

立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 115 卷第 60 期



5459 $\frac{3}{15}$

中華民國 115 年 7 月 30 日(星期四)出版

目次

院會紀錄

頁次

115 年 7 月 17 日（星期五）、115 年 7 月 21 日（星期二）

立法院第 11 屆第 5 會期第 18 次會議紀錄

115 年 7 月 21 日（星期二）

討論事項

中華民國115年度中央政府總預算案—交黨團協商—（前接第二冊、後接第四冊） （ 1 ～ 380 ）

附：本期委員發言紀錄索引|..... （ 381 ）

院 會 紀 錄

立法院第11屆第5會期第18次會議紀錄

（前接第二冊）

(六十一)115 年度警政署及所屬歲出預算第 6 目「刑事警察業務」項下「爆炸物案件現場採證與蒐證工作」中「業務費」編列 2,878 萬 3 千元。有鑑於 113 年度「強化應受尿液採驗人採驗實施計畫」預算執行率驟降至 76.54%（相較於 110 至 112 年均維持在 91%以上）。然而，113 年度我國毒品持有新收入數（案次還原人數）高達 6,654 人，係近 10 年來最高者，顯示毒品危害仍極其猖獗，預算執行效能與治安現況顯有落差。更何況，近年新型毒品依托咪酯（俗稱「喪屍煙彈」）之散佈及吸食者年齡層下降且進入校園的情況顯有所聞，也易流於規避而形成毒品防制工作漏洞，警政署應預先防堵及妥研謀對策並與法務部研議緊急列管或概括式列管之毒品審議制度。

提案人：王美惠

連署人：吳琪銘 蘇巧慧

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(六十二)115 年度警政署及所屬歲出預算第 6 目「刑事警察業務」項下「偵辦與督導刑案偵破及檢肅治平對象」項下辦理「強化應受尿液採驗人採驗實施計畫」編列 2,239 萬元。近年來毒品犯罪案件持續增加，新興毒品種類不斷推陳出新，且有年輕化趨勢。113 年度毒品持有新收入數更高達 6,654 人，係近 10 年來（自 104 至 113 年度）最高。警政署為落實執行「毒品危害防制條例」第 25 條第 2 項規定，對應受尿液採驗人或於有事實可疑為施用毒品者，通知其於指定時間到場採驗尿液，110 至 114 年 7 月應受尿液採驗人定期採驗到驗率平均為 85.36%，部分市縣定期採驗到驗率未達八成。應受尿液採驗人未定期到驗，恐形成毒品防制工作漏洞。為提升毒品防制成效，允宜積極賡續精進篩檢清查作為，並督促研謀改善，以澈底防杜毒品之危害。請警政署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(六十三)115 年度警政署及所屬歲出預算第 6 目「刑事警察業務」項下「偵辦與督導刑案偵破及檢肅治平對象」中「業務費」之「一般事務費」編列打擊毒品犯罪宣導 96 萬 2 千元（含媒體政策及業務宣導費 60 萬元）。近年新興毒品及依托咪酯等毒品透過電子煙快速擴散，毒駕案件亦有明顯增加趨勢。依內政部警政署公布統計資料，2025 年全國毒駕移送案件達 8,600 件，較 2024 年度大幅增加逾 6,000 件；2026 年前 4 個月查獲 4,725 件，更較 2025 年同期成長近 3 倍，顯示毒駕問題已對道路交通安全及民眾生命財產造成嚴重威脅。查警政署 2026 年度預算編列 165 反詐騙專線、全般刑案、暑期青少年預防犯罪及反詐騙宣導等相關經費達 2 億 3,491 萬 6 千元，內容包括影片製作、媒體廣告投放及活動辦理等；反觀打擊毒品犯罪宣導經費僅編列 96 萬 2 千元，與近年毒品犯罪及毒駕案件快速攀升之情勢顯不相稱，相關宣導資源配置及宣導成效有檢討精進之必要。請警政署及所屬於 1 個月內，檢討現行反毒宣導策略、宣導內容及預算配置，研議強化新興毒品危害、毒駕風險、電子煙毒品辨識及青少年反毒教育等宣導措施，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

(六十四)115 年度警政署及所屬歲出預算第 6 目「刑事警察業務」項下「偵辦與督導刑案偵破及檢肅治平對象」中「業務費」之「一般事務費」辦理「強化應受尿液採驗人採驗實施計畫」編列尿液檢驗費 2,239 萬元及新興毒品尿液檢驗費 8,352 萬元，共計 1 億 0,591 萬元。警政署對應受尿液採驗人或於有事實可疑為施用毒品者，通知其採驗尿液。據統計，110 至 114 年 7 月底止定期採驗通知 26 萬 9,887 人次，整體到驗 23 萬 0,367 人次，未到驗 3 萬 9,520 人次，定期採驗到驗率平均為 85.36%。另觀各市縣情況，各市縣 113 年度應受尿液採驗人定期採驗到驗率介於 74.40%至 90.32%之間；採驗陽性平

均比率為 26.17%，除連江縣無人驗出陽性外，其餘市縣採驗陽性比率介於 13.29%至 33.98%。110 至 114 年 7 月應受尿液採驗人定期採驗到驗率平均為 85.36%，113 年度部分市縣定期採驗到驗率未達八成，為遏止毒品氾濫，允宜督促研謀改善。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(六十五)115 年度警政署及所屬歲出預算第 6 目「刑事警察業務」項下「辦理刑事偵防綜合業務」中「業務費」編列 2 億 8,499 萬元。有鑑於「網路科技運用精進計畫」該計畫總經費高達 99 億 7,880 萬元，期程為 114 至 116 年度。然而，114 年度 1 至 8 月之預算執行率竟為 0，主因係 3 家電信業者及執法機關辦理前後端系統採購案遲至 8 月底始完成決標。此進度落後恐不利於及時打擊電信網路詐騙等犯罪，產生治安空窗期。惟行政院核定意見已明確指出，本計畫與「警政科技躍升計畫」及「5G 行動寬頻通訊監察建置計畫」等科技計畫，在後端整合通聯調閱、調取等設備與系統上具有共通使用之需求。若未研謀整合既有資源，將導致政府財政資源的重複投入與浪費。再者，詐騙集團普遍使用境外通訊軟體（如 LINE 等）作為犯罪工具，惟我國現行法制仍無法強制境外社群網路服務提供者提供帳號資訊，嚴重限制了科技偵查的實質效益。請警政署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：吳琪銘 許忠信

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(六十六)115 年度警政署及所屬歲出預算第 6 目「刑事警察業務」項下「辦理刑事偵防綜合業務」編列預算 2 億 8,499 萬元。其中包含「網路科技運用精進計畫」。為有效杜絕網路犯罪，於保護人民通訊自由與隱私權之前提下，建置有關網路流量紀錄保存之相關設施，以提升科技偵查效率。現代網路犯罪，由詐騙廣告、詐騙社團、詐騙網站施予詐騙，至透過網路銀行、虛擬貨幣

、第三方支付等進行洗錢，114 年 1 至 7 月詐騙案件數高達 11 萬 8,686 件。經查，114 年度 1 至 8 月該計畫預算執行率為 0，係電信業者及執法機關辦理前後端系統採購案遲至 8 月底始完成決標所致。允宜衡酌預算執行能量，研謀整合既有資源及訂定具經濟與社會各效益面向之量化評估指標，確保提升科技偵查效益。請警政署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(六十七)115 年度警政署及所屬歲出預算第 7 目「初級警察教育」編列 19 億 9,479 萬 8 千元，係辦理專科警員班、特考班及員警在職專業訓練等工作。臺灣警察專科學校於 115 年 4 月發生學生實彈射擊訓練危安意外，該事件是因為一名一年級學生連續違反安全規定且取槍姿勢錯誤導致槍枝走火，導致其左手掌遭子彈貫穿。該事件顯示學生未能落實射擊訓練安全守則，而現場教官與助教也未能及時糾正。臺灣警察專科學校擔負國家基層警察養成重任，其槍枝使用之教學管理與安全監督機制相當重要。請警政署督促臺灣警察專科學校強化靶場安全管理與教學品質，並落實「射擊教學安全操作講習」之各項策進作為。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(六十八)115 年度警政署及所屬歲出預算第 7 目「初級警察教育」編列 19 億 9,479 萬 8 千元，較 114 年度法定預算數 18 億 0,854 萬 8 千元，增列 1 億 8,625 萬元（增幅 10.30%）；較 113 年度決算數 17 億 8,107 萬 7 千元，增列 2 億 1,372 萬 1 千元（增幅 12.00%）。警察教育訓練不僅旨在充實執法技能，更是保障基層性命安全之最重要防線。經查，近年治安環境嚴峻，「依托咪酯」等新興毒品氾濫導致之突發性暴力拒捕，以及難以預測之街頭危安事件。基層同仁位處治安最前線，每一次的出勤與盤查，皆攸關其人身安

危，實需國家給予最完善之訓練支持。面對高壓危險情境，現行警察養成教育與常年訓練必須與時俱進，將「實戰防護與生存技能」及情境模擬列為訓練核心，方能確保員警安全退勤。為保障員警執勤安全、提升執法效能，請警政署規劃並落實執行「因應高風險情境之實戰防護訓練升級計畫」，於 1 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(六十九)鑑於警政署警力招募面臨嚴峻缺口，已連續 3 年出現「補不滿」之招生與國安危機。惟查最新輿情與數據指出，臺灣警察專科學校招生不佳之主因已非單純少子化，而是基層職場環境惡化、過勞及高風險，導致年輕世代報考意願低落。在缺乏足夠報考基數下，在臺灣警察專科學校第 44 期曾發生男生最低合格分數竟僅需 116 分（滿分 500 分）即可錄取，錄取門檻過低恐導致未來第一線執法人員素質良莠不齊，嚴重衝擊執法品質與國家治安。警政署應針對招生不利及錄取分數過低可能降低整體警察素質，研擬如何解決長期缺額及因其導致招收之學生素質良莠不齊問題，請警政署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「改善臺灣警察專科學校招生困境及確保招募警員質量並重之具體優化方案」書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(七十)115 年度警政署及所屬歲出預算第 7 目「初級警察教育」項下「基本教學訓輔工作」中「業務費」編列 1 億 7,202 萬 4 千元。媒體及社群平台報導，臺灣警察專科學校爆發學生於宿舍寢室內公然吸食非法電子煙。此舉不僅嚴重違反「菸害防制法」及校規，更重創培養執法人員搖籃之紀律與形象。鑑於近年來「依托咪酯（俗稱喪屍菸彈）」等新興毒品常偽裝入電子煙彈中，蔓延至青少年與校園基層，社會治安深受其害。臺灣警察專科學校作為孕育國家執法基層之搖籃，對於違禁品及毒品風險理應採取最高規格之零容忍態度。然而，本次事件凸顯出臺灣警察專科學校校園生活管理出現狀況，以及對違禁

電子煙之查緝流於形式。為防範新興毒品侵入警界校園，請強化臺灣警察專科學校學生之操守與法治素養、加強查察電子菸違規行為，以落實校園安全與紀律。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(七十一)115 年度警政署及所屬歲出預算第 8 目「一般建築及設備」項下第 3 節「其他設備」編列 12 億 3,009 萬 7 千元，較 114 年度法定預算數 6 億 8,684 萬 6 千元，增列 5 億 4,325 萬 1 千元（增幅 79.09%）；較 113 年度前年度決算數 7 億 4,811 萬 7 千元，增列 4 億 8,198 萬元（增幅 64.43%）。其中，汰換背心式防彈衣 2 萬 4,041 件，經費 2 億 8,849 萬 2 千元。近期媒體披露，新配發之警用防彈衣因內建抗彈板材質過硬，導致基層員警穿著後彎腰困難，嚴重影響戰術動作與執勤靈活度。防彈衣係基層員警之最後一道防線，除基本防護力外，執勤中之機動性更直接攸關員警生命安全。警政署編列鉅額預算汰換防彈衣裝備，卻未能於採購規格與驗收環節覈實考量基層執勤需求，導致鉅資公帑採購之裝備反成員警執勤負擔。為確保基層執勤安全與財政紀律，請警政署於 1 個月內，針對「未來防護裝備採購納入執勤機動性評估之精進作為」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(七十二)115 年度警政署及所屬歲出預算第 8 目「一般建築及設備」項下「其他設備」之「充實警政設備」編列 12 億 3,009 萬 7 千元，較 114 年度法定預算數 6 億 8,684 萬 6 千元，增列 5 億 4,325 萬 1 千元（增幅 79.09%）。其中，汰換背心式防彈衣 2 萬 4,041 件，經費 2 億 8,849 萬 2 千元。媒體披露，新配發之警用防彈衣被基層員警反映材質過硬、尺寸不齊全、裝備掛載裝置不足等問題。防彈衣係基層員警基本防護力，更直接攸關員警生命安全。警政署編列鉅額預算汰換防彈衣裝備，卻未能於採購規格與驗收環節覈實考量基層執勤需求，導致鉅資公帑採購之裝備反成員警執勤負擔。另外，警政署針對 110 年以不實文件、材料履約之尚極實業公司，民事求償結果、

未來如何審慎、加強規範以保障基層員警生命安全，皆須向國會釋疑。為確保基層執勤安全，請警政署加速優化背心式防彈衣之規格。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(七十三)115 年度警政署及所屬歲出預算第 8 目「一般建築及設備」項下「其他設備」中「充實警政設備」之「警政安全守護雲計畫」編列 7,700 萬元，其內容包括擴增 AI 於新式車牌之辨識能力、提升車牌辨識準確度、提供員警更多辨識資訊、汰換老舊防火牆與伺服器、維持雙 ISP 線路及 CDN 防禦服務等。該計畫對於查緝贓車、失蹤人口、重大刑案、治安熱點巡邏及警政資訊系統安全，具有實務價值。然而，AI 車牌辨識與雲端資料整合涉及大量車行軌跡、查詢紀錄、個資安全及誤辨風險，若未建立資料保存期限、查詢權限分級、誤辨更正、異常查詢稽核及外部監督制度，恐造成治安工具遭誤用或濫用。為支持警政科技化並兼顧基本權保障，請警政署向立法院內政委員會提出資料治理與稽核書面報告。一、預算書列明警政安全守護雲計畫將擴增 AI 於新式車牌之辨識能力，並汰換老舊防火牆與伺服器、維持雙 ISP 及 CDN 防禦服務。此屬治安效率與資安防護兼具之計畫。二、惟車牌辨識資料可反映人民移動軌跡，若資料保存過久、查詢權限過寬、稽核不足，可能引發隱私疑慮。三、警政署應提出下列事項：(一)AI 車牌辨識準確率、誤辨率與誤辨處理流程。(二)資料保存期限、刪除機制及例外規定。(三)查詢權限分級、案件關聯性要求與留痕紀錄。(四)異常查詢偵測、內部懲處與外部稽核。(五)資安防護、資料外洩通報及應變程序。(六)基層使用教育訓練與申訴管道。請警政署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「AI 車牌辨識與警政安全守護雲資料治理、資安防護及稽核監督書面報告」。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(七十四)115 年度警政署及所屬歲出預算第 8 目「一般建築及設備」項下「其他設備」中「充實警政設備」之「警政安全守護雲計畫」，分配本科目編列「設備及投資」6,728 萬元，係建置智慧警勤輔助系統及警政韌性防護雲。警政署建置智慧警勤輔助系統，惟未按計畫督導獲配市縣政府警察局妥適調整巡邏路線，尚未能達到全區覆蓋目標；又獲配市縣政府警察局整體裝備使用率均未達七成，甚有未及三成者，且多僅用於例行巡邏，復因例行巡邏勤務有優先處理之主要任務，致系統辨識警示之注意車牌車輛逾九成未能及時處置，允宜通盤評估調撥配發及研謀可行之勤務執行模式，且仍有 12 個縣市政府警察局及國道警察等警察機關尚未導入使用，允宜研謀協助改善。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(七十五)115 年度警政署及所屬歲出預算第 8 目「一般建築及設備」項下「其他設備」中「充實警政設備」之「警政關鍵系統多重異地備援備份及資安防護中程計畫」，內容包括強化境內災時異地備援備份能量、建立境外資料加密分持機制、建構境外公有雲備援系統、強化資安教育訓練及建置警政體系資安聯防能量。警政系統攸關 110 報案、刑案偵查、M-Police、勤務指揮、治安資料、交通及重大災害應變，一旦遭駭、斷線、資料毀損或戰災中斷，將直接衝擊人民生命財產安全與第一線員警執勤安全。惟本計畫涉及境外公有雲、資料加密分持、供應鏈安全、災時切換及資料主權，必須有完整資安架構與國會監督。為確保預算確實強化國家韌性，而非形成新的資安風險。一、預算書列明本計畫包含境內異地備援、境外資料加密分持及境外公有雲備援系統，涉及警政關鍵資料與系統之安全。二、警政署應說明：(一)納入備援之關鍵系統清單與優先順序。(二)境外雲服務供應商選擇標準、所在地、資料主權及法律風險。(三)加密鑰匙管理、分持制度、權限控管及稽核紀錄。(四)斷網、斷電、災害、駭侵、戰時情境下之切換演練。(五)RTO、RPO 及年度演練結果。(六)資安事件通報、復原、責任追

究及外部稽核制度。三、警政系統韌性應以「平時防駭、災時不中斷、戰時可運作」為目標，並應讓第一線員警在極端情境下仍能取得必要資訊。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(七十六)警政署配發之新式背心式防彈衣，基層員警抱怨尺寸配發不齊全導致無法貼合身型，且裝備掛載空間不足，實務執勤時放置裝備較不便。且防彈衣因防護規格提升導致材質極為堅硬，基層員警往往需要花費大量時間與心力進行預彎，才能讓防彈板勉強貼合自身體態。員警一旦面臨職務調動，便必須繳回已費心磨合完畢的裝備，並於新單位重新領取、再次經歷的預彎適應期。故警政署應儘速協助基層調整版型、補齊尺寸，並加強推動「衣隨人走」，加強衛生、安全防護與戰術實用性。請警政署及所屬於1個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：黃 捷

連署人：王美惠 張宏陸

第4項 中央警察大學 15 億 0,633 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 12 項：

(一)中央警察大學 115 年度重要施政計畫列明，將辦理警察基礎訓練課程、新生預備教育訓練、各項警察技能訓練及學生生活管理。警察執勤現場風險日益升高，第一線員警面對毒駕攔查、家暴、精神危機、刀械攻擊、群眾活動、車輛衝撞、突發暴力及重大治安事件時，所需能力已不只是傳統射擊或體技能否達標，更包括判斷是否使用武力、何時升高或降低武力、如何採取非致命手段、如何保護自身與民眾安全，以及如何確保執法比例原則與正當程序。警察教育若仍以分散式、單項式、技術式訓練為主，將難以回應真實勤務需求。為使國家培育之警察幹部真正具備安全、合法、專業、節制之執法能力，爰要求中央警察大學向立法院內政委員會提出完整改革計畫書面報告。一、中央警察大學為培育警察幹部之最高學府，學生畢業後多將進入警政、消防、海巡等實務機關

，未來亦可能成為各級指揮、訓練及管理幹部。其警用技能教育品質，直接影響第一線執法安全、民眾權益及警察形象。二、傳統警技訓練常分別進行射擊、柔道、摔角、綜合逮捕術、體能及軍訓課程，雖有其必要，但真實勤務現場並非單一技術競賽，而是高度複雜、壓力龐大且瞬息萬變的判斷過程。因此，中央警察大學應由「技術導向」提升為「情境導向」與「判斷導向」，將法律、倫理、比例原則、用槍時機、非致命武力、團隊戰術、溝通降溫及危機處理整合為完整課程。三、警用武力改革應特別納入非致命武力訓練，包括電擊器、辣椒水、警棍、盾牌、防護裝備、束縛帶、喊話溝通及團隊控制技巧，使員警面對危機時，不必在「徒手」與「開槍」之間被迫二選一，而能依照情境採取合法、必要、合比例之處置。四、中央警察大學亦應建立案件復盤制度，選取近年重大執勤風險案例，與實務機關共同分析處置流程、用槍判斷、通訊指揮、現場支援、民眾安全及事後檢討，使課程內容能真正貼近基層勤務，而非停留於教科書或靶場情境。五、爰要求中央警察大學於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「警用武力、情境判斷及非致命武力訓練改革計畫」之書面報告，內容至少包括：(一)現行射擊、警技、體技、軍訓與生活管理課程盤點；(二)情境式執法訓練課程設計；(三)非致命武力訓練比例與設備需求；(四)實務教官及地方警察機關參與機制；(五)重大案件復盤教材建置；(六)年度受訓人數、課程時數及成效評估指標；(七)後續如何回饋全國警察教育訓練體系。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(二)中央警察大學 115 年度預算案於學生公費及相關項目編列相當 3 億餘元預算，用以支應學生津貼、主副食、服裝及衛生醫療保健等事項。國家投入資源培育警察人才，目的不只是使學生完成學業與技能訓練，更是要培養具有人格成熟、心理韌性、法治素養、人權意識及公共服務精神的現代警察。警察工作長期面對高壓、高風險、高衝突情境，若養成教育階段未能建立完善心理支持、學生權益保障、申訴救濟、性平與霸凌防治、人權法治及執法倫理教育，未來不

僅影響個別警察身心健康，也將影響執法品質、民眾信任與警察組織文化。爰要求中央警察大學向內政委員會提出完整強化方案書面報告，使公費教育不僅培養會執法的人，更培養值得人民信賴、能承擔壓力、懂得節制權力的現代警察。

一、中央警察大學為國家警察幹部養成重鎮，學生多接受公費培育，畢業後投入警政、消防、海巡及相關治安機關服務。國家投入學生津貼、主副食、服裝及教育訓練經費，具有培育公共安全人才之正當性與必要性。

二、惟現代警察教育不應僅重紀律、體能、技能與學科，亦應重視心理健康、人格發展、壓力調適、權益保障、人權法治及倫理判斷。警察未來面對之工作現場，常涉及高壓衝突、暴力威脅、創傷經驗、民眾情緒、媒體監督及法律責任。若養成教育未能建立健康支持系統，將不利於警察長期職涯發展及組織穩定。

三、中央警察大學應全面盤點現有心理輔導、諮商、外部轉介、校園性平、霸凌防治、學生申訴及權益救濟制度，並檢討其是否符合保密、專業、中立、去污名化及可近性原則。尤其在準軍事化生活管理環境下，學生面對壓力、適應困難、同儕關係、上下階層文化或權益爭議時，應有可被信任、可使用且不致遭標籤化之支持管道。

四、警察人權法治教育亦應具體化，不宜僅以抽象倫理課程或法學課程取代。中央警察大學應將比例原則、正當法律程序、搜索扣押、盤查、逮捕、偵查不公開、個資保護、群眾活動處理、弱勢保護、兒少與性別事件處理、身心障礙者溝通、精神危機處置等內容，融入案例教學與情境訓練。

五、爰要求中央警察大學於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「學生心理健康、權益保障及人權法治教育強化方案」之書面報告，內容至少包括：(一)現有心理輔導人力、預算、使用率及外部轉介情形；(二)學生申訴、救濟、性平及霸凌防治制度盤點；(三)保密、去污名化及外部專業諮商機制；(四)警察人權法治與執法倫理課程強化措施；(五)學生生活管理與權益保障之平衡機制；(六)畢業後回流追蹤及實務回饋制度；(七)年度 KPI 及改善時程。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(三)115 年度中央警察大學歲出預算第 1 目「一般行政」編列 6 億 7,080 萬元，主要用以維持機關日常行政運作、人事及財務管理等基本業務。維護國家財政紀律、積極追繳公法上之債權，本屬機關行政管理之核心基本責任。惟據審計部 113 年度查核意見，中央警察大學對於未依限通過警察特考、服務未達規定年限之畢業生，以及中途退學學生之公費賠償款，收繳進度嚴重落後。自 110 至 113 年度，持續列有未結清之應收保留數，迄至 113 年度仍有 209 萬餘元尚待收繳。此一現象突顯中央警察大學在後續帳務管理與法務追償之行政作為上流於被動，未能積極透過行政執行等法律途徑保全國家債權，顯見其一般行政管理機制出現疏漏與怠惰。為督促機關積極落實財務管理、健全財政，請中央警察大學於 1 個月內，針對「公費生退學及違約賠償款之催繳作業流程、法務追償機制與具體收繳進度」進行通盤檢討，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(四)115 年度中央警察大學歲出預算第 1 目「一般行政」編列預算 6 億 7,080 萬元，主要用以維持機關日常行政運作、人事及財務管理等基本業務。據審計部 113 年度查核意見，中央警察大學對於未依限通過警察特考、服務未達規定年限之畢業生，以及中途退學學生之公費賠償款，收繳進度嚴重落後。自 110 至 113 年度，持續列有未結清之應收保留數，迄至 113 年度仍有 209 萬餘元尚待收繳。顯示中央警察大學在後續帳務管理與法務追償之行政作為上流於被動，未能積極透過行政執行等法律途徑保全國家債權。爰請中央警察大學於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(五)鑑於 AI 科技及網路資訊快速發展，衍生之數位犯罪手法日趨多元且複雜，對於科技偵查、網路犯罪防制及數位鑑識等專業人才需求日益增加。惟查，民間業界對於 AI 及網路資訊人才需求孔急，受限於公務體系薪資結構，導致相關頂尖人才多流向業界，使許多學校面臨鑑識科學、資訊科技等理工類科師資延攬與

留任之嚴峻挑戰。中央警察大學肩負培育高階警察專業人才之重責，其 AI 科技及相關領域師資之延攬、培育及留才機制，攸關學員科技偵查專業能力之養成與未來國家整體執法量能，允宜謹慎應對、提前規劃。爰請中央警察大學於 1 個月內，針對「建置 AI 與網路科技師資留才韌性暨強化學生科技偵查專業能力中長程規劃」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃 捷

(六)查無人機科技已成為警察機關執行治安巡邏、重大維安、事故勘查及山區搜救等勤務之核心利器。鑑於內政部正全面輔導地方警察機關建置無人機隊，並整合 AI 影像辨識、智慧派遣及地理資訊系統（GIS）等科技應用，現行中央警察大學之教學內容，除強化基礎操作外，實有必要加速與第一線勤務實務接軌，以縮短學用落差，確保畢業生具備因應未來執法環境之完整職能。為敦促警大提升無人機教育之深度與廣度，爰請中央警察大學會同警政署於 1 個月內，針對「警察無人機教育課程現況、證照培訓機制與勤務實務接軌方案」進行通盤檢討，並研議精進作為，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃 捷

(七)115 年度中央警察大學歲出預算第 2 目「高級警察教育」項下「新建防災演習模擬平台系統及專業教室」編列 2,200 萬元，並於年度重要施政計畫中列入設立災害防救學院先期籌備作業。災害防救已成現代國家治理核心，警察在地震、颱風、水災、山難、重大交通事故、科技廠災害及大型活動安全維護中，均負有交通管制、秩序維持、疏散引導、治安維護、協尋救助及跨機關協調等重要任務。惟我國既有災防體系已有行政院災防架構、內政部消防署訓練體系及地方政府災害應變中心，中央警察大學如新設防災平台及籌設災害防救學院，必須明確定位警察教育在整體災防體系中之角色，避免與消防、災防及地方應變體系重複。爰要求提出完整書面報告，以確保預算投入能真正強化國家韌性及警

察災害應變能力。一、中央警察大學 115 年度預算於「教學訓輔工作」項下編列「新建防災演習模擬平台系統及專業教室」2,200 萬元，其中包括防災韌性演習與災害應變模擬相關設備 2,078 萬 5 千元，以及韌性災害模擬與國際協作推動機制相關軟體 121 萬 5 千元。預算書亦將設立災害防救學院先期籌備作業列入年度重要施政計畫。二、警察於災害防救中扮演重要角色，但其角色並非取代消防、災防或地方政府，而是透過交通管制、災區治安、失蹤人口協尋、災民疏散、重大活動安全維護、關鍵基礎設施秩序維持及災害現場跨機關協調，形成完整防災韌性網絡。因此，警大防災演習模擬平台應以「警察災害勤務與跨機關協調」為核心，而非單純建置一般性災害模擬平台。三、本項預算應釐清與消防署訓練中心、行政院災防辦、地方政府災害應變中心及警政署保安、交通、刑事、外事、民防等業務之分工。若定位不清，恐造成硬體建置重複、課程設計空泛、平台使用率不足，以及預算效益難以檢驗。四、中央警察大學應提出完整訓練藍圖，至少包含地震、颱風、水災、山域事故、毒化災、科技園區事故、大規模交通事故、大型活動安全維護、關鍵基礎設施攻擊及複合型災害等情境；並應明定每年開課場次、受訓人數、跨機關演練次數、教材產出、教官培訓及實務機關回饋機制。五、爰請中央警察大學於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「災害防救學院定位及防災模擬平台訓練效益報告」之書面報告，內容至少包括：(一)災害防救學院與消防署、災防辦及地方政府之權責分工；(二)防災模擬平台建置內容、驗收方式及維護經費；(三)警察災害勤務核心課程架構；(四)年度訓練人數、跨機關演練次數及成效指標；(五)如何支援地方警察機關災害應變能力。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(八)115 年度中央警察大學歲出預算第 2 目「高級警察教育」項下「無人載具產業發展統籌型計畫」編列 2,500 萬元，係設置無人機考照訓練中心，其中包括購置微型及小型無人機、建置無人機考照訓練飛行場及證照學科考場等經費。為避免

相關訓練中心與其他機關既有無人機訓練、民航管理及警政實務訓練重複建置，並確保警用無人機訓練兼顧空域安全、個資保護、影像保存、勤務合法性及民眾權益，爰請中央警察大學提出「警用無人機教育訓練」書面報告。中央警察大學 115 年度預算案編列「無人載具產業發展統籌型計畫」2,500 萬元，用以設置無人機考照訓練中心，包括購置微型、小型無人機及建置訓練飛行場、證照學科考場等。無人機已逐漸成為災害搜救、交通事故處理、山域搜索、重大活動維安、犯罪偵查及關鍵基礎設施巡檢之重要工具，警察教育導入無人機訓練有其必要。然而，警用無人機並非單純飛行技術或考照問題，而涉及空域安全、勤務授權、影像蒐集、個人資料保護、資料保存期限、調閱紀錄、隱私權與民眾信任。若中央警察大學僅建置考照場域，權責機關未同步建立警用無人機操作規範、情境課程、法制倫理及跨機關訓練機制，將難以回應實務需求。爰要求提出完整書面報告，以提升預算效益及制度可信度。一、中央警察大學 115 年度歲出預算於「教學訓輔工作」項下，將「設置無人機考照訓練中心」列為重要項目。依預算書說明，該計畫包含購置 2 公斤以下微型無人機 20 台、2 至 15 公斤小型無人機 2 台，以及建置無人機考照訓練飛行場及證照學科考場等，合計 2,500 萬元。二、警用無人機訓練不應僅止於民航法規下之操作證照訓練。警察勤務中使用無人機，可能出現在災害現場、山域搜救、交通壅塞疏導、重大活動、群眾聚集、犯罪熱點巡查及重大刑案現場，其使用目的、權限依據、影像紀錄方式、資料保存期限、調閱程序、對民眾隱私影響及事後稽核機制，均應有明確規範。三、中央警察大學應釐清本項無人機考照訓練中心與交通部民航局相關管理制度、警政署既有訓練、地方警察機關實務需求及消防、災防系統之分工關係，避免重複建置或訓練內容與實務脫節。四、警用無人機訓練亦應建立分級課程，包括：(一)基礎飛行及證照課程；(二)災害搜救與山域搜索課程；(三)交通事故與道路管制課程；(四)重大活動安全維護課程；(五)刑案現場蒐證與證據保存課程；(六)個資、隱私、人權與法制倫理課程；(七)資安與影像資料保護課程。上述課程應明定年度受訓人數及課程成效指標。五

、爰請中央警察大學於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，說明：
(一)無人機考照訓練中心建置內容、場域位置、設備規格與驗收標準；(二)與民航局證照制度及警政署訓練之銜接；(三)年度訓練人數、課程內容及實務機關回饋機制。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(九)115 年度中央警察大學歲出預算第 2 目「高級警察教育」項下「建置科技偵查人工智慧模擬實驗室」編列 7,500 萬元，金額甚鉅，且涉及生成式 AI、Multi-Agent AI、區塊鏈犯罪鑑識、深偽聲紋鑑識及 AI 整合鑑識平台等新興警政科技。面對詐欺、虛擬資產洗錢、深偽影像、跨境網路犯罪及科技犯罪日益複雜，警察教育確有必要加速轉型；惟 AI 輔助偵查同時涉及個人資料保護、偵查權限界線、證據能力、演算法偏誤、資安風險及系統採購效益等重大問題。科技設備若僅止於購置硬體或平台，未能轉化為可驗證、可移轉、可用於第一線偵查實務之教育訓練成果，將難以彰顯預算效益。為使國家培育真正能因應新型態犯罪之科技警察幹部，並確保 AI 警政科技不偏離法治國原則，爰要求中央警察大學向立法院內政委員會提出書面報告。一、中央警察大學為我國培育警察幹部及研究高深警察學術之核心機關，其 115 年度施政重點已明列應執行「因應新型態犯罪提升教學量能計畫」、建置科技偵查人工智慧模擬實驗室等項目。面對科技犯罪快速演變，警察教育若未能及早導入數位鑑識、AI 犯罪偵防、區塊鏈金流追蹤及深偽鑑識等訓練，將難以回應實務機關需求。二、惟本項預算金額高達 7,500 萬元，且各細項多屬資訊軟硬體設備建置，若未於預算執行前建立明確採購規格、驗收指標、課程導入計畫、實務機關共同使用機制及後續維護經費估算，恐有「設備先行、制度落後」、「平台建置完成但使用率不足」、「學校教學與基層偵查斷裂」等疑慮。三、AI 科技犯罪偵防平台與輔助偵查模擬系統，並非一般教學設備。其使用情境涉及偵查資料、犯罪樣態、模擬個案、數位證據、個資與資安管理，中央警察大學應明確說明：資料來源是否合

法、是否使用真實案件資料、是否進行去識別化、是否建立權限控管與稽核紀錄、是否完成資安測試，以及是否納入偵查不公開、比例原則、正當法律程序及證據能力等法律課程。四、中央警察大學應會同警政署、刑事警察局及實務機關，建立「教學－模擬－實作－回流－驗證」之完整鏈結，並提出年度受訓人數、種子教官培訓人數、實務案件模擬題庫、課程時數、學員評量標準及訓後回饋機制。相關設備不應只是校內展示或單點教學，而應能真正支援第一線警察面對詐欺、洗錢、深偽及網路犯罪之偵查能力。五、爰請中央警察大學於1個月內，向立法院內政委員會提出「科技偵查人工智慧模擬實驗室建置及法遵治理書面報告」，內容至少包含：(一)各系統採購規格、驗收標準與維護計畫；(二)年度課程、師資、訓練人數及評量方式；(三)與警政署、刑事警察局及地方警察機關之實務銜接；(四)AI系統法遵、資安、個資及證據能力風險評估；(五)預期成效與KPI。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十)115年度中央警察大學歲出預算第2目「高級警察教育」項下「教學訓輔基本工作維持」中「資訊軟硬體設備費」編列1億4,044萬5千元，相較114年度預算7,735萬元（含追加預算7萬7千元）增列6,309萬5千元，增幅高達81.57%。經查，中央警察大學自105年度起至113年度止，連續9年「資訊軟硬體設備費」之決算數均超逾預算數，顯示該校長期未能精確編列預算，預算編列與執行紀律顯有待提升。為維護財政與預算執行紀律，落實覈實編列及撙節原則，爰請中央警察大學於1個月內，針對「115年度新增鉅額資訊設備建置計畫之必要性與明細」及「針對過去連續9年決算超支之預算執行控管改善對策」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(十一)115年度中央警察大學歲出預算第2目「高級警察教育」項下「軍訓服役、警用技能教學及學生生活管理」編列2,605萬3千元，該項下編列射擊與體技教

學、訓練經費 1,054 萬 4 千元（含教學子彈 300 萬元）。實彈射擊乃警察養成教育之核心，攸關未來執法專業與人身安全，相關教學訓練耗材供應應確保穩定無虞。然依審計部 113 年度查核意見，中央警察大學委託內政部警政署統一採購教育訓練用之「9 公厘子彈」，屢屢發生交貨延遲情事，致使經費須列為應付保留數繼續執行。111 年度採購案因測射驗收未通過導致延遲；112 年度採購案復因國際航運延誤影響而延宕。連續 2 年度之核心訓練耗材採購與交貨發生問題，顯見中央警察大學與警政署在跨機關委辦採購、履約管理及風險控管機制上存有瑕疵，恐直接衝擊警大學生之射擊訓練期程與品質。為落實警校學員教育訓練，爰請中央警察大學於 1 個月內，針對「教學用彈藥採購流程、履約驗收及穩定供應機制」進行檢討，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(十二)115 年度中央警察大學歲出預算第 2 目「高級警察教育」項下「軍訓服役、警用技能教學及學生生活管理」編列預算 2,605 萬 3 千元。該項下編列射擊與體技教學、訓練經費 1,054 萬 4 千元。依審計部 113 年度查核意見，中央警察大學委託內政部警政署統一採購教育訓練用之「9 公厘子彈」，屢屢發生交貨延遲情事，致使經費須列為應付保留數繼續執行。111 年度採購案因測射驗收未通過導致延遲；112 年度採購案復因國際航運延誤影響而延宕。連續 2 年度之核心訓練耗材採購與交貨發生問題，顯見中央警察大學與警政署在跨機關委辦採購、履約管理及風險控管機制上存有瑕疵，恐直接衝擊警大學生之射擊訓練期程與品質。爰請中央警察大學於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

第 5 項 消防署及所屬 39 億 5,485 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 53 項：

(一)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」編列 25 億 6,745 萬 1 千元，爰就下列各案併案凍結 100 萬元，俟消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」編列 25 億 6,745 萬 1 千元，辦理各項消防救災救護及常年訓練工作，其中編列「加強火災預防與危險物品管理工作」1 億 0,153 萬 5 千元，辦理推動住宅防火措施，落實火災預防制度等工作。據統計，全國 110 至 114 年火災發生件數分別為 2 萬 1,684 件、1 萬 5,890 件、1 萬 7,466 件、1 萬 5,430 件及 1 萬 3,799 件，115 年 1 至 4 月累計則為 6,751 件，依數據顯示，全國火災案件有遞減。但反觀嘉義市，115 年 1 至 4 月累計已達 51 件，較 114 年同期的 33 件增長 54.55%，也是近 5 年同期的最高紀錄，顯見嘉義市之消防安全仍有待加強。爰凍結該項預算，俟消防署於 1 個月內，就如何協助嘉義市加強消防安全、減少火災發生提出方案，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

2.115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」編列 25 億 6,745 萬 1 千元。鑑於中央與地方政府近年積極推動「住宅用火災警報器」安裝計畫，依據內政部最新統計，全國住宅用火災警報器設置比例已達 99.04%，顯示推廣普及已見成效。惟查住宅用火災警報器之平均使用年限約為 8 至 10 年，且內部電池及偵測元件隨時間存在衰減失效之風險，實務上多數民眾僅知安裝，卻普遍缺乏「定期自主維護」及「到期更換」之意識，恐致災害發生時設備無法即時示警，使高安裝率淪為形式，難發揮實質救災減損之功能。建請內政部消防署應針對住宅用火災警報器之「妥善率」與「後續維護機制」制定精進作為，研擬如何強化民眾對設備檢修及汰換之安全意識。爰凍結該項預算，俟消防署於 1 個月內，針對「全國住宅用火災警報器後續維護管考及民眾宣導精進計畫」，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃 捷

3.115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「強化整備應變及民力救援效能」編列 1 億 6,856 萬 7 千元。災害防救深耕計畫所建立防災士制度及韌性社區制度原應連結民間防救災能量，持續深化地方政府災害防救能量，強化民眾災害風險意識與溝通，惟消防署委託機構辦理韌性社區標章審查、防災士培訓機構認證等業務，韌性社區之推動及自主維運易受評審決策機制影響，允宜研謀建立族群多元、在地化之因地制宜之評選機制，確保已投入資源輔導之韌性社區賡續運作。爰凍結該項預算，俟消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠 吳琪銘 許忠信

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(二)查消防署刻正辦理「火災預防資訊系統重建整合暨 M-Fire 行動災避應用平臺建置案」。該資訊系統不僅為消防機關之行政管理與監督工具，更涉及全國消防設備師（士）等專業技師執行業務、申報與檢核之核心運作，具備全國統一標準之指導性質。據悉，消防署已規劃於第一階段邀請消防機關進行測試，其中，針對攸關專業技師權益與實務操作之消防安全設備人員相關功能，因其優化範圍龐大，預計於 2026 年 9 月 30 日前完成功能建置，並於 2027 年 3 月規劃邀集人員測試。為確保系統設計契合實務需求、避免流於閉門造車，並兼顧公部門監督與民間執業之流暢度，消防署於系統建置全週期中，應深化與相關專業公會之溝通協調。從前期功能建置之意見參考，乃至後期系統測試，皆應實質納入相關技師公會之意見，以完備全國統一之消防產業數位化基礎建設。爰請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：蘇巧慧

連署人：王美惠 張宏陸 黃 捷

(三)查內政部消防署已依照 2024 年內政委員會臨時提案，針對東華大學地震與化學複合型災害之教訓，積極推動「直轄市縣市消防車輛裝備及其人力配置標準」第 4 條之修正研議。又，修正草案增訂雲梯消防車、化學消防車及救助器材車等特殊消防車輛之科學化合理配置公式，對於引進科學化評估火災與複合型潛在風險因子、健全公共安全防災體系具有重大意義。該修正草案業於 2026 年 5 月 11 日上網預告。考量特殊消防車輛之配置調整，與地方政府之財政負擔、救災實務運作及各地區在地風險特性息息相關，為使新法順利推行並符合基層期待，內政部消防署實應持續與各直轄市、縣（市）政府消防局進行協調並取得共識，以儘速完成相關法制程序，爰請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「『直轄市縣市消防車輛裝備及其人力配置標準』第 4 條修正草案法制作業程序進程」書面報告。

提案人：蘇巧慧

連署人：王美惠 張宏陸 黃捷

(四)根據「113 年度消防人員傷亡案件統計分析報告」，發現年資每增加一年，受傷風險約增加 5%，資深人員雖為消防隊伍中極為重要的核心戰力，但同時也需正視其風險暴露與體能變化帶來的潛在影響。建議結合定期健康檢查資料建立風險分類等級，針對滿 15、20、25 年的資深人員，搭配健康資料提供個別化的勤務建議或職務轉調，並逐步將高資歷人員轉入「訓練教官」等間接任務，以減少高風險暴露。同時，報告亦發現，非六都地區的受傷風險顯著高於六都地區，建議針對事故嚴重程度偏高的縣市，檢視其人力配置與後勤支援，優先將資源與裝備不足的單位列入補助與督導，並促進六都與周邊非六都的跨縣市資源調度與聯合訓練。爰請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：黃捷

連署人：王美惠 張宏陸

(五)鑒於消防人員高強度勤務後之休息品質，攸關職業安全、健康權及勤務效能。

惟近年極端高溫頻繁，部分基層消防廳舍因設備老舊、節能措施或電費壓力，恐影響人員睡眠品質與體力恢復，不利第一線人員職安保障。為保障消防人員休息品質、提升勤務安全，爰要求消防署於 1 個月內，研擬消防機關廳舍系統性節能與環境改善方案，盤點廳舍耗能設備、隔熱通風、冷房效率及必要設備汰換需求，並提出分年改善規劃，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(六)鑒於消防機關近年持續推動職業安全衛生管理措施，包含健康量測、風險評估及各項職安檢核機制，其目的在於及早發現高風險個案並提供必要協助，保障第一線消防人員健康及勤務安全。惟基層反映，部分健康量測及職安表單作業程序繁瑣，需投入額外時間填報，且量測結果與後續勤務調整、健康關懷等實際作為之連結不足，恐易流於行政作業或評鑑指標之虛偽達成，未必能有效發揮預警及保護功能。倘同仁因擔心增加困擾或影響勤務安排，而傾向保守填報，亦可能影響健康監測數據之參考價值。為使職安管理真正融入日常勤務，並降低基層行政負擔，爰要求消防署於 1 個月內，全面盤點現行健康監測、職安檢核及評鑑作業流程，研議簡化表單及系統操作程序，並評估建立健康監測結果與勤務調整、健康關懷及風險管理之連動機制，使職安管理由被動填報轉為主動支持，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(七)近年住宅火災案件中，老舊住宅電線老化、配線不當及用電超載等問題最為常見。嘉義市老舊住宅比例偏高，不少屋齡 30 年以上建築仍使用舊式配線系統，潛藏重大公共安全風險。目前中央防火政策多著重於住警器補助及防火宣導，對於火災源頭的電線老化問題，缺乏積極預防措施。爰此，請消防署賡續宣導住警器設置外，並於 1 個月內，就如何因老舊住宅電線老化、配線不當及用電超載所引起的火災進行預防提出規劃，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(八)內政部與消防署於 112 年推動「全國消防員勤休新制」，然而因中央與地方缺乏一致的認定標準，導致爭議頻傳。以嘉義市為例，多位消防員在休息期間仍受勤務拘束，無法自由運用時間，應視為服勤時間，申請加班費或補休遭拒後提起行政訴訟，最後勝訴在案。除嘉義市消防局外，台北、新北及高雄等地亦有類似訴訟案件。爰此，消防署應於嘉義市消防局在判決後，督促其落實改善措施，並進行全國性消防員勤休新制執行現況的檢視，以落實該新制保障消防員權益，並於 1 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：黃捷 蘇巧慧

(九)近日全台多地消防分隊陸續傳出因節電措施而限制冷氣使用、要求消防人員自費負擔冷氣電費等爭議，引發各界關注基層消防人員備勤及休息環境是否受到影響。另有媒體報導指出，臺中市部分消防分隊曾發生拆除電熱水器、調整寢室配置及採行多人共寢等情形，雖地方消防機關表示係基於設備優化及救災戰力考量辦理，惟相關措施仍引發基層同仁對於生活品質、休息權益之疑慮。消防人員全年 24 小時輪值備勤，須隨時投入火災搶救、災害應變及緊急救護等高風險勤務，適當之空調設備、熱水供應及休息空間，不僅攸關消防同仁身心健康與工作權益，更直接影響救災救護效能及公共安全。各地方消防機關推動節能減碳政策時，應兼顧消防勤務特殊性，不得以節能為由犧牲基層消防人員基本生活條件及休息品質。爰請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

(十)消防人員是國家面對火災、爆炸、化災、山難、地震、颱風及各類複合型災害時，最早進入危險現場、最後撤離災區的人。每一次火場進入、每一次化災辨識、每一次深夜救護與山域搜救，都是以血肉之軀承擔人民生命安全的最後防線。115 年度消防署及所屬預算編列「建構消防人員工作安全衛生作業中程計畫」

，方向值得肯定，惟消防人員工作安全衛生不應僅停留於補助、講習、系統或文件管考，而應真正落實到每一個消防分隊、每一件勤務、每一次火場指揮與每一位消防人員身上。近年消防人員因公傷亡事件一再提醒國家：制度若慢一步，現場就可能多一分風險；職安若只是形式，生命就可能付出代價。爰要求消防署提出全國消防人員工作安全衛生年度 KPI、地方執行落地清單及事故後制度改善追蹤機制，並就此向內政委員會提出書面報告，使預算真正成為守護消防員平安返家的力量。

一、消防署 115 年度預算編列「建構消防人員工作安全衛生作業中程計畫」，內容包括成立中央及地方安全管理團隊、改善消防廳舍環境設施及裝備器材、規劃安全衛生 AI 資訊系統、委託第三機關辦理安全衛生評核及檢查、辦理事故安全官及安全衛生講習訓練、補助消防人員健康檢查等，均屬消防職業安全之重要基礎工作。

二、惟消防人員工作安全衛生必須從「計畫型補助」進一步提升為「制度型保障」。消防署應要求各地方消防機關建立職安專責窗口、事故安全官派遣制度、火場風險評估表、危害暴露紀錄、健康追蹤資料及事故復盤教材，避免預算分散執行後，難以檢驗實際成效。

三、消防人員工作安全涉及火場安全、呼吸防護、危害物辨識、裝備完整性、廳舍環境、睡眠與疲勞管理、心理健康、癌症及職業病篩檢等多重面向。消防署應提出中央統一指標，定期公開各縣市執行情形，並針對落後縣市啟動輔導及改善機制。

四、事故安全官訓練不應只是結訓人數，而應追蹤其在實際火場、化災、重大救災現場之派用率、權責定位及現場指揮鏈整合情形。若事故安全官無法在高風險勤務中真正發揮提醒、制止、撤退及安全管理功能，訓練即難以轉化為生命保障。

五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「全國消防人員工作安全衛生執行成效及 KPI 報告」，內容至少包括：各縣市安全管理團隊成立情形、事故安全官訓練與實際派用情形、健康檢查項目與追蹤機制、廳舍與裝備改善清單、重大事故復盤與改善進度、職安 AI 系統建置內容與應用方式，以及未來年度之量化改善目標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十一)消防人員長期承擔救火、救護、救災、安檢、防災宣導、山域搜救、化災處置及各類突發勤務，卻長年面臨人力不足、勤務繁重、工時過長、補休不易、健康風險累積等困境。消防員不應靠熱血填補制度缺口，更不應在守護人民生命安全的同時，犧牲自己的健康與家庭生活。司法院釋字第 785 號已明確揭示輪班輪休人員健康權保障之重要性，消防勤務制度改革亦不應只停留於紙面規範。115 年度消防署雖非地方消防人力主要編制機關，惟其掌理全國消防行政，並統一指揮、監督全國消防機關，對全國勤休制度、訓練安排、超勤補償、人力配置與補助誘因，負有政策規劃及督導責任。爰要求消防署提出全國消防人力缺口、勤休制度、超勤補償及健康權保障白皮書，使消防制度不再以過勞作為日常運作成本。爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「全國消防人力、勤休制度與健康權保障白皮書」之書面報告，內容至少包括：各縣市消防人力缺額、服勤及超勤統計、補休與加班費支給情形、訓練占用休假檢討、健康檢查及心理支持制度、消防力配置基準檢討、中央補助誘因設計，以及分年改善期程。一、消防人員勤務型態具高度不可預測性與高風險性，除火災搶救外，緊急救護案件、天然災害、山域事故、化學災害及大型活動支援均持續增加。外勤消防員若長期處於人力不足與超時勤務狀態，將直接影響救災安全、救護品質、判斷能力與身心健康。二、消防員工作權益團體長期反映，救災加班時數常因人力不足難以實際補休，補休又可能受時效限制；若改以加班費支給，亦可能受到金額上限影響。部分訓練若以自假方式辦理，更可能使必要專業訓練反而增加過勞風險。此類問題均非個別縣市可單獨解決，須由消防署建立全國性政策框架。三、消防署應盤點全國各縣市消防人力缺額、服務人口比、服務面積、救災救護案件量、山域與化災風險、科學園區及工業區分布等條件，建立更符合風險的消防力配置基準，避免以平均數掩蓋偏鄉、山區、科技園區及高災害風險地區的實際缺口。四、消防署應針對勤休制度建立年度督導機制，包括各縣市府勤時數、超勤時數、補休落實率、加班費支給情形、訓練是否占用休假

、消防員健康檢查後續追蹤與心理支持制度。中央補助款亦應與地方改善消防人力、勤休、職安及健康管理成果適度連動。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「全國消防人力、勤休制度與健康權保障白皮書」之書面報告，內容至少包括：各縣市消防人力缺額、服勤及超勤統計、補休與加班費支給情形、訓練占用休假檢討、健康檢查及心理支持制度、消防力配置基準檢討、中央補助誘因設計，以及分年改善期程。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十二)高科技廠房、新興能源設施、化學材料製程及科學園區聚落，已成為現代消防救災最複雜、最危險、最需要專業分工的場域之一。屏東明揚大火等重大事故提醒社會，消防人員進入高風險廠區時，若無法即時掌握危害物種類、製程風險、廠區圖資、爆炸可能、禁水性物質及避難動線，不只是救災效率問題，更是消防員生命安全問題。115 年度消防署編列「提升高科技廠房救災量能暨建構區域聯防機制五年中程計畫」，補助地方購置特殊消防車輛及特殊裝備器材，並辦理高科技廠房與新興能源相關訓練，方向正確。惟國會必須監督本計畫是否真正從「買裝備」走向「知風險、能判斷、會聯防、敢撤退、保生命」的完整制度。爰要求消防署提出科學園區及高科技廠房消防韌性盤點報告，確保每一筆預算都能轉化為實戰能力。爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「科學園區及高科技廠房消防韌性盤點報告」，內容至少包括：各科學園區鄰近消防分隊裝備缺口、高風險廠房及新興能源設施盤點、危害資訊即時揭露制度、區域聯防演練規劃、特殊災害 SOP、廠方責任與消防進場安全機制，以及年度 KPI 與地方補助管考方式。一、高科技廠房及新興能源設施之災害型態不同於一般建築火災，可能涉及爆炸、毒性氣體、可燃性氣體、禁水性化學品、粉塵、鋰電池、儲能系統、半導體製程氣體及複合性危害。地方消防機關若未具備充分資訊與裝備，即可能在第一時間承受高度不確定風險。二、消防署 115 年度編列相關中程計畫，補

助科學園區鄰近消防分隊特殊消防車輛、特殊裝備器材，並辦理國內外防救災訓練及區域聯防演練。惟本計畫應避免流於車輛與器材採購，而應同步建立危害資訊揭露、廠區共同圖資、即時通報、專責聯絡窗口、入廠前風險評估及戰術撤退標準。三、消防署應會同國科會、經濟部、環境部、勞動部、地方政府及科學園區管理機關，盤點各科學園區與工業區之高風險廠房、危險物品、特殊製程及鄰近消防分隊量能，並建立可供救災指揮官即時查詢之資訊平台。四、區域聯防演練應採實戰導向，納入夜間、斷電、通訊中斷、廠方資訊不完整、化學品洩漏、爆炸後二次危害、大量傷病患及跨縣市支援等情境。演練後亦應提出缺失改善清單，而非僅以辦理場次作為績效。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「科學園區及高科技廠房消防韌性盤點報告」，內容至少包括：各科學園區鄰近消防分隊裝備缺口、高風險廠房及新興能源設施盤點、危害資訊即時揭露制度、區域聯防演練規劃、特殊災害 SOP、廠方責任與消防進場安全機制，以及年度 KPI 與地方補助管考方式。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十三)化學災害最可怕之處，在於現場往往充滿未知：不知道燃燒的是什麼、不知道能不能用水、不知道是否會爆炸、不知道毒性會往哪裡擴散，也不知道下一分鐘會不會讓救災人員暴露於更高風險。115 年度消防署編列「建構國家安全化學與韌性永續計畫」，其中包括建置智慧型 AI 輔助 119 救災救護指揮派遣系統、智慧化輔助救災系統及化災指揮輔助決策系統，方向值得支持。惟 AI 系統若未連結正確、即時、完整之危害資料，未經實戰情境測試，未明確界定人工覆核及責任歸屬，恐淪為高額資訊採購，無法在現場保護消防員與民眾生命安全。爰消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「化災 AI 輔助決策系統實戰驗證及資料治理（資料整合、資安防護及責任控管）報告」，確保科技預算真正服務救災現場。一、化學災害、工業火災及運輸事故具

有高度危險性與不確定性，現場指揮官需要即時掌握危害物特性、廠區平面圖、消防水源、風向、毒性擴散、禁水性物質及疏散範圍。AI 與智慧化系統若能正確運用，確可提升救災決策品質。二、惟 AI 救災系統之關鍵不在於名稱，而在於資料是否完整、系統是否可靠、現場是否可用。消防署應說明系統是否能整合環境部毒化物資料、勞動檢查資料、工廠危害資訊、地方消防安檢資料、119 報案資料、地理圖資、水源資料及氣象資料。三、AI 輔助決策不得取代現場指揮官之專業判斷。消防署應明定 AI 系統之使用界線、人工覆核程序、錯誤資料修正機制、建議紀錄保存、資安防護及責任歸屬，避免因系統錯誤建議或資料不足造成現場判斷風險。四、化災訓練設施亦應與 AI 系統建置相互結合，建立從模擬資料、兵棋推演、現場演練、事後復盤到教材更新的完整循環。若系統建置與訓練現場脫節，將難以形成真正可複製、可驗證、可擴散至地方消防機關的能力。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「化災 AI 輔助決策系統實戰驗證及資料治理報告」，內容至少包括：資料來源與跨部會介接情形、危害物資料更新機制、系統驗收標準、實戰演練場景、人工覆核與責任控管、資安測試、地方消防機關使用計畫，以及年度訓練與成效評估指標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十四)119 是人民在最危急時刻撥出的電話，也是國家救災體系啟動的第一聲求救。當地震、颱風、火災、爆炸、戰災、資安攻擊或電力中斷發生時，如果 119 斷線、派遣停擺、通訊失靈，災害就會從單點事故擴大為社會安全危機。115 年度消防署編列建構韌性臺灣因應極端情況災害應變中心與 119 指揮中心異地強固、資通訊設備多重異地備援備份、數位韌性防救災緊急通訊系統等相關預算，具有重大必要性。惟韌性不能只存在於硬體採購清單，更必須能在斷電、斷網、塞爆、遭攻擊及大規模災害中通過實際測試。爰要求消防署建立 119 系統無預警備援切換演練、資安第三方測試及跨縣市接報派遣備援

