

中華民國 115 年度中央政府  
總預算案審查總報告（修正本）  
（第六冊）



# 中華民國 115 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、預算重要內容 .....      | 4   |
| 肆、審查經過及審議總結果 .....  | 15  |
| 伍、新增院會通過決議 .....    | 23  |
| 一、宣讀本部分 .....       | 23  |
| 通案 .....            | 23  |
| 內政委員會 .....         | 26  |
| 外交及國防委員會 .....      | 117 |
| 經濟委員會 .....         | 139 |
| 財政委員會 .....         | 210 |
| 教育及文化委員會 .....      | 240 |
| 交通委員會 .....         | 303 |
| 司法及法制委員會 .....      | 348 |
| 社會福利及衛生環境委員會 .....  | 377 |
| 二、保留本部分 .....       | 419 |
| 通案 .....            | 419 |
| 內政委員會 .....         | 420 |
| 外交及國防委員會 .....      | 435 |
| 經濟委員會 .....         | 439 |
| 財政委員會 .....         | 442 |
| 教育及文化委員會 .....      | 444 |
| 交通委員會 .....         | 449 |

|                         |            |
|-------------------------|------------|
| 司法及法制委員會 .....          | 469        |
| 社會福利及衛生環境委員會 .....      | 481        |
| <b>陸、各委員會審查結果 .....</b> | <b>487</b> |
| <b>內政委員會審查結果 .....</b>  | <b>487</b> |
| 一、歲入部分 .....            | 487        |
| 二、歲出部分 .....            | 490        |
| 第 2 款行政院主管 .....        | 490        |
| 1. 行政院 .....            | 490        |
| 2. 原住民族委員會 .....        | 512        |
| 3. 原住民族文化發展中心 .....     | 559        |
| 4. 客家委員會及所屬 .....       | 563        |
| 5. 中央選舉委員會及所屬 .....     | 628        |
| 6. 大陸委員會 .....          | 642        |
| 7. 不當黨產處理委員會 .....      | 650        |
| 第 7 款內政部主管 .....        | 654        |
| 1. 內政部 .....            | 654        |
| 2. 國土管理署及所屬 .....       | 692        |
| 3. 警政署及所屬 .....         | 734        |
| 4. 中央警察大學 .....         | 774        |
| 5. 消防署及所屬 .....         | 782        |
| 6. 國家公園署及所屬 .....       | 810        |
| 7. 移民署 .....            | 818        |
| 8. 建築研究所 .....          | 835        |
| 9. 空中勤務總隊 .....         | 838        |
| 第 25 款海洋委員會主管 .....     | 847        |
| 1. 海洋委員會 .....          | 847        |

|                      |      |
|----------------------|------|
| 2.海巡署及所屬             | 881  |
| 3.海洋保育署              | 908  |
| 4.國家海洋研究院            | 935  |
| 第 27 款直轄市及縣市政府       | 944  |
| 1.一般性補助款－行政院主管       | 944  |
| 2.一般性補助款－內政部主管       | 944  |
| 3.一般性補助款－海洋委員會主管     | 944  |
| <b>外交及國防委員會審查結果</b>  | 945  |
| 一、歲入部分               | 945  |
| 二、歲出部分               | 946  |
| 第 8 款外交部主管           | 946  |
| 1.外交部                | 946  |
| 2.領事事務局              | 990  |
| 3.外交及國際事務學院          | 992  |
| 第 9 款國防部主管           | 995  |
| 1.國防部                | 995  |
| 2.國防部所屬（含國家安全局）      | 1010 |
| 第 22 款僑務委員會主管        | 1103 |
| 1.僑務委員會              | 1103 |
| 第 26 款國軍退除役官兵輔導委員會主管 | 1122 |
| 1.國軍退除役官兵輔導委員會       | 1122 |
| <b>經濟委員會審查結果</b>     | 1141 |
| 一、歲入部分               | 1141 |
| 二、歲出部分               | 1147 |
| 第 2 款行政院主管           | 1147 |
| 1.國家發展委員會            | 1147 |

|                       |      |
|-----------------------|------|
| 2.檔案管理局 .....         | 1176 |
| 3.公平交易委員會 .....       | 1178 |
| 第 13 款經濟部主管 .....     | 1200 |
| 1.經濟部 .....           | 1200 |
| 2.產業發展署 .....         | 1245 |
| 3.國際貿易署 .....         | 1267 |
| 4.標準檢驗局及所屬 .....      | 1274 |
| 5.智慧財產局 .....         | 1285 |
| 6.水利署及所屬 .....        | 1291 |
| 7.商業發展署 .....         | 1308 |
| 8.中小及新創企業署 .....      | 1313 |
| 9.產業園區管理局及所屬 .....    | 1323 |
| 10.地質調查及礦業管理中心 .....  | 1330 |
| 11.能源署 .....          | 1335 |
| 第 16 款農業部主管 .....     | 1346 |
| 1.農業部 .....           | 1346 |
| 2.林業及自然保育署及所屬 .....   | 1410 |
| 3.農村發展及水土保持署及所屬 ..... | 1421 |
| 4.農業試驗所及所屬 .....      | 1428 |
| 5.林業試驗所 .....         | 1428 |
| 6.水產試驗所 .....         | 1428 |
| 7.畜產試驗所及所屬 .....      | 1428 |
| 8.獸醫研究所 .....         | 1428 |
| 9.農業藥物試驗所 .....       | 1428 |
| 10.生物多樣性研究所 .....     | 1430 |
| 11.茶及飲料作物改良場 .....    | 1430 |

|                  |      |
|------------------|------|
| 12. 種苗改良繁殖場      | 1430 |
| 13. 桃園區農業改良場     | 1430 |
| 14. 苗栗區農業改良場     | 1430 |
| 15. 臺中區農業改良場     | 1430 |
| 16. 臺南區農業改良場     | 1430 |
| 17. 高雄區農業改良場     | 1431 |
| 18. 花蓮區農業改良場     | 1431 |
| 19. 臺東區農業改良場     | 1431 |
| 20. 漁業署及所屬       | 1431 |
| 21. 動植物防疫檢疫署及所屬  | 1442 |
| 22. 農業金融署        | 1453 |
| 23. 農糧署及所屬       | 1457 |
| 24. 農田水利署        | 1464 |
| 25. 農業科技園區管理中心   | 1469 |
| 第 27 款直轄市及縣市政府   | 1469 |
| 1. 一般性補助款－經濟部主管  | 1469 |
| 2. 一般性補助款－農業部主管  | 1469 |
| <b>財政委員會審查結果</b> | 1470 |
| 一、歲入部分           | 1470 |
| 二、歲出部分           | 1475 |
| 第 2 款行政院主管       | 1475 |
| 1. 主計總處          | 1475 |
| 第 6 款監察院主管       | 1501 |
| 1. 審計部           | 1501 |
| 2. 審計部臺北市審計處     | 1511 |
| 3. 審計部新北市審計處     | 1511 |

|                         |      |
|-------------------------|------|
| 4. 審計部桃園市審計處 .....      | 1511 |
| 5. 審計部臺中市審計處 .....      | 1511 |
| 6. 審計部臺南市審計處 .....      | 1511 |
| 7. 審計部高雄市審計處 .....      | 1511 |
| 第 10 款財政部主管 .....       | 1511 |
| 1. 財政部 .....            | 1511 |
| 2. 國庫署 .....            | 1529 |
| 3. 賦稅署 .....            | 1535 |
| 4. 臺北國稅局 .....          | 1553 |
| 5. 高雄國稅局 .....          | 1554 |
| 6. 北區國稅局及所屬 .....       | 1555 |
| 7. 中區國稅局及所屬 .....       | 1557 |
| 8. 南區國稅局及所屬 .....       | 1558 |
| 9. 關務署及所屬 .....         | 1559 |
| 10. 國有財產署及所屬 .....      | 1571 |
| 11. 財政資訊中心 .....        | 1578 |
| 第 24 款金融監督管理委員會主管 ..... | 1582 |
| 1. 金融監督管理委員會 .....      | 1582 |
| 2. 銀行局 .....            | 1599 |
| 3. 證券期貨局 .....          | 1607 |
| 4. 保險局 .....            | 1614 |
| 5. 檢查局 .....            | 1622 |
| 第 27 款直轄市及縣市政府 .....    | 1627 |
| 1. 一般性補助款－財政部主管 .....   | 1627 |
| 2. 一般性補助款－其他 .....      | 1628 |
| 第 29 款災害準備金 .....       | 1629 |

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| 第 30 款第二預備金 .....         | 1629        |
| 三、融資財源調度部分 .....          | 1630        |
| <b>教育及文化委員會審查結果 .....</b> | <b>1631</b> |
| 一、歲入部分 .....              | 1631        |
| 二、歲出部分 .....              | 1637        |
| 第 1 款總統府主管 .....          | 1637        |
| 1. 中央研究院 .....            | 1637        |
| 第 2 款行政院主管 .....          | 1680        |
| 1. 國立故宮博物院 .....          | 1680        |
| 2. 核能安全委員會及所屬 .....       | 1724        |
| 第 11 款教育部主管 .....         | 1745        |
| 1. 教育部 .....              | 1745        |
| 2. 國民及學前教育署 .....         | 1799        |
| 3. 青年發展署 .....            | 1835        |
| 4. 國家圖書館 .....            | 1841        |
| 5. 國立公共資訊圖書館 .....        | 1843        |
| 6. 國立教育廣播電臺 .....         | 1844        |
| 7. 國家教育研究院 .....          | 1845        |
| 第 18 款運動部主管 .....         | 1846        |
| 1. 運動部 .....              | 1846        |
| 2. 全民運動署 .....            | 1903        |
| 第 20 款文化部主管 .....         | 1925        |
| 1. 文化部 .....              | 1925        |
| 2. 文化資產局 .....            | 2017        |
| 3. 影視及流行音樂產業局 .....       | 2030        |
| 4. 國立傳統藝術中心 .....         | 2036        |

|                    |      |
|--------------------|------|
| 5. 國立臺灣美術館及所屬      | 2037 |
| 6. 國立臺灣工藝研究發展中心    | 2039 |
| 7. 國立臺灣博物館         | 2040 |
| 8. 國立臺灣史前文化博物館     | 2041 |
| 9. 國家人權博物館         | 2042 |
| 10. 國立臺灣歷史博物館      | 2044 |
| 11. 國立臺灣文學館        | 2044 |
| 第 23 款國家科學及技術委員會主管 | 2047 |
| 1. 國家科學及技術委員會      | 2047 |
| 2. 新竹科學園區管理局       | 2098 |
| 3. 中部科學園區管理局       | 2101 |
| 4. 南部科學園區管理局       | 2103 |
| 第 27 款直轄市及縣市政府     | 2106 |
| 1. 一般性補助款－教育部主管    | 2106 |
| 2. 一般性補助款－運動部主管    | 2106 |
| 3. 一般性補助款－文化部主管    | 2106 |
| 交通委員會審查結果          | 2107 |
| 一、歲入部分             | 2107 |
| 二、歲出部分             | 2109 |
| 第 2 款行政院主管         | 2109 |
| 1. 國家通訊傳播委員會       | 2109 |
| 2. 國家運輸安全調查委員會     | 2109 |
| 3. 公共工程委員會         | 2118 |
| 第 14 款交通部主管        | 2128 |
| 1. 交通部             | 2128 |
| 2. 民用航空局           | 2150 |

|                      |      |
|----------------------|------|
| 3. 中央氣象署·····        | 2164 |
| 4. 觀光署及所屬·····       | 2169 |
| 5. 運輸研究所·····        | 2177 |
| 6. 公路局及所屬·····       | 2182 |
| 7. 鐵道局及所屬·····       | 2200 |
| 8. 航港局·····          | 2210 |
| 第 21 款數位發展部主管·····   | 2217 |
| 1. 數位發展部·····        | 2217 |
| 2. 資通安全署·····        | 2228 |
| 3. 數位產業署·····        | 2233 |
| 第 27 款直轄市及縣市政府·····  | 2242 |
| 1. 一般性補助款－交通部主管····· | 2242 |
| 司法及法制委員會審查結果·····    | 2244 |
| 一、歲入部分·····          | 2244 |
| 二、歲出部分·····          | 2258 |
| 第 1 款總統府主管·····      | 2258 |
| 1. 總統府·····          | 2258 |
| 2. 國家安全會議·····       | 2262 |
| 3. 國史館·····          | 2263 |
| 4. 國史館臺灣文獻館·····     | 2266 |
| 第 2 款行政院主管·····      | 2269 |
| 1. 人事行政總處·····       | 2269 |
| 2. 公務人力發展學院·····     | 2285 |
| 第 3 款立法院主管·····      | 2286 |
| 1. 立法院·····          | 2286 |
| 第 4 款司法院主管·····      | 2295 |

|                   |      |
|-------------------|------|
| 1. 司法院            | 2295 |
| 2. 最高法院           | 2317 |
| 3. 最高行政法院         | 2317 |
| 4. 臺北高等行政法院       | 2317 |
| 5. 臺中高等行政法院       | 2317 |
| 6. 高雄高等行政法院       | 2317 |
| 7. 懲戒法院           | 2317 |
| 8. 法官學院           | 2317 |
| 9. 智慧財產及商業法院      | 2317 |
| 10. 臺灣高等法院及 4 個分院 | 2317 |
| 11. 20 個臺灣地區地方法院  | 2318 |
| 12. 臺灣高雄少年及家事法院   | 2325 |
| 13. 福建高等法院金門分院    | 2325 |
| 14. 福建金門地方法院      | 2325 |
| 15. 福建連江地方法院      | 2326 |
| 第 5 款考試院主管        | 2326 |
| 1. 考試院            | 2326 |
| 2. 考選部            | 2332 |
| 3. 銓敘部            | 2336 |
| 4. 公務人員保障暨培訓委員會   | 2342 |
| 5. 國家文官學院及所屬      | 2345 |
| 6. 公務人員退休撫卹基金管理局  | 2345 |
| 第 6 款監察院主管        | 2345 |
| 1. 監察院            | 2345 |
| 第 12 款法務部主管       | 2356 |
| 1. 法務部            | 2356 |

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| 2. 司法官學院·····                | 2377        |
| 3. 法醫研究所·····                | 2377        |
| 4. 廉政署·····                  | 2377        |
| 5. 矯正署及所屬·····               | 2379        |
| 6. 行政執行署及所屬·····             | 2385        |
| 7. 最高檢察署·····                | 2387        |
| 8. 臺灣高等檢察署及 4 個檢察分署·····     | 2387        |
| 9. 臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署·····      | 2388        |
| 10. 20 個臺灣地區地方檢察署·····       | 2388        |
| 11. 福建高等檢察署金門檢察分署·····       | 2389        |
| 12. 福建金門地方檢察署·····           | 2389        |
| 13. 福建連江地方檢察署·····           | 2389        |
| 14. 調查局·····                 | 2389        |
| <b>社會福利及衛生環境委員會審查結果·····</b> | <b>2393</b> |
| 一、歲入部分·····                  | 2393        |
| 二、歲出部分·····                  | 2396        |
| 第 15 款勞動部主管·····             | 2396        |
| 1. 勞動部·····                  | 2396        |
| 2. 勞工保險局·····                | 2445        |
| 3. 勞動力發展署及所屬·····            | 2459        |
| 4. 職業安全衛生署·····              | 2489        |
| 5. 勞動基金運用局·····              | 2522        |
| 6. 勞動及職業安全衛生研究所·····         | 2527        |
| 第 17 款衛生福利部主管·····           | 2531        |
| 1. 衛生福利部·····                | 2531        |
| 2. 疾病管制署·····                | 2670        |

|                         |      |
|-------------------------|------|
| 3. 食品藥物管理署 .....        | 2679 |
| 4. 中央健康保險署 .....        | 2703 |
| 5. 國民健康署 .....          | 2724 |
| 6. 社會及家庭署 .....         | 2748 |
| 7. 國家中醫藥研究所 .....       | 2776 |
| 第 19 款環境部主管 .....       | 2781 |
| 1. 環境部 .....            | 2781 |
| 2. 氣候變遷署 .....          | 2829 |
| 3. 資源循環署 .....          | 2847 |
| 4. 化學物質管理署 .....        | 2869 |
| 5. 環境管理署 .....          | 2880 |
| 6. 國家環境研究院 .....        | 2909 |
| 第 27 款直轄市及縣市政府 .....    | 2915 |
| 1. 一般性補助款－衛生福利部主管 ..... | 2915 |
| 2. 一般性補助款－環境部主管 .....   | 2916 |

## 交通委員會審查結果

### 一、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 1,120 萬元，保留，送院會處理。

第 20 項 國家運輸安全調查委員會，無列數。

第 21 項 公共工程委員會 136 萬元，照列。

第 144 項 交通部 244 萬元，照列。

第 145 項 民用航空局 1,288 萬 3 千元，照列。

第 146 項 中央氣象署 62 萬元，照列。

第 147 項 觀光署及所屬 3,410 萬 3 千元，照列。

第 148 項 運輸研究所 11 萬元，照列。

第 149 項 公路局及所屬 53 億 0,710 萬 4 千元，照列。

第 150 項 鐵道局及所屬原列 1,925 萬元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」50 萬元，其餘均照列，改列為 1,975 萬元。

第 151 項 航港局 2,040 萬 1 千元，照列。

第 207 項 數位發展部，無列數。

第 208 項 資通安全署，無列數。

第 209 項 數位產業署 9 千元，照列。

#### 第 3 款 規費收入

第 11 項 國家通訊傳播委員會 2 億 2,123 萬 5 千元，保留，送院會處理。

第 13 項 公共工程委員會 4,450 萬 4 千元，照列。

第 117 項 交通部 292 億 4,441 萬元，照列。

第 118 項 民用航空局 5,092 萬 9 千元，照列。

第 119 項 中央氣象署 2,798 萬 9 千元，照列。

第 120 項 觀光署及所屬 381 萬 6 千元，照列。

第 121 項 公路局及所屬 50 億 2,531 萬 7 千元，照列。

第 122 項 鐵道局及所屬 69 萬 1 千元，照列。

第 123 項 航港局 5 億 5,855 萬 7 千元，照列。

第 172 項 數位發展部 24 億 4,905 萬 1 千元，照列。

第 173 項 資通安全署 19 萬 5 千元，照列。

#### 第 4 款 財產收入

第 19 項 國家通訊傳播委員會 127 萬 5 千元，保留，送院會處理。

第 21 項 國家運輸安全調查委員會 20 萬元，照列。

第 22 項 公共工程委員會 2 萬元，照列。

第 156 項 交通部 1,021 萬 9 千元，照列。

第 157 項 民用航空局 2 千元，照列。

第 158 項 中央氣象署 207 萬 2 千元，照列。

第 159 項 觀光署及所屬 305 萬 7 千元，照列。

第 160 項 運輸研究所 133 萬 3 千元，照列。

第 161 項 公路局及所屬 7,089 萬 5 千元，照列。

第 162 項 鐵道局及所屬原列 1,254 萬 9 千元，增列「財產售價」5 億 5,100 萬元，其餘均照列，改列為 5 億 6,354 萬 9 千元。

第 163 項 航港局 98 萬 7 千元，照列。

第 219 項 數位發展部 225 萬 6 千元，照列。

第 220 項 資通安全署，無列數。

第 221 項 數位產業署 78 萬 3 千元，照列。

#### 第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 7 項 交通部 237 億 0,443 萬 9 千元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」75 億 6,015 萬 5 千元，暫照列，俟所屬營業基金審議確定後，再行調整外，其餘均照列。

第 8 項 鐵道局及所屬，無列數。

第 9 項 航港局 10 億 6,769 萬 8 千元，除第 1 目「非營業特種基金賸餘繳庫」10 億

6,769 萬 8 千元，暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定後，再行調整。

## 第 7 款 其他收入

第 19 項 國家通訊傳播委員會，無列數，保留，送院會處理。

第 21 項 國家運輸安全調查委員會，無列數。

第 22 項 公共工程委員會 223 萬 2 千元，照列。

第 153 項 交通部 1 億 5,927 萬 4 千元，照列。

第 154 項 民用航空局 8 千元，照列。

第 155 項 中央氣象署 20 萬 5 千元，照列。

第 156 項 觀光署及所屬 1,005 萬 3 千元，照列。

第 157 項 運輸研究所 81 萬 6 千元，照列。

第 158 項 公路局及所屬 2 億 1,592 萬 4 千元，照列。

第 159 項 鐵道局及所屬 50 萬元，照列。

第 160 項 航港局，無列數。

第 217 項 數位發展部 1 萬 9 千元，照列。

第 218 項 資通安全署 8 千元，照列。

第 219 項 數位產業署 18 萬 9 千元，照列。

## 二、歲出部分

### 第 2 款 行政院主管

第 14 項 國家通訊傳播委員會 7 億 7,252 萬 5 千元，保留，送院會處理。

第 16 項 國家運輸安全調查委員會 2 億 3,909 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 27 項：

(一)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 2 目「運輸事故調查」及第 3 目「運輸系統安全分析與工程鑑定」分別編列 1,424 萬 3 千元及 317 萬 5 千元，共計編列 1,741 萬 8 千元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 1 個月內向法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度國家運輸安全調查委員會預算「派員出國計畫」編列 1,090 萬 5 千元，

凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 2 目「運輸事故調查」編列 1,424 萬 3 千元，凍結 100 萬元，俟國家運輸安全調查委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 3 目「運輸系統安全分析與工程鑑定」編列 317 萬 5 千元，凍結十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 4 目「精進運輸事故調查能量」編列 3,851 萬 1 千元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)運輸事故調查法第 5 條第 5 項規定：「運安會應建置運輸安全自願報告系統，其建置不以處分或追究責任為目的，且對報告者身分及資料來源應予保密。」按其立法理由，係為鼓勵運輸從業人員提供親身經歷或所見所聞之任何影響運輸安全資訊，以便利收集有關強制性報告系統可能蒐集不到之實際或潛在安全缺失之資訊，並期望藉此有效改善不利運輸安全之潛在因子。國家運輸安全調查委員會於 108 年 8 月 1 日改制成立後，即依法規劃採分階段方式依序建置運輸安全自願報告系統。然該系統自 108 年 8 月運作迄 114 年 7 月底，共接獲並處理 466 件自願報告，包含該系統自收（運輸從業人員或民眾提報）295 件（占 63.3%）及運輸事業單位與監理機關提報 171 件（占 36.7%），仍有許多單位不熟悉系統之運作而未予充分利用。爰建請國家運輸安全調查委員會應研議如何強化推廣從業人員使用運輸安全自願報告系統，以便了解潛在安全缺失，改善不利運輸安全之潛在因子，並協助統籌各單位間自願報告系統之通報，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)智慧型手機日漸普及，許多民眾習慣攜帶行動電源以便為手機充電，然近年於飛機、高速鐵路、鐵路等大眾交通工具上，發生多起行動電源自燃事件，嚴重

影響大眾交通運輸安全。故為維護大眾安全，建請國家運輸安全調查委員會應與交通部研議建立行動電源運輸事故資料庫，就行動電源起火事故做系統性風險分析，並定期發布大眾運輸安全改善建議，以利第一線人員能緊急應對行動電源起火事故，避免因行動電源導致重大交通危害事故，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)為深化預防性運輸安全文化，發揮自願報告制度之早期預警功能，運輸安全自願報告系統應作為強制通報制度之外，補足潛在風險辨識與安全資訊回饋之重要機制，惟查該系統上線多年，各運輸領域之通報參與情形仍有落差，水路及公路領域之通報量能相較航空及鐵道領域仍顯有限，顯示制度認知、通報信任、回饋機制及宣導管道仍有精進空間，考量自願報告制度之核心價值，在於鼓勵第一線從業人員及相關利害關係人及早揭露風險訊號，並將匿名通報案例轉化為前瞻性安全分析，爰請國家運輸安全調查委員會會商相關權責機關，針對提升水路與公路自願通報參與度及通報資料回饋應用機制研擬具體方案，並於 6 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以強化我國運輸風險主動辨識能力，完善全方位運輸安全治理。

(九)鑑於車輛電動化、聯網化與軟體化快速發展，進階駕駛輔助及自動駕駛相關功能已逐步進入一般道路使用情境，國際間亦陸續針對駕駛控制輔助系統建立安全要求與審驗規範，惟我國現行制度多以無人載具實驗場域及個案管理為核心，面對已上市車輛搭載之智慧駕駛功能，對於國際標準接軌、系統介入紀錄保存、事故調查資料取得、在地特殊路況風險辨識等事項，仍有提前盤點與制度化之必要。

考量智慧交通治理之重點並非單純推動技術應用，而是在安全、透明與可問責之前提下，使新興車輛科技納入可驗證之公共安全框架，爰請國家運輸安全調查委員會會同交通部及相關部會就國際安全標準採認可行性、事故資料與系統紀錄之保存及調取機制、在地化道路情境風險預警與調查方法提出具體精進作為，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以健全我國智慧駕

駛安全防護網，維護道路使用者安全及公共治理信賴。

- (十)為健全重大運輸事故安全改善建議之追蹤管理，促使事故調查成果確實轉化為風險預防與制度精進，經查國家運輸安全調查委員會依法列管之安全改善建議中，仍有部分案件列管期間逾 3 年尚未結案。相關情形未必僅屬單一機關執行問題，亦反映跨機關協調、改善進度檢核、結案標準及執行障礙排除機制仍有強化必要。

考量安全改善建議之價值，在於及早補足系統性風險缺口，避免事故教訓停留於書面列管，爰請國家運輸安全調查委員會於 6 個月內就長期列管改善建議之追蹤管考研擬具體方案，向立法院交通委員會提出書面報告，以提升改善建議落實成效，強化我國運輸安全治理韌性。

- (十一)115 年度國家運輸安全調查委員會預算編列約 115 萬元，用於運輸安全自願報告系統相關維運費用，經查該會已建置包含飛安、鐵道、公路及水路之運輸安全自願報告系統，供一般民眾及相關從業人員通報自身遭遇可能危害安全的狀況，然交通部鐵道局、交通部航港局及交通部民用航空局官網，亦有自行建置個別之運輸安全自願報告系統，恐讓民眾無所適從，讓該項立意良善之政策成為多頭馬車，實有檢討之必要。

綜上所述，爰要求國家運輸安全調查委員會應儘速與交通部鐵道局、交通部航港局及交通部民用航空局等有建置運輸安全自願報告系統之機關進行研商，如何優化與統整該系統，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十二)115 年度國家運輸安全調查委員會預算「運輸事故調查」編列 1,424 萬 3 千元及「運輸系統安全分析與工程鑑定」編列 317 萬 5 千元，其中辦理業務之一為運輸安全改善建議之提出與追蹤。

經查，國家運輸安全調查委員會業務報告中指出，當前該會改善建議未解除列管數為 82 項，列管超過 3 年以上數量達 15 項，不利我國交通運輸安全改善，實有檢討之必要。

綜上所述，爰要求國家運輸安全調查委員會應積極督促及追蹤各機關尚未解除列管之建議，落實運輸安全之改善，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十三)臺鐵近期發生旅客攜帶行動電源起火意外，班次延誤 32 分鐘。無獨有偶，日本大阪地鐵不久前也發生行動電源起火，影響 21 班列車，類似事件頻傳，已對公共運輸造成衝擊。由於行動電源係為普及化商品，使用者卻多半忽略使用與保管上的危險性，加上國內外運輸工具及環境場域差異，造成引火事故頻傳，政府主管機關不容再將此類事件視為零星個案，而須從個案調查提升至系統性風險評估，並定期發布安全或警示報告。

建請國家運輸安全調查委員會組建跨部會平台，必要時提供警示宣導，讓多數使用者注意且提高危機意識，以期儘速消弭風險產生，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十四)國家運輸安全調查委員會掌理航空、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查及建議等事項，由於部分運輸安全改善建議事項，經行政院列管多年仍未結案，恐不利發揮運輸事故預防功能。據審計部中央政府總決算審核報告資料顯示，相關計畫執行進度有待加速，其中多因涉及數機關協作、基礎設施工程延宕等因素，導致執行進度滯後。然國家運輸安全調查委員會回復：已持續辦理並滾動檢討，且將協助機關事業充分瞭解事故發生原因及改善建議方向或目標，並提供可行改善方式供參考；另針對缺乏具體執行進度或方向偏離改善建議意旨之分項執行計畫，將加強溝通並召開會議，協助機關提出具體可行之執行內容。

有鑑於該會回復內容過於空泛，建請國家運輸安全調查委員會積極與政府有關機關共同檢討，明確提出各改善建議執行計畫之進度時程，且適時更新追蹤機制；尤有甚者，對列管多年之項目，應訂定具體改善計畫及期限，以期提升預防類似事故之效率與效能。並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)國道 1 號楊梅休息站 114 年發生電動車自撞匝道分隔島起火，釀 4 死 4 傷。

國家運輸安全調查委員會公布最終調查報告，指與 ADAS 系統有關，並向交通部等單位提出 5 項建議，內容包括加速導入道路安全檢核或道路安全檢查機制；據查兩種機制均強調須由獨立檢查員或檢核員為之，並有一套完整詳細的程序，其目的主要是發現新建道路與既有道路的可能安全缺失、設施損壞，並即時加以更正，以避免導致事故發生，或降低事故發生的嚴重性。惟相關措施恐將影響經費編列與建設期程，交通部正進行導入研究，後續將提出相關制度建議與配套規劃。

有鑑於推動交通機制實施，相關人事時地物，均應有適切規劃，斷不能疊床架屋，或是半吊子拼湊結合，希請國家運輸安全調查委員會提出導入道路安全檢核或檢查機制之通案適用條件，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十六)因應太空發展法將太空事故之調查交由國家運輸安全調查委員會辦理，115 年度該會已於「精進運輸事故調查能量計畫」中，規劃研擬新型運具事故調查技術與國際交流等重點目標。針對發射載具、太空載具及安全分析等領域，國家運輸安全調查委員會亦規劃增聘 5 名太空調查人力，以逐步完備調查量能。為確保我國太空事故調查機制能順利與國際接軌，並充實相關軟硬體設備，以利該會積極推動各項籌備工作。

爰建請國家運輸安全調查委員會針對太空事故調查專業人力招募進度與調查軟硬體建置情形，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)國家運輸安全調查委員會肩負國內航空、水路、鐵道及公路等重大運輸事故調查之責，過去曾因改制初期調查人力短缺及案件複雜度較高等因素，導致部分調查案件需辦理展期。該會近年雖已透過多元管道招募專業人才，並導入資訊化系統與成立跨組支援小組以提升調查效率，展期狀況已有改善。然為維持調查報告之時效性與社會公信力，該會應持續優化案件調查管理機制。

爰建請國家運輸安全調查委員會針對運輸事故調查期程管控優化與跨組

人力彈性調度機制，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十八)鑑於國家運輸安全調查委員會約聘專業調查人力缺額、人才外流之結構性問題，爰要求該會配合行政院人事行政總處員額評鑑作業適度檢討人力，評估引進專業加給或專案激勵制度之可行性。

另應仿效澳洲運輸安全局（ATSB）經驗，積極與國內具備航空、航海及軌道工程系所之大學建立產學合作與暑期實習機制，建立人才儲備庫。爰請國家運輸安全調查委員會就相關留才計畫與產學合作進度，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十九)國家運輸安全調查委員會應針對運輸安全自願報告系統之低回報率進行專案檢討，並要求各運輸業工會、職業團體建立定期交流機制，針對該報告系統去識別化與保護強度進行強化宣導。

此外，應評估將運輸安全自願報告系統之優質案例，轉化為年度安全教材，並針對提供重大潛在危害資訊之報告者，建立獎勵機制，以逐步建置我國交通界之新時代安全文化。爰請國家運輸安全調查委員會就運輸安全自願報告系統宣導與報告應用，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (二十)有鑑於國家運輸安全調查委員會發布之安全改善建議，截至 114 年 7 月仍有大量項目列管超過 3 年，甚至超過列管年限卻未完成，行政效率緩慢。

為強化監督，爰要求國家運輸安全調查委員會應於半年內在其官方網站設置改善建議落實進度看板，將列管超過 1 年未完成之分項執行計畫、負責之主（協）辦機關、延宕理由及最新進度，以簡明圖表與紅綠燈警示方式對外公開，接受社會輿論監督。

此外，應每半年主動彙整未結案件，報請行政院院長召集跨部會會議專案列管，以維護國民運輸安全，並請國家運輸安全調查委員會檢視改善建議追蹤機制與網站資訊，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (二十一)為提升事故調查之社會溝通與科普化之發布，國家運輸安全調查委員會應針對社會高度關注之重大事故（如死亡人數 3 人以上或涉及大眾運輸系統

故障），應在不揭露受保護證詞之前提下，於調查進展至事實資料發布階段與草案審議階段時，同步製作科普化短影音或懶人包，向受害者家屬及社會大眾說明當前調查重點、發現之技術疑點及未來調查方向，以提升調查透明度並減少社會疑慮，另相關社會溝通計畫之預算執行成效應列入年度績效評核。請國家運輸安全調查委員會就事故調查資訊發布機制，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)運輸安全調查委員會肩負我國重大運輸事故調查及安全改善建議之重要職責，其所提出之安全建議，目的即在於避免相同事故再次發生，並作為政府機關、營運單位及相關產業改善制度與設備之依據。

惟查，美國 NTSB 長期建置「Advocacy」、「Safety Alert」及「Safety Issues」公開平台，針對各類事故所提出之安全建議，並提供民眾、媒體、研究機構及產業界公開查詢，使社會得以持續追蹤政府機關及相關單位是否落實改善措施，進一步提升全民對交通安全議題之重視。

反觀我國運輸安全調查委員會目前雖有發布事故調查報告及安全改善建議，惟多數資料仍分散於個別調查案件之中，缺乏整合性公開追蹤平台，民眾難以清楚掌握歷年安全建議後續執行情形，亦難以有效監督相關機關是否完成改善，致使安全建議之社會溝通及公共參與功能有限。該會應積極設立相關交通改善倡議平台，以預防類似運輸事故再度發生，爰請國家運輸安全調查委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十三)115 年度國家運輸安全調查委員會預算「業務費」項下「國外旅費」編列 409 萬 9 千元。惟「國外旅費」部分較 114 年度預算規模大幅擴增逾 150%；然查該會近三年派員出國計畫之實際執行情形不佳，多數未能依原訂計畫執行與派員出席，且部分考察項目缺乏與我國運輸調查實務之具體關聯性證明，有預算虛列與公帑浪費之虞。為維護財政紀律、落實預算摺節，爰請國家運輸安全調查委員會於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十四)115 年度國家運輸安全調查委員會預算「一般行政」項下「人員維持」編列 1 億 5,752 萬 8 千元，主要為給付 115 年該會 92 名員額之人事費用；惟查，該會 92 名員額，其中 71 名為具備相當專業分析、調查能力之約聘僱人員，復因該會對於專業人員之薪資福利，遠低於民間機構，以致於人事缺額問題頻傳，尤以公路組最為嚴重，迄 115 年 5 月止，仍可於該會網站上發現多則公路專業人員之徵才公告。復揆諸 114 年度該會法定預算約聘僱人員待遇為 8,981 萬 6 千元、115 年度為 9,087 萬 7 千元，漲幅僅有 1.181%，足見該會並無誠意溝通、調整機關內約聘僱人員待遇，亦無有效改善其人事缺額問題。爰此，基於促進調查量能，改善人事體制，爰請國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「一般事務費」之汰換辦公廳舍老舊燈組及週邊佈置等編列 143 萬 5 千元。

經查，該會辦公廳舍若因照明設備老舊導致耗能，配合政府推動之淨零轉型與節能減碳（ESG）政策，將傳統燈具汰換為高效率或智慧化之節能燈組，其方向值得肯定。然考量該筆經費高達 143 萬餘元，預算說明中亦包含「週邊佈置」等項目；基於政府落實財政紀律與公帑撙節原則，廳舍修繕與改善工程應聚焦於實質提升能源效率與改善員工辦公照明安全，應避免將經費流於非必要之純美觀性裝潢或空間佈置耗費。

為督促機關落實節能減碳效益並把關行政資源運用，爰請國家運輸安全調查委員會針對辦公廳舍燈組汰換之預估節電效益與週邊佈置經費撙節作法，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「設備及投資」之「資訊軟硬體設備費」編列 258 萬 1 千元。

經查，該筆經費主要用於購置內部網路橫向防火牆、資安相關軟體（如防毒、端點管理、應用程式防火牆等），以及汰換會議室系統平板電腦

與個人電腦等。考量該會掌握國內各項重大運輸事故之機敏調查資料與證物數據，強化機關內部之資安防禦與網路設備升級實屬必要且刻不容緩；然基於政府資源有限，各項資訊軟硬體之汰換與採購應建立覈實之評估機制，確保新購之資安軟硬體能具體防範駭客威脅與資料外洩風險，並確保汰換之行政電腦能實質提升辦公與會議效能，避免流於常態性之設備消化。

為落實預算撙節並確保機關資安防護具備實質防禦效益，爰請國家運輸安全調查委員會針對機敏調查資料防護機制、內部網路資安升級與軟硬體採購效益評估，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十七)115 年度國家運輸安全調查委員會預算第 4 目「精進運輸事故調查能量」編列 3,851 萬 1 千元。

有鑑於該會調查報告提出速度長年受立法委員及各界質疑有過慢之情形，實務上調查報告多需接近一年之期間始完成內部流程並正式對外公告，恐無法回應社會各界了解重大運輸安全事故真相及檢討之期待；針對該情形國家運輸安全調查委員會應就目前專業調查人力配置是否不足及加快調查速度之精進作為提出有效改善方案，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 18 項 公共工程委員會 5 億 9,761 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 26 項：

(一)115 年度行政院公共工程委員會預算「公共工程企劃及法規業務」編列 1 億 0,310 萬 4 千元，凍結 600 萬元，俟行政院公共工程委員會於 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)115 年度行政院公共工程委員會預算「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 2,657 萬 3 千元，凍結二十分之一，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (三)115 年度行政院公共工程委員會預算「公共工程技術業務」編列 6,827 萬 3 千元，凍結 200 萬元，俟行政院公共工程委員會於 3 個月向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)115 年度行政院公共工程委員會預算「公共工程管理業務」編列 4,569 萬 7 千元，凍結 300 萬元，俟行政院公共工程委員會於 3 個月向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)114 年天然災害影響嘉義地區甚鉅，造成公共設施損壞急需進行相關災後復原工程，為補充嘉義地區工程人力，爰嘉義縣政府對於所需工程人力已擬訂「嘉義縣政府暨所屬各機關工程人力多元進用方案試辦計畫」，希望透過提供獎學金方式吸引學生投入公部門服務，請行政院公共工程委員會提供花東學分班辦學經驗予嘉義縣政府，以協助該試辦計畫順利推展。
- (六)有鑑於行政院公共工程委員會推動公共工程減碳政策，並已督導相關機關陸續完成國道、公路、軌道等各類工程減碳指引，對引導公共建設邁向淨零轉型具有重要意義，惟公共工程涉及中央與地方多元主辦機關，工程類型、設計階段、材料選用及施工方法差異甚大，若缺乏跨工程類別之共同原則、估算基準及資料銜接機制，恐使各機關於規劃設計階段之減碳評估標準不一，影響政策推動之一致性與可比較性。
- 為強化公共工程減碳治理之科學化、透明化及制度穩定性，並使國家基礎建設能逐步接軌淨零排放目標，爰請行政院公共工程委員會於 115 年年底前研擬完成「公共工程減碳作業指引總則」，建立跨部會一致適用之減碳技術框架、碳排估算原則及生命週期評估方向，並向立法院交通委員會提出書面報告。
- (七)有鑑於 115 年度行政院公共工程委員會預算新增編列「土木工程人才管理培訓計畫」860 萬元，補助國立大學開設花東地區學分班，以強化地方土木專業人才培育，立意良善，惟花東地區長期面臨工程專業人力招募不易、留任不穩及地方公共建設量能不足等問題，單一學分班措施仍有必要與正規教育培育、實務訓練、任用誘因及職涯發展制度相互銜接，方能形成穩定且可持續之地方工程

人力支持體系。

為落實區域均衡發展，提升偏遠地區公共建設品質與行政執行韌性，爰請行政院公共工程委員會針對花東地區土木工程職系人才培育之後續績效，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以建立穩定之地方工程技術人力基礎。

(八)查行政院公共工程委員會於 115 年度預算編列 860 萬元，用於辦理土木工程人才管理培訓計畫，然依考選部資料顯示，土木工程錄取狀況不佳，需用人數與實際錄取之人力缺口持續擴大，112 年缺 135 人，至 114 年缺 240 人，缺額人數成長將近一倍，惟公共工程為國家火車頭，帶動百業發展，若缺乏人力，將影響產業發展。

綜上所述，爰要求行政院公共工程委員會應積極檢討當前對土木工程人才招募措施，並提供花東學分班辦理過程，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)查行政院公共工程委員會於立法院 115 年第 5 會期之業務報告中提及：「工程會始終致力於協助各機關解決在公共工程推動過程中遇到的困難與障礙，確保公共工程順利進行。」

然由交通部鐵道局負責之桃園鐵路地下化工程，自 110 年動工迄今，已有 5 年時間，115 年 2 月預定進度應有 52.32%，然實際工程進度僅 35.59%，顯見工程嚴重落後。此外更因原物料大漲，以致原先規劃之工程經費不足，需再追加 769 億元。

惟該追加經費之變更計畫，自 114 年 8 月 20 日即簽陳行政院，然迄今遲未核定，致桃園鐵路地下化工程持續延宕，更恐受原物料持續調漲之衝擊影響，使原先估算須追加之經費不足，形成惡性循環，行政院公共工程委員會實有責任積極與行政院溝通，儘速核定桃園鐵路地下化變更計畫。

綜上所述，爰要求行政院公共工程委員會應積極向行政院溝通，儘快核定桃園鐵路地下化變更計畫，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)有鑑於「集合式總存水彎」於國內已實際應用於各工程中逾 15 年，更廣泛適用於包含社會住宅在內之各類集合式住宅中，惟現行行政規範，雖已將上開工程建材納入相關技術規範，要求產品得以中華民國 CNS 標準或國際標準合格認證，作為品質與安全依據。惟查，目前國內仍欠缺「集合式總存水彎」之 CNS 認證，以致各地方政府採認之標準不一，不只導致建商施工困擾，更可能因此延宕工程期程或增加相關水利工程流標可能。

綜上所述，爰建請行政院公共工程委員會，協助統一相關建材產品之認證標準，並與內政部、經濟部標準檢驗局研議設置「集合式總存水彎」國內認證標準之必要性，以精簡公共工程採購效率。

(十一)有鑑於內政部於 114 年底施行營建賸餘土石方全流向管理新制，引爆國內土方清運危機，以致地方公共工程與基礎建設應聲停擺，內政部國土管理署嗣後雖有提出應變策略，惟中部地區之土方暫置與最終處理進度牛步，仍難以因應地方土方處置需求。再加上美伊戰爭，引爆石化產業危機，工程必須之瀝青或塑膠相關製品，均面臨缺貨不足等情況，以上種種對於我國公共工程與基礎建設之期程與完工品質形成嚴重危機。

綜上所述，爰建請行政院公共工程委員會本於權責，應積極確保公共工程履約能力，要求各縣市政府、機關盤點因國內政策與國際情勢影響，有所延宕之公共工程，積極令各機關單位啟動因應作為或調整施工策略，並與內政部跨部會研議、加快推廣公私土方交換制，推動土方公有化，簡化相關流程，以利國內建設如期如質穩定前行。

(十二)為全面提升公共工程品質，行政院公共工程委員會研擬從規劃設計、施工及營運維護等全生命週期各階段，分別予以強化，並提出方案，以期全面提升公共工程品質。經查行政院公共工程委員會每年負責道路工程查核作業，施工查核須檢視現場有無施工品質不良或未依契約規範施工之情形，並由查核小組視狀況需要進行現場取樣。

惟我國道路平整度與鄰近國家如日本相比相差甚遠，以致每年迭生因道路不平整導致車禍事故傷亡案件。考量道路安全品質提升之必要，交通部與國家運輸安全調查委員會提出加速導入道路安全檢核機制。爰此，建請行政院公共工程委員會針對既有道路工程查核作業，如何加強路面平整之安全檢核，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)中央政府公共建設計畫之列管係由各部會召開公共建設推動會報，定期檢討所屬計畫執行情形；國家發展委員會設計預警查核機制、訂定分月目標及追蹤管控各機關執行進度，行政院公共工程委員會則按月召開公共建設督導會報控管。

據審計部 114 年度結算查核報告指出，行政院、內政部、外交部等 14 個主管轄下共 27 個單位預算機關，114 年度截至 6 月底止，資本支出預算執行率未及八成，且已分配待執行數更達 3 千萬元以上，相關辦理各項工程作業程序落後或遲延等等，以致影響執行進度，預算執行成效尚待強化。由於 115 年度預算仍須推動公共建設，執行量能持續面臨相當挑戰。爰此，建請行政院公共工程委員會針對賡續督促相關機關妥善規劃配置執行量能，並加強年度歲出預算之分配及執行，提出各項重大公共建設、投資計畫之控管作法，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)為免發生國安疑慮，行政院公共工程委員會針對機關辦理影響國家安全之採購，訂定機關辦理涉及國家安全採購之廠商資格限制條件及審查作業辦法，其中敘明機關得依採購案件之特性及實際需要對廠商資格訂定限制條件，於招標文件中限制在臺陸資廠商及大陸地區之廠商、財物或勞務參與。

惟上述之相關審查僅於投標前辦理，若得標廠商於得標後辦理資本異動相關事項，現行針對涉及國家安全採購並無相關規範要求應定期進行得標廠商資金來源及實質受益人審查。

行政院公共工程委員會應針對標後管理訂定相關規範，要求相關機關有責執行得標廠商於履約期間之資金來源及實質受益人審查，並於各項採購契

約範本中，增訂得標後管理及審查相關條文，使機關得要求得標廠商於履約期間中，有責任提供資金來源及實質受益人之相關資料供機關審查，以利政府保障國家安全，爰建請行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)行政院公共工程委員會多年來未就政府採購法第 43 條（國內貨品比率採購、優先決標予國內廠商）、第 44 條（特定採購之國內產製加值價差優惠）於資訊軟體採購類別之具體適用機制訂定作業要點，致機關實務上鮮少援引上開條款優先決標予國內研發業者。

近年機關援引政府採購法第 22 條限制性招標、機敏業務、國家安全等例外條款辦理資訊軟體採購之情形日漸頻繁，部分大額採購案以機敏為由規避一般採購規範。惟現行作業流程缺乏對機敏理由之客觀查核機制，形成漏洞。涉及犯罪偵查、稽查分析、情資處理等機敏業務，倘該等系統採用外國軟體服務並涉及資料境外處理，反生司法管轄權與資料主權之疑慮，機敏採購不應成為迴避國內研發產品優先採購之合理事由。

爰請行政院公共工程委員會於 3 個月內研擬下列事項，向立法院交通委員會以書面報告說明進度：

- 1.訂定「政府採購資訊軟體優先採用國內研發產品作業要點」，明定援引行政院核定推動方案及國家科學及技術委員會公告之關鍵戰略技術為認定基準，並明定國內自行研發軟體之認定標準。
- 2.明定新興關鍵技術類採購之國內自行研發產品採購比例不得低於 30%，自中華民國 116 年度起施行，並設逐年提升機制。
- 3.設立中小企業及新創業者專屬採購比例採雙軌制，一般資訊軟體採購類不得低於 20%，新興關鍵技術類不得低於 30%，並訂定同一集團年度承接金額上限。
- 4.規範機關援引機敏業務、國家安全或限制性招標例外條款辦理外國軟體採購時，應書面具體說明機敏性質、項目、金額及無國內可替代產品之查核

結果，並適時彙整向立法院交通委員會備查。

5. 建立基礎模型及外國技術來源揭露機制，人工智慧及相關新興技術類採購之得標廠商，應揭露所使用之外國基礎模型、雲端服務及其他外國技術元件之名稱、版本、授權條件。

(十六)日前行政院公共工程委員會於花東地區為土木工程學分班揭牌，這是行政院公共工程委員會第一個開辦的學分班，每學分 1 千元，僅市價四分之一，取得學分並符合國考資格再退一半費用。目的是希望彌補花東土木專業人力缺口，該會主任委員現場表示：「未來會視地方需求，尤其在偏遠、交通不便的地方開辦。」

根據考選部資料，114 年公務人員高考三級考試，技術類人才特別缺乏，像是土木工程需用 757 人，最後只錄取 517 人，不足額高達 240 人；電力工程需用 112 人，錄取人數只有 62 人，不足額達 50 人。甚至港灣工程需用 1 人，雖有 4 人報考，最後卻無人到考。這類缺乏工程人才情形於公部門日趨嚴重，爰要求行政院公共工程委員會研議至屏東或其他偏遠地區設立工程學分班，以確保各區域之工程量能，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)高鐵延伸屏東計畫路線長約 26.2 公里，其中明挖隧道段約 5.78 公里、潛盾段約 11.82 公里、引道段 0.2 公里、高架段約 8.4 公里，該計畫目前正進行環境影響評估。

根據交通部鐵道局估算，高鐵延伸屏東計畫施工期間預估產生總挖方約 548 萬立方公尺、總填方量約 127 萬立方公尺，經計畫內土方調度後，考量施工時程差異，填方可能無法完全與挖方時程搭配，預估產生賸餘土石方約 484 萬立方公尺需外運處理。雖該局現有提出土方清運計畫，為避免屆時再次發生土方清運之亂，爰要求行政院公共工程委員會針對高鐵延伸屏東計畫協助交通部鐵道局盤點土方清運計畫，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十八)鑑於我國已宣示 2050 淨零排放目標，公共工程之碳排放管理為重中之重，然目前各機關辦理節能減碳檢核多屬書面作業，缺乏實際減碳數據之透明度與連貫性。

爰要求行政院公共工程委員會應於 2026 年底前，於「公共工程雲端系統」中建置「工程減碳公開揭露專區」分階段推動公共工程減碳資訊公開機制，逐步建立碳排估算系統與工程碳盤查資料揭露制度，並於制度及系統穩定後，研議採購金額 2 億元以上之工程標案，公開設計階段預估碳排與竣工實際碳排比較資料，以落實全民監督並作為後續滾動修正減碳策略之依據。

(十九)公共工程層層分包為業界常態，然在缺工缺料與流標頻發之際，第一線施工作業之小包商常因大包商倒閉或款項爭議而陷入困境，進而影響工程品質。

雖然現行已有「監督付款」機制，但在法律位階上仍不足以完全保障分包廠商免受大包商債權人扣押之影響。

爰要求行政院公共工程委員會應積極研議政府採購法之修正，研擬增訂「分包廠商對特定契約價金之優先受償權」，以強化對實際施工者之報酬保障。

同時，應針對巨額工程（2 億元以上）招標兩次以上仍流標之案件，研議建立跨部會之「營建資源交流平台」，供各機關提出採購案之資源需求，作為協調將有限之人力與資材集中於攸關民生之重大急迫建設。

(二十)114 年 7 月丹娜絲風災肆虐南部地區，造成臺南市許多民宅屋頂遭掀起，逾 5 萬房屋需要修復，為國內首次遇到需要大量工班投入救災情形。惟風災首日為 7 月 7 日，直至同月 30 日成立前進指揮所，行政院公共工程委員會才能派員進駐災區，也才有後續啟用政府媒合廠商修繕之方式。而在政府介入前，這段時間災民必須自己尋求廠商協助，而當地業者根本不足以負荷如此龐大的需求，導致除了請不到工人，亦有業者坐地起價之狀況。爰此，要求行政院公共工程委員會針對建立工程端災後復原 SOP，如建立復建廠商白名單，使媒合廠商之方式常態化，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十一)行政院公共工程委員會於 114 年底公告擬大幅度修正政府採購法，其中將開標門檻由 3 家廠商改為 1 家，引起社會高度關注，目前因各界意見尚未有共識，暫緩推動修法作業。查行政院公共工程委員會說明，由於現今幾乎完全電子化領標及投標，招標資訊相對流通，且揆諸先進國家之採購法規，均無限制開標廠商家數；又部分標案係因 3 家門檻限制，導致常有機關找業者陪標之現象，爰欲刪除開標門檻。另查，行政院公共工程委員會亦主張，112 至 114 年公開招標案件，第 1 次公開招標決標之件數比例為 29.26%，經 2 次公開招標決標之件數為 80.51%，故採購效率不彰係因門檻所致。惟換言之，亦有二成案件非繫於門檻者，且行政院公共工程委員會分析，109 至 114 年不同採購金額級距招標 2 次內決標件數比例，以巨額工程占六至七成，低於平均值九成；其中，又以捷運土建工程須流標 4 至 5 次始能決標。是以，既已暫緩修法，允宜針對該二成案件及巨額工程，降低其流廢標情形。爰此，要求行政院公共工程委員會針對如何協助現行難決標及易流廢標之特殊案件，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)115 年度行政院公共工程委員會預算「公共工程管理業務」編列 4,569 萬 7 千元，負責列管工程進度、輔導並追蹤重大建設執行情形，以期提升預算執行率與工程品質。然經查閱該會提供之「109 至 114 年度 10 月各級政府查核金額以上工程採購案各公告招標次數統計」，歷年來第 1 次招標即決標的比率普遍偏低，約在 21 至 31%之間。109 年雖達到 31.09%，但後續 5 年（含 114 年 1 至 10 月）皆低於此數值。行政院公共工程委員會雖說明「政府採購法第 48 條規定，第 1 次招標應有 3 家以上合格投標廠商始得開標，第 2 次招標則不受 3 家之限制，爰招標 2 次內決標係屬正常」，但這意味著 70%以上的案件註定要經歷 1 次流標程序。這不僅增加了行政成本，也讓決標及開工時程被制度性地推遲。爰建請行政院公共工程委員會應全面檢討招標未能 1 次決標之主因、提出改善策略與具體可衡量指標，並於 2

個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十三)115 年度行政院公共工程委員會預算「公共工程企劃及法規業務」編列 1 億 0,310 萬 4 千元，辦理政府採購法規事務及相關企劃工作。然目前公共工程推動已深受國內嚴重缺工衝擊。同時，營造業長期面臨原物料波動、工期風險、監造層級多重等問題，人力又大量被科技業等民間市場挖角，使公共工程的技術人才流失加劇，投標意願持續走低，流標情形反覆發生，拖延整體工程進度。惟查 115 年度預算編列中，尚未見該會就公共工程缺工原因、技術人力培育與留才策略提出具體改善作法。鑑於工程品質與進度均仰賴穩定的人力供給與專業人才，爰建請行政院公共工程委員會應就「公共工程缺工因應策略」與「公共工程專業人才之培訓制度方案」提出具體因應措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十四)115 年度行政院公共工程委員會預算「公共工程技術業務」編列 6,827 萬 3 千元，推動公共工程技術資料庫、重大工程技術審議及「淨零轉型、永續臺灣」相關節能減碳工作。惟查公共工程碳排放量估算試辦已逾 10 年，但基礎資料仍明顯不足。環境部產品碳足跡資訊網雖公開 1,164 項碳排放係數，然多屬大宗建材且不少已逾有效期限，各部會自行公布之工程碳排放係數亦來源不一、標準不一，如經濟部水利署 405 項、內政部建築研究所 120 項、農業部農村發展及水土保持署 783 項等，致部分工程工項迄無可信賴係數可供估算。基礎資料不完備，恐影響工程碳排放量估算準確性，亦不利政府檢視節能減碳成效。爰建請行政院公共工程委員會應加速推動工程碳排放係數建置及推動碳排放量估算標準化，俾利工程主辦機關及業者有所依循，以順利推動節能減碳政策，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)鑑於近期受中東地緣政治局勢影響，國際油價波動致使國內公共工程高度依賴之石油衍生建材價格大幅攀升，更引發基層營造業者面臨資材斷鏈之困境。此等供給面之系統性風險，除推升工程採購成本外，更直接造成各

項國家重大基礎建設發生施工進度滯後及履約爭議之風險。行政院公共工程委員會身為全國公共工程最高督導機關，針對此類因外部環境導致之資材短缺，應從工程執行面之「防範延宕」與「維護契約公平性」出發，協助營造產業共同應對營運風險。

復查，國際航運因避開衝突海域改道繞行，導致燃油成本激增及船舶週轉率下降，此等物流成本與時程之轉嫁，對執行中之公共工程契約造成極大壓力。若行政院公共工程委員會現行之物價調整機制未能適時反映石油製品之極端漲幅，或對於因不可抗力之缺料導致工期延誤缺乏具體且具彈性之展延指引，將使承包廠商陷入財務與違約雙重危機，最終恐損及公共工程之施工品質與整體建設進度。行政院公共工程委員會應主動就地緣政治衝突引發之缺料問題，建立更具預見性之行政應變規畫。

為確保國家重大基礎建設與日常民生工程不受地緣政治衝擊而停擺，並強化公共工程原物料之戰略韌性，爰建請行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)鑑於我國長期面臨土木職系技術人員錄取率低、離職率高之結構性問題，導致重大地方基礎建設推動受阻。行政院公共工程委員會雖規劃補助大學開設學分班以擴充人才來源，然土木公職人才流失之核心癥結，往往源於工作量負荷過重、履約爭議頻仍以及法律究責風險高昂。若僅有前端之教育開課補助，而缺乏對學員後續就業動向之引導與誘因，恐難落實「在地育才、在地留才」之政策目標。

為確保國家預算執行之實質效益，避免相關補助流於形式，行政院公共工程委員會應提供花東地區土木工程學分班執行績效，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

#### 第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 486 億 8,355 萬 3 千元，除第 4 目「營業基金」308 億 5,650 萬 5 千元、第 5 目「非營業特種基金」1 億 2,139 萬 5 千元，均暫照列，俟所

屬營業基金、非營業特種基金審議確定後，再行調整外，減列「媒體政策及業務宣導費」500 萬元、第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「智慧運輸系統發展建設計畫」600 萬元（以上科目均自行調整），共計減列 1,100 萬元，其餘均照列，改列為 486 億 7,255 萬 3 千元。

本項通過決議 51 項：

- (一)115 年度交通部預算「媒體政策及業務宣導費」編列 7,910 萬 6 千元，凍結十分之一，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度交通部預算「無人載具產業發展統籌型計畫」編列 4,009 萬 5 千元，凍結五分之一，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度交通部預算第 1 目「交通科技研究發展」編列 1,740 萬元，凍結五分之一，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)115 年度交通部預算第 2 目「一般行政」編列 9 億 3,005 萬 9 千元，凍結十分之一，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)115 年度交通部預算第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列 9 億 7,314 萬 5 千元，凍結十分之一，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (六)115 年度交通部預算第 4 目「營業基金」編列 308 億 5,650 萬 5 千元，凍結 5,000 萬元，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (七)115 年度交通部預算第 6 目「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 81 億 5,163 萬 4 千元，凍結 100 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (八)115 年度交通部預算第 2 目「一般行政」項下「人員維持」中「人事費」之「政務人員待遇」編列 740 萬 9 千元。

經查，交通部作為國家交通政策之最高主管機關，其相關官方或代表性之

對外社群媒體與溝通平台，理應作為廣納民意、宣導政策及促進公共討論之重要管道。然近迭有民眾反映，於相關平台提出交通政策建言或參與討論時，屢遭管理者予以封鎖或限制發言。此舉恐限縮公眾參與政策討論之空間，亦不利於行政機關與民眾之雙向溝通，有違開放政府傾聽民意之精神。

為確保交通部對外溝通管道暢通，並維護民眾理性表達意見之參與空間，爰要求交通部針對「社群平台與公眾溝通管理機制之檢討與精進作為」，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)有關電動商用車購車補助政策尚未納入 115 年度預算一案，據悉該政策雖已獲行政院核定，惟因預算編列時程因素，未及納入 115 年度預算，將改列 116 年度預算辦理。

查政府為扶植本土電動車產業，經濟部已投入資源支持國內業者進行在地研發與驅動技術升級，期望能打造電動車生態系並進一步拓展全球市場。國內企業亦積極響應，成功自主開發出「全新 3.5T 電動車平台」與「ADAS 電動商用車動力模組」等關鍵技術與新車型。

然國內車廠耗費鉅資將全新電動商用車研發上市之際，交通部端之購車補助預算卻未能於 115 年度及時編列與銜接，導致前端有經濟部研發補助，後端卻缺乏交通部購車補助誘因，使本土電動商用車一推出即面臨銷售停滯之市場困境。若政府部會間缺乏橫向政策整合，恐令國內車廠前期投入之研發心血付諸流水，不僅無助於本土電動車生態系之建立，更遑論達成拓展全球市場之宏大目標。

為避免中央部會政策步調不一而扼殺本土產業發展，建請交通部儘速會同經濟部等相關部會，針對電動商用車之購車補助政策提出具體之財務銜接方案、啟動時程及補助條件，並明確承諾將 115 年度原應編列之購車補助經費，全數合併納入 116 年度預算中統籌辦理，以實質補足政策空窗期、扶植國內電動商用車之內需市場與研發動能，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)有關電動貨車購車補助政策尚未納入 115 年度預算一案，據悉該政策雖已獲行政院核定，惟因預算編列時程因素，未及納入 115 年度預算，將改列 116 年度預算辦理。

惟電動貨車推廣攸關我國 2050 淨零排放路徑、運輸部門減碳、城市空氣品質改善及商用車輛低碳轉型。貨運車輛使用頻率高、行駛里程長，若能加速導入電動化，不僅有助於降低運輸部門碳排與空氣污染，亦可帶動充電基礎設施、車輛製造及低碳物流服務發展。補助政策如未及時銜接，恐使商用車電動化推動出現政策空窗，影響淨零轉型節奏及產業投資預期。

為避免補助政策延宕影響我國達成 2050 淨零排放路徑、運輸部門減碳及商用車電動化推動，建請交通部儘速研議電動貨車購車補助政策之啟動時程、補助對象、補助額度、申請條件、可行財源及後續預算銜接規劃，並提供具體說明，以利政策推動、市場銜接及低碳運輸轉型，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十一)鑑於淡海輕軌二期計畫攸關淡水新市鎮後續發展、淡水及沙崙地區公共運輸服務品質、漁人碼頭觀光接駁功能，並涉及未來淡江大橋通車後淡水、八里及北海岸地區整體路網銜接與交通分流。

為利掌握計畫推動進度，避免淡水地區假日壅塞、轉乘不足及觀光人潮集中等問題持續惡化，並確保淡海輕軌既有路網與後續延伸計畫發揮整體運輸效益，爰要求交通部會同新北市政府及相關單位，就淡海輕軌二期計畫之路線規劃、工程期程、經費估算、中央與地方分工、用地及工程介面、與淡江大橋及周邊公路系統之轉乘銜接、觀光接駁配套、預期運量及營運效益等事項進行通盤檢討，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)針對交通部近年推動「人本交通」相關法規（如：行人路權與車牌爭議），多次發生交通部公布標準後，第一線執法之內政部警政署表示難以執行，或雙方對法規解釋（如：距離行人幾公尺需停讓）不一，導致基層員警與用路人無所適從，嚴重損害政府公信力。

爰要求交通部應與內政部警政署建立「交通法規執行評估小組」，凡涉及重大處罰標準變更，應於公告前完成執法可行性評估，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十三)有鑑於桃園地區通勤族眾多，沿線車站（如內壢）電梯設備相對老舊、動線狹窄，對身障及高齡民眾較不友善。

爰要求交通部會同國營臺灣鐵路股份有限公司於 115 年度內全面清查桃園轄內二等站以上之無障礙設施設置情形，並優先投入預算優化動線銜接，提升民眾通勤品質。

- (十四)桃園鐵路地下化計畫目前進入施工高峰期，特別是行經中壢與八德交界處之工程，大規模開挖對鄰近住宅區造成噪音、震動及地盤下陷風險。

爰要求交通部應加強監測數據透明化，並於 3 個月內針對「桃園段施工風險評估與減噪措施」向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十五)桃園國際機場第三航廈完工後預計將引入龐大車流與物流，恐加重國道 2 號及大溪、八德聯外道路負擔。

爰要求交通部應針對「桃園國際機場第三航廈啟用對桃園市區交通衝擊之配套計畫」進行專案評估，強化桃園國際機場與八德、大溪間的客運接駁密度，避免因機場發展導致地方交通癱瘓。

- (十六)屏南快速道路是屏東的救命路，國家發展委員會於 114 年通過交通部公路局提出的屏南快速道路可行性研究，經潮州、新埤、枋寮、枋山、獅子、海口及車城共 8 處交流道，長度約 65.55 公里，預估工程經費達 1,744 億元。115 年 2 月通過第一階段環評後，公路局南區公路新建工程分局啟動第二階段環評程序，並分別於各鄉鎮舉辦說明會，二階環評期程預估最快 1 年半至 2 年。

然目前屏南快最快預計至民國 121 年才能動工，枋寮至楓港段更要等到 126 年通車，規劃與環評期程過長引發民怨，交通部應將現行規劃之 3 段路程同時環評、綜合規劃，並對於細部設計及用地取得等程序預先做規劃，以利儘早縮短工期，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)高鐵延伸至屏東，屏東縣政府已爭取近二十年，交通部於 108 年 9 月 27 日拍板高鐵延伸屏東路線採左營案，從現行高雄左營站往北，再往東延伸至屏東六塊厝，全長約 17.5 公里；行政院 109 年 12 月 10 日同意辦理綜合規劃，交通部鐵道局 110 年辦理綜合規劃及可行性評估。計畫經環境部 115 年 1 月 21 日環境影響評估審查委員會議決議進入二階環評，已於 115 年 3 月 9 日、10 日分別於屏東縣及高雄市辦理公開說明會。後續俟環境影響評估經環境部審查同意通過，即將綜合規劃陳報行政院。

高鐵延伸至屏東係完善屏東交通發展的關鍵拼圖，係均衡台灣、交通平權的重要一環。然環評過程中仍屢遭質疑高鐵南延之必要性與經濟效益，亦有質疑認為屏東交通建設案多，交通路網密集，是否有其必要性，交通部應提出完整說明，以明示高鐵南延屏東對於區域發展之重要性。並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十八)中華郵政股份有限公司辦理「郵務機構送達訴訟文書」及「郵務機構送達行政文書及行政訴訟文書」作業，經查中華郵政之「郵務送達通知書」，若所送郵件屬民事訴訟文書，會於通知書上載明「訴訟文書」並提醒民眾至警察機關領取，辨識度較高。然而，若所送郵件為行政文書（如行政機關之處分、通知）或行政訴訟文書（由行政法院寄發），現行實務多僅概括標示「行政/行政訴訟文書」，雖同樣提醒民眾至郵局領取，但因通知書上未明確區隔所送郵件究為一般行政機關之文書或法院之行政訴訟文書，導致民眾接獲通知時，無法判斷案件性質與嚴重性，徒增民眾困擾與不必要之恐慌，甚或影響後續法律權益之主張。爰請交通部督導中華郵政股份有限公司，儘速改善「郵務送達通知書」之版面設計與標示方式，應明確分列並清楚載明所送文書類型為「行政文書」或「行政訴訟文書」，以利民眾明確辨識、減少誤解與焦慮，落實便民服務精神，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十九)隨著車輛科技發展，主動式車距調節巡航（ACC）及車道維持輔助（LKA）

等先進駕駛輔助系統（ADAS）已逐漸普及。然查，因各車廠對於輔助系統之命名不一，且部分業者說明不足，導致消費者難以充分瞭解系統性能與限制，往往混淆「輔助駕駛」與「自動駕駛」之差異，因誤用、過度信賴系統而衍生之國道追撞緩撞車等交通事故頻傳。復查，現行駕駛人教育訓練與宣導內容，未能追上車輛科技演進之速度，致使駕駛人對於新興科技缺乏正確認知。為避免駕駛人因未諳系統特性而釀災，相關安全觀念之建立刻不容緩。

爰建請交通部正視科技執法與車輛安全科技之變革，研議將輔助駕駛系統之運作原理與使用限制納入現行駕訓班之教學教材及學科筆試題庫，透過教育端強化駕駛人對於科技輔助之正確觀念。同時，應督導車輛製造商及租賃業者，於銷售或出租車輛時，負起更積極之教育宣導責任，並透過多元管道加強對現有駕駛人之道安宣導，強調「輔助駕駛並非自動駕駛」之核心觀念，以確保道路交通安全，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十)交通部積極推動「行人優先交通安全行動綱領」，然查 114 年 1 至 9 月行人

死亡人數達 263 人，較 113 年同期增加 4%，且整體交通事故死亡降幅未達「每年下降 7%」之關鍵績效指標。經進一步分析，隨著路口停讓文化建立，路口事故雖有下降，但「路段」行人死亡事故卻不降反升，且高齡者占比高達 55.6%；肇因更以「恍神緊張」（24.3%）及「未依規定穿越」（16.2%）為大宗。此顯示現行道路環境對於行人（特別是長者）在路段中之導引不足，或因缺乏實體區隔設施致使違規穿越頻傳。爰建請交通部針對「路段」行人安全進行專案檢討，不應僅依賴教育宣導，應責成交通部公路局並督導各縣市政府，全面檢視高風險路段，優先採行工程改善手段（如增設實體分隔設施防止違規穿越、加強夜間照明、增設路段中段穿越設施等），以有效降低路段行人傷亡，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十一)臺鐵、高鐵及捷運為我國重要交通設施，其工作人員多以無線電作為聯繫工具，但 115 年 4 月初，高鐵發生有 1 名大學生擅自盜接高鐵無線電頻道，並觸動告警，導致高鐵緊急停車，雖未發生人員傷亡，但高鐵、臺鐵及捷運為高速行駛並有大量民眾搭乘的大眾運輸工具，如遭有心人士入侵頻道並發送錯誤訊息，恐導致嚴重交通事故，為保護大眾交通安全，爰建請交通部應全面盤點軌道運輸之無線電通訊防盜機制及資通訊安全，就無線電系統設備、汰換年限、保管方式、安全防護參數更新頻率等防護措施重新檢視，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)交通部公告自 115 年 5 月 1 日起實施高齡駕駛人換照制度，換照年齡下修至 70 歲，而按照國家發展委員會我國人口比例推算，70 至 74 歲人口約有 128 萬人，雖交通部有規劃分梯次通知駕駛人換照，然事前宣導仍有未盡之處，亦有許多民眾不了解新換照制度。爰建請交通部應強化換照新制宣導，配合該年齡層之國人習慣，如結合鄉土劇內政策宣導，或鼓勵更換大眾交通工具如 TPASS 之優惠，以鼓勵引導之方式替代懲罰，並同步對 70 歲以下之駕駛人宣導換照之政策，以利未來屆齡時充分了解換照之流程或評估繳回之優勢，以促進我國交通駕駛習慣之提升，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十三)毒品濫用問題逐漸影響交通安全，毒駕不僅危及駕駛人自身，更嚴重威脅其他用路人之生命財產安全。據審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出，毒駕案件數由 112 年 1 至 9 月為 119 件，遽增至 113 年 1 至 9 月達 1,823 件，顯見毒駕案件近年呈現增加之勢，已成交通安全隱憂。為緩解第一線稽查警察問題，交通部與內政部警政署 114 年 11 月提出使用毒品唾液快篩制度，建請交通部應強化與內政部警政署精進該毒品唾液快篩檢測準確度，及可快篩之毒品種類，以便即早發現毒駕之行為，避免產生重大交通事故，保障人民行車安全，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十四)查交通部因應行政院公布「臺灣總體減碳行動計畫」，提出「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，將運具轉型範疇擴大至電動商用小客車、電動大小貨車、氫燃料電池大客車等，以期降低運輸部門碳排放。其中，交通部訂有電動小貨車「2030 年普及率 5%」之目標，惟截至 2025 年底，電動小貨車計 789 輛，普及率僅 0.08%，距離 5%之短期目標仍有大幅進步空間。爰此，要求交通部儘速推動鼓勵汰換電動小貨車之誘因，並加強與經濟部合作推出國產電動小貨車，儘早實現運具無碳化之目標。

