

立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 115 卷第 66 期



5465 $\frac{5}{7}$

中華民國 115 年 8 月 17 日(星期一)出版

目次

黨團協商紀錄

頁次

115年8月4日（星期二）

院長召集協商

繼續研商「中華民國115年度中央政府總預算案」（公務預算部分）（前接第四冊、後接第六冊）……………（ 1 ～ 374 ）

附：本期委員發言紀錄索引……………（ 375 ）

黨團協商紀錄

立法院第 11 屆第 5 會期黨團協商會議紀錄

(前接第四冊)

115 年度中央政府總預算案國家通訊傳播委員會協商提案彙整表

115.07.31

歲入部分								
第 2 款 罰鍰及賠償收入 第 18 項 國家通訊傳播委員會【原列 1,120 萬元，保留】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
1	2	18	1	1	罰款及賠償收入-罰金罰鍰及怠金-罰金罰鍰	1,120 萬元	增列 500 萬元	萬美玲等 3 人 (審查會保留案)
第 3 款 規費收入 第 11 項 國家通訊傳播委員會【原列 2 億 2,123 萬 5 千元，保留】								
第 4 款 財產收入 第 19 項 國家通訊傳播委員會【原列 127 萬 5 千元，保留】								
第 7 款 其他收入 第 19 項 國家通訊傳播委員會【無列數，保留】								
歲出部分								
第 2 款 第 14 項 國家通訊傳播委員會【原列 7 億 7,252 萬 5 千元，保留】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
2	2	14			國家通訊傳播委員會	7 億 7,252 萬 5 千元	凍結 30%	邱若華等 3 人 (審查會保留案)
3	2	14			同上	7 億 7,252 萬 5 千元	凍結 30%	國民黨黨團 羅智強
4	2	14			國家通訊傳播委員會-業務費	9,310 萬 4 千元	凍結 50%	萬美玲等 3 人 (審查會保留案)
第 1 目 建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策【原列 1,660 萬元】								
5	2	14	1		建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策	1,660 萬元	凍結 20%	陳清龍等 3 人 (審查會保留案)
6	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 200 萬元 (改主決議)	陳素月等 3 人 (審查會保留案)
7	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 200 萬元 (改主決議)	徐富癸等 3 人 (審查會保留案)

8	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 1/10 (改主決議)	林俊憲等 3 人 (審查會保留案)
9	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 10%	魯明哲等 3 人 (審查會保留案)
10	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 10%	游顯等 3 人 (審查會保留案)
11	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 166 萬元	洪孟楷等 3 人 (審查會保留案)
12	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 100 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 黃仁
13	2	14	1		建構 B5G/6G 及 低軌衛星產業 發展政策-業務 費	1,660 萬元	凍結 30%	黃健豪等 3 人 (審查會保留案)
14	2	14	1		同上	1,660 萬元	凍結 200 萬元 (改主決議)	許智傑、伍麗 華等 4 人 (審查會保留案)

第 2 目 一般行政【原列 7 億 5,550 萬 7 千元】

15	2	14	2		一般行政	7 億 5,550 萬 7 千元	凍結 10%	游顯等 3 人 (審查會保留案)
16	2	14	2		一般行政-人員 維持-人事費- 政務人員待遇	1,542 萬 8 千元	減列 500 萬 6 千元 凍結 642 萬 9 千元	國民黨黨團
17	2	14	2		同上	1,542 萬 8 千元	凍結 881 萬 6 千元	黃健豪等 3 人 (審查會保留案)
18	2	14	2		同上	1,542 萬 8 千元	凍結 5/12	陳清龍等 3 人 (審查會保留案)
19	2	14	2		同上	1,542 萬 8 千元	凍結 40%	民眾黨黨團
20	2	14	2		一般行政-基本 行政工作維持	1 億 0,320 萬 5 千元	減列 5,782 萬 3 千 元(除特別費外)	國民黨黨團
21	2	14	2		同上	1 億 0,320 萬 5 千元	減列 100 萬元 凍結 10%	萬美玲等 3 人 (審查會保留案)
22	2	14	2		同上	1 億 0,320 萬 5 千元	凍結 5%	魯明哲等 3 人 (審查會保留案)

23	2	14	2		同上	1 億 0,320 萬 5 千元	凍結 100 萬元 (改主決議)	許智傑等 3 人 (審查會保留案)
24	2	14	2		一般行政-基本 行政工作維持- 業務費	7,650 萬 4 千元	減列 2,000 萬元 凍結 2,000 萬元	民眾黨黨團
25	2	14	2		同上	7,650 萬 4 千元	減列 1,000 萬元 凍結 30%	陳清龍等 3 人 (審查會保留案)
26	2	14	2		同上	7,650 萬 4 千元	減列 1,000 萬元	國民黨黨團 翁曉玲
27	2	14	2		同上	7,650 萬 4 千元	減列 300 萬元 (改減列 80 萬元， 科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
28	2	14	2		同上	7,650 萬 4 千元	凍結 10%	游顯等 3 人 (審查會保留案)
29	2	14	2		同上	7,650 萬 4 千元	凍結 200 萬元 (改主決議)	陳素月等 3 人 (審查會保留案)
30 通刪 科目	2	14	2		一般行政-基本 行政工作維持- 業務費-特別費	71 萬 1 千元	減列 43 萬 2 千 5 百元	國民黨黨團
31 通刪 科目	2	14	2		同上	71 萬 1 千元	減列 40 萬元 凍結 30%	國民黨黨團 翁曉玲
32 通刪 科目	2	14	2		同上	71 萬 1 千元	減列 29 萬 4 千元	黃健豪等 3 人 (審查會保留案)
主決議								
33					主決議			許智傑、伍麗 華等 4 人 (審查會保留案)
34					主決議			何欣純等 3 人 (審查會保留案)
35					主決議			何欣純等 3 人 (審查會保留案)
36					主決議			何欣純等 3 人 (審查會保留案)
37					主決議			何欣純等 3 人 (審查會保留案)
38					主決議			何欣純等 3 人 (審查會保留案)

39					主決議			何欣純等 3 人 (審查會保留案)
40					主決議			林俊憲等 3 人 (審查會保留案)
41					主決議			萬美玲等 3 人 (審查會保留案)
42					主決議			魯明哲等 3 人 (審查會保留案)
43					主決議			魯明哲等 3 人 (審查會保留案)
44					主決議			洪孟楷等 3 人 (審查會保留案)
45					主決議			洪孟楷等 3 人 (審查會保留案)
46					主決議			李昆澤等 3 人 (審查會保留案)
47					主決議			國民黨黨團 張智倫

115 年度中央政府總預算案國家運輸安全調查委員會協商提案彙整表

第 2 款 行政院主管								
第 16 項 國家運輸安全調查委員會【原列 2 億 3,909 萬 7 千元，共計凍結 324 萬 4 千元】								
第 2 目 運輸事故調查【原列 1,424 萬 3 千元，凍結第 2 目及第 3 目 1/20；凍結派員出國計畫 1/20； 凍結第 2 目 100 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
48	2	16	2		運輸事故調查	1,424 萬 3 千元	凍結 200 萬元 (改凍結 100 萬元，書面報告)	國民黨黨團 黃仁
第 4 目 精進運輸事故調查能量【原列 3,851 萬 1 千元，凍結派員出國計畫 1/20；凍結第 4 目 1/20】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
49	2	16	4		精進運輸事故調查能量	3,851 萬 1 千元	凍結 300 萬元 (改書面報告)	國民黨黨團 黃仁

115 年度中央政府總預算案行政院公共工程委員會協商提案彙整表

歲出部分								
第 2 款 行政院主管								
第 18 項 公共工程委員會【原列 5 億 9,761 萬 2 千元，共計凍結 1,100 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
50	2	18			公共工程委員會	5 億 9,761 萬 2 千元	凍結 0,000 萬元 (改凍結 5%，書面報告)	國民黨黨團 高金素梅
51 通刪 科目	2	18			媒體政策及業務 宣導費	320 萬元	減列 320 萬元	國民黨黨團 王鴻薇
第 1 目 一般行政【原列 3 億 7,933 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
52 撤案	2	18	1		一般行政	3 億 7,933 萬元	凍結十分之一	國民黨黨團 鄭天財
53	2	18	1		一般行政-基本行政 工作維持	9,490 萬 1 千元	凍結 040 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 鄭天財
54	2	18	1		同上	9,490 萬 1 千元	凍結 040 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 鄭天財
第 2 目 公共工程企劃及法規業務【原列 1 億 0,310 萬 4 千元，凍結第 2 目 600 萬元；凍結「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」1/20】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
55	2	18	2		公共工程企劃及 法規業務	1 億 0,310 萬 4 千元	減列 5,000 萬元	民眾黨黨團
56	2	18	2		公共工程企劃及 法規業務-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	2,657 萬 3 千元	凍結 200 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
57	2	18	2		公共工程企劃及 法規業務-推動政府採購電子化-業務費	3,411 萬元	減列 300 萬元 (改凍結 300 萬元，書面報告)	國民黨黨團 賴士葆

第 3 目 公共工程技術業務【原列 6,827 萬 3 千元，凍結 200 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
58	2	18	3		公共工程技術業務-公共工程技術資訊體系推動	4,485 萬 5 千元	凍結 300 萬元 (改書面報告)	國民黨黨團 黃仁
第 4 目 公共工程管理業務【原列 4,569 萬 7 千元，凍結 300 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
59	2	18	4		公共工程管理業務-公共工程品質管理計畫-業務費	2,347 萬元	減列 2,000 萬元	民眾黨黨團
主決議								
60					主決議			國民黨黨團 傅崐其
61					主決議			民眾黨黨團 洪毓祥

115 年度中央政府總預算案交通部主管協商提案彙整表

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 1 項 交通部【原列 486 億 8,355 萬 3 千元，共計減列 1,100 萬元，共計凍結 2 億 5,963 萬 1 千元】								
【「媒體政策及業務宣導費」減列 500 萬元，凍結 1/10】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
62	14	1			交通部	486 億 8,355 萬 3 千元	減列 48 億 6,835 萬 5 千元	陳雪生等 4 人 (審查會保留案)
63	14	1			業務費	8 億 7,613 萬 6 千元	減列 2 億元 凍結 2 億元	民眾黨黨團
64 通刪 科目	14	1			媒體政策及業務宣導費	7,910 萬 6 千元	減列 250 萬元 凍結 250 萬元	國民黨黨團 王鴻薇
第 2 目 一般行政【原列 9 億 3,005 萬 9 千元，凍結 1/10】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
65	14	1	2		一般行政	9 億 3,005 萬 9 千元	凍結 1/10 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 鄭天財
66	14	1	2		一般行政-基本行政工作維持	1 億 5,643 萬 5 千元	凍結 1,564 萬 4 千元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 鄭天財
67	14	1	2		一般行政-基本行政工作維持-業務費	1 億 0,675 萬 7 千元	凍結 500 萬元	民眾黨黨團 陳昭姿
68	14	1	2		同上	1 億 0,675 萬 7 千元	凍結 500 萬元	民眾黨黨團 陳昭姿
69	14	1	2		同上	1 億 0,675 萬 7 千元	凍結 20%	民眾黨黨團 陳清龍
70 通刪 科目	14	1	2		一般行政-基本行政工作維持-業務費-特別費	117 萬 9 千元	全數減列	民眾黨黨團

71	14	1	2		一般行政-資訊管理	8,520 萬 6 千元	凍結 1% (改主決議)	國民黨黨團 謝衣鳳
第 3 目 交通運輸規劃及產業發展【原列 9 億 7,314 萬 5 千元，減列「智慧運輸系統發展建設計畫」600 萬元，凍結 1/10】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
72	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展	9 億 7,314 萬 5 千元	凍結 4 億 6,502 萬元	民眾黨黨團
73	14	1	3		同上	9 億 7,314 萬 5 千元	凍結 2,000 萬元	民眾黨黨團
74	14	1	3		同上	9 億 7,314 萬 5 千元	凍結 500 萬元	民眾黨黨團 陳昭姿
75	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-路政業務	2,017 萬 8 千元	減列 200 萬元 凍結 20%	民眾黨黨團 陳清龍
76	14	1	3		同上	2,017 萬 8 千元	凍結 100 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
77	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-路政業務-業務費	2,017 萬 8 千元	凍結 10% (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 林倩綺
78	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全	3 億 8,429 萬 4 千元	凍結 5,000 萬元	民眾黨黨團
79	14	1	3		同上	3 億 8,429 萬 4 千元	凍結 300 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
80	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全-業務費-資訊服務費-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	810 萬元	全數減列	陳清龍、劉書彬等 4 人 (審查會保留案)
81	14	1	3		同上	810 萬元	凍結 50%	民眾黨黨團
82	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全-業務費-一般事務費	1 億 2,526 萬 7 千元	減列 2,846 萬 6 千元 凍結 30%	黃健豪等 3 人 (審查會保留案)
83	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-道路交	9,938 萬 5 千元	減列 7,000 萬元 凍結 1,000 萬元	民眾黨黨團

通刪科目					全-業務費-一般事務費(六大媒體宣傳及教材計畫)			
84 通刪科目	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全-業務費-一般事務費-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	1,000 萬元	全數減列	陳清龍、劉書彬等 4 人 (審查會保留案)
85 通刪科目	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-臺灣新車安全評等精進計畫-業務費	2 億 5,548 萬元	減列 1,600 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 賴士葆
86	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-航政業務	1,491 萬 9 千元	凍結 100 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
87	14	1	3		同上	1,491 萬 9 千元	凍結 1% (改主決議)	國民黨黨團 謝衣鳳
88	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-交通產業發展	386 萬元	凍結 20%	民眾黨黨團 陳清龍
89	14	1	3		交通運輸規劃及產業發展-智慧運輸系統發展建設計畫	2 億 8,150 萬元	減列 1 億 6,710 萬元	民眾黨黨團
90	14	1	3		同上	2 億 8,150 萬元	凍結 1% (改主決議)	國民黨黨團 謝衣鳳
第 4 目 營業基金【原列 308 億 5,650 萬 5 千元，凍結「無人載具產業發展統籌型計畫」1/5；凍結第 4 目 5,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
91	14	1	4	1	營業基金-國營臺灣鐵路股份有限公司	263 億 3,260 萬 5 千元	凍結 8,400 萬元	民眾黨黨團
92 通刪科目	14	1	4	1	營業基金-國營臺灣鐵路股份有限公司-臺鐵軌道結構安全提升計畫	11 億 7,235 萬 9 千元	凍結 1,000 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
93	14	1	4	1	營業基金-國營臺灣鐵路股份有限公司-臺鐵營運虧損及提	78 億 9,878 萬 7 千元	凍結 1,000 萬元	民眾黨黨團

					升行車安全作為之補貼			
94 通刪科目	14	1	4	2	營業基金-國際機場園區股份有限公司-桃園國際機場股份有限公司	45 億元	凍結 1,000 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
95 通刪科目	14	1	4	2	同上	45 億元	凍結 1,000 萬元	民眾黨黨團 王安祥
96 通刪科目	14	1	4	3	營業基金-中華郵政股份有限公司	800 萬元	凍結 50 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
97 通刪科目	14	1	4	4	營業基金-臺灣港務股份有限公司	880 萬元	凍結 50 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
第 7 目 一般建築及設備【原列 580 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
98 通刪科目	14	1	7	1	一般建築及設備-交通及運輸設備	580 萬元	全數減列	民眾黨黨團
主決議								
99					主決議		(文字修正)	國民黨黨團 賴士葆
100					主決議		(文字修正)	國民黨黨團 賴士葆
101					主決議		(文字修正)	國民黨黨團 賴士葆
102					主決議			國民黨黨團 賴士葆
103					主決議			國民黨黨團 鄭正鈐
104					主決議		(文字修正)	國民黨黨團 陳超明
105					主決議		(文字修正)	國民黨黨團 洪孟楷
106					主決議		(文字修正)	國民黨黨團 黃仁

107				主決議			國民黨黨團 黃建賓
108				主決議			國民黨黨團 羅明才
109				主決議			民眾黨黨團 蔡春綢
110				主決議			民眾黨黨團 陳清龍
111				主決議			民眾黨黨團 陳清龍

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 2 項 民用航空局【原列 5 億 3,459 萬 8 千元，共計凍結 64 萬 6 千元】								
第 2 目 空運管理業務【原列 1,292 萬 6 千元，凍結 1/20】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
112	14	2	2		空運管理業務	1,292 萬 6 千元	凍結 20%	民眾黨黨團 陳清龍
113	14	2	2		同上	1,292 萬 6 千元	凍結 100 萬元 (併同委員會 決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
114	14	2	2		同上	1,292 萬 6 千元	凍結 30 萬元	國民黨黨團 丁學忠
第 3 目 一般建築及設備【原列 243 萬 6 千元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
115 通刪 科目	14	2	3	1	一般建築及設備 -交通及運輸設 備-交通及運輸 設備	243 萬 6 千元	減列 100 萬元	民眾黨黨團
116 通刪 科目	14	2	3	1	同上	243 萬 6 千元	凍結 20%	民眾黨黨團 王安祥
117 通刪 科目	14	2	3	1	同上	243 萬 6 千元	凍結 20%	民眾黨黨團 王安祥
118 通刪 科目	14	2	3	1	同上	243 萬 6 千元	凍結 1/10	民眾黨黨團 洪毓祥
主決議								
119					主決議			民眾黨黨團 王安祥

120					主決議			民眾黨黨團 王安祥
-----	--	--	--	--	-----	--	--	--------------

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 3 項 中央氣象署【原列 30 億 0,494 萬 6 千元，共計凍結 7,000 萬元】								
第 1 目 氣象科技研究發展【原列 18 億 1,665 萬 2 千元，凍結 5,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
121	14	3	1	1	氣象科技研究發展-氣象科技研究-氣象領域維運與技術發展	1 億 4,935 萬 7 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團黃仁
122	14	3	1	1	氣象科技研究發展-氣象科技研究-氣象領域維運與技術發展-資訊服務費	3,297 萬 7 千元	減列 200 萬元 (改凍結 200 萬元，書面報告)	國民黨黨團賴士葆
123	14	3	1	1	氣象科技研究發展-氣象科技研究-資通訊營運	3 億 4,992 萬 8 千元	凍結 30%	民眾黨黨團
124	14	3	1	1	氣象科技研究發展-氣象科技研究-臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫	3,270 萬元	凍結 50%	民眾黨黨團
125	14	3	1	2	氣象科技研究發展-強化災防服務及環境監測-精進海域氣象監測	1 億 3,758 萬 4 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團黃仁
第 2 目 一般行政【原列 8 億 6,586 萬 1 千元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
126	14	3	2		一般行政-基本行政工作維持-業務費	3,416 萬 3 千元	減列 120 萬元 (改主決議)	國民黨黨團賴士葆

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 4 項 觀光署及所屬【原列 90 億 0,306 萬 8 千元，共計減列 500 萬元，共計凍結 1 億 2,299 萬元】								
第 1 目 一般行政【原列 10 億 5,980 萬 1 千元，凍結 1/20】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
127	14	4	1		一般行政-基本工作維持	3,625 萬 9 千元	凍結 362 萬 6 千元 (改主決議)	國民黨黨團 鄭天財
128	14	4	1		一般行政-資訊管理-業務費	1,524 萬 5 千元	減列 100 萬元 (改減列 20 萬元，科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
第 2 目 觀光業務【原列 41 億 8,668 萬 8 千元，減列 500 萬元，凍結 5,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
129	14	4	2		觀光業務	41 億 8,668 萬 8 千元	減列 2,000 萬元 (改科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
130	14	4	2		同上	41 億 8,668 萬 8 千元	減列 1,000 萬元 凍結 3 億元 (改減列 500 萬元凍結 1,000 萬元，書面報告)	國民黨黨團 翁曉玲
131	14	4	2		同上	41 億 8,668 萬 8 千元	凍結 20%	民眾黨黨團 陳清龍
132	14	4	2		同上	41 億 8,668 萬 8 千元	凍結 1,000 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 張智倫
133	14	4	2		同上	41 億 8,668 萬 8 千元	凍結 1,000 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 張智倫
134	14	4	2		同上	41 億 8,668 萬 8 千元	凍結 250 萬元	國民黨黨團 林思銘

135	14	4	2	觀光業務-觀光國際事務	8,751 萬 5 千元	凍結 500 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 黃仁
136	14	4	2	觀光業務-觀光資源保育與開發	347 萬 4 千元	凍結 50 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 黃仁
137	14	4	2	觀光業務-補助交通作業基金	39 億 4,264 萬元	減列 2 億元 凍結 5,000 萬元	民眾黨黨團
138	14	4	2	觀光業務-補助交通作業基金-體驗觀光-地方旅遊環境升級中程計畫(113-116 年度)	4 億 7,710 萬元	凍結 50 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 謝衣鳳
139	14	4	2	觀光業務-補助交通作業基金-獎補助費-對特種基金之補助-國際標竿型演唱會支持方案	3 億元	減列 1 億元 凍結 2 億元	國民黨黨團 黃健豪 (審查會保留案)
140	14	4	2	觀光業務-補助交通作業基金-撥補觀光發展基金辦理觀光雙輪驅動方案-強化國際觀光動能方案	11 億 6,254 萬元	凍結 100 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 謝衣鳳
141	14	4	2	觀光業務-補助交通作業基金-撥補觀光發展基金辦理觀光雙輪驅動方案-平日國旅優惠方案	23 億 0,300 萬元	凍結 1 億元	民眾黨黨團

第 3 目 國家風景區開發與管理【原列 37 億 5,147 萬 9 千元，凍結 2,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
142	14	4	3		國家風景區開發與管理	37 億 5,147 萬 9 千元	凍結 1,000 萬元 (改主決議)	國民黨黨團黃仁
143	14	4	3		國家風景區開發與管理-24 北回之巔旗艦計畫-微笑南灣 in 臺灣計畫	5 億 6,625 萬元	減列 5,000 萬元	民眾黨黨團
主決議								
144					主決議			民進黨黨團伍麗華
145					主決議			國民黨黨團徐欣瑩
146					主決議			國民黨黨團黃建賓
147					主決議			民眾黨黨團蔡春綢
148					主決議			民眾黨黨團蔡春綢
149					主決議			民眾黨黨團王安祥
150					主決議			民眾黨黨團王安祥

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 6 項 公路局及所屬【原列 531 億 9,541 萬 4 千元，共計凍結 1 億元】								
媒體政策及業務宣導費【原列 2,820 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
151 通刪科目	14	6			媒體政策及業務 宣導費	2,820 萬元	減列 1,608 萬 6 千元	國民黨黨團 王鴻薇
第 1 目 一般行政【原列 54 億 8,215 萬 9 千元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
152	14	6	1		一般行政	54 億 8,215 萬 9 千元	凍結 100 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 邱鎮軍
第 2 目 公路及監理業務管理【原列 75 億 3,412 萬元，凍結 5,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
153	14	6	2		公路及監理業務 管理	75 億 3,412 萬 元	凍結 40%	民眾黨黨團 劉書彬
154	14	6	2		同上	75 億 3,412 萬 元	凍結 10 億元	民眾黨黨團
155	14	6	2		同上	75 億 3,412 萬 元	凍結 1,000 萬元 (併同委員會決 議辦理)	國民黨黨團 張智倫
156	14	6	2		公路及監理業務 管理-監理業務	16 億 6,211 萬 9 千元	減列 6 億 6,000 萬元	民眾黨黨團
157	14	6	2		同上	16 億 6,211 萬 9 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決 議辦理)	國民黨黨團 邱鎮軍
158	14	6	2		同上	16 億 6,211 萬 9 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決 議辦理)	國民黨黨團 邱鎮軍
159	14	6	2		同上	16 億 6,211 萬 9 千元	凍結 200 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 謝衣鳳
160	14	6	2		公路及監理業務 管理-監理業務-	14 億 4,151 萬 1 千元	減列 1,500 萬元 (改減列 400 萬	國民黨黨團 賴士葆

					業務費		元，科目自調)	
161	14	6	2		公路及監理業務管理-汽車技術訓練	1 億 4,226 萬 5 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團黃仁
162	14	6	2		公路及監理業務管理-資訊管理-業務費	3 億 5,717 萬 8 千元	減列 500 萬元 (改科目自調)	國民黨黨團賴士葆
163	14	6	2		公路及監理業務管理-公路車輛機械管理	1 億 4,205 萬 6 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團黃仁
164	14	6	2		公路及監理業務管理-公路公共運輸計畫-1. 公路公共運輸永續及交通平權計畫	28 億 2,880 萬元	凍結 200 萬元 (改主決議)	國民黨黨團謝衣鳳
165	14	6	2		同上	28 億 2,880 萬元	凍結 100 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團邱鎮軍
166	14	6	2		公路及監理業務管理-客運車輛電動化推動計畫-業務費	2,760 萬元	減列 100 萬元 (改科目自調)	國民黨黨團賴士葆
第 3 目 公路建設及改善計畫【原列 398 億 1,046 萬元，凍結 5,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
167	14	6	3	1	公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫	398 億 1,046 萬元	凍結 40%	民眾黨黨團劉書彬
168	14	6	3	1	同上	398 億 1,046 萬元	凍結 1,000 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團黃仁
169	14	6	3	1	公路建設及改善計畫-公路系統新建及改善計畫-11. 省道改善計畫(114-118 年)	84 億 6,553 萬 5 千元	凍結 200 萬元 (改主決議)	國民黨黨團謝衣鳳
170	14	6	3	1	公路建設及改善計畫-公路系統新建及改善計畫	3,750 萬元	凍結 100 萬元	民眾黨黨團洪毓祥

				-13. 智慧運輸系統發展建設計畫 (114-117 年)			
--	--	--	--	----------------------------------	--	--	--

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 7 項 鐵道局及所屬【原列 367 億 6,891 萬 2 千元，共計凍結 7,160 萬 1 千元】								
第 2 目 鐵道業務【原列 41 億 6,010 萬 4 千元，凍結 1%】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
171	14	7	2		鐵道業務-鐵道業務 規劃及管理	671 萬 5 千元	凍結 50 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
第 3 目 國家鐵道建設與管理【原列 2 億 7,559 萬 5 千元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
172	14	7	3		國家鐵道建設與管理-國家鐵道建設 與管理	2 億 7,559 萬 5 千元	凍結 500 萬元 (改主決議)	國民黨黨團 黃仁