制度，並向內政委員會提出「119 指揮中心異地強固與資通訊備援實戰測試報告」，確保人民求救的生命線不中斷。一、119 指揮派遣系統是消防救災救護之核心基礎設施，任何停擺均可能影響救災派遣、緊急救護、災情通報及跨機關支援。面對極端氣候、複合災害、資安攻擊與通訊中斷風險，建立異地強固與多重備援確有必要。二、消防署 115 年度預算投入異地強固、地下備援 119 系統、衛星網路、資訊影音設備、跨域防救災數位通訊整合系統、災防告警細胞廣播訊息及防救災訊息服務平台，應以實際可用性、切換速度、系統穩定度及資安韌性作為績效核心。三、消防署應要求各縣市每年至少辦理一次無預警備援切換演練，測試主中心失效時，備援中心能否即時接手報案、定位、派遣、通訊及紀錄保存。演練結果應形成缺失改善清單，並納入中央補助管考。四、119 系統雲端化與異地備援涉及個資、報案紀錄、派遣資料、地理定位及救護資訊，必須強化資安防護。消防署應建立第三方滲透測試、弱點掃描、備份還原測試、災害復原演練及資安事件通報機制。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「119 指揮中心異地強固與資通訊備援實戰測試報告」，內容至少包括：各縣市 119 備援建置進度、無預警切換演練規劃、跨縣市接報與派遣 SOP、低軌衛星及微波通訊可用率、第三方資安測試、CBS 告警精準化機制、系統中斷時之備援流程及年度改善 KPI。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十五)消防緊急救護是台灣到院前醫療照護最重要的一環。當民眾倒下、車禍發生、老人呼吸困難、兒童高燒抽搐、偏鄉發生急症時，第一時間趕到的往往是消防救護人員。消防救護承擔的是生命與時間的競賽，也是許多家庭最無助時的第一道希望。惟近年救護案件量持續增加，非緊急救護使用、醫療端壅塞、偏鄉救護距離、暴力風險、感染風險及大量傷病患事件，均使消防救護量能承受沉重壓力。115 年度消防署編列韌性國家醫療整備、救急救難一站通

、緊急醫療救護開展及 AI 智慧搜救派遣等相關預算，應進一步檢驗是否真正減輕救護人員負擔、提升救護品質並串接醫療體系。爰要求消防署向內政委員會提出「全國緊急救護量能與醫療端介接檢討報告」。一、消防救護工作已成為消防機關日常勤務最大宗之一，救護人員除需具備專業醫療技能，亦須面對夜間勤務、感染風險、暴力風險、病患家屬壓力及醫療端等候時間。若救護量能未能合理配置，將影響救護人員健康與民眾生命安全。二、韌性國家醫療整備計畫所列戰術緊急傷患救護訓練、防護裝備、止血帶、輕量化折疊式擔架及數位無線電手提臺，對大量傷病患、災害醫療及特殊情境救護均有必要。惟其成效應以受訓人員實際配置、裝備到位率及演練成果衡量。三、救急救難一站通之核心價值，在於打通消防端與醫療端資訊，使到院前救護資料能有效銜接急診、醫療量能與後續照護。消防署應說明平台實際串接縣市、醫院、資料欄位、使用率、救護紀錄品質及隱私保護機制。四、消防署亦應會同衛福部檢討非緊急救護使用、重複叫車、拒送、空跑、醫療端等待及急診壅塞對消防救護之影響，避免消防救護被迫承擔醫療、長照、社福不足所衍生之系統壓力。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「全國緊急救護量能與醫療端介接檢討報告」，內容至少包括：各縣市救護案件量、非緊急救護比例、空跑率、拒送率、EMT-P 配置、救護暴力與感染風險防護、救急救難一站通串接成效、大量傷病患演練情形、與衛福部共同改善非緊急救護及急診壅塞之具體方案。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十六)山林開放後，人民親近山林是健康社會的重要價值；但每一次山難發生，背後都是一個焦急等待的家庭，也是一群消防、義消、民間救難人員冒著天候、地形、落石、低溫與迷途風險進入山區的艱難任務。115 年度消防署編列「提升山域事故救援效能 5 年中程計畫」，補助地方購置山域災害防救裝備器材、辦理山域、溪谷、雪地救援訓練，並建置山域搜救管理平台，方向值

得肯定。惟山域救援不能只靠事後搜救，更要從事前預警、定位科技、路線風險、民間協作、救難人員保障及登山安全教育建立完整制度。爰要求消防署向內政委員會提出山域事故救援整合書面報告，使山林開放與生命安全能夠並行。一、山域事故救援具有高風險、高成本、高不確定性及跨機關特性，涉及消防、警政、林業、國家公園、地方政府、民間救難團體、通訊定位及氣象資訊。單靠地方消防機關於事故後進行搜救，難以有效降低事故風險。二、消防署應以山域搜救管理平台為核心，整合報案定位、登山路線、天候警示、通訊死角、救援軌跡、民間救難人力、空勤支援及醫療後送資訊，建立跨機關共享機制。三、民間救難團體與志工在山域事故中扮演重要角色，政府應完善其裝備、訓練、識別、保險、補償、指揮納管及安全撤退制度，避免社會善意承擔過高風險。四、山域救援亦應重視預防。消防署應會同相關機關建立高風險路線、季節、天候及族群之預警機制，強化登山安全教育、離線地圖、衛星定位設備租賃、留守制度及緊急通報流程。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「山域事故救援效能與預防整合報告」，內容至少包括：山域搜救管理平台建置進度、跨機關資料介接、各縣市山域救援裝備缺口、民間救難團體保障制度、衛星定位及通訊改善、山難原因分析、登山安全教育與高風險路線預警機制，以及年度 KPI。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十七)真正有韌性的社會，不只靠政府，也靠鄰里互助、企業支援、義消協勤、災防志工與民間自主應變隊在災害第一時間伸出援手。大規模地震、風災、水災或複合型災害發生時，政府資源不可能同時抵達每一個角落，社區自救互助與民間協作是國家韌性的關鍵。115 年度消防署編列強化災害防救志工救災協勤量能、義消科技化訓練與精進裝備、建置臺灣民間自主緊急應變隊等相關預算，方向正確。惟民力不能只是政府災時動員的補充，更不能讓志工在缺乏保險、補償、訓練、任務界線與安全管制下承擔過度風險。爰要求消防

署向內政委員會提出民力協作安全保障與任務分工報告，使社會韌性建立在專業、安全與尊重之上。一、義消、災防志工、防災士、民間救難團體及自主緊急應變隊，是災害防救體系不可或缺的一環。其功能包括初期應變、避難收容、後勤支援、基礎救援、無人機協助、通訊支援、社區巡查及民眾安撫。二、消防署 115 年度相關計畫包括補助裝備器材、辦理複合式專業訓練、招募無人機、企業、特搜及後勤義消、購置個人急救包及推動民間自主緊急應變隊。惟各類民力角色不同，應建立清楚任務分工與安全邊界。三、民間協力若缺乏完善保險、補償、傷亡救助、訓練認證、指揮納管及撤退標準，可能使志工在善意投入中承受不必要風險。政府應尊重志工貢獻，也應負起制度保障責任。四、消防署應建立全國民力協勤資料庫，明定各類志工之訓練等級、可執行任務、裝備標準、保險內容、災時報到流程、派遣紀錄及安全管制。並應避免將政府應負擔之專業救災責任不當外包給民間。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「義消、災防志工與民間自主緊急應變隊安全保障及任務分工報告」，內容至少包括：各類民力人數、訓練、裝備與任務分級、保險與傷亡補償制度、災時指揮納管 SOP、民間自主應變隊設置進度、企業與社區合作模式、志工安全撤退標準，以及年度評核指標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十八)消防訓練不是儀式，也不是取得證書；消防訓練的最終目的，是讓消防員在真正面對火場、化災、倒塌、山難、大量傷病患及複合型災害時，能夠判斷更準、行動更穩、撤退更即時，並且平安回家。115 年度消防署編列消防訓練中心、充實精進防救災訓練量能及設施、新型災害事故訓練場、智慧科技消防全民防救災整備研發等相關預算，包含 VR、5G、數位雙生、兵推平台、全災型應變協調訓練等科技化項目。科技導入值得支持，但國會應監督其是否真正改善實戰能力，而非成為展示型、專案型或一次性建置。爰要求消防

署向內政委員會提出訓練成果 KPI、地方消防人員受訓公平性及重大事故案例教材化報告，讓每一筆訓練預算都成為消防員生命安全的保障。一、消防署訓練中心肩負培育消防、義消、民間救難團體及企業應變人員之任務，其訓練內容與設施品質，直接影響全國災害防救專業能力。二、115 年度相關預算涵蓋新型災害事故訓練場興建、既有設施改善、國際認證教材設計、中央級種子教官訓練、VR 救災應變模擬、5G 智慧消防救災訓練場域、數位雙生火場鑑識及兵推訓練系統。上述項目應以「可實戰、可評估、可擴散」為原則。三、消防署應針對近年重大火災、爆炸、化災、山域事故及消防人員傷亡案例，建立案例教材、復盤流程、指揮決策訓練及安全撤退訓練，避免寶貴教訓只停留於事故報告，而未能轉化為全國訓練內容。四、地方消防人員受訓名額應兼顧風險與公平。偏鄉、山區、工業區、科學園區、港區及高齡人口密集地區，所需訓練不同，消防署應建立風險導向之受訓分配機制。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「消防訓練中心與新型災害訓練成果評估報告」，內容至少包括：各類訓練場建置進度、VR 與 5G 等科技訓練之成效評估、地方消防人員受訓名額分配、重大事故案例教材化、種子教官培訓與回流機制、國際認證實質效益，以及訓練如何降低火場傷亡與提升救災安全。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十九)台灣位處地震、颱風、豪雨及複合災害高風險區域，重大災害發生時，特種搜救隊不只是救援隊伍，更是國家面對災難時的專業承諾。當建物倒塌、道路中斷、山區受困、港區事故或國際人道救援任務發生時，搜救人員必須在黃金時間內抵達、搜索、支撐、破壞、醫療、後勤與撤離。115 年度消防署於特種搜救業務編列精進國際人道救援能力暨緊急應變救災裝備器材物資倉儲中程計畫，包括購置東部重型搜救隊團體裝備、南部區域重型搜救隊車輛與個人裝備、盤點南部區域重型搜救隊人員證照、聘請國際專業組織培訓及建

置東部專屬救災物資倉儲。此方向值得肯定，惟國會應要求明確期程、區域配置、調度制度與國際認證目標，確保國家級搜救能力不集中於單點，而能真正支援全台各區域，爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「國家特種搜救區域量能與東部救災物資倉儲建置報告」。一、特種搜救隊是國家面對重大災害、倒塌事故、山域災害、國際救援及大規模人命搜救時的重要力量。台灣東部地形狹長、交通易受地震與颱風影響，南部亦有高災害風險及工業、港區、山區複合情境，均需建立區域性搜救與物資前置量能。二、115 年度特種搜救相關預算明列購置東部重型搜救隊團體裝備器材、南部區域重型搜救隊車輛與個人裝備、盤點南部區域重型搜救隊人員證照、聘請國際專業組織辦理重型搜救隊培訓及建置東部專屬救災物資倉儲。上述計畫應建立清楚里程碑。三、消防署應說明東部救災物資倉儲之選址、倉儲內容、運補機制、管理人力、啟用時程及災時調度方式，並評估在道路中斷、港口受損、機場受限時如何維持物資支援。四、南部區域重型搜救隊應建立人員證照、訓練時數、裝備標準、任務編組、跨縣市支援及國際認證規劃。若僅購置車輛與裝備，未能同步完成訓練、後勤、醫療、通訊及指揮編組，將難以形成完整搜救能力。五、爰要求消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「國家特種搜救區域量能與東部救災物資倉儲建置報告」，內容至少包括：東部倉儲位置、品項、啟用時程與運補方式、南部重型搜救隊人員證照盤點、國際培訓與認證目標、搜救裝備車輛到位情形、中央與地方調度 SOP、重大災害支援演練，以及年度成果指標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(二十)115 年度消防署及所屬歲出預算於「媒體政策及業務宣導費」編列 495 萬 7 千元，較 114 年相關經費 213 萬 1 千元增加 282 萬 6 千元（約 133%）。該項經費用於推廣消防防災 e 點通 APP、提高報考消防特考班人數、提升防災知識等。但卻未有成果型指標，未能具體衡量宣導成效，且未具激勵效果，允宜

精進評核指標之研訂，以達成政策及業務宣導目的，並回饋作為後續提升宣導效益之參據。且根據統計 113 年消防報名人數 2,256 人、114 年消防報名人數 2,176 人，招生宣導未達成明顯效果，宜加強宣導方式及力度。另根據內政部「媒體政策及業務宣導預算分析報告」，消防署 114 年媒體宣導經費執行金額 166 萬 4,720 元，僅佔 78%，為提升效率，請消防署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，說明本案衡量指標。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(二十一)115 年度消防署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」編列 10 億 1,520 萬 3 千元。經查，消防署雖已建立消防勤休框架性規範，自 114 年 1 月 1 日起，服勤時數連同超勤時數，每月不得超過 312 小時；超勤時數每月不得超過 136 小時。自 116 年 1 月 1 日起，服勤時數連同超勤時數，每月不得超過 288 小時；超勤時數每月不得超過 112 小時。然各地方消防機關執行情形不一，惟部分縣市額外加休、外宿及勤務調整措施仍有精進空間。為保障基層人員健康權益及勤務品質，請消防署於 1 個月內，針對「逐步降低消防人員服勤與超勤時數之配套措施」提出改善方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(二十二)115 年度消防署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」編列 10 億 1,520 萬 3 千元。經查，消防署 115 年度配合經濟部新增辦理「無人載具產業發展統籌型計畫」，總經費 3 億 6,150 萬元，分 3 年辦理，屬跨年期計畫。依「預算法」第 39 條規定，跨年期計畫應於預算書列明計畫總經費、執行期間及各年度分配額等。惟消防署僅列明當年度編列數，未完整揭露各年度相關財務資訊，恐不利立法院審議及後續監督；另無人載具應依各類型災害需求妥為整合配置，避免採購後運用效益不彰。為依法覈實編列預算，請消防署於 1 個月內，補正該跨年期計畫財務資訊，並針對「無人機與各類型

災害實際需求之整合配置規劃」提出說明及改善方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(二十三)115 年度消防署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」編列 10 億 1,520 萬 3 千元。消防署 115 年度新增編列「無人載具產業發展統籌型計畫」9,150 萬元，係補助地方政府辦理購置複雜地形無人機，降低消防人員遇險發生之情況。消防署配合辦理前揭計畫，期程 115 至 117 年度，分 3 年辦理，計畫總經費 3 億 6,150 萬元。然消防署 115 年度預算案僅於並未列明經費總額、執行期間等，允宜於預算書妥適揭露；消防署 115 年度辦理「無人載具產業發展統籌型計畫」編列 9,150 萬元，補助各市縣政府山域救援隊計 28 隊及搜救隊計 8 隊購置複雜地形無人機計 61 組（預估每組 150 萬元予以計算），然無人載具之使用場域，除山域以外，尚可廣泛應用於火場及水域搜救及即時監控，允宜衡酌各類型災害研訂符合實際需要之無人載具機型，與相關科技救災工具整合運用，以強化科技救災量能。為依法覈實編列預算，請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(二十四)115 年度消防署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」編列 10 億 1,520 萬 3 千元。鑑於消防人員肩負多元化搶救任務，長期處於高壓之職場環境，且因勤務輪班需常駐分隊待命，休息時極易因同仁作息差異而相互影響，導致無法獲得完整之喘息。惟據台灣職業衛生學會近年對消防員進行之「消防員輪班制度、職場壓力與認知表現之相關性研究」顯示，高達 34.9%之消防人員正面臨「職場壓力過高」狀態，逾半數睡眠品質不佳，睡眠障礙盛行率更達 13.7%至 73%，甚有 19.1%之消防人員曾因壓力與疲勞導致執勤瑕疵（如裝備遺漏、應變遲緩等），嚴重影響救災安全與行政效率。建請內政部消防署應積極落實國家對第一線同仁之照顧義務，針對同仁執行勤

務累積之心理壓力，研擬具隱私保障之心理健康支持系統，並通盤檢討改善各機關待命空間之軟硬體休息設備。請消防署於 1 個月內，針對「強化消防員心理健康輔導機制與精進分隊休息軟硬體設備計畫」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(二十五)115 年度消防署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 3,840 萬 3 千元。依據消防署提供審計部資料，108 至 112 年度共計增補消防人力 3,100 人，已達充實消防人力推動計畫所訂第 1 階段 5 年（108 至 112 年）增補 3,000 人之目標，惟因消防人力尚有人員離退或死亡情事，112 年底全國消防人員實有員額 1 萬 6,990 人，較 107 年底之 1 萬 5,267 人僅增加 1,723 人，實質增補效能為 55.58%。鑑於地方消防基層勤務日趨繁重，且新興科技災害增多，現行中央培育量能與特考名額已無法滿足地方（特別是臺北市）之擴編需求。建請內政部消防署滾動編列預算，擴增警大及警專年度招生員額，增加消防特考應試名額、提高一般警察特考之考試次數為每年 2 次、參考警察體系備援人力模式，規劃消防人員備援機制，以建立多元消防人力運用機制，補足基層人力不足之問題。同時應通盤檢討汰換老舊消防車輛政策，結合人力與硬體升級，確保救災人車配比及第一線執勤安全。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(二十六)115 年度消防署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「設備及投資」編列預算 427 萬 6 千元。114 年預算編列數 279 萬元，惟決算數僅 79 萬 2 千元，執行率僅 28%，允宜提升預算執行成效，並覈實規劃經費運用，避免資源長期間置，以發揮預算應有之財務效能。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：黃 捷

連署人：王美惠 張宏陸

(二十七)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」編列 25 億 6,745 萬 1 千元，辦理加強消防救災管理及提升消防執勤能力等工作。近日嘉義市消防局在官方社群平台發布有關爭取嘉義輕軌建設的貼文，引發不少民眾質疑，民眾留言表示：「消防局怎麼發這種文？有空轉這種政見文不如提醒民眾接下來的大雨，清一清水溝或屋簷的導水槽，才不會又積水淹進家裡。」。消防局是消防救災機關，爭取輕軌建設並非消防局業務範圍。當消防局透過官方平台分享類似資訊，容易模糊消防機關應有的專業性。請消防署於 1 個月內，就嘉義市消防局行政不中立行為進行宣導，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(二十八)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」編列 25 億 6,745 萬 1 千元。近年我國陸域及離岸風力發電機組快速增加，風機高度動輒超過百公尺，一旦發生火災、人員受困或設備故障事故，已非傳統消防救災模式所能完全因應。雲林麥寮陸域風機火災即引發社會關注，消防機關僅能採取警戒管制及防止飛火、碎片掉落等措施，突顯高空救援及特殊災害應變量能仍有精進空間。經查風機事故可能涉及高空受困、墜落救援及複合型災害應變等情境；為精進救災效能，請消防署於 1 個月內，針對「陸域風機火災與高空受困救援報告，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(二十九)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」編列 25 億 6,745 萬 1 千元，辦理各項消防救災救護及常年訓練工作。其中，115 年度內政部消防署於「消防救災業務」新增「大規模極端事件應變演練」經費 5,629 萬元（另於一般性補助款編列 1 億 9,840 萬元，用以補助地方政府辦理防災協作

中心與消防人力訓練及演習)。然而，消防署 115 年度也編列有「強韌臺灣大規模風災震災整備與協作計畫」第 4 年預算 1,968 萬元(另於一般性補助款編列 8,452 萬 1 千元，用以補助地方大規模風災震災整備與協作)。前述兩項計畫工作項目，都包含有協助地方政府辦理防災協作中心之運作，及建立跨區域橫向支援與調度機制，性質高度相近，如果未能釐清兩者之分工與定位，恐導致政府資源重複投入。請消防署於 1 個月內，就「大規模極端事件應變演練」與「強韌臺灣大規模風災震災整備與協作計畫」之異同提出說明，並研議計畫整併之可行性以避免資源浪費，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(三十)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強災害管理工作」編列 1 億 5,525 萬 3 千元。查內政部消防署統計，113 年全國共發生 83 件瓦斯外洩或氣爆事故，多數發生於一般住宅及餐飲場所，而非大型工業設施，且常於深夜或清晨時段發生。事故原因多為瓦斯或天然氣外洩後，於密閉空間內累積達一定濃度，遇火源、電器開關或其他火花即引發爆炸，對民眾生命財產安全造成重大威脅。多數事故均與民眾缺乏正確用氣觀念、瓦斯設備老舊、未定期檢修，或於聞到瓦斯味時誤觸電器開關等因素有關。現行防火及防災宣導雖已涵蓋瓦斯安全事項，但近年事故仍頻繁發生，顯示相關宣導之觸及率及成效仍有精進空間。尤其針對住宅住戶、高齡者、租屋族及餐飲業者等高風險族群，應加強瓦斯安全使用、異味辨識、緊急應變處置及瓦斯警報器設置等宣導措施，以降低事故發生風險。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠 黃 捷 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(三十一)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強災害管理工作」編列 1 億 5,525 萬 3 千元。查近年極端氣候頻繁，全臺各地持續面臨高溫環境，消防人員除執行火災搶救、災害應變及緊急救護等高風險勤務外，亦須 24 小時輪值待命，其執勤及休息環境攸關勤務安全與救災效能。然而，近期卻傳出部分地方消防機關以節能減碳為由，限制分隊冷氣使用、要求同仁自費分攤電費，甚至拆除電熱水器及調整寢室使用方式等情事，引發基層消防人員疑慮。目前各地方消防機關節能措施之規範、執行標準及督導機制未盡一致，外界亦難以掌握各縣市消防分隊是否存在限制冷氣使用、增加同仁負擔或影響備勤休息品質之情形。消防人員肩負第一線救災救護工作，其勤務環境與職業安全應受到充分保障，中央主管機關亦應善盡督導責任，建立一致性管理原則，避免地方機關因節能措施影響消防戰力及基層權益。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠 黃捷 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(三十二)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強災害管理工作」中「業務費」編列預算 1 億 0,353 萬 5 千元。現行「汰換老舊消防車輛第二期中程計畫（112 至 115 年）」已邁入最後執行階段，鑑於臺北市高樓密集、地下軌道縱橫且新興科技（如電動車、微型電動二輪車）火災風險劇增，第一線消防車輛與裝備面臨高度耗損。請消防署研擬規劃「第三期（116 年起）汰換老舊消防車輛中程計畫」，避免第二期於 115 年底結束後出現補助空窗期，確保直轄市及各縣市之各式特種車輛逾齡比能持續下降。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(三十三)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強災害管理工作」中「業務費」之「一般事務費」辦理各縣市政府災害防救業務績效評鑑等所需業務經費編列預算 59 萬元。114 年 9 月花蓮縣馬太鞍溪堰塞湖溢流導致 19 死，而悲劇的根源在於花蓮縣政府對中央發布的撤離命令未落實。消防署對於地方政府災防業務評鑑，應考量實際發生災難時的實際工作紀錄，據實考核並以此要求地方政府修正其不足。請消防署於 1 個月內，針對地方政府災防業務評鑑提出相關說明，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

(三十四)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「強化整備應變及民力救援效能」編列 1 億 6,856 萬 7 千元，其中「大規模極端事件應變演練」編列 5,629 萬元。辦理大規模極端事件應變演習、動員與教育訓練及業務督導；並補助地方政府強化基層防救災能量，縮減防災能力落差，以因應極端災害或事件發生期間，第一時間運作效率之提升。惟部分工作項目與行政院於 111 年 6 月核定「強韌臺灣大規模風災震災整備與協作計畫」相近，且計畫結束年度相同，允宜考量整併之可行性，以發揮資源運用綜效。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(三十五)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「強化整備應變及民力救援效能」辦理大規模極端事件應變演練等所需經費編列預算 5,629 萬元。近年受極端氣候及地質環境變遷影響，堰塞湖潰決、土石流、大規模豪雨、強震及複合式災害發生風險持續提高，災害規模及影響範圍亦日趨擴大。面對大規模天然災害及複合式災難情境，單靠消防機關及政府部門投入救災已難以滿足實際需求，必須透過義勇消防人員、防災士、

民間救難團體及社區防災組織共同參與，建立跨機關、跨領域及公私協力之災害應變體系，以提升國家整體防救災韌性。查消防署近年持續推動防災士制度及強化民間救災能量培育，惟面對大規模複合式災害情境時，各類民力與消防體系之分工模式、指揮協調機制、動員程序及實際應變能力，仍有待透過大型演練加以驗證與精進。尤其複合型災害往往涉及大規模疏散撤離、避難收容、物資配送及災後復原等工作，更需仰賴民力參與及社區自主防災能力。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，說明 2026 年度大規模極端事件應變演練規劃，演練選址、災害情境設定，並研議如何結合義勇消防人員、防災士、民間救難團體及地方防災組織共同參演。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

(三十六)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強火災預防與危險物品管理工作」編列預算 1 億 0,153 萬 5 千元。113 年 10 月 3 日屏東縣安泰醫院發生造成 9 死多傷的重大火災事故，經監察院調查報告指出，安泰醫院大規模違建且違規作醫療使用，甚至公安申報長年造假，嚴重漠視醫病公共安全。經清查，全國共有 81 家醫院存在類似影響公共安全、破壞防火區劃的違建。在未拆除或建築合法化之前，消防機關仍應依法要求醫院檢討設置消防安全設備，維持一定的消防安全防護。亦應加強宣達辦理「消防安全設備檢修申報」的專業從業人員，在執行檢查時，應落實依「消防法」相關規定，檢修場所內各項消防安全設備，依法要求符合規定。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：黃 捷

連署人：王美惠 張宏陸

(三十七)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強救災救護工作」編列 2 億 9,194 萬 5 千元。鑑於原住民族部落多位處偏遠山區，近

年極端氣候導致土石流、崩塌及孤島效應頻傳，建立原民特搜隊確有其必要性。然而，該計畫涉及中央與地方權責分工、人力招募培訓、裝備配置及永續運作機制，消防署應提出更具體執行方案及績效指標，以確保參與者能真正投入參與，也給予實際參與急難救助的族人獎勵獲表揚，建立常態化機制，有效提升原鄉防救災量能。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠 黃 捷 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(三十八)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「提升山域事故救援效能五年中程計畫」編列 2,698 萬 1 千元。據審計部 113 年度查核意見，配合開放山林政策，山域事故救援案件增加，惟部分市縣設置之山域事故救援隊編組人數未達規範標準，且經常性受理山域事故之地方消防機關，未依規定將培訓及複訓計畫函報消防署備查。另「山域救援隊設置指導要點」公布實施已逾 3 年，消防署始開設師資班訓練，惟專業師資量能不足，訓練機制仍有精進空間。為提升山域事故救援效能，請消防署於 1 個月內，針對「督促地方補足山域事故救援隊編組人力」及「加速辦理師資培訓與培複訓備查機制」提出具體改善方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(三十九)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強救災救護工作」中辦理「提升山域事故救援效能五年中程計畫」2,698 萬 1 千元。此計畫為因應山林開放山域事故增加，提升消防機關整體山域事故救援效能。經查，消防署山域水域事故救援管理平臺統計，114 年山域事故救援案件數 531 件，發生人數 727 人，其中獲救人數 680 人，死亡人數 34 人。114 年對比 113 年，案件數減少 0.56%、發生人數減少 3.96%、死亡人數減少 41.38%。進一步分析事故原因，就資料統計，山域事故發生原因以迷路

占比最高，其次為創傷及墜谷，顯示登山活動風險管理、登山安全教育宣導及事故預防機制，仍有持續精進空間。尤其迷路案件長期居高不下，不僅增加搜救人力與資源負擔，亦可能衍生重大傷亡事件，相關預防措施有待加強。消防署應強化山域事故預防作為，全面檢討迷路、創傷及墜谷等主要事故原因之改善措施，請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(四十)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「救急救難一站通－緊急醫療救護開展計畫」編列 798 萬 4 千元。據審計部 113 年度查核意見，消防署與衛生福利部共同建置緊急醫療救護智能平臺，期能整合地方消防機關與急救責任醫院資訊，提升緊急救護效能。然因醫療端系統功能完整性及操作便利性不足，急救責任醫院使用意願偏低，且到院後資料回傳未具強制性，恐影響消防端與醫療端即時資訊交換及平臺建置效益。為提升緊急救護效能，請消防署會同衛生福利部於 1 個月內，針對「消防端及醫療端平臺介接進度」、「到院後資料回傳機制」及「提升急救責任醫院使用意願之配套措施」提出改善方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(四十一)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「AI 智慧搜救派遣系統建置中程計畫」編列 4,925 萬 6 千元。查消防署 115 年度持續辦理「AI 智慧搜救派遣系統建置中程計畫」，推動跨部會搜救資訊整合及智慧化派遣作業，以提升搜救效能及決策效率。然目前各地方消防機關運用無人機協助救災，多仍以空拍影像蒐集及災情回傳為主，惟尚未全面整合 AI 影像辨識、災情分析及決策支援功能。若能進一步建置全國性搜救影像管理及 AI 影像辨識平台，整合無人機影像、GIS 圖資及災害資訊，發展災情自動判釋、疑似待救者辨識及決策輔助功能，將有助於提升救災效率及

保障第一線消防人員安全。為提升救災效率、保障救災人員安全，請消防署於 1 個月內，針對「搜救影像管理及 AI 影像辨識平台」提出精進方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(四十二)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強防救災資通訊工作」編列 8 億 0,295 萬元。近年丹娜絲颱風及多次豪雨災害期間，部分原住民族部落因道路中斷、停電及基地台失效，導致通訊中斷數日，影響災情回報、撤離指示及物資調度。部分部落仍仰賴無線電或衛星電話進行聯繫，顯示偏遠地區防救災通訊韌性仍有不足。消防署雖持續推動防救災資通訊建置，惟目前原鄉地區衛星通訊設備、行動備援基地台及災時通訊整合機制之布建情形及覆蓋率仍待盤點與強化。且災害期間涉及內政部消防署、經濟部水利署、交通部中央氣象署、公路局及地方政府等多個機關，惟各系統間資訊仍有分散情形。例如堰塞湖、土石流、道路中斷、部落撤離等資訊缺乏單一整合平台。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠 吳琪銘 蘇巧慧

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(四十三)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強防救災資通訊工作」編列 8 億 0,295 萬元。其中「建構數位韌性防救災緊急通訊系統中程計畫」編列 2 億 4,630 萬 1 千元，係為強化中央與各地方政府機關之間防救災緊急通訊以及政府對民眾之有效訊息傳遞，解決全國數位無線電跨協定通聯網絡問題。計畫期程為 113 至 117 年度，分 5 年辦理。經查，114 年度可支用預算數為 4 億 1,816 萬 5 千元，114 年截至 7 月底止，分配數為 9,420 萬元，支用數為 6,288 萬元，爰支用數占分配數僅 66.75%、支用數占可支用預算數僅 15.04%，主要原因係辦理跨域防救災數位通訊整合系統等設備建置案，廠商報驗文件商審查未能通過，以及該計畫中之「韌

性台灣異地強固資通訊計畫」相關經費延後付款等情形所致。114 年迄 7 月底止分配預算執行率均未達七成，預算執行未如預期，為達各計畫項目提升災害搶救能力之建置效益，允宜積極控管並研謀改善。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(四十四)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強防救災資通訊工作」中「業務費」編列 2 億 5,257 萬 9 千元。114 年 12 月 19 日於台北車站等捷運樞紐發生的無差別攻擊與縱火事件。雖然針對此類重大治安與複合式災難，地方政府與消防、警察、北捷已聯防機制強化多項應變與防火機制。但地方政府對中央機關與國（民）營交通事業無行政指揮權，難以強制整合通訊規格，致應變效能受限。臺北車站等大型交通樞紐管轄錯綜，臺鐵、高鐵、警、消無線電頻段與系統（數位／類比）不一，災害現場極易形成「通訊孤島」。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(四十五)115 年度消防署及所屬歲出預算第 2 目「消防救災業務」項下「加強消防訓練中心工作」辦理充實精進防救災訓練量能及設施（備）中程計畫，新型災害事故搶救訓練場興建經費 7,674 萬元，其中公共藝術設置費編列 75 萬 3 千元。該項預算是為充實及升級訓練中心硬體設施、設備，補助縣市各項防救災訓練設備器材，精進消防搶救訓練。公共藝術雖屬法定要求，仍應兼顧設施特殊任務、安全管理及後續維護成本，為避免流於形式編列，宜再做考量是否有設置必要。為覈實編列預算，請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(四十六)115 年度消防署及所屬歲出預算第 3 目「港務消防業務」編列 1,761 萬元，查 115 年度消防署港務消防大隊預算員額為 209 人，港務消防大隊掌理港區消防、災害防救及緊急救護事項；114 年度立法院亦曾針對第 3 目「港務消防業務」要求消防署提出港務消防人員補足人力書面報告，消防署並說明已分配新進人員以稍緩人力不足困境。然近一年港區及近岸船舶火災事件仍顯示跨機關應變有強化必要。經查，114 年 8 月基隆八斗子漁港漁船火警，消防局派遣 13 車 29 人搶救，船上 6 名船員跳海自行上岸，火勢約 1 小時後控制；114 年 10 月基隆外木山外海漁船起火，船上 7 人跳海獲救，消防船及海巡均出動灌救。惟港務公司亦指出，商港集運輸、裝卸、儲放等風險集於一身，須持續深化與消防、海巡等單位合作，精進港區防救災整備與演練，實有增加人力之需求。為落實港區消防、救援及救護需求，請消防署於 1 個月內，針對「港務消防人力配置與缺口補足」與「港區及近岸船舶火災之消防船艇、海巡、港務公司及地方消防機關聯合應變機制」提出改善方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(四十七)鋰電池與電動車產業為我國最具潛力之下世代戰略核心產業，受惠於國際地緣政治外溢效應及全球供應鏈重組，台灣鋰電池與電動車之出口商機日漸成熟，出口量預估將呈現爆發式成長。惟鋰電池化學特性具高度不穩定性，一旦發生熱失控火災，往往具有復燃機率高、滅火時間長、需耗費大量冷卻用水，且極易釋放大量有毒氣體之特性，對我國經貿港區之既有防救災能量恐帶來嚴峻考驗。請內政部消防署應未雨綢繆，針對新興產業運輸和儲放風險，檢視商港區域之消防救災量能、特殊滅火裝備之配置。請消防署於 1 個月內，針對「港區鋰電池重大火災事故因應及跨部會科技救災計畫」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(四十八)115 年度消防署及所屬歲出預算第 4 目「特種搜救業務」編列 3 億 5,114 萬 9 千元。近年極端氣候、強震、山域事故及複合型災害風險升高，特種搜救隊已由臨時任務編組逐步制度化，並肩負國內重大災害支援及國際人道救援任務。惟 114 年上半年實施成果仍包括辦理南部重型搜救隊團體裝備器材採購、2 梯次重型搜救隊培訓及中部倉儲基本設計審議採購作業，顯示區域重型搜救隊、裝備器材及物資倉儲仍處建置階段，允宜由中央持續協助並強化管考，確保預算投入能轉化為即時出勤與跨區支援量能。為確保重大災害支援及國際人道救援效能，請消防署於 1 個月內，針對「東部、中部、南部區域重型搜救隊建置進度」、「救災物資倉儲選址、設計、建置及運輸調度機制」、「重型搜救隊人員證照、國際認證及培訓期程」提出精進改善方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(四十九)鑑於全球極端氣候加劇，天災型態已轉趨為複雜之複合型災害，對我國山區地形地貌恐造成劇烈衝擊，致使高山與偏遠部落之救援難度及風險日益增高。為因應此一趨勢，內政部與原住民族委員會攜手推動「原民特搜隊」計畫，首批 12 支隊伍已於 115 年 5 月中旬正式成軍，成為我國山區防救災不可或缺之關鍵即時戰力。惟目前該計畫多著重於初期救援能量之導入與基本裝備補助，若欲使該隊伍發揮最大防救災效益，並確保協勤人員之自身安全，勢必須進一步深化其專業職能。爰請消防署除借重其豐富在地經驗與地形熟稔優勢外，應制度化加強辦理原民特搜隊之專業進階訓練，並輔導其取得國內外相關專業救援認證，以建構完整之組訓與後勤保障機制。請消防署於 1 個月內，針對「原民特搜隊中長期訓練與專業證照取得計畫」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(五十)115 年度消防署及所屬歲出預算第 4 目「特種搜救業務」項下「強化特種搜救任務」中「業務費」編列預算 3,178 萬 6 千元。114 年預算編列數 2,420 萬 6 千元，後續追加 132 萬 1 千元，惟決算數僅 1,651 萬 4 千元，執行率僅 64%，允宜提升預算執行成效，並覈實規劃經費運用，避免資源長期閒置，以發揮預算應有之財務效能。請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：黃 捷

連署人：王美惠 張宏陸

(五十一)115 年度消防署及所屬歲出預算第 4 目「特種搜救業務」編列 3 億 5,114 萬 9 千元，查第 4 目「特種搜救業務」項下「精進國際人道救援能力暨緊急應變救災裝備器材物資倉儲中程計畫」，115 年度建置專屬救災物資倉儲所需設備及投資經費 1 億 6,098 萬 7 千元，其中編列公共藝術設置費 103 萬 8 千元。然該倉儲屬救災裝備器材及物資整備調度設施，主要功能在於支援重大災害即時出勤、跨區調度及國際人道救援，並非一般公共開放使用建築。惟公共藝術雖屬法定要求，仍應兼顧設施特殊任務、倉儲動線、安全管理及後續維護成本，為避免流於形式編列，宜再做考量是否有設置必要。為覈實編列預算，以秉持「該用則用、當省則省」之原則，節省公帑，請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(五十二)115 年度消防署及所屬歲出預算第 4 目「特種搜救業務」項下「強化特種搜救任務」之「辦理精進國際人道救援能力暨緊急應變救災裝備器材物資倉儲中程計畫」，係為建置緊急應變救災裝備器材物資倉儲，並精進各區域搜救隊量能及技術能力，同時強化國內各區域備災、應變與城市搜救能量，其中建置專屬救災物資倉儲所需設備及投資經費 1 億 6,098 萬 7 千元，其中公共藝術設置費編列預算 103 萬 8 千元。然該倉儲屬救災裝備器材及物資整備調度設施，主要功能在於支援重大災害即時出勤、跨區調度及國際

人道救援，並非一般公共開放使用建築。惟公共藝術雖屬法定要求，仍應兼顧設施特殊任務、倉儲動線、安全管理及後續維護成本，為避免流於形式編列，宜再做考量是否有設置必要。為覈實編列預算，請消防署及所屬於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(五十三)115 年度消防署及所屬歲出預算第 4 目「特種搜救業務」項下「強化特種搜救任務」中「設備及投資」之「房屋建築及設備費」建置專屬救災物資倉儲所需設備及投資經費 1 億 6,098 萬 7 千元，其中公共藝術設置費編列預算 103 萬 8 千元。為提升我國面對重大天然災害及複合式災難之應變能力，內政部消防署參酌美國、日本等先進國家經驗，規劃建置北、中、南、東區域救災物資倉儲系統，未來將作為大規模災害演練基地、國際搜救隊支援據點及災時後勤補給中心。救災物資倉儲以儲放「管理、搜索、救援、後勤、醫療」等五大類救災裝備器材為主要用途，屬專業倉儲及後勤支援設施，平時主要供消防機關及救災單位使用，並非一般民眾經常進出或使用之公共空間。然而相關預算規劃中包含公共藝術設置經費，鑑於救災物資倉儲之核心任務在於確保災時物資調度、裝備集結及後勤支援效率，相關設施規劃應以救災功能為優先考量，避免因公共藝術設置影響倉儲空間運用、車輛進出、物資搬運動線或未來擴充彈性，致影響整體救災效能及預算使用效益。請消防署及所屬於 1 個月內，針對公共藝術設置規劃內容、設置目的及預期效益進行說明，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

第 6 項 國家公園署及所屬 42 億 6,912 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 15 項：

(一)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」編列 2 億 8,418 萬

3 千元，爰就下列各案併案凍結 100 萬元，俟國家公園署向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」編列 2 億 8,418 萬 3 千元，辦理督導國家公園、國家自然公園與都會公園規劃、經營、管理及維護等事項。行政院自 108 年 10 月推動「開放山林」政策，透過比對數據發現，在開放前的 104 至 108 年之間，山難人數介於 71 至 196 人，而自 109 年起至 113 年之間，山難人數跳升至每年 200 至 341 人，而高山型國家公園如太魯閣、玉山及雪霸國家公園尤為事故高發區，以太魯閣為例，112 年度山難人數高達 144 人，是 108 年 48 人的 3 倍。爰凍結該項預算，俟國家公園署及所屬針對山難發生原因研析、事故熱區分級管理、民眾安全教育宣導及搜救資源配置落實情形，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：黃捷 李柏毅

2.115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」編列 2 億 8,418 萬 3 千元。國家公園業務中包含濕地保育利用計畫以及重要濕地經營管理等經費，惟近期我國濕地出現遭棄置廢土情事，顯見相關濕地保育防護及監控機制仍有重大改善空間。為落實國家公園署督導濕地保育以及維護生物多樣性之目的及功能，爰凍結該項預算，俟國家公園署及所屬針對精進濕地環境防護機制，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：王美惠 李柏毅

3.115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「綜合計劃業務」編列 2,853 萬 1 千元，其中三六九山莊興建工程計畫編列預算 1,650 萬 3 千元。根據監察院糾正案文，雪霸國家公園三六九山莊改建工程，將原本對環境衝擊較小的索道運輸，改為需開闢長達 6.3 公里軌道的單軌車，未評估是否應辦理環境影響評估，導致沿線高達 830 株高山林木（包含紅檜、香杉及

各 100 多株的鐵杉與冷杉等珍貴樹種）遭到砍伐，嚴重破壞高山演替緩慢且脆弱的原始生態系統，有違國家公園生態優先與環境保護的設立宗旨。爰凍結該項預算，俟國家公園署及所屬於 3 個月內，針對植群復育與生態監測計畫提出具體的復育期程與成效追蹤機制，以及如何修正國家公園重大工程之預先環境影響評估審查機制，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：黃 捷

連署人：王美惠 張宏陸

4.115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「綜合計劃業務」之「業務費」編列 2,853 萬 1 千元。針對內政部國家公園署 115 年度預算，鑑於我國國家公園災害應變機制落後國際標準，面對局部災害常採「全區封閉」之消極作為，缺乏精準治理能力。一、國際採「局部封閉、快速修復」：對比美國黃石公園遭遇 500 年一遇洪水僅花 1 個月修復開放，或加拿大班夫公園野火僅封閉火線周邊，國際主流治理均採「風險分級」與「局部管制」。反觀台灣動輒全區封閉數月，顯示風險評估與災後復原能力有待強化。二、建立分級分區治理標準：全面災難始得全面封閉，局部災難應採局部封閉。內政部應建立科學化之災害應變 SOP，依據地質、水文及災害潛勢劃分風險區域，而非以行政便利為由犧牲公共利益。三、決策需憑專業報告：徐委員欣瑩要求未來國家公園發布封園命令時，必須依據專業單位之「風險評估報告」，詳述封閉範圍之科學依據，落實公開透明之理性治理。爰凍結該項預算，俟國家公園署及所屬於 3 個月內，參酌國際經驗（如美國黃石公園、加拿大班夫公園）說明「國家公園災害應變作業規定」，及承諾未來封園決策須依據「分區風險評估報告」，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

5.115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「遊憩管理業務」編列 6,910 萬 9 千元。國家公園署 115 年編列單場國際研討會耗資 2,000 萬元，顯有浮編之虞，恐淪為大拜拜形式。為確保國家資源有效運用，避免非核心業務排擠保育資源，爰凍結該項預算，俟國家公園署及所屬於 1 個月內，針對新增之「國際研討會」說明經費估算依據、預期效益，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 廖先翔

(二)鑒於雪霸國家公園近期於西勢山林道及雪山西稜線執行淨山任務，雖清運大量陳年廢棄物，然高山偏遠地區垃圾堆積問題仍層出不窮，廢棄物氣味更誘發黃喉貂、臺灣黑熊等保育類野生動物覓食，造成生存習性改變並增加人獸衝突風險，嚴重衝擊生態平衡。一、查雪霸國家公園近期結合巡查員、志工與原住民協作團隊清運多年陳年廢棄物，雖具初步成效，然目前行政機關多依賴人力背負等高成本、事後補救方式進行淨山。為提升行政資源執行效益，國家公園署應檢討如何從行政管理手段（如入園許可、查核機制等）強化「源頭減量」作為，避免長期陷入事後清理之循環。二、復查人為垃圾之遺留已直接威脅野生動物健康，甚至引發黃喉貂、臺灣黑熊等保育類物種改變覓食習性，增加人獸衝突風險。現行「無痕山林（Leave No Trace,LNT）」宣導措施雖已推行，然對於登山客在食材預處理、氣味隔絕與收納管理等細節之實質約束力仍有待加強。爰此，請內政部國家公園署及所屬應針對上述山區垃圾誘發野生動物衝突之現況進行評估檢討，研擬強化登山客落實 LNT 規範之監測與精進機制，以兼顧預算執行效率與自然生態之永續發展。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(三)根據監察院調查報告，東沙環礁國家公園是臺灣第一座海洋型國家公園，為我國海域唯一發育完整的珊瑚環礁。惟東沙環礁近年發現大量棘冠海星，對於對

活珊瑚造成極大威脅，海洋國家公園管理處積極投入人力、物力清除，爰國家公園署應積極尋求上級機關協助統籌事權，跨部會解決登島人員身分審查期過長問題，並充實第一線執行人員必要資源，加速執行清除工作並致力調查、監測棘冠海星聚集熱區分布情形，俾維護東沙環礁國家公園之珍貴生態。爰請國家公園署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：黃 捷

連署人：王美惠 張宏陸

(四)為鼓勵民眾親近山林，政府於 108 年 10 月宣示開放山林、向山致敬政策，惟山域救援事件頻仍，據國家公園署提供資料，各國家公園遊憩據點 104 至 108 年度發生山難事件人數介於 71 至 196 人之間；108 年 10 月開放山林後，109 至 113 年度發生人數增為介於 200 至 341 人之間，上開山難事件人數雖以甫推動開放山林政策之 109 年度為最，其餘年度因推動登山安全配套措施，爰發生人數有減緩情形。惟開放山林政策至今，每年發生山難人數均較開放前（104 至 108 年度）增加，允宜持續推動相關安全配套措施，以減少並防範事故發生，並保障登山民眾安全。爰建請國家公園署及所屬於 3 個月內，針對「提升國家公園登山安全，預防山難發生」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：李柏毅 王美惠

(五)鑒於 115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 3 目「國家公園經營管理」項下「金門國家公園經營管理」，115 年度預算較 114 年度減列 2,625 萬 3 千元，金門國家公園之核心價值在於戰地史蹟與閩南聚落，今大幅減列相關保存與推廣經費，無異於自廢武功。惟若無足夠經費維護古厝與坑道，恐將直接衝擊金門觀光吸引力。爰請國家公園署金門國家公園管理處於未來年度積極爭取預算，加大預算規模，以利有效維護文化史蹟。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 廖先翔

(六)自 108 年 11 月行政院宣示「山林開放」政策以來，政府持續透過登山教育、園區巡查及違規查核，積極預防國家公園內之違法行為。據統計，高山型國家公園（玉山、太魯閣、雪霸）之違規案件，已自 111 年的高峰 769 件降至 114 年的 264 件，顯見預防作為已具成效。然個別園區如玉山國家公園，違規案件由 108 年 16 件增至 114 年 84 件，仍呈增加趨勢。鑑於違法行為對生態環境衝擊甚鉅，國家公園署及所屬應責成各管理處提出配套措施以加強遊客宣導，並於 1 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃捷

(七)115 年度國家公園署及所屬歲出預算編列「媒體政策及業務宣導費」965 萬元，較 114 年度法定預算之 184 萬元大幅增加 781 萬元，增幅高達 424%。經查，115 年度預算案所設定的媒體宣導評核指標，例如：「託播或刊登刊物 3 則」、「露出影像 1 則」、「點擊率」、「每年新聞稿發文 24 則、網路及媒體推播 315 次」等，多屬於「投入型」或「產出型」指標。這類指標並未連結到「民眾認知度提升」等核心成果，難以具體衡量龐大宣導費用的實質成效。請國家公園署及所屬於 3 個月內，針對大幅增列之媒體宣傳費用提出具體效益說明，並增列「民眾認知度提升」等相關實質成果評核指標，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫

連署人：廖先翔 丁學忠

(八)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「綜合計劃業務」之「業務費」編列 2,853 萬 1 千元。太魯閣國家公園因燕子口堰塞湖（海拔約 300 公尺）之局部災害，封閉海拔 3,000 公尺之合歡山區，決策應考量比例原則及現行「封閉管制作業要點」。一、決策應與科學關聯，考量比例原則：燕子口堰塞湖位於低海拔（約 300 公尺）立霧溪谷，與高海拔（約 3,000 公尺）之合歡山區屬不同水文與地質場域。太魯閣國家公園管理處應依具體風險關聯證

據，再以「預防性」為由全區封閉，以符合比例原則。二、應依現行法規精進治理：依據 99 年發布之「太魯閣國家公園管理處遊憩設施及環境封閉管制作業要點」，已明確區分「全面性封閉」與「局部性封閉」。本次決策遇局部災害即全面封園，應依風險證據精進治理作為。三、影響民眾權益與觀光經濟：封園決策應考量民眾合法的遊憩權益，及花蓮周邊高山旅遊產業之經濟影響。主管機關應檢討決策模式，回歸專業治理。請國家公園署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(九)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「綜合計劃業務」之「業務費」編列預算 2,853 萬 1 千元。有鑑於自 108 年 10 月開放山林後，山難人數明顯高於開放前，即開放前（104 至 108 年度）每年山難人數介於 71 至 196 人；開放後（109 至 113 年度）增至 200 至 341 人。如：陽明山國家公園及國家自然公園的山難多屬「迷途」，顯示軟體引導與標示需加強。內政部國家公園署應研謀提交「提升登山安全與減少山難事故之具體行動計畫」，包含如何針對迷途熱點加強宣導、以及如何促進與當地原住民合作事宜，以落實「有效管理」之原則。請國家公園署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：蘇巧慧 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(十)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「遊憩管理業務」之「業務費」編列 6,410 萬 9 千元。有鑑於山屋整建與新建原定 115 年底需完成既有整建 19 座、新建 11 座，但截至 114 年 7 月底，仍有 1 座整建及 2 座新建尚未完成。如：雪霸「三六九山屋」：實際進度僅約 42.48%；太魯閣「奇萊稜線山屋」：雖預計 114 年底竣工，但仍需嚴格控管最後驗收與掛牌時程；

太魯閣「中央尖溪山屋」：進度最慢，預計 115 年底才完工，執行比率目前仍為 0。爰山屋具備「緊急避難」與「爭取救援時效」之關鍵功能，工程進度落後將直接影響登山民眾之生命安全。請國家公園署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：蘇巧慧 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(十一)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「遊憩管理業務」中「業務費」之「辦理國家公園遊憩服務規劃、遊憩品質監測及資訊管理、山林開放向山向海致敬業務，評估經營管理及精進發展課題」編列 445 萬 1 千元。內政部國家公園署雪霸國家公園管理處因辦理三六九山莊興建工程案，遭監察院以 115 內正 0004「雪霸國家公園三六九山莊改建工程興建軌道伐採林木影響生態保育案」糾正在案，對廠商改以軌道運輸未妥善施工監督管理，導致生態保育最低干擾策略未能落實，及肇致發生履約爭議、工程停擺等問題，顯現內政部國家公園署在辦理國家公園遊憩服務規劃、山林開放等業務上，實有精進之空間。請國家公園署及所屬於 3 個月內，針對「重大工程管理程序精進」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：蘇巧慧

連署人：吳琪銘 王美惠

(十二)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 2 目「國家公園業務」項下「保育解說業務」編列 7,574 萬 4 千元。鑒於馬拉松活動於各縣市或民間團體每年已頻繁舉辦，國家公園是否有必要編列鉅資主辦，且該活動屬一次性煙火式活動，恐無益於實質保育效能。為確保國家資源有效運用，避免非核心業務排擠保育資源，爰針對該項活動預算 1,500 萬元，要求國家公園署及所屬於 3 個月內，針對新增之「馬拉松活動」說明經費估算依據、預期效益及與交通部觀光署活動之區隔，同時提出改為協辦性質之預期效益，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十三)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 3 目「國家公園經營管理」編列 31 億 5,122 萬 9 千元。墾丁國家公園自 1984 年起進行台灣梅花鹿復育計畫，根據墾丁國家公園研究調查報告指出，至 2024 年總數已逾 3,600 隻，遠超當地預估 1,006 至 2,414 隻左右的生態承載量，並已出現生態劣化以及森林退化等危機。同時，人鹿衝突日益加劇，監察院 2025 年調查報告指出，2017 至 2024 年農損案件達 76 件、受損面積近 50 公頃；2020 至 2024 年 9 月底因梅花鹿造成之交通事件事件共計 25 件。抑制族群數目方面，因野生梅花鹿警覺性高、拒食誘餌等因素，傳統使用的捕捉與施打節育疫苗等族群控制手段成效有限。請國家公園署及所屬於 3 個月內，針對梅花鹿族群管理與改善計畫，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：王美惠 李柏毅

(十四)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 3 目「國家公園經營管理」項下「業務費」編列 13 億 8,586 萬 6 千元，以辦理墾丁、玉山、陽明山、太魯閣、雪霸、金門、海洋及台江等國家公園與國家自然公園之經營、管理與維護等事項。惟查過去年度執行情形，尚有下列事項亟待檢討改進：一、行政院於 108 年 10 月宣示推動開放山林之「向山致敬」政策，鼓勵民眾親近山林。然山難事件有明顯增加趨勢，允宜全面檢討納入原住民傳統智慧及參與，並強化登山安全管理機制。二、為提升登山安全並提供山友緊急避難空間，該署推動山屋整建及新建計畫，預計於 115 年底前完成既有山屋整建 19 座及新建山屋 11 座。截至 114 年 7 月底止，既有山屋整建尚有 1 座（雪霸國家公園三六九山屋）未完成，新建山屋亦有 2 座（太魯閣國家公園奇萊稜線山屋及中央尖溪山屋）尚在辦理中，允宜加強進度控管，並於山屋內增加急難救護設施，確保如期如質完成，研議串聯周邊部落，納入原住民參與經營管理。綜上，為督

促國家公園署強化山域安全管理並落實相關建設執行，爰請國家公園署及所屬於 2 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：廖先翔

連署人：張智倫 丁學忠 林倩綺

(十五)115 年度國家公園署及所屬歲出預算第 3 目「國家公園經營管理」項下「玉山國家公園經營管理」編列 2 億 8,901 萬 5 千元。國家公園署 115 年度主要新增「北回之巔旗艦計畫－微笑南灣 in 臺灣計畫」，該計畫預算高達 5,100 萬元，占該處年度增幅之 75%，然預算書中未見具體支用細目。倘若多為宣傳經費，則有與交通部觀光署業務重疊之嫌。當前，玉山園區首要改進項目應為「高山步道安全」及「山屋設施改善」（如加強排雲山莊服務量能），今卻將大部分新增預算投入此類包裝式計畫，有「重觀光行銷、輕實質保育」之情況。爰請國家公園署及所屬於 3 個月內，針對「微笑南灣計畫」提出詳細預算執行細目，並說明該計畫之必要性及預期效益，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 廖先翔

第 7 項 移民署 60 億 4,666 萬 1 千元，照列。

本項通過決議 28 項：

(一)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元，爰就下列各案併案凍結 300 萬元，俟移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元，業務內容包含外國人在臺居留、永久居留及相關身分管理，攸關國家移民制度之公平性與人道性。依「入出國及移民法」第 25 條第 1 項規定，外國人在我國合法連續居留 5 年，每年居住 183 日以上，得向移民署申請永久居留。惟現行依該法授權訂定之「外國人停留居留及永久居留辦法」，對於

部分特殊身分及長期在臺生活者，尚未充分納入其實際處境與人道需求。尤其藉由邦交國，其子女自幼在臺成長、就學，生活、語言及社會連結均已深植臺灣，卻可能因父母身分、居留類別或制度設計限制，面臨續留不確定之困境。這類案件不只是行政審查問題，更涉及家庭安定、兒少最佳利益及我國對長期友好邦交國人民之合理照顧。移民制度固應兼顧國境管理與法制秩序，但也應保留彈性與人道考量，讓長期在臺生活、實際已融入臺灣社會者得以順利銜接移民制度。爰凍結該項預算，俟移民署於 1 個月內，就「外國人申請永久居留多元認定方案」提出完整書面規劃，明確說明適用對象、申請條件及審查原則，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：高金素梅

