邀請外界產官學等專業人士，至矯正機關協助檢視委託加工作業內容及評估承攬價格之合理性，以縮小受刑人所得勞作金差距。
2. 有關我國受刑人需進行勞動作業而獲得作業金分配之制度，雖於我國「監獄行刑法」、「外役監條例」等法規中有相關規定，然近年來勞作金制度之所以不斷引起人民、人權團體及民意代表等關注，乃因勞作金之發放，不僅出現受刑人平均月勞作金金額過低的情形，甚至於不同類型作業項目亦會導致受刑人所能領取的勞作金數額差異大。而觀《監獄行刑法施行細則》第 36 條規定，「監獄作業，以訓練受刑人謀生技能，養成勤勞習慣，陶冶身心為目的」似僅將受刑人進行勞動作業視為矯正、教化措施之一環，而未針對受刑人工作權（在監生活、經濟上需求）實現進行衡量。爰要求法務部矯正機關作業基金於三個月內針對如何改善受刑人勞作金分配數額過低、降低作業項目間分配差異，及勞作金相關分配辦法之修正進行研議，並向立法院司法及法制委員會提出專案報告。
3. 查矯正作業基金前於 105 年度起配合政策，編列矯正機關收容人居住品質提升方案（一人一床）為期 4 年（105 年度至 108 年度）總經費 1 億 3,055 萬 2 千

元。惟查預估 108 年底全國 51 所矯正機關中，尚有 7 所機關之收容人床位配置率未及 50%，其中桃園監獄 108 年底預計 125 床，以 106 年底實際收容 1,973 人計，床位配置率僅 6.34%，居全國最低，和一人一床目標差距甚大。有鑑於此，爰要求矯正署積極研謀改善，提出評估及具體改進方案，於三個月內向立法院司法及法制委員會提出專案報告，俾維護收容人人性尊嚴。

4. 鑑於我國醫事人員與收容人之比例為 1：329，遠不如美國加州每 100 位收容人配置 1 名護理人員，澳洲每 100 名收容人配置 4.4 位醫療專業人員，德國柏林監獄醫療專業人力（含護理師與醫師）之比例為 1：19。可見我國監所現有醫事人力配置，遠遜於國際水準，亟待強化。爰要求主管機關應於二個月內，針對如何行充裕醫事人力，強化專業訓練課程之檢討報告，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以達到矯正善盡健康照護管理之責，以減少醫療糾紛事件，進而提升收容人醫療人權。

## 社會福利及衛生環境委員會

### 甲、勞動部主管

#### 一、作業基金—勞工保險局作業基金

##### 2. 業務總支出：

「業務成本與費用」項下「投融資業務成本」中「投資業務成本」之「勞工保險—普通」中「服務費用」之「專業服務費」減列 500 萬元。本項隨同增列「保險成本」中「提存責任準備」之「勞工保險—普通」500 萬元。

業務總支出新增決議 2 項：

1. 有鑑於原住民勞工從事高危險工作較多，致發生職業災害之情況亦較一般勞工高；另原住民勞工甚多為無一定雇主，故原住民勞動力人口雖有 26 萬多人，加入勞工保險者卻僅 16 萬多人，原住民勞工投保率較非原住民勞工明顯偏低。次查原住民勞工平均投保薪資為 27,129 元，與非原住民勞工平均投保薪資 31,029 元比較，計少 3,900 元，顯見原住民勞工之勞動保障明顯不足。政府實應提出保障原住民勞動條件，提升原住民之投保薪資及投保率之政策，並有效提升原住民族之就業率，降低僱用原住民之雇主勞工保險負擔額。

惟此補助要點業經立法委員鄭天財 Sra · Kacaw 先後於 106 年 7 月 10 日及 106 年 8 月 22 日邀集行政院主計總處、勞動部及原住民族委員會召開原住民參加勞工保險及就業保險保險費補助要點協調會。且查原住民族委員會已將原住民參加勞工保險及就業保險保險費補助要點提報行政院核定。且鄭天財 Sra · Kacaw 委員亦於 106 年 11 月 16 日提案要求行政院於 2 個月內核定上開要點，且於 107 年 2 月 23 日行文督促行政院核定要點，惟行政院遲至今仍未核定。

為健全勞工保險制度，且貫徹勞工保險局作業基金之作業，爰要求勞動部積極向行政院爭取原住民勞工保險補助，並將研商會議結論整理，向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告。

2. 有鑑於 106 年勞動部勞工保險局統計，約有 3 萬家企業以及 13 萬餘勞工有高

薪低報的情形。對雇主而言，勞保高薪低報可以減少繳交保費，但對勞工而言，勞保的保障以及給付將全面縮水，影響層面包括：女性勞工婚後的「生育給付」、勞工不幸受傷或生病時的「傷病給付」、「失能給付」，以及退休時的「老年給付」、死亡時的「死亡給付」等，勞工朋友可能因為不了解勞保制度、或認為自己也可以少繳一點勞保費，而使「高薪低報」狀況不斷發生。對政府而言，高薪低報會造成勞保短收、造成勞保財政負擔。勞工保險局應正視此一現象，並持續向勞工以及雇主宣導。爰請勞工保險局針對高薪低報的問題，於 3 個月內提出具體改善計畫，向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告。

## 二、特別收入基金—就業安定基金

2. 基金用途：減列「促進國民就業計畫」2 億 3,765 萬元，包含：

- (1) 「服務費用」減列 1 億 4,000 萬元（含「一般服務費」7,000 萬元），其中包含通過原審查報告保留提案第 236 頁第 1、2 案。
- (2) 「職業訓練業務」減列 8,000 萬元（含「辦理青年職能開發業務」2,000 萬元、「產業人才投資計畫」2,000 萬元、「小型企業人力提升計畫」2,000 萬元。）
- (3) 「身心障礙者及特定對象就業訓練業務」減列 700 萬元（含「身心障礙者就業訓練業務」中「推動身心障礙者就業服務計畫」200 萬元、「特定對象及弱勢者就業業務」中「促進特定對象暨弱勢者等就業服務」500 萬元。）
- (4) 「多元就業與創業協助、師資培訓與數位學習業務」減列 1,000 萬元（含「多元培力就業計畫」500 萬元。）
- (5) 配合 107 年度中央政府總預算審議結果，減列勞動部勞動力發展署及所屬第 2 目「勞動力發展業務」第 3 節「就業服務」之「補助辦理就業保險業務所需行政事務費」65 萬元，本計畫應隨同修正減列 65 萬元。（以上科目均自行調整。）

基金用途新增決議 10 項：



1. 107 年度就業安定基金「基金用途」凍結 1 億元，俟勞動部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
2. 107 年度就業安定基金「廣告費」凍結 10 萬元，俟勞動部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
3. 107 年度就業安定基金「業務宣導費」凍結 1,000 萬元，俟勞動部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
4. 107 年度就業安定基金「促進國民就業計畫」凍結 1 億元（其中包含通過原審查報告保留提案第 236 頁第 3 案），俟勞動部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
5. 107 年度就業安定基金「促進國民就業計畫」項下「服務費用」之「印刷裝訂與廣告費」凍結 1,000 萬元，俟勞動部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
6. 107 年度就業安定基金「促進國民就業計畫」之「綜合規劃業務」凍結 5,000 萬元，俟勞動部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
7. 107 年度就業安定基金「促進國民就業計畫」之「職能標準及技能檢定與競賽業務」預算編列 16 億 8,129 萬元，凍結 1/20，俟勞動部於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出檢討之書面報告後，始得動支。
8. 107 年度就業安定基金「促進國民就業計畫」項下「職能標準及技能檢定與競賽業務」中「提升人才發展品質效能」預算編列 9,705 萬 2 千元，凍結 1/20，俟勞動部於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出檢討之書面報告後，始得動支。
9. 據勞動部統計，截至 107 年 10 月底止，我國外籍移工人數已突破 70 萬人，其中產業外籍移工之比例為 63.5%。我國外籍移工從 99 年超過 35 萬人以來，短短 8 年總人數已增長一倍之多。惟外籍移工總數不斷上升之際，勞動部之外勞警戒指標仍顯示穩健。足顯該警戒指標並無法適時反映現況，實屬遲

鈍。請勞動部深刻檢視警戒指標之妥適性，並就我國移工政策通盤檢討，並於 2 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告。

10. 我國醫療工作人員工時過長、過勞之情形普遍，然而根據 105 及 106 年度衛生福利部醫療機構身心健康保護專案檢查，分別有 51.2%及 36.5%之受訪醫療機構未落實過勞預防措施。又根據勞動部 103 至 105 年度進行之醫療院所勞動條件專案檢查結果，各年度處分率各為 58.25%、32.28%及 19.21%，醫療院所前五大最常違反之規定分別為「勞動基準法」第 24 條（延長工時工資）、第 32 條（延長工作時間）、第 30 條第 6 項（記載勞工出勤情形）、第 36 條（例假日）及第 30 條第 5 項（置備出勤紀錄）等，顯示勞動條件仍有待改善。爰要求勞動部會商衛生福利部檢討、改善醫療院所勞動條件，並依醫療機構之特殊性質提出勞動條件建議，以保障醫病權益。

## 乙、衛生福利部主管

### 一、作業基金—醫療藥品基金

#### 2. 業務總支出：

「醫療成本」項下「門診醫療成本」中「材料及用品費」之「商品及醫療用品」減列 200 萬元。

業務總支出新增決議 3 項：

1. 107 年度醫療藥品基金「服務費用」編列 89 億 4,234 萬元，凍結 1/20，俟衛生福利部於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出檢討書面報告後，始得動支。
2. 過去部立醫療機構對持有合格護理師證書之護理人員以「高薪低報」的方式，不以師級資格任用而以士級任用，影響護理人員士氣。經衛生福利部說明，目前已無此情形，有鑑於部立醫療機構應為公立醫院榜樣，爰此要求衛生福利部應持續監督所屬醫院，未來仍需對持有師級證書之護理人員，以師級資格任用。
3. 107 年度衛生福利部醫療藥品基金「管理及總務費用」科目編列 2,956 萬 7 千

元。而立法院審議中之醫療法醫療法人治理相關修正草案，僅就私法人之醫院規範，將來並要求醫療財團法人盈餘應優先辦理提升員工薪資待遇及補充短缺人力事項。然醫院除以財團法人形式經營外，尚有公立醫院，兩者之員工勞動權益顯不容為差別待遇，故為落實改善全體醫療人員工作條件之美意，爰此要求衛生福利部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出如何改善所屬各醫療機構員工薪資待遇及補充短缺人力之作為書面報告，確實符合醫療法相關規定。

(六)國庫增撥基金額：原列 5 億 4,131 萬元，配合 107 年度中央政府總預算審議結果，減列衛生福利部第 16 目「非營業特種基金」第 3 節「醫療藥品基金」1,847 萬 5 千元，本項應隨同修正減列 1,847 萬 5 千元，改列為 5 億 2,283 萬 5 千元。

### 三、作業基金—全民健康保險基金

#### 1. 業務總收入：

配合業務總支出「行銷及業務費用」項下「業務費用」中「服務費」減列 200 萬元，本項應隨同減列「保險收入」項下「收回安全準備」200 萬元。

#### 2. 業務總支出：

「行銷及業務費用」項下「業務費用」中「服務費」減列 200 萬元。

業務總支出新增決議 3 項：

1. 衛生福利部陳時中部長於 107 年 11 月 10 日出席 107 年台灣醫學週學術演講會開幕典禮，以「創造台灣衛生政策新思維」為題發表演說，會中除提及長照、分級醫療、改善醫師勞動條件等議題外，也提及治療 C 型肝炎的全口服抗病毒藥物所費不貲，自費用藥上看百萬元，於 105 年納入健保給付，堪稱病友一大福音，但目前卻限定較嚴重的肝纖維化患者才符合給付條件。對此衛生福利部長陳時中今允諾，將放寬治療條件，基本上會朝向不限條件，只要感染 C 肝病毒即可用藥，目標是 114 年消除 C 肝。爰要求中央健康保險署於 3 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出評估報告。
2. 雖然衛生福利部已於 107 年 10 月舉辦過分級醫療公民審議會議，並提出公民

小組意見報告書，但是否具代表性，並能切中目前分級醫療執行之時弊，不無疑問，爰要求中央健康保險署針對分級醫療各項措施，進行病友或病友親屬之意願調查分析。

3. 「全民健康保險法」第 41 條規定共擬會議得邀請病友團體代表表示意見，實施效果不彰，爰要求中央健康保險署研擬「全民健康保險法」、「全民健康保險會組成及議事辦法」及共同擬定會議組成辦法之修正。

## 五、特別收入基金—衛生福利特別收入基金

### 1. 基金來源：

配合 107 年度中央政府總預算審議結果，減列衛生福利部第 16 目「非營業特種基金」第 2 節「衛生福利特別收入基金」11 萬 7 千元、社會及家庭署第 5 目「非營業特種基金」第 1 節「衛生福利特別收入基金」1,656 萬元，本項應隨同修正減列家庭暴力及性侵害防治基金「政府撥入收入—公庫撥款收入」項下撥充家庭暴力及性侵害防治基金購置暴力防治三級預防計畫所需設備 11 萬 7 千元、社會福利基金「政府撥入收入—政府其他撥入收入」項下撥充社會福利基金辦理公私立機關（構）、團體之社會福利服務空間修繕及充實設施設備等業務 1,656 萬元。

### 2. 基金用途減列 1,767 萬 7 千元，包含

- (1) 食品安全保護基金「食品安全保護計畫」50 萬元。
- (2) 長照服務發展基金「完善長照服務輸送體系計畫」項下「服務費用」中「印刷裝訂與廣告費」50 萬元。
- (3) 配合 107 年度中央政府總預算審議結果，減列衛生福利部第 16 目「非營業特種基金」第 2 節「衛生福利特別收入基金」11 萬 7 千元、社會及家庭署第 5 目「非營業特種基金」第 1 節「衛生福利特別收入基金」1,656 萬元，本項應隨同修正減列「家庭暴力及性侵害防治基金」項下「暴力防治三級預防計畫」中「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」之「捐助、補助與獎助」11 萬 7 千元、「社會福利基金」項下「公彩回

饋推展社福計畫」中「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」之「捐助、補助與獎助」1,656 萬元。

基金用途新增決議 20 項：

1. 107 年度長照服務發展基金「長照資源及服務量能提升計畫」項下「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」中「捐助、補助與獎助」之「社區式照顧服務資源及量能提升方案」凍結 5,000 萬元，俟衛生福利部向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告後，始得動支。
2. 台灣醫療資源缺乏鄉鎮仍達 20 個，且新竹竹東、屏東恆春、台東及花蓮等次醫療區亦缺乏中度級以上急救責任醫院，更遑論於非都市地區醫療資源更是窘困，顯見衛生福利部仍有加強改善之空間，請衛生福利部於 3 個月內提出檢討及改善報告，送立法院社會福利及衛生環境委員會。
3. 衛生福利部固投入相當資源改善偏鄉醫療，對於非都市地區、非偏鄉地區之地方，則因偏鄉醫療資源缺乏、亦無都市地區般之先天環境，醫療資源更是窘困，顯見衛生福利部仍有加強改善之空間，請衛生福利部於 3 個月內提出檢討及改善報告，送立法院社會福利及衛生環境委員會。
4. 有鑑於我國少子化問題日益嚴重，據內政部統計 106 年我國出生人數僅 193,844 人，跌破 20 萬大關，是台灣史上第二低的出生人數，生育率更只有 1.13，全世界排名倒數第三，僅贏過新加坡和澳門。惟現行兒童醫院預算及評鑑皆未獨立，致使「友善兒童醫療照顧」的目標無法有效執行。此外，我國從花蓮、台東到尾端的屏東，海岸線長達 300 多公里，目前重度急救責任醫院卻只有 2 家，有兒科醫師 24 小時看急診的只有 3 家、具有高危險妊娠和新生兒照護能力的也僅有 2 家，偏鄉醫療資源嚴重缺乏。根據統計，未滿月的新生兒死亡率，台東、屏東、花蓮分居全台前三名；未滿 1 歲的嬰兒死亡率排名亦然；1~2 歲孩子死亡率台東、花蓮仍名列前二名。爰要求衛生福利部針對如何改善我國偏鄉地區兒童品質及落實友善兒童醫療照顧，提出明確的執行計畫，向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告。

5. 重點科別住院醫師津貼補助計畫之成效，於提高內外科住院醫師人數尚有限，評核方式難衡量出長期成效，不易減緩醫師中高齡化現象，顯見衛生福利部仍有加強改善空間，爰請衛生福利部檢討改善並研議配套措施，俾確保醫師人力不虞匱乏。
6. 全民健康保險紓困基金「一般行政管理計畫」主要係辦理紓困基金貸款業務及相關行政業務所需必要費用，為照顧弱勢，減輕其經濟負擔壓力，請中央健康保險署持續對弱勢民眾積極提供紓困計畫貸款，給與脫貧機會。
7. 為提升醫療人員與民眾對藥物引起藥害之認知與警覺，請藥害救濟基金會持續推動藥害早期症狀之宣導，結合相關公學協會，積極規劃持續教育、設計可行之診間或給藥時之衛教溝通模式，提供院所使用及透過媒體及網路，強化藥物過敏早期症狀之訊息曝光，達到避免嚴重藥害發生之目標。
8. 經查「菸害防制及衛生保健計畫」未能及時因應電子煙的新興，且有越發泛濫之趨勢，未能善盡保護兒少之健康，爰請衛生福利部持續追蹤以提高績效。
9. 經查「菸害防制及衛生保健計畫」項下「服務費用」中「印刷裝訂與廣告費」105 年度執行率僅有八成，顯見預算浮編，外界多質疑其成效不彰，爰請衛生福利部積極推動健康傳播各項政策，以促進國人健康識能，提升宣傳效益。
10. 107 年度「菸害防制及衛生保健計畫」中「服務費用」之「專業服務費」編列 14 億 0,125 萬 7 千元，經查該計畫外界多質疑其成效不彰，且預算有浮編之嫌，爰此，建請衛生福利部國民健康署持續追蹤並改善「專業服務費」執行情形。
11. 107 年度衛生福利特別收入基金—菸害防制及衛生保健基金「菸害防制及衛生保健計畫」項下「菸害防制工作」中「菸害相關癌症防治工作」編列 2 億 2,572 萬 2 千元。經查國人肺部相關癌症發生率持續攀升，顯見國民健康署針對癌症防治成效實應檢討。爰此，建請衛生福利部國民健康署持續推動菸

害相關癌症之預防宣導等防治工作，俾維護國人健康。

12. 根據國民健康署「成人吸菸行為調查」顯示，我國吸菸率從 97 年的 21.9% 降至 106 年的 14.5%，為持續幫助吸菸者戒菸，爰請衛生福利部持續追蹤以提高績效。
13. 經查國人末期腎病發生率及盛行率均高居世界第一，顯見國民健康署防治成效實應檢討。爰此，建請衛生福利部國民健康署持續追蹤並精進相關計畫之推動情形。
14. 107 年度疫苗基金「疫苗接種計畫」編列「疫苗政策業務宣導費」1,569 萬 4 千元，顯示疾病管制署對於流感疫苗接種業務的重視。惟請疾病管制署除加強宣導疫苗接種，維持全人口接種涵蓋率 25%外，並應審慎評估儘早導入四價流感疫苗，讓民眾健康多一層保護。
15. 有鑑於衛生福利部主管「衛生福利特別收入基金」所屬 6 家老人福利機構 106 年度預計收容人數合計 1,595 人，較 103 年度之 1,824 人，減少 229 人（減幅 12.5%）；實際收容人數亦自 103 年度之 1,457 人，下降至 106 年度 8 月之 1,332 人，減少 125 人（減幅 8.6%）。是以，預計收容人數及實際收容人數均逐年減少。另查，我國 65 歲以上老年人口數卻逐年增長，截至 106 年 9 月底為 321 萬餘人，較 90 年度大幅增加 124 萬餘人，每年增幅約 2%至 3%；老年人口數占總人口數比重，亦從 90 年底之 8.81%，成長至 106 年 9 月底之 13.66%。基此，隨著我國老人人口數逐年穩定成長，惟該基金所屬 6 家老人福利機構之收容人數卻年年不足額，且收容人數呈減少趨勢，容有未洽。爰此，請社會及家庭署提出調整服務方式及經營型態之計畫，善用既有機構之安養資源，並向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告。
16. 有鑑於自 101 年度起以公益彩券回饋金補助各縣市設置公私協力平價托嬰中心，在 2 歲以下的托嬰中心部分，根據衛生福利部統計，今（107）年上半年全台 851 所私立托嬰中心，公辦民營托嬰中心則有 108 家，且集中於部分縣市，資源分布不均；且公私協力提供之托嬰名額少，遠遠滿足不了育兒家

長平價托嬰需求，顯見平價優質之公共托育資源嚴重不足。爰此，請社會及家庭署提出全國各縣市公私協力托嬰中心設置現況、執行困難及未來規劃書面報告，送立法院社會福利及衛生環境委員會。

17. 有鑑於為籌措長照財源，財政部完成「遺產及贈與稅法」修法，將遺贈稅稅率結構由單一稅率 10%調整為 10%、15%及 20%之三級累進稅率，並以由 10%調增至 20%以內所增加之稅收挹注長照財源。然遺產稅為機會稅，且連同贈與稅，兩者均易受到政策影響致實現之不穩定性頗高，是否足以因應未來日漸高漲之長照經費，容有疑慮。然實施後，菸稅原預定一年有 233 億元稅收，卻僅有 55.6 億元；遺產稅與贈與稅原定每年可以有 63 億元稅收，半年僅 2.07 億元，僅達預期目標的 6.5%。所有的長照基金財源中，稅收較穩定的房地合一所得稅仍短缺 2.25 億元。原本預估首年的稅收可挹注長照基金約 296 億元，但整個長照財源半年的目標比預期的少將近 93 億元，高達六成的財源缺口。爰此，要求衛生福利部提出提升長照基金收入之穩定性計畫，向立法院社會福利及衛生環境委員會提出書面報告。
18. 有鑑於賽諾菲藥廠輸台三價公費流感疫苗連同自費四價流感疫苗外觀檢查發現懸浮物，共 51 萬劑被退運，食品藥物管理署已啟動海外查廠，為了讓民眾對疫苗安全恢復信心，爰要求食品藥物管理署於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出報告。
19. 有鑑於幼童罹患流感重症死亡病例雖不如老人，但幼童發生流感併發症比率高，不會顯示在死亡數字，易發生神經病變，若是併發腦炎，也可能導致腦性麻痺永久神經障礙，絕不可輕忽。但每年公費疫苗在半歲到 3 歲幼兒接種特別低，主因就是父母會注意百日咳、B 肝等疫苗，但流感疫苗卻未寫在兒童健康手冊，爰要求國民健康署應於下一批兒童健康手冊印製前，與疾病管制署共同確認手冊流感疫苗接種標示，避免家長誤打或錯過接種。
20. 我國公共長期照顧體系資源長期不足，長照十年計畫 1.0 自民國 96 年開辦至 105 年止其涵蓋率均未及四成。為改善長照服務量能不足情形，長照十年計



畫 2.0 計畫自 106 年正式實施，除延續原長照十年計畫 1.0 之服務對象外，亦擴大照護對象、增加服務項目，並由「菸酒稅法」、「遺產及贈與稅法」、「所得稅法」、房地合一課徵所得稅稅課收入分配共 310 億餘元，較 106 年經費成長一倍。惟依衛生福利部估計，107 年長照十年計畫 2.0 人口服務涵蓋率僅 20%，預估服務人數較 106 年成長僅 27%，服務效益略顯不足。爰要求衛生福利部檢討長照服務效益及定期公布各縣市資源佈建情形。

### 丙、環境保護署主管

#### 一、特別收入基金—環境保護基金

##### 2. 基金用途減列 6,920 萬元，包含：

- (1) 「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」5,120 萬元：
  - ① 「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」5,000 萬元。
  - ② 「固定污染源管制」中「服務費用」之「專業服務費」10 萬元。
  - ③ 「移動污染源管制」中「服務費用」之「專業服務費」100 萬。
  - ④ 「空氣品質管理」中「服務費用」之「專業服務費」10 萬元。
- (2) 「土壤及地下水污染整治基金」中「土壤及地下水污染整治計畫」之「土壤及地下水污染調查、應變及整治之推動」600 萬元。
- (3) 「環境教育基金」項下「環境教育推動計畫」中「服務費用」之「專業服務費」500 萬元。
- (4) 「溫室氣體管理基金」中「因應氣候變遷計畫」之「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」700 萬元。

##### 基金用途新增決議 32 項：

1. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」凍結 5 億元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
2. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」之「捐助、補助與

- 獎助」凍結 5 億元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
3. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中「空氣品質監測」凍結 1,000 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出具體改善計畫書面報告後，始得動支。
  4. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中「空氣品質監測」之「服務費用—專業服務費」凍結 100 萬元，俟行政院環境保護署於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出檢討（含具體改進時程）之書面報告後，始得動支。
  5. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中「空氣品質監測」之「購建固定資產、無形資產及非理財目的之長期投資—購建固定資產」凍結 30 萬元，俟行政院環境保護署於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出檢討（含具體改進時程）之書面報告後，始得動支。
  6. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」之「空氣污染防治計畫」項下，「固定污染源管制」之「服務費用—專業服務費—辦理空氣污染物目測判煙檢查人員訓練以及「辦理空氣污染防治相關訓練教材編審、勘誤、命題、審題等」，及「空氣品質管理」中「服務費用—專業服務費」之「辦理空氣品質管理實務訓練計畫」合併凍結 657 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
  7. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」之「空氣污染防治計畫」項下「固定污染源管制」中「服務費用—專業服務費」之「辦理空氣污染物目測判煙檢查人員訓練、辦理空氣污染防治相關訓練教材編審、勘誤、命題、審題等」凍結 200 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
  8. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中

「移動污染源管制」之「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費」—「捐助、補助與獎助」預算編列 6 億 9,700 萬元，凍結 1/8，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善該基金資源運用成效檢討書面報告後，始得動支。

9. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中「地方政府執行空氣污染防治工作」預算編列 76 億 4,720 萬元，凍結 1/10，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
10. 107 年度環境保護基金中「空氣污染防治基金」項下「空氣污染防治計畫」中「地方政府執行空氣污染防治工作」凍結 5 億元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
11. 107 年度環境保護基金中「資源回收管理基金」項下「資源回收管理計畫」中「應回收廢棄物之稽核認證業務」預算編列 2 億 0,032 萬元，凍結 3%，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
12. 107 年度環境保護基金中「資源回收管理基金」項下「資源回收管理計畫」中「應回收廢棄物之稽核認證業務」凍結 500 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
13. 107 年度環境保護基金中「資源回收管理基金」項下「資源回收管理計畫」中「補助及獎勵回收清除處理暨再生利用」預算編列 14 億 6,738 萬 7 千元，凍結 1/10，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出「再精進垃圾源頭減量及回收措施」書面報告後，始得動支。
14. 107 年度環境保護基金中「資源回收管理基金」項下「資源回收管理計畫」中「補助及獎勵回收清除處理暨再生利用」凍結 5,000 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。

15. 107 年度環境保護基金中「土壤及地下水污染整治基金」項下「土壤及地下水污染整治計畫」中「補助地方政府執行土壤、地下水污染整治相關工作」之「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費—捐助、補助與獎助」凍結 5,000 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
16. 107 年度環境保護基金中「水污染防治基金」項下「水污染防治計畫」中「水污染防治及水體水質改善」預算編列 8,067 萬元，凍結 1/10，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
17. 107 年度環境保護基金中「水污染防治基金」項下「水污染防治計畫」中「水污染防治及水體水質改善」凍結 100 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
18. 107 年度環境保護基金中「環境教育基金」項下「環境教育推動計畫」中「辦理環境教育計畫與環境講習」之「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費—捐助、補助與獎助」凍結 500 萬，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
19. 107 年度環境保護基金中「環境教育基金」項下「環境教育推動計畫」中「辦理環境教育計畫與環境講習」之「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費—捐助、補助與獎助」中「運用經濟誘因鼓勵民眾參與環境教育等環保行動」預算編列 1,410 萬元，凍結 1/5，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
20. 107 年度環境保護基金中「環境教育基金」項下「環境教育推動計畫」中「辦理環境教育計畫與環境講習」之「會費、捐助、補助、分攤、照護、救濟與交流活動費—捐助、補助與獎助」中「運用經濟誘因鼓勵民眾參與環境教育等環保行動」凍結 50 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。

21. 107 年度環境保護基金中「溫室氣體管理基金」項下「因應氣候變遷計畫」預算編列 5 億 1,533 萬 5 千元，凍結 1/5，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
22. 107 年度環境保護基金中「溫室氣體管理基金」項下「因應氣候變遷計畫」凍結 1,000 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出具體改善計畫書面報告後，始得動支。
23. 107 年度環境保護基金中「溫室氣體管理基金」項下「因應氣候變遷計畫」中「溫室氣體減緩策略規劃」凍結 2,000 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
24. 107 年度環境保護基金中「溫室氣體管理基金」項下「因應氣候變遷計畫」中「溫室氣體盤查交易管理」凍結 500 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。
25. 107 年度環境保護基金中「溫室氣體管理基金」項下「因應氣候變遷計畫」中「推動低碳永續家園」凍結 1,000 萬元，俟行政院環境保護署向立法院社會福利及衛生環境委員會提出低碳永續家園執行成果書面報告後，始得動支。
26. 有鑑於空氣污染防制基金推動都市綠化及空氣品質淨化區設置業務編列預算內容不明且空污改善效果不佳，值國家財政日益困窘，行政院環境保護署應深自檢討並本零基預算之精神來編列。行政院環境保護署應於 1 個月內向立法院社會福利及衛生環境委員會提出檢討（含具體改進時程）之書面報告。
27. 為改善空氣品質，行政院環境保護署擬就固定污染源（工業源、其他來源）及移動污染源（移動源），分別提出各 7 項合計 14 項之「空氣污染防制行動方案」，並由政府及民間共同投入 2,150 至 2,943 億元經費，以達成累計減少空氣污染物 14 萬 6,337 公噸之目標。然空氣污染防制策略應綜合考量各項管制措施之成本效益，始可獲致最大成效。請行政院環境保護署兼顧各類空氣污染物對人體危害之風險，並衡酌成本與效益擬定空氣污染防制策略，

妥適配置固定污染源及移動污染源之防制經費。

28. 鑑於空氣污染防治基金自 106 年 9 月 1 日起調升隨油徵收空污費，要求應善用基金資金加強推動空污防制業務，並參據立法院決議，妥適訂定空氣污染防治基金餘額之最適安全存量，以達成空氣污染防治成效。
29. 為推動空氣污染改善，行政院環境保護署已啟動「空氣污染減量行動督導聯繫會報」，並成立中部、雲嘉南、高屏空品區等 3 個空氣污染減量行動小組，負責定期召開空氣污染物減量推動成果檢討會議；研析空品區內空氣污染物濃度、排放源（點源、線源、面源）排放量分布、境外移入污染及季節性因素等情形；以及研析並推動空品區內空氣污染減量管制策略、防制措施、執行作法及成果等任務，以共同推動各空品區空氣品質改善工作。然各空品區空氣品質仍存在明顯差異，爰要求行政院環境保護署應責成各空品區行動小組確實研究分析各空品區空氣污染濃度及其排放源，以制定因地制宜之空氣污染防治措施，縮短各空品區空氣品質差距。
30. 近年地方政府執行土壤、地下水污染整治相關工作補助經費逐年增加，惟公告列管及尚未解除列管之污染列管場址年有增長，且行政院環境保護署自 99 年起即持續進行全國重金屬高污染潛勢農地之管制及調查計畫，亦補助地方環保機關進行污染農地整治改善，然污染列管場址中以農地高居首位，爰建議土壤及地下水污染整治基金應強化污染場址管制及整治成效，行政院環境保護署亦應加強污染之防制措施。
31. 鑑於微型塑膠纖維污染普遍存在全球環境中，舉凡衣服布料之塑膠纖維脫落、烘乾機將塑膠微粒噴灑至空氣中，大氣中之塑膠微粒漂浮日積月累進入水源等，均是污染水源之管道。而根據美國非營利組織調查報告指出，全球飲用水有 83% 受塑膠微粒污染，爰基於預防性原則，要求行政院環境保護署應參酌及關注國際研究與發展，檢討飲用水水質尚未列管之新興污染物，建立國內飲用水中含量資料，適時評估納入管制，以確保國人飲用水之安全。
32. 鑑於臺灣二氧化碳排放源來自能源部門、工業製程、產品使用部門、農業部

門及廢棄物部門，故溫室氣體排放減量需各部會共同努力始可達標，溫室氣體減量推動方案及溫室氣體排放管制行動方案已核定；又國際間如歐盟早自 2005 年啟動碳排放交易機制，紐西蘭、瑞士及哈薩克等國也相繼啟動國內碳市場，而我國因核配、抵換、拍賣、配售及交易等配套措施均尚在研訂，故溫室氣體總量管制亦未能執行，影響後續碳排放交易制度之施行，建請行政院環境保護署應研議加速進程，以落實環境正義，善盡保護地球環境之責任。

。





## 信託基金部分新增審議結果

### 司法及法制委員會

#### 乙、考試院銓敘部主管

##### 一、公務人員退休撫卹基金

新增決議 1 項：

1. 鑑於公務人員退休撫卹基金增加國外委託經營一另類投資之配置比例。然查另類投資與傳統之投資模式不同，慎選投資機構及管理人為其重要課題，若另類投資選擇委託機構之相關程序與一般國外委託經營相同，恐增加基金整體投資風險不確定性，也無助於提升基金效益。爰要求公務人員退休撫卹基金於二個月內，檢討另類投資委託機構之遴選程序及相關遴選要件，並向法院司法及法制委員會提出書面報告。



## 陸、營業部分各委員會審查結果

### 經濟委員會審查結果

#### 甲、經濟部主管

##### 一、台灣糖業股份有限公司

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 359 億 1,218 萬 2 千元，增列「其他營業收入」500 萬元及「營業外收入」500 萬元，共計增列 1,000 萬元，改列為 359 億 2,218 萬 2 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅利益）：原列 335 億 2,164 萬 6 千元，減列「服務費用」1,000 萬元、「材料及用品費」1,000 萬元、「其他營業費用」200 萬元、「營業外費用」200 萬元（以上科目均自行調整），共計減列 2,400 萬元，改列為 334 億 9,764 萬 6 千元。

3. 稅前淨利：原列 23 億 9,053 萬 6 千元，增列 3,400 萬元，改列為 24 億 2,453 萬 6 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：收回投資 4 億 0,718 萬 8 千元，照列。

(五)重大之建設事業：原列 12 億 2,917 萬 3 千元，減列 100 萬元（科目自行調整），改列為 12 億 2,817 萬 3 千元。

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

(七)補辦預算：收回資金之轉投資 6 億 7,620 萬 3 千元，照列。

(八)通過決議 46 項：

1. 台灣糖業股份有限公司 107 年度預算案於「營業成本—銷售成本」項下「土地開發事業部」編列 11 億 6,488 萬 1 千元、「量販事業部」編列 17

億 6,618 萬 3 千元，各凍結 5%，俟提出改善書面報告後，始得動支。

2. 台灣糖業股份有限公司 107 年度預算案於「營業費用」項下「管理費用」編列 20 億 1,019 萬 4 千元，凍結 5,000 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。
3. 鑑於台糖公司持有之抵價地土地使用分區多為住宅及商業區，具有產權單一、坵塊完整及面積龐大等優勢，且部分抵價地具有鄰近參觀景點，台糖公司卻未能掌握機會積極開發，且每年須支付高額地價稅及管理費，建請於二個月內送書面報告至立法院經濟委員會。
4. 鑑於台糖公司核心事業原為砂糖，然隨著生產成本不斷提高，傳統農工時代的種蔗製糖已無經濟效益，為突破經營困境，近年致力於多角化事業轉型經營，於 92 年起，進行組織再造，成立八大事業部。然多年來未見成效，經營不善，長期仰賴土地相關收益以彌補虧損，故建請於二個月內就此提出書面報告予立法院經濟委員會。
5. 鑑於台糖公司目前 14 座停閉廠房皆處於閒置狀態，除顯示清理活化成效不彰外，亦與經濟部所屬事業固定資產管理要點第 20 點規定：「各事業對閒置或運用率過低之固定資產應由資產部門會同有關部門，積極分析研究設法利用，或迅予處理，以減少資產之閒置及損失。」未盡相符，故建請於二個月內研謀善策，送書面報告予立法院經濟委員會。
6. 鄰近國日本業已研發含有帆立貝貝殼粉的珪藻土，近年來被大量使用在居家空間及生活用品中，更運用貝殼粉中殺菌、除濕功能發展成綠建材。他山之石，可以為錯，牡蠣殼主要成分為碳酸鈣，允應妥善利用其高吸油吸水特性研發為環保建材或居家用品。台糖公司允應儘速啟動牡蠣殼原料供應物流鏈，結合工研院及經濟部輔導在地加工產業，共同研發蚵殼生產增值技術，兼顧資源再利用及為創造新的農漁業產業契機，爰要求台糖公司於二個月內提出「農漁產餘物發展循環經濟」書面報告予立法院經濟委員會。
7. 台灣每年約產生 12 萬噸牡蠣殼，近七成集中在嘉義縣東石和布袋，大量

廢殼造成當地長期性的環境問題。牡蠣殼主要成分為碳酸鈣，允應妥善利用其高吸油吸水特性，運用做為美容保養品，則可吸收皮膚表面的汗液和油脂，也有消除滑石粉閃光的美妝作用。爰建請台糖公司研議規劃牡蠣殼回收，評估開發對環境友善之美容保養品，建立台糖公司生技產品為友善生態之品牌概念。

8. 台糖公司加油站共有 73 處，為增加台灣各地加油站之營運績效及服務效能，並鼓勵多角化經營，爰建請台糖公司於二個月內提出增設付費式的機動車輛充電站之評估報告。
9. 鑑於台糖公司轄管土地結構廣大、複雜性高，該公司自民國 97 年成立土地資訊系統（GIS）專案小組，並於 105 年 6 月 8 日完成系統建置，建置經費計 1,265 萬元，建立共享互惠之地理圖籍資料庫，確實掌握地籍、地價、地權、地用等相關資訊，以即時追蹤、通報之管理系統。惟查截至民國 105 年底止，台糖公司清查土地管理機帳系統與土地登記簿登記異動面積分別為 1 萬 6,465.61 平方公尺及 18 萬 4,615.89 平方公尺，面積相差近 10 倍，並須負擔他人之地價稅計 12 萬 5,481 元，顯見該公司未適時依土地產權清查結果配合異動土地管理機帳系統資料，爰請台糖公司加強推廣運用其土地資訊系統，並積極辦理清查作業以釐清土地產權，確實整合土地管理機制，俾利發揮系統建置效益，促進土地管理政策之有效推展。
10. 台糖公司工安環保事業部 107 年度預算編列營業損失 6,772 萬元，經查該部門的主要營業收入（占總營收約 97%）係來自於高雄市岡山垃圾焚化廠及屏東縣崁頂垃圾焚化廠操作營運業務，然而其中崁頂廠自 97 年度起即連年虧損，且查崁頂廠於 105 年至 106 年 8 月底止，分別因未妥適操作、管理崁頂廠相關設施，運轉過程屢傳故障事件，遭屏東縣政府環保局以違反空氣污染防治法或契約等規定處罰 15 次，罰鍰金額共計達 260 萬元，甚至有因同一違失重複遭環保機關處罰情事，顯示其崁頂

廠連年虧損恐因長期未妥適操作所致，亟待檢討改善，爰請台糖公司確實檢討該廠操作缺失與工安環保事業經營困境，並積極研議改進方案，於二個月內向立法院經濟委員會提出書面報告，俾利改善工安環保事業部經營績效。

11. 台糖公司 107 年度預算案編列水污染防治規費 1,800 萬元，係因依據「水污染防治費收費辦法」第 4 條規定，畜牧業自 106 年起應依水污染防治法第 11 條規定依排放水質水量繳交水污染防治費，惟查台糖公司為減輕水污費負擔，雖有部分畜殖場申請沼液沼渣農地肥分使用計畫，惟迄今僅 3 場獲核定、3 場刻正辦理，另有 12 座養豬場尚未申請，且查尚有萬興、南沙崙、四林、東海豐等畜殖場及斗六繁殖場等 5 場，因未辦理全場區之雨污水分流設施，或已辦理卻無法發揮效益，以致增加廢水排放系統處理量與水污費支出，鑑於國營事業具國內相關產業示範帶領作用，爰請台糖公司應加強檢討其畜殖場廢水再利用或廢水減排措施，明訂個別辦理改善期程並落實追蹤督導，俾利降低環境衝擊、健全畜產經營。
12. 台糖公司配合政府推動高鐵建設所需用地徵收，自民國 88 年起陸續領回抵價地面積計 85 萬 1,732.23 平方公尺，且其土地使用分區多為住宅及商業區，具有產權單一、坵塊完整及面積龐大等優勢，具有相當開發價值，惟查截至 106 年 8 月底止，前述抵價地中尚待開發利用之土地面積仍計有 51 萬 375.12 平方公尺，約占領回抵價地面積 59.92%，台糖公司 105 年度尚因此負擔地價稅加計管理費 5,331 萬 5 千元，顯示該公司相關土地規劃及利用成效不彰，鑑於台糖公司 107 年度預算營業總收入 359.12 億元，分別較 106 預算數、105 年度決算數減少 10.38 億元、12.13 億元，已呈現逐年衰退情形，土地開發反成主要收入來源，爰請台糖公司應落實檢討其土地開發事業，強化抵價地之開發利用，以健全土地管理並增進收益。

13. 經濟部擬定「太陽光電 2 年推動計畫」，預計 106 年底達成太陽光電裝置容量 650MW、107 年 6 月達成 870MW，合計 1.52GW 之推動目標，國發會依該計畫則擬訂中央公有屋頂設置太陽光電管考作業原則，要求各機關於 106 年 6 月底完成中央屋頂標租作業、107 年 6 月底完成太陽光電系統設置。惟查台糖公司經盤點並奉經濟部核定設置太陽光電發電系統之建物目標量為 69 座，預估裝置容量為 18.257MW，然該公司辦理進度落後，預計需於 106 年底方完成招標作業，107 年底前完工，作業期程恐至少落後半年，爰請台糖公司加強控管相關作業時程，並配合政府政策積極推動各項再生能源設施，俾利達成 2025 年再生能源占全國發電占比達 20%之目標。
14. 鑑於台糖公司於 2017 年舉辦循環經濟系列論壇，針對永續經營人造林以及循環經濟建築等議題均提出建議，值得肯定。建請台糖公司應將符合循環經濟概念之建材、工法，應用於台南沙崙綠能科學城之智慧綠能循環住宅園區，並於二個月內送交內含相關規劃時程表、預算編列情形之書面報告予立法院經濟委員會。
15. 107 年度預算台糖公司於盈虧撥補預計表編列本期淨利 26 億 1,454 萬 5 千元，較 106 年度 32 億 3,146 萬 5 千元減少 6 億 1,692 萬元；另預計每股盈餘 0.66 元，較 106 年度 0.82 元減少 0.16 元，每股股利 0.9 元，與 106 年度相同。近 5 年來台糖公司本期淨利、總資產報酬率及權益報酬率等重要財務指標，取決於當年度出售土地收益多寡，如 104 年度出售土地面積 163.25 公頃，較 103 年度增加近 52.55 公頃，則 104 年度出售土地淨利益達 97 億 1,343 萬 4 千元，較 103 年度 19 億 8,240 萬 7 千元，增加近 77 億元，故 104 年度每股盈餘達 2.46 元，總資產報酬率及權益報酬率亦由 103 年度之 0.59%、0.84%，提高至 2.07%、3%，106 及 107 年度預計出售土地面積大幅減少，影響獲利情形，則總資產報酬率及權益報酬率隨之下降，顯示該公司高度依賴出售土地獲取盈餘，一旦

相關收入不如預期，經營績效將隨之劣化。綜上，近年來台糖公司經營績效取決於當年度出售土地收益多寡，一旦相關收入不如預期，經營績效將隨之劣化；另預算低估處分投資性不動產利益，預算編列未覈實，允應檢討改進，爰請台糖公司於二個月內提交檢討書面報告。

16. 為達成 2025 年再生能源占全國發電占比達 20%之目標，並配合政府經濟部擬定「太陽光電 2 年推動計畫」，且近年台糖公司肉豬在養頭數占全台比率約 3.8 至 4.4%之間，為國內最大之豬隻飼養主，台糖公司應加強改善豬舍設計，更新設備並於閒置屋頂裝設太陽能板。爰要求台糖公司加速辦理屋頂型太陽光電設備之設置，以早日達成太陽光電 2 年推動計畫之目標，以加強能源轉型之速度。
17. 台糖公司為達廢棄物減除、溫室氣體減排及節約用電之目的，於 101 年起陸續於嘉義縣海埔畜殖場、屏東縣四林、大響營第一、大響營第二及六塊厝等 5 座畜殖場，共計投資 8,150 萬 6 千元裝設 7 套沼氣回收發電機組，發電累計電數達 140 萬度，每月足以供應養豬場 30 至 35%的用電量。沼氣發電之設置係為配合政府綠能政策，且台糖公司為國營企業，因此負有節能減碳以善盡社會責任之使命，爰要求台糖公司積極發展沼氣發電技術，以期台糖公司成為全國沼氣發電之領頭羊，而國內沼氣發電技術尚處萌芽階段，期待其技術及設備逐步改善後，能提升其發電效率，或可為國內之綠能發電發展與畜牧業前景帶來一線生機。
18. 台糖公司花蓮光復糖廠為我國早期重要製糖據點，2002 年停工後轉型為觀光糖廠，結合導覽解說、冰品、農特產品、日式木屋、地方特色商品等項目，逐漸發展成花東地區重要觀光休閒景點。為實踐花東地區發展條例之設置精神，落實產業六級化之政策推動方向，由行政院農業委員會提案，向花東地區永續發展基金爭取輔導補助之「花東地區農產食品加工產銷中心計畫」刻正辦理中。該計畫之預定地係屬台糖公司所有、比鄰光復糖廠與台九線幹道之間，預計將可與光復糖廠現有之能量相輔