歲出部分								
第 14 款 交通部主管								
第 8 項 航港局【原列 22 億 1,136 萬 5 千元，共計凍結 1,000 萬元】								
媒體政策及業務宣導費【原列 200 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
173 通刪 科目	14	8			媒體政策及業務宣導費	200 萬元	減列 113 萬 6 千元	國民黨黨團 王鴻薇
第 2 目 航港業務管理及發展【原列 6 億 9,016 萬 1 千元，凍結 1,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
174	14	8	2		航港業務管理及發展-業務費	2 億 2,632 萬 9 千元	凍結 10% (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 林倩綺
175	14	8	2		航港業務管理及發展-航港業務管理	2 億 7,028 萬 4 千元	減列 500 萬元 凍結 20%	民眾黨黨團 陳清龍
176	14	8	2		航港業務管理及發展-航港業務管理-業務費	2 億 0,755 萬 4 千元	減列 100 萬元 (改減列 80 萬元，科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
177	14	8	2		航港業務管理及發展-航港業務管理-獎補助費-捐助總噸位未滿二十之非載客非漁業用小船及全長未滿十二公尺自用遊艇裝設船舶自動識別系統船載臺經費	3,058 萬元	減列 400 萬元	民眾黨黨團 陳清龍
178	14	8	2		航港業務管理及發展-我國海事人員智慧數位升級計畫	1 億 3,215 萬 8 千元	凍結 200 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
第 3 目 偏遠地區交通建設【原列 6 億 2,280 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員

179	14	8	3		偏遠地區交通建設	6 億 2,280 萬元	凍結 200 萬元 (改凍結 100 萬元，書面報告)	國民黨黨團 黃仁
-----	----	---	---	--	----------	--------------	--------------------------------	-------------

115 年度中央政府總預算案數位發展部主管協商提案彙整表

第 21 款 數位發展部主管【原列 104 億 0,451 萬 8 千元】								
第 1 項 數位發展部【原列 29 億 5,316 萬元，共計減列 3,700 萬元，共計凍結 2 億 0,836 萬 7 千元】								
【凍結「業務費」項下「大陸地區旅費」及「國外旅費」1/10】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
180 通刪 科目	21	1			媒體政策及業務宣導費	70 萬 8 千元	凍結 10%	國民黨黨團 王鴻薇
181 通刪 科目	21	1			業務費-國內旅費、大陸地區旅費及國外旅費	2,593 萬 8 千元	減列 2,300 萬元	民眾黨黨團
182 通刪 科目	21	1			業務費-大陸地區旅費-亞太經濟合作會議(APEC)數位經濟指導小組(DESG)會議 30	41 萬 3 千元	全數減列	國民黨黨團 王鴻薇
183 通刪 科目	21	1			業務費-大陸地區旅費-亞太經濟合作會議(APEC)電信暨資訊工作小組(TELWG)會議 31	96 萬 8 千元	全數減列	國民黨黨團 王鴻薇
第 1 目 一般行政【原列 6 億 4,648 萬 5 千元，減列 200 萬元，凍結 1,000 萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
184	21	1	1		一般行政	6 億 4,648 萬 5 千元	凍結十分之一 (改主決議)	國民黨黨團 鄭天財
185 通刪 科目	21	1	1		一般行政-基本行政工作維持費-業務費-一般事務費	4,139 萬 2 千元	減列 200 萬元 (改科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
186	21	1	1		一般行政-資訊管理-業務費	9,043 萬 5 千元	減列 250 萬元 (改減列 70 萬元，科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
第 2 目 數位韌性業務【原列 11 億 2,346 萬 6 千元，減列 1,500 萬元(不含外島海底電纜辦理經費)，凍結第 2 目及第 3 目「獎補助費」項下捐助國家資通安全研究院								

1/10；凍結 1/10】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
187	21	1	2		數位韌性業務	11 億 2,346 萬 6 千元	減列 4 億元 凍結 30%	民眾黨黨團
188	21	1	2	1	數位韌性業務- 數位策略業務	6,171 萬 4 千元	減列 25%	國民黨黨團
189	21	1	2	1	同上	6,171 萬 4 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
190	21	1	2	2	數位韌性業務- 數位國際業務	1 億 6,111 萬 5 千元	減列 25%	國民黨黨團
191	21	1	2	2	同上	1 億 6,111 萬 5 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
192	21	1	2	2	數位韌性業務- 數位國際業務- 數位創新關鍵 基礎建設計畫	8,360 萬元	減列 1,000 萬元	民眾黨黨團 洪毓祥
193	21	1	2	3	數位韌性業務- 數位資源管理 與通訊韌性業務	9 億 0,063 萬 7 千元	減列 25%	國民黨黨團
194	21	1	2	3	同上	9 億 0,063 萬 7 千元	減列 1 億元 (改減列 900 萬元，科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
195	21	1	2	3	同上	9 億 0,063 萬 7 千元	凍結 2,000 萬元	民眾黨黨團
196	21	1	2	3	同上	9 億 0,063 萬 7 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
197	21	1	2	3	數位韌性業務- 數位資源管理 與通訊韌性業務-6G 地空整合 頻譜規劃計畫	5,046 萬元	凍結 500 萬元	民眾黨黨團 洪毓祥
第 3 目 政府數位業務【原列 11 億 6,454 萬 9 千元，減列第 1 節項下「獎補助費」1,000 萬元及第 2 節 1,000 萬元，共計減列 2,000 萬元。凍結第 2 目及第 3 目「獎補助費」項下捐助國家資通安全研究院 1/10；凍結第 1 節 1,000 萬元及該								

節項下「獎補助費」1/10；凍結第2節1/10；凍結第3節1,000萬元】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
198	21	1	3	1	政府數位業務-健全政府數位服務基礎環境及人才培力	5億5,287萬7千元	減列25%	國民黨黨團
199	21	1	3	1	同上	5億5,287萬7千元	減列1億元 凍結20%	民眾黨黨團
200	21	1	3	1	同上	5億5,287萬7千元	凍結500萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
201	21	1	3	2	政府數位業務-深化政府資通訊應用建設-智慧政府數位化精進發展計畫	5億0,680萬8千元	減列1億元 凍結20%	民眾黨黨團
202	21	1	3	2	政府數位業務-深化政府資通訊應用建設	5億0,680萬8千元	減列2,000萬元	民眾黨黨團 洪毓祥
203	21	1	3	2	同上	5億0,680萬8千元	凍結500萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
204	21	1	3	2	政府數位業務-深化政府資通訊應用建設-革新政府網路架構與提升雲端服務計畫	2億5,832萬3千元	減列1,000萬元	民眾黨黨團 洪毓祥
205	21	1	3	2	同上	2億5,832萬3千元	減列500萬元	民眾黨黨團 洪毓祥
206	21	1	3	2	政府數位業務-深化政府資通訊應用建設-資料匯流機制基礎建設計畫	5,296萬7千元	減列500萬元	民眾黨黨團 洪毓祥
207	21	1	3	3	政府數位業務-促進資料多元創新應用	1億0,486萬4千元	減列25%	國民黨黨團
208	21	1	3	3	同上	1億0,486萬4千元	凍結500萬元	國民黨黨團

						千元	(併同委員會決議辦理)	黃仁
主決議								
209					主決議			國民黨黨團 張智倫

歲出部分								
第 21 款 數位發展部主管								
第 2 項 資通安全署【原列 15 億 1,646 萬 8 千元，共計減列 500 萬元；共計凍結 1 億 2,663 萬 8 千元】								
第 2 目 資通安全業務【原列 12 億 6,638 萬 1 千元，減列 500 萬元，第 2 目凍結 1/10；凍結「01 綜合規劃管理」1/10；凍結「03 輔導培訓業務」100 萬元；凍結「04 稽核檢查業務」1/20】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
210	21	2	2		資通安全業務-01 綜合規劃管理-國家資通安全政策之研擬及規劃	5 億 6,391 萬 9 千元	凍結 500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團黃仁
211	21	2	2		資通安全業務-01 綜合規劃管理-業務費-資訊服務費	8,705 萬 4 千元	減列 200 萬元 (改減列 50 萬元，科目自調)	國民黨黨團賴士葆
212 通刪科目	21	2	2		資通安全業務-01 綜合規劃管理-業務費-一般事務費	3,885 萬 4 千元	減列 650 萬元 (改減列 200 萬元，科目自調)	國民黨黨團賴士葆
213	21	2	2		資通安全業務-01 綜合規劃管理-1. 政府數位韌性強化計畫、11. 整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫、12. 數位政府資安生態防護推動計畫、13. 資安治理 AI 化計畫	6 億 4,146 萬 4 千元	減列 25%	國民黨黨團
214	21	2	2		資通安全業務-02 通報應變業務-獎補助費-對國內團體之捐助-5. AI 網路主動式防禦關鍵技術研究計	4 億 0,698 萬 6 千元	減列 25%	國民黨黨團

					畫、6. 關鍵基礎設施資安防護計畫			
215	21	2	2		資通安全業務-04 稽核檢查業務	1 億 1,425 萬 7 千元	減列 25%	國民黨黨團

歲出部分								
第 21 款 數位發展部主管								
第 3 項 數位產業署【原列 59 億 3,489 萬元，共計減列 5,500 萬元，共計凍結 11 億 3,226 萬 1 千元(含「國內旅費」1/10)】								
第 2 目 促進數位創新動能轉型升級【原列 56 億 6,015 萬元，減列 5,500 萬元；凍結第 2 目 1/10；凍結「01 推動資通訊數位服務升級與普及」1/10；凍結「02 策進數位跨域應用與平台服務」1/10】								
案號	款	項	目	節	科目名稱	原列數	增(減)列數	提案委員
216	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級	56 億 6,015 萬元	減列 28 億 3,000 萬元	民眾黨黨團
217	21	3	2		同上	56 億 6,015 萬元	減列 6 億元 (併 221 案)	國民黨黨團 賴士葆
218	21	3	2		同上	56 億 6,015 萬元	減列 6 億元 (改減列 4,000 萬元，科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
219	21	3	2		同上	56 億 6,015 萬元	凍結 1% (改主決議)	國民黨黨團 陳永康
220	21	3	2		同上	56 億 6,015 萬元	凍結 1% (改主決議)	國民黨黨團 陳永康
221 通刪 科目	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-業務費-委辦費	46 億 8,552 萬 6 千元	減列 4 億 5,000 萬元 (改減列 1 億 8,000 萬元，科目自調)	國民黨黨團 賴士葆
222	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-獎補助費-對國內團體之捐助	8 億 9,549 萬 7 千元	減列 1 億 5,000 萬元 (改減列 150 萬元)	國民黨黨團 賴士葆
223	21	3	2		01 推動資通訊數位服務升級與普及-4. 行動寬頻專用電信網路治理精進與產業創新應用推動計畫、11. 新興數位科	6 億 7,470 萬 5 千元	減列 25%	國民黨黨團 林沛祥

				技研發補助計畫(對國內團體之捐助) 02 策進數位跨域應用與平台服務-11. 零信任物聯網資安防護推動計畫、12. 軍民通用資安技術研發補助計畫、16. 服務型智慧機器人應用推廣計畫、18. 深化資安跨部會整合聯防計畫—資安產業推動計畫			
224	21	3	2	01 推動資通訊數位服務升級與普及-7. 連結亞太強韌陸海空網路計畫2.0—鏈結國際策略夥伴、16. 數位相關產業政策規劃與計畫管理作業 02 策進數位跨域應用與平台服務-4. 晶片驅動產業創新再升級—新一代高速運算主機與AI評測環境建構計畫—AI評測環境建構與國際接軌計畫、9. 消費者保護暨個人資料	2 億 1,346 萬 2 千元	減列 25%	國民黨黨團

					行政檢查及數位內容發展參展專館作業、19. 亞洲·矽谷智慧創新及擴大國際布局整合平臺計畫—數位創新解決方案海外鏈結與輸出			
225	21	3	2		01 推動資通訊數位服務升級與普及-14. 數位共融及培力計畫—數位服務普及暨人才深耕計畫(不含媒宣費)、15. 數位創新人才培育暨學習產業賦能計畫 02 策進數位跨域應用與平台服務-3. 晶片驅動臺灣產業創新—AI 產業應用與普及發展計畫、5. 亞灣2.0—智慧科技創新應用綱要計畫—數位內容人才培育暨鼓勵國際專案合作計畫、17. 智慧沙崙資安產業應用實證計畫	6 億 2,729 萬 7 千元	減列 25%	國民黨黨團
226	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-01 推動資通訊	2 億 3,490 萬元	減列 25%	國民黨黨團

					數位服務升級與普及-5. 先進衛星多元服務應用產業發展計畫			
227	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-01 推動資通訊數位服務升級與普及-13. 數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫	7 億 5,000 萬元	凍結 30%	民眾黨黨團
228	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-02 策進數位跨域應用與平台服務	29 億 1,946 萬 3 千元	凍結 1,500 萬元 (併同委員會決議辦理)	國民黨黨團 黃仁
229 通刪 科目	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-02 策進數位跨域應用與平台服務-業務費-委辦費	25 億 3,445 萬 4 千元	凍結 1,000 萬元	民眾黨黨團 王安祥
230	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-02 策進數位跨域應用與平台服務-2. 實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫、6. 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、14. 晶片驅動產業創新再升級—	5 億 4,705 萬 1 千元	減列 25%	國民黨黨團

					後量子密碼應用發展計畫、20. 智慧城市發展計畫			
231	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-02 策進數位跨域應用與平台服務-7. 智慧防詐通報查詢與數位信任應用發展	4 億 5,806 萬 3 千元	減列 25%	國民黨黨團
232	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-02 策進數位跨域應用與平台服務-8. 城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫	4 億 5,000 萬元	減列 4 億 3,000 萬元	民眾黨黨團
233	21	3	2		同上	4 億 5,000 萬元	減列 25%	國民黨黨團
234	21	3	2		促進數位創新動能轉型升級-02 策進數位跨域應用與平台服務-10. 半導體供應鏈資安創新應用發展計畫	4,880 萬 7 千元	減列 25%	國民黨黨團
主決議								
235					主決議			國民黨黨團 陳永康
236					主決議			國民黨黨團 陳永康
237					主決議			國民黨黨團 陳永康
238					主決議			國民黨黨團 陳永康

239					主決議			國民黨黨團 陳永康
240					主決議			國民黨黨團 陳永康

115 年度中央政府總預算案協商提案

第 2 款 行政院主管(共 61 案)

第 14 項 國家通訊傳播委員會	47 案	(1 至 47)
第 16 項 國家運輸安全調查委員會	2 案	(48、49)
第 18 項 公共工程委員會	12 案	(50 至 61)

第 14 款 交通部主管(共 118 案)

第 1 項 交通部	50 案	(62 至 111)
第 2 項 民用航空局	9 案	(112 至 120)
第 3 項 中央氣象署	6 案	(121 至 126)
第 4 項 觀光署及所屬	24 案	(127 至 150)
第 5 項 運輸研究所	0 案	
第 6 項 公路局及所屬	20 案	(151 至 170)
第 7 項 鐵道局及所屬	2 案	(171、172)
第 8 項 航港局	7 案	(173 至 179)

第 21 款 數位發展部主管(共 61 案)

第 1 項 數位發展部	30 案	(180 至 209)
第 2 項 資通安全署	6 案	(210 至 215)
第 3 項 數位產業署	25 案	(216 至 240)

(撤案:1 案)

交通委員會 編印 115.7.29.

歲入
第2款
增列500万

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：31

☒歲入 ☒增列 ☐減列：500 萬元

歲入來源別預算表

☐歲出 ☐減列： 萬 千元

□凍結： 萬千元
 分之（或%）

第2款18項目節

科目(計畫)名稱：國家通訊傳播委員會

用途別：_____

本年度預算數：1,120 萬元

案由：

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 1900 萬，實際收入為 5419 萬 3 千元，差 3519 萬 3 千元；113 年預算數為 1120 萬元，實際收入為 3774 萬 4 千元，差 2654 萬 4 千元；114 年度 1120 萬元，實際收入 1785 萬元，差 665 萬元。115 年仍編列 1120 萬元，顯不合理，且該筆預算已連續 3 年編列 1120 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：

$$2y \frac{1}{2}$$

連署人：

荆平侯

✓
Gunter

審查會保留提案

通
凍30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 30%)

第 2 款 14 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：國家通訊傳播委員會

用途別：_____

本年度預算數：7 億 7,252 萬 5 千元

案由：

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：

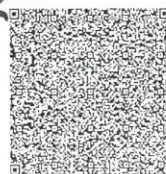
邱若華

審查會保留提案2

2

吳明

1-1

-oUaCdiP7E2SF0gbd2WeiA

15

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會 預算書頁次： 34
☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元
☒歲出 ☐減列： 萬 千元
歲出機關別預算表
☒凍結： 萬 千元
分之 (或 30%)
科目(計畫)名稱：國家通訊傳播委員會
本年度預算數：7 億 7,252 萬 5 千元
第 2 款 14 項 目 節
用途別：
案由：

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。

國家通訊傳播委員會為我國通訊傳播最高監理機關，依法負有通訊傳播監理及網際網路傳播政策擬定、通訊傳播監管、通訊傳播競爭秩序維護、通訊傳播事業爭議及監督調查等職責，且採取委員會合議制形式運作。

然行政院卻違反《國家通訊傳播委員會組織法》之規定，長期消極辦理通傳會委員提名、遞補，坐視通傳會委員人數下降至現僅 3 人，無法達到法定合議門檻，致使通傳會停擺，且現任委員任期僅至 7 月底，通傳會恐陷入「空城」，淪為無首長、無委員決策之空殼機關，嚴重衝擊我國通傳產業監理、打詐及消費者保護等國家民生業務。

此外，對於未提名人選，行政院態度可議，多次對外發言皆試圖卸責、指責立法院否決人事。其一，嚴謹審查人事、行使同意權本為國會法定職責，提名人選無法服眾，本應否決；其二，上次否決提名人選約 8 個月前，行政院至今未提人選，根據《國家通訊傳播委員會組織法》，行政院依法早應在 4 月底前就提出人選，現已嚴重違法，實有亟需檢討之必要。

鑑此，行政院、通傳會應檢討為何違法延宕提名，並儘速提出解方，進行提名人選，以使單位早日恢復運作、獨立行使職權。

爰凍結該項預算 30%，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專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

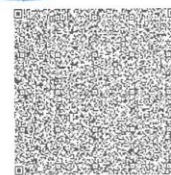
郭郭強

杜中祥



3

1-1



uV2H7eI9W0KMmtMemhx7Yg

通
凍50%115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：52-53

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元各項費用彙計表☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 50%)

第 2 款 14 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費本年度預算數：9,310 萬 4 千元

案由：

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：

若山吟

連署人：

鄭永發

吳明

審查會保留提案3

4

12

1001
凍結20%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：第 46 頁

[] 歲入— [] 增列： 萬元 [] 減列數： _____ 萬 千元

[✓] 歲出— [] 減列數： [✓] 凍結數： 20%

第 款 項 目 節 - 0 - 科目(計畫)名稱： 建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

用途別：

本年度預算數：1660 萬元

案由：

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：

陳秀新

鄭淑敏 吳明

審查會保留提案 4

5

16

改主決議

改主決議

1月01
第200頁

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：46 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：萬 千元

支出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：萬 千元

匯總結：200萬元

分之 (或 %)

第2款 14項 1目 節 01 建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

用途別：_____

本年度預算數：1,660 萬元

案由：

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

陳素月 親筆

連署人：

何欣純

陳素月

民主進步黨
立法院黨團

審查會保留提案 5

6



K5UVoPGY2Ee59ZPLWXmVjQ 22

改主決議

改主決議

目
凍 200 萬

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會 預算書頁次：34 頁

[] 歲入—[] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出—[] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：200 萬

第 2 款 14 項 1 目 節 — 科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策
用途別：本年度預算數：1660 萬元

案由：

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。

於三個月內向立法院交通委員會

說明：

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，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，並於三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：

連署人：

民主進步黨
立法院黨團

審查會保留提案 6

7

46

改主決議

改主決議

目
凍結 10

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會預算書頁次：46 頁〔 〕 歲入—〔 〕 增列〔 〕 減列數： 萬 千元〔☒〕 歲出—〔 〕 減列數： 萬 千元〔☒〕 凍結數：10%第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 低軌衛星產業發展政策用途別： 本年度預算數：1,660 萬元

案由：

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。

立法院交通委員會

提案人：林俊憲

林俊憲

林俊憲

陳素月 係高

民主進步黨
立法院黨團

審查會保留提案 7

8

9

1月01
凍10%

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：46 頁

科目（工作計畫）名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

本年度預算數：16,600 千元

建議：【☐】減列數：

【☒】凍結數：10%

案由：

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：

審查會保留提案8

10/1
凍10%

115 年度中央政府總預算案提案表 (國家通訊傳播委員會)

立法委員游顯國會辦公室

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次暨科目名稱：歲出計畫「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」

本年度預算數：新臺幣 1,660 萬元

建議處置：凍結 10% (新臺幣 166 萬元)

案由：

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

審查會保留提案 9½

10½

25½

1月1
凍10%

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。

提案內容：

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：

鄭文宏 趙怡超

審查會保留提案 9 $\frac{2}{2}$

10 $\frac{2}{2}$

2
252

11月
凍166萬

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：166 萬元

____分之____ (或 %)

第 2 款 14 項 1 目 節

科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

用途別：_____

本年度預算數：1,660 萬元

案由：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

張亞楨

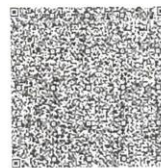
連署人：

鄭永

王

審查會保留提案 10

11



6q2G1ELXw02bnlGaWMlagQ

>8

改主決議

改主決議

同
凍100萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

【 】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：34 頁

科目（工作計畫）名稱：「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」

第 2 款第 14 項第 1 目

預算數：16,600 千元

建議【 】減列數：

【☒】凍結數：100 萬元

案由：國家通訊傳播委員會 115 年度預算編列「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」16,600 千元，提案凍結 100 萬元。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，經同意後，始得動支。

說明：

一、B5G 與 6G 國家發展戰略是否明確？

全球主要國家已積極布局 6G 技術標準與產業鏈。請問國在國際 6G 標準制定與技術研發參與程度為何？

二、低軌衛星產業政策是否完善？

低軌衛星已成未來通訊與國安重要基礎建設。請問對本土衛星產業與關鍵零組件供應鏈，有何扶植措施？

三、通訊基礎建設與頻譜政策是否足以支撐未來需求？

B5G 與 6G 需要更高頻寬與密集基地台。請問對毫米波、高頻段及衛星頻譜使用，有何配置策略？

四、資安與國家安全防護是否到位？

新世代通訊網路高度數位化，也提高資安風險。請問如何防範境外勢力透過通訊基礎設施進行滲透？對關鍵通訊設備供應鏈安全，有何風險管理機制？

五、偏鄉與離島通訊平權是否納入規劃？

科技發展不應造成新的數位落差。請問低軌衛星技術是否優先應用於偏鄉與離島通訊？如何改善山區、海域及災害地區通訊韌性？

爰此，提案凍結「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」100 萬元，待國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

黃

林



建議刪除此項，俟...經同意後，始得動支。並修正為

請國家通訊傳播委員會於三個月內向立法院交通委員會提出

書面報告。



12

黃

95

1目.1
 >000 >30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：46

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
 分之____(或30%)

第 2 款 14 項 1 目 節 01 建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

用途別：業務費

本年度預算數：1,660 萬元

預算書說明欄：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

說明欄預算數：1,660 萬元計算減凍數

案由：

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。

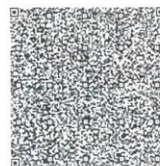
提案人：

連署人：

審查會保留提案!!

