

中 華 民 國 106 年 度 中 央 政 府
總 預 算 案 審 查 總 報 告（修正本）
（第五冊）

中 華 民 國106年2月22日
華總一義字第10600021571號

中華民國 106 年度中央政府總預算案審查總報告（修正本）

目次	頁碼
壹、審查緣起	1
貳、預算編製政策方向及原則	1
參、重要內容	4
肆、審查經過	11
伍、審議總結果	12
陸、審議結果	27
內政委員會	27
一、新增通過決議 407 項	27
二、歲入部分	245
三、歲出部分	248
第 2 款行政院主管	248
1. 行政院	248
2. 原住民族委員會	262
3. 原住民族文化發展中心	287
4. 客家委員會及所屬	289
5. 中央選舉委員會及所屬	308
6. 大陸委員會	313
7. 不當黨產處理委員會	336
第 7 款內政部主管	338
1. 內政部	338
2. 營建署及所屬	363
3. 警政署及所屬	386
4. 中央警察大學	400
5. 消防署及所屬	401

6. 役政署	413
7. 移民署	421
8. 建築研究所	438
9. 空中勤務總隊	442
第 16 款蒙藏委員會主管	443
1. 蒙藏委員會	444
第 23 款海岸巡防署主管	447
1. 海岸巡防署	448
2. 海洋巡防總局	452
3. 海岸巡防總局及所屬	459
第 27 款省市地方政府	461
1. 臺灣省政府	461
2. 臺灣省諮議會	464
3. 福建省政府	464
外交及國防委員會	467
一、新增通過決議 209 項	467
二、歲入部分	586
三、歲出部分	588
第 8 款外交部主管	588
1. 外交部	588
2. 領事事務局	619
3. 外交及國際事務學院	623
第 9 款國防部主管	624
1. 國防部	624
2. 國防部所屬（含國家安全局）	631
第 17 款僑務委員會主管	693

1. 僑務委員會	693
第 26 款國軍退除役官兵輔導委員會主管	715
1. 國軍退除役官兵輔導委員會	715
經濟委員會	765
一、新增通過決議 565 項	765
二、歲入部分	1091
三、歲出部分	1097
第 2 款行政院主管	1097
1. 國家發展委員會	1097
2. 檔案管理局	1117
3. 公平交易委員會	1119
第 13 款經濟部主管	1125
1. 經濟部	1125
2. 工業局	1142
3. 國際貿易局及所屬	1149
4. 標準檢驗局及所屬	1152
5. 智慧財產局	1153
6. 水利署及所屬	1154
7. 中小企業處	1160
8. 加工出口區管理處及所屬	1162
9. 中央地質調查所	1164
10. 能源局	1165
第 19 款農業委員會主管	1170
1. 農業委員會	1170
2. 林務局	1206
3. 水土保持局	1216

4. 農業試驗所	1223
5. 林業試驗所	1223
6. 水產試驗所	1224
7. 畜產試驗所	1224
8. 家畜衛生試驗所	1224
9. 農業藥物毒物試驗所	1224
10. 特有生物研究保育中心	1224
11. 茶業改良場	1224
12. 種苗改良繁殖場	1225
13. 桃園區農業改良場	1225
14. 苗栗區農業改良場	1225
15. 臺中區農業改良場	1225
16. 臺南區農業改良場	1225
17. 高雄區農業改良場	1225
18. 花蓮區農業改良場	1225
19. 臺東區農業改良場	1225
20. 漁業署及所屬	1225
21. 動植物防疫檢疫局及所屬	1232
22. 農業金融局	1233
23. 農糧署及所屬	1235
財政委員會	1243
一、新增通過決議 115 項	1243
二、歲入部分	1297
三、歲出部分	1303
第 2 款行政院主管	1304
1. 主計總處	1304

第 6 款監察院主管	1311
1. 審計部	1311
2. 審計部臺北市審計處	1317
3. 審計部新北市審計處	1317
4. 審計部桃園市審計處	1317
5. 審計部臺中市審計處	1317
6. 審計部臺南市審計處	1318
7. 審計部高雄市審計處	1318
第 10 款財政部主管	1318
1. 財政部	1319
2. 國庫署	1322
3. 賦稅署	1329
4. 臺北國稅局	1332
5. 高雄國稅局	1334
6. 北區國稅局及所屬	1335
7. 中區國稅局及所屬	1338
8. 南區國稅局及所屬	1339
9. 關務署及所屬	1342
10. 國有財產署及所屬	1347
11. 財政資訊中心	1353
第 25 款金融監督管理委員會主管	1359
1. 金融監督管理委員會	1359
2. 銀行局	1365
3. 證券期貨局	1370
4. 保險局	1373
5. 檢查局	1375

第 27 款省市地方政府	1377
1. 補助直轄市及縣市政府	1377
第 28 款災害準備金	1379
第 29 款第二預備金	1379
四、融資財源調度部分	1380
教育及文化委員會	1381
一、新增通過決議 387 項	1381
二、歲入部分	1555
三、歲出部分	1560
第 1 款總統府主管	1560
1. 中央研究院	1560
第 2 款行政院主管	1576
1. 國立故宮博物院	1576
第 11 款教育部主管	1592
1. 教育部	1592
2. 國民及學前教育署	1637
3. 體育署	1645
4. 青年發展署	1655
5. 國家圖書館	1658
6. 國立公共資訊圖書館	1658
7. 國立教育廣播電臺	1658
8. 國家教育研究院	1658
第 18 款原子能委員會主管	1660
1. 原子能委員會	1660
2. 輻射偵測中心	1675
3. 放射性物料管理局	1676

4. 核能研究所	1677
第 22 款文化部主管	1678
1. 文化部	1678
2. 文化資產局	1713
3. 影視及流行音樂產業局	1714
4. 國立傳統藝術中心	1717
5. 國立臺灣美術館及所屬	1717
6. 國立臺灣工藝研究發展中心	1717
7. 國立臺灣博物館	1717
8. 國立臺灣史前文化博物館	1717
第 24 款科技部主管	1717
1. 科技部	1717
2. 新竹科學工業園區管理局及所屬	1740
3. 中部科學工業園區管理局及所屬	1741
4. 南部科學工業園區管理局及所屬	1742
交通委員會	1743
一、新增通過決議 209 項	1743
二、歲入部分	1853
三、歲出部分	1857
第 2 款行政院主管	1857
1. 國家通訊傳播委員會	1857
2. 飛航安全調查委員會	1867
3. 公共工程委員會	1871
第 14 款交通部主管	1877
1. 交通部	1877
2. 民用航空局	1911

3. 中央氣象局	1920
4. 觀光局及所屬	1938
5. 運輸研究所	1963
6. 公路總局及所屬	1971
司法及法制委員會	1997
一、新增通過決議 136 項	1997
二、歲入部分	2047
三、歲出部分	2062
第 1 款總統府主管	2062
1. 總統府	2062
2. 國家安全會議	2066
3. 國史館	2066
4. 國史館臺灣文獻館	2067
第 2 款行政院主管	2067
1. 人事行政總處	2067
2. 公務人力發展中心	2074
3. 地方行政研習中心	2074
第 3 款立法院主管	2075
1. 立法院	2075
第 4 款司法院主管	2083
1. 司法院	2084
2. 最高法院	2115
3. 最高行政法院	2117
4. 臺北高等行政法院	2117
5. 臺中高等行政法院	2117
6. 高雄高等行政法院	2117

7. 公務員懲戒委員會·····	2117
8. 法官學院·····	2117
9. 智慧財產法院·····	2117
10. 臺灣高等法院及 4 個分院·····	2117
11. 20 個臺灣地區地方法院·····	2118
12. 臺灣高雄少年及家事法院·····	2120
13. 福建高等法院金門分院·····	2120
14. 福建金門地方法院·····	2120
15. 福建連江地方法院·····	2120
第 5 款考試院主管·····	2120
1. 考試院·····	2120
2. 考選部·····	2132
3. 銓敘部·····	2139
4. 公務人員保障暨培訓委員會·····	2146
5. 國家文官學院及所屬·····	2148
6. 公務人員退休撫卹基金監理委員會·····	2148
7. 公務人員退休撫卹基金管理委員會·····	2148
第 6 款監察院主管·····	2149
1. 監察院·····	2149
第 12 款法務部主管·····	2155
1. 法務部·····	2155
2. 司法官學院·····	2178
3. 法醫研究所·····	2178
4. 廉政署·····	2179
5. 矯正署及所屬·····	2181
6. 行政執行署及所屬·····	2185

7. 最高法院檢察署	2186
8. 臺灣高等法院檢察署及 4 個分院檢察署	2186
9. 臺灣高等法院檢察署智慧財產分署	2187
10. 20 個臺灣地區地方法院檢察署	2187
11. 福建高等法院金門分院檢察署	2188
12. 福建金門地方法院檢察署	2188
13. 福建連江地方法院檢察署	2188
14. 調查局	2188
社會福利及衛生環境委員會	2195
一、新增通過決議 389 項	2195
二、歲入部分	2412
三、歲出部分	2416
第 15 款勞動部主管	2416
1. 勞動部	2416
2. 勞工保險局	2437
3. 勞動力發展署及所屬	2441
4. 職業安全衛生署	2452
5. 勞動基金運用局	2462
6. 勞動及職業安全衛生研究所	2465
第 20 款衛生福利部主管	2468
1. 衛生福利部	2468
2. 疾病管制署	2524
3. 食品藥物管理署	2527
4. 中央健康保險署	2552
5. 國民健康署	2562
6. 社會及家庭署	2570

7. 國家中醫藥研究所	2585
第 21 款環境保護署主管	2586
1. 環境保護署	2586
2. 毒物及化學物質局	2619
3. 環境檢驗所	2620
4. 環境保護人員訓練所	2621

交通委員會

一、新增通過決議 209 項

(一)鑑於 2016 年初德翔台北貨輪翻覆，導致我國北海岸民眾遭致莫大損失。更凸顯我國對於海洋救難政策之不足，無法第一時間立即因應其狀況，妥適處理後續面臨之損害。

立法院建請行政院會同包括交通部、行政院海岸巡防署、行政院環境保護署、行政院農業委員會漁業署，共同研議未來倘若遭致海難之情況因應之對策並研擬符合當今時空背景之海洋救難政策、後續處理及事後復育等相關政策。莫讓悲劇重複上演，應就過往經驗與案例中學習，將其損害降至最低，維護國人之生命財產安全。

(二)鑑於監察院於 2016 年 12 月 15 日認定交通部及國家通訊傳播委員會未依據「民營公用事業監督條例」處理提列「用戶公積金」時，不但態度消極，且未本於權責確實檢討，造成法令適用之爭議，而依法提案糾正。顯見交通部及國家通訊傳播委員會怠於行使法定權責，管理過於鬆散。爰要求交通部及國家通訊傳播委員會應於二個月內向立法院提出書面檢討報告、修法建議及改善方案。

(三)國家通訊傳播委員會單位預算單位預算 106 年度編列「行政規費收入—許可費」其中拍賣行動寬頻業務特許費 15,000,000 千元；鑑於 102 年 4G 頻譜標售時，將 2G 頻譜釋出，因頻譜有各大電信 2G 用戶使用，造成業者頻譜爭議糾紛，相互提告，且政府亦花費近 1,100,000 千元補貼約 52 萬 2G 用戶升級至 4G，目前 2G 用戶數至 9 月底尚有約 492 千戶，雖有電信業願意釋出部分頻譜讓 2G 用戶繼續使用，惟用戶權益恐有受損之虞；106 年又要將 3G 頻譜釋出，3G 用戶數更高達 1,177 萬戶，是否又會製造另一波頻譜爭議？應俟前項爭議解決後，並規畫相關完整配套后再行拍賣行動寬頻業務。爰此，全數經費暫時凍結，提出書面報告後始可解凍。

(四)國家通訊傳播委員會 106 年度預算 1 目「加速行動寬頻建設與服務」編列

1,000 萬元，然電信業者建設 4G 基地台進度追不上 4G 用戶數據使用量成長速度，通訊連線品質類的申訴件不減反增！根據通傳會 105 年 8 月「通訊消費申訴監理報告」統計，通訊連線品質類申訴案 360 件數為最大宗，占有申訴案之 52%，在通訊連線品質申訴中，收不到訊號或速度慢是居高不下的申訴原因之一，顯見通傳會督導不力，爰相關預算凍結 10%，待向立法院交通委員會提出相關改善計畫書面報告獲同意後，始得動支。

(五)查國家通訊傳播委員會 106 年度預算，工作計畫「一般行政」項下之 02 基本行政工作維持內，0200 業務費下，水電費及通訊費合計 13,621 千元；考量節能減碳，撙節開銷且政府經費短絀，刪減該工作計畫內上述水電通訊費總計 200 千元！

(六)鑑於近年來我國媒體集中化之趨勢導致原具有公共性之媒體遭少數私人壟斷，導致市場缺乏競爭而喪失媒體第四權專業與自主性。

面對此一情形亟需訂定專法端正社會風氣，維護媒體在民主多元中社會之正常發展。行政院曾將反媒體壟斷法案列為優先法案，履新之國家通訊傳播委員會委員更曾於本院交通委員會審查其資格時公開宣示並承諾履行立法。惟國家通訊傳播委員會委員履新迄今遲未提出相關反媒體壟斷之法案，令人費解。

本院建請國家通訊傳播委員會於本院第九屆第三會期內提出反媒體壟斷法專法，俾利本院盡早審竣。維繫媒體之多元發展，實現我國《憲法》第十一條所保障之言論自由及新聞自由之權利。

(七)網路通訊能力是為當前網路國力重要指標，而國家通訊傳播委員會（之後代稱 NCC）在第三代進階到第四代無線通訊的規格轉變，及從 2007 年以來的國家級資本投入，國際大廠 INTEL 驟然放棄部分規格，導致先前政府所擘劃的產業未來及規模，以及民間嚮往之資通產業洪景，全都訴諸東流。此一重大的損失與教訓，NCC 未做通盤檢討及補正，造成整體國力及民間損失後續的行政與法律檢視，有所不足。請 NCC 針對以下主題：一、當前重大科技和

產業政策之決策原則，是否有因第三代到第四代無線網路建制歷程之經驗與教訓，而有何種轉變；二、NCC 規劃無線網路業務開放釋照作業時，對投入各種技術之業者，是否曾明確說明潛在商業機會及不可回收成本之風險；三、在國際重大技術與規格轉變前，政府相關機構與決策者，對此外部重大決策轉變是否進行風險評估，與潛在受波及民間單位之風險溝通，評估結果如何；四、NCC 對部分規格國內退場主要決策之行政與法律責任，及換照是否延宕。請針對上述主題逐項做出檢討，並將書面報告交立法院交通委員會。

(八)目前我國行動網路覆蓋已趨完善，智慧手機使用率也極普遍；唯 wifi 使用仍受限，需處處登錄！建議能開放 wifi 使用權限，對大眾公開之公部門之 wifi，不用再登錄，可直接感應上網通聯，以提升通訊競爭力！

(九)前年和去年復興航空接連發生兩起渦輪螺旋槳飛機空難事故，導致近 10 年來臺灣螺旋槳飛機事故發生率升高至每百萬次離場約 3.09 次，遠高於全球平均值 1.76 次，顯見我國籍航空公司之安全管理監督有不周之處。而興航更在這兩起意外事故發生後一蹶不振，更於今年 11 月宣布停業，震撼我國航空界。鑑此，為振興我國航空業並同時加強飛安管理，飛安會應加強追蹤列管民航主管機關對航空業者之安全管理制度及人員相關訓練成果。爰針對飛航安全調查委員會第 2 款第 16 項「飛航安全調查委員會」預算數 60,743 千元，凍結 20%，俟飛航安全調查委員會向立法院交通委員會提出「精進飛安管理制度及改善建議」書面報告後，始得動支。

(十)106 年度中央政府總預算案有關飛航安全調查委員會預算，「一般行政」經費 46,620 千元，復興航空無預警停飛，既無事前警覺，對國際形象影響至鉅；顯見我國國籍航空公司之管理與監督有不周之處，凍結 20%，飛安會應加強列管追蹤民航主管機關對航空業者之管理機制及人員相關訓練，並向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後始得動支。

(十一)公共工程委員會 106 年度預算「一般行政」下編列業務費 6,806 萬 2,000 元，惟使用率偏低且又尚未活化之「蚊子館」多達半數居然是經由大眾媒體

報導、民眾批露或是審計部查核、監察單位關切後，才評估列管，身為「活化閒置公共設施」主管機關，工程會可謂失職。爰業務費凍結二十分之一，待工程會就我國公共建設之使用狀況、活化工程辦理情形向立法院交通委員會進行書面報告後，始得動支。

(十二)行政院公共工程委員會 106 年度預算案，「公共工程企劃及法規業務」編列 75,607 千元。其中「推動政府採購法規事務等綜合業務」678 千元、「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」26,300 千元，主要係協助工程產業掌握國際商情資訊，促進工程產業人員取得國際認證及執業資格，推動輔導工程顧問服務業國際化，以參與國際間政府採購事務等。

臺紐經濟合作協定與臺星經濟夥伴協定採購章分別於於 102 年 12 月 1 日與 103 年 4 月 19 日生效，雙方相互開放政府採購市場。工程會並稱「簽署臺紐經濟合作協定我國亞太工程師商機可期」，期許為我國工程技術服務廠商藉此協定開拓紐國商機。

惟依據工程會資料顯示，103 年至 105 年度，我國廠商在紐西蘭政府採購得標件數為 0，在新加坡政府採購得標件數共 5 件，得標金額約 130.15 億元新臺幣，得標紐、星政府採購案件數不高。

爰凍結 20%，待行政院公共工程委員會提出「如何提高我國廠商得標紐、星政府採購件數與金額」書面報告後，始得動支。

(十三)公共工程委員會 106 年度預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」編列 7,560 萬 7,000 元，「104 年度審計部中央政府總決算審查報告」中指出工程會檢送之「活化閒置公共設施年度績效與補助型計畫補助款扣除處理原則」予中央各部會、直轄市縣市政府，後工程會將依該原則考核年度活化閒置公共設施結果並扣減補助款；然查各部會一共 10 項執行績效欠佳計畫在案，卻無一件扣減補助款，實見工程會訂定本原則毫無實義。爰相關預算凍結十分之一，待工程會向立法院交通委員會進行相關書面報告獲同意

後，始得動支。

(十四)公共工程委員會 106 年度預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」下編列「推動政府採購法規事務等綜合業務」67 萬 8,000 元、「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」162 萬 5,000 元、「健全工程採購法規及制度」61 萬元、「推動政府採購電子化」1,410 萬 2,000 元、「中央採購稽核小組業務」96 萬 5,000 元，合計 1,798 萬元，用以督導政府相關採購行為及減少採購缺失。惟部分政府機關採購弊案、缺失頻仍，近年採購稽核比率呈下降趨勢，相關作業顯有未盡周妥之處。爰相關預算凍結十分之一。待工程會向立法院交通委員會進行書面報告並獲同意後，始得動支。

(十五)有鑑於國家財政應為有效率利用，行政院公共工程委員會技術處委辦費，用於辦理「協助工程產業全球化專案」，無法清楚了解該專案對我國工程產業之助益。2 款 18 項 2 目「公共工程企劃及法規業務」之「02 健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列 26,300 千元，其中「0251 委辦費」原列 3,185 千元，爰凍結十分之一，俟向本院提出此一專案對我國工程產業預期之效益，提出書面報告後，始得動支。

(十六)公共工程委員會單位預算 106 年度預算中公共工程技術處業務中公共工程計畫之審議與永續公共工程之推動業務編列「資訊服務費」1,680 千元，較 104 年及 105 年均編列 680 千元，增加 1,000 千元，大幅增加 147%，有虛編預算之虞。爰此，凍結「資訊服務費」20%。並提出書面改善計畫報告後，始能動支。

(十七)公共工程委員會單位預算 106 年度預算公共工程技術處業務中公共技術規範、認證、整合維護、推廣與研發編列「委辦費用」6,361 千元，係用於辦理「公共工程基礎資料庫研究計畫」，該計畫自 102 年開始每年均編列此計畫經費預算，104 年編列 6,648 千元，105 年編列 7,754 千元，此計畫並非連續性計畫，且未見其研究成果，有虛編預算之虞。爰此，凍結該項「委辦費用」20%。並提出書面改善計畫報告後，始能動支。

(十八)106 年度公共工程委員會預算「公共工程管理業務」編列 1,527 萬元，凍結 20%，待行政院公共工程委員會提出書面報告後，始得動支。

根據資料顯示，政府近年因公共工程管理不當，造成工期延誤，或一再追加預算，使得我國許多重大工程造價高於其他國家甚多，品質管制也未見提升，引發廣大民怨，顯見相關督導考核業務並未落實。爰凍結 20%，待行政院公共工程委員會提出書面報告後，始得動支。

(十九)行政院公共工程委員會 106 年度預算案，「公共工程管理業務」編列 15,270 千元，以推動列管公共工程建設計畫，使工程順利進行，提升預算執行率、提升公共工程品質，健全公共工程相關法規及制度，並辦理列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、協調解決重大公共建設計畫困難問題、建構公共工程全生命週期品質管理機制、建置及維護公共工程管理資訊系統等業務。

惟自 101 年度至 104 年度決標金額 100 萬元以上工程標案總件數自 2 萬 4,637 件減少為 2 萬 2,014 件，而辦理變更設計追加金額件數則由 5,455 件成長為 6,173 件，追加金額件數比率自 22.14%逐年遞增至 28.04%；且每年追加金額逾 10%以上件數均超逾當年度追加金額總件數之五成，凸顯政府採購決標金額 100 萬元以上之工程案件辦理追加金額已成常態，造成採購經費增加。

爰凍結 20%，待行政院公共工程委員會提出書面改善報告，始得動支。

(二十)事前建立健全之政府採購法規，進行人員專業訓練實屬必要，然事後之採購稽核，亦為減少採購錯誤行為與防弊之重要措施，鑑於近年政府採購弊案頻傳，加以部分採購案之招標、決標等過程核欠周妥，要求工程會對於採購稽核作業應檢討並加強執行。

(二十一)鑑於近來政府採購預算數與決標金額之間 1 年差距動輒上千億元，顯示採購預算之估算過於寬列，影響國家整體財政資源之配置，為有效推動中央政府各機關公共工程計畫，要求工程會應發揮工程專業審議功能，

以健全公共工程計畫及經費有關技術及成本估算之審議機制。

1. 工程會 106 年度「公共工程企劃及法規業務」計畫項下編列「推動政府採購法規事務等綜合業務」67 萬 8 千元、「推動政府採購電子化」1,410 萬 2 千元、「中央採購稽核小組業務」96 萬 5 千元及「採購申訴審議委員會」3,132 萬 7 千元等，推動健全及落實政府採購法規及制度，建立公平、公開之政府採購環境，導正機關不當採購行為及減少採購缺失，以發揮政府採購法興利及防弊功能等業務。惟查近年來政府辦理各項工程、財物及勞務採購之預算金額與總決標價間差額動輒達千億元以上，顯示政府採購預算之估算過於寬列，不利國家整體財政資源之配置，應研謀改善。
2. 依據政府採購法第 2 條規定：「本法所稱採購，指工程之定作、財物之買受、定製、承租及勞務之委任或僱傭等。」近年來政府整體工程、財物及勞務採購經費龐鉅，每年度預算數總計均逾兆元，惟預算金額與決標價差額逾一成；其中 102 年度為 13.89%，103 年度雖降為 10.21%，104 年度復提高至 12.72%，似有擴增之跡象。
3. 104 年度全國各機關已發包工程、財物及勞務採購案件之預算總計 9,549.18 億元，辦理結果決標金額共計 8,334.10 億元，預算與決標金額相差達 1,215.08 億元；105 年度截至 7 月底中央政府各機關已發包工程、財物及勞務採購案件之預算總計 5,400.47 億元，辦理結果決標金額共計 4,864.36 億元，預算與決標金額相差高達 536.11 億元。且 102 年度至 104 年度預算與決標金額之差額動輒達千億元以上，顯示政府採購預算過於寬列，預算之編列有欠嚴謹。
4. 政府採購法第 11 條第 1 項規定：「主管機關應設立採購資訊中心，統一蒐集共通性商情及同等品分類之資訊，並建立工程價格資料庫，以供各機關採購預算編列及底價訂定之參考。除應秘密之部分外，應無償提供廠商。」因此，各機關編列採購預算，除應依中央政府總預算編製作業手冊「共同性費用編列標準表」編列外，亦應依上述規定參

考主管機關公開於資訊網站之歷史標案及工程價格資料庫、決標公告資料、市場行情、相關物價資訊等編列預算。

(二十二)103 年至 105 年度，我國廠商在紐西蘭政府採購得標件數為 0，在新加坡政府採購得標件數共 5 件，得標金額約 130.15 億元新臺幣，得標紐、星政府採購案件數不高，顯見我國廠商並未因簽訂雙邊協定而獲對方政府採購機會之具體效益。藉政府採購之雙邊或多邊協定，工程會推動我國廠商開拓紐、星政府採購商機，惟我國廠商在紐西蘭與新加坡依雙邊協定而承包政府採購件數未見具體成長，應儘速研議有效政策以確實提高我國廠商得標紐、星政府採購件數與金額，並以此為具體績效衡量指標之一，以實現開拓海外政府採購商機之願景。

(二十三)自 101 年至 104 年度決標金額 100 萬元以上工程標案辦理變更設計追加工期件數由 8,431 件增加為 9,721 件，所占比率自 34.22%逐年增加至 44.16%。顯示近年來政府採購決標金額 100 萬元以上之工程標案，因變更設計追加金額與影響工期展延情況呈增加趨勢，不利工程如期執行完成並增加經費支出，要求工程會應研謀改善。

(二十四)鑑於近年重大公共建設計畫執行情形不佳，且以港埠、軌道、文化及都市開發等次類別計畫表現較不理想，要求應儘速改善執行狀況；又各部會執行不佳原因主要係招標情形不如預期，或承包廠商履約管理發生問題等所致，為避免類此情形發生，公共建設計畫前期作業應審慎妥善規劃。

1. 106 年度公共建設計畫預算共編列 3,266 億元，各次類別分配情形分別為交通及建設 1,217 億元（公路 485 億元、軌道運輸 467 億元、航空 76 億元、港埠 136 億元及觀光 53 億元）、環境資源 575 億元（環境保護 35 億元、水利建設 383 億元、下水道 140 億元及國家公園 17 億元）、經濟及能源 749 億元（工商設施 148 億元及油電 601 億元）、都市開發 140 億元、文化設施 90 億元、教育設施 122 億元（教育 75 億元及體育 47 億元）、農業建設 338 億元及衛生福利 35 億元。

2. 查近年公共建設計畫預算集中於公路、軌道運輸、水利建設、油電、農業建設及都市開發等次類別，經蒐整渠等次類別主管機關內政部、經濟部、農委會、交通部、文化部及教育部等 6 個部會 101 年至 104 年度重大公共建設計畫執行情形，101 年度及 102 年度執行率未達 80% 之案件約 1 至 2 成，103 年度及 104 年度甚至超過 2 成，而多數為執行率未達 30% 之案件，又執行率低於 50% 之比率自 102 年度起即逾 10%，顯示公共建設計畫執行容有改善空間。
3. 內政部、經濟部、農委會、交通部、文化部及教育部等 6 個部會 101 年至 104 年度重大公共建設計畫中，又以內政部及文化部執行情形較差，4 年度執行率未達 80% 之案件數平均約占該部會重大公共建設計畫總件數 25% 以上，另觀察重大公共建設計畫執行率未達 50% 情形，則以交通部及文化部比率較高，平均約占該部會重大公共建設計畫總件數 15% 以上（文化部平均比率 20.14% 為最高）。
4. 若以次類別分析，以港埠、軌道、文化及都市開發次類別執行情形表現為較差，101 年至 104 年度重大公共建設計畫執行率低於 50% 件數占總件數 15% 以上，且港埠次類別 101 年至 103 年度重大公共建設計畫執行率未達 50% 之件數均達 50%，軌道運輸次類別自 102 年度起重大公共建設計畫執行率未達 50% 之件數均逾 15%，都市開發次類別則自 102 年度起重大公共建設計畫執行率未達 50% 之件數均逾 20%，至文化次類別 102 年度及 103 年度重大公共建設計畫執行率未達 50% 亦達 20% 以上，顯示上開次類別公共建設計畫執行亟待加強。

(二十五)交通部 106 年度預算案，歲入預算編列「財產售價—有價證券售價」11,489,868 千元，主要係出售中央政府持有中華電信股份有限公司股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，預估每股 113.5 元，其中超過面值 10 元部分為 103.5 元。

中華電信財務狀況良好，政府持有中華電信股票，每年均能穩定獲配現金股利，近 5 年間（101 年至 105 年度）交通部平均每年獲配該公司

股息收入約 140 億元，出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，卻犧牲國家未來持續、穩定之股息收益。

且截至 105 年 8 月底交通部持有中華電信股份為 27 億 3,771 萬 8,976 股，持股比率 35.29%，僅較行政院所定最適持股比率微幅超出 1.29%。若 105 年度及 106 年度均按計畫完成釋股，迄 106 年底對中華電信持股將降至 32.20%；如 105 年度不執行，僅辦理 106 年度釋股計畫，預計 106 年底持股亦將降至 33.86%，均低於行政院所定最適持股比率 34%。

爰全數刪減該歲入預算。

(二十六)106 年度編列出售中華電信股份有限公司（以下簡稱中華電信）股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，預計每股售價 113.5 元，分別於「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，及「投資收回—投資資本收回」科目下編列股本面值 10 元部分 11 億 1,013 萬 2 千元，合共 126 億元之釋股收入。經查：(一)對於中華電信最適持股比率規定：依公股股權管理及處分要點第 11 點第 1 項規定：「各國營事業移轉民營後，公股股權管理機關應規劃政府中長期最適持股比率，報請行政院核定；該最適持股比率，並應定期檢討。」現行行政院核定中華電信之最適持股比率仍維持 34%。(二)105 年度預算所編釋股計畫執行情形：交通部 105 年度已編列出售中華電信股票 1 億 2,857 萬 1,429 股，預計每股售價 98 元，合共 126 億元之釋股收入。並經本院決議：倘財政狀況良好，原則不予出售，釋股對象以政府四大基金為限。經查交通部迄 8 月底尚未執行上開釋股計畫。(三)106 年度預計釋股計畫，將使中華電信之公股比率，低於行政院所定最適持股比率：截至 105 年 8 月底交通部持有中華電信股份為 27 億 3,771 萬 8,976 股，持股比率 35.29%，僅較行政院所定最適持股比率微幅超出 1.29%。倘 105 年度及 106 年度均按計畫完成釋股，迄 106 年底對中華電信持股將降至 32.20%；如 105 年度不執行，僅辦理 106 年度釋股計畫，預計 106 年底持股亦將降至 33.86%，均低於行政院所定最適持股比率 34%。準此，106 年度所編釋

股數量之合理性，顯待審酌。(四)宜就未來配息收入損失與其他籌資管道之成本等為詳實成本效益分析：1.喪失未來每年穩定獲配股息之機會：中華電信財務狀況良好，故政府持有中華電信股票，每年均能穩定獲配現金股利，近 5 年間（101 年度至 105 年度）交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元（詳附表 1），出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，惟將減少政府未來每年穩定之股息收益，其成本效益允宜審酌。2.允宜覈實比較其他籌資管道之成本：茲以近 5 年中華電信平均每年配發股息約 5.14 元（詳附表 1）、平均股價 94.68 元核算，股票殖利率約 5.43%。然以中央銀行 105 年度迄 8 月底辦理標售之國庫券利率約介於 0.289%至 0.347%間，10 或 20 年期公債利率約介於 0.773%至 1.440%間，均遠低於中華電信之股票殖利率。爰此，倘以融資方式籌措，其資金成本相對較低，允宜詳實分析各項籌資管道之成本效益，以維政府資源之有效運用。綜上，交通部 106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫，除導致公股持股比率低於行政院所定最適持股比率（34%）外，且以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 或 20 年期公債利率均未及 1.5%相較，其成本效益卓著。為落實本院預算監督，督促交通部正視「繼續編列出售中華電信持股計畫，將使公股低於所定最適持股比率，且喪失未來穩定配息收入之機會」之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，爰全數刪除。

附表 1：近 5 年交通部獲配中華電信公司股息紅利繳庫情形 單位：新臺幣千元

項目	101 年度	102 年度	103 年度	104 年度	105	平均
股息紅利	14,950,136	14,646,797	12,388,452	13,295,458	15,016,936	14,059,556
每股配發股利金額 (元/每股)	5.46	5.35	4.53	4.86	5.49	5.14

※註：1.資料來源，交通部提供。

2.配合決算股息紅利係採實際發放年度入帳，故表列股息紅利與配發股利金額為上年度（100 至 104 年度）中華電信股東會決議配發之股利金額。另表列期間中華電信均僅發放現金股利。

(二十七)交通部 106 年度「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，立法院曾決議：倘財政狀況良好，原則不予出售，釋股對象以政府四大基金為限；又出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，然將減少政府未來每年穩定之股息收益。爰「財產售價—有價證券售價」收入 114 億 8,986 萬 8 千元全數減列。

1. 106 年度編列出售中華電信股份有限公司（以下簡稱中華電信）股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，預計每股售價 113.5 元，分別於「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，及「投資收回—投資資本收回」科目下編列股本面值 10 元部分 11 億 1,013 萬 2 千元，合共 126 億元之釋股收入。
2. 依公股股權管理及處分要點第 11 點第 1 項規定：「各國營事業移轉民營後，公股股權管理機關應規劃政府中長期最適持股比率，報請行政院核定；該最適持股比率，並應定期檢討。」現行行政院核定中華電信之最適持股比率仍維持 34%。
3. 交通部 105 年度已編列出售中華電信股票 1 億 2,857 萬 1,429 股，預計每股售價 98 元，合共 126 億元之釋股收入。並經本院決議：倘財政狀況良好，原則不予出售，釋股對象以政府四大基金為限。
4. 中華電信財務狀況良好，故政府持有中華電信股票，每年均能穩定獲配現金股利，近 5 年間（101 年度至 105 年度）交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元，出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，惟將減少政府未來每年穩定之股息收益。
5. 近 5 年中華電信平均每年配發股息約 5.14 元、平均股價 94.68 元核算，股票殖利率約 5.43%。以中央銀行 105 年度迄 8 月底辦理標售之國庫券利率約介於 0.289%至 0.347%間，10 或 20 年期公債利率約介於 0.773%至 1.440%間，均遠低於中華電信之股票殖利率。爰此，倘以融資方式籌措，其資金成本相對較低。

6. 交通部 106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫，除導致公股持股比例低於行政院所定最適持股比例（34%）外，且以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 或 20 年期公債利率均未及 1.5%相較，其成本效益令人憂心。

(二十八)106 年度編列出售中華電信股份有限公司（以下簡稱中華電信）股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，預計每股售價 113.5 元，分別於「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，及「投資收回—投資資本收回」科目下編列股本面值 10 元部分 11 億 1,013 萬 2 千元，合共 126 億元之釋股收入。經查：(一)對於中華電信最適持股比例規定：依公股股權管理及處分要點第 11 點第 1 項規定：「各國營事業移轉民營後，公股股權管理機關應規劃政府中長期最適持股比例，報請行政院核定；該最適持股比例，並應定期檢討。」現行行政院核定中華電信之最適持股比例仍維持 34%。(二)105 年度預算所編釋股計畫執行情形：交通部 105 年度已編列出售中華電信股票 1 億 2,857 萬 1,429 股，預計每股售價 98 元，合共 126 億元之釋股收入。並經本院決議：倘財政狀況良好，原則不予出售，釋股對象以政府四大基金為限。經查交通部迄 8 月底尚未執行上開釋股計畫。(三)106 年度預計釋股計畫，將使中華電信之公股比率，低於行政院所定最適持股比例：截至 105 年 8 月底交通部持有中華電信股份為 27 億 3,771 萬 8,976 股，持股比例 35.29%，僅較行政院所定最適持股比例微幅超出 1.29%。倘 105 年度及 106 年度均按計畫完成釋股，迄 106 年底對中華電信持股將降至 32.20%；如 105 年度不執行，僅辦理 106 年度釋股計畫，預計 106 年底持股亦將降至 33.86%，均低於行政院所定最適持股比例 34%。準此，106 年度所編釋股數量之合理性，顯待審酌。(四)宜就未來配息收入損失與其他籌資管道之成本等為詳實成本效益分析：1.喪失未來每年穩定獲配股息之機會：中華電信財務狀況良好，故政府持有中華電信股票，每年均能穩定獲配

現金股利，近 5 年間（101 年至 105 年度）交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元，出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，惟將減少政府未來每年穩定之股息收益，其成本效益允宜審酌。2.允宜覈實比較其他籌資管道之成本：茲以近 5 年中華電信平均每年配發股息約 5.14 元、平均股價 94.68 元核算，股票殖利率約 5.43%。然以中央銀行 105 年度迄 8 月底辦理標售之國庫券利率約介於 0.289%至 0.347%間，10 或 20 年期公債利率約介於 0.773%至 1.440%間，均遠低於中華電信之股票殖利率。爰此，倘以融資方式籌措，其資金成本相對較低，允宜詳實分析各項籌資管道之成本效益，以維政府資源之有效運用。綜上，交通部 106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫，除導致公股持股比率低於行政院所定最適持股比率（34%）外，且以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 或 20 年期公債利率均未及 1.5%相較，其成本效益卓著。為落實本院預算監督，督促交通部正視「繼續編列出售中華電信持股計畫，將使公股低於所定最適持股比率，且喪失未來穩定配息收入之機會」之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，「投資收回—投資資本收回」科目下編列股本面值 10 元部分 11 億 1,013 萬 2 千元，爰全數刪除，以維政府資源之有效運用。

（二十九）交通部 106 年度預算案，歲入預算編列「投資收回—投資資本收回」1,110,132 千元，主要係出售中央政府持有中華電信股份有限公司股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，其中面值 10 元部分。

中華電信財務狀況良好，政府持有中華電信股票，每年均能穩定獲配現金股利，近 5 年間（101 年至 105 年度）交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元，出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，卻犧牲國家未來持續、穩定之股息收益。

且截至 105 年 8 月底交通部持有中華電信股份為 27 億 3,771 萬 8,976 股，持股比率 35.29%，僅較行政院所定最適持股比率微幅超出 1.29%。

若 105 年度及 106 年度均按計畫完成釋股，迄 106 年底對中華電信持股將降至 32.20%；如 105 年度不執行，僅辦理 106 年度釋股計畫，預計 106 年底持股亦將降至 33.86%，均低於行政院所定最適持股比率 34%。

爰全數刪減該歲入預算。

(三十)經查交通部持有中華電信股份為 27 億股，比例為 35.29%，倘出售中華電信 1 億 1,101 萬 3,216 股，其收回後持股比例將降低為 33.86%，低於行政院規定之最適持股比例 34%，且受股收入屬一次性收入，將嚴重減少政府未來每年獲配股息金額，成本效益實亦審酌，全數減列，不得辦理。

(三十一)交通部 106 年度預算第 1 目「投資事業股權移轉」編列 5,575 萬 5,000 元，用於出售持有中華電信公司股票之證券交易稅及手續費；惟依照現行行政院核定，針對中華電信持股「最適持股比率」仍維持 34%，106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫一旦完成，將導致公股持股比率低於行政院所定最適持股比例；且中華電信近 5 年平均股票值利率高達 5.43%，對國庫收支效益明顯，不應隨意出脫持股；爰相關預算應全數刪除。

(三十二)交通部單位預算書（第 22 頁）106 年度歲出預算第 14 款第 1 項第 1 目「投資事業股權移轉」項下編列 5,575 萬 5 千元，係「出售中央政府持有中華電信公司股票所需證券交易稅及手續費等，釋股之費用」。

經審視交通部 106 年度歲入預算第 5 款第 8 項第 3 目第 1 節「投資股息紅利（0829010301）」（第 20 頁）項下收入數編列中華電信股份有限公司現金股利 138 億 2,848 萬 2 千元，較上（105）年度增列 10 億 1,725 萬 8 千元。依交通部預算編列顯示中華電信公司實為中央政府的金雞母。且係中央政府基於政策目的欲維持控制力之事業，若予釋股，讓人民覺得政府有殺雞取卵坐實損失，將引起賤賣國家財產之訾議。

爰此交通部 106 年度歲出預算第 14 款第 1 項第 1 目「投資事業股權移轉（4029015100）」項下編列 5,575 萬 5 千元釋股經費，予全數刪除。

(三十三)106 年度交通部派員出國計畫預算類別表，規劃「考察日本觀光鐵道之經營現況」編列「國外旅費」115 千元，交通部預算書 172 頁。經檢索「公務出國報告資訊網」後發現，交通部臺灣鐵路管理局已於 104/03/10 至 104/03/15 考察「執行查察新購城際列車實體設施暨參訪日本鐵道觀光發展」，與日本鐵路公司就經營管理與鐵道觀光進行交流；104/04/11 至 104/04/17 赴日本考察鐵路商品設計、車站商場規劃、列車規劃暨鐵道旅遊，鐵道旅遊部分則考察嵯峨野觀光鐵道、夷隅鐵道餐車及箱根觀光區複合式運具等，學習如何打造鐵道主題列車並結合當地觀光資源之經營模式，推展鐵道更多元之經營，作為臺鐵局未來主題列車改造或新車採購案，以及推動鐵道觀光事業之參考。交通部 106 年度預算編列「考察日本觀光鐵道之經營現況」115 千元，重複考察效益令人質疑，應優先參考交通部臺灣鐵路管理局出國報告。至 105 年 11 月 25 日止，中央政府 1 年以上債務未償餘額 5 兆 3,258 億元，短期債務未償餘額 600 億元；平均每人負擔債務 22.9 萬元。為避免預算浮編，摺節政府預算，爰提案凍結「國外旅費」經費 20%，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(三十四)交通部 106 年度預算案，「一般行政」項下編列派員赴大陸計畫預算 395 千元。

鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「一般行政」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交通部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計畫，向立法院提出專案報告經同意後，始得動支。

(三十五)交通部 106 年度預算案，「航政業務規劃及督導」項下編列派員赴大陸計畫預算 667 千元。

鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「航政業務規劃及督導」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交通部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計畫，向立法院提出專案報告經同意後，始得動支。

(三十六)交通部 106 年度預算案，「郵電業務規劃及督導」項下編列派員赴大陸計畫預算 94 千元。

鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「郵電業務規劃及督導」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交通部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計畫，向立法院提出專案報告經同意後，始得動支。

(三十七)交通部 106 年度預算案，「路政管理」項下編列派員赴大陸計畫預算 228 千元。

鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「路政管理」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交通部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計畫，向立法院提出專案報告經同意後，始得動支。

(三十八)交通部 106 年度預算案，「軌道工程興建管理」項下編列派員赴大陸計畫預算 52 千元。

鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「軌道工程興建管理」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交

通部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計畫，向立法院提出書面報告後，始得動支。

(三十九)交通部 106 年度預算案，「航政港政業務管理及執行」項下編列派員赴大陸計畫預算 1,372 千元。

鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「航政港政業務管理及執行」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交通部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計畫，向立法院提出書面報告後，始得動支。

(四十)交通部 106 年度預算 3 目「一般行政」下編列業務費 1 億 8,273 萬 9,000 元，惟興航逕自停航「震撼彈」，交通部於遠因：數次空難，冷漠以對、事發：沒有反應，蒙在鼓裡、事後：決策混亂，毫無作為，種種脫序行徑造成民眾重大財產損失，甚至無法回國等生命安全重大侵害；至今更任由事態發展沒有建樹，如此部會，有何作用？爰相關業務預算凍結 82,739 千元之十分之一，待向立法院交通委員會提出書面報告之並獲同意後，始得動支。

(四十一)106 年度交通部「一般行政」項下「基本行政工作維持」，規劃「國內旅費」4,739 千元。至 105 年 11 月 25 日止，中央政府 1 年以上債務未償餘額 5 兆 3,258 億元，短期債務未償餘額 600 億元；平均每人負擔債務 22.9 萬元。為避免預算浮編，撙節政府預算，爰凍結「國內旅費」經費 739 千元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(四十二)106 年度交通部「一般行政」項下「基本行政工作維持」，規劃「物品」5,763 千元：消耗品、非消耗品及油料。按照交通部公務車輛明細表資料顯示，交通部本部油料費共 452 千元。「物品」經費扣除油料費後，共 5,311 千元，將用於購買消耗品、非消耗品。至 105 年 11 月 25 日止，中央政府 1 年以上債務未償餘額 5 兆 3,258 億元，短期債務未償餘額 600 億元；平均每人負擔債務 22.9 萬元。為避免預算浮編，摺節政府預算，爰凍結「辦理國內出差、公務運費及短程車資等」經費 221 千元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(四十三)查交通部 106 年度預算，工作計畫「一般行政」項下，分支計畫 03 交通統計，其業務費項下之一般事務費，編列 7,999 千元，供各項調查，資料登錄處理，電話訪問，印製刊物，受查戶紀念品等；需求不明確，編列顯浮濫！

考量政府施政經費短絀，刪減該項工作計畫經費 200 千元！

(四十四)查交通部 106 年度預算，工作計畫「一般行政」項下，分支計畫 05 資訊管理，編列資訊服務費 50,142 千元，供各電腦軟硬體，資安系統，資料庫等之維護；另於資訊軟硬體設備費，又編列系統開發 6,300 千元，供公文交換系統，公文線上簽核，訴願業務系統等功能新增或擴充；相關資訊服務費達 56,442 千元；另分支計畫 07 時空資訊雲落實智慧國土計畫，亦編列 17,500 千元供資訊軟硬體設備費！

考量政府施政經費短絀，需求應可精併！

凍結該項 05 分支計畫經費 1,000 千元！

(四十五)106 年度交通部「一般行政」項下「資訊管理」，規劃「系統開發」6,300 千元：員工入口網、訴願業務系統、公文交換系統增修、公文線上簽核系統增修、院首長民意信箱系統等功能新增或擴充。有鑑於至 105 年 11 月 25 日止，中央政府 1 年以上債務未償餘額 5 兆 3,258 億元，短期債務未償餘額 600 億元；平均每人負擔債務 22.9 萬元。為避免預算浮編，摺節政府預算，爰凍結「系統開發」經費 300 千元，待交通部向立法

院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(四十六)106 年度交通部「一般行政」項下「資訊管理」，規劃「資訊服務費」50,142 千元，其中「資訊維護服務費」17,953 千元，預算較 105 年度增加 894 千元。有鑑於至 105 年 11 月 25 日止，中央政府 1 年以上債務未償餘額 5 兆 3,258 億元，短期債務未償餘額 600 億元；平均每人負擔債務 22.9 萬元。為避免預算浮編，撙節政府預算，爰凍結「資訊維護服務費」經費 894 千元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(四十七)花蓮地區鐵公路易受天候影響中斷，空運交通仍有其必要，爰請交通部督促民航局務必維持台北—花蓮及台中—花蓮之航線飛航不中斷，以維花蓮地區交通順暢，確保民眾權益。

(四十八)為因應全球海運蕭條之困境，交通部提出「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵措施、紓困暨促進產業升級措施方案」。本方案立意良好，然而部分紓困條件的設定，欠缺周詳考慮，例如，以「累計虧損 4 季」做為標準，已導致部分積極經營之公司，雖有虧損之實，卻無法獲得相關援助，亦讓本案變相成為特定公司之紓困專案，且造成市場競爭不公；爰此，凍結交通部單位預算「航政業務規劃及督導」下「業務費（90,243 千元）」五分之一，以及航港局單位預算「航政港政業務管理及執行」下「基本行政工作維持（334,353 千元）」十分之一，要求交通部應重新檢討本紓困方案之相關作業辦法與規定，應衡量多數業者之經營現況，以期能讓政府資源做最務實之利用，創造整體產業發展之最大利益。遂要求交通部於三週內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(四十九)交通部單位預算第四目「航政業務規劃及督導：01 航政管理」項下編列「業務費」8,064 萬 8 千元。鑑於復興航空於 105 年度 11 月 22 日起無預警停業乙事，交通部航政司職司公有及民營航業、民用航空、港務、氣象之監督，卻未能督導民用航空局執行業務，亦未有效監督復興航空，

顯見現行督導機制容有疑慮。爰此，要求交通部就現行公有及民營航業、民用航空之監督機制做出檢討與改善，向交通委員會提出書面報告。

(五十)經查「政府研究資訊系統」(GRB)，「我國危險物品運輸安全管理機制之檢討與分析」，研究期間 10510~10609，由「交通部運輸研究所」委託研究，執行機構：民營企業/公司-II{知性國際事業有限公司}，計畫系統編號 PG10510-0027，計畫編號 MOTC-IOT-105-SEB009，研究經費 2500 千元，執行在案中。交通部運輸研究所委託計畫廣泛涉略國際現況以進行前瞻研究，彙整國內外危險物品運輸規範，依據聯合國制定之「危險貨物運輸建議書」建議規範之原則，蒐集及分析各國危險物品運輸法規及實務做法作為參考，涵蓋國際海運危險物品章程、國際民航組織技術規範、歐盟危險物品公路運輸共同協議等危險物品運輸相關法規。計畫預期產出，將對於未來推動策略型化學品管理時，主動爭取參與國際會議與發言機會，瞭解並彙整全球危險物品管理現況及未來趨勢，提昇我國在危險物品管理議題之國際地位，以增加我國產業與全球主要經濟體接軌之發展契機。同時佐以國內外陸海空案例分析及運輸風險評估結果，採用理論與實務結合的方式提出最終檢討改善建議及研擬我國現況可行之行動方案建議。為何交通部還需要再針對同一名稱計畫進行研究，為避免預算浮編，摶節政府預算，爰凍結 106 年度交通部「航政業務規劃及督導」項下「港務管理」，規劃「委託研究我國危險物品運輸安全管理機制之檢討與分析」20%。待交通部向立法院交通委員會提出說明專案報告後，經立法院交通委員會同意後，始得動支。

(五十一)106 年度交通部「航政業務規劃及監督」工作計畫下「自由貿易港區管理」分支計畫編列新台幣(下同)3,373 千元。惟揆諸自由貿易港區設置管理條例之規定，自由貿易港區之管理係由自由港區事業自主為之，且對於自主管理事項之查核，乃屬海關之職權。況政府積極推動自由貿易港區，惟前店後廠創新營運模式推行成效仍待加強，臺北港之量值占有所有港區委外加工量值逾 9 成，均賴檢討改善。爰凍結 20%，待交通部提升

自由貿易港區整體貿易量值，並與相關機關整合自由貿易港區管理之事權後，始得動支。

(五十二)交通部單位預算第四目「航政業務規劃及督導：04 自由貿易港區管理」項下編列「業務費」337 萬 3 千元。迄今，經行政院核定之自由貿易港區共計有 6 海港（基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港）及 1 空港（桃園航空）等 7 大港區。根據預算中心研究報告顯示，自由貿易港區貿易量成長率一直不如預期、近年我國自由貿易港區入駐港區事業數及進用員工總數未見明顯成長趨勢，員工人數反而減少；另依財政部關務署所提供各自由貿易港區申請辦理「前店後廠」情形顯示，近 5 年申請並有實際辦理之港區事業數僅約 20 家，未達港區總事業數之 2 成，另港區外受委託辦理加工之業者未逾 80 家，臺北港及桃園航空即占約 8 成，其餘港區申辦情形甚少，顯然未發揮原欲「擴大我國自由貿易港區影響範圍，帶動後端地方關聯產業發展」之具體成效。爰此，針對「自由貿易港區管理」項下「業務費」，原列 337 萬 3 千元，凍結 60 萬元，俟交通部向交通委員會提出書面報告後始得動支。

(五十三)交通部 106 年度歲出預算第 14 款第 1 項第 6 目第 1 節路政管理（編號 6029011220）案內，新增分支計畫 03 智慧運輸系統發展建設計畫，期程自民 106 年至 109 年，總經費 3,727,000 千元，中央負擔 3,000,000 千元，106 年度編列 566,000 千元。查該計畫未經核定即編列預算，與預算法規定未合，另經費中 60,000 千元，擬設置「智慧運輸推動專案辦公室」，106 度編列 15,000 千元。惟智慧運輸之推動，本即交通部既有業務，國家財政已然拮据，為此 4 年度之計畫另設專案辦公室，恐造成組織疊床架屋，影響行政效率並徒增行政經費支出之疑慮？本項專案辦公室預算編列應無必要。爰此，上端【路政管理～03 智慧運輸系統發展建設計畫】106 年度編列 566,000 千元，應予凍結 20%，俟經行政院審核計畫無浮報浪費情事，並向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始准動支。

(五十四)經查交通部預估 106 年度全國汽車燃料使用費收入 470 億元，依據汽車燃料使用費徵收及分配辦法，中央獲配 237 億 3,803 萬餘元，編列於交通部「使用規費收入—汽車燃料使用費」科目。

然依交通部資料顯示，至 104 年底仍有 47 億 7,450 餘萬元汽車燃料費尚未徵收，對用於公路養護、修建及安全管理影響極大。

爰有關「路政管理」607,942 千元，凍結 10,000 千元，以予檢討改進。俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五十五)106 年度交通部「路政管理」項下「一般路政管理」，編列「國外旅費」715 千元。經檢索「公務出國報告資訊網」後發現，交通部高速鐵路工程局已於 101/10/09 至 101/10/12，考察日本國土交通省鐵道局工程監督及管理業務，參訪「千葉懸吊式單軌系統」。交通部 106 年度預算編列考察「都市單軌運輸系統形勢發展趨勢」95 千元，重複考察效益令人質疑，應優先參考交通部高速鐵路工程局出國報告，摺節政府預算。至 105 年 11 月 25 日止，中央政府 1 年以上債務未償餘額 5 兆 3,258 億元，短期債務未償餘額 600 億元；平均每人負擔債務 22.9 萬元。為避免預算浮編，摺節政府預算，爰凍結「國外旅費」經費 20%，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(五十六)交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。經查：(一)計畫尚未經行政院核定即編列預算：茲就「智慧運輸系統發展建設計畫」之內容，簡述如下：1.辦理事項：推動及補助中央、地方政府及民間業者辦理(1)運輸走廊擁塞改善計畫、(2)東部及都會偏鄉交通便捷計畫、(3)智慧交通安全計畫、(4)運輸資源整合共享計畫、(5)車聯網科技發展應用計畫及(6)智慧運輸基礎與科技研發計畫等 6 大系統計畫，並將成立運輸推動委員會及智慧運輸推動專案辦公室，推動該計畫及整合協調各交通單位之發展資源。2.經費及期程：總經費 37 億 2,700 萬

元，中央負擔 30 億元，地方政府負擔 4 億 2,200 萬元及民間投資 3 億 0,500 萬元（詳附表 1）；辦理期程 106 至 109 年度。3.106 年度預算：5 億 6,600 萬元，包含業務費 8,000 萬元（含委辦費 7,970 萬元）及獎補助費 4 億 8,600 萬元。依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利本院審議。詢據交通部略以，該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交本院審議時尚未經核定。準此，交通部 106 年度新增「智慧運輸系統發展建設計畫」，總經費高達 37.27 億元，計畫未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，預算籌編顯欠妥適。（二）交通部既有業務，另設專案辦公室之必要性，顯待審酌：依據交通部提供資料，本計畫將成立智慧運輸推動委員會，由交通部次長級以上擔任召集人，擬定相關策略方向及優先性；計畫經費中 6 千萬元（106 年度編列 1,500 萬元）用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」，辦理該委員會幕僚工作暨該計畫之推動與協調業務。105 年度將先以任務編組方式，由交通部科技顧問室、管理資訊中心及運輸研究所既有人力籌組；106-109 年度則由計畫經費內，徵聘專業人員加入該專案辦公室。惟智慧運輸之推動係屬交通部既有業務，為此 4 年度計畫另設專案辦公室之必要性，顯待審酌，恐造成組織疊床架屋，影響行政效率並徒增行政經費支出之疑慮。（三）檢討強化對於補助計畫之審議控管機制：我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦廣續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102-106 年），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元（含賸餘數 4,043 萬 6 千元），預算執行率 74.79%。惟 105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行，交通部

對地方政府補助計畫之控管作業，尚欠積極覈實。106 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」中獎補助費高達 4 億 8,600 萬元（包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助及 1 億 5,000 萬元政府機關間之補助），允宜檢討強化各項補助提案之審核及控管機制，以維政府資源之有效運用。綜上，交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，係接續 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」之延續，迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元（含賸餘數 4,043 萬 6 千元，預算執行率 74.79%，105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行），經查本計畫尚未經行政院核定即編列預算，有違預算法第 34 條及第 39 條規定，為落實本院預算監督，督促交通部正視本計畫預算違反預算法第 34 條及第 39 條規定之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，爰併委員會決議減列之 2,000 萬元，科目自行調整，其餘全數凍結俟行政院核定後，針對「智慧運輸系統發展建設計畫尚未經行政院核定即編列預算，違反預算法第 34 條及第 39 條規定」及「智慧運輸系統發展建設計畫為交通部既有業務，是否有另設專案辦公室之必要性」等缺失提出檢討報告及解決方案，向立法院交通委員會提出書面報告，始得動支。

附表 1：智慧運輸系統發展建設計畫經費需求情形表 單位：新臺幣億元

計畫名稱	中央政府負擔	地方政府自籌或民間投資	合計
運輸走廊擁塞改善計畫	13.90	2.09	15.99
東部及都會偏鄉交通便捷計畫	4.70	0.24	4.94
智慧交通安全計畫	2.60	-	2.60
運輸資源整合共享計畫	3.80	1.90	5.70
車聯網科技發展應用計畫	3.40	(民間投資)3.05	6.45
智慧運輸基礎與科技研發	1.00	-	1.00
智慧運輸專案辦公室	0.60	-	0.60
合計	30.00	7.27	37.27

※註：1. 資料來源，交通部提供，本中心彙整。各計畫細項總和與合計數之差異為尾數四捨五入所致。

(五十七)交通部 106 年度預算案，「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」編列 566,000 千元，係辦理整合式運輸走廊管理及交控系統、路側資料蒐集與設施佈建、運輸資訊整合行動服務示範建置及都會區偏鄉交通便捷計畫；同時辦理公車行駛時間及班表分析、公車與鐵路班表整合等。

我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦廣續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102-106 年），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元，預算執行率 74.79%。

惟 105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行，交通部對地方政府補助計畫之控管作業，尚欠積極覈實。106 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」中獎補助費高達 4 億 8,600 萬元，包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助及 1 億 5,000 萬元政府機關間之補助。

為使政府資源有效運用，爰全數凍結，待行政院核定相關計劃、交通部提出「如何強化對於地方政府補助計畫之審核控管」書面報告後，始得動支。

(五十八)交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全」編列 2 億 7,045 萬 7,000 元；然觀歷年統計數，死亡事件交通事故從民國 92 年 12 萬件成長到民國 104 年 30 萬件，死傷人數從 92 年 26 萬人成長到 104 年 65 萬人，顯見交通部於道路交通安全項目施政未見成效。爰相關預算凍結十分之一，待交通部提出道路交通安全改進方案及道路交通安全績效評量計畫，向立法院交通委員會提出書面報告之並獲同意後，始得動支。

(五十九)鑑於近期常有新聞媒體報導，民眾開車常遇到惡劣行徑的汽車駕駛，違規惡意逼車，明明不能變換車道或行車距離不足情況下，卻有惡煞危險駕駛緊跟在前車屁股後面，又閃燈、又狂按喇叭，也不管會不會追撞就

強行插入車道惡意逼車，甚至攔車作勢企圖攻擊，類此行為囂張的駕駛已經涉及公共危險，報警警方卻不易偵辦處理，就算警方能揪出這名惡煞駕駛也僅會處罰被吊扣駕照，如此讓一般民眾僅能暴處於公共危險中，人民沒有行的安全，情何以堪；為避免發生重大車禍，造成社會一般民眾行的不安，交通部允應本職責主動提出諸般措施，惟審視交通部 106 年度預算案中未顯積極處理作為。

爰此，交通部 106 年度單位預算書（第 24 頁）歲出第 14 款第 1 項第 7 目「道路交通安全」項下編列 2 億 7,045 萬 7 千元，凍結十分之一，俟行政院加強督促交通部研提讓人民有感的積極措施後，並向立法院交通委員會提出改善專案報告後，始得動支。

(六十)交通部單位預算第七目「道路交通安全：03 強化全民路權與用路安全」項下編列「業務費」1,399 萬元，用以執行交通安全大眾宣導活動、網站行銷及維運，與交通安全教育宣導等業務。有鑑於臺灣交通事故頻仍，致命之交通意外更奪走許多寶貴生命；根據警政署交通組統計，平均每天就有 4.5 人死於交通意外。加上國人交通用路習慣不佳，如駕駛任意變換車道而未使用警示車燈、駕駛任意開車門造成後方人車閃避不及而釀成死傷、行人任意穿越馬路被車撞等，顯示交通安全教育與宣導之機制有待改善，爰此，針對「強化全民路權與用路安全」項下「業務費」，原列 1,399 萬元，凍結 100 萬元，俟交通部向交通委員會提出書面報告後始得動支。

(六十一)交通部 106 年度預算案，「道路交通安全」下編列「強化全民路權與用路安全觀念」143,872 千元，以藉由教育宣導提供全民安全便利的交通環境。

各縣市為達成節能減碳目標，紛紛推出各式共用單車政策，提供民眾騎乘自行車作為短程接駁交通工具。惟中央政府授權地方政府自行訂定自行車管理辦法，因各縣市規範不統一，導致自行車影響行人用路權造成行人受傷，或是自行車與機車爭道，造成車禍頻傳。卻因自行車無車牌無法即時找出肇事者，亦因無相關保險導致有人受傷時無賠償機制

。

中央主管機關應完善共用單車政策之管理，爰凍結 20%，待交通部提出「強化全民路權與用路安全觀念宣導」書面報告，始得動支。

(六十二)交通部 106 年預算第 8 目「軌道工程興建管理」編列業務費 2,047 萬 8,000 元，惟依照交通部「重大計畫執行績效報告表」，有高達 10 項軌道運輸建設計畫之預算執行率未達 80%，其中甚至有 6 項「不及格」（未達 60%），顯見交通部監督不嚴；爰「軌道工程興建管理」相關預算凍結十分之一，待交通部就相關檢討改善向立法院交通委員會進行書面報告後，始得動支。

(六十三)交通部 106 年度預算 10 目「航政港政業務管理及執行」下編列航港局業務宣導費 322 萬元。然航港局 104 及 105 年度預算執行欠佳，分別為 0% 及 15%（迄今），又 106 年度此預算之計畫與年度相似，實有浮編預算之實。爰相關預算凍結十分之一，待交通部就相關檢討改善向立法院交通委員會進行書面報告後，始得動支。

(六十四)交通部 106 年度「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局業務宣導費 322 萬元，辦理船員及船舶航行安全宣導等相關事項。有關航港局近年業務宣導費執行情形及 106 年度預計辦理內容（詳附表 1）說明如下：

（一）預算執行情形欠佳：航港局 104 年度原編 179 萬 8 千元之業務宣導費並未執行，105 年度編列 343 萬 2 千元，迄今執行完成或已辦理發包作業僅 53 萬 1 千元，仍有 290 萬 1 千元尚無具體辦理內容，預算執行情形欠佳。（二）106 年度計畫內容與以前年度相似：航港局已分別於 103 及 105 年度完成 2 部鼓勵青年投入船員行業之微電影，105 年度預計投入 250 萬元辦理船員宣導短片。是以，航港局 106 年度業務宣導費中續編 300 萬元辦理船員行業介紹之宣導及行銷等活動，顯與過去年度執行內容相似，其必要性，恐有待審酌。（三）船員在船服務人數呈下降趨勢：另參據航港局 104 年度航港統計年報，近 2 年我國船員在船服務人數呈下

降趨勢，僱外（本國船舶僱用外國籍船員）核准案件數增加（詳附表 2）；鑑於海運係我國對外貿易之重要動力，航運業並屬專業性較高之產業，航港局允宜深切探討我國航運業發展之優劣勢、船員不足及高齡化之核心問題，檢討強化航運業與海事學校間之建教合作等推廣作業，覈實研擬全面化之海事人力招攬及培育政策，以利我國海運之健全發展。綜上，航港局歷年年業務宣導費執行情形欠佳，顯示交通部航港局官員久居其位不思變革並有怠於督促各項預算加強執行之明顯缺失，應受全民公評。為落實本院預算監督，督促交通部正視「航港局業務宣導費執行情形欠佳」之缺失，為避免一再浪費預算與國人所納稅賦，「航政港政業務管理及執行」計畫編列航港局「業務宣導費」322 萬元，爰航港局業務宣導費凍結 1/10，俟交通部針對「航港局業務宣導費執行情形欠佳」之缺失，提出檢討報告，向立法院交通委員會做書面報告後始得動支，讓政府資源有效運用，以利航運業之永續健全發展。

附表 1：近年度航港局業務宣導費執行情形表 單位：新臺幣千元

年度	預算數	決算數	主要辦理計畫內容及其支用金額明細
103	31	31	1.「海運產業青年論壇」平面文宣 2 萬 4 千元。 2.鼓勵青年投入船員行列-「啟動海洋新航向（青春時光）」微電影案 7 千元。
104	1,798	0	評估業務需要及實際情形，爰未執行。
105	3,432	63	1.為民服務宣傳短片 6 萬 3 千元。 2.辦理中：(1)推廣遊艇活動媒體文宣 24 萬 1 千元(已發包)。(2)鼓勵青年投入船員行列-「航海人生新紀元」微電影 22 萬 7 千元(已發包)。(3)船員宣導短片 250 萬元(規劃中)。
106	3,220	-	1.船員宣導：預計辦理船員行業介紹之宣導及行銷等活動 300 萬元。 2.船舶安全宣導：預計辦理船舶安全管理制度及國際公約生效實施宣導等 22 萬元。

※註：1.資料來源，交通部提供。

附表 2：近年度我國船員在船服務人數及外僱及僱外案件情形表

年度	船員在船服務人數	外僱暨僱外核准案件數		
		外僱	僱外	合計
103	4,553	2,292	857	3,149
104	3,870	2,250	918	3,168

※註：1.資料來源，交通部航港局 104 年航港統計年報。

(六十五)該「航政港政業務管理及執行」工作計畫，其內容與預期成果載明「提供安全港埠基礎建設，提升營運效能；加強自由貿易港區之管理運作」，此與另一「航政業務規劃及督導」工作計畫內容性質多所相似，恐有預算浮編之虞，爰此，為撙節國家財政支出起見，凍結 10%（33,435.3）千元，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，凍結部分始得動支。

(六十六)交通部單位預算第十目「航政港政業務管理及執行：02 基本行政工作維持」項下業務費中(10)委辦費內包括「海運產業發展政策及協商智庫等委託研究」90 萬元。有鑑於 105 年度韓國韓進海運申請破產引發全球貨櫃運輸市場災難，英國航運研究機構 Drewry 預估，全球貨櫃航運業今年總虧損上看 50 億美元。雖然政府擬定「因應全球航運景氣衰退航運業獎勵、紓困暨促進產業升級措施方案」，短期提供我國海運業資金紓困，但是長期而言，我國海運業發展仍急需主管機關針對國際環境與國內產業生態提出對策。尤其可預見大環境挑戰有保護主義浪潮恐繼續抑制貿易成長；因為工業 4.0 下，如物聯網、機器人等科技帶來全球供應鏈距離縮短，亦將減少對航運的需求。由於我國進出口貿易逾 95%需仰賴海運，海運是我國對外貿易之主要運輸命脈，近年我國港埠營運未達預期，亟待交通部提出海運發展因應政策，爰此，針對「基本行政工作維持」其中「海運產業發展政策及協商智庫等委託研究」，原列 90 萬元，凍結 50 萬元，俟交通部航港局向交通委員會提出書面報告後始得動支。

(六十七)經查臺鐵員工有長期過勞、人力不足的狀況，近來更屢屢有員工因此走上街頭抗議、要求改善現有工作環境，並且根據勞動部說明，臺鐵既有的「日夜休輪班」制度自從民國 91 年不斷縮短工時後，就處於超過正常工時的違法狀態。有鑑於員工是公司的最珍貴資產，更是國家生產力的主要來源，為保障勞權，爰針對交通部第 14 款 1 項第 11 目第 1 節「臺

灣鐵路管理局」預算數 11,823,320 千元，凍結十分之一，待臺灣鐵路管理局對現有的工時制度進行調整並與員工達成共識，向本院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六十八)106 年度我國公共建設計畫「交通及建設—軌道運輸」類編列 448 億元，占比 23.97%，仍居我國公共建設經費（1,869 億元）之首，並為近 3 年來最高者。計畫經費主要編列於交通部「臺灣鐵路管理局」118 億 2,332 萬元（含 3 項延續性計畫、4 項新增計畫）、「鐵路建設計畫」94 億 6,710 萬元（含 10 項延續性計畫、5 項新增計畫）及「都市大眾捷運系統建設計畫」235 億 5,325 萬 8 千元（含 14 項延續性計畫、1 項新增計畫）。惟查：（一）10 項新增計畫尚未經行政院核定：交通部 106 年度新增之 10 項軌道運輸建設計畫、預算合共 4 億 7,410 萬元，迄至 105 年 8 月底尚未經行政院核定（詳附表 1），計畫內容及成效未定，核與預算法第 34 條及第 39 條規定尚有未符，軌道運輸建設之規劃及預算籌編顯欠周妥，允應檢討。（二）104 年度公共運輸市占率未見提升，多項工程進度落後：1. 依據交通部 105 年 4 月公布之民眾日常使用運具狀況調查，104 年度我國公共運輸市占率 16.0%與 103 年度相同，為近 5 年來首度呈現成長停滯情形；另以近 3 年來各類公共運具市占率觀之，104 年度捷運及高鐵等重要軌道運輸均未見成長（詳附表 2）；又以旅客人數觀之，除臺北捷運及高鐵尚呈逐年穩定成長外，臺鐵及高雄捷運 104 年度則呈衰退（詳附表 3）2. 參據交通部 104 年度「重大計畫執行績效報告表」，計有高達 10 項軌道運輸建設計畫之預算執行率未達 8 成，其中 6 項甚至未達 6 成（詳附表 4），工程進度延宕，亟待改善。依該等計畫之落後原因說明，多為綜合規劃報告尚未經核定、都市計畫變更期程無法掌握、民眾抗爭、用地無法取得或包商履約能力不足等。（三）全面檢討現行審議作業並建立完善之都市整體運輸規劃：現行我國軌道運輸建設之審議主要參據地方政府所

提計畫依「可行性研究」、「綜合規劃」及「施工前置作業」三階段進行審議；大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點第 1 點即明定：交通部應考量都市發展及大眾運輸系統整合，並結合沿線都市更新及土地開發效益等因素，作為申請計畫之審議依據。鑑於近年我國軌道運輸建設經費龐鉅，行政院應全面檢討軌道運輸建設之審議作業，覈實規劃及評估所在都市整體運輸接駁系統之配套措施，以維工程如期如質之完成，俾利後續營運之完善運作。綜上，106 年度政府對於軌道運輸建設之投資仍占公共建設經費之首，並較往年擴增，惟高達 10 項新興計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定未合，且近年我國公共運輸市占率未見提升，多項工程進度落，交通部官員就竊其位，只知便宜行事，違法編列預算，不思改善工程進度，應受全民公評。為落實本院預算監督，督促交通部正視「106 年度軌道運輸建設之投資仍占公共建設經費之首，並較往年擴增，惟高達 10 項新興計畫尚未經行政院核定即編列預算，違反預算法規定，且近年我國公共運輸市占率未見提升，多項工程進度落」等缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，爰建議新增十項計畫 106 年預算（1.臺鐵電務現代化提升計畫、2.票務系統整合再造計畫、3.臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程、4.臺鐵北迴線蘇新一花蓮間瓶頸路段改善計畫、5.嘉義市區鐵路高架化計畫、6.軌道技術研究暨驗證中心、7.基隆南港通勤軌道建設計畫、8.花東鐵路雙軌化計畫、9.恆春觀光鐵路建設計畫、10.高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫）4 億 7,410 萬，凍結 20%，三個月內針對「新增十項計畫尚未經行政院核定即編列預算，違反預算法第 34 條及第 39 條規定」之缺失提出檢討報告及解決方案，向立法院交通委員會做書面報告後，始得動支。

附表1：交通部 106 年度軌道運輸建設計畫尚未經行政院核定之各項計畫內容彙

整表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	執行期間	計畫總金額	106 年度交通部預算案數	工作計畫名稱
1. 臺鐵電務現代化提升計畫	106-114	30,610,000	119,000	臺灣鐵路管理局
2. 票務系統整合再造計畫	105-108	1,073,560	10,000	臺灣鐵路管理局
3. 臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程	106-109	1,540,500	50,000	臺灣鐵路管理局
4. 臺鐵北迴線蘇新-花蓮間瓶頸路段改善計畫	106-110	10,418,526	50,000	臺灣鐵路管理局
5. 嘉義市區鐵路高架化計畫	都市計畫核定後8年完工	27,586,000	87,000	鐵路建設計畫
6. 軌道技術研究暨驗證中心	分5年捐助	4,165,824	48,100	鐵路建設計畫
7. 基隆南港通勤軌道建設計畫	計畫核定後第6年完工	35,000,000	15,000	鐵路建設計畫
8. 花東鐵路雙軌化計畫	計畫核定後第8年完工	42,085,000	50,000	鐵路建設計畫
9. 恆春觀光鐵路建設計畫	計畫核定後第8年完工	15,400,000	20,000	鐵路建設計畫
10. 高雄捷運系統岡山路竹延伸線(第1階段)暨周邊土地開發計畫	計畫核定後第4年完工(預計106-110)	3,151,000	25,000	都市大眾捷運系統建設計畫
合計	-	-	474,100	-

※註：1. 資料來源，交通部 106 年度預算案及交通部提供資料。表列總經費為計畫書、綜合規劃書或可行性研究預計金額，迄至 105 年 8 月底尚未經行政院核定。

2. 票務系統整合再造計畫原經行政院 104 年 9 月核定並由台鐵局自行負擔經費，目前重新將計畫核報行政院，將由交通部公務預算投資辦理。

附表2：近3年度各類公共運具市占率分配情形

單位：

%

年度	公共運輸市占率	各類公共運具市占率				
		捷運	市區公車	公路客運	臺鐵	高鐵
102	15.2	4.2	6.1	0.6	1.2	0.1
103	16.0	4.8	6.0	0.7	1.4	0.3
104	16.0	4.8	6.2	0.6	1.5	0.3

※註：1. 資料來源，交通部各年度民眾日常使用運具狀況調查結果。

附表 3：近年各項軌道運輸旅客人數之統計表

單位：千人次

年度	100	101	102	103	104
臺鐵	205,829	220,297	227,287	232,826	232,217
高鐵	41,629	44,526	47,487	48,025	50,562
臺北捷運	566,404	602,199	634,961	679,506	717,512
高雄捷運	49,637	56,480	60,706	61,308	60,203

※註：1. 資料來源，交通部 104 年度交通統計要覽。

附表 4：迄 104 年底「交通及建設-軌道運輸」類公共建設計畫預算執行率未達 8

成之計畫明細表

單位：新臺幣千元；%

計畫名稱	計畫總金額 (中央負擔數)	截至 104 年底執行情形			105 年度 預算數	106 年度 預算案數
		已編列預算數	累計執行數	執行率		
1. 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	59,337,000 (32,834,000)	11,765,773	6,626,065	56.32	5,282,000	5,365,000
2. 桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	13,800,000 (12,967,000)	3,471,781	2,022,954	58.27	925,473	1,184,270
3. 臺鐵南迴鐵路臺東潮州電氣化工程建設計畫	27,613,233 (全數中央負擔)	1,030,600	589,343	57.18	743,000	3,456,300
4. 臺南市鐵路地下化計畫	29,359,862 (25,689,879)	1,051,715	721,475	68.60	313,200	122,500
5. 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫	30,844,402 (19,974,874)	2,379,772	1,500,314	63.04	700,000	暫緩編列
6. 基隆火車站都市更新站區遷移計畫	2,727,087 (2,521,497)	2,421,497	1,823,413	75.30	未編列	100,000
7. 臺北都會區大眾捷運系統建設計畫-信義線東延段	13,101,000 (1,657,500)	35,237	10,437	29.62	38,000	60,000
8. 臺北都會區大眾捷運系統建設計畫-萬大-中和-樹林線	74,178,000 (20,307,000)	937,515	696,448	74.29	444,000	783,000
9. 高雄環狀輕軌捷運建設計畫	16,537,000 (6,363,000)	3,091,329	1,801,249	58.27	345,000	744,000
10. 桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	98,264,000 (39,744,000)	100,000	0	0	500,000	1,466,000

※註：1. 資料來源，交通部 104 年度決算審定書「重大計畫執行績效報告表」。執行率=累計執行數/已編列預算數。

2. 表列「計畫總金額」含地方負擔部分、「中央負擔數」為交通部編列公務預算部分、「累計執行數」含實現數、應付數及賸餘數。

(六十九)交通部 106 年度預算「臺灣鐵路管理局」下「鐵路行車安全改善六年計畫」編列 59 億 7,690 萬元，然臺鐵近 6 年發生了 4,144 件行車事故，造成 330 人死亡、304 人受傷，臺鐵「自行認定」屬臺鐵「過失責任」部分的竟僅 216 件，佔總事故件 4%，與外界認知有極大落差；且歷年來皆編有「鐵路安全改善使用」相關預算，每年事故件數卻未有明顯改善。爰相關預算凍結 20%，待向交通委員會提出相關專案報告並獲同意後，始得動支。

(七十)交通部 106 年度預算中「臺灣鐵路管理局一票務系統整合再造計畫」編列預算 1,000 萬元，然臺鐵票務系統不僅屢被民眾批評介面系統老舊、易被駭客程式入侵搶票，甚至發生在臺鐵官方訂票網站一票難求的情形下，竟能輕易在大陸網購平台如「掏寶網」購得票卷之情形！更新緩慢、訂票流程複雜、配票模式僵化、系統漏洞百出等問題，年年未見改善。爰相關預算凍結 20%，待向交通委員會提出相關專案報告並獲同意後，始得動支。

(七十一)交通部 106 年度預算第 11 目第 2 節「國際機場園區股份有限公司」預算 9 億 8,200 萬元，然而據查桃園機場第三航廈原訂應於 105 年中動工，然截至預算審查尚無進展，桃園機場及交通部針對此一重大延宕案，也未主動告知外界進度落後原因及正式動工延宕時間，顯已失職。爰相關預算凍結 5%，待交通部向交通委員會提出相關書面報告後，始得動支。

(七十二)106 年度交通部編列「國際機場園區股份有限公司」項下桃園國際機場股份有限公司，預算編列 982,000 千元。其目的乃作為第三航廈與第三跑道建設之用，但據報載，桃機第三航廈的前期工程 WC 滑行道遷建及雙線化工程，目前僅完成 12%，進度嚴重落後。爰凍結五分之一，待交通部提出改善精進計畫並向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。

(七十三)鑑於臺鐵集集支線鐵路旅遊係中部發展觀光產業之重點項目，且交通建設是百年大計，因應全球暖化與氣候變遷問題，交通建設應同時兼顧觀光及低碳之效益。為有效改善行車安全，集集支線應重新改建，不僅進一步帶動中部地區觀光產業，同時解決集集支線安全問題。爰請交通部

重視集集支線未來之建設及營運規劃，並向本院交通委員會提出書面報告。

(七十四)交通部單位預算第十二目第一節「鐵路建設計畫」106 年度項下「24 嘉義市區鐵路高架化計畫」編列 8,700 萬元。根據預算中心研究報告，上述計畫迄至 105 年 8 月底均未經行政院核定，計畫內容及成效未明，與預算法第 34 條及第 39 條規定不符，而預算書之說明僅簡述計畫內容，亦不利於立法院之預算審議，預算籌編顯然有欠周妥。爰此，針對「嘉義市區鐵路高架化計畫」，原列 8,700 萬元，凍結 20%，俟行政院核定後始得動支。

(七十五)交通部 106 年度預算「鐵路建設計畫」項下新增「軌道技術研究暨驗證中心計畫」編列第 1 年度經費 4,810 萬元，惟查交通部學術研究業務，應屬交通部運輸研究所主責，為避免組織疊床架屋，應與運研所合作辦理。爰此，應予全數刪除。

(七十六)交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，除「高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫」為新興計畫外，其餘 13 項計畫均屬延續以前年度之跨年期計畫。惟截至 105 年度交通部累計已編列預算 3,742 億 8,107 萬 4 千元，迄同年 6 月底止，累計執行數為 3,519 億 0,605 萬 1 千元，尚餘 223 億 7,502 萬 3 千元預算待執行。另參據各項計畫之預算執行率，其中 5 項計畫之預算執行率尚未達 60%。另依交通部 104 年度決算，捷運建設計畫各年度累計保留數高達 186 億 5,193 萬 8 千元，其中並有 101 年度預算保留尚未執行者。又以交通部 105 年度續編之 13 項捷運建設計畫，截至 105 年 6 月底尚有 223 億餘元待執行，顯示交通部對於部分計畫之預算多有寬列。為免本計畫連年鉅額預算保留，交通部允宜審酌各項捷運建設計畫之實際執行進度，確切依零基預算精神，覈實檢討年度預算需求。綜上，交通部部分捷運建設計畫之預算執行率過低，為

免連年鉅額預算保留，爰凍結 30 億元，俟交通部針對各項計畫實際進度及承辦機關之執行量能，覈實檢討各計畫之年度預算需求，向交通委員會提出報告經同意後始得動支，以免鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。

(七十七)交通部 106 年度歲出預算第 14 款第 1 項第 12 目第 2 節都市大眾捷運系統建設計畫（編號 6029018640）案，計編列 14 項興建計畫，所需經費 23,528,258 千元，除「高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫」為新興計畫外，其餘 13 項計畫均屬延續以前年度之跨年期計畫。經查：其中 5 項計畫（詳附表）之預算執行率尚未達 60%。另依交通部 104 年度決算，捷運建設計畫各年度累計保留數高達 18,651,938 千元，其中 105 年度續編之 13 項捷運建設計畫，截至 105 年 6 月底尚有 223 億餘元待執行，顯示部分計畫之預算多有寬列。綜上，交通部部分捷運建設計畫之預算執行率過低，為免連年鉅額預算保留，允宜審慎檢討各項計畫實際進度及承辦機關之執行量能，及各計畫之年度預算需求，以避免因鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。爰此，上端【都市大眾捷運系統建設計畫】編列預算 23,528,258 千元應予凍結 1/10，俟向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始准動支。

附表：

都市大眾捷運系統建設計畫執行率未達 60%明細表

單位：新臺幣仟元

計畫名稱	計畫總經費 (交通部負擔數)	截至 105 年 6 月底 交通部預算編列及執行情形			106 年度交通部 預算案數
		累計預算數 (1)	累計執行數 (2)	執行率 (%)	
臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫	13,101,000 (1,657,500)	73,237-	35,237-	48.11	60,000-
臺北捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫	74,178,000 (20,307,000)	1,381,515-	696,448-	50.41	783,000-
桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	98,264,000 (39,744,000)	600,000-	0	0	1,466,000-
臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫	50,199,944 (18,540,220)	1,454,000-	107,509-	7.39	496,100-
安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫	16,632,117 (3,967,891)	500,000-	53,965-	10.79	28,600-
合計	/	4,008,752-	893,159-	/	2,833,700-

※註：1.資料來源，交通部提供；立法院預算中心自行彙整(本室擇用)。

2.表列累計執行數含實現數、暫付數、應付數及賸餘數。

(七十八)交通部於都市大眾系統建設計畫項下編列 23,553,258 千元，其中 6,000 萬元用於補助台北捷運系統信義線東延延伸計畫報告書暨周邊土地發展計畫。信義線東延為台北大眾捷運系統延伸之重要規劃之一，然目前信義線東延僅規劃至廣慈博愛院，無助於南港地方發展。鑑於南港地區之軌道運輸仍有提升之需求，中研院及南港生技園區揭早已配合預先規劃，留讓空間供信義線東延至南港研究院路，為後續規劃作準備，但後續興建規劃卻遲未有所進展，爰凍結上項計畫 20%，待交通部針對台北地區包含南北線、民生汐止線、信義線東延等後續捷運延伸規劃進度，向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(七十九)有鑑於機場捷運線為國家重大公共工程建設，自 92 年發包興建迄今，通車一延再延，列車平均速率、行車時間及班距皆未達合約要求。

爰有關「都市大眾捷運系統建設計畫 13 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」9,321,030 千元，凍結五分之一，俟向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後始得動支。

(八十)交通部 106 年度預算案，「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 23,553,258 千元，共計編列 14 項興建計畫，除「高雄捷運系統岡山路竹延伸線暨周邊土地開發計畫」為新興計畫外，其餘 13 項計畫均屬延續以前年度之跨年期計畫。

彙整交通部 106 年所編 14 項捷運建設計畫之預算編列及執行情形，截至 105 年度交通部累計已編列預算 374,281,074 千元，至 105 年 6 月底止，累計執行數為 351,906,051 千元，尚有 22,375,023 千元預算待執行。另依交通部 104 年度決算，捷運建設計畫各年度累計保留數高達 18,651,938 千元，其中並有 101 年度預算保留尚未執行者。

交通部部分捷運建設計畫之預算執行率過低，為免連年鉅額預算保留，爰凍結 20%，待交通部提出「審酌各項捷運建設計畫之實際執行進度及執行量能」專案報告，始得動支。

(八十一)第十二目鐵公路重要交通工程項下 2 節都市大眾捷運系統建設計畫(11)

交通運輸系統規劃作業計畫，針對未來大臺中交通發展方向，將以軌道路網為主要核心，以整合沙鹿、烏日、豐原等三大副都心及台中市區為發展趨勢，而為服務更多民眾，達到區域共同發展目標，雙港輕軌路線將從台中火車站往南延伸進入大里霧峰，將軌道路網橫跨山、海、屯各區，希望透過軌道建設，來達到城市以「大眾運輸導向發展」，故要求交通部應重視屯區的發展，優先辦理「大平霧輕軌系統」可行性研究，讓大里、太平及霧峰地區，未來結合捷運藍線、綠線延伸線、雙港輕軌，透過軌道路網相互串聯，提升大台中整體交通便捷性。

(八十二)為促進大臺中山海屯都地區均衡發展，強化中彰投苗區域交通連結，應積極推動大臺中山手線案（大臺中地區山海線雙軌高架化建置計畫可行性研究）。鑑於本案對於促進大臺中地區長期轉型朝向整體均衡發展具必要性與迫切性，建請交通部加速審查作業，期於 106 年 3 月底前審查通過後陳報行政院；同時凍結交通部「交通運輸系統規劃作業計畫」預算之五分之一，俟本案經交通部審查通過後始得動支。

1. 為消弭山海屯都區域落差，提升大臺中之整體均衡發展，期以大臺中山手線串連二國際海空港及三大副都心之發展，引導區域發展結構由原單一核心集中發展轉型為多核心均衡發展。未來烏日將朝副都心發展，山線高架大慶延伸至烏日將有助於縫合烏日副都心地區，啟動都市再造；再以大甲到后里興建彩虹線鐵路高架系統，從北臺中連結山線及海線鐵路，使東西向之人流、產業往來流動順暢；並將海線鐵路高架，促進海線副都心以及沿線地區核心之都市土地縫合，帶動整體海線地區發展與人口成長，提升土地價值，架構臺中都會區完整之環狀軌道運輸服務。

2. 大臺中地區山海線雙軌高架化建置計畫可行性研究（大臺中山手線案）修正報告業經臺中市政府於 104 年 7 月 14 日陳報交通部，復經交通部鐵工局 104 年 9 月 30 日及 105 年 3 月 15 日二次初審通過後，陳報交通部並進行複審。依據臺中市政府所提可行性研究報告，山手線結

合沿線廊帶 TOD 導向發展，預計 2030 年平均每日整體服務人次可達 11.7 萬人次，經營比大於 1，預估可創造之整體經濟效益達 1,620 億元，實有其必要性及經濟效益性。其次，山手線係為一整體性計畫，必須與周邊都市計畫、產業規劃、基礎建設等同步推動，以有效發揮其整體投資效益，目前臺中市已積極推動三大副都心及沿線各核心之都市計畫與建設資源投入規劃，爰請交通部加速審查作業，期於 106 年 3 月底前審查通過後陳報行政院，以帶動及促進大臺中地區整體均衡發展。

(八十三)交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」（以下簡稱捷運建設計畫）計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，除「高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫」為新興計畫外，其餘 13 項計畫均屬延續以前年度之跨年期計畫，其中「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」104 年度預算 1 億元，105 年度預算 5 億，二年合計編列預算 6 億，執行率是「零」；106 年再編列 14 億 6,600 萬元。經查：(一)部分計畫預算執行率過低：茲彙整交通部 106 年所編 14 項捷運建設計畫之預算編列及執行情形，詳附表 1。截至 105 年度交通部累計已編列預算 3,742 億 8,107 萬 4 千元，迄同年 6 月底止，累計執行數為 3,519 億 0,605 萬 1 千元，尚餘 223 億 7,502 萬 3 千元預算待執行。另參據各項計畫之預算執行率，其中「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」之預算執行率僅 62.32%。(二)允宜審酌進度，覈實檢討預算需求：另依交通部 104 年度決算，捷運建設計畫各年度累計保留數高達 186 億 5,193 萬 8 千元，其中並有 101 年度預算保留尚未執行者。又以交通部 105 年度續編之 13 項捷運建設計畫，截至 105 年 6 月底尚有 223 億餘元待執行，顯示交通部對於部分計畫之預算多有寬列，相關官員久居其位不思變革並有怠於督促各項預算加強執行之明顯缺失，應受全民公評。為落實本院預算監督，督促

交通部正視「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」預算 104 年度 1 億元，105 年度 5 億，二年合計編列預算 6 億，預算執行率「零」之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」106 年預算 14 億 6,600 萬元，爰凍結十分之一，俟交通部針對「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫 104-105 年二年預算執行率「零」」之缺失，提出檢討報告，向立法院交通委員會做書面報告始得動支，以避免鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。

附表 1：都市大眾捷運系統建設計畫預算編列及執行情形一覽表

單位：新臺幣千元；%

計畫名稱	計畫總經費 (交通部負擔數)	截至 105 年 6 月底 交通部預算編列及執行情形			106 年度 交通部 預算案數
		累計預算數 (1)	累計執行數 (2)	執行率 (2)/(1)	
1. 桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	13,800,000 (7,025,500)	4,397,254	3,429,773	8.00	1,184,270
2. 淡海輕軌運輸系統計畫	15,305,590 (1,670,400)	475,105	329,686	69.39	464,058
3. 臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫	167,690,000 (123,302,000)	103,131,638	102,142,219	99.04	1,538,000
4. 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫	113,849,794 (113,849,794)	104,528,764	98,810,688	94.53	9,321,030
5. 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	59,337,000 (32,834,000)	17,047,773	13,236,912	77.65	5,365,000
6. 高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫	183,963,000 (120,175,000)	118,666,411	118,086,958	99.51	1,508,300
7. 臺北捷運系統信義線環狀線建設計畫(第一階段)	69,973,000 (21,459,000)	18,589,048	12,835,048	69.05	544,900
8. 臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告暨周邊土地發展計畫	13,101,000 (1,657,500)	73,237	35,237	48.11	60,000
9. 臺北捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告暨周邊土地發展計畫	74,178,000 (20,307,000)	1,381,515	696,448	50.41	783,000
10. 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫	16,537,000 (6,363,000)	3,436,329	2,141,608	62.32	744,000
11. 桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	98,264,000 (39,744,000)	600,000	0	0	1,466,000
12. 臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發計畫	50,199,944 (18,540,220)	1,454,000	107,509	7.39	496,100
13. 安坑線輕軌運輸系統暨周邊土地開發計畫	16,632,117 (3,967,891)	500,000	53,965	10.79	28,600
14. 高雄捷運系統岡山路竹延伸線(第1階段)暨周邊土地開發計畫	3,151,000 (尚未核定)	-	-	-	25,000
合 計	-	374,281,074	351,906,051	94.02	23,528,258

※註：1.資料來源，交通部提供；本中心自行彙整。僅表列 106 年度有編列預算之計畫。2.表列累計執行數含實現數、暫付數、應付數及賸餘數。

(八十四)交通部 106 年度歲出預算第 14 款第 1 項第 13 目偏遠地區交通建設（編號 6029018700）案內，新增編列臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106~110 年）—01 金門港埠建設計畫總經費 4,694,161 千元，中央負擔 3,856,783 千元，106 年度編列 100,000 千元；02 馬祖港埠建設計畫總經費 2,247,225 千元，中央負擔 2,189,584 千元，106 年度編列 419,302 千元。查近年我國國際商港營運未達預期，國內商港之貨運量亦呈衰退，交通部尚未檢討完成下一期我國商港整體發展規劃（106~110 年）即編列預算，且再查該計畫尚未經核定，與預算法規定顯未符合，肇致相關港埠經費編列機關均未就整體計畫於 106 年度預算案內完整表列，預算籌編紊亂、計畫內容及效益未明，實有欠當，並恐影響我國港埠之發展建設，應予檢討改善。爰此；上端【偏遠地區交通建設~01 金門港埠建設計畫，106 年度編列 100,000 千元及 02 馬祖港埠建設計畫 106 年度編列 419,302 千元】應予凍結十分之一，俟經行政院審核計畫無浮報浪費情事，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始准動支。

(八十五)有鑑桃園國際機場於民國 105 年 6 月 2 日發生史上最嚴重淹水事件，影響班機超過 200 架次、旅客超過 3 萬人，第二航廈行李轉盤及其地下室美食街皆遭受淹水及停電災情。除行政院公共工程委員會指出兩點致災原因外，桃園國際機場自啟用後，顯有重視擴建運量設施、輕忽基礎建設同步更新，致使航廈漏水、淹水或水管破裂情事屢登媒體版面。經查 6 月 2 日上午桃園國際機場即遭逢嚴重水患，而交通部部長直至當天深夜才進往現場瞭解災情並進行調度指揮，顯見首長應變不足致災情一發不可收拾，事後亦無法保證類似情事不再發生，僅承諾將做好因應措施，令全國人民嘩然。另查監察院通過仇桂美、王美玉、包宗和等三位監察委員之糾正案，直指交通部、交通部臺灣區國道新建工程局、桃園國際機場股份有限公司均核有違失，足見交通部部長顯有督導不周之情事。爰此，凍結「一般行政—基本行政工作維持—業務費—特別費」預算 200

千元，待交通部針對上述問題提出書面報告，始得動支。

(八十六)交通部 106 年預算第 16 目「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」編列 34 億 7,577 萬 5,000 元，惟據交通部提供資料顯示，截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1,000 元，雖較以前年度下降，金額仍頗鉅，亟待積極處理，以維政府權益。爰相關補助預算凍結十分之一，待交通部盡速就相關問題向立法院交通委員會進行相關專案報告並獲同意後，始得動支。

(八十七)汽機車改裝排氣管發出的轟隆噪音聲響，擾民甚鉅，機車族改裝排氣管顯得拉風，但相對製造噪音，尤其是在夜深人靜時分，令人無法入眠。惟第一線取締之員警反映，即使取締了噪音也無法認定是否改裝排氣管，而產生執法上爭議，令員警無所適從，故此，唯有推動國外行之有年的「排氣管烙印制度」才能有效管理。經查，雖環保署將於明年採拍照存證，但若檢舉照和排氣管認證照不符時即告發罰款，將易生爭議，仍只能算是治標非治本。正本清源之道，還是該採烙印編號徹底解決改裝排氣管問題。據此，建請配合環保署研擬改裝排氣管檢測標準及烙印認證編號管理辦法，以建立汽機車排氣管全面性管制，達噪音防制之效。

(八十八)現行違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 67 條規定，對於經處分沒入之車輛、攤棚、攤架，於裁決確定後一律銷毀。但上述沒入物有些價值甚高，實務上甚至對於價值高達 1,500 萬元之跑車予以銷毀之例，而形成國際笑話。因此，相關主管機關因再針對上述裁罰基準及處理細則予以檢討，不應僅有銷燬一途，而應考慮沒入物之各項性質，而有不同處理方式。

(八十九)鑑於臺鐵位於南港至五堵間之第三軌使用效率低落，與當初設計規劃之功能及可望改善路線容量之目的已有嚴重落差。爰要求交通部與臺灣鐵路管理局針對第三軌效率之改善及第三軌空間更有效率之利用可行性計畫於三個月內向本院提交書面報告。

(九十)鑑於臺鐵行經新北市瑞芳區時，鐵道橫跨市區，而將瑞芳市區一分为二，每當假日車潮湧入瑞芳市區時，市區交通即產生嚴重回堵，造成地方居民及遊客抱怨連連。經查，2015 年交通部編列新台幣 500 萬元預算補助新北市政府進行可行性研究，但歷經 2 次流標後，該補助款項已遭交通部收回。然而，瑞芳市區平面道路與臺鐵平交道交織所造成之交通問題仍亟需改善。爰請交通部於新北市政府提出申請時，提供必要協助。使「瑞芳鐵路平交道改善計畫」，得以早日完成，以改善當地居民交通問題，促進地方發展。

(九十一)有鑑於原住民族文化根源在部落，且憲法增修條文第十條第十一及十二項明訂，國家肯定多元文化，並積極維護發展原住民族語言及文化。惟原住民族祭祀文化及各族歲時祭儀經常遇連續假期，因東部鐵路幹線常一票難求，致使族人常無法返鄉參與祭祀及祭儀文化。為促進原住民族文化傳承推展及保障其文化權，避免原住民族文化式微斷根，原住民族委員會已試辦「105 年協助原住民返回花東地區參加祭典實施計畫」，效果頗受族人好評，但為求登記車票訂位業務一致性，購票登記及領票業務應由臺鐵負責，交通部長賀陳旦亦於 105 年 6 月 14 日立法院院會備詢時承諾，應一致化由臺鐵辦理。爰此，建請 106 年起，臺鐵應承接「原住民返回花東地區參加祭典實施計畫」網站登記訂票與提供車站領票之業務。

1. 「105 年協助原住民返回花東地區參加祭典實施計畫」開辦頗受原住民好評，原民會已將資料系統建置完成，但因原民會並無訂票登記之主機，基於訂票作業應一致化之原則，由臺鐵負責訂票登記網頁建置與提供領票之業務最為適當。
2. 立法院第 9 屆第 1 會期 16 次會施政總質詢，立法委員提出原住民返鄉參加祭典列車訂票系統與領票作業問題，交通部長賀陳旦表示上述業務應該臺鐵同仁接手。

3. 各班次應依據各部落祭儀活動加掛列車，各部落祭儀活動日期資訊由原民會匯整提供，資料庫資料更新由原民會協助，系統與網頁建置、提供領票等業務則由臺鐵負責。

(九十二)106 年度的「機場稅」共約 116 億元，其中五成給觀光局、四成給桃園國際機場，剩餘一成則給負責營運的民航局。惟「機場稅」應符合目的性將大部分費用挹注在機場建設或硬體設備的提升，更何況有臺灣門面之稱的桃園國際機場有設備老舊問題，每逢豪雨便傳出淹水事件，給人觀感不好，並且，桃機近年來也有多件重大建設專案支出，如道面整建及助導設施提升工程預計投資 94 億、WC 滑行道遷建及雙線化工程需 36 億、第二航廈擴建需 20 億、智慧航廈興建需 19 億，第三航站區建設更要 746 億元，基於「錢要花在刀口上」原則，建請交通部考慮調整「機場稅」之分配比例，促使機場的設備能夠與時俱進、服務品質有效提升。

(九十三)配合 2018 臺中世界花卉博覽會之舉辦，以及捷運綠線將於 107 年試營運之電子票證應用，為讓民眾儘早享有市民卡整合服務（如交通運具搭乘等），建請交通部參照原核准高雄捷運公司發行交通電子票證（一卡通）之往例，協助臺中市捷運公司循此模式，依據「大眾捷運法」第 32 條及「電子票證發行管理條例」第 3 條第 5 款提出申請，並期於 106 年 6 月底前核准發行僅用於支付交通運輸使用之電子票證。

1. 臺中市人口已逾 275 萬，儼然已成為中部地區主要的核心城市，並同時也扮演帶動彰化、南投、苗栗等中部縣市區域治理及發展的角色，具有發展電子票證之利基，不僅可串連區域交通運具的使用，亦可成為旅遊消費的主要載體，因此市民卡之規劃發行有其必要性存在。
2. 配合臺中市即將舉辦 2018 臺中世界花卉博覽會正式開幕，以及捷運綠線將於 107 年試營運等之電子票證應用，為讓民眾儘早享有市民卡整合服務（如交通運具搭乘、圖書借閱、志工服務等），臺中市政府預

計於電子票證公司正式營運前，先發行僅用於捷運、公車搭乘之交通電子票證，未來於票證公司成立後，即轉換為多用途性質之電子票證。

3. 經查高雄捷運公司於 96 年 12 月發行「一卡通」，係依據大眾捷運法第 32 條，使用於高雄捷運、公車等運輸服務。於 98 年 1 月 23 日「電子票證發行管理條例」公布施行後，「一卡通」並不符合「電子票證發行管理條例」之規定，高雄捷運公司遂依據交通部 98 年 7 月 30 日訂定之「非多用途支付使用交通電子票證核准基準」，申請交通部核准為用於支付交通運輸使用之電子票證，同時籌備一卡通票證公司成立事宜，並依「電子票證發行管理條例」向金管會申請設立許可，於 102 年 12 月 6 日獲核准設立。為使臺中市政府得順利配合 2018 花博及捷運試營運發行市民卡，建請交通部協助臺中市捷運公司循此模式，依據「大眾捷運法」第 32 條及「電子票證發行管理條例」第 3 條第 5 款，申請並核准發行僅用於支付交通運輸使用之電子票證。

(九十四)臺鐵臺東舊站 1922 年 4 月 20 日啟用迄今已有 94 年的歷史，他見證了東部幹線軌距從 762mm 軌距擴寬變成 1067mm 的歷史，自花蓮舊站拆除後，台東舊站是花東幹線唯一僅存的終點站，更負載了臺東市民共同的記憶。

日本對於鐵道文物的保存不餘遺力，如 JR 西日本京都鐵道博物館（原稱：梅小路蒸汽火車博物館）與 JR 東日本大宮鐵道博物館系日本國第一、二名的鐵道博物館，每年吸引數百萬的遊客前往參觀。就臺鐵前往大宮鐵道博物館參訪之相關報告指出，大宮博物館於 2007 年 10 月 14 日開幕，在 1 年內入館人數就達到 100 萬人次的紀錄，目前每天平均參觀人次約為 2,500 人，顯見鐵道博物館對當地觀光的貢獻。

臺東舊站設站迄今已逾 94 年，見證了臺東線從 762mm 軌距擴寬變成 1067mm 的歷史，再加上臺東舊站擁有轉向臺、三角線軌道、蒸汽機

關車庫、蒸汽機關車加水臺等設施，若能成為動態與靜態的鐵道博物館，不僅間接帶動東部地區的觀光發展，更能連結臺東縣民的城市記憶，同時讓臺鐵局維護鐵道文物的形象加分。

再者，臺東舊站如能改建成為花東地區唯一的鐵道博物館，屆時不僅可以結合周邊的商場，還可以與原住民文創園區、鐵花藝術村串聯，重新串聯臺東市民的城市記憶，成為臺東新的觀光熱點。爰此；請交通部協調文化部及臺東縣政府於三個月內研擬相關評估計畫。

(九十五)臺鐵所屬彰化機務段之扇形車庫建於 1922 年（大正 11 年），是一座擁有十二股道放射狀形的半圓弧狀車庫，迄今已有 94 年歷史，為臺灣唯一保存的扇形車庫。

目前扇形車庫除存放了 CK101、CK124、DT668 與 CT273 等蒸汽機關車及一輛大型蒸汽吊車外，還有電力機車 E101、柴電機車 R50 及貨車移動機 DL1001 等，每逢假日扇形車庫上演的機關車轉盤秀，更是吸引無數的觀光客前來欣賞，不僅帶動當地的觀光產業發展，更動態保存了臺灣鐵道的歷史，可以說是臺灣版的梅小路蒸汽火車博物館。

扇形車庫雖已由彰化縣政府登錄為縣定古蹟，然 105 年 10 月 4 日，交通部鐵路改建工程局初審通過彰化鐵路高架化案，扇形車庫未來恐淪為靜態博物館，不若日本京都鐵道博物館（原梅小路蒸汽火車博物館），以動態行駛模式保存，保存日本的鐵道文物，屆時恐影響扇形車庫未來的觀光模式，限制其發展。

為促進彰化車站觀光發展，動態保存臺鐵文物，交通部應以維持彰化扇形車庫動態保存為目標，協調鐵工局進行彰化鐵路高架化時，研擬最適方式連結扇形車庫，同時與周邊臺鐵舊宿舍群結合，打造成臺灣鐵道博物館，帶動當地觀光產業，同時達到活化文物與機關車動態保存的目標。

(九十六)為改善花東地區鐵路建設，行政院經濟建設委員會於 97 年 11 月 25 日召開「振興經濟新方案—擴大公共建設投資審議會議」，規劃辦理花東線鐵路整體服務效能提升計畫，行政院並於 99 年 3 月 12 日院臺交字第 0990012028 號函核定。

該計畫完工後除可提高臺鐵花東線列車搭乘率、改善鐵路各站站場景觀、旅運服務設施等有形效益外，更可藉各項花東鐵路旅遊多樣化服務，如兩鐵環保專車、郵輪式列車等，結合東部地區自行車遊憩路網開發出鐵路旅遊新模式與新市場。並帶動鐵路路線與各車站週邊民間相關產業發展，使臺鐵、民間業者、地方政府共創三贏，站在消費者立場，花東線鐵路車站整體服務效能提升計畫執行完成後能提供花東觀光旅遊新穎的另類行程，增添消費選擇性，也將帶動大量新的旅遊消費。

然計畫施行迄今屢屢有承包商倒閉，造成部分車站站體興建停擺，例如：臺東車站、瑞源車站累計執行進度截至 105 年 11 月 30 日僅達 34.05%，能否於預計期限內完工仍未可知。鐵路是花東地區的重要交通與經濟命脈，政府應積極督促相關建設工程，減少花東居民的等待時間，爰要求交通部於一個月內擬具花東線鐵路整體服務效能提升計畫進度改善書面報告，送本院交通委員會。

(九十七)交通部單位預算 106 年度預算總說明第一項關鍵策略目標「提升公共及綠能運輸服務水準」之第一項關鍵績效指標為「公共運輸市占率」，該衡量標準為「（受訪民眾所有旅次中使用公共運具次數/受訪民眾所有旅次中使用公共運具、非機動運具及私人機動運具次數）×100%」，106 年度目標值交通部訂為 16.7%。然而，依據交通部 105 年 4 月公布之民眾日常使用運具狀況調查，104 年度我國公共運輸市占率 16.0%與 103 年度雷同，為近 5 年來首度呈現成長停滯情形；另以近 3 年來各類公共運具市占率觀之，104 年度捷運及高鐵等重要軌道運輸均未增長；又以旅客人數觀之，除臺北捷運及高鐵尚呈逐年穩定成長外，臺鐵及高雄捷運 104

年度則呈衰退；公共運輸市占率顯然有相當程度之進步空間。爰此，為增加公共運輸市占率，要求交通部提出提升臺鐵與高雄捷運使用量之計畫，並致力增加國人日常使用公共運輸之意願。

(九十八)交通部 106 年度編列「都市大眾捷運系統建設計畫—臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」（以下簡稱機場捷運）最後 1 年度工程經費 93 億 2,103 萬元。本案經行政院 93 年 3 月同意總工程經費 1,138 億 4,979 萬 4 千元，全數由中央負擔，至 105 年度累計已編列預算 1,045 億 2,876 萬 4 千元，迄同年 6 月底累計執行數 988 億 1,068 萬 8 千元，預算執行率約 94.53%，106 年度編列最後 1 年度經費 93 億 2,103 萬元。

執行期程原訂 92 年至 104 年，102 年 8 月經行政院核定修正延至 106 年。機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各業影響甚巨，自 92 年度開始興建，迄今已逾 10 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求，並經監察院提出糾正在案，交通部對該計畫之執行及控管作業，顯待檢討。又於該工程辦理最後驗收完工之際，除應覈實依工程完工情形，合理估算應付工程款外，並應儘速依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。綜上，機場捷運自 92 年度開始執行，多次延後通車時間，影響政府信譽及國家經濟發展甚鉅，於辦理工程最後驗收之際，除應從嚴核算政府應給付之工程款並追究承包廠商之責外，實應以此案為鑑，檢討強化對於都市大眾捷運系統建設計畫之審議、承包商資格限制及計畫執行之控管機制，以維我國重大交通建設之有效推動。

(九十九)鑑於近年我國國際商港營運未達預期，國內商港之貨運量亦呈衰退，交通部尚未檢討完成下一期我國商港整體發展規劃（106 至 110 年）即編列預算，有違預算法規定，對於所轄港埠發展計畫之規劃及預算籌編，亦欠積極周妥，並恐影響我國港埠之發展建設，要求交通部應儘速檢討改善。

- 1.交通部 106 年度「偏遠地區交通建設計畫」編列臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）—金門港埠建設計畫 1 億元（計畫總經費 46 億 9,416 萬 1 千元、中央負擔 38 億 5,678 萬 3 千元）及馬祖港埠建設計畫 4 億 1,930 萬 2 千元（計畫總經費 22 億 4,722 萬 5 千元、中央負擔 21 億 8,958 萬 4 千元）。
- 2.依商港法第 6 條第 1 項規定：「商港區域之整體規劃及發展計畫，由商港經營事業機構、航港局或指定機關徵詢商港所在地直轄市、縣（市）政府意見擬訂，並報請主管機關或層轉行政院核定。」交通部自 84 年起以每 5 年為一週期檢討規劃訂定「臺灣地區商港整體發展規劃」之上位計畫，再由各國際及國內商港經管單位參照上位發展方向，據以訂定各港埠未來 5 年之發展建設計畫，以構建我國商港未來整體發展方針，下一期（第 5 期）規劃預計自 106 至 110 年度間辦理。
- 3.以 101-104 年度國內商港進出港旅客人數及貨物裝卸量統計，整體旅客人數雖呈增加，惟貨運量卻呈逐年下降趨勢。我國進出口貿易逾 95% 需仰賴海運，海運是我國對外貿易之主要運輸命脈，亦為臺灣企業全球運籌、布局世界策略之重要環節，近年我國港埠營運未達預期，亟待交通部通盤檢討並積極研謀改善計畫。
- 4.我國港埠建設經費分擔，國際商港由航港建設基金（公共基礎設施部分）及港務公司負擔；國內商港部分，澎湖港及布袋港由航港局經管並委託港務公司辦理，建設經費由航港建設基金負擔；金門港及馬祖港由所轄地方政府經管，建設經費則由交通部公務預算及地方政府自籌財源共同負擔。

（一〇〇）我國自由貿易港區推動多年，招商引資等成效未如預期，審計部並已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。要求交通部身為我國自由貿易港區之主管機關，應確實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外

招商策略。

- 1.為推動貿易自由化及國際化，以提升國家競爭力，我國於 92 年 7 月公布施行自由貿易港區設置管理條例。迄今經行政院核定之自由貿易港區共計有 6 海港（基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港）及 1 空港（桃園航空）等 7 大港區。
- 2.以近年我國自由貿易港區入駐港區事業數及進用員工總數等為一比較，約計有 116 家廠商入駐，包含海港 80 家及空港 36 家，總進用員工數為 2,277 人；與 101 年度之 111 家及員工總數 2,541 人等相較，未見明顯成長趨勢，員工人數並反呈減少。
- 3.我國自由貿易港區除依「境內關外」對外開放之作法外，並得以委託區外廠商進行修理、測試、檢驗或委託加工之「前店後廠」方式，擴大我國自由貿易港區之影響範圍，進帶動後端地方關聯產業之發展。惟依財政部關務署所提供各自由貿易港區申請辦理「前店後廠」情形，近 5 年申請並有實際辦理之港區事業數僅約 20 家，未達港區總事業數之 2 成，另港區外受委託辦理加工之業者未逾 80 家，臺北港及桃園航空即占約 8 成，其餘港區申辦情形甚少，尚未發揮具體成效。
- 4.自由貿易港區經行政院列為自由經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂自 102 年起連續 3 年每年成長 30%，104 年 4 月調降績效指標值為 10%。惟 102 至 104 年度整體自由貿易港區進出口貿易量均未達預期目標，貿易值除 102 年度外，103 及 104 年度亦未如預期，且尚存相當差距。

(一〇一)交通部部分捷運建設計畫之預算執行率過低，為免連年鉅額預算保留，要求交通部應確實檢討各計畫之年度預算需求，以避免鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。

- 1.交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」（以下簡稱捷運建設計畫）計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，除「高

雄捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫」為新興計畫外，其餘 13 項計畫均屬延續以前年度之跨年期計畫。

2.截至 105 年度交通部累計已編列預算 3,742 億 8,107 萬 4 千元，迄同年 6 月底止，累計執行數為 3,519 億 0,605 萬 1 千元，尚餘 223 億 7,502 萬 3 千元預算待執行。另參據各項計畫之預算執行率，其中 5 項計畫之預算執行率尚未達 60%。

3.另依交通部 104 年度決算，捷運建設計畫各年度累計保留數高達 186 億 5,193 萬 8 千元，其中並有 101 年度預算保留尚未執行者。又以交通部 105 年度續編之 13 項捷運建設計畫，顯示交通部對於部分計畫之預算多有寬列。準此，為免本計畫連年鉅額預算保留，交通部應審酌各項捷運建設計畫之實際執行進度，確切依零基預算精神，覈實檢討年度預算需求。

(一〇二)106 年度編列出售中華電信股份有限公司（以下簡稱中華電信）股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，預計每股售價 113.5 元，分別於「財產售價—有價證券售價」科目下編列超過面值部分之售價收入 114 億 8,986 萬 8 千元，及「投資收回—投資資本收回」科目下編列股本面值 10 元部分 11 億 1,013 萬 2 千元，合共 126 億元之釋股收入。經查：(一)對於中華電信最適持股比率規定：依公股股權管理及處分要點第 11 點第 1 項規定：「各國營事業移轉民營後，公股股權管理機關應規劃政府中長期最適持股比率，報請行政院核定；該最適持股比率，並應定期檢討。」現行行政院核定中華電信之最適持股比率仍維持 34%。(二)105 年度預算所編釋股計畫執行情形：交通部 105 年度已編列出售中華電信股票 1 億 2,857 萬 1,429 股，預計每股售價 98 元，合共 126 億元之釋股收入。並經本院決議：倘財政狀況良好，原則不予出售，釋股對象以政府四大基金為限。經查交通部迄 8 月底尚未執行上開釋股計畫。(三)106 年度預計釋股計畫，將使中華電信之公股比率，低於行政院所定最適持股比率：截至 105 年 8 月底交通部持有中華電信股份為 27 億 3,771 萬 8,976 股，持股比率 35.29%，