相成，再創地方發展新篇章。爰此，要求台灣糖業股份有限公司研議共同經營之方案，積極洽詢行政院農業委員會提供相關協助，以加速本計畫之辦理，期能共創地方繁榮。

19. 台灣糖業股份有限公司 107 年度預算於研究發展費用下編列「研究計畫及試驗費用」6,956 萬 4 千元，包含 43 項主辦與 12 項委辦/共同研究計畫。其中與花蓮地區有關之研究包含 2 項，預算金額（75 萬 4 千元）僅占本項預算 1.08%；而經查 102 至 106 年度，花蓮地區亦僅辦理二案，難掩東西部預算挹注不均衡之實。爰此，要求台灣糖業股份有限公司應就花東地區環境、產業之特性（潛力、優勢、困境）等要點，提案進行相關計畫研究，以期成為未來區域產業發展之推動基礎。初期辦理計畫之草案，請送交立法院經濟委員會。
20. 台灣糖業股份有限公司為臺灣農產業規模最大的企業之一，其接收日治時期之大量土地，亦使其成為我國最大的地主之一，因此相關公司政策方向的訂定，如土地使用規定等，皆攸關地區農業的發展。然據民意反映，台糖公司在面對國家政策欲輔導之民間產業的業務申請案時，仍多是以成本、利潤為考量，反而成為政策推動之最大阻礙因素。為實踐國營事業管理法第二條之精神、強化台糖公司與在地農業發展之連結、落實其親愛親民之國營事業典範，爰此，要求台灣糖業股份有限公司應就政府政策方向與計畫，適時配合提供民間產業發展時所需之土地、技術、資金及其他業務需求之相關配套或優惠措施，以協助民間農業產業發展。相關檢討報告與辦理計畫，請送交立法院經濟委員會。
21. 有鑑於近年來隨著砂糖開放自由進口，國內生產成本不斷提高，傳統農工時代之種蔗製糖已無經濟效益，為突破經營困境，台糖公司雖積極調整糖業經營策略，運用多角化策略進入生物科技、油品、量販、休閒遊憩、畜殖及精緻農業等產業領域，惟由於上開事業與製糖本業多非屬相關聯之事業，致缺乏跨產業競爭能力與專業知識，無法藉由多角化提升

獲利能力。如截至 106 年 8 月底止，生物科技、量販事業、精緻農業、安環事業部分別虧損 0.34 億元、2.36 億元、0.45 億元及 2.87 億元，且自 101 年起 8 大事業部每年約有 2 至 6 個部門呈現虧損，未有虧損者僅有商品行銷部，顯示該公司雖致力於多角化事業轉型經營，除未見具體成效外，多角化事業之經營不善亦為本業虧損之主因，長年以來須出售土地以持續挹注公司營收。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。

22. 有鑑於台糖公司部分轉投資事業營運情形欠佳，包含部分轉投資事業連續 3 年虧損，或連續 3 年獲利衰退，如太景醫藥公司 103 至 105 年度本期淨損分別為 4.03 億餘元、4.12 億餘元及 2.5 億餘元，顯示營運雖有改善，惟仍呈現虧損；至於台灣證交所、中宇環保、輝瑞生技、星能電力及義典科技等公司雖有獲利，惟 105 年度之盈餘遠低於 104 及 103 年度，其中又以台灣證交所獲利衰退情形更為嚴重，顯示部分轉投資事業之經營績效恐因市場整體環境變化，或消費習慣改變，逐漸喪失競爭力，亟待關注該等轉投資事業之營運情形，以維護公司權益。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。
23. 有鑑於台糖公司高雄市岡山垃圾焚化廠（下稱岡山廠）及屏東縣崁頂垃圾焚化廠（下稱崁頂廠）分別於 90 年 11 月及 12 月開始營運，其分別設有 3 座及 2 座混燒式機械焚化爐，上述焚化廠自營運迄今，岡山廠均有盈餘，崁頂廠則自 97 年度起連年虧損。台糖公司分析崁頂廠虧損之原因包含，該廠與屏東縣政府簽訂之契約所定操作維護費之物價調整公式不合理、契約所訂售電所得漲價分配不合理，及無權自行收受一般事業廢棄物等。有鑑於此，台糖公司分別於 102 至 104 年間與屏東縣政府先後進行履約爭議調解，並交付仲裁，依據仲裁判斷結果，台糖公司自 104 年起每年約可獲屏東縣政府 1,600 萬元之補償金，然而該廠 105 年度虧損仍高達 5 億 7,139 萬 1 千元，較 104 年度虧損 7,332 萬 4 千元，

增加近 5 億元；台糖公司安環事業部主要之營收來源為焚化廠操作營運業務，其中崁頂廠未能妥適操作，屢遭主管機關罰款，顯有欠妥。為避免該廠之經營持續拖累該事業部之經營績效。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。

24. 有鑑於截至 105 年 12 月底止，台糖公司停閉廠區計達 14 處，可提供出租、合建、招商合作之土地面積高達 12 萬 2,060 平方公尺（建物面積則為 2 萬 6,346 坪）。為減輕管理費用及稅賦負擔，台糖公司允宜積極利用各區處停閉廠區土地及資產，此外，部分土地被他人無權占用已久，尤以被占葬墳墓居多，致資產效益難以發揮。台糖公司為維護公司權益，應積極處理，爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。
25. 有鑑於台糖公司量販事業部自 90 年底第 1 家楠梓店開幕，迄 96 年成立第 5 家西屯店，營業收入於 97 年度 67.33 億元達到頂峰，惟固定成本居高不下，94 年度起該部門連年虧損，106 年度截至 8 月底止，該部門虧損計 2 億 3,600 萬元，107 年度預計虧損 2 億 5,351 萬 6 千元。台糖公司量販事業部自 94 年迄今皆呈虧損，主要係量販為微利產業，過高之用人費率將嚴重稀釋毛利，該部門雖已逐年調整正職與臨時人員之配置比率，惟每年調整幅度僅約 1.2%，比率甚低。鑑於該部門虧損情形未見好轉，應加速調整人員配置比率，並積極辦理嘉年華購物中心之招租事宜，以利早日轉虧為盈。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。
26. 有鑑於台糖公司於 103 年至 105 年 8 月底止，分別對 17 家、18 家及 11 家代工廠商進行不預警稽查，依照台糖公司提供之資料顯示，部分代工廠商近 3 年連續被抽查結果之建議改善項目偏高，如台糖公司委託台灣欣○食品股份有限公司代工之台糖公司手工水餃系列商品，近 3 年建議改善項目分別為 11 項、11 項及 12 項。又 102 年 11 月 28 日台糖公司因有機米及有機糙米標示不實，違反糧食管理法第 14 條第 2 項規定，遭

行政院農業委員會處以罰鍰 4 萬元、依規定下架及進行退（換）貨手續；而 105 年 4 月 28 日又遭衛生福利部會同嘉義縣衛生局就台糖公司蜆精因使用台鹽公司食用精鹽卻未標示，涉違反健康食品管理法第 13 條及食品安全衛生管理法第 22 條相關規定，被處以 3 萬元罰鍰，另依規定下架收回及換貨。顯見，台糖公司在食安稽查上存在極大缺失，不僅影響台糖公司保健產品及食品的銷售，連帶使得公司獲利降低。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。

27. 有鑑於目前供台糖公司糖廠壓榨之甘蔗來源可分為 2 類，其一為糖廠自有土地自營農場所種植，稱為自耕甘蔗，另為蔗農與糖廠訂立契約所種植，稱為約耕甘蔗。一般而言，自營農場面積較大、完整、運距較短，且適宜機械化管理；約耕原料田則面積小、分散、運距較長，較不適宜機械化耕作。目前台糖公司善化糖場農場管轄岸內原料課、善化原料課及南靖原料課；虎尾糖廠農場則管轄虎尾原料課、溪湖原料課及北港原料課，合計 2 糖廠近年種植甘蔗面積各約 3,000 餘公頃；然台糖公司虎尾、善化糖廠自營農場及約耕農場栽種之甘蔗，為糖廠壓榨甘蔗之主要來源，鑑於自產糖農務成本占出廠成本高達 7 成，台糖公司應持續提高自營農場產蔗能量，以利達成提高產蔗績效及降低生產成本之目標。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。

28. 有鑑於至 105 年底止，台糖公司國內共有 18 座養豬場，飼養數量為 21 萬 0,683 頭，分別散布於台中市（后里區）、彰化縣（二林鎮）、南投縣（埔里鎮）、雲林縣（土庫鎮、古坑鄉）、嘉義縣（義竹鄉、水上鄉、鹿草鄉、東石鄉）、臺南市（善化區、歸仁區）、屏東市、屏東縣（長治鄉、萬巒鄉、枋寮鄉、潮州鎮）。台糖公司為達廢棄物減除、溫室氣體減排及節約用電之目的，於 101 年起陸續於嘉義縣海埔畜殖場、屏東縣四林、大響營第一、大響營第二及六塊厝等 5 座畜殖場，共計投資 8,150 萬 6 千元裝設 7 套沼氣回收發電機組；然依台糖公司所提供 7 套

沼氣回收發電機組 104 至 105 年度發電情形，有多部機組屢因設備故障影響發電效率，包含嘉義縣海埔畜殖場之三共柴油引擎發電機組、四林畜殖場之康明斯發電機組，上述期間各機組每年故障約 100 餘日，致每度發電成本超逾 100 元，大響營第一及第二畜殖場之漢翔渦輪發電機組亦有類似情形。由於機組故障率偏高，各機組每度發電成本皆超過發電理想值（每度 1.52 至 11.02 元），亟待釐清機組故障原因，並早日修復，以提升發電效率。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。

29. 有鑑於台糖公司 107 年度預算於固定資產建設改良擴計畫編列 2 項專案計畫，分別為繼續計畫「負壓水簾及綠能設計豬場改進計畫」1.98 億元（計畫期程 106 年 7 月至 109 年 12 月，總經費 6 億 8,784 萬 1 千元），資金成本率及現值報酬率分別為 4.26%、4.4%，及新興計畫「沙崙智慧綠能循環住宅園區開發投資計畫」1 億 8,415 萬 5 千元（計畫期程 107 年 1 月至 109 年 6 月，總經費 12 億 8,908 萬 3 千元），資金成本率及現值報酬率分別為 3.87%、4.07%；然按國營事業固定資產投資計畫，事前係依「國營事業固定資產投資計畫編製評估要點」分析效益與風險，除配合政府政策及環保需求外，「投資計畫應以資金成本為基礎，並決定一可接受之合理報酬率，作為取捨之標準」，原則上「現值報酬率大於資金成本率且淨現值為正者方可投資」，雖事前評估皆符合標準，惟實際卻產生無法於預期收回年限內收回之未達效益情形，如該公司之「豬場重建計畫」、「加油站事業投資計畫（第一期）」、「加氣站事業投資計畫」、「台南市文化中心西側綜合商業設施開發計畫」及「蜜鄰便利超市設置投資計畫」等計畫，實際淨現值為負，且現值報酬率均低於預估，並低於資金成本率，顯示部分計畫預估過於樂觀，致投資效益未達目標。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。
30. 有鑑於台糖公司擁有廣大農地，絕大部分為種蔗所需農地，多年來配合政府建設及地方發展需要已釋出相當大之面積，截至 105 年 8 月底止，

台糖公司清查土地管理機帳系統與土地登記簿登記異動面積分別為 1 萬 6,465.61 平方公尺及 19 萬 2,733.89 平方公尺，面積相差近 10 倍；另台糖公司就上述土地登記面積（帳面價值為 837 萬 1,892 元），須負擔他人之地價稅計 20 萬 5,443 元。台糖公司分析土地管理機帳系統與土地登記簿登記異動面積差異之原因，以差異面積多寡區分，以疑似早期出售未辦理移轉登記者為最多，其次為地政機關查處中及尚須與公務單位（如地政機關、農田水利會或縣市政府）釐清產權中；為避免日久難以追查最終土地所有權人，台糖公司應積極辦理清查作業，並請相關機關協助釐清土地產權，以免徒增稅負。爰要求台糖公司二個月內提出檢討改善書面報告。

31. 台糖公司為改善砂糖事業長期虧損，陸續停止製糖業務及關閉糖廠，並由各廠利用原有人力，發展多角化事業；惟各多角化業務經年發生虧損，致仰賴土地相關收益以彌補虧損，台糖公司從 36 年接管 11 萬 8,206 公頃土地，106 年度截至 8 月底止土地面積為 5 萬 0,220 公頃，其中歷年來增加之土地面積僅 6,724 公頃，減少土地面積總計卻高達 7 萬 4,710 公頃。而台糖公司於花蓮與台東持有廣大土地，大部分係原住民傳統領域，是否位於傳統領域之土地有變賣與出售之情事。請台灣糖業股份有限公司於二個月內向立法院經濟委員會提出書面調查報告。
32. 台糖公司國外投資事業連年虧損，如越南設立的台越分公司及越福分公司、精緻農業事業部之荷蘭、美國加州及加拿大卑詩分公司，越南設立的越福分公司，106 年度截至 9 月底止該分公司稅前淨損計 3,411 萬元；精緻農業事業部之荷蘭分公司，105 年度該分公司虧損計 7,889 萬 6 千元，另截至 106 年 7 月底止，該分公司增加土地、建築物及機械設備相關資產之減損計 81 萬 8,278 歐元，折合新臺幣約 2,774 萬元，該如何積極管控或經營，請台灣糖業股份有限公司於二個月內向立法院經濟委員會提出書面報告。

33. 台糖公司於 97 年 11 月成立土地資訊系統（GIS）專案小組，積極研議推動 GIS 系統，建立共享互惠之地理圖籍資料庫，確實掌握地籍、地價、地權、地用等相關資訊，且可即時追蹤、通報之管理系統，俾利土地管理政策之推展，可達到立即發現及處理土地占用情形。該系統於 105 年 6 月 8 日完成建置，建置經費共計 1,265 萬元。然惟 105 年 12 月下旬至 106 年 1 月上旬審計部派員至台糖公司高雄、屏東及臺南區處進行實地查核，發現部分區處並未依台糖公司土地巡查作業要點將巡查計畫等相關資訊下載於行動電子載具，部分巡查人員亦未使用行動電子載具辦理土地巡查作業，顯示該項土地資訊系統（GIS）之預算編列應有檢討之必要。請台灣糖業股份有限公司於二個月內向立法院經濟委員會提出書面報告。
34. 有鑑於台糖公司原訂定 99 至 104 年停閉廠區活化目標為 89.41 公頃，土地活化利用小組於 104 年 8 月重新檢討修訂 104 至 109 年活化目標為 161.24 公頃。尤其是雲林北港糖廠歷經多年多次規劃，至今仍未見其績效，而近年虎尾及北港糖廠舊址遭祝融燒燬，迄未得知起火原因，致後續無法辦理追償作業，爰要求台糖公司應全面盤點擁有之文化性資產，提出保存與應用方案；並積極規劃雲林北港糖廠之活化，加強與在地宗教特色之結合，於二個月內向立法院經濟委員會提出整體規劃、實施期程與相關計畫之可行性書面報告。
35. 有鑑於台糖公司截至 106 年 8 月底止，生物科技、量販事業、精緻農業、安環事業部分別虧損 0.34 億元、2.36 億元、0.45 億元及 2.87 億元，且自 101 年起 8 大事業部每年約有 2 至 6 個部門呈現虧損，長年以來須出售土地以持續挹注公司營收。爰要求台糖公司應針對本業連續發生鉅額虧損，經營績效未臻理想，於二個月內提出有效改善對策與方案之書面報告。
36. 有鑑於台糖公司截至 106 年 8 月底止登錄之文化性資產包含文獻資料

9,850 件、建築土木聚落遺址 314 件、文物機具 3,441 件、自然景觀/文化景觀 402 件、無形文化資產 41 件、群體概述 77 件及口述史料 616 件，總計 1 萬 4,741 件，另經政府公告之古蹟 37 處及指定登錄歷史建築 26 處。而 105 年 1 月 3 日虎尾糖廠木造宿舍暫定古蹟發生火災，遭祝融燒燬之建物，皆係百年歷史之日式木造建築，卻付之一炬，且火災發生迄今皆無法得知起火原因，致無法追償，顯然台糖公司對於文物、古蹟保存之能力有待加強與改善。爰要求台糖公司於二個月內應針對珍貴文化性質資產與古蹟，提出保存與多元應用方案之書面報告，以利永續。

37. 台糖公司量販事業部下之嘉年華及金銀島購物中心，分別因持續虧損及承租人大買家不堪虧損提前解約，自 102 及 104 年起陸續由量販事業部接管並辦理招租事宜，該期間雖有潛在承租人洽商或表達承租意願，因租金過高等為由，迄今未能順利出租。目前嘉年華購物中心已簽報由專業顧問公司進行招商，且招商成果已符合契約規定，惟相關改裝費用計達 1.96 億元，尚待研議中；至於金銀島購物中心因無廠商投標，迄未能標租，相關資產於 105 年 4 月移轉高雄區處，由該處統籌管理及運用。台糖公司量販事業部自 94 年迄今皆呈虧損，主要係量販為微利產業，過高之用人費率將嚴重稀釋毛利，該部門雖已逐年調整正職與臨時人員之配置比率，每年調整幅度僅約 1.2%，比率甚低。鑑於該部門虧損情形未見好轉，宜加速調整人員配置比率，並積極辦理嘉年華購物中心之招租事宜，要求台糖公司於二個月內提出改善計畫報告送立法院經濟委員會。

38. 截至 105 年底止，台糖公司海外分公司共有 5 家，包含畜殖事業部之台越分公司及越福分公司，以及精緻農業事業部之荷蘭、美國加州及加拿大卑詩分公司等，總計上述分公司 105 年度稅前淨損 8,948 萬 2 千元，較 104 年度稅前淨損 3 億 1,797 萬元，減少 2 億 2,848 萬 8 千元。荷蘭分公司近年經營欠佳，台糖公司於 105 年 6 月底停閉該分公司，並自



105 年 1 月份起國內各場停止出貨予該分公司，致原先國內各場備有大量專供荷蘭銷售之蘭苗，僅能以較低價格作價予油品事業部及量販事業部充當行銷贈品，或作為公益之用，過剩者則以特別淘汰處理，致蘭苗成本大增。統計 105 年度該分公司虧損計 7,889 萬 6 千元；另截至 106 年 7 月底止，該分公司增加土地、建築物及機械設備相關資產之減損計 81 萬 8,278 歐元，折合新臺幣約 2,774 萬元。因此台糖公司轉投資荷蘭公司嚴重虧損，要求台糖公司提出檢討報告送立法院經濟委員會。

39. 有鑑於台糖公司 107 年度預算資產變賣明細表編列投資性不動產—土地共 82 筆，變賣收入 39 億 5,525 萬 3 千元，106 年編列處分不動產 42 筆，截至 106 年度 8 月底止土地面積為 5 萬 0,220 公頃，其中歷年來增加之土地面積僅 6,724 公頃，相較台糖公司自 36 年接管以來，減少土地面積總計卻高達 7 萬 4,710 公頃，即平均每年減少 1,067.29 公頃，相當於 41 座大安森林公園面積（以面積 25.93 公頃換算），顯示公司逾半數土地資產皆已處分殆盡，台糖公司長期以來之經營績效欠佳，多依賴土地處分收入以維持本業經營，然而土地資源有限，不斷讓售土地實屬不當。且台糖公司被徵收後發還之土地面積利用有欠積極，致大部分發還土地多處於閒置狀況，運用效率有待提升。爰要求台糖公司除配合政府政策外，應停止讓售大面積土地，以活化、換地、增加利用等方式利用既有土地創造更高效益。

40. 台糖公司於 106 至 109 年度編列 6 億 8,784 萬元，進行屏東地區東海豐畜殖場之改進計畫，惟該改進計畫投資近 7 億元，卻未朝示範園區之方向發展，耗費巨資卻僅一處畜殖場受益，實有鋪張浪費之虞。全國的畜牧養殖場高達 7,500 處，若台糖公司可將自有的畜牧養殖場作為試驗廠區，後續將研發成果，透過技術輔導方式移轉給更多畜牧養殖場，不僅可解決畜牧養殖場造成空氣污染的普遍問題，台糖公司也可透過販售技術獲得收益。爰此，要求台糖公司應將此改進計畫做為全國示範廠區，

分享改造經驗同時亦可提供技術協助，以增加台糖公司之收入，並將技術輔導之結果，於二個月內向立法院經濟委員會提出書面報告。

41. 截至 106 年止，台糖公司停閉的廠區達 14 處，可供出租、合建、招商的土地共計達 12 萬 2,060 平方公尺，建物面積則為 2 萬 6,346 坪，前述閒置廠區之地價稅及房屋稅，每年將造成台糖公司 490 萬 8 千元之負擔。然台糖公司並未妥善處理閒置廠區，若將閒置空間予以出租、招商，不僅可彌補稅負，同時也可增加額外收入，許多糖廠都具有其歷史，與其廢棄閒置，更應思考如何轉型為觀光糖廠，一方面可活化廠區，另一方面能夠增加收入，同時也提供民眾假日遊憩的場所。爰此，要求台糖公司應積極活化閒置、低度利用之空間，並於二個月內向立法院經濟委員會提出閒置廠區活化計畫之書面報告。
42. 鋼鐵廠與焚化爐產生的爐渣（俗稱爐石），通常都含有重金屬或強鹼，若運往掩埋廠，廠商須支付每公噸 4,000 元的處理費，若作為回收再利用，廠商則只需支付每公噸 600 元的回收處理費用，最常見的回收處理方式就是將爐渣當成一般砂石混入瀝青做為道路鋪路使用。目前更有人為賺取回收處理費用的價差，大面積承租台糖公司土地以鋪設含毒爐渣，造成環境的破壞，爰要求台糖公司除要求承租人恢復原狀之外，亦應對土壤進行污染調查，若遭污染更應向承租人求償。
43. 依照國發會之中央公有屋頂設置太陽光電管考作業原則，台糖公司須於 106 年 6 月底完成中央屋頂標租作業，107 年 6 月底完成太陽光電系統設置，但台糖公司目前辦理進度落後，相關作業期程至少落後半年，爰要求台糖公司加速趕辦，並妥善控管作業時程，俾能依照預計時程如期完成。
44. 依據台糖公司之資料顯示，台糖公司的海外分公司共有 5 家，包含畜殖事業部之台越分公司及越福分公司，以及精緻農業事業部之荷蘭、美國加洲及加拿大卑詩分公司等，總計上述分公司 105 年度稅前淨損 8,948

萬 2 千元。荷蘭分公司因為營運不佳，故於 105 年 6 月結束該公司的營運。美國分公司及加拿大分公司皆有用人費用將因基本工資上漲而增加，以及人力不足、員工年齡偏高等問題，導致營收仍持續虧損。爰要求台糖公司就海外公司的上述問題儘速提出解決方案報告，避免增加公司營收赤字。

45. 依據台糖公司 101 至 107 年度各事業體系營業損益情形顯示，107 年度預計 12 個單位中有 9 個單位營收衰退，與 106 年度營收預估相較，整體營收衰退幅度為 48.29%。台糖公司近年來為改善砂糖事業長期虧損，陸續停止製糖業務及關閉糖廠，並由各廠利用原有人力，發展多角化事業；惟各多角化業務經年發生虧損，致仰賴土地相關收益以彌補虧損。爰要求台糖公司通盤檢討公司定位，擬定公司經營策略，強化經營績效，並提交檢討報告予立法院經濟委員會。

46. 查台糖公司 107 年度預算「用人費用」編列 49 億 7,468 萬 7 千元，惟針對人力資源之配置及運用，應通盤檢討，爰要求台糖公司針對用人費用（含超時工作報酬、獎金、福利費等）之編列進行檢討，並提出書面檢討報告送立法院經濟委員會。

## 二、台灣中油股份有限公司

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 8,473 億 6,695 萬 6 千元，增列「營業收入」5,000 萬元及「其他營業外收入」項下「投資性不動產收入」1,000 萬元，共計增列 6,000 萬元，其餘均照列，改列為 8,474 億 2,695 萬 6 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 8,352 億 8,718 萬 2 千元，減列「服務費用」3,500 萬元（含「旅運費」1,500 萬元、「專業服務費」2,000 萬元）、「材料及用品費」項下「使用材料費」1,000 萬元、「行銷費用

」1,000 萬元（以上科目均自行調整），共計減列 5,500 萬元，其餘均照列，改列為 8,352 億 3,218 萬 2 千元。

3. 稅前淨利：原列 120 億 7,977 萬 4 千元，增列 1 億 1,500 萬元，改列為 121 億 9,477 萬 4 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：收回投資 9 億 7,034 萬 6 千元，照列。

(五)重大之建設事業：174 億 1,895 萬元，照列。

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

(七)通過決議 86 項：

1. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案於「產銷營運計畫」項下「工安環保及衛生—工業安全」編列 19 億 5,400 萬 4 千元，凍結該預算 5%，俟向立法院經濟委員會專案報告後，始得動支。

2. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案於「用人費用」項下「超時工作報酬」編列 22 億 2,442 萬 8 千元，凍結該預算 5%，俟向立法院經濟委員會專案報告後，始得動支。

3. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案於「營業成本」項下「其他營業成本」編列 114 億 4,580 萬 2 千元，凍結 3 億元，俟向立法院經濟委員會專案報告後，始得動支。

4. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案於「營業費用」項下「其他營業費用」編列 22 億 9,807 萬 4 千元，凍結 2,000 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。

5. 根據台灣中油股份有限公司 107 年度預算之編列，年度淨利預估為 120 億 7,977 萬元；然而因過去年度累計虧損龐大，淨利全數用以填補虧損後，有待填補之累計虧損仍有 550.58 億元之譜。此外，107 年度長期債務預估將增加 183.6 億元，累計達 1,867.9 億元，相關之利息費用已成為中

油公司營運之沉重負擔。爰此，要求台灣中油股份有限公司對未來 10 年營運計畫進行說明，並積極研議相關因應對策、落實開源節流之措施，加速改善財務狀況與經營體質，以期實踐國營事業設置之目標，豐富國庫之收入。

6. 世界許多國家陸續宣示，將於特定時程內停產燃油車；為打造低碳家園，我國相關政策推動、法規修正、配套措施等工作亦須加緊腳步，其中能源補充設施之建置，尤為關鍵。當前我國各縣市設置電動汽車充電設備共計有 241 站，總計提供充電設備 497 座。依各縣市分布狀況顯示，目前我國電動汽車之發展，仍皆以大城市為主。有鑑於中油公司於全國擁有 617 座直營加油站，分布包含偏遠鄉鎮，實為我國綠色載具能源補充據點之重要網絡；爰此，要求台灣中油股份有限公司研議「所屬加油站建置電動汽車能源補充站」計畫，依現有之 241 站的分布現狀，以其為中心向外擴展之模式，繪製我國綠色能源補充據點之藍圖，以期能加速我國綠色載具之推展，研究成果請送立法院經濟委員會。
7. 採油、採油工作的投資風險高，世界主要石油公司皆採跨國合作模式來分攤風險。台灣中油股份有限公司於世界各地的採探工作也多是採與他國合作之模式，其中亦包含與中國之競爭及合作。海峽中線的「台潮礦區」係我國台灣中油股份有限公司以海外石油及投資股份有限公司（OPIC）名義與中國海洋石油總公司（CNOOC）共同合作開發，持股各占 50%，此為公平、互惠之模式。然而，據報載「查德礦區」乙案，中油公司因分散探勘風險考量，出售一半探勘權益給中國華信能源集團，此作為是否符合我國利益，有待商榷，台灣中油股份有限公司之決策不得不謹慎。有鑑於近期（2017 年 5 月 1 日），行政院再度通過台灣中油股份有限公司與法國道達爾公司（TOTAL）、中國海洋石油總公司（CNOOC）的「台陽礦區」共同合作開發案，為確保我國利益，爰要求台灣中油股份有限公司爾後凡涉及與中資公司之股權交易案，需先向立法

院報告，如涉及商業機密，得採秘密報告。

8. 有鑑於中油公司第三座天然氣接收站（LNG）計畫攸關 2025 年非核家園能否落實，目前計畫辦理進度卻出現延滯，若該計畫無法如期推動，恐將危及新政府的非核家園政策，爰要求中油公司每會期向立法院經濟委員會提出執行進度報告，務求落實 2025 年非核家園政策。
9. 根據經濟學家的預測，OPEC 減產協議確定延長到 2018 年底，2018 年的國際油價可能漲到每桶 80 美元，若依現在價格去計算，漲到 80 美元的漲幅就是 25%。再審視國內的物價波動狀況，國際油價上漲容易帶動國內物價上漲，而物價上漲之後就幾乎沒有回跌，為了避免嚴重影響國內物價波動，爰要求中油公司儘早於國際原油期貨布局油價避險，以免國際油價大漲影響國內經濟。
10. 鑑於 2008 年 7 月歐洲布蘭特原油離岸價格是 132.72 美元，2017 年 11 月 20 日布蘭特原油的報價是 61.34 美元，價格只有 2008 年最高點的 46%，反觀 2008 年 7 月國內 95 無鉛汽油最高價來到了每公升 36.1 元，2017 年 11 月 95 無鉛汽油來到 27.7 元，價格為 2008 年最高點價格的 76.8%，國內油價與國際油價的波動落差了 30%以上。國內油價是根據浮動油價計算公式而來，但因為中油公司已將公司利潤與費用全放在公式裡面，才會導致國際油價快速上升的時候，國內油價幾乎等幅度快速上升，但是國際油價崩跌，國內油價僅小幅度下跌，爰要求經濟部督促中油公司儘速檢討油價公式，並提出書面檢討報告。
11. 鑑於現行「偏遠與原住民地區家用桶裝瓦斯差價補助」補助對象多以原住民地區為主，但每平方公里的人口密度低於 2 人的偏遠鄉鎮卻無法獲得補助，爰要求經濟部檢討偏遠與原住民地區家用桶裝瓦斯差價補助相關辦法，將每平方公里人口密度低於 2 人的偏遠鄉鎮村里納入補助對象。
12. 台灣中油股份有限公司長期以來油氣探勘所獲有限，自有油源占公司煉

產量之比重甚低，105 年度該公司自有油田所獲原油 18 萬 2 千公秉（較 104 年度之自有油源增加 1 萬 2 千公秉）占當年度煉產量 2,163 萬 5 千公秉之比率僅 0.84%。在天然氣方面，105 年度自有油田所獲天然氣 3.25 億立方公尺，占當年度煉產量 202.4 億立方公尺之 1.61%，且 105 年度自有天然氣產量占比均較 104 及 103 年度為低。該公司近幾年度自有油源或天然氣占公司煉產量之比重仍未及 5%，凸顯出自有油氣比重偏低之嚴重問題，爰要求中油公司加強對國際能源資源之掌握，並提升油氣探勘成效，以提高自主能源比率及確保能源供應安全。

13. 政府為推動環保及電動機車發展政策，107 年度起經濟部工業局補助中油公司辦理「智慧電動車能源補充設施普及計畫」，計畫總經費 20 億元，期程 107 至 111 年，中油公司負責執行 19.5 億元，供其於既有營運場地或其他合適場域建置電動機車能源補充設施，建立智慧電動機車服務，以強化國內電動機車產業發展基礎。目前國內電動機車市場占比為 2.3%，能源補充設施又可分為電池交換與慢充充電兩種方式，爰要求中油公司在新設置能源補充設施時，宜允當配置充電與換電型式能源補充設施，慎選設置地點，並於計畫執行期間建立滾動檢討機制，及時調整各年度能源補充設施站設置數量及推動期程，以發揮設施最大效益。
14. 針對 106 年 8 月 15 日中油公司值班人員偕同廠商維修人員進入台電公司大潭電廠內之中油公司天然氣計量站，進行分散式控制系統（DCS）電源供應器更換，因作業不慎造成分散式控制系統（DCS）控制器重新開機，致主閥依初始設定值關斷，供氣中斷約 2 分鐘，導致大潭電廠機組陸續停機，台電公司執行各地緊急分區輪流停電措施，造成國人不便，爰要求中油公司除將該廠商列為不良廠商提報給行政院公共工程委員會，更應落實檢討強化相關系統設計維運及工安管理機制，以管控燃氣運送暨維護員工及民眾安全，善盡企業社會責任。
15. 有鑑於花蓮地區多數漁民透過汽油機漁船筏進行捕魚，且每日所耗油量

甚巨，故需頻繁進行漁船加油服務。然花蓮地區不僅漁船站甚少，固定式加油站又離岸邊相距甚遠，以致漁民添油相當不便。經查目前台灣中油股份有限公司有提供台東縣「流動漁船加油站」之服務，透過改裝油罐車，增加油量計等加油站系統設施，一次可裝十公秉漁船用油，直接開到港區幫漁船加油。為便利花蓮地區漁民加油，爰要求台灣中油股份有限公司於一個月內規劃至花蓮地區提供「流動漁船加油站」之服務，以巡迴方式到花蓮地區各漁港，服務花蓮漁民加油，以減輕漁民捕魚成本。

16. 過去 1 年有 9,159 家企業涉及違反勞動基準法，台灣中油股份有限公司不但蟬聯連續違法三年，亦是國營事業第一名，違法案由包括未依法給加班費和勞退金，假日出勤未按法律給予加倍工資。爰要求台灣中油股份有限公司應確實遵守勞基法規定，若以其他名目做為加班替代（如：夜點費），則應獲得員工同意，並主動回報給縣市勞工局備查。
17. 台灣中油股份有限公司擁有查德三個油氣區塊（oil and gas blocks）的經營權，持有七成股份，這三塊油田當時預計於 2017 年開始生產 30 萬噸原油，2025 年可以達到生產 100 萬噸以上。然而，2015 年 12 月 25 日中油公司和華信公司簽約轉讓查德礦權 35% 的交易，並在 2016 年 9 月完成交割後正式公告。2017 年 11 月 20 日，前香港民政局長何志平涉嫌幫中國華信能源公司向查德總統商討石油開採權時，提供賄賂款 200 萬美金，在紐約遭到逮捕。爰要求台灣中油股份有限公司務必嚴肅面對海外探勘與國家安全之關係，並應審慎查核中國政治力透過第三方公司逃避中國投資限制之合作契約。
18. 台灣中油股份有限公司於海外的探勘工程經常受限於內部採購流程及國內採購法規之申請流程繁瑣而漫長，爰要求台灣中油股份有限公司應與經濟部國營事業委員會檢討內部採購流程，對國外投資案件給予一定彈性、因地制宜，以提升行政效率及全球探勘礦權效益競爭力，建請台灣



中油股份有限公司在一個月內提出具體改善報告送立法院經濟委員會。

19. 2017 年 8 月 15 日中油公司所屬，位於台電公司大潭電廠的天然氣計量站在更換電源供應器時發生系統故障導致天然氣供應中斷，大潭電廠 6 部機組全數解聯，造成全台大停電，中油公司委外廠商巨路公司是斷氣肇事者之一。815 大停電後，巨路公司猶得標中油公司 22 件工程案，總計超過 5,800 萬元。縱然在行政院公共工程委員會判定前，無法排除巨路公司投標。國家公共工程及油、電、水等國家能源攸關全民生命與財產安全權利之保障，允應在投標資格內規範，若曾發生重大工安問題之廠商應有條件限制其投標之資格，爰要求台灣中油股份有限公司在一個月內完成盤點不良承包廠商之名稱、事由，以及研擬有條件限制不良承包商之投標資格。
20. 台灣文學作家楊青矗曾是高雄煉油廠的工人，並開啟了 1980 年代台灣勞工文學史，並發展出以高雄為中心，寫出重工業高雄、加工區高雄的獨特性質，除了楊青矗，尚有陌上塵、李昌憲等人。為凸顯高雄獨特的產業發展脈絡，以及肩負煉油廠帶動高雄石化產業的重要地位，爰建請台灣中油股份有限公司審慎評估將位於高雄煉油廠內的日治時期丁種官舍設立「勞工文學館」，並於兩個月內提出書面報告。
21. 為有效治理台灣中油股份有限公司經營績效，並因應全球使用行動支付趨勢，爰建請台灣中油股份有限公司儘速強化第三方支付及行動支付方式的多元性，包括悠遊卡、一卡通、eTag、手機 App 與 Apple Pay 等付款方式，刺激發油量也節省站內用人成本，同時允宜改善現有自助加油站品質，包括觸控螢幕感應過慢、機台不足等，並於一個月內提出專案報告至立法院經濟委員會。
22. 為增加台灣各地加油站之營運績效，鼓勵多角化經營，爰建請台灣中油股份有限公司在兩週內提出增設付費式的手機充電站之評估報告。
23. 台灣中油股份有限公司創立初期，許多設施均接收自日治時期，包括工

業廠房與器材設備，爰建請台灣中油股份有限公司在三個月內盤點其所屬有形、無形或水下文化資產，並將之做有系統地整理、歷史介紹與史料呈現，公告於官方網站。

24. 台灣中油股份有限公司創立初期，許多設施均接收自日治時期，包括工業廠房與器材設備。日本海軍在高雄成立的第六燃料廠興建專用鐵道運輸軍需用油，目前廠內仍保留一段鐵道，不論是宏南宏毅宿舍群抑或是運輸燃油鐵道，都是彌足珍貴的文化資產。已被拆除的新竹六燃廠原預計用植物為原料生產出可供軍用的燃料，即為現代生質燃料概念，該鐵道主要的路基就是現在的公道五。爰建請中油公司允應盤點現存的相關位址及妥善活用退役火車頭及油罐車，還原當年運輸路徑，以靜態立牌方式或動態音像紀錄、設計文資微旅行等方式重現歷史。活化文資的方式不僅保存文資建築、促進在地深度觀光旅遊，亦透過遊戲、影音、文字等方式更是貼近大眾的日常生活、深化大眾對台灣文化史的認識。
25. 台灣中油股份有限公司創立初期，許多設施均接收自日治時期，累積許多可觀建築、設備及文物。台灣中油股份有限公司應具文化資產專業人才，爰要求台灣中油股份有限公司規劃文化資產保存員額，俾利深入整理台灣石化相關工業發展的歷史軌跡並協助文化部及縣市文化局進行文化資產勘查、維護、溝通，或協助規劃文化活動。
26. 過去中油公司工廠曾出現氫氣外洩引發爆炸、連續發生氣體外洩事件、以及空氣中惡臭與空污、噪音等，使當地居民長期處於不安的生活壓力下。經查高雄大林蒲、鳳鼻頭部分地區已不適合居住，當地居民面臨遷村壓力。要求台灣中油股份有限公司應積極與高雄市政府及地方居民溝通協商，並協助遷村事宜。爰此，請經濟部於二個月內提送立法院經濟委員會有關協助大林蒲地區居民遷出計畫、以及後續土地復原之評估規劃。
27. 台灣中油股份有限公司過去在地熱井之鑽鑿工作表現優異，曾在宜蘭地

區探採，亦曾協助日本九州電力株式會社鑽鑿地熱井。地熱能源不僅是長期穩定的基載發電，也可替代石化能源、有效減少溫室氣體排放。爰此，請台灣中油股份有限公司於二個月內提送立法院經濟委員會有關成立地熱能源相關專責單位之評估規劃。

28. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案預估淨利 120.8 億元，因 106 年 Q3 國際油價走高，油價公式並未即時反應，導致 106 年累積盈餘已逾 300 億元。惟 107 年度資產負債預計表列示台灣中油股份有限公司累積虧損仍高達 550 億 5,788 萬 8 千元，且負債占資產比率仍高達 71.02%，財務結構惡化問題仍未改善。爰要求台灣中油股份有限公司應積極研謀對策，檢討改善經營體質與財務狀況。
29. 經查台灣中油股份有限公司截至 106 年 8 月底止，仍有低度利用土地 5 筆，面積 15.16 公頃，公告現值 74.4 億元；閒置土地 5 筆，面積 10.89 公頃，公告現值 13.2 億元。106 年度須負擔之地價稅合計共達 5,018 萬元。台灣中油股份有限公司財務狀況雖有改善，每年卻須負擔高額稅捐，爰要求台灣中油股份有限公司積極檢討資產活化計畫，於兩個月內提出活化相關規劃報告。
30. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算預計減少轉投資 9 億 7,034 萬 6 千元，較 106 年度減少逾 2 成。另中殼潤滑油股份有限公司、台耀石化材料科技股份有限公司及擘揚股份有限公司等轉投資事業自 104 年度至 106 年 8 月底之投資報酬率均為負值。爰要求台灣中油股份有限公司積極督促轉投資事業開源節流，並積極按期程完成建廠計畫，於 1 個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以改善營運績效，達成原始投資目的。
31. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算為支應固定資產投資計畫、轉投資及充實營運資金等，預計舉借長期債務 569 億元，並由營運資金償還債務 361.4 億元。經查，截至 106 年 8 月底，中油公司長、短期債務合計

達 2,950.27 億元，107 年底預計債務餘額高達 3,588.59 億元，占同期間資產總額 8,226.9 億元之 43.62%。另 107 年度利息費用預算數 40.73 億元，較 105 年度決算數 35.1 億元增加 5.63 億元，且與 107 年度預計稅前息前淨利 161.53 億元相較，占比 25.22%。爰請台灣中油股份有限公司重新檢討，在確保資金調度平穩下，妥謀善策降低資金籌措成本，於 1 個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以解決經營之沉重負擔、避免沉重利息費用侵蝕盈餘。

32. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算營運成本率為 97.8%，略低於 106 年度預算案之 98.3%，惟較 105 年度決算 94.9%，高出 2.9 個百分點，仍屬偏高。經查，油氣採購占總成本比率偏高、與煉製結構及石化產品產能等未能有效發揮經濟規模生產，為營運成本偏高之重要原因。爰請台灣中油股份有限公司重新檢討其煉製結構，並積極研謀抑減營業成本及費用，於二個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以確實改善經營體質。
33. 台灣中油股份有限公司截至 106 年 8 月底止經管資產仍有低度利用土地 5 筆，面積 15.16 公頃，公告現值 74.49 億元，105 年度須負擔地價稅 4,050 萬元。閒置土地 5 筆（如以地號計算則為 87 筆），面積 10.89 公頃，公告現值計 13.03 億元，106 年度須負擔地價稅 968 萬元。爰要求台灣中油股份有限公司於二個月內針對閒置土地提出專案檢討報告，以減輕國家之負擔。
34. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案編列高達 550 億 5,788 萬 8 千元之累積虧損，仍待逐年以盈餘、法定公積、特別公積、資本公積、折減資本及國庫撥補等方式填補。另長期債務 107 年度編列 1,867 億 9,124 萬 3 千元亦較 106 年度之 1,684 億 3,124 萬 3 千元增加 183 億 6,000 萬元（增幅 10.9%）。根據中油公司 105 年度決算報告，105 年度累積虧損 720 億 1,128 萬 1 千元，占資本額 1,301 億元之比率高達-55.35%，累積

虧損比率已逾資本額二分之一。台灣中油股份有限公司 107 年度預算預計淨利 120.8 億元，將全數彌補以前年度累積虧損，除影響盈餘繳庫外，亦將造成沉重利息費用負擔，爰請台灣中油股份有限公司積極研謀因應對策，並於二個月內提交專案報告，檢討落實執行開源節流措施，以改善經營體質與財務狀況。

35. 台灣中油股份有限公司近年度油氣探勘之新獲資源，除 105 年間陸上探勘於鐵砧山 C1 井新獲資源量 1.06 億立方公尺天然氣外，國外油氣探勘亦有部分新增蘊藏量與產量。惟該公司海域探勘 94 至 105 年度累計虧損逾 20 億元，凸顯海域探勘之成效亟待加強。且台灣中油股份有限公司長期以來油氣探勘所獲有限，近幾年度自有油源或天然氣占公司煉產量之比重仍未及 5%，凸顯自有油氣比重均偏低。台灣中油股份有限公司身負國家經濟建設與發展之重責大任，且提升自主能源比率為該公司主要經營策略之一，然數十年來成效仍相當有限，爰請台灣中油股份有限公司加強對國際能源資源之掌握，並提升油氣探勘成效，於 1 個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以提高自主能源比率及確保能源供應安全。
36. 台灣中油股份有限公司出借土地予各公務機關計 234 筆，面積 6 萬 3,464.5 坪，107 年度預算案預估租金收入損失 1 億 4,624 萬 3 千元。經查，依國有財產法第 52 條之 1 第 3 項規定，非公用財產類之不動產為提高利用價值，得專案報經財政部核准與他人所有之不動產交換所有權；為提高國有不動產利用價值，國產署 105 年 1 月修正「國有非公用不動產交換辦法」，除放寬交換不動產區位限制外，另為因應中央機關公務或公共需要，亦放寬以地易地限制，增列得以國有不動產與他人不動產交換之規定。爰要求台灣中油股份有限公司於二個月內針對出借土地予公務機關提出專案檢討報告，秉持等值、雙贏原則依法辦理不動產交換，增裕營收，減少借用行政相關成本支出並提升國有財產之調配效益