連署人：廖先翔 王鴻薇 丁學忠

- 2.115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。鑒於新設立之「新住民發展署」係負責新住民政策之規劃、推動、執行及協調，為避免其業務與現行移民署「新住民照顧服務專區」產生重疊或民眾混淆，建請移民署應協同相關機關，針對兩機關之業務職掌、權責分工及服務申辦窗口之差異，研擬辦理說明會或多元宣導方案，期使民眾（尤以新住民群體）能精準辨識服務來源，相關規劃與執行成效，爰凍結該項預算，俟移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃 捷

- 3.115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。鑒於勞動部已與印度簽署勞工合作備忘錄（MOU）並規劃引進印度移工，然社會對移工素質評估、犯罪預防、失聯移工協尋及多元文化衝突等管理配套仍有疑慮，移民署作為移民輔導主管機關，對於移工入境後的法令宣導、多元文化共融及避免社會矛盾之具體作為應有更明確的規劃。然針對首批預計引進之人力，移民署現有之入出國審核人力及後續管理業務是否

足以負荷，應提出具體的人力調配與系統升級規劃。為強化移民署對於外籍勞力引進之邊境安全管理及居留輔導效能，爰凍結該項預算，俟移民署於 1 個月內，針對印度移工引進後之入境安全審查機制及失聯預防，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃 捷

(二)查內政部移民署辦理跨國（境）婚姻媒合團體評鑑作業，其中第三大項「服務品質」項下第 2 點將「辦理受媒合人（國人）媒合成功件數」列為評鑑指標之一。惟跨國（境）婚姻媒合團體之服務品質，應以法令遵循、資訊揭露、權益保障及後續輔導等面向為主要評估基準，而媒合成功件數之多寡，未必與服務品質具有直接關聯。現行評鑑制度將媒合成功件數納入服務品質評分項目，恐導致部分媒合團體過度追求案件數量及媒合成果，與評鑑制度促進優質服務之目的有所落差。為使評鑑制度更能反映實際服務成效及維護跨國婚姻當事人權益，有必要檢討相關評鑑指標之妥適性及公平性。爰請移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

(三)移民署掌理入出國境管理、外來人口停居留、國境查驗、移民資訊、生物辨識、跨機關資料交換及外來人口管理等業務，是國家安全與人民服務的重要門戶。115 年度預算編列「建立整體性入出國及移民管理資訊系統」、「行政部門關鍵民生系統精進雲端備份及回復計畫」、「打造國境安全智慧應用數位韌性計畫」等多項資訊系統與資安防護經費，方向值得肯定。惟移民資訊系統一旦發生斷線、資安攻擊、資料外洩或災害中斷，不僅影響旅客通關與外來人口服務，更可能危及國境安全、個人資料保護與國家韌性。科技預算不能只是建置系統，更必須證明在斷電、斷網、資安攻擊、災害應變及跨機關資料傳輸壓力下仍能維持基本運作。爰要求移民署向內政委員會提出國境資訊系統數位韌性、

資安防護、備援演練及個資治理書面報告，確保高額資訊預算真正守住國門、守住資料、守住人民信任。一、移民署資訊系統涉及旅客入出境紀錄、外來人口資料、居停留資訊、生物辨識資料、跨機關查驗資料及國境風險分析資料，均屬高度敏感且具國家安全意義之資訊。相關系統之穩定性、資安防護、備援能力與資料治理，不應僅以系統建置或採購完成作為績效。二、115 年度移民署資訊與資安相關預算，包括入出國移民管理資訊系統維運、機關資料傳輸韌性強化、雲端備份及回復、國境安全智慧應用數位韌性、資訊安全防護及智能分析與預警管理平臺等。此類預算規模龐大，應建立明確驗收標準及年度成效指標。三、跨機關資料傳輸與政府資料傳輸平臺介接，應遵守資料最小化、目的限制、權限控管、紀錄留存、定期稽核及異常通報原則。移民署應說明資料介接機關、介接內容、使用目的、保存期間及稽核機制，避免便利行政擴張為過度蒐集。四、面對極端災害、資安攻擊、系統故障或國際旅客量高峰，移民署應定期辦理無預警備援切換、雲端回復、資料還原、滲透測試、弱點掃描及資安事件通報演練，並將演練結果納入預算執行管考。五、爰要求移民署於 1 個月內，向內政委員會提出「國境資訊系統數位韌性與資安防護書面報告」，內容至少包括：各系統建置及維運內容、第三方資安檢測結果、備援切換演練、系統復原時間目標、跨機關資料交換稽核、個資保護機制、資安事件通報流程及年度改善 KPI。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(四)桃園國際機場第三航廈是國家門面，也是台灣與世界往來的重要入口。115 年度移民署編列「桃園國際機場第三航廈移民署配備建置計畫」相關經費，辦理資通訊設備、資料中心第三航廈環境、辦公廳舍裝修、自動查驗、生物特徵辨識、資安防護及多功能鑑識暨訓練中心等事項，具有重大必要性。惟國門擴建不能只有硬體設備，更要有有人力配置、勤務流程、旅客動線、異常處理、資安防護、備勤空間及跨機關聯合作業之完整驗證。若第三航廈啟用後，旅客尖峰量

超過查驗量能，自動通關系統異常缺乏備援，或移民官長時間輪值卻缺乏合理備勤環境，不僅影響旅客權益，也將增加國境第一線人員壓力與國境安全風險。爰要求移民署向內政委員會提出第三航廈移民署配備建置、人力配置書面報告。一、第三航廈啟用後，桃園機場旅客量、轉機量及國境查驗需求均將提高。移民署作為入出境查驗主管機關，除需建置設備，更須確保人工作業、自動查驗、特殊旅客、拒入處理、轉機旅客、緊急事件及系統異常均有完整 SOP。二、第三航廈移民署配備建置包含資通訊設備、生物特徵辨識、自動查驗、資料中心、資安防護、辦公廳舍及備勤空間。此類建置若未與桃園機場公司完成整合測試，可能導致啟用後動線混亂、查驗瓶頸及安全漏洞。三、移民署應提出第三航廈啟用後國境查驗人力配置，包括尖峰時段人力、夜間勤務、備援人力、特殊案件處理人員、資訊及資安維運人員，以及與現行第一、第二航廈人力調度之關係。四、自動查驗及生物辨識系統雖可提升效率，但當系統異常、辨識錯誤、旅客資料不一致、特殊身分旅客或高風險旅客出現時，仍須由訓練完整之移民官進行人工判斷。移民署應建立壓力測試與異常情境演練，避免科技設備取代必要人力配置。五、爰要求移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「桃園國際機場第三航廈移民署配備建置書面報告」，內容至少包括：設備建置進度、人力配置計畫、自動查驗異常處理、資安與個資影響評估、備勤空間規劃。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(五)自動查驗通關與生物辨識科技，有助提升旅客通關效率、降低人工作業負擔，亦可強化國境查驗能力。115 年度移民署持續編列「建構新世代國境查驗服務計畫」及「機動式入境查驗流程再造計畫」相關經費，包含自動通關備援、資訊安全防護、機動式入境查驗、生物辨識即時比對及資料預載等項目。惟生物特徵資料具有高度敏感性，臉部影像、指紋、查驗紀錄、旅行文件及入出境資料，一旦蒐集、保存、串接或使用不當，將對個人隱私、自由移動及人權保障造

成重大影響。便利通關不能犧牲人民與旅客之基本權利；國境安全亦不能忽略誤判、偏誤及救濟機制。爰要求移民署向內政委員會提出自動查驗通關與生物辨識個資治理及人權影響評估書面報告。一、自動查驗通關及生物辨識已成現代國境管理重要趨勢，惟其涉及臉部影像、指紋、生物特徵模板、入出境紀錄及旅客身分資料，應有比一般行政資料更嚴格之保護標準。二、移民署應清楚說明各類生物特徵資料之蒐集法源、使用目的、保存期間、刪除機制、調閱權限及第三方委外管理。人民及旅客應能知道其資料如何被使用，並能於法律範圍內行使查詢、更正及刪除等權利。三、自動辨識系統可能發生誤判、無法辨識、重複身分、資料不一致或系統異常等問題。移民署應建立即時人工複核、錯誤更正、申訴救濟、紀錄保存及後續追蹤機制，避免旅客因系統錯誤而遭不當攔查、延誤、標記或拒絕通關。四、對於外籍旅客、兒少、身心障礙者、高齡者、多語族群及不熟悉自動化設備者，移民署應提供友善替代流程與多語服務，確保科技服務不造成新的排除與不平等。五、爰請移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「自動查驗通關與生物辨識個資治理及人權影響評估書面報告」，內容至少包括：資料蒐集與保存規範、誤判救濟程序、人工複核機制、弱勢及外籍旅客友善措施、資安測試、委外廠商管理及年度改善指標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(六)面對跨國詐騙、人蛇偷渡、毒品運輸、人口販運、恐怖主義及其他跨境犯罪，國境風險分析與旅客訂位資料運用確有必要。115 年度移民署資訊系統維運與國境安全智慧應用相關預算，持續支應旅客訂位及行程分析、智能分析與預警管理等工作，有助於強化國境安全及打詐防線。惟任何風險分析系統，若缺乏明確法源、資料治理、偏誤檢驗、人工覆核及救濟制度，均可能產生過度蒐集、錯誤標記、歧視性篩選、黑箱決策及權力濫用疑慮。國家安全與人權保障不是對立，而是現代民主國家必須同時守住的底線。爰要求移民署向內政委員會提出旅客風險分析系統法遵及跨機關資料共享邊界書面報告。一、旅客訂位及行

程資料可協助移民署掌握高風險旅客、可疑行程、異常旅行模式及跨境犯罪線索，對打擊詐騙、人口販運、毒品、人蛇偷渡及恐怖主義有一定功能。二、惟旅客資料涉及個人行程、航空紀錄、旅行同伴、付款方式、聯絡方式及其他敏感資訊，應依資料最小化與目的限制原則處理。移民署應說明資料來源、保存期間、使用目的及刪除機制。三、風險評估規則若未定期檢討，可能因國籍、姓名、旅行路徑、語言、族裔或特定地區產生不當偏誤。移民署應建立偏誤檢測、人工覆核、結果稽核及申訴救濟機制，確保系統只是輔助，不是取代人的判斷。四、國境打詐涉及移民署、警政、調查、海關、檢察、金融及航空公司等多方資料流動，更應明確界定資料共享範圍、權限控管及稽核紀錄，避免跨機關共享失去邊界。五、爰要求移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「旅客訂位及行程分析系統法遵書面報告」，內容至少包括：資料蒐集法源、資料欄位、跨機關共享邊界、資料保存刪除機制及目前運用情形。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

- (七)失聯移工問題長期牽動勞動市場、治安治理、人口管理、雇主責任、仲介制度、非法聘僱及移工人權。115 年度移民署編列外來人口訪查、查察、面談、調查處理、應勤裝備及交通運輸設備等經費，並賡續推動失聯移工查處工作。惟失聯移工治理不能只靠查緝數字，更不能讓少數專勤隊員承擔龐大的外來人口管理壓力。移民署專勤隊面對外來人口查察、收容、遣返、人口販運、非法工作、查緝現場衝突等高風險勤務，若人力不足、裝備不足、支援不足，不僅影響執法成效，更危及基層同仁安全。爰要求移民署向內政委員會提出專勤隊人力、勤務安全、應勤裝備及失聯移工治理整合書面報告，使預算不只用於查緝，更用於制度改善與安全保障。一、失聯移工問題背後，常涉及仲介費用、轉換雇主困難、勞動條件落差、非法聘僱誘因、雇主責任不足及資訊不對稱。若政策僅以查緝人數作為績效，將難以真正降低失聯原因。二、移民署專勤隊人員需執行訪查、查察、面談、調查、收容、遣返及跨機關聯合查緝等任務，勤務

內容具高度風險。面對高風險查緝或雇主、仲介、非法聘僱場域，應有完整支援、裝備及安全管制。三、115 年度預算編列電擊器卡匣、辣椒水、偵防車、警備車等應勤裝備與交通設備，應進一步檢驗是否足以支應全國專勤隊高風險勤務需求，並建立裝備配發、教育訓練、使用紀錄及事故檢討機制。四、移民署應會同勞動部、警政署、地方政府及檢察機關，針對失聯移工治理提出整合方案，包括源頭預防、雇主與仲介責任、非法聘僱查緝、移工求助管道、轉換雇主制度及跨機關資料共享。五、爰要求移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「專勤隊人力、勤務安全與失聯移工治理整合報告」，內容至少包括：各縣市專勤隊人力負荷、失聯移工查處情形、勤務案件統計、應勤裝備配發、跨機關支援 SOP、查緝安全教育訓練、失聯移工成因分析及源頭預防政策建議。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(八)外國人收容與遣返，是國家移民管理制度中最敏感、也最能檢驗人權底線的環節。115 年度移民署編列外來人口收容、管理、遣送返國、收容人伙食、醫療、服裝被服及收容所修繕等經費，維持收容及強制出國境作業。惟行政收容不是懲罰，更不是行政方便的手段；任何限制人身自由的措施，都必須符合法治、人權、比例原則與必要性。近年監察機關及人權團體多次關注外國人臨時收容所超額、逾期、環境不足及法律協助不充分等問題。國家可以管理邊境，但不能忘記每一位被收容者仍是有尊嚴的人。爰要求移民署向內政委員會提出收容人權改善、替代收容、遣返效率及短中長期空間改善書面報告。一、外國人收容涉及人身自由限制，應以最後手段為原則，並定期檢討收容必要性。對於可替代收容者，應優先採取具保、定期報到、指定住所、電子或社區式管理等較低侵害手段。二、收容所管理應確保基本生活條件，包括適足空間、通風、醫療、心理支持、法律諮詢、通譯服務、宗教及文化需求、親友聯繫、申訴管道及資訊可近性。移民署應定期公開收容人數、收容期間及超額情形。三、遣返效率不應以犧牲人權為代價，但若因國籍查證、旅行文件、外交協調、航班或

費用問題而長期收容，亦將造成收容人權與行政成本雙重問題。移民署應提出加速遣返及替代收容之並行方案。四、收容空間改善不應只等待長期工程完成。移民署應針對現有臨時收容所提出短期改善計畫，包括環境修繕、醫療與法律協助、通譯服務、弱勢個案照顧及收容替代措施。五、爰要求移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「外國人收容人權改善與替代收容制度報告」，內容至少包括：各收容所收容人數、超額及逾期情形、平均收容期間、替代收容使用率、法律與通譯協助、醫療及關懷服務、遣返障礙分析、短期空間改善措施及大型收容設施期程。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(九)人口販運是對人性尊嚴最嚴重的侵害之一。被害人可能是被迫從事性剝削的女性，可能是在高壓債務與仲介控制下工作的移工，也可能是在漁船、工廠、家庭照顧或非法場域中被剝削的人。115 年度移民署編列防制人口販運工作經費，包含庇護安置、社區式及個案式安置、通譯、法律協助、偵訊陪同、醫療協助、心理輔導、被害人補助、國際工作坊及宣導等項目。此一預算不只是執法經費，更是國家對被害人伸手接住的承諾。惟被害人安置、心理復原、法律協助與勞動剝削鑑別，均需要穩定、專業、長期且跨部會合作的支持。爰要求移民署向內政委員會提出人口販運被害人保護與勞動剝削防制書面報告。一、人口販運防制不能只看查緝案件數，更應重視被害人能否被正確辨識、及時安置、安心作證、獲得醫療心理支持及重建生活。若被害人因語言、身分、恐懼遣返或不信任政府而不敢求助，案件即難以浮現。二、勞動剝削案件常隱藏於移工、漁工、看護工、非法工作場域及跨境仲介鏈中，辨識難度高。移民署應與勞動部、農業部、海巡署、警政署、地方政府及民間團體合作，建立共同鑑別指標與轉介流程。三、庇護安置與社區式安置應依被害人需求分流，提供安全住所、通譯、法律扶助、心理輔導、醫療服務、就業支持及陪同偵訊。尤其心理輔導與創傷復原不宜僅列為附屬服務，而應視為被害人保護的核心。四、人口

販運國際工作坊與宣導應與第一線訓練相連結，將國際經驗轉化為執法人員、社工、檢察官、勞檢員、移民官及 NGO 共同使用的教材與 SOP。五、爰要求移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「人口販運被害人保護與勞動剝削防制書面報告」，內容至少包括：被害人鑑別流程、安置量能、通譯與法律協助、心理及醫療服務、勞動剝削案件分析、跨部會合作機制、NGO 合作模式、國際報告建議事項回應及年度 KPI。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

- (十)新住民不是被照顧的客體，而是台灣家庭、社區、勞動、文化與下一代教育的重要力量。115 年度移民署編列撥補新住民發展基金、新住民數位應用培力計畫、新住民學習網站維運、資訊課程、行動學習設備借用及外來人士生活諮詢熱線等經費，展現對新住民照顧與培力的政策方向。惟新住民政策若只停留於活動補助、課程場次與宣導成果，難以真正回應新住民在語言、就業、法律、家庭、子女教育、數位使用、健康資訊、社會參與及防詐安全上的實際需求。國家應讓每一位來到台灣、組成家庭、養育孩子、努力生活的新住民，都能被尊重、被支持、被看見。爰要求移民署向內政委員會提出新住民發展基金補助成效、數位培力及跨部會支持書面報告。一、新住民發展基金長期補助地方政府及民間團體辦理服務，應從核定件數與活動場次，進一步提升為成果導向管理，檢視補助是否真正改善新住民生活、學習、就業、家庭支持與社會參與。二、新住民數位培力不應僅是學會使用電腦或手機，而應協助新住民實際運用數位工具申辦政府服務、查詢醫療與社福資訊、求職學習、參與子女教育、防範詐騙及建立社會連結。三、課程設計應考量新住民實際處境，包括母語輔助、托育需求、交通可近性、夜間假日課程、線上線下混成、初階與進階分流，以及與就業、證照、創業及法律諮詢之連結。四、新住民子女培力亦應納入政策核心。移民署應會同教育部、勞動部、衛福部及地方政府，整合語言教育、多元文化、家庭支持、心理健康、青年發展及就業資源。五、爰要求移民署於 1

個月內，向立法院內政委員會提出「新住民發展基金補助成效與數位培力成果報告」，內容至少包括：基金補助類型、成果指標、受益人追蹤、數位課程就業及生活應用成果、母語講師培力、行動設備借用成效、生活諮詢熱線使用情形、跨部會合作及未來精進方向。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

- (十一)移民政策的成熟，不只看國境管理效率，也看國家如何對待不同國籍、族群、語言、膚色、文化與身分的人。115 年度移民署編列「消除一切形式種族歧視國際公約推動計畫」、結論性意見追蹤管考、教育訓練、法規檢視、宣導影片及非本國籍兒童配賦統一證號作業委託 NGO 協助等經費，顯示政府已將反歧視與外來人口人權納入政策。惟消除種族歧視不能只靠影片宣導或教育訓練，而應落實於法規、行政流程、服務語言、收容管理、國境查驗、家庭暴力防治、兒童就學就醫及社會福利銜接。特別是非本國籍兒童若因身分文件或統一證號問題而影響就醫、就學或社福，將使最脆弱的孩子承受制度縫隙。爰要求移民署向內政委員會提出外來人口人權保障及反歧視政策落實書面報告。說明一、消除種族歧視國際公約之推動，核心不在宣示，而在於檢視法律、政策、行政實務及公共服務是否對不同族群產生不利影響。移民署作為外來人口管理主管機關，應率先建立制度檢核機制。二、外來人口在台可能面臨語言障礙、資訊落差、文化隔閡、就業歧視、家庭暴力、勞動剝削、國境查驗誤解及行政程序不熟悉等問題。移民署人員應接受反歧視、人權、性別、兒少及文化敏感度訓練。三、非本國籍兒童配賦統一證號作業攸關孩子就醫、就學、保險、社會福利及身分銜接。移民署應與衛福部、教育部、地方政府及 NGO 合作，主動找出制度死角，避免孩子因父母身分問題而被排除於基本照顧之外。四、宣導預算應與具體制度改善相連結。移民署應說明消除種族歧視之法規檢視成果、行政流程修正、申訴案件處理、地方服務站落實情形及外來人口實際可近性。五、爰要求移民署於 1 個月內，向立法

院內政委員會提出「外來人口人權保障及反歧視政策落實報告」，內容至少包括：ICERD 結論性意見辦理情形、法規檢視清單、移民官教育訓練、非本國籍兒童統一證號作業成果、跨部會銜接、外來人口申訴與救濟管道及年度關鍵績效指標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十二)移民署基層同仁站在國門第一線，也走進查察現場、收容場所、服務站櫃檯、機場港口、人口販運案件與新住民家庭服務之中。他們面對的是旅客壓力、夜間輪值、國境查驗、失聯移工查處、收容遣返、人權服務、跨國案件及高度資訊化系統壓力。115 年度移民署預算員額淨增 26 人，並編列人事費、加班費、員工健康檢查、員工協助方案，以及高雄、臺中、新竹等辦公廳舍興建與改善經費。惟加班費規模龐大，員工協助方案經費有限，第三航廈啟用、失聯移工查處、人口販運防制、收容管理及新住民服務需求均持續增加，若基層人力與身心支持不足，國境安全與人權服務終將由第一線同仁過勞承擔。爰要求移民署向內政委員會提出基層勤務負荷、加班、心理健康與辦公廳舍改善書面報告。一、移民署業務橫跨國境安全、外來人口管理、新住民服務、人口販運防制、收容遣返及跨國合作，基層同仁承擔高度複雜與高壓勤務。人力配置應依業務成長、風險程度與服務需求滾動檢討。二、115 年度雖淨增員額 26 人，惟第三航廈配備建置、智慧國境系統、專勤隊查察、外國人收容、新住民服務及資安韌性均增加工作需求。移民署應說明增員如何分配至國境、專勤、資訊、收容及服務站等單位。三、加班費反映勤務需求，也可能反映人力長期不足。移民署應盤點各單位加班情形、夜間輪值、假日勤務、備勤時間及補休落實狀況，避免長期以加班補足制度缺口。四、基層移民官面對查緝衝突、收容壓力、旅客衝突、人口販運被害人創傷、國境高風險案件及長時間輪值，應有完整員工協助方案、心理諮詢、創傷支持、法律協助及安全通報制度。五、辦公廳舍興建與改善應不只看工程進度，也

要檢視服務動線、專勤隊查察備勤空間、收容及訪談隱私、員工休息、性別友善、無障礙及民眾服務品質。爰要求移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「基層勤務負荷、心理健康與辦公廳舍改善報告」，內容至少包括：各單位人力配置、加班與補休統計、員工協助方案使用情形、勤務風險與安全支持、辦公廳舍改善進度、備勤空間及服務品質指標。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十三)115 年度移民署歲入預算第 2 款「罰款及賠償收入」項下「罰金罰鍰及怠金」編列 5 億 8,685 萬 8 千元。該項收入係針對違反「入出國及移民法」、「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」及「香港澳門關係條例」之裁罰收入。近年來逾期停（居）留總人數，由 111 年底之 10 萬 8,777 人，逐年增加至 114 年之 15 萬 5,827 人，3 年增加 4 萬 7,050 人（增幅達 43.25%），歷年來均以行蹤不明之外籍勞工占比最高（介於 62.21%至 73.85%間）。且 109 至 113 年度外籍人士在臺涉及違法情事逐年增加，113 年度外籍嫌疑犯中涉詐欺案者較 112 年度高逾 1 倍，又查處外來人口違法態樣以失聯移工占比趨近半數為最大宗，外籍移工恐淪為詐騙集團洗錢工具利用主要對象，逾期停（居）留外來人口恐成為社會治安及國家安全隱憂，爰請移民署持續研謀精進措施、提升查察逾期停（居）留效能，俾強化治安並保障人民生命財產安全。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(十四)115 年度移民署歲出預算「媒體政策及業務宣導費」編列 251 萬 4 千元，較 114 年預算 138 萬 7 千元增加 112 萬 7 千元（81%）。該項經費用於防制人口販運工作、宣導新住民數位應用培力計畫、跨國（境）婚姻媒合服務宣導等。除了「網頁版入國登記表」宣導外，其他業務宣導未有成果型指標，未能具體衡量宣導成效，且未具激勵效果，允宜精進評核指標之研訂，以達成政策及業務宣導目的，並回饋作為後續提升宣導效益之參據。且「辦理消除一

切形式種族歧視國際公約（ICERD）宣導」非移民署主要業務，卻占媒體宣導費執行金額之 39%，且指標用曝光數、觸及數顯示，移民署應於 1 個月內評估該項宣導之效益，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(十五)移民署肩負國境安全管制、外來人口管理、非法查緝及收容遣送等第一線執法重任，基層同仁除須面臨日夜輪替之勤務型態，更常須應對具衝突性與不可預測性之執法現場，長期處於高壓、高風險之職場環境，致使近年同仁對於心理諮商與情緒支持之需求顯著上升。然查，現行員工協助方案及心理健康經費之配置量能是否充足仍待檢視；復以心理健康輔導機制之成效，高度仰賴求助管道之隱私性與求助者對機關之信任感，為營造安心求助之職場環境，消弭基層同仁對於諮商紀錄保密性之潛在疑慮，方能確保有需求之同仁及時獲得支持，避免錯失心理防護與輔導之黃金救援期。為落實基層執法人員之心理健康照護，請移民署於 1 個月內，通盤檢討現行心理健康經費配置，並針對「強化同仁心理健康輔導量能與實質隱私保護機制」研議具體精進作為，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(十六)115 年度移民署歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 3,477 萬 9 千元。經查，截至 113 年底止，逾期停（居）留外來人口已達 14 萬 3,209 人，失聯移工達 9 萬 0,928 人；截至 114 年 7 月底止，逾期停（居）留外來人口更增至 15 萬 1,447 人。另依審計部 113 年度查核意見，移民署 113 年度核處違反相關法令案件之罰鍰，仍有 9,206 萬餘元列為應收保留數，尚待持續催繳收回；另外籍人士積欠公立醫院醫療費用協處機制及跨部會追償制度亦有待強化。爰請移民署持續協同權責機關精進債權管理、跨機關協調及行政督導。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 張智倫

(十七)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。鑑於「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」第 68 條，現行實務遭內政部移民署擴張解釋，導致大量涉及兩岸繼承案件之台灣人民，因大陸地區法定繼承人無法來台辦理相關程序，而產生繼承程序停滯、財產權長期無法確認、銀行作業無所適從及人民重大權益受損等問題。請內政部移民署針對繼承案件涉及大陸地區及法定繼承人者之入境事宜，提供建議予「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」主管機關大陸委員會，俾由其會同相關部會研擬對策。一、依「憲法」第 15 條規定，人民財產權應受保障；繼承權屬財產權重要內涵之一。然而，現行「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」第 68 條並未明文禁止大陸地區法定繼承人來台辦理繼承相關程序，但實務上卻遭移民署擴張解釋為「非退伍軍人之大陸法定繼承人特定身分者不得來台處理繼承事務」，形成行政解釋凌駕法律規範之疑慮。二、目前大量繼承案件中，被繼承人及主要繼承人均為台灣人民，遺產、稅務及法律關係亦均存在於台灣，僅因部分法定繼承人位於大陸地區，即導致整體繼承程序停滯。實務上已造成：(一)台灣地區繼承人無法辦理遺產分配及財產移轉。(二)高齡配偶、家屬無法即時取得生活費、醫療費及喪葬相關費用。(三)銀行及金融機構因欠缺明確作業依據而不敢辦理。(四)遺產稅、不動產及債務法律關係長期懸而未決。(五)人民被迫長期等待程序障礙排除，甚至形成變相「拖延失權」現象。三、尤有甚者，目前實務上竟普遍出現民眾及金融機構請求立法委員召開協調會、銀行以協調紀錄作為風險依據之情況，顯示主管機關未能建立明確、統一且合法之行政處理機制，反將制度風險轉嫁予金融機構、第一線承辦人員及人民自行承擔，嚴重損及政府公信力及依法行政原則。四、請內政部移民署提供建議予「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」主管機關大陸委員會，俾由其會同相關部會研擬對策。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十八)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。該項下「打造國境安全智慧應用數位韌性計畫」編列 2 億 7,639 萬 1 千、「桃園國際機場第三航廈移民署配備建置計畫」編列 2 億 2,136 萬元，2 項計畫合計近 5 億元。數位韌性計畫係汰換已運作逾 14 年之移民管理核心系統，並規劃推動無紙化作業、智慧服務及收容所 AI 行為分析功能；然第三航廈計畫則涉及資料中心、自動查驗通關系統（e-Gate）、生物特徵辨識系統及資訊安全防護等基礎設施建置。相關投資金額龐大，除建置完成外，惟應具體呈現行政效率提升、服務品質改善及資安治理成效。為確保國境安全及提升行政效率，請移民署於 1 個月內，針對數位韌性計畫上線後之臨櫃轉線上服務達成率、案件審核時間縮減目標、AI 客服及智慧服務量化效益、收容所 AI 異常事件預警成效，以及第三航廈 e-Gate 使用率提升目標、第三方資安稽核機制與後續維運成本規劃等事項，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(十九)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。該項下「南區事務大隊大隊部及高雄市專勤隊辦公廳舍新建工程中長程計畫」115 年度續編 2 億 3,018 萬 3 千元。經查，該計畫自 108 年核定後已歷經 3 次修正，總經費由 1 億 8,689 萬 6 千元增至 4 億 9,234 萬 4 千元，計畫期程亦由 5 年延長至 8 年。審計部 113 年度查核意見亦指出，該工程曾因多次流標導致期程延後，須保留預算繼續執行。然考量捷運保護區地質改良、營建物價上漲及缺工等因素已為行政院核定修正計畫之理由，惟後續重點已非歷史原因探究，而在於剩餘工期是否能如期如質完成，以及是否再度發生計畫修正或追加經費等情況。為落實預算執行之效度，請移民署於 1 個月內，針對 115 至 116 年剩餘工期之履約查核節點、工程預備費及物價調整費動支原則、跨機關工程督導機制及避免再次修正計畫之具體措施，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(二十)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元，部分用於協緝遣返外逃通緝犯、協助旅外國人急難救助、強化反恐與毒品情資交流、打擊人口販運與走私及國境安全管理，業務內容攸關治安與國安。惟近年逾期停、居留外來人口持續增加，從 111 年底 10 萬 8,777 人，增至 114 年 7 月底 15 萬 1,447 人，3 年不到增加 4 萬 2,670 人，增幅達 39.23%；其中又以行蹤不明外籍勞工占比最高，且滯留 1 年以上者達 11 萬 1,989 人，占比約 73.95%，滯留 10 年以上者亦達 1 萬 7,558 人。另 109 至 113 年外籍人士在臺涉及違法嫌疑犯人數，由 4,442 人增至 6,811 人，增幅達 53.33%；其中 113 年涉詐欺案件 1,862 人，占 27.34%，較 112 年增加逾一倍。移民署查獲之外來人口違法態樣，亦長期以失聯移工為大宗，113 年仍占 49.03%。綜上，移民署自 112 年起擴大查處並提高罰鍰，有賴相關權責機關共同遏止逾期停留及失聯移工問題。請移民署就「逾期停居留查處成效」、「失聯移工防制措施」及「防堵外籍人士涉詐與洗錢利用機制」，協調權責機關共同應處。

提案人：高金素梅

連署人：廖先翔 王鴻薇 丁學忠

(二十一)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。該項下「機動式入境查驗流程再造計畫」編列 3,809 萬 4 千元，辦理機動式查驗設備、生物辨識系統及相關整合作業。經查，113 年透過船舶方式入境旅客達 102.65 萬人次，較 112 年 63.69 萬人次明顯成長；該計畫應建立逐年檢視及查核機制，以確保計畫效益。然移民署規劃建置行動設備管理（MDM）安控平臺，以支援設備管理及跨場域調度，惟相關設備稼動率、調度機制、生物辨識系統於非固定查驗場域之穩定性及資料安全性，仍有必要透過具體測試數據加以驗證。為確保入境設備相關設置之效能，俟移民署於 1 個月內，針對 MDM 設備調度機制、設備稼動率目標、港

口及郵輪場域實際運用規劃、生物特徵辨識系統離線測試成果、資料加密及資安驗證報告，以及後續績效追蹤機制，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(二十二)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元，執行外來人口移民服務、入出國管理、面談、查察、查處、收容管理及遣送事宜等業務。中國籍人士在台涉案服刑完畢後，於等待遣返期間由移民署收容，惟依「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」規定，在收容期滿後，則須依法改採類似法院交保的「收容替代處分」。然而，實務上竟發生有中國籍人士於收容替代處分期間，接受網路媒體專訪，甚至還有人有環台旅行之情事。為防範此類情事再次發生，請移民署與大陸委員會持續研議修正「入出國及移民法」與「臺灣地區與大陸地區人民關係條例」。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(二十三)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元，執行外來人口移民服務、入出國管理、面談、查察、查處、收容管理及遣送事宜等業務。移民署近年來查緝違法外來人口，據內政部統計，111 至 114 年間，查處人數分別為 3 萬 2,456 人、4 萬 9,542 人、4 萬 3,540 人及 4 萬 6,493 人，分別占當年滯台外籍人士（含逾期居留及停留）的 29.84%、37.61%、30.40%及 29.84%。而與此同時，滯台外籍人士則呈現增長趨勢。據內政部統計，滯台外籍總人數自 111 年突破 10 萬，從 110 年的 8 萬 1,005 人，增加至 111 年的 10 萬 8,777 人，到 114 年更達 15 萬 5,827 人，4 年間增加 7 萬 4,822 人。爰此，請移民署持續與勞動部、交通部觀光署等相關部會合作，從源頭阻斷違法逾期停（居）留情事之發生。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(二十四)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」編列 21 億 7,728 萬 1 千元。查，截至 114 年 7 月底逾期停（居）留人數自 111 年底 10 萬 8,777 人增至 15 萬 1,447 人，而 115 年度罰鍰收入預算甚至暴增 53%。另，近期爆發「柬埔寨太子集團跨國詐欺洗錢案」，洗錢金額高達 107 億元，凸顯在臺逾期滯留的 15 萬名外來人口，恐已淪為跨國洗錢集團在台扎根的巨大治安溫床。而外來滯留人士因失去合法身分且居無定所，極易遭黑幫與水房吸納利用，其涉案態樣包括轉售過去合法申辦的銀行舊帳戶充當「金融人頭斷點」、利用外籍「地下匯兌與虛擬貨幣網絡」協助不法所得移轉境外，以及擔任 ATM 提領贓款的底層「免洗筷車手」，利用其脫管匿居特性阻斷檢警向境外核心溯源。此類新型態跨國犯罪已與外來失聯人口深度結合，移民署身為國境與外來人口管理主政機關，請加強對山區及偏遠地區非法移工部分，持續會同權責機關共同應處。

提案人：王美惠 黃 捷 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(二十五)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」項下「辦理海外事務及人流管理工作」中「業務費」之「國外旅費」執行駐外移民秘書輪調、返國述職等所需行前訓練、赴任裝費及國外旅費等編列 635 萬 3 千元（按日按件計資酬金 1 萬 4 千元、一般事務費 8 萬 2 千元、國外旅費 625 萬 7 千元）。人員輪調、赴任為常態業務，635 萬元的公費旅費，請移民署依規定辦理輪調事宜。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

(二十六)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」項下「建立整體性入出國及移民管理資訊系統」編列 10 億 0,721 萬 2 千元。「桃園國際機場第三航廈移民署配備建置計畫」規劃建置 e-Gate 計 92 座（出境 50 座、入境 42 座），係按 129 年度推估尖峰時段旅客通關數最高旅運量 4,500 萬

人次、同年度桃園國際機場客運量 8,200 萬人次為基礎，予以計算建置。惟按現況截至 114 年 8 月底止移民署辦理旅客查驗業務配備建置 e-Gate 合計 121 座，於第一、二航廈配置 71 座，113 年度桃園機場旅運量為 4,493 萬人次，使用自動查驗通關系統 2,706 萬 3,404 人次，其中國人通關 2,299 萬 4,868 人次，使用率 73.05%，外國人出境使用自動通關 406 萬 8,536 人次，使用率 56.02%，均待提升。迄 114 年 8 月底止我國雖與美國、韓國、澳洲、義大利、德國、新加坡及馬來西亞等 7 個國家簽訂雙邊互惠使用自動查驗通關，且亦多次調降國人使用年齡及身高規定。惟 114 年 1 至 6 月外國人出境使用率仍僅 62.96%，為有效提升 e-Gate 使用通關效益，允宜衡酌持續擴大與他國簽訂互惠協議之可行性，例如與我國關係友好、往來頻密之低風險國家（紐西蘭、英國、日本、加拿大等），推動互惠國家使用 e-Gate 及放寬旅客使用方式，並強化宣導與擴增旅客通關輔導及協助措施，以提高使用率。請移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(二十七)115 年度移民署歲出預算第 2 目「入出國及移民管理業務」項下「移民輔導人口販運防制及居留定居管理」辦理移民政策與法令之擬訂規劃、移民輔導、移民業務機構管理、跨國境婚姻媒合管理及居留、定居等業務編列 1,631 萬元。依據內政部移民署統計資料，截至 2026 年 3 月在臺失聯移工人數已達到 9 萬 4,271 人，因應人力缺口，我國移工需求日予遽增，但同時黑工人數即失聯人數亦屢創新高，若沒有完整配套措施或是應對方法，針對不斷引進外籍移工而缺乏方法打擊、處分、遣返，這些非法移工恐造成社會秩序不安定或移工仲介市場失控，故請移民署會同國安或警政相關單位，針對失聯移工及現行相關法律規定，仲介業者或雇主責任是否尚需調整進行研議，避免一方面引進更多的外籍移工，另一方面又因外籍移工失聯，造成管理困難、治安隱憂，進而增進社會成本。請移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 黃 捷

(二十八)115 年度移民署預算案於第 2 目「入出國及移民管理業務」項下「移民輔導人口販運防制及居留定居管理」中「業務費」之「一般事務費」推動「消除一切形式種族歧視國際公約（ICERD）推動計畫」編列 700 萬元。「消除一切形式種族歧視國際公約」（ICERD）明定，各國應採取適當措施消除種族歧視，促進不同族群間之理解與尊重。我國近年因產業發展及人口結構變遷，持續推動移工政策，惟相關政策討論過程中，社會上出現部分針對特定國籍、族群之刻板印象及歧視性言論，引發各界關注。查我國已將「消除一切形式種族歧視國際公約」內國法化，政府各機關均有落實平等權及反歧視教育之責任。移民署作為推動多元文化共融及新住民事務之主管機關，除現行透過影片、網路宣導等方式推廣多元文化理念外，仍應積極研議更具互動性及社會參與性的宣導措施，以提升國人對不同國籍、族群及文化背景之理解，避免因資訊不足或刻板印象而衍生歧視情形。請移民署於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：張宏陸 王美惠

第 8 項 建築研究所 11 億 4,261 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 4 項：

(一)115 年度建築研究所歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 306 萬 1 千元。115 年度該目預算總額雖微幅減列，主要係隨同人員異動核實減列人事費。惟查「基本行政工作維持」經費反而增列 10 萬 1 千元，與政府推動數位化、無紙化以節省行政成本之趨勢不符。且參考歷年決算，一般行政經常有賸餘款，顯示編列過於寬鬆，應核實檢討。爰凍結該項預算 10 萬元，俟建築研究所於 3 個月內，針對「節省經常性支出之具體規劃」，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 廖先翔

(二)115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」編列 10 億 4,331 萬 6 千元，爰就下列各案併案凍結 100 萬元，俟建築研究所於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」編列 10 億 4,331 萬 6 千元。預算由 1.8 億元激增至 10.4 億元，主要係新增「淨零建築轉型發展推動計畫」7.78 億元。然建築研究所員額未大幅增加，面對如此龐大之預算與業務量，恐將依賴大量委外辦理，須強化政府機關自行研究與監管之主體性。依據 114 年度預算決議(八)，建築研究所委辦費占比過高（逾 60%）已受各委員關注，然本計畫委辦費占比仍高。爰凍結該項預算，俟建築研究所於 3 個月內，針對「降低委辦依賴及強化內部研究量能」，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 廖先翔

2.115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」編列 10 億 4,331 萬 6 千元。建築研究所 115 年度預算案編列「高齡者樂活共生環境前瞻科技計畫」，預計提出之修（增）訂包含失能高齡者住宅空間設備改善設計原則、危老重建結合高齡者樂活共生空間環境設計法規等設計指引或相關建議，惟仍有部分法規迄今尚未完成修訂。由於我國已進入超高齡社會，針對高齡住宅之需求急需完善相關規範供民眾參考，建築研究所應積極會同國土管理署等相關單位加速推動剩餘法規修訂。爰凍結該項預算，俟建築研究所於 3 個月內，針對「高齡者樂活共生環境前瞻科技計畫」辦理進度，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：王美惠 李柏毅

3.115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」項下「淨零建築轉型發展推動計畫」編列 7 億 7,890 萬元，係參酌國際間推動建築節能策略之新趨勢，及我國亞熱帶高濕高熱氣候條件與國情，建構建築能效標示制度，並補助中央政府機關進行公有既有建築物淨零示範計畫。政府宣示「臺灣 2050 淨零排放路徑」及「建築部門零排放路徑」，並設定 115 年公有新建建築物全面達成「建築能效 1 級」或「近零碳建築」之目標。然經查建築研究所目前僅能掌握「主動申請」補助或標章之件數，因未能與國土管理署建置建造或使照等資訊對接機制，對於全國新建公有建築之「總數」（分母）及其「整體普及率」未能確實掌控。建築研究所將難以評估該計畫預算執行之成效。爰凍結該項預算，俟建築研究所於 3 個月內，針對如何建置全國公有建築數據對接制度及提升既有建築申請綠建築標章意願，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 李柏毅

4.115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」項下「淨零建築轉型發展推動計畫」之「業務費」編列 2 億 5,400 萬元。有鑑於建築研究所 115 年度預算案中，委辦費占業務費比率高達 72.27%。對比其他部會研究機關（如交通部運輸研究所僅 13.41%、農業部獸醫研究所 9.65%），內政部建築研究所明顯過度依賴外部委託。且 115 年度委辦費編列 3 億 5,693 萬 6 千元，達近 6 年最高。雖機關稱係因「淨零建築轉型計畫」納入總預算所致，但這更顯示其核心業務多數委外，建議應落實組織法賦予其「自行研究」之職掌工作。爰凍結該項預算，俟建築研究所於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：蘇巧慧 吳琪銘

伍麗華 Saidhai · Tahovecahe

(三)115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」項下「業務費」之「委辦費」編列 3 億 5,693 萬 6 千元。建築研究所係掌理建築研究發展相關事項，查建築研究所 110 至 114 年度預算「建築研究業務」業務費介於 9,470 萬 4 千元至 1 億 9,117 萬 8 千元之間，委辦費介於 9,470 萬 4 千元至 1 億 1,262 萬 5 千元間，各年度委辦費占業務費之比率介於 51%至 64%之間，且 115 年度建築研究所預算案中的「建築研究業務」委辦費編列 3 億 5,693 萬 6 千元，占業務費 4 億 9,385 萬 9 千元之 72.27%，不僅創下近 6 年來最高紀錄，且顯著高於交通部運輸研究所（13.41%）及農業部獸醫研究所（9.65%）等其他部會主管之研究機關，顯示該所將其法定職掌之核心研究業務過度委外辦理，須強化內部自行研究功能，並落實激勵單位科研人員研發意願，督促精進自行研發量能之必要，爰請建築研究所向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：廖先翔

連署人：張智倫 王鴻薇 丁學忠

(四)115 年度建築研究所歲出預算第 2 目「建築研究業務」項下「智慧建築 AI 場域實證示範計畫」編列 3,000 萬元。查該計劃為配合「AI 新十大建設」推動智慧建築導入 AI 技術之關鍵實證計畫，所編經費係支應場域遴選、系統規劃、技術交流及人才培育等前期必要作業，然審視計劃內容，僅空泛提及「導入 AI 技術」與「落地執行」，亦缺乏預期達成之實證指標等，鑑於 AI 技術應用極其廣泛，若在缺乏明確應用場景與實質效益評估下，難以評估其對國家建設之實質貢獻。鑑於計畫尚屬空泛且目標不明確，為確保行政資源之配置具備實質效益，內政部應具體說明 AI 技術之實務應用藍圖與評估標準，以符公帑運用效益，請建築研究所於 3 個月內，針對「建築智慧 AI 具體應用場域、關鍵技術指標及預期成效」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：廖先翔

連署人：張智倫 王鴻薇 丁學忠

第9項 空中勤務總隊 42 億 9,645 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 16 項：

(一)鑒於空中勤務總隊辦理「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」，總經費 36 億 3,340 萬 7 千元，115 年度編列 18 億 1,991 萬 5 千元，為近年重大機隊投資計畫。考量計畫執行期程長達 6 年，涉及飛航安全、妥善率提升、服役年限延長及後續維保成本等事項，請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，內容應包括機隊升級進度、妥善率提升情形、飛安改善成果、後續維保成本及分年預算執行情形，以利國會持續監督重大機隊升級計畫執行成效。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(二)依審計部 113 年度查核報告，空中勤務總隊 113 年度空中勤務業務預算執行結果產生賸餘 4,499 萬餘元，主要係空勤任務依實際業務需要減少支用所致。為利瞭解空勤資源配置與任務執行情形，請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，說明近 3 年各機型飛行時數、任務派遣統計、機隊妥善率、各駐地配置情形及未來機隊運用規劃，以提升空勤資源運用效益。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(三)空中勤務總隊辦理「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」，該計畫執行期程自 114 至 119 年長達 6 年，執行工作尚須配合完工出廠直升機接收與機齡偏高機型汰換規劃作業，鑑於該計畫進度尚需依整體後勤、實際執行任務等不確定因素進行調整，為避免影響飛機進廠執行升級時，機隊架數減少影響勤務，空中勤務總隊允宜視勤務實際需求滾動調整勤務配當，確保計畫順利執行；另為強化空中救護敏捷韌性，並保衛國人生命財產安全，允宜研謀規劃配置空中救援任務所需裝備之可行性，以強化我國空中救援量能。爰請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：吳琪銘

連署人：王美惠 李柏毅

(四)鑑於空中勤務總隊肩負全國空中救災、救難、救護、觀測偵巡及運輸等重要任務，飛機妥善率及飛安管理攸關人民生命財產安全。惟近年空中勤務總隊持續投入鉅額飛機維護、裝備更新及機隊升級經費，社會各界對於各型機隊妥善率、平均待修天數、飛安事件改善成果及維保效益等資訊，仍難以完整掌握。爰要求空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告：(一)近 5 年各型機隊妥善率統計。(二)重大飛安事件及改善成果。(三)維護保養經費投入與妥善率關聯分析。(四)未來 5 年重大飛安事故 KPI 及提升計畫，並於官方網站每年公開相關資訊，以強化空勤安全、國會監督及社會信賴。一、空中勤務總隊肩負全國空中救災、救難、救護、觀測偵巡及運輸等重要任務，為國家重大災害應變及緊急救援體系不可或缺之一環，其機隊妥善率、飛航安全管理及維護保養效能，均直接影響第一線救援量能及人民生命財產安全。二、查空中勤務總隊 115 年度預算編列 42 億 9,645 萬 7 千元，較 114 年度增加 22 億 1,322 萬 1 千元，其中空中勤務業務編列 37 億 8,325 萬元，較 114 年度增加 22 億 548 萬 7 千元，增幅達 139.8%，主要係辦理 AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫、飛機及救災救護裝備維護保養，以及各項棚廠與基地建設等重大計畫所致。三、近年政府持續投入大量經費辦理飛機維護保養、航材採購、機隊性能提升及飛安管理工作，惟社會各界對於各型機隊妥善率實際變化情形、平均待修時間、重大飛安事件改善成果，以及維護經費投入與機隊運作績效間之關聯性，宜系統性公開資訊，以利國會及社會大眾瞭解相關預算執行成效。四、尤其 115 年度新增辦理 AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫，總經費高達 36 億 3,340 萬 7 千元，並於 115 年度編列 18 億 1,991 萬 5 千元，為近年空中勤務總隊最重要之機隊更新計畫之一。其執行成果是否確實提升飛機妥善率、降低維修風險、延長服役年限及增進救援效能，攸關國家救災資源配置效益及人民對政府施政之信賴。五、為強化飛航安全管理、提升機隊維運透明度、落實預算監督及確保重大投資效益，爰要求空中勤務總隊於 1 個月內向立法院內政委員會提出書面報告，說明近 5 年各型機隊妥善率統計、重大飛安事件及改善成果、

維護保養經費投入與妥善率關聯分析，以及未來 5 年重大飛安事故 KPI 與提升計畫，並於官方網站每年公開相關資訊，以利國會及社會各界共同監督。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(五)鑑於空中勤務總隊任務特殊，飛行員、機工長及維修專業人員培育不易，且預算書顯示前年度曾有收回離職飛行員攬才留才獎助金情形，反映人才流動問題仍值得關注。爰要求空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出「空勤飛航人員留才攬才」書面報告：(一)近 5 年飛行員及機工長缺額率。(二)近 5 年飛行員及機工長離退職統計。(三)留才獎助措施執行情形。(四)未來 5 年人才培育及接班計畫。一、空中勤務總隊執行空中救災、救難、救護、觀測偵巡及運輸等任務，係我國重大災害應變及緊急救援體系之重要支柱。無論山域搜救、離島後送、海上救援或天然災害應變，均高度仰賴飛行員、機工長及航空維修等專業技術人員共同合作，始能確保飛機安全起降及任務順利完成。二、航空專業人力養成期間長、培訓成本高，且需累積大量飛行與維修經驗，非短期內可以補充。近年全球航空產業復甦，各航空公司及相關航空機關對飛航及維修人才需求持續增加，空中勤務總隊亦面臨專業人才競爭及留任壓力。預算書並揭示前年度曾有收回離職飛行員攬才留才獎助金情形，顯示部分專業人才於受訓培養後離職，相關問題仍有深入檢討之必要。三、空中勤務總隊 115 年度歲出預算達 42 億 9,645 萬 7 千元，其中飛機維護保養、機隊升級及各項航空勤務相關經費占相當比重。然再先進之航空器及裝備，仍需仰賴充足且穩定之專業人力操作、維修與管理，若人才招聘、培育及留任機制未能同步精進，將影響整體救災救難效能及飛航安全管理。四、為瞭解空中勤務總隊專業人力現況、檢視攬才留才措施執行成效、掌握未來人才接續及經驗傳承規劃，並確保國家空中救援量能永續發展，爰提出本主決議。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(六)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 1 目「一般行政」編列 5 億 1,220 萬 7 千元，較 114 年度法定預算 5 億 0,447 萬 3 千元增加 773 萬 4 千元，增幅 1.53%；較 113 年度決算 4 億 4,829 萬 9 千元增加 6,390 萬 8 千元，增幅 14.26%。依審計部 113 年度查核報告，空中勤務總隊 113 年度一般行政預算執行結果產生賸餘 4,207 萬餘元，主要係實際進用員額較預計減少，致人事費支出結餘所致。空中勤務總隊肩負空中救災、救難、救護、運輸及觀測偵巡等任務，飛航及機務等專業人力攸關飛航安全與勤務執行品質，惟在人力持續不足情況下，恐影響機隊維保及任務調度量能。為確保機隊維保及執勤量能，請空中勤務總隊於 1 個月內，針對飛航及機務等專業人力缺額情形、人員招募留任措施、培訓機制及改善人事費賸餘之具體作為，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(七)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 1 目「一般行政」編列 5 億 1,220 萬 7 千元，係推動空中勤務總隊一般行政管理所需經費。空中勤務總隊肩負空中救災、救難、救護、觀測偵巡及運輸等五大任務，近年卻面臨飛行員編制不足的困境，目前預算員額 99 名，但現有員額卻只有 82 名，缺額達 17 名。空中勤務總隊之飛行員，主要由高考三級「航空駕駛」類科錄取之正式公務人員，及對外招募之約聘人員共同組成。在現有 82 名飛行員中，約聘飛行員占 37 名，已逼近行政院所核定 40 名的上限；反之，具正式公務人員身分者只有 45 人，仍有 14 名的空間，但在 114 年公務人員高考三級考試，原擬錄取 6 人，雖有 12 人報名，最終卻只有 3 人到考，顯見現行進用機制誘因不足，人才引進面臨瓶頸。爰此，請內政部空中勤務總隊於 1 個月內，針對飛行員提出具體之攬才與留才計畫、說明辦理情形，並研擬提高考試到考率之有效誘因，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：黃捷 蘇巧慧

(八)空中勤務總隊肩負全國重大災害搶救、山難與海難搜救等高危險性任務，惟考量近年國內外民用航空產業蓬勃發展，民間航空市場對優秀飛行人才之需求殷切；復以極端氣候致使空中救援任務之環境風險日益增加。為確保國家空中救援量能之永續發展，並防範民間市場薪資磁吸效應對國家飛航人才庫可能產生之影響，政府實有必要超前部署，持續關懷並優化空勤機組人員之待遇結構。爰請空中勤務總隊於 1 個月內，通盤檢視現行機組人員之薪俸結構與高風險勤務加成機制，並研議未來人才留用與待遇精進之配套方案，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(九)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 2 目「空中勤務業務」編列 37 億 8,325 萬元，該目項下編列「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」計畫，採 6 年期程辦理，旨在汰舊換新機體並將全機隊統一升級至 N3+構型（含 BAP、AOP 及 CMP 套件整合），以解決現役機隊因分批採購所致之構型歧異、緊急操作程序不一，以及關鍵航材消失性商源等飛安隱憂。鑒於本計畫執行期程長、預算規模龐大，且涉及跨國採購、精密改裝認證及系統介面整合等高複雜度作業，為確保國家重大救災資產投資效益並落實執行風險管控，爰請空中勤務總隊於 1 個月內，針對「專案執行效能與救災戰力維持規劃」研議具體方針，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃捷

(十)空中勤務總隊於執行山難、海難及森林火災撲救等高壓救援任務時，空域淨空為確保飛航安全之必要條件。惟近年國內無人機（UAV）活動日益普及，災害現場屢見民眾違規操作空拍機，嚴重干擾直升機執勤動線，對第一線機組人員及搜救現場安全構成重大威脅。鑒於單一機關難以全面落實空域管制，實有必要整合民航、消防及警政等單位資源，建立即時應變與處置機制。為強化救災

空域之飛安防護，爰請空中勤務總隊會同相關單位於 1 個月內，針對「救災現場空域安全與無人機干擾防制規劃」研議具體方針，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 黃 捷

(十一)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 2 目「空中勤務業務」項下「航務、機務及飛安」編列 30 億 5,731 萬 7 千元，辦理飛行人員復飛、救難飛行、學科訓練及相關華地安教育等業務，以強化飛行專業訓練。有關空中勤務總隊海豚直升機訓練事故案，高等行政法院判決認定，除飛行員個人操作違失外，空中勤務總隊在飛行訓練督導與管理制度上亦存在明顯缺失。法院指出，空中勤務總隊對飛行員訓練之督導及管理責任難辭其咎，在評價個人違失時，應將組織管理缺失一併納入考量，不能將責任完全歸咎於基層飛行員。爰此，空中勤務總隊現階段針對法院判決向最高行政法院提出上訴，以正視空中勤務總隊嚴格之飛行紀律，確保飛行安全及國家重要航空資產，請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王美惠

連署人：黃 捷 蘇巧慧

(十二)空中勤務總隊肩負全國空中救災、救難、救護、觀測偵巡及重大災害應變等任務，為國家災害防救體系不可或缺之核心力量。面對近年極端氣候加劇、山域事故增加、海域救援需求提升及複合型災害風險日益升高，空中救援能量之強弱，攸關人民生命財產安全及國家災害應變能力。查空中勤務總隊 115 年度新增辦理「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」，總經費高達 36 億 3,340 萬 7 千元，分 6 年辦理，115 年度即編列 18 億 1,991 萬 5 千元，約占空中勤務總隊年度歲出預算四成以上，為近年空中勤務總隊規模最大之航空投資計畫之一。惟預算書除說明辦理機隊升級及相關採購作業外，對於升級後機隊整體效益，包括機隊妥善率提升幅度、飛航安全改善成果、機體延壽年限、任務