僅較行政院所定最適持股比率微幅超出 1.29%。倘 105 年度及 106 年度均按計畫完成釋股，迄 106 年底對中華電信持股將降至 32.20%；如 105 年度不執行，僅辦理 106 年度釋股計畫，預計 106 年底持股亦將降至 33.86%，均低於行政院所定最適持股比率 34%。準此，106 年度所編釋股數量之合理性，顯待審酌。(四)宜就未來配息收入損失與其他籌資管道之成本等為詳實成本效益分析：1.喪失未來每年穩定獲配股息之機會：中華電信財務狀況良好，故政府持有中華電信股票，每年均能穩定獲配現金股利，近 5 年間（101 年至 105 年度）交通部平均每年獲配該公司股息收入約 140 億元（詳附表 1），出售部分持股，雖可獲得一次性之處分利益，惟將減少政府未來每年穩定之股息收益，其成本效益允宜審酌。2.允宜覈實比較其他籌資管道之成本：茲以近 5 年中華電信平均每年配發股息約 5.14 元（詳附表 1）、平均股價 94.68 元核算，股票殖利率約 5.43%。然以中央銀行 105 年度迄 8 月底辦理標售之國庫券利率約介於 0.289%至 0.347%間，10 或 20 年期公債利率約介於 0.773%至 1.440%間，均遠低於中華電信之股票殖利率。爰此，倘以融資方式籌措，其資金成本相對較低，允宜詳實分析各項籌資管道之成本效益，以維政府資源之有效運用。綜上，交通部 106 年度預算案編列出售中華電信股票計畫，除導致公股持股比率低於行政院所定最適持股比率（34%）外，且以中華電信近 5 年平均股票殖利率高達 5.43%，與目前國庫券及 10 或 20 年期公債利率均未及 1.5%相較，其成本效益卓著。為落實本院預算監督，督促交通部正視「繼續編列出售中華電信持股計畫，將使公股低於所定最適持股比率，且喪失未來穩定配息收入之機會」之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，爰要求交通部三個月內針對「繼續編列出售中華電信持股計畫，將使公股低於所定最適持股比率，且喪失未來穩定配息收入」等缺失，提出檢討報告，向立法院交通委員會做書面報告，以維政府資源之有效運用。

(一〇三)交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，中央政府獲配數（編列

於交通部「使用規費收入—汽車燃料使用費」) 237 億 3,803 萬 2 千元；另為利北高二市分階段調適 105 年度新實施之分配方案，將於前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，106 年度編列「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」計畫 34 億 7,577 萬 5 千元。經查：(一)汽燃費分配方式之調整：為配合新北市、桃園市、臺中市及臺南市等 4 都升格為直轄市，交通部自 105 年度起調整汽車燃料使用費（以下簡稱汽燃費）之分配方式，並簡述如下：1.保留 2%為經徵費，原有分配 14 縣市及公路總局額度予以維持，剩餘由直轄市及高速公路局依據交通量（占 50%）、道路面積（占 40%）及基本需求（占 10%）等三項進行總量分配。2.為利北高二市分階段調適新分配方案，前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，俾利其分階段調適新分配結果。3.6 都將不再參與公路總局生活圈道路建設經費之補助。(二)新分配方案中央分配數每年減少約 30 億元，尚須補貼北高之短缺數 34.76 億元：有關 101 至 106 年度汽燃費分配各單位情形，詳附表 1。倘不計入公路總局及內政部營建署仍維持原分配額度者，交通部 101 至 104 年度依舊制之平均分配數約 9.12 億元、國道基金約 104.73 億元，合共約 113.85 億元，與 106 年度預算案約 83.81 億元（含交通部 3.62 億元及國道基金 80.19 億元）相較，相差高達 30 億餘元，前 3 年度尚需額外補助北高二市短少約 34.76 億元。以此估算，對於中央政府交通建設財源之影響數將高達 64 億餘元，於中央政府財政困難之際，且公路之修建及養護與人民生活關係甚巨，交通部應予正視並為積極之配套措施。(三)併予檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護及安全管理之責：公路法第 27 條明定，汽燃費徵收係為辦理公路養護、修建及安全管理所需經費。另依交通部所定汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 9 條規定，地方公路或市區道路主管機關應將其所轄公路或市區道路系統之年度公路養護、安全管理計畫，於年度開始前四個月報由交通部或內政部審核分配。同辦法第 10 條規定，各項計畫執行情形，包括項目及用款數額等，於年度終了後兩個月內，分別列表報各該主管機關之交

交通部或內政部審核。準此，配合本次汽燃費分配之調整，交通部允併予檢討強化及落實直轄市對於轄區公路之養護及安全管理之責，並研謀建立相關審核及控管機制，以資周妥。綜上，為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高二市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，確切符合汽燃費之徵收目的。為落實本院預算監督，督促交通部正視「汽車燃料使用費分配方式調整，導致中央獲配數減少約 30 億元」之警訊，爰要求交通部三個月內針對「汽車燃料使用費分配方式調整，導致中央獲配數減少約 30 億元，及強化直轄市政府對所轄公路養護、修建及安全管理之責」等議題，提出檢討報告，三個月內向立法院交通委員會做書面報告，以維政府資源之有效運用及確切符合汽燃費之徵收目的。

附表 1：101 年度至 106 年度汽燃費分配情形表

單位：新臺幣千

年 度	中央政府				直轄市政府				國道基金	合計數
	交通部	公路總局	內政部 營建署	小計	臺北市	高雄市	其餘四都	小計		
101	880,758	19,595,964	4,408,283	24,885,005	6,627,254	3,313,627	-	9,940,881	10,110,740	44,936,626
102	840,445	18,699,044	4,206,513	23,746,002	6,323,920	3,161,960	-	9,485,880	9,647,965	42,879,847
103	924,474	20,568,588	4,627,083	26,120,145	6,956,190	3,478,095	-	10,434,285	10,612,576	47,167,006
104	1,003,666	22,330,560	5,023,454	28,357,680	7,552,080	3,776,040	-	11,328,120	11,521,684	51,207,484
105	361,857	19,768,086	2,608,089	22,738,032	3,531,769	3,295,976	8,630,560	15,458,305	7,803,663	46,000,000
106	361,857	20,768,086	2,608,089	23,738,032	3,666,691	3,066,941	8,509,640	15,243,272	8,018,696	47,000,000

※註：1.資料來源，交通部提供。105 年度為法定預算數、106 年度為預算案數。表內 106 年度直轄市政府及國道基金分配數為交通部依據最新權數情形試算提供。

2.101 至 104 年度分配內政部營建署部分，係含新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市(原高雄縣)及其餘 14 縣市之汽燃費，並由主計總處配合錢權同時下放地方政策，依據道路面積逕行計算直接撥付各縣市；105 年度起僅含 14 縣市，仍由主計總處直接撥付。

(一〇四)交通部預估 106 年度全國汽車燃料使用費收入 470 億元，依汽車燃料使用費徵收及分配辦法，中央政府獲配 237 億 3,803 萬 2 千元，編列於交通部「使用規費收入—汽車燃料使用費」科目。惟據交通部提供資料顯示，截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元（詳附表 1），雖較以前年度下降，惟金額頗鉅，仍待積極處理，以維政府權益。另詢據交通部表示：以前年度未徵數均依規定辦理催繳，催繳後仍未繳者依法移送強制執行；未徵金額之主要原因為尚在執行程序中，或因繳納義務人名下無可供執行財產而取得債權憑證，就取得債權憑證案件，於有效執行期間內，每年將再清查是否有可供執行之財產，如查有所得或存款，再移送強制執行。綜上，汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，為落實本院預算監督，督促交通部正視「截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元」之警訊，爰要求交通部三個月內針對「截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元，徵收績效不彰」等缺失，提出檢討報告，向立法院交通委員會提出書面報告，加速針對未依規定繳納者積極依法辦理催繳並定期檢討相關稽徵作業，以維政府公權力，並增裕國庫收入。

附表 1：近年來臺灣地區汽車燃料使用費徵收情形表 單位：新臺幣千元

年度	本年度應徵數			本年度實徵數	累計未徵數
	本年度應徵數	補徵以前年度數	小計		
101	47,555,537	5,648,528	53,204,065	45,952,047	7,252,018
102	44,005,349	5,331,732	49,337,081	42,879,847	6,457,234
103	47,621,605	5,771,673	53,393,278	47,167,006	6,226,272
104	44,156,412	11,825,583	55,981,995	51,207,484	4,774,511

※註：1.資料來源，交通部提供。

(一〇五)為推動貿易自由化及國際化，以提升國家競爭力，我國於 92 年 7 月公布施行自由貿易港區設置管理條例。迄今經行政院核定之自由貿易港區共

計有 6 海港（基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港）及 1 空港（桃園航空）等 7 大港區。惟查：（一）入駐港區事業及進用員工人數，未見明顯成長：茲以近年我國自由貿易港區入駐港區事業數及進用員工總數等為一比較（詳附表 1 及附表 2），截至 105 年 6 月底計有 116 家廠商入駐，包含海港 80 家及空港 36 家，總進用員工數為 2,277 人；與 101 年度之 111 家及員工總數 2,541 人等相較，未見明顯成長趨勢，員工人數並反呈減少。（二）區外委託加工之「前店後廠」機制，尚未發揮具體成效：我國自由貿易港區除依「境內關外」對外開放之作法外，並得以委託區外廠商進行修理、測試、檢驗或委託加工之「前店後廠」方式，擴大我國自由貿易港區之影響範圍，進帶動後端地方關聯產業之發展。惟依財政部關務署所提供各自由貿易港區申請辦理「前店後廠」情形（詳附表 3），近 5 年申請並有實際辦理之港區事業數僅約 20 家，未達港區總事業數之 2 成，另港區外受委託辦理加工之業者未逾 80 家，臺北港及桃園航空即占約 8 成，其餘港區申辦情形甚少，尚未發揮具體成效。（三）貿易量值之成長率未如預期：自由貿易港區經行政院列為自由經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂自 102 年起連續 3 年每年成長 30%，104 年 4 月調降績效指標值為 10%。惟 102 至 104 年度整體自由貿易港區進出口貿易量均未達預期目標，貿易值除 102 年度外，103 及 104 年度亦未如預期（詳附表 4），且尚存相當差距。綜上，我國自由貿易港區推動多年，招商引資等成效未如預期，審計部並已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，要求交通部提出改善措施。為落實本院施政與預算監督，督促交通部正視我國自由貿易港區成效不彰之缺失，要求交通部三個月內針對「我國自由貿易港區成效不彰之缺失」提出檢討報告及解決方案，向立法院交通委員會做書面報告，俾提升我國自由貿易港區執行之成效。

附表 1：近年自由貿易港區入駐港區事業家數統計表

單位：家

年度	海港							空港	合計
	基隆港	臺北港	蘇澳港	臺中港	高雄港	安平港	小計	桃園航空	
101	13	2	1	31	28	-	75	36	111
102	12	3	2	29	26	-	72	34	106
103	12	4	2	31	28	-	77	35	112
104	11	6	1	35	27	-	80	34	114
105 迄6月	10	5	1	34	29	1	80	36	116

※註：1. 資料來源，交通部提供，本中心彙整。

附表 2：近年自由貿易港區進用員工人數情形統計表

單位：人

年度	海港							空港	合計
	基隆港	臺北港	蘇澳港	臺中港	高雄港	安平港	小計	桃園航空	
101	109	239	21	265	212	-	846	1,695	2,541
102	104	305	53	346	263	-	1,071	1,202	2,273
103	106	359	26	337	286	-	1,114	1,182	2,296
104	87	410	21	353	268	-	1,139	1,114	2,253
105 迄6月	80	405	16	445	276	6	1,228	1,049	2,277

※註：1. 資料來源，交通部提供，本中心彙整。

附表 3：近年自由貿易港區申請辦理「前店後廠」業務情形統計表

單位：家

年度	基隆港		臺北港		臺中港		高雄港		蘇澳港		桃園航空		合計	
	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數	申請委託之港區事業數	受託之港區外業者數
101	4	4	1	36	2	3	3	5	-	-	6	13	16	61
102	2	3	1	36	1	2	3	5	-	-	8	13	15	59
103	2	4	1	39	3	3	3	5	-	-	9	26	18	77
104	2	5	1	25	6	1	3	5	1	1	9	30	22	67
105 迄6月	1	4	1	25	6	2	3	6	1	1	9	27	21	65

※註：1. 資料來源，財政部關務署。所列廠商為經申請核准並於當年度有實際辦理者。

附表 4：自由貿易港區貿易量值比較表

單位：千公噸；新臺幣億元；%

年度		101	102	較上年度成長率	103	較上年度成長率	104	較上年度成長率
基隆港	貿易量	49	64	30.61	65	1.56	27	-58.46
	貿易值	129	141	9.30	154	9.22	65	-57.79
高雄港	貿易量	584	523	-10.45	615	17.59	745	21.14
	貿易值	300	286	-4.67	411	43.71	599	45.74
臺中港	貿易量	9,151	8,411	-8.09	6,234	-25.88	6,960	11.65
	貿易值	2,905	2,711	-6.68	2,168	-20.03	1,673	-22.83
臺北港	貿易量	373	868	132.71	1,151	32.60	1,082	-5.99
	貿易值	565	749	32.57	939	25.37	896	-4.58
桃園空港	貿易量	23	28	21.74	29	3.57	23	-20.69
	貿易值	1,120	1,672	49.29	2,192	31.10	3,030	38.23
合計	貿易量	10,180	9,894	-2.81	8,093	-18.20	8,837	9.18
	貿易值	5,019	5,559	10.76	5,864	5.49	6,264	6.80

※註：1. 資料來源，交通部統計查詢網。蘇澳港及安平港表列期間量值均未達千公噸及新台幣億元，故本表未列相關數值。各港貿易量值加總與表列合計數之差異為四捨五入尾差所致。

(一〇六)為實現「走多少、付多少」之公平付費制度，我國高速公路通行費收費制度，自 102 年 12 月 30 日由計次收費制全面轉換為計程收費制。經查：

(一)通行費收入情形：依 100 至 104 年度國道通行費收入及通行量情形統計（詳附表 1），自 102 年底國道全面實施計程收費制後，國道使用量呈逐年上升情形，惟通行費收入與往年相較尚無重大差異。(二)假車牌或車牌塗污等非系統因素所致通行費無法追討問題，仍待研謀有效配套解決：按電子計程收費所產生無法追討通行費原因包含有非遠通因素及遠通因素，「非遠通因素」包括：車牌塗污、車牌位置被遮蔽、未懸掛車牌、車牌折曲變形等因用路人所造成者，該類通行費將由政府負擔。依交通部提供資料顯示，104 年度及 105 年度截至 6 月底，政府負擔之無法追討通行費金額分別為 434 萬 9 千元及 46 萬 1 千元，並以未懸掛車牌及車牌位置被遮蔽等為主因（詳附表 2）。爰此，電子計程收費後對於車輛車牌之管理更顯重要，交通部允宜研謀強化相關控管事項。(三)差別費率制之實施，尚未見具體成效：國道實施計程收費，除可達依使用量計費之功能外，尚可依路段、時段或不同國道實施差別費率，以均衡整體路網交通流量，提升國道運輸效率。交通部雖曾於 103 年 8 月及 9 月於國道 5 號試辦假日尖峰時段加倍計費之差別收費制，惟對於車流轉移效果，尚屬有限，爰未正式實施。是以，如何運用差別費率制之實施，以利國道通行之管理，仍待交通部提出有效方案。(四)國道收費員安置爭議，相關補貼方案內容，尚未確定：按遠通公司參與國道電子收費系統建置及營運之投資計畫書中承諾國道收費員全數吸收（選擇自行就業者該公司給予 5 個月之轉職補償金，或選擇由該公司轉置工作）。惟因國道收費員多屬中高齡及長期擔任收費工作，陸續發生就業困難情形，爰透過組成自救會爭取相關保障。行政院於 105 年 9 月之施政報告中表示，將規劃國道收費員專案補貼方案，成立工作小組，做好公平分配機制，並符合公平、合理、合法之四大原則（一體納入、專案補貼、差異標準及小組審核），由政府與遠通公司共同承擔社會責任。惟詢據交

交通部略以：專案內容刻正由勞動部研擬中，所需經費將由政府（交通部、勞動部）與遠通公司共同分擔，交通部負擔金額將由「國道公路建設管理基金」在年度預算中支應。（五）實施已逾 2 年，尚未依計畫所定提出具體檢討方案：依國道高速公路通行費徵收計畫所規劃，計程收費實施 2 年後應就費率方案進行整體檢討（包括費率、免費里程、橫向國道收費等）。詢據交通部表示，刻依交通專業單位建議及各方意見研議新費率方案中。綜上，我國自 102 年底實施計程收費制，迄今已逾 2 年，有關通行費率之合理性、車牌管理配套機制、差別費率未達預期成效及收費員安置爭議等。為落實本院施政與預算監督，督促交通部正視「國道高速公路通行費徵收計畫實施已逾 2 年，尚未依計畫所定提出具體檢討方案」之缺失，要求交通部三個月內針對「國道高速公路通行費徵收計畫實施已逾 2 年，尚未依計畫所定提出具體檢討方案」等缺失，提出檢討報告及解決方案，向立法院交通委員會做書面報告，俾該制度之健全運作。

附表 1：100 至 104 年度國道使用及通行費收入情形

單位：新臺幣百萬元；百萬車公里；公里

年度	通行費收入	計程收費通行量	國道總使用量	國道長度
100	22,602	-	28,526	1,010
101	21,620	-	28,745	1,010
102	21,826	-	29,468	1,050
103	21,247	28,062	30,733	1,050
104	22,474	29,619	31,760	1,050

- ※註：1. 資料來源，交通部統計查詢網及國道高速公路局網頁/路網交通指南/歷年交通調查資料/百萬車公里統計查詢網站。
2. 計程收費通行量係行經高速公路收費門架之延車公里統計。
3. 國道總使用量(百萬車公里)，係指一段期間內，所有車輛於國道路網行駛里程之總計。

附表 2：電子收費無法追討通行費收入屬政府負擔情形彙整表

單位：筆、新臺幣千元

原因	104 年度		105 年度(截至 6 月底)	
	筆數	金額	筆數	金額
車牌塗污	9,979	67	934	6
車牌位置被遮蔽	184,541	1,194	34,310	218
未懸掛車牌	445,813	2,919	35,097	226
車牌折曲變形	25,911	169	1,862	11
合計	666,244	4,349	72,203	461

- ※註：1. 資料來源，交通部提供。

(一〇七)依發展大眾運輸條例第 10 條第 1 項規定：「主管機關對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼；其補貼之對象，限於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線業者。」交通部並據以訂定大眾運輸事業補貼辦法，就補貼之審議方式、認定條件、經費分擔及監督考核等予以規範。經查：(一)補貼方式：1.補貼對象：現行交通部僅對市區汽車客運業、公路汽車客運業、船舶運送業、載客小船經營業及民用航空運輸業等虧損進行補貼，臺鐵及高鐵等公民營鐵路運輸業並未辦理補貼。2.補貼經費來源：屬中央管理者，由中央政府負擔；屬直轄市政府管理者，由中央政府負擔 1/3、直轄市政府負擔 2/3；屬縣（市）政府管理者：中央政府負擔 1/2、縣（市）政府負擔 1/2。3.最高補貼金額：採合理營運成本及資本設備投資各占一定權重值進行計算及審核。(二)補貼經費甚鉅，未見減少：101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 億餘元至 16 億餘元間，金額甚鉅未見減少（詳附表 1），106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增。(三)全面審視公共運輸服務網絡規劃及補貼考核作業之妥適性：審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。惟近年來國內交通建設變化快速，暨隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，逐步降低政府

之補貼負擔。綜上，近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，為落實本院施政與預算監督，督促交通部正視「大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線」之缺失，要求交通部三個月內針對「大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線」之缺失，提出檢討報告及解決方案，向立法院交通委員會做書面報告，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼效益。

附表1：101年度至106年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路線之補貼金額彙整表 單位：新臺幣千元

年度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1. 市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2. 公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3. 船舶運送業、載客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4. 民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

※註：1. 資料來源，交通部提供、交通部及所屬 106 年度預算案。
 2. 自 102 年起因部分公路客運路線移撥至直轄市，原補貼移由縣市政府申請，改列於市區汽車客運業。
 3. 各項補貼計畫之預算編列單位：市區汽車客運業及公路汽車客運業：交通部公路總局；船舶運送業、載客小船經營業：交通部；民用航空運輸業：交通部民航事業作業基金。

(一〇八)交通部 106 年度編列「都市大眾捷運系統建設計畫—臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」（以下簡稱機場捷運）最後 1 年度工程經費 93 億 2,103 萬元。經查：(一)計畫內容：1.為改善桃園國際機場聯外交通，經行政院 93 年 3 月同意本計畫，捷運路線由桃園國際機場第二航廈往東經第一航廈至台北車站特定專用區，往南經高鐵桃園車站至中壢區，全長 51.03 公里，沿途共設 22 座車站，2 處維修機廠。2.計畫經費及執行情形：總工程經費 1,138 億 4,979 萬 4 千元，全數由中央負擔，至 105 年度累計已編列預算 1,045 億 2,876 萬 4 千元，迄同年 6 月底累計執行數 988 億 1,068 萬 8 千元，預算執行率約 94.53%，106 年度編列最後 1 年度經費 93 億 2,103 萬元。3.執行期程：原訂 92 年至 104 年，102 年 8 月經行政院核定修正延至 106 年。(二)預計通車時間修正情形：1.原核定時程：中壢至三重段 99 年底完工，三重至台北段 101 年底完工，102 年 2 月達成

商業運轉。2.第 1 次修正計畫：97 年 11 月經行政院核定三重至中壢路段於 102 年 6 月通車營運，三重至台北路段於 103 年 10 月底通車。3.101 年 8 月對外宣布：三重至中壢路段延至 102 年 10 月通車。4.第 2 次修正計畫：102 年 8 月經行政院核定，全線（台北至中壢路段）於 104 年 12 月底通車營運。5.104 年 8 月對外說明：全線延至 105 年 3 月通車營運。6.迄今尚無法確定完工通車時間，並於 105 年 7 月成立機場捷運監理調查委員會調查該工程之各項安全疑慮事項。（三）除應覈實依工程完成情形計列工程款，並依法依約檢討承包廠商之責任：機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各業影響甚巨，自 92 年度開始興建，迄今已逾 10 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求，並經監察院提出糾正在案，交通部對該計畫之執行及控管作業，顯待檢討。又於該工程辦理最後驗收完工之際，除應覈實依工程完工情形，合理估算應付工程款外，並應儘速依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。綜上，機場捷運自 92 年度開始執行，多次延後通車時間，影響政府信譽及國家經濟發展甚鉅。為落實本院預算監督，督促交通部正視「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」計畫延宕之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，爰要求交通部三個月內針對「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」延宕之缺失提出檢討報告、解決方案及追究承包廠商之責，向立法院交通委員會做專案報告並經同意後，始得動支。

（一〇九）交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。經查：（一）計畫尚未經行政院核定即編列預算：茲就「智慧運輸系統發展建設計畫」之內容，簡述如下：1.辦理事項：推動及補助中央、地方政府及民間業者辦理（1）運輸走廊擁塞改善計畫、（2）東部及都會偏鄉交通便捷計畫、（3）智慧交通安全計畫、（4）運輸資源整合共享計畫、（5）車聯

網科技發展應用計畫及(6)智慧運輸基礎與科技研發計畫等 6 大系統計畫，並將成立運輸推動委員會及智慧運輸推動專案辦公室，推動該計畫及整合協調各交通單位之發展資源。2.經費及期程：總經費 37 億 2,700 萬元，中央負擔 30 億元，地方政府負擔 4 億 2,200 萬元及民間投資 3 億 0,500 萬元（詳附表 1）；辦理期程 106 至 109 年度。3.106 年度預算：5 億 6,600 萬元，包含業務費 8,000 萬元（含委辦費 7,970 萬元）及獎補助費 4 億 8,600 萬元。依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利本院審議。詢據交通部略以，該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交本院審議時尚未經核定。準此，交通部 106 年度新增「智慧運輸系統發展建設計畫」，總經費高達 37.27 億元，計畫未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，預算籌編顯欠妥適。（二）交通部既有業務，另設專案辦公室之必要性，顯待審酌：依據交通部提供資料，本計畫將成立智慧運輸推動委員會，由交通部次長級以上擔任召集人，擬定相關策略方向及優先性；計畫經費中 6 千萬元（106 年度編列 1,500 萬元）用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」，辦理該委員會幕僚工作暨該計畫之推動與協調業務。105 年度將先以任務編組方式，由交通部科技顧問室、管理資訊中心及運輸研究所既有人力籌組；106-109 年度則由計畫經費內，徵聘專業人員加入該專案辦公室。惟智慧運輸之推動係屬交通部既有業務，為此 4 年度計畫另設專案辦公室之必要性，顯待審酌，恐造成組織疊床架屋，影響行政效率並徒增行政經費支出之疑慮。（三）檢討強化對於補助計畫之審議控管機制：我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦廣續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102-106 年），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合

共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元（含賸餘數 4,043 萬 6 千元），預算執行率 74.79%。惟 105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行，交通部對地方政府補助計畫之控管作業，尚欠積極覈實。106 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」中獎補助費高達 4 億 8,600 萬元（包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助及 1 億 5,000 萬元政府機關間之補助），允宜檢討強化各項補助提案之審核及控管機制，以維政府資源之有效運用。綜上，交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，係接續 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」之延續，迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元（含賸餘數 4,043 萬 6 千元，預算執行率 74.79%，105 年度因地方政府以前年度補助計畫尚未完成，暫緩編列預算，106 年度亦未續編預算執行），經查本計畫尚未經行政院核定即編列預算，有違預算法第 34 條及第 39 條規定，為落實本院預算監督，督促交通部正視本計畫預算違反預算法第 34 條及第 39 條規定之缺失，並避免一再浪費預算與國人所納稅賦，爰要求交通部三個月內針對「智慧運輸系統發展建設計畫尚未經行政院核定即編列預算，違反預算法第 34 條及第 39 條規定」及「智慧運輸系統發展建設計畫為交通部既有業務，是否有另設專案辦公室之必要性」等缺失提出檢討報告及解決方案，向立法院交通委員會做書面報告。

（一一〇）南迴公路屬省道台九線一部分，從屏東縣枋山鄉楓港至台東市知本荒野，清朝沈葆楨就開闢成能容人步行的古道，1939 年日據時期擴建成楓港至阿塍衛（今達仁）路段，成了可通行汽車的「楓港台東道」。1949 年國民政府遷台後，數千榮民開山鑿石拓寬，並延伸到台東市且鋪設柏油，改稱南迴公路。

2016 年 10 月初艾利颱風沒有直接侵襲臺灣，但受其外圍影響，連續

四天的暴雨造成台東多處地區傳出災情，最主要的災害仍是交通方面。暴雨造成山區土石坍方，道路被淹沒，南迴線的鐵、公路交通都受到影響，鐵路更是三天中斷三次，南迴公路更是柔腸寸斷，讓在外打拚連假想要返回台東過節的民眾直嘆南迴鐵路、公路是「難回公路」。

長期以來台東的民眾是有苦難言，南迴地區不僅沒有大型醫院，交通更是看天而行；台東民眾長期盼望有一條安全回家的路，眼看著北部蘇花替代道路隧道已經開通，但南迴公路仍舊遇雨則斷，民眾期待著南迴也能有一條新的替代道路——新南迴公路。

南迴公路是連接台東與屏東的唯一交通要道，近年由於海岸線退縮、強降雨不斷，面臨前所未有危機，學者專家預言，在天災、人禍夾擊下，快則五十年，南迴臨海路段可能消失，呼籲政府另建替代道路；爰此建請政府與其花大錢重複做些無效益工程，不如適時規畫新南迴公路替代方案，以照顧台東民眾。

(一一一)有鑑於國道高速公路自 100 年起採用 ETC 電子收費系統後，以高速公路上 317 個 ETC 偵測門架累積車流量數據，高公局 104 年統計資料顯示，平日已有 1,500 萬筆，假日有 1,700 萬筆資料，故已有達上百億筆車流量監控的大數據資料庫，在現行計量模型演算下，已可以有效預測高速公路全日車流流量，再配合即時監控系統及偵測架等即時工具及運用匝道儀控方式，將可有效控制高速公路車流量，解決高速公路擁塞情事。但實務上，高速公路車流狀況仍無法避免塞車情形發生，都證明政府部門未善用工具行有效作為。再者，以使用者付費角色來分析，當付費行為發生時，未能達到預期效果時，應有退費補償機制，以高鐵及火車為例，當誤點超過 45 分鐘即可辦理全額退費，即符合付費公平原則。因此，當塞車情形已可究責主管執行管控不力時，減收或退費機制即應啟動，有鑑於此，爰要求交通部於 106 年六月底前就高路公路重現性擁塞路段提出檢討改善報告。

(一一二)查現行特許行業中的甲乙種小客車租賃業者，在成立前應備有營業車輛對等數量的停車場，方可向公路總局所屬的監理機關申請營業許可設立，辦理營業登記等相關作業，惟依現行汽車運輸業停車場設置規定，容許租賃業者於非營業處所所在縣市外，設置營業所需之停車位場站，例如在台北市的租賃業者，容許在台北市、宜蘭縣、基隆市、新北市及桃園市等地區，設置其營業用車的停車場。此一不合宜的規定，已造成台北市業者為節省停車費租金，往往在外縣市租用停車場，來接受監理站每年定檢，實務上是卻是未實際使用該停車場，而是就近在營業場所附近與民爭用車位，造成停車位不敷使用，引發民怨。此顯示停車場設置規定未與時俱進，應立即檢討修改。有鑑於此，爰要求請公路總局檢討於 106 年 12 月前修改汽車運輸業停車場設置規定，明文要求業者必須在營業所在地設置營業車輛數不低於 20%的停車位，各地監理機關檢核時機，也由每年一次改為每年二次，再加上不定期突檢，以落實相關規範。

(一一三)有鑑於桃園機場是我國國門，民眾與出入境旅客皆希望桃園機場軟硬體設施品質能提升。歐洲商會 2016 建議書提到：「桃園機場第 1、第 2 航廈的設計容量是每年處理 3,200 萬人次的旅客。然而 2014 年的旅客流量已經達到 3,500 萬人次，且預料未來幾年將繼續成長，使場地更為吃緊，並對基礎設施造成壓力。主管當局應加速翻新現有的航廈，並加速興建第 3 航廈及第 3 條跑道。」以香港國際機場為例，為因應「擴建三跑道系統」，按照「共同承擔，用者自付」原則籌資，除向離境、過境、轉機旅客開徵機場建設費，直至三跑道系統一切有關借款悉數償還外，同時並有停止向香港政府發派股息十年之配套以支應建設資金。桃園機場公司過去曾表示，面對機場設施老舊，希望有更多經費改善。2015 年 5 月 1 日起，機場服務費從 300 元調漲至 500 元。許多使用桃園機場的旅客看過國外其他機場的服務後，都希望臺灣的機場服務水準也能提升，

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

(一一四)春節連假將至，臺鐵宣布春節連假全線將加開 349 班加班車，但一例一休新制上路後衝擊臺鐵排班制度，臺鐵產業工會不滿新制上路後，「工時一樣多、加班費卻變少」，發起連署拒絕輪班，春節除夕到初三將依法休假不加班，將衝擊臺鐵春節加班車，列車恐因沒有車長開不了車，甚至車站無人售票，影響民眾權益甚鉅。

一例一休上路衝擊臺鐵人力問題，預估出現 2347 名人力缺口。臺鐵產業工會八月提出改善輪班制訴求後，臺鐵的承諾一項都沒做到，一例一休上路迄今輪班制仍沒改變，加班費還將因此變少，倘按照勞動部跟臺鐵企業工會協商結果，排班制竟然沒有變動，且工時一樣，但加班費卻變少，臺鐵將臺鐵員工 12 小時工時內的休息時間拉高，原本休息 1 小時，拉高為 2 小時，規避發加班費，如此作法枉顧勞工權益。臺鐵路員工均屬勞工，是以政府應以保障勞工權益為優先，斷不能為民眾權益而犧牲勞工權益，若屆時臺鐵員工因過勞發生意外，造成列車乘客傷亡，可非交通部不可以承擔的。

爰此，為避免臺灣鐵路春節運輸大亂，要求交通部主動介入協調，針對臺鐵路員工提出之需求，應站在維護勞工權益的原則上妥善處理，絕不能為了乘客權益而犧牲臺鐵路員工權益。

(一一五)105 年 9 月底國際民航組織大會（ICAO）我國更未獲得邀請函，無法如 105 年以特別貴賓身分與會討論。國際民航組織大會（ICAO）的議題係建立「航空碳排放全球市場機制」，我國只能以間接管道蒐集資訊，以

致民航局未來在推動航空減碳，將產生時間和資訊上的落差，若國籍航空業者無法即時因應，勢必衝擊在全球航空產業的競爭力。爰針對 106 年度民用航空局歲出預算 3 億 3,116 萬 5 千元凍結 1,000 萬元，俟交通部民用航空局針對國際民航組織大會（ICAO）未來參與策略及對航空產業衝擊之因應方案，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

（一一六）交通部民用航空局 106 年度預算「一般行政」編列 3 億 2,889 萬 9,000 元，鑑於「廉價航空」市占率節節提高，但消費爭議案件爭議不斷，其中威航公司虧損嚴重，於今（105）年 10 月起申請停業一年，造成消費者權益受損嚴重、虎航公司更爆出與新加坡航空集團簽下不平等合約。廉航問題重重，顯見民航局監督不嚴。爰相關預算凍結十分之一，待交通部民用航空局向立法院交通委員會提出廉價航空管理措施書面報告獲同意後，始得動支。

（一一七）國內廉價航空威航停運，不到兩個月時間，興航宣布停業，而目前本土唯一廉航虎航自成立以來持續虧損，其未來發展不免引起外界關注。鑑於我國航空運輸業近來發生重大變故事件頻繁，為更確實掌握各航空業者的經營狀況，建請民航局檢討調整現有的監督機制，以確保旅客權益和飛航營運狀態的穩定。爰針對民用航空局第 14 款第 2 項第 1 目「一般行政」預算數 328,899 千元，凍結五分之一，俟民用航空局向本院交通委員會提出「穩定國內空運營運檢討方案」書面報告後，始得動支。

（一一八）交通部民用航空局單位預算第一目「一般行政：02 基本行政作業維持」項下編列「業務費」192 萬 1 千元。有鑑於復興航空於 105 年度 11 月 22 日起無預警停業一事，金管會於 105 年度 8 月 15 日已經將復興航空列在「財務重點專區」，顯示該公司財務出現狀況；金管會亦掌握復興航空於 11 月 18 日完成兩個信託專戶處理債務問題與員工薪資資遣費，顯露解散公司之企圖。由前揭情事可知金管會早已有相關警訊，民用航空局

平時需要定期監督航空業者財務狀況，卻未能及時跨部會取得資訊或作出因應，任令該業者嚴重損及員工與消費者權益，暴露民用航空局督導監管失職。爰此，針對「基本行政作業維持」其中「業務費」，原列 192 萬 1 千元，凍結 50 萬元，俟交通部民用航空局向交通委員會提出書面報告始得動支。

(一一九)復興航空公司停航後，嚴重影響離島地區空中交通疏運。交通部民用航空局，應針對離島航線（包含：馬公往返台北、馬公往返高雄、馬公往返金門等），積極協調其他航空公司，補足復興航空停業後產生之航班數量與航次缺口。並務必確保春節與觀光季空中交通疏運，保障離島居民空中交通之基本權益。

(一二〇)鑑於復興航空公司未經核准於 105 年 11 月 22 日無預警停航，嚴重衝擊國內航空運輸，對旅客造成極大不便與觀光產業損失，投資人血本無歸，員工失業引發勞資爭議。外界強烈抨擊政府沒有事先掌握，對危機無立即妥適處理，政府監管機制明顯嚴重失能失靈。行政院最初宣布華航全面接管興航的航線，交通部隨後宣布華航只接手興航國內兩條航線，沒有離島及國際航線。顯見政府處理過程不同調而且前後說法不一，執政團隊溝通運作失能，行政院更是越俎代庖，違反民用航空法第 59、60 條規定，以政治凌駕於專業。行政院命令上市公司的華航接手興航航線，不僅讓華航股東冒賠錢的風險，違背公司治理原則，況且必須依照國際及兩岸航線分配規則重新檢討航線分配，並非由華航單一航空公司全部接手，對整體航空產業不盡公平，社會各界高度質疑重創政府威信。民航局對興航 2 次重大空難後營收降低，財務出現問題已經盛傳半年，雖民航局聲稱每周有了解該公司財務狀況，仍未啟動對興航的事前預警機制，事前無任何主動積極作為，僅事後裁罰 300 萬元，對已造成傷害與損失已於事無補，身為民航監理的最高主管機關更是難辭其咎，應深刻檢討妥善處理。爰要求交通部民用航空局針對加強監管國籍航空公司

飛航及營運情形，以及依據國際及兩岸航權分配規則處理興航航線事宜以維護國民飛航運輸權益，於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(一二一)民用航空業之管理督導、飛航標準之釐訂、飛航安全之策劃與督導及航空人員之訓練與管理事項等均屬民航局法定職掌，近年復興航空 2 起重重大空難事件，民航局之飛航安全監理責任難辭其咎，監察院於 105 年度提起糾正在案；劇烈氣候變化對我國飛航安全造成威脅，要求民航局應加強監理。

1.民航局 106 年度施政目標為「提升空運服務水準」及「落實飛航安全」2 項。依據民用航空法第 25 條第 1 項規定：「航空人員經學、術科檢定合格，由民航局發給檢定證後，方得執行業務，並應於執業時隨身攜帶。」近年來由於航空運輸需求大增，自 84 年至 104 年度止，民航局依法核發航空人員證照件數，由 3,452 件增加至 5,919 件，成長逾 7 成，其中駕駛員及航空器維修工程師人數均大幅增加。

2.103 及 104 年度復興航空接連發生 2 起重大事件（GE222 及 GE235 航班），民航局對於各類飛航作業相關人員訓練計畫，負有核准及檢查之責，惟該局未督促復興航空，落實訓練與考驗必須由不同考試官實施之考訓分離政策，復未要求檢附復興航空 GE235 航班之「駕駛員檢定考試不及格報告書」，尚無法確認其模擬機驗證不及格之關鍵項目改善情形，檢定證核發程序未盡周延；且對飛安會前於 102 年調查復興航空 GE515 航班事故報告中指出復興航空 ATR 飛航組員長期未遵守標準作業程序、訓練與考驗方面等缺失，未執行特別檢查，亦未確實追蹤與督導改正及落實「機長操作經驗」之觀察，無法確保復興航空駕駛員在訓練之最後階段及其操作表現，已達考試之標準，導致飛航組員不遵守標準作業程序之情形於復興航空 GE222 及 GE235 航班事故中一再出現，2 起空難事件造成重大傷亡，監察院於 105 年 9 月對民航

局提出糾正。

3.105 年 9 月 27 日梅姬颱風期間，長榮航空公司（以下簡稱長榮航空）多架飛機降落桃園國際機場，引起外界質疑飛航安全事件，颱風期間航機之飛航作業經常受到不可預期天氣狀況影響，造成班機延誤、取消或轉降至其它備用機場，航機降落除需符合各機型起降天氣條件如能見度及側風速度等最低標準外，油量足夠性、駕駛員及客艙組員飛時限度，均必須符合法規之要求。由於長榮航空引起外界質疑情事，民航局應積極調查並公布結果，以降低各界疑慮，俾利確保飛行安全。

(一二二)鑑於低成本航空公司營運模式為航空業帶來重大變革，消費糾紛亦隨之增加，國籍低成本航空公司營運未及 2 年即產生鉅額虧損，要求民航局應加強監督及輔導，以維護飛航安全，並兼顧政府及消費者權益。

1.低成本航空公司（亦稱廉價航空）外籍航空公司在我國市場發展已逾 10 年，市占率逐年提高。依據民用航空法第 48 條第 1 項規定：「經營民用航空運輸業者，應申請民航局核轉交通部許可籌設，並應在核定籌設期間內，依法向有關機關辦妥登記、自備航空器及具有依相關法規從事安全營運之能力，並經民航局完成營運規範審查合格後，申請民航局核轉交通部核准，如營業項目包括國際運送業務者，並應先向海關辦理登記，取得證明文件，由民航局發給民用航空運輸業許可證，始得營業。」，國籍低成本航空公司於 103 年度投入我國市場參與營運。近年來低成本航空運輸模式在全球迅速發展，在我國無論公司家數、航線數、載客人數及市占率均普遍成長，以 104 年度為例，載客數達 473 萬 0,529 人，市占率為 9.89%，105 年 8 月底更上升至 13.46%。

2.低成本航空市占率雖不斷成長，消費者爭議亦逐年增加，104 年及 105 年（截至 8 月）分別受理低成本航空消費爭議案件計 586 件及 309 件，經民航局分析其消費爭議案件原因，以票務問題占最高，分別為 63% 及 54%，主要係因低成本航空機票多屬不能退票，與一般傳統航空公

司做法不同，消費者因未能事先充分瞭解機票使用限制及規定而衍生後續消費爭議情形，其次原因為航班時間調整等問題，分別占 25%及 20%；本院自 104 年度起於審查中央政府總預算案民用航空局單位預算均作成決議促其改善，惟爭議案件仍不斷攀升。

3.國籍低成本航空公司於 103 年度投入市場參與營運，威航航空運輸股份有限公司（以下簡稱威航）及臺灣虎航股份有限公司（以下簡稱虎航）分別於同年 9 月及 12 月開航，惟均因營運發生鉅額虧損，威航於 105 年 10 月 4 日起停業一年。

4.虎航係由中華航空股份有限公司與新加坡虎航合資成立，惟與新航集團簽訂合約，包括股權增減、董事席次、航網規劃、大股東經營決策權及機隊租用等議題均引起各界爭議。由於低成本航空市場競爭激烈，國籍航空公司營運不易，且虎航涉及政府資源運用，應加強監督與輔導。

(一二三)有鑑於國家財政應為有效率利用，交通部中央氣象局氣象科技研究中心大陸地區旅費，用於推動我國與中國地震及氣象合作協議，立意雖良善，卻無從知悉我國於其中獲得何等之助益。14 款 3 項 1 目 1 節「氣象科技研究」之「02 氣象科技研究」編列 50,983 千元，其中「0292 大陸地區旅費」原列 600 千元，爰凍結十分之一，俟向本院說明該協議推動對我國氣象業務有何之提升，提出書面報告後，始得動支。

(一二四)有鑑於國家財政應為有效率利用，交通部中央氣象局氣象科技研究中心國外旅費，用於參與國際會議旅費……等，國人無法清楚知悉業務於其中獲得何等之提升。14 款 3 項 1 目 1 節「氣象科技研究」之「02 氣象科技研究」編列 50,983 千元，其中「0293 國外旅費」原列 385 千元，爰凍結十分之一，俟向本院說明同仁至國外開會及研討對其業務有何助益，提出書面報告後，始得動支。

(一二五)交通部中央氣象局會單位預算 106 年度編列強化災防環境監測項下 01 七股氣象雷達遷移更新計畫—業務費 2,000 千元，較 105 年編列 588 千元，

預算大幅增加 1,412 千元，成長 240%，似有虛編預算浪費之虞，該單位預算顯有檢討空間。爰此，凍結預算 20%，並提出書面改善計畫報告後始能動支。

(一二六)交通部中央氣象局會單位預算 106 年度「一般行政—一般事務費」項下編列 5,701 千元，較 105 年編列 4,327 千元，104 年編列 3,660 千元，預算逐年增加，似有虛編預算浪費之虞，該單位預算顯有檢討空間。爰此，凍結預算 600 千元，並提出書面改善計畫報告後始能動支。

(一二七)交通部中央氣象局會單位預算 106 年度氣象測報業務項下編列「天氣預報及颱風測報—業務費—資訊服務費」10,000 千元，較 105 年編列 9,350 千元，104 年編列 5,835 千元，預算逐年增加，似有虛編預算浪費之虞，該單位預算顯有檢討空間。爰此，凍結預算 1,000 千元，並提出書面改善計畫報告後始能動支。

(一二八)交通部中央氣象局會單位預算 106 年度氣象測報業務項下編列「新發射氣象衛星資料之接收及其產品應用計畫—業務費—通訊費」1,460 千元，較 105 年編列 900 千元，104 年編列 20 千元，預算逐年增加，似有虛編預算浪費之虞，該單位預算顯有檢討空間。爰此，凍結預算 300 千元，並提出書面改善計畫報告後始能動支。

(一二九)交通部中央氣象局會單位預算 106 年度氣象測報業務項下編列「海象測報—業務費—資訊服務費」2,000 千元，較 105 年編列 1,600 千元，104 年編列 1,200 千元，預算逐年增加，似有虛編預算浪費之虞，該單位預算顯有檢討空間。爰此，凍結預算 200 千元，並提出書面改善計畫報告後始能動支。

(一三〇)由於臺灣地處西太平洋颱風，氣候變遷等天然災害對我國造成威脅，氣象預報資訊如颱風路徑、結構、強度、移動速度及雨量預（測）報之準確性為救災系統啟動最初機制，近年西北太平洋颱風路徑預報準確率雖有改善，惟與國際間預報準確率及災害性天氣之預報相較仍有改進空間

；另豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，要求應研謀改進。

1. 106 年度中央氣象局於「氣象科技研究」計畫項下，「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」及「發展小區域災害性即時天氣即時預報計畫」3 分支計畫，編列預算數 1 億 1,466 萬元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。
2. 颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，故改善颱風預報品質，必須先由提升颱風路徑準確度與預報能力開始，進而逐步改善颱風結構之分析與預報，再推及局地風雨預報作業；惟受限於海上觀測資料不足，以及氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大。
3. 國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，近年來各界對於量化降雨預報之需求日益迫切。故中央氣象局自 87 年起即積極發展定量降水預報技術，並於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103 年度增加，據氣象局表示：「自 104 年 9 月份起因應豪大雨標準之新規定，尤其新增由短延時強降雨部分（時雨量 $\geq 40\text{mm}$ 、3 小時雨量 $\geq 100\text{mm}$ ），豪大雨特報校驗標準亦隨之調整，對於新舊標準之調整，預報員對於預報技術概念、特報發布時機掌握及對於新建置自動氣象站之地理環境特性所會造成雨量特徵，均需有一段適應期間。」
4. 有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。

(一三一)地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫採故障修復與擴建併案方式辦理

，要求中央氣象局應依修正後計畫所訂目標，儘速完成，避免損害再次發生，俾利預警訊息及緊急通報效能之發揮。

1. 氣象局 106 年度於「地震測報」計畫項下「海纜觀測系統擴建計畫」及「防災觀測系統擴建計畫」，分別編列 9,200 萬元及 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，及建置井下地震觀測站 1 座。
2. 氣象局自 96 年度至 100 年度辦理「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」，由宜蘭頭城陸上站往東南外海方向沿著琉球島弧延伸 45 公里之海纜系統與 1 座觀測站（安裝地震儀、海嘯計及海洋物理觀測儀器），100 年 11 月驗收啟用，投入經費 4.23 億元。氣象局 104 年度起以「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫（104—106 年）」賡續辦理，經費約需求 5.4 億萬元，預計將海纜系統向外延升 50 公里及新增多項設備。
3. 前揭海纜系統於 103 年 5 月 26 日發生故障，係因該局未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元。詢據氣象局該系統故障所造成影響略以，主要影響臺灣東部海域地震之掌握，包括地震定位準確性（預估增加定位誤差達數公里）與地震預警應變時間（預估減少 P 波偵測時間達 1~2 秒），已緊急規劃增建東北部井下地震觀測站 2 座（宜蘭武塔與冬山），以彌補部分功能，並於 104 年 6 月完成啟用。
4. 由於臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海嘯觀測系統功能未完備，屢經本院決議促請改善，監察院於 105 年 4 月對該局提出糾正，氣象局允應確實檢討改善。

(一三二)交通部觀光局 106 年度預算第 1 目「一般行政」下編列業務費 6,507 萬 4,000 元，然近月來大陸遊客大幅減少，官方不但放任事態加劇，更以數量立基差距甚遠之其他地區遊客「增幅」粉飾太平，妄圖使民眾誤認可以他地區遊客增加彌補陸客流失，造成國內觀光業遭受嚴重打擊，觀光局難辭其咎。爰相關業務費凍結十分之一，待向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(一三三)交通部觀光局 106 年度預算第 2 目「觀光業務」下編列業務費 1 億 1,843 萬元，惟「違法日租旅館」依舊猖獗，不但排擠正規經營觀光資源、更滋生遊客旅宿危險、也不利政府推動相關觀光轉型計畫，值得主觀機關更加重視。爰相關業務費凍結十分之一，待向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一三四)鑑於蔡英文總統上任不承認「九二共識」，兩岸關係急轉直下，陸客來台人數自 105 年 5 月開始呈現斷崖式銳減，1 月到 11 月合計 324.2 萬人，11 月僅 20 萬 2,986 人比 104 年同期減少 43.25%，預估 105 年全年減少將近 80 萬人次，如每位陸客每日消費 232.5 美元，停留天數 7 天計算，105 年 11 月減少超過 81 億元觀光營收，是臺灣觀光產業史上最冷的寒冬。雖然政府宣布今年非陸客的國際旅客整體 3 至 4%成長，觀光局預估 105 年全年旅客達到 1,066 萬人，但是與 104 年 1,022 萬人相較成長僅 4.3%，在國內各大景點軟硬體無顯著提升之下，已達一千萬旅客數的成長率將日趨減緩。面臨陸客大幅衰減，政府推動南向觀光政策，號稱以東南亞、泰印菲的新興國家旅客能取代陸客這一大缺口，無疑是杯水車薪，無法有效挽救國內觀光市場蕭條景象。交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務—觀光國際事務」編列 6,898 萬 3 千元，辦理駐外辦事處轄區內經常性一般公務、公關工作或特定工作所需各項費用，惟 106 年度預算較上年度增加 19%，增列之必要性、合理性令人質疑。從預算書或業務報告中，無從了解目前各駐外辦事處之執行效益與預算支用情形，

且並未針對東協印度新興市場旅客進行觀光行銷分析其效益，疑有消化預算來美化數據之嫌。近年來政府財政短絀，理應摶節開銷，爰針對「觀光業務—觀光國際事務」6,898 萬 3 千元，凍結 20%，俟交通部觀光局就上述缺失檢討改進，以及就 106 年度觀光發展基金對東南亞（港新馬及新興國家）之廣告費、業務宣導費及捐助、補助與獎助之相關預算檢討其成本效益及預期旅客數，向立法院交通委員會提出書面報告，始得動支。

（一三五）有鑑於國家財政應為有效率利用，交通部觀光局及所屬於觀光國際事務中國外旅費之運用，無法確實得知對我國觀光產業之提升有何助益。14 款 4 項 2 目「觀光業務」之「01 觀光國際事務」編列 68,983 千元，其中「0293 國外旅費」原列 885 千元，爰凍結十分之一，俟向立法院說明對我國觀光產業之實質助益，提出書面報告後，始得動支。

（一三六）106 年度交通部觀光局預算工作計畫「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃」共計編列 14,615 千元；藉以辦理觀光資料統計、觀光資料蒐集出版、觀光規劃調查，惟目前原住民部落意識高漲，部落權益也更加重視，調查與規劃原住民地區深度旅遊，應要強調部落旅遊業者及部落族人參與規劃生態體驗旅遊，在原住民地區進行開發行為必須要遵照《原住民族基本法》第 21 條之規定：「政府或私人於原住民族土地或部落及其周邊一定範圍內之公有土地從事土地開發、資源利用、生態保育及學術研究，應諮商並取得原住民族或部落同意或參與，原住民得分享相關利益。」爰凍結十分之一，俟向立法院說明執行成效並提出書面報告後始得動支。

（一三七）有鑑於國家財政應為有效率利用，交通部觀光局及所屬於觀光業務調查與規劃中國外旅費，用於參加觀光暨旅遊研究協會之活動，無法明確知悉對其業務之提升。14 款 4 項 2 目「觀光業務」之「02 觀光業務調查與規劃」編列 14,615 千元，其中「0293 國外旅費」原列 132 千元，爰凍結

十分之一，俟向本院說明對其業務提升之助益，提出書面報告後，始得動支。

(一三八)106 年度交通部觀光局預算工作計畫「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」共計編列 5,445 千元；以辦理風景區管理經營公共建設推展等業務，以及補助地方政府辦理重要景點風華再現加強整頓觀光休憩環境品質等建設。惟原住民地區的風景區及溫泉區督導考核流於形式，各地違法溫泉民宿林立。國民休憩環境品質非但未能提升，更陷於危險環境中。爰凍結十分之一，俟向立法院說明執行成效並提出檢討報告後始得動支。

(一三九)有鑑於國家財政應為有效率利用，交通部觀光局及所屬於觀光資源保護與開發中委辦費，用於辦理數近民間參與觀光設施及風景區設計規範，無法完全得知其規劃方針及預估效益。14 款 4 項 2 目「觀光業務」之「03 觀光資源保護與規劃」編列 5,445 千元，其中「0251 委辦費」原列 106 千元，爰凍結十分之一，俟向本院說明整體規劃之方針以及其預期效益，提出書面報告後，始得動支。

(一四〇)辦理旅宿業定期業務及督導檢查與不定期督導檢查，是交通部觀光局旅館業督導中心重點工作項目。2016 年 9 月合法觀光旅館共 118 間，合法一般旅館共 3,115 間，合法民宿共 6,863 間，將近 10,000 間旅宿業者，交通部觀光局 106 年預算編列無法清楚呈現，辦理旅宿業定期業務及督導檢查與不定期督導檢查經費有多少。交通部觀光局應說明如何運用經費辦理旅宿業檢查，面對如此龐大數量的旅宿業者，平均每家會被檢查到的頻率，是否有專人搜尋訂房網站房客住宿評鑑，以作為督導檢查參考之依據。爰此，凍結「辦理旅宿業定期業務及督導檢查與不定期督導檢查，暨旅宿業品質提升諮詢輔導、籌設及管理輔導等相關經費」50 千元，並應於一個月內向交通委員會提出書面報告，始得動支。

(一四一)旅遊服務中心暨台中、台南、高雄服務處為業務所需之文具用品、印刷

、員工工作服、保全、清潔費、火險費、景觀植栽及國民旅遊卡相關業務等費用，106 年度編列 4,353 千元，較 105 年度經費 5,219 千元已減少 866 千元。然而，排除保全、清潔費與火險費後，文具用品、印刷、員工工作服，部分物品可重複使用，應不至於需要每年更換，是否需要每年編列預算添購？爰此，凍結 1,000 千元，但保全、火險費、清潔費不在凍結範圍內，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面說明後，即可動支。

(一四二)交通部觀光局 106 年度於「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值整備計畫」，辦理補助地方政府所需經費，其相關跨域亮點及特色增值整備計畫為跨年期重要施政措施，應補充有效衡量整體效益及責任歸屬，俾能完整表達計畫預算所需經費需求。爰此，請交通部要求觀光局儘速提供書面報告。

(一四三)觀光局配合行政院推動六大新興產業，於 98 年至 103 年度辦理「觀光拔尖領航方案」，其中「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」與「區域旗艦計畫」等 2 計畫，於 104 年度整合為「跨域亮點及特色增值整備計畫（104-107 年）」，計畫總經費 56 億元，至 104 年 8 月 19 日始經行政院核准。本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色增值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。觀光局歷年來以公務預算補助觀光發展基金辦理「觀光拔尖領航方案」，已撥付基金尚未執行完成者，99 年度至 102 年度經審計部修正改列保留數計 14 億餘元，截至 104 年底應付歲出保留款尚餘 1.4 億元，包括競爭型國際觀光魅力據點示範計畫之新竹縣「臺灣漫畫夢工場」及澎湖縣「海峽風華·平湖美學—澎湖灣悠活度假」等案，詢據觀光局表示，係因地方政府相關建設未完成所致，未結案件

將於 105 年度辦理完成。惟相關計畫延宕多年，允宜檢討改進。綜上，跨域亮點及特色加值整備計畫為跨年期重要施政措施，同時編列於公務預算及作業基金，難以有效衡量整體效益及責任歸屬，亦未能完整表達計畫預算經費需求，另「觀光拔尖領航方案」之子計畫延宕，允宜檢討改進。

(一四四)觀光局辦理「重要觀光景點建設中程計畫(101至104年)」，投入經費達 76 億 2,921 萬 7 千元。105 年賡續推動「重要觀光景點建設中程計畫(105-108 年)」，該計畫於 104 年 5 月 21 日經行政院核准，計畫總金額 132.51 億元，以延續前期中長程計畫建設成果，強化既有重要觀光景點設施維護及經營管理，作為建設具代表性之重要觀光景點共 235 處。

「重要觀光景點建設中程計畫(105-108 年)」雖於 104 年 5 月經行政院核定，惟國家發展委員會意見略以：「本案包括 13 處風景區，其中日月潭等 6 處國家風景區整體發展暨財務計畫業經行政院核定。其餘 7 處請交通部於 104 年底報核。」。本院審查 105 度交通部觀光局單位預算案作成決議(十)：「……。重要觀光景點建設中程計畫之部分子計畫財務計畫尚未完成核定，不符預算法第 34 條規定，且部分國家風景區自償率偏低，規劃倉促有欠周延，允宜積極改善。」前揭財務計畫截至 105 年 8 月底止尚未經行政院核定，允依本院決議積極辦理。爰凍結該項預算 10%，並提出相關書面報告，始得動支。

(一四五)東北角暨宜蘭海岸國家風景區開發與管理處 106 年國內出差旅費編列 735 千元，與澎湖管理處國內旅費編列 740 千元相近。但與北海岸及觀音山國家風景區管理處國內出差旅費編列 304 千元，相比之下，其國內出差旅費多了 431 千元。為避免預算浮編，撙節政府預算，爰凍結「東北角暨宜蘭海岸國家風景區開發與管理」「國內旅費」135 千元，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一四六)馬祖東引鄉公所為進行聚落景觀改善工程，將古樸聚落漆成五顏六色，引發不同的爭論，有部分意見認為色彩美化，藉此活化聚落，可為沒落老漁村營造新意象；但也有部分意見認為此作法反而會造成聚落失去原有的風貌，應該保持原有的聚落風貌，而非仿效他國建築景觀。東引鄉公所針對此事雖已表示未來再規劃相關案例時，會邀請專業景觀公司、環境設計師提供專業意見後再辦理。惟基於建築物對在地居民的社會意義，近年社區營造論述更強調在地文化傳統與在地的歷史環境的保存，是否該仿效國外作法，值得商榷討論。爰此，建請交通部觀光局於三個月內向交通委員會提出書面檢討報告。

(一四七)參山國家風景區管理處 106 年度國內出差旅費編列 1,360 千元，與澎湖管理處國內旅費編列 740 千元相比，其國內差旅費多了 620 千元。與北海岸及觀音山國家風景區管理處國內出差旅費編列 304 千元相比，其國內出差旅費多了 1,056 千元。為避免預算浮編，撙節政府預算，爰凍結「參山國家風景區開發與管理」之「國內旅費」360 千元，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一四八)阿里山國家風景區管理處 106 年國內出差旅費編列 1,191 千元，占業務費比例將近百分之二十八，與北海岸及觀音山國家風景區管理處國內出差旅費編列 304 千元相比，其國內出差旅費多了 887 千元。為避免預算浮編，撙節政府預算，爰凍結「阿里山國家風景區開發與管理」之「國內旅費」191 千元，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一四九)西拉雅國家風景區管理處 106 年國內出差旅費編列 1,042 千元，占業務費比例將近百分之二十七，與北海岸及觀音山國家風景區管理處國內出差旅費編列 304 千元相比，其國內出差旅費多了 738 千元。為避免預算浮編，撙節政府預算，爰凍結「西拉雅國家風景區開發與管理」之「國內

旅費」142 千元，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一五〇)鑑於蔡英文總統上任不承認「九二共識」，兩岸關係急轉直下，陸客來台人數自 105 年 5 月開始呈現斷崖式銳減，5 到 7 月較 104 年同期跌幅 11.9%以上，8、9 月下跌更逾三成，10 月更大幅減少 44.3%，1 月到 11 月合計 324.2 萬人，11 月僅 20 萬 2,986 人比 104 年同期減少 43.25%，預估 105 年全年減少將近 80 萬人次，如每位陸客每日消費 232.5 美元，停留天數 7 天計算，105 年 11 月減少超過 81 億元觀光營收，是臺灣觀光產業史上最冷的寒冬。雖然政府宣布今年非陸客的國際旅客整體 3 至 4%成長，日、韓占 30%、東南亞及南亞占 18%、港澳占 15%、歐美澳占 12%，105 年 12 月 11 日入境旅客人數逾一千萬人，觀光局預估今年全年旅客達到 1,066 萬人，但是與去（104）年 1,022 萬人相較成長僅 4.3%，在國內各大景點軟硬體無顯著提升之下，已達一千萬旅客數的成長率將日趨減緩。面臨陸客大幅衰減，政府推動南向觀光政策，號稱以東南亞、泰印菲的新興國家旅客能取代陸客這一大缺口，無疑是杯水車薪，無法有效挽救國內觀光市場蕭條景象。又依據交通部統計，東南亞語導遊的人數明顯不足，印尼語僅 27 人、泰語有 47 人、越南語有 18 人，總計只 92 人，緬甸、寮國、印度語言的導遊更少，若以目前的條件和規模，難以應付南向觀光政策。從交通部觀光局預算書或業務報告中，無從了解目前各駐外辦事處之執行效益與預算支用情形，並未針對東協印度新興市場旅客進行觀光行銷分析其效益，若仰賴廣告、行銷活動所增加的東協印度等觀光客，效果不但短暫有限，且有消化預算來美化數據之嫌。爰要求交通部觀光局就上述缺失檢討改進，並於第 3 會期向立法院交通委員會提出專案報告。

(一五一)鑑於近年來國人對國內觀光旅遊意興闌珊，原有景點皆已失去其特色。

我國自然資源景觀相當豐厚，理不應出現此一情形。近年來主管機關之怠惰，縱容不肖業者惡意開發、不當競爭，導致國人因該現象對國內觀光環境失去信心。

立法院請交通部會同其轄下觀光局及所屬及相關單位共同研議新興觀光型態，導入民間意見，融入在地文化特色，多方交流重新打造觀光網絡。俾利國人重拾對國內旅遊之信心，增加我國觀光收益。

(一五二)民眾出國消費金額逐年提高，但在國內旅遊花費卻未有同步成長幅度，經查發現主因在於民眾認為國內旅遊花費昂貴，一晚住宿動輒要價 5、6 千元，相同之價格在東南亞國家已可住五星級飯店，因此寧願出國獲得更高心靈層次的享受。有鑑於國內旅遊花費偏高，爰請觀光局致力於服務品質上的提升，加強結合電子商務之應用，並因地制宜、推動新型態觀光產業，豐富國內旅遊之內涵，以提升民眾於國內旅遊之意願。

(一五三)位於陽明山國家公園內的「八煙聚落」是以生態工法打造的自然聚落，保有北臺灣少見的梯田景觀，由於其人文與生態資源豐富，導致每逢週末便有上萬名遊客湧入，然而，卻因缺乏充足的環境維護規劃，及遊客缺乏公德心亂丟垃圾、踐踏農稼，造成當地環境遭嚴重破壞，也讓當地居民於去年 11 月 12 日起正式封村謝絕遊客參訪。由此可見，觀光局應協助生態環境保育之責，加強國內遊客對待自然景點之人文素養。建議觀光局應加強宣導遊客垃圾不落地、愛護生態資源等，著重於教育民眾培養永續經營之觀念與尊重自然環境之態度。

(一五四)都蘭地區，自86年開始，陸續有8件大型開發案通過環評，美麗灣已興建完成，卻因法院判決環評無效以致無法營運；當中亦有2件擬重新啟動仍面臨重重的困難與挑戰；因此旅館業在都蘭地區似乎難以發生，然在都蘭地區四處可見雨後春筍般的各式民宿不斷蔓延，侵蝕都蘭的美麗海階梯田與平緩農地，而民宿的恣意發生，卻難法管控其污水、垃圾等污染，已逐

漸成為都蘭地區生態環境與居民生活品質的一大干擾與隱憂。

為維護東部海岸國家風景區自然及人文資源豐富，保存包括優美地景、人文薈萃、獨特的海岸線及多元的生態棲地，及具有環境價值海岸線的資源，同時兼具觀光開發的潛力，亦促成許多國內外開發建設集團的青睞，在環境永續、部落尊嚴、經濟自主的考量下，進行適宜性的觀光建設。是以，交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處擬定「都蘭地區觀光永續發展評估案」，透過與地方居民、觀光產業相關業者、機關間多面向意見之蒐集歸納，並參與對談，找出都蘭地區朝向永續發展之可能性。

唯該評估報告並未經交通部觀光局及行政院核定，僅屬參考計畫，無助於都蘭地區的觀光政策發展，爰要求觀光局以東部海岸國家風景區觀光整體發展計畫檢討案，進行行政院審議作業。

(一五五)為確保東部地區旅遊景觀品質，及因應未來於景觀遊憩管理及觀光發展將面臨之挑戰，避免恣意開發建設破壞景觀，有必要導入永續發展觀光之理念，啟動觀光環境承載量分析，建立東部觀光承載量分析及生態保育機制，以作為東海岸風景區各開發案之上位政策指導和審查依據。

為達到上開目標，交通部觀光局為依行政院指示提出東部地區整體觀光發展之政策環評（包括土地使用、建築管理、景觀管理、觀光資源承載量管制等），同時為了解地方意見領袖及環保團體意見，於 105 年 8 月 30、31 日辦理臺東場、花蓮場 2 場次東部區域整體觀光發展政策座談會。

與會議代表對於花東地區民宿問題均認為應加強管理，並就民宿排放的廢水加以管制，維持部落傳統態樣，同時避免廢水污染當地環境。顯見，花東地區居民對民宿業衍生出的水污染及環境問題多有怨言，為維護花東地區優美無污染的環境，要求交通部觀光局於督導地方政府執行民宿稽查時，應邀集地方環保主管機關依環保法規檢查污水排放是否

符合規定及降低對環境衝擊。

(一五六)近年來，臺灣盛行輕生活、旅遊，各縣市均有建設自行車步道，且露營風氣漸盛行各處。臺灣鐵路相關場站建設從日治時期迄今已逾 120 年，相關場站及宿舍區遍布全台，其中有很多老舊廢棄宿舍或車輛均無人使用，如將舊車輛改裝成餐廳或與民間兩結合委員營運，不僅可以為臺鐵創造其他收入，還可以減輕臺鐵目前龐大的債務問題。

再者，為促進花東地方觀光，帶動地方旅遊風潮，並且吸引國外觀光客以及日本遊客前往花東地區，降低花東地區因陸客減少造成的傷害，爰要求交通部督導所屬觀光局偕同臺鐵局，盤點花東地區目前廢止或無用的場站及宿舍，並優先配合當地社區或原住民部落觀光發展需求，帶動社區整體觀光產業發展，同時減輕臺鐵房舍維護成本。

(一五七)為落實區域觀光資源統籌分配及整合行銷，讓區域觀光資源效益最大化，有關交通部辦理之「國家風景區及國家風景區管理處下放地方政府」之規劃評估，於本決議通過後，應立即停止辦理；交通部觀光局轄下之國家風景區管理處，應依照原住民族基本法之規定與當地原住民族部落共同推動觀光產業之發展。

(一五八)交通部臺灣鐵路管理局，為解決東部幹線列車維修業務，於民國 80 年間，向退輔會和台東縣政府取得池上鄉 94 公頃土地，規劃在台東池上設置機廠計畫生變，最後臺鐵機廠分別設置在桃園及屏東設置富岡機廠及潮州機廠，使得池上機廠 94 公頃土地荒廢 10 餘年，縣市地方政府多次要求活化，然時至今日仍是荒蕪一片。

依據原民會傳統領域資料顯示，池上機廠土地係屬原住民族傳統領域。蔡英文總統競選政見「政府應依法成立原住民族土地調查及處理委員會完成調查原住民族傳統領域、海域，並盡速立法回復原住民族傳統領域權。」，又 105 年 8 月 1 日蔡總統代表中華民國向原住民道歉，承

認政府過去種種侵害原住民土地及其權益的政策錯誤，並公布「總統府原住民族歷史正義與轉型正義委員會」，表示政府願意積極處理原住民族土地問題。既然池上機廠土地本系原住民族傳統領域，交通部應依據蔡總統政見歸還，落實蔡英文總統的政見。

是以，基於落實蔡總統政見與原住民基本法對原住民族的保障，爰要求交通部於三個月內督促臺鐵局儘速將池上機廠土地，依相關規定移撥給原住民族委員會，保障原住民族傳統土地權益。

(一五九)行政院前於88年5月25日核定本局「東部區域觀光發展計畫」之規劃目標如次，不僅不符合目前東部觀光需求，更沒有考量原住民族傳統文化及部落意見。而行政院環境保護署參考近年東部地區觀光開發環境影響評估案件審查經驗，於105年8月23日建議交通部觀光局將項目「原住民族權益」、「土地資源」、「文化資產」、「地質」、「景觀」、「用水來源」等議題，納為後續東部地區整體觀光發展政策環評重點評估項目，顯見政府的觀光政策確實缺少原住民族觀點，應立即改善。

蔡總統的原住民政見提到，原住民族是臺灣原來的主人，先於清帝國、日本國、中華民國國家及《中華民國憲法》存在。國家應肯認原住民族主權，並積極實現《聯合國原住民族權利宣言》，於憲法制定或修正時以專章保障原住民族自決權、自治權、傳統領域土地權及自然資源權、生存權、發展權、語言和文化權、健康權、社會權、生態環境權，以恢復原住民族的權利與尊嚴。

因此，政府在擬定花東地區各項觀光計畫及措施，除了遵循蔡總統政見外，更該納入原住民族部落的聲音，強化原住民族觀點，在未取得部落會議同意前，不得於傳統領域上興建各項觀光設施，避免破壞原住民族傳統文化，維護原住民族及部落整體性。爰要求交通部觀光局依循前述原則，於一個月內會同各目的事業主管機關，研商花東地區觀光政策。

(一六〇)2015 年出國高達 13,182,976 人次，與 103 年 1,184 萬 4,635 人次比較，成長 11.30%。依首站抵達地分析，以前往大陸為最多，計 340 萬 3,920 人次，占整體出國人數 25.8%。過年旅遊旺季將屆，為保障旅遊消費者權益，交通部觀光局應依據發展觀光條例第 43 條規定，旅行業有下列情事之一者，中央主管機關得公告之：一、保證金被法院扣押或執行者。二、受停業處分或廢止旅行業執照者。三、自行停業者。四、解散者。五、經票據交換所公告為拒絕往來戶者。六、未依第三十一條規定辦理履約保證保險或責任保險者。交通部觀光局應輔導旅行業健全組織管理、保障消費者權益，除了每年至少應於農曆過年前與暑假前一個月公布廢照、解散旅行社名單外，在現在大數據時代下，旅行業者體質是否健全，主管機關應思考設計更多篩選條件，分析研判體質不佳旅行業者，及早因應讓其退出旅遊市場，避免消費者旅遊權益受損，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

(一六一)依據交通部 104 年遊覽車以經營「由機關、學校或其他團體包作交通車」、「由旅行社以外團體或個人包租旅遊」及「由旅行社承租辦理旅遊」者最多，各占 6 成 1，其中「由旅行社承租辦理旅遊」者之比例逐年提高。若單就經營型態為「由旅行社承租辦理旅遊」之辦理團體性質觀察，以辦理 2 種以上旅遊客源之比例 40.7%最高，專營「國旅團」旅遊者 36.6%次之，專營「陸客團」旅遊者 19.3%，專營「陸客以外之來臺觀光團」旅遊者僅占 3.4%。從以上數據顯示，遊覽車之旅遊客源以國人居多，但是專營經營陸客團之遊覽車業者仍有 35%以上。

據觀光局統計 105 年 1 月到 10 月，居住大陸地區之旅客計 3,088,390 人次，占來臺旅客總數 35.25%，較上年同期減少 11.74%，其中外籍旅客計 31,405 人次，較上年同期減少 2.95%，華僑旅客計 3,056,985 人次，較上年同期減少 11.83%。單 105 年 10 月，居住大陸地區之旅客僅 215,390 人次，較上年同月減少 44.3%，嚴重影響臺灣 35%專營陸客團之遊覽車

業者生計，行政院雖祭出國旅卡一半費用必須用在團體旅遊上，但面對減少幅度極大的陸客團，仍是杯水車薪，為挽救臺灣遊覽車事業，爰要求公路總局於三個月內會商觀光局研議補助臺灣遊覽車業者相關事宜，送立法院交通委員會。

(一六二)交通部運輸研究所建置「臺灣地區橋梁管理資訊系統」以掌握全國橋梁狀況，惟實際的橋梁狀況則由各相關單位自行或委外處理、登錄，經查 105 年 5 月 16 日「臺灣地區橋梁管理資訊系統」顯示全國停用橋梁共 2,461 座，但再詢問各相關機關後已停用橋梁更正為 2,149 座，兩者差異不小，顯見在缺乏周全的監督勘查下，現況除有橋梁管理人員疏於即時登錄橋梁狀況外，各橋梁管理機關對於已停用橋梁亦未能落實控管，恐造成部分已停用橋梁存在閒置風險（如老舊橋體毀損、建材脫落等影響用路人安全）。為更能迅速掌握橋梁更新狀態以提升橋樑建設安全，爰針對交通部運輸研究所第 14 款 5 項第 1 目「運輸科技應用研究業務」預算數 108,156 千元，凍結 20%，待運研所向各橋梁管理機關進行全面檢討並向立法院交通委員會提出加強控管辦法之書面報告後，始得動支。

(一六三)交通部運輸研究所單位預算 106 年度編列「一般行政—業務費」34,195 千元，其中編列「水電費」7,194 千元，較 105 年編列 4,670 千元，大幅增加 2,524 千元，成長 54%，近年來政府積極推動節能減碳措施，惟其水電費卻大幅增加，該單位應確實鼓勵員工貫徹節約水電，秉持節原則嚴格控管相關支出。爰此，凍結「水電費」20%。並提出書面改善計畫報告後始能動支。

(一六四)鑑於橋梁建設為我國交通建設重要項目，要求運研所應強化臺灣地區橋梁管理資訊系統功能，以即時掌握橋梁動態資料並加強自動控管機制，以提升橋梁建設安全；並應全面檢視縣市政府已停用橋梁現況並分級列管，以降低橋梁閒置風險。

1. 交通部運輸研究所主要辦理運輸系統研究規劃、運輸工程研究發展、

運輸安全研究發展等 7 項作業，除辦理研究計畫外，並處理上級機關交辦事項、協助部屬機關及地方政府辦理案件、其他重要案件及出席各項審議會議等業務。

2. 由於 88 年 921 地震對我國橋梁建設造成重大毀損，中央政府為統一掌握全國橋梁狀況，交通部責成運研所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，並於 90 年 8 月開始運作，又為提高自動化控管功能，於 105 年 1 月完成第 2 代橋梁管理資訊系統，系統範圍包括全國所有鐵公路橋梁，惟不含農委會林務局主管專用道路及森林鐵路與臺灣糖業公司之專用鐵路。
3. 依據 105 年 5 月 16 日臺灣地區橋梁管理資訊系統查詢結果，全國已停用橋梁為 2,461 座，經本中心洽詢各機關再行確認後（縣市政府部分除外），已停用橋梁調整為 2,149 座。高公局、公路總局及臺鐵局差異數大，除橋梁管理人員疏於即時登錄橋梁狀況外，部分橋梁待移交其他機關接管，部分已移交、已更名等橋樑尚有無法正常登錄系統，亦未積極尋求改善情形，顯見各橋梁管理機關對於已停用橋梁未能落實控管。該系統相關建置成本為 1,550 萬元，冀希新系統至少具備下列功能：
：1.確保橋梁基本資料正確性及完整性。2.檢測資料之詳實紀錄。3.具備橋況分析，並針對各類災害提供簡易之橋梁抗災評估值。前揭已停用橋梁數出現異常，該系統未能有效控管，顯不符系統建置需求。
4. 目前各橋梁管理機關之養護及管理資源均集中於使用中橋梁，卻未積極控管已停用橋梁，已停用橋梁雖停止通行，惟仍具閒置風險（如老舊橋體毀損、剝落等，影響鄰近用路人安全）；依據交通部訂頒之「106 年度縣市政府橋梁維護管理作業評鑑方式」所定評鑑範圍，為橋梁管理系統內，橋長 6 公尺以上且使用狀態為「正常使用」之車行橋梁；惟由於多數已停用橋梁之年代久遠，橋梁興建年期及建設成本無法完整掌握。

(一六五)為加強區域交通網絡發展，健全地方公路系統，建請交通部公路總局務必檢討針對中央補助地方（特別是離島或偏鄉地區）道路工程建設款的配置，款項必須「專款專用」，不得挪移至他處使用，以確保款項能有效貫徹相對應的建設計畫。

(一六六)交通部公路總局 106 年度預算第 1 目「一般行政」下編列業務費 5,004 萬 7,000 元，公路總局推動明年強制「道路考照」上路，惟新手考生駕駛於道路本就不穩定，105 年 3 月試辦以來，零星意外不斷，若未來遭遇重大事故如何進行責任歸屬、賠償事宜如何進行？公路總局完全沒有配套措施，卻蠻橫強制全面實施，造成駕訓業者、甚至用路人緊張，難道真的要等到錯誤、遺憾造成了才要亡羊補牢？爰相關業務費用凍結 3,000 萬元，待公路總局儘速於實施前與業者協調完善配套，向立法院交通委員會提出相關書面報告後，始得動支。

(一六七)全台行動餐車（胖卡）數量達上萬輛，但礙於現行法令規定車身「底盤、車身樑柱結構及車頂結構樑部分不得變更」以及車頭燈申請改裝「須汽車車廠出具改裝證明文件」，嚴格之限制與要求使許多餐車未通過檢驗關卡，導致交通管理上的漏洞，顯見相關規定必須檢討，政府應在不違反交通安全之前提下，順應時代潮流，適度調整，針對改裝車設立管理專章，依據不同需求的車輛做不同的安全規範，甚至做不同的稅收管理，以促進觀光、經濟發展，兼顧商業多元經營之需求與用路人安全。爰此，請公路總局持續與相關業者檢討修正現行法規，以符業者實際需求。

(一六八)交通部公路總局於公路及監理業務管理下「01 監理業務」編列 13 億 5,388 萬元，查審計部 104 年決算報告指陳，公路總局辦理違規業務、車輛牌照運輸管機制執行成效，值得檢討改善，如民國 101 年間發生交通違規案件計 275 萬餘件，截至民國 104 年底，違規已逾 3 年而未裁決者尚有 194 件，該等案件未依行政罰法第 27 條規定，違反行政法上義務之

行為終了時起算 3 年內辦理裁決而喪失裁處權。而民國 102 年至 104 年 6 月底發生之交通違規案件計 799 萬餘件，已逾應到案期限之 3 個月，而尚未裁決者計有 3,917 件，應罰金額計 1,086 餘萬元。公路總局各監理機關於民國 100 年至 104 年度已裁決之交通違規案件，截至民國 105 年 4 月 8 日止，尚未逾行政執行 5 年期限且未移送之件數，計有 25 萬餘件、金額達 8 億 8,785 萬餘元。公路總局宜加強管控，俾免案件因逾時效無法裁決或移送，而失其裁罰之效，爰此凍結 3,000 萬元，提書面報告後始得動支。

(一六九)交通部公路總局於公路及監理業務管理下「01 監理業務」編列通訊費 3 億 7,945 萬 6 千元，其中用以監理所、站寄發各項通知郵資、電話費、道安講習郵資及移送強制執行案件郵資等費用 1 億 7,000 萬元，公路總局 105 年 3 月間誤寄發 101 年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達 29.1 萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成本 703.5 萬元，此作業疏失致生公帑無謂浪費，監察院也於 105 年 9 月提出糾正。惟截至 105 年 8 月中止，尚有 1.3 萬件退費案件，尚未完成作業，公路總局應積極辦理。爰此凍結 2,000 萬元，俟公路總局向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一七〇)查公路總局 106 年度預算，其工作計畫「公路及監理業務管理」項下，分支計畫 03「資訊管理」內之資訊服務費，編列 198,850 千元，辦理第 3 代公路監理資訊系統維運；需求內容未述，成效不明！

考量政府施政經費短絀，需求應可精簡！

刪減該工作計畫資訊服務費 800 千元！

(一七一)多元推升計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99-101 年度）」及「公路公共運輸推升計畫（102-105 年度）」（以下分別簡稱發展計畫及推升計畫）賡續推動之公路公共運輸政策，多元推升計畫包括維持前期行動

方案，例如：營運虧損補貼、鼓勵使用無障礙車輛、推動車輛汰舊換新、轉運站建置、實施公路客運電子票證價差補貼等）及前期行動方案內容擴充，未來預計辦理各項專案，例如公車進校園、需求反應式公共運輸（DRTS）等，將視試辦成效來調整作業方式並持續辦理，以改善大眾運輸環境及服務品質，提供民眾更為安全、便利及人性化之公共運輸服務；且多元推升計畫之總經費 150 億元，截至 105 年 8 月 31 日未經行政院核定，該計畫應屬預算法第 34 條所稱重大施政計畫，在計畫未經行政院核定前即逕編列預算，與預算法規定不符，顯欠妥適，爰凍結該項預算 10%，俟提出書面報告後，始得動支。

(一七二)交通部公路總局及所屬單位預算第二目「公路及監理業務管理：06 公路公共運輸多元推升計畫」項下編列業務費 6,440 萬元。經查，該計畫係 106 年度新增 4 年期計畫（106-109 年度），為延續「公路公共運輸發展計畫（99-101 年度）」及「公路公共運輸推升計畫（102-105 年度）」賡續推動之公路公共運輸政策。根據預算中心研究報告，多元推升計畫截至 105 年 8 月 31 日未經行政院核定，有違預算法規。另外，本計畫之前期計畫執行中出現諸多因為受補助地方政府政策改變而致補助款未能有效運用之情事，顯然相關計畫事前補助審理機制、與受補助之地方政府協調機制，以及補助後監督控管機制有改善之必要。爰此，針對「公路公共運輸多元推升計畫」其中業務費，原列 6,440 萬元，凍結 500 萬元，俟交通部公路總局向交通委員會提出書面報告後始得動支。

(一七三)交通部公路總局過往曾推動「公路公共運輸發展計畫（99-101 年）」及「公路公共運輸提昇計畫（102-105 年）」，為持續推動落實公共運輸政策及提升公共運輸服務品質，以協助運輸部門節能減碳，推升我國公共運輸發展，故於 106-109 年度推動公路公共運輸多元推升計畫，並於 106 年度編列 37 億元，其中業務費 6,440 萬元。

據審計部報告中指出，104 年度中地方縣市政府公共運輸市占率僅占 16%，綠運輸市占率為 27.1%，為近四年最低，可見「公路公共運輸發展計畫（99-101 年）」及「公路公共運輸提昇計畫（102-105 年）」對於提升綠運輸之成效不如預期，本計畫既係建立在原計畫之基礎上繼續發展，可見提升綠運輸之成效亦難有進展，故凍結本計畫之業務費 600 萬元，待公路總局提出更具效益之改善方案及作出書面評估送交通委員會後始得動支。

(一七四)交通部公路總局 106 年度預算案，「公路新建及養護計畫」共編列 41,963,193 千元，以辦理多項公路建設，其中包括多項橋梁建設，除橋梁新建、改建及重建工程外，以及為提高橋梁安全，配合河川改建工程及老舊橋基保固工程等相關計畫預算 7.49 億元。

臺灣歷年因極端氣候、地震等天然因素，對於我國橋梁建設之損害，主要集中於公路橋梁，近 10 年來颱風對我國橋梁建設損毀情形嚴重，截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 14,567,631 千元，後續搶修及修復工作仍正持續進行中。

我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅。近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅。

爰凍結 20%，待交通部公路總局提出「橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制」書面報告，始得動支。

(一七五)由於我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅，近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強

化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害，爰凍結該項預算 10%，俟交通部公路總局提出檢討、改善書面報告後，始得動支。

(一七六)交通部公路總局於公路新建及養護計畫「01 公路系統新建及改善計畫」下 5 省道改善計畫編列 62 億 1,000 萬元，其中包含綜合規劃設計、計畫內道路設施改善、橋梁耐震補強、修建等工程費 57 億 9,800 萬元。惟歷年因天然因素，橋梁發生重大損毀事件眾多，根據立法院預算中心報告統計民國 95-105 年度中央政府管理橋梁重大損毀達 64 座，修復及搶修金額達 145 億 6,763 萬 1 千元。近 10 年來天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，並以颱風造成之損失最為龐巨，橋梁設計及建造宜針對我國之天然災害所造成毀損情形加強防範，政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制。爰此，凍結 2 億元，俟公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(一七七)交通部公路總局為辦理省道山區公路防避災設施改善、省道橋梁耐震補強、省道公路設施改善及拓寬工程之綜合規劃等事，於 106 年度編列 62 億 1 千萬元預算，其中工程費為 57 億 9,800 萬元。惟查民國 100 年至 104 年間公路總局所轄之橋梁，每年因災害所受之損失約 1 億 5 千萬元，而橋梁檢測作業管理方式各地不一，或委外、自辦或混合檢測，致使並無完善之統一作業程序，又部分養工處之檢查車輛已逾使用年限，不利落實橋梁檢測維護，故凍結本計畫之工程費 1 億元，待公路總局提出完善之檢測及落實方案書面報告送立法院交通委員會後始得動支。

(一七八)106 年度公路總局預算工作計畫「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」省道配合重要河川環境營造計畫(104-109 年)106 年續編 250,428 千元；然針對原住民族地區之道路、橋樑等新建、養護改善工程卻遲遲未有具體改善措施，致使族民們之人車安全堪虞。背負族民之期待而長期關注原鄉地區之各項交通建設，然因中央主管機關及地方政府之漠視而使地方交通工程未盡完善，以致族人通行不便或不時傳出傷亡情事。爰上述經費預算凍結十分之一。俟向立法院說明執行成效並提出檢討報告後始得動支。

(一七九)交通部公路總局 106 年度預算案，「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫 60,000 千元，以辦理省道公路自行車友善環境改善工程。

近年來，國民運動休閒風氣及習慣日漸養成，因各縣市鄉鎮地區地形地貌不同，行政院期望經由建構全國自行車道，以滿足民眾休閒、遊憩、運動等整體且多樣之需求。

民眾騎乘自行車主要的活動型態以從事「休閒、運動、旅行」比例最高，而提升民眾使用自行車之意願調查結果，以「提供安全的自行車騎乘地區」為最重要，因此自行車道使用環境之建置應以系統性之思維完整規劃，以建立完整之自行車使用環境。

爰凍結 20%，待交通部公路總局提出「交通部自行車路網建置改善計畫」書面報告，始得動支。

(一八〇)106 年度公路總局於「公路新建及養護計畫—02 公路養護計畫」項下，編列 18,000 千元辦理公路規劃工作。惟查公路建設可能遭遇文化遺址，過去無論係漢本遺址、店子窩遺址或賓茂 III 遺址，都只能透過搶救挖掘方式，讓遺址被迫出土受到破壞，文化資產無法獲得有效保存。爰凍結預算 20%，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一八一)鑑於東西向快速公路台 64 線通車後，亦增添蘆洲對外交通便利性。惟近年來新北市蘆洲區人口迅速成長，已於 2015 年突破 20 萬大關，成為新北市新興大都會區。於交通尖峰時段，台 64 線蘆洲端—永安大橋進入蘆洲等路口卻非常壅塞，通行橋面成為停車場，顯然無法負荷目前交通流量。蘆洲亟需政府推動軟硬體建設，完善當地生活機能，要求交通部公路總局協助請新北市政府就台 64 線蘆洲端新增匝道出口案，優先辦理可行性研究，紓解當地交通問題。

(一八二)查近年來，隨著全球暖化的影響，引發極端氣候出現頻率增加，造成風災、水害不斷。我國每年平均都會遭遇到數個颱風侵襲，常造成國內許多橋樑、道路設施受到嚴重損傷，甚至發生公共危險事件。過去，道路、橋樑等公共建設雖花費不貲，但後續的監測、維護等卻常常做不到位，以致偶有發生斷橋、斷路造成人員傷亡的事件。其實，隨著資通訊科技的進步，利用物聯網的技術，應可大大降低對於道路及橋樑的監測成本並提高效率。因此，為保障民眾行駛道路及橋樑的安全，爰要求交通部，應針對全國較危險的道路及橋樑，建立即時監控機制，並將相關資訊用開放資料（open data）的方式，提供出來，以利民眾使用。

(一八三)公路總局公路養護計畫辦理針對省道重點養護與一般養護等業務，雖然公路總局針對全國省道有逐步、逐段納入年度預定養護或修復計畫，但是用路人使用各段省道頻率不一，部份經常被使用之省道產生路面坑坑巴巴，導致民怨之外更有用路危險之虞。爰此，要求公路總局公佈全國省道養護情形；另外，除了公路總局排定之年度養護與修護計畫外，應該針對用路人使用頻率高之省道路段定期現地檢視、並建立彈性修護之機制，以應急修護局部路段。

(一八四)依交通部 105 年 4 月出具之民眾日常使用運具調查顯示，各縣市外出民眾使用所有公、私運具，皆以機車占比率最高，我國機車持有率世界名列前茅，造成嚴重之空氣污染問題，建請交通部應正視機車數量龐大現

況，提出有效解決對策，並結合大眾運輸發展政策，紓緩汽機車持有數量成長，俾減少及分散汽機車使用需求，以降低污染排放。

1. 公路總局 106 年度於「公路及監理業務管理」項下編列 57 億 7,751 萬 4 千元，其中 37 億元係辦理公路公共運輸多元推升計畫等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長。
2. 我國機車持有率屬世界名列前茅，造成都市地區嚴重之空氣污染。另據交通部統計指出，截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，而臺灣地區以花蓮縣及嘉義市為最低，均為 3.7%。綜合觀察各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以私人運具中之「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占 24.2%次之。二者占有所有運具之 71.7%。顯示國內大眾運輸系統使用率偏低，多數縣市之大眾運輸系統並不發達，無法有效發揮替代私人運具之政策功能。
3. 依監察院 99 年度「因應低碳生活趨勢，政府相關作為與措施之探討專案調查研究」報告之資料略以：「……七、行政院宜重視國內機車數量龐大現況，加強排氣檢驗及汰換機制，並持續推廣電動汽、機車等綠色交通工具，加強建構綠色交通網路，以減少溫室氣體排放及改善環境品質。……提出糾正；……。」，審計部 104 年度審核報告指出「交通部推動綠運輸政策執行結果，節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升。」我國自 103 年度起機車數量逐年下降，仍有改善空間，公路總局應賡續加強辦理。

（一八五）公路總局歷年推動多項公路公共運輸政策，以期達成提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力之目標；新興計畫為重要施政計畫未經行政院核定即編預算，顯欠妥適；另以前年度補助 BRT 車輛因政策變更遭閒

置已逾 1 年，未能積極活化運用，虛耗公帑，損及政府資金運用效能，要求應加強監督控管機制。

1. 公路總局及所屬（以下簡稱公路總局）106 年度於「公路及監理業務管理」項下，編列「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」（以下簡稱多元推升計畫）第 1 年經費 37 億元。
2. 多元推升計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99-101 年度）」及「公路公共運輸推昇計畫（102-105 年度）」（以下分別簡稱發展計畫及推昇計畫）賡續推動之公路公共運輸政策，多元推升計畫包括維持前期行動方案，例如：營運虧損補貼、鼓勵使用無障礙車輛、推動車輛汰舊換新、轉運站建置、實施公路客運電子票證價差補貼等）及前期行動方案內容擴充，未來預計辦理各項專案，例如公車進校園、需求反應式公共運輸（DRTS）等，將視試辦成效來調整作業方式並持續辦理，以改善大眾運輸環境及服務品質，提供民眾更為安全、便利及人性化之公共運輸服務。
3. 經統計，推昇計畫補助各式車輛 1,222 輛，補助金額計 27 億 2,853 萬 1 千元，允應加強追蹤管考，多元推升計畫未來相關補助，應審酌以前年度受補助機關對車輛運用控管情形，作為以後年度相關補助之參考。

(一八六)有鑑於飛航安全調查委員會「派員出國計畫預算」，對於擬前往美國、德國各會議之旅費預算編列：相同預計出國天數及擬派人數，卻編列不同的生活費；甚至於出國 6 天所編生活費較 8 天為高者。如此顯不合常理，更使派員出國計畫預算編列流於形式且浮濫。

爰針對 106 年度飛航安全調查委員會單位預算歲出部份—派員出國計畫預算共計 992 千元，凍結 100 千元。俟飛航安全調查委員會提出書面報告後，始得動支。

(一八七)飛航安全調查委員會 106 年度中央政府總預算於「精進飛安與科技研析

」編列共計 9,500 千元，其中在分支計畫及用途別科目「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」編列 7,228 千元，係屬提升我國飛航安全及事故調查能量等費用。

據查我國近 10 年渦輪螺旋槳飛機事故率高於全球平均值，此為嚴重的國安問題，更有可能進一步影響我國觀光產業之發展，為保我國全體人民之安全及產業健全，爰此凍結該預算 20%，建請飛航安全調查委員會研擬精進飛安與科技研析計畫執行預期成果書面報告始得動支。

(一八八)工程會對政府採購決標件數與決標金額之統計，104 年度全國政府採購決標件數 17 萬 7,996 件，決標金額 1 兆 0,261 億元，而全國稽核件數 6,859 件，件數稽核率 3.85%，其中以工程類採購件數稽核率 6.16%較高，財物類採購件數稽核率僅 2.80%。自 101 年度以來採購件數稽核率有下降趨勢，雖 104 年度略升至 3.85%，惟自 101 年至 104 年度，政府採購件數稽核率不超過 5%，實有加強執行之空間。爰此凍結該預算 5,000 千元，俟工程會針對上述之問題，研議解決辦法，並至本院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一八九)到今年 9 月底止，工程會列管的閒置空間共有 109 件，建造經費近 250 億元。中央部會負責的有 37 件，占 3 成 4，其中又以交通部的 17 件最多，多半是臺鐵的閒置空間。由地方政府所管理的有 72 處，以台中市的 11 件居冠；經費方面，雲林縣花費 36 億元，是全國各縣市最多。另外，地方閒置空間最多的類別是市場，共有 19 件，其他常見的蚊子館還有國小校舍、停車場、焚化爐等。

農委會雖然只有 3 筆列管資料，但每年金額高達 72 億元，占有主管機關之冠，主要是漁業署闢建的興達港。興達港於 1977 年興建，位於高雄茄萣區，原本目的是為了推動遠洋漁業，但因漁業經營型態丕變，至今沒有停過任何一艘船，導致港區空間使用效能不彰。

根據媒體報導工程會的資料，發現網站僅將場館狀態更新到 10 年前

，「該署（漁業署）已於 96 年發包興建房舍，其他部分土地高市府目前正在積極變更都市計畫中」；甚至拿 10 多年前的政績宣傳「94 年國慶煙火活動，業於該港舉行，吸引 50 萬人前往參觀，當可大為提升該港觀光休憩功能，吸引遊客參觀使用。」事實上，目前港區沒什麼觀光人潮，興達港的農特產品展售中心荒廢已久，目前還在招標。

有鑑於此，要求工程會應於三個月內檢討 3 筆蚊子館之閒置情況，並提出活化之目標與管理措施，以解上述之問題。

(一九〇)106 年度中央政府總預算案有關交通部預算，「財產售價—有價證券售價」經費 114 億 8,986 萬 8 千元，出售中華電信股票 1 億 1,101 萬 3,216 股，售股收入，中華電信近 5 年配發股息皆達 5.14 元，是一隻金雞母本年度編列出售中華電信股票將導致公股持股比率低於行政院所定罪是持股比率（34%），而且也明顯違反民進黨在野時，堅定的不出售股票、不賣祖產的主張，為免在形成執政髮夾彎，預算全數刪除，並決議不得再行編列出售中華電信股票之預算。

(一九一)有鑑於根據 NCC「106 至 109 年度中程施政計畫」為因應國際電信聯合會（ITU）將於 107 年度徵求第五代行動通信技術（5G）、109 年底完成 5G 標準制定，而欲於 107 年度開始處理 5G 發展的相關事務。

蓋臺灣非國際電信聯合會（ITU）會員，無法即時獲取國際技術性規定及發展方向，僅能透過研究單位蒐集國際組織資料。為使我國正確投入經費研究並推動產業發展第五代行動通信技術（5G），避免重蹈覆轍於第四代行動通信技術（4G）研發時，政策錯誤導致投入大量經費於 Wimax 技術研發，造成許多研發產業血本無歸。

爰針對 106 年度交通部單位預算歲出部份「加速行動寬頻服務及產業發展計畫—頻譜政策規劃及產業輔導研究」預算編列 600 萬元，凍結六分之一，俟交通部提出書面報告後，始得動支。

(一九二)近年兩岸及跨國婚姻逐漸普及，因婚姻來台之新住民人數已逾 51 萬人，

加上新住民第二代，人數已超過 80 萬人，是為新興之族群。另一方面，在台外籍勞工亦有約 60 萬人，如何在食、衣、住、行等生活基本必須層面，給予便利化之協助，以利新住民族群之運用，是政府責無旁貸的責任。

目前，臺鐵已有包含閩南語、客家語、原住民族語之廣播播音。其中，原住民語言之播音，由主管機關以當地原住民族之背景與地方特性酌予增加。根據內政部 105 年統計新住民之群聚分析，全台所有鄉鎮市區中，符合新住民群聚標準者，已逾 86%。各地亦有其新住民之群聚特性，如越籍配偶以新北市三重、新莊、板橋區為最多，印尼籍配偶以中壢市、平鎮市、新竹市為最多；柬埔寨籍配偶以南投市、台中豐原、大雅區為最多。

另一方面，「新南向政策」理應有足夠之配套措施，國內亦有約 60 萬人之外籍勞工，政府亦應鼓勵其休閒旅遊，成為最在地的「東南亞旅客」，使其認識臺灣的美，產生親近感，未來返回母國可成為我國親善工作之一環。

爰此，凍結交通部 106 年度路政管理預算 1,000 萬元，待交通部針對新住民語言納入臺鐵之播音規定，提出修法政策與配套措施研議，送交立法院交通委員會書面報告，經同意後，始得動支。

(一九三)交通部 106 年度新增「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利本院審議。詢據交通部略以，該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交本院審議時尚未經核定。準此，交通部 106 年度新增「智慧運輸系統發展建設計畫」，總經費高達 37.27 億元，計畫未經核定即編列

預算，與預算法規定尚有未合，預算籌編顯欠妥適。爰此，凍結該預算 50,000 千元，俟交通部針對上述之問題，研議解決之辦法，並至立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(一九四)鑑於 520 以來兩岸關係陷入僵局，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」全方位發展與東協、南亞及紐澳國家的關係，促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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。

政府目前積極推動新南向政策，期望透過深化我國和東協、南亞及紐澳等國家廣泛的協商與對話，建立緊密的合作，以此促進區域交流發展與合作，同時也打造臺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，因此各相關部會與計畫理應配合辦理。

爰凍結「鐵路建設計畫」項下派員赴大陸計畫預算 20%，待交通部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計畫，向立法院提出專案報告經同意後，始得動支。

(一九五)106 年度中央政府總預算案有關交通部預算，「都市大眾捷運系統計畫—臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」經費 93 億 2,103 萬元，機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各行業影響甚鉅，自 92 年開始興建，迄今已超過 14 年，不僅已經成為國際笑話，更嚴重延宕國家進步，相關承包廠商卻置身事外，看不到交通部進行督導究責，在民進黨執政後相關缺失，包括平均車速、行車時間及班距，尤其相關零件缺失都一下子達到標準，讓人有為通車而通車的懷疑，要求針對機場捷運一定要達到 100%安全及相關履勘驗收都能達到 100%標準才能進行通車，凍結 20%，並向立法院交通委員會提出具體成效及效益檢討報告，並經同意後始得動支。

(一九六)交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」（以下簡稱捷運建設計畫）計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，除「高雄

捷運系統岡山路竹延伸線（第 1 階段）暨周邊土地開發計畫」為新興計畫外，其餘 13 項計畫均屬延續以前年度之跨年期計畫。經查，交通部 106 年度所編 14 項捷運建設計畫之預算編列及執行情形。截至 105 年度交通部累計已編列預算 3,742 億 8,107 萬 4 千元，迄同年 6 月底止，累計執行數為 3,519 億 0,605 萬 1 千元，尚餘 223 億 7,502 萬 3 千元預算待執行。另參據各項計畫之預算執行率，其中 5 項計畫之預算執行率尚未達 60%。爰此，凍結「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」預算 20%，俟交通部針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

（一九七）機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各業影響甚巨，自 92 年度開始興建，迄今已逾 10 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求，並經監察院提出糾正在案，交通部對該計畫之執行及控管作業，顯待檢討。又於該工程辦理最後驗收完工之際，除應覈實依工程完工情形，合理估算應付工程款外，並應儘速依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。爰此，凍結該預算 100,000 千元，俟交通部針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

（一九八）機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各行業影響甚鉅，自 92 年開始興建，迄今已超過 14 年，不僅已經成為國際笑話，更嚴重延宕國家進步，相關承包廠商卻置身事外，看不到交通部進行督導究責，在民進黨執政後相關缺失，包括平均車速、行車時間及班距，尤其相關零件缺失都一下子達到標準，讓人有為通車而通車的懷疑，要求針對機場捷運一定要達到 100%安全及相關履勘都能達到 100%標準才能進行通車，而針對承包商及交通部相關督導責任，應該要向立法院交通委員會提出完整的檢討報告及責任追究責任。

（一九九）有鑑於「捷運南環段」自 103 年 9 月 23 日已經由中央核定，原本預訂於一年以內就必須完成的「綜合規劃報告書」，進度卻嚴重落後，到目前

為止已歷經超過 2 年以上，仍然沒有完成，還在台北市政府進行修正報告計劃書的作業中。捷運南環段的公共建設案必須中央政府與雙北市政府共同合作推動，因此，爰要求交通部盡速與雙北市政府主動積極協商，協助其完成綜合規劃，不得再予以拖延。此外，交通部必須在三個月內向立法院提出處理情形書面報告，避免行政怠惰造成人民公共利益之損害。

(二〇〇)民用航空局 106 年度中央政府總預算於「一般行政」編列共計 328,899 千元，係屬該局預算員額所需人事費及為協助內部業務單位推動各項業務所需工作經費費用。

近日發生復興航空無預警停飛之狀況，民用航空局事前竟毫無知悉，嚴重影響我國飛安及全國人民之福祉，爰此凍結該預算十分之一，待向委員會提出相關改善措施書面報告始得動支。

(二〇一)中央氣象局 106 年度中央政府總預算於「營建工程」編列共計 46,828 千元，其中在分支計畫及用途別科目「設備及投資—房屋建築及設備費」編列 37,771 千元，係屬彰化氣象站辦公廳舍新建第一期工程、高雄氣象站等辦公廳舍重建第一期工程、列管建物耐震補強與 105 年 2 月 6 日地震受損古蹟結構補強工程、該局及所屬氣象站辦公處所整修、防漏工程、節能機具及各項附著設備重建等費用。

據查該項目中彰化田中氣象站建站計畫，迄至 105 年九月下旬尚未提報行政院，該計畫未經核准即編列預算實有疑義，未免預算浮編，爰此凍結該預算 2,000 千元，待提供書面報告後，始得動支。

(二〇二)106 年度交通部觀光局及所屬「觀光業務—補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色加值計畫（104—107 年）」補助地方政府所需經費。觀光局配合行政院推動六大新興產業，於 98 年至 103 年度辦理「觀光拔尖領航方案」，其中「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」與「區域旗艦計畫」等 2 計畫，於 104 年度整

合為「跨域亮點及特色加值整備計畫（104—107 年）」。查本計畫自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，惟同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。觀光局歷年來以公務預算補助觀光發展基金辦理「觀光拔尖領航方案」，已撥付基金尚未執行完成者，99 年至 102 年度經審計部修正改列保留數計 14 億餘元，截至 104 年底應付歲出保留款尚餘 1.4 億元，相關計畫延宕多年，執行成效不彰，有待檢討，爰此，凍結 2 億元，俟觀光局向立法院交通委員會提交書面報告，始得動支。

(二〇三)觀光局辦理「重要觀光景點建設中程計畫（101 至 104 年）」，投入經費達 76 億 2,921 萬 7 千元。105 年賡續推動「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年）」，該計畫於 104 年 5 月 21 日經行政院核准，計畫總金額 132.51 億元，以延續前期中長程計畫建設成果，強化既有重要觀光景點設施維護及經營管理，作為建設具代表性之重要觀光景點共 235 處。「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年）」雖於 104 年 5 月經行政院核定，惟國家發展委員會意見略以：「本案包括 13 處風景區，其中日月潭等 6 處國家風景區整體發展暨財務計畫業經行政院核定。其餘 7 處請交通部於 104 年底報核。」。本院審查 105 度交通部觀光局單位預算案作成決議(十)：「……。重要觀光景點建設中程計畫之部分子計畫財務計畫尚未完成核定，不符預算法第 34 條規定，且部分國家風景區自償率偏低，規劃倉促有欠周延，允宜積極改善。」前揭財務計畫截至 105 年 8 月底止尚未經行政院核定，允依本院決議積極辦理。爰此，凍結該預算 50,000 千元，俟觀光局針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二〇四)觀光局 106 年度於「國家風景區開發與管理」計畫項下「重要景點觀光建設中程計畫—大鵬灣國家風景區建設計畫」編列 2 億 9,210 萬元，預計辦理多項國際及國際觀光景點重要建設計畫，包括橋梁設施維持費 700

萬元。自 100 年鵬灣跨海大橋配合船隻開橋次數不高，「開橋秀」為該管理處之觀光目的活動，惟該橋為跨海大橋面臨海風侵襲，故障情形逐年增加，105 年度截至 8 月底止，已故障 4 次，高於 104 年度全年故障次數，且橋梁維修費用逐年增加，106 年度編列 700 萬元支應。另 104 年度大鵬灣國家風景區觀光旅客 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區總遊客人數 4,905 萬人之 2.16%，105 年度上半年占整體比率 1.77%，僅高於離島馬祖及澎湖國家風景區觀光客人數，觀光效益顯有待加強。大鵬灣風景區 104 年度及 105 年度上半年觀光旅客占全國各風景區觀光人數甚低，僅高於離島馬祖及澎湖國家風景區觀光客人數，觀光效益顯有待加強；另鵬灣跨海大橋結構體淨高 17 公尺及特殊設計，大幅增加建造及維護成本，且近年來故障情況頻傳，顯未達原始建設目的；允宜加強橋梁安全維護，並研擬促進觀光配套措施，俾利提升該國家風景區之整體觀光效益。爰此，凍結該預算 20,000 千元，俟觀光局針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二〇五)公路總局 106 年度於「公路及監理業務管理」計畫項下「資訊管理」分支計畫，編列第 3 代公路監理資訊系統維運等費用 1 億 9,885 萬元。經查，國家發展委員會於 100 年 7 月針對第 3 代公路監理系統建置計畫所提審查意見略以：「建請協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用。」惟有關系統建置及維護費用統由公路總局負擔，不符使用者付費原則，允宜通盤檢討，研謀改進。第 3 代公路監理資訊系統負責全國汽（機）車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，鑑於本系統使用者眾，應研謀參照國發會建議，協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用，以建立使用者付費機制。爰此，請公路總局針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(二〇六)交通部公路總局 106 年度中央政府總預算於「公路及監理業務管理」編

列共計 5,777,514 千元，其中在分支計畫及用途別科目「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」編列 3,605,600 千元，係屬辦理協助推動公路公共運輸多元推升計畫，以改善大眾運輸經營環境及服務品質，提供民眾更為安全、便利及人性化公共運輸服務之獎補助費用。

經查公路總局自 99 年度補助台中市政府辦理公車捷運化系統路網建置計畫，分別於發展計畫及推昇計畫補助 1 億 8,202 萬餘元，其中受補助 18 輛雙節公車目前已閒置將近一年無人使用，正值國家財政困難之際，理應確保政府資源妥善應用，爰此凍結該預算 30,000 千元，待將未來作業流程改善方式書面報告送立法院交通委員會後始得動支。

(二〇七)交通部公路總局 106 年度中央政府總預算於「公路新建及養護計畫」編列共計 41,963,193 千元，其中在分支計畫及用途別科目「公路新建及養護計畫」編列 35,335,038 千元，係屬辦理公路新建、省道改善、養護及道路交通安全工程維護、改善等費用。

經查公路總局為避免山區公路災害、補強橋梁耐震及其他公路改善，於 102 年度辦理「省道改善計畫（102-107 年）」，並以子計畫「台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」辦理部分路段改善工程，總經費 45.94 億元。然至 105 年 9 月底尚有多項工程仍未完工，工程延宕無法於計畫期程結束內完工，效率有待加強，爰此將延宕原因及後續處理方式書面報告送立法院交通委員會。

(二〇八)公路總局 106 年度於「公路新建及養護計畫」項下之「公路新建及改善計畫」分支計畫，辦理 2 項計畫台 9 線花東公路相關改善工程，分別為「省道改善計畫」22 億 5,503 萬 3 千元及「台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」900 萬元。經查，「省道改善計畫—台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」共分 8 標進行，105 年 9 月底之工程進度為：2 標已完工，4 標施工中進度分別 71.55%、8.5%、2.32%、0%，另 2 標規劃設計中，尚有多項工程待辦，相關工程預計將無法於計畫期程結

束前完成。且 106 年度所提新興計畫依預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利立法院審議。截至 105 年 9 月底止，計畫尚未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，有欠妥適。爰此，請公路總局針對上述之問題，研議解決之辦法，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(二〇九)公路總局及所屬 106 年度於「公路新建及養護計畫」計畫項下「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」10 億 9,800 萬元，橋梁建設為我國交通建設之重要設施，惟近年來橋梁建設計畫執行屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生。淡江大橋及其連絡道路建設計畫原於 87 年 7 月完成規劃，88 年 11 月通過環境影響評估，由於時間久遠，公路總局於 96 年度開始辦理本工程原規劃內容之綜合檢討作業，該計畫於 103 年 1 月 15 日經行政院核定，計畫總額 154 億 3,016 萬元，公路總局負擔 47 億元，期程為 103 年至 109 年度，並於 103 年 8 月 11 日辦理第 1 標發包，截至 105 年 4 月底止已投入經費 3.76 億元（公路總局負擔 2.74 億元），工程進度落後 0.22%，需待都市計畫變更後，再行辦理協議價購事宜，本案 106 年度預算數 37.52 億元（公路總局負擔 10.98 億元）；本計畫工程區分為 3 標，截至 105 年 4 月底止，第 1 標（臨港大道段）進度落後 12.76%，第 2 標（八里端引橋、八里端匝道、八里新店線匝道、淡水端平面道路及明挖覆蓋隧道段）實際進度僅 0.01%，第 3 標（主橋、八里端匝道及淡水端匝環道）尚辦理細部設計中，因主要工程集中於第 2 標及第 3 標，目前整體進度緩慢，未來能否如期完成不無疑慮。爰此，凍結該預算 10,000 千元，俟公路總局針對上述之問題，研議解決之辦法，並提出書面報告送立法院交通委員會後，始得動支。

下列各單位審查結果，均應依上述新增通過決議辦理，不再逐一敘明，各機關均應切實依新增通過決議覈實刪減。

二、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

第 18 項 國家通訊傳播委員會原列 3,050 萬元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」500 萬元，其餘均照列，改列為 3,550 萬元。

第 20 項 公共工程委員會 44 萬元，照列。

第 137 項 交通部 2,535 萬 1 千元，照列。

第 138 項 民用航空局原列 270 萬 2 千元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」200 萬元，其餘均照列，改列為 470 萬 2 千元。

第 139 項 中央氣象局，原無列數，增列第 1 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」10 萬元，改列為 10 萬元。

本項通過決議 1 項：

(一)查中央氣象局之「一般賠償收入」，歷年決算收入，104 年度決算為 1 億 2,815 萬 9 千元，103 年度決算數 145 萬 2 千元，102 年度決算數為 54 萬 9 千元，101 年度決算數有 694 萬 3 千元。然交通部中央氣象局歷年來均未編列「一般賠償收入」，雖收入差異甚大，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰決議「一般賠償收入」增加 10 萬元，並自 107 年度起編列數不得為零。

第 140 項 觀光局及所屬原列 2,809 萬 2 千元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」100 萬元、第 3 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」100 萬元，共計增列 200 萬元，其餘均照列，改列為 3,009 萬 2 千元。

第 141 項 運輸研究所，原無列數，增列第 1 目「沒入及沒收財物」第 1 節「沒入金」1 萬元、第 2 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」10 萬元，共計增列 11 萬元，改列為 11 萬元。

本項通過決議 2 項：

(一)查交通部運輸研究所第 1 目「沒入及沒收財物」第 1 節「沒入金」，歷年決算

收入，104 年度決算數為 1 萬 1 千元，103 年度決算數 0 元，102 年度決算數為 0 元，101 年度決算數 0 元、100 年度決算數為 2 萬元。然運輸研究所歷年來均未編列「沒入金」，雖收入有時為 0 元，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況。爰決議第 1 目「沒入及沒收財物」第 1 節「沒入金」改列為 1 萬元，並自 107 年度起編列數不得為零。

(二)查交通部運輸研究所第 2 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」，歷年決算收入，104 年度決算數為 30 萬 1 千元，103 年度決算數 40 萬 8 千元，102 年度決算數為 16 萬 2 千元，101 年度決算數 9 萬元、100 年度決算數為 25 萬 9 千元。然運輸研究所歷年來均未編列「一般賠償收入」，為符合實際收入情況。爰決議第 2 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」改列為 10 萬元，並自 107 年度起編列數不得為零。

第 142 項 公路總局及所屬 32 億 3,609 萬 3 千元，照列。

第 3 款 規費收入

第 13 項 國家通訊傳播委員會原列 201 億 3,916 萬 5 千元，增列第 1 目「行政規費收入」第 4 節「許可費」50 億元，其餘均照列，改列為 251 億 3,916 萬 5 千元。

本項通過決議 2 項：

(一)國家通訊傳播委員會歷年編列標售行動寬頻業務頻段收入，102 年度編列預算數 359 億元，實際得標價金高達 1,186.50 億元，溢價幅度 230.50%；104 年度第二次公開拍賣行動寬頻業務頻段，編列預算數 144 億元，實際得標價金 279.25 億元，溢價幅度 93.92%，106 年度編列「行政規費收入」項下公開拍賣行動寬頻業務特許費 150 億元，對於預算數與得標金差距過大，業者將高額的標金成本轉嫁於用戶，造成 4G 用戶容量少但資費居高不下情形。有鑑於 106 年將進行第三次行動寬頻業務釋照，預計釋出 2100/1800MHz 共 150MHz 的頻譜，通傳會應儘速研議符合實際之競標拍賣機制，以降低標金溢價幅度，避免業者不同頻段卡位爭議訴訟，確保尚未升級的 2G 用戶權益不受侵害。爰要求國家通訊傳播

委員會於第三次行動寬頻業務釋照前，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得進行釋照業務。

(二)國家通訊傳播委員會 106 年度歲入預算「行政規費收入—許可費」編列 165 億 6,185 萬 1 千元，其中公開拍賣行動寬頻業務特許費編列 150 億元，主要係針對第三代行動通信業務執照屆期辦理後續釋照作業。惟過去通傳會首次開放 4G 釋照作業，委員即一再爭取將離島偏鄉建設納入商轉條件，105 年 10 月 21 日立法院亦三讀通過通訊傳播基本法第 1 條修正案，將「平衡城鄉差距」納入基本法使通傳會對於照顧離島偏鄉之政策具有法律效力。爰此，建議國家通訊傳播委員會就釋照業務事業計畫書審議時，應納入偏遠地區，逐年增加高速基地台及人口涵蓋率條件，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得辦理。

第 15 項 公共工程委員會 5,847 萬 4 千元，照列。

第 108 項 交通部 242 億 5,808 萬 4 千元，照列。

第 109 項 民用航空局 2,498 萬 1 千元，照列。

第 110 項 中央氣象局原列 1,599 萬 8 千元，增列第 1 目「行政規費收入」第 1 節「證照費」1 萬元、第 2 目「使用規費收入」第 1 節「資料使用費」100 萬元，共計增列 101 萬元，其餘均照列，改列為 1,700 萬 8 千元。

本項通過決議 1 項：

(一)查中央氣象局之「證照費」收入，歷年決算收入，104 年度決算為 5 萬 3 千元，103 年度決算數 3 萬 6 千元，102 年度決算數為 16 萬 3 千元，101 年度決算數 4 萬 3 千元。然交通部中央氣象局歷年來均未編列「證照費」收入，雖然少，但也並非沒有收入，為符合實際收入情況，爰決議增列 1 萬元，並自 107 年度起編列數不得為零。