13

1-1



HPw6 qNxpky5ONWb19P5fg

議決主改

民主決議

凍 200万
10月
2000

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：

☐ 歲入 ☐ 增列 ☐ 減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列： 萬 千元

□凍結：200萬元
分之 (或 %)

第2款14項1目 節01 建構B5G/6G及低軌衛

科目(計畫)名稱: 建構 B5G/6G 及低軌衛星

星產業發展政策

產業發展政策

用途別：業務費

本年度預算數：1,660 萬元

案由：

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該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路的完善進度受阻。爰凍結該項預算 200 萬元，俟國家通訊傳播委員會於下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：伍麗華 Saidhai Tahovecahe

連署人：

黨團 步黨 進院 主法 民立

審查會保留提案12

14

2月
凍10%

115 年度中央政府總預算案提案表 (國家通訊傳播委員會)

立法委員游穎國會辦公室

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次暨科目名稱：歲出計畫「一般行政」

本年度預算數：新臺幣 7 億 5,550 萬 7 千元

建議處置：凍結 10% (新臺幣 7,555 萬元)

案由：

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，惟仍具法制局限。

審查會保留提案 13½

15½

1
24½

2月
凍100%

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。

提案內容：

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：

13月2日

鄭振

陳建興

審查會保留提案 13 $\frac{2}{2}$

15 $\frac{2}{2}$

2
14 $\frac{2}{2}$

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列： 500 萬 6 千元☒凍結： 642 萬 9 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 01 人員維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人事費-政務人員待遇

本年度預算數：1,542 萬 8 千元

預算書說明欄：政務人員 7 人全年待遇

說明欄預算數：1,542 萬 8 千元

案由：

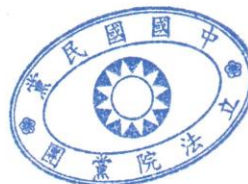
115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 目「一般行政」項下「人員維持」中「人事費」之「政務人員待遇」編列預算 1,542 萬 8 千元。

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。

NCC 目前各項業務幾乎無法正常運作，嚴重影響人民權益，為看緊人民納稅錢，落實政府財政紀律，避免公帑閒置或遭不當流用，爰此，減列 1 至 7 月 4 名未到任委員待遇 500 萬 6 千元並凍結 8 至 12 月 7 名委員待遇 642 萬 9 千元，俟國家通訊傳播委員會到任委員人數再行解凍。

提案人：中國國民黨立法院黨團

16

7

2月01
1010凍結881664

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 48

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列： 萬 千元

☒凍結：881 萬 6 千元

分之 (或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 01 人員維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人事費-政務人員待遇

本年度預算數：1,542 萬 8 千元

預算書說明欄：政務人員 7 人全年待遇

說明欄預算數：1,542 萬 8 千元計算減凍數

案由：

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：

蔡建豪

連署人：

邱君華

審查會保留提案14

17



LEvs4zkhh0e6nv4HwtzRLw

30

2月1
1010-2-12

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：第 47 頁

〔 〕歲入—〔 〕增列： 萬元 〔 〕減列數： 萬 千元

〔 √ 〕歲出—〔 〕減列數： 〔 √ 〕凍結數：十二分之五

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人員維持-人事費-1. 政務人員全年待遇 本年度預算數：1542 萬 8 千元

案由：

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 1542 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：

連語新

黃明

黃明

審查會保留提案 15

18

17

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☐歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____617 萬 1.2 千元
(40%)

第 2 款 14 項 2 目 節 01 人員維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人事費-政務人員待遇

本年度預算數：1,542 萬 8 千元

案由：

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，主要為給付通傳會委員人事費用。

政府機關的人事預算編列，必須建立在「機關具備法定員額且能實質行使職權」的基礎上。若機關的高階政務官長期懸缺，甚至即將面臨全數解任、機關業務停擺的狀態，基於預算核實編列與撙節公帑之原則，相關的人事費用即失去全額編列與執行的必要性，立法院自當予以凍結。

依據通傳會組織法，委員會須有 7 名委員，且決議須過半數同意。然而，自 113 年 12 月 1 日起，NCC 委員人數僅剩餘 3 人，已未達法定過半數門檻。更嚴重的是，這僅存的 3 名委員，其任期僅到 115 年 7 月 30 日即將屆滿，屆時 NCC 將面臨完全無委員的滅會危機。此外，因為行政院遲未依法補齊名單，導致 NCC 實質空轉，截至 114 年 8 月底，待審議的重大案件（含許可案與處分案）已暴增積壓高達 347 案，嚴重拖累通訊傳播產業發展與民眾權益。

綜上所述，NCC 在 115 年度即將於 7 月底面臨「零委員」的窘境，且目前僅剩 3 人根本無法依法決議，形同實質停擺。針對這筆名不符實的預算，在行政院依法依法補齊 NCC 委員名單、並經立法院同意上任前，爰凍結該項預算 40%。

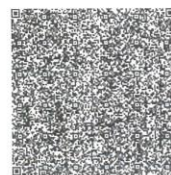
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



19

1-1



JfjILrG50E6SeI0HSy2BLg

151

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48-50

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：5782 萬 3 千元☐凍結：_____千元
_____分之_____ (或 10%)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：_____

本年度預算數：1 億 0,320 萬 5 千元

案由：_____

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。

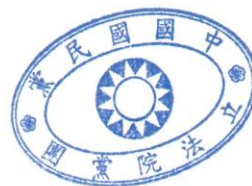
查，本筆預算 114 年度編列 6001 萬 2 千元，115 年成長至 1 億 320 萬 5 千元，暴增 4319 萬 3 千元，另本筆預算多項業務增加不合理或未明確說明增加原因，如土地租金 114 年度為 1 千元，然 115 年暴增至 2646 萬 4 千元，於預算書上卻未見該筆預算暴增之原因。且通訊傳播委員會 115 年度員額與 114 年度相同，均為 493 人，惟其一般事務費中，員工健康檢查費增長 13 萬 5 千元、員工文康活動費亦成長 51 萬 8 千元，顯不合理，通傳會應說明清楚該筆預算增加之原因。

媒體指出國家通訊傳播委員會(NCC)委員難產，115 年 8 月起幾乎無法有委員到任，雖按照法規只能由委員代理主委，但沒有規定無委員時如何處理，近日傳出行政院將採「檢察總長模式」，指定新任主祕溫俊瑜代理主委職務，為 NCC 續命，實為違法行為。為此之無委員到任 NCC 自 115 年 8 月起已無法依規定執行機關任務，爰此，要求 NCC115 年 8 月至 12 月之基本行政工作維持費除特別費外減列 5782 萬 3 千元。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林錫山

20



9

2月02
減100萬
凍10%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48-50

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____100 萬元

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 10%)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：_____

本年度預算數：1 億 0,320 萬 5 千元

案由：

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 6001 萬 2 千元，115 年成長至 1 億 320 萬 5 千元，暴增 4319 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 2646 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：

蔡山吟

連署人：

蔡中康

審查會保留提案16

21

2月02
凍50%

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：48 頁

科目（工作計畫）名稱：一般行政-基本行政工作維持

本年度預算數：103,205 千元

建議：【☐】減列數：

【☒】凍結數：5%

案由：

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：

審查會保留提案 17

改主決議 改主決議

2月02
凍100萬

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— [] 減列數：~~[V]~~ 凍結數：~~100~~ 萬元

第 2 款 14 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：基本行政工作維持

本年度預算數：1 億 320 萬 5 千元

案由：

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。

許智勝

民主進步黨
立法院黨團

建議刪除文字「凍結預算100萬元，
建...，俟國家通訊傳播委員會...
後，始得動支。」

提案人：

許智勝
徐高敏

張其成

備註：1. 提案人至少 1 人，提案及連署人合計至少 3 人。如需連署人欄位，請自行增列。

2. 提案涉及預算之減列或凍結時，請按預算書之機關別預算的目、節、分支計畫等序號與科目（工作及分支計畫）名稱先後列明。

3. 請將本表電子檔傳送至電子郵件信箱：ly24001y@gmail.com。

審查會保留提案 18

23

34

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____ 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____ 2,000 萬元☐凍結：2,000 萬元

____分之____ (或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：7,650 萬 4 千元

案由：

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。經查，通傳會土地租金自 114 年度之 1 千元，至 115 年暴增至 2,646 萬 4 千元，未見具體合理說明；此外，通傳會員額與 114 年度同為 493 人，但員工文康活動費較 114 年度成長 5 成 3，顯有違財政紀律與預算覈實原則。

且通傳會 113 年 12 月 1 日起委員人數僅餘 3 人，且即將全數屆期，委員會已達不到法定過半數門檻，導致重大業務與積案實質停擺。在機關無法進行決策，其業務雜支卻不減反增，不具正當性。通傳會作為我國通訊傳播最高獨立監理機關，理應依法獨立行使職權並執行法律。然立法院早已三讀通過《衛星廣播電視法》，行政院卻基於政治立場以「不副署」之方式進行杯葛，導致該法至今無法施行。通傳會面對行政院違法阻擋立法院三讀通過之法案，竟噤若寒蟬，未見任何捍衛機關獨立性及依法行政之作為，任由行政院閹割其法定權責，實有虧職守。

綜上，通傳會既已陷入無委員可決策之狀態，又無力捍衛法定權責，卻於基本業務雜支與福利費用上升，極不合理。為落實預算監督並促使行政院與通傳會給予正面回應，爰該項預算減列 2,000 萬元並凍結 2,000 萬元，俟國家通訊傳播委員會依附帶決議結果執行，提出相關修法草案後，始得動支。

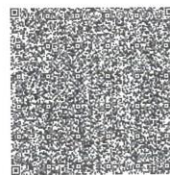
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



24

1-1



164

CHI8X9EQLUyi5Jk4OhPu8w

2月02
2000
減列1000萬
凍30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：第 48 頁

[] 歲入— [] 增列： 萬元 [] 減列數： 萬 千元

[√] 歲出— [√] 減列數：1000 萬元 [√] 凍結數：30%

第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：基本行政工作維持-業務費 本年度預算數：7650 萬 4 千元

案由：

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 7650 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 1000 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：

連清輝

鄭永

25

審查會保留提案 19

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____1,000 萬元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之____(或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：7,650 萬 4 千元

預算書說明欄：業務費

說明欄預算數：7,650 萬 4 千元計算減凍數

案由：

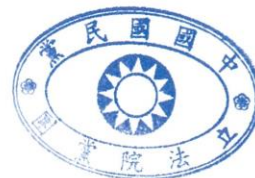
115 年度國家通訊傳播委員會預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」業務費編列預算 7,650 萬 4 千元，較 114 年度預算 3354 萬 2 千元，增幅達二倍以上，亦較 114 年度決算 6,795 萬餘元，增加近 1000 萬元。

115 年中央政府總預算舉債高達近 4 千億元，考量國家財政、國防預算增額及國家其他重大施政，政府各機關宜共體時艱，撙節公帑，避免不必要的支出，爰減列該項預算 1,000 萬元。

提案人：

翁曉玲

林沛祥



26

1-1



62

Q2jqMMV55EC6YFWICTRXpQ

文字修正

11411FU(賴士葆委員辦公室)

2月02
2000=減到2000

刪減預算決議 2-14-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查國家通訊傳播委員會

115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支

計畫 02 基本行政工作維持，編列 103,205 千元(P48)，

列有郵資電信、土地租金、文書庶務外包及辦公清

潔等費用，較 114 年預算增加 43,193 千元，考量國

防支出逐年增加，是項經費可予精簡，以節約公帑

支出。提案刪減上述「業務費」計 8,000 千元。是否

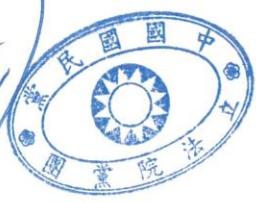
有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

林錫山

800 科目自調



27

48

2月02
>000 來10%

115 年度中央政府總預算案提案表 (國家通訊傳播委員會)

立法委員游穎國會辦公室

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次暨科目名稱：歲出計畫「一般行政」-基本行政工作維持業務費

7,650 4

本年度預算數：新臺幣 7 億 5,550 萬 7 千元

765

建議處置：凍結基本行政工作維持業務費 10% (新臺幣 776 萬元)

案由：

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

審查會保留提案 20 $\frac{1}{2}$

28 $\frac{1}{2}$

27 $\frac{1}{2}$

2月02

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。

提案內容：

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 776⁷⁶⁵萬元），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：

鄭淑敏 陳浩鈺

審查會保留提案 20 $\frac{3}{2}$

28 $\frac{2}{2}$

23 $\frac{2}{2}$

改主決議

改主決議

2月07
2000>東2000

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：200 萬元

分之____(或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：7,650 萬 4 千元

案由：

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。

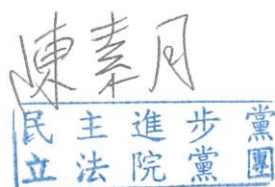
提案人：陳素月

連署人：

審查會保留提案 21

29

1-1



ZXWOWE3LEE6tG0aJR5Y1pw 32

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 49

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____432500 元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費-特別費

本年度預算數：71 萬 1 千元

案由：

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，該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 432500 元 (39700×5 加 19500×12)。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林錫山



30

8

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 48

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列： 40 萬元☒凍結： 萬 千元
分之 (或 30%)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費-特別費

本年度預算數：71 萬 1 千元

預算書說明欄：特別費

說明欄預算數：71 萬 1 千元計算減凍數

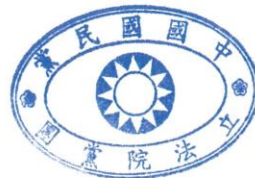
案由：

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」特別費編列預算 71 萬 1 千元。

特別費由主任委員、副主任委員使用於因應業務需求所需的招待、饋贈、獎賞及餐敘等，惟目前國家通訊傳播委員會委員僅有 3 位，主任委員由委員代理，副主任委員出缺，爰該項預算減列 40 萬元並凍結 30%，俟國家通訊傳播委員會正、副主任委員就任後，始得動支。

提案人：翁曉玲

林沛祥



31



61

aJ2ytfSG EiBnpEdKmuwJQ

2月02
2093減29萬4千

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 49

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____29 萬 4 千元

☐凍結：_____萬 千元

____分之____(或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費-特別費

本年度預算數：71 萬 1 千元

案由：

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：

連署人：

審查會保留提案 22

32



7zUN68 xLEW3E9EMupHIA

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：

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：伍麗華 Saidhai Tahovecahe

32 邵華

連署人：

林振良

徐高武

許智偉

審查會保留提案 23

33

1-1

2

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

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

李昆季 徐高升

34

審查會保留提案24

3

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

災害來臨時，一旦該地區的基地台結構受損無法正常運作，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

35 李金路 徐富文

審查會保留提案25

4

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

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

36 陳其南 徐富分

審查會保留提案 26

七

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

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

李昆源 徐富安

審查會保留提案 27

37

6

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

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：

審查會保留提案 28

何欣純
38 徐嘉誠 李品厚

7

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

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觀念，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

審查會保留提案29

39 徐高武 李泉

8

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：

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

林俊憲
陳素月 係部分

審查會保留提案30

40

10

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：

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：

黃山吟

連署人：

鄭永豪

呂明華

審查會保留提案31

41

14

主

115 年度中央政府總預算案提案表 主決議

單位名稱：國家通訊傳播委員會

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：



審查會保留提案32

42

21

主

115 年度中央政府總預算案提案表

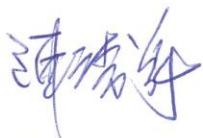
主決議

單位名稱：國家通訊傳播委員會

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：


審查會保留提案33

43

22

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：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。

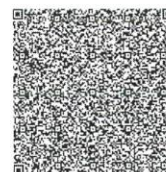
提案人：洪孟楷

連署人：



審查會保留提案34

44



J3ck_2hRJkiyXDWvkSXY6A ✓

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：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。

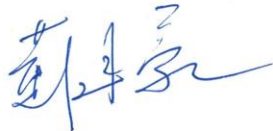
進一步分析，裁罰金額增加主要係部分業者重大違規或多次違規所致，反映現行監理制度於事前預防及法遵輔導仍有精進空間。若違規情形未能有效降低，除影響產業正常運作外，亦不利於整體通訊傳播環境之健全發展。

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



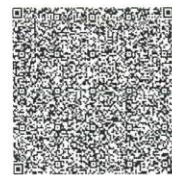
連署人：



審查會保留提案35

45

1-1



SchnqpfYXEGbl7M6_TB4Fw 2

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

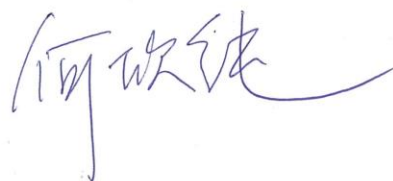
單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：

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：



陳素月

審查會保留提案36

46

35

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

主決議

案由：鑒於國家通訊傳播委員會已督導電信事業介接 165 防詐聯合風險管理系統及移民署資料庫，強化電信服務身分查核及風險管理，惟目前公開資訊仍以介接建置及攔阻件數為主，尚未建立聯防系統命中率、攔阻成功率、重複申辦及高風險案件辨識成效等統計，不利檢視制度實際效益。為提升防範詐騙效能，爰提案要求國家通訊傳播委員會建立防詐聯合風險管理系統成效評估機制，定期公布查詢運用情形、攔阻成效及風險分析，據以滾動精進防詐措施，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：張智倫

張智倫

杜沛祥



47

128

文字修正

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：國家運輸安全調查委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：22 頁

科目（工作計畫）名稱：「運輸事故調查」

第 2 款第 16 項第 2 目

預算數：14,243 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：~~200~~萬元
100

案由：國家運輸安全調查委員會 115 年度預算編列「運輸事故調查」14,243 千元，提案凍結 ~~200~~¹⁰⁰萬元。俟國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面報告

說明：

目前各類重大運輸事故平均調查完成時間為何？是否存在案件量增加、人力不足或跨機關資料調閱不易等問題？對於社會高度矚目案件，如何兼顧調查效率與專業嚴謹，避免報告延宕影響民眾信任？

其次，事故調查最重要目的在於「避免事故再次發生」，而非單純責任歸屬。請問運安會歷年提出之安全改善建議，相關主管機關與業者落實率為何？是否建立後續追蹤與定期檢核制度？若相關單位未依建議改善，運安會是否具備公開揭露或督促機制？

隨著智慧交通、自動化系統及無人載具快速發展，傳統事故調查模式已面臨新挑戰。例如自動駕駛、AI 控制系統、低軌衛星導航與數位通訊失效等因素，都可能成為事故原因之一。請問國家運輸安全調查委員會是否已建置相關數位鑑識能力與跨領域專業人才？未來如何強化科技事故調查能量？

再者，地方政府與第一線救災單位反映，重大事故發生後，現場證據保存、資料蒐集與調查程序之間，仍存在權責協調問題。請問運安會是否與消防、警政、交通主管機關建立標準化協調流程？是否定期辦理跨機關演練，以提升事故現場應變與調查效率？

此外，事故調查資訊公開亦是社會關注重點。請問目前調查報告公開時程、內容透明度及民眾可近性是否仍有改善空間？對於重大事故調查結果，是否規劃以更淺顯方式向社會說明，避免專業資訊落差造成誤解與不安？

爰此，提案凍結「運輸事故調查」~~200~~¹⁰⁰萬元，俟國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

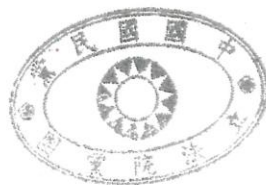
書面報告

提案人：



48

黃



94

文字修正

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：國家運輸安全調查委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：23 頁

科目（工作計畫）名稱：「精進運輸事故調查能量」

第 2 款第 16 項第 4 目

預算數：38,511 千元

建議【☐】減列數：【☒】凍結數：300 萬元

案由：國家運輸安全調查委員會 115 年度預算編列「精進運輸事故調查能量」38,511 千元，提案凍結 300 萬元。俟國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面報告

說明：

目前事故調查人力、設備與預算配置是否足以因應日益增加的調查需求？尤其重大事故往往涉及跨領域專業，包括機械、電機、資訊、通訊、人因工程與數位鑑識等技術，運安會是否已建立完整專業人才培育制度？對於高階技術人才流失問題，又有哪些留才與培訓措施？

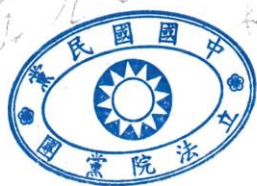
其次，近年全球運輸科技快速演進，包括 AI 控制、自動駕駛、智慧鐵道、無人機及低軌衛星通訊等新技術逐步導入交通系統。請問運安會目前是否已具備調查相關新興科技事故之能力？是否規劃導入大數據分析、模擬重建、AI 輔助鑑識及數位資料即時保存技術，以提升事故原因分析精準度？另外，重大事故調查往往牽涉跨部會協調，包括交通主管機關、警政、消防、地方政府及民間營運單位。請問國家運輸安全調查委員會目前是否已建立完整跨機關協調與資訊共享機制？事故發生後，如何確保現場證據保存完整，避免因處置流程不一致而影響調查品質？

再者，本席關心事故調查後續改善追蹤問題。許多事故報告提出安全建議後，社會往往缺乏持續監督機制。請問運安會目前對各主管機關與營運單位改善進度，是否建立定期查核制度？若改善事項長期未落實，是否有公開揭露與督促機制，以真正發揮事故調查預防功能？

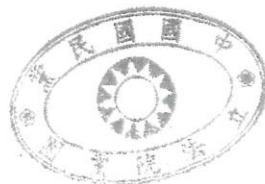
此外，國際合作亦是提升事故調查能力的重要方向。請問運安會目前與其他國家運輸安全調查機構之交流合作情形為何？是否積極參與國際事故調查訓練、技術合作與資訊共享，以接軌國際安全標準並提升我國調查專業能量？爰此，提案凍結「精進運輸事故調查能量」300 萬元，待國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面報告

提案人：



49



93

文字修正

通
東 900 萬

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

預算書頁次：

☐ 歲入 ☐ 增列 ☐ 減列：_____ 萬 千元

歲出機關別預算表

☒ 歲出 ☐ 減列：_____ 萬 千元☒ 凍結：~~9,000~~ 萬元 ^{5%}
_____ 分之_____ (或~~10~~%)

第 2 款 18 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：公共工程委員會

用途別：_____

本年度預算數：5 億 9,761 萬 2 千元

案由：

115 年度行政院公共工程委員會預算案於「公共工程委員會」編列預算 5 億 9,761 萬 2 千元。

115 年度行政院公共工程委員會預算案編列公共工程技術規範、價格資料、採購制度及工程督導等相關經費，攸關中央與地方公共工程發包、災後復建進度及工程品質。

惟查，近年原住民族地區、山區及偏鄉公共工程屢有流標情形，其中重要原因之一，在於工程預算單價未能真實反映當地市場價格、運輸距離、道路條件及施工成本。以預拌混凝土為例，部分工程預算參考單價每立方公尺約 2,600 元，惟宜蘭南山部落實際價格可能達 5,000 元，司馬庫斯等偏遠地區甚至達 7,000 元。若價格資料庫未區分前山、後山、運輸里程、道路可及性及偏鄉營運成本，將使機關依錯誤價格編列預算，廠商因無利可圖而不願投標。現行工程案件往往須經多次流標後，始得檢討預算及重新招標。從規劃、公告、流標至重新調整，可能耗時數月甚至一年，嚴重延誤災後復建黃金期。災民需要的是道路、排水、擋土及公共設施儘速恢復，不是反覆等待流標說明會。

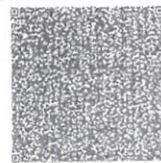
另部分機關因工程難以發包，改將工程及經費下放鄉公所辦理，惟若預算單價及價格基準未同步調整，地方只能削價發包，恐衍生降低材料規格、壓縮施工品質及後續設施提早損壞等風險。工程會除應關注發包率，亦應^{下放}下放工程之履約品質、~~設施耐久性~~及~~損壞責任~~。災後工程不應只求恢復原狀，更應提升防災韌性，若預算制度未反映偏鄉實際成本，復建工程將持續流標，重建政策亦難以落實。

爰凍結該項預算~~9,000~~^{10%}萬元，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內，就近 4 年原住民族地區及偏鄉工程之預算單價與^{市場實價}市場實價對照，~~流標案件數及平均延誤期間~~，流標 3 次以上案件清冊與檢討成果、依運輸里程加價及偏鄉成本加成機制、價格資料庫更新方式，以及工程下放地方後之品質~~追蹤及責任~~^{追蹤}機制，向立法院交通委員會提出專案報告並經同~~意~~^{直核}後，始得動支。

提案人：

高金梅

林文郎



50

84

1-1

UPe2FKi0MU-mAjZ rBrpuA

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

媒體政策及業務宣導費彙計表

☒歲出 ☒減列：_____320 萬元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 18 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：公共工程委員會

用途別：_____

本年度預算數：320 萬元

案由：

115 年度行政院公共工程委員會預算案於「公共工程委員會」編列 320 萬元。

行政院公共工程委員會 115 度編列「媒體政策及業務宣導」經費 320 萬元，較 114 年度增加 320 萬元，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「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。

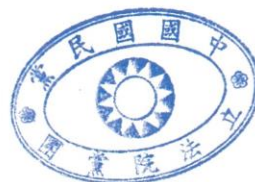
爰減列該項預算 320 萬元。

提案人：

王淑薇

連署人：

杜仲祥



51



124

-8hBK- HFUiYNpeUCfhMyQ

預算提案

撤案

鄭天財 Sra Kacaw
115.7.22

凍十分之一

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

[2] 歲出

機關別： 行政院公共工程委員會

單位預算書頁次：10 頁

科目： 3203950100 一般行政

原列金額： 370,330 千元

[] 刪減 [☒] 凍結：十分之一

建議改主決議



案由：根據農業部林業及自然保育署花蓮分署公布之萬里溪堰塞湖最新監測資訊，萬里溪堰塞湖自 115 年 6 月 20 日因周邊山坡土石崩塌形成以來，截至 7 月 12 日上午 10 時，堰塞湖蓄水量高達 421.36 萬立方公尺，占推估最大庫容量 510 萬立方公尺的 82.6%，目前仍維持警戒狀態。按該署 106 年發布之現行《國有林地堰塞湖應變標準作業程序》明定之堰塞湖緊急工程處理對策，應採取「2. 緊急排水…，於堰塞湖壩體開挖溢流水道（鋪設保護工）為緊急工程中最有效的方法…3. 降低天然壩之壩體高度（壩頂挖降）（1）降低壩頂高度可減少堰塞湖蓄水體積，並可降低堰塞湖潰決之機率及危害程度。」等措施。查國外針對堰塞湖處理之經典案例，包括爆破開出溢洪道、開挖為主並以定向爆破為輔，以及「完全採用挖掘引流」等作法，且「美國陸軍工兵團亦曾使用直升機將重型機具吊掛至堰塞湖周邊，成功開鑿人工溢洪道」，化解堰塞湖潰決之危害。去年馬太鞍溪堰塞湖溢流之重大災情殷鑑不遠，惟查，中央迄今消極處理萬里溪堰塞湖，未積極督導工程會、國防部及農業部等機關評估規劃人工溢洪道之開挖。爰凍結行政院公共工程委員會「一般行政」經費 370,330 千元之十分之一，俟行政院公共工程會會同國防部、農業部等部會依上開作業程序規定，參酌美國成功案例，盡速規劃辦理緊急工程，並向立法院交通委員會提出「落實《國有林地堰塞湖應變標準作業程序》相關對策」專案報告並經同意後始得動支。

請農業部

提案人：鄭天財 Sra Kacaw

鄭天財 Sra Kacaw

林沛祥



鄭天財 Sra Kacaw

如蒙 貴委惠連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

80

預算提案

主決議

改主決議

目02
凍949萬

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

〔 〕歲出

機關別：行政院公共工程委員會 單位預算書頁次：29 頁

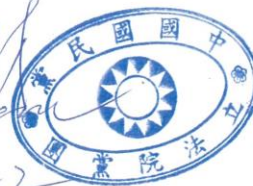
科目：3203950100 一般行政-基本行政工作維持

原列金額：94,901 千元

〔☒〕凍結：~~9,490~~ 千元~~4,000~~

案由：查《花蓮馬太鞍溪堰塞湖災後重建特別條例》第四條第十款社會復原及產業促進；該款第五目列有災戶「生財器具」。而挖土機、堆土機、鏟裝機及堆高機均為營建與工程界最核心的生財器具。且依該條例規定，受災戶並未規定需依法辦理公司登記、商業登記、有限合夥登記或合作社登記之製造業，受災戶係個人所有之挖土機等生財器具，均應列為救助對象。請行政院公共工程委員會基於法律主責機關，積極盡速協助執行機關加速辦理救助。
~~爰提案凍結一般行政預算之基本行政工作維持 9,490 千元，俟行政院公共工程委員會會同相關機關完成補助，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。~~ 協調

提案人：

書面
鄭天財
Sra Kacaw鄭天財
Sra Kacaw
115.7.22

林建祥

53

立法委員
鄭天財
Sra Kacaw

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

67

預算提案

主決議 改主決議 同02 凍9495

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

[2] 歲出

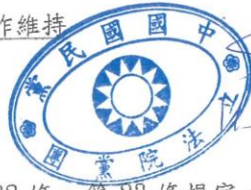
機關別： 行政院公共工程委員會 單位預算書頁次： 29 頁

科目： 3203950100 一般行政-基本行政工作維持

原列金額： 94,901 千元

[☒] 凍結： ~~9,400~~ 千元

~~4,200~~



鄭天財
Sra Kacaw
5.7.22.