執行能力提升程度、維修成本降低效益、可用機隊數量增加情形，以及與採購新機方案之成本效益比較等重要資訊，均未見完整揭露與量化說明。此外，海豚機隊未來仍將肩負我國重要空中救援任務，本次投入 36 億餘元辦理升級，究竟係屬短期延壽措施，抑或已納入國家未來 10 年以上空中救援機隊整體發展規劃，攸關後續機隊汰換政策、飛航安全管理及救災量能建構方向。若未建立具體績效目標及效益評估機制，恐難確認龐大預算投入是否確實轉化為更安全、更有效率之空中救援能力。請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，就機隊升級效益評估、飛安績效目標、延壽規劃、成本效益分析及未來機隊發展藍圖提出具體說明。一、空中勤務總隊執行全國空中救災、救難、救護、觀測偵巡及緊急運輸任務，長期肩負山域搜救、海域救援、離島後送、重大災害應變及國土安全巡護等重要工作，其機隊性能、飛航安全及妥善率，直接影響國家災害防救量能及人民生命財產安全。二、依空中勤務總隊 115 年度預算書所列，115 年度歲出預算編列 42 億 9,645 萬 7 千元，較 114 年度增加 22 億 1,322 萬 1 千元；其中新增辦理「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」，總經費 36 億 3,340 萬 7 千元，分 6 年辦理，115 年度編列 18 億 1,991 萬 5 千元，係 115 年度預算成長最主要項目之一。三、AS-365N 海豚型直升機為空中勤務總隊執行空中救援任務之重要機型，惟機隊服役多年後，面臨機體老化、零附件取得困難及維修成本增加等問題。政府投入鉅額預算辦理機隊升級，其目的應在於提升飛航安全、維持妥善率、延長服役年限及強化救災救難能力。然而，預算書對於升級後可達成之具體成果及量化績效指標，尚需完整說明，俾利國會及社會大眾據以評估投資效益。四、尤其本案涉及國家空中救援體系未來發展方向，包含機隊延壽與新機採購之政策選擇、後續維運成本負擔、飛航安全管理策略及未來機隊更新規劃等重大議題。主管機關有必要提出完整成本效益分析及長期機隊發展藍圖，以確保有限預算資源獲得最大效益。五、為落實國會監督職責，確保重大航空投資計畫能有效提升空中救援量能、強化飛航安全並增進

預算使用效益，請空中勤務總隊就機隊升級後妥善率目標、飛安績效指標、延壽年限、維修成本效益分析、與新機採購方案比較評估，以及未來 10 年整體機隊發展規劃，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

- (十三)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 2 目「空中勤務業務」項下「航務、機務及飛安」辦理「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」編列 18 億 1,991 萬 5 千元。
- 。據空中勤務總隊提供資料，現行內政部空中勤務總隊海豚型直升機計 9 架，因機齡漸高且面臨該機型之關鍵性航儀電系統航材已衍生消失性商源問題，影響整體機隊妥善率與勤務遂行，辦理「AS-365N 海豚型機隊升級中程計畫」，規劃汰除飛機 5 架並採購飛機 5 架，另升級原有飛機 4 架，整體升級飛機共 9 架，解決高齡機所面臨消失性商源問題並優化飛機性能及提升機隊妥善率。該計畫原於 113 年 2 月 15 日核定，總經費 34 億 7,973 萬 6,800 元，期程為 114 至 118 年度，復因考量匯率波動，經行政院於 114 年 8 月 19 日核定修正，總經費修正為 36 億 3,340 萬 7 千元，計畫執行期程改為 114 至 119 年度。行政院於 113 年 2 月核定該計畫，並辦理採購案於 114 年 1 月 16 日決標，惟 114 年度所需關鍵設計審查預付款 6,949 萬 9 千元未於 114 年度預算編列，而於預算額度內勻支，惟該計畫遲至 115 年度預算案甫首度編列經費及揭露跨年期計畫資訊，恐不利立法院審議。另為機隊運作銜接順利，允宜提前研謀規劃未來新機採購及相關教育訓練，以確保空中救災量能。請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 高金素梅

- (十四)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 2 目「空中勤務業務」項下「勤務棚廠廳舍興建整修工程經費」編列 7 億 1,100 萬元。115 年度空中勤務總隊歲出預算第 2 目「空中勤務業務」編列 37 億 8,325 萬元，較 114 年度法定預算 15 億

7,776 萬 3 千元，增加 22 億 0,548 萬 7 千元，增幅 139.79%；較 113 年度決算 12 億 1,053 萬 4 千元增加 25 億 7,271 萬 6 千元，增幅 212.53%。其中「臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」115 年度續編 7 億元。依審計部 113 年度查核意見，該工程曾因多次流標及變更設計，致 113 年度仍有 9,344 萬餘元列為應付保留數繼續執行。考量本案總經費達 34 億 9,926 萬 1 千元，期程長達 9 年（109 至 117 年），後續履約管理及經費控管仍應持續監督。為落實預算執行成效，請空中勤務總隊於 1 個月內，針對 115 至 117 年剩餘工期履約查核節點、工程預備費及物價調整費動支情形、跨機關工程督導機制及避免再次修正計畫之具體措施，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 廖先翔

(十五)空中勤務總隊辦理「臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程」，總經費高達 34 億 9,926 萬 1 千元，分 9 年辦理，115 年度續編第 7 年經費 7 億元，為空中勤務總隊近年最重要之重大公共建設及首都空中救災基地建設計畫之一。查本案不僅涉及直升機棚廠及勤務設施興建，更攸關我國北部地區空中救災、救難、救護、緊急運輸及重大災害應變任務之整體部署能力，未來將成為首都圈空中救援體系之重要樞紐。其功能同時涉及空中勤務總隊、國軍、民航單位及相關救災機關之協調運作，對於飛航安全、基地運作效能及緊急應變能力具有長遠影響。雖預算書載明截至 114 年 6 月底工程進度達 34.91%，較預定進度超前 2.01%，惟本案後續仍有大量建築工程、機電系統、飛航支援設備、勤務設施及整體系統整合作業待執行，且工程位處松山機場及首都都會區核心地帶，施工管理複雜度高，對工程品質、安全管理、履約進度及未來營運效能均有嚴格要求。此外，本案總經費接近 35 億元，未來完工後是否有效提升首都空中救援量能、縮短救援反應時間、改善備勤環境、強化跨機關協同作業及提升飛航安全管理效能，均應建立具體績效指標及後續追蹤機制，以確保重大公共投資發

揮最大效益。請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，就工程進度管理、履約執行情形、工程品質管控、預算執行率、風險控管機制、完工後營運規劃及預期效益評估提出具體說明。一、空中勤務總隊松山駐地係北部地區執行空中救災、救難、救護及重大災害應變任務之重要基地，其備勤能量及設施品質直接影響首都圈及北臺灣地區空中救援效能。二、本案總經費 34 億 9,926 萬 1 千元，分 9 年辦理，115 年度續編 7 億元，為空勤總隊近年規模最大之基地建設計畫之一。依預算書所載，截至 114 年 6 月底工程進度雖較預定進度超前 2.01%，惟後續仍有大量工程及系統整合作業尚待完成，相關施工品質、履約管理及風險控管機制仍應持續接受國會監督。三、本案位於松山機場周邊區域，涉及空中勤務總隊、空軍、民航主管機關及相關救災單位之運作需求，其建設成果不僅影響空中勤務總隊日常勤務執行，更關係重大災害發生時之應變指揮、機隊調度及空中支援能力。四、重大公共工程除應重視工程進度外，更應重視完工後之實際效益。主管機關應具體說明本案完成後預計提升之備勤容量、機隊運作效率、飛航安全管理能力、跨機關協調機制及救災應變效能，並建立可供檢驗之績效指標。五、為確保重大公共建設如期如質完成，並確保國家投入之龐大預算確實轉化為更安全、更有效率之空中救援量能，請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：廖先翔 王鴻薇

(十六)115 年度空中勤務總隊歲出預算第 2 目「空中勤務業務」項下「勤務棚廠廳舍興建整修工程」辦理「臺北松山駐地直升機棚廠暨代拆代建空軍司令部松山基地指揮部飛機棚廠等興建工程中程計畫」，係為解決黑鷹直升機進駐臺北松山駐地現有棚廠及備勤空間不足等問題，115 年度續編第 7 年經費編列預算 7 億元。依審計部 113 年度查核意見，該工程曾因多次流標及變更設計，致 113 年度仍有 9,344 萬餘元列為應付保留數繼續執行。考量本案總經費達 34

億 9,926 萬 1 千元，期程長達 9 年（109 至 117 年），後續履約管理及經費控管仍應持續監督。空中勤務總隊應落實預算執行成效，針對 115 至 117 年剩餘工期履約查核節點、工程預備費及物價調整費動支情形、跨機關工程督導機制及避免再次修正計畫之具體措施。請空中勤務總隊於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：王鴻薇

連署人：廖先翔 高金素梅

第 25 款 海洋委員會主管

第 1 項 海洋委員會 10 億 4,414 萬 1 千元，照列。

本項提案 1 案，保留，送院會處理：

一、115 年度海洋委員會歲出預算於「媒體政策及業務宣導費」編列 1,744 萬 6 千元，較 114 年度 1,309 萬 5 千元增加 435 萬 1 千元，增幅達 33.23%，惟 115 年度預算案所設定的評核指標（例如：貼文觸及人數、刊登廣告篇數或播放電視廣告則數），多屬於「投入型」或「產出型」指標。評核指標雖設定為觸及數字或篇數，卻無連結「海洋政策推廣成效」或「民眾認知度提升」等核心成果指標，宣傳成效有待審酌。為落實財政紀律，爰減列該項預算 435 萬 1 千元。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 廖先翔

本項通過決議 30 項：

(一)115 年度海洋委員會歲出預算「業務費」項下「委辦費」編列預算 1 億 6,321 萬 4 千元，爰就下列各案併案凍結 200 萬元，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度海洋委員會歲出預算「業務費」項下「委辦費」編列預算 1 億 6,321 萬 4 千元，較 114 年度增加 7,254 萬 8 千元，單年成長幅度竟超過 53%。政府不應淪為「發包機關」，然查其計畫內容，連涉及國安權益之「中國海洋法律戰及其因應研析」及「海域安全研析」等具高度專業性與政治敏感度之核心

業務，竟皆委外辦理。此舉顯示海洋委員會未能發揮內部專業文官量能，將公權力核心職掌高度依賴外部機構，不僅排擠實質業務經費，更恐導致國家決策專業性受損，爰凍結該項預算，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

2.115 年度海洋委員會歲出預算「業務費」項下「委辦費」編列預算 1 億 6,321 萬 4 千元，較 114 年度增加 7,254 萬 8 千元，顯不合理。委辦費應僅作為政府機關推動業務的輔助手段，若其占業務費的比重過高，將削弱政府機關應有的監督管理責任，甚至可能成為機關推卸責任的管道。一旦委外單位出錯，政府機關往往以無責任為由規避問題，這在部分案例中已顯現其嚴重性。因此，應適度控制委辦費的比例，並加強對外委辦業務的監督與管理，確保業務推動順遂。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出委辦必要性、績效指標、績效分析等書面報告後，始得動支。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

(二)115 年度海洋委員會歲出預算第 1 目「一般行政」編列 2 億 9,969 萬 3 千元，爰就下列各案併案凍結 50 萬元，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度海洋委員會歲出預算第 1 目「一般行政」編列 2 億 9,969 萬 3 千元。

近年來我國海洋面臨國際局勢的快速變化，海洋委員會為因應不斷提高媒體宣傳費用以完善相關政令宣導，惟近期在媒體宣傳與資源投入上，過度側重於宏觀外交與地緣戰略層次之論述，距離基層漁民、沿海居民的日常生計與認知經驗過於遙遠，鑒於相關媒體宣傳預算使用須具備社會普及性，應有相當比例之經費實質投入於與民眾生命財產切身相關之民生海洋議題。爰凍結該項預算，請海洋委員會於 3 個月內，針對媒體宣傳費中具體用於民生推廣之使用情形及成效評估，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

2.115 年度海洋委員會歲出預算第 1 目「一般行政」編列 2 億 9,969 萬 3 千元。

海洋委員會機關同仁長期面臨海域突發事件處理及灰色地帶高壓應處，勤務繁重且專業要求高。為完善員工保障措施與工作環境，並提升申訴案件處理之透明度及有效性，海洋委員會應積極審酌其職員身心照護與申訴系統之配套措施。爰凍結該項預算，請海洋委員會於 3 個月內，針對其內部員工身心健康諮商機制、霸凌防制與申訴系統實際使用情形及精進作為，向立法院內政委員會提出書面報告，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

3.115 年度海洋委員會歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」

編列預算 5,692 萬 3 千元。鑒於海洋委員會 111 及 112 年度推估之海洋休閒遊憩產業產值數據差異甚大，且尚未納入郵輪產值，顯示基礎數據統計方法仍待精進。為提升國家海洋休閒遊憩產值，爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 1 個月內，針對海洋產業產值（含郵輪產業）建立長期且一致性的統計模型，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(三)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元，爰就下列各案併案凍結 100 萬元，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元，

辦理科技文教作業等業務。海洋委員會 115 年度辦理國家海洋教育發展策略規劃，海洋文化資產保存，海洋科技專案計畫研究成果之推廣與應用，共編列 2 億 0,068 萬 1 千元。惟其內容，偏重發展海洋科技，如海域安全監控應變資訊與技術發展補助 6,700 萬元、資源循環綠色設計補助 2,330 萬元，但如舉

辦海洋文化體驗之研習、課程、工作坊與展演相關活動只編列 98 萬元、辦理特色海洋文化計畫（包括海洋藝文創作與展演等活動）只編列 340 萬元，不利台灣國家海洋教育之促進與發展。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 1 個月內，就提高國家海洋教育與海洋文化資產保存所需經費，強化海洋藝文創作與展演之推廣，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃 捷

2.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元，辦理輔導地方發掘及優化特色海洋產業等業務。海洋委員會 115 年度重要施政計畫項目，在「推動海洋地方創生」部分，擬提升既有產業加值，以建立地方品牌，並編列 120 萬元辦理「海洋產業試算推動計畫」。惟，由於政府 111 與 112 年對於產值推估的方式不同，致使 2 個年度所預估之總體海洋產業產值，差異數達 4,671 億元，而其中海洋休閒遊憩（含海洋觀光及遊憩、海洋運動、海洋文化）差距就達到 2,433 億 5 千萬元，顯見現有海洋產業產值推估方法，仍有精進空間。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 1 個月內，提出長期且整體性統計方式，以供政府擬定海洋產業政策及民間海洋產業促進與發展之參考，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃 捷

3.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元，辦理海域安全作業等業務。海洋委員會於 114 年 8 月函送立法院之「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」新興中長程個案計畫選擇方案及替代方案成本效益分析報告指出，是項計畫規劃所需總經費新臺幣 4 億 1,475 萬 2 千元，用以辦理「扎根教育」、「風險揭露」、「民力運用」、「籌購裝備」、「完善場域」等工作。惟經查，海洋委員會 115 年度「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」之預算編列，總經費業已調整為 3 億 7,105 萬 2 千元、分 4 年執行

。其中，115 年度僅編列「委託專業團隊建立智慧海灘」等經費 6,851 萬 2 千元，顯見是項計畫與預算編列業已有所變動。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 1 個月內，就「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」之計畫與預算變動緣由及調整情形，及在所規劃 4 處智慧海灘安全管理模式示範區完成建置後，後續智慧海灘之推動策略與實施規劃，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃 捷

4.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元，辦理國際發展，推動參與海洋國際雙邊及多邊交流合作事務等工作。聯合國為處理「國家管轄外區域－公海」在海洋生物多樣性永續利用之治理缺口，在 2023 年 6 月通過「國家管轄範圍以外區域海洋生物多樣性保育與永續利用協定」（BBNJ 協定），並將於 2026 年 1 月生效。惟台灣並非 BBNJ 協定締約國，而其生效後，將無法參與國際海洋基因資源（MGRs）資訊交換機制及利益分享，其在公海海洋保護區也將限制台灣在該區域漁業捕撈或海底電纜鋪設等活動，影響甚鉅。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 1 個月內，就 BBNJ 協定生效後，盤點台灣可能受到的衝擊並提出應處對策，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃 捷

5.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元。海洋委員會為符合「海洋基本法」對海洋發展與永續管理之要求，自 108 年底即啟動「海洋三法」立法工作，並分別於 112 年 6 月、113 年 7 月公布「海洋產業發展條例」及「海洋保育法」，惟攸關國家海域空間和諧利用、離岸風電與傳統漁業共存的「海域管理法」草案，仍待加速推進。尤其在大型海事工程與傳統漁業在爭奪同一片海域時，若缺乏明確的法制協調與補償機制

，資源相對弱勢的本土漁民與沿海社區往往成為被犧牲的一方。為儘速完善我國海域空間使用爭議之法制協調機制，爰凍結該項預算，請海洋委員會於 3 個月內，針對「海域管理法」之立法規劃期程，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

6.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元。

海洋委員會於 115 年度持續推動「促進地方政府推動海洋事務補助計畫」，並納入「海岸聚落創生新風貌」等重點，期盼吸引青年返鄉，活絡地方經濟。然而，從鼓勵青年長遠發展的角度來看，真正的支持不能僅止於經費發放。若缺乏嚴格的商業模式延續性要求，返鄉青年在補助耗盡後依然會面臨生存瓶頸。海洋委員會應具體說明，如何建立追蹤機制，協助獲補助團隊建立具備市場韌性的永續商業模式，並追蹤是否確實提升「青年留鄉率」。爰凍結該項預算，請海洋委員會於 3 個月內，針對「地方海洋事務補助之經濟效益與青年在地就業實質成果評估機制」，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

7.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「媒體政策及業務宣導費」編列預算 1,475 萬 7 千元。鑒於本項經費相較 114 年大幅增加四百多萬元，增幅超過三成。增加預算數與幅度皆高。另依 113 年度前三季預算執行數，執行比例過低，顯有未核實編列之情況。另依業務性質言，海洋委員會業務多為推廣性質與保育為主，宣傳業務不具直接接觸民眾之急迫性，應以所屬機關業務下執行為宜。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

8.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「綜合規劃管理」中「業務費」編列預算 609 萬 1 千元。本計畫主要係辦理海洋委員會海洋政策之統合規劃、協調及推動，國內外海洋事務發展情勢研析與政策措施之研擬及評估，海洋法令研審及法制推動，所需經費 1,104 萬元，編列「業務費」609 萬 1 千元。鑑於我國「海域管理法」立法延宕，缺乏上位「海洋空間規劃（MSP）」機制，致使離岸風電業者「先圈海、後審查」，引發漁權、國防與航運多重衝突。海洋委員會未能發揮統合協調功能，淪為單一能源政策之配角：一、法制缺漏致使治理失能：目前「海域管理法」立法懸而未決，導致海洋委員會缺乏實質規劃權限之法源依據，無法有效整合國防安全、航運交通、漁業生計與能源開發等多方需求。法制空窗造成離岸風電開發亂象頻傳，近期更發生海纜斷裂、風場干擾雷達等國安與民生危機，顯示海洋治理已陷入失控風險。二、能源開發凌駕海洋治理，主管機關角色式微：現行離岸風電開發採「業者自行選址、政府被動審查」模式，形成「圈海」亂象。海洋委員會身為海洋事務最高主管機關，理應依據 MSP 指引建立具約束力之協調機制，確保國家整體利益高於單一能源目標；惟實務上，海洋委員會對爭議場址缺乏准駁權，淪為背書單位，顯有棄守職責之虞。三、重塑主導地位，落實否決機制：海洋委員會應具體說明如何加速立法，並確保其在 MSP 機制中之「主導位階」。針對涉及高敏感區域（如重要漁場、國防管制區）之不合理規劃，海洋委員會應具備實質「否決權」，而非僅止於消極協調，以維護國家海域之永續發展。爰凍結該項預算，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出海域管理法立法規劃書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

9.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「綜合規劃管理」中「業務費」編列「業務費」609 萬 1 千元。本計畫主要係辦理海洋委員會海洋政策之統合規劃、協調及推動，國內外海洋事務發展情勢研析與政策措施之

研擬及評估，海洋法令研審及法制推動，所需經費 1,104 萬元，編列「業務費」609 萬 1 千元。【綠能不能犧牲國安！嚴防外商探勘數據外洩】政府大力推動離岸風電，引進大量外籍團隊進行水下探勘。然而，這些精確的海底地形與地質數據，絕非單純的工程資料，而是攸關潛艦航行、反登陸作戰等國防佈署的「國土敏感機密」。當外籍船隻在我們家門口將海底摸得一清二楚時，若數據遭無序外洩，將嚴重衝擊國家安全。惟，目前法規存在嚴重漏洞。針對政府出資的研究計畫，雖有「國家機密保護法」等嚴格規範；但對於「民間或外商自行出資」的探勘計畫，卻處於「無法可管」的國安真空狀態。這種「政府案嚴管、民間案不管」的雙重標準，形同為外商大開後門。海洋委員會身為海洋事務主政機關，不應坐視國安防線潰堤。嚴正要求海洋委員會必須正視此一漏洞，即刻研擬針對民間商業探勘之數據保護機制，並提出具體修法建議。我們支持綠能發展，但絕不能讓綠能成為國安破口，切莫讓珍貴的國土機敏資料，在毫無設防下拱手讓人。爰凍結該項預算，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出國土機敏資料保密檢討與立法規劃書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- 10.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海洋資源作業」中「業務費」編列預算 3,232 萬 1 千元。項下辦理「海域遊憩安全暨親海無障礙躍升計畫」，此項為延續「結合地方政府及民間團體加強維護海憩活動安全工作計畫」之延續新增計畫，該項工作係與地方政府合作推動海域安全事項，然 115 年度起海洋委員會刪減補助地方政府業務經費 1 億元以上，理由為「財政收支劃分法」修正後事權回歸地方，改由地方自行延續。本項新增計畫為延續先前計畫，現未能與地方充分溝通後逕行刪除補助地方經費，造成計畫後續推動恐有中斷之虞，影響計畫後續成效。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

11.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海洋資源作業」中「委託專業團隊設置平權親海環境設施」編列預算 500 萬元，係辦理輔助身心障礙者親近海洋之無障礙設施建置。查本項工作雖係延續 113 年海洋委員會攜手 4 個地方政府試辦親海無礙活動之經驗，惟目前經費完全集中於設施建置，尚未規劃後續設施維護、場域操作人員培訓、使用者需求評估及跨縣市推廣配套經費；且海洋委員會表示本修正計畫尚於辦理中、總計畫經費未確定，在整體計畫架構仍不明確之情況下，貿然建置固定式無障礙設施，恐面臨建置後無人維護、設施荒廢或與在地需求脫節之風險。一、依預算評估報告，「設置身障族群平權親海環境設施」屬新興設施推動工作，海洋委員會前於 113 年攜手 4 個地方政府試辦親海無礙活動，透過移動式輔助下水設施輔助身心障礙民眾親近海洋，114 年度補助臺南市政府於黃金海岸進行實體建置；115 年度則計畫委託專業團隊辦理，轉為中央自行委辦模式。二、就設施建置後之永續性而言，固定式親海無障礙設施之維護需要長期穩定的人力與經費投入，包括定期安全檢查、設備汰換、場域清潔及緊急救援設備維護等；然現行預算僅編列建置費用，若無明確的後續維護責任歸屬（中央或地方）及對應經費規劃，設施建置完成後極可能因缺乏維護而迅速劣化，形成公帑浪費。三、就使用者參與機制而言，無障礙設施之設計應充分納入身心障礙者及其家屬之實際需求與使用經驗，然現行計畫由中央委託專業團隊辦理，若未建立在地障礙團體之正式參與諮詢機制，設施設計可能與實際使用者需求脫節，降低設施利用率及親海平權政策之實質效益。四、就新竹縣親海平權需求而言，新竹縣沿海（香山海岸、南寮海水浴場等）為縣民重要之親海活動場域，身心障礙市民同樣有親近海洋之權利與需求；然現行設施建置計畫之場域選址是否涵蓋新竹縣，以及新竹縣身心障礙團體是否被納入諮詢，均需要在計畫規劃中明確說明，確保親海平權資源的地理分布公平

性。五、就與地方政府協作之必要性而言，親海無障礙設施之日常管理通常涉及地方政府（海岸管理、消防救援、公園綠地管理等），若中央委辦建置後未明確釐清地方政府之管理責任及配套資源，設施將在建置後即面臨管理真空；中央應在建置前完成與目標縣市政府之書面協議，確認地方政府之接管意願與維護能量。六、就移動式設施與固定設施之政策選擇而言，113 至 114 年度試辦階段採用移動式輔助下水設施，具有彈性運用、跨場域共享及成本較低等優點；115 年度轉為固定式設施建置，此一政策轉向是否有充分的成效評估依據，以及固定式設施相較移動式設施之成本效益分析，均應在委辦前完成並公開說明。爰凍結該項預算，俟海洋委員會完成場域選址標準、使用者需求調查方法、設施建置後之維護責任歸屬及人員培訓計畫、115 年度擬建置場域清單、在地障礙團體參與機制、維護責任歸屬及在地障礙團體參與機制之完整規劃，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

12.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海洋資源作業」中「業務費」之「委辦費」編列預算 2,420 萬元。海洋委員會 115 年度預算案「海洋業務－海洋資源作業」項下編列辦理海洋產業試算推動計畫委辦費 120 萬元。近年我國海洋產業總產值成長快速，惟 111 及 112 年度推估海洋休閒遊憩產業產值之差異數甚大，又尚未納入郵輪產值。復觀察各海洋產業之產值推估方法分歧難稱完善，仍有精進空間。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 廖先翔

13.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海洋資源作業」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 202 萬 4 千元。本項預算計畫內容，用於「統合協調海洋資源及環境保護」之實務經費僅編列 2 萬 4 千元，然用

於「親海無礙暨海洋遊憩一站式服務資訊平臺推動」之「一般事務費」高達 200 萬元，兩者落差近 80 倍，審視該筆 200 萬元之平臺推動經費，其中包含「媒體政策及業務宣導費」高達 100 萬元，占比整整一半。經查該資訊平臺屬政府服務工具，現階段應著重於系統優化與數據整合，而非每年慣性編列百萬餘元進行媒體宣傳。在國家財政吃緊之際，海洋委員會仍執意編列高額媒體宣傳費用，顯不符覈實撙節之財政紀律。再查，根據海洋委員會官網所公告之「海域遊憩活動一站式服務資訊平臺」(<https://ocean.taiwan.gov.tw/>) 平台網站，至今仍處於維修狀態中，無法連線使用，顯失其功能，爰凍結該項預算，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

- 14.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海域安全作業」中「業務費」之「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」編列預算 3 億 7,105 萬 2 千元分 4 年辦理，115 年度編列第 1 年經費 6,851 萬 2 千元。海洋委員會推動「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫（115 至 118 年）」，鑑於過往計畫常流於「中央編預算、地方執行不力」之窘境，且無障礙設施及智慧監控成效存疑，恐有預算虛擲之虞。一、缺乏績效連動，地方執行落差大：許多縣市在獲補助後，救生設備老舊與巡查人力不足仍未改善。海洋委員會未建立「以績效作為撥款依據」之審核機制，恐致計畫淪為紙上作業，無法落實安全責任。二、無障礙設施流於形式：現有親海設施常因設計不當（如坡度太陡）遭批為「拍照用」而非實用。缺乏統一規範及身障團體參與之「實地測試制度」，難以落實真正平權。三、科技監控缺乏實證數據：預警系統之誤報率、覆蓋率缺乏量化數據，且與海巡人力巡查之 SOP 整合不明。海洋委員會應提出具體數據與運作標準，避免科技預警淪為裝飾品。爰凍結該項預算，俟海洋委員會向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

15.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海域安全作業」中「業務費」之「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」編列「委託專業團隊建立智慧海灘」預算 6,000 萬元。然此項為延續「結合地方政府及民間團體加強維護海憩活動安全工作計畫」之延續新增計畫，該項工作係與地方政府合作推動海域安全事項，然 115 年度起海洋委員會刪減補助地方政府業務經費，理由為「財政收支劃分法」修正後，事權回歸地方，改由地方自行延續辦理，未能與地方充分溝通後逕行刪除補助地方經費，造成計畫後續推動恐有中斷之虞，影響計畫後續成效。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

16.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海域安全作業」中「業務費」之「海域遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」編列「委託專業團隊建立智慧海灘」預算 6,000 萬元，然查該計畫原規劃總經費 4 億 1,475 萬 2 千元，含補助地方政府之「扎根教育」、「風險揭露」、「民力運用」、「籌購裝備」、「完善場域」等 5 大面向，惟受「財政收支劃分法」修正影響，原規劃 115 年度補助地方政府業務經費 1 億 0,795 萬元遭全數刪除，5 大面向縮減為僅執行 1 大面向，整體計畫削減幅度甚鉅；且「建立科技監控智慧預警系統」屬國內尚屬新興之輔助維護海域遊憩活動安全科技，技術尚未臻成熟，更未規劃後續系統維護、場域營運管理及人力培訓等配套經費，恐淪為孤立試辦計畫，難以形成全國性政策效益。一、本計畫係延續 109 年起「結合縣市政府推動強化海域、海岸救生救難能量計畫」及「結合地方政府及民間團體加強維護海域遊憩活動安全工作計畫」之政策精神，原訂 115 至 118 年度計畫總經費 4 億 1,475 萬 2 千元，執行機關涵蓋海洋委員會、海巡署及交通部觀光署，並透過 5 大面向協助地方政府強化海域遊憩熱區安全機制，計畫架構完整。二、然配合「財政收支劃分法」修正，海洋委員會 115 年度

補助地方政府之 1 億 0,795 萬元遭全數刪除，5 大面向政策架構驟縮為僅「完善場域」1 項，目前僅剩委託辦理科技預警系統及親海平權環境設施 2 項工作，且海洋委員會表示總計畫修正經費尚未確定，政策方向仍不明確。

表 2 「海洋遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」(115 至 118 年度)經費概況表
單位：新臺幣千元

機關	合計	115 年度	116 年度	117 年度	118 年度
海委會 (補助地方政府業務)	356,800	107,950	123,950	62,450	62,450
海委會 (辦理自行執行業務)	4,500	0	1,500	1,500	1,500
海巡署	9,752	3,512	2,048	2,076	2,116
觀光署	43,700	14,600	9,100	10,000	10,000
合計	414,752	126,062	136,598	76,026	76,066

資料來源：行政院 114 年 6 月核定「海洋遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」(115 至 118 年度)，本中心整理。

三、就技術成熟度而言，海洋委員會雖曾於 113 年在臺南市黃金海岸試辦智慧海灘安全管理先導場域，但目前技術應用範圍仍極為有限；6,000 萬元之系統建置預算，若缺乏後續維護費用、場域整合計畫及跨縣市推廣機制，將形成建置完即面臨廢置之風險，造成公帑浪費。四、115 年度本計畫海洋委員會及海巡署合計編列 6,851 萬 2 千元，較行政院 114 年 6 月核定之 1 億 1,146 萬 2 千元，已減少 4,295 萬元（減幅 38.53%），政策規模大幅壓縮之情形下，相關科技系統若無縣市政府配合建置意願調查及場域確認，貿然大規模委託恐造成資源錯置。五、新竹縣沿海（含新豐、竹北香山等海岸帶）具有親海活動需求，近年夏季戲水意外時有所聞，地方政府對海域安全投入能力有限，若中央主導之科技預警系統未能有效整合地方場域、建立後續操作維護能量，新竹地區民眾將難以受益，反映跨域協作機制缺乏之問題。爰凍結該項預算，俟海洋委員會完成整體計畫架構調整報告（含後續 4 年系統維護、人力培訓、各地場域整合運用之配套規劃），向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

17.115 年度海洋委員會歲出預算案第 2 目「海洋業務」項下「國際發展作業」中「業務費」之「委辦費」編列預算 3,603 萬 7 千元。有鑑於聯合國推動國

際海洋公約「國家管轄範圍以外區域海洋生物多樣性保育與永續利用協定」，具有國際法之約束能力，現已有 60 國批准協定，將於 115 年度開始生效，然我國尚無加入可能，但其內容對我國公海魚獲及海洋環境影響評估等產業及環境影響重大，海洋委員會身為主管機關，應及早統整各部會之資訊，因應各項準備工作。經查至今仍於整合各部會業務資料，尚無明確推動期程與事項，海洋委員會應盡快提出因應 BBNJ 上路之因應報告，以利我國接軌國際海洋事務之能力。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

- 18.115 年度海洋委員會歲出預算案第 2 目「海洋業務」項下「辦公廳舍新建工程」中「海洋委員會、海洋保育署暨國家海洋研究院合署辦公廳舍新建工程計畫」第 6 年經費 3 億元。查該計畫原訂期程 110 至 115 年度總經費 7 億 8,950 萬元，歷經 2 次計畫修正，總經費已遽增至 15 億 9,736 萬元（較原計畫增幅達 102.33%），期程亦延長至 117 年 6 月底；更甚者，自 110 年度開工起，各年度預算執行率均未達七成，110 至 113 年度執行率介於 48.84%至 66.13%之間，114 年度截至 7 月底執行率更僅有 25.56%，顯示工程進度控管嚴重不足。爰凍結該項預算，俟海洋委員會提出各年度執行率偏低之具體改善措施、工程進度落後分析報告及後續管控機制，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。一、本計畫係為強化海洋委員會與所屬機關（海洋保育署、國家海洋研究院）縱向溝通聯繫而辦理之合署辦公廳舍新建工程，109 年 2 月經行政院核定，計畫總經費 7 億 8,950 萬元，期程 110 至 115 年度。然因 Covid-19 疫情及國際情勢導致人力材料成本上漲，110 年 12 月第一次修正後總經費增為 11 億 3,362 萬 2 千元，增幅 43.59%；嗣因高雄市政府施工外審建議新增前置保護性假設工程及基地開挖發現含油土壤，114 年 4 月第二次修正總經費再增為 15 億 9,736 萬元，期程延至 117 年 6 月，2 次

修正合計增加 8 億 0,786 萬元，較原計畫增幅達 102.33%，工期延長 1.5 年，對公帑使用效率與政策信賴度均造成損害。二、就預算執行情形而言，110 年度執行率 48.84%、111 年度 48.23%、112 年度 57.02%、113 年度 53.27%，114 年度截至 7 月底僅 25.56%，累計分配預算執行率 62.77%，均未達七成，顯示工程進度持續落後並非偶發性因素，而係系統性管控機制不足所致，包括委託代辦款項預付性質導致無法一次核銷、公共藝術設置費屬預付款、施工計畫審查延宕及含油土壤污染處理等多重因素交疊。三、特別值得關注的是，114 年度可支用預算 3 億 5,873 萬 1 千元，截至 7 月底僅執行 1 億 3,329 萬 7 千元（執行率僅 25.56%），意味著約 2 億 7 千萬元之預算需在 8 至 12 月短短 5 個月內完成執行，年末衡量風險極高，恐影響工程品質及採購程序嚴謹性。四、就計畫修正治理而言，含油土壤問題係基地開挖後始發現，顯示原計畫場址評估階段之地質及環境調查不夠充分，此類先期評估疏失導致後續大幅追加預算之情形，海洋委員會應深入檢討並建立未來大型工程計畫之先期評估標準作業程序，避免同類問題重演。五、本計畫工程位於高雄市，雖非直接涉及新竹地區，惟海洋委員會作為全國海洋事務主管機關，其行政效能與預算執行紀律直接影響全國海洋政策推動品質，包括對新竹縣市地方海洋事務之政策指導與資源協調能力，因此強化其工程管控能力實為提升整體海洋治理品質之必要前提。爰凍結該項預算，俟海洋委員會提出具體改善措施、進度落後分析及後續管控機制報告，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- 19.115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「辦公廳舍新建工程」編列預算 3 億元。係辦理海洋委員會、海洋保育署暨國家海洋研究院合署辦公廳舍新建工程計畫。合署辦公廳舍新建工程計畫原訂期程為 110 年至 115 年度，惟受疫情及國際情勢影響，致人力與建材價格大幅上漲，單位造價已

明顯偏離原估市場行情；另於基地開挖後，發現不可預見之含油土壤，須辦理相關處理與清運作業，爰二度修正計畫，致整體經費大幅增加，工期亦延長至 117 年 6 月底。經查，自 110 年度開工以來，各年度預算執行率介於 48.84%至 66.13%之間，均未達七成，顯示在預算控管及執行進度上仍有明顯精進空間。為確實檢討執行落後原因，並積極掌握工程進度與施工品質，允宜強化預算編列之合理性與執行控管機制，落實進度管考與風險管理，以確保計畫得以如期如質完成。爰凍結該項預算，俟海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：吳琪銘

連署人：李柏毅 王美惠

(四)台灣共有 10 條國內海底電纜及 14 條國際海底電纜，國內海底電纜由中華電信獨資，而國際海纜則採用跨國共資模式，然近年中國頻頻發起灰色地帶作戰，透過貨輪、漁船、抽砂船破壞我國海底電纜，影響我國對內、對外通訊穩定性。然而，此類灰色地帶作戰模式非僅出現於台灣，波羅的海於 2023 至 2024 年接連發生三起海底基礎設施遭破壞事件，涉嫌船隻分別為中國的「新新北極熊號」、「伊鵬三號」貨輪及隸屬俄羅斯「影子艦隊」的「鷹 S 號」油輪，其共同點是下錨在海床拖行，勾斷天然氣管和海纜，引發沿岸的德國、芬蘭、立陶宛等國家警戒。且北約秘書長呂特 114 年接受紐約時報雜誌專訪時提及台海情勢，並警告中國若決定攻打台灣，將首先通知並要求俄羅斯同步對北約發動攻擊以牽制歐洲，已表明印太地區與歐洲所面臨的軍事威脅不僅互相關聯，且可能同步發生。另外，歐洲經貿辦事處長谷力哲亦表示，台灣與歐洲在保護海底電纜和對抗混合戰爭是天生的合作夥伴，雙方都尋求強化經濟安全，提升面對外部威脅的韌性。有鑑於台歐雙方面臨共同軍事威脅與侵擾模式，應強化海域執法效能，爰建請海洋委員會擴大台歐有關海底電纜保護議題之交流合作，建立雙方資訊共享與協作機制，以強化我國數位通訊韌性。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(五)「海域遊憩活動一站式服務資訊平臺」係由海洋資源處負責建置與管理，其核心目的在於整合全國北、中、南、東海域遊憩點介紹、海況天氣與安全警示，為民眾從事水域遊憩前最重要的官方風險資訊入口。惟經實際查驗，該平臺近期卻呈現連續數日無法連線或系統停擺之狀態，經了解是網站系統維護中，但仍缺乏明確之說明與告示。海洋委員會「向海致敬」與「親海無礙」政策之關鍵在面向民眾之「風險揭露與安全保障」。當官方專責提供海域安全資訊的一站式平臺失效時，將導致廣大水上活動愛好者、家庭旅遊民眾必須在資訊不對稱的高風險環境下親水，恐提高我國民眾水域遊憩活動之危險性。爰建請海洋委員會改善相關資訊佈告方式，以確保民眾對於相關資訊來源之運作情況有更清楚的理解。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

(六)鑒於 115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」較 114 年度減列 5,147 萬餘元，主因係對地方政府補助大幅縮減；經查，此舉可能影響全國海洋事務推動（如海域安全、保育等），且需釐清中央與地方事權歸屬，避免政策斷層。為避免中央及地方政府事權不一，造成海洋事務推動困難，爰針對「對地方補助經費大幅縮減」一事，要求海洋委員會於 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告，說明如何與地方政府協調事權，確保海域遊憩安全及保育工作不因預算減少而停擺。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(七)行政院於第 3974 次會議推出「無人機產業發展－無人載具（無人機及水面水下無人船）產業發展統籌型計畫」，其中要求以市場面「擴大國內外需求引導產業發展」、技術面「技術開發與國際鏈結」、環境面「形成產業聚落及生態系」、法規面「完善無人載具相關管理規則」共四大策略推動。無人機及無人船，對於海巡署及海洋保育署之勤務輔助，如偵查、救難、查緝等，皆大有助益，海洋委員會應重視無人載具產業之發展，並協助建構友善的產業環境。為了解

海洋委員會協助水面/水下無人載具發展辦理情形，爰請海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：蘇巧慧

連署人：張宏陸 黃捷

(八)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「綜合規劃管理」中「業務費」之「一般事務費」辦理國家整體海洋政策研議諮詢會議、法制案件審議會議與海洋治理協調等經費編列預算 22 萬 6 千元。海洋委員會依據「海洋保育法」第 8 條規定，於 2025 年 12 月 10 日聘（派）海洋委員會海洋保育審議會第 1 屆委員，並於 2025 年 12 月 22 日召開第 1 屆第 1 次會議，意義重大。海洋庇護區之設置，不僅是我國海洋保育政策之重要里程碑，也涉及地方民眾須配合之權利義務變動。為了解海洋庇護區之劃設進度，爰建請海洋委員會於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：蘇巧慧

連署人：張宏陸 黃捷

(九)海洋委員會作為我國海洋政策的制定與執行機關，對於海洋產業的人才培育負有重要職責，許多船運、漁業業者抱怨目前缺少本國籍船員，都只有外籍船員可找。據交通部航港局統計資料，我國籍船舶雇用我國籍船員的數量並未有明顯減少，但疫情後外國籍船員的雇用人數則增加一倍以上。

年分	我國籍船舶雇用 我國籍船員	外國籍船舶雇用 我國籍船員	我國籍船員 合計	我國籍船舶 雇用外國籍船員
2024	5600	1415	7015	2350
2023	5597	1480	7077	2351
2022	5688	743	6431	2395
2021	5579	818	6397	1100
2020	5370	1229	6599	1027
2019	5121	1408	6529	1025

針對我國籍船員的培訓、產業投入以及我國國籍船擴大僱用我國籍船員，請海洋委員會與勞動部、交通部等有關部會共同研議，並於 3 個月內向立法院

內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

- (十)為建立我國海洋產業總產值之長期且整體性統計方法，提升政策制定之數據品質，海洋委員會應就現行海洋產業產值推估方法存在之重大缺口，尤其是 111 與 112 年度「海洋休閒遊憩產業」產值推估方式不同致差異數高達 2,429.1 億元，以及郵輪產值迄今仍未納入計算等問題，進行全面方法論檢討，並與各中央目的事業主管機關（含交通部、農業部、經濟部、內政部等）建立跨部會產值統計協作機制，確保各業別產值推估採用一致且具延續性之統計口徑。爰此，海洋委員會應於 115 年 7 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各海洋產業產值推估方法、郵輪及新興業別納入時程、跨部會資料提供機制之建立情形，以及與國際標準組織統計方法之比較分析，以確保海洋產業統計數據能有效支撐政府各機關擬定海洋產業發展政策。一、依「海洋產業發展條例」（113 年 1 月 1 日施行）及「海洋基本法」第 9 條，政府應積極推動海洋產業發展，並提供穩健發展政策，顯示海洋產業產值統計對於政策規劃具有根本性重要性。然依預算評估報告，海洋委員會以 111 年度建立之統計方法推估，我國 107 至 112 年度海洋產業總產值增加 4,671 億元（增幅 62.22%），看似亮眼，惟其中「海洋休閒遊憩產業」之 111 年度產值僅推估為 15.9 億元，112 年度卻暴增至 2,445 億元，2 年間差異高達 2,429.1 億元，主要原因竟僅是推估方法不同，而非實際產業規模改變，顯示統計方法之一致性存在嚴重問題。二、就統計方法落差之實質影響而言，111 年度採用「水域遊憩活動稅務銷售額」加計海洋博物館營收；112 年度則改採「國人國內旅遊總次數×每人旅遊支出×海洋相關旅遊據點到訪比率」加計外籍旅客人次。2 種方法涵蓋範圍、計算基礎及數據來源完全不同，導致統計結果不可比較，無法支持跨年度趨勢分析，更遑論作為政策制定或產業發展評估之可靠依據。三、就郵輪產值缺口而言，郵輪觀光屬高度整合型海洋休閒遊憩活動，涉及港口設施使用、旅遊消費、觀光服

務等多重產值，我國基隆港、花蓮港及高雄港均有郵輪業務，相關產值至今未納入統計，不僅造成低估，亦顯示統計方法設計尚缺乏整體性思考。四、新竹縣目前雖無主要郵輪停靠港，但竹南、新豐等沿海地區之海洋休閒遊憩活動（含潛水、磯釣、衝浪及生態旅遊等）所創造之產值，在現行統計方法下能否被準確捕捉，亦有疑慮。若統計方法持續不一致，地方性小規模海洋休閒產業之真實貢獻將無法被政策可見，不利爭取相關資源支持。五、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會完成海洋產業產值統計方法全面檢討，建立跨部會資料協作機制，並於 115 年 7 月 31 日前，向立法院內政委員會提出完整書面報告，以確保統計數據之長期一致性與政策參考價值。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (十一)為確保我國海洋政策能有效因應氣候變遷對海洋生態系、沿海社區及漁業資源之衝擊，海洋委員會應就現行海洋相關計畫中，氣候變遷因應措施之整合程度進行全面評估，研提「海洋氣候韌性行動方案」，確保在海水升溫、海洋酸化、極端氣候事件增加及海平面上升等氣候壓力下，我國海洋生態保育與沿海社區發展政策具有足夠的適應能力。爰此，海洋委員會應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列台灣周邊海域主要氣候變遷指標之監測系統建置情形、對重要海洋生態系之調查，及「海洋氣候韌性行動方案」之具體目標與行動措施，以確保我國海洋政策能超前布局，有效應對氣候變遷帶來的海洋治理挑戰。一、氣候變遷對海洋環境造成多重且相互交疊的壓力，包括：海水升溫導致珊瑚白化、海洋物種分布改變；海洋酸化影響貝類、甲殼類及珊瑚礁等鈣化生物的外殼形成，威脅漁業資源基礎；極端氣候事件增加海岸侵蝕及海廢污染；以及海平面上升威脅低窪沿海社區，這些衝擊對以海洋資源維生的沿海社區尤為嚴峻。二、就海洋委員會在氣候變遷因應中的整合角色而言，海洋事務涉及多個中央機關，氣候變遷因應更橫跨環境部、農業部、內政部及國家科學及技術委員會等多個部

會；若缺乏以海洋委員會為核心的整合協調機制，各機關的氣候因應措施將呈現分散化、缺乏整體性的問題，難以形成系統性的海洋氣候韌性。三、就珊瑚礁生態系保護之迫切性而言，台灣珊瑚礁受海水升溫影響，白化事件頻率日趨增加；珊瑚礁是海洋漁業資源的重要育幼場所，珊瑚礁退化不僅是生態問題，更直接影響漁業資源量，對依賴珊瑚礁漁業的沿海社區（尤其是離島社區）構成長期生計威脅。四、就「海洋氣候韌性行動方案」之必要性而言，我國雖已有「國家氣候變遷調適行動計畫」，但其中關於海洋生態系的適應措施仍較為概略，需要以海洋委員會為主導，結合各部會及地方政府，制定更具體、可追蹤的海洋氣候韌性目標與行動指標，確保政策落地執行。五、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會研提「海洋氣候韌性行動方案」，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，確保我國海洋政策能有效因應氣候變遷帶來的系統性挑戰。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十二)為確保「打造永續共好地方創生計畫」在中央補助大幅縮減後，沿海地方創生工作不因財源斷裂而中止，海洋委員會應就本計畫 115 年度一般性補助款僅編列 184 萬 8 千元（較 114 年度 700 萬元大幅縮減 73.60%），以及計畫原規劃補助地方政府辦理沿海地區產業振興、人口留存及地方特色發展等業務，因財政收支劃分法修正而大幅縮減之衝擊，逐一追蹤原受補助地方政府之業務延續情形，並就海洋地方創生政策之中央角色定位重新釐清，提出兼顧財政制度調整與政策延續性之配套方案。爰此，海洋委員會應於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各原受補助地方政府之業務延續或中止情形、縮減補助對在地就業及人口留存之預期衝擊評估，以及中央改採自行辦理或委辦民間方式之替代執行成效比較，以維護沿海地區地方創生政策之持續推進動能。一、「打造永續共好地方創生計畫」係海洋委員會推動沿海地區永續發展之重要政策工具，以中央補助帶動地方

政府投入沿海社區產業振興、青年留鄉及地方特色海洋文化發展。114 年度此計畫預算數 700 萬元（含一般性補助款），115 年度一般性補助款僅餘 184 萬 8 千元，縮減幅度高達 73.60%；且依計畫說明，海洋委員會表示將改由「自行辦理、委辦或補助民間團體、企業辦理」，然相關替代方案之具體規劃至今未見完整說明，政策延續性存疑。二、就地方創生政策之不可替代性而言，沿海偏遠地區的人口外流與產業凋零問題，往往需要穩定且持續的政策支持才能看到成效；地方創生工作具有高度在地性，成效需要多年持續耕耘方能顯現，若中央補助在計畫執行中途驟然縮減，不僅前期投入可能付諸流水，亦會嚴重打擊地方政府與在地社區的信心與投入意願。三、就客家族群沿海聚落之特殊處境而言，新竹縣、苗栗縣等客家族群聚居之沿海地區（如竹南、通霄等），兼具客家文化與海洋文化之特色，是台灣獨特的海客文化地帶，此類社區的地方創生需要政府的積極支持；若中央補助縮減後地方政府無力承接，海客文化的傳承與活化工作將面臨斷層，影響族群文化的長期保存。四、就「錢隨事權移轉」原則之適用合理性而言，地方創生工作涉及人口政策、產業發展及文化傳承等多重全國性政策目標，其外溢效益超越個別縣市之利益範疇，將其定性為純粹地方事務而由中央退場，是否符合地方創生政策之本質屬性，值得深入討論，海洋委員會應提出正式之事權歸屬分析。五、就替代執行機制之效能而言，海洋委員會表示將透過自行辦理、委辦或補助民間團體等方式維持政策成效，然此類替代機制能否觸及原本由地方政府深耕的偏遠沿海社區，以及其執行成本效益是否優於直接補助地方政府，均需要嚴謹的比較分析，不應僅以「無影響」作為應付說詞。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會就地方創生計畫縮減之衝擊進行完整評估，提出配套方案，並於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提出書面報告，確保沿海地方創生政策不因財政制度調整而形成斷層。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十三)為確保我國海洋空間規劃(Marine Spatial Planning,MSP)能有效協調日益競爭的海洋空間使用需求(包括離岸風電開發、漁業作業、航運、保育及觀光等),海洋委員會應就目前我國海洋空間規劃法制化進程及跨部會協調機制之現況,提出海洋空間規劃推動時程規劃,並研擬海洋空間使用衝突解決機制,確保在近年離岸風電、水下文化遺址保護、漁業資源保育及海洋觀光等使用需求快速擴張的情況下,各海洋使用者的權益能透過科學化、透明化的空間規劃程序獲得公平衡量。爰此,海洋委員會應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告,內容須明列海洋空間規劃法制化之立法進程、現行海洋空間使用衝突案例盤點、及既有相關跨部會協調機制之辦理情形,以奠定我國海洋空間治理的制度基礎。

一、海洋空間規劃(MSP)係一種整合性的海洋治理工具,旨在透過科學化的空間分析與多方利益關係人參與,將不同的海洋使用活動安排在最適當的海域,以減少衝突、提升空間使用效率並保護生態敏感區;歐盟、英國、挪威等海洋大國已建立完整的MSP 法制體系,我國在此方面的制度建設明顯落後。

二、就我國海洋空間使用衝突現況而言,近年離岸風電大規模開發(苗栗至彰化外海、新竹外海)與傳統漁業作業之衝突日趨尖銳,漁民因作業漁區被風場施工及安全範圍所縮減,生計受到影響,而現行缺乏系統性的海洋空間規劃制度,使此類衝突的解決高度依賴個案協商,效率低落且公平性存疑。

三、就新竹縣在海洋空間規劃中的特殊重要性而言,新竹縣外海之海龍及中能離岸風場開發,與當地客家族群及閩南族群漁業聚落的傳統漁業作業區高度重疊;在缺乏正式的海洋空間規劃制度下,漁民的傳統使用權益難以獲得系統性保障,漁業作業排除補償機制亦缺乏透明的科學基礎,導致漁民對補償方案的信任度低。若建立正式的海洋空間規劃制度,將有助於以科學數據為基礎、透過公開透明的程序,保障地方漁業社區的核心利益。

四、就水下文化遺址保護而言,台灣周邊海域有豐富的水下文化遺址,在離岸工程大規模擴張的背景下,若缺乏海洋空間規劃的系統性保護,水下文化遺址面臨工程施工破壞的風險;海

洋委員會應與文化部合作，在海洋空間規劃框架中納入水下文化遺產保護的空間管制機制。五、就海洋空間規劃之法制基礎而言，「海洋基本法」雖已明定政府應推動海洋空間規劃，然相關配套法規及制度建設進展遲緩，海洋委員會應提出具體的立法推進時程，確保 2030 年前能建立完整的海洋空間規劃法制體系，支撐 30x30 保育目標及碳中和等多重政策目標的協調推進。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會就海洋空間規劃法制化進程及衝突解決機制提出完整規劃，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出書面報告，以奠定我國海洋空間治理的制度基礎，保障漁業社區及生態保育的長期利益。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (十四)為強化海洋委員會能有效扮演全國海洋事務整合協調機關之角色，避免各部會海洋相關業務各自為政、資源重複投入或政策空白，海洋委員會應就現行與農業部漁業署、交通部航港局、內政部及環境部等機關之海洋事務協調機制運作成效進行評估，每年度向立法院內政委員會提交成果報告，呈現我國海洋政策施政成果，以強化國會對全國海洋事務之整體監督能力。一、海洋委員會成立於 107 年，係我國海洋事務的整合協調機關，統籌協調各部會涉海業務。然就實際運作而言，農業部漁業署掌握漁業管理、交通部管轄商港及航運、環境部管理海洋污染、內政部主管國家公園及濕地等，各部會在各自職掌海域內的話語權仍強於海洋委員會，整合協調效能是否達到立法初衷，有必要進行正式評估。二、就全國海洋相關預算規模之不透明性而言，海洋事務預算分散在各部會的個別預算書中，並無統一的全國海洋事務預算彙整機制，立法委員及公民社會難以掌握全國海洋相關投入的整體規模及優先序；海洋委員會應呈現各部會投入海洋事務之經費，提升海洋治理的財政透明度。三、就全國海洋事務整合報告制度之必要性而言，目前海洋委員會每年雖發布若干政策文件，但尚無各部會海洋政策執行成效、海洋生態健康、

海洋產業發展等資訊，此一制度缺口使得國會無法對我國海洋治理的整體績效進行客觀評估。四、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會向立法院內政委員會就國家海洋政策白皮書之推動提出成果報告，以強化國會對全國海洋事務之整體監督能力。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十五)鑒於「國家管轄範圍以外區域海洋生物多樣性保育與永續利用協定」(BBNJ 協定)已於 2025 年 1 月 17 日正式生效，該協定對我國海洋基因資源開發、公海漁業、海洋環境影響評估制度及海洋外交等事務具有重大影響，涉及經濟部、農業部、國家科學及技術委員會、內政部、交通部、外交部、環境部、衛生福利部及原住民族委員會等多個中央機關業務，海洋委員會身為海洋事務整合協調機關，應主動建立跨部會因應工作小組，完成各涉海部會受影響法規及作業機制之全面盤點，並就我國無法正式參與 BBNJ 協定締約方機制之處境，研擬實質參與替代策略與風險管理方案。爰此，海洋委員會應於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各部會涉及 BBNJ 四大議題（海洋基因資源、區域管理工具、海洋環境影響評估、能力建構與技術移轉）之法規調適需求、作業機制調整期程，及我國非正式參與國際協商之具體作為方案，以確保我國海洋治理體系與國際接軌，保障相關產業與研究機構之合法權益。一、BBNJ 協定係聯合國為處理公海治理缺口，自 2018 年起談判，於 2023 年 6 月正式通過，迄 2025 年 1 月 17 日已達 60 國批准並正式生效。協定具有國際法律拘束力，其四大專章——海洋基因資源（MGRs）、以區域為基礎之管理工具（ABMTs，含海洋保護區）、海洋環境影響評估（EIA）及能力建構與海洋技術移轉（CB&TT）——對現行我國海洋法制及作業實務均可能產生衝擊，特別是在我國「特殊國際處境」下，無法正式成為締約方，更需積極預謀因應。二、就海洋基因資源議題而言，我國生技醫藥、海洋科學研究及漁業資源調查等活動涉及海洋基因資

源採集，協定建立之資訊交換機制及惠益分享制度，若我國無法參與，不僅影響研究成果之國際認可，亦可能在智慧財產權保護及國際合作面向形成弱勢，需要提前研擬因應策略。三、就海洋環境影響評估議題而言，BBNJ 協定採「人類活動」及「累積影響」評估概念，與我國現行環境影響評估以「開發活動」為基準之制度存在根本差異。我國涉及公海活動之航運、深海採礦、離岸能源開發及海洋科學研究，未來若需因應國際法律壓力調整評估制度，現行法規將面臨修正需求，宜儘早評估。四、就我國公海漁業利益而言，BBNJ 協定允許在公海劃設海洋保護區及區域管理工具，可能限制公海漁捕活動。我國遠洋漁業在全球具有重要地位，相關漁區若被劃入保護範圍，將直接影響漁民作業權益，農業部漁業署應儘速盤點潛在衝擊區域。五、新竹縣市雖非遠洋漁業主要基地，惟新竹漁港沿岸及竹南外海之近海漁業作業，以及海洋科學研究活動（包括國家海洋研究院相關計畫），均可能受到協定之海洋環境影響評估專章影響，地方漁業組織應被納入溝通對象，確保相關資訊及早傳達至基層漁民。六、就原住民族傳統知識保護而言，BBNJ 協定中惠益分享機制涉及傳統知識，對我國原住民族（包括客家族群與原住民族聚落鄰海地區）相關海洋傳統知識之保護具有政策意涵，原住民族委員會應被納入跨部會工作小組，確保相關族群權益不因國際機制變動而受損。七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會建立跨部會因應工作小組，完成全面法規盤點及因應策略研擬，並於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十六)為確保「海洋產業發展條例」（113 年 1 月 1 日施行）所揭示的促進海洋產業發展政策目標能具體落實，海洋委員會應就海洋產業發展條例各項授權子法之訂定進度、各類海洋產業之中央目的事業主管機關協調機制，以及 115 年度各中央機關針對 16 項法定海洋產業之支持措施進行系統性盤點，並就條例