第 111 項 觀光局及所屬原列 224 萬 9 千元，增列第 1 目「行政規費收入」250 萬元（含第 2 節「證照費」100 萬元），其餘均照列，改列為 474 萬 9 千元。

第 112 項 公路總局及所屬原列 43 億 5,093 萬 1 千元，增列第 1 目「行政規費收入

」1,500 萬元，其餘均照列，改列為 43 億 6,593 萬 1 千元。

第 4 款 財產收入

第 19 項 國家通訊傳播委員會 279 萬 3 千元，照列。

第 21 項 公共工程委員會 2 萬元，照列。

第 156 項 交通部原列 126 億 3,425 萬 7 千元，減列第 2 目「財產售價」第 1 節「有價證券售價」114 億 8,986 萬 8 千元、第 3 目「投資收回」第 1 節「投資資本收回」11 億 1,013 萬 2 千元，共計減列 126 億元，其餘均照列，改列為 3,425 萬 7 千元。

第 157 項 民用航空局 2 千元，照列。

第 158 項 中央氣象局 206 萬 7 千元，照列。

第 159 項 觀光局及所屬 24 萬 4 千元，照列。

第 160 項 運輸研究所 178 萬元，照列。

第 161 項 公路總局及所屬 2 億 0,760 萬 6 千元，照列。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 8 項 交通部原列 245 億 0,865 萬 2 千元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」83 億 9,531 萬 4 千元、第 2 目「非營業特種基金贖餘繳庫」21 億 1,182 萬 4 千元，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

第 7 款 其他收入

第 19 項 國家通訊傳播委員會，無列數。

第 21 項 飛航安全調查委員會 8 萬 4 千元，照列。

第 22 項 公共工程委員會 924 萬 3 千元，照列。

第 153 項 交通部 5,612 萬 5 千元，照列。

第 154 項 民用航空局 69 萬 8 千元，照列。

第 155 項 中央氣象局 20 萬元，照列。

第 156 項 觀光局及所屬 988 萬 4 千元，照列。

第 157 項 運輸研究所 20 萬元，照列。

第 158 項 公路總局及所屬 7,661 萬元，照列。

三、歲出部分

第 2 款 行政院主管

第 14 項 國家通訊傳播委員會原列 6 億 7,760 萬 4 千元，減列第 1 目「加速行動寬頻建設與服務」200 萬元及第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「一般事務費」50 萬元，共計減列 250 萬元，其餘均照列，改列為 6 億 7,510 萬 4 千元。

本項通過決議 27 項：

(一)有鑑於花東以及偏鄉地區電信營業據點所有限，民眾對於行動通訊業務的續約、換約等服務之取得，皆需耗費相當路程、時間成本。基於行動通訊技術進步日新月異、頻譜資源有限，對於過往第二代行動通訊（2G）、第三代行動通訊（3G）中所使用的頻段，現僅供少數人民使用，將對頻譜資源產生使用不效率，況我國將於 106 年 6 月 30 日終止 2G 行動電話業務執照頻段，故國家通訊傳播委員會自 104 年起不斷推廣，且推出相關補助政策計畫，幫助現有消費者轉換至第四代行動通訊系統（4G）的合約。

然而顧及人民使用無線通訊的保障及電信合約內容，政府無法強制人民轉換合約，惟上開花東偏鄉地區換約不易情形，與一般都會地區民眾不願換約情形不同—多為資訊、服務取得不易，而各世代的行動通訊技術差異，並非一般民眾所能理解—非能以同一種計畫型態作為推動，應有針對偏鄉地區之行動通訊服務換約、續約方案，始能有效清理第二代及第三代行動通訊服務所使用頻段，進而提高第四代行動寬頻效率，爰針對國家通訊傳播委員會 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 7,411 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟國家通訊傳播委員會訂定上述專案計畫，並向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

(二)要求依立法院 105 年 5 月 24 日附帶決議分配乾淨且較無干擾的 36 頻道指配給原住民族電視台。查「財團法人原住民族文化事業基金會設置條例」第 4 條第 2

項規定：「原住民族廣播、電視專屬頻道所需用之電波頻率，由中央目的事業主管機關會同主管機關規劃分配之。」依該條例之中央目的事業主管機關為交通部，而主管機關為原住民族委員會；另依廣播電視法第 4 條第 1 項規定：「廣播、電視事業使用之電波頻率，為國家所有，由交通部會同主管機關規劃支配。」該法之主管機關為國家通訊傳播委員會。依前揭二法之規定，原住民族電視專屬頻道應由交通部會同原住民族委員會及國家通訊傳播委員會規劃指配。另查，為確保偏鄉鄉親收視品質權益，105 年 5 月 24 日立法院第 9 屆第 1 會期第 14 次會議，立法院三讀通過「財團法人原住民族文化事業基金會設置條例」第 4 條條文修正時，曾作成附帶決議：「爰應指配較少干擾疑慮之頻段 CH36 供原住民族電視台播送無線電視使用。」。爰此，國家通訊傳播委員會 106 年度預算第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 7,411 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟國家通訊傳播委員會對於指配較少干擾疑慮之 36 頻道供原住民族電視台播送無線電視使用，向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

(三)有鑑於有線電視數位化為國家重要政策，惟花東地區進度甚為緩慢，查 105 年 6 月在花蓮縣的花蓮區總戶數 85,394 戶，數位機上盒訂戶數為 19,289 戶，普及率僅 38.84%。玉里區總戶數 39,611 戶，數位機上盒訂戶數為 14,825 戶，普及率僅 41.02%。而台東縣關山區、成功區有線電視數位化比率為零；迄 105 年 6 月底花東地區有線電視數位化比率僅達 42.43%，但 105 年度預算書所載關鍵績效指標卻更低僅 35%，顯然不重視花東地區的普及率。爰要求國家通訊傳播委員會應訂定花東地區有線電視數位化達成 90%以上普及率的專案計畫，以縮短東西部有線電視數位落差，維護花東地區居民的收視權益。故針對國家通訊傳播委員會 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 7,411 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟國家通訊傳播委員會訂定上述專案計畫，提高花東地區有線電視數位化普及率，向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

(四)針對花東地區因地形狹長地理崎嶇、人口居住分散，不利有線電視系統的建置

，與無地理地形限制、收視戶居住集中的北部都會區相較，花東地區的有線電視業者所耗費的建置成本及服務成本遠比北部都會區的有線電視業者高出很多，以致於反應在每月有線電視費用時，花蓮縣為 590 元，台東縣為 580 元，而台北則不到 500 元。依有線廣播電視法第 45 條第 1 項及第 2 項第 1 款、第 2 款規定，系統經營者應每年按當年營業額百分之一之金額，提繳至中央主管機關成立之特種基金；其中百分之三十由中央主管機關統籌用於有線廣播電視之普及發展；百分之四十撥付直轄市、縣（市）政府，從事有線廣播電視相關管道之鋪設與維護、偏鄉地區之普及服務、弱勢族群收視費用之補助及與有線廣播電視有關之地方文化及公共建設。惟政府推動有線電視普及化已有多年，不僅花東地區的有線電視仍無法普及化，目前加強推動的有線電視數位化也辦理緩慢，顯示國家通訊傳播委員會應特別重視及加強分配更多的資源予花東地區，以協助花東地區有線電視業者減輕建置成本及服務成本，俾利有線電視普及化、數位化的建置成果回饋於民，藉以降低當地收視戶的收視費用，讓花東地區民眾得以享有與台北相同的服務品質。爰要求國家通訊傳播委員會 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 7,411 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟國家通訊傳播委員會依前揭法律規定，重新調整「有線廣播電視事業發展基金」之運用，提出提升花東地區有線電視服務品質及降低收視戶收視費用方案，向立法院交通委員會提出專案報告，並經同意後，始得動支。

- (五)有鑑於國家通訊傳播委員會 106 年度預算第 2 目「一般行政—基本行政工作維持」項下「土地租金」編列 2,074 萬 7 千元，係該會濟南路辦公室大樓土地租金、「其他業務租金」編列 516 萬元，其中新聞媒體處理使用空間租金 180 萬元，惟濟南路辦公室使用之土地租金費率相對偏高。經查，桃園國際機場股份有限公司承租交通部民用航空局土地，租金標準係按申報地價年息 7%計，而臺灣港務公司承租交通部航港局土地，租金標準係按申報地價年息 2%計，惟通傳會承租台灣郵政協會土地，租金標準卻按申報地價年息 10%計，相對偏高。爰此，凍結該項計畫全部編列經費 2,074 萬 7 千元，俟向立法院交通委員會提出專案

報告，並經同意後，始得動支。

(六)鑑於新北市烏來地區經 2015 年 8 月蘇迪勒風災肆虐後，多處道路坍方、土石流阻斷、民宅嚴重毀損，當地族人經營溫泉民宿維生，生意慘跌無以為繼；但災後迄今已超過 1 年，通傳會卻仍無法協調於烏來地區建置「防救災共構共站行動通訊平台」，僅預定 105 年 11 至 12 月間於烏來區辦理「座談會」。加上 105 年颱風暴雨頻仍，已於台東屏東造成重大災情，若颱風再次侵襲烏來後果將不言可喻，國家通訊傳播委員會於處理烏來設站問題上有輕忽消極之嫌，因此要求於 105 年底處理完成，並提出報告。

(七)國家通訊傳播委員會自 103 年起由行政院國家科學技術發展基金提撥經費，推動「防救災共構共站行動通訊平台」，建構「高抗災通信平台」，確保風災地震來臨時，基地台之電力供應不中斷及中繼傳輸設備正常運作，提高基地台抗災能力，平時提供穩定可靠之對外通訊，災害發生時可讓救災工作更有效率與完備。惟查相關預算執行情形欠佳，103 年度核定 5,000 萬元，實際僅執行 1,360 萬元，執行率 27.2%。104 年度核定 1 億 8,142 萬元，也因執行狀況不佳，而向科發基金申請預算保留。爰此，要求國家通訊傳播委員會應檢討現行補助規定，更積極協調地方政府、電信業者參與本計畫，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告及未來推動規劃。

(八)行動電話（2G）服務將至 106 年 6 月 30 日終止，截至 105 年 8 月底為止仍有 51.2 萬用戶，為讓相關服務能順利終止，國家通訊傳播委員會應督促業者提供與 2G 相同或近似的資費方案，並以原 2G 用戶之使用需求為主，在「語音」、「數據上網」等項目提供相對應之合適方案，吸引用戶儘早自 2G 移轉至 4G，確保消費者通訊之權益，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)有鑑於網路寬頻及數位技術的進步，網路傳播無國界時代，帶來網路直播熱潮現象，人人隨手可直播，現今透過網路不論是商業行銷或者一般使用者得以多元化的提供各種服務與交流互動。直播內容包羅萬象，常見的電競遊戲、新聞事件、綜藝娛樂、奇能異聞、網紅等主題甚至連吃飯睡覺都有人直播。然網路

直播會涉及多項法律議題，若一時口快的言論，可能損害別人的名譽，構成公然侮辱或誹謗，也可能因為掀人隱私，構成妨害秘密或侵害個資。網路傳播媒介多元，網路治理變得非常重要，若直播平台要持續健全的發展，除了要防弊等多方面法律議題之外，亦應興利。有相關直播平台統合解決智慧財產權議題、法律方案，以及協助直播開發更多商業模式與跨界合作管道，爰要求國家通訊傳播委員會於 1 個月內提出書面報告。

(十)近年，美國知名串流影音平台 Netflix、中國愛奇藝台灣站與法國 Dailymotion 等 OTT 業者大量進入台灣市場。隨著 4G 行動寬頻與 OTT 的高度發展，不論從網路上看電視或是坐在家裡看電視，對於使用者來說已經無差別。然境外 OTT 業者不落地，就不繳稅，對本土 OTT 業者形成不公平競爭，爰要求國家通訊傳播委員會應協同財政部，研擬相關租稅法制，要求境外 OTT 業者來台設立分公司落地繳稅，封鎖逃稅 OTT 業者之 IP 網域，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以建立 OTT 之公平競爭環境。

(十一)有鑑於 2016 年 1 月 27 日 NCC 決議通過中嘉案時要求業者承諾事項共達 20 項，其中 6 項：1.不晚於 2016 年 11 月底，2016 年底完成提供每家戶數位機上盒（至少 1 台機上盒）收視有線電視數位內容普及率達 100%。2.本案涉及 12 家系統經營者，其每月基本頻道收視費用皆已低於全國平均費用水準。3.申請人應促使中嘉集團各系統業者借款資產比率健全，申請人未來亦不會增加各系統業者不當之財務負擔。4.申請人與其關係企業及直接、間接控制之系統經營者自製或代理之衛星廣播電視節目，無正當理由不得拒絕授權予其他有線廣播電視系統經營者、直播衛星廣播電視服務經營者、多媒體內容傳輸服務經營者，或其他具競爭關係之有線或無線網路傳輸訊號之頻道服務提供者，或為其他差別待遇之行為。5.結合事業及其控制與從屬公司半數以上董事，由遠傳電信股份有限公司或其控制與從屬公司董事、監察人或經理人擔任。6.契約或其他方式，而使遠傳電信股份有限公司直接或間接控制參與結合事業之業務經營或人事任免。在決議之後，已經事隔 8 個月，國家通訊傳播委

員會應檢視業者有無遵守承諾，再行審議，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

(十二)目前廣播電視、衛星廣播電視、有線廣播電視中，僅有廣播電視法第 19 條規定：「廣播、電視節目中之本國自製節目，不得少於百分之七十。」對於衛星廣播電視、有線廣播電視並無本國自製節目之比例規定。而重播節目比例在廣播電視、衛星廣播電視、有線廣播電視三個法律中，則完全未有規定。爰要求國家通訊傳播委員會針對本國自製節目與重播節目比例之規範進行檢討，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

(十三)廣播電視節目之收視率的高低，不僅影響廣告預算的配置，更影響節目製作及發展，然台灣收視率調查僅為少數民間公司長期寡占，不僅樣本戶數少，社經地位亦有偏差，長期為人詬病。為建立收視調查的公正及公平性，爰要求國家通訊傳播委員會於配合文化部最短期內籌設國家級收視率調查系統，以提供可靠和優良的收視調查服務。

(十四)台灣目前除 4 家無線電視公司外，衛星廣播電視頻道商有 93 家、180 個頻道，境外衛星廣播電視有 32 家、121 個頻道，然卻只能分取 147 億元大餅，在廣告收益日漸減少，節目內容日益惡化，節目重播率高，爰要求國家通訊傳播委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出建立淘汰機制之檢討報告。

(十五)鑑於我國傳播內容品質屢遭詬病，國家通訊傳播委員會為廣電媒體之主管機關，理應善盡監督媒體之責任，卻常提出要求業者自律之口號，未見具體有效措施與業務衡量績效指標之提出，實缺乏說服力與影響力。媒體乃社會公器，從傳播內容申訴件數之激增來看，顯示辦理強化傳播內容問責及業者自律之做法未收實效，亟待研議具體有效措施與業務衡量績效指標，以確實提升傳播內容品質。爰此，為建構國家通訊傳播委員會傳播內容申訴網成為「公民與媒體對話平台」之目標，也減少不必要的函轉造成民眾疑惑，建請國家通訊傳播委員會於 2 個月內邀集相關單位研議有效策進作為，並向立法院交通委員會提出檢討報告，以維護民眾視聽權益。

(十六)國家災害防救科技中心規劃「災防告警簡訊系統」，透過災害訊息廣播平台及電信業者的細胞簡訊廣播平台，在短時間內傳送告警訊息給手機用戶，替民眾爭取避難因應的黃金時間。惟近來多次地震發送「國家級警報」時，仍有部分民眾未能收到，又查國家通訊傳播委員會所進行的系統測試，地理範圍相當侷限，又均使用「測試用頻道」，民眾手機係預設關閉，測試成效令人質疑，為確保簡訊系統之運作正常，爰此，國家通訊傳播委員會應檢討現行測試方式，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)對於三星手機 Note 7 因發生自燃事件，對於使用者及公共安全均造成危害，但中央主管機關國家通訊傳播委員會卻仍未依消費者保護法第 37 條，要求企業經營者強制回收，而僅係由企業經營者自行召回。因業者所定公告，仍有大部分消費者未符退貨條件，而退貨無門，甚且各通路商所回收的價格及補償均有不一致情形，亦有損消費者權益。爰此，國家通訊傳播委員會應於 1 個月內就無條件回收之辦理情形向立法院交通委員會提出書面報告。

(十八)無線電視頻譜係屬稀有國家資源，但現在台灣之無線電視台，大部分節目內容製作粗糙，甚至淪為商品廣告之節目，因此台灣號稱有 20 台無線電視台，但實際可供選擇者寥寥可數，完全失去無線電視對偏遠地區或沒有申裝網路之弱勢民眾給予許多接觸世界管道之用意。國家通訊傳播委員會對於無線電視台之換照審核實應更加嚴格，避免稀有國家資源之無線電視頻譜卻沒有效利用之情況。

(十九)行動通訊的發展為我們帶來生活上的便利，但通訊基地台產生的電磁波，是否會影響人體健康，始終是國人的疑慮。對此，國家通訊傳播委員會陸續在全國各地舉辦公務與地方電磁波知識說明及溝通座談會。截至 105 年 8 月底，已辦理 87 場，然據查，花蓮縣並沒有任何辦理紀錄。爰此，要求國家通訊傳播委員會應儘速規劃相關花蓮縣及全國其他未辦理地區之說明與座談會。惟花蓮縣幅員廣大，辦理時，場次之規劃應將居民交通、距離限制等因素納入考量。相關辦理之規畫請於 1 週內送交立法院交通委員會。

(二十)我國媒體亂象、新聞播報與內容呈現的方式，早已為國人詬病。主管機關國家通訊傳播委員會理應在不違背新聞自由的前提下，對有疑慮之傳播內容，進行嚴格監督。然而，面對疑似媒體違規之事件時，NCC 卻常僅是要求「媒體要自律」或是僅宣示「不排除對違規的頻道業者，進行更嚴格的換照審查」，而無實際作為。即便多次在委員會業務報告中，皆表明要「強化媒體自律」，但實際政策之執行，卻始終缺乏績效。爰此，要求國家通訊傳播委員會重新檢討「強化媒體自律」之推動政策，並革新「監督媒體」之辦法、建立即時評點紀錄機制，將違規之業者立即上網公告、扣點，讓國人可以即時查閱的審查結果，而非等待期末換照。檢討與革新報告請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(二十一)北迴鐵路為東部居民對外重要交通方式，但乘車時往往因電信訊號不良，而影響通訊品質。西部高鐵及部分臺鐵路段，均已由電信業者及相關單位研擬進行通訊涵蓋工程，唯獨北迴線及少數西部山線路段仍未改善。為提升臺鐵北迴線電信通訊品質，爰要求國家通訊傳播委員會肩負建構優良通訊環境之職責，邀集各大電信業者並會同交通部所轄單位進行協調，以研擬改善臺鐵車行間通訊品質計畫。相關改善計畫報告請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(二十二)監測、防制媒體壟斷為國家通訊傳播委員會的重要業務之一。日前的中嘉案、近期的台數科併購東森電視案，都再再考驗 NCC 防堵媒體壟斷趨勢的決心、立場與能力。除此之外，媒體整併背後的資金來源，更攸關我國媒體的獨立性與國家安全。然而相關的金流、控股、權力關係，並非單純在公司工商事業登記之資訊上可以看出端倪。以台數科為例，據媒體報導，其資本額為 12.43 億元，卻在半年內以 100 億元併購台南、嘉義地方系統台，並預計以 111 億元購買東森電視過半股權。然而，扣除其自有現金、銀行貸款，其他資金來源之資訊，並未予揭露。爰此，要求國家通訊傳播委員會重新檢討審查機制與辦法，在相關媒體併購案上應特別針對金流進行

分析、嚴格把關，除了要防止因媒體壟斷而產生的支配性言論強權外，更要避免特定外國資金掌握我國媒體，侵害我國媒體的獨立性，更甚者，危害國家安全。檢討後之審查機制、辦法與革新報告請國家通訊傳播委員會於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(二十三)鑑於「財團法人原住民族文化事業基金會設置條例」第 4 條雖修正後：「原文會委託經營無線電視機構，增加不受公共電視法第七條第二項：電波頻率不得租賃、借貸或轉讓」放寬限制，使原民台可透過公視播送節目內容：

1. 既然原文會每年須另支出 2,000 萬元委託公共電視播送訊號，應以訊號清楚乾淨為必要。
2. 若再因 25 頻段夾在 24 頻段的中視、26 頻段的公共電視之間，若指派居中之 25 頻段，恐將引發「鄰頻干擾問題」。

為避免原住民電視台日後還需耗費鉅額預算建置轉播站及確保收視品質，國家通訊傳播委員會應會同相關單位優先指派 36 頻段供原住民族電視台播送無線電視節目。

(二十四)鑑於國家通訊傳播委員會目前已規劃廣播頻道 FM96.3 為未來「原住民族廣播電台」成立後收聽頻道，但未見其建置預算及詳細計畫，為免以後訊號發射台建置失當、族人收聽範圍僅涵蓋都會區，影響山區原住民收聽權益，爰建議國家通訊傳播委員會協助原住民族委員會、財團法人原住民族文化事業基金會，並請原住民族委員會於 6 個月內將原住民族廣播電台營運計畫方案送交立法院交通委員會、原住民族立委國會辦公室。

(二十五)有鑑於 3G 業務執照將於 107 年底屆期，囿於 VoLTE 語音服務尚未成熟，4G 用戶亦透過 CSFB 技術使用 3G 網路提供語音服務。依 105 年 7 月 NCC 3G、4G 用戶數統計，目前我國超過 2,848 萬（3G 達 1,281 萬，4G 為 1,567 萬）之 3G/4G 用戶皆仰賴 2G/3G 網路提供語音服務。2G 業務執照 106 年 6 月底屆期後，3G 網路將是僅存可提供全體國民語音服務之網路。為了延

續現有消費者語音服務之權益，爰建議國家通訊傳播委員會參酌先進各國經驗，研擬公平適切之頻譜釋出規則，在兼顧國家收入同時、讓業者得以合理成本取得頻譜延續語音服務，以確保消費者多元語音服務選擇權得以延續，更可進一步促進語音服務資費價格合理化，確保產業競爭秩序與消費者權益。

(二十六)國家通訊傳播委員會最主要之歲入來源來自罰鍰與規費收入，但通傳會應收而未收之歲入金額自 96 至 102 年度累積 1 億 0,812 萬 6 千元，加計 103 年度應收未收歲入款 9,436 萬 2 千元，共計 2 億 0,248 萬 8 千元。經查，依照行政罰法第 27 條第 1 項規定：「行政罰之裁處權，因三年期間之經過而消滅。」目前該會已有為數可觀的罰鍰與怠金罹於時效，通傳會 103 年度罰鍰 516 萬元加怠金 1,582 萬元共 2,098 萬元，為近年最高亦已接近罹於時效期間，基於行政裁處權 3 年為限，建議國家通訊傳播委員會應加緊追討以前年度的歲入保留款，避免大量政府應收款項無法收回，應研商相關機制，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，確實落實公權力的行使及使歲入充盈。

通傳會應收以前年度歲入保留款明細表（來源：103 年度決算書）

單位：新台幣千元

年度	罰金 罰鍰	賠償 收入	許可費等 行政規費	場地 設施 使用費	怠金	雜項 收入	合計
96	1,370	—	—	—	—	—	1,370
97	—	—	12,500	11,925	—	—	24,425
98	—	—	—	—	—	—	—
99	74	4,651	—	—	—	—	4,725
100	351	—	6,960	23,177	—	—	30,488
101	460	—	11	6,600	2	—	7,073
102	650	—	276	32,269	6,799	51	40,045
103	5,166	—	1,729	71,646	15,821	—	94,362
合計	8,071	4,651	21,476	145,617	22,622	51	202,488

(二十七)境外 OTT 媒體並無需負擔基礎建設，卻占用大量頻寬，負責主管通訊傳播基礎設施、網路建設管理的國家通訊傳播委員會，對此占用大量頻寬的傳播形式卻未課以相當責任。鑑於我國有線電視占有率自 99 至 105 年第 2 季，由 64.06%下降至 60.52%，雖全面推動有線電視數位化，但是因為多螢幕、行動裝置的普及以及網路建設的擴展等等因素，促進網路影音串流媒體的發展。惟發現，通傳會對於 OTT TV 的傳播方式採取低度管理，也並未設有執照制度，對其營業規模、結構、行為甚至無特別限制，卻對無線、有線、衛星廣播電視事業依法進行設立許可、定期複查等監督管理。這樣的管理方式對於未來 OTT 產業恐有疑慮，容易衍生傳播市場的競爭糾紛，不利產業健全發展，建議國家通訊傳播委員會應儘速於 6 個月內積極研議相關政策，就各平臺的相似服務逐步採取較一致性的管理機制，確保傳播市場公平競爭。

第 16 項 飛航安全調查委員會 6,074 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 14 項：

(一)有鑑於飛航安全調查委員會 106 年度預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持」編有「人事費」4,083 萬 9 千元。經查：飛安會 106 年度預算員額明細表除技工 1 人及駕駛 1 人外，所有業務均採約聘人員辦理，並無專任職員。飛安會對於經常性行政管理事務長期以聘用人員辦理，與其組織法未符，亦與行政機關進用聘用人員應具專業性及臨時性之業務性質相違，殊非妥適，應儘速研謀改正。爰此，凍結該項計畫編列經費 4,083 萬 9 千元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)飛航安全調查委員會 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「業務費」編列 573 萬 1 千元，惟查飛安會網站「飛安自願報告系統」使用率不彰，105 年報告數僅 7 件，並於 104 年曾反映颱風天航機轉降議題，但 105 年又發生長榮航空颱風天硬降之事件，顯此機制並無實質成效。爰此，凍結本筆預算之三分之一，待飛航安全調查委員會針對此機制進行檢討改善，並向立法院交

通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (三)飛航安全調查委員會 106 年度預算「飛航安全業務」編列 459 萬 3 千元，其預期成果包括藉飛航事故調查提出改善建議，以改善飛航安全。

經查，飛航安全調查委員會網站上，自民國 100 年後，少有更新之改善建議，顯見飛安會怠忽職守，辜負國人期待。

爰此，凍結本筆預算之三分之一，俟飛航安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (四)飛航安全調查委員會 106 年度預算「精進飛安與科技研析」編列 950 萬元，惟排除人事等庶務費用或添購黑鷹直升機紀錄器解讀裝備外，大半是辦理或參加研討會，此類業務跟前項飛航安全業務均有重疊之處，難以理解該計畫之實際用途。此外，飛安會扣掉人事費用後，106 年因新增本項計畫即增加高達 47% 的預算，可說是飛安會之重大變革，飛安會竟無向立法院交通委員會說明。

爰此，凍結本筆預算之三分之一，俟飛航安全調查委員會向立法院交通委員會進行專案報告，並經同意後，始得動支。

- (五)鑑於飛航安全調查委員會於 106 年度預算「精進飛安與科技研析」編列 950 萬元，經查近 10 年我國渦輪螺旋槳飛機事故率自 93 至 102 年之百萬離場全毀平均事故率為零，惟 103 及 104 年發生兩起復興航空重大事故，導致其事故率高於全球平均值，飛航安全調查委員會職掌為精進飛航安全，每年編列高額經費投入飛安領域之研究。建議於研究案中，應提出具體可行預防性建議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出研究成果評估書面報告，以提升我國飛航安全。

- (六)飛航安全調查委員會 106 年度新增「精進飛安與科技研析」工作計畫經費 950 萬元，預計辦理「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」科專計畫。經查：我國近 10 年渦輪螺旋槳飛機事故率高於全球平均值，為有效降低事故率，飛安會本次新增計畫應著重於實務上運用，且有別於其他機關（如交通部）或學術界對於飛航安全之研究，提出具體可行之預防性建議。爰決議飛航安全調查委

員會應於 2 個月內向立法院交通委員會提出推動工作計畫之書面報告，以利新增預算達成精進飛安之目標。

- (七)由於我國 103 及 104 年度接連發生兩起重大空難，行政院要求飛航安全調查委員會通盤深入檢討並強化飛航安全，飛安會預計由 106 年度開始辦理「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」，計畫期程三年，該計畫含五個研究項目，包括購置黑鷹直升機紀錄器解讀設備。惟查航空紀錄器解讀設備非屬研究計畫範疇，飛安會對民用航空紀錄器解讀能量業已達 99.6%，而黑鷹直升機為空中勤務總隊所購置之美國軍規專用設備。

立法院於 104 年度審查飛安會單位預算案時，曾作成決議(四)「建議國籍航空公司於採購飛機時，應將相對應之飛航紀錄器原始資料下載設備列為必要附屬設備一併採購。飛航安全調查委員會再依飛航事故調查法相關規定，於必要時要求航空公司提供協助。」爰決議，令航空公司及飛航安全調查委員會未來購置航空紀錄器解讀設備時，參照該決議辦理，俾利即時提升各式航空器解讀能量。

- (八)有鑑於 2016 年 10 月 1 日，華航班機於桃園機場降落時發生尾翼擦撞到跑道意外，但至今，包括：飛航安全調查委員會、交通部民用航空局、中華航空公司等單位，針對該事件仍未提出事故調查報告，為防止「2002 年澎湖空難事件」再次發生，特要求飛航安全調查委員會，應依法儘速完成前述事故調查，並檢視意外班機之檢修作業是否落實，且飛航安全調查委員會應要求中華航空公司，在該事故調查及班機安全檢查報告未完成前，前述班機應停止所有飛行任務。

- (九)鑑於德安航空新機 105 年 8 月於綠島發生爆胎意外、10 月澎湖首航因側風過大無法起飛，新機飛航品質恐有疑慮，敬請飛航安全調查委員會會同交通部民用航空局協助德安航空釐清真相，並將新機相關問題癥結做成書面報告，於 1 個月內送交立法院交通委員會。

- (十)鑑於飛航安全調查委員會身為獨立機關，卻因為業務不受交通部民用航空局監

督，其員工離職後竟也不受國家管束，致使許多飛安會調查官或主委離職後，紛紛至各國籍航空公司擔任重要職務，讓飛安會形同前進航空業最好之跳板，嚴重影響該會之獨立性。爰要求飛航安全調查委員會應於 1 個月內提出書面檢討報告，說明未來如何控管相關調查官不到其原先監管的單位服務，避免飛航安全調查委員會之獨立性遭到破壞。

(十一)鑑於飛航安全調查委員會主要執掌飛航事故之調查，其委員會由 5 至 7 位委員組成，由行政院主任命「適當人選」兼任，經查其組織法第 4 條「本會委員應具有氣象、管理、法律、心理、航空、交通、工程或其他飛航事故調查相關學識及經驗。」僅規範委員學識背景，卻無要求有實際飛行經驗，惟飛航安全調查委員會職在精進飛航安全，委員會成員若無實際飛行經驗，恐遭人質疑飛航安全之研究、分析、飛航事件之調查品質。建議應針對該問題做出改善，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以落實專業與職掌相符之原則。

(十二)為了避免交通部民用航空局「球員兼裁判」影響飛安調查之公正性，我國於 1998 年成立飛航安全調查委員會，專職飛安事故之認定、調查及原因鑑定。而在其他類型的交通事故的鑑定上，則尚未設有專職機構，因而遇到重大事故時，常需臨時設置、邀請第三方公正單位進行調查。爰此，要求飛航安全調查委員會以現有之調查經驗為基礎，研擬擴編現有之組織架構，成立相關鐵、公路事故調查小組，為建立我國「全國交通事故調查」專職單位之理想前進，以便有效統合資源、降低調查成本、分享調查經驗、提升我國各式交通載具事故調查之績效，書面評估報告請於 2 個月內送交立法院交通委員會。

(十三)飛航安全調查委員會當初係為避免民航局自行調查飛安事故球員兼裁判之譏而成立之機關組織。其運作多年以來，已建立完整標準調查程序，其調查報告亦均供國際檢驗，而有相當之公信力。目前海事、軌道重大事故之調查，亦均係由主管機關調查，而非屬獨立之調查機關。值此組織改造再議之時，

實應借重飛安會原已建立之程序及公信力，而擴及於海事、軌道事故之調查，因此飛航安全調查委員會於擬送交予行政院之組織建議方案，應採多模組方式而修正原飛安會組織，以建立完整之運輸安全調查體系。

(十四)花東縱谷地形狹長，中央及海岸山脈間，農田風光錯落有致，地景豐富，具有發展空域觀光的條件。但是，少了飛航安全，任何產業發展都是空話。據查，就近二十年來（1993—），台灣已經發生 14 起「超輕型載具」的飛安事故，造成 10 死、6 重傷。實見空域觀光發展背後的飛安問題不容忽視。為推動花東縱谷空域觀光，爰要求飛航安全調查委員會協同交通部民用航空局，以過去的事故資料、各式統計數據，配合現階段超輕型載具的機械設備演進，以及地理環境等要素，調查分析造成我國「超輕型載具」事故發生之主因，並研擬改善之建議，以便做為花東發展空域觀光的安全基礎，評估報告請於 2 個月內送交立法院交通委員會。

第 18 項 公共工程委員會原列 3 億 7,869 萬 3 千元，減列第 1 目「一般行政」50 萬元、第 2 目「公共工程企劃及法規業務」100 萬元及第 4 目「公共工程管理業務」150 萬元（科目均自行調整），共計減列 300 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 7,569 萬 3 千元。

本項通過決議 22 項：

(一)行政院公共工程委員會 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列「獎補助費」1,920 萬 7 千元，其中 270 萬元係捐助中國工程師學會，依據過去審查年度預算時，立法院交通委員會已決議不得將補助款挪為人事費用，惟此次補助費用竟仍包含人事費。爰此，第 2 目「公共工程企劃及法規業務」預算 7,560 萬 7 千元，凍結三分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)有鑑於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定，機關辦理公告金額以上之採購，符合購買身心障礙者、原住民或受刑人個人、身心障礙福利機構、政府立案

之原住民團體、監獄工場、慈善機構所提供之非營利產品或勞務之情形者，得採限制性招標。惟中央各部會限制性招標案更鮮少依前揭規定辦理原住民族、身心障礙者限制性招標之勞務或非營利產品項目之採購。為落實政府採購法前揭規定之立法美意，增加原住民族、身心障礙者等個人團體就業機會，行政院公共工程委員會 106 年度預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」編列 7,560 萬 7 千元，凍結 1,000 萬元，俟行政院公共工程委員會就限制性招標案協調中央各部會就如何落實採購原住民族、身心障礙者之非營利產品及勞務，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)行政院公共工程委員會 106 年度預算「公共工程管理業務—建立公共工程管理資訊體系」項下「資訊服務費」編列公共工程管理資訊系統硬體設備與軟體維護費 120 萬 8 千元，其用途係用於官方網站、全民督工網站及 APP 之維修與更新等，惟工程會之官方網站、全民督工網站皆操作不易，APP 系統操作也不便捷，不利民眾查閱相關訊息，難以落實推動民眾參與公共工程之監督。爰此，106 年度「公共工程管理資訊系統硬體設備與軟體維護費」預算，凍結三分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

(四)目前機關終止或是解除契約後，應將扣除機關為完成契約所支付之一切費用或損失、損害後之剩餘工程款餘額發還廠商。然發還工程款餘額之時程，少則 3 年多則 5 年，造成廠商合約終止、解除後，久久拿不到錢之情況，更甚者造成下包廠商因而倒閉之情況。爰請行政院公共工程委員會檢討現行發還剩餘工程款之時程問題，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五)目前公共工程契約的履約保證金歸還方式採工程進度達 25%、50%、75%、100%後各發還 25%之方式，然實際情況是，廠商中止合約時進度僅達 73%，卻因不符合規定之 75%而無法取得 23%之履約保證金之狀況。然鑑於能以科學方式量化公共工程進度達 25%、50%、75%、100%之情況下，是以無占廠商便宜之必要。爰請行政院公共工程委員會檢討現行履約保證金發還之問題，並於 1

個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)公共工程委員會主管我國採購法，針對各式政府採購案進行監督與管理及相關爭議之調處、仲裁。在我國部分偏遠地區，以一致性標準設計出來的採購標案，常因利潤不高，致使廠商投標意願不高，進而流標。舉例來說，日前花蓮秀姑巒溪進行疏濬之招標工作，20 案中，僅 3 案決標。雖然經濟部水利署著實依需求編列預算，但卻因標案之設計無法反映花蓮、偏鄉河川實際進行疏濬時所需之額外運輸成本，而一再流標。疏濬為河川管理之重要工作，攸關居民生命安全，實不該因標案之設計而一再延宕。爰此，要求行政院公共工程委員會積極會商各部會單位，針對所屬採購標案之設計進行檢討，以避免公務之執行流於程序與僵化之規定，進而影響國人權益。相關之革新工作與檢討報告請於 2 個月內送交立法院交通委員會。

(七)公共工程委員會於 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務—中央採購稽核小組業務」經費 96 萬 5 千元，旨在建立公平公開政府之政府採購環境，藉該小組的稽核業務，導正機關不當採購行為與減少採購缺失，經查公共工程委員會政府採購件數稽核率自 101 年度 4.76%降至 104 年度 3.85%，稽核率不僅均不超過 5%且呈現下降趨勢，惟創造公平公正之政府採購環境，除了倚賴建立健全法規及訓練專業人員，更有賴於採購稽核及防弊等重要措施，以減少採購錯誤行為及採購弊案情事發生。故行政院公共工程委員會應針對該問題研擬改善措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出檢討報告，以建立優良政府採購環境。

(八)公共工程採購案，預算編列金額與實際決標金額相差平均數在 10%以上，除顯示主辦機關寬列預算金額外，亦表示採用最低價標案者眾多，才讓預估之預算金額超出。對於此種現象，行政院公共工程委員會應加以數據分析其確切原因，若為前者應要求其預算編列更加覈實嚴謹，若為後者則應要求其採用最有利標處理標案，避免影響國家資源合理配置。

(九)近年來政府採購案決標後，卻屢傳變更設計、追加金額與展延工期情事，尤以重大公共工程為大宗。行政院公共工程委員會，對於有此種情形者，除應公布

相關案件外，亦應主動移送監察院調查。

(十)對於不良廠商之處分，主要依據為政府採購法第 101 條規定之事由，其效果為於一定期間內參與政府採購。惟部分廠商一再利用異議程序拖延，並於相關期間內大量搶標，使得對於不良廠商之處分無法有效遏止。爰此，行政院公共工程委員會對於類此之廠商亦應建立預警機制，讓各主辦機關了解哪些廠商係屬此類，或於招標公告即得主動排除，或保留契約廢止權等相關權利，以確保公共工程品質。

(十一)公共工程委員會 106 年度「公共工程企劃及法規業務」計畫項下編列「推動政府採購法規事務等綜合業務」67 萬 8 千元、「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」162 萬 5 千元、「健全工程採購法規及制度」61 萬元、「推動政府採購電子化」1,410 萬 2 千元、「中央採購稽核小組業務」96 萬 5 千元等，以執行及督導採購稽核業務，導正不當採購行為與減少採購缺失，建立公平公開之政府採購環境。惟部分政府機關（構）採購弊案與缺失頻仍，全國政府採購案件稽核率從 101 年度之 47.5%下降至 104 年度之 38.5%，採購稽核成效不彰。爰請行政院公共工程委員會檢討現行相關計畫，並請於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)有鑑於政府採購法上路 17 年，工程界怨聲載道，多少人無端被罰被關，更嚴重框限了公共工程的品質進度與產業發展。尤其是政府採購法第 101 條被認為是惡法，一名員工犯錯，整個公司跟著連坐被停權，非常不符合比例原則，法律完全沒給委員仲裁的彈性。如果優質廠商一旦被停權，另被劣質廠商得標，形同劣幣驅逐良幣，造成惡性循環，對健全公共工程品質未必有利。爰決議行政院公共工程委員會應於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關通盤檢討改善計畫，去除我國政府採購法矯枉過正的弊端。

(十三)依 106 年度中央政府總預算編製辦法第 11 條第 1 項第 4 款規定：「工程及建築計畫，應依政府公共工程計畫與經費審議作業要點規定送行政院公共工程委員會。」準此，公共工程採購預算之估列，除各機關應覈實編列外，工程

會身為政府採購法之主管機關，負有督導審核之責。

惟查 102 至 104 年度，政府辦理各項工程、財務及勞務採購之預算金額及總決標價之間差額動輒達千億元以上，差額比例每年皆逾 10%，顯示政府採購預算編列尚欠嚴謹，不利於國家整體財政資源之配置。爰此，決議令工程會應發揮工程專業審議功能，以健全公共工程計畫及經費相關技術、成本估算之機制，相關改善計畫及執行情況，行政院公共工程委員會應於半年內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)公共工程委員會 106 年度預算「公共工程企劃及法規業務」計畫編列 7,560 萬 7 千元，辦理 WTO 政府採購協定等政府採購涉外綜合事務，以提升工程產業國際競爭力等，所需經費用途包括赴海外出差旅費、捐助工程產業開拓全球市場，以及相關事務費用等。然工程會歷年「公共工程企劃及法規業務」計畫所編預算，主要以赴國外參展、出席國際會議、召開商情會議，或捐助及委託辦理協助工程產業全球化等做為政策措施，無法具體呈現我國廠商取得國際間政府採購案件之實質成效。

據此，工程會之回應：「因無法令規定我國廠商須將其得標或分包外國政府標案資料通知政府，外國政府亦不會公布我國廠商取得外國政府採購分包金額」，顯無法獲得國人認同。工程會身為主管機關，編列了預算理應完全掌握追蹤統計我國廠商所獲外國政府採購承包件數與金額，以協助國內廠商赴海外辦理採購業務。爰此，要求行政院公共工程委員會於半年內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

(十五)花蓮為我國體育人才的搖籃，但常聞花蓮學子尋覓不到符合比賽標準的設施、場所來進行訓練；而位於花蓮市的東華大學美崙校區，其校區內的體健設施老舊，使用率低，造成國家空間、資源閒置浪費。爰要求行政院公共工程委員會立即針對東華大學美崙校區進行調查、評估、列管、活化之工作，相關工作計畫之辦理時程規劃表，請於 2 個月內送交立法院交通委員會。

(十六)列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、協調解決重大公共建設計畫困難問題

、建構公共工程全生命週期品質管理機制、建置及維護公共工程管理資訊系統等工作係工程會之主要業務，惟自 101 至 104 年度決標金額 100 萬元以上工程標案總件數自 2 萬 4,637 件減少為 2 萬 2,014 件，然而辦理變更設計追加金額件數竟不減反增，由 5,455 件成長為 6,173 件，嚴重影響工程期程，並增加經費支出，爰要求行政院公共工程委員會應於 3 個月內提出改善報告。

(十七)公共工程委員會業務項目之一為監督 1 億元以上之公共工程的執行，並控管其品質。與此同時，國發會亦於「管制考核」工作計畫下編列「施政計畫管制」預算 324 萬 3 千元，進行公共建設類行政院管制計畫之預算執行與進度的管控。工程會與國發會之管考功能，似乎重疊。爰此，要求行政院公共工程委員會立即連繫國家發展委員會，釐清、界定跨部會之間相似業務內容之權責，避免人力、資源與公帑之浪費，以期能健全我國整體公共建設之管考機制，檢討報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(十八)鑑於近年來政府整體採購經費龐大，每年度預算數總額皆超過兆元，然而預算金額與決標價差額超過一成；其中 102 年度超過 13.89%，103 年度雖降為 10.21%，104 年度又提高至 12.72%，顯有擴增跡象，此一狀況顯示政府採購預算估算過於寬列，嚴重影響國家整體財政資源之配置，為有效推動中央政府各機關公共工程計畫，行政院公共工程委員會應於 3 個月內，針對預算金額與決標價差額問題向立法院交通委員會提出改善報告。

(十九)有鑑於國內投資環境日益惡化，但我國工程產業具國際領先水準，公共工程委員會協助產業走出去與外國競爭，確實值得大力推動。工程會設立的一個重要工作目標就是在於增強工程產業的國際競爭力，時值新政府力推新南向政策之際，工程會應適時把握並善盡協助業者拓展海外政府採購商機之責。爰決議行政院公共工程委員會應於 3 個月內向立法院交通委員會提出如何配合新政府新南向政策推動之強化工程產業國際競爭力工作計畫，俾利我國工程產業的成功向外拓展。

(二十)捷運淡水輕軌工程，全長約 13.99 公里，總經費為 153 億元。該計畫奉行政院

102 年 2 月 25 日臺交字第 1020005699 號函核定，目前新北市政府辦理第一期路線施工作業中。根據新北市捷運局揭露資料，淡海輕軌運輸系統第一期路網包含綠山線全線、藍海線（B06—B08），路線總長度約為 9.52 公里，該工程預定自行政院核定後 6 年完工通車，也就是 108 年 2 月通車。惟 105 年 4 月新北市政府發布淡海輕軌第一期工程要「力拼 2018 年完工」，趕工指示才言猶在耳，淡海輕軌工程就連續 2 次發生重大公安意外。行政院公共工程委員會應儘速調查事故發生原因，倘有人為或趕工因素造成，應懲處相關人員，且需持續督促管考該工程計畫，避免類似工安意外一再發生。

(二十一)目前六都的纜線地下化比率分別為台北市 94.6%、新北市 67.6%、高雄市 59.1%、台南市 44%、台中市 43.1%，桃園市只有 40.8%。104 年蘇迪勒及杜鵑颱風造成桃園市 60 萬戶停電，105 年梅姬颱風來襲，造成桃園市 35 萬戶停電，都是因為台電電纜地下化進度緩慢。爰請行政院公共工程委員會督導台灣電力公司，配合行政院防災桿線地下化推動計畫，協助桃園市將電纜線地下化比率由目前的 40%提升至 60%。

(二十二)公共工程之建設需以有需要為前提，但我國之公共建設很多均為首長個人好大喜功下之產物，導致蚊子館叢生，以往曾要求將蚊子館列為考核項目，而與地方補助款連動，但卻未見實施。因此行政院公共工程委員會應制定一套標準，呈報行政院列為地方補助款之補助標準，以杜絕蚊子館之產生。

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 537 億 8,837 萬 6 千元，除第 11 目「營業基金」128 億 0,532 萬元，減列第 1 節「臺灣鐵路管理局」3,190 萬元〔含「鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）」2,690 萬元、「臺鐵電務現代化提升計畫」及「票務系統整合再造計畫」500 萬元（科目自行調整）〕，其餘暫照列，俟所屬營業基金審議確定，再行調整外，減列派員出國計畫及派員赴大陸計

畫經費 100 萬元、第 1 目「投資事業股權移轉」5,575 萬 5 千元、第 4 目「航政業務規劃及督導」項下「自由貿易港區管理」100 萬元（科目自行調整）、第 6 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」2,000 萬元、第 12 目「鐵公路重要交通工程」第 2 節「都市大眾捷運系統建設計畫」2 億元，共計減列 3 億 0,965 萬 5 千元，其餘均照列，暫改列為 534 億 7,872 萬 1 千元。

本項通過決議 93 項：

- (一)交通部 106 年度預算第 2 目「交通科技研究發展」項下「交通科技研究暨應用推動計畫」編列 652 萬元，惟查本計畫自 103 年度開始，計畫中辦理號誌控制技術研究，目前執行情形僅於新竹地區試辦，尚無於運輸量高城市之試辦案例，研究進度是否有窒礙難行之處，交通部應進行了解，並擲節預算。爰此，凍結該筆預算之三分之一，待交通部向立法院交通委員會提出目前研究進度之書面報告後，始得動支。
- (二)有鑑於 105 年 5 月 24 日立法院三讀通過財團法人原住民族文化事業基金會設置條例第 4 條修正條文時，亦通過附帶決議：「爰應指配較少干擾疑慮之頻段 CH36 供原住民族電視台播送無線電視使用。」依財團法人原住民族文化事業基金會設置條例第 4 條第 2 項規定：「原住民族廣播、電視專屬頻道所需用之電波頻率，由中央目的事業主管機關會同主管機關規劃分配之。」；廣播電視法第 4 條第 1 項規定：「廣播、電視事業使用之電波頻率，為國家所有，由交通部會同主管機關規劃支配。」等二項法律規定，原住民族電視專屬頻道應由交通部會同原住民族委員會及國家通訊傳播委員會規劃分配及指配。為確保原住民族地區及偏鄉鄉親收視品質權益，爰要求交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」編列 7 億 6,364 萬 3 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部依立法院前述決議規劃分配較少干擾疑慮之 36 頻道供原住民族電視台播送無線電視使用乙案，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)交通部所屬事業近年預決算稅前盈餘增減率與交通部所訂考核標準進行比較（附表），中華郵政公司除 102 年度盈餘增加率為 17.04%外，其餘年度均逾 20%，所訂最高績效獎金 2.4 個月之超額盈餘標準僅 4%，桃機公司近年盈餘增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，臺灣港務公司除 104 年度盈餘增加率為 3.24%外，其餘年度均逾 8%，所訂標準卻僅 1%。交通部對所屬事業所訂績效獎金考核標準與所屬事業之經營表現標準差距甚大，導致獎懲功能無法有效發揮。交通部對所屬事業績效獎金考核標準遠低於各事業之盈餘表現，績效制度淪為形式，違反國營事業經營績效獎金核發目的，交通部管理不當，應予檢討。因此，爰予以凍結交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政—人員維持—人事費」項下「獎金」編列 8,082 萬 9 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：101-104年度交通部所屬事業稅前損益預算達成情形比較表

單位：新臺幣億元；%

事業名稱	101年度			102年度			103年度			104年度			超額盈餘標準 (績效獎金 2.4 個月)
	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	
中華郵政	106.10	137.52	29.61	107.73	126.08	17.04	110.82	133.92	20.84	98.97	137.40	38.83	$y \geq 4\%$
港務公司	48.07	55.61	15.68	60.71	65.96	8.65	60.52	66.99	10.69	65.37	67.49	3.24	$y \geq 1\%$
桃機公司	20.11	43.12	114.39	28.25	47.40	67.78	36.70	56.98	55.26	38.58	71.54	85.43	$y \geq 5\%$

※註：1.資料來源，各年度中央政府總決算審核報告。表列稅前損益為合併報表決算審定數。

2.增減率=(決算數-預算數)/預算數；

y 之定義：總盈餘超過（法定盈餘比率加減政策因素）之比率。

(四)有鑑於花蓮縣瑞港公路（花 64 線）跨越海岸山脈，地理位置正處於台灣北迴歸線，是連結「花東縱谷」與「東海岸」的重要道路，其間有溫泉、牧場、重要茶葉產地，產業多元豐富，同時為北迴歸線、泛舟等觀光旅遊勝地，亦為花東縱谷管理處、東海岸管理處重要管轄所在地，但瑞港公路（花 64 線）屢經颱風

及豪雨沖刷而頻傳路基流失、擋土崩塌，卻因被規劃為鄉道而無法獲得公路總局管養，施工品質、災後復建技術以及資源協調，都遠不及省道；與同樣跨越海岸山脈的花蓮縣光豐公路（台 11 甲）及東富公路（台 23 線）均規劃為省道，皆由公路總局管養相較，突顯瑞港公路（花 64 線）管養困境需要重視。為瑞港公路（花 64 線）管養之需，並保障往來人車安全及提升工程品質，實應將瑞港公路（花 64 線）移還公路總局維護管理。爰此，交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 1 億 0,827 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部對於瑞港公路（花 64 線）移還公路總局維護管理向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)自新政府上任以來，相關東部地區大型交通建設都已有階段性的成果，舉凡北迴多軌化、花東雙軌化、台 9 線南段拓寬之定案與推動，以及對蘇花改通車時程不變之承諾，實顯新政府對東部地區交通建設之重視。然而，最為貼切居民生活的大眾公路運輸系統，仍顯不足，例如需求反應式運輸系統推動進度緩慢，105 年度之計畫於花蓮地區，至今尚未實際執行；又如不經濟、不環保的現行公車運輸網絡，至今仍未檢討改進。交通部理應督導業辦單位積極辦理，諸多公路運輸缺失至今未有積極作為，難究其責。爰此，交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「業務費」編列 1 億 0,527 萬 7 千元，凍結 500 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出檢討與精進措施書面報告後，始得動支。

(六)交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政—交通統計」中新增「委辦費」100 萬元，作為辦理資料匯流平台之統計分析與教育訓練經費，往年皆無此項業務，且交通統計計畫內容與 105 年度預算計畫內容相同，殊難得知該委辦費之必要性及成效，且歷年來對於各項交通資訊皆有作出統計資料，且已在「一般事務費」中有所編列，尚無增加此「委辦費」之需要，爰將此「委辦費」100 萬元，凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(七)針對交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」項下「資訊管理」編列「資訊軟硬體設備費」3,272 萬 6 千元，而該項經費多屬設備更新或擴充，時值國家財政

困難之際，除現在設備需維修之經費，實際上無須另加經費支出，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆擴充經費之需要。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

(八)針對交通部 106 年度預算第 3 目「一般行政」項下「時空資訊雲落實智慧國土計畫」編列 3,000 萬元，而該項經費屬新增計畫，行政院預計分 5 年編列，時值國家財政困難之際，由於欠缺實質必要性，交通部在預算書上根本沒有說明該筆擴充經費之需要。爰針對該項預算凍結三分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

(九)交通部 106 年度預算第 4 目「航政業務規劃及督導」項下「航政管理」中，針對國際油價上漲，為降低載客船舶營運成本，紓解運價上漲之壓力，補貼費用編列 500 萬元。

惟近年來國際油價下跌甚多，何來運價上漲之情形？根據發展大眾運輸條例第 10 條第 1 項規定：「主管機關對大眾運輸事業資本設備投資及營運虧損，得予以補貼；其補貼之對象，限於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線業者。」交通部補貼離島載客船舶應依據事實，而非恣意編造理由補貼。

爰此，將本筆經費凍結三分之一，俟交通部航港局針對我國載客船舶營運之實際經營情況，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十)國道計程電子收費因車牌塗汙、車牌位置被遮蔽、未懸掛車牌、車牌折曲變形等用路人因素致無法追討通行費，且該類通行費需由政府負擔，渠等無法追討之筆數及金額，104 年度共計 66 萬餘筆，434 萬 9 千餘元，顯然交通部應強化車牌管理及監理，強化用路人行車觀念。另國道計程收費 102 年度實施至今已逾 2 年，交通部應就原訂計畫計程收費實施 2 年後進行費率方案之整體檢討，惟目前交通部尚未提出檢討報告。爰此，交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導—路政管理」編列 6 億 0,794 萬 2 千元，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出國道計程收費費率檢討書面報告後，始得動支。

(十一)為顧全道路交通管理，維護交通秩序，我國「道路交通安全規則」規範道路

駕駛人，應於緊急時刻進行避讓，空出車道供消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車通行。然現行「道路交通安全規則」針對同向二車道以上之路段，並未就避讓方向、方式有明確之規定，致使駕駛人於緊急避讓時刻，無所適從，造成救護車輛常需蛇行穿越，延誤救援時程。對此問題，已於立法院交通委員會要求主管機關修訂辦法加以補強，然主管機關交通部路政司敷衍答覆，消極處理，除了有違交通管理主管機關之責外，亦置我國緊急道路救護之需求於不顧。爰此，交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導一路政管理」項下「公路監理業務督導與管理」編列 1,286 萬元，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出業務精進方案及改善計畫之書面報告後，始得動支。

(十二)交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導一路政管理」編列新增「智慧運輸系統發展建設計畫」預算總經費 37 億 2,700 萬元，106 年度編列 5 億 6,600 萬元，惟本案為屬 106 年度新增之重大施政計畫，迄今尚未獲行政院核定，此計畫未經核定即編列預算，有違反預算法相關規定，顯欠覈實。爰此，本筆預算予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

(十三)有鑑於交通部 106 年度第 6 目新增「路政業務規劃及督導一路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年年度經費 5 億 6,600 萬元，該計畫總經費 37 億 2,700 萬元，辦理期程為 106 至 109 年度，惟該計畫尚有諸多缺失，首先，尚未經核定即編列預算，不符預算法規定；其次，辦理重大公共工程及施政計畫，未先行完成成本效益分析，亦違反預算法；再者，計畫經費中 6,000 萬元用以設置「智慧運輸推動專案辦公室」用以辦理該計畫之推動與協調業務，其中 106 年度編列 1,500 萬元，惟該計畫為交通部既有業務，另設專案辦公室，恐造成組織疊床架屋。爰此，106 年度「路政業務規劃及督導一路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元，予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

(十四)交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導—路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元。

惟該計畫未經核定即編列預算，與預算法規定尚有未合，預算法第 34 條及第 39 條規定，各機關辦理重大公共工程及施政計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算，而屬繼續經費預算並應列明全部計畫內容，以利立法院審議。但是該計畫於 105 年 8 月函報行政院審議中，迄 106 年度預算案送交立法院審議時尚未經核定。且又編列 1,500 萬元經費設立專案辦公室，恐造成組織疊床架屋，影響行政效率並徒增行政經費支出之疑慮。

爰此，「路政業務規劃及督導—路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元，予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

(十五)交通部 106 年度預算第 6 目辦理「智慧運輸系統發展建設計畫」，總計編列預算 5 億 6,600 萬元。然而，本計畫於預算書之整體說明不甚明確，且對偏鄉之補助僅 1 億 6,800 萬元，內容卻包含許多偏鄉急需之建設項目。爰此，「路政業務規劃及督導—路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」編列 5 億 6,600 萬元，予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

(十六)交通部 106 年度第 6 目新增「路政業務規劃及督導—路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年度經費 5 億 6,600 萬元，主要辦理 1.運輸走廊壅塞改善計畫；2.東部及都會偏鄉交通便捷計畫；3.智慧交通安全計畫；4.運輸資源整合共享計畫；5.車聯網科技發展應用計畫及 6.智慧運輸基礎與科技研發計畫等 6 大計畫，並列入行政院亞洲矽谷推動方案之執行計畫內。惟查該計畫尚未經行政院核定即編列預算。依預算法第 34 條之規定，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，並送立法院備查。

爰此，該項預算予以全數凍結，俟該計畫經行政院核定後，始得動支。

- (十七)交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導」第 2 節「汽車燃料使用費經徵管理」編列 1,198 萬 1 千元。為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，確切符合汽燃費之徵收目的。

爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (十八)交通部 106 年度預算「使用規費收入—汽車燃料使用費」編列 237 億 3,803 萬 2 千元，主要即交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，依汽燃費徵收及分配辦法，交通部獲配 237 億餘元，惟每年應徵收汽燃費高達 470 億餘元左右，而截至 104 年度交通部尚有高達 47 億餘元汽燃費未能徵集，雖較往年高達 60、70 億元未能徵集已有所改善，但累計未徵數金額仍頗鉅。爰此，交通部 106 年度預算第 6 目「路政業務規劃及督導」第 2 節「汽車燃料使用費經徵管理」編列 1,198 萬 1 千元，凍結五分之一，俟交通部就經徵汽燃費向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。

- (十九)交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全」編列 2 億 7,045 萬 7 千元，作為易肇事地點路段之改善、加強道路交通秩序整頓及行車安全使用。然而 105 年 6 月質詢時揭露，我國機車肇事率 9 年來竟然成長將近一倍，2007 至 2015 年，每萬輛機車肇事率，件數由 79.95 成長至 143.08，成長率 79%，受傷人數由 105.77 成長至 192.11，成長率 82%，且易肇事地點排名每年也幾乎都是相同路段上榜，顯然政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，「道路交通安全」預算凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(二十)交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全」編列 2 億 7,045 萬 7 千元，卻多屬流於形式上補助各級機關辦活動或是宣導交通安全項目。根據統計，歷年道路交通事故件數，從民國 92 到 104 年來看，造成死亡事件交通事故，13 年來，從每年 12 萬件成長到 104 年的 30 萬件，死傷人數從每年 26 萬人成長到 104 年的 65 萬人，顯見交通部於道路交通安全項目施政未見成效。爰此，凍結第 7 目「道路交通安全」2 億 7,045 萬 7 千元之十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出道路交通安全改進方案及道路交通安全績效評量計畫之專案報告後，始得動支。

(二十一)交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全」編列 1 億 2,278 萬 6 千元，其中「業務費」869 萬元，較 105 年度 708 萬元，增加 161 萬元，惟預算說明「業務費」2 項支出：1.院頒視導外聘專家學者出席費。2.春節及連續假期期間慰勞相關交通管理、執法及路況報導人員之加菜金。其項目都一樣，惟預算金額分別遽增 62 萬元、99 萬元，恐有浮編之虞。爰此，交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下「業務費」編列 869 萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(二十二)交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全—獎補助費」編列 1 億 1,409 萬 6 千元，惟查其中辦理推動遵守路權相關交通安全改善措施及辦理易肇事地點或路段之相關安全設施改善，因 104 年度總決算審核報告指出全台仍有 50 處久未改善易肇事地點仍待改善。爰此，該筆預算凍結十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出具體改善方案並進行專案報告後，始得動支。

(二十三)針對交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全—強化全民路權與用路安全觀念」編列高達 1 億 4,387 萬 2 千元，時值國家財政困難之際，民眾已透

過學校教育或社會教育等多重管道瞭解交通安全重要性，大幅度編列高額宣導預算成效恐有限，並且會產生預算排擠效果。交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費之需要。爰針對該項預算凍結十分之一，俟交通部就上述事項向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(二十四)交通部 106 年度預算第 7 目「道路交通安全」項下「強化全民路權與用路安全觀念—獎補助費」編列 1 億 2,988 萬 2 千元，其中補助教育部、國道高速公路局、公路總局暨相關執行交通安全教育宣導等政府機關 6,480 萬元。

根據內政部警政署統計我國道路交通事故數量，由 100 年肇事總件數 23 萬 5 千餘件，提升至 104 年全年發生 30 萬 5 千餘件，顯見成效不彰。

爰此，凍結本筆預算之十分之一，俟交通部於 3 個月內將相關改善計畫向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(二十五)依據交通部 104 年度「重大計畫執行績效報告表」，計有高達 10 項軌道運輸建設計畫之預算執行率未達八成，其中有 6 項甚至未達六成（詳附表），顯見交通部監督不嚴。因此，凍結交通部 106 年度預算第 8 目「軌道工程興建管理」編列 3 億 5,921 萬 7 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：迄 104 年底「交通及建設—軌道運輸」公共建設計畫預算執行率未達八成之計畫明細表

單位：新臺幣千元；%

計畫名稱	計畫總金額 (中央負擔數)	截至104年底執行情形			105年度 預算數	106年度 預算案數
		已編列 預算數	累計執行數	執行率		
1.臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	59,337,000 (32,834,000)	11,765,773	6,626,065	56.32	5,282,000	5,365,000
2.桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	13,800,000 (12,967,000)	3,471,781	2,022,954	58.27	925,473	1,184,270

3.臺鐵南迴鐵路臺東潮州電氣化工程建設計畫	27,613,233 (全數中央負擔)	1,030,600	589,343	57.18	743,000	3,456,300
4.臺南市鐵路地下化計畫	29,359,862 (25,689,879)	1,051,715	721,475	68.60	313,200	122,500
5.臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫	30,844,402 (19,974,874)	2,379,772	1,500,314	63.04	700,000	暫緩編列
6.基隆火車站都市更新站區遷移計畫	2,727,087 (2,521,497)	2,421,497	1,823,413	75.30	未編列	100,000
7.臺北都會區大眾捷運系統建設計畫－信義線東延段	13,101,000 (1,657,500)	35,237	10,437	29.62	38,000	60,000
8.臺北都會區大眾捷運系統建設計畫－萬大－中和－樹林線	74,178,000 (20,307,000)	937,515	696,448	74.29	444,000	783,000
9.高雄環狀輕軌捷運建設計畫	16,537,000 (6,363,000)	3,091,329	1,801,249	58.27	345,000	744,000
10.桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	98,264,000 (39,744,000)	100,000	0	0	500,000	1,466,000

(二十六)據審計部 104 年度決算審核報告，海港自由貿易港區之整體貿易量值分別為 881 萬餘噸及 3,233 億 2,044 萬餘元，貿易量雖較 103 年度成長 75 萬餘噸，惟貿易值卻減少 438 億 4,401 萬餘元，減幅達 11.94%，未能達成國發會 104 年同意下修的年度績效指標成長 10%。爰此，交通部 106 年度預算第 10 目「航政港政業務管理及執行」編列 11 億 4,890 萬 1 千元，除人事費外凍結五分之一，俟交通部就海港自由貿易港區提出檢討書面報告後，始得動支。

(二十七)交通部 106 年度預算第 11 目「營業基金」項下「臺灣鐵路管理局—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 55 億 0,742 萬元，主要係為辦理區間客車 160 輛、支線客車 60 輛購車款，以及系統設備改善，惟該計畫為外界批評弊案叢生，且臺灣鐵路管理局過往購置車輛甚至傳出不符合營運需求。故凍結該預算之三分之一，俟交通部檢討現行實際營運經驗，提出符合需求之購車計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動

支。

(二十八)交通部 106 年度預算第 11 目「營業基金—臺灣鐵路管理局」編列「臺鐵整理購置及汰換車輛計畫(104—113 年)」，期程 104 至 113 年，106 年續編第 3 年經費 55 億 0,742 萬元，惟有鑑於國外芬蘭、日本、德國鐵路運輸皆已建置親子友善車廂，我國鐵路運輸車廂尚未有相關規劃，為建立我國鐵路友善親子環境。爰此，本筆預算予以凍結三分之一，待臺鐵研議規劃完成，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十九)查桃園國際機場股份有限公司主辦之 WC 滑行道遷建與雙線化工程及第二航廈擴建工程，目前均屬進度落後情況，為督促桃園國際機場公司能夠有效改善進度落後情況，爰凍結交通部 106 年度預算第 11 目「營業基金—國際機場園區股份有限公司」編列 9 億 8,200 萬元之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出計畫進度改善書面報告後，始得動支。

(三十)交通部 106 年度預算第 12 目「鐵公路重要交通工程」項下「鐵路建設計畫—對直轄市政府之補助」編列 48 億 7,210 萬元，作為各項鐵路建設之用。其中包括高雄鐵路地下化、台南鐵路地下化等等重大建設。然而桃園身為人口移入最快速的城市，且桃園火車站通勤人口全國名列前茅，地方政府及桃園市立委爭取桃園鐵路地下化，卻困難重重，進度緩慢。嚴重傷害桃園及全國民眾之基本權益。事實上，桃園鐵路地下化之重要性，絕不亞於上述各項建設。爰此，凍結該筆預算之十分之一，待交通部向立法院交通委員會提出具突破性之書面報告後，始得動支。

(三十一)有鑑於鐵路系統為花東居民所仰賴且無可替代的交通選項，東部鐵路整體品質提升及改善刻不容緩。以花蓮縣為例，其各車站增軌後月台大小、數量、長度等軟硬體設施，現階段恐難因應未來增軌之需求，例如玉里車站月台因寬度太窄而無法設置電扶梯、吉安車站亦有月台及遮雨棚長度不夠長，部分列車車廂落在月台外等問題，車站設施必須重新規劃設計。此外

，鐵路增軌影響整體鐵路運輸系統運作，可行性評估除了工程面之需求，更應納入使用單位意見，以期達到最有效率之規劃。綜上，花東重大鐵路建設之評估，除了應擴大評估範圍納入未來相應計畫之外，更應會同各相關單位整體通盤檢討。爰此，交通部 106 年度預算第 12 目「鐵公路重要交通工程—鐵路建設計畫」項下「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」編列 5 億 1,860 萬元，凍結 2,000 萬元，俟交通部重新提出評估事項，並調整參與單位，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十二)交通部 106 年度預算第 12 目第 1 節「鐵路建設計畫—花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」中，就新城、花蓮、吉安、志學、壽豐、玉里、富里、池上、瑞穗、瑞源、台東等車站之改善及沿線各站監造等相關工程，共計編列鐵路工程費 3 億 8,104 萬元、工務行政費 1 億 3,439 萬 5 千元，以及工程管理費 316 萬 5 千元。據查，部分工程之規劃欠妥，如玉里車站廁所空間過於狹小，設計不良，不符國際標準。有鑑於相關改建工程正在進行中，為避免一味依現行規劃之設計施工，而在日後再次改建，浪費國家資源。爰此，凍結該項計畫中工務行政所需業務費 500 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出檢討與精進計畫書面報告後，始得動支。

(三十三)淡海輕軌為淡水北海岸地區重大之公共工程建設，其興建進度、品質為民眾所關切；然近期來淡海輕軌發生軌道掉落、吊車翻覆二次重大之公安事件，致使民眾對其施工品質有所疑慮。雖本工程之執行者為新北市政府捷運工程局，然其總經費為交通部與內政部營建署補助，且交通部為重大交通建設之督導單位，面臨重大工安事件發生，交通部應善盡督導之責，嚴格監督公共工程之品質。故此，爰就交通部 106 年度預算第 12 目第 2 節「都市大眾捷運系統建設計畫—淡海輕軌運輸系統」編列「獎補助費」4 億 6,405 萬 8 千元，凍結四分之一，俟交通部就淡海輕軌興建進度、品質及工安檢討向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十四)交通部 106 年度預算第 13 目「偏遠地區交通建設」計畫，編列預算 5 億 1,930 萬 2 千元，包括金門港埠及馬祖港埠建設等計畫。惟經查，金門港埠建設之預算執行率未達 50%，又臺華輪汰舊換新計畫進度嚴重落後。爰此，凍結「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年）—金門港埠建設計畫」預算 100 萬元，並要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十五)交通部所屬郵政、電信 2 協會，立法院早已決議該 2 協會應將所屬財產歸還國家，至於其是否繼續存在，經費如何取得，則待交通部進一步規劃。但其目前僅決議將部分不動產歸還國家，而不願全部歸還。現仍有國家通訊傳播委員會等國家機關，還必須繼續向 2 協會支付租金，利益卻無回歸國庫。交通部所派於 2 協會代表早已達重要決議門檻，卻仍無法依立法院決議歸還國家財產，顯見交通部所派代表問題重重，爰要求交通部命令派任 2 協會之董事，應依立法院決議處理相關事宜，若未於 3 個月內做出相關決定，有違要求之人員交通部應考慮依法懲處、調離現所屬單位，交通部並應每個月向立法院交通委會提出執行進度之書面報告。

(三十六)我國推動智慧運輸系統多年，近年交通部亦賡續編列預算補助地方辦理，如 102 年度開始執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」，原訂總經費 8 億 8,750 萬元，分 5 年辦理（102 至 106 年度），補助地方政府推動智慧交控系統；迄 104 年度合共編列 3 億 1,150 萬元，累計執行數 2 億 3,295 萬 6 千元，預算僅執行率 74.79%。因此，105 年度暫緩編列預算。然而 106 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」中，獎補助費高達 4 億 8,600 萬元（包含 3 億 3,600 萬元對地方政府之補助）。因此，交通部宜檢討強化各項補助控管機制，爰要求交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出強化對地方補助計畫之控管改善書面報告。

(三十七)交通部 106 年度公共建設計畫「交通及建設—軌道運輸」類編列 448 億元

，占我國公共建設經費近 24%，然交通部 106 年度新增之 10 項軌道運輸建設計畫、預算共 4 億 7,410 萬元，尚未經行政院核定，包括：臺鐵電務現代化提升計畫、票務系統整合再造計畫、臺鐵成功追分段鐵路雙軌化新建工程、臺鐵北迴線蘇新一花蓮間瓶頸路段改善計畫、嘉義市區鐵路高架化計畫、軌道技術研究暨驗證中心計畫、基隆南港通勤軌道建設計畫、花東鐵路雙軌化計畫、恆春觀光鐵路建設計畫、高雄捷運系統岡山路竹延伸線（第一階段）暨周邊土地開發計畫。其中臺鐵電務現代化提升計畫、票務系統整合再造計畫合計編列 1 億 2,900 萬元，然政府年年編列預算供臺灣鐵路管理局進行訂票系統優化，卻仍未見成效，甚至於 105 年初揭露「國人買無火車票，淘寶網卻可輕易購得」，顯見此預算之編列恐將再度浪費。爰此，為保障國人權益，交通部應向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十八)對於非都市地區之公共運輸服務網路規劃，交通部應積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網路，或規劃需求反應式運輸服務作業。但部分囿於現行法規，致汽車運輸業無法有效利用現代科技提供良好服務。交通部應檢討現行法規，對於汽車運輸業之營運及限制均應放寬，以因應科技時代之運輸方式。

(三十九)目前對於汽車運輸業，法令上有規定特定車輛必須裝設行車紀錄器，但傳統之紙盤紀錄方式，其保存不易，致稽察或事後要求提供時，而無法立即檢視或提供。建請主管機關要求相關業者於一定期間內，逐步換發成數位式之行車紀錄器，以利相關檢察及保存，並可透過科技上傳雲端，提供相關互聯網之所需。

(四十)鑑於現行公路法對於申挖公路用地回復路面標準並未確實規範，有違國人對「路平」期待。經查我國附設之人（手）孔蓋仍未全數下地，截至目前為止的統計資料，台灣電力公司目前仍有 675,229 個未下地之人（手）孔蓋；台灣自來水公司未下地孔蓋數量為 429,916 個；中華電信未下地孔蓋數量高達

1,650,000 個，過往相關申挖單位未確實回填造成路面凹凸不平，不僅危及用路人生命財產安全，同時嚴重損害國家形象。公路用地設置管線或人、手孔蓋者，交通部應於設置或維修後修復並確實回填路面，並訂定嚴謹之路面平整度標準，為改善機車因行駛道路標線處發生打滑之問題，更應參考國外相關數據，明訂抗滑係數應小於英式擺錘抗滑試驗實測值（British Pendulum Tester）60BPN 以下。故要求交通部全面檢討現行公路人（手）孔蓋下地之情況，並建立嚴謹的人（手）孔蓋「事後檢視」驗收機制，並明訂罰則，以維持工程品質，保障用路人的生命安全。

(四十一)高速公路自 102 年 12 月 30 日由計次收費制全面轉換為計程收費制，惟該制度實施產生諸多問題，尚未見有效配套措施，例如：因假車牌或車牌塗汙等非系統因素所致，該類通行費由政府負擔，以 104 年度為例，政府負擔之無法追討金額約 434 萬元；另外，該計畫預期藉由依路段、時段實施差別費率，以均衡路網交通流量，交通部雖曾於 103 年試辦尖峰時段加倍計費之差別收費，對於車流轉移效果，並不顯著。交通部自 102 年實施計程收費制，迄今已逾 2 年，惟通行費無法追討導致政府負擔，以及藉由差別費率實施以提升國道運輸效率效果不彰等問題仍未獲得解決。故建議交通部針對通行費率之合理性、車牌管理配套機制、差別費率未達成預期成效等問題，於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體完整之書面檢討報告，並徹底追蹤管考。

(四十二)有鑑於交通部為我國自由貿易港區之主管機關，更為行政院列為經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂於 102 年起連續 3 年每年成長 30%，因效果未如預期，於 104 年 4 月調降績效指標值為 10%，以入駐港區事業及進用員工人數為例，101 年度計有 111 家廠商進駐及進用員工總數 2,541 人，至 105 年 6 月底之 116 家廠商及員工總數 2,277 人，不僅未見明顯成長趨勢，員工人數更呈現減少趨勢。故建議交通部針對自由貿易港區之發展，

於 3 個月內向立法院交通委員會提出招商策略改善措施之書面報告，以提升執行成效。

(四十三)經查，近年我國港埠營運發展未如預期：1.國際商港營運未達預期目標：預期 105 年度整體國際商港貨櫃量可達 1,632 萬 TEU 至 1,782 萬 TEU 間，惟 104 年度各國際商港營運實況僅達 1,449 萬 TEU，並較 103 年度下降，與預期目標尚有相當差距。2.自由貿易港區之貿易量值亦未如預期：自由貿易港區經行政院列為自由經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂每年成長率 30%之績效指標，104 年 4 月調降為 10%，除高雄港達預期目標外，基隆港及台北港均較 103 年度衰退。3.國內商港貨運量逐年衰退：以 101 至 104 年度國內商港進出港旅客人數及貨物裝卸量統計，貨運量卻呈逐年下降趨勢。

海運是我國對外貿易之主要運輸命脈，亦為臺灣企業全球運籌、布局世界策略之重要環節，近年我國港埠營運未達預期，爰要求交通部通盤檢討並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

(四十四)我國自由貿易港區推動多年，招商引資等成效未如預期，審計部並已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。交通部為我國自由貿易港區之主管機關，允覈實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外招商策略，俾提升執行成效，爰要求交通部通盤檢討並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告。

(四十五)有鑑於國內外許多運輸部門在道路路面較寬的雙向多車道上，為達管制交通、增進行車效率及改善用路安全等目的，會增設不可跨越式之分隔帶。而道路規劃為了提供汽車迴轉、慢車及行人穿越，必須在分隔帶上設置缺口。根據交通部頒「省道中央分隔帶開口設置要點」規定：除寬度 8 公尺以上之橫交道路、有行人穿越需求、備有救護車之醫院大門口、消防隊等

外，原則上中央分隔帶不設開口。專供汽車迴轉及慢車穿越者，其間距不宜小於 300 公尺。惟每個區域環境及條件都不同，像村落主要出入口、學校學生通勤需求都不一致，300 公尺應是作為評估的條件之一，不該以當成唯一設置標準。爰建請主管機關研擬因地制宜制度，改善該設置要點的適當性與公平性，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出精進報告。

(四十六)交通部臺灣鐵路管理局辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，預計投入經費 997.3 億元，購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛等。有鑑於全國各地區觀光產業之發展，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局，於車廂打造、裝修時，即以全國各地文化素材、原住民元素、觀光景點等形象概念，主題打造。如此作為，除可節省初次塗裝成本，亦可創造亮點，營造我國鐵道觀光新契機。

(四十七)為改善東部地區鐵道運輸，交通部臺灣鐵路管理局刻正辦理「鐵路行車安全改善六年計畫」，辦理相關用地、電力系統、車站改建等相關工程。花蓮火車站為東部地區往返北部之重要交通要塞，但因花蓮縣當前之大眾運輸系統未臻完善，因此民眾必須駕駛自家客車前往花蓮車站，致使停車空間嚴重不足。爰此，要求交通部立即責成相關主管單位，於 3 個月內洽花蓮縣政府研擬花蓮火車站停車空間之規劃，以實質創造「鐵路行車安全改善六年計畫」之效益。

(四十八)高雄鐵路地下化工程完工後，沿線 15.37 公里將會釋出 71.29 公頃的原鐵軌、鐵路設施之園道土地，高雄市政府預定將廊帶土地規劃綠色廊帶、自行車道及水廊系統，對於整體高雄城市地景風貌將有重大影響。惟有關廊帶土地取得之問題，高雄市政府與臺灣鐵路管理局尚未取得共識，為降低地方政府財政負擔，要求交通部督導臺灣鐵路管理局積極與市府研商未來廊帶土地取得、使用等問題，在「權屬不變」的原則下，由臺灣鐵路管理局提供土地，地上園道設計則由市府設施、施工及管理維護，讓廊帶規劃能

於地下化工程完工後順利接續進行。

(四十九)高雄鐵路地下化工程原訂 106 年底完工，因青年路地下道路段工程發現埋有中油油管及石化管線而出現進度落後情形。經幾次協調，目前中油公司已正在進行管線遷移作業，為避免影響通車時程，交通部應督導鐵路改建工程局與台灣中油股份有限公司協商縮短管線遷移時程，並積極追趕落後進度，並於每季以書面向立法院交通委員會說明工程進度。

(五十)相較於大台北的軌道大眾運輸系統，高雄仍有相當差距，而大眾運輸路網的密集度與民眾的使用意願密切相關，目前高雄市積極推展輕軌路網，提高軌道系統之覆蓋率，改善高雄以汽、機車為主要運輸工具之運輸環境。高雄市政府已於 105 年 9 月 2 日函送「高雄都會區大眾捷運系統都會延伸環線（一環及二連結）建設及周邊土地開發計畫可行性研究報告書」至交通部，該計畫預計串連三民、左營、鳳山、鳥松地區，途經許多重要文教、商場、醫院等據點並與捷運、環狀輕軌及臺鐵互相串連，對於提升大眾運輸的便利性與城市景觀的改造具有關鍵地位。為利後續綜合規劃等階段之推動，爰此，要求交通部應儘速完成本案可行性研究報告之審查並轉行政院核定。

(五十一)鑑於彰化市鐵路高架化計畫延宕多年，經交通部及彰化縣政府努力下，現已於 105 年 10 月初由交通部鐵路改建工程局辦理彰化市鐵路高架化可行性研究案初審會議，將於 105 年底提交交通部複審。爰要求交通部盡速協助彰化縣政府辦理，以利後續建設推動。

(五十二)鑑於臺鐵屏東楓港到台東鐵路長期潛藏豪雨土石流危機，10 年來發生多次火車撞土石流，至少 4 次嚴重導致火車出軌。例如：

1. 101 年 6 月，自強號列車在大武 2 號隧道口撞上土石流，車頭出軌。
2. 102 年 8 月，臺鐵行經南迴線枋山 1 號隧道時，隧道口遇土石流，3 重傷 9 輕傷。
3. 105 年 10 月 8 日至 10 日，又發生土石流、地基下陷、鐵軌位移災情。

102 年交通部雖曾宣示要以新台幣 50 億元增設邊坡土石流監視器，但須等南迴鐵路電氣化後方能施工。因南迴電氣化尚未施工緩不濟急，土石流卻日益嚴重。因此，交通部應於 3 個月內向立法院交通委員會提出南迴鐵路土石流監視器完工前因應措施書面報告。

(五十三)交通部於 101 年 8 月公布「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，旨在改善各地車站及週圍交通疏運之困境。花蓮縣政府於 102 年 5 月提報「花蓮火車站至吉安干城車站間（暫定）鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫可行性研究」計畫，以申請交通部可行性評估研究之計畫補助，交通部亦立即允諾。然據查，自核定日起至今 3 年多，花蓮縣政府除召開過 3 次可行性研究（短、中、長期）審查會議，並在 104 年 7 月函覆交通部鐵路改建工程局尋求意見外，尚未遞交期末報告予交通部，進行可行性研究之結案工作。交通部為該計畫補助之核定機關，理應盡監督之責。爰此，要求交通部立即就此案（及全國各地相似計畫案）督促地方政府儘速完成程序，以免因相關報告、程序之延宕，而影響地方交通，造成居民通行上的不便。

(五十四)為促進東部地區鐵道觀光之發展，並有效利用現有之車輛資源，爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局，研擬將年限未到，但因車廂老舊、設計不符現代需求而導致旅客搭乘意願不高之車廂（如長編組之莒光號與復興號列車等），進行內裝整修，以提升舒適度，吸引旅客搭乘意願；並針對東部地區鐵道觀光之需求，進行主題式打造，以期提升東部觀光產業之發展及臺灣鐵路管理局之收益。書面報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(五十五)臺鐵北迴線鐵道使用率於尖峰時段已達 95%，導致載運量無法提升，一票難求之現狀無法有效解決。為提升臺鐵北迴線、東部幹線之運能，爰要求臺灣鐵路管理局，加速「臺鐵北迴線蘇新—花蓮間瓶頸路段改善計畫」可行性研究、綜合規劃及後續環境影響評估之工作，儘速完成花東雙軌之建

置，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出最新之書面規劃。

(五十六)105 年 6 月，東部幹線鐵道因作業管理、鋼軌本身等因素，造成兩起列車出軌意外，105 年 9 月，又因豪大雨造成路基流失，導致列車延誤、停駛，耽誤旅客行程。種種意外、天災事故，皆凸顯臺鐵花東線現行單軌運輸的侷限性。為保障東部地區民眾之交通權利，並健全我國環島鐵路網絡，爰要求交通部責成鐵路改建工程局，加速「花東鐵路雙軌化計畫」可行性研究、綜合規劃及後續環境影響評估之工作，儘速完成花東雙軌之建置，並於 1 個月內，向立法院交通委員會提出加速本案辦理進度之書面報告。

(五十七)鑑於鐵路屬低碳運輸，可響應節能減碳，符合環保趨勢，而高鐵具有快速安全優勢，應大力提倡這個公共運輸，來落實綠色運輸政策！現在恆春機場從 103 年 9 月至今沒航班起降，搭乘人數掛零，淪為「蚊子機場」。目前還留有航警 5 人、機場人員 2 人、消防隊員 7 人與總台人員 2 人共 16 人，職員比旅客還多，104 年度營業收入主要為航空公司的場地租金，僅有 125 萬元；但營業支出與折舊合計多達 4,700 多萬元，等於 1 年虧損 4,500 萬元。交通部應儘快同意高鐵延伸屏東案，給地方人士交代，也較能順利關閉恆春這個蚊子機場，避免國家資源這樣無限的浪費下去。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出初步評估書面報告，增進地方繁榮發展，也避免無謂浪費公帑。

(五十八)依採購法之規定，超過 10 萬元之標案，需進行公開招標。也因為如此，交通部公路總局於 105 年度辦理「公路公共運輸提升計畫」（106 年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」）推動需求反應式公共運輸服務（DRTS）時，竟然出現 9 萬多元的計畫案。有鑑於每一個計畫案所需之時間、人力、費用皆不貲，爰要求交通部於 106 年度推動需求反應式公共運輸服務（DRTS）相關計畫時，應採更彈性之作法，如因區域之差異與需求，改採用限制性招標等等。相關改善及精進方案請於 1 個月內送交立法院交通委員

會。

(五十九)有鑑於大型車輛因受到其車輛體積、重量以及承載乘員人數等影響，發生意外事故所造成之傷害較為嚴重，若與小型車輛發生事故，小型車輛受損程度通常較大。因此許多先進國家對於大型車輛已研發許多安全措施，且近年來新增了許多大型車輛行車輔助系統法規，透過各類型車輛安全先進技術之輔助，提供大型車駕駛與乘客更進一步的保障，惟交通部已強制規定大客車須加裝「大型車輛行車輔助系統」相關設備，建請交通部儘速研議「大貨車」比照辦理，以有效降低大型車輛事故，並持續加強宣導行車安全。

(六十)交通問題為新政府在東部地區最需著力的施政要點之一，基礎的交通設施之建設與改善，亦是花東居民的基本權益。新政府上任後，多項花東交通建設之執行與決策，已有明顯的進展與成果。有鑑於東部相關交通建設項目的權責單位不盡相同，又有心人士常以交通建設之問題進行操作、扭曲事實、抹煞施工人員之辛勞。爰此，要求交通部仿行政院公共工程委員會、國家發展委員會，優先列管部內 5,000 萬元以上交通建設工程之資訊與進度，設置專屬進度回報網頁，由業管單位每月自行更新進度。如此作為，除可有效監管交通工程進度外，亦是政府資訊公開、向國人負責之表現。可行性評估報告請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(六十一)蘇花道路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車。然而部分台 9 線蘇花公路路段，其免設超高曲線半徑的標準值及最大縱坡標準值皆在標準之下，再加上不定期落石等因素，致使行車安全仍有疑慮。爰此，要求交通部責成公路總局積極進行東澳至南澳、大清水至崇德等路段之改善需求評估。相關辦理規劃與時程表請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(六十二)東部地區因自然環境等因素，對外交通不便；亦因相關公路改善工程仍在，遂使鐵路交通成為往返西部地區的主要模式；而近年來，更因觀光發展

，導致外地遊客與花東返鄉居民搶訂有限車票的現象。為保障花東居民通勤權利並確保東部觀光產業穩定發展，爰要求交通部臺灣鐵路管理局，立即強化、活絡、革新「調度機制」以提升整體運能，並依據不同類型旅客（如花東居民、一般旅客、陸客/團客）之需求，立即研擬「旅客分流」之計畫，以完善各類型旅客往返東部之需求。改善、精進書面報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(六十三)台 9 線南迴公路為台東地區對外聯絡道路最主要幹道之一，惟近年來南迴公路因為海岸線退縮、強降雨不斷，面臨前所未有危機，尤其近兩年情況加劇，遇颱風就引來大浪，多良、大武、南興等臨海路段，因海浪沖刷導致路基流失、坍塌愈來愈嚴重，南迴公路多次因海浪打上路面而封閉。學者專家提到 2006 年之前的 50 年間，台東縣海岸線退縮 100 至 300 公尺，加上全球暖化、海平面上升，南迴公路臨海路段，最快 50 年可能會被海水淹沒。爰此，交通部應儘速研議解決方案，擬訂相關計畫，以因應未來氣候變遷，改善台東對外聯絡交通。

(六十四)鑑於近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，而審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，逐步降低政府之補貼負擔。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾發揮政府補貼效益。

(六十五)101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 至 16 億餘元間，金額甚鉅未見減少（詳附表），106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增。

附表：101 至 106 年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼金額彙整表

單位：新臺幣千元

年度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1.市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2.公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3.船舶運送業、載客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4.民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

離島及偏鄉地區由於大眾運輸不夠普及、搭乘人數不足等因素，補貼大眾運輸業者以維持營運係為保障人民的基本權益，然而審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路航線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。爰此，交通部應善盡主管機關之職責，監督預算之使用，避免遭到浪費影響國人權益。

(六十六)有鑑於交通部預估 106 年度全國汽車燃料使用費收入 470 億元，依汽車燃料使用費徵收及分配辦法，中央政府獲配 237 億 3,803 萬 2 千元，編列於交

通部「使用規費收入—汽車燃料使用費」科目。

惟據交通部提供資料顯示，截至 104 年底尚有汽車燃料使用費累計應徵未徵數 47 億 7,451 萬 1 千元，雖較以前年度下降，惟金額頗鉅，仍待積極處理，以維政府權益。

另詢據交通部表示：以前年度未徵數均依規定辦理催繳，催繳後仍未繳者依法移送強制執行；未徵金額之主要原因為尚在執行程序中，或因繳納義務人名下無可供執行財產而取得債權憑證，就取得債權憑證案件，於有效執行期間內，每年將再清查是否有可供執行之財產，如查有所得或存款，再移送強制執行。

綜上所述，汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，特要求交通部針對未依規定繳納者積極依法辦理催繳並定期檢討相關稽徵作業，以維政府公權力，並增裕國庫收入。

(六十七)目前「汽機車燃料稅」乃以汽機車引擎排放量為基準，作為徵收標準，以作為道路養護、修建和安全管理經費。但汽燃稅課徵之目的乃是「燃料使用所造成的社會成本」，例如空汙、噪音、碳排放等等，課徵標準應以「使用燃料多寡」為標準，例如同為 1800C.C.汽車，每年使用的汽油（或柴油）量，可能相去甚遠，立法院過去曾提案修正「公路法」汽燃費由「隨車徵收」改為「隨油徵收，用越多繳越多」，但因政府「研議開徵能源稅納入汽燃費」而暫緩推動，迄今仍無進度。因此爰要求交通部應以此為修法方向儘速推動，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六十八)汽車燃料使用費累計未徵數額頗鉅，惟其中所占有相當大比例係已報廢但未辦理報廢車輛所致。因汽車有未定期檢驗即予註銷車牌之規定，其情況尚不嚴重，但機車因未有相關規定，導致年年產生鉅額無法徵收之燃料使用費，主管機關應針對此點建立機車註銷牌照制度，避免此一情況一再循環累計。

(六十九)鑑於交通部預估 106 年度全國汽燃費收入 470 億元，中央政府獲配數 237 億 3,803 萬 2 千元；另為利北高二市分階段調適 105 年度新實施之分配方案，將於前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，106 年度編列「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」計畫 34 億 7,577 萬 5 千元。經查：為配合全國已有 6 個直轄市之現況，交通部自 105 年起將調整汽燃費之分配方式，中央政府獲配數每年預計減少高達 30 億餘元，並將補助北高二市前 3 年度之獲配短差，每年約 34.76 億元，交通部允應併予全面檢討強化直轄市政府對於所轄公路之養護、修建及安全管理之責，爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾確切符合汽燃費之徵收目的。

(七十)有鑑於 101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 至 16 億餘元間，金額甚鉅未見減少，106 年度編列 16 億 7,603 萬 8 千元並較 105 年度增加，其中以公路汽車客運業為最主要補貼對象，約占總補貼經費近半數，另 105 年度起為因應離島航線業者引進新機，營運成本增加，致對民用航空運輸業補貼金額亦隨之擴增，特要求交通部針對現行營運及虧損補貼方式，積極研謀改善策略，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(七十一)鑑於大眾運輸事業經營偏遠、離島路航線補貼經費逐年不斷增加，交通部應於 3 個月內將補助細目，向立法院交通委員會提出書面報告：

1. 補貼對象：現行交通部僅對市區汽車客運業、公路汽車客運業、船舶運送業、載客小船經營業及民用航空運輸業等虧損進行補貼；臺鐵、高鐵等公民營鐵路運輸業並未辦理補貼。
2. 補貼經費來源：屬中央管理者，由中央政府負擔；屬直轄市政府管理者，中央政府負擔三分之一、直轄市政府負擔三分之二；屬縣市政府管理者：中央政府負擔二分之一、縣市政府負擔二分之一。

附表：101 至 106 年度中央政府對於大眾運輸事業經營偏遠、離島補貼金額彙整表

單位：新臺幣千元

年 度	101 決算	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算	106 預算案
1. 市區汽車客運業	270,598	417,452	565,897	464,269	466,693	466,693
2. 公路汽車客運業	846,134	716,846	722,595	682,957	710,000	710,000
3. 船舶運送業、載客小船經營業	40,092	47,423	52,711	66,110	44,045	44,045
4. 民用航空運輸業	182,755	174,247	160,474	151,399	444,433	455,300
合計	1,339,579	1,355,968	1,501,677	1,364,735	1,665,171	1,676,038

※註：1. 資料來源交通部及所屬 106 年度預算案。

2. 自 102 年起因部分公路客運路線移撥至直轄市，原補貼移由縣市政府申請，改列於市區汽車客運業。

3. 各項補貼計畫之預算編列單位：市區汽車客運業及公路汽車客運業：交通部公路總局。船舶運送業、載客小船經營業：交通部。民用航空運輸業：民航事業作業基金。

(七十二)審計部於 103 年度中央政府總決算審核報告中指出，各地方政府執行政府補助其辦理服務性及偏遠路線營運虧損補貼業務，經查核發現存有部分地方政府未依核定補助計畫執行或辦理相關考核作業等缺失意見。惟近年來國內交通建設變化快速，暨隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行對於偏遠或離島地區等公共運輸服務網絡規劃，積極研謀多元化與彈性化之營運方式，強化準點及無縫接軌之交通網絡，或規劃需求反應式運輸服務作業等，期以提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，

逐步降低政府之補貼負擔。故建議交通部全面檢討現行營運及補貼方式之妥適性，並於 3 個月內向立法院交通委員提交書面報告，積極研謀改善策略，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼效益。

(七十三)有鑑於 2016 年 10 月 3 日，新北市三重發生大貨車因視線死角，撞死一名騎腳踏車的婦人；2016 年 10 月 24 日，新竹發生聯結車因視線死角而和騎機車的婦人相撞；時隔不久，10 月 28 日，彰化員林再發生飼料槽車因視線死角，撞死一名騎機車的婦人，婦人送醫不治等多起大型車因視線死角，造成車禍事故，受害人致死的案件，為防止前述事故再次發生，建請交通部應訂定所有大型車新車均應裝設方向燈、轉彎及倒車警報裝置及行車視野輔助系統；並加強宣導機車、腳踏車等騎士應與大型車輛保持安全距離之觀念。

(七十四)鑑於我國自 102 年底實施國道計程電子收費制，迄今已逾 2 年，然有關通行費率之合理性、假車牌或車牌塗汙等非系統因素所致通行費無法追討問題、差別費率未達預期成效及收費員安置爭議等，諸多問題仍待政府研謀良策因應。由於高速公路通行費攸關民眾生活甚巨，亦屬交通建設之重要資金來源，交通部允宜儘速提出具體完備之檢討方案，以維護該制度之健全運作。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾儘速建構合理妥善之國道收費制度。

(七十五)有關交通部推行之多元計程車方案，應推動「全國版計程車 APP」，整合全台 8 萬 6,931 部計程車加入，包括車行、運輸合作社、車隊和個人車輛等，聯合各家業者讓消費者手機裡只有一個 APP，在全台各地都能叫計程車，除傳統計程車外，也包括多元化計程車，透過 APP 叫車外，建立司機評價機制，可以將不好的計程車司機淘汰。因此，有關多元計程車管理及推動「全國版計程車 APP」，交通部應以統一管理及統一事權的方向研擬執行計畫。

(七十六)鑑於新南向政策是政府力推的政策，而新南向政策在近期開放試辦來台觀光免簽措施部分，南向國家來台旅客大幅成長，已見到初步成效，交通部應儘速評估在不危及國家安全前提下，開放擴大試辦；尤其面對許多的南向航線班班客滿情形，交通部應督促民航局在南向航線適度調整或增班，如加開台中、高雄或國內其他航點與南向國家的航班，一來可分散桃園機場流量、帶來旅客也可促進這些地方的發展，並且紓緩目前擁擠的載客量。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關可行性書面報告，以確保我國新南向政策的推動效益，有效提升我國的經濟發展。

(七十七)台東航空站為當地對外觀光之重要門戶，惟站區內整體空間利用無法令觀光旅客感受到舒適、具有地方特色之感受。爰此，交通部應儘速指示所屬單位研議台東航空站重新考量空間配置，並配合當地特色做整體規劃，以吸引觀光人潮，促進觀光發展。

(七十八)鑑於 105 年 6 月桃園機場大淹水、挖破水管、停電、漏水等問題不斷，多指向台灣世曦工程顧問公司監工不當，惟交通部僅要求撤換其現場施工人員並給予罰款，顯無成效。因台灣世曦工程顧問公司係屬中華顧問工程司轉投資的子公司，中華顧問工程司又為交通部投資成立，爰要求交通部針對台灣世曦股份有限公司監工不當乙事於 2 週內查明真相，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十九)機場捷運為國家重大公共工程建設，對我國經濟、交通及觀光各業影響甚巨，自 92 年度開始興建，迄今已逾 10 年，通車時間一再延展，列車平均速率、行車時間及班距仍未達合約要求，並經監察院提出糾正在案，交通部對該計畫之執行及控管作業，顯待檢討。又於該工程辦理最後驗收完工之際，除應覈實依工程完工情形，合理估算應付工程款外，爰要求交通部應依法依約追究承包商之責任，以維國家權益。

(八十)桃園機場捷運目前進行系統穩定測試，通車時程一再延宕，原預計 105 年底通車又拖延至 106 年 3 月，通車必需達到安全無虞為前提。機場捷運的特色，在於主要車站設有預先辦理航空報到窗口，旅客可先在車站將行李預辦手續，再輕車簡便前往機場登機。原先規劃具有托運行李功能的直達車，停靠台北車站 A1 站、新北產業園區站 A3 站，然而實際上僅台北車站 A1 站設有報到窗口與相關設備，以及航警、桃機、桃勤人員進駐，新北產業園區站 A3 站卻暫不提供預辦行李服務，只有預留空間而無設置相關設備。據交通部運輸研究所統計，自桃園機場入境出境旅客分布在台北市和新北市，占全國旅客總數的最大宗，另據交通部觀光局 105 年來臺旅客消費及動向調查報告顯示，每 100 位入境觀光旅客中，造訪臺北市有 86 位，新北市有 60 位。新北市的入出境旅客數非遠低於台北市，機場捷運的報到窗口設置上不應有差別待遇，建請交通部應研議恢復新北產業園區站 A3 站設置報到窗口與相關設備，以及相關單位人員進駐，確實照顧新北市及周邊民眾。

(八十一)交通部 106 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」（以下簡稱捷運建設計畫）計編列 14 項興建計畫，所需經費 235 億 2,825 萬 8 千元，然而其中大部分計畫執行率都過低。事實上，針對上述 14 項計畫，有 5 項計畫之預算執行率尚未達 60%，包括：臺北捷運系統信義線東延計畫（48.11%）、臺北捷運系統萬大線計畫（50.41%）、桃園捷運系統航空城發展計畫（0%）、臺北捷運系統三鶯線開發計畫（7.39%）、安坑線開發計畫（10.79%）。各項計畫執行率低，背後定有許多因素，包括土地取得、居民陳情抗議、中央地方財務負擔比例等等，然交通部身為中央主管機關，應當有責任扮演溝通者角色，積極和地方政府溝通，並化解民眾疑慮，否則年年編列預算，相關建設進度卻未有起色，將讓納稅人權益嚴重受損。爰此，要求交通部向立法院交通委員會提送書面報告，覈實檢討各計畫之年度預算需求，以避免鉅額預算保留，影響政府資源之合理配置與有效運用。

(八十二)交通部 106 年度編列「都市大眾捷運系統建設計畫—臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」最後 1 年度工程經費 93 億 2,103 萬元。該項計畫經多次修改，通車時間一延再延，多次經監察院糾正，迄今竟尚無法確定完工通車時間，影響政府信譽及國家經濟發展甚鉅。爰此，請交通部以此為鑑，檢討強化對於都市大眾捷運系統建設計畫之審議、承包商資格限制及計畫執行之控管機制，以維我國重大交通建設之有效推動。

(八十三)為推動貿易自由化及國際化，以提升國家競爭力，我國於 92 年 7 月公布施行自由貿易港區設置管理條例。迄今經行政院核定之自由貿易港區共計有 6 海港（基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港、安平港）及 1 空港（桃園航空）等 7 大港區。經查：入駐港區事業及進用員工人數，未見明顯成長；區外委託加工之「前店後廠」機制，也未發揮具體成效；又貿易量值之成長率更未如預期。顯然招商引資等成效未如預期，審計部已連續 3 年度於中央政府總決算審核報告中，提出研謀改善之審核意見。交通部為我國自由貿易港區之主管機關，允覈實依據各港區特色及我國產業布局，審慎檢討各自由貿易港區之發展目標，規劃積極之對外招商策略，俾提升執行成效。爰要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告。

(八十四)交通部 106 年度「偏遠地區交通建設計畫」編列臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）—金門港埠建設計畫 1 億元（計畫總經費 46 億 9,416 萬 1 千元、中央負擔 38 億 5,678 萬 3 千元）及馬祖港埠建設計畫 4 億 1,930 萬 2 千元（計畫總經費 22 億 4,722 萬 5 千元、中央負擔 21 億 8,958 萬 4 千元），預算費用不低。然近年我國除港埠營運發展未如預期外，自由貿易港區之貿易量值亦未如預期，最嚴重的，國內商港貨運量逐年衰退（如下表）。爰此，交通部航港局應通盤檢討、積極研謀改善計畫，並向立法院交通委員會提出書面報告。

單位：千人；千公噸

年度	布袋港		澎湖港		金門港		馬祖港		合計	
	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客	貨運量	旅客數	貨運量
101	229	571	313	1,192	1,460	2,076	181	632	2,183	4,471
102	301	492	390	1,044	1,355	2,430	173	297	2,219	4,263
103	361	409	437	987	1,515	2,450	161	256	2,474	4,102
104	440	391	543	1,037	1,765	1,746	150	215	2,898	3,389

※註：資料來源，交通部統計查詢網。

(八十五)交通部航港局、港務公司負責「觀光遊輪」業務，但其靠港卻只限高雄、台中、基隆港口，為能促進屏東南部原鄉觀光旅遊深度，建請交通部、航港局、臺灣港務股份有限公司共同規劃觀光遊輪停靠屏東後壁湖，並以接駁方式讓旅客登岸暢遊屏南觀光景點，以增加遊客認識屏東南部原住民部落機會，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關研議措施之書面報告。

(八十六)為維護台東蘭嶼飛魚祭文化資產，台東縣政府 101 年公告「蘭嶼漁業禁止及限制事項」：每年 2 至 7 月除了無動力漁船筏外，禁止在蘭嶼沿岸三浬海域內採捕飛魚，更禁止十噸以上的漁船，在六浬海域內採捕飛魚。但蘭嶼達悟族人仍時常受到外來漁船侵擾之苦，2016 年 6 月甚至又發生「水上摩托車」違法闖入蘭嶼漁場事件，蘭嶼居民雖不斷要求海巡署於飛魚季進駐查緝巡防艇，海巡署卻以「交通部航港局未於開元港規劃泊地」為理由拒絕。爰此，交通部應協調臺東縣政府、行政院海岸巡防署、行政院農委會漁業署等機關，於飛魚季時於蘭嶼設置查緝艇泊地，以維護蘭嶼居民權益，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八十七)鑑於交通部所屬國營事業績效獎金考核標準遠低於各事業之年度盈餘增加率，績效考核未發揮獎優懲劣功能而淪為形式，導致部分國營事業無從達

到績效指標而欠缺競爭力，顯有違國營事業經營績效獎金核發之目的。爰決議要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾澄清外界疑慮及民眾不佳之觀感。

(八十八)自民國 93 年起，外交部開始與各國簽訂「青年度假打工」協議，截至今日，簽訂之國家已達 15 國。據查，93 年起辦理至今，我國青年前往簽約國累計為 22 萬人，而簽約國青年來台人數卻僅有 4,800 餘人，比例嚴重失衡。為吸引國際旅客來訪之意願，滿足其需求與期待，實為關鍵。而來台打工度假之青年，是為最便利、垂手可得之人才，亦即，利用來台青年的觀點與角度，來創造符合其國情之需求與期待。爰此，要求交通部責令觀光局，妥善利用外交部「青年度假打工」之政策，依據花東地區觀光發展的方向，來盤點各產業、各類型人才之需求；並依調查之結果，由觀光局提供相關資源挹注，亦或向花東基金提案，以專案模式辦理，吸引簽約國之青年來台。請於 2 個月內研擬書面報告，送交立法院交通委員會。

(八十九)交通部轄下所屬財團法人中華航空事業發展基金會其掌有中華航空股份有限公司三成以上股權。交通部長期透過航發會管理華航，但航發會功能不彰，導致近來發生華航員工抗爭事件，交通部均無法有效掌握，進而損及旅客權益。且當初華航股份寄列於航發會有其歷史淵源，現應回歸正常，因此，交通部應研議於 106 年度內將財團法人中華航空事業發展基金會所屬中華航空股份有限公司股份全數收回，俾加強對於華航公司之管理。

(九十)106 年度交通部所屬事業合共編列經營績效獎金 57 億 6,165 萬 2 千元（包含考核獎金 36 億 0,081 萬 8 千元及績效獎金 21 億 6,083 萬 4 千元）。依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則第 6 點第 2 項及第 3 項規定：各事業機構之經營績效獎金包括考核獎金及績效獎金，考核獎金依工作考成結果發給；績效獎金須有盈餘始得發給，然實際上國營事業考績根本淪為形式，並沒有真正落實，反而是輪流給乙等，讓每位職員都能拿到績效獎金（如下表），

無法提高國營事業經營績效，嚴重侵害納稅人權益。爰此，要求交通部確實監督，各事業單位應落實績效考核，並依實際績效給予不同獎金。

單位：薪給總額月數

事業名稱	101年度			102年度			103年度			104年度		
	考核	績效	小計	考核	績效	小計	考核	績效	小計	考核	績效	小計
中華郵政	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
港務公司	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
港勤公司	—	—	—	—	—	—	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4
桃機公司	2	2.1	4.1	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4	2	2.4	4.4

(九十一)有鑑於交通部所屬事業近年考成成績均經行政院核定甲等，考核獎金均核發 2 個月；至績效獎金之核發，除桃園國際機場股份有限公司 101 年度因用人費率限制，績效獎金未核發至上限 2.4 個月外，其餘事業因超額盈餘均達交通部所訂最高限標準，均核發最高限 2.4 個月之獎金，惟交通部所屬事業近年預決算稅前盈餘增減率與交通部所訂考核標準進行比較，中華郵政股份有限公司除 102 年度盈餘增加率為 17.04%外，其餘年度均逾 20%，所訂最高績效獎金 2.4 個月之超額盈餘標準僅 4%，桃園國際機場股份有限公司近年增加率均達五成以上，所訂標準僅 5%，至臺灣港務股份有限公司除 104 年度增加率為 3.24%外，其餘年度均逾 8%，所訂標準卻僅 1%，績效考核制度恐淪為形式。故建議交通部針對所屬事業績效獎金之考核標準作全面檢討，以達到經營績效獎金核發之目的。

(九十二)交通部擬頒布之「車輛安全檢驗基準」明訂 106 年 1 月 1 日後新產新型號的大客車皆要加裝行車視野輔助系統，直到 108 年才會要求新產的大客車加裝該輔助系統，顯有失當。鑑於目前全國大客車數量為 33,890 輛、大貨車為 165,695 輛，若交通部僅對新產新型的大客車做約束，根本無視目前滿街跑的舊款大貨客車，儼然成為該項法律規範的漏洞。建議交通部應儘速修正該項車輛安全檢驗基準，要求無論新產新式、新產舊式，都應該立即

要求全面加裝行車視野輔助系統，至於舊款舊式的大貨客車，於 3 個月內研議全面安裝行車視野輔助系統之執行計畫，交通部相關單位應嚴加督導稽核，同時明定相關罰則，以維國人行車安全。

(九十三)交通部 106 年度編列道路交通安全預算 2 億 7,045 萬 7 千元，作為易肇事路段改善、加強道路交通秩序整頓及行車安全使用。然我國機車肇事率近年不斷成長，顯然此項道安維護工作未見落實，爰要求交通部應將各縣市易肇事路段道安改善執行情形，每年向立法院交通委員會提出書面報告。

第 2 項 民用航空局 3 億 3,116 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 29 項：

(一)103 年 7 月復興航空 GE—222 馬公空難以及 105 年 2 月復興航空 GE—235 南港空難，釀成重大傷亡，舉國震驚。105 年 1 月飛航安全調查委員會馬公空難事故調查報告指出：「復興航空 ATR 飛航組員未遵照標準作業程序，民航局未監控復興是否落實飛安會所提出的飛安改善建議，民航局未制定系統化作業程序去認定航空公司之風險值」等問題。據「國際航空運輸協會」統計顯示，2009 至 2013 年 94 起空難事故中，亞洲的航空公司占 18%，遠高於歐洲的 3%和北美的 13%，民眾日益重視各航空公司的安全性評比，民航主管機關對各航空公司內部飛航組員之監理尤為重要，為避免類似悲劇重蹈覆轍，應預先降低飛航潛在之危險因子以保障乘客權益。民航局應全面檢視國籍航空業者是否落實安全管理系統，訂定強化安全項目之績效指標及定期檢視，航空公司是否達成飛航起降次數及組員飛時之相關規定，並將安全管理之評估結果納入航權分配之參考。爰針對 106 年度交通部民用航空局預算 3 億 3,116 萬 5 千元，凍結百分之五，俟交通部民用航空局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部民用航空局 106 年度預算「一般行政—人員維持」項下「加班值班費」編列 990 萬 2 千元，惟查我國 104 年在台營運低成本航空民眾申訴案件數共 586 件，105 年截至 7 月共 309 件，其中我國籍台灣虎航客訴案件數 104 年 108 件，

105 年截至 7 月為止 88 件名列第一，顯見民航局對於廉價航空服務品質無法有效改善。爰此，凍結本筆預算之五分之一，待交通部民用航空局向立法院交通委員會提出有效降低廉價航空客訴案件之書面報告後，始得動支。

(三)交通部民用航空局 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「業務費」編列 192 萬 1 千元，惟查長榮航空梅姬颱風期間飛航作業違反民航局核准之起降標準，且 8 航班組員飛時超時違反規定，嚴重影響我國國籍航空飛行安全，為避免未來同樣情形發生，民航局應儘速調查裁處，爰此，凍結本筆預算之五分之一，俟交通部民用航空局對長榮航空事件調查懲處，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)105 年 9 月 27 日梅姬颱風期間，長榮航空公司（以下簡稱長榮航空）多架飛機降落桃園國際機場，引起外界質疑飛航安全事件，颱風期間航機之飛航作業經常受到不可預期天氣狀況影響，造成班機延誤、取消或轉降至其它備用機場，航機降落除需符合各機型起降天氣條件，如能見度及側風速度等最低標準外，油量足夠性、駕駛員及客艙組員飛時限度，均必須符合法規之要求。由於長榮航空引起外界質疑情事，爰要求交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，並建立受氣候因素影響起降之明確標準。

(五)長榮航空於梅姬颱風期間共有六班次違反航空器飛航作業管理規則第 37 條之 1 客艙組員超時工作、一班次違反長榮提報民航局核准之操作手冊降落側風標準，按民用航空法第 112 條第 2 項第 5 款應處以新台幣六十萬元以上三百萬元以下之罰鍰，惟民航局基於七班次乃於同一颱風期間違規，僅論以一次行為罰之，顯見不合理，航空公司一班次違規和 7 班次違規同樣都是一次罰鍰，輕重失衡，為避免航空公司利用罰鍰最高限額有限，只要該公司颱風天營收超過罰鍰，即可有恃無恐。建議交通部民用航空局按民用航空法第 112 條第 2 項第 5 款以七次違規行為分別處罰，且基於生命為人民感情中最高法益，並對此種違規罰鍰上限修正為無上限。

(六)民航局對於各類飛航作業相關人員訓練計畫，負有核准及檢查之責，惟查民航

局未督促復興航空落實考訓分離政策，且根據飛安會 102 年調查復興航空 GE—515 航班事故報告中指出，復航飛航組員長期未遵守標準作業程序、訓練、考驗等缺失，民航局未執行特別檢查及追蹤督導，致使 103 及 104 年復航發生之重大事故相關缺失一再出現，監察院於 105 年對民航局提出糾正。

我國民眾利用航空運輸量龐大，且我國近年致力於發展觀光事業，復航作為重要的航空公司之一，重大事故頻發對於民眾生命財產安全損失甚大，也破壞台灣國際形象，民航局督促不周亦難辭其咎，爰決議令交通部民用航空局加強檢查及督導，以保障乘客權益。

(七)鑑於民用航空局職掌飛航安全之策畫與督導、航空器失事之調查及航空人員之訓練與管理，針對相關人員訓練計畫，負有核准及檢查之責，104 年 2 月 4 日復興航空 235 班機於松山機場起飛不久即墜於基隆河，造成 43 人死亡，經查該航班之駕駛員之訓練、考驗過程頻頻違反規定，包括未落實考訓分離制度、未確認模擬機驗證不及格之改善情形等，惟民航局針對復興航空長期未遵守標準作業程序、訓練與考驗方面等諸多缺失，未執行特別檢查，也未確實追蹤與督導改正，甚至核發檢定證，遭監察院提案糾正。建議交通部民用航空局全面檢討航空人員檢定給證管理流程，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以盡查核及監督之責。

(八)民用航空業之管理督導、飛航標準之釐訂、飛航安全之策劃與督導及航空人員之訓練與管理事項等均屬民航局法定職掌，近年復興航空 2 起重大空難事件，民航局之飛航安全監理責任難辭其咎，監察院於 105 年 9 月提起糾正在案；又劇烈氣候變化對我國飛航安全造成威脅，近期仍有航空公司執意於颱風天違規飛行，置飛安於不顧。交通部民用航空局應對以上缺失加強監理，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，俾利有效提升飛航安全。

(九)104 年國內各機場進出旅客有 5,815 萬人次，國人出國者一年也高達 1,318 萬人次，而常見的航空消費糾紛最常見有三項，班機延誤、行李之延誤及遺失，但民用航空法中，僅有第 93 條之 1 規定託運貨物或登記行李毀損之賠償規定，對

於班機延誤卻無任何保障消費者之規定。雖然交通部訂定有「民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法」，第 4 條規定「運送人因運送遲延或變更航線或起降地點，致影響旅客權益者，應視實際情況並斟酌乘客需要，適時免費提供下列服務：(一)必要之通訊。(二)必要之飲食或膳宿。(三)必要之禦寒或醫藥急救之物品。(四)必要之轉機或其他交通工具。」但均屬於原則性之規範，缺乏明確，各家航空公司作法不一，爰要求交通部民用航空局研擬修正相關法規，對上述補償措施訂定標準。