(二十五)鑑於 114 年臺北車站發生無差別攻擊事件，該事件對現場及周遭民眾安全造成重大威脅。然依現行細胞廣播服務（Cell Broadcast Service,CBS）發布權限規範，交通相關單位僅限於交通部中央氣象署及交通部公路局有權發布，致使事發當下臺北大眾捷運股份有限公司、國營臺灣鐵路股份有限公司及台灣高速鐵路股份有限公司等鐵路機構，無法即時透過 CBS 向車站周邊旅客及民眾發布警示訊息，以協助疏散人潮並提升民眾警覺。爰此，要求交通部儘速研議放寬 CBS 發布權限之可行性，授權各鐵路及大眾運輸系統於重大緊急事件發生時，得以發布警示訊息機制，並建立明確之管理規範，以強化公共運輸場域之安全應變能力，確保民眾生命財產安全。

(二十六)因應立法院預算審查時程，交通部各項補助、建設等預算撥款執行受影響，為降低影響狀況，爰要求交通部應就受影響之重要預算提前因應，並作好撥款準備，以利後續時程掌握，降低影響。

(二十七)鑑於捷運建設計畫對提升城市交通效能及促進區域均衡發展具有關鍵效益，惟目前多數計畫普遍面臨完工期程延宕、經費大幅追加，並偶有採購履約爭議等情形，顯示整體計畫執行與管理機制仍有精進空間。爰此，有關單位應強化整體計畫控管機制，並精進採購管理制度，以確保捷運建設順利推動，進而加速路網建構，提升公共運輸服務品質。爰要求交通部應於 2 個月內，就「協助提升捷運建設計畫及降低發生履約爭議之具體精進作為」，向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十八)交通部 115 年度預算編列 263 億 3,260 萬 5 千元，用於補助及補貼國營臺灣鐵路股份有限公司執行各項業務。

然經查，國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例規定，政府應負擔並補貼臺鐵之項目包括：短期債務、員工舊制退撫金、鐵路基礎設施及車輛之建設重製、購置與維修經費，及因配合政府政策任務所造成之營運虧損等，而其中僅剩因配合政府政策任務所造成之營運虧損尚未完成法制作業，以致政府補助權責不清，且臺鐵預估將於 115 年度轉虧為盈，應儘速釐清政府及臺鐵各自須負擔項目並法制化，減輕政府財政負擔。

綜上所述，爰要求交通部應儘速訂定「政府對國營臺灣鐵路股份有限公司配合政府政策任務造成營運虧損補貼辦法」，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明辦法研擬進度。

(二十九)交通部 115 年度預算編列 2 億 3,800 萬元，用於「營業基金」項下「國營臺灣鐵路股份有限公司」之「重點橋梁行車安全提昇計畫」，改善、改建 8 座重點橋梁（石榴班橋、八掌溪橋、高屏溪大橋、深澳橋、二號橋、田鶴溪橋、新三爺溪橋、下三叉河橋）。

經查，臺鐵公司逾 50 年以上之鐵路橋梁高達 401 座，橋梁補強、改建需求日益增加，臺鐵公司於 104 至 113 年辦理「橋梁補強及改建符合現有法律規範計畫橋梁改建計畫」，預計施作 138 座橋梁補強及 16 座橋梁改建，截至 113 年計畫截止前，仍有 4 座未如預期完成，然臺鐵公司老化橋梁數量多，若未即時養護、改建，恐出現安全隱憂。

綜上所述，爰要求交通部應督促國營臺灣鐵路股份有限公司積極落實橋梁改建、養護並監督其工程進度，提供安全行車環境，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十)交通部 115 年度預算編列 3 億 8,429 萬 4 千元，用於執行「國家道路交通安全綱要計畫」（113-116 年），係改善行人交通安全，建立以人為本之安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進。

經查，近年來頻頻發生高齡駕駛導致之交通事故，引起社會關注，雖交通部公路局提出加強考照鑑別度、強化違規行為回訓矯正及高齡換照分級關懷等諸多措施，然「道安總動員」之統計數據亦指出，高齡肇事者、無照駕駛人數逐年增加，110 年為 8,254 人，114 年已增至 1 萬 0,405 人，交通部除提出高齡者考照機制改革，亦應關注高齡者無照駕駛人數增加之問題。

綜上所述，爰要求交通部應針對高齡駕車問題進行通盤檢討，以期降低高齡者駕車事故率，落實零死亡之交通願景，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十一)交通部 115 年度預算編列 81 億 5,163 萬 4 千元，用於補助 14 項捷運興建計畫。

經查，多項捷運建設計畫因土地徵收或撥用、都市計畫變更、文化古蹟保存、民眾抗爭、物價調整、設計改變、施工障礙、政策變更等諸多原因，辦理計畫修正，導致其工期延後或經費上調之情事，另查，各捷運建設計畫執行過程中，亦衍生多起工程履約爭議案件，109 至 114 年 7 月底發生共 14 起，業將影響捷運建設工程之推動。

綜上所述，爰要求交通部應檢討、強化各捷運建設計畫控管及精進採購管理制度，以加速各捷運建設計畫之推動，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十二)交通部 115 年度預算編列 2 億 8,150 萬元用於執行「智慧運輸系統發展建設計畫」，該計畫係促進智慧運輸系統之落實及服務普及，加速智慧運輸服務之應用發展，滿足未來發展趨勢之多元化需求。

經查，近期高德地圖 APP 因其便利性，有越來越多民眾使用，然數位發展部及內政部指出該 APP 為大陸製，有資安及國安風險，呼籲民眾不要使用，行政院卓院長及國家發展委員會葉主任委員，承諾將建置本土地圖 APP，而交通部近年來推動之智慧運輸系統計畫，所建置之 TDX 平台，涵蓋全國公路、軌道、航空、航運、自行車、路況、停車等完整之交通運輸

資料，能讓本土地圖 APP 擁有更完整之資訊，基於政府一體之概念，交通部應主動協助建置本土地圖 APP，以嘉惠國人。

綜上所述，爰要求交通部應積極與相關單位溝通，提供交通運輸相關資料，儘速建置本土地圖 APP 供民眾使用，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十三)交通部 115 年度預算編列 3 億 8,429 萬 4 千元，用於執行「國家道路交通安全綱要計畫」（113-116 年），係改善行人交通安全，建立以人為本之安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進之經費。

經查，依交通部「道安總動員」統計數據顯示，113 年全國事故死傷人數為 53 萬 7,383 人，114 年增加至 53 萬 6,992 人，另於行人死傷人數，亦從 113 年 1 萬 7,162 人，114 年增至 1 萬 7,295 人，增加 133 人，實有檢討之必要。

另查，國家運輸安全調查委員會於 112 年便建議交通部引進道路交通安全檢核及道路安全檢查機制，在其他重大交通事故調查報告中，亦陸續提醒交通部加速引入該機制，期望透過第三方機構，對現有道路進行檢查及交通工程施作期間之檢核，以提升整體道路交通安全。

綜上所述，爰要求交通部應加速道路安全檢核及道路安全檢查機制之引入，全面檢視我國道路安全，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十四)交通部 115 年度預算編列 3 億 8,429 萬 4 千元，用於執行「國家道路交通安全綱要計畫」（113-116 年），係改善行人交通安全，建立以人為本之安全用路環境及文化，降低交通事故，朝「零死亡願景」邁進之經費。

經查，近年來毒駕案件逐年增加，113 年 2,619 件，114 年 8,659 件，增加 6,040 件，115 年僅 1 至 3 月，就有 3,223 件，顯見現行法規無法有效遏阻毒駕行為，實有檢討相關法規之必要。

爰要求交通部應重新檢視並修正現行毒駕之罰則，以嚇阻並降低毒駕

發生，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十五)鑑於桃園鐵路地下化因工程延宕、原物料大漲致須追加 769 億元經費，然桃園鐵路地下化變更計畫自 114 年 8 月即簽陳行政院，至今已逾 9 個月仍未核定，導致工程進度嚴重落後。

交通部作為中央鐵道建設主管機關，有責向行政院說明、爭取鐵道建設經費，尤其行政院拖延變更計畫之核定，除讓工程進度持續延宕落後，原物料恐會持續調漲，將使原規劃之追加經費又不足，形成惡性循環，導致桃園交通黑暗期持續延長，更讓全民共同負擔再追加之經費。

綜上所述，爰要求交通部應向行政院積極爭取，儘速核定桃園鐵路地下化變更計畫，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十六)針對交通部 115 年度單位預算，鑑於 113 年度交通事故死亡人數下降幅度未達「國家道安計畫」既定目標，且兒少與高齡族群之交通事故風險居高不下、高齡駕駛肇事率逐年攀升。為避免道安持續惡化並確保防制目標如期達成，爰要求交通部全面檢視並強化防制策略，加速落實高齡駕駛管理制度改革，並辦理以下事項：

- 1.全面檢討道安計畫成效：針對 113 年度防制成效未達標之落差，交通部應會同相關部會全面盤點現行「國家道安計畫」各項防制作為之執行盲點，針對未達標之指標提出具體改善方案與重新設定合理之量化 KPI，確保整體與行人死亡人數降幅能如期達標。
- 2.強化兒少與高齡族群防制：交通部應會同教育部、衛生福利部及內政部警政署等相關部會，針對兒少及高齡者兩大高風險族群，提出跨部會之交通事故防制專案計畫或因應對策，從工程、監理、教育宣導及執法等面向多管齊下，確實降低死傷人數。
- 3.加速落實高齡駕駛改革：針對預計於 115 年起推動之駕駛人管理改革措施（共計 9 項方案、17 項措施），應確實掌握進度、完備配套措施並如期落實執行，以加強高齡駕駛人之法令遵循及駕駛道德鑑別度。

- 4.交通部應就上述各項道安精進策略、跨部會協調防制機制，以及高齡駕駛管理改革之具體執行期程與預期效益，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十七)針對交通部 115 年度預算「營業基金」項下「國營臺灣鐵路股份有限公司」新增「重點橋梁行車安全提昇計畫」經費 2 億 3,800 萬元，鑑於臺鐵橋齡逾 40 年以上者占比已逾五成，且部分既有橋梁改建補強計畫進度嚴重落後。為確保鐵道行車安全與基礎設施韌性，爰要求交通部督促國營臺灣鐵路股份有限公司加強工程進度控管，並建立完善之長期橋梁養護與更新機制，並辦理以下事項：

- 1.嚴控工程進度與提出趕工計畫：交通部應督促臺鐵針對進度落後之既有橋梁改建補強工程（含雙溪橋、高屏溪鐵路橋、三爺溪橋等）提出具體趕工計畫並檢討延宕原因，同時落實資源整合，確保 115 年新增之「重點橋梁行車安全提昇計畫」能如期如質推展。
- 2.建立老舊橋梁長期養護更新機制：針對全臺逾半數橋齡超過 40 年之老舊橋梁，國營臺灣鐵路股份有限公司應建立完善之長期控管、養護及適時更新機制，並盤點風險等級，優先針對高風險路段導入科學化與智慧化之橋梁檢測技術，精準掌握橋梁結構安全風險。
- 3.交通部應就上述既有橋梁工程趕工進度、新增重點橋梁計畫之執行控管機制，以及老舊橋梁長期養護更新策略，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十八)針對交通部 115 年度預算「營業基金」項下「國營臺灣鐵路股份有限公司」編列政府對臺鐵應負擔項目等計畫經費高達 263 億 3,260 萬 5 千元。鑑於臺鐵已調整票價並預估 115 年度將轉虧為盈，為減輕政府財務負擔並落實公司化精神，爰要求交通部加速完備營運虧損補貼辦法，並重新檢視釐清政府與臺鐵間之自償性經費負擔比例，並辦理以下事項：

- 1.加速完備虧損補貼子法：交通部應儘速與行政院主計總處完成協商，於 3

個月內正式發布「政府對國營臺灣鐵路股份有限公司配合政府政策任務造成營運虧損補貼辦法」，以確立政府補貼與臺鐵自負盈虧之明確界線。

- 2.重新核算自償率與經費負擔：針對 115 年度所編列之 263 億餘元政府應負擔項目，交通部應責成臺鐵公司，將票價調整及預計產生之盈餘（淨利 18.3 億餘元）納入各項基礎設施與車輛購置計畫之財務模型中，重新核算各計畫之「自償率」，並依據國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 19 條規定，將具自償性之經費確實轉由臺鐵公司負擔，並相應調整政府補貼預算額度。
- 3.交通部應將「政府對國營臺灣鐵路股份有限公司配合政府政策任務造成營運虧損補貼辦法」草案內容及辦理進度，以及督促國營臺灣鐵路股份有限公司持續提升營運績效之具體財務規劃，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十九)針對交通部 115 年度預算「交通運輸規劃及產業發展」項下「臺灣新車安全評等（TNCAP）精進計畫」編列經費 2 億 5,548 萬元，為確保 TNCAP 制度之長期永續性，建請交通部儘速完備財務自主之配套法制；同時針對美國對等關稅衝擊研謀產業配套，並結合新竹縣作為臺灣汽車電子與智慧運輸科技重鎮之優勢，強化國產汽車安全與零組件產業競爭力，爰要求交通部辦理以下事項：

- 1.加速財務自主法制化：交通部應加速辦理公路法及 TNCAP 管理辦法之修正草案研議，確實於 115 年底前完成相關法制化作業，確保 117 年起逐步落實由車輛業者負擔評等經費之財務自主目標。
- 2.落實關稅衝擊之產業配套：針對美國對等關稅政策之衝擊，交通部應會同經濟部持續滾動檢討 TNCAP 測試標準升級期程，給予國產車廠及供應鏈合理之技術轉型緩衝期，並透過與國際 NCAP 接軌，實質降低業者重複測試成本。
- 3.結合新竹科技優勢帶動產業升級：交通部應研議將 TNCAP 測試數據與標

準指引，對接新竹縣等具備汽車電子與 ADAS 研發優勢之科技聚落，提供在地零組件供應商技術升級之參考；並會同新竹縣政府，研議將 TNCAP 高安全星等（如五星）車輛列為地方政府推動綠色運輸（如智慧電動車接駁）採購之優先鼓勵指標。

4. 交通部應就上述 TNCAP 財務自主法制化進度、因應美國關稅之產業輔導具體作為，以及結合地方產業鏈結之規劃，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十) 交通部為因應近期國際能源市場波動、油價持續攀升，減輕第一線計程車運輸產業之經營壓力，宣布啟動「計程車油價折讓補貼措施」。該計畫針對全國合法登記之在籍計程車（不含純電動車），提供每車最高 6 千元之油價補貼，預估受惠車輛約 9 萬輛，申請期間自 115 年 5 月 20 日起至 8 月 31 日止，期能即時協助駕駛度過高油價難關。

然查此項補貼措施牽涉經費龐大且涵蓋面廣，目前相關之登記據點、申請文件及作業細節尚待研議公告。考量實務上計程車業態包含個人、靠行及合作社等多種經營模式，若申請程序過於繁雜，恐致政策美意打折；且須避免衍生補助款未能實際嘉惠第一線實際開車營業駕駛之爭議。

為確保該項補貼預算之執行具實質效益，切實減輕駕駛負擔，請交通部於規劃後續作業細節時，應秉持「簡政便民」原則優化申請流程，並建立完善之身分認定與查核機制，確保補助資源精準核發予實際營運之駕駛人；同時，建請交通部密切關注國際油價變動趨勢與整體預算執行狀況，適時滾動檢討精進相關協助措施，以落實穩定從業人員生計之政策目標。

(四十一) 審計部 112 年度中央政府總決算審核報告指出，外籍人士合法居留我國，自 108 年度 78 萬餘人，直至 112 年度已達到 85 萬餘人，成長約 8.5%；然而，對比交通部道安網資料顯示，外籍人士發生交通事故之死傷人數，自 108 年僅 6,213 人，但至 113 年度已突破 13,000 人，較 108 年 6,213 人，5 年間死傷人數增幅達 1 倍以上；經審計部調查事故狀況，其中以臺中、桃

園、新北、臺南等地外籍移工騎乘普通重型機車與微電車之事故最為嚴重。建請交通部研議，針對脆弱用路人群體設計政策意見反饋機制，以落實外籍人士多元支持措施，藉以有效降低外籍人士交通事故傷亡風險，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十二)為了兼顧長輩的移動需求與道路安全需要，交通部公路局宣布自 115 年 5 月 31 日起，正式實施「高齡駕駛人管理制度改革」，未來針對年長者交通運輸方式，恐將發生變化；且據交通部運輸研究所針對高齡者旅運需求與運輸策略方向之研究結果顯示，高齡者的旅次產生數量，未來亦將呈現持續上升趨勢，高齡者的旅運需求，勢必是未來需要解決的課題。惟據交通部公路局統計，我國市區及公路客運駕駛缺額已經超過兩千人，雖然交通部提出開放僑外生擔任客運駕駛，勞動部也預告修法，但從預告期間提出政策意見及推動細節配套措施，各界意見紛歧的狀況，顯見的是，國內客運駕駛荒目前依然無解。因此，有鑑於制度改革與大眾運輸客群變化，請交通部於 2 個月內，進行跨部會研議，提出全面性的大眾運輸管理政策，以確保大眾運輸客運駕駛及乘客權益與安全，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十三)鑑於無人機為我國「五大信賴產業」之重要項目，兼具國防自主與產業升級雙重戰略意涵。政府由經濟部統籌推動「無人載具產業發展統籌型計畫」，預計未來將投入 442 億元，結合交通部、國防部、數位發展部、國家科學及技術委員會及行政院公共工程委員會等單位，共同建構完善之無人機產業推動機制。

查交通部配合該統籌型計畫，預計於 115 至 117 年度投入 1 億 1,464 萬 5 千元，採購無人機用於五大場域之巡查與配送等任務，包含：1.鐵道之邊坡、橋梁及建築物工程檢測；2.機場之災情勘查、熱源偵測及緊急巡查；3.特定地區無人機配送服務；4.商港區域施工管理、巡檢勘災與緊急蒐證；5.國道公路設施巡檢輔助、變遷紀錄、交通管理分析及災害調查。

考量全球無人載具技術演進迅速，交通部雖已規劃五大應用場域，然允宜視外在環境技術發展，適時調整各項具體量化指標。同時，為避免各機關及各場域之無人機應用淪為多頭馬車或資訊孤島，交通部應強化跨機關之協調整合與後續資訊運用，並應藉由建置或導入統一之管理平台來提升檢測效率，進而實質協助國內無人機產業之發展，爰要求交通部辦理以下事項：

1. 建立成效反饋與滾動檢討機制：針對鐵道、機場、郵務、港口及國道公路等五大場域之無人機應用，交通部應建立明確的成效反饋機制，並視無人機技術發展趨勢及國內外環境變化，滾動式檢討並適時調整計畫之各項具體量化與績效指標。
2. 強化跨機關協調與導入管理平台：交通部應積極配合經濟部等相關部會之整合，強化跨機關及部內各所屬單位間之資訊橫向聯繫與運用；另應規劃導入完善之無人機管理與數據平台，以自動化、智慧化方式提升各場域之檢測效率，發揮預算最大效益並帶動產業升級。
3. 交通部應就上述「無人載具產業發展統籌型計畫」主責部分之執行規劃、績效指標訂定情形、跨機關協調機制及管理平台建置進度，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十四)針對交通部 115 年度單位預算，為解決大新竹地區長年交通壅塞問題，加速推動「大新竹輕軌捷運計畫」，建請交通部應積極督導及協助新竹縣、市政府，儘速完成「新竹縣大眾捷運系統整體路網評估」核定，並針對剛啟動之「大新竹輕軌優先路網紅、藍線整合可行性研究」提供技術協助以加速後續審議程序，爰要求交通部及交通部鐵道局應辦理以下事項：

1. 加速核定新竹縣政府路網：針對鐵道局已於 115 年 3 月 10 日簽報之「新竹縣大眾捷運系統整體路網評估報告書」，交通部應儘速完成核定備查作業。

- 2.針對 115 年 3 月 3 日剛啟動之「大新竹輕軌優先路網紅、藍線整合可行性研究」，交通部鐵道局應指派人員參與新竹縣、市政府召開進度之工作會議及控管會議，提供技術與法規面之協助，確保評估報告品質以利未來加速審查。
- 3.交通部應將上述辦理情形及大新竹輕軌推動進度，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十五)交通部 115 年度預算於「交通運輸規劃及產業發展」項下「臺灣新車安全評等精進計畫」編列 2 億 5,548 萬元，辦理「臺灣新車安全評等制度（TNCAP）」，主要為確保道路使用車輛之安全性、並提供消費者新車安全資訊，促進車輛業者持續提升國內車輛安全性能，以降低道安事故傷亡。

惟查，上開 TNCAP 制度雖於 114 年 10 月份更新第二版，並為因應電動車普及，將觸電保護等納入評等基準；然揆諸 Euro NCAP（歐洲新車安全評等制度）於 115 年重新檢討後，另已基於安全因素，進一步明確規範電動車之實體按鈕與隱藏式外門把手之設置及機械式緊急把手設置等進行安全基準規範，亦呼應聯合國歐洲經濟委員會「汽車緊急開門」之倡議，以免影響交通事故後之黃金救援。

綜上所述，爰建請交通部參考 Euro NCAP 新規標準，針對 TNCAP 電動車之安全審驗標準重新進行滾動檢討與研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以維消費者用車與道路運輸安全。

(四十六)有關 115 年度交通部預算第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「航政業務」中「業務費」之「一般事務費」辦理海空難搜救演練、災害防救、觀摩講習訓練及其他行政雜支等編列 84 萬 3 千元。

查海空難搜救演練攸關國家面臨重大運輸災變時之緊急動員與搶救應變能力，其演練之重要性不言可喻。然近年來氣候變遷加劇極端天氣發生頻率，且我國周邊海域離岸風電場域大幅擴張，海上航行環境與救難風險已與過去截然不同。歷年之搜救演練若多僅侷限於傳統想定情境之兵棋推

演或制式化之常規操演，恐難真實驗證跨部會應對新型態複合式災難之實戰量能。

為確保海空難搜救演練能切實對應當前海空運環境之新興風險，爰建請交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，詳細說明 115 年度搜救演練是否納入極端氣候及離岸風場周邊海域之複合型災難想定、跨機關動員實測成效及演練後之檢討精進機制，以確保災防量能與政策之落實。

(四十七)有關交通部 115 年度預算第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「臺灣新車安全評等精進計畫」編列 2 億 5,548 萬元，辦理臺灣新車安全評等制度之運作管理、受評車型遴選、試驗車輛及零組件之購置、運送及保存、評等測試執行與結果公布等相關作業。

查臺灣新車安全評等（TNCAP）設立之初衷，係為提供消費者購車資訊、提升車輛安全並促進產業技術發展。然隨著全球車輛科技日新月異，各類新型先進輔助駕駛技術（ADAS）已逐漸成為市場新車之主流配備，且對實際防範交通事故、降低駕駛人失誤及減輕傷亡程度具備關鍵防護作用。若 TNCAP 在評比項目與測試標準上，未能與時俱進、積極擴大納入更多新型輔助駕駛技術對行車安全的實質影響，恐使評等結果與現今車輛安全科技脫節，不僅難以真實反映新車之整體安全防護能力，亦無助於引導國內車輛業者加速導入最新安全科技配備。

為確保 TNCAP 評等制度能真實反映車輛安全防護水準，並切實發揮降低國內交通事故傷亡之政策效益，爰建請交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，詳細說明「如何於 TNCAP 評估規章與測試項目中，納入更多新型輔助駕駛技術（ADAS）對行車安全影響之具體評比方案與推動時程」，以利相關政策之推動與落實。

(四十八)有關 115 年度交通部預算第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「設備及投資」辦理持續開發事故分析功能及升級作業系統

編列 430 萬元。

查政府近年為洗刷「行人地獄」惡名，已投入龐大資源建置各類道安數據網與事故資訊平台。然系統之持續開發與作業系統升級，若僅停留在「軟硬體規格提升」與「常態性報表產出」，而未能進一步將事故分析結果，精準轉化為輔助各縣市政府進行「危險路口工程改善」、「高風險路廊精準執法」或「特定族群行為預防」之實質決策工具，恐使系統升級淪為形式上的數據堆疊。現階段各界對於道安改善有著迫切期待，若耗費公帑升級系統後，仍無法有效縮短事故熱點的改善期程，或無法跨機關即時連動防制對策，實難以展現此筆設備投資之實質價值。

為確保道安系統開發經費能確實發揮事故防制之效益，避免流於盲目之系統軍備競賽，爰建請交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，詳細說明本次「持續開發事故分析功能」之具體擴充項目、跨機關數據應用情境、預期如何精準輔助地方政府改善易肇事路段，以及系統升級後對應之量化道安改善成效指標（KPI），以確實發揮道安系統之輔助防制效益。

(四十九)115 年度交通部預算第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「獎補助費」之「對各縣市政府之補助」編列 1 億 1,145 萬元。

經查，近年大貨車與遊覽車等大型車輛事故持續攀升，依交通部統計，110 至 114 年間大型車輛事故件數由 10,158 件增加至 11,504 件，113 年更造成高達 416 人死亡，已成為我國道路安全最關鍵之高風險來源。

復查，針對能有效預防追撞與車道偏移之「先進駕駛輔助系統（ADAS）」，交通部迄今缺乏全國統一之推動與補助政策。目前 ADAS 裝設高度仰賴地方政府自行推動（如臺中市、臺北市均已針對市區公車提出專案補助）。此現象導致我國交通安全防護網出現嚴重之「城鄉差距」，使國人僅因所在縣市不同，即須承受不對等之大型車輛事故風險。

交通部曾於 106 年推動「行車視野輔助系統」之全國性補助，顯見大

型車輛安全設備具備高度公共利益且屬中央應承擔之責。面對日益嚴峻之大型車事故，交通部理應比照既有政策經驗，將 ADAS 納入國家級道安政策，消弭交通安全之城鄉落差。

爰要求交通部針對「全國大型車輛加裝 ADAS 之推動計畫與補助機制」及「消弭道安城鄉差距之具體對策」，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五十)有關交通部 115 年度預算第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」編列 3 億 8,429 萬 4 千元。

查交通部為打造安全友善之道路環境，持續推動「國家道路交通安全綱要計畫」及「永續提升人行安全計畫」，期望透過工程、教育、監理、執法等面向全力改善行人安全，實踐「零死亡願景」。然根據立法院預算評估報告指出，113 年度交通事故死亡人數下降幅度並未達成「國家道安計畫」之預期目標；其中，行人死亡人數由 112 年度的 380 人降至 113 年度的 366 人，降幅僅 3.7%，未達原定下降 7%之目標，且整體交通事故死亡人數降幅（2.4%）亦未達 5%之預期目標。此外，兒少與高齡者兩大重點防制族群之交通安全改善成效亦未盡理想，顯示現行相關防制作為與「行人零死亡」之政策願景仍有顯著落差，亟需強化與調整。

為確保道路交通安全預算能確實發揮實質防制效益，加速達成「行人零死亡」及整體死傷人數下降之政策願景，爰建請交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，詳細說明針對 113 年度道安目標未達標之檢討分析，並提出包含實質工程改善（如危險路口改善、人行道空間擴增）、宣導資源精準投放，以及針對高風險族群防護之具體精進對策與後續落實期程，以切實保障用路人生命安全。

(五十一)有關 115 年度交通部預算第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「水電費」辦理辦公大樓水、電費及天然氣等編列 1,762 萬 8 千元。

查政府當前極力推動「2050 淨零轉型」與節能減碳政策，交通部作為全國交通運輸與公共建設之主管機關，理應於公部門內部治理中以身作則，展現積極之減碳與節電決心。然本項水電費支出高達千萬元，預算書中卻未見交通部針對辦公大樓之年度節電目標、碳盤查結果、導入智慧節能監控設備之實質效益，以及具體之用電減量指標提出說明。若僅依往年用量與電價漲幅常態性編列鉅額水電費，而缺乏主動擲節與能源轉型之規劃，實有違國家淨零碳排之政策大方向。

為督促交通部落實內部節能減碳，爰建請交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，詳細說明交通部辦公大樓近三年水電用量分析、115 年度具體之節能減碳目標（KPI）及智慧節電改善計畫，以確實響應並推動國家淨零轉型政策。

第 2 項 民用航空局 5 億 3,459 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 31 項：

- (一)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」編列 1,292 萬 6 千元，凍結二十分之一，俟交通部民用航空局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)交通部民用航空局做為我國最高民航事業主管機關，主要負責飛航安全管理、航空運輸業督導、飛航管制服務及機場規劃與經營管理。

經查，桃園國際機場於 115 年 2 月 8 日發生隸屬韓國之德威航空輪胎脫落，及隸屬越南之越捷航空未依指揮走錯滑行道之情事，導致桃園國際機場一度關閉北跑道，更有 3 個航班因燃油不足喊出 Mayday，該事件現由交通部民用航空局進行調查。

惟該局函請韓國民航單位進行調查德威航空迄今，並未獲有任何回覆，導致無法釐清德威航空輪胎脫落之肇因，以避免類似案件再次發生，影響桃園國際機場飛安，該局應積極向韓國溝通，請其民航單位進行調查。

綜上所述，爰要求交通部民用航空局積極聯絡韓國民航單位，針對德威航

空輪胎脫落問題，進行調查，儘速釐清原因，避免後續再發生類似事件。

- (三)鑑於美伊戰爭導致國際原油價格飆升，連帶造成航空燃油大漲，衝擊各航空業者，經交通部民用航空局調查，115 年 4 月份取消航班 7.3 班/週，5 月份取消 52.6 班/週，且當前亦未能得知戰事何時結束，國際原油價格恐將持續飆漲，航空公司亦將持續關閉航班。

然 7 至 8 月適逢暑假，為國外旅遊旺季，國人出國需求高，若各航空公司持續關閉航班，恐影響國人出國計畫。

綜上所述，爰要求交通部民用航空局應與桃園國際機場股份有限公司積極與各航空公司溝通、討論因應措施，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (四)隨著國際無人機的快速發展，以及受到地緣政治的影響，我國關鍵基礎設施的無人機防制措施應更加完善，確保我國關鍵基礎設施安全性，面對國際發展迅速的無人機威脅，世界各國都已經陸續推出新型的防制作為，交通部民用航空局應參考國際作為，研議精進方式，以跟上國際趨勢，確保國土安全。爰此，要求交通部民用航空局應就國際防制無人機侵入關鍵基礎設施，於 2 個月內向立法院交通委員會提出國內精進措施之改善書面報告。

- (五)高雄國際機場應持續提升服務量能及動線效率，針對硬體端參考桃園國際機場以及國際高品質機場的經驗，加強旅客休憩區的便利服務，增設包含充電站、座椅插座、通行輸送帶、兒童遊憩區及自動對接空橋（彈性機坪系統 MARS、智慧型航機對接系統 IDS），且針對國際旅客增加亦應強化旅客指示牌面引導、交通資訊等，增加除中英文以外的多元語言，以提升國際旅客的便利性，參考國際經驗持續推動機場的服務品質改善，爰要求交通部民用航空局應就如何增加高雄國際機場服務效能、提供便利措施、增加多元語言服務等，於 1 個月內向立法院交通委員會提出服務品質改善書面報告。

- (六)鑑於近期國內航空公司爆發空服員執勤期間身體不適之重大社會爭議，引發網

路社群高度關注航空公司內部請假制度、勞動環境與企業文化對飛安之潛在威脅。

爰要求交通部民用航空局應於 3 個月內針對國內各航空公司之空服及地勤人員健康管理機制進行全面專案稽查，並公開查核結果摘要，以維護航空服務品質及勞工權益。

(七)鑑於交通部民用航空局局負維護國家飛航安全及空域管理之重任，其所屬飛航管制、檢查及航空專業等員額具高度專業性與不可替代性。

惟查現行民航人員之俸點機制與專業加給仍沿用多年未更動之標準，與民間航空產業薪資水準差距日益擴大，導致優秀人才流失嚴重，基層人力（如塔台）長期缺編，恐對國家整體飛安監理效能造成系統性風險。

爰要求交通部民用航空局應會同行政院人事行政總處，針對民航專業人員薪資結構優化與俸點調升機制進行專案研議，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體書面改善計畫書，以確保民航專業人力之穩定與回流。

(八)鑑於目前我國交通部民用航空局航空醫務中心心理測試能量極度匱乏，難以因應日益增加的民航從業人員心理健康評估需求。

為落實航空安全預防管理，爰要求交通部民用航空局應盤點資源，並擬訂航空人員心理健康與壓力評估能量提升計畫，於半年內向立法院交通委員會提出增加專業心理諮商人力或委外協作之書面評估方案。

(九)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」項下「業務費」中「委辦費」編列 870 萬元。

查該筆經費係委託國內專業機構辦理無人機檢驗，並配合「亞洲創新育成中心發展計畫」擴增檢驗能量。無人機產業為國家當前重點發展領域，交通部民用航空局身為主管機關，擴充檢驗量能固然為推動產業發展之基礎。惟將核心之無人機檢驗業務長期委託外部機構辦理，若缺乏明確之技術移轉機制與檢驗標準監督，恐導致機關內部喪失核心專業審查能力。此外，委外檢驗是否能

有效縮短國內業者之等候時間、其實際執行績效指標為何？預算書中均未具體揭示。

為確保國家無人機檢驗資源發揮最大效益，避免委外計畫流於形式，爰建請交通部民用航空局詳細說明該項委辦計畫之檢驗量能 KPI、委外專業機構之監督考核機制，以及機關內部檢驗量能之長期建置規劃，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」編列相關飛安管理經費。查近年中國大陸頻繁於臺灣周邊海空域進行軍事演習，甚至採取突襲式宣布圍臺軍事演習，嚴重影響我國周邊空域之飛航秩序與安全。交通部民用航空局作為我國民航業務及飛航安全之最高主責機關，面對地緣政治風險與軍事演習逐步常態化之威脅，理應具備高度敏感度與即時應變能力。

為確保我國空域內民航機之飛行安全與旅客權益，爰建請交通部民用航空局詳細說明針對突發性軍事演習之標準作業流程（SOP）、航路避讓與流量管制應變機制，以及跨部會與軍方之通報聯繫作業防護網，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十一)115 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持」中「人事費」之「約聘僱人員待遇」編列 7,730 萬 8 千元。

查交通部民用航空局肩負全國飛航安全與各項航空專業監理重任，其中不乏仰賴具備航空專業及實務經驗之約聘僱人員（共 109 人）協助執行查核與檢驗業務。惟外界屢有反映，飛安與監理人員須具備國際規範下之專業資格，然民間航空業界薪資普遍高於公部門，導致該類高階專業人才流失嚴重且補實不易，易形成飛安監理之人力空窗風險。預算書中對於如何防範聘用人員流失、提升薪資競爭力及建立長期留才機制，未有具體說明。

為確保我國飛安監理量能不因專業人力流失而產生漏洞，爰建請交通部民用航空局詳細說明聘用專業人員之歷年離職率分析、現行留才配套措施及

薪資結構精進規劃，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十二)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」編列相關經費。查交通部民用航空局局負國籍航空公司之營運與飛安監理職責，對於從業人員之職業安全與平權權益亦應予以高度重視。據傳媒報導，桃園市空服員職業工會前向國家人權委員會申訴，控訴多數國籍航空公司限制女性空服員必須穿著窄裙制服、絲襪、高跟鞋及規定妝髮等，違反聯合國消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）。國家人權委員會已正式提出調查報告，認定航空公司對空服員的服裝儀容規範構成性別歧視，並促請國籍航空公司儘速增加女性空服員的褲裝制服選項。工會及國家人權委員會調查亦指出，裙裝在緊急狀況下恐限制行動導致摔倒，影響飛航安全防護；且長期穿著高跟鞋更易造成空服員拇趾外翻及足底筋膜炎等健康風險與職業傷害，國家人權委員會已具體建議政府應積極訂定服儀指引，加強保障空服員的職業安全與健康。

為澈底消除性別刻板印象、保障客艙組員勞動權益並兼顧機艙內之飛航安全，爰建請交通部民用航空局正視國家人權委員會之調查結果，詳細說明督導各國籍航空公司全面提供空服員褲裝選項及開放著用平底鞋等服儀彈性化之執行成效，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十三)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」項下「業務費」中「國外旅費」之出席航空保安與危險物品外站督導會議編列 20 萬 7 千元，派員查核國籍航空公司國外場站之航空保安與危險物品作業。

飛航安全為不容妥協之底線，國籍航空公司於外站之查核攸關整體保安管理系統之落實。惟目前預算書中僅列明查核之計畫與目的，未清楚交代歷年實地查核所發現之常見缺失、航空公司之改善達成率，以及對於屢次違規項目之具體裁罰與督導精進機制。若欠缺透明之成效追蹤，恐難以檢視實地查核之實質防弊效益。

為確保航空保安資源精準投放並發揮實質監理效能，爰建請交通部民用

航空局詳細說明近三年國籍航空公司外站查核之缺失態樣分析、改善追蹤成效及後續針對高風險項目之監理精進作為，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」編列相關經費。查臺中國際機場定位為「中部地區國際門戶機場」，惟疫後航線與運量恢復情況仍有極大進步空間。

目前該機場航線多以鄰近之港澳、越南等國家為主，缺乏國人旅遊熱門之日韓（如東京、大阪）及其他長程航線，航點豐富度遠不及國內其他主要國際機場，致使該機場難以吸引更多旅客利用，要達成未來整體規劃之運量目標顯有困難。

為均衡北中南航空交通發展，使臺中國際機場成為真正意義上之中部地區航運樞紐，爰建請交通部民用航空局詳細說明未來臺中國際機場之航線擴展規劃、增加國外航空公司進駐之具體誘因，以及提升整體航班航點數量之具體作為，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)115 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持」中「人事費」之「加班費」編列 1,777 萬 5 千元。

查交通部民用航空局肩負全國民用航空事業之管理與飛安監理，業務繁重，惟近年來公務機關人力短缺與過勞問題備受社會關注。該局受限於飛安與監理人員需具備高度專業資格且民間薪資普遍較高，常有補實不易、缺額難補之困境。在專業人力不足之情況下，若又常態性仰賴高額加班費來維持業務運作，恐導致現職人員工作負擔過重、影響身心健康，進而衍生飛安監理之潛在風險。

為落實行政院友善職場與工時精進政策，保障飛安監理人員身心健康，爰建請交通部民用航空局詳細說明內部勞務減負精進方案、各單位加班熱點分析，以及如何透過行政流程數位化以降低常態性加班之具體作為，並於 3

個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十六)115 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持」編列相關人事費用。查該局肩負我國飛航運輸安全與監理之重責大任，惟長期以來實際員額低於預算員額，缺額情形嚴重。

復查該局現職飛安與監理人力年齡結構偏高，平均年齡已逾 46 歲，且未來 10 年預估屆退人數比例甚高，顯有人力斷層風險。受限於飛安監理職缺具高度專業性及技術性，且薪資待遇不如民間航空業界優渥，多數職缺透過國家考試分發進用費時較長，在新進人員增補不易之情形下，恐加劇現有人員業務負擔，亦有礙維護飛航安全。

為避免人力產生空窗期並確保飛安監理量能，爰建請交通部民用航空局詳細說明分年人力甄補策略、調整進用人員考科與權重之可行性評估，以及後續防範人力斷層之具體留才配套規劃，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)115 年度交通部民用航空局預算第 3 目「一般建築及設備」第 1 節「交通及運輸設備」項下「設備及投資」中「運輸設備費」編列 243 萬 6 千元。

其中配合「無人載具產業發展統籌型計畫」編列 50 萬元新購 5 架遙控無人機，計畫用於業務教學、教育訓練，以及各航空站反制系統測試訓練等用途。惟依據民用航空法規定，航空站四周為遙控無人機之嚴格禁飛區域，違者將嚴重影響飛安。交通部民用航空局購置無人機於各航空站進行反制系統測試，其操作場域具高度敏感性。若未建立嚴謹之標準作業流程（SOP）、防護應變機制及排除適法性疑慮，恐引發外界對最高飛安主管機關帶頭於機場周邊操作無人機之質疑。

為確保飛航安全及公務設備之合法妥適運用，爰建請交通部民用航空局詳細說明該批無人機於航空站周邊進行反制系統測試之標準作業流程、風險管控配套措施，以及符合飛安法規之適法性評估，並於 3 個月內向立法院交

通委員會提出書面報告。

(十八)桃園國際機場第三航廈預計於 2027 年全面完工，目前已正式啟用北登機廊廳，啟用後之預計整年旅運容量，可達 4,500 萬人次，超過現有第一、第二航廈總額。

惟該機場現有財政部關務署、外交部領事事務處、內政部警政署航空警察局、內政部移民署、交通部觀光署、農業部動植物防疫檢疫署、衛生福利部疾病管制署等單位派駐人力提供各類服務，顯可預見第三航廈啟用後，將會面臨人力不足之問題，然囿於現有人事法規，各單位之員額仍未有改善，僅權宜以約聘雇人員進行派駐，無法根本解決人力問題，更非健康之人事機制運作方式。

交通部民用航空局作為機場主管機關，迄今仍未就各機關進駐能力提出評估與完善解套方案，亦未積極進行跨部會協調解決人力甄補問題，或向行政院積極告知相關員額增加或法令修正需求，對於後續第三航廈人力改善計畫，仍欠缺完善計畫與說明。爰要求交通部民用航空局應針對第三航廈啟用後之人力甄補問題與解決方案，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十九)針對交通部民用航空局為民航主管機關，負責民航事業管理及飛安監理，然而依據統計 10 年內預估屆退人數將近 70 人，人力斷層風險越來越嚴重。在新進人員增補不易之情形下，恐怕相對增加現有人員業務負擔，實在有礙維護飛航安全。基於民間業界薪資普遍較公部門高，導致人才流失及補實不易，尤有甚者，考試分發或有缺額，甚至放棄報到之情事，爰要求交通部民用航空局就目前整體人力招募改善計畫之執行情形，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十)114 年 9 月歐洲航空業遭遇重大資安事件，多個主要國際機場的旅客報到系統因網路攻擊而全面癱瘓，造成大規模航班因此延誤或取消。基於資安攻擊事

件影響無遠弗屆，也凸顯出現今航空基礎設施對數位系統的高度依賴性，再加上資安漏洞，恐怕造成飛航系統與乘客之間，必須承擔程度不一的損害與風險。因此，交通部民用航空局肩負我國飛航運輸安全之重責大任，必須及早制定因應對策。由於近期出現無人機與駭客結合「混合威脅」的資安攻擊手法，其目的可能是為了測試各國如何管理關鍵基礎措施以及應變方式，事件的背後更反映航空產業的脆弱性質。爰此，建請交通部民用航空局針對國內飛航安全、航空基礎設施與資安應用上的現況，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十一)鑑於無人載具發展迅速，其跨越地形限制、低人力成本和高操作彈性之優勢，已成為各國產業競爭之核心。除軍事國防用途外，無人載具於商業市場之應用，乃提升企業營運效率和發展新型生產模式之基石；其中大型無人貨機係執行中長程、大重量運輸之趨勢，除可大幅降低運輸成本，更能使工業生產不再侷限於特定地區或當地基礎設施。

我國位處海島，以國際貿易為經濟核心，各類民生與商貿物資均極度依賴進出口。身為全球供應鏈關鍵成員，我國企業多兼有海外布局，具備跨國、跨地區協同生產之剛性需求。無人貨機之普及，將能顛覆傳統空運模式，在運輸即時性與成本控制間取得平衡，進而實現「跨海工業區」之轉型願景。

據產業預測，未來 10 年無人貨機之市場規模，預期將以雙位數複合年增率持續成長；2030 年前產值可望突破百億美元。考量無人載具產業為五大信賴產業核心，我國應發揮既有晶片科研、機體生產或系統整合優勢，結合現有無人載具技術，積極投入無人貨機之研發、製造與驗證。

然無人貨機之商業落地，亟需完整法制規範與場域建置。惟查當前民用航空法相關規範仍多聚焦於小型遙控無人機，對於中大型無人機之適航標準、法規遵循及場域構建仍未臻健全，恐限制產業後續發展量能。

爰此，為落實無人載具產業發展並加速大型無人貨機之商業運用，建請交通部民用航空局應於 3 個月內，會同相關部會就大型無人貨機起降場域進行全面盤點與前瞻規劃，並包含下列面向：1.針對現有閒置民用機場、離島機場、偏鄉空地之適用性評估。2.研擬無人貨機與傳統航空器之異質空域管理規範。3.不同地點、規模起降場域之貨物運輸量能與限制。

透過場域建置與完善法規，導引民間研發成果實地驗證，以確保我國在未來全球智慧物流體系中取得優勢，並請交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)鑑於大型無人貨機進行空中物流運輸已是國際趨勢，部分國際業者更推出可短程起降、長程運輸的大型無人貨機，其酬載更高達 1.5 噸起跳，未來無人貨機進行跨境空中物流運輸，將改變空中物流運輸之生態，交通部民用航空局應儘速盤點現行法規，以利我國產業未來應用無人貨機進行空中物流。

民用航空法中有關遙控無人機專章之規定，因應大型無人貨機快速發展之趨勢，主管機關交通部民用航空局應儘速盤點法規尚待修訂精進之處，包含調整無人機專章的管理思維，從管理飛行安全延伸至管理無人貨機空中物流運輸；研擬採用人工智慧空中航管系統，以科技手段指揮管理由 AI 系統駕駛之無人貨機；研擬劃設無人貨機專用空中廊道，避免無人貨機進行空中物流時影響既有載人航空器之航路，以維空中飛行安全；統整各國最新之無人貨機空中物流相關法規，建立法規資料庫作為民用航空法修法參考依據。

爰請交通部民用航空局針對民用航空法無人機專章因應無人貨機投入空中物流之趨勢尚待修定精進之處，包含調整法令管理思維、研擬採用 AI 航管系統及劃設無人貨機專用空中廊道、建立各國無人貨機相關法規之資料庫，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十三)查交通部民用航空局職員及聘僱人員之員額，112 至 114 年度離職數由 43 人增加至 51 人，離職率亦從 11.78%上升至 13.67%；其中，114 年度一般行政人員離職率高達 28.85%，顯見該局有嚴重人力缺額。再分析人員類別離職情形，近五年飛安及監理人員計有 20 人屆齡離退，加上民間航空業界薪資優渥，成為極大拉力；且該局 115 年度辦理招聘作業時，預計招募 7 人，最後僅錄取 2 人，顯然增補情形欠佳。而機場工程人力同樣因業界薪資較有吸引力，導致考試分發之報到率及留任率較低，顯有人力流失情形。爰此，要求交通部民用航空局積極爭取調整薪資待遇，並提出有效之人力進用方式，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

| 年度  | 人員類別    | 預算員額 | 實際員額 | 離職數 | 離職率    |
|-----|---------|------|------|-----|--------|
| 112 | 飛安及監理人員 | 259  | 215  | 19  | 8.84%  |
|     | 機場工程人員  | 132  | 97   | 16  | 16.49% |
|     | 一般行政人員  | 56   | 53   | 8   | 15.09% |
|     | 小計      | 447  | 365  | 43  | 11.78% |
| 113 | 飛安監理人員  | 259  | 211  | 18  | 8.53%  |
|     | 機場工程人員  | 132  | 98   | 19  | 19.39% |
|     | 一般行政人員  | 56   | 56   | 11  | 19.64% |
|     | 小計      | 447  | 365  | 48  | 13.15% |
| 114 | 飛安監理人員  | 259  | 214  | 24  | 11.21% |
|     | 機場工程人員  | 132  | 107  | 12  | 11.21% |
|     | 一般行政人員  | 56   | 52   | 15  | 28.85% |
|     | 小計      | 447  | 373  | 51  | 13.67% |

(二十四)經查，臺中國際機場自疫情後持續增開國際航線，至 115 年 7 月止，共有 26 條國際航線，又根據交通部民用航空局統計資料，114 年臺中國際機場進出旅客共 276 萬人次，已遠超疫情前水準，且按照 115 年初進出情況推算，115 年進出旅客有望突破 300 萬人，顯見該機場已成為中臺灣重要航空門戶。而臺中國際機場目前僅有第一及第二航廈，需服務國內線及國際線旅客，但隨著航線增開，航站空間及服務量能已逐漸飽和。故為服務中部旅客需求，建請交通部民用航空局應加速推動臺中國際機場周邊設施設備之規劃及建設，就維修棚廠及滑行道優化工程儘速進行，另有關第三航廈之規劃設計，應儘速提出，以滿足旅客及國際航線增開之需求，並於 1 個

月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)鑑於無人機已廣泛用於農業監測、環境保護、物流運輸、醫療救援，乃至不對稱作戰中的國防關鍵角色，政府已將無人機產業列為五大信賴產業之一，並推動「無人載具產業發展統籌型計畫」（114-119 年），透過四大推動主軸，加速擴大國內需求及用途開發，並強化無人機產業能量與供應鏈韌性，以實現產業發展、國防自主及民主供應鏈三大目標，預期至 119 年無人載具整體產值可望突破 400 億元，為我國產業發展奠定長遠基礎。

為強化我國無人機產業鏈發展，並銜接軍民應用及國際法規接軌需求，自 113 年起由經濟部產業發展署與交通部民用航空局合提「亞洲創新育成中心發展計畫」，交通部民用航空局負責建構驗證制度及法規諮詢服務。觀諸該驗證諮詢中心執行概況，114 年度截至 8 月底之累計執行數 335 萬 2 千元，占累計分配數執行率為 34.34%，惟占年度預算數執行率僅 26.76%，進度明顯落後。為加速驗證量能建構，爰建請交通部民用航空局應加速推動檢驗作業常態化，並健全法規與管理機制，以形塑具國際接軌能力之安全驗證環境，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)交通部民用航空局為民航主管機關，負責民航事業管理及飛安監理，惟據統計，交通部民用航空局現職飛安與監理人力年齡結構偏高，亦有實際員額低於預算員額之情況，導致現有人力可能出現負擔過重之疑慮。根據交通部民用航空局先前提供之報告，交通部民用航空局之飛安與監理人員須具備國際規範下之專業資格與實務經驗，外補不易，另因民間業界薪資普遍較公部門高，導致人才流失及補實不易，考試分發亦常有缺額或放棄報到等情形，雖目前有相關人力招募改善之規劃，也爭取調整各類人員待遇，增加人才留任意願及遴才誘因，惟目前尚未看到相關成效。有鑑於飛航安全等業務為交通部民用航空局重要工作，人員工作負擔不宜過重，爰建請交通部民用航空局針對人力招募、飛安與監理人力招募改善及精進之規

劃，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十七)115 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 332 萬元。

臺中國際機場作為中部地區重要門戶，其國際航線恢復速度顯著落後於桃園及高雄國際機場，造成中部民眾出國不便，更影響在地觀光產業發展。

另 114 年度預算決議事項曾指出交通部民用航空局對於機場整體規劃之預算分配不均。該局應積極主動與航空公司洽談增班、拓點，並檢討現行機場設施利用率低落之問題，避免公帑虛擲。

爰請交通部民用航空局針對臺中國際機場國際航線恢復率與市場競爭力提升方案及桃園國際機場第三航廈人力與運作規劃報告，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十八)115 年度交通部民用航空局預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「特別費」編列 21 萬 8 千元。

經查，近期國籍航空公司發生空服員抱病服勤後病逝之憾事，引發社會與工會對空勤人員過勞問題之高度關注。儘管航空公司提出階段性改善請假制度之方案，然企業工會指出該公司歷年違法紀錄嚴重，且常有未經勞資協商即變更各項勞動條件之前例，對此改善方案仍感不滿。工會為此發起抗議並前往交通部民用航空局陳情，強烈訴求主管機關應以行政手段進行實質監管，具體將航空公司的勞動狀況與重大勞資爭議納入航權審查機制中，同時應研議修改民用航空器飛航作業管理規則，以確保空勤人員之工時與休時合理，避免過勞情事一再發生。

交通部民用航空局作為我國民用航空主管機關，維護飛航安全與保障空勤人員合理勞動環境責無旁貸，然目前對於防範航空業過勞之監管作為顯有不足，爰請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。

(二十九)115 年度交通部民用航空局預算第 2 目「空運管理業務」編列 1,292 萬 6 千元。僅列航空保安外站查核及亞洲創新育成中心等項目，未見針對國際油價上漲、燃油附加費調整、航空公司訂位服務費調漲及消費者資訊揭露之專項工作安排。惟國籍航空燃油附加費屬國際航線客運運價之一部分，航空公司收取前須報請交通部民用航空局轉報交通部備查，該局亦自稱每月檢視台灣中油股份有限公司航空燃油公告牌價及國籍航空公司燃油附加費。既然該局具有備查、檢視及消費者資訊揭露之監理責任，預算卻未具體揭示油價劇烈波動下之價格監理、航空公司成本資料查核及民眾申訴處理機制，屬預算與當前政策風險未能對應之具體瑕疵。

交通部民用航空局對國際航線客運燃油附加費負有備查、檢視及資訊揭露督導責任；惟未見對油價劇烈波動、燃油附加費調整及消費者權益保護之具體工作安排。鑑此，爰請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。

(三十)115 年度交通部民用航空局預算第 3 目「一般建築及設備」第 1 節「交通及運輸設備」編列 243 萬 6 千元，用於購置車輛及配合「無人載具產業發展統籌型計畫」購置無人機。惟查，因應行政院推展國內無人機產業，各部會均有編列相關預算採購無人機，可預估機關內之教育訓練及設備需求將會有所增加。惟交通部民用航空局作為無人機飛航主管單位，卻僅採購 5 台無人機設備，進行業務教學、教育訓練、術科場域評估、各航空站反制系統訓練及相關飛安宣導，相關設備與人才量能是否足夠應付大量需求？容有討論必要。

綜上所述，爰請交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十一)115 年度交通部民用航空局預算第 3 目「一般建築及設備」第 1 節「交通及運輸設備」項下「交通及運輸設備」中「設備及投資」之「運輸設備費」辦理「無人載具產業發展統籌型計畫」新購 5 架遙控無人機編列 50 萬元，

計畫用於業務教學、教育訓練、遙控無人機操作證術科測驗場地評估，以及各航空站反制系統測試訓練等用途。

惟查民用航空法第 99 條之 13 明文規定，航空站或飛行場四周之一定距離範圍內，禁止從事遙控無人機飛航活動。交通部民用航空局身為最高飛安主管機關，編列預算購置無人機並計畫於各航空站進行反制系統測試及測驗場地評估，其操作場域明顯與現行法規所劃定之機場禁飛紅區高度重疊。針對該批無人機於機場四周操作之實際用途、是否具備法規豁免與申請機制以及整體應用之適法性，預算書中均未見具體說明，易引發外界對機關知法犯法及危害飛安之疑慮。

為確保公務設備採購與實際應用均嚴格遵守飛航安全法規，避免引發適法性爭議，爰請交通部民用航空局詳細說明購置無人機之具體用途、操作場域規劃、防護應變作為及符合民用航空法第 99 條之 13 規定之適法性評估，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 3 項 中央氣象署 30 億 0,494 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 13 項：

- (一)115 年度交通部中央氣象署預算第 1 目「氣象科技研究發展」編列 18 億 1,665 萬 2 千元，凍結 5,000 萬元，俟交通部中央氣象署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度交通部中央氣象署預算第 3 目「氣象測報」編列 2 億 9,065 萬 3 千元，凍結 2,000 萬元，俟交通部中央氣象署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度交通部中央氣象署預算續編「數值天氣測報高速運算電腦建設計畫」經費 3 億 4,590 萬 3 千元，鑑於第 6 代計畫即將屆期，應加強後續建置進度之管控，以確保第 7 代計畫能順利銜接並有效支應氣象模式運作所需資源；另相較第 6 代計畫，總經費大幅增加 73 億 8,500 萬元，增幅達 392.33%，更應全面檢討規劃環節，並預先布局算力擴充與 AI 氣象預測模式發展，以提升系統效能與政策

效益，確保計畫能持續推動並發揮最大綜效。爰要求交通部中央氣象署於 2 個月內就「數值天氣測報高速運算電腦建設計畫銜接及提升系統效能之具體規劃」向立法院交通委員會提出書面報告。

(四)由於氣候變遷帶來極端氣候，近年我國天氣溫度屢創新高，面對極端高溫，聯合國及世界相關 NGO 組織皆提出相關警告，不僅對生態環境、農作物造成極大影響，也會影響高溫環境下勞動者的身心健康，國際勞工組織也提醒世人，大量曝曬在高溫之下以及重體力的工作，都有變成嚴重工安事件的風險。尤其，為因應氣候變遷造成工作環境的危害，世界各國政府都針對高溫納入職業的風險，且建立熱傷害防護的策略，我國也必須儘速制訂相關監測、警示系統，並與各有關單位積極研擬明定高溫假之可行性，以保障勞工的基本安全。爰要求交通部中央氣象署於 2 個月內就「我國高溫監測、警示系統建置及研擬明定高溫假之可行性」向立法院交通委員會提出書面報告。

(五)近年極端氣候事件日益頻繁，強降雨、瞬間強風及熱浪等災害型天氣逐漸常態化，對民眾生命財產安全構成威脅。交通部中央氣象署近年雖投入大量資源於數值模式精進及監測設備更新，惟民眾實際接收之預警資訊，往往仍存在理解不易、反應時間不足等問題。特別是長者、偏鄉居民及外籍移工，因官方 APP 或文字簡訊內容偏專業或語言門檻過高，常難以即時理解與應變，導致錯失避險契機。

經查，115 年度交通部中央氣象署單位預算中，編列多項經費辦理「氣象觀測網提升計畫」、「海氣象跨域應用」及「智慧政府數位化精進發展計畫」，均強調強化災害性天氣監測與資訊應用，但多聚焦於技術研發層面，對於如何確保警報資訊「普及化、友善化及多語化」尚付之闕如。爰建請交通部中央氣象署在持續推動科技研發的同時，明確規劃以民眾易懂、快速採取行動為核心的資訊服務措施，包括圖像化介面、在地化傳遞及多語別簡易訊息，並提出具體推動時程、績效指標及後續檢討機制，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)交通部中央氣象署近年持續編列經費強化自動雨量站、雷達與浮標系統等觀測能量，然部分設備已屆使用年限，維修成本高昂且數據可靠度下降，已對即時預報準確性造成影響。特別是山區與離島站點，受限於人力與經費不足，常出現設備故障未能及時修復之情形，進一步削弱整體觀測網之完整性與即時性。鑑於氣候變遷下極端天氣對民生、交通與公共安全衝擊日益嚴重，爰建請交通部中央氣象署提出全國觀測設備汰換更新之優先順序與期程，研議積極結合地方政府及大專院校資源，促進人力甄補及觀測工作效能，以確保觀測資料之即時性與可信度，提升整體氣象預報能量，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)近年極端氣候頻仍，政府對氣象監測、防災整備及專業預報之需求大幅提高，然交通部中央氣象署員額與預算並未隨之調整，致現場人力長期不足。尤以偏遠高山及離島的四等測報機構缺員率常年偏高，玉山、蘭嶼、彭佳嶼等測站因環境艱困、交通不便與工作型態特殊，面臨退休潮即難以補足人力，已對觀測維護及資料品質造成壓力。為確保國家氣象監測網運作穩定、強化極端氣候下之防災能量，爰請交通部中央氣象署研提具體人力補充與留才方案，包括偏遠測站招募誘因、加給制度檢討、工作與生活支持措施等，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)115 年度交通部中央氣象署預算「氣象科技研究」項下「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」編列 3,270 萬元，係預期提供南部地區地震 14 秒及海嘯 30 分鐘的預警應變時間。查該項預算於 115 年 1 月辦理第 3 次計畫修正，係因已 12 次流標，故再延長計畫時程及增列經費，總經費由 27 億 6,410 萬元調增為 28 億 2,950 萬元。鑑於該計畫對南部地區至關重要，允宜儘速辦理招標作業，亦應強化海纜保護，避免遭外籍漁船破壞。爰此，要求交通部中央氣象署針對「第 3 次修正計畫如何避免再次流標及計畫時程」於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)依交通部中央氣象署資料，預算及決算員額逐年減少，實際缺額自 111 年 26 人上升至 114 年 56 人，顯有人力不足之虞，而離職人數雖自 17 人下降至 14 人，惟仍維持一定人數，允宜避免人才流失。鑑於氣象與民眾生活密不可分，且預報及預測技術仰賴專業人才，其重要性自不待言。爰此，要求交通部中央氣象署針對檢討人力流失及如何加強人員留任，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

| 年度   | 111   | 112   | 113   | 114   |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 預算員額 | 654   | 652   | 651   | 646   |
| 決算員額 | 628   | 625   | 618   | 590   |
| 離職人數 | 14    | 17    | 17    | 14    |
| 離職率  | 2.22% | 2.72% | 2.75% | 2.37% |
| 實際缺額 | 26    | 27    | 33    | 56    |

(十)交通部中央氣象署自 112 年改制升格後，預報與防災業務亦隨升格逐年擴增，然該署人力員額仍未擴編、相關預算編列亦未有明顯調整，僅約僱人員人數略有變動；惟查，氣象預報準確性除仰賴軟硬體器材等技術精進外，亦多有仰賴專業經驗累積後判斷，然該署迄今仍依靠流動性較大之計畫型約聘僱人員維持業務，致使所謂育成專業淪為空談。再者，審酌交通部中央氣象署就極端天氣、防災預報應變對策擬訂之重要性，如未擴大員額、深化專業培訓，實難期望有效提升精緻預報之作業量能。

綜上所述，爰請交通部中央氣象署就該署人力改善及員額擴編計畫，於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細期程與精進書面報告。

(十一)鑑於交通部中央氣象署改制升格後，隨著極端天氣事件之發生頻率與預警精緻化要求顯著增加，氣象與地震預報人員面臨高壓工作環境與極端不規則之輪班型態；然而，交通部中央氣象署近年來卻呈現實際決算員額逐年遞減、實際缺額擴大及離職率逐年攀升之專業人才流失警訊；且編制內預報人員之

起薪與專業加給，與當前民間氣象公司及綠能產業之薪資水準存有顯著差距，直接重創該署長期培養專業梯隊與穩定預報品質之施政效能。

爰要求交通部中央氣象署應主動會同交通部及行政院人事行政總處，就「精進氣象預報人員專業加給（薪資結構）調整方案、優化夜間與災害值班排班機制、以及健全高普考之外多元聘用機制」，於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體改善書面報告，以維繫國家級氣象與地震災防監測之高妥善運作。

(十二)115 年度交通部中央氣象署預算新增辦理「氣象風險數位治理與跨域應用創新計畫」，據立法院預算中心評估報告指出，是項計畫期程 115 至 120 年，總經費 22 億 5,500 萬元，分 6 年編列，115 年度預算編列 3 億 2,500 萬元；由於考量預算執行切合計畫需要，經費妥適配置，應排定優先順序，以提高執行成效，俾利計畫順利推展。再者，計畫內容與交通部中央氣象署之多項現行計畫，存在上、下游或互補關係。有鑑於相關計畫內容高度關聯，該評估報告表示，應宜強化資源整合與協同推動，以發揮綜效。

爰請交通部中央氣象署針對此項新增計畫，排定優先順序期程，並與目前其他執行中之計畫，提出整合計畫資源之方案，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)115 年度交通部中央氣象署預算「氣象科技研究發展」項下「氣象科技研究」中「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」續編 3,270 萬元，該計畫期程 110 至 117 年度，總經費 27 億 6,410 萬元，用以建置南部海域海纜觀測系統、維持既有海纜觀測系統設備及陸上站穩定維運。經查計畫執行期間受疫情與通膨影響，造成原物料上漲及南海中菲情勢緊張等因素，歷經多次流（廢）標，期程由原 113 年延至 117 年，且預算執行效率偏低導致進度落後；再者，既有海纜觀測建置案已因多次修正計畫，造成修正後之設計架構與規模，與初始規劃差異頗大，恐將影響科研效益，且導致防災建置進度延宕。

爰要求交通部中央氣象署針對預算經費執行效率與計畫之完整性，進行通盤檢討，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 4 項 觀光署及所屬原列 90 億 0,306 萬 8 千元，減列第 2 目「觀光業務」500 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 89 億 9,806 萬 8 千元。

本項通過決議 22 項：

- (一)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 1 目「一般行政」編列 10 億 5,980 萬 1 千元，凍結二十分之一，俟交通部觀光署於 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)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 2 目「觀光業務」編列 41 億 8,668 萬 8 千元，凍結 5,000 萬元，俟交通部觀光署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 3 目「國家風景區開發與管理」編列 37 億 5,147 萬 9 千元，凍結 2,000 萬元，俟交通部觀光署於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)查南投縣杉林溪森林遊樂區於 115 年 3 月 9 日發生遊園車墜谷意外，造成 1 死 7 受傷，然杉林溪園區不屬於一般道路，不受公路監理單位管轄，亦不受道路交通管理處罰條例規範，形同三不管地帶，且當前有諸多之遊樂園及風景區亦存在遊園車，而交通部觀光署作為觀光旅遊業之最高主管機關，應儘速訂定相關管理法規，避免出現管理漏洞。

綜上所述，爰要求交通部觀光署加速訂定遊園車相關管理規範，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (五)據 UNTourism（下稱聯合國觀光組織）統計資料，我國與鄰近主要國際觀光市場共計 11 個國家（地區）2024 年度國際旅客到訪人數，其中人數低於 1,000 萬人次以下者，僅我國與菲律賓；另將 2024 年度國際旅客人數與 2019 年度相比，我國國際旅客人數較 COVID-19 疫情前 2019 年度減少 33.8%，疫後復甦情形為倒數第 2 名，顯見吸引國際旅客來臺相關措施尚有精進空間。爰要求交通部

觀光署於 3 個月內就「鼓勵國際旅客來臺觀光之具體策略與期程」向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)115 年度交通部觀光署及所屬預算分別於「觀光業務」及「國家風景區開發與管理」編列 4,775 萬元及 5 億 6,625 萬元，合計 6 億 1,400 萬元，用以辦理 115 年度新增「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫（115-118 年）」。  
為顧及臺灣整體觀光發展，交通部觀光署也應考量未納入「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫」之縣市，如何持續強化其特色亮點，並規劃相關補助協助發展在地觀光。爰要求交通部觀光署於 3 個月內就「補助與輔導未納入北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫（115-118 年）之縣市發展觀光亮點」向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)大鵬灣國家風景區曾在 108 年臺灣燈會期間打響知名度，但當時的 BOT 廠商於燈會後無預警宣告解約，該風景區因此停擺數年，直至 114 年底重啟 BOT 後，方有廠商重新進駐，為當地觀光注入新活水。

惟大鵬灣國家風景區前期計畫（109 至 112 年）及本期計畫（截至 114 年 7 月底止）之土地租金收入及權利金收入合計數之預算達成率皆未達 5%，主要係 BOT 案件進度不斷延遲，致重要景點建設計畫預計自償收入未能順利實現，且對於當地土地徵收及道路規劃緩慢。爰請交通部觀光署提出大鵬灣開發計畫規劃期程及未來推廣計畫，以順利建構觀光亮點，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)115 年度交通部觀光署及所屬預算分別於「觀光業務」及「國家風景區開發與管理」編列 4,775 萬元及 5 億 6,625 萬元，合計 6 億 1,400 萬元，用以辦理本期新增「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫（115-118 年）」。

近年我國國人國外旅遊意願遠高於國內旅遊，究其原因國內觀光景點同質性過高、景區缺乏特色主題、觀光商品與服務雷同，且疫後鄰近國家不斷推陳出新等因素之影響，致國人選擇出國明顯增加，我國競爭力下降。微笑南灣 in 臺灣計畫有助於為國內創造新景點，拓展國內觀光資源，爰請交通部觀光署針

對該計畫提出規劃期程及未來推廣計畫，以順利建構觀光亮點，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)疫後全球觀光大復甦，據聯合國世界觀光組織（UNWTO）資料顯示，全球旅遊業已自 COVID-19 疫情全面復甦，2025 年上半年國際觀光旅客數相較 2024 年同期成長 5%，更較疫情前 2019 年同期成長 4%。為搶攻國際觀光市場，交通部觀光署訂定「千萬旅客來臺」目標，積極推動境外宣傳與市場行銷。惟查統計資料顯示，2026 年上半年來臺旅客共 419.7 萬人次，距離年度目標尚有明顯落差。另依交通部觀光署 2024 年「來臺旅客消費及動向調查報告」，多數國際旅客行程集中於雙北地區，中南部及東部等區域受惠有限，顯示觀光資源開發與行銷推廣仍偏重於北部，其他地區在國際市場能見度與接待能量仍待提升。爰建請交通部觀光署應檢討現行國際市場引客計畫執行策略，提出平衡觀光區域發展之具體作法，針對強化地方觀光品牌、國際航點串聯、提升中部、南部及離島地區國際行銷曝光等事項於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)115 年度交通部觀光署及所屬預算「補助交通作業基金」編列 39 億 4,264 萬元，較 114 年度減列「體驗觀光－地方旅遊環境升級計畫」4 億 6,540 萬元、增列撥補觀光發展基金辦理觀光雙輪驅動方案 34 億 6,554 萬元。其中，為提振疫情後國內外觀光市場，交通部觀光署辦理「觀光雙輪驅動方案」，推動「強化國際觀光動能方案」及「平日國旅優惠方案」，藉以吸引境外旅客來臺並刺激國人平日旅遊消費。觀光為我國重要產業，計畫規模龐大且涉及公帑運用，須確保補助資源能精準投向具實質效益之措施，避免重複補貼或短期刺激消費，惟查預算書欠缺衡量指標以評估預期經濟產值與觀光帶動效果，也未說明與 Tourism 2030 計畫有何不同。此外，國內觀光市場長期存在假日過度集中、平日旅宿閒置的結構性問題，若缺乏精準分眾行銷與區域資源整合，恐流於短期補貼而難以形成長期觀光動能。建請交通部觀光署應就均衡平日、假日觀光人次之規劃，避免集中假期，解決平日旅宿閒置之問題，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十一)115 年度交通部觀光署觀光發展基金「一般服務費」編列 1 億 3,364 萬 4 千元，用以辦理 Tourism 2030－觀光產業及人才永續升級計畫。其中，辦理旅行業經理人、導遊、領隊職前訓練、稀少語別導遊輔導考照訓練等事務 4,564 萬 4 千元。惟近年導遊、領隊報考人數持續下滑，據交通部觀光署統計，114 年度報考人數首度跌破 1.5 萬人，華語導遊及華語領隊報考人數更創歷年新低，反映產業吸引力不足及人才斷層隱憂。