- 。
37. 台灣中油股份有限公司近三年度營運情形雖有轉虧為盈，惟查該公司 107 年度預算案編列營業收入與營業外收入合計 8,473 億 6,695 萬 6 千元，支出合計 8,352 億 8,718 萬 2 千元，預計本期淨利 120 億 7,977 萬 4 千元，全數彌補以前年度累積虧損後，107 年底仍有待填補虧損高達 550 億 5,788 萬 8 千元；另查該公司 107 年度預算編列長期債務 1,867 億 9,124 萬 3 千元，較 106 年度增加 183 億 6,000 萬元，增幅 10.9%，其期末負債總額高達 5,842.6 億元、負債占資產比率 71.02%，均高於前二年度，且長期負債餘額快速攀升勢將再增加利息負擔，顯見該公司仍應積極檢討改善其經營體質與財務狀況，爰請台灣中油股份有限公司研議經營績效改善因應對策，於一個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以確保國營事業健全營運。
38. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案編列工業安全支出 19 億 5,400 萬 4 千元，較 106 年度預算數減少 1,832 萬 3 千元，減幅 0.93%；惟查該公司近五年度投入工業安全經費共計雖約百億元，然近二年度勞動檢查缺失項次均近 300 件，且近五年來共發生 17 起重大工安事件，106 年 815 停電事件不僅造成多人傷亡，更嚴重影響國內供電安全與穩定，引發民眾高度不安，顯見其工安管理機制亟待全盤檢討改進，爰請經濟部善盡督導責任，針對台灣中油股份有限公司檢討改善自主管理相關系統設計維運及工安管理機制，以及如何強化外部稽核檢討機制，於二個月內向立法院經濟委員會提出專案報告。
39. 台灣中油股份有限公司配合政府環保及電動機車發展政策，於 107 年度起接受經濟部工業局補助辦理「智慧電動車能源補充設施普及計畫」，計畫總經費 20 億元，期程 107 至 111 年，該公司執行 19.5 億元，經查目前國內電動機車市場所占比例約為 2.3%，105 年銷量 20,916 台，較 104 年度約成長 89.3%，雖有相當推動成效，仍須突破目前電動機車產

業因能源補充設施不普及之推動瓶頸，鑑於能源補充設施初期建置成本高，且參酌現有設施之使用情況，換電型式電動機車能源補充設施使用頻率遠高於充電型式，該計畫推動應落實檢討配置充/換電型式能源補充設施之配比、設置地點與密度，並積極研議能源補充設施標準化規格，俾利各設施利用效益極大化，並促進電動機車產業健全發展。

40. 鑑於經濟部已於 2017 年 11 月 1 號預告修正「天然氣生產或進口事業自備儲槽容量」，提高儲槽容積與安全存量天數等規定，預計分四階段規劃，將儲槽容積天數由 15 天逐步提升至 2027 年為 24 天，安全存量亦由 7 天逐步提升至 2027 年為 14 天，惟查近年來台灣中油股份有限公司各儲氣槽之自備儲槽容量平均天數偏低，平均約僅 7 天，而其「第三座液化天然氣接收站投資計畫」迄今仍面臨計畫修正與現況差異審查等問題，若天然氣第三接收站無法如期興建完工，不僅該公司恐將面臨罰鍰處分，2025 年國內更可能面臨供氣不足問題，爰請經濟部落實督導天然氣第三接收站辦理進度，並積極研議評估可行替代方案，於二個月內向立法院經濟委員會提出專案報告。
41. 查我國自產能源不足，高度依賴進口，其中液化天然氣（LNG）進口後尚需仰賴後端設備完備方能順利運作。是以，天然氣儲運基礎設備之良窳及能否足敷中長期使用，攸關我國天然氣供應穩定安全，並影響下游產業健全發展。鑑於 LNG 之運輸、儲存需鉅額投資，且天然氣發電成本較高，目前國內液化天然氣營運週轉天數，較煤炭（30 天）及石油（60 天）安全存量天數相對低。而天然氣輸入易受天候影響，如天然災害（夏季颱風侵襲，冬季東北季風等）、海域封鎖、船隻故障、政治因素、戰爭等導致供氣中斷問題，維持一定儲氣量以確保天然氣供應安全仍有其必要。但台灣中油股份有限公司「第三座液化天然氣接收站投資計畫」目前仍有環評議題及土地取得等不確定因素，期程恐延宕。爰要求台灣中油股份有限公司應積極檢討，並針對「第三座液化天然氣接收站

投資計畫」提出替代方案與設置之專案報告。

42. 查我國自有能源甚少，95%以上之能源均仰賴進口，凸顯我國能源供給及石化產業供應鏈之脆弱，我國自有油源比重未達 5%，能源進口依存度高，台灣中油股份有限公司長期以來油氣探勘所獲有限，自有油源占公司煉產量之比重甚低，允宜賡續加強提升油氣探勘績效，以確保我國能源供應安全。爰要求台灣中油股份有限公司應積極檢討，並於兩週內提出提升自有能源改善報告。
43. 查台灣中油股份有限公司 107 年度預算案營業收入編列 8,447 億 2,002 萬 7 千元，營業成本 8,043 億 6,010 萬 8 千元，營業費用 218 億 2,945 萬 2 千元，營業外收入 26 億 4,692 萬 9 千元，營業外費用 90 億 9,762 萬 2 千元，資產負債預計表列示待填補虧損仍高達 550 億餘元，待逐年以盈餘、法定公積、特別公積、資本公積、折減資本及國庫撥補等方式填補，長期債務 107 年度編列 1,867 億 9,124 萬 3 千元亦較 106 年度之 1,684 億 3,124 萬 3 千元增加 183 億 6,000 萬元（增幅達 10.9%），財務結構惡化問題應予正視並積極改善，以避免在長期負債餘額快速攀升下，造成沉重利息費用負擔。爰要求台灣中油股份有限公司應積極檢討，並於兩週內提出提升營運績效與長、短期負債利息費用負擔改善報告。
44. 鑑於台灣中油股份有限公司為配合蔡政府綠能政策，擬第一階段斥資 6 至 8 億元於 100 個台灣中油股份有限公司直營加油站增設太陽能發電及燈具改善計畫，等於一個站約要花 600 至 800 萬元，其中光是太陽能計畫就高達 4.5 億元，第二階段還要擴及 1,300 個加盟站，擬發電自用之餘賣給台電公司，並規劃將直營加油站的雨棚燈具全改為 LED 燈或省電燈具，爰要求台灣中油股份有限公司應提供目前加油站增設太陽能發電與燈具更換節電計畫之既有效益與未來加油站設置太陽能發電及燈具改善計畫之詳細內容、經費、實施期程與效益評估（含回本估算）等報告。



45. 為確保工作環境安全、落實工安分級查核工作、防止職業傷害、推動承攬商安全管理及保障勞工安全等目標，台灣中油股份有限公司 107 年度預算案編列工業安全支出 19 億 7,232 萬 7 千元，106 年 8 月 15 日中油公司值班人員偕同廠商維修人員進入台電公司大潭電廠內之中油公司天然氣計量站，進行分散式控制系統（DCS）電源供應器更換，因作業不慎造成分散式控制系統（DCS）控制器重新開機，致主閥依初始設定值關斷，供氣中斷約 2 分鐘，導致大潭電廠機組陸續停機，台電公司執行各地緊急分區輪流停電措施，造成國人不便，亦使該公司須賠償台電公司損失。且各縣市勞工局執行勞動檢查提出缺失項次達近 300 件，且發生數起員工或承攬商因職災而導致傷亡事件，凸顯台灣中油股份有限公司之工安管理工作尚待加強改善，並應澈底研謀改進，爰要求台灣中油股份有限公司於一個月內提出落實檢討改進相關工安管理機制之報告，以確實維護民眾之生命及財產安全，善盡企業社會責任。
46. 有鑑於台灣中油股份有限公司出借土地予各公務機關計 234 筆，面積 20 萬 9,800 平方公尺（6 萬 3,464.5 坪），107 年度預算案預估租金收入損失 1 億 4,624 萬 3 千元。爰要求兩週內依國有財產法等相關規定，研議交換地之可行性，換入可產生收益之不動產，以增裕營收，提出相關檢討報告，以提升資產運用效能。
47. 有鑑於台灣中油股份有限公司部分產品銷售量較 106 年度衰退，宜參酌 107 年經濟成長率之預測結果，妥善訂定產品銷售量，並積極研謀拓展國內外商機，俾提高產銷營運量暨增加營收。爰要求台灣中油股份有限公司於一個月內提出積極拓展油品及石化品等國際市場之規劃報告，以積極增裕獲利來源。
48. 有鑑於台灣中油股份有限公司有多家轉投資事業之公股比率相當接近 50%國營事業門檻，形同政府從屬公司，皆以些微比率避開 50%門檻。部分公股持股比率偏高之轉投資事業，與政府機關業務往來甚為密切，

年度關係人交易比率已逾 50%，然因公股持股比率未及 50%，可規避相關規範，不利大眾對該等事業透明化之監督。部分公司當年度收入甚至全部來自台灣中油股份有限公司，無其他自行開創營收，與該公司業務關係緊密，卻規避政府適度之監督管理。爰要求台灣中油股份有限公司針對所有轉投資公私合營事業，於一個月內提出如何確保政府龐鉅投資得以積極規範與透明化監督之措施與規劃，並研擬投資占比超過 10%者就應向立法院提出相關報告之措施，以提高相關管理監督機制與控管，俾利國家資源效益管理。

49. 鑑於台灣中油股份有限公司近幾年度債務餘額迅速增加，預計 107 年底仍有待填補累積虧損逾 550 億元，待填補虧損嚴重；另長期債務餘額快速攀升。「第三座液化天然氣接收站投資計畫」投資總額 600 億 8,356 萬 2 千元，預計現值報酬率 5.69%，投資回收年限為計畫完成後 23.5 年；其中自有資金 168 億 5,111 萬 6 千元，另 432 億 3,244 萬 6 千元超過七成資金將以舉債支應，允應審慎評估整體財務負擔能力及風險管控，妥擬固定資產投資之長期規劃，俾利未來營運與財務健全發展。
50. 有鑑於 106 年 8 月 15 日中油公司值班人員偕同廠商維修人員進入台電公司大潭電廠內之中油公司天然氣計量站，進行分散式控制系統（DCS）電源供應器更換，因作業不慎造成分散式控制系統（DCS）控制器重新開機，致主閥依初始設定值關斷，供氣中斷約 2 分鐘，導致大潭電廠機組陸續停機，台電公司執行各地緊急分區輪流停電措施，造成國人不便，亦使該公司須賠償台電公司損失。經中油公司檢討原因包括更換監控系統電源供應器，未將電動閥（MOV）控制系統切換至手動或停止模式；重要設備檢修可能影響供氣時未通知大潭電廠；未訂定明確更換電源供應器之工作指導書更換重要設備（不同型式之電源供應器）未實施變更管理程序；大潭計量站至大潭電廠目前管線僅 200 至 600 公尺距離，不具緩衝功能；天然氣供應系統風險管控機制不足，且未落實執行

與台電公司間之相關聯繫機制；作業人員教育訓練不足等多重因素，顯示該公司對相關系統之設計、操作及維運均待檢討強化與落實。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

51. 有鑑於台灣中油股份有限公司高雄煉油廠雖已於 2015 年熄燈停止運作，然因工廠區、鄰近油槽、油管輸送管途經路線及周邊地區污染嚴重，至今被公告為土壤及地下水污染控制場址的面積，總計超過 200 公頃，其中地下水污染控制場址更達到 177 公頃。然台灣中油股份有限公司卻未積極提出整治計畫詳細內容，且實際執行期程未做合理分配。中油公司應針對後勁地區進行全面性調查，並將周邊地區的土壤及地下水列入整治範圍，提出整治計畫與污染調查進度之執行時程與方案，以保障當地居民之健康安全。此外，有關楠梓廠區勞宅問題遲遲未解，更已嚴重侵害員工應有權益。台灣中油股份有限公司應在不損及員工相關原有權益之前提下，尤應加速勞宅爭議解決，以確實維護相關員工應有權益。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。
52. 有鑑於截至 106 年 8 月底，中油公司長、短期債務合計達 2,950.27 億元（含應付公司債券 1,151.5 億元、長期借款 167.1 億元及短期債務 1,631.67 億元），較 105 年底之 3,032.98 億元，雖略有降低；然 107 年底預計債務餘額高達 3,588.59 億元，占同期間資產總額 8,226.9 億元之 43.62%，已形成經營之沉重負擔。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出檢討改善及未來規劃專案報告。
53. 我國自產能源不足，高度依賴進口，其中液化天然氣（LNG）進口後尚需仰賴後端設備完備方能順利運作，天然氣儲運基礎設備之良窳及能否足敷中長期使用，攸關我國天然氣供應穩定安全，並影響下游產業健全發展。鑑於 LNG 之運輸、儲存需鉅額投資，且天然氣發電成本較高，目前國內液化天然氣營運週轉天數，較煤炭（30 天）及石油（60 天）安全存量天數相對低，為預防短期不確定因素發生，如天然災害、海域

封鎖、船隻故障、政治因素、戰爭等導致供氣中斷問題，維持一定儲氣量以確保天然氣供應安全有其必要性。依據天然氣事業法及能源局公告「天然氣生產或進口事業自備儲槽容量」規定，天然氣生產及進口事業應至少自備 15 天之儲槽容量；但根據台灣中油股份有限公司提供資料顯示，101 年度起最低存量可用天數均在 8 天以下，且大致呈現逐年下降趨勢，以 104 年度為例，最低存量可用天數僅為 7.2 天，實屬嚴重偏低，爰要求台灣中油股份有限公司應備足可供應 15 天使用之天然氣儲槽容量，以備不時之需。

54. 有鑑於台灣中油股份有限公司為配合蔡政府綠能政策，擬第一階段斥資 4.5 億元於 100 個台灣中油股份有限公司直營加油站增設太陽能發電，預計每天將可發電 6,000 度。第二階段還要研議擴及 1,300 個加盟站，等於 1 個站約要花 600 至 800 萬元，擬發電自用之餘賣給台電公司，以及計畫將直營加油站的雨棚燈具全改為 LED 燈或省電燈具，據報載，中油公司 200 家加油站要裝太陽能板，響應非核家園投入 5.8 億元，旗下直營據點將申請裝置，三年後容量衝 10.5 百萬瓦。爰要求中油公司一個月內提出加油站增設太陽能發電與燈具更換節電計畫之詳細內容、經費、實施期程與效益評估等及其可行性專案報告。
55. 有鑑於我國自產能源不足，高度依賴進口，其中液化天然氣（LNG）進口後尚需仰賴後端設備完備方能順利運作。是以，天然氣儲運基礎設備之良窳及能否足敷中長期使用，攸關我國天然氣供應穩定安全，並影響下游產業健全發展。鑑於 LNG 之運輸、儲存需鉅額投資，且天然氣發電成本較高，目前國內液化天然氣營運週轉天數，較煤炭（30 天）及石油（60 天）安全存量天數相對低。然為預防短期不確定因素發生，如天然災害（夏季颱風侵襲，冬季東北季風等）、海域封鎖、船隻故障、政治因素、戰爭等導致供氣中斷問題，維持一定儲氣量以確保天然氣供應安全仍有其必要。依據天然氣事業法及能源局公告「天然氣生產或進口

事業自備儲槽容量」規定，天然氣生產及進口事業應至少自備 15 天之儲槽容量；惟按台灣中油股份有限公司提供資料顯示，101 年度起最低存量可用天數均在 8 天以下，且大致呈現逐年下降趨勢，以 105 年為例，最低存量可用天數僅為 7 天，容屬偏低。且推動「第三座液化天然氣接收站投資計畫」目前仍有環評議題及土地取得等不確定因素，期程恐延宕宜加強進度控管。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

56. 有鑑於大岡山地區因永安工業區、台灣中油股份有限公司永安 LNG 廠、橋頭油庫及興達港，油、氣管線遍及橋頭、岡山、永安、路竹、湖內等區，管線佈設已超過 20 年，台灣中油股份有限公司應每天確實巡檢，定期向主管機關提報巡檢結果，以保障民眾生命財產安全，使人民住得安心，預防高雄前鎮氣爆事件之重演。在石化工廠廠區內多以衛星定位系統、無線射頻系統與手持式電子裝置之整合設施，使巡檢員可以盡到其確實檢查管線、提報問題、解決問題之標準作業程序，以防備巡檢員因疏忽、怠惰、草率而偽報巡檢結果，以落實廠區的安全維護。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

57. 有鑑於台灣中油股份有限公司近年度營運成本率仍屬偏高。舉例而言，該公司煉製結構及石化產品產能等未能有效發揮經濟規模生產，亦為營業成本偏高重要原因之一；自 92 年度起該公司陸續進行煉製結構改善計畫，主要為大型資本支出投資，如增建汽、柴油加氫脫硫工場、烷化工場、重油轉化工場及相關設施等。且因配合政策負責供應國內工業用及發電用之低硫燃料油，故其煉製製程仍有部分生產低經濟價值之燃料油等重質油品；該公司 105 年度重質油料轉化率 33.2%，雖較前幾年度已有改善（100 與 101 年度主要受桃園廠重油轉化工場停爐大修等因素影響偏低）；相較於台塑石化公司 105 年度重油轉化率 43%，仍有改善提升之空間。此外，中油公司油氣採購占總成本比率甚高，也應持續洽

尋供應穩定，且具價格競爭力之油氣新貨源，並檢討採購策略及慎選避險工具，強化採購人員議價談判能力暨充分掌握市場供需等資訊，提升油氣採購績效及降低原料成本。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

58. 台灣中油股份有限公司配合政府環保及電動機車發展政策，於 107 年度起接受經濟部工業局補助辦理「智慧電動車能源補充設施普及計畫」，計畫總經費 20 億元，期程 107 至 111 年，該公司執行 19.5 億元，供其於既有營運場地或其他合適場域建置電動機車能源補充設施，建立智慧電動機車服務，以強化國內電動機車產業發展基礎。計畫預計新設充電型式能源補充設施 100 站，換電型式 900 站。鑑於能源補充設施初期建置成本高（每站成本約數 10 至 200 萬元間）、建置時間長、用地取得不易、營運初期具不穩定性風險，且本計畫自償率僅 14.84%，故委由台灣中油股份有限公司配合政府政策執行，挹注眾多政府資源於智慧電動機車產業發展，更應著重相關效益之展現。是以，計畫執行宜參據現有能源補充設施之使用情形及該公司電動機車電池交換站之加油場站現況，允當配置充/換電型式能源補充設施之配比、設置地點與密度，促使設施利用效益極大化。另為確保短期內建置之 1,000 站能源補充設施，可符合長期市場需求不致產生閒置等問題，允宜於計畫執行期間建立滾動檢討機制，適時評估市場需求及產業變化，以利及時調整各年度能源補充設施站設置數量及推動期程。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出未來規劃專案報告。

59. 根據中油公司資料，近年度油氣探勘之新獲資源，除 105 年間陸上探勘於鐵砧山 C1 井新獲資源量 1.06 億立方公尺天然氣外，國外油氣探勘亦有部分新增蘊藏量與產量。惟該公司海域探勘過去年度（94 至 105 年度）累計虧損逾 20 億元，凸顯海域探勘之成效亟待加強。台灣中油股份有限公司長期以來油氣探勘所獲仍有限，自有油源占公司煉產量之比重

甚低，105 年度該公司自有油田所獲原油 18 萬 2 千公秉（較 104 年度之自有油源增加 1 萬 2 千公秉）占當年度煉產量 2,163 萬 5 千公秉之比率僅 0.84%。在天然氣方面，105 年度自有油田所獲天然氣 3.25 億立方公尺，占當年度煉產量 202.4 億立方公尺之 1.61%，且 105 年度自有天然氣產量占比均較 104 及 103 年度為低。該公司近幾年度自有油源或天然氣占公司煉產量之比重仍未及 5%，凸顯自有油氣比重均偏低。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

60. 有鑑於台灣中油股份有限公司有多家轉投資事業之公股比率相當接近 50%國營事業門檻，形同政府從屬公司，皆以些微比率避開 50%門檻。部分公股持股比率偏高之轉投資事業，與政府機關業務往來甚為密切，年度關係人交易比率已逾 50%，然因公股持股比率未及 50%，可規避相關規範，不利大眾對該等事業透明化之監督。舉例而言，中美和石化公司主要生產項目為 PTA，自 101 年度起，中國 PTA 產能急遽增加，造成產銷失衡，PTA 價格低迷，101 年至今每年皆產生鉅額虧損，目前預估 106 年仍無法達到損益兩平。PTA 產銷失衡情況已長達 5 年，台灣中油股份有限公司作為中美和石化公司大股東，卻對連年虧損情形束手無策。中殼潤滑油股份有限公司，104 年拆廠後，105 至 109 年度執行土壤污染整治，預計投資損失新臺幣 1,813 萬元；台耀石化材料科技股份有限公司 106 年度尚未正式商轉，預計投資損失新臺幣 290 萬 4 千元。上述情形，均損及台灣中油股份有限公司利益。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

61. 有鑑於中油公司轉投資國光公司迄 106 年 8 月底投資淨額為 2.35 億元，持股比例 43%，95 至 105 年度已認列累積虧損 2.15 億元；若國光公司清算解散後，中油公司估計依持股比例可分 2,042 萬 9 千元。另中油公司轉投資台耀公司迄 106 年 8 月底投入 7.35 億元，持股比例 49%，預計 107 年完成清算時，中油公司需認列虧損 4.93 億元，可分回約 2.42 億元

- 。中油公司轉投資兩家公司損失情形嚴重，應審慎檢討，避免嗣後發生類此情事，並按規劃辦理清算事宜，將損失降至最低，以保障公司權益。
- 。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出未來規劃專案報告。
62. 有鑑於台灣中油股份有限公司近年來配合政策發展石化高值化，持續投入鉅額研發經費，期經由國內產、學、研各界合作、共同開發新關鍵性技術與產品，降低對特用化學品之進口倚賴度，並協助國內石化廠商試產其研發成果，順利生產客製化、少量高值之關鍵產品，以提高競爭力。
- 。查該公司 106 年度預算石油化學品平均單位售價 2 萬 3,887.92 元（每公噸，以下同），不僅低於 105 年度預算石油化學品平均單位售價 2 萬 8,288.54 元，也低於 103 與 104 年度決算單位售價 3 萬 5,127.22 元及 2 萬 4,074.43 元。雖投入研發多年，但石油化學品平均單位售價不增反降；石油化學品之售價雖受國際市場供需等因素有所變動，但也凸顯台灣中油股份有限公司石化產業高值化研發成果，未能有效轉化為實際商業運用，致無法提升公司石油化學品之附加價值，增加公司營收，爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。
63. 有鑑於台灣中油股份有限公司為配合台電公司因應新能源政策及電力需求成長之電力缺口，目前預定在桃園觀音的觀塘工業區興建第三座天然氣接收站（LNG），分二期推動，一期投資 608 億元，建置 300 萬噸天然氣年營運量，二期投資營運量也是 300 萬噸，第一期表定 2016 年開始啟動、2023 年執行完畢；然台灣是否適合以天然氣做為基載電力仍有待討論，且前中央研究院院長李遠哲等逾百位學者已簽名搶救大潭藻礁的連署活動、環保團體抗議等，將影響該站設立之不確定性。為保障地方生態以及整體環境，爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。
- 。
64. 有鑑於中油公司 103 至 105 年度國外旅費及大陸地區旅費預算數分別為 4,670 萬 4 千元、1,381 萬 8 千元，4,706 萬 8 千元、1,381 萬 8 千元及



4,691 萬 8 千元、1,293 萬 9 千元，決算數分別為 2,946 萬 5 千元、530 萬元，3,127 萬 8 千元、434 萬 8 千元及 3,392 萬 3 千元、569 萬 5 千元，執行率分別僅為 63.09%、38.36%，66.45%、31.47%及 72.3%、44.01%，執行率均偏低，大陸地區旅費更不足 5 成。106 年度國外旅費及大陸地區旅費預算案數為 4,519 萬 3 千元及 979 萬 8 千元，截至 106 年 10 月底實支數分別為 2,634 萬 6 千元及 225 萬 8 千元，107 年度預算案復分別編列 4,834 萬 4 千元及 967 萬 8 千元；中油公司應審酌近年度預算執行情形核實審慎編列。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出檢討改善及未來規劃專案報告。

65. 有鑑於台灣中油股份有限公司兼營油品批發與零售，目前油品係以國內市場為主，詢據該公司 107 年度預計油品外銷比率 34.43%，略高於 106 年度截至 8 月底止之外銷比率 33.88%，僅 0.55 個百分點，該公司擬定拓展油品外銷市場目標允宜更積極；另 107 年度預計石化品外銷比率 15.32%，較 106 年度截至 8 月底止石化品外銷比率 16.34%，減少 1.02 個百分點，與 104 及 105 年度決算石化品外銷比率 15.36%及 15%相較，則呈持平趨勢，顯見該公司拓展石化品外銷市場成效允宜加強。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出檢討改善及未來規劃專案報告。

66. 中油公司於 106 年 4 月申請復辦「煉製事業部桃園廠第三重油加氫脫硫工廠投資計畫」，並調整投資總額及展延工期至 111 年 12 月底；然因計畫效益與提報董事會內容差距過大、投資報酬率低於資金成本率及淨現值為負值，及地方民意反對等，經濟部國營會請該公司提報董事會審查復辦可行性，該公司依據經濟部審議意見調整投資總額為 412 億 9,800 萬元，並提報董事會通過後，復於 106 年 7 月函報國營會審查中。鑑於該項計畫因民眾、地方團體反對，自 95 年起已緩辦 4 次，迄今累計工程進度 12.9%，較預計工程進度 14.45%落後 1.55 個百分比，且目前民意反對問題似仍未緩解，即使復辦恐仍推展不易，該公司允宜持

續與當地民眾及相關團體溝通，爭取地方政府支持，並宜審酌研謀因應替代方案。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出檢討改善時程及未來規劃專案報告。

67. 有鑑於台灣中油股份有限公司截至 105 年 8 月底止經管資產仍有低度利用土地 5 筆，面積 17.06 公頃，公告現值 77.89 億元，105 年度須負擔地價稅 3,666 萬元。閒置土地 5 筆（如以地號計算則為 87 筆），面積 10.89 公頃，公告現值計 13.03 億元，105 年度須負擔地價稅 662 萬元。閒置建物 1 處，面積 485.94 平方公尺，房屋課稅現值 63 萬 5 千元，105 年度須負擔房屋稅 1 萬 3 千元，按該公司提供資料，前項低度利用或閒置之土地及建物，105 年度尚須負擔地價稅及房屋稅合計達 4,329 萬 3 千元，故應積極推動活化以發揮資產效益。爰要求中油公司一個月內提出檢討改善專案報告。

68. 中油公司為因應 PM2.5 防制區生效，桃園市環保局要求桃園煉油廠鍋爐污染排放自主減量，同時提升桃廠蒸氣供應系統之備載率及可靠度，預計汰換啟用迄今已逾 32 年之 NO.1 鍋爐，改建為一座 260 噸/時之高壓蒸氣鍋爐，以確保煉製工廠之正常運轉，減少煉製工廠停爐損失風險，並改善環境品質。計畫投資總額 16 億 9,710 萬元，計畫期間自 107 年 7 月至 110 年 12 月；然替代方案偏屬簡略，允宜補正，且為解除民眾疑慮，宜就污染防治妥善規劃與設計，及於施工及營運階段確實做好工安及環保工作，並加強與地方政府之溝通協調。爰要求台灣中油股份有限公司一個月內提出檢討改善時程及未來規劃專案報告。

69. 為配合政府擴大天然氣使用之能源政策，以及充分穩定供應國內天然氣新增需求，台灣中油股份有限公司將「多元能源來源，確保穩定供應」列為 107 年度策略目標之一。經查我國 98%以上天然氣依賴進口，自產能源不足，高度依賴進口，天然氣儲運基礎設備之良窳及能否足敷中長期使用，攸關我國天然氣供應穩定安全。其中液化天然氣（LNG）進口

後尚需仰賴後端設備完備方能順利運作。鑑於 LNG 之運輸、儲存需鉅額投資，且天然氣發電成本較高，目前國內液化天然氣營運週轉天數，較煤炭（30 天）及石油（60 天）安全存量天數相對低，此問題嚴重涉及國家能源安全，不可等閒視之，故請相關單位向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告，作為後續施政參考。

70. 為配合政府擴大天然氣使用之能源政策，以及充分穩定供應國內天然氣新增需求，台灣中油股份有限公司推動「第三座液化天然氣接收站投資計畫」，本案 107 年預算數計 51 億 5,629 萬 1 千元，其中自有資金 10 億 2,833 萬 3 千元，外借資金 41 億 2,795 萬 8 千元，回收年限 23.4 年，報酬率 5.7%，但目前仍有環評議題及土地取得等不確定因素，期程恐延宕，對能源安全有所影響，且有關外借資金衍生孳息部分恐為可觀數目，為隱藏性負債，故上述環評與土地問題應儘速解決，台灣中油股份有限公司應針對本案如何降低孳息支出並維持計畫報酬率與回收年限，向立法院經濟委員會提出專案報告，作為後續施政參考。
71. 台灣中油股份有限公司截至 106 年 8 月底止經管土地及建物仍有多筆低度利用或閒置等情形，亟待積極檢討妥處。該公司截至 106 年 8 月底止經管資產仍有低度利用土地 5 筆，面積 15.16 公頃，公告現值 74.49 億元。鑑於該等資產價值龐鉅，且每年須負擔地價稅 5,018 萬元，允應積極檢討妥處，以提升資產運用效能。故對此應加強改善，請相關單位向立法院經濟委員會提出改善計畫專案報告，以作為未來施政參考。
72. 中油公司五輕廠建置成本 162 億元，至今操作期僅 20 餘年，屬石化設備「青壯期」，尚有高度價值，因此中油公司向外尋找合作國家以便整廠輸出，經濟部為此亦有經濟部石化產業高值化推動辦公室在協助推動。期間雖然有印尼及印度表達有興趣接受整廠輸出，然迄今仍無確定結果，並不斷有新聞指出若沒有找到去處，中油公司擬將所有設備拆解後當廢鐵賣。如此做法形同賤賣國產，更恐發生後續圖利問題。鑑於五輕

廠設備仍有極高的生產價值，將五輕廠設備拆解當廢鐵拍賣方式之處理，須向立法院經濟委員會提出專案報告，並經同意後始得為之。

73. 台灣中油股份有限公司五輕廠遷廠攸關我國石化產業發展及新南向政策成敗，雖印尼、印度皆為新南向政策對象國，然兩國條件不同，應評估對我國、中油公司及我國石化產業最大利益為導向。其中印度已有我國四家石化業者表達意願，反觀印尼無國內廠商表達興趣，若無上下游廠商合作形成石化聚落，恐對我國石化業發展造成影響。有鑑於五輕廠設備輸出應以我國最大利益做考量，五輕廠設備輸出之決策應向立法院經濟委員會提出專案報告，並經同意後始得為之。
74. 台灣中油股份有限公司五輕廠遷廠攸關我國石化產業發展及新南向政策成敗，雖印尼、印度皆為新南向政策對象國，然兩國條件不同，應評估對我國、中油公司及我國石化產業最大利益為導向。其中印度已有我國四家石化業者表達意願，對於聚落形成較為有利，反觀印尼無國內廠商表達興趣，若無上下游廠商合作形成石化聚落，恐對我國石化業發展造成影響。中油公司董事長戴謙對於五輕廠輸出曾經說過，一定要造一個聚落為前提；對此印尼或印度哪一方是最佳輸出方，答案已經非常清楚，但中油公司五輕廠輸出卻遲遲未定，全案顯有疑義，是否評估與決策產生窒礙，爰針對中油公司五輕廠輸出全案評估與決策方式應向立法院經濟委員會提出專案報告，以釐清疑慮，作為未來施政參考。
75. 中油公司截至 106 年 8 月底，長、短期債務合計將近 3,000 億元，107 年底預計債務餘額高達 3,588.59 億元，對中油公司經營已形成沉重負擔。鑑於台灣中油股份有限公司近年債務餘額偏高，形成經營上負擔，爰要求中油公司於確保資金調度平穩下，妥謀善策降低資金籌措成本。
76. 中油公司近年度油氣探勘之新獲資源，除 105 年鐵砧山新獲天然氣外，國外油氣探勘亦有部分新增蘊藏量與產量，相較之下，海域探勘於 94 至 105 年度累計虧損逾 20 億元，其成效有待加強。為保障台灣中油股

份有限公司身負國家經濟建設與發展之重責大任，爰要求中油公司加強對國際能源資源之掌握，並提升油氣探勘成效，以提高自主能源比率及確保能源供應安全。

77. 有關台灣中油股份有限公司出借土地予各公務機關計 234 筆，面積 20 萬 9,800 平方公尺（6 萬 3,464.5 坪），107 年度預算案預估租金收入損失 1 億 4,624 萬 3 千元。經查台灣中油股份有限公司配合政府國有財產之統籌調配，截至 106 年 8 月底止，計無償出借土地 234 筆予經濟部、經濟部專研中心、經濟部工業局、經濟部中央標準局、高雄市政府及嘉義市政府等公務機關，面積 20 萬 9,800 平方公尺，上述出借公務機關土地，經該公司分別依公告地價 10%、鐵路用地比照公有地以公告地價 5%及毗鄰地號地租率等標準設算，104 至 107 年度預估租金收入分別為 1 億 2,544 萬 2 千元、1 億 9,495 萬 5 千元、1 億 9,280 萬 9 千元及 1 億 9,280 萬 9 千元。另依土地稅減免規則第 8 條第 1 項第 10 款規定：「無償供給政府機關、公立學校及軍事機關、部隊、學校使用之土地，在使用期間以內，全免。」經扣除概估之可減免地價稅，各年度分別為 3,419 萬 6 千元、4,727 萬 1 千元、4,656 萬 6 千元及 4,656 萬 6 千元後，各年度租金損失分別為 9,124 萬 6 千元、1 億 4,768 萬 4 千元、1 億 4,624 萬 3 千元及 1 億 4,624 萬 3 千元。國有財產法第 52 條之 1 第 3 項規定，非公用財產類之不動產為提高利用價值，得專案報經財政部核准與他人所有之不動產交換所有權；為提高國有不動產利用價值，國產署 105 年 1 月修正「國有非公用不動產交換辦法」，除放寬交換不動產區位限制外，另為因應中央機關公務或公共需要，亦放寬以地易地限制，增列得以國有不動產與他人不動產交換之規定。是以，鑑於台灣中油股份有限公司無償出借土地予中央政府機關及地方政府者眾，如能秉持等值、雙贏原則依法辦理不動產交換，應可換入可產生收益之土地，增裕營收，另可減少借用行政相關成本支出並提升國有財產之調配效益。綜

上，鑑於台灣中油股份有限公司出借土地予中央政府機關及地方政府面積頗巨，且造成每年度減列 1 億餘元租金收入，允宜依國有財產法等相關規定，研議交換地之可行性，換入可產生收益之不動產，以增裕營收。建請於兩個月內向立法院經濟委員會提出可行方案之專案檢討報告。

78. 台灣中油股份有限公司 107 年度預算案「其他營業成本—探勘費用」編列 52 億 2,538 萬 5 千元，較 106 年度預算案數 56 億 5,600 萬 5 千元，減少 4 億 3,062 萬元，減幅 7.61%，主要係服務費用及專業減少所致。另 105 年度「其他營業成本—探勘費用」預算數 54 億 9,504 萬 9 千元，決算數 22 億 6,788 萬 9 千元，執行率僅 41.27%，且 107 年度預算案數較 105 年度決算數，遽增 29 億 5,749 萬 6 千元，增幅達 130.41%。為避免發生預算執行進度落後及經費鉅額保留情形。台灣中油股份有限公司長期持續投入鉅資，進行國內、海域及國外礦區之油氣探勘，惟鑑於國內外油氣探勘、佐證、開發及生產等階段時程長，且海外油氣探勘地區性政治風險相對較高，造成該公司以往年度油氣探勘損失，例如該公司前幾年陸續遭遇委內瑞拉東、西帕里亞礦區受委內瑞拉礦區國有化政策，強制徵收該公司權益；厄瓜多政府修改石油法，規定外資油公司之礦區合約必須由原生產合約（Participation Contract，簡稱 PC）轉換為服務合約（Service Contract）等損失。102 年 4 月間簽約之緬甸陸上 D 礦區，於礦區內同構造鑽 3 口井，探勘費用累積 547 萬 9 千美元，惟經評估結果無商業開發價值，已按該公司技術團隊及經營人建議於 103 年 4 月底退出等。上述案例顯示，海外探勘風險甚巨，該公司投入生產中礦區各項油氣生產工作，除宜加速已發現礦區之佐證評估，儘早規劃投產外，並宜加強對國際能源資源及地區政治情勢之掌握，以避免發生投入鉅額探勘經費後，復因諸多因素而退出，致影響油氣探勘績效。綜上，台灣中油股份有限公司 107 年度預算續編列「探勘費用」52 億 2,538 萬 5 千元，較 105 年度決算數遽增，允宜強化執行力，以避免經費鉅額保

留。另鑑於海外油氣探勘、佐證、開發及生產等階段時程長且風險高，尤其該公司近年積極於非洲等地合作探勘油氣，該地區政治情勢相對不穩定，建請於兩個月內向立法院經濟委員會提出專案報告。

79. 中油公司五輕廠建置成本達 162 億元，至今操作僅 20 餘年，屬石化設備之青壯期，仍具高度再利用價值，許多國家對於五輕整廠輸出均表示強烈的意願，期間意願最高者屬印尼、印度兩國。因事涉重大，且與新南向政策推動有關，中油公司現正委商評估中，本案亦於日前經立法院經濟委員會決議通過赴兩國實地訪查，考量訪查實務需要，應請行政院經貿談判辦公室、經濟部、外貿協會、中油公司、顧問公司等有關人員一併隨行出訪。
80. 中油公司五輕廠設備輸出案日前委託顧問公司針對印尼進行評估，但相對有意願且條件較優之印度並未比照辦理，實令外界不解，原因為何，請中油公司提出書面說明，有關輸出案事關重大，對於輸出地點應多加比較評估，有意願之合作國家均應等同對待，故中油公司對於輸出印度可行性亦應請顧問公司進行評估，準此較有利於全案推動。
81. 有鑑於綠能開發為國家未來施政主軸，惟無論於發展離岸風力、太陽能或是地熱發電過程中，皆應秉持生態環境與綠能開發共存原則。查中油公司近 50 年來於台灣本島西部平原或高山原住民區域進行過為數眾多的地熱探勘。以當年技術或許難以開發而無所得，但目前具探勘專業的中油公司正研究取熱不取水之新型地熱探勘技術。因此要求中油公司應於一個月內盤點全國原住民地區以往曾經探勘卻又廢棄之舊地熱井，以現有技術再評估有無重新開採之可行性，除可解決內需，更可因應火力發電廠燃煤帶來高污染危害人民健康之後遺症。
82. 有鑑於中油公司後勁五輕廠於 105 年 1 月 1 日正式關廠後，原有廠區的土地（如廠區、宿舍區等）該如何轉型使用，這無論對在地後勁地區，甚至對中油公司本身而言，皆是重要的課題。日前中油公司董事長曾表

示，原用地未受污染部分中的 17 公頃土地，目前已規劃作擴大綠能科技研究所用地，並設置新材料循環經濟產業研發專區。查 106 年 9 月，台大、成大、中山等頂尖大學已經簽訂合作意向書，未來期望於中油公司五輕廠廠區成立材料國際學院。這所材料國際學院，若再加上經濟部的金屬工業研究中心，將可連接路竹科學園區、楠梓加工出口區，甚至是評估中的橋頭科學園區的設置，可望在北高雄連結成高科技的產業廊帶。這對未來高雄的發展至關重要。爰此，建請台灣中油股份有限公司於三個月內，提出五輕廠廠區土地（含受污染與未受污染）之具體計畫期程及內容之規劃報告，期能提升關廠後原廠區之使用價值及促進高雄地方發展。

83. 中油公司於高雄市永安區設有液化天然氣廠。長期以來，對於永安區及鄰近的茄萣區、彌陀區、永安區、湖內區、路竹區的環境、生態、空氣形成直接的衝擊，也影響當地居民的生活品質，因此中油公司應善盡企業社會責任，對造成北高雄環境影響研擬改善之道，並加強對受影響區域的實質回饋，以及對地方建設的協助。請經濟部與中油公司針對受影響區域提出協助地方建設之具體方案，並於二個月內提送立法院經濟委員會。
84. 中油公司預計 107 年度將進行多項海外投資，目前除了原五輕廠設備欲輸出印尼，更可能選定美國或印度等地進行全新石化專區的設置，由於投資金額高達千億元，不僅帶動我國石化產業海外布局，創造石化業者發展之新契機，更涉及我國外交、經濟、能源等重大政策的整合及協調。請經濟部和中油公司在進行任何投資決策前，皆應審慎評估，以期符合國家最大利益。故建請經濟部與中油公司，於兩個月內針對未來即將進行之重大海外投資計畫，其辦理期程、預算金額、執行內容、效益評估及目前辦理進度提出完整報告，送立法院經濟委員會。
85. 有鑑於經濟部能源局 106 年 11 月初預告「天然氣生產或進口事業自備



儲備容量」修正草案，將逐步提高天然氣的儲槽容量與安全存量，其中儲槽容量到 2025 年將提高為 20 天、安全存量為 11 天，而中油公司天然氣第三接收站是否興建順利，關鍵因素在天然氣儲槽容量及安全存量是否達標，中油公司應儘速克服天然氣第三接收站卡關事宜，調整並評估可行的修正方案，爰要求中油公司三個月內提出天然氣第三接收站替代方案規劃專案報告。

86. 立法院已決議要求經濟部督導國營事業提出降低空氣污染物質，改善空氣品質計畫。據報載行政院預計投入約 580 億元執行計畫，茲因中油公司 107 年度預算編列時無該項政策決定要求，為使中油公司能儘速執行，為國人健康盡一份心力，爰要求中油公司應提出 107 至 110 年針對大林、桃園及林園煉油廠具體改善及成效預估方案，送立法院經濟委員會。

### 三、台灣電力股份有限公司

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

(二)營業收支部分：

1. 營業總收入：6,047 億 8,307 萬 8 千元，照列。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 5,958 億 4,108 萬 2 千元，減列「租金與利息」1 億元、「會費、捐助與分攤」1 億元及「核能發電費用—服務費用—印刷裝訂與廣告費」項下「業務宣導費」2,000 萬元（以上科目均自行調整），共計減列 2 億 2,000 萬元，其餘均照列，改列為 5,956 億 2,108 萬 2 千元。
3. 稅前淨利：原列 89 億 4,199 萬 6 千元，增列 2 億 2,000 萬元，改列為 91 億 6,199 萬 6 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 1,168 億 8,582 萬 5 千元，減列 25 億元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 1,143 億 8,582 萬 5 千元。

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

(七)補辦預算：固定資產之建設、改良、擴充 97 億 5,800 萬元、增加資金之轉投資 4 千元，均照列。

(八)通過決議 59 項：

1. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「銷售成本」項下「火力發電費用—材料及用品費—使用材料費—發電用燃料—燃煤」編列 778 億 3,160 萬元，有鑑於台灣電力股份有限公司各火力電廠為配合政府能源政策，燃煤、燃氣發電量均大幅上升。要求台灣電力股份有限公司必須嚴格遵守各縣市政府及議會所通過之燃煤許可量上限，並通盤檢討後訂出總量數額，不得超過，以有效控制燃煤數量。爰凍結該預算 10%，俟經濟部及台灣電力股份有限公司於二個月內向立法院經濟委員會提出現行能源政策之檢討，以及未來能源政策調整之專案報告後，始得動支，以求更為穩健、環保之能源政策。
2. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 220 億 2,320 萬 8 千元，凍結該預算 10%，俟提出書面報告後，始得動支。
3. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「銷售成本」項下「購入電力—再生能源部分」編列 177 億 4,670 萬 6 千元，台灣電力股份有限公司長期電源開發方案進行規劃，全台小水力二、三期發電計畫共有 20 處廠址（裝置容量達 16.6MW），然而計畫多以大功率機組單位成本計算，不利小機組發展。為促進國內小水力發電發展，建議規模屬於第三型電業（目前為 500kw 以下）應與國內民間業者合作。爰凍結該預算 10%，俟台灣電力股份有限公司研擬釋出其中 10 處小水力發電廠址（500kw 以下

- ）供民間業者發展計畫，並向立法院經濟委員會提出書面報告後，始得動支。
4. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「行銷費用」項下「印刷裝訂與廣告費」編列 1 億 3,684 萬 2 千元（106 年預算 1 億 2,443 萬 1 千元、105 年決算 1 億 2,416 萬 9 千元）。然台灣電力股份有限公司所提供之過去 2 年度資料，其預算的編列與使用，仍有許多模糊地帶，「台電月刊」兩年度差距 210 萬元，且在電子化年代，紙本月刊之需求量是否需進行檢討？又如「70 週年高峰論壇」經費為 5,900 多萬元，但 106 年度座談會總費用卻不到 100 萬元；此外，「創意節電競賽活動」每年預算皆約 3,000 萬元之譜，但我國用電量實際上是逐年攀升，該活動對應之實際節電成果是否有檢討？爰此，為要求台灣電力股份有限公司核實編列預算，避免相關工作、宣傳業務流於形式，凍結本項預算 1,200 萬元，要求台灣電力股份有限公司針對 107 年度本預算之編列與使用計畫進行完整說明，俟向立法院經濟委員會提交書面報告後，始得動支。
  5. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「研究發展費用」編列 44 億 7,033 萬元，凍結該預算 10%，俟向立法院經濟委員會專案報告後，始得動支。
  6. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—損失與賠償給付」編列核四資產維護管理預算 8 億 1,721 萬 6 千元，凍結該預算 20%，俟向立法院經濟委員會專案報告後，始得動支。
  7. 台電公司 107 年度預算案分別於火力發電及核能發電費用科目編列繳交再生能源發展基金規費 62 億 2,330 萬 2 千元及 9 億 3,740 萬元。經查台電公司 100 至 107 年度非再生能源發電量無顯著變動，再生能源發展基金規費金額卻由 100 年度之 5 億 1,791 萬 6 千元，遽增為 107 年度預算案數 71 億 6,070 萬 2 千元，非再生能源發電規費費率上漲急遽成長，為免