(十)2016 年 10 月 20 日復興航空澳門—桃園 GE—354 航班，因桃園機場側風強勁重飛兩次，最後轉降於松山機場。由於，旅客驚魂未定，不願重新飛回桃園機場，在僵持之後，由航警局介入協調，乘客才在松山機場下機入境。爰要求交通部民用航空局檢討修正「民用航空乘客與航空器運送人運送糾紛調處辦法」，納入允許國內備降機場下機出境規定，以做為糾紛處理之規範。

(十一)對於飛機起降的最後決定權係在機長，但長久以往受到各式各樣不同的壓力，飛機是否起降並非完全決定於專業因素，甚且等於搏命之行為。為避免機長於判斷時，受到不必要之壓力而搏命起降，交通部民用航空局對於劇烈天氣，應建立一套嚴謹機場關場機制標準，讓航空公司無法強求飛機起降，旅客也不會看到飛機起降，務必以安全為第一要求。

(十二)近年低成本航空消費爭議案件逐年增加，經分析爭議案件發生原因，以票務問題最多，航班時間調整次之，係因低成本航空經營方式與傳統航空公司有別，使消費者容易因未充分了解機票使用限制及規定而衍生後續爭議。

鑑於低成本航空近年市占率不斷增加，立法院雖曾於 104 年度決議促民航局改善，然相關消費爭議案件數仍攀升，未見成效。爰再決議令交通部民用航空局善盡監督之責，以保障乘客消費權益。

(十三)鑑於近年來，廉價航空盛行，惟消費爭議亦不斷，交通部民用航空局卻未能妥善處理。近日更傳出航空公司若有旅客因個人因素無法成行，須花上千元的手續費才能申請退款 500 元機場服務費，顯有侵占之嫌。爰要求交通部針

對國籍航空公司若涉及刑法侵占罪之嫌，相關主管機關（桃園國際機場股份有限公司、交通部觀光局）應主動提起訴訟，民航主管機關亦須採取必要的政策手段，讓航空公司不得侵占機場服務費。

(十四)有鑑於廉價航空公司消費糾紛頻傳，104 年高達 586 件，105 年截至 8 月份為止，仍舊有 309 件。交通部民航局雖然已經成立專責小組與提供民眾申訴專線處理廉價航空公司的消費糾紛，卻未能顯現成效。主因是因為大多外籍航空對於我國消費者權益不夠重視，為保障我國消費者搭乘國外航空公司等相關權益。建請交通部民用航空局應於 3 個月內提出有關外籍航空公司消費糾紛處理機制與罰則，針對消費糾紛達一定數量之航空公司，應予以停飛或是取消航線等處分。

(十五)鑑於「廉價航空」於 103 年度投入市場營運後，市占率節節提高，但消費爭議案件不斷，其中威航公司 103 年 9 月開航後，不久即發生鉅額虧損，被迫於 105 年 10 月 4 日起申請停業一年，許多消費者抗議權益受損。虎航公司更爆出與新加坡航空集團簽下不平等合約。廉航問題不斷浮現，顯見交通部民航局監督不嚴。因此爰要求交通部民用航空局應提出更有效廉價航空管理措施書面報告，於 3 個月內送交立法院交通委員會。

附表：我國低成本航空公司近年來營運情形統計表

單位：家；人；%；件

年度	家數	載客人數	廉價航空 市占率%	廉價航空消費爭 議案件數
100	6	908,139	2.91	18
101	11	1,248,142	3.55	17
102	13	2,322,609	5.97	69
103	16	3,284,171	7.46	184
104	20	4,730,529	9.89	586
105(8月底)	20	4,718,359	13.46	309

※註：1.資料來源：立法院預算中心提供。

2. 資料統計至 105 年 8 月底止。

(十六)有鑑於交通部民用航空局近期對於國內機場降落費進行調整，目前方案仍送交通部審核中，惟目前高雄小港國際機場將爭取成為廉價航空基地，為持續鼓勵廉價航空於高雄增加航班，並扶持本國籍廉價航空，遂要求民航局應針對廉價航空降落高雄小港機場之「使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準」進行調降，再針對本國籍廉價航空研議相關優待措施，降低本國籍廉價航空營運成本，請交通部民用航空局於 3 個月內研議，並將研議結果向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)低成本外籍航空公司在我國市場發展已逾 10 年，市占率逐年提高，國籍低成本航空公司並於 103 年度申請設立，並投入我國市場參與營運。然近年來低成本航空運輸模式在全球迅速發展，在我國無論公司家數、航線數、載客人數及市占率均普遍成長，以 104 年度為例，載客數達 473 萬 0,529 人，市占率為 9.89%，105 年 8 月底更上升至 13.46%。惟消費者爭議案件仍不斷攀升，低成本航空的服務品質容有檢討之必要；又國籍低成本航空公司營運未及 2 年即產生鉅額虧損，交通部民用航空局應針對以上全面加強監督及輔導，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以維護飛航安全，並兼顧政府及消費者權益。

(十八)台南航空站在中央和地方努力下，目前國際班機有愈來愈多之趨勢。但台南航空站航站空間狹小，尤其入境部分，其空間尚不足以應付一班航班之乘客，而讓旅客在戶外風吹日曬雨淋，或者直接於接駁車上等待。為免讓國際航班之外國旅客對於台南產生不好之第一印象，爰建請交通部民用航空局應設法改善台南航空站之入境動線及空間。

(十九)台東離島地區蘭嶼、綠島航線及澎湖馬公、七美、望安等航線僅一家航空公司經營，且取得經營期限為 10 年，並按經營計畫投入 4 架 19 人座航空器營運 5 條航線。惟過去經營業者曾因航空器故障、老舊等因素，致使 5 條航線僅有 2 架航空器營運，造成運能不足，影響離島居民返鄉、就醫權益甚鉅。爰此，交通部民用航空局應儘速研議增加第 2 家業者經營上述離島航線之可

行性，或擬訂相關規範要求經營業者無論發生任何變故都必須保證投入至少 4 架航空器營運，以維離島居民之權益。

(二十)103 年度台灣首家飛行學校安捷航空顧問（股）有限公司其術科訓練已獲民航局同意設立在台東機場，該飛行學校雖對國內飛航人才培育有非常大的助益，惟近期來因為該校訓練業務頻繁造成飛機起降、操演所孳生之噪音，引發當地居民之民怨，為促進敦親睦鄰，特請交通部民用航空局儘速協調業者規劃訓練計畫時先與當地居民溝通，避開擾民時段，以維居住品質。

(二十一)根據立法院預算中心評估報告指出，我國各航空站航線可租用面積僅 8 萬 7,631 平方公尺，占總面積 33 萬 8,412 平方公尺之 25.89%，相較於國際航空站經營趨勢，朝向企業化、商業化，整合周遭土地開發，帶動區域經營繁榮，顯然國內航空站經營有所不足。尤其台東航空站可租用面積 515 平方公尺占航空站總面積僅 7.73%，遠低於平均值，對於近年來致力於發展觀光以期帶動台東周遭產業發展，顯然台東航空站整體多元經營仍過於受限。爰此，交通部民用航空局應儘速研議台東航空站土地開發可行性，以期帶動周遭發展，促進當地觀光產業。

(二十二)交通部民用航空局於預算總說明之 104 年度施政績效及達成情形，於落實飛航安全方面，其原定目標值為 0.17 次/百萬飛時，但其說明卻將 103 及 104 年失事之復興航空排除在外，理由為失事之班機係屬渦輪螺槳飛機。但所謂飛航安全，實包括所有種類機型，人命無價，亦不應依機型不同而論斷。故對於民用航空局自評達到目標值，完全枉顧飛安事實，亦易造成僅注重渦輪噴射飛機之飛安，而不顧渦輪螺槳飛機之飛安。爰要求交通部民用航空局應立即以更正、勘誤表方式，重新統計計算失事復興航空之數據，以正視聽。

(二十三)花蓮機場於 2001 年，由行政院核定首班日本包機，開始辦理國際航線業務。據查，至 102 年以前，每年均有不少來自亞洲主要城市之包機往返花蓮；就 96 至 102 年資料顯示，不含中國內陸城市，計有包機 1,231 架次。然

而因政策方向等因素，103、104 年，除來自中國之包機外，亞洲其他城市包機數為 0，遂造成花蓮機場低利用率之現象。近期，國內航空業者因營運虧損，計畫縮減國內機場往返花蓮之定期航班，此舉更將大大降低花蓮機場之使用，衝擊機場內相關協力廠商之經營與服務人員就業機會。爰此，要求交通部民用航空局主動協調業者將部分國內不經濟航班，同額轉為國際航班，開闢花蓮飛往日、韓、東南亞主要城市之航線；並會同交通部觀光局，以能促進花蓮觀光旅遊之航線為首選，適時輔以政策性補助航線。請於 3 個月內完成完整、嚴謹之書面報告，送交立法院交通委員會。

(二十四)彩繪列車、飛機往往是車站、機場的亮點，除了載具本身能促進業者營運利潤外，更重要的是其宣傳的功能。為推動我國觀光產業，吸引國際遊客，爰要求交通部民用航空局洽商國籍航空公司意願，並會同交通部觀光局，共同研擬「透過彩繪飛機宣傳我國重要觀光景點」之相關專案計畫。其中，飛機外觀彩繪之主題須以本土文化素材、景觀風貌、在地藝術家之創作意象為主，並同時兼顧飛機內裝色調、座椅、機內雜誌、文宣、衍生商品之搭配等。請於 3 個月內完成完整、嚴謹之書面報告，送交立法院交通委員會。

(二十五)為促進地方觀光發展、紓緩桃園、松山機場空中交通，爰要求交通部民用航空局會同觀光局等單位，共同研擬航班分流計畫，利用政策補助航線或提出優惠與配套等措施，以協調航空公司及旅遊業者，更動團體旅遊性質較高之包機航班，轉飛至使用率較低之機場。如此作為，期能紓緩桃園、松山機場調度、有效利用我國其他機場外，亦可促進地方觀光產業、平衡區域發展。請於 3 個月內完成完整、嚴謹之書面可行性評估報告，包含各利用率較低之機場及其觀光發展潛力的 SWOT 分析，送交立法院交通委員會。

(二十六)觀光產業之發展應因地制宜、利用地方優勢。花東縱谷地形狹長，中央及海岸山脈間，農田風光錯落有致、地景豐富，實具有發展空域觀光的條件

。惟民航局對於超輕型載具的管理，僅規範在空域活動範圍，無形間限制了整體空域觀光之發展。據查，目前全國合法「起降場」僅有六處，花蓮占三處。然而，起降場並未符合「飛行場」之規模與標準，無法起降兩人以上的觀光航空器。再者，民航局目前對於超輕型載具的管理，僅止於規範載具飛行的空域活動範圍及使用時間，並未開放「載客」等促進空域觀光之項目，致使超輕型載具僅能以「操作、指導」等名義載人，不但無法有效控管飛安，也侷限了整體空域觀光發展。為促進花蓮空域觀光之發展，爰要求交通部民用航空局於花東縱谷內空域最北側，規劃設置一座公辦民營飛行場，並立即研議相關規定，將超輕型載具納入管理，以達到空域安全之監控，並促進空域觀光之發展。請於 3 個月內完成完整、嚴謹之書面報告，送交立法院交通委員會。

(二十七)有鑑於馬祖地區觀光發展迅速，旅行團及遊客大量進入，台北南竿航線由原先每日飛航七個班次至今增加為每日九個班次，往返台馬兩地旅客大增，旅客摩肩擦踵，南竿航空站現有空間明顯不足。爰此，要求交通部民用航空局儘速研擬南竿航站擴建計畫，改善南竿航站空間不足問題。相關改善計畫書面報告請於 3 個月內送立法院交通委員會。

(二十八)目前桃園機場排班計程車乃依據交通部民用航空局之「民用航空機場客運汽車管理辦法」登記抽籤選定之，第 14 條第 1 項「保留比例」：「桃園機場排班計程車應保留 20%由優良職業汽車駕駛人擔任、5%由備具載運輪椅使用者車輛識別標示之計程車駕駛人擔任、8%由桃園機場排班計程車績優駕駛人擔任、9%由桃園市大園區計程車駕駛人擔任。」

但為促進原住民就業機會，比照「原住民族工作權保障法」規定「每百人應有一人為原住民」，敬請交通部民用航空局研擬修訂該辦法，納入一定比例原住民為排班計程車司機，以保障原住民工作權益。

(二十九)有鑑於交通部民用航空局服務總台飛航管制員總額是 359 員，現有員額是 298 員，缺額 61 員。航管人力不足導致航管疏失問題，監察院於民國 100

年時曾經為飛航管制屢見人為疏失，因此糾正過交通部。為保障飛航安全，建議交通部民用航空局於民國 106 年時補足服務總台飛航管制員缺額。

第 3 項 中央氣象局原列 23 億 0,058 萬 5 千元，減列第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「業務費」之「委辦費」中兩岸氣象科技交流及「大陸地區旅費」15 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 23 億 0,043 萬 5 千元。

本項通過決議 56 項：

- (一)中央氣象局 106 年度預算「勞動派遣」編列 710 萬元，預計進用 10 名派遣人力，惟相關人員係用於「氣象科技研究」、「地震測報」等業務，相關業務皆為具專業性之核心業務，不應採行派遣方式任用，且其中氣象科技研究業務任用之派遣人力竟較 105 年度增加 2 人，派遣為低薪原兇之非典型僱用方式，易導致勞工無法穩定就業，政府機關不應帶頭濫用派遣。爰此，106 年度「一般事務費」中「勞動派遣」預算，凍結三分之一，待交通部中央氣象局就整體人力運用進行通盤檢討，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)政府運用派遣人力過多，已遭監察院介入調查。中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技颱風與短期氣候預測技術發展計畫」預計進用 8 人 570 萬元及「地震測報」計畫項下「地震及地球物理數位資料處理計畫」預計進用 2 人 140 萬元。上述計畫均為交通部中央氣象局核心技術計畫，卻以「勞動派遣」方式以「業務費」支付勞力外包公司派遣人員，顯有不妥之處。爰此，凍結上述兩項預算各三分之一，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)中央氣象局 106 年度預算「勞務承攬」編列 1,050 萬 6 千元，預計進用 20 名勞務承攬人力，惟相關人員係用於「氣象科技研究」、「氣象資訊處理研究與開發」、「地震測報」、「一般行政」及「氣象測報」等業務，除「一般行政」外，其他業務皆為具專業性之核心業務，不應採行勞務承攬方式任用，勞務承攬為低薪原兇之非典型僱用方式，且多為假承攬真派遣的方式，易導致勞工無

法穩定就業，政府機關不應帶頭濫用自然人承攬。爰此，106 年度「勞務承攬」預算，凍結三分之一，待交通部中央氣象局就整體人力運用進行通盤檢討，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)中央氣象局 106 年度委辦業務合計 16 項，與 105 年度委辦業務相比，除了減少「委託辦理地震觀測站儀器檢測、資料蒐集及檢視等地震業務相關業務」、「舉辦地震相關科技研討會」及「委託辦理近岸海纜纜線及周圍環境現況勘查」3 項業務之外，另新增「辦理台灣孕震結構相關委託研究計畫」，其他委辦業務均與 104 年度相同。然而跨年度進行相同委辦業務，卻不見委辦成效。爰此，交通部中央氣象局 106 年度預算「委辦費」編列 4,663 萬 3 千元，凍結四分之一，待針對委辦事項成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究—氣象科技研究」編列 5,098 萬 3 千元，其中「委辦費」下編列 85 萬 5 千元，係辦理兩岸氣象科技交流，又「大陸地區旅費」編列 60 萬元，乃因應兩岸氣象與地震業務交流與合作層面擴大，並推動與執行「兩岸地震監測合作協議」及「兩岸氣象合作協議」之相關工作，預計分 3 梯次擬派共計 20 人、16 天派員至大陸交流。惟 105 年度中央氣象局僅派一梯次，10 人、10 天前往交流，值此兩岸關係冰凍期，中央氣象局擴大與大陸交流恐無法取得更多成果。爰此，交通部中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究—氣象科技研究」編列 5,098 萬 3 千元，關於兩岸氣象交流及相關旅費共計編列 145 萬 5 千元，凍結三分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)鑑於 104 年度起，豪、大雨特報之預報誤差累計次數較 103 年度增加（詳附表），可見中央氣象局之災害氣象預報能力仍有待提升。

但中央氣象局 106 年度「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」、「發展小區域災害性天氣即時預報系統」等 3 計畫共編列 1 億 1,466 萬元，以研發引進氣象科技新技術等，因業務能力尚有疑慮，爰凍結以上預算之四分之一，待向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：交通部中央氣象局災害性天氣測（特）報一覽表

年度 \ 項目	豪、大雨特報	
	特報次數	預報誤差累計次數
100	199	84
101	156	9
102	197	8
103	194	13
104	193	14
105	156	13

※註：資料來源：立法院預算中心。

105 年度係截至 7 月底止實際數。

(七)有鑑於中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究」計畫項下「氣象科技研究」、「氣候變遷應用服務能力發展計畫」及「發展小區域災害性即時天氣即時預報系統」3 分支計畫，編列 1 億 1,466 萬元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。經查：近年來颱風路徑預報準確率雖已有提升，惟與國際間相較仍有進步空間；另豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，亦有研謀改進空間。爰此，凍結該項計畫編列經費 1 億 1,466 萬元之四分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(八)中央氣象局於 106 年度預算「氣象科技研究」項下「氣象科技研究」編列相關費用 5,098 萬 3 千元。

經查，105 年 9 月梅姬颱風侵台期間，根據中央氣象局所提供其飛機投落送（追風計畫）所測得近地風瞬間風（陣風）觀測資料，從 9 月 25 日晚上投送開始，大部分都超過七級風（WL150 數據高於 15），而有些甚至已達十級風（WL150 數據高於 25）。範圍都比中央氣象局多很多，既然投落送資料顯示威力那麼強，中央氣象局卻未以追風計畫之觀測值列入採用？

爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部中央氣象局將相關書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(九)中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究」項下「氣候變遷應用服務能力發展計畫」中「一般事務費」編列 300 萬元，其中包含歷史氣候資料整集與登打 200 萬元。據查，該工作項目自 104 年度開始編列，至今已逾 2 年，相關歷史資料之整集與登打理應達一定程度。為避免浮編預算，凍結該筆預算之四分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會說明辦理進度，並提供成果之相關書面資料後，始得動支。

(十)中央氣象局於 106 年度預算「氣象科技研究」項下「發展小區域災害性天氣即時預報系統」，其「設備及投資」與相關費用編列 3,607 萬 7 千元，其中「設備及投資」編列 2,750 萬 8 千元，惟自 104 年度起，其「設備及投資」連續 3 年均編列相同設備之經費，其相關設備應已添購完畢，若「小區域災害性天氣即時預報系統」為多年度預算計畫，亦未於預算書上說明。爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。並於編列預算時，詳載該計畫相關資料，以便立法院交通委員會審查。

(十一)鑑於台灣夏秋經常受到颱風豪雨侵擾，造成災害頻傳，且對於偏鄉山區之民眾，受到風雨災害影響往往較都市民眾更為嚴重，亦有發生偏遠地區鄉鎮對外唯一聯外道路坍方、斷裂或是受阻，導致民眾對外交通完全癱瘓，此外有時突然遭受豪大雨之侵襲，亦有發生橋梁遭溪水沖斷之情形，故各種區域性災害之預防與訊息，尤其對於偏遠地區更為重要，然偏遠地區卻因為無法即時得知災害消息，更容易陷入危險之中。按中央氣象局 106 年度預算計畫中即有「發展小區域災害性天氣即時預報系統」，然此計畫除在電腦系統運算上各種資料蒐集、運算、分析外，更進一步言，將即時災害訊息傳輸於偏遠地區民眾更為重要，故對於此計畫中業務宣傳及後續有效傳遞災害訊息應提出完整規劃，否則此計畫之實際成效，對民眾而言並無幫助，爰將本計畫預算 3,607 萬 7 千元，凍結四分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十二)中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究—時空資訊雲落實智慧國土計畫」

項下「業務費」編列 800 萬元，辦理「早期觀測資料數位化」、「歷史天氣圖集數位化」之工作。據查，該工作項目自 104 年度開始編列，至今已逾 2 年，相關資料、圖集之數位化工作理應達一定程度。為避免浮編預算，凍結該筆預算之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會說明辦理進度，並提供成果之相關書面報告後，始得動支。

(十三)中央氣象局於 106 年度預算新編「環境資源資料庫整合計畫」之分項計畫「型塑臺灣氣候資料庫」及「遙測電子化數據之應用與跨域服務計畫」編列 978 萬元，預計建置「臺灣氣候圖集分享平台」、「遙測災防產品與產品顯示平臺」。雖然氣象技術日新月異，推陳出新，相關研析、平台建置實屬必要，然而有鑑於該計畫為 106 年度新編計畫，其實際業務辦理之預算需求、固定資產及儀器設備之需求等預算編列，皆未明、未臻完善。爰此，凍結「環境資源資料庫整合計畫」預算之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)中央氣象局於 106 年度預算「氣象資訊處理研究與開發—氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列 3 億元，該計畫係為辦理「提升氣象監測預報作業能力」及「強化氣象資訊建設與應用服務」業務，惟近年來全球各地天氣災害頻仍，臺灣又因地理位置及地形影響，易造成生命及財產損失，依據行政院災害防救辦公室之統計，重大災害中屬天然災害者，102 年度死亡 9 人、受傷 163 人、財產損失 23.78 億元及復建金額 78.01 億元，103 年度死亡 1 人、受傷 15 人、財產損失 28.6 億元及復建金額 30.63 億元，104 年度死亡 13 人、受傷 832 人、財產損失 68.01 億元及復建金額 91.6 億元，預報準確性對於氣候變遷對民生經濟與社會安全有直接影響，然由近年生命財產損傷情形觀察，中央氣象局對於主管之氣候監測與預報作業能力業務恐有失職之嫌。故凍結該預算之五分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出預報準確性改善書面報告後，始得動支。

(十五)中央氣象局 106 年度預算於「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資

訊之智慧應用服務計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，包括「業務費」2,090 萬元。

依據行政院災害防救辦公室之 102 及 104 年災害防救白皮書統計，重大災害中屬天然災害者，102 年度死亡 9 人、受傷 163 人、財產損失 23.78 億元及復建金額 78.01 億元，103 年度死亡 1 人、受傷 15 人、財產損失 28.6 億元及復建金額 30.63 億元，104 年度死亡 13 人、受傷 832 人、財產損失 68.01 億元及復建金額 91.6 億元，並以 104 年度為最劇。

「氣象資訊之智慧應用服務計畫」應加強災害性天氣資訊掌握與監控，並提升預報準確性，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之衝擊。爰此，凍結 106 年度「業務費」預算之五分之一，俟交通部中央氣象局將相關改善書面報告送立法院交通委員會後，始得動支。

(十六)中央氣象局 106 年度採購不同類型軟體與軟體系統發展費用支出項目甚多，預算編列價差甚大，少則 10 數萬元，多則高達億元。預算說明中並未能詳細說明軟體功能與細項。為求幫人民看緊荷包，爰針對「氣象資訊處理研究與開發」項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」中軟體系統發展費 1 億 1,128 萬元予以凍結五分之一，待交通部中央氣象局針對 106 年度所有軟體採購或軟體系統開發向立法院交通委員會提出詳細書面報告後，始得動支。

(十七)中央氣象局 106 年度預算「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，其中軟體系統發展費編列 1 億 1,128 萬元。經查，氣象資訊中心針對該筆費用未於預算書詳實說明其預購置之軟體系統為何，於中央氣象局 105 年度預算中編列相同科目預算 1 億 1,160 萬元亦未詳加說明。爰此，凍結本筆費用之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十八)鑑於台灣氣象災害頻傳，行政院 99 年 11 月 8 日院臺經字第 0990059939 號函核定推動「水災災害防救策進計畫」，行政院並以 104 年 5 月 22 日院臺忠字第 1040022645 號函修正計畫，由中央氣象局執行其中「建置區域降雨雷達網

」總經費 4 億 4,440 萬元，此計畫原始預計 104 年完成，然一再拖延，且降雨雷達建置情形，於 106 年度預算計畫中尚須完成北、中防災降雨雷達站房、雷達微波通訊設備等項目繁多，106 年計畫期間將屆滿，其進度是否能夠如期達成，且目前執行之情形是否已較原訂計畫中有所延宕，皆不無疑問，爰將 106 年度「建置區域防災降雨雷達網」預算 2,000 萬元，凍結五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十九)中央氣象局 106 年度預算「地震測報」之「委辦費」編列 1,733 萬元，委託進行「國內地震研究機構對地震前兆監測體制強化」等 6 項相關研究。據查至少從 92 年起，中央氣象局即以該預算科目編列相關委託研究費，國家累計投注之經費不斐。為有效利用本項預算，中央氣象局實應進行委託研究案之成果彙整，檢討過去年度之研究，以擬定未來委託案之核心方針。爰此，凍結該預算之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十)中央氣象局擬擴建海纜系統，但其原有海纜卻因漁民作業而毀損，造成相關設備金額損失近 5,200 萬元。因此，中央氣象局 106 年度預算「地震測報」項下「海纜觀測系統擴建計畫」9,200 萬元及「防災觀測系統擴建計畫」8,000 萬元，各凍結五分之一，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出如何防止人為因素破壞海纜之書面報告後，始得動支。

(二十一)查 100 至 104 年度，鐵公路因颱風及豪雨災害，造成之交通阻斷時間及里程，合計 914 天、1,156 公里，相關財產損害及復建成本估計達 167 億 2,500 萬餘元，「氣候災害」以交通部公路總局損失 153 億 3,000 萬元為最多、臺鐵局損失 11 億 6,640 萬元次之（附表）。加上中央氣象局 106 年度預算「強化災防環境監測」編列 5 億 3,517 萬元，雖較 105 年度 3.4 億餘元增加近 2 億元，但未具體註明內容，成效容有疑慮，爰凍結以上預算之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：近年因氣候變遷造成之鐵路、公路基礎設施財產損失統計表

年度	公路總局	臺鐵局	其他機關	合計 單位：百萬元
100	1,702	8	-	1,710
101	3,753	513	23	4,290
102	2,716	243	52	3,011
103	2,719	140	7	2,866
104	4,442	261	142	4,846
合計	15,333	1,166	225	16,725

資料來源：審計部 104 年度中央政府總決算審核報告。

(二十二)有鑑於中央氣象局 106 年度預算第 3 目「氣象測報」工作計畫項下「氣象通信及雷達測報」編列含加強維護氣象雷達設備及維持氣象雷達觀測作業在內之經費 2,123 萬 2 千元。氣象雷達具觀測全天候及大範圍降雨與氣流特徵能力，然 104 年 8 月五分山氣象雷達儀因蘇迪勒颱風嚴重受損，預計於 105 年 9 月修復完成，經查：五分山氣象雷達修復恐須延至 105 年 12 月始完成，工程延宕極可能造成該區域氣象監測能力而影響民眾權益。爰此，凍結該項計畫編列經費 2,123 萬 2 千元之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(二十三)中央氣象局 106 年度預算「氣象測報」項下「氣象服務業務開發與推展」編列「資訊軟硬體設備費」56 萬 5 千元，其中南區氣象服務行動版網站建置及志工服務內部流程 E 化費用 46 萬 5 千元。惟南區氣象站網頁的連結隱藏於中央氣象局網站「便民」之中，民眾無法一目了然看見此網頁之連結，很難知道有此網頁之存在。爰此，凍結「氣象測報—氣象服務業務開發與推展—資訊軟硬體設備費」預算之二分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出具體改善書面報告後，始得動支。

(二十四)有鑑於中央氣象局 106 年度預算「營建工程」計畫項下編列 4,682 萬 8 千元，預計辦理各氣象站房舍及圍牆整建、庭園美化、防漏工程及結構補強工

程等。經查：彰化田中氣象站建站計畫尚未核定即編列預算，程序尚未完備；又阿里山辦公廳舍整建工程案延宕多年，允宜積極辦理。建置氣象站執行地面氣象觀測作業，以利直接觀測重要氣象資訊，惟相關廳舍建設應循相關規定並事先充分溝通，避免行政資源虛耗，爰凍結該項計畫編列經費 4,682 萬 8 千元之三分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十五)有鑑於中央氣象局 106 年度預算「營建工程」編列預算 4,682 萬 8 千元，係為辦理各氣象站房舍及圍牆整建、庭園美化、防漏工程及結構補強工程等業務，惟於預算書中僅說明計畫名稱，各計畫之預算皆未揭露，復其中「彰化田中氣象站建站」計畫迄至 105 年 9 月下旬尚未提報行政院，即編列預算，程序尚欠完備，顯見中央氣象局於該項目預算，恐有浮濫編列之嫌。故凍結該預算之三分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)彰化田中氣象站建站計畫，雖為立法院連續三年審查預算決定興建，惟本案尚未經行政院核定，尚未完成程序。故凍結中央氣象局 106 年度預算「營建工程」編列 4,682 萬 8 千元之三分之一，待行政院核定後，始得動支。

(二十七)中央氣象局 106 年度預算「營建工程」計畫編列 4,682 萬 8 千元用以更新及整建設備，其中 3,777 萬 1 千元用於「房屋建設及設備」，包括彰化氣象站辦公廳舍新建工程第一期、高雄氣象站等辦公廳舍重建第一期工程等。

惟查彰化田中氣象站之建站計畫尚未經過行政院核定即編列預算，程序尚未完備，顯有違預算法 34 條相關規定；另查中央氣象局於 101 年度起辦理阿里山辦公廳舍整建工程，104 年審計部審核報告指陳多項缺失，包括辦理水土保持計畫虛耗公帑 173 萬元等情事，由於氣象站建置及更新對當地民眾日常生活事關重大，氣象局相關工程之延宕實屬不妥。

綜上，凍結該計畫編列預算之三分之一，待交通部中央氣象局完成預算核定之正常程序，並針對阿里山辦公廳舍整建工程提出改善計畫書面報

告後，始得動支。

(二十八)中央氣象局 106 年度預算「營建工程」計畫中，擬辦理彰化田中氣象站之建置及阿里山辦公廳舍整建等工程。然據查，彰化田中氣象站建站計畫尚未核定，中央氣象局卻已編列預算，又阿里山辦公廳舍整建工程，因違反水土保持法等因素，已延宕多年，凸顯氣象局管考缺失。爰此，凍結「營建工程」預算 4,682 萬 8 千元之三分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出檢討與改善書面報告後，始得動支。

(二十九)有鑑於中央氣象局 106 年度將於彰化縣田中高鐵站周邊建立有專人駐守之氣象站，並已完成相關選址作業。爰建請交通部中央氣象局針對彰化田中設置之氣象站，增設氣象與地震推廣教育設施，以求提升民眾對於氣象與地震的認知力，並於 3 個月內將相關建置情形以書面報告送交立法院交通委員會。

(三十)中央氣象局於 106 年度編列「建置區域防災降雨雷達網」計畫預算 2,000 萬元、「海纜觀測系統擴建計畫」預算 9,200 萬元，以及「防災觀測系統擴建計畫」預算 8,000 萬元。有鑑於此 3 計畫皆在 106 年度完成工作，且 106 年度編列之預算全數皆為「設備及投資」費用，並未思考到未來之器材維修等問題。爰此，要求交通部中央氣象局向立法院交通委員會提供 106 年度該預算之詳細使用計畫，並於 3 個月內進行工作成果書面說明，以及未來設備器材維修之規劃。

(三十一)中央氣象局 106 年度預算「氣象科技研究」編列 1 億 6,655 萬 4 千元，主要係研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務，其中颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，經查近年來雖颱風路徑預報準確率已有提升，惟受限於海上觀測資料不足，以及中央氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大，例如：24 小時颱風路徑平均預測誤差雖已由 91 年之 138 公里縮短至

104 年之 76 公里，惟 105 年度（統計至 9 月 19 日止）誤差值普遍增加，預報準確性對於氣候變遷對民生經濟與社會安全有直接影響。故建議交通部中央氣象局針對提升颱風路徑預報準確率，於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善計畫書面報告，以維護民眾生命財產安全。

(三十二)近年來，受全球暖化、氣候變遷等因素，我國天然災害事件發生頻繁。依據 102 至 104 年度我國重大天然災害數據之統計，相關災害死傷人數、財產損失及復健金額，逐年攀升。為降低因氣候變遷而造成我國民生、經濟與社會安全之危害，爰要求交通部中央氣象局在推動「氣象資訊之智慧應用服務計畫」時，應加強對災害性天氣資訊的掌握與監控，以提升預報的準確性，保障國人財產及生命安全。

(三十三)中央氣象局辦理「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」，該計畫期程自 104 至 109 年，計畫總經費約 26.21 億元。根據計畫書自動雨量站汰換增設執行期程，105 至 107 年完成第二期宜花自動雨量站的汰換與增設，而台東及恆春半島自動雨量站的汰換與增設乃第三期 107 年方開始實施。惟近年來台東及南部地區風災豪雨不斷，造成災情重大，且交通部於東部及南部恆春半島辦理南迴鐵路電氣化計畫，及南迴公路拓寬後續計畫，而該區域雨量監測的準確以及即時通報，對於上述重大交通建設計畫執行亦有莫大助益。爰此，建請交通部及中央氣象局，應設法研議提早執行台東地區及恆春半島的雨量觀測站建置計畫，以期未來面對氣候變遷，政府因應災情變化的預防措施，可以更快速因應，減少災害損失。

(三十四)中央氣象局現有（含預計於 105 年 12 月底完成）508 個無人自動站（354 個氣象站、154 個雨量站），再加上 25 個有人氣象站與 18 個合作站，共 551 站，同時與水利署、水土保持局、臺北市政府等連線取得設站資料等共 329 站（其中 175 站為 103 年 12 月後新增水利署連線雨量站資料）。總計獲得即時雨量資料站數達 880 站。此監測資料皆即時提供天氣預（警）報作業單位、各級政府防救災單位應用參考。然而未納入氣象局雨量系統之

單位目前有林務局、公路總局、台中市政府、台南市政府、高雄市政府、桃園市政府、彰化縣政府、嘉義市政府、嘉義縣政府、宜蘭縣政府、屏東縣政府，合計共 158 站。爰請交通部中央氣象局儘速與各單位協調通盤檢討各地雨量站及各種觀測站設置計畫，減少可能的重複設置及善用既有之觀測站點，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十五)中央氣象局從 96 年起辦理「東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統建置計畫（96—100 年）」該計畫原規劃建置 250 公里海底電纜，但因事先對於海象評估不足最後修正計畫僅建置 45 公里海底電纜，並於 100 年正式啟用，惟 103 年 5 月卻因保護措施不足而遭外力破壞，影響中央氣象局地震測報及預警應變時間。審計部決算審核報告亦指出，中央氣象局於海底地震觀測系統採購預算不足情況下，未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，即縮短海底光纖電纜離岸長度，造成觀測儀器佈設於拖網漁船活動區域，又未督促廠商依契約規定檢討足夠必要之保護設施，而於啟用後 2 年 6 個月遭遇外力拉扯破壞。中央氣象局東部海底電纜系統建置第一期計畫即因計畫評估不足致使建置未達目標，而 106 年度預算「地震測報」項下「海纜觀測系統擴建計畫」編列 9,200 萬元、「防災觀測系統擴建計畫」編列 8,000 萬元，預計辦理海纜擴建系統之實地整合測試、驗收與正式啟用，以及建置井下地震觀測站 1 座。中央氣象局為我國海象觀測之最重要研究機構，其建置海纜計畫不僅因海象評估不足，250 公里之海纜僅能建置不到五分之一，亦未做好保護措施，致外力拉扯破壞，因此，交通部中央氣象局針對東部海纜計畫，應儘速向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

(三十六)台灣地處板塊交界處，地震活動頻繁，常造成重大傷亡，但也是地震前兆觀測及理論模式研究的絕佳地點。我國進行地震前兆研究也已行之有年，並累積相當多的研究報告與數據。惟對於各項前兆缺乏整合式的研究，交通部中央氣象局應把不同前兆的研究數據整合，盡速研議建立實際預警系統，並以書面向立法院交通委員會說明可行性與進度。

(三十七)現行中央氣象局之地震測報對於震央地區 50 公里以外地區提供預警功能。

惟若地震發生於島內或近海，震央地區 50 公里以內的盲區，即涵蓋約四分之一個台灣島，影響民眾安全甚鉅。為縮小地震即時警報盲區之問題，提升民眾生命財產安全保障，交通部中央氣象局應盡速發展複合型強震即時警報系統，並以書面向立法院交通委員會說明整合進度。

(三十八)颱風路徑與結構預報為整個預報作業環節中最重要部分之一，故改善颱風預報品質，必須先由提升颱風路徑準確度與預報能力開始，進而逐步改善颱風結構之分析與預報，再推及局地風雨預報作業；惟受限於海上觀測資料不足，以及中央氣象局仍未能完全充分掌握颱風之形成與變化趨勢，導致目前預報颱風路徑仍有不少誤差存在，且預報誤差會隨時間增加而加大。例如，近年來 24 小時颱風路徑平均預測誤差雖已由 91 年之 138 公里縮短至 104 年之 76 公里，惟 105 年度（統計至 9 月 19 日止）誤差值普遍增加，據中央氣象局表示：「因 105 年 9 月中之前颱風個案數偏少，誤差統計較不具代表性。近 5 年來美國和日本（100 至 104 年）對於西北太平洋所有颱風 24 小時預報平均誤差分別為 87 公里及 92 公里，同時期中央氣象局平均誤差為 89 公里，中央氣象局颱風路徑預報技術和先進國家之預報相當。」近年來颱風預報準確率已有提升，惟與國際間預測誤差情形相較，仍有改善空間。爰請交通部中央氣象局檢討如何更加精進預測能力，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十九)有鑑於臺灣地處西太平洋颱風，氣候變遷等天然災害對我國易造成威脅，氣象預報資訊之準確性為救災系統啟動最初機制，而國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103 年度增加，有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，交通部中央氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，以利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。

故建議交通部中央氣象局針對預報之誤差，於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善計畫書面報告，以提升預報之準確性。

(四十)中央氣象局辦理「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」於 103 年 5 月 26 日發生故障，係因中央氣象局未妥適評估觀測儀器建置深度及位置，相關保護措施不足，致海纜觀測設備完工後 3 年即遭外力破壞，且遺失相關設備金額合計近 5,200 萬元。詢據中央氣象局該系統故障所造成影響略以，主要影響臺灣東部海域地震之掌握，包括地震定位準確性（預估增加定位誤差達數公里）與地震預警應變時間（預估減少 P 波偵測時間達 1~2 秒），已緊急規劃增建東北部井下地震觀測站 2 座（宜蘭武塔與冬山），以彌補部分功能，並於 104 年 6 月完成啟用。由於臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海嘯觀測系統功能未完備，屢經立法院決議促請改善，監察院於 105 年 4 月對中央氣象局提出糾正，中央氣象局允應確實檢討改善。爰請交通部中央氣象局檢討此案承辦相關人員應有之責任暨未來防範辦法，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十一)中央氣象局強震即時警報的接收單位包含全國公立中小學、高中職、各教育主管機關、消防署及各縣市消防局、合作開發應用之民間單位等，截至 105 年 10 月，軟體安裝總帳戶數達約 4,000 個，計有 48 個消防主管機關、34 個教育主管機關、15 個軍方單位、54 個交通部所屬及其他政府單位、2,674 所國小、932 所國中、260 所高中、30 個氣象局氣象站及 15 個地震資訊傳遞合作單位等。然其他如幼兒園、私立國中小部分尚未全數安裝氣象局之強震即時警報系統，即時應對強震來襲的能力不如公立中小學，爰請交通部中央氣象局儘速與教育部檢討公私立幼兒園、國中小及其他大專院校安裝強震即時警報系統一案，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十二)國內過去對於降雨預報是以定性之預報為主，研判降雨之有無和影響之區域，近年來各界對於量化降雨預報之需求日益迫切。故中央氣象局自 87 年

起即積極發展定量降水預報技術，並於 94 年底正式對外發布定量降雨預報，惟 104 年度之豪、大雨特報之預報誤差累計次數均較 103 年度增加，據中央氣象局表示：「自 104 年 9 月份起因應豪大雨標準之新規定，尤其新增由短延時強降雨部分（時雨量 $\geq 40\text{mm}$ 、3 小時雨量 $\geq 100\text{mm}$ ），豪大雨特報校驗標準亦隨之調整，對於新舊標準之調整，預報員對於預報技術概念、特報發布時機掌握及對於新建置自動氣象站之地理環境特性所會造成雨量特徵，均需有一段適應期間。」有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，中央氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。爰請交通部中央氣象局針對豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性，允宜研謀改進，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十三)鑑於「巴黎氣候協定」已於 105 年 11 月 4 日生效，雖臺灣受限於國際地位而無法成為巴黎協定等氣候公約的締約方，增加取得相關氣候財務機制協助的挑戰。但政府應不得以此自限而延誤發展氣候變遷因應策略的責任，仍應積極輔導有關私部門投資海外氣候財務機制，並給予相關行政協助，透過實際參與機制運作的寶貴經驗，回饋臺灣應對氣候變遷風險的能力建置。爰要求交通部督促中央氣象局於 2 個月內向立法院交通委員會提出致力目標達成之書面報告，讓臺灣亦能有效參與控制全球氣候變遷的行列，能對國際社會作出實質貢獻而獲得國際認同，增加我國未來參與國際空間的籌碼。

(四十四)鑑於 105 年臺灣創了許多氣候紀錄，平地降雪、史上高溫、強烈降雨，氣候變遷危機不只帶來災害，也導致新高菜價、破壞道路、侵蝕國土。氣候專家認為，地球已進入全新氣候境界，臺灣已面臨氣候變遷所帶來的嚴峻考驗；讓民眾學習如何調適並與極端氣候共存，打造更堅韌的家園已是政府責無旁貸的責任。中央氣象局目前主要有氣象、海象、地震等三大業務

領域，隨著全球異常的氣候變遷加劇，實應將氣候變遷列為中央氣象局的第 4 大業務領域，加強相關人才培訓，畢竟如何順應社會變遷，提供最適切的服務，也是中央氣象局不應忽視而且應該不斷加強的重要課題。中央氣象局也應適時強化對民眾相關氣象科普知識的服務能量，讓民眾及早因應氣候變遷所帶來的挑戰，降低氣候異常造成的損失。爰要求交通部督促中央氣象局於 2 個月內向立法院交通委員會提出推動評估書面報告，俾利民眾因應極端氣候變遷所帶來的嚴峻挑戰。

(四十五)宜蘭地區旁有龜山島鄰近海底火山活動，因此臺灣東部外海常發生地震；另外，宜蘭地處東部，無法受地形影響藉由中央山脈阻隔颱風，不管是地震及颱風，宜蘭常常首當其衝，顯見氣象建設對宜蘭地區至為重要。鑑於五分山氣象雷達於 104 年遭蘇迪勒颱風摧毀後，宜蘭地區僅能靠其他移動式雷達支援觀測，仍顯不足，若遇颱風、豪雨恐無法有效掌握及預警，應仿效北、中、南都會區在宜蘭地區設置防災降雨雷達，精準掌握降雨及風力預測，強化宜蘭地區防災設施，以促進宜蘭民眾安全。爰建請交通部督促中央氣象局積極推動執行「雲嘉南及宜蘭兩低窪地區建置防災降雨雷達」，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出績效精進書面報告，俾利相關建置作業儘速完成，以符合防災及地方安全需求。

(四十六)目前臺灣有 4 個氣象雷達站，包括五分山、花蓮、七股、墾丁，其屬固定性雷達站。但固定性雷達站易受風雨侵襲而損壞，其修復往往須超過 1 年，造成觀測上之盲點。因此交通部中央氣象局有必要建置移動式氣象雷達設備，以充做備援系統，不致於讓回波之觀測有所中斷或出現盲點。

(四十七)目前對於陸上颱風警報，中央氣象局之警戒地區仍以縣市為單位，但此一警戒方式，卻容易造成一縣市僅極小區域列入警戒地區，卻整個縣市均被納入警戒地區，而形成警戒區內卻有非警戒區的奇特現象。爰此，交通部中央氣象局於標示警戒地區時，若仍不願意變更警戒地區，亦至少於警報單上加以附註，以讓民眾及防災人員確實知道正確的警戒地區。

(四十八)中央氣象局 106 年度於「地震測報」項下「海纜觀測系統擴建計畫」及「防災觀測擴建系統計畫」分別編列 9,200 萬元及 8,000 萬元，預計辦理海底擴建系統之實地整合測試、驗收及正式啟用。

據查該計畫乃延續中央氣象局於 96 至 100 年度辦理之「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」之計畫，然前揭海纜系統 103 年 5 月 26 日發生故障，監察院並已於 105 年 4 月對中央氣象局就該損害所負之責提出糾正。為處理此故障事件，該局提出修正計畫將故障修復與擴建併案辦理，雖未增加經費及展延期程，但由於計畫內容修改範圍甚鉅，爰決議令交通部中央氣象局應依修正後計畫所訂目標儘速完成，並應檢討 103 年海纜系統故障之過失，避免類似情況再度發生，俾利該海纜系統正常發揮預警及緊急通報功能。

(四十九)颱風及豪大雨為我國主要天災發生的原因之一，經查歷年來交通部中央氣象局對於颱風的結構及路徑預測準度雖有提升，但與周邊國家的預報比較，仍有提升改善空間。

有鑑於氣象預測相關資訊不斷日新月異，中央氣象局近年來積極更新相關軟硬體設備，相關教育訓練應同步進行，俾利縮短氣象人員對新規範及設備之適應期，以利災害氣象預報準確性之提升。

查中央氣象局 106 年度亦於氣象科技研究計畫中編列預算投入研發及引進氣象科技新技術、促進國際氣象技術交流及培養氣象專業人才所需等業務。爰此，決議令交通部中央氣象局應研謀改進颱風預報品質、豪大雨標準修訂、相關設備適應及資訊掌握影響災害性天氣預測之準確性。

(五十)鑑於交通部中央氣象局設置有專屬網頁「原鄉氣象服務」，提供 55 個原鄉 300 多個部落天氣預報服務，並傳送原鄉氣象資訊。

103 年行政院已核定「拉阿魯哇族」及「卡那卡那富族」成為台灣原住民族第 15、16 族，但該網頁上仍僅有 14 族分類及部落氣象預報。經查，該網頁迄今仍尚未完成更新至 16 族。爰要求交通部中央氣象局儘速將該網頁更新

建置 16 族及其部落天氣預報作業，以完整提供原鄉各族氣象預報資訊。

(五十一)鑑於災害性天氣對我國造成重大威脅，立法院審查 104 年度交通部中央氣象局單位預算案曾作成決議，要求交通部中央氣象局應加強氣候監測與預報作業能力，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全的影響。

查交通部中央氣象局 106 年度「氣象資訊處理研究與開發」計畫項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列第 2 年所需經費 3 億元，該計畫乃延續中央氣象局 99 至 104 年所辦理之「災害性天氣監測與預報作業建置計畫」之成果為基礎。

爰此，為保障國人權益，故決議要求交通部中央氣象局辦理氣象資訊之智慧運用服務計畫時應加強災害性天氣資訊掌握與監控，並提升預報準確性，以降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之衝擊。

(五十二)有鑑於颱風襲台，各縣市以中央氣象局之天氣預報資料做為是否放颱風假的依據，造成放颱風假的標準不一，以致部分縣市天氣晴朗，卻放颱風假；部分縣市狂風大雨卻要冒險上班上課，造成民怨四起。爰此，當颱風來臨時，是否放颱風假？該由中央氣象局亦或地方首長宣布放假之訊息等爭議不休，爰要求交通部中央氣象局針對颱風假之宣布若由中央氣象局宣布是否可行？於 1 個月內以書面資料答復立法院交通委員會。

(五十三)有鑑於颱風襲台，各縣市以中央氣象局之天氣預報資料做為是否放颱風假的依據，惟各縣市是否在颱風的暴風圈範圍內無法確定，造成放颱風假的標準不一，以致部分縣市天氣晴朗，卻放颱風假；部分縣市狂風大雨卻要冒險上班上課，造成民怨四起，爰要求交通部中央氣象局針對如何加強天氣預報之準確度，尤其是關於颱風之資訊，於 1 個月內以書面資料提出說明答復立法院交通委員會。

(五十四)對於風雨預測，因為隨著時間、資料的不同而會有所變動，實屬正常。但對於發布海上陸上颱風警報後，因為停班停課的標準，係以交通部中央氣象局的風雨預測為主，但每一報的風雨預測結果不可能相同，影響所及導

致是否達到停班停課的結果亦不同。值此民眾關心之際，於海上陸上颱風警報發布後，交通部中央氣象局所發布之風雨預測，若結果與上一報不同時，應於附註中寫明理由，避免民眾因不了解，而總是認為氣象局誤報。

(五十五)對於颱風之暴風圈定義，傳統上中央氣象局是採取正圓畫法，但現今衛星設備已能直接觀測雲圖，測風設備亦日趨進步。對於暴風圈仍採正圓畫法，其與實際狀況往往差異甚大，亦是讓民眾誤會中央氣象局報錯的原因之一。因此，交通部中央氣象局除依傳統方式畫定暴風圈外，亦至少應以附註方式表明 7 級暴風圈、10 級暴風圈之可能實際狀況，俾使民眾及相關單位得以提早預備防災。

(五十六)鑑於颱風天是否停止上班上課，由地方首長做決定宣布，已造成許多問題，包括地方首長接收氣象資訊更新時間有落差，導致來不及反應颱風走向的變動，此外，地方首長每每需承擔民眾的壓力，導致容易跳脫氣象專業思考。事實上，現行颱風天是否停止上班上課已訂有標準。爰此，建請交通部中央氣象局研議雙軌制度，將颱風天停止上班上課統一收回中央宣布，各地方政府另得就特殊鄉鎮市區宣布停止上班或上課。

第 4 項 觀光局及所屬原列 53 億 1,772 萬 1 千元，減列第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「其他業務租金」100 萬元、第 2 目「觀光業務」400 萬元（含「觀光國際事務」200 萬元及「觀光業務調查與規劃」200 萬元），以上科目均自行調整，共計減列 500 萬元，其餘均照列，改列為 53 億 1,272 萬 1 千元。

本項通過決議 74 項：

(一)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「勞務承攬」編列 6,724 萬 6 千元，預計進用 153 名勞務承攬人力，其中 11 人是用於「觀光業務」計畫、123 人是用於「國家風景區開發與管理」計畫，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作，且「觀光業務」、「國家風景區開發管理」為觀光局之核心業務，採行非典型方式僱用人力，對計畫之推行是否妥適，應審

慎思考，且 106 年度勞務承攬人力竟較 105 年度增加 23 人。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「勞務承攬」編列 6,724 萬 6 千元，凍結三分之一，待交通部觀光局就人力運用方式向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。

(二)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算編列捐助經費 1,219 萬 3 千元，捐助國內團體辦理相關改善、提升、促進觀光之活動。近期因政治因素，我國觀光產業受到衝擊；然而，卻未見歷年來受政府經費捐助之觀光協會、組織團體、社團等單位，呼應政府相關振興方案或是提出更積極、實質性的作為，來協助政府提振觀光。爰此，凍結捐助經費四分之一，要求交通部觀光局嚴格把關各式捐助經費之申請，讓國家資源更為有效利用，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)交通部觀光局及所屬自 101 年度起，皆於「一般行政」項下「人員維持」之「人事費」編列駐陸辦事處職員 10 人之相關薪資與津貼。然而大陸來台觀光之旅遊人數，每年總數差異極大，如 102 年 287 萬、103 年 398 萬、104 年 418 萬，105 年至 9 月止為 287 萬。觀光局此項預算之編列模式過於僵化、制式，未依業務量之多寡來適時調整。爰此，凍結交通部觀光局及所屬 106 年度預算「一般行政」編列 8 億 8,484 萬 7 千元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出駐陸人員之編制及其業務內容，及檢討相關駐陸人員派遣規定及革新計畫之書面報告後，始得動支。

(四)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「一般行政」編列 8 億 8,484 萬 7 千元，鑑於觀光局因應大陸地區人民來台觀光團縮減困境，提供誘因協助接待大陸觀光團之旅行業者轉型辦理國人國內旅遊，並活絡地方經濟，以擴大整體旅遊市場、刺激非假日旅遊消費及增進華語導遊人員之就業機會提供旅行團補助。

惟補助內容卻僅設限接待大陸觀光團之旅行業者，而忽略其他本土旅遊業者，顯有不當之處。爰此，凍結本筆預算之十分之一，俟交通部觀光局針對上述計畫進行改善，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)鑑於政府採購法第 22 第 1 項第 12 款對於原住民或原住民團體之非營利商品或勞務，於招標時得採限制性招標之規定經常受各行政機關之忽視，此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認在購買原住民族商品方有本條之適用，致本條為保障原住民族工作權之美意無法有效落實，查國際勞工組織原住民和部落人民公約〔Indigenous and Tribal Peoples Convention,1989 (No.169)〕第 20 條第 1 項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上受到有效保障。」，此意旨應於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款做有效落實，行政機關在招標一般性勞務時，亦應將本條列為裁量辦理方式之一，爰交通部觀光局 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」編列 901 萬 4 千元，凍結 100 萬元，俟交通部觀光局對於辦公大樓清潔招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)查交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」編列 11 億 9,844 萬 1 千元，惟歷年來觀光局舉辦的活動當中，經常出現邀請原住民舞團唱歌跳舞做為推廣原民文化的做法，或是在網站上提供祭典或地方原民主題活動資訊。經查，相關呈現內容及資訊提供多有錯誤，例如：1.舞團穿著號稱改良的錯誤服飾；2.網站上提供的活動主題為布農族的儀式，放的卻是阿美族的照片。其次，觀光局提供部落的祭儀訊息時，常未提醒民眾相關禁忌及尊重部落，造成部落祭儀屢屢被觀光客嚴重打擾甚至破壞。身為政府機關，應仔細檢視提供的資訊及安排的活動是否正確，尤其關乎台灣原住民族被認識的方式，觀光局的資訊經常是台灣民眾及國際旅客接觸到的第一窗口，不可不慎。為提升觀光局宣導原民資訊之正確性及對部落之尊重，凍結交通部觀光局及所屬 106 年度「觀光業務」預算之十分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出相關改善做法書面報告，並經同意後，始得動支。

- (七)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「一般事務費」編列 6,510 萬 9 千元，辦理駐外辦事處轄區內經常性一般公務、公關工作或特定工作所需各專項費用（如辦公室租金、目標市場相關觀光資訊蒐集分析……等），惟此項費用與 105 年度的 5,363 萬 3 千元相較，多出 1,147 萬 6 千元。且從相關預算書或業務報告中，無從了解目前東京、首爾、紐約、北京、香港……等 12 處駐外辦事處的效益與預算支用情形，基於監督以及對業務瞭解之必要，避免有預算浪費之情事發生。爰此，有關 106 年度「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「一般事務費」編列 6,510 萬 9 千元，凍結四分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (八)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「國外旅費」編列 101 萬 7 千元，惟觀光發展基金 106 年度針對「國外旅費」已編列 437 萬 2 千元，相關預算重複編列，於國家財政困難之際顯有不妥。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「國外旅費」編列 101 萬 7 千元，凍結三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (九)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務—觀光國際事務—業務費」之「國內旅費」34 萬元、「國外旅費」88 萬 5 千元、「大陸地區旅費」76 萬 9 千元，共編列 199 萬 4 千元，係邀請國際媒體與觀光業界外賓參訪國內觀光資源，及參加國際旅展、觀光推展等，惟來台國際旅客數量未見明顯增加，績效不佳，爰凍結「業務費」相關旅費之三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十)交通部觀光局及所屬 106 年度預算編列 76 萬 9 千元做為「大陸地區旅費」，然自新政府上台以來，中國無所不用其極打壓台灣，不僅在國際舞台上屢屢施以壓力，甚至惡意縮減陸客來台人數，嚴重傷害台灣人民的情感，破壞兩岸和諧關係，此刻編列中國旅費，顯然已失去意義。爰此，凍結本筆預算之三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十一)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「

大陸地區旅費」編列 76 萬 9 千元，惟觀光發展基金 106 年度針對「大陸地區旅費」已編列 319 萬 7 千元，相關預算重複編列，於國家財政困難之際顯有不妥。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」之「大陸地區旅費」編列 76 萬 9 千元，凍結三分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十二)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」編列 544 萬 5 千元，主要係辦理風景區經營管理、公共建設推展等業務。惟觀光局大鵬灣國家風景區觀光旅客 104 年度僅 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區遊客人數 2.16%，105 年度上半年更降至僅 1.77%，觀光人數甚低，其觀光效益有待加強；且大鵬灣風景區跨海大橋之「開橋秀」為該管理處主要吸引人潮之觀光亮點，但因面臨海風侵襲，故障情形逐年增加，橋梁維修費亦逐年遞增，未能達到原始設計目的。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」編列 544 萬 5 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局就如何提升大鵬灣風景區觀光旅遊及改善跨海大橋維護情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十三)有鑑於近年隨著陸客人數增多，現今高達 500 萬人次。然台灣旅遊市場上積弊已久的低價搶客、零團費等破壞商序亂象五花八門。自 2008 年開放陸客來，台陸客團遊覽車事故問題層出不窮，104 年台灣突破千萬旅客為觀光大國，卻造成有量無質的現象。觀光局應針對觀光從業人員加強管制落實輔導旅行業之品質維護。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 476 萬 6 千元，凍結四分之一。為維護旅遊服務與安全，請交通部觀光局將其改善情形，於 1 個月內向立法院交通委員會提出具體之書面報告後，始得動支。

(十四)為吸引各國遊客來訪、提高我國觀光業產值，強化多元化之外語服務為急迫且不可或缺之工作。經查，目前觀光局所屬各風景區管理處的解說導覽服務項目中，導覽人員多僅能提供華語導覽，其他外語服務不僅人力短缺、不固

定、且不多元。目前我國約有 50 萬外籍配偶，不但熟悉母國語言，來台多年亦已融入我國文化。但是因為導遊領隊的相關考照規定與限制，致使外籍配偶難以考取，然而，在推展國際觀光發展的政策方向上，卻不見觀光局對此困境有所作為。爰此，凍結交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 476 萬 6 千元之四分之一，要求交通部觀光局以「導覽助理員」之方向，設計相關教學與訓練課程，並設計、規劃相關證照規定，以輔導、協助入籍配偶或外籍在台居留人士考照，成為旅遊輔助導覽人員，服務其母語國家之遊客，以解決我國觀光景點外語人才不足之困境，俟相關之業務檢討報告及可行性評估報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

各管理處解說導覽人員統計表

	中 文	英 文	日 文	法 文	西班牙文	總 計
東 北 角	69	23	1	0	1	94
北 觀	115	3	1	0	0	119
參 山	177	5	0	0	0	182
日 月 潭	65	30	7	0	0	102
阿 里 山	78	5	3	0	1	87
雲 嘉 南	52	2	0	0	0	54
西 拉 雅	25	8	2	0	0	35
大 鵬 灣	101	4	3	0	0	108
茂 林	10	4	1	1	0	16
花 東 縱 谷	35	7	2	0	1	45
東 海 岸	56	2	0	0	0	58
澎 湖	12	2	1	0	0	15
馬 祖	7	3	0	0	0	10
總 計	802	98	21	1	3	925

(十五)近期以來國內觀光客源結構改變，為提升我國觀光產業競爭力，主管機關已

針對旅行業提出若干協助轉型措施；然由預算編列觀之，其計畫說明並未就國內觀光產業轉型部分充分說明。爰就交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務—觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 476 萬 6 千元，凍結四分之一，俟交通部觀光局就國內觀光產業發展轉型，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十六)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」編列 11 億 9,844 萬 1 千元，包含「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」476 萬 6 千元。

經查，我國取締民眾亂丟菸蒂等違規事項，觀光客亦列入受罰，惟外籍觀光客會經由導遊帶至最近之郵局或超商繳款，但繳清罰款比例並不高，係因觀光從業人員督導不周，導致外籍觀光客沒繳罰款照樣出境。

爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部觀光局針對觀光從業人員應加強宣導旅客遵守我國法規以避免受罰，並將其改善情形，於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

(十七)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」編列 11 億 9,844 萬 1 千元，包含「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」476 萬 6 千元。

以往觀光局從來無系統性的「培育」同時具備「文化歷史專業」、「旅遊服務專業」、「外語能力」的導遊，考照淪為類科舉形式、毫不重視實務經驗，現觀光局又為增進華語導遊人員之就業機會，提出補助接待陸客團之旅行社相關補助。我國大力推動新南向政策至今，觀光局卻未配合協助現有華語導遊轉型東南亞語或阿拉伯語之導遊，反補助華語導遊轉進國內線，未獲任何補助之國內線導遊領隊恐因此失去工作機會，顯見觀光局針對觀光服務及從業人員訓練上，有所偏廢。

爰此，凍結「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」預算之四分之一，俟交通部觀光局針對加強輔導第二外語專長之服務及從業人員提出檢討，並於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

(十八)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」編列 11 億 9,844 萬 1 千元，包含「國民旅遊事業管理與推廣」1,923 萬 4 千元。

交通部觀光局在 105 年 11 月 4 日發布「補助接待大陸地區人民來台觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊實施要點」，計畫透過政府挹注 3 億元資金，補助接待陸團旅行業運用舊有產業合作模式，推出平日國內旅遊行程。觀光局不思索在需求面刺激消費者旅遊需求，卻以供給端差別補貼的方式，鼓勵原本接待中客團的旅行業者，削價競爭，投入已屬競爭激烈的國旅市場，將製造更多供給者在同一個場域裡捉對廝殺，對我國國內旅遊市場將產生衝擊。

爰此，凍結「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」預算之四分之一，俟交通部觀光局針對上述不當補助方案提出檢討，並於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

(十九)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 1,923 萬 4 千元，其中「一般事務費」編列 525 萬 3 千元，除了環境美化、清潔、保全等費用外，主要係辦理旅遊服務中心及觀光旅遊業設立、管理、督導及考核等相關經費。惟根據審計部 104 年度決算審核報告，部分觀光旅遊業者未訂定大量傷病患緊急醫療救護計畫，另為避免觀光遊樂業者違規從事短期租借，應加強稽查緊鄰經營範圍之增設設施，並通報主管機關查處。爰此，交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 1,923 萬 4 千元，凍結四分之一，俟交通部觀光局就觀光遊樂業者違規從事短期租借加強稽查情形及督促觀光旅遊業者訂定大量傷病患緊急醫療救護計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十)交通部觀光局及所屬 106 年度預算於「觀光業務—國民旅遊事業管理與推廣—獎補助費」編列 982 萬 6 千元，係補助民間團體辦理地方相關觀光活動。惟避免浮濫編列預算，爰凍結該筆預算之四分之一，待交通部觀光局向立法

院交通委員會提出申請計畫等書面報告後，始得動支。

(二十一)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」編列 11 億 9,844 萬 1 千元，包含「旅遊服務中心」467 萬 9 千元。

經查，該筆費用有 22 萬 5 千元用於蒐集國內外旅遊圖書等資料，跟「觀光業務調查與規劃」項下訂購國外觀光市場分析及統計參考書籍有其重疊之處，且近來觀光局打算將公務人員國民旅遊卡以一半之額度撥給各機關辦理團體旅遊，惟團體行程與大部分民眾的旅遊習慣不符，僅有亡羊補牢之效，恐無法實際提升旅遊品質。

爰此，凍結「觀光業務—旅遊服務中心」預算之四分之一，俟交通部觀光局針對蒐集國外參考資料與國旅補助方案提出檢討，並於 1 個月內以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

(二十二)鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」共編列 10 億 6,900 萬元，係補助觀光發展基金以辦理「跨域亮點及特色加值計畫（104—107 年）」。

但因：

1. 「跨域亮點及特色加值計畫」預算重複編列於觀光局「公務預算」、「交通作業基金」兩方面，不僅疊床架屋又無效益說明，不利立法院監督。
2. 觀光局歷年來皆以此重複編列方式以辦理先前「觀光拔尖領航方案（98—103 年）」，但截至 104 年底為止，歲出保留款仍高達 1.4 億元（包括新竹縣「臺灣漫畫夢工場」、澎湖縣「澎湖灣悠活度假」等計畫皆未完成），執行多年，績效不彰。

爰此，凍結 106 年度「觀光業務—補助交通作業基金」預算 10 億 6,900 萬元之四分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十三)有鑑於交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「觀光業務—補助交通作業基

金」編列 10 億 6,900 萬元，本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色增值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局針對該問題提出改善措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十四)交通部觀光局及所屬 106 年度預算於「觀光業務—補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值計畫（104—107 年）」，補助地方政府所需經費。

觀光局於 98 至 103 年度辦理「觀光拔尖領航方案」，其中「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」與「區域旗艦計畫」等 2 計畫，於 104 年度整合為「跨域亮點及特色增值計畫（104—107 年）」，計畫總經費 56 億元，至 104 年 8 月 19 日始經行政院核准。

本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色增值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。為避免浪費公帑。爰凍結 106 年度「觀光業務—補助交通作業基金」預算之四分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十五)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值計畫（104—107 年）」，補助地方政府所需經費。惟同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。

另查該計畫為觀光局於 98 至 103 年度所辦理之「觀光拔尖領航方案」底下之子計畫整合而來，然而已撥付基金尚未執行完成者，99 至 102 年度

經審計部修正改列保留數計 14 億餘元，截至 104 年底應付歲出保留款尚餘 1.4 億元，顯見計畫執行效率不彰。爰凍結該預算之四分之一，待交通部觀光局應完成之計畫檢核執行完畢，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「觀光業務—補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，辦理「跨域亮點及特色加值計畫（104—107 年）」，以補助地方政府進行相關觀光建設。然據查，因缺乏有效統合與管理，該筆預算之使用，對於地方觀光發展之助益有限，部分經費甚至用於地方基礎建設而與觀光之推展不相干。爰此，凍結本筆預算之四分之一，並要求交通部觀光局提供各縣市之完整建設、補助計畫，並說明該計畫對推動在地、國際觀光助益之書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(二十七)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「國家風景區開發與管理—國家風景區建設計畫（105—108 年度）」編列 31 億 7,710 萬元，經查 104 年度決算為 25 億 9,429 萬 6 千元，係為辦理「重要觀光景點建設中程計畫」，包括日月潭國家風景區建設計畫等 13 個子計畫，惟部分子計畫財務計畫尚未完成核定，不符預算法第 34 條規定，且部分國家風景區自償率偏低，規劃倉促有欠周延，允宜積極改善。故凍結該預算之四分之一，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

國家風景區建設計畫	計畫總經費 (105—108 年)	財務自償率%	106 年度 預算案數
東北角暨宜蘭海岸	9.20	27.53	2.30
北海岸及觀音山	11.25	27.23	2.25
日月潭	11.18	25.00	2.30
參山	7.20	25.04	1.80
阿里山	12.71	25.27	3.30
雲嘉南濱海	12.00	26.31	2.70
西拉雅	6.00	9.57	2.08
茂林	9.44	15.52	2.45
大鵬灣	16.65	27.86	2.92

東部海岸	9.20	9.17	2.35
花東縱谷	12.00	11.50	2.70
澎湖	8.00	15.10	2.35
馬祖	7.68	6.06	2.27
合計	132.51	20.56	31.77

(二十八)鑑於原住民族基本法第 19 條規定，原住民得在原住民族地區基於傳統文化、祭儀或自用依法從事獵捕野生動物、採集野生植物及菌類、採取礦物、土石、利用水資源等非營利行為；然風景特定區管理規則第 14 條規定，風景特定區內非經該管觀光主管機關許可或同意，不得為採伐竹木、採採礦物或挖填土石、補採魚、貝、珊瑚、藻類等行為。使原住民族基於法律而採集自然資源卻遭檢舉，此規定與原住民族基本法第 19 條精神不符，且其法律位階僅係行政命令尚不得抵觸原住民族基本法，且按照原住民族基本法第 34 條規定，相關法令與原住民族基本法不符者應修改，此規則系行政命令，應由觀光局修正更改。故應允原住民族於國家風景區中依據原住民族基本法規定採取自然資源。爰凍結交通部觀光局及所屬 106 年度預算「國家風景區開發與管理—業務費—教育訓練費」編列 85 萬 9 千元之四分之一。俟交通部觀光局對於上開行政命令修正，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十九)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「國家風景區開發與管理—重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）—東北角暨宜蘭海岸國家風景區建設計畫—設備及投資」編列 2 億 1,000 萬元，經查 104 年度決算為 1 億 8,600 萬元，其業務內容包含各管理處設施、機械設備養護費及各種工程費用，惟許多管理處於該項目預算編列過於簡略，其中「公共建設及設施費」編列 1 億 1,700 萬元，內容未明列工程項目，無從得知其預算之必要性及合理性，故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告至後，始得動支。

(三十)查交通部觀光局及所屬 106 年度預算「國家風景區開發與管理」項下「東部

海岸國家風景區開發與管理」編列 2 億 3,978 萬 6 千元、「花東縱谷國家風景區開發與管理」2 億 7,294 萬 7 千元、「日月潭國家風景區開發與管理」2 億 3,502 萬 4 千元、「阿里山國家風景區開發與管理」3 億 3,433 萬 6 千元、「茂林國家風景區開發與管理」2 億 4,818 萬 9 千元。前述國家風景管理區皆位於原住民族地區，做任何計畫推動前，均應依照原住民族基本法第 21 條、第 22 條規定，取得在地部落同意，並與在地原住民族建立共同管理機制。然詳閱預算書，卻未見任何說明；過去幾年不論是東部海岸國家風景區管理處、日月潭國家風景區管理處，均與地方部落衝突不斷，對族人毫無尊重。為落實原住民基本法的精神，避免族群衝突，凍結前述各國家風景區開發與管理經費之十分之一，待交通部觀光局向立法院交通委員會提出各國家風景區管理處相關共管計畫之書面報告，並經同意後，始得動支。

(三十一)交通部觀光局所屬東部海岸國家風景區管理處 106 年度預算「設備及投資」編列 2 億 0,500 萬元、花東縱谷國家風景區管理處 106 年度亦編列「設備及投資」預算 2 億 4,000 萬元。國家風景區的開發確實需相關硬體設備之建置，然據查，兩處所列之建設計畫的方向並不明確，建設案的設計與當地風土、部落之民情尚有落差；更甚者，也並未配合近期觀光產業轉型的需求來做調整。例如政府倡導新南向政策，極力爭取東南亞觀光客源，而兩管理處現有之相關外語導覽的輔助設施並未與時俱進。爰此，為避免二次施工，浪費政府相關建設經費，針對兩處所屬之 106 年度「設備及投資」預算，各凍結十分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出改善計畫書面報告後，始得動支。

(三十二)有鑑於交通部觀光局所屬大鵬灣國家風景區管理處 106 年度預算「一般行政—人事費」編列 5,188 萬 3 千元，經查大鵬灣國家風景區管理處員額共 33 人，相較於花東縱谷國家風景區管理處員額 32 人，人事費僅編列 3,601 萬 1 千元，大鵬灣國家風景區管理處員額多 1 人，預算竟高出 1,587 萬 2 千元，復比較觀光局所屬 13 個風景區管理處之平均人事費，最低為東北角暨

宜蘭海岸國家風景區管理處 87 萬 1 千元/人，最高為大鵬灣國家風景區管理處 157 萬 2 千元/人，約為最低者的 2 倍，顯見大鵬灣國家風景區管理處於人事費預算之編列，極為不合理，有浮濫編列之嫌。故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十三)有鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度預算「國家風景區開發與管理—重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）—大鵬灣國家風景區建設計畫」編列 2 億 9,210 萬元，105 年因莫蘭蒂颱風來襲，因大鵬灣國家風景區管理處於岸際設置的涼亭頂蓋飛掀後重擊漁民膠筏，致整船破碎，6 艘皆需重新製作，我國每年夏秋之際易逢颱風災害，卻未於颱風前完成穩固設備之相關作業，以避免損壞公物及人民財產，甚至傷及民眾生命，於設備管理有怠惰之嫌。故凍結該預算之四分之一，俟交通部觀光局檢討現行國家風景區管理制度，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十四)有鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度預算於「國家風景區開發與管理」計畫項下「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）—大鵬灣國家風景區建設計畫」編列 2 億 9,210 萬元，預計辦理多項國際及國內觀光景點重要建設計畫，包括橋梁設施維持費 700 萬元。經查：104 年度大鵬灣國家風景區觀光旅客 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區總遊客人數 4,905 萬人之 2.16%，105 年度上半年占整體比率 1.77%，僅高於離島馬祖及澎湖國家風景區觀光客人數，觀光效益有待加強。大鵬灣跨海大橋建造經費 17 億餘元，故障情形逐年增加，105 年度截至 8 月底止，已故障 4 次，高於 104 年度全年故障次數，顯未達原始建設目的，允宜加強橋梁安全維護。爰凍結該項計畫編列經費 2 億 9,210 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十五)有鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度預算於「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列阿里山國家風景區建設計畫 3 億 3,000 萬元，其中包括太平雲梯入口景觀區遊憩設施後續工程 6,900 萬元。經查：觀光

局辦理「太平雲梯入口景觀區遊憩設施工程」，原期程為 103 年 4 月 21 日至 104 年 8 月 10 日，惟截至 105 年 3 月 10 日止，實際進度僅 66.32%，觀光局於 105 年 3 月 23 日起與承攬廠商終止契約。經解約後重新發包，業於 105 年 7 月 5 日決標，預計 106 年 6 月底前完工；阿里山太平雲梯未來將成為全台最長最高觀光吊橋，有鑑於本項工程已延宕多時，且因環境特殊增加興建及日後維護之困難度，允應積極辦理後續工程，以達原興建目的。爰凍結該項計畫編列經費 3 億 3,000 萬元之五分之一，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出後續工程有效達標之書面報告後，始得動支。

(三十六)交通部觀光局及所屬 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 4,630 萬 3 千元，與 105 年度相較，105 年度編列 4,397 萬 2 千元，增加 233 萬 1 千元，預算說明提及乃因增列「其他業務租金」所致。惟 105 年度仍有「其他業務租金」科目，非 106 年度新增，且該科目其主要係觀光局辦公室租金及其他行政機具租金，而局辦公室租金 106 年度相較僅增加 140 萬 1 千元。另 106 年度又新增委辦費科目 61 萬 4 千元，水電費增加 57 萬 2 千元，通訊費增加 18 萬 2 千元，一般事務費增加 107 萬 5 千元，上述增列在預算書亦未有說明。爰請交通部觀光局研議辦公室自建或自購，或協調相關機關撥用。

(三十七)鑑於交通部觀光局及所屬 106 年度預算「觀光業務—旅館及民宿之管理與輔導」編列 589 萬 5 千元。但觀光局多年來對於修正「民宿管理辦法」進度遲緩，並未考量全國原住民族地區民宿問題乃因特殊歷史因素造成，導致多數民宿至今仍被迫無法取得建照執照非法經營，因此，針對前述事項交通部觀光局應向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十八)配合政府能源政策運用在公共工程建設計畫，對於觀光局在北海岸及觀音山國家風景區之公共建設及設施地區遊憩區景觀與設施改善工程中，應考量北海岸地區現地包括風力等再生能源相關現有自然資源之有效運用。爰建議提出相關綠能節能改善計畫及設置相關再生能源發電設施，要求交通

部觀光局對於再生能源發電量等用於景觀建物工程，提出於相關公部門新建建物做優先試辦評估之可行性成效具體作為。待交通部觀光局收集足夠基礎資料、研擬建物用電量規劃，以及確認再生能源發電設施評估計畫後，向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十九)交通部觀光局及所屬 106 年度編列 31 億 7,710 萬元辦理「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）」，以延續前期中長程計畫建設成果，惟前揭財務計畫截至 105 年 8 月底止至少有 7 處尚未經行政院核定，不符預算法第 34 條規定，且部分國家風景區自償率偏低，規劃倉促有欠周延，允宜積極改善。

由於該計畫預算金額龐大，且事關我國重要風景區之建設，故決議令交通部觀光局應加速預算報核申請，以符正常預算編列程序。

(四十)交通部觀光局及所屬 106 年度於「觀光業務」計畫項下「補助交通作業基金」編列 10 億 6,900 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值計畫（104—107 年）」，補助地方政府所需經費。

觀光局於 98 至 103 年度辦理「觀光拔尖領航方案」，其中「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」與「區域旗艦計畫」等 2 計畫，於 104 年度整合為「跨域亮點及特色增值整備計畫」，計畫總經費 56 億元，至 104 年 8 月 19 日始經行政院核准。

本計畫包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色增值計畫」2 子計畫，自 105 年度起，經費分列編於單位預算及觀光發展基金，同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。

特要求交通部觀光局針對同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金之情形，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(四十一)台南觀光內涵豐富，不論古蹟、文化、美食、風景等均有一遊之價值，惟對於台南觀光之行銷，政府僅偏重於古蹟、美食，對於自然風景則較少著

墨。故交通部觀光局於宣導台南觀光，應參考日本京都，除推展境內文化財外，亦推展自然風景，以衡平整體古都之觀光發展。

(四十二)目前觀光政策重於行銷大於實質內容改善，許多風景區連基本的整齊清潔就無法做到，爰要求交通部觀光局於所屬風景區，對於有補助之地方景點，均應要求設置相對數量之公共垃圾桶，讓民眾隨手垃圾有處可丟。

(四十三)台灣自然風景壯麗，但觀光局行銷偏重於一般景點，對於高山旅遊、海洋旅遊卻鮮少規劃，爰要求交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體發展方案之書面報告。

(四十四)航海觀光屬於高經濟價值的觀光產業，但目前國內的帆船碼頭稀少，以致於此項觀光產業無法順利發展。建請交通部觀光局、港務局、與行政院農委會漁業署協調，將空置之碼頭規劃成帆船碼頭，以振興航海觀光事業。

(四十五)交通部觀光局及所屬於 106 年度預算「觀光業務—觀光國際事務」編列 6,898 萬 3 千元，旨在推廣我國觀光資源，增進國際人士瞭解，惟臺灣一再強調國際化，在道路標示以及景點解說上對外國遊客不夠友善，顯見政府缺乏整體觀光發展計畫，再者，第一線面對旅客之導遊外，更應同時輔導旅行社、遊覽車業者、餐廳及景點等相關旅遊從業人員及單位，有能力提供來自世界各地的旅遊團優質服務。若一味地追求各國旅客來臺觀光旅遊，政府卻沒有提供足夠友善旅遊經驗，並不利於我國觀光產業永續發展。故建議為爭取各國旅客來臺觀光，在政策規劃上應有更完整的思考，針對道路標示、景點解說及加強旅遊相關產業從業人員之國際化提升議題，於 3 個月內提送書面報告至立法院交通委員會，以確保外國遊客來臺旅遊之品質水準。

(四十六)據觀光局統計，全臺合法民宿業約 6,652 家，較 104 年同期成長約兩成，民宿的出現補足旅遊市場特色地方民居的角色。近年來興起一股追逐懷舊風潮，在都市歷史文化街區經營老宅民宿，吸引國內外旅客入住並提振當地觀光產業。但是依現行民宿管理辦法規定，都市土地內不得設置民宿，使

回鄉創業經營民宿者受挫連連。交通部觀光局應修改不合時宜的民宿管理辦法，在消防和衛生條件妥善管理下，考量依不同地區及類型的民宿，研議放寬開放客房數目，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，並於 6 個月內完成相關修法程序及公布實施。

(四十七)交通部觀光局辦理嘉義縣阿里山鄉「太平雲梯入口景觀區遊憩設施工程」，原工程期程為 103 年 4 月至 104 年 8 月，但截至 105 年 3 月止，實際進度僅 66.32%，且因包商施工錯誤，已於 105 年起與原承包商終止契約。此為地方重大建設，工程進度卻一再延宕，雖預計將在 106 年完工，但為了解事件過程及原因，敬請交通部觀光局查明案情並追究相關人員責任，將辦理進度做成書面報告，於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(四十八)鑑於交通部觀光局將原住民族部落觀光視為施政政策重點，且為向民眾推廣部落觀光，自 2014 年集合國家風景區管理處和相關部會，將自有的原住民文化特色以「成果展」方式呈現。惟近日賽夏族巴斯達隘（矮靈祭），湧入 2 萬人遊客參加，卻有遊客隨意觸犯禁忌、喝酒滋事、不尊重族人情形發生。遍查交通部觀光局國家風景區管理處網頁均有介紹部落觀光，但內容僅限於介紹部落遊程、部落美食等等，未註明原住民族禁忌。因此，請交通部觀光局未來推廣部落觀光時，應將原住民族文化禁忌附註於網頁等資料上，以避免觸犯族人禁忌，並於 3 個月內將相關措施向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十九)觀光局歷年來以公務預算補助觀光發展基金辦理「觀光拔尖領航方案」，已撥付基金尚未執行完成者，99 至 102 年度經審計部修正改列保留數計 14 億餘元，截至 104 年底應付歲出保留款尚餘 1.4 億元，包括競爭型國際觀光魅力據點示範計畫之新竹縣「臺灣漫畫夢工場」及澎湖縣「海峽風華·平湖美學—澎湖灣悠活度假」等案，詢據觀光局表示，係因地方政府相關建設未完成所致，未結案件將於 105 年度辦理完成。惟相關計畫延宕多年。特要求交通部觀光局針對示範計畫目前執行之進度，於 2 星期內向立法院

交通委員會提出書面說明。

(五十)台東地區 105 年連遭逢颱風重創，不僅農漁業受到重大損失，觀光產業也損害嚴重，加上過去高度仰賴陸客團創造觀光產值，如今陸客縮減，台東已形成觀光業的重災區。目前政府正研議採用國民旅遊卡配套措施來挽救國內觀光，據報載欲透過機關辦理團體旅遊方式，到國內旅遊景點消費，而相關旅遊行程觀光局正規劃研議中；有鑑於台東地區觀光產業 105 年遭受風災、陸客下滑等衝擊，交通部觀光局應優先規劃台東地區納入旅遊行程，並提高優惠配套措施，以鼓勵機關辦理台東旅遊。

(五十一)觀光局為響應政府新南向政策，邀請印尼雅加達、泗水及棉蘭等 23 個城市、154 家業者及媒體共 200 人，於 105 年 11 月 9 至 16 日來臺考察觀光資源。惟據媒體採訪所述，該踩線團來台行程全在西半部地區，無規劃東部行程，恐無法吸引南向東南亞各國來台灣東部地區觀光旅遊。因此，建議交通部觀光局儘速再規劃南向各國之踩線團，前往東部地區考察，以協助吸引南向各國旅客前往台東旅遊之意願，提振台東觀光產業。

(五十二)鑑於我國導遊考照制度淪為類科舉形式，未重視實務經驗，導致過去因陸客團之需要，華語導遊大量增加，現因陸客來台縮減，爰要求交通部觀光局應研議輔導華語導遊轉型為兼具東南亞語或阿拉伯語系等第二外語專長之導遊，並應於現行導遊考照制度檢討文化歷史專業、旅遊服務專業及外語能力之加強，以加強我國國內旅遊市場從業人員接待能力。

(五十三)鑑於交通部觀光局在 105 年 11 月發布「補助接待大陸地區人民來臺觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊實施要點」，計畫透過政府挹注 3 億元資金，補助接待陸團旅行業運用舊有產業合作模式，推出平日國內旅遊行程。惟該項補助業務恐鼓勵原本接待中客團的旅行業者，削價競爭，投入已屬競爭激烈之我國國旅市場，製造更多供給者在同一個場域裡捉對廝殺，將不利我國國內旅遊之長期發展。爰要求交通部觀光局針對相關補助國內旅遊之措施，未來應考量整體區域均衡，以保障國內旅遊市場之秩序。

(五十四)有鑑於 104 年底至 105 年初補助國人住宿遊園精采行實施計畫事前規劃未臻周延，致主題樂園優惠方案執行績效欠佳，現觀光局又提出振興國內旅遊等方案推動實施計畫及策略，期透過旅行業者包裝優惠之旅遊產品，促進國人非假日參團於國內旅遊，進而帶動旅宿業、遊覽車業、餐飲業、購物零售業等觀光相關產業，達到活絡地方觀光產業及減少產業衝擊目的，惟成效頗受社會大眾質疑。爰要求交通部觀光局未來針對補助金額超過 1 億元以上補助促進觀光發展之方案，未來須向立法院交通委員會溝通後方可實施。

(五十五)有鑑於整合跨域資源利用、考量區域均衡發展並有效運用在地特色資源，建請交通部觀光局以跨域特色治理方式，結合地方的傳統文化區域，規劃多元且親近自然地貌和水域空間之觀光、生活之遊憩場域。雲林北港及嘉義新港位於北港溪兩岸，有其深厚宗教文化與區域發展優勢位置，爰請交通部觀光局評估以現有北港溪復興鐵橋歷史景光特色，連結二縣市遊憩資源，串聯北港與新港觀光資源，請於 1 個月內提出評估報告。

(五十六)雲嘉南濱海國家風景區範圍含括台南、嘉義、雲林等三縣市，擁有臺灣最大的沙洲、潟湖、濕地，特殊的宗教活動及漁鹽產業文化、歷史古蹟、珍貴動植物、在地特色產業等，觀光資源豐富且多元。雲嘉南濱海國家風景區經營管理應以雲、嘉、南三縣市跨域治理視野，未來應以帶狀、均衡之觀光發展計畫，盤點與綜整海岸線之生態、文化、觀光等在地資源特色，規劃永續發展藍圖。

(五十七)大鵬灣跨海大橋計畫興建時原預計成為該區觀光新地標，然而其橋面真正配合船隻通行而開啟的次數不高，104 年開橋次數 115 次，真正為配合船隻開橋次數僅 1 次，此外該橋梁之故障次數及養護費用自 100 年建成後逐年增加，105 年度截至 8 月底為止故障次數達 4 次，已超越 104 全年故障次數。又 104 年度大鵬灣國家風景區觀光旅客 10.6 萬人次，占全國 13 個國家風景區總遊客人數 4,905 萬人之 2.16%，105 年度上半年占整體比率 1.77%，

顯然並沒有達成原本預期的觀光效益，故決議令交通部觀光局應研謀改進橋梁的設計及安全維護，以及相關的觀光配套措施。

(五十八)106 年度交通部觀光局編列「觀光業務」11 億 9,844 萬 1 千元，其中包含「旅館及民宿之管理與輔導」589 萬 5 千元。惟觀光局針對民宿之管理，並未考量各地區文化特色，導致大部分民宿和該地人文結合度甚低，不利深度旅遊之旅客停留。爰此，請交通部觀光局應協助輔導民宿業者，考量當地自然景觀等特色，建立起具有獨特區域性之在地特色民宿。

(五十九)中國因政治因素而縮減來台觀光旅遊人數，導致原接待陸客團旅行社業務亦隨之大減。目前交通部推出補助接待大陸地區人民來台觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊方案，擬花費 4 億元補助。但此項補助之對象特定，實有違公平原則。另原接待陸客團旅行社其採一條龍模式接待陸客團，所有觀光利益均為其所獨占，現因陸客團大減，本應承受其風險。爰要求交通部觀光局應立即停止此項補助，或應該放寬補助對象至全體旅行社一體適用。另要求國民旅遊卡補助金額半數應用於國內團體旅遊部分，亦應再審慎考慮，不能僅限於原接待陸客團旅行社。

(六十)台南運河自 1926 年開通以來，即為安平與府城古城區客貨運往來的重要渠道，位置緊連台江國家公園、安平老聚落、五條港、漁光島等重要觀光地區，可謂台南的生命核心，擁有最好的觀光資源。目前台南運河雖已開航，卻無經費完成週邊景觀營造，爰請交通部觀光局重視此一計畫，可以全力支持補助經費。

(六十一)時值新政府力推新南向政策之際，交通部觀光局也配合訂定 106 年度施政計畫重點之一即是開拓多元市場，其主要內容為深耕成熟市場提高重遊率及開拓東協南亞新興市場。政府推動新南向政策，105 年 8 月起開放南向國家之泰國及汶萊試辦來台觀光免簽措施；9 月起則開放東寮緬等 3 國適用簡化的團簽程序與有條件的個人免簽。根據觀光局統計，來台泰國旅客人數大增，8 月時來台旅客數計 1 萬 3,632 人、9 月計有 1 萬 4,084 人，皆較 104

年同期成長六成五以上。9 月份柬埔寨來台旅客人數，也有顯著成長幅度，較 104 年同期增加 226.8%，計有 371 人。汶萊的旅客基數較低，8、9 月皆有 400 人上下，惟成長率驚人，8 月時較 104 年同期成長 91.57%；9 月則成長了 61.86%，顯然擴大辦理來台免簽試辦措施對新南向政策推動已具初步成效。爰要求交通部觀光局於 2 個月內，向立法院交通委員會提出繼續擴大辦理其他南向國家來台免簽措施之觀光效益評估書面報告，俾據以作為未來行政院決策之重要參考。

(六十二)為因應行政院消費提振措施之臨時政事需要，交通部觀光局 104 年度動用第二預備金辦理「補助國人住宿遊園精采行實施計畫」，惟短期內補助金額大幅調增近 2 倍；又子計畫「主題樂園優惠」雖於政策推出之際，隨即額滿停止登記，惟預算執行率僅達 25.5%，尚不及補助計畫第 1 次公布補助名額及金額，事前規劃顯欠周妥。105 年度預計推出之擴大國內旅遊方案允應謹慎妥處，避免執行績效欠妥，爰決議要求交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出精進績效之書面檢討報告，俾妥善運用有限資源。

(六十三)時值新政府力推新南向政策之際，交通部觀光局也配合訂定 106 年度施政計畫重點之一即是開拓多元市場，其主要內容為深耕成熟市場提高重遊率及開拓東協南亞新興市場。政府推動新南向政策，105 年 8 月起開放泰國及汶萊試辦來台觀光免簽措施；9 月起則開放東寮緬等 3 國適用簡化的團簽程序與有條件的個人免簽，致使來台旅客人數皆較過去同期增長，顯然已有初步成效。南向國家如馬來西亞、印尼與汶萊，擁有高比例的穆斯林人口，據觀光局表示，4 年前全國僅有 15 家通過清真認證的餐廳及旅館，目前雖已成長到 93 家，但希望在 105 年年底前能突破 100 家認證；而過去清真認證店家也多集中於北部，中南部與東部等地區仍有加強推廣建置的空間。爰決議要求交通部觀光局於 2 個月內，向立法院交通委員會提出營造更友善穆斯林環境之書面檢討報告，俾利國家新南向政策的全面成功推動。

(六十四)交通部臺灣鐵路管理局於東部幹線，共編列之 27 組傾斜式列車。然據查，目前平均平日之使用為 19 組，尚有 8 組作為預備或進行例行性維修，亦即，平均使用率為 70%。為促進東部觀光產業之發展，為地方業者創造實質收益，爰要求交通部觀光局主動聯繫臺鐵，在不影響安全、調度的前提下，善用剩餘 8 組列車，共同研擬相關觀光包車合作計畫、設計各式套票方案（如車票加住宿），以專供多天數之國旅團體旅客或外國遊（團）客申請。相關專案計畫、評估書面報告，請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(六十五)近期，部分國家遊客前往東部地區旅遊的型態，皆為當日往返北部、東部。但是這樣的旅遊型態其實對地方觀光產業並無實質幫助，更是變相排擠其他遊客及花東居民購買花東火車票的機會，徒增地方各類服務成本。為讓地方產業實質獲得觀光收益，爰要求交通部觀光局主動聯繫旅行業者，協調或政策輔導，以開辦多天數旅遊行程為主，讓地方食、住、行、育樂業者皆能受益；就自由行旅客部分，亦請交通部觀光局輔導地方業者規劃深度旅遊行程，輔以文宣廣告以及政策性優惠方案等，期能吸引自由行遊客於東部進行深度旅遊，以增加地方業者實質收益。

(六十六)因應大陸觀光客銳減對花蓮觀光造成極大衝擊，實有必要儘速推動新型態觀光產業振興措施。花東縱谷位中央山脈與海岸山脈之間，因地質特性，形成峽谷、瀑布、溫泉、曲流、河階、斷層及惡地等不同的地質地形，且大部分地區未遭人為破壞，動、植物生態景觀豐富，非常適合推動輕航機縱谷翱翔等旅遊項目，發展空域觀光。若再整合既有的台東夏季熱氣球觀光熱潮、海上（賞鯨、豚）等觀光資源，實可創造東部地區多元遊憩體驗的加值效果。爰此，建請交通部觀光局責成花東縱谷國家風景區管理處，並協同交通部民用航空局等單位，研議於木瓜溪空域北端、花東空域南端各設置飛行園區 1 處，供超輕型載具及其他空域觀光飛行器起降服務，以利推動花東縱谷間空域觀光、振興花蓮觀光產業。請於 3 個月內完成完整

、嚴謹之評估書面報告，送交立法院交通委員會。

(六十七)花蓮機場於 2001 年，由行政院核定首班日本包機，開始辦理國際航線業務；96 至 102 年資料顯示，不含中國內陸城市，計有包機 1,231 架次。然而因政策轉向等因素，103、104 年，除來自中國包機外，亞洲其他城市包機數為 0，遂造成花蓮機場低利用率的現象。據查，花蓮機場客運年容量最高可達 364 萬人次，104 年度實際客運量為 12 萬，機場使用率為 3.3%、105 年度預估客運量為 14 萬，使用率為 5.4%，由此數據亦可證明花蓮機場使用率低為不爭之事實。有鑑於東部鐵道載運量已達飽和又現行蘇花公路運輸安全穩定性較低，為推動東部地區觀光發展，擴展東部航空運輸為可行方案之一。爰此，要求交通部觀光局會同民用航空局主動聯繫旅行業者及航空公司，研議以政策性補助航線等模式，開辦花蓮飛往日、韓、東南亞主要城市之航線。如此作為，除了可紓緩觀光客通往東部地區的陸上交通問題外，更期能藉此協助東部觀光產業的發展。

(六十八)在過去政府的政策方向引導下，我國長期過度依賴陸客團，因而導致近半年來因政治等因素干擾後，迫使我國觀光產業受到嚴重衝擊，僅有少數產業的花蓮縣，尤其嚴重。對此，行政院已責成交通部觀光局提出多項振興觀光產業新政策。有鑑於中央與地方溝通之重要性，避免地方民眾、業者誤認為政府無所作為。爰此，要求交通部觀光局應規劃主管級官員，至觀光產業受衝擊較大的縣市，說明政府振興台灣觀光產業相關措施。相關之座談會規劃，請於 2 週內送交立法院交通委員會。

(六十九)有鑑於來台旅客最大宗分別為大陸、日本，其次是香港、澳門與東南亞不相上下，近年來東南亞旅客持續成長中，近 4 年平均約 130 萬人次，是台灣外籍旅客第三大客源。105 年 1 至 9 月東南亞地區來臺旅客較 104 年同期成長 11.27%，其中以泰國 42.85%成長最高，其次為越南 19.56%及菲律賓 15.89%。東協 10 國擁有 6 億人口，是全球第四大經貿聯盟，103 年東協 10 國居民出國旅遊 4,650 萬人次，超過半數在東協區域內旅遊，臺灣不僅在東

協旅客出國主要目的地範圍內，更是東北亞和東南亞飛航的中心點，擁有極佳的地理位置、豐富的觀光資源與友善的人民，有極佳的優勢爭取東協旅客訪台。爰此，交通部觀光局應協助縣市政府製作東南亞文字之宣導品及交通轉運站處設置東南亞文字的交通導引指示。

(七十)交通部觀光局辦理「重要觀光景點建設中程計畫（101—104 年度）」，投入經費達 76 億 2,921 萬 7 千元。105 年續推動「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）」該計畫於 104 年 5 月 21 日經行政院核准，以延續前期中長計畫建設成果，強化既有重要觀光景點設施維護及經營管理，然西拉雅、東部海岸、花東縱谷、馬祖國家風景區建設計畫的自償率偏低、熱門景點乘載量負擔過重，應增進各區經濟均衡發展。爰此，請交通部觀光局於 1 個月內提出規劃改善書面報告。

(七十一)有鑑於 106 年交通部觀光局年度施政目標其一為便利自由行旅客深入遊台灣，提供完善觀光資訊服務，推廣地方城市觀光。觀光局自 103 年起開始輔導縣市推動「台灣好玩卡」行銷地方城市觀光魅力，而觀光局官網竟無台灣好玩卡相關連結，且搜尋台灣好玩卡竟找不到統一官網介紹已推出的限定地區卡。僅有獨立的各地區好玩卡的官網，在不清楚台灣好玩卡的前提，根本無從搜尋該官網，資訊服務索引非常不完善。根據調查觀光局自 2014 年推出「高屏澎限定」以及「宜蘭限定」2 張卡片後，105 年再新推出「中台灣限定」及「台東限定」2 張卡片，透過手機 APP 查詢發現名稱不統一導致搜尋不易。爰此，請交通部觀光局統整台灣好玩卡相關連結、名稱一致性，落實完善觀光資訊、便利查詢才能真正達到推廣地方城市觀光。

(七十二)根據交通部觀光局統計，來台前在網際網路看過台灣觀光宣傳廣告或旅遊報導的受訪旅客，主要是參考入口網站（每百人次有 77 人），其次依序為社群網站（每百人次有 33 人）、觀光業者網站（每百人次有 32 人）及部落格或 BBS 討論版（每百人次有 12 人）。由此可見觀光局官網之重要，

然觀光局年度政策中之「觀光大國行動方案」將觀光 APP 視為推動之重點。台灣前四大旅客源是大陸、日本、港澳與東南亞，日本 104 年來台有 160 萬人次占據第二。而交通部觀光局開發的 APP「Tour Taiwan」竟只提供中、英文介面。另外在官網旅遊實用 APP 之中各縣市 APP 不齊全，竟無基隆市政府的「嗨！基隆」、桃園市府的「桃園輕鬆 GO」。爰此，請交通部觀光局於 1 個月內提交書面報告，讓旅客能獲得完整官網、APP 之資訊。

(七十三)中華顧問工程司在轉投資台灣世曦工程顧問股份有限公司後，台灣世曦原承租所有房舍，然因台北地區辦公處所分散，於 2010 年 10 月遷往內湖區陽光街之陸技大樓集中辦公，原本百世大樓 20 至 26 樓及大陸大樓 280 號、290 號之 6 至 7 樓騰空閒置，中華顧問工程司卻要求台灣世曦繼續承租，再為轉租。目前之承租情況，百世大樓承租價為每坪 1,600 元，卻以每坪低於 1,500 元轉租與智慧財產局及檢索中心，台灣世曦為母公司做賠本生意。但大陸大樓承租價為每坪 1,400 元，卻以每坪 1,500 元租給觀光局。由於，這些房舍承租對象均屬政府機關，轉租價高由台灣世曦賺取價差，或是轉租價低，讓台灣世曦做賠本生意，都屬不正常，爰要求交通部應責成財團法人中華顧問工程司收回百世大樓 20 至 26 樓及大陸大樓 280 號、290 號之 6 至 7 樓，自 106 年起改為中華顧問工程司自行招租。

(七十四)有鑑於日本、韓國等國，皆以歷史故事翻拍戲劇，並融合當地特色在片尾推廣劇中景點觀光，並在劇中景點辦理相關活動，以戲劇方式創造且推廣新觀光價值，日本大河劇「真田丸」自播出以來，日本信州長野縣已較往年增加 113 萬觀光人次，國內外觀光效益大增。爰此，要求交通部觀光局應研議與本國取景之相關戲劇結合，在觀光推廣計畫中納入辦理，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 5 項 運輸研究所原列 4 億 7,222 萬 5 千元，減列「委辦費」1,891 萬元（科目自行調整）、「國內旅費」10 萬元、第 2 目「一般行政」項下「資訊管理」之「設備及投資」50 萬元，共計減列 1,951 萬元，其餘均照列，改列為 4

億 5,271 萬 5 千元。

本項通過決議 23 項：

(一)交通部運輸研究所 106 年度歲出預算共約 4 億 7,000 萬元，主要負責交通議題之研究及建議。據查，交通部 105 年出版「計程車品牌評鑑制度之研究」報告，研究如何「健全計程車經營環境」、「提升計程車服務品質」、「建立計程車營運及服務評鑑制度」、「加強消費者安全保障，提升計程車服務品質」。然交通部運輸研究所身為研究單位，理應及早因應重大交通型態變革，並提供意見供交通部參考。UBER 於近年來席捲全球，對全球計程車生態造成極大衝擊，交通部運輸研究所針對 UBER 帶來的乘車付費制度的變化、共享經濟造成的排擠效應、排碳的影響都沒有去進行研究調查，顯有失當。爰此，凍結交通部運輸研究所 106 年度歲出預算 4 億 7,222 萬 5 千元之百分之五，待交通部運輸研究所於 3 個月內針對 UBER 帶來的乘車付費制度衝擊、共享經濟造成的排擠效應、排碳的影響等提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部運輸研究所 106 年度預算「勞動派遣」編列 1,018 萬 6 千元，預計進用 24 名勞動派遣人力，其任用業務包括「基礎運輸研究計畫」、「中長程公共建設發展作業評估計畫」等，相關業務皆為運研所之重要且核心之業務，理應採行正式人力進行，且勞動派遣易造成低薪與就業不穩定的狀況，嚴重影響勞工權益。爰此，相關預算凍結三分之一，待針對用人方式提出書面檢討報告後，始得動支。

(三)交通部運輸研究所 106 年度預算於「運輸科技應用研究業務」項下編列 1 億 0,815 萬 6 千元。

惟針對運研所官網上 106 年度之研究成果應用採行說明，有許多研究成果僅研究後而未採行，多送至交通部及相關單位後即未有進一步使用成果；而例如彰化市鐵路高架化等相關運輸課題卻未加以研究。爰此，凍結本筆預算之三分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)交通部運輸研究所 106 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」編列 120 萬元，預計建置「預約式無障礙小客車運輸服務資訊平台」。據查，該資訊平台（管理系統），將包含「使用者端」、「主管機關端」、「業者端」。然，坊間商業公司亦已開發相關資訊平台，其運作與車輛整合相對而言更為完善；又該計畫係針對「無障礙」運輸服務而設計，雖然我國政府已有無障礙運輸車輛之輔導與補助計畫，然而整體管理與制度，未臻完善，即便平台開發成功，能否有效運用，仍存有疑慮。爰此，凍結本筆預算之五分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提供完整實施計畫及預算細目表之書面報告後，始得動支。

(五)交通部運輸研究所於 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「一般事務費」中編列文康活動費 32 萬 6 千元，係按員工 163 人，每年以 2,000 元上限所編列。根據中央各機關學校員工文康活動實施要點中，針對文康活動費，係以為倡導中央各機關員工正當休閒活動，維護身心健康，培養團隊精神及鼓舞工作士氣。

有鑑於特定行政機關經常將員工文康活動費作為餐費等其他相關支出，為防止文康活動費淪為活動聚餐之餐費等與使用目的不符之現狀，並落實文康活動的宗旨，亦有助於藝文團體及體育活動之發展。爰此，將文康活動費預算凍結五分之一，俟交通部運輸研究所於 3 個月內將其員工文康活動實施計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(六)交通部運輸研究所 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持—業務費」項下「一般事務費」中辦理公文檔案掃描、影印、裝訂、歸檔及會議室管理等費用編列 186 萬 3 千元。鑑於政府積極推動無紙化公文，以節能減碳，爰凍結該預算之三分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(七)運輸研究所預計於 106 年 4 月 25 至 28 日，假台北國際會議中心，辦理第 44 次亞太經濟合作運輸工作小組會議。對此，交通部運輸研究所 106 年度預算「運

輸研究業務—基礎運輸研究計畫—業務費」項下「一般事務費」中主辦 APEC 第 44 次運輸工作小組會議所需費用編列 1,000 萬元，為有效運用政府預算，避免浪費浮編，凍結該預算之五分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提供完整會議規劃書、相關業務辦理進度表、會議經費規劃表及當前會議籌備進度之書面報告後，始得動支。

(八)有鑑於交通部運輸研究所 106 年度預算第 3 目「運輸研究業務」項下「公共運輸資訊整合服務」編列 1,100 萬元。此計畫工作內容含括跨運具公共運輸無縫資訊之整合機制規劃與輔導推動實作，然由近年公共運輸使用效率未見有效提升來看，民眾似仍大量習慣使用私家車，顯然該項整合機制規劃之功能令人存疑。爰此，凍結該項計畫經費 1,100 萬元之二分之一，俟交通部運輸研究所向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(九)有鑑於交通部運輸研究所 106 年度預算第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下工作計畫「綠色海洋與航安科技發展計畫」編列經費 4,800 萬 2 千元。本計畫屬新增計畫，期程自 106 至 109 年度，總經費 2 億 1,000 萬元，106 年度首編費用 4,800 萬 2 千元。然本計畫從預算書說明欄無從得知是否經行政院正式核定，即逕行編列該項預算，核與預算法第 34 條不符，恐有浮編之嫌。爰交通部運輸研究所應向立法院交通委員會提出行政院正式核定公文之書面資料。

(十)有鑑於交通部運輸研究所 106 年度預算第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下工作計畫「運輸環境災防技術與發展研究計畫」編列經費 1,444 萬 3 千元。本計畫屬新增計畫，期程自 106 至 109 年度，總經費 6,000 萬元，106 年度首編費用 1,444 萬 3 千元。然本計畫從預算書說明欄無從得知是否經行政院正式核定，即逕行編列該項預算，核與預算法第 34 條不符，恐有浮編之嫌。爰交通部運輸研究所應向立法院交通委員會提出行政院正式核定公文之書面資料。

(十一)交通部運輸研究所成立北中南東四處區域運輸發展研究中心，旨在協助地方政府，提升相關交通研究、改善計畫撰寫之效能。然而過去兩年度，礙於計畫預算不足且學術單位尚需自籌經費，致使區域研究中心多被動等待地方政

府來尋求協助，使得區域中心之功能無法有效發揮。為促使區域中心有效挖掘地方交通運輸問題、提出解決方案。爰此，要求交通部應從寬編列區域運輸發展研究中心之預算，並責成各中心主動聯繫地方政府，辦理相關研究案。以花東為例，急需解決之交通問題包含：公路運輸網路之檢討、偏鄉需求反應式運輸服務之規畫，以及協助各鄉鎮市公所撰寫交通運輸改善計畫（如DRTS）等，以期有效發揮區域運輸發展研究中心之功能，改善地方交通運輸之困境。

(十二)臺鐵北迴線、花東線一票難求是近年來東部鐵路運輸最大的困境，據查，東部地區鐵道使用率已達飽和，僅靠增開列車並無法有效解決載運量不足之困境。爰此，建請交通部運輸研究所調度面、列車時刻調整等角度進行研究，並提供相關研究成果予臺灣鐵路管理局，以期能有效改善東部鐵路運輸之困境。爾後之研究成果，以及與臺灣鐵路管理局之意見往來、討論紀錄、改善計畫等資料，亦請送交立法院交通委員會。

(十三)為協助地方政府，提升相關交通研究、改善計畫撰寫之效能，交通部運研所成立北中南東四處區域運輸發展研究中心。然因承辦學校需自籌一定比例之經費，礙於東部大學經費不足等因素，導致東部研究中心為西部學校得標，再與東部東華大學合作之現象。為有效利用運研所預算，創造地方最大效益，區域運輸研究中心實應與地方產、官、學等單位作完整的連結。爰此，要求交通部運輸研究所於爾後之相關計畫辦理，應考量地方實際需求，適時調整相關辦理規定，以避免類似現象再次發生。

(十四)鑑於交通部欲成立智慧運輸系統發展辦公室，推動下一階段我國智慧運輸建設，以及整合性之智慧運輸解決方案，包括運輸走廊壅塞改善計畫、東部及都會區偏鄉交通便捷計畫、智慧交通安全計畫、運輸資源整合共享計畫、車聯網科技發展應用計畫、智慧運輸基礎與科技研發計畫等等之政策，惟相關功能與運輸研究所、科技顧問室等單位業務完全重疊。爰要求交通部評估將智慧運輸系統發展辦公室與運輸研究所、科技顧問室合併為同一單位，以避

免交通部所屬單位疊床架屋。

(十五)氣候監察組織「氣候行動追蹤」(CAT)最新研究報告指出，欲達成 104 年巴黎氣候峰會設定的減碳目標，避免全球暖化浩劫，必須在 2035 年前停售汽油動力車，逐步全面淘汰石化燃料車。而德國聯邦參議院也通過決議，力促歐盟能在 2030 年起禁止銷售使用內燃引擎(ICE)的汽車，顯示汰換汽油動力車恐成世界潮流，然國內目前尚無對此有任何討論及研究。爰要求交通部運輸研究所於 3 個月內，對發展國產低價電動車產業及禁售汽油動力車對台灣運輸產業衝擊提出研究報告。

(十六)交通部運輸研究所於 101 年所公布之運輸政策白皮書，所訂之公共運輸使用率之預期目標為台灣地區 18%、台北市 42%、基隆市 36%、新北市 32%、桃園市 16%、台中市 11%、高雄市 10%、台南市 8%。然 104 年之公共運輸使用率，台灣地區 16%、台北市 37.4%、基隆市 33.7%、新北市 31.4%、桃園市 13%、台中市 10%、高雄市 7.9%、台南市 5.5%，其中除新北市及台中市較為接近外，其餘縣市恐怕在 105 年內顯然無法達成。爰要求交通部運輸研究所於交通部公布 105 年公共運輸使用率調查後，於 3 個月內向立法院交通委員會提出檢討報告及改進方案。

(十七)交通部運輸研究所 106 年度歲出預算共約 4 億 7,000 萬元，主要負責交通議題之研究及建議。據查，交通部運輸研究所 105 年共出版 101 份成果報告，並於網上公告，然 101 份報告平均頁數超過 300 頁，平均下載次數卻僅 27 次，其中有 69 個成果報告下載次數甚至不到 3 次，顯見交通部運輸研究所提供之成果報告，一般大眾根本不了解。事實上，相關成果報告都未以簡單清楚的方式，讓大眾清楚該報告之重點，也因此效果便大打折扣。爰此，要求交通部運輸研究所深刻檢討，並且成果發表之重點應明確，語言貼近民眾，讓民眾能清楚易懂。

(十八)有鑑於交通部運輸研究所於 105 年完成第 2 代橋梁管理資訊系統，以掌握全國橋梁狀況，依據系統查詢結果，全國停用橋梁為 2,461 座，與洽詢各機關確

認數 2,149 座差距甚大，其原因包含橋梁管理人員疏於即時登錄橋梁狀況等人為因素造成，顯見各橋梁管理機關未能落實控管，惟橋梁管理資訊系統之建置目的為確保橋梁基本資料正確性及完整性，以提升橋梁建設安全。故建議交通部運輸研究所針對該系統之改善措施，於 3 個月內提送書面報告至立法院交通委員會，以提升橋梁建設安全。

(十九)有鑑於交通部運研所主要辦理運輸系統研究規劃、運輸工程研究發展、運輸安全研究發展等 7 項作業，除辦理研究計畫外，並處理上級機關交辦事項、協助部屬機關及地方政府辦理案件、其他重要案件及出席各項審議會議等業務。經查：由於 88 年 921 地震對我國橋梁建設造成重大毀損，中央政府為統一掌握全國橋梁狀況，交通部責成運研所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，並於 90 年 8 月開始運作，惟已停用橋梁未能有效控管；又已停用橋梁具閒置風險，縣市政府已停用橋梁數不少，應加強控管。綜上，橋梁建設為我國交通建設重要項目，運研所允應強化臺灣地區橋梁管理資訊系統功能，以即時掌握橋梁動態資料並加強自動控管機制，以提升橋梁建設安全。爰決議要求交通部運輸研究所於 3 個月內，向立法院交通委員會提出未來如何強化橋梁控管之書面精進報告，以確保橋梁使用安全。

(二十)有鑑於 UBER 在台已違法營業 4 年，但政府始終無可奈何，拿它沒轍。最近又將推出以機車外送美食，也就是推出「UBEREATS」，這種便利性措施，消費者在可以接受價格的範圍內，要消失也難，還是會有它的市場存在，但卻會破壞市場公平性競爭。運研所職司交通政策的規劃研究，UBER 的違法營業是不爭的事實，運研所曾編有經費研究計程車方案，應就此爭議問題，儘速提出可行建議方向，俾解決相關爭議。爰決議要求交通部運輸研究所於 2 個月內向立法院交通委員會提出 UBER 爭議解決之策略研究書面報告，讓爭議早日落幕。

(二十一)有鑑於臺灣預計民國 114 年將邁入超高齡社會（每 5 個國民中，就有 1 個是老人），為預為因應高齡化所帶來的衝擊，相關高齡友善交通設施應及

早建置。在不久將來可預期社會到處是老人，然交通部又將推出 75 歲高齡駕駛重新考照的政策，若未來沒有完善的交通設施規劃，等於是剝奪了老人的行動自由；老年人身心靈要健康，總不能都把他們關在家裡，所以交通運具及場站的高齡友善設施完善，是老年人走出的關鍵。運研所應提供更周延的研究策略，讓交通部據以快速完成相關的建置。爰決議要求交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出高齡友善交通設施再精進之書面檢討報告，讓高齡生活沒煩惱。

(二十二)有鑑於 88 年 921 地震對我國橋梁建設造成重大毀損，中央政府為統一掌握全國橋梁狀況，交通部責成運研所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，並於 90 年 8 月開始運作，又為提高自動化控管功能，於 105 年 1 月完成第 2 代橋梁管理資訊系統，系統範圍包括全國所有鐵公路橋梁，惟不含農委會林務局主管專用道路及森林鐵路與臺灣糖業公司之專用鐵路。

依據 105 年 5 月 16 日臺灣地區橋梁管理資訊系統查詢結果，全國已停用橋梁為 2,461 座，經洽詢各機關再行確認後，已停用橋梁調整為 2,149 座。除橋梁管理人員疏於即時登錄橋梁狀況外，部分橋梁待移交其他機關接管，部分已移交或已更名等橋樑無法正常登錄系統，亦未積極尋求改善情形，顯見各橋梁管理機關對於已停用橋梁未能落實控管。

該系統相關建置成本為 1,550 萬元，冀希新系統至少具備下列功能：1. 確保橋梁基本資料正確性及完整性。2. 檢測資料之詳實紀錄。3. 具備橋況分析，並針對各類災害提供簡易之橋梁抗災評估值。前揭已停用橋梁數出現異常，該系統未能有效控管，顯不符系統建置需求。

綜上，橋梁建設為我國交通建設重要項目，運研所允應強化臺灣地區橋梁管理資訊系統功能，以即時掌握橋梁動態資料並加強自動控管機制，以提升橋梁建設安全；並應全面檢視縣市政府已停用橋梁現況並分級列管，以降低橋梁閒置風險。

特要求交通部運輸研究所針對臺灣地區橋梁管理資訊系統強化管理能

力，積極研謀改善策略，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(二十三)台東地區台 11 線道路富岡港段及台 9 線南迴公路多良、大武一段長期以來因大浪侵蝕，造成路基流失、道路破損等情形，一再發生，尤其南迴公路因面臨海平面上升，未來恐有被淹沒之虞。運輸研究所 105 年度委辦計畫辦理「全球暖化引致台灣海域海面水位升降變動率之評估」，而 106 年度又新增「運輸環境災防技術與發展研究計畫」，其中道路災害防治技術強化研究編列 240 萬元，分項計畫辦理「海岸公路異常波浪特性及防災應用技術」，前後兩年度研究計畫配合，期能研究解決台東地區道路受海波浪侵襲、海面上升淹沒等問題。爰此交通部運輸研究所 106 年度新增「運輸環境災防技術與發展研究」計畫應將台東地區道路納入主要研究對象，其研究成果應能提出解決台 11 線、台 9 線道路問題之技術，以供交通部儘速規劃辦理。

第 6 項 公路總局及所屬原列 525 億 4,889 萬 3 千元，減列第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」50 萬元、第 2 目「公路及監理業務管理」4,230 萬元（含「公路公共運輸多元推升計畫」3,000 萬元）、第 3 目「公路建設及改善計畫」2 億 5,000 萬元，以上科目均自行調整，共計減列 2 億 9,280 萬元，其餘均照列，改列為 522 億 5,609 萬 3 千元。