導遊、領隊制度為我國觀光接待體系之根基，直接影響外國旅客來臺體驗與觀光形象。疫情後全球旅遊復甦，惟我國觀光人力卻出現斷層，特別是外語導遊人才稀缺，交通部觀光署雖延長華語導遊搭配翻譯人員接待韓語、越南語、泰語、印尼語、馬來語、緬甸語及柬埔寨語等團體的措施至 116 年，仍屬權宜之計，爰建請交通部觀光署應就不同語別導遊之招考及培育提出相關中長期人才培育藍圖，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)為推動國際旅客包機來臺旅遊，交通部觀光署訂定推動境外包機旅客來臺獎助要點，針對抵離臺中國際機場、高雄國際機場、花蓮機場等航班旅客提供加成獎助。然查 2025 年 1 至 8 月，經由臺中機場入境包機旅客為 8,408 人，僅達疫情前（2019 年）同期 5 萬 9,392 人的 14%，顯示臺中地區在國際包機旅遊上尚有明顯成長空間。

臺中為中臺灣的核心門戶，兼具山海城景觀與多元文化特色，更是中部縣市國際觀光的重要樞紐。爰請交通部觀光署積極檢視既有獎助措施，並與臺中市政府加強合作，結合臺中國際機場航網拓展、郵輪母港招商及在地觀光資源整合，提出專案規劃與行動方案，提升國際旅客透過臺中入境之誘因，帶動中臺灣觀光能量，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 2 目「觀光業務」項下「打造永續共好地方創生計畫」中「獎補助費」編列 7,148 萬 8 千元。查過去數年全國各縣市興起「天空步道」建設熱潮，短時間內建置多處同質性高且造價昂貴之景觀設施。然熱潮退去後，部分景點因缺乏在地文化深度與後續營運規劃，淪為「

一次性旅遊」地點，導致遊客人次劇減並衍生沉重之維護管理負擔及環境衝擊。交通部觀光署作為觀光產業規劃與輔導之主管機關，對於地方創生計畫之審核應嚴格把關，避免預算資源投入成本效益低下之硬體設施，致使國家資源閒置。為確保地方創生政策能真正達成永續經營並導正觀光發展方向，要求該署應針對現有補助之地方創生設施進行成效盤點，研議協助地方政府精進營運模式之對策，並提出未來審核補助案時針對永續營運計畫之具體評估機制，爰建請交通部觀光署於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 2 目「觀光業務」項下「補助交通作業基金」中「獎補助費」之「對特種基金之補助」編列 39 億 4,264 萬元。查該計畫項下之多項子計畫執行進度顯著落後，其中關於「重要廊帶、亮點營造計畫」之桃園（南北海岸雙星）、苗栗（白沙聖域）及花蓮（七星潭）等耗資數億元之指標性工程，皆因設計作業進度遲滯導致執行效率低迷，截至 114 年 7 月底之預算實現率遠低於預期。重大觀光基礎設施之延宕，不僅影響區域觀光建設之建置時程，亦恐導致國家預算資源閒置，未能發揮應有之觀光振興實效與政策初衷。

為落實預算執行督導，確保各項觀光基礎建設如期如質完成並導正行政效能，爰要求交通部觀光署應詳實盤點各計畫落後之實務窒礙，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)鑑於 OTA（Online Travel Agency）業者，如 Booking.com、Agoda、Klook 及 KKday 等，已成為民眾訂購旅遊行程、住宿及租車服務之主要平台，對國內外旅遊市場具有高度影響力。然而，近年因 OTA 平台所衍生之消費爭議日益增加，包含訂房資訊不符、取消退款爭議及責任歸屬不明等問題，惟部分業者未於台灣設立法人或營運據點，致現行監管與裁罰機制有限，消費者權益保障仍有不足。反觀日本、韓國及新加坡等國，已針對 OTA 業者建立相關法規及罰則，以強化市場管理及消費者保護。此外，OTA 平台亦為國際旅客規劃來台行程之重要資訊與訂購管道，對台灣觀光形象及旅遊產品曝光具有關

鍵影響。爰此，要求交通部觀光署針對 OTA 業者研議更積極之管理措施，強化消費爭議處理機制及跨境監管合作，同時加強與相關平台之合作，提升台灣觀光景點於 OTA 平台之能見度與行銷效益，進一步拓展國外旅客來台旅遊市場。

(十六)鑑於觀光產業為臺灣重要經濟與服務產業之一，「2030 臺灣觀光政策白皮書」亦揭示以「觀光立國」為目標，強調應持續優化觀光產業發展及營造友善旅遊環境，提升臺灣國際觀光競爭力。惟交通部觀光署原訂 114 年來臺國際旅客目標為 1,200 萬人次，後續下修至 900 萬人次，115 年亦維持相同目標，顯示在疫後國際觀光市場競爭加劇情形下，臺灣吸引國際旅客之力道仍有強化空間。爰此，要求交通部觀光署積極檢討並強化國際觀光行銷策略，針對主要客源市場研擬更具吸引力之推廣措施，並結合交通、地方觀光及數位平臺資源，提升國外旅客來臺旅遊意願，以持續推動臺灣觀光產業發展及國際能見度。

(十七)鑑於我國疫後面臨顯著之「出國熱、國旅冷」現象，出國旅遊人數突破千萬，然國內旅遊市場卻嚴重衰退，呈現系統性萎縮之產業危機。根據各大社群網路輿情之大數據監測，廣大消費者對於國旅最核心之民怨，聚焦於國內旅宿平假日房價畸形、性價比極低，且景點同質性高、缺乏文化特色與大眾運輸低碳接駁配套。

交通部觀光署及所屬 115 年度辦理「平日國旅優惠」、「遊樂園留宿方案」及「Taiwan PASS 平日國旅優惠」等多項補貼政策。然而，此類無差異性之短期灑幣補助治標不治本，未對旅宿業之房價調控與市場監管落實強力稽核，甚至造成部分業者於補助期間惡性抬價，嚴重折損政府施政公信力。

交通部觀光署應會同各地方政府於 3 個月內研究辦理建立「國內旅宿房價監控與異常通報平台」，要求業者確實將核定之最高備查房價公開於「台灣旅宿網」供民眾比價，並加強平假日價格異常上漲之處罰與宣告，引導旅宿費用合理化。

(十八)鑑於交通部觀光署及所屬推動設立「北橫國家風景特定區」計畫多年，關鍵癥結在於：依據原住民族基本法第 21 條及諮商取得原住民族部落同意參與辦法，風景區劃設範圍橫跨桃園市復興區、宜蘭縣及新北市等眾多部落，依法必須取得各部落會議之過半數戶數同意，惟因偏遠山地原鄉（如桃園市復興區）面臨極其嚴重之人口外流，多數居民因就醫、就學、就業等緣故居住於都市，導致各部落在召開部落會議時，實到人數極難跨越「二分之一住戶」之法定出席門檻，造成程序無限期流會、擱置。

此一限制本意在於保障原住民族權益，但在純公益性、由政府主導之特定區規劃中，卻演變為因噎廢食，使得北橫沿線急需中央預算挹注之道路拓寬、污水處理、垃圾清運及民宿合法化輔導等公共建設，皆因特定區未能正式劃設而陷入停擺，引發部分怨懟與不滿。

交通部觀光署應展現跨部會協調之主動性，不得以「尊重部落主體性」為由消極卸責。該署更應於 115 年度起，主動會同原住民族委員會、桃園市政府及復興區公所召開專案協商會議。

(十九)115 年度交通部觀光署及所屬預算新增辦理「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫」，據立法院預算中心評估報告指出，是項計畫期程 115 至 118 年，總經費 100 億 1,400 萬元，分 4 年編列，預算來源分別由交通部觀光署及內政部國家公園署負擔。經查，交通部觀光署 115 年度編列 6 億 1,400 萬元，以北回之巔和微笑南灣二大核心主軸為架構，推動 10 項子計畫中之 8 項以辦理 115 年度計畫。由於近年來國人出國旅遊意願高於國內旅遊，足見國內整體觀光環境有提升改善必要；再者，國外來臺旅客人數與消費支出狀況，仍未見成長增加。尤有甚者，近年來，外國旅客在臺停留天數還呈現減少狀況，立法院 115 年度預算中心評估報告說明在案。

有鑑於國內觀光環境仍有改善空間，觀光旅遊黏著度待提升，爰請交通部觀光署針對此項新增計畫，提出分年度執行進度之效率效能評估方案，並請於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十)針對外國旅客來臺人數、消費支出，疫情結束以來，迄今仍無法回復以往榮景。經查，交通部觀光署表示已從擴大引客、組織布局等，訂有策略及步驟，永續發展臺灣國際觀光市場，114 年執行 3 個策略：持續強化推廣觀光新品牌 3.0 及各市場搭配優惠或獎勵措施，吸引國際旅客來臺。積極結合各部會資源，持續與各機關強化合作各種主題遊程，並配合國際旅遊趨勢議題，向國際旅客宣傳臺灣致力永續觀光作為。海外布局以全球拓點為策略，增設海外旅客服務據點，透過提升國際引客之服務量能及觸角，持續擴大觀光市場利基。然該署之策略及步驟推動執行是否對症下藥，以落實吸引觀光客，爰建請交通部觀光署針對執行來臺引客策略之目標與執行狀況，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十一)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 3 目「國家風景區開發與管理」編列 37 億 5,147 萬 9 千元。北橫公路沿線擁有豐富的自然與原民文化資源，地方期盼藉由劃設「北橫國家風景區」爭取中央大量統籌資源，以改善用路安全及繁榮部落經濟。

然而，本計畫目前因法規程序僵化而澈底停擺。桃園市復興區部落許多原鄉居民因就醫、就學、就業多移居外地，導致召集部落會議時，實到人數極難達到法定之過半戶數門檻，造成程序無限期擱置。過去僅開發 1 處「小烏來義盛溫泉」，中央不能因為諮商同意權門檻高、實務難行就將全案消極擱置，這對地方極不公平。

交通部觀光署應發揮主動性，與原住民族委員會、桃園市政府協調，研擬「分區、分階段納入」之彈性治理機制，讓已通過之部落（如義盛溫泉區、角板山周邊）先行納入，建立成功示範，以破除法規死結，實質提升桃園市復興區之觀光產業。爰要求交通部觀光署於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)115 年度交通部觀光署及所屬預算第 3 目「國家風景區開發與管理」項下「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫」編列 5 億 6,625 萬元。臺南市

將軍漁港位處雲嘉南濱海觀光廊帶核心，具串聯台 61 線、馬沙溝、青鯤鯓及北門、七股等濱海資源之區位優勢，近年臺南市政府已透過分區開發、道路工程、觀光魚市整修、浮動碼頭整建及北航道水域遊憩規劃等，推動漁港由傳統漁業機能轉型為兼具觀光、休憩與農漁產行銷之複合場域。

惟目前相關計畫分散於中央與地方多機關間，且將軍漁港於「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫」之「臺灣極西新亮點計畫」之定位、經費配置與推動期程尚未明確。爰要求交通部觀光署會同相關機關，提出將軍漁港觀光轉型整體規劃與分年推動時程，並強化與雲嘉南濱海觀光廊帶之整合。爰請交通部觀光署於 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 5 億 0,677 萬元，照列。

本項通過決議 12 項：

- (一)115 年度交通部運輸研究所預算「運輸科技應用研究業務」編列 9,953 萬 2 千元，凍結 500 萬元，俟交通部運輸研究所於 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)115 年度交通部運輸研究所預算「運輸研究業務」編列 1 億 6,867 萬 6 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度交通部運輸研究所預算於「運輸科技應用研究業務」項下新增編列「陸運及港灣智慧防災與調適技術研發應用計畫」第 1 年經費 5,700 萬元，係辦理研發與應用陸運及港灣智慧防災與調適技術，提升陸運及港灣防救災作業效能與韌性等經費。計畫目標及內容包括「鐵公路及港埠設施韌性及維管技術研發」、「商港海域監測及水工試驗應用技術研發」及「港灣智慧災防預警技術研發」等 3 項細部計畫，應用科技提升陸運及港灣智慧環境監測及災防能力，強化預警應變力、提升運輸系統回復力及決策支援能力。

然近年受極端氣候與強震影響，陸運及港灣設施受損頻仍，交通中斷造成

之經濟與社會成本甚鉅。以颱風及豪雨事件為例，111 至 113 年間，因降雨或土石流導致鐵公路阻斷案件逐年增加，113 年達 87 件，較 111 年增幅近三成；另港區受海象異常影響停航次數概呈上升趨勢，影響港埠營運效率。前期計畫雖已發展檢測、監測與防災應用技術，惟在資料整合、即時預警精度及跨系統應變能量上，仍未能完全滿足實務需求，爰建請交通部運輸研究所應妥慎規劃並強化跨域整合，確保研究成果落實於鐵公路養護、港埠防災演練及應變決策，以殷實推動成效，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四)115 年度交通部運輸研究所預算於「運輸科技應用研究業務」項下「智慧道路技術應用與運輸效率升級計畫」編列 1,600 萬元，其中工作內容包含「人工智慧號誌控制精進—多任務強化學習」與「應用影像辨識技術開發市區客運風險分析工具」。

經查，美國、英國、德國、荷蘭、日本等國，都有使用智慧交通號誌，其中荷蘭有約 26%的號誌系統使用，智慧號誌會自動偵測當下路口車流量變換紅綠燈號，讓民眾不用枯等紅燈。

而交通部運輸研究所 112 年提出之「我國人工智慧車聯網之號誌控制模式探討」報告中，亦有探討智慧號誌，並已在臺北市、臺南市進行測試，然我國當前推動智慧號誌之進度仍有待加強，交通部運輸研究所應與交通部及地方政府積極溝通討論，於夜間等車流較少之時段，擴大測試範圍，蒐集相關測試數據，加速我國智慧運輸推動進程。

綜上所述，爰要求交通部運輸研究所應積極與交通部及地方政府溝通討論，擴大測試範圍，加速蒐集相關數據，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五)查交通部「道安總動員」統計數據顯示，113 年全國事故死傷人數為 53 萬 7,383 人，114 年增加至 53 萬 6,992 人，另行人死傷人數，亦從 113 年 1 萬 7,162 人，114 年增至 1 萬 7,295 人，增加 133 人，顯見當前推出之各項交通安全政策成效甚微。

國家運輸安全調查委員會於 112 年之調查報告中，便建議交通部引進道路安全檢核及道路安全檢查機制，並於後續各項調查報告陸續提醒交通部加速引進該機制，希望透過第三方機構，對現有道路進行檢查及交通工程施作期間之檢核，以提升整體道路安全。

而交通部運輸研究所於 114 年提出之「道路安全檢查制度導入研究－建構道路安全檢查工具」中說明，當前該所已完成道路安全檢核及道路安全檢查機制之檢核表，預計於 115 年與交通部公路局、交通部高速公路局合作，展開示範檢查相關工作。

綜上所述，爰要求交通部運輸研究所應加速導入道路安全檢核及道路安全檢查機制之研究，全面檢視我國道路安全，以期降低我國交通事故率，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)面對氣候變遷、地緣政治、航行風險及海難搜救等複雜海象問題，傳統定點浮標或船測方式，恐難以滿足現實海洋實況需要。查交通部運輸研究所轄下的交通部運輸研究所運輸技術研究中心（TTTC）致力於運用高科技雷達技術進行商港海象觀測、船舶追蹤及港灣災害應變，且該中心自 110 年起引進陣列雷達，並在臺中港、臺北港建置多種雷達觀測系統，包括：高頻海洋陣列雷達、微波雷達、雙偏極化雷達系統等。於此，配合政府推動「海域安全監控應變資訊與技術先導計畫」（114-117 年），由交通部運輸研究所負責辦理「臺灣海洋雷達觀測網運作與技術發展跨部會整合」分項計畫，用以全力建置國家級海洋雷達觀測網，透過全天候監測海流、波浪與風場變化，全面提升我國海域安全管理與災害應變能力。爰此，要求交通部運輸研究所控管此四年期分項計畫之預算執行情形，適時掌握研究成果，並針對跨部會整合之計畫內容、分年期執行進度，以及規劃應用範圍，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)運輸部門為了達到淨零排放目標，除了在產業轉型策略方面須推動公路運具電動化之外，也需要搭配生活轉型策略以減少車輛的使用。因此，建構完善之公共運輸、步行與自行車等綠色運輸環境，以及強化私人汽機車之使用管理，亦

為運輸部門淨零排放重要的策略。就管理私人運具使用部分，其中「低碳交通區」已納入運輸部門淨零轉型策略之一。

考量國外類似案例經驗，未來推動實施低碳交通區，是期望將私人高排碳運具之使用者移轉至公共運輸、步行或騎乘自行車、電動化運輸等替代運具，低碳交通區劃定區域是否具備前開替代運具之使用環境條件，係低碳交通區能否順利推動之重要關鍵。基於國內目前尚無低碳交通區實際推動案例，中央法規亦無明定「低碳交通區」之內涵及形式、管制作法等，希冀儘速達成淨零碳排放目標落實之必要，爰請交通部運輸研究所針對低碳交通區內替代運具使用環境相關配套措施提出規劃方案，以期有效達成預期目標，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)鑑於毒駕件數暴增且成效改善未達標，引發社會不安，強烈要求加強防制力道。爰要求交通部運輸研究所應於「人本交通運輸研究發展計畫」中，專案執行「高風險毒駕族群駕駛行為與易發路段大數據分析」，積極與內政部警政署接軌，透過 AI 數據模型找出攔檢熱點，協助執法單位精準打擊。並請於半年內向立法院交通委員會提出書面報告，以確保道安政策之時效性。

(九)為達成 2050 淨零轉型，要求交通部運輸研究所於維運「運輸部門淨零排放評估模型」時，應增加「低碳交通行為誘因分析」之專題研究。內容應包含如何透過 MaaS 系統與 TPASS 等票證誘因，精準導引民眾由私有運具轉向大眾運輸，並針對偏鄉地區提供具成本效益之低碳運輸方案，避免淨零政策僅侷限於都會區，以落實真正的「交通平權」與「綠色轉型」。爰要求交通部運輸研究所針對上述案由向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)有鑑於目前我國公共運輸資訊與交通服務仍分散於不同平台、網站及應用程式，民眾經常需於多個介面間切換查詢班次、轉乘資訊及預約服務，不僅操作繁瑣，也提高高齡者、城際旅客及觀光旅客之使用門檻，形成數位落差，影響公共運輸使用便利性與整體交通服務品質。尤其對初次抵達陌生城市或入境之外籍旅客而言，往往難以即時掌握聯外交通、轉乘接駁及計程車叫車資訊，降低

旅運效率與觀光友善程度。

交通部運輸研究所近年已逐步推動跨域公共運輸資訊整合服務，導入自然語言互動技術，整合公共運輸資訊查詢及計程車自動化預約功能，使民眾可透過更直覺、友善之方式取得交通資訊與完成預約服務，免除下載及學習多種公共運輸 APP 之不便，作為未來推動一站式智慧交通資訊服務的重要基礎，方向值得肯定。

惟目前相關服務仍處於逐步整合階段，各地方政府公共運輸資訊格式、系統介接及計程車派遣平台整合程度不一，跨縣市與跨運具服務尚未完全建構，整體服務覆蓋率與實際應用場域仍有提升空間。另於航空場站部分，旅客抵達後之聯外交通資訊、乘車導引及即時預約服務仍相對分散，尚未形成完整智慧接駁服務體系。

爰此，要求交通部運輸研究所應會同交通部民用航空局、交通部公路局、交通部觀光署及各地方政府，加速推動全國公共運輸資訊整合發展，建立跨縣市、跨運具之統一資訊介接與服務機制，擴大整合航空、公車、客運、軌道運輸、公共自行車及計程車等交通資訊查詢與預約服務，並強化高齡者與觀光旅客友善介面設計，強化我國智慧交通與觀光服務品質。

(十一)有鑑於臺灣地形狹長且山區、離島與偏鄉聚落眾多，每逢颱風、豪雨、地震等天然災害發生時，常因道路中斷、橋梁受損或聯外交通受阻，導致民生物資、醫療藥品及救援設備無法即時送達，嚴重影響居民安全與災害應變效率。交通部運輸研究所近年推動無人機偏鄉物流服務，並自 2026 年起邁入商業營運驗證階段，期藉由無人機具備高機動性、快速部署及不受地面交通限制等特性，建立偏遠地區物資運輸新模式，此方向值得肯定。

惟以 2025 年丹娜絲颱風為例，部分地區曾因強降雨及道路坍方造成交通中斷，災區民眾面臨物資補給與醫療運送困難，也凸顯我國現行災時物流體系仍高度依賴傳統道路運輸，一旦聯外道路中斷，即可能影響救災黃金時間

與民生穩定。面對極端氣候日益頻繁，如何建立具備韌性、分散化與快速應變能力之災害物流系統，已成為政府必須正視之課題。

爰此，要求交通部運輸研究所應會同交通部民用航空局、內政部消防署及相關地方政府，加速推動無人機偏鄉物流與災害應變運輸機制，以確保於重大災害發生時，民生物資、藥品及救援設備得以即時、安全送達，提升我國整體災害防救韌性與緊急應變能力。

(十二)115 年度交通部運輸研究所預算於第 1 目「運輸科技應用研究業務」編列預算 9,953 萬 2 千元。

查該分支計畫項下編列之「海空運輸系統智慧化應用與效能提升科技研發計畫」、「運輸部門深度減碳與調適研究計畫」、「無人機於交通領域創新應用之整合測試計畫」均為 4 年期計畫，然前述之計畫各年度之總經費均不同。

「海空運輸系統智慧化應用與效能提升科技研發計畫」112 年計畫總經費 2,492 萬 7 千元、113 年為 2,218 萬 8 千元、114 年為 1,985 萬 8 千元、115 年為 1,876 萬 8 千元；「運輸部門深度減碳與調適研究計畫」112 年計畫總經費為 6,600 萬元、113 年為 4,644 萬元、114 年為 4,428 萬 2 千元、115 年為 4,335 萬 7 千元；「無人機於交通領域創新應用之整合測試計畫」112 年計畫總經費 7,800 萬元、113 年為 6,166 萬元、114 年為 6,081 萬 3 千元、115 年 5,351 萬 7 千元，惟前述計畫於各年度計畫說明欄亦未有變更計畫之說明，顯不合理，爰要求交通部運輸研究所於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 6 項 公路局及所屬 531 億 9,541 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 36 項：

(一)115 年度交通部公路局及所屬預算第 2 目「公路及監理業務管理」編列 75 億 3,412 萬元，凍結 5,000 萬元，俟交通部公路局於 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)115 年度交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」編列 398 億 1,046 萬元，凍結 5,000 萬元，俟交通部公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)據交通部公路局統計資料顯示，115 年度推行之換照新制度中，70 至 75 歲首年需通知換照人數達 128 萬 8 千人，依歷年換照率推估換照人數約為 56 萬 9 千人，惟為滿足高齡者外出行之需求及減輕交通支出負擔，已針對 70 歲以上繳回駕照之高齡者，提供補助 TPASS 乘車優惠回饋（包括計程車）；另持續透過公路公共運輸計畫經費，協助及輔導地方政府完善公共運輸路網，與提升偏鄉公共運輸服務，為確保高齡者移動權益及整體交通安全間取得平衡，提供更友善之公共運輸使用環境。爰要求交通部公路局就「保障高齡者移動權益及提升偏鄉公共運輸服務」之具體規劃及有效作為，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
- (四)茲因屢屢接獲民眾反映，線上預約監理所機車考照名額嚴重不足，導致無法報考機車駕照，爰要求交通部公路局應就線上預約監理所機車考照名額不足問題研議改善作為、提出妥適作法，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善之書面報告。
- (五)交通安全攸關國人基本日常「行」的安全，為國人高度關注之議題。為打造安全、友善交通環境，行政院於 114 年再次重申將以「2030 年行人死亡人數下降 50%」、「2050 年道路交通事故零死亡」目標邁進。經查交通部統計數據，114 年 1 至 7 月交通事故總件數 22 萬 9,936 件，相較 113 年同期增加 4,412 件；因交通事故喪生行人 201 人，相較 113 年同期增加 2 人，顯示整體交通事故防制成效仍有待強化。

經查，115 年度交通部公路局及所屬預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列經費 16 億 6,211 萬 9 千元，較 114 年度增加 1 億 1,647 萬 6 千元，主要用於車輛管理、駕駛人考照及交通安全推動等相關業務，惟預算書對於具體強化交通安全、提升行人保護措施及改善高風險路段等計畫內容未具體說

明。爰建請交通部公路局應就強化交通安全、提升行人保護措施及改善高風險路段提出具體規劃，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)115 年度交通部公路局及所屬預算「公路及監理業務管理」項下「客運車輛電動化推動計畫」編列 1 億 2,070 萬元，辦理公共運輸車輛補助，建置維修保養體系等客運車輛電動化項目。交通部公路局預算書第 11、16 頁數據顯示，截至 114 年 6 月 30 日止，全國電動大客車領牌數為 2,057 輛，過去已核定尚未領牌輛數為 1,223 輛，合計 3,280 輛，反而較 113 年底合計 3,578 輛減少。該局另表示，主要原因係 113 年原核定籌備中之電動大客車，有部分客運業者因自身營運狀況考量，於 114 年初申請撤案，及有部分業者因營運出現狀況退出市場，或有車輛屆齡報廢所導致。然此現象不僅顯示電動大客車之數量倒退，更凸顯客運業者在實際營運上可能面臨困境，導致對政策參與卻步，恐影響 119 年全面電動化目標之達成。爰建請交通部公路局應就 114 年度電動公車政策執行情形、客運業者所面臨之營運困境、未來有效因應對策及輔導措施，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)交通部公路局推動駕照制度革新，包含高齡換照分級關懷及滿 70 歲長者自願繳回駕照之 TPASS 乘車回饋措施，展現政府對高齡者交通安全與移動權益的重視。該措施鼓勵長者主動放棄駕駛，改以公共運輸取代自駕，以減少高齡駕駛事故風險，並兼顧長者日常出行需求。惟目前回饋金發放採「事後回饋」方式，須由長者自行持敬老卡至超商櫃檯或捷運站加值機領取，流程相對繁瑣，部分長者可能因不熟悉操作、資訊取得不易或行動不便而錯過領取機會，導致政策難以完全落實。

爰建請交通部公路局於受理長者繳回駕照時，除製作簡明易懂之操作說明外，應主動加強現場與線上宣導，並協調地方政府發卡單位共同推廣，使長者能充分了解領取方式與期限。同時，建請交通部公路局研議更便利之回饋機制，例如直接匯入票卡、整合地方敬老卡回饋點數或以自動入帳方式發放，減少中間手續及人工操作負擔，以提升政策可近性與實際受益成效，確保長者能順

利享有安全、便利且友善的公共運輸服務，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)115 年交通部公路局及所屬預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」編列 44 億 0,880 萬元，其中公路公共運輸永續及交通平權計畫編列 28 億 2,880 萬元。該計畫每年補助各直轄市、縣市政府辦理「市區汽車客運業營運及服務評鑑」，此評鑑為衡量公車服務品質與營運安全之重要指標，惟截至 114 年 11 月初，台北、新北、台南及高雄等市皆已公告 113 年度評鑑結果，部分縣市如台中市最新報告仍停留在 112 年版本，進度明顯落後。有鑑於此評鑑結果不僅是民眾監督客運業服務品質的依據，更是政府核發營運虧損補貼、評估業者是否適任的重要參考。評鑑報告延遲公告，將形成監督空窗，使客運業之服務與安全改善缺乏即時壓力，亦損及民眾知的權利。爰請交通部公路局督促地方政府務必如期完成並公告公車營運與服務評鑑，以確保政策目標得以落實，提升整體公共運輸服務水準，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)交通部公路局臺中區監理所臺中市監理站新建辦公大樓工程已於 114 年竣工啟用，作為中部地區民眾洽辦監理業務的重要據點，新大樓以綠建築與智慧監理為設計理念，兼顧節能環保與民眾便利，提供單一窗口服務、優化洽公動線、強化數位化作業環境，為全國監理便民服務之典範。臺中市監理站平均每月服務逾 3 萬 2 千名民眾，服務量居全國之冠，其運作效能與服務品質直接影響臺中地區用路人權益。

爰此，建請交通部公路局持續強化監理業務之數位化與自助化措施，精進線上申辦系統與數位櫃檯功能，縮短民眾等候時間，提升整體洽辦效率；並持續強化各項無障礙與高齡友善設施，完善導引動線，便利長者及身障者洽公。同時，應檢視中部地區監理業務量能分布，滾動檢討各監理所（站）服務能量與人力配置，確保臺中市及周邊地區民眾皆能獲得即時、便利且高品質之監理服務。另有地方居民反映希望監理站能規劃或開放機車駕駛人考照練習，以讓報考人充分了解交通標示標誌及道路駕駛之實際狀況，並於 2 個月內向立法院

交通委員會提出書面報告。

- (十)經查，國人國旅型態多選擇一日遊為主，約六成選擇自駕出遊，以中彰投公路運輸為例，國道 3、6 號、台 74、63 線南台中區域成為一個車流交織又繁忙的交通瓶頸。其中尤以台 63 線與國道 3 號間高快速道路系統，因未規劃直接對接匝道，駕駛人需先下至平面道路後再上匝道，導致該路段上下班時間或假日經常交通壅塞，民眾長期反映希望能改善該路段道路交通規劃。

目前交通部公路局已提出「台 63 線銜接國道 3 號中投交流道改善工程」可行性評估，爰建請交通部公路局應加速辦理，儘速定案，以便利中部民眾公路通行，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十一)交通部公路局為協助公路公共運輸業者延攬及培育駕駛人才，自 108 年起推動大客車駕駛擴大徵才就業安薪方案、公路公共運輸大客車駕駛擴大徵才穩定就業留才方案與公路公共運輸營業大客車駕駛擴大徵才就業獎勵方案。惟不但近七年公路汽車客運駕駛員人數大幅減少，根據交通部公路局 114 年底之統計，全台公路客運缺員已達 750 多人，市區客運更缺 1,500 多名駕駛，且客運駕駛年齡偏高，幾乎看不到年輕新血加入，客運業恐陷入世代斷層危機。審計部 112 年度總決算報告也指出，「就業安薪方案」及「穩定就業留才方案」未持續追蹤其留任現況及分析離職原因，不利衡量補助方案推動成效；「擴大就業獎勵方案」截至 113 年 3 月底止，仍有近 40%駕駛人力缺口尚未補足，且「穩定就業留才方案」及「擴大就業獎勵方案」截至 113 年 3 月底為止，招募駕駛員共計 1,598 人，實際獲補助者僅 632 人，符合前揭方案規定就職滿 3 個月之駕駛員未及 40%，補助方案吸引人才留任之誘因似有不足，駕駛人力斷鏈問題仍待解決。公共運輸駕駛目前擁有上開各項補助尚且缺人，貨運駕駛完全無任何徵才補助，更是長期面臨缺少駕駛的困境，許多聯結車或大貨車駕駛長期缺人，運送高壓氣體之聯結車駕駛更是難以徵到新血，駕駛平均年齡越來越大，面臨嚴重人才斷層。有鑑於大客車駕駛人力持續短缺，缺口不斷擴大，現有留才徵才方案似有誘因不夠之問題，無法有效緩

解人力短缺狀況，爰要求交通部公路局針對公路公共運輸業駕駛部分，應歸納、釐清駕駛員離職原因，並研擬改善產業環境、調整求才條件之策略；針對貨運業駕駛部分，應積極研擬對策協助聯結車、大貨車駕駛之徵才，以解決駕駛人力面臨斷層之狀況，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)鑑於我國交通違規罰鍰收入分配長期失衡，依現行制度，地方政府可取得 75%罰鍰收入，執法機關另分配 24%，地方實際掌握高達 99%之交通罰鍰資源，中央僅取得 1%，且相關規範中，要求優先使用於交通安全改善之比例僅約 12%，亦未將道路環境改善列為核心用途，導致部分地方政府將大量交通罰鍰挪作一般財政支應，形成「以罰代管」、「以罰養財」之現象。又現行科技執法與測速設備設置數量持續增加，部分地方政府更將罰鍰收入再投入擴增執法設備，形成「罰鍰增加－設備增加－再增加罰鍰」之循環，卻未優先改善不合理道路設計、標線配置、行人空間不足及交通工程缺失等根本問題，無助降低事故風險，反造成民眾對交通執法失去信賴。另外近年各地方政府大量增設科技執法及測速照相設備，惟設置標準、風險評估、事故關聯性及資訊公開程度不一，社會各界對部分設備設置是否以交通安全改善為目的，抑或淪為增加罰鍰收入工具，已有高度疑慮。內政部警政署已表示將針對測速照相設置建立完整制度與體系，然目前中央仍缺乏統一之科技執法設置標準，導致各地方政府設置密度、路段選擇及執法方式差異過大，部分路段更出現速限設計不合理、道路工程未改善即優先設置測速設備之情形，難以真正達成事故預防目的。爰要求交通部公路局應儘速會同內政部警政署及相關機關，訂定全國一致之科技執法及測速照相設置準則，內容應包括事故率及肇事熱點評估、道路工程改善優先原則、速限合理性檢核、設置效益評估、資訊公開及定期檢討退場機制等事項，並於 3 個月內提出具體規劃及期程，向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)鑑於近年施用毒品後駕車案件數量急遽攀升，依據統計，毒駕案件自 2024 年

之 2,619 件，暴增至 2025 年之 8,659 件，增幅逾三倍；而 2026 年截至 4 月底止，已累計發生 4,725 件毒駕案件，顯示毒駕問題已對我國道路交通安全造成重大威脅。然現行道路交通管理處罰條例對毒駕之認定、檢測機制及處罰強度，相較酒駕仍有明顯落差，難以有效遏止毒駕行為，亦增加執法與司法實務認定困難。

爰要求交通部公路局應會同法務部、衛生福利部及內政部警政署等相關機關，就毒駕案件之查緝、檢測、認定及裁罰制度進行全面檢討，並研商修正道路交通管理處罰條例，透過加重毒駕刑責與行政罰責、建立更完善之毒品快篩與檢驗制度、駕照管理機制等方向辦理，以有效遏止毒駕行為，維護用路人生命安全，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出檢討及修法研議報告。

(十四)鑑於我國即將邁入超高齡社會，交通部公路局近期提出高齡駕駛管理制度改革，包括將高齡駕駛換照年齡下修至 70 歲、增列體格檢查與醫師評估、75 歲以上長者每 3 年換照 1 次、增加認知功能檢測，以及針對違規肇事高齡者要求完成實地駕訓後始得換照等措施，並推動高齡者主動繳回駕照補助政策，以 TPASS 乘車優惠作為誘因。相關措施固然係基於道路安全考量，然高齡駕駛問題本質上不僅是駕照管理問題，更涉及高齡者基本交通權與公共運輸可近性問題。

然而，目前我國大眾運輸環境對高齡者仍極不友善，尤其偏鄉地區問題更為嚴重，包括客運班次稀少、站牌距離過遠、車輛上下階梯不便，復康巴士與長照接送資源多集中於都會區，且多數高齡者並不符合長照資格；需求反應式公共運輸（DRTS）服務範圍有限，亦難有效銜接高齡者日常就醫、採買及社交需求。

另查 115 年 1 至 4 月底止，高齡者主動繳回駕照補貼政策申請人數共 6,965 人，其中六都即占 5,865 人，占比高達 84%；僅雙北即達 3,520 人，占全國逾半。反觀偏鄉及離島地區，臺東縣僅 18 人、澎湖縣 5 人、連江縣更為

0 件申請，顯示在公共運輸資源不足地區，高齡者即使有安全疑慮，仍難以放棄自駕。相關數據已明確反映我國高齡交通政策存在嚴重城鄉落差，若未同步完善偏鄉替代運輸服務，即貿然強化高齡駕駛限制，恐形同剝奪偏鄉長者就醫、採買及社會參與之基本行動權。

爰此，要求交通部公路局應會同地方政府，全面檢討高齡者交通政策，特別針對偏鄉及高齡化地區，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體改善方案及書面報告。

(十五)針對交通部公路局 115 年度新興計畫「因應氣候變遷縣市管河川及排水整體改善計畫」，其核心目標為減少天然災害造成橋梁損壞並降低淹水潛勢。為因應近年極端氣候強降雨頻率激增，避免新改建橋梁完工後仍無法抵禦超大洪峰。該計畫名為「因應氣候變遷」，但其工程設計（如橋墩基礎深度、橋高淨空、跨距等）是否已導入最新的氣候變遷極端水文情境（如提高防洪頻率至 100 或 200 年洪水位），計畫中並未說明。河川及排水改善工程多於鄰水或臨水環境施作，施工期間之臨時圍堰、邊坡安全及對既有水流之影響極大，交通部公路局必須建立更嚴格的施工品質查核機制，防範施工期間遭遇颱風豪雨導致災情擴大。爰要求交通部公路局應於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十六)我國近年來發生數起因大客車（客運公車與遊覽車）未停讓行人、超速或轉彎視野死角不慎而導致重大行人死亡事故，引發社會對大眾客運駕駛技術、考照及在職安全訓練效能之高度不滿。

115 年度交通部公路局及所屬預算於「一般行政」項下「派員出國計畫」編列 41 萬 6 千元，預定考察國際橋梁安全、全球交通峰會及智慧運輸 ITS 年會等。

然立法院預算中心指出，交通部公路局自 106 至 113 年，已陸續 6 次出國考察日本、新加坡、韓國等各國公車客運管理制度與經驗，但考察報告中

之先進「防禦駕駛訓練」及「安全管理制度（SMS）」回國後卻多流於紙上談兵，未能有效落實於國內駕訓、考照與回訓之強制性改革，致使國內大型車交通事故死亡率不減反增，引發公帑出國考察、成效卻成空之不良社會觀感。

爰此，建請交通部公路局應將出國考察之國外先進經驗具體轉化為政策執行，積極會同相關部會研擬「強制性高風險與重大違規駕駛人定期回訓制度」，針對高違規、高風險及年長駕駛推行分級「短效期駕照管理」，以落實矯正防護、維護道路用路安全，澈底洗刷「交通地獄」惡名，並於 3 個月內針對「大客車與大型車輛在職教育與駕照訓考」向立法院交通委員會提出精進改革報告。

(十七)中央各機關編列政策及業務宣導費應力求撙節，並防範政府預算圖利特定媒體，同一媒體得標金額不得高於宣導預算 5%，且限制性招標比率不應超過二成。

然 115 年度交通部公路局及所屬預算「媒體政策及業務宣導費」編列高達 2,820 萬元（包含「公路及監理業務管理」編列 1,250 萬元及「公路建設及改善計畫」編列 1,570 萬元）。

經檢視該局過去幾年媒體政策及業務宣導費之採購執行情形，發現得標廠商高度集中於少數特定媒體，且公路防災宣導多流於單一合約採限制性招標辦理之情形，缺乏多元媒體參與機制與客觀成效評核數據。

爰此，建請交通部公路局執行 115 年度各項媒體政策及業務宣導採購時，應嚴格落實政府採購法公開競爭原則，將限制性招標採購件數與金額比率確實限縮至合理比例，且單一媒體及其關係企業得標總額度應遵循防範限制；同時，針對「養管費電子多元繳費宣導」、「公路防災與通阻推播」等項目，應於官網及主計處專區按月、按季揭露詳細得標廠商、主題、期程及客觀點閱與行銷成效指標，接受國會與公民監督。

(十八)桃園市大溪及復興區為北台灣著名之熱門觀光景點，但近年大溪老城區之遊客造訪人數呈現連續性衰退。經分析，假日聯外交通嚴重壅塞、道路動線交織以及大客車、一般汽機車與行人擠在狹窄省道上之瓶頸，為影響觀光人潮之主要因素。

目前大溪老街之主要聯外路廊台 3 線、台 4 線假日近乎癱瘓，居民通行飽受折磨。雖然交通部公路局近年陸續規劃「台 37 線（高鐵橋下側車道）延伸至南科可行性評估」及省道快速公路改善，但針對桃園市八德與大溪聯外、大溪第三聯外橋梁等新闢道路計畫之中央經費補助與行政審查進度，仍有待大幅提升。

爰此，建請交通部公路局應本於協助地方健全區域路網之初衷，加速辦理「大溪聯外道路、台 3 線新闢路段」等可行性評估與經費補助審查，與桃園市政府建立定期溝通平台；並協調交通部公路局北區養護工程分局，於假日重點塞車時段針對台 4 線大溪段、武嶺橋周邊引道採取智慧交通 CMS 與調撥車道優化控制，以健全大溪老街觀光路網、分流地區車潮，協助重振地方經濟。

(十九)為貫徹憲法保障身心障礙者之工作權、交通通行權與平等考照機會，各區監理所站皆設有供身障考生使用之特製考驗車。

然依 115 年交通部公路局及所屬單位預算，部分監理所站（如嘉義所等）之身障特製考驗機車因使用年限已久、妥善率低落，已屆汰舊換新期程。

此外，許多身障考生及高齡長者多居住於偏鄉及山區，受限於交通不便，難以長途跋涉至市區監理站報考或更換駕照，現行下鄉考照考場之無障礙動線與臨時考驗車配備往往流於簡陋，未能確實保障考生安全。

爰此，建請交通部公路局應於 115 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路車輛機械管理」執行時，加速全面盤點並撥付專款汰換各監理所站老舊之身心障礙考驗特製汽機車，並確保煞車與輔助操控系統安全；同時要求各監理所與地方政府、身障團體合作，優化考驗場域之坡道、無障礙廁所

及語音導引系統，並增設偏鄉「行動監理身障考照專車」與代辦窗口，以確實建構交通平權、無障礙考照之暖心監理環境。

(二十)台灣正式跨入超高齡社會，高齡者與身障人士之通行需求日益迫切。然而全台合法通用計程車共計僅 1,325 輛，占比極低，造成長照高齡大眾日常通勤叫車極度困難。

經查 2024 年桃園市復康巴士預約失敗人次高達近 3 萬人次，台中市亦有 1 萬 3 千人次未能排上車，顯示各縣市現有復康巴士之供給缺口擴大，嚴重阻礙身障者及長照長者基本就醫與復健等平權。且既有復康巴士、長照專車、幸福巴士與民營通用計程車之間，長期存在調度平台未整合、補助機制未能互通之行政盲區。

爰此，建請交通部公路局應整合「公路公共運輸永續及交通平權計畫」，積極會同各直轄市、縣市政府建立跨區域之「無障礙及通用計程車預約派遣與聯合調度平台」，並就預約失敗熱區（如桃園八德、大溪偏區）進行重點車輛補貼；藉由將通用計程車納入公共補貼，給予司機趟次補助，補足復康巴士運能缺口，切實消弭移動弱勢者之出行障礙。

(二十一)日前通過之公路法修正草案，明定通用計程車牌照發放不受現行計程車總量管制限制，旨在提供移動弱勢者（如高齡與身障長者）安全便捷之交通工具。

然而，決定該項良意政策成敗之核心，在於交通部公路局刻正草擬之子法核發辦法，目前業界對於牌照申請主體存有高度爭議：傳統車行極力爭取全數由車行向政府申請，司機仍需靠行受其剝削；而學界與身障團體則強烈倡議應比照現行「優良計程車」個人牌照制度，開放合格司機以「個人身分」直接申請歸司機所有。

考量通用計程車主要服務高齡行動不便與身障大眾，提供高同理心與細緻服務之關鍵，在於司機須具備發自內心的服務熱忱與合理勞動權益，而非在車行靠行費、抽成與買指定車款之高壓下勉強上工。

爰此，建請交通部公路局於研擬通用計程車牌照管理及核發辦法之子法時，應積極參酌網路大眾輿情，明定保障並開放「個人申請」制度，免受靠行車行之制度性剝削，落實我國長照交通永續平權，健全無障礙客運服務網，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)有鑑於現行國 4 后豐段僅設有東出西入匝道，導致當地居民如要上下交流道，仍需要進行繞路，非常不便；而隨著豐潭段在 112 年全線通車，因為后豐交流道鄰近中部科學園區，有大量車流通行需求，造成嚴重的交通壅塞問題，立法院過去也曾多次排定考察，研擬改善對策，嗣經交通部公路局同意以委託代辦方式，補助台中市政府辦理「台 13 線（后豐大橋）、台 3 線（豐勢路）鄰近國道 4 號之路段（口）交通改善委託研究案」之可行性評估計畫。

綜上所述，為提升相關工程後續發包與進行進度，落實交通平權與地方來往通行便利性，爰請交通部公路局持續強化與台中市政府之溝通協調，並依程序加速與如實核定相關經費補助，避免行政程序牛步影響地方建設。

(二十三)台 61 線目前通車終點位於台南市七股十份交流道，與市道 173 線銜接，往南延伸跨越曾文溪橋正積極施工中。交通部公路局為完善西部高快速路網，延續台 61 線建設擴大服務範圍，改善西側濱海地區交通狀況，建構台南與高雄兩大都會區間更完整的交通骨幹，於 109 年 5 月啟動「台 61 線南延至高雄地區可行性評估」，期間辦理 14 場相關地方說明及協商會議，行政院於 115 年 4 月 10 日核定可行性評估。目前交通部公路局已於 115 年 4 月積極展開綜合規劃及環境影響評估發包作業，預計 8 月啟動相關工作，有關安平港路廊跨港方案將持續納入評估，並將積極與地方政府取得共識、趕辦相關作業，並以分段併行方式同步辦理，以縮短整體建設期程。

然台 61 線若能延伸屏東，將能擴大我國路網建置，完善南北交通往來路線。爰請交通部公路局提前針對台 61 線延伸屏東進行評估，並於 2 個月

內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十四)115 年度交通部公路局及所屬預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫」中「公路系統新建及改善計畫」，新增編列「高雄－屏東間東西向第 2 條快速公路」第 1 年經費 3 億 5,180 萬元，主要係辦理用地費及規劃設計等相關先期作業等經費。

計畫因涉及區段徵收與民眾相關權益，允宜強化與相關單位或地方政府協調溝通，妥為規劃用地取得事宜及民眾異議之風險因應策略，路廊規劃原則優先使用公有地，減少徵收私有地及建築物拆遷，並訂定合理之補償辦法，以維護民眾權益及降低爭議。

銜接國道 1 號南向系統匝道部分，宜於設計階段邀集有關機關就該路段交通服務功能完整性、區域交通需求及工程可行性等整體性妥為評估；另銜接國道 7 號高雄路段建設計畫，考量工程招標及施工時程相近，宜督導協調界面整合事宜，並審慎考量營建市場胃納及資源分配情形，妥為研擬招標策略，以確保建設計畫順利推展。

爰請交通部公路局針對高屏 2 快允宜強化與相關單位及地方政府協調溝通，妥善規劃用地取得事宜，以利計畫順利推動，另宜考量周邊交織地區之交通狀況，以整體思維規劃地區之交通動線，俾利有效提升整體路網之服務水準，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)因應客運駕駛短缺逾 2 千人，導致尖峰時段難以加開班次，交通部開放雙層巴士行駛高、快速公路以改善「駕駛荒」，優先規劃北基桃等短程國道路線，以雙層座位的高運量來解決駕駛人手不足的通勤需求。惟開放雙層巴士因應駕駛荒與通勤需求，到底是釜底抽薪、正本清源的策略？還是因人設事，只為解燃眉之急？抑或是只能做到頭痛醫頭、腳痛醫腳的地步？實不無疑義！據交通部公路局統計，領取職業駕駛執照人數，並未出現大量銳減的狀況，大客車駕駛缺工主因是工作環境「高工時、輪班制、高風險」導致流動率高，加上少子化與高齡化帶來的嚴重斷層，以及疫後客運

需求復甦，但實際需求人力卻流向民間遊覽車或貨運業，導致客運業駕駛荒。

因此，建請交通部公路局研議，針對客運駕駛人力缺口肇因、適切人才增補計畫提出配套方案，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)隨著交通事故頻率及高齡化問題，交通部公路局自 115 年 5 月底起，正式實施「高齡駕駛人管理制度改革」；考量高齡者移動權益與整體交通安全間之平衡需要，未來交通運輸方式發生變化是必然的，高齡者的旅運需求，更是亟待解決的課題。經查，交通部公路局統計 114 年底我國市區及公路客運駕駛缺額已經超過兩千人，駕駛人力斷鏈問題仍待解決，加上高齡者交通運輸需求缺口恐怕變大，尤有甚者，交通部推動多元偏鄉公共運輸服務涵蓋率未達目標值，甚至無公共運輸服務，因此加強提升大眾運輸交通服務量能及移動便利性，實為當務之急。有鑑於制度改革與大眾運輸客群變化，請交通部公路局針對高齡駕駛人管理政策變革與職業駕駛需求變化下，規劃研議合宜之大眾運輸方案，以確保大眾運輸交通安全與乘客權益，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十七)115 年度交通部公路局及所屬預算第 2 目「公路及監理業務管理」編列 75 億 3,412 萬元。請交通部公路局辦理以下事項：

1. 未能有效接軌國際法規之淨零碳排放政策：該預算科目明列國際法規調和與研擬，其核心職掌應包含因應國際減碳趨勢，滾動式調整國內車輛管理法規。查國際間如英國之政策經驗，透過規範車廠每年銷售電動運具比例（ZEV mandate），已證實能有效提升電動運具市售比；反觀我國交通部，目前對車廠之燃油與電動運具銷售比例仍缺乏積極規範，致使法規調和流於形式，未能發揮引導產業轉型之實質效益。
2. 缺乏車輛總量管理配套，難以達成國家減碳目標：車輛安全法規與管理資訊體系不應僅限於機械技術安全審驗，更應涵蓋車輛碳排放與市場結構

之宏觀調控。交通部遲遲未推動車廠電動運具銷售比例相關制度，單純仰賴市場機制，致使燃油運具汰換速度不如預期，顯見現行車輛法規管理業務未能前瞻性地與國家「2050 淨零排放」減碳路徑接軌。

3. 爰請交通部公路局於 3 個月內，針對「商用車輛電動化及無碳化」減碳旗艦行動計畫向立法院交通委員會提出完整計畫書面報告。

(二十八)115 年度交通部公路局及所屬預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路養護行政」中「業務費」編列 1 億 3,386 萬 7 千元。

查臺中市「東勢－豐原生活圈快速道路」為串聯山城地區之重要交通樞紐，具備直接銜接國道 4 號及替代省道台 3 線之實質功能。該道路設計標準高，具備高度公共性與區域發展意義，其實質交通特性已等同「準快速公路」，屬於國家公路網之延伸。依據地方政府及社會各界之反映與期盼，該路段若完全交由地方政府承接養護，受限於地方年度預算規模、快速道路專業養護技術落差及跨區域災害應變資源等客觀條件，恐難以長期維持與中央省道同等級之高規格路網服務品質。考量國內省道級快速公路多由交通部公路局統籌養護，為確保不同管理單位間之養護標準一致性，提升整體快速道路之服務品質與用路安全，並協助地方政府解決重大交通設施維護之實務瓶頸，交通部公路局應積極研議將該路段納入省道公路系統中央養護，或由中央簽訂短期委託代辦管理維護契約等具體協助方案，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十九)115 年度交通部公路局及所屬預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」編列 44 億 0,880 萬元。

臺南市新營轉運站為溪北地區重要公共運輸樞紐，串聯國道客運、公路客運、市區公車及轉乘停車功能，並鄰近國道 1 號新營交流道，原規劃透過站內商業空間帶動「車站經濟」與地方消費機能。惟該站已啟用多年，目前仍有 1、2 樓店鋪持續招商，顯示商業空間活化及營運效益未如預期，公共運輸場站與地方發展之整合仍有不足。

請交通部公路局督導臺南市政府及營運單位，檢討新營轉運站營運績效、空間活化策略及招商機制，並提出結合溪北觀光與交通路網之改善方案，以提升場站使用效益，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十)115 年度交通部公路局及所屬預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸計畫」中「業務費」編列 1 億 2,400 萬元。因應偏鄉及高齡人口需求，交通部公路局應持續改善公共運輸環境及交通節點，惟原住民族區仍有部分鄉（鎮、市、區）村落間距離遙遠，即便有幸福巴士仍無法滿足就醫、就學及生活需求，交通部公路局應與地方政府研謀原鄉地區交通公共運輸之精進對策，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十一)115 年度交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」編列 398 億 1,046 萬元。

隨著阿里山林鐵通車與觀光復甦，越來越多國內外旅客來到嘉義。然而，目前台 18 線部分路段速限僅有 30 公里，且完全不分上、下坡。

速限管理不應一刀切，過去發生事故的多半是下坡大型車輛，制度設計應更細緻。交通部應研議上、下坡不同速限、大客車與小客車分流管理，甚至評估假日時段適度放寬之可行性，以兼顧行車安全與觀光運輸效率。爰請交通部公路局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十二)115 年度交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 287 億 8,653 萬 5 千元。

目前台 82 線快速道路銜接嘉義高鐵站，仍須經由太保市區平面道路通行。惟未來隨著周邊台積電建廠及大型 OUTLET 進駐，車流量勢必大幅增加，現行交通動線恐難以負荷，將加劇壅塞並影響整體運輸效率。

交通部公路局應比照台中及左營等高鐵站區模式，規劃自台 82 線直接開闢支線銜接嘉義高鐵站，以分流車潮、提升通行效率，並完善高鐵周邊交通路網，因應未來產業需求，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面

報告。

(三十三)115 年交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「設備及投資」之「公共建設及設施費」編列 281 億 5,483 萬 5 千元。

台 61 線西濱快速道路為台南濱海地區重要交通幹線，亦為串聯北門、將軍、七股等濱海觀光與農漁產業的重要廊帶。賴委員惠員長期關心將軍休息站設置，主張結合將軍漁港、台鹽舊宿舍、地方農漁特產及濱海觀光資源，透過匝道與交通動線整合，使休息站兼具用路服務與地方發展功能，而非僅為短暫停靠設施。

經查，台南市政府已於 111 年完成可行性評估，規劃採分期開發，惟迄今仍未見明確工程期程、經費配置及招商模式。考量西濱沿線既有新豐、大安、口湖等休息站已證明具高度使用需求與觀光帶動效益，爰要求交通部公路局會同相關單位提出將軍休息站分階段推動計畫，明確設置期程，並規劃後續擴充與觀光動線整合，以完善用路服務並帶動台南濱海及溪北地區發展，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十四)115 年度交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」中「設備及投資」之「公共建設及設施費」編列 281 億 5,483 萬 5 千元。

台 37 線高鐵橋下道路延伸至台南新營工程，攸關嘉義高鐵特區與台南溪北地區交通整合，並具串聯嘉義科學園區與南部科學園區之戰略意義。惟本案目前仍停留於可行性評估階段，預計至 116 年方能完成，推動進度明顯落後。

考量本案涉及跨越國道、鐵路及河川等複雜工程條件，建議研議分段推動策略，加速具可行性路段之規劃與建設，並請交通部公路局說明整體評估進度、分段可行性及後續推動時程，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十五)115 年度交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」中「業務費」編列 23 億 2,722 萬 6 千元。有鑑於近年來受極端氣候、強降雨及頻繁地震（如 113 年 0403 花蓮強震及後續餘震）疊加影響，台 9 線多處路段（尤以蘇花路廊大清水隧道、崇德路段、下丁子組等）邊坡地質嚴重破碎。交通部公路局目前多採「災後搶通」、「掛網噴漿」或「設置臨時鋼軌柵欄」等傳統被動式工程，此類工法在面對大規模土石流或巨石滑落時，防護效能明顯不足。

交通部公路局未能針對環境變遷，詳加研議如「明隧道延伸」、「路線局部改線」或「深層崩塌長期整治」等更具韌性的根本改善方案，導致台 9 線陷入「大雨即坍、逢災即斷」之惡性循環，嚴重阻礙東部路網之可靠性。再者，現行監測預警機制存在盲區，科技防救災效能不彰，交通部公路局雖宣稱已導入 CCTVs、全天候全景影像雷達、光學雷達（LiDAR）及邊坡傾斜計等科技監測設備，然而監測死角多，近期多起嚴重落石及土石流災情，發生地點多位於現行監測範圍之外（高位崩塌源頭），顯示風險潛勢評估與設備布建未落實。且有關 AI 辨識精準度不足，現有智慧影像辨識易受大雨、濃霧或夜間視線不良影響，產生誤報或漏報，未能真正發揮自動化預警之綜效，爰請交通部公路局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十六)115 年度交通部公路局及所屬預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下「公路養護計畫」之「業務費」編列 23 億 2,722 萬 6 千元。有關 115 年度「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫」項下，新增編列「因應氣候變遷縣市管河川及排水整體改善計畫（115-118 年）」第 1 年經費 7 千萬元。鑑於該計畫屬中長程大型建設，總經費高達近 18 億元，然而，該計畫在預算案送達立法院時（114 年 9 月底）仍未獲得行政院核定。若後續行政院核定之計畫內容、範圍或經費有所變更，將導致 115 年度已編列之預算無法執行或必須辦理流用，流於

盲目舉債與編列，易使立法院無法得知後續各年度的省道橋梁改建明細與資源分配是否合理。爰請交通部公路局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 7 項 鐵道局及所屬 367 億 6,891 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 28 項：

(一)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 2 目「鐵道業務」編列 41 億 6,010 萬 4 千元，凍結百分之一，俟交通部鐵道局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 4 目「鐵路重要交通工程」編列 310 億 0,015 萬 8 千元，凍結 3,000 萬元，俟交通部鐵道局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)機場捷運號誌新舊系統整合，因涉及雙號誌系統設計，不僅於國外少見，更由於不同系統之整合作業複雜度高，又難循前例，導致其整合之安全風險評估具高度不確定性。此外，目前德國西門子公司（2013 年收購英維斯）已正式函文表示（重點節錄）：1.英維斯號誌系統（DTG-R）由於第三方供應商已停產，多數組件規格老舊已遭淘汰，現況僅能維修現有零組件，維修後的零組件隨使用時間越長，設備效能將會越差。2.基於智慧財產權與系統安全考量，西門子無法提供與 DTG-R 直接相容的替代解決方案。機場捷運號誌系統乃運輸安全之重要設施，交通部鐵道局針對系統汰換與新設事宜應審慎為之。

爰此，交通部鐵道局應於 3 個月內針對機場捷運號誌系統整合或新設之風險或其他具體處理方案，向立法院交通委員會提出書面報告。

(四)機場捷運延伸中壢火車站線全長約 2.06 公里，旨在串聯桃園國際機場、高鐵桃園站及臺鐵中壢火車站三大運輸樞紐，具備極高之交通戰略價值，然機場捷運延伸中壢火車站計畫自 99 年度啟動至今，業經兩次計畫修正，導致完工期限由原訂之 108 年 6 月大幅展延至 118 年 7 月，延後逾 10 年之久；計畫總經費亦由

138 億 0,100 萬元調增至 173 億 0,200 萬元，增幅達 25.37%。經查，該計畫期程大幅展延且經費暴增，顯示初期規劃與執行過程之進度控管仍有不足，機捷延伸線係提升國家門戶競爭力與桃園地區運輸效率之關鍵工程，不容持續滯後。

爰此，交通部鐵道局應針對該計畫期程延宕與經費變動之原因提出具體檢討報告，並強化後續工程之執行效率與風險控管，積極落實各項精進作為，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，俾確保計畫目標如期達成，發揮串聯核心運輸樞紐之預期效益。

(五)臺鐵桃園段地下化計畫受工程多次流標、營建物價波動及文資遺址處理等因素影響，導致預算實現率偏低及進度滯後。截至 114 年 7 月底，該計畫累計分配預算實現率僅 63.01%，執行力亟待強化。115 年度交通部鐵道局及所屬預算雖編列「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」等四項立體化建設計畫合計 190 億餘元，惟桃園段計畫期程長且預算規模龐大，現階段執行進度仍未臻理想。

爰此，交通部鐵道局應針對加強進度控管、風險預警機制及落實各項改善措施等項，向立法院交通委員會提出書面報告，俾確保國家重大建設目標如期達成。

(六)查交通部鐵道局於 115 年 4 月 27 日執行臺鐵內壢段臨時軌道切換及道岔更換工程，臺鐵以列車慢行進行安全管控，卻導致地方交通壅塞，經桃園市政府交通局緊急與交通部鐵道局、國營臺灣鐵路股份有限公司協調、調整後，才緩解交通壅塞問題。

為避免桃園鐵路地下化後續工程類似狀況再次發生，交通部鐵道局與國營臺灣鐵路股份有限公司，應積極與地方交通局溝通，建立良好溝通渠道，避免執行相關工程時，使交通壅塞狀況再次發生。

綜上所述，爰要求交通部鐵道局應與桃園市政府建立溝通渠道，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)鑑於桃園鐵路地下化因工程延宕、原物料大漲致須追加 769 億元經費，然桃園鐵路地下化變更計畫自 114 年 8 月即簽陳行政院，至今已逾 9 個月仍未核定，

導致工程進度嚴重落後。

交通部鐵道局作為中央鐵道建設主管機關，有責向行政院說明、爭取鐵道建設經費，尤其行政院拖延變更計畫之核定，除讓工程進度持續延宕落後外，原物料亦恐會持續調漲，將使原規劃之追加經費又不足，形成惡性循環，導致桃園交通黑暗期持續延長，更讓全民共同負擔再追加之經費。

綜上所述，爰要求交通部鐵道局應偕同交通部向行政院積極爭取，儘速核定桃園鐵路地下化變更計畫，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)鑑於近年軌道工程安全事故頻傳，且國家運輸安全調查委員會調查發現多項事故係因未落實 SOP 或巡檢死角所致，民眾對於平交道事故與軌道掉落物之安全問題高度關注，尤其對於施工機具誤入軌道或邊坡土石流造成之重大事故仍心有餘悸。

交通部鐵道局雖已編列智慧運輸預算，但具體落地之數位轉型進度應更具體化，該局應於 115 年度積極運用「智慧運輸系統發展建設計畫」之預算，導入 AI 影像辨識與自動巡檢技術，並針對臨軌工程建立影像風險自動檢視系統，以提高施工人員安全，並於 3 個月內針對影像風險自動檢視系統向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)配合我國節能減碳之政策目標，運輸部門（鐵道/公路運輸等）107 至 114 年投入鉅額減碳預算，然目前軌道網路高度集中都會核心，非都會與外圍新興區（如桃園市大溪區/復興區）仍存在沒車不方便之困境，產生公共運輸市占率由 16%下降至 14.3%之倒退現況。

公運比例無法提升，致運輸部門碳排占比居高不下，若軌道建設無法與地方生活圈緊密結合，僅靠硬體工程建設難以達成 114 年市占率 30%之目標。

交通部鐵道局應促請地方政府，針對捷運路網與地方公車、接駁系統之無縫轉乘進行整合，提升軌道運輸市占率，以達成淨零碳排之政策目標，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)查台灣高鐵運量屢創新高，114 年 10 月單月旅運人次達 735 萬 2 千人次，日均

運量大幅成長，顯示高鐵已成為國人城際移動之關鍵骨幹。然隨運量攀升，每逢連續假期或尖峰時段，自由座車廂擁擠、車站人潮導流不及等情形頻仍，影響旅客搭乘品質甚鉅。據查，台灣高速鐵路股份有限公司採購之新世代列車（N700ST）預計於 115 年 8 月陸續抵台交車，並規劃於 116 年中正式投入營運，屆時雖可望提升尖峰發車能力約 25%，惟距今尚有近一年半之過渡期。

爰請交通部鐵道局督導台灣高速鐵路股份有限公司，確保新世代列車（N700ST）之製造與交貨如期如質，並於新車抵台後，嚴格執行各項靜態與動態測試，確保正式上線前符合最高安全標準。另在新車運能尚未到位前，應持續精進現行旅運調控措施、強化車站現場之人潮引導機制，以平衡尖離峰落差，維持國人乘車品質，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出新世代列車引進進度及過渡期運能優化方案之書面報告。

(十一)大臺中山海環線計畫歷經十餘年，包含山線高架延伸烏日、海線雙軌暨部分高架化及甲后線，對於強化山海線交通聯繫及促進都市縫合至關重要。目前「大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化建置計畫可行性研究」已依中央指示拆分為 3 本報告書，歷經行政院、國家發展委員會及交通部多次審查與臺中市政府修正往返，臺中市政府已於 114 年 7 月 16 日再次提送修正報告，並針對交通部 114 年 9 月 23 日審查意見，旋即於 114 年 9 月 30 日補充促參自評表予交通部審查中。考量臺中山海環線總經費高達 800 餘億元，中央依照相關作業要點及地方財政能力，軌道高架化中央、地方各有經費分擔比例，但仍應考量後續臺中捷運藍、橘線、屯區環狀大平霧紫線、藍線延伸至太平、綠線延伸至北屯大坑與彰化等重大軌道與捷運交通建設之財政負擔。爰請交通部鐵道局考量提高專案補助大慶至烏日鐵路高架化、海線鐵路雙軌暨部分高架化經費，並協助加速相關計畫行政流程，儘速審查加速臺中鐵道山海環線建設，維護臺中市民通勤通學權益，促進大臺中整合發展，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)臺中目前捷運多線齊發，臺中捷運藍線機電統包工程已於 114 年 6 月 26 日開

工，目前刻正進行土建工程發包；藍線延伸太平可行性研究，交通部 115 年 4 月 8 日交下交通部鐵道局審查；屯區捷運環狀線（紫線）可行性研究，交通部 115 年 1 月 22 日交下交通部鐵道局審查，正蒐集各單位之意見回覆；綠線延伸彰化大坑綜合規劃期末報告及環境影響說明書，115 年 4 月 23 日交下交通部鐵道局審查中；中捷橘線可行性研究，交通部於 115 年 2 月 2 日陳報行政院；中捷橘線延伸海線地區可行性研究，115 年 3 月 20 日廠商再次提送修正期中報告，臺中市政府審閱中；中捷崇德豐原線可行性研究，114 年 12 月 12 日核定期中報告。由於目前臺中捷運建設多線齊發、同步規劃進行中，爰請交通部鐵道局全力協助加速行政流程、儘速審查，協助地方政府提升都會區交通運輸樞紐功能及大眾運輸服務品質，讓民眾往來更便利，活絡地方發展，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十三)鑑於交通部鐵道局辦理機場捷運增設機場第三航廈站（A14 站）及機場捷運延伸至中壢火車站等計畫，其機場捷運號誌新舊系統整合涉及雙號誌系統設計，不僅於國外少見，且不同系統之整合作業複雜度高，難循前例，致整合之安全風險無從評估。查機場捷運既有之英維斯號誌系統（DTG-R）因第三方供應商已停產，多數組件規格老舊已遭淘汰，僅能維修現有零組件，且設備效能將隨使用時間越長而越差；復因智慧財產權與系統安全考量，現有廠商無法提供與 DTG-R 直接相容的替代解決方案。

機場捷運號誌系統乃運輸安全之重要設施，為確保系統自設計、興建至商業運轉之功能品質與安全無虞，爰建請交通部鐵道局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十四)鑑於交通部鐵道局近年辦理全臺多項重大鐵道建設，惟部分計畫因安全機制及防護措施未盡完備，致生多起工安意外。如 113 年 10 月該局辦理嘉義市區鐵路高架化計畫時，發生工人遭混凝土壓死之重大工安意外；另依據國家運輸安全調查委員會調查，鐵道類事故自 108 至 113 年高達 183 項，且針對交通部鐵道局之運輸安全改善建議迄今仍有多件未結案。

為確保臺灣軌道工程品質並提升旅客及施工人員安全保障，避免該局未能落實督導施工團隊執行標準作業程序（SOP），爰建請交通部鐵道局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)依鐵路法第 41 條規定，交通部鐵道局應定期及不定期派員檢查地方營、民營及專用鐵路機構。經查，定期檢查與不定期檢查結果中，國營臺灣鐵路股份有限公司列管件數多，且列管時間較長，甚至解除列管結案後，改善執行狀況亦有待加強。由於交通部鐵道局列管件數均為觀察事項，交由各鐵路機構自行訂定期間內改善，再提出書面報告予該局審查。惟交通部鐵道局雖表示，針對國營臺灣鐵路股份有限公司列管項目，除儘速完成改善外，亦同時盤點重點列管項目納入年度定期或不定期檢查持續追蹤，但執行狀況悖於現實。爰此，要求交通部鐵道局對於加強重點列管事項，如何落實督導頻度與效度的執行方案，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十六)台灣高速鐵路股份有限公司在清明連假期間發生手持無線電遭盜接啟動告警事件，導致當天 3 輛列車緊急停駛。事件引發社會關注軌道運具的無線電安全與管理問題，交通部表示將全面釐清相關原因。基於破解公家機關無線電，過去發生個案多數是竊聽或干擾，很少發生控制的狀況；因此這次個案發生啟動告警系統之問題，不只是高鐵，包含台鐵、捷運等軌道系統的無線電安全與使用狀況，交通部鐵道局應進行全面調查了解，以確保各鐵道系統安全狀況之管控，必要時更進一步防堵。爰此，建請交通部鐵道局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)依據鐵路法第 19 條之 1，鐵路產品須經檢測驗證合格。但目前指定產品之類別、項目及其檢測程序公告速度緩慢，導致國內廠商無所適從，亦難以投入研發。114 年度已核定捐助財團法人鐵道技術研究及驗證中心高達 2 億 8,300 萬元（114 至 116 年）。需釐清交通部鐵道局如何確保該中心之檢測研究能確實與民間產業研發銜接，避免形成研究與實務脫節。爰要求交通部應於 115 年依據鐵路法規定，加速公告第二階段鐵道指定產品類別與檢測基準。且交

交通部鐵道局應建立補助計畫之產業效益評估指標，針對接受補助之團隊，除論文或專利外，應納入實質進入鐵路系統採購供應鏈之達成率，以落實鐵道產業國產化之目標。

(十八)鑑於臺南捷運藍線延伸線、深綠線、臺鐵永康段地下化及仁德鐵路高架化等重大鐵路建設，攸關地方交通路網完善、通勤便利性提升及區域整體發展，對民生需求與臺南長遠發展具有重要意義。爰此，要求交通部鐵道局及相關部會積極配合，加速相關計畫之審議與行政程序，並持續推動後續建設作業，以期儘速完成各項重大交通建設，完善臺南地區交通路網，促進城市整體發展。

(十九)有鑑於彰化縣目前重大交通建設彰化市鐵路高架化計畫以及臺中大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線均涉及交通部鐵道局與彰化縣政府交通處之權責，惟兩案目前均繫於彰化縣政府，導致遲遲無法推前進度，造成延宕。上開兩案均為彰化鄉親期盼已久之重大建設，為回應鄉親之期盼與需求，積極推動有利地方之重大交通建設，實有必要進一步釐清目前延宕之問題點及癥結，方能解決疑義順利推進。爰此，建請交通部鐵道局主動邀集彰化縣政府研商、討論，瞭解目前兩項建設延宕之狀況及原因，並提供必要之協助，俾利彰化市鐵路高架化計畫與臺中大眾捷運系統烏日文心北屯延伸線兩項建設得以儘速有所進展，順利向前推進。

(二十)115 年度交通部鐵道局及所屬預算「派員出國計畫」項下考察日本鐵路車站智慧化、淨零碳排的相關設計案例編列 23 萬 1 千元。

經查，立法院審查總預算時曾指出，各機關出國考察費用預算編列往往與執行情形不一，部分考察行程過於形式化、缺乏有效驗證機制，甚至易遭外界質疑為公款旅遊，有違民眾對節省公帑之期待。次查，交通部鐵道局 115 年度出國計畫包含考察日本鐵路車站智慧化、淨零碳排的相關設計案例等，惟其 114 年度已有高度雷同之考察日本鐵路車站智慧化計畫，赴同一國家考察類似主題之必要性顯有疑義。且當前國內重大鐵道工程（如桃園鐵路地下