因高比重之非再生能源發電須依規定繳交鉅額規費，徒增營運成本，請台電公司在兼顧基載供電穩定之必要條件下，提出適度提升再生能源發電配比之可行性方案。

8. 台電公司 107 年度預算案固定資產建設改良擴充計畫編列 24 項專案計畫，其中 4 項屬 107 年度新興專案計畫，鑑於以往年度計畫屢因環評或土地取得、當地居民意見等故而執行阻滯，請台電公司加強前置規劃及溝通協調作業，以利後續執行。
9. 隨著人口老齡化增加，人體對與空氣污染關係最緊密的疾病將更為敏感，我國煤炭使用和燃煤效率應採最嚴格標準，以免危及國民健康。爰此，建請台電公司提供「現行採購品質規範」中各燃煤電廠使用煤炭詳細成份內容，請檢附(1)詳細煤礦來源、(2)詳細煤礦成份比、(3)詳細煤炭燃燒機組與發電設備資料，並提供對應排氣口數值。並於二週內提送立法院經濟委員會。
10. 台電公司 107 年度預算案「研究發展費用—稅捐與規費—規費—其他規費」編列繳交能源研究發展基金費用 28 億 9,906 萬 4 千元，約占台電公司 107 年度預計電費收入 5,798.12 億元之 0.5%，並與規定提撥率之上限 0.5%相當；惟查能源研究發展基金 105 年底尚有基金餘額 29 億 5,615 萬 4 千元，而台電公司 107 年底仍有待填補虧損高達 789 億 1849 萬 9 千元，且 107 年度預計利息費用 220.23 億餘元，財務負擔相當沉重，卻連年按提撥率之上限來撥付能源研究發展基金費用，無異於增加台電公司營運負擔與供電成本，其妥適性恐有待審酌，爰請經濟部審酌台電公司財務狀況與能源研究發展基金相關收支效益，檢討台電公司年度提列數調整之合理機制。
11. 台電公司 107 年度預算案預計 107 年底債務餘額 1 兆 7,453.01 億餘元，負債比率逾 8 成以上，預計 107 年度利息費用高達 220.23 億餘元，顯示公司債務利息負擔頗為沉重；惟查台電公司 107 年度預算同時估列有銀

行存款 22 億 2,698 萬 6 千元、利息收入 45 億 5,518 萬 8 千元，顯示該公司將餘裕資金配置於存款項下以孳生利息，其妥適性及合理性容有審酌之處；且查台電公司自 103 年度開始轉虧為盈，103 至 105 年度決算淨利分別約 139.12 億元、636.45 億元、425.28 億元，均係大幅超出預期，105 年度營業活動之淨現金流入高達 1,806.9 億餘元，105 年底卻仍有銀行透支餘額 8.74 億餘元，更顯見台電公司之資金調配與財務管理亟待檢討改善，爰請台電公司確實加強其財務管理能力與資金調度規劃，避免徒增鉅額利息支出，影響公司經營績效。

12. 台電公司 107 年度預算案列有大潭燃氣單循環緊急發電計畫、太陽光電第二期計畫、太陽光電第三期計畫及增加投資澳洲班卡拉煤礦開發計畫等四案，係依預算法第 88 條規定於 106 年度先行辦理，並於 107 年度補辦預算事項，預定總經費高達 165 億 5,651 萬 5 千元；惟查為避免國營事業濫用補辦預算規避監督，立法院早有決議自民國 91 年度起，各國營事業資本支出計畫補辦預算金額不得超過該年度原編預算數之 25%，新興計畫若以補辦方式處理，應於行政院核定後，送立法院備查，然前述大潭燃氣單循環緊急發電計畫、太陽光電第二期及第三期計畫均係新興資本支出計畫，皆未依立法院決議辦理，恐有規避國會監督之疑慮，爰請經濟部與台電公司確實檢討，並針對其新興計畫補辦預算之必要性與執行現況，於一個月內向立法院經濟委員會提出專案報告。
13. 台電公司表示核四廠正擬定轉型，並將剩餘燃料棒運出台灣分批出售。請經濟部於二個月內針對此案提出報告，包含核廢料之堆放、燃料棒之出售與轉型及確切擬訂計畫，並承諾透明化核四轉型後燃料棒之去向。
14. 針對中部地區的空污問題，要求台電公司台中火力發電廠 2 座天然氣機組，提早 3 年於 2023 年完成，讓第 1 至 4 號燃煤老舊機組提早退場，未來 5 支煙囪可停止 2 支，以降低對中部地區污染。另外，並要求台電公司須於三個月內提交專案報告，規定每年下降 PM2.5 的空污排放量。

15. 台灣電力股份有限公司 107 年度續編太陽光電第二期計畫預算 3 億 1,754 萬 5 千元，預計在台電公司自有土地或建物屋頂，設置完成總發電容量共 11.3MW 之太陽光發電系統。本計畫預計規劃興建 75 處地面型及屋頂式太陽光電系統，以採取滾動式檢討評估可執行之場址，然經查現階段花蓮地區並無規劃任何場址。有鑑於花東地區素以自然風光、優質生活環境為國人所認知，且相關再生能源之設置亦符合該地區之發展需求，台電公司實不應忽視，基於本計畫採取滾動式檢討來評估可執行之場址，爰此，要求台灣電力股份有限公司檢討當前作業計畫，積極盤點其花東地區自有土地或建物屋頂的合適性，以加速本計畫在東部地區之運用。
16. 我國 105 年用電量達 2,500 多億度，創歷史新高，雖然台電公司每年皆編列相關預算辦理節約能源的宣導會、講座等，但所獲得的成果是住宅和小商家的用電量不減反增，凸顯相關節約能源宣傳工作成效不彰之事實。爰此，要求台灣電力股份有限公司檢討當前相關宣導計畫的執行績效，莫讓此重要工作淪為形式；並要求台電公司應提出更具體、可預期的節約能源宣導計畫，必要時得委託民間專業行銷、廣告公司企劃辦理，除了要善用國家年度預算外，更要讓節約用電內化為國人生活上的認知，以期能舒緩我國當前用電之困境。
17. 台灣電力股份有限公司刻正辦理我國再生能源之推動工作，同時間亦有許多外商投資我國離岸風電與及太陽光電發電。事實上，除上述二種模式外，其他諸如水力發電、地熱發電等模式，在其他國家也都早已發展出相當成熟的技術運用。其中，地熱發電，除初期建置成本外，其後續相關維護成本相較於其他模式來得低、其永續性亦較高，為發展之最大優勢；爰此，要求台灣電力股份有限公司應尋求與地熱發電技術成熟的國際企業合作，投資開發我國地熱等其他再生能源，以健全我國再生能源運用之工作。

18. 有鑑於台電公司台中發電廠第 2 階段煤灰填海工程計畫原定辦理期程為 99 至 105 年度，興建面積約 73.2 公頃，可容灰量約為 1,062.7 萬立方公尺，預計於 105 年 12 月完工。嗣因本案施工過程遭遇海上地質鑽探結果變異，影響後續執行，經檢討後函報經濟部同意緩辦 2 年。復因尋獲灰塘替選位址後，尚需與台中港務公司辦理協商、計畫及可行性研究修正、環境差異分析並重辦環評等作業，爰於 103 年 11 月 21 日報經經濟部同意再緩辦 2 年，原預定於 106 年度恢復辦理；該計畫因替選位址方案再度變更，經經濟部於 105 年 9 月 6 日以經營字第 10502612420 號函同意再緩辦 2 年至 107 年 10 月 30 日。據台電公司表示略以：「……106 年 7 月 7 日拜訪港務公司總經理商談替選位址修正事宜，該公司原則同意 A 方案……已於 106 年 7 月 18 日函請港務公司確認及同意替選位址修正為 A 方案，俟定案後，將再委託細部設計顧問公司辦理可行性研究變更，並請環差顧問公司啟動環差相關調查及作業。」但截至 106 年 10 月 30 日止本計畫位址替選方案事宜尚未獲台中港務分公司正式函覆，致可行性研究變更、環差相關調查及作業均無法進行。爰要求台電公司一個月內提出檢討改善專案報告。
19. 有鑑於台灣電力股份有限公司截至 105 年底止系統裝置容量 4,213.25 萬千瓩（不含民營購電），其中再生能源之發電裝置容量僅 432.13 千瓩，遠低於政府規劃目標值，而整體再生能源裝置容量占比 10.3%，顯示台灣電力股份有限公司推展再生能源發電之進度，遠落後政府政策目標。且發展再生能源為新政府之重點政策，然經查台電公司再生能源發電費用 106 年度預算為 16.5 億元，遠低於 105 年度預算數 24.6 億元以及 104 年度決算數 19.34 億元，其預算編列情形明顯與新政府立場不一致，爰要求台電公司一個月內提出未來再生能源發展具體檢討改善專案報告。
20. 有鑑於台電公司雖將供電區域劃分為北、中、南、東四個區域，惟各區域電網間之連結調度機制，係以 345KV 輸電線路連結，採階層式調度

，分成中央調度中心、區域調度中心及配電調度中心三個階層進行全台區域電網之監視與調度。詢據台電公司表示，因目前各區域之電力供需失衡，尤其是北部區域長期電源供給不足，必需仰賴中南電北送，爰目前尚無法採區域電網，全島電力系統仍採統一調度。影響所致，106 年 8 月 15 日因中油公司人員在大潭電廠天然氣計量站更換電源供應器時導致大潭電廠供氣中斷，致 6 部機組跳脫，造成全台 17 縣市多處大規模停電之情況。據台電公司表示：「因瞬間減少 420 萬瓩供電量，導致電力供需嚴重失衡，台電公司系統頻率瞬間下降至 59.01Hz，電力系統保護設備（或稱低頻電驛）自動啟動切離部分負載（約 336 萬瓩，影響約 154 萬戶）……台電公司預估當晚系統供電能力不足，為避免擴大停電範圍及爭取時效，視系統供電能力情況實施 4 輪緊急分區輪流停電（影響約 438 萬戶）……扣除重複停電戶數後，本次停電事故共計約 592 萬戶受影響（低頻+緊急）。」凸顯現行之電力調度方式，單一電廠部分機組跳脫，即衍生全台多處大規模停電，爰要求台電公司一個月內提出具體檢討改善專案報告。

21. 有鑑於溫室氣體排放量前 10 名的公司，第 1 名是台灣電力股份有限公司，第 7 名是台灣中油股份有限公司，這 2 間是國營事業，第 3 名是中國鋼鐵股份有限公司，第 5 名是中龍鋼鐵股份有限公司，這 2 間亦是泛官股公司。這 4 間公司的溫室氣體總排放量就超過台灣溫室氣體總量的 50%，且光是台灣電力股份有限公司的台中發電廠排放量占了台灣溫室氣體總量的 17.5%，興達發電廠則占了 8.84%，也就是說這 2 個電廠就占了台灣溫室氣體總量的 26%，溫室氣體減量已是全球共識，台灣電力股份有限公司做為政府政策執行者，更應該要配合政府長期減碳目標；然台電公司於 107 年度火力發電費用預算卻暴增近 500 億元，顯見政府毫無減碳之決心。爰要求台電公司一個月內提出減少火力發電占比具體時程專案報告。



22. 有鑑於台電公司深澳電廠更新擴建計畫截至 106 年度累計編列預算 11 億 5,814 萬 9 千元，截至 106 年 7 月底止累計支付實現數 10 億 2,807 萬 5 千元，累計工程進度 2.48%，符合預期。惟據台電公司表示略以：「本計畫修正案於 106 年 8 月 23 日始獲行政院核定。依相關規定於 106 年 3 月 27 日陳報「環境影響差異分析」，環保署已於 106 年 6 月 15 日召開專案小組初審會議。依初審會議結論意見辦理與補正資料，並於 106 年 8 月 11 日陳報環保署，業於 9 月 20 日召開第 2 次專案審查會議，目前刻依審查委員意見補充相關說明，預計年底前召開第 3 次審查會議。」台電公司應促請加速審議作業，以利後續執行。爰要求台電公司一個月內提出檢討改善專案報告。
23. 有鑑於政府為舒緩國內夏季尖峰時段供電吃緊之壓力，並避免缺（限）電危機，台灣電力股份有限公司於 104 年 4 月 29 日獲經濟部同意推動「需量競價」計畫，以鼓勵用電大戶在尖峰時刻節省用電，由於「需量競價」計畫之履約查驗機制，需透過智慧型電表（又稱 AMI 電表）記錄之用電資料，設定用電比較基準量測用戶實際績效，故該計畫之參與者僅能以已經完成換裝智慧電表之高壓以上經常電力用戶為限。政府本為有效提升用電效率，但台灣電力股份有限公司建置智慧電網之速率卻遠不及原本預期，顯見台灣電力股份有限公司在執行相關政策有窒礙難行之處，爰要求台電公司一個月內提出未來具體規劃及檢討改善專案報告。
24. 有鑑於台電公司 107 年度預算案編列 4 項新興專案計畫，截至 106 年 11 月 1 日止均尚未完成主管機關或該公司董事會審議程序，其中離岸風力發電第二期計畫之可行性評估期末報告尚未定稿、太陽光電第四期計畫雖已陳報經濟部備查，惟尚未獲回復、太陽光電第五期計畫刻依董事會審查意見修正中，預計 106 年 12 月陳報經濟部、離岸風力發電加強電力網第一期計畫目前仍在經濟部審查中。按預算法第 34 條及第 39 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報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，繼續經費預算之編製並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。另 107 年度中央及地方政府預算籌編原則第二(三)點亦有類似規定，且「政府公共建設計畫先期作業實施要點」亦明定公共建設計畫應辦理先期審查等。爰各機關單位辦理公共建設及重大施政計畫，於編列預算之前，有關計畫之規劃評估、成本效益分析及相關審查等前置作業允宜周延完備。顯見台電公司前置規劃及溝通協調作業均不確實。爰要求台電公司一個月內提出檢討改善專案報告。

25. 根據台灣電力股份有限公司公開資訊網公告，105 年 9 月底我國電力系統裝置容量 4 萬 1,280 千瓩（含民營購電），其中核一、核二廠裝置容量分別為 1,272 千瓩、1,970 千瓩，2 個電廠合計裝置容量占比約 7.85%，合計可供發電量 255.59 億度，影響全國供電系統備轉容量率合計約 9%，如按 104 年度全國淨發購電量 2,191.04 億度換算，則核一、核二廠可供發電量占比高達 11.67%，截至 105 年 10 月底止核一廠及核二廠 4 部機組用過核燃料貯存池剩餘空間分別為 9 束、7 束、34 束及 10 束。如按該核電機組每次歲修約需更換退出燃料棒 110 束推估，目前核一及核二廠用過核燃料棒貯存池已形同全部貯滿，恐面臨提前停轉相關問題，爰要求台電公司二個月內提出未來具體規劃及檢討改善書面報告。
26. 有鑑於台灣電力股份有限公司管理發電用途之水壩（庫）計有阿玉壩等 21 座水壩（庫），原設計容量合共 6 億 0,828.14 萬立方公尺，然因部分水壩（庫）淤積嚴重，致整體水壩（庫）有效容量僅剩 3 億 5,378.05 萬立方公尺，整體有效容量率為 58.16%，其中尤以武界壩有效容量率僅剩 7.14%、馬鞍壩剩 29.74%淤積情況最為嚴重，另霧社水庫、天輪壩及谷關水庫等有效容量率分別為 30.03%、46.27%及 46.43%均不及五成，嚴

重折損水壩（庫）蓄豐濟枯之調節功能，亦恐影響水力發電能量。爰要求台電公司提出檢討改善報告。

27. 根據台灣電力股份有限公司編印「104 年長期電源開發方案」，不含獨立系統及民營電廠機組，則台灣電力股份有限公司現有 50 部火力發電機組，半數以上機齡超過 20 年，以大林第三號機於 1972 年建置最老舊。部分早期建置的機組，空污排放配備早已落後現行法規標準，為符合環保規範修訂後之標準，台灣電力股份有限公司雖曾配合辦理火力機組排放設備改善作業，惟未就全部火力機組進行檢討改善，導致 20 餘年來僅有 22 部燃煤火力機組改善排放設備，顯示台灣電力股份有限公司火力機組空污改善作業相當遲緩，欠缺全盤長遠規劃。環保法規對於產業排放污染物質的規範日趨嚴格，未來火力發電機組之營運面臨嚴峻挑戰，恐衝擊我國電力系統之供電能量。電力投資應考量環保法規趨嚴的潛在衝擊外，政府應依照國際排放標準及國內環保規範修訂趨勢，全面檢視現有火力發電機組的排放狀況，爰要求台電公司提出未來具體規劃及檢討改善報告。
28. 有鑑於台灣電力股份有限公司針對原住民族地區之既（舊）有電力輸配線路、塔站設備之設置，長年以來均無進行盤點、檢討，亦未向立法院經濟委員會提出相關檢討報告。據台電公司表示：「正常情況下鐵塔耐用年限為 15 年，若位於重污染區會縮短耐用年限，反之，若位於山上較無污染處則會延長耐用年限。」惟據該公司提供資料顯示，現有輸電鐵塔數量計 1 萬 9,357 座，其中建置年數（塔齡）超過 20 年以上者計有 1 萬 2,202 座，占比達 63.04%，且其中有 571 座建置年數更已超過 50 年。另據台電公司統計，102 年度至 106 年 8 月底止累計汰換電塔數量 767 座，平均約每年汰換 164 座，汰換原因概為「鐵塔腐蝕、提高改善及遷移改建。爰為積極督促台灣電力股份有限公司加速原住民族地區之廢塔地及廢棄鐵塔之處理效率，請台灣電力股份有限公司於二個月內提

出是項問題檢討報告。

29. 台電公司訂有「台灣電力股份有限公司材料管理作業要點」、「台灣電力股份有限公司專用配件及發電設備備用零件管理要點」、「台灣電力股份有限公司庫存物料盤點要點」及「台灣電力股份有限公司呆廢料管理要點」等章則，藉以管理及管控物料。台電公司統計，截至 106 年 8 月底止物料存貨 212.93 億餘元，其中 15.55 億餘元之物料購入時間已超過 10 年以上，未達 10 年但超過 5 年以上部分達 41.52 億餘元，無法使用或無利用價值之呆廢料 8,028 萬 9 千元。巨量物料久存，不僅積壓資金、增加管理成本，且零配件久存或逾期限，恐衍生品質劣化，影響使用安全度及可靠度，甚或逾期限不堪使用而報廢之浪費情事，允宜強化物料控管與採購機制，要求台電公司提出改善計畫書面報告送至立法院經濟委員會。
30. 台電公司 107 年度預算案列有大潭燃氣單循環緊急發電計畫、太陽光電第二期計畫、太陽光電第三期計畫及增加投資澳洲班卡拉煤礦開發計畫等 4 案，依預算法第 88 條規定於 106 年度先行辦理，並於 107 年度補辦預算事項。立法院於 90 年度「中央政府總預算附屬單位預算及綜計表（營業及非營業部分）案審查總報告」中列有主決議：「為避免國營事業單位濫用『補辦預算』，行『先斬後奏』、『規避監督』之實，自 91 年度起，各國營事業資本支出計畫補辦預算金額不得超過該年度原編預算數之 25%；為避免各國營事業藉補辦預算行『先斬後奏』之實，規避立法院監督，自 91 年度起，新興計畫若以補辦方式處理，應於行政院核定後，送立法院備查」。經查大潭燃氣單循環緊急發電計畫係為因應 106 至 108 年供電緊澀而興辦之新興計畫，因時程緊迫，為利廠商加速開工，105 年度需提前動支 13 億元，報經行政院同意先行辦理。另太陽光電第二期及第三期計畫屬 106 年度新興計畫，台電公司均未依立法院決議辦理「於行政院核定先行辦理後，送立法院備查」，要求台電公

司檢討改善，送書面報告至立法院經濟委員會。

31. 台電公司為應國內經濟發展之未來用電需求成長，於 94 年成立專案計畫—「彰工火力第一、二號機發電計畫」，規劃於彰化縣彰濱工業區崙尾西二區約 150 公頃土地內設置 2 部容量各為 800 千瓩超臨界壓力燃煤汽力機組，總裝置容量 1,600 千瓩，該計畫並搭配排煙脫硫、脫硝與除塵等環保設備，計畫總經費 505 億 2,006 萬 5 千元，預計於 102 年 12 月完工。歷經多年環評審查未獲通過，於 105 年 10 月間依中央政府附屬單位預算執行要點第 11 點第 2 款規定陳報申請計畫停辦，並於 106 年 1 月 17 日獲行政院同意。本項電源開發計畫停辦後之相關替代方案或補救措施，規劃推動「太陽光電第三期計畫」，總裝置容量約 100 千瓩，與彰工火力第一、二號機發電計畫之總裝置容量 1,600 千瓩差距甚遠，況且太陽光電與火力發電之穩定度有所差異，台電公司當初規劃提供 1,600 千瓩，替代方案僅 100 千瓩，減少的部份嚴重影響未來電力供應，要求台電公司提出裝置容量規模差距的補足計畫，將方案內容以書面報告送至立法院經濟委員會。
32. 查台灣電力股份有限公司 107 年度預算案編列收入總額為 6,047 億 8,308 萬元，支出總額 5,958 億 4,108 萬元，稅前盈餘為 89 億 4,200 萬元，與 106 年度預算稅前盈餘 215 億 9,494 萬元比較，減少 126 億 5,294 萬元，截至 106 年 9 月底止，尚有以前年度累積虧損 940.43 億元待彌補，負債總額高達 1 兆 7,030.34 億元，負債比率 84.95%，財務狀況非常嚴峻，且 107 年度預計利息費用 220.23 億餘元，財務負擔相當沉重，待逐年以盈餘、法定公積、特別公積、資本公積、折減資本及國庫撥補等方式填補，財務結構惡化問題應予正視並積極改善，以避免在長期負債餘額快速攀升下，造成沉重利息費用負擔。爰要求台灣電力股份有限公司應積極檢討，並於兩週內提出提升營運績效與長、短期負債利息費用負擔改善報告。

33. 查台灣電力股份有限公司公告資訊 106 年 9 月底我國電力系統總裝置容量為 4 萬 3,300.15 千瓩（含台電公司系統 3 萬 3,016.5 千瓩、民營購電 1 萬 0,283.65 千瓩），雖較 105 年度同期之 4 萬 1,279.61 千瓩增加 2,020.54 千瓩（增幅 4.89%），惟查我國電力系統備用容量率已連續多年低於行政院核定之目標值，且備轉容量率低於 6%之供電警戒天數遽增，備用容量率逐年下降，已連續多年低於行政院核定之 15%目標值，且 102 年度至 106 年度 8 月底止，各年度出現供電警戒（備轉容量率 $\leq$ 6%）之天數依序為：1 天、9 天、33 天、80 天及 75 天，差距明顯於蔡政府執政之後有日益擴大之勢，相關能源政策應積極檢討修正。爰要求台灣電力股份有限公司應積極改善，於二個月內提出有效檢討與達成行政院核定備用容量 15%目標值之書面報告，以確保供電穩定。
34. 查台灣電力股份有限公司規劃以「太陽光電第三期計畫」（總裝置容量 100 千瓩）為停辦「彰工火力第一、二號機發電計畫」（總裝置容量 1,600 千瓩）之替補方案，惟兩者裝置容量規模差距甚遠，造成總裝置容量 1,500 千瓩之發電缺口，況且太陽光電與火力發電之穩定度亦有差異，爰要求台電公司應積極補強並提出相關補救配套，以確保未來供電穩定。
35. 查台灣電力股份有限公司再生能源發電裝置容量擴充速度遠遠落後政府政策目標，現行再生能源政策目標為 2025 年再生能源發電量占總發電量之比例達 20%，但是截至 106 年 9 月底止台電公司系統裝置容量 3,301 萬 6 千瓩（不含民營購電），其中再生能源—風力發電裝置容量僅 29 萬 4 千瓩，遠低於政府規劃目標值 51.9 萬瓩，如加計慣常水力及太陽能部分，則整體再生能源裝置容量為 211 萬 2 千瓩，占比僅 6.4%。爰要求台電公司應積極重新檢討當前能源配比，以確保未來供電穩定。
36. 查台灣電力股份有限公司 100 至 107 年度非再生能源發電量雖無顯著變動，然依據再生能源發展條例規定繳交再生能源發展基金規費金額卻由

100 年度之 5 億 1,791 萬 6 千元，遽增為 107 年度預算案數 71 億 6,070 萬 2 千元，反映非再生能源發電規費費率上漲頗速，致繳交再生能源發展基金之規費金額急遽成長，前後 8 年間，非再生能源發電規費增加 66 億 4,278 萬 6 千元，成長幅度高達 1,282.6%，無異增加供電成本，且全民買單。爰要求台電公司應兼顧基載供電穩定之必要配比條件下，謹慎研議適度提升再生能源發電配比之可行性。

37. 查台灣電力股份有限公司 107 年度預算案資產負債預計表顯示，107 年底土地資產為 2,787 億 3,416 萬元，截至 106 年 8 月底止，該公司未使用或未依原定用途使用之土地，計有 295 件，357 筆，面積 315 萬 3,206.54 平方公尺，合計取得成本 182 億 4,025 萬 3 千元，有部分土地已逾原定最後使用期限超過 20 年以上之情形。顯見閒置或未依原定用途使用之土地仍屬龐巨，未能符合中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範第壹、乙、固定資產建設改良擴充：第三點規定：「專案計畫之購建固定資產，應先行檢討計畫目的是否符合事業營運及發展需求，並應對技術、市場、法律、土地、經濟、財務、環境、管理、人力需求、原料供應及過去投資之實績，先有周詳之考慮，建立風險管理機制，且衡酌最新經濟情勢、市場狀況及產業發展前景等因素……。」爰要求台電公司應積極改善土地使用計畫，研議活化利用方案。

38. 查台灣電力股份有限公司預計 107 年底物料存貨為 206 億 0,919 萬 4 千元，與 106 年度預算案及 105 年度決算數相同，顯然已多年積存巨額物料存貨，較 101 年底物料存貨 111.37 億元遽增 94.72 億元，增幅高達 85.05%，截至 106 年 8 月底物料存貨再增加至 212.93 億元，相較 96 年底 56.24 億元，10 年間增加 156.69 億元，增幅達 278.61%。其中 15.55 億餘元之物料購入時間已超過 10 年以上，未達 10 年但超過 5 年以上部分亦達 41.52 億餘元，無法使用或無利用價值之呆廢料 8,028 萬 9 千元。顯然已形成營運重大負擔。爰要求台電公司應重視物料存貨遽增之經

營治理現狀，避免嚴重積壓資金，增加營運負擔，加強控管並提出轉化利用有效措施與方案。

39. 查台灣電力股份有限公司雖有巨額利息收入，惟利息支出更為龐巨，台電公司近年利息收入雖逐年成長，然同期間利息費用金額增加速度更快，由 102 年度 190.94 億元，增加至 107 年度 220.23 億元，顯示公司債務利息負擔頗為沉重，爰要求台電公司應針對餘裕資金之配置重新檢討，並提出檢討債務清償之優先緩急及資金調配妥適性之方案，以加強資金調度及財務管理。
40. 查台灣電力股份有限公司新興計畫列有大潭燃氣單循環緊急發電計畫、太陽光電第二期計畫、太陽光電第三期計畫及增加投資澳洲班卡拉煤礦開發計畫等 4 案，以補辦預算方式先行辦理，卻未於行政院核定後送立法院備查，有國營事業濫用「補辦預算」，「先斬後奏」、「規避監督」之嫌，爰要求台電公司針對新興計畫未能依立法院決議「於行政院核定後，送立法院備查」，提出相關檢討報告。
41. 為提升空污相關防治設備，自 103 年起，台電公司編列「台中發電廠既有機組空污改善工程計畫」，預算總額為 92.6 億元，預計 109 年 12 月完工。該計畫之目的除因應地方政府空污排放標準與總量管制外，亦一併改善既有設備，以澈底發揮各設備之功能，提升發電品質。然台電公司既能透過改善工程計畫，並以不到百億元的經費即可達到環保單位所訂定之標準，何以傾全國之力，為轉型而轉型，強行推動能源轉型的結果，不僅將使天然氣發電之配重過高，為國安埋下不定時炸彈，同時將使電價上揚，造成平民百姓之負擔。爰此，要求台電公司於三個月內針對「以現有設備進行空污改善工程」、「能源轉型，加重天然氣之發電配比」二方案進行效益評比，並向立法院經濟委員會提出報告。
42. 依據「再生能源發展條例」規定，「電業及設置自用發電設備達一定裝置容量以上者，應每年按其不含再生能源發電部分之總發電量，繳交一



定金額充作基金，作為再生能源發展之用。」101 年度非再生能源發電量為 156,962 百萬度，106 年度 167,336 百萬度，二者無顯著變動，然 101 年度所繳交之規費為 9 億 0,092 萬 2 千元，106 年卻高達 47 億 4,912 萬元，經查再生能源發展基金費率，101 年度燃煤每度 0.0048 元，106 年度 0.0390 元；101 年度燃油每度 0.0041 元，106 年度 0.0345 元；101 年度燃氣每度 0.0035 元，106 年度 0.0265 元；101 年度核能每度 0.0019 元，106 年度 0.152 元，二者相較下各項發電項目皆漲近 8 倍，為避免徒增營運成本，台電公司應在兼顧基載供電穩定下，調整再生與非再生能源之配比，以因應逐年增加之規費。

43. 為達成非核家園目標，2025 年再生能源發電裝置將占有所有能源發電比 20%，然迄 106 年 9 月止，台電公司系統裝置容量為 3,301 萬 6 千瓩（不含民營購電），其中再生能源之裝置容量僅 221 萬 2 千瓩，占比 6.4%，與 10% 之政策目標仍有一段距離。另外風力發電目標值為 51.9 萬瓩，106 年之進度為 29 萬 4 千瓩，僅達到目標值的一半。爰此，台電公司應加速推展再生能源之進度，並每半年於網頁上公布再生能源各發電項目之進度。
44. 日前高雄、台中等地方政府，因空污問題要求減煤，台電公司以「以氣代煤」因應，然據台電公司預估，107 年度天然氣的價格為 1 萬 0,878 元/每立方公尺，相較於目前市場價格已達 1 萬 1,737 元/立方公尺，顯有低估之虞。另外，為因應蔡政府之「非核家園」政策，2025 年的天然氣的能源占比將達 50%，若未來市場價格持續往上，將造成台電公司巨大的燃料成本壓力，進而轉嫁民眾。爰此，台電公司應加強成本費用控管之措施，並預先綢繆因應國際市場之價格波動，應每季將預估價格及市場價格提供立法院經濟委員會。
45. 核四廠於 104 年 1 月啟動封存，並於 104 年 7 月 1 日完成封存作業程序，並進入為期 3 年的封存狀態。惟按照一般會計原則，付出未產生相對

收益且無法回收者就認定為債務，若目前非核家園政策貫徹執行，核四廠所投資之 2,800 億元將由資產轉為負債，台電公司的財務將難以負荷。有鑑於此，前經濟部長李世光曾提出可透過「電價分年回收」方案解決，等於將該筆負債轉由 1,300 多萬用電戶埋單，雖非最好，但也屬可接受之方案之一。爰此，要求台電公司應於 107 年 7 月前，提出核四廠之後續處理方案，若無法透過營運回收已支出之成本，台電公司應同時說明該項財務之解決方案。

46. 106 年 8 月 15 日大停電後，曾有民間企業家指出，若台灣的智慧電表可布建普及化，省下的電力將可使核四廠的發電量變成完全備載，成為一座虛擬電廠。然台灣自 2010 年馬政府時期，便通過「智慧型電表基礎建設推動方案」，然至 106 年止，全台僅建設約 1 萬戶之智慧型電表，與行政院所設定之 107 年底前完成 20 萬戶、109 年完成 100 萬戶，113 年完成 300 萬戶低壓 AMI 布建之目標相距甚遠。作為基礎之智慧電網未建置完成，後續所繫推動之「全民綠能屋頂」亦難以發揮功效。爰此，要求台電公司應於一個月內提出未來具體規劃及檢討改善書面報告。
47. 台電公司現有輸電鐵塔 1 萬 9,357 座，其中 6 成以上之輸電鐵塔建置年數達 20 年以上，已逾正常情況下之鐵塔 15 年耐用年限，又近 3 成輸電鐵塔具全國電力連線不可或缺之重要性，爰要求台電公司加強管理維護與巡檢、安全監測措施，並加速老舊輸電鐵塔之汰換作業，以維輸電線路正常運作。
48. 106 年 8 月 15 日因中油公司人員在台電公司大潭電廠天然氣計量站更換電源供應器時導致大潭電廠供氣中斷，致 6 部機組跳脫，造成全台 17 縣市多處大規模停電之情況。為防範再度發生全台大停電之情況，爰要求台電公司加速建置區域電網，分散供電風險以增進電網供電之安全性與穩定度。
49. 台電公司 107 年度預算案分別於火力發電及核能發電費用科目依規定編

列繳交再生能源發展基金規費 62 億 2,330 萬 2 千元及 9 億 3,740 萬元，合共 71 億 6,070 萬 2 千元，較 106 年度預算案 47 億 4,912 萬元增加 24 億 1,158 萬 2 千元，增幅高達 50.78%。經查台電公司 100 至 107 年度非再生能源發電量雖無顯著變動，依據再生能源發展條例規定繳交再生能源發展基金規費金額卻由 100 年度之 5 億 1,791 萬 6 千元，遽增為 107 年度預算案數 71 億 6,070 萬 2 千元，反映非再生能源發電規費費率上漲頗速，致繳交再生能源發展基金之規費金額急遽成長，前後 8 年間，非再生能源發電規費增加 66 億 4,278 萬 6 千元，成長幅度高達 1,282.6%，無異增加供電成本，爰要求台電公司在兼顧基載供電穩定之必要配比條件下，積極提升再生能源發電配比之可行性，以降低規費支出。

50. 根據台電公司 106 年 9 月底公告資訊我國電力系統總裝置容量為 4 萬 3,300.15 千瓩（含台電公司系統 3 萬 3,016.5 千瓩、民營購電 1 萬 0,283.65 千瓩），雖較 105 年度同期之 4 萬 1,279.61 千瓩增加 2,020.54 千瓩（增幅 4.89%），自 101 年度起至 106 年 8 月底止，備用容量率逐年下降，103 年度至 106 年度 8 月備用容量率依序為：14.7%、11.5%、10.4%及 10.3%，均低於行政院核定之備用容量率目標值（15%），再加上備轉容量率低於 6%的供電警戒天數遽增，爰要求台電公司研謀改善方案，以確保供電穩定。
51. 根據經濟學家的預測，OPEC 減產協議確定延長到 2018 年底，107 年的國際油價可能漲到每桶 80 美元，若依現在價格去計算，漲到 80 美元的漲幅就是 25%，國際油價上漲容易帶動天然氣的上漲，為了天然氣價格上漲造成電價波動，爰要求台電公司儘早布局天然氣價格避險，以免國際天然氣價大漲影響國內電價。
52. 嘉義縣的 PM2.5 污染源三分之一來自中國、三分之一來自嘉義縣境內、三分之一來自鄰近縣市的固定污染源，諸如雲林六輕、台中火力發電廠、台電公司興達廠與高雄中鋼公司等，嘉義縣自身污染源少，卻因風力

帶動，變成實際受空污影響的區域，爰建請經濟部建立補償機制，以協助受害縣市獲得經費補償以進行空污防制。

53. 政府為積極推動再生能源政策，訂定再生能源發電裝置容量配比之目標，其中風力發電 215.9 萬瓩，而台電公司須完成 51.9 萬瓩。惟台電公司再生能源發電裝置容量擴充速度落後政府政策目標，截至 106 年 9 月底止台電公司系統裝置容量 3,301 萬 6 千瓩（不含民營購電），其中再生能源—風力發電裝置容量僅 29 萬 4 千瓩，遠低於政府規劃目標值 51.9 萬瓩，如加計慣常水力及太陽能部分，則整體再生能源裝置容量為 211 萬 2 千瓩，僅占台電公司總發電 6.4%，反映台電公司推展再生能源發電之進度，遠落後政府政策目標。爰要求台電公司儘速研擬成立再生能源事業處，提供評估報告，俾提升推展能量。
54. 106 年 8 月 15 日台電公司天然氣電廠大潭電廠因供氣陸管操作錯誤，六個機組停止運轉，造成全台 17 縣市多處大規模停電之情況。根據經濟部估計此次就賠償用電戶的不便，執行電費扣減專案，預估金額已高達 3.6 億元，尚未計算民間實際損失。跳電事件不僅造成台電公司鉅額支出，也嚴重影響民眾生活。為防範再次發生全台輪流停電情況，爰要求台電公司，除了建立大潭電廠雙迴路供氣系統以外，仍須繼續加強輸配電系統韌性強化措施，規劃區域電網以分散電源及電網；並建立強韌輸變電設備，以平衡區域電力供需，分散供電風險，俾有效控制未來災害造成全台供電不穩之情形。
55. 台電公司 104 年至 106 年 11 月間發生重大死亡職災共 21 起，其中以新北市 7 件位居第 1 名，高雄市 5 件居次。台電公司的職災次數與中油公司 4 件、中鋼公司 0 件相較，遠高於其他國營事業。顯見台電公司的工安未受重視，致意外頻頻發生。爰要求台電公司於施工前加強督導承包商確切做到防止職災措施，才能開始施工，俾有效降低重大職災事故發生率。

56. 依據 105 年高雄市徵收固定污染源之空污費排名，台電公司興達與大林發電廠繳交金額為 1 億 3,639 萬元，列居第 2 名。與其他排名前 9 大公司相比較，排放量係台船公司（第 4 名）的 4 倍，台塑公司（第 6 名）的 13 倍。台電公司對高雄整體空污排放量的貢獻不可不謂多。惟根據台電公司於網頁上提供之興達電廠燃煤機組更新汰換計畫，台電公司興達火力發電廠規劃 2024 年才改用天然氣發電，相較經濟部提供台電公司更新汰換機組時程表為 2023 年。對於高雄空污減量顯然緩不濟急。爰要求經濟部與台電公司確認興達燃煤機組提前至 2023 年汰換。
57. 針就台電公司 107 年度預算案於「會費、捐助與分攤」編列 53 億 2,479 萬 1 千元，其中捐助之對象應優先就火力發電廠周邊縣市執行，以做為節能減碳，提高捐助之效益與回饋。
58. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「銷售成本—核能發電費用—會費、捐助與分攤—捐助」編列 5 億 0,255 萬元，係辦理電力建設各項公益回饋與敦親睦鄰。惟鑑於台電公司睦鄰工作相關地方回饋金之運用項目過於含糊籠統，多數回饋金運用情形及結案的情況亟待檢討改進；另且，核四業已封存、核一及核二廠其部分機組亦也停機。爰請台電公司針對該預算向立法院經濟委員會說明用途、項目及執行成效，並提出檢討報告。
59. 台灣電力股份有限公司 107 年度預算案於「銷售成本—核能發電費用—其他—其他費用」編列 2 億 9,272 萬 5 千元，鑑於目前低放射性廢棄物放置建議候選場址仍未明確，致使蘭嶼貯存場核廢料遷移時程延宕許久，台灣電力股份有限公司未積極辦理蘭嶼貯存場核廢料遷移，嚴重侵害蘭嶼達悟族人生命與財產安全，爰要求台灣電力股份有限公司於二個月內提出蘭嶼核廢料具體遷移規劃書面報告。

#### 四、台灣自來水股份有限公司

- (一)業務計畫：應依據營業收支、生產成本、轉投資、重大之建設事業及資金

運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支部分：

1. 營業總收入：原列 297 億 9,513 萬 6 千元，增列「銷售收入」2,000 萬元及「勞務收入」項下「觀光遊樂收入」100 萬元（科目均自行調整），共計增列 2,100 萬元，改列為 298 億 1,613 萬 6 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 301 億 9,886 萬 9 千元，減列「服務費用」1,235 萬 6 千元（含「水電費—動力費」1035 萬 6 千元、「印刷裝訂與廣告費」200 萬元）及「租金與利息」200 萬元（科目均自行調整），共計減列 1,435 萬 6 千元，其餘均照列，改列為 301 億 8,451 萬 3 千元。
3. 稅前淨損：原列 4 億 0,373 萬 3 千元，減列 3,535 萬 6 千元，改列為 3 億 6,837 萬 7 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 164 億 7,492 萬元，減列 1 億元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 163 億 7,492 萬元。

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

(七)通過決議 37 項：

1. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案於「材料及用品費」編列 43 億 4,914 萬元，凍結該預算 5%，俟提出書面報告後，始得動支。
2. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案於「營業成本」編列 250 億 8,482 萬元，凍結 1,000 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。
3. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案於「業務費用」編列 24 億 0,080 萬 2 千元，凍結 3,000 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。
4. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案於「管理費用」編列 11 億

4,060 萬 9 千元，107 年度中央及地方政府預算籌編原則第 5 點規定：「特種基金應積極活化閒置、低度利用及不經濟使用之不動產，以發揮資產效益，並加強財務管理……。」故國營事業應積極活化經管閒置、低度利用或被占用房地，以發揮資產效益並增加營運績效。行政院院會 103 年 2 月通過財政部研提之「財政健全方案」，其中包括「積極活化事業機構財產」，將國營事業資產活化納為政府重要施政重點之一。同年 3 月依據該方案訂定「加強國有不動產活化運用計畫」（期程自 103 年 1 月 1 日至 106 年 12 月 31 日），計畫範圍包含中華郵政、中油、台電、台糖及台水等公司組織國營事業經管之不動產，期由各該國營事業提報資產活化運用計畫、執行績效及管考等方式，積極清理活化相關房地資產，以提升資產運用效益，創造事業盈餘。該計畫執行迄今已逾 3 年，台灣自來水股份有限公司仍有閒置土地 0.2203 公頃，公告現值 161 萬 4 千元；低度利用土地 3.6912 公頃，公告現值 1 億 0,814 萬 1 千元，顯示台灣自來水股份有限公司管理不佳，有待檢討改進，爰凍結「管理費用」2,000 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。

5. 據 2016 年統計，台灣自來水股份有限公司轄區之漏水率為 16.16%，以當年度供水量 31.57 億立方公尺換算，漏水量約為 5.1 億立方公尺。其中，花東地區更因地震頻繁，以致細小暗漏不易檢測，導致漏水率相較其他縣市區處來得高。「已逾使用年限管線」的汰換工作為降低漏水率之重要改善方式之一，然經查東部地區之已逾使用年限管線之比例相當高，以花蓮為例，管線總長度為 1,800 公里，卻高達 550 公里之管線已逾使用年限。爰此，要求台灣自來水股份有限公司加速東部地區已逾使用年限管線之汰換工作；此外，亦請就全國各地管線漏水之因進行分析，並針對不同因素，研議對應之改善方案。相關研議結果與改善計畫需送交立法院經濟委員會。
6. 截至 106 年 10 月止，花蓮縣各鄉鎮自來水管線未達之戶數，總計為

3,776 戶。經查，未能普及之因包括：(1)部分區域位於高地或距台灣自來水股份有限公司供水系統甚遠，無法供水。(2)位於台灣自來水股份有限公司供水區域，但配水管線距住戶尚有段距離。(3)當地水源充裕或有使用簡易自來水系統。(4)部分用戶因無法提供建築物合法接水證件或縣市政府同意接水函等相關文件，致未接用自來水。有鑑於自來水未能普及之原因皆不同，為有效針對不同類型來進行施工或做其他改善方案，爰要求台灣自來水股份有限公司應先盤點花蓮各區域管線未達之因；針對不同原因提出改善對策，如協助設置簡易自來水設施、加強飲用水安全檢測等，以期完善花蓮居民用水安全、提高生活品質。

7. 台水公司 107 年度預算編列「降低漏水率計畫（102 至 111 年）」70 億元，與 106 年度預算數相同，主要係藉由辦理「降低漏水率相關設備維護及建置」，改善供水管網，以有效降低漏水率。經查台水公司 93 至 105 年間平均年汰換率僅約 1.11%，不僅未達國際自來水協會建議 1.5% 汰換標準，且較先進國家汰換率仍有差距，爰要求台水公司加速老舊管線的汰換，以維護國人用水安全。
8. 台水公司 107 年度預算編列「無自來水地區供水改善計畫第三期—自來水延管工程」16 億 0,500 萬元，主要係辦理自來水延管工程、補助簡易自來水改善及自來水用戶外線等工作所需。截至 105 年底止，台水公司供水轄區之自來水普及率 92.5%，尚有 49.6 萬戶民眾未接飲自來水，其中非自來水系統範圍之無自來水戶約 18.1 萬戶，而自來水系統範圍內仍約有 31.5 萬戶尚未接用自來水，數量甚高，爰要求台水公司加速辦理無自來水地區供水改善，以減少民怨。
9. 新南向 18 國中，部分國家的水資源環境建設尚未完成，水資源品質較差，未來幾年這些國家也會編列預算去改善國內的水環境，以提升民生用水品質，有鑑於台水公司是世界上規模數一數二的水公司事業體，也有深厚的水體處理技術，這些項目都符合新南向 18 國的內需需求，爰要求



經濟部積極評估讓台水公司能透過整廠輸出模式進軍新南向 18 國，協助台水公司開創更多的空間。

10. 台灣自來水股份有限公司針對花東等偏鄉原住民部落地區之供水改善方式，常以人口數及施做成本過高為由，不願透過接管、延管施做「自來水系統」供水，地方僅能透過「簡易自來水系統」進行供水。有鑑於「經濟社會文化權利國際公約」已具有國內法效力，並明確揭示「水權」是不可或缺的人權，更與實現人民適當生活程度保障、最高標準健康權密不可分。此外，人權公約更要求國家不論在供水設施和設備，能夠被所有國人，包括弱勢或最邊緣化團體所利用，不應該有任何違禁理由，而有差別待遇的歧視情況。台灣自來水股份有限公司以人口數及施做成本過高為由拒絕提供「自來水系統」恐有違反人權公約之疑慮。爰要求台灣自來水股份有限公司應檢討過去到現在，因人口數及施做成本不提供「自來水系統」之情況；以及儘速研議後續以「自來水系統」替換「簡易自來水系統」之規劃，於一個月內提出檢討報告，並至立法院經濟委員會進行專案報告。
11. 107 年度中央政府營業基金長期債務增加 2,560 億 0,764 萬 6 千元，較 106 年度增加甚鉅，尤以台灣自來水股份有限公司長期負債 497 億 9,073 萬 6 千元為多，衍生利息費用高達 6 億 5,757 萬 2 千元，且近三年皆逾 400 億元，顯示台灣自來水股份有限公司投資營運政策亟待改善。其次，台灣自來水股份有限公司自 102 年度迄今，固定長期適合率皆逾 100%，且年年攀升，107 年度更達 129.97%，表示短期資金流提供長期使用之現象愈益嚴重，若短期償債能力弱化，則易影響長期性的資產資金來源安全，為使財務結構健全與穩定，允宜審慎檢討，爰要求台灣自來水股份有限公司在一個月內提出檢討及改善計畫至立法院經濟委員會進行專案報告。
12. 台灣自來水股份有限公司創立初期，許多設施均接收自日治時期，累積