施行後統合協調各部會之成果進行初步評估。爰此，海洋委員會應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列「海洋產業發展條例」各授權子法訂定進度（含已訂定、草案階段及尚未啟動之子法清單）、各類海洋產業主管機關協調會議運作情形，以及條例施行首年度之具體促進成效評估，以落實國會對重要產業法規施行成效之監督責任。一、「海洋產業發展條例」係我國第一部專門針對海洋產業的完整立法，於 112 年 6 月公布並於 113 年 1 月 1 日施行，明確界定海洋能源、海洋生物科技等 16 項海洋產業之內容與範圍及中央目的事業主管機關，並授權訂定一系列子法以落實各項促進措施；然條例施行至今逾一年，各項授權子法的訂定進度為何，是否能有效支撐條例目的之達成，有待系統性檢視。二、就授權子法訂定之重要性而言，法律的授權子法是實現立法目的的具體操作工具，若子法訂定進度滯後，相關產業促進措施（如稅賦優惠、融資支援、法規鬆綁等）將無法落地實施，使條例形同宣示而無實質效力；立法院有必要就子法訂定進度進行追蹤，確保行政機關履行立法授權。三、就新竹縣在海洋產業發展條例中的受益潛力而言，新竹縣作為臺灣科技產業重鎮，與海洋產業（特別是海洋工程、海洋能源及海洋科技等新興產業）的連結潛力值得積極開發；新竹科學園區的精密機械及電子產業，對離岸風電、潮汐能源及海洋觀測設備等海洋科技產業具有技術供給能力，海洋委員會應就如何引導新竹縣既有產業能量投入海洋產業發展提出具體規劃。四、就海洋觀光產業在「海洋產業發展條例」中的定位而言，條例將海洋休閒遊憩納入 16 項法定海洋產業，對於發展海洋觀光的縣市（包括具有親海潛力的新竹縣）提供了法律基礎；然現行對海洋休閒遊憩產業的促進措施是否足夠具體，條例施行後當地業者是否有實際感受到政策支持，應在施行成效評估中納入。五、就跨部會協調機制的挑戰而言，16 項法定海洋產業的中央目的事業主管機關高度分散，海洋委員會在跨部會協調中是否具有足夠的行政資源及法律工具，能有效帶動各主管機關落實其在海洋產業促進上的責任，是條例能否發揮實效的關鍵挑

戰，應在報告中提出誠實的評估。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會就「海洋產業發展條例」子法訂定進度及施行首年成效進行完整評估，並於115年12月31日前向立法院內政委員會提出書面報告，以落實國會對重要產業立法效能之監督。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十七)為確保我國沿海傳統知識與文化（包括客家族群、閩南族群、原住民族及新住民群體的海洋文化傳統）獲得系統性的記錄、保存與傳承，海洋委員會應就現行海洋文化保存政策之涵蓋範圍、執行機制及與地方政府、族群文化機構之協作狀況進行全面評估，研提「全國海洋傳統知識與文化保存行動計畫」，確保在工業化、都市化及氣候變遷的多重壓力下，台灣各族群的海洋傳統知識與文化能夠被完整保存並傳承給後代。爰此，海洋委員會應於115年12月31日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各族群海洋傳統知識記錄與保存之現有成果、海洋文化保存政策之族群覆蓋評估，以及「復振航海文化力」之具體目標、行動措施及預算規劃及成果，以確保台灣多元的海洋文化傳統能在政策支持下獲得妥善保存與傳承。一、台灣四面環海，各族群均與海洋有著深厚的歷史與文化連結：原住民族的海洋祭儀與傳統生態知識、閩南族群的媽祖信仰與漁業文化、客家族群的海客文化（尤其是竹南、通霄、新豐等地的客家漁業聚落）、以及近年新住民（特別是東南亞新住民）帶來的南島海洋文化，共同構成了台灣豐富多元的海洋文化底蘊，值得系統性保存與傳承。二、就客家族群海洋傳統知識保存之特殊需求而言，新竹縣竹北、新豐、竹南及苗栗縣通霄等地的客家族群漁業聚落，長期發展出獨特的「海客文化」——融合客家傳統與海洋漁業生活的特色文化；此類文化在台灣文化多樣性中占有獨特地位，然隨著老一輩漁民逐漸凋零，相關傳統知識（包括潮汐判讀、天候觀測、魚類生態知識及傳統漁法等）面臨失傳危機，需要政策性的記錄與保存行動。三、就海洋傳統知識在現代海洋治理中的應用價值而言，傳統漁民長期累積的在地海洋生態知識

(Traditional Ecological Knowledge,TEK) 往往對科學研究具有重要補充價值，包括對魚類洄游規律、棲地變化及漁業資源動態的長期觀察，可為現代漁業資源評估提供珍貴的基礎數據；然此類知識若未能被系統性記錄，將隨傳統漁民的凋零而永久消失。四、就 BBNJ 協定中惠益分享機制對傳統知識保護之啟示而言，BBNJ 協定已正式納入對原住民族及地方社區傳統知識的保護條款；我國雖無法正式成為締約方，但此一國際趨勢顯示，傳統知識在全球海洋治理中的地位日益重要，我國應主動建立傳統海洋知識的系統性保存與保護機制，確保我國各族群的海洋傳統知識在國際舞台上獲得應有的認可與保護。五、就文化保存與地方創生的協同效益而言，海洋傳統知識的記錄與保存工作，若能結合地方創生政策及海洋文化觀光發展，可為沿海地方社區創造新的文化經濟價值，吸引年輕世代返鄉參與，在保存傳統的同時促進地方發展，對新竹縣客家族群海岸聚落的人口留存具有積極意義。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會研提「復振航海文化力執行說明及成果」，將各族群之海洋文化保存納入完整呈現，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十八)為確保海洋委員會的媒體宣傳與民眾溝通工作能夠有效觸及多元族群（包括沿海客家族群、閩南族群、原住民族、新住民及不同年齡層的民眾），避免海洋政策資訊傳遞存在族群與世代的落差，海洋委員會應就 115 年度大幅增加之媒體宣傳費用（較 114 年度增幅達 73.62%），建立族群友善及多語言的溝通策略，確保海洋保育、親海安全及漁業資源管理等重要政策資訊，能以適合不同族群背景民眾理解的方式有效傳達，特別是針對沿海高齡漁民群體。爰此，海洋委員會應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列 115 年度各媒體宣傳計畫之目標族群設定、多語言宣傳材料（含客語、閩南語、原住民族語及新住民母語）之製作計畫，以及針對高齡漁民群體的在地化溝通方案，以確保海洋政策宣傳資源能有效服務台

灣多元族群社會。一、依預算評估報告，海洋委員會及所屬 115 年度編列「媒體政策及業務宣導費」共 3,447 萬 8 千元，較 114 年度增加 1,462 萬元（增幅 73.62%），然現行評核指標僅以「觸及人數 5 萬人次」等量化指標衡量成效，完全未涉及宣傳覆蓋的族群多元性及訊息理解深度，難以確保宣傳效果真正觸及最需要接收政策資訊的目標族群。二、就沿海漁業社區的媒體使用習慣而言，年長漁民往往不是社群媒體的主要用戶，其對新政策（如海洋保護區設立、漁業資源管理規定更新、新型海難預警系統使用說明等）的了解，主要依賴地方廣播電台、漁會電子看板及面對面說明等傳統媒介；若宣傳策略過度偏重網路及社群媒體平台，將系統性地忽略最需要接收政策資訊的在地漁業社區群體。三、就客家族群溝通的特殊需求而言，新竹縣沿海客家族群漁業聚落（竹北、新豐、竹南等地）多有相當比例的客語使用人口，其中年長世代尤為如此；海洋保育、海岸安全及漁業資源管理等政策資訊，若能以客語廣播、客語宣傳影片等方式傳達，將顯著提升政策資訊在客家漁業社區的觸及效果及理解深度，彰顯對客家族群的政策尊重。四、就新住民群體在海洋政策中的需求而言，台灣有相當數量來自東南亞國家的新住民，其中不少從事漁業相關工作（包括擔任外籍船員或在漁業加工廠工作），對於海洋安全、漁業法規及海洋環境保育等資訊有實際需求；然現行海洋政策宣傳幾乎完全以中文呈現，未能有效觸及此一人口群體。五、就宣傳效果評估機制而言，「觸及人數」指標只能衡量資訊曝光度，無法反映訊息是否被正確理解及是否改變了目標對象的知識或行為；海洋委員會應在現有指標之外，增加「目標族群訊息理解率」及「政策相關行為改變率」等成果導向指標，確保宣傳費用真正服務於政策溝通目標。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會建立族群友善及多語言的海洋政策溝通策略，特別重視客家族群及沿海高齡漁民群體的需求，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，確保海洋政策宣傳資源能有效服務台灣多元族群社會。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十九)為確保全國海洋事務推動不因財政收支劃分法修正而斷層，海洋委員會及海洋保育署應就 115 年度對地方政府補助經費較 114 年度淨減少 2 億 8,107 萬 7 千元（減幅 76.42%）此一重大縮減，針對每一受影響計畫逐項提供地方政府實際承接能力評估、配套協調機制及後續成效追蹤方案，避免以制式理由搪塞國會監督。爰此，海洋委員會應就受影響之各計畫（含打造永續共好地方創生計畫、推動海洋文化參與及海洋教育實作體驗計畫、臺灣海域生態守護計畫、污染防治潔淨海洋計畫等 9 項）完成與相關直轄市及縣市政府之事權歸屬協調，建立後續成效監測機制，並向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各計畫移轉後地方政府實際承接情形、執行進度與成效指標及補助經費減少後相關工作的規劃，以確保全國海洋政策持續推進，不因中央補助縮減而形成治理缺口。一、依預算評估報告指出，海洋委員會及所屬 115 年度對地方政府補助經費，配合財政收支劃分法修正，較 114 年度淨減少 2 億 8,107 萬 7 千元（減幅 76.42%），其中 5 個計畫未再編列補助地方政府經費，差異數合計達 1 億 1,260 萬元；另 3 個計畫移列至「一般性補助款」但亦縮減補助金額，合計減少 1 億 3,479 萬 5 千元。

表 1 114 至 115 年度海委會及所屬對地方政府補助經費概況表

單位：新臺幣千元；%

機關 科目	海委會		海保署	
	114 年度	115 年度	114 年度	115 年度
對直轄市政府之補助	54,100	—	76,512	—
對各縣市政府之補助	86,000	—	151,200	—
一般性補助款-海洋委員會主管	—	1,848	—	84,887
合計	140,100	1,848	227,712	84,887
海委會及所屬 114 年度合計	367,812			
海委會及所屬 115 年度合計	86,735			

說明：114 年度為法定預算數(含追加預算數)、115 年度為預算案數。

資料來源：海委會。

二、查各受影響計畫差異原因說明，均僅載示「配合財政收支劃分法修正，錢隨事權移轉，回歸地方自治辦理」，計畫成效影響欄位亦均填寫「無

影響」，卻完全未附任何數據分析、地方政府承接意願調查或能力評估，此等制式說明無法令人信服，形同迴避實質監督。三、就各地方政府財政能力與業務優先順序而言，海洋委員會評估報告亦指出，地方政府財源有限，多未將健全海域遊憩安全環境列為優先推動重要項目，此正是海洋委員會自 109 年起以中央補助介入之初始理由。在地方政府自有財源因「財政收支劃分法」增加有限之情況下，逕以「錢隨事權」為由大幅退場，政策邏輯前後矛盾。四、新竹縣沿海（香山濕地、頭前溪口等）及新竹市海岸帶，在海洋生態守護、污染防治、親海環境維護等方面均具有重要性，而新竹縣市因地方財政壓力，若中央補助驟減又缺乏配套銜接機制，極可能造成相關業務中斷，影響當地漁民、釣客及親海民眾之海岸利用安全與環境品質。五、此外，海洋文化推廣及海洋教育，對於新竹縣客家聚落鄰海地區（如竹北、新豐等）的沿海文化保存與環境教育亦具重要意義，不宜因補助縮減而造成地方辦理能量驟降。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會就上述各計畫完成地方政府事權協調，建立後續追蹤機制，並向立法院內政委員會提出完整書面報告，以落實國會對重大政策移轉之監督。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(二十)為確保海洋委員會能有效整合並充分運用現有的海洋數據資源，避免重複調查及數據孤島問題，海洋委員會國家海洋研究院應就全國海洋相關數據平台（包括海洋保育網 iOcean、國家海洋研究院海洋資訊服務系統、農業部漁業署漁業資源調查數據，以及各大學海洋研究機構的研究資料庫）之整合運用現況進行評估，研提「全國海洋數據整合開放計畫」，確立海洋數據的分類標準、開放授權政策及跨機關共享機制，以充分發揮海洋數據作為公共財的政策與社會效益，以奠定我國海洋數據治理的制度基礎，支撐海洋科學研究、政策制定及社會監督的多元需求。一、現代海洋治理高度依賴完整、及時且可靠的海洋數據，然我國目前的海洋相關數據分散於多個部會機關（海洋

委員會、農業部、交通部、環境部、國科會等）及研究機構，各數據庫採用不同的數據格式、儲存標準及開放政策，造成數據整合困難及重複調查的資源浪費；建立統一的海洋數據整合開放架構，是提升海洋治理效能的基礎工程。二、就數據開放作為公共財的政策效益而言，政府投入公帑蒐集的海洋環境監測、漁業資源調查及生態評估數據，本質上屬於公共財，理應充分對學界、業界及公民社會開放，以最大化其社會效益；然目前許多海洋數據因機關本位主義或授權不明確而未能充分開放，形成公共資源的低效利用。三、就離岸風電環境影響監測數據整合的緊迫性而言，新竹縣外海離岸風電施工產生的環境監測數據（水下噪音、底泥擾動、鳥類及鯨豚觀察等），目前分散於各開發商的環評追蹤報告，缺乏統一的數據格式及集中的數據儲存，使得跨風場的累積影響評估無從進行，應優先納入全國海洋數據整合平台，作為保護新竹縣近海漁業社區及生態環境的重要監督工具。四、就國際海洋數據治理標準之接軌必要性而言，國際海洋科學界已推動「FAIR 原則」（可發現、可取用、可互通、可再用）作為海洋數據管理的國際標準；我國若能積極採納此一標準，不僅可提升本國海洋數據的品質與效益，亦有助於在國際海洋科學合作中建立更廣泛的夥伴關係，提升我國海洋科學在國際社群的能見度。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(二十一)為強化立法院對全國海洋事務預算之整體監督能力，並確保海洋委員會能定期向社會公開說明我國海洋治理的整體績效，海洋委員會應每年向立法院內政委員會提交涵蓋全國海洋生態健康、海洋產業發展、海洋安全及各部會海洋相關政策執行成效的整合性年度報告，使立法者與公民社會能以整體視角評估我國海洋治理的進展與不足，促進更有效率的海洋政策監督與改善。爰此，海洋委員會應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交「114 年度國家海洋政策白皮書成果報告」，以落實海洋委員會作為全

國海洋事務整合協調機關之對公眾問責責任。一、海洋委員會自 107 年成立至今，定位為全國海洋事務的整合協調機關，然目前缺乏一份系統性的、定期發布的全國海洋事務年度報告，使立法院、學界及公民社會難以從整體角度評估我國海洋治理的績效；現有資訊分散在各機關的施政績效報告及個別計畫成果報告中，缺乏整合性的呈現，不利於跨議題的政策學習與改善。二、海洋委員會應提出國家海洋政策白皮書成果報告，應涵蓋至少以下五大面向：(一)海洋生態健康；(二)海洋產業發展；(三)海洋安全；(四)國際海洋事務參與；(五)各部會海洋相關計畫執行成效彙整，形成完整的海洋治理績效全景圖，供國會據以評估。三、就立法監督效能提升而言，目前立法院審查海洋委員會預算時，面臨個別計畫資訊豐富但全局圖像模糊的問題，導致預算審查難以有效聚焦於最重要的政策優先序問題；若有完整的年度報告提供整合性背景資訊，將顯著提升立法審查的效率與深度，使預算監督能更好地服務於政策改善的目的。四、就國際比較標竿而言，澳洲、英國、挪威及歐盟均建立完整的海洋狀態年度報告制度，定期向公眾公開海洋環境健康及政策執行狀況；我國可規劃建立類似的全國海洋事務年度報告制度，不僅是接軌國際實踐的必要步驟，亦是落實「海洋基本法」所揭示的海洋資訊公開原則的具體行動。五、就年度報告制度化的長期效益而言，定期發布的年度報告能建立政策執行的長期追蹤數據，支撐跨年度的政策趨勢分析，並通過公開透明機制，促使各涉海部會對其海洋相關政策的執行成效承擔更明確的問責責任，形成持續改善的政策學習循環。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會研擬國家海洋政策白皮書成果報告，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交年度報告，以落實海洋委員會作為全國海洋事務整合協調機關之對公眾問責責任，強化立法院對我國海洋治理整體績效之有效監督。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(二十二)有鑑於臺灣周邊海域多與原住民族傳統海域及文化生活密切相關，且「海洋保育法」多項業務涉及原住民族土地、海域、諮商同意程序、審議會成員組成、各族參與國際交流、原住民族知識運用及生物多樣性教育等事項，均與原住民族權益高度相關。臺灣原住民族在臺生活至少已有六千年以上，對海洋保育、海域利用、自然資源管理與生態共存，累積深厚知識與實踐經驗。海洋保育不應只由行政機關單向規劃，更應納入原住民族各族智慧，理解其傳統海洋治理觀念，建立真正符合臺灣在地脈絡的海洋保育制度。爰此，請海洋委員會於相關業務推動時，主動建立與原住民族委員會之跨部會合作平台，並與在地原住民族建立共同參與及協力機制，確保海洋保育政策兼顧生態永續、原住民族權益及地方實際需求。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

(二十三)115 年度海洋委員會歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「特別費」編列預算 117 萬 9 千元。查海洋委員會 115 年度海洋委員會歲出預算於「一般行政」項下編列特別費係支應首長 1 人（每月 3 萬 9,700 元）及副首長 3 人（每人每月 1 萬 9,500 元）之社交、聯繫所需費用。然審視當前國家財政壓力沉重，政府應優先將資源撥付於急迫且具效益之核心業務。海洋委員會作為海洋事務統合機關，領銜官員應率先示範精簡公務聯繫與酬酢支出。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 丁學忠 王鴻薇

(二十四)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」編列 7 億 4,094 萬 8 千元，115 年度新增「海洋遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」計 6,500 萬元；然經查，行政院原本在 114 年 6 月核定該計畫 115 年度預算為 1 億 1,146 萬 2 千元，其中，高達 1 億 0,795 萬元為「補助地方政府」之業務經費，惟該計畫預算遭行政院大幅刪減，且相關技術（如科技監測）未臻成熟，缺乏後續

配套方案，恐淪為小規模試辦，難以達成原訂全國性政策目標。請海洋委員會就「海洋遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」內容積極協調水域遊憩活動管理機關，以提升政策成效。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二十五)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「業務費」之「國內旅費」編列預算 665 萬 1 千元。查海洋委員會於「海洋業務」計畫下編列「國內旅費」，其計畫內容說明係支應「海洋政策研議諮詢」及「海洋政策事務推廣」之各項業務聯繫。在全球倡導數位政府與節能減碳之際，海洋委員會應落實行政效能優化，優先以數位會議取代實體聯繫，海洋委員會應精簡非必要之差勤支出，將行政資源集中於實質之海洋法令研審與政策評估。爰請海洋委員會於 3 個月內，針對「國內旅費實際使用情形」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

(二十六)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「海域安全作業」編列預算 7,786 萬 6 千元。台灣近年海洋遊憩產業蓬勃發展，根據自由潛水協會評估，每年約有 10 萬人參與自由潛水，產值高達 5 億元，然相較國外對於船隻之警戒、速度、距離及迴避等規則予以規範，我國對於人船避碰規則卻未有明確規定，導致傷亡及衝突事件不斷，增加海域遊憩風險。有鑑於海洋委員會為我國海洋事務專責機關，依「海洋基本法」及「海洋產業發展條例」，應統合、協調我國目的事業主管機關，如：交通部航港局、交通部觀光署、農業部漁業署，共同推動海洋多元利用，營造友善海洋，建立海洋運動、觀光及遊憩活動之輔導管理機制。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(二十七)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「復振航海文化力計畫業務費」編列預算 2,500 萬元），旨在推動海洋藝文創新與扎根，並辦理航海實踐及交流體驗活動。為有效維繫原住民族造船技藝並深化南島文化根基，相關政策規劃應具整體性與前瞻性。然現行執行機制偏重對部落或相關團體之零星補助，致使仿古船多流於儀式展示，難以建構具延續性與發展性的文化傳承體系，亦不利於技藝深化及國際接軌。爰此，海洋委員會應建立系統性專案推動機制，透過平台化整合跨部會與民間資源，形塑完整之傳承與發展體系，並強化南島文化之國際交流與鏈結，促使仿古船由「象徵性文化資產」轉化為「具持續發展潛力之生活文化實踐」。爰請海洋委員會每季就「復振越洋仿古船」之整體規劃、執行策略、分年推動目標及具體期程，向立法院內政委員會每季提出執行進度書面報告。

提案人：張智倫

連署人：高金素梅 王鴻薇 林倩綺

(二十八)115 年度海洋委員會預算案於第 2 目「海洋業務」項下「國際發展作業」編列預算 5,705 萬 1 千元。美國智庫詹姆士敦基金會 114 年 9 月發表報告，指出中國對台灣的施壓行動已擴及油井鑽探領域，114 年 7 月、8 月間在台灣東沙群島的專屬經濟海域內，偵測到至少 12 座鑽油井和數十艘相關船隻，甚至最近 1 座還位於東沙群島限制水域 50 公里範圍內，實為中國片面奪取爭議領土行動的一部分。儘管行政院發言指出此舉涉及違反「聯合國海洋法公約」等國際法律規範，更嚴重衝擊國際秩序，但聯合國海洋法公約於 1994 年生效至今，台灣因非聯合國成員而無法成為締約國，亦未制定公約施行法予以內國法化，僅透過制定「中華民國領海及鄰接區法」、「中華民國專屬經濟海域及大陸礁層法」、「海洋基本法」、「海洋保育法」及行政部門函釋納入聯合國海洋法公約部分內容，但有關爭端解決相關條文，卻無法有效納入，不利於我國與他國在海洋事務領域之協調與仲裁。然中國近年來於海洋領域頻頻對台灣發起灰色地帶作戰，此次更直接涉及侵

犯我國專屬經濟海域，實應儘速研究聯合國海洋法公約有關爭端解決章節與條文，評估內國法化之可能性，守護我國主權及經濟開發權益。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(二十九)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「辦公廳舍新建工程」編列預算 3 億元。海洋委員會為強化該會與所屬機關縱向溝通與聯繫而辦理本計畫，於 109 年 2 月經行政院核定，計畫總經費 7 億 8,950 萬元，計畫期程自 110 至 115 年度，分 6 年辦理。續受 Covid-19 疫情及國際情勢等因素影響致人力及材料上漲，於 110 年 12 月經行政院核定第一次修正計畫總經費為 11 億 3,362 萬 2 千元，期程維持不變，總經費增加 3 億 4,412 萬 2 千元，增幅達 43.59%。112 年度為配合高雄市政府施工計畫外審建議新增前置保護性假設工程，及 113 年度基地開挖後遇不可預見含油土壤情形，需請增預算辦理含油土處理清運作業等，爰於 114 年 4 月經行政院核定第二次修正計畫總經費為 15 億 9,736 萬元，期程自 110 年至 117 年 6 月，延長 1.5 年，總經費較第一次修正計畫增加 4 億 6,373 萬 8 千元，增幅達 40.91%。又 110 年度開工起各年度執行率均未及七成，應強化計畫預算控管並掌握工程進度與品質，以確保如期如質完成。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 張智倫

(三十)115 年度海洋委員會歲出預算第 2 目「海洋業務」項下「辦公廳舍新建工程」編列預算 3 億元。合署辦公廳舍新建工程計畫原訂期程為 110 年度至 115 年度，惟自 110 年度開工迄 114 年 7 月底止，各年度預算執行率僅介於 48.84% 至 66.13%之間，均未達七成，顯示工程推動及預算執行明顯落後。該計畫先因疫情及國際情勢影響，導致人力與材料成本上漲，於 110 年度第一次修正計畫時，總經費增加 3 億餘元，增幅達 43.59%；嗣後又因新增前置保護性假設工程及遭遇不可預見之含油土壤問題，於 114 年度辦理第二次計畫修正，

總經費再較前次增加 4 億餘元，增幅達 40.91%，工期亦延長至 117 年 6 月底。本案不僅預算一再追加、工期持續延宕，且自開工以來各年度執行率均未及七成，顯示計畫控管、風險評估及工程進度管理仍有不足。為避免公共建設淪為「追加預算、延長工期、執行落後」之惡性循環，海洋委員會應強化工程管控機制。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

第 2 項 海巡署及所屬 294 億 6,040 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 34 項：

(一)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」編列 139 億 5,644 萬 9 千元，爰就下列各案併案凍結 100 萬元，俟海洋委員會海巡署向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」編列 139 億 5,644 萬 9 千元，辦理海巡規劃及管理與海巡工作等業務。美國智庫「戰略暨國際研究中心」（CSIS）公布報告指出，經過資料比對，在 2024 年，計有 128 至 209 艘中國籍漁船，長時間停留在解放軍演習海域，這些漁船不但很少出現在捕魚熱點，甚至會關閉船隻自動識別系統訊息（AIS），刻意隱藏自身身分和行蹤，顯見中國正以系統性方式，將大量偽裝成普通漁船的船隻，在台灣周邊執行監視、騷擾及宣示主權等灰色地帶任務。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署於 1 個月內，就對中國「暗船」等相關船隻的掌握，如何加強與國軍和其他國安單位「聯合情監偵」的合作與演練，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃捷

2.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」編列 139 億 5,644 萬 9 千元，辦理海巡規劃及管理與海巡工作等業務。海洋委員會海巡署

「海巡艦船艇物資保養與管理手冊」關於「艦船艇妥善率」，明訂妥善率目標以維持 1/3 艦船艇出勤，1/3 艦船艇保養，1/3 艦船艇待命之目標執行各項工作，年度艦船艇妥善率須維持在 67%以上。惟，海洋委員會海巡署共計 20 個海巡隊中，艦船艇妥善率未達年度目標值之海巡隊，由 110 年度 0 個增為 113 年度的 3 個，影響海洋委員會海巡署執行任務甚鉅。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署於 1 個月內，就避免重要裝備故障，及其修維所需待料期與維修工序，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃捷

- 3.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」項下「媒體政策及業務宣導費」編列 716 萬 8 千元。海洋委員會已於所屬各機關下預算中編列各項媒體宣傳經費，各機關合計增加比率高達七成，以海洋委員會海巡署所列媒體宣傳費，相較前一年度所編列數漲幅高達 150%以上，為免政府經費重複編列，並核實編列預算，海洋委員會海巡署應提出相關規劃與說明。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

- 4.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」項下「海巡規劃及管理」編列 6 億 4,461 萬 7 千元。海洋委員會海巡署近年編列預算建置岸際紅外線熱影像系統，並於 115 年預算中編列辦理岸際雷達、應勤無線電通信系統、紅外線熱影像系統、旋翼型無人飛行載具及各項通信系統設備維護等經費。該岸際紅外線系統預期達到「嚴密掌控海域及岸際動態」之目的，彌補夜間與視線不良天候下之偵蒐缺口，惟該項計畫執行至今仍有零星登陸上岸之事件發生，凸顯該高額籌建計畫在實務部署進度與整體涵蓋率上，仍未能達成「嚴密掌控」之預期成果。為確保國家預算之執行效益，海洋委員

會海巡署應全面檢討該系統之進度，爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署於 3 個月內，向立法院內政委員會提出「固定式及機動式紅外線熱影像系統籌建計畫執行進度檢討」書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

5.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」項下「海巡工作」編列 133 億 1,183 萬 2 千元。其中，於設備及投資中編列「海巡艦艇碼頭強化計畫」以及「海巡碼頭 113 至 116 年整體發展計畫」等營建與港埠設施經費，面對近期日漸增加之艦艇出勤需求以及新造艦艇陸續交付，海巡艦艇之碼頭以及泊位需求過去常以租借港務公司之商務碼頭或泊位來應處，惟完善的碼頭後勤能量與岸電設施，為支撐大型艦艇頻繁出勤執行專屬經濟海域及遠洋護漁任務之關鍵基礎設施。鑒於近年來國際原物料以及國內工班等問題頻傳，若港埠設施擴建進度落後，將直接限縮艦隊之機動調度與後勤補給效率，為掌控建築預算執行期程，確保護漁後勤量能，爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署於 3 個月內，向立法院內政委員會提出「海巡艦艇碼頭強化計畫施工進度與後勤設施建置報告」後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

6.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 2 節「海巡工作」項下「艦隊勤務」中「業務費」之「設施及機械設備養護費」編列預算 6 億 0,178 萬元，項下編列艦船艇歲修、定保及機械設備養護費 5 億 9,066 萬 7 千元，係預計 218 艘海巡艦船艇相關養護費。艦隊分署依「海巡艦船艇物資保養與管理手冊」第 1 章第 4 節「艦船艇妥善率」規定，艦船艇運用以「三分之一出勤、三分之一保養、三分之一待命」為原則，年度整體妥善率目標應維持在 67%以上。惟檢視近年海洋委員會海巡署艦船艇整體妥善率，已連續 2 年以上未達年度目標值，且未達標情形呈現增加趨勢。究其原因，主要

包括適逢大修及特檢週期、重要裝備維修期程偏長、船艦老舊致維修困難，以及偶發性故障增加等因素，致妥善率未達標。為維持海上巡防量能，允宜檢討現行維保機制，精進修護能量及管理作為，積極提升艦船艇妥善率。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：吳琪銘

連署人：李柏毅 王美惠

7.115 年度海洋委員會海巡署及所屬預算案於第 2 目「海巡業務」第 2 節「海巡工作」項下「艦隊勤務」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 1,629 萬 3 千元。海洋委員會海巡署艦隊應維持一定之妥善率，以維持艦隊出勤安全，根據近年統計，未能達年度目標值之艦隊顯有增加之趨勢，船艦之妥善率下降之原因恐與船艦老舊有關，物料供應是否為國際物價高漲相關？海洋委員會海巡署應就相關問題進行瞭解，並提出提高妥善率之辦法。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海巡署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

8.115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 2 節「海巡工作」項下「艦隊勤務」中「設備及投資」海巡碼頭 113 至 116 年整體發展計畫，115 年編列預算 254 萬 3 千元。海洋委員會海巡署配合籌建海巡艦艇前瞻發展計畫等造艦計畫，近年陸續興建逾百艘隻大小巡防艦艇，以期提升整體戰力。其中，第一、第二海巡隊肩負北部海岸與首都衛戍重任，其重要性不言自明。惟查相關碼頭整建計畫，似對於艦艇交付後，所需之碼頭泊位之整建，疑有無法負荷之疑慮。媒體亦有報導，海洋委員會海巡署艦艇泊位缺口將於 2026 年達到 11 席的高峰，恐影響執法、緊急出勤的調度與船艦補給作業。為避免海巡艦艇出現有船無位之窘境，爰凍結該項預算，俟海洋委員

會海巡署及所屬於 3 個月內，向立法院內政委員會提出海巡艦艇碼頭泊位規劃之書面報告後，始得動支。

提案人：蘇巧慧

連署人：張宏陸 黃 捷

- (二)近期橋頭地檢署偵結之共諜案，揭露海巡人員涉及國安機密外洩之嚴峻挑戰，且該案為首件適用「國民法官法」審理之國家安全案件，影響深遠。分析近年共諜滲透手法，多針對財務狀況不佳或負債壓力之官兵，採「借貸先行、脅迫滲透」之模式，誘使人員出賣國防機密。鑑於海巡勤務具高度封閉性，官兵對於財務風險之規避意識及管理知能恐有不足，致使財務危機成為敵對勢力滲透之潛在防線破口。爰請海洋委員會海巡署除持續深化保密防諜及法治教育外，應同步強化「財務關懷機制」，透過強化官兵理財觀念與財務知能，並針對財務困難者提供適時之行政協助或輔導諮詢，以完善內部風險控管，防範敵方滲透誘因，確保我國海域安全防線穩固。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

- (三)自 2025 年底以來，數百至上千艘中國漁船多次於東海及我國周邊海域進行大規模集結與編隊活動，行動模式明顯異於一般漁業作業型態。國際安全研究指出，該類漁船多屬中國所謂「海上民兵」，表面為民用漁船，實際上具備政府組織、接受指揮調度之特性，並可配合中國海警及海軍執行任務，已逐步發展為具「準軍事」性質之灰色地帶行動工具。此類行動長時間滯留特定海域，透過密集部署方式干擾他國正常海域使用，對區域秩序形成壓力，亦增加我國漁民在作業過程中遭遇干擾，甚至衝突之風險。倘未及時建立因應機制，恐影響我國海域管理能力及漁民作業安全。有鑑於中國運用漁船作為戰略工具之趨勢日益明顯，且相關行動具高度複雜性與敏感性，爰請海洋委員會海巡署、國防部、農業部（漁業署）及相關機關，針對中國漁船異常集結及疑似「海上民兵」行動樣態進行整體評估，研擬具體應對策略與標準作業程序，並強化海上巡護

、情資掌握及漁民安全通報機制，以降低衝突風險，確保我國漁民作業安全及海域秩序，並於 3 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(四)近期，中國漁船不斷透過拖曳網拖行或下錨破壞我國海底電纜所在地，藉此對我國海底電纜進行破壞，嚴重影響我國網路通訊等重要通信設施運作，易危及國家安全，根據數位發展部公布台灣海纜損害分析及策進報告，114 年度海纜威脅呈現「近岸人為侵擾、遠海天災威脅」特徵，其中船錨勾損為近岸受損主因，顯見此等行為已經是中國藉故破壞我國重要基本通訊手段，若不多加留意，恐造成我國剩餘海底電纜被以同樣手段破壞。此等手段已造成我國 TP3、TDM2 海底電纜受到破壞，修復需耗費大量金錢以及時間且難度非常高，對於我國數位國安威脅非同小可。爰請海洋委員會海巡署及所屬於 3 個月內，就如何預防海底電纜遭到中國籍船隻惡意破壞提出詳細的防護計畫，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(五)114 年發生的「宏泰 58 斷纜事件」，該船船籍為多哥共和國，但具有中資背景，且疑似曾使用多個船名和國籍，因拖斷台灣與澎湖之間的海底電纜，114 年 6 月 13 日中國籍船長遭判刑 3 年。此一事件顯示，境外敵對勢力對我國海域的侵擾行為已不限於用中國漁船，而是使用外國船籍的權宜輪，未來可能更多權宜輪會在敏感海域遊蕩。爰請海洋委員會海巡署針對權宜輪侵入我國海域問題，於 2 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(六)行政院 114 年核定「海巡輪班輪休人員深夜危勞性勤務津貼」，自 114 年 7 月 1 日開始實施，每日 0 時至 6 時於駐地外實際執行勤務，且無法休宿者，每小時

給予 100 元津貼，並適用海洋委員會海巡署艦隊分署各海巡隊及偵防分署特勤隊，於執行海域巡邏、海上治安維護、海域與海岸救難等勤務或其他實際外出執行之勤務。然而除了艦隊分署的海巡同仁，岸巡人員值班實際上也是對於海岸治安的守護，因此本席也曾於質詢時向海洋委員會海巡署爭取岸巡值班人員的危勞津貼認定，爰請海洋委員會海巡署於 2 個月內，針對「擴大深夜危勞津貼於岸巡值班人員」進行研議，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(七)台南曾文溪口於 2026 年初出現不明小艇，海洋委員會海巡署南部分署於海域偵測可疑目標後，趕赴現場查處，發現小型動力船舶停靠岸際，船上卻空無一人，疑似已有不法人士偷渡入境，隨即通報相關單位展開岸際搜索。經報請檢察機關指揮偵辦並成立專案小組追查，最終於基隆地區查獲李姓男子到案。經查，該名男子係 18 年前涉槍砲案件遭通緝後潛逃出境，通緝期間透過偷渡方式非法返台，顯示現行海域與岸際防護機制仍有可乘之隙。本案雖成功查緝到案，惟從不明小艇可順利靠岸、人員已離船潛入境內之情形觀之，突顯我國在近岸監控、岸際巡防及跨機關通報應變機制上，尚有精進空間。若未及時強化相關防處作為，恐提高非法入境、治安風險及潛在犯罪活動之可能性，對國家安全及社會秩序造成影響。有鑑於近年偷渡手法日益隱蔽且多樣，並可能結合小型船舶快速滲透，現行海域與岸際整合防護體系亟需全面檢視與強化，爰請海洋委員會海巡署於 3 個月內，針對本案及類似偷渡模式進行通盤檢討，研擬強化近岸監偵、岸際封控、跨機關情資整合及應變處置之具體策略提出精進方案，以防類似偷渡事件再次發生，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(八)為解決海洋委員會海巡署艦船艇重要備品長期依賴歐洲單一來源、導致因地緣政治風險及國際物流中斷而頻繁出現妥善率下滑之結構性問題，海洋委員會海

巡署應就現役艦船艇主機、減速機、推進系統等關鍵裝備之備品來源結構進行全面盤點，研擬備品來源多元化策略（含評估國內廠商代替生產可行性、向亞太地區尋求替代來源及建立關鍵備品戰略儲備量），並結合「海域巡護整備計畫」（111至117年度）之維修規劃，提出未來3年備品供應鏈改善路徑圖。爰海洋委員會海巡署應於115年6月30日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各類關鍵備品之現行來源分布、待料延誤對妥善率影響之歷史統計、國產替代評估結果、戰略儲備建議量及多元化採購時程，以降低外部地緣政治風險對海巡執法能量之衝擊，確保國家海疆安全之穩定維護。

一、依預算評估報告，近年海巡艦船艇妥善率未達年度目標值（67%）之重要原因之一，係重要裝備備品主要料配件來源歐洲，受疫情及烏俄戰爭影響，待料期大幅延長；以10063艇為例，左右主機接連損傷，因備品待料期延長，妥善率分別降至48.77%、34.25%、51.09%，連續3年未達標；10066、10037艇及南投艦亦有相同問題，反映供應鏈脆弱性是系統性而非個案問題。

二、就戰略脆弱性分析而言，海巡艦艇作為國家執法工具，其作戰及執勤可用性不應過度依賴地緣政治不穩定地區之單一供應來源；烏俄戰爭持續、中東局勢緊張及台海情勢等因素，均可能導致歐洲備品供應再度中斷，屆時若多艘艦艇同時面臨待料停航，將造成海域執法能量出現不可接受之真空狀態。

三、就國防自主及國產替代可行性而言，行政院推動「國艦國造」政策多年，船艦建造本土能量已有一定基礎，然關鍵主機及推進系統備品之國產替代評估，迄今未見系統性規劃；以中船（台灣國際造船）所承造之新型海巡艦艇為基礎，評估相關備品在台製造的技術可行性及成本效益，是降低外部依賴的重要長期策略。

四、就戰略儲備而言，關鍵備品之建立預備庫存，是在採購來源多元化完成前的短中期因應措施；然現行維修預算架構中，是否已系統性規劃關鍵備品戰略儲備量，及儲備資金來源是否充足，均應在報告中明確呈現，避免臨時採購壓力導致價格溢付或品質妥協。

五、新竹縣外海及苗栗縣通霄外海屬新竹及台中海巡隊巡防範疇，113年度北機隊妥善率已達年度目標值；惟海域近年因離岸風電施工船舶大量

增加，加上傳統漁業作業及觀光船舶往來，海事複雜度顯著提升，對海巡艦艇巡防量能的穩定性要求更高，備品供應鏈改善對維持北部海域安全巡防能量具有直接意義。六、就「海域巡護整備計畫」與本提案之連結而言，海洋委員會海巡署已執行 111 至 117 年度「海域巡護整備計畫」，其核心目標之一為預先規劃維修期程、降低待料情事；然若備品供應鏈根本問題未能解決，預先規劃維修期程之效果將受到嚴重限制；因此備品來源多元化與戰略儲備建立，應作為「海域巡護整備計畫」之重要配套措施明確納入。七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署完成關鍵備品供應鏈現況盤點，提出多元化採購策略與戰略儲備建議，並於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，以降低外部風險對海巡執法能量之衝擊。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (九)為確保「籌建海巡艦艇前瞻發展計畫」（107 至 116 年度）大規模新船交接後，海洋委員會海巡署能有效維持並提升整體艦隊妥善率，海洋委員會海巡署應就預計 114 至 116 年度陸續交船 43 艘之新船接收程序、操艦人員培訓計畫、備品儲備建置及新船妥善率管理機制進行全面規劃，提出「新船交接後整備計畫」，確保龐大造艦投資能有效轉化為實際執法量能，而非僅是帳面上的艦艇數量增加。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列新船接收後 3 年內妥善率目標值、操艦人員培訓計畫（含培訓人數、課程內容及完訓時程）、備品建置計畫（含關鍵備品儲備量及採購時程），以及新舊艦交替期間巡防量能之過渡安排，以確保新船投入服役後能迅速達到完整巡防效能，強化我國整體海疆安全。一、依預算評估報告，「籌建海巡艦艇前瞻發展計畫」（107 至 116 年度）計畫建造巡防艦艇 141 艘，總經費 426 億 512 萬 3 千元，迄 114 年 7 月底已交船 105 艘，預計 114 至 116 年度各交船 17 艘（含已交 7 艘）、16 艘及 10 艘，短期間大量新船接入艦隊，對操艦人力、維修能量及備品供應均構成顯著壓力。二、就人員培訓之挑

戰而言，海洋委員會海巡署目前已面臨逾千人缺額（114 年 7 月底缺額 1,391 人），在人力本已嚴重不足之情況下，大量新船接入服役，若無對應之操艦人員培訓計畫，將形成「有船無人」之困境，新船交接後的實際巡防投入效率將大打折扣。三、就備品建置之重要性而言，新型艦艇初期服役階段往往需要建立完整的備品儲備，以支應磨合期間較高的零部件更換需求；然海洋委員會海巡署現有艦艇已面臨備品供應鏈脆弱（主要依賴歐洲來源）導致妥善率下降之問題，若在新舊艦交替期間未能同步建立新型艦艇之備品儲備機制，妥善率問題恐將延伸至新型艦艇。四、就新竹縣外海巡防量能而言，新竹及台中海巡隊 113 年度妥善率已達年度目標值，若產生能量缺口未能在新型艦艇接入後獲得有效改善，新竹縣外海及苗栗縣通霄外海之巡防密度將持續偏低，不利於當地漁民的海域作業安全保障及離岸風電施工區域的秩序維護。五、就海難救助能量而言，海巡艦艇妥善率低落不僅影響執法巡邏，更直接衝擊緊急海難救援的回應速度；若新船接入後的整備工作出現缺口，當轄區內發生漁船翻覆、人員落海等緊急事故時，可能因艦艇待修而延誤救援時機，危及人命安全。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署提出新船交接後整備計畫，包含人員培訓、備品建置及妥善率管理機制，並於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，確保龐大造艦投資能有效轉化為實際執法量能。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十)為強化海洋委員會海巡署對離島海域（含澎湖、金門、馬祖）之全天候巡防量能，確保離島居民的海疆安全與漁業作業安全，海洋委員會海巡署應就近年離島海巡分署艦艇妥善率、人力缺額及執行勤務強度等情形進行全面檢視，提出離島海域巡防能量強化方案，並就離島漁民出海作業安全保障機制、外籍船舶非法作業查緝能量，以及救援成功率等關鍵指標，建立定期監測與公開報告制度。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列離島各海巡隊之艦艇妥善率現況、人力缺額分布、113 至

114 年度執行查緝非法捕撈案件統計，以及救援成功率，並提出改善目標與期程，以確保離島海疆安全管理不因人力及艦艇問題而出現執法缺口。一、依預算評估報告，海洋委員會海巡署 114 年 7 月底整體缺額已達 1,391 人（占預算員額 10.79%），且 5 年軍職人力計畫達成率持續下降。就離島地區而言，離島駐地因生活條件較本島艱苦，招募志願役困難程度更高，人力缺額問題可能較本島更為嚴峻，若離島海巡分署人力持續不足，將形成離島海域執法空洞。二、就離島漁業安全而言，澎湖、金門及馬祖漁民長期在複雜的跨境漁業海域作業，面臨外籍漁船非法入侵、漁業糾紛及天候突變等多重風險，海巡艦艇的妥善率與反應速度直接關係到漁民的生命安全；若艦艇因維修停航而減少可用艦艇數量，離島漁民的安全保護網將出現明顯缺口。三、就外籍船舶非法捕撈查緝而言，離島海域是外籍漁船非法入侵的主要區域，有效的海巡查緝能量是保護我國漁業資源及捍衛漁民生計的第一道防線；近年查緝案件成效是否因人力及艦艇問題而受到影響，應在書面報告中以客觀數據呈現。四、就澎湖縣特殊情境而言，澎湖縣轄內多達 67 個漁港，全縣高度依賴漁業及海洋觀光，對海巡巡防量能的依賴程度遠高於一般縣市；若海洋委員會海巡署人力及艦艇問題導致澎湖海域巡防密度下降，對當地的社會安全感及漁業產值均將產生直接負面衝擊。五、就緊急海難救助之時間效率而言，離島距本島海難救援資源較遠，海巡艦艇是第一時間最重要的海難救援力量；應建立離島各海巡隊緊急海難救助平均到達時間的公開追蹤指標，確保救援回應效率達到安全標準。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署就離島海域巡防能量進行全面檢視，提出強化方案，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出包含離島各海巡隊妥善率、缺額分布及查緝成效統計之完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十一)為確保海洋委員會海巡署第一線執法人員的職業健康與心理健康獲得妥善照護，降低高壓工作環境對人員身心健康之長期衝擊，海洋委員會海巡署應就

現行人員職業健康檢查制度、心理健康支持資源配置及人員因公傷亡撫卹機制進行全面評估，特別關注長期執行高風險任務（如不穩定海況下的緊急救難、長時間海上勤務及面對非法越境之執法高壓等）對人員身心健康的累積影響。爰此，海洋委員會海巡署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列近 3 年人員因公傷亡統計、現有心理健康資源種類及人員使用率、離職人員離職原因調查（含健康因素比率），及心理輔導具體措施，以強化對海洋委員會海巡署人員的職業健康保障，同時改善人員留任率，緩解人力短缺問題。

一、海洋委員會海巡署執法人員長期從事高風險、高壓力的海域執法工作，包括：在惡劣海況下執行緊急救難任務、長時間海上勤務導致的睡眠剝奪、面對非法越境及走私查緝的執法壓力，以及目睹海難事故的心理創傷等。此類職業風險對人員身心健康的長期累積影響，往往是人員提早離職的重要原因之一，直接加劇海洋委員會海巡署人力短缺問題。

二、就人力短缺與身心健康的惡性循環而言，海洋委員會海巡署目前缺額逾千人，現職人員因人力不足而需承擔更繁重的勤務，過度疲勞及壓力增加進一步損害身心健康，導致更多人員提早離職，形成惡性循環；改善職業健康照護不僅是人道責任，也是有效提升人員留任率、緩解人力短缺問題的重要策略。

三、就心理健康支持資源之重要性而言，緊急救難人員（包括海洋委員會海巡署人員）因工作性質而面臨較高的創傷後壓力症候群（PTSD）風險，然此類職業心理健康問題在傳統安全機關文化中往往被污名化而受到壓抑；海洋委員會海巡署應建立去污名化的心理健康支持環境，提供便捷可用的諮商及心理健康服務，鼓勵有需要的人員主動求助。

四、就新竹縣海巡人員的工作特殊性而言，北部分署轄下之新竹縣沿海安檢站及海巡隊人員，近年因離岸風電施工作業密集，勤務複雜度及強度均有所增加；若相關人員因工作壓力而出現身心健康問題，可能影響其執勤效能及對地方民眾安全的保障能力，應被納入職業健康照護計畫的優先關注範疇。

五、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署提出心理輔導具體措施，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十二)為確保海洋委員會海巡署執法量能不因人力嚴重缺口而持續弱化，海洋委員會海巡署及海洋委員會應就 114 年 7 月底缺額已達 1,391 人（占預算員額 10.79%）、111 至 115 年 5 年軍職人力計畫迄 114 年 7 月底達成率持續下滑至 89.21%且差額擴大之嚴峻人力危機，提出具體可行之人力增長策略，並針對少子化趨勢導致志願役招募困難之結構性問題，研提包含薪資待遇改善、服勤條件調整、職涯發展誘因強化等多元留才攬才措施。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須包含具體人力增長策略及留才改善措施，以落實對海疆安全執法人力之有效監督。

一、依預算評估報告，海洋委員會海巡署預算員額自 108 年度之 1 萬 1,726 人增為 114 年度之 1 萬 2,895 人，增加 1,169 人（增幅 9.97%），然實際員額卻自 108 年度之 1 萬 1,647 人降為 114 年 7 月底之 1 萬 1,504 人，減少 143 人（減幅 1.23%），造成缺額自 108 年度之 79 人遽增為 114 年 7 月底之 1,391 人，增加 1,312 人（增幅高達 16 倍），預算員額與實際員額之背離情形日趨嚴重。

二、海洋委員會海巡署 111 年 6 月獲行政院核定「海洋委員會海巡署 111 年至 115 年軍職人力計畫」，規劃 5 年達成人力目標 1 萬 3,091 人，惟 111 至 114 年度達成率分別為 95.25%、93.11%、92.47%及 89.21%，逐年下降，差額從 571 人擴大至 1,391 人，計畫執行方向與目標背道而馳，5 年計畫歷時 4 年仍無任何年度達標，顯示現行招募留才策略根本不足以應對少子化衝擊。

三、就問題成因而言，少子化導致適齡役男及志願役來源減少為結構性不可逆趨勢，單純依賴調升加給或申請軍校生員額等現行措施，難以從根本扭轉趨勢。海洋委員會海巡署雖表示 114 年志願士兵報名人數較 113 年成長約 10%並推估招募成效提升 5%，惟此幅度遠不足以縮減逾千人之缺口，應從職涯吸引力、服勤環境改善及跨部會人力流動等多面向系統性研擬對策。

四、人力缺口對實際執法能量之影響不容忽視。以海洋委員會海巡署目前缺額

分布而言，若缺額集中於特定地區（如離島或東部），將導致當地海域巡防密度下降，影響漁民作業安全保障及海疆主權維護，此一國安層面之風險應在人力報告中具體量化呈現。五、新竹縣外海（含竹南外海、大甲溪口至香山海岸帶）為北臺灣沿海重要漁業作業區，亦是近年離岸風電施工作業密集區域，海洋委員會海巡署在此區域之巡防量能是否因缺額問題而受影響，當地漁民及從事親海活動之民眾安全是否因此受到影響，均值得關注，應在人力報告中呈現各分署之缺額分布與執勤密度關聯性分析。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署提出具體人力增長策略及留才攬才改善措施，並於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (十三)為確保海洋委員會海巡署基層廳舍新建工程如期如質完成，強化海巡人員駐勤環境與執勤效能，海洋委員會海巡署應就「113 至 116 年基層廳舍新建計畫」113 年度累計預算執行率僅 32.92%、114 年度截至 7 月底僅執行可支用預算數之 39.76%（意謂高達六成以上預算需集中於下半年執行）、以及計畫於 112 年核定後經 2 次修正總經費變動頗巨（自 7 億 2,454 萬 3 千元增至 8 億 5,033 萬 6 千元後再大幅縮減至 4 億 5,923 萬 8 千元，淨縮減 2 億 6,530 萬 5 千元）等問題，提出系統性工程推動與管制改善方案，並就各分署轄下廳舍新建進度落後之具體原因（含地方政府審查延宕、廠商履約缺失等）及改善措施提出逐案說明。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各廳舍新建案進度現況、落後原因分析、改善措施、完工期限承諾及預算執行管控機制強化方案，以確保基層海巡人員獲得安全、適用之駐勤廳舍，提升第一線執法人員的工作條件與留才環境。
- 一、依預算評估報告，本計畫係因海洋委員會海巡署部分駐用廳舍已逾使用年限，且長年受鹽化潮濕與海風侵蝕，造成建物鋼筋腐蝕、耐震能力未達建築法規標準，為改善第一線海巡人員駐勤環境而辦理，原計畫 112 年 3 月核

定總經費 7 億 2,454 萬 3 千元。然計畫執行期間歷經 2 次重大修正：112 年 11 月第一次修正增為 8 億 5,033 萬 6 千元（增幅 17.36%），113 年 9 月第二次修正因第一〇岸巡隊移除計畫及新增其他處所，大幅縮減至 4 億 5,923 萬 8 千元（較前次減幅 45.99%），兩次修正導致計畫經費規模變動頗大，應加強計畫前期調查及溝通作業。二、就預算執行情形而言，113 年度可支用預算 4,726 萬 3 千元，累計執行數僅 1,471 萬 8 千元，執行率 32.92%，顯示工程推動嚴重落後於計畫。海洋委員會海巡署雖表示原因涉及新北市、新竹縣、臺南市、高雄市、屏東縣、澎湖縣、連江縣政府及台灣建築中心等多機關審查程序，以及廠商缺失改善效能不佳，但多機關審查之協調問題在計畫啟動前即應可預見，應加強行政準備工作。三、就 114 年度執行集中於下半年之風險而言，截至 7 月底可支用預算 1 億 5,216 萬 9 千元中僅執行 6,510 萬元（39.76%），意謂約 9 千萬元以上需在 8 至 12 月 5 個月內完成核銷，此趕工壓力，影響品質及採購程序之嚴謹性，雖係配合工程進度，惟爾後應儘量避免。四、值得特別關注的是，本計畫廳舍新建範圍涵蓋北部分署轄下之基隆嶼安檢所等廳舍，以及金馬澎分署轄下之通樑安檢所等 6 處廳舍（預算案數 1 億 0,401 萬元，占 115 年度計畫總額之 64.94%），離島地區之施工條件本即較本島困難，材料運輸、工班調度及地方審查機制均有其特殊性，海洋委員會海巡署應加強離島工程之專屬管控機制。五、就第一線海巡人員工作條件而言，廳舍逾齡、耐震不足、鹽化腐蝕嚴重之駐勤環境，不僅影響人員身心健康，亦是造成海洋委員會海巡署人力留才困難的重要因素之一。在海洋委員會海巡署已面臨逾千人缺額、招募困難之背景下，加速改善基層廳舍條件，對提升第一線人員留任意願具有直接正向效果，海洋委員會海巡署應重視基層廳舍改善事宜。六、新竹縣新豐、竹北等沿海安檢站（屬北部分署轄下）若廳舍設施長期未能完善，不僅影響海巡人員執勤品質，亦可能影響對進出新竹縣港口漁船及商船之安檢效能；對新竹地區漁業聚落而言，完善的安檢站設施是海疆安全管理的基礎環節，應予重視。七、就計畫管控機制而言，海洋委員

會海巡署表示已採取每 2 週蒐集彙整工程執行概要及「執行進度雙週報表」之管控措施，然 113 年度執行率僅 32.92%之結果顯示，此一管控措施尚未有效轉化為實際工程進度的改善，應深入檢討管控機制是否具有足夠的督導力道，包括是否建立對地方機關審查延宕之跨機關協調機制，以及對廠商履約缺失之有效懲處與更換機制。八、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署就基層廳舍新建計畫之工程推動落後問題提出系統性改善方案，並向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (十四)為確保海巡艦船艇維持足夠巡防量能，有效執行海域執法、漁民保護及主權維護任務，海洋委員會海巡署應就近年艦船艇妥善率未達年度目標值（67%）之海巡隊數量持續增加（自 110 年度 0 個增為 113 年度 3 個），以及第一、四、十海巡隊、北部地區機動海巡隊及直屬船隊各有艦船艇連續 3 年妥善率未達標之情形，提出系統性改善方案，並就老舊艦船艇汰換、重要備品來源多元化、妥善率管理機制精進及「籌建海巡艦艇前瞻發展計畫」與「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」新船交接後之妥善率提升預期等提出完整規劃。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 7 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各海巡隊艦船艇妥善率改善目標、老舊艦船艇報廢期程、新船交接後妥善率預測，以及重要備品供應鏈改善措施，以確保整體巡防量能達到應有水準，保障我國海域安全。一、依「海巡艦船艇物資保養與管理手冊」規定，年度艦船艇妥善率目標應維持在 67%以上（即維持三分之一出勤、三分之一保養、三分之一待命之目標）。然依預算評估報告，近年妥善率未達標之海巡隊自 110 年度 0 個增為 113 年度 3 個，直屬船隊更連續 3 年（111 至 113 年度）妥善率未達標，反映問題已由個案演變為系統性問題。二、就連續 3 年未達標之具體艦船艇而言，10063 艇（第一海巡隊）妥善率分別為 48.77%、34.25%、51.09%，10059 艇（第四海巡隊）為 39.45%、65.21%、61.20%，新北艦（北部機動海巡隊）為 31.78%、63.84%、0%，巡護九號