案由：查《平埔原住民族身分法》第 22 條、第 23 條規定，平埔原住民僅適用《原住民族語言發展法》、《文化資產保存法》及《原住民族傳統智慧創作保護條例》，故前述三項法律外之現行法令所稱「原住民」係指依《原住民身分法》取得山地原住民或平地原住民身分者，亦即不適用平埔原住民。

為避免各機關及基層人員適用錯誤與執行上之疑慮，中央各機關應全面盤點檢視涉及原住民族權責之主管法律、法規命令及行政規則，應透過修正法規命令、行政規則或解釋函令等方式，比照《原住民保留地開發管理辦法》第 4 條規定：「本辦法所稱原住民，指山地原住民及平地原住民。」明確規定適用對象為依原住民身分法取得山地原住民或平地原住民者，以避免執行錯誤。爰提案凍結一般行政預算之基本行政工作維持 ~~9,400~~ 千元，俟行政院公共工程委員會修正相關法規、行政規則或解釋，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人： 鄭天財
Sra Kacaw

林沛祥



54

立法委員
鄭天財
Sra Kacaw

79

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

預算書頁次：32

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☒減列：_____5,000 萬元☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 18 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：公共工程企劃及法規業務

用途別：_____

本年度預算數：1 億 0,310 萬 4 千元

案由：

115 年度行政院公共工程委員會預算案於第 2 目「公共工程企劃及法規業務」編列預算 1 億 0,310 萬 4 千元。經查，工程會現行採購法規指引與稽核機制存在疏漏，前端有關廠商資格審查流於形式，導致機敏採購屢遭非專業廠商輕易得標；後端之採購稽核亦未見成效，放任得標廠商以次充好，危及基層人員安全。

工程會身為政府採購之最高主管機關，近年來卻屢屢發生採購爭議，顯見其法規指引與事後稽核有嚴重怠失。首先在資格審查上，國安與機敏採購幾乎不設防，如國防軍火採購招標時未考量客觀因素與專業，僅憑廠商具備一般國際貿易資格即可投標，導致茶葉商、裝潢商等非專業廠商竟能得標軍火採購。甚至國防部辦理之無人機反制系統採購，得標廠商「創未來」於兩次技術測試中皆以零分計算，且遭監察院糾正機關明知其能力不足，卻仍讓其取得高達 9.8 億元無人機標案，顯見最有利標完全無視專業能力。

其次，事後稽核與驗收放水，危及基層安全與公眾利益。以中華郵政為例，得標廠商以次充好，提供越南劣質輪胎作為郵務車備品，使郵務士外勤風險大增，然採購稽核小組卻未能主動發掘並淘汰不良廠商。最後，在勞工權益與修法方面，台北捷運公司外包廠商利用輪流承包標案之手法，強迫清潔工離職並重簽僱傭契約，以此規避年資累計與特休，凸顯工程會之勞務採購契約範本缺乏約束力。在政府採購法修法方面，擬刪除首次招標須達 3 家廠商之防弊限制，卻因缺乏配套引發外界疑慮，嚴重損及國人對政府採購制度之信任。

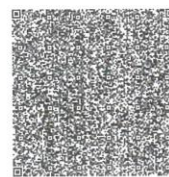
綜上所述，工程會未能積極履行健全採購法制與督導防弊之責，則相關預算是否仍有編列必要，爰減列該項預算 5,000 萬元。

提案人：台灣民眾黨黨團

連瑞敬



55



160

5qaG9BFeUEaFJGUyuJA-QQ

併同委員會決議辦理

月02
凍200万

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：19 頁

科目（工作計畫）名稱：「公共工程企劃及法規業務-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」

第 2 款第 18 項第 2 目

預算數：26,573 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：~~200 萬元~~ 二十分之一

案由：行政院公共工程委員會 115 年度預算編列「公共工程企劃及法規業務-健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」26,573 千元，提案凍結 ~~200 萬元~~ 二十分之一。俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

書面

說明：

目前我國技師執業管理、工程技術顧問公司監督及專業責任制度，是否已全面因應智慧工程、BIM 技術、AI 應用及永續工程發展需求？對於跨領域整合型工程案件，現行法規是否仍存在資格認定、權責劃分及執業範圍不夠明確問題？

其次，國內工程產業長期面臨低價搶標與惡性競爭現象，部分工程顧問公司為求生存壓縮專業服務成本，進而影響工程品質與技術研發。請問工程會如何透過法制改革，建立合理服務費用機制與專業評選制度？是否規劃強化「最有利標」與專業能力導向評選，以避免價格凌駕品質？

另外，本席關心我國工程顧問產業國際化發展。目前國際大型基礎建設、市政工程與綠能工程市場競爭激烈，但臺灣工程顧問業者在海外布局仍有限。請問行政院公共工程委員會是否已與經濟、外交及交通等部會建立跨部會協作平台，協助工程產業輸出國際市場？對於新南向及友邦合作工程計畫，是否有具體扶植政策與融資支援措施？

再者，工程產業人才斷層問題日益嚴重。許多年輕技師反映，執業環境高風險、高壓力，但薪資待遇與社會支持不足，導致人才流失。請問工程會是否規劃檢討技師責任制度、保險制度及執業保障措施？如何提升青年投入工程專業意願，並建立完善人才培育與接班機制？

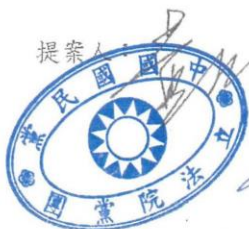
併同委員會決議

爰此，提案凍結「公共工程企劃及法規業務-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」~~200 萬元~~ 二十分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

書面

林仲祥

56



97

文字修正 更改凍結

11411FU(賴士葆委員辦公室)

2月05
2000 減300

刪減預算決議 2-18-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查行政院公共工程委員

會 115 年度預算，其工作計畫「公共工程企劃及法

規業務」項下之分支計畫 05 推動政府採購電子化，

編列業務費 34,110 千元(P34)，主要列有電腦主機、

資訊網路設備系統維護等費用，較 113 年及 114 年

預算大幅成長，考量國防支出逐年增加，部分可由

單位專業人員辦理，是項經費可以減少，以節約公

帑支出。提案凍結上述「業務費」計 3,000 千元。是

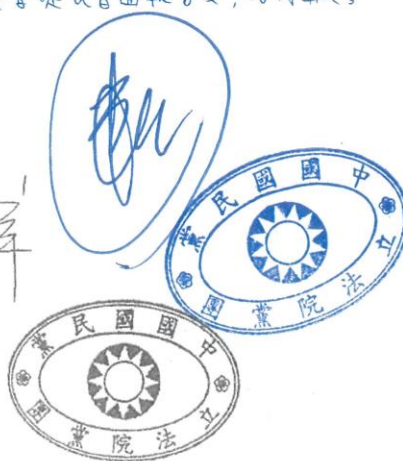
否有當，敬請公決！

，俟行政院公共工程委員會向立法院
交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

賴士葆

林沛祥



57

47

文字修正

3月
凍300萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：20 頁

科目（工作計畫）名稱：「公共工程技術業務- 公共工程技術資訊體系推動」

第 2 款第 18 項第 3 目

預算數：44,855 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：300 萬元

案由：行政院公共工程委員會 115 年度預算編列「公共工程技術業務- 公共工程技術資訊體系推動」44,855 千元，提案凍結 300 萬元。俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

書面

說明：

目前我國公共工程技術資訊系統整合進度為何？中央與地方政府之間是否已建立統一資料標準與共享平台？現行各機關工程資訊系統是否仍存在資料格式不一致、重複建置及資訊孤島問題？

其次，政府近年積極推動 BIM 與智慧工程技術，但實務上不少中小型工程顧問公司及地方機關反映，系統導入成本高、人員培訓不足、軟硬體資源有限。請問工程會是否有完整輔導機制與分階段推動策略？如何避免數位轉型資源集中於大型企業，造成產業落差進一步擴大？

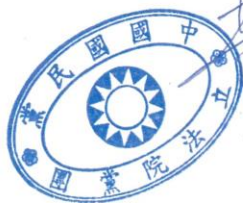
另外，本席關心工程履約與品質管理資訊透明化問題。請問行政院公共工程委員會是否規劃建立從規劃設計、發包、施工、監造到驗收之全生命週期數位管理機制？未來是否能透過資訊公開與即時監控，降低工程延宕、追加預算及施工品質爭議？

再者，近年國際間已逐步導入 AI 分析、數位孿生及智慧感測技術於公共工程管理。請問工程會目前是否已評估導入相關技術？例如透過 AI 預測施工風險、監測工地安全及分析履約異常情形，以提升工程管理效率與工安預警能力。

爰此，提案凍結「公共工程技術業務- 公共工程技術資訊體系推動」300 萬元，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出專案報告經同意後，始得動支。

書面

提案人：



林錫山

58



96

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

預算書頁次：39

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____2,000 萬元☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 18 項 4 目 節 02 公共工程品質管理計畫

科目(計畫)名稱：公共工程管理業務

用途別：業務費

本年度預算數：2,347 萬元

案由：

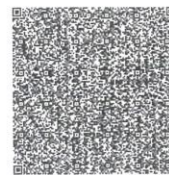
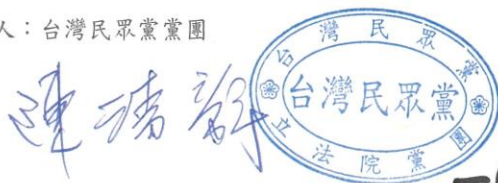
115 年度行政院公共工程委員會預算案於第 4 目「公共工程管理業務」項下「公共工程品質管理計畫」中「業務費」編列預算 2,347 萬元。

主要目標是辦理公共工程品質查核、訪查及品管教育訓練之業務。惟查，工程會現行之道路施工查核機制嚴重流於形式，全國道路查核成績高達近九成為甲等，丙等件數甚至在 112 年度、113 年度皆為 0 件，但全國範圍內之路仍有許多高低落差巨大之補丁，與民眾實際用路體感呈現巨大落差，顯見該品管預算未能發揮實質把關效用。

依據工程會 115 年 2 月 10 日所公布之《道路工程查核統計》顯示，全國道路工程品質查核成績極度不合理，112 年度，總查核 434 件。甲等 375 件、乙等 59 件，丙等 0 件；113 年度，總查核 371 件。甲等 331 件、乙等 40 件、丙等 0 件。114 年度，總查核 408 件。甲等 355 件、乙等 52 件、丙等僅有 1 件。此等優良成績單顯與民眾每日面臨惡劣路況之體感不符。

工程查核小組雖明定檢驗瀝青混凝土平整度，卻往往只看大面積鋪面，嚴重忽略因管線挖掘回填與人手孔蓋周邊等，極易造成機車族傷亡的致命高低差，近年許多重大車禍皆源於此。比方 115 年 5 月 19 日，台中市北屯區環中路與四平路口，因道路不平整，57 歲女騎士行經此處自摔造成腦震盪，該處路面明顯坑坑巴巴。高雄市每年道路挖掘案高一萬兩千件，許多道路剛鋪完，又遭管線單位再度開挖，同條路一年內由市府不同局處重複施工，擾民傷財，新路面隨即變回坑坑巴巴，實屬浪費公帑。工程會每年耗資千萬辦理查核，卻放任管線回填不實，導致用路人用生命危險點出道路問題，工程會三年只給一件丙等之荒謬成績，工程會應全面檢討現行查核機制，爰減列該項預算 2,000 萬元。

提案人：台灣民眾黨黨團



HRyWzTJKyJPz8Rmpd5-Q

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

主決議

案由：

有鑑於花蓮縣光復鄉馬太鞍溪堰塞湖災害發生後，災後復原重建進度未如預期，災民補助、土地徵收（用）協調及相關重建工作仍有待加速辦理，影響災民權益，爰要求行政院公共工程委員會善盡災後復原重建統籌督導職責，全面盤點重建辦理情形，督導並協調相關部會加速辦理災民補助、公共設施復建、土地徵收（用）、安置及相關重建工作，積極排除法令、行政程序及跨機關執行障礙，建立單一服務窗口及跨部會協調機制，確保各項重建措施依法、合理、迅速辦理，維護災民權益；並應於一個月內提出跨部會檢討及改善方案，將辦理情形及執行成果函送立法院交通委員會，以利後續追蹤督導。

提案人：傅崐萁

傅崐萁

杜中祥



60

6

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

預算書頁次：頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☐歲出 ☐減列：_____萬 千元☐凍結：_____千元
_____分之_____ (或 %)☒主決議

第__款__項__目__節_____

科目(計畫)名稱：_____

用途別：_____

本年度預算數：_____

案由：

隨數位政府、雲端服務、人工智慧應用、資通安全服務及跨機關資料交換逐步成為政府施政與公共服務之重要基礎，政府資訊服務採購之標的，已非單純購買軟體、系統或一般勞務，而涉及人民資料安全、政府服務持續、資通安全風險、供應鏈可信任、資料所在與流向、廠商鎖定、人工智慧應用責任，以及契約終止後之資料及系統移轉。

現行《政府採購法》雖將資訊服務列為勞務採購，並另有機關委託資訊服務廠商評選及計費辦法、政府資訊服務採購作業指引、資訊服務採購契約範本及資訊雲端服務採購契約範本等規範，惟相關制度仍分散於母法、法規命令、行政指引及契約範本，尚未建立涵蓋預算編列、前期規劃、需求文件、招標評選、履約管理、專業驗收、資料治理、供應鏈安全及退場移轉之完整法制。

資訊服務採購之風險通常並非至系統驗收時始發生，而係由預算及前期規劃不足、機關需求及規格不明、低價競爭、供應鏈未揭露、履約過程欠缺查核，以及驗收與爭議處理缺乏資訊專業等問題逐步累積。政府採購制度爰應建立下列「全流程治理五環」：

- 一、預算與前期規劃：將資訊採購由購買單一成果，轉為重視系統生命週期成本與整體風險之管理。
- 二、需求與規格：明定系統功能、資料架構、介接需求、服務水準、資通安全要求、驗收標準及機關應配合事項。
- 三、廠商與供應鏈：查核得標廠商、分包廠商、底層平台、資料中心、履約人員、產品及服務來源等供應鏈風險。
- 四、履約查核：於需求確認、系統分析、設計、開發、測試、資安檢測、上線、

6/13

1/39

維運及移轉等階段設置查核點。

五、專業驗收與爭議處理：涉及資訊、資安、資料治理、雲端服務及人工智慧應用者，應納入相關專業人員協助確認。

雲端服務採購亦應建立「五項可控」制度，包括服務可控、資料可控、資安可控、供應鏈可控及退出可控，確保政府資料及系統交由外部廠商或平台提供服務後，機關仍能掌握服務範圍與可用率、資料所在地與流向、資安責任、分包與平台變更，以及契約終止後之資料轉出、系統移轉、資料刪除及接續服務。

行政院公共工程委員會已表示將於 115 年年底前提出相關修法版本，應將提出版本之內容、程序及時程具體化，並避免僅修正個別契約範本或行政指引，而未處理資訊服務採購在法律位階、跨階段治理及機關實際遵循程度不足之問題。

爰要求行政院公共工程委員會會同數位發展部及相關目的事業主管機關，並邀集資訊服務、雲端服務、人工智慧、資通安全、資料治理、政府採購實務及法律等領域之專家學者與產業代表，於 115 年 12 月 31 日前完成資訊服務採購法制之研議，並將《政府採購法》修正草案送行政院審議或完成工程會職權範圍內之法制作業；相關修法版本至少應處理下列事項：

- 一、資訊服務、雲端服務、資通安全服務、人工智慧應用及其他創新資訊服務採購之定義、適用範圍及風險分級。
- 二、資訊服務採購於預算編列、前期規劃、需求及規格、招標評選、履約查核、驗收及爭議處理等階段之全流程治理制度。
- 三、系統功能、資料架構、介接需求、服務水準、服務韌性、資通安全、驗收標準及機關協作責任之最低規範。
- 四、得標廠商、分包廠商、平台服務提供者、資料中心、境外支援、履約人員、產品與服務來源，以及資金或實質控制關係之揭露、審查及變更管理機制。
- 五、政府資料之蒐集、處理、利用、存取、傳輸、儲存、備份、資料所在、境外處理、資料流向、轉出、刪除及刪除證明等資料治理要求。
- 六、雲端服務之服務可控、資料可控、資安可控、供應鏈可控及退出可控等最低契約及履約要求。
- 七、人工智慧採購之資料來源與授權、模型及演算法限制、輸出結果之正確性、

61²/₃

2/139

可追溯性、人為覆核、偏誤風險、責任歸屬及契約終止後之資料與模型處理。

八、資訊服務採購契約範本或契約要項之核心條款，以及機關刪減或變更核心條款之正當理由、審查及揭露程序。

九、一定金額或一定風險等級以上資訊服務採購之專業審查、履約查核、專業驗收及爭議處理機制。

十、母法、法規命令、行政指引、契約範本及採購專業人員訓練之分工與後續完成時程。

行政院公共工程委員會並應於本決議通過後 3 個月內，向立法院交通委員會提出書面報告，說明修法之政策方向、跨機關分工、公開諮詢程序、預定條文架構及年底前完成之具體工作期程。

提案人：洪毓祥

洪毓祥

連署人：

陳瑞祥



61³/₃

3/139

通
減28億135萬

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☒減列：486,835 萬 5 千元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通部

用途別：_____

本年度預算數：486 億 8,355 萬 3 千元

案由：

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 28 億 6,835 萬 5 千元。

提案人：

連署人：

連署人：邱君華
邱君華

審查會保留提案

62



2WZDHyog4kuBW9xO3rC4BA80

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：108

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

各項費用彙計表

☒歲出 ☒減列：_____20,000 萬元☒凍結：20,000 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費

本年度預算數：8 億 7,613 萬 6 千元

案由：

115 年度交通部預算案於「業務費」編列預算 8 億 7,613 萬 6 千元。然查交通部長期漠視嘉義鄉親交通平權，屢以中央財源不足為由推託嘉義高鐵聯外輕軌建設，卻又浮濫編列大內宣與出國經費，且對特定直轄市捷運預算暴增視而不見，甚至以行政要點架空國家法律。其施政極度雙標、資源分配嚴重不公，亟需強烈檢討：

高鐵嘉義站與臺鐵嘉義站全年進出站總運量已突破 1,400 萬人次，然現行負責聯外之 BRT 系統日運量不到 5,000 人次，運能嚴重不足且欠缺效率。行政院早於民國 94 年即明文指示交通部「參考路廊運量之成長情形，再適時提出輕軌計畫」。依據《大眾捷運法》第 13 條明文規定，「大眾捷運系統之建設，由中央主管機關辦理」。目前全台第一階段通車之高鐵車站均由中央主政興建聯外軌道，唯獨高鐵嘉義站成為孤兒。嘉義輕軌具備串聯高鐵、臺鐵、林鐵及糖鐵「五鐵共網」之跨運具整合特性，基於事權統合與公平性，理應由中央全額負擔並主政興建。

交通部近期發布新聞稿，以修法恐壓縮中央財源為由，企圖將嘉義輕軌推託予地方政府。然查 115 年度預算，交通部卻依舊編列「國外旅費」派員赴歐洲及亞洲考察捷運建設與鐵路資產開發；同時，近年交通部「媒體政策及業務宣導費」高達上億元，且多採限制性招標高度集中於特定媒體。交通部有錢買廣告大內宣、有公帑讓官員赴歐考察捷運，卻宣稱無錢落實國內嘉義高鐵的軌道建設，行徑極度虛偽。

依據立法院評估報告，115 年度交通部主管共 17 件捷運建設計畫，計畫總金額高達 1.12 兆元，卻將「嘉義輕軌」完全排除在外。交通部以國家財政困窘要求地方承擔，卻大撒幣補助特定縣市且管考失控，高雄黃線預算由 1,442.37 億元暴增至 2,368.58 億元；高雄小港林園線預算由 533.11 億元增至 836.82 億元；臺南市第 1 期藍線計畫迄今仍「未核定」，115 年度卻持續編列預算，丟包嘉義人民權利。

《大眾捷運法》第 13 條已明定捷運由中央辦理，然交通部官員屢次以位階較低之行政命令「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」為

63¹/₂

1/46

1-1

w6NCmP5ZjUShKJ5h51Uuow

由，拒絕承擔中央興建責任。於可行性研究審查過程中，交通部「媒體政策及業務宣導費」高達上億元之龐大開發經費分擔額。交通部坐擁鉅額運輸規劃與審議公帑，反將審議權力作為卡關地方建設、甩鍋財政責任之工具。

綜上，交通部審查作業流於推諉卸責，看顏色給錢之雙重標準罔顧嘉義鄉親權益。為督促官員端正行政作為並撙節公帑，要求交通部應回歸《大眾捷運法》精神，停止以不合理之經費分擔要點刁難地方，將無效之宣導與出國經費轉作實質軌道建設，並正式承諾由中央接手主政「嘉義輕軌藍線」之綜合規劃與興建，爰該項預算減列 2 億元並凍結 2 億元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團

陳清祥



63 $\frac{2}{2}$

1-2



7/46

mSyc9dYZck6PFkqpIjw1gw

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

媒體政策及業務宣導費彙計表

☒歲出 ☒減列：_____250 萬元☒凍結：250 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通部

用途別：_____

本年度預算數：7,910 萬 6 千元

案由：

115 年度交通部預算案於「交通部」編列 7,910 萬 6 千元。

交通部 115 度編列「媒體政策及業務宣導」經費 7,910 萬 6 千元，惟 114 年度預算案中，「交通安全入口網 112-114 年行銷暨維護委外服務案」，刊登或託播對象，168 交通安全入口網、熊平安臉書、熊平安 IG、熊平安 LINE@、硬事要交你 PODCAST 頻道。並預期效益交通安全熊平安臉書粉絲專頁累積內容互動次數：12 萬次。

經查，熊平安臉書、IG 發文流量平均 100~150 相關互動(按讚數)，一年內每篇平均不到 10 則留言數，約 1200 萬元(其中媒體宣傳費支出 500 萬元)，佔 8 千 160 萬 6000 元，佔總額 1 成 4 之多。評核指標雖設定為觸及數字或篇數，卻無連結「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。

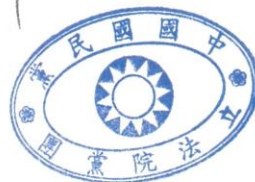
爰該項預算減列 250 萬元並凍結 250 萬元，俟交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

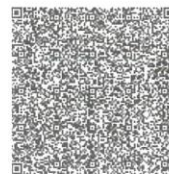
王明潔

林錫山

連署人：



64



125

預算提案

併同委員會決議辦理

凍 100%

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

〔 2 〕歲出

機關別： 交通部 單位預算書頁次： 91 頁

科目： 交通支出一般行政

原列金額： 930,059 千元

〔 〕刪減 〔 ☒ 〕凍結： 十分之一

(主)路政道安司
公路局
觀光署
秘書處

案由：按《中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法》第 3 條第 1 款規定：「一、中央各機關應依財力級次給予不同補助比率，且最高補助比率不得超過百分之九十。但有下列情形之一者，不在此限：……（二）原住民族重要建設計畫。（三）專案報經行政院核准。」

查花蓮縣及台東縣（除綠島鄉外）各鄉鎮市均係依《原住民族基本法》核定之原住民族地區，交通部對花蓮縣政府、台東縣政府及其各鄉鎮市公所之各項補助計畫，應依前述但書規定，最高補助比率得超過百分之九十處理。花蓮縣及台東縣財力分級雖已調整級次，仍應依前述補助辦法第 3 條但書規定辦理，其補助比率應維持 114 年度以前之比率。爰凍結交通部一般行政經費 930,059 千元之十分之一，俟交通部就其補助原住民族地區之花蓮縣政府、台東縣政府及其各鄉鎮市公所之各項計畫預算，依前述補助辦法規定，維持 114 年度以前之比率辦理，並向立法院交通委員會提出「如何保障原住民族重要建設計畫相關預算比率」進行專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：鄭天財 Sra Kacaw

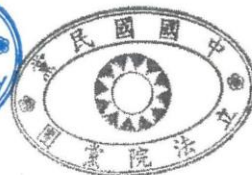
鄭天財
Sra Kacaw

杜坤良

併委員會決議辦理

鄭天財
Sra Kacaw
115.7.21

65



立法委員
鄭天財
Sra Kacaw

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

81

預算提案

併同委員會決議辦理

2月02
凍15644

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

〔 〇 〕 歲出

(注) 綜合規劃司

機關別： 交通部 單位預算書頁次： 70 頁

觀光署

科目： 5829010100 一般行政-基本行政工作維持

秘書處

原列金額： 156,435 千元

〔 ☒ 〕 凍結： 15,644 千元

案由：查《平埔原住民族身分法》第 22 條、第 23 條規定，平埔原住民僅適用《原住民族語言發展法》、《文化資產保存法》及《原住民族傳統智慧創作保護條例》，故前述三項法律外之現行法令所稱「原住民」係指依《原住民身分法》取得山地原住民或平地原住民身分者，亦即不適用平埔原住民。

為避免各機關及基層人員適用錯誤與執行上之疑慮，中央各機關應全面盤點檢視涉及原住民族權責之主管法律、法規命令及行政規則，應透過修正法規命令、行政規則或解釋函令等方式，比照《原住民保留地開發管理辦法》第 4 條規定：「本辦法所稱原住民，指山地原住民及平地原住民。」明確規定適用對象為依原住民身分法取得山地原住民或平地原住民者，以避免執行錯誤。爰提案凍結一般行政預算之基本行政工作維持 15,644 千元，俟交通部修正相關法規、行政規則或解釋，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：