化、機場捷運延伸等）面臨嚴重延宕與經費控管不彰等問題，交通部鐵道局亟需專注於國內工程進度控管與實質履約管理，以避免出國計畫流於形式並落實零基預算精神。

爰請交通部鐵道局就出國計畫具體預期效益及國內重大工程進度管控檢討，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十一)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 1 目「一般行政」項下「資訊管理」編列 2,050 萬 2 千元。本項預算係辦理公文電子化作業及交換服務、加強與各機關及民眾間之網頁資訊交流、維護各項資訊系統正常運作等等資訊管理相關業務。

經查，交通部鐵道局官網中，有公開該局轄管各鐵道計畫之工程進度，然該網站以往除當前工程進度外，亦有公開工程預定進度，以便民眾了解當前工程進度落差，惟近期該網站卻將工程預定進度刪除，僅剩當前進度，使民眾無法即時瞭解各鐵道建設之預定進度與實際進度之落差，顯未落實政府資訊應公開透明原則，實有檢討之必要，爰請交通部鐵道局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 1 目「一般行政」項下「資訊管理」中「業務費」之資訊服務費之資通安全經費編列 625 萬 5 千元，辦理網路機房、資訊應用系統維護及資通安全監控管理防護等相關作業。

查本項經費屬資訊基礎環境與既有系統之持續性維運支出，攸關機關資訊作業穩定性及資通安全防護，固有編列之必要；惟此類支出年年延續，預算審查重點不僅應在於維持既有運作，更應檢視各項系統是否建立明確之資安成效衡量指標。就目前公開資料觀之，本項資訊服務費對於各系統維運範圍、資安監控與弱點改善績效等事項，揭露內容仍嫌概括，尚不足以使外界具體判斷其預算配置之必要性與合理性。

為避免資訊維運支出長期常態化編列，而欠缺具體檢討與效益驗證機制，爰請交通部鐵道局詳細說明各系統維運之必要性、資安成效指標及後

續精進規劃，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十三)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」編列 2 億 7,559 萬 5 千元，辦理鐵道工程細部設計審查、施工品管查驗及工程進度督導等作業。

查交通部鐵道局近年辦理全臺多項重大鐵道建設，為確保鐵道系統安全與工程品質，並落實管理機制，固有編列工程管理經費之必要。惟就目前公開資料觀之，針對交通部鐵道局各工程分局之業務量分配與人力配置是否存在不均，以及部分重大鐵道建設計畫發生之工安意外防範精進作為，揭露內容仍嫌概括，尚不足以使外界具體判斷其預算配置之合理性與執行效益。

為避免預算先行編列，而欠缺具體檢討、整併精進及效益驗證機制，導致工安風險與資源錯置，爰請交通部鐵道局詳細說明各工程分局業務調整規劃、工安防護稽核機制及後續精進配套，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十四)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」編列 2 億 7,559 萬 5 千元，計畫內容包含資訊管理、加強資安監控及防護。

有鑑於 115 年 4 月 5 日高鐵無線電訊號遭盜接並發送緊急訊號，導致當下正在運行的 3 班列車進行手動緊急煞車，共延誤 48 分鐘，顯現台灣高速鐵路股份有限公司對於其無線電通訊系統之資安防護出現極大漏洞。由於軌道運輸涉及大量人口移動，被明確列為國家關鍵基礎設施中交通運輸領域的核心部分，軌道通訊系統更是現代化列車運作中不可或缺的核心，為避免類似情況再次發生，危及軌道運輸安全，交通部鐵道局應全面盤點全台軌道運輸之通訊系統資安是否存在漏洞，並全面強化通訊安全，提升設備之管理與防護能力，以強化通訊系統之資安韌性。

爰建請交通部鐵道局全面盤點高鐵、臺鐵及全台捷運系統在內之軌道運輸系統之資訊安全，避免再度遭受盜接與滲透攻擊，並針對強化軌道運

輸之通訊安全，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」編列 2 億 7,559 萬 5 千元。

潮州至枋寮路段部分路段僅為單軌，車輛調度運作困難，導致班次稀少，使用不便，致使乘車人次不如預期，民眾多改採公車或自駕方式代步，易造成路程壅塞，亦與政府推動的節能減碳及環保政策背道而馳。此種交通現況，對地方經濟與交通發展形成惡性循環，應予以改善，以提升整體運輸效能並促進區域均衡發展，爰推動南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化計畫。

南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化可行性研究報告，交通部鐵道局業於 113 年 9 月 25 日依行政院意見修正完成可行性研究報告後陳報交通部，並於 113 年 10 月 22 日再陳行政院續審，行政院 114 年 12 月 26 日函復同意照辦。該局刻辦理綜合規劃技術服務招標前置作業，將儘速啟動綜合規劃及環評作業，綜上，爰請交通部鐵道局儘速推動南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化綜合規劃及環評作業，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」項下「北部鐵道工程建設與管理」編列 5,422 萬 4 千元，用於辦理鐵道工程建設與管理之一般性行政管理工作，促進與各施工縣市地方關係，提升交通建設與服務品質等業務。惟查，桃園機場捷運線作為我國國門交通轉運之重點，設備維護上卻呈現站體老舊、梁柱漆體剝離現象，部分開放式月台更有設計不佳之情形，若遭遇雨天氣候，站內更呈現瀑布景象，嚴重影響旅客出行，月台過於溼滑更可能提高來往遊客受傷風險。

再者，桃園捷運、新北捷運萬大線於 114 年 8 月及 115 年 4 月，接連發生嚴重墜落之工安意外，顯見相關預算恐未確實達成交通部鐵道局之年度施政目標與工作計畫目標。綜上所述，爰請交通部鐵道局向立法院交通

委員會提出改善計畫之書面報告。

(二十七)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」項下「北部鐵道工程建設與管理」編列 5,422 萬 4 千元。

本項預算係辦理鐵道工程建設與管理之一般性行政管理工作、工程管理工作、資訊管理工作，其中工程管理工作包含鐵道工程細部設計審查、配合工進辦理施工品管查驗、施工界面協調及工程進度督導作業。

然查，桃園鐵路地下化工程進度長期延宕，自 113 年預定進度 37.5%，實際進度 31.55%，落後 5.95%；115 年 2 月預定進度 52.32%，實際進度 35.59%，落後 16.73%，工程進度落後狀況愈趨嚴重，該局應積極督導施作工程廠商，追上落後之工程進度。爰請交通部鐵道局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十八)115 年度交通部鐵道局及所屬預算第 3 目「國家鐵道建設與管理」項下「南部鐵道工程建設與管理」編列 6,840 萬元。

臺南市後壁車站為民國前 10 年啟用之百年日式木造車站，具重要文化資產價值，亦為溪北地區重要地標。惟受 113 年凱米颱風、114 年丹娜絲颱風及 0728 西南氣流豪雨事件影響，車站屋瓦、木構造及外觀受損，目前僅以局部補修維持營運，影響結構安全及文資保存完整性。

經查目前雖已啟動規劃設計及採購程序，惟整體工程推動仍有加速空間，為確保歷史建築完整保存並提升安全性，要求該局協請國營臺灣鐵路股份有限公司就後壁車站修復案提出最新具體修復時程及加速推動方案。

爰請交通部鐵道局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 8 項 航港局 22 億 1,136 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 16 項：

(一)115 年度交通部航港局預算第 2 目「航港業務管理及發展」編列 6 億 9,016 萬 1 千元，凍結 1,000 萬元，俟交通部航港局於 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)國家運輸安全調查委員會統計，自 108 年 8 月 1 日國家運輸安全調查委員會成立至 113 年 4 月 30 日，立案調查之重大水路事故中，屬非漁船類事故有 46 件，其中 16 件涉及引水作業與管理，占比達 34.8%。且 115 年 3 月 6 日臺中港發生「安海信心輪」離港時觸碰碼頭；4 月 1 日高雄港再度發生「日爾輪」與另一艘貨船之間發生碰撞事故，上開兩起案件亦均涉及「引水人領航不當」所致。再依國家運輸安全調查委員會成立以來之統計資料，該會成立後共發生 27 件與引水人領航有關事故，相關事故一再發生，實有必要加以檢討並改善。

目前引水業務相關法規缺乏引水人複訓及在職訓練等規範，且引水人體格檢查亦缺乏體能測驗項目。加之引水人未來 10 年預計將面臨退休潮，目前引水人年齡分布情形，55 至 59 歲者計 17 人（占在職人數 18%）、60 至 65 歲者計 22 人（占在職人數 23%），亦即未來 10 年內，將有 39 人達退休年齡，如此將產生引水人人力不足之風險，有鑑於此，實應檢討各港引水人員額，確保進出港領航安全及營運效率。是故建請交通部航港局針對「改善引水作業與管理」以及「完備引水人相關管理機制及人力資源規劃」於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以提升領航服務品質。

(三)經查，臺中港自 1973 年建港迄今分三期擴展港區，2003 年港區禁漁區域再擴大範圍 4,666.44 公頃，限縮梧棲漁港漁民捕魚漁場範圍，然當時目的事業主管機關交通部並未與當地漁民或代表進行任何諮詢或辦理公聽會，導致當地漁民無法有效陳述意見，且事後亦無任何補償機制或過渡條款，導致梧棲港周邊漁民權益嚴重受損。

然揆諸臺北港闢建案及高雄港洲際貨櫃中心第二期工程案，均有劃定禁漁區及漁場限縮，並於事後提出相關漁業權補償方案並充分與當地漁民、漁會代表溝通，顯見臺中港港區擴展案明顯有所疏漏。爰建請交通部航港局應與臺灣港務股份有限公司及相關單位，儘速就臺中港第三期擴展港區限縮漁業權，與當地漁民及漁會代表召開相關研商會議，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (四)鑑於我國航海人員測驗及適任性評估之題庫，自 103 年委外編修後久未更新、船員岸上晉升訓練時數與各國訓練時數相比明顯不足，並藉由科技導入及輔助海事人員行政業務，提升作業效率，115 年度交通部航港局預算新增「我國海事人員智慧數位升級計畫」，計畫總經費 3 億 5,775 萬 2 千元，辦理期間 115 至 117 年度，所需經費由交通部航港局負擔，用以辦理虛擬實境（AR）及擴增實境（VR）訓練設備採購、船員專業訓練設備升級、引水人操船模擬訓練模型建模、證書管理電子化及智慧化審件、海事人員課程數位化等項目，提升海事人員訓練課程及內容，協助我國海事人員成功接軌國際，並符合海運產業人才需求。又我國目前船員岸上訓練時數為 32 至 38 小時，與各國訓練時數至少 240 小時，培訓時間相較國際偏低，藉由課程數位化，使培訓能量拉升至國際水準，惟該計畫就提升海事人員訓練時數部分未設置相關績效衡量指標，爰建請交通部航港局應增設相關輔助指標，以使我國海事人員專業水準儘早接軌國際，俾符合海運業人才需求，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。
- (五)鑑於列管高風險或可疑船舶進入我國港口，若未能有效落實管理機制，恐對港口作業安全、航運秩序及國際航運信譽造成潛在風險，進而影響整體海事安全管理品質。查近期以坦尚尼亞籍「隆安」（LONG AN）雜貨船為例，該船經列為黑名單船舶並查有多項不適航重大缺失，並在進入我國安平港經國際海事分析組織通報後，交通部航港局依港口國管制（Port State Control,PSC）機制予以留港檢查並要求改善。惟相關案例顯示，高風險船舶仍可能未經即時主動發覺即進入我國港口，凸顯強化事前預防與事中監管之必要性。爰此，要求交通部航港局持續強化港口國管制（PSC）機制，提升對高風險及列管船舶之檢查強度，並完善跨機關資訊共享及即時通報機制，以確保我國港口安全及航運管理效能。
- (六)自動識別系統（AIS）為現代船舶避碰、海上搜救及邊境管制之核心工具。自 113 年 6 月發生中國前海軍艇長駕快艇直闖淡水河口之嚴重國安事件後，朝野及社會輿論強烈要求強化沿岸監控機制，補齊雷達死角。

交通部航港局隨後修正小船檢查丈量規則與遊艇管理規則，強制要求總噸位未滿 20 之非載客非漁業用小船及全長未滿 12 公尺之自用遊艇加裝 Class B 等級之 AIS 船載臺，預計於 115 年 6 月底前完成全臺 4,609 艘目標船舶之裝設。

為減輕船主負擔，交通部航港局編列預算實施市價約 2 萬元之 AIS 設備全額補助。惟迄今該計畫之執行率極度低落，攸關邊境安全與查緝走私之國安計畫，執行進度卻嚴重脫節，導致灰色地帶防線門戶大開，顯見該局未善盡跨部會推廣與進度管控之責，爰建請交通部航港局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)行政院於 113 年 12 月 12 日核定「我國海事人員智慧數位升級計畫」，期程自 115 至 117 年，該計畫核心旨在透過升級船員專業訓練設備、建置引水人模擬機訓練模型、推動船員證書智慧化審件，以及將海事人員課程數位化，以培育高素質海運人才並增進競爭力。

惟截至 115 年 5 月，該計畫仍處於「115 年度我國海事人員智慧數位升級計畫專案管理及技術顧問諮詢服務」之限制性招標階段，顯見實際硬體購置與系統開發進度尚在起步。

該計畫預算規模龐大，但交通部航港局在擬定施政成效指標時，並未設置「增加海事人員訓練時數」或「提升模擬訓練實際參訓人次」等具體接軌國際海事組織（IMO）標準之量化指標，極易導致預算流於採購顧問諮詢與基礎資訊設備，而無法轉化為實質的海事教學產出，爰建請交通部航港局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)離島海運客運為綠島、蘭嶼、澎湖、馬祖等地區之唯一民生命脈。為提升離島航線之服務品質、保障航行安全，交通部航港局自 112 年起推動獎勵民船汰舊換新購船補助計畫。

本計畫之實施成果對地方航線影響深遠。例如，臺東離島航線之「天王星 21 號」及「凱旋 9 號」2 艘新建民船，雖已分別於 114 年 3 月 28 日及 5 月 22 日交船營運，為離島營運注入新活力。

惟該補助計畫之下屬 5 艘目標船舶，在實際執行過程中竟然全數辦理計畫修正以延長汰換期程。多數計畫因受造船廠工期延宕、業者銀行貸款受阻等因素影響，將原訂 113 年應完成之汰換工作大幅拖延至 116 年甚至 117 年度。

高比例之延期修正，反映出交通部航港局在審查業者與造船廠合約時缺乏「預審機制」，且對地方政府之管考虛化，導致超齡老舊客船在風浪險惡之離島海域超期營運，直接構成大眾運輸之安全重大隱憂，爰建請交通部航港局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)為積極響應我國「2050 淨零排放」政策目標，建構低碳永續之海運產業鏈已成為厚植國家綠色競爭力之關鍵路徑，115 年度交通部航港局預算編列海運產業減碳管理作業指引等政策研究經費，然查國際海事組織（IMO）減碳規範與歐盟碳交易市場（EU ETS）之變革日新月異，國內眾多業者尤其中小航商，在能源數據盤查與替代燃料轉型上，面臨極高之法規門檻與成本挑戰，主管機關應強化研究成果與產業輔導機制之鏈結，以利達成低碳永續之目標。

爰請交通部航港局針對「中小航商綠色轉型輔導與技術資源共享機制」研擬精進方案，並於 6 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)有鑑於每年 7、8 月份旅遊旺季，臺中往返澎湖機場國內航線載客率平均超過九成，往往一票難求；然除飛航以外，中部民眾若有意前往離島澎湖旅遊，僅能開車或包車前往嘉義布袋港，平均車程可長達 1.5 至 2 小時，加上候船時間，實則曠日廢時。審酌臺中港具備國際級旅運碼頭，卻未能有效落地運用，而交通部航港局原預計啟用之備援船，也僅有餘裕時才可能前往臺中支援，簡言之，臺中往返澎湖海上航線，至今無法常態化、規模化，非但不利於國內觀光旅遊發展，對於深受來往奔波之苦的中部民眾而言，更難調係屬平等。

再者，嘉義布袋港市場目前已趨近飽和，是否能將臺中港重新定位於中彰投苗的離島門戶？並積極評估、規劃、啟動臺中、澎湖間之藍色公路觀光旅遊規劃？交通部航港局亦應有積極作為。

綜上所述，爰請交通部航港局於 3 個月內提出臺中、澎湖間海運航線之啟

用與相關觀光之評估報告及計畫，以強化我國海洋觀光發展趨勢。

- (十一)為強化國際商港營運效率與航行安全，引水人之作業穩定性與安全管理直接關乎我國海運門面形象，115 年度交通部航港局預算編列引水人管理與在職訓練相關經費，惟根據國家運輸安全調查委員會統計，近年重大水路事故中涉及引水作業與管理之案件占比達 34.8%，且現行領航從業人員之年齡分布已有顯著老化趨勢，55 歲以上人員占比逾四成，未來 10 年內將面臨人力短缺與技術傳承風險。

爰請交通部航港局針對「引水安全管理整體規劃計畫」之法制化進度、工時規範、跨港支援制度及人才養成儲備方案研擬具體精進方案，並於 6 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十二)查依商港法第 53 條規定，船舶於商港區域外，因海難或其他意外事故導致擱淺、沉沒或故障漂流者，緊急介入處置所生海難救助相關支出，由航港建設基金代付，嗣後再向船東求償。截至 115 年 4 月，交通部航港局代墊數為 5 億 6,502 萬 2 千元，然迄今僅追回 1 億 6,058 萬 7 千元，尚有 4 億 0,443 萬 5 千元尚待追償，交通部航港局應積極辦理追償作業，避免代墊費用淪為呆帳。

綜上所述，爰要求交通部航港局應檢討當前代墊費用之追償作業，積極追回代墊費用，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十三)查國家運輸安全調查委員會針對 113 年 7 月 25 日凱米颱風期間，坦尚尼亞籍雜貨船於高雄港外海沉沒進行調查，並於 114 年提出調查報告，該項調查報告指出，除船長對惡劣氣候狀況警覺不足、航行決策失當，及該船隻安全設備於事故過程未發揮預期之功能外，亦指出我國風險船舶遴選新檢查機制（New Inspection Regime, NIR）資料庫與東京備忘錄（TOKYO MOU）資料庫存在差異，將該船隻列為一般風險船舶，以致未能及時掌握高風險船舶停靠我國港口，即時進行港務國管制（PSC）檢查，實有檢討之必要。

綜上所述，爰要求交通部航港局應儘速釐清我國風險船舶遴選新檢查機制資料庫與東京備忘錄資料庫之差異為何並即時更新，於 1 個月內向立法院

交通委員會提出書面報告。

(十四)為提升我國海事人員專業水準，交通部航港局新增「我國海事人員智慧數位升級計畫」，基於科技運用在產業已帶來了革命性的進展，因此將科技技術及智慧運用導入海事人員訓練及行政業務，以提升專業能力及管理效率，將能培育我國海事人員成為新興科技航運業人力需求供應者，厚植國際專業海事人才，應有其必要。

惟查，該計畫書「我國海事人員智慧數位升級計畫」中提及績效指標部分，係依各工作項次訂定分年設備採購數量、訓練人次、系統建置完成度等過程型指標，據立法院 115 年度預算中心評估報告指出，該計畫執行宜設置增加海事人員訓練時數之相關績效指標，俾利針對人員訓練之效率效能進行實質效益評估，以儘早接軌國際。

於此，建請交通部航港局研議針對該計畫之績效目標與精進計畫執行方案，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)為提升海上事故搜救效能，並加強船舶避碰能力，交通部航港局於 114 年發布交通部航港局補助全長未滿十二公尺自用遊艇與動力帆船及總噸位未滿二十之小船裝設船舶自動識別系統船載臺作業要點。該局表示，補助計畫將全額補助裝設船舶自動識別系統船載臺（簡稱 AIS），預計補助對象約 4,609 艘船舶，補助期限至 115 年 6 月底止。

據查，民間自行購買並裝設 AIS 系統，需花費 2 萬元左右，惟截至 115 年 1 月全臺共 2,675 件申請 AIS 補助，核銷總額達 2,371 萬元，由此可知，與交通部航港局預計補助船舶數差距甚大，由於該局表示，未來會修法強制遊艇、小船都須裝 AIS，修法施行後，如仍未裝 AIS，除無法通過船舶年度檢查，航行時未發送正確船舶資訊也將裁處。

有鑑於補助裝設 AIS 計劃執行狀況待提升，建請交通部航港局提出規劃執行期程之效率效能評估方案，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十六)為精進我國海事人才之國際競爭力並厚植國家海洋軟實力，優質的適任性評估與訓練體系為維繫亞太航運樞紐地位之基石，115 年度交通部航港局預算編列「我國海事人員智慧數位升級計畫」相關經費，惟根據機關提供資料顯示，我國航海人員測驗及適任性評估題庫自 103 年編修後已久未全面更新，且目前部分船員岸上晉升訓練之總時數與國際廣為採行之標準仍存有落差，主管機關應藉預算投入落實教學內涵之實質提升，確保我國船員適任性符合 STCW 國際公約最新規範。

爰請交通部航港局就現行海事人員訓練制度進行全面檢討，評估現行課程內容與訓練時數是否仍切合當前航運實務需求，並就我國訓練規範與 STCW 國際公約最新要求之差距提出具體比較分析，研擬必要之制度調整方案，於 6 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

#### 第 21 款 數位發展部主管

第 1 項 數位發展部原列 29 億 5,316 萬元，減列：

(一)第 1 目「一般行政」200 萬元。

(二)第 2 目「數位韌性業務」1,500 萬元（不含外島海底電纜辦理經費）。

(三)第 3 目「政府數位業務」第 1 節「健全政府數位服務基礎環境及人才培力」項下「獎補助費」1,000 萬元。

(四)第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」1,000 萬元。

以上共計減列 3,700 萬元（科目均自行調整），其餘均照列，改列為 29 億 1,616 萬元。

本項通過決議 28 項：

(一)115 年度數位發展部預算「業務費」項下「大陸地區旅費」及「國外旅費」分別編列 138 萬 1 千元及 2,082 萬 1 千元，共計編列 2,220 萬 2 千元，凍結十分之一，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度數位發展部預算「獎補助費」項下「對國內團體之捐助」中捐助國家資

通安全研究院共編列 2 億 5,156 萬 7 千元。據媒體報導，國家資通安全研究院近期爆發內部人員涉嫌越權存取機密資料案件，並於主機植入蠕蟲及爬蟲程式，大量擷取各單位保密文件並上傳雲端共享，然該院肩負我國資安防護及技術研究重任，內部竟發生疑似監守自盜及權限控管失靈情形，顯示資訊安全管理、權限分級及內部稽核機制恐有重大漏洞，已嚴重損及政府資安公信力。此外，本案亦反映該院內部高權限人員監督及異常行為預警機制不足，恐影響機敏資料安全及國家資安防護量能。爰此，凍結該項預算十分之一，俟數位發展部及國家資通安全研究院就本案發生原因、內部管理缺失、權限控管機制及後續改善措施，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 1 節「健全政府數位服務基礎環境及人才培力」各項子計畫中編列預算捐助國家資通安全研究院辦理：1.各級政府服務韌性運作與容錯環境規劃與資訊服務 1,940 萬 5 千元；2.各級政府數位服務應變與公私協力環境規劃、營運與輔導服務 1,869 萬 9 千元；3.整體政府資通安全防衛技術暨系統韌性強化計畫 1 億 2,000 萬元，合計 1 億 5,810 萬 4 千元。惟查，該院為國內國家級資安幕僚，核心業務包括關鍵基礎設施資安防護、威脅情報蒐集分析、資安產品檢測，以及替行政院及所屬機關提供即時技術支援，未料卻傳出內鬼爭議，竊取、駭侵蒐集其他單位資料，主導犯案層級甚至涉及前瞻研究籌獲中心副主任。則其內部管理是否已有檢討改善？又應如何強化其內部資料與隱私管理？應有具體說明。否則相關捐助預算之編列，若仍持續遭內部人士不法濫用，恐再次形成養老鼠咬布袋之醜聞，更戕害政府資安與個人資料保護之公信。綜上所述，未免相關內鬼爭議再次重演，致使國家捐助預算無端淪為家賊培訓費，爰凍結該項預算十分之一，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)115 年度數位發展部預算第 1 目「一般行政」編列 6 億 4,648 萬 5 千元，凍結 1,000 萬元，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (五)115 年度數位發展部預算第 2 目「數位韌性業務」編列 11 億 2,346 萬 6 千元，凍結十分之一，俟數位發展部向立法院交通委員會提出書面報告或經同意後，始得動支。
- (六)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 1 節「健全政府數位服務基礎環境及人才培力」編列 5 億 5,287 萬 7 千元，凍結 1,000 萬元，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (七)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」編列 5 億 0,680 萬 8 千元，凍結十分之一，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (八)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 3 節「促進資料多元創新應用」編列 1 億 0,486 萬 4 千元，凍結 1,000 萬元，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (九)鑑於兒童及少年個人資料在網際網路環境中遭不當蒐集、處理及利用之風險日益嚴峻，致使其暴露於霸凌、性凝視或人身安全風險之中，參考國際立法例，有強化對未成年人之保護，並兼顧其資訊自主權之必要。

查 115 年度數位發展部預算編有依兒童及少年性剝削防制條例協助有關機關強化網際網路技術政策，已具備兒少網路保護之技術協作基礎。然而，該計畫目前僅聚焦於性剝削防制之技術協助，尚未涵蓋兒少個人資料保護面向，與保護兒少個資之國際趨勢仍有落差。

爰要求數位發展部依兒童及少年性剝削防制條例協助強化網際網路技術政策相關業務時，應一併就兒童及少年個人資料移除權之技術可行性及制度配套進行評估，包括網路平臺業者落實兒少個資移除、下架及停止處理之技術方案，以及法定代理人同意驗證機制之建置規劃等，並參酌美國兒童網路隱私保護規則（COPPA）及歐盟一般資料保護規則（GDPR）等國際規範，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

- (十)115 年度數位發展部預算「數位策略業務」編列 6,171 萬 4 千元，其中新增「國

家數位發展白皮書推動」960 萬元。經查，該計畫自 115 年度起分 4 年辦理，總經費 3,840 萬元，其預期成果為制定具影響力且定位清晰的國家數位發展白皮書，從而引領我國公、私部門協同推動整體數位發展；運作政策對話機制，強化交流與合作，確保數位發展政策的制定更具前瞻性與包容性。

然查詢該部官方網站，制定國家數位發展政策、引領我國公、私部門協同推動整體數位發展應為固有業務及職掌。且該部 113 及 114 年度亦已將「規劃國家數位發展政策」納入工作計畫，而 115 年度新增「國家數位發展白皮書推動」預算 960 萬元，卻未說明計畫必要性，也未提出預期在何年何時可完成白皮書之出版，該項預算與既有政策規劃事項之差別，實有再釐清之必要，爰建請數位發展部應加速國家數位發展白皮書之推動期程，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十一) 詐欺犯罪危害甚大，國人深惡痛絕。為落實堵詐、防詐、識詐，我國詐欺犯罪危害防制條例已於 113 年 7 月 31 日正式施行，數位發展部辦理相關配套子法研擬。然查，自 113 年 9 月 30 日起，該部已接獲通報 Threads 平臺涉詐案件近 2 千件，但直至 114 年 7 月經立法院交通委員會多位委員質詢後方更新符合一定規模之網路廣告平臺業者名單。有鑑於網路社群蓬勃發展而詐騙手法日新月異，請該部持續監控詐欺風險變化、網路廣告平臺業者之規模調整及詐騙目標轉移情形，並滾動檢視和更新納管業者名單，以有效遏止詐騙廣告的傳播，減少詐欺廣告的擴散與轉移。另查，上開符合一定規模之網路廣告平臺業者已於 114 年 9 月 15 日正式生效，但相關成效卻無說明，請數位發展部儘速提供相關作為、成效，並將後續執行狀況於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二) 伴隨量子電腦技術之競逐，現行廣泛使用之加密系統（如 RSA）面臨被迅速破解的潛在威脅，對全球資安造成巨大挑戰，已成各國高度警戒之議題。我國數位發展部亦強調，後量子密碼（PQC）技術為確保臺灣國安及金融資訊安全之關鍵部署。

經查，數位發展部數位產業署為協助我國產業接軌國際密碼標準，已攜手後量子資安產業聯盟，於 114 年 4 月發表我國首版後量子密碼遷移指引。然查，PQC 技術發展日新月異，美國政府（NIST）近期已公布 3 種演算法作為後量子加密技術的發展方向，並預計於 1 年內確立相關技術標準。為確保我國數位安全保障，爰請數位發展部應持續密切監控 PQC 國際趨勢變動與最新技術發展情形，滾動式調整並精進相關指引，確保公、私部門均有明確且可行之指引依循，並就後續指引研修進度、推動公私部門遷移之具體規劃及預期成效，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)為防止詐騙集團利用網路廣告接觸民眾進行誘騙，數位發展部開發之網路詐騙通報查詢網於 113 年 9 月 30 日公測，復於 114 年 5 月 15 日上線，該查詢網透過民眾通報與 AI 偵測技術蒐集可疑網路廣告，後續由遭偽冒之公眾人物或主管機關協助驗證可疑廣告真偽，並通報網路廣告平臺業者下架涉及詐欺之網路廣告。

然近期於 Threads 社交平臺上出現大量仿冒店家倒閉出清或冒用在地農民名義之一般貼文，販售中國或來路不明之產品，或藉此取得民眾注意來訊而騙取個人資料，此類非屬網路廣告而是利用系統關鍵字推薦來觸及其他民眾，已發生多起詐騙案件，且造成被冒用的店家困擾，爰建請數位發展部應與社群平臺研議加速此類仿冒店家或他人名義之一般貼文下架速度及相關人頭帳號檢舉、驗證措施，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)據統計，全球 AI 普及率已達 16.3%，每 6 人就有 1 人在使用生成式 AI；而我國 AI 使用率則為 28.4%，位居全球第 28 名。而國內調查顯示，有 43.19% 民眾使用生成式 AI，並有近八成民眾希望政府提供 AI 素養教育，顯示出科技公民的需求；但調查同時也發現，臺灣民眾在數位應用上出現高普及、低素養的隱憂，尤其是在 40 歲以上、與專科以下族群，都顯示出世代與教育能力的差距，形成新的數位斷層。

該如何普及 AI 素養教育、保護資訊弱勢、建立完善的 AI 人才培育系統

，係政府在 AI 數位浪潮下的重要挑戰。美國於 115 年 2 月發布 1 份 AI 素養框架，提供統一的跨系統 AI 人才能力基準；然而國內目前在 AI 人才的培育上依然零散，大部分課程僅是一次性培訓，且各部會之 AI 素養培育，亦猶如多頭馬車，缺乏一份長期性、可堆疊學習的國家級行動指引框架。綜上所述，為使不同年齡、不同領域、不同學歷的國人，均能有長期性、可推疊的 AI 學習路徑，爰建請數位發展部主導制訂我國跨部會的國家級 AI 素養指引框架，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)數位發展部辦理同步衛星應變網路及偏鄉通訊韌性維運，截至 113 年底已完成 773 個非同步衛星站點建置，惟現行跨部會情境演練主要以該部所轄站點為主，尚未全面納入其他部會使用之衛星站點，恐不利整體應變機制驗證及通訊資源整合運用。爰此，要求數位發展部應建立整體站點管理及維運機制，並強化跨部會演練與協調作業，納入非數位發展部所轄站點共同驗證，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十六)瑞士洛桑管理學院（IMD）發布 2025 世界數位競爭力調查評比（IMD World Digital Competitiveness Ranking 2025,DCR），臺灣於全球 69 個國家中排名第 10 名，較 2024 年退步 1 名，於評比的三大面向中，臺灣在未來整備度上表現最為亮眼，全球排名躍升至第 3 名，較 2024 年更進步 3 名，並且於本次評比中，臺灣共有 8 項指標位居全球前 3 名，顯示臺灣於特定數位領域具備頂尖實力，但知識面向卻排名全球第 16 名，雖較 2024 年更進步 3 名，但相較於其他指標仍屬弱勢，顯示臺灣於人才培育及數位教育上可能存在結構性問題。爰建請數位發展部針對調查評比之弱勢指標研議精進作為，並就知識面向進行深入分析，提出具體數位人才培育政策與改進計畫，以解決現有結構性問題，並確保我國數位競爭力持續提升，維持臺灣之數位發展優勢。

(十七)115 年度數位發展部預算「深化政府資通訊應用建設」項下「地方政府數位服務再造計畫」編列 4,041 萬 3 千元。

查該計畫總經費高達 2 億 5,000 萬元，預計分 5 年辦理，115 年度為第 1

期編列，計畫經費中包含高達 2,990 萬元之獎補助費（其中對直轄市政府補助 732 萬元、對各縣市政府補助 2,258 萬元），用以補助地方政府辦理跨域數位服務再造及 AI 應用服務。惟作為耗資 2 億 5,000 萬元中長程計畫之首年啟動階段，預算書中對於該計畫具體將輔導哪些縣市、補助資源分配之客觀標準為何，以及地方政府預計導入之具體 AI 便民服務情境，皆缺乏詳細之完整執行計畫。此外，投入此筆經費預期能具體提升多少地方行政效率、縮短多少民眾申辦時間等量化預期成效（KPI）亦付之闕如。若未於第 1 期確立明確且完善之發展藍圖與效益評估機制，恐致後續年度投入之鉅額經費淪為資源分配不均之政策。

為落實預算監督，確保國家資源能實質協助地方政府數位轉型，爰建請數位發展部就「地方政府數位服務再造計畫」未來 5 年之完整執行藍圖、地方政府補助資源分配之客觀標準，以及導入數位便民與 AI 服務之具體量化預期成效（KPI），於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十八)鑑於「強化政府關鍵節點及偏鄉通訊網路數位韌性計畫」僅維運部分非同步衛星站點，允宜建立整理管理機制以維持特殊情境之基本通訊需求，並整合跨部會演練納入非數位發展部所轄之站點。

115 年度數位發展部預算「數位資源管理與通訊韌性業務」項下「強化政府關鍵節點及偏鄉通訊網路數位韌性計畫」編列 2 億元，其中對於改善偏鄉通訊網路可用性及其韌性，仍有許多偏鄉經歷如颱風、洪水等大範圍自然災禍後成孤島災區現象，允宜持續精進並優化偏鄉地區通訊網路韌性並減少災時通訊網路障礙時間。

該計畫涵蓋賡續維運非同步衛星應變驗證網路之關鍵站點，惟該部因經費不足僅能維運約 773 站點中的 196 個站點，實需盤點整體站點之管理機制以確保維運與管理之一致性，並著重於維持戰時、災時等情境之需求，爰建請數位發展部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十九)為維持政府指揮體系於緊急情況下之通訊暢通，數位發展部自 112 至 113 年

起，即透過「應變或戰時應用新興科技強化通訊網路數位韌性計畫」，在政府指揮體系等重要節點，設置 SES 中軌衛星或 OneWeb 低軌衛星終端設備。希冀藉由非同步衛星應變網路，作為政府指揮體系於緊急時之備援通訊管道。據立法院預算中心預算評估報告指出，「強化政府關鍵節點及偏鄉通訊網路數位韌性計畫」僅維運部分 196 個非同步衛星關鍵站點，與該部 113 年底政府指揮體系重要節點、離島地區、尚未具備異質通訊備援地區等，完成布建合計共 773 個點位差距甚大，因此是否能夠完整確保我國政府指揮體系在緊急情況下維持基本且安全之通訊量能，不無疑義。

鑑於站點分散管理恐導致使用單位因預算不足，部分設備閒置或無法即時維修，形成潛在通訊缺口。爰請數位發展部本於維持戰時、災時等情境之基本需求，研謀設計整體站點之管理機制，確保維運與管理之一致性，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十)全國資訊主管聯席會暨公務機關運用 AI 工作坊係由數位發展部舉辦之年度重要會議，專為行政院及各級政府機關的資訊主管與策略規劃人員而設。核心目的在透過運用人工智慧優化公部門行政效能。

然而，根據立法院預算中心預算評估報告，參考日本早稻田大學近七年來的國際數位政府評比報告，我國從 107 年在全球位列第 9 名，名次逐年下降，直至 113 年度位列第 20 名，排名為近七年以來最低；尤有甚者，近年來政府持續挹注資源，結合民間資訊專家的力量，協助地方政府導入 AI 應用所需規劃與實作能力，藉此提升公務同仁規劃、開發、使用 AI 技術的基本能力。種種推動發展數位政府，提升「智慧政府數位化精進發展計畫」的執行結果，竟不如預期，應予以評估檢討預算執行之適切性。

有鑑於 115 年度數位發展部預算「政府數位業務」項下「深化政府資通訊應用建設」中「智慧政府數位化精進發展計畫」編列 5 億 0,680 萬 8 千元，推動智慧政府，實現數位包容並提升行政效能，爰請數位發展部針對是項預算提出 PDCA 循環之參考機制，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面

報告。

(二十一)依據國家資通安全研究院公布之 OpenClaw 與 NemoClaw 資安檢測報告，顯示目前 AI 代理人之防護機制極為脆弱。若惡意人士於網頁中植入隱藏指令，AI 代理人恐在使用者不知情之情況下，將電腦內之機密個人資料、網頁瀏覽紀錄、甚至信用卡憑證等核心數位資產於瞬間遭全數竊取。此一新興科技漏洞亦已成為國際資安大會（RSA Conference）高度關注之核心議題，政府不容輕忽。

然面對日益嚴峻的 AI 代理人風險，數位發展部目前於短期雖提出加強民眾宣導，中長期欲與資安產業合作提供堵漏工具等規劃，然具體執行時程仍欠明確。爰要求數位發展部針對市面上已廣泛普及之消費級 AI 工具建立明確安全分級機制，協助大眾辨識工具風險，研議相關資安防護工具推動計畫，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十二)鑑於 115 年適逢地方選舉年，預期選舉期間假訊息傳播風險將隨之升高，並可能透過網路平臺快速擴散以達成特定政治或社會影響目的。依據 V-Dem 相關研究，臺灣已連續多年面臨高度假訊息威脅，且近年相關攻擊態樣仍未明顯下降，顯示我國在資訊環境治理及即時應對機制方面仍有強化空間。相較之下，美國已推動反外國宣傳與造謠法案，歐盟亦透過數位服務法強化平臺責任與內容治理機制，均可作為我國制度精進之參考。爰此，要求數位發展部針對面對假訊息攻擊之情境，研議強化監測通報與跨部會、平臺協作等相關機制，並評估精進法制與行政措施之可行性，以提升我國整體數位韌性及資訊安全防護能力。

(二十三)鑑於打詐通報查詢網資料顯示，詐騙案件中高達九成發生於社群平臺，且多以假帳號冒用廠商名義發布販售資訊之方式進行。惟現行處理機制主要仍以事後檢舉及下架為主，面對詐騙訊息快速擴散之態勢，已顯不足。雖數位發展部現行採黑名單管理機制，對違規內容予以下架處置，然整體防制作為仍偏向事後處理，對源頭阻卻之效果有限。爰此，要求數位發展部

研議強化管理機制，除持續精進黑名單及即時下架措施外，亦應評估建立白名單制度之可行性，透過官方認證機制協助辨識合法品牌及商家帳號，以降低遭冒用風險，並提升平臺對可疑帳號之辨識能力，從源頭減少假冒與詐騙行為發生之可能性，進一步強化社群平臺資安防護及消費者權益保障機制。

(二十四)115 年度數位發展部預算第 2 目「數位韌性業務」第 2 節「數位國際業務」編列 1 億 6,111 萬 5 千元。其計畫用途包括協調跨部會及國際永續政策合作並導入節能減碳數位科技，而計畫預期成果為辦理跨部會淨零及永續發展計畫，研析及推廣綠色數位服務，彙編該部永續發展自願檢視報告，考慮數位發展為加強算力，帶動 GPU 等晶片算力需求成長，所需電力也持續增加，如何借鏡先進國家在強化數位發展與淨零永續發展，對我國推動節能減碳數位科技至關重要，爰請數位發展部就國際先進國家辦理節能減碳數位科技之情形，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)115 年度數位發展部預算第 2 目「數位韌性業務」第 3 節「數位資源管理與通訊韌性業務」項下「通訊網路韌性整備」編列 3 億 5,776 萬 3 千元。

為完備光纜通道、強化海纜韌性及公私協力推動海纜建設等，跨部會於 111 年共同推動「連結亞太強韌陸海空網路計畫 1.0」，復於 114 年交通部與數位發展部及其所屬提出 2.0 計畫版本，其中數位發展部計畫總經費 4 億 8,107 萬 2 千元，期程為 115 至 118 年度，聚焦於海纜防護、纜線修復、領海之海纜安全等。

近年我國海纜損壞比率高於全球平均，然現「連結亞太強韌陸海空網路計畫 2.0」之績效指標仍以獎勵補助策略為政策研析之範疇，尚未涵蓋強制性政策規範，允宜研謀規劃納入管制措施以全面提升我國海纜安全，爰請數位發展部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 1 節「健全政府數位服務基礎環境及人才培力」編列 5 億 5,287 萬 7 千元。計畫內容包括辦理政府

數位服務公私協力機制及政府無障礙網路空間業務等，然而依據無障礙網路空間服務網資料顯示，該部相關網站，標章等級 AAA 級 2 個、AA 等級 49 個、A 級 5 個，考量該部作為推動政府無障礙網路空間重要單位，應優先加強所轄網站之無障礙建置，並提出精進作為。爰請數位發展部就如何強化所轄網站之無障礙建置以及提升政府整體無障礙網路服務建置，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十七)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」編列 5 億 0,680 萬 8 千元。

鑑於近年我國數位政府評比排名呈下滑趨勢，且部分地方政府於我的 E 政府入口網站之申辦服務項數偏低，允宜研謀精進。經查，日本早稻田大學近七年（107 至 113 年）國際數位政府評比報告，我國於 113 年位列 20 名，為我國數位政府評比近七年以來最低排名，實有相當精進空間。

而屬於國際數位政府評比主要指標之一為國家入口網站之便利性，但經查截至 114 年 7 月底各地方政府於我的 E 政府網站上架之申辦服務項目數量參差不一，最高可達 132.8 項、最低卻未達 20 項。該部允宜研謀提升地方政府積極運用該網站，集中列示政府重要業務相關資訊，爰請數位發展部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十八)115 年度數位發展部預算第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」項下「政府 AI 試用場域及創新應用計畫」中「業務費」編列 2,373 萬 5 千元。有關日本早稻田大學國際數位政府評比中，我國排名自 107 年的第 9 名一路下滑至 113 年的第 20 名，為近七年最低。並檢視國家門戶入口網「我的 E 政府」之地方政府申辦服務上架項數，臺中市高達 3,852 項；反觀偏鄉與離島地區，如屏東縣僅 62 項、臺東縣 13 項、嘉義縣 14 項、金門縣 6 項，連江縣甚至是驚人的 0 項。這顯示中南部偏鄉、原鄉與離島居民，根本無法透過數位政府管道享受便利的公共服務，該部推動數位包容嚴重失職。再者，該部規劃建置共通性 AI Bots 共享平臺與政府語

言模型安全試用場域，若未將原住民族語文化傳承、偏鄉遠距醫療與健康照護推動等需求納入，AI 科技帶來的紅利將再度向都市傾斜，擴大與偏鄉、原鄉及離島間之數位鴻溝，爰請數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 2 項 資通安全署原列 15 億 1,646 萬 8 千元，減列第 2 目「資通安全業務」500 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 15 億 1,146 萬 8 千元。

本項通過決議 15 項：

(一)115 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」編列 12 億 6,638 萬 1 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「綜合規劃管理」編列 6 億 9,530 萬 6 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)115 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「輔導培訓業務」編列 2,490 萬元，凍結 100 萬元，俟數位發展部資通安全署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)115 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「稽核檢查業務」編列 1 億 1,425 萬 7 千元，凍結二十分之一，俟數位發展部資通安全署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)115 年度數位發展部資通安全署預算「一般行政」項下「人員維持費」編列 2 億 1,718 萬元。經查，該署 115 年度員額共 176 名（職員 142 人、聘用人員 34 人），較 114 年度增加 5 名。惟依該署答覆立法院交通委員會委員索資之資料顯示，因應資通安全管理法修正通過及新增業務推展，至少需增補人力約 20 名。該署職司國家資通安全政策規劃、計畫審核與督導考核，並負責執行國家級資安防護、演練與稽核，以及通訊傳播基礎設施防護等核心工作。該署人力是否充足，直接攸關國家資安防護與應變能力，更對其他機關及產業具有示範效應。

若人力長期不足，不僅難以有效推動跨部會資安防護工作，亦恐造成防禦能量落差。爰此，請數位發展部資通安全署積極加速人力補實，並就員額補實規劃、進度與資源配置，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，確保國家資安體系具備充分防護能量。

(六)115 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「綜合規劃管理」編列 6 億 9,530 萬 6 千元，辦理「政府數位韌性強化計畫」、「整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫」及「數位政府資安生態防護推動計畫」等，推動全國納管機關資安作業自動化、強化政府資訊系統韌性，並精進台灣電腦網路危機處理暨協調中心（TWCERT/CC）維運能量及國際合作。然檢視預算書，相關計畫多著重於經費編列與期程規劃，卻未能提出具體計畫內容、執行步驟及可衡量之評核指標，尤以跨部會協作成效如何確保落實、台灣電腦網路危機處理暨協調中心強化能量與國際情資分享之具體進展，以及資安自動化工具落地應用範圍等，均未見清楚交代，若缺乏明確指標，計畫執行恐流於形式，難以檢驗成效。爰建請數位發展部資通安全署應研謀建立即時性或定期性反映施政效果之績效指標，作為後續檢討改進之依據，以釐清後續計畫規劃方向，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)115 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「通報應變業務」編列 4 億 0,896 萬 6 千元，較 114 年度增列「AI 網路主動式防禦關鍵技術研究計畫」及「關鍵基礎設施資安防護計畫」等經費 3 億 7,300 萬 1 千元。其中，「AI 網路主動式防禦關鍵技術研究計畫」為期 4 年，總經費 3 億 1,917 萬 1 千元，115 年度續編第 2 年經費 9,378 萬 6 千元，卻未見具體階段性成果、技術落地應用範圍及成效評估指標之完整說明。另「關鍵基礎設施資安防護計畫」同為期 4 年，總經費 11 億 9,487 萬 8 千元，115 年度為首年編列 3 億 1,320 萬元，計畫內容涵蓋工控系統檢測、數位靶場演練及資安人才培育，涉及我國關鍵基礎設施資安韌性的核心工程，然預算書中同樣僅見概略描述，未能具體說明檢測覆蓋

率如何提升、演練成效如何驗證，以及人才培育如何量化評估。爰建請數位發展部資通安全署應就上述兩項計畫之具體執行進度、技術落地應用範疇、量化評核指標及跨部會協作模式，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)115 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「稽核檢查業務」編列 1 億 1,425 萬 7 千元，較 114 年度增列「數位訊息分析技術研發計畫」及資安實地稽核作業等經費 9,235 萬 7 千元。其中，「數位訊息分析技術研發計畫」為期 4 年，總經費 3 億 6,800 萬元，115 年度編列第 1 年經費 9,016 萬元，計畫內容涵蓋威脅情資研究、多來源訊息傳播分析、AI 威脅偵測、公共訊息可靠度維護等多面向。惟檢視預算書，雖列出多項研究方向，卻未能具體說明各分項研究之執行進度、落地應用方式、量化評估指標及跨部會協作機制，恐難檢驗經費使用成效。爰建請數位發展部資通安全署應持續精進 AI 防禦技術，俾有效建構全面且前瞻之網路防禦體系，並研謀加速 AI 網路主動式防禦之落地應用期程，以提升資安防護效能，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)數位發展部資通安全署為推動全國納管機關資安業務作業自動化及強化政府數位韌性，辦理全國性資通安全業務推動系統建置及資安資料整合分析平臺等工作，用以提升資安治理效率與決策支援能力，惟現行「政府數位韌性強化計畫」之績效指標多以系統建置進度及可用率為主，未能充分反映政策實際效益與資安韌性提升成果，亦缺乏即時性與結果導向之衡量機制；此外，相關配套措施如作業流程優化、人員訓練及跨機關協調機制等，亦尚待完備。爰此，要求數位發展部資通安全署應建立具政策成果導向之績效衡量指標，並強化相關配套規劃，以利後續執行成效評估，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)為推動全國納管機關資安業務作業自動化，並加速資安政策之落實精進，115 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「綜合規劃管理」分別編列「政府數位韌性強化計畫」2 億 3,062 萬 7 千元及「資安治理 AI 化計畫」2,040 萬元。

然根據「政府數位韌性強化計畫」指標項目來看，包括按年度規劃進行相關資通系統開發建置與持續發展及相關資通系統每年可用率平均達 99.9%以上，顯過於簡略，未見實際應用成效之評估，恐無法反映政策目標與成果。再者，全國性資通安全業務推動系統之主要功能，係協助同仁辦理資通安全管理法之各項推動作業，計畫內容不僅未見後續相關人員操作訓練及作業流程配合優化，且鑑於資安業務涉及多個部門，為利資源有效運用，允宜規劃配套之工作流程、法規調整及人員培訓等，俾增計畫執行之成效。

有鑑於衡量政府數位韌性具體改善成果，允宜研謀建立績效指標，作後續檢討改進之依據，以釐清計畫執行成效。爰請數位發展部資通安全署針對是項計畫提出執行之績效管制評核條件，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十一)為提升關鍵基礎設施資安韌性，115 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「通報應變業務」中「關鍵基礎設施資安防護計畫」編列 3 億 1,320 萬元，係藉由深度檢測，提升國家戰備資安能量，增強資安聯防及演練機制，落實各領域資安防護基準等，以建立資安防衛體系。

然據審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出，關鍵基礎設施各領域之資通安全通報途徑尚未一致，有待整合；其次，部分領域資安防護基準尚未訂定，或其適用範圍未臻周延等。於此數位發展部資通安全署業以回應，已依建議推動通報機制整合與防護基準研擬。惟據立法院預算中心預算評估報告指出，後續仍宜持續定期檢討並更新各領域防護基準，落實各項規範及檢核機制，俾利不同領域單位能有效通報與聯防，以提升資安防護量能。

有鑑於該署推動「關鍵基礎設施資安防護計畫」執行之適切效率，爰請數位發展部資通安全署針對是項計畫預算提出 PDCA 循環之滾動檢討機制，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)鑑於近年全球頻繁發生域名搶註及廢棄網域遭惡意接管之案例，部分政府機關、專案計畫或附屬單位於網站改版、組織調整、計畫結束或更換網域後，

原有網域因未持續管理而遭第三方重新註冊，進而被用於散布惡意程式、釣魚網站、假訊息或假冒政府機關等用途，不僅容易造成民眾混淆與個資外洩風險，更可能成為國家資安防護體系之漏洞。

然而，目前我國對於政府網域生命週期管理，仍以個別機關自行維護為主，尚缺乏跨機關盤點、退場管理、風險監測及異常通報等整體治理機制。尤其政府曾經使用、但因網站更新、政策調整或系統整併而停止使用之網域名稱，若遭惡意註冊或境外勢力利用，恐衍生假冒政府網站、散布錯誤資訊及供應鏈攻擊等國安風險。

爰此，要求數位發展部資通安全署會同相關網域註冊管理機構及各中央政府機關，全面盤點政府機關現行及歷史使用之網域名稱，並積極與網域註冊管理機構研議防止域名搶註之相關措施，以降低假冒政府網站、釣魚攻擊及資訊操弄等資安風險。

(十三)鑑於近年中共持續透過網路攻擊作為灰色地帶襲擾的重要手段，對我國關鍵基礎設施進行系統性滲透與長期偵察。依據統計，2025 年中共對我國政府機關、能源、通訊傳播、交通、緊急救援與醫院、水資源、金融、科學園區與工業區及糧食等九大關鍵基礎設施之侵擾次數，平均每日已達 263 萬次，較 2024 年增加 6%；其中又以能源、緊急救援及醫療領域增幅最為明顯，顯示中共已全面整合軍事、情報、產業與科技等公私部門能量，運用供應鏈攻擊、人工智慧及自動化工具等方式，持續提升網路攻擊之穿透性與隱蔽性。

另依據 2025 年微軟數位防禦報告，臺灣仍為亞太地區威脅行動的主要目標之一。2025 年上半年，臺灣遭受網路威脅影響占全球總量 1.8%，排名全球第十；在亞太地區，臺灣更以 143 起國家／地區級威脅活動居首，高於韓國 126 起及印度 100 起；在來自中國的威脅行動中，臺灣更高居第三大攻擊目標，占比達 12%，僅次於美國 35%及泰國 14%，顯示我國已長期處於高強度且持續性的網路攻擊環境之中。

然而，面對日益複雜的威脅型態，我國關鍵基礎設施跨部門協作、供應鏈安全管理、即時威脅情資共享及災害復原能力等面向，仍有持續強化空間。尤其能源、交通、醫療及通訊系統一旦遭受大規模攻擊，恐將直接衝擊民生運作與國家安全。爰此，要求數位發展部資通安全署應持续提升國家數位安全防護能力及整體韌性，降低境外敵對勢力網路攻擊對國家安全及民生運作之衝擊。

(十四)115 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「綜合規劃管理」中「政府數位韌性強化計畫」編列 2 億 3,062 萬 7 千元，係規劃提供全國納管機關資安業務推動之共通性平臺，以提升系統效能、建置友善性介面與自動化彙整分析，降低人工處理之行政負擔，以加速資安政策之落實。另編列 2,040 萬元用於辦理「資安治理 AI 化計畫」，將導入 AI 技術規劃整合威脅情資、異常日誌等關鍵資安資料，以期建構具查詢與分析能力之平臺，以提升資安治理效能等。

然前述計畫同屬建置填報資料並自動化分析之資安系統，爰要求數位發展部資通安全署應研議將兩項計畫整併之可行性，以提升整體資源運用，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)115 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「通報應變業務」中「業務費」編列 198 萬元。依據立法院預算中心預算評估報告指出，我國平均每週遭受網路攻擊高達 4,055 次，高居亞太地區之首。現行利用 AI 生成之深偽（Deepfake）影音與假訊息層出不窮，已嚴重危害國家安全與社會穩定（認知作戰），其中，地方政府受影響甚鉅。然而，數位發展部資通安全署編列龐大預算，均未就如何強化地方政府資安監管，確保其資安韌性進行說明，爰建請數位發展部資通安全署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 3 項 數位產業署原列 59 億 3,489 萬元，減列第 2 目「促進數位創新動能轉型升

級」5,500 萬元（含「推動資通訊數位服務升級與普及」1,000 萬元、「策進數位跨域應用與平台服務」1,000 萬元），科目均自行調整，其餘均照列，改列為 58 億 7,989 萬元。

本項通過決議 19 項：

- (一)115 年度數位發展部數位產業署預算「業務費」項下「國內旅費」編列 230 萬 7 千元。經查，114 年度「國內旅費」預算編列 143 萬 8 千元，惟 115 年度較 114 年預算增列 86 萬 9 千元，增幅達 60.4%。爰此，為撙節政府開支並嚴守財政紀律，凍結該項預算十分之一，俟數位發展部數位產業署說明經費增列之理由及其必要性，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度數位發展部數位產業署預算第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」編列 56 億 6,015 萬元，凍結十分之一，俟數位發展部數位產業署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度數位發展部數位產業署預算第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及」編列 27 億 4,068 萬 7 千元，凍結十分之一，俟數位發展部數位產業署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)115 年度數位發展部數位產業署預算第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」編列 29 億 1,946 萬 3 千元，凍結十分之一，俟數位發展部數位產業署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)為加速產業導入 AI 應用之任務，行政院於 114 年 5 月 8 日核定「晶片驅動臺灣產業創新－AI 產業應用與普及發展計畫」，該計畫透過跨部會合作模式規劃，以建立 AI 之新服務生態為願景，加速產業導入 AI 應用；其中數位發展部數位產業署主要工作包含培育產業即戰人才、建構多元產業應用及開發 AI 技術及驗證等。

據國家發展委員會「未來 3 年重點產業人才調查及推估」中「數位經濟：

人工智慧應用服務產業」報告顯示，近年我國資訊服務業對 AI 人才之需求持續增加。另就近三年（111 至 113 年）調查招募難易度觀之，AI 應用工程師於 111 及 112 年調查中均面臨招募困難，113 年轉為普通程度；專業領域應用工程師及資料工程師由 112 年之普通程度轉為 113 年之困難；AI 專案經理及 AI 顧問自 112 年起持續面臨招募困難。另近三年招募 AI 與資料科學家均為困難，顯示 AI 人才招募難度漸趨提高。鑑於各職業所需專業能力已趨明確，且招募程度漸趨困難，爰建請數位發展部數位產業署應妥為因應，並研謀整合性人才培育與培訓機制，俾利精準對接資訊服務產業人才需求，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)為協助資訊服務業者發展 AI 數位服務，加速帶動中小企業推動 AI 數位轉型，115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及」中「數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫」編列 7 億 5,000 萬元，用於持續優化 AI 算力軟體基盤運算效能，並拓增數位應用實證案例，建立合規數位採購機制，拓展數位服務商機等。

依該署「數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫」，該計畫將於計畫期程 4 年間，投入相關系統平台建置，並規劃設計使用者付費機制，另 116 年後之營運模式，規劃透過營運移轉（OT）或其他自主營運方式，以促進數位建設永續經營。鑑於民間業者相繼推出 GPU 雲端租賃服務，我國 AI 算力與數位服務生態之實質應用與商業模式已逐步成形。爰建請數位發展部數位產業署應研謀公私部門算力與數位基盤資源之串接、互補或共構模式，並加速建立使用者付費與營運移轉制度，以促進資源配置效率，俾利整體數位基礎建設之永續發展，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)為發展數位創新服務，建立數位建模生態系，行政院於 113 年 8 月 8 日核定「城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫」，以數位建模及雙生應用為主軸，進行國內外基礎環境研析，制訂建模資料共通及開放介面規格，並推動與建置數位建模與雙生應用案等。

數位發展部數位產業署於 114 及 115 年「城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫」之規劃，115 年度各工作項目之內容主要增加城鄉應用永續發展與擴散機制、帶動產業效益（投資）預算至少 3 億元、辦理國際交流會至少 2 場次、促成國際合作 2 案次等，部分項目辦理數量或有增加，惟工作內容多為類同。然 115 年度該預算編列 4 億 5,000 萬元，較 114 年度預算增加 4 億 3,000 萬元，兩年度預算編列差異頗鉅。爰建請數位發展部數位產業署應妥為規劃，檢視經費變動與工作項目之合理性，辦理修正計畫內容，以確保計畫目標具體可行，並利後續績效衡量與資源運用之妥適性，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)偏鄉醫療可近性不足，已成為影響國民健康權益的重要問題。以台中梨山地區為例，因地處偏遠山區，醫療人力長期匱乏，當地居民多為高齡人口，醫療可近性與健康照護需求更形迫切。遠距醫療、人工智慧與智慧機器人等新興科技若能結合，將可改善一人單兵作戰的困境，透過多機協作與即時支援，提升偏鄉醫療效率與安全性。經查，115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」中「服務型智慧機器人應用推廣計畫」，編列 1 億 7,400 萬元，用以擇定醫療照護、公共巡檢、觀光旅宿等人力需求較高之領域產業，建立智慧機器人多機協作示範場域，並推動應用落地與國際展會交流。然預算書中並未具體說明智慧機器人於偏鄉醫療場域之應用模式、示範計畫，恐流於僅在都市場域示範，未能回應最急迫之醫療落差問題。爰建請數位發展部數位產業署應就智慧醫療推廣服務於偏鄉醫療之使用提出具體規劃，強化偏鄉使用智慧服務之普及性，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)數位發展部數位產業署推動「城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫」，雖有助於促進智慧治理與數位產業發展，然 114 年度與 115 年度工作內容多屬延續性或相近項目，惟預算規模卻大幅增加，計畫推動節奏、經費配置與預期效益間之合理性，容有檢討空間；此外，近年國際數位雙生技術發展，已逐步結合

生成式 AI、智慧城市治理、即時模擬運算、空間資訊整合及跨域資料應用，相關建設更須重視資料標準化、跨部會系統介接、地方政府實際應用需求及後續維運機制，以提升政策落地與長期效益。爰此，要求數位發展部數位產業署應就計畫推動期程、經費編列依據、績效衡量指標、地方需求盤點、跨機關協作及後續營運維護機制等事項，通盤檢討並提出具體精進方案，以確保資源配置效益及計畫執行可行性，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)近年生成式 AI 快速發展，全球主要科技業者相繼投入大型語言模型、AI 代理（AI Agent）及雲端推論服務，帶動 GPU 算力需求大幅成長，AI 算力已成為國家數位競爭力之重要基礎，相關商業模式與產業生態雖逐步成形，惟政府與民間算力資源如何有效串接、互補分工及避免重複投資，仍待整體規劃。爰此，要求數位發展部數位產業署應就 AI 算力資源配置、公私協作、資安管理及本土 AI 產業扶植等面向，研擬具體推動策略，建立具永續性與擴充性之 AI 算力及數位服務發展模式，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十一)115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及」中「數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫」編列 7 億 5,000 萬元，規劃建置公共建設 AI 算力資源，預計擴增 AI 算力池之 GPU 累計達 140 片。

查近年生成式 AI 技術呈爆發性成長，算力即國力已成國際共識，世界各主要國家無不傾舉國資源投入 AI 基礎建設。我國數位發展部雖已著手建構臺灣主權 AI 訓練語料庫以支援主權 AI 發展，然檢視目前計畫僅規劃建置 140 片 GPU 之算力規模。面對動輒需要數千甚至上萬片 GPU 才能進行大型語言模型（LLM）訓練之全球 AI 軍備競賽，我國目前投入之公共算力規模實屬杯水車薪，恐難以實質支撐我國發展具備國際競爭力與在地文化防禦力之主權 AI 核心技術。

為確保我國在人工智慧時代不致受制於外人，維護國家數位主權、語言主導權與資訊安全，政府有必要拉高戰略層級，大幅增加資源投入以打造國

家級之主權 AI 算力基礎建設。

爰建請數位發展部數位產業署重新盤點我國發展主權 AI 所需之真實算力缺口，提出擴大投資主權 AI 算力中心之具體中長期擴建藍圖、資源挹注倍增規劃，以及公私協力擴大算力池之具體作法，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十二)針對我國遊戲軟體產業有人才外流，以及委由外國廠商發行等狀況發生，為健全我國遊戲軟體產業發展，協助產業留才，強化我國遊戲軟體研發與發行能量，爰要求數位發展部數位產業署就如何協助我國遊戲軟體產業留才、攬才及強化我國遊戲軟體發行能量之具體作為以及過去辦理情形，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)Meta 旗下 Facebook、Threads 及 Instagram 等社群平台詐騙貼文氾濫，行政院打擊詐欺指揮中心已要求 Meta 立即修正演算法與偵測機制，不排除修法，評估受害人數或詐騙貼文數量作為裁罰依據，祭出重罰。數位發展部 114 年曾 3 度開罰 Meta，主因是未即時下架詐騙廣告，已經裁罰 1,850 萬元，媒體持續關注政府與 Meta 的溝通情形、業者的防詐態度，據以推演打詐成效良窳。

經媒體報導 Meta AI 回覆打詐歷史始末，受害者包括台灣消費者買到假保健品，以及美國、加拿大投資人被騙積蓄。Meta 後來成立反詐團隊，把問題廣告占比從 19%降到 9%，但 113 年底團隊被暫停，主要是成本考量跟收入取捨，查 Meta 內部文件顯示，113 年詐騙和違禁品廣告約占收入占比與利潤極高。但數位發展部數位產業署署長表示 Meta 整體而言相當積極配合政府打詐，因此該署無論在技術面或法制面，都與 Meta 共同合作推進改善。

有鑑於 Meta 社群平台詐騙貼文之受害者眾，業者反詐立場與執行實質打詐行為，恐因商業考量呈現打詐預期落差。爰建議數位發展部數位產業署應加強精進與 Meta 業者打詐實質作業之溝通，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策

進數位跨域應用與平台服務」中「城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫」編列 4 億 5,000 萬元，較 114 年度預算大幅增加。惟核定計畫書中 114 年度經費需求為 1 億 5,000 萬元，與實際預算 2,000 萬元，差異頗鉅。然因 114 及 115 年度之工作內容多為類同，而預算金額差異逾 20 倍，實難令人取信計畫目標具體可行。因此，立法院預算中心預算評估報告指出，該署宜考量重新檢討規劃內容，並辦理修正，俾利後續績效衡量與資源運用。

再者，由於該項計畫主要係採補助方式協助地方政府，後續營運費用將由地方政府自行編列預算支應，114 年度預算審查決議也立案討論。惟該署書面報告回覆，該計畫將透過優先推動中央跨部會合作的創新實證場域，再將成功經驗與標準擴散，並規劃明確的財務配套與嚴謹的監督考核機制，確保計畫效益與永續性。

有鑑於該署 114 年已回覆立法院交通委員會該計畫推動執行之機制，建議數位發展部數位產業署提出確實精進計畫執行評估考核之執行實質目標，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)鑑於近年來電子煙、喪屍煙彈及依托咪酯等新興毒品問題日益嚴重，並已衍生多起毒駕及重大公共安全事件。依據統計，115 年 1 至 4 月已監測網路違法案案件 1 萬 1,503 件，並完成下架 1 萬 1,425 件，另針對境內外違法網站停止解析 3,361 件，顯示政府已投入相當資源進行網路違法內容管理。

然而，相關違法商品仍層出不窮，反映現行治理模式與實際犯罪樣態已出現落差。目前販售電子煙、喪屍煙彈、依托咪酯等違法產品之主要管道，已由傳統電商平台逐漸轉移至 Threads、Instagram、Facebook 社團及 Telegram 等社群平台。販售者透過公開貼文吸引用戶、利用關鍵字及標籤增加觸及，再透過私訊導流至封閉式通訊軟體完成交易，使現行以網站下架及網域阻斷為主之治理手段，難以有效遏止違法資訊持續擴散。

爰此，要求數位發展部數位產業署會同法務部、衛生福利部、內政部警政署及主要社群平台業者，全面盤點電子煙、喪屍煙彈、依托咪酯等違法產

品之網路散布路徑、平台分布及交易模式，建立高風險關鍵字、違法圖像、重複性貼文及異常帳號行為之辨識機制，降低違法產品透過數位平台流入社會之風險。

(十六)查 115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及」中「數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫」編列 7 億 5,000 萬元，係透過數位公共建設引導公私協力，優化 AI 算力，並健全數位採購機制，促進產業創新與數位服務發展。

該計畫 113 年度建置 AI 算力池共 40 片 GPU，114 年維運既有算力池，115 年度預計擴建 AI 算力資源累計達 140 片最新型號之 GPU，然財團法人國家實驗研究院國家高速網路與計算中心發起，與國內算力相關單位共同成立臺灣算力聯盟，推動人力培育、技術交流與合作模式發展，進一步強化臺灣算力生態系之基礎與韌性，與該署之計畫目的一致，綜上所述，為整合算力資源，有效促進產業創新與數位服務發展，數位發展部數位產業署應評估加入臺灣算力聯盟之可行性。

(十七)115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及」編列 27 億 4,068 萬 7 千元。

該項目下「數位共融及培力計畫－數位服務普及暨人才深耕計畫」編列 6,287 萬 1 千元，內容包含帶動在地組織和企業數位轉型，落實國家數位平權目標，惟該署於該項目下所辦理包含前開計畫在內之許多計畫，均未針對台灣各縣市之數位資源與基礎建設不同而因地制宜做出不同規劃設計，而略顯粗糙。目前台灣城鄉數位落差大，偏鄉地區雖同樣面臨數位轉型資源不足之問題，但對於教育、醫療、乃至於生活上所面臨的挑戰與癥結均有所不同，該署於各項計畫之推動與辦理時應針對不同縣市之現況與數位發展之特性，因地制宜做出不同設計與規劃，方能澈底落實國家數位平權，並兼顧資源分配之實際效益，以有效縮減城鄉數位落差。以彰化縣為例，彰化作為我國傳統製造業、精密機械與農業之發展重鎮，近年正面臨產業雙軸轉型（低碳化

與數位化)之關鍵期。然該署現行之人才培力與數位普及計畫，多停留於通用型之數位能力推廣，未能切合彰化在地中小企業及在地組織數位應用升級之迫切需求，亦缺乏針對彰化當地數位轉型資源之挹注與傳統產業升級之實質輔導措施。有鑑於數位發展部數位產業署未能精準掌握地方產業特性與數位資源現況，爰請數位發展部數位產業署針對全國地區(含彰化)數位轉型輔導資源進行盤點，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出全國偏鄉地區數位轉型推動成果書面報告。

(十八)115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」中「業務費」之「委辦費」編列 25 億 3,445 萬 4 千元。依詐欺犯罪危害防制條例規定，網路平台業者收到通知後應於 24 小時內下架涉詐廣告。然而地方政府(如台北市)過去因採取紙本資料通報，導致 Meta 等業者處理緩慢，嚴重出現防制漏洞。而數位發展部引以為傲的「網路詐騙通報查詢網」雖運用 AI 技術，但自動掃描對象竟然僅限於 Meta 旗下平台(Facebook、Instagram)。對於國人同樣高頻使用的 Google、YouTube、LINE、TikTok 等主流媒體完全沒有涵蓋，形同將涉詐廣告防堵留給其他平台的犯罪移轉，嚴重影響防詐打詐執行成效，請數位發展部數位產業署應將網路詐騙通報查詢網技術成功經驗擴展供其他部會應用，例如用於毒品防制，另針對 AI 掃描系統優化擴大掃描範圍，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十九)115 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」辦理實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫、邊緣 AI 關鍵技術生態系統建構計畫－數位環境模型生成與數位去偏見技術建構計畫、晶片驅動產業創新再升級－後量子密碼應用發展計畫、智慧城市發展計畫，共編列 5 億 4,705 萬 1 千元。

查前揭部分計畫流於初期研發驗證，缺乏具體商轉落地策略。「數位環境模型生成與數位去偏見技術建構計畫」投入 1.6 億元，具體產出卻僅停留在

可運作原型與概念驗證階段；「後量子密碼應用發展計畫」近 1.25 億元，明確設定之目標僅為培訓 100 人次與推動概念性示範驗證。2 案皆缺乏實質技術移轉，亦無具體協助廣大關鍵基礎設施與供應鏈業者升級之擴散規劃。

其次，計畫經費過度傾斜於公關展會與紙上作業，實質挹注產業比例偏低。「智慧城市發展計畫」2 億元預算中高達 1.85 億元為委辦費，核心工作多用於擘劃藍圖與政策研究，實質跨域應用落地驗證竟僅有 4 案次；「實境體驗暨虛擬科技創新應用推廣計畫」逾七成委外經費耗於基地維運與展會活動，且多以參與或觸及人次為主要量化指標，實質獎勵本土原創開發團隊之資金比例相對較低。

為確保逾 5.47 億元公帑能精準投入實質之產業建設，爰請數位發展部數位產業署於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