本項通過決議 75 項：

- (一)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「勞務承攬」編列 11 億 2,312 萬 2 千元，預計進用 2,659 名勞務承攬人力，較 105 年度增加 8,625 萬 3 千元，增加進用 109 人，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作。爰此，凍結 106 年度「勞務承攬」預算 8,625 萬 3 千元，待交通部公路總局針對用人方式及勞務承攬大幅增加因素向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列學分補助費 170 萬元，缺乏實際細項說明，編列該項經費恐有浪費公

帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列該支出有疑慮之情況下，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

- (三)鑑於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款對於原住民或原住民團體之非營利商品或勞務，於招標時得採限制性招標之規定經常受各行政機關之忽視，此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認為購買原住民族商品方有本條之適用，致本條為保障原住民族工作權之美意無法有效落實，查國際勞工組織原住民和部落人民公約〔Indigenous and Tribal Peoples Convention,1989 (No.169)〕第 20 條第 1 項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上得到有效保障」。此意旨應於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款做有效落實，行政機關在招標一般性勞務時，亦應將本條列為裁量辦理方式之一。爰凍結交通部公路總局及所屬 106 年度預算「一般行政—基本行政工作維持」項下「一般事務費」中所列局本部辦公大樓清潔、保全及安全監控等費用 200 萬元，俟公路總局對於辦公大樓清潔招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款之規定，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (四)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列 13 億 5,388 萬元。有鑑於公路總局 106 年 5 月前欲強制實施實際道路駕駛路考，但相關配套措施未臻完備，致使汽車駕照考試制度成效不彰，甚有民眾在考照期間發生交通事故，反而失去原先強制道路駕駛路考欲提升用路人及民眾安全之美意。

爰凍結「公路及監理業務管理」項下「監理業務」13 億 5,388 萬元之五分之一，俟交通部公路總局針對實際道路駕駛路考上路前做好相關配套措施，並於 3 個月內將改善計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(五)交通部推行之多元計程車方案，卻交由地方政府執行，難以統合，也無法提供單一服務 APP。交通部應推動「全國版計程車 APP」，整合全台 8 萬 6,931 部計程車加入，包括車行、運輸合作社、車隊和個人車輛等，聯合各家業者讓消費者手機裡只有一個 APP，在全台各地都能叫計程車，除傳統計程車外，也包括多元化計程車。因此，有關交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」之「監理業務」編列 13 億 5,388 萬元，凍結十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出全國版計程車叫車 APP 之書面報告後，始得動支。

(六)近年因氣候變遷，複合型災害頻繁災損強度大增，山區土石流、道路坍方等災情屢見不鮮。雖然政府資源有限，但是民間力量無窮，因此每逢災害發生立即徵用民力支援救災，民間救難團體也無不傾力相助。惟民間救災車輛加、改裝設備之行為，涉及消防署救災設備認定及公路局監理站檢驗之跨部會權責。雖消防署訂定「災害防救團體或災害防救志願組織防救災車輛固定特殊設備及特殊標幟認定規範」，但該規範第 5 點中，對於車輛救災必須之特殊設備僅列舉「絞盤機、保險（防撞）桿及閃爍警示燈等」，其他常見救災車輛之設備，如：涉水進氣管、車頂裝備置放架、曳引拖拉架等均未載明。顯見符合規定之特殊救災設備強度不足以因應災害搶救，且部分救災設備拆裝耗時。因此，為能於災害發生時立即投入搶救，車輛檢驗單位公路局監理站應積極與消防署商討，除了研擬經列管救災車輛平時搭載救災設備行駛一般道路之適法性外，更應開放救災車輛裝設其他經審認之救災設備。然此問題存續多年未能有效擬訂妥適方案。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」之「業務費」預算 2,000 萬元，俟交通部公路總局與內政部消防署會商提出改善方案，並向立法院交通委員會進行書面報告後，始得動支。

(七)汽車監理業務現為公路總局監理單位統籌辦理，因檢驗數量龐大，委託民間代驗廠進行檢驗。惟民間代驗廠檢驗標準與「道路交通安全規則」所示各項檢驗標準不一，例如車頭燈之變更，未能以檢驗儀器統一基準，而由民間代驗廠自行審認；又例如車體顏色與保險桿不同，無法通過檢驗，導致民間代驗廠要求

辦理異動登記等問題頻傳，亦使代驗廠遇改裝套件無統一標準判定是否合格，徒增民眾困擾。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度「公路及監理業務管理」項下「監理業務」之「業務費」預算 1,000 萬元，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(八)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列 13 億 5,388 萬元，其中包含業務宣導經費 1,312 萬 3 千元，用於道安講習安全宣導及汽機車燃料使用費宣導。

惟根據內政部警政署統計我國道路交通事故數量，由 100 年肇事總件數 23 萬 5 千餘件，提升至 104 年全年度發生 30 萬 5 千餘件，顯見道安講習成效不彰。且公路總局 105 年辦理代徵汽燃費至 105 年 8 月 31 日底之實徵數 468.6 億元，未徵數 128.12 億元，仍有改善空間。

爰此，凍結本筆預算之五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出檢討書面報告後，始得動支。

(九)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務—一般事務費」編列 4 億 1,325 萬 7 千元。「監理業務」計畫中編列汽、機車燃料使用費徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，然上述所有作業皆可透過燃料費隨油徵收後獲得解決，爰凍結本筆預算之五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出燃料費隨油徵收可行性評估書面報告後，始得動支。

(十)截至 105 年 8 月底為止，交通部公路總局代徵汽燃費未徵數累計高達 128 億 1,185 萬 3 千元。面對汽燃費長期短收，嚴重影響政府財政收入。為避免持續出現汽燃費短收。爰此交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列寄發汽機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元、委託代收手續費 9,947 萬元、催繳及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元、印製汽、機車燃料費繳款書、催繳繳款書、處分書等 2,070 萬 2 千元，全數凍結五分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出隨油徵收政

策之書面報告後，始得動支。

(十一)根據立法院預算中心統計資料，歷年來，汽燃費未徵比率偏高 101 年 13.6%，102 年 13.1%，103 年 11.6%，104 年 8.5%，交通部在 105 年初寄發 101、102 及 103 年度汽機車燃料使用費逾期未繳罰單，即高達 118 萬 9,016 件，不僅影響歲入短收，也造成稽徵成本增加。交通部公路監理機關自 99 年 3 月 1 日起實施「於公路監理電腦系統車籍及駕籍檔」增列住居所或就業處所地址，以利公路監理機關及相關機關各項便民服務通知事項，然而目前汽車、機車之「新領牌照登記書」中仍僅列戶籍，未列住居所。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列寄發汽、機車之汽車燃料使用費開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元，凍結五分之一，俟交通部公路總局完成汽、機車新領牌照登記書，納入住居所聯絡地址，向立法院交通委員會提出書面報告後，始能動支。

(十二)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務—業務費—一般事務費」項下辦理簡政便民為民服務及機關防護災害演練等編列 327 萬 2 千元，但根據該局辦理 104 年度民眾對監理所（站）整體服務滿意度調查報告指出，有關監理所（站）提供的各項便民措施，認為整體服務品質有改善者僅占 48.7%。而關於各類便民服務僅有「取消各類普通駕照及自用汽、機車與拖車行照定期換照政策」的認知度達七成，「輪胎胎紋深度已納入車輛檢驗項目」認知度也有七成，然而「監理服務 APP」的認知度不到三成，「汽機車燃料使用費已改為每年 7 月合併開徵的認知度不滿五成，顯然各監理單位推廣民眾熟悉各項便民措施的服務內容的效益不彰，有待加強。爰此，有關 106 年度預算辦理「簡政便民為民服務及機關防護災害演練等」編列 327 萬 2 千元，應予以凍結五分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十三)針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列委託代收汽、機車燃料使用費手續費 9,947 萬元，公路總局實際

上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該項經費運用之情形，編列該項預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列辦理汽、機車燃料使用費手續費催收及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元，公路總局實際上應推動汽燃費隨油徵收制度以解決根本爭議，編列該項經費缺乏根本必要性與正當性，且有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上無須編列高額支出情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該項經費運用之情形，編列該項預算難以為外界接受。爰針對該項預算凍結五分之一，俟交通部公路總局就上述事項向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十五)交通部公路總局及所屬單位 106 年度預算「公路及監理業務管理」之「資訊管理」項下數據通訊費編列 4,374 萬 5 千元，較 105 年度同項目預算 2,621 萬 1 千元成長 65%。有鑑於電信公司並未大幅調漲數據通訊費與通訊線路費用，公路總局並未能在預算書中進行說明何以大幅調漲該項費用。爰此，凍結該通訊費之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十六)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「業務費」編列 2 億 8,882 萬 4 千元，其中「通訊費」4,429 萬 5 千元，主要係局本部及所屬單位數據通訊費與稅捐單位連線之通訊線路費用。惟該項通訊費 105 年度僅編列 2,676 萬 1 千元，106 年度預算增加 1,753 萬 4 千元，增加 65%，預算編列暴增，其預算說明卻仍與 105 年度一樣，沒有詳細說明原因，因此該項預算有浮編之虞。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「業務費」編列 2 億 8,882 萬 4 千

元，其中「通訊費」4,429 萬 5 千元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十七)有鑑於交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理」計畫項下「資訊管理」分支計畫，編列第 3 代公路監理資訊系統維運等費用 1 億 9,885 萬元，與 105 年度預算數同。經查：第 3 代公路監理資訊系統提供全國監理核心業務，近 2 年度均編列系統維護費用近 2 億元，然由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，鑑於本系統使用者眾，宜研謀參照國家發展委員會建議，協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用，以建立使用者付費機制，編列是項費用實有浪費公帑之嫌。爰該項計畫編列經費 1 億 9,885 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十八)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—資訊管理—業務費—資訊服務費」中辦理第 3 代公路監理資訊系統維運等費用 1 億 9,885 萬元，第 3 代公路監理資訊系統負責全國汽（機）車車籍、駕駛人、違規、監理規費等各項管理功能，惟有關系統建置及維護費用統由公路總局負擔，不符使用者付費原則，爰凍結該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出如何建立使用者付費機制之書面報告後，始得動支。

(十九)交通部公路總局及所屬 106 年度為辦理資訊設備更新，於「公路及監理業務管理—資訊管理」項下「設備及投資」編列 3,960 萬 3 千元，預計使用部分預算購置新式個人電腦、筆記型電腦總計 608 台（計 1,225 萬元）。有鑑於本案電腦設備替換量龐大，為有效利用政府堪用資源、撙節政府開支，凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局重新盤點實際需求，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列 37 億元，該計畫係延續「公路公共運輸發展計畫（99 至 101 年度）」及「公路公共運輸提昇計畫（102 至 105 年度）」賡續推動之公

路公共運輸政策，公路總局自 99 年補助台中市政府辦理 BRT 建置計畫，因台中市政府政策改變，受 4,024 萬 8 千元補助之 18 輛雙節公車，迄今閒置已逾 1 年，導致虛耗公帑並損及政府形象。故凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十一)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列 37 億元，辦理偏遠路線營運虧損補貼、多元推升優質運輸服務及改善公共運輸環境等業務。然近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之補貼經費甚鉅，隨近年國內交通建設變化快速，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審視現行營運及補貼方式之妥適性，積極研謀改善策略，以提高偏鄉民眾對大眾運輸之使用率，有效發揮政府補貼效益。爰凍結 106 年度該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報後，始得動支。

(二十二)交通部公路總局於 105 年度辦理「公路公共運輸提昇計畫」（今年度更名為「公路公共運輸多元推升計畫」），旨在解決偏鄉地區大眾運輸系統機能、效益不佳之現狀。本計畫立意良好，然而推動之規畫不夠周延，例如，礙於政府採購法之限制，導致出現 9 萬多塊的計畫案；且就執行面而言，105 年度於東部地區的二試辦計畫，至今仍未實際執行。種種因素皆凸顯公路總局對於本計畫之推動怠慢、消極，未正視偏鄉大眾運輸需求之急迫性。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「業務費」編列 6,440 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進書面報告後，始得動支。

(二十三)交通部目前正積極在東部地區進行多項交通建設。鐵道方面，交通部臺灣鐵路管理局、鐵路改建工程局的北迴線、花東線增軌之可行性評估已近尾聲；再者，蘇花公路改善工程預計於 108 年通車、台 9 線花蓮段拓寬工程也如火如荼地進行。然而，即便未來城際交通的運輸能力有效提升，若地方的公共運輸系統未能隨之改善、強化，那麼東部地區整體的交通效能仍

將大打折扣。有鑑於東部地區大眾運輸（公共汽車）網絡系統急需進行檢討，又經多次向公路總局反映此問題卻未獲得正面、積極之回應。爰此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「委辦費」編列 4,200 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出檢討及精進書面報告後，始得動支。

(二十四)在 2016 年 7 月發生遊覽車火燒車，造成 26 人死亡，民眾想要參考遊覽車評鑑時，因為 2014、2015 年期，還在評鑑階段未公布，只能參考對 2012 及 2013 年度之舊資料。公路總局 2008 年首度進行遊覽車評鑑，並明訂每 2 年做一次，由於評鑑時間長達 1 年，可能造成長達 4 年的時間差，資料過舊，不利民眾選擇優良的遊覽車。然考量評鑑成本及減少評鑑作業時間，公路總局應研擬改為每年評鑑，就二分之一業者評鑑，業者維持 2 年一評。爰此，交通部公路總局及所屬於 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」中有關推動交通部主管客運業辦理營運及服務評鑑制度編列 3,000 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局完成相關改善作業，向立法院交通委員會提出書面報告後，始能動支。

(二十五)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」編列 36 億 0,560 萬元，包含辦理市區及公路客運路線補助等相關事項。惟經查，由 101 至 106 年度中央政府每年對於大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之總補貼金額約介於 13 至 16 億餘元間，金額甚鉅，其中以公路汽車客運業為主要補貼對象，約占總補貼經費近半數。然而，近 2 年國內油價呈現下降趨勢，且全國公路及市區客運的補助路線之總數並沒有明顯增加，如此制式化之預算編列方式，有浮編之虞。爰此，凍結「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)公路公共運輸服務之提升改善，為交通施政之重點；因此，中央政府為協助各地方縣市政府提升公共運輸之品質，編列補助費用。然查預算書內容，對如何具體督導各地方政府提升公共運輸品質說明未臻詳盡，具體效益不明確，不利於預算審議。故此，爰針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」項下「獎補助費」編列 36 億 0,560 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十七)公路總局依「生活圈道路交通系統建設計畫（104 至 107 年）」，補助辦理苗栗生活圈道路工程，新建拓寬道路經費龐大，但實際執行上卻未針對生態研究、環境規劃與保育等面向進行審慎之評估，對石虎等保育生物之棲地所面臨到環境衝擊，更未充分提供有效且具體的內容；另面對道路規劃內容，公路總局亦遲未能建立有效且實質的資訊公開與民眾參與途徑，在經費運用上流於補助形式。

「苗栗生活圈道路計畫」為上位整體規劃，若未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。請公路總局邀請環保團體與學者專家，針對「苗栗縣生活圈道路交通系統建設計畫」提供意見，並依建議調整後，方能推動後續工作。

交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「獎補助費」編列 36 億 6,384 萬元，凍結 3 億元，俟交通部公路總局針對石虎等自然資源議題與資訊公開及民眾參與，重新評估調整計畫，向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(二十八)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列 40 億 6,500 萬元辦理「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」。然以南迴公路為例，其沿路地質敏感，加上道路之規劃設計、施工與養護均難以抵擋極端氣候帶來的集中強降雨，若不及早提出韌

性公路的規劃設計，殘補式的災修模式恐非長治久安之計。爰凍結該預算之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十九)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，其中辦理生活圈道路交通系統建設計畫編列 50 億元。

有鑑於彰化縣境內將辦理高鐵南向聯外（縣道 137 線南延段）第一期工程，以提升彰化、南投及雲林生活圈之道路運輸服務，惟進度嚴重落後。爰此，凍結本筆預算之四分之一，俟交通部公路總局將相關改善計畫以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(三十)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列 50 億元辦理「生活圈道路交通系統建設計畫」。然該計畫僅透過內部審查機制核定，欠缺民間參與機制，外界對於道路建設的必要性和公益性，均無從置喙。許多道路工程甚至過度徵收私人土地、農田和房舍，而未優先使用公有土地，嚴重侵害民眾之權益。爰凍結該預算之二十分之一，俟交通部建立道路建設的必要性和公益性評估作業程序，明確納入公民參與機制，並研議透過土地交換與土地重劃等手段取得私人土地，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十一)查交通部長期建置有「臺灣地區橋梁管理資訊系統」控管全國橋梁，但全國已停用橋梁眾多仍高達 2 千座以上；除縣市政府以外，中央主管機關以交通部公路總局為最多竟超過 200 座，因各橋梁年代久遠，興建年份及建設成本不明等因素，多數已停用。公路總局長期漠視，同時也未能協助縣市政府管理停用橋梁。因此，凍結交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「省道改善計畫」編列 62 億 1,000 萬元之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

附表：全國已停用橋梁調查分析表

機關別	系統數	機關查填情形					(單位：次；%)
	停用數	已移交 或拆除	重複 建置	改建、更 名或其他	停用數	實際停用情形說明	
國道高速公路局	62	16	37	7	2	「國道2號大園交流道至台15線新闢高速公路之大園支線高架橋(西向)及(東向)」2座，橋梁工程雖已完工，尚需俟桃園航空城計畫徵地完成後辦理後續工程。	
公路總局	220	40	0	179	1	「台9線東澳橋」1座停用。其餘40座為已移交他單位管養，29座為橋梁更名，1座因區域排水改道，河道已回填土石，其餘自行更新。	
臺鐵局	203	33	0	1(不詳)	169	含古蹟、未來移交地方機關、未來拆除或尚無未來計畫。	
縣市政府	1,975	—	—	—	1,975	(以系統數代表)	
臺灣港務股份有限公司	1	0	0	0	1	「20號橋」因該橋梁通過住宅區，砂石車來往眾多，經居民抗議已停用。	
合計	2,461	89	37	187	2,148		

※註：1.資料來源：立法院預算中心。

2.統計日期 105 年 5 月。

(三十二)石虎保育議題自苗 50 拓寬(2010)受到民眾關注，於台 13 線外環道(2014)成為社會共識，公路總局至今(2016)仍未回應國人期待，省道改善計畫道路新建拓寬仍未考量生態保育的議題，無視國家財政拮据，以稅金毀壞納稅人的自然資源，並引發諸多爭議，虛耗社會能量。

公路總局作為國家公路系統主管機關，面對相關保育議題，應透過積極作為，審慎面對道路開發與生態保護的問題，過去相關計畫如未考量到石虎等自然資源議題，應重新評估後續計畫，以達國家永續發展的目標。

故交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下

「公路系統新建及改善計畫」中「省道改善計畫」編列 62 億 1,000 萬元，除其中預計投注於原住民族地區 10 億 4,202 萬 4 千元外，凍結 3 億元，俟交通部公路總局針對石虎等自然資源議題，重新評估調整計畫，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

(三十三)有鑑於交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」分支計畫，編列「淡江大橋及其連絡道路新建工程」10 億 9,800 萬元，橋梁建設為我國交通建設之重要設施，惟近年來橋梁建設計畫執行屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生。經查金門大橋建設計畫屢因流標、重新發包及工期展延等問題，工程嚴重延宕；淡江大橋及其連絡道路建設計畫耗時多年，亦應積極辦理，以達建設目的。鑑於橋梁建設為我國重要公路交通設施，橋梁建設計畫之必要性及合理性、財務計畫、計畫執行力及後續管養能力，應事先確實審查並妥為規劃，以免橋梁完工後無法正常使用；另對於計畫執行情形應建立完整獎懲制度，並研擬退場機制，俾利政府資源有效運用。爰凍結該項計畫預算 10 億 9,800 萬元之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(三十四)淡江大橋為新北市北海岸地區聯繫淡水、八里地區之重大公共建設，然本計畫規劃路線與興建過程未臻透明，導致地方反彈聲浪，顯出政府與地方溝通不足、資訊不透明。爰針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列 10 億 9,800 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就淡江大橋建設之地方溝通與資訊透明之相關精進作為，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十五)審計部 104 年度決算審核報告指出，「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」計畫期程 104 至 107 年度，截至 104 年底已串連全台第一條自行車環島路線，主線全長共 968 公里，南投與大鵬灣

等環支線 235 公里，共計 1,203 公里。惟環島 1 號自行車路網係以劃設標誌、標線方式辦理，並無建立實體區隔之自行車專用道，據運研所 102 及 103 年度全國易肇事路段資料顯示，自行車環島路網包含 110 處易肇事路段，105 年度規劃自行車路線亦包含 32 處易肇事路段，且警政署統計自行車傷亡人數亦有逐年攀升趨勢。爰此，交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 353 億 3,503 萬 8 千元，其中「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」編列 2 億 4,611 萬元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就全國自行車路網危險路段提出改善措施，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十六)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列 2 億 4,611 萬元作為「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」。該計畫主要利用全台火車站、主要風景區及省道公路系統為主，串聯成全台自行車路網，惟據交通部運輸研究所資料顯示，其中有 110 處路段為易肇事路段，嚴重危害車友安全。爰此，為保障國人權益，凍結該預算之四分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面改善計畫報告後，始得動支。

(三十七)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」，編列 900 萬元辦理「台 9 線花東公路第 3 期道路（後續）改善計畫」。然查過去台 9 線各項工程衍生諸多土地徵收爭議，道路開闢後常造成道路兩側農地土丘地塊破碎，大幅降低其經濟價值。為避免私人因公共利益過度犧牲其權益，政府應以土地交換和土地重劃進行用地取得，爰凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十八)交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」編列 66 億 2,815 萬 5 千元，辦理重點養護、一般養護、災害工

程、道路交通安全工程維護及改善等業務。惟 105 年台灣遭受颱風、豪大雨侵襲，導致各地公路嚴重損毀，顯示過去的養護工作難以因應極端氣候變遷。爰凍結該預算之四分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告，確保道路養護和災修工程的品質，並建立審查與工程督導機制後，始得動支。

(三十九)針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路養護計畫」中「資訊服務費」編列 2,040 萬元，公路總局在公路養護巡查系統等細項等缺乏實際執行計畫，編列該項經費恐有浪費公帑之情形。時值國家財政困難之際，在實際上編列高額支出有疑慮之情況下，同時交通部在預算書上根本沒有說明該筆經費運用之情形，編列該筆預算難以為外界接受。爰針對該項預算，凍結四分之一，俟交通部向立法院交通委員會就上述事項提出書面報告後，始得動支。

(四十)淡海輕軌為改善新北市淡水地區交通之重大公共建設計畫，然淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現因工程興建之緣故導致道路狀況不佳，致台 2 線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。為檢討加強交通疏導及道路養護，爰針對交通部公路總局及所屬 106 年度預算「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」項下「設備及投資」編列 54 億 4,826 萬 8 千元，凍結四分之一，俟交通部公路總局就淡水地區台 2 線聯外交通狀況改善計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四十一)有鑑於公路總局於 106 年度「公路及監理業務管理」之「監理業務」項下編列汽、機車燃料使用費（以下統稱汽燃費）徵收、催繳及移送強制執行作業所需經費 3 億 4,450 萬元，包括寄發開徵及催繳郵資 2 億 0,034 萬 2 千元、委託代收手續費 9,947 萬元、催繳及移送強制執行等費用 1,398 萬 6 千元、印製繳款書、處分書等 2,070 萬 2 千元及宣導經費 1,000 萬元。依據公路法第 27 條第 1 項：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費。……。」公路總局依據汽車燃料使用費徵

收及分配辦法、公路監理機關清理汽車燃料使用費欠費作業要點及公路監理機關徵收汽車燃料使用費標準作業程序等規定，辦理汽燃費之開徵、催繳、移送強制執行作業。公路總局代徵汽燃費 105 年 8 月 31 日底之實徵數 468.6 億元，未徵數 128.12 億元，汽車之 104 年度未徵數 6.19 億元及 103 年（含）以前未徵數 37.55 億元，機車部分（未區分年度）未徵數 33.28 億元，由於未徵數龐鉅。特要求交通部允應積極清理並研議將現行「隨車徵收」改為「隨油徵收」，俾減少國庫財政負擔，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(四十二)有鑑於我國因極端氣候、地震等天然因素，對於橋梁建設之損害，主要集中在於公路橋梁，97 年度辛樂克颱風造成公路總局之台 13 線后豐大橋等 4 座橋梁斷裂，98 年度莫拉克颱風造成公路總局之台 17 線雙園大橋等 53 座，104 年度有台 88 線大發交流道 1 座，105 年度有台 17 線鯤鯓橋及台 86 線 24 號橋。截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 145 億 6,763 萬 1 千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行，顯見天然災害對我國橋梁之嚴重威脅，造成損失之龐鉅。故建議交通部公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，並於 3 個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

(四十三)有鑑於自 95 年度迄今，公路總局轄管橋梁嚴重損壞者，共計 64 座橋，主要有 97 年度辛樂克颱風造成公路總局之台 13 線后豐大橋等 4 座橋梁斷裂，98 年度莫拉克颱風造成公路總局之台 17 線雙園大橋等 53 座，104 年度有台 88 線大發交流道 1 座，105 年度有台 17 線鯤鯓橋及台 86 線 24 號橋。截至 105 年 4 月底止，累計整體修復及搶救經費達 145 億 6,763 萬 1 千元，後續搶修及修復工作尚待積極進行。特要求交通部公路總局針對提高橋梁建設災害防救應變能力，積極研謀改善策略，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(四十四)鑑於我國橋梁以鋼筋混凝土橋梁為主，隨氣候及環境之交替而逐漸老舊劣

化，極端氣候下，天然災害逐年對橋梁安全造成威脅。近年來我國政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

爰要求交通部公路總局於 2 個月內向立法院交通委員會提出橋梁維護書面檢討報告，以確保橋梁之安全。

(四十五)由於天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，除損毀橋梁立即修復、重建及改建外，為確保橋梁結構穩定，提高用路人安全；公路總局 106 年度「公路新建及養護計畫」編列 419 億 6,319 萬 3 千元，辦理多項公路建設，其中包括多項橋梁建設，除橋梁新建、改建及重建工程外，尚有為提高橋梁安全，配合河川改建工程及老舊橋基保固工程等相關計畫預算 7.49 億元。爰要求交通部公路總局，針對未來相關橋樑建設，應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。

(四十六)台灣每年平均遭受 3 至 5 個颱風侵襲，各項公路建設品質需要更精良牢靠。我國自 90 年度起已投入經費約 283.17 億元作為老舊橋梁改建及重建工程，此外針對耐震補強工程也已投入 89.88 億元。然而，我國橋梁品質似乎仍然有待加強，據查天然災害對我國橋梁建設造成嚴重威脅，近 10 年來光搶修經費竟又花費高達 145 億餘元，顯見因橋樑品質不佳，導致後續費用越花越多。爰此，要求交通部公路總局積極研議改善方案，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十七)公路總局於 106 年度預算「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—淡江大橋及其連絡道路新建工程」編列 10 億 9,800 萬元，該計畫於 103 年 1 月 15 日經行政院核定，截至 105 年 4 月底工程進度落後 0.22%，

目前整體進度緩慢，且屢傳變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生，橋梁建設計畫之合理性、財務計畫、執行力及後續管養能力應妥善規劃。故建議交通部公路總局針對該預算計畫，於 3 個月內提送改善報告至立法院交通委員會，以利政府資源有效運用。

(四十八)金門大橋建設計畫原於 99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，公路總局負擔 39.57 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年辦理第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。現又因承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至 109 年 3 月，截至 105 年 8 月底已 3 次流標，工程無法進行，交通部公路總局身為主管機關，應盡速排除困難，讓金門大橋早日完工，以符合民眾之期待以及國家之整體利益。

(四十九)有鑑於橋梁建設為我國交通建設之重要設施，而金門大橋建設計畫西起烈嶼，跨越金烈水道，進入大金門端湖下南方，路線長度約 5.42 公里，其中跨海部分長約 4.77 公里。本案係於 82 年提出建橋構想，99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，公路總局負擔 39.57 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年辦理第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。該計畫係由金門縣政府委託國道新建工程局辦理，第 2 期工程於 102 年 4 月 9 日決標，截至 105 年 7 月底止，總投入經費 25.33 億元（公路總局 16.77 億元）。由於工程已進入金列水道深槽區施作，因花崗岩地質堅硬、深水區最深達 23 公尺及海象不佳等因素，施工期間發生多起工安意外，且承商履約能力不足，國工局以解約並另行招標方式處理，完工期程預計展延至 109 年 3 月，截至 105 年 8 月底已 3 次流標，工程無法進行；由於目前工程階段施作困難度高，未來計畫執行情形及資金需求恐存變數。特要求交通部針對先期計畫及施工工法，積極研謀改善策略，以提

高資源運用效益，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(五十)台 9 線花東縣界至台東市路段拓寬計畫已完成可行性評估，目前正辦理綜合規劃及環評工作，由於關山月眉沿線居民擔心拓寬計畫影響住房舍被徵收，關山鎮公所經各方面研議協調，提出月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案辦理。爰此，建請交通部公路總局儘速研議關山鎮公所建議月眉沿線採外環道、或月眉瑞豐段維持現狀等提案之可行性。

(五十一)秋夏之際，颱風頻繁。由於地理位置的因素，位於颱風迎風面的花蓮、台東，常因首當其衝而導致電線桿損壞，進而斷電；斷電之區域除了因道路中斷而導致搶修困難之地區外，亦常包括人口較密集的鄉鎮。有鑑於公路總局目前正積極辦理台 9 線花蓮段道路拓寬、改善等工程。爰此，要求交通部公路總局主動聯繫台灣電力公司，積極評估在道路拓寬工程進行的同時，一併辦理電纜線地下化之工作，以節省工程費用，更避免二次施工而浪費公帑。相關跨單位之研議評估報告，請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(五十二)花東縱谷狹長，台 9、台 11 線等省道為南北交通往來之主要幹道，車速快、危險性高。然而礙於慣行之交通號誌系統過於僵化，易影響道路流暢性與行車速度；又再顧及到行人、支線車輛通行之需求，因此，因地制宜來設置「感應式交通號誌」，或許可以用來解決此侷限。有鑑於公路總局目前正在辦理台 9 線花蓮段道路拓寬、改善等工程。爰此，要求交通部公路總局積極評估，在道路拓寬工程進行的同時，一併將現有路口的號誌系統升級、更換為「感應式交通號誌」系統；除節省未來相關系統建置之工程費用外，更可提升東部地區道路使用之便利性與安全性。相關可行性評估報告，請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(五十三)蘇花公路改善工程將於 108 年前陸續完工、通車，預期將可大幅提升蘇花公路的穩定性與安全性。然而台 9 線蘇花公路部分路段，因諸多因素，行車安全仍有疑慮，包括「東澳至南澳」以及「大清水至崇德」等路段，其

中「大清水至崇德」段近 5 年來的車禍傷亡數甚至不低於現在正在改善的路段。為確保國人用路安全，爰要求交通部公路總局應立即進行蘇花公路剩餘瓶頸路段之調查與研究，以規劃完整的改善方案。相關調查評估工作之辦理規劃暨時程表，請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(五十四)南迴公路屬省道台 9 線一部分，從屏東縣枋山鄉楓港至台東市知本荒野，清朝沈葆楨時期開闢成能容人步行的古道，1939 年擴建成楓港至阿塼衛（今達仁）路段，成了可通行汽車的「楓港台東道」。1949 年國民政府遷台後，數千榮民開山鑿石拓寬，並延伸到台東市且鋪設柏油，改稱南迴公路。南迴公路是連接台東與屏東唯一的交通要道，近年由於海岸線退縮、強降雨不斷、氣候變遷海平面上升等影響，面臨前所未有危機，民眾戲稱南迴公路是「難回公路」，政府有責任建構一條安全回家的路給在外鄉打拼者，這是民眾最卑微的期盼。根據學者專家研究，在天災、人禍夾擊下，快則 50 年，南迴臨海路段可能消失。爰此，要求交通部公路總局應立即啟動評估另建新南迴公路計畫，並於 1 年內提出可行性評估報告給立法院交通委員會。

(五十五)鑑於交通部、公路總局推動「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫安朔至草埔路段用地徵收計畫」時，原本預定以「原住民保留地」公告現值加四成（僅僅以公告現值每平方公尺 68 元加四成為 92 元，徵收台東縣達仁鄉內 32 筆土地）預備發放土地補償金並考慮直接徵收，此舉引發族人強烈抗議，已有問題前例；加上長期以來，交通部公路總局於偏鄉重大建設徵收土地幾乎均以原住民保留地為主。為杜絕再生爭議，爰要求交通部、公路總局協調相關單位訂定「原保地徵收補償費一致性標準」或比照蘇花改工程統一發放「生活補償金」方案，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五十六)鑑於屏東縣泰武鄉萬安村唯一聯外道路狹隘，不僅經常堵車、危及交通安全，且影響火災時緊急救災消防時效，當地居民均期望能興建外環道以解

決交通瓶頸，但因道路需沿河床施作，工程具有難度，且牽涉公路總局與水保等相關單位，105 年 5 月立法院內政委員會曾辦理現地考察，承諾專案處理。因此，爰要求交通部公路總局協調屏東縣政府、鄉公所等相關單位優先協助本案並追蹤進度，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五十七)鑑於宜蘭縣山腳觀光道路已納入省道台 2 庚線，該延伸興建計畫道路起自頂埔（頭城），終至利澤工業區（五結鄉）與省道台 2 線相交止，全線長 46.126 公里。沿線行經頭城、礁溪、宜蘭、冬山等主要地方中心及次要地方中心，預計工程完工後，可加速宜蘭縣整體均衡發展，並將外來車流引導至西側各風景區，以紓解市區交通負荷。本案前經公路總局依宜蘭縣政府建議，將該計畫道路納編為省道台 2 庚線，業於 94 年 2 月 16 日奉行政院核示同意提升為省道在案。然該工程延宕許久，無助解決宜蘭地區日益龐大之車流，爰要求交通部督促公路總局訂定期程儘速完成，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以有效解決宜蘭民眾時常飽受塞車之苦。

(五十八)鑑於宜蘭地區二結聯絡道路延伸至三星鄉部分，為縣道 196 線拓寬 1,085 公尺及新闢路段 1,800 公尺，總長度為 2,885 公尺，闢建完成後可實質聯結五結鄉、羅東鎮及三星鄉等鄉鎮，有強化聯結宜蘭東西向區域及紓解南北向交通流量之重要功能。宜蘭近年觀光發展興盛，隨著國道 5 號完工通車，其便利性帶來外地大量車潮，壅塞嚴重已影響宜蘭人返鄉權益；該延伸工程一旦完工，將有助於消化宜蘭地區日益龐大之車流。爰要求交通部督促公路總局儘速協調宜蘭縣政府共同啟動是項工程，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以解決宜蘭地區日益嚴重之塞車情形。

(五十九)鑑於國道 5 號側車道南北方向尚未全面貫通，無法有效分流致使國道 5 號在宜蘭地區常塞到爆，造成宜蘭人返鄉之困擾。國道 5 號側車道原規劃由

宜 4 至宜 30 鄉道間約 20 公里長兩側橋下空間布設各 2 車道之側車道，提供地區性短程交通使用，一旦施工完成，除可避免短程交通利用高速公路上下而影響主線車流順暢，兼可提供蘭陽地區另一條南北向交通幹道，有效分擔台 2、台 9 日益擁擠之交通。爰要求交通部督促公路總局訂定期程儘速完成國 5 側車道之貫通，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出該項工程策進書面報告，以維護宜蘭民眾返鄉之權益。

(六十)對於台 61 線快速道路計畫，其終點原至曾文溪北側而未跨過曾文溪連接台南市區。經地方民意反映，公路總局亦開始進行曾文溪大橋之評估，惟此項作業行政程序過於冗長繁複，導致現今仍無實質動工，建請交通部公路總局加速作業，俾使本項工程得儘速開工，以嘉惠地方民眾及形成第 3 條縱向快速南北道路。

(六十一)台灣部分公路其環境、地質等條件原來即不適宜興建公路，但為部分民眾之對外聯絡，且往年秉持人定勝天心態，故施作不少此類型道路。但近年來氣候變遷異常，劇烈天氣型態日多，上述道路終年處於維修狀態，而虛擲經費在內。交通部公路總局應確實檢討部分道路修建之必要性，秉持與環境和諧、生態保育共處心態而對待修建、新建之公路建設。

(六十二)依據公路法第 11 條之規定「縣道、鄉道之修建工程，由縣（市）公路主管機關辦理」。為落實施政分工制度及地方自治之精神，且為避免地方政府因不悉相關法規而怠慢地方建設、又為避免有心人士惡意扭曲事實、操弄媒體、誤導國人，爰要求交通部公路總局彙整中央挹注地方之所有道路養護經費、財源清單，並行文各地方政府，以避免造成道路安全之疑慮，影響國人行之權益。

(六十三)交通部統計指出：截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前 3 名，花蓮縣、嘉義市為最低，均為 3.7%。各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占

24.2%次之，兩者占有所有運具 71.7%，顯示國內大眾運輸系統使用率偏低。

審計部 104 年度審核報告指出：「交通部推動綠運輸政策執行結果，節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升……公路總局允應賡續加強辦理……」機車不斷增加已形成嚴重空氣、噪音污染問題。因此，請交通部、公路總局等相關單位於 3 個月內向立法院交通委員會提出獎勵搭乘大眾運輸、並適度抑制機車成長措施書面報告。

附表：我國歷年機動車輛統計表

單位：輛

年度	總計	汽車	小客車	機車	每百人 汽車數	每百人機 動車輛數
90	17,465,037	5,731,835	4,825,581	11,733,202	25.6	77.9
95	20,307,197	6,750,169	5,698,324	13,557,028	29.5	88.8
101	22,346,398	7,206,770	6,091,324	15,139,628	30.9	95.8
102	21,562,645	7,367,522	6,236,879	14,195,123	32.0	92.0
103	21,290,313	7,554,319	6,405,778	13,735,994	32.2	90.9
104	21,400,863	7,739,144	6,573,746	13,661,719	32.9	91.1
105	21,453,054	7,800,339	6,626,952	13,652,715	33.2	91.2

※註：1.資料來源，交通部統計查詢網。105 年度係截至 8 月底實際數。

2. 汽車包括：大客車、大貨車、小客車、小貨車及特種車。

(六十四)我國機車肇事率，9 年來竟然成長將近 1 倍，2007 至 2015 年，每萬輛機車肇事率，件數由 79.95 成長至 143.08，成長率 79%，受傷人數由 105.77 成長至 192.11，成長率 82%，此外道路隱形炸彈越來越多導致交通意外事故頻傳，包括閃避道路坑疤、閃避路邊違停、閃避滑手機的路人等，顯見政府各項道路安全宣導、改善，未見功效。爰此，建請交通部公路總局積極改善道路品質、標誌，以減少交通事故發生率。

(六十五)有鑑於公路總局 106 年度於「公路及監理業務管理」項下編列 57 億 7,751 萬 4 千元，其中 37 億元係辦理「公路公共運輸多元推升計畫」等作業所需。目前除大台北都會區具有較便利之捷運與公車系統外，其他地區之大眾運輸發展便利性不足，導致我國機車數量持續成長，至 105 年 8 月底止，

小客車達 657 萬 3,746 輛，每百人汽車持有數及機動車分別為 33.2 輛及 91.2 輛，均呈上升趨勢，造成都市地區嚴重之空氣污染。

另據交通部統計指出，截至 104 年 12 月底止，各縣市之公共運輸使用率，以台北市（37.4%）、基隆市（33.7%）、新北市（31.4%）為前三高者，而臺灣地區以花蓮縣及嘉義市為最低，均為 3.7%。

綜觀各縣市之公共運輸使用率，在民眾使用之所有公、私運具，以私人運具中之「機車」所占比率最高（47.5%），「自用小汽車」占 24.2% 次之。2 者占有所有運具之 71.7%。

顯示國內大眾運輸系統使用率偏低，多數縣市之大眾運輸系統並不發達，無法有效發揮替代私人運具之政策功能。特要求交通部允應正視汽機車數量龐大現況，並結合大眾運輸發展政策，紓緩汽機車持有數量成長，俾減少及分散汽機車使用需求，以降低污染排放、提高資源運用效益，提出有效解決對策，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(六十六)有鑑於公路總局 105 年 3 月間誤寄發 101 年期機車汽燃費違反公路事件法處分書，除以寄發方式通知機車車主繳納罰鍰外，尚有臨櫃裁決時開立者，均因未依公路法規定辦理兩次通知，故須一併辦理退費，兩者合計高達 29.1 萬件，相關撤銷及退費作業所需增加成本 703.5 萬元，該局之作業疏失致生公帑無謂浪費外，亦影響政府執法形象，監察院並於 105 年 9 月提出糾正。惟截至 105 年 8 月 18 日止，尚有 1.3 萬件退費案件（金額 728 萬元）尚未完成退費作業。特要求交通部允應積極辦理，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面說明。

(六十七)有鑑於大型車職業駕駛在拿到職業駕照後，必須進行初訓並且每 3 年進行回訓，然而現行駕訓班 1 班最少 50 人，在「車輛性能保養與運輸業大型車駕駛自主檢查與緊急應變」等術科訓練科目，如班上人數太多，只能以看錄影帶的方式進行，沒有辦法進行實際訓練，很難達到回訓之功效，爰要求交通部公路總局，應於 3 個月內就目前營業大客車駕駛回訓機制提出檢

討報告。

(六十八)有鑑於交通部宣布 106 年 5 月起針對汽車駕駛執照考試，將全面強制加考實際道路駕駛。惟相關配套措施如路考路段未設置告示、路考教練未實施全國統一性訓練及考照期間之行車事故之責任歸屬與理賠事宜未有明確規範，爰要求交通部公路總局於 106 年 4 月前若未將相關配套措施辦理完畢，應暫緩實施強制實際道路考照之制度，以避免產生更多交通事故，反而失去原先保護用路人及民眾之美意，請交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六十九)鑑於我國預計民國 114 年將邁入超高齡社會，營造高齡友善環境至為重要，政府有責及早規劃。而交通部為提供高齡者及行動不便者更多元、無障礙之運輸服務，訂有補助無障礙計程車作業要點，惟推動情形未如預期，無法營造行動不便者便利之運輸環境，公路總局在推動便捷的公共運輸部分，尚有很大改善空間。為免我國即將面對人口老化結構改變之事實，屆時無法提供足夠無障礙之運輸服務，爰要求交通部應就規劃面再作檢討，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

(七十)目前對於 60 歲以上職業駕駛換發駕照之體檢，因其有視野及夜視項目，該項儀器昂貴，平常所用機會不多，導致大部分醫院不願購置，而形成符合規定體檢醫院相當稀少，造成民眾不便。建請交通部公路總局檢討現行法規，及協調醫療院所配合辦理。

(七十一)行動餐車創業門檻低，人事成本少、專業技術低，是許多青年微創業的選擇，行動餐車不僅可融合當地特色，也可配合流行文創打造「餐車文化」。然而，目前餐車檢驗標準不一，僅由監理單位、人員自由心證，令業者無所適從，爰要求交通部在限速條件下，應配合行動餐車需求，訂出車輛規格、安全標準、規劃可營業區域或觀光景點，讓行動餐車可以在規範下合法安心營業。

(七十二)交通部及所屬機關為考評及查核所屬之工程，常委外聘請外界之專家或學

者來執行，這些專家或學者握有監督考評之權力，依利益迴避原則，應不宜受邀至考評單位以講習之名，領取高額演講費。爰要求交通部制定利益迴避原則。

(七十三)交通部公路總局各養護工程處負責之工程計畫，常受上級機關與其他事業目的機關來考評、查核、稽查，輔導、視查與演習等，所需之各類文書簡報或餐飲費用，均由承商負擔，然契約中卻無相關明細及費用，形成額外負擔。爰要求交通部檢討應於投標書與契約載明各項檢查、稽查、考評、輔導及演練等承商負擔之義務及成本，以利承商估算合理標價，請於 1 個月內提出檢討改進方案。

(七十四)國內殯儀館運靈車目前合法領牌數，大型車 145 輛、小型車 72 輛，合計 217 輛。其中彰化縣最多有 72 輛，連江縣、嘉義縣則掛零。據業者估計目前使用之殯儀館運靈車約有八成不合法。雖然，業者可自國外進口合法之殯儀館運靈車，然而在成本考量下，國內業者皆由車廠自行組裝打造而成，既然國內車廠有改裝技術且國內有其需要，爰要求交通部在限速條件下，研擬配合修正檢測相關規定，讓改裝車得以通過驗車測試，取得合法之牌照。

(七十五)台灣公路網建設密布，長年對於台灣原生珍貴野生動物造成影響日益嚴重，如南部墾丁陸蟹產卵期間必須從陸上棲息地跨越省道至海中產卵，高路殺率讓台灣本土陸蟹族群快速減少。又如台灣僅存本土貓科動物石虎，目前族群數量約五百隻左右，瀕臨滅絕，卻時常可見石虎路殺個案。顯見公路總局缺乏永續發展觀念，為對於因公路總局道路開發造成的生態破壞並未擬定因應對策，爰要求交通部公路總局於 3 個月內邀集生態、環境學者、保育主管機關，盤點目前台灣因公路開發而受威脅之生態項目，並於半年之內制定生態維護、或減緩衝擊等相關因應對策。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審議結果調整。

司法及法制委員會

一、新增通過決議 136 項

(一)總統府南、北廣場雖供公益之用，為國家辦理重要節慶活動之場所，惟於活動空檔時尚提供員工停放車輛。經查：政府機關針對提供員工停車之空間予以收費，其相關規定如下：1.規費法第 1 條規定：「為健全規費制度，增進財政負擔公平，有效利用公共資源，維護人民權益，特制定本法。」2.規費法第 8 條規定：「各機關學校交付特定對象或提供其使用下列項目，應徵收使用規費：一、公有道路、設施、設備及場所。……」3.中央各主管機關編製 106 年度概算應行注意辦理事項第 5 點規定：「各機關規費之徵收，應落實使用者付費原則……」4.國有財產法第 28 條規定：「主管機關或管理機關對於公用財產不得為任何處分或擅為收益。但其收益不違背其事業目的或原定用途者，不在此限。」同法施行細則第 25 條規定：「本法第 28 條所稱處分，係指出售、交換、贈與或設定他項權利；所稱收益，係指出租或利用。」由上可悉，政府機關對提供員工停車之空間，應依規費法規定徵收使用規費或依國有財產法規定收取租金，以落實使用者付費原則及增進財政負擔公平。再者，目前已有頗多政府機關對提供員工停車之空間收取費用，立法院於審議 103 年度中央政府總預算案時曾作出決議，要求行政院清查各機關學校附設停車空間供員工使用情形，並落實規費法之精神。總統府座落於台北市中正區，屬台北市之核心區域，周邊交通便捷，捷運、公車等大眾運輸工具密集，該府免費提供場地供員工停車，無疑增加員工自行開車上班之誘因，亦與近年來政府大力提倡之節能減碳政策相悖。綜上，總統府以提供員工停車之場所係屬廣場並非停車場為由，迄未對員工收取費用，恐非所宜。鑑於政府機關多已對員工使用停車空間予以收費，總統府亦應儘速對員工停車部分，訂定收費標準收取費用，以落實使用者付費原則及增進財政負擔公平，並符立法院 103 年度所作決議。爰此，以總統府實際提供員工停車之車輛數及每月停車費 1,000 元估算，增列「財產收入」歲入 50 萬元。

(二)1. 總統府 106 年度預算案於「國家慶典」工作計畫中編列「慶典佈置」經費 385 萬 7 千元及「慶典接待」經費 1,321 萬 8 千元，分別較 105 年度增加 74 萬 2 千元（增幅 23.82%）及 103 萬 2 千元（增幅 8.5%），合計增加 177 萬 4 千元。

2. 因此，值此國家財政困窘之際，爰「國家慶典」刪減 50 萬元；科目自行調整。

(三)總統府於第 1 項第 4 目「研究發展」目下編列兩岸關係與區域發展經費 2,755 千元，較上年度增列出國考察及參與研討會等經費 2,057 千元。經查主要係為考察東南亞、南亞各國國家發展現況，及我國與東南亞、南亞各國合作之可行性，藉此推動「新南向政策」。惟有關「新南向政策」之推動，係屬行政院各相關部會之業務，理應由各部會編列預算執行之，再者總統府新南向政策辦公室是否存續仍有存疑，據此編列 2,057 千元預算數，顯有編列浮濫之嫌。爰此總統府單位預算第一項「研究發展」目下減列 500 千元，科目自行調整。

(四)經查該預算係總統府為考察東南亞、南亞各國國家發展現況。經查，藉實地訪問了解東南亞及南亞各國現階段產業現況和需求，及未來我國與東協各國可行合作之方向。其考察之內容與行政院各相關部會之業務相關，理應由各部會執行之。因此，值此國家財政困窘之際，爰「國家發展研究及諮詢」刪減 50 萬元；科目自行調整。

(五)總統府 106 年度歲出預算第 1 款第 1 項第 8 目一般建築及設備（編號 3202019000）案下，01 節交通及運輸設備編列 8,200 千元，欲新增汰換副禮車 2 輛，經查國家元首暨外賓訪華期間，外交部本即編裝有專用禮車供趨使用，總統府禮車使用多係短程公務運量，以上端建案編列兩輛副禮車所需預算，一輛車平均價高達 4,100 千元，國家財政現況既然拮据，開源不成理當節流。另以退休公務人員三節慰問金為例；自民國 106 年元月起，政府為期資源合理運用，落實照顧弱勢，限縮退休公務人員三節慰問金發給對象，即亦

因此理所致！復查以現行國內小客車市場價格，約 1,000 千元（含稅）即可購得 2.0（含）以上排氣量性能優異，及配備精良之小客車。爰此；上端【一般建築及設備~01 交通及運輸設備】之預算編列，應予刪除 2/3。

(六)蔡總統全面執政，民進黨在國會擁有多數，但之前修正勞基法，刪除勞工七天國定假日一事，在國會審議過程造成引發社會爭議與紛擾，而修法通過後，又因倉促上路，導致勞工企業一時應變不及，也讓社會上廣大勞工朋友一時之間未能完全瞭解相關制度變革。爰此，總統應該督促執政團隊加強宣導勞基法修正的相關配套措施，讓勞工朋友更清楚瞭解，包含一例一休、休息日加班費計畫、特休日增加等，以免勞工朋友對於新制法令不夠瞭解，造成勞動權益受損。

(七)去年 520 總統就職典禮上，司儀對於原住民族於台灣歷史上的敘述跟用詞未能考慮歷史正義，又 10 月 10 日國慶典禮上，司儀以不莊重的口吻，對於 16 個族群的簡稱以戲謔諧音的方式來表述。而主辦單位在事先準備與演練的過程中，又未能發現錯誤予以更正調整。兩場國家典禮都出現對於原住民族不尊重與歧視的情事，極為不妥，更顯見政府機關對於台灣原住民族歷史理解有限，行政部門對於原住民族文化所知尚有不足。總統就職典禮與國慶大典都是極具政治意涵的國家典禮，典禮中相關的展演都應該考量到對於國家各族群的重視以及其文化的理解。爰此，總統府未來如有主辦國家典禮，對於涉及原住民族歷史與文化議題應更為謹慎妥處，同時也要強化政府各部門對於原住民族文化的理解以及族群平等教育，避免類似歧視原住民族的事件再次發生。

(八)依據國家安全會議組織法第 9 條規定，「國家安全會議置諮詢委員五人至七人，由總統特聘之。」然卻對該等諮詢委員之職務、有給或無給、待遇薪俸等事項，均無規定，有違法律明確性原則。雖國家安全會議另以作業要點規範，但以行政命令來界定諮詢委員之待遇位階及相關權益，實已違反中央法規標準法等相關規定。復以參照司法院釋字 282 號解釋意旨，認為對於政府

官員乃至於民意代表所受領之待遇，均涉及人民之納稅負擔，自應分別以法律明定其適當之項目及標準，始得據以編列預算支付之。據此，爰建請國家安全會議儘速依照釋憲意旨制訂其諮詢委員之性質、職務及相關法律。

(九)國家安全會議 106 年度預算案於「一般行政」工作計畫項下編列政務人員待遇 2,200 萬元，係其秘書長、副秘書長及諮詢委員之薪給。其中諮詢委員待遇部分，係由該會另訂定行政規則逕行核定其為專任有給職，支領部長級薪俸。惟查：依國家安全會議組織法第 9 條規定：「國家安全會議置諮詢委員五人至七人，由總統特聘之。」可悉該會有關諮詢委員之規範，僅明定人數，至於該等委員之性質、職務、有給或無給等與組織相關之事項均未規定，有違法律明確性原則。另依國家安全會議諮詢委員聘用作業要點第 1 點規定：「國家安全會議諮詢委員之遴聘，除法律另有規定外，依本要點辦理。」其第 2 點規定：「諮詢委員由總統特聘之，1 年 1 聘，每屆總統任期屆滿時，聘期當然終止。」又第 6 點規定：「諮詢委員退離職及其他權益事項，依相關人事法規辦理。」顯見該要點所規範者，涉及官制官規與諮詢委員權益。國安會諮詢委員之待遇位階未於其組織法中明定，卻另以內規界定，顯有違前開法律之規定。且官制官規係人事制度之一環，屬銓敘部之職責，由考試院主管，各機關無權以訂定內規方式自行規範，否則恐破壞我國五院權力分立體制，致有侵犯考試院權限之虞。故國安會在無法律授權並會同考試院辦理下，以自訂之要點界定其諮詢委員之位階、待遇，恐侵犯考試院主管權限。再者依司法院釋字第 282 號解釋意旨，國安會不宜編列諮詢委員薪酬預算並支付之。綜上，涉及人民之權利義務與國家各機關之組織（官規官制）等事項，均應以法律定之；倘法律授權以命令為補充規定者，則授權之內容及範圍應具體明確，始符合憲法第 23 條法律保留原則。然國安會於其組織法中未就諮詢委員之職務、性質等事項有所規範，本即有違法律明確性原則，復在缺乏法律授權下訂定「國家安全會議諮詢委員聘用作業要點」，由該要點界

定諮詢委員之待遇位階與相關權益，涉違反中央法規標準法及行政程序法等規定，亦不符大法官相關解釋之意旨。此外，參照司法院釋字第 282 號解釋，國安會亦不宜編列諮詢委員之待遇預算支付之。爰此，凍結政務人員待遇 100 萬元，俟提出書面報告後，始得動支。

(十)國家安全會議 106 年度歲出計劃諮詢研究業務，其中進行兩岸關係相關議題之探討與研究，建立具一致性、可預測、可持續的兩岸關係，推動兩岸關係和平穩定發展，促進兩岸經濟互利共生，以確保台灣民主自由體制，編列 2,780 千元。國安會在派員出國計劃中針對兩岸政策，將前往美洲、歐洲、亞洲拜訪智庫、學者及相關機構，但是兩岸政策並非專家研討會搜集意見，就能創造可預測性的兩岸關係，關鍵還是在蔡總統自己對兩岸關係的認知與主張，總統蔡英文對兩岸路線只有「維持現狀」的空泛主張，毫無戰略目標與策略，民眾對於兩岸關係普遍悲觀，爰凍結諮詢研究業務總經費 21,483 千元的百分之十，待國家安全會議提出針對兩岸關係更務實有效的研究計劃後，始得動支。

(十一)依據我國現行大陸工作組織之分工與職掌，政府大陸工作體系包括總統、行政院及各相關部會。國家安全會議承總統指示，負責有關國家安全重大政策之幕僚作業；陸委會負責通盤性大陸政策及大陸工作的研究、規劃、審議、協調及部分跨部會事項之執行工作。陸委會定期會公布「大陸與兩岸情勢簡報」與「大陸情勢季報」供立法院參考，兩岸關係未來發展不論朝野皆十分關心，為讓立法委員更加了解 106 兩岸相關議題之研究，爰凍結「諮詢研究業務」預算，有關了解中共政治與社經情勢、兩岸各項交流評估等研究業務，派員赴國內外政府相關單位及智庫參加研討會、訪談、邀訪外賓及短程車資等費用，共計 1,390 千元，俟向立法院司法及法制委員會專案報告，經同意後始得動支。

(十二)國史館編列大陸地區旅費 152 千元，惟兩岸關係凍結，雙方已停止官方任

何活動，因此已無是項需求，爰大陸地區旅費 152 千元僅限前往武漢大學、檔案館專用。

(十三)1. 國史館 106 度中央政府總預算於「史料採集」編列共計 8,012 千元，其中在分支計畫及用途別科目「文物採集展覽應用——一般事務費」編列 5,208 千元，係屬處理史料文物應用主題展覽規劃、設計、製作及文化加值影音產品開發與製作；系列演講活動；推廣教育產品及文案設計製作；展品拍攝；各項活動請柬、摺頁之設計製作；志工管理；展場管理服務人力、清潔；蟲害防治與設施維護；訴訟；藝文演出等費用。

2. 經查 105 年度「文物採集展覽應用——一般事務費」僅編列 4,695 千元，106 年度預算增編 513 千元，唯各項目經費運用狀況卻無明確編列。

3. 因此，值此國家財政困窘之際，爰「文物採集展覽應用」刪減 10 萬元。

(十四)1. 國史館 106 度中央政府總預算於「史料整編典藏閱覽」編列共計 7,997 千元，係屬處理館藏相關資料數位化、開放閱覽及相關史料保存之費用。

2. 經查至 106 年度為止數位化文物檔案已於 50.7 萬餘卷，然目前開放 7,473 卷檔案供民眾線上閱覽僅佔數位化之檔案的 1.47%，史料開放速度與數位化之比例相距甚遠，造成近代史學研究困難。

3. 因此，值此國家財政困窘之際，爰「史料整編典藏閱覽」刪減 10 萬元。

(十五)國史館史料文物查詢系統共有總統副總統文物、文件史料、專藏史料、個人史料、照片史料、底片史料、視聽史料、微捲史料、微片史料、綜合史料等 10 類史料文物檔案，已數位化檔案 50 萬 7,282 卷，目前提供線上閱覽之史料文物檔案僅有 7,473 卷，占已數位化檔案之 1.47%，相對於其所屬台灣文獻館已提供線上閱覽之史料檔案達 83 萬 9,704 筆，占已數位化檔案之 77.42%，顯有極大差距。對於有效透過資訊網路全面開放供各界查詢、檢

索、閱覽、數位加值應用之預期業務成果，有極大落差。愛國史館項下第 2 目第 2 節「史料整編典藏閱覽」預算 7,997 千元凍結 20%，待國史館就檔案史料數位化，加速開放線上閱覽作法，向立法院司法及法制委員會提出書面報告後始得動支。

(十六)1. 國史館「國史編纂」預算之編列係為相關史料研究、人物傳記及相關出版品所需之費用。

2. 經查 98 年度至 105 年度各種出版品之印製發行量達到 24 萬 4,975 冊，出版品銷售量為 9 萬 8,784 冊僅占發行量之四成，然有 11 萬 3,053 冊是以贈書的方式處理，由此可見相關出版品之銷售量不盡理想。

3. 因此，值此國家財政困窘之際，爰「國史編纂」刪減 10 萬元。

(十七)國史館館藏史料開放應用要點，除取消陸港澳學者閱覽權限，對本國學者亦產生影響；另依《國家機密保護法》第 39 條規定，許多檔案都應自動解密；1949 年以前檔案，其中涉及的人物早過世已久，不應對《個人資料保護法》擴大解釋。建請國史館就加速機密史料檔案清查作業，以維護民眾借閱權益，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十八)國史館館藏檔案史料開放應用要點，因依照《政府資訊公開法》，除取消陸港澳學者閱覽權限，對本國學者亦產生影響；日前法務部代表曾在公聽會明確表示《檔案法》優先於《政府資訊公開法》，《檔案法》未限制外籍人士應用我國行政機關檔案，因此國史館的做法，是錯誤選用法律條文。建請國史館就加速史料檔案網際網路開放做法，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以維護民眾借閱權益。

(十九)行政院人事行政總處 106 年預算第 1 目「一般行政」下業務費編列 2,708 萬 1,000 元，然行政院推動人事精簡數年，截至 105 年 7 月底止，中央政府機關預算員額為 22 萬 7,387 人，現有員額僅 20 萬 0,931 人，預算員額較現有員額高出 2 萬 6,456 人，較 104 年底之 2 萬 4,780 人有擴大趨勢，人事費用預算超編嚴重，產生大量賸餘及排擠效應，人事行政總處作為主管機關，

應積極改善。爰「一般行政」業務費預算，凍結 1/10，待向立法院司法及法制委員會提出相關改進措施書面報告，始得動支。

(二十)行政院人事行政總處職司行政院全體人事行政管理，自應要求行政院全體公務員恪遵行政中立。惟日前卻發生經濟部次長透過經濟部發公文，函轉凱校第十八期「國家領導與發展策略班」報名簡章一份，並轉知所屬有意願同仁報名參加。凱達格蘭學校非政府出資所成立之學校，為其宣傳不論是否有政黨色彩，均顯有失當。復以當前行政院又提案要求將一定比例之三級機關首長改為政務、常務雙軌制，甚至連參事職亦可以機要任用，如此長久下去，公務機關對於行政中立之要求勢將難以執行，對於文官體制更是一大災難，爰將 106 年度行政院人事行政總處單位預算第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」預算數 2 億 2,058 萬 7 千元凍結 1,000 萬元，俟提出書面報告後始得動支。

(二十一)以 106 年度駕駛員額，計有行政院等 35 個機關存有超額駕駛情事，超額駕駛人數共 169 位，然因駕駛員額不足，以勞務承攬方式進用人數達 408 人，在政府鼓勵駕駛退離、員額遇缺不補等政策下，非典駕駛人事經費未來恐有增無減；派遣等非典型勞動之待遇與勞動權保障並不完整，政府不應以減少成本為由，帶頭規避雇主應負之責任，且這些派遣人力幾乎都是同一批人，僅每年換不同派遣公司，有「假派遣，真雇用」之情形。「人事行政之政策規劃執行及發展」科目 105 年編列 133,174 千元，然 106 年預算增加 87,413 千元，增幅之大，然增加部分是辦理人力資源跨域整合計畫，但單在各機關駕駛員分配部分就未能主動協調整合，又如何有能力辦理「策略性人力資源跨域整合計畫」呢？爰此，凍結 5,000 千元，俟人事行政總處針對派遣人力之檢討書面報告送至立法司法及法制委員會後，始得動支。

(二十二)106 年度行政院人事行政總處「人事行政之政策規劃執行及發展」業務計畫編列新台幣（下同）220,587 千元。惟中央政府機關總員額法施行以降

，行政機關囿於機關員額控管，多有進有非典型人力（如臨時人員、勞動派遣人員、部分工時人員等）。然考察員額管理之背景，乃係期待行政機關透過行政委託，將業務委外化，以減少人力負擔。詎今日雖力求組織精簡，卻未將「業務」委外，致行政機關依然攬有諸多業務，而非典型人力辦理該等業務，此顯已悖於員額管理之政策目的。況深究該等人力之工作內容，更非僅為輔助性、技術性之事務，多涉行政任務之核心專業領域，是否妥適至有檢討之餘地。適例如衛生福利部國民健康署成人及中老年保健、國民健康數據發布等持續性工作，環保署委外建置之環境事故專業技術小組、勞動部之勞動檢查員，渠等所為既皆為常態性業務，使用非典型人力將減損經驗傳承與累積，無助於業務之深化與推行，更嚴重危害勞工就業之安定性與保障。對此，行政機關動輒以員額控管為推託，長年仰賴非典型人力而未見改進，不啻淪為惡性循環、飲鳩止渴。爰請行政院人事行政總處於立法院第 9 屆第 3 會期內，向立法院司法及法制委員會研提檢討書面報告。

(二十三)行政院人事行政總處 106 年度歲出預算第 2 款第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」（編號 3303300200）案中，分支計畫～06 行政院跨領域科技管理與談判人才培育計畫編列 18,000 千元，屬新增預算經費。係為選送中高階公務人員赴國際知名學府或研究機構研習、參加國際經貿談判人才培用班及辦理相關研習活動等而編列。惟查蔡總統「決策小組」決議，將修法未來中央三級機關首長得採取「政務、常務任用的雙軌制」，俾利於政府引進更多外部人才，然若如此；顯然已無再編列本經費之必要。另外交、經濟部都已有相關正式編組與人才，本項預算亦有重複編列之嫌。政府財政拮据，亦正在藉轉型正義之力，大行各式節流改革之道，如退休公務人員三節慰問金對象縮減、軍公教年金改革等。爰此；上端【人事行政之政策規劃執行及發展～06 行政院跨領域科技管理與談判人才培育計畫】之編列 18,000 千元，凍結 1/10 俟提出書

面報告方可動支。

(二十四)行政院人事行政總處 106 年度歲出預算第 2 款第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」(編號 3303300200)案中，分支計畫～01 人事行政綜合規劃編列 4,905 千元，較上年度增列推動策略性人力資源管理，及研議增修訂人事法規等經費 1,757 千元，及 02 合理配置組設人力編列 2,546 千元，係用以辦理機關組織編制、員額審議與評鑑。惟查部分機關超額人力佔比偏高，運用非典型人力卻遞增趨勢，超額人力之檢討與轉化運用，顯未臻落實，人力恐有閒置之虞，精簡效能有待檢討提升。爰此；上端【人事行政之政策規劃執行及發展～01 人事行政綜合規劃及 02 合理配置組設人力】之編列預算共 7,451 千元，應予凍結 1/10。俟人事行政總處向立法院司法及法制委員會提出書面報告，始准動支。

(二十五)審酌政府組織精簡為國家既有政策方向，然精簡過程乃指合理的組織與人員調整，而非一味地刪減員額。目前許多部會(如衛生福利部)皆面臨組織成員過少，造成工作量過大，進而影響行政效率，爰請行政院人事行政總處於立法院第 9 屆第 3 會期內向立法院司法及法制委員會提供衛生福利部員額配置及行政院近年核增該部員額情形之書面報告。

(二十六)行政院人事行政總處 106 年度歲出預算第 2 款第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」(編號 3303300200)案中，分支計畫～03 公務人員培訓與考用編列 42,222 千元。係為辦理選送公務人員出國進修研究、中高階公務人員訓練研習進修等等。惟查蔡總統「決策小組」決議，將修法未來中央三級機關首長得採取「政務、常務任用的雙軌制」，俾利於政府引進更多外部人才，然若如此；顯然已無再編列本經費之必要。且相關經費之運用，遭外界詬病已久，出國研習班早已成各旅行社爭相標案目標，再者；培訓英語能力更不是非要出國才能提升，短期出國參訓效益更屬有限，且語言能力亦非人事機關業務職責。值此政府財政

拮据，亦正在藉轉型正義之力，大行各式節流改革之際，如退休公務人員三節慰問金對象縮減、軍公教年金改革等，人事總處尤應積極響應配合。爰此；上端【人事行政之政策規劃執行及發展～03 公務人員培訓與考用】之預算編列 42,222 千元，應予凍結 1/10。俟人事行政總處向立法院司法及法制委員會提出書面報告，始准動支。

(二十七)人事行政總處以「各機關學校公教員工地域加給表」之方式，藉由發放交通極為不便之偏鄉地區公教員工交通補助費，冀求其能留在偏鄉幫助地區長期發展。惟該加給表之訂定在施行後，往往不僅無法符合地方政府需求，更不符合公教員工實際需要，導致偏鄉地區如蘭嶼等離島地區，國中小學教師流動性仍高。爰行政院人事行政總處第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」預算數 2 億 2,058 萬 7 千元凍結 100 萬元，要求行政院人事行政總處 6 個月內研議修正「各機關學校公教員工地域加給表」草案，向立法院司法及法制委員會提出書面報告後始得動支。

(二十八)有鑑於政府財政、經濟成長等各項指標考量，行政院人事行政總處 105 年 7 月 30 日公布，經行政院核定，明年不調整軍公教待遇。行政院主計長朱澤民也說，明年軍公教調薪，「政府沒有這筆預算」。綜上，是否有必要前往新加坡考察了解「該國近年推行之績效待遇制度、高級文官待遇制度」，以做為我國薪資調查與待遇政策規劃與執行參考。以我國目前政經情勢而言，既無法替公務人員加薪，出國考察研究結果是否於我國可行顯有相當疑慮，爰凍結前往新加坡之「民間薪資調查及應用於公務人員待遇調整考察」預算 20%，向立法院司法及法制委員會專案報告，經同意後始得動支。

(二十九)鑑於近年來我國行政體系組織僵化且缺乏彈性，更已成為未來我國政府發展之阻力，組織改造已至刻不容緩之際，宜盡速推動。

立法院建請行政院人事行政總處於立法院第九屆第四會期，向立法

院提出行政院組織調整規劃。

(三十)有鑑於女性在公私部門領域之地位與男性之間仍有落差，因此政府自民國 95 年起行政院婦權會委員開始關注此項議題，促成我國女性公共治理的培育及參與機會，故行政院開設女性領導研究班與女性領導發展研究班，受訓對象來自產官學研，是一個廣納社會各界人才的培訓機制，多年來孕育許多產官學界優秀女性。但因種種因素政府於 2008 年停辦，2016 年所開設的「國家政務研究班」與「高階領導研究班」人數各為 24 人，男女比分別為 14：10 及 18：6，女性人數和當初相差甚鉅，並且未邀請產學民優秀人才參與。

CEDAW 中特別重視婦女參與本國的公共生活，第 7 條規定各締約國應採取一切適當措施，消除在政治和公共生活中對婦女的歧視，並確保婦女在政治和公共生活方面享有與男性平等的地位。CEDAW 第 23 號一般性建議更擴大說明政治和公共生活的概念，並強調要克服數個世紀以來男性於公領域所支配的地位，女性還需要得到社會各界的鼓勵和支持，以實現充分、有效的參與。該等鼓勵措施必須由各締約國以及各政黨和政府官員領導。

據此，行政院人事行政總處應於 106 年提升女性公共參與機會及擴大參與範圍，即提高「國家政務研究班」與「高階領導研究班」之女性比例，另在 107 年研議女性領導專班與現有兩班雙軌並行，並於該專班邀請民間部門優秀女性人才參與相關課程討論。

(三十一)立法院廢舊物資售價預算 73 萬元，係作為廢品及廢料資源回收之收入。

然該科目預算 104 年度決算數為 107 萬 5 千元、105 年度預算數為 118 萬 5 千元；顯示此預算歲入有少估之嫌。因此，值此國家財政困窘之際，爰「廢舊物資售價」增列 10 萬元。

(三十二)立法院預算一其他雜項收入，該科目預算係圖書資料影印收入、出售立

法院公報等收入。然該科目預算 104 年度決算為 98 萬 3 千元、105 年度預算為 36 萬 1 千元；顯示此預算歲入有少估之嫌。因此，值此國家財政困窘之際，爰「其他雜項收入」增列 20 萬元。

(三十三)立法院應對公務車之使用，重新以實際使用里程，選區面積、幅員大小，進行檢討，研擬改進措施。

(三十四)司法院及所屬 105 年度預算「一般行政」項下「辦理司法行政業務」經費 1 億 1,954 萬 1 千元之十分之一，直至司法院向各級法院法官加強相關教育訓練、提出具體成果，並就受理民眾聲請交付法庭錄音光碟之准駁情形、依據、理由及類型之統計及分析之凍結案，業於 105 年 3 月 23 日經立法院第 9 屆第 1 會期司法及法制委員會第 8 次全體委員會議查，決議不予動支。

經查，104 年 9 月至 105 年 1 月各地方法院駁回法庭錄音聲請之比例仍高達 61%，其中駁回理由為「聲請人未敘明聲請理由」者佔駁回總數 26%，「非為主張或維護正當法律上利益」者占 24%，仍需改善。爰此，請司法院向立法院司法及法制委員會提出相關檢討書面報告。

(三十五)近年來兩岸詐騙盛行，尤其是兩岸人民結合，於第三地設置詐騙電信設備，藉此詐騙兩岸人民。然在第三地司法偵辦查獲後，由於嫌犯往往被要求遣送至中國大陸，連帶使得我國人民有送往大陸受審之虞。對此，大陸方面宣稱係因我國對於詐騙相關刑責與法律規定過於寬鬆，導致遣送回台的詐騙嫌犯均無法受到應有制裁，為避免大陸人民無所求償，才將相關嫌犯遣送大陸受審。由上述可知，司法機關對於如何消弭詐騙犯罪，保障人民財產之相關方案，未思檢討改進，卻仍編列司法考察、會議、互訪等經費，顯有不知人民疾苦之感。爰建請司法院儘速尋求消弭詐騙犯罪之有效方法，保障我國人民財產權。

(三十六)查司法院 106 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下，分支計畫 04 辦

理電腦資訊作業，說明 2 編列設備及投資 324,343 千元；其中屬系統開發費，計有(1)司法統計資訊作業系統建置增修整合暨推廣 5,000 千元；(3)各級法院電腦資訊軟體維護 71,060 千元；(4)各級法院審判業務電腦軟體發展經費 30,510 千元；(6)司法院第三代審判系統……等 26,950 千元；(8)第二代司法文書編輯器及訴訟文書自動化遞送系統等 10,000 千元；是類系統開發經費應可檢討節約！

考量政府經費短絀，經費支用應節約；刪減該分支計畫設備及投資費 1,200 千元。

(三十七)司法院 106 年預算「一般行政」下編列 1 億 8,426 萬 7,000 元業務費，然 105 年 2 月 23 日發布之「104 年全年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度調查」報告資料顯示，高達 84.6%比率不相信法官處理案件具有公平公正性，與該中心 103 年全年度調查結果相較（不信任比率為 74.3%），民眾對於法官之不信任度整整上升 10.3%，顯示民眾對司法公信力之觀感每況愈下！又，每年法官職務評定「良好」比率均超過 97%，實在是「不知人民心聲」。爰相關業務費凍結十分之一，待司法院就改善人民觀感、法官職務評定務實化等問題進行檢討，向立法院司法及法制委員會提出書面報告，始得動支。

(三十八)101 年 7 月 6 日法官法施行後，立法院曾附帶決議法官法施行屆滿 10 年時，考試進用人數比例應降至 20%以下，惟近年法官經考試進用之人數比例迭有增加，且轉任之來源仍以檢察官申請轉任為大宗，律師轉任者尚少，顯示法官多元進用之成效非如預期，且多職司刑事審判業務，恐無助於全面提升人民司法信賴。

為提高多元進用法官之成效，請司法院依法官法第 5 條規定，持續辦理檢察官、律師、公設辯護人、法官再任等多元進用法官遴選業務，逐年降低司法官特考任用需求人數。

(三十九)1. 法官法施行後，為加強司法民主性及正當性，並兼顧審判獨立及對人民負責，司法院裁判書類審查委員會成員，除審判經驗及法學素養俱豐之現、曾任法官外，並聘請學者專家、檢察官及律師等代表，業已增加外部委員參與審查之機制。另為兼顧落實裁判書簡化、通俗化之政策，委員遴聘對象範圍，更包括法務部司法官學院司法官班講座、法官學院律師轉任法官班擬判講座、裁判書類通俗化研究小組及確定裁判書類審查小組委員等。書類審查委員會成員兼具專業及多元性。

2. 為使裁判書類有效提升人民對司法之信賴，及避免以書類審查等司法行政箝制法官裁判形成之空間致損及審判核心事項，請司法院持續改進書類審查制度以更臻完善。

(四十)司法院 106 年度中央政府總預算於「一般行政」編列 119,541 千元，其中 1,776 千元係為赴中國大陸、港澳地區進行司法考察、會談、互訪的計畫。

近年來兩岸詐騙盛行，我國國民被大陸查獲詐騙時，若在其他國家往往會被要求遣送至中國大陸，雖可能有犯詐欺之嫌，其司法調查與人權保護仍受我國民眾質疑，然目前兩岸情勢緊張，對於我國在大陸被羈押、調查之嫌疑犯，其司法協助與人權保護，司法院應積極研議相關辦法來協助其他機關進行談判，爰此，請司法院利用兩岸進行司法考察、會談、互訪之機會，向大陸司法機關說明我國相關司法制度，協助其他機關進行談判。

(四十一)1. 司法院 106 年度中央政府總預算於「民事審判行政」編列 263 萬 5,000 元，係為推動民事調解業務及督促所屬法院妥速辦理各類民事事件審判。經查，以近 10（95-104）年最高法院民事事件收結情形觀之，新收件數由 95 年度之 4,569 件增至 104 年度之 6,260 件，然同期間終結件數並未同步增加，其年度終結比率由 95 年度之 82.01%升至 97 年度之 86.00%後即逐年下降，至 104 年度已下滑至 72.81%，其未結件數則由 95 年度之 1,118 件，攀升至 104 年度之 2,152 件，為近 10 年最高。

又查近 10 年平均每位法官每月辦結件數，自 95 年度之 19.36 件略增至 104 年度之 20.32 件，工作負荷量並未顯著增加；就平均結案日數（即終結事件中平均 1 件所需日數）而言，95 年度至 99 年度分別為 35.32 日、33.50 日、29.46 日、25.96 日、24.02 日，雖速度逐年提升，然自 100 年度起，各年度之平均結案日數轉趨增加，至 104 年度已增為 45.08 日，創 10 年來新高，顯示近年最高法院民事事件結案速度大幅下降，104 年度結案日數更首次超逾年度管考標準（40 日）。

2. 為確保人民訴訟權益，請司法院督促最高法院案件之進行，俾提升審判效能。

(四十二)司法院為推動人民參與審判制度，以逐年編列預算，透過獎補助、委託研究及宣導等方式，來積極辦理各種人民參與審判宣導措施。惟現階段而言，究竟我國係採觀審制、參審制或是陪審制，仍尚待全國司改會議決定，復以審計部曾就司法院對於法律尚未三讀通過前，即編列相關規劃與宣傳經費，易招致非議，要求司法院檢討改進。值此之際，若再繼續編列預算，恐徒增浪費公帑，爰凍結「人民參與審判推動經費」500 萬元，向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(四十三)司法院 106 年預算「刑事審判行政」中「參與審判制度推動編列經費 2,800 萬元」。然自司法院推動人民觀審制度以來，觀審員僅能陳述意見未能參與判決，招致「無實際助益」等批評，而針對未來人民參與審判之模式，各界爭論紛雜，我國究採行觀審制、參審制或陪審制？亦尚無定論；又審計部前曾就司法院於人民觀審法律尚未三讀通過前，即編列相關規劃與宣導經費，提出審核意見，為免有限資源無謂浪費，爰此凍結相關預算 2,800 萬元之五分之一，俟提出書面報告後始得動支。

(四十四)司法院刑事審判行政原編列預算 3,120 萬 7 千元，就現階段而言，我國究採行觀審制、參審制或陪審制，尚無定論，且審計部前曾就司法院於人民觀審法律尚未三讀通過前，即編列規劃與宣導經費提出審核意見。為

免有限資源無謂浪費、浪費國家公帑，爰凍結人民參與審判制度推動經費 500 萬元，俟提出書面報告後始得動支。

(四十五)司法院 106 年度歲出計劃刑事審判行政，辦理人民參與審判制度推動經費 28,000 千元。蔡政府誓言推動司法改革，並召開司改國是會議廣徵民意，參審制為司法改革一環，也應該獲得全民共識，才足完備推動基礎，在司法改革方案尚未獲得多數民意認同之前，顯然需要更多時間溝通溝通再溝通，政府也需要謙卑謙卑再謙卑地聆聽，爰凍結人民參與審判制度推動經費 20%，待司法院提出專案報告，始得動支。

(四十六)司法院 106 度中央政府總預算於「司法業務規劃研考」編列 14,969 千元，主要為編列研究改進司法制度業務所需經費 1,293 萬 8 千元，期革新司法制度、落實法官法等。

依據近期官方、學界及平面媒體相關民意調查資料或報導，均顯示民眾對於司法公信力之觀感欠佳，如國立中正大學犯罪研究中心 105 年 2 月 23 日發布之「104 年全年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度調查」報告資料，關於民眾對於法官信任度部分，高達 84.6%比率不相信法官處理案件具有公平公正性，與該中心 103 年全年度調查結果相較（不信任比率為 74.3%），民眾對於法官之不信任度更上升 10.3 個百分點；天下雜誌 105 年 5 月「台灣社會信任度調查」結果，最不被信任對象之首為法官，不信任度高達 65.4%，且法官信任度吊車尾（28.4%），而人民對司法體系亦展現高度不信任，信任度僅 25.9%。

爰此，請司法院向立法院司法及法制委員會提出檢討法官法或相關規範及推動司法改革之目標書面報告。

(四十七)1.公務人員考績法（下稱考績法）之考績等次分 3 級距，而法官法職務評定分 2 級距，雖二制度存有差異；惟 101 至 104 年法官職務評定良好比率逾 97%，恐造成外界觀感不佳或認有無法辨別法官裁判品質之誤解。

2. 為使政府監督功能有效發揮，替全體人員把關，本院第 9 屆第 1 會期司法及法制委員會第 41 次全體委員會已審查通過法官法第 74 條條文修正草案，增設中間級距，修正法官職務評定各級距名稱為「優良」、「良好」、「未達良好」，請司法院覈實辦理法官職務評定。

(四十八)1. 政府近年常有財政困窘之意，法律扶助基金會之分擔金、回饋金、追償金及撤銷金等四金收入，係法扶基金會對於法律扶助案件所支出之成本及費用之償還或回饋，可作為扶助案件實施成效指標，亦為營運收入之來源；惟近年度該等待追討債權應收款之備抵呆帳中，債權憑證占比增加，加重追討人力負擔且不利基金會資金調度，允宜強化帳務管控及提升追討成效。

2. 為使政府資源有效運用，替納稅人把關，請司法院持續注意、督促基金會之四金業辦理情形。

(四十九)有鑑於少年受刑人受刑罰裁判確定後移送地檢署檢察官執行時，係將少年受刑人先解送成人監獄執行，而各監獄收容對象複雜，難以落實分界管理，不符兒童權利公約第 37 (c) 款被剝奪自由之兒少應與成年犯隔離及公民與政治權利國際公約第 10 條第 2 項及第 3 項規定，待法務部通盤檢視少年受刑人收容政策後，爰請司法院與法務部討論解決方案，再向立法院司法及法制委員會提交書面報告，以保障少年權利。

(五十)查隨著網路公民意識崛起，英、美等各先進國家積極推動開放政府政策，讓政府運作更加透明，讓民眾更容易監督施政。近年來，更由於網路頻寬成本大幅降低，網路直播服務蓬勃發展，許多政策研討、國會議事……等，也陸續透過網路平台直播，讓更多民眾方便觀察、參與。近年來，許多重大司法案件，常成為民眾關注焦點，但由於現行機制，必需到場聆聽才能完整瞭解案件整理過程，導致大多數民眾都是透過二手資訊來瞭解案件，相當不方便且也容易造成對案件判決的誤解。因此，在推動開放政府的

趨勢下，為使法院審理案件透明，減少民眾誤解，爰要求司法院於六個月內，就開放公開審理案件之法庭期日現況，免費直播及點播服務，提出專案報告。

(五十一)查考試院 106 年度預算，其工作計畫"施政業務及督導"項下，分支計畫 05 考銓研究發展，全計畫需求經費 1,198 千元，唯主要係委辦費 850 千元及國外旅費 313 千元；經費不多，但看不出出國之成效！考量政府經費短絀，經費支用應節約；凍結該分支計畫國外旅費 20%。俟至立法院專案報告並經同意後始得動支。

(五十二)查考試院 106 年度預算，其工作計畫"施政業務及督導"項下，分支計畫 06 國際文官制度學術交流，全計畫需求經費 722 千元，唯主要係國外旅費 356 千元及對國內團體之捐助 235 千元；經費不多，但看不出如何能達成國際文官制度之學術交流？

考量政府經費短絀，經費支用應節約；凍結該分支計畫國外旅費 20%。俟至立法院專案報告並經同意後始得動支。

(五十三)鑑於近年來我國文官體制考績制度屢遭詬病，不但造成社會觀感不佳更嚴重打擊文官士氣，不利於我國文官制度之健全發展。

立法院建請考試院及銓敘部於 106 年年底前向立法院提出對現行文官考績制度之檢討及其改善方式，並公布其預定修法方向及明確期程。

(五十四)鑑於專門職業及技術人員所從事之業務，與公共利益或人民之生命、身心健康、財產等權利有密切關係，因此專技人員考選制度之健全至關重要；而規定應考資格、科目、成績之配分之各項專技人員考試規則，則攸關專技人員就業權益以及未來執業的品質。因此，專技人員考試法於民國 102 年新增第 11 條第 3 項，各項專技人員考試規則於訂定或修正前，應先徵詢相關職業團體意見，但這些意見往往被置若罔聞。

考選部現正進行律師高考制度之修正研議，爰要求考選部應嚴格落

實專技人員考試法第 11 條第 3 項之規定，進行律師高考考試規則修正時，應徵詢具有實務經驗與專業素養的各律師公會等職業團體之意見，並納入律師高考制度改革計畫。

(五十五)鑑於國家考試所進行的國文類科測驗，主要為作文與測驗，但對律師高考而言，測驗之出題多為文言文，此於律師未來執業的專業無關；而在作文部分，則在其他以申論題的式應試之類科，已足以鑑別考生之寫作、表達與閱讀理解之能力。綜上，爰要求考選部應研議廢除律師高考之國文類科測驗。

(五十六)查銓敘部 106 年度預算，其工作計畫"一般行政"項下，分支計畫 02 基本行政工作維持，其說明 11 建置機關及個人電子檔案目錄所需經費 1,949 千元！

考量政府經費短絀，刪除該分支計畫 500 千元，科目自行調整。

(五十七)查銓敘部 106 年度預算，其工作計畫"一般行政"項下，分支計畫 02 基本行政工作維持，其說明 19 辦理建築物耐震評估初評及細評費用 1,692 千元，較該部房屋建築修繕經費多出甚多！

考量政府經費短絀，刪減該分支計畫 3,619 千元中之 30 萬元，科目自行調整。

(五十八)查銓敘部 106 年度預算，其工作計畫"一般行政"項下，分支計畫 03 資訊系統之使用及管理，已編列資訊軟硬體設備費 11,856 千元；另又編列資訊服務費 9,718 千元！

考量政府經費短絀，經費支用應節約；刪減該分支計畫 40 萬元，科目自行調整。

(五十九)公務人員退休撫卹基金監理委員會依照「立法院第 8 屆第 6 會期司法及法制委員會第 8 次全體委員會議，審議 104 年度中央政府總預算案，所提決議、附帶決議及注意事項，『應發揮積極性之監理功能，以提升基

金投資績效，減輕政府財政負擔』」，於 104 年成立提升基金監理績效專案小組，檢討各項監理措施，並研擬改進方案及建置「監理 e 化資訊平台」，上開平台係利用大數據技術建立監理系統資料庫，平時即可針對基金原始交易資料，進行客觀驗證，發掘基金營運的潛在缺失及提升監理品質，而上開平台著重於外部稽察功能，外部監理具有獨立及透明性，可有效稽察基金各項營運措施，在年金改革之際，發揮積極監理及防弊興利之功能。

為強化「監理 e 化資訊平台」功能，建請基金管理會配合公務人員退休撫卹基金監理委員會需要，於平台建置後，研提基金管理相關資料，以利「監理 e 化資訊平台」運作，以達到資源共享之綜效及提升基金投資績效之目的。

(六十)有鑑於國家財政應為有效率利用，監察院用於國外旅費之預算數無法體現其實際成效，實有浪費公帑之虞。6 款 1 項 1 目「一般行政」之「02 基本工作維持」編列 37,671 千元，其中「0293 國外旅費」原列 637 千元，凍結 20%，於書面報告送達立法院時即予解凍。

(六十一)有鑑於國家財政應為有效率利用，監察院於國際監察事務活動國外旅費預算額度十分可觀。然，國際間設立獨立監察院之國家甚少，就監察院出國報告大多為前往韓國進行考察，無法知悉對其實質成效之提升效益為何，實有浪費公帑之虞。6 款 1 項 2 目「議事業務」之「02 國際監察事務活動」編列 3,794 千元，其中「0293 國外旅費」原列 1,715 千元，凍結 20%，於書面報告送達立法院時即予解凍。

(六十二)106 年度監察院於「一般行政」、「議事業務」及「調查巡察業務」計畫科目下，各編列「國外旅費」63 萬 7 千元、171 萬 5 千元及 153 萬 5 千元，分別為首長出國訪問及職員出國考察旅費、參加國際監察組織相關會議及國外人權考察之機票與生活費、委員國外考察及隨行秘書旅費等

，共計 388 萬 7 千元。惟據立法院預算中心評估，近年監察院實際執行出國計畫變動比率甚高，預算編列流於形式，其國外旅費預算編列未盡覈實，監察院國外旅費之預、決算及執行情形僅 102 年度有 1 項出國計畫照原定計畫，103 年度及 104 年度之出國計畫則全數變動，顯示原編製年度派員出國計畫恐流於式，國外旅費預算編列未盡覈實，故該三項工作計畫預算凍結 20%，經向立法院司法及法制委員會報告且經同意後始得動支。

(六十三)查監察院 106 年度預算，其工作計畫「議事業務」項下，分支計畫 02 國際監察事務活動，總經費 3,794 千元；已編列一般事務費 2,020 千元，辦理研討會議及邀請國際監察組織人士往返交通、膳宿、接待等；另再編列國外旅費 1,715 千元供國外考察；經費不多，但看不出效益！

考量政府經費短絀，經費支用應節約；凍結該分支計畫國外旅費 20%，並俟書面報告送達立法院後解凍。

(六十四)查監察院 106 年度預算，其工作計畫「調查巡察業務」項下，分支計畫 01 調查巡察業務，已編列通案性案件調查經費 6,480 千元；一般事務費項下又編列 3,240 千元，供公務聯繫及地方巡察相關事務；再編列國內旅費 4,686 千元供調查及巡察！考量政府經費短絀，經費支用應節約；凍結該分支計畫業務費 20%，並俟書面報告送達立法院後解凍。

(六十五)法務部 106 度中央政府總預算於「一般行政」編列共計 576,482 千元，其中在分支計畫及用途別科目「基本行政工作維持——一般事務費」編列 21,749 千元，經查其細部預算編列有駐警制服費 13 千元及駕駛、文書及檔案業務委外費用為 5,203 千元，而該項委外之業務為公文收發、建檔、遞送、文書繕打、影印；檔案點收、掃描、整卷、上架、借調、清理、庫房管理及其他臨時指派之相關工作。

法務部編列駐警制服費 13 千元於去年度（104）預算已編列相同預

算，故該預算並無實際需求理應刪除。針對文書及檔案業務委外費用，依據法務部 106 年度預算顯示，已編列約聘僱人員之人事費及相關志工訓練費用，及行政院於 105 年度核定一般替代役 2,862 名，仍需額外編列委外費用，理應檢討。有鑑於政府財務困難，各單位理應節省開支，爰此，凍結「一般行政」100 萬元，向立法院司法及法制委員會報告後始得動支。

(六十六)法務部 106 度中央政府總預算於「一般行政—研討（考）暨進修業務」編列共計 6,970 千元，經查其中編列 2,100 千元進行毒品防制法規等相關研究。本席擔任第九屆第一會期司法及法制委員會召集委員時，曾排案審查毒品危害防制條例修正案，討論將 K 他命調整分級等相關議題，然當時諸位委員對其調整有異議，故提案通過要求法務部於 105 年 9 月份提送院本至立法院後再進行討論，然至今尚未有任何動作，有違反先前之決議。爰此凍結「一般行政」50 萬元，向立法院司法及法制委員會報告後始得動支。

(六十七)法務部 106 年中央政府總預算於「一般行政——研討（考）暨進修業務」編列 697 萬元中，「毒品防制法規等相關研究」編列 210 萬元；然台灣當前毒品氾濫與犯罪情勢日益嚴峻，毒品入侵校園問題也越來越嚴重，根據國家衛生研究院的資料顯示，台灣未成年者首次用毒年齡平均已降至 12.5 歲，顯示國內毒品問題已不容忽視，校園毒品氾濫正在扼殺我國孩子的未來，不但成為我國未來重大社會治安問題，更恐已衍生為國安問題；爰相關編列預算凍結 20%，待法務部向立法院司法及法制委員會提出相關改善之專案報告並獲同意後，始得動支。

(六十八)有鑑於我國為提升國際人權地位及健全人權保障體系，於 98 年 3 月完成兩公約施行法三讀程序，並自 98 年 12 月施行。依兩公約施行法第 8 條規定：「各級政府機關應依兩公約規定之內容，檢討所主管之法令及行政措施，有不符兩公約規定者，應於本法施行後 2 年內，完成法令之制

(訂)定、修正或廢止及行政措施之改進。」法務部統籌辦理不符兩公約之法令及行政措施之檢討業務，列冊 263 則檢討案例。惟截至 105 年 11 月 7 日止，263 案已辦理完成者計 225 案，占 85.55%；未能如期完成檢討之案例有 38 案，占 14.45%，其中法律案計 30 案、命令案計 7 案；行政措施案計 1 案，顯然不符各級政府機關應於施行後 2 年內完成不符兩公約規定之改進。爰此，凍結「一般行政」預算 1,000 千元，待法務部促請各主管機關賡續積極辦理並提出檢討報告，另提出加速落實之具體計畫，向立法院司法及法制委員會報告，經同意後，始得動支。

(六十九)法務部 106 年預算第 2 目「法務行政」編列 3 億 4,419 萬 9,000 元，但政府破獲電信詐欺案，僅能捕獲中階層幹部或下游共犯，或是取錢「車手」，難以根除其首腦，致使無法有效揭阻犯罪行為；且詐騙犯相同手法常於不同地區重複使用，未能有效與兩岸交換相關情資，打擊詐騙犯罪狀態不佳，我國已然成為國際知名的「詐騙大國」。綜上，法務部「法務行政」預算凍結 10%，待向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(七十)法務部 106 度中央政府總預算於「辦理司法保護業務—獎補助費」編列共計 135,961 千元，經查其中 83,937 千元為補助地方政府進行執行毒品危害防制中心辦理強化藥癮者輔導處遇計畫。依據審計部 104 年度中央政府決算審核報告指出，部分地方政府毒品危害防制中心人員流動性高，導致補助經費未能依計畫執行。據統計 103 年度核有補助 20 個地方政府中，有 14 個地方政府因人員流動，產生經費結餘款情事；104 年度補助 20 個地方政府，仍有 14 個地方政府出現同樣情勢。已連續 2 年同一事由導致經費結餘，顯示改善措施並未發揮。據查，法務部於 105 年度增訂「個案管理人員工作酬金支給基準」，並增加補助督導員額期望能調整薪資及職位來提高誘因。然為避免出現上述之問題，爰凍結「法務行政」預算 400 萬元，俟法務部提出專案報告後，始得動支。

(七十一)1. 法務部預算係補助毒品危害防制中心辦理強化藥癮者輔導處遇計畫之經費 8,393 萬 7 千元。

2. 然審計部 104 年度中央政府總決算審核報告重要審核意見「地方政府成立毒品危害防制中心，惟因人員流動性高，致補助經費未能依計畫執行；或人力不足，業務負荷沉重，均待檢討改進。」經查：部分縣市已連續 2 年因同一事由肇致經費結餘，顯示改善措施尚未發揮綜效；另部分市縣或尚未成立專責單位，或雖已成立專責單位並編有專責人力，惟專責人員業務負荷沉重，均不利毒品防制業務之遂行。

3. 因此，值此國家財政困窘之際，「法務行政—03 辦理司法保護業務—獎補助費」凍結 200 萬元，待法務部協洽地方政府研謀改善，針對問題癥結妥擬具體改善措施，向立法院司法及法制委員會提出合理解釋說明，經委員會同意後，始得動支。

(七十二)法務部為了辦理反毒業務而補助地方政府成立毒品危害防制中心，編列 106 年度補助費用 8,393 萬 7 千元。

惟查法務部去年度編列 4,893 萬餘元，執行率雖達 93%，然根據其所提供之違反毒品危害管制條例之受刑人人數卻反而與日俱增，可見該項計畫執行率雖高卻未能實際減少吸毒人數，更於本年度增列 3,000 萬餘元，允宜先行檢討各防制中心之成效後再行研商增列預算之必要性。

另依審計部之報告中可見各地之毒品危害防制中心人員流動性過高，且部分地方政府仍未成立專責單位甚至未自行編制專責人力，故應先行檢討防制中心之專職人力問題及防制中心之成效。

於法務部未提出防制中心之改善計畫、實際成效評估及人力問題改善計畫前，先行凍結 200 萬元，待提出完善之成效評估及計畫後始得動支。

(七十三)有鑑於國家財政應為有效率利用，法務部國際及兩岸法律司一般事務費

中部分運用於辦理兩岸共同打擊犯罪及司法互助。然，自今年四月起兩岸共同打擊犯罪與司法互助形同虛設，無法理解該經費使用實質意義，實有浪費公帑之虞。12 款 1 項 2 目「法務行政」之「04 辦理國際及兩岸法律事務」編列 10,562 千元，其中「0279 一般事務費」原列 3,382 千元，減列 300 千元，以資警惕。

(七十四)有鑑於國家財政應為有效率利用，法務部國際及兩岸法律司國外旅費較去年度提高，實質成效不彰，實有浪費公帑之虞。12 款 1 項 2 目「法務行政」之「04 辦理國際及兩岸法律事務」編列 10,562 千元，其中「0293 國外旅費」原列 3,673 千元，減列 200 千元，以資警惕。

(七十五)有鑑於國家財政應為有效率利用，法務部國際及兩岸法律司大陸地區旅費使用於辦理兩岸共同打擊犯罪與司法互助……等業務。然，自今年四月起兩岸共同打擊犯罪與司法互助形同虛設，我國主權蕩然無存，實有浪費公帑之虞。12 款 1 項 2 目「法務行政」之「04 辦理國際及兩岸法律事務」編列 10,562 千元，其中「0292 大陸地區旅費」原列 3,325 千元，減列 500 千元，凍結 20%，及提出書面報告，經立法院司法及法制委員會同意後，始得動支。

(七十六)法務部 106 度中央政府總預算於「法務行政」編列 344,199 千元，經查其中 3,947 千元為十二項赴中國大陸進行考察、會談、互訪的計畫。

近年來兩岸詐騙盛行，我國國民被大陸查獲詐騙時，若在其他國家往往會被要求遣送至中國大陸，雖可能有犯詐欺之嫌，其司法調查與人權保護仍受我國民眾質疑，然目前兩岸情勢緊張，對於我國在大陸被羈押、調查之嫌疑犯，其司法協助與人權保護，應為法務部需積極研議相關辦法而進行談判。爰此凍結「法務行政」4,000 千元，待法務部向立法院司法及法制委員會提出相關在中國大陸被羈押與調查之司法協助與人權保護專案報告後，始得動支。

(七十七)法務部 106 年預算「法務行政」編列 3 億 4,419 萬 9,000 元，惟法務部於 106 年招考「三等監獄官及四等監所管理員」中，增加「身高」之限制。監獄官與監所管理員因為工作內容需求，須有一定的身體素質與維安能力可以理解。然此能力是否與身高有必然之關聯？此舉嚴重限制國民應考試服公職之基本權利！爰「法務行政」預算凍結 20%，待法務部提出 106 年度監獄官、監所管理員、法警等與戒護、押解犯人相關工作人員招考體格檢查所採計各項標準與戒護能力之關聯，以及如何改善監所戒護能力與教化能力不足之具體計畫與進程，向立法院司法及法制委員會專案報告並獲同意後，始得動支。

(七十八)我國自民國 86 年完成「少年矯正學校設置及教育實施通則」立法後，少年矯治即改採「少年矯正學校」及「少年輔育院」雙軌並行制。惟，少年矯正學校與少年輔育院二者在教育資源與教育體制上有顯著差異。少年矯正學校每年每名少年所費經額約 50 萬元，遠較少年輔育院學生高出許多，且少年矯正學校採小班制教學，重視教學、訓育、輔導等專業彼此合作，教育事項由教育部監管。少年輔育院則因經費之故採大班制教學，以矯正、軍事及管訓教育為主，全院由法務部指導、監督。結果造成均是少年受刑人或是應受感化教育之少年，僅因所處之矯治機構不同，而享有之矯治措施及教育資源有顯著差異。為使少年收容人能順利惕勵自新、復歸社會，爰請法務部會同教育部及相關機關評估改制所需之師資、人力及資源，研擬改制期程後於 6 個月內向立法院司法及法制委員會及提案委員提交書面報告。

(七十九)法務部自 98 年 7 月起截至 104 年 12 月止，列管貪瀆起訴案件計 2,722 件、8,154 人；同期間該等案件經法院裁判確定移送檢察機關執行有罪人數 2,784 人，定罪率 71.7%。104 年度列管貪瀆案件計 368 件、1,082 人，分別較 103 年度減少 108 件及 566 人，減幅達 22.7%及 34.3%，經法院裁判

確定有罪人數 653 人，定罪率 66.6%，創歷年新低，換言之，每三人當中便有一人無辜受到檢察機關濫行起訴之苦，顯見法務部在提升檢察效能，落實人權保障上多有缺失。鑑此，爰法務部第 12 款第 1 項第 2 目「法務行政」預算編列 344,199 千元凍結 500 萬元，俟法務部向立法院司法及法制委員會報告如何確實提高貪瀆定罪率後，始得動支。

(八十)法務部 106 度中央政府總預算於「法務行政」，編列 344,199 千元，經查其中 3,947 千元為十二項赴中國大陸進行考察、會談、互訪的計畫。近年來兩岸詐騙盛行，我國國民被大陸查獲詐騙時，若在其他國家往往會被要求遣送至中國大陸，雖可能有犯詐欺之嫌，其司法調查與人權保護仍受我國民眾質疑，然目前兩岸情勢警張，對於我國在大陸被羈押、調查之嫌疑犯，其司法協助與人權保護，應為法務部需積極研議相關辦法而進行談判。爰此凍結該預算 5,000 千元（併立法院司法及法制委員會第 12 次全體委員會議決議—法務部—決議(三)處理）待法務部向立法院司法及法制委員會提出相關在中國大陸被羈押與調查之司法協助與人權保護專案報告後，始得動支。

(八十一)法務部為處理檢察行政業務，規劃檢察制度、督導檢察業務，以期發揮檢察功能，貫徹執行國家刑罰權，提高辦案正確性及結案速度，於 106 年度編列預算 2,020 萬 7 千元。

惟查我國雖於 101 年訂立偵查不公開作業辦法，但偵查過程及案情仍不時公諸於媒體，造成全民公審之現象頻傳，亦導致偵查不公開原則有僅對被告、辯護人及被害人不公開之譏，可見法務部所屬之檢調機關對於偵查不公開原則未能落實，嚴重影響嫌疑人名譽，且造成法院審理時先入為主之心證，故凍結「法務行政」300 萬元，待法務部提出針對偵查不公開作業辦法之執行檢討報告及是否有修正必要之報告後始得動支。

(八十二)法務部 106 度中央政府總預算於「辦理檢察行政業務」編列共計 60,207

千元，經查 104 年檢察機關辦案平均每件日數為 50.62 日，已較以往改善，惟尚有部分機關成效未如預期，仍需要積極改進。依據審計部 104 年度中央政府決算審核報告指出，法務部曾設定「偵字條件終結件數中平均 1 件所需日數」為 54 日，審計部亦曾於 103 年度函請法務部督促研提改善措施，且訂頒「檢察機關辦案期限及防止稽延實施要點」，以促迅速結案。經查 104 年度仍有臺灣桃園、新竹、苗栗、雲林、基隆、金門地檢署終結案件平均每件高於 54 日，其中新竹與基隆地檢署更超過 60 日以上，仍待持續檢討。爰此凍結法務行政 5,000 千元，併立法院司法及法制委員會第 12 次會議決議—法務部—決議(三)處理，待法務部向立法院司法及法制委員會提出相關改善績效之專案報告後，始得動支。

(八十三)起訴品質不佳，個別不適任檢察官專擅濫權導致檢調治國，抑或者相同案件見解不一，導致連蔡英文總統都說出人民對於司法「有錢判生！無錢判死！」的質疑。故在司法行政的部分，法務部如何提升起訴品質？相同案件如何統一見解？避免人民甚至官員無所適從，進而避免動搖人民對司法制度的信心，實乃是司法改革的核心重點之一。

退萬步言，若法務部長期漠視相同案件心證見解不一，不僅檢察一體形同具文，各級公務員在寒蟬效應之下更加消極而不戮力從公；再加上若法務部長期不制定不適任檢察官定義及處理機制，長期任令不適任檢察官濫權起訴，這種偵辦品質不佳即提起公訴，既會打草驚蛇，也常常因而無法將真正的犯罪者繩之以法，完全無助社會正義的回復。

經查，行政、立法、司法係彼此分權制衡機制，司法官（含檢察官）依據憲法擁有終身保障，並不意謂不應負起起訴品質不佳的責任，更不意味著相關評鑑只能在檢察行政內評鑑的框架下進行；相對地，權力越大，保障越多，責任就應該越大。

為貫徹司法改革，解決相同案由見解不一及民間普遍質疑不適任檢察官濫權起訴的疑慮，法務部實應立即邀約法學界、司改團體及檢察及

審判系統代表，擬定不適任檢察官的定義及處理機制。該機制至少應針對如何避免個別檢察官專擅，提出具體對策。並可參考是否擬定就各地區（即各地方法院檢察署）、各案件組別與各審級檢察署檢察官，就其各地區及各組別業務之定罪率，若低於平均值之 50%以下連續兩年者（即定罪率不到同組別與同地區別的 25%以下），則該檢察官應退出第一線偵查，改調其他檢察官的偵查支援工作，並透過團體辦案，與其他辦案績效優異之檢察官互相交流學習，減少可能的個別不適任專擅，同時增進辦案成熟度與辦案技巧，俟重新接受教育訓練考核及格後方能重新獨自辦理案件偵辦任務，以維護基本的起訴品質，避免濫訴，並確保司法追訴能獲致社會正義之回復。

爰此，凍結 106 年度辦理「法務行政」500 萬元，俟法務部於六個月內，就各級檢察署起訴品質稽核與不適任檢察官退場機制，並向立法院司法及法制委員會提出專案報告後，始得動支。

(八十四)106 年度法務部「法務行政」工作計畫下「辦理檢察行政業務」分支計畫中「業務費——一般事務費」編列新台幣（下同）10,823 千元，其中用於辦理公訴、掃黑、經濟犯罪、金融犯罪、毒品、肅貪、智慧財產、刑法、特別刑法、刑事訴訟法、原住民法制、國土環保等各項檢察官、檢察事務官智能研習經費計列 408 千元。惟各地方法院檢察署就幫助詐欺之起訴，多僅憑被告提供金融卡、密碼等情，即推測、擬制被告具幫助詐欺之間接故意，全然忽視被告提出之為辦理貸款、取消分期付款等抗辯，亦未查明何以帳戶遭他人作為詐騙使用並不違背其本意，均與刑法間接故意之判準有所背離，而有檢討幫助詐欺浮濫起訴之必要，更不宜以寬認幫助詐欺之構成要件，作為杜絕詐欺集團猖獗之刑事政策，以免悖於處罰法定原則之要求。爰凍結 100 千元，待檢討幫助詐欺之未必故意認定是否契合其應然面後，始得動支。

(八十五)法務部 106 度中央政府總預算於「辦理檢察行政業務」編列共計 60,207

千元，經查 104 年檢察機關辦案平均每件日數為 50.62 日，已較以往改善，惟尚有部分機關成效未如預期，仍需要積極改進。

依據審計部 104 年度中央政府決算審核報告指出，法務部曾設定「偵字條件終結件數中平均 1 件所需日數」為 54 日，審計部亦曾於 103 年度函請法務部督促研提改善措施，且訂頒「檢察機關辦案期限及防止稽延實施要點」，以促迅速結案。經查 104 年度仍有臺灣桃園、新竹、苗栗、雲林、基隆、金門地檢署終結案件平均每件高於 54 日，其中新竹與基隆地檢署更超過 60 日以上，仍待持續檢討。爰此凍結「法務行政」500 萬元，待法務部向立法院司法及法制委員會提出相關改善績效之專案報告後，始得動支。

(八十六)有鑑於我國施用三、四級毒品問題日益嚴重，依「毒品危害防制條例」第 11 之 1 條第二項之規定，施用第三、四級毒品，僅科以罰鍰並令其接受毒害講習。惟現行毒品防治講習課程流於形式，內容多為認識毒品相關法令、認識毒品、愛滋病防治等，且採集體式教學，不僅出席率不佳，甚有學生私下交流毒品資訊及品質，如此之課程設計，對施用毒品者之戒治成效幾近於零。爰此，凍結「法務行政」5,000 千元，待法務部針對全國毒品危害防制中心之出席率、有無確實裁罰等成效進行通盤檢視，並提出其他有效毒品危害講習課程（例如：小班制、戒癮個案分享、深入了解吸毒成癮原因等），另對「毒品危害事件統一裁罰基準及講習辦法」之現行規定是否應予修正提出檢討報告，向立法院司法及法制委員會報告，經同意後，始得動支。

(八十七)法務部 106 年預算第 7 目「國家賠償金」編列 3,689 萬 2,000 元，然現行中央各機關「國家賠償經費」、「國家求償收入」，統籌編列於法務部，實際國家賠償求償收入預算達成率偏低，整體求償比率僅 9.3%、而國家賠償經費卻大幅超支；有鑑於國家賠償事件涉及賠償義務機關之職掌與專業判斷，且實務上國家賠償及求償案件有集中於少數部會現象，為

使權責相符，應研修相關規定，由各機關依經驗值自行編列國家賠償金及求償收入預算，以利各機關審慎執行公權力及落實行使求償權。爰相關預算凍結五分之一，待法務部向立法院司法及法制委員會提出相關修正計畫、改善方式之專案報告並獲同意後，始得動支。

(八十八)為落實監所管理，及考量女性受刑人之權益，法務部應於一年內完成花蓮監獄附設女子外役分監之可行性評估。

(八十九)毒品濫用已有年輕化趨勢，以第三級與第四級毒品最為氾濫。毒品問題要完整解決，必須要從防毒、拒毒、緝毒、戒毒等面向努力，毒品氾濫若無法有效遏止，將成為我國社會長期問題。因此，法務部將「加強毒品查緝工作」列為年度關鍵績效指標，106 年度查獲毒品目標值為 3,900 公斤。但以近四年毒品查獲重量為例，101 年查獲 2,622.4 公斤，102 年查獲 3,656.5 公斤，103 年 4,339.5 公斤，104 年查獲 4,840.2 公斤，105 年 1-6 月就已查獲 3,637 公斤。由此可知，法務部於 106 年所定查獲毒品公斤數目標顯然訂定過低。鑑於毒品犯罪為萬惡淵藪，為彰顯政府查緝毒品的決心與努力，避免毒品毒害國人健康，法務部 106 年度關鍵績效指標「加強毒品查緝工作」目標值應調整為 4,000 公斤。

(九十)廉政署 106 度中央政府總預算於「廉政業務」編列 49,841 千元，係辦理廉政政策規劃考核、貪瀆預防、貪瀆及相關犯罪案件調查與督導、政風機構督導審核等業務所需經費。然法務部自 98 年 7 月起推動國家廉政建設行動方案迄今已 7 年，截至 104 年 12 月止，列管貪瀆起訴案件計 2,722 件、8,154 人；同期間該等案件經法院裁判確定移送檢察機關執行有罪人數 2,784 人，定罪率 71.7%；不法利益金額約為 47.6 億元。惟 104 年度列管貪瀆案件計 368 件、1,082 人，分別較 103 年度減少 108 件及 566 人，減幅達 22.7%及 34.3%，經法院裁判確定有罪人數 653 人，定罪率 66.6%，創歷年新低，廉政署應確實檢討改善，並落實各項肅貪作為之整合與強化偵辦效能。爰此凍結廉政業務 250 萬元，俟法務部提出專案報告後，始得動支。

(九十一)廉政署 106 度中央政府總預算於「廉政業務」編列 4,984 萬 1 千元。然法務部自 98 年 7 月起推動國家廉政建設行動方案迄今已 7 年，截至 104 年 12 月止，列管貪瀆起訴案件計 2,722 件、8,154 人；同期間該等案件經法院裁判確定移送檢察機關執行有罪人數 2,784 人，定罪率 71.7%；不法利益金額約為 47.6 億元。惟 104 年度列管貪瀆案件計 368 件、1,082 人，分別較 103 年度減少 108 件及 566 人，減幅達 22.7%及 34.3%，經法院裁判確定有罪人數 653 人，定罪率 66.6%，創歷年新低。爰相關預算凍結 20%，待廉政署向立法院司法及法制委員會提出改善肅貪作為之整合與強化偵辦效能之專案報告並獲同意後，始得動支。

(九十二)廉政署 106 年預算編列 4 億 2,374 萬 9,000 元，然日前發生臺北市政風人員進行測謊事件時，廉政署表示，「機關公務機密維護」是政風單位職掌範圍；且除受廉政署指揮監督外，亦應承機關首長命令辦理政風業務，即俗稱之「雙首長制」，此案即係秉首長之命辦理；政風機構為第一線防弊人員，執行職權應本於超然性及獨立性，但因「雙首長制」設計，恐使政風人員和機關首長之關係，讓外界產生質疑空間，或對辦案人員產生負面影響，不利提昇政風機構效能，達到肅貪之目標。爰廉政署預算凍結十分之一，待廉政署針對相關問題進行檢討，向立法院司法及法制委員會提出專案報告並獲同意後，始得動支。

(九十三)法務部廉政署為增進公務人員執行業務之正確觀念，有效預防和根除貪腐，建構完善廉政制度，提升國際間廉政指標評價，增進民眾對國家整體廉政工作之肯定與支持，於辦理廉政政策規劃考核業務內編列 106 年度預算 1,071 萬 5 千元一般事務費。

查最近期國際透明組織公布之 2015 年「清廉印象指數」雖連續 3 年提升，且為自 2005 年以來最佳排名，惟據廉政署委託台灣透明組織廉政民意調查研究結果顯示，對於中央政府整體清廉程度之表現仍有近半民眾表示不清廉，且對於打擊貪污工作之成效連續三年滿意度均僅 2 成，

顯現民眾對於廉政署之工作仍抱有遲疑，故凍結廉政業務 100 萬元，待廉政署提出有效提升民眾對廉政之觀感與信心方案後始得動支。

(九十四)根據國際透明組織公布 2015 年之「清廉印象指數」，我國分數為 62 分，在全球 168 個國家及地區中排名第 30 名，分數與名次均較 2014 年進步，且為自 2005 年以來最佳排名。惟依中正大學犯罪研究中心公布之「105 年上半年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度調查」報告資料顯示，民眾對「政府整頓貪瀆成效之滿意程度」調查結果，以政府於防治貪瀆案件之滿意度，相較去年同期調查結果雖有微幅上升（自 18%提高至 23.6%），但仍有高達 76.4%民眾不滿意，顯見廉政署仍應持續打擊貪腐，以提升國人信賴。爰此，凍結「廉政業務」1,000 千元，待廉政署針對整頓貪腐與貪瀆預防提出具體計畫，向立法院司法及法制委員會報告，經同意後，始得動支。

(九十五)法務部廉政署為確立乾淨政府，推動建立廉政風險資料庫，以廉政風險評估資料為基礎，以發揮防貪預警功能，故於 106 年度編列辦理貪瀆及相關犯罪案件調查與督導業務費預算 1,038 萬 1 千元。

惟查檢肅貪瀆案件之定罪率逐年下滑，104 年度僅 66.6%，顯見廉政機關對於相關犯罪所調查蒐集之證據仍有加強必要，方能說服法院作出有罪判決，故凍結該經費 50 萬元，待廉政署提出改善方案後始得動支。