鄭天財
Sra Kacaw

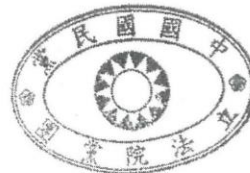
林建祥

併委員會決議辦理

鄭天財
Sra Kacaw

66

115.7.21

立法委員
鄭天財
Sra Kacaw

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

82

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：500 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：1 億 0,675 萬 7 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 1 億 0,675 萬 7 千元。

行政院於 7 月 2 日公布軍公教員工待遇提升方案，國營臺灣鐵路股份有限公司隨即於今年 7 月比照辦理，公布「115、116 年兩階段調薪方案」，第一階段自 115 年 7 月 1 日起採取「定額加薪」，不論轉調人員或從業人員，非主管職每月直接調增 2,000 元，主管職則增加 4,000 元；第二階段自 116 年起，再依 115 年加薪後之金額為基準，通案全體調薪 4%。

交通部應盡速督導並協助中華郵政股份有限公司之調薪事宜，郵政公司員工長期肩負第一線郵務與金融之繁重工作，同樣應該共享政策成果，全面跟進本次公務員或台鐵公司調薪。

為進一步優化郵政公司之薪資結構，建議郵政公司應比照民國 107 年及 108 年的調薪模式，將「職階人員」與「轉調人員」之調幅進行脫鉤，逐步縮短兩者間的待遇差距，加速達成「同工同酬、薪資平等」之終極目標。爰凍結該項預算 500 萬元，請交通部應於一個月內將調薪方案送至行政院並提交辦理內容與進度之書面報告至立法院交通委員會，經同意始得動支。

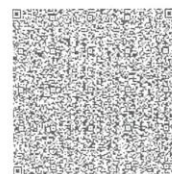
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳情 陳志



67

1-1



181

tpnCF5k4jE-nelkVdR8ZVQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：500 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：1 億 0,675 萬 7 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 1 億 0,675 萬 7 千元。

台鐵公司於民國 100 年訂定售票績效獎金相關辦法，原意在於激勵第一線售票從業人員、提升服務品質並增裕營收。然而，隨著近年電子票證、超商取票、台鐵 e 訂通 APP 行動票證等多元取票管道迅速發展，多數旅客已轉向自動化與無紙化乘車，導致臨櫃傳統售票量大幅降低。現行獎金制度仍僵化地以臨櫃實體票證之張數與金額計算積點，以致過去五年內根本沒有發出任何售票獎金。

事實上，隨著數位化轉型，第一線窗口人員之工作內涵已從傳統的「主動銷售導向」，轉變為繁重的「電子票證加值、旅客諮詢、退換票及異常協助」等綜合性服務，其辛勞程度並未減輕，卻因過時的指標設計而完全無法領取績效獎金，制度顯已與現實營運模式及勞動現況嚴重脫節，無法發揮激勵員工之實效。

爰凍結該項預算 500 萬元，為保障第一線基層勞工權益並落實實質獎勵精神，請台鐵公司於 2 個月內重新研議售票獎金發給辦法，並與基層勞工代表開會討論，於 2 個月內就「售票獎金制度檢討與研議進度」向立法院交通委員會送交書面報告，經同意始得動支。

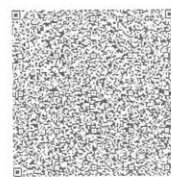
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳鴻釗 陳志安



68

1-1



183

l-zmNDDYNk-LLCHCjdwOeQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：70 頁

☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數：_____萬__千元

☒ 歲出—☐ 減列數：萬元 ☒ 凍結數：20%

第 14 款 1 項 2 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：02 基本行政工作維持—業務費 本年度預算數：1 億 675 萬 7 千元

案由：

交通部 115 年一般行政項下「02 基本行政工作維持—業務費」編列預算 1 億 675 萬 7 千元，旨在辦理一般經常性公務暨計畫考核等綜合規劃所需費用，其中亦包含對於國營事業之考成。按臺灣國營鐵路股份有限公司(下稱臺鐵公司)之低薪化，乃眾所周知之事實，交通部作為其目的事業主管機關，依法就臺鐵公司之管理事項與人事正常化，負有與時俱進之監督責任。經查，臺鐵公司於 115 年推出「Q 版媽祖祈福紀念車票」因屬期間限定紀念車票，民眾購買踴躍，或確實可為公司創造新形態之營收，卻因相關車票若非屬當站起訖僅能透過窗口購買，變相成為現場窗口服務負擔，損及其他正常搭乘與購票乘客之權益。然臺鐵公司針對上開亂象，卻無明顯精進與反思措施，復再次推出「石虎紀念車票」，二次掀起紀念車票之亂，令第一線人員苦不堪言。又，臺鐵公司作為國內重要公共運輸，內部員工對於其所從事業務，亦必然需要具備相當專業，然臺鐵公司針對員工所需持有之國家檢定證照，卻未利用加給方式，鼓勵員工自我進修。綜上所述，交通部作為考成臺鐵公司之上級機關，對此人事管理之不當卻多有縱容，無助於臺鐵公司改善其人力不足之窘境，爰為促進臺鐵公司落實其永續「幸福企業」之核心價值，督促交通部善盡主管機關相關責任，爰建議凍結本項計畫 20%，俟提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

陳亭妃



69

188

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：109 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [V] 減列數：117 萬 9 千元 [] 凍結數：

第 14 款 1 項 目 節 科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費-特別費

本年度預算數：1,179 千元

案由：

115 年度交通部預算案於「一般行政」項下「業務費」之「特別費」編列預算 117 萬 9 千元

我國機車登記數已逾千萬輛，機車更是民眾日常通勤、就學及工作之主要交通工具，交通政策及重大公共工程規劃，理應兼顧各類運具之通行需求，以維護用路人安全及落實交通平權。然而，交通部長期以來之道路設計及交通管理措施，仍普遍以汽車通行需求為優先，對機車族群採取車種分流、強制待轉及狹窄機車專用道等設計思維，忽略機車實際使用特性及交通安全需求，與國際「以人為本」道路設計理念漸行漸遠。

以淡江大橋為例，其橋梁機車通行空間配置公布後，即引發民間團體、交通專家及地方居民高度質疑，對於封閉式機車道寬度不足、待轉區設置必要性及整體安全性提出諸多疑慮，並建議採行車速管理、混流設計或提供較寬敞之機車通行空間等替代方案。然而，交通部未正面回應各界提出之專業建議，仍堅持沿用傳統車種分流設計，甚至交通部長陳世凱於立法院答詢時表示，如調整設計恐影響通車時程，其回應反映交通部決策仍以工程進度及汽車通行效率為優先考量，而非以整體道路安全及機車用路權益為核心，顯見交通政策仍未擺脫汽車本位思維。

爰提案全數減列該項預算 117 萬 9 千元，以督促交通部重新檢討汽車本位之交通政策思維，建立兼顧道路安全、交通平權及各類運具需求之交通政策與道路設計制度。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋玲



70

171

改主決議

科技資訊司

2月04
凍1%

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部

歲出科別名稱：一般行政(04) 資訊管理

單位預算書頁次：72

預算數：85,206 千元

~~凍結金額：1%~~

~~併委員會決議辦理~~



謝衣鳳

「資訊管理」用以辦理資訊安全維護與系統整合。經查，交通部各級機關近年來在核心資通系統之資安檢測及防護措施上，仍有漏洞未予補強，且部分委外系統維護合約之資安稽核落實度不足，恐產生資安漏洞風險。此外，交通部近年推動資訊軟硬體設備重置、系統移轉與整合，其預算執行成效與系統使用滿意度均缺乏量化評估指標。為強化政府資訊安全防護，並要求交通部檢討資安稽核成效，爰對115年度「資訊管理」提案凍結預算1%，待向立法院提出書面改善報告後，即可動支。

請交通部

改主決議

提案人：

謝衣鳳

林建祥



71

29

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：47

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：46,502 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

本年度預算數：9 億 7,314 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 9 億 7,314 萬 5 千元。

長期以來，交通部宣稱兩段式左轉係為保護機車族所設置。然，因待轉區缺乏實體保護結構且設計狹窄，尖峰時段車流常溢出至車道，或導致等待機車遭後方直行車追撞，待轉區實質上已淪為高風險之「待撞區」。

惟發表於國際頂尖期刊《Transportation Research Part A: Policy and Practice》研究論文表明，臺南市取消強制兩段式左轉後，交通事故案件數顯著下降 21%，傷亡人數減少 19%。其中，涉及機車之事故數下降 26%，遠高於汽車下降事故 18%，「左轉關聯事故」降幅達 18.34%，遠高於非左轉關聯事故的 9.44%，充分驗證取消強制待轉能有效排除事故風險因子。取消強制兩段式左轉本質上是針對左轉行為的規範調整，這一顯著的差距直接驗證了政策邏輯的正確性。

交通部運輸研究所資料顯示，每名交通事故受傷者所造成的醫療成本與生產力損失合計已逾百萬新臺幣，臺南市推動取消強制待轉後，該區域總醫療支出隨即下降約 4.7%。經查，114 年全國機車路口事故高達 24 萬 4,750 件，造成數千億的社會成本損失。交通部仍無意改革，這不僅是行政怠惰，更是無視國人生命安全的「政策殺人」。

鑑於交通部無視科學實證，無意改善強制兩段式左轉政策，為阻止「政策殺人」並保障用路人生命權，爰凍結該項預算 4 億 6,502 萬元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出「全國性強制待轉廢除時程表」專題報告，並經同意後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團



72

173

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次： 47

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：2,000 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節 _____

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

本年度預算數：9 億 7,314 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 9 億 7,314 萬 5 千元。

歷經「臺北市 1219 攻擊事件」之實務應變經驗，顯示我國大型共構交通樞紐（如臺北、南港、板橋、烏日及左營等站）在應對重大複合型災害時，跨機關通訊與協同運作機制仍有精進空間。據第一線救災人員反映，深入大型場站地下層執行任務時，常面臨嚴重之通訊死角；且受限於各單位系統規格差異，無法與場站管理單位（如商場、臺鐵、高鐵）及捷運、鐵路警察進行即時通聯。此種通訊隔閡易導致現場資訊落差，形成各單位各自運作之「通訊孤島」，不僅延宕救援時效，更對執勤人員與國人安全構成潛在威脅。

大型交通樞紐之安全防護與設施完善，交通部實責無旁貸。為確保重大危安事件發生時之橫向聯繫順暢，應由交通部主導盤點臺北、南港、板橋、烏日、左營等共構車站之通訊死角。針對不同救災與管理單位間無線電系統互不相通之困境，交通部不能僅仰賴防救災單位自行協調，而應發揮主管機關之統籌量能，研擬專案經費以補助建置跨單位訊號轉接網路及數位中繼系統，從硬體基礎設施端徹底解決災時通聯障礙。

為有效督促行政部門加速落實交通樞紐之通訊資源優化，全面提升國家關鍵基礎設施之應變韌性，爰凍結該項預算 2,000 萬元，俟交通部會同內政部消防署、警政署及數位發展部等相關單位，於 3 個月內全面完成上述共構車站之通訊死角盤點，並正式發布「跨單位訊號轉接網路及數位中繼系統建置與補助計畫」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：台灣民眾黨黨團



73

166

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：500 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

本年度預算數：9 億 7,314 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 9 億 7,314 萬 5 千元。

台鐵因歷史上(1997 年至 2007 年)長達十年停招特考，已留存嚴重之技術斷層，如今又陷入「新人一年離職高達 116 人」之人力黑洞，流失速度大於遞補速度，基層根基岌岌可危。2026 年還發生延後招考，且放榜後出現「放榜即備取」、「多梯次備取」之荒謬情形，足證其薪資條件缺乏外部市場競爭力。

一、增設「證照津貼」，落實留才與安全改革

台鐵推動安全管理系統(SMS)，員工需考取調車、天車、焊接等國家與專業證照，然而相關證照取得並未同步有薪資提升，以全台調車人員為例，僅有 1200 元-1800 元的危險津貼，但卻需要在風吹日曬雨淋的環境，輪班進行危險的調車工作，許多調車人員多數在派任後選擇調往車站工作，導致工作環境不穩定，提高工作風險，而公司化後機、工、電技術性人才也面臨「有證照、無津貼」專業證照未能呈現在待遇上，不僅造成在職人員不願考取證照導致斷層，更面臨人才流失、運輸系統不穩的問題。台鐵應儘速增設「證照津貼」，使專業技術直接呈現在待遇上，以鼓勵考照、穩定留才。

二、比照高鐵增設「小夜津貼」，提高常日班排班誘因

運務常日班(如 11:00-19:30、13:30-22:00 等班制)負責尖峰疏運，其跨夜排班使員工休息時間破碎。同業台灣高鐵已於 2024 年爭取並實施小夜津貼(特定跨夜班次給予 275 元補助)。台鐵應比照辦理，增設小夜津貼以提升排班誘因、改善勞動條件。

交通部陳世凱部長於本(2026)年 3 月 18 日承諾要作為台鐵員工後盾，請交通部秉持此誠意與精神提升員工待遇、具體留才。

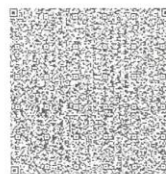
爰凍結該項預算 500 萬元，請交通部於 2 個月內針對上述兩大津貼研提具體方案，向本院交通委員會提交書面報告，經同意始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋璇 順頌



74



182

v 85sDMJp0uObZ-8Hy9qrg

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：74 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[☒] 歲出— [☒] 減列數：200 萬元 [☒] 凍結數：20%

[第 4 款 1 項 3 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：路政業務 本年度預算數：2017 萬 8 千元

案由：

交通部於交通運輸規劃及產業發展項下「路政業務」115 年編列預算 2017 萬 8 千元，旨在辦理國內鐵道、大眾運輸、汽車運輸及公路監理等相關業務。經查，國內「173 叫車平台」主打提供合法計程車媒合，但卻屢屢發生嚴重糾紛，非但曾於 114 年 5 月更有平台司機涉嫌性侵乘客並拍攝影像，更有洩漏乘客資訊，以致女性乘客深受騷擾、恐嚇乙情。上開叫車平台長期遊走於法律灰色地帶，更未具備合法之公司登記，交通部卻始終未有積極作為，以致損害旅客權益，實有不當。綜上所述，交通部經年編列相關預算，辦理公路運輸與路政督導，卻長期縱容平台非法攬客，監理成效顯然不彰，爰建議減列本項計畫 200 萬元，凍結 20%，俟交通部提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：



75

186

併同委員會決議辦理

3月01
凍100萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：47 頁 (主)路政道安司
科目（工作計畫）名稱：「交通運輸規劃及產業發展-路政業務」 公路局

科技資訊司

第 14 款第 1 項第 3 目

預算數：20,178 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：100 萬元

委員會審查已凍結「交通運輸及產業發展」100

併委員會決議辦理

案由：交通部 115 年度預算編列「交通運輸規劃及產業發展-路政業務」20,178 千元，提案凍結 100 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

省道及快速公路

目前全國道路建設與改善計畫的整體推動情形為何？特別是在省道、快速道路及重要聯外道路方面，是否已針對瓶頸路段進行全面盤點？對於長期壅塞路段，有哪些具體改善方案與期程？

其次，道路安全問題仍是社會高度關注議題。近期交通事故頻繁，特別是行人安全與路口事故問題。請問交通部在道路設計改善、行人友善環境建置、標誌標線優化及速限管理方面，有哪些具體作為？改善成效是否有明確數據可供檢視？

再者，台灣部分道路老舊、路面品質不一，影響行車安全與舒適性。請問交通部在道路養護經費配置與施工品質管理方面，如何確保資源有效運用？是否建立統一道路品質評估與查核制度？

此外，智慧交通已成為國際趨勢。請問交通部在推動智慧道路管理、即時交通監控、AI 號誌控制及車流分析方面，目前進度如何？是否已導入更多數據化與智慧化管理，以提升道路運輸效率？

爰此，提案凍結「交通運輸規劃及產業發展-路政業務」100 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

提案人：



林滄敏



76

108

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3月01
200 OK 凍10%

單位名稱：交通部

預算書頁次：74

路政道安司

☐ 歲入 ☐ 增列 ☐ 減列：_____ 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒ 歲出 ☐ 減列：_____ 萬 千元

☒ 凍結：10%

併委員會決議辦理

第 14 款 1 項 3 目 節 01 路政業務

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費

本年度預算數：2,017 萬 8 千元

預算書說明欄：業務費

說明欄預算數：2,017 萬 8 千元計算減凍數

案由：0511

P.7314 張



交通部 115 年度預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「路政業務費」新臺幣 2,017 萬 8,000 元，辦理「完善鐵公路路網，提供安全便捷運輸品質」等路政業務。

惟查，隨著嘉義科學園區設立，「高科技 S 廊帶」已成功向北延伸，串聯屏東、高雄（含楠梓、橋頭、路竹三園區）、臺南及嘉義等六大科學園區，形成年產值逾 1.34 兆元之高科技產業聚落，與新竹科學園區及中部科學園區並列為我國半導體與智慧科技產業的重要發展軸帶。其中，嘉義科學園區聚焦無人機、智慧載具、智慧農業及先進封裝測試等重點產業，肩負推動「大南方新矽谷」及均衡區域發展之重要任務，嘉義高鐵站聯外軌道建設更攸關產業聚落串聯、人才流動及整體運輸效能，具高度國家戰略意義。

詎料，嘉義高鐵站與市區距離長達 12 至 15 公里，迄今仍僅仰賴 BRT 接駁，相較於其餘多數高鐵站均已完成軌道銜接之建設期程，進度顯著落後，嚴重制約產業綜效。交通部之交通布建應跳脫「地方路網」思維，將其提升至「國家級基礎建設」層次，納入「大南方新矽谷」政策統籌擘劃。

綜上，為督促主管機關積極推動嘉義高鐵聯外軌道建設，爰提案凍結該項預算「業務費」10%。請交通部會同鐵道局、臺灣高速鐵路（股）公司及地方政府等相關單位，就下列事項，於三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。

一、完整推動時程：包括可行性研究核定、工程發包、施工及完工期程，強化資訊透明與公共監督機制。

二、確認經費來源：明確說明 372 億元（卓院長承諾）建設經費之籌措方式、預算編列規劃及送立法院審議時程。

三、成立三方溝通平台：由中央、地方及立法院建立常態協調機制，並按季公布執行進度。

提案人：

柯璣綺

77 封中評



66

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬____千元

[] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：5000 萬

第 14 款 1 項 3 目 __ 節 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：02 道路交通安全

本年度預算數：384,294 千元

案由：

交通部 115 年度於交通運輸規劃及產業發展項下之「道路交通安全」，
編列 3 億 8429 萬 4 千元。

近年我國持續推動道路交通安全改革，惟橋梁路段之機車通行措施，
仍普遍沿用早年車種分流及機車專用道設計，已不符合現代交通工程及道
路安全理念，交通部至今未曾進行全面性檢討。

實體分隔機車道之橋樑設計問題在於車道寬度不足，缺乏緊急避讓空
間、視距受限及進出匯流設計不良，以新北市府為例，近年來陸續拆除
橋樑的機車道實體分隔島、拓寬機車道，根據民間團體的分析，曾拆除實
體分隔的路段事故下降 7、8 成，而採汽機車混流的橋樑更比實體機車道分
隔的橋樑，事故下降 2 到 4 倍，顯示「車種分流」並非必然等同於「交通
安全」，橋樑機車道設計應回歸交通特性及事故數據進行科學評估，而非一
體適用相同設計。

為落實道路安全政策，爰此提案凍結交通部「道路交通安全」5000 萬，
要求交通部應全面盤點全國橋樑機車道及車種分流措施，針對橋樑交通量、
事故資料、道路條件及實際使用情形進行全面性檢討，並於 1 個月內向立
法院交通委員會提出修正相關道路設計規範具體時程表之書面報告，避免
延續缺乏實證基礎之設計思維，以提升橋樑通行安全及道路設計一致性。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑞峰



78

174

併同委員會決議辦理

月02
凍200萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

(主)路政道安司
運輸監理司

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：47 頁

科目（工作計畫）名稱：「交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全」

委員曾否查凍結「交通運輸及產業發展」1/0
併委員會決議辦理

第 14 款第 1 項第 3 目

預算數：384,294 千元

建議【☐】減列數：

~~【☒】凍結數：300 萬元~~

案由：交通部 115 年度預算編列「交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全」
384,294 千元，提案凍結 300 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專
案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前我國整體交通事故死傷統計趨勢為何？相較於國際先進國家，我國事故率是否仍偏高？政府是否已建立明確的階段性減少死亡與重傷目標，例如「零死亡願景」或逐年下降比例的具體 KPI？

其次，行人安全一直是社會高度關注議題。許多路口設計不良、號誌時間不足及車輛未禮讓行人等問題仍然存在。請問交通部目前在推動行人地獄改善計畫方面，有哪些具體措施？在人行道建置、路口改善、庇護島設計及號誌優化方面，實際執行進度與成效為何？

再者，機車族群占我國交通運具比例極高，但事故風險也相對較高。請問交通部在機車安全管理、道路分流設計、駕訓制度及違規管理方面，有哪些具體改善措施？是否有針對高事故路段進行系統性改善？

此外，高齡化社會已對交通安全帶來新挑戰。高齡駕駛與高齡行人事故比例逐年增加。請問交通部在高齡駕駛管理制度、駕照換照機制及交通安全教育方面，有哪些具體政策？是否兼顧安全與長者行動權益？

另外，科技執法已逐步導入交通管理，但社會對其公平性與執行效果仍有討論。請問交通部目前科技執法設置標準為何？是否確實針對高事故熱點進行設置，而非單純以取締為導向？執法數據是否公開透明並用於改善工程設計？

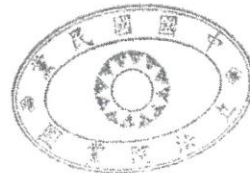
爰此，提案凍結「交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全」300 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

提案人：



林錫山
79



109

3月02
2018.11
金銀城

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：p.75

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元☒歲出 ☒減列：810 萬元☐凍結：_____萬 千元第4款2項3目節_____

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：道路交通安全

本年度預算數：3 億 8429 萬 4 千

案由：

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，指稱有五分之一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：

陳瑋馨

劉書琳

張君華

黃志光

80

審查會保留提案

116

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次： 75

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 50%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費-資訊服務費

本年度預算數：810 萬元

案由：

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「資訊服務費」編列預算 810 萬元。依據預算書說明，該筆經費主要係用於「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」。

然經，實際檢視「道安總動員(道安資訊查詢網)」作為政府公開交通安全資訊、提供民眾與學術單位參考之重要平台，其資料更新進度卻嚴重滯後。截至 115 年 4 月 21 日，115 年 2 月份之交通事故統計數據竟仍未上網公布。交通部耗費鉅資辦理「數據介接」與系統維護，卻出現長達近兩個月的資訊空窗期，數據嚴重脫節，完全失去大數據即時預警與輔助道安防制決策之意義。

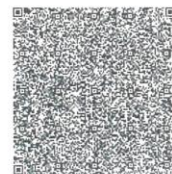
此外，該網站當下同時在線人數不足 5 人，截至 115 年 4 月 21 日瀏覽人次僅 1,252,605 人，上線近兩年，此一低迷數據顯示該平台能見度與實用性低，用路人鮮少利用，成效不彰。交通部編列高達 810 萬公帑進行維護，卻未能提供即時之數據，亦未能有效推廣使社會大眾受惠，其對於實質改善道路交通安全之效益令人高度質疑。爰凍結該項預算 50%，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑋齡



81



154

RfK2Bs_zjUG3jaq240KkbQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：2,846 萬 6 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 30%)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費—一般事務費

本年度預算數：1 億 2,526 萬 7 千元

案由：

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：

鄭建良

連署人：

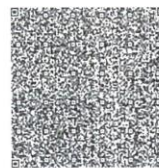
邱繼祥

陳顯

82

1-1

審查會保留提案交



OD1vyjgsO0KN5evl5tUntQ

138

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☐歲出 ☒減列：_____7,000 萬元

☒凍結：_____1,000 萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費-一般事務費

本年度預算數：1 億 2,526 萬 7 千元

案由：

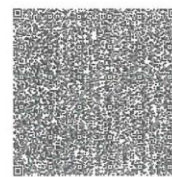
115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」中「業務費」之「一般事務費」編列預算 1 億 2,526 萬 7 千元。考量第一線交通管理、執法與路況報導人員於春節與連續假期執勤之辛勞，本項預算內涉及基層同仁之「慰勞加菜金」予以全數保留支持；然經查該筆經費中，高達 9,938 萬 5 千元 係用於六大媒體宣傳與教材計畫，流於形式、宣導內容不合時宜，亟需嚴格檢討把關：

六大宣傳計畫明細如下：1. 因應交通法令修正辦理深化民眾交通安全法規知識媒體政策及業務宣導費：3,650 萬元。2. 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：1,000 萬元。3. 形塑停讓文化以落實車輛停讓行人及行人正確用路觀念媒體政策及業務宣導費：1,500 萬元。4. 推展其他用路族群(兒少、高齡等)交通安全辦理專案媒體政策及業務宣導費：1,450 萬元。5. 交通安全入口網站維運及社群行銷：700 萬元。6. 路老師高齡交通安全教育及精進兒少交通安全意識教育教材：1,638 萬 5 千元。以上六項計畫達 9,938 萬 5 千元。

交通部每年耗費鉅資進行行車安全宣導，然部分政策不僅背離國際趨勢，更與實踐「零死亡願景」目標背道而馳。例如交通部「路老師」機車教案中，仍將「左轉兩段式」列為六大主題之一。然我國機慢車兩段式左轉及內側禁行機車規定屢遭詬病，騎士為切往外側待轉區，常導致直行與轉彎車流嚴重交織，使「待轉區變待撞區」。依據國立臺灣大學農業經濟學系張宏浩特聘教授團隊研究指出，取消兩段式左轉後，整體交通事故件數下降約 21%、受傷人數下降約 19%，其中機車事故降幅達 26%，汽車降幅達 18%；實施區域居民之醫療總支出亦減少 4.7%。此客觀數據充分反映取消兩段式左轉對減少傷亡與醫療耗費之具體