#### 第 27 款 直轄市及縣市政府

第 6 項 一般性補助款－交通部主管 155 億 2,374 萬 3 千元，照列。

第 1 目 一般性交通補助－交通部 2 億 5,640 萬元，照列。

本目通過決議 1 項：

(一)針對 115 年度中央政府總預算案「直轄市及縣市政府」項下「一般性補助款－交通部主管」中「一般性交通補助－交通部」之「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」編列經費 3,000 萬元，鑑於目前中央尚乏統一法規供地方政府依循，且如新竹縣等正積極推展綠色運輸與智慧交控之縣市亟需中央資源挹注。爰要求交通部儘速完成跨部會協調建立一致性法規，並針對新竹縣之低碳交通政策與智慧交通基礎建設給予積極輔導與實質協助，並辦理以下事項：

1. 建立全國一致性法規與指引：交通部應儘速完成跨部會協調，針對低碳交通區之管制對象、推動模式及相關罰則，訂定全國一致性之法規依據與作業要點，消弭各縣市自治法規之歧異。
2. 專案輔導新竹縣綠色與智慧運輸：交通部推動「低碳交通示範區」不應僅

侷限於離島地區。針對如新竹縣已有推展智慧電動車接駁高鐵旅客、運用 AI 智慧交控改善竹北至竹科交通，以及建置智慧站牌等實質綠色運輸需求與規劃之縣市，交通部應主動介入，就其低碳交通政策研擬、地方法制建構及相關基礎建設（如充電設施、AI 交控系統、智慧公車候車環境等）給予積極之專案輔導與經費協助。

3. 交通部應就上述全國一致性法規之研訂進度，以及協助新竹縣推展低碳與智慧交通基礎建設之具體規劃與補助方案，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 2 目 一般性交通補助－公路局及所屬 150 億 6,253 萬 8 千元，照列。

第 3 目 一般性交通補助－航港局 1 億 6,329 萬 5 千元，照列。

第 4 目 一般性其他經濟服務補助－觀光署及所屬 4,151 萬元，照列。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審查結果調整。

## 司法及法制委員會審查結果

### 一、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 公務人力發展學院，無列數。

第 22 項 立法院 17 萬 2 千元，照列。

第 23 項 司法院，無列數。

第 24 項 最高法院，無列數。

第 25 項 臺北高等行政法院，無列數。

第 26 項 臺中高等行政法院，無列數。

第 27 項 懲戒法院，無列數。

第 28 項 法官學院，無列數。

第 29 項 臺灣高等法院 286 萬 2 千元，照列。

第 30 項 臺灣高等法院臺中分院 56 萬元，照列。

第 31 項 臺灣高等法院臺南分院 10 萬元，照列。

第 32 項 臺灣高等法院高雄分院 43 萬元，照列。

第 33 項 臺灣高等法院花蓮分院 11 萬元，照列。

第 34 項 臺灣臺北地方法院 2,170 萬 8 千元，照列。

第 35 項 臺灣士林地方法院 503 萬 6 千元，照列。

第 36 項 臺灣新北地方法院 957 萬 6 千元，照列。

第 37 項 臺灣桃園地方法院 2,076 萬元，照列。

第 38 項 臺灣新竹地方法院 413 萬 2 千元，照列。

第 39 項 臺灣苗栗地方法院 185 萬 2 千元，照列。

- 第 40 項 臺灣臺中地方法院 1,739 萬元，照列。
- 第 41 項 臺灣南投地方法院 148 萬 9 千元，照列。
- 第 42 項 臺灣彰化地方法院 249 萬 8 千元，照列。
- 第 43 項 臺灣雲林地方法院 354 萬 2 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣嘉義地方法院 143 萬 4 千元，照列。
- 第 45 項 臺灣臺南地方法院 732 萬元，照列。
- 第 46 項 臺灣橋頭地方法院 296 萬元，照列。
- 第 47 項 臺灣高雄地方法院 462 萬元，照列。
- 第 48 項 臺灣屏東地方法院 261 萬 9 千元，照列。
- 第 49 項 臺灣臺東地方法院 87 萬元，照列。
- 第 50 項 臺灣花蓮地方法院 228 萬 4 千元，照列。
- 第 51 項 臺灣宜蘭地方法院 97 萬 1 千元，照列。
- 第 52 項 臺灣基隆地方法院 109 萬 2 千元，照列。
- 第 53 項 臺灣澎湖地方法院 32 萬 8 千元，照列。
- 第 54 項 臺灣高雄少年及家事法院 23 萬元，照列。
- 第 55 項 福建金門地方法院 11 萬元，照列。
- 第 56 項 考試院，無列數。
- 第 57 項 考選部，無列數。
- 第 58 項 銓敘部，無列數。
- 第 59 項 國家文官學院及所屬，無列數。
- 第 60 項 公務人員退休撫卹基金管理局，無列數。
- 第 61 項 監察院 2,990 萬元，照列。

本項通過決議 2 項：

- (一)115 年度監察院預算案於歲入第 2 款「罰款及賠償收入」第 61 項「監察院」編列預算 2,990 萬元。

依據立法院預算中心 115 年度預算評估報告，監察院辦理違反公職人員財

產申報法、公職人員利益衝突迴避法、政治獻金法及遊說法等相關罰鍰及沒入金收入，110 至 113 年度決算數介於 2,271 萬 4 千元至 4,304 萬 2 千元間，除 112 年度預算達成率為 89.43%外，其餘年度均超過 100%，其中 113 年度決算數更達 4,126 萬 4 千元，預算達成率高達 155.13%。

惟監察院 115 年度「罰款及賠償收入」僅編列 2,990 萬元，低於近年決算數，其預算目標顯有保守低估之虞。為使 115 年度歲入更符合近年實際執行情形，並督促監察院積極辦理裁罰、沒入金收繳及相關催繳作業，確保國庫權益，爰監察院應就「罰款及賠償收入」收繳情形，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二)查監察院近年「罰款及賠償收入」決算數中，約有二至三成餘無法於當年度實現而列為應收數。其中 113 年度應收數達 1,509 萬 6 千元，占該年度罰款及賠償收入決算數 36.58%，其金額及占比均為近年新高。另截至 112 年底止，監察院尚未收回之以前年度應收罰款及賠償收入共計 2,302 萬 5 千元，惟 113 年度實際收回數僅 693 萬 2 千元，實現率僅 30.11%；截至 113 年底止，仍有未結清數 1,549 萬 4 千元。若未能積極辦理財產清查、催繳及行政執行，恐增加帳款無法收回之風險，並影響國庫權益。

依行政執行法第 7 條規定，行政執行具有一定期間限制，倘未及時掌握案件進度及執行時效，恐導致部分應收款項逾期無法執行。監察院應就歷年應收罰款及賠償收入建立完整追蹤管理機制，並提出具體改善措施。

綜上，監察院應針對下列項目，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告：

1. 歷年「罰款及賠償收入」應收款項之分析、案件類型及未收回原因。
2. 已移送行政執行案件之辦理進度、執行成效及後續追蹤機制。
3. 針對即將屆滿行政執行時效案件之清查及處理措施。
4. 提升應收款項收回率之具體目標及年度改善期程。

第 98 項 法務部 133 萬元，照列。

- 第 99 項 司法官學院 2 萬 3 千元，照列。
- 第 100 項 法醫研究所 4 萬 3 千元，照列。
- 第 101 項 廉政署 1,011 萬元，照列。
- 第 102 項 矯正署及所屬 854 萬 6 千元，照列。
- 第 103 項 行政執行署及所屬 22 萬 5 千元，照列。
- 第 104 項 最高檢察署，無列數。
- 第 105 項 臺灣高等檢察署 158 萬 7 千元，照列。
- 第 106 項 臺灣高等檢察署臺中檢察分署 92 萬 9 千元，照列。
- 第 107 項 臺灣高等檢察署臺南檢察分署 35 萬 3 千元，照列。
- 第 108 項 臺灣高等檢察署高雄檢察分署 327 萬 8 千元，照列。
- 第 109 項 臺灣高等檢察署花蓮檢察分署 23 萬 9 千元，照列。
- 第 110 項 臺灣臺北地方檢察署 7 億 2,132 萬 7 千元，照列。
- 第 111 項 臺灣士林地方檢察署 3 億 8,012 萬 4 千元，照列。
- 第 112 項 臺灣新北地方檢察署 8 億 0,786 萬 7 千元，照列。
- 第 113 項 臺灣桃園地方檢察署 10 億 0,449 萬 7 千元，照列。
- 第 114 項 臺灣新竹地方檢察署 3 億 6,020 萬 3 千元，照列。
- 第 115 項 臺灣苗栗地方檢察署 1 億 9,421 萬 1 千元，照列。
- 第 116 項 臺灣臺中地方檢察署 11 億 7,865 萬元，照列。
- 第 117 項 臺灣南投地方檢察署 1 億 7,663 萬 2 千元，照列。
- 第 118 項 臺灣彰化地方檢察署 4 億 7,662 萬 3 千元，照列。
- 第 119 項 臺灣雲林地方檢察署 2 億 2,513 萬 3 千元，照列。
- 第 120 項 臺灣嘉義地方檢察署 2 億 8,057 萬 2 千元，照列。
- 第 121 項 臺灣臺南地方檢察署 6 億 5,493 萬 1 千元，照列。
- 第 122 項 臺灣橋頭地方檢察署 3 億 8,172 萬 4 千元，照列。
- 第 123 項 臺灣高雄地方檢察署 6 億 1,111 萬 8 千元，照列。
- 第 124 項 臺灣屏東地方檢察署 3 億 4,767 萬 5 千元，照列。

第 125 項 臺灣臺東地方檢察署 1 億 1,038 萬 7 千元，照列。

第 126 項 臺灣花蓮地方檢察署 1 億 2,671 萬 4 千元，照列。

第 127 項 臺灣宜蘭地方檢察署 1 億 5,463 萬 9 千元，照列。

第 128 項 臺灣基隆地方檢察署 1 億 2,993 萬 3 千元，照列。

第 129 項 臺灣澎湖地方檢察署 4,506 萬 1 千元，照列。

第 130 項 福建金門地方檢察署 3,688 萬 7 千元，照列。

第 131 項 福建連江地方檢察署 527 萬 5 千元，照列。

第 132 項 調查局 93 萬 1 千元，照列。

### 第 3 款 規費收入

第 1 項 總統府 1 千元，照列。

第 2 項 國史館 30 萬元，照列。

第 3 項 國史館臺灣文獻館 31 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度國史館臺灣文獻館歲入來源別預算編列 115 萬 7 千元。

115 年度國史館臺灣文獻館歲入預算於第 1 目「使用規費收入」第 2 節「場地設施使用費」編列 5 萬元，係就該館特展室及簡報室等場地使用收入編列。根據立法院預算中心評估報告顯示，查該館 111 至 113 年度「場地設施使用費」決算數分別為 16 萬 9 千元、20 萬 8 千元及 31 萬 9 千元，呈逐年成長趨勢，顯示場地開放使用已有一定需求及活化成效。然 115 年度預算案仍僅編列 5 萬元，明顯低於近年實際收入，恐未能覈實反映場地營運及資源活化情形。

為提升預算編列精確度，並合理反映場地設施使用收入，爰建議國史館臺灣文獻館應積極辦理場地外借，並研擬空間活化計畫，以增加國庫收入，於 2 個月內提交書面報告至立法院司法及法制委員會。

第 14 項 司法院 6 萬 7 千元，照列。

第 15 項 最高法院 1,517 萬 7 千元，照列。

第 16 項 最高行政法院 71 萬 7 千元，照列。

- 第 17 項 臺北高等行政法院 1,334 萬 2 千元，照列。
- 第 18 項 臺中高等行政法院 323 萬 2 千元，照列。
- 第 19 項 高雄高等行政法院 454 萬 5 千元，照列。
- 第 20 項 懲戒法院 1 萬 5 千元，照列。
- 第 21 項 智慧財產及商業法院 8,571 萬 7 千元，照列。
- 第 22 項 臺灣高等法院 4 億 0,595 萬 8 千元，照列。
- 第 23 項 臺灣高等法院臺中分院 9,358 萬 3 千元，照列。
- 第 24 項 臺灣高等法院臺南分院 2,593 萬 6 千元，照列。
- 第 25 項 臺灣高等法院高雄分院 5,808 萬 6 千元，照列。
- 第 26 項 臺灣高等法院花蓮分院 697 萬元，照列。
- 第 27 項 臺灣臺北地方法院 14 億 6,252 萬 9 千元，照列。
- 第 28 項 臺灣士林地方法院 4 億 7,065 萬元，照列。
- 第 29 項 臺灣新北地方法院 6 億 8,094 萬 6 千元，照列。
- 第 30 項 臺灣桃園地方法院 6 億 2,282 萬元，照列。
- 第 31 項 臺灣新竹地方法院 2 億 2,070 萬 5 千元，照列。
- 第 32 項 臺灣苗栗地方法院 8,052 萬 5 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣臺中地方法院 6 億 9,650 萬 2 千元，照列。
- 第 34 項 臺灣南投地方法院 7,152 萬 8 千元，照列。
- 第 35 項 臺灣彰化地方法院 1 億 8,713 萬 8 千元，照列。
- 第 36 項 臺灣雲林地方法院 9,989 萬 9 千元，照列。
- 第 37 項 臺灣嘉義地方法院 1 億 2,229 萬 9 千元，照列。
- 第 38 項 臺灣臺南地方法院 3 億 7,956 萬元，照列。
- 第 39 項 臺灣橋頭地方法院 1 億 8,437 萬 7 千元，照列。
- 第 40 項 臺灣高雄地方法院 4 億 1,976 萬 3 千元，照列。
- 第 41 項 臺灣屏東地方法院 1 億 3,750 萬 6 千元，照列。
- 第 42 項 臺灣臺東地方法院 5,033 萬 2 千元，照列。

- 第 43 項 臺灣花蓮地方法院 8,178 萬 1 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣宜蘭地方法院 8,224 萬 5 千元，照列。
- 第 45 項 臺灣基隆地方法院 9,701 萬 2 千元，照列。
- 第 46 項 臺灣澎湖地方法院 1,611 萬 1 千元，照列。
- 第 47 項 臺灣高雄少年及家事法院 4,206 萬 9 千元，照列。
- 第 48 項 福建高等法院金門分院 164 萬 5 千元，照列。
- 第 49 項 福建金門地方法院 2,504 萬 4 千元，照列。
- 第 50 項 福建連江地方法院 199 萬 9 千元，照列。
- 第 51 項 考試院 885 萬 1 千元，照列。
- 第 52 項 考選部 400 萬元，照列。
- 第 53 項 公務人員保障暨培訓委員會 1 萬 4 千元，照列。
- 第 82 項 法務部 237 萬 6 千元，照列。
- 第 83 項 司法官學院 1 千元，照列。
- 第 84 項 矯正署及所屬 19 萬 9 千元，照列。
- 第 85 項 行政執行署及所屬 1 萬 8 千元，照列。
- 第 86 項 最高檢察署 2 千元，照列。
- 第 87 項 臺灣臺北地方檢察署 9 萬 2 千元，照列。
- 第 88 項 臺灣士林地方檢察署 3 千元，照列。
- 第 89 項 臺灣新北地方檢察署 5 萬元，照列。
- 第 90 項 臺灣桃園地方檢察署 3 萬 2 千元，照列。
- 第 91 項 臺灣新竹地方檢察署 8 千元，照列。
- 第 92 項 臺灣苗栗地方檢察署 5 千元，照列。
- 第 93 項 臺灣臺中地方檢察署 3 萬 3 千元，照列。
- 第 94 項 臺灣南投地方檢察署 1 千元，照列。
- 第 95 項 臺灣彰化地方檢察署 1 萬 4 千元，照列。
- 第 96 項 臺灣雲林地方檢察署 9 千元，照列。

- 第 97 項 臺灣嘉義地方檢察署 7 千元，照列。
- 第 98 項 臺灣臺南地方檢察署 1 萬 7 千元，照列。
- 第 99 項 臺灣橋頭地方檢察署 3 萬元，照列。
- 第 100 項 臺灣高雄地方檢察署 3 萬 8 千元，照列。
- 第 101 項 臺灣屏東地方檢察署 6 千元，照列。
- 第 102 項 臺灣臺東地方檢察署 5 千元，照列。
- 第 103 項 臺灣花蓮地方檢察署 4 千元，照列。
- 第 104 項 臺灣宜蘭地方檢察署 4 千元，照列。
- 第 105 項 臺灣基隆地方檢察署 5 千元，照列。
- 第 106 項 福建金門地方檢察署 2 千元，照列。
- 第 107 項 調查局 189 萬元，照列。

#### 第 4 款 財產收入

- 第 1 項 總統府 225 萬元，照列。
- 第 2 項 國家安全會議 5 千元，照列。
- 第 3 項 國史館 46 萬元，照列。
- 第 4 項 國史館臺灣文獻館 12 萬 1 千元，照列。
- 第 8 項 人事行政總處 32 萬 2 千元，照列。
- 第 9 項 公務人力發展學院 3,899 萬 9 千元，照列。
- 第 23 項 立法院 952 萬 2 千元，照列。
- 第 24 項 司法院 56 萬元，照列。
- 第 25 項 最高法院 3 萬 3 千元，照列。
- 第 26 項 最高行政法院 4 千元，照列。
- 第 27 項 臺北高等行政法院 2 千元，照列。
- 第 28 項 臺中高等行政法院 4 萬 2 千元，照列。
- 第 29 項 高雄高等行政法院 8 萬 6 千元，照列。
- 第 30 項 懲戒法院 1 千元，照列。

- 第 31 項 法官學院 79 萬 2 千元，照列。
- 第 32 項 智慧財產及商業法院 16 萬 2 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣高等法院 126 萬 3 千元，照列。
- 第 34 項 臺灣高等法院臺中分院 8 萬元，照列。
- 第 35 項 臺灣高等法院臺南分院 4 萬元，照列。
- 第 36 項 臺灣高等法院高雄分院 16 萬元，照列。
- 第 37 項 臺灣高等法院花蓮分院 2 萬 4 千元，照列。
- 第 38 項 臺灣臺北地方法院 73 萬 2 千元，照列。
- 第 39 項 臺灣士林地方法院 19 萬 2 千元，照列。
- 第 40 項 臺灣新北地方法院 9 萬 5 千元，照列。
- 第 41 項 臺灣桃園地方法院 270 萬元，照列。
- 第 42 項 臺灣新竹地方法院 41 萬 5 千元，照列。
- 第 43 項 臺灣苗栗地方法院 3 萬 2 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣臺中地方法院 38 萬 1 千元，照列。
- 第 45 項 臺灣南投地方法院 11 萬 7 千元，照列。
- 第 46 項 臺灣彰化地方法院 2 萬 5 千元，照列。
- 第 47 項 臺灣雲林地方法院 22 萬 5 千元，照列。
- 第 48 項 臺灣嘉義地方法院 7 萬 2 千元，照列。
- 第 49 項 臺灣臺南地方法院 72 萬元，照列。
- 第 50 項 臺灣橋頭地方法院 109 萬 8 千元，照列。
- 第 51 項 臺灣高雄地方法院 32 萬 9 千元，照列。
- 第 52 項 臺灣屏東地方法院 2 萬 8 千元，照列。
- 第 53 項 臺灣臺東地方法院 3 萬 6 千元，照列。
- 第 54 項 臺灣花蓮地方法院 19 萬 3 千元，照列。
- 第 55 項 臺灣宜蘭地方法院 32 萬 8 千元，照列。
- 第 56 項 臺灣基隆地方法院 4 萬 4 千元，照列。

- 第 57 項 臺灣澎湖地方法院 2 萬元，照列。
- 第 58 項 臺灣高雄少年及家事法院 7 萬 1 千元，照列。
- 第 59 項 福建高等法院金門分院 1 千元，照列。
- 第 60 項 福建金門地方法院 3 萬元，照列。
- 第 61 項 福建連江地方法院 1 千元，照列。
- 第 62 項 考試院 52 萬 5 千元，照列。
- 第 63 項 考選部 103 萬元，照列。
- 第 64 項 銓敘部 43 萬 2 千元，照列。
- 第 65 項 公務人員保障暨培訓委員會 1 千元，照列。
- 第 66 項 國家文官學院及所屬 724 萬 3 千元，照列。
- 第 67 項 公務人員退休撫卹基金管理局，無列數。
- 第 68 項 監察院 115 萬 4 千元，照列。
- 第 108 項 法務部 123 萬 1 千元，照列。
- 第 109 項 司法官學院 9 萬 6 千元，照列。
- 第 110 項 法醫研究所 31 萬元，照列。
- 第 111 項 廉政署 5 萬 4 千元，照列。
- 第 112 項 矯正署及所屬 2,175 萬 4 千元，照列。
- 第 113 項 行政執行署及所屬 637 萬 5 千元，照列。
- 第 114 項 最高檢察署 8 千元，照列。
- 第 115 項 臺灣高等檢察署 7 萬 3 千元，照列。
- 第 116 項 臺灣高等檢察署臺中檢察分署 8 萬元，照列。
- 第 117 項 臺灣高等檢察署臺南檢察分署 1 萬 9 千元，照列。
- 第 118 項 臺灣高等檢察署高雄檢察分署 11 萬 9 千元，照列。
- 第 119 項 臺灣高等檢察署花蓮檢察分署 4 萬 9 千元，照列。
- 第 120 項 臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署 3 千元，照列。
- 第 121 項 臺灣臺北地方檢察署 41 萬 8 千元，照列。

- 第 122 項 臺灣士林地方檢察署 12 萬 7 千元，照列。
- 第 123 項 臺灣新北地方檢察署 6 萬元，照列。
- 第 124 項 臺灣桃園地方檢察署 121 萬 5 千元，照列。
- 第 125 項 臺灣新竹地方檢察署 2 萬 9 千元，照列。
- 第 126 項 臺灣苗栗地方檢察署 46 萬 7 千元，照列。
- 第 127 項 臺灣臺中地方檢察署 31 萬 8 千元，照列。
- 第 128 項 臺灣南投地方檢察署 15 萬 1 千元，照列。
- 第 129 項 臺灣彰化地方檢察署 3 萬 6 千元，照列。
- 第 130 項 臺灣雲林地方檢察署 6 萬 9 千元，照列。
- 第 131 項 臺灣嘉義地方檢察署 16 萬 3 千元，照列。
- 第 132 項 臺灣臺南地方檢察署 23 萬 1 千元，照列。
- 第 133 項 臺灣橋頭地方檢察署 3 萬 8 千元，照列。
- 第 134 項 臺灣高雄地方檢察署 19 萬 1 千元，照列。
- 第 135 項 臺灣屏東地方檢察署 7 萬 4 千元，照列。
- 第 136 項 臺灣臺東地方檢察署 9 萬 5 千元，照列。
- 第 137 項 臺灣花蓮地方檢察署 3 萬 8 千元，照列。
- 第 138 項 臺灣宜蘭地方檢察署 13 萬 7 千元，照列。
- 第 139 項 臺灣基隆地方檢察署 9 千元，照列。
- 第 140 項 臺灣澎湖地方檢察署 3 萬 1 千元，照列。
- 第 141 項 福建高等檢察署金門檢察分署 5 千元，照列。
- 第 142 項 福建金門地方檢察署 4 萬元，照列。
- 第 143 項 福建連江地方檢察署 1 萬 4 千元，照列。
- 第 144 項 調查局 136 萬 4 千元，照列。

#### 第 7 款 其他收入

- 第 1 項 總統府 33 萬 7 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 50 萬元，照列。
- 第 4 項 國史館臺灣文獻館 72 萬 3 千元，照列。
- 第 8 項 人事行政總處 8 萬 7 千元，照列。
- 第 9 項 公務人力發展學院 22 萬元，照列。
- 第 23 項 立法院 152 萬元，照列。
- 第 24 項 司法院 327 萬 8 千元，照列。
- 第 25 項 最高法院 66 萬 7 千元，照列。
- 第 26 項 最高行政法院 13 萬 7 千元，照列。
- 第 27 項 臺北高等行政法院 50 萬元，照列。
- 第 28 項 臺中高等行政法院 94 萬 2 千元，照列。
- 第 29 項 高雄高等行政法院 64 萬元，照列。
- 第 30 項 懲戒法院 6 萬 2 千元，照列。
- 第 31 項 法官學院 21 萬 8 千元，照列。
- 第 32 項 智慧財產及商業法院 29 萬 9 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣高等法院 137 萬 1 千元，照列。
- 第 34 項 臺灣高等法院臺中分院 246 萬 8 千元，照列。
- 第 35 項 臺灣高等法院臺南分院 161 萬 3 千元，照列。
- 第 36 項 臺灣高等法院高雄分院 92 萬 7 千元，照列。
- 第 37 項 臺灣高等法院花蓮分院 70 萬 5 千元，照列。
- 第 38 項 臺灣臺北地方法院 1 億 0,822 萬 8 千元，照列。
- 第 39 項 臺灣士林地方法院 4,936 萬 1 千元，照列。
- 第 40 項 臺灣新北地方法院 4,286 萬 1 千元，照列。
- 第 41 項 臺灣桃園地方法院 5,058 萬元，照列。
- 第 42 項 臺灣新竹地方法院 1,237 萬 4 千元，照列。
- 第 43 項 臺灣苗栗地方法院 378 萬 7 千元，照列。
- 第 44 項 臺灣臺中地方法院 4,288 萬 1 千元，照列。

- 第 45 項 臺灣南投地方法院 335 萬元，照列。
- 第 46 項 臺灣彰化地方法院 1,911 萬 3 千元，照列。
- 第 47 項 臺灣雲林地方法院 397 萬元，照列。
- 第 48 項 臺灣嘉義地方法院 440 萬 9 千元，照列。
- 第 49 項 臺灣臺南地方法院 1,540 萬元，照列。
- 第 50 項 臺灣橋頭地方法院 208 萬 6 千元，照列。
- 第 51 項 臺灣高雄地方法院 2,992 萬 6 千元，照列。
- 第 52 項 臺灣屏東地方法院 986 萬 7 千元，照列。
- 第 53 項 臺灣臺東地方法院 124 萬 5 千元，照列。
- 第 54 項 臺灣花蓮地方法院 442 萬 4 千元，照列。
- 第 55 項 臺灣宜蘭地方法院 726 萬元，照列。
- 第 56 項 臺灣基隆地方法院 685 萬 8 千元，照列。
- 第 57 項 臺灣澎湖地方法院 71 萬元，照列。
- 第 58 項 臺灣高雄少年及家事法院 72 萬元，照列。
- 第 59 項 福建高等法院金門分院 8 萬 4 千元，照列。
- 第 60 項 福建金門地方法院 56 萬 6 千元，照列。
- 第 61 項 福建連江地方法院，無列數。
- 第 62 項 考試院 20 萬 2 千元，照列。
- 第 63 項 考選部，無列數。
- 第 64 項 銓敘部 2 萬 8 千元，照列。
- 第 65 項 公務人員保障暨培訓委員會 8 千元，照列。
- 第 66 項 國家文官學院及所屬 9 萬 1 千元，照列。
- 第 67 項 監察院 25 萬 6 千元，照列。
- 第 107 項 法務部 65 萬 4 千元，照列。
- 第 108 項 司法官學院 1 萬 5 千元，照列。
- 第 109 項 廉政署 23 萬 5 千元，照列。

- 第 110 項 矯正署及所屬 8,720 萬 9 千元，照列。
- 第 111 項 行政執行署及所屬 250 萬 1 千元，照列。
- 第 112 項 最高檢察署 40 萬 4 千元，照列。
- 第 113 項 臺灣高等檢察署 133 萬 3 千元，照列。
- 第 114 項 臺灣高等檢察署臺中檢察分署 40 萬 3 千元，照列。
- 第 115 項 臺灣高等檢察署臺南檢察分署 23 萬 1 千元，照列。
- 第 116 項 臺灣高等檢察署高雄檢察分署 38 萬元，照列。
- 第 117 項 臺灣高等檢察署花蓮檢察分署 16 萬 7 千元，照列。
- 第 118 項 臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署 9 千元，照列。
- 第 119 項 臺灣臺北地方檢察署 2,443 萬 2 千元，照列。
- 第 120 項 臺灣士林地方檢察署 236 萬 9 千元，照列。
- 第 121 項 臺灣新北地方檢察署 5,628 萬 5 千元，照列。
- 第 122 項 臺灣桃園地方檢察署 4,254 萬元，照列。
- 第 123 項 臺灣新竹地方檢察署 128 萬 2 千元，照列。
- 第 124 項 臺灣苗栗地方檢察署 108 萬 9 千元，照列。
- 第 125 項 臺灣臺中地方檢察署 2 億 6,614 萬 8 千元，照列。
- 第 126 項 臺灣南投地方檢察署 47 萬 9 千元，照列。
- 第 127 項 臺灣彰化地方檢察署 121 萬元，照列。
- 第 128 項 臺灣雲林地方檢察署 63 萬 5 千元，照列。
- 第 129 項 臺灣嘉義地方檢察署 44 萬 5 千元，照列。
- 第 130 項 臺灣臺南地方檢察署 722 萬 3 千元，照列。
- 第 131 項 臺灣橋頭地方檢察署 115 萬 5 千元，照列。
- 第 132 項 臺灣高雄地方檢察署 1,715 萬 9 千元，照列。
- 第 133 項 臺灣屏東地方檢察署 149 萬 1 千元，照列。
- 第 134 項 臺灣臺東地方檢察署 87 萬 8 千元，照列。
- 第 135 項 臺灣花蓮地方檢察署 98 萬 6 千元，照列。

- 第 136 項 臺灣宜蘭地方檢察署 75 萬 4 千元，照列。
- 第 137 項 臺灣基隆地方檢察署 119 萬 2 千元，照列。
- 第 138 項 臺灣澎湖地方檢察署 29 萬 9 千元，照列。
- 第 139 項 福建高等檢察署金門檢察分署 3 萬 5 千元，照列。
- 第 140 項 福建金門地方檢察署 25 萬 4 千元，照列。
- 第 141 項 調查局 88 萬 6 千元，照列。

## 二、歲出部分

### 第 1 款 總統府主管

第 1 項 總統府原列 11 億 6,381 萬 1 千元，減列：

- (一)「業務費」項下「教育訓練費」50 萬元。
- (二)「業務費」項下「水電費」100 萬元。
- (三)「業務費」項下「通訊費」10 萬元。
- (四)「業務費」項下「約用人員酬金」10 萬元。
- (五)「業務費」項下「一般事務費」200 萬元。
- (六)「業務費」項下「房屋建築養護費」200 萬元。
- (七)「業務費」項下「車輛及辦公器具養護費」10 萬元。
- (八)「業務費」項下「短程車資」10 萬元。
- (九)第 4 目「研究發展」第 1 節「國家發展研究及諮詢」項下「國政規劃與諮詢」20 萬元。
- (十)第 5 目「新聞發布」50 萬元。

以上共計減列 660 萬元，其餘均照列，改列為 11 億 5,721 萬 1 千元。

本項通過決議 10 項：

- (一)115 年度總統府歲出預算第 1 目「一般行政」編列 10 億 8,445 萬 1 千元，凍結 1,500 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度總統府歲出預算第 4 目「研究發展」編列 555 萬 9 千元，凍結 50 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

- (三)115 年度總統府歲出預算第 5 目「新聞發布」編列 869 萬 8 千元，凍結 50 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)針對 115 年度總統府預算案於第 1 目「一般行政」項下「資訊行政工作維持費」編列 1 億 1,303 萬餘元，其中歷時 4 年之「資訊資安基礎環境創新升級計畫」（總經費 1 億 2,261 萬餘元）進入最後一年，並續編 3,503 萬餘元預算。為因應當前生成式 AI、深偽技術（Deepfake）與複合式網路攻擊之嚴峻威脅，確保國家最高中樞數位環境之絕對安全，總統府應針對該 4 年期計畫執行成效進行總體驗收，並評估新型態防禦能量之實質提升情形，爰建請總統府於 3 個月內提交書面報告送予立法院司法及法制委員會。
- (五)針對總統府推動跨年度之「中央空調主機與送風機系統汰換計畫」（總經費高達 9,960 萬元）及「外牆立面門窗整修及露台防水改善計畫」（總經費達 9,700 萬元），115 年度於「一般行政」項下分別續編最後一年經費 5,756 萬餘元及第 2 年經費 2,690 萬餘元。為引領政府機關落實 2050 淨零轉型，總統府應將 ESG 與最高標準之綠能建材、智慧能源管理系統納入修繕執行計畫，政府維護國定古蹟，其意義除保存歷史建物，更應符合當代國家發展之核心價值。在全球氣候變遷與國家推動淨零碳排之戰略目標下，總統府作為國家最高政治中樞，其建築養護與機電設備汰換，應成為全國公部門之綠色標竿。古蹟修繕雖受限於文資法規，執行難度甚高，但仍應在不破壞歷史外觀之原則下，極大化能源使用效率，確保具備長期的節能減碳效益，並導入現代化之能源監控機制，爰建請總統府於 3 個月內提交書面報告送予立法院司法及法制委員會。
- (六)115 年度總統府預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「中央空調主機與送風機系統汰換風機與管線計畫」編列 5,756 萬元，惟總統府為國定古蹟，相關修繕及設備改善工程應嚴格遵循文化資產保存法、古蹟修復相關規範及職業安全衛生法等規定，兼顧工程品質、施工安全、勞工安全及古蹟本體保存；然該計畫截至 114 年 8 月底止累計預算執行率僅 2.66%，且 114 年 4 月 24 日因承商未經許可擅自動火施工，致發生火警事故，雖未造成古蹟本體損

害及人員傷亡，仍顯示工程進度管控、施工安全監督、現場管理及風險防範機制均有不足，並已影響後續工程期程。

為避免工程再度延宕，確保施工現場符合職業安全衛生法規範、維護國定古蹟安全，並使相關修繕及設備汰換工程得以儘速推動完成。建請總統府就工程重新招標期程、施工安全管理、職業安全衛生防護措施、古蹟保護措施、風險防範機制及進度管考機制，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(七)總統府設置之「國家氣候變遷對策委員會」、「健康台灣推動委員會」及「全社會防衛韌性委員會」，均屬國家重大政策諮詢平台，肩負協助總統擘劃氣候治理、全民健康及社會防衛韌性等重要政策方向之功能，惟查第 2 屆三大委員會女性委員比例分別僅為 28.57%、14.81%及 37.04%，均未達任一性別比例 40% 之原則，且所聘顧問亦未見女性成員，顯示委員及顧問遴聘機制仍有檢討空間。

鑑於性別平等及多元參與為我國落實消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）、性別平等政策綱領及聯合國永續發展目標（SDGs）之重要目標，總統府作為國家核心象徵機關，更應發揮表率作用，於重大政策諮詢平台中納入不同性別及多元背景之專業意見。爰建請總統府於 3 個月內，就三大委員會委員及顧問之性別比例、遴聘標準、專業領域分布等進行檢討，向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以促進政策諮詢機制之性別平衡、多元代表性及公共決策品質。

(八)總統府設置之「國家氣候變遷對策委員會」，係國家重大氣候治理及淨零轉型政策之重要諮詢平台，所研議事項涉及淨零路徑、能源轉型、公正轉型、國土調適韌性及永續生活等重大公共政策，對不同世代均有深遠影響。惟氣候變遷所造成之極端氣候、空氣污染、災害風險、居住環境變遷及未來產業轉型成本，將長期影響兒童及少年之健康、受教育權、生活環境及未來發展機會；且兒少雖為氣候政策之重要利害關係人，現行公共決策過程中仍較缺乏兒少觀點之

制度性納入機制。

爰建請總統府於「國家氣候變遷對策委員會」議題設定及會議運作中，應強化兒童及少年觀點之參與及代表性，積極納入兒少權益、教育、健康、環境及世代正義等相關專家意見，並研議建立兒少意見蒐集及回饋機制，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，說明現行兒少觀點納入情形、參與機制及後續改善情形，以確保氣候政策兼顧世代正義與兒少權益保障。

(九)總統府為國家核心象徵機關，亦為人民理解憲政制度、民主運作及公共治理之重要場域。依《兒童權利公約》第 12 條規定，兒童有權就影響其本身之所有事項自由表示意見，其意見並應依其年齡及成熟度予以適當重視；另依兒童權利公約施行法精神，政府機關於規劃公共政策、民主教育及開放參與機制時，應重視兒童及少年表達意見、取得資訊及參與公共事務之權利。惟現行總統府相關公共參與及民主教育機制，對兒童及少年之制度性參與管道仍有強化空間。

爰要求總統府研議建立兒少友善之開放參與機制，包括規劃適合兒少理解之總統府參訪、民主及憲政教育內容、兒少公共議題諮詢機制、意見蒐集與回饋制度，並以兒少可理解之布置說明總統府職能及重大公共政策。綜上，建請 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以落實《兒童權利公約》第 12 條所揭示之兒少表意權與參與精神，促進兒童及少年對民主治理之理解與公共參與。

(十)我國推動性別主流化已逾二十年，行政院、立法院、司法院、監察院、考試院皆已設置專責單位推動組織內部性別平等。總統府身為我國政治中樞，自 102 年起亦陸續舉辦 27 場相關講座，積極投入內部同仁之觀念提升，其投入意識培力之初衷實值肯定。

然總統府之組織文化具關鍵之示範效應，為顯示中央政府對性別平等價值之一致肯認，現行機制仍有可精進之處。

首先，總統府現雖設有「性別平等小組」，惟相關運作情形並未公開上網，民眾難以了解；其次，為響應國家性別主流化策略，總統府實宜增加資源投

入，以深化內部人員之性別敏感度與意識培力。

爰建請總統府針對上述精進作為，就「性別平等小組資訊公開可行性」以及「強化內部同仁性別意識培力之具體計畫」，做成書面報告，於 3 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

第 2 項 國家安全會議原列 2 億 4,663 萬 1 千元，減列「業務費」項下「國內旅費」40 萬元，其餘均照列，改列為 2 億 4,623 萬 1 千元。

本項通過決議 4 項：

(一)115 年度國家安全會議歲出預算「人事費」項下「約聘僱人員待遇」編列 662 萬 2 千元，凍結 66 萬 2 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度國家安全會議歲出預算第 2 目「諮詢研究業務」編列 3,385 萬 3 千元，凍結 169 萬 3 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)針對 115 年度國家安全會議預算案於第 2 目「諮詢研究業務」增列 1,325 萬餘元，總經費達 3,385 萬餘元，用於研處全社會防衛韌性及國內資源整備等事宜。為確保國安高層智庫之戰略研究能有效轉譯為基層公務體系與民眾可遵循之實戰指引，國家安全會議應提出具體之政策落地與跨部會演練規劃。115 年度國家安全會議預算中，計畫內容明確包含研處全社會防衛韌性、國內資源整備、演練及國際合作事宜，以建構國人應變緊急災害能力。建構防衛韌性為當前國家生存發展之核心，然國家層級之戰略推演與國際諮詢成果，若未能有效向下扎根，將導致戰略大腦與地方神經末梢脫節，面對複合式災難或極端國安威脅，真正在第一線承受壓力者為地方政府、民生物資供應鏈及村里鄰長，國家安全會議之研究成果應研議逐步化為基層可執行之韌性整備指標與備援作業程序。

(四)115 年度國家安全會議預算案於第 1 目「一般行政」及第 2 目「諮詢研究業務」項下「按日按件計資酬金」合計編列 317 萬 1 千元，主要用於法律諮詢、邀集學者專家出席研討國安議題及撰稿等支出。惟查該科目近年執行率明顯偏低，111 至 113 年度執行率分別僅 42.79%、29.21%及 16.55%，114 年度截至 8 月底

亦僅 8.29%，顯示預算編列與實際需求間存有明顯落差，恐影響政府資源運用效益。爰要求國家安全會議應依實際法律諮詢、國安議題研討、專家學者出席及撰稿需求，檢討「按日按件計資酬金」之編列基礎、執行方式及需求評估機制，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以撙節國庫支出。

第 3 項 國史館 2 億 5,173 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 8 項：

(一)國家安全局在 2026 年 2 月移轉了 5 萬 1,133 筆政治檔案給國家發展委員會檔案管理局，由國安局累計移交的檔案計 14 萬 0,758 件，經過向檔案局的了解，最遲會在 2026 年 5 月開放查閱最新移轉這批檔案的「目錄」。

然而，如何開放應用，如何解讀，其實是個浩大而且專業的工程。目前，政治檔案研究主要由國家人權博物館主導，不過，針對是否有足夠人力去彙整、研究這批政治檔案，前二二八事件紀念基金會董事長薛化元教授就明確指出，「目前國內來講，檔案局是有非常專業的檔案整理，可是在研究方面，研究能力最強的是國史館。」因此，薛教授就建議政府應該考慮讓國史館加入對政治檔案的研究。

目前，國史館的定位聚焦在修纂國史與總統文物，在政治檔案上的角色主要是管理與移轉，而非核心研究機構。不過就薛教授的觀點來看，應該讓檔案研讀能力強的國史館一起加入「研究其他機關移轉之政治檔案」的行列，希望能藉此加速政治檔案應用與後續教育推廣。爰建請國史館研議擴大自身之研究角色，協助補強政治檔案的研究量能。並建請國史館於 3 個月內向提案委員及立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二)有鑑於國史館典藏大量珍貴歷史檔案與文獻史料，為保存重要文化資產、避免原件因年代久遠產生劣化毀損，並提升史料保存、安全維護及公共近用價值，近年已積極推動館藏檔案史料數位化作業，除編列公務預算經費持續辦理外，相關成果亦已成為國內外研究臺灣史重要基礎。

惟部分史料仍面臨紙張脆化、檔案磚化、裱褙修復量能不足及數位化進度

尚待提升等問題，且數位成果之公共應用與教育推廣仍有精進空間。

爰此，建請國史館持續強化館藏史料數位化及修復保存工作，提出具體規劃與執行進度，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (三)115 年度國史館持續推動「歷任總統資料庫」及相關史料研究計畫，包含蔣中正、蔣經國、李登輝及嚴家淦等總統資料庫建置、全文文本分析與系統維護等工作，並辦理相關史料彙編、學術研究及推廣活動。惟查各資料庫間之系統整合、資料標準化、多元史料交互比對及國際研究應用等面向，仍有進一步整合與強化空間，以提升歷史研究公共近用與學術應用效益。

爰請國史館，針對「歷任總統資料庫」整體規劃、資料整合機制、全文文本分析應用、跨資料庫檢索功能及未來國際學術交流推動方向，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (四)115 年度國史館編列預算辦理總統副總統文物蒐集、典藏保存、庫房管理及相關設備維護等業務。惟查近年館藏文物數量持續增加，並陸續辦理庫房冷氣、消防、監視及溫濕度控制系統等更新工程，顯示文物典藏環境維護及庫房安全管理需求日益提高。然相關典藏環境監測、設備更新週期、災害應變機制及文物保存風險管理等事項，仍有持續檢討強化必要。

爰請國史館，針對總統副總統文物典藏環境維護、庫房安全管理、溫濕度控制設備更新、消防防災機制及文物保存風險管理等事項，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (五)115 年度國史館預算案於第 2 目「檔案文物管理與編纂」計畫編列相關預算，辦理檔案史料整理編目、數位化、查詢系統建置及數位檔案開放閱覽等業務。惟查近年館藏數位檔案數量與系統使用人次持續增加，檔案數位化、全文文本分析及資料庫擴充等工作亦逐步推展，然對於數位化優先順序、權利盤點、數位保存機制、系統穩定性及後續開放應用效益等，仍有持續精進空間。

爰請國史館，針對館藏檔案史料數位化推動情形、開放應用成果、數位保存機制、權利盤點進度及後續精進規劃，於 3 個月內向立法院司法及法制委員

會提出書面報告。

- (六)115 年度國史館預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」，新增辦理臺北市直轄市定古蹟「臺灣總督府交通局遞信部」修復再利用計畫，並編列第 1 年經費 2,229 萬 6 千元，該計畫期程自 115 至 118 年度，總經費達 2 億 7,031 萬 6 千元。惟國史館臺北館區近年因古蹟外牆年久失修、磁磚浮凸剝落、外牆滲水、排水系統不良、白蟻蟲蛀及空調設備效能不足等問題，已衍生公共安全、典藏環境及辦公使用機能疑慮；另該計畫工程範圍涵蓋外牆、屋頂、力霸鋼架、室內地坪、天花板、牆體、門窗、景觀及照明改善等項目，期程長達 4 年，施工期間亦將影響館舍使用、參觀動線及國家重要史料文物保存環境。

鑑於國史館為我國最高史料保存機關，並負責總統、副總統文物保存，該建物本身亦具市定古蹟身分，兼具文化資產保存、公共安全及公共使用利益，爰要求國史館應依「文化資產保存法」等相關規範，妥善規劃工程前置作業、施工安全、典藏文物保護、參觀動線調整、館務維持及分年進度管控機制，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以確保修復再利用計畫如期如質完成，維護古蹟價值、國家文物安全及公共使用利益。

- (七)115 年度國史館預算案於第 2 目「檔案文物管理與編纂」項下「檔案管理應用」編列相關經費，用以辦理檔案史料數位化及轉製作業，惟截至 114 年 8 月底止，國史館已整編館藏檔案資料中，仍有 18 萬 6,172 卷尚未完成數位掃描，占已整編館藏 36.58%，顯示館藏史料數位化作業仍有相當進度待加速推動；且 115 年度「檔案管理應用」相關經費較 114 年度減少 45.25%，恐不利國家重要史料之長期保存與永續利用。鑑於館藏文獻年代久遠，並可能受自然毀耗、酸化或保存環境影響而增加損壞及劣化風險，爰要求國史館應秉持專業與審慎原則，加速推動館藏檔案數位化作業，針對館藏檔案數位化之優先順序、分年推動目標、保存規格、人力及經費需求、風險管理機制，以及後續公開應用與增值利用規劃，以確保國家重要史料之完整保存、永續典藏及公共利用，請於 3 個月

內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)115 年度國史館預算案於第 2 目「檔案文物管理與編纂」編列 3,056 萬 4 千元，計畫內容包括各類檔案史料及書刊之採集、整理、數位化、修裱、典藏，館藏分類、編目、資料庫建置，以及重要檔案史料彙編、口述訪談紀錄、史事專題研究等史學專書與學術期刊之編輯出版；其預期成果亦包括透過資訊網路開放國家重要檔案史料供各界查詢、閱覽應用，並編輯出版檔案史料彙編、專著及學術期刊，提供各界參考。

又國史館近年已具備整理白色恐怖、戰後政治案件及民主化相關史料之基礎。依 115 年度預算書所載，國史館刻正辦理《戰後臺灣政治案件－臺灣獨立聯盟史料彙編》、《戰後臺灣政治案件－臺灣基督長老教會相關案件史料彙編》、《戰後臺灣政治案件－鄭南榕案史料彙編》、《二二八事件檔案彙編》、《國內安全委員會檔案選編》及《美國國會與臺灣民主發展史料選譯》等編纂作業，顯示國史館確有參與政治案件、威權統治、國家安全體制及民主化歷程相關史料之整理與出版工作。

惟白色恐怖、戒嚴體制及戰後政治案件相關史料散見於國史館、國家發展委員會檔案管理局及其他政府機關與民間收藏之中，若僅以個別史料彙編或單一出版計畫方式推動，恐難以完整呈現威權統治體制如何透過情治、警政、軍事審判、校園監控、海外監控及地方行政網絡運作，亦不利於後續研究、公共教育及社會理解。

爰要求國史館於 3 個月內，就 115 年度「檔案文物管理與編纂」項下涉及威權統治、政治案件、戒嚴體制及國家暴力相關史料之整理、數位化、開放應用及研究出版情形進行盤點，並研議後續可優先推動之工作項目，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 4 項 國史館臺灣文獻館 1 億 2,622 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 6 項：

(一)鑑於國史館臺灣文獻館典藏之「臺灣總督府檔案」、「臺灣總督府專賣局公文

類纂」及「臺灣拓殖株式會社文書」等重要史料，完整記錄日治時期臺灣之政治、經濟、財稅、教育、司法、產業及殖民政策發展歷程，具有高度歷史、文化及研究價值。近年相關檔案數位化成果已具相當成效，惟目前多以學術研究使用為主，一般民眾仍普遍面臨閱讀門檻高、歷史脈絡不易理解等問題，致珍貴史料與社會大眾間仍有距離。

爰此，建請國史館臺灣文獻館持續推動檔案數位化作業外，強化歷史檔案公共近用與教育推廣功能精進策略，並於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(二)115 年度國史館臺灣文獻館預算案於第 2 目「文獻業務」項下編列相關預算，辦理文獻檔案數位化、資料庫維護及開放應用等業務。惟查該館近年持續推動文獻檔案數位化與線上閱覽服務，114 年度上半年文獻檔案查詢系統瀏覽人次已逾 67 萬人次，顯示民眾對臺灣歷史文獻數位應用需求日益提升。然目前各資料庫系統間之整合性、檢索便利性、跨系統串接及數位典藏資料開放應用情形，仍有持續精進空間。

爰請國史館臺灣文獻館，就文獻資料庫整合優化、數位典藏資料開放應用、原住民族及地方史料詮釋資料建置進度，以及提升民眾查詢與研究使用便利性等事項，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)115 年度國史館臺灣文獻館編列相關預算辦理館藏文物典藏維護、檔案庫房管理及典藏環境改善等業務，包括檔案修護、庫房空調設備維護、消防設備檢測及檔案庫房整修等工作。惟查館藏文獻檔案及民俗文物數量龐大，且多屬珍貴歷史文化資產，相關典藏環境、消防安全、空調溫濕度控制及災害風險管理，均攸關文化資產保存品質與安全。

爰請國史館臺灣文獻館，就館藏文獻與文物典藏環境現況、檔案庫房消防與防災設備改善規劃、珍貴文獻及文物保存維護機制，以及中長程典藏環境優化與數位備援規劃等事項，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四)115 年度國史館臺灣文獻館編列相關預算辦理文獻檔案整理編目、數位典藏及資料庫維護等業務，並持續辦理原住民族、地方議會及日治時期檔案之詮釋資料著錄與研究應用。惟查不同時期、族群及地方史料之分類方式、關鍵詞著錄標準及詮釋內容，涉及歷史脈絡、族群文化與資料檢索一致性，攸關研究使用效能與歷史資料近用品質。

爰請國史館臺灣文獻館，就原住民族、地方議會及日治時期檔案等重要史料之詮釋資料建置原則、關鍵詞著錄標準、資料庫整合情形及後續推動規劃，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(五)115 年度國史館臺灣文獻館歲入預算於「規費收入」科目項下第 1 目「使用規費收入」之「資料使用費」編列 7 萬 3 千元，另於歲出預算第 2 目「文獻業務」項下「民俗文物管理應用」及「文獻管理應用」分支計畫分別編列 871 萬元及 1,693 萬 1 千元，用於館藏文物及文獻檔案之管理應用。惟查該館 109 至 113 年度「資料使用費」決算數分別為 10 萬 2 千元、7 萬 1 千元、7 萬 4 千元、9 萬 8 千元及 7 萬 7 千元，整體收入金額有限，且 113 年度較 109 年度減少 24.51%；另截至 114 年 7 月底，該館典藏文獻檔案 43 萬 6,099 卷、文物類 4 萬 2,203 件、館藏圖書 9 萬 8,517 冊，館藏資源豐富，惟 109 年度至 114 年 7 月底止，文物類增值運用僅介於 14 至 32 件，其中民俗文物及碑碣拓本部分年度甚至無增值運用紀錄，顯示相較於龐大館藏，文物類活化應用成效仍有不足。

臺灣文獻館肩負保存臺灣歷史記憶、傳承常民文化及推廣臺灣史料之重要任務，爰要求國史館臺灣文獻館應於兼顧文物安全、典藏保存及權利管理之前提下，檢討館藏資料及文物圖像增值運用機制，研議強化民俗文物、古文書、碑碣拓本等文物類館藏之展示、授權、數位應用、教育推廣及文創合作等多元應用模式，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以提升館藏活化效益，促進臺灣文化傳承，並策進資料使用收入。

(六)鑑於新竹縣立總圖書館將於 115 年底開館，地方文史工作者及民意代表均殷切期盼能尋回新竹州圖書館於日治時期流散各地之館藏珍貴書籍，以充實地方文

史脈絡。

經查，新竹縣政府文化局曾於 102 年間，考量藏品屬性與專業研究人力之配置，將該批約 4,000 冊之日文舊籍贈與國史館臺灣文獻館（下稱臺灣文獻館）。臺灣文獻館收受該批書籍後，歷經數年審慎整編、建置專業庫房並購置典藏櫃架，已於 106 年完成全面編目，並將目錄公開上網提供讀者提調閱覽；近年更積極致力於圖書數位化，規劃建置數位平台以加速開放研究、展示等應用，其對於保存珍貴臺灣文獻之努力與專業貢獻，實值肯定。

復查，新竹州圖書館之館藏舊籍，承載日治時期新竹州轄區（今桃園、新竹、苗栗地區）重要之地方文史脈絡。適逢新竹縣立總圖書館開館在即，為深化地方文史研究，提升該批日文舊籍之社會利用，中央與地方實有協作之空間。在不影響臺灣文獻館典藏環境與專業管理之前提下，思考如何促進中央與地方之交流。

為促進珍貴地方文獻之流通、研究與活化利用，爰建請國史館臺灣文獻館評估與地方協作之可行性，如館際交流、出借展覽或其他方式等，並於 3 個月內提出書面報告予立法院司法及法制委員會。

## 第 2 款 行政院主管

第 3 項 人事行政總處原列 23 億 9,171 萬 5 千元，減列：

- (一)「業務費」100 萬元（科目自行調整）。
- (二)第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」50 萬元（科目自行調整）。
- (三)第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」項下「公務人員培訓與考用」中「業務費」之「教育訓練費」50 萬元。

以上共計減列 200 萬元，其餘均照列，改列為 23 億 8,971 萬 5 千元。

本項通過決議 26 項：

- (一)115 年度行政院人事行政總處歲出預算第 1 目「一般行政」編列 4 億 1,038 萬 1 千元，凍結 50 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度行政院人事行政總處歲出預算第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」

編列 1 億 8,999 萬 5 千元，凍結 678 萬 4 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)115 年度行政院人事行政總處預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列預算 3,917 萬 7 千元，較 114 年度增加 325 萬 4 千元。預算說明指出，在基本行政工作維持費方面，主要係減列汰換空調箱等經費 610 萬 5 千元，卻又增列北棟辦公大樓管理費等 935 萬 9 千元，計淨增 325 萬 4 千元。

惟「基本行政工作維持」屬例行性支出，理應依員額、業務規模及實際辦公需求核實編列。115 年度人事總處預算員額由 114 年度 286 人減為 281 人，減少 5 人，行政支援成本本應更審慎控管，卻反而增加相關經費，已與撙節原則不符；若無具體說明費用結構及增列原因，難免有浮編疑慮。

且查預算書內容，人事總處 115 年度編列北棟辦公大樓管理費 1,357 萬 6 千元，114 年度法定預算則為 1,145 萬 9 千元（含追加），增加 211 萬 7 千元，增幅達 18.5%。相較同樣位於行政院中央聯合辦公大樓北棟之公平交易委員會，115 年度編列北棟大樓管理費 479 萬 1 千元，扣除 19 樓屋頂平台修繕分攤款 60 萬 6 千元後，實際管理費為 418 萬 5 千元；114 年度法定預算編列 747 萬元，扣除汰換空調箱及消防廣播設備分攤款 311 萬 3 千元後，實際管理費為 435 萬 7 千元，實際管理費反而減少 17 萬 2 千元，減幅約 3.95%。

同樣位於北棟大樓，為何有機關管理費下降，人事總處卻大幅上漲近四成？究竟是人事總處預算未依實際需求核實編列，還是北棟大樓管理費分攤機制失衡，使人事總處承擔不合理成本，均有釐清必要，不能僅以「管理費」概括帶過。

更何況，人民正深受通膨與高房租之苦，統計顯示 115 年 3 月房租指數仍達 110.21，續創歷史新高。政府本應穩定成本、帶頭撙節，人事總處卻在員額減少情況下增列近二成管理費，形同帶頭示範行政成本膨脹，對社會觀感及居住正義均有不良影響。行政機關可以主張大樓管理費為必要支出，但不代表可以不受監督，不代表可以自然膨脹，俟行政院人事行政總處於 3 個月內向立法

院司法及法制委員會提出書面報告，具體說明北棟辦公大樓管理費增加原因、分攤標準、使用空間變化、與同棟其他機關管理費差異，以及是否存在分攤不均或編列不實情形，以督促其核實編列、撙節支出。

- (四)115 年度行政院人事行政總處預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「一般事務費」之「北棟辦公大樓管理費」編列預算 1,357 萬 6 千元。較 114 年度編列之 1,145 萬 9 千元大幅增加 211 萬 7 千元，增幅約 18.5%。惟說明欄位並無重大新建、汰換或特殊情況，未具體交代增加之理由及必要性。該項經費性質主要為水電支出及設備維護，按理應隨物價或一般維運需求小幅增減，實無短期內大幅成長近二成之理。

爰此，請行政院人事行政總處撙節支出，工程完竣後通報林委員倩綺辦公室知悉並提供完工資料（含前後對照表）。

- (五)全國教師工會總聯合會（全教總）及多個公教團體指出，儘管 114 年度已通案調薪 3%，惟過去 10 年台灣人均 GDP 成長率達 93.2%，公教待遇累積調幅僅 14.7%，實質薪資成長嚴重落後於經濟果實與物價漲幅。全教總強烈主張 116 年度整體調薪幅度應至少達 10%，且應同步調升「專業加給」與「學術研究加給」20%，以根本解決因長期薪資停滯導致的教職及公部門人才流失危機，並修復公務體系之市場競爭力，否則恐難以回應基層對「結構性調薪」之期待。若整體調薪幅度無法抵銷通膨影響並與 GDP 成長率接軌，將持續導致國考報考人數低迷與資深人才逃亡。行政院人事行政總處應落實「照顧基層」之宣示，將公教團體提出之「整體 10%、加給 20%」訴求納入正式評估，而非僅採取局部性補貼。

爰此，要求行政院人事行政總處應於 3 個月內針對「116 年度公教人員整體調薪 10%暨專業/學術研究加給調升 20%」提出書面報告，內容應具體包含如何透過大幅調薪縮減公教與民間之薪資差距、建立科學化之薪資審議機制，以及確保經濟成長果實由全體公教同仁共享之預算配置方案。

(六)115 年度行政院人事行政總處預算案於第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」編列預算 1 億 8,999 萬 5 千元。

軍公教調薪機制無納入基層代表、欠缺法律依據，早已備受外界批評。107 年，監察院就曾指出「軍公教法定給與以外其他給與項目，部分欠缺明確法律依據等情案，行政院自 96 年推動法制化作業迄今仍未有具體進展，遷延過久。」

113 年 5 月，行政院人事行政總處送出「軍公教調薪機制法制化」書面報告，回應將朝法制化方向規劃，並以 113 年底前報請行政院送請立法院審議為目標。113 年 9 月 30 日，人事長於備詢時承諾 113 年底以前會將法案送至立法院，人事長更信誓旦旦掛保證「不會跳票」。但是到 113 年年底，「軍公教人員待遇調整條例草案」仍不見蹤影。

114 年 3 月 20 日，人事總處於立法院備詢時表示法案已經送行政院審查，要等行政院的議程。114 年 10 月 29 日人事總處於立法院備詢時，仍表示草案仍在政院審議流程，並提到基層代表將預計達二成。至 115 年 5 月 6 日，人事總處於立法院備詢時，仍表示草案仍在政院審議。

軍公教調薪機制法制化已延宕多年，一再跳票，人事總處應兌現對全國軍公教人員的承諾。另基層代表倘若僅占二成，恐對基層發聲不利。爰請行政院人事行政總處於 3 個月內就軍公教調薪機制法制化進度及基層代表比例向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(七)115 年度行政院人事行政總處預算案於第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」項下「合理配置組設人力」編列預算 270 萬 3 千元，較 114 年度增加 109 萬 1 千元，增幅達 67.7%，主要係增列員額評鑑及進用約用人員等經費。

人事總處為中央機關員額管理主管機關，職責在於檢討各機關組織、業務及人力配置，使有限人力用於核心業務。惟 115 年度「合理配置組設人力」項下新增約用人員酬金 60 萬元。人事總處一方面負責檢討各機關員額與多元人力運用，另一方面卻在同一科目新增約用人力，究係協助員額評鑑、資料整理、行政庶務，或參與實質審查各機關人力配置，均未具體說明。若僅為行政工作

，應先由現有人力調整支應；若涉及實質審查，更應說明其專業資格、權責分工及必要性。

另據人事總處備詢說明，113 年度員額評鑑已對 39 個機關提出 456 項評鑑建議，惟其解除列管標準，似僅以各機關「朝評鑑建議方向發展」即可認定辦理，並未設定明確量化指標、完成期限及責任追蹤。如此一來，員額評鑑恐流於「有改善方向即可交差」的和稀泥式管考，難以真正檢驗各機關是否完成業務簡化、人力重分配及效能提升。

目前各部會一方面喊缺人，另一方面約用、委外及臨時性人力持續存在；一方面宣稱員額受控，另一方面新設機關、新增任務及新增計畫不斷擴張。若員額評鑑不能有效要求各機關檢討去任務化、流程簡化、委外合理性及人力錯置問題，預算再增加，也只是讓評鑑報告一本接一本，實際上無法減輕基層負擔。

尤其 115 年度又將辦理第 8 次員額評鑑，若前次 456 項建議未具體揭露辦理進度、解除列管標準及未完成原因，即再編列經費推動下一輪評鑑，恐有重複作業、績效不明之虞。員額管理不是寫報告給自己看，而是要讓人民看到政府組織有沒有瘦身、業務有沒有簡化、人力有沒有用在刀口上。

爰請行政院人事行政總處於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，說明 113 年度員額評鑑 456 項建議之辦理進度、解除列管標準、未完成原因、115 年度第 8 次員額評鑑重點，以及新增約用人員之必要性、工作內容與權責分工。

(八)有鑑於行政院人事行政總處已於 113 年度辦竣第 7 次全面性員額評鑑，並針對 39 個機關提出多項改進建議。其報告指出多數機關需檢討業務辦理方式，並建議將人力調整至核心業務或重大施政需求。爰要求行政院人事行政總處於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提交「113 年度員額評鑑建議事項之後續執行管考結果書面報告」。

(九)有關 113 年度全國公務人員離職人數達 3,183 人（中央 1,593 人、地方 1,590 人），相較 109 年度的 1,703 人，增幅高達 86.9%，且離職者中以「薦任職等」占比最高，高達 54.54%。薦任官是政府執行業務的中堅力量，大量流失將嚴重影響政策執行品質與連續性。其中，30 歲以下離職者占比逐年攀升（113 年達 33.43%），且絕大多數為大學以上學歷，這顯示公務體系對優秀年輕人才的吸引力正在急速衰退。行政院人事行政總處應研謀評估「薪資待遇調整」與「職場環境優化」對減少薦任官及年輕人員離職之實質關聯性，並提出改善方案，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十)115 年度行政院人事行政總處預算案於第 2 目「人事行政之政策規劃執行及發展」項下「智慧永續人資發展」中「業務費」編列預算 1,038 萬元。人事總處未來欲辦理「智慧永續人資發展」計畫，該計畫導入生成式 AI 優化人資流程（如：智慧系統、智慧客服），涉及大量全國人事與差勤敏感資料，也易導致 AI 個資之流出風險。有鑑於此，人事總處健全資安防護措施，並定期查核 AI 模型分析結果之正確性，以保障公務人員個資安全。爰請行政院人事行政總處於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十一)有鑑於行政院人事行政總處自 2017 年起推動公務人員終身學習制度，規定每人每年應完成 20 小時與業務相關之學習時數，其中包含 10 小時必修課程及 10 小時自行選讀課程，制度立意在於強化公務人員專業能力與持續進修。

然現行制度之績效評估，多以「學習時數」及「參與人數」作為主要指標，對於實際政策問題之改善效果，尚缺乏具體衡量機制。爰此，建請行政院人事行政總處評估現行終身學習指標與檢討課程設計與實務運用，於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十二)查行政院人事行政總處《軍公教員工待遇審議委員會設置要點》第 2 條明揭，「軍公教員工待遇審議委員會」之任務係軍公教員工年度待遇調整、加給項目及標準、待遇改進方案等審議，攸關員工基本工作權益。

惟軍公教員工待遇審議委員會 14 至 16 名委員中，9 人為各部會簡任 12

職等以上官員代表，4 至 6 人的地方政府代表，另設 4 名學者代表，並無設置任何 1 席次予「基層員工代表」。相較於職能相似之「最低工資審議委員會」明定應有勞方代表，軍公教待遇審議機制顯過於封閉，未能落實利害關係人參與之民主精神。

人事行政總處曾於 2025 年 10 月對外承諾，軍公教待遇調整法制化後，將設立「軍公教員工待遇諮詢委員會」，並預計基層代表比例將達二成。然時至今日，相關法制化進程與委員會重組規劃仍未見明確進度。

行政機關不應以公法職務關係為由，維持高權單方面決定待遇之現狀，特別在「特別權力關係」理論已被摒棄的今日，待遇決定機制應朝向公開對話與實質審議轉型。

軍公教員工待遇攸關勞動尊嚴與工作權益，相關調整應納入基層團體代表，方能確保資訊透明並化解基層疑義。為避免待遇調整淪為黑箱作業，人事行政總處應落實先前承諾，建立常態性之基層參與管道。

爰建請行政院人事行政總處儘速提出軍公教待遇調整法制化之修正草案，並就軍公教待遇審議機制之改革進度、基層代表納入方式及法制化具體時程，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十三)鑑於政府「健康台灣」之國政願景，業已推動公務人員心理調適假，彰顯對公部門從業人員身心健康之重視。然查，現行依據《公務人員一般健康檢查實施要點》所訂定之健檢補助級距存在顯著落差，高階首長每年最高得補助新臺幣 1 萬 6 千元，而一般年滿 40 歲人員僅每二年補助 4,500 元；未滿 40 歲且從事具安全及衛生顧慮工作者，僅每三年補助 3,500 元，其餘未滿 40 歲之基層人員則毫無補助。此等依年齡與職階劃分之機制，不僅未能合理反映警消、夜班及基層外勤人員高強度與高風險之工作特性，亦將承擔繁重業務之年輕基層公務人員排除於防護網外，顯有悖於預防醫學理念與職場健康平權精神。

復查，行政院人事行政總處為彌補現有制度之不足所推出之「健康 99—

全國公教健檢方案」，雖以 115 至 117 年之新期程，並明訂醫療機構應提供 4,500 元之多項檢查方案，然該方案本質上仍屬「自費選擇參考」，未能實質解決年輕基層公務人員「無補助」或高風險職務者「補助間隔過長（三年一檢）」之核心痛點。參酌日本等先進國家對國家公務員多訂有每年至少一次、特定職務每半年一次之定期健檢規範，人事行政總處作為行政院人事政策與福利資源配置之主管機關，允應肩負起實質照護基層生理健康及院際政策協調之責。

爰此，人事行政總處除賡續辦理「健康 99」特約方案外，應主動會商考試院針對《公務人員一般健康檢查實施要點》啟動通盤檢討，研議縮短高風險職務與基層人員之健檢間隔、縮小職階間之補助差距，並實質擴大未滿 40 歲公務人員之健檢「經費補助」涵蓋範圍，以健全公務人員整體防護網。

綜上所述，建請行政院人事行政總處於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十四)鑑於行政院以過去四年已三度調薪（累計幅度達 11.4%）為由，核定 115 年度軍公教員工待遇不予調整。然查，近年國內消費者物價指數（CPI）持續攀升，基層公務人員普遍反映現行薪資調整幅度，實難追及總體經濟成長率（GDP）及國民薪資中位數之增幅，致使公務人員之實質購買力呈現下滑窘境，長此以往恐有損基層士氣及政府攬才留才之競爭力。

為真實反映國家總體經濟表現並保障公務人員合理待遇，行政院人事行政總處允應就 116 年度軍公教員工待遇調整機制及早啟動通盤評估。爰此，人事行政總處應具體說明 116 年度軍公教員工待遇審議委員會之預計啟動期程，並檢討現行調薪審議機制，研議將「實質購買力補償」、「經濟成長果實共享」及「民間薪資中位數基準」等實質經濟指標，具體納入常態性評估標準之可行性，以建構更為公平、透明之薪資調整制度。

綜上所述，建請行政院人事行政總處於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十五)鑑於公務機關業務繁重，基層人員迭生過勞及身心壓力等情事，建構友善且具支持性之職場環境實屬政府首要之務。查行政院人事行政總處自 105 年起停辦中央機關員工運動會，改以宣導鼓勵同仁參與運動賽事替代，惟政策推動迄今屆滿 10 年，多流於形式宣導而缺乏實質資源挹注與誘因，致公務人員運動風氣之提升難見實效。

配合國家成立「運動部」提倡全民運動之政策願景，為實質降低公務人員參與運動之門檻與成本，人事行政總處允應善用既有福利制度，賡續檢討「國民旅遊卡」之適用範疇。現行國旅卡雖已逐步放寬特約消費限制，然就促進身心健康之「運動領域」仍具擴充空間。爰此，人事行政總處應盤點 105 年迄今推動鼓勵公務人員參與運動活動之具體成效，研擬提供實質資源與誘因之精進作為；同時，積極評估將各地國民運動中心、民營健身房等場館設施納入特約機構，並研議將民間體育賽事（如馬拉松、自行車賽等）之報名費納入核銷範圍之可行配套。

綜上所述，建請行政院人事行政總處於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十六)查審計部報告，截至 113 年底止，各機關為因應資通安全管理法所定資安人力需求，仍有相當比例未依專業職系配置；其中有 106 個機關由統計、綜合行政等非資訊處理職系人員擔任資安專責人員，共計 112 人；另有 78 個機關以約聘僱、委外或約用人員擔任，共計 86 人；亦有 32 個機關由上級機關派駐資訊人員兼辦，共計 37 人。顯示目前各機關資安業務，仍普遍存在由非資訊專業人員兼辦，或以非正式人力支應之情形。

上開現象，除與《資通安全責任等級分級辦法》所定資安業務應由專責人員全職辦理之規範未盡相符外，亦可能影響資安專業能力之穩定性與持續性。又以委外或約用人力辦理資安業務，因機關對其指揮監督權限相對有限，實務上恐生管理落差；倘其業務內容已涉及資安維護計畫之訂定、執行、檢討，及對委外廠商之管理與稽核等事項，亦有涉公權力行使範圍之疑義，

允宜審慎檢討其適法性與制度設計。

爰請行政院人事行政總處會同主管機關數位發展部，就中央各機關資安人力配置現況進行全面盤點，持續規劃攬才措施，落實資安專才專用原則，並就專責人力配置及相關配套措施，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十七)查行政院人事行政總處，為建立友善職場及敦促各機關重視職場霸凌問題，避免公務人員於執行職務時遭受身體或精神不法侵害，訂定「員工職場霸凌處理標準作業流程（範例）」並建置職場霸凌案件通報平臺。審計部報告顯示，111 至 113 年度（截至 11 月底止）各機關職場霸凌申訴案件各為 150 件、341 件及 472 件，呈逐年攀升趨勢，並將通報案件轉交權責機關處理，並追蹤列管結案情形，惟尚未將相關資訊予以統計分類，進行態樣分析應用；鑑於職場霸凌申訴之處理調查，涉及心理衛生或法律領域等專業判斷，為利案件調查及後續防治追蹤，爰請行政院人事行政總處，就職場霸凌案件通報平臺之相關數據，定期辦理資料分類與態樣分析，進而滾動檢討並持續策進公部門之友善職場環境與霸凌防治作為，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十八)各機關國會聯絡人為行政機關與立法院之間重要溝通窗口，平時需協助處理立法委員問政資料、預算與法案審查、民眾陳情案件、臨時協調事項及跨機關聯繫作業，業務內容繁重且時效壓力高，並經常需配合立法院議事運作及臨時需求，即時完成資料彙整、政策說明及溝通協調工作。