（直屬船隊）為 39.73%、52.88%、59.02%，上述艦艇妥善率長期遠低於 67% 標準，意謂相關海域長期處於巡防能量嚴重不足狀態，國家海疆執法出現實質漏洞。三、就問題成因而言，重要裝備備品主要來源為歐洲，受疫情及烏俄戰爭影響待料期大幅延長，顯示我國海巡艦艇重要備品供應鏈高度依賴單一地區，存在嚴重的戰略脆弱性。海洋委員會海巡署應研擬備品來源多元化策略，包括評估國產替代品可行性、建立關鍵備品戰略儲備機制，避免外部地緣政治風險持續影響執法量能。四、就老舊艦船艇汰換而言，以南投艦為例，船齡已達 21 年，多數裝備已老舊，花費重金整修不符效益，111 年度因減速機故障停航長達 1 年，此類老舊艦艇應有明確汰換時程，而非持續以有限維修預算維持低效運作；海洋委員會海巡署雖表示規劃於 116 年前完成現階段老舊艦船艇報廢計畫，但具體執行進度及後繼艦艇交接時程應在報告中明確呈現。五、新竹縣外海至苗栗縣通霄外海屬新竹及台中海巡隊巡防範圍，113 年度妥善率雖達年度目標值，請持續加強維持妥善率，勿讓此海域巡防密度不足。新竹縣沿海近年離岸風電施工頻繁，船舶往來密集，加上客家族群傳統漁業聚落（如新豐、竹南等地漁民）在此海域之作業安全，均需要充足之海巡妥善量能加以保障，因此妥善率改善方案應特別說明北部海域之巡防量能維持計畫。六、就 2 項大規模籌建計畫而言，「籌建海巡艦艇前瞻發展計畫」預計 114 至 116 年度陸續交船 43 艘、「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」預計 115 至 120 年度每年交船 1 艘，大量新船接入艦隊後，維修人力培訓、備品儲備及妥善率管理機制是否能同步提升，攸關龐大造艦投資能否轉化為實際執法量能，應在報告中明確規劃。七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署提出系統性妥善率改善方案，包含老舊艦船汰換期程、備品供應鏈多元化及新船交接量能提升計畫，並於 115 年 7 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十五)鑑於近年來海洋委員會海巡署於執行海上救援任務時，常因民眾無視颱風警戒、違法入海或因個人人為疏失造成意外事故，導致國家耗費大量公帑、艦艇油耗及救援人力資源，甚至增加基層同仁巡防風險。現行海上救助多依循國際海上搜尋救助公約（SAR Convention）採取不收費原則，然相較於地方政府針對山難救援已陸續透過自治條例建立向違規受難者求償之機制，海上救援對於故意違規或重大疏失者之行政處罰或成本追償制度仍顯不足。政府除應保障人民生命安全，亦應落實公平正義，針對明知危險而執意為之，或因非法行為導致之救援需求，實有必要研議建立適當的經濟處罰或求償標準，以落實使用者付費原則並遏止社會資源之濫用。考量救援成本與行政正義之衡平，政府在提供公共救援服務的同時，亦應兼顧公共資源之分配效率，避免由全民負擔個人不當行為之成本。綜上，海洋委員會海巡署允宜針對海上救援機制，參考國內外相關救災求償案例，評估是否訂定海上救難收費標準。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十六)為確保海洋委員會及海洋委員會海巡署的海域科技監控系統投資能真正解決海域遊憩安全的痛點，而非形成孤立的科技試驗，海洋委員會海巡署及海洋委員會應就現有及 115 年度新建科技監控系統之功能整合、數據共享機制，以及系統與現場海巡人力部署之協同效益，提出「海域遊憩安全科技整合運用計畫」，確保科技監控投資能轉化為可衡量的救援回應時間縮短或溺水意外事故降低等具體成效。請海洋委員會覈實編列預算項目，積極推動海域安全相關業務。一、依預算評估報告，「海洋遊憩安全暨親海無礙躍升計畫」中「委託專業團隊建立科技監控智慧預警系統」編列 6,000 萬元，係辦理海域遊憩活動安全之輔助科技監控系統建置。然此一系統屬「輔助機制」，實際的救援行動仍需依賴有足夠量能的現場海巡人力；若科技系統建置後缺乏充足的現場回應人力，預警發出後的實際救援效果仍將受限，科技投資的社會

效益將大打折扣。二、就科技系統場域選擇的重要性而言，6,000 萬元的科技監控投資能覆蓋的場域數量有限，若場域選擇缺乏系統性的風險評估基礎（如溺水事故高發點、遊客密度高但現有監控不足的海灘等），可能造成資源配置與實際需求不匹配；海洋委員會表示將彙整各地方政府欲配合建置之場域，但此一以意願主導的方式未必能確保優先服務最需要的高風險場域。三、就數據共享機制的必要性而言，科技監控系統若各自獨立運作，將無法形成全國性的海域遊憩安全態勢感知能力；應建立全國統一的數據彙整平台，使系統產生的監控數據能被海洋委員會海巡署、縣市政府消防局及地方救難組織共同使用，最大化科技投資的覆蓋效益。四、就新竹縣海域安全科技監控之需求而言，新竹縣竹北及新豐等親海場域，夏季遊客眾多，近年溺水意外事故時有發生；若 115 年度科技監控智慧預警系統的建置場域能涵蓋新竹縣主要親海熱點，將對保障新竹縣市民（包括客家族群及閩南族群民眾）的親海安全做出實質貢獻，應在場域評估中優先納入考量。五、就科技系統投資效益的可追蹤性而言，6,000 萬元的系統建置若無後續明確的效益追蹤指標（如建置前後溺水事故統計比較、救援回應時間縮短幅度等），將難以評估投資是否達到預期目的，不符政府計畫效益評估的基本要求，應在計畫核定時即納入效益追蹤機制。六、請海洋委員會覈實編列預算項目，積極推動海域安全相關業務。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十七)為確保海洋委員會海巡署能有效應對未來海洋執法中日益增加的科技化需求，提升執法效率並降低人力短缺問題之衝擊，海洋委員會海巡署應就無人機（UAV）、水下無人載具（UUV）、人工智慧（AI）影像辨識等新興執法科技在海域巡防的應用潛力及現有建置現況進行完整評估，提出「海域執法科技化整備計畫」，明確規劃中程（3 至 5 年）的科技執法能量建置目標。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面

報告，內容須明列現行科技執法工具之種類與覆蓋範圍、115 至 117 年度科技執法能量擴充計畫，以確保海洋委員會海巡署能在人力短缺的結構性制約下，透過科技賦能維持甚至提升整體執法能量。一、依預算評估報告，海洋委員會海巡署近年面臨預算員額與實際員額之嚴重背離（缺額逾千人），且少子化導致的人力短缺為結構性問題，短期內難以完全解決。在此情況下，透過科技工具提升個別執法人員的工作效能及覆蓋範圍，是彌補人力缺口、維持海域執法能量的重要替代策略。二、就無人機在海域巡防中的應用潛力而言，無人機可在艦艇執行其他任務時提供海域空中偵察、漁船身分識別及海難搜救支援，其單位成本遠低於艦艇，且不受人員配置的限制；目前各國海巡機關均積極引入無人機技術，我國在此領域的建置進度值得正式評估。三、就 AI 影像辨識在海域違規查緝中的應用而言，AI 影像辨識技術可協助海巡人員在大量監控影像中快速識別異常行為（如非法捕撈作業、越界入侵等），大幅降低人工監看所需的人力投入，可建立更完整的海域態勢感知能力，彌補艦艇巡邏覆蓋不足之缺口。四、就新竹縣外海科技執法的特殊需求而言，新竹縣外海離岸風電施工區域的安全範圍管制及違規進入查緝，需要持續性的海域監控能力；在海巡艦艇妥善率不足的情況下，透過無人機等科技手段強化管制能力，是保護離岸工程人員安全、維護鄰近漁業作業秩序的務實選擇。五、就科技執法與傳統執法的互補性而言，科技工具的引入並非要取代執法人員，而是透過擴大覆蓋範圍和提升情資品質，使有限的執法人員能更有效地部署其資源；人機協作的執法模式在全球先進海巡機關中已是趨勢，海洋委員會海巡署應積極規劃此一轉型方向。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署提出「海域執法科技化整備計畫」，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出包含科技工具現況評估、擴充計畫之完整書面報告，以確保科技賦能能有效彌補人力缺口，維持整體海域執法能量。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十八)為確保海洋委員會海巡署的緊急海難救助能量能有效保護沿海及近海人員的生命安全，海洋委員會海巡署應就近年因海巡艦艇妥善率下降、人力缺額擴大對緊急海難救助回應能力之實際衝擊進行評估，建立海難救助能量指標監測制度，並就不同海域類型（近岸、近海、離島）之救助能量缺口，提出具體的改善措施。爰海洋委員會海巡署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列近 5 年緊急海難救助案件統計（含案件類型、發生海域、救援成功率）、艦艇妥善率與救援成功率之相關分析，以及持續精進海難救助能量之相關作為，以確保海洋委員會海巡署的核心人道任務能在人力及艦艇壓力下持續維持應有水準，保障海域活動人員的生命安全。一、依預算評估報告，海洋委員會海巡署近年面臨艦艇妥善率下降（部分海巡隊連續 3 年未達 67%標準）及人力缺額逾千人等問題，這 2 項因素均直接影響緊急海難救助的反應速度與能量；在艦艇數量不足或待修的情況下，轄區內發生緊急海難時，可能面臨無可用艦艇的困境，危及人員生命安全。二、就近年台灣海域海難事故趨勢而言，隨著海洋遊憩活動普及、離岸風電施工船舶增加及漁業作業持續進行，台灣海域的船舶及人員活動密度持續提升，海難發生的頻率及規模均有增加趨勢；在此背景下，海洋委員會海巡署的緊急海難救助能量理應同步強化，而非因人力及艦艇問題而受到削弱。三、就新竹縣外海的海難風險而言，新竹縣外海近年離岸風電施工作業頻繁，作業船舶類型多元（包含自升式平台船、電纜鋪設船、工作艇等大中型船舶），在台灣海峽複雜的海況及季節性強風下，施工船舶發生海難的風險不容忽視；一旦發生重大海難，海洋委員會海巡署的快速應變能力是保護船員生命的關鍵。四、就客家族群傳統漁業社區的海難風險而言，竹北、新豐等地的傳統漁業聚落漁民，在台灣海峽近海作業，面臨漁船翻覆、機械故障及意外落海等海難風險；海洋委員會海巡署對此類漁業海難的即時救援能力，是保障這些客家族群漁業社區子弟生命安全的重要屏障，應確保此一能量不因組織問題而削弱。五、就「黃金救援時間」的重要性而言，海難救助的

黃金救援時間極短，特別是在低溫海水中，溺水者的生存機率隨時間急遽下降；艦艇妥善率下降或人力不足導致救援到達時間延長，將直接降低海難存活率，此一人命攸關的政策影響必須在預算監督中明確追蹤。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海巡署就緊急海難救助能量進行全面評估，建立能量監測制度，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出包含近 5 年救難統計及能量缺口改善計畫之完整書面報告。爰請海洋委員會海巡署及所屬於 5 個月內向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十九)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算於「海巡署及所屬」編列預算 294 億 6,040 萬 3 千元。海洋委員會海巡署近年預算員額逐年增加，但實際人力卻沒有補足，甚至缺額持續擴大。108 年至 114 年 7 月底，累計增加預算員額 1,169 人，累計缺額卻達 1,312 人；截至 114 年 7 月底，總缺額更高達 1,391 人，占預算員額 10.79%。這代表問題不是沒有編員額，而是人進不來、留不住，整體人力政策明顯失靈。更不合理的是，在缺額已超過千人的情況下，海洋委員會海巡署人事費仍發生超支，甚至必須提前支用 115 年度預算。這顯示人事費編列與實際員額管理嚴重脫節，也反映預算估算不夠覈實。為維護財政紀律，並督促海洋委員會海巡署提出有效人力補足及留才方案。俟海洋委員會海巡署於 3 個月內，就「人力增補與留才措施」、「人事費估算失準原因」及「未來覈實編列人事費之改善作法」等事項規劃具體改善之方案與期程，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

(二十)有鑒於海洋委員會海巡署整體預算員額雖逐年增加，但實際員額卻呈現減少趨勢（108 至 114 年 7 月底「累計增加預算員額」1,169 人，「累計缺額」1,312 人），截至 114 年 7 月底缺額已高達 1,391 人，占預算員額達 10.79%。

在缺額高達千人的情況下，人事費居然發生超支並須提前支用 115 年度預算，顯示其預算編列估算與實際人力員額管控存在嚴重脫節。為維護國家財政紀律、確保預算編列之覈實性，請海洋委員會海巡署針對「有效人力增長策略與留才措施」、「人事費預算估算失準之肇因」，以及「未來覈實精算人事費需求之具體策進作為」，向立法院內政委員會提出書面檢討報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二十一)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」編列 153 億 5,195 萬 4 千元，用以支應海洋委員會海巡署同仁薪資、年終與考績獎金、各項補助等人事費用。海洋委員會海巡署 114 年度預算員額為 1 萬 2,895 人，而為因應海巡勤務日益吃重，行政院「海洋委員會海巡署 111 年至 115 年軍職人力計畫」，擬分 5 年逐年調增人力至 1 萬 3,091 人，但 114 年度實際員額僅 1 萬 1,504 人，缺額達 1,391 人，未能達到計畫目標。請海洋委員會海巡署就持續加強軍警職人力進用，避免落入空有裝備卻無人操作窘境。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃 捷

(二十二)海洋委員會近年配合「國防自主」政策，推動多項重大造艦計畫，充實海上硬體戰力。惟查，新造艦艇成軍期程亟需完備之專業人力編制配合，然依據考選部公告資料，114 年海巡人員特考需用名額總計僅 74 名，顯示艦艇籌建進度與基層人力補充速度存在顯著落差。若未預先建立中長期人力招募計畫與現職人員職務轉換機制，恐衍生新艦無合格船員與執法人員操作之戰力空窗，進而加劇現有公務人員勤務負荷過度集中之風險。為確保各項造艦計畫之人力配套完備，落實「精進組織」與「保障公務人員需求」之施政目標，海洋委員會海巡署應向立法院內政委員會提出「因應籌建海巡艦艇發展計畫之各級艦艇中長期人力需求配賦與招募專案計畫」書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

(二十三)海洋委員會海巡署機關同仁長期面臨海域突發事件處理及灰色地帶高壓應處，勤務繁重且專業要求高。為完善員工保障措施與工作環境，並提升申訴案件處理之透明度及有效性，海洋委員會應積極審酌其職員身心照護與申訴系統之配套措施。爰請海洋委員會海巡署針對其所屬同仁身心健康諮商機制、霸凌防制與申訴系統實際使用情形及精進作為，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

(二十四)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 3,829 萬 8 千元。綜觀近年海洋委員會海巡署人力概況，整體預算員額自 108 年度之 1 萬 1,726 人增為 114 年度之 1 萬 2,895 人，增加 1,169 人（增幅 9.97%），實際員額卻自 108 年度之 1 萬 1,647 人降為 114 年 7 月底之 1 萬 1,504 人，減少 143 人（減幅 1.23%），致缺額自 108 年度之 79 人遽增為 114 年 7 月底之 1,391 人，缺額達上千人，已占預算員額之 10.79%。因應海巡勤務日益吃重，海洋委員會海巡署計算人力需求，行政院前於 111 年 6 月核定「海洋委員會海巡署 111 年至 115 年軍職人力計畫」，規劃分 5 年逐年調增方式達成人力目標 1 萬 3,091 人；檢視該計畫 111 年度至 114 年 7 月底執行情形，達成率各為 95.25%、93.11%、92.47%及 89.21%，皆未達目標值且逐年下降，又差額分別為 571 人、848 人、949 人及 1,391 人，呈現擴大情事。海洋委員會海巡署表示軍士官及警察特考等人力進用來源，主要係下半年獲得，已持續強化進行各項招募工作。海洋委員會海巡署允宜研擬有效人力增長策略，以提升我國海巡能量。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 廖先翔

(二十五)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 1 節「海巡規劃及管理」編列預算 6 億 4,461 萬 7 千元。海洋委員會海巡署近年艦船艇妥善率未達年度目標值之海巡隊數量呈增加趨勢，且部分艦船艇已有連續 2 年以上未達標情形，顯示現行歲修、定保及機械設備養護作業仍未能有效維持艦艇可用率，恐影響海域巡防、救難救助及執法勤務量能。另海洋委員會海巡署刻正推動「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」，6 艘 2,000 噸級遠洋巡護船預計自 115 年度起陸續交船，惟規劃泊靠之興達港公務碼頭，仍有水深不足、無法供大型巡護船泊靠之疑慮，顯示相關港埠設施整備進度未能與造艦期程相互銜接。艦艇建置、保修維護與泊靠設施，均為海巡戰力形成之必要環節。倘既有艦船艇妥善率未穩定提升，新造艦艇交付後又面臨泊靠條件不足，將使預算投入難以轉化為實際執勤量能。俟海洋委員會海巡署於 3 個月內，針對「提升艦船艇妥善率之具體改善作為與精進保修計畫」、「興達港碼頭疏浚進度」及「新造艦艇替代泊靠方案」具體改善方案與期程，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

(二十六)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 1 節「海巡規劃及管理」項下「企劃管理作業」編列預算 139 萬 2 千元。海洋委員會配合行政院「向海致敬」政策，實現「開放海洋」目標，鼓勵國人知海、近海及進海，於 2021 年 6 月完成設置全國 12 處海洋驛站，除展示海洋文化、科學研究、產業、保育及海域治安等領域宣導資源外，亦提供親海民眾無障礙廁所、飲水機、沖洗設施、置物櫃等便民友善設施。惟根據海洋委員會海巡署海洋驛站到訪人數統計資料，12 處海洋驛站於 2024 年之全年到訪人數為 6 萬 0,689 人，其中隸屬於北部分署的 2 處海洋驛站福龍、漢本之到訪人數為 2 萬 8,332 人，即佔全國海洋驛站到訪人數之 46.7%，平均每處一天共有 38 人到訪，然而，另外 10 處海洋驛站之全年到訪人數為

3 萬 2,357 人，平均每處一天僅 8 人到訪，落差極大。有鑑於此，海洋委員會海巡署對於中部分署、南部分署及東部分署所屬之海洋驛站，應研擬相關經營策略，增加民眾到訪意願，以提升政府推動海洋文化、科研、產業、保育及海洋治安之效能。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(二十七)有鑒於「113 至 116 年基層廳舍新建計畫」115 年度總經費 1 億 6,045 萬 1 千元，於 112 年核定後歷經 2 次修正，預算經費變動頗大。然經查，113 年度累計預算執行率僅 32.92%，執行成效明顯偏低，且 114 年度預算主要集中於下半年執行，工程推動與管制尚待強化。為落實預算執行進度，請海洋委員會海巡署針對「前期工程流標與進度落後之檢討」及「後續強化工程推動與管制機制」提出改善方案，並向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二十八)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 2 節「海巡工作」項下「艦隊勤務」中「設施及機械設備養護費」編列「艦船艇歲修、定保及機械設備養護費」預算 5 億 9,066 萬 7 千元。有鑒於近年海巡艦船艇妥善率未達年度目標值（維持 67%以上）的海巡隊數量呈現增加趨勢，且有部分海巡艦船艇的妥善率更發生「連續 2 年以上未達標」的情形，嚴重影響整體海巡量能，海巡署應提升艦船艇妥善率。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二十九)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 2 節「海巡工作」項下「艦隊勤務」中「業務費」之「設施及機械設備養護費」編列預算 6 億 0,178 萬元。根據預算評估報告，海巡艦船艇妥善率應維持在 67%以上，然近年未達目標值之海巡隊數量概呈增加，113 年度已有 3 個海巡隊不達標，其中直屬船隊更連續 3 年未達目標。海洋委員會海巡署每年

編列數億元之養護費，卻無法有效提升妥善率，艦艇妥善率直接關係到我國領海主權之維護與漁民作業安全，海洋委員會海巡署雖有執行「海域巡護整備計畫」，但在 115 年度續編鉅額養護費之際，卻未能展現如何有效優化海巡艦船艇妥善率之具體成效，顯見內部管考仍有精進空間。請海洋委員會海巡署針對「提升艦艇妥善率之具體方案」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

(三十)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡業務」第 2 節「海巡工作」項下「艦隊勤務」中「設備及投資」編列預算 96 億 2,478 萬元。按海洋委員會海巡署籌建 6 艘 2,000 噸級遠洋巡護船係配置於直屬船隊高雄興達港基地，預計於 115 年度起交船。海洋委員會海巡署表示因興達港公務碼頭之水深不足，導致大型巡護船無法泊靠，爰規劃編列特別預算 18 億 5,622 萬 4 千元，期程為 114 至 116 年度，修建既有興達港海巡基地碼頭並浚深周圍水域及港嘴至遠洋泊區航道達－7 米，完成後可支應「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」交付之 6 艘 2,000 噸級巡護船泊靠需求，提升大型艦船執勤效率與機動性，強化我國整體遠洋執法能量及密度。海洋委員會海巡署正進行 2 案大規模籌建近海與遠洋巡防（護）艦船艇計畫，其中 6 艘 2,000 噸級遠洋巡護船預計於 115 年度起陸續交船，惟擬泊靠興達港公務碼頭之水深不足，已規劃編列特別預算 18 億餘元修建，尚待賡續精進辦理。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 張智倫

(三十一)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 2 目「海巡工作－艦隊勤務」項下「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」第 5 年經費新臺幣 21 億 3,236 萬 6 千元，係辦理 6 艘 2,000 噸級新型遠洋巡護船建造，總計畫經費 129 億 3,409 萬 4 千元，期程 111 至 120 年度。查本計畫預計 115 年度起陸續交船

，然 6 艘遠洋巡護船擬配置之高雄興達港公務碼頭水深不足，導致大型巡護船無法正常泊靠；海洋委員會海巡署雖已規劃另以特別預算編列 18 億 5,622 萬 4 千元修建興達港碼頭並浚深至-7 米，惟特別預算之審查進度、工程完工時程與首艘巡護船 115 年度交船時間是否能有效銜接，迄今尚不明確，形成「船已建、港未備」之嚴重規劃缺口，恐影響新船交接後之實際部署效能。俟海洋委員會海巡署就興達港碼頭修建特別預算審查進度、浚深工程完工預計時程與首艘遠洋巡護船交船及部署時程之銜接規劃，以及過渡期間臨時泊靠方案提出完整書面說明。一、本計畫係行政院 110 年 7 月核定之「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」（111 至 120 年度），規劃新造 6 艘 2,000 噸級具高端科技之新型遠洋巡護船，總經費 129 億 3,409 萬 4 千元，係我國強化遠洋海域執法、護漁及主權維護能量之重大戰略投資。依計畫進度，首艘遠洋巡護船預計 115 年度交船，隨後每年各交 1 艘至 120 年度完成。二、然查本計畫船艇擬配置之高雄興達港基地公務碼頭水深不足，係影響 2,000 噸級大型巡護船正常泊靠之根本性問題，此一港口條件缺口在計畫規劃階段即應予以評估並納入整體規劃，然依現有資訊，此問題係在計畫執行至接近交船階段始被正視，顯示先期規劃存在明顯疏失，形成超過百億元造艦計畫卻缺乏相應泊靠基礎設施之荒謬局面。三、就特別預算修建方案而言，海洋委員會海巡署規劃編列「中央政府因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別預算」18 億 5,622 萬 4 千元，期程 114 至 116 年度，修建既有興達港海巡基地碼頭並浚深周圍水域及港嘴至遠洋泊區航道達-7 米；然特別預算涉及立法院審查，工程發包後浚深施工通常需要一定時程，若工程完工時程與 115 年度首艘遠洋巡護船交船時間無法有效銜接，新船交接後將面臨無法正常泊靠之困境，價值逾 20 億元之新型巡護船恐陷入「交船卻無家可歸」之窘境。四、就過渡期間泊靠安排而言，現有資訊並未明確揭示若港口整備未能及時完成，首批交船之遠洋巡護船將如何安排臨時泊靠，此一應急方案之缺乏，反映整體計畫風險管理機制不

足。五、從國家整體海洋安全利益角度而言，遠洋巡護船之部署直接關係我國護漁作業（包含西南太平洋及印度洋之遠洋漁業護衛）及主權宣示能量；若因港口基礎設施未備而導致新船延遲投入任務，不僅造成龐大公帑投資效益遲延實現，更可能在特定時期影響我國海洋戰略執行能力，關係重大。六、新竹縣沿海雖非遠洋巡護船主要任務範疇，惟遠洋護漁能量之強化，對新竹縣漁民赴外海作業之整體安全環境具有間接保障效果；且海洋委員會海巡署整體資源若因港口工程問題而分散，亦可能波及近海巡防資源配置，影響地方海域安全保障。七、綜上，海洋委員會海巡署就港口修建工程時程與交船時程之銜接規劃及過渡期臨時泊靠方案提出完整書面說明。

提案人：徐欣瑩

連署人：張智倫 廖先翔

(三十二)有鑒於海洋委員會海巡署刻正進行「籌建海巡遠洋巡護船發展計畫」，6艘2,000噸級遠洋巡護船預計於115年度起陸續交船，然而規劃泊靠的「興達港公務碼頭」卻面臨水深不足的問題，無法供大型巡護船泊靠，顯示基礎設施整備未能適時與造艦進度契合。因已納編特別預算，請確實執行。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(三十三)115年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第2目「海巡業務」第2節「海巡工作」項下「南部海巡勤務」編列預算1億0,969萬1千元。根據內政部消防署分析我國近5年（2020至2024年）水域事故資料顯示，每年平均有884人左右溺水，其中，前年有875人溺水、582人死亡，且有約20%的事故發生在近海處（海岸線1公里內）。儘管海洋委員會已推出Go Ocean海洋遊憩風險平臺供民眾事前查詢海域遊憩風險程度，惟仍需配合巡查人員於遊憩熱點警戒，始能有效降低事故風險，並提高救援成功機率，爰請貴署擴大招募、運用海巡志工，投入熱門水域遊憩景點巡查工作，以減少憾事發生。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(三十四)115 年度海洋委員會海巡署及所屬歲出預算第 3 目「一般建築及設備」第 1 節「交通及運輸設備」項下「車輛購置（汰換）計畫」編列預算 1 億 2,700 萬元。此計畫預算為「海巡任務用車汰換（增購）計畫」最後一年經費，擬採購包含巡邏車、偵防車及勤務車等共計 234 輛，然審查預算評估報告指出，海洋委員會海巡署近年實際員額持續下降，截至 114 年 7 月底缺額已高達 1,391 人，缺額率逾一成。在人力缺口擴大且短時間內難以補足之前提下，其車輛配置與實際人員出勤量能之關聯性應予審慎查核，應確保每輛新增用車皆具備實質之執勤需求。雖然本計畫目標係為提升執行任務之機動力，然車輛配置應以「有用人操作」為前提，而非單純追求帳面上的車輛編裝率。請海洋委員會海巡署及所屬針對「各型車輛分配基層單位之具體規劃」向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

第 3 項 海洋保育署 8 億 0,042 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 24 項：

(一)115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元，爰就下列各案併案凍結 500 萬元，俟海洋委員會海洋保育署向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

1.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元。有鑑於「海洋保育法」已於 113 年 7 月 31 日三讀通過，其中涉及多種原住民族事務，包括涉及原住民族土地及海域部分之諮商同意程序、審議會成員、原住民族各族參與國際交流、原住民族知識運用及生物多樣性課程等事項。臺灣原住民族在臺生活至少已有六千年以上，對海洋保育、海域利用及自然資源共存，累積深厚智慧與實踐經驗。海洋保育不應只是行政

機關單向規劃，更應納入原住民族各族知識，建立真正符合臺灣在地脈絡的海洋保育制度。惟目前海洋委員會海洋保育署與原住民族委員會之合作平台，以及與在地原住民族共同參與、協力推動之機制均未明確，恐使法定諮商程序流於形式，並影響原住民族土地、海域及傳統權利保障。為督促海洋保育署落實「海洋保育法」與原住民族權益保障，爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，針對「與原民會合作平台建置」、「在地原住民族參與及協力機制」、「原住民族知識納入海洋保育政策之具體作法」，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

2.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元。經檢視海洋委員會海洋保育署核心業務執行情形，問題相當明確。第一，我國 71 處海洋保護區中，近半數僅屬中低度保護，且多數未真正落實管理計畫與生態監測；第二，推動多年的友善釣魚行動，全國漁港開放釣點涵蓋率仍不到二成，跨機關管理機制也尚未整合；第三，多數第二類漁港未依規定落實底泥檢測，已檢測之第一類漁港更全數出現重金屬超標，海洋委員會海洋保育署甚至未再持續追蹤漁港水質檢測指標。這些問題顯示，海洋保育署在海洋保護區管理、友善釣點推廣及港口污染防治上，都存在明顯落差。保護區不能只是劃設在紙上，友善釣點不能只是口號，港口污染更不能檢出問題後就不再追蹤。為督促海洋委員會海洋保育署提出具體改善作法，爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，針對「海洋保護區管理與生態監測落實期程」、「提升漁港友善釣點涵蓋率規劃」及「跨部會處理港口底泥重金屬超標對策」，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

3.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元。我國迄 114 年 9 月底已劃設 71 處海洋保護區，面積達 5,407.42 平方公里，占臺灣領海面積 8.39%。惟海洋委員會海洋保育署 111 年度成效評估顯示，45 處受評保護區中，仍有 20 處屬中、低度保護，占比 44.44%，管理成效明顯不足。經查，各海洋保護區仍有 7 處未訂定保護管理計畫、5 處已訂定但未公告核定、20 處未依規定檢討修正；另有 11 處未曾辦理生態調查、7 處逾 3 年未調查。顯示部分保護區雖已劃設，實際管理、監測與檢討卻未落實。海洋保護區不能只是「紙上保護」，更應有管理計畫、生態監測與定期檢討，始能真正恢復漁業資源、保護海洋生物多樣性，並回應國際 30x30 目標。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，針對落實保護管理計畫與生態調查監測提升實質保育成效等事項，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：高金素梅

連署人：張智倫 王鴻薇

4.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元。經檢視海洋委員會海洋保育署核心保育業務執行情形，我國 71 處海洋保護區有近半數僅屬中低度保護，且多數未落實管理計畫與生態監測；其次，推動多年之友善釣魚行動，全國漁港開放釣點涵蓋率未及二成，跨機關管理機制尚待盤點；此外，多數第二類漁港未全面執行底泥檢測，且已檢測之第一類漁港部分出現重金屬超標，追蹤漁港水質檢測指標。顯見海洋委員會海洋保育署在保護區督導、釣點推廣及港口污染防治之跨部會協調上亟待檢討改善。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 1 個月內，針對「落實海洋保護區管理與監測期程」、「提升漁港友善釣點設施」及「跨部會解決港口底泥重金屬超標對策」，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

5.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元，辦理海洋生物保育及海洋環境管理等業務。海洋委員會海洋保育署海洋保護區整合機關，自 108 年度起，建立整合溝通平台及評估依「漁業法」、「國家公園法」、「都市計畫法」、「野生動物保育法」、「文化資產保存法」等法令所劃設各類「海洋保護區」之成效。惟經海洋委員會海洋保育署盤點各海洋保護區管理情形，在保護（育）管理計畫擬定部分，有 7 個未訂定、5 個有訂定未公告核定、20 個未依規定檢討修訂，另外在生態調查與監測部分，有 11 個未曾辦理調查、7 個逾 3 年未辦理調查。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 1 個月內，就督促相關主管單位訂定海洋保護區管理計畫及辦理生態調查與監測，以提升海洋保護區保育成效，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃捷

6.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元。海洋委員會海洋保育署向海致敬計畫中包含「友善釣魚行動方案」，期望優化我國開放釣魚區域之安全設施及環境維護管理。惟海洋委員會海洋保育署盤點出可從事垂釣活動釣點，分屬農業部漁業署、臺灣港務公司、內政部國家公園管理署及各市縣管轄，且經基層釣友反映，目前許多公告開放之釣魚區域，其基礎安全設施（如救生圈、防滑設施、夜間照明）建置進度緩慢，環境髒亂缺乏專責維護。預算中心評估報告也指出，海洋委員會海洋保育署表示有關全臺開放釣點之安全設施設備、環境管理等完善度，規劃於 114 至 115 年度辦理全臺開放釣點評估後，再行提供調查結果。開放民眾釣魚的區域於公告後若無實質配套的硬體建設，友善釣魚政策將僅流於宣導，無法實質保障廣大基層民眾之休閒權益與生命安全。為落實民生親海議題，爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，針對「開放釣點實體安全設施建置進度及環境維護權責劃分」，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

7.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」編列 5 億 9,706 萬元。「海洋保育法」及其包含「劃定海洋底護區之核心區損失補償辦法」在內之 16 項配套子法，已於 114 年 7 月 1 日全面發布施行。115 年度為新法實質運作之首個完整預算年度，海洋委員會海洋保育署依法得劃定海洋底護區，惟此舉勢必限制部分海域之傳統利用，對沿海居民與漁民生計造成特別犧牲。法規雖已完備，然實務上若損失補償之申請程序繁瑣、認定基準與基層認知脫節，或未能寬列充足之補償預算準備，將引發強烈之社會對立，導致保育政策窒礙難行。為確保民眾權益並消弭保育與生計之衝突，爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，針對「潛在底護區劃定之基層溝通平臺建置、損失補償作業流程簡化措施及年度補償預算匡列情形」，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

8.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「海洋環境管理作業」中「獎補助費」之「對外之捐助」辦理海洋廢棄物技術合作交流及研習相關活動所需經費 120 萬元（對外之捐助）。海洋委員會海洋保育署自 110 年度起，每年編列約 120 萬元經費捐助美國北美環境教育協會（North American Association for Environmental Education, NAAEE）舉辦「全球青年創新挑戰（Youth Innovation Challenge, YIC）」。惟查該計畫執行效益不明，缺乏具體量化指標（KPI）及與台灣本土海洋環境之實質連結；且對於為何必需採「捐助外國」而非「自行主辦」之不可替代性未有詳實評估。此外，針對競賽徵集之國際青年創新解方，海洋委員會海洋保育署缺乏引進落地與在地化應用之具體機制，導致相關成果恐僅止於網站展示或新聞稿發布，未能編輯成冊或轉化為國內實際之教育推廣與治理對策。為免預算淪為形

式化之煙火式支出及缺乏監督之黑箱作業，海洋委員會海洋保育署應全面檢視該計畫之成本效益、合作對象選擇標準及成果回饋機制，並向立法院提出具體檢討報告。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署向立法院內政委員會提出對外捐助美國北美環境教育協會（NAAEE）效益書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

9.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「污染防治潔淨海洋計畫」中「業務費」編列預算 2 億 2,490 萬 8 千元。審視預算書「業務費」中各向辦理計劃說明，如「應用 AI 技術開發海洋污染稽查及即時預警計畫」提要，本項千萬預算僅做概念描述，缺乏具體技術指標與實務成效。海洋委員會海洋保育署行政員額中已設有專業組室辦理監測與資訊規劃，然本計畫卻採取全額委辦模式。機關應強化內部專業文官對於海洋污染數據之掌控力，而非一味「出錢買模型」，導致核心預警技術無法根留機關內部。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，針對「應用 AI 技術開發對於本計劃之具體情形與期望成效」，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

10.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「污染防治潔淨海洋計畫」中「業務費」編列預算 2 億 2,490 萬 8 千元。台灣四面環海，各沿海地區長年承受高度海洋廢棄物壓力。其中，近海海底人工魚礁普遍遭廢棄流刺網纏繞堆積，形同「海洋墳場」，對海洋生態造成嚴重且持續性的破壞。惟近期受中央財力分級制度調整影響，部分地方政府之潔淨海洋相關計畫面臨補助縮減甚至中止風險，恐使既有清理量能出現斷裂，影響整體海洋治理成效。面對日益嚴峻之深海污染問題，現行制度顯有不足，

具體呈現以下三項結構性瓶頸，亟需中央統籌推動專案介入：一、深海作業技術門檻高：一般志工潛水深度多受限於休閒潛水範圍（約 12 至 13 公尺），惟多數覆網熱區位於 15 公尺以下深水區，且周邊海域海象變化劇烈、風險較高，若無具備專業設備與訓練之商業潛水團隊，難以有效執行清理作業。二、現行誘因機制不足：目前多以民生物資作為回收獎勵，對漁民缺乏足夠經濟誘因，附帶打撈意願有限，整體回收效率不彰，難以因應實際龐大的污染規模。三、清理量能受天候高度制約：於濕冷季節或東北季風期間，船隻出海受限，海面漂浮廢棄物易大量堆積於岸際，卻無法即時清除，形成環境治理空窗期。綜上，海洋廢棄物清理，特別是深海清網作業，具高度專業性與風險性，已非地方政府既有財政與人力所能穩定支應。建請中央跳脫齊頭式財力分級思維，針對全國共通性問題，規劃「專人、專案、專業」之整體性治理機制，強化跨部會資源整合，以確保海洋環境保護工作得以持續推動並提升治理成效。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- 11.115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「污染防治潔淨海洋計畫」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 6,409 萬元，其中編列辦理國內港區水質及底泥調查所需經費 960 萬元。經查：113 年 4 月增訂「海域環境監測及監測站設置辦法」第 4 條規定略以，港口管理機關及事業機構應視港區特性，辦理港區水質與底泥檢測作業，及底泥應檢測與選擇檢測項目等。檢視農業部漁業署官網「113 年漁業署第一類漁港之底泥監測結果」所公開之全部 8 個第一類漁港均有重金屬超逾下限值情事，其中南方澳第一、第三、內埤、正濱、八斗子等漁港部分重金屬檢測項目甚高於上限值。海洋委員會海洋保育署於 109 至 112 年度辦理「海洋污染監測與應處計畫」，其中就「全方位監控海域水質」之績效指標部分，「漁港水質

檢測達成率」之目標值介於 30%至 60%間，實際值介於 96%至 100%間，高於目標值甚多；洽據海洋委員會海洋保育署表示，113 年以後尚無訂定「漁港水質檢測達成率」之目標值，允宜賡續追蹤與研訂適合標準。爰凍結該項預算，俟海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 廖先翔

(二)海洋委員會海洋保育署為「海洋保育法」、「海洋污染防治法」及「野生動物保育法」有關海域野生動物保育之主管機關。為落實海洋環境保育，海洋委員會海洋保育署建有海洋保育資訊入口網、海洋保育網、海洋保護區及海洋保育資料倉儲系統等網站，從一般民眾科普、公民科學參與，到海洋生物及環境數據之開源，面面俱到。惟查海洋保育資料倉儲系統及海洋委員會海洋保育署之裁罰案件統計，僅公告「違反海污法裁罰案件統計」，針對違反「野生動物保育法」之裁罰案件，並無相關公務統計資料。為有效落實政府資訊公開法，完善政府資訊公開、透明化制度，滿足民眾知的權利，便利人民共享及公平利用政府資訊，爰請海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，研議公開其主管動物保護法規之所有裁罰案件統計，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：蘇巧慧

連署人：張宏陸 黃 捷

(三)海洋保育不應侷限於沿海縣市，據統計，海洋委員會海洋保育署 112 至 114 年自辦之各縣市海洋保育教育導場次，分別為 635 場、774 場、778 場，而嘉義縣市僅分別為 22 場（3.4%）、63 場（8.1%）、45 場（5.78%），其中 114 年度「海洋保育向下扎根計畫」，嘉義市僅 4 場。嘉義市雖不靠海，但透過海洋保育教育，對海洋永續發展具有重要啟發作用。海洋委員會海洋保育署應打破地理框架之侷限，重新盤點並加強於嘉義市辦理之相關教育場次，將海洋保育意識深耕於嘉義市，並於 1 個月內，向立法院內政委員會提出辦理成果書面報告。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃 捷

(四)近年我國周邊海域頻繁發生船舶擱淺及海洋污染事件，包括巴貝多籍貨輪擱淺蘭嶼、巴拿馬籍「液態寶石」油輪擱淺臺中港、喀麥隆籍「多芬」貨輪及蒙古籍「凱塔」貨輪擱淺臺南等案，均對海洋生態及沿岸環境造成潛在衝擊。海洋委員會雖已規劃培訓超過 1,600 人次，並推動建立「海洋防災士」制度，以強化通報、應變及海上救生能力，惟該制度目前仍以政府及特定單位為主要對象，社會大眾對相關制度之認識及參與程度尚待提升。有鑑於海洋污染事件具突發性與擴散性，除仰賴政府專業人力外，亦須結合民間力量，建構完整之防災應變網絡，爰請海洋委員會海洋保育署於 3 個月內，就「海洋防災士」制度之宣傳推廣研擬整體策略，強化分眾宣導及民間參與機制，並結合地方政府及相關團體擴大培訓量能，以利培育海洋防災專業人才，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(五)海洋委員會海洋保育署發起之「淨海大聯盟」於 114 年度共清除海洋廢棄物 3,641.625 公噸，其中包含結合公私力量，中央、地方政府聯繫合作，才能有如此豐碩成果。惟一般民眾若非潛水愛好者或相關產業人士，較無機會接觸此訊息，也沒有條件協助相關行動。為擴展海洋產業並增加淨海行動參與者，爰請海洋委員會海洋保育署邀集地方政府與業界進行研議，並於 2 個月內向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：李柏毅

連署人：王美惠 張宏陸

(六)為確保海洋保護區與離岸風電開發之間的空間衝突能透過科學化、透明化的程序妥善解決，防止開發影響海洋保育推動，海洋委員會海洋保育署應盤點現行海洋保護區劃設範圍鄰近已核准及規劃中之離岸風場範圍，並參與監督鄰近海

洋保護區及其緩衝區之離岸風電開發前置調查、施工及營運作業。爰此，海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列全臺海洋保護區與離岸風場範圍相鄰情形清單、現行法規框架及管理標準，以在再生能源發展與海洋保育之間建立明確、公平且科學的衝突解決機制。

一、我國離岸風電大規模開發正在台灣海峽及東部外海快速推進，部分風場的規劃範圍與海洋保護區或其生態敏感緩衝帶存在空間上的重疊或相鄰關係。在再生能源政策與海洋保育政策各有其正當性的情況下，若缺乏清晰的相容性管理規範，兩項政策之間的衝突將持續以個案方式，在缺乏透明標準的情況下解決，不利於政策的可預測性及利益關係人的信任建立，亟需制度性的衝突解決機制。

二、就新竹縣外海的具體情況而言，新竹縣近海曾有台灣白海豚（中華白海豚）活動紀錄，此物種已被列為「極危」物種，對水下噪音及海域擾動高度敏感；新竹縣外海規劃中的離岸風場與台灣白海豚棲地的相容性，是亟需科學評估與透明管理規範的核心問題，直接影響此一珍稀物種的保育前景。

三、就保護區範圍調整程序的正當性而言，若特定海洋保護區的劃設範圍被調整以配合離岸風電開發，此一行政決定必須有嚴格的科學基礎及正當程序支撐，包括：正式的環境影響評估、生態損失補償機制，以及確保不削弱整體海洋保育效能的替代劃設方案。

四、就漁業社區在保護區與離岸風電衝突中的利益關係而言，海洋保護區往往也是重要漁業資源育幼場，若保護區遭受開發侵蝕，不僅影響生態保育，亦影響依賴保護區生態系統服務的鄰近漁業社區（含新竹縣客家族群漁業聚落）的長期生計利益，漁業社區的意見應多加納入決策過程。

五、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署盤點「海洋保護區與離岸風電相鄰情形及法規管理框架」，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出包含全臺重疊情形盤點及指引草案之完整書面報告，以在再生能源發展與海洋保育之間建立清晰的衝突解決機制。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(七)為確保海洋廢棄物（海廢）清除與管理工作不因 115 年度中央補助大幅縮減而形成治理缺口，海洋保育署應就「污染防治潔淨海洋計畫」115 年度對地方政府補助經費較 114 年度縮減逾九成（由 1 億 4,471 萬 2 千元降至 5,438 萬 8 千元一般性補助款），以及「離島海漂（底）垃圾清理工作計畫」補助大幅下降，逐一評估各縣市承接海廢清除業務之實際能量，並建立中央直接執行海廢清除之補充機制，確保離島及偏遠海岸帶的海廢清除工作不因事權下移而中斷。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各縣市海廢清除業務承接情形、離島地區海廢清除替代財源（含離島建設基金運用規劃）之具體進度、115 年度海廢清除量預測與對比前年度之落差評估，以及中央自行執行機制之建立方案，以確保我國海廢清除政策不因財政制度調整而出現實質倒退。

一、依預算評估報告，海洋保育署「污染防治潔淨海洋計畫」114 年度對地方政府補助經費達 1 億 4,471 萬 2 千元，115 年度因配合「財政收支劃分法」修正，直接補助降為零，僅移列一般性補助款 5,438 萬 8 千元，淨減少 9,032 萬 4 千元（減幅達 62.42%）；離島海漂（底）垃圾清理工作計畫補助大幅下降，海洋委員會海洋保育署雖表示有離島建設基金補助海廢清除作業，然離島建設基金之實際用途優先序及可用規模，是否足以填補原中央補助缺口，迄今未見具體數據佐證。

二、就海廢清除工作之特殊性而言，台灣四面環海，加以黑潮、南海及東海洋流交匯，大量境外漂流廢棄物隨潮流持續登陸我國海岸，尤以東部、離島及偏遠海岸帶受境外廢棄物影響最鉅，此類問題超越地方政府財政能力及行政能量之合理負擔範圍。

三、就離島縣市財政能力而言，澎湖縣、連江縣及金門縣等離島縣市本為財政較為薄弱之地方政府，面對大量境外海廢登陸之清除需求，若中央補助驟然縮減，地方自籌資金能力根本不足以因應，恐導致離島海岸廢棄物堆積惡化，既損害觀光形象，亦對海洋生態造成持續性傷害。

四、新竹縣沿海（香山海岸、新豐沿岸）雖非境外海廢主要登陸點，但每逢颱風及東北季風期間，海漂廢棄物大量堆積恐影響海洋環境及生態，中央海廢清除補助之有效傳遞至關重要。

五、就海廢

清除量目標管理而言，係依各縣市政府清除量能而定，海廢之治理仍應回歸源頭管理，並以各縣市海廢治理（調查、清除、推廣、宣導）為全面性評估，作為補助分配及政策評估之客觀依據。六、海洋委員會海洋保育署為凝聚公私力量，共同打造潔淨海洋，積極號召民眾與漁船成立環保艦隊，同時針對難以觸及之海底廢棄物，攜手民間潛水者業者，組成潛海戰將，擴大淨海行動能量。七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署就海廢清除補助縮減後之地方承接能量進行全面評估，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，確保海廢清除工作不因制度調整而形成治理缺口。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(八)為維護港口水域環境品質，保障漁業作業安全與沿海民眾健康，海洋委員會海洋保育署應就「海域環境監測及監測站設置辦法」第 4 條規定於 113 年 4 月增訂後，至今仍有多數第二類漁港管理機關未依規定辦理港口底泥監測一事，立即啟動跨部會督導機制，要求各港口管理機關（含縣市政府管理之第二類漁港）完成底泥監測並公開數據，並就已辦理監測之第一類漁港全數出現重金屬超標情事提出污染成因調查及風險評估報告，進一步將所有港口管理機關及事業機構之底泥監測數據整合納入海洋保育網（iOcean）公開平臺。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 7 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列全臺第一、二類漁港底泥監測完成率、重金屬超標情形分布圖、污染風險分級及後續改善措施，以落實對漁港環境污染之系統性管理，保護漁業資源及海洋生態。一、113 年 4 月增訂「海域環境監測及監測站設置辦法」第 4 條，明確規定港口管理機關及事業機構應視港區特性辦理港區水質及底泥檢測，底泥應檢測項目包括重金屬及有機化合物（含揮發性有機物、半揮發性有機物及塑化劑）。然依預算評估報告，部分港口管理機關（包括多數第二類漁港）迄今仍未依此規定辦理底泥監測，海洋保育署表示預計於 114 年下半年「海洋污染應處平臺」跨部會會議提出宣導，顯示法規增訂逾一年，執行落差仍未彌

補。二、就已完成監測之第一類漁港而言，依漁業署官網「113年漁業署第一類漁港之底泥監測結果」，公開之全部8個第一類漁港（南方澳第一、第三、內埤、正濱、八斗子等）均有重金屬超逾下限值之情形，其中部分漁港甚至有重金屬超逾上限值（風險評估啟動值）之情況，顯示問題嚴重，非個案異常，而係普遍性的漁港底泥重金屬污染現象，應立即啟動風險評估與污染溯源機制。

三、漁港底泥重金屬污染，對漁業資源（特別是底棲生物如貝類、蟹類、魚類等）具有直接毒性累積效應，透過食物鏈傳遞，最終影響人體健康。漁民長期在受污染港區作業、漁獲可能受污染底泥影響之問題，若無系統性監測及公開，將形成食安盲點，尤應受到重視。

四、新竹縣竹北、新豐等地之漁港（含新竹漁港，屬第一類漁港）緊鄰香山濕地保育核心區，如有重金屬底泥污染問題，不僅影響漁民生計，亦直接威脅香山濕地之底棲生物多樣性及候鳥食物來源；加之新竹沿海近年積極推動親海活動，底泥污染若未能公開透明，將影響民眾親海安全。

五、就資訊公開而言，海洋保育署雖建置海洋保育網（iOcean），惟底泥監測數據目前仍分散於各港口管理機關及事業機構之各自官網，未能整合呈現，一般民眾及研究人員難以取得全貌，資訊落差不利於社會監督與科學研究。應儘速將全臺港口底泥監測數據整合於iOcean平臺「海域相關水質」項下，並以地圖化方式公開，提升資訊透明度。

六、另查海洋保育署109至112年度「海洋污染監測與應處計畫」之「漁港水質檢測達成率」績效指標，實際值均遠高於目標值（如目標值30%，實際值達98.9%），但113年度起已無訂定此項目標值，政策目標空白不利持續追蹤與管理績效評核，應儘速研訂適合標準並恢復追蹤機制。

七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署就全臺漁港底泥重金屬污染問題啟動系統性管理機制，完善跨部會督導、數據整合公開及風險評估，並於115年7月31日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(九)為確保我國漁港水質與底泥監測體系能有效保護漁業資源、漁民健康及海洋生態，海洋委員會海洋保育署應就 113 年度後已無訂定「漁港水質檢測達成率」目標值之政策空白，以及已辦理監測之第一類漁港（共 8 個）全數出現重金屬超標情形（部分漁港甚至超逾風險評估啟動上限值），立即啟動全國漁港底泥重金屬污染溯源調查機制，並研訂符合現況之水質及底泥監測目標值，同時就重金屬污染對漁獲品質及食品安全之潛在影響，建立風險溝通及民眾資訊公開機制。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列全臺各類漁港底泥重金屬污染分布圖、污染成因調查結果、風險分級評估、改善措施時程，以及重新訂定漁港水質及底泥監測績效目標值之具體方案，以有效保護漁業環境品質與漁民食品安全。一、依預算評估報告，海洋保育署於 113 年 4 月增訂「海域環境監測及監測站設置辦法」第 4 條，明定港口管理機關及事業機構應辦理港區水質及底泥檢測，然已辦理監測之全部 8 個第一類漁港均出現重金屬超逾下限值（監測頻率增加觸發值）情事，其中南方澳第一、第三、內埤、正濱、八斗子等漁港部分重金屬更超逾上限值（風險評估啟動值），顯示問題嚴重性遠超預期，絕非個案。二、就重金屬污染之漁業風險而言，漁港底泥中重金屬（包括鉛、汞、鎘、銅、鋅等）在底棲生物（蛤蜊、牡蠣、螃蟹、底魚等）體內累積，經由食物鏈傳遞至人體，長期暴露可能造成腎臟、神經及免疫系統損害；漁港是漁獲卸魚、清洗及儲存之核心場域，底泥污染直接影響漁獲品質，對仰賴漁港作業之漁民及消費者均構成潛在健康風險。三、就污染溯源之必要性而言，重金屬污染通常來自工業廢水排放、陸源污染逕流、船舶防污漆溶出（含有機錫化合物）及歷史性工業堆積等，不同來源需要不同的管制策略；然現行監測體系僅呈現污染現況數據，缺乏系統性的污染成因調查，無法對症下藥，改善措施之有效性無從確保。四、就績效指標空白問題而言，海洋委員會海洋保育署 109 至 112 年度「漁港水質檢測達成率」目標值介於 30%至 60%，實際達成率均逾 96%，遠高於目標，顯示原目標值設定偏低；然 113 年度後竟完全不設目標值，此一

管理倒退，導致後續年度之監測工作缺乏可追蹤之績效基準，不利國會及社會對政策執行之監督。五、新竹縣新竹漁港（第一類漁港）為本縣重要漁業作業基地，緊鄰香山濕地保育核心區，若漁港底泥存在重金屬污染，不僅威脅漁民職業健康及漁獲安全，亦可能透過潮汐及洋流影響香山濕地底棲生態系；新竹縣客家族群及閩南族群漁業社區有知的權利了解其作業環境之污染現況，海洋保育署應將新竹漁港納入優先完成底泥監測之範疇。六、就資訊公開而言，漁港底泥重金屬監測數據目前分散於各管理機關官網，未能以統一、易讀的方式呈現，一般消費者難以取得並理解相關風險資訊；海洋保育署應主動整合各港口監測數據，以地圖化、視覺化方式納入海洋保育網（iOcean）公開呈現，並提供風險說明，讓漁民、消費者及地方社區能夠充分知情。七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署啟動全國漁港底泥風險分級管理指引值，重新訂定監測績效目標值，並建立民眾資訊公開機制，於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (十)為確保海洋教育政策真正深化於各級學校課程與社會教育體系，使海洋意識成為全民素養，海洋委員會應就原「推動海洋文化參與及海洋教育實作體驗」計畫補助地方政府之 1,000 萬元於 115 年度歸零後，研擬維持海洋教育推廣動能之中央直接執行替代方案。爰此，海洋委員會應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，確保我國海洋教育政策不因補助縮減而出現空洞化。一、依預算評估報告，「推動海洋文化參與及海洋教育實作體驗」計畫對地方政府補助 114 年度預算數 1,000 萬元，115 年度以「配合財政收支劃分法修正，錢隨事權移轉，回歸地方自治辦理」為由降為零；然海洋教育之推廣工作，特別是偏遠沿海地區及內陸縣市的海洋教育資源建置，其外溢效益具有全國性，將其定性為純粹地方事務，在政策邏輯上明顯不當。二、就海洋教育之課程融入而言，108 年課程綱要雖已將海洋教育列為重要議題，但各縣市學校實際

融入比例、教師對海洋議題之教學能力，以及都市與沿海地區學生的海洋體驗機會落差，均因各縣市財政能力不同而存在顯著差異；中央補助原有助於縮小此一城鄉落差，若補助歸零，資源差距將進一步擴大。三、就海洋文化傳承之特殊意義而言，台灣各族群（包括客家族群、閩南族群、原住民族及新住民）均與海洋有著深厚的歷史與文化連結，客家族群雖以山居文化著稱，然新竹縣、苗栗縣沿海之客家聚落（如竹南、通霄等地）長期從事近海漁業，發展出獨特的海客文化，此類地方性海洋文化知識的傳承與推廣，需要系統性的教育政策支持，不應因補助縮減而被邊緣化。四、就新竹縣海洋教育資源而言，新竹縣市雖鄰海，但相較於基隆、宜蘭等傳統漁業縣市，海洋教育資源相對薄弱，中小學海洋實作體驗活動之辦理頻率明顯不足；中央補助之縮減對新竹縣推動海洋教育之影響，應在報告中具體量化說明，並提出針對新竹縣此類「沿海但非漁業重鎮」縣市的特殊輔導方案。五、就海洋素養評量機制而言，現行海洋教育推廣缺乏全國性的學生海洋素養基準測量，政策成效無從客觀評估；海洋委員會應建立定期性的海洋素養調查機制，追蹤不同縣市、不同族群背景學生的海洋知識與態度變化，作為海洋教育政策調整的科學依據。六、就替代執行方案而言，海洋委員會雖表示將透過自行辦理或委辦方式維持海洋教育推廣，然自行辦理的活動通常具有集中性與規模限制，難以達到原由 22 個縣市政府系統性推動的覆蓋廣度，特別是偏遠及離島地區的海洋教育資源輸送，更難以透過中央集中辦理的方式有效觸及。七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會就海洋教育補助縮減之衝擊進行完整評估，提出替代推動方案與海洋素養追蹤機制，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出書面報告，確保海洋教育政策不因財政制度調整而出現實質倒退。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十一)鑒於海洋污染通報案件自 107 年度 74 件增至 113 年度 193 件（增幅 160.81%），確認污染案件自 107 年度 36 件增至 113 年度 81 件（增幅 125%），且 112