83½

1-1



1hmkQR5kBaGgP6GDrw0g

1/35

成效。此外，交通部道安宣傳極易造成混淆，如其編製之《銀髮族交通安全手冊》中，對機車同時呈現「兩段式左轉」與「正常左轉」兩種邏輯；現實中如臺北市羅斯福路四段往基隆路方向，內側原禁行機車，接近路口時卻又允許機車行駛內側直接左轉，動線極不直覺。交通部不思從根本檢討錯誤之「車種分流」道路工程，卻持續編列鉅款進行包含「兩段式左轉」在內之不合時宜宣導，顯屬浪費。

依據立法院評估報告白紙黑字指出，113 年度交通事故整體死亡人數與行人死亡人數下降幅度，均「未達國家道路交通安全綱要計畫」目標，且兒少與高齡族群風險仍高。交通部連年編列上億元宣導費，然 115 年度預算書中針對宣傳經費所設定之評核指標，竟僅為「電視廣告接觸率 12%」、「網路曝光累積達 300 萬次」等表面曝光數據，完全未與「實際死傷降低率」等核心道安指標連結。

綜上所述，基於體恤第一線基層人員辛勞，相關慰勞加菜金予以全數保留；但針對交通部編列之六大宣傳計畫，因其宣導內容過時、成效未達標，為捍衛財政紀律並確保宣導能實質救命，爰提案針對上述六大宣傳計畫總額 9,938 萬 5 千元爰減列該六大宣傳計畫預算 7000 萬並凍結 1000 萬，「要求交通部全面檢討媒宣內容（如檢討兩段式左轉等過時宣導），並進行內側車道可行駛機車及廢除兩段式左轉之可行性評估」，俟向立法院交通委員會提出書面報告並經同意後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋鈺



83²/₂

1-2



CEBXpPQSLUOS8EzF0NMFkQ

7/35

7月02
2059(8)井:
合親減列

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：p.75

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

☐凍結：_____萬 千元

☒歲出 ☒減列：1000 萬元

第4款2項3目節_____

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：道路交通安全

本年度預算數：3 億 8429 萬 4 千

案由：

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 1000 萬元。

提案人：

陳瑋卿

劉岑翹

邱君華

黃子玲

84

審查會保留提案 文4

118

併同委員會決議辦理

運輸監理司

3月04
減16,000元

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 14-1-3

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部 115 年度預算，

其工作計畫「交通運輸規劃及產業發展」項下之分支計畫 04 臺灣新車安全評等精進計畫，編列業務費 255,480 千元(P77)，列有 TNCAP 網站維護、研議制度規章及研擬分級評等程序機制等相關費用，較 114 年度預算增加 88,480 千元；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位專業人力辦理，是項經費可予

精簡。提案刪減上述「業務費」16,000 千元。是否有違
請交通部積極協商車輛業者逐步調降評等試驗費用，併委員會凍
當，敬請公決！結「交通運輸規劃及產業發展」1/10 決議辦理。

提案人：

賴士葆

林錫山

賴士葆



85

34

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：47 頁

航政司

科目（工作計畫）名稱：「交通運輸規劃及產業發展-航政業務」

第 14 款第 1 項第 3 目

併委員會決議辦理

預算數：14,919 千元

建議【☐】減列數：

~~【☒】凍結數：100 萬元~~

~~「交通運輸規劃及產業發展-航政業務」100 萬元~~

案由：交通部 115 年度預算編列「交通運輸規劃及產業發展-航政業務」14,919 千元，提案凍結 100 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前我國海運與航空整體營運狀況及政策方向為何？在國際航線恢復、貨運需求變動及航運市場波動之下，政府如何協助產業維持競爭力與穩定營運？

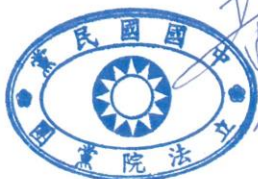
其次，航空運輸部分，近年旅運需求回升，但同時也面臨機師人力不足、航班調度壓力及機隊更新等問題。請問交通部如何協助航空公司解決人力缺口與營運瓶頸？在航空安全監理與飛安管理方面，是否有持續強化機制？再者，海運部分，全球航運市場受地緣政治及運價波動影響明顯。請問交通部如何協助我國航運業者強化競爭力與抗風險能力？在港口調度效率、智慧港埠建設及綠色航運推動方面，有哪些具體成果？

此外，港埠建設與物流效率攸關國家貿易競爭力。請問目前各主要港口在擴建計畫、智慧化管理及轉運能力提升方面進度如何？是否足以因應未來貨運成長需求？

另外，面對淨零碳排趨勢，航空與航運皆面臨減碳壓力。請問交通部在推動永續航空燃料（SAF）、電動或低碳港埠設施及綠色航運政策方面，有哪些具體措施？企業轉型是否有足夠政策支持？

爰此，提案凍結「交通運輸規劃及產業發展-航政業務」100 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林錫山
86



106

改主決議

航政司

3月05
凍10%

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部

歲出科別名稱：交通運輸規劃及產業發展「05 航政業務」

單位預算書頁次：78

預算數：14,919 千元

~~凍結金額：1%~~

2025 年 10 月 17 日，聯合國旗下的國際海事組織（International Maritime Organization，簡稱 IMO）於倫敦召開會議，原定表決是否正式採納「全球海運碳費」及「淨零架構（Net-Zero Framework）」，雖然在沙烏地阿拉伯提出動議後，以 57 票贊成、49 票反對的結果，決定延後一年再議，但可預見未來海運碳費無法避免，卻未見交通部對於海運碳費提出對策，爰提案凍結「05 航政業務」的預

~~算 1%，待向立法院提出書面對策報告後，即可動支。~~

請交備部

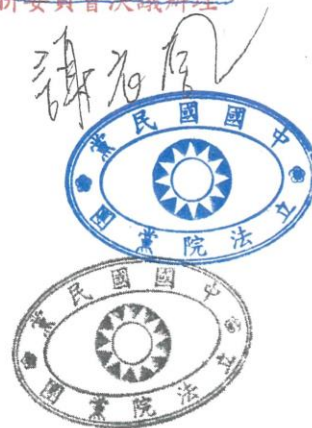
改主決議

併委員會決議辦理

提案人：謝衣鳳

謝衣鳳

林文郎



87

31

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：78 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬____千元

[☒] 歲出— [] 減列數：萬元 [☒] 凍結數：20%

第 4 款 1 項 3 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：交通產業發展 本年度預算數：386 萬

案由：

交通部於交通運輸規劃及產業發展計畫項下「交通產業發展」115 年編列預算 386 萬元，辦理郵政事業政策籌畫、監督及管理業務。惟查，中華郵政公司近年面臨人力吃緊情況，加上 A7 園區之啟用，以致業務執行囿於人力不足的困境，屢屢出包；復據述，中華郵政公司面臨人力短缺，至今卻仍無有效提出解決方案(如薪資有感調整、津貼福利政策優化、視業務性質提撥高溫津貼或調整涼水費等等)，增加招攬新進人員之誘因；或縱有調整相關員工福利政策，然對比其他國營企業甚至民營機構，仍相對不足，以致人事難以正常補充、有效擴充公司內部人才資源，則縱然編列諸多預算辦理內部員工訓練，恐仍因人力欠缺、基層員工承攬業務繁雜，而無法有效改善相關業務之辦理品質，使得相關訓練成效無法根本落實。綜上所述，交通部作為中華郵政公司之上級單位，對於中華郵政公司之運作，自有監督管理之責，並促請中華郵政公司積極補充內部人力，提升員工留任與進修誘因，直間接提升公司業務與服務品質，爰建議凍結本項計畫預算 20%，俟提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

陳清敏



88

187

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____16,710 萬元☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統發展建設計畫

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

本年度預算數：2 億 8,150 萬元

案由：

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「智慧運輸系統發展建設計畫」編列預算 2 億 8,150 萬元。交通部自 114 年起啟動第 3 期計畫，總經費達 64 億元。然查該計畫執行成效與管考機制有重大缺失，亟需檢討：

依據立法院預算評估報告指出，第 3 期計畫 114 年度截至 8 月底之分配預算執行率僅有 11.78%。又依據交通部 114 年度單位決算報告之績效表揭露，該計畫 114 年度全年度執行率僅有低迷之 40.42%。交通部亦自承係因補助計畫採購招標作業進度延遲所致且地方政府執行量能不足，導致 114 年度產生龐大之預算保留款，被迫保留至下年度繼續執行。

依據交通部所提《智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)》計畫書之「計畫現有風險等級及風險值一覽表」，交通部自承延續性補助計畫存在「逕以前一年度經費規模酌做調整編列次年概算，致地方政府過多預算未實際運用於補助事項」之高度風險。官方明知未掌握實際執行量能與需求，卻持續浮濫編列預算，顯見預算編列毫無覈實可言。

在智慧運輸系統發展建設計畫中，如「車路聯網技術整備」計畫，在目前台灣複雜的交通環境下，如密集混合車流會使感知複雜度遠高於國外，在尚未改善臺灣令人詬病的交通環境下，就先花費大量經費投入恐造成浪費。

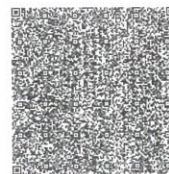
綜上，在前期預算執行率低，且交通部已自承預算編列未覈實之情況下，115 年度卻仍持續編列 2.8 億元鉅款，顯有預算虛列之情事。為撙節國家公帑，爰減列該項預算 1 億 6,710 萬元。

提案人：台灣民眾黨黨團

連清敏



89



157

S5tC0thKKUOzyfOGozjDBg

3月07
科技資訊司 陳10/0

改主決議

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部

歲出科別名稱：交通運輸規劃及產業發展(7)智慧運輸系統發展建設計畫

單位預算書頁次：79

預算數：2 億 8,150 萬元

~~凍結金額：1%~~

謝衣鳳



交通部 115 年度於單位預算編列「智慧運輸系統發展建設計畫」2 億 8,150 萬元。

經查，交通部自 114 年起推動第 3 期智慧運輸計畫（114 至 117 年），中央負擔總

經費達 51 億 8,350 萬元，並於 114 年度編列 6 億 8,884 萬 2 千元。然截至 114

年 8 月底，預算分配數 3 億 1,560 萬元中，實際執行金額僅 3,718 萬 1 千元，分

配預算執行率低至 11.78%，高達 2 億 7,841 萬 9 千元尚未執行（且累計未執行數

達 6 億 5,166 萬 1 千元），整體推動進度顯著落後，爰此，針對 115 年度本計畫

的預算 1%，待向立法院提出書面改善報告後，即可動支。

請交辦

提案人：

謝衣鳳

~~併委員會決議辦理~~

改主決議

杜仲祥



90

30

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：8,400 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

用途別：_____

本年度預算數：263 億 3,260 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 1 節「國營臺灣鐵路股份有限公司」編列預算 263 億 3,260 萬 5 千元。

臺鐵公司 113 年度上半年從業人員甄試結果顯示，報到率僅 71.79%，整體缺額率達 28.21%。其中，技術員與助理技術員之缺額率更高達 61.54%及 55.95%，顯示現行招募條件完全缺乏市場競爭力，難以吸引專業技術人才。目前台鐵四大營運處員工之平均加班費已逾薪資總額兩成，基層員工長期被迫承擔二至三人份之工作量。面對廣大轄區之巡檢任務，形成嚴重過勞隱憂。

時任臺鐵公司副總經理黃振照曾坦言：「臺鐵這個行業的薪資待遇不像其他國營事業來的好，電機工務人員離職近 5 成。」臺鐵工務聯合會亦指出，基層人才多轉考臺電公司，臺電僱員僅需兩年資歷之薪資水準，臺鐵技術人員需耗時近 20 年方能達成。此種薪資結構性落後，導致東部地區工務與電務單位年資未滿十年者占比逾六成，技術經驗傳承面臨嚴重斷層。

人力長期匱乏與過度勞動，已直接轉化為系統性安全危機。近期山佳站電車線故障導致 201 列次受阻、累計延誤達 20,550 分鐘，即為設備維修品質下降之警訊，若留才制度未獲即刻改善，安全改革僅為空談。

為確保臺鐵人才穩定與乘車安全，爰凍結該項預算 8,400 萬元，俟交通部於 3 個月內督促臺鐵公司達成臺灣鐵路產業工會訴求之「各級俸額調高 6,000 元」後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋欽



91

1-1

172

併同委員會決議辦理

4月1日 02
凍1000萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

臺鐵

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：48 頁

科目（工作計畫）名稱：「營業基金-國營台灣鐵路股份有限公司-台鐵軌道結構安全提升計畫」

併委員會決議辦理

第 14 款第 1 項第 4 目第 1 節

預算數：1,172,359 千元

凍結營業基金 5,000 萬元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：1000 萬元

案由：交通部 115 年度預算編列「營業基金-國營台灣鐵路股份有限公司-台鐵軌道結構安全提升計畫」1,172,359 千元，提案凍結 1000 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前全國軌道結構安全提升計畫的整體盤點結果為何？包括軌道更新率、道床改善進度、橋梁與隧道結構檢測結果，目前是否已完成全面體檢？對於高風險路段，改善優先順序與期程為何？

其次，軌道老化問題長期存在，部分路段仍使用年限較高之設施。請問台鐵公司目前在軌道更新、道岔更換及結構補強方面的預算編列與執行進度為何？是否存在工程延宕或經費不足情形？

再者，軌道安全維護不僅是更換工程，更涉及預防性維護與監測機制。請問目前是否已全面導入智慧監測系統，例如軌道變形監測、震動分析及 AI 預警系統？對於異常狀況的即時通報與應變機制是否已建立標準流程？

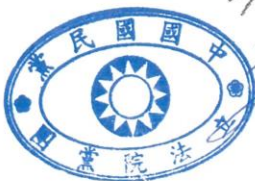
此外，台鐵多處路段受極端氣候影響，包括豪雨、土石流及邊坡滑動等風險。請問交通部目前在邊坡監測、排水系統改善及災害預警機制方面，有哪些具體強化措施？是否已建立高風險區段的分級管理制度？

另外，鐵路施工期間的營運安全與行車調度也是關鍵問題。請問台鐵公司如何確保施工期間行車安全無虞？是否建立更嚴格的施工安全管理與跨單位協調機制？

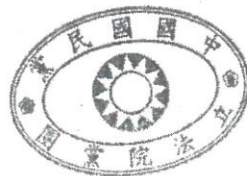
爰此，提案凍結「營業基金-國營台灣鐵路股份有限公司-台鐵軌道結構安全提升計畫」1000 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書白

提案人：



林錫山
92



105

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：83

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：1,000 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 1 項 4 目 1 節 04 臺鐵營運虧損及提升
行車安全作為之補貼科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限
公司

用途別：_____

本年度預算數：78 億 9,878 萬 7 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 1 節「國營臺灣鐵路股份有限公司」項下「臺鐵營運虧損及提升行車安全作為之補貼」編列預算 78 億 9,878 萬 7 千元。

臺鐵公司日前片面宣布，司機員未執行「兩段式進站」致發生責任事故者，一律移送適性測驗。此舉顯已違反勞資協商之「動力車乘務員暫停乘務辦法」，不僅構成勞動條件之不利益變更，更嚴重摧毀勞資誠信原則。動力車乘務人員之暫停乘務涉及憲法保障之工作權，其暫停或變更應回歸現行「動力車乘務員暫停乘務要點」辦理，資方不得規避協議片面變更懲處標準，任何修正均應經勞資雙方合議，如若資方片面更改，恐違反《勞資爭議處理法》與《團體協約法》。

經查，臺鐵公司規章中並無任何「兩段式進站」明確定義，世界鐵路大國(如日本)均無採用「兩段式進站」，皆採用電子速度監控系統以避免超速或錯過信號。臺鐵高層強推定義不明之「手動」兩段式進站，不僅導致 ATP 提示滯後，更增加停車位移之風險。另查，停車位置不當之主因與進站速度無顯著正相關，顯示該政策缺乏實證數據支持。

日本發生造成 107 人死亡、562 人輕重傷的福知山線出軌事故後，國際鐵道安全趨勢已從「究責文化」轉向「非故意過失不懲處」之「公正文化」。臺鐵高層仍執意採取高壓懲處手段，恐誘發員工因恐懼而隱匿錯誤，致使系統性風險升高。

鑑於臺鐵公司片面變更懲處標準，顯已違反勞動相關法律並破壞勞資信賴基礎，「究責文化」回潮已嚴重背離「安全第一」之核心價值。爰凍結該項預算 1,000 萬元，俟交通部於 3 個月內，督促臺鐵公司撤回片面懲處辦法並重啟勞資協商，並向本院交通委員會提出「落實勞資協議與職場安全文化改善」書面報告與「勞資合議簽署文本」後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋馨



93

175

併同委員會決議辦理

4月>節01
凍1000萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

桃機公司

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：50 頁

科目（工作計畫）名稱：「營業基金-國際機場園區股份有限公司-增資桃園國際機場股份有限公司辦理興建第三航廈等關鍵基礎設施」

第 14 款第 1 項第 4 目第 2 節

預算數：4,500,000 千元

併委員會決議辦理

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：1000 萬元

凍結營業基金 5000 萬元

案由：交通部 115 年度預算編列「營業基金-國際機場園區股份有限公司-增資桃園國際機場股份有限公司辦理興建第三航廈等關鍵基礎設施」4,500,000 千元，提案凍結 1000 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前第三航廈整體興建計畫的最新進度為何？主體工程、相關聯外設施及分期建設時程是否如期推動？是否存在延宕或預算調整情形？

其次，第三航廈作為國家級關鍵基礎設施，涉及旅運安全、資安系統、電力供應及通訊系統等多重面向。請問目前在關鍵基礎設施的安全防護設計上，是否已導入完整的資安防護機制與備援系統？在極端狀況或重大災害發生時，是否具備足夠的營運韌性？

再者，機場營運涉及大量旅客與貨運流量。請問第三航廈在旅客動線設計、安檢效率提升及智慧化通關系統方面，有哪些具體規劃？是否已導入 AI、智慧安檢或自動化通關設備，以提升整體營運效率？

此外，第三航廈與既有航廈及聯外交通系統密切相關。請問目前在捷運、道路接駁及轉運系統整合方面，是否已完成完整規劃？如何確保未來營運後，旅客動線順暢且不造成周邊交通壅塞？

另外，興建大型機場設施也涉及環境影響與永續發展。請問在施工期間及完工後的能源使用、碳排管理及綠建築設計方面，有哪些具體減碳措施？是否符合國家淨零排放目標？

爰此，提案凍結「營業基金-國際機場園區股份有限公司-增資桃園國際機場股份有限公司辦理興建第三航廈等關鍵基礎設施」1000 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林錫山

94



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列： 萬 千元☒凍結：1,000 萬元 分之 (或 %)

第 14 款 1 項 4 目 2 節 01 桃園國際機場股份有限公司

科目(計畫)名稱：國際機場園區股份有限公司用途別： 本年度預算數：45 億元

案由：

115 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 2 節「國際機場園區股份有限公司」項下「桃園國際機場股份有限公司」編列預算 45 億元。

桃園國際機場第三航廈將於明年完工，惟第二航廈與第三航廈之間通勤之自動駕駛巴士進度至今不明。目前第三航廈至第二航廈交通接駁之具體政策與進度為何？

爰凍結該項預算 1,000 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：

王鴻偉
連瑞祥



95

1-1



193

MTnDc00TNE6gg4Vskb7Qqg

併同委員會決議辦理

4月3節
凍50萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：50 頁

郵政公司

科目（工作計畫）名稱：「營業基金-中華郵政股份有限公司」

第 14 款第 1 項第 4 目第 3 節

併委員會決議辦理

預算數：8,000 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：50 萬元

中華營業基金 5000 萬元

案由：交通部 115 年度預算編列「營業基金-中華郵政股份有限公司」8,000 千元，提案凍結 50 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前推動無人載具產業發展統籌計畫的政策定位與整體目標為何？此計畫是以物流應用示範為主，還是進一步發展為全國智慧配送網絡？目前階段性推動成果與時程規劃為何？

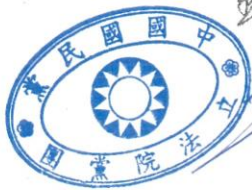
其次，無人載具技術涉及無人機飛行、無人車路測、資通訊整合及 AI 調度系統等多重技術領域。請問中華郵政目前在技術導入、系統整合及場域測試方面，有哪些具體進展？是否已與國內科技業或研究機構合作建立示範場域？

再者，無人載具在物流應用上雖具效率優勢，但同時涉及安全風險、法規限制與空域管理問題。請問目前與民航局及相關單位的協調機制為何？在飛航安全、道路安全及資安防護方面，是否已有完整規範與風險控管機制？此外，無人載具產業發展需要完整的產業鏈支持，包括製造、系統整合、通訊網路及維運服務。請問中華郵政在推動過程中，如何帶動國內相關產業發展？是否有建立國產化或在地供應鏈合作機制？

另外，郵政體系本身肩負普及服務責任。請問在導入無人載具後，如何確保偏鄉與離島地區的郵務服務品質不受影響，甚至能夠改善配送效率？是否已有具體應用規劃或試點計畫？

爰此，提案凍結「營業基金-中華郵政股份有限公司」50 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林沛祥

96



103

併同委員會決議辦理

4月4節
凍50萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

港務公司

單位名稱：交通部

【☐】歲入

【☒】歲出

單位預算書頁次：50 頁

科目（工作計畫）名稱：「營業基金-台灣港務股份有限公司」

併委員會決議辦理

第 14 款第 1 項第 4 目第 4 節

預算數：8,800 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：~~50 萬元~~

凍結「營業基金」500 萬元

案由：交通部 115 年度預算編列「營業基金-台灣港務股份有限公司」8,800 千元，提案凍結 50 萬元。俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前「無人載具產業發展統籌計畫」的整體政策目標與定位為何？是以港區應用示範為主，還是進一步作為智慧港埠全面升級的一環？目前推動時程與階段性成果為何？

其次，無人載具在港口應用包含無人搬運車、無人機巡檢、智慧拖車及自動化儲運系統等多元技術。請問目前在港區實際導入與測試方面，有哪些具體進展？是否已於特定港口建立示範場域，例如高雄港、台中港或基隆港？再者，港區作業涉及高度安全與複雜環境，無人載具導入必須兼顧作業安全與系統穩定性。請問目前在資安防護、通訊穩定性、系統備援及事故應變機制方面，有哪些具體規劃？是否建立完整的風險管理與安全標準？

此外，港埠智慧化發展需結合產業鏈與技術能量。請問港務公司在推動無人載具計畫時，如何與國內科技產業、系統整合商及學研單位合作？是否有導入國產化技術或建立長期產業合作平台？

另外，港口作業具有高度國際性，相關技術與制度需與國際接軌。請問目前在智慧港埠及無人載具應用方面，是否有與國際主要港口合作或交流？例如與荷蘭鹿特丹港、新加坡港等智慧港埠合作情形為何？

爰此，提案凍結「營業基金-台灣港務股份有限公司」50 萬元，待交通部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

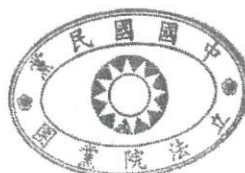
黃偉

林錫山

黃偉



97



102

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：53 頁

☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數： 萬 千元

☐ 歲出—☒ 減列數：減列 580 萬元 ☐ 凍結數：

第 14 款 1 項 7 目 1 節 科目(計畫)名稱：交通及運輸設備

用途別：

本年度預算數：5,800 千元

案由：

交通部 115 年度於交通及運輸設備項下，編列 580 萬元於購置 3 輛電動汽車。

近年來，我國道路交通事故死傷人數長期居高不下，交通部雖多次宣示推動「行人地獄」改善計畫及道路交通安全改革，然而各縣市道路設計、標線標誌、號誌配置及交通工程作法至今仍缺乏一致性，同一路型、同一交通情境，因地方政府不同而有不同的標線繪設、車道配置、左(右)轉方式、行人穿越設計及指引標示，造成用路人必須因地適應，增加辨識負擔與誤判風險，全國道路環境缺乏一致性。

交通部身為道路交通安全主管機關，理應將有限預算優先投入攸關人民生命安全之交通安全改善工作，而非優先採購每輛近兩百萬元之高價電動公務車。尤其在各地地方政府仍有大量危險路口等待改善、行人通行環境仍存在諸多缺口、交通安全工程仍有龐大需求之際，交通部卻將有限資源優先用於購置公務車配置。

當人民每天面對的是危險路口與高風險交通環境，交通部優先想到的卻是汰換高價公務車，而非加速改善道路安全，爰此提案全數減列交通及運輸設備項下 580 萬元。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團



98

170

文字修正 主決議

FU(賴士葆委員辦公室)

案由：本院委員賴士葆等 人，鑑於監察院調查報告指出，近年來
臺觀光旅客人數尚未恢復至疫情前水準，交通部觀光署辦理觀
光前瞻計畫及區域旅遊品牌計畫，遭審計部指出先期規劃、計
畫審查及督導考核機制未盡周妥，影響整體計畫執行效益及觀
光資源整合，顯示現行區域旅遊品牌策略未能有效提升國際市
場吸引力。爰要求交通部全面檢討來臺觀光旅客減少原因，評
估區域旅遊品牌推動成效及其與國際觀光行銷之關聯性，並就
品牌定位、特色產品開發、跨縣市資源整合、國際市場推廣、
數位行銷及績效考核機制等提出具體改善措施，併同執行期程
及績效指標，以提升臺灣觀光競爭力，帶動地方觀光及產業永
續發展，於三個月內向立法院提出書面報告。是否有當？敬請
公決！



提案人：



99

43

文字修正
主決議

FU(賴士葆委員辦公室)

案由：本院委員賴士葆等 人，鑑於監察院調查報告指出，近年來
臺觀光旅客尚未恢復至疫情前水準，旅宿業營運模式改變，部
分業者卻持續反映人力不足，政府並開放外國籍學生來臺實習
因應，惟衍生「學工化」及勞動權益保障不足等爭議，顯示觀
光產業人力政策及供需評估機制仍有檢討必要。爰要求交通部
會同勞動部、教育部及相關機關，全面檢討來臺觀光旅客減少
與旅宿業人力短缺之成因，評估產業人力需求、薪資待遇、勞
動條件及經營模式是否失衡，並檢討外國籍學生實習制度及監
督查核機制，提出改善旅宿業勞動環境、提升本國人才投入意
願、健全實習制度及強化觀光振興等具體措施，併同執行期程
及績效指標，以健全觀光產業發展及保障勞動權益，於三個月
內向立法院提出書面報告。是否有當？敬請公決！