惟現行公務人員待遇及支持制度中，尚未針對國會聯絡業務設置專屬加給、工作補償或其他激勵措施，導致承辦相關業務之人員長期承擔高度聯繫、協調與即時回應責任，卻未有相應之制度性支持。

爰建請行政院人事行政總處，通盤檢討國會聯絡人員之業務負擔、加班補休、人力配置及職涯發展情形，研議建立合理之支持與福利調整機制，包括國會聯絡業務加給或專案津貼、加班及補休保障、彈性工時安排、代理及

輪調制度、專業訓練、心理支持與考績升遷評價機制，以合理反映國會聯絡人員所承擔之工作責任，健全行政機關與立法院間之溝通協調制度。請行政院人事行政總處針對上述於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出可行性研議評估書面報告。

(十九)根據《天下雜誌》於 115 年 3 月之報導，我國人事費占 GDP 比例約為 5.9%，相較於其他 OECD 國家偏低，顯示我國公共服務量能可能已處於相對緊繃狀態。

另依 113 年度審計部總決算審核報告表示，中央政府之第一類員額已達法定員額 95%以上，接近法定上限；此外中央政府另聘有約 10 萬 2,000 名多元人力，顯示在正式員額難以增加之情況下，政府實際運作已高度仰賴多元人力支撐。

《中央政府機關總員額法》於 99 年制定時，中央政府總預算規模約為 1.7 兆元，108 年修法時約為 1.9 兆元，惟目前中央政府總預算規模已達約 3 兆元。近年政府亦新增社會安全網、長照政策、青年百億圓夢基金等多項法定業務，整體業務量明顯增加，顯示總員額制度並未隨預算規模及業務需求同步檢討。

另參考國際經驗，挪威整體預算規模與我國相近，全國公務人員人數約為 90 萬人，其公共治理特色在於政府信任度、行政服務滿意度及數位政府表現均優於 OECD 平均，顯示較完整之公共服務體系與穩定人力配置，有助於支撐政府治理效能；澳洲、羅馬尼亞等與我國人口規模相近之國家，若採較廣義之公部門定義，包含教師、醫療人員等，其公部門人力規模分別約為 130 萬人及 260 萬人，其中澳洲近年重視數位優先、跨機關服務整合及以使用者為中心之行政服務設計，羅馬尼亞則在公共行政改革過程中，推動公部門數位化、廉政透明及人力制度調整。雖各國行政體制、公部門範圍及統計定義未盡相同，仍可作為我國檢討政府員額配置、人力運用、數位治理及人事支出結構之重要參考。

爰建請行政院人事行政總處於 5 個月內，針對與我國人口規模或中央政府總預算規模相近國家之公務人員數量、人事支出比例、員額配置及相關制度進行比較研究，並就我國現行總員額制度、多元人力運用情形及未來修法或制度調整方向提出檢討建議，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十)依《各機關加班費支給辦法》第 5 條規定，各機關支給每人加班費時數上限，辦公日不得超過 4 小時，放假日及例假日不得超過 8 小時，每月不得超過 20 小時；但因業務需要，得報主管機關或其授權機關核准，支給專案加班費。

據行政院人事行政總處說明，除法務部外，中央各機關平均加班時數多低於每月 20 小時。惟基層公務人員反映，實務上仍存在加班事實未完整登載、因加班費預算不足而改以補休處理、專案加班申請程序繁瑣或不易核准等情形，導致實際工時與統計數據之間可能存在落差。

此外，雖得以補休作為加班補償方式，惟基層公務人員多反映因業務量長期繁重、人力不足或職務代理困難，公務人員即使累積補休時數，也未必有時間實際休畢，形成「加班無法覈實支給、補休也無法實際使用」之雙重困境，影響基層公務人員勞動權益與身心負荷。加班制度應以「覈實登載、合理補償、補休可實際使用、制度檢討」為原則。若機關因業務量長期增加而反覆需要加班，應回到員額配置、業務簡化、數位化及人力調整等制度面檢討，而非僅要求基層以自行吸收、累積補休或未登載加班之方式因應。

爰建請行政院人事行政總處於 3 個月內，針對中央各機關加班時數登載、加班費支給、專案加班核准、加班費預算編列、補休累積及實際休畢情形進行通盤檢討，並督促各機關覈實登載加班事實，不得以預算不足、行政程序或機關內部慣例，拒絕或影響公務人員依法申請加班費、專案加班及實際使用補休之權益；另應就加班或補休累積情形長期偏高之機關，協助員額配置、業務簡化及加班費制度改革，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十一)行政院人事行政總處 115 年度預算案於「人事行政之政策規劃執行及發展」工作計畫辦理「智慧永續人資發展」。依該計畫內容，人事總處預計辦理

中央機關員額評鑑智慧系統、全國人事資料統計智慧系統、全國差勤資料倉儲、生成式人事業務智慧客服、公務人員事求人系統智慧化助手、主管機關差勤管理智慧系統、智慧公文系統及智慧資訊安全助手等項目，服務對象包含人事總處同仁、各機關人事人員、公務人員及民眾，影響範圍甚廣。

惟依據立法院預算中心評估報告表示，人事總處建有人事雲端資料中心及全國共用人事資訊系統，並保有全國公教人員完整個資，屬政府人事政策制定及業務推動之核心機關。若於全國人事系統導入生成式人工智慧及數據分析模組，涉及大量人事資料、差勤資料、應徵資料及公文資料之蒐集、清理、訓練、分析與應用，更應審慎評估資安風險、個資保護、資料治理及模型使用邊界。

另 108 年曾發生包含國家安全局等機敏機關在內之大量公務人員個資外洩事件，影響重大。雖該案係銓敘部相關疏失所致，惟人事總處同樣掌有全國公教人員個資，應引以為鑑，於推動 AI 導入時，落實《人工智慧基本法》、《資通安全管理法》及《個人資料保護法》等相關規範，避免 AI 應用擴大後反而增加個資外洩及資安風險。

爰建請行政院人事行政總處針對「智慧永續人資發展計畫」導入生成式人工智慧及相關資訊系統之資安防護、個資保護、資料治理、模型訓練資料使用範圍、權限控管、稽核機制及風險應變措施進行通盤研議，並於 3 個月內，將相關執行狀況，向立法院司法及法制委員會送交書面報告。

(二十二)行政院為吸引資安人員投入重點資安業務機關，核定自 112 年 7 月 1 日起，資安責任等級 A 級機關或關鍵基礎設施領域協調機關中，已支領資訊專業加給且實際從事資安業務之人員，得按月領取資安增支加給 3,000 至 5,000 元。

惟經審計部總決算審核報告，符合資安增支加給條件之機關僅 25 個，占行政院及所屬資安責任等級 A 至 C 級機關之比率僅 5.29%。多數機關資

資安專職人員同樣辦理資安業務，卻未能領取資安增支加給，恐不利於各機關資安人才之留任及延攬。

另截至 113 年底，行政院所屬機關仍有 122 名資安專職人員未取得資安專業證照或職能訓練證書，其中 35 人未取得資安專業證照、41 人未取得職能訓練證書，另有 46 人兩者皆未取得，顯示資安人力培訓及專業支持制度仍有強化必要。

爰請行政院人事行政總處會同數位發展部資通安全署，針對資安責任等級 C 級以上機關及資安專職人員，研議設置績效評核獎勵機制，並檢討資安增支加給擴大適用範圍及相關配套措施，提出具體改善方案，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十三)有關 113 年度全國公務人員離職人數達 3,183 人（中央 1,593 人、地方 1,590 人），相較 109 年度的 1,703 人，增幅高達 86.9%。且離職者中以「薦任職等」占比最高，高達 54.54%。薦任官是政府執行業務的中堅力量，大量流失將嚴重影響政策執行品質與連續性。而 30 歲以下離職者占比逐年攀升（113 年度達 33.43%），且絕大多數為大學以上學歷。這顯示公務體系對優秀年輕人才的吸引力正在急速衰退。行政院人事行政總處應研謀評估「薪資待遇調整」與「職場環境優化」對減少薦任官及年輕人員離職之實質關聯性，並提出改善方案。

另外，地方政府離職人數與中央政府幾乎旗鼓相當（113 年度地方 1,590 人、中央 1,593 人）。地方政府身處第一線，直接面對民眾且業務繁雜，若離職率持續走高，將嚴重衝擊地方政府的公共服務品質。故人事總處身為全國人事行政最高主管機關，應檢討現行中央與地方人力配置或福利津貼之差距，是否為導致地方人才流向中央或民間的主因。爰要求行政院人事行政總處於 3 個月內針對「地方政府離職率偏高之機關」，分析缺額原因及精進作法等具體措施向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十四)經查，行政院人事行政總處所辦理之中高階公務員培訓計畫，部分計畫參訓人員之性別比例顯見落差。據人事總處統計，97 至 114 年「高階人才培育」計畫（包含國家政務研究班、高階領導研究班、地方政務研究班），女性僅占參訓人員 35.88%，又「選送國外進修學位」人員，女性僅占 29.63%。

復查我國公務員之性別組成結構，可見高階公務員中女性本就占少數。有鑑於此，如何使女性高階公務人才享有充足、優質的培訓機會，於女性公務員個人職涯發展及我國整體公務員體系的性別平等，都是至關重要的課題。

爰建請行政院人事行政總處就過去 5 年中高階公務員培訓計畫，分項統計不同性別人員參訓狀況，並就參訓狀況有性別落差之部分進行研究，分析落差成因，並提出相應的對策，俾使我國公務員體系性別平等更進一步。請做成書面報告，於 2 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(二十五)根據行政院 114 年性別圖像報告，公部門女性參與決策比率較 10 年前提升。全國公務員近半數是女性，顯示公部門職場漸趨性別平等，國家事務權力與影響力之性別差距逐漸縮小。各部會多年為公部門性別平等所做努力值得肯定，然就公務員受訓升遷方面，仍有進步空間。

據銓敘部 113 年底統計，我國具有委任/薦任/簡任官等別之公務員中，女性占總體 57.4%，男性占 42.6%。委任與薦任官等別，與整體性別比例大致相當，然若單獨檢視簡任官等別，女性占比僅 39.7%，顯示中高階公務人員性別平等尚有進步空間。復查，升官等訓練人員性別比率統計，109 至 113 年度，女性參與薦升簡訓練之人數皆少於男性（女性占 45.6%，約 631 人；男性占 54.4%，約 752 人），反映早在參與升官等訓練階段，就已出現女性公務員流失現象。

雖升官等訓練由公務人員保障暨培訓委員會主辦，然各機關公務員受訓遴選作業與名冊報送皆由各機關人事處室辦理，於我國「人事一條鞭」

體制下，行政院人事行政總處對所屬各機關人事處室辦理業務實有監督之責，包含監督遴選作業流程是否落實性別平等原則。

爰建請行政院人事行政總處進行統計工作，研究行政院所屬機關與地方機關過去 5 年內，不同性別公務人員受薦升簡訓練狀況。報告中應分機關列出 1.當年度薦任公務員之性別比率、2.當年度有受訓資格之薦任公務員性別比率、3.實際獲得受訓資格之薦任公務員性別比率；並比較前述數據，檢視各機關不同性別公務人員是否按比例合理獲得受升官等訓練機會？若顯有比例失衡之情事，亦請研析成因，俾使我國公務員體系性別平等更臻完善。請做成書面報告，於 3 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(二十六)行政院人事行政總處（以下簡稱人總）於 115 年度預算案中，強調推動「員工協助方案（EAP）」及「心理健康協助」之重要性。過去公部門職場環境之良窳，直接影響公務人力之穩固，近年社會高度關注之勞政機關職場憾事，不僅反映出機關內部申訴機制失靈之風險，更暴露出既有心理輔導措施未能發揮及時預警與實質救援之功能，顯見職場安全感與行政效能之維繫已到關鍵時刻。

觀察人總 114 年度之實施成果，各機關落實法定性別友善事項雖宣稱達 100%，惟針對「職場健康促進」與「正向求助意識」等核心指標，其考核標準仍多偏重於辦理研習班、滿意度調查或諮詢場次等量化數據，對於如何實質緩解基層壓力，並進而降低因職場壓力與環境因素導致之離職率，目前尚缺乏具體且有效之質性評估機制。若相關方案無法從組織文化與管理機制著手，恐使員工協助方案流於形式，難以預防悲劇之發生。

尤有甚者，隨著《職業安全衛生法》修正案及相關職場霸凌防制新制於 115 年 7 月正式施行，職場霸凌已從行政指導提升至雇主法律義務。人事總處作為全國公務人員人力資源主管機關，面對新法要求之「立即有效之處置義務」，其現行 EAP 方案是否具備足夠之外部性與專業度，以應對機關內權力不對等引發之嚴重職場傷害，並保護申訴人免於二次傷害，顯

有待進一步釐清。人事總處應引以為戒，確保預算之編列能確實強化內部控制機制，落實對同仁生命與身心健康之保障。

爰此，為督促行政機關正視職場環境對公務人力穩固之影響，並落實《職場霸凌防治相關法制》之配套措施，爰要求行政院人事行政總處應就「如何精進員工協助方案（EAP）實效進行研議，並會同考試院相關機關建立降低離職率之質性評估指標，並針對職場霸凌防治新制，建立具外部性之第三方申訴保障與調查機制」，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。藉此確保公部門職場安全，保障公務同仁之身心健康與勞動尊嚴，落實政府作為雇主之法定義務。

第 4 項 公務人力發展學院 3 億 6,079 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 3 項：

(一)115 年度行政院人事行政總處公務人力發展學院歲出預算第 2 目「訓練輔導及研究」編列 2 億 1,430 萬 4 千元，凍結 500 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)「AI 政府領航人才發展計畫」規劃「發展公務 AI 學習地圖、認證體系及標準教材」，積極回應數位治理轉型需求，為系統性提升全體公務人員 AI 職能奠定制度基礎，並與當前數位社會發展趨勢相互接軌，政策方向值得肯定。然現行公務 AI 認證體系之建構方式及制度設計未有具體說明，亦即，認證制度能否有效形成公務人員自主精進之誘因機制，為確保政策目標得以具體落實，並建立有效之後續追蹤機制。

爰請行政院人事行政總處公務人力發展學院就公務 AI 認證體系之完整制度設計，各層級認證標準、適用對象，以及未來與公務人員訓練研議納入升遷晉敘之可行規劃方向，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)鑑於近年公務人力培訓需求日益多元，涉及數位轉型應用、專業職能深化、AI 工具輔助及跨域溝通協作等多重面向，現行《行政院及所屬機關學校推動公務人員終身學習實施要點》及相關考核機制，仍有學習型態異化、必修類別僵化

重複、行政程序流於形式等問題。具體困境包含部分數位學習課程缺乏互動性，導致基層同仁以「掛機播放」方式虛耗時數，學習效益不彰；且必修類別（如環境教育、性平、廉政等）課程內容多年未大幅更新，與各機關業務實務關聯度不一，造成重複受訓之資源浪費。此外，年度考核過度強調完成率與總時數，導致基層同仁與人事人員在繁重公務之外，尚需承擔沉重之數位學習行政負擔，致使「終身學習」之良法美意異化為公務體系之行政枷鎖。

為強化公務人力培訓效能並落實實質學習，行政院人事行政總處公務人力發展學院應全面檢討現行終身學習考核機制，盤點各級機關必修時數之必要性、數位學習平台課程之品質控管、外部優質教學資源之引進機制、以及「量轉質」之考核指標轉型。

爰要求行政院人事行政總處公務人力發展學院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出「公務人員終身學習制度成效檢討、數位學習平台精進方案及公務人力職能培育多元化」書面報告，以確保國家公務人力資源之良善發展與行政效能。

### 第 3 款 立法院主管

第 1 項 立法院 38 億 7,696 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 27 項：

- (一)115 年度立法院歲出預算第 1 目「一般行政」編列 18 億 9,346 萬 6 千元，凍結 400 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度立法院歲出預算第 3 目「議事業務」編列 1,158 萬 6 千元，凍結 50 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度立法院歲出預算第 4 目「立法諮詢業務」編列 103 萬元，凍結 51 萬 5 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)115 年度立法院歲出預算第 8 目「一般建築及設備」編列 2 億 6,466 萬 6 千元，凍結 500 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)115 年度立法院預算案於「業務費」項下「按日按件計資酬金」編列預算 2,584 萬

3 千元，用以支付公聽會、研討會專家學者出席費等。有鑑於立法委員代表人民行使立法權，有提出法律案之權利與義務，為提高修法草案品質，容有聽取專家學者、社會人士意見之必要，惟目前立法院相關預算編列未及於此部分，有重新檢討諮詢專家學者制度，提出各委員辦公室辦理專家學者諮商之可行方案，請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(六)立法院院區每日仰賴清潔人員負責維持各辦公空間、會議室、走廊、廁所及公共區域清潔，係國會日常運作不可或缺之基層工作者。

然查，實際觀察，部分清潔人員於用餐或休息時，欠缺固定、合宜、可安心使用之休息空間，甚至僅能於梯間、廁所內清潔工具間、或臨時尋找無人使用之會議室短暫休息；若會議室臨時有人使用，仍須立即離開，顯示院區空間管理與基層工作者休息權益尚有改善必要。

立法院作為國家最高民意機關，應以身作則，落實友善職場及勞動尊嚴，盤點院區空間，研議於固定樓層、閒置空間或特定會議室時段撥用，設置清潔人員及第一線服務人員可安心使用之休息、用餐及置物空間。

請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，書面報告應包含下列事項：

- 1.盤點立法院各院區、各棟建物及各樓層清潔、園藝等第一線服務人員現有休息、用餐、更衣及置物空間之配置情形。
- 2.說明現行清潔、園藝人員午休、輪休、用餐及待命時實際使用空間，包括是否有固定地點、可容納人數及是否與清潔工具、化學用品或廁所空間混用。
- 3.研議於各主要辦公棟、委員研究大樓或固定樓層，擇定適當空間作為清潔人員及第一線服務人員固定休息、用餐空間之可行性。
- 4.提出休息空間基本配置標準，包括桌椅、飲水、置物櫃、通風、照明、清潔用品隔離及性別友善使用安排。
- 5.檢討立法院與清潔委外廠商契約中，是否已明定人員休息、用餐、職安衛生、申訴反映及院方督導責任。

6.提出短期、中期改善期程，短期應優先指定可立即使用之固定空間；中期則應配合院區空間調整或修繕，設置穩定、明確、可長期使用之休息及用餐場所。

(七)115 年度立法院預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「設備及投資」之議場、各會議室屋頂及外牆防漏整修暨相關設施更新等經費編列預算 250 萬元。

由於朝野衝突時有議事設備毀損之情事，屢生「全民買單」或「欠款未繳」爭議，立法院基於管理機關立場，針對遭破壞的備詢台螢幕、麥克風、門鎖或議場設施，尚未建立明確損害求償機制，且未提供近年來明確求償情形說明，為端正議事攻防，請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)有鑑於立法院院區及各委員辦公室樓層，現行育兒友善設施配置仍有不足，對攜帶嬰幼兒之家長、洽公民眾、媒體人員及院內同仁使用上造成不便。為營造友善育兒與性別平權之公共環境，並落實親職照顧支持措施，爰建請立法院盤點現有院區及各委員辦公室樓層相關設施配置情形，研議於適當樓層及公共空間設置一定比例之尿布台及相關親子友善設施，並就整體規劃、設置原則及後續推動期程，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(九)有鑑於立法院現有辦公與議事空間長期不足，相關建築及基礎設施亦已老舊，難以因應現代國會於議事運作、委員研究、資訊安全、公共參與及整體國會功能發展之需求。然目前外界對於擴建案後續推動進度、基地評估、跨機關協調及整體期程尚未明確瞭解，為利國會長期發展及整體規劃推動，爰建請立法院提出具體規劃與執行進度，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十)有鑑於立法院每日出入人員眾多，包含立法委員、助理、職員、媒體、洽公民眾及國內外訪賓。然院區內廁所、更衣室、哺集乳室、休息室等場所，屬高度隱私空間，若未建立定期檢查、通報及改善機制，恐發生偷拍、竊錄或其他侵

害隱私之風險，影響院區安全及國會形象。為維護隱私權與人身安全，爰請立法院強化院區隱私場所安全檢查及管理機制，並提出改善報告，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十一)行政院人事行政總處及勞動部爰引進美國制度，推動員工協助方案（Employee Assistance Programs, EAP），規劃方案及提供資源，以預防及解決可能導致員工工作生產力下降的組織與個人議題，使員工能以健康的身心投入工作，進而穩定組織運作。

經查，人事行政總處 102 年 4 月訂定「行政院所屬及地方機關學校員工協助方案」，實施迄今已逾 10 年，而立法院亦於 114 年度重要施政計畫中載明「辦理員工協助方案，以促進同仁身心健康，建構友善職場環境」，並首度編列預算辦理該工作計畫。

再查，立法院係以委外顧問公司辦理員工協助方案，提供心理、工作、管理、醫療、法律、理財等專業諮詢，服務形式包含電話/電子關懷、電話諮詢及個別諮詢。顯示立法院對於同仁工作、生活、健康福祉之重視。

為提高員工使用意願、提供符合需求之服務，以促進資源可近性及使用率，並落實工作與生活平衡之目標，建請立法院：

1. 加強實體或線上管道之宣傳能見度，例如：寄發推廣電子信件；比照禁止吸菸、禁止性騷擾、性騷擾通報管道、緊急事故專線等標示及海報張貼於公布欄。
2. 定期進行員工使用調查，發掘不同單位、職務、性別及身心障礙同仁等需求，並分析回饋結果作為訂定年度 EAP 計畫內容之參考依據。
3. 針對員工協助方案實施成果進行年度統計，內容應包含但不限於諮商人次及性別、諮商議題、諮商形式，並將資料逐年公開於「立法院院內資源入口網站－人事園地－員工協助方案專區」。

(十二)為因應全球生成式 AI 技術之快速發展與境外網路攻擊威脅，立法院應全面強化國會資安防禦韌性，並研議導入可信賴 AI 技術以輔助議事與法制預算之研

究。115 年度資訊管理業務經費較 114 年度增列，其中涵蓋多項資通安全與軟體授權經費。立法院作為國家最高立法機關，掌握諸多機敏法案與國家預算資訊，其資安防護不容妥協。面對日益嚴峻之進階持續性威脅及駭客攻擊，立法院除硬體設備之汰換外，更應著重於防駭演練與主動式資安監控。此外，為提升議事運作與法案評估之效能，立法院資訊處應會同法制局、預算中心等單位，研議在符合最高資安規範與封閉網路環境下，導入 AI 輔助系統以協助法案資料梳理與大數據分析，打造現代化之智慧國會。爰建請立法院於 3 個月內提交書面報告送予立法院司法及法制委員會。

(十三)針對 115 年度立法院預算案於第 5 目「國會圖書業務」項下「議政博物管理」編列 592 萬餘元，及第 2 目「委員問政業務」第 4 節「委員會館」項下「中南部服務中心」編列 2,152 萬餘元。為落實區域均衡發展，並活化位於臺中之「民主議政園區」，立法院應強化該園區與中南部各縣市各級學校之連結，擴大辦理深具在地特色之民主法治教育活動。民主議政園區承載臺灣省議會時期之珍貴民主發展歷程，立法院每年亦編列預算進行園區設施維護與古蹟修復。然為充分發揮該園區之公共教育價值，立法院中南部服務中心與立法院議政博物館不應僅被動接受參訪，而應主動出擊，與中南部各縣市之教育局處建立常態合作機制，將園區之民主史料及「小小議長體驗營」、「大專青年國會民主研習營」等活動，系統性地納入地方公民教育之戶外教學場域。同時，應加速園區各項數位典藏資源之線上化與策展內容更新，讓無法親臨現場之民眾亦能共享國會歷史資源。爰建請立法院於 3 個月內提交書面報告送予立法院司法及法制委員會。

(十四)針對立法院 115 年度於「一般行政」及「一般建築及設備」項下編列相關房舍養護與設備汰換預算。鑑於全球氣候變遷日益嚴峻，政府已宣示「2050 淨零排放」之國家發展目標，惟立法院委員研究大樓及部分院區建築之空調系統老舊，不僅冷房效能不彰，更耗費電力，與國家節能減碳政策背道而馳。雖立法院已研提「台北院區空調系統（含節能監控）優化工程」之中程計畫

，然為加速推進國會建築之綠色轉型，立法院應就該空調系統汰換之分期分區施工規劃、預估節電效益指標（KPI）及智慧化能源管理系統之建置進度，進行通盤檢討與落實，以期成為全國公部門之節能標竿。爰建請立法院於 3 個月內，向立法院司法及法制委員會提出具體執行進度與預期節電效益之書面報告。

(十五)針對 115 年度立法院預算案於第 6 目「公報業務」項下編列委託財團法人公共電視文化事業基金會辦理國會議事轉播經費 9,184 萬餘元。為落實「開放國會」理念，進一步保障全民知的權利，並配合國家語言發展法之推動，營造多元族群友善環境。目前國會頻道雖已於總質詢等重大議程試辦同步聽打字幕，惟面對我國聽障國人及多元母語族群之收視需求，仍有精進空間。隨著生成式 AI 技術快速發展，語音辨識與即時翻譯之準確率大幅提升，立法院應積極善用科技輔助，研議於各項議事轉播中逐步導入 AI 即時多語（含台語、客語、原住民族語等）字幕與手語翻譯服務之可行性及技術規格升級計畫。爰建請立法院於 3 個月內，針對國會頻道無障礙服務升級及導入 AI 語音轉譯技術之推動規劃，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十六)立法院經管職務宿舍中，仍有原臺灣省議會退休人員或其眷屬無償借住使用情形。截至 114 年 8 月底，立法院經管多房間職務宿舍中，原眷屬宿舍 36 戶仍有 22 戶由省議會退休人員或其眷屬居住使用，且未收取租金及宿舍管理費，雖部分係依行政院相關函示准予續住至宿舍處理時為止，惟退休人員或眷屬長期無償使用國有宿舍，仍恐影響國有財產使用效能及整體空間規劃。爰要求立法院於 3 個月內，就現有宿舍使用情形、居住資格查核結果、實際居住事實、無償借住戶數、收回進度、後續處理方式及宿舍活化運用規劃，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十七)立法院為辦理委員研究大樓電梯更新工程，於 113 年度動支第二預備金 2,350 萬元，惟截至 113 年底實際執行結果，保留數高達 2,260 萬元，占核定動支數 96.17%。第二預備金本應用於年度預算確實無法容納且具急迫性之事項，惟

本案於 113 年 11 月甫獲核定動支，隨即因工程履約期程跨年度而大額保留，顯示其事前規劃、執行期程、付款節點及動支必要性評估仍有檢討空間。

爰要求立法院於 3 個月內，就委員研究大樓電梯更新工程動支第二預備金之急迫性、經費估算依據、工程發包及履約期程、保留原因、付款節點、後續執行進度及未來避免類似大額保留之改善措施，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十八)115 年度立法院預算案於第 8 目「一般建築及設備」第 3 節「其他設備」項下「資訊軟硬體設備費」編列「立法院民主議政園區監視系統更新及新設計畫案」300 萬元，主要係辦理民主議政園區監視系統新增及汰換，並作為 114 年度已編列 296 萬 9 千元之第一期後山區監視器建置案後續經費。惟監視系統涉及園區安全、設備維運、影像資料保存、資安管理及民眾隱私保護等事項，且本案屬延續性建置，應清楚說明第一期執行情形、後續建置範圍、設備汰換必要性、維運費用及影像資料管理機制，避免僅以分年編列方式持續擴充設備，卻未能完整呈現整體建置規劃與管理責任。

綜上，建請立法院於 3 個月內就第一期後山區監視器建置執行情形、115 年度預定新增及汰換範圍、設備規格與設置點位、後續維運費用、影像保存期限、調閱權限、資安防護及隱私保護機制，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十九)115 年度立法院預算案於第 8 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」項下新增「立法院群賢樓電梯更新工程」編列 83 萬 8 千元，係辦理規劃設計階段費用；惟本案總經費為 1,980 萬元，除 115 年度編列 83 萬 8 千元外，116 年度以後尚需編列 1,896 萬 2 千元，屬跨年度工程支出。鑑於立法院近年營建工程預算執行率偏低、保留數偏高，且電梯更新攸關使用者安全及後續維護成本，立法院應於規劃設計階段即完整提出工程範圍、汰換必要性、分年期程、經費估算依據、後續發包及驗收規劃，避免後續追加預算或執行延宕。

請立法院於 3 個月內就群賢樓電梯更新工程之設備現況、汰換原因、總

經費估算、分年經費需求、設計及施工期程、後續維運成本及安全管理措施，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (二十)115 年度立法院編列資訊系統功能擴充、雲端主機設備汰換、異地備援中心機房設備更新及資訊安全建置等相關經費，辦理議事暨公報資訊網、公文檔案管理系統、雲端主機設備及備援系統等業務。惟近年全球資安威脅持續升高，政府機關遭受駭客攻擊、勒索軟體及資訊竊取事件頻傳，立法院作為國家最高立法機關，掌理法律案、預算案、人事同意權及各項議事資料，其資訊系統涉及國家治理及民主運作核心事項，對於資訊安全及營運持續管理之要求尤為重要。

爰請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出國會資安韌性及異地備援精進計畫書面報告，內容應包括資安風險盤點、關鍵系統分級管理、異地備援機制、重大資安事件應變程序、演練成果及未來改善規劃。

- (二十一)立法院辦理國會助理培訓，以增進助理對國會運作及議事程序之瞭解，協助委員問政。惟近年公共政策涉及人工智慧、數位治理、資通安全、氣候變遷、國際經貿及高科技產業等新興領域，專業性及複雜程度持續提升，對國會助理政策研究及法案分析能力要求亦日益提高。

爰請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出國會助理培訓制度精進方案書面報告，內容包括課程規劃、訓練量能、成效評估機制及新興政策領域專業課程發展方向，以提升國會問政品質。

- (二十二)立法院持續辦理立法資料、議事紀錄、公報及議政史料數位典藏作業，並建構相關查詢系統供各界利用。惟隨數位科技發展及資料開放需求提升，如何強化跨系統整合、提升資料檢索便利性及促進資料再利用，仍有精進空間。

爰請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出議事資料數位典藏與開放利用精進計畫書面報告，說明數位化進度、資料庫整合情形、使用成效及未來推動方向。

(二十三)115 年度立法院編列國會交流事務相關經費，持續推動國會外交及國際交流工作，透過參與國際組織、論壇及各國議會互訪等方式，拓展我國國際空間。惟國會外交成果多屬長期累積性質，相關效益不易以量化方式呈現，外界亦難以瞭解交流成果與我國外交、經貿及國際合作之具體連結。

爰請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出國會外交效益評估及成果追蹤機制書面報告，盤點近年重要交流成果、後續合作事項及國際友台網絡建立情形，並研議建立具體績效評估指標，以提升預算執行效益。

(二十四)立法院持續辦理議政史料蒐集、整理、典藏及展示業務，並投入相關展示設施及公共服務改善經費。惟議政史料具有保存我國民主憲政發展歷程之重要價值，相關典藏管理、數位保存及展示策略均攸關文化資產保存及民主教育推廣成效。

爰請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出議政史料典藏管理與展示發展計畫書面報告，說明典藏現況、數位保存成果、教育推廣效益及未來發展規劃。

(二十五)依 115 年度立法院單位預算書所列，立法院現有職員、聘僱人員及技工工友等人力配置達千人以上，並肩負議事、法制、預算、資訊、國際事務及行政支援等重要工作。惟隨數位轉型及國會功能日趨多元，人力結構與專業職能配置是否符合實際業務需求，值得持續檢討。

爰請立法院提出人力資源發展及組織效能精進報告，就員額配置、專業訓練、人力結構及未來發展方向進行整體評估，於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十六)隨生成式人工智慧技術快速發展，全球各國議會已逐步導入人工智慧工具協助法案檢索、議事資料分析、會議紀錄整理及知識管理等工作。立法院近年亦持續推動資訊系統功能擴充及數位轉型相關建設，惟對於人工智慧應用之整體規劃仍有進一步精進空間。

爰請立法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出國會人工智慧應用發展藍圖書面報告，內容包括國際國會推動現況、我國可行應用場域、資安及個資保護配套措施，以及分階段推動規劃。

(二十七)有鑑於立法院建置「預算提案系統」係為便利各委員辦公室助理同仁於預算審查期間之撰擬作業，並透過資訊化工具簡化提案流程。惟經實務操作中發現，該系統目前仍有若干功能未盡完善衍生不便。例如：系統尚無法針對不要之預算提案進行刪除；缺乏編排順序之功能，致面臨提案量較多時，彙整工作繁複；此外，同一份預算提案每次列印時，系統所產生之 QR Code 往往會發生變動，亦不便後續議事資料比對、條理化整理與追蹤。

為確實達到協助幕僚同仁減輕工作負擔、提升國會議事行政效能之目的，爰要求立法院應重視使用者反饋，優化預算提案系統功能升級。

#### 第 4 款 司法院主管

第 1 項 司法院原列 40 億 8,359 萬 7 千元，減列：

(一)「媒體政策及業務宣導費」200 萬元（科目自行調整）。

(二)「業務費」1,500 萬元（科目自行調整）。

(三)第 1 目「一般行政」200 萬元（科目自行調整）。

以上共計減列 1,900 萬元，其餘均照列，改列為 40 億 6,459 萬 7 千元。

本項通過決議 38 項：

(一)115 年度司法院歲出預算「媒體政策及業務宣導費」編列 2,280 萬元，凍結 228 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度司法院歲出預算於「非以人事費支付之『勞務承攬』」編列 9,158 萬 8 千元，凍結 457 萬 9 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)115 年度司法院歲出預算第 1 目「一般行政」編列 17 億 6,154 萬元，凍結 1,177 萬 5 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)115 年度司法院歲出預算第 3 目「審判行政」編列 1 億 0,693 萬 2 千元，凍結

390 萬 7 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)115 年度司法院歲出預算第 4 目「司法業務規劃研考」編列 1,201 萬 7 千元，凍結 10 萬 2 千元，俟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。

(六)115 年度司法院歲出預算第 7 目「對財團法人法律扶助基金會捐助」編列 14 億 8,977 萬 1 千元，凍結 1 億 4,897 萬 7 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(七)115 年度中央政府總預算，司法院單位預算編列 40 億 8,359 萬 7 千元，比 114 年度法定預算 40 億 0,805 萬 5 千元，增加 7,554 萬 2 千元（約 7,500 萬元），成長幅度 1.88%。且 114 年度，司法院單位決算賸餘數為 2 億 4,463 萬 2 千元（約 2.45 億元），合先敘明。

115 年度「業務費」項下「水電費」預算編列 1,680 萬 3 千元，與 114 年度法定預算 1,676 萬 6 千元相比，增列 3 萬 7 千元，成長幅度 0.22%。

| 水電費 |        |        |         |        |    |
|-----|--------|--------|---------|--------|----|
| 年度  | 預算數/千元 | 決算數/千元 | 執行率     | 賸餘數/萬元 | 備註 |
| 112 | 10,423 | 10,737 | 103.01% | -31    |    |
| 113 | 11,632 | 11,532 | 99.14%  | 10     |    |
| 114 | 16,766 | 13,509 | 80.58%  | 326    |    |
| 115 | 16,803 |        |         |        |    |

經查司法院 112 至 114 年度決算書資料如上表，114 年度「水電費」實際決算數為 1,350 萬 9 千元，賸餘數高達 326 萬元，顯見，原有經費編列與實際需求之間存有相當落差，致使經費運用效益低落。

此外，台灣電力股份有限公司自 113 年 4 月 1 日大幅調漲產業用電 12.5% 之後，114 年至今，台電公司對政府機關用電並無調整電價的計畫、因此，115 年度機關電費支出，應與 114 年度決算數相差無幾。

又，115 年度中央政府總預算連同特別預算，已需舉債高達 4,000 億元。政府各單位更應量入為出、撙節公帑，減列非必要、非急迫性的支出，以降低國庫舉債、債留子孫的壓力。

且，賴總統清德為回應美國對台灣應大幅增加國防支出的強硬立場與關切

壓力，115 年度國防支出已創下歷史新高，達 9,495 億元新臺幣；大舉增加國防支出，必定會嚴重排擠年度的教育、文化等支出，亦即，各部會應勒緊褲帶，共體時艱、以撙節支出的具體行動，來呼應賴總統對美方要求大幅增加國防支出的承諾。

惟 115 年度司法院預算案編列「水電費」1,680 萬 3 千元，與 114 年度法定預算相比，增列 3 萬 7 千元，微幅成長 0.22%。經該院說明係因應新增辦公院區進駐使用新增電費，惟有鑑於 114 年度司法院水電費決算賸餘數高達 326 萬元，為恪守財政紀律，且為兌現賴總統對美方的承諾，配合國防支出大幅增加之影響而必須撙節經費，爰請司法院應落實節能減碳政策，並於 1 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以避免有限之財政資源閒置與浪費，而撙節之經費又可支援國防軍費的大幅增加。

(八)115 年度司法院預算案於第 1 目「一般行政」項下「人員維持」編列預算 7 億 2,552 萬 4 千元，較 114 年度增加 4,967 萬 5 千元。然觀察各地方法院刑事案件收結情形：111 年度新收案件數 45 萬 5,594 件，終結 44 萬 6,326 件，未結 8 萬 1,660 件，平均 1 件終結所需日數為 99.78 日；112 年度新收 48 萬 3,136 件，終結 47 萬 1,623 件，未結 9 萬 3,173 件，平均 1 件終結所需日數為 100.92 日；113 年度新收 51 萬 4,451 件，終結 50 萬 3,000 件，未結 10 萬 4,624 件，平均 1 件終結所需日數為 106.87 日。114 年度截至 7 月，新收案件數與 113 年度同期比較，增幅已達 8.3%。從前述數據可見，案件量逐年攀升，平均結案日數亦呈上升趨勢，未結案件數持續增加，顯示基層司法人員工作負荷日益沉重，過勞問題嚴峻，而至今未見有效改善。司法院應提出具體因應方案，以維護司法品質並保障司法人員權益。

請司法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，詳述各級法院案件處理趨勢、工作負荷評估及改善司法人員過勞之具體措施。

(九)115 年度司法院預算案於第 1 目「一般行政」項下「人員維持」中「人事費」之「約聘僱人員待遇」編列 4,753 萬 7 千元，主要係增列 14 人，預算增加 25%

（114 年度約聘僱人員待遇 3,802 萬 7 千元，聘用人員 51 人）。經查，其中 22 名係借調至司法院各廳處之員額撥回，其餘 5 名則為減列其他員額後改置聘用員額。

按聘用人員員額數除機關組織法規另有規定者外，以不超過機關預算總人數 5% 為原則。立法院預算中心指出，司法院聘用預算員額進用比率高達 16.8%，遠遠高於 5%。司法院雖「確有重大特殊業務考量」例外規定之適用，但長久下來，加重中央政府財政負擔，連帶產生員工福利、工作穩定性、升遷發展以及潛在的薪資結構不公平等問題。過度依賴約聘僱人員，不僅影響組織內部長期發展的穩定性及員工的士氣，人力流動性大，也難以累積長期的組織經驗和專業。

為避免人事成本不斷成長，影響國家整體資源配置，各機關均應恪守精實用人原則，依業務內容、預算額度及法令規範等因素審慎檢討評估各種人力類型之分配，請司法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出司法院人力結構、預算支出及影響檢討改進書面報告。

(十)全國法院書記官人力缺額率破 10%、國考報到率大幅下滑，導致「血汗司法」惡性循環並嚴重衝擊審判行政品質之困境，提出具體改善專案報告。

截至 115 年 5 月，全國法院書記官缺額已達 353 人，缺額率超過一成，尤以臺灣新北地方法院、臺灣高等法院等案件繁重區域最為嚴峻。近年書記官國考報到率從過去的七成跌至五成，部分重點院所甚至出現錄取者僅 2 人報到之窘境，顯示司法體系已面臨嚴重的人才荒，職場環境與誘因已不足以留才、攬才。

查司法案件量因「電信詐欺」及「科技犯罪」激增，110 至 114 年新收案量達 97 萬件，基層書記官除須負責高度專業的法庭紀錄與卷證整理，更須負擔繁雜的行政管考與文書送達。然而，書記官之專業加給長期未能與其法律責任及勞動強度對稱，導致基層同仁紛紛轉考法官助理或離職。113 年發生的臺灣苗栗地方法院書記官過勞殉職事件，以及近期發生因行政疏漏導致「判決確定五年

漏未執行」之離譜情事，均凸顯書記官過勞與人力流失已非個人問題，而是足以影響司法效能、重創公信力的系統性風險。

爰要求司法院應於 3 個月內，針對「書記官核心業務減壓」向立法院司法及法制委員會提出書面報告。內容應包含：針對案件繁重法院增聘臨時行政人力以分擔非核心庶務，並就書記官工作環境優化及權益改善研議對策，且由司法院偕同法務部積極研議艱困法院（檢察機關）調增增支專業加給，並建立追蹤機制，管控改善結果，以防止基層人員持續過勞，確保審判程序之正確性與執行時效。

(十一)115 年度司法院預算案於第 1 目「一般行政」項下「辦理司法行政業務」編列辦理法律教育推廣宣導經費 1,550 萬元。

115 年度司法院於「一般行政」項下「法律教育推廣宣導經費」編列 1,550 萬元，較 114 年度法定預算 1,100 萬元增加 450 萬元，增幅達 40.91%，顯著高於中央政府總預算歲出增幅 3.8%。

立法院早於民國 99 年通過《少年及家事法院組織法》並作成附帶決議，要求 5 年內於北、中、南、東各設一所專業法院。然司法院因與地方政府在土地撥用價款上未取得共識，導致北少家法院計畫歷時逾 10 年仍未啟動興建，行政效能極其低下。

北部少年及家事法院籌設延宕多年，審計部及立法院預算中心均已指出相關問題。預算中心評估報告亦將「臺灣新北地方法院 115 年度新增編列遷建土城司法園區購地計畫」列為評估重點，顯示北少家及北區少年家事司法量能問題，已非單一年度宣導或展示預算可迴避。

直至 112 年底發生校園割喉案，社會重新關注少年司法專業化之迫切，司法院才重啟協商。此種「發生慘案才辦理」之被動施政態度，充分反映對少年保護業務之輕忽。

目前司法院雖爭取到都更分回之「土城運校段」與「新店中華段」國有辦公廳舍作為替代方案，但距離掛牌尚有漫長空窗期。目前台北、士林、新

北三院之少年調查保護官平均每人年負擔案件高達 253 件，工作負荷早已崩潰，司法院卻未能在替代方案中明確說明如何即刻補足專業人力缺口，而非僅在書面上等待新大樓落成。

司法院 115 年度施政重點雖稱將研具少年事件處理法相關配套、強化少年保護管束風險管理機制與審前調查報告，惟北少家法院於實體建置完成前，北區高風險少年、家事事件、校園重大暴力案件及安置轉銜案件仍須由既有法院承擔。

若司法院僅持續編列高額宣導、展示及教育推廣經費，卻無北少家未完成前之替代服務方案，則預算配置顯有優先順序失衡之虞。

請司法院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出「北區少家替代服務方案」之書面報告：

1. 北區四院共享式巡迴支援團隊方案，至少包含臺北、士林、新北、桃園。
2. 共享社工、心理師、少年調查官、少年保護官助理或相關支援人力配置。
3. 安全會談空間、等待空間及視訊銜接設備清冊。
4. 社區安置、回校轉銜、家庭支持之個案會議流程。
5. 高風險個案篩選標準、結案標準與追蹤標準。

(十二)115 年度司法院預算案於第 2 目「憲法訴訟業務」項下「辦理憲法訴訟審判業務」編列預算 491 萬 6 千元。係為支應憲法法庭辦理憲法訴訟審判、維持制度運作。惟近期憲法法庭持續引發外界對其組織合法性、評議程序、決議門檻及制度公信力之疑慮，涉及憲法法庭是否遵循法定程序、維持裁判正當性及制度信賴基礎之重大問題。憲法法庭判決具有高度憲政效力，足以影響立法、行政及司法體系運作，故其組成與評議門檻尤應受嚴格檢視。憲法法庭以部分大法官拒絕參與評議，類推適用大法官任命後未到職或依法迴避之規定，不計入現有總額，屬高度爭議之見解。憲法訴訟業務預算之編列，亦應用以維護憲法法庭之合法組成及制度公信。倘司法院未能就憲法法庭組織合法性、評議門檻計算、未參與評議大法官之法律效果及防止極少數大法官作

成重大憲政判決之制度界線提出完整說明，難認本項預算係用於具程序正當性之憲法訴訟業務。

司法院應於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十三)115 年度司法院預算案於第 4 目「司法業務規劃研考」項下「辦理研究改進司法制度業務」編列預算 1,015 萬 5 千元，較 114 年度 968 萬 6 千元增加 46 萬 9 千元。其中，於該分支計畫下編列「法官評鑑委員會會務審議經費」174 萬 7 千元，較 114 年度 108 萬 7 千元增加 66 萬元，增幅達 60.72%，主要係辦理法官評鑑委員會會務審議等相關業務所需。

法官評鑑制度本為強化司法課責、提升司法公信的重要機制，預算增加亦應以制度有效運作為前提。然而，依立法院預算中心評估報告，法官評鑑新制自 109 年 7 月 17 日施行後，收案量大幅增加，惟人民請求案件合於評鑑要件及請求成立者甚少，顯示人民使用制度與制度實際門檻之間存在明顯落差，司法院應加強宣導，協助民眾正確使用。

若人民大量聲請法官評鑑，最後多數卻因不符要件、不予受理或不付評鑑而無法進入實質審查，代表問題不只是會務審議量增加，而是制度設計、申請門檻、案件篩選、宣導方式與人民認知之間均有檢討必要。司法院不能只因收案量增加，就提高會務審議經費，卻未同步處理人民「看得到制度、用不到制度、用後更失望」的根本問題。

爰請司法院加強宣導評鑑制度，適時整理申請評鑑不符程序，致不予受理的態樣，以利民眾理解法官評鑑制度之功能，正確加以適用，以強化評鑑效能。

(十四)鑑於精神衛生法第 62 條已明定，嚴重病人於緊急安置期間，未經委任律師為代理人者，應由指定精神醫療機構通報中央主管機關提供必要之法律扶助，顯示國家已逐步建構由律師參與之程序保障機制，並延伸至強制鑑定及向法院聲請強制住院等程序，藉由律師介入，作為病人、醫療機構與法院之間之重要橋梁。

復查財團法人法律扶助基金會已受衛生福利部心理健康司委託辦理「緊急安置期間嚴重病人法律扶助專案」，並進一步擴大委託事項，納入「緊急安置及強制住院程序聲請之非訟代理業務」，同時規劃辦理扶助律師教育訓練，內容涵蓋精神衛生法新制、精神醫學診斷知識、病人溝通技巧及案例分享等，方向固屬正確。惟相關制度即將全面施行，律師量能是否充足、專業培訓是否到位，以及實際執行是否足以確保當事人權益，仍有待檢視。

爰此，建請司法院督導財團法人法律扶助基金會盤點目前承辦精神衛生案件之扶助律師人數與專業訓練之成效評估，於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十五)鑑於家庭暴力防治法所規範之違反保護令行為，係為防止家庭暴力再犯之重要防線，惟依司法院相關統計，實務上違反保護令最多以拘役或得易科罰金處理，拘役比例高達八成，且幾近全數得易科罰金，致刑責偏低，嚇阻效果有限，難以有效防止再犯風險。

另現行制度雖設有強制處遇機制，然根據司法院統計，法院強制處遇機制低，顯示對高風險加害人之介入與矯治尚有不足，恐影響被害人之人身安全與制度保護效果。

爰此，建請司法院檢討違反保護令罪之情狀以及現行強制處遇機制（含加害人處遇計畫、心理輔導或治療）適用比例偏低之原因，於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十六)有鑑於司法院所擬具之「程序監理人選任及酬金支給辦法」修正草案，已於 2025 年 9 月 30 日預告程序，並開放各界於法定期間內表示意見，惟迄今仍未完成發布施行，影響相關制度運作與當事人程序保障。

查該辦法攸關程序監理人之選任機制與酬金支給標準，亦涉及推薦來源、專業資格審查及實務運作方式等重要事項，預告期間各界所提意見與分歧，允應具體盤點並妥為回應，避免制度長期延宕，影響司法程序之正當性與完整性。

爰此，建請司法院於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會，內容應包括：

1. 彙整預告期間各界（含實務界、學界及民間團體）所提主要意見與疑慮，並分類說明爭點所在。
2. 就爭議事項提出具體回應與修正方向，並說明是否涉及制度設計或實務運作調整。
3. 明確提出本辦法完成修正、發布施行之預定時程，避免影響相關制度上路。

(十七)司法案量逐年遞增，且司法人員過勞情況時有所聞。針對人力有效分配，司法院早於 1999 年在法院組織法新增法官，但法官助理培養升遷與職責範圍並未明確，以致人力並無有效利用。

參酌司法院於 2024 年 8 月出版委託計畫《透視司法工作：一線視角下的負擔課題與管理優化對策計畫書》指出，法官助理一年一聘的約聘僱情況下，又缺乏完整升遷、留任與職涯發展系統，使得法官助理工作不受重視。另針對法官助理可否協助草擬判決初稿之疑慮，部分法官仍有疑慮，以致工作職權模糊。

爰此，建請司法院，針對法官助理功能改善方案，於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十八)司法通譯牽涉當事人權益及司法體系做出正確裁判之能力甚深，通譯本身除必須理解當事人的母語，將其翻譯成一般人懂的中文外，亦應如實、完整通譯當事人所表達之內容，且須避免因自我意識增減、解釋法官或檢察官之提問。

司法院 115 年度施政計畫之一，即為「健全通譯制度，提升法庭傳譯品質，保障聽覺或語言障礙者、語言不通人士之訴訟權益」。

司法院為提供通譯服務，依據《法院特約通譯約聘辦法》設有特約通譯制度。查該辦法第 6 條至第 8 條所定之教育訓練，多以「聽講」為主要實施方式。然司法通譯涉及大量法律專業術語及法庭程序知識，此類實務技能難

僅憑聽講獲取，必須透過實際參與、觀摩法庭運作，始能有效熟稔法庭動態與專業語境。

為提升通譯服務品質、因應司法實務需求，建請司法院研議增加聽講以外之教育訓練方式，提供包含但不限於案件模擬、現場或影像紀錄臨摹實習和與實務工作者之交流座談、互動式教案等方式；內容應包含協助特約通譯熟悉跨文化交流、情緒控制、法律知識等，增進更多應用練習及實務觀摩機會，協助特約通譯發展司法通譯能力，並將具體規劃及推動時程於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十九)根據司法院及所屬各機關各項案件收結概況顯示，自 111 年度之 386 萬 5,320 件逐增至 114 年度之 475 萬 8,237 件，案件量之劇增導致司法負荷日漸繁重，致法官、檢察官、書記官等司法人員長期處於高壓工作環境，影響審判品質與司法效率。

再者，現行法官與紀錄書記官之「實際加班時數」與「申請加班時數」存在顯著落差，造成「超時加班常態化」之現象。此外，目前的補休制度亦難以讓人員達成真正的「離線休息」，未能對超時服勤給予適當之評價與補償。

為因應實務負荷，司法院雖於 115 年 4 月擬具《刑事訴訟法》部分條文修正草案，其中包含：對於被告認罪且對起訴事實無爭執案件，可簡化審理程序與證據調查，讓案件更快終結；放寬有罪判決書的記載方式，擴大簡化適用範圍，增訂得以「宣示判決筆錄」替代判決書的機制，以減輕法院文書負擔；增加審判筆錄製作彈性，除現行由書記官當場製作外，可採委外記錄或科技輔助方式，必要時並得由其他適當人員協助處理等。

惟現行人力編制與暴增的案件量已出現嚴重失衡，若未能從根本調整基層人力之員額，任何工作方法的改善及更新，最終仍會被基層同仁的勞動極限所抵銷。

依據《經濟社會文化權利國際公約》第 7 條，人人有權享有公平良好之工作條件及合理之工作時間限制。爰針對司法案件量劇增導致之基層人力負荷過重問題，建請司法院應於 115 年度預算案通過後 3 個月內，就「員額編制檢討」、「加班費預算調整」及「司法人員過勞改善計畫」向立法院司法及法制委員會提出書面報告：

1. 依據各級法院案件成長幅度及業務實際運作情形，審慎評估法官、書記官及相關司法人員之員額編制。
2. 針對超時服勤現況，應檢討現行加班費上限與補休制度，研議如何給予司法人員實質之誘因（如提高加班費額度），避免基層人員長期過勞。

(二十)鑑於量刑前社會調查及鑑定制度，對於《中華民國刑法》第 57 條所定犯罪行為人之生活狀況、智識程度、品行及犯罪後態度等量刑事項，具有重要參考功能，亦有助於法院綜合評估被告之行為動機、再犯風險及社會復歸可能性。另隨近年被害人權益保障制度逐步強化，「犯罪被害人影響陳述」已成為刑事程序中反映被害人損害、心理影響及程序參與權之重要機制，其在量刑審酌上之實際運作情形，亦受社會關注。

惟目前各法院就犯罪被害人影響陳述之適用情形、採納比例、案件類型及量刑參採方式，尚缺完整統計與公開資訊；實務上法官於量刑理由中，對於被害人影響陳述之參採程度、具體考量因素及不予採納理由之記載方式，是否已建立一致且明確之操作原則，亦有進一步檢討空間。爰要求司法院就近三年各級法院辦理犯罪被害人訴訟參與之案件數量、案件類型及量刑理由記載方式進行整體盤點，並檢視現行制度於被害人影響陳述、陳述保護及救濟機制之運作情形，研議相關精進措施及參考指引，以強化量刑程序透明性與被害人程序保障。

爰建請司法院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十一)鑑於近年少年事件處理制度逐步朝向保護、輔導及社會復歸方向發展，少年保護管束執行期間之風險評估與分級處遇，已成為少年司法制度中重要

之一環。依司法院推動之少年保護管束風險管理試辦計畫，其內容包含風險評估指標、處遇分流及追蹤輔導等機制，目的在於協助第一線少年調查官及相關人員，更有效掌握少年再犯風險及處遇需求。

惟少年事件具有高度個案差異性，其家庭環境、成長歷程、同儕關係及心理狀態均可能影響風險評估結果，外界亦關注現行風險評估指標及操作模式，是否已建立一致、客觀且具實證基礎之評估標準，以及不同法院間之適用方式是否一致；另風險評估結果與後續處遇、保護管束措施及資源配置之連結機制，是否已具備明確操作原則，亦有進一步檢討空間。

爰請司法院就少年保護管束風險管理試辦計畫之執行情形、評估指標設計依據、各法院適用現況及後續處遇連結機制進行整體盤點，並研議建立相關操作指引、教育訓練及成效追蹤機制，以兼顧少年最佳利益、個案處遇妥適性及制度運作一致性。

爰建請司法院於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十二)鑑於依《少年事件處理法》規定，少年調查保護官負少年保護事件調查、輔導、訪視及保護管束執行等重要職責，並須依少年個案情形進行風險評估、資源連結及後續處遇規劃，其業務內容已逐步朝向高度專業化與個案化發展。近年隨少年保護事件類型日趨複雜，第一線少年調查保護官除需辦理保護管束案件外，亦須兼顧家庭訪視、校園聯繫、資源協調及跨機關合作等工作，整體工作負荷及壓力持續增加。

惟依近年統計資料顯示，各地方法院少年調查保護官之案件量與執行負荷仍存在差異，部分法院未結案件數及平均執行案件量偏高，外界亦關注現行人力配置、案件分流及行政支援機制，是否足以因應少年事件處理制度日益複雜之需求；另在推動少年保護管束風險管理及個案分級處遇政策下，相關新增業務與人力配置是否相互對應，亦有進一步檢討必要。

爰請司法院就各地方法院少年調查保護官之人力配置、案件負荷、未結案件情形及風險管理制度推動後之實際執行情況進行整體盤點，並研議

案件分流、行政支援及專業人力補充等精進措施，以兼顧少年最佳利益、個案處遇品質及第一線執行量能。

爰建請司法院於 6 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十三)鑑於近年科技犯罪態樣日益複雜，偵查實務上常需透過科技方法進行犯罪調查、證據保全及犯罪追訴。為回應科技偵查發展需求，《刑事訴訟法》有關特殊強制處分制度業於 113 年 7 月 31 日公布施行，並由司法院依同法第 153 條之 10 第 5 項授權，於 114 年 1 月 14 日訂定發布「刑事訴訟特殊強制處分執行辦法」，作為科技偵查措施執行、司法審查及實務運作之依據。惟科技偵查措施涉及人民隱私權、資訊自主權及秘密通訊自由等基本權干預，其性質屬具強制性之偵查處分，除應符合憲法比例原則及法律保留原則外，相關程序保障及救濟機制是否周延，亦有持續檢討必要。

查現行《刑事訴訟法》第 153 條之 10 規定，受調查人、被告或犯罪嫌疑人之辯護人，得就法官、檢察官所為裁定或處分提起抗告或聲請撤銷、變更，然對於司法警察官執行特殊強制處分所為之處置，現行法並未明文納入相應救濟程序。惟司法警察官執行相關措施時，同樣可能涉及人民基本權之干預，其性質與法官、檢察官所為處分並無本質差異，是否已充分符合「有權利即有救濟」之憲法要求，容有進一步檢討空間。另依司法院 114 年 3 月 19 日相關報告資料，自 113 年 8 月至 114 年 1 月止，各地方法院辦理檢察機關聲請特殊強制處分案件終結件數共 439 件，其中准許 311 件、駁回 118 件、部分准許部分駁回 10 件，整體駁回比例接近三成，顯示新制施行初期，實務運作與聲請要件認定間，可能仍存在適用標準、證據基礎或程序設計等問題，有待進一步統計分析與制度檢討。

爰請司法院就特殊強制處分制度施行後之實務運作情形、法院駁回案件之主要原因類型、司法警察官執行處分之救濟制度是否周延，以及現行制度與人民基本權保障間之衡平情形，進行整體檢討與研析。

爰建請司法院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十四)鑑於近年家庭暴力保護令制度之運作情形，依相關統計顯示，緊急保護令核發率長期維持在九成以上，反映法院對急迫危險案件能即時提供初步保護；惟暫時保護令及通常保護令之核發率則長期約落在七成五左右，仍有相當比例案件遭駁回或由被害人自行撤回。不同類型保護令之核發結果存在明顯落差，外界亦關注各地方法院間是否存在審理標準、證據認定及程序運作差異，影響被害人聲請保護令之可近性與一致性。

另家庭暴力案件具高度即時性與脆弱性，被害人往往需仰賴法院、家庭暴力防治中心及社工系統協助完成聲請及證據整理，如程序輔導、證據蒐集及跨機關協作不足，恐增加聲請撤回或駁回之風險，影響制度實際保護效果。爰要求司法院就各地方法院保護令核發情形、審理標準及撤回、駁回事由進行整體盤點與分析，研議建立相關審理參考機制及跨機關協作精進措施，並評估各地方法院核發率統計及差異分析之揭露與運用方式，作為後續法官專業訓練、制度檢討及被害人保護機制強化之參考。

爰建請司法院於3個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十五)司法少年於結束收容、安置輔導、感化教育或其他機構處遇後，未必已具備立即返家、返校，或穩定回歸社區生活之條件，仍可能需要短期安置與銜接支持，協助其逐步適應自由社會及校園生活。惟目前部分縣市緊急短期安置床位有限，難以容納司法少年之實際需求，亦欠缺住宿型之過渡性教育措施，導致少年離開機構後，可能面臨照顧與教育銜接空窗。

此外，各地過渡性教育措施之型態不一，有委託承辦單位於固定場域辦理者，亦有運用中介教育之中途資源班或高關懷據點者；部分措施因課程時段有限，學生仍須在不同場域間往返學習。再者，學校對過渡性教育措施未必熟悉，各校在人力配置、實務經驗及資源連結能力上差異甚大，導致服務品質不一，恐影響學生學習權益，並產生制度公平性疑慮。

然司法少年之穩定復歸，並非僅靠返回原校或原家庭即可完成，而應依少年之個別需求，銜接短期住宿、生活照顧、心理支持、家庭修復、就

學協助、自立生活及就業服務等整合性支持。尤其對於家庭支持薄弱、情緒行為不穩定或社交適應困難之少年，若欠缺介於機構處遇與完全回歸社區之間的過渡支持，將更容易形成照顧、教育與生活適應上的斷裂，影響其復歸成效。

爰要求司法院於 6 個月內，會同教育部、衛生福利部就司法少年短期安置、住宿型過渡性教育措施及出校、出所、出機構後之過渡支持，提出書面檢討報告送交立法院司法及法制委員會。

(二十六)依據立法院預算中心 115 年度預算評估報告，法官評鑑新制自 109 年 7 月 17 日施行後，收案量明顯增加。相較於舊制時期總案件量僅 70 件，新制施行後至 114 年 7 月 31 日，總案件量已增至 1,488 件，其中由人民請求之案件為 1,470 件，占總收案量 98.79%。

然而，進一步分析案件，在已結案之 1,353 件中，決議不付評鑑者有 1,206 件，不予受理者有 126 件，兩者合計占總結案數 98.45%。也就是說，雖然民眾請求案件大幅增加，但真正進入實質評鑑程序者仍屬少數。

查法官評鑑制度之目的，係針對法官違失行為進行究責，而非作為個案裁判結果之救濟途徑。然而，從新制施行後之案件樣態可見，許多民眾係因不服法院裁判結果而提出評鑑請求，甚至將法官評鑑制度誤認為類似上級審之救濟管道，期待藉此翻轉個案裁判結果。此種情形不僅造成請求案件數大幅增加，也反映民眾對法官評鑑制度之功能、範圍及限制，仍有明顯理解不足之問題。

爰要求司法院於網站或請求書範例上加強宣導，讓民眾理解法官評鑑制度之功能及注意哪些情形會是不予受理或不付評鑑。

(二十七)司法院 115 年度施政計畫已將「持續精進裁判書公開作業規定」列為重要目標，並強調應完善裁判書公開方式及相關遮隱措施，以平衡「人民知的權利」與「個人資訊隱私權」之法益衝突，落實司法公開透明。此外，司法院亦曾於 114 年 5 月函請所屬各機關，辦理裁判書公開作業時，應切實

檢視並妥適遮隱未成年人、被害人等依法不得揭示身分之資訊；另就民事保護令事件涉及性影像保護令款項者，提醒法院應特別注意性影像證據之隱私保護及卷證管理。

惟性侵害、性騷擾、家庭暴力、兒少性剝削及數位性別暴力等案件，具有高度隱私性及二度傷害風險。裁判書即使已遮隱姓名、身分證字號、地址等基本個人資料，仍可能因案發地點、雙方關係、就學或工作資訊、家庭成員、社群對話、影像內容或其他案件細節，使被害人身分遭外界辨識。尤其數位性別暴力案件常涉及偷拍、散布、合成或持有性影像等情形，若裁判書公開內容未建立更細緻之遮隱檢核標準，恐使被害人在司法程序結束後，仍持續承受隱私暴露、網路搜尋的二度傷害。

裁判書公開制度固然有助於司法透明、學術研究及社會監督，惟公開不應以犧牲被害人隱私與安全為代價。對於性別暴力案件，司法院應進一步建立更明確之案件類型、遮隱範圍、公開前檢核、補充遮隱申請及教育訓練機制，避免各法院或承辦人員對「足資識別被害人身分」之判斷標準不一，影響被害人權益保障。

綜上，爰要求司法院應針對性侵害、性騷擾、家庭暴力、兒少性剝削及數位性別暴力等案件之隱私保護機制，建立更完善的制度，於 5 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十八)法律扶助制度之目的，在於使無資力或因其他原因無法受到法律適當保護者，得以獲得訴訟代理、辯護、法律文件撰擬、法律諮詢等必要法律協助，扶助律師除須進行閱卷、書狀撰擬及出庭外，亦須投入會談、溝通、程序說明及案件風險評估等工作。

扶助律師酬金制度是否合理，攸關律師承辦意願、服務品質及法律扶助制度之永續運作。惟現行扶助律師酬金雖曾就國民法官案件、偏遠地區交通費、陪同偵訊、特定案件酌增等個別項目進行調整，然多屬特定案件類型或特殊項目之修補，尚未就一般扶助案件基本酬金基數建立定期檢討

機制。尤其一般扶助案件之基本酬金基數，自財團法人法律扶助基金會成立以來長期維持每一基數 1,000 元，迄今已逾 20 年未全面調整，恐難充分反映物價變動、案件複雜程度、實際工時及辦案成本，進而影響扶助律師承辦意願與受扶助人權益。

爰要求司法院於 3 個月內就一般扶助案件基本酬金建立定期檢討機制，並將物價變動、案件類型、平均工時、辦案成本及第一線扶助律師意見納入評估書面報告，送交立法院司法及法制委員會。

(二十九)司法院依《法律扶助法》第 3 條及第 6 條規定設立財團法人法律扶助基金會，並將基金法定目標額度定為 100 億元。惟截至 115 年度，法律扶助基金會基金餘額雖逐年略增至 38.55 億元，仍僅達法定目標值 100 億元之 38.55%；且基金來源幾乎全數仰賴司法院捐助，顯示現行民間捐助及自籌財源成效有限，尚難有效挹注基金累積，亦不利基金長期穩健發展。

爰要求司法院於 3 個月內，針對財團法人法律扶助基金會基金來源結構、民間捐助宣傳成效及自籌財源推動情形進行檢討，並研議多元捐助模式及具體自籌財源計畫，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十)針對司法院及其所屬機關 106 至 115 年度派員出國計畫，總計畫項數共 103 項，總預算經費達 7,429 萬 2 千元，其中單一類別「考察」之項數即占 101 項，經費占比高達 98.89%，顯見出國計畫之類別嚴重集中於考察項目，恐因重複考察如日本裁判員制度或違憲審查制度等類似目標，導致建議報告內容趨於雷同並降低實質效益。

又依據《行政院及所屬各級機關因公派員出國案件編審要點》第 3 點規定，出國計畫應確屬業務需要且變更須從嚴核定，然司法院近年實際依原計畫執行者每年度僅 1 至 4 項，變更計畫（含項目、人數或天數）之項數卻高達 8 至 16 項，顯示預算編列時未審慎評估，致使出國計畫流於形式並徒增行政作業成本。

爰要求司法院針對現行派員出國計畫之執行情形進行檢討，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十一)依據立法院預算中心 115 年度預算評估報告，司法院主管 112 及 113 年度推動國民法官制度相關經費預算數分別為 2 億 8,650 萬元及 2 億 7,265 萬 9 千元，惟決算數僅分別為 5,893 萬 4 千元及 5,851 萬 4 千元，執行率為 20.57%及 21.46%，顯示相關經費執行情形明顯欠佳。

又司法院主管 112 及 113 年度推動國民法官制度相關經費，可用預算數占當年度可用預算數之比重分別達 74.27%及 77.67%，顯示該項經費占比甚高；惟實際執行結果卻與原編列預算有明顯落差，反映相關經費需求估算與實際執行情形未盡相符，恐影響預算配置之合理性及資源運用效益，實有檢討必要。

爰要求司法院於 3 個月內針對上述情況，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十二)115 年度司法院預算案於第 3 目「審判行政」項下「辦理少年及家事審判行政業務」編列新臺幣 5,739 萬 6 千元，用以持續研修少年及家事事務相關法案與配套措施，完備少年及家事事務相關法制及行政業務。又司法院 115 年度施政計畫已明列，應整合專家資源，發展兒少表意權相關辦案工具，以落實家事事務處理之正當程序。

憲法法庭 111 年憲判字第 8 號判決明確指出，未成年子女並非家事程序中的被動客體，而是具有程序主體地位；法院於處理親權、交付子女或相關暫時處分事件時，只要未成年子女具備表達意見能力，且客觀上有表達可能，即應以適當方式，使其有陳述意見之機會，且程序監理人或其他專業人員之意見，不能取代兒少本人表意。尤其交付子女之暫時處分，可能立即改變兒少生活環境、語言、就學及人際關係，法院更應以兒少最佳利益為核心，審慎衡量兒少意願與生活連續性，避免使兒少表意權流於形式。

依據兒童權利公約之精神，兒少表意權之落實，並非形式上詢問未成年子女意見，亦不該簡化為僅要求兒少在父母之間作出選擇。尤其於高衝突離婚、親權酌定或會面交往事件中，兒少可能承受父母衝突、心理控制、父母離間行為或選邊壓力，若法院未有專業評估機制，恐使兒少表意權流於形式，甚至使兒少承受額外心理壓力，反而不利其身心發展。

爰要求司法院於 3 個月內，就家事事件兒少表意權之落實與精進、兒少表意權辦案工具之研擬進度、法官及相關專業人員教育訓練規劃，提出書面報告並送交立法院司法及法制委員會，以建立適齡、友善、安全且具跨專業支持之兒少表意權保障制度。

(三十三)現行民法關於兩願離婚之規定，主要係以夫妻雙方具有離婚合意、作成書面、經二人以上證人簽名，並向戶政機關辦理離婚登記為要件。然而，對於育有未成年子女之家庭而言，離婚並不只是婚姻關係的解消，更會直接影響未成年子女日後的生活照顧、親權行使、會面交往、扶養費負擔、教育與醫療決定，以及其他重大生活安排。

實務上，部分父母雖已完成兩願離婚登記，卻未同步就未成年子女之照顧與權益事項作成明確安排，導致離婚後仍持續發生親權、會面交往、扶養費及照顧分工等爭議。此種情形不僅使未成年子女被迫承受父母衝突，也讓其生活安排長期處於不確定狀態，並可能進一步增加後續家事事件之訟源。

但若以兒童最佳利益為優先，不應等到父母發生爭訟後才被動處理，而應在兩願離婚程序中即被納入制度設計，特別針對未成年子女之照顧安排與權益保障，應於離婚登記前即獲得基本確認。

爰請司法院配合法務部研議「育有未成年子女之夫妻辦理兩願離婚時，是否將未成年子女照顧協議或相關安排納入法定要件或登記前必要確認事項」之可行性書面報告。

(三十四)依據監察院國家人權委員會 115 年 3 月 24 日提出《平等近用司法—台灣司法通譯與指定辯護制度》報告指出，現行司法通譯制度仍有若干亟待改善之處。報告指出，法院現場往往難以即時確認通譯內容是否完整、正確，事後也不易進行有效檢核；同時，當事人及關係人在通譯服務近用性、卷證資訊獲知權、通譯品質控管，以及不適任通譯人員汰除機制等方面，仍面臨制度不足的問題。

回到法院實務現場，雖然現行制度已設有通譯具結、倫理規範、評量表及意見反應表等機制，但這些措施多偏向事前要求或事後評價，仍難以確保傳譯過程中的即時品質。尤其當事人之所以需要通譯協助，正是因為語言不通；一旦發生錯譯、漏譯，或通譯僅以摘要方式轉述，當事人往往難以即時察覺或提出異議。如此一來，不僅可能影響其對訴訟程序與卷證內容的理解，也將進一步影響其陳述意見及行使防禦權的實質保障。