、113 年度確認污染案件各達 85 件、81 件，遠高於 107 至 111 年度介於 36 至 45 件之水準，顯示我國海洋污染問題呈現結構性惡化趨勢；復第 2 級應變事件數自 111 至 113 年度介於 3 至 6 件間，較 107 至 110 年度之 1 至 3 件明顯升高，顯示污染嚴重程度亦有升級趨勢，現行應變機制及基金支應能量是否足以因應未來可能更頻繁且更嚴峻之污染事件，亟需全面檢視。爰此，海洋委員會海洋保育署應就全國海洋污染應變體系之制度缺口、跨機關協調效能及基金財務充裕性進行全面評估，並提出中長程強化方案。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列污染案件成長成因分析、各應變層級啟動標準之合理性檢討、跨部會應變分工機制運作評估，以及基金應變準備金規模之充裕性評估與補充機制，以確保我國海洋污染防治體系能有效應對日趨嚴峻之污染挑戰。

一、依預算評估報告，海洋委員會海洋保育署自 107 年成立以來累計受理 1,007 件海洋污染通報，確認污染 445 件；114 年度截至 7 月底通報案件及確認污染案件各 153 件、76 件，照此速率推估，全年度恐再創新高，反映海洋污染問題持續惡化，且已非偶發性現象，而是系統性問題。二、就污染應變層級而言，第 2 級應變（較複雜或規模較大之污染事件）自 110 年度前每年 1 至 3 件，升為 111 至 113 年度每年 3 至 6 件，顯示高嚴重度污染事件頻率明顯上升；代表性案例包括 112 年 7 月高雄港外海帛琉籍天使號貨輪沉沒及 113 年 10 月巴貝多籍 BLUE LAGOON 輪擱淺蘭嶼龍門港等，此類重大污染事件對海洋生態造成難以逆轉之破壞，應對機制必須更加完備。三、就應變機制制度面而言，依 113 年度核定「重大海洋污染緊急應變計畫」，應變分工涉及海洋委員會、交通部、內政部等多機關，跨部會協調之時效性與明確性直接影響污染擴散控制效果；然現行計畫是否已充分因應日益增加之污染案件量能，以及第 3 級（最高等級）應變啟動標準與相應資源調度機制是否完備，均需要在書面報告中明確評估。四、就基金財務充裕性而言，115 年度「海洋污染防治應變計畫」編列 1 億 4,967 萬 4 千元，較 114 年度增加 975 萬元（增

幅 6.97%），惟此增幅是否能對應污染案件數量的持續成長（近年增幅逾 160%），以及應對一旦發生重大第 3 級污染事件所需之龐大清除處理費用，財務充裕性存疑，需要以壓力測試方式評估基金在最壞情境下之支應能力。

五、新竹縣外海為北臺灣重要的漁業作業區，且近年離岸風電施工船舶往來密集，燃油洩漏風險較一般海域為高；一旦發生油污染事件，香山濕地潮間帶生態系及新豐至竹南沿岸漁業聚落將首當其衝，地方政府之應變能量及海洋委員會海洋保育署第一時間的應變資源部署，對於污染範圍的控制至關重要，應在應變計畫中明確規劃北部海域之快速應變部署方案。

六、就客家族群漁業文化保護而言，新竹縣沿海漁業聚落（包含客家族群聚居之竹北、新豐等沿海地區）長期依賴近岸漁業資源，海洋污染事件一旦發生，對漁業生計及地方文化傳承之衝擊難以估量，強化海洋污染預防與快速應變能量，是保護此類沿海文化社區最直接的政策工具。

七、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署就海洋污染應變體系進行全面評估，提出中長程強化方案，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，以確保我國海洋污染防治能量能有效應對持續惡化之污染挑戰。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十二)為確保離岸風電等重大海域工程對海洋生態之衝擊得到有效監測與管理，避免新興海域工程產業之快速發展造成海洋環境不可逆之損害，海洋委員會海洋保育署應就離岸風電設施依現行政策原則排除於海洋污染防治費徵收範圍一事，提出定期滾動檢討機制，確保此一排除決定具有持續更新之科學依據而非永久性豁免。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列離岸風電污染風險之最新科學評估，以及海洋污染防治費徵收排除決定之定期檢討時程，以落實對新興海域產業之環境監管責任。

一、我國離岸風電產業自 107 年起快速發展，至今已有多處風場進入施工或商轉階段，涵蓋苗栗至彰化外海、以及新竹縣

外海之海龍及中能等風場開發計畫。離岸風電開發涉及大量水下基礎施工（打樁噪音對鯨豚之衝擊）、對海洋生態造成影響，需有監測機制加以追蹤管理。二、就現行制度面而言，離岸風電之環境影響評估主要由環境部主管，海洋生態監測條件雖已納入部分環評審查結論，海洋保育署能否有效取得各風場監測數據加以整合分析，均存在制度性缺口。三、就海洋污染防治費排除問題而言，依 112 年跨部會研商結論，離岸風電設施屬應再生能源，原則排除於海洋污染防治費徵收項目；然此一排除決定係基於能源政策考量而非純粹環境風險評估，且係於我國離岸風電產業大規模發展之初作出，隨著風場數量與規模持續擴大，排除決定之環境合理性應定期以最新科學研究成果重新檢視，而非作為永久性豁免。四、就鯨豚及海洋哺乳類保護而言，台灣海峽及西部外海為多種鯨豚之重要棲息及洄游通道，離岸風電施工打樁所產生之水下噪音，已有多項國際研究顯示對鯨豚之聽覺系統及行為模式造成不可忽視之影響，建議海洋委員會海洋保育署參考國際相關規範及技術指引，針對離岸風電等重大海洋工程，要求開發單位將水下噪音減輕措施（如氣泡幕、隔音設備）納入環評承諾，並搭配鯨豚觀察員制度等監測與通報機制，以降低對鯨豚之影響。五、就海洋生態長期監測數據的公共財屬性而言，離岸風電開發商依環評條件所蒐集之海洋生態監測數據，目前分散於各開發商之環評追蹤報告，難以進行跨場域之累積影響分析；海洋委員會海洋保育署應主動建立機制，要求各風場開發商定期向海洋委員會海洋保育署提交生態監測數據，並整合納入海洋保育網（iOcean）平臺，供學界、漁業團體及一般民眾查閱，提升政策透明度與社會監督能力。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署針對離岸風電水下噪音指引進行滾修，並提出污染防治費排除決定定期檢討機制，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，以落實對新興海域產業之環境監管責任，保護海洋生態系之長期健康。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十三)為健全海洋污染防治基金之財源結構，落實「污染者付費」之環境法律原則，海洋委員會海洋保育署應就「海洋污染防治法」第 11 條第 1 項明定應徵收「海洋污染防治費」之三類對象中，「從事海域工程或利用海洋設施達中央主管機關公告之規模者」迄 115 年度仍未納入徵收，導致基金財源存在法定缺口之問題，提出具體之徵收可行性評估報告、各類海域工程（含填海造地）之污染風險分級方案，及預計公告徵收之明確時程；並就天然氣輸送業暫不徵收之政策決定提出完整之政策評估依據與定期檢討機制。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各類應徵收對象之污染風險評估結果、費率研訂方法、預計公告時程及跨部會協調機制建立情形，以確保海洋污染防治基金之財源符合法律授權範圍，充分支應日益增加之海洋污染應變與防治需求。一、「海洋污染防治法」第 11 條第 1 項明定中央主管機關應向三類對象徵收海洋污染防治費：一、經許可從事海洋棄置者；二、在我國潮間帶、內水、領海範圍內接收、運輸原油或其他經公告指定物質之進口業者；三、從事海域工程或利用海洋設施達公告規模者。然依預算評估報告，115 年度基金來源明細表僅列示「運輸原油業」及「海洋棄置業」兩類，第三類「海域工程業」迄今仍未納入徵收，已有違法律授權之立法意旨。二、就海域工程業之污染風險而言，填海造地、港口疏浚、水下管線鋪設、離岸風電水下基礎施工等均可能對海洋環境造成底泥擾動、懸浮物擴散及化學污染等影響，理應依污染者付費原則納入防治費徵收體系。海洋保育署雖以「海域工程複雜度較高」為由研議可行性，但此一評估工作缺乏具體時程承諾，恐導致長期懸而未決。三、就天然氣輸送業暫不徵收之決定而言，海洋保育署依據 112 年跨部會研商結論，以天然氣相對原油污染風險較低為由暫不徵收；然天然氣管線一旦發生洩漏仍可能造成海洋生態衝擊，此一排除決定應有正式之風險評估報告及定期滾動檢討機制作為依據，而非僅憑單次研商結論永久排除。四、新竹縣外海近年因離岸風電大規模開發（含海龍、中能等風場），水下基礎施工、海

底電纜鋪設等海域工程活動密集，依法此類達一定規模之海域工程理應納入污染防治費徵收範圍；若長期免除此類工程之繳費義務，不僅造成財政資源不公平分配，亦等同以全體納稅人承擔特定產業造成之海洋污染外部成本，有違環境正義原則。五、就客家族群及地方漁民利益而言，新竹縣沿海漁業社區（含新豐、竹北香山等地）長期依賴健康的近岸海洋生態維生，若大型海域工程造成底棲生態破壞卻無需承擔污染防治費用，漁民所受之漁業損害將缺乏充足的防治基金作為應急補償後盾，此一制度缺口對傳統漁業社區影響尤深。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署完成海洋污染防治費各類應徵收對象之可行性評估與公告時程規劃，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出書面報告，以填補法律授權範圍內之財源缺口，確保基金財務永續。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

- (十四)為確保海洋委員會海洋保育署對海洋野生動物及生態保育業務之管理能量，避免因 114 年度補助地方政府辦理「海洋野生動物及生態保育計畫」（950 萬元）大幅刪減後出現保育空窗，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各縣市原 114 年受補助之海洋野生動物保育業務項目清單及中央自行辦理之替代工作計畫，以確保我國海洋野生動物保育工作不因財政制度調整而出現系統性倒退。一、依預算評估報告，「海洋野生動物及生態保育計畫」（海洋保育署）114 年度對地方政府補助預算數 950 萬元，115 年度以「配合財政收支劃分法修正，錢隨事權移轉，回歸地方自治辦理」為由大幅刪減；海洋保育署表示部分業務將改由自行辦理、委辦或補助民間團體，藉由與在地團體合作、結合企業 ESG 資源，透過公私合作強化海洋野生動物及生態保育。二、就海洋野生動物保育業務之不可替代性而言，地方政府在縣市管轄海域內執行的野生動物監測、棲地巡查及緊急救援（如擱淺鯨豚救援）工作，具有高度的在地性與即時

性，難以完全由中央機關或民間團體取代；若縣市政府因財源有限而降低投入，相關保育工作可能出現能量缺口。三、就鯨豚保育之特殊需求而言，台灣海峽及東部外海是多種鯨豚的重要棲息與洄游通道，鯨豚擱淺救援需要縣市政府的即時動員能量；若縣市政府補助縮減導致相關訓練與裝備維護投入減少，將直接影響擱淺鯨豚的救援成功率。四、就 ESG 企業資源替代性之侷限而言，以不穩定的商業資源替代法定政府補助，存在政策執行的不確定性風險，尤其偏遠沿海及離島地區，企業 CSR 活動之覆蓋密度遠不及都會沿海。五、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署提出相關說明，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出書面報告，確保海洋野生動物保育工作不因財政制度調整而出現實質倒退。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十五)為積極落實聯合國「昆明－蒙特婁全球生物多樣性框架」所訂定之「30x30」目標（2030 年前有效保育 30%海域），海洋保育署應就我國海洋保護區面積目前僅達領海域面積 8.39%、距 30%目標仍有高達 21.61 個百分點之顯著差距，研提海洋保護區面積擴增之精進作為（含新設保護區候選場域評估、既有保護區管理升級計畫，及「其他有效保育區域」（OECMs）認定機制），並就所需之財源規模、人力配置及跨機關協調機制進行完整規劃。爰此，海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列 2026 至 2030 年提升海洋保護區面積策略（含每年擴增目標）、新設保護區候選場域熱點清單及評估結果、OECMs 認定輔導，以及達成 30x30 目標所需之年度預算估算，以確保我國海洋保育政策能與國際目標接軌，履行對全球生物多樣性保育之責任。一、依預算評估報告，迄 114 年 9 月底，我國海洋保護區增加至 71 處，面積 5,407.42 平方公里，約占臺灣領海域面積之 8.39%。然聯合國「昆明－蒙特婁全球生物多樣性框架」要求各國於 2030 年前有效保育至少 30%的陸域、水域及海洋面積，以及原住民傳統領域，我國

海域目前距此目標尚有 21.61 個百分點之差距，若依現有擴增速率，極難在 2030 年前達成 30%目標，需要系統性的加速策略。二、就保護區「有效性」問題而言，我國雖設立 71 處海洋保護區，但依海洋保育署 111 年度成效評估，其中 20 處（44.44%）屬中低度保護，顯示「設立數量」與「保育實效」之間存在明顯落差；在面積擴增策略中，同時提升既有保護區管理成效，可能是較具成本效益的達成 30x30 目標之路徑。三、就「其他有效保育區域」（OECMs）認定機制而言，「昆明－蒙特婁框架」允許各國透過認定 OECMs（如漁業資源保育區、生態敏感區之特殊管理措施等）來計入 30x30 目標，此一機制為我國在不大幅新設正式保護區的情況下擴大有效保育面積，提供了務實的政策空間，海洋保育署應依「海洋保育法」及其子法加速推廣 OECMs 及認定。四、就新竹縣在 30x30 目標達成中之角色而言，新竹市香山濕地及近岸海域具有豐富的底棲生物及鳥類資源，已是海洋保護區，若能透過適當推廣，不僅有助於全國 30x30 目標之達成，亦為當地生態保育工作提供額外的制度性支撐，應積極評估其可行性。五、就財源規模評估之必要性而言，擴增海洋保護區面積需要相對應的管理人力與預算投入，然海洋保育署在 115 年度對地方政府補助大幅縮減的情況下，若未能同步建立充足的自有管理能量，面積的增加恐將進一步稀釋有限的管理資源，造成「面積虛胖、實效空洞」的惡性循環，必須對財源需求進行誠實的預算評估。六、綜上，爰提主決議，要求海洋保育署提出海洋保護區面積擴增精進作為及 OECMs 輔導作為，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，以確保我國海洋保育政策能在 2030 年達成 30x30 國際目標。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十六)為確保「執行海洋保育法常規事務」計畫在 115 年度補助地方政府 4,000 萬元完全歸零後，各縣市「海洋保育法」之執法能量不因財源縮減而弱化，海洋委員會海洋保育署應就本計畫補助業務移轉後，各縣市政府實際執行「海洋

保育法」之執法頻率、違規案件查處率及行政裁罰成效進行評估，並就部分業務改由海洋委員會海洋保育署自行辦理之替代方案，提出具體的工作計畫及執法覆蓋計畫。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各縣市「海洋保育法」執法人力現況、114 年度違規案件查處統計、補助歸零後之預期執法能量落差評估，及中央補充執法機制之建立方案，以確保「海洋保育法」不因財政制度調整而淪為無牙之法，保障海洋生態不因執法能量下降而受到更多侵害。一、「海洋保育法」係保護我國海洋生態之核心法律，依預算評估報告，「執行海洋保育法常規事務」（海洋保育署）114 年度對地方政府補助預算數 4,000 萬元，115 年度以「配合財政收支劃分法修正，錢隨事權移轉，回歸地方自治辦理」為由完全歸零；地方政府之「海洋保育法」執法能量將完全依賴地方自有財源。二、就地方執法能量現況而言，「海洋保育法」的執行涉及辦理海洋生物復育措施行為之查緝與裁罰，需要具備專業知識之執法人員及必要之執法設備；多數縣市政府在海洋執法方面的能量本已有限，補助歸零後若無替代機制，執法密度將進一步下降。三、就補助歸零之實質影響而言，4,000 萬元之年度補助若確實用於支應縣市政府之海洋保育執法工作，其突然歸零意味著相當規模的執法預算缺口需由各縣市自行填補；然在多數縣市均面臨財政壓力的情況下，海洋保育執法預算往往不是縣市政府的優先編列項目，執法能量下降的風險是真實存在的。四、新竹縣沿海的海洋保育法違規行為之查緝，仰賴縣市政府的日常執法巡查；若補助縮減導致新竹縣減少相關執法巡查，將削弱新竹縣客家族群傳統漁業聚落鄰近海域的生態保護。五、就「海洋保育法」執法之嚇阻效果而言，執法密度與違規行為的發生率之間存在正相關，若執法巡查頻率降低，潛在違規者被查緝的機率下降，將削弱法律的嚇阻效果，導致海洋違規行為增加，加劇對已受壓力的海洋生態系的衝擊。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署就各縣市「海洋保育法」執法能量進行評估，提出中央補充執法機制，並於 115 年 9 月 30 日

前向立法院內政委員會提出完整書面報告，確保海洋保育法的執法效能不因財政制度調整而實質弱化。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十七)為確保廢棄漁網及幽靈漁具（Ghost Fishing Gear）清除與管理政策能有效減少其對海洋生態的持續性傷害，海洋保育署應就現行廢棄漁網的清除量統計、主要分布海域及清除困難海域，提出系統性的管理強化方案。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列近 5 年廢棄漁網清除量統計（含海域分布），以及「漁網具清除成果報告」之具體內容，以有效降低廢棄漁具對海洋生態的慢性傷害，保護漁業資源及珍稀海洋生物。一、廢棄漁網是全球海洋面臨的嚴重問題，其在海中持續「鬼捕」魚類、海龜、鯨豚及海鳥等生物，對海洋生態造成難以估計的長期損害；同時廢棄漁具纏繞珊瑚礁及底棲生物，破壞海洋棲地，並最終分解成塑膠微粒進入食物鏈，影響海洋生態系健康及漁產品安全。二、就新竹縣外海廢棄漁具問題之嚴重性而言，台灣海峽近海漁業歷史悠久，海底積累了大量廢棄漁網及定置漁具，每逢強颱風或季節性強流，廢棄漁具被捲起，對作業漁船及螺旋槳造成危害；新竹縣客家族群傳統漁業聚落的漁船，在台灣海峽近海作業時面臨廢棄漁具纏繞的實際風險，清除廢棄漁具不僅是生態保育工作，亦是保障漁業作業安全的重要措施。三、就漁具清除工作的財源問題而言，115 年度「離島海漂（底）垃圾清理工作計畫」補助大幅下降，若此一財源缺口無法有效填補，海洋生態系將持續承受廢棄漁具的慢性傷害。四、就企業 ESG 資源在幽靈漁具清除工作中的應用而言，廢棄漁網回收再製（如再製成環保纖維、漁船甲板材料等）已形成具商業可行性的產業鏈，海洋保育署可積極推動企業 ESG 資源與廢棄漁網回收再製產業的結合，開發具有循環經濟效益的廢棄漁具管理模式。五、綜上，爰提主決議，要求海洋保育署提出「漁網具清除成果報告」，並於 115 年 12 月 31 日前向

立法院內政委員會提出完整書面報告，以有效降低廢棄漁具對海洋生態的慢性傷害。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十八)為確保海洋漁類資源之科學性評估與永續管理，海洋委員會海洋保育署應就 115 年度「臺灣海域生態守護計畫」項下編列辦理魚種資源評估管理所需經費 988 萬 6 千元，建立完整的魚種資源評估成果應用機制，確保評估數據能有效連結釣魚管理政策、海洋保護區調整決策，避免調查研究成果僅流於報告而無法轉化為具體管理行動。爰此，海洋委員會海洋保育署應就魚種資源評估計畫之評估物種選擇標準、評估方法論、評估結果之政策應用機制，以及與農業部漁業署、水產試驗所等機關之資料共享與協作機制，於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列重點評估魚種清單、評估成果與釣魚管理政策調整之連結機制，以及與地方政府漁業主管機關之資訊傳遞機制，以確保魚種資源評估投資能產生最大的管理效益，保障漁類資源之長期永續。一、依預算評估報告，海洋委員會海洋保育署 115 年度編列辦理魚種資源評估管理所需經費 988 萬 6 千元，係辦理全臺垂釣釣獲資料蒐集、偕同農業部水產試驗所執行休閒釣魚與海洋漁類魚種進行資源調查等。然就現行機制而言，魚種資源評估成果如何影響釣點開放或限制政策、如何調整漁業資源保護區範圍，乃至如何通知地方政府調整相關管理規定，均缺乏明確的政策應用流程。二、就資源評估之政策應用迫切性而言，台灣海域近岸漁業資源受到過度捕撈、棲地破壞及氣候變遷之多重壓力，部分傳統漁業魚種族群量已呈下降趨勢；若科學評估數據無法及時轉化為管理決策，漁業資源保護將僅停留於「了解問題」的層次，而無法達到「解決問題」的管理目標。三、就跨機關協作而言，漁業資源調查工作涉及海洋委員會海洋保育署、農業部漁業署、水產試驗所及各縣市政府漁業主管機關等多個機關，若各機關分頭調查、各自建立資料庫而缺乏統整，不僅造成研究資源重複

投入，亦使資料整合分析工作更加困難，應建立統一的漁業資源評估資料庫及定期更新機制。四、新竹縣外海及苗栗縣通霄外海之近岸漁業作業區，是新竹縣客家族群傳統漁業社區的重要生計來源，當地常見漁獲物種（含花身鰱、鰻魚、烏魚、白鯧等）之族群動態，攸關地方漁業社區的長期生計穩定；若魚種資源評估未能有效覆蓋此區域，或評估結果未能及時通報地方漁業主管機關，將使在地漁民在資源管理過程中缺乏參與及知情的機會。五、就休閒釣魚資源管理而言，全國釣魚人口龐大，釣魚活動對部分近岸魚種的累積壓力不可忽視；現行釣魚管理缺乏系統性的科學基礎支撐，導致管理規定難以獲得漁民與釣客的共同理解與自願遵守，應透過定期公開的魚種資源評估報告，強化管理規定之科學正當性。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署建立魚種資源評估成果應用機制及跨機關資料共享平台，並於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提出完整書面報告，確保資源評估投資能產生最大的管理效益。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(十九)為確保「海洋污染防治基金」能針對重大海洋污染事件（特別是涉及油輪或化學品船舶的大規模污染）提供充分且及時的緊急應變財源，海洋委員會海洋保育署應就基金整體規模是否足以因應單一重大海洋污染事件之清除處理費用需求，進行財務壓力測試分析，評估在最壞情境（如大型油輪全損沉沒或化學品大規模外洩）下基金的實際支應能力，並提出基金財務韌性強化方案。爰此，海洋委員會海洋保育署應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交書面報告，內容須明列近年重大海洋污染事件之清除處理費用統計、基金財務壓力測試結果（含最壞情境分析）、緊急準備金計畫縮減之風險評估，以及基金財務韌性強化方案（含費率調整、費源擴充），以確保基金在面對重大污染事件時能提供充分的應變財源，保護我國海洋環境不因財源不足而遭受難以逆轉的污染損害。一、依預算評估報告，海洋污染防治基金

115 年度預算案編列基金來源 2 億 5,607 萬元，較 114 年度減少 8,481 萬元（減幅 24.88%）；基金用途 2 億 0,109 萬元，其中「海洋污染應變緊急準備金計畫」較 114 年度減少 5,000 萬元，在海洋污染案件數量持續增加（113 年度達 193 件，較 107 年度增幅高達 160.81%）的背景下，緊急準備金的大幅縮減，令人對基金的應急財源充裕性產生疑慮。二、就重大海洋污染事件之清除處理費用規模而言，112 年 7 月高雄港外海帛琉籍天使號貨輪沉沒案及 113 年 10 月巴貝多籍 BLUE LAGOON 輪擱淺蘭嶼龍門港案，均屬第 2 級應變；若發生第 3 級應變（如大型油輪全損引發大規模油污染），清除處理費用可能高達數十億元，遠超基金目前的應急準備金規模，此一財務缺口將嚴重影響污染清除的及時性與完整性。三、就基金財務壓力測試之必要性而言，「最壞情境分析」是評估緊急應變基金充裕性的標準方法；依據國際海洋污染清除成本數據，我國海洋污染防治基金若僅維持目前規模，一旦發生超大規模污染事件，將面臨嚴重的應急財源缺口，需要有正式的壓力測試分析結果支撐政策決策。四、新竹縣外海為台灣海峽主要航運航道之一，大型油輪及化學品船舶在此海域通行頻繁；一旦發生重大油輪事故，台灣海峽強烈的南北向洋流可能在短時間內將油污擴散至新竹縣香山濕地潮間帶及苗栗縣通霄外海漁業作業區，對客家族群傳統漁業聚落的生計造成難以估計的衝擊，基金應急財源是否充足，對新竹縣沿海社區的環境保護具有直接意義。五、就費率調整機制之必要性而言，現行海洋污染防治費費率是否充分反映潛在污染清除成本，以及費率調整機制是否能及時回應污染風險的變化，均是確保基金長期財務永續的關鍵問題，應在報告中提出評估。六、綜上，爰提主決議，要求海洋委員會海洋保育署就海洋污染防治基金進行財務壓力測試分析，提出基金財務韌性強化方案，並於 115 年 12 月 31 日前，向立法院內政委員會提出書面報告，確保基金在面對重大污染事件時能提供充分的應變財源。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(二十)115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算於「媒體政策及業務宣導費」編列 686 萬 4 千元，較 114 年度 269 萬 6 千元增加 416 萬 8 千元，增幅達 154.60%，惟 115 年度預算案所設定的評核指標（例如：貼文觸及人數、刊登廣告篇數或播放電視廣告則數），多屬於「投入型」或「產出型」指標。這類指標並未連結到「民眾認知度提升」等核心成果，難以具體衡量這些龐大宣導費用的實質成效。為落實財政紀律，爰要求海洋委員會海洋保育署針對增列「民眾認知度提升」之相關評核指標，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二十一)115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列預算 3,212 萬 7 千元，較 114 年度 2,667 萬 5 千元增加 545 萬 2 千元，增幅達 22.44%，其行政庶務支出增加之幅度甚至高於因通案調薪所增加之人事費（增列 462 萬 7 千元，漲幅 2.79%），有違一般行政預算應力求撙節之原則。經查，此項經費增加主因包含辦公廳舍與車輛等「其他業務租金」高達 1,329 萬 7 千元，以及於「設備及投資」項下新增編列 150 萬元建置「移交檔案影像檢索系統」。針對辦公廳舍增租及公務車租金之必要性，缺乏詳實之成本效益評估；且資訊系統建置及新增檔案系統之急迫性亦有待商榷。爰要求海洋委員會海洋保育署針對「辦公廳舍增租及公務車租金之必要性」及「移交檔案影像檢索系統建置之必要性與預期效益」，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二十二)115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「海洋生物保育作業」編列預算 2,860 萬 8 千元。於現行「野生動物保育法」架構下，不當賞鯨行為可能構成「野生動物保育法」第 3 條第 10 款之「騷擾」，進而依同法第 18 條及第 42 條規定，可處一年以下有期徒刑、拘役或科或併科新臺幣 6 萬元以上 30 萬元以下罰金。然因目前尚乏賞鯨活動明確法規標準，故何種行為樣態屬於「野生動物保育法」中的「騷擾」行為範疇

，其構成要件仍有待補充，例如觀賞距離、船隻數量、速度等。儘管目前業者得依貴署頒佈之「臺灣海域賞鯨指南」作為自律規範準則，但長期而言仍應制定賞鯨船相關航行規範為宜。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(二十三)115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「臺灣海域生態守護計畫」編列預算 2 億 6,601 萬 7 千元。根據國家海洋研究院 110 年發布之研究「防曬乳成分對珊瑚影響之評估」，防曬乳有效成分二苯甲酮、桂皮酸鹽及一般坊間氧化鋅成分的物理性防曬乳，其環境濃度達 10g/L 以上可能使珊瑚產生不良反應。再依據國家海洋研究院 113 年發布之研究「建構影響國人海洋素養行為模式之研究（113-114）」，經問卷調查結果顯示，僅有約 0.3%的國人知道使用防曬乳可能影響海洋健康，顯示國人對於友善珊瑚之生態知能不足。為確保國人參與各項水域遊憩活動，具備友善海洋之素養與知識，以減少海洋生態衝擊，海洋保育署於推動海洋生態旅遊及辦理在地守護能量計畫，應強化有關友善珊瑚之知識推廣與各項行動。

提案人：黃 捷

連署人：李柏毅 王美惠

(二十四)115 年度海洋委員會海洋保育署歲出預算第 2 目「海洋保育業務」項下「臺灣海域生態守護計畫」編列預算 2 億 6,601 萬 7 千元（含「業務費」1 億 8,230 萬 2 千元），用以辦理全臺釣魚環境之考評與優化、垂釣釣獲資料蒐集、補助釣點增設基本安全設施，並與農業部水產試驗所合作執行休閒釣魚及海洋漁業魚種資源調查等相關工作。惟經查，依海洋委員會海洋保育署官網揭示，截至 114 年 8 月 25 日，全臺可從事垂釣活動之釣點共 156 處，分屬農業部漁業署、臺灣港務（股）公司、內政部國家公園管理署及地方政府等不同管理機關，其管理情形迄未由海洋保育署完成全面盤點與整

合。又截至 114 年 9 月，全國 221 個漁港中僅 43 個開放釣點，涵蓋率僅 19.46%，未達 2 成；另以高雄市為例，於 110 年度優化 3 個釣點（占轄內 16 個漁港之 18.75%）後，即無後續推動進度。綜觀現況，推動成果仍待強化，海洋委員會海洋保育署宜加速整體規畫與協調，以兼顧海域資源保育、永續利用並提升釣友之安全與友善環境。綜上，請海洋委員會海洋保育署於 2 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告。

提案人：張智倫

連署人：王鴻薇 高金素梅 林倩綺

第 4 項 國家海洋研究院 26 億 4,909 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 7 項：

(一)115 年度國家海洋研究院歲出預算第 1 目「一般行政」編列 1 億 4,565 萬 5 千元，爰就下列各案併案凍結 30 萬元，俟國家海洋研究院 1 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

1.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 1 目「一般行政」編列 1 億 4,565 萬 5 千元。國家海洋研究院肩負落實海洋平權、污染溯源及海洋空間規劃等各項民生科研任務，充足且穩定之高階研究與行政人力，為支撐各項海洋科研成果轉化為基層紅利之關鍵基礎。鑒於立法院預算中心評估報告明確指出，國家海洋研究院近年實際員額呈現下滑趨勢，且研究人員缺額持續擴大，若未能有效建立留才與攬才配套機制，將導致嚴重之人力斷層，直接限縮各項接地氣科研計畫之執行量能，進而影響沿海居民與漁民權益。為掌控人事與行政預算執行效益，確保國家智庫發揮實質效能，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於 1 個月內，就解決研究人員缺口之攬才與留才具體精進對策，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

2.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 1,786 萬 5 千元。鑒於國家海洋研究院作為國家級海洋智庫，需高度專業之科研人才。惟受限於現行公務人員薪資結構與聘用制度，難以與學界或產業界競爭，導致高階研究人員延攬不易且流動率（Turnover Rate）偏高。若長期面臨「找嚙人」或「留不住人」之困境，將嚴重影響各項國家型海洋研究計畫之推動與傳承，亟需研擬具體留才攬才對策。為有效推動海洋研究計畫，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於 1 個月內，就提升專業科研人才留任誘因及改善薪資結構方案，向立法院內政委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(二)115 年度國家海洋研究院歲出預算第 2 目「海洋研究業務」編列 25 億 0,294 萬 4 千元，爰就下列各案併案凍結 100 萬元，俟國家海洋研究院向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

1.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 2 目「海洋研究業務」編列 25 億 0,294 萬 4 千元。審視國家海洋研究院近 3 年預算數據，115 年度「海洋研究業務」編列達 25 億 0,294 萬 4 千元，較 114 年度之 23 億 9,768 萬元增加約 1.05 億元（增幅 4.39%）。若進一步對照 113 年度之決算數 9 億 8,477 萬 7 千元，短短 2 年內預算規模膨脹高達 15 億 1,816 萬 7 千元，增幅超過 154%，短時間內公帑挹注成長逾 1.5 倍，行政吞吐量與計畫執行之嚴謹度顯有寬濫之虞，為撙節支出，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：廖先翔

連署人：徐欣瑩 張智倫 王鴻薇 丁學忠

2.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 2 目「海洋研究業務」編列 25 億 0,294 萬 4 千元。辦理海洋政策規劃、海洋資源調查、海洋科學研究、海洋產業及人有培育發展等業務。國家海洋研究院配合政府「向海致敬」政策，利用研究所

得相關資訊，開發「GoOcean 海洋遊憩風險資訊平台」APP，提供海域活動動態風險變化，做為民眾進行海洋遊憩活動之參考。惟「GoOcean 海洋遊憩風險資訊平台」APP自112年12月底上架以來，截至114年12月中，共計一萬六千餘人次下載、每個月平均僅六百六十餘人下載，其推廣仍需加強。爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於1個月內，就提升「GoOcean 海洋遊憩風險資訊平台」APP下載與民眾觸及率，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：王美惠

連署人：李柏毅 黃捷

3.115 年度國家海洋研究院歲出預算第2目「海洋研究業務」編列25億0,294萬4千元。國家海洋研究院115年度歲出計畫中，編列「建構海洋素養典範國家與海洋產業人才升級計畫」等相關經費。面對高齡化社會與身心障礙國人日漸增加之無障礙親水旅遊需求，國家海洋研究院過去已透過iCAP平臺建立「海洋無障礙服務人員職能基準」來應處，惟將該既有職能基準實質轉化為在地培訓機制，實為兼顧「弱勢遊憩參與權」與「在地就業工作權」之雙贏關鍵。鑒於目前該職能基準多停留在建檔與研發階段，推廣執行力道明顯不足，若未能檢討現有推廣策略並普及至沿海社區與大專院校，培育能評估海域環境、規劃進出路徑並提供特殊需求支持之專業人才，將直接導致地方青年與照護人員錯失投入無障礙旅遊產業之就業機會；同時，身心障礙者亦將因缺乏專業人員的安全引導而無法實質親水，導致「向海致敬」政策中鼓勵民眾親近、認識並進入海洋，同時保障活動安全之目的難以達成。為掌控人才培育預算執行期程，確保弱勢平權政策落實，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於3個月內，就海洋無障礙職能基準落實成效，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張宏陸

連署人：李柏毅 王美惠

4.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 2 目「海洋研究業務」項下「海洋基礎資料調查船興建計畫」編列 5 億 0,173 萬元。該項預算編列第 4 年經費新臺幣 5 億 0,173 萬元。查本計畫原訂 112 至 115 年度總經費 31 億元，惟 2 艘小型調查船歷經 7 次招標始於 113 年 3 月發包，招標嚴重不順；更甚者，4,000 噸級調查船因國際造價上漲逾五成，於 114 年 3 月核定第 1 次修正計畫，總經費自 31 億元遽增至 63 億 2 千萬元，增加 32 億 2 千萬元，增幅高達 103.87%，期程亦延長至 118 年度；再查本計畫預算執行率，112 年度累計執行率僅 23.08%、113 年度累計執行率 27.48%，均未及三成，主因係數次流標；114 年度截至 8 月底累計分配預算執行率亦僅 27.92%，執行績效持續偏低。爰凍結本計畫 115 年度預算，俟國家海洋研究院就計畫修正後各子計畫（100 噸、300 噸及 4,000 噸級調查船）建造進度、經費控管機制、招標策略檢討及後續執行時程提出完整報告，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

一、本計畫係依「海洋基本法」與「國家海洋政策白皮書」，規劃建置具足夠能量之專有任務型海洋調查船舶，提供政府相關部門執行常態性與週期性海洋基礎資料調查，於 111 年 3 月經行政院核定，計畫期程 112 至 115 年度，預定完成 100 噸、300 噸及 4,000 噸等 3 艘調查船建造，總經費 31 億元，係我國海洋研究能量建置之重大投資。二、就 2 艘小型調查船（100 噸及 300 噸級）之招標過程而言，歷經 7 次招標方於 113 年 3 月完成發包，招標失敗次數之多在政府採購實務中極為罕見，顯示原計畫預算規劃對國際造船市場行情之評估嚴重失準。最終得標之台船公司係考量生產空檔及維持人事固定成本而接受低於市場行情之契約價金，此種得標條件本身即隱含履約風險，後續建造品質與時程均需嚴密監控。三、就 4,000 噸級調查船而言，原核定預算 24 億元，修正後遽增至 56 億 2,000 萬元，增幅 134.17%，且已於 114 年 7 月 31 日公告招標，此一採購金額龐大且技術複雜之統包案，若重蹈小型調查船多次流標之覆轍，計畫整體推動將面臨更嚴重的延誤與追加，國家海洋研究院應提出充分的市場調查依據及招標策略說明，確保此次招標順利完成。四、就預算執行績效而言，本計畫 112 年度可支用預算 5,015 萬元，執行數

僅 1,157 萬 5 千元（23.08%）；113 年度可支用預算 5 億 8,044 萬元，執行數 1 億 5,114 萬元（26.04%）；114 年度截至 8 月底可支用預算 11 億 8,826 萬 5 千元，執行數僅 3 億 1,518 萬元（26.51%），3 個年度執行率均不及三成，長期偏低之執行率若持續，將導致計畫目標無法如期達成，並影響我國海洋基礎調查能量建置時程。五、本計畫所建置之海洋調查船，肩負我國海域水文、地形及生態調查之核心任務，調查範圍包含臺灣周邊海域，涵蓋新竹縣外海至苗栗通霄外海之近岸海域，相關基礎資料對於當地離岸風電選址評估、漁業資源管理及海洋生態保育均具有直接應用價值，計畫延誤將導致上述基礎資料持續缺漏，影響地方海洋產業發展決策品質。六、就計畫修正治理而言，總經費倍增（103.87%）係政府重大建設計畫管理之警示案例，顯示原計畫先期規劃階段對國際造船市場趨勢研析不足，且缺乏市場行情動態追蹤機制，國家海洋研究院應在書面報告中提出具體的市場情報蒐集機制改善方案，避免未來再度發生大幅追加之情形。七、綜上，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院就各子計畫建造進度、招標策略及後續執行管控機制，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

5.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 2 目「海洋研究業務」項下「海洋基礎資料調查船興建計畫」編列 5 億 0,173 萬元。鑒於國家海洋研究院辦理「海洋基礎資料調查船興建計畫」，攸關我國海域基礎調查能量。然造船計畫常因國際原物料波動、設計變更或招標作業延宕，導致預算執行率不佳或進度落後；惟此類資本支出金額龐大，應嚴格控管建造節點。為避免重蹈過往公務船艦建造延宕之覆轍，確保如期如質完工，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於 1 個月內，就該計畫之目前建造進度、經費執行情形及未來改善計畫，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

6.115 年度國家海洋研究院歲出預算第 2 目「海洋研究業務」項下「補助國家海洋科技營運中心」編列預算 6,184 萬 5 千元。本項預算係補助行政法人國家海洋科技營運中心設置，該中心已於 114 年經立法院三讀通過設置條例，預計於 115 年度 8 月正式營運，然經查至今該中心尚有配套子法仍未完成法制程序，經查該中心也未有營運計畫公告，有鑑於該中心成立初期，僅依賴政府機關經費之挹注，成效恐未能及時發揮，國家海洋研究院督促國家海洋科技營運中心完成各項準備作業，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於 3 個月內，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：丁學忠

連署人：廖先翔 王鴻薇

7.115 年度國家海洋研究院預算第 2 目「海洋研究業務」項下「補助國家海洋科技營運中心」之「獎補助費」編列 5,201 萬 4 千元。針對該中心為 115 年度新增之補助計畫，然預算書中對於該中心之具體營運模式、財務自償率（Self-Sufficiency Ratio）規劃及預期研究效益說明不足，恐有淪為常態性補助且缺乏監督機制之風險。為落實財政紀律原則，爰凍結該項預算，俟國家海洋研究院於 1 個月內，就該中心之年度營運目標、財務自償規劃、績效指標（KPI）及預期研究成果，向立法院內政委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：張智倫 王鴻薇 高金素梅

(三)為確保「國家船模實驗室多功能水槽建置計畫」（111 至 116 年度）之執行進度符合規劃目標，並與「海洋基礎資料調查船興建計畫」及「國家海洋科技營運中心」設立進行有效協調，國家海洋研究院應就本計畫目前執行進度、經費執行率、多功能水槽各功能模組建置完成情形，以及與未來調查船運作及船模實驗室商業服務之整合規劃，提出完整的進度與整合報告。爰此，國家海洋研究院應於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列本計畫迄 115 年第 1 季之預算執行率、各建置項目完成情形、與國家海洋科技營運中心設立後之營運計畫書，以及多功能水槽投入商業服務之時程規劃與預

期收益模式，以確保龐大的船模實驗室建設投資能如期轉化為支撐我國海洋科技產業發展的實質能量。一、「國家船模實驗室多功能水槽建置計畫」（111 至 116 年度）係為落實「國艦國造」政策、補足我國船模試驗能量缺口，同時為海洋調查船設計提供科學測試基礎而建置。本計畫完成後，多功能水槽將由預計在 115 年 8 月成立的行政法人「國家海洋科技營運中心」接管運作，因此本計畫的執行進度與品質，直接影響國家海洋科技營運中心成立後的核心業務能量，2 項計畫的時程銜接收關整體政策效益。二、就多功能水槽之國際競爭定位而言，目前國際上的先進船模試驗設施（如荷蘭 MARIN、英國 BMT 等）技術能量成熟，我國若要在此領域建立競爭力，多功能水槽的設施規格及測試能力必須達到國際水準；然計畫完成後的設施能否達到預期規格，以及後續如何透過國際行銷吸引國際客戶，均是影響投資效益的關鍵問題。三、目前國家海洋研究院雖已完成相關營運計畫及法規制度的撰擬，在移交至國家海洋科技營運中心前的過渡期間，其管理責任及運作模式需要有清晰的安排，避免建置完成的設施在移交過程中出現管理真空。四、就新竹縣海洋科技產業發展的潛在受益而言，新竹縣作為台灣科技產業重鎮，精密製造及工程服務業具有強大基礎，多功能水槽的建置若能有效帶動台灣造船及海洋工程產業的技術提升，對新竹縣廠商投入海洋科技供應鏈具有間接促進效果，應在計畫效益評估中納入此一產業鏈帶動面向的分析，以強化政策對新竹縣產業發展的關聯性。五、綜上，爰要求國家海洋研究院就「國家船模實驗室多功能水槽建置計畫」執行進度及與國家海洋科技營運中心設立之整合規劃提出完整報告，並於 115 年 6 月 30 日前向立法院內政委員會提出書面報告，確保龐大建設投資能如期轉化為實質科技產業能量。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(四)為強化國家海洋研究院作為政府海洋政策智庫之研究能量，國家海洋研究院應就近年實際員額持續減少、缺額擴大，尤其是 5 個研究中心 114 年 9 月底缺額

率已達 15.79%（9 人空缺／預算員額 57 人），且 113 至 114 年度調離職退休人數均高於新進到職人數之嚴峻人才流失問題，提出系統性之育才、留才及攬才改善方案，並針對研究人員流向大專校院或其他研究機構擔任較高職務之主要流失原因，研擬職涯發展路徑優化、薪資待遇調整、研究環境改善及彈性聘用機制等具體對策。爰此，國家海洋研究院應於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列各研究中心缺額分布與職類分析、近 5 年人員流動統計及離職原因調查、薪資待遇與競爭機構之比較分析，以及 115 至 117 年度人才補充預測與配套措施，以厚植我國長期海洋研究能量。一、依預算評估報告，國家海洋研究院 112 至 115 年度預算員額均維持 90 人，惟實際員額自 112 年度之 84 人減為 114 年 8 月底之 80 人，減少 4 人；5 個研究中心實際員額更自 112 年度之 62 人（含借調 9 人）減為 114 年 8 月底之 57 人，減幅 8.06%，高於全院平均值，顯示核心研究單位人才流失問題尤為嚴重。二、就缺額結構而言，114 年 9 月底 5 個研究中心之空缺包括主任 2 人、研究員 3 人、副研究員 1 人、助理研究員 2 人及助理員 1 人，缺額率 15.79%，且主任及研究員等高階職缺若長期懸缺，不僅影響研究計畫推動，更弱化機構作為海洋政策智庫之知識生產能力與政策諮詢品質。三、就人才流失原因而言，國家海洋研究院表示研究人員異動主因係應聘至大專校院擔任專任教師或至其他機構擔任較高職務，此一「向上流動」的離職模式，反映出國家海洋研究院在職涯發展天花板、薪資競爭力及研究自主性等面向，相較於大學教職或其他研究機構存在明顯劣勢，若不從根本改善職涯吸引力，甄補程序雖持續辦理，卻可能陷入「補了又走」的惡性循環。四、就甄補程序效率而言，國家海洋研究院表示對研究人員聘任及升等有較嚴謹之審查，爰甄補程序較冗長。然在人才缺口已達 15.79%之情況下，過度冗長的審查程序反而造成業務推動持續受損，應在維持品質標準的前提下，研議縮短甄補時程之具體作法，或以借調、合聘等彈性機制因應短期缺口。五、就機構整體發展而言，國家海洋研究院正同步推動「海洋基礎資料調查船興建計畫」（涉及大型調查船隊建置）及配合「國家海洋科技營運中

心」行政法人設置，此 2 項重大計畫均需充足且專業之研究人力支撐；在人才缺口持續擴大之情況下，即便硬體設施如期完成，亦可能因軟體人力不足而無法發揮預期效益，形成投資浪費。六、新竹縣與苗栗縣沿海具有豐富之海洋生態資源（含香山濕地、通霄外海珊瑚礁生態系等），需要充足的海洋生態及保育研究能量加以支撐，國家海洋研究院「海洋生態及保育研究中心」若持續缺額，將影響臺灣西北部海域生態系研究之系統性推進，對地方海洋保育政策制定造成知識缺口。七、綜上，爰要求國家海洋研究院提出系統性育才、留才及攬才改善方案，並於 115 年 9 月 30 日前向立法院內政委員會提出包含缺額分析、離職原因調查、薪資比較及中程人才補充計畫之完整書面報告。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(五)為確保行政法人「國家海洋科技營運中心」（預定 115 年 8 月 1 日正式成立）能夠在完善法制基礎上健全運作，國家海洋研究院及海洋委員會應加速完成所有相關子法辦法草案之審查公布程序，及各項組織章程、內部控制、會計制度、收支管理等規章之研訂，並在正式揭牌前提出完整之年度營運計畫、財務收支預測及業務績效評核機制，確保行政法人之設置符合「行政法人設置及運作實務指引」之各項要求，避免在法令制度及營運計畫尚未完備之情況下即倉促掛牌，影響機構運作之合法性與效能。爰此，海洋委員會應於 115 年 7 月 31 日前（即揭牌前 1 個月）向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列 14 項子法辦法及規章草案之完成進度、董事會組成及運作時程、首年度營運計畫核心內容，以及調查船隊與船模實驗室之預期服務能量規劃，以落實國會對重大新設機構之事前監督。一、依預算評估報告，為海洋基礎資料調查船與國家船模實驗室之營運管理，海洋委員會規劃新設行政法人國家海洋科技營運中心，「國家海洋科技營運中心設置條例」已於 114 年 7 月公布，115 年度預算案新增編列「補助國家海洋科技營運中心」所需經費 6,184 萬 5 千元，包括「業務費」349 萬 5 千元、「設備及投資」633 萬 6 千元及「獎補助費」5,201 萬 4 千元，

規劃於 115 年 8 月成立。二、然目前相關法令制度準備情形如下：6 項子法辦法草案（含董事長董事遴聘辦法、績效評鑑辦法、公有財產管理辦法等）已提報海洋委員會審查；8 項組織章程及內部規章草案（含組織章程、內部控制規章、採購作業規章、人事管理規章、會計制度規章等）待董事會成立後審議通過。另國家海洋科技營運中心之年度營運計畫已於 115 年 4 月 24 日送海洋委員會審查。三、就行政法人治理而言，董事會係行政法人最高決策機構，其董事會之名單已提送海洋委員會，多項核心規章（含組織章程、採購規章、人事管理規章）董事會成立後應儘速審議通過。四、就資產管理而言，海洋基礎資料調查船（未來總值達 63 億 2 千萬元）及國家船模實驗室（多功能水槽建置計畫 111 至 116 年度辦理）均為重大公有資產，公有財產管理使用收益辦法已提報海洋委員會審查。五、新竹縣苗栗縣沿海海域為西部海洋調查船主要作業航線之一，國家海洋科技營運中心未來所管理之調查船能否有效對臺灣西北部海域進行常態性調查，直接影響新竹縣海洋環境監測、離岸風電環評科學依據及漁業資源管理品質，地方政府及產業界均需充分了解該中心之服務範疇與作業優先序。六、綜上，爰要求海洋委員會及國家海洋研究院在正式揭牌前完備各項法制準備並提出完整營運計畫，並於 115 年 7 月 31 日前向立法院內政委員會提出書面報告，以確保行政法人之設置在完善法制基礎上健全運作。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(六)為確保國家海洋研究院的研究成果能有效支撐政府海洋政策制定，發揮「海洋政策智庫」之機構定位功能，國家海洋研究院應於 115 年 12 月 31 日前向立法院內政委員會提交完整書面報告，內容須明列近 3 年重要研究計畫清單、各計畫研究成果及對策之建議，確保海洋研究投入能對我國海洋治理產生最大的實際效益。

提案人：徐欣瑩

連署人：王鴻薇 廖先翔

(七)115 年度國家海洋研究院預算案第 2 目「海洋研究業務」項下「補助國家海洋科技營運中心」之「業務費」編列預算 349 萬 5 千元。海洋委員會規劃新設行政法人國家海洋科技營運中心，行政法人國家海洋科技營運中心設置條例已於 114 年 7 月公布，規劃於 115 年 8 月揭牌。洽據國家海洋研究院表示，依行政院人事行政總處「行政法人設置及運作實務指引」，迄 114 年 9 月 10 日已完成 6 項子法辦法草案初稿及 8 項子法規章草案初稿研擬；其中 6 項子法辦法草案將提報海洋委員會審查，通過後由其公布實施，及 8 項子法規章草案將於提經國家海洋科技營運中心董事會通過後，報請海洋委員會備查。另國家海洋研究院 115 年度預算案編列補助該中心設置及後續成立營運所需經費 6,184 萬 5 千元，惟迄 114 年 9 月底未提供相關營運計畫，允宜儘速完成。

提案人：王鴻薇

連署人：丁學忠 廖先翔

第 27 款 直轄市及縣市政府

第 1 項 一般性補助款－行政院主管

第 1 目 一般性民政補助－原住民族委員會 17 億 4,206 萬 3 千元，照列。

第 2 目 一般性教育補助－原住民族委員會 5 億 7,420 萬元，照列。

第 3 目 一般性文化補助－原住民族文化發展中心 870 萬元，照列。

第 4 目 一般性文化補助－客家委員會及所屬 4 億 6,680 萬 5 千元，照列。

第 5 目 一般性福利服務補助－原住民族委員會 2 億 8,370 萬元，照列。

第 2 項 一般性補助款－內政部主管

第 1 目 一般性民政補助－內政部 5 億 1,851 萬 4 千元，照列。

第 2 目 一般性民政補助－消防署及所屬 21 億 6,723 萬 1 千元，照列。

第 3 目 一般性民政補助－移民署 69 萬 8 千元，照列。

第 4 目 一般性警政補助－警政署及所屬 4 億 1,147 萬 4 千元，照列。

第 5 目 一般性農業補助－國家公園署及所屬 1,400 萬元，照列。

第 6 目 一般性工業補助－國土管理署及所屬 13 億 5,540 萬 3 千元，照列。

第 7 目 一般性交通補助－國土管理署及所屬 46 億 7,388 萬 4 千元，照列。

第 8 目 一般性福利服務補助－內政部 413 萬元，照列。

第 9 目 一般性環境保護補助－國土管理署及所屬 124 億 5,616 萬 5 千元，照列。

第 12 項 一般性補助款－海洋委員會主管

第 1 目 一般性民政補助－海洋委員會 184 萬 8 千元，照列。

第 2 目 一般性環境保護補助－海洋保育署 8,488 萬 7 千元，照列。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審查結果調整。

內政委員會審查結果須交由黨團協商，院會討論時，由廖召集委員先翔、李召集委員柏毅出席說明。

附件二

中華民國115年度中央政府總預算案 交通委員會審查結果

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。

本項提案 36 案，保留，送院會處理：

(一)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於歲入第 2 款「罰款及賠償收入」項下第 18 項「國家通訊傳播委員會」編列預算 1,120 萬元。

查，本筆歲入包括處罰違反《廣播電視法》、《有線廣播電視法》、《衛星廣播電視法》及《電信管理法》等相關法規之罰金罰鍰收入。然其實際決算數均比預算數高，如 112 年預算數為 1,900 萬，實際收入為 5,419 萬 3 千元，差 3,519 萬 3 千元；113 年預算數為 1,120 萬元，實際收入為 3,774 萬 4 千元，差

2,654 萬 4 千元；114 年度 1,120 萬元，實際收入 1,785 萬元，差 665 萬元。115 年仍編列 1,120 萬元，顯不合理，且該筆預算已連續 3 年編列 1,120 萬元，於預算編列上實有怠惰之嫌。

爰增列該項預算 500 萬元。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲

(二)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於「國家通訊傳播委員會」編列預算 7 億 7,252 萬 5 千元。

鑑於國家通訊傳播委員會攸關我國通訊傳播監理及網際網路傳播政策之訂定與執行。

國家通訊傳播委員會為我國通訊傳播之最高監理機關，其核心採合議制之委員會議形式，依法行使通訊傳播法令之擬訂、修正、業務之監督、調查及重大爭議裁決等職掌。

然而，因行政院長期未積極辦理委員之提名與遞補，造成通傳會委員人數未達法定合議門檻，導致召開常態委員會議之法定機制停擺。此舉不僅使該會重大政策無法決議，更實質淪為無首長與核心決策能力的空殼機關，嚴重衝擊我國通訊產業公平競爭、數位打詐及消費者權益保障等重要國家民生業務。

為促使行政院儘速提名通傳會委員以恢復單位正常運作，爰凍結該項預算 30%，俟國家通訊傳播委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：邱若華 魯明哲 陳雪生

(三)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於「業務費」編列預算 9,310 萬 4 千元

查，依國家通訊傳播委員會（以下簡稱通傳會）統計，其業務有 160 項需由委員決策，若無委員將無法完成，然通傳會剩餘 3 位委員將於 115 年 7 月 31 全數屆期，將導致通傳會後續有需要委員決策之業務均無法完成。

再者，依《國家通訊傳播委員會組織法》第五條，若主委出缺，將由副主委代行職務，若主委及副主委均出缺，將由行政院指定委員擔任代理主委，7/31

後，通傳會將無主委可推動相關業務。

爰凍結該項預算 50%，俟國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲

(四)國家通訊傳播委員會（下稱通傳會）115 年建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策下編列預算 1660 萬元，主要為辦理新應用與新網路型態之電信監理挑戰與政策因應研究，新網路型態與營運模型變革之監理政策因應研究。惟查，隨著低軌衛星技術蓬勃發展，相關科技亦成為犯罪集團輔助工具，於緬甸詐騙園區，詐騙集團即利用低軌衛星通訊服務，規避傳統電信監理；而 115 年 2 月間，國內亦有破獲利用低軌衛星通訊與深偽技術結合，跨國盜取被害人存款，又或者於他國亦有利用衛星通訊技術結合無人載具進行走私運毒等不法行為，顯見已非單一個案。鑒於低軌衛星亦被列為通訊韌性重要核心之一與國內關鍵基礎設施，亦已被納入不法集團犯罪常用工具，通傳會應就委辦後如何將本項委辦之研究結果有效落地、相關應用期程、預期成效、計畫績效指標等詳細述明及完整規劃，僅泛泛說明係為觀測先進國家，因應策略檢整監理需求議題，實難有效審查本項預算是否能切實符合國內需求。綜上所述，爰建議凍結本項計畫預算 20%，俟通傳會向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：陳清龍 黃健豪 魯明哲

(五)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 1 目「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」項下「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」編列預算 1,660 萬元。

國家通訊傳播委員會於本項目下編列高達 98.7%，即 1,640 萬元之預算於委辦費當中，加之此計畫後續年度（116-118 年）尚需耗資近 4,000 萬元之經費，惟我國資通訊產業之頻譜政策發展與規劃主要為數位發展部所主管，通傳會身為後端之監督管理機關卻編列高比例預算用於委外研究，卻未見通傳會對於委託辦理之研究案完整敘明其相關內容與預期成果、未來效益，為避免預算浮濫

編列，爰凍結該項預算 200 萬元，俟國家通訊傳播委員會就相關委外研究計畫詳加說明，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 李昆澤 何欣純

(六)115 年度國家通訊傳播委員會預算第 2 款 14 項 1 目「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」編列 1660 萬元，提案凍結 200 萬，俟國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