(九十六)106 年度法務部「法務行政」工作計畫下「辦理檢察行政業務」分支計畫中「業務費——一般事務費」編列新台幣（下同）10,823 千元，其中用於辦理公訴、掃黑、經濟犯罪、金融犯罪、毒品、肅貪、智慧財產、刑法、特別刑法、刑事訴訟法、原住民法制、國土環保等各項檢察官、檢察事務官智能研習經費計列 408 千元。然法務部自 98 年 7 月起推動國家廉政建設行動方案迄今已 7 年，截至 104 年 12 月止，列管貪瀆起訴案件計 2,722 件、8,154 人；同期間該等案件經法院裁判確定移送檢察機關執行有罪人數 2,784 人，定罪率 71.7%；不法利益金額約為 47.6 億元。惟 104

年度列管貪瀆案件計 368 件、1,082 人，分別較 103 年度減少 108 件及 566 人，減幅達 22.7%及 34.3%，經法院裁判確定有罪人數 653 人，定罪率 66.6%，創歷年新低，而有檢討改善之必要。爰凍結 500 千元，待提出改善肅貪作為與偵辦效能之方案後，始得動支。

(九十七)依據廉政署資料顯示，自 100 年 7 月 20 日成立迄 105 年 5 月 31 日止，受理案件與犯罪相關分「廉立」字案共 10,071 件，其中 6,545 件係來自民眾檢舉，佔整體「廉立」案件數 64%；「廉立」案件經情資審查小組審查結果，認有犯罪嫌疑並具續行偵查價值而簽分「廉查」字案，共計 2,371 件，其中有 474 件情資來源係由民眾檢舉，佔整體「廉查」案件數 20%。顯見，民眾檢舉仍有相當比例是廉政署的情資來源。104 年曾因民眾檢舉太踴躍，獎金預算編列不足，才過第一季，就已花光年度預算，甚至還一度積欠民眾檢舉獎金。經查，廉政署 106 年編列獎補助費 14,190 千元，係獎勵民眾檢舉貪污瀆職案件獎勵金。為避免獎金發放作業因預算不足而延遲，廉政署應提早預做準備申請第二預備金因應，以維護政府信用，展現政府反貪決心，積極鼓勵民眾踴躍檢舉，打造廉能的中華民國政府。

(九十八)矯正署預算編列 124 億 4,267 萬 7,000 元，然我國矯正機關超額收容問題嚴重，截至 104 年底矯正機關收容人數 6 萬 2,899 人，仍超收 7,223 人，超額收容比率達 13%。觀察 100 至 104 年度執行減少監所收容人擁擠情形，狀況未明顯改善；至於中長期興建監所計畫，矯正機關辦理及規劃中之監所新/擴建計畫，工程進度及計畫核實進度緩慢，尤以宜蘭監獄 106 年度擴建工程計畫，截至 105 年 7 月編列預算執行率僅達 13.29%，效率不彰；爰矯正署預算凍結十分之一，科目自行調整，待法務部矯正署針對相關問題向立法院司法及法制委員會提出專案報告並獲同意後，始得動支。

(九十九)矯正署及所屬 106 年度於「矯正業務—補助收容人健保費」科目編列 12 億 4,767 萬 2 千元，惟 102 年實施收容人健保制度後，102 至 104 年間數收容人健保費補助分別為 10.2 億元、9.4 億元及 10.7 億元，105 及 106 年度預算編列數更達 14 億元及 12.5 億元，占整體矯正機關歲出經費之比率分別為 11.2%及 10%，收容人健保費補助費遽增，產生排擠矯正署正常業務經費之現象；全額補助收容人健保政策亦曾引發不符公平正義之爭論。鑑於政府財政困窘，允宜審酌成本效益，檢討研修相關制度，以兼顧社會公平正義及收容人醫療權益。爰相關預算凍結五分之一，待法務部就此問題與相關部會共同研商，通盤檢討並向立法院司法及法制委員會提出專案報告並獲同意後，始得動支。

(一〇〇)由於監所收容人或受羈押被告之人身自由受全面剝奪，言行舉止亦受監所全面控制，其合法權益如訴訟、申訴、通信、醫療等，極易遭受不當干預或侵害，因此監所內法律資源之提供，更形重要。惟就矯正署提供之《矯正機關結合法律專業團體辦理收容人法律諮詢及法治教育情形調查表》以觀，不少矯正機構近兩年內（民國 104 年及民國 105 年）並未與任何法律專業團體合作提供法治教育及法律諮詢服務：如八德外役監、新竹監獄、綠島監獄及花蓮看守所等；或提供之法治教育及法律諮詢場次與在監收容人數顯不相當：如雲林監獄、桃園女子監獄等，顯見矯正署漠視在監收容人申訴權益甚深。爰此請矯正署研擬與法律扶助基金會、地方律師公會或其他法律專業團體合作規劃各地監所辦理法律諮詢及法治教育業務之改善措施，於六個月內向立法院司法及法制委員會與提案委員提出書面報告。

(一〇一)近年來法務部、矯正署及其所屬矯正機關屢經監察院提案糾正，究其根本原因在於矯正機關長期超額收容、收容結構逐漸朝長期刑化及重刑化之趨勢發展，然其戒護、教化及輔導等專業人力嚴重不足，且矯正人員相較警察、移民及海巡等專業單位，業務風險相當，然其增支專業加卻

明顯不足，致矯正人員士氣低落，離職率更居各公務單位之冠。復以矯正機關建築結構老舊，設施設備及環境空間不敷實施教育刑理念之需求，實應檢討改善。要求行政院應現有資源，補足矯正機關各項人力需求，調增矯正人員增支專業加給，支持並提供經費修繕或補足矯正機關老舊房舍及設施設備，俾使矯正機關推動獄政革新計畫，提高矯正成效，改善收容品質及環境，以符人權，兼達補強刑事司法系統的最後一道防線，完善治安防護網之效。

(一〇二)有鑑於矯正機關長年超收問題嚴重，法務部雖於 103 年間擴建台中女子監獄，於 104 年間接管國防部移撥的台南監獄及北部地方軍事法院檢察署看守所而成立台南監獄第 2 監獄及八德外役監獄，但各矯正機關超收比例仍高。相較於各矯正機關現有戒護人力不足，教化人員短缺，凸顯矯正署在辦理矯正業務上，並無法有效執行業務。建請矯正署積極改善監所環境計畫，行政院人事行政總處及主計總處應配合補充相關員額及經費。

(一〇三)毒品問題在我國甚為嚴重，尤其再犯率始終居高不下，矯正機關為降低藥癮收容人之再犯率及協助其復歸社會，於今年編列 4,223 萬 4 千元已處理相關業務。

查矯正機關長期以來存在超額收容問題，不僅增加戒護管理風險，更有礙對收容人教化、技訓、輔導措施之品質，而收容人犯中約近 4 成為藥癮收容人，其再犯率更突破 6 成，可見矯正機關超額收容之問題在藥癮收容人過多，而藥癮收容人過多之癥結點在其再犯率，矯正署雖有辦理藥癮收容人治療處遇及復歸社會之相關措施，但藥癮收容人之再犯率始終未有明顯之下降，故凍結該項預算 100 萬元，待矯正署研議現行矯正措施之改善計畫後始得動支。

(一〇四)106 年度矯正署「矯正業務」工作計畫下「辦理矯正、醫療及訓練業務」分支計畫內「業務費—一般事務費」編列新台幣（下同）313,340 千元，

其中用於辦理收容人觀察勒戒及戒治業務計列 4,671 千元。惟勒戒所與戒治所內之處遇，實與監所無顯著差異，成癮治療資源仍有不足，亦無法與成癮者建立穩定信賴關係，致成癮者再犯率依然偏高，蓋接受觀察、勒戒者，再犯率達 34.5%、進一步受強制戒治者，再犯率提高為 43.7%、強制戒治後五年內再犯因而入獄者，再犯率進而提高至 50.6%，在在可見觀察、勒戒與強制戒治並無法解決施用者之毒癮。爰凍結 500 千元，待使勒戒所與戒治所兼發揮成癮治療成效、減少再犯率後，始得動支。

(一〇五)106 年度矯正署「改善監所計畫」工作計畫編列新台幣(下同)144,830 千元。惟縱然完成臺北監獄擴建工程、臺中監獄矯正教育工程及宜蘭監獄擴建工程等，所能增加之容額亦僅有 2,000 餘人，與現今超額收容人數仍有極大差距，無解於紓解監所超額收容問題，矯正署仍應檢討如何改善監所環境。爰凍結 2,000 千元，俟提出書面報告後動支。

(一〇六)「臺英關於引渡林克穎備忘錄」於 102 年 10 月 16 日簽署生效後，時至今日英商林克穎未能順利引渡回台服刑，敗訴原因竟然是英國法院認為「台灣的監獄條件不符合歐洲人權公約標準」，這種敗訴理由舉國都非常失望。林克穎是個案，要讓英國法院知道，我國政府會用「個案」來處理林克穎服刑的問題，法務部矯正署花蓮的自強外役監，因為「風景優美」、「管理自由度高」，成為受刑人最嚮往的服刑地點、林克穎若在台服刑生病，還可以轉去陳水扁前總統服刑過的台中培德監獄，要求矯正署針對英商林克穎個案應評估各矯正機關收容條件，研議提供妥適之服刑環境，引渡回臺實現司法正義。

(一〇七)我國向英國請求引渡酒駕撞死送報生後潛逃之英籍人士林克穎(Zain Taj Dean)一案，蘇格蘭高等法院(High Court of Justiciary)於 105 年 9 月 23 日，認定臺灣監獄條件不符歐洲人權公約第 3 條之要求，判決林克穎此部分上訴有理由，並裁定林克穎准予交保。我國是尊重法治、保障人權之國家，為避免未來其他引渡個案援引此案例，爰要求矯正署應視經

費運用情形，逐年改善收容人居住品質，提升人權國際形象。

(一〇八)106 年度行政執行署「執行業務」工作計畫編列新台幣（下同）21,655 千元。惟 100 年度至 104 年度全部發憑證結案之案件種類，以罰鍰案件件數最多，且該類案件中全部發憑證之比率高達 7 至 8 成，顯示至少每 4 件罰鍰案件有 3 件係以全部發憑證結案，未有任何徵起金額，並無執行效益；復終結案件中向以罰鍰案件為大宗，肇致逾 6 成終結案件未有執行成果，徒耗執行資源。法務部行政執行署應加強與移送機關之聯繫協調，要求移送機關應確實清查義務人可供執行財產，並通盤考量滯納金額、執行成本及比例原則等，以增進執行效能。

(一〇九)法務部行政執行署為依行政執行法之規定，辦理公法上金錢給付義務之執行等業務，於 106 年度編列辦理執行業務之業務費 1 億 4,413 萬 4 千元預算，其中業務費為 1 億 4,011 萬 8 千元。

惟查行政執行署歷年雖屢次將欠稅大戶列為加強管考重點，並定期舉辦加強滯欠大戶督導會議，但截至民國 104 年底滯欠大戶待執行之金額尚有 1,200 億元，顯示原有改進措施成效不大。有鑑於行政執行署持續督導各分署積極執行，應採取強制作為，展現執法決心；加強與移送機關橫向聯繫，協調承受各分署未拍定之不動產，以提升徵起金額，善用獎勵檢舉制度，鼓勵全民參與；另加強教育訓練，精進執行作為，俾提升整體執行成效。

(一一〇)有鑑於「財團法人台東獎學會」法人，擁有多筆台東縣內之土地，該單位實質已不存在，但所持有之土地面積高達數十公頃，皆位於原住民部落與傳統領域內，為健全地籍管理及確保土地權利、促進土地利用，今年 7 月 22 日本院函請法務部查明法人存在與否，若已無存在事實，應以公益立場由檢察官依法向法院請求宣告該法人解散，但法務部卻未積極查辦，歷經近半年時間調查未果，建請要求法務部於一個月內完成調查，依法請求宣告該法人解散。

1. 台東縣轄內有 208 筆土地所有權人為「財團法人台東獎學會」，面積達 32 公頃，經查該單位成立於日據時間昭和 19 年，民國 36 年 10 月 7 日辦理總登記時，該法人之理事長為蔣剛。
2. 經司法院、內政部、教育部調查，該法人目前實際已不存在，土地由台東縣教育處代為管理，法人名下之 208 筆土地皆落於台東縣成功與長濱等原住民地區及原住民部落，礙於土地所有權人為法人台東獎學會所有，當地原住民無法依法申請原住民保留地增劃編，影響原住民使用部落土地之權利。
3. 該法人明顯未依章程規定，且法人實質已不存在，為健全地籍管理、確保土地權利、促進土地利用，請貴部詳查後，依法請求宣告該法人解散。

(一一一)兩岸交流目前雖有減緩趨向，但打擊跨境犯罪、維護國人權益仍為司法警察機關不可推卸之重責，法務部調查局近年透過「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」與大陸地區（含港澳）合作多起打擊毒品、走私及電信詐騙等犯罪，尤須持續努力，除循既有之合作管道與窗口加強共同偵辦力度外，並透過參與警務研討會或遣返案件之場合，積極與公安部門洽談提升合作事宜。對於 106 年度所排定之各項工作會談與案件合作事項尤應落實辦理，強化兩岸共同打犯罪及司法互助作為。

(一二)106 年度調查局之「大陸地區旅費」共編列 3,808 千元，審視該局提供近 3 年度大陸地區旅費預算執行率，雖有逐年提升，但皆未達 80%。法務部調查局為「海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議」授權執行機關，與大陸地區（含港澳）警務部門進行犯罪情資交換、案件合作偵辦、外逃通緝犯遣返、業務交流及工作會談等事項，提升執行率對打擊跨境犯罪至為重要；近來頻發生國人在海外從事電信詐騙遭逮捕後遣送至大陸地區，更凸顯兩岸合作打擊跨境犯罪的重要，種種挑戰均需調查局等司法警察機關持續努力，透過共同打擊犯罪協議機制逐步克服，以維護國人

權益與符合民眾期待，故要求法務部調查局應落實 106 年度大陸地區旅費預算計畫，加強與大陸地區（含港澳）警務部門個案合作及通緝犯遣返等業務，提升打跨境犯罪成效。

(一一三)鑑於調查局 106 年度預算交通及運輸設備計畫「運輸設備費」科目預算金額 50,315 千元，有鑑於政府財政日益困窘，為求撙節支出，加以汰換偵緝車非屬急迫（部分均為 94 與 95 年採購），實有檢討必要，因此爰要求調查局在二個月內提出書面評估檢討報告送交立法院司法及法制委員會。

(一一四)總統府 106 年度預算案列有技工、工友及駕駛預算員額 143 人，然 105 年 10 月 15 日之實際人數僅 118 人，預算員額與實際人數差額達 25 人，占預算員額之 17.48%。經查，總統府近年技工、工友及駕駛之實際人數，隨著人員之退休而逐年減少，惟其預算員額並未配合減列，致預算員額與實際人數之差額逐年擴大，其 100 年底尚僅 6 人（占預算員額之 3.92%），至 105 年 10 月 15 日已攀升至 35 人（占預算員額之 22.88%）。本院於審議 105 年度總統府預算案時即作成決議：「……105 年度預算員額卻仍編列 153 人，差額已達 27 人，在政府為貫徹工友、技工及駕駛員額精簡政策，執行全面凍結不得新僱之情形下，允宜覈實調減其預算員額，以符規定。爰此，建請總統府於 106 年度預算案覈實編列人事費用。」為此，該府於 106 年度減列技工、工友及駕駛預算員額 10 人而為 143 人，惟仍較 106 年 1 月預估實際人數 114 人高出 29 人。政府為貫徹技工、工友及駕駛員額精簡政策，規定渠等人員不論超額與否均予全面凍結不得新僱，目前各中央機關亦多已配合辦理，106 年度中央機關技工、工友及駕駛預算員額與 105 年 6 月底實際人數之差額為 232 人，僅占預算員額 1.18%；惟總統府技工、工友及駕駛預算員額仍未配合實際人數覈實減列，106 年度預算員額仍高於 106 年 1 月預估實際人數 29 人，占預算員額 20.28%，與整體中央機關相較，差異頗大。爰此，請總統府提

出依規定及實際人力需求覈實減列技工、工友及駕駛之預算員額，建請對需具公務人員任用資格者，應將職缺提送「原住民族行政特考職缺」辦理進用之書面報告送交立法院司法及法制委員會，俾落實蔡總統保障上萬新的工作機會之政策。

(一一五)總統府南、北廣場雖供公益之用，為國家辦理重要節慶活動之場所，惟於活動空檔時尚提供員工停放車輛。經查，財政部前曾於 97 年 1 月 2 日以台財庫字第 09603518320 號函，請各機關學校針對提供員工停車之空間徵收使用規費，惟成效不彰，僅少數機關訂定相關規定對員工收取停車費。爰此，本院於審議 103 年度中央政府總預算案時曾作出決議，要求行政院清查各機關學校附設停車空間供員工使用情形，並落實規費法之精神。迄今已有頗多政府機關業依規費法或國有財產法之規定，對提供員工停車空間收取費用，在中央機關有僑務委員會、財政部、內政部、教育部、外交部、經濟部及交通部等，在地方機關則有台北市政府、新北市政府及新竹縣政府等。

103 至 105 年度總統府實際提供員工停車之車輛數分別為 122 輛、132 輛及 130 輛，均未收取費用。據該府說明，南、北廣場為公益使用，於活動空檔時提供該府、國防部公務車及員工車輛停放，因供停車之廣場並非停車場，故無訂定停車場收費標準。惟該府每年提供員工停車皆有百輛以上係為事實，且道路兩邊亦非停車場，惟一般民眾於路邊停車均需付費，總統府實不應以該廣場非停車場為託辭，而獨厚其員工。

總統府座落於台北市中正區，屬台北市之核心區域，周邊交通便捷，捷運、公車等大眾運輸工具密集，該府免費提供場地供員工停車，無疑增加員工自行開車上班之誘因，亦與號稱要打造節能減碳之政府背道而馳，爰此，請總統府研議相關解決之書面報告送立法院司法及法制委員會。

(一一六)有鑑於於今年（105 年）中華民國國慶典禮上，主持人以「邵太太打卡，

阿薩不魯哥，被嚇得跑走啦」的諧音介紹原住民族各族，讓許多原住民族族人認為，在如此場合中向廣大群眾及外賓傳述介紹，非常不妥。「阿薩布魯」，在大眾俚語有「亂七八糟」的意思，以諸如此語介紹，不但對於原住民族整體極度不尊重，更無助社會大眾建立正確、正面的觀念以認識原住民族，更造成原住民族被歧視的感受。

中華民國國慶典禮雖是由國慶籌備委員會籌辦並非總統府，然而典禮既於總統府前舉行，典禮中所為任何言論，無不使民眾、外賓等於外觀上與總統府方之言論作連結，總統府與籌備委會間之聯繫應特別改善。

為免此種難登大雅之堂用語再度竟然出現於中華民國國慶典禮中，更欲加強總統府方與籌備委員會之聯繫，以對中華民國國慶典禮有更加嚴謹與慎重之規劃。爰請總統府就上述對原住民族不當的形容提出書面報告。

(一一七)經查，總統府現有公務車輛 57 輛（不含機車），扣除總統警衛室 7 輛、副總統警衛室 6 輛、首長及副首長專用車 3 輛、貨車 4 輛後，可供集中調派之公務車輛計 37 輛。依 106 年度中央政府總預算編製作業手冊共同性費用編列標準表之規定，一般公務車輛使用年限需滿 10 年始可辦理汰換，且未逾 15 年之車輛其行駛里程數尚須逾 12.5 萬公里。該府前揭可供集中調派之 37 輛車，截至 105 年 8 月底平均使用年限為 9.42 年（倘截至 106 年底則逾 10 年），然平均行駛里程數卻僅 4 萬 3,277 公里，有高達 28 輛之行駛里程數未達規定可汰換標準之 1/2（6.25 萬公里），其中 9 輛甚至未達 2 萬公里。由上可悉，該府現有公務車輛實未物盡其用。

另查，總統府 106 年度預計汰換之副禮車 2 輛經詢據該府表示，目前仍然堪用，惟至 106 年度該 2 輛車使用已達 17 年，基於國家體面，實有必要汰換。惟該 2 輛車僅各行駛 2 萬 7,152 公里及 2 萬 8,064 公里，使用率並不高，倘因國家體面問題，允宜研謀由其現有車輛調撥合適接待

訪賓者，尚無必要購置新車。然而依車輛管理手冊第 39 點第 1 項規定：「公務車輛有下列情形之一者，得依政府採購法及中央政府各機關學校購置及租賃公務車輛作業要點辦理汰換：(一)達當年度總預算編制作業手冊所規定之使用年限及里程數，且不堪使用者。(二)不堪修護使用者。」可悉公務車輛汰換條件除需已達一定使用年限及里程數外，「不堪使用」亦為必要條件。爰此，刪除該預算 8,200 千元。

(一一八)國史館 106 年度中央政府總預算於「一般行政」編列共計 178,409 千元，其中在分支計畫及用途別科目「基本行政工作維持——一般事務費」編列 5,738 千元，係屬處理經常一般公務所需非屬物品如保全勤務、園藝整理維護、環境清潔維護、建築物公安維護、建築物耐震力評估、整修工程規劃設計監造、各類庫房維運管理、替代役管理、各項印刷、獎牌、廣告、會議餐點、接待外賓、文康活動等費用。

經查 105 年度「基本行政工作維持——一般事務費」僅編列 5,303 千元，106 年度預算增編 435 千元，雖新增建築物耐震力評估、整修工程規劃設計監造、各類庫房維運管理等項目，但各項目經費運用狀況卻無明確編列，正值國家財政拮据之際，理因撙節支出，爰此刪減一般行政經費（一般事務費）100 千元。

(一一九)國史館 106 年度中央政府總預算於「史料採集」編列共計 8,012 千元，其中在分支計畫及用途別科目「文物採集展覽應用——一般事務費」編列 5,208 千元，係屬處理史料文物應用主題展覽規劃、設計、製作及文化增值影音產品開發與製作；系列演講活動；推廣教育產品及文案設計製作；展品拍攝；各項活動請柬、摺頁之設計製作；志工管理；展場管理服務人力、清潔；蟲害防治與設施維護；訴訟；藝文演出等費用。

經查 105 年度「文物採集展覽應用——一般事務費」僅編列 4,695 千元，106 年度預算增編 513 千元，唯各項目經費運用狀況卻無明確編列，正值國家財政拮据之際，理應撙節支出，爰此請國史館就文物採集展覽 106

年度規劃情形，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(一二〇)國史館 106 年度中央政府總預算於「史料整編典藏閱覽」編列共計 7,997 千元，係屬處理館藏相關資料數位化、開放閱覽及相關史料保存之費用。

經查至 106 年度為止數位化文物檔案已於 50.7 萬餘卷，然目前開放 7,473 卷檔案供民眾線上閱覽僅佔數位化之檔案的 1.47%，史料開放速度與數位化之比例相距甚遠，造成近代史學研究困難，爰此刪減史料整編典藏閱覽（一般事務費）100 千元。

(一二一)國史館 106 年度中央政府總預算於「國史編纂」編列共計 8,570 千元，該預算之編列係為相關史料研究、人物傳記及相關出版品所需之費用。

經查 98 年度至 105 年度各種出版品之印製發行量達到 24 萬 4,975 冊，出版品銷售量為 9 萬 8,784 冊僅占發行量之四成，然有 11 萬 3,053 冊是以贈書的方式處理，由此可見相關出版品之銷售量不盡理想，正值國家財政拮据之際，理應撙節支出，爰此刪減國史編纂（一般事務費）100 千元。

(一二二)依照立法院預算中心統計，國史館每年新增之出版品達數十種之多，以 96 至 104 年度為例，最少者 30 種，最多達 69 種。所印製發行之出版品，除現行每種之永久保存控存量 3 冊及依圖書館法、政府出版品管理辦法等規定應辦理之寄（送）存外，主要出路為銷售及贈送。經統計，該館 96 年至 105 年 8 月底各種出版品之印製發行量為 24 萬 4,975 冊，同期間之銷售量僅 9 萬 8,784 冊，約占發行量之 4 成，相對印製發行量而言，銷售情形實未盡理想。又中央政府近年來大力推動電子化與無紙化，爰此建請國史館應降低印製發行量，並推廣電子化出版品。

(一二三)針對國史館臺灣文獻館 106 年度中央政府總預算案，在「編輯文獻暨史蹟大樓營運」編列進行「原住民族專題委託研究」，其研究主題應針對部落歷史編纂研究辦理，臺灣文獻館應 106、107 年擬進行之研究主題，

應改為部落歷史編纂研究，以保存原住民族部落的歷史文化。

(一二四)行政院依據人事總處提「全國性共用人事系統計畫」，預計辦理期程為 106 至 109 年度，主要工作項目包括人事業務資訊系統提升及精進、全國性共用人事業務資訊基礎平臺建置與人事資訊客服相關系統軟硬體升級及功能增修等，總經費達 2 億 9,037 萬 1 千元。鑑於電子化政府推動計畫係國家發展委員會主導業務，「全國性共用人事系統計畫」主軸為人事資訊系統之建置與軟硬體功能之增修，亦涉及國家行政體系與全國公務人員個資之資訊安全等層級。爰此建請行政院應檢討由科技部、國發會共同主導該計畫之建置與推行。

(一二五)司法院 106 度中央政府總預算於「司法業務規劃研考」編列 14,969 千元，主要為編列研究改進司法制度業務所需經費 1,293 萬 8 千元，期革新司法制度、落實法官法等。

依據近期官方、學界及平面媒體相關民意調查資料或報導，均顯示民眾對於司法公信力之觀感欠佳，如國立中正大學犯罪研究中心 105 年 2 月 23 日發布之「104 年全年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度調查」報告資料，關於民眾對於法官信任度部分，高達 84.6%比率不相信法官處理案件具有公平公正性，與該中心 103 年全年度調查結果相較（不信任比率為 74.3%），民眾對於法官之不信任度更上升 10.3 個百分點；天下雜誌 105 年 5 月「台灣社會信任度調查」結果，最不被信任對象之首為法官，不信任度高達 65.4%，且法官信任度吊車尾（28.4%），而人民對司法體系亦展現高度不信任，信任度僅 25.9%。

爰此，請司法院向立法院司法及法制委員會提供司法院年度一般民眾對司法認知調查報告，並強化對一般民眾之公開。

(一二六)1. 司法院 106 年度中央政府總預算於「司法機關擴遷建計畫」編列 274,400 千元，主要為司法院、三終審法院、臺高院院本部及刑事庭遷建華山司法園區計畫，經檢視除土地購置計畫外，其餘資本計畫期程

至少 4 年，且僅 106 年即編列 37 億 4,125 萬 3,000 元，未來尚需百億經費。行政院針對 106 年司法概算加注意見中，就新北司法園區計畫部分，更提出併入華山司法園區重新規劃等意見。

2. 為使政府資源有效運用，替納稅人把關，請司法院持續注意、督促 106 年度辦理情形。

(一二七)1. 司法院智慧財產法院 106 年度中央政府總預算於「司法機關擴遷建計畫」編列 27 億 5,485 萬 9,000 元，主要為進行新北司法園區土地購置計畫。經檢視除土地購置計畫外，其餘資本計畫期程至少 4 年，且僅 106 年即編列 37 億 4,125 萬 3,000 元，未來尚需百億經費。行政院針對 106 年司法概算加注意見中，就新北司法園區計畫部分，更提出併入華山司法園區重新規劃等意見。

2. 為使政府資源有效運用，替納稅人把關，請司法院持續注意、督促 106 年度辦理情形。

(一二八)司法院臺灣高等法院 106 年度中央政府總預算於「司法機關擴遷建計畫」編列 7,454 千元，主要為進行新建聯合檔案暨贓證物庫大樓計畫。

檢視該計畫，除土地購置計畫外，其餘資本計畫之期程少則 4 年、多則長達 10 餘年，且僅 106 年度即編列 37 億 4,125 萬 3 千元，預計未來年度尚需上百億元經費，金額甚為龐鉅，政府財政負擔沉重。

又按 100 至 105 年度中央政府總預算案歲出機關別預算表，行政院皆對司法院提出之司法概算加注意見，對於其辦公廳舍遷建計畫均提出「所需經費龐大，請兼顧政府財政負擔能力，妥為安排各項工程辦理之優先順序，以避免排擠其他重要施政」之意見。至行政院對 106 年度司法概算加注意見中，針對新北司法園區計畫部分，更提出併入華山行六司法園區計畫重新規劃、106 年度續編預算建議配合調減等意見。爰此凍結該預算十分之一，待臺灣高等法院向立法院司法及法制委員會提出行政院加注意見重新檢討，並審慎評估計畫內容整併之可行性之書面報告

後，始得動支。

(一二九)1. 司法院臺灣桃園地方法院 106 年度中央政府總預算於「司法機關擴遷建計畫」編列 704,540 千元，主要為進行擴遷建辦公廳舍及檔證大樓計畫。經檢視除土地購置計畫外，其餘資本計畫期程至少 4 年，且僅 106 年即編列 37 億 4,125 萬 3,000 元，未來尚需百億經費。行政院針對 106 年司法概算加註意見中，就新北司法園區計畫部分，更提出併入華山司法園區重新規劃等意見。

2. 為使政府資源有效運用，替納稅人把關，請司法院持續注意、督促 106 年度辦理情形。

(一三〇)鑑於蔡英文總統提出原住民族就業政策，「要提供上萬個新的就業機會給予原住民族」，此政策對於政府機關所設之職缺亦應有所配合，考試院應督促考選部研修原住民族特考考試規則及其附表，擴大徵詢各主管院納入附表機關。俾增加原住民就業機會，以符合新政府對於原住民族之政策目標。

(一三一)有鑑於政府採購法第 22 第 1 項第 12 款，對於「原住民或原住民團體之非營利商品或勞務」，於招標時得採限制性招標之規定，經常受各行政機關忽視；此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認定於購買原住民族提供之商品，方有本條之適用，以致本條為保障原住民族工作權之美意，總無法有效落實。

參考國際勞工組織原住民和部落人民公約（Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989（No. 169））第二十條第一項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上受到有效保障」。行政機關於招標採購一般性勞務時，亦應將此國際趨勢意旨於政府採購法第 22 條第 1 項第 12

款落實、作為裁量辦理方式之一。

有鑑於 2016 總統大選蔡總統原住民族就業政策主張：「提供上萬個新的就業機會給予原住民族」，政府更應落實保障原住民就業之責。爰凍結考試院「一般行政—基本行政工作維持費」項下一般事務費之辦公室環境清潔維護之十分之一，俟考試院對於辦公室清潔維護等類型招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定提出書面報告，送立法院司法及法制委員會後，始得動支。

(一三二)鑑於蔡英文總統提出原住民族就業政策，「要提供上萬個新的就業機會給予原住民族」，此政策對於政府機關所設之職缺亦應有所配合，考選部為職司國家考試之主管機關，應研修原住民族特考考試規則及其附表，擴大徵詢各主管院納入附表機關，俾增加原住民就業機會，以符合新政府對於原住民族之政策目標。

(一三三)鑑於蔡英文總統提出原住民族就業政策，「要提供上萬個新的就業機會給予原住民族」，此政策對於政府機關所設之職缺亦應有所配合，銓敘部應配合考選部研修原住民族特考考試規則及其附表，擴大徵詢各主管院納入附表機關。俾增加原住民就業機會，以符合新政府對於原住民族之政策目標。

(一三四)有鑑於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款，對於「原住民或原住民團體之非營利商品或勞務」，於招標時得採限制性招標之規定，經常受各行政機關忽視；此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認定於購買原住民族提供之商品，方有本條之適用，以致本條為保障原住民族工作權之美意，總無法有效落實。

參考國際勞工組織原住民和部落人民公約（Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No. 169)）第二十條第一項：「各國政府在適用於一般勞動者之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該

國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上得到有效保障」。行政機關於招標採購一般性勞務時，亦應將此國際趨勢意旨於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款落實、作為裁量辦理方式之一。

有鑑於 2016 總統大選蔡總統原住民族就業政策主張：「提供上萬個新的就業機會給予原住民族」，政府更應落實保障原住民就業之責。爰凍結銓敘部辦理部區環境及辦公房舍清潔所需經費十分之一，俟銓敘部對於辦公清潔維護等類型招標案，研議適用政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款規定提出書面報告送立法院司法及法制委員會後，始得動支。

(一三五)有鑑於蔡總統原住民族就業政策主張：「保障上萬新的工作機會，開創永續的原住民族經濟發展：為保障上萬新的工作機會，政府負擔保障原住民就業之責，採取長期穩定之就業輔導措施，並獎勵私部門參與，以共同創造就業機會，落實原住民工作權之保障。」，中央各機關均應負擔保障原住民就業之責，增加職務型態、提高進用比例，無論業務性質與原住民族業務是否相關，均應積極進用。例如：外交部於 96 及 97 年均提報職缺納入原住民族行政特考外交行政類科、97 年亦有開設公職獸醫師、歷年有開電子工程、財稅行政等各項在一般通念下與原住民族業務無相關的職缺。對於不須具備公務人員任用資格之約聘雇人員及技工、工友等，應遇缺即進用原住民；對於需具備公務人員任用資格者，應將職缺提送原住民族委員會納入『原住民族行政特考職缺』辦理進用，俾落實蔡總統保障上萬新的工作機會之政策。爰凍結監察院人事費十分之一，俟監察院針對如何增加原住民族於貴單位就業機會之情形，提出書面報告送立法院司法及法制委員會後，始得動支。

(一三六)針對各單位若有新增辦公廳舍需求，本即應優先運用現有閒置廳舍予以整建，以撙節公帑；且司法院擬新建之辦公廳舍更應配合司法改革之進程再檢討並妥為規劃；爰針對司法院主管項下智慧財產法院「司法機關擴遷建計畫」27 億 5,485 萬 9 千元，予以全數刪除。

下列各單位審查結果，均應依上述新增通過決議辦理，不再逐一敘明，各機關均應切實依新增通過決議覈實刪減。

二、歲入部分

第 2 款 罰款及賠償收入

- 第 1 項 總統府，無列數。
- 第 2 項 國史館，無列數。
- 第 3 項 國史館臺灣文獻館，無列數。
- 第 7 項 人事行政總處，無列數。
- 第 8 項 公務人力發展中心，無列數。
- 第 9 項 地方行政研習中心，無列數。
- 第 21 項 立法院，無列數。
- 第 22 項 司法院，無列數。
- 第 23 項 臺北高等行政法院，無列數。
- 第 24 項 法官學院，無列數。
- 第 25 項 臺灣高等法院 165 萬 2 千元，照列。
- 第 26 項 臺灣高等法院臺中分院 106 萬元，照列。
- 第 27 項 臺灣高等法院臺南分院 3 萬元，照列。
- 第 28 項 臺灣高等法院高雄分院 104 萬 9 千元，照列。
- 第 29 項 臺灣高等法院花蓮分院 11 萬元，照列。
- 第 30 項 臺灣臺北地方法院 704 萬元，照列。
- 第 31 項 臺灣士林地方法院 280 萬 9 千元，照列。
- 第 32 項 臺灣新北地方法院 1,295 萬 8 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣桃園地方法院 940 萬 5 千元，照列。
- 第 34 項 臺灣新竹地方法院 364 萬元，照列。
- 第 35 項 臺灣苗栗地方法院 138 萬 8 千元，照列。
- 第 36 項 臺灣臺中地方法院 2,220 萬元，照列。

- 第 37 項 臺灣南投地方法院 101 萬元，照列。
- 第 38 項 臺灣彰化地方法院 245 萬元，照列。
- 第 39 項 臺灣雲林地方法院 201 萬元，照列。
- 第 40 項 臺灣嘉義地方法院 122 萬元，照列。
- 第 41 項 臺灣臺南地方法院 203 萬元，照列。
- 第 42 項 臺灣橋頭地方法院 46 萬元，照列。
- 第 43 項 臺灣高雄地方法院 1,334 萬元，照列。
- 第 44 項 臺灣屏東地方法院 201 萬元，照列。
- 第 45 項 臺灣臺東地方法院 53 萬元，照列。
- 第 46 項 臺灣花蓮地方法院 76 萬元，照列。
- 第 47 項 臺灣宜蘭地方法院 100 萬 1 千元，照列。
- 第 48 項 臺灣基隆地方法院 73 萬元，照列。
- 第 49 項 臺灣澎湖地方法院 6 萬 2 千元，照列。
- 第 50 項 臺灣高雄少年及家事法院 1 萬 1 千元，照列。
- 第 51 項 福建金門地方法院 6 萬 1 千元，照列。
- 第 52 項 福建連江地方法院，無列數。
- 第 53 項 考選部，無列數。
- 第 54 項 銓敘部，無列數。
- 第 55 項 國家文官學院及所屬，無列數。
- 第 56 項 監察院 2,430 萬元，照列。
- 第 92 項 法務部 921 萬 8 千元，照列。
- 第 93 項 司法官學院 7 千元，照列。
- 第 94 項 法醫研究所 2 萬 5 千元，照列。
- 第 95 項 廉政署 1 億 2,216 萬 6 千元，照列。
- 第 96 項 矯正署及所屬 309 萬 1 千元，照列。
- 第 97 項 行政執行署及所屬 9 萬 9 千元，照列。

- 第 98 項 最高法院檢察署 2 千元，照列。
- 第 99 項 臺灣高等法院檢察署 96 萬 4 千元，照列。
- 第 100 項 臺灣高等法院臺中分院檢察署 94 萬 6 千元，照列。
- 第 101 項 臺灣高等法院臺南分院檢察署 69 萬 2 千元，照列。
- 第 102 項 臺灣高等法院高雄分院檢察署 234 萬 2 千元，照列。
- 第 103 項 臺灣高等法院花蓮分院檢察署 24 萬 1 千元，照列。
- 第 104 項 臺灣臺北地方法院檢察署 9 億 4,804 萬 9 千元，照列。
- 第 105 項 臺灣士林地方法院檢察署 4 億 4,592 萬 3 千元，照列。
- 第 106 項 臺灣新北地方法院檢察署 10 億 6,652 萬 9 千元，照列。
- 第 107 項 臺灣桃園地方法院檢察署 8 億 8,633 萬 7 千元，照列。
- 第 108 項 臺灣新竹地方法院檢察署 4 億 1,248 萬 4 千元，照列。
- 第 109 項 臺灣苗栗地方法院檢察署 2 億 8,132 萬 9 千元，照列。
- 第 110 項 臺灣臺中地方法院檢察署 13 億 2,535 萬 9 千元，照列。
- 第 111 項 臺灣南投地方法院檢察署 1 億 8,964 萬 9 千元，照列。
- 第 112 項 臺灣彰化地方法院檢察署 3 億 7,567 萬 1 千元，照列。
- 第 113 項 臺灣雲林地方法院檢察署 2 億 4,830 萬 7 千元，照列。
- 第 114 項 臺灣嘉義地方法院檢察署 3 億 0,763 萬 3 千元，照列。
- 第 115 項 臺灣臺南地方法院檢察署 7 億 4,030 萬 3 千元，照列。
- 第 116 項 臺灣橋頭地方法院檢察署 3 億 2,282 萬 5 千元，照列。
- 第 117 項 臺灣高雄地方法院檢察署 7 億 2,191 萬 4 千元，照列。
- 第 118 項 臺灣屏東地方法院檢察署 3 億 3,501 萬 7 千元，照列。
- 第 119 項 臺灣臺東地方法院檢察署 1 億 3,432 萬 3 千元，照列。
- 第 120 項 臺灣花蓮地方法院檢察署 1 億 7,135 萬 7 千元，照列。
- 第 121 項 臺灣宜蘭地方法院檢察署 1 億 6,042 萬 6 千元，照列。
- 第 122 項 臺灣基隆地方法院檢察署 1 億 9,371 萬 1 千元，照列。
- 第 123 項 臺灣澎湖地方法院檢察署 3,891 萬元，照列。

第 124 項 福建金門地方法院檢察署 3,686 萬 8 千元，照列。

第 125 項 福建連江地方法院檢察署 276 萬 4 千元，照列。

第 126 項 調查局 147 萬元，照列。

第 3 款 規費收入

第 1 項 總統府 12 萬 3 千元，照列。

第 2 項 國史館 26 萬元，照列。

第 3 項 國史館臺灣文獻館 45 萬 1 千元，照列。

第 16 項 司法院 162 萬 3 千元，照列。

第 17 項 最高法院 1,614 萬 3 千元，照列。

第 18 項 最高行政法院 101 萬元，照列。

第 19 項 臺北高等行政法院 1,382 萬 1 千元，照列。

第 20 項 臺中高等行政法院 340 萬元，照列。

第 21 項 高雄高等行政法院 362 萬 3 千元，照列。

第 22 項 智慧財產法院 5,332 萬元，照列。

第 23 項 臺灣高等法院 3 億 6,170 萬 1 千元，照列。

第 24 項 臺灣高等法院臺中分院 6,544 萬 5 千元，照列。

第 25 項 臺灣高等法院臺南分院 2,127 萬 1 千元，照列。

第 26 項 臺灣高等法院高雄分院 3,585 萬 4 千元，照列。

第 27 項 臺灣高等法院花蓮分院 551 萬 7 千元，照列。

第 28 項 臺灣臺北地方法院 13 億 8,705 萬 6 千元，照列。

第 29 項 臺灣士林地方法院 4 億 7,755 萬 1 千元，照列。

第 30 項 臺灣新北地方法院 5 億 6,917 萬 4 千元，照列。

第 31 項 臺灣桃園地方法院 4 億 0,967 萬 2 千元，照列。

第 32 項 臺灣新竹地方法院 1 億 6,363 萬 5 千元，照列。

第 33 項 臺灣苗栗地方法院 7,118 萬 3 千元，照列。

第 34 項 臺灣臺中地方法院 5 億 1,992 萬 6 千元，照列。

- 第 35 項 臺灣南投地方法院 5,956 萬 1 千元，照列。
- 第 36 項 臺灣彰化地方法院 1 億 5,023 萬 3 千元，照列。
- 第 37 項 臺灣雲林地方法院 7,297 萬 2 千元，照列。
- 第 38 項 臺灣嘉義地方法院 9,000 萬 3 千元，照列。
- 第 39 項 臺灣臺南地方法院 2 億 7,553 萬 5 千元，照列。
- 第 40 項 臺灣橋頭地方法院 1 億 5,465 萬 7 千元，照列。
- 第 41 項 臺灣高雄地方法院 3 億 1,861 萬 7 千元，照列。
- 第 42 項 臺灣屏東地方法院 1 億 1,351 萬 9 千元，照列。
- 第 43 項 臺灣臺東地方法院 3,029 萬 3 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣花蓮地方法院 4,676 萬 7 千元，照列。
- 第 45 項 臺灣宜蘭地方法院 6,734 萬 2 千元，照列。
- 第 46 項 臺灣基隆地方法院 8,813 萬 1 千元，照列。
- 第 47 項 臺灣澎湖地方法院 1,111 萬 5 千元，照列。
- 第 48 項 臺灣高雄少年及家事法院 2,511 萬 2 千元，照列。
- 第 49 項 福建高等法院金門分院 88 萬 1 千元，照列。
- 第 50 項 福建金門地方法院 1,531 萬 6 千元，照列。
- 第 51 項 福建連江地方法院 99 萬 3 千元，照列。
- 第 52 項 考試院 2,582 萬 5 千元，照列。
- 第 53 項 公務人員保障暨培訓委員會，無列數。
- 第 80 項 法務部 107 萬元，照列。
- 第 81 項 司法官學院 2 千元，照列。
- 第 82 項 廉政署 1 千元，照列。
- 第 83 項 矯正署及所屬 9 萬元，照列。
- 第 84 項 行政執行署及所屬 5 萬 3 千元，照列。
- 第 85 項 最高法院檢察署 3 萬 5 千元，照列。
- 第 86 項 臺灣高等法院臺南分院檢察署，無列數。

- 第 87 項 臺灣臺北地方法院檢察署 16 萬元，照列。
- 第 88 項 臺灣士林地方法院檢察署，無列數。
- 第 89 項 臺灣新竹地方法院檢察署 1 萬元，照列。
- 第 90 項 臺灣臺中地方法院檢察署 4 萬 9 千元，照列。
- 第 91 項 臺灣彰化地方法院檢察署 1 千元，照列。
- 第 92 項 臺灣雲林地方法院檢察署 7 千元，照列。
- 第 93 項 臺灣嘉義地方法院檢察署 5 千元，照列。
- 第 94 項 臺灣臺南地方法院檢察署 7 千元，照列。
- 第 95 項 臺灣橋頭地方法院檢察署 1 萬 5 千元，照列。
- 第 96 項 臺灣高雄地方法院檢察署 3 萬 5 千元，照列。
- 第 97 項 臺灣屏東地方法院檢察署，無列數。
- 第 98 項 臺灣臺東地方法院檢察署 8 千元，照列。
- 第 99 項 臺灣宜蘭地方法院檢察署 2 千元，照列。
- 第 100 項 調查局 240 萬元，照列。

第 4 款 財產收入

- 第 1 項 總統府 192 萬 8 千元，照列。
- 第 2 項 國家安全會議 6 萬元，照列。
- 第 3 項 國史館 90 萬 8 千元，照列。
- 第 4 項 國史館臺灣文獻館 14 萬 1 千元，照列。
- 第 8 項 人事行政總處 35 萬 5 千元，照列。
- 第 9 項 公務人力發展中心 4,514 萬 3 千元，照列。
- 第 10 項 地方行政研習中心 12 萬元，照列。
- 第 22 項 立法院 653 萬 2 千元，照列。
- 第 23 項 司法院 1,214 萬 4 千元，照列。
- 第 24 項 最高法院 6 萬 4 千元，照列。
- 第 25 項 最高行政法院 1 萬 5 千元，照列。

- 第 26 項 臺北高等行政法院 2 千元，照列。
- 第 27 項 臺中高等行政法院 3 萬 9 千元，照列。
- 第 28 項 高雄高等行政法院 6 萬 3 千元，照列。
- 第 29 項 公務員懲戒委員會 1 千元，照列。
- 第 30 項 法官學院 30 萬 6 千元，照列。
- 第 31 項 智慧財產法院 1 萬 2 千元，照列。
- 第 32 項 臺灣高等法院 126 萬 9 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣高等法院臺中分院 5 萬 3 千元，照列。
- 第 34 項 臺灣高等法院臺南分院 2 萬 9 千元，照列。
- 第 35 項 臺灣高等法院高雄分院 10 萬 9 千元，照列。
- 第 36 項 臺灣高等法院花蓮分院 2 萬 3 千元，照列。
- 第 37 項 臺灣臺北地方法院 75 萬 6 千元，照列。
- 第 38 項 臺灣士林地方法院 16 萬 9 千元，照列。
- 第 39 項 臺灣新北地方法院 15 萬 8 千元，照列。
- 第 40 項 臺灣桃園地方法院 27 萬 6 千元，照列。
- 第 41 項 臺灣新竹地方法院 20 萬 4 千元，照列。
- 第 42 項 臺灣苗栗地方法院 15 萬 1 千元，照列。
- 第 43 項 臺灣臺中地方法院 55 萬 3 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣南投地方法院 4 萬 2 千元，照列。
- 第 45 項 臺灣彰化地方法院 24 萬元，照列。
- 第 46 項 臺灣雲林地方法院 6 萬 9 千元，照列。
- 第 47 項 臺灣嘉義地方法院 5 萬 3 千元，照列。
- 第 48 項 臺灣臺南地方法院 60 萬元，照列。
- 第 49 項 臺灣橋頭地方法院 1 萬 2 千元，照列。
- 第 50 項 臺灣高雄地方法院 56 萬 3 千元，照列。
- 第 51 項 臺灣屏東地方法院 12 萬 7 千元，照列。

- 第 52 項 臺灣臺東地方法院 3 萬 6 千元，照列。
- 第 53 項 臺灣花蓮地方法院 3 萬 4 千元，照列。
- 第 54 項 臺灣宜蘭地方法院 6 萬 6 千元，照列。
- 第 55 項 臺灣基隆地方法院 2 萬 8 千元，照列。
- 第 56 項 臺灣澎湖地方法院 4 萬 6 千元，照列。
- 第 57 項 臺灣高雄少年及家事法院 3 萬 1 千元，照列。
- 第 58 項 福建高等法院金門分院 1 萬元，照列。
- 第 59 項 福建金門地方法院 3 萬元，照列。
- 第 60 項 福建連江地方法院 1 千元，照列。
- 第 61 項 考試院 5 萬 6 千元，照列。
- 第 62 項 考選部 6 萬元，照列。
- 第 63 項 銓敘部 10 萬 5 千元，照列。
- 第 64 項 公務人員保障暨培訓委員會，無列數。
- 第 65 項 國家文官學院及所屬 646 萬 9 千元，照列。
- 第 66 項 公務人員退休撫卹基金管理委員會，無列數。
- 第 67 項 監察院 22 萬 8 千元，照列。
- 第 109 項 法務部 21 萬 9 千元，照列。
- 第 110 項 司法官學院 10 萬 7 千元，照列。
- 第 111 項 法醫研究所 13 萬元，照列。
- 第 112 項 廉政署 5 萬 4 千元，照列。
- 第 113 項 矯正署及所屬 1,230 萬元，照列。
- 第 114 項 行政執行署及所屬 216 萬 2 千元，照列。
- 第 115 項 最高法院檢察署 8 千元，照列。
- 第 116 項 臺灣高等法院檢察署 7 萬 9 千元，照列。
- 第 117 項 臺灣高等法院臺中分院檢察署 10 萬 5 千元，照列。
- 第 118 項 臺灣高等法院臺南分院檢察署 2 萬元，照列。

- 第 119 項 臺灣高等法院高雄分院檢察署 14 萬 1 千元，照列。
- 第 120 項 臺灣高等法院花蓮分院檢察署 9 千元，照列。
- 第 121 項 臺灣高等法院檢察署智慧財產分署，無列數。
- 第 122 項 臺灣臺北地方法院檢察署 31 萬 6 千元，照列。
- 第 123 項 臺灣士林地方法院檢察署 7 萬 4 千元，照列。
- 第 124 項 臺灣新北地方法院檢察署 5 萬 5 千元，照列。
- 第 125 項 臺灣桃園地方法院檢察署 5 萬 2 千元，照列。
- 第 126 項 臺灣新竹地方法院檢察署 2 萬 3 千元，照列。
- 第 127 項 臺灣苗栗地方法院檢察署 6 萬元，照列。
- 第 128 項 臺灣臺中地方法院檢察署 26 萬 4 千元，照列。
- 第 129 項 臺灣南投地方法院檢察署 4 萬 5 千元，照列。
- 第 130 項 臺灣彰化地方法院檢察署 9 萬 1 千元，照列。
- 第 131 項 臺灣雲林地方法院檢察署 14 萬 7 千元，照列。
- 第 132 項 臺灣嘉義地方法院檢察署 5 萬 3 千元，照列。
- 第 133 項 臺灣臺南地方法院檢察署 12 萬 4 千元，照列。
- 第 134 項 臺灣橋頭地方法院檢察署，無列數。
- 第 135 項 臺灣高雄地方法院檢察署 14 萬 8 千元，照列。
- 第 136 項 臺灣屏東地方法院檢察署 4 萬 9 千元，照列。
- 第 137 項 臺灣臺東地方法院檢察署 1 萬 8 千元，照列。
- 第 138 項 臺灣花蓮地方法院檢察署 1 萬 8 千元，照列。
- 第 139 項 臺灣宜蘭地方法院檢察署 6 萬元，照列。
- 第 140 項 臺灣基隆地方法院檢察署 3 萬 7 千元，照列。
- 第 141 項 臺灣澎湖地方法院檢察署 1 萬 8 千元，照列。
- 第 142 項 福建高等法院金門分院檢察署 6 萬 4 千元，照列。
- 第 143 項 福建金門地方法院檢察署 4 千元，照列。
- 第 144 項 福建連江地方法院檢察署 2 千元，照列。

第 145 項 調查局 204 萬 9 千元，照列。

第 7 款 其他收入

第 1 項 總統府 30 萬 6 千元，照列。

第 2 項 國家安全會議 1 萬 8 千元，照列。

第 3 項 國史館 260 萬元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)基於國史館主掌管理我國重要檔案史料，投入國家預算資源已建立史料文物查詢系統，目前雖已開放線上閱覽，但經查，已數位化之史料文物檔案約 50 萬 7,282 卷，卻僅開放 7,473 卷（不到 2 成）開放供民眾線上閱覽，實有未該。

此外，又查，國史館近年來（100 至 105 年度），各種出版品之印製發行冊數總量約 11 萬冊，銷售量不到 6 萬冊，顯見，國史館出版品近年來之銷售情形未盡理想。

爰此，為達研究推廣之目標，避免政府投入資源將史料檔案數位化之浪費，且為提升國史館出版品之銷售績效以增加國庫收入並減輕出版品之印製成本與庫存成本，建議國史館應研訂改善之道，以更有效率之方式加速開放線上閱覽，並積極謀求有效之出版品行銷策略，以增裕國庫收入。

第 4 項 國史館臺灣文獻館 88 萬 4 千元，照列。

第 8 項 人事行政總處 22 萬 6 千元，照列。

第 9 項 公務人力發展中心 8 千元，照列。

第 10 項 地方行政研習中心 66 萬 9 千元，照列。

第 23 項 立法院 44 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)立法院 106 年度單位預算案「歲入」編列 697 萬 4 千元，較 105 年度之 1,102 萬 3 千元，減少 404 萬 9 千元（減幅 36.73%）。

經查立法院 99 至 104 年度歲入實際執行數均遠逾預算數，各年度超收比率最低 58.91%，最高達 209.10%，而 105 年度截至 8 月底止已超收 56.94%，顯示

立法院歲入預算之編列較為保守，長年存有低估情形。復查，106 年度「一般賠償收入」及「收回以前年度歲出」等收入預算，有低估情形：

1. 未估列「一般賠償收入」：立法院近年來每年均有廠商因逾期違約而繳交罰款收入，惟均未估列是項收入。
2. 低列「收回以前年度歲出」、「廢舊物資售價」及「其他雜項收入」：在「收回以前年度歲出」方面，查 102 至 104 年度各年度收回委員酒款為 376 萬 3 千元、564 萬 4 千元及 599 萬 7 千元，該項收入如扣減前揭委員酒款後，各該年度決算數分別為 113 萬 1 千元、53 萬元及 202 萬 3 千元，然 106 年度僅編列 30 萬元，顯有低估；在「廢舊物資售價」及「其他雜項收入」方面，亦未參酌以前年度決算，依經驗數編列，存有低列現象。

綜上，立法院以國會事務為首要，不同於其他行政機關有較多之歲入來源，致各年度編列之歲入預算多未及千萬元，惟檢視歷年預、決算數，發現長年存有低估情形，似宜參照歷年實際執行數覈實編列為妥。

(二)立法院 106 年度單位預算案「歲入」編列 697 萬 4 千元，較 105 年度之 1,102 萬 3 千元，減少 404 萬 9 千元（減幅 36.73%）。然據立法院 99 至 105 年度歲入決算數，皆較預算數高出 50%以上，顯然預算編列過於保守，致使長年低估歲入，部分歲入項目如「廢舊物資售價」及「其他雜項收入」未參酌以前年度決算，過於低列。綜上，爰建請立法院參照歷年歲入決算數，覈實編列預算。

第 24 項 司法院 37 萬元，照列。

第 25 項 最高法院 109 萬 2 千元，照列。

第 26 項 最高行政法院 15 萬元，照列。

第 27 項 臺北高等行政法院 35 萬元，照列。

第 28 項 臺中高等行政法院 101 萬 7 千元，照列。

第 29 項 高雄高等行政法院 59 萬 4 千元，照列。

第 30 項 公務員懲戒委員會 8 千元，照列。

第 31 項 智慧財產法院 28 萬 7 千元，照列。

- 第 32 項 臺灣高等法院 163 萬 1 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣高等法院臺中分院 258 萬 9 千元，照列。
- 第 34 項 臺灣高等法院臺南分院 132 萬元，照列。
- 第 35 項 臺灣高等法院高雄分院 116 萬 2 千元，照列。
- 第 36 項 臺灣高等法院花蓮分院 63 萬 6 千元，照列。
- 第 37 項 臺灣臺北地方法院 4,702 萬 9 千元，照列。
- 第 38 項 臺灣士林地方法院 1,247 萬 5 千元，照列。
- 第 39 項 臺灣新北地方法院 2,757 萬 9 千元，照列。
- 第 40 項 臺灣桃園地方法院 1,991 萬 6 千元，照列。
- 第 41 項 臺灣新竹地方法院 1,333 萬 8 千元，照列。
- 第 42 項 臺灣苗栗地方法院 235 萬元，照列。
- 第 43 項 臺灣臺中地方法院 2,731 萬 1 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣南投地方法院 103 萬 3 千元，照列。
- 第 45 項 臺灣彰化地方法院 1,199 萬 5 千元，照列。
- 第 46 項 臺灣雲林地方法院 164 萬 1 千元，照列。
- 第 47 項 臺灣嘉義地方法院 315 萬 8 千元，照列。
- 第 48 項 臺灣臺南地方法院 742 萬元，照列。
- 第 49 項 臺灣橋頭地方法院 134 萬 7 千元，照列。
- 第 50 項 臺灣高雄地方法院 2,217 萬 3 千元，照列。
- 第 51 項 臺灣屏東地方法院 1,031 萬 6 千元，照列。
- 第 52 項 臺灣臺東地方法院 126 萬 5 千元，照列。
- 第 53 項 臺灣花蓮地方法院 451 萬 7 千元，照列。
- 第 54 項 臺灣宜蘭地方法院 480 萬 6 千元，照列。
- 第 55 項 臺灣基隆地方法院 304 萬 9 千元，照列。
- 第 56 項 臺灣澎湖地方法院 48 萬 7 千元，照列。
- 第 57 項 臺灣高雄少年及家事法院 86 萬 6 千元，照列。

第 58 項 福建高等法院金門分院 3 萬 9 千元，照列。

第 59 項 福建金門地方法院 23 萬元，照列。

第 60 項 考試院 24 萬 5 千元，照列。

第 61 項 考選部 580 萬元，照列。

第 62 項 銓敘部 7 萬 3 千元，照列。

第 63 項 公務人員保障暨培訓委員會 2 萬 5 千元，照列。

第 64 項 國家文官學院及所屬 8 千元，照列。

第 65 項 監察院 22 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 3 項：

(一)106 年度監察院於「財產孳息—租金收入」及「雜項收入—其他雜項收入」科目下，分別編列中華郵政公司等承租場地收入 21 萬 8 千元及收取藥品費用等相關收入 22 萬 5 千元，尚無編列停車費相關收入。惟據監察院提供之資料，其院區分別有 156 個汽車停車位及 90 個機車停車位，供公務與員工使用。經查：

1. 依停車場使用管理規範及立法院決議，機關學校應對提供員工使用之停車位收取租金或費用，以增進財政負擔公平。

(1)依國有財產法第 28 條但書及國有財產法施行細則第 25 條之規定：「在不違背事業目的或原定用途之下，各機關得辦理國有公用不動產出租或利用，並收取租金或費用，列屬財產收入或其他收入預算科目。」

(2)依規費法第 8 條規定：「各機關學校交付特定對象或提供其使用下列項目，應徵收使用規費：一、公有道路、設施、設備及場所。……」，財政部前以 97 年 1 月 2 日台財庫字第 09603518320 號函規定，除已收取租金者外，應依規費法規定徵收使用規費。

(3)立法院審議 103 年度中央政府總預算案通案決議(六)：「……，況中央政府機關多位於大台北地區，捷運、公車等大眾運輸路網密集，交通便捷；且政府機關無償提供員工使用停車場，增加自行開車之誘因，亦與近年來政府力倡之節能減碳政策大相違背。」

2. 監察院允宜參酌鄰近之行政院等機關，對提供員工使用之汽車停車位收取租金或停車費。

按財政部依據立法院前揭決議，已於 103 年 9 月 11 日以台財庫字第 10303730980 號函檢送「中央政府各機關學校停車場使用情形清查及管理規範報告」暨相關彙整表予立法院。據該部清查結果，各機關設有停車場者共 924 筆，已訂定管理辦法者計 776 筆，其中依規費法訂定規費收費標準者 6 筆、依國有財產法規定收取租金或其他收入者 277 筆，以上 2 類 104 年度預估收入合計 10 億 3,065 萬餘元。

按監察院位居臺北市核心區域，周邊交通便捷、大眾運輸路網密集，且由鄰近該院之各中央機關汽車停車位收費情形以觀，行政院、內政部、教育部、衛生福利部疾病管制署等，針對非公務用停車位提供員工使用者，均已收取租金或停車費（每月 800 元）。基於公平性及落實使用者付費原則，監察院允應儘速針對非公務用停車位訂定相關收費標準，並向使用之員工收取租金或停車費。

依 106 年度中央及地方政府預算籌編原則第 3 點之(四)規定：「中央及地方政府均應加強對公有財產與各類特種基金之管理……，積極提升資源運用效益及增加政府收入。」在當前政府財政困窘下，監察院宜就所經管資產，積極強化及增進運用效益，以增裕政府財政收入。

綜上，目前鄰近監察院之中央機關，針對非公務用停車位提供員工使用者，均已收取租金或停車費，基於落實使用者付費原則及增裕政府財政收入，請監察院於 3 個月內檢討訂定相關收費辦法。

(二)建請監察院基於落實使用者付費原則及增裕政府財政收入，於 3 個月內就非公務用停車位檢討訂定相關收費辦法。

(三)近年來政府力倡節能減碳政策，惟監察院位於台北市交通便捷之處，卻無償提供員工使用停車場，增加員工自行開車之誘因。依國有財產法第 28 條但書及國有財產法施行細則第 25 條之規定，各機關得辦理國有公用不動產出租或利用，

並收取租金或費用。行政院、內政部、教育部、衛生福利部疾病管制署等，針對非公務用停車位提供員工使用者，均已收取租金或停車費。基於公平性及落實使用者付費原則，監察院應於 3 個月內檢討訂定相關收費辦法。

- 第 106 項 法務部 61 萬 1 千元，照列。
- 第 107 項 司法官學院 7 萬 5 千元，照列。
- 第 108 項 法醫研究所，無列數。
- 第 109 項 廉政署 10 萬 4 千元，照列。
- 第 110 項 矯正署及所屬 8,155 萬 9 千元，照列。
- 第 111 項 行政執行署及所屬 167 萬 1 千元，照列。
- 第 112 項 最高法院檢察署 41 萬 6 千元，照列。
- 第 113 項 臺灣高等法院檢察署 126 萬 5 千元，照列。
- 第 114 項 臺灣高等法院臺中分院檢察署 39 萬 8 千元，照列。
- 第 115 項 臺灣高等法院臺南分院檢察署 14 萬元，照列。
- 第 116 項 臺灣高等法院高雄分院檢察署 46 萬元，照列。
- 第 117 項 臺灣高等法院花蓮分院檢察署 19 萬 9 千元，照列。
- 第 118 項 臺灣高等法院檢察署智慧財產分署 9 千元，照列。
- 第 119 項 臺灣臺北地方法院檢察署 6,131 萬 9 千元，照列。
- 第 120 項 臺灣士林地方法院檢察署 284 萬 2 千元，照列。
- 第 121 項 臺灣新北地方法院檢察署 623 萬 1 千元，照列。
- 第 122 項 臺灣桃園地方法院檢察署 1,033 萬 2 千元，照列。
- 第 123 項 臺灣新竹地方法院檢察署 54 萬 4 千元，照列。
- 第 124 項 臺灣苗栗地方法院檢察署 85 萬 4 千元，照列。
- 第 125 項 臺灣臺中地方法院檢察署 1,011 萬 8 千元，照列。
- 第 126 項 臺灣南投地方法院檢察署 200 萬 8 千元，照列。
- 第 127 項 臺灣彰化地方法院檢察署 276 萬 3 千元，照列。
- 第 128 項 臺灣雲林地方法院檢察署 92 萬 6 千元，照列。

- 第 129 項 臺灣嘉義地方法院檢察署 121 萬 2 千元，照列。
- 第 130 項 臺灣臺南地方法院檢察署 167 萬 6 千元，照列。
- 第 131 項 臺灣橋頭地方法院檢察署，無列數。
- 第 132 項 臺灣高雄地方法院檢察署 805 萬 5 千元，照列。
- 第 133 項 臺灣屏東地方法院檢察署 102 萬 9 千元，照列。
- 第 134 項 臺灣臺東地方法院檢察署 89 萬 7 千元，照列。
- 第 135 項 臺灣花蓮地方法院檢察署 95 萬 3 千元，照列。
- 第 136 項 臺灣宜蘭地方法院檢察署 60 萬 1 千元，照列。
- 第 137 項 臺灣基隆地方法院檢察署 43 萬 4 千元，照列。
- 第 138 項 臺灣澎湖地方法院檢察署 34 萬 7 千元，照列。
- 第 139 項 福建高等法院金門分院檢察署 3 萬 4 千元，照列。
- 第 140 項 福建金門地方法院檢察署 13 萬 4 千元，照列。
- 第 141 項 福建連江地方法院檢察署，無列數。
- 第 142 項 調查局 87 萬 9 千元，照列。

三、歲出部分

第 1 款 總統府主管

- 第 1 項 總統府原列 9 億 6,763 萬 4 千元，減列第 8 目「一般建築及設備」第 1 節「交通及運輸設備」820 萬元，其餘均照列，改列為 9 億 5,943 萬 4 千元。

本項通過決議 9 項：

- (一)有鑑於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款，對於「原住民或原住民團體之非營利商品或勞務」，於招標時得採限制性招標之規定，經常受各行政機關忽視；此規定並非僅限於招標專屬原住民族之商品，對於原住民族提供之勞務亦得採取限制性招標，惟各行政機關似認定於購買原住民族提供之商品，方有本條之適用，以致本條為保障原住民族工作權之美意，總無法有效落實。

參考國際勞工組織原住民和部落人民公約（Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No.169)）第 20 條第 1 項：「各國政府在適用於一般勞動者

之法律無法對原住民族提供有效保障之情形，應於各該國法令架構下，與原住民族合作，採行特殊措施，以確保原住民族所屬勞動者在受僱及勞動條件上受到有效保障」。行政機關於招標採購一般性勞務時，亦應將此國際趨勢意旨於政府採購法第 22 條第 1 項第 12 款落實，作為裁量辦理方式之一。

(二)據中華民國總統府組織法第 17 條規定：「中央研究院、國史館、國父陵園管理委員會隸屬於總統府，其組織均另以法律定之。」民國 35 年 7 月 2 日我國制定公布國父陵園管理委員會組織條例。惟經查，上開組織條例第 1 條：「國父陵園管理委員會隸屬於國民政府，其職掌如左：一、護衛陵墓。二、管理陵園。三、辦理陵園建設。四、辦理陵園農林事業。五、指導陵園內新村建設。」與第 13 條：「國父陵園管理委員會於北平碧雲寺國父衣冠塚，置管理員 1 人，助理員二人，均委任。」之規定顯不合時宜，我國現今因時空背景等因素，治權已不再及於中國，該條例所規範之內容，與現實顯有悖離，實無存在之必要，而按中央法規標準法第 21 條規定：「法規有左列情形之一者，廢止之：一、機關裁併，……或因情勢變遷，無繼續施行之必要者。……」故上開組織法第 17 條與條例第 1 條之規定，已因情勢變遷而不合時宜，應無繼續施行之必要，建請總統府檢討該條例存在之合理性。

(三)台灣新任總統上任後，依照慣例，新任總統攜副總統及五院院長，會到忠烈祠致祭，其儀式包含奏中華民國國歌、向國父遺像上香、獻花、恭讀祭文及遙祭國父陵寢。

遙祭國父陵寢，即面向中國大陸南京方向鞠躬，其目的是要有效表達中華民國慎終追遠之精神態度，惟台灣社會在多元文化的參與之下，早已能夠包容多元文化並存於社會當中，「遙祭國父陵寢」儀式恐會加深單一人物偶像化之疑慮，更不應藉由慣例儀式綁架國家元首之理念實踐。

蔡英文總統上任後，為將儀式去封建化，取消原有「遙祭國父陵寢」儀式；為配合轉型正義之政策，爰請總統府逐步檢討既有的慣例儀式，端正民主制度之價值觀。

(四)總統府 106 年度預算案列有技工、工友及駕駛預算員額 143 人（預算書第 54 頁、60 頁），然 105 年 10 月 15 日之實際人數僅 118 人，預算員額與實際人數差額達 25 人，占預算員額之 17.48%。經查，中央政府機關員額管理辦法第 6 條及第 11 條規定，各機關預算員額，應本撙節原則，考量實際業務消長，核實配置，經檢討有節餘人力者，應配合減列預算員額。復查，目前各中央機關多已依規定執行技工、工友及駕駛員額精簡政策，覈實減列其預算員額，以 106 年度預算員額與 105 年 6 月底技工、工友及駕駛實際人數比較，中央機關合計差額為 232 人，僅占預算員額之 1.18%，其中行政院暨所屬合計之差額更僅有 3 人，占預算員額之 0.02%，然總統府主管（不含中央研究院）之差額達 27 人，占預算員額之 14.67%，相對而言，差異頗大。立法院於審議 105 年度總統府預算案時即作成決議：「……105 年度預算員額卻仍編列 153 人，差額已達 27 人，在政府為貫徹工友、技工及駕駛員額精簡政策，執行全面凍結不得新僱之情形下，允宜覈實調減其預算員額，以符規定。爰此，建請總統府於 106 年度預算案覈實編列人事費用。」綜上，政府為貫徹技工、工友及駕駛員額精簡政策，規定渠等人員不論超額與否均予全面凍結不得新僱，目前各中央機關亦多已配合辦理；惟總統府技工、工友及駕駛預算員額仍未配合實際人數覈實減列，106 年度預算員額仍高於 106 年 1 月預估實際人數 29 人，占預算員額 20.28%，與整體中央機關相較，差異頗大。爰此，建議總統府允宜依規定及實際人力需求逐年檢討覈實減列技工、工友及駕駛之預算員額，以落實政府政策。

(五)依據「國慶籌備委員會組織要點」規定，國慶籌備委員會主任委員依循往例，皆由立法院院長擔任，惟國慶典禮皆在總統府前廣場舉辦，且亦由總統以國家元首身分邀請外賓與會，公務預算也編在總統府及內政部，似應直接由總統府負責籌備國慶典禮。另，回顧歷年國慶，場地布置、典禮內容一成不變淪為窠臼，新政府應改變過往僵化思維，展現民主國家新氣象。爰此，建請總統府檢討國慶典禮籌備流程及規定，評估由總統府負責統籌規劃之可行性。

(六)聯合國通過之「關於促進和保護人權的國家機構的地位的原則」（又稱巴黎原

則)指出，國家人權事務之最高機關應在組織、運作、經費上皆具備獨立性，此亦為國家人權政策能否澈底落實之重要關鍵。爰此，建請總統府提出設置國家人權委員會的規劃時程，並於國家人權委員會成立前，強化既有機制之人權促進與保障功能。

(七)蔡英文總統上任後，為回應台灣人民當前對司法改革的期待，並落實選舉時的政見，總統府將召開司法改革國是會議。

司法改革國是會議目前規劃將以三階段方式進行，分別是：意見徵集、分組議題討論、總結會議，目前所啟動的即是意見徵集階段。總統府已於 105 年 11 月 21 日設置非法律專業人士過半的「司法改革國是會議籌備委員會」，由總統自任召集人，統籌規劃司法改革國是會議的相關事項，並於 11 月 25 日召開第一次籌備委員會議。

參照《總統府司法改革國是會議籌備委員會設置要點》，雖有規範法律專業人士不得多於二分之一，單一性別不得少於三分之一，具個別領域之多元性，但所有委員皆由總統聘任，委員會之組成缺乏民間討論參與，對於蒐集社會各界司改建言恐有不完善之虞。

且司改國是會議網站中，亦有許多網友表示想參與司改國是會議之實質討論；司改國是會議之本意是為收集民間之意見，應設計一套機制由民間產生具公信力之代表，得以更全面收集司法改革之建議。

(八)司法改革是台灣重要的改革議題之一，總統府並設置有「總統府司法改革國是會議籌備委員會」，由蔡總統英文親自擔任籌備委員會召集人。司法改革國是會議目前規劃採「意見徵集」、「分組議題討論」與「總結會議」三階段方式進行，並自 105 年 11 月起民眾可以在「司法改革國是會議專屬網站」發表建言，或將書面意見寄到總統府專屬信箱。鑑於國人非常關心司法改革進度，爰建議司法改革國是會議官方網站應定期公布意見徵集情形，及籌備委員會每次會議之主題、討論事項與最後結論。

(九)總統府 106 年度預算案於「公報編印及印信勳章鑄造」工作計畫之「勳章製作

及敬老事宜」分支計畫編列 590 萬 3 千元，其中供辦理慶賀百歲以上人瑞相關經費續同 105 年度編列 459 萬 6 千元。

據內政部戶政司統計，自 88 年以來百歲以上人瑞幾乎年年增加，至 104 年底已達 3,067 人，為 88 年底 866 人之 3.54 倍；造成總統府「人瑞敬老專案」致贈敬老狀暨禮品之數量及金額，亦隨同人瑞人數之攀升而倍增；105 年度總統府「人瑞敬老專案」支用經費 417 萬 2 千元，較 96 年度金額 108 萬 3 千元，增加 308 萬 9 千元。

經查，無論是中央部會或是地方政府，皆針對百歲以上人瑞發放敬老禮金或禮品，總統府實無須再另編預算辦理敬老事宜。

爰請總統府，考量國家現階段財政緊縮，針對致贈百歲以上人瑞之敬老狀暨禮品，提出替代方案得以節省經費，或評估該計畫取消之可行性，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 2 項 國家安全會議 2 億 0,077 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)國家安全會議組織法對於諮詢委員之性質、職務及有給或無給等與組織相關之事項，並未明文定之，依中央法規標準法第 5 條第 3 款規定，「關於國家各機關之組織者，應以法律定之」；另同法第 6 條規定：「應以法律規定之事項，不得以命令定之」。爰此，請國家安全會議儘速制訂其諮詢委員之性質、職務及有給或無給之相關法律。

第 3 項 國史館 2 億 0,332 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)白色恐怖亦為國家歷史的重要部分，但解嚴至今 30 年，社會對白色恐怖歷史所知無多，且尚缺乏整體圖像。過去官方對此投注之資源極少，文化部國家人權博物館目前的出版品多以口述歷史為主，台灣省文獻委員會（現國史館台灣文獻館）針對過去 38 年餘的戒嚴歷史僅編史料彙編 5 冊，國史館亦僅針對少數案件出版戰後臺灣政治案件史料彙編，以國史館 105 年度之「國史編纂」業務為

例，已完成及規劃中、尚未完成之書籍當中，竟無與戒嚴時期白色恐怖之歷史相關者。國史館應該善用研究人員專長以及所藏有豐富公文書，持續整理彙編案件研究，以系統性地研究戒嚴時期政治案件與國家暴力。請國史館全面檢討「國史編纂」業務，擬訂戒嚴時期白色恐怖歷史研究出版之短中長程具體規劃，於3個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二)國史館史料文物查詢系統共有總統副總統文物、文件史料、專藏史料、個人史料、照片史料、底片史料、視聽史料、微捲史料、微片史料、綜合史料等10類史料文物檔案，已數位化檔案50萬7,282卷，目前提供線上閱覽之史料文物檔案包括總統副總統文物387卷(105年10月才開放)及文件史料7,086卷，合計7,473卷，僅占已數位化檔案之1.47%，比率甚低，餘約50萬卷僅提供目錄查詢。相對於其所屬台灣文獻館已提供線上閱覽之史料檔案達83萬9,704筆，占已數位化檔案之77.42%，實差距甚大，更與前揭「史料整編典藏閱覽」工作計畫希達成之預期成果相悖。

國史館史料文物查詢系統已數位化史料文物檔案達50.7萬餘卷，惟原則上僅提供目錄查詢，截至105年10月提供線上閱覽之史料文物檔案僅7,473卷(1.47%)，實微乎其微。為有效達成該館欲「透過資訊網路全面開放供各界查詢、檢索、閱覽、數位加值應用」之預期業務成果；爰請國史館加速開放腳步，使各界得透過網際網路便利地閱覽史料文物檔案全貌，以達研究推廣之目標，並於6個月內向立法院司法及法制委員會，評估預期效果及成效進度，提出書面報告。

第4項 國史館臺灣文獻館9,607萬元，照列。

第2款 行政院主管

第3項 人事行政總處原列23億1,697萬6千元，減列第1目「一般行政」40萬元(科目自行調整)、第2目「人事行政之政策規劃執行及發展」70萬元(科目自行調整)，共計減列110萬元，其餘均照列，改列為23億1,587萬6千元。

本項通過決議 13 項：

(一)第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」項下「策略性人力資源跨域整合服務」編列 7,000 萬元，凍結 700 萬元，並就以下 7 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 行政院人事行政總處 106 年度第 2 款第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」項下，編列「人事資訊發展規劃」8,117 萬 7 千元，及「策略性人力資源跨域整合服務」計畫 7,000 萬元。前述兩項計畫是過去「全國公務人力資源智慧型資訊服務」計畫的延伸，這些計畫涉及全國人事資訊系統軟硬體投資，且所涉經費金額龐大，爰請行政院人事行政總處應就兩項計畫內容、效益評估及與過去計畫異同向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

2. 行政院人事行政總處 106 年度預算，於「人事行政之政策規劃執行及發展—策略性人力資源跨域整合服務」編列 7,000 萬元，其預算係為辦理「第五階段電子化政府計畫—數位政府」項下之「計畫 1；基礎環境數位化」。

經查，人事總處配合電子化政府計畫之推動，已於第三、第四階段電子化政府計畫中完成建置多項人事行政系統，於 97 年度至 105 年 8 月底累計已投入 4 億 8,550 萬 7 千元，多項全國性共用人事業務資訊系統之建置已頗具成效，為確保系統之運作功能，已於 106 年度編列相關維護及提升經費，然同時又新增「策略性人力資源跨域整合服務計畫」預算，惟其辦理內容與前已建置完成之系統在功能性上多有重疊，資源使用恐未具效益，爰請行政院人事行政總處向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

3. 行政院人事行政總處 106 年度於「人事行政之政策規劃執行及發展」業務計畫項下新增「策略性人力資源跨域整合服務」分支計畫 7,000 萬元，辦理「第五階段電子化政府計畫—數位政府」之子計畫。按電子化政府推動計畫係國家發展委員會主導，由各旗艦相關計畫主辦機關共同推動辦理，該會並就整體計畫執行情形定期檢討。該處致力於全國人事機關（構）之人事行政資訊系統規劃、建置與推動，於 97 年度至 105 年 8 月底累計已投入 4 億 8,550 萬

7 千元，多項全國性共用人事業務資訊系統之建置已頗具成效，為確保系統之運作功能，已於 106 年度編列相關維護及提升經費，然同時又新增「策略性人力資源跨域整合服務計畫」預算不無疑義，惟其辦理內容與前已建置完成之系統在功能性上多有重疊，資源使用恐未具效益；鑑於該處尚有諸多法定應執行事項，避免新增資訊軟硬體設備工作計畫過於浮濫，允宜檢討現行預算配置方式，加強自身業務執行力。爰請行政院人事行政總處將 97 至 105 年人事資源系統之規劃、建置與推動計畫辦理情形金額與執行成效等分項條列，向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

4. 行政院人事行政總處 106 年度於「人事行政之政策規劃執行及發展」業務計畫項下新增「策略性人力資源跨域整合服務」分支計畫 7,000 萬元，辦理「第五階段電子化政府計畫—數位政府」之子計畫。人事總處配合電子化政府計畫之推動，已於第三、第四階段電子化政府計畫中完成建置多項人事行政系統，於 106 年度編列系統相關維護費用之同時，新增辦理「策略性人力資源跨域整合服務計畫」以建置及強化具同質性之系統，資源使用未具效益。

我國自 87 年度開始擘劃電子化政府，已歷經 4 個推動階段，期間人事總處為辦理全國人事機關（構）之人事行政資訊系統規劃、建置與推動，於 96 年度提出「創新 e 化人事行政整合服務計畫」，獲行政院核定通過納入第三階段電子化政府—優質網路政府之子計畫，期程 97 至 100 年度，總經費 2 億 9,898 萬 8 千元，截至 100 年度止累計編列 2 億 9,309 萬 1 千元，執行數 2 億 7,500 萬 4 千元（執行率 93.83%）；為續建置更優質之人事資訊業務整合環境，該總處研提「全國人力資源智慧型資訊服務計畫」納入第四階段電子化政府計畫，期程 101 至 105 年度，總經費 2 億 3,619 萬 4 千元，截至 105 年 8 月底止累計編列 2 億 3,735 萬 2 千元，執行數 2 億 1,050 萬 3 千元（執行率 88.69%）。該總處為人事行政資訊系統整合及流程簡化，於上開 2 項計畫累計已投入 4 億 8,550 萬 7 千元。

106 年度新增之「策略性人力資源跨域整合服務計畫」主要工作項目包括

「建置循證化人事決策機制，強化政府資料開放 Open Data」、「建置大數據 Big Data 服務中心，達到人事資料共享之目的」、「跨機關人事業務整合，提供公務人員及民眾 My Data 服務」及「建置策略性人力資源跨域整合基礎平臺」等 4 項分計畫，其中「跨機關人事業務整合，提供公務人員及民眾 My Data 服務」之內容包括：提供民眾、人事人員、公務人員及退休公教人員等可線上查詢天然災害停班停課、機關徵才資訊、考試、待遇、生活津貼、差勤及福利等資訊、提供完善之個人退休業務整合服務、更親切且完整之事求人機關徵才服務等，所需經費共 1 億 7,952 萬 2 千元，占總經費之 40.59%，比率最高。且其功能與多項已建置完成系統多有重疊，資源顯有重複配置。綜上，請行政院人事行政總處向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

5. 行政院人事行政總處配合電子化政府計畫之推動，已於第三、第四階段電子化政府計畫中完成建置多項人事行政系統，上開 2 項計畫累計已投入 4 億 8,550 萬 7 千元。而該總處為持續提供公務人員之公職生涯全程資料整合服務、自我管理與運用並發展循證化人事決策統計分析，於 106 年度新增編列「策略性人力資源跨域整合計畫」第一年經費 7,000 萬元（主要為「第五階段電子化政府計畫—數位政府」之子計畫，期程 106 至 109 年度，總經費 4 億 4,223 萬 6 千元）。

經查該計畫「跨機關人事業務整合，提供公務人員及民眾 My Data 服務」之內容所需經費共 1 億 7,952 萬 2 千元，占總經費之 40.59%，惟其功能與第三、第四階段電子化政府計畫已完成建置多項全國性共用人事業務資訊系統，例如，網際網路版人力資源系統、全國共享版差勤系統等其他多有重疊。

此外計畫中有關建置循證化人事決策機制部分，在未推動前，查總處人事月刊內容：已完成多件人事業務循證化統計分析，其中一項中央及地方機關人事人員陞任簡任官職務因素探討，居然提到可預測陞任簡任官之機率。加上此計畫內容與銓敘部所建置人事資源管理系統功能性略有相似。為避免

資源有重複配置之嫌，爰請行政院人事行政總處會同銓敘部通盤針對相關人事管理系統建置及整合提出完備方案後，向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

6. 行政院人事行政總處自 97 年度至 105 年 8 月為止已經投入 4 億 8 千餘萬元建置並維護人事行政資訊系統，並於 106 年度預算持續編列維護經費。與此同時，卻新增「策略性人力資源跨域整合服務計畫」預算，其系統功能與現有人事行政資訊系統有所重疊，恐致政府資源浪費，爰此請行政院人事行政總處檢討改善，並向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

7. 行政院人事行政總處 106 年跨年期「全國性共用人事業務資訊系統功能提升及維運計畫」中「全國性共用人事系統計畫」屬跨年期計畫，未獲國家發展委員會核准納入科技發展計畫，而逕以該總處基本運作需求預算額度支應，恐排擠其他政務支出。另，在 106 年度預算書中，此項計畫除計畫內容、經費總額及執行期間揭露未盡詳實外，各年度之分配額亦付之闕如，未依預算法等規定編列，不利預算審議。爰請行政院人事行政總處依立法院決議應就此項計畫進行檢討補正，列明全部計畫內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，以及其他相關資訊。

(二)為增進人力精簡效果，建請行政院人事行政總處應確實依總員額法第 4 條及第 10 條規定，檢討匡減未確實進用之預算員額，避免人事費高編排擠其他政事需求。

(三)針對臺大醫院新竹生醫園區分院，已於今（105）年 9 月 12 日正式公告招標，該分院方面預計將在 109 年正式啟用，然該分院係為新竹縣市民眾期待與急迫需求之醫療建設，經查該分院僅剩公職員額尚未核定，影響醫事人才儲備與培訓計畫，日後將造成醫院運作窒礙難行。經查，生醫分院籌設計畫內容中有關員額之需求規劃，係比照床數規模相近之新竹分院，將主管及主治醫師設為公職；醫事人員總數之 30%設為公職，總共需求 553 人倘若無法核定公職員額，將造成不易吸引優秀醫事人才到院服務、留任意願低，需重覆投入培訓成本。

讓花費超過 60 億以上的臺大生醫分院無法達到當初成立之目的，恐怕形成大型的蚊子醫院，故要求行政院應考量醫療資源的平衡，及提高吸引優秀醫事人才至臺大新竹生醫園區分院服務誘因，建請行政院人事行政總處會同相關機關依生醫園區工程進度及人力需求，儘速核給公職員額，以解決新竹地區長期醫療匱乏之困境。

(四)立法院預算中心報告指出，部分機關超額人力占比偏高，運用非典型人力卻趨增，恐致員額閒置。如此情況已影響人力精簡之效能，爰此請行政院人事行政總處於 105 年度所進行之員額評鑑中，澈底檢討中央政府各機關非典型人力運用情形，並針對非典型人力比例過高問題提出具體改善方法。

(五)經查行政院人事行政總處於 106 年度預算員額減列 6 人，體現撙節用人精神，然整體觀之，中央政府每年度人事費用均有大量剩餘，顯見各機關年度預算員額未依總員額法確實檢討，減列預算員額，導致人事費用居高不下，爰此請行政院人事行政總處於員額評鑑中檢討此一問題，並研擬改善辦法。

(六)依據《中央政府機關總員額法》第 4 條：「行政院人事主管機關或單位每四年應檢討分析中央政府總員額狀況，釐定合理精簡員額數，於總預算案中向立法院提出報告。」惟根據行政院人事行政總處之統計資料，截至 105 年 7 月底止，中央政府機關預算員額為 22 萬 7,387 人，現有員額僅 20 萬 0,931 人，預算員額較現有員額高出 2 萬 6,456 人，較 104 年底之 2 萬 4,780 人有擴大趨勢，致使每年度人事費用預算超編，產生大量賸餘及排擠效應。爰要求行政院人事行政總處依中央政府機關總員額法第 4 條及第 10 條規定具體檢討，匡減未實際進用人員之預算員額，並將具體改善作法與執行進度向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

(七)行政院人事行政總處 106 年度第 2 款第 3 項第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」項下，依「中央行政機關組織基準法」、「中央政府機關總員額法」等規定，編列辦理審議及控管各機關編制及預算員額業務所需經費 254 萬 6 千元。雖然行政院人事行政總處對於各機關預算員額所採取的總量管理，已從 105

年預算員額的 15 萬 8,845 人減少為 106 年度的 5 萬 5,758 人，但仍有改善的空間。爰要求行政院人事行政總處就如何改善中央政府機關預算員額與實際進用員額之間落差提出完整規劃，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)104 年公務人員申請育嬰留職停薪之人數為 2,550 人次，較上年度成長 6.8%，申請人數為歷年最高，其中男性為 330 人次，女性 2,220 人次為男性之 6.7 倍，男女性所占比率分別為 12.9%及 87.1%，顯見性別分工不均之嚴重性。爰請行政院人事行政總處配合法制主管機關銓敘部評估增加更友善工作環境、鼓勵男性公務員申請育嬰留職停薪之可行性，以促進性別平等。

(九)在世界各國推動人權與性別平權的潮流中，同性婚姻是目前的趨勢。依我國現行民法，婚姻係以終生共同生活為目的之一男一女適法結合關係，尚未擴及同性婚姻。然世界各國已有二十三個國家已將同性婚姻納入婚姻保障中。目前台灣已有縣市政府開放同性伴侶申請於縣市戶政資訊系統中註記為「同志伴侶」，來保障在中央完成「婚姻平權」立法前同性伴侶權益之保障。爰此，為能落實同志伴侶權益保障，請行政院人事行政總處協助法務部（民法）、勞動部（性別工作平等法）及銓敘部（公務人員請假規則）採取相關措施，俾使已於縣市戶政資訊系統中註記為「同志伴侶」之行政院公務人員及約聘人員亦享有婚假、家庭照顧假、陪產假、喪假、撫恤金領受及死亡補償領受等權利。

(十)行政院函令准自 65 年 8 月份起，支（兼）領月退休金人員得比照退休機關現職人員，支給子女教育補助費，經查政府每年平均約需 10 億餘元辦理此項補助。現行「全國軍公教員工待遇支給要點」中，生活津貼各項給與係以現職人員為適用對象，退休人員已失軍公教「職」之身分，其申領子女教育補助費自不適用該支給要點。政府雖本於對退休人員生活之照顧職責，另以行政院函令准其比照支給子女教育補助費，欠缺法源依據。另，此項補助措施對特定族群過度照顧之不良觀感，實有違社會公平正義及國家資源分配之正當性。爰請行政院人事行政總處依立法院決議，應進行評估檢討，並提出積極改善處理措施。

(十一)偏遠地區的國中小學校，由於員額與資源等限制，造成教師流動性高，留不

住正式的教師，造成代理代課教師比率居高不下。雖然各個地方政府極力利用各項措施，但其中如「各機關學校公教員工地域加給表」，由於對於偏遠地區定義並不符合地方政府實際需要，致使在屏東縣枋山、車城、恆春、滿洲等交通極為不便的地區服務之公教人員無法發放地域加給。爰此，要求行政院人事行政總處於 3 個月內研議修正「各機關學校公教員工地域加給表」，授權地方政府得以就當地現況定義偏遠地區，讓地方政府得在針對偏遠地區有更多留下優秀公教人員的手段；所需經費納入中央設算地方政府財政收支差短一併考量。

(十二)鑑於網路駭客攻擊猖獗，顯成為嚴肅全球性資安議題，然行政院人事行政總處掌理行政院所屬及地方人事機關（構）業務資訊化之規劃及推動，包括人事業務資訊系統之統籌規劃、設計開發及維運管理、系統之推動輔導及教育訓練、人事資料之蒐集分析及運用等，另保有大量公務人員個人基本及履歷資料，故保護個資及避免資料外洩或竄改為重要之工作。爰此，行政院人事行政總處應加速強化相關人事管理資訊系統資安防護機制，加強系統監控與應變措施，並於每 6 個月定期向立法院司法及法制委員會提出資安防護程序演練及相關系統檢測之書面報告。

(十三)行政院人事行政總處 106 年度於「交通及運輸設備」工作計畫項下編列 82 萬元，用以汰換 8 人座客貨兩用車 1 輛，該車輛雖已達共同性費用編列標準規定之可汰換年限，惟其行駛總里程數僅 8 萬 9,650 公里，且 104 年度平均每月使用天數亦僅 9 天，使用率偏低，是否仍需汰換，容有檢討空間。為符合經濟效益原則，爰請行政院人事行政總處依立法院決議，應視現有車輛狀況，若無不堪使用之狀況，應先集中調派運用現有車輛，如確有不敷調派使用情形，允宜依中央政府各機關學校購置及租賃公務車輛作業要點規定，視其業務實際需求，以報支短程車資或臨時性租賃車輛方式因應。

第 4 項 公務人力發展中心 1 億 2,796 萬 4 千元，照列。

第 5 項 地方行政研習中心 1 億 2,850 萬 7 千元，照列。

第 3 款 立法院主管

第 1 項 立法院原列 34 億 9,059 萬 5 千元，減列第 5 目「國會圖書業務」47 萬 4 千元〔（含「圖書管理」項下立法報章資料專輯印刷費 17 萬 4 千元及「議政博物管理」項下「業務費」30 萬元（科目自行調整）〕、第 6 目「公報業務」項下「文書印刷」100 萬元（科目自行調整），共計減列 147 萬 4 千元，其餘均照列，改列為 34 億 8,912 萬 1 千元。

本項通過決議 16 項：

（一）除了關照國內機關體制間之政策是否相互配合之外，亦可擷取他國經驗作為補強我國之資本，縱使今日新聞傳播、網際網路發達，許多外國新知在我國國內即可吸收，有時實際出國走訪仍是必要。立法院一般行政項下與法制局預算中皆編列有出國考察經費，分別派員或至中國考察兩岸事務，並撰寫研究報告，供立法委員監督兩岸政策之參考，或至其他國家進行國會議事運作研究，參加定期會議等，立意良善，立法院於預算審查時自當傾力支持。

惟經費之編列仍應合理編列，不宜過度寬鬆，切實執行出國經費。除交通費預算估計似與實際票價水準有所出入之情形外，生活費之編列亦過度支給，查 102 至 104 年度立法院出國考察之預算執行率皆在五、六成左右，有浮編之疑慮，允宜依合理、撙節之原則調整之。爰凍結立法院第 1 目「一般行政」100 萬元，待各相關單位向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

（二）立法院場所因設置時間長久，許多設備無法跟上現今需求，如殘障廁所設備設施、無障礙廁所、會議室空間等，屢屢讓受邀至立法院參與公聽會或參訪之身心障礙團體感到不便，甚至深感抱怨，有鑑於此，爰凍結第 1 目「一般行政」200 萬元，俟立法院研議全院設施、空間無障礙化之辦法，並向立法院司法及法制委員會提出書面具體改善計畫後，始得動支。

（三）立法院 106 年度預算於「立法諮詢業務」編列 518 萬元，係為提供委員有關法律案、預算案之研究、分析、評估、諮詢等，明確為立法委員之立法諮詢對象。

經查，法制局研究員共有 45 人，平均薪資為 9 萬 1,789 元，其人力與薪資均為充足，在其提供之參考資料「法案評估」105 年度僅有在 10 月與 11 月份數量較高外，其餘研究量並未有大量產出；「專題研究」每月平均 2 至 3 個主題，足以顯示其研究量仍有待提升。

其次，法制局應提供各立法委員辦公室對於修法增訂之意見或提供更完善修法內容，方能減少不必要之立法資源浪費，爰請向立法院司法及法制委員會提出書面改善計畫。

(四)立法院委員曾於 105 年 3 月初提出臨時提案，為建立友善職場，打造無歧視的工作與家庭兼顧的工作場所，立法院應儘速設置托育中心，適用立委、職工、記者與助理等。此案獲通過後，立法院人事處更發出公文表示，立法院已確定將於立院青島三館 1 樓（原親民黨黨團辦公室）設立托嬰中心，提高照顧立法院委員、助理、職工等人員所屬出生 2 個月以上，未滿 2 歲之嬰幼兒照顧，即日起展開意願調查，托嬰中心也將於 106 年初正式開設。

然而，托育中心目前進程並未有後續消息，爰請立法院相關負責單位，提供托育中心進程與確切營運時間之書面報告至立法院全體委員。

(五)有鑑於立法院預算中心與法制局為研究幕僚單位，其研究人員皆因職務之專業性而另外領有研究性質之「專業加給」支給；惟近年來立法院預算中心與法制局調派人力支援院內其他非研究處室之現象仍然存在，與專業研究加給之支出事實不符，造成不公，洵非妥適。基此，建請立法院自第 9 屆第 3 會期起，相關人員應即全部歸建；若因借調單位有實際人力需求者，則該調派人員自借調日起，不得支領研究性質之專業加給，以符公允。此外，亦鑑於預算中心與法制局為立法院之重要幕僚單位，並建請立法院應持續強化該兩立法專業幕僚單位之專業與功能，以增益國會之立法與預算審查之品質及效能。

(六)有鑑於目前立法院相關警衛安全維護任務係由內政部警政署保六總隊第一大隊第四中隊負責，並與現有預算員額之駐警共同負責台北院區（尚包括有委員辦公會館、委員住宿會館、青島天橋、首長寓所及新店等區域）之維安工作。惟

囿於近年來立法院院區陳抗活動不斷，加以目前現有自聘之駐警員額有 24 人，且年齡皆多已近退休資格，近十年內人員將全數退休（遇缺不補），因此，未來之維安人力負擔，勢必將由保六總隊第一大隊第四中隊逐步收下負責，而若僅以現有保六總隊之警力負責維安，恐難以負荷。

經查，立法院中部辦公室之維安問題相對單純，其警衛安全任務目前係由保六總隊第二大隊第五中隊負責（約有 15 名警力），卻與駐院區之保六總隊第一大隊第四中隊同酬不同工，實非公允，既然同屬負責立法院之維安任務，自應不該有所特別。職是之故，為解決未來立法院院區維安人力不足之問題，建請立法院應主動與內政部警政署溝通及協調，逐年擴增現有院區之保六總隊第一大隊第四中隊維安警力人員與重新檢討現有中部辦公室維安警力之配置妥適及與台北院區之警力分工問題；並建議警政署應檢討將保六總隊第二大隊第五中隊原派駐立法院中部辦公室警力，全數裁減改納編至保六總隊第一大隊第四中隊統籌督導管理，另研擬修改及擴大第一大隊第四中隊編制之配套措施，以因應立法院院區維安人力不足之問題。

(七)立法院為我國之國會殿堂，惟現址土地因產權分屬台北市及新北市政府，每年皆支付逾 5 千萬元之租金預算；加以，立法院院區現址使用分區仍為台北市政府所有之「國中用地」，致使立法院之土地利用及維修不但處處受限，辦公空間使用效益更是難以提昇。經查，新北市政府已同意有償撥用經管之市有土地（即青島三館基地）予立法院，立法院並於 106 年度亦編列預算辦理；近來，雖據悉台北市政府有意透過「以地易地」之換地方式，將產權轉予立法院，讓立法院現址土地得以成為機關用地，惟迄今仍無下文。準此，為節省土地租金支出，為國家節省公帑，建請立法院應主動積極和台北市政府持續溝通，儘速辦理取得立法院之土地產權，讓國會之土地得以自主做整體規劃利用，俾有效提昇辦公空間之使用效益。

(八)立法院於 106 年度單位預算案之「公報業務」工作計畫項下新增委辦費 3,000 萬元，由於為維護議事轉播之公正性與獨立性，要求頻道業者於轉播時段內不得

播放任何廣告，所編列經費對於合作之電視台業者而言，恐有不敷經營成本之虞，兼之目前已實施手語翻譯服務，未來將逐步擴大實施，增加所需經費。鑑此，為永續推動國會議事轉播工作與相關服務，爰建請立法院審慎檢視該項工作之實際預算需求，並規劃經費籌措之長期規畫。

(九)立法院 106 年度單位預算案「公報業務」工作計畫項下新增委辦費 3,000 萬元，係規劃委託國內電視頻道業者辦理國會議事轉播之經費。經查：

1. 立法院已於第 9 屆第 1 會期試辦「國會議事轉播」。

準此，為保障民眾知的權利，落實國會公開透明願景，立法院已於 105 年 3 月 10 日通過「立法院議事影音訊號委託轉播試辦實施要點」，並於 105 年 4 月 8 日首播「國會議事轉播」。

2. 為賡續辦理「國會議事轉播」，106 年度編列 3,000 萬元委辦費。

立法院 106 年度為賡續辦理「國會議事轉播」，預計將公開徵求 3 至 4 個電視頻道，由於為維護議事轉播之公正性與獨立性，要求頻道業者於轉播時段內不得播放任何廣告，預估頻道業者所需經費（包括設備、人力及訊號傳輸、儲存等）約 3,000 萬元。

按 105 年 6 月 6 日立法院 4 個黨團、3 家合作電視台、有關民間團體與學者專家舉行期中檢討會議，會中 3 家合作之電視台均同意第 2 會期繼續以公益無償方式進行轉播，並已完成簽約。惟「國會議事轉播」長期使用其有限之電視頻道，3 家合作電視台恐無法支撐其經營成本，106 年度雖編列預算 3,000 萬元，是否足以支應全程之議事轉播，不無疑慮。

3. 於第 9 屆第 2 會期開議日針對「行政院院長施政報告」首次實施手語翻譯服務，未來將逐步擴大實施，相關經費需求恐增加。

為符合身心障礙者權利公約之精神，保障聽障人士平等參與政治之權利，立法院於 105 年 9 月 13 日第 9 屆第 2 會期開議日，針對行政院院長施政報告實施手語翻譯服務，預計未來將逐步擴大實施至國是論壇及施政總質詢等。而立法院司法及法制委員會於 105 年 7 月 11 日審查立法院組織法第 5 條條

文修正草案時，修正通過增訂：「議事轉播應逐步提供同步聽打或手語翻譯等無障礙資訊服務，以保障身心障礙者平等參與政治與公共生活之權利。」另依身心障礙者權利公約施行法第 9 條規定：「各級政府機關執行公約保障各項身心障礙者人權規定所需之經費，應優先編列，逐步實施。」準此，未來組織法修正通過，為保障身心障礙者之權益，勢將增加相關業務經費。

綜上，「國會議事轉播」及手語翻譯服務，乃國會突破性重大變革，立法院已於 105 年 4 月 8 日委託 3 家合作電視台無償辦理，並已於 9 月 13 日第 9 屆第 2 會期開議日，針對行政院院長施政報告初次實施手語翻譯服務。由於「國會議事轉播」長期使用其有限之電視頻道，3 家合作電視台於經營成本因素下，恐難長久無償轉播或虧損轉播，而議事轉播相關之手語翻譯服務及未來可能實施之同步聽打服務，未來將逐步推動。是以，為永續推動立法院「國會議事轉播」及提供身心障礙者更友善之服務，未來相關經費籌措允宜有長期性之規劃並訂定相關配套措施，期能有步驟性、全面性地構建立法院新國會藍圖。

(十)為提升立法品質，立法院於民國 88 年修正公布立法院組織法第 21 條，將法制局與預算中心獨立出來，以便調整員額編制與編列預算，期望能因應日漸增加的立法工作，提供委員強而有力的問政諮詢支持，乃立法院重要的幕僚組織。法制局主要的工作內容為研究、分析與評估立法政策與法律案，提供法案評估、專題研究、兩岸研究、與預算中心聯合研究、及議題研析。預算中心則是負責有關中央政府預算、決算與各種相關法律案之研析。法律案與預算案影響層面龐雜，有賴幕僚單位以其來自各領域的專才提供鞭辟入理、直指問題核心之評估意見，方能有效為人民把關監督政府運作，協助提升立法品質。

又查立法院組織法第 25 條、第 26 條，法制局與預算中心之法定編制員額皆設有研究員 11 至 17 人，另設有副研究員、助理研究員，在這樣的員額編制下，評估報告之產量與品質應尚能兼顧，而仍有改進空間；並宜配合政府資訊公開之政策方向，將法制局與預算中心之評估報告於審查後上網公布，配合議

事公報之公開，使更多人能夠理解立法院修法考量之可能因素思辨，參與修法過程之思辨，將院內幕僚單位認真負責寫出評估報告轉化為大眾可共享之資產，發揮公共財之積極效益。爰建議法制局與預算中心做如上改善，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告檢討。

(十一)立法院於 96 年 11 月 30 日配合修正立法院組織法第 10 條，將常設委員會數目由 12 個修正為 8 個，並酌修其名稱，修正後條文內容為：「立法院依憲法第 67 條之規定，設下列委員會：一、內政委員會。二、外交及國防委員會。三、經濟委員會。四、財政委員會。五、教育及文化委員會。六、交通委員會。七、司法及法制委員會。八、社會福利及衛生環境委員會。立法院於必要時，得增設特種委員會。」

惟查目前立法院處務規程，並未配合組織法之修正而修訂。按現行立法院處務規程第 8 條規定：「法制局設五組，分掌下列事項：一、第一組：(一)關於內政及民族委員會主審法律案之研究、分析、評估及諮詢事項。……。二、第二組：(一)關於外交及僑務委員會主審法律案之研究、分析、評估及諮詢事項。……。」

又第 9 條規定：「預算中心設五組，分掌下列事項：一、第一組：……(二)關於內政及民族委員會主審之各機關施政計畫、事業計畫及其預算、決算等研究、分析、評估及諮詢事項。……。二、第二組：(一)關於外交及僑務委員會主審之各機關施政計畫、事業計畫及其預算、決算等研究、分析、評估及諮詢事項。……。」前揭條文內容，均沿用委員會舊銜，實有未妥。故要求立法院應於 1 個月內完成將立法院處務規程及相關法令，依據組織法之修正進行修訂。

(十二)依據 94 年 6 月 10 日公布之憲法增修條文第 4 條第 1 項規定：「立法院立法委員自第 7 屆起 113 人，……。」立法院於 96 年 11 月 30 日配合修正立法院組織法第 10 條，將常設委員會數目由 12 個修正為 8 個，「立法院依憲法第 67 條之規定，設下列委員會：一、內政委員會。二、外交及國防委員會。三

、經濟委員會。四、財政委員會。五、教育及文化委員會。六、交通委員會。七、司法及法制委員會。八、社會福利及衛生環境委員會。立法院於必要時，得增設特種委員會。」經查，目前立法院處務規程，並未配合組織法之修正而修訂。按現行立法院處務規程第 8 條規定：「法制局設五組，分掌下列事項：一、第一組：（一）關於內政及民族委員會主審法律案之研究……。二、第二組：（一）關於外交及僑務委員會主審法律案之研究、分析、評估及諮詢事項。……。」又第 9 條規定：「預算中心設五組，分掌下列事項：一、第一組：……。二、第二組：（一）關於外交及僑務委員會主審之各機關施政計畫……等研究、分析、評估及諮詢事項。……。二、第二組：（一）關於外交及僑務委員會主審之各機關施政計畫……等研究、分析、評估及諮詢事項。……。」前揭條文內容，均沿用委員會舊銜，實有未妥。復查，另主計機構人員設置管理條例於 101 年 12 月 25 日修正通過，立法院會計處自 102 年 1 月 1 日起配合該條例規定更名為主計處，主辦主計職稱亦更改為處長（原稱會計長），惟立法院組織法第 30 條及立法院處務規程第 13 條及第 19 條，仍沿用其舊名，亦未配合修正。爰此，立法院組織法及立法院處務規程，允宜依中央法規標準法第 20 條第 1 項第 2 款：「因有關法規之修正或廢止而應配合修正者。」之規定，配合修正。

(十三)於實行民主政治的社會中，新聞媒體占據舉足輕重之地位，尤其是在這資訊爆炸的時代，若不掌握媒體消息，難免自外於時代之外。對人民抑或是政府機關來說，媒體扮演著中介的橋樑，傳遞雙方的訊息，政府藉由新聞媒體得知人民心聲，人民藉由媒體知道政策走向，進而互相試圖說服、影響。是故公正客觀、不作假的新聞媒體若能忠實扮演第四權的角色，對民主社會的運作必有助益。

我國向來引以為傲的言論自由，亦表現於新聞媒體的百家爭鳴之上，新聞媒體為求生存，必有些許商業利益考量，又或是鎖定不同閱聽群眾進行客製化的報導方式，然若於謹守新聞職業道德之範疇中，這樣的不同反而是吾

人應該珍惜之處。立法院國會圖書館之新聞輿情系統中，每日皆詳實揀選目前檯面上各大報與一些小型報紙之新聞，以便立法委員蒐集輿情，實感德便；然仔細觀察，或有些報章之間報導常出現驚人之一致性，甚至是段落轉折、用詞皆大同小異，令人不禁憂心輿情系統新聞揀選之品質。

另需注意的是，新聞系統收集之新聞，多是傳統報紙媒體，然政府亦應觀察到近年來新興媒體之崛起，新聞版圖不再是傳統傳媒獨占大餅，網路上許多新興媒體，如報導者、風傳媒、端傳媒、新頭殼 newtalk、PNN 公視新聞議題中心等，其報導敢於發掘許多傳統大社不敢碰觸的區塊，體現出與傳統報社不同的關懷，採訪內容調查詳盡深入，使我國新聞業更加豐富，立法院輿情系統應考慮將之納入，以利立法院委員資訊管道之豐富。爰建議立法院國會圖書館將上述建議納入 106 年度預算計畫之執行，並於 3 個月內提出書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十四)社會分工愈見精細，通才者少，而專精於單一領域者之權威著作，其知識之價值則愈發珍稀，期刊系統提供知識產出方與積極接受方雙方之交流平台，以有形之對價換取無價之知識，學術場域因而得以持續活絡發展，實為吾人所樂見。立法院國會圖書館鼎力支持立法院委員問政，提供豐富藏書、報刊雜誌、中外文期刊及電子期刊系統等多樣管道以利問政資訊蒐集，可謂立法院智庫，受益良多。

於電子期刊系統中，多數期刊資料庫皆能直接自委員辦公室利用，惟刊載於「法源法律網」之相關學術文章，立法院國會圖書館之預算中雖有購置下載文章之點數，實際上卻需致電國會圖書館館方，由其協助下載刊載於法源法律網之文章方可，辦公室電腦系統無從自由下載。法源法律網乃我國學界一大權威網站，深受我國學者信賴，故其刊載之文章素質與產量皆高，乃立法院委員問政不可或缺之幫助。問政內容為立法委員可受公評之職務範圍，配合國會議事轉播系統，雖為公開透明，然於問政內容形成之過程中，仍為受隱私保護之範疇，立法院國會圖書館於法源法律網文章下載之處理方式

，不無可改進之處。爰建議立法院國會圖書館關於法源法律網文章之下載，能秉持公平利用之精神，比照其他期刊系統之開放，建立一個更友善於立法委員及委員辦公室問政業務進行之措施，並於 3 個月內提出書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十五)按立法院為委員公務交通所需配有公務車 72 輛及公務車駕駛 67 人，均屬勞工身分。按《勞動基準法》（下稱勞基法）規定，勞工之正常工時為每日 8 小時，每周 40 小時，其餘工作時數為延長工時，延長工時工資之給付應依勞基法第 24 條規定加給之。

然，據悉現行公務車駕駛於夜間、假日出勤，其工資之給付並未按照勞基法規定加給之。以假日出勤為例，每出勤 1 小時，僅獲得加班給付費用 100 元，雖假日出勤每次最少給付 4 小時之加班費用，但若假日出勤超過 8 小時，超過之時數均不得請領加班費。

再查，立法院另僱有約聘公務車駕駛數人，其勞動條件亦未合於勞基法規定，例如有每日正常及延長工時合計超過 12 小時，卻未如實給付加班費用之情。

公務車駕駛之身心狀況、勞動條件攸關駕駛本身、乘客及其他用路人之生命、身體安全，爰請立法院通盤調查公務車駕駛實際之每日工時及勞動條件，檢討現狀不合勞基法之處，擬具改善措施，向立法院司法及法制委員會及提案委員提出書面報告。

(十六)鑑於立法院各委員會會議室之陳設不符正常開會之形制，爰要求立法院秘書長應於第 9 屆第 3 會期前提出改善會議室形制之計畫，送交立法院司法及法制委員會全體委員。

第 4 款 司法院主管

本款通過決議 1 項：

(一)106 年度司法院於「民事審判行政」計畫項下，編列辦理民事行政及法案研修所需經費 228 萬 7 千元，以及其主管之 22 個地方法院另於「審判業務」計畫項下，編

列辦理民事事件業務所需經費共 3 億 8,101 萬 1 千元。

經查以 95 至 104 年度各地方法院辦理民事調解事件收結情形觀之，104 年度新收件數近 233 萬件，較 103 年度之 240 萬餘件減少 3.27%，而調解事件新收件數，則由 95 年度之 6 萬餘件逐年增加至 104 年度之 11 萬餘件。又由地方法院辦理民事第一審調解事件終結情形，近年終結件數與新收件數呈同步上升趨勢，104 年度之終結件數為 11 萬餘件，其中調解成立件數由 95 年度之 1 萬 8,763 件增至 104 年度之 4 萬 1,576 件。

近 10 年各地方法院調解成立件數占終結件數比率，由 95 年度之 28.66%逐年增至 100 年度之 39.47%，其後則下降為 101 年度之 37.35%、102 年度之 38.63%、103 年度之 37.53%及 104 年度之 37.27%，顯示近年調解績效已出現停滯現象，且自 102 年度起呈現下降之勢。

綜上，爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出有效提高民事調解成立率之書面報告。

第 1 項 司法院原列 29 億 2,655 萬 1 千元，減列第 1 目「一般行政」項下「辦理電腦資訊作業」20 萬元，其餘均照列，改列為 29 億 2,635 萬 1 千元。

本項通過決議 45 項：

(一)凍結第 1 目「一般行政」100 萬元，並就以下 2 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

1. 按司法院統計資料指出，民國 99 年各地方法院刑事案件的新收件數為 439,734 件，終結件數 437,694 件，未結件數為 39,568 件，平均每一案件結案日為 57.86 天。至民國 104 年新收案件數增加為 465,529 件，終結件數 460,262 件，未結件數為 54,634 件，平均每一案件結案日為 66.5 日。兩相比較可知，民國 104 年較民國 99 年新收案件數增加、終結案件數量亦增加，同時未結件數亦上升，平均每一案件結案日數延長至 8.61 日。

又，根據司法院民國 95 年之調查，法官每周平均工時已高達 60 小時，每月平均分案超過 70 件。時至民國 105 年，按照民間團體調查，法官每周工

時雖略有降低，但仍高達 55 小時以上，遠超出一般勞工每周平均 43 小時之工時。以每人每月收案量及月結案量來看，新收有高達百件之情，平均未結案量亦高達七、八十件。在案件爆量的壓力下，法官也只能犧牲民眾訴訟的權益，長期下來更成為司法不被人民信賴的肇因之一。

案件遲遲未結與案件量過大壓縮裁判品質二事均與司法信賴度及人民的訴訟權保障息息相關。爰請司法院參酌各國如何簡化訟源、訴訟程序之方式以及司法人員人力配置與工作負荷等制度，提出解決目前司法人員過勞現象之檢討書面報告。

2. 司法院於「一般行政」項下編列「加班值班費」3,410 萬 2 千元，為配合政府周休二日政策，請司法院鼓勵公務員正常上下班與正常休假，提振公務員工作效率與士氣。

(二)凍結第 1 目「一般行政」項下「辦理司法行政業務」中「業務費」50 萬元，並就以下 2 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出報告，經同意後始得動支。

1. 104 年立法院修正法院組織法第 90 條之 1，已明文立法當事人及依法得聲請閱覽卷宗之人，除依法令或涉及國家機密者外，因主張或維護其法律上利益，得於一定時間內聲請法院交付法庭錄音光碟。

司法院雖於 105 年 2 月、5 月先後發函至各級法院，修正法庭錄音錄影及其利用保存辦法，自統計報告以觀，駁回率已從過去的 85%降至 34%，惟實務操作上，仍有以法所無之要件駁回當事人聲請之情形。

爰請司法院提交改善情形報告，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

2. 司法院及所屬 105 年度預算「一般行政」項下「辦理司法行政業務」經費十分之一，直至司法院向各級法院法官加強相關教育訓練、提出具體成果，並就受理民眾聲請交付法庭錄音光碟之准駁情形、依據、理由及類型之統計及分析之凍結案，業於 105 年 3 月 23 日經立法院第 9 屆第 1 會期司法及法制委

員會第 8 次全體委員會議審查，決議不予動支。

經查，104 年 9 月至 105 年 1 月各地方法院駁回法庭錄音聲請之比例仍高達 61%，其中駁回理由為「聲請人未敘明聲請理由」者占駁回總數 26%，「非為主張或維護正當法律上利益」者占 24%，仍需改善。爰此，請司法院向立法院司法及法制委員會提出相關檢討報告。

(三)司法院於 105 年 11 月 7 日召開司法改革推動執行小組第 1 次會議，決議有限度將司法事務之分配、司法人員基本資料等資訊，於司法院與各法院之網站予以公開。此舉不但能提升民眾對司法的認知外，更能使人民據以監督司法權的運作，進而增進人民對於司法的信賴，值得肯定。