提案人：

賴士葆

林錫山



100

44

文字修正
主決議

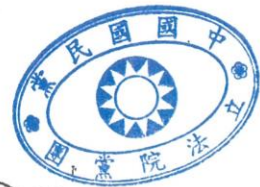
FU(賴士葆委員辦公室)

案由：本院委員賴士葆等 人，鑑於監察院調查報告指出，恆春半島(含墾丁)遊客人次自 103 年 838 萬人次大幅下降至 113 年 214 萬人次，觀光量能明顯衰退，除受交通、住宿成本、旅遊型態改變等因素影響外，兩岸觀光交流中斷亦可能對國旅及國際旅遊市場造成衝擊。爰要求交通部會同相關部會及地方政府，全面檢討恆春半島觀光發展策略，評估兩岸觀光交流對墾丁觀光產業之影響，並就恢復兩岸健康有序觀光交流、拓展國際客源、改善聯外交通、提升旅遊品質、強化觀光品牌行銷及促進中央與地方協調機制等，提出短、中、長期具體振興方案，併同執行期程及績效目標，以提升觀光競爭力，帶動地方產業永續發展，於三個月內向立法院提出書面報告。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆

林錫山



101

45

FU(賴士葆委員辦公室)

主決議

案由：本院委員賴士葆等 人，鑑於監察院調查報告指出，交通部督導國營臺灣鐵路股份有限公司辦理「臺鐵電務智慧化提升計畫」，發生工程進度嚴重落後、新型電子式遮斷機異常頻傳、中央行車控制(CTC)系統建置延宕，以及規劃設計反覆變更，衍生公帑浪費及影響鐵路行車安全與營運效能等情形，顯示計畫管理、工程履約、風險控管及督導機制均有檢討必要。爰要求交通部全面檢討臺鐵重大建設計畫之規劃、採購、履約管理、進度管控及跨機關協調機制，針對工程延宕、契約終止、設備異常及責任檢討提出具體改善措施，並建立工程預警、績效管考及風險管理制度，併同執行期程及績效指標，以提升重大交通建設執行效率，確保鐵路行車安全及公共建設品質，於三個月內向立法院提出書面報告。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆 林仲祥



102

46

交通部主決議

案由：經查，行政院公共工程委員會民國 108 年 7 月 26 日工程技字第 1080200799 號函示：「依公共工程委員會再生粒料運用於公共工程跨部會推動小組會議，為達成『刨用平衡』目標，請各工程主管機關及縣市政府負責督促轄內工程，從個案工程設計階段即規劃使用 AC 刨除料。」AC 刨除料係由道路等公共工程所產生，工程會 108 年 7 月 26 日工程技字第 1080200799 號函揭示，政府有責任於公共工程中使用刨除料，以落實資源循環利用。

另，「冷拌再生瀝青混凝土」為內政部國土管理署於 110 年 8 月發布及行政院公共工程委員會於 113 年 11 月增訂審查中之「第 02727 章冷拌再生瀝青混凝土施工網要規範」使用 100%瀝青刨除料，於現地式或廠拌式進行拌合，過程中不需將和料加熱，並可直接鋪設於道路基底層。

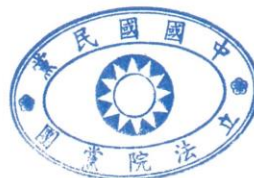
現業經交通部高速公路局規劃研究暨試辦冷拌再生鋪面材進行面層鋪設已具成效，爰建議行政院公共工程委員會及交通部應督促所屬暨地方政府交通路政機關儘速辦理，採用新型冷拌再生鋪面材進行道路鋪設工程，以每年 10%比例為目標執行落實政府循環經濟政策及資源循環利用目標，以符合氣候變遷因應法第 4 條：「國家溫室氣體長期減量目標為中華民國一百三十九年溫室氣體淨零排放。為達成前項目標，各級政府應與國民、事業、團體共同推動溫室氣體減量、發展負排放技術及促進國際合作。」

提案人：

鄭正鈐

林建祥

103



60

文字修正

高公局

主

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

單位預算書頁次：

【】歲入—【】增列： 【】減列：

【】歲出—【】減列： 【】凍結：

主決議

鑑於國道 1 號造橋交流道增設南出、北入匝道，預計 118 年底完工通車，屆時民眾進出國道不需再繞行頭份或頭屋交流道，可節省約 10 至 20 分鐘的車程。而桃竹苗大矜谷計畫已獲行政院核定，苗栗縣政府於竹南、頭份、後龍劃設產業用地，加上美光公司已進駐銅鑼科學園區，又造橋鄰近上開地區，未來園區開設完畢後，造橋交流道僅南出、北入匝道，勢必無法滿足通勤需求，爰要求交通部於一個月內向本院交通委員會提出造橋交流道增設南入、北出匝道可行性研究之專案報告。

書面

提案人：陳超明

陳超明

陳超明

林忠祥



104

63

文字修正

高公局

主

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

鑑於國道 1 號甲線新建工程已正式動工，該計畫定位為健全桃園機場聯外高快速路網、串聯國道 1 號與台 61 線、服務桃園機場第三航廈及第三跑道擴建衍生旅運需求，並分擔國道南崁段、林口段長期壅塞之重要交通建設。惟國 1 甲若僅強化機場、航空城與西濱快速道路間之聯繫，未同步檢討林口台地既有產業聚落、林口工一工業區、周邊物流車流及新北、桃園交界地區地方道路承载能力，恐使高快速路網效益未能充分回饋產業運輸需求，且大型車輛仍可能集中於林口交流道、文化北路、工業一路及周邊平面道路，形成新的交通瓶頸。

為利國 1 甲工程與林口地區產業發展、物流運輸及地方交通改善相互整合，避免重大交通建設完工後仍因最後一哩銜接不足而影響實質效益，爰要求交通部會同交通部公路局、新北市政府、桃園市政府及相關工業區主管機關，就國道 1 號甲線是否增設銜接林口工一工業區之支線、匝道、聯絡道或替代改善方案進行可行性評估。評估內容應包括現況及目標年交通量調查、產業物流車流來源與去向、尖峰及假日交通模擬、與國 1 林口交流道改善工程及國 1 甲主線工程之介面、匝道間距與高速公路設計安全、用地取得、都市計畫變更、環境影響、施工交通維持、工程經費、分期推動策略、成本效益分析，以及未採支線方案時之地方道路拓寬、號誌協調、大貨車動線管制等替代配套，並於十個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

張亞楨

105

林錫山



64

文字修正

(主) 綜合規劃司 主
航政司

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

主決議：

文字修正

案由：台灣位居環太平洋地震帶，也處在西北太平洋地區颱風侵襲的主要路徑上，因此，世界銀行的報告指出台灣同時暴露於三項以上天然災害之土地面積與面臨災害威脅之人口為 73%，臺灣同時暴露於兩項以上天然災害之土地面積與面臨災害威脅之人口為 99%，故屬於全世界高災害風險的地區。尤其台灣面臨地震、颱風等天然災害時，因鐵路、高鐵及航班一位難求，造成各地支援的搜救人員、救災人員、中央應變災害中心人員，受災民眾家屬及其他有助災區救援與復原人員，無法及時前往支援、救援及探視，除請交通部要求鐵路、高鐵及航班機動加開臨時加班列車外，如何控管鐵路、高鐵及航班等交通工具，優先讓搜救人員、救災人員、中央應變災害中心人員、受災民眾家屬、其他有助災區救援與復原人員及緊急事故與會勘人員位置運用，以有效快速協助災情救援及復原。請交通部會於一個月內向立法院交通委員會提出如何控管鐵路、高鐵及航班等交通工具，優先讓搜救人員、救災人員、中央應變災害中心人員、受災民眾家屬、其他有助災區救援與復原人員及緊急事故與會勘人員位置運用專案報告。

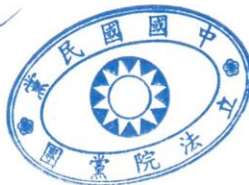
提案人：



書面

林仲祥





106

101

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：為改善台灣鐵路整體營運績效，臺灣鐵路公司 2024 年改為國營臺灣鐵路股份有限公司(以下簡稱台鐵公司)，希冀藉企業化規劃彈性的營運措施，改善台鐵公司整體營運績效，為了解決台鐵長期營運虧損，並在 2025 年 6 月調漲凍漲 30 年之票價，希冀藉由合理化票價措施，改善整體列車運行安全、提升員工薪資待遇，進一步提高台鐵公司營運績效。

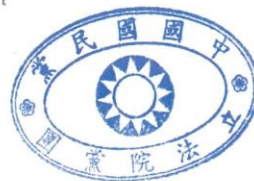
然台鐵票價調漲後，雖然票價收入也比前一年增加 19.02%，全年的客運收入和觀光營收都創下新高，不過累積虧損仍有 43.6 億多，但仍因設備老舊與突發號誌故障，經常發生嚴重誤點事件，原本希冀調整票價後可以提高員工薪資，降低員工離職率之目標也未達成，已然衝擊台鐵公司整體營運。

為強化台鐵公司整體營運，增加公司營收並提高離峰客座利用率，交通部應敦促臺鐵公司積極思考，離峰票價優惠措施，藉由限量的離峰優惠，提高離峰車輛搭乘率，進而增加營收，並檢討現行員工薪資，針對高風險之工作同仁檢討提高其薪資待遇，讓第一線道班員、場站人員擁有合理的薪資待遇，讓員工願意長期待在台鐵公司，進而提高台鐵整體軌道維護安全。

提案人：黃建賓

黃建賓

林錫山



107

1-1

132

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

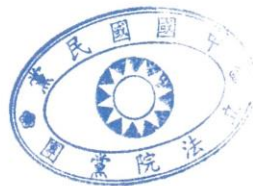
主決議

案由：鑑於桃園國際機場公司於桃園國際機場捷運 A1 臺北車站及 A3 新北產業園區站設置「市區預辦登機」服務，旨在分流機場航廈報到人潮、提升旅運效率、便利國際旅客，並促進市區觀光消費。惟查該服務推行迄今，因辦理時限、特殊行李受理限制、安檢作業流程、合作航空公司涵蓋率不足，以及旅客宣導不足等因素，致使整體使用率長期偏低，未能充分發揮預期政策效益。爰要求交通部責成桃園國際機場公司會同相關單位，參考其他國際機場市區預辦登機之成功經驗，就放寬預辦登機受理條件、優化安檢及行李處理流程、擴大外籍航空和廉價航空公司參與、優化跨系統旅運資訊整合與引導，以及提升整體行銷宣導等事項，研提具體改善計畫，以提升市區預辦登機使用率及旅客服務品質，並於三個月內向立法院相關委員會提出書面報告。

提案人：羅明才

羅明才

杜中祥



108

134

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

雲林北港年吸引逾 1000 萬人次進香客與遊客，白沙屯媽祖進香時單日湧入 60 至 70 萬人次，至今竟沒有一條可直通快速道路的聯外道路；雲林縣府去年完成可行性評估，提出「北港溪右岸防汛道路拓寬暨與台 78 快速道路銜接」的替代方案，總經費約 66 億元，遠低於興建原本規畫的高架台 78 甲線動輒 300 億元以上的成本，也獲得地方高度支持。

目前來自花蓮、宜蘭、台北等地的遊客，都得走同一條路進出北港，本案兼具防汛、區域聯外、交通分流及路網整合等功能，尤其攸關地方發展，交通部應列為重點協助案件，爰要求交通部應積極請交通部主動協助雲林縣政府，針對退回之都市計畫、環評及財務等核心事項完成修正，加速審查「北港溪右岸防汛道路拓寬暨銜接台 78 線」建設計畫，及早紓解雲林北港千萬遊客車流，除 3 個月內應向立法院交通委員會提出書面報告外，每 3 個月將最新進度提供給交通委員會。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團 蔡春綢

陳瑞祥
109



176

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議：

有鑒於台鐵新烏日站地處中台灣唯一「高鐵、台鐵、捷運」三鐵共構之核心交通樞紐，肩負中部地區跨縣市通勤、商務及觀光轉運之重任；復據民眾反映，新烏日站因現行台鐵部分區間快車及主力對號列車（自強號）站停靠班次不足，致使欲運用台鐵轉乘高鐵或捷運之旅客，面臨班距過長或須繞道至台中、彰化站換乘之不便，實有違「無縫轉乘」之綠色交通政策初衷。且於 5 月 25 日高鐵系統故障引發之嚴重誤點事件中，臺灣國營鐵路公司（下稱臺鐵公司）臨時增開至新烏日站之疏運列車，亦再次彰顯新烏日站對於中部地區轉運之重要性。

綜上所述，為提升軌道運輸整合效益，強化旅客轉運量能與轉乘便利性，爰建請交通部、臺鐵公司應針對「新烏日站增停區間快車及常態性班次優化」進行實質評估，並於三個月內提出書面報告。

提案人：

陳瑋卿



110

184

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議：

有鑒於嘉義輕軌自 2005 年行政院指示交通部研議迄今，業已延宕 21 年，嚴重影響地方發展。卓榮泰院長於立法院備詢時，過去亦曾公開允諾要推動「嘉義高鐵聯外輕軌建設」，並由中央負責 372 億元預算，未料承諾迄今卻仍無從兌現，事後更遭交通部公然打臉，最高行政首長之顏面徹底掃地，亦辜負嘉義在地住民之殷殷期待。

綜上所述，為提升地方交通之均衡發展，落實交通平權，爰建請交通部正視地方需求，於針對嘉義輕軌之具體興建期程、相關預算編列、計畫執行期程與進度，於三個月內提出書面報告。

提案人：

陳情敬



111

185

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：第 24 頁

☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數：_____萬__千元

☒ 歲出—☐ 減列數：_____ ☒ 凍結數：20%

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：空運管理業務

用途別：

本年度預算數：1292 萬 6 千元

案由：

交通部民用航空局（下稱民航局）115 年度於空運管理業務項下編列 1292 萬 6 千元，旨在擴增無人機檢驗能量，並完備國內無人機相關法規。經查，因應無人機盛行帶動空拍玩家人數攀升，加諸行政院帶頭推動國內無人機產業發展，民航局自有編列相關無人機預算，提升業務辦理量能，然無人機產業與應用之發展，往往源於政策面的鬆綁與推展，然而近來卻有民眾發現，民航局片面且大範圍劃設遙控無人機限制區，導致部分地區地圖幾乎全數變為禁飛區域，甚至連過往合法、安全的熱門練習場域亦一夕之間淪為違法禁區，非但嚴重限縮、壓迫國內合法空拍與無人機玩家之休閒及生存空間，更與行政院推展無人機之政策主旨不符。且進步言之，現行禁飛區之劃設，均未有透明公開之審查機制，或有落實與民間之良善溝通，以致引起社會反彈，亦有改善必要。綜上所述，爰建議凍結本項預算 20%，俟民航局提出改善計畫之專案報告，經交通委員會同意後，始得動支。

提案人：

陳信璋



112

189

併委員會決議辦理

2月
凍100萬

115年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部民用航空局

【☐】歲入【☒】歲出單位預算書頁次：12頁

科目（工作計畫）名稱：「空運管理業務」

標準組

第14款第2項第2目

預算數：12,926千元

建議【☐】減列數：【☒】凍結數：~~100萬元~~ 5%

案由：交通部民用航空局115年度預算編列「空運管理業務」12,926千元，提案凍結~~100萬元~~ 5%。俟交通部民用航空局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

說明：

目前我國整體航空運輸市場恢復情況如何？國際與國內航線運量、航班恢復率及貨運成長情形為何？在全球航空市場競爭日益激烈之下，政府如何協助我國航空業者提升競爭力與拓展國際航網？

其次，飛航安全始終是航空管理最核心的工作。請問民航局目前在飛安監理、航機維修查核及航空公司營運監督方面，有哪些具體強化措施？對於近期國際航空事故案例，是否已檢討並更新相關安全管理機制？

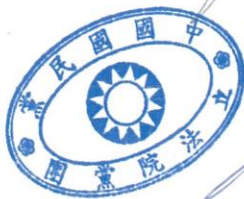
再者，航空產業長期面臨人力缺口問題，包括機師、維修技師、航管人員及地勤人力不足。請問民航局如何與相關單位合作，建立完整人才培育與留才機制？在專業訓練與國際證照接軌方面，目前有哪些具體成果？

此外，機場容量與空域管理也是空運發展的重要關鍵。請問目前桃園、松山、高雄等主要機場在航班調度、空域管理及地面作業效率方面，是否已達到最佳化？如何因應未來旅運量持續成長需求？

另外，智慧航空與數位化管理已成國際趨勢。請問民航局目前在智慧航管、自動化通關、AI航班調度及航空數據整合方面，有哪些具體推動成果？是否已建立更完整的智慧航空管理系統？ 5%

爰此，提案凍結「空運管理業務」~~100萬元~~，待交通部民用航空局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林滄敏



113

113

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：30萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 2 項 2 目 節 01 空運管理業務

科目(計畫)名稱：空運管理業務

用途別：_____

本年度預算數：1,292 萬 6 千元

案由：

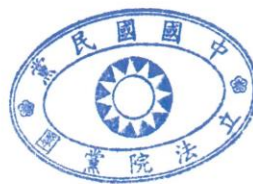
115 年度交通部民用航空局預算案於第 2 目「空運管理業務」項下「空運管理業務」編列預算 1,292 萬 6 千元。

本項計畫含為「亞洲創新育成中心發展計畫-建立驗證與法規諮詢服務中心」，該中心以負責建構驗證制度及法規諮詢服務，並自本年度起規劃採購無人機，用於教學、測試等工作。然所成立驗證諮詢中心近兩年度驗證規則與能量未能有效提升，恐致發展造成阻礙，另無人機能量快速成長，部分考證與教學等配套尚未能完善，場地運作與地方未能完善配合，實需民航局檢視盤整相關問題，提出改善作為，以利國家重大無人機產業之後續規畫推動。爰凍結該項預算 30 萬元，俟交通部民用航空局於三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：

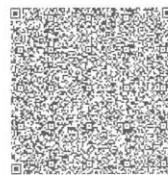
丁啓忠

林錫山



114

1-1



hB4ZfqCF0-DyDSQS1C4Jg

69

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：12

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____100 萬元☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 2 項 3 目 1 節 01 交通及運輸設備

科目(計畫)名稱：交通及運輸設備

用途別：_____

本年度預算數：243 萬 6 千元

案由：

115 年度交通部民用航空局預算案於第 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」編列預算 243 萬 6 千元。

依照交通部民用航空局回復黨團索資說明，該筆 243 萬 6 千元之預算，用於配合無人載具產業發展統籌型計畫之新增 5 架遙控無人機之經費僅為 50 萬元；其餘高達 185 萬元係用於新增汰購首長專用電動汽車，另有 8.6 萬元用於新增設置充電樁。

本黨團支持民航局採購無人機用於反制系統測試訓練及教育教學之需求。然民航局將高達 185 萬元之首長公務座車購置費及充電樁費用與無人機計畫合併於同一預算科目中，顯有將非相關之高額採購夾帶於特定政策計畫內之嫌，且單輛首長座車編列高達 185 萬元，亦有違政府撙節原則。

政府施政當體恤民情，首長公務座車之汰購更應恪守撙節原則，並以實際行動支持國產電動車之發展。爰減列該項預算 100 萬元，減列後首長座車及充電樁預算調整為 93 萬 6 千元。要求民航局優先採購國產基礎款電動汽車，杜絕公帑浮濫浪費。

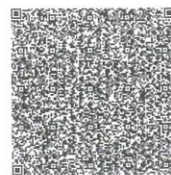
提案人：台灣民眾黨黨團

連瑞裕



115

1-1



155

eVee1eaK ka2dQi5ekSlmw

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 20%)

第 14 款 2 項 3 目 1 節 01 交通及運輸設備

科目(計畫)名稱：交通及運輸設備

用途別：_____

本年度預算數：243 萬 6 千元

案由：

115 年度交通部民用航空局預算案於第 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」編列預算 243 萬 6 千元

近年我國航空公司陸續因違反《性別平等工作法》遭地方與中央主管機關裁罰，裁罰事由為育嬰留職停薪予以不利處分、產假予以不利處分、懷孕歧視、強迫懷孕空服員留職停薪等，顯示部分航空公司於建構性別友善之職場環境方面仍有精進空間。民用航空局身為航空公司之主管機關，除維護飛航安全外，亦應督促航空公司落實職場性別平等與國家性別政策，並建立完善之督導及追蹤改善機制。惟民航局針對航空公司違反《性別平等工作法》案件，究竟採取何種督導、改善要求及後續追蹤作為，仍有待釐清。

爰凍結該項預算 20%，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：

張清堂
連瑞祥



116

1-1



195

YBgn8blh7UeqSJpec44GUQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 20%)

第 14 款 2 項 3 目 1 節 01 交通及運輸設備

科目(計畫)名稱：交通及運輸設備

用途別：_____

本年度預算數：243 萬 6 千元

案由：

115 年度交通部民用航空局預算案於第 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」編列預算 243 萬 6 千元。

近年我國航空公司屢因違反《勞動基準法》遭勞動主管機關裁罰，每年裁罰金額累計達上百萬元，顯示業者於工時管理、出勤紀錄、加班費給付及休息時間等勞動條件仍有持續改善空間。民用航空運輸屬高度安全產業，飛航人員及相關從業人員之勞動條件與疲勞管理，攸關飛航安全及旅客權益，民用航空局身為航空公司之監理機關，除確保飛航安全外，亦應督促航空公司建立完善之客艙管理制度及疲勞風險管理制度，並與勞動主管機關建立資訊交流及追蹤改善機制。惟民航局針對航空公司屢遭裁罰案件，究竟採取何種督導、查核、改善要求及後續追蹤措施，尚有待釐清。

爰凍結該項預算 20%，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。

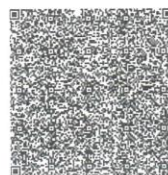
提案人：

連清敏



117

1-1



194

B17c6 4cnEi107KfkzYrCA

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：24 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____萬 千元

十分之一（或 %）

第 14 款 2 項 3 目 1 節 01 交通及運輸設備

科目(計畫)名稱：交通及運輸設備

用途別：_____

本年度預算數：243 萬 6 千元

預算書說明欄：新增汰購首長專用車 1 輛 1,850 千元及辦理「無人載具產業發展統籌型計畫」新購 5 架遙控無人機 500 千元

說明欄預算數：50 萬元計算減凍數

案由：

115 年度交通部民用航空局預算案於第 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」新增汰購首長專用車 1 輛 1,850 千元及辦理「無人載具產業發展統籌型計畫」新購 5 架遙控無人機 500 千元編列預算 50 萬元，共 243 萬 6 千元。

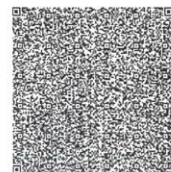
查本項預算係辦理交通運輸設備更新及無人機設備採購，其中無人機規劃供教學訓練、操作人員教育訓練、術科測驗場地評估、各航空站反制系統測試及相關監理業務使用。鑒於近年無人機管理制度持續完善，主管機關建立教育訓練及測試設備具有一定必要性，惟設備採購仍應以實際需求、使用效益及全生命週期管理為原則，並建立完整需求評估、規格審查及績效管理制度，以確保公帑運用符合經濟效益。

惟查本項預算書對於無人機採購內容揭露仍嫌不足，僅概括說明購置 5 架遙控無人機供多項業務使用，未具體說明設備規格、採購目的、配置方式及使用效益，立法院尚難審酌本項預算編列之合理性及必要性。

首先，本項預算未揭露擬採購無人機之詳細規格，包括機型、重量級距、飛行性能、載重能力、感測設備、定位系統、影像規格、反制測試相容性及各項技術規格，亦未說明不同用途是否需採購不同型式設備，尚難確認採購規格是否符合實際業務需求。

其次，預算書未說明各架無人機之單價、採購內容及經費配置方式。除機體本身外，是否包含電池、遙控設備、影像模組、充電設備、維修工具、保險、教育訓練及後續軟體授權等費用，均未具體揭露，較難檢視各項支出是否符合市

118½



場行情及成本效益原則。

另查，本項預算所列用途包括教學訓練、教育訓練、術科測驗場地評估及航空站反制系統測試等多項工作，惟各項業務性質及設備需求並不完全相同。預算書未說明各用途所需設備數量、配置原則及使用比例，亦未提出各項業務之需求分析及設備調度規劃，較難確認採購數量是否與實際需求相符。

另近年政府各機關均積極推動無人機應用，包括交通部所屬各單位、國防、警政、消防、農業及環境監測等機關，均已陸續建置相關設備及測試場域。主管機關辦理設備採購，亦應說明是否與其他機關共享設備、共用場域或整合測試資源，避免重複建置，提升設備整體運用效率。惟預算書未提出跨機關資源整合規劃，仍有補充說明之必要。

鑒於無人機設備採購涉及公共資源投入及後續維運成本，主管機關應建立完整之需求評估、規格審查、設備管理、績效追蹤及全生命週期管理制度，以提升設備使用效益及行政管理品質。

另結算預算10分之1，

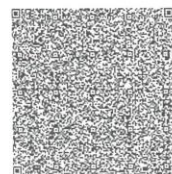
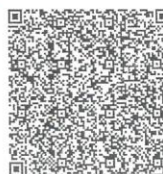
俟交通部民用航空局於1個月內向立法院交通委員會提出專案報告，內容應包括：「一、無人機採購規格、機型、技術性能、採購數量及各項設備配置明細。二、各架設備之單價分析、採購內容、經費配置及市場價格比較。三、現有無人機設備盤點、妥善率、使用年限、維修紀錄及新增採購之必要性。四、教學訓練、教育訓練、術科測驗、航空站反制測試等各項用途之需求分析及設備配置方式。五、設備保管、維護、校驗、保險及全生命週期管理制度。六、操作人員資格、教育訓練、證照管理及飛航安全管理機制。七、跨機關設備共享、場域整合及資源運用規劃。八、設備年度使用時數、教育訓練人次、測試案件數、設備妥善率、稼動率及後續績效管理等量化指標。」，前開資料應檢附需求評估報告、設備規格書、成本分析、採購規劃、管理制度及相關佐證文件，以表格及附件方式完整呈現，不得僅以原則性政策說明代替，並經同意後，始得動支。