許多可觀建築、設備、文物及遺跡。台灣自來水股份有限公司應具文化資產專業人才，爰要求台灣自來水股份有限公司規劃文化資產保存的專業人力員額，俾利深入整理台灣現代化自來水工程的歷史軌跡，並協助文化部及縣市文化局進行文化資產勘查、維護、溝通，或協助規劃文化活動。

13. 我國自來水管網老舊問題已為沉痾，早期口徑較小且多為鉛管，加上老化，易發生管線漏水、管線鏽蝕使得民眾飲水安全十分堪慮。台灣自來水股份有限公司逾使用年限之管線長達 2 萬 7,281 公里，比例高達 45.06%，而台水公司第七區管理處業管之逾使用年限管線更突破 57.83%，為各區處之首。爰要求台灣自來水股份有限公司允宜審酌民眾權益之平等，優先辦理老化較為嚴重之區處。
14. 台水公司「降低漏水率計畫（102 至 111 年）」共編列 645 億元，107 年度預算案編列 70 億元。台水公司漏水率雖已逐年改善，惟經查超過使用年限之老舊水管占總管線長比例，過去 5 年自 34%逐年成長 2 至 3%，而台水公司年汰換率僅 0.87%，與先進國家相比顯有不足。爰要求台水公司應積極研謀改進辦法，以提升國人用水品質與安全。
15. 台水公司近年來營運資金缺口逐年擴大，自 102 年度 241 億元逐漸擴大至 107 年度 368.43 億元，且負債總額占股東權益比例自 102 年度 55.76%增加至 107 年度 68.42%，不利公司穩健經營發展。爰要求台水公司研提具體改善措施，以強化財務體質。
16. 鑑於大台北地區水資源供應區分為台水公司與臺北自來水事業處二個單位，導致水資源調度效率不彰，水質、水價無一致之標準，同一行政區出現不同供水單位與水價不一致之現象。爰此，要求經濟部應持續研議推動台水公司與臺北自來水事業處整併為單一事業單位，讓水資源調度更為靈活，並提升經營效率。
17. 台灣自來水股份有限公司 107 年度資產負債預計表項下之「負債」科目

預算數為 1,278 億 1,619 萬 7 千元，較 106 年度預算增加 46 億 9,110 萬 2 千元，增幅 3.81%；另同期間資產負債預計表項下之「權益」科目預算數為 1,868 億 1,232 萬 5 千元，較 106 年度預算增加 26 億 9,259 萬 6 千元，增幅 1.46%，換算 107 年度負債淨值比（=負債/權益）高達 68.42%。顯示資本結構漸趨惡化，允宜研謀具體改善措施，以提升財務效能。爰請台灣自來水股份有限公司重新檢討其年度營運績效目標與開源節能措施，於二個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以確實改善經營體質。

18. 台灣自來水股份有限公司 107 年底營運資金餘額預計數負 368.43 億元，較 106 年度資金缺口增加 21.72 億元；另 107 年度長期負債餘額（不包括「應付到期長期負債」）預計數 497.91 億元，較 106 年度增加 24.49 億元，增幅 5.17%，負債日益嚴重，允宜加強開源節流、財務調度及營運資金管理，以改善財務結構。爰請台灣自來水股份有限公司重新檢討其年度營運績效目標與開源節能措施，於二個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以確實改善經營體質。
19. 據台水公司統計，105 年度售水成本較 104 年度驟然攀升 20%以上者，計有 6 處供水系統，且各自來水供水系統中，105 年度售水單位成本較平均售水價格超出 3 倍者，計有 51 處系統；另售水單位成本較 104 年度增加者，計有 23 處系統，不利提升公司營運獲利，允宜持續加強管控各項費用支出，以達成降低成本、提高獲利之目標。爰請台灣自來水股份有限公司重新檢討其年度營運績效目標與加強管控各項支出措施，於 1 個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以確實改善經營體質。
20. 近年台水公司多以舉債擴充設備，使得利息費用、原料、機械設備修護費及折舊費用等皆居高不下，導致營運成本率偏高，成本管控待加強，允宜調整經營策略、降低營運成本，以提升營運績效；另部分區處營運成本率高於全區平均水準，亦宜注意改善。允宜持續加強管控各項費用

支出，以達成降低成本、提高獲利之目標。爰請台灣自來水股份有限公司重新檢討其年度營運績效目標與加強管控各項支出措施，於 1 個月內向立法院經濟委員會提出專案報告，以確實改善經營體質。

21. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案編列「固定資產之建設、改良、擴充」計畫 164 億 7,492 萬元，包括「專案計畫」121 億 0,586 萬 2 千元及「一般建築及設備計畫」43 億 6,905 萬 8 千元，惟查台水公司近年度固定資產投資計畫預算執行率欠佳，99 至 105 年各年度專案計畫之預算執行率僅 29.41 至 65.94%，一般建築及設備計畫之預算執行率為 70.51 至 83.38%，均不盡理想，顯示台水公司規劃辦理固定資產投資計畫恐未能配合計畫實際執行能力，衡酌業務需求以覈實編列相關經費，爰請台水公司加強檢討固定資產投資計畫之先期規劃能力與後續管考作為，俾利確實提升預算執行成效，發揮建設投資應有效益。
22. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案年底營運資金餘額預計數為負 368.43 億元，較 106 年度預計數增加 21.72 億元資金缺口，其 107 年度長期負債餘額預計數 497.91 億元，亦較 106 年度預計數增加 24.49 億元，增幅 5.17%，惟查近年來台水公司負債淨值比呈現逐年上升趨勢，由民國 99 年之 48.88%，遞增至 107 年 68.42%，營運資金缺口亦由 102 年之 241.01 億元逐漸擴大至 107 年度 368.43 億元，增幅 52.87%，顯示台水公司資本結構持續惡化，鑑於台水公司配合政府政策，每年仍需投入鉅資辦理各項自來水工程建設，卻因自有資金不足而需仰賴長期舉債支應，造成財務狀況日漸窘困，爰請經濟部與台水公司積極研議該公司財務改善方案，以強化經營體質，俾利國營事業穩健經營。
23. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案編列「降低漏水率計畫（102 至 111 年）」70 億元，與 106 年度預算數相同，辦理「降低漏水率相關設備維護及建置」以及汰換老舊逾齡管線等工作，以期藉以改善供水管網，惟查台水公司 105 年度部分小區管網建置進度落後，未達預期目標

，且查台水公司所轄逾齡管線長 2 萬 7,281 公里，已占管線總長 45.06%，實屬偏高，該公司雖於 93 至 105 年間合計汰換管線 8,358 公里，平均年汰換率約僅 1.11%，仍未達國際自來水協會建議 1.5%汰換標準，顯有再檢討改善必要，爰請台水公司積極研訂「降低漏水率計畫」執行年度考核標準，並定期檢討計畫推動瓶頸，以務實檢討改善，避免自來水管線逾齡情形持續惡化。

24. 台灣自來水股份有限公司 107 年度預算案編列「無自來水地區供水改善計畫第三期—自來水延管工程」16 億 0,500 萬元，辦理自來水延管工程、補助簡易自來水改善及自來水用戶外線等工作，惟查該公司無自來水地區供水改善計畫預算執行率偏低，近七年度平均執行率約為 73.29%，且查台水公司供水轄區之自來水普及率雖為 92.5%，然而各縣市無自來水戶數量及分布範圍差距甚大，其中屏東縣自來水普及率僅 50.05%，高達 14 萬戶為無自來水戶，約占台灣本島無自來水戶數的四分之一，爰要求台水公司應針對自來水接管率相對落後地區研提分期分區改善目標，合理規劃台水公司辦理延管工程優先順序，俾利達成計畫目標。
25. 查台灣自來水股份有限公司自來水普及率截至 105 年為止為 92.5%，尚有 49.6 萬戶民眾未接飲自來水，其中非自來水系統範圍之無自來水戶約 18.1 萬戶、各縣市無自來水戶數量及分布範圍差距甚大，基隆市、澎湖縣及台南市等縣市無自來水戶低於 1 萬戶，而屏東縣無自來水戶則高達 14 萬戶，約占台灣本島無自來水戶四分之一。此外，亦就原住民地區的自來水供水普及率來看，如苗栗縣泰安鄉 2.14%、新竹縣尖石鄉 8%、五峰鄉 8.31%、台中市和平區 10.2%、桃源區 15.19%都遠遠低於全國自來水普及率 92.5%。綜上觀之，無自來水地區供水改善計畫預算執行率偏低，宜檢討問題癥結，研提分期分區改善目標及執行策略，以合理規劃台水公司辦理延管工程之改善優先順序，妥善運用預算資源。建請台灣自來水股份有限公司於兩週內向立法院經濟委員會提出檢討之專案報

告。

26. 台水公司所轄管線總長度迄 105 年底止為 6 萬 539 公里，其中逾齡管線長 2 萬 7,281 公里，占管線總長 45.06%，且逾齡管線比率居高不下，由 98 年之 30.27%，逐年上升至 105 年之 45.06%，自來水管線逾齡情形持續惡化，主要係早期管線快速鋪設，管線長度快速增加，致近年管線逾使用年限比率仍屬偏高。依國際自來水協會（IWA）第 20 屆年會之建議資料，管線要維持漏水率不再升高，汰換標準每年必須於在 1.5% 以上（即每年汰換管線長度/管線總長度 $\geq$ 1.5%），先進國家如日本為 5%、美國為 3.5%、德國為 1.5%、瑞士為 1.45%。查台水公司近 13 年之平均年汰換率僅 0.87%，不僅未達 1.5% 標準，且較先進國家明顯偏低，以致漏水問題難以改善。經查台水公司於 93 至 105 年間合計汰換管線 8,358 公里，換算平均年汰換率僅約 1.11%，不僅未達國際自來水協會建議 1.5% 汰換標準，且較先進國家汰換率仍有差距。要求台水公司應於三個月內研擬相關解決方案，將方案內容以書面報告送立法院經濟委員會。
27. 台水公司 105 年度「板新地區供水改善計畫二期工程」可用預算數 5 億 9,950 萬元，實際執行數 5 億 8,625 萬 7 千元，執行率 97.79%，執行情形雖良好，部分工程因用地取得困難暫緩辦理，影響整體計畫效益。
- (1) 光復抽水加壓站（第二階段）工程用地取得困難：依板新地區供水改善計畫二期工程（第 3 次修正）計畫書所示：「光復抽水加壓站（第二階段）工程用地為 2.383 公頃，其中高達 98.1% 為私有地。……，台水公司分別於 104 年 7 月 29 日、10 月 21 日及 105 年 8 月 10 日辦理 3 次工程用地公聽會，用地迄今仍無法取得。」光復抽水加壓站（第二階段）工程因用地取得困難經台水公司評估短時間難以解決，而暫緩辦理，造成計畫期程延宕，影響計畫執行甚巨。
- (2) 光復抽水加壓站（第二階段）工程用地內廢棄物清運困難，本案工程預定用地曾租予民間業者作為營建工程剩餘土石方資源回收場使用，嗣封場後，營建廢棄土未能

妥善處理，形成一般廢棄物；因工程用地取得困難，廢棄物清運工作無法進行，造成計畫期程延宕。板新地區供水改善計畫二期工程先期規劃設計作業未臻周妥，致光復抽水加壓站（第二階段）工程等主要工程項目因用地取得困難暫緩辦理，影響計畫推動成效；此外，整體計畫供水期程將延後 7 年（工期 13 年），影響供水效益，要求台水公司應於三個月內研擬相關解決方案，將方案內容以書面報告送立法院經濟委員會。

28. 有鑑於台水公司 107 年底營運資金餘額預計數為負 368.43 億元，較 106 年度預計數負 346.71 億元，資金缺口增加 21.72 億元；另 107 年度長期負債餘額（不包括「應付到期長期負債」）預計數 497.91 億元，較 106 年度預計數 473.42 億元，增加 24.49 億元，增幅 5.17%。且台水公司近 6 年之長期借款（含應付到期長期負債）已由 102 年度之 521.51 億元，逐年增加至 107 年底止之 783.37 億元，另同期間營運資金缺口亦由 102 年度之 241.01 億元逐年擴大至 107 年度 368.43 億元，顯示台水公司自有資金不足，營運資金短絀現象持續惡化，致須仰賴舉借長期債務支應，顯見近年營運資金缺口逐年擴大，不利公司穩健經營發展。爰要求台灣自來水股份有限公司應於兩週內積極提出財務改善方案，以確保公司永續經營。
29. 有鑑於台灣自來水股份有限公司各項營運成本逐年增加，且為提升供水品質，該公司舉債擴充供水設備，致利息費用、折舊費用及修護費居高不下；加上自有水源不足，須向外購買原水等因素，致售水成本偏高，爰要求台灣自來水股份有限公司應積極參與水源規劃（包括水庫、深井及伏流水），並設法抑減原水費用等成本，以降低成本率。
30. 有鑑於台灣自來水股份有限公司經常傳出爆管意外，或者常常無預警停水，民眾怨聲載道。爰要求台灣自來水股份有限公司應加速抽換老舊自來水管線工程，澈底解決自來水管爆管的問題，終結爆管的老毛病。

31. 經查台水公司 105 年度負債總額、負債淨值比分別為 1,142.46 億元、62.61%，與臺北自來水事業處之負債總額 117.84 億元、負債淨值比 16.48%等相較，仍屬偏高，主要係台水公司自有資金不足，無法支應各項自來水投資建設，以致每年皆需以舉債方式籌措支應，造成負債淨值比偏高，財務狀況日漸窘困。爰要求台水公司一個月內提出具體改善措施，以強化經營體質之專案報告。
32. 經查最近 7 年（99 至 105 年度）台水公司無自來水地區供水改善計畫預算數分別為 7 億 2,500 萬元、8 億 2,400 萬元、3 億 6,800 萬元、3 億 3,200 萬元、2 億 8,287 萬 5 千元、2 億 6,150 萬元及 4 億 3,450 萬元，執行結果決算數分別為 5 億 7,643 萬 8 千元、6 億 1,415 萬 9 千元、2 億 5,289 萬 7 千元、2 億 6,398 萬 7 千元、2 億 5,288 萬 7 千元、1 億 8,469 萬 2 千元及 2 億 2,039 萬 8 千元，預算執行率分別為 79.51%、74.53%、68.72%、79.51%、89.40%、70.63%及 50.72%，執行率偏低原因主要係民眾接水意願不高、管材廠商產能飽和及路權單位禁挖等因素所致。此外，截至 105 年底止，台水公司供水轄區之自來水普及率 92.5%，尚有 49.6 萬戶民眾未接飲自來水，其中非自來水系統範圍之無自來水戶約 18.1 萬戶、或 54.1 萬人，而自來水系統範圍內仍約有 31.5 萬戶、或約 91.6 萬人尚未接用自來水，數量甚高；而各縣市無自來水戶數量及分布範圍差距甚大，基隆市、澎湖縣及台南市等縣市無自來水戶低於 1 萬戶，而屏東縣無自來水戶則高達 14 萬戶，約占台灣本島無自來水戶四分之一，台水公司應加強宣導提高民眾接水意願。爰要求台水公司一個月內提出檢討改善專案報告。
33. 有鑑於台水公司板新地區供水改善計畫分 2 期執行，第二期工程計畫總經費原估列 104 億 9,192 萬元，期程自 96 至 101 年度，執行期間因拆除浮洲加壓站址地上物影響民眾生活及擬增設錦和、清水加壓站等，提報第 1 次修正計畫，總經費調增為 109 億 8,290 萬元；嗣因新北市都市計



畫變更及土地徵收條例修正等，續提出第 2 次修正計畫，總經費大幅增加為 163 億 1,694 萬元，期程則修正為 96 年度至 106 年 6 月；嗣後再因光復加壓站配水池用地取得及廢棄土清運困難，提報第 3 次修正計畫，計畫期程展延至 108 年底，總經費調減為 106 億 1,479 萬 8 千元；第二期工程原規劃完工期程為 101 年度（工期 6 年），經 3 次計畫修正後，整體計畫供水期程將延後 7 年（工期 13 年），顯示本案規劃設計未臻周妥，導致執行過程，須反覆檢討或修正計畫，延宕計畫推動期程。爰要求台水公司提出檢討改善專案報告。

34. 由於自來水事業每年均需投入鉅額資本（金）辦理各項自來水工程建設，而台水公司自有資金不足，無法支應各項投資建設，以致每年皆需以舉債方式籌措支應，財務狀況日漸窘困；惟 95 至 107 年度所舉借債務僅部分用於支應建設支出，多數資金仍用於償還既有債務，舉債建設效益仍屬有限，例如 107 年度預計舉借長期債務 319.8 億元，其中用於償還借款 226.69 億元，占 70.88%、而用於固定資產之建設改良擴充僅 93.11 億元，占 29.12%。參據 107 年度中央及地方政府預算籌編原則第五點第(八)項規定：「特種基金應加強辦理各項債務管理措施，包括閒置資金應優先償還債務、調整債務結構及積極協調金融機構調降利率等；各基金為辦理各項業務所舉借之債務，應確具可靠之償還財源，並運用多元籌資管道，彈性靈活調度資金，降低利息負擔，……。」惟 95 至 107 年度借款餘額呈逐年上升趨勢，由 95 年之 474 億 7,127 萬 4 千元，逐年增至 105 年之 648 億 1,130 萬 1 千元，增加 173 億 4,002 萬 7 千元，增幅 36.53%，顯示該公司無法籌應適足財源，致需舉債建設，造成財務沉重負擔。爰要求台水公司一個月內提出財務規劃及控管債務餘額專案報告。
35. 根據台灣自來水股份有限公司統計資料，2016 年台灣總體的漏水率是 18%，比鄰近的日本 3.1%、南韓 7%、中國大陸 12.5%以及美國的 14%

都高出許多。此外，監察院 105 年 8 月的糾正報告也明確指出：「國內自來水管線老舊且汰換緩慢，漏水率偏高，每年漏失自來水量約達 10 億立方公尺，等同 2.5 座石門水庫蓄水量；而農業用水於圳道輸送過程中損失約 50 億立方公尺，共計 60 億立方公尺珍貴水資源流失浪費，相關權責機關顯未善盡水資源管理之能事，確有怠失」。為及時掌握漏水異常地區，台水公司規劃以 12 個區管理處所轄區域為範圍，逐年建置小區管網控管，「降低漏水率計畫（102 至 111 年）」原預定 102 至 105 年度完成 1,028 個小區管網，惟截至 105 年底止，實際僅完成 985 個小區管網，未達成原訂計畫目標，主要係分區計量管網建置工程屬分散點狀施工，人員工具調度及路權申請均較為困難，廠商投標意願不高，致部分工程多次流標，影響執行進度。爰要求台水公司一個月內提出檢討改善專案報告。

36. 台水公司 107 年度預算預計單位售水成本為 11.38 元/立方公尺（以下單位同），包括原水費用 2.37 元，淨水費用 2.03 元，供水費用 5.23 元（以上為生產成本），業務費用 0.98 元，管理費用 0.46 元，其他營業費用 0.02 元（以上為營業費用），間接成本 0.29 元等；若與北水處等其他同類型公用事業相較，售水成本明顯偏高（尤其是原水費用部分）。分析其原因有二，一是在水資源開發困難與水質標準提高之要求下，各項營運成本逐年增加，而為提升供水品質，該公司舉債擴充供水設備，致利息費用、折舊費用及修護費居高不下；二是自有水源不足，須向外購買原水等因素，致售水成本偏高，允宜積極參與水源規劃（包括水庫、深井及伏流水），並設法抑減原水費用等成本，以降低成本率。爰要求台水公司一個月內提出具體改善專案報告。

37. 查台水公司 107 年度預算稅前淨損 4 億餘元，「材料及用品費」編列高達 43 億 4,914 萬元，為撙節支出，爰要求台水公司應積極與台北市政府協調，調降向台北市政府購水之費用。

## 財政委員會審查結果

### 甲、行政院主管

#### 一、中央銀行（含中央造幣廠、中央印製廠）

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：3,641 億 8,380 萬 7 千元，照列。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 2,137 億 9,936 萬元，減列中央銀行「業務費用」之「公共關係費」30 萬元、「管理費用」40 萬元（含「棧儲、包裝、代理及加工」10 萬元、「公共關係費」30 萬元）、「營業外費用」20 萬元（含「修理保養與保固費」10 萬元、「公共關係費」10 萬元）、中央造幣廠「製造費用」之「專業服務費」30 萬元、「業務費用」之「印刷裝訂與廣告費」11 萬 6 千元、「管理費用」之「水電費」10 萬元、「研究發展費用」之「使用材料費」10 萬元、中央印製廠「勞務成本」20 萬元（含「專業服務費」10 萬元、「使用材料費」10 萬元）、「業務費用」70 萬元（含「旅運費」50 萬元、「印刷裝訂與廣告費」10 萬元、「專業服務費」10 萬元）、「管理費用」30 萬元（含「印刷裝訂與廣告費」10 萬元、「專業服務費」20 萬元）、「研究發展費用」23 萬 1 千元（含「旅運費」13 萬 1 千元、「專業服務費」10 萬元），共計減列 294 萬 7 千元，其餘均照列，改列為 2,137 億 9,641 萬 3 千元。

3. 稅前淨利：原列 1,503 億 8,444 萬 7 千元，增列 294 萬 7 千元，改列為 1,503 億 8,739 萬 4 千元。

(三)金融保險成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：3 億 7,043 萬 3 千元，照列。

(六)資金運用：應依據營業收支、金融保險成本、盈虧撥補、轉投資及重大之

建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)通過決議 6 項：

1. 為促進金融穩定，中央銀行於必要時，得辦理金融機構業務之查核及或相關業務之專案檢查，以落實對貨幣、信用、外匯相關規定的執行成效。而金融科技（FinTech）的發展，為政府帶來創新與監理的兩難挑戰，透過新科技進行的金融服務，在實現跨時空、跨維度的價值交換的同時，會在何時、何處產生風險無法事先得知，而這對於監管者與受監管的業者而言，都是極為巨大的挑戰。中央銀行的金融檢查除了查核金融機構是否有按照標準程序進行業務外，亦應與時俱進針對不斷更新的金融科技發展，提出金檢因應措施，確保「監管科技」應用得以發展。建請中央銀行提出「金融創新下的金融監管」方案，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。
2. 隨著金融科技（Fin Tech）日新月異，電子信用卡、電子錢包、電子轉帳等行動支付方式迅速崛起。另外，電子型態的貨幣，諸如：比特幣、萊特幣和 PPCoin 等虛擬通貨雖不具法償地位，但卻已實際用於交易。未來伴隨互聯網、雲端運算、終端安全存儲，以及區塊鏈（Block chain）等技術的創新，數位貨幣有可能為商業交易帶來革命性的演變。尤其當資源進入全球共享的時代，有需求的人很容易透過建構綿密的網路，在各種虛擬的交易平台中，得到多樣化的滿意供給，甚至是跨國性的交易就在瞬間完成。雖然商品或服務的交付，還需要一些繁複的運作，但是貨幣價值的最終結算才是交易的重中之重。五到十年後的金融市場，有可能會出現與現在完全不一樣的變化，中央銀行須事先面對問題，爰建請中央銀行研議「金融科技下的貨幣管理」方案，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。
3. 區塊鏈應用因為比特幣而受到矚目，隨著愈來愈多不同領域的應用，漸漸有著不可抹滅的重要性。區塊鏈對商業應用將有巨大的影響力，其最

大功效在於跨國、跨界、跨產業的特性，因此能使交易清算更安全、成本降低，24 小時不受限，速度與效率大幅提升。為使我國金融機構能透過區塊鏈技術進行跨行業務，爰建請中央銀行提出「金融區塊鏈應用」，規劃完整的短中長期計畫，說明區塊鏈所帶來的產業經濟效益、法規監理變革等，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。

4. 發行及調解貨幣、穩定幣值是中央銀行的重要功能，但數位化已是不可逆轉的趨勢，也是產業轉型創新、經濟成長的新引擎，電子支付、無現金社會已成為各國政府推動的重要政策。數位貨幣能夠替代實物現金，降低傳統紙幣發行、流通的成本，提高支付結算的便利性，並增加經濟交易透明度，減少洗錢、逃漏稅等違規犯罪行為，提升中央銀行對貨幣供給和貨幣流通的控制力。爰建請中央銀行研議「我國應用區塊鏈發行數位貨幣之可行性」，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。

5. 鑑於近年金融科技創新（FinTech）發展快速，各種電子貨幣支付平台林立，經查，金管會於 2015 年 11 月曾提出「電子支付比率 5 年內倍增」之策略規劃，並由衛福部領頭支持醫療電子支付平台，其中由誠品醫院管理顧問公司提供之醫療支付行動平台「醫指付」APP 在 2017 年 4 月上線，並由中央銀行投資財金資訊股份有限公司 37% 股份；經查原訂目標為於 2017 年年底前協助 100 家醫療機構加入計畫，但目前加入之機構，據統計為 22 家，公立醫療院所僅有 4 家，且中心層級以上之醫院如台大醫院等均未加入，讓人懷疑是否宣導不力或支援不足；爰此，為達成「電子支付比率 5 年內倍增」之計畫目標，請中央銀行督促財金資訊股份有限公司，協助各公立醫療機構加入，俾有效提升就醫便利性，以達到維護醫療平權之目的，並請中央銀行督促財金資訊股份有限公司於 1 個月內將如何協助公立醫療機構加入此計畫之建議，向立法院財政委員會提出書面報告。

6. 鑑於中央造幣廠所提供之流通幣、紀念流通幣以外各項產品之存貨與產量情形，產品發行量與實際銷售數量相差甚大，此外，亦具有發行紀念金幣、銀幣數萬枚卻因滯銷而花費公帑融掉回收國庫之前例。無論滯銷、回收均造成國庫負擔，顯見中央造幣廠在做相關產品設計、規劃、銷售等均有相當之提升空間；爰此，為改善相關產品存貨量、滯銷量之問題，請中央銀行督促中央造幣廠於 1 個月內將改善方案，向立法院財政委員會提出書面報告。

## 乙、財政部主管

### 通過決議 1 項

- 一、針對臺灣銀行與臺灣土地銀行、中國輸出入銀行員工薪資皆比照公務員，而近年來民間金控獲利動輒都超過百億元，遠非臺銀與土銀所能比，如又加上年改後原有的 13% 等優存會取消，國銀人才有流失之虞，為國銀攬才、留才，請財政部針對國銀員工薪資與公務員脫鉤事宜進行研議與指出可能脫鉤方式、實施日期等項，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。

### 一、中國輸出入銀行

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

(二) 營業收支：

1. 營業總收入：原列 23 億 9,459 萬 5 千元，增列「金融保險收入」3,408 萬元（含「利息收入」1,408 萬元、「保費收入」1,500 萬元、「手續費收入」500 萬元），其餘均照列，改列為 24 億 2,867 萬 5 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 18 億 3,376 萬 5 千元，減列「營業成本」項下「金融保險成本」之「佣金費用」10 萬元、「營業費用」582 萬元（含「業務費用」項下「津貼」10 萬元、「修理保養與保固費」30 萬 3 千元、「棧儲、包裝、代理及加工費」94 萬 5 千元、「專業服務費」387 萬 2 千元、「材料及用品費」50 萬元、「管理費用」項下「

修理保養與保固費」10萬元)，共計減列592萬元，其餘均照列，改列為18億2,784萬5千元。

3. 稅前淨利：原列5億6,083萬元，增列4,000萬元，改列為6億0,083萬元。

(三)金融保險成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：1,887萬3千元，照列。

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

(七)通過決議5項：

1. 中國輸出入銀行107年度預算「業務費用」項下「服務費用」編列9,335萬2千元。經查，該項經費近6年來預算數與決算數之執行比率落在七成至九成間，執行率與預算數額落差甚大，有浮編或錯估年度經費情形，形同多年度財政資源未被有效運用，實不利國家整體政策推動。有鑑於國家財政困窘，為擷節政府支出，爰凍結該項預算百分之二，俟向法院財政委員會就「業務費用」項下「服務費用」經費編列方法、執行率落差分析及提出具體改進措施專案報告後，始得動支。

100年至107年中國輸出入銀行業務費用—服務費用預決算執行率一覽表

(單位：新臺幣元)

年分	預算數			決算數	執行率 (%)
	合計	固定	變動	合計	
100	79,103,000	53,539,000	25,564,000	57,803,436	73.07
101	62,832,000	46,564,000	16,268,000	49,174,741	78.26
102	63,909,000	47,310,000	16,599,000	56,752,836	88.80
103	59,650,000	44,100,000	15,550,000	54,202,960	90.87

104	70,781,000	52,526,000	18,255,000	64,458,053	91.07
105	82,799,000	61,855,000	20,944,000	66,812,965	80.70
106	90,170,000	65,875,000	24,295,000	-	-
107	93,352,000	70,682,000	22,670,000	-	-

2. 中國輸出入銀行於 107 年度預算案「服務費用」項下編列「公共關係費」432 萬 2 千元。鑑於該行為慶富造船股份有限公司獵雷艦聯貸案之參貸銀行，自聯貸案形成至決定參貸之過程充斥各種瑕疵及違法作為，仍有待主管機關及各參貸銀行進行調查，以釐清其中之行政責任、刑事責任及民事責任。爰凍結「服務費用」之「公共關係費」百分之二十，俟向立法院財政委員會提出完整調查之專案報告後，始得動支。
3. 中國輸出入銀行 107 年度預算案「營業費用」項下「業務費用」之「服務費用」編列「旅運費」916 萬 5 千元。其中派員赴大陸參加會議、業務洽談等預算編列 62 萬 3 千元，惟兩岸關係急凍，政府力推新南向政策，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
4. 中國輸出入銀行 107 年度預算案「營業費用」項下「其他營業費用」編列「研究發展費用」189 萬元。政府積極推動南向計畫，輸出入銀行係我國唯一國營專業貿易金融機構，肩負協助廠商拓展海外市場之政策性使命，惟目前尚未看到具體成效，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出「如何協助廠商在新南向市場之競爭能量」專案報告後，始得動支。
5. 中國輸出入銀行 107 年度預算案「營業費用」項下「其他營業費用」編列「員工訓練費用」240 萬元，較前年度決算數增加 28.75%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出「新南向政策宣導與執行」專案報告後，始得動支。

## 二、臺灣金融控股股份有限公司（含臺灣銀行股份有限公司、臺銀人壽保險股份有



限公司、臺銀綜合證券股份有限公司)

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 3,142 億 3,670 萬 8 千元，增列「金融保險收入」4 億 2,442 萬元（含臺灣銀行股份有限公司「外幣兌換利益」2 億 9,158 萬 6 千元、臺銀人壽保險股份有限公司「利息收入」4,017 萬元、臺銀綜合證券股份有限公司「證券經紀及承銷收入」9,266 萬 4 千元），其餘均照列，改列為 3,146 億 6,112 萬 8 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 3,076 億 6,008 萬 3 千元，減列「營業費用」1 億 9,765 萬 5 千元（含臺灣金融控股股份有限公司「管理費用」項下「水電費」8 萬 4 千元、「郵電費」10 萬 4 千元、「印刷裝訂與廣告費」227 萬 5 千元、「其他營業費用」項下「研究發展費用」之「服務費用」12 萬 8 千元、臺灣銀行股份有限公司「業務費用」項下「水電費」2,690 萬 9 千元、「郵電費」3,280 萬 5 千元、「旅運費」816 萬 4 千元、「印刷裝訂與廣告費」3,530 萬 8 千元、「修理保養與保固費」5,102 萬 1 千元、「棧儲、包裝、代理及加工費」之「外包費」1,637 萬元、「會費、捐助與分攤」1,516 萬 8 千元、「管理費用」項下「水電費」4 萬 1 千元、「郵電費」12 萬 2 千元、「旅運費」105 萬 2 千元、「印刷裝訂與廣告費」38 萬 2 千元、「修理保養與保固費」35 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」10 萬 3 千元、「材料及用品費」63 萬 1 千元、「租金與利息」40 萬元、「其他營業費用」項下「員工訓練費用」之「旅運費」20 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」20 萬元、「專業服務費」20 萬元、臺銀人壽保險股份有限公司「業務費用」項下「水電費」20 萬元、「材料及用品費」46 萬 1 千元、「租金與利息」400 萬元、「其他營業費用」項下「研究發展費用」之「印刷裝訂與廣告費」3 萬 6 千

元、臺銀綜合證券股份有限公司「業務費用」項下「服務費用」之「專業服務費」74 萬 1 千元、「管理費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」10 萬元、「其他營業費用」項下「員工訓練費用」之「專業服務費」10 萬元)、「營業外費用」130 萬元(含臺灣銀行股份有限公司「什項費用」之「修理保養與保固費」30 萬元、「其他費用」100 萬元)，共計減列 1 億 9,895 萬 5 千元，其餘均照列，改列為 3,074 億 6,112 萬 8 千元。

3. 稅前淨利：原列 65 億 7,662 萬 5 千元，增列 6 億 2,337 萬 5 千元，改列為 72 億元。

(三)金融保險成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：9 億 5,216 萬元，照列。

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

(七)補辦預算：增加資金之轉投資 100 萬元，照列。

(八)通過決議 33 項：

1. 臺灣金融控股股份有限公司 107 年度預算案「管理費用」項下「服務費用」編列「印刷裝訂與廣告費」2,275 萬 2 千元，查核該費用 104 年度決算數 1,206 萬 8 千元、105 年度決算數 1,165 萬 9 千元，顯無編列如此高金額預算數之必要，預算編列實有浮濫之餘，有鑑於國家財政狀況困窘，應摶節相關費用支出。為避免損及國家之財政，減緩政府財政收支惡化危機，爰減列該項預算百分之十後，再凍結百分之二十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

2. 臺灣金融控股股份有限公司 107 年度預算內，「管理費用」項下「服務費用」編列「公共關係費」394 萬 8 千元，鑑於臺灣金融控股股份有限公司之臺灣銀行為慶富造船股份有限公司獵雷艦聯貸案之參貸銀行，自聯

貸案形成至決定參貸之過程充斥各種瑕疵及違法作為，仍有待主管機關及各參貸銀行進行調查，以釐清其中之行政責任、刑事責任及民事責任。爰凍結「服務費用」之「公共關係費」百分之二十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

3. 臺灣金融控股股份有限公司肩負多項政策任務，也擔負穩定國內金融及盈餘繳庫的責任。為提升效率，健全永續經營，並有能力繼續承擔所交付之政策任務，實有必要針對下列各項疑義做詳盡說明。爰針對臺灣金控 107 年度營業預算「管理費用」項下除「用人費用」外凍結十二之一，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

(1) 臺灣金融控股股份有限公司（簡稱臺灣金融）由政府百分百持股，是唯一國營金融控股公司。旗下擁有臺灣銀行、臺銀人壽、臺銀綜合證券 3 家子公司，從 102 年度起收益表現皆不佳，拖累母公司。母公司臺灣金控 104 年度起至 106 年度的稅後淨利預估值，呈現遞減走勢，分別 63.4 億元、47.1 億元、預估 55.4 億元，盈餘繳庫連續 3 年為零。

(2) 臺灣銀行是臺灣金控最主要的獲利來源，從 102 年度起至 105 年度止，3 年間收益成長百分比僅 9.65%，落後於第一銀行 65.94%、華南銀行 22.50%、合作金庫銀行 11.03%，僅略高於兆豐銀行 9.55%。深究其原因，臺灣銀行的 8 大收益項目有 4 項衰退，從 102 年度起至 105 年度止的 3 年間收益成長百分比，外匯業務衰退-6.56%、信託業務衰退-2.79%、採購業務衰退-29.76%、貴金屬業務衰退-13.57%，合計比重超過 5 成。而收益金額最大的放款業務，3 年間成長百分比僅為 5.33%，比例過低。

(3) 臺銀人壽從 102 年度起，到 106 年度截至 8 月底，皆呈現連續虧損且虧損擴大，稅前淨損依序每年為-4.11 億元、-8.41 億元、-25.29 億元、-32.44 億元、-27.65 億元。

(4)臺銀綜合證券 103 至 105 年度的營業收入遞減，依序是 7.33 億元、6.86 億元、5.27 億元，106 年度截至 8 月底則為 4.68 億元、全年預估 7.50 億元，107 年預估為 6.93 億元。

4. 臺灣金融控股股份有限公司（以下簡稱臺灣金控）淨值報酬率近年來呈現萎縮狀況，資產報酬率更由 97 年底的 3.63%，下降至 105 年底的 1.71%，減幅超過 52%，營運績效落後公股同業，競爭力亟須提升。究其原因之一，臺灣金控子公司臺灣銀行（以下稱臺銀）配合國家政策受託辦理軍公教退休金優存，對於廣大公務員的退休生活提供穩定實惠的照顧，卻也加重臺銀營運的困難，以此相責臺灣金控顯失公平。建請臺灣金融控股股份有限公司會同財政部國庫署於 3 個月內研提「軍公教年金改革後臺灣銀行之變革及因應方案」，並向立法院財政委員會提出報告。

說明：

- (1)106 年 6 月底立法院陸續三讀通過「公務人員退休資遣撫卹條例」「公立學校教職員退休資遣撫卹條例」以及「政務人員退職撫卹條例」等退休三法，將原領優存的退休人員給付退休金方式分為二種型態(一)支〈兼〉領月退金者(二)支領一次退休金者；在 107 年 7 月 1 日退休三法正式施行後，對於臺銀將因優惠存款之利息費用、超額利息及短期墊款隨著本金、利率調降而減少，有利臺銀資金調度。但是後續臺銀仍將持續負擔與改革前 18%中的年利率分擔額（目前為 2.8955%），即便於 114 年所有的優存利率降至 6%的地板價，臺銀所承擔的年利率都與現行利率有相當的差距。
- (2)爰請臺灣金融控股股份有限公司於 3 個月內提出年金改革後臺銀之經營改善方案，並要求財政部國庫署應正視此一經營問題，必要時應會同銓敘部針對此議題研擬臺銀興革計畫。

5. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「營業成本」項下編列「其他營業成本」，其中「什項營業成本」編列「服務費用」789 萬 6 千元，較前年度決算數增加 71%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
6. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」項下「用人費用」編列「超時工作報酬」9 億 3,212 萬 1 千元，較 106 年度法定預算 8 億 7,513 萬 5 千元，高出 5,698 萬 6 千元，且查核該費用 104 年度決算數 7 億 9,381 萬 6 千元、105 年度決算數 7 億 8,158 萬 3 千元，顯無編列如此高額預算數之必要，預算編列實有浮濫之餘。為更切實理解相關超時工作報酬編列之合理性，爰凍結該項預算百分之五，即 4,660 萬 6 千元，俟向立法院財政委員會提出臺灣銀行股份有限公司所有正職及臨時人員之平均工時、平均加班工時及平均加班工時待遇等勞動條件統計之書面報告後，始得動支。
7. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」項下「服務費用」編列「專業服務費」4 億 9,117 萬元，查核該費用 104 年度決算數 3 億 3,505 萬 5 千元、105 年度決算數 3 億 4,301 萬 5 千元，顯無編列如此高額預算數之必要，預算編列實有浮濫之餘，有鑑於國家財政狀況困窘，應摶節相關費用支出。為避免損及國家之財政，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。
8. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」項下「服務費用」編列「公共關係費」4,428 萬 8 千元，鑑於臺灣銀行為慶富造船股份有限公司獵雷艦聯貸案之參貸銀行，自聯貸案形成至決定參貸之過程充斥各種瑕疵及違法作為，仍有待主管機關及各參貸銀行進行調查，以釐清其中之行政責任、刑事責任及民事責任。爰凍結「服務費用」之「公共關係費」百分之二十。俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

9. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」編列「材料及用品費」2 億 2,049 萬 2 千元，查核該費用 104 年度決算數 1 億 5,365 萬 4 千元、105 年度決算數 1 億 4,826 萬 4 千元，顯無編列如此高額預算數之必要，預算編列實有浮濫之餘，有鑑於國家財政狀況困窘，應擷節相關費用支出。為避免損及國家之財政，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。
10. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」編列「租金與利息」9 億 9,153 萬 3 千元，較 106 年度法定預算 9 億 5,163 萬 3 千元，高出 3,990 萬元，且查核該費用 104 年度決算數 7 億 0,113 萬 8 千元、105 年度決算數 7 億 1,673 萬 8 千元，顯無編列如此高額預算數之必要，預算編列實有浮濫之餘，有鑑於國家財政狀況困窘，應擷節相關費用支出。為避免損及國家之財政，爰凍結該項預算百分之五，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。
11. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「其他營業費用」編列「研究發展費用」1,094 萬元，查核該費用 104 年度決算數 696 萬 6 千元、105 年度決算數 761 萬 9 千元，顯無編列如此高額預算數之必要，預算編列實有浮濫之餘，有鑑於國家財政狀況困窘，應擷節相關費用支出。為避免損及國家之財政，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。
12. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「營業費用」項下編列「其他營業費用」，其中「研究發展費用」編列「材料及用品費」832 萬 4 千元，較前年度決算數增加 112.13%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
13. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「營業費用」項下「其他營業費用」編列「員工訓練費用」4,493 萬 4 千元。主要係配合銀行業務現代

化，提升行員專業知能，自行舉辦各種業務訓練班。金融科技風行的浪潮下，許多事可在網路或雲端完成，金融業最明顯的改變就是分支機構會減少，現有的銀行員也需跟著金融科技轉型。爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

14. 臺灣銀行股份有限公司 107 年度預算案「固定資產之建設、改良、擴充」項下編列「機械及設備」5 億 2,575 萬 7 千元，主要係用於推動數位金融轉型計畫。臺灣銀行申請通過 7 件金融科技專利，與其他銀行相較之下相形遜色。爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出「如何提升金融科技研發之時程規劃」專案報告後，始得動支。

15. 據統計 103 至 105 年度我國全體本國銀行信用卡之有效卡數自 2,415 萬餘張增加至 2,672 萬餘張，概呈逐年成長趨勢，但當本國全體銀行同業皆看好信用卡消費市場之發展與收益之際，卻唯有臺灣銀行之信用卡業務反呈現萎縮態勢，實有未該。因此，為提升臺灣銀行之營運績效，建請臺灣銀行股份有限公司應先定位其利基市場以拓展特色信用卡，並善用該行之金控集團內部資源互相提升有效卡數及交易金額，俾維持一定市場規模，挹注集團收益。

附表：103~105年度全體本國銀行、臺灣銀行信用卡之有效卡數概況表

銀行名稱 \ 年度	103年度	104年度	105年度	2年成長百分比
全體本國銀行	24,159,450張	25,168,034張	26,720,863張	10.60%
臺灣銀行	116,586張	112,316張	114,969張	-1.39%
臺灣土地銀行	54,848張	104,126張	129,511張	136.13%

資料來源：立法院預算中心整理

16. 有鑑於臺灣銀行股份有限公司為確保在數位金融時代之競爭優勢，於 107 年度亦編列相關預算，用於推動數位金融轉型，企圖提升數位研發

能力，改善服務品質加強防護能力並推出新的經營模式，開辦金融創業業務，頗值嘉許。惟據審計部查核，身為官股銀行領頭羊之臺灣銀行，至今對金融科技之發展（包括專利申請、第三方支付及行動支付之使用情形等等）仍遠落後於其他金融事業，恐不利該行未來金融創新服務之推展，實亟待積極改進。基於金融科技之崛起，已成為金融業未來發展必須面臨之轉型趨勢，惟臺銀迄今關於金融科技業務之開發及使用情形皆未臻理想；爰此，為強化臺灣銀行之市場競爭力，建請臺灣銀行應持續並更積極投入金融科技研發與擴大相關交易規模，並加快轉型步伐，以避免影響該行未來因金融科技發展與佈局落後而失去競爭先機。

17. 臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」編列 5 億 1,653 萬 9 千元，較 106 年度預算編列之 5 億 1,031 萬 6 千元，高出 622 萬 3 千元。且該項目於 105 年度編列 5 億 2,245 萬 5 千元，而 105 年度之決算數僅為 4 億 4,594 萬 8 千元，執行率僅約 85%。可見 107 年度預算之編列顯有浮濫之虞，有鑑於國家財政狀況困窘，應摶節相關費用支出，為避免損及國家之財政，爰針對「業務費用」項下除「用人費用」外凍結百分之十，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。
18. 臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」編列「用人費用」2 億 6,284 萬 4 千元。其中「超時工作報酬」編列 1,655 萬 2 千元，較 106 年度預算編列之 1,454 萬 6 千元，高出 200 萬 6 千元。有鑑於本項預算之說明僅有「依業務發展需要估列」等語，但並未解釋為何增加編列該項經費，恐有浮濫之嫌。為更切實理解相關超時工作報酬編列之合理性，爰凍結該項預算百分之五，即 82 萬 8 千元，俟向立法院財政委員會提出臺銀人壽保險股份有限公司自 2015 年至 2017 年底為止，所有正職及臨時人員之平均工時、平均加班工時及平均加班工時待遇等勞動條件統計之書面報告後，始得動支。
19. 臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」編列「服務費



用」1 億 3,017 萬 2 千元。其中「專業服務費」編列 2,536 萬 3 千元，較 106 年度預算編列之 2,408 萬 6 千元，高出 127 萬 7 千元。且查 105 年度之預算為 2,359 萬元，但決算僅為 1,845 萬元顯見專業服務費過度浮編。有鑑於國家財政狀況困窘，應擲節相關費用支出。為避免損及國家之財政，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。