惟司法院網站雖自 105 年 11 月 1 日以來進行多處更新，部分系統之使用上仍有不便之處。舉例而言，頻繁使用的「裁判書查詢系統」中，部分文字無法顯示於該系統，例如將司法院蔡烱燾副院長之「烱」字鍵入該系統中，竟顯示「查無資料」；於判決書文字中，僅顯示蔡□燾。再者，人民於查詢裁判時，無法一次查詢所有法院，須逐一點選各法院，甚為不便。就此，建議可參考民間裁判書查詢系統（例如：法源法律網、Lawsnote）之優點，檢討司法院裁判書查詢系統使用上不便之處，並加以改進。

此外，根據審計部 104 年度中央政府總決算審核報告之統計，中央政府機關於政府資料平台開放資料集情形中，司法院僅開放 384 筆，低於行政院主計總處、內政部、財政部、教育部、法務部、經濟部、交通部、行政院農業委員會、衛生福利部、金融監督管理委員會等行政院二級機關。又，司法院官方網站關於統計資料分散各處（司法統計、性別統計），建議可參考其他行政機關網站模式，設計統計專區，並於不侵害個人資料與隱私的前提下，儘可能公布司法院統計資料，透過政府資料的透明開放，提升施政效能及公民參與。爰凍結司法院第 1 目「一般行政」項下「辦理電腦資訊作業」分支計畫資訊服務費 20 萬元，司法院應於 4 個月內針對上開裁判書查詢系統、資訊公開、資料統計等問題，提出檢討並予以修正，向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，

始得動支。

(四)凍結第 4 目「刑事審判行政」項下「辦理刑事行政及法案研修」經費 2,000 萬元，並就以下 8 項提案理由，請司法院於司法改革國是會議對未來採行之刑事審判制度定調後 3 個月內，提出具體經費運用計畫，並向立法院司法及法制委員會及提案委員提出報告，經同意後，始得動支。

1. 106 年度司法院於「刑事審判行政」計畫項下，編列辦理刑事行政及法案研修所需經費 3,120 萬 7 千元，審計部前曾就司法院於人民觀審法律尚未三讀通過前，即編列相關規劃與宣導經費，提出審核意見，為免徒耗有限資源及有利制度之建置與遂行，請司法院就下列事項向立法院司法及法制委員會提出報告。

(1) 106 年度司法院於「刑事審判行政」計畫項下，編列「辦理刑事行政及法案研修」所需經費 3,120 萬 7 千元，其中人民參與審判制度推動經費 2,800 萬元，預計用以舉辦座談會、公聽會、製作文宣廣告、刊物、舉辦模擬法庭活動等；另於「一般行政」工作計畫之「辦理電腦資訊作業」分支計畫項下，新增編列人民參與審判網站暨問卷調查系統建置計畫經費 85 萬元，供更新、擴充現有人民參與審判網站內容並建置問卷調查系統。

(2) 司法院於 101 年 2 月擇定臺灣士林地方法院及臺灣嘉義地方法院 2 所法院辦理觀審模擬審判，且為應立法院審查 103 年度中央政府總預算案有關司法院主管所作決議，於 103 年度增列臺灣基隆地方法院及臺灣高雄地方法院為觀審模擬法庭試辦法院，再於 104 年度增設臺灣宜蘭地方法院及臺灣花蓮地方法院辦理。爰目前司法院共指定臺灣士林、嘉義、基隆、高雄、宜蘭及花蓮等 6 所地方法院試辦模擬法庭。

(3) 自司法院推動人民觀審制度以來，對於目前試行之觀審制度，觀審員僅陳述意見未能參與判決，無助司法改革之批評聲浪時有所聞，而針對人民參與審判之模式，各界迭有爭論，且本院委員亦曾提出採行不同模式之法案。因此，就現階段而言，我國究採行觀審制、參審制或陪審制，尚無定論。

，且審計部前曾就司法院於人民觀審法律尚未三讀通過前，即編列相關規劃與宣導經費，招致訾議等，提出審核意見，則司法院於 106 年度續編列推動人民參與審判制度相關宣導經費，恐欠妥適，且其自 101 年度起即增列推動人民觀審制度所需經費，101 至 105 年度合計編列 1.25 億餘元，截至 104 年底止，執行數約近 7 千萬元，金額頗鉅。有鑑於此，為免有限資源無謂浪費，司法院應積極整合各界意見，並於獲得共識後再予以推動。

2. 司法院為提升司法之透明度，增進人民對於司法之瞭解與信賴，自民國 100 年起逐步推動人民參與審判制度，並陸續選定 6 所地方法院試辦模擬法庭共 53 次，包括觀審制、參審制、陪審制；惟以每一試行法院每年經常性運作經費 8,882 萬餘元估算，每年試辦模擬法庭所需經費已高達 5 億餘元，卻遲遲未對採行何種制度提出定論。近兩年外界對編列相關試行經費迭有爭論，包括行政院及審計部均多次要求司法院需兼顧政府財政狀況，於推行初期本摺節原則規劃辦理。建請司法院儘速提出推動人民參與審判制度建議方案與執行期程規劃，以期儘早完成立法，落實司法民主化的目標。
3. 司法院 106 度中央政府總預算於「刑事審判行政」編列 3,120 萬 7 千元，其 2,800 萬元係為人民參與審判制度推動經費，預計用以舉辦座談會、公聽會、製作文宣廣告、刊物、舉辦模擬法庭活動等。

然自司法院推動人民觀審制度以來，對於目前試行之觀審制度，觀審員僅陳述意見未能參與判決，無助司法改革之批評聲浪時有所聞，而針對人民參與審判之模式，各界迭有爭論，且立法委員亦曾提出採行不同模式之法案。因此，就現階段而言，我國究採行觀審制、參審制或陪審制，尚無定論，且審計部前曾就司法院於人民觀審法律尚未三讀通過前，即編列相關規劃與宣導經費，招致訾議等，提出審核意見，如自 101 年度起即增列推動人民觀審制度所需經費，101 至 105 年度合計編列 1.25 億餘元，截至 104 年底止，執行數約近 7 千萬元，為免有限資源無謂浪費、浪費國家公帑，爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出報告。

4. 如今人民參審之制度採擇上，雖已摒除觀審，然在陪審或參審之選擇上，仍有諸多不同意見。不同意見不僅僅是學說意見分歧之爭，更多是源於缺乏國內實證背景資料，以至於討論只能停留在各國立法例之探討及引進、僵持在實行於我國之後各種效果與隱憂的個人臆測。

諸多問題如：引進參審或陪審的成本評估（如為落實法庭有效言詞對質詰問，是否應補充如速記員及相關配備）、一個案件平均耗費的期程多久（影響到參與審判之人民可能須向雇主請假的時日）、預計參與審判每年能消化我國多少案件（案件類型要放寬到哪？死刑或無期徒刑？十年以上？）、倘若不能消化大量案件，認罪協商制度是否足夠協助承接每年龐大的案件量、除持續推動堅實的第一審以外，是否有需要一併改行不對稱上訴等等。

縱然最終制度採擇仍需待未來司法改革國是會議研討，司法院位貴為五院之一，掌握較多資源及管道得以整合目前實務之情況、反映基層法官對於制度變革之建議及看法，對於我國司法制度如此重大之革新，應肩負起整合各級法院法官與當前模擬法庭試辦經驗之責，做階段性報告，俾提供日後司法改革國是會議之參考。

爰請司法院對目前模擬法庭試辦狀況做階段性報告，並公開上網，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

5. 目前人民參審之最終制度採擇尚仍待司改國是會議討論。司改會議既然要揮別過去只限於法律人的模式，期待能不只是法律圈內人艱澀難懂的制度變革，要能更平易地深化到每個民眾，讓司法不再是遙不可及，更貼近民眾需求，則更應當抱持著廣納各界意見的開放態度，將各項資訊公開上網，使有意研究何種型態人民參與審判最適合台灣、實務界應有何種因應措施的各界學者專家，有研究的素材。

司法院應將所有模擬法庭之程序記錄公開上網，從準備程序、選任到審判、評議，各階段都應錄音並委外轉譯，以此方式製作的記錄必須連同模擬案件的卷宗資料全部上網，使人民參與審判這項課題在公共論壇上能得到更

深入的討論。

爰請司法院將所有模擬法庭之程序記錄，從準備程序、選任到審判、評議，各階段皆錄音並委外轉譯為書面記錄後，連同模擬案件卷宗資料上網，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

6. 如今人民參審之制度採擇上，雖已摒除觀審，然在陪審或參審之選擇上，仍有諸多不同意見。不同意見不僅僅是學說意見分歧之爭，更多是源於缺乏國內實證背景資料，以至於討論只能停留在各國立法例之探討及引進、僵持在實行於我國之後各種效果與隱憂的個人臆測。

為使政策之研議能有所本，模擬審判更應發揮其「模擬」、「擬真」之功用，要求司法院：

- (1) 進行模擬審判的法院必須製作相關裁定書、判決書等書類，如關於證據排除與否的裁定（參審及陪審）、判決書（參審）。

司法院迄今進行的模擬，從未讓法官實際製作過裁定書或判決書。然而，書類製作對法官造成的負擔，其實才是決定審判行為與品質的關鍵。當法官開始在模擬審判中製作判決書及裁定書，並且認識到他們必須根據與素人一同評議的結果製作判決書，並且該判決書仍會受到上級審審查，方會開始衍生法官是否會在評議過程中企圖影響民眾的問題，也才能接續來討論法官指示的界限為何。這絕非單純參考外國法例引進即可，亦須我國實務的實踐兩相對照，方有實益。

- (2) 司法院應就參審及陪審的程序進行，根據模擬經驗，嘗試製作標準流程：

開庭並不在我國法律學分或任何司訓所課程，實務上各法庭若有不同，也無從檢討這些異同是否合理。未來參審或陪審之引進，應使參與審判之人民對程序正義有最基本的一致理解；為使所有相關司法從業人員對於制度之變革亦有一致之理解，亦應嘗試就各種審判型態編製基本流程。以陪審而言，法官的審前說明、評議前指示及選任程序的詢問問題，也應該要有參考的範本。以參審而言，法官在選任程序詢問的問題、審判過程中

對參審員的指示與說明的界限、評議過程中法官與素人的發言次序、評議的投票規則等等，亦都需要準則。

爰請司法院其後所有模擬法庭皆製作相關裁定書、判決書等書類、並研議妥擬各項標準流程，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

7. 司法院自 101 年開始模擬審判，截至 105 年 8 月底，已進行 56 場。雖人民參與審判制度最終係參審或陪審，亦須待司改國是會議之後方有定論，惟政策之辯論，亦須有充分背景資料為基礎，收斂彼此的爭執點，有效溝通雙方意見不同係源自於哪些對於實務情境的理解不同所致，討論方有實益而不至於流為各說各話的失焦謾罵。

觀諸目前已經試辦的模擬審判，皆為一審事實審，沒有二審、甚至三審的模擬審判。然而倘若引進人民參與審判，以我國目前二審為覆審制，即顯與英美的陪審制不同，要評斷政策的可行性，則司法院應試行模擬二審、乃至三審之法庭，俾利日後討論我國刑事訴訟法是否有配合修正之必要。

爰請司法院開始試行模擬二審、三審法庭後，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

8. 有鑑於我國刑事審判制度改革方向最終選擇參審亦或陪審尚無定論，仍需待日後司改國是會議研議，在政策定調以前，司法院無相關法源依據統籌要求檢方一同進行模擬，且最終定版之法規亦有相當高之風險與現行模擬適用之規定有所出入；再者，試行模擬案件在簡化後，是否堪可比擬複雜之實際案件，亦有疑慮。

建議在政策定調之前，暫行停止目前模擬法庭之活動。

爰請司法院於司法改革國是會議對未來採行之刑事審判制度定調後 3 個月內，提出具體經費運用計畫，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

(五)凍結第 4 目「刑事審判行政」項下「辦理刑事行政及法案研修」分支計畫業務

費 20 萬元，並就以下 2 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 有關最高法院言詞辯論常態化、開庭常態化之議題，長久以來多有討論。

最高法院刑事庭部分，刑事訴訟法第 389 條第 1 項規定：「第三審法院之判決，不經言詞辯論為之。但法院認為有必要者，得命辯論。」也就是於刑事審判第三審中，進行言詞辯論為例外情形。惟最高法院於 2012 年 11 月 16 日發布新聞稿，宣告：自 2012 年 12 月起，對於刑事二審宣告死刑之案件，一律行言詞辯論，以示慎重。此外據報載，司法院長與法務部長於本月 10 日院部會談中，對「最高法院言詞辯論常態化」達成共識，可見未來第三審法院判決行言詞辯論之次數將會增加。對此，司法院秘書長表示將進行「言詞辯論規則」之研究；惟最高法院發言人表示，最高法院為法律審而非事實審，若要將最高法院進行言詞辯論開庭常態化，應修正「刑事訴訟法」相關規定。

立法院於審議 105 年最高法院預算時，曾做出「最高法院應儘速研擬刑事言詞辯論規則」之決議。最高法院亦於 106 年度單位預算書「105 年度年辦理情形報告表」中，詳列該院自 101 年 12 月至 105 年 6 月之辦理情形，目前則有「最高法院刑事案件行言詞辯論要點」尚在研擬中。惟若未來最高法院將進行言詞辯論開庭常態化，以「要點」規範是否即已足夠？刑事訴訟法第 389 條等相關條文是否應進行配合修正？司法院應再行研議。爰請司法院應於 6 個月內進行相關法案研修，並向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

2. 我國司法審判體制係採三級三審制，「三級」為地方法院、高等法院、最高法院，一審及二審係採所謂「事實審」，法院需處理案件之實體，依照當事人之言詞辯論判決；第三審為法律審，基本上不介入案件之事實認定，僅就第一審及第二審之法院判決是否違背法令，並負責統一重要法律見解。

對於訴訟當事人，可於一、二審進行言詞辯論，當事人及辯護人可於訴訟中爭執案件之疑慮，惟案件上訴至第三審時，僅能交由最高法院法官判決

，且當事人無公開資訊可查閱，僅能接受其判決結果。

第三審案件，僅依最高法院法官之見解做出決定，且討論過程無對外公開，最高法院之封閉體系恐加深人民對司法之不信任。

最高法院召開言詞辯論在先進國家早就習以為常，在我國最高法院保密分案的阻隔，對於法律審性質有錯誤認知，對於法律爭點應廣納各界法律人進行辯論。爰請司法院會同法務部，針對最高法院建立「常態性辯論庭」之可行性做出評估報告，並研擬法律審之言詞辯論規則之建議。

(六)有關我國各機關對於證物監管各自管籌、規範不一，且並無對於「判決確定後」證物之保存規範，業已經立法院第9屆第1會期第24次司法及法制委員會決議通過（105/05/18），要求行政院會同司法院另「共同訂定」證物保存規範。相關部會有司法院、內政部警政署、法務部調查局、法務部法醫研究所、臺灣高等法院檢察署、國防部。

法務部則統一於105年8月12日以法檢字第10500119970號函覆，表示「目前尚暫無由行政院會同司法院另共同訂定證物保存規範之必要」。

惟從各單位函覆法務部之公文可見，各單位雖俱有規範，然對於五花八門之證物種類之分類方法、保存方式、保存期限，卻要無統一之共識。所謂「證物監管鍊」，應係證物自檢調單位從犯罪現場採證之時起、至審判中、甚至判決確定後，不論何時都處於同一之規範，且各單位皆可清楚掌握該證物隸屬之案號、證物之流向、各單位經手承辦人員、保管負責人員；由各該階段保管義務單位承擔保管責任，確保證據在整個訴訟流程的轉接中無毀損滅失之虞。倘各單位規範密度不一，事後證據有毀損滅失之情形，如何認定證物毀損之責任歸屬？

再者，我國於105年11月1日三讀通過「刑事案件確定後去氧核醣核酸鑑定條例」，該條例要能聲請重行鑑定，更賴以案件確定後妥適之證物保存為前提，然各單位目前尚無對於「案件確定後」之證物保管、保存或銷毀條件設有規範。

爰凍結司法院 106 年度預算第 4 目「刑事審判行政」項下「辦理刑事行政及法案研修」20 萬元，俟司法院會同相關單位對目前各單位證物保存規範全盤檢討，並試研擬將目前證物保存規範擴張至案件確定後之規範條文，提出報告，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況，經同意後，始得動支。

(七)凍結第 6 目「少年及家事審判行政」經費 50 萬元，並就以下 2 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出報告，經同意後始得動支。

1. 《家事事件法》第 23 條明定強制調解原則，多數案件須先經調解程序，調解不成方得進入訴訟，因而家事案件處理之品質有賴家事調解制度之完善；《法院設置家事調解委員辦法》第 4 條明定家事調解委員應具有性別平權意識、尊重多元文化等，並於第 30 條規定每年定期評核，檢視委員是否適任。惟各法院調解委員執行職務，仍有疲勞調解、缺乏性別平權意識或強勢調解等情況，而當事人未能獲得申訴相關資訊，或因目前記名申訴之方式而不敢提出申訴，至於法院收到申訴，或查無民眾申訴情事，或甚至未加調查即予以樣板回覆，均顯示目前申訴調查方式有所缺漏。前述情事導致實務現場調解委員之不適任情況所在多有，每年經評鑑不適任者卻寥寥可數，無法引導良好的家事調解環境，對家事案件當事人造成二度傷害。

為落實《家事事件法》及《法院設置家事調解委員辦法》之精神，爰請司法院確實檢討家事調解委員評核機制，修正申訴方式，並提出促請各法院落實及強化家事調解委員評核及退場機制之具體措施。

2. 司法院為辦理聘任、考核家事調解委員等事項，於民國 101 年 5 月 2 日發布家事調解委員辦法。此外，為加強法院家事調解功能，促使家事調解程序妥適進行，以及回應各界對家事調解制度提出加強家事調解委員性別平權、尊重多元文化觀念之訓練、暢通申訴管道等建議，於民國 104 年 2 月 26 日修正法院加強辦理家事調解事件實施要點。據該司法院統計，辦理家事業務之 21 家法院自民國 101 年家事事件法施行以來，至 104 年 12 月底，計有 7 家法院

受理民眾申訴家事調解委員，合計 22 件，受理結果，查無申訴情事 19 件，經個案評核 3 件，口頭告誡 2 件，解任 1 件。

司法院雖已建立民眾申訴家事調解委員及不適任委員之退場機制，惟根據審計部 104 年度總決算審核報告之查核情形，有部分法院仍未依規定於家事調解室、訴訟輔導科等適當處所放置調解程序簡介及申訴處理流程；已放置者，則有未放置於家事調解室之情形，不利當事人於調解可即時獲取相關資訊。

此外，尚有部分法院並未依規定定期辦理家事調解委員評鑑之情事。司法院為回應外界對於家事調解委員個案評鑑或定期評鑑，因參與之人員多無外部委員致無法從多元觀點執行調解業務之質疑，曾函請相關法院邀請具有性別意識、尊重多元文化之社工、心理或其他專家學者參與。惟查，目前僅有高雄少年及家事法院另訂家事調解委員評核及評鑑要點，並於辦理定期評鑑及個案評核時，邀請至少一名外部委員參與，其餘法院則未依函示辦理。

綜上，家事事件法自民國 101 年施行以來已逾 5 年，仍有不適任家事調解委員退場機制、調解委員評鑑辦理等問題仍待解決，爰要求司法院針對上開情形積極改善，並於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出報告。

(八)凍結第 7 目「司法業務規劃研考」之「辦理研究改進司法制度業務」經費 50 萬元，並就以下 2 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出報告，經同意後始得動支。

1. 截至 104 年 6 月為止，不含中國大陸及港澳居民，在台的外籍人士約有 77 萬，司法院統計 104 年各級法院涉外案件總數已近萬件，其中使用通譯人員之涉外案件數超過 6 千件，顯示我國司法通譯人才之需求，目前司法院規劃之特約通譯培訓內容以法律常識及審判程序為重，然對於法律專有名詞等介紹卻僅一語帶過，特約通譯經培訓後未必具備良善之司法通譯能力，亟待針對特約通譯規劃進階培訓課程，以及運用國內既有教學資源，培育司法通譯人才。爰請司法院增辦特約通譯備選人進階研習，並研商與教育部合作，於各

大專院校法律系及外語系規劃推動司法通譯人才培訓之課程、培訓計畫或學程，提出相關短、中、長程完整報告予立法院司法及法制委員會與提案委員。

2. 依據「公民權利和政治權利國際公約」及我國兩公約施行法的規範，任何人受刑事控告或因其權利義務涉訟須予判定時，如不通曉或不能使用法院所用之語言，應免費備通譯協助之。

面對我國在台新住民及移工人數日增、已破百萬人之際，對於新住民或移工等未能通曉國語之族群（甚或是國內原住民）及數量遽增之涉外案件，卻未能提供足額並兼備司法專業之通譯人員，缺乏整體的通譯政策，除了造成司法程序當中難以建立使用通譯的法理判準外，僅依賴人員經驗判斷，對案件當事人之權益亦有所損害。

鑑於面對涉外案件，司法通譯制度之完善應亦為展現我國訴訟體制良窳的關鍵之一，加以政府目前積極推動新南向政策，未來必將和東南亞國家有更密切之互動；爰此，有鑑於我國司法通譯案件數量逐年攀升中，卻缺乏整合性的通譯政策，為符合人民對人權保障之期待，建請司法院應積極主動會同相關機關，加強辦理通譯人才資料庫，澈底檢討現行司法通譯制度問題，以保障各族群在司法上的權益，展現對多元族群的尊重包容及人權的保障。

- (九)司法院 106 度中央政府總預算於「一般行政」編列 10 億 6,340 萬 2 千元，其中 177 萬 6 千元係為赴中國大陸、港澳地區進行司法考察、會談、互訪的計畫。

近年來兩岸詐騙盛行，我國國民被大陸查獲詐騙時，若在其他國家往往會被要求遣送至中國大陸，雖可能有犯詐欺之嫌，其司法調查與人權保護仍受我國民眾質疑，然目前兩岸情勢緊張，對於我國在大陸被羈押、調查之嫌疑犯，其司法協助與人權保護，司法院應積極研議相關辦法來協助其他機關進行談判。爰此請司法院向立法院司法及法制委員會提出相關書面報告。

- (十)105 年 5 月 20 日後，由於政府對於兩岸關係政策模擬兩可，停滯不前，導致兩岸所有交流完全停擺，政府亦毫無作為，再編列大陸地區旅費相關預算無疑浪

費公帑。爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十一)106 年度司法院及所屬機關於「一般行政」計畫之「辦理司法行政業務」分支計畫項下，對現職員工或選送派員赴國內及赴國外學校進修所需補貼之教育費用，原預算編列 869 萬 7 千元。然依據銓敘部公告之最近期統計資料顯示，行政機關之公務人員中，具研究所學歷之比率，自 80 年底的 3.41%成長至 105 年 9 月底之 22.97%，計增 19.56 個百分點。由此可見，隨著時空環境變遷，入學再進修漸轉為個人對自我成長之要求，與政府提供補助與否並無直接影響。另考量到當前中央政府財政困窘，且各機關對員工進修之補助尚非法定義務，應「視預算經費狀況」而定。綜上，因應當前之社會環境及政府財政狀況，該項補助已不合時宜，爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十二)司法院 106 度中央政府總預算於「一般行政—辦理司法行政業務」編列 1 億 1,954 萬 1 千元，其中 869 萬 7 千元係為對現職員工或選送派員赴國內及赴國外學校進修所需補貼之教育費用。

當前中央政府財政困窘，各機關當本緊縮原則檢討經常支出，且對於公務人員之補助項目及範圍，尤應審慎評估，以公帑補助至國內各大學校院進修之員工，僅少數人受惠，對增進機關業務效能之助益恐屬有限。爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十三)106 年度司法院及所屬機關於「一般行政」計畫之「辦理司法行政業務」分支計畫項下，共編列 869 萬 7 千元，係對現職員工或選送派員赴國內及赴國外學校進修所需補貼之教育費用。

按公務人員訓練進修法第 12 條及公務人員訓練進修法施行細則第 19 條規定，各機關（構）學校得視預算經費狀況，對選送或自行申請進修公務人員之學費、學分費或雜費、出國期間生活費、交通費、保險費及其他必要費用等，酌予補助。是以，各機關對員工進修之補助尚非法定義務，需「視預算經費狀況」而定。

當前中央政府財政困窘，各機關當本緊縮原則檢討經常支出，且對於公務人員之補助項目及範圍，尤應審慎評估，政府對員工之進修補助尚非法定義務，早年為增進公務人員之學習意願，而對自行利用公餘時間進修之員工予以補助，惟隨著時空環境變遷、社會學習氛圍改變、公務人員教育程度提升，考量當前政府財政能力，繼續提供補助恐非合宜，允宜審視經費狀況，爰請司法院針對國內外進修補助之績效、合宜性，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十四)為提升裁判品質，增進人民對司法之信任，避免法官與多元多變的社會價值產生疏離，法官來源應予多元化，因此司法院於 87 年起就提供律師轉任法官之管道，亦於民國 100 年修正法官法第 5 條，舉凡律師、檢察官、公設辯護人均可轉任，顯示法官多元進用為司法院重要改革事項之一。惟近 5 年轉任法官人數共僅 121 人，只占同期間整體法官任用總人數比率 30.95%，顯示法官多元任用之執行成效有待檢討強化，爰請司法院積極研議並向立法院司法及法制委員會提出相關對策書面報告。

(十五)立法院於 100 年 6 月 14 日制定法官法，並於 100 年 7 月 6 日公布。本次制定重點之一，即為法官進用之來源應多元化，以提升裁判品質，增進人民對司法之信任，避免法官與多元多變的社會價值產生疏離。其中第 5 條規定，規定符合一定條件之檢察官、公設辯護人、執業律師與學者，得申請轉任法官。此外，本次制定通過以下附帶決議：「自法官法施行屆滿十年起，依第五條第一項第一款考試進用法官占當年度需用法官總人數之比例，應降至百分之二十以下。」

惟查，近年法官多元進用情形之成效並不符預期。就律師轉任法官，公開甄試部分：101 年 94 人申請、22 人通過；102 年 111 人申請、8 人通過；103 年未辦理律師轉任公開甄試；104 年 87 人申請、11 人通過，申請人數與通過人數相差懸殊。此外，自行申請部分，100 年與 103 年均 1 人申請、0 人通過；101 年、102 年均無人申請。104 年 18 人申請、5 人通過。

在檢察官轉任法官部分，100 年 29 人申請、20 人通過；101 年 44 人申請、21 人通過；102 年 29 人申請、17 人通過；103 年 22 人申請、14 人通過；104 年 30 人申請、15 人通過；105 年目前有 23 人申請，15 人通過，成效相對較佳。此外，公設辯護人轉任部分，103 與 104 年度僅各 1 人申請，均通過；學者部分則無人申請轉任法官之紀錄。

然而，若以「實際分發人數」、而非「遴選通過人數」來看，實際轉任法官的數量更少。據統計，101 年度至 104 年度由多元進用管道轉任法官人數分別為 35 人、23 人、20 人及 18 人，呈現逐年下降趨勢，且該期間多元進用法官人數共計 96 人，約占同期間實際任用法官總人數 329 人之 29.18%，尚未及三成，加以轉任法官人數中，仍以檢察官申請轉任 65 人居最多數（占 67.71%），而律師轉任者尚少，亦無學者申請轉任，均顯示法官多元進用之執行成效有待檢討改進。

綜上所述，於法官法施行後，多元進用轉任法官人數呈下降之勢，是否得於法官法施行屆滿 10 年起，達成立法院將考試進用之法官人數降至 20% 以下之附帶決議，不無疑問。爰請司法院應於 6 個月內對法官法第 5 條多元進用成效不彰之原因進行檢討分析，並研擬因應對策或修法計畫，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十六) 司法院 106 度中央政府總預算於「一般行政—辦理司法行政業務」編列 1 億 1,954 萬 1 千元，其中 543 萬 3 千元係為辦理轉任法官甄審業務經費。

按法官法第 5 條明定法官之積極資格，擴大進用管道，期提升人民對法官裁判之信賴，亦即現行法官多元進用之管道，包含律師轉任（分為申請參加公開甄試及自行申請轉任）、檢察官、學者、公設辯護人申請轉任、法官申請再任。

以近 5 年考試分發法官及多元進用人數資料觀之，於法官法施行後，考試分發法官人數已由 100 年度之 93 人，降至 104 年度之 38 人，可略見多元進用成效；惟 101 至 104 年度由多元進用管道轉任法官人數分別為 35 人、23

人、20 人及 18 人，呈現逐年下降趨勢，且該期間多元進用法官人數共計 96 人，約占同期間實際任用法官總人數 329 人之 29.18%，尚未及三成，加以轉任法官人數中，仍以檢察官申請轉任 65 人居最多數（占 67.71%），而律師轉任者尚少，亦無學者申請轉任，均顯示法官多元進用之執行成效有待檢討改進。

爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出法官多元進用之檢討與措施書面報告。

(十七)有鑑於社會對司法公信力觀感不佳，對司法判決高度不信任，各界認為考試分發法官平均錄取年齡過輕（25 歲），缺乏社會歷練，致使判決不符社會普遍期待，故立法院於 100 年審議法官法時通過附帶決議，考試進用法官比率應從八成逐年降低至兩成以下，並透過檢察官、律師、學者轉任等方式，提高多元進用比率。然自 100 年至今，多元進用人數逐年降低，而 106 至 108 年暫定考試進用法官人數卻逐年遞增，未來多元進用法官比率恐有下滑之可能。綜上，爰建請司法院依照立法院附帶決議，重新檢討法官多元進用執行成效，回應各界對司法改革之期待，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十八)我國法官產生方式係依《法官法》第二章「法官之任用」規定，經由司法特考及訓練後分發任用，或是由遴選委員會遴選出轉任法官。

司法院自 95 至 99 年度進用法官人數共計 333 人，其中以考試分發人數 248 人占 75%為最多，且近 5 年（100 至 104 年度）進用法官人數共計 445 人，仍以考試分發 326 人、約占 73%為最高，顯示我國法官人力來源，向以考試方式進用為主。

101 至 104 年度多元進用轉任法官人數未及三成，101 至 104 年度由多元進用管道轉任法官人數分別為 35 人、23 人、20 人及 18 人，呈現逐年下降趨勢，約占同期間實際任用法官總人數 329 人之 29.18%；其中多以檢察官轉任居多，律師轉任者少，無學者轉任。

參照外國法官產生方式，較指標性進步人權國家，如：美國、英國，多以選舉或遴選方式產生，設立篩選法官品德之管道，鮮少有依考試訓練即產生法官的狀況，此機制亦是遭批判奶嘴法官、娃娃法官之主要原因。

且按 100 年 6 月 14 日立法院三讀通過法官法時，同時通過與法官考試進用比例相關附帶決議乙項：「自法官法施行屆滿十年起，依第五條第一項第一款考試進用法官占當年度需用法官總人數之比例，應降至百分之二十以下」。

爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出書面改善報告，檢討法官產生之方式，強化法官道德品行篩選門檻，以達成吸納優秀人才及提升人民對法官裁判信賴之目的。

(十九)106 年度司法院於「一般行政」工作計畫之「辦理電腦資訊作業」分支計畫項下，編列司法院暨所屬各機關第四期法院法庭科技化計畫經費 963 萬 9 千元，較 105 年度之第三期法院法庭科技化計畫 850 萬元增加 113 萬 9 千元（增幅 13.40%）。

司法院所屬法院第一期法庭科技化計畫於 95 年度開始執行，第二期計畫係於 101 至 104 年度分 4 年執行，其後於 105 年度辦理第三期計畫，預計 105 年底完成一、二審法院民、刑事科技法庭之建置，並規劃於 106 年度賡續辦理第四期計畫及完成一審法院行政訴訟、家事、少年等科技法庭之建置；其中第二期法院法庭科技化計畫經費共計 7,554 萬 3 千元，實際執行數 7,519 萬 8 千元（執行率 99.54%）。

以 104 年度至 105 年 6 月各法院使用科技法庭情形觀之，104 年度各法院刑事與民事案件使用科技法庭協助審理之案件比率分別為 10.62%、5.46%，105 年 1 月至 6 月比率分別提升至 36.75%、21.98%，且刑事與民事使用科技法庭開庭數各為 2 萬 8,810 件、1 萬 2,151 件，均較 104 年度成長。又依司法院提供法院科技法庭建置資料，據了解，各法院「刑事科技法庭」與「民事科技法庭」整體運用科技法庭比率均未及四成，顯示各法院使用科技法庭審

理刑事與民事案件之比率仍有待提升。

司法院為加速審判流程、提升司法透明度，自 95 年度起開始辦理第一期法院法庭科技化計畫，嗣後陸續執行第二期、第三期計畫，並規劃於 106 年度辦理第四期計畫，以使各法院逐步採用科技法庭協助審理案件，惟其各法院整體運用科技法庭比率偏低。

綜上，請司法院向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十)司法院 106 度中央政府總預算於「一般行政—辦理電腦資訊作業—設備及投資」編列 3 億 2,434 萬 3 千元，其中 963 萬 9 千元係為辦理第四期法院法庭科技化計畫經費。

經查，該計畫為透過各法院科技法庭之建置，可望藉由法庭之實物提示機、投影機及電腦等設備，即時提示各項卷證資料，使審判過程更加透明及順暢。依據 104 年度至 105 年 6 月各法院使用科技法庭情形觀之，104 年度各法院刑事與民事案件使用科技法庭協助審理之案件比率分別為 10.62%、5.46%，105 年 1 至 6 月比率分別提升至 36.75%、21.98%，各法院整體運用科技法庭比率未及 4 成。

爰此，請司法院向立法院司法及法制委員會提出提升科技法庭使用比率之檢討與措施書面報告。

(二十一)司法院於 95 年開始執行「科技法庭」計畫，希望透過各法院科技法庭之建置，可望藉由法庭之實物提示機、投影機及電腦等設備，即時提示各項卷證資料，使審判過程更加透明及順暢，加速審判流程、提升司法透明度，以達成科技法庭之目標。

經查，截至 105 年 6 月底止，各法院「刑事科技法庭」與「民事科技法庭」含數位錄音設備之建置間數分別計 288 間、154 間，占總法庭數之比率分別達 90%、81.91%，惟整體運用科技法庭比率均未及四成，顯示各法院使用科技法庭審理刑事與民事案件之比率仍有待提升。

執業律師對於閱卷皆有共同的困擾，對於未有電子卷證之案件總要一

頁一頁影印，一方面耗時，另一方面造成資源損耗，各地區法院尚未能落實電子卷之運用，科技法庭有助於及時提示各項卷證資料之功能。爰請司法院提出書面報告，提升科技法庭及電子卷證之運用比率，以提升法院及辯護人處理案件之效率。

(二十二)司法院刻正推動「法院法庭科技化計畫」，並已完成司法院暨所屬各機關之民事及刑事庭科技法庭之建置，106 年度編列第 4 期計畫經費約 963 萬 9 千元，預計建置數位卷證科技法庭並採購相關電腦主機。惟經查 104 年度各機關運用科技法庭審理案件之比例占總開庭數分別為：刑事案件 10.62%、民事案件 5.46%，105 年度統計至 6 月底，分別為：刑事案件 36.75%、民事案件 21.98%，其使用比例雖有上升惟仍屬偏低。

建置科技法庭目的在於讓法庭更公開、更便利並使各方得透過相關設備詳實進行訴訟程序以減少訴訟紛爭，司法院應確實落實使用科技法庭。爰此，要求司法院應研擬提升科技法庭使用比例並於 3 個月內提出有效提升運用比例之方案，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十三)司法院為廣泛運用實物提示系統及相關電腦影音錄製功能，透過於法庭建置大型投影設備，讓審、檢、辯三方及當事人能經由投影機提示各項證據資料，達成科技法庭爭點聚焦、加速審判流程、提升司法透明度之目標，於民國 101 至 104 年度辦理「第二期法院法庭科技化計畫」，計畫經費 7,554 萬餘元。

目前各法院已完成 362 間科技法庭，為配合使用科技法庭審理案件之需要，陸續使用、製作數位卷證。根據審計部 104 年度總決算審核報告之查核情形，目前為台灣高等法院台南分院使用率最高。惟其他諸如彰化地方法院運用科技法院之審理情形，刑事案件僅占受理件數之 0.379%，民事事件僅占受理件數之 0.0084%；台南地方法院之刑事案件僅占受理件數之 0.4527%，民事事件僅占受理件數之 0.009%，運用度仍待加強。

綜上，司法院耗資大筆經費於各法院逐步建置科技庭，以達加速審判

流程及提升司法透明度之目的，惟許多法院運用科技法庭審理案件之比率仍待提升，爰要求司法院針對上開情形加以改善，積極推動各法院運用科技法庭審理案件，並於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十四)司法院 106 度中央政府總預算於「民事審判行政」編列 263 萬 5 千元，係為推動民事調解業務及督促所屬法院妥速辦理各類民事事件審判。

經查，以近 10（95 至 104）年最高法院民事事件收結情形觀之，新收件數由 95 年度之 4,569 件增至 104 年度之 6,260 件，然同期間終結件數並未同步增加，其年度終結比率由 95 年度之 82.01%升至 97 年度之 86.00%後即逐年下降，至 104 年度已下滑至 72.81%，其未結件數則由 95 年度之 1,118 件，攀升至 104 年度之 2,152 件，為近 10 年最高。

又查近 10 年平均每位法官每月辦結件數，自 95 年度之 19.36 件略增至 104 年度之 20.32 件，工作負荷量並未顯著增加；就平均結案日數（即終結事件中平均 1 件所需日數）而言，95 至 99 年度分別為 35.32 日、33.50 日、29.46 日、25.96 日、24.02 日，雖速度逐年提升，然自 100 年度起，各年度之平均結案日數轉趨增加，至 104 年度已增為 45.08 日，創 10 年來新高，顯示近年最高法院民事事件結案速度大幅下降，104 年度結案日數更首次超逾年度管考標準（40 日）。

爰請司法院向立法院司法及法制委員會提出相關提升審結效能書面報告。

(二十五)有鑑於提升裁判品質與效率，貫徹對人民訴訟權之保障，為司法院重要施政項目之一。惟最高法院民事事件近年新收件數持續攀升，然同期間終結件數並未同步增加，至 104 年度之未結件數已達近 10 年新高，且結案日數首次超逾年度管考標準。爰此，建請司法院應積極督促相關法院檢討辦理訴訟案件落後管考標準之原因，積極研謀改善措施，以強化及提升審結效能，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十六)司法院為考核各級法院執行審判業務績效，訂定各級法院辦案列管事項及管考標準，近年最高法院民事事件結案速度之管考標準皆訂為 40 日。

以近 95 至 104 年最高法院民事事件收結情形觀之，新收件數由 95 年度之 4,569 件增至 104 年度之 6,260 件；就平均結案日數而言，自 100 年度平均結案日數 24.84 天、101 年度：26.07 天、102 年度：31.78 天、103 年度：39.69 天，104 年度最高法院民事事件平均結案日數 45.08 天，為近 10 年新高，且未結案件數達 2,152 件，首次超逾年度管考標準。

爰請司法院針對最高法院民事案件審理效率逐年下降之情形向立法院司法及法制委員會提出書面檢討報告，並擬定改善措施。

(二十七)司法院 106 年度於「民事審判行政」計畫項下，編列辦理民事行政及法案研修所需經費 228 萬 7 千元；其主管之 22 個地方法院另於「審判業務」計畫項下，編列辦理民事事件業務所需經費共 3 億 8,101 萬 1 千元。經查：各法院自 95 年起積極推動調解制度，司法院亦已修正民事訴訟法相關規定擴大強制調解及移付調解之適用範圍，並將調解成立，聲請退還所繳聲請費或裁判費比例提高為三分之二，同時新增第二審得經兩造合意移付調解等規定。然近年法院辦理民事調解績效略呈下降之勢，推動調解制度及提高調解案件成立率，可發揮息訟止紛之功能，並節省當事人與法院之勞力、費用及時間，進而提升裁判品質及合理分配司法資源。爰建議司法院允宜積極推動與強化相關措施，以提高調解成立率，俾有效運用司法資源及紓減訟源，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十八)被害人於刑事訴訟中的角色與權益，長期以來廣受討論，亦為影響人民對於司法信賴的重要議題。立法院於 2013 年 3 月 20 日第 8 屆第 3 會期司法及法制委員會第 6 次全體委員會中，通過附帶決議：「為保障被害人之表達意見及溝通之權利，司法院應於 6 個月內會銜行政院研擬完成被害人程序參與權之評估報告。」2013 年 4 月，立法院吳委員宜臻等 27 人提出「刑事訴訟法增訂部分條文草案」，增訂第九編之一「犯罪被害人之訴訟參加

」；並於 2013 年 4 月 23 日就本制度舉行公聽會，會中決議司法院及法務部應分別舉辦類似研討會廣納各方意見。司法院並於 2013 年 9 月 13 日召開「犯罪被害人訴訟參加制度可行性之探討」公聽會凝聚共識，與會者一致肯認犯罪被害人權益之保障應更加精進、強化；惟就訴訟制度上如何規劃落實，尚待討論。吳委員宜臻所擬具之上開草案，於 2015 年 3 月 25 日立法院第 8 屆第 7 會期司法及法制委員會第 6 次全體委員會進行審議，惟該次會議中，司法院與法務部、各委員間並無共識，主席宣告另定期繼續審查，並再無後續。

現行實務中，司法院係以「犯罪被害人、告訴人訴訟權益告知書」，條列犯罪被害人、告訴人 12 項權利，其中包括：「請求檢察官向法院聲請保全證據權」、「請求檢察官向法院聲請調查證據權」、「向檢察官陳述意見權」、「委任律師為代理人到法院閱卷、抄錄權」、「請求法院隔離訊問權」、「證人之費用請求權」、「法院審理中，向法院陳述意見權」、「委任代理人到場陳述意見權」、「法院判決後，就判決內容向檢察官陳述意見權」、「法院判決後，請求檢察官對原判決提起上訴權」、「協商程序中，就協商內容向檢察官表示意見權」、「第一、二審法院審理中，提起附帶民事訴訟權」。惟此「告知書」之性質，應僅為刑事訴訟法修正前之暫時性配套，而非落實被害人訴訟上權益長久之策。

德國於 2015 年 12 月 21 日通過第 3 次被害人權利改革法案（Drittes Opferrechtsreformgesetz），對於加強刑事程序中被害人之權益保護，大幅修正第五編「被害人參與訴訟」等數十條條文，並新增第 406i 條至第 406l 條規定，係德國自 80 年代以來，刑事被害人保護進程中的最新一次重要改革。此外，日本刑事訴訟法與其刑事訴訟規則之第二編第三章第三節，皆亦有「被害者參加」之規定。由此可見外國立法例對於被害人訴訟權益之重視，值得我國參考。

司法院曾於立法院第 8 屆第 7 會期司法及法制委員會第 6 次會議中，

表達對於被害人訴訟參加制度之疑慮。憂心若被害人以參加人身分參與訴訟，可能會使被告與其辯護人，必須同時與檢察官、訴訟參加人、訴訟參加代理人進行攻防，恐出現兩造對抗失衡之情形，導致審判預斷，滋生違反無罪推定原則的疑慮。惟現行刑事訴訟法對於被害人訴訟權益之保障不足，使其僅具證人之地位，而導致部分人民對於司法之不信賴，亦為事實。此外，司法院許宗力院長於 105 年 11 月 1 日就職時，亦提出「犯罪被害人」參與訴訟係司法院施政重要項目之一。就此，司法院應儘速參考近年外國與各界之成果與研究意見，以及「犯罪被害人、告訴人訴訟權益告知書」中之各項權益，於不造成被告方武器不平等的情形下，研擬相關制度並修正刑事訴訟法，以俾強化被害人於刑事訴訟上之權益保障。爰請司法院於司法改革國是會議對未來採行之刑事審判制度定調後 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關法案研修報告。

(二十九)蔡總統於 2015 年 8 月 25 日發表之司法改革政策主張中，宣示應貫徹無罪推定及證據法則，推動「起訴狀一本主義」，確認檢察官定位，落實檢察一體、檢察獨立原則，並確立檢察一體原則之法制化，以維持追訴標準之一致性。司法院亦於 105 年度立法計畫報告中，將起訴狀一本主義制度納入修法重點，決議著手重新進行完全之起訴狀一本主義相關法制之研究。

立法院早於 2007 年修正刑事訴訟法第 284 條之 1 之附帶決議中，明文提及「……應於 6 年內刑事訴訟制度改採起訴狀一本主義……」，指明刑事訴訟法修正的核心及方向：為貫徹無罪推定原則、排除預斷、維護公平審判的訴訟核心價值，應儘速修法改採「起訴卷證不併送」機制，同時研議採行證據開示及訴因制度等配套措施，使我國刑事訴訟程序確能以適正而公平之程序妥速發現真實，以兼顧社會秩序之維護與基本人權之保障。此後，立法院亦有多位委員提出相關之刑事訴訟法修正草案。

司法院於 2012 年後著手進行之刑事訴訟法修正，研擬採取「折衷式卷證不併送制度」，惟此折衷式制度隨即引發各界疑慮。例如：司法院自

2012 年起於各地方法院辦理人民參與審判模擬法庭活動，與會之學者專家多建議配合採取「完全」起訴狀一本制度，避免參與審判之人民產生事先預斷，並得解決法官與參與審判人民間資訊落差問題。此外，於 2014 年 10 月 2 日立法院司法及法制委員會「刑事訴訟採行卷證不併送之具體措施及時程規劃推動情形」專題報告會議中，法務部代表亦表明不反對起訴狀一本主義之修法，而是反對司法院所採折衷式、半套式之修法，如要修正希望貫徹完全的起訴狀一本制度。又，司法院於 2015 年 10 月 20 日召開之「刑事訴訟制度」公聽會中，許多學者、律師皆表示應澈底採取起訴狀一本制度，支持折衷制度者已相對占少數。

綜上，自立法院 2007 年做出應於 6 年內改採起訴狀一本之附帶決議後，已逾 9 年。各界當前對於採取「完全起訴狀一本制度」皆有共識，且未來我國刑事訴訟體制即將因應人民參與審判制度之重大變革，司法院應儘快完成起訴狀一本主義精神之刑事訴訟法修正，並於司法改革國是會議對未來採行之刑事審判制度定調後 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關法案研修報告及期程。

(三十)我國現行刑事訴訟法第 228 條採用所謂「起訴卷證併送主義」，亦即檢察官起訴時必須將「卷宗」、「證物」一併送交至法院，法官得以在開庭前閱覽卷宗了解案情，法官能在開庭時掌握案情，掌握刑事審判程序進行。

惟，卷證併送機制恐會造成司法審判公正漏洞，檢察官所提供之卷證資料，同時也會呈現檢察官單方面之主觀立場，再加上法官開庭前閱卷，易造成法官對犯罪嫌疑人有預斷心態，難以維持其法官之公正心證。

參照美國刑事訴訟法制度，採用「起訴狀一本主義」，檢察官起訴時僅移送一本起訴書，不得附帶使法官事前產生預斷之證據資料，甚至也不會在起訴書中記載被告人的前科、學歷、經歷、性格以及犯罪動機和目的等情況，以保證法官的中立以及法庭審訊時的對抗性和實質性。

為強化司法審判制度之公正，爰請司法院於司法改革國是會議對未來採

行之刑事審判制度定調後 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出於我國起訴狀一本主義落實之可行性評估報告。

(三十一)台灣社會民主發展可貴之處，係依正當民意表達之管道以落實國家民主之進步；惟，我國發展民主選舉 30 多年，卻屢次選舉都有候選人為達政治目的，以賄選手段敗壞選舉風氣，嚴重影響民主法治之健全發展。

參照 104 年司法院統計年報，地方法院受理「妨害投票罪」108 件、涉案 665 人，545 人處六個月以下有期徒刑，9 人處六個月以上一年以下有期徒刑，緩刑人數 397 人；高等法院受理「妨害投票罪」19 件、涉案 74 人，緩刑人數 19 人，得易科罰金人數 47 人。實際狀況，犯罪行為人幾乎得易科罰金，或處以緩刑，並無實際懲罰效果。

法院之懲處對賄選犯罪行為人並無有效遏止賄選之風氣，爰請司法院針對賄選判決提出檢討報告。

(三十二)司法院近年陸續推動改革，為檢視改革成效，也多次辦理相關民意調查。

據該院 104 年度「一般民眾對司法認知調查」結果，民眾對法官之不信任的比率 48.5%，高於信任比率 44%。另中正大學犯罪研究中心「103 年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度調查」報告，指出民眾對法官的不信任比率為 74.3%；104 年的報告更顯示，民眾對法官的不信任度與不公正度持續上昇 7%，已高達 84.6%。司法院應督促各法院落實執行法官法相關規範，提升司法公信力及回應國人對法官的期待，重建人民對司法的信賴度，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十三)司法院 106 度中央政府總預算於「司法業務規劃研考」編列 1,496 萬 9 千元，主要為編列「辦理改進司法制度業務」所需經費 1,293 萬 8 千元，期革新司法制度、落實法官法等。

依據近期官方、學界及平面媒體相關民意調查資料或報導，均顯示民眾對於司法公信力之觀感欠佳，如國立中正大學犯罪研究中心 105 年 2 月 23 日發布之「104 年全年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度

調查」報告資料，關於民眾對於法官信任度部分，高達 84.6%比率不相信法官處理案件具有公平公正性，與該中心 103 年全年度調查結果相較（不信任比率為 74.3%），民眾對於法官之不信任度更上升 10.3 個百分點；天下雜誌 105 年 5 月「台灣社會信任度調查」結果，最不被信任對象之首為法官，不信任度高達 65.4%，且法官信任度吊車尾（28.4%），而人民對司法體系亦展現高度不信任，信任度僅 25.9%。

爰此，請司法院向立法院司法及法制委員會提出檢討法官法或相關規範及推動司法改革之目標書面報告。

(三十四)司法院 106 年度於「司法業務規劃研考」計畫項下，編列「辦理研究改進司法制度業務」所需經費 1,293 萬 8 千元，期革新司法制度、落實法官法等。經查，近期官方、學界及平面媒體之民意調查結果，民眾對法官之不信任比率遠高於信任比率，顯示司法公信力不佳，與國人之期待落差亦甚大，司法院允應妥謀檢討法官法等相關規範與推動成效，俾達成健全法官制度及確保人民受公正審判之立法目的。爰此，請司法院檢討法官法等相關規範與推動成效，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十五)按法官法第 31 條第 1 項規定：「司法院應每三年至少一次完成法官全面評核，其結果不予公開，評核結果作為法官職務評定之參考。」據司法院表示，第 1 次辦理法官評核作業係於 103 年 7 月 1 日至 103 年 11 月 30 日止，依法第 2 次法官全面評核應於民國 106 年啟動。

第 1 次法官全面評核之作業方式主要為郵寄問卷回傳及線上評核，惟查其評核結果，受評核案件數為 75,215 件，回收數僅 10,429 件，回收率 13.87%；評核人（含當事人、告訴人、訴訟代理人等）共 226,823 人，回收數 12,947 人，回收率 5.71%。其評核成果之可信度如何顯有疑慮，亦無法成為司法院依該法第 31 條第 2 項將有應付個案評鑑事由之法官移付評鑑之有力依據。

爰請司法院就進行法官全面評核之效率與可信度進行檢討，向立法院

司法及法制委員會及提案委員提出書面報告。

(三十六)鑑於法官法施行至今僅於 103 年辦理過一次全面評核，該次評核計有 1,055 位法官評為極佳，49 位法官被評核為待改進或亟待改進，惟因回收率僅 13.877%，僅提供各級法院參考，未發揮實質監督效果。又法官法規定每 3 年至少應完成 1 次全面評核，目前司法院規劃於 106 年進行第 2 次全面評核作業，亦即採行法規規定之最低標準辦理，恐難以達成提升整體司法品質之目的。

據國立中正大學犯罪研究中心公布的〈104 年全年度全國民眾犯罪被害暨政府維護治安施政滿意度調查〉有 84.6%的台灣民眾不相信法官處理案件具有公平公正性，為提升人民對司法機關信任度並回應人民對司法改革之期待，司法院應檢討加強全面評核機制並切實參考評核結果以淘汰不適任之法官。爰此，要求司法院應每年進行全面評核並通盤檢討全面評核制度提出改善及精進作為後向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十七)截至 104 年 6 月為止，不含中國大陸及港澳居民，在台的外籍人士約有 77 萬，司法院統計 104 年各級法院涉外案件總數已近萬件，其中使用通譯人員之涉外案件數超過 6 千件，顯示我國司法通譯人才之需求。目前通譯教育訓練之立意良好，但法律專有名詞及相關規定受限於上課時數，無法全盤介紹，多數特約通譯非法律專業背景，即使經過通譯培訓課程後，對相關名詞亦未必通曉，亟待有效之工具協助其於法庭上順利完成通譯工作，保障當事人應訴權利。爰請司法院參考國內外通譯經驗，規劃推動法庭通譯用語手冊編纂計畫，向立法院司法及法制委員會與提案委員提出書面報告。

(三十八)我國法官之產生，為了讓具社會經驗之法律人進入法官職業，以強化社會公平正義之實踐，除《法官法》第 5 條第 1 項第 1 款考試進用法官，亦提供遴選之管道，讓有志成為法官之法律人，得以先由其他法律相關職業後再依遴選管道，遴選為法官。

按《法官法》第 7 條第 2 項之遴選委員產生，考試院代表 2 人、法官代表 6 人、檢察官代表 1 人、律師代表 3 人、學者及社會公正人士 6 人；現行機制中遴選委員多以法律相關職業為主，非法律人僅能從學者及社會公正人士 6 人爭取，且院長相對權力掌握學者及社會人士之遴聘，有失其公平性之疑慮。

現行機制非但缺乏多元專長參與委員會，且遴選委員產生方式欠缺民主機制的參與，爰請司法院針對遴選委員會之成員分配及產生，進行檢討，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十九)大法官的提名，依據司法院組織法第 4 條之規定，大法官應具有下列資格之一：一、曾任實任法官 15 年以上而成績卓著者。二、曾任實任檢察官 15 年以上而成績卓著者。三、曾實際執行律師業務 25 年以上而聲譽卓著者。四、曾任教育部審定合格之大學或獨立學院專任教授 12 年以上，講授法官法第 5 條第 4 項所定主要法律科目 8 年以上，有專門著作者。五、曾任國際法庭法官或在學術機關從事公法學或比較法學之研究而有權威著作者。六、研究法學，富有政治經驗，聲譽卓著者。

然依據此次施行大法官同意權後，符合上述第 2 款曾任實任檢察官 15 年以上而成績卓著者之大法官資格相當鮮少，大部分集中於第 4 款及第 5 款，在釋憲時恐怕無法有足夠實務或經驗作為參考，有鑑於此，司法院應於 6 個月內，以多元兼重的精神，研議修正司法院組織法第 4 條之大法官資格規定，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四十)立法院於 2015 年 1 月 23 日修正通過刑事訴訟法第 420 條，關於有罪判決確定後為受判決人之利益聲請再審之規定。過去實務判例對於聲請再審創設出「新規性」及「確實性」要件，增加法律所無之限制。故修正上開條文第 1 項第 6 款為：「因發現新事實或新證據，單獨或與先前之證據綜合判斷，足認受有罪判決之人應受無罪、免訴、免刑或輕於原判決所認罪名之判決者。」並增訂第 3 項對於第 1 項第 6 款「新事實及新證據」之定義，應包含判決

確定前已存在或成立而未及調查斟酌，及判決確定後始存在或成立之事實、證據。希望透過再審門檻的放寬，保障憲法上人民依循再審途徑推翻錯誤定罪判決之基本權利。

惟查，上開條文修正後，2015 年通過再審聲請之數量並無明顯增加。2015 年地方法院刑事聲請再審案件終結情形中，聲請數量共 463 件（其中為受裁判人之利益聲請者共 431 件），較 2014 年新增 37 件（其中為受裁判人之利益聲請者增加 40 件），惟最後「開始再審」之件數為 14 件，較 2014 年之 10 件僅多 4 件；被駁回之件數則高達 438 件，較 2014 年增加 32 件。此外，2015 年高等法院及分院刑事聲請再審案件終結情形中，聲請數量為 1,245 件（其中為受裁判人之利益聲請者共 1,223 件），較 2014 年新增 23 件（其中為受裁判人之利益聲請者增加 21 件），惟最後「開始再審」之件數，與 2014 年同為 9 件；被駁回之件數則高達 1,228 件，較 2014 年增加 19 件。由此可知，再審相關條文於 2015 年 1 月 23 日修正後，開始再審之數並無明顯增加。

此外，開始再審後「更為審判」之數量亦無明顯增加。2015 年地方法院刑事再審案件終結情形中，更為審判為 9 件，僅較 2014 年多 1 件。2015 年高等法院及分院刑事再審案件終結情形中，更為審判僅為 4 件，較 2014 年少了 5 件。

綜合上述，聲請再審之要件於 2015 修正後，門檻雖已放寬，惟實際開啟再審、最後更為審判之案件量並無明顯變化。為釐清修法成效不彰之原因，爰要求司法院針對上開問題進行分析，並於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四十一)司法院 106 年度於「刑事審判行政」計畫項下，編列「辦理刑事行政及法案研修」所需經費 3,120 萬 7 千元；其主管之最高法院、高等法院暨分院、地方法院等 29 個法院另於「審判業務」計畫項下，編列辦理刑事案件業務所需經費共 3 億 2,253 萬 6 千元。經查：司法院於 94 年成立「法院審理重大金融犯罪案件諮詢小組」，延聘金融領域專家為諮詢委員，支援法院妥

速審結金融案件，擴大司法事務官職掌範圍及引進財稅金融專業人才，輔助法官審理重大金融犯罪等專業案件。102 至 104 年度各級法院辦理重大刑事案件終結件數中，罪名為違法重大金融案件計 540 件，占比近三成。爰建議司法院允宜繼續督導各級法院提升重大金融案件之審判效能，加強法官審理金融案件之專業化，期落實保障人民權益及維護國家經濟秩序，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四十二)鑑於民法第 194 條精神慰撫金判定因個案複雜程度不同難以訂定統一標準，僅得交由個案法官斟酌情事後定之，為追求更公平之基準，司法院應透過統計實務個案裁判的結果，累積更多相關案件樣本數後，進一步分析作為慰撫金計算的基準。

司法院 103 年即開放刑事案件量刑資訊系統供律師、檢察官及當事人參考使用，精神慰撫金案件亦應建置相關系統對外公開查詢供民眾及律師參考，同時法院亦可參考該資訊行使裁量權，以期達成較為妥適的結果。爰此，要求司法院應研議就各精神慰撫金案件判決結果進行統計分析，建置相關系統供民眾、律師及法院參考之可行性。因法院所判決之精神慰撫金金額一向偏低，也請司法院一併檢討。

(四十三)有關犯罪嫌疑人及其辯護人於偵查中羈押審查程序，可否得從程序中獲知卷證資訊一事；大法官會議於 2016 年 4 月 29 日公布釋字第 737 號，大法官會議認為，刑事訴訟法第 33 條及第 101 條第 3 項規定限制辯護人之閱卷權，有牴觸憲法第 8 條及第 16 條之人身自由及訴訟權意旨；但仍保留，事實足認有湮滅、偽造、變造證據或勾串共犯或證人等危害偵查目的或危害他人生命、身體之虞，得予限制或禁止。

司法程序應保障當事人雙方之權益，方能彰顯其司法正義；司法院為刑事訴訟法之主管機關，爰請司法院針對辯護人於偵查中之閱卷權於 6 個月內提出修法意見，並針對「限制或禁止閱卷」之狀況訂定其認定程序。

(四十四)刑事司法活動係由審、檢、辯三方所構成。檢察官代表國家公益，偵查、

追訴犯罪，並擔任公訴人；律師為犯罪嫌疑人辯護，督促刑事司法符合程序及實體正義，以求保障人權；法官斟酌證據，認定事實，依據法律獨立審判。此三方角色鼎足而立，缺一不可。

民國 21 年所制定「法院組織法」，將各級法院及各級地檢署納入規範，直至民國 69 年施行審檢分隸。惟「審檢分隸」後，並未依檢察體系之特質，訂立檢察機關之專屬法規，致使分屬行政、司法兩院之檢察署、法院等兩機關，仍同規範於法院組織法。為明確定位而賦予不同角色及功能之必要，故應有其他法律另定檢察機關組織之法例，如：「檢察署組織法」。

法院組織法係屬司法院所主管，爰請司法院偕同法務部，於司法改革國是會議對未來採行之刑事審判制度定調後 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四十五)最高法院為我國最高審判機關，其中極為重要之功能即在統一各級法院之法律見解，避免裁判歧異，使人民之訴訟不因分案繫屬於不同庭即產生不同法律見解之適用結果，使判決具有可預見性，以昭法院之公信。其裁判應具有引導下級審、確保法律適用一致、促進法律續造之作用。

現行所採行之決議制度，雖係由全體法官參與討論所作成，具取得多數見解之民主正當性基礎，惟決議非裁判權之作用，亦易招致權責不符之質疑；而從實際效用以觀，我國最高法院各庭間仍時有不同之歧異見解。

爰請司法院及最高法院檢討裁判見解歧異之現況，檢視現行決議制度之問題，參考過去曾被提出之解決方案（如法院組織法修正草案、德、日法例之大法庭制度），於司法改革國是會議對未來採行之刑事審判制度定調後 3 個月內，向立法院司法及法制委員會及提案委員提出書面報告。

第 2 項 最高法院原列 4 億 8,701 萬 2 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」1 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 8,700 萬 2 千元。

本項通過決議 3 項：

(一)有關最高法院言詞辯論常態化、開庭常態化之議題，長久以來多有討論。

最高法院民事庭部分，民事訴訟法第 474 條第 1 項規定：「第三審之判決，應經言詞辯論為之。但法院認為不必要時，不在此限。」也就是於民事審判第三審中，以進行言詞辯論應為原則。立法院於審議 105 年最高法院預算時，曾做出「最高法院應儘速研擬民事言詞辯論規則」之決議。最高法院亦於 106 年度單位預算書「105 年度辦理情形報告表」（第 54 頁）中，詳列該院自 101 年 12 月至 105 年 6 月之辦理情形，目前則有「最高法院民事事件行言詞辯論要點」尚在研擬中。

就此，司法院應儘速完成上開要點之訂定，以符民事訴訟法第 474 條「第三審應行言詞辯論」之精神，保障當事人於公開法庭言詞辯論權利，並發揮法律審功能，提升人民對裁判之信賴。爰請最高法院應於 6 個月內研擬完成「最高法院民事事件行言詞辯論要點」，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二)過去我國實務以最高法院為法律審之定性為立論，鮮少於最高法院開啟言詞辯論庭，而有違反直接審理原則、剝奪被告在場、聽審、辯明等訴訟程序參與權之慮。近年來經各界多方討論，院部對於最高法院言詞辯論常態化亦已取得初步共識。

最高法院亦已於 104 年底至 105 年間經多次會議，擬定民事庭及刑事庭言詞辯論要點，惟各要點之適用成效，仍仰賴未來各庭之具體落實。

爰請最高法院對於民事庭及刑事庭言詞辯論規則在最高法院各庭間適用情況及未來修正規劃（包括適用言詞辯論審有無案件類型區分必要、應行辯論事項、量刑應調查事實、法官指揮訴訟程序與揭露事項有無更細緻化規定之必要，針對有重要法律問題，是否應仿效司法院憲法法庭法律鑑定人制度、是否須通知被告到庭等），於 6 個月內提交書面報告，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

(三)鑑於民事訴訟法第 474 條第 1 項規定：「第三審之判決，應經言詞辯論為之。」

但法院認為不必要時，不在此限。」，惟依現行最高法院統計資料（101 年至 105 年 9 月）民事庭開庭次數僅有 14 次，開庭比例極低，顯示例外吞噬原則之現象。

另刑事訴訟法第 389 條規定：「第三審法院之判決，不經言詞辯論為之。但法院認為有必要者，得命辯論。」，惟刑事案件上重大法律爭議得於法庭上藉由公開辯論，樹立公開透明的法律見解形成過程，避免日後紛爭。爰此，要求最高法院應積極推動最高法院言詞辯論常態化。

第 3 項 最高行政法院 1 億 7,583 萬元，照列。

第 4 項 臺北高等行政法院 2 億 9,273 萬 2 千元，照列。

第 5 項 臺中高等行政法院 1 億 2,249 萬 8 千元，照列。

第 6 項 高雄高等行政法院 1 億 5,747 萬元，照列。

第 7 項 公務員懲戒委員會 9,891 萬 3 千元，照列。

第 8 項 法官學院 1 億 6,433 萬元，照列。

第 9 項 智慧財產法院 29 億 6,226 萬 8 千元，照列。

第 10 項 臺灣高等法院原列 15 億 9,761 萬 9 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」9 萬元，其餘均照列，改列為 15 億 9,752 萬 9 千元。

第 11 項 臺灣高等法院臺中分院原列 6 億 5,274 萬 9 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」4 萬元，其餘均照列，改列為 6 億 5,270 萬 9 千元。

第 12 項 臺灣高等法院臺南分院原列 4 億 2,491 萬 6 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」3 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 2,488 萬 6 千元。

第 13 項 臺灣高等法院高雄分院原列 4 億 9,107 萬 5 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」4 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 9,103 萬 5 千元。

第 14 項 臺灣高等法院花蓮分院原列 1 億 4,879 萬 6 千元，減列第 2 目「審判業務

」項下「辦理刑事案件業務」1 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 4,878 萬 6 千元。

第 15 項 臺灣臺北地方法院原列 15 億 9,849 萬 4 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」6 萬元，其餘均照列，改列為 15 億 9,843 萬 4 千元。

第 16 項 臺灣士林地方法院原列 7 億 3,983 萬 9 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」6 萬元，其餘均照列，改列為 7 億 3,977 萬 9 千元。

第 17 項 臺灣新北地方法院原列 12 億 6,471 萬 7 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」8 萬元，其餘均照列，改列為 12 億 6,463 萬 7 千元。

第 18 項 臺灣桃園地方法院原列 16 億 8,604 萬 9 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」7 萬元、第 5 目「司法機關擴遷建計畫」500 萬元，共計減列 507 萬元，其餘均照列，改列為 16 億 8,097 萬 9 千元。

第 19 項 臺灣新竹地方法院原列 4 億 7,793 萬 2 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」4 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 7,789 萬 2 千元。

第 20 項 臺灣苗栗地方法院原列 3 億 1,919 萬元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」2 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 1,917 萬元。

第 21 項 臺灣臺中地方法院原列 14 億 0,936 萬 1 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」6 萬元，其餘均照列，改列為 14 億 0,930 萬 1 千元。

第 22 項 臺灣南投地方法院原列 3 億 0,995 萬 9 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」2 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 0,993 萬 9 千元。

第 23 項 臺灣彰化地方法院原列 6 億 1,081 萬 4 千元，減列第 2 目「審判業務」項

下「辦理刑事案件業務」3 萬元，其餘均照列，改列為 6 億 1,078 萬 4 千元。

第 24 項 臺灣雲林地方法院原列 4 億 0,163 萬 7 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」2 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 0,161 萬 7 千元。

第 25 項 臺灣嘉義地方法院原列 4 億 7,806 萬 7 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」4 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 7,802 萬 7 千元。

第 26 項 臺灣臺南地方法院原列 9 億 3,747 萬 7 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」7 萬元，其餘均照列，改列為 9 億 3,740 萬 7 千元。

第 27 項 臺灣橋頭地方法院原列 5 億 0,532 萬 8 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」3 萬元，其餘均照列，改列為 5 億 0,529 萬 8 千元。

第 28 項 臺灣高雄地方法院原列 9 億 4,437 萬 5 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」8 萬元，其餘均照列，改列為 9 億 4,429 萬 5 千元。

第 29 項 臺灣屏東地方法院原列 5 億 0,601 萬 7 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」3 萬元，其餘均照列，改列為 5 億 0,598 萬 7 千元。

第 30 項 臺灣臺東地方法院原列 2 億 3,097 萬 8 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」1 萬元，其餘均照列，改列為 2 億 3,096 萬 8 千元。

第 31 項 臺灣花蓮地方法院原列 2 億 9,427 萬 9 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」2 萬元，其餘均照列，改列為 2 億 9,425 萬 9 千元。

第 32 項 臺灣宜蘭地方法院原列 2 億 8,640 萬 8 千元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」2 萬元，其餘均照列，改列為 2 億 8,638 萬 8 千元。

第 33 項 臺灣基隆地方法院原列 3 億 3,196 萬元，減列第 2 目「審判業務」項下「辦理刑事案件業務」3 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 3,193 萬元。

第 34 項 臺灣澎湖地方法院 1 億 2,556 萬 6 千元，照列。

第 35 項 臺灣高雄少年及家事法院 2 億 6,357 萬 9 千元，照列。

第 36 項 福建高等法院金門分院 2,970 萬元，照列。

第 37 項 福建金門地方法院 8,766 萬 4 千元，照列。

第 38 項 福建連江地方法院 2,438 萬 6 千元，照列。

第 5 款 考試院主管

第 1 項 考試院原列 3 億 4,852 萬 1 千元，減列第 1 目「一般行政」項下「資訊業務」之「資訊軟硬體設備費」10 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 4,842 萬 1 千元。

本項通過決議 14 項：

(一)考試院單位預算之「國外旅費」凍結 10%，並就以下 13 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

1. 考試院所屬機關考選部、銓敘部、公務人員保障暨培訓委員會及公務人員退休撫卹基金監理委員會，皆已有針對各相關業務規劃派員出國計畫。以民國 104 年為例，銓敘部至美國考察其所屬業務；考選部至韓國、土耳其考察其所屬業務；保訓會至美國、芬蘭、香港澳門、馬來西亞、奧地利、比利時、日本（國家文官學院）考察其所屬業務；公務人員退休撫卹基金監理委員會至新加坡考察其所屬業務。考試院所屬機關業已詳盡就其業務進行出國考察報告。

考試院為國家最高考試機關，主要職責為加強及建構院、部、會之一般行政事務管制考核，應加強與前述部會間就考察項目之溝通與聯繫，實毋須

就各機關業務另外編列出國考察或訪問預算，恐有資源重複投入之情形。以 104 年為例，考試院出國考察包括法國、比利時、新加坡、馬來西亞、德國、日本，其考察國家與所屬部會重複率甚高。就其考察團又多有要求各部會另外派員出席，足徵確有資源重複投入之情形。

2. 經查，104 年度考試院暨所屬所擬定出國計畫原有 18 項，按原始計畫執行者僅 3 項，改更計畫達 17 項，另新增 3 項計畫合計 23 項。而考試院及所屬 105 年度出國計畫預算數編列 578 萬 8 千元，截至 7 月底的累計執行數僅有 31 萬 6 千元、執行率 6.15%。顯見考試院及所屬的出國計畫並沒有審慎考量到各項因素而妥善安排出國計畫。

為使國家有限資源能夠獲得有效運用，爰建議考試院單位預算 106 年度第 5 款第 1 項第 1 目「一般行政—02 基本行政工作維持費」項下，辦理首長因政務需要出國訪問國外旅費提出報告。

3. 考試院於 106 年度「一般行政計畫」編列出國經費 66 萬 3 千元。出國計畫未明示預計前往國家，不利評估預算編列合理性，亦恐係預留變更出國計畫之空間。實有浪費人民納稅錢之疑慮，爰請考試院提出詳細使用說明。
4. 考試院於 106 年度「議事業務計畫」編列考試委員及隨團秘書等 21 人出國考察經費 115 萬 5 千元。

經查，出國計畫預算當以預計前往國家為估列基礎，再依前往城市別估列出國旅費，然考試院出國考察計畫未明示預計前往國家，僅含糊以歐洲、美洲、亞洲國家概括，難以評估其出國旅費預算之合理性。

參該院近 3 年度（102 至 104 年度）預、決算書可悉，考試委員及隨行秘書出國考察業務之實際出國人數與預算編列人數差異甚大，102 及 104 年度較預算數減少 4 人（19.05%），103 年度則增加 6 人（58.57%），而各年度考察預算執行率則均接近 100%，可悉相關出國考察計畫並未事先規劃。

5. 出國計畫預算當以預計前往國家為估列基礎，再依前往城市別估列出國旅費，考試院出國考察計畫未明示預計前往國家，難以評估其出國旅費預算之合

理性。

考試院近 3 年度（102 至 104 年度）預、決算書，102 及 104 年度較預算數減少 4 人（19.05%），103 年度則增加 6 人（58.57%），而各年度考察預算執行率則均接近 100%，顯現考試院相關出國考察計畫並未事先規劃，例行性匡列同額度考察預算（如 104 至 106 年度均編列 115 萬 5 千元），且如數用罄，恐有消化預算之虞。

且歷次出國皆要所屬相關單位之公務員陪同並協助撰寫出國報告，該出國已流於形式且成效不彰。

6. 考試院於 106 年度「議事業務計畫」編列考試委員及隨團秘書等 21 人出國考察經費 115 萬 5 千元。經查，依據國外出差旅費報支要點及中央政府各機關派赴國外各地區出差人員生活費日支數額表規定，因公出差至國外各地區人員之交通費、生活費及辦公費標準，視出差人員官等及前往地區各有不同。

是以，出國計畫預算當以預計前往國家為估列基礎，再依前往城市別估列出國旅費，然考試院出國考察計畫未明示預計前往國家，僅含糊以歐洲、美洲、亞洲國家概括，難以評估其出國旅費預算之合理性，亦恐係預留變更出國計畫之空間。

且若參該院近 3 年度（102 至 104 年度）預、決算書可悉，考試委員及隨行秘書出國考察業務之實際出國人數與預算編列人數差異甚大，102 及 104 年度較預算數減少 4 人（19.05%），103 年度則增加 6 人（58.57%），而各年度考察預算執行率則均接近 100%，可悉相關出國考察計畫並未事先規劃，而係例行性匡列同額度考察預算（如 104 至 106 年度均編列 115 萬 5 千元），且如數用罄，恐有消化預算之虞。

7. 經查，104 年度考試院暨所屬所擬定出國計畫原有 18 項，按原始計畫執行者僅 3 項，改更計畫達 17 項，另新增 3 項計畫合計 23 項。而考試院及所屬 105 年度出國計畫預算數編列 578 萬 8 千元，截至 7 月底的累計執行數僅有 31 萬 6 千、執行率 6.15%。顯見考試院及所屬的出國計畫並沒有審慎考量到各項因

素而妥善安排出國計畫。

另查，考試院單位預算「議事業務」係辦理院會、業務會報、事務檢討會、工作檢討等相關事項，及研究考察各國考銓保訓制度，蒐集編譯各國考銓保訓法制資料，與國內考察、實地參訪等業務。整項工作計畫 106 年度編列 259 萬 1 千元之經費，國外旅費即編列 115 萬 5 千元，占 40.03%，考試院經費分配顯有不當。

8. 考試院於 106 年度「議事業務計畫」編列出國考察經費 115 萬 5 千元。惟查：
：依據國外出差旅費報支要點及中央政府各機關派赴國外各地區出差人員生活費日支數額表規定，因公出差至國外各地區人員之交通費、生活費及辦公費標準，視出差人員官等及前往地區各有不同。是以，出國計畫預算當以預計前往國家為估列基礎，再依前往城市別估列出國旅費，然考試院出國考察計畫未明示預計前往國家，僅含糊以歐洲、美洲、亞洲國家概括，難以評估其出國旅費預算之合理性，亦恐係預留變更出國計畫之空間。

由於考試院每年例行性編列之考試委員出國考察預算均未載明欲前往考察之國家，故無從探究實際考察國別是否如預算所定，惟若參該院近 3 年度（102 至 104 年度）預、決算書可悉，考試委員及隨行秘書出國考察業務之實際出國人數與預算編列人數差異甚大，102 及 104 年度較預算數減少 4 人（19.05%），103 年度則增加 6 人（58.57%），而各年度考察預算執行率則均接近 100%，可悉相關出國考察計畫並未事先規劃，而係例行性匡列同額度考察預算（如 104 至 106 年度均編列 115 萬 5 千元），且如數用罄，恐有消化預算之虞，並與計畫預算及零基預算之精神未符。

考試院每年例行性編列考試委員出國考察預算百萬餘元，惟預計前往國家含糊以歐美亞地區概括，難以評估其預算編列之必要性及合理性，另該院近年實際出國考察人數與預算編列人數差異甚大，可悉相關出國考察計畫並未事先規劃，而係例行性匡列同額度考察預算並如數用罄，未撙節支出，容與計畫預算及零基預算之精神未符，應檢討改善。爰請考試院就出國考察之

相關計畫，諸如預計前往之國家及期間、考察預期效益等，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

9. 針對 106 年度考試院單位預算，「議事業務計畫」編列考試委員及隨團秘書等 21 人出國考察經費 115 萬 5 千元，然經查該項計畫未載明欲前往考察之國家，僅以歐美亞地區含糊概括，不利於評估其預算之合理性。加以，依據考試院近年出國考察預算編列及執行情形可悉，該院實際出國考察人數與預算編列人數差異甚大，且各年度考察預算執行率則均接近 100%，可悉該院相關出國考察計畫並未事先規劃，而係例行性匡列同額度考察預算並如數用罄，恐有消化預算之虞，不符零基預算之精神。

綜上，為節減不必要支出，俟考試院嚴謹評估出國考察預算之運用，並提出具體規劃，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

10. 考試院在未擬定出國考察計畫的情況下，僅以「前往歐洲、美洲、亞洲考察各該國公務人員考選、銓敘、保訓及退撫基金制度」之模糊目標即匡列 115 萬 5 千元之國外旅費預算，其編列預算之合理性不明，爰此，請考試院擬定完整考察計畫，向立法院司法及法制委員會提書面報告。
11. 考試院於 106 年度「議事業務計畫」編列出國考察經費 115 萬 5 千元。出國考察計畫未明示預計前往國家，不利評估預算編列合理性，亦恐係預留變更出國計畫之空間。實有浪費人民納稅錢之疑慮，爰請考試院提出詳細使用說明。
12. 經查，104 年度考試院暨所屬所擬定出國計畫原有 18 項，按原始計畫執行者僅 3 項，改更計畫達 17 項，另新增 3 項計畫合計 23 項。而考試院及所屬 105 年度出國計畫預算數編列 578 萬 8 千元，截至 7 月底的累計執行數僅有 31 萬 6 千、執行率 6.15%。顯見考試院及所屬的出國計畫並沒有審慎考量到各項因素而妥善安排出國計畫。

為使國家有限資源能夠獲得有效運用，爰建議考試院單位預算 106 年度第 5 款第 1 項第 4 目「施政業務及督導—05 考銓研究發展」項下，辦理考銓

業務需要出國訪問經費提出書面報告。

13. 經查，104 年度考試院暨所屬所擬定出國計畫原有 18 項，按原始計畫執行者僅 3 項，改更計畫達 17 項，另新增 3 項計畫合計 23 項。而考試院及所屬 105 年度出國計畫預算數編列 578 萬 8 千元，截至 7 月底的累計執行數僅有 31 萬 6 千、執行率 6.15%。顯見考試院及所屬的出國計畫並沒有審慎考量到各項因素而妥善安排出國計畫。

為使國家有限資源能夠獲得有效運用，爰建議考試院單位預算 106 年度第 5 款第 1 項第 4 目「施政業務及督導—06 國際文官制度學術交流」項下，辦理文官制度國際交流與學術交流國外旅費提出書面報告。

- (二)第 1 目「一般行政」凍結 1 億 5 千萬元，並就以下 2 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 鑑於政務人員退職酬勞金辦理優惠存款，並無類似公務人員以《公務人員退休法》明文規定，而僅納入「退休公務人員一次退休金與養老給付優惠存款辦法」中比照辦理，於法無據。尤以部長級以上退職政務人員，若係依 2004 年以前政務人員退職酬勞金舊制規定，事務官年資併計政務辦理退休，係以最後在職之政務官月俸為其退職金之計算基礎，遠高於一般公務人員，顯有不公。

依政務人員退職撫卹條例第 12 條第 1 項第 3 款及其施行細則第 11 條第 1 項規定，領受月退職酬勞金後任職於「政府捐助經費達法院設立登記之財產總額 50%以上之財團法人」職務者，停止月退職酬勞金及優惠存款利息。與公務人員轉任「政府原始捐助（贈）或捐助（贈）經費累計達法院登記財產總額 20%以上之財團法人」即須停止支領雙薪之限制不同；另退休公務人員再任由政府及其所屬營業基金、非營業基金轉投資金額累計占該事業資本額 20%以上之事業者，應停止支領月退休金，惟退職政務人員轉任政府轉投資事業者並無相關規範。故退職政務人員與退休公務人員再任雙薪之規範不同且更寬鬆，有待檢討。

考試院於 60 年 12 月 7 日發布「中華民國民眾服務總社專職人員暨公務人員服務年資互相採計要點」，嗣於 76 年 12 月 3 日第 7 屆第 153 次考試院會議決議將該採計要點當日廢止。將未經過國家考試的人民團體員工視為國家公務員，並將其黨職年資併入公職年資計算，合計退休金及福利，黨職併公職溢領國家退休金至今未追回，至今仍有公帑支付黨職退休人員狀況；截至 105 年 9 月 14 日止仍在支領退撫給與者，計有 224 人（政務人員 9 人、公務人員 215 人）。

爰此，為落實年金制度之永續性及維護公平正義，凍結第 1 目「一般行政」費用 1 億 5 千萬元，俟考試院刪除支領（兼領）月退職酬勞金之特任政務人員公保優存、修正《退休公務人員一次退休金與養老給付優惠存款辦法》、並檢討杜絕退職政務人員再任雙薪規範之修法成效、補正黨職併公職之歷史錯誤，送至立法院司法及法制委員會並提出專案報告，經同意後始得動支。

2. 民國 60 年仍屬黨國體制時期，中國國民黨以機密速件發函給考試院，要求將國民黨黨工列入優惠存款適用對象，考試院於 60 年 12 月 7 日發布「中華民國民眾服務總社專職人員暨公務人員服務年資互相採計要點」，嗣於 76 年 12 月 3 日第 7 屆第 153 次考試院會議決議將該採計要點當日廢止。將未經過國家考試的人民團體員工視為國家公務員，並將其黨職年資併入公職年資計算，合計退休金及福利，黨職併公職溢領國家退休金至今未追回，至今仍有公帑支付黨職退休人員狀況；截至 105 年 9 月 14 日止仍在支領退撫給與者，計有 224 人（政務人員 9 人、公務人員 215 人）。

按考試院第 10 屆第 188 次會議張委員正修報告：「黨職併公職年資採計要點未依循各種行政法規之訂定程序，絕對是違法，絕對自始無效。」且按大法官釋字第 7 號、釋字第 20 號，皆明確指出公（政）人員黨職併公職年資，並領取退休金及 18%優惠存款利息乙節，向為社會關注且有不符公平正義之議。

綜上，黨職併公職之決策，乃考試院之行政錯誤，卻未見考試院進行檢討，爰此，請考試院向立法院司法及法制委員會提出檢討報告。

(三)考試院及所屬 106 年度之駐衛警、技工、工友及駕駛預算員額為 150 人，其中列管為超額員額者計 45 人（駐衛警 30 人、技工 2 人、工友 5 人、駕駛 8 人）。另依據以下之規定：一、中央各機關學校事務勞力替代措施推動方案第 8 點規定：「各機關學校應有效運用工友、技工人力，並採行下列措施：1、採取替代措施：……。2、改進工作分配：各機關學校得改採集中、不固定方式分配工友、技工工作，並得分配擔任其他事務性工作。3、協助辦理業務：各機關學校得視業務需要，加強充實工友、技工知能，除不得執行涉及公權力行使之業務外，得協助辦理未涉職員核心業務及法律責任之業務。」二、106 年度中央及地方政府預算籌編原則第四點第(九)項第 3 款規定：「各機關應積極採行『超額列管出缺後減列預算員額』、『實施員額調整及轉化移撥』、『改進事務性工作分配』等方式，以有效彈性運用工友、技工及駕駛人力，……前開方案有關優惠退離規定，鼓勵其退離，以減少人事費。」三、中央政府機關員額管理辦法第 24 條規定：「依各機關學校團體駐衛警察設置管理辦法進用之駐衛警察，除環境確屬特殊，經行政院核准繼續進用者外，均應檢討委託民間保全業務辦理或改採其他替代措施，現有駐衛警察預算員額應列管為出缺不補。」

考試院及所屬尚列管超額待精簡人力 45 名，106 年度卻仍計畫僱用 127 名非典型人力（臨時人員 19 人、勞務承攬 73 人、派遣人力 35 人），預算達 4,483 萬 6 千元，且多分派辦理一般行政工作，恐未落實上開規定，爰此凍結第 1 目「一般行政」項下「人員維持費」100 萬元，俟考試院向立法院司法及法制委員會提供相關撙節非典型人力及有效統籌調派超額人員之書面報告後，始得動支。

(四)依據《典試法》第 3 條第 2 項：「典試委員由考選部商同典試委員長遴提人選，報請考試院院長核提考試院會議決定後，由考試院聘用之。」考試院及考選部對於典試委員之任用有最直接的影響力。

立法院第 9 屆第 2 會期司法及法制委員會第 16 次全體委員會議，考選部次長許舒翔備詢所述，典試委員名單資料庫多達兩萬多人可供考選部參考。

但考選部公布近 3 年來典試人員遴聘報告，去年有逾 8 成的典試委員都是重複遴聘，典試人員重複比率過高，以 2014 年為例，各項考試合計 4,365 人次，實際只有 3,083 人，且第一次參與典試工作僅 505 人、16.38%，甚至有 1,158 人、37.56%已連續 3 年獲聘，此舉恐有礙考試題目多元性發展。

近年，國家考試多次傳出典試委員洩題之醜聞，又加上典試委員連續遴聘比率高，此狀況恐讓國人降低對典試委員之信任，爰凍結 106 年度考試院預算歲出第 2 目「議事業務」項下「考銓議事業務」10 萬元，待考試院向立法院司法及法制委員會提出書面檢討報告，並針對典試委員重複遴聘次數予以限制，考試委員擔任國家考試召集人與典試委員長者亦同，報告完畢後始得動支。

(五)經查委任及薦任官等公務人員女性比率均高於男性，惟簡任官等男性比率達 69.8%，女性僅有 30.2%，顯見官等愈高，女性比率愈低。簡任官等部分，不僅性別比例失衡，訓練進修的性別比率更有劇烈差異，簡任官等訓練進修的性別比例，男性超過七成而女性不足三成（薦任官等訓練進修男性則占六成）。考試院雖已於 101 年成立性別平等委員會，但對於促進國家考試、文官制度之性別平等，顯有極大改進空間，爰此凍結考試院第 2 目「議事業務」預算之十分之一，共計 25 萬 9 千元，請考試院提出文官制度（含升遷、訓練）之性別平等促進規劃與具體措施，向立法院司法及法制委員會與提案委員提出書面報告，經同意後始得動支。

(六)兩公約及其施行法通過以來，人權保障成為我國政府焦點業務之一，為加強一般公務人員對兩公約人權議題之認知，公務人員保障暨培訓委員會自 99 年起於公務人員考試錄取人員基礎訓練加入人權議題相關課程。惟人權訓練課程施行成效如何，若自各機關函報行政院之各法案觀之，對性別及人權影響之評估內容大多簡略，顯見公務人員人權教育訓練仍有待強化。

為避免公務人員人權訓練過度聚焦於抽象之人權概念，以致實際運用不易

，宜增加實務案例探討，或以工作坊形式進行模擬實作。亦應研議如何於訓練中納入相關課程充實，以利各部會充實性別統計資料庫，期能提升性別影響評估之品質。爰此凍結考試院第 3 目「法制業務」預算 10 萬元，請考試院會同公務人員保障暨培訓委員會研擬公務人員人權訓練課程內容之具體改善作法，向立法院司法及法制委員會及提案委員提出書面報告，經同意後始得動支。

(七)考試院於 106 年度「議事業務計畫」編列「考銓業務考察」係考試委員及隨團秘書等 21 人出國考察公務人員考選、銓敘、保訓及退撫基金等人事制度考察經費 115 萬 5 千元。經查：出國考察計畫未明示預計前往國家，僅含糊以歐美亞地區概括，不利評估預算編列合理性，亦恐係預留變更出國計畫之空間。復查，出國考察計畫未事先規劃，僅例行性匡列同額度考察預算，與計畫預算及零基預算之精神未符。由於考試院每年例行性編列之考試委員出國考察預算均未載明欲前往考察之國家，故無從探究實際考察國別是否如預算所定，該院近 3 年度（102 至 104 年度）預、決算書可悉，考試委員及隨行秘書出國考察業務之實際出國人數與預算編列人數差異甚大，102 及 104 年度較預算數減少 4 人（19.05%），103 年度則增加 6 人（58.57%），而各年度考察預算執行率則均接近 100%，可悉相關出國考察計畫並未事先規劃，而係例行性匡列同額度考察預算（如 104 至 106 年度均編列 115 萬 5 千元），且如數用罄，未撙節支出，恐有消化預算之虞，並與計畫預算及零基預算之精神未符，宜檢討改善，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)現行考試院組織法第 3 條規定，考試委員名額定為 19 人。此係 1947 年時因應中國幅員考量之下的決定，前考選部、銓敘部次長徐有守先生在 2002 年的一場座談中提到：「行憲以後我國才有考試委員，行憲以前是沒有考試委員的，來到台灣以後，大家都知道有個不成文法，華北、華中、華南若干省，1 個省 1 個考試委員，然後西北、東北、西南地區各 1 個加起來 19 個考試委員，因為全國不止 19 個省」。

19 名考試委員之設置，實有超越組織任務需求之嫌，對照同為憲法規定應

設置之政務委員，業務項目擴及跨部會，包含內政、外交、國防、交通、財政、經濟、教育等政策與法案之全國性事務，人數亦僅有 7 至 9 人。相較之下，考試院為「獨立考選、銓敘文官」之目的，設置 19 個具憲政地位之特任官，是否妥適，應重新評估。爰此建請考試院成立專案小組研究評估縮減考試委員人數，有效縮減員額，俾節省公帑。

- (九)鑑於考試委員支領薪資，並無類似立法委員以《立法委員行為法》明文規定，而僅以「全國軍公教員工待遇支給要點」中比照辦理，於法無據。考試委員相關預算比照部長級待遇支給之人事費（月俸、公費、年終獎金、不休假加班費、休假補助、退休及離職儲金及保險費等）、文康活動費、車輛油料養護費等經費，尚未包含統籌調派的駕駛、及佐理人員的人事費，106 年度共編列 19 名考試委員之相關預算約 6 千萬餘元。

考試委員原列 11 名，嗣民國 36 年修正考試院組織法時，將大陸整體幅員納入考量而擴增，惟現行的考銓相關制度僅適用於臺灣，故考試委員設置 19 人恐有偏多，且考試院相關業務已分別由考選部、銓敘部及公務人員保障暨培訓委員會 3 個部會分別執行，考試院僅有協助業務之進行。爰此，要求考試院評估考試委員人數之合適性，予以縮減，以節省公帑，並於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面評估報告並提案修改考試院組織法送立法院審議。

- (十)隨著我國人口結構朝高齡化、少子化發展，年金財務平衡及永續經營已成為亟需面對之議題，而我國部分年金制度因現行費率與精算最適費率差距甚大，且未建立財務自給自足之責任制度，致產生逾 17 兆元之各級政府未來或有給付責任，其中軍公教人員部分即達 7 兆餘元。時值總統府國家年金改革委員會於 105 年 6 月 23 日正式啟動，要求行政院會同考試院應考量各類職域退休保障，兼顧政府未來財政負擔及軍公教人員退休生活保障，妥為設計軍公教退休撫卹制度。

- (十一)據監察院調查報告指出：「銓敘部雖自 88 年起即著手研擬公務人員退休法修正事宜，且於 99 年 7 月經修法通過並自 100 年 1 月 1 日起施行，惟教育人員

及軍職人員並未依立法院審議公務人員退休法時之附帶決議完成修法，致現行公務人員之法定基金提撥率已提高為 15%、支領月退條件由『75 制』變更為『85 制』、取消 55 歲退休加發 5 個基數退休金之優惠、從嚴規範退休再任權益及配偶支領月撫慰金條件等規定內容，與軍教人員相關規定發生重大差異，造成軍公教退休人員權益失衡，……。」準此，因軍教人員之年金制度改革未能同步進行，已造成軍公教人員間之權益嚴重失衡，政府正研議中之年金制度改革應該更引以為鑑，據此，考試院、行政院（含法務部）及司法法院應將社會高度關注之政務人員及司法官之年金制度同步檢討，以避免改革失之衡平，成效受限。

(十二)考試院及所屬 106 年度之駐衛警、技工、工友及駕駛預算員額為 150 人，其中列管為超額員額者計 45 人（駐衛警 30 人、技工 2 人、工友 5 人、駕駛 8 人）。根據中央政府預算籌編原則，列管超額待精簡員額應予以彈性運用，改進工作分配或採取其他替代措施，或鼓勵其退離，以有效改善人力資源運用情況。然考試院在未能有效減少列管超額人力之前，卻擬於 106 年度僱用 127 名臨時、承攬及派遣人力等非典型人力，並編列預算達 4,483 萬 6 千元，實為公帑之浪費。綜上，爰建請考試院檢討人力資源運用效率，妥善統籌調派超額人力，適度調整非典型人力之僱用。

(十三)考試院及所屬 106 年度之駐衛警、技工、工友及駕駛預算員額為 150 人，其中列管為超額員額者計 45 人（駐衛警 30 人、技工 2 人、工友 5 人、駕駛 8 人）。經查：

1. 中央各機關學校事務勞力替代措施推動方案第 8 點規定：「各機關學校應有效運用工友、技工人力，並採行下列措施：1、採取替代措施：……。2、改進工作分配：各機關學校得改採集中、不固定方式分配工友、技工工作，並得分配擔任其他事務性工作。3、協助辦理業務：各機關學校得視業務需要，加強充實工友、技工知能，除不得執行涉及公權力行使之業務外，得協助辦理未涉職員核心業務及法律責任之業務。」

2. 中央政府機關員額管理辦法第 24 條規定：「依各機關學校團體設置管理辦法進用之駐衛警察，除環境確屬特殊，經行政院核用者外，均應檢討委託民間保全業務辦理或改採其他替代措施，警察預算員額應列管為出缺不補。」

3. 106 年度中央及地方政府預算籌編原則第四點第(九)項第 3 款規定：「各機關應積極採行『超額列管出缺後減列預算員額』、『實施員額調整及轉化移撥』、『改進事務性工作分配』等方式，以有效彈性運用工友、技工及駕駛人力，……前開方案有關優惠退離規定，鼓勵其退離，以減少人事費。」

考試院及所屬當依上開規定，有效運用技工、工友、駕駛及駐衛警等現有人力，改進工作分配或採取其他替代措施，並協助其辦理未涉及核心業務及法律責任等事務性工作，予以有效轉化運用或積極辦理移撥。惟該院及所屬尚列管超額待精簡人力 45 名，106 年度卻仍計畫僱用 127 名非典型人力（臨時人員 19 人、勞務承攬 73 人、派遣人力 35 人），預算達 4,483 萬 6 千元，且多分派辦理一般行政工作，恐未落實上開規定，爰要求檢討改善，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

綜上，考試院及所屬尚有列管超額人力 45 名，惟 106 年度仍編列僱用 127 名臨時、承攬及派遣人力預算 4,483 萬 6 千元，恐未有效運用現有人力，允宜全院統籌調派超額人員，俾撙節非典型人力經費，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十四)104 年公務人員申請育嬰留職停薪之人數為 2,550 人次，較上年成長 6.8%，申請人數為歷年最高，其中男性為 330 人次，女性 2,220 人次為男性之 6.7 倍，男女性所占比率分別為 12.9%及 87.1%，有明顯的性別分工存在。因此爰請考試院研擬制度改善，並透過政策宣導，以期提升男性公務員申請育嬰假比例。

第 2 項 考選部原列 3 億 3,453 萬 5 千元，減列第 2 目「考試業務研究改進」第 3 節

「研究發展及宣導」21 萬元（含「大陸地區旅費」11 萬元），其餘均照列，改列為 3 億 3,432 萬 5 千元。

本項通過決議 17 項：

(一)考選部 106 年度於「研究發展及宣導—考試業務之研究改進」計畫科目，編列「對國內團體之捐助」485 萬元，係補助台灣醫學教育學會、中華牙醫學會辦理醫師及牙醫師臨床技能測驗等經費。

經查，考選業務基金 104 年度補助辦理 OSCE 經費僅 118 萬 5 千元，自 105 年度起移至考選部編列公務預算則調高為 485 萬元，主要係因是項經費原由教育部、衛生福利部及考選業務基金共同分攤，自 105 年度起則全數由考選部補助所致。惟辦理臨床技能測驗（OSCE）之宗旨係：改變醫師問診態度並使醫病互動人性化，以提昇醫療品質；統合醫療專業標準，齊一醫學教育品質；確保國外醫學系畢業生參加醫師考試之臨床診療水準。因此，臨床技能測驗（OSCE）係醫學教育實習期滿成績及格考評項目之一，屬醫學教育之一環。又通過臨床技能測驗係醫師考試應考資格之一，其目的在提升醫療品質，故基於教、考、用相互配合原則，是項經費當宜由教育部、考選部及衛生福利部分攤，始能反映各該機關之施政支出（若依政事別分類，教育部預算屬教育支出、衛生福利部預算屬社會福利支出、考選部預算屬考試支出），故補助 OSCE 測驗經費全數由考選部負擔，不甚合理，爰請考選部向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二)考選業務基金 104 年度補助辦理 OSCE 經費僅 118 萬 5 千元，自 105 年度起移至考選部編列公務預算則調高為 485 萬元，因該項經費原由教育部、衛生福利部及考選業務基金共同分攤，自 105 年度起則全數由考選部補助所致。

然臨床技能測驗（OSCE）係醫學教育實習期滿成績及格考評項目之一，屬醫學教育之一環。又通過臨床技能測驗係醫師考試應考資格之一，其目的在提升醫療品質，基於教、考、用相互配合原則，經費應由教育部、考選部及衛生福利部分攤，始能反映各該機關之施政支出，故補助 OSCE 測驗經費全數由考

選部負擔，不甚合理；且依據考選部提供資料，該部核定補助 105 年度 OSCE 測驗經費為 381 萬 1,068 元，而所編 106 年度補助預算卻達 485 萬元，實屬偏高。爰請考選部向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)針對 106 年度考選部單位預算，「研究發展及宣導—考試業務之研究改進」計畫科目，原於「對國內團體之捐助」編列 485 萬元，該項預算係補助台灣醫學教育學會、中華牙醫學會辦理醫師及牙醫師臨床技能測驗（OSCE）等經費。然經查是項經費原由教育部、衛生福利部及考選業務基金共同分攤，自 105 年度起則全數由考選部補助，所編列之預算亦從 104 年度 118 萬 5 千元調高至 106 年度 485 萬元，且相較於 105 年度考選部核定補助之經費為 381 萬 1 千元，106 年度之補助預算確屬偏高。綜上，爰請考選部向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四)考選部 106 年度於「研究發展及宣導—考試業務之研究改進」計畫科目，編列「對國內團體之捐助」485 萬元，係補助台灣醫學教育學會、中華牙醫學會辦理醫師及牙醫師臨床技能測驗（Objective Structured Clinical Examination, OSCE）等經費。原由考選業務基金與各機關分攤補助 OSCE 測驗經費，惟自 105 年度起改編公務預算後即全數由考選部負擔，不甚合理，且所編預算亦屬偏高。依據考選部提供資料，該部核定補助 105 年度 OSCE 測驗經費為 381 萬 1,068 元，而所編 106 年度補助預算卻達 485 萬元，亦屬偏高，實有浪費人民納稅錢之疑慮。爰請考選部向立法院司法及法制委員會提出詳細使用說明書面報告。

(五)近年來大專校院陸續增設法律相關系所，每年畢業生高達 5,000 人，也有超過一萬人以上報考律師高考，加上考選部 2011 年改變律師高考錄取制度，分成二試均採全程到考人數 33%為及格，若加以換算則總錄取率是到考人數的 10%以上。過去 4 年，平均每年錄取超過 900 人，是 10 年前的將近 3 倍，更是 30 年前的 50 倍。

學界與實務界認為現行律師高考制度，包括報考資格、科目與其數量、所占成績比重，以及及格門檻等應予檢討修正。為維律師高考之有效性，爰請考

選部於 2 個月內，就律師考選及訓練制度提出修正，向立法院司法及法制委員會提出執行結果書面報告。

(六)考選部於 2011 年改革律師考試，將律師考試分為二試，第一試錄取三分之一，第二試再錄取三分之一，換算後，總錄取率近報考人數 10%，2012 至 2015 年平均每年錄取超過 900 人，是 10 年前近 3 倍人數；2001 年後大學學歷普及化，也造成法律系畢業學生暴增，再加上，現行律師考試制度，僅需修 7 科、20 學分以上的法律課程，即可報考。

面對目前律師考試制度，法律實務界、學界對現行制度爭論不斷；制度設計應依社會需求，限制其人數保障律師工作權，抑或是，將律師視為資格論，設立一定程度之門檻，開放多元參與，應考量個別參與考生報考意願；考試制度設計亦影響律師服務業市場規模及執業狀況；對於需要法律辯護或諮詢者，會影響其法律服務品質之風險；而教育體系中，律師考試制度影響其「教－考－訓－用」之教學制度運用。

針對目前社會上對律師考試制度之疑慮，考選部應主動回應社會疑慮，爰請考選部向立法院司法及法制委員會，針對律師考試制度改革及律師角色之期待，提出書面報告。

(七)依據《典試法》第 27 條應考人不得為下列之申請：

1. 任何複製行為。
2. 提供申論式試題參考答案。
3. 告知典試委員、命題委員、閱卷委員、審查委員、口試委員、心理測驗委員、體能測驗委員或實地測驗委員姓名及有關資料。

其他法律與前項規定不同時，適用本條文。

就條文而言僅規範「應考人」不得申請名單，但實務上典試委員名單是屬完全保密，惟典試委員掌握命題標準、評閱標準、審查標準、擬題、閱卷等……重大考試作業，典試委員名單保密，如有洩題狀況時恐難以究責，造成典試委員有權無責之狀況。

爰此，請考選部針對典試委員名單評估其適度公開名單之可行性，向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

(八)政府為照顧身心障礙、原住民族、低收入戶、中低收入戶及特殊境遇家庭之應考人，其參加「公務人員考試」均適用報名費之減免。經查，考選基金自 99 年度設置以來迄 105 年度 8 月底止，已吸收 19 萬 8,112 人之報名費減免，共計 1 億 0,867 萬 9 千元，其中屬高普初等考試者為 2,845 萬 2 千元、屬特種考試者為 8,022 萬 4 千元、屬軍職轉任考試者為 3 千元。然而「公務人員考試」報考人數下滑嚴重，104 年度僅為 32 萬 7,608 人，較 99 年度之 53 萬 6,803 人減少 20 萬 9,195 人，減幅幾近 4 成。因此，雖考選部已調高報名費之收費標準，惟「公務人員考試」業務仍入不敷出，故對於弱勢照顧之補助，不應由自給自足性質之作業基金來應付，如國軍退除役官兵就醫之醫療減免係由國軍退除役官兵輔導委員會編列公務預算補助，爰此要求考選部應於 3 個月內研議由公務預算編列「公務人員考試」相關報名費減免之補助經費，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(九)近 5 年考選部辦理高普考、特考，因到考人數偏低，以致於有部分類科連續 5 年不足額錄取，每年考試亦皆有部分類科不足額錄取率超過五成。請考選部提出書面報告探討問題成因與改善方式。

(十)近年來公務人員高等考試暨普通考試屢屢出現錄取不足之情形，99 及 100 年度錄取不足人數皆僅 10 餘人，然自 101 年度起錄取不足人數大幅增加，101 至 105 年度分別有 148 人、56 人、381 人、238 人及 117 人，其中又以土木工程類科人數最多，該類科 101 及 103 年度各錄取不足 146 人及 256 人，分別占錄取不足總人數之 98.65%及 67.19%。且據考選部統計，近年高等考試暨普通考試其他類科之錄取情形亦相繼惡化，105 年度該等考試共有 7 類科錄取不足，其中以建築工程及環保技術類科較為嚴重。爰此要求考選部於 3 個月內研議改進措施，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十一)為維護典試工作的品質，典試法於民國 104 年 1 月新增第 17 條規定，各種考

試典試委員及其他命題委員等典試人員應自「典試人力資料庫」中遴選。惟依規定，得以被納入典試人力資料庫者，是由具有典試委員資格者所組成之專長審查小組進行審查（典試人力資料庫建置運用及管理辦法第 4 條參照），被外界質疑容易有近親繁殖與學閥的產生。為建立平等公正的國家考選制度，爰建議考選部應檢視典試人員資料庫建置有關規定，並於 1 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十二)依據考選部 104 年 7 月份完成之「國家考試園區—國家考試臨床技能與職能測驗中心、闡場與多功能學舍」建設計畫書略以：「98 年底考試院請監察院撥用 4 筆土地予考選部興建國家考試闡場及試務大樓，99 年 5 月 21 日監察院回復同意，100 年 5 月行政院核定撥用 1,370 坪土地，建置國家考試園區。」另依該建設計畫書所示，本計畫經費需求概估 14.06 億元，包含設計階段作業費、用地取得及拆遷補償費、工程建造費、工程其他費用等項目。經查：行政院自 100 年 5 月核定考試院撥用監察院所管文山區華興段 4 小段（0474、0475、0479、0498）等 4 筆土地中，尚有 0498 地號土地由監察院已退休職員借用中，且自費興建房舍計 11 戶，至今 5 年餘仍占用不肯搬離，恐影響國家考試園區預訂興建進度。復查，為了解本案之可行性及規劃方向，考選部於 103 年度「一般行政—基本行政工作維持」工作計畫編列預算 295 萬元委外規劃園區興建計畫，是項委辦計畫於 103 年 8 月決標 240 萬 3 千元，惟全數保留至 104 年度執行，迄至 105 年 8 月底尚有 48 萬 0,600 元未執行。

綜上，國家考試園區自 98 年底即籌謀規劃，行政院亦於 100 年 5 月核定撥用土地興建，相關委外規劃預算業已執行並完成建設計畫書，惟自行政院核定撥用土地迄今已逾 5 年，部分土地仍遭占用未解決，且相關計畫內容仍未底定，顯見事前規劃未周，以致預期效益未能彰顯，經費運用效率不佳，允宜積極解決土地遭占用事宜，並全盤考量國家考試園區興建之必要性及可行性，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十三)國家考試園區自 98 年底即籌謀規劃，行政院亦於 100 年 5 月核定撥用土地興

建，相關委外規劃預算業已執行並完成建設計畫書，惟自行政院核定撥用土地迄今已逾 5 年，部分土地仍遭占用未解決，且相關計畫內容仍未底定，顯見事前規劃未周，以致預期效益未能彰顯，經費運用效率不佳，允宜積極解決土地遭占用事宜，並全盤考量國家考試園區興建之必要性及可行性。故要求考選部於 3 個月內研議國家考試園區興建之必要性及可行性，並提供書面報告至立法院司法及法制委員會。

(十四)為精進文官考選多元評量、合格合用政策，並提升優質試務環境品質，考選部自 98 年底即籌謀規劃「國家考試園區」興建計畫，其經費需求概估 14.06 億元。然是項計畫自行政院 100 年核定撥用 1,370 坪土地迄今已逾 5 年，部分土地仍遭占用未解決，考選部即匆促編列預算，以致是項委辦計畫於 103 年決標 240 萬 3 千元，惟全數保留至 104 年度執行，迄至 105 年 8 月底尚有 48 萬 0,600 元未執行，顯見其事前規劃未周即匆促執行，經費運用效率不佳。綜上，爰建請考選部應積極調解土地爭議，審慎評估國家考試園區興建之必要性及可行性。

(十五)鑑於警察特考自 100 年起對警察人員進用改採「雙軌分流考試制度」，依應考人有無接受警察專業教育或訓練區分考試種類，因而屢遭質疑考試不公等爭議。嗣經監察院調查發現，目前國家考試制度中，僅有警察特考有內外雙軌制設計，因內外軌錄取率差距極大，且考科迥異、訓練課程數和結訓門檻也有落差，不但未能落實公平取才，也有悖國家考試公平原則，更不利警察未來實際執行犯罪偵查工作。準此，建請考選部應即會同內政部等相關單位審慎檢討目前警察特考雙軌制考試衍生之爭議，檢討並積極研議具體改善解決之方案。

(十六)囿於我國近年來，國家考試偏重外勤之類科，如警察、移民行政人員、調查人員、國安人員、海巡人員、法警及鐵路事業人員等公務人員特考，皆將體能測驗列為第二試，採取淘汰制，任一項目未達及格標準即予以淘汰；表示體能測驗具有門檻決定性質，更直接關乎應考人錄取與否之關鍵。然該制度

實施至今，卻因不同性別間測驗項目與及格標準差異處置之公平與否爭議以及和真實的執業情境頗具差異等問題，導致質疑聲浪不斷，實有進一步檢討之空間。

準此，有鑑於國家考試之體能測驗攸關選任特定公職人員之重要職能衡鑑，為精進考選制度並提昇體能測驗之信、效度，並弭平各方爭議，建議考選部應正視並善用國家考試之體能測驗，以期有效展現特定類科之第二試功能，俾達考、用合一目標。

(十七)為配合國家發展及社會需求，並吸引優秀人才，考選部於 106 年度「研究發展及宣導」工作計畫編列 806 萬 7 千元預算，辦理研修（訂）考選法規，並成立各類考試改進小組，研究改進各項考選制度，以落實教考訓用合一。惟查近年辦理之高普考試及特種考試部分類科，概因命題偏難、閱卷偏嚴、到考人數偏低等因素，而有連續 5 年均不足額錄取，以及不足額錄取率逾 5 成之情形，不僅無法因應用人機關需求，亦恐浪費辦理相關考試之人力、物力及財力。爰此，建請考選部積極檢討其原因，並適時研究改進相關考選制度，以羅致優秀人才為國服務。

第 3 項 銓敘部 250 億 3,916 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 15 項：

(一)退休公務員再任財團法人不受旋轉門條款限制，導致部分原居主管機關高職位之公務員，退休後直接於受監督之財團法人任職，除櫃買中心總經理外，行政院、交通部、金融監督管理委員會、經濟部、行政院農業委員會及衛生福利部均有高階官員退休後未滿 3 年再任所轄財團法人情形，其中不乏退休同月旋即再任者，其再任職務包括董事長、總經理、正副執行長、資深顧問、主任秘書等高階職缺，月薪在 10 萬元以上，甚至達 20 萬元以上，僅少數不支薪或支領兼職酬金。是以，監督者與被監督者角色逆轉結果，難以避免利用上級或主管機關職權與人脈於退休後再任，占用職缺並支領高薪，造成社會觀感不佳。

主因在於公務員服務法對公務員離職後任職之限制不含財團法人在內，惟

主管機關身為財團法人之捐助者並具行政監督權，業務關係密切，卻任由上級機關及本機關之公務員退休後直接轉任，造成監督者與被監督者角色逆轉之現象；而部分機構之業務性質雷同，但法人屬性不同，致離職公務員轉任受旋轉門條文規範而有差別，顯示現行法律有欠完備，允宜修法補強之。爰此，請銓敘部於 2 個月內，向立法院司法及法制委員會提供公務員服務法針對離職後的旋轉門條款限制作檢討與修法之書面報告。

- (二)銓敘部 106 年度預算於「人事法制及銓敘」編列 643 萬 7 千元，編列公務人員傑出貢獻獎之選拔、表揚經費 400 萬元。

銓敘部辦理公務人員傑出貢獻獎業務，固係為激勵公務人員士氣，惟除頒發獎金之外，相關衍生之選拔、表揚及宣導活動等經費，恐過度鋪張而未符撙節原則，允宜檢討選拔效率並善用網路、社群、平面媒體等平台進行宣導，亦應避免過當之燈光、音響、表演等慶祝活動，以節省公帑，爰此，建請銓敘部於 1 個月內，本撙節原則，檢討選拔、表揚及宣傳之辦理方式。

- (三)銓敘部 106 年度於「人事法制及銓敘」業務計畫，編列公務人員傑出貢獻獎之選拔、表揚經費 400 萬元。其中獎金部分僅 240 萬元，55 萬元為審查費，其餘 105 萬元為宣傳、場佈、燈光、音響、主持等費用。該獎項獎額為共 10 名，因此除獎金外，所衍生之相關經費每人平均 16 萬元，約當獎金之 67%，恐有過度鋪張之虞。綜上，為敦促銓敘部秉持撙節原則辦理公務人員傑出貢獻獎業務，爰建請銓敘部於 1 個月內，本撙節原則，檢討選拔、表揚及宣傳之辦理方式。

- (四)考試院為提昇公務人員品德修養、激勵工作熱忱、提高服務品質及工作績效，自訂「公務人員品德修養及工作績效激勵辦法」辦理公務人員傑出貢獻獎之選拔及表揚，其所需經費，由銓敘部編列預算支應。經查，若以 10 名傑出貢獻人員估計，平均每位受獎人除直接獲得獎金約 24 萬元之外，所衍生之相關經費每人平均 16 萬元，約當獎金之 67%，相關選拔、表揚及宣導活動經費達 160 萬元，未符撙節原則，有過度鋪張之嫌，爰此建請銓敘部於 1 個月內，本撙節原則，檢討選拔、表揚及宣傳之辦理方式。

(五)民國 60 年台灣仍屬黨國體制時期，中國國民黨以機密速件發函給考試院，要求將國民黨黨工列入優惠存款適用對象，考試院於 60 年 12 月 7 日發布「中華民國民眾服務總社專職人員暨公務人員服務年資互相採計要點」，嗣於 76 年 12 月 3 日第 7 屆第 153 次考試院會議決議將該採計要點當日廢止。將未經過國家考試的人民團體員工視為國家公務員，並將其黨職年資併入公職年資計算，合計退休金及福利，黨職併公職溢領國家退休金至今未追回，至今仍有公帑支付黨職退休人員狀況；截至 105 年 9 月 14 日止仍在支領退撫給與者，計有 224 人（政務人員 9 人、公務人員 215 人）。

按考試院第 10 屆第 188 次會議張委員正修報告：「黨職併公職年資採計要點未依循各種行政法規範之訂定程序，絕對是違法，絕對自始無效。」且按大法官釋字第 7 號、釋字第 20 號，皆明確指出公（政）人員黨職併公職年資，並領取退休金及 18%優惠存款利息，毫無正當性，造成社會關注有不符公平正義之議。

綜上，黨職併公職之決策，乃考試院之行政錯誤，卻未見考試院與銓敘部進行相關檢討，爰此，請銓敘部於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出書面檢討報告。

(六)銓敘部考量政府遷台初期尚未開放政治團體設立，以及當時部分團體組織任務係以協助政府推行政令等時空背景，自 58 年起陸續報請考試院同意將「中華民國民眾服務總社及其分社」、「中國青年反共救國團」、「中國大陸災胞救濟總會」等社團人員年資併計為公務人員退休年資，考試院並於 60 年 12 月 7 日發布「中華民國民眾服務總社專職人員暨公務人員服務年資互相採計要點」，嗣於 76 年 12 月 3 日第 7 屆第 153 次考試院會議決議將該採計要點當日廢止。另銓敘部於 77 年 7 月 28 日提報考試院第 7 屆第 185 次會議決議「採計要點於 76 年 12 月 3 日廢止前，已任公務人員者，於退休、撫卹時仍得併計黨務年資，廢止後始轉任公務人員者，即不得併計。」惟為使黨職併公職年資制度確實斷根，95 年 4 月 20 日第 10 屆第 180 次考試院會議通過，中華民國民眾服務總社

及其他社團專職人員年資自考試院決議後，不再併計公務人員退休年資；以往已退休處分確定者不予撤銷。是以，自該日後已停止黨職併公職年資，即便採計要點廢止前已任公職者仍不得併計。