為發展次世代通訊科技，確保技術發展滿足國內外市場需求，通傳會辦理「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展之次世代通訊監理環境政策計畫」。

依據國際電信聯合會（ITU）揭示，次世代通訊三大新技術包含電信專業 AI 技術、通訊感測合一技術及地面空中通信系統連續涵蓋技術，並由國際行動通訊標準組織（3GPP）進行協定訂定。通傳會針對 3GPP 之新型態技術議題，分年進行監理環境政策研究，然相關研究之預期成果未有詳細說明。

綜上，爰提案凍結「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」預算數 200 萬元，以督促國家通訊傳播委員會針對相關研究計畫闡明未來效益，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，始得動支。

提案人：徐富癸 李昆澤 林俊憲

(七)115 年度國家通訊傳播委員會單位預算案「建構 B5G/6G 低軌衛星產業發展政策」編列 1,660 萬元，係新興計畫，辦理研析 B5G、6G 之技術發展，及研究衛星通訊之監理政策。鑑於低軌衛星通訊為強化我國通訊韌性之重要基礎建設，而近年國際衝突及地緣政治風險升高，更凸顯建立多元通訊備援機制之重要性。以國際實務為例，2022 年 2 月俄烏戰爭爆發初期，烏克蘭即透過低軌衛星通訊系統維持關鍵通訊能力，確保政府指揮體系及對外資訊傳遞不中斷，顯示在面對衝突、災害或其他緊急情境時，低軌衛星通訊已成為維持資訊流通及強化國家通訊韌性之重要支柱。惟我國礙於法規，境外低軌衛星來臺營運限制較多，允宜降低行政障礙，積極與數位發展部共同布建低軌衛星通訊服務。爰此，建議該項預算凍結 1/10，俟國家通訊傳播委員會於三個月內，針對研議低軌衛星

相關法規修正及配套措施，提出書面報告後，始得動支。

提案人：林俊憲 陳素月 徐富葵

(八)國家通訊傳播委員會 115 年度預算案「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」共編列 16,600 千元。經查，次世代通訊之關鍵技術（如 AI 電信應用、ISAC 通訊感測、NTN 非地面網路等）目前仍由國際標準組織 3GPP 於 Release19 至 21 版本逐步制定細部規範與進階技術細節，惟 3GPP 相關技術標準尚處於動態討論與確認階段，若研究計畫未能即時追蹤國際最新技術版本之更新情形，恐導致後續訂定之電信業使用 AI 指引或手機直連衛星監理政策與國際趨勢產生落差，難以達成建構前瞻通訊監理環境之目標。

爰此，建議針對「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」預算凍結 10%。待就如何強化即時追蹤國際技術標準更新、滾動調整研究方向之具體機制，向交通委員會提出書面報告，並經同意後，始得動支。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(九)115 年度預算案於「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」計畫編列 1,660 萬元，包括「B5G/6G 新應用與新網路型態之電信監理挑戰與政策因應研究」及「衛星通訊新網路型態與營運模型變革之監理政策因應研究」各 830 萬元，期程規劃為 115 至 118 年度，總經費合計 1 億 460 萬元，計畫以網路技術為研究基礎，探討次世代通訊對新型網路架構、新興應用及營運模式之影響，分析可能衍生之監理挑戰，推導相應之法規及政策調適方向。

惟 3GPP 技術規範仍制定中，研究方向存在不確定性，據國際電信聯合會揭示，次世代通訊三大新技術包括電信專業 AI 技術、通訊感測合一技術及地面空中通信系統連續涵蓋技術，均由 3GPP 自 Release 18 至 21 進行協定訂定，然而，目前僅 Release 18 完成技術概念確認，Release 19 至 21 細部規範仍未制定完備，技術發展方向未完全明確。

再者，多年期計畫缺乏滾動調整機制，計畫期程橫跨 115 至 118 年，惟 116 至 118 年研究方向係依 3GPP 陸續公告之版本技術演進而定，顯見於技術規範持

續演進之情下，若未能建立即時追蹤與滾動調整機制，恐致使研究方向與國際最新技術發展脫節，影響政策制定之前瞻性與適切性。

計畫效益評估機制亦待強化，計畫總經費逾 1 億元，跨越 4 個年度辦理，應建立明確年度執行成果評核指標及機制，確保各年度研究成果得有效轉化為具體政策建議，俾利國會監督。

綜上，通傳會於「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」計畫編列 1,660 萬元，然而，其相關國際技術規範仍未制定完畢，計畫研究方向存在不確定性，允宜建立即時追蹤 3GPP 技術版本更新機制，並滾動調整研究方向，以確保計畫執行成效。

凍結國家通訊傳播委員會 115 年度「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」預算 10%（新臺幣 166 萬元），俟國家通訊傳播委員會於一個月內向立法院提出專案報告，經同意後，始得動支。

專案報告內容須包括：

- 1.即時追蹤 3GPP 各版本（Release 18 至 21）技術更新情形之具體機制與人員配置規劃
- 2.B5G／6G 研究計畫及衛星通訊研究計畫 116 至 118 年度之滾動調整研究方向評估原則與調整程序
- 3.各年度研究成果轉化為政策建議之機制，及績效評核指標說明。
- 4.本計畫與國科會、數發部、經濟部等機關之業務分工，避免資源重疊。
- 5.行政院「次世代通訊科技發展方案（2025 至 2030 年）」，相關辦理事項之具體執行進度及目標。

提案人：游 顯 黃健豪 陳清龍

- (十)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 1 目「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」編列預算 1,660 萬元。係辦理「B5G/6G 新應用與新網路型態之電信監理挑戰與政策因應研究」及「衛星通訊新網路型態與營運模型變革之監理政策因應研究」所需經費，各編列 830 萬元，期以因應次世代通訊技術發展及相

關監理政策需求。

鑑於國際行動通訊標準仍由 3GPP 持續演進中，包含電信專業 AI、通訊感測合一（ISAC）、非地面網路（NTN）等關鍵技術尚在發展階段，相關技術規範與產業應用模式尚未完全定案。惟本計畫編列經費進行多年度政策研究，若未能即時掌握國際標準演進趨勢並滾動檢討研究方向，恐致研究成果與實際發展脫節，影響預算執行效益。

爰此，為確保預算使用效益並強化政策前瞻性與實務連結，建議凍結該項預算新臺幣 166 萬元，俟通傳會於三個月內，向立法院交通委員會提出書面報告，說明以下事項後，始得動支：一、針對 3GPP 技術版本更新之即時追蹤與滾動調整機制；二、與國際標準組織及產業界之合作與諮詢機制；三、關鍵議題（如手機直連衛星、頻譜干擾、AI 導入電信監理）之具體政策落地規劃與時程；四、整體計畫分年成果指標與效益評估機制。

提案人：洪孟楷 黃健豪 魯明哲

(十一)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 1 目「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」項下「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」中「業務費」建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策編列預算 1,660 萬元。

經查，此目之二子計畫皆為針對「新網路型態」之鉅額委辦政策研究（兩案委辦費各高達 820 萬元，合計 1,640 萬元），性質高度雷同，有資源分散與重疊之虞。在 B5G/6G 方面，立法院預算評估報告指出，國際行動通訊標準組織（3GPP）關於次世代通訊之細部技術及進階精進技術（如 Release 19 至 21），目前仍在討論與制定階段。在國際標準與技術細節尚未完全定案之際即編列鉅額研究費，恐有偏離國際趨勢、浪費公帑之。

在低軌衛星通訊方面，目前民眾仍面臨「衛星通訊看得到吃不到」的窘境。且低軌衛星發展之政策與頻率規劃、技術驗證與產業應用多由數位發展部主責，國家通訊傳播委員會與數位發展部之間出現「預算兩邊編、責任兩邊推」的權責不清現象（如第四階段產業應用與監理研究），恐造成行政資

源浪費與多頭馬車。

為確保國家預算有效運用、避免計畫高度同質與部會資源重疊，爰凍結該項預算 30%，俟國家通訊傳播委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(十二)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 1 目「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」項下「建構 B5G／6G 及低軌衛星產業發展政策」中「業務費」編列預算 1,660 萬元。有關通傳會 115 年度新增辦理「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」計畫，編列 1,660 萬元（包含「B5G/6G」及「衛星通訊」研究計畫各 830 萬元），總期程 115 至 118 年度總經費達 1 億 460 萬元。原住民族地區多位處深山，極易因天然災害淪為通訊孤島。然而，現行計畫主要流於通訊技術（如 3GPP Release 18 至 21）與法規調適的常態研究，未見針對原鄉緊急救援、手機直連衛星等 NTN（地面空中通信系統連續涵蓋）技術的實地應用與推動規劃。且通傳會於通傳基金中「地區監理計畫」編列 1 億 31 萬 7 千元辦理基地臺建置宣導等業務。雖電信管理法第 46 條規定公有土地建物管理機關無正當理由不得拒絕設置，但立法院預算中心報告指出，「部會組」的業者申請建置基地臺件數已出現逐年下滑的趨勢（由 109 年度的 111 件，一路滑落至 113 年度的 23 件）。這顯示通傳會未能積極協調各部會釋出位於原鄉地區的公有土地或建物，導致原鄉行動寬頻網絡的完善進度受阻。爰凍結該項預算 200 萬元，俟國家通訊傳播委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富癸

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(十三)國家通訊傳播委員會為合議制機關，依通傳會組織法規定，應置委員 7 人，由行政院長提名，經立法院同意後任命，然而，通傳會迄今委員人數未達委員總額過半數（4 人），致使依法應提委員會議決議之事項均無法進行，嚴重

影響業務推動。

截至 114 年底，通傳會無法審議項目合計達 347 案，包括通訊傳播業務公告案 2 件、許可案 265 件、處分案 67 件；通訊傳播相關法令訂定、修正及廢止審議 5 件；通訊傳播重要計畫及方案審議、考核 2 件；預算及決算審核 3 件及其他 3 件，均因委員人數不足，致生待審議案件持續累積。

於待審議案件中，許可案高達 265 件，處分案 67 件，涉及通訊傳播事業經營權取得、變更或消滅，業者申請案長期懸而未決，不僅影響業者正常經營規劃，更損及民眾使用通訊傳播服務之權益，顯見積壓案件涉及重要監理業務，恐損及業者及民眾權益甚深。

通傳會雖修正委員會議審議事項及授權內部單位辦理事項作業要點，改以委員諮議會議替代部分功能，惟依組織法明定不得授權之事項，仍須合法委員人數始得審議，形成制度性障礙，致使大量案件持續積壓，雖採過渡措施，惟仍具法制侷限。

自委員出缺迄今，行政院迄未提出新任委員名單送請立法院審議，致使通傳會長期處於委員不足之態，業務執行效能持續低落，影響我國通訊傳播監理之公信力，委員不足根本問題源於行政院提名延宕與行政怠惰。

綜上，通傳會因委員人數長期不足，待審議案件達 347 案，嚴重影響監理業務推動及政策執行效能，允宜研謀改善，以恢復通傳會正常運作。

凍結國家通訊傳播委員會 115 年度「一般行政」預算 10%（新臺幣 7,555 萬元），俟國家通訊傳播委員會於一個月內向立法院提出專案報告，經同意後，始得動支。

專案報告內容須包括：

1. 待審議 347 案之最新處理狀況，及各類型案件之清理期程規劃。
2. 委員會議保留事項於委員人數不足情形下之法制因應措施，及各項措施之法律依據。
3. 行政院提名通傳會新任委員之時程規劃，及通傳會建議行政院加速提名之

具體作為。

4.因委員不足致使業務延誤對相關業者及民眾之影響評估，及配套補救措施。

提案人：游 顯 黃健豪 陳清龍

(十四)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 目「一般行政」項下「人員維持」中「人事費」之「政務人員待遇」編列預算 1,542 萬 8 千元。

經查，國家通訊傳播委員會（NCC）自 113 年 12 月 1 日起，委員人數僅餘 3 人，已未達委員總額 7 人之過半數。然行政院卻遲未依法提出並補齊 NCC 新任委員名單，導致 NCC 委員會議實質停擺，許多依法須經委員會議決議之重大通訊傳播業務、公告案及許可案無法處理。因行政院違法不補齊委員名單，造成通傳會民生案件大塞車。

依據資料顯示，截至 114 年 8 月底待審議項目已達 347 案；至 115 年 3 月 18 日，留待委員會議審議之案件更暴增至 588 案（包含董監事及經理人變更 209 案、屆期換照與停播 148 案、營運計畫變更 116 案及股權轉讓 94 案等），嚴重拖累我國通訊傳播產業之發展與民眾權益。行政院怠於補齊委員名單，致使機關無法正常運作，本年度卻仍編足滿額 7 名政務人員之全年薪資待遇，顯不合理。

莫讓意識形態凌駕人選提名，為確保 NCC 各項重要業務得以正常運作，爰凍結該項預算 881 萬 6 千元，俟國家通訊傳播委員會補齊委員會議缺額後向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：黃健豪 陳雪生 邱若華

(十五)國家通訊傳播委員會（下稱通傳會）115 年「一般行政」人事費 1.政務人員全年待遇，編列預算 1,542 萬 8 千元，主要為給付通傳會委員人事費用。惟查，通傳會委員人事法定額原為七人，其中四名委員業於 113 年 7 月屆滿，期間歷經行政院為操作大罷免輿論、故意延遲提名，嗣於罷免失敗後，行政院又再次提名爭議人選，以致通傳會委員人事案又遭立法院否決，空缺懸宕至今；現有之三名委員任期，亦僅自 115 年 7 月 30 日，通傳會未來業務非但更難

以重步正軌，更將面臨團滅危機。綜上所述，通傳會委員既至今猶未補齊，相關預算編列自尚無以法定人數執行必要，爰建議凍結政務人員全年待遇 12 分之 5，俟行政院依法行政、提名通傳會委員人事案，並經立法院同意、補齊委員人數後，始得動支。

提案人：陳清龍 魯明哲 黃健豪

(十六)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列預算 1 億 0,320 萬 5 千元。

查，本筆預算 114 年度編列 6,001 萬 2 千元，115 年成長至 1 億 320 萬 5 千元，暴增 4,319 萬 3 千元，另本筆預算多項業務增加不合理或未明確說明增加原因，如土地租金 114 年度為 1 千元，然 115 年暴增至 2,646 萬 4 千元，於預算書上卻未見該筆預算暴增之原因。另通訊傳播委員會 115 年度員額與 114 年度相同，均為 493 人，惟其一般事務費中，員工健康檢查費增長 13 萬 5 千元、員工文康活動費亦成長 51 萬 8 千元，顯不合理，通傳會應說明清楚該筆預算增加之原因。

爰該項預算減列 100 萬元並凍結 10%，俟國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲

(十七)國家通訊傳播委員會 115 年度預算案「一般行政－基本行政工作維持」共編列 103,205 千元。經查，行政院核定打詐綱領 2.0 版由通傳會擔任電信服務面統籌機關，負責完善電信事業管理措施並避免電信服務遭濫用，根據內政部警政署統計，114 年度詐欺案件發生數仍居高不下，累計發生數已逾 13 萬件，雖通傳會已推動防杜境外詐騙來話、遏止人頭門號及攔阻惡意簡訊等措施，並取得初步成效，然民調顯示仍有半數受訪民眾曾接獲詐騙電話，且簡訊詐騙占比亦高，顯示詐騙集團仍頻繁利用電信工具接觸民眾，通傳會針對電信源頭之管理強度及技術精進作為，仍有大幅提升空間。

爰此，建議凍結預算 5%。待通傳會就如何精進堵詐技術、強化電信業者

落實風險管理機制指引、以及提升跨部會聯防打詐策略之具體成效，向交通委員會提出書面報告，並經同意後，始得動支。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(十八)為執行防杜境外詐騙來話、遏止人頭門號、攔阻惡意簡訊及強化電信事業於涉詐網域及網址之聯防等策略，應行政院新世代打擊詐欺行動綱領 2.0 版，近年度相關經費大幅增加，然詐騙事件仍持續頻傳，詐欺案件數居高不下且破獲不易，甚至不減反增，顯見通傳會並未針對相關案件進行有效遏止，爰提案凍結預算 100 萬元，建請通傳會針對計畫辦理工作項目提出規畫管理及評估效益，俟國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：許智傑 李昆澤 徐富癸

(十九)國家通訊傳播委員會（下稱通傳會）115 年一般行政「基本行政工作－業務費」下，編列預算 7,650 萬 4 千元，主要為綜理通傳會會內事務。經查，衛星廣播電視法於 1 月 30 日業經立法院三讀通過，目前法案雖因遭行政院基於政治立場、以程序不副署方式不當杯葛；惟查，縱然衛星廣播電視法目前仍未施行，然當時立法院基於落實衛星廣播電視業、無線電視事業、有線電視事業新聞品質提升與公平競爭之目的，要求公開揭露新聞頻道之股權、財務及其他與公共利益有關重要資訊，因尚須業界與社會共識，故仍以黨團協商後附帶決議方式，要求國家通訊傳播委員會仍應於六個月內徵詢各界意見，並提出修法，此部分既未涉及法案實質本身，通傳會理應尊重立法院黨團協商及附帶決議之結果，並秉於獨立機關之客觀中立行使職權，而不應受行政院違法行為所左右。綜上所述，新聞台的股權資訊揭露，不只攸關媒體環境正常發展，也是基於保障閱聽者權益的公益立場；維護新聞環境、促進媒體專業自主，乃通傳會法定權責，自無有受行政院違法不副署影響，而怠惰行使職權道理。爰建議減列 1,000 萬元、凍結本項計畫預算 30%，俟通傳會確實依附帶決議結果執行，提出相關修法草案後，始得動支。

提案人：陳清龍 黃健豪 魯明哲

(二十)行政院於 114 年 2 月 18 日核定「新世代打擊詐欺策略行動綱領 2.0 版」，由通傳會負責堵詐面向，擔任電信服務面之統籌機關，負責完善電信事業管理措施，避免電信服務遭受詐騙集團濫用，惟詐欺案量居高不下，防制成效待強化，據警政署統計，114 年 1 至 8 月詐欺案發生數累計達 13 萬 5,755 件，月均逾 1 萬 6 千件，破獲率平均僅 71.41%，顯見詐騙案量仍龐大，且破獲率偏低，整體防詐成效尚具改善空間。

電話與簡訊仍為詐騙集團常用管道，據 2025 亞洲詐騙報告，我國受訪民眾過去一年曾接獲詐騙電話者竟高達 50%、詐騙簡訊達 34%，顯見電話與簡訊詐騙依然為詐騙集團接觸民眾之主要途徑，而此，係通傳會主管業務範疇，應積極強化攔阻機制。

部分業者未落實風險管理機制，據通傳會提供「打詐綱領 2.0」執行情形窺知，雖已有部分成效（例如：境外詐騙來話攔阻通數自 112 年 5 月 5,080 萬通，降至 114 年 8 月 577 萬通），然而，人頭門號管制、惡意簡訊審核拒絕率等，其相關機制仍具持續精進空間，且部分電信業者落實風險管理機制指引之情形未盡理想。

再者，跨部會協作機制亦待深化，以打詐綱領 2.0 涉及內政部、法務部、金管會、數發部及通傳會等多個機關，跨部會整合協調之深度與即時性，直接影響防詐成效，目前仍具精進必要。

綜上，通傳會為電信服務面堵詐統籌機關，現行截堵詐騙電話及簡訊機制雖具一定成效，惟詐欺案件數仍居高不下，允宜持續精進截堵技術與電信事業管理措施，並強化跨部會合作打詐策略，以有效降低詐騙案件數量，維持社會秩序。

凍結國家通訊傳播委員會 115 年度「一般行政」項下基本行政工作維持業務費 10%（新臺幣 765 萬元），俟國家通訊傳播委員會於一個月內向立法院提出專案報告，經同意後，始得動支。

專案報告內容須包括：

1. 截堵詐騙電話及簡訊機制之執行現況、成效評估指標、及迄今各月攔阻數量統計分析。
2. 針對未落實風險管理機制指引之電信業者，相關具體督導措施及裁罰機制。
3. AI 技術導入攔阻詐騙電話及簡訊之推動進度，及三家行動通信事業之落實情形。
4. 跨部會合作打詐策略之整合機制，及通傳會與內政部、法務部、金管會、數發部之協作分工與溝通平台。
5. 針對詐騙集團轉移管道（例如：網路、社群平台等）之因應策略，及與數發部之權責分工。
6. 115 年度打詐堵詐業務之年度量化目標及評估指標。

提案人：游 顯 黃健豪 陳清龍

(二十一)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 7,650 萬 4 千元。

國家通訊傳播委員會年度施政目標包含對於利用電信服務所行使詐騙，將與電信事業公私協力導入 AI 技術，辦理攔阻及警示機制，有效遏止詐騙案件及保障民眾財產安全，惟詐騙集團詐騙手法不斷翻新、防不勝防，目前通傳會之 AI 防詐作為主要有：建立全天候 AI 自動化識詐平台以巡檢惡意資訊、利用 AI 模型進行關鍵字及詐騙網址攔截，並針對「隱藏號碼」實施語音警示等，惟根據法務部統計資料，111 年一般電信詐欺案件偵查起訴人數 20,045 人；112 年 27,025 人；113 年 28,597 人；114 年 30,559 人；115 年統計至 4 月已有 9,939 人，可見涉犯電信詐欺案件人數不但絲毫未減少，更呈現逐年攀升之情況。防堵詐騙有賴各部會通力合作，「源頭攔阻、末端重罰、落實宣導」方能起到防微杜漸之效，通傳會於上開三個環節當中均扮演非常重要的角色，然通傳會針對電信詐騙現行之攔阻及警示機制是否能有所成效卻不無疑問，考量詐騙猖獗，電信詐欺之案件量與涉案

人數不斷攀升，詐騙手法也不斷推陳出新，通傳會更應通盤檢視現有防詐作為之成效，並持續精進，爰凍結該項預算 200 萬元，俟國家通訊傳播委員會針對電信詐欺防制作為之成效進行檢討並研謀改進措施，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。

提案人：陳素月 李昆澤 何欣純

(二十二)115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 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 71 萬 1 千元。

115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」之「特別費」主任委員及副主任委員特別費，編列預算 71 萬 1 千元。

經查，國家通訊傳播委員會自 113 年 12 月 1 日起，委員人數僅餘 3 人，已未達委員總額過半數。目前不僅主委係由他人代理，副主任委員一職更是處於長期懸缺狀態。特別費乃機關首長及副首長因公務所需之專屬經費，在當前「沒有副主委」的實際情況下，本會卻仍依滿額正副首長之編制，編列足額之特別費，顯不合理且無支用之正當性。

為落實政府財政紀律，避免公帑閒置或遭不當流用，爰減列該項預算 29 萬 4 千元。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(二十三)有鑑於國家通訊傳播委員會 115 年度新增辦理「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」計畫，編列 1,660 萬元（包含「B5G/6G」及「衛星通訊」研究計畫各 830 萬元），總期程 115 至 118 年度總經費達 1 億 460 萬元。原住民族地區多位處深山，極易因天然災害淪為通訊孤島。然而，現行計畫主要流於通訊技術（如 3GPP Release 18 至 21）與法規調適的常態研究，未見針對原鄉緊急救援、手機直連衛星等 NTN（地面空中通信系統連續涵蓋）技術的實地應用與推動規劃。且通傳會於通傳基金中「地區監理計畫」編列 1 億 31 萬 7 千元辦理基地臺建置宣導等業務。雖電信管理法第 46 條

規定公有土地建物管理機關無正當理由不得拒絕設置，但立法院預算中心報告指出，「部會組」的業者申請建置基地臺件數已出現逐年下滑的趨勢（由 109 年度的 111 件，一路滑落至 113 年度的 23 件）。請國家通訊傳播委員會必須在「衛星通訊新網路型態與營運模型變革之監理政策因應研究」中，開闢「原住民族地區防災與緊急救援通訊（手機直連衛星／救援／商業業者共用地面設施）」的專案研究比重，確保次世代通訊技術能優先照顧原鄉；並要求通傳會運用「地區監理計畫」的 1 億 31 萬 7 千元預算時，必須主動清查原住民族地區內的所有中央及地方機關、國營事業之公有建物與土地，並結合年度績效考核機制，優先拉高電信業者在原鄉公有設施的基地臺建置率。爰建請國家通訊傳播委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富葵

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(二十四)國家通訊傳播委員會 115 年度編列 7 億 7,252.5 萬元，較前（113）年度決算數增加 8,560.3 萬元。其中新增「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」經費 1,660 萬元，涵蓋 2 個 4 年期研究計畫，規劃就 B5G/6G 新應用與網路型態、電信網路中人工智慧之使用指引，以及低軌衛星直連手機（D2C）與衛星—地面頻譜協調等議題，進行政策研議與技術標準的前瞻研究，並作為未來設備認證與監理調適之基礎。

惟檢視預算書與計畫說明，雖列舉研究主題與預期成果，但僅止於「形成初步政策框架／指引或法規調適建議」，對於執行時程、完成進度、權責分工及產業利害關係人參與機制均未具體交代，亦未說明相關研究如何落實於民生需求，例如災害發生時的緊急通訊保障、或偏鄉地區訊號涵蓋之改善。為確保研究方向與國人切身需求緊密結合，爰建請國家通訊傳播委員會應持續了解國外相關技術發展狀況，滾動調整研究方向，並於兩個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：何欣純 李昆澤 徐富癸

(二十五)災害來臨時，一旦該地區的基地台結構受損無法正當運作，便可能影響該地區行動通訊之穩定性及品質，因此通訊韌性更加顯得關鍵。經查，數位發展部已藉由 113 年「支持數位韌性之跨業者行動網路接取驗證計畫」，完成災難漫遊技術驗證，確認其技術可行性，驗證成果並分享與主管機關（通傳會）及電信事業參考。又因應丹娜斯颱風，通傳會已請電信業者於臺南七股區、嘉義布袋鎮及部分周邊，啟動災害漫遊先導機制，加強災區通信品質，並將藉由此次實作經驗，以完備未來通案實施機制。

通傳會於 2025 年 10 月提出《啟動行動通訊災害漫遊機制作業要點》，以明定台灣災難漫遊的法規基礎，重大災害發生時的啟動條件、實施程序、費用分攤方式，以確保災民通訊不中斷且免額外付恐使電信事業及災害前線人員無所適從。為促進我國通訊韌性，爰建請國家通訊傳播委員會應持續了解《啟動行動通訊災害漫遊機制作業要點》之實際執行狀況，以確保災害來臨時能有效實施，保持災區通訊之暢通，並於兩個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：何欣純 李昆澤 徐富癸

(二十六)伴隨網際網路普及與生成式 AI 迅速發展，青少年在日常生活中使用新興科技的頻率日增，但相對的風險也隨之提高。據兒福聯盟 2025 年「台灣兒少網路安全調查」顯示，有 2 成學生高頻率使用生成式 AI，但不到 4 成會查證資訊真偽，另有 4 成從未或僅偶爾注意避免上傳個資給 AI，反映在人工智慧時代下，兒少的數位隱私與資訊素養亟待強化。

本委員會委員歷次質詢，已要求通傳會正視人工智慧普及後對兒少通訊傳播權益及數位素養的挑戰，並提出具體對策，以作為未來施政依據。經查，國家通訊傳播委員會主管通訊傳播監督管理基金，辦理「網際網路傳播計畫」，已於 113 年 7 月完成《網際網路傳播政策白皮書》初稿，114 年 4 月並召開公聽會蒐集各界意見，爰請通傳會依相關程序，儘速公告《

網際網路傳播政策白皮書》，並將兒少數位安全與生成式 AI 衍生之隱私與素養議題，納入未來政策推動及具體行動方案中，並向本委員會提出後續執行進度與成效之書面報告。

提案人：何欣純 李昆澤 徐富癸

(二十七)詐騙犯罪為國人深惡痛絕的社會問題，近年詐騙集團大量使用俗稱「貓池」的通訊設備，藉此一次操作數十張 SIM 卡，短時間內發送大批詐騙簡訊，甚至偽造號碼或攔截驗證碼，進行人頭帳號開設與跨境金融犯罪，不僅造成民眾財產損失，更嚴重威脅通訊安全。美國特勤局 2025 年聯合國大會前夕查獲超過 300 座貓池設備、10 萬張 SIM 卡，國內亦多次破獲利用貓池設置的詐騙機房，顯示此類設備已成跨國犯罪的重要工具。經查，通傳會為電信監理主管機關，負有維護通訊秩序及保護用戶安全之責，爰請通傳會與法務部調查局、內政部警政署及刑事警察局通力合作，提出具體對策，從設備管理、電信業者協作及跨境追查等面向，持續精進打詐作為，從源頭堵絕詐騙工具，減少國人受害，並將後續執行規劃與成效於兩個月內以書面報告回覆本委員會。

提案人：何欣純 李昆澤 徐富癸

(二十八)依電信管理法第 65 條第 2 項規定：「為維持電波秩序，經主管機關公告之電信管制射頻器材，應經核准，始得製造、輸入。」然近年隨跨境電商與網路購物快速發展，民眾透過網路訂購並進口供自用之設備或器材之案件由 112 年之 2 萬 5,369 件，增加至 113 年之 4 萬 198 件（增幅 58.45%）。通傳會為維持國內電波秩序與通訊品質，須投入大量人力及資源辦理審查，假期亦須安排人力審查申請人提供之自用切結書及產品規格文件，以確認進口產品之無線電頻段及發射功率符合我國規定。因相關行政成本增加，通傳會 114 年 2 月 3 日依規費法之規定，新增自用第二級電信管制射頻器材輸入核准審查費 750 元。導致民眾因自用輸入卻須給付高於商品價格的審查費，因此通傳會於 114 年 2 月 10 日宣布暫緩收取郵寄輸入自用 2 部

以下審查費。

鑑於藍牙、Wi-Fi 等無線技術普及，低功率射頻器材進口數量將持續增加，建請通傳會應整合各方意見，儘速修訂管理規範，簡化輸入審查流程，推動自動識別、審查流程智慧化，降低行政成本，訂定合理之審查費用或免徵之標準，以確保法規執行並兼顧電波秩序與市場創新，並於兩個月內以書面報告回覆本委員會。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(二十九)依廣播電視法第 33 條規定，電臺所播送之節目應能明顯辨認，並與其插播之廣告有所區隔；另通傳會公布「國家通訊傳播委員會節目與廣告區分認定原則」，將新聞報導及兒童節目涉及廣告化之認定以附表明訂相關原則，以維護視聽者權益。然隨各式媒體蓬勃發展，兒少接觸與使用電子產品管道及頻率大為增加，基於保障兒少身心健康，為防止少年接觸到不適合觀看之內容，國內系統業者需配合電視節目分級管理辦法，所有數位頻道需按內容情節設定為普遍級、保護級、輔導級或限制級等分級。

然查，近年重大體育賽事期間，於場中休息時間多有博弈性質遊戲之電視廣告撥出，而此類運動賽事經常為一家人或兒童、青少年共同觀賞，此類廣告並不適合讓兒少接觸，恐有傳遞青少年及兒童扭曲之行為概念，或妨礙兒童、少年身心健康。為確保視聽眾之視聽權益，避免影響兒少身心發展，爰建請通傳會應加強協助並輔導電視事業落實節目分級事宜，俾維護兒少之安全視聽權益，並於兩個月內以書面報告回覆本委員會。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(三十)依國家通訊傳播委員會統計，114 年底全國 5G 用戶占比 41.4%。雖 5G 用戶逐年增加，惟該會研究調查指出，約七成受訪者因換約或購機優惠，才選擇更換 5G，並非是網路速度具吸引力；而尚未更換至 5G 之受訪者，大多係因 4G 已能滿足需求或考量 5G 資費較高。是故，5G 品質尚未足以吸引民眾轉換，且電信業者因高成本競標 5G 頻譜，導致現行資費非常高額。相較之下，數

位發展部投入逾 221 億元補助建設基地台與韌性網路，藉以加速 5G 普及，並提升國家網路品質，卻無法回饋於民眾。爰此，俟國家通訊傳播委員會於三個月內，針對請電信業者調降 5G 資費方案，提出書面報告。

提案人：林俊憲 陳素月 徐富癸

(三十一)查，依國家通訊傳播委員會（以下簡稱通傳會）統計，其業務有 160 項需由委員決策，若無委員將無法完成，然通傳會剩餘 3 位委員將於 115 年 7 月 31 全數屆期，將導致通傳會後續有需要委員決策之業務均無法完成。

再者，依《國家通訊傳播委員會組織法》第五條，若主委出缺，將由副主委代行職務，若主委及副主委均出缺，將由行政院指定委員擔任代理主委，然 7/31 後，通傳會將無主委可推動相關業務。

綜上所述，爰要求通傳會應與行政院溝通，儘速提出新任通傳會委員名單送交本院審查，並於一個月內向本院交通委員會提出書面報告。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲

(三十二)近三年度罰金罰鍰決算數均高於預算數，且決算數占預算數比率呈現大幅增加趨勢，分析其違規事由，主要集中於有線電視集團違反有線廣播電視法、電信事業網路架構及性能未符網路設置計畫且多次未限期改正等指標性裁罰案件，顯示部分業者之法遵意識仍有待加強。此外，罰金罰鍰收入雖呈增加趨勢，惟政府監理之核心目標應在於輔導產業納入正軌，而非以裁罰為目的。

爰此，要求應持續精進監理制度與法遵宣導措施，針對常見違規態樣建立預警或宣導機制，強化產業治理與管理效能，並於三個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(三十三)國家通訊傳播委員會為防堵詐騙集團頻繁更換人頭門號，於 114 年推動 SIM 卡補換發及換號管理新制，原規定民眾辦理 SIM 卡遺失補發時，須出示舊卡或提供報案單、維修單等證明文件，另申請換號亦僅限遭受騷擾或

門號故障等特定事由，並需檢附相關憑證，惟相關措施公布後，引發民眾、基層警察機關及電信業者強烈反彈，外界普遍質疑該政策未充分考量第一線執行負荷及民眾實際需求，造成擾民之情形，其後 NCC 又迅速調整政策方向，改以彈性客戶風險管理（KYC）及次數限制機制取代原先硬性規定，政策反覆情形引發社會對其決策品質之疑慮。此外，從先前手機審查費爭議，到近期 SIM 卡補換發新制引發民怨，顯示 NCC 在推動重大監理措施時，仍存在事前溝通不足、影響評估不周及決策急就章等問題。打擊詐騙固為當前重要政策目標，然相關措施若未充分盤點社會成本、基層執行負荷及產業實務運作，即倉促推動，恐導致政策美意淪為行政負擔，甚至損及政府公信力。

爰此，要求國家通訊傳播委員會應全面檢討重大監理政策之決策與評估機制，強化政策推動前之利害關係人溝通程序及衝擊影響評估，並就 SIM 卡補換發及換號新制之政策形成過程、溝通協調情形、衝擊評估內容及後續改善措施，於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(三十四)通傳會配合行政院核定之「新世代打擊詐欺策略行動綱領 2.0 版」，擔任電信服務面之統籌機關，推動防杜境外詐騙來話、遏止人頭門號、攔阻惡意簡訊及強化涉詐網域聯防等措施，已具一定成效。惟依內政部警政署統計，114 年 1 至 8 月詐欺案件累計仍高達 13 萬餘件，平均破獲率約 7 成，顯示詐騙犯罪仍居高不下，且多以電話及簡訊為主要接觸手段，電信端源頭管理與技術防堵機制仍有精進空間。

另查部分電信業者尚未完全落實門號風險管理機制及 KYC 查核措施，顯示現行監理與法遵執行仍有落差。為有效降低詐騙案件發生，除持續精進技術攔阻外，亦應強化電信業者管理責任及跨部會整合機制，以提升整體打詐成效。

爰提案要求通傳會研議精進電信端堵詐技術及強化門號管理機制，並

就跨部會合作成效及未來降低詐騙案件之具體策略，於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：洪孟楷 黃健豪 魯明哲

(三十五)通傳會 115 年度預算案「罰金罰鍰」編列 1,120 萬元，係依據違反廣播電視法、有線廣播電視法、衛星廣播電視法及電信管理法等相關規定所收取之裁罰收入。惟查近 3 年「罰金罰鍰」決算數均明顯高於預算數，決算數占預算數比率最高達 337%，顯示實際裁罰情形與預估落差甚大，且呈擴大趨勢。

進一步分析，裁罰金額增加主要係部分業者重大違規或多次違規所致，反映現行監理制度於事前預防及法遵輔導仍有精進空間。若違規情形未能有效降低，除影響產業正當運作外，亦不利於整體通訊傳播環境之健全發展。

爰提案要求通傳會強化監理制度與法遵宣導機制，精進事前風險控管及違規預防措施，並就近年裁罰案件增加原因、重大違規業者改善追蹤機制，以及未來提升預算編列準確性之規劃，於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：洪孟楷 黃健豪 魯明哲

(三十六)針對目前詐騙猖獗，依據法務部統計，114 年全年共 16 萬 5834 件電信網路詐欺案，而 115 年 1-4 月共 5 萬 4082 件，較 114 年同期的 5 萬 8758 件，雖有下降，但下降幅度不如預期，爰此，要求國家通訊傳播委員會，應於 1 個月內就如何持續降低電信詐欺問題提出書面報告。

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純

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 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：陳清龍 黃健豪 邱若華 陳雪生
魯明哲 游 顯

(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。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富癸 何欣純
陳素月 李昆澤 邱若華 萬美玲
游 顯 陳雪生 魯明哲 黃健豪

(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。

提案人：徐富癸 何欣純 許智傑 游 顯
陳清龍 黃健豪 邱若華 萬美玲
陳雪生

(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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華 萬美玲
游 顯 陳雪生 林俊憲 李昆澤
陳素月 何欣純 徐富癸 許智傑

陳清龍

(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。

提案人：何欣純 陳素月 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 陳素月 李昆澤

(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。

提案人：魯明哲 游 顯 邱若華

(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。

提案人：魯明哲 邱若華 游 顯

(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。

提案人：魯明哲 游 顯 邱若華

- (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護費用，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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

- (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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顥 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顥 陳雪生

(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。

提案人：林俊憲 陳素月 許智傑

(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、落實預算撙節，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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：陳清龍 黃健豪 邱若華

(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擲節作法，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(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。

為落實預算擲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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：陳雪生 邱若華 黃健豪 萬美玲

洪孟楷

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。

提案人：陳清龍 游 顯 洪孟楷 陳素月

林俊憲 李昆澤 何欣純 徐富癸

許智傑 萬美玲 邱若華 陳雪生

黃健豪 洪孟楷

(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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華

(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 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：徐富癸 林俊憲 許智傑 李昆澤

何欣純 陳素月 洪孟楷 黃健豪

邱若華 陳雪生 陳清龍 游 顯

(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 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：許智傑 林俊憲 陳素月 徐富癸
陳雪生 萬美玲 黃健豪 邱若華
李昆澤 何欣純 魯明哲 游 顯
陳清龍 洪孟楷 蔡易餘 廖先翔
伍麗華 Saidhai Tahovecahe 林倩綺

(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。

提案人：陳素月 許智傑 徐富癸 蔡易餘

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 萬美玲

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 萬美玲

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：陳清龍 游 顯 洪孟楷

(十一)有鑑於內政部於 114 年底施行營建剩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。

提案人：陳清龍 游 顯 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：許智傑 林俊憲 何欣純 鍾佳濱

(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。

提案人：許智傑 何欣純 林俊憲 鍾佳濱

(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。

提案人：徐富癸 林俊憲 許智傑

(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，預估產生剩餘土石方約 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。

提案人：徐富癸 林俊憲 許智傑

(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。

提案人：邱若華 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 洪孟楷

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 洪孟楷

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。

本項提案 4 案，保留，送院會處理：

(一)115 年度交通部預算案於「交通部」編列預算 486 億 8,355 萬 3 千元。

有鑑於馬祖大橋建設計畫長期以相同、相似理由駁回、搪塞綜合規劃案，造成計畫持續延宕、建設成本不斷提升，其他重要橋樑建設例如金門大橋、淡江大橋早已落成，顯示交通部於本案推動效率、力道皆過於低落，未能下定建設決心果斷決策，亦無視馬祖居民的強烈民意殷殷期盼；為監督交通部加強力道推動馬祖大橋進入細部設計階段，堅定提升離島居民觀光、生活圈永續發展之決心，爰減列該項預算 48 億 6,835 萬 5 千元。

提案人：陳雪生 陳清龍 邱若華 黃健豪

(二)交通部編列之「辦理道安資訊查詢網更新維護費暨道安事故統計數據介接作業經費」，其設立初衷，應為精確掌握交通事故樣態、提供客觀科學的數據給民眾知悉。然而，檢視交通部道安事故統計方式，已淪為行政機關粉飾太平、操弄傷亡數字之工具。

首先，交通部在死亡人數的數據統計上存在嚴重瑕疵。交通部先是對外宣稱自身統計的數據有誤差，指稱有五分之二的案件並非交通事故死亡，企圖藉由質疑自身舊有數據來為降低死亡人數鋪路。但荒謬的是，衛福部統計數據（2,426 人），與衛福部實際公開公布的 113 年國人死因調查「機動車交通事故」死亡人數（2,737 人），竟出現高達 311 條人命的巨大落差。交通部形同憑空發明了一套大幅低估死亡人數的新統計方法，且對其背後的計算邏輯與刪減依據避而不談。

其次，交通部未來將竄改死亡判定標準。目前國際通用的道安統計標準為「30 日內死亡」，但交通部卻對外宣佈，未來每月公布的死亡人數將大幅限縮，改採「24 小時內死亡」為基準。未來的統計數據被官方刻意且嚴重地低估，無法及時反映台灣道路危險的真實社會現況。

交通部面對台灣嚴峻的交通安全危機，不思如何妥善運用科學統計來面對問題、進而提出具體的防制計畫以降低傷亡，卻將心思與國家資源耗費在玩弄計算標準、想方設法降低帳面上的死亡數字。為避免道安資訊查詢網使用錯誤資訊誤導民眾，爰刪除經費 810 萬元。

提案人：陳清龍 邱若華 萬美玲 劉書彬

(三)115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」之「一般事務費」辦理交通安全相關媒體政策及業務宣導費編列預算 9,488 萬 5 千元。

查交通部為推廣道路平權理念並達成道路交通安全之願景，年年投入鉅額預算進行媒體宣導。然而，檢視現行道安宣導內容，包含「路老師」之機車教案中，竟仍將「左轉兩段式」列為重點宣導主題。根據國立臺灣大學農業經濟學系研究團隊針對「機車兩段式左轉」政策進行之實證研究，取消機車兩段式左轉後，整體交通事故件數顯著下降約 21%，受傷人數下降約 19%，並推估可降低醫療支出約 4.7%。這項科學實證已明確指出強制機車兩段式左轉並非安全的行車方式。若交通部仍耗費高達近一億元之龐大公帑，繼續宣導此類已被學界證實無助於提升安全、甚至增加事故風險的舊思維，不僅與實踐「零死亡願景」的目標背道而馳，更使宣導流於浪費預算。

為確保國家道安宣導資源符合科學實證並發揮實益，避免公帑用於宣傳錯誤或不合時宜之交通觀念，爰該項預算減列 2,846 萬 6 千元並凍結 30%，俟交通部詳細說明如何依據最新科學與學術研究成果全面盤點並修正現有之道安宣導教材與媒體投放內容，以及宣導成效如何與「降低各重點族群交通事故死傷率」建立實質連動之量化檢核機制，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告且經同意後，始得動支。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顥

(四)檢視交通部歷年來的媒體宣導內容，處處充滿對機車族的強烈歧視與刻板印象。這些政策宣導經常將機車騎士描繪成違規、愛鑽車縫或超速的亂源，並不斷放大「肉包鐵」的脆弱性。政府花費大筆經費大力推廣所謂的「防禦駕駛」，在實務運作上卻演變成一種雙重標準：當大車或汽車違規逼車、違停或未依規定讓車時，宣導的重點往往是要求機車族「遠離大車」、「自己要注意安全」，形同將閃避違規者的責任推卸到弱勢用路人身上。不但沒有針對真正具有高

度致命殺傷力的大型動力機械駕駛進行嚴格究責與再教育，反而透過大眾媒體不斷向社會大眾營造「機車發生事故都是因為騎士自己不夠小心」的社會偏見。

且宣導費長期被用來為交通部錯誤的「車種分流」政策背書。交通部不去落實國際通用的「車速分流」，反而利用媒體宣傳持續合理化強制機車兩段式左轉、禁行機車道等管理手段，將台灣數百萬仰賴機車通勤的基層民眾視為次等用路人，不僅拒絕提供安全、平權的道路環境，還拿人民的納稅錢來買廣告、做宣導，進一步剝奪機車族的合理路權並污名化其駕駛行為。

該筆經費非用於解決道安沉痾，而是被用來正當化交通部的歧視性施政與掩飾工程規劃的失敗，爰刪除「強化機車駕駛人風險意識辦理主題性專案媒體政策及業務宣導費」經費 1,000 萬元。

提案人：陳清龍 邱若華 萬美玲 劉書彬

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。

提案人：陳雪生 黃健豪 邱若華 陳清龍
魯明哲

(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。

提案人：陳素月 李昆澤 林俊憲 陳清龍
魯明哲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 何欣純 陳清龍
魯明哲 黃健豪 洪孟楷 邱若華
游 顯 陳雪生 萬美玲

(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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華 游 顯
萬美玲 陳雪生 陳清龍

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 何欣純 陳清龍
黃健豪 魯明哲 邱若華 游 顯
洪孟楷 陳雪生 林俊憲 陳素月
李昆澤 萬美玲 林倩綺
伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生 徐富癸
許智傑 何欣純 洪孟楷 邱若華
陳清龍 魯明哲 李昆澤 林俊憲
陳素月 林倩綺
伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富癸

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華

(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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華

(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。

提案人：邱若華 洪孟楷 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 洪孟楷 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 洪孟楷 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 洪孟楷 陳雪生

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 何欣純

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 何欣純

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 陳素月

(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。

提案人：林俊憲 陳素月 李昆澤

(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。

提案人：李昆澤 林俊憲 陳素月

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：黃健豪 陳雪生 魯明哲 徐欣瑩

(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。

提案人：黃健豪 魯明哲 陳雪生 徐欣瑩

(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。

提案人：黃健豪 魯明哲 陳雪生 徐欣瑩

(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。

提案人：黃健豪 魯明哲 陳雪生 徐欣瑩

(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。

提案人：黃健豪 陳雪生 魯明哲 徐欣瑩

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：黃健豪 魯明哲 陳雪生 徐欣瑩

(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。

提案人：黃健豪 魯明哲 陳雪生 徐欣瑩

(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。

提案人：陳清龍 黃健豪 魯明哲

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯 陳清龍

洪孟楷 陳素月 許智傑 徐富葵

萬美玲 林俊憲 李昆澤 何欣純

陳雪生 蔡易餘

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：李昆澤 何欣純 陳素月

(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。

提案人：李昆澤 何欣純 陳素月

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顥

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顥

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顥

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

- (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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

- (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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

- (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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

- (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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：陳清龍 游 顯 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：林俊憲 許智傑 何欣純 鍾佳濱

(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。

提案人：林俊憲 許智傑 何欣純 鍾佳濱

(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%

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

(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。

提案人：何欣純 李昆澤 陳素月

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：陳素月 許智傑 徐富榮

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華

(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。

提案人：陳清龍 游 顯 洪孟楷

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

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。

提案人：徐富癸 林俊憲 許智傑 邱若華

魯明哲 洪孟楷 陳素月 李昆澤

何欣純 黃健豪 游顯 萬美玲

陳雪生 陳清龍

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷 徐富癸

林俊憲 許智傑 李昆澤 何欣純

陳素月

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 游顯

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 游 顯

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

- (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

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

- (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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

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。

本項提案 1 案，保留，送院會處理：

(一)115 年度交通部觀光署及所屬預算案於第 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」辦理國際標竿型演唱會支持方案，編列預算 3 億元。

查該計畫之「強化國際觀光動能方案」中，擬投入 3 億元辦理「國際標竿型演唱會支持方案」等業務。然其預算書中對於該方案之實質效益說明明顯不足，且至今未公布確切之補助範圍與核給標準。進一步檢視其所補助之對象，多為本身即具備高度市場營利性質之「售票演唱會」，引發資源分配合理性之疑慮。

再者，交通部觀光署身為中央觀光主管機關，理應負起平衡區域發展之責，並應具體說明此類大型售票演唱會之補助，對於我國在地文化產業之培植，以及帶動地方整體發展有何實質助益。若缺乏明確標準與長期效益評估，恐使鉅額基金公帑流於特定地區之短期經濟表象，對國家整體觀光與文化資源之永續發展無益。

為避免基金資源分配不均且缺乏長期效益，爰該項預算減列 1 億元並凍結 2

億元，俟交通部觀光署及所屬針對確切之補助範圍與標準、區域平衡性，以及該方案對於文化產業與地方發展之具體助益提出詳細對策與評估，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告且經同意後，始得動支。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

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。

提案人：洪孟楷 黃健豪 邱若華

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷 萬美玲
邱若華 陳雪生 游 顯 徐富癸
林俊憲 許智傑 李昆澤 何欣純
陳素月 黃健豪

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷 陳素月
許智傑 徐富癸 林俊憲 李昆澤
何欣純 游 顯 邱若華 陳雪生
黃健豪 蔡易餘 林月琴 林倩綺

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：魯明哲 游 顯 邱若華

(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。

提案人：魯明哲 游 顯 邱若華

(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。

提案人：徐富癸 林俊憲 許智傑

- (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。

提案人：徐富癸 林俊憲 許智傑

- (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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

- (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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

- (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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 洪孟楷

(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，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。

提案人：黃健豪 邱若華 洪孟楷

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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族文化資源，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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：徐富癸 林俊憲 陳素月 賴惠員

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。

提案人：邱若華 黃健豪 陳雪生 徐富癸
林俊憲 許智傑 魯明哲 游 顯
陳清龍 洪孟楷 陳素月 李昆澤
何欣純 鍾佳濱

(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。

提案人：邱若華 黃健豪 陳雪生 林俊憲

陳素月 何欣純 徐富癸 許智傑
洪孟楷 陳清龍 游 顯 魯明哲
李昆澤

(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「港灣智慧防災預警技術研發」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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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（TTRC）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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 黃健豪 陳雪生

(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。

提案人：林俊憲 陳素月 何欣純

(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。

提案人：林俊憲 陳素月 何欣純

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

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。

提案人：徐富癸 許智傑 林俊憲 李昆澤
陳清龍 魯明哲 洪孟楷 邱若華
游 顯 陳素月 黃健豪 何欣純
萬美玲 陳雪生 林月琴 鍾佳濱
林倩綺

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑 李昆澤
何欣純 陳素月 萬美玲 邱若華
魯明哲 洪孟楷 黃健豪 陳清龍
游 顯

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 游 顯

(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。

提案人：李昆澤 何欣純 陳素月

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：陳素月 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

(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。

提案人：林俊憲 徐富癸 許智傑

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 許智傑

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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所報考或更換駕照，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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 林俊憲

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 林俊憲

(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。

提案人：游 顯 洪孟楷 陳清龍

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：許智傑 李昆澤 徐富癸 林月琴

- (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。

提案人：黃健豪 邱若華 洪孟楷

- (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。

提案人：徐富癸 林俊憲 陳素月 賴惠員

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 許智傑

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：陳素月 許智傑 徐富癸 蔡易餘

(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。

提案人：陳素月 許智傑 徐富癸 蔡易餘

(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。

提案人：徐富癸 林俊憲 陳素月 賴惠員

(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。

提案人：徐富癸 林俊憲 陳素月 賴惠員

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 許智傑

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 許智傑

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯 陳雪生

徐富癸 許智傑 林俊憲 萬美玲

李昆澤 何欣純 陳清龍 洪孟楷

陳素月 王美惠

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 林俊憲 陳清龍
游 顯 洪孟楷 陳素月 黃健豪
邱若華 陳雪生 萬美玲 李昆澤
何欣純 魯明哲 蔡易餘 賴惠員

(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。

提案人：魯明哲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：魯明哲 陳雪生 游 顯

(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。

提案人：魯明哲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：邱若華 萬美玲 游 顯 陳雪生

(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。

提案人：何欣純 李昆澤 陳素月

(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。

提案人：何欣純 李昆澤 陳素月

(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。

提案人：何欣純 陳素月 李昆澤

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：徐富癸 陳素月 林俊憲 許智傑

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 陳素月

(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。

提案人：陳素月 許智傑 徐富癸

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 游 顯

(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。

提案人：陳素月 許智傑 徐富癸

(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。

提案人：徐富癸 許智傑 林俊憲

(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。

提案人：陳清龍 游 顯 洪孟楷

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：徐富癸 林俊憲 陳素月 賴惠員

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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷 徐富癸

許智傑 林俊憲 李昆澤 何欣純

陳素月 黃健豪 邱若華 游 顯

萬美玲 林月琴

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：陳素月 林俊憲 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

- (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。

提案人：何欣純 林俊憲 李昆澤

- (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。

提案人：林俊憲 徐富葵 許智傑

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：邱若華 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：魯明哲 邱若華 陳清龍

(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，更難謂係屬平等。

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。

提案人：陳清龍 魯明哲 洪孟楷

(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。

提案人：魯明哲 邱若華 陳清龍

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 魯明哲

(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。

提案人：萬美玲 邱若華 魯明哲

(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。

提案人：游 顯 洪孟楷 陳清龍

(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。

提案人：游 顯 洪孟楷 陳清龍

(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。

提案人：魯明哲 邱若華 陳清龍

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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪 萬美玲

魯明哲

(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。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：陳清龍 黃健豪 魯明哲

(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。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷 陳素月

林俊憲 徐富癸 黃健豪

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 林俊憲 黃健豪

邱若華 陳雪生 游 顯 陳清龍
魯明哲 洪孟楷 陳素月 萬美玲
何欣純 許智傑 林月琴 沈伯洋
伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 林俊憲 黃健豪
邱若華 陳雪生 萬美玲 魯明哲
游 顯 陳清龍 洪孟楷 許智傑

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生 游 顯
陳清龍 魯明哲 洪孟楷 萬美玲

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生 魯明哲
萬美玲

(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。

提案人：李昆澤 林俊憲 徐富癸 沈伯洋

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 黃健豪

(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。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：陳素月 林俊憲 徐富癸

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：洪孟楷 陳清龍 邱若華

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：徐富癸 李昆澤 林俊憲

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

- (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。

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純

- (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。

提案人：洪孟楷 陳清龍 邱若華

- (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。

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純

(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。

提案人：洪孟楷 陳清龍 邱若華

(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。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富癸

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

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。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲 邱若華

陳雪生 林俊憲 李昆澤 何欣純

游 顯 陳清龍 黃健豪 徐富癸

許智傑 陳素月

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 黃健豪 陳素月

林俊憲 徐富癸 邱若華 陳雪生

洪孟楷

(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。

提案人：陳清龍 魯明哲 黃健豪 陳素月
林俊憲 徐富癸

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生 萬美玲
魯明哲 陳清龍 洪孟楷

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

- (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。

提案人：魯明哲 陳清龍 洪孟楷

- (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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

(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續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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

- (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。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲

- (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。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富癸

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

- 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。

提案人：魯明哲 黃健豪 洪孟楷

- (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。

提案人：邱若華 魯明哲 陳雪生 洪孟楷

陳清龍 徐富癸 李昆澤 許智傑

陳素月 何欣純 萬美玲 黃健豪

- (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。

提案人：陳清龍 魯明哲 黃健豪 邱若華

陳雪生

- (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。

提案人：洪孟楷 陳清龍 邱若華 林俊憲

李昆澤 何欣純 萬美玲 黃健豪

魯明哲 許智傑 徐富癸 陳素月

陳雪生 游 顯 林月琴

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：何欣純 徐富癸 李昆澤

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 洪孟楷

(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。

提案人：魯明哲 黃健豪 洪孟楷

(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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

(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。

提案人：李昆澤 陳素月 何欣純

(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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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，建請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。

提案人：游 顯 陳清龍 黃健豪

(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。

提案人：林俊憲 李昆澤 何欣純

(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 A 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。

提案人：萬美玲 黃健豪 魯明哲

(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。

提案人：陳素月 林俊憲 徐富癸

(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。

提案人：許智傑 林俊憲 徐富癸

伍麗華 Saidhai Tahovecahe

(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；「實境體感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。

提案人：黃健豪 邱若華 陳雪生

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。

提案人：黃健豪 魯明哲 陳雪生 徐欣瑩

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。

交通委員會審查結果須交由黨團協商，院會討論時，由黃召集委員健豪及林召集委員俊憲出席說明。

（後接第四冊）

本期委員發言紀錄索引

立法院第11屆第5會期第18次會議紀錄	
討論事項 中華民國115年度中央政府總預算案—交黨團協商—（前接第二冊、後接第四冊） (頁次：1 - 380)	
發 言 者	江啟臣（主席）

本期冊別	第三冊（全十五冊）
本期期數	5459
出版日期	中華民國 115 年 7 月 30 日（星期四）
發行	立法院公報處
地址	臺北市中山南路一號
電話	(02)23585127 (02)23585858 轉 1367、1389
網址	http://lci.ly.gov.tw