爰要求司法院於 3 個月內檢討現行法院通譯品質評量及申訴處理機制，研議建立具體可行之品質控管措施，並向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十五)近年醫師性別事件頻傳，引發社會高度關注。依衛生福利部《醫師法》第 25 條規定，醫師涉及利用業務犯罪經判決確定或執行業務違背醫學倫理等情事，由醫師公會或主管機關移付懲戒。衛福部雖針對相關案件於 2025 年底建置「醫事人員性別事件資訊專區」揭露，但資訊限於判決確定後，對於地方政府衛生局於事件發生之時即可行政調查後啟動懲戒程序之時效過慢，甚或出現需透過媒體報導案件後，地方衛生局始啟動懲戒之情形。

近期，司法院已召開會議與法務部和衛福部再次針對如何串接資訊達成初步共識，然受限於現行司法院判決書查詢系統等資料庫未納入「身分證字號」，易產生同名同姓、查詢不易等情況，需以眾多書記官人工方式處理，亦有時效問題。

考量後續《兒童及少年福利與權益保障法》修正將納入「兒少工作證」，實務上亦會再次面對類似資料庫介接狀況。

爰建請司法院研究各國相關作法，評估於裁判書相關系統內部增置身分證字號資訊之可行性，以即時啟動醫師等醫事人員懲戒以及保障兒少避免接觸相關前科犯。請研擬研究、評估及相關規劃之期程，作成書面報告，於 2 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(三十六)鑑於 111 年消除對婦女一切形式歧視公約（以下簡稱 CEDAW）第 4 次國家報告結論性意見與建議，國際審查委員會關切臺灣的離婚案件高比例採協議離婚途徑，且離婚訴訟中調解的作法被強烈鼓勵，擔憂調解離婚可能使處於權力位階較低的一方（實務上常是女性）妥協或讓步，致使調解離婚結果存在性別不平等效果。

民間婦女團體建議，若全國各地皆有專責的少年及家事法院，投注專業人力與資源進行更加細膩的離婚調解程序，或可更妥善落實性別平等的調解程序及調解結果，則可更周延回應 CEDAW 國際審查委員會的擔憂。

經查，司法院應於 99 年 11 月 19 日少年及家事法院組織法三讀通過後之 5 年內，在北、中、南、東地區各成立 1 所少年及家事法院。其中，高雄少年及家事法院已於 101 年 6 月 1 日成立，其餘少家院則至今未見具體成立期程。

爰建請司法院盤點資源並明列北、中、東部少年及家事法院設立規劃，說明目前已完成事項與待完成事項之期程，以利更深入討論我國離婚調解制度之實務執行狀況，並請作成書面報告於 6 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(三十七)根據 111 年消除對婦女一切形式歧視公約（以下簡稱 CEDAW）第 4 次國家報告結論性意見與建議，國際審查委員會關切臺灣的法規鼓勵離婚案件調解先行。委員會擔憂，調解離婚可能使涉及家暴的案件中處於權力位階較低的一方（實務上常是女性）妥協或讓步，致使離婚結果存在性別不平等

效果。

經查，司法院曾於第 4 次國家報告結論性意見與建議行動回應表中指出，家事調解委員皆有接受專業核心能力課程訓練，內容包括家庭暴力處理、家庭動力與衝突處理、社會正義與弱勢保護等。此外，家庭暴力防治法第 47 條規定，法院於訴訟或調解程序中如認為有家庭暴力之情事時，不得進行和解或調解。但，行和解或調解之人曾受家庭暴力防治之訓練並以確保被害人安全之方式進行和解或調解等情形者，則不在此限。符合此但書規定時，將指定曾受家庭暴力防治訓練之家事調解委員進行調解。然僅宣稱「家事調解委員有能力進行公正調解」而缺乏實證，恐難以周延回應委員會的疑慮。

為更周延回應 CEDAW 國際審查委員會之擔憂，爰建請司法院研議是否建置並追蹤相關指標，以利掌握我國調解離婚之執行狀況，指標包含但不限於：1.家事調解委員受性平意識培訓成效。2.家事調解委員受年度評鑑狀況。3.家事調解委員被陳情之次數、內容與結果。4.涉及家暴案件採調解途徑比例之統計。5.涉及家暴案件採調解離婚途徑的執行效果統計，如扶養費、親權、財產權的分配結果等。並請於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提交書面報告。

(三十八)有鑑於司法院為緩解司法過勞，積極推動 AI 輔助撰寫判決書草案及再犯風險評估工具。然查，民間專家學者多次指陳，司法審判涉及人民之生命與自由，具備高度法律敏感性。若 AI 訓練數據存有歷史性偏見，恐產生「自動化偏見」並導致審判黑箱化；且 AI 模型可能產生「幻覺」而編造虛假事實或法源，若法官因追求效率而過度依賴，將使科技取代裁判者之心證判斷，嚴重侵蝕司法公信力。

尤有甚者，行為經濟學研究警示，人類對科技常具備無意識的「科技效應」樂觀偏見，易產生對電腦判斷盲目信任之「自動化偏誤」。參考美國 COMPAS 系統之爭議，若司法 AI 系統設計不佳或預測有誤，恐導致裁

判者提供不適配的處遇，或因不信任系統而棄之不用，導致司法效率未獲提升，甚至使法官在無意識中棄守獨立思考能力，將本應參考之數據奉為法規圭臬。

爰要求司法院應針對「司法 AI 應用之監管、倫理及核查機制」向立法院司法及法制委員會提出書面報告。報告內容應包含：建立 AI 產出內容之正確性覆核流程、劃定 AI 不得介入心證裁量之法律紅線等，並針對演算法進行定期公平性審計與防範 AI 幻覺之配套措施，以落實科技司法之責任化、透明化與公正性。

第 2 項 最高法院 5 億 8,065 萬 4 千元，照列。

第 3 項 最高行政法院 1 億 7,166 萬 5 千元，照列。

第 4 項 臺北高等行政法院 4 億 9,198 萬 8 千元，照列。

第 5 項 臺中高等行政法院 1 億 8,459 萬 6 千元，照列。

第 6 項 高雄高等行政法院 2 億 4,120 萬 8 千元，照列。

第 7 項 懲戒法院 1 億 2,070 萬 2 千元，照列。

第 8 項 法官學院 1 億 9,764 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度法官學院預算案於第 2 目「研習業務」項下「辦理研習業務」編列預算 5,223 萬 8 千元。主要配合司法院推動新制，規劃專業法律課程，並辦理專業法庭在職進修，視時事需要增列課程，以應審理涉及法律以外專業性案件之需求，並安排各界專業人士講授與司法密切相關之多元化課程。其中亦包含原住民族人權保障相關研習。惟有關課程內容是否能於文化理解層面有所深化，使國家法律與原住民族傳統在體系內實現共存共榮，尚待檢視其實際成效。

請法官學院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，詳列所有在原住民族相關研習課程之規劃內容、實際執行情形及成果。

第 9 項 智慧財產及商業法院 3 億 1,921 萬元，照列。

第 10 項 臺灣高等法院 20 億 7,583 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣高等法院預算案於第 4 目「司法機關擴遷建計畫」項下「擴遷建辦公廳舍計畫」中「新建聯合檔案暨贓證物庫大樓新興房屋建築計畫」編列預算 2,844 萬 4 千元。

查臺灣高等法院新建聯合檔案暨贓證物庫大樓新興房屋建築計畫總經費 8 億 7,678 萬 5 千元，分 12 年辦理，115 年度續編最後 1 年經費 2,844 萬 4 千元，預計 115 至 116 年間竣工驗收，並於 117 年前完成遷入。

根據立法院預算中心調查，司法機關擴遷建計畫執行率時有偏低情事，司法院應積極監督，避免因趕工導致工程瑕疵。又，新建聯合檔案暨贓證物庫大樓新興房屋建築計畫不僅是單純的硬體建築，更涉及大量司法卷證、證物搬遷的安全與數位化管理轉型。司法院及臺灣高等法院請提前規劃後續搬遷及管理事宜，制定標準作業程序（SOP）、檔案庫房的數位化與檢索效能、清理已無需搬遷之資料等。

第 11 項 臺灣高等法院臺中分院 8 億 4,583 萬 4 千元，照列。

第 12 項 臺灣高等法院臺南分院 15 億 7,867 萬 3 千元，照列。

第 13 項 臺灣高等法院高雄分院 6 億 8,790 萬 4 千元，照列。

第 14 項 臺灣高等法院花蓮分院 2 億 1,058 萬 2 千元，照列。

第 15 項 臺灣臺北地方法院 24 億 0,342 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣臺北地方法院歲出預算第 3 目「司法機關擴遷建計畫」編列 2 億 7,000 萬元，凍結 8,100 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

第 16 項 臺灣士林地方法院 11 億 2,768 萬 9 千元，照列。

第 17 項 臺灣新北地方法院 38 億 9,340 萬 1 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)115 年度臺灣新北地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 1 億 9,594 萬

6 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。新北地院轄區涵蓋之烏來區為原住民族地區，涉及原住民族案件比例不容忽視，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

爰請臺灣新北地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二)115 年度臺灣新北地方法院預算案於第 3 目「司法機關擴遷建計畫」項下「擴遷建辦公廳舍計畫」中「遷建土城司法園區購地計畫」編列預算 20 億 1,473 萬 2 千元。

查司法院 114 年 7 月 10 日院台廳三字第 1140500752 號函核定，土城司法園區專用區所需用地，擬以有償撥用及專案讓售等方式，向內政部及國防部軍備局購置，總經費 56 億 5,944 萬元，計畫期程為 115 至 117 年分 3 年辦理，115 年度編列第一年經費 20 億 1,473 萬 2 千元，尚待編列 36 億 4,470 萬 8 千元。

立法院預算中心指出，依《預算法》第 34 條及《政府公共建設計畫先期作業實施要點》總投資金額在 10 億元以上之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。惟本購地計畫，司法院核定後即編列相關預算送立法院審議，未提出「土城司法園區」可行性研究及成本效益分析等報告，請司法院儘速報送立法院司法及法制委員會。

第 18 項 臺灣桃園地方法院 15 億 2,894 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣桃園地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 1 億 7,162 萬 5 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。桃園地院轄區涵蓋之復興區為原住民族地區，涉及原住民族案件比例不容忽視，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

請臺灣桃園地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 19 項 臺灣新竹地方法院 7 億 4,991 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣新竹地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 7,500 萬 4 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。新竹地院轄區涵蓋關西鎮、尖石鄉、五峰鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

請臺灣新竹地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 20 項 臺灣苗栗地方法院 4 億 5,810 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣苗栗地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 5,280 萬 1 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。苗栗地院轄區涵蓋南庄鄉、獅潭鄉及泰安鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

爰請臺灣苗栗地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 21 項 臺灣臺中地方法院 20 億 0,240 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣臺中地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 2 億 0,077 萬 5 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。臺中地院轄區涵蓋之和平區為原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

爰請臺灣臺中地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 22 項 臺灣南投地方法院 4 億 1,703 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

- (一)115 年度臺灣南投地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 4,255 萬 6 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。南投地院轄區涵蓋仁愛鄉、魚池鄉、信義鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。實務上亦有因缺乏原民通譯導致文化語境誤解之案例，顯示通譯不足將影響司法公正與當事人權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，能協助司法機關正確認知文化與法律落差，以確保原住民族司法權益。

請臺灣南投地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 23 項 臺灣彰化地方法院 8 億 7,821 萬 2 千元，照列。

第 24 項 臺灣雲林地方法院 5 億 8,146 萬 9 千元，照列。

第 25 項 臺灣嘉義地方法院 7 億 2,978 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

- (一)115 年度臺灣嘉義地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 7,282 萬 2 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。嘉義地院轄區涵蓋之阿里山鄉為原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

爰請臺灣嘉義地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 26 項 臺灣臺南地方法院 12 億 7,781 萬 1 千元，照列。

第 27 項 臺灣橋頭地方法院 6 億 9,893 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣橋頭地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 8,767 萬 5 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善，其中橋頭地方法院轄區涵蓋那瑪夏區、桃源區、茂林區等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告即指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群在司法程序中處於弱勢。更有實際案例顯示，因缺乏原民通譯而造成文化語境誤解。例如原住民族依傳統慣習之行為，卻因無法以中文表述其文化內涵，而被誤解為違法行為。當事人並非聽懂華語即可免於通譯，否則文化背景與法律語境的差距將難以彌補。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以保障原住民族司法權益，應檢討現行原民通譯制度之不足，並具體回應社會各界關切。

爰請臺灣橋頭地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 28 項 臺灣高雄地方法院 12 億 7,234 萬 5 千元，照列。

第 29 項 臺灣屏東地方法院 7 億 1,444 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣屏東地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 7,210 萬 6 千元。然屏東地院轄區涵蓋瑪家鄉、泰武鄉、來義鄉、春日鄉、獅子鄉、牡丹鄉、三地門鄉、霧臺鄉及滿州鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然現行制度建置尚不完備。監察委員王美玉 113 年調查

報告亦曾指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，然法院僅有 11 種語別，語言保障明顯不足，致使部分族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中更曾發生因語言與文化差異導致誤解的案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。

爰請臺灣屏東地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 30 項 臺灣臺東地方法院 3 億 3,377 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣臺東地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 3,217 萬 7 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。臺東地院轄區涵蓋達仁鄉、大武鄉、金峰鄉、太麻里鄉、卑南鄉、蘭嶼鄉、延平鄉、鹿野鄉、台東市、東河鄉、關山鎮、池上鄉、成功鎮、海端鄉、長濱鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。實務上亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助法官、檢察官及律師正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

請臺灣臺東地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 31 項 臺灣花蓮地方法院 4 億 7,253 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣花蓮地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 4,164 萬 2 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。花蓮地院轄區涵蓋富里鄉、卓溪鄉、玉里鎮、瑞穗鄉、豐濱鄉、光復鄉、鳳林鎮、萬榮鄉、壽豐鄉、吉安鄉、花蓮市、新城鄉及秀林鄉等原住民族地區

，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。實務上亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助法官、檢察官及律師正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

請臺灣花蓮地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 32 項 臺灣宜蘭地方法院 4 億 0,486 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)115 年度臺灣宜蘭地方法院預算案於第 2 目「審判業務」編列預算 4,317 萬 5 千元。惟原住民族於司法程序中享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。宜蘭地院轄區涵蓋大同鄉、南澳鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，司法程序中落實原住民族語言權益，尤為重要。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟法院通譯僅有 11 種語別，語言保障顯然不足，恐使特定族群於司法程序中處於弱勢。司法實務中亦曾發生因語言與文化差異而導致誤解之案例，顯示司法通譯資源不足，將影響審判公平與當事人之訴訟權益。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，以協助司法機關正確認知文化內涵與法律事實之落差，確保原住民族司法權益。

請臺灣宜蘭地方法院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 33 項 臺灣基隆地方法院 4 億 7,468 萬 5 千元，照列。

第 34 項 臺灣澎湖地方法院 1 億 5,716 萬 5 千元，照列。

第 35 項 臺灣高雄少年及家事法院 4 億 7,820 萬 4 千元，照列。

第 36 項 福建高等法院金門分院 5,819 萬 4 千元，照列。

第 37 項 福建金門地方法院 1 億 2,004 萬 3 千元，照列。

第 38 項 福建連江地方法院 3,656 萬 5 千元，照列。

#### 第 5 款 考試院主管

第 1 項 考試院原列 3 億 4,610 萬 9 千元，減列：

- (一)「業務費」63 萬元（科目自行調整）。
- (二)「業務費」項下「水電費」10 萬元。
- (三)「業務費」項下「通訊費」60 萬元。
- (四)「業務費」項下「按日按件計資酬金」30 萬元。
- (五)「業務費」項下「特別費」197 萬元。

以上共計減列 360 萬元，其餘均照列，改列為 3 億 4,250 萬 9 千元。

本項通過決議 13 項：

- (一)115 年度考試院歲出預算「業務費」編列 6,422 萬 7 千元，凍結 673 萬 4 千元，俟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。
- (二)115 年度考試院歲出預算第 1 目「一般行政」編列 3 億 3,592 萬 2 千元，凍結 121 萬 9 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度考試院歲出預算第 3 目「施政業務及督導」編列 694 萬 6 千元，凍結 69 萬 5 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)115 年度考試院預算案於第 3 目「施政業務及督導」編列 694 萬 6 千元。

為因應當前少子女化及減輕育兒負擔，營造友善職場，114 年 7 月 22 日立法院三讀修正通過公務人員任用法第 36 條之 1 條文，其中附帶決議請銓敘部於 3 個月內刪修「公務人員留職停薪辦法」，放寬公務人員申請育嬰孫假的留職停薪事由，讓公部門提供更友善的育嬰環境。

相關「公務人員留職停薪辦法」業於 114 年 11 月 12 日考試院考臺銓一字第 11400043161 號、行政院院授人培揆字第 11400028512 號令會同修正發布公務人員留職停薪辦法第 5 條、第 6 條、第 9 條條文。具體修正以下規定：

- 1.公務人員申請育孫留職停薪，機關不得拒絕。
- 2.原條文規定為了照顧 3 足歲以下孫子女而申請育孫留職停薪的公務人員，須

以該孫子女無法受雙親適當養育或有特殊事由者為限；修正後的條文刪除了這樣的條件。

3. 育孫留職停薪也可以一次申請至孫子女滿 3 足歲止。

關於留職停薪期間退撫年資累計，育嬰假已可全額自費累計退撫年資，而甫上路的育孫假則尚未能比照育嬰假，全額自費累計退撫年資。爰請考試院督導銓敘部完成育孫假之退撫年資併計得以比照育嬰假之相關解釋函令，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(五)115 年度考試院預算案於第 3 目「施政業務及督導」項下「考銓施政業務審查及督導」編列預算 115 萬元。

綜觀原住民族於公務人力結構之整體概況，目前多集中於基層職務及警察體系，在中高階文官體系之比例仍明顯偏低。據統計，原住民族國民擔任薦任公務員者，僅占全體薦任公務員 1.7%；擔任簡任公務員者，更僅占全體簡任公務員 0.6%，相較原住民族人口占全體國民約 2.7%之比例，顯有明顯落差。此一現象反映現行公務人才培育、考選、陞遷及任用制度，對原住民族人才之支持與拔擢仍有不足，恐影響政府決策體系之多元代表性及文化敏感度。

請考試院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(六)115 年度考試院預算案於第 3 目「施政業務及督導」項下「文官制度研究發展、交流與出版」編列預算 375 萬 4 千元。

綜觀原住民族公務人力現況，專業技術類科人才明顯不足。以 114 年原住民族特種考試三等考試土木工程類科為例，該類科攸關原鄉基礎建設、災後重建及公共工程推動，然開缺 35 人，報名僅 40 人，到考 16 人，最終錄取僅 3 人，顯示原住民族專業技術公務人才培育與進用機制已出現嚴重斷層。

許多原住民族地區鄉（鎮、市、區）公所，長期缺乏土木、工程等專業技術人力，甚至連基本技士配置都不足。然每逢重大災害發生後，大量災後重建及公共建設經費挹注地方，部分原鄉基層機關卻因專業公務人力不足，難以有效規劃、執行及管理相關工程，影響重建效率及地方治理量能。此一問題已非

單純考選制度所能解決，而涉及教育培育、人才養成、考試輔導、任用支持及留任機制等跨部會結構性課題。

請考試院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(七)有鑑於近年境外敵對勢力對我政府機關及關鍵基礎設施之網路駭侵與資安侵擾日益頻繁。倘電子證書系統發生個資外洩、證書偽造、系統癱瘓或查驗資料遭竄改，將嚴重影響國家考試制度信賴、人民權益及政府資訊安全。

參酌「資通安全責任等級分級辦法」附表一規定，資通安全責任等級 A 級之公務機關，應辦理專責人力配置、導入資訊安全管理系統、定期內部稽核、核心系統演練、資安治理成熟度評估、資安監控管理、安全性檢測及日誌留存等高強度資安管理措施。考試院及所屬機關辦理國家考試、證書核發及相關個人資料管理業務，應以最高標準落實資安防護。

爰此，建請考試院督導所屬機關，就相關核心資訊系統之資通安全維護情形，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，具體說明考試院及所屬各公務機關資通安全責任等級分級情形。

(八)有鑑於考試院自 111 年起推動國家考試及格證書數位化，原則上各類國家考試及格證書改以電子證書核發為主，紙本證書則由及格人另行繳費申請；依決算資料說明，電子證書每張收費 100 元，紙本證書每張收費 500 元。惟依考試院提供資料，雖核發紙本證書張數整體呈下降趨勢，仍有一定比例及格人同時請領紙本證書，其中 112 年比率高達 66%，113 至 115 年亦仍維持約 17%至 19%，顯示部分及格人對電子證書效力、使用場景及查驗方式仍有疑慮，或部分專技人員因執業展示需求，仍仰賴紙本證書。

考試院除應持續強化電子證書法律效力、查驗方式及使用便利性之宣導外，亦應檢討現行電子證書與紙本證書收費標準是否合理，並兼顧數位服務推廣、使用者需求。

爰此，建請考試院就國家考試及格電子證書之宣導成效、紙本證書申請比例變化原因，以及電子證書每張 100 元、紙本證書每張 500 元收費標準之合理

性與調整可行性，於 3 個月內提出檢討及書面報告予立法院司法及法制委員會。

(九)依據立法院預算中心統計，近五年度（109 至 113 年度）全國公務人員離職情形，中央各機關離職人數由 109 年度 6,826 人增加至 113 年度 9,425 人，增幅達 38.08%，顯示中央機關人力流失情形有持續觀察及檢討之必要。

另參據銓敘部針對各機關公務人員經銓敘審定者之辭職調查情形，近六年度，108 至 113 年度，公務人員辭職總數由 108 年度 1,994 人增加至 113 年度 3,094 人；其中 113 年度辦理辭職人數為 3,094 人，較 109 年度 1,969 人增加 57.14%，亦為近年新高，且占銓敘審定人數比率攀升至 1.1%。

進一步觀察辭職原因，因個人因素辭職者由 109 年度 1,750 人增加至 113 年度 2,605 人，增幅 48.86%；工作因素由 109 年度 81 人增加至 113 年度 185 人，待遇福利因素亦由 109 年度 28 人增加至 113 年度 106 人，均呈明顯增加趨勢。此顯示公務人員辭職原因雖仍以個人因素為主，惟工作條件、待遇福利及組織管理等因素對留任意願之影響，亦有進一步檢討必要。

綜上，考試院主掌公務人員銓敘、保障、培訓及文官管理政策之研究發展。近年公務體制歷經退休撫卹制度、部分機關組織調整及職場環境變化等多項制度變革，均可能影響公務人員留任意願。面對近年全國公務人員離職及辭職人數均達近年新高，實有必要深入探究公務人員離職、辭職及退休原因，並檢討現行文官管理制度與職場支持措施，以確保公務人力穩定及行政效能。

爰建請考試院於 3 個月內，針對近年公務人員離職及辭職人數增加情形進行檢討，並就中央機關人力流失、辭職原因變化、組織管理及留才制度等面向提出具體改善措施，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十)依據《身心障礙者權利公約》（CRPD）第 2 條精神，國家負有落實「合理調整」之義務，應根據個案具體需求，於不造成不成比例或過度負擔之情況下，進行必要且適當之修改與調整，以確保身心障礙者在與其他人平等之基礎上，享有或行使所有人權及基本自由。

經查，現行《身心障礙者應國家考試權益維護辦法》針對身心障礙考生之

應考機制（如延長考試時間、應試輔具提供及申請審議機制等）仍過於僵化。實務上部分個案雖獲准延長考試時間，卻導致後續節次之休息與體力恢復時間遭壓縮。亦有考生之合理調整需求遭駁回，經其歷時耗神提起行政訴訟後，方獲法院判定行政處分違法。此類不平等困境，顯見現行措施與障礙者生命經驗仍有落差。

依據 CRPD 公約之核心精神，身心障礙者相關政策應貫徹「沒有我們的參與，不要為我們做決定」（Nothing About Us Without Us）之原則，故身心障礙者代表比例，在相關決議機制中至關重要。然復查現行「身心障礙者應國家考試權益維護審議委員會」之組成，僅規範「身心障礙團體（機構）代表」人數不得少於三分之一，對於「身心障礙者」之比例與產生機制卻付之闕如，恐難充足納入身心障礙者之主體意見與實質參與。

有鑑於此，為完善我國國家考試之合理調整程度，保障身心障礙者之平等應考權益，爰建請考試院研議下列事項：

1. 評估明文設置該審議委員會之「身心障礙者」代表比例，非僅由機構代表代為發聲。
2. 參酌各國相關國家考試之作法，精進國家考試整體合理調整機制。

上述相關規劃與推動期程，請考試院作成書面報告，於 2 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(十一) 近年來公務員職場霸凌事件頻傳，根據媒體報導，公務人員保障暨培訓委員會網站公開資料顯示，公務員就機關處理職場霸凌案提起後續救濟的案件數，自 2020 至 2025 年，從 12 件大幅增加到 132 件。此趨勢顯示公務員向原機關申訴霸凌後，再向保訓會進一步提起救濟之人數逐年增加，反映各機關處理職場霸凌的方式恐有不足。

經查，保訓會所訂定之《公務人員執行職務安全及衛生防護辦法》與《各機關公務人員執行職務遭受職場霸凌防治處理原則》皆規範職場霸凌事件調查處理程序中，就當事人、受邀協助調查之人之姓名及其他足以辨識身

分之資料，應予保密。然范委員雲辦公室接獲陳情，某機關調查委員進行調查時，機關將當事人身分證字號及電話、地址等個人隱私資訊一併提供，此情事之於霸凌案件調查工作實無必要。

爰建請考試院研議職場霸凌事件處理程序中，強化遮蔽當事人及協助調查之人隱私資訊之具體措施，如增訂相關指引等，並加強督導各機關遵照法規辦理調查工作，以保障當事人權益。請於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十二)近年來公務員職場霸凌事件頻傳，根據媒體報導，公務人員保障暨培訓委員會網站公開資料顯示，公務員就機關處理職場霸凌案提起後續救濟的案件數，自 2020 至 2025 年，從 12 件大幅增加到 132 件。此趨勢顯示公務員向原機關申訴霸凌後，再向保訓會進一步提起救濟之人數逐年增加，反映各機關處理職場霸凌的方式恐有不足。

經查，保訓會已於 2025 年 7 月根據《公務人員執行職務安全及衛生防護辦法》，將職場霸凌及身心健康風險納入自我檢核表。然目前職業安全事項與職場霸凌檢核事項同列於一張檢核表中，恐有部分職場人員不適用之虞，以致檢核表無法妥善發揮最大效益。

復查，勞動部所訂定《執行職務遭受不法侵害預防指引》即分類不同職場性質，分別訂立所適用的風險評估表，以利各事業單位使用。爰建請考試院參酌勞動部作法，按職場性質，研議調整各機關適用之自我檢核表，以利主管機關更確實掌握職場霸凌發生情形。請於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提交書面報告。

(十三)針對 115 年度考試院及所屬考選部編列「考選業務」與「精進測驗技術發展及題庫建置」等預算，鑑於衛生福利部石崇良部長近日明確指出，醫事人員之選才應秉持「教、考、用」銜接原則，確保國家考試內容能反映臨床實務所需之核心職能。鑑於國內目前面臨嚴峻之「護理人力荒」，各界多次反映國家考試部分試題過於艱澀、冷僻，甚至偏離護理核心職能範圍，實已成為

專業人力銜接之門檻，且考試院亦表示「有聽過相關意見」。為落實醫事人才「考所學、用所考」之精神，並有效緩解人力缺口，爰要求考試院應就「是否因應上述各界意見調整考選政策、如何精進試題與臨床實務之連結（如解決考題艱澀冷僻問題）及建立跨部會取才平台之具體規劃與時程」，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。同時，基於我國五權分立憲政體制，考試院於推動改革過程中應始終維持憲法賦予之獨立性與專業性，避免行政院指導考選業務之疑慮，以維護憲法權力制衡之精神。

第 2 項 考選部 10 億 0,392 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 13 項：

- (一)115 年度考選部歲出預算第 1 目「一般行政」編列 4 億 0,783 萬 1 千元，凍結 94 萬 2 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度考選部歲出預算第 2 目「考試業務」編列 1 億 5,106 萬 5 千元，凍結 141 萬 1 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度考選部歲出預算第 3 目「考試業務研究改進」編列 3,329 萬 7 千元，凍結 20 萬元，俟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。
- (四)115 年度考選部歲出預算第 4 目「一般建築及設備」編列 4 億 1,094 萬 5 千元，凍結 4,109 萬 5 千元，俟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。
- (五)115 年度考選部預算案於第 2 目「考試業務」項下「對考選業務基金國家考試數位轉型發展及推動輔助」編列預算 7,285 萬 5 千元。

用以深化國家考試試務資訊化、增辦電腦化測驗類科、強化電腦化測驗試場安全防護措施、建立應考數位服務機制、規劃命題數位化管理及精進數位化閱卷系統，惟考選部尚缺乏充分而明確之說明，致難以據以審認其實際辦理內容、資源配置之妥適性及預算編列之必要性。

爰請考選部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(六)115 年度考選部預算案於第 3 目「考試業務研究改進」第 1 節「試題研編及審查」

編列預算 1,835 萬 3 千元，較 114 年度 1,708 萬 5 千元，增加 126 萬 8 千元，增幅約 7.42%，係辦理國家考試題庫建置、試題研編及審查等業務。然近年公務人員高普考試錄取不足額情形持續存在，110 至 113 年度錄取不足額人數分別為 293 人、30 人、268 人及 361 人，113 年度不足額率達 6.16%，較 112 年度增加 0.74 個百分點。113 年度高普考試共設 157 類科，其中 18 類科不足額錄取，占 11.46%，且除高考三級僑務行政外，其餘均為技術類科，以土木工程類科情形最為嚴重，高考三級連續 2 年不足額錄取逾百人，普通考試亦出現不足額情形；另環境工程、機械工程、電力工程、藥事、公職獸醫師及建築工程等類科，亦連續 2 年出現不足額錄取，恐影響機關人力運用及專業人力補實。

惟考選部於不足額問題尚未有效改善前，仍持續增加試題研編及審查經費，卻未見針對考試鑑別度、專業職能需求及攬才機制提出具體改革成果，預算效益顯有檢討空間。

爰請考選部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，說明改善不足額錄取及強化考試與實務職能接軌之具體作為。

(七)115 年度考選部預算案於第 3 目「考試業務研究改進」第 3 節「研究發展及宣導」

項下「考試業務之研究改進」編列預算 365 萬 9 千元。查臺中市政府交通局前處長性騷、霸凌同事遭記兩大過考績免職後，因未送懲戒，使其再度透過國家考試回任公務員，且能銜接年資領取退休金。此情形已違背免職之意義，且危及公務體系職場安全。考選部應研擬針對特定樣態（如性騷、性侵、霸凌等）被免職之公務員，限制其參與國家考試之權利。

爰請考選部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)115 年度考選部預算案於第 3 目「考試業務研究改進」第 3 節「研究發展及宣導」

項下「考試業務之研究改進」編列預算 365 萬 9 千元。有鑑於書記官考試與法官、檢察官、律師考試科目高度重疊，且書記官考試時程早於司律考試，讓書記官考試成為練筆場，並導致部分考生上榜後不報到，或短期離職。考選部應

參酌民間團體之建議，研議司法官、律師與書記官考試同日舉行，且考試科目須有明顯區隔，避免書記官考試淪為練筆測驗，不僅浪費資源更無法達成甄補人才之目的。

爰請考選部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(九)115 年度考選部預算案於第 3 目「考試業務研究改進」第 3 節「研究發展及宣導」項下「考試業務之研究改進」編列預算 365 萬 9 千元。

原住民族因地理區位、教育資源、資訊取得及文化語言差異等因素，長期於國家考試參與、錄取及後續任用上，仍面臨結構性落差。尤其偏遠及原鄉地區考生，常因缺乏考試資訊、應試資源、專業輔導及職涯支持，而影響投入公職體系之機會。

另部分原住民族青年雖有意投入公共服務，然對於考選制度、職系內容及任用管道缺乏充分瞭解，致使人才培育與公共部門原住民族人力進用間仍存落差。

考選制度除追求形式公平外，更應兼顧實質平等與族群差異需求，積極協助原住民族投入公部門服務，以提升政府施政之文化敏感度與多元代表性。

爰請考選部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十)有鑑於考選部近年編列相關預算研議公務人員考試導入性向測驗及多元評量機制，亦參考國外制度（如日本人事院）進行考察，惟相關成果迄今多停留於研究與規劃階段，尚未具體落實於考試制度，影響多元選才政策之推動成效。

參酌日本透過基礎能力測驗（包含語文理解、數理推理及社會、自然、人文與時事等知識）搭配專業科目，作為篩選應考人之重要機制，以評量其理解問題、判斷情勢及決策能力，補足單一筆試難以全面衡鑑人才之不足。

爰此，建請考選部研議試辦導入性向測驗之說明計畫，並於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十一)有鑑於考選部現行公務人員考試制度，法規雖已明定包含筆試、口試、心理測驗、適性測驗及實作測驗等多元評量方式，惟實務運作仍以筆試為主要決

定依據。據統計，現行類科中約七成僅採筆試，僅約三成併採口試，且口試占分比例多屬輔助性質，難以實質影響錄取結果，致整體評量方式偏於單一，恐無法全面衡鑑應考人之適任性。

參酌日本、韓國、新加坡、英國及美國等國經驗，普遍採用結構化口試、心理測驗及情境判斷測驗等多元評量工具，並使口試結果對錄取與否具有關鍵影響，以提升選才精準度與職務適配性。

爰此，建請考選部研議擴大口試適用範圍之方案與精進措施，於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十二)鑑於考選業務基金長期以各類考試報名費收入為主要財源，收入結構相對單一，近年並因報考人數波動及政策調整，影響基金財務穩定性。復以國家考試具高度公共性，其運作經費是否適宜過度仰賴應考人負擔，尚有檢討空間。為兼顧考選制度永續發展與財務結構合理性，爰請考選部就考選業務基金財源結構進行通盤檢討，評估除報名費收入外，是否有引入多元或替代性財源之可行性，並研議調整基金收入結構之可能方案。

爰建請考選部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十三)依據立法院預算中心統計，110 至 113 年度公務人員高普考試均有錄取不足額情形，各年度不足額錄取人數分別為 293 人、30 人、268 人及 361 人；整體不足額錄取比率分別為 7.28%、1.13%、5.42%及 6.16%。其中 113 年度高普考試總計 157 類科，錄取不足額類科共 18 類科，占 11.46%，不足額錄取人數達 361 人。

進一步觀察，除高考三級僑務行政選試印尼文外，其餘不足額錄取類科多為技術類科，尤以土木工程類科最為嚴峻，該考試類別已連續 2 年不足額錄取人數逾百人，普通考試 113 年度亦開始出現不足額情形。此外，環境工程、機械工程、電力工程、藥事、公職獸醫師、建築工程、輪機技術、航空器維修等類科，亦有連續 2 年不足額錄取情形，恐影響用人機關人力補充及業務推動。

考選部雖已於考試命題及閱卷階段針對高風險類科、科目進行提醒，並會同相關權責機關研討人才進用及不足額錄取問題；惟土木工程等技術類科不足額錄取情形多年未能有效改善，顯示相關問題已非單純考試命題或評分標準可解決，應從應考資格、考試科目、職務條件、任用制度、待遇誘因及培訓留任等面向進行通盤檢討。

爰建請考選部於 6 個月內，會同用人機關、銓敘部、行政院人事行政總處及相關專業團體，針對近年高普考試技術類科錄取不足額情形進行通盤檢討，並就公職獸醫師、土木工程、環境工程、機械工程、電力工程、建築工程等連續錄取不足額類科，研議應考資格、考試類科、應試科目、命題難易度、錄取門檻、職務條件、報考誘因及留任措施等精進方案，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 3 項 銓敘部原列 396 億 1,765 萬 8 千元，減列：

- (一)「業務費」項下「通訊費」30 萬元。
- (二)「業務費」項下「約用人員酬金」30 萬元。
- (三)「業務費」項下「按日按件計資酬金」20 萬元。
- (四)第 3 目「一般建築及設備」第 1 節「交通及運輸設備」項下「交通及運輸設備」中「設備及投資」50 萬元。

以上共計減列 130 萬元，其餘均照列，改列為 396 億 1,635 萬 8 千元。

本項通過決議 14 項：

- (一)115 年度銓敘部歲出預算「業務費」編列 1 億 0,698 萬 7 千元，凍結 1,215 萬 5 千元，俟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。
- (二)115 年度銓敘部歲出預算第 1 目「一般行政」編列 6 億 1,161 萬 8 千元，凍結 100 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度銓敘部歲出預算第 2 目「人事法制及銓敘」編列 732 萬 9 千元，凍結 35 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)115 年度銓敘部預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業

務費」之「水電費」編列預算 702 萬 6 千元。較 114 年度預算數 597 萬 3 千元，增加 105 萬 3 千元，增幅 17.63%；較 112 年度決算數 461 萬 7 千元，增加 240 萬 9 千元，增幅 52.17%。

有鑑於行政院於 113 年 3 月 27 日核定「政府機關及學校用電效率提升計畫」，以 115 年整體用電效率較 112 年提升 3% 為目標，然而銓敘部用電情形不減反增。本摶節原則，以及政府機關應以身作則帶頭示範，優先推動節電相關工作，爰請銓敘部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(五)115 年度銓敘部預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 1,557 萬 4 千元。其中辦理辦公廳舍室內裝修工程所編規劃設計監造及施工費等 476 萬 7 千元。

經查，每年已有編列辦公場所修繕所需經費；卻又連年編列高額辦公廳舍室內裝修費用（113 年度編列 400 萬元、114 年度編列 629 萬 9 千元）。

鑑於政府資源有限，應摶節開支。連年編列室內裝修預算，顯有鋪張浪費之嫌，爰請銓敘部於修繕完竣後，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(六)115 年度銓敘部預算案於第 2 目「人事法制及銓敘」編列 732 萬 9 千元。

為因應當前少子女化及減輕育兒負擔，營造友善職場，114 年 7 月 22 日立法院三讀修正通過公務人員任用法第 36 條之 1 條文，其中附帶決議請銓敘部於 3 個月內刪修「公務人員留職停薪辦法」，放寬公務人員申請育嬰孫假的留職停薪事由，讓公部門提供更友善的育嬰環境。

相關「公務人員留職停薪辦法」業於 114 年 11 月 12 日考試院考臺銓一字第 11400043161 號、行政院院授人培揆字第 11400028512 號令會同修正發布公務人員留職停薪辦法第 5 條、第 6 條、第 9 條條文。具體修正以下規定：

1. 公務人員申請育孫留職停薪，機關不得拒絕。
2. 原條文規定為了照顧 3 足歲以下孫子女而申請育孫留職停薪的公務人員，須以該孫子女無法受雙親適當養育或有特殊事由者為限；修正後的條文刪除了這樣的條件。

3. 育孫留職停薪也可以一次申請至孫子女滿 3 足歲止。

關於留職停薪期間退撫年資累計，育嬰假已可全額自費累計退撫年資，而甫上路的育孫假則尚未能比照育嬰假，全額自費累計退撫年資。請銓敘部完成育孫假之退撫年資併計得以比照育嬰假之相關解釋函令。

(七)115 年度銓敘部預算案於第 2 目「人事法制及銓敘」項下「人事法制、管理及銓敘業務」編列預算 644 萬 1 千元。

查原住民族地區鄉（鎮、市、區）公所之組織編制與職務列等，長期存在與實際治理需求不相符之情形。以公所秘書職務為例，多數原住民族地區鄉（鎮、市、區）公所秘書職務列等最高僅列薦任第八職等，然原鄉公所除須辦理一般地方行政業務外，尚肩負原住民族政策推動、文化事務、災害防救、觀光發展、部落溝通及中央各項專案計畫執行等複雜工作，實際業務負擔與治理難度並不低於一般地方政府。

近年中央大量挹注原鄉基礎建設、災後重建及地方創生等經費，原鄉公所承擔之行政與工程管理責任日益加重，然現行職務列等偏低，不僅影響人才延攬與留任，亦造成原住民族基層公務體系升遷天花板過低，難以吸引具專業能力之人才長期投入原鄉治理。相較之下，部分直轄市轄區公所秘書職務列等已達薦任第九職等，顯示現行制度於原鄉治理特殊性及實際業務需求之衡量上，仍有檢討空間。

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。

(八)有關銓敘部預告「公務人員考績法修正草案」，旨在建構完善考績制度、落實覈實評價並正向激勵卓越人才。惟現行制度採取主管單向評定，缺乏「下對上」或「同級互評」之配套，導致資訊不對稱、主管主觀偏好導向，以及不適任主管難以汰換等管理盲點。

考績制度之核心價值不應僅限於「評價」，更應發揮「回饋」之功能。為建立公平、客觀且具激勵效能之公務體系，爰建請銓敘部於推動修法之際，應同步研議「多元評價」與「雙向回饋」機制之可行性，以化解現行單向考評與

名額爭奪之弊端。

此外，應建立不具名回饋管道，促使基層同仁針對管理模式、領導統御及工作環境提出改革意見。為確保制度公信力，基層回饋意見應與考績評定功能分離，不得作為不利處分之依據，並應建立處理結果之公開說明機制，確保程序透明。

為建立公平、客觀且具激勵效能之公務體系考績制度，真實反映基層勞動成果，爰建請銓敘部針對上述「多元回饋機制」之具體規劃及改善方案，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(九)鑑於近年公務人員人力流動情形出現變化，依銓敘部統計，近六年公務人員辭職人數由 1,157 人增加至 1,959 人，成長幅度接近七成，雖辭職率僅由 0.8% 上升至 1.4%，整體比例尚屬低度變動，惟實際離職人數持續攀升，已反映基層人力流失壓力與制度吸引力之潛在變化。現行多以比率觀察整體穩定性，是否足以即時反映人力結構變動趨勢，及其對機關運作、人才補充與留任機制之中長期影響，容有進一步檢討之必要。爰請銓敘部就公務人員辭職情形之觀察指標與評估方式，通盤檢討「辭職率」與「辭職人數」之政策判讀基準，並就近年辭職人數持續上升之趨勢，評估是否涉及人力結構性流失之風險，併同分析不同職系、職等、年資及機關別之流動差異，研提強化留才與穩定人力之具體策略及中長程規劃。

爰建請銓敘部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十)鑑於銓敘部統計顯示，近六年辭職公務人員中約有二成再任公職，且其中約七成五於 2 年內回任，顯示相當比例人員並非離開公部門，而係透過再考試方式重新進入體系。此一現象反映現行考試分發、任用及轉調制度，可能存在人力配置與職務媒合不佳之情形，致使部分人員需透過「離職－重考－再分發」之迂迴方式調整職涯。尤其現行高等考試分發人員原則需服務 3 年、地方特考人員最長達 6 年且轉調限制較嚴，相關制度設計是否影響人力合理流動與適才適所，並增加行政成本與人力不穩定性，已有檢討之必要。

爰請銓敘部通盤檢討現行公務人員考試分發、任用及轉調制度，針對高等考試及地方特種考試之服務年限與轉調限制，評估其對人力配置、留任意願及機關運作之影響，並研議適度縮短服務年限或建立彈性轉調機制之可行性；同時就近年「離職後再任」之人力流動樣態，分析其成因及制度性因素，提出優化選才與任用配置之具體方案，以降低人力反覆流動與重複培訓成本，並提升整體公務人力運用效能。

爰建請銓敘部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (十一)鑑於銓敘部統計顯示，近年辭職公務人員高度集中於基層與中階職等，其中薦任第六職等占 24.3%、委任第三職等占 23.1%、薦任第七職等占 20.5%，三者合計高達 68%，且第七職等以下人員接近九成。此等職等多屬各機關第一線承辦及基層執行人力，若流失趨勢持續，恐造成基層人力斷層，並影響行政效能與公共服務品質，現行僅以整體辭職人數或辭職率觀察，尚不足以掌握關鍵職等流失成因及制度風險，實有進一步檢討必要。

爰請銓敘部針對近年公務人員辭職情形，進一步完成職等別、職系別、年資別及機關別之流失原因分析，特別就薦任第六至第七職等及委任職等第一線承辦人力之離職樣態，檢討是否涉及工作負荷、職涯發展、考績制度、待遇誘因及人力配置不均等因素，並研議具體改革方向，包括基層人力配置調整、考績制度與績效連動機制、差異化留才誘因設計及關鍵職等留任策略。

爰建請銓敘部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (十二)115 年度銓敘部預算案於第 1 目「一般行政」工作計畫編列「打造以人為本的 AI 智慧銓敘服務計畫」經費 4,137 萬 1 千元，辦理應用新興科技輔助銓敘業務審查作業、AI 智慧銓敘服務數位基礎機制維運、提升資訊安全防護能力、建構 AI 智慧銓敘服務及 AI 智慧銓敘服務數位基礎建置等項目。

該計畫為配合考試院數位轉型政策，期透過 AI 人工智慧技術，強化「公務人員公務職涯」各階段服務效能與品質，並推動銓敘業務流程再造、智慧輔助及資料協作等數位治理措施。惟該計畫涉及公文系統、銓審系統及其他

核心人事資料系統整合，未來系統介接之相容性、穩定性及跨機關資料流通管理，均應審慎規劃。

銓敘部掌理全國公務人員之銓敘、任免、考績、退撫等相關事項，管理大量全國公教人員個資。108 年銓敘部曾發生公務人員個資外洩事件，顯示銓敘相關資訊系統之資安防護、權限控管、日誌稽核、事件應變及備援機制均不容輕忽。

爰建請銓敘部於 3 個月內，針對「打造以人為本的 AI 智慧銓敘服務計畫」之推動情形，研議並提出資安防護、權限管理、事件應變及備援機制等具體規劃；並研擬與公文系統、銓審系統及其他核心人事資料系統之介接方式與資安之配套方案等措施，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十三)為建構友善育兒職場，現行《性別平等工作法》針對育有未滿 3 歲子女之受僱者，設有減少工作時間或調整工作時間等規定，以協助育兒家庭兼顧工作與照顧責任。

實務上，幼兒滿 3 歲至進入國小前，仍有接送、托育銜接、臨時照顧及家庭陪伴等需求。現行以未滿 3 歲為適用範圍，恐未能完整涵蓋學齡前兒童家庭之育兒照顧壓力。面對少子化及公務人員留才需求，公部門亦應率先檢討友善家庭職場措施，強化育兒支持制度。

爰建請銓敘部於 3 個月內，針對公務人員育兒減少工作時間或調整工作時間制度，研議將適用年齡由未滿 3 歲延長至未滿 12 歲之可行性、配套措施及對機關人力調度之影響，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十四)臺灣社會傳統觀念下，女性於婚後往往承擔較多家庭照顧及育兒責任，更容易因婚姻影響學業或職涯發展機會。誠如聯合國《消除對婦女一切形式歧視公約》（CEDAW）第 29 號一般性建議所指出：「學業和就業生涯的中斷以及育兒責任往往妨礙婦女走上一條足以在婚姻解體後養家餬口的有償就業之路」。該建議明確指出，「締約國有義務規定，離婚時雙方平等分割婚姻期間所累積的所有財產。締約國應承認任何一方對婚姻存續期間所取得的財產

做出的非直接、包括非金錢貢獻的價值。」並且大力鼓勵「計算延付報酬、養老金或人壽保險單等其他因為婚姻存續期間所做貢獻而在解體後得到的支付的現值，作為可分割的婚姻財產的一部分。」

經查，我國年金體系中之第二柱職業年金，其給付水準高度反映個人之勞動成就。為肯定配偶於婚姻存續期間對他方職業成就之非直接貢獻，我國軍公教退撫制度已自 2017 年起陸續納入離婚財產請求分配範圍。然查，目前勞工或其他職域之職業年金尚未修正納入離婚分配條文，導致國人離婚後經濟保障因「職業身分」而異，恐產生差別待遇。

復查，銓敘部於立法院第 11 屆第 5 會期司法及法制委員會第 8 次全體委員會議書面報告稱，本事項本質係離婚配偶間之財產分配，若能於《民法》統一訂定，方可解決各職域入法時程不一、規範內容不一的問題。惟法務部主張，各職業年金性質不同，難於《民法》統一規定，應由各主管機關研提。兩部會意見顯有分歧，恐導致軍公教人員與其他職域人員間的權益落差。

為落實 CEDAW 精神並完善國人離婚後經濟保障，爰建請銓敘部會同法務部及相關部會，針對「職業年金納入離婚財產請求分配範圍」之修法方向（包含於《民法》訂定原則性規範或由各職域法規分別入法）進行研商，並提出可行方案之書面報告，於 2 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

第 4 項 公務人員保障暨培訓委員會原列 2 億 5,351 萬 2 千元，減列：

（一）「業務費」項下「按日按件計資酬金」10 萬元。

（二）「業務費」項下「委辦費」20 萬元。

以上共計減列 30 萬元，其餘均照列，改列為 2 億 5,321 萬 2 千元。

本項通過決議 7 項：

（一）115 年度公務人員保障暨培訓委員會歲出預算第 1 目「一般行政」編列 2 億 2,076 萬 4 千元，凍結 100 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

（二）115 年度公務人員保障暨培訓委員會歲出預算第 2 目「保障暨培訓」編列 3,174 萬

8 千元，凍結 85 萬 3 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

- (三)115 年度公務人員保障暨培訓委員會預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「設備及投資」之「房屋建築及設備費」編列預算 341 萬 6 千元。係地下室消防安全改善及因應辦公室空間調整等整修經費。有鑑於預算書內容說明過於簡略，將攸關人員生命安全之「消防安全改善」，與屬於行政內部庶務之「辦公空間調整」兩項性質截然不同之工程混為一談，無法釐清該預算實質主要用途，不利於立法院預算監督審議。

爰請公務人員保障暨培訓委員會於 3 個月內，就該預算實質用途向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (四)115 年度公務人員保障暨培訓委員會預算案於第 2 目「保障暨培訓」第 2 節「訓練與進修業務」項下「高階文官訓練進修規劃遴選、成績評量」中「業務費」編列預算 1,118 萬元。惟近期公務職場霸凌問題屢受社會關注，高階文官作為機關治理、團隊管理及組織文化形塑之核心，相關訓練不應僅止於一般領導管理課程，允應加強友善職場、職場霸凌防治、主管責任、申訴處理、衝突溝通、情緒管理及部屬心理安全等內容納入完整訓練架構。惟目前保訓會雖表示將於晉升官等法定訓練及中高階文官發展性訓練中納入公務人員保障法及安全衛生相關課程，然其具體課程內容、案例演練方式、課後評量機制及如何轉化為主管實際管理行為，仍待進一步說明。為避免相關訓練流於形式，保訓會允應就高階文官訓練中友善職場與職場霸凌防治之課程設計、情境演練、成效評估、追蹤回饋及是否納入主管升遷考核參考等事項，提出具體規劃，以強化公務體系預防職場霸凌之能力，並健全機關內部管理文化。

爰請公務人員保障暨培訓委員會於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (五)115 年度公務人員保障暨培訓委員會預算案於第 2 目「保障暨培訓」第 2 節「訓練與進修業務」項下「培訓評鑑技術研發規劃執行」編列預算 142 萬 5 千元。

係為辦理訓練成績評量與成效追蹤，以評鑑公務人員學習成果，並辦理核心知能需求調查，強化課程與實際需求之連結，達成培訓評鑑目標。惟近期公部門頻傳職場管理爭議與疑似霸凌事件，顯示主管人員於組織治理、衝突處理、申訴應對、職場不法侵害預防及部屬心理支持等面向，仍有強化訓練與檢核之必要。現行評量若僅著重課程出席、紙筆測驗、滿意度調查或一般學習成果，恐難以確認受訓主管是否具備處理實際職場風險與改善管理行為之能力。為使培訓評鑑技術確實回應公務現場需求，保訓會允應就核心知能需求調查如何反映職場治理風險、訓練成績評量如何檢核主管實務應對能力、成效追蹤如何觀察受訓後管理行為改變，以及評鑑結果如何回饋課程設計與主管培育制度，提出具體規劃與說明。

爰請公務人員保障暨培訓委員會於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告並經同意。

- (六)鑑於公務人員職業安全與衛生抽查作業，係督促各機關落實職場安全衛生之重要監督機制，惟現行《各機關辦理安全及衛生防護抽查作業實施要點》，抽查結果多供機關內部參考，外部監督及資訊透明程度有限，恐影響制度督促改善之實效。又抽查結果與後續改善情形，是否建立持續追蹤機制，及其與機關績效評核之連動性，亦有檢討空間。

為強化制度效能及提升政府施政透明度，爰請公務人員保障暨培訓委員會，會同相關機關，就職場安全衛生抽查作業之資訊公開機制、改善事項之追蹤與回饋機制，以及抽查結果納入評鑑或績效指標之可行性，進行通盤檢討；並研議建立定期公告及改善追蹤制度，及包含「改善完成率」、「複查通過率」等具體量化指標，以強化制度之持續精進與實際改善效果。

爰建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出書面報告。

- (七)根據公務人員保障暨培訓委員會統計年報統計，保訓會受理各類型保障案件，包括復審、再審議及再申訴案件，介於 1,121 件至 1,768 件之間。若再加計上年

度未辦結案件，各年度需處理之保障案件均逾千件，且整體案件量呈上升趨勢。

根據立法院預算中心預算評估報告表示，觀察審議情形，109 至 112 年度已辦結案件數介於 1,131 至 1,274 件之間，結案率介於 85.9%至 89.9%；惟 113 年度雖辦結 1,336 件，結案率僅 67.6%，較前幾年度明顯偏低，且尚有 641 件案件未能於 113 年度辦結，須留待 114 年度繼續審理。

綜上，近年保訓會保障案件之待審議及未結案件數概呈攀升趨勢，案件類型亦日趨複雜。為維護公務人員救濟權益，並避免案件延宕影響程序保障，保訓會實有必要檢討現行審理流程、人力配置及案件分流機制。

爰建請公務人員保障暨培訓委員會於 3 個月內，針對近年保障案件量增加、113 年度結案率下降及未結案件累積情形，研議精進保障事件審理機制，並就案件分流、審理流程簡化、人力調度等事項提出具體改善措施向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 5 項 國家文官學院及所屬 3 億 3,695 萬 3 千元，照列。

第 6 項 公務人員退休撫卹基金管理局 3 億 1,658 萬 2 千元，照列。

#### 第 6 款 監察院主管

第 1 項 監察院原列 11 億 5,418 萬 4 千元，減列：

- (一)「業務費」項下「通訊費」100 萬元。
- (二)「業務費」項下「國內旅費」100 萬元。
- (三)「業務費」項下「國外旅費」200 萬元。
- (四)第 1 目「一般行政」項下「業務費」100 萬元。
- (五)第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」100 萬元。
- (六)第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「特別費」100 萬元。

以上共計減列 700 萬元，其餘均照列，改列為 11 億 4,718 萬 4 千元。

本項通過決議 25 項：

- (一)115 年度監察院歲出預算第 1 目「一般行政」編列 9 億 1,793 萬 6 千元，凍結

439 萬 1 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度監察院歲出預算第 3 目「調查巡察業務」編列 1,721 萬 9 千元，凍結 231 萬 8 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)115 年度監察院歲出預算第 4 目「財產申報業務」編列 1,700 萬 5 千元，凍結 78 萬 3 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)115 年度監察院歲出預算第 5 目「國家人權業務」編列 1 億 1,151 萬 6 千元，凍結 1,672 萬 7 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)115 年度監察院預算案於「業務費」項下「水電費」編列預算 1,120 萬 1 千元。較 113 年度決算數 933 萬 2 千元增加 186 萬 9 千元，增幅 20.03%；較 111 年度決算數 808 萬 5 千元增加 311 萬 6 千元，增幅 38.54%。

有鑑於執政黨強推「非核家園」，能源結構過度依賴火力發電與昂貴綠能，導致電價執政迄今已調漲 6 次，廢核代價粗估高達 9,000 億元。當國人深陷「用肺發電」之健康威脅與高物價壓力時，政府卻透過編列高額預算支應公部門水電需求，消弭機關對能源價格上漲之痛感，實屬慷全民之慨，極度不公。然而面對政府錯誤能源政策，監察院職司糾彈官邪，卻對行政部門之能源政策違失噤若寒蟬，無任何實質糾正作為。

監察院應發揮監督職能以導正國家能源方針，即不應要求受害納稅人為其調增的水電費用買單。為促使監察院正視民間疾苦，該院應強化其節約能源措施，室內空調溫度不得低於攝氏 28 度，落實環境永續之目標。

(六)115 年度監察院預算案於第 3 目「調查巡察業務」編列預算 1,721 萬 9 千元。然而，近來監察院內部有濫用公務車情事，時任秘書長、監察委員利用公務車進行非公務活動。此外，近一年監察院彈劾案中至少有 2 件係官員因「公務車私用」為理由之一遭彈劾，且涉案之監察委員亦曾參與該等彈劾會議，並出具「彈劾成立」意見，顯見其行徑矛盾。依據《監察院監察委員自律規範》第 17 條規定，監察委員若有違法失職，應經紀律委員會審議並提報院會決議，得為促其注意、警告、道歉、乃至彈劾、移送法辦之處分。然就上述濫用公務車情事

，迄今僅見監察院內部依規處理要求道歉。監察院本應以糾舉、彈劾等職權肅清吏治，但自身卻對違法失職行為若無法有效發揮應有功能，恐難支持繼續編列相關預算。

爰請監察院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(七)115 年度監察院預算案於第 5 目「國家人權業務」編列預算 1 億 1,151 萬 6 千元

。主要辦理國際人權公約獨立評估意見及監督、人權政策研析、人權報告、系統性訪查、人權陳情申訴、推廣及國際合作交流等業務。惟 115 年度監察院歲出預算總額為 11 億 5,418 萬 4 千元，其中「調查巡察業務」僅編列 1,721 萬 9 千元，約占全院歲出預算 1.49%；相較之下，「國家人權業務」約占 9.66%，並達調查巡察業務預算之 6.48 倍。監察院作為憲法機關，其核心職權在於調查、彈劾、糾舉、糾正及巡察，並藉此發揮對行政權之監督制衡功能。然依監察院所列業務量，114 年度收受書狀 1 萬 5,546 件、提出調查報告 254 案、成立彈劾案 27 案、糾正案 89 案，並函請各機關改善 237 案，另有中央及地方巡察等業務，顯示核心監察權仍有相當工作量。在此情形下，國家人權業務及相關周邊業務預算比重顯著高於調查巡察業務，恐使外界質疑監察院預算配置與憲政本業之優先順序失衡。監察院允宜就國家人權業務之具體成效、預算配置基準、與調查巡察等核心監察職權間之資源分配關係提出完整說明，並檢討如何避免周邊業務擴張而稀釋核心監察權量能。

請監察院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)115 年度監察院預算案於第 6 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」編列預算 4,367 萬 3 千元。其中包含：

1.古蹟及廳舍等修繕工程 200 萬元、2.白蟻防治及木構件回測檢視作業等 50 萬元、3.國定古蹟區域等相關維護工程等 413 萬 9 千元、4.改善或新建消防系統工程等 3,600 萬元、5.中央空調、通風暨監控等相關系統改善工程等 103 萬 4 千元。

監察院 115 年度營建工程預算增加 2,668 萬 3 千元，應確實管控工程進度，避免工程延宕，落實工程品質管理及職安管理，並以書面詳為說明施工項目，

提供安全之辦公場域。

- (九)115 年度監察院預算案於第 6 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」編列預算 4,367 萬 3 千元。其中包含：1.古蹟及廳舍等修繕工程 200 萬元、2.白蟻防治及木構件回測檢視作業等 50 萬元、3.國定古蹟區域等相關維護工程等 413 萬 9 千元、4.改善或新建消防系統工程等 3,600 萬元、5.中央空調、通風暨監控等相關系統改善工程等 103 萬 4 千元。

有鑑於監察院國家預算應撙節，監察院「營建工程」項下「改善或新建消防系統工程等」經費預算 3,500 萬元，工程規模較大，應確實管控工程進度及品質，確保該項工程如期如質完竣，發揮公帑最大效益。

- (十)115 年度監察院預算案於第 6 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」編列預算 4,367 萬 3 千元。其中，「房屋建築及設備費」115 年度遽增 2,668 萬 3 千元，其中「國定古蹟區域等相關維護工程」113 年度編列 300 萬元，115 年度卻增至 413 萬 9 千元，增幅高達 37.97%；然預算中尚編有「改善或新建消防系統工程」3,600 萬元，以及「中央空調、通風暨監控等相關系統改善工程」103 萬 4 千元。於此情況下，例行維護經費無顯然大幅增列之必要。

鑑於監察院 115 年度營建工程預算高達 4,367 萬 3 千元，雖有其汰換及修繕之必要，惟應落實三級品管機制，如期如質完工。

- (十一)有鑑於監察院國家人權委員會自 2020 年成立以來，連續多年編列「國家人權業務」計畫經費均逾新臺幣 1 億元，且近年於「規劃、評估與研究」、「訪視、調查與合作」及「教育、推廣與交流」三大面向預算均有顯著成長，惟相關經費配置與實際執行成果，社會各界尚難具體檢視其成效，亦有資源配置偏重研究、倡議或交流活動，而相對忽略制度改善及個案救濟之疑慮。

另查該會所提 2023 至 2026 年中程策略計畫，涵蓋四大策略及 21 項議題，攸關我國人權政策整體推動方向，其執行進度、績效指標及落實情形，允應強化對外揭露與定期檢討機制，以確保政策推動具體可行並達成實質人權保障目標。

爰此，針對 2023 至 2026 年中程策略計畫（四大策略及 21 項議題），提出各項目目前執行進度、階段性成果及落後項目之檢討與改善機制，於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十二)鑑於監察院依《監察法》第 3 條辦理分區巡察及相關調查業務，115 年度監察院預算案於第 3 目「調查巡察業務」編列辦理調查巡察所需專家學者出席費、物品及委員國外考察等經費合計 1,721 萬元，其中委員赴國外巡察駐外機關之旅費即達 265 萬元。

惟相關出國巡察之必要性、執行內容及實際成效，外界難以具體檢視，亦欠缺明確績效評估與成果揭露機制，恐有流於形式考察之疑慮，影響預算使用之正當性與社會信賴。

爰此，建請監察院於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會：

1. 近三年辦理國外巡察之案件數、地點、目的及具體行程內容，並說明其與監察職權之關聯性與必要性。
2. 各次國外巡察之具體成果，應包含對駐外機關運作之監督發現、缺失改善建議及後續追蹤辦理情形。

(十三)查「文化資產保存法之父」陳奇祿與「台灣島史觀」提出者曹永和之溫州街故居，分別於 2024、2025 年遭宣告「不具文資價值」後火速拆除，引發社會對文資保存意識退步之強烈質疑。

兩位前輩對臺灣學術與文化保存具奠基性貢獻，其故居性質顯與《古蹟指定及廢止審查辦法》及《歷史建築紀念建築登錄廢止審查及輔助辦法》中所稱「與歷史文化有重要貢獻人物具高度關聯」之要件相符，且其建物形式「判任官乙種官舍」具地域風貌特色。然相關審議結果卻否定其文資價值，顯示現行審議機制對於歷史精神指標之認定有待檢視，恐造成台灣文化記憶之系統性流失。

次查，監察院雖曾針對國立臺灣大學文資維護案提出調查意見，指出校方坐擁 369 棟 50 年以上建物，卻採取「消極維護、積極拆除」之策略；台大

校務基金規模超過 200 億元，投入文資維護之經費比例竟低於 0.3%，且在監察院介入調查期間，仍以「安全」為由加速拆除具重要文化意義之故居，顯見校方對於文化資產之保存義務缺乏責任感。

此舉不僅是對臺灣文化記憶的刪除，更是對監察權行使的公然蔑視。監察院作為國家最高監察機關，若僅止於提出調查意見而無後續強力監督或糾正手段，恐使監察職權流於形式，難以捍衛公共利益與文化正義。

爰此，為落實監察職權並回應社會對於文資保存之急切期待，建請監察院應就本案展現積極監督立場，針對國立臺灣大學校方及文化主管機關是否涉及行政怠惰或無視監察意見等情事，以及後續如何強化文資保存之監督機制，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十四)鑑於監察院針對數位轉型推動進度，允諾將持續導入數位技術、試辦生成式 AI 應用及建構電子化環境。惟查，監察院依法掌理糾舉彈劾、財產申報及民眾陳情等高度機敏資料，導入大數據分析與生成式 AI 技術固能提升辦案效能，然若未完備 AI 治理規範與資料脫敏機制，極易衍生國家機密外洩或侵害個資之重大資安風險。

復查，機關數位轉型非僅止於軟硬體採購，其實質成效允應具體反映於調查期程縮減、跨部會協作提效及防偽與數位跡證查核能力之提升。為防杜數位轉型流於形式，確保監察權行使兼顧智慧化與嚴密資安防護，監察院應研擬監察業務之專屬資安治理準則，暨防止調查資料外流之具體作為；另應具體量化評估電子化案件管理、電子簽章等系統建置迄今，對於縮短行政流程、擷節成本及提升結案效率之實質成效指標，並針對調查人員之進階數位培力（如：AI 偽造跡證識別、數位金流追蹤及資安鑑識），提出具體訓練計畫及相應預算資源配置。

綜上所述，建請監察院於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(十五)鑑於《政治獻金法》施行迄今已逾二十載，網際網路科技及新興金融工具發展迅猛，如加密貨幣與網路影音平台贊助等新型態資金挹注模式，屢對政治獻金查核業務形成嚴峻挑戰。經查，加密貨幣具去中心化與高度匿名等特質，且市場價格波動劇烈，易淪為有心人士規避法規或境外資金違法介入選舉之管道；復查網路影音平台多設立於境外，除實務上橫生跨國查核之窒礙外，其內建之分潤機制亦致使實際捐贈額度無從精確釐清。再者，倘擬參選人兼具「網路內容創作者」或「直播主」身分，其所獲之網路贊助金流究屬商業行為之對價收入，抑或屬政治獻金範疇，實難涇渭分明，易生適法性之模糊空間。為防杜申報漏洞並完備法制，建請監察院會商主管機關內政部研擬具體查核與防弊對策，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提送書面報告。

(十六)鑑於監察院為資安等級 A 級機關，並於 115 年度預算中編列資訊系統維運、資安防護及資料傳輸等相關經費，惟資安治理除設備與系統建置外，尚涉及整體風險管理、跨機關資料交換安全及持續營運能力等制度面問題。為確保相關預算運用具體提升整體資安韌性與資料保護能力，並避免流於分散建置或短期維運，爰要求監察院就整體資安策略、風險控管機制、資安事件通報與應變流程，以及與其他政府機關之資料介接安全控管機制，提出完整規劃與說明。

爰建請監察院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十七)查 115 年度監察院預算案於第 5 目「國家人權業務」編列約 1 億 1,151 萬餘元，主要用於人權調查訪視、政策研究、教育推廣及國際交流等項目。隨業務規模擴大，外界對於相關資源配置、業務推動重點及成果呈現方式，亦有所關注，允宜適度對外說明，以利社會理解監察院人權職權之運作情形。爰請監察院就人權業務之推動重點及經費配置原則、人權申訴案件之办理流程與整體辦理情形、人權調查及相關建議意見之後續追蹤作法，以及未來人權業務推動之整體規劃方向，提出書面報告。

爰建請監察院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十八)查 115 年度將辦理地方公職人員選舉，監察院依政治獻金法及公職人員財產申報法，負責政治獻金專戶許可、申報查核及財產申報審查等相關職權。依監察院歷年統計，107 及 111 年度地方公職人員選舉期間，受理政治獻金專戶申請件數約為 2,300 戶，顯示選舉年度相關業務量具一定規模，並涉及案件受理、查核作業及資訊系統運作等多面向工作。為利外界瞭解歷年業務量變化及其資源配置情形，允宜就相關統計資料加以整理說明。

爰請監察院就歷次地方公職人員選舉期間，政治獻金專戶申請件數、申報案件數量（預估）、查核作業量、人力配置及相關資訊系統運作情形等統計資料，併同說明配合 115 年度選舉之整體規劃及需求，以利後續預算審議及制度檢討參考。

爰建請監察院於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十九)鑑於國內近年兒虐與校園性平事件問題頻傳，包括多起公立學校校長及教師性侵案件，甚至有安置機構發生集體性侵事件等。可見校園內的保護和行政調查機制仍有其限制，多個民間團體建議，臺灣應建立第三方兒童保護機制，以更周延保障兒童權益。

依據 2002 年聯合國《兒童權利公約》（CRC）第 2 號一般性意見，締約國應建立獨立國家人權機構和兒童監察使或兒童專員及類似獨立機構，以促進並監督公約的執行。2017 年我國首次 CRC 國際審查結論性意見，國際審查委員亦建議，應儘速成立國家人權機構內設之兒童權利專責單位，或成立兒童監察使辦公室，或設置兒童權利委員。

監察院國家人權委員會於 2020 年依《監察院國家人權委員會組織法》成立，即以建構符合「巴黎原則」之獨立、專責、多元的國家人權機構為目標。據此，建請監察院及監察院國家人權委員會，參酌國際案例，研議設立獨立兒童監察機制之可行性，包括賦予其獨立調查權、建立友善申訴管道、執行跨部會政策監督、進行兒少權利影響評估，以及推動社會倡議等職權，以

確保能建構符合國際標準的獨立監督機制，積極保障兒少人權。請監察院於 2 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(二十)監察院國家人權委員會於 2020 年依《監察院國家人權委員會組織法》成立，其中列出國家人權委員會之職權，然而，至今未有作用法進一步規範職權行使。雖監察院已提出《監察法》部分條文修正草案送交立法院，但依據聯合國《巴黎原則》揭示，國家人權機構應在法律上保持獨立性，以確保能夠積極保障促進人權。

此外，學者與人權團體長年呼籲，有關國家人權委員會之職權行使，應另有專法周延規定。學者專家指出，我國監察委員與人權委員職權迥異，前者職權行使對象僅限於公部門，並採「事後被動監督」，不主動介入行政過程；後者職權行使對象涵蓋公私部門，並且面對有違人權疑慮之情形，有「事前主動介入」特性。若將人權委員會職權行使規定修訂於《監察法》，恐使外界混淆兩者，並不利於釐清國家人權委員會獨特的職責與使命。

爰建請監察院及監察院國家人權委員會積極溝通，參酌國際案例，研議是否訂定國家人權委員會作用法，以確保國家人權委員會能妥善行使職權，積極推動人權工作，並且在法律、政策、財政等方面皆保持獨立性，符合《巴黎原則》所揭示的國際標準。請監察院於 2 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會。