有關公（政）務人員採計黨職及相關社團年資之人數及其支領月退休所得情形，據銓敘部提供資料顯示，截至 105 年 9 月 14 日止仍在支領退撫給與者，計有 224 人（政務人員 9 人、公務人員 215 人）；至於黨職併公職之平均年資及平均月退休所得部分，早期公務人員退休案件之核定並未電腦化，尚須以人工逐一清查相關檔案文件比對及統計其年資採計情形，故關於是類人員黨務年資及非黨務年資之月退休所得，目前難以提供相關數據資料。惟公（政）人員黨職併公職年資，並領取退休金及 18%優惠存款利息乙節，向為社會關注且有不符公平正義之議，時值年金改革契機，倘未有相關完整資訊，當不利國家年金改革委員會之決策參據。

綜上，95 年 4 月 20 日以後黨職年資雖已不得再採計為公務人員退休年資，惟以往採計之原則是否適法合理，亦應併同年金制度改革漸進處理，以符公平正義，相關資訊提供之完整性亦應加強，俾利評估其影響性並作為決策參據，並請銓敘部於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(七)政府以行政院 65 年 7 月 30 日院人政肆字第 15018 號函：「支領月退休金人員，准自 65 年 8 月份起，比照退休機關之現職人員，支給子女教育補助費，並列入公教福利品供應範圍」，准自 65 年 8 月份起支（兼）領月退休金人員，得比照現職人員支給子女教育補費，合先敘明。

惟，軍公教人員申領子女教育補助費係基於其「職」之身分而生，退休後其與國家間之職務關係消失，政府雖本於對退休人員生活之照顧職責，另以行政院函令准其比照支給子女教育補助費，欠缺法源依據，也與司法院釋字第 443、614 號解釋，對於給付行政措施涉及公共利益或實現人民基本權利之保障等重大事項者，應有法律或法律授權之命令為依據之意旨不符。

爰請銓敘部洽請行政院人事行政總處修正相關規定，並向立法院司法及法

制委員會提出書面報告。

(八)現行支（兼）領月退休金人員得比照退休機關現職人員支給子女教育補助費，中央及地方政府年需經費約 17 億餘元。106 年度中央政府分別於銓敘部統籌編列 1 億 4,170 萬 4 千元、退輔會編列 8 億 0,042 萬元、教育部編列 9,100 萬元，合計 10 億 3,312 萬 4,000 元。惟一般民眾薪資水準遲遲無法提升，而退休軍公教退休所得已有所改善，不問所得高低，一律發給退休軍公教人員子女教育補助並不合理。以目前國家財政困難，且教育部對於弱勢或特殊境遇家庭子女就學相關之就學或助學措施，尚訂有家庭所得、不動產價值等補助標準，退休軍公教人員之子女教育補助亦應考量其必要性、合理性與公平性。爰此，106 學年度起，退休軍公教子女教育補助之發給，應以「支（兼）領月退休金在新臺幣 2 萬 5 千元以下（兼領月退休金者係以原全額退休金為計算基準）、因公成殘或退休時未具工作能力之退休公教人員，以及士官長以下並支領退休俸之退（除）役軍人」為發放對象；106 年度銓敘部所編列之退休（職）人員子女教育補助經費，應配合調整減列。請銓敘部洽請行政院人事行政總處修正相關規定，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(九)目前公務人員退休轉（再）任雙薪之規範業已完成法制化作業，但退職政務人員再任雙薪之規範與退休公務人員不同且更寬鬆。現行公務人員及政務人員退休（職）再任政府捐助財團法人與政府轉投資事業職務之支領雙薪限制不一，且政務人員之規定相對寬鬆，恐未盡公允，爰此建請銓敘部在 2 個月內檢討並研究評估政務人員退職撫卹條例第 12 條第 1 項第 3 款及其施行細則第 11 條第 1 項規定，應研議為與公務人員一致性規範，並提出相關之修法提案。

(十)現行公務人員及政務人員退休（職）再任政府捐助財團法人與政府轉投資事業職務之支領雙薪限制不一，且政務人員之規定相對寬鬆，未盡公平，要求應研議為一致性規範。

(十一)公務員服務法對公務員離職後任職之限制不含財團法人在內，但是主管機關身為財團法人之捐助者並具行政監督權，業務關係密切，卻任由上級機關及

本機關之公務員退休後直接轉任，造成監督者與被監督者角色逆轉之現象；而部分機構之業務性質雷同，但法人屬性不同，致離職公務員轉任受旋轉門條文規範而有差別，顯示現行法律有欠完備，要求應儘速修法。

(十二)為禁止公務員離職後，從事與原職務具密切關係之行為，公務員服務法第 14 條之 1 規定：「公務員於其離職後 3 年內，不得擔任與其離職前 5 年內之職務直接相關之營利事業董事、監察人、經理、執行業務之股東或顧問。」但目前退休公務員再任財團法人不受旋轉門條款限制，導致部分原居主管機關高職位之公務員，退休後直接於受監督之財團法人任職。是以，監督者與被監督者角色逆轉結果，難以避免利用上級或主管機關職權與人脈於退休後再任，占用職缺並支領高薪，造成社會觀感不佳。綜上，顯示現行法律有欠完備，宜修法補強。爰此建請銓敘部在 2 個月內檢討並研究評估修改現行公務員服務法第 14 條之 1 規定，並提出將公務員離職後任職財團法人納入旋轉門條款限制之修法提案。

(十三)依據公務員服務法第 14 條之 1 規定：「公務員於其離職後 3 年內，不得擔任與其離職前 5 年內之職務直接相關之營利事業董事、監察人、經理、執行業務之股東或顧問。」為禁止公務員離職後，從事與原職務具密切關係之行為（以下簡稱旋轉門條款）。準此，該法對公務員離職後任職之限制範圍為「營利事業」。經查：

1. 公務員離職再任之限制，因法人屬性不同而有差別待遇，有欠合理。

如前所述，公務員離職再任時點之職務規範僅限營利事業，故倘公務員離職後旋即於財團法人任高缺，則不受該法規範，形成公務員離職再任之限制，因法人屬性不同而有差別待遇之現象，茲以臺灣證券交易所股份有限公司（以下簡稱交易所）與財團法人證券櫃檯買賣中心（以下簡稱櫃買中心）為例：

交易所與櫃買中心之業務皆係政府授權獨家經營，其目的事業主管機關為金融監督管理委員會（以下簡稱金管會），且交易所與櫃買中心之人

事及業務均係由政府控制，與金管會證券期貨局（以下簡稱證期局）業務更是密不可分。惟交易所屬營利性質之社團法人，受旋轉門條款規範，因此尚無證期局員工退休（離職）後直接再任交易所高缺之情形；櫃買中心屬公益性質之財團法人，證期局員工退休（離職）後直接再任櫃買中心高缺之情形屢見不鮮，前任及現任櫃買中心之總經理，均係金管會證期局副局長或局長退休旋即再任。可知業務性質相同之交易所與櫃買中心，僅因法人屬性不同，即形成公務員離職再任限制寬嚴不一現象，殊欠合理。

櫃買中心雖不屬於政府直接參與捐助成立之財團法人，惟係受政府直接或間接控制其人事、財務或業務之財團法人，公務員退休轉任該中心者，依公務人員退休法第 23 條第 1 項及第 32 條第 6 項規定停領月退休金及 18%優惠存款利息，惟其高階人員薪資待遇相當優渥，如總經理 104 年度年薪（含獎金）即高達 764 萬餘元，由具行政監督職權之主管機關高階公務員退休立即轉任，有欠公平。

2. 主管機關員工退休後直接再任所轄財團法人或其轉投資事業高缺，形成監督者與被監督者角色逆轉之現象。

退休公務員再任財團法人不受旋轉門條款限制，導致部分原居主管機關高職位之公務員，退休後直接於受監督之財團法人任職，除前述之櫃買中心總經理外，行政院、交通部、金管會、經濟部、農委會及衛福部均有高階官員退休後未滿 3 年再任所轄財團法人情形，其中不乏退休同月旋即再任者，其再任職務包括董事長、總經理、正副執行長、資深顧問、主任秘書等高階職缺，月薪在 10 萬元以上，甚至達 20 萬元以上，僅少數不支薪或支領兼職酬金。是以，監督者與被監督者角色逆轉結果，難以避免利用上級或主管機關職權與人脈於退休後再任，占用職缺並支領高薪，造成社會觀感不佳。

綜上，公務員服務法對公務員離職後任職之限制不含財團法人在內，惟主管機關身為財團法人之捐助者並具行政監督權，業務關係密切，卻任

由上級機關及本機關之公務員退休後直接轉任，造成監督者與被監督者角色逆轉之現象；而部分機構之業務性質雷同，但法人屬性不同，致離職公務員轉任受旋轉門條文規範而有差別，顯示現行法律有欠完備，允宜修法補強之，並向立法院司法及法制委會提出書面報告。

(十四)公務人員之考績制度，政府機關對於公務人員工作表現之考核，且為公務人員升遷、獎懲，乃至於留強汰弱之依據。惟以 103 年度為例，在全國 26 萬 6,007 位受考績銓敘審定之公務人員中，計有 19 萬 7,606 人考績列甲等、比例達 74.28%。其中，另以中央各機關中一般人員為例，簡任（派）官考績列甲等者 4,649 人、占其人數之 92.68%，而薦任（派）官與委任（派）官考績列甲等者分別只有 76.37%與 67.80%。亦即，考績甲等對於公務人員來說不但好拿，而且官當得越大拿得越多，顯已不符考績之目的。考績必須能夠真實反映公務人員的工作表現，也必須儘量與人民對於政府表現的滿意度觀感一致，以達到獎優汰劣的目的。爰要求銓敘部於 1 個月內，就公務人員考績制度之考評標準與程序提出檢討向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十五)軍公教人員月退撫給與本質上即應按月發放，然囿於早年交通不便、資訊及金融機構服務不夠發達普及、實務發放作業困難，以及退休人員生活所需等背景因素，乃規定每 6 個月定期預先發放一次。然當前已邁入資訊科技時代，軍公教人員退休經濟生活亦不復以往困難，現仍維持每半年預發制度，恐名實不符。現行軍公教每年月退撫金之發放時點係落於國家歲入之淡季 1 月及 7 月，政府因此須先舉債支應而增加債息負擔。經財政部推估軍公教月退撫給與若改採按月發放，年約可節省債息 3.36 億元；公務人員退休撫卹基金管理委員會則保守估計可增加基金運用收益年約 0.32 億元，合計總效益 3.68 億餘元。爰此建請銓敘部檢討並研究評估修改每 6 個月定期預先發放之制度，並於 2 個月內提出按月發放之可行性方案與確切之施行日期，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 4 項 公務人員保障暨培訓委員會原列 1 億 8,637 萬 7 千元，減列第 2 目「保障暨

培訓」第 2 節「訓練與進修業務」10 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 1 億 8,627 萬 7 千元。

本項通過決議 3 項：

(一)公務人員保障暨培訓委員會 106 年度於「訓練與進修業務」計畫之「按日按件計資酬金」用途別科目，編列邀請專家學者授課、舉行研討會、參加座談之鐘點費、出席費、稿費等經費合計 743 萬 5 千元。

經查，該會所辦訓練與進修業務，無論是邀請專家學者建言，抑或請其擔任訓練進修講座，除具獨特之專長者外，實不宜經常性邀請相同專家學者參與，俾廣納建言並汲取不同專家學者之學識經驗，以增益跨域學習及完善文官培訓制度。惟保訓會為辦理各項訓練與進修業務計畫，104 年度所邀請專家學者人數計 141 人，其中與前兩年度（102 至 103 年度）重複之人數有 74 人，重複比率 52.48%，恐有偏高。爰此，請公務人員保障暨培訓委員會於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提供相關檢討之書面報告。

(二)針對 106 年度公務人員保障暨培訓委員會預算，「訓練與進修業務計畫」之「按日按件計資酬金」用途別科目，編列邀請專家學者授課及舉行研討會之鐘點費、出席費、稿費等經費合計 743 萬 5 千元。然該會近年該預算編列，自 104 年度 649 萬 1 千元調高至 106 年度 743 萬 5 千元，增加近 1.5 倍，應本撙節原則辦理。加以，104 年度該會邀請之專家學者人數 141 人當中，與前兩年度重複邀請之專家學者數共計 74 人、比率高達 52.48%，應汲取不同專家學者之學識經驗，以增益跨域學習及完善文官培訓制度。

綜上，為敦促公務人員保障暨培訓委員會節減不必要支出，請公務人員保障暨培訓委員會嚴謹評估該項預算之運用，並廣納不同專家學者參與，提出完善文官培訓制度，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)根據立法院預算中心報告：公務人員保障暨培訓委員會近年辦理訓練與進修業務計畫，重複邀請相同專家學者之比率平均達 5 成以上。爰請公務人員保障暨培訓委員會檢討講師人材資料庫之增補與更新，並徵詢相關民間團體推薦符合

資格之講師名單，以確保多元性。

第 5 項 國家文官學院及所屬 3 億 1,570 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)國家文官學院中區培訓中心依據行政院核定之「建築物實施耐震能力評估及補強方案」，於 106 年度「中區公務人員培訓—建物結構補強修繕工程—房屋建築及設備」科目，編列弘道樓教室（含明德堂）、秋瑾樓與文康大樓耐震結構補強經費計 2,570 萬元。

經查，自 103 年度起編列預算，及至 106 年度止相關建物結構補強之可支用預算數達 4,738 萬 2 千元（含預算編列數、經費流用數、經費勻支數），其中 103 及 104 年度應補強建築均於當年度辦理完竣，惟 105 年度部分則因涉及文化景觀園區之適用，及設計圖面需送南投縣政府文化局審查，故該年度預算截至 8 月底尚未執行，補強工程進度僅 57.1%，有待加強。

且國家文官學院中區培訓中心之「建物結構補強修繕工程」計畫為期 4 年（103 至 106 年），總經費約 4,738 萬 2 千元，核屬繼續經費，其各年度預算書內容，卻僅揭露當年度所需經費，至其全部計畫內容、期程、總經費以及各年度應分配之預算數額等資訊均未列明預算全貌，與預算法規定未合。爰此，請國家文官學院於 2 個月內，向立法院司法及法制委員會提出中區培訓中心之「建物結構補強修繕工程」預算編列、執行進程等相關書面報告。

第 6 項 公務人員退休撫卹基金監理委員會原列 5,365 萬 1 千元，減列第 2 目「退撫基金監理」項下「退撫基金稽查業務」30 萬元（含「業務費」之「資訊服務費」10 萬元及「設備及投資」之「資訊軟硬體設備費」20 萬元），其餘均照列，改列為 5,335 萬 1 千元。

第 7 項 公務人員退休撫卹基金管理委員會 15 億 6,552 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 3 項：

(一)軍公教退撫議題近年來引發社會關注，公務人員退休人數逐年增加，104 年退休人數達到 1 萬 1,803 人，105 年可能再創新高！連年度預算都不夠用，已要動支

第二預備金 5 億 7 千餘萬元。

此刻還要編列雜項設備費高達 29 萬元，實有浪費人民納稅錢之疑慮，爰凍結第 2 目「一般行政」項下「雜項設備費」29 萬元，請公務人員退休撫卹基金管理委員會向立法院司法及法制委員會提出詳細使用說明書面報告後，始得動支。

(二)軍公教退撫議題近年來引發社會關注，公務人員退休人數逐年增加，104 年退休人數達到 1 萬 1,803 人，105 年可能再創新高！連年度預算都不夠用，已要動支第二預備金 5 億 7 千餘萬元。

此刻還要編列資訊軟硬體設備費高達 1,104 萬 4 千元，實有浪費人民納稅錢之疑慮，爰凍結第 3 目「退撫基金管理」項下「資訊軟硬體設備費」100 萬元，請公務人員退休撫卹基金管理委員會向立法院司法及法制委員會提出詳細使用說明書面報告後，始得動支。

(三)軍公教退撫議題近年來引發社會關注，公務人員退休人數逐年增加，104 年退休人數達到 1 萬 1,803 人，105 年可能再創新高！連年度預算都不夠用，已要動支第二預備金 5 億 7 千餘萬元。

視察費用 8 天編列 104 萬 6 千元，實有浪費人民納稅錢之疑慮，爰請公務人員退休撫卹基金管理委員會向立法院司法及法制委員會提出詳細使用說明書面報告。

第 6 款 監察院主管

第 1 項 監察院原列 7 億 6,650 萬 8 千元，減列「國外旅費」50 萬元、第 1 目「一般行政」62 萬元（含「獎補助費」52 萬元及「資訊管理」項下「物品」10 萬元）、第 5 目「一般建築及設備」第 2 節「交通及運輸設備」63 萬 5 千元，共計減列 175 萬 5 千元，其餘均照列，改列為 7 億 6,475 萬 3 千元。

本項通過決議 12 項：

(一)106 年度監察院「一般行政」科目編列 6 億 7,117 萬 2 千元，其中包括「業務費」5,112 萬 9 千元。

按 86 年立法院修正監察院組織法時通過 2 項附帶決議，要求監察院調查人員均應公開招考，並比照調查局調查人員，依「司法人員專業加給」支給標準支給專業加給；另參照監察院處務規程第 12 條所訂調查處職掌內容，故非調查人員不得從事調查工作，自不得領取調查人員專業加給。次按考試院所訂職務說明書、職系說明書，行政機關主管職務應歸為一般行政職系，則監察院調查處處長、副處長及組長等主管職務係屬一般行政職系，縱令該員具備調查人員資格、以各種名目協查，皆不得領取調查人員專業加給。是監察院調查處副處長、組長雖自調查官或調查專員升任，但已非調查人員，自不得領取調查人員專業加給。

惟查監察院調查處自 87 年以來，除周姓副處長未支領調查人員專業加給外，餘薛姓、李姓、鄭姓、陳姓副處長及曾姓前組長皆為專職行政人員，卻支領調查人員專業加給，亦即該等人員（以 12 職等為例）本應支領「薪俸+一般專業加給（3 萬 6,690 元）+主管加給+8 千元」，卻支領「薪俸+調查人員專加給（5 萬 2,835 元）+主管加給」，實與上開決議及規定有違，並有藐視國會之嫌，爰凍結「一般行政」項下「業務費」300 萬元，俟監察院向立法院司法及法制委員會提出人事檢討及追究責任書面報告後，始得動支。

(二)我國於 2009 年簽訂兩公約，然監察院針對公有土地占用議題所提出之調查報告及糾正案文，卻仍偏重財產權而忽視兩公約所保障之居住權，使各機關在監察壓力下無法落實公約對居住權之要求，甚或成為機關不願踐行兩公約居住權規範之藉口。爰此凍結監察院第 3 目「調查巡察業務」項目預算 50 萬元，請監察院就調查巡察業務研擬強化居住權等公約規範、協助機關落實公約要求之具體計畫措施，向立法院司法及法制委員會提出書面報告，經同意後始得動支。

(三)為端正政風，確立公職人員清廉之作為，我國公職人員須依公職人員財產申報法據實申報其財產，並分由監察院、機關內部之政風單位、各級選舉機關受理。各受理財產申報機關（構）應就有無申報不實或財產異常增減情事，進行個案及一定比例之查核。查核之範圍、方法及比例另於審核及查閱辦法定之。查

公職人員財產申報資料審核及查閱辦法第 7 條第 2 項規定，「本法第 11 條第 1 項所稱一定比例之查核，指申報年度申報總人數百分之五以上。」歷年來監察院之一定比例查核，皆為 5% 左右，僅達法定最低標準，有鑑於監察院之主要職掌即為澄清吏治、除弊肅貪，此工作績效與比例標準似有改進空間，爰凍結監察院第 4 目「財產申報業務」項下「公職人員財產申報」分支計劃「業務費」100 萬元，監察院宜積極辦理公職人員財產申報之查核工作，提高查核比例並實質審查財產申報資料，俟監察院向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)根據監察院的廉政權行使統計表顯示，自民國 103 年第 5 屆監察委員上任以來，總共只處理了 93 件迴避案件，105 年 39 件，調查報告的部分，自上任以來總共提出了 41 份，105 年的產出則只有 13 件，於此情形下，106 年度之預算編列突然大幅增加 52 萬 7 千元，預算說明中未見詳細之解釋，僅略稱「增列一般事務費等」，爰凍結第 4 目「財產申報業務」項下分支計畫「利益衝突迴避及遊說」之「業務費」52 萬 7 千元，監察院應於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，詳細說明財產申報處就 106 年度「利益衝突迴避及遊說」相關之施政計畫後，始得動支。

(五)106 年度監察院新增辦理「公職人員財產申報 e 化專案」於「一般行政—資訊管理」計畫科目編列 125 萬 4 千元，於「其他設備—資訊設備」計畫科目下編列 394 萬 6 千元，合計 520 萬元，其工作項目為建置派查管理系統及擴充財產申報管理系統功能，經查監察院受理公職人員財產申報及網路使用情形資料以觀，100 至 104 年度網路申報件數分別為 1,688 件、2,659 件、3,275 件及 4,366 件，呈現逐年增加趨勢，其占受理件數之比率亦同步由 100 年度之 16.89% 成長至 104 年度之 41.35%，可略見推動使用網路申報之成效；惟整體網路申報比率僅約四成，且 105 年度截至 8 月底止之該項比率仍僅 40.66%，顯示推動公職人員財產使用網路申報，容有進一步提升之空間，爰請監察院加強公職人員財產網路申報之宣導及系統使用之親和力。

(六)政府近年常有財政困窘之意，鑑於監察院機關首長特別費高達 219 萬元，在政府經費不寬裕的情況下，監察院業務似乎未有立法院多，為使政府資源有效運用，爰建議監察院有效運用此筆預算。

(七)106 年度監察院於「一般行政」、「議事業務」及「調查巡察業務」計畫科目下，各編列「國外旅費」63 萬 7 千元、171 萬 5 千元及 153 萬 5 千元，分別為首長出國訪問及職員出國考察旅費、參加國際監察組織相關會議及國外人權考察之機票與生活費、委員國外考察及隨行秘書旅費等，共計 388 萬 7 千元，與 105 年度預算數相同。經查：

1. 近年監察院實際執行出國計畫變動比率甚高，預算編列流於形式，其國外旅費預算編列未盡覈實。

以近年監察院國外旅費之預、決算及執行情形觀之，該院 102 至 106 年度國外旅費編列數皆為 388 萬 7 千元，且出國計畫項數均為 5 項。近 3（102 至 104）年度實際執行結果，僅 102 年度有 1 項出國計畫照原定計畫，103 年度及 104 年度之出國計畫則全數變動，顯示原編製年度派員出國計畫恐流於形式，國外旅費預算編列未盡覈實。

2. 實際出國人數及天數均低於原計畫所定，惟經費支出並未相對撙節，且集中於下半年執行，恐有消化預算之嫌。

103 及 104 年度監察院實際派員出國人數分別為 38 人次及 39 人次，均低於原預計出國人數，分別減少 17.39%及 17.02%；各該年度實際出國人天數，更分別較原出國計畫分別大幅減少 54.17%及 60.72%。惟該 2 年度監察院國外旅費支出僅各減少 6.97%及 12.50%，並未相對撙節，且 105 年度截至 8 月底，該院國外旅費實際執行數為 96 萬 1 千元，執行率僅 24.72%，其出國計畫多集中於下半年辦理，恐有消化預算之嫌。

綜上，近年監察院編列相同國外旅費預算及出國計畫項數，惟實際執行結果，計畫變動幅度甚大，其出國人數及天數均低於預算所定，然經費支出卻未相對撙節，復有集中於下半年執行之情事，顯示國外旅費預算編列未盡

覈實，並有消化預算之嫌，監察院國外旅費預算允宜檢討覈實編列與強化管控機制，俾提升預算資源之有效運用及達成出國計畫預期效益。

(八)按監察院組織法第 12 條規定略以：監察院置處長 4 人、副處長 4 人、調查官 24 至 28 人、組長 13 人、科長 8 人、調查專員 24 至 28 人、調查員 24 至 28 人。次按監察院處務規程第 11 條規定略以：業務處設第 1 組至第 3 組及陳情受理中心；第 12 條規定略以：調查處設第 1 組至第 5 組；第 13 條規定略以財產申報處設第 1 組至第 5 組；第 14 條規定略以：秘書處設議事、文書、檔案、總務、管理、公關等 6 科。惟查該院人事管理體系紊亂，在第 4 屆時，為讓特定人員支領主管加給，將調查處 4 個組長缺拿到委員會用，把科長缺拿到業務處用，但這些組長、科長下面並無部屬，仍然承辦業務。第 5 屆情形雖稍見改善，但仍有下述秘書處、業務處及財產申報處之違法事實：秘書處沒有組長編制卻有組長、業務處沒有科長編制卻有科長、財產申報處編制 5 組卻有 6 個組長；編制只有調查官、調查專員、調查員卻憑空生出調查主任，實皆與上開法令規定有違。

再按 86 年立法院修正監察院組織法時通過 2 項附帶決議，要求該院調查人員均應公開招考，並比照調查局調查人員，依「司法人員專業加給」支給標準支給專業加給，故非調查人員不得從事調查工作，自不得領取調查人員專業加給。又按考試院所訂職務說明書、職系說明書，行政機關主管職務應歸為一般行政職系，則監察院調查處處長、副處長及組長等主管職務係屬一般行政職系，縱令該員具備調查人員資格，亦不得領取調查人員專業加給。未按公務人員俸給法第 17 條規定：「俸給未經權責機關核准而自定標準支給或不依規定標準支給者，審計機關應不准核銷，並予追繳。」是調查處副處長、組長雖自調查官或調查專員升任，但已非調查人員自不得領取調查人員專業加給。惟查監察院調查處自 87 年以來，除周姓副處長未支領調查人員專業加給外，餘薛姓、李姓、鄭姓、陳姓副處長及曾姓前組長皆為專職行政人員，卻支領調查人員專業加給，實與上開決議及規定有違，並有藐視國會之嫌，應依法予以追繳。

綜上所述，監察院現行人事管理體制紊亂、違法濫發調查人員專業加給，嚴重影響該院人員士氣，除監察院應立即檢討改進、回歸法定人事體制、追繳相關人員溢領薪資、獎金，並於 2 個月內向立法院提出專案檢討改進書面報告外，另應追究考試院、人事行政總處、審計部等相關單位及人員之監督失職責任。

(九)為落實陽光法案，同時配合電子化政府之政策目標，監察院於 99 年即投入預算，建置完成公職人員財產申報資料庫，以利應申報人得以隨時隨地上網申報，不受空間與時間限制；且該院於 105 年推動「讓財產申報像網路報稅一樣便利」專案，業已完成部分財產項目與業管機關之介接，便利程度大幅提升。惟網路申報系統之使用率雖逐年皆有緩步提升，105 年利用此系統申報之人數比例仍僅占總申報人數之 4 成，未使資源達到最有效之利用，監察院允宜持續積極改善網路財產系統介面之使用者親和性與介接內容之完善，以增進網路申報之使用率。

(十)鑑於資訊需求日新月異及資訊化程度持續加深之同時，資訊運用流程中面臨的資安威脅與挑戰亦不斷攀升，故針對新型態資安威脅，監察院應定期檢測外部服務網站與資通訊設備，強化整體資安防護縱深機制，加強系統監控與應變措施，俾利有效阻絕惡意入侵行為。爰此，請監察院於每 6 個月定期向立法院司法及法制委員會提出資安防護程序演練及相關系統檢測之書面報告。

(十一)按監察法施行細則第 23 條規定，監察委員調查人民書狀所訴事項，及依院會或各委員會之決議，推派委員調查案件。查 102 年至 105 年 8 月止各監委出國考察資料，均以專案調查研究案為主，其中部分專案調查出國報告內容未盡周詳及一致性，且亦未充分公告於監察院官網。爰此，請監察院應允宜完備將各監察委員出國考察調查報告公布上網，俾利政府機關殊值借鏡，促使行政作為。

(十二)落成於 1915 年及 1998 年被指定國定古蹟的監察院，乃為臺灣現存西洋歷史式樣少數建築之一，然已成為國內文化、藝術參訪之景點，惟因主體建築經

歷百年使用，造成許多建材老化，故大小修繕未曾間斷，查監察院近各年度皆編列國定古蹟結構損壞調查、屋頂、外牆去漆等修復工程預算經費，鑑於古蹟修繕及維護具有特殊性，整修方式應採較精美考究進行施工。爰此，監察院應在建築無危險及安全顧慮下，保有原始材料比例及原有建築風貌進行修復及維護，另亦須依「古蹟管理維護辦法」、「古蹟修復及再利用辦法」、「古蹟歷史建築及聚落修復或再利用採購辦法」等相關規定辦理修復工程。

第 12 款 法務部主管

本款通過決議 1 項：

(一)106 年度各地方檢察署於「檢察業務」工作計畫合計編列 11 億 2,758 萬 5 千元，係辦理一審刑事案件之偵查、提起公訴及裁判之執行等業務所需經費，凍結 500 萬元，並請法務部就下列事項向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 106 年度各地方檢察署（以下簡稱地檢署）於「檢察業務」工作計畫合計編列 11 億 2,758 萬 5 千元，係辦理一審刑事案件之偵查、提起公訴及裁判之執行等業務所需經費；按轉向處遇係刑事政策下，避免標籤理論作用之制度，主要在使犯罪人早日脫離司法程序與重返社會，並可紓解矯正機關超額收容問題，然近年地檢署及矯正署運用前門轉向及後門轉向等處遇措施，未見明顯提升。
2. 我國自 91 年度起實施緩起訴處分制度，賦予檢察官於緩起訴時，得命被告遵守或履行一定事項，代替受追訴與服刑。100 至 104 年度各地檢署檢察官緩起訴處分概況，緩起訴處分人數除 103 年度有較明顯之增加外，餘概自 100 年度之 4 萬 9 千餘人，減為 104 年度之 4 萬 7 千餘人，占各年度偵查終結案件有犯罪嫌疑人之比率，亦以 104 年度之 17% 最低。
3. 104 年底矯正機關收容人數 6 萬 2,899 人，仍超收 7,223 人，超額收容比率達 13%。為減少監所收容人擁擠情形，地檢署應於所賦職權內，審酌情形善加運用緩起訴處分等前門與後門轉向處遇。

第 1 項 法務部原列 12 億 6,567 萬 6 千元，減列第 1 目「一般行政」30 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 12 億 6,537 萬 6 千元。

本項通過決議 23 項：

（一）第 1 目「一般行政」編列 5 億 7,648 萬 2 千元，凍結 300 萬元，並就以下 7 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 法務部 106 度中央政府總預算於「一般行政—研討（考）暨進修業務」編列共計 697 萬元，經查其中編列 210 萬元進行毒品防制法規等相關研究。

林為洲委員擔任立法院第 9 屆第 1 會期司法及法制委員會召集委員時，曾排案審查毒品危害防制條例修正案，討論將 K 他命調整分級等相關議題，然當時諸位委員對其調整有異議，故通過要求法務部於 105 年 9 月份提送院本至立法院後再進行討論，然至今尚未有任何動作，有違反先前之決議。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

2. 為法務部擬辦理委辦計畫「毒品犯罪人再犯風險與醫療需求分流處遇評估工具之研究」，曾於 105 年度編列 80 萬元，又於 106 年度再編列 40 萬元。惟查，政府電子採購網發現，該公開招標計畫已歷經 3 次流標之結果，顯見該計畫或因國內學者無此方面專長或興趣、或因研究工具、研究方法，甚至不具研究價值之可能，而致多次無法完成委託研究。既然 105 年度無法完成招標，該 105 年度預算則無從執行，106 年度的連續性預算亦無編列之必要，爰建議法務部得再斟酌計畫內容重新提出需求主題與內容。

3. 洗錢防制法修正草案業經行政院函送至立法院，目前正由立法院司法及法制委員會審議中，惟從過去幾次公聽會及會議過程中，仍可見各部會及民間職業公會對洗錢防制法推動之必要性、推行後對於各職業之影響、應遵循之事項等認知上顯仍與法務部所欲推動之規劃有極大落差，致反對與質疑聲浪不斷。

爰請法務部提出過去兩年洗錢防制法之推動執行概況（包括法務部部內負責之專責人員配置、經費籌畫、與各部會及民間各職業公會推行宣導之執

行成效、各部會回覆情形），以及根據前揭報告，未來兩年推動宣導之改善計畫，提出專案報告向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

4. 有關我國各機關對於證物監管各自管籌、規範不一，且並無對於「判決確定後」證物之保存規範，業已經立法院第9屆第1會期第24次司法及法制委員會決議通過（105/05/18），要求行政院會同司法院另「共同訂定」證物保存規範。相關部會有司法院、內政部警政署、法務部調查局、法務部法醫研究所、臺灣高等法院檢察署、國防部。

法務部則統一於105年8月12日以法檢字第10500119970號函覆，表示「目前尚暫無由行政院會同司法院另共同訂定證物保存規範之必要」。

惟從各單位函覆法務部之公文可見，各單位雖俱有規範，然對於五花八門之證物種類之分類方法、保存方式、保存期限，卻要無統一之共識。所謂「證物監管鍊」，應係證物自檢調單位從犯罪現場採證之時起、至審判中、甚至判決確定後，不論何時都處於同一之規範，且各單位皆可清楚掌握該證物隸屬之案號、證物之流向、各單位經手承辦人員、保管負責人員；由各該階段保管義務單位承擔保管責任，確保證據在整個訴訟流程的轉接中無毀損滅失之虞。倘各單位規範密度不一，事後證據有毀損滅失之情形，如何認定證物毀損之責任歸屬？

再者，我國於105年11月1日三讀通過「刑事案件確定後去氧核醣核酸鑑定條例」，該條例要能聲請重行鑑定，更賴以案件確定後妥適之證物保存為前提，然各單位目前尚無對於「案件確定後」之證物保管、保存或銷毀條件設有規範。

爰請法務部會同司法院對目前各單位證物保存規範全盤檢討，並試研擬將目前證物保存規範擴張至案件確定後之規範條文，提出報告，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

5. 法務部106年度中央政府總預算於「一般行政—各項法規問題研究」編列504萬6千元，其中編列381萬2千元進行人權業務及推動兩公約執行計畫。

經查法務部自 98 年度起，統籌辦理不符兩公約之法令及行政措施之檢討業務，共計列冊 263 則違反兩公約未修正之「法律案」、「命令案」及「行政措施案」檢討案例。惟依法務部提供之統計資料顯示，截至 105 年 8 月 31 日止，上開 263 案中，已辦理完成者計 225 案（占 85.6%），未如期完成檢討者尚有 38 案（約占 14.4%），其中法律案 30 案、命令案 7 案、行政措施案 1 案。按兩公約施行法施行迄今已近 7 年，早已逾法定之 2 年改進期限，卻仍有 38 案未完成修正事宜，且最近 1 年（104 年 8 月至 105 年 8 月）僅完成 105 年 1 月 6 日修正公布廣播電視法乙案。爰請法務部向立法院司法及法制委員會提出相關改善之專案報告。

6. 我國於 98 年簽署「公民與政治權利國際公約」與「經濟社會文化權利國際公約」，立法院亦於同年完成兩公約施行法三讀程序，並自 98 年 12 月開始施行。依兩公約施行法第 8 條規定：「各級政府機關應依兩公約規定之內容，檢討所主管之法令及行政措施，有不符兩公約規定者，應於本法施行後 2 年內，完成法令之制（訂）定、修正或廢止及行政措施之改進。」故各級政府機關應檢討所主管之法令與行政措施，並應於兩公約施行法施行後 2 年內，完成不符兩公約規定之改進。為落實兩公約施行法之規定，法務部自 98 年度起，統籌辦理不符兩公約之法令及行政措施之檢討業務，共計列冊 263 則違反兩公約未修正之「法律案」、「命令案」及「行政措施案」檢討案例，然目前未如期完成檢討者尚有 38 案（約占 14.4%）；此外，102 年兩公約初次國家報告審查後，總統府人權諮詢委員會召開「審查各機關對結論性意見與建議的初步回應會議」，亦提出其他待修正之法律、命令及行政措施，然法務部後續之督導管核顯有疏漏。按兩公約施行法施行迄今已近 7 年，早已逾法定之 2 年改進期限，卻仍有部分法令及行政措施未完成修正事宜，法務部應促請各主管機關積極辦理。爰請法務部提出法令及行政措施修正之具體督導管核措施，並定期公布各項法令及行政措施之研修進度於「人權大步走專區」網站，提出報告予立法院司法及法制委員會與提案委員。

7. 為於同性婚姻合法化前妥善保障同性伴侶權益，法務部自 104 年起偕同行政院性別平等處檢討現行法令架構得否放寬將同性伴侶納入法規適用，有關「配偶」及「夫妻」之法規中，計有 45 項得以「家屬」、「同居人」、「關係人」、「家庭成員」等身分將同性伴侶納入適用。雖現行法規並未完全否定同性伴侶以「家屬」、「同居人」、「關係人」、「家庭成員」等身分納入法規適用，然得以適用之法令所占比例不高，部分機關仍認為應待同性婚姻合法化後方可適用；即使可適用，其權利行使之順位亦與「配偶」不盡相同，多數法規規範權利之行使順序係依民法順位，亦即同性伴侶並無法以「家屬」或「同居人」等身分取得與「配偶」相同的權利與保障。故同性婚姻合法化仍有迫切需求，且於同性婚姻及伴侶制度合法化前，法務部應確實協調各機關針對已可保障同性伴侶權益法規及過渡作法為函釋或函請所屬遵行。爰請法務部就相關議題，提出報告予立法院司法及法制委員會與提案委員。

(二) 兆豐銀行紐約分行因違反美國反洗錢法規，遭美國紐約金融服務署處以 1.8 億美元之罰款，罰金額度之高，為國內首見。台灣一向以金融服務業之發展自豪，1997 年「打擊清洗黑錢財務行動特別組織」（FATF）欲在亞太成立防制洗錢的區域組織（APG）時，我國因為有亞洲第一部《洗錢防制法》而成為該組織的創始會員國，如今卻在洗錢防制上出現重大疏漏。主要是因為我國相關法令跟不上時代，與國際規範脫軌，致使金融機構若在海外拓展業務，隨時有遭遇國外裁罰的風險。FATF 早在 2012 年間就重新檢討並修正為新的 40 項建議，作為國際打擊洗錢及反恐的最新標準。鄰近的印尼、菲律賓、泰國等，均已因受到國際組織制裁的威脅而紛紛修訂法規，只有我國修法進度嚴重落後，導致反洗錢規範遭到重擊。法務部應儘速協同相關單位修訂符合時宜的法規，搶救國家形象。爰將 106 年度法務部單位預算第 1 項第 2 目「法務行政」業務計畫之「辦理法律事務業務」分支計畫項下編列 1,230 萬 4 千元，凍結 50 萬元，俟法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

(三) 第 2 目「法務行政」編列 3 億 4,419 萬 9 千元，凍結 500 萬元，並就以下 19 項

提案理由，向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 政府破獲電信詐欺個案，常抓取中階層幹部或下游聽命行事的共犯，或是負責取錢的車手，卻難根除其首腦，致使犯罪行為難以有效遏阻。且詐騙犯相同手法常於不同地區重複使用，未能有效與兩岸交換相關情資，打擊詐騙犯罪狀態不佳。且國人赴國外從事詐騙犯罪，因實施犯罪行為之處所在外國，蒐集證據不易，然而此類犯罪具有持續再犯性，未能有效破獲案件。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。
2. 近年台灣人在海外詐騙，嚴重損傷台灣的國際形象，然而這些犯嫌卻被遣送至中國大陸，面臨中共司法審判的處境，大傷台灣政府威信，置兩岸司法互助如無物。日前政府前往大陸交涉未果，無法成功帶回人犯，行使司法管轄權。自 520 後迄今，兩岸於工作會晤、人員互訪、業務培訓等項目之交流，截止目前均未成形。兩岸仍在共同打擊犯罪的合作方面，例如情資交換、合作協查、緝捕遣返，大陸與我方之互動明顯趨緩，均顯示兩岸共同打擊犯罪協議成效不彰。

鑑於總統蔡英文就職演說表示尊重兩岸兩會 1992 年的歷史事實，中共官方認為總統就職演說是未完成的答卷，導致兩岸目前官方呈現停擺態勢，政府各部門應該積極支持總統演說，在中共未具體回應前，應該以具體行動向中共表示立場才是。未想法務部竟然不顧總統宣示，還編列辦理檢察行政業務項下的大陸地區旅費 46 萬 3 千元。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

3. 近年台灣人在海外詐騙，嚴重損傷台灣的國際形象，然而這些犯嫌卻被遣送至中國大陸，面臨中共司法審判的處境，大傷台灣政府威信，置兩岸司法互助如無物。日前政府前往大陸交涉未果，無法成功帶回人犯，行使司法管轄權。自 520 後迄今，兩岸於工作會晤、人員互訪、業務培訓等項目之交流，截止目前均未成形。兩岸仍在共同打擊犯罪的合作方面，例如情資交換、合作協查、緝捕遣返，大陸與我方之互動明顯趨緩，均顯示兩岸共同打擊犯罪

協議成效不彰。

鑑於總統蔡英文就職演說表示尊重兩岸兩會 1992 年的歷史事實，中共官方認為總統就職演說是未完成的答卷，導致兩岸目前官方呈現停擺態勢，政府各部門應該積極支持總統演說，在中共未具體回應前，應該以具體行動向中共表示立場才是。未想法務部竟然不顧總統宣示，還編列辦理司法保護業務項下的大陸地區旅費 15 萬 9 千元。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

4. 詐騙集團的成員有年輕化趨勢。根據警政署資料，未成年詐欺嫌犯 103 年為 562 人，占整體詐欺嫌犯 3.62%，至 104 年人數增加至 812 人，占整體詐欺嫌犯 4.7%。另外，台北市，詐騙犯的年齡層人數最多的是 18 至 29 歲的年輕人，102 年至 105 年第一季共 845 人，占了所有詐欺犯的 53.21%。高雄市，104 年下半年和 103 年同期比較，少年詐欺犯罪的比率大幅躍升 62.58%。國內少年詐欺犯罪的比率近年來大幅躍升，主要是因詐欺案不法獲利可觀，刑罰又輕，導致年輕人容易誤入歧途，法務部顯然未善盡督導及預防犯罪責任。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。
5. 兩岸共同打擊犯罪過去會各自將嫌犯帶回偵辦，但 105 年國內政治局勢改變，加上大陸成為重災戶，詐騙案件每年快速增長、損失上百億人民幣，且台灣刑責過輕等，造成大陸不再找我方合作，直接與各國警方進行查緝。且 105 年起大陸對台灣方請求犯罪情資交換，回覆率極低，在找不到大陸被害人的情況下，落網嫌犯僅能依詐欺未遂起訴判刑。同時自 520 後迄今，兩岸於工作會晤、人員互訪、業務培訓等項目之交流，截止目前均未成形。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。
6. 近年台灣人在海外詐騙，嚴重損傷台灣的國際形象，然而這些犯嫌卻被遣送至中國大陸，面臨中共司法審判的處境，大傷台灣政府威信，置兩岸司法互助如無物。日前政府前往大陸交涉未果，無法成功帶回人犯，行使司法管轄權。自 520 後迄今，兩岸於工作會晤、人員互訪、業務培訓等項目之交流，

截止目前均未成形。兩岸仍在共同打擊犯罪的合作方面，例如情資交換、合作協查、緝捕遣返，大陸與我方之互動明顯趨緩，均顯示兩岸共同打擊犯罪協議成效不彰。綜上，請法務部向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

7. 法務部 106 度中央政府總預算於「法務行政」編列 3 億 4,419 萬 9 千元，經查其中 394 萬 7 千元為 12 項赴中國大陸進行考察、會談、互訪的計畫。

近年來兩岸詐騙盛行，我國國民被大陸查獲詐騙時，若在其他國家往往會被要求遣送至中國大陸，雖可能有犯詐欺之嫌，其司法調查與人權保護仍受我國民眾質疑，然目前兩岸情勢緊張，對於我國在大陸被羈押、調查之嫌疑犯，其司法協助與人權保護，應為法務部需積極研議相關辦法而進行談判。爰此，請法務部向立法院司法及法制委員會提出相關在中國大陸被羈押與調查之司法協助與人權保護專案報告。

8. 我國目前矯正機構得對受刑人施以獨居監禁及作業方式之規定，計有監獄行刑法第 14 條、第 15 條、第 16 條、第 17 條以及行刑累進處遇條例第 26 條、第 27 條等。然而根據上開規定，矯正機構實施獨居監禁之原因可以是出於「懲罰」、或是出於「獎勵」、或是出於「防免惡性重大之受刑人影響他人」、又或是出於「疾病、衰老等不適與他人雜居」等，究竟「獨居監禁」是獎勵、或是懲罰又或是預防保護措施定位不明，不但法令間彼此扞格，獨居監禁是否有期限或申訴、救濟之方式，法亦無明文。

根據矯正署提供「各矯正機關獨居監禁收容人數及原因調查」截至 105 年 8 月 16 日止，共計有 287 名收容人受到獨居監禁，獨居時間從 0.5 個月起，最長除有高達 153 個月者外，其中不乏有獨居監禁 20 個月餘、50 個月餘等情況。再者，目前國內獨居監禁的實際運作情況，是將受刑人單獨監禁於獨居房內，雖並未全然斷絕與他人會面、放封等權利，但由於不能下工場作業，已大幅度減少受刑人與外界交流的機會。

國內外早有不少研究指出，長時間將受刑人孤立於人際交流之外將造成其嚴重的身心影響，包含焦慮、恐慌、疲倦、嗜睡、食慾減退等生理機能低

落；甚至引發憂鬱、妄想、自殘等嚴重精神症狀。因此聯合國人權事務委員會做出之第 20 號一般性意見（禁止酷刑，或予以殘忍、不人道或侮辱之處遇或懲罰）：肯認長時間的獨居監禁符合公民與政治權利公約第 7 條所規定酷刑行為，更指出防免獨居監禁淪為虐待、酷刑的具體作法。

鑑於我國法令上對於獨居制度的定位不明、法規間彼此相互扞格，實務上更出現獨居監禁長達 153 個月之情形發生，如此長期之獨居監禁顯有構成對受刑人不人道待遇之嫌，違反公民與政治權利公約第 7 條。爰請法務部督責矯正署通盤檢視現行獨居制度之缺失，以符合公民與政治權利公約第 7 條及第 20 號一般性意見之方向研議獨居監禁相關法規修正之檢討報告後，向立法院司法及法制委員會及提案委員提交檢討報告。

9. 據查法務部自民國 106 年起所招考之三等監獄官及四等監所管理員，其應考資格皆設有體格標準，除要求一定的身體質量指數、握力外，另增加身高之限制，男性不得低於 165 公分，女性亦不得低於 160 公分。又根據民國 105 年之招考資格，三等監獄官與四等監所管理人員並未設有身高之限制；民國 99 年之招考資料則顯示僅要求四等監獄管理員之男性身高須達於 155 公分、女性需達於 150 公分。

監獄官與監所管理員的主要工作內容，固然與矯正機構內之戒護與管理息息相關，因此要求所招收之管理人員須有一定的身體素質與維安能力，固可理解。然此能力是否與身高有必然之關聯？從民國 99 至 106 年間監獄官、監所管理員工作內容未大幅改變，法務部用人招考之資格限制卻數次丕變、抑或從歷年來並未對已經成為監獄官或監所管理人員之身高、身體質量、體力之維持進行考核等情形看來，顯無顯著關聯。

追究其突然增加招考該等人員身高、體格最低標準之原因，係因監所超收情況嚴重，戒護壓力高漲，104 年 2 月間高雄大寮監獄發生受刑人挾持管理人員事件、10 月間亦發生技訓所人員遭收容人以紙球棒毆打等事件，為緩解民眾對管理人員維安能力質疑及保障管理人員自身之安全所設。

然監所戒護情勢緊張除與戒護人力不足密切相關外，亦與教化人力缺乏導致教化品質、教化時間、教化頻率皆不足夠有關。若未解決此一結構性原因，僅要求應考者之身高、體能之限制以示維安能力，無異於是將法務部應肩負之責任轉嫁於個人，並嚴重限制國民應考試服公職之基本權利。

爰此，請法務部提出 106 年度監獄官、監所管理員、法警等與戒護、押解犯人相關工作人員招考體格檢查所採計各項標準與戒護能力之關聯，以及如何改善監所戒護能力與教化能力不足之具體計畫與進程，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告。

10. 根據矯正署的統計數據指出，截至民國 105 年 8 月底，全國各矯正機關實際收容人數是 63,290 人，其中因毒品犯罪入獄者為 2 萬 7 千餘人，占全體受刑人 43.9%，居所有犯罪類型之首。其中因施用毒品入罪者高達 10,197 人，占所有毒品犯罪的 36.7%，累、再犯比率高達七成。顯見現行的毒品防制政策，特別是毒品戒治之部分有檢討必要。

再查，世界衛生組織已經認定毒品成癮為一種慢性復發疾病，需要醫療資源介入，以穩定降低其濫用藥物的頻率、延緩復發的時間；並連結社福、勞動等資源協助治療者恢復穩定的工作與健康的家庭生活型態。以國內過去十年來針對施用海洛因等一級毒品者投入醫療資源施以戒癮治療之結果以觀，明顯有效降低施用人數（如附表一）。再依法務統計資料來看，近 5 年（99 至 103 年）藥癮收容人出矯正機關 1 年內再犯施用毒品罪之平均再犯率，以生理戒治為主的觀察勒戒為 23.5%，輔以心理及醫療介入的強制戒治則降為 18%，於監所執行之施用毒品受刑人則為 32.9%。顯示目前以監禁為主的毒癮戒治與毒品防制模式的侷限。

法務部作為毒品防制刑事政策的主管機關，自應參酌國內外先進研究，檢討現行毒品防制政策與毒品防制相關法案不足處，研擬改進方案。爰此，請法務部檢討目前我國毒品防制政策之缺失，參酌國內外毒品防制制度相關研究，向立法院司法及法制委員會及提案委員提出研議後之毒品防制整體政

策及短、中、長期進程說明。

11. 法務部 106 度中央政府總預算於「辦理檢察行政業務」編列共計 6,020 萬 7 千元，經查 104 年檢察機關辦案平均每件日數為 50.62 日，已較以往改善，惟尚有部分機關成效未如預期，仍需要積極改進。

依據審計部 104 年度中央政府決算審核報告指出，法務部曾設定「偵字條件終結件數中平均 1 件所需日數」為 54 日，審計部亦曾於 103 年度函請法務部督促研提改善措施，且訂頒「檢察機關辦案期限及防止稽延實施要點」，以促迅速結案。經查 104 年度仍有臺灣桃園、新竹、苗栗、雲林、基隆、金門地檢署終結案件平均每件高於 54 日，其中新竹與基隆地檢署更超過 60 日以上，仍待持續檢討。爰此，請法務部向立法院司法及法制委員會提出相關改善績效之專案報告。

12. 為法務部 104 年委託學者翻譯外國法律條文，竟發生受委託者翻譯完成，交由法務部於 105 年 1 月印製 200 本未公開發行的參考用書後，旋即以該國該法律條文已做部分修正為由，另行翻譯該修正條文後，即轉交民間出版社於 105 年 9 月印行，致使法務部隔了 8 個月後，還要自己花錢購買該新修正譯書。也就是，法務部該 17 萬 50 千元預算竟只印製 200 本，平均每本不包含印製費用即已花費 875 元；又根據法務部說法，該翻譯外國法律條文書籍，已發送各個開設法律系之大學，唯查訪台大東吳幾十校系，僅有中原大學一所獲贈；再者，參照司法院之做法，翻譯法律都公開上網，以供全民得以上網查閱。法務部此次委託案，顯然未顧及公務預算委託研究成果乃屬公共財，應上網提供民眾共享。縱有條文變更而須改版，依契約，法務部仍得付費要求翻譯更新，卻不思此圖，而任由譯者轉將權利賣給民間出版業者營利。爰要求法務部對於委託研究或翻譯案，提出該檢討報告予立法院司法及法制委員會及提案委員，爾後並應謹守契約規定，堅守立場、主張權益，並將研究成果依政府資訊公開之規定、公開上網，以供公眾查閱應用。
13. 台灣政治體制係屬民主法治社會，必須透過人民票選及民意代表，以落實台

灣多數民意之發展方向。雖台灣被譽為亞洲民主燈塔，但「賄選」仍係我國選舉最大弊病，嚴重影響民主法治之健全發展。

103 年九合一選舉及 105 年總統及立委選舉，買票賄選狀況仍嚴重，按法務部資料 103 年村里長選舉查賄共 2,318 件、涉案 6,487 人，起訴案件僅有 354 件、起訴 845 人，一審判決有罪僅有 310 人；105 年立法委員選舉，查賄 867 件、涉案 2,164 人，起訴案件僅有 24 件、起訴 53 人。

台灣選民民主意識已逐漸提升，期待有一個乾淨選舉的社會，因此基層選民對於檢察機關辦理賄選業務，總是批判高高抬起輕輕放下，尤其，多數案件以不起訴終結，此狀況恐有礙於民主制度之健全。爰請法務部提出賄選防制相關檢討報告，並研擬具體措施，向立法院司法及法制委員會報告。

14. 根據 104 年度中央政府總決算審核報告顯示，民國 100 至 104 年地方法院檢察署以詐欺罪起訴的人數有 56,887 人，其中以提供人頭帳戶的詐欺案占最大宗，但檢察官多以緩起訴或是不起訴處分偵結，平均起訴率只有 20.81%。另近年來詐欺案犯罪型態已趨於國際化、集團化、組織化、科技化，德國、日本對於詐欺案最重本刑為 10 年刑期，中國最高為無期徒刑，反觀我國，不但起訴率偏低，確定有罪的刑期有七成是在 1 年以下，輕判與縱容已讓台灣成為詐欺犯的避風港。建請法務部針對問題癥結就司法制度面以及偵查實務面進行檢討，協同有關機關提出因應對策，向立法院司法及法制委員會說明如何有效改進。

15. 處理兩岸跨境詐騙案件，法務部、外交部、行政院大陸委員會、內政部警政署刑事警察局、臺灣高等法院檢察署於 105 年 6 月 3 日成立「處理兩岸跨第三地電信詐騙案件跨部會協商平臺」，然而兩岸仍在共同打擊犯罪的合作方面，例如情資交換、合作協查、緝捕遣返，大陸與我方之互動明顯趨緩。自 520 後迄今，兩岸於工作會晤、人員互訪、業務培訓等項目之交流，包含成立「處理兩岸跨第三地電信詐騙案件跨部會協商平臺」後截至目前均未成形。顯示對打擊犯罪協調不力，爰請法務部向立法院司法及法制委員會說明如

何有效改進。

16. 法務部 106 度中央政府總預算於「辦理司法保護業務—獎補助費」編列共計 1 億 3,596 萬 1 千元，經查其中 8,393 萬 7 千元為補助地方政府進行執行毒品危害防制中心辦理強化藥癮者輔導處遇計畫。

依據審計部 104 年度中央政府決算審核報告指出，部分地方政府毒品危害防制中心人員流動性高，導致補助經費未能依計畫執行。據統計 103 年度核有補助 20 個地方政府中，有 14 個地方政府因人員流動，產生經費結餘款情事；104 年度補助 20 個地方政府，仍有 14 個地方政府出現同樣情事。已連續 2 年同一事由導致經費結餘，顯示改善措施並未發揮。

據查，法務部於 105 年度增訂「個案管理人員工作酬金支給基準」，並增加補助督導員額期望能調整薪資及職位來提高誘因。然為避免出現上述之問題，爰請法務部向立法院司法及法制委員會提出相關改善績效之專案報告。

17. 法務部 106 年度於「法務行政」工作計畫項下之「辦理司法保護業務」分支計畫編列「獎補助費」1 億 3,596 萬 1 千元，主要為辦理反毒業務，補助各地方政府毒品危害防制中心辦理藥癮者追蹤輔導計畫及戒毒成功計畫。經審計部 104 年度中央政府總決算審核報告重要審核意見「地方政府成立毒品危害防制中心，惟因人員流動性高，致補助經費未能依計畫執行；或人力不足，業務負荷沉重，均待檢討改進。」經查：部分縣市已連續 2 年因同一事由肇致經費結餘，顯示改善措施尚未發揮綜效；另部分市縣或尚未成立專責單位，或雖已成立專責單位並編有專責人力，惟專責人員業務負荷沉重，均不利毒品防制業務之遂行。爰此，為提升毒品防制工作執行成效與補助效益，請法務部協洽地方政府研謀改善，針對問題癥結妥擬具體改善措施，向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

18. 鑑於去氧核糖核酸（DNA）鑑定技術於 1992 年於我國刑事訴訟中開始使用，隨著技術發展，DNA 鑑定方法之鑑別力愈來愈高，有關機關的保存證物

義務愈趨重大。有關法務部負責證據保存相關行政規則，其中「檢察機關實施搜索扣押應行注意事項」之最後修正日期為 92 年 9 月 4 日、「檢察及司法警察機關使用錄音錄影及錄製之資料保管注意要點」於 93 年 3 月 9 日制定後再無修正。此外，在高檢署部分，「扣押物沒收物保管方法與處理程序手冊」之最後修訂日期為 85 年 7 月 27 日；法醫研究所之「法務部法醫研究所解剖、複驗及法醫相關鑑定事項作業要點」，於 89 年 6 月 7 日制定後再無修正。綜上，法務部及所屬機關對於證據保存之相關規範，歷經十數年未修正，顯有未當。

再者，法務部於 105 年 6 月 7 日，發函高檢署、調查局、法醫所與司法院、國防部、內政部刑事警察局，與對於訂定「刑事案件判決確定後證物保存規範」之意見，均已函覆。就此，法務部統整各部會函覆之結論為何？是否已著手制定上開規範？制定的進度與期程為何？於 105 年 11 月 4 日提交立法院司法及法制委員會之立法計畫中隻字未提，顯然法務部對於證據保存的重視度不足。

此外，立法院司法及法制委員會第 9 屆第 1 會期於 5 月 18 日審議《刑事案件確定後去氧核糖核酸鑑定條例》（簡稱 DNA 條例）時，要求行政院會同司法院邀集法務部調查局、內政部警政署刑事警察局、國防部共同草擬證物監管鍊機制，於 2 個月內提交立法院司法及法制委員會及提案委員。法務部隨後於 8 月 12 日回函司法及法制委員會之公文中提到：經核各該機關就此均已有作業規範與監督機制，俟 DNA 條例草案三讀通過後再詳予檢視、調整，目前尚暫無由行政院會同司法院另共同訂定證物保存規範之必要。現立法院於 11 月 1 日既已通過上開條例，法務部應儘速會同司法院與行政院各相關部會共同草擬證物監管鍊機制。

爰要求法務部(一)應儘速通盤檢討部內所屬機關現有證據保存之所有相關行政規則，不足處加以修正或制定相關規範。(二)應儘速會同司法院、內政部、國防部等相關單位，共同草擬證物監管鍊機制。上述 2 項要求，皆應

於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

19. 我國刑事訴訟法第 245 條第 1 項明文規定「偵查，不公開之」，「偵查不公開作業辦法」第 2 條則規定「基於無罪推定原則，為維護偵查程序之順利進行及真實發現，兼顧保障被告、犯罪嫌疑人、被害人或其他利害關係人之名譽、隱私、安全，偵查不公開之」。此外，「偵查不公開」也有避免證據遭湮滅、偽造、變造，及共犯或證人間彼此勾串的功能。但每當社會發生刑案時，媒體就能即時詳細地報導案件內容及偵辦過程，形同讓被告或犯罪嫌疑人受到大眾的公審。顯見法務部所屬檢調單位未能落實「偵查不公開」的規定，嚴重損害被告或犯罪嫌疑人的名譽人格權。爰請法務部檢討所屬檢調單位「偵查不公開」執行情形，研議修正「偵查不公開作業辦法」，提出「偵查不公開」具體作法與措施。

(四) 被告與辯護人之閱卷權係基於法定之聽審請求權以及法治國原則所要求之正當法律程序原則，亦即被告與辯護人必須能瞭解被告所被訴之不利益情況，方能擬定訴訟策略，做出實質有效之辯護。

我國刑事訴訟法第 33 條雖僅明文審判中之閱卷權，惟實務上亦多肯認刑事判決確定後有閱卷權行使之需要，宜從寬解釋，准其所請（最高法院 105 年台抗字第 317 號裁定、司法院 76 年 10 月 22 日 76 台廳二字第 06125 號函）。

判決確定後，倘被告欲聲請再審，為提出再審聲請事由，自必須掌握判決時所有卷內之事證與物證。且判決既經確定終結，要無防免被告串供滅證、確保偵查優勢之慮。閱卷權既係為使被告能獲知國家對其控訴之事由及依憑之根據何在，自應使其能全面而充分獲取資訊，可接觸卷證之範圍更無僅限縮於特定證物種類之理；惟現行檢察署卻逕以內部函釋將閱卷之範圍排除常為聲請事由關鍵之偵查中警詢錄音錄影、並禁止拷貝，顯有過分侵略被告閱卷權之嫌。

爰要求法務部提出通盤檢討報告，於 4 個月內向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

(五) 我國刑事訴訟法第 245 條第 1 項明文規定「偵查，不公開之」，「偵查不公開

作業辦法」第 2 條則規定「基於無罪推定原則，為維護偵查程序之順利進行及真實發現，兼顧保障被告、犯罪嫌疑人、被害人或其他利害關係人之名譽、隱私、安全，偵查不公開之」。此外，「偵查不公開」也有避免證據遭湮滅、偽造、變造，及共犯或證人間彼此勾串的功能。但每當社會發生刑案時，媒體就能即時詳細地報導案件內容及偵辦過程，形同讓被告或犯罪嫌疑人受到大眾的公審。顯見法務部所屬檢調單位未能落實「偵查不公開」的規定，嚴重損害被告或犯罪嫌疑人的名譽人格權。爰要求法務部應檢討所屬檢調單位「偵查不公開」執行情形，研議修正「偵查不公開作業辦法」，提出「偵查不公開」具體作法與措施，並於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(六)我國目前仍為存有死刑制度之國家，死刑攸關被告生命權之剝奪，不可回復，國家之態度更應嚴謹而慎重。倘國家堅守目前仍有死刑制度存在之必要，則更有肩負起確保死刑案件之正確性、必要性與妥適性審查義務。

法務部雖訂有審核死刑案件執行實施要點，105 年 9 月並修正增訂實質審查項目，值得肯定。惟對於死刑案件確定後，行政程序如何執行（應於多少期日或時間以前通知家屬或被告之委任律師），並無明確規範。亦易有將死刑之執行淪為政治操作、安撫民意工具之疑慮。

基於對被告家屬之尊重，國家剝奪被告之生命，自應通知其家屬。而委任律師之受通知權，則係基於被告有委任律師對其案件以法定之救濟管道為其辯護之權，關於是否送達被告、辯護人、是否有再審或非常上訴程序進行之檢核，亦已明列於形式審查項目之中。然而在現行無死刑執行程序之客觀規範之下，操作上易使行政機關為避免律師行使法律上救濟權利，而刻意規避對律師之期前通知。

爰要求法務部研議我國死刑案件執行之程序規範，包括被告、家屬及被告委任律師於此程序中應有之受告知及其它權利，提出書面報告，於 4 個月內向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

(七)我國目前仍為存有死刑制度之國家，死刑攸關被告生命權之剝奪，不可回復，

國家更應肩負起確保死刑案件之正確性、必要性與妥適性審查義務。除國家於執行死刑前應逐項審查各形式及實質要件以外，被告亦有委任律師針對其案件以法定之救濟管道為其辯護之權利。

辯護人對於案件之掌握、訴訟策略擬定，則相當程度必須仰賴閱卷權之行使。我國實務亦多從寬解釋，准其於判決確定後為聲請再審、請求提起非常上訴行使閱卷權。惟閱卷之範圍卻僅限於針對特定部分聲請閱卷，辯護人無法聲請閱覽全卷，顯已有礙辯護人辯護權之行使。

爰要求法務部對我國死刑案件定讞後閱卷權之行使，提出通盤檢討報告，於 4 個月內向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況。

(八)有關刑事訴訟法第 253 條之 2 緩起訴制度規定，其目的在於非重大犯罪時給予被告改過自新之機會，並且紓解訟源減少司法機關案件負擔。

緩起訴之要件，除「被告所犯為死刑、無期徒刑或最輕本刑三年以上有期徒刑以外之罪」，並須經檢察官參酌刑法第 57 條所列事項及公共利益之維護，「認以緩起訴為適當者」。現行緩起訴制度，就非重大犯罪案件賦予檢察官得就個案判斷是否以緩起訴為當之權限。

惟各檢察官就緩起訴處分卻有不同標準，使同一檢察署就同一犯罪類型案件，對外顯現出不同之緩起訴基準及標準，使外界有同罪不同罰或因人設事的質疑。爰此，為避免緩起訴制度流於恣意並出現差異性，立法院司法及法制委員會要求法務部應檢討改進。

(九)有鑑於台灣當前毒品氾濫與犯罪情勢日益嚴峻，毒品入侵校園問題也越來越嚴重，根據國家衛生研究院的資料顯示，台灣未成年者首次用毒年齡平均已降至 12.5 歲，顯示國內毒品問題已不容忽視，校園毒品氾濫正在扼殺我國孩子的未來，不但成為我國未來重大社會治安問題，更恐已衍伸為國安問題。

有鑑於法務部既然將落實毒品防制列為年度施政目標，就連蔡英文總統於 105 年參加全國反毒大會時宣示「要建立完整的社會安全網，反毒就是第一要務」，蔡總統提及面對毒品防制要看見背後的結構性問題。因此，為求有效解決

我國毒品犯罪及校園毒品氾濫問題，要求法務部應即主動整合各界資源，強化推動成效，並主動協調相關機關與單位及結合民間力量，研謀更積極、更有效之防制作為。

(十)據法務部矯正署之統計，截至 2016 年 9 月為止，因毒品、公共危險罪、竊盜罪入獄者為在監受刑人的前三名，其中因酒駕在監者有 6,836 人，占全體受刑人 10%。法務部為緩減監獄超收情形，雖積極善用行刑前、刑後多元轉向措施，亦責由臺灣高等法院檢察署訂定統一酒駕累犯處罰標準，頒有檢執甲字第 10212000150 號函，建議各檢察機關原則上對於 5 年內 3 犯以上之酒駕案件，始不准易科罰金。

惟，監所中因酒駕犯罪入監者倍增之原因（民國 88 年為 1,189 人至民國 103 年增加至 10,168 人，倍增 10 倍之多）與逐年寬鬆化、重刑化的交通犯罪立法有關。酒醉駕車（不能安全駕駛）自民國 88 年起，一別過去的僅以行政處罰之方式，改立於刑法之中，迄今經歷 4 次修正，每次修正均不斷加重刑罰及放寬成罪之構成要件，如在民國 100 年第 3 次修正刑法第 185 條之 3 時，針對致死或致傷之加重結果犯增訂刑責；民國 102 年修法時更放寬構成要件，將呼氣酒測值 0.25mg/L 及血液中酒精濃度 0.05%，均訂入法中。

此等修法係期透過嚴刑峻罰以達嚇阻、教育人民之效，進而養成安全駕駛的良好習慣，降低酒駕的肇事率與傷亡率。然從 2002 至 2014 年間每年因酒駕肇事死亡的人數來看，2002 至 2011 年間死亡人數變化與 1997 年的修法無顯著關聯，2011 至 2014 年因酒駕肇事死亡之人數，雖有遞減，然而同時警察機關受理一般交通事故死亡之人數與事件亦同時遞減。2011 至 2014 年酒駕死亡人數減少與酒駕法令之關聯程度為何有待釐清。

目前既無有力的實證研究證實嚴刑峻罰可以降低酒駕傷亡率、過度加重不能安全駕駛罪之刑責亦有造成刑法法益保護失衡的危險、更造成人民動輒得咎、警察濫權取締的風險（如近日即有報導，警察以酒測超標須移送為恐嚇，誘導民眾拒絕酒測，使民眾面臨 9 萬元罰款與吊銷駕照的處罰）。法務部既然身

為刑事政策之主責機關，即應評估現行酒駕防制政策成效與缺失、對不同區域、階級的民眾造成的衝擊為何，適時提出改進措施，並研議是否有修法之必要。爰此建請法務部會同內政部、經濟部、交通部、衛生福利部、司法院刑事廳就上述所列之事項通盤檢討擬具法規影響分析，於 6 個月內以書面向立法院司法及法制委員會及提案委員報告。

(十一)法務部 106 年度各地方檢察署於「檢察業務」工作計畫合計編列 11 億 2,758 萬 5 千元，係辦理一審刑事案件之偵查、提起公訴及裁判之執行等業務所需經費；矯正署於「矯正業務—辦理矯正、醫療及訓練業務」科目項下另編列委請專家、學者出席會議之出席費 356 萬 1 千元，包括各監獄假釋審查委員會委員出席費等。按「轉向處遇」係刑事政策之制度，主要在使犯罪人早日脫離司法程序與重返社會，並可紓解矯正機關超額收容問題，惟近年地檢署及矯正署運用前門轉向及後門轉向等處遇措施，未見明顯提升。104 年底矯正機關收容人數 6 萬 2,899 人，仍超收 7,223 人，超額收容比率達 13%。茲為減少監所收容人擁擠情形，建議地檢署及矯正署可酌情運用緩起訴處分、假釋等前門與後門轉向處遇，由各主政機關允於所賦職權內，審酌實際情形善加運用，並向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

(十二)法務部邱部長雖於 105 年 6 月對全國檢察官提出勉勵及期許，於致檢察官公開信中提及，「人民理想中的檢察官，是有能力與膽識去發見真實，主持正義……。」此舉本意在提醒檢察官讓人民信任司法。然鑑於目前檢察官品質良莠不齊、偵查不公開卻公開、甚至濫權追訴卻無法究責等之問題仍存，又囿於民國 104 年 1 月法官法施行後，因放寬法官退養金給與標準，已引發大量檢察官申請退休情形發生，導致經驗豐富之資深檢察官的離退潮，造成檢察體系因人力缺乏而更加重之工作負荷，甚至影響檢察官辦案與起訴品質。因此，若此現象再持續發生，恐更加不利未來檢察體系人力資源供需與檢察品質的提升；職是之故，要求法務部面對未來全國檢察官之人力資源供需與檢察品質提升問題，應有更積極之因應處理作為與改革方案，並落實檢察官

評鑑及懲戒制度，端正檢察司法風紀，俾符人民對檢察官之司法公信的期待與信賴。

(十三)刑事司法活動係由審、檢、辯三方所構成。檢察官代表國家公益，偵查、追訴犯罪，並擔任公訴人；律師為犯罪嫌疑人辯護，督促刑事司法符合程序及實體正義，以求保障人權；法官斟酌證據，認定事實，依據法律獨立審判。此三方角色鼎足而立，缺一不可。

民國 21 年所制定「法院組織法」，將各級法院及各級地檢署納入規範，直至民國 69 年施行審檢分隸。惟「審檢分隸」後，並未依檢察體系之特質，訂立檢察機關之專屬法規，致使分屬行政、司法兩院之檢察署、法院等兩機關，仍同規範於法院組織法。為明確定位而賦予不同角色及功能之必要，故應有其他法律另定檢察機關組織之法例，如：「檢察署組織法」。

爰請法務部針對檢察體系獨立運作之組織改造於司法改革國是會議後，提出專案報告。

(十四)有鑑於法務部所屬檢察機關過去辦理擴（遷）建計畫多有規劃不周審核不嚴之情事，如 103 及 104 年度福建高等法院金門分院檢察署擴遷建計畫廢止，經費全數收回，105 年新增 5 項檢察機關擴（遷）建計畫中，1 項展延至 106 年執行，2 項遭撤案。綜上，近年來法務部主管各級檢察機關擴（遷）建計畫經納編年度預算後，卻發生廢止、撤案或展延之情形而未能執行，均顯其對工程計畫之事前規劃及審核欠嚴謹，允應積極檢討改進，就現仍辦理中之類似計畫審慎執行。

(十五)有鑑於 106 年度法務部及所屬機關於「其他業務獎金」編列計 1 億 1,067 萬 8 千元，惟該業務獎金多無法源，僅以行政院核定之要點作為核發依據，有欠妥適。立法院多次決議，公務員僅能領年終獎金與績效獎金，行政部門不得再巧立名目編列其他獎金。爰此，建請法務部宜檢討現行績效獎勵金及細部規定，並研究改進，俾使績效獎勵金制度能更臻公平合理。並應配合相關主管機關於 106 年內儘速辦理「其他業務獎金」法制化作業，以達激勵士氣，

提昇執行績效之目的。

(十六)現行中央各機關所需國家賠償經費及求償收入，統籌編列於法務部，然國家賠償求償收入預算達成率偏低，賠償經費卻大幅超支，且整體求償比率僅 9.3%。

有鑑於國家賠償事件涉及賠償義務機關之職掌與專業判斷，且實務上國家賠償及求償案件有集中於少數部會現象，為使權責相符，要求應於 6 個月內研修相關規定，由各機關依經驗值自行編列國家賠償金及求償收入預算，以利各機關審慎執行公權力及落實行使求償權。

(十七)查「聯合國反貪腐公約」已確立日後全球反貪腐的法律架構，貪腐問題已無國界之分。為建構國家廉政發展策略目標，行政院參考「聯合國反貪腐公約」及國際透明組織相關倡議，自民國 98 年起即推動「國家廉政建設行動方案」迄今，檢肅貪瀆案件定罪率竟呈逐年下滑，顯見肅貪成效亟待檢討改善。

經查，法務部本部及其所屬與各地方法院檢察署於每一年度皆編列有肅貪相關業務之預算，然其功能與架構卻有疊床架屋之虞（譬如廉政署、調查局、甚至特別偵查組及各地方法院檢察署），就連監察院之重要功能都是在監督公務員貪腐事項；結果看似政府許多機關都在查官員貪腐，但彼此之間卻又互相搶功而產生衝突與矛盾，不然就是為了怕踩線，瞻前顧後，結果變成不但是「三個和尚搶水喝」甚至變成「三個和尚通通沒水喝」。

因此，有鑑於廉政為普世價值，爰要求法務部既然身為「國家廉政建設行動方案」負責檢肅貪瀆之主管機關，理應擔負起責任，整合資源並強化偵辦效能，落實肅貪、反貪、防貪之實際作為，以提升人民對政府打擊貪腐、推動廉能政府之信心。

(十八)就廉政署於 101 年新加坡、馬來西亞政府廉政業務考察報告內容指出，新加坡對於貪污案件之調查，素以高品質及高定罪率著稱，以 2010 年為例，在 198 件起訴的貪污案件中，即有 184 件獲有罪判決，定罪率為 93%。然查我國廉政署提供成立迄 105 年 8 月 31 日止貪瀆統計數據，移送地檢署 723 件、

起訴 292 件、緩起訴 121 件、職權不起訴 11 件、不起訴 303 件、判決有罪 227 件、無罪 8 件、有罪確定 138 件、無罪確定 6 件。若就我國案件之定罪率與新加坡進行比較，則我國定罪率狀況，約占起訴案件之 78%，與新加坡高於 9 成之高定罪率尚有相當差距，顯示我國肅貪績效有待提升，故為落實降低貪瀆犯罪率、提高貪瀆定罪率，法務部及廉政署除仍要持續推動加強廉政革新外，請於 3 個月內提出強化政風機關（構）偵辦效能及落實各項肅貪作為之改善檢討報告。

(十九)鑑於法務部廉政署組織法、政風機構人員設置管理條例之規定，全國政風業務，由法務部廉政署規劃、協調及指揮監督，而各機關政風人員任免遷調權責機關為法務部。有關政風人員人事管理、業務指揮監督一條鞭設計目的，係為確保各級政風機構人員獨立、超然之工作立場。然現行卻發生同一位政風人員擔任政風機關（構）主管時，該機關首長為同一位之案例，此關係及密切性恐讓外界質疑政風執法的公正及效能。故要求法務部及廉政署日後處理各政風機關（構）政風主管（副主管）人員遷調時，應就遷調職缺及職期等情況，審慎進行規劃作業，後續不得再度出現此情形。

(二十)按我國監獄行刑法及羈押法之規定女性受刑人得申請攜帶子女入監。且根據矯正署之統計資料顯示，截至 2016 年 7 月為止在監所約有 26 名 3 歲以下的兒童，近 3 年每年約有 67 名兒童隨母入監。惟，監所之環境設計、人員、課程之配置多半以順利使受刑人完成教化、作業為主，並非以在監兒童的需求為考量，縱使目前收容兒童之監獄皆已提供部分的育兒設施與相關課程，實務上仍不乏發現隨母入監的兒童有學習刺激不足的情形。再查，當收容人子女離監時，是否有適當的照顧者、後續的照顧情形為何，亦缺乏相應輔導、評估與追蹤機制。

鑑於我國已於民國 103 年通過《兒童權利公約施行法》，《兒童權利公約》具有國內法之效力，因此國家之政策、法規與措施皆必須符合兒童權利公約之要求。爰此建請法務部應依本決議就現行攜子入監之政策、法規與准

予收容兒童之監所軟硬體設施，諸如：得否准許兒童入監之評估機制、監所內部托育環境、人力之充實與改善、在所兒童的評估與輔導，以及兒童出所後之後續追蹤等事項，通盤檢討是否符合兒童之最佳利益，並積極與衛生福利部共同合作研擬具體改進措施與改善進程，於 6 個月內以書面向立法院司法及法制委員會及提案委員報告。

(二十一)鑑於我國獄政制度及假釋制度的改變，法務部於矯正經費運用上，著重在超額收容的問題，卻未有重新整體通盤的審慎考量及評估，包括收容人的變化：高齡收容人、長刑期收容人、毒品犯的增加；針對毒品犯增加後的戒治及醫療業務；以及在實施收容人健保制度後，補助健保費用占矯正署歲出經費 10%，且在未排富下，全由政府補助，恐有不公，或排擠其他業務經費。爰要求法務部應就獄政制度，作通盤性的檢討及評估，並向立法院司法及法制委員會提出報告。

(二十二)法務部矯正署及所屬 106 年度於「矯正業務—補助收容人健保費」科目編列 12 億 4,767 萬 2 千元，102 年度實施收容人健保制度後，102 至 104 年度收容人健保費補助分別為 10.2 億元、9.4 億元及 10.7 億元，105 及 106 年度預算編列數更達 14 億元及 12.5 億元，占整體矯正機關歲出經費之比率分別為 11.2%及 10%，收容人健保費補助費遽增，產生排擠矯正業務經費現象；全額補助收容人健保政策亦曾引發不符公平正義之爭論，且戒護人員勤務大增，衍生人力問題。鑑於政府財政困窘，允宜審酌成本效益，檢討研修相關制度，以兼顧社會公平正義及收容人醫療權益。爰要求法務部應與衛生福利部及相關部會共同研商，通盤檢討全額補助收容人健保費政策之妥適性並向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

(二十三)監所超收人數過多，除肇致長期監所管理困難，延伸至收容人之戒護、教化人力不足，實不敷支應運用需求，又，囿於監所員額總數之限制，對戒護、教化之專業人力需求，常依靠大量約聘僱監所管理員、教化人員，即便在 106 年預算執行完畢，達成法務部於 104 年函報行政院「矯正機關管

教人員增補計畫」之戒護人力、教化人力 1：8：100 之比例，惟監獄戒護教化工作人員之統計黑數，和背後之工作額外負荷，往往由現有人員與約聘僱人員共同承擔。爰請法務部依照立法院決議，對監所管理人員、教化人員之聘僱、考核制度，及對監所各種職聘方式之工作可負擔分量，進行妥適性檢討。

第 2 項 司法官學院 2 億 1,684 萬 6 千元，照列。

第 3 項 法醫研究所 1 億 6,453 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)有關我國各機關對於證物監管各自管籌、規範不一，且並無對於「判決確定後」證物之保存規範，業已經第 9 屆第 1 會期第 24 次司法及法制委員會決議通過（105/05/18），要求行政院會同司法院另「共同訂定」證物保存規範。相關部會有司法院、內政部警政署、法務部調查局、法務部法醫研究所、臺灣高等法院檢察署、國防部。

法務部則統一於 105 年 8 月 12 日以法檢字第 10500119970 號函覆，表示「目前尚暫無由行政院會同司法院另共同訂定證物保存規範之必要」。

惟從各單位函覆法務部之公文可見，各單位雖俱有規範，然對於五花八門之證物種類之分類方法、保存方式、保存期限，卻要無統一之共識。所謂「證物監管鍊」，應係證物自檢調單位從犯罪現場採證之時起、至審判中、甚至判決確定後，不論何時都處於同一之規範，且各單位皆可清楚掌握該證物隸屬之案號、證物之流向、各單位經手承辦人員、保管負責人員；由各該階段保管義務單位承擔保管責任，確保證據在整個訴訟流程的轉接中無毀損滅失之虞。倘各單位規範密度不一，事後證據有毀損滅失之情形，如何認定證物毀損之責任歸屬？

再者，我國於 105 年 11 月 1 日三讀通過「刑事案件確定後去氧核醣核酸鑑定條例」，該條例要能聲請重行鑑定，更賴以案件確定後妥適之證物保存為前提，然各單位目前尚無對於「案件確定後」之證物保管、保存或銷毀條件設有

規範。

爰凍結法務部法醫研究所 106 年度預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」經費 30 萬元，直至法務部會同司法院對目前各單位證物保存規範全盤檢討，並試研擬將目前證物保存規範擴張至案件確定後之規範條文，提出報告，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況，經同意後，始得動支。

第 4 項 廉政署原列 4 億 2,374 萬 9 千元，減列第 2 目「廉政業務」10 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 4 億 2,364 萬 9 千元。

本項通過決議 2 項：

(一)第 2 目「廉政業務」編列 4,984 萬 1,000 元，凍結 100 萬元，並就以下 3 項提案理由，向立法院司法及法制委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

1. 有關日前發生臺北市政風人員測謊乙案，廉政署表示，按「政風機構人員設置管理條例」（下稱本條例）第 4 條第 7 款規定，「機關公務機密維護」係政風單位職掌範圍；另本條例第 9 條亦規定政風人員除受本署指揮監督外，亦應秉承機關首長之命辦理政風業務，即俗稱之「雙首長制」，本案即係秉首長之命辦理。

查廉政署於 101 年新加坡、馬來西亞政府廉政業務考察報告，建議事項指出，我國目前關於政風人員之法律規定，僅有「政風機構人員設置管理條例」，該法律雖明列政風人員之掌理事項，但並未就其內容、目的、範圍設有規定，較接近組織法性質，故目前政風人員於機關內部執行反貪、防貪、肅貪等相關工作時，往往存在權限不明之疑慮，且目前因政風人員並無獨立權限，案件調查有賴機關行政首長之行政授權，從而調查過程中易受首長意志左右，影響調查機制之運作，亦不利發現真實。

綜上，政風機構人員乃擔任前線工作，執行職權應本於超然性及獨立性，惟因「雙首長制」制度設計，恐使政風人員和機關首長之關係，讓外界產生質疑空間，或對辦案人員產生負面影響，不利提昇政風機構效能，達到肅

貪之目標。爰此，請法務部及廉政署針對政風人員「雙首長制」情形，進行整體研議、評估、檢討及改善措施後，向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

2. 廉政署 106 度中央政府總預算於「廉政業務」編列 4,984 萬 1 千元，係辦理廉政政策規劃考核、貪瀆預防、貪瀆及相關犯罪案件調查與督導、政風機構督導審核等業務所需經費。

然法務部自 98 年 7 月起推動國家廉政建設行動方案迄今已 7 年，截至 104 年 12 月止，列管貪瀆起訴案件計 2,722 件、8,154 人；同期間該等案件經法院裁判確定移送檢察機關執行有罪人數 2,784 人，定罪率 71.7%；不法利益金額約為 47.6 億元。惟 104 年度列管貪瀆案件計 368 件、1,082 人，分別較 103 年度減少 108 件及 566 人，減幅達 22.7%及 34.3%，經法院裁判確定有罪人數 653 人，定罪率 66.6%，創歷年新低，廉政署應確實檢討改善，並落實各項肅貪作為之整合與強化偵辦效能。爰此，請廉政署向立法院司法及法制委員會提出改善肅貪作為之整合與強化偵辦效能之專案報告。

3. 廉政署 106 度中央政府總預算於「廉政業務」編列 4,984 萬 1 千元，經查其中 48 萬 9 千元為兩項赴中國大陸進行考察、會談、互訪的計畫。

近年來兩岸詐騙盛行，我國國民被大陸查獲詐騙時，若在其他國家往往會被要求遣送至中國大陸，雖可能有犯詐欺之嫌，其司法調查與人權保護仍受我國民眾質疑，然目前兩岸情勢緊張，對於我國在大陸被羈押、調查之嫌疑犯，其司法協助與人權保護，應為廉政署須積極研議相關辦法而進行談判。爰此，請廉政署向立法院司法及法制委員會提出相關在中國大陸被羈押與調查之司法協助與人權保護專案報告。

- (二)法務部廉政署與監察院同為辦理公職人員財產申報之主管機關，依據「公職人員財產申報法」第 4 條規定，各有主管範圍。但我們從 106 年度的廉政署預算書，與監察院的預算書，在同為以「違反公職人員財產申報法、利益衝突迴避法之罰鍰收入」科目中，廉政署編列數高達 1 億 2,210 萬 2 千元，監察院則列數

1,900 萬元，相較之下高達 6 倍，監察院的部分甚至還包含違反政治獻金法及遊說法等規定之罰鍰收入。基層公務員違反公職人員財產申報法、利益衝突迴避法等受罰數額，反較高階公務人員或民意代表高，顯示廉政法治教育未落實。爰要求法務部廉政署，應積極檢討實際原因，加強宣傳、輔導申報，以減輕基層官員因不諳申報內涵而無端受罰之情況，並在 3 個月內將檢討報告送立法院司法及法制委員會及所屬委員參考。

第 5 項 矯正署及所屬原列 124 億 7,267 萬 7 千元，減列第 6 目「司法科技業務」101 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 124 億 7,166 萬 7 千元。

本項通過決議 10 項：

（一）各矯正機構為防杜違禁物品流入，維護矯正機構安全，按監獄行刑法第 12 條之規定，監所於入監時及必要時得對受刑人施行身體檢查。惟對收容人實施身體檢查時，往往會令其赤身裸體，並檢查生殖器、肛門等身體私密處，嚴重干預收容人的隱私權及人性尊嚴，故執行時應嚴加注意受刑人的隱私保障。緣此法務部於民國 91 年 10 月 5 日發布「法矯字第 0910902484 號」函釋說明，要求各矯正機關：「實施收容人檢身應注意其隱私與自尊及執行技巧，有全身檢查之必要者，應設置檢查室為之，不得於走道、眾人出入之處所實施，檢查時應注意其隱蔽性，不得多人同時脫光衣服一起受檢，或在眾人前面脫光衣服檢查，並嚴禁雜役在場。」

惟，根據矯正署提供之《矯正機關檢身室數量及因檢身勤務疏失遭致懲處案件統計表》65 間矯正機關中就有 7 間未設置檢身室或檢身間，僅以帷幕、布簾或門板區隔，隱蔽性恐有不足；且近 3 年來（102 年 1 月~105 年 6 月止）矯正人員因未落實「法矯字第 0910902484 號」函釋遭懲處 37 人中，均是因為疏漏檢查導致受刑人夾帶違禁物品入所，並非是因違反該函規定檢身時保障隱私時之注意事項。以上均顯示矯正機構對受刑人隱私保障之輕忽。

爰此，凍結民國 106 年矯正署及所屬單位預算中矯正業務費 50 萬元，待矯正署提出如何督責各矯正機構矯正人員落實「法矯字第 0910902484 號」函釋以

保障受刑人檢身時隱私之具體措施，並向立法院司法及法制委員會與提案委員提出書面報告經同意後，始得動支。

- (二)我國矯正機關超額收容問題嚴重，為使矯正機關收容量維持合理人數，短期對犯罪人可善用緩起訴、緩刑、易服社會勞動等前門轉向政策，及假釋制度之後門政策，中長期則宜以推動監所擴、改、增建方式因應為主。104 年底矯正機關收容人數 6 萬 2,899 人，仍超收 7,223 人，超額收容比率達 13%。為減少監所收容人擁擠情形，地檢署及矯正署可酌情運用緩起訴處分、假釋等前門與後門轉向處遇。

惟觀察 100 至 104 年度執行情形未明顯提升，緩起訴者占有犯罪嫌疑人的比率 17%，比 100 至 103 年度平均 18.5%，減少程度達 1.5%，緩起訴人數較 103 年，減少 4,000 多人。且矯正機關辦理及規劃中之監所新/擴建計畫，工程進度及計畫核實進度緩慢，尤以宜蘭監獄 106 年擴建工程計畫，截至 105 年 7 月編列預算執行率僅達 13.29%

爰此凍結「改善監所計畫」100 萬元，俟法務部矯正署對「改善監所計畫」新/擴建進度及計畫核實期程對監所收容超額之和緩效果，提出書面報告後，始得動支。

- (三)為加強大陸地區台籍收容人之人道探視，法務部矯正署應利用參訪大陸監獄，探視台籍收容人。

- (四)第 2 目「矯正業務」中「05 辦理矯正、醫療及訓練業務」分支計畫之「1.業務費」之「一般事務費」，原列 1 億 4,041 萬 9 千元，建請法務部辦理下列事項，並請將辦理狀況於 106 年 7 月前向立法院司法及法制委員會提交書面報告。

有鑑於少年受刑人受刑罰裁判確定後移送地檢署檢察官執行時，係將少年受刑人先解送成人監獄執行，而各監獄收容對象複雜，難以落實分界管理，不符兒童權利公約第 37 (c) 款被剝奪自由之兒少應與成年犯隔離及公民與政治權利國際公約第 10 條第 2 項及第 3 項規定，爰請法務部通盤檢視少年受刑人收容政策，並提院部會談討論，以保障少年權利。

(五)鑑於聯合國在世界人權宣言中宣布：兒童有權享有特別照顧及協助；又兒童權利宣言也揭示：「兒童因身心尚未成熟，因此其出生前與出生後均需獲得特別之保護及照顧，包括適當之法律保護」；也因此《兒童權利公約》第 7 條規定「兒童於出生後應立即被登記，並自出生起即應有取得姓名及國籍之權利，並於儘可能的範圍內有知其父母並受父母照顧的權利」，第 9 條也規定「締約國應確保不違背兒童父母的意願而使兒童與父母分離。」，也因此，在特殊情況下，女性受刑人，甚至是男性受刑人，必須攜子入監之情事，實非得已，又我國雖非該公約締約國，惟仍為我政府無法迴避遵守的義務。又目前我國矯正機關附屬監所，一則容額超收嚴重，監所生活品質堪憂，再則，設備實非專門針對隨母入監之兒童所設計，因此，從生理與心理需求，均不利於兒童之發展，而此又非可迴避、必當面對之情；爰要求法務部應於 3 個月內針對受刑人攜子入監之需求，提出評估機制與規劃報告，予立法院司法及法制委員會暨本會委員。

(六)監獄行刑法 63 條：「受刑人之接見及發受書信，以最近親屬及家屬為限。但有特別理由時，得許其與其他之人接見及發受書信。」另依照受刑人生活手冊，各級受刑人接見、通信的對象：(1)第四級或未編級者，得與親屬接見及發送書信。(2)第三級、第二級、第一級者，在不妨害教化的範圍內得與非親屬接見，並發受書信。

然而，第四級受刑人若是無期徒刑者，根據各類別及各級的責任分數，即便每月操行、教化、作業都得滿分 12 分，竟要近 4 年才得以抵銷責任分數 504 分，始能寫信給非親屬，更何況要得到滿分的條件相當嚴苛，例如要捕獲逃脫者，才得增加操行分數至 1 分、成績全監第一才得以增給 0.5 至 1.3 分。

書信是受刑人唯一得以與外界溝通的方式，尤其是無期徒刑受刑人，必須長期關在監獄，若無法與外界溝通，身心將承受更大壓力，不利於教化與管理。爰此，為鼓勵受刑人，而收教化之效，法務部矯正署應就受刑人之通信及訪視權利，向立法院司法及法制委員會提出通盤檢討報告。

(七)有鑑於法務部矯正署所屬矯正機關超額收容情況嚴重，104 年雖有所改善，但超額收容率仍高達 13%，嚴重影響矯正機關運作、收容人權益及刑罰執行。而原定 105 年完工之台北監獄新（擴）建計畫至今執行率僅 68.18%，原定 106 年完工之宜蘭監獄擴建計畫，至今執行率僅 13.29%，進度嚴重落後。原定 106 年推動之雲林第二監獄擴建計畫與彰化看守所遷建計畫，皆因規劃進度延誤，致使經費未及編入 106 年度預算，終至期程延宕。矯正署明知超額收容問題嚴峻，卻未能有效推動監所擴（遷）建計畫與進度掌控，顯有不當。綜上，爰建請法務部矯正署應檢討相關計畫，加速矯正機關之新擴建，以有效降低超額收容比率。

(八)鑑於矯正機關長期存在超額收容問題，不僅增加戒護管理風險，更有礙對收容人教化、技訓、輔導措施之品質，爰期藉由改善監所計畫，增加核定容額，適度緩解收容擁擠現象；要求矯正機關於辦理改善監所計畫之執行及規劃情形應持續加強檢討。

(九)監所超收嚴重，導致監所環境、居住、衛生等條件惡化，向來為社會大眾所關切，亦為矯正署近年積極謀求改善之問題。根據矯正署之統計數據，截至 2016 年 9 月底，全國各矯正機關實際收容人數是 63,043 人，超收 6,948 人，超收比率 12.4%。為解決超收問題，法務部提出監所改建十年計畫，以增、修、擴建監所之方式紓解超收困境。唯，縱以增、修、擴建監所之方式舒緩超收困境，仍需三至五載之時間，方能小有所成。

再查，監所多為早期興建之舊式建築，以戒護、安全為主要考量，未必能合於近年新式建築工法及節能減碳綠建築之政策要求。爰此建請矯正署依本決議於增、修、擴建監所之際，除應參採營建署及具綠建築專業知能人士之建議，使新建監獄同時兼具安全與節能減碳之功能外，並應依不同監獄類型、監獄內收容之人數訂定通風、空氣品質、溼度、用水、溫度、環境清潔擬具改進措施，使在監收容人於超收問題解決前亦能享有合理的生活環境。

(十)第 2 目「矯正業務」中「05 辦理矯正、醫療及訓練業務」3 億 1,334 萬元。建請

法務部辦理下列事項，並請將辦理狀況於 106 年 3 月前向立法院司法及法制委員會提交書面報告。

依據監獄行刑法及羈押法之規定，我國允許收容人帶 3 歲以下子女入監服刑，然而現行因為女子監獄空間不足以及受刑人之作息限制，以至於對嬰幼兒無法提供完善的支持。然而照顧責任國家化，國家對於監獄內或外之嬰幼兒應提供同等的支持，因此對監所內的幼兒，應提供適當照顧。由於完善配套措施需配合法規修訂，但修法曠日廢時，而嬰幼兒健康安全不應有所耽誤，故建請法務部偕同衛福部先行辦理下列事項：

第一、配合嬰幼兒作息，增加使用監所保育室的時間，同時調整收容人工廠作業時間，避免影響其積分。

第二、北、中、南三所女子監獄應與社政機關建立早療篩檢的體系。

第三、研議並落實收容人之子女入監或出監時之個案評估及輔導流程，並與社政單位之資源進行連結。

第 6 項 行政執行署及所屬 13 億 5,981 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 3 項：

- (一)法務部之行政執行終結案件全部發憑證之比率逾 6 成，其中以罰鍰案件居多，法務部之行政執行終結案件比率 104 年度為 60%，並且是以發執行憑證方式終結，對於實際所需徵收之罰鍰並未真正徵收到，因此，建議行政執行機關宜加強與移送機關聯繫協調，請其確實清查義務人可供執行財產情形提高案件之徵起率，行政執行機關應盡調查之能事，以全部徵起為目標，依法執行，如確已查無義務人財產可供執行，始能核發執行憑證結案，以提升執行績效。
- (二)106 年度行政執行署及所屬於「執行業務」工作計畫編列 2,165 萬 5 千元，係行政執行官依法辦理及督導行政執行業務經費，另於「執行案件處理」工作計畫編列 11 億 3,214 萬 5 千元，係各分署辦公法上金錢給付義務之執行等業務經費。經查 100 至 104 年度行政執行署各分署行政執行案件終結情形，以全部發憑證結案之件數高達 300 餘萬件至 400 餘萬件，占總件數逾 6 成最多，其中又

以罰鍰案件之件數及比率最高，顯示移送終結案件中，大多數案件並無任何徵起金額，有欠執行實益。有鑑於此，行政執行署允宜研議調整執行方式，以提升整體執行績效，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)鑑於近 3 年來，滯欠大戶列管人數及待執行金額增加，然而徵起金額卻降低，且每年強化行政執行效能之衡量指標，以提升投資報酬率卻逐年降低。爰此，行政執行署應就此提出改善或精進作為，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 7 項 最高法院檢察署 1 億 6,200 萬元，照列。

第 8 項 臺灣高等法院檢察署 8 億 6,450 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)有關我國各機關對於證物監管各自管籌、規範不一，且並無對於「判決確定後」證物之保存規範，業已經立法院第 9 屆第 1 會期第 24 次司法及法制委員會決議通過（105/05/18），要求行政院會同司法院另「共同訂定」證物保存規範。相關部會有司法院、內政部警政署、法務部調查局、法務部法醫研究所、臺灣高等法院檢察署、國防部。

法務部則統一於 105 年 8 月 12 日以法檢字第 10500119970 號函覆，表示「目前尚暫無由行政院會同司法院另共同訂定證物保存規範之必要」。

惟從各單位函覆法務部之公文可見，各單位雖俱有規範，然對於五花八門之證物種類之分類方法、保存方式、保存期限，卻要無統一之共識。所謂「證物監管鍊」，應係證物自檢調單位從犯罪現場採證之時起、至審判中、甚至判決確定後，不論何時都處於同一之規範，且各單位皆可清楚掌握該證物隸屬之案號、證物之流向、各單位經手承辦人員、保管負責人員；由各該階段保管義務單位承擔保管責任，確保證據在整個訴訟流程的轉接中無毀損滅失之虞。倘各單位規範密度不一，事後證據有毀損滅失之情形，如何認定證物毀損之責任歸屬？

再者，我國於 105 年 11 月 1 日三讀通過「刑事案件確定後去氧核醣核酸鑑

定條例」，該條例要能聲請重行鑑定，更賴以案件確定後妥適之證物保存為前提，然各單位目前尚無對於「案件確定後」之證物保管、保存或銷毀條件設有規範。

爰凍結臺灣高等法院檢察署 106 年度預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」經費 30 萬元，直至法務部會同司法院對目前各單位證物保存規範全盤檢討，並試研擬將目前證物保存規範擴張至案件確定後之規範條文，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況，經同意後，始得動支。

(二)鑑於近年國內接連爆發塑化劑、毒澱粉及偽劣油等嚴重危害國人健康之食安事件，惟近 5 年各地方檢察署偵查有害食藥用品案件之定罪率概呈逐年下降趨勢，加上該類案件之起訴率及定罪率皆低於整體民生犯罪案件，要求臺灣高等法院檢察署應積極落實督促所屬檢察機關，強化查緝能量及具體查處作為，以遏止黑心業者不法行為，進而有效減除民眾食安恐慌與達成國人期待。

第 9 項 臺灣高等法院臺中分院檢察署 1 億 8,930 萬 9 千元，照列。

第 10 項 臺灣高等法院臺南分院檢察署 1 億 3,826 萬 9 千元，照列。

第 11 項 臺灣高等法院高雄分院檢察署 1 億 7,052 萬 3 千元，照列。

第 12 項 臺灣高等法院花蓮分院檢察署 5,582 萬 6 千元，照列。

第 13 項 臺灣高等法院檢察署智慧財產分署 1,978 萬 9 千元，照列。

第 14 項 臺灣臺北地方法院檢察署 10 億 5,408 萬 4 千元，照列。

第 15 項 臺灣士林地方法院檢察署 6 億 6,714 萬 6 千元，照列。

第 16 項 臺灣新北地方法院檢察署 7 億 9,109 萬 6 千元，照列。

第 17 項 臺灣桃園地方法院檢察署 7 億 4,252 萬 7 千元，照列。

第 18 項 臺灣新竹地方法院檢察署 3 億 2,381 萬 4 千元，照列。

第 19 項 臺灣苗栗地方法院檢察署 2 億 0,633 萬元，照列。

第 20 項 臺灣臺中地方法院檢察署 9 億 3,027 萬 5 千元，照列。

第 21 項 臺灣南投地方法院檢察署 1 億 9,282 萬 2 千元，照列。

第 22 項 臺灣彰化地方法院檢察署 3 億 5,567 萬 2 千元，照列。

- 第 23 項 臺灣雲林地方法院檢察署 2 億 1,501 萬 9 千元，照列。
- 第 24 項 臺灣嘉義地方法院檢察署 2 億 7,886 萬 8 千元，照列。
- 第 25 項 臺灣臺南地方法院檢察署 5 億 5,305 萬元，照列。
- 第 26 項 臺灣橋頭地方法院檢察署 3 億 3,335 萬 2 千元，照列。
- 第 27 項 臺灣高雄地方法院檢察署 7 億 0,425 萬 5 千元，照列。
- 第 28 項 臺灣屏東地方法院檢察署 2 億 8,171 萬 1 千元，照列。
- 第 29 項 臺灣臺東地方法院檢察署 1 億 2,976 萬 9 千元，照列。
- 第 30 項 臺灣花蓮地方法院檢察署 1 億 8,675 萬 8 千元，照列。
- 第 31 項 臺灣宜蘭地方法院檢察署 1 億 7,199 萬 2 千元，照列。
- 第 32 項 臺灣基隆地方法院檢察署 2 億 0,096 萬 1 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣澎湖地方法院檢察署 7,639 萬 9 千元，照列。
- 第 34 項 福建高等法院金門分院檢察署 1,900 萬 9 千元，照列。
- 第 35 項 福建金門地方法院檢察署 5,121 萬 4 千元，照列。
- 第 36 項 福建連江地方法院檢察署 1,671 萬元，照列。
- 第 37 項 調查局 54 億 6,266 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 16 項：

(一)有關我國各機關對於證物監管各自管籌、規範不一，且並無對於「判決確定後」證物之保存規範，業已經立法院第 9 屆第 1 會期第 24 次司法及法制委員會決議通過（105/05/18），要求行政院會同司法院另「共同訂定」證物保存規範。相關部會有司法院、內政部警政署、法務部調查局、法務部法醫研究所、臺灣高等法院檢察署、國防部。

法務部則統一於 105 年 8 月 12 日以法檢字第 10500119970 號函覆，表示「目前尚暫無由行政院會同司法院另共同訂定證物保存規範之必要」。

惟從各單位函覆法務部之公文可見，各單位雖俱有規範，然對於五花八門之證物種類之分類方法、保存方式、保存期限，卻要無統一之共識。所謂「證物監管鍊」，應係證物自檢調單位從犯罪現場採證之時起、至審判中、甚至判

決確定後，不論何時都處於同一之規範，且各單位皆可清楚掌握該證物隸屬之案號、證物之流向、各單位經手承辦人員、保管負責人員；由各該階段保管義務單位承擔保管責任，確保證據在整個訴訟流程的轉接中無毀損滅失之虞。倘各單位規範密度不一，事後證據有毀損滅失之情形，如何認定證物毀損之責任歸屬？

再者，我國於 105 年 11 月 1 日三讀通過「刑事案件確定後去氧核醣核酸鑑定條例」，該條例要能聲請重行鑑定，更賴以案件確定後妥適之證物保存為前提，然各單位目前尚無對於「案件確定後」之證物保管、保存或銷毀條件設有規範。

爰凍結法務部調查局 106 年度預算第一目「一般行政」項下「基本行政工作維持」經費 30 萬元，直至法務部會同司法院對目前各單位證物保存規範全盤檢討，並試研擬將目前證物保存規範擴張至案件確定後之規範條文，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告辦理情況，經同意後，始得動支。

(二)106 年度法務部調查局於「司法業務調查」工作計畫項下，編列大陸區旅費 380 萬 8 千元，較 105 年度之 377 萬 3 千元，增加 3 萬 5 千元（增幅 0.93%）。

據法務部調查局 106 年度單位預算案所附「派員赴大陸計畫預算類別表」，106 年度派員赴大陸地區計畫計 11 項，主要為開會（如反貪、洗錢及警務工作會談或研討會）、共同打擊毒品、經濟犯罪及遣（接）返外逃重大罪犯等，且前 3 年內皆有赴同一單位拜會。由該局提供之近 3（102 至 104）年度大陸地區旅費預算執行率觀之，各年度執行率分別為 62.58%、65.39%、79.30%，執行率雖有逐年提升，惟皆未達 80%，且 105 年度截至 7 月底累計執行數亦僅 30 萬 5 千元，執行率尚未及 1 成（8.08%）。

綜上，調查局近 3（102-104）年大陸地區旅費執行率皆未達 80%，105 年度截至 7 月底實際執行率亦僅 8.08%，然 106 年度預算數仍較 105 年度增加，預算編列未臻覈實，爰請法務部調查局檢討改善。

(三)106 年度法務部調查局於「司法業務調查」工作計畫項下，編列大陸地區旅費

380 萬 8 千元，較 105 年度之 377 萬 3 千元，增加 3 萬 5 千元。然該預算額度依其近年執行情形皆未達八成以上，恐有浮編之虞。

法務部調查局 106 年度單位預算案所附「派員赴大陸計畫預算類別表」，106 年度派員赴大陸地區計畫計 11 頁，主要為開會（如反貪、洗錢及警務工作會談或研討會），共同打擊毒品、經濟犯罪及遣（接）返外逃重大罪犯等，且前 3 年內皆有赴同一單位拜會。由該局提供之近 3（102 至 104）年度大陸地區旅費預算執行率觀之，各年度執行率分別為 62.58%，65.39%、79.30%，執行率雖有逐年提升，惟皆未達 80%，爰請法務部調查局檢討改善。

(四)106 年度法務部調查局原編列派員赴大陸地區計畫預算 380 萬 8 千元，然經查該項預算 102 至 104 年執行率皆未達 80%，且 105 年上半年度執行率未及 10%。依據法務部調查局與法務部國際及兩岸法律司之說明，新政府上台後，大陸地區與我方之各項工作會談、參訪交流及兩岸共同打擊犯罪及司法互助作為有明顯趨緩情形。綜上，由於調查局近年之大陸地區旅費計畫執行率欠佳，預算編列未臻覈實，爰請法務部調查局檢討改善。

(五)近年台灣人在海外詐騙，嚴重損傷台灣的國際形象，然而這些犯嫌卻被遣送至中國大陸，面臨中共司法審判的處境，大傷台灣政府威信，置兩岸司法互助如無物。日前政府前往大陸交涉未果，無法成功帶回人犯，行使司法管轄權。

鑑於總統蔡英文就職演說表示，尊重兩岸兩會 1992 年的歷史事實，中共官方認為總統就職演說是未完成的答卷，導致兩岸目前官方呈現停擺態勢，政府各部門應該積極支持總統演說，在中共未具體回應前，應該以具體行動向中共表示立場才是。

尤其政府目前財政壓力吃緊，還於「司法調查業務」項下「毒品犯罪防治」分支計畫編列 45 萬元大筆的大陸地區旅費，尤其中共目前對台灣停擺官方交流，如何與中共洽談？沒有成果的旅費支出，似乎成了公款吃喝？爰此，請調查局於 1 個月內提出使用說明，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告，以澄清疑慮。

(六)近年台灣人在海外詐騙，嚴重損傷台灣的國際形象，然而這些犯嫌卻被遣送至中國大陸，面臨中共司法審判的處境，大傷台灣政府威信，置兩岸司法互助如無物。日前政府前往大陸交涉未果，無法成功帶回人犯，行使司法管轄權。

鑑於總統蔡英文就職演說表示，尊重兩岸兩會 1992 年的歷史事實，中共官方認為總統就職演說是未完成的答卷，導致兩岸目前官方呈現停擺態勢，政府各部門應該積極支持總統演說，在中共未具體回應前，應該以具體行動向中共表示立場才是。

尤其政府目前財政壓力吃緊，還於「司法調查業務」項下「經濟犯罪防治」分支計畫編列 321 萬 8 千元大筆的大陸地區旅費，尤其中共目前對台灣停擺官方交流，如何與中共洽談？沒有成果的旅費支出，似乎成了公款吃喝？爰此，請調查局於 1 個月內提出使用說明，向立法院司法及法制委員會及提案委員報告，以澄清疑慮。

(七)法務部調查局 106 年度於「司法調查業務」工作計畫項下，編列大陸區旅費 380 萬 8 千元。經查，調查局 106 年度單位預算案所附「派員赴大陸計畫預算類別表」，106 年度派員赴大陸地區計畫計 11 項，主要為開會（如反貪、洗錢及警務工作會談或研討會）、共同打擊毒品、經濟犯罪及遣（接）返外逃重大罪犯等，且前 3 年內皆有赴同一單位拜會。復查，該局提供之近 3（102 至 104）年度大陸地區旅費預算執行率，各年度執行率分別為 62.58%、65.39%、79.30%，執行率雖有逐年提升，惟皆未達 80%，且 105 年度截至 7 月底累計執行數亦僅 30 萬 5 千元，執行率尚未及 1 成（8.08%）。該預算額度依其近年執行情形恐逾所需，且預算編列未臻覈實，爰此，請調查局向立法院司法及法制委員會提出專案報告。

(八)我國刑事訴訟法第 245 條第 1 項明文規定「偵查，不公開之」，「偵查不公開作業辦法」第 2 條則規定「基於無罪推定原則，為維護偵查程序之順利進行及真實發現，兼顧保障被告、犯罪嫌疑人、被害人或其他利害關係人之名譽、隱私、安全，偵查不公開之」。此外，「偵查不公開」也有避免證據遭湮滅、偽

造、變造，及共犯或證人間彼此勾串的功能。但每當社會發生刑案時，媒體就能即時詳細地報導案件內容及偵辦過程，形同讓被告或犯罪嫌疑人受到大眾的公審。顯見法務部所屬檢調單位未能落實「偵查不公開」的規定，嚴重損害被告或犯罪嫌疑人的名譽人格權。爰請法務部檢討所屬檢調單位「偵查不公開」執行情形，研議修正「偵查不公開作業辦法」，提出「偵查不公開」具體作法與措施。

(九)法務部調查局 106 度中央政府總預算於「鑑識科學及通訊監察業務—科技鑑識工作—業務費」編列 1,791 萬元，其中為興建濫用藥物實驗室編列 708 萬元。

然依調查局提供截至 105 年 7 月底前述 4 個實驗室通過 TAF 認證項目統計，除 DNA 鑑識實驗室及資安鑑識實驗室各工作項目皆已通過認證外，濫用藥物實驗室之毒品代謝物鑑定、問題文書鑑識實驗室之污破損鈔券鑑定、變造文件鑑定及指紋鑑定等工作項目則均尚未通過 TAF 認證，允宜加強辦理。爰請法務部調查局於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關檢討及加強推動 TAF 認證之書面報告。

(十)法務部調查局 106 度中央政府總預算於「鑑識科學及通訊監察業務—科技鑑識工作—業務費」編列 1,791 萬元，其中為興建問題文書鑑識實驗室編列 33 萬 7 千元。

然依法務部調查局提供截至 105 年 7 月底前述 4 個實驗室通過 TAF 認證項目統計，除 DNA 鑑識實驗室及資安鑑識實驗室各工作項目皆已通過認證外，濫用藥物實驗室之毒品代謝物鑑定、問題文書鑑識實驗室之污破損鈔券鑑定、變造文件鑑定及指紋鑑定等工作項目則均尚未通過 TAF 認證，允宜加強辦理。爰此請法務部調查局於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關檢討及加強推動 TAF 認證之書面報告。

(十一)法務部調查局 106 度中央政府總預算於「其他設備—強化科學偵查檢驗設備中程計畫—設備及投資」編列 3,251 萬 3 千元，其中編列 1,800 萬元為興建濫用藥物實驗室之費用。

然依調查局提供截至 105 年 7 月底前述 4 個實驗室通過 TAF 認證項目統計，除 DNA 鑑識實驗室及資安鑑識實驗室各工作項目皆已通過認證外，濫用藥物實驗室之毒品代謝物鑑定、問題文書鑑識實驗室之污破損鈔券鑑定、變造文件鑑定及指紋鑑定等工作項目則均尚未通過 TAF 認證，允宜加強辦理。爰請法務部調查局於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關檢討及加強推動 TAF 認證之書面報告。

(十二)法務部調查局 106 度中央政府總預算於「鑑識科學及通訊監察業務—前瞻鑑識科技進階計畫—設備及投資」編列 1,139 萬 7 千元，係為興建濫用藥物實驗室之費用。

然依調查局提供截至 105 年 7 月底前述 4 個實驗室通過 TAF 認證項目統計，除 DNA 鑑識實驗室及資安鑑識實驗室各工作項目皆已通過認證外，濫用藥物實驗室之毒品代謝物鑑定、問題文書鑑識實驗室之污破損鈔券鑑定、變造文件鑑定及指紋鑑定等工作項目則均尚未通過 TAF 認證，允宜加強辦理。爰請法務部調查局於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關檢討及加強推動 TAF 認證之書面報告。

(十三)法務部調查局 106 度中央政府總預算於「鑑識科學及通訊監察業務—前瞻鑑識科技進階計畫—業務費」編列 682 萬 9 千元，其中為興建濫用藥物實驗室編列 161 萬 8 千元。

然依法務部調查局提供截至 105 年 7 月底前述 4 個實驗室通過 TAF 認證項目統計，除 DNA 鑑識實驗室及資安鑑識實驗室各工作項目皆已通過認證外，濫用藥物實驗室之毒品代謝物鑑定、問題文書鑑識實驗室之污破損鈔券鑑定、變造文件鑑定及指紋鑑定等工作項目則均尚未通過 TAF 認證，允宜加強辦理。爰請法務部調查局於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出相關檢討及加強推動 TAF 認證之書面報告。

(十四)依法務部調查局調查人員遷調實施要點規定，調查（工作）站調查專員兼組長之職期為 4 年，得連任 1 次。但因業務需要，於連任期限屆滿後得延長 2

年。惟查福建處（金門）調查專員裡面有 10 位，包括兼任主管的有 4 位都在 15 年以上，顯然調查局針對人員遷調未依要點規定執行。其實調查人員職掌為案件調查工作，及掌握所分配轄區之狀況，進行有關國家安全、貪污瀆職、賄選查察、毒品防制、經濟犯罪等情報資料之蒐集及案件線索之發掘。而遷調實施要點機制除以培育人才及增進工作歷練外，主要用意乃避免調查人員長期在同一個據點區域，進而衍生不利執行調查業務之情事。故要求法務部調查局應落實調查人員遷調實施要點規定。

（十五）鑑於日前發生法務部調查局調查官被檢舉侵吞諮詢人員費用乙案，查調查局每年度皆編列諮詢人員提供資料補助費、辦理諮詢人員聯繫慰助等經費，其主要協助調查局蒐集境外人士對我不友好活動、貪瀆不法、賄選查察、重大經濟犯罪防制及毒品防制、洗錢及電腦犯罪防制、組織犯罪防制、社會安定及治安預警及其他有關影響國家安全及國家利益等工作範圍之資料，及部分諮詢人員婉拒調查局給與渠熱心提供資料之經費補助，改以致送禮品慰問等。為避免類似侵吞事件再度發生，故要求法務部調查局於 3 個月內提出有關諮詢費用確實交付及據實查核之研議檢討書面報告。

（十六）法務部調查局乃肩負國家安全及犯罪防制兩大使命工作，包括防制內亂與外患、保護國家機密、貪瀆防制和賄選查察、國內安全調查，以及防制非法槍械、毒品、組織犯罪、經濟犯罪與洗錢等。惟查 98 至 105 年 7 月止，共發生 5 位調查局人員，將職務上應秘密之資料洩漏與他人，故為杜絕類似洩密肇生，法務部調查局應於 4 個月內研議並提出內部機密資訊安全控管措施之檢討書面報告。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審議結果調整。