20. 財政部主管臺灣金融控股股份有限公司附屬臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算，其盈餘撥補預計表顯示，本期淨損 6 億 0,864 萬 1 千元，累計虧損 75 億 5,400 萬 9 千元，合計達 81 億 6,265 萬元，營運績效未有改善。故凍結其「業務費用」項下「服務費用」之「郵電費」2,664 萬 2 千元之百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
21. 臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案「營業費用」項下「業務費用」編列「服務費用」1 億 3,017 萬 2 千元，較前年度決算數增加 17.13%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
22. 財政部主管臺灣金融控股股份有限公司附屬臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案，其盈餘撥補預計表顯示，本期淨損 6 億 0,864 萬 1 千元，累計虧損 75 億 5,400 萬 9 千元，合計達 81 億 6,265 萬元，營運績效未有改善，爰凍結「業務費用」項下「服務費用」編列「印刷裝訂及廣告費」5,449 萬 5 千元之百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
23. 財政部主管臺灣金融控股股份有限公司附屬臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案，其盈餘撥補預計表顯示，本期淨損 6 億 0,864 萬 1 千元，累計虧損 75 億 5,400 萬 9 千元，合計達 81 億 6,265 萬元，營運績

效未有改善。其「業務費用」項下「服務費用」之「公共關係費」卻編列達 850 萬元，顯有未當。爰凍結「公共關係費」百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

24. 針對臺銀人壽保險（股）公司 107 年度預算案「管理費用」項下除「用人費用」外凍結百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

說明：

(1) 臺銀人壽保險股份有限公司（以下稱臺銀人壽）107 年度編列「用人費用」共計 4 億 0,124 萬 8 千元，其中「業務費用」為 2 億 6,284 萬 4 千元，「管理費用」1 億 2,670 萬 5 千元及「什項費用」1,169 萬 9 千元等。查臺銀人壽 107 年度營業淨損達 6 億 0,864 萬 1 千元，較 106 年之 5 億 7,907 萬 9 千元，增加淨損 2,956 萬 2 千元。復查臺灣金控母公司預算書臺銀人壽自 102 年度起已經 4 年度虧損（詳附表一），並且呈惡化趨勢，不僅未能挹注金控盈餘，甚至侵蝕臺灣金控淨利；更且臺銀人壽截至 106 年 8 月底該公司的稅前純損即高達 27.65 億元，106 年狀況恐難樂觀。

(2) 分析臺灣人壽經營策略有以下缺失：①臺銀人壽業務人員招攬能力低於同業甚多（詳附表二）。②國外投資部位收益率逐年下滑，且鉅額匯兌損失侵蝕盈餘，無法妥善控管匯率風險（詳附表三）。③近年佣金費用均較預算數增加，即便是因為保單收入增加緣故，但倘以佣金費用占保費收入比率觀之，佣金費用增加幅度相較於保費收入增加幅度為大，不利公司經營管理。

(3) 臺銀人壽為國家 100% 注資之保險公司，預算來自於全民稅收，允宜嚴謹控管。

【附表一】近 4 年度臺銀人壽營業收入及稅前淨利之預決算概況表

單位：億元

	102 年度		103 年度		104 年度		105 年度	
	預算	決算	預算	決算	預算	決算	預算	決算
營業收入	568.69	657.12	709.45	691.75	775.00	798.34	530.31	574.40
稅前淨利	3.30	-4.11	2.52	-8.41	-15.60	-25.29	-4.48	-32.44

【附表二】106 年度臺銀人壽「初年度保費收入」與同業比較表

單位：百萬元

項目	106 年 1-8 月	105 年 1-8 月	增（減）%
壽險業	710,777	834,947	-14.87
臺銀人壽	4,668	13,140	-64.47

【附表三】106 年度至 8 月份「國外投資」匯兌損益情形表

單位：千元

資金運用項目	資產部位兌換損益			避險部位損益			合計
	已實現	未實現	小計	已實現	未實現	小計	
美元	111,159	-7,826,903	-7,715,744	4,053,177	1,414,373	5,467,550	-2,248,194
人民幣	0	-341,436	-341,436	-140,038	-71,859	-211,897	-553,333
澳幣	0	186,933	186,933	-180,997	-255,955	-436,952	-250,019
其他	0	-189,154	-189,154	-137,537	-24,719	-162,256	-351,410
合計	111,159	-8,170,560	-8,059,401	3,594,605	1,061,840	4,656,445	-3,402,956

25. 臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案「其他營業費用」項下「員工訓練費用」編列「服務費用」342 萬 2 千元。金融科技風行的浪潮下，許多事可在網路或雲端完成，金融業最明顯的改變就是分支機構會減少，現有的保險從業人員也需跟著金融科技轉型。爰凍結該項預算百分

之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

26. 臺銀人壽保險股份有限公司 107 年度預算案「營業費用」項下編列「其他營業費用」，其中「員工訓練費用」編列「專業服務費」317 萬元，較前年度決算數增加 22.92%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算百分之十，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
27. 有鑑於近年度（101 至 105 年度）臺銀人壽虧損龐鉅，然 107 年度，臺銀人壽又為達資本適足之法定標準及推動第二階段業務轉型，預計增資 100 億元，預計將由母公司臺灣金控挹注資金；臺灣人壽之虧損成惡化趨勢，恐侵蝕臺灣金控淨利，實未妥當。經查，臺銀人壽享有唯一國營保險事業之優勢，惟自 97 年成立迄今，政府為健全其資本結構及達成資本適足率之要求，已 4 次挹注資金累計將達 175 億元，但其經營績效卻仍未見提升，並預計自 102 年起連續 6 年虧損。然 107 年度政府又將挹注 100 億元，恐已與政府挹注資本之初衷有悖，更不利母公司臺灣金控年度預算目標之達成。因此，建請臺銀人壽保險公司允宜研謀改善並提升營運績效之道，強化財務結構及長期經營體質，以增裕收入。
28. 臺銀綜合證券股份有限公司 107 年度預算案「營業成本」項下「金融保險成本」之「證券經紀及承銷費用」編列「服務費用」之「修理保養與保固費」385 萬 9 千元，較前年度決算數增加 35.83%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算十分之一，俟向立法院財政委員會就費用增加之原因及效益分析提出書面報告後，始得動支。
29. 臺銀綜合證券股份有限公司 107 年度預算案「營業成本」項下「金融保險成本」編列「證券自營費用」998 萬 4 千元，較前年度決算數增加 45%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算十分之一，俟向立法院財政委員會就費用增加之原因及效益分析提出書面報告後，始得動支。
30. 臺銀綜合證券股份有限公司於 107 年度預算案「業務費用」項下「用人

費用」編列 1 億 3,261 萬 6 千元。其中「超時工作報酬」編列 477 萬 6 千元，較 106 年度預算編列之 427 萬 5 千元，高出 50 萬 1 千元。有鑑於本項預算之說明僅有「依業務發展需要估列」等語，但並未解釋為何增加編列該項經費，恐有浮濫之嫌。為更切實理解相關超時工作報酬編列之合理性，爰凍結該項預算百分之五，即 23 萬 9 千元。俟向立法院財政委員會提出臺銀綜合證券股份有限公司自 2015 年至 2017 年底為止，所有正職及臨時人員之平均工時、平均加班工時及平均加班工時待遇等勞動條件統計之書面報告後，始得動支。

31. 臺銀綜合證券股份有限公司 107 年度預算案「營業費用」項下「業務費用」編列「服務費用」之「印刷裝訂與廣告費」1,266 萬 4 千元，較前年度決算數增加 32.37%。為減緩政府財政收支惡化危機，爰凍結該項預算十分之一，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。
32. 臺銀綜合證券股份有限公司於 107 年度預算案「管理費用」之「服務費用」編列 615 萬 4 千元，其中「水電費」編列 186 萬 5 千元，不僅遠高於 106 年度編列之 9 萬 7 千元，亦超過 105 年度之決算 71 萬元兩倍以上。顯見 107 年度之預算有浮編之虞。有鑑於國家財政狀況困窘，應撙節相關費用支出。為避免損及國家之財政，爰凍結該項預算十分之一，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。
33. 臺銀綜合證券股份有限公司 107 年度預算案「營業費用」項下「其他營業費用」編列「員工訓練費用」373 萬 1 千元。金融科技風行的浪潮下，許多事可在網路或雲端完成，金融業最明顯的改變就是分支機構會減少，現有的證券從業人員也需跟著金融科技轉型。爰凍結該項預算十分之一，俟向立法院財政委員會提出專案報告後，始得動支。

### 三、臺灣土地銀行股份有限公司（含土銀保險經紀人股份有限公司）

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 523 億 4,667 萬 5 千元，增列「金融保險收入」3 億 6,467 萬 6 千元（臺灣土地銀行股份有限公司「利息收入」3 億 6,467 萬 6 千元），其餘均照列，改列為 527 億 1,135 萬 1 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 433 億 2,916 萬 3 千元，減列「營業成本」405 萬 2 千元（含臺灣土地銀行股份有限公司「金融保險成本」項下「證券經紀及承銷費用」之「印刷裝訂與廣告費」20 萬元、「修理保養與保固費」50 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」50 萬元、「租金與利息」之「什項設備租金」135 萬 2 千元、「其他營業成本」項下「代理費用」之「服務費用」50 萬元、土銀保險經紀人股份有限公司「金融保險成本」項下「手續費用」之「棧儲、包裝、代理及加工費」100 萬元）、「營業費用」3,127 萬 2 千元（含臺灣土地銀行股份有限公司「業務費用」項下「旅運費」20 萬元、「印刷裝訂與廣告費」1,237 萬 2 千元、「修理保養與保固費」100 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」200 萬元、「專業服務費」500 萬元、「材料及用品費」300 萬元、「租金與利息」之「機器租金」300 萬元、「交通及運輸設備租金」50 萬元、「什項設備租金」100 萬元，「管理費用」100 萬元、「其他營業費用」項下「員工訓練費用」之「服務費用」100 萬元、土銀保險經紀人股份有限公司「業務費用」項下「印刷裝訂與廣告費」100 萬元、「專業服務費」10 萬元、「公共關係費」10 萬元），共計減列 3,532 萬 4 千元，其餘均照列，改列為 432 億 9,383 萬 9 千元。
3. 稅前淨利：原列 90 億 1,751 萬 2 千元，增列 4 億元，改列為 94 億 1,751 萬 2 千元。

(三)金融保險成本：營業總支出應隨同調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：6 億 7,143 萬 5 千元，照列。

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

(七)通過決議 5 項：

1. 臺灣土地銀行股份有限公司於 107 年度「業務費用」項下「用人費用」編列 83 億 4,875 萬 5 千元，其中「超時工作報酬」編列 7 億 1,869 萬元，查本費用於 104 及 105 年度之決算數分別為 6 億 0,851 萬 4 千元及 6 億 3,854 萬 2 千元，編列之預算數均較決算數高出許多。有鑑於本項預算之說明僅有「依業務發展需要估列」等語，但並未解釋為何增加編列該項經費，恐有浮濫之嫌。為更切實理解相關超時工作報酬編列之合理性，爰凍結百分之五，即 3,593 萬 5 千元。俟向立法院財政委員會提出臺灣土地銀行股份有限公司自 2015 年至 2017 年底為止，所有正職及臨時人員之平均工時、平均加班工時及平均加班工時待遇等勞動條件統計之書面報告後，始得動支。
2. 臺灣土地銀行股份有限公司（以下簡稱土銀）於 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用」編列 16 億 7,585 萬 5 千元，其中「公共關係費」編列 3,052 萬 6 千元。鑑於土銀為慶富造船股份有限公司獵雷艦聯貸案之參貸銀行，自聯貸案形成至決定參貸之過程充斥各種瑕疵及違法作為，仍有待主管機關及各參貸銀行進行調查，以釐清其中之行政責任、刑事責任及民事責任。爰凍結「服務費用」之「公共關係費」百分之二十，計 610 萬 5 千元。俟向立法院財政委員會提供完整調查之專案報告後，始得動支。
3. 針對臺灣土地銀行近年來，為順應金融數位化潮流，推動數位金融，陸續投入預算辦理，107 年度預計繼續辦理項目包括整合虛實通路建立數位化平臺、擴充網路銀行功能、大數據作業平臺、行動裝置管理平臺及行動裝置應用程式安全防護工具等。惟查，臺灣土地銀行迄今，有關數位化金融服務使用情形仍然欠佳，尚有待加強。經本院預算中心調查，臺

灣土地銀行之客戶對各項線上服務使用率除多數偏低外，且熟悉度及信用度待加強；此外，亦發現該行客戶對電子支付及行動支付服務等數位化金融服務交易筆數與金額甚少，顯見該行對數位金融業務之推廣成效不佳。因此，為促使臺灣土地銀行順利因應數位科技發展，建請臺灣土地銀行應積極加強推廣及宣導數位化金融服務，以順應潮流趨勢並提升經費運用效益。

4. 有鑑於臺灣土地銀行 107 年度「營業收入」編列 519 億 2,137 萬元，經查，就「利息收入」即編列 466 億 7,239 萬 3 千元，占總收益之比例高達 89.89%，據金管會金融統計資料顯示，本國銀行（全行）106 年度（1-9 月）總收益為 1 兆 6,699 億 2,100 萬元，利息收入為 5,528 億 3,200 餘萬元，利息收入占總收益之比例平均為 33%。惟臺灣土地銀行年度之利息收入占總收益之比例高達近九成，不僅遠高於同業水準，亦高於其他公股行庫（例如臺銀 107 年度僅約 26.86%），顯示該銀行之收益高度仰賴放款業務甚深。職是之故，爰建請臺灣土地銀行應更積極開拓多元新業務型態，以符該公司在官網上所述「與社會大眾日常生活之食衣住行育樂已建立穩固與緊密的關係」之經營特色，創造更多元之獲利管道以增裕其他收入來源。
5. 土銀保險經紀人股份有限公司於 107 年度「業務費用」項下「用人費用」編列 1,275 萬 9 千元，其中「超時工作報酬」編列 65 萬 1 千元，較 106 年度編列預算數 63 萬元為高。有鑑於本項預算之說明僅有「依業務發展需要估列」等語，但並未解釋為何增加編列該項經費，恐有浮濫之嫌。為更切實理解相關超時工作報酬編列之合理性，爰凍結該項預算百分之五，即 3 萬 3 千元。俟向立法院財政委員會提出土銀保險經紀人股份有限公司所有正職及臨時人員之平均工時、平均加班工時及平均加班工時待遇等勞動條件統計之書面報告後，始得動支。

#### 四、財政部印刷廠

- (一)業務計畫：應依據營業收支、生產成本、轉投資、重大之建設事業及資金



運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 9 億 5,217 萬 6 千元，增列「營業收入」200 萬元，其餘均照列，改列為 9 億 5,417 萬 6 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 8 億 4,361 萬 5 千元，減列「勞務成本」13 萬 9 千元（含「服務費用」之「修理保養與保固費」1 萬 5 千元、「觀光遊樂費用」之「修理保養與保固費」2 萬 4 千元、「使用材料費」9 萬元、「用品消耗」1 萬元）、「營業費用」項下「業務費用」之「服務費用」10 萬元，共計減列 23 萬 9 千元，其餘均照列，改列為 8 億 4,337 萬 6 千元。
3. 稅前淨利：原列 1 億 0,856 萬 1 千元，增列 223 萬 9 千元，改列為 1 億 1,080 萬元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 7,150 萬 2 千元，減列 200 萬元，其餘均照列，改列為 6,950 萬 2 千元。

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

(七)通過決議 4 項：

1. 財政部印刷廠 107 年度預算案「營業成本」編列 7 億 9,529 萬 4 千元。惟印刷廠 107 年度營業收入，統一發票相關業務收入占整體營收 91.65%。政府因應節能減碳措施，正大力推廣使用電子發票，基於電子化為未來之主要發展趨勢，紙本發票之使用量將越來越少，營運勢必面臨嚴峻挑戰。爰凍結該項預算百分之二十，俟向立法院財政委員會提出「財政部印刷廠轉型或開發新業務計畫」專案報告後，始得動支。
2. 財政部印刷廠於 107 年度預算案「營業外費用」項下編列「其他營業外

費用」計 248 萬 4 千元，查 106 年度同項科目編列計 171 萬元，鑑於當前國家財政狀況緊迫，當從嚴審查並擲節開支，爰凍結差額計 77 萬 4 千元，俟向立法院財政委員會就計畫支用之細節方式提出書面報告後，始得動支。

3. 有鑑於財政部印刷廠有關統一發票相關業務收入占營業收入比重超過九成，查立法院近年來於審查該廠預算時，皆有做成決議建請該廠應研議轉型或開發新業務，惟該廠至今卻仍未能有效開發其他業務，創造新增收入。為因應數位化潮流及政府刻正推動電子發票政策之際，電子發票之使用必將更為普遍，倘若財政部印刷廠之業務收入來源再高度集中且依賴印製統一發票之相關業務，恐將陷入高度營運風險，實有慎重面對轉型問題之必要。基此，建請財政部印刷廠允應參據立法院歷年來於預算審查所做成之決議，應積極妥謀該廠未來營運發展方向，亟思其改造轉型開發新業務之因應之道，以避免造成虧損。
4. 根據 100 年及 101 年立法院之決議，因應未來電子發票之使用將成為未來趨勢，財政部應針對財政部印刷廠提出轉型及改造方案，但是，根據 106 年度預算評估報告來看，歷年統一發票相關業務收入均為最主要之營業收入來源，97 年度至 106 年度均高於 9 成，該廠根本未能有效開發其他業務，107 年度統一發票相關收入預計仍占收入高達 91.65%，鑑於未來社會發展趨勢越形 e 化，財政部應正視印刷廠業務收入來源過度集中於統一發票相關業務，營運風險甚高。請財政部就後續印刷廠轉型及改造作業方案進行規劃，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出報告。

附表 1：近年度統一發票相關業務收入及占營業收入比重概況表

單位：新臺幣千元

年 度	統一發票 銷貨收入	統一發票 兌獎收入	小計①	營業收入②	比 重 (①/②)

97	617,234	-	617,234	666,000	92.68%
98	628,192	194,526	822,718	873,309	94.21%
99	637,412	230,051	867,463	908,962	95.43%
100	652,676	339,266	991,942	1,039,663	95.41%
101	647,968	333,151	981,119	1,021,307	96.07%
102	680,824	364,703	1,045,527	1,089,768	95.94%
103	672,172	367,976	1,040,148	1,093,158	95.15%
104	665,903	463,203	1,129,106	1,186,910	95.13%
105	650,940	409,791	1,060,731	1,120,725	94.65%
106	587,371	291,840	879,211	958,189	91.76%
107	575,686	291,840	867,526	946,556	91.65%

※註：1. 資料來源，財政部印刷廠各年度預、決算書。

2. 表列 97 年度至 105 年度為決算數、106 年度為預算數、107 年度為預算案數；又財政部印刷廠自 98 年起辦理兌獎業務。

## 五、臺灣菸酒股份有限公司

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

(二)營業收支：

- 營業總收入：原列 817 億 6,967 萬 9 千元，增列「營業收入」項下「銷售收入」之「銷貨收入」6,000 萬元（含生技類 3,000 萬元）、配合 107 年度中央政府總預算審議結果股息紅利繳庫數調整增列「營業外收入」項下「其他營業外收入」之「什項收入」4,000 萬元，共計增列 1 億元，其餘均照列，改列為 818 億 6,967 萬 9 千元。
- 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 737 億 1,657 萬 5 千元，減列「營業成本-銷貨成本」1,135 萬 8 千元（含營業成本減列 6,395 萬 6 千元及配

合營業收入增列，隨同調整增列營業成本 5,259 萬 8 千元）、「管理費用」100 萬元、「服務費用」1,150 萬元（含「郵電費」100 萬元、「印刷裝訂與廣告費」500 萬元、「修理保養與保固費」150 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」200 萬元、「專業服務費」200 萬元）、「材料及用品費」100 萬元；「管理費用」項下「服務費用」之「修理保養與保固費」40 萬元、「研究發展費用」項下「服務費用」300 萬元（含「旅運費」100 萬元、「印刷裝訂與廣告費」項下「業務宣導費」100 萬元）、「員工訓練費用」項下「服務費用」之「旅運費」40 萬元，共計減列 2,865 萬 8 千元，其餘均照列，改列為 736 億 8,791 萬 7 千元。

3. 稅前淨利：原列 80 億 5,310 萬 4 千元，增列 1 億 2,865 萬 8 千元，改列為 81 億 8,176 萬 2 千元。

(三)生產成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：16 億 5,219 萬 3 千元，照列。

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

(七)通過決議 18 項：

1. 臺灣菸酒股份有限公司 107 年度預算編列營業支出部分較 106 年度增加 54 億 3,145 萬 7 千元，惟營業收入僅增加 30 億 9,727 萬 3 千元，花 1 元賺 6 毛恐不符企業經營之成效，爰凍結「營業成本」3,000 萬元，俟向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。

2. 臺灣菸酒股份有限公司 107 年度編列「行銷費用」60 億 8,276 萬 5 千元。經查：臺灣菸酒股份有限公司 101 至 105 年度決算自製菸品外銷量分別為 22.17 億支、17.17 億支、18.3 億支、13.68 億支及 13.12 億支，102 至 105 年度分別減少 23%、增加 7%、減少 25%及 4%，呈下降趨勢。復查 101 至 105 年度自製菸品外銷量占自製菸銷售總量比率分別為 17%、

14%、15%、12%及 12%，顯示於外銷數量不高情況下，近年銷售再呈下降趨勢，業務績效欠佳。爰此凍結「行銷費用」4,000 萬元，俟臺灣菸酒股份有限公司於 2 個月內研擬行銷政策，並向立法院財政委員會提出書面報告後，始得動支。

年度	自製菸銷售總計	外銷		
		數量	增減幅度	占總量比
101 年度	13,029,564	2,217,034	-	17.0%
102 年度	12,545,230	1,717,103	-22.5%	13.7%
103 年度	11,982,162	1,830,414	6.6%	15.3%
104 年度	11,162,687	1,368,042	-25.3%	12.3%
105 年度	10,698,387	1,311,961	-4.1%	12.3%

3. 依 IWSR 國際葡萄酒及烈酒研究所之研究報告，101 至 105 年全球酒量消費以亞太地區增長最快，其中又以中國大陸及印度為最重要市場。惟臺灣菸酒股份有限公司 101 至 105 年度自製酒類外銷量分別為 5 萬 3,069 公石、6 萬 1,688 公石、5 萬 8,247 公石、6 萬 3,114 公石及 5 萬 2,646 公石，102 至 105 年度分別為增加 16.2%、減少 5.6%、增加 8.4%及減少 16.6%，105 年度業務績效鉅幅下降，且銷量為 101 年度以來最低水準。

臺灣菸酒股份有限公司對現行全球市場、中國大陸市場、新南向市場之烈酒、葡萄酒及啤酒銷售及偏好狀況之掌握，主要係透過經銷商拓銷、辦理參展、增加品牌可見度等拓銷方式辦理，惟目前年度拓銷目標偏低，爰要求臺灣菸酒股份有限公司於 3 個月內向立法院財政委員會提出「酒類市場外銷全球之中長期行銷目標及計畫」書面報告。

4. 依臺灣菸酒股份有限公司（以下簡稱臺灣菸酒公司）107 年度預算案書，該公司之願景為「追求卓越品質，躍升國際企業」，中期策略目標為「結合兩岸，擴展大陸市場，開發東南亞市場，成為亞洲市場知名品牌」

、長期目標則為「布局全球，成為海外市場生產、銷售之國際化企業」。因此該公司於主要產品項之菸品業務上，積極有效拓展外銷，係屬該公司重要經營方向。

經查，103 至 105 年度外銷酒品主要市場為中國大陸，其次依序為免稅商店銷售、美國、新南向國家及日本等。查該 3 年度決算最重要之中國大陸市場銷量為 3 萬 4,840 公石、3 萬 9,240 公石（增幅 12.6%）及 2 萬 8,804 公石（減幅 26.6%）（詳附表），顯示 105 年度銷售量遽降，績效欠佳。然雞蛋不應全放在同一個籃子中，我國對中國市場啤酒市場依賴過為倚重，相對烈酒市場缺乏開發。另主要酒類外銷市場 103 至 105 年度之外銷業務，除日本市場銷售量略增外，其餘業績均呈鉅幅下降，顯示該公司酒品全球主要外銷市場（中國大陸部分於前項說明）及免稅商店銷售部分 105 年度銷售業績均呈下降，市場拓展績效欠佳，未能符合前揭中長期發展目標等，允應有效檢討改善。爰此，請臺灣菸酒公司於 3 個月內針對酒品行銷向立法院財政委員會提出強化行銷具體可行方案之書面報告，以強化新南向國家之行銷。

臺灣菸酒公司 103 至 105 年度決算酒類商品外銷地區別統計表

單位：公石

地區	項目	103 年度	104 年度	105 年度
中國大陸	自製啤酒	33,789	38,563	26,995
	自製酒	1,051	677	1,809
	合計	34,840	39,240	28,804
日本	自製啤酒	1,330	1,181	1,765
	自製酒	1,696	2,237	2,258
	合計	3,026	3,418	4,023
美國	自製啤酒	2,465	1,624	2,050
	自製酒	4,134	3,686	2,579
	合計	6,599	5,310	4,629
英國	自製啤酒	0	89	87
	自製酒	1,535	1,279	1,820
	合計	1,535	1,368	1,907
韓國	自製啤酒	474	2,015	2,481
	自製酒	133	232	135
	合計	607	2,247	2,616

新南向國家	自製啤酒	4,993	5,256	3,994
	自製酒	90	320	174
	合計	5,083	5,576	4,168
歐洲其他國家	自製啤酒	0	0	87
	自製酒	782	658	766
	合計	782	658	853
美洲其他國家	自製啤酒	158	323	158
	自製酒	736	572	989
	合計	894	895	1,147
其他	自製啤酒	8	0	0
	自製酒	10	0	0
	合計	18	0	0
免稅商店銷售	自製啤酒	2,698	2,869	3,073
	自製酒	2,165	1,533	1,426
	進口酒	2,252	1,666	1,412
	合計	7,115	6,068	5,911
酒品外銷合計	自製啤酒	45,915	51,920	40,690
	自製酒	12,332	11,194	11,956
	進口酒	2,252	1,666	1,412
	合計	60,499	64,780	54,058

※註：1. 資料來源，臺灣菸酒股份有限公司提供。

2. 地區分類係依該公司分類資料呈現。

5. 臺灣菸酒股份有限公司發展目標列有擴展大陸市場、開發東南亞市場，成為亞洲市場知名品牌，乃至布局全球，成為海外市場生產、銷售之國際化企業。惟 101 至 105 年度決算自製菸品外銷量分別為 22.17 億支、17.17 億支、18.3 億支、13.68 億支及 13.12 億支，102 至 105 年度分別減少 23%、增加 7%、減少 25%及 4%，呈現下降趨勢。全球菸品銷售業務部分，主要市場為亞洲部分，105 年度業績較 103 年度均鉅幅下降，其他市場則拓展有限，難達成以亞洲知名品牌，成為布局全球之國際化企業目標。爰要求臺灣菸酒股份有限公司於 3 個月內向立法院財政委員會提出「配合新南向政策，增加菸品外銷推廣計畫」書面報告。
6. 臺灣菸酒股份有限公司 101 至 105 年度自製酒類外銷量分別為 5 萬 3,069 公石、6 萬 1,688 公石、5 萬 8,247 公石、6 萬 3,114 公石及 5 萬 2,646 公石，102 至 105 年度分別為增加 16.2%、減少 5.6%、增加 8.4%及減少 16.6%，105 年度業務績效鉅幅下降，且銷量為 101 年度以來最低水準。

復查該期間自製酒類外銷量占自製酒類銷售總量比率分別僅為 1.1%、1.4%、1.3%、1.4%及 1.2%，即於原本外銷數量（占比）欠佳情況下，近年銷售未能有效提升，顯未符該公司前揭躍升國際企業願景、亦難達成以亞洲知名品牌成為布局全球之國際化企業目標，爰此請臺灣菸酒股份有限公司允應檢討改善，並於 2 個月內針對酒類銷售向立法院財政委員會提出書面報告，俾利提升營運績效。

臺灣菸酒股份有限公司 101 至 105 年度決算自製酒類商品內外銷統計表

單位：公石

年度	自製酒類銷售量	內銷量	外銷		
			數量	增減幅度	占總量比
101 年度	4,808,989	4,755,920	53,069		1.1%
102 年度	4,566,759	4,505,071	61,688	16.2%	1.4%
103 年度	4,548,483	4,490,236	58,247	-5.6%	1.3%
104 年度	4,546,850	4,483,736	63,114	8.4%	1.4%
105 年度	4,472,431	4,419,785	52,646	-16.6%	1.2%

7. 根據臺灣菸酒股份有限公司統計，106 年度全年獲利 740 億元，其中，海外獲利為 9.5 億元，雖較 105 年度成長 10.4%，然鑑於該公司近年來，內部面臨人力結構老化及人才斷層危機，外部面對台灣消費市場幾近飽和且國際相關品牌激烈競爭之際，爰要求臺灣菸酒股份有限公司應即擬定有效之因應策略，並積極拓展國際市場，布局全球，提升百年招牌公司之競爭優勢，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。
8. 臺灣菸酒股份有限公司酒類產品，屢獲國際大獎，惟國內酒類產品市占率持續衰退，請該公司進行檢討，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面檢討報告。
9. 臺灣菸酒股份有限公司酒類產品，屢獲國際大獎，惟產品出口金額占營收金額比率相當低，請該公司進行檢討，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面檢討報告。
10. 臺灣菸酒股份有限公司 107 年度預算編列生技類產品「銷售收入」4 億 2,200 萬元，分別為內銷「銷售收入」4 億 2,000 萬元及外銷「銷售收入



」200 萬元。經查臺灣菸酒股份有限公司生技類產品 103 至 105 年度內銷績效雖有成長，但缺乏具市場相當占有率之主打商品，宜積極發展主力產品以增加知名度及市場占有率，俾增營運績效。另查該公司生技類產品外銷績效欠佳，且 107 年度預算編列偏低，應研擬具體成長時程及目標，增列收入，俾增營運績效。綜上，爰請臺灣菸酒股份有限公司於 2 個月內研擬提升生技類產品銷量相關計畫，並向立法院財政委員會提出書面報告。

11. 臺灣菸酒股份有限公司 107 年度預算編列其他類產品「銷售收入」11 億 2,350 萬元，分別為內銷「銷售收入」11 億元及外銷「銷售收入」2,350 萬元。經查該類產品 105 年度銷售收入較 103 年度增加 50.4%，主要銷售項目為麵條類，105 年度較 103 年度增加 274.2%，惟糕餅類及香腸類銷售績效欠佳，應檢討改善。

另查 107 年度其他類產品外銷之銷售收入預算編列為 2,350 萬元，與 105 年度 2,344 萬 2 千元水準相當，未有拓展規劃。

綜上，爰請臺灣菸酒股份有限公司於 2 個月內研擬提升檢討方案，並向立法院財政委員會提出書面報告。

12. 自 106 年 6 月起菸稅調漲後，竟提高菸品走私誘因，然據財政部國庫署公布 107 年截至 2 月底止查獲涉嫌違反菸酒管理法案件計 735 件（其中私劣菸酒 504 件、私劣菸酒以外案件 231 件），違法菸類 395 萬 1,959 包、酒類 47 萬 8,534 公升，菸酒總市價新臺幣約 3.3 億元。

經查，通路商為了反映營業稅因此而調升，亦皆隨之修正菸品上架金額，以臺灣菸酒股份有限公司旗下主要菸品長壽與尊爵等商品為例，每包將調整 25 元至 30 元不等。

基此，鑑於臺灣菸酒股份有限公司乃國內菸酒製造龍頭，為防止走私甚或假貨充斥市面，且為健全菸酒管理，落實保障消費者權益，並藉以提升自身公司之實際績效，爰建請臺灣菸酒股份有限公司亦應自行建

立查緝機制，並協助政府加強查緝私劣菸酒外，並請臺灣菸酒股份有限公司應深入了解下游廠商在調漲菸酒稅捐後，是否有超過比例之不當漲價販售行為。

13. 亞洲物流股份有限公司為臺灣菸酒股份有限公司等轉投資成立，係以精進物流作業、經營並提供物流配送服務為目的之公司，臺灣菸酒股份有限公司投資數占股權 49%。該公司從成立至今之絕大多數業務，均來自於臺灣菸酒股份有限公司流通事業部，其業務運作實已違當初創立之初衷。

另經查該公司有四位董事皆為財政部派任，其中董事長為前財政部秘書處處長；兩名董事為現任財政部秘書處處長與法制處處長；一名董事為反對新南向政策之學者，與臺灣菸酒政策相悖。

顯見財政部派任之董事不具相關專業且監督不力。爰要求財政部下次改選時不得再派任該部官員，而應派任專業人士至亞洲物流擔任董事職位。

14. 亞洲物流股份有限公司為臺灣菸酒股份有限公司等 12 家公司於 99 年度轉投資成立，係以精進物流作業、經營並提供物流配送服務為目的之公司，臺灣菸酒股份有限公司投資數占股權 49%。

經查，亞洲物流公司近年營業收入降低，且物流成本高於業界水準、營業成本則低於水準。此外，臺灣菸酒股份有限公司於年報中指出，亞洲物流公司曾違反採購法，恐因此有營運危機。顯見臺灣菸酒股份有限公司對該公司監督不力，未來亦無該公司發展方向。爰請臺灣菸酒股份有限公司於 1 個月內針對投資亞洲物流公司提出檢討計畫及未來轉型規劃，並向立法院財政委員會提出書面報告。

15. 臺灣菸酒股份有限公司帳列土地、房屋及建築、機械及設備等閒置未使用帳面價值高達 2 億 1,073 萬 7 千元，顯見資產運用效益亟待改善，爰請臺灣菸酒股份有限公司於 2 個月內向立法院財政委員會提出相關活化

措施書面報告，俾增進資產運用效益。

16. 經查臺灣菸酒股份有限公司 105 年度部分酒廠產能利用率低於 80%，其中善化啤酒廠、埔里酒廠、南投酒廠更低於 50%。爰請臺灣菸酒股份有限公司，於 2 個月內研擬未來酒廠廠區之轉型計畫，並向立法院財政委員會提出書面報告。
17. 經查臺灣菸酒股份有限公司善化啤酒廠現有閒置房地製麥大樓及散裝倉庫，土地面積 2,482.1 平方公尺，建物 3,545.24 坪；另有竹南啤酒廠閒置製麥大樓，土地面積 1,798.72 平方公尺，建物 1,949.97 坪。為維持相關閒置房地隨時可恢復運作，臺灣菸酒股份有限公司應研議活化上揭閒置房地。爰請臺灣菸酒股份有限公司於 2 個月內研議活化計畫，並向立法院財政委員會提出書面報告，俾利有效運用資產。
18. 臺灣菸酒股份有限公司目前除桃園印刷廠外，還有臺北菸廠、豐原捲菸研發製造工廠及內埔菸廠等三家菸廠；竹南啤酒廠、烏日啤酒廠、善化啤酒廠及臺北啤酒工場等四家啤酒廠；桃園酒廠、臺中酒廠、嘉義酒廠、屏東酒廠、花蓮酒廠、宜蘭酒廠、埔里酒廠、南投酒廠及隆田酒廠等九家酒廠。

其中南投酒廠（37.6%）、嘉義酒廠（41.63%）、埔里酒廠（57.69%）及桃園酒廠（64.41%）等產能利用率欠佳，爰要求臺灣菸酒股份有限公司 3 個月內向立法院財政委員會提出「檢討產品營運政策及相關成本管控情形，及如何加強推廣及行銷」書面報告。

### 丙、金融監督管理委員會主管

通過決議 2 項

- 一、鑑於 107 年 2 月 6 日發生國內期貨市場史上最大違約交割事件，相關投資人權益未獲保障。請金融監督管理委員會於 3 個月內就健全交易制度及本案投資受害人權益保障等問題，向立法院財政委員會提出檢討報告。
- 二、為確保投資人權益，並健全資本市場發展，請金融監督管理委員會就「證券

交易所、期貨交易所、證券櫃檯買賣中心及集中保管結算所之超額利潤，研擬自動調降手續費用機制」，以回饋投資大眾，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出報告。

#### 一、中央存款保險股份有限公司

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 96 億 9,892 萬 8 千元，增列「營業收入」項下「其他營業收入」之「代理收入」100 萬元，改列為 96 億 9,992 萬 8 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 96 億 9,892 萬 8 千元，減列「服務費用」項下「郵電費」20 萬元、「旅運費」50 萬元、「印刷裝訂與廣告費」30 萬元、「修理保養與保固費」50 萬元、「專業服務費」200 萬元，「材料及用品費」15 萬元；「業務費用」項下「水電費」10 萬元，「會費、捐助與分攤」20 萬元，共計減列 395 萬元，並隨同修正增列「提存特別準備」495 萬元，其餘均照列，改列為 96 億 9,992 萬 8 千元。

3. 稅前淨利：0 元，照列。

(三)金融保險成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：612 萬 2 千元，照列。

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

(七)通過決議 8 項：

1. 中央存款保險股份有限公司 107 年度預算案「用人費用—福利費」共編列 3,805 萬 6 千元，其中職工福利金提撥數為 1,003 萬 1 千元，較 106 年度預算數增加 34 萬 4 千元（增幅 3.42%）。

按職工福利金條例第 1 條第 1 項及第 2 條第 1 項之規定，企業職工

福利金之提撥，除創立時一次提撥外，主要係依據每月營業收入多寡提撥之，亦是考量員工對公司經營成果貢獻所設計之分享制度。

我國存款保險制度係強制申請核准制，中央存款保險股份有限公司基於法律所定而收受之政策性保費收入，與該公司員工貢獻度無關，其每年依強制納保之保費收入為基礎提撥職工福利金，實屬未洽，且近年來所提撥職工福利金與 98 至 100 年度之平均值相較，增幅至少約近二成，亦未盡合理，允宜檢討現行職工福利金之計算基礎與提撥率，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。

2. 鑑於兩岸關係陷入僵局，不只兩岸協商停擺，兩岸當局的對話管道也關閉。行政院因此提出「新南向政策推動計畫」全方為發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造台灣經濟發展的新模式，並重新定位我國在亞洲發展的重要角色，而相關經濟與計畫都應配合辦理。綜上所述，中央存款保險股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」項下編列「大陸地區旅費」39 萬 8 千元，係為瞭解中國存保制度運作情形，另編列「國外旅費」421 萬 3 千元，政府積極推動新南向政策，鼓勵金融業於東南亞國家設點，卻未見中央存款保險股份有限公司對相關國家之存款保障制度多所研究。爰請中央存款保險股份有限公司向立法院財政委員會提出完全與行政院新南向政策之政策目標一致之研究與參訪書面報告。
3. 中央存款保險股份有限公司 107 年度預算案「營業收入—其他營業收入—代理收入」編列 993 萬元，係受金融監督管理委員會委託辦理金融業特別準備金運用及管理之行政管理費收入，並以該準備金預計運用收益之 4% 估算編列。惟查，金融業特別準備金運用管理辦法第 6 條，明定其運用範圍包含：1. 存放金融機構；2. 投資公債、國庫券、金融債券、可轉讓銀行定期存單、銀行承兌匯票及銀行或票券商保證之商業本票、公司債；3. 承作債券、短期票券附條件買（賣）回交易及 4. 其他經管理機關核

准之運用項目等 4 項，依據立法院預算中心評估報告指出，中央存款保險公司對於金融業特別準備金之運用主要係投資於政府債券，尚未依上開辦法第 6 條所定運用範疇，規劃多元配置資金。中央存款保險股份有限公司受金融監督管理委員會委託，卻未善盡受託責任，爰請中央存款保險股份有限公司依金融業特別準備金運用管理辦法之規範，在兼顧風險控管及流動性原則下，研議具體因應措施，積極提升投資績效，俾利達成受託管理之目的，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。

4. 中央存款保險股份有限公司 107 年度預算案「營業收入」編列 96 億 9,892 萬 8 千元，分別較 103、104 及 105 年度決算數 207 億 6,249 萬 9 千元、99 億 7,880 萬元、102 億 0,046 萬 1 千元，各減少 110 億 6,357 萬 1 千元、2 億 7,987 萬 2 千元、5 億 0,153 萬 3 千元，減幅達 53.29%、2.80%、4.92%，主要係自 104 年度起，營業收入項下之「其他營業收入—撥入徵收收入」科目無列數。依據立法院預算中心評估報告指出，自 103 年 7 月起銀行業 2%稅率所得營業稅稅款不再專款撥供存保準備金，影響準備金之累積，且截至 106 年 11 月底，存保準備金占保額內存款比率僅 0.37%，並經該公司推估最快於 140 年始能達成法定目標比率 2%。綜上，中央存款保險股份有限公司為我國辦理存款保險之唯一專責機構，充足保險賠款特別準備金乃有效存款保險制度之基石，爰請主管機關金融監督管理委員會督導中央存款保險股份有限公司，研議具體因應措施，俾利存款保險制度之健全與運作，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。
5. 中央存款保險股份有限公司為我國辦理存款保險之唯一專責機構，充足保險賠款特別準備金乃有效存款保險制度之基石，亦攸關存款保險制度之健全與運作；惟自 103 年 7 月起銀行業 2%稅率所得營業稅稅款不再專款撥供存保準備金，影響準備金之累積，且截至 106 年 11 月底，存保準

備金占保額內存款比率僅 0.37%，並經該公司推估最快於 140 年始能達成法定目標比率 2%。主管機關金融監督管理委員會應督導中央存款保險公司研謀充實準備金之對策，亦宜衡酌存保準備金之累積情形，適時將徵收金融業營業稅分配收入酌予分配存保準備金。爰此，請中央存款保險股份有限公司於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告，以兼顧金融機構存款人之權益。

6. 中央存款保險股份有限公司 107 年度預算案「業務費用」編列 8 億 3,282 萬 8 千元，依中央存款保險公司 107 年度預算案就其業務範圍及經營趨勢，列示策略目標共計 4 項，「加強場外監控及法定事項查核機制，積極控管承保風險」即為其中之一，按存款保險條例第 24 條第 1 項規定，中央存款保險股份有限公司得對要保機構辦理存款保險費基數正確性、電子資料檔案建置內容等法定事項之查核。依據立法院預算中心評估報告指出，近年伴隨金融科技（FinTech）發展趨勢，金融業者朝向多樣化服務型態下，衍生政府機關監理及資安等風險，據審計部 105 年度中央政府總決算審核報告，對金融監督管理委員會及所屬即提出「……金融科技發展……易衍生監理風險，亟待研議強化監理措施……。」、「……因應數位金融發展趨勢，有待加強檢查作業……。」等重要審核意見。綜上，中央存款保險公司現行查核機制及監理能量，允宜配合金融科技發展趨勢予以調整強化，爰請中央存款保險股份有限公司，研議具體因應措施，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。
7. 按現行存款保險條例第 10 條規定，除外國銀行收受之存款已受該國存款保險保障外，其餘新設收受存款業務金融機構，須向中央存款保險股份有限公司申請參加存款保險及經審核許可，取得要保資格後，始得營業經營收受存款業務。

依中央存款保險股份有限公司公告之資料，截至 106 年 11 月 30 日止，要保機構計有 400 家。復以 101 至 106 年度新設收受存款金融機構

加入存款保險情形觀之，從金融機構開始營業收受存款至其實際成為中央存款保險公司要保機構之間，存在至少 6 個月之時間落差，亦不乏超過 1 年者，肇致存款人於此空窗期內，存款欠缺應有保障，且與前開存款保險條例規定之立法意旨未合。

爰此，請中央存款保險股份有限公司檢討實務運作及其適法性，並配合研修相關法規，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告，以落實保障存款人權益。

8. 中央存款保險股份有限公司主要任務為保障金融機構存款人權益、維護信用秩序及促進金融業務健全發展，伴隨金融科技（FinTech）發展趨勢，金融業朝向多樣化服務型態下，也產生政府機關監理及資安等風險，金融業之資訊安全更形重要，中央存款保險股份有限公司應針對要保機構發展金融科技相關業務，配合檢討現行法定查核作業及強化人員專業訓練，並提升要保機構對網路資安風險之控管。為有效統合監理效能及控管承保風險，爰要求金融監督管理委員會於 3 個月內向立法院財政委員會提出「中央存款保險股份有限公司查核及監理機制，因應金融科技發展之改善措施」書面報告。



## 交通委員會審查結果

### 甲、交通部主管

#### 一、中華郵政股份有限公司

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

(二)營業收支：

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

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

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

(2)「材料及用品費」100 萬元。

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

(4)「會費、捐助與分攤」項下「會費」10 萬元。

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

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

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：64 億 3,898 萬 3 千元，照列。

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

(七)通過決議 35 項：

1. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算有關「服務費用」項下「棧儲包裝

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

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

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

因內政部 103 年 12 月始完成都市計畫變更，確定基地範圍並至 104 年 2 月初方與該公司完成土地讓售簽約程序，又因本計畫基地位於林口臺地邊緣，基地特性複雜，各主管機關審查排水計畫、交通影響評估報告、整體開發計畫及用水計畫等之行政程序費時，致整體開發計畫於 106

年 5 月 24 日始完成核備程序，整體進度落後已逾 2 年，故迄至 106 年 8 月底止累計已編預算 109 億 5,071 萬 6 千元，尚有 28 億 1,271 萬 2 千元待執行。

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

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

4. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元，該計畫為中華郵政股份有限公司多年來之主要建設計畫之一，多以 4 年為一期予以執行，本期計畫期程為 106 至 109 年度，總經費為 99 億 4,149 萬 2 千元，用於購置房地 22 處、興建局屋 21 處等。惟該購建計畫 106 及 107 年度預算所列之效益分析差異甚巨，在投資總額不變下，預計報酬率僅由 106 年度預算所列 5.87%略升至 107 年度之 5.88%，然投資回收年限卻由 106 年之 29.59 年大幅增加至 107 年度之 54.02 年，預算編列恐未盡核實，不利立法院預算審議；再者，近年中華郵政股份有限公司自有行舍可供出租面積逐年增加，顯示現有房舍已供過於求，允宜檢討該計畫之必要性。故該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司就大幅修正回收年限之原因向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

5. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下

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

6. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元，惟該計畫於投資總額不變下，其預計報酬率僅由 106 年度預算案所列 5.87% 提升至 107 年度之 5.88%，但是投資回收年限卻由 29.59 年驟變為 54.02 年，大幅增加 24.43 年，預算編列恐未盡核實，爰該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。
7. 購建郵政局所計畫為中華郵政股份有限公司多年來之主要建設計畫之一，多以 4 年為一期予以執行，本期計畫期程為 106 至 109 年度，計畫總經費 99 億 4,149 萬 2 千元，而中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元。

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

為避免此多年計畫後續發生變動，該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細書面報告，

說明編列預算成本效益相差巨大之原因，以及本計畫相關期程，檢討如何嚴加管控各項工程進度後，始得動支。

8. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」第 2 年所需經費編列 37 億 3,278 萬 6 千元，惟該計畫於投資總額不變下，其預計報酬率僅由 106 年度預算案所列 5.87%，略微提升至 107 年度之 5.88%；然預計投資回收年限卻由 106 年度預算案所列 29.59 年驟升為 54.02 年，致使投資回收年限大幅增加 24.43 年，預算編列未盡核實、容有疑義，其合理性有待斟酌。爰該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。
9. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算編列資產變賣收入 2 億 6,685 萬元，並於「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—購建郵政局所計畫」編列同額之土地購置預算，係為該公司與中華電信公司辦理土地分割交換案所列之帳務處理，依據商業會計法第 1 條第 2 項規定：「公營事業會計事務之處理，除其他法律另有規定者外，適用本法之規定。」同法第 42 條第 1 項規定：「資產之取得，係由非貨幣性資產交換而來者，以公允價值衡量為原則。但公允價值無法可靠衡量時，以換出資產之帳面金額衡量。」準此，中華郵政股份有限公司辦理前開土地分割交換應依商業會計法之規定，以公允價值衡量為原則。該公司雖以 106 年度之土地公告現值為分割計價基礎，但因各宗土地所在地理位置、周遭環境、交通便利性、土地面積大小與完整性及未來發展潛力等各有不同，現行土地公告現值與市價間差距頗大，如逕以土地公告現值估算，恐難真實反映資產之公允價值及交換價格之合理性，爰該筆預算凍結五分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得辦理。
10. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「專業服務費」

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

11. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「員工服裝費用」項下編列 1 億 3,794 萬 7 千元，然而依據基層郵政員工表示，相關服裝長期有太熱、吸汗效果差之狀況，而外勤同仁的雨衣又有不防水的情況出現，嚴重影響員工權益，爰此，中華郵政股份有限公司應就員工服裝之舒適度及未來服裝如何廣納基層員工意見，向立法院交通委員會提出書面改善報告。
12. 中華郵政股份有限公司 107 年度預算「管理費用」項下「租金與利息」編列 582 萬 4 千元，較 106 年度增加 371 萬 4 千元。為撙節政府開支，並確保預算之核實編列，中華郵政股份有限公司應針對 107 年度此項預算增加之原因向立法院交通委員會提出書面報告。
13. 檢視中華郵政股份有限公司近幾年營收狀態，基本上營收都是維持 2,800 億元左右，營業支出也是逐年遞減，從 2,700 億元降到 2,479 億元，照理說每年獲利應該要逐年增加。中華郵政的淨利卻逐年遞減，從 104 年的 117 億元一路降到 107 年的 85.8 億元，淨利的降幅高達 26.66%，平均每年衰退 6.66%，若再檢視「每股盈餘」，每股盈餘也從 104 年的 1.75 元降到 107 年的 1.19 元，「每股盈餘」減幅高達 32%，平均每年減少 8%，經營績效顯不合理，爰要求中華郵政股份有限公司於 3 個月內提出經營績效書面檢討報告送交立法院交通委員會。
14. 中華郵政股份有限公司 105 年度中華郵政的存款金額高達 5 兆 9,949 億元，107 年度更可能達 6 兆 8,383.77 億元（包含儲匯資金 6 兆 1,513.40 億元及壽險資金 6,870.37 億元）。如果國內隨美國啟動升息機制，每升息 0.25% 利息支出就會增加 170 億元，為避免發生快速升息，導致中華

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

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

105 年度及 106 年度至 8 月底各投資運用項目投資報酬率概況表

單位：新台幣億元；%

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

16. 有鑑於中華郵政股份有限公司為因應軍公教加薪 3%之政策，經董事會及交通部拍板確定 107 年整體加薪 3%至 5%。其中 2003 年公司化前具公務人員資格的轉調人員，加薪 3%；2003 年公司化後進入中華郵政的專業職一和專業職二的基層人員，包括郵差和窗口人員等，加薪 5%。然而，雖然基層人員加薪 5%，但是新進人員依本薪換算下來僅約增加

1,500 元左右；至於公司化前的轉調人員，月薪平均 5 至 6 萬元，雖僅加薪 3%，但換算下來約有 1,600 至 1,800 元左右，反比基層人員還更多，讓「薪資不公平差距」拉得更大。爰建請中華郵政股份有限公司研議針對基層人員加薪幅度應做更合理之調整，以減少基層人員相對剝奪感，緩解基層人員流動率過高的問題。

17. 有鑑於中華郵政股份有限公司基層員工的長工時和業務繁重，每年離職率、流動率皆偏高。雖然中華郵政公司為因應軍公教加薪 3%之政策，經董事會及交通部拍板確定 107 年整體加薪 3%至 5%。其中專業職一和專業職二的基層人員，包括郵差和窗口人員等，加薪 5%，但是仍難與公教人員起薪相比。為體恤基層員工的辛苦，爰建請中華郵政股份有限公司研議針對約僱人員、職階人員薪資，除給予職務加給之外，應再增加績效獎金，以提振基層員工士氣，緩解基層人員流動率過高的問題。
18. 有鑑於目前各銀行庫的無摺存款憑條上，皆會設計備註欄位讓民眾書寫，倘若沒有欄位，亦會請民眾於空白處填寫 6 個字以內的備註文字，行員再依此協助登載於系統上，並顯示於存戶的存摺上，方便存戶辨識。然而，目前郵局的無摺存款單上並沒有設計備註欄位，以致民眾無法填寫備註事項，例如：存款人的姓名、用途、事由等，亦無法讓使用無摺存款的民眾將想要備註事項登載於存戶的存款簿上，造成民眾之不便。爰建請中華郵政股份有限公司於 2 個月內，儘速研議比照銀行作業方式，提供民眾填寫一定字數內的備註文字並協助登載於存簿上，以便利民眾無摺存款作業。
19. 有鑑於電子商務及自助化服務已經是民眾相當倚賴且使用率非常高的購物型態。中華郵政股份有限公司為提升競爭力已推出全新物流裝置「i 郵箱」，整合虛擬通路與實體物流配送，提供網購民眾 24 小時取貨、貨到付款服務，讓民眾網購取貨更便利。然而，目前有建置「i 郵箱」的縣市，大部分都集中在北部縣市與西部縣市，共有 109 個據點，唯獨



遺漏東部與離島地區。爰建請中華郵政股份有限公司儘速規劃於東部與離島地區之郵局、社區中心、活動中心、部落集會所或教會等地，建置「i 郵箱」，以便利偏鄉離島地區民眾網購取貨。

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

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

21. 鑑於中華郵政股份有限公司近 3 年度（103 至 105 年度）決算之營運成本率，以及金融保險成本率均居高不下，分別維持於 95%與 87%以上，預計 107 年度仍將高達 96.40%、88.04%。

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

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

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

(2) 據中華郵政公司說明，因 i 郵箱係自 105 年 7 月起陸續建置，爰 106 年 6 月之前並無相關使用情形之統計數據，然同年 6 至 8 月之平均使用率為僅 41.12%，該公司雖為加強推廣，分別於官方 FB 及 LINE 群組推播「i 郵箱寄件送好禮行銷活動」訊息、於捷運媒體辦理優惠廣告、印製相關文宣摺頁等行銷策略，惟仍未於 106 年度預算執行成效中披露使用率，且 107 年度事業計畫重點中亦未有隻字片語，顯見該公司並未重視此一建置。

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

23. 鑑於中華郵政股份有限公司 107 年度預算分別編列「營業收入」2,861 億 9,763 萬元、「營業利益」103 億 0,369 萬 1 千元、「本期淨利」85 億 8,133 萬 5 千元，均為近 5 年度（103 至 107 年度）新低，致 107 年度預算案營業利益率 3.60%、淨利率 3.00%、每股盈餘 1.19 元、總資產

報酬率 0.12%及權益報酬率 5.41%，均呈現自 103 年度以來最低之情況（除營業利益率高於 103 年度為次低外），獲利能力顯有下降趨勢。

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

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

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

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

(2) 中華郵政公司於 92 年改制為公司前，交通部郵政總局即分別設置 4 處員工招待所，103 至 105 年間又續規劃設置 5 處，107 年度預計再新增建置臺北信義、花蓮中山路、苗栗南庄、臺中淡溝及高雄站前郵

局等 5 處。惟如就已營運之 9 處郵政員工招待所 104 年度至 106 年度 8 月底之平均住房率觀之，除阿里山郵館達五成以上外，其餘 8 處住房率介於 8.40%至 38.27%間，使用率甚低，其中南投萬大、馬祖郵局 4 樓及屏東琉球郵局 3 樓等 3 處，106 年度前 8 個月之平均住房率均不及二成，實不利資產有效運用。

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

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

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

- (1) 郵保付係中華郵政公司所提供網路交易之代收代付（第三方支付）服務，凡商號、團體、法人及年滿 20 歲之自然人均可線上註冊加入郵保付成為會員，買方於網路交易後可先將交易價金交付郵保付保管，待交易價金保管期限屆滿且買賣雙方無爭議後，郵保付再將該交易價金轉付予賣方。郵保付向買賣雙方收取手續費及服務費。
- (2) 依中華郵政公司所提供之資料，郵保付自 104 年 12 月 4 日及 106 年 8 月 14 日開辦境內與跨境交易以來，至 106 年 8 月底止累計會員數分別為 1,200 人及 1,578 人，其中 105 年度境內交易僅 10 次、手續費收

入未達千元，而 106 年度在提供非信用卡交易免收服務費之優惠下，至 8 月之總交易次數亦僅 15 次，對照其年維運經費計需 288 萬元下，效益誠屬欠佳。

綜上，中華郵政公司整合各種金流付款工具於 104 年 12 月開辦第三方支付一郵保付之服務，惟境內交易之累計會員數及交易次數均不甚理想，復觀其維運經費與手續費收入，效益誠屬不佳，除應積極深入探究原因並研謀改善外，另自其未於 106 年度預算執行成效及 107 年度事業計畫重點中未見隻字片語觀之，該公司並未重視此一方興未艾之電子支付工具，亦與政府政策有違，爰要求中華郵政股份有限公司於半年內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

26. 為有效節能降低排碳量，中華郵政股份有限公司已成立電動機車隊，107 年郵政公司已有 1,627 輛電動機車上路，電動機車的比例總共 8,946 輛機車已經成長 18%，然而相關汰換速度仍應加速，以達成行政院節能減碳之目標，爰要求中華郵政股份有限公司應加速汰換現有車輛，更換為較環保節能之車種。
27. 中華郵政股份有限公司為加強資產活化、協助公司業務推展及提倡員工旅遊休閒活動，紛設置郵政員工招待所。惟至 106 年 8 月底已營運之 9 處郵政員工招待所，平均住房率偏低，其中南投萬大、馬祖及屏東琉球 3 處更不及二成，實不利資產有效運用。又該公司規劃 107 年度將再增設 5 處郵館，為避免所經管資產有低度利用並影響獲利，爰要求中華郵政股份有限公司應積極檢討廣設郵政員工招待所之效益與必要性，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出如何改善之書面檢討報告，避免浪費有限資源。
28. 有鑑於中華郵政股份有限公司郵務業務經營績效不佳之主因係函件業務隨電子科技發達，電子郵件、手機簡訊等通訊產品日漸取代傳統信件，加以政府推展電子公文、電子帳單、電子發票等無紙化政策而衰退，然

該公司包裹及快捷郵件收寄量部分，又未見隨電子商務市場規模擴增而有顯著成長，致郵件收寄量大不如前；雖受惠於國內函件郵資調漲，郵費收入將較往年增加，但預計 107 年度郵件收寄量將持續減少，中華郵政應審慎因應。爰要求中華郵政股份有限公司允宜研謀擴展電子商務市場成長所帶來後端之包裹與快捷郵件商機，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關之書面檢討報告，以改善郵件業務營運量日漸衰退之困境。

29. 鑑於中華郵政股份有限公司爆發業務員挪用保費的重大疏失，金融監督管理委員會 107 年 3 月 13 日下令停止中華郵政 46 家郵局銷售新保單，期間暫訂 6 個月，改善後才能恢復，此案是客戶反映後才發現，影響保戶眾多且違規期間甚長，而中華郵政內部控制及內部稽核均未及時發現，顯見中華郵政內部控制及內部稽核嚴重廢弛。又近年來中華郵政公司屢發生員工挪用、盜領或貪瀆等舞弊事件，近 2 年以經理層級犯案居多，已重創中華郵政公司之形象。爰要求中華郵政股份有限公司應積極檢討相關缺失，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何加強內部稽核之書面檢討報告，以維公司信譽。
30. 有鑑於中華郵政股份有限公司近 2 年內已發生 4 起內部員工挪用、盜領或貪瀆等舞弊案件，損失金額約 2.36 億元，綜觀其舞弊型態，或以利用職務之便虛存（轉）現金進行交易；或以使用過之郵票作為大宗郵件郵資；或私自向壽險保戶收取躉繳保費並存入個人帳戶且挪用等，其中 3 案均屬經理層級犯案，重創中華郵政公司之形象與信譽。

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

31. 依中華郵政股份有限公司所提供資料，105 及 106 年度至 8 月底止，共發生 4 起員工挪用、盜領或貪瀆等舞弊案件，損失金額約 2.36 億元，且有 3 案均屬經理層級犯案，惟恐已影響該公司之形象。

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

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

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

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

34. 雖中華郵政股份有限公司為公營公司，但為了激勵員工工作士氣，有必要建立以公司經營績效為基礎之加薪制度。爰此，建請中華郵政股份有限公司研議員工加薪幅度與公務員加薪幅度脫鉤，給予員工合理之加薪空間。
35. 目前中華郵政股份有限公司有許多盡忠職守的約聘僱人員，非屬公司正式員工，這些人員表現良好，工作時間長達數十年，為能鼓勵這些表現優異的人員，並強化其對公司之忠誠度。爰此，建請中華郵政股份有限公司研議以類似內部升等考試的模式，給予這些人員轉正式員工之可行性。

## 二、交通部臺灣鐵路管理局

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 283 億 5,339 萬 7 千元，增列「營業收入」1,000 萬元，其餘均照列，改列為 283 億 6,339 萬 7 千元。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 312 億 4,460 萬 4 千元，減列：
  - (1)「服務費用」1,550 萬元（含「旅運費」200 萬元、「印刷裝訂與廣告費」100 萬元、「棧儲、包裝、代理及加工費」1,000 萬元、「專業服務費」250 萬元）。
  - (2)「租金與利息」項下「利息」2,000 萬元。共計減列 3,550 萬元，其餘均照列，改列為 312 億 0,910 萬 4 千元。
3. 稅前淨損：原列 28 億 9,120 萬 7 千元，減列 4,550 萬元，改列為 28 億 4,570 萬 7 千元。

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

(五)重大之建設事業：原列 85 億 1,440 萬 4 千元，減列「一般建築及設備計畫



」5,000 萬元，其餘均照列，改列為 84 億 6,440 萬 4 千元。

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

(七)通過決議 73 項：

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

但查目前全台 228 個車站之無障礙設施及「列車資訊暨轉乘顯示系統」建置情形，其中無障礙設施建置部分，已建置者有 197 個，尚有部分簡易站（1 個）及招呼站（30 個）未建置無障礙設施；而「列車資訊暨轉乘顯示系統」部分，已建置者有 170 個，部分之三等站（5 個）、簡易站（10 個）及大部分招呼站（43 個）則尚未建置，且部分已建置之車站仍有設備老舊情事，恐使臺鐵欲提供多樣交通及轉乘資訊，準確性有所折損。為期臺鐵可予國人完備之鐵路運輸，爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用編列 8 億 1,033 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局就目前友善乘車環境、及車站乘車與轉乘相關設施建置情形、規劃，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面說明後，始得動支。

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

但參考該局提供全台各車站之無障礙設施及「列車資訊暨轉乘顯示

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

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

3. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「用人費用」項下編列 146 億 7,400 萬 3 千元（不含臨時人力、勞務承攬人力及協助阿里山森鐵人力），較 106 年 137 億 0,117 萬元增加 9 億 7,283 萬 3 千元，主要是支付正式員額薪資 74 億 5,329 萬 7 千元、臨時人員薪資 6 億 5,265 萬 7 千元、超時工作報酬 21 億 0,972 萬元、津貼 1 億 9,671 萬 3 千元、獎金 19 億 2,956 萬 3 千元、退休及卹償金 14 億 6,303 萬 5 千元、福利金 8 億 6,843 萬 6 千元及提繳費 58 萬 2 千元。惟經查，截至 106 年 8 月底為止，臺鐵局相關合理人數應為 1 萬 7,648 人，但現職人數僅 1 萬 3,568 人，缺額達 4,080 人。鑑於鐵路運輸任務繁重及人力進用不足，導致臺鐵局近年來工作環境與勞動條件屢有爭議，時有罷工或陳抗情事發生，衝擊鐵路營運及影響旅客權益，爰「用人費用」項下編列 146 億 7,400 萬 3 千元凍結 5,000 萬元，俟交通部臺灣鐵路管理局就人力進用及勞動條件之改進，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
4. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「用人費用」編列 146 億 7,400 萬 3 千元，然截至 106 年 11 月底總員工數編制員額 1 萬 6,330 人、預算員額

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

5. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「員工訓練費用」編列 7,812 萬 8 千元，依臺鐵之說明表示，係為貫徹臺鐵安全、準確、服務及創新等核心理念，並落實培育人才之目標，員工教育訓練著重於精進鐵路專業技能、強化行銷服務與創新價值、提高危機處理及風險管理能力、提升員工素質及激發工作潛能；並於該局員工訓練中心計畫開辦 109 班次、訓練 6,220 人次及 59 萬 9,610 人。

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

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

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

乘車權益與生命安全。

6. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元。就臺鐵局提供的說明，「係為辦理無業務用土地之環境髒亂清理，時遭民眾檢舉或地方政府及環境保護機關為維市容觀瞻而要求限期改善」，以及「拆除全國各地之逾齡不堪使用建物及不保留之建物」。關於臺鐵局轄下的無業務用土地，應辦理活化或其他用途，而非閒置造成環境髒亂，反而需要編列清理環境的預算，交通部臺灣鐵路管理局應檢討改善。爰此，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出改善計畫之書面報告後，始得動支。
7. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，較 106 年度 3,967 萬 7 千元增加 1,271 萬 5 千元，係辦理廢棄宿舍拆除費用及定期清理非業務用地環境經費。惟經查截至 106 年 8 月底臺鐵局所有廢棄房舍計 414 筆、閒置土地 7 筆、31.395 公頃，容易引發環境髒亂及公共安全疑慮，致使臺鐵局每年都必須編列預算執行清理與拆除作業。為期臺鐵局所有之土地與房舍能夠有效利用，發揮資產應有效益，爰該筆預算占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費編列 5,239 萬 2 千元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局就所有閒置土地與廢棄房舍之再活化於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
8. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「營業外費用」項下「其他營業外費用—什項費用—其他—其他費用」占建物清除搬運費及經管土地髒亂

清理費編列 5,239 萬 2 千元，用於廢棄宿舍拆除及定期清理非營業用地環境。經查，臺鐵已查報廢棄房舍眾多，然而其中不乏存在文資爭議標的，引發地方政府或文資團體抗議，例如台中車站周遭日治時代宿舍，在文資定位未解決之前，縱容包商拆除，引發民眾抗議。爰要求臺鐵應清查所屬房舍，並依文化資產保存法第 15 條規定，主動提報主管機關進行文化資產價值評估，爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

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

根據臺鐵局提供近年度「占建物清除搬運費及經管土地髒亂清理費」之預、決算情形（可見下表），104 及 105 年度之決算都嚴重超支，分別超支 3,594 萬 4 千元及 3,086 萬元。臺鐵局說明，閒置土地因氣候溼熱致雜草叢生且茂盛，時遭民眾檢舉或地方政府及環境保護機關要求限期改善，因此有相關處理的支出費用，且表示因無法掌握氣候變化，

未能準確預估預算需求，而以超支併決算方式因應。

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

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

單位：新臺幣千元

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

11. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」編列 5,000 萬元。經查該計畫自 101 至 105 年度預算執行率各為 0%、0%、37.40%、1.12%及 5.31%，進度嚴重落後。爰此，該筆預算凍結五分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明工程執行延宕原因及解決方案後，始得動支。
12. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元。該計畫分 6 年執行，總經費 275 億 2,240 萬元，係就現有基礎設施，加強防災防護措施，以確保行車安全。然推動進度未如預期

，105 年度預算執行率僅 11.90%；又近年行車事故仍頻，不乏民眾違規行為所致死傷事故，行車安全改善計畫執行與軌道安全管理機制均容有大幅改善空間。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

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

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

下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

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

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



10 億元，凍結十分之一，俟交通部責成臺灣鐵路管理局加強預算與計畫執行管控，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

17. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，該計畫期程 104 至 109 年，計畫總經費 275 億 2,240 萬元，係為確保行車安全、降低平交道事故，用於現有基礎設施，加強防災防護措施，辦理工程包括：平交道立體化、路線及號誌改善、危險路段加裝圍籬或隔音牆、部分車站更新改善工程、電力設備系統與車廂無階化改善等。

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

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

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

由上可知，最大宗之行車異常事件，顯示車輛與相關設備之維修檢查具大幅改善空間；而重大死傷事故部分，雖臺鐵說明，因考量行為人

已死傷情形，多未予求償而自行吸收相關費用，此做法雖重道德，但恐難有效遏阻違規事件發生，亦不利欲提升行車安全之意旨，與該局資產權益之維護；為期臺鐵有效改善行車異常問題，減少故障發生，並確切落實鐵路行車安全之目標，爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」編列 10 億元，凍結十分之一，俟交通部及臺灣鐵路管理局就鐵路行車安全各項業務與預算執行嚴重延宕等情事進行通盤檢討，並就現行行車安全問題提出相關具體管理措施，與軌道安全管理機制等，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

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

編列 30 億 8,140 萬元。經查該計畫 104 及 105 年度預算執行率各僅 2.66%及 0.28%，且 105 年度預計完全交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業，效率不彰。爰此，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明提升進度方案後，始得動支。

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

21. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，經查，105 年度預計完成交車 56 輛，迄 106 年 8 月底止尚未完成採購案之決標作業；且各年度執行成效欠佳，104 及 105 年度預算執行率僅 2.66%及 0.28%（如下表），相關預算編列應更為謹慎，並強化採購辦理成效。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

單位：新台幣千元；%

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

註：106 年度決算數為截至 6 月底止實支數。

22. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，規劃購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線節能環保客車 60 輛以及相關系統設備改善。惟經查，本計畫總投資金額 997 億 3,000 萬元、執行期程為 104 至 113 年，但預算與計畫執行情形甚為不佳。據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 104 年本計畫開始編列預算始，截至 106 年 10 月底止，累計分配金額為 30 億 3,304 萬元，但累計實際執行數僅 1,039 萬 8 千元，累計實際預算執行率僅 0.34%；另依臺鐵局 106 年 11 月會計月報指出，106 年度單一年度截至 11 月止累計分配 60 億 5,091 萬 5,445 元，累計實際執行 123 萬 4,791 元、累計預算執行率僅 0.02%；本計畫 106 年度臺鐵局預計完成各項採購之決標工作，但截至 10 月底各招標文件不是還在進行公開閱覽，就是準備進行公開閱覽，進度嚴重落後。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元，凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。
23. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」

，為 10 年的長期計畫，總經費 997 億 3,000 萬元，而臺鐵局在 107 年度編列經費 30 億 8,140 萬元，截至 106 年度為止，累計編列的預算已達 71 億 6,800 萬元。計畫書中表示，預計 10 年內購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛及支線節能環保客車 60 輛，並辦理系統設備改善工程，期強化運輸效能暨全島旅運服務，建構節能減碳綠色運輸網。

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

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

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」各年度預、決算情形表

單位：新台幣千元；%

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

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

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

然就近期說明，計畫進度呈現落後狀態，雖臺鐵表示，僅為 2.19% 之微幅落後，然為確保 107 年決標、109 起陸續交車、全案 113 年執行完畢之預定規劃不致拖延。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億 8,140 萬元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局提出計畫內容細項期程、進度落後之因應說明，與陸續交車之規劃，如東部新列車可投入營運時間，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

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

經查臺鐵雖已自 105 至 108 年規劃進行「票務系統整合再造計畫」，該 4 年期計畫之總預算數達 10 億 7,356 萬元，並於交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元，辦理建置票務核心系統建置，包括票務系統開發與維運、中介系統軟體、工具軟體以及票務網路建置等業務。惟預算書中未就該計畫之內容詳細敘明，亦查無相關公開之辦理資訊，預期效益亦不清楚。爰此，為確保預算之有效執行，並確實解決民眾網頁訂票之問題，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，待交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

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

29. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」建置第四代票務資訊系統編列 4 億 8,885 萬 4 千元，主要內容包括票務核心建置與票務網路建置等工作，投資總額 10 億 7,356 萬元、執行期間為 104 至 113 年。惟經查，本計畫執行進度落後，自 102 年本計畫開始編列預算始，截至 106 年 10 月底止，累計預算執行率僅 6.31%，106 年度單一年度累計預算執行率截至 11 月為止也僅 6.43%，而本計畫同時配套進行的「票務網路建置案」、「票務周邊設備採購案」、「資訊服務與資安」等計畫，除「票務網路建置案」已於 12 月 11 日完成決標工作外，其餘仍正進行招標中。綜上，本計畫「票務核心系統建置」能否如規劃於 107 年 5 月完成驗收、上線營運並取代既有票務系統，並於 108 年度完成第 2 階段驗收啟用系統完整功能尚有疑義。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部責成交通部臺灣鐵路管理局加強本計畫預算與計畫時程控管與系統設計監督，以期新系統能夠儘早上線運作，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。
30. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千



元。經查，該計畫項下僅「票務核心系統建置」、「票務網路建置」完成決標，而「票務核心系統建置」，原先預計 106 年度完成第 1 階段驗收並上線營運，現階段預計延後至 107 年 5 月完成，進度嚴重延宕。爰此，交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—票務系統整合再造計畫」編列 4 億 8,885 萬 4 千元凍結十分之一，俟交通部臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

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

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

票務系統整合再造計畫」各年度預、決算情形

單位：新台幣千元；%

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

32. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵電務智慧化提升計畫」編列 7 億 1,000 萬元，主要內容為辦理號誌、電訊與電力等基礎設施現代化，並新建中央行車控制系統、整合緊急應變中心，以提供高安全、可靠、準確的服務品質，總投資金額 306 億 1,000 萬元，執行期間為 106 至 113 年。惟經查，本項計畫 106 年度預算截至 11 月止，累計分配 6,000 萬元，累計實際執行 2,124 萬 2,428 元、累計預算執行率僅 35.4%。為提升號誌可靠度與安全性、通訊品質與調效能、供電穩定性，提供旅客高安全、可靠、準確的服務品質。爰交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「專案計畫—繼續計畫—臺鐵電務智慧化提升計畫」編列 7 億 1,000 萬元凍結十分之一，要求交通部責成交通部臺灣鐵路管理局加強本計畫預算與計畫時程控管，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。
33. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「固定資產建設改良擴充」項下「一般建築及設備計畫」編列 27 億 0,665 萬元，較 106 年度預算增加

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

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

單位：千元；%

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

1. 資料來源：整理自立法院預算中心評估報告及臺鐵局 11 月會計月報。

2. 106 年度決算數為截至 11 月底實支數。

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

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

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

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

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

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

預估簽約日起 720 天內) 完成，並取代既有票務系統。

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

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

據臺鐵近年度人力離退增補與缺口情形：103 年度—增補 406 人、退離 826 人；104 年度—增補 726 人、退離 970 人；105 年度—增補 1,020 人、退離 1,067 人；106 年度 8 月底止—增補 700 人、退離 642 人。

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

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

報告，以期增加人力招募誘因，現有員工亦能有健康安全之勞動環境。

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

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

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

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

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

41. 有鑑於臺鐵局車廂無階化工程，仍要 3 年之久才能完成，期間民眾仍須面對火車和月台之間的高低落差，也陸續有因此跌倒受傷之情事。請交通部臺灣鐵路管理局於 1 個月內提出在車廂無階化完成以前，有效的改善方案。
42. 鑑於臺鐵現今仍處於虧損狀態，是故在相關資產活化並創造收益部分，實為臺鐵必須評估之重點。如臺鐵轄下諸多之廢站、小站部分，即可參考委託水里鄉公所管理車埕站，集集站由集集鎮公所經營等維運委外經驗。爰建請交通部臺灣鐵路管理局於 3 個月內，盤點臺鐵轄下之廢站與入不敷出小站，並設計與地方機關或民間單位之相關合作之規則，供做為後續活化資產之通用依據，並向立法院交通委員會提出書面報告。
43. 在新台中車站北移之後，車站功能移轉，然距離大車站計畫完成仍有一段時間，目前都市動線軸心仍然是以舊站為中心，導致乘客步行進入車站月台的時間至少 10 分鐘以上，相當不便。爰此，建請交通部臺灣鐵路管理局和鐵路改建工程局協調，於 1 個月內向立法院交通委員會提出研擬增設舊站與新站南段間出口聯通道之評估報告。
44. 鑑於 2018 年為臺鐵縱貫鐵路全通 110 週年，考量臺鐵現於鐵道觀光、鐵道文化上之相關作為，與文化部文資司、交通部觀光局均各自為政，未能有即時有效之發揮。如觀光局後續在推廣鐵道觀光之同名車站企劃以及文化部在台北機廠之鐵道文化盤點與車體維護部分，均仍需臺鐵局之檔案史料以及維修專業支援，是故建請由交通部主責協調，於 3 個月內分別就鐵道觀光與鐵道文化兩主軸與文化部文資司、交通部觀光局建立協作平台，並定期進行交流討論，發揮國家隊作戰之效益。
45. 鑑於臺鐵現有各種不同服務項目部分，因為車種簡化政策，致使出現新自強號、太魯閣自強號、普通自強號，而莒光號等級卻也未有廢止。而前述列車是否對號入座、停靠站、服務內容、是否開放電子票證或無座位指定車票搭乘，均有各自不同規定限制。

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

46. 鑑於文創商品之設計已為近年來國內外交通業者增加周邊收入、提升企業形象之工具，而即時性與話題性更是相關商品是否能及時推出之關鍵，然臺鐵現於相關業務之推動上，卻多以保守思維應對，致使相關會議往往 1 至 2 個月方進行 1 次，為加速相關審議效率並與市場連結，爰建請交通部臺灣鐵路管理局於 3 個月內，評估檢討將相關文創商品授權會議頻率調整至 2 個月 1 次。
47. 鑑於臺鐵近年推廣鐵道觀光，其中在國外宣傳部分，由於台灣與日本在鐵道歷史上之淵源，也使台灣成為日本鐵道愛好者對於探索日本大正、昭和年代鐵道文史之重鎮。以現已廢站之花蓮干城站為例，其於 1945 年以前實以「初音」為名，建請交通部臺灣鐵路管理局能規劃將該站正名，如能參考新城（太魯閣）站之概念，除可協助重新宣傳相關鐵道歷史文化，亦可與台中過去之初音町相結合，做為臺鐵對日推廣行銷之策略工具。
48. 臺灣鐵路管理局對於列車至終點站之清車程序並不確實，曾造成大學生被載往調車場，下車沿鐵軌走回車站而遭撞死之例，其後卻又再次發生旅客至終點站未下車而被載往調車場或機廠之例。顯見臺鐵並未建立相關標準程序、人員訓練未確實，才導致相關事件一再發生。爰要求交通部臺灣鐵路管理局應於 1 個月內建立相關標準程序、落實人員訓練，確實做好清車此一最基本要求。
49. 104 年 5 月 22 日行政院核定「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，總預算 1,161 億 1,000 萬元，預計購置柴電機車 45 輛、電力機車 82 輛、城際客車 75 組（600 輛）、區間客車 65 組（520 輛）、阿里山森林鐵路用柴聯車 30 輛、支線用車 60 輛，以及進行相關場站維修設



備改善等工作。其中，「城際客車」的汰換扮演著東部地區整體載運效能能否有效提升的重要關鍵；爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局應加速本案招標工作之辦理，儘速完成相關採購工作，以期早日紓解東部地區一票難求之困境。

50. 吉安鄉宜昌國小南側圍牆旁之人行道鋪面年久失修破損，嚴重影響學童及無障礙通行空間；對此問題，已經由內政部於 105 年度核定「市區人本環境建設計畫」工程經費加以改善，對於學校師生上下學時的安全性增進不少。然而，因吉安鄉中山鐵路平交道未能跟進修繕，目前兩側僅有約 50 公分狹窄的空間可以通行，特別在上下學時間，常是人車擁擠、險象環生。爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局會同相關單位協力合作，於本案通過後 1 個月內擬定改善計畫，最遲 3 個月內應啟動改善工程，以保障行人及學童通行安全。改善計畫請於 1 個月內送交立法院交通委員會。
51. 枋寮車站位於屏東縣居中位置，為臺鐵屏東線、南迴線及恆春觀光鐵道交會點，屏東縣 9 處原鄉地區亦主要透過枋寮車站轉搭臺鐵，前往恆春半島之旅客更必須在枋寮車站轉乘公路客運系統。目前臺鐵潮枋段已納入南迴鐵路電氣化計畫中施工；臺鐵恆春支線計畫，交通部鐵路改建工程局亦已初步評估可行；交通部自 103 年補助原鄉地區發展 DRTS，以服務弱勢與偏鄉之公共運輸服務，整合現有原鄉社區巴士與原鄉當地社經文化景觀，創造特有原鄉門戶。顯見枋寮車站未來將成為交通運輸系統（包含軌道、公路客運、原鄉 DRTS 系統）之樞紐。

然枋寮車站前站腹地狹小，現況已無設置轉運站、停車空間以及接送停等區的空間，建議參考日本品川車站、岡山車站及新竹大車站平台作法，規劃大車站計畫，建構一跨站平台整合大眾運輸，包含公路客運、市區客運、計程車、共享運具（P Bike、共享汽車），以達無縫轉乘之目標，並同步檢討周邊都市發展，促進周邊土地活化利用，解決交通

壅塞問題，加速城鎮發展，將有助紓解枋寮當地、恆春半島交通問題，促進軌道建設發展，爰請屏東縣政府提出枋寮大平台車站經費需求，再由交通部協助辦理。

52. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「無障礙生活環境之設置及改善—無障礙設施設置及維護費用」編列 8 億 1,033 萬 4 千元。據統計，臺鐵路目前共計各式車站 228 站，已建置無障礙設施車站數 197 站、比率達 86.40%，雖然已經有了一定的成果，但是都是乘客人數多、車站使用率高的車站，其中對於全日無人看守或定期派人看守之招呼站 46 站，只有 16 站完成設置。鑑於這些招呼站，是基於當地通勤旅客的需要或其他因素而需維持營運的車站，對於有些地方的居民來說是賴以與外界溝通的唯一通道。這些招呼站當然有進行相關無障礙設施的必要性，不能因其人少就棄之不顧，或者是將之優先順序放到最後。爰要求交通部臺灣鐵路管理局應針對現有所屬招呼站儘速完成無障礙設施之設置，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
53. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「重大之建設事業」項下「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫（106 至 107 年）」編列 1 億 4,600 萬元，執行期間由 106 年 9 月至 107 年 12 月，投資總額為 2 億 4,600 萬元，106 年度編列 1 億元、107 年度編列 1 億 4,600 萬元。惟經查，本計畫所編列 106 年度預算 1 億元，截至 11 月底實際支出僅 26 萬 7,125 元，相關新左營站站內服務設施更新與 EMU500 型電聯車車廂服務設施更新等還在對外進行招標工作。鑑於「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫」係高鐵南延屏東之前，為強化高鐵與臺鐵軌道系統連結，提供旅客高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區更為舒適、便捷與綠能之軌道運輸優質服務，所進行轉乘車廂及車站硬體服務設施更新之工作，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局確保進行本計畫預算與計畫時程控管，確保服務優化工程能夠如期完成，並於 3 個月內向立法院交通委

員會提出辦理情形之書面檢討報告。

54. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「重大之建設事業」項下「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」編列 5,000 萬元，主要係配合「高雄市區鐵路地下化」、「高雄都會區輕軌建設」及臨港線停駛，辦理現有高雄機廠、南區供應廠及高雄港檢車分段遷建至潮州地區，並進行原有廠址土地之開發。惟經查，本項計畫執行狀況不佳，不但預算執行率偏低，而且經費保留情形嚴重，據行政院政府計畫管理資訊網系統指出，自 101 年本計畫開始編列預算起，截至 106 年 9 月底累計分配 50 億 3,083 萬 2 千元，累計實際支用數 20 億 5,439 萬 1 千元，累計預算執行率僅 40.84%，工程總累計進程僅 38.02%，致使本計畫經過修正後預算規模被縮減（原規劃投資總額 138 億 9,971 萬 2 千元修正為 134 億 8,176 萬 5 千元），同時延長執行期程（原規劃 102 年 8 月至 108 年 6 月延長為 102 年 8 月至 110 年 12 月），臺鐵局計畫規劃與實際執行顯有落差，爰要求交通部應責成臺灣鐵路管理局加強預算與計畫執行管控，並於 3 個月向立法院交通委員會提出本計畫執行情形、所遇阻礙及解決方案。
55. 阿里山森林鐵路營運主體即將回歸行政院農業委員會林務局，當年由臺鐵招募森鐵從業人員，將連同業務一同轉移回林務局，但林務局欲成立之「阿里山林業鐵路及文化資產管理處」之組織章程、辦事細則與編制表草案於 106 年 11 月 15 日才送至行政院，目前仍在行政流程中，尚未核定，因此目前森林鐵路從業人員之勞動權益仍處於未知數。

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

建請交通部臺灣鐵路管理局儘速於合約延長期間與行政院農業委員會林務局詳加溝通，儘快確定業務轉移後之人事制度，並研議移轉林務

局與員工留任臺鐵之兩種可能性，以供員工評估自身職涯狀況，並確保員工之勞動權益。

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

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

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

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

57. 由近幾年臺鐵局之客運人數變化情形觀之，客運人數由 103 年度 2 億 3,282 萬 6 千人次，減至 104 年度 2 億 3,221 萬 7 千人次及 105 年度 2 億 3,036 萬 5 千人次，連續 2 年負成長，且降幅有增加趨勢，由—0.26%擴大至—0.80%，主要為自強號及莒光號之客運人數下滑顯著，105 年度降幅分別為 5.42%及 27.83%。又參據近年度各型列車之客座利用率情形，亦呈逐年下滑態勢，由 102 年度 66.85%降至 105 年度 63.28%，其中自強號由 102 年度 76.33%跌至 105 年度 70.31%，莒光號由 103 年度 57.16%減至 42.89%，降幅顯著，客運列車運輸效能容有改善空間。爰

請交通部督促臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何提升客運經營績效之書面檢討報告，以避免臺鐵長期虧損拖垮國家日益嚴峻之財政。

58. 臺鐵局近年來人力缺口持續擴大且工作留任誘因未足，致人力調配問題日益惡化，如抗議日夜休班表損及勞工健康或爭取危險津貼、營運獎金併入專業加給訴求等議題，惟勞資雙方未能妥適協調處理，時有罷工傳聞或陳抗事件，均造成鐵路運輸營運之不良影響，亦損及旅客權益。該局允應加強內部溝通協調機制，以改善勞資關係，並營造和諧工作環境。爰要求交通部督促臺灣鐵路管理局於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何積極強化正向勞資關係之書面檢討報告，以避免影響公共運輸服務。
59. 有鑑於北宜直鐵尚未決定是否興建，不過臺鐵東部幹線中的宜蘭線，有多處曲線的瓶頸路段，列車速度無法提升，臺鐵最近完成侯硐至雙溪、龜山至外澳間改善工程可行性研究，計畫曲線取直做新路線讓快慢車分流、列車提速，並避開災害危險路段。雖這兩個瓶頸路段改善工程經費預估高達 103 億元，但臺鐵局長表示，宜蘭線行駛條件差，尤其是下雨天容易出現列車空轉，動力機車於該路段爬坡爬不上去造成誤點的情況，可說是每天都要面臨問題，臺鐵有必要提出 1 個有效改善的辦法。又若沒改善宜蘭線瓶頸路段，未來花東全面雙軌化後，北部往東部的列車班次，同樣無法大幅增加。此攸關東部地區民眾仰賴鐵路甚深之搭車權益，待交通部於核定方案後 3 個月內向立法院交通委員會提出如何有效改善宜蘭線瓶頸路段之書面檢討報告，並初擬相關財務計畫，確保東部地區民眾之公共運輸服務品質。
60. 有鑑於羅東市區人潮眾多加上道路狹窄，常造成交通阻塞，尤其車站附近停車不易，或可考慮用鐵路用地增設停車場，來提高民眾轉乘便利性。又宜蘭前站停車凌亂，現車站旁邊倉庫之鐵路用地，也未積極使用，

對於車站精華區之土地利用，有浪費之嫌，實應考慮善用鐵路用地來改建停車場，非但增加鐵路營收，也藉以整頓並美化市容！經查鐵路用地可依據「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」之規定作多目標使用，其中多目標使用之項目亦包括停車場，故鐵路用地可設置停車場無虞。爰要求交通部臺灣鐵路管理局於 3 個月內向立法院交通委員會提出依「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」第 4 條之規定，規劃宜蘭地區善用鐵路用地改建停車場之可行性評估報告，俾提升便民措施。

61. 臺鐵局近年人力缺口持續擴大，且工作留任誘因未足，致人力調配問題嚴重，勞資關係亦有持續惡化之情形。交通部臺灣鐵路管理局允宜改善其員工之勞動環境，包括獎金、工時、排班等制度，且加強內部之溝通協調，以提升員工留任之意願及工作品質。
62. 過去 5 年，臺鐵發生可歸責他人的行車事故共 516 件，僅 58 件獲賠，求償成功率僅 11%，明顯欠佳；金額方面，總共求償近 4,000 萬元，僅獲賠 545 萬元，總共虧損 3,446 萬元。交通部臺灣鐵路管理局允宜加強求償機制，以紓緩其長年虧損情形。
63. 臺灣鐵路管理局經營之鐵路為台灣重要之大眾運輸工具之一，惟近年行車事故不斷，獨立之事故調查機關又尚未成立，重大行車事故調查報告僅公布 1 件，一般行車事故調查報告完全未公開，且由臺鐵內部人員調查，恐有球員兼裁判之虞。大眾運輸影響生活甚巨，公共事故之調查過程及結果報告應公開呈現，以昭公信，並使人民充分掌握資訊及落實監督之權利。爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局將所有行車事故調查報告公開上網。
64. 交通部臺灣鐵路管理局 107 年度預算「租賃成本」項下「專業服務費之委託調查研究費」編列辦理數項車站多目標開發或商場規劃招商等委託服務案。為推動資產活化償債計畫，應明確界定各車站定位，各車站（如潮州、鳳山等）搭配附屬事業開發同時，於規劃階段即應有相關利害

團體參與（如地方政府、居民），結合各站歷史及特色，營造當地限定土產、店舖或地域風貌，避免相同商場、百貨模式於全台各車站遍地開花，請交通部臺灣鐵路管理局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

65. 臺鐵屏東線及南迴線（潮州至知本路段）鐵路係全台環島鐵路唯一未電氣化路段且未雙軌化路段之一，因應目前進行之電氣化工程，往返潮州以南旅客已飽受班次減半、轉乘時間拉長之苦，在屏東納入高鐵服務範疇之前，為解決旅客往返潮州以南地區之通勤（上班及上課）、就醫、返鄉、旅遊等交通需求，交通部應積極就「屏東線及南迴線（潮州至知本路段）鐵路全線雙軌化」進行可行性評估，請交通部責成鐵路改建工程局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
66. 有鑑於臺灣鐵路管理局雖然每年需用人數逐年增加，但仍不足以填補缺額。自 104 年度，缺額人數為 965 人，至 106 年度（統計至 11 月 30 日）尚缺 1,105 人。且錄取後報到情形又無明顯改善，相較於 101 年報到率 87.9%、102 年 88.0%，104 年僅有 81.4%、105 年 83.9%。以上情形皆表現出人力留任問題，交通部臺灣鐵路管理局應加強工作環境改善，尤其班表需合理配置，提升招募、留任意願。
67. 有鑑於臺灣鐵路管理局近年行車事故頻繁，106 年迄今甚至發生 3 次正線出軌事故，導致民眾受傷；且行車異常事件數量亦居高不下。惟臺鐵局編列總經費 275 億 2,240 萬元執行「鐵路行車安全改善六年計劃（104 至 109 年）」，截至 106 年度已累計編列 115 億 5,790 萬元，以改善相關設施確保行車安全，又編列「印刷裝訂與廣告費」以執行行車安全活動等宣導費用，顯見臺鐵局雖推動諸多措施提升行車安全及減少異常，然而行車事故仍頻繁發生。交通部臺灣鐵路管理局應立即檢討相關措施，針對事故預防研擬對策，以提升行車安全性及降低事故發生率。
68. 臺灣鐵路管理局預計 107 年度持有轉投資事業亞太電信股數 3 億 9,947