(二十一)115 年度監察院預算案於第 5 目「國家人權業務」計畫編列 1 億 1,151 萬 6 千元，其中業務費編列 1 億 0,062 萬 3 千元，占監察院整體業務費 42.86%，為各項業務計畫中最高者。國家人權業務屬監察院法定職掌，推動相關人權保障工作確有其必要性，惟預算編列及執行仍應建立明確之政策目標、績效指標及經費效益評估機制，以利立法院審議監督，並使社會大眾瞭解國家人權業務之推動方向及實際成效。爰要求監察院應就 115 年度單位預算「國家人權業務」之執行內容、預期成果提出完整說明，並將相關成果公布於網站，應於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十二)115 年度監察院單位預算各業務計畫項下「國外旅費」合計編列 1,296 萬元，較 113 年度決算數增加 337 萬 2 千元，增幅達 35.17%，顯示相關經費已有明顯成長。惟出國考察、會議及交流計畫，仍應本撙節原則審慎編列，並檢討是否有相同考察國家、相近交流對象或相容議題可予整併辦理，以避免重複派員、分散資源，並提升出國計畫之實質效益。

爰要求監察院 3 個月內應就 115 年度各項出國計畫之目的、預期成果、經費估算、出國人員配置、過往執行成效及可整併項目進行檢討，並提出具體精進措施送立法院司法及法制委員會，以強化預算使用效益及外部監督。

(二十三)115 年度監察院預算案於第 4 目「財產申報業務」項下「政治獻金申報」編列 566 萬 9 千元，較 114 年度預算數 61 萬元，增加 505 萬 9 千元，主要係因政治獻金業務系統委外維護、平台雲端服務費用，以及因應 115 年底地方公職人員選舉，需辦理政治獻金專戶許可設立與輔導作業等。

惟查，近次政治獻金查核計畫中，各類查核對象之查核比率差異甚大，其中政黨查核比率約 37%、總統副總統約 43%、立法委員約 66%，惟地方公職人員查核比率僅約 16.6%，明顯偏低。鑑於 115 年底即將辦理地方公職人員選舉，政治獻金申報及查核案件勢必增加，監察院應就地方公職人員政治獻金查核建立更明確之風險分級、抽查標準及查核強化機制，以避免查核資源配置失衡。另查，104 至 113 年度監察院政治獻金查核及調查案件審議結果，總計審議 1,581 案，其中處罰 726 件，占 45.9%；不處罰 830 件，占 52.5%，不處罰比率逾五成。尤其擬參選人案件不處罰件數達 788 件，占比 77%。不處罰比率偏高，究係因案件本無違法事實，抑或受限於現行查核人力、查核工具、金流勾稽及法規不足，致難以查明不法，均有進一步檢討必要。此外，直播捐獻、網路平台抖內、虛擬通貨等新型態政治獻金，是否納入規範及如何查核，仍待法制明確化；超過一定金額之政治獻金支出，是否應強制由政治獻金專戶匯出，以利金流勾稽，亦有

檢討必要。

為確保 115 年度新增預算確實用於提升政治獻金查核效能，而非僅支應系統維護及行政作業，請監察院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出具體檢討及改善之書面報告。

(二十四)監察院 115 年度聘用人員預算員額為 98 人，較 114 年度增加 2 人，係專案函報行政院核准用以辦理政治獻金支出查核業務，並預計於 117 年度審議預算員額時全數減列。惟查，監察院 115 年度聘用人員員額占該院預算總人數 548 人（約 17.88%）；即使扣除依監察院組織法及監察院國家人權委員會組織法規定之聘用員額 39 人後，占比仍達 10.77%，高於一般聘用人員員額以不超過預算總人數 5% 為原則之管控精神。

另查，監察院另以專案核准方式增加聘用員額，用以辦理陽光四法等經常性業務，恐有以專案聘用人力長期支應常態性業務之情形。尤其截至 114 年 8 月底止，監察院聘用人員服務年資滿 7 年以上者占比約 56%；若加計服務滿 3 年以上未滿 7 年者，合計占比達 83%，顯示原應屬一年一聘之契約型人力，已有明顯久任化現象。

聘用人員制度原係為因應專業性、技術性及非現有人員所能擔任之業務需求，並非作為長期辦理經常性業務之替代人力。監察院作為憲政機關，應更審慎檢討聘用人員員額配置、專案核增之必要性，以及經常性業務是否應回歸編制內人員辦理，以避免組織編制外人力持續擴張，並符合員額控管及用人制度合理化原則。

綜上，請監察院針對約聘僱人員業務以及聘用進行檢討，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十五)115 年度監察院預算案於第 6 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」項下「設備及投資」中「房屋建築及設備費」編列 4,367 萬 3 千元，較 114 年度預算數 1,699 萬元增加 2,668 萬 3 千元，增幅達 157.05%，主要係辦理古蹟及廳舍修繕、國定古蹟區域維護、消防系統改善或新建等工程。惟查，

監察院 107 至 113 年度「營建工程」計畫多有預算執行率偏低情形，其中 109 及 111 年度執行率甚至未達五成，相關經費多保留至以後年度執行，顯示工程規劃、採購期程及年度執行量能仍有檢討必要。

鑑於 115 年度營建工程預算大幅增加，且工程內容涉及古蹟、廳舍、消防系統、中央空調及通風監控等設施改善，除應避免預算執行不及或持續形成保留款外，更應確保施工期間及完工後之工作環境安全，並符合《職業安全衛生法》及相關法規要求，落實危害辨識、風險評估、承攬管理、施工安全、防火避難、通風換氣及勞工安全衛生管理等事項。監察院應參酌以前年度決算數、實際工程需求、採購進度及執行量能，核實編列並加強管控各項工程期程，以提升年度預算執行率及預算資源運用效益，爰要求監察院於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出「營建工程預算編列、執行量能及職業安全衛生管考改善書面報告」。

#### 第 12 款 法務部主管

第 1 項 法務部原列 29 億 6,627 萬 8 千元，減列：

- (一)「媒體政策及業務宣導費」250 萬元。
- (二)「派員出國計畫」50 萬元。
- (三)「業務費」項下「通訊費」20 萬元。
- (四)第 2 目「法務行政」項下「媒體政策及業務宣導費」200 萬元。
- (五)第 2 目「法務行政」項下「辦理國際及兩岸法律事務」中「業務費」之「大陸地區旅費」20 萬元。
- (六)第 2 目「法務行政」項下「辦理國際及兩岸法律事務」中「業務費」之「國外旅費」50 萬元。

以上共計減列 590 萬元，其餘均照列，改列為 29 億 6,037 萬 8 千元。

本項通過決議 38 項：

- (一)115 年度法務部歲出預算第 1 目「一般行政」編列 7 億 6,932 萬 9 千元，凍結 41 萬 8 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

- (二)115 年度法務部歲出預算第 2 目「法務行政」編列 15 億 8,263 萬 5 千元，凍結 1,021 萬 9 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)115 年度法務部歲出預算第 2 目「法務行政」編列 15 億 8,263 萬 5 千元，凍結 6,664 萬 9 千元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告，並經同意後，始得動支。
- (四)115 年度法務部歲出預算第 3 目「一般建築及設備」編列 2 億 4,368 萬 7 千元，凍結 500 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)115 年度法務部預算案於第 1 目「一般行政」項下「資訊管理業務」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 2,151 萬 7 千元。

查「法務數位服務智慧創新計畫」為新增辦理計畫，惟預算書面資料就其具體工作項目，尚缺乏充分而明確之說明，致難以據以審認其實際辦理內容、資源配置之妥適性及預算編列之必要性，請法務部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (六)115 年度法務部預算案於第 2 目「法務行政」項下「業務費」之「大陸地區旅費」編列 161 萬 3 千元，包含兩岸共同打擊毒品、電信詐騙、人口販運、金融犯罪等具體案件合作機制、法務部協議人員互訪與工作會談、前往香港、澳門洽談司法互助業務、參加兩岸檢察實務研討會，以及海峽兩岸暨港澳警學研討會籌備會、正式會等。預算書並載明，各項赴陸計畫「前三年內有無赴同一單位拜會」均為「無」。

惟查，近年兩岸關係緊張，大陸方面對我官方交流態度保守，法務部所列赴陸計畫，前三年既未赴同一單位拜會，顯示相關官方交流並非常態執行。若對岸尚未明確回應、未確認對口機關、議程及會談內容，115 年度即編列赴陸交流、研討與工作會談經費，恐淪為「有預算、無對口；有計畫、難執行」之形式編列。

兩岸共同打擊犯罪及司法互助固有必要，尤其詐欺、毒品、人口販運與金融犯罪均涉及人民重大權益；但此類經費必須建立在對方機關有實質回應、雙

方有明確議題、案件合作有具體需求之基礎上。

請法務部積極與對岸相關機關聯繫，於 3 個月內就加強執行兩岸司法互助聯繫事項向立法院司法及法制委員會提出書面報告，以維護人民權益。

- (七)115 年度法務部預算案於第 2 目「法務行政」項下「辦理國際及兩岸法律事務」中「業務費」之「大陸地區旅費」編列預算 119 萬 2 千元。

係辦理兩岸共同打擊犯罪與司法互助及受刑人接返等相關業務所需差旅費。惟相較其他國外旅費項目多採逐項細列方式揭露執行內容，本項預算僅以概括方式說明，未具體呈現實際辦理項目、出訪規劃、執行內容及預期效益，預算編列之必要性與合理性尚難以檢視。且我們看到 114 年 12 月的新聞，陸方單方面突將通緝犯丟回台，是否顯現出兩岸共打機制停擺的跡象？

鑑於相關業務涉及兩岸司法合作與人員往返，應更加審慎規劃並強化資訊揭露，以利立法院進行預算監督；然現行說明未能提供足夠具體之執行細節與績效指標，恐影響預算使用效益。要求法務部就實際辦理項目、出訪規劃、執行內容及預期效益於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (八)115 年度法務部預算案於第 3 目「一般建築及設備」第 2 節「其他設備」項下「資訊設備」編列預算 1 億 4,706 萬 6 千元，其中「法務部個人電腦及週邊設備新增汰換計畫」總經費高達 6 億 7,872 萬元，分 4 年辦理；114 年度已編列 8,722 萬 1 千元，115 年度續編第 2 年經費 9,208 萬 1 千元，後續尚待編列 4 億 9,941 萬 8 千元。預算書說明，本計畫係汰換法務部及所屬機關老舊個人電腦相關設備及改善網路環境，115 年度預定汰換購置老舊已逾汰換年限及新增人員之個人電腦、印表機等資訊設備。

電腦設備屆滿汰換年限後，確有更新必要，且法務體系涉及檢察、矯正、行政執行、廉政、調查等敏感資訊，資訊設備老舊亦可能影響資安與行政效率。惟正因本計畫總經費高達 6 億餘元，且跨 4 年執行，法務部更應提出完整盤點與分年採購依據，不能僅以「逾汰換年限」概括說明，即逐年編列高額採購經費。

尤其 115 年度預算書僅說明將汰換老舊已逾年限及新增人員設備，卻未具體揭示法務部及各所屬機關現有個人電腦、印表機與周邊設備數量、使用年限分布、各年度汰換數量、單價估算基礎、新增人員設備需求，以及汰換後舊設備如何處理。若缺乏完整盤點，立法院即難以判斷 9,208 萬 1 千元是否符合實際需求，也難以確認各機關分配是否合理。

此外，法務部 115 年度另編列「資通訊設備效能與安全提升暨系統軟體更新計畫」2,568 萬 4 千元、「應用系統功能提升計畫」2,930 萬 1 千元。上述計畫均涉及資訊設備、系統軟體、資安防護及應用系統建置，若各項經費分工不明，恐形成硬體汰換、系統更新、資安強化及智慧服務計畫多頭編列，難以檢驗是否有重複採購或後續維運費用擴張之問題。

請法務部於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，明確說明包含但不限於各所屬機關設備盤點結果、使用年限分布、115 年度汰換數量及採購規格、單價估算基礎、新增人員設備需求、舊設備處理方式，以及本計畫與其他資訊、資安、系統更新計畫之經費分工。

(九)鑑於我國自 88 年全國司法改革會議即已決議強化法醫人才培育、充實鑑識機構與科學辦案設備，復於 106 年司法改革國是會議進一步提出設立國家級司法科學機制，全面檢討鑑定制度並完善鑑識服務體系，迄今仍未建構完整之國家司法科學體系。112 年雖提出將法醫研究所改制為國家司法科學研究院之構想，惟整體定位、功能分工及推動期程，尚待具體化。

另查，115 年度法醫研究所預算案於第 2 目「法醫業務」編列 8,683 萬元，較 114 年度增加 18.25%，反映鑑識需求持續成長；相關案件數自 110 年度 3,148 件增至 113 年度 3,421 件，為近年新高，惟平均結案天數亦由 44.4 日延長至 50.1 日，顯示鑑識量能與案件成長未能同步。且目前編制內法醫師僅 4 人，長期仰賴 8 至 10 名兼任醫師支援解剖鑑定，專業人力結構明顯不足，恐影響鑑定品質與司法公信力。

綜上，不論未來係採擴編既有機構或設立國家司法科學研究院，專業人才

培育與鑑識量能提升，已屬當務之急。爰要求法務部於 3 個月內提送書面報告予立法院司法及法制委員會：

1. 「國家司法科學研究院」之整體規劃報告，明確說明其與現行法醫研究所之功能差異、組織架構、業務範圍。
2. 針對法醫及各類司法科學專業人力不足問題，提出中長期人才培育與進用計畫，包含專職人力擴充、培訓制度、職涯發展及待遇改善等具體措施，以強化鑑識專業量能。
3. 檢討現行鑑識案件處理流程及量能配置，提出縮短結案時程之具體改善方案與年度目標，並建立績效指標，逐年檢討執行成效。

(十)依據《公民與政治權利國際公約》(ICCPR)第 14 條，國家有義務確保所有人均能在理解程序內容並在有效辯護的情況下接受審判。

《法院組織法》第 98 條也規定「訴訟當事人、證人、鑑定人及其他有關係之人，如有不通國語者，由通譯傳譯之。」因此，司法通譯制度的完善涉及當事人與利害關係人在司法程序中完整闡述己意之權利，其權利是否受到應有的保障與權利便十分重要。

2026 年，監察院國家人權委員會於 3 月 31 日發布《平等近用司法—台灣司法通譯與指定辯護制度》專案報告，全面檢視我國司法通譯與指定辯護制度的運作現況與制度困境。報告指出，語言不通與資源弱勢的當事人，在刑事司法程序中仍普遍面臨實質近用障礙，影響其防禦權的行使，亦可能動搖公平審判權的落實。

有鑑於通譯人員通常為兼職工作，收入不穩且保障不足，特約通譯人員亦反映，例如：臨時通譯之報酬規範與特約通譯相同；特約通譯內部間，不論其累積服務時數、是否有特殊或優良表現，亦依相同規定核給報酬；陪同檢調搜索、陪同當事人或關係人指認大體等工作，超出司法通譯範圍，有安全疑慮卻沒有額外給付等。

惟司法改革國是會議曾建議建立分級費用支給制度，監察院於「平等近用

司法專報」亦建議應訂定分級分類報酬支給標準，將通譯酬金制度化，甚至設置專職輪值的排班通譯人員。

為持續提升翻譯品質、建立穩定充足人才之司法通譯制度，爰建請法務部研議提出「通譯報酬基準制度化及分層化」之具體規劃及推動時程，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十一)113 年，監察院司法及獄政委員會監察委員王美玉所提調查報告指出，花蓮的太魯閣族李姓婦人遭控行賄罪，檢警偵辦過程中未落實對原住民司法權益保護，使原住民在無律師協助下應訊的例外成為原則，程序存有瑕疵，請司法機關研議有無再審或非常上訴事由。又提到各級法院或檢察署，就原住民司法通譯之建置不周，請行政院檢討改進。

目前各級法院、檢察署之原住民司法通譯，無論是在語別或人數，均較原住民族相關案件數為低，比例失衡（113 年統計通譯案件比 190：1、109 至 113 年平均每年案件 7,000 件）。

原住民族至少有 16 種族語、42 種方言別，原住民族委員會所督管之原住民族語言人才資料庫，即具完整之族語人才（其中具高級認證者有 3,756 人）。

然而，法院或檢察署之原住民司法通譯，卻未及於全數語別（檢察署僅具 7 種語別；法院僅具 11 種語別），不但與兩公約、消除一切形式種族歧視國際公約（ICERD）及司法改革國是會議決議維護司法程序中之弱勢族群意旨不符，在個案中，更將侵蝕原住民之司法權益。

良善的司法通譯制度，不僅攸關弱勢族群的權利維護與真相發現，更是公約明定國家對弱勢族群的責任。適當的通譯有助於消除語言和文化隔閡，避免文化背景差異導致誤解，進而實現法律實質平等。爰建請法務部檢視臺灣高等檢察署及各檢察分署所建置之「原住民族語別」及「通譯人員」之充足性，並將通譯資源具體改善方案，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十二)司法通譯牽涉當事人權益及司法體系做出正確裁判之能力甚深，通譯本身除必須理解當事人的母語，將其翻譯成一般人懂的中文外，亦應如實、完整通譯當事人所表達之內容，且須避免因自我意識增減、解釋法官或檢察官之提問。

依據《高等檢察署及其檢察分署建置特約通譯名冊及日費旅費報酬支給要點》所定之教育訓練（第 5 至 7 條），已於 2023 年修正增加「實務演練 3 小時」之課程項目，有別以往只有聽講為主的訓練方式。

為強化通譯人才之實務能力，並落實公政公約所揭示之「有效辯護」意旨，爰建請法務部針對以下內容規劃具體精進方案及推動期程，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告：

1. 研議持續增加聽講以外之教育訓練方式及頻率，提供包含但不限於案件模擬、現場或影像紀錄臨摹實習和與實務工作者之交流座談、互動式教案等方式；內容應包含協助特約通譯熟悉跨文化交流、情緒控制、法律知識等，以如實履行翻譯職責。
2. 為避免通譯人才有專業素養不足、服務態度不佳，或有未遵循通譯專業倫理等不良行為，應研議明確且適當之退場機制，例如：「不適任」之定義標準、違規者之處置（口頭勸諭、警告、解任）、累犯處置、加強使用者問卷回饋意願及真實性等，使通譯人才通譯品質可供合理評價及檢視，以利語言不通或弱勢資源者能夠獲得優質通譯服務。

(十三)現行刑事訴訟法中，針對檢察官不起訴處分之外部監督，雖有「再議」及「准許提起自訴」機制，然對於貪瀆等社會矚目案件，經檢察官為不起訴之處分後，如無得聲請再議之人，雖原檢察官應依職權逕送上級檢察署檢察長再議，惟此內部監督機制是否足夠，於司法改革國是會議討論並研議引進日本檢察審查會制度。

司法改革國是會議「推動人民參與司法制度」議題中，司法院已建立國民法官制度，並於 109 年 8 月 12 日經總統公布《國民法官法》，並自 112 年

起施行。法務部雖已研擬「國民參與不起訴處分審查法草案」，惟受限於各界對設置方式尚未達成共識，導致立法期程一再延宕。審計部 110 年度中央政府總決算審核報告亦對此進度表示關切，強調應積極建立人民參與檢察審查機制。

法務部於 115 年 1 月與社團法人台灣日本刑事法研究學會舉辦「台日人民參與司法制度實務對話」，會中肯定人民直接參與司法對於實現監督與正當性之價值。既法務部亦將該法案納入 115 年度立法計畫，且借鏡日本制度運作經驗之共識已成，實應把握時機，將過往之學術對話轉化為具體立法成果。

為確保司法決策的公正性與透明度，進而落實司法民主，爰建請法務部加強溝通協調，化解各界疑義，加速研擬進程，完成制定「國民參與不起訴處分審查法草案」陳報行政院送立法院審議；並針對窒礙難行之處及後續推動具體期程，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十四)法務部長長期推動少年矯正教育，強調「矯正即教育」，並以學生為中心落實各項專業處遇。目前矯正學校已配置教師、教導員、特教老師、心理師及社工師等多元人力。為健全學生人格發展、矯正情緒經驗，教育專業人力之投入，關乎輔導量能與復歸社會之成效，應受主管機關高度重視。

依據《學生輔導法》第 6 條，學校應提供發展性、介入性及處遇性之三級輔導。矯正學校作為特殊教育環境，更需仰賴「輔導教師」與「專業輔導人員（心理師、社工師）」之嚴密合作。

法務部矯正署雖自 2025 年起推動「矯正機關心理社工專輔人力員額增補計畫」，針對心理師與社工師進行增聘，然輔導教師仍承擔極高強度之行政整合與日常評估工作。若輔導教師人力不足，將可能導致：個案篩選與轉介機制失靈，影響後端專輔人力之執行效能；親師溝通與資源網絡串接斷層，難以維持輔導的連續性；一線工作者勞務過重，影響輔導品質及穩定度。

為落實《學生輔導法》之三級輔導架構，確保矯正教育之輔導能與專業專輔人力相輔相成，提升學生復歸社會之處遇成效，爰建請法務部會同法務部矯正署針對現行 4 所矯正學校之輔導教師及專輔人員之師生比進行評估，檢視現行編制是否足以應對日益複雜之少年個案議題；另在推動「心理社工專輔人力增補」之際，應同步研議增加「輔導教師」員額之可行性，確保各校具備足額之輔導教師，以發揮校園輔導網絡之核心樞紐功能；並將人力增補規劃進度，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十五)現行「促進轉型正義條例」跟「威權統治時期國家不法行為受害者權利回復條例」，只有明文對生命、身體及財產所有權的行政不法進行平復。並無法針對「國家不法監控」、「因政治案件遭強制退學」、「海外黑名單而無法入境」等違背《憲法》基本權的侵害態樣，進行權利回復。有關這項議題，林委員宜瑾曾經質詢過法務部，法制司司長當時回覆，若國家侵害《憲法》所保障基本權，亦可能涉及行政不法。

然根據行政院推動轉型正義會報第 7 次會議資料，經行政院人權及轉型正義處的意見檢視，針對各類司法不法平復以及行政不法平復結果，倘若累積「一定數量之准駁個案成果」，除相關成果之資料彙整外，建議法務部爬梳分析平復國家不法迄今之整體圖像及特殊個案態樣，以利外界理解威權統治時期國家不法侵害人民權利之實際狀況，並適時透過成果發表會、學術研討會或其他平台發表成果，以強化社會對話，增進人民對轉型正義之理解。

爰此，法務部應照行政院人權及轉型正義處之指示，具體研究准駁個案之特性，爬梳准駁類型，據以建立研究成果。爰建請法務部於 3 個月內向提案委員及立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十六)鑑於近年檢察機關案件量持續攀升，113 年全國司法案件量已達 248 萬餘件，惟第一線法警人力自 108 至 114 年間僅由 646 人增至 723 人，成長幅度有限，與實際業務負荷是否相當，已有檢討空間。尤其在現行制度下，法警除須負責偵查庭內秩序維護外，對於地方檢察署出入口、走廊等庭外空間之安全

管理，亦常需即時應對突發情況，但其職權多依《法院組織法》相關規定準用於地檢署之行政規範運作，欠缺如《警察職權行使法》般明確且具體之法律授權，致第一線人員於面對情緒升高或潛在衝突時，是否具備明確介入標準及足夠法律依據，容有疑義，影響現場安全維護之即時性與一致性。

爰此，要求法務部就現行法警人力配置與案件量成長間之落差，進行整體評估，並提出具體補充及配置優化之規劃；同時盤點現行法警職權相關法規與行政規範，針對偵查庭內外安全維護之權限範圍、介入時機及程序，研議是否有強化法律授權及建立統一標準之必要，並就整體檢察機關安全維護機制（含人力配置、現場應變及作業流程）提出具體精進措施。

爰請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(十七)為保障未成年犯罪被害人權益，《犯罪被害人權益保障法》（下稱犯保法）於 2023 年曾修正，將未成年犯罪被害人的補償金請求權時效，自犯罪被害發生時 5 年，修正為自成年起 5 年。然該次修法未涵蓋「請求權時效依舊法已消滅者」，民間司法改革團體指出，許多童年受害之被害人於 2023 年修法後滿懷希望提起請求，卻仍因時效限制遭駁回，權益保障未臻完善。

經查，法務部於 2026 年 3 月 31 日預告犯保法修正草案，擬增訂第 100 條之 1，針對修法前時效業已完成者，在符合特定障礙事由（與犯罪行為人間有共同生活、監督、監護、扶助或照護關係；因性侵害犯罪行為致身心創傷；受犯罪行為人或他人之強暴、脅迫）前提下，賦予其再度請求補償之機會。此項修法方向回應社會期待，填補過往法律空窗期，值得肯定。

然查，針對 2023 年修法後至本次修法施行前，曾尋求救濟卻因法規不備而遭駁回之被害人，權益有所損害。若要求被害人自行隨時關注法律變更，恐課予創傷個案過重負擔。若由行政機關全面通知召回，地方檢察署量能恐難以負荷。若僅針對特定案情進行篩選通知，則可能引發未審先判之疑慮。基於前述考量，建請法務部研擬召回被害人之妥適作法，於 2 個月內做成書面報告，提交予立法院司法及法制委員會。

(十八)行政院於 2026 年 1 月通過法務部擬具「中華民國刑法部分條文修正草案」，擬修正中華民國刑法第 80 條，將未成年性侵害被害人追訴時效延長為自年滿 20 歲起算。這踏出了保障未成年被害人的第一步，法務部努力值得肯定，然為更完善保障被害人權益，配套法規也須一併修正。

法務部於 2026 年 4 月 14 日所提交之答覆質詢書面報告中敘明，民法消滅時效制度刻正進行研修，其中包含與未成年性侵害案件賠償請求權相關修正，修正方向為「故意不法侵害他人生命、性自主、身體或健康之情形，時效為主觀 5 年、客觀 20 年。」如被害人為未成年人，其損害賠償請求權比照中華民國刑法修正方向，於成年前停止進行。並且「如被害人於時效終止前 1 年內有與加害人共同生活、監督或照護關係者，其損害賠償請求權於該關係消滅後 1 年內，時效不完成。」

然查中華民國刑法第 80 條所規定之追訴權時效，最長可達 30 年。若民事賠償請求權時效修正僅延長至 20 年，實務上可能出現被害人可提起刑事訴訟，卻無法請求民事賠償之情形。為更周全保障未成年被害人之權益，爰建請法務部參酌中華民國刑法第 80 條，研議將民事賠償請求權比照刑事案件之可行性。請做成書面報告，於 2 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(十九)自 2022 年 5 月促進轉型正義委員會依法提出任務總結報告並解散後，轉型正義相關事務依《促進轉型正義條例》第 11 條之 1 及第 11 條之 2 規定，各項任務移交各該中央主管機關接續辦理，其中，關於平復司法不法、行政不法，與識別及處置加害者事項，移交予法務部辦理。

為研商處置威權時期加害者相關立法，法務部自 2022 年起已進行「法務部識別及處置加害者專法研究制定小組」諮詢會議、專案會議等多次評估。然，「促進轉型正義條例加害者之識別、揭露及處置專章」草案進度至今仍停留在研擬與評估階段，立法進度與社會期待存在落差。

鑑於政治受難者與家屬因年邁逐漸凋零，轉型正義實現具備高度急迫性，為落實轉型正義、促進社會和解，並確保國家體制運作符合人權原則，建

請法務部加快加害者識別及處置專法之立法進程，提出明確立法作業時程表，該時程表應包含草案研擬完成期限，以及預計送請行政院審議之具體目標時限，使轉型正義進度如期落實。

綜上，爰建請法務部於 3 個月內提出書面報告予立法院司法及法制委員會。

(二十)臺灣社會傳統觀念下，女性於婚後往往承擔較多家庭照顧及育兒責任，更容易因婚姻影響學業或職涯發展機會。誠如聯合國《消除對婦女一切形式歧視公約》（CEDAW）第 29 號一般性建議所指出：「學業和就業生涯的中斷以及育兒責任往往妨礙婦女走上一條足以在婚姻解體後養家餬口的有償就業之路」。該建議明確指出，「締約國有義務規定，離婚時雙方平等分割婚姻期間所累積的所有財產。締約國應承認任何一方對婚姻存續期間所取得的財產做出的非直接、包括非金錢貢獻的價值。」並且大力鼓勵「計算延付報酬、養老金或人壽保險單等其他因為婚姻存續期間所做貢獻而在解體後得到的支付的現值，作為可分割的婚姻財產的一部分。」

經查，我國年金體系中之第二柱職業年金，其給付水準高度反映個人之勞動成就。為肯定配偶於婚姻存續期間對他方職業成就之非直接貢獻，我國軍公教退撫制度已自 2017 年起陸續納入離婚財產請求分配範圍。然查，目前勞工或其他職域之職業年金尚未修正納入離婚分配條文，導致國人離婚後經濟保障因「職業身分」而異，恐產生差別待遇。

復查，法務部於立法院第 11 屆第 5 會期司法及法制委員會第 8 次全體委員會議書面報告稱，各職業年金性質不同，難於《民法》統一規定，應由各主管機關研提。惟銓敘部報告則主張，本事項本質係離婚配偶間之財產分配，若能於《民法》統一訂定，方可解決各職域入法時程不一、規範內容不一的問題。兩部會意見顯有分歧，恐導致軍公教人員與其他職域人員間的權益落差。

為落實 CEDAW 精神並完善國人離婚後經濟保障，爰請法務部針對「職

業年金納入離婚財產請求分配範圍」之修法方向（包含於《民法》訂定原則性規範及由各職域法規分別入法）提出不同方案之修法建議及可行性評估之書面報告，於 2 個月內提交予立法院司法及法制委員會。

(二十一)現今《犯罪被害人權益保障法》第 57 條規定各類犯罪被害補償金額度，其中「性侵害補償金」額度遠低於「重傷補償金」。經查，根據中華民國刑法第 10 條第 4 項，稱重傷者，除調毀敗或嚴重減損視能、聽能、語能、味能、嗅能、一肢以上機能或生殖機能外，還包含「其他於身體或健康，有重大不治或難治之傷害」。然事實上，曾有被害人因性侵害而產生驚恐、羞愧、憂鬱等嚴重心理創傷，甚或出現解離情形或自傷傾向，顯示性侵害亦可能對被害人造成相當於重傷之損害，爰性侵害補償金實有提高之必要。

經查，他國亦有將物理損傷與心理損傷一視同仁，提供充足補償以支持受害者復原之路的先例。如紐西蘭〈2001 年意外傷害補償法〉（Accident Compensation Act 2001）所定義「個人所受傷害」，即同時涵蓋「物理損傷」與「因為性暴力而生的心理損傷」，並且依不同損害程度，可請領的一次性補償金最高可達 190 萬元。又例如，澳洲皇家調查委員會針對機構中未成年性侵害案件提出國家補償計畫，被害人最高可獲得約 320 萬元的補償金，國家也提供心理諮商與支援服務，陪伴受害人走過程序。

有鑑於此，我國可參酌他國經驗，研議將性侵害補償金比照重傷害補償金，酌予提升賠償額度之可能，以充分支持性侵害被害人的復原之路。爰建請法務部參酌他國案例，研究提高性侵害犯罪補償金額度之可能，請於 2 個月內作成書面報告，提交予立法院司法及法制委員會。

(二十二)近十年國內性侵害通報總數逾十萬件。現行《中華民國刑法》妨害性自主罪章自 88 年修法以來，以處罰行為人採取強暴威脅等違反意願的手段為主，惟實務判決中，法官仍聚焦於當事人是否有機會抵抗而未抵抗、抵抗程度等。此舉忽視性侵害案件中的權力不對等本質，且因聚焦被害人的抵抗義務，也易使其於訴訟過程遭受二度傷害。

司法實務上，110 年最高法院「110 年度台上字第 1781 號刑事判決」已納入積極同意之「明示同意」定義，否則即屬違反意願之性侵害犯罪行為。至今國內已有 194 件判決援引此觀點，顯示採納積極同意定義入法之必要性與實務基礎。

據 114 年消除對婦女一切形式歧視公約（CEDAW）第 5 次國家報告之獨立評估意見，性侵害案件具隱密性且舉證不易，110 至 113 年高達 95% 性侵案件因嫌疑不足不起訴，凸顯現行要件舉證之難度。據此，政府應檢討《中華民國刑法》妨害性自主罪成立要件，採納積極同意模式，促進司法人員於偵審過程尋求多元證據。

婦運團體自 101 年起即已倡議採納積極同意定義入法，也為使我國法治符合國際 CEDAW 精神，爰建請法務部研究各國相關立法作法，評估中華民國刑法妨害性自主罪成立要件採納積極同意定義入法之可行性，以落實保障性自主權。請研擬研究、評估及相關規劃之期程作成書面報告，於 2 個月內提交立法院司法及法制委員會。

(二十三)115 年度法務部預算案於第 5 目「司法科技業務」項下「新世代智慧檢察 AI 科技計畫」編列 929 萬 8 千元，計畫內容涵蓋：以 AI 自動產製案量龐大、重複性高之刑事案件結案書類；於大型詐欺集團案件中自動生成被害人紀錄附表；以及訓練 AI 分析偵查筆錄、建議偵查方向，並比對卷證資料以提供決策建議。惟司法程序與一般行政業務性質迥異，AI 應用於檢察辦案一旦發生錯誤，所影響者不僅係行政效率，更可能左右偵查方向與起訴內容，進而波及被告之人身自由及被害人之權益。

又本計畫所涉及之資料範圍廣泛，涵蓋通訊紀錄、定位資料、金融資料、網路活動紀錄，乃至兒少、性侵害、家暴、人口販運等案件之被害人個人資料，均屬高度敏感。若資料治理機制付之闕如，科技偵查之範疇恐從「精準打擊犯罪」逐步擴張為「無節制蒐集人民資料」，對人民基本權利造成難以回復之侵害。

爰要求法務部於行政院核定人工智慧風險分類框架後，於 3 個月內提出針對新世代智慧檢察 AI 科技計畫之評估報告，送交立法院司法及法制委員會。

(二十四)依據 112 年 2 月 8 日修正公布犯罪被害人權益保障法，其立法意旨揭示「補償從優、審議從速、程序從簡」，務求加速審議效率，避免被害人二度傷害。惟參據 113 年「犯罪被害人權益保障法新法推動周年成果報告」，犯罪被害重傷補償金審議流程新制比較舊制審議日數平均增加 28 日，顯示與「審議從速」之立法目的有所悖離。

犯罪行為致重傷者，多伴隨永久性失能或勞動能力之喪失減損，於審議期間須持續支應醫療、復健、輔具購置及長期照顧自付額等必要費用，又重傷被害人之家屬照顧者，每因負起照護責任而被迫離職或減少工時，致家庭所得來源同時遭受衝擊。補償決定遲未作成，使家庭經濟支柱失衡情形持續惡化，與本法防止被害人陷於二度傷害之立法精神亦有相違。

爰要求法務部於 3 個月內就現行審議流程及平均審議天數延長之具體成因分析，研議具體改善措施，提出書面檢討報告送交立法院司法及法制委員會。

(二十五)依法務部矯正署資料我國矯正機關超額收容情形，114 年 9 月底全國矯正機關收容人數已達 6 萬 2,532 人，超出核定容額 1,980 人，計有 18 所監獄、10 所看守所及 1 所少年矯正機關出現超額收容；其中法務部矯正署臺北看守所超收比率高達 54.7%、法務部矯正署桃園女子監獄 51.1%、法務部矯正署桃園監獄 49.7%、法務部矯正署新竹看守所 53.6%，法務部矯正署臺北女子看守所及法務部矯正署彰化看守所超收比率亦均逾四成，已嚴重影響收容人權保障、處遇品質及戒護管理。

又監察院於 114 年 4 月提出「如何保障矯正機關收容人之移監權益議題研析報告」，已具體指明現行移監制度存有受刑人申請困難、規定過於僵化、法院供採影響移監等問題。

爰要求法務部於 3 個月內研議短中期紓解措施，含移監調配、替代處遇、假釋與易服社會勞動審核流程精進等，並提出書面檢討報告送交立法院司法及法制委員會。

(二十六)法務部 115 年度施政計畫列明，將推動轉型正義，辦理平復國家不法案件與研定識別及處置加害者法案等事項。惟查，法務部為完備轉型正義「識別及處置加害者」事項相關法制，自 111 年 10 月起至 114 年 6 月已召開 14 次諮詢及研商會議，並配合行政院審查「促進轉型正義條例修正草案」進度，參與 22 次審查及研修相關會議；然目前仍係研提各項可能對案，以供行政院政策決定，尚未見明確法制方向及完成期程。

轉型正義之落實，不僅在於平復威權統治時期司法不法及行政不法案件，亦應就國家不法形成過程中相關加害者之識別、責任釐清、處置方式及程序保障建立明確制度。若相關法制作業長期停留於研議階段，將不利於社會理解國家推動轉型正義之具體方向，亦難以回應受難者、家屬及社會對歷史真相與制度責任之期待。

爰要求法務部於 3 個月內，就「識別及處置加害者」相關法制作業進度，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十七)依據立法院預算中心 115 年度預算評估報告，近年各地方檢察署易服社會勞動案件新收及終結件數均有增加，惟履行完成率卻呈下降趨勢。依評估報告所載，110 至 113 年度易服社會勞動案件履行完成率，由 75.22%下降至 60.8%，顯示制度執行成效已有檢討必要。

易服社會勞動制度之目的，在於使符合條件之受刑人得以社會勞動替代短期自由刑或罰金執行，一方面避免短期入監造成家庭、工作及社會連結中斷，另一方面也透過公益服務回饋社會。若履行完成率持續偏低，不僅可能增加後續撤銷、改執行原刑或罰金之行政成本，也可能使制度原本兼顧刑罰執行、社會復歸及減少監所負擔之功能無法充分發揮。

爰要求法務部於 3 個月內，就上述情形提出檢討報告，並將書面報告送交立法院司法及法制委員會。

(二十八)115 年度臺灣新北地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 9,435 萬 6 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。新北地檢署轄區涵蓋之烏來區為原住民族地區，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(二十九)115 年度臺灣桃園地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 8,387 萬 8 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。桃園地檢署轄區涵蓋之復興區為原住民族地區，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (三十)115 年度臺灣新竹地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 3,666 萬 4 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。新竹地檢署轄區涵蓋關西鎮、尖石鄉、五峰鄉等原住民族地區，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (三十一)115 年度臺灣苗栗地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 2,602 萬 4 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。苗栗地檢署轄區涵蓋南庄鄉、獅潭鄉、泰安鄉等原住民族地區，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (三十二)115 年度臺灣臺中地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 9,848 萬 7 千元。惟原住民

族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。臺中地檢署轄區涵蓋之和平區為原住民族地區，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十三)115 年度臺灣南投地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 2,008 萬 7 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。南投地檢署轄區涵蓋仁愛鄉、魚池鄉、信義鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十四)115 年度臺灣嘉義地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 3,113 萬 1 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。嘉義地檢署轄區涵蓋阿里山鄉，涉及原住民族案件比例相對較高，於

偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十五)115 年度臺灣橋頭地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 4,334 萬 2 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。橋頭地檢署轄區涵蓋那瑪夏區、桃源區、茂林區等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十六)115 年度臺灣臺東地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 1,430 萬 3 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。臺東地檢署轄區涵蓋達仁鄉、大武鄉、金峰鄉、太麻里鄉、臺東市、卑南鄉、蘭嶼鄉、延平鄉、鹿野鄉、關山鎮、東河鄉、池上鄉、成功鎮、海端鄉、長濱鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，於偵

查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十七)115 年度臺灣花蓮地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 1,922 萬 1 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。花蓮地檢署轄區涵蓋富里鄉、卓溪鄉、玉里鎮、瑞穗鄉、豐濱鄉、光復鄉、鳳林鎮、萬榮鄉、壽豐鄉、吉安鄉、花蓮市、新城鄉及秀林鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三十八)115 年度臺灣宜蘭地方檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「辦理刑事案件偵查及執行等業務」中「業務費」編列預算 2,114 萬 6 千元。惟原住民族於刑事偵查程序中依法享有使用其語言之權利，然實際運作情形未臻完善。宜蘭地檢署轄區涵蓋南澳鄉及大同鄉等原住民族地區，涉及原住民族案件比例相對較高，於偵查程序中如何確保語言權益，尤為關鍵。監察委

員王美玉 113 年調查報告指出，我國原住民族共 16 族語、42 種方言，惟檢察署僅涵蓋 7 種語別，保障顯然不足，恐使特定族群在刑事偵查程序中處於弱勢。若因缺乏適當通譯，致使當事人無法充分表達其文化背景與語境內涵，將可能造成偵查事實認定偏差，影響檢察官對案件本質之判斷，進而動搖司法公信與程序正義。原民通譯不僅是語言翻譯，更是文化脈絡的詮釋者，應確保其人力建置與專業訓練充足。

請法務部於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 2 項 司法官學院 4 億 5,841 萬 7 千元，照列。

第 3 項 法醫研究所 2 億 0,778 萬 8 千元，照列。

第 4 項 廉政署 5 億 3,841 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 4 項：

(一)115 年度廉政署歲出預算第 2 目「廉政業務」編列 7,871 萬 5 千元，凍結 30 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度廉政署預算案於第 2 目「廉政業務」項下「辦理廉政政策規劃考核業務」編列預算 2,690 萬 9 千元，較 114 年度 1,534 萬 4 千元增加 1,156 萬 5 千元，增幅高達 75.37%，主要係增列辦理聯合國反貪腐公約國家報告等經費。法務部廉政署 115 年度施政計畫亦將辦理聯合國反貪腐公約第 3 次國家報告國際審查、透明品質獎及相關國際交流列為重要工作。

惟廉政工作的核心，不在於報告寫得漂亮、活動辦得熱鬧、國際交流次數增加，而在於政府機關貪腐風險是否降低，公務體系是否更透明，人民是否更信任政府。依立法院預算中心評估報告指出，113 年度各地方檢察署偵辦列管貪瀆案件起訴件數及人數為近年新高，其中具有公務人員身分者亦呈增加趨勢；政風機構部分防貪作為件數亦有下降情形。若國家報告與國際審查經費大幅增加，卻無法轉化為具體制度改革，恐使廉政工作流於形式。

請法務部廉政署於 3 個月內就聯合國反貪腐公約第 3 次國家報告辦理項目、委辦或採購內容、國際審查預期成果、透明品質獎實際效益、審查意見如何

轉化為防貪制度改革，以及具體量化績效指標，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)115 年度廉政署預算案於第 5 目「司法科技業務」編列預算 612 萬元，新增辦理「AI 肅貪數位探勘分析系統科技計畫」。法務部廉政署說明，該計畫係透過已建立之「行動譯文分析系統」，建置專屬貪瀆案件領域之語言資料庫，提升通訊監察譯文製作、整合、分析及運用效率，精進科技偵查作為。

惟 114 年度廉政署已辦理「智慧肅貪科技計畫」，內容包括整合通訊監察光碟、開發行動譯文分析系統及 AI 智慧肅貪分析系統。115 年度又接續新增 AI 肅貪數位探勘分析系統，應先完整揭露前案建置成果、驗收情形、使用率、協助偵辦案件數、是否實際提升偵查效率與定罪率，以及是否涉及通訊監察資料、偵查不公開資料與個資保護等重大風險。

AI 系統不是名稱加上「智慧」或「數位探勘」，就等於效能提升。廉政署掌握高度敏感之貪瀆情資、通訊監察資料及偵查資料，更應建立明確資料治理、權限控管、操作紀錄留存、資安稽核及模型偏誤風險評估機制。

請法務部廉政署於 3 個月內就 114 年度智慧肅貪科技計畫執行成果、系統驗收情形及 115 年度新計畫與前案差異，向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四)目前「食品安全廉政平台」係由法務部廉政署統合中央及地方相關政風機構跨域建置，以協助維護食品安全及公務員廉潔之立場，蒐報相關食安情資、防制廉政風險，並適時配合各食安主管機關辦理聯合稽查。衛生福利部政風處及相關政風機構組成之「食品安全廉政工作小組」，則為食安廉政平台架構下之執行機制。現行制度下，政風人員並非食安專業稽查體系的一部分，而是以廉政風險防制與程序監督角色參與聯合稽查，依「食品安全廉政工作小組」任務執行注意事項，現場若遇業者質疑或拒絕配合，最終決定仍「原則予以尊重」。

爰請法務部廉政署，就現行政風人員參與食安聯合稽查之法律定位、權責範圍及作業程序，建立明確角色分工與標準，於 2 個月內向立法院司法及法制

委員會提出書面報告。

第 5 項 矯正署及所屬 189 億 7,414 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 14 項：

(一)115 年度矯正署及所屬歲出預算第 2 目「矯正業務」編列 166 億 1,523 萬 4 千元，凍結 5,062 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告，並經同意後，始得動支。

(二)明陽中學校內無障礙設施需持續改善，通行動線應充分符合行動不便者及特殊照護需求之使用情形；另校區道路亦須注意樹根系橫向生長影響，避免路面凸起、柏油破損等問題，以防增加日常管理及戒護風險。考察其他學校發現前述問題，設施維護不應僅止於一般修繕，更應兼顧安全通行、友善校園、矯正教育及少年身心照護之實際需求。針對無障礙環境、校區道路平整、樹根破壞路面及相關公共安全風險，法務部矯正署及明陽中學允應進行整體盤點，以確保設施養護經費確實改善校園安全與收容環境。

爰請法務部矯正署於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)實地考察敦品中學後發現，校內無障礙設施仍有待改善，部分通行動線未能充分符合行動不便者及特殊照護需求之使用情形；另校區道路受榕樹根系橫向生長影響，出現路面凸起、柏油破損等問題，可能增加日常管理及戒護風險。敦品中學作為少年矯正教育機構，其設施維護不應僅止於一般修繕，更應兼顧安全通行、友善校園、矯正教育及少年身心照護之實際需求。針對無障礙環境、校區道路平整、樹根破壞路面及相關公共安全風險，法務部矯正署及敦品中學允應進行整體盤點，提出具體改善期程，以確保設施養護經費確實改善校園安全與收容環境。

爰請法務部矯正署於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(四)115 年度矯正署及所屬預算案於第 2 目「矯正業務」項下「辦理矯正行政業務」中「業務費」編列預算 1 億 3,775 萬 1 千元。

近期媒體披露法務部矯正署臺南看守所爆發重大風紀醜聞，受刑人竟能長

期盜用他人保管之手機與外界聯繫，時間長達一年，且涉及管理人員涉嫌協助充電、包庇，甚至發生受刑人出獄後與獄政主管餐敘之情事；以及法務部矯正署武陵外役監獄發生受刑人因索賄不成毆打同袍，並口出「科長會罩我」之狂言，事後更發生機關疑似「技術性干預」被害人移監申請之離譜情事。

有鑑於前開獄政管理問題，內部申訴機制無法保障被害人，甚至存在特定受刑人享有特權之疑慮。法務部矯正署作為監所主管機關，對於所屬監所爆發之集體包庇、霸凌及管理不當案件，未能事前有效督導，事後調查亦被質疑未能秉公處理。

爰請法務部矯正署持續督導各矯正機關落實各項獄政管理措施，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(五)115 年度矯正署及所屬預算案於第 2 目「矯正業務」項下「辦理矯正行政業務」中「業務費」之「設施及機械設備養護費」編列預算 3,390 萬 4 千元。係為辦理矯正設施之維修、養護及無障礙改善所需。惟實地考察矯正學校及監獄設施後發現，部分場域仍有路面崎嶇、通行動線不佳、無障礙設施不足等問題，顯示相關設施維護及環境改善尚未能充分回應實際收容管理需求。近年矯正機關面臨高齡收容人增加、部分監所超收，以及少年收容人身心發展、心理支持與輔導需求提高等挑戰，矯正設施之安全性將直接影響收容人基本照護、戒護安全、教化輔導及工作人員執勤環境。法務部矯正署允應針對所屬矯正機關之路面鋪設、無障礙設施、老舊設備維修、少年矯正教育空間、醫療及心理輔導場域等項目，建立完整盤點、分級改善及優先辦理機制，並就高齡犯增加、超收問題及少年犯身心理需求提出具體設施改善規劃。

請法務部矯正署於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(六)115 年度矯正署及所屬預算案於第 2 目「矯正業務」項下「辦理矯正行政業務」中「設備及投資」編列預算 5,089 萬 7 千元。較 114 年度預算數 2,671 萬 5 千元，增加 2,418 萬 2 千元，增幅 90.51%。

有鑑於政府支出大幅提高，預算書卻僅簡略說明矯正機關各項設備汰換、

購置等經費，並未載明詳細內容，不利立法院預算監督審議。請法務部矯正署於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告說明。

(七)115 年度矯正署及所屬預算案於第 2 目「矯正業務」項下「辦理矯正、醫療及訓練業務」中「業務費」編列預算 5 億 0,905 萬 5 千元。

根據監察院糾正案文，法務部矯正署高雄女子監獄對戒護管理人員值勤教育訓練未盡周延，致戒護管理人員應處糖尿病、急重症等收容人戒護知能與敏感度不足，對收容人病況處置失當；嘉義監獄鹿草分監對於身障收容人遭施暴重傷處遇消極並延宕救治，醫療、戒護處遇及執勤管理均有失當；法務部矯正署臺北看守所醫療應變遲滯，對昏迷收容人救助不力致其器官衰竭與終生傷害。有鑑於法務部矯正署連年編列高額醫療管理經費，卻一再發生收容人患病後未受到妥善照護，顯見矯正署未能落實醫療人權保障。

爰請法務部矯正署針對收容人醫療照護機制於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(八)115 年度矯正署及所屬預算案於第 3 目「改善監所計畫」項下「改善監所計畫」中「設備及投資」臺北看守所及臺北女子看守所遷建工程中長程個案計畫，115 年度編列第 1 年經費 20 億 2,805 萬 3 千元，預定辦理國有不動產撥用相關作業。鑑於監所改善計畫成功工程進度屢屢未盡理想，執行進度延宕，為監督政府改善監所收容空間不足現況，為利掌握法務部矯正署現行推動相關工程之進度與期程，爰請法務部矯正署於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(九)為了提升受刑人個別處遇計畫，法務部矯正署臺南第二監獄試辦「受刑人個別處遇自主管理卡（自主卡）」，讓受刑人擔任自身個案管理師，教誨師轉變為大個案督導，簡化行政流程並強化學習自主性。建立受刑人自主管理機制，強化其自我約束與終身學習態度，提升教誨師個案管理效率，達成司法改革「深化個別處遇」之目標，激發受刑人學習動機，促進假釋審核量表中「處遇成效」指標之達成。

爰請法務部矯正署評估如何將「個別處遇自主管理卡」，推廣至全國各地之矯正機關，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出評估報告。

- (十)查審計部報告指出，法務部為協助收容人親友便捷查詢及辦理接見作業，減輕矯正機關人員工作負荷，達到穩定囚情及使收容人家屬安心之雙重效益，於 110 至 113 年間，提供一站式智慧接見整合服務，於矯正機關接見室設置實體機臺，供收容人親友於辦理接見登記時自行操作該設備辦理接見或寄菜服務，截至 114 年 3 月底止，已導入 10 個矯正機關（監獄）使用，占所有 29 個監獄之 34.48%。

爰請法務部矯正署針對「一站式智慧接見整合服務」導入各級矯正機關（含其餘監獄、看守所、戒治所及少觀所等）提出建置評估計畫，於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (十一)依法務部法務統計觀之，104 至 113 年毒品危害防制條例受刑人長期約占在監受刑人四成，毒品戒癮高度仰賴醫療、心理、社工及職能治療之多元介入，查矯正期刊指出，目前矯正機關內專業人力嚴重匱乏與跨專業合作不足，影響處遇成效，為健全戒癮處遇與協助毒品犯復歸社會，應增加職能治療師在戒癮支持體系中的參與比例及推動跨專業整合模式，建立一個能全面支持成癮者復原的多面向性支持體系。

為完善整體戒癮處遇計畫，爰請法務部矯正署針對現行戒癮體系中的問題，評估建立與相關部會橫向協調醫療、心理、社工、職能治療師等多元專業參與之機制，確保服務整合與個案需求被滿足，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

- (十二)少年矯正學校兼具教育、生活、輔導、技職訓練及矯正處遇功能，其校園設施安全、無障礙環境及基本學習生活空間品質，攸關學生受教權、身心安全、生活品質、教師工作條件及感化教育成效。其收容對象多為仍在發展階段之少年，且部分學生可能有身心障礙、情緒障礙、學習障礙、行動不便或其他特殊教育需求。若校園環境存在路面隆起、動線不平、無障礙設施不足、

教室與宿舍設備老舊、活動空間安全性不足等問題，不僅會影響日常管理，也可能增加跌倒、受傷、衝突或情緒失控等風險，進而影響教學、輔導與處遇品質。

又少年矯正學校不同於一般矯正機關，其日常場域同時包含教室、宿舍、輔導空間、技職訓練教室、活動場地、醫療及心理諮商空間等，均應符合安全、可近用、友善及適齡原則。若未能定期盤點並分年改善，不僅不利於特殊需求學生平等參與學習與處遇，也將增加第一線教師、教導員、輔導人員及戒護管理人員之工作負擔。

可見少年矯正學校之設施維護與學習生活環境改善，不應僅被視為一般庶務支出，而應作為少年矯正教育及復歸處遇之基礎條件。

爰要求法務部矯正署於 3 個月內，就敦品中學、誠正中學、勵志中學及明陽中學 4 所少年矯正學校之設施設備安全、無障礙環境及基本學習生活空間進行全面盤點，並就高風險或急迫改善項目向立法院司法及法制委員會提出優先順序及改善期程書面報告。

(十三)少年矯正學校收容對象多為仍在發展階段之少年，其身處封閉式生活與學習環境，日常生活、課程安排、輔導處遇、戒護管理、懲處措施、同儕互動及與外界聯繫等事項，均可能直接影響其受教權、身心安全、表意權及受適當處遇之權利。

相較一般學生，矯正學校學生因資訊取得、外部支持、法律資源及親友協助均較受限制，若校內申訴、陳情或意見反映機制不夠友善及保密，將可能使學生即使遭遇不當對待，也不敢反映、無從反映，或反映後未能獲得妥適處理。

現行校內雖設有意見箱、申訴或反映管道，並由保護官、教師、教導員、輔導人員等與學生接觸，惟各校申訴管道是否明確告知學生、學生是否理解可申訴事項、申訴後處理流程及期限是否一致、是否設有防止報復或不利對待之機制、是否能就特殊需求學生提供協助，仍有進一步檢討必要。

另考量少年矯正學校屬封閉式場域，學生與校方、戒護管理人員及處遇人員間存在權力不對等關係，若申訴案件完全由校內或矯正體系內部處理，恐難充分消除學生對申訴後遭受不利對待之疑慮。為提升申訴制度之公正性、可信賴性及外部監督功能，應研議納入具兒少、教育、心理、法律、人權或社會工作專業之外部委員參與申訴案件審查。

由於少年矯正學校學生仍屬兒童權利公約保障之權利主體，且其處於高度機構化之生活與管教環境中，申訴、陳情及意見表達機制是否具備兒少友善、保密、獨立及有效救濟功能，攸關少年之表意權、人身安全及程序保障。爰要求法務部矯正署於 3 個月內，依據兒童權利公約兒少最佳利益原則，會同敦品中學、誠正中學、勵志中學及明陽中學，就 4 所少年矯正學校學生之陳述意見、申訴、再申訴、陳情及其他意見反映機制進行通盤檢討，並提出書面報告送交立法院司法及法制委員會。

(十四)鑑於重大暴力犯罪、長刑期受刑人及曾於審判中被法院以「教化可能性」或「改善可能性」作為量刑考量之個案，其是否真正具有悛悔、改善與再社會化可能，不能僅憑審判當時之卷內資料一次判斷，而應透過入監後之長期觀察與動態評估加以驗證。受刑人入監後之教誨、技能訓練、心理輔導、社工處遇、作業表現、獎懲紀錄、風險評估、假釋審查意見等資料，均屬判斷其教化成效、再犯風險與社會復歸可能性之重要依據，矯正機關本應建立更完整、持續且可回溯之動態評估機制。

惟目前我國矯正實務，對於入監後處遇資料之累積、標準化、跨監所銜接及假釋前比對運用，仍有精進空間。審計部亦指出，受刑人原監所接受教誨、技能訓練、作業等處遇資料，雖已鍵入獄政管理系統，然於移監等情形下，尚未完全達到系統化直接移轉，影響處遇資訊銜接與整體評估完整性。是以，若入監後之真實處遇表現，無法形成持續性、制度化、可比較之評估資料，不僅難以作為假釋審查、個別化處遇及風險管理之基礎，亦無從回應社會對重大個案教化成效與公共安全之關切。

爰建請法務部矯正署於 2 個月內向立法院司法及法制委員會就「重大暴力犯罪、長刑期受刑人及高風險受刑人之入監後動態評估機制」提出書面報告，具體事項應包括：

1. 入監後教誨、技能訓練、心理輔導、社工處遇、作業表現、獎懲紀錄、風險評估及假釋審查意見等資料，現行蒐集、建檔、標準化與跨監所銜接之辦理情形。
2. 是否建立針對重大暴力犯罪、長刑期受刑人及高風險個案之分級管理、定期複評與動態追蹤制度；如有，請具體說明評估項目、辦理頻率及實際運作情形；如無，請提出改善規劃。
3. 現行假釋審查多元評估機制中，入監後處遇資料之比重與運用方式，及如何避免僅以片段資料形成判斷。
4. 對於移監、外役監、特殊處遇或即將假釋個案，如何確保處遇資料完整移轉、持續追蹤與風險管理不中斷。
5. 未來如何強化入監後動態評估資料之數位化、標準化與政策運用，使矯正處遇不僅止於執行管理，而能真正提升教化評估品質與社會安全保障。

第 6 項 行政執行署及所屬 19 億 2,531 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

- (一)115 年度行政執行署及所屬預算案於第 3 目「執行案件處理」編列預算 16 億 0,615 萬 4 千元，較 114 年度 14 億 8,792 萬 5 千元增加 1 億 1,822 萬 9 千元，增幅達 7.95%。其中「辦理執行業務」編列 4 億 3,950 萬 9 千元，較 114 年度 3 億 5,002 萬 8 千元增加 8,948 萬 1 千元，增幅達 25.56%。

然依立法院預算中心評估報告指出，行政執行案件未結數仍持續累增，截至 113 年底已近 775 萬件；113 年度有效結案率僅 35.54%，更為近五年最低。換言之，預算逐年增加，案件去化效率卻未同步改善，反而出現未結案件龐大、有效結案率下滑之情形。

更值得注意的是，法務部行政執行署及所屬長期面臨正式員額不足，需仰賴約用人員及勞務承攬人力協助處理案件；115 年度預計進用 368 名約用人員及運用 391 名勞務承攬人員，其中勞務承攬人員較 114 年度增加 67 名。惟在委外人力持續增加的同時，未結案件仍近 775 萬件，有效結案率卻降至近五年最低，顯示單純增加委外人力，未必能解決案件累積問題。

行政執行署職責在於實現公權力、維護國家債權，其業務涉及人民財產權保障、程序正義及國家執法威信，並非一般行政庶務。若長期以承攬人力支撐案件處理，不僅可能造成責任歸屬不清，也可能衍生資訊安全、案件品質及指揮監督風險。行政執行署若只是「案件多就加承攬、人力不足就再委外」，卻未同步檢討案件流程、科技輔助、正式人力配置及組織管理，恐只是治標不治本。

尤其行政執行署 115 年度施政核心標榜「數位化、科技化行政程序」，並強調運用 AI 技術優化類型化事務、推動執行政程序電子化，以簡化流程及減輕人力負擔。既然一方面強調科技化、電子化，另一方面仍持續擴大承攬人力，便應交代科技導入後究竟減輕多少人力負荷、改善多少結案效率，而非科技預算照編、委外人力也照增，最後卻看不出案件去化成效。

請法務部行政執行署於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告，具體說明包含並不限於：1.近五年未結案件累增原因及 115 年度有效結案率提升目標；2.約用人員及勞務承攬人力具體工作內容，及是否涉及核心執行業務與公權力行使；3.近三年承攬人力流動率、訓練成本及績效評估；4.科技輔助案件分類、財產查調、流程管理及提升結案效率之具體措施、時程及量化指標；5.各分署案件量、人力配置與結案成效檢討；6.科技化、電子化措施與降低委外人力依賴之關聯。

(二)查全臺本國銀行、外國及大陸地區銀行在臺代表行、郵局等金融機構（總行）計 398 家，惟行政執行署各分署 113 年度僅查詢其中 106 家（26.63%），可能

存有義務人其他金融存款資料漏未查核風險，又金融科技發展迅速，義務人得以透過虛擬貨幣、電子支付、數位銀行及境外帳戶等方式隱匿財產，查「金融資料調閱電子化平臺」，規劃於 114 年 9 月開放各執行分署上線使用該平臺辦理批次查詢事宜。

爰請法務部行政執行署就「金融資料調閱電子化平臺」正式使用後，由各執行分署就滯欠大戶或其他重大案件查調義務人電子支付、第三方支付、虛擬資產等開戶及餘額情形，整併及擴大提高查詢義務人金融帳戶餘額之效率及即時性，於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 7 項 最高檢察署 2 億 1,484 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)115 年度最高檢察署歲出預算第 2 目「檢察業務」編列 6,029 萬 3 千元，凍結 100 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)115 年度最高檢察署預算案於第 2 目「檢察業務」項下「督導肅貪暨重大刑事案件辦理」中「業務費」編列預算 916 萬 6 千元。然而近來檢調系統屢屢傳出偵查內容外洩，涉案當事人之隱私與名譽遭受嚴重影響。尚未經法院審理之情節，卻先行於媒體曝光，不僅使社會大眾對司法專業性產生懷疑，更嚴重動搖司法公信力。偵查不公開係維護程序正義、保障人權之基本原則，但屢次外洩情事顯示相關防堵機制未臻落實，甚至淪為政治角力與輿論操作的工具。立法院審查 114 年度預算時，已明確要求最高檢察署強化管控機制，以杜絕偵查資訊任意外流，但迄今未見具體改善。

請最高檢察署於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

第 8 項 臺灣高等檢察署 27 億 0,798 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)115 年度臺灣高等檢察署歲出預算第 2 目「檢察業務」編列 16 億 9,921 萬 1 千元，凍結 250 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)臺灣高等檢察署依法負有監督所屬各級檢察署執行刑事裁判與相關執行業務之責，115 年度預算總說明亦明載，其重要施政計畫包括：督導所屬短期自由刑得易科罰金案件之執行、督導所屬易服社會勞動業務之執行、督導所屬加強監護處分、刑後強制治療及禁戒處分之執行等。

而高檢署 114 年度執行情形顯示，114 年 1 至 6 月，該署暨所屬各檢察署聲請社會勞動 6,187 人次，准予社會勞動 6,102 人次，占 98.63%；同期聲請易科罰金 2 萬 6,962 人，准予易科罰金 2 萬 5,963 人，占 96.29%。代表高檢署不只是形式上的督導機關，而是實際掌握全國社會勞動與刑事執行政策節奏之中樞。

惟目前社會勞動制度已出現多項疑義，包括詐欺、洗錢等案件是否被用作延緩入監工具、履行未完成案件比例及原因分析是否充足、觀護及執行端是否有足夠人力與配套因應，以及弱勢或高風險個案之分流調整機制是否健全。若高檢署長期掌握全國執行數據與督導權限，卻未能提出罪名別完成率、未完成原因、回流入監情形及督導改善作為，即難認已善盡監督之責。

請臺灣高等檢察署於 2 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告說明「就近五年易服社會勞動案件之罪名別完成率、詐欺及洗錢案件履行未完成原因、准駁標準、回流入監情形、觀護執行負荷與督導改善作為」。

第 9 項 臺灣高等檢察署臺中檢察分署 1 億 8,464 萬元，照列。

第 10 項 臺灣高等檢察署臺南檢察分署 1 億 4,235 萬 6 千元，照列。

第 11 項 臺灣高等檢察署高雄檢察分署 1 億 8,403 萬 5 千元，照列。

第 12 項 臺灣高等檢察署花蓮檢察分署 6,193 萬 8 千元，照列。

第 13 項 臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署 1,732 萬 5 千元，照列。

第 14 項 臺灣臺北地方檢察署 19 億 9,355 萬 5 千元，照列。

第 15 項 臺灣士林地方檢察署 6 億 7,664 萬 9 千元，照列。

第 16 項 臺灣新北地方檢察署 11 億 9,368 萬 7 千元，照列。

第 17 項 臺灣桃園地方檢察署 10 億 1,686 萬 5 千元，照列。

- 第 18 項 臺灣新竹地方檢察署 4 億 4,406 萬元，照列。
- 第 19 項 臺灣苗栗地方檢察署 3 億 0,435 萬 6 千元，照列。
- 第 20 項 臺灣臺中地方檢察署 23 億 5,025 萬 3 千元，照列。
- 第 21 項 臺灣南投地方檢察署 2 億 6,148 萬元，照列。
- 第 22 項 臺灣彰化地方檢察署 5 億 7,365 萬 4 千元，照列。
- 第 23 項 臺灣雲林地方檢察署 3 億 1,267 萬 2 千元，照列。
- 第 24 項 臺灣嘉義地方檢察署 4 億 0,759 萬 2 千元，照列。
- 第 25 項 臺灣臺南地方檢察署 7 億 9,638 萬 8 千元，照列。
- 第 26 項 臺灣橋頭地方檢察署 5 億 3,266 萬 9 千元，照列。
- 第 27 項 臺灣高雄地方檢察署 10 億 0,906 萬 4 千元，照列。
- 第 28 項 臺灣屏東地方檢察署 4 億 2,139 萬 3 千元，照列。
- 第 29 項 臺灣臺東地方檢察署 1 億 9,810 萬 9 千元，照列。
- 第 30 項 臺灣花蓮地方檢察署 2 億 5,706 萬元，照列。
- 第 31 項 臺灣宜蘭地方檢察署 2 億 6,037 萬 7 千元，照列。
- 第 32 項 臺灣基隆地方檢察署 2 億 7,366 萬 3 千元，照列。
- 第 33 項 臺灣澎湖地方檢察署 1 億 2,501 萬 1 千元，照列。
- 第 34 項 福建高等檢察署金門檢察分署 2,559 萬 5 千元，照列。
- 第 35 項 福建金門地方檢察署 7,658 萬 7 千元，照列。
- 第 36 項 福建連江地方檢察署 2,608 萬元，照列。
- 第 37 項 調查局 86 億 8,335 萬元，照列。

本項通過決議 6 項：

- (一)115 年度調查局歲出預算第 3 目「鑑識科學及通訊監察業務」編列 15 億 1,582 萬 9 千元，凍結 1,000 萬元，俟向立法院司法及法制委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)115 年度調查局預算案於第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業

務費」之「特別費」編列預算 303 萬 9 千元。

115 年 5 月，法務部調查局桃園市調查處偵辦一起貪瀆案，偵悉有調查官涉嫌協助線上博弈集團設計博弈程式，並獲取不法報酬。此舉已嚴重違背調查人員之職守，更有損害國家執法機關之公正、清廉形象。

為此，法務部調查局應即刻檢討內部管控流程，就如何防範調查人員與犯罪集團緊密接觸時，在複雜的人物關係中，形成利益共同體，以嚴阻類似勾結情事再次發生。請法務部調查局務實檢討人事管理、風紀管理及風險控管等制度，以杜絕類似案件發生，並於 3 個月內向立法院司法及法制委員會提出書面報告。

(三)115 年度調查局預算案於第 1 目「一般行政」項下「資訊作業」中「設備及投資」編列預算 1 億 0,451 萬 2 千元，其中包含電腦設備汰換等經費 2,420 萬元。

經查，法務部調查局連年編列高額電腦汰換經費，111 至 114 年度已編列 7,431 萬 7 千元，惟汰換數量、理由、裝備規格等皆無敘明，不利立法院監督審議設備汰換情形。

鑑於調查局兼具司法與情報業務，本項雖屬個人電腦等設備汰換為辦公作業固定支出，實用於支援職掌業務所需之基礎資訊設備，請法務部調查局在資源合理配置及資安防護無虞前提下，審慎規劃電腦設備汰換之規格及數量。

(四)115 年度調查局預算案於第 1 目「一般行政」項下「人員訓練」編列預算 4,650 萬元。

法務部調查局肩負國家安全及犯罪防制重任，本應為執法人員表率。然近年來違法違紀事件頻傳，包括主管及同仁涉嫌性騷擾、強制猥褻、拍攝未成年性影像，甚至結群出入有女陪侍之場所。此類重大不檢言行嚴重玷汙司法公信力，顯見該局內部管理機制失靈，此事亦引起監察委員關注，申請自動調查。然而多起案件即便經查證屬實或遭檢察官提起公訴，調查局內部竟僅給予輕懲交代，外界質疑官官相護，未能建立有效之違失人員淘汰機制，組織文化亟待

澈底改革。爰要求調查局針對風紀敗壞、性平教育落實不力等情事做檢討改善。

請法務部調查局持續針對新進及在職同仁加強性平教育並務實檢討人事管理、風紀管理及風險控管等制度，以杜絕類似案件發生。

(五)115 年度調查局預算案於「媒體政策及業務宣導費」編列 298 萬 6 千元，較 114 年度 119 萬 4 千元增加 179 萬 2 千元，增幅高達 150.08%。其用途係辦理國安宣導活動及製作犯罪防制影片等，用以宣導保護國家安全、防制滲透、機密維護等概念，評核指標則為每檔次活動或影片推廣期間觸及率達 5 萬觀賞人次。

國家安全宣導固有其必要，但預算一年暴增逾 1.5 倍，卻僅以「觸及率 5 萬觀賞人次」作為評核指標，顯然過於粗略。觸及率不等於實際觀看，不等於完整觀看，更不等於民眾理解、辨識風險或提高檢舉意願。若宣導成效僅以平台數據表面觸及作為交代，容易流於廣告投放，而非真正提升國安意識與犯罪防制能力。

更何況法務部調查局作為國家安全與重大犯罪調查機關，業務性質本就高度敏感，媒體宣導更應嚴守必要性、比例性及政治中立原則。若宣導內容、投放對象、媒體選擇、採購方式及成效評估未具體揭露，恐引發外界對政府大內宣或特定媒體資源分配之疑慮。

政策宣導不是不能做，而是必須說清楚、可檢驗、有效益。調查局應提出更具體的績效指標，例如完整觀看率、互動率、政策理解度、受眾回饋、檢舉案件導流效果、校園或機關宣導後測結果等，不能只用觸及人次包裝預算成效。

請法務部調查局檢討評核指標，以更具體之方式思考國家安全及各類型犯罪防制宣導作為。

(六)115 年度調查局預算案於第 2 目「司法調查業務」項下「國家安全維護及安全防護工作」中「業務費」之「一般事務費」辦理國安宣導活動及製作犯罪防制影片等媒體政策及業務宣導費編列預算 298 萬 6 千元。然查，法務部調查局官方 YouTube 頻道於 114 年僅於 8 月 25 日上架 1 部國安宣導影片，迄今觀看數不足

1 萬 5,000 次；113 年度亦曾編列 223 萬 9 千元製作 1 部以職業棒球隊中信兄弟為主演之國安宣導影片，迄今觀看數仍不足 1 萬 1,000 次。由此可見，調查局所辦理之政策宣導方式未能有效觸及社會大眾，費用支出與成效顯不相當。過去一年未見調查局宣導方式有所改進，僅見沿用舊有模式，未能回應數位時代之傳播需求。調查局應積極檢討並改善，以確保公共資源之有效運用。

請法務部調查局考量經濟效益，以最能撙節經費之方式思考國家安全宣導作為，避免重複性過高或題材雷同之宣傳方式。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審查結果調整。