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

69. 臺灣鐵路管理局於 106 年 10 月 29 日晚間 7 時 20 分許，台南市區路段電車線斷裂，造成台南段北上與南下列車雙向停駛，區間車上約有 200 名旅客受困，車廂停電、無空調，且接駁方案遲至 9 時許才開始進行。交通部臺灣鐵路管理局對於緊急情形，尤其旅客疏散方案，應研擬因應流程、疏通措施，縮短旅客受困時間，避免旅客不安、甚至為脫困而受傷。
70. 交通部 96 年「臺鐵屏東潮州捷運化暨高架化計畫」鐵路高架化後，高架橋下土地即成為可多元利用之空間，除地方政府希望能與臺灣鐵路管理局合作規劃，以改善環境風貌，民眾亦期待能有多樣性之功能與變化，提供大眾更多休憩空間，爰要求交通部督促臺灣鐵路管理局提出鐵路高架橋下空間使用維護具體計畫並針對財政困難之縣市編列維護預算，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
71. 台東火車站即將完成改建工程，為增進地方特色及協助當地農特產品發展，交通部臺灣鐵路管理局應研議改建後車站規劃特定空間供當地小農展售，以促進地方經濟。另依身心障礙者權益保障法第 67 條第 1 項規定：「身心障礙者申請在公有公共場所開設零售商店或攤販，申請購買或承租國民住宅、停車位，政府應保留一定比率優先核准；其保留比率，由直轄市、縣（市）政府定之。」爰此台東車站改建後，交通部臺灣鐵路管理局應基於身心障礙者權益保障法規定，保留一定比例供身心障礙者申請設立，與上述當地農特展空間一併規劃辦理。上述展售空間交



通部臺灣鐵路管理局應研議以照顧在地小農之合理機制，避免被市場競標因素排擠。

72. 臺鐵是國內重要的大眾運輸系統之一，現在已經朝捷運化方向發展。民眾不但用來作為上班或上學的通勤交通工具之外，以「鐵道旅遊」為主題的旅遊方式也日益盛行。但是，台鐵局對於路線與列車班次的安排，往往只考慮搭車人數的多寡，致使部分車站之間並沒有安排直達列車。如在屏東境內，從竹田站搭車到林邊或枋寮並沒有直達列車，反之亦然，都必須在屏東站或者潮州站再轉車，不但沒有考慮到偏鄉小站居民的通勤需求，也不利鐵道旅遊的發展。爰要求交通部臺灣鐵路管理局針對諸如竹田至林邊等小站，研議於 1 個月內提出檢討書面報告，提供偏鄉民眾對於鐵道運輸的基本需求，更能促進鐵道旅遊的精緻度與多元性。

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

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

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

(二)營業收支：

1. 營業總收入：原列 209 億 9,903 萬 4 千元，增列臺灣港務股份有限公司 1

億元，其餘均照列，改列為 210 億 9,903 萬 4 千元。

2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 141 億 0,272 萬元：

(1) 配合營業總收入增列 1 億元，應隨同修正增列臺灣港務股份有限公司「服務費用」項下「專業服務費」之技術合作費及權利金—支付航港局航港建設基金權利金 100 萬元。

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

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

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

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

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

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

(三) 服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四) 轉投資計畫：新增投資 3 億 0,620 萬元，照列。

(五) 重大之建設事業：52 億 5,565 萬 1 千元，照列。

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

(七) 通過決議 35 項：

1. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「勞務成本」項下「港灣費用—材料及用品費—用品消耗」項下編列 603 萬 4 千元，用於辦公文具用品、報章雜誌、清潔用品、港區植栽及辦公室綠美化，但依據 105 年度預算

編列 610 萬 2 千元，惟決算僅使用 154 萬元，且 106 年度並未見較往年之特殊需求計畫項目。

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

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

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

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

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

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

雖臺灣港務公司表示主要係推廣郵輪業務及辦理自由貿易港區招商活動，致相關費用增加。爰該筆預算凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司於 3 個月內將相關資料向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

5. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費」共編列預算 3,539 萬 8 千元，相關預算是用於廣告、業

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

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

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

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

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

8. 臺灣港務股份有限公司為進行自由貿易港區招商及國內外業務推展，於「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」編列

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

9. 臺灣港務股份有限公司 107 年度附屬單位預算「業務費用」項下「服務費用—印刷裝訂與廣告費—業務宣導費」，編列 2,968 萬元，辦理郵輪行銷、招商說明會及國內、外業務推展等，應提出招商行銷規劃，說明預計辦理招商行銷活動、場次、時程及成效，爰該筆預算凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出 107 年度招商行銷規劃之書面報告後，始得動支。

10. 有鑑於臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列辦理貨櫃航商、碼頭經營業者或倉儲業者等行銷獎勵措施經費 6.1 億元。經查：由港務公司提供 104 及 105 年度客製化行銷獎勵措施預算執行情形得知，104 年度預算 5.2 億元、決算數 3.11 億元、預算執行率 59.85%；105 年度預算 6 億元、決算數 3.08 億元、預算執行率 51.34%。是以，港務公司近 2 年度客製化行銷獎勵措施預算執行率均未達六成，顯示對於該措施所需經費，似未核實評估業務需求，多有寬列。爰臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列經費 6 億 1,364 萬 8 千元，凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面檢討報告並經同意後，始得動支。

11. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列 6 億 1,364 萬 8 千元，其中 6 億 1,000 萬元用於辦理行銷獎勵措施，惟預算書中僅說明「為兼顧穩固既有貨源市場及創造臺灣港群櫃量之港埠發展目標」，無法得知獎勵措施內容及

辦理效益。經查港務公司 104 及 105 年度客製化行銷獎勵措施預算執行情形，104 年度預算 5.2 億元、決算數 3.11 億元、預算執行率 59.85%，105 年度預算 6 億元、決算數 3.08 億元、預算執行率 51.34%。港務公司近 2 年度客製化行銷獎勵措施預算執行率均未達六成，顯示對於該措施所需經費，似未核實評估業務需求，多有寬列。故該項預算凍結五分之一，俟臺灣港務股份有限公司就各行銷獎勵措施內容及辦理效益向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

#### 104 及 105 年度客製化行銷獎勵措施預算執行情形表

單位：新臺幣千元

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

- 資料來源，港務公司提供資料。105 年貨櫃航商客製化行銷獎勵尚有案件未審核完成，決算金額為暫估值。
- 其他獎勵項目，104 年度包含轉口散雜貨增量獎勵、貨櫃碼頭經營業客製化獎勵及自營櫃場獎勵；105 年度包含轉口散雜貨增量獎勵、公用自營貨櫃碼頭獎勵（含安平港獎勵）、船務代理業獎勵及海運快遞獎勵。
- 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—棧儲、包裝、代理及加工費」編列「行銷獎勵措施」6 億 1,000 萬元，較 106 年度 6 億元增加 1,000 萬元，是為鼓勵業者能夠來台增闢航線與增加轉口貨源，辦理「貨櫃航商客製化獎勵」、「藍色公路實櫃獎勵」、「轉口散雜貨增量獎勵」、「高雄港貨櫃碼頭作業及船舶到港獎勵」、

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

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

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

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

惟查該項「專業服務費」之預算數相較 105 年度的決算數高出 3,797 千元，又該項預算數擬辦理「海外投資標的可行性分析與投資計畫委託研究」，並未敘明業務內容，且效益亦不明。爰此，為求預算摶節使用，臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「研究發展費用」項下「服務費用」編列 2,559 萬元，凍結 400 萬元，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提交書面報告並經同意後，始得動支。

15. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「研究發展費用」項下「服務費用—專業服務費」編列 2,350 萬元，用於辦理研究碼頭、防波堤之設計基

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

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

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



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

經查，「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」106 年度預算編列及執行情形（可參考下表），迄 106 年 8 月底執行數僅 3 億 1,865 萬 3 千元，尚有高達 14 億 2,434 萬 7 千元之預算待執行，而港務公司也並未於預算書中說明進度落後原因，仍續編如此高金額之預算，實有疑慮，該筆預算凍結 5,000 萬元，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。請臺灣港務股份有限公司務必了解進度落後之因，並研謀改善措施，並審酌計畫執行進度，核實評估 107 年度編列 14 億 3,000 萬元預算之必要性，以維公司資源之合理配置。

「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」之預算編列及執行情形彙整表

單位：新臺幣千元

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

程			
8. 高雄港大仁商港區碼頭改善工程	-	-	50,000
合 計	1,743,000	318,653	1,430,000

19. 有鑑於臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」，106 年度預算執行率偏低，顯見台灣港務股份有限公司事先規劃不足，導致部分工程發包進度落後。加上過往 101 至 105 年實質建設計畫至今諸多工程延宕，為要求台灣港務股份有限公司做好規劃與事前準備，爰此針對臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」編列 14 億 3,000 萬元，凍結 5,000 萬元，待臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出執行改善計畫書面報告後，始得動支。
20. 有鑑於臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」編列第 2 年度經費 14 億 3,000 萬元。經查 106 年度預算編列及執行情形，迄 106 年 8 月底執行數僅 3 億 1,865 萬 3 千元，尚有高達 14 億 2,434 萬 7 千元之預算待執行。是以，港務公司允宜針對工程落後原因，研謀有效改善措施，並審酌計畫執行進度，核實評估 107 年度賡續編列高達 14 億 3,000 萬元預算需求之必要性，以維公司資源之合理配置。爰該項計畫編列經費 14 億 3,000 萬元，凍結 5,000 萬元，俟臺灣港務股份有限公司向立法院交通委員會提出加強工程進度控管之書面檢討報告後，始得動支。
21. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」14 億 3,000 萬元，辦理「基隆港西岸貨櫃碼頭整建工程」等港灣、棧埠營運設施工程及船機購置計畫業務，較 106 年度 17 億 4,300 萬元減少 3,130 萬元。經查，「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」總經費 143 億 1,347 萬元，執行期間自 106 至 112 年，以期提供航商更為優質的服務。但 106 年度本計畫所編列 17 億 4,300 萬元，截至 8 月底僅執行 3 億 1,865 萬 3 千元，還有高達 14 億

2,434 萬 7 千元待執行，顯見港務公司執行能力尚待加強。爰此，臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」編列 14 億 3,000 萬元，凍結 5,000 萬元，俟臺灣港務股份有限公司就本計畫工程進度控管與預算執行向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

22. 臺灣港務股份有限公司 107 年度預算「專業服務費」之工程及管理諮詢服務費編列 3,550 萬元，係因應全球綠色港口及港埠環保發展趨勢，持續配合環保署環保相關政策及法規，實踐綠色永續港口等。但運輸研究所之港研中心，每年亦均有辦理海洋及交通運輸防災技術研究，包括綠色海洋航安發展計畫、港灣環境資訊整合、運輸環境發展研究，其辦理業務亦有港區噪音、空氣品質環境監測、港口區域汙染及水質監測工作，與此之各項計畫均有重疊。臺灣港務股份有限公司應與交通部運輸研究所港灣技術研究中心，確實釐清此部分權責，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
23. 有鑑於花東地區因陸客來台驟減受到重創，進而影響花蓮港申請國際郵輪靠泊艘次逐年減少，從 104 年達到高峰，全年達 32 艘次申請，觀光客達 3 萬 7,461 人，但自 105 年起，國際觀光郵輪申請靠泊的艘次減少至 20 艘次，觀光人次降為 2 萬 8,334 人次；106 年更只剩下 18 艘次，僅帶來 2 萬 3,698 人次。為配合政府推動新南向政策，以及郵輪產業發展策略，彌補花東受創的觀光缺口，爰要求臺灣港務股份有限公司於 3 個月內，檢討花蓮港國際遊輪申請靠泊案件銳減與旅客人數下降的情況提出檢討報告，並提出具體提升花蓮港國際遊輪申請靠泊艘次，以及觀光旅客人數的政策規劃，並向立法院交通委員會提出書面報告。
24. 103 至 105 年度間我國各國際商港進出港總旅客人數呈減少趨勢；以 104 及 105 年度進行比較，計減少 12 萬 1,630 人，減幅達 9%；又以各港旅客人數觀之，除基隆港尚呈成長外，其餘各港均呈衰退，並以臺中

港及高雄港減少人數最多，分別減少 8 萬 7,276 人次、減幅 64.92%及 8 萬 7,922 人次、減幅 42.38%；以航線別進行比較，105 年度來自國際郵輪之旅客較 104 年度減少 7 萬 3,359 人次，減幅 8.90%；兩岸渡輪減少 4 萬 2,422 人次，減幅 27.03%；國內航線亦減少 5,849 人次，減幅 1.58%。根據港務公司表示，近年郵輪旅客人數下滑之原因為高雄港及臺中港因部分國際郵輪航線配置重心移往大陸地區及日韓提供免簽優惠，造成來台港澳及陸客人數下滑。爰此，要求臺灣港務股份有限公司應邀請地方政府、郵輪業者及旅行社等相關產業積極研議並籌辦相關推廣活動，並研謀加強國際行銷及實施國際客船優惠促銷專案等，以吸引郵輪來臺。

25. 有鑑於綠色港口、生態港已經是國際趨勢，港務公司也宣示綠港政策，近年來不少工程皆以改善港口環境為目標，高雄港於 2014 年 10 月成為亞太地區第一座通過歐洲海港組織（ESPO）認證之生態港口（EcoPort），安平港也於 2017 年 11 月通過生態港口認證，完成全國生態港認證最後 1 塊拼圖，期待藉此帶動當地城市發展。其中，為「改善運輸貨物於海上及陸上產生之環境汙染」，高雄港自 2012 年起陸續設置岸電系統，共花費 1.79 億元設置 11 座岸電系統，希望船舶停靠碼頭後，可以轉換為電力發電，減少燃油產生的空氣汙染，但許多航商認為電費成本太高，多仍使用燃油發電。爰此，要求臺灣港務股份有限公司應積極就如何提高岸電系統使用率、降低進港船舶整體燃油比例研謀短中期推廣措施及長期計畫，以利我國生態環境與港口經濟共存共榮，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
26. 有鑑於臺灣港務港勤股份有限公司 107 年度預算「一般建築及設備計畫—交通及運輸設備」編列分年購置 5 艘拖船計畫 4 億 9,000 萬元。然港務公司整體曳船業務於 106 及 107 年度預估衰退，且現行部分拖船業務係委由民間辦理，港勤子公司允宜審酌未來營運發展及落實不與民爭利

之原則下，定期滾動式檢討所需更新拖船數。爰要求交通部督促臺灣港務股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出未來因應作為之書面檢討報告，以達投資預期效益。

27. 有鑑於「高雄港客運專區建設計畫」、「高雄港南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施興建工程」等 3 項計畫均經 2 次以上修正計畫展延期程，其中「高雄港客運專區建設計畫」甚至 3 次修正計畫，除經費由原訂 28.51 億元擴增至 45.17 億元，完工期程亦由原訂 102 年度完工，展延長達 6 年迄至 108 年底。顯見港務公司對於港埠營運設施工程之規劃及執行，尚欠積極確實，亟待檢討強化。爰要求交通部督促臺灣港務股份有限公司核實檢討計畫延宕原因並研謀有效解決方案，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出具體改善書面檢討報告，以維我國港埠營運設施建設之有效推動。
28. 有鑑於臺灣港務港勤股份有限公司分 2 年度購置辦公房屋及土地 3 億元，107 年度編列第 1 年度預算 1 億 9,800 萬元，然港務公司自 98 年度起開始辦理「高雄港客運專區建設計畫」，規劃興建旅運及港務合一之客運大樓，並預計於 108 年底完工。配合高雄港客運專區建設計畫即將完成，港務公司允應秉持撙節原則及衡酌公司未來發展，核實規劃未來所屬高雄港區各港務辦公廳舍之配置方式；並審酌將港區內閒置、使用率過低之港務廳舍，或詢洽財政部提供臨近現有閒置國有房舍，提供作為港勤子公司新辦公廳舍之可行性，以維港務用地或國有房舍之有效運用。爰要求交通部督促臺灣港務股份有限公司儘速清查高雄港區臨近之港務廳舍使用情形，評估擇用臨近現有閒置或低度使用之港務廳舍或國有房舍，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以維政府資產之有效運用。
29. 臺灣港務公司所建置之 ERP 系統，其花費將近 2 億元，但上線以來，卻無法含蓋其他相關資料系統，導致仍需以半人工方式製作表單。而為

整合相關資料的四港合一資訊系統案，卻拖延將近 2 年仍無法完成，臺灣港務股份有限公司應對此二案加以調查，如有重大缺失，應及時處理修正。

30. 103 至 105 年度間我國各國際商港進出港總旅客人數呈減少趨勢；以 104 及 105 年度進行比較，計減少 12 萬 1,630 人；又以各港旅客人數觀之，除基隆港尚呈成長外，其餘各港均呈衰退，並以臺中港及高雄港減少人數最多，分別減少 8 萬 7,276 人次及 8 萬 7,922 人次。臺灣港務股份有限公司允宜積極檢討近年郵輪旅客人數下滑之原因，並以各港所具發展優勢，研謀有效之因應對策，以維我國港口之健全營運，進而帶動國家觀光及經濟發展。
31. 依據臺灣港務股份有限公司四大國際商港營運碼頭使用情形，近 2 年除高雄港之使用率達八成以上，其餘各港之使用率均未達七成，花蓮港更低於四成；另自營倉庫使用情形，基隆港未達六成，台中港及花蓮港平均未達三成，使用情形欠佳。依目前海運發展趨勢，許多貨類運輸皆已貨櫃化，倉庫存放需求不大，且該公司自營倉庫較為老舊難以符合業者需求，故使用率不高，建議在不影響業者進儲聯鎖倉需求下，依國際商港整體發展計畫，調整變更為遊憩專區，或改建成現代化倉儲出租予專營物流之公司，以提高資產報酬率。
32. 我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例，101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，整併四大國際商港成立臺灣港務股份有限公司，期以提高我國港埠經營績效，惟港務公司整併成立迄今貨物及貨櫃裝卸總量未見增長，105 年自由貿易港區貿易值未隨貿易量增加而增長，自由貿易港區之推動有待加強，港埠經營之規劃及執行，亟待檢討並研謀有效增進措施。另鑑於中國積極推動「一帶一路」，與其他國家合作興建港口建設（例如於馬來西亞麻六甲海峽興建港口），日本亦積極投資興建其他國家（柬埔寨、印度）港口，對我國各商港之衝擊及影

響為何。綜上，請臺灣港務股份有限公司就如何提升港務公司之營運績效及港口國際競爭力提出書面報告，於 2 個月內送立法院交通委員會。

33. 臺灣港務股份有限公司附屬單位預算「資金轉投資及盈虧明細表」，107 年度預算賡續編列 1,420 萬元投資臺灣港務觀光發展股份有限公司。臺灣港務觀光發展股份有限公司由臺灣港務股份有限公司、美商皇家加勒比郵輪公司（RCCL）及土耳其國際郵輪碼頭經營業業者（GPH）合資成立），係為投資及開發澎湖金龍頭郵輪碼頭，105 年 4 月取得交通部航港局「民間參與澎湖金龍頭郵輪碼頭綜合開發區投資興建暨租賃經營案」最優申請人資格，惟因與合資方對於碼頭型式及投資經營計畫書修訂內容未能達成共識，另皇家加勒比郵輪公司（RCCL）及土耳其國際郵輪碼頭經營業業者（GPH），未能如期匯入第二期資金，致未能於期限內與交通部航港局簽約，臺灣港務觀光發展股份有限公司與合資方後續合作方式尚待評估規劃，投資進度落後原規劃時程，請臺灣港務股份有限公司核實評估 107 年度賡續編列經費投資臺灣港務觀光發展股份有限公司之必要性，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
34. 2009 年 2 月 18 日臺北港貨櫃儲運中心開始營運，目前財政部關務署及行政院農業委員會動植物防疫檢疫局均設立常駐的辦事處及檢疫站，惟衛生福利部食品藥物管理署雖設有台北港辦公室，但沒有常駐人員而採取有貨才驗的不定期服務，若遇有食品緊急通關者，必須裝櫃封存，拉去基隆港檢疫的無效率情況。近期，台北港貨運量已經超越基隆港，達到每天必須派人驗貨的規模，爰要求交通部協調衛生部食品藥物管理署研議補充人力，設立常駐查驗站，以符合臺北港之業務需要。
35. 有關「臺灣國際商港營運設施實質建設計畫」106 年 8 月底執行數僅 3 億 1,865 萬 3 千元，尚有高達 14 億 2,434 萬 7 千元之預算待執行。

臺灣港務股份有限公司允宜針對工程落後原因，研謀有效改善措施，並審酌計畫執行進度，爰要求 2 個月內提出書面改善計畫，並核實檢

討 107 年度賡續編列高達 14 億 3,000 萬元預算需求之必要性，以維公司資源之合理配置。

#### 四、桃園國際機場股份有限公司

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

(二)營業收支：

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

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

(1)「用人費用」項下「獎金」之「績效獎金」100 萬元。

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

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

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

(三)服務成本：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫：無列數。

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

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

(七)補辦預算：收回資金轉投資桃園機場保全股份有限公司 2 億元，照列。

(八)通過決議 47 項：



1. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」編列 9 億 3,592 萬 3 千元，惟查 105 年度決算數為 7 億 0,981 萬 3 千元，又查 106 年 9 月桃園機場公司會計月報指出，用人費用因員額未足額進用，較預算數減少 9,041 萬 2 千元，爰此，為避免預算浮編，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司研擬 107 年度人員進用計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
2. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元。經查，桃園機場公司計算績效獎金核發月數之方法，是決算稅前盈餘加減政策因素影響金額後之總盈餘，如達成「法定稅前盈餘加減政策因素影響金額」，則以 1.2 個月薪給為基準，如超過達 2%、4%或 6%，分別再加給 0.4 個月、0.8 個月及 1.2 個月。

但是，桃園機場公司 100 至 105 年度決算稅前淨利都超出預算數甚多，且 106 年截至 9 月底，累計稅前淨利數就已超過全年度預算數 4 億 0,613 萬 8 千元（可見下表），而 106 年度還有 3 個月，表示桃園機場公司近年來之稅前淨利預算均低列，營運績效指標目標值缺乏挑戰性，而績效獎金又以「稅前盈餘之預算達成率」作為標準，疑似為低估預算數來提高達成率，使績效獎金幾乎成為固定給予 2.4 個月。爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司檢討相關核發獎金之標準，並於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

單位：新臺幣千元

年度	預算稅前淨利	決算稅前淨利
100 決算	1,832,044	3,613,956
101 決算	2,011,358	4,312,247
102 決算	2,824,944	4,739,562
103 決算	3,669,639	5,697,655

104 決算	3,857,806	7,153,691
105 決算	5,840,491	7,724,829
106 決算(截至 9 月底)	5,993,316	6,399,454
107 預算	7,164,673	—

3. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元，以激勵事業人員工作潛能，提高工作效率，提升服務品質，發揮整體經營績效。經查，依「交通部所屬實施用人費率事業機構經營績效獎金實施要點」及「桃園國際機場股份有限公司核發經營績效獎金應行注意事項」規定，桃園機場公司以年度決算稅前盈餘來計算績效獎金的發放，基本上是以 1.2 個月薪給為基準，如果超過法定稅前盈餘加減政策因素影響金額 2%、4%、6%者，分別加發 0.4 個月、0.8 個月、1.2 個月。但桃園機場公司決算稅前盈餘往往超過預算數甚多，101 至 105 年度決算超過預算比例分別為 114.39%、67.78%、55.26%、85.43%、32.26%，106 年度截至 9 月也已超過 6.78%，顯見桃園機場公司對於稅前盈餘預算編列過於保守，使績效獎金每每以 2.4 個月最高額核發，形同固定給與，影響績效獎金作為獎酬機制之本意。爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「用人費用」項下「獎金」編列績效獎金 5,271 萬 2 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 4 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。
4. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「旅運費」編列 1,174 萬 5 千元，惟查 106 年度出國人次為 97 人，107 年度卻增加至 118 人次，且考察及訪問計畫為參訪英國倫敦、日本名古屋、新加坡樟宜、馬來西亞吉隆坡、中國北京、中國香港、中國成都、中國杭州等國際機場；又查 105、106 年度考察計畫已包含大阪、成田、羽田、香港、法國，考察計畫同質性偏高，桃機公司辦理考察計畫應考量其必要性。為撙節政府財政，避免預算浮編，爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司調整考察計畫並審視其必要性，向立法院交

通委員會提出書面報告後，始得動支。

5. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「業務費用」項下「服務費用—旅運費」編列 327 萬 4 千元。經查該公司派員出國與赴大陸地區計畫項數繁多，且天數與人次規模龐大，近年出國參與會議及參訪考察之同質性與密集度亦偏高。宜依行政院所訂出國原則，審酌確屬業務需要，並本節約原則，檢討調降計畫之項數、人次或天數。爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司針對各計畫派員出國、考察、參加會議之必要性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
6. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「印刷裝訂與廣告費」編列 9,072 萬 3 千元，較 106 年度預算 8,864 萬 3 千元增加 200 萬元，惟 107 年度營業收入成長幅度 2.3%，根據中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範之編列原則，「印刷裝訂與廣告費—廣告費」應以不超過營業收入成長幅度為原則，從嚴核實編列。爰此，該筆預算凍結五分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 4 個月內將相關改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
7. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度「租金與利息」項下「地租及水租」編列 50 億 0,753 萬 6 千元，惟查 105 年度決算，仍有 10.53 公頃閒置土地面積，又查台灣港務公司承租交通部航港局土地年息為 2%，桃機公司承租交通部民航局土地年息卻為 7%，租金計算過於高昂。爰此，該筆預算凍結五分之一，待桃園國際機場股份有限公司研議如何活化利用閒置土地設施及協調交通部民用航空局調降租金，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
8. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 4,870 萬元，惟查桃機公司自 100 年度起，預算稅前淨利達成率皆超過 150%之多，自有資金尚足支應，不應列入營業成本，影響整體獲利，但考量 107 年桃機公司有長期舉債之計畫，爰此，桃園

國際機場股份有限公司 107 年度預算「營業外費用」項下「財務成本—利息費用」編列 4,870 萬元凍結二分之一，待桃園國際機場股份有限公司向立法院交通委員會提出有關 107 年度「長期債務舉借 33 億元」償還計畫之書面報告後，始得動支。

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

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

11. 有鑑於桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算編列「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元，此計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，且於 105 年間辦理修正延後 2 年完工。而據桃園機場公司 107 年度預算案另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設期程。是以，桃園機場公司允宜加速執行，並妥適控管工程進度與施工品質，避免延宕機場園區之整體開發時程。爰該項計畫預算編列 6 億 7,844 萬 7 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出如何確保工程完善之書面報告後，始得動支。
12. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元。經查，本計畫總經費 36 億 0,828 萬 1 千元，是為第三航站區開發之先期要徑工程，必須在啟動第三航站區建設前完成。本項計畫於 102 年度「一般建築及設備計畫」項下開始編列預算，於 103 年正式奉交通部核定並規劃於 106 年 12 月完工，但因工程進度未如預期，於 105 年度修正計畫延後 2 年、於 108 年 12 月完工。若本項工程如果不能如期完工，勢將連動影響第三航站區的建設期程，爰桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫」編列 6 億 7,844 萬 7 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫財政調配與預算編列，及相關工程進度執行之管控，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

13. 有鑑於第二航廈擴建工程計畫預定 108 年完工啟用，日前桃園國際機場股份有限公司曾董事長又表示待第三航廈完工之後，第二航廈預計封閉兩年進行整修。該項計畫並無在報告中提出說明，顯見現有第二航廈擴建工程恐有延宕之虞，爰此，桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
14. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」編列 9 億 4,746 萬元，惟查第二航廈擴建工程無法按原定期程於 106 年 12 月完工，以致延後至 108 年 12 月完工，且辦理追加預算比率已超過 10%。有關政府重大工程，常因追加預算、進度延宕造成民眾觀感不佳，未來桃機公司辦理重大工程計畫，先期規劃應更謹慎。爰此，該筆預算凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司針對工程進度及辦理情形於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
15. 有鑑於桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「專案計畫—繼續計畫—第二航廈擴建工程」續編列 9 億 4,746 萬元，截至 107 年度累計已編預算數 19 億 4,746 萬元，占投資總額 84.76%，預計 108 年底完工。惟該計畫於 105 年 11 月修正追加投資總額超逾 10%，並展延完工時程，第二航廈擴建工程無法按原訂期程於 106 年 12 月完工，而延後至 108 年 12 月完工，將影響現有航廈服務旅客品質，且追加總經費比率超逾 10%，顯見機場公司對資本支出計畫之先期規劃與成本效益評估，以及預算與工程執行能力，容有檢討改進空間。為免該計畫繼續拖延而影響原訂目標效益，爰該筆預算經費編列 9 億 4,746 萬元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司於 3 個月內向立法院交通委員會提出有效督促工程按時完工之書面精進報告後，始

得動支。

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

17. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備」編列 9 億 4,447 萬 9 千元，預計執行 20 個項目，其中每個項目工程所耗費資金甚鉅，但皆未說明細項、工程進度、預期目標與完工時間，且其中多個項目計畫名稱相似性偏高，如：(9) 航班資訊系統升級及顯示設備汰換工程，與 (20) 汰換應用服務系統伺服器與網路設備，兩者皆為系統設備汰換，疑有重複編列之嫌。

而「改善旅行運輸系統工程」，分別同時列於(1)第二航廈擴建行李輸送系統改善工程，以及(6)第一航廈出境行李輸送系統改善工程，卻又同時編列(7)行李系統智慧處理及相關設備改善工程，疑有重複編列之嫌。為避免浪費國家預算，摺節開支，桃園國際機場股份有限公司

107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—機械及設備」編列 9 億 4,447 萬 9 千元凍結十分之一，待桃園國際機場股份有限公司補足相關工程細節與說明，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

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

19. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—什項設備—第一、二航廈行李處理場等區域火警系統汰換計畫」編列 7,425 萬 6 千元，較 106 年度所編列之 350 萬元，增幅達 20.216 倍，卻未說明計畫內容及預算增加的理由；另查，桃園機場公司 106 年度關於火警相關系統建置公開招標案件，只有「桃園國際機場火警自動警報設施及逃生窗監控設備委託規劃設計及監造技術服務」乙案，預算金額為 580 萬元，於 106 年 3 月 10 日公告招標、6 月 23 日公告決標，最後決標金額 550 萬元，也與 106 年度預算編列情形不符。爰 107 年度預算「重大之建設事業」項下「一般建築及設備計畫—什項設備—第一、二航廈行李處理場等區域火警系統汰換計畫」編列 7,425 萬 6 千元凍結十分之一，俟桃園國際機場股份有限公司就計畫內容、預算編列與執行情形，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

20. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「修理保養及保固費」編列 16 億 4,452 萬 3 千元，較 106 年度預算 14 億 8,874 萬 4 千元增加 1 億 5,577 萬 9 千元，成長幅度高達 10%。惟 105 年度決算僅使用 13 億



5,146 萬元，106 年度至今已用 6 億 8,889 萬 9 千元，執行率僅 46%，顯有執行力欠佳之疑慮。爰此，桃園國際機場股份有限公司應於 3 個月內將相關改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

21. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度各項費用彙計「棧儲、包裝、代理及加工費」共編列 11 億 0,833 萬 6 千元。經查，桃園機場公司「棧儲、包裝、代理及加工費」所需經費呈現增長的趨勢，102 至 105 年度決算數分別為 3 億 8,319 萬 1 千元、4 億 4,203 萬元、6 億 1,115 萬 3 千元及 8 億 7,722 萬元，106 至 107 年度預算數更增長至 10 億 8,226 萬 9 千元、11 億 0,833 萬 6 千元，但在預算書只說明用以支付佣金、匯費、手續費、公證費及外包費各多少經費外，卻沒有說明實際辦理事項，難以了解經費的用途及必要性。爰桃園國際機場股份有限公司就預算編列內容及必要性，應向立法院交通委員會提出書面報告。
22. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算「服務費用」項下「棧儲、包裝、代理及加工費」編列 11 億 0,833 萬 6 千元，惟查勞務承攬編列 9 億 8,762 萬 6 千元，桃機公司為國營事業，應重視勞工權益，避免大量使用勞務承攬人力。爰此，桃園國際機場股份有限公司應針對承攬人力、任用之必要性及如何保障承攬人力勞工權益及勞工安全向立法院交通委員會提出書面報告。
23. 桃園國際機場公司 107 年度預算「服務費用」項下「專業服務費」共編列 4 億 9,473 萬 6 千元，用以支付委聘專業機構或人員提供服務之費用。惟經查，107 年度預算「專業服務費」編列 4 億 9,473 萬 6 千元，較 106 年度 4 億 1,483 萬 3 千元增加 7,990 萬 3 千元，較 102 年度決算數 1 億 5,894 萬 3 千元增幅達約 2.11 倍，也較 102 至 105 年 4 年平均決算數 2 億 0,630 萬 9 千元高出甚多（註：102 至 105 年決算數分別為 1 億 5,894 萬 3 千元、1 億 8,680 萬 2 千元、2 億 2,093 萬 2 千元及 2 億 5,855 萬 9 千元），顯見桃園機場公司未盡覈核編列是項預算。桃園國際機場

股份有限公司應向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

24. 有鑑於桃園機場需進行龐大的軟硬體設施、設備維運，以確保旅客生命財產的安全，各項預算經費之運用，應詳細審慎評估並做適當有效的利用。然桃園機場近年來軟硬體設施、設備經常出包，而桃園國際機場股份有限公司又於 107 年度預算「服務費用」項下的「專業服務費」編列 4 億 9,473 萬 6 千元，以支應包括：法律事務費、工程及管理諮詢費、講課鐘點及稿費、委託檢驗試驗費、教育訓練費、電腦軟體服務費等其他專業服務費用。經查 106 年度「專業服務費」共編列 4 億 1,483 萬 3 千元，107 年度竟然又比 106 年度多編列 7,990 萬 3 千元，顯有浮編之虞。爰桃園國際機場股份有限公司應檢討相關專業服務費用編列情況，並向立法院交通委員會提出書面報告。
25. 經查英國非營利獨立調查機構 Skytrax 官方網頁之資訊，有關來台旅客對於桃園國際機場之意見內容，其中多有反映機場內部既有餐廳以及商店之相關規劃不佳。爰此，為進一步提升服務旅客之品質，建議桃園國際機場股份有限公司應於 2 個月內儘速向立法院交通委員會提交有關機場餐廳及商店規劃改善之書面報告。
26. 桃園國際機場股份有限公司原訂 105 至 108 年度辦理「增設智慧型簡易航廈」之工程，經查該簡易航廈之業務迄今並未進行，且目前擴建之第二航廈及新建之第三航廈工程業已納入相關設計。爰此，該簡易航廈工程項目未來是否賡續辦理，建議桃園國際機場股份有限公司應於 2 個月內儘速向立法院交通委員會提交書面報告，俾以詳細說明。
27. 有鑑於桃園國際機場為國內外旅客出入境重要的國家門面，然近年來機場硬體設施、設備卻經常出包，例如：上週五才發生自動通關系統大當機；日前機場跑道竟然出現多條長達數十公尺的裂縫；亦或是每逢豪大雨來襲，機場內部都會發生漏水或淹水現象，讓桃園國際機場宛如水上機場，雖然交通部一再保證會檢討，避免相關問題再次發生，但仍然無

法有效解決相關問題。相關硬體設施、設備的出包，不僅耽誤航班與旅客行程，更讓台灣國際形象蒙羞。爰要求桃園國際機場股份有限公司與交通部通盤檢討「桃園國際機場」相關硬體設施、設備之維護，於 3 個月內提出檢討與改善措施，向立法院交通委員會提出書面報告。

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

(1) 針對友善廁所以及警鈴應對部分，除空間上應定期檢測門鎖且進一步調整加寬以外，另應加強機場員工（含約聘雇及外包廠商）的教育訓練，並參考日本經驗建立面對身障者求助之 SOP。

(2) 桃園機場與交通部應提供地勤人員在押運貨櫃搬運電動輪椅等大型且有重量的物品時，有關斜坡等設備協助搬運，此舉除可以減少地勤人員可能的工殤，以及托運行李損傷，同時亦應建立海關、航空公司等人員在檢查托運身心障礙國人行李托運之 SOP，並以透明化令旅客得知。

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

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

29. 鑑於桃園機場近年來相關機電系統與資訊系統問題不斷，在 98 年桃機系統大當機之後，103 年有行李分揀系統當機，近萬名旅客行程受影響；104 年停電導致第一航廈的出境大廳、X 光安檢線、金屬檢測門與護照查驗櫃檯受影響，造成許多出境的手續都必須由工作人員手動執行、

出現安檢員用手電筒檢查旅客行李的狀況；105 年陸製 X 光機「跳黑又當機」、桃園機場自動通關系統故障。除相關機電資訊系統需積極改善外，查桃園機場於相關演習與既有 SOP 中，均未將相關狀況之旅客安撫納入相關劇本，致每有類似情形發生，相關應變處理之不足均造成桃機形象重傷。爰建請桃園國際機場股份有限公司於 1 個月內向立法院交通委員會提出相關改善規劃書面報告，包括相關的演習與人員引導 SOP。

30. 桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算案數與 105 年度決算數相較，其中營業收入 209.29 億元，雖較 195.13 億元增加 14.16 億元、增幅 7.26%，惟稅後淨利 59.47 億元，卻較 64.11 億元減少 4.64 億元、減幅 7.24%，復 106 年度預算案數與 104 年度決算數相較，其稅後淨利衰退達 16.22%，遠低於營業收入之增幅 10.41%。經查，上述稅後淨利衰退原因可能係由於機場公司自 102 年度預算起編列舉借長期債務 36 億餘元，加計 107 年度預算案編列長期債務舉借 33 億元，以及 107 年度預計增加短期借款 7 億餘元等之相關利息費用，惟迄 106 年 9 月底因自有資金尚足支應，故尚未實際舉借長期債務，該利息費用預算數高估，導致低估稅後淨利。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司加強對成本或費用之控管，並覈實編列預算，使營業收入之增加實質帶動稅後淨利之成長。

桃園機場公司收支損益比較表

單位：新臺幣億元；%

科目	104 年度 決算數	105 年度 決算數	106 年度 預算案數	107 年度 預算案數	107 年度較 105 年度增 減比率	106 年度較 104 年度增 減比率
營業收入	175.36	195.13	193.62	209.29	7.26	10.41
營業成本	89.84	102.43	115.03	118.97	16.15	28.04
營業費用	13.91	16.08	18.42	18.34	14.05	32.42
營業外收入	0.83	0.95	0.24	0.23	-75.79	-71.08

營業外費用	0.90	0.33	0.45	0.56	69.70	-50.00
所得稅費用	12.16	13.13	10.21	12.18	-7.24	-16.04
稅後淨利	59.38	64.11	49.74	59.47	-7.24	-16.22

資料來源，桃園機場公司 107 年度與 106 年度預算書，預算中心整理。

31. 桃園國際機場股份有限公司為便利旅客，自機場捷運於 106 年 2 月通車以來，在機捷台北車站開始進行預辦登機的服務，惟目前僅針對 4 家國籍航空開放服務，開辦至今服務量仍未達成桃機公司預估之每日 1 千件行李服務量（7 至 8 月暑假運量高峰期每日平均行李件數僅 384 件與 433 件）。數據指出，目前我國預辦登機服務利用人次中，六成為我國民眾利用，四成為境內也有預辦登機服務之港澳客利用，而香港國際機場目前有 68 家航空公司設有預掛行李櫃台，由此可見，若欲提升旅客使用桃園國際機場預辦登機服務之數量，勢必需要增加合作公司名單。爰此，要求桃園國際機場股份有限公司應研擬增加開放預辦登機之航空公司之具體方法，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
32. 桃園機場之準點率在航空情報資訊機構（OAG），機場準點率為 489 個機場中排名第 396 名，位居後段班。而依美國分析全球航空資料的 FlightStats 網站，評比桃園機場準點率卻僅有 59%。但桃園機場，對於如何提高航班準點率完全沒有積極作為，甚且機場告示牌於確定遲延後才會打出 delay 訊息，完全無預先告知功能。爰桃園國際機場股份有限公司應要求各航空公司或航管單位，於得知班機誤點訊息時，應即時告知，並儘量告知旅客延誤原因。
33. 臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，而據桃園國際機場股份有限公司 107 年度預算另編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工工期為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，尚需注意是否影響第三航站區之建設工期

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

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

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

35. 未來 5 年，桃園機場公司將有第三航站發包、免稅店換約以及第三跑道等動輒千億元之重大工程、換約之採購，惟目前由於業界間彼此黑函攻訐不斷，本於「招商作業無瑕疵、不法事件零容忍」，任何決策與程序都應公開透明，以維持政府信用。要求在任何案件決標之前，桃園國際機場股份有限公司內部任何員工與廠商接觸（包含立法院協調會）都必須有政風人員在場，並做成會談紀錄，以確保招商的公平性，為避免同仁受到威脅利誘產生瓜田李下之行為，桃園國際機場股份有限公司應即刻制定違規之處分標準。
36. 觀光發展基金 105 年度決算數賸餘數高達 2,241,423 千元，106 年度預算數為 1,278,805 千元，107 年度預算數為 1,970,792 千元，歷年之累計賸餘 107 年底將高達 7,202,504 千元。經查觀光發展基金之支出每年約在 60 億元上下，以 107 年度預算為例，若是機場服務費收入減收 12 億元，亦足以支應年度支出所需，尚有 7 億元之賸餘。

然桃園國際機場股份有限公司興建第三航站工程預算規模為新台幣

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

37. 有鑑於桃園國際機場為我國最大之國際機場，107 年運量旅客預計達 4,300 萬人次，航空器服務預計達 25 萬架次，惟查「第二航廈擴建工程」、「WC 滑行道遷建及雙線化工程」均延至 108 年完工，遂要求桃園國際機場股份有限公司應嚴格控管勞工安全及施工品質，且在不影響旅客權益下，審慎評估工程進度，避免工期估算錯誤。爰此，桃園國際機場股份有限公司對於以上工程進度及品質，應於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
38. 有鑑於桃園國際機場經常能看到民眾坐在行李箱上，在出境大廳也常見民眾靠在牆邊滑手機，甚至年紀較大的民眾因為怕坐行李箱危險，只能坐在柱子旁的不銹鋼護欄，表情相當無奈。資深氣象主播李富城在臉書上抱怨，桃機出境大廳椅子被拆掉，讓年紀大的人只能站著等毫無人性。桃機雖回應因為空間不足，只能在兩側安排 40 張座椅，但相較空間可能更小的松山機場和小港機場，出境大廳卻都有成排的椅子。曾拿下最佳機場服務的桃機公司，服務品質受到外界質疑，提供更舒適、符合人性的候機環境，儼然仍有檢討的空間。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出機場航廈出境大廳增設座椅符合人性需求之書面檢討報告，以有效解決候機人士的不便。
39. 有鑑於桃機第二航廈問題頻傳，漏水、停電、當機樣樣來，引發外界批

評。交通部王國材次長日前透露，桃園機場已在評估等第三航廈 109 年完工後將封閉第二航廈整修 2 年，然這項訊息被航空公司及廠商視為「災難」？諸如第二航廈的免稅商店經營期限 107 年屆滿，最近將展開招標作業，如果在啟用初期 110 年航廈要全面封閉，得標廠商僅 3 年左右的經營期，廠商要不要花大把鈔票投入裝修不無疑問，終究可能損及旅客權益。又第三航廈啟用後，第二航廈封閉大修期間，第一及第三兩座航廈能否擔負起整個桃園機場的運能容有疑慮？萬一運能不足，絕對是航空公司及旅客的災難。爰要求桃園國際機場股份有限公司於 2 個月內向立法院交通委員會提出桃園機場第二航廈擬封閉整修之完整書面評估報告，俾利立法院有效監督，也避免影響旅客權益。

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

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



內向立法院交通委員會提出如何改善獲利能力之書面檢討報告，俾提升營運績效。

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

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

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

桃園機場公司近 5 年度相關投資報酬衡量指標概況表

單位：%

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

1. 資料來源，桃園機場公司 107 年度預算書。

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

43. 鑑於桃園機場公司旅客運量日益增加，據統計桃機公司 106 年 10 月單月入境旅客達 191 萬 6,395 人次、出境人數達 193 萬 4,127 人次，較 105 年同期分別增長 10.72%及 11.17%。但每逢入境航班尖峰時段，桃機公司航廈入境大廳路緣接送區都會排滿車輛違停併排，不但讓來台外籍旅客對臺灣留下交通混亂的印象，也容易造成交通危險。爰要求桃園國際機場股份有限公司應檢討出入機場動線及旅客接送區設置之現況，於 3 個月內提出具體改善措施並加強宣導，向立法院交通委員會提出書面報告。
44. 鑑於桃園國際機場為 24 小時營運之國家大門，105 年旅客高達 4,230 萬人次，據統計目前桃園機場晚間 23 時至次日 7 時間，第一航廈有 7 千 3 百多位旅客在航廈內停留，占全天旅客量的 14.9%；第二航廈則更 8 千 2 百多位旅客，占全天旅客的 13%。然而該時段高達 1 萬 5,561 人在機場，卻僅有統一超商及萊爾富等 2 家便利商店維持營業，以致搭乘清晨航班出境旅客，到機場等候航班時無處餐飲或購物，只能枯等報到，不僅閒置航廈非管制區寶貴的商業空間，更與其它國際標竿機場服務水準相去甚遠。爰要求桃園國際機場股份有限公司研議於 3 個月內規劃凌晨時段提供相關飲食服務，具體提升航廈商業空間使用效率，俾利增加收入及滿足越來越多的轉機及出境旅客需求。
45. 臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程計畫，係「第三航站區開發之先期要徑工程，需於啟動第三航站區建設前完成」，原計畫期間自 103 年 1 月至 106 年 12 月，惟因工程進度未如預期，於 105 年 11 月 10 日核定修正延後計畫完工期程至 108 年 12 月。

「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，截至 107 年度累計已編預算 126 億 8,399 萬 8 千元，完工期程為 111 年 12 月，如臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程延後至 108 年 12 月完工，是否影響第三航站區之建設期程，是以，桃園國際機場股份有限公司應於 1 個

月內對工程執行進度之控管，並嚴控施工品質，向立法院交通委員會提出書面報告。

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

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

47. 有鑑於低成本航空市場發展蓬勃，已經改變人們搭機的方式與目的地的選擇，使傳統航空業者面臨調降機票價格和增設據點的轉型壓力。

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

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