提案人：請設定單位

連瑞祥



118²/₂



7/37

1-2

5wbmnqi5ZEaVNRHuVApdzA

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

主決議

案由：

中華航空 CI753 航班於 2025 年 4 月 13 日於南海上空發生單發動機失效相關異常狀況，該航班未依照標準作業程序就最近適當機場降落，民航局隨即開罰 60 萬元；此外，長榮航空 BR05 航班亦於 2024 年 7 月 13 日於太平洋上空發生單發動機失效，其亦未就最近適當機場降落。前述事件凸顯航空公司對於機組員訓練、緊急應變能力、駕駛艙資源管理（CRM）、安全管理系統（SMS）及事件後檢討改善機制，均須持續精進。航空運輸具有高度公共安全性，民用航空局除應監督航空公司符合法規要求外，更應確保業者建立有效之安全風險管理制度，針對重大飛航事件進行原因分析、改善追蹤及經驗回饋，避免類似事件再次發生。建請民航局提供上述重大飛安事件後具體要求民航業者精進措施與防範措施為何？

爰建請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。

提案人：

陳建宇

連瑞新



119

1-1



197

0q1h-ctS4UGk9uyDrQBHpA

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部民用航空局

主決議

案由：

長榮航空近年發生空勤組員於執勤期間後健康狀況惡化並不幸離世事件，引發社會對於航空從業人員工作負荷、疲勞管理及健康保護機制之高度關注。空勤組員長時間於高空環境執勤，工作涉及長時間值勤、不固定作息、時差調整及高度情緒與服務壓力，其身心健康狀況不僅攸關員工權益，亦與飛航安全及航空安全文化密切相關。依國際民航安全管理趨勢，航空公司應建立完善之疲勞風險管理系統（FRMS）、人員健康管理制度及適當之勤務安排，降低因過度疲勞或工作負荷造成之安全風險。民用航空局身為航空業主管機關，除監督航空公司符合飛航安全規範外，亦應督促業者落實空勤組員疲勞管理、健康照護、勤務調派及異常狀況通報機制。**建請民航局說明自該事件後監督業者之精進作為為何？以及具體對於主管法規採取之相關行動為何？**

爰建請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。

提案人：

連璿新



120

1-1



Q6D11EP69EifWFmif-sqAQ

196

併交通委員會審查決議辦理

併同委員會決議辦理

115 年
凍 500 萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部中央氣象署

【☐】歲入

【☒】歲出

單位預算書頁次：25 頁

科目（工作計畫）名稱：「氣象科技研究發展-氣象科技研究-氣象領域維運與技術發展」

第 14 款第 3 項第 1 目第 1 節

預算數：149,357 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：~~500 萬元~~

案由：交通部中央氣象署 115 年度預算編列「氣象科技研究發展-氣象科技研究-氣象領域維運與技術發展」149,357 千元，提案凍結 500 萬元。俟交通部中央氣象署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前我國整體氣象監測與預報系統維運情況如何？在雷達、衛星、自動測站及海氣觀測設備方面，是否已完成全面更新與整合？設備妥善率與備援能力是否足以因應極端天氣事件？

其次，近年短延時強降雨與極端天氣事件頻繁發生，民眾對預報準確度與預警時效要求越來越高。請問氣象署目前在強降雨、颱風路徑及地震海嘯預警方面，技術精進成果為何？與國際主要氣象機構相比，我國預測能力是否已達國際水準？

再者，AI、大數據與高效能運算已逐漸成為現代氣象科技核心。請問氣象署目前在 AI 氣象預測模式、數據分析及超級電腦運算能力方面，有哪些具體投入與成果？是否已建立跨部會氣象資料共享平台？

此外，氣象資訊與民眾生活及產業應用密切相關。請問氣象署如何強化農業、漁業、航空、航運及能源等產業氣象服務？目前是否已建立更精細化與區域化的氣象服務模式？

另外，極端氣候帶來的防災壓力日益增加。請問氣象署與地方政府、防災單位之間，是否建立完整即時通報與應變協調機制？在災害預警資訊傳遞上，如何確保民眾能即時接收並有效應變？

爰此，提案凍結「氣象科技研究發展-氣象科技研究-氣象領域維運與技術發展」~~500~~³⁰⁰萬元，待交通部中央氣象署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



杜沛祥

黃 121



116

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室) 2018 10/18

刪減預算決議 14-3-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部中央氣象署 115 年度預算，其工作計畫「氣象科技研究」項下之分支計畫 01 氣象領域維運與技術發展，編列資訊服務費 32,977 千元(P40)，列有相關設備電腦、軟硬體、網路設備及週邊設備等維護費用，較 114 年度增加 11,655 千元；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位專業人力辦理，是項經費可予精簡。提案刪減上述「資訊服務費」2,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆
林沛祥

，俟交通部中央氣象署於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支



122

35

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部中央氣象署

預算書頁次：52

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 30%)

第 14 款 3 項 1 目 1 節 04 資通訊營運

科目(計畫)名稱：氣象科技研究

用途別：_____

本年度預算數：3 億 4,992 萬 8 千元

案由：

115 年度交通部中央氣象署預算案於第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「資通訊營運」本年度編列預算 3 億 4,992 萬 8 千元，其中辦理第 7 代「數值天氣測報高速運算電腦設計計畫」，經查，該計畫總經費高達 73.8 億，相較第 6 代計畫之 15 億，預算大幅增加達 392.33%。然查該計畫截至 114 年度 8 月底，實現率僅為 13.36%，進度明顯落後。在前期預算執行成效極度低落、未能有效消化經費之情況下，本年度仍廣續編列鉅額之「設備及投資」預算，顯有未當。

目前第 6 代高速運算電腦架構 CPU 與 GPU 比例約為 4:1，面對未來發展 AI 氣象預報模型之趨勢，將面臨 GPU 資源不足之瓶頸。且作為國家防災核心之高速運算電腦，目前竟缺乏「異地備援」機制，若主機房遭遇重大緊急異常，全國氣象運算將面臨全面停擺之極高風險。在硬體規格規劃與資安防護未臻完善前，盲目投入設備投資實屬草率。

此外，氣象預報之準確性除仰賴高速電腦之軟硬體算力外，更需充足之專業預報人力進行經驗累積與綜合研判。惟查氣象署近年專業預報員面臨高壓之 24 小時日夜輪班，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，導致人才持續流失。根據資料，氣象署實際缺額自 111 年的 26 人一路攀升至 114 年的 56 人，目前整體缺額率達 7.51%，四等測報機構缺額率更達 14.63%。在基層專業人力尚未補齊、留才機制未明之際，單方面投入百億擴充硬體，恐面臨缺乏足夠專業人力進行判讀與應用之窘境。

為避免預算浪費，爰凍結該項預算 30%，俟交通部中央氣象署於 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：台灣民眾黨黨團

陳瑋敏



123

1-1



iFvQvavhNkC14XxO9l8sYg

162

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部中央氣象署

預算書頁次：56

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 50%)第 14 款 3 項 1 目 1 節 06 臺灣南部海域地震與
海嘯海底監測系統建置計畫

科目(計畫)名稱：氣象科技研究

用途別：_____

本年度預算數：3,270 萬元

案由：

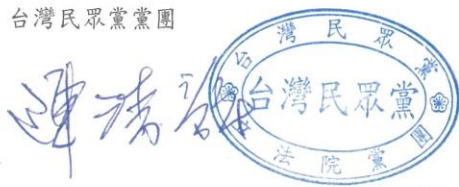
115 年度交通部中央氣象署預算案於第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」編列預算 3,270 萬元。該計畫為我國重要海域地震及海嘯防災基礎建設，攸關人命財產安全。惟查，該計畫自 110 年推動至今，因招標策略與系統架構反覆調整，歷經高達 12 次流廢標，且 110 年至 114 年 8 月底止，預算實現率僅介於 4.52% 至 16.38% 之間，進度嚴重延宕，使國人持續暴露在天災風險中。

本計畫原預期能為臺灣南部地區民眾提供 14 秒的地震預警及 30 分鐘的海嘯預警時間。然氣象署經多次流標後，竟以降低成本與妥協招標為由進行計畫修正，將鋪設規模大幅縮水，海纜長度由原規劃的 800 公里減為 200 公里，觀測測站亦由 6 座減為 3 座。此修正將導致地震及海嘯的即時預警時間大幅減少。對於高度仰賴緊急熱車系統的高鐵、大眾捷運，以及產業而言，預警時間的減損將使民眾生命財產暴露於嚴重風險中，無足夠時間進行逃命與避險。

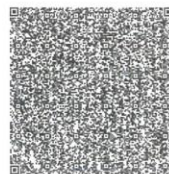
根據日本經驗，其建置之「日本海溝海底觀測網(S-net)」與「南海槽觀測網(DONET)」成功將地震預警時間提早 10 至 25 秒，海嘯預警提前 10 至 20 鐘。在 2022 年福島大地震中，利用爭取的十幾秒，讓新幹線及早觸發煞車，避免列車在強震時高速翻覆。此外，2016 年福島地震中，日本氣象廳仰賴 S-net 提前測得的海底水壓數據，將海嘯注意報升級為「海嘯警報」，引導沿岸居民在 1.44 公尺高的海嘯抵達仙臺港前完成撤離。

反觀我國氣象署，因前期規劃草率與招標不順，即妥協減量，犧牲國人安全。鑑於本計畫具備急迫性，氣象署不應將安全妥協，爰凍結該項預算 50%，俟交通部中央氣象署於 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：台灣民眾黨黨團



124



161

wiAiz153N0uID1e4Kj02vQ

併交通委員會審查決議辦理

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部中央氣象署

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：27 頁

科目（工作計畫）名稱：「氣象科技研究發展-強化災防服務及環境監測-精進海域海象監測」

第 14 款第 3 項第 1 目第 2 節

預算數：137,584 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：~~500~~萬元

案由：交通部中央氣象署 115 年度預算編列「氣象科技研究發展-強化災防服務及環境監測-精進海域海象監測」137,584 千元，提案凍結 500 萬元。俟交通部中央氣象署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前我國海域海象監測系統整體布建情況如何？包括浮標站、潮位站、海氣觀測設備、雷達與衛星監測系統，目前涵蓋範圍與即時監測能力是否足夠？對於東部外海、離島及高風險海域，是否仍有監測缺口？

其次，海上作業高度依賴即時海象資訊。請問目前在風浪、長浪、海流及海溫等海象預報準確度方面，已有哪些技術提升成果？是否已能提供更高頻率、更區域化的精細預測服務？

再者，近年颱風、異常浪高及海岸災害事件頻繁，對沿海居民與海上作業安全造成威脅。請問氣象署在海象預警發布、海嘯監測及極端海況預測方面，目前有哪些具體精進措施？與海巡、漁業及港務單位之間，是否建立完整即時通報與聯防機制？

此外，離岸風電與海洋產業快速發展，也對海象資料需求大幅增加。請問氣象署如何與能源、港務及海洋相關單位合作，建立共享海象資料平台？目前是否已提供離岸風場及海洋工程所需之長期海象資料分析服務？

另外，海域監測涉及高科技設備維運與國際合作。請問目前海象觀測設備妥善率與維修能量如何？在海洋氣象科技、資料交換與國際監測合作方面，有哪些具體成果？

爰此，提案凍結「氣象科技研究發展-強化災防服務及環境監測-精進海域海象監測」~~500~~萬元，待交通部中央氣象署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

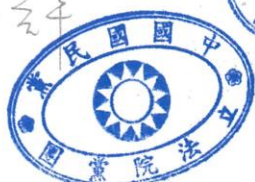
提案人：

黃仁

林錫山

黃仁

125



115

改主決議

改主決議

11412FU(賴士葆委員辦公室) 2月02 2000減1201

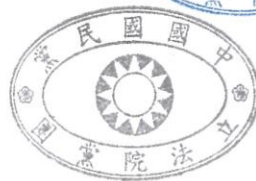
刪減預算決議 14-3-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部中央氣象署 115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支計畫 02 基本行政工作維持，編列業務費 34,163 千元(P71)，列有行政庶務及文書駕駛勞務等費用，較 114 年度增加 6,361 千元；考量國防支出逐年攀升，部分可由單位專業人力辦理，是項經費可予精簡。~~提案刪減上述「業務費」1,200 千元，是否有當，敬請公決！~~請交通部中央氣象署於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

賴士葆

林滄敏



126

36

預算提案

改主決議

12

1102
凍362萬6千

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

[2] 歲出

文字修正

機關別：交通部觀光署 單位預算書頁次：37 頁

科目：5929310100 一般行政-基本行政工作維持

主：秘書室
協：企劃組、
景區發展組

原列金額：36,259 千元

[☒] 凍結：3,626 千元

案由：查《平埔原住民族身分法》第 22 條、第 23 條規定，平埔原住民僅適用《原住民族語言發展法》、《文化資產保存法》及《原住民族傳統智慧創作保護條例》，故前述三項法律外之現行法令所稱「原住民」係指依《原住民身分法》取得山地原住民或平地原住民身分者，亦即不適用平埔原住民。

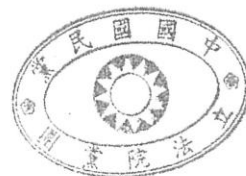
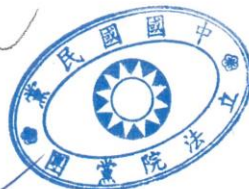
為避免各機關及基層人員適用錯誤與執行上之疑慮，中央各機關應全面盤點檢視涉及原住民族權責之主管法律、法規命令及行政規則，應透過修正法規命令、行政規則或解釋函令等方式，比照《原住民保留地開發管理辦法》第 4 條規定：「本辦法所稱原住民，指山地原住民及平地原住民。」明確規定適用對象為依原住民身分法取得山地原住民或平地原住民者，以避免執行錯誤。爰提案凍結一般行政預算之基本行政工作維持 3,626 千元，俟交通部觀光署修正相關法規、行政規則或解釋，並向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：

鄭天財
Sra Kacaw

林沛祥

鄭天財
Sra Kacaw



115. 7. 21

127

立法委員
鄭天財
Sra Kacaw

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

83

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

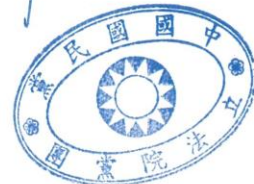
刪減預算決議 14-4-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部觀光署及所屬
115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支
計畫 03 資訊管理，編列業務費 15,245 千元(P38)，列
有資訊系統維護及網路通訊等費用；考量國防經費
支出逐年攀升，部分可由單位專業人員處理，是項
經費可予精簡。提案刪減上述「業務費」~~1,000~~ 千元。
是否有當，敬請公決!

提案人：

賴士葆

科日自調



11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 14-4-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部觀光署及所屬 115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支計畫 03 資訊管理，編列業務費 15,245 千元(P38)，列有資訊系統維護及網路通訊等費用；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位專業人員處理，是項經費可予精簡。提案刪減上述「業務費」1,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

杜沛祥



128(原案)

37

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

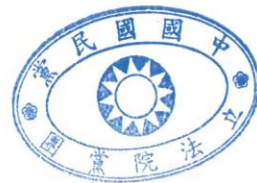
刪減預算決議 14-4-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部觀光署及所屬

115 年度預算，其工作計畫「觀光業務」項下編列
4,186,688 千元(P40)，較 114 年度增加 3,086,944 千元，
其中列有旅客消費動向調查、相關業務管理與評比
及公關工作等費用；考量國防經費支出逐年攀升，
未能適時開放觀光來源國或地區來台旅遊，及部分
可由單位專業人力辦理，是項經費可予精簡。提案
刪減上述「觀光業務」120,000 千元。是否有當，敬
請公決！

提案人：

賴士葆



129

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 14-4-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部觀光署及所屬
115 年度預算，其工作計畫「觀光業務」項下編列
4,186,688 千元(P40)，較 114 年度增加 3,086,944 千元，
其中列有旅客消費動向調查、相關業務管理與評比
及公關工作等費用；考量國防經費支出逐年攀升，
未能適時開放觀光來源國或地區來台旅遊，及部分
可由單位專業人力辦理，是項經費可予精簡。提案
刪減上述「觀光業務」20,000 千元。是否有當，敬
請公決！

提案人：

賴士葆
林滄敏



129(原案)

38

文字修正

2月
減1000萬
凍2億

文字修正

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次： 19

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____ 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____ ~~1,000~~ 萬元☒凍結：~~30,000~~ 萬元

1,000 萬分之____ (或 %)

500萬

第 14 款 4 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：_____

本年度預算數：41 億 8,668 萬 8 千元

預算書說明欄：

說明欄預算數：41 億 8,668 萬元計算減凍數

案由：

115 年度交通部觀光署及所屬預算案於第 2 目「觀光業務」

編列預算 41 億 8,668 萬元。

115 年度交通部觀光署及所屬預算案於第 2 目「觀光業務」編列預算 41 億 8,668 萬元。查前一年度決算數 17 億 2,961 萬元、上一年度預算數 10 億 9,974 萬 4 千元，大幅增長 31 億元，增幅驚人，預算書說明文字寥寥可數無法支撐大幅經費增長合理性。鑒於 115 年中央政府總預算債務舉借 2,992 億元，連同特別預算 1,008 億元，合計舉債已高達 4 千億元。有鑑於交通部觀光署近年多次辦理形象識別、CIS 及品牌視覺設計相關標案，耗費公帑進行形象包裝與識別更新，惟我國觀光逆差持續擴大，國際旅客來台成效未見顯著提升，相關預算執行效益備受輿論質疑。爰該項預算減列 ⁵⁰⁰ ~~1,000~~ 萬元並凍結 ^{1,000} ~~3~~ 億元，俟交通部觀光署及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出專案報告（包括歷年形象識別及 CIS 標案決標金額、得標廠商及執行成果 ^{和提案委員} ~~115 年度相關預算用途與效益評估、觀光品牌更新對國際旅客來台成效之具體 KPI 與績效檢討~~）並經同意後，始得動支。✓

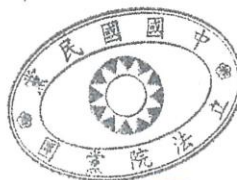
提案人：

→ 113 年及 114 年國旅優惠方案執行情況

翁曉玲

林錫山

翁曉玲



130

65

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署

預算書頁次：第 40 頁至第 44 頁

☐ 歲入—☐ 增列： 萬元 ☐ 減列數： _____ 萬 _____ 千元

☒ 歲出—☐ 減列數： ☒ 凍結數： 20%

〔第__款__項__目__節-0__-__〕

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：

本年度預算數：41 億 8668 萬 8 千元

案由：

交通部觀光署(下稱觀光署)115 年度「觀光業務」項下編列預算 41 億 8668 萬 8 千元，旨在辦理國內外相關之國際觀光業務，並確保旅行業之服務品質。經查，近年來郵輪旅遊盛行，國內並有多家旅行社辦理代購郵輪票券之業務，惟隨著相關旅客數量增加，涉及旅行社、消費者與郵輪公司三方之消費爭議案件，亦逐年上升。復據財團法人消費者文教基金會調查發現，近年發生多起郵輪機件故障事件，郵輪公司存在處理失當過失，然賠償措施與消費者支付之郵輪費用卻多不成正比，嚴重影響消費者權益。觀光署作為觀光主管機關，亦經交通部指示成立相關郵輪消費爭議處理小組辦理相關業務，然至今卻仍未有提出有效保障郵輪旅遊消費者權益之萬全之策，以致民眾權益受損，綜上所述，爰建議凍結本項計畫 20%，俟觀光署向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

陳吉新



131

190

併同委員會決議辦理
115 年度中央政府總預算案提案表

1 目
凍 1000 萬

單位名稱：交通部觀光署

單位預算書頁次：40 頁

第 14 款 4 項 2 目

歲出減列：

凍結：1,000 萬元

併委員會決議辦理

文字修正

張智倫

國際組

案由：

第 2 目「觀光業務」預算 41 億 8,668 萬 8,000 元，提案
凍結 1,000 萬元。

說明：

有鑑於交通部觀光署歷年均編列龐大之國際行銷與觀光引客預算，並連年喊出衝刺「千萬國際觀光客」之宏大目標。然實務上受限於兩岸關係停滯、海外宣傳失焦等因素，導致來台旅客目標數面臨多次下修，實際執行預算成效嚴重跳票。

檢視交通部最新預估，115 年國際旅客目標已實質下修至 930 萬至 940 萬人次，證實過往「千萬人次」目標再度跳票，實際執行預算成效未達預期。此外，雖然主管機關宣稱積極推動多元引客與結構性改變，歐美、東南亞及紐澳等新興客源有所增長，但整體產業接待量能與觀光體質仍處於轉型陣痛期，高端消費旅客及具高附加價值之商務客群開拓仍顯不足，國際行銷策略顯流於公式化與缺乏創意。

為達成「千萬國際觀光客」宏大目標，爰提案凍結 1,000 萬元，俟交通部觀光署針對「國際觀光客來台人次目標提升策略」及「多元國際客源開拓計畫」，於三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。

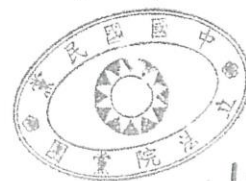
提案人：張智倫

書面

張智倫

封中祥

132



130

併同委員會決議辦理
115 年度中央政府總預算案提案表

2 月
凍 1000 萬

單位名稱：交通部觀光署

文字修正

單位預算書頁次：40 頁

第 14 款 4 項 2 目

歲出減列：

凍結：1,000 萬元

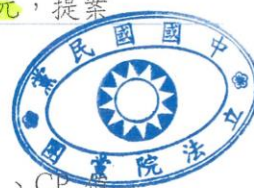
主：旅宿組
協：旅遊推廣組

併委員會決議辦理

張智倫

案由：

第 2 目「觀光業務」預算 41 億 8,668 萬 8,000 元，提案凍結 1,000 萬元。



說明：

台灣國內旅遊長期被民眾詬病「住宿價格甚高、CP 值低下」，每逢連續假期國旅房價更是屢創新高，導致國人「寧願出國也不願留在國內旅遊」，國旅市場面臨嚴重萎縮與衰退危機。

然而，在住宿價格與服務消費大幅提升的背後，全台各風景區之軟硬體服務品質、周邊交通接駁便利性及在地特色深度體驗等配套措施，其提升速度完全趕不上高昂房價所帶來的預期心理，導致國旅長期陷入「高房價、低 CP 值」之結構性民怨。

觀光署身為產業中央主管機關，卻未能有效建立國內旅宿價格合理化引導機制，亦未提出提振國旅之實質轉型作為，顯見預算運用之核心效益有待通盤檢討。

為提升國內旅遊品質，爰提案凍結 1000 萬元，俟交通部觀光署針對「假日至特定熱門景點旅宿價格劇烈波動之合理化輔導策略」及「如何結合地方交通接駁與軟硬體建設以全面提振國旅之實質轉型方案」，於一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。

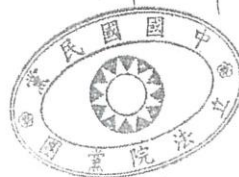
書面

提案人：張智倫

張智倫

林錫山

133



131

115 年度中央政府總預算案預算提案

單位名稱：交通部觀光署

工作計畫名稱：5929311000 觀光業務

原編列預算：4,186,688 千元

預算書頁次：40 頁

【 】歲入： 【✓】歲出：
【 】減列： 【✓】凍結：250 萬

案由：

根據觀光署數字統計，今（2026）年 1 到 5 月來台國際旅客約 368 萬人次，跟觀光署今年國際旅客來台人次目標 930 萬至 940 萬人次，僅達約 40%。其中除包含許多國際觀光客主要抱怨的從查班次、買票到返程都充滿不確定性的問題外，外語之觀光資訊介面不佳，也讓外國旅客卻步。另外，觀光資源建設與推廣也呈現失衡之情況，導致國際住宿客近 7 成集中於雙北，中南部、花東與離島，都欠缺更多觀光誘因，讓旅客願從都會延伸去短住旅遊。

經查觀光署於 115 年度預算中，編列 4,186,688 千元之觀光業務預算，其預期達成成果包含爭取旅客來台觀光、加強國內外旅客之服務、提升整體國內觀光動能與活化地方經濟。然從相關觀光客來台之統計數據及反應，和各地觀光量能之失衡，顯見此預算之執行，仍有需要改善之處。

爰此，提案凍結此預算 250 萬，要求觀光署於二個月內，就本提案所提出之各項待解決之問題，提出詳細改善之執行計畫書面報告後，始得動支。

提案人：林思銘







134

68

改主決議 改為凍結

9

項目
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部觀光署

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：19 頁

科目（工作計畫）名稱：「觀光業務-觀光國際事務」

文字修正

主：國際組
協：企劃組、
旅遊推廣組

第 14 款第 4 項第 2 目

預算數：87,515 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

案由：交通部觀光署 115 年度預算編列「觀光業務-觀光國際事務」87,515 千元，提案凍結 500 萬元。俟交通部觀光署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前我國國際觀光整體發展策略為何？疫後國際旅客來台恢復情形如何？與疫情前相比，目前主要客源市場的成長與衰退狀況為何？政府是否已建立分區、分眾的國際行銷策略？

其次，國際觀光競爭已從單純景點推廣，轉向品牌形象與深度旅遊體驗。請問觀光署如何塑造台灣國際觀光品牌特色？在文化、美食、生態、原民、鐵道及宗教觀光等面向，目前有哪些具體國際推廣成果？

再者，國際旅客高度重視交通便利性與旅遊友善環境。請問觀光署如何與交通、航空及地方政府合作，改善外籍旅客在交通接駁、多語言資訊、數位支付及觀光指引方面的便利性？目前有哪些具體改善措施？

此外，國際觀光推廣也需結合數位行銷與新媒體趨勢。請問觀光署目前在社群媒體、國際 KOL 合作、短影音行銷及智慧觀光平台方面，有哪些具體策略與成效？是否已針對年輕世代旅遊市場建立新的推廣模式？

另外，觀光產業發展應兼顧地方平衡與永續旅遊。請問觀光署如何協助地方特色觀光國際化？是否有推動低碳旅遊、生態旅遊及地方創生結合的國際觀光計畫？

爰此，提案凍結「觀光業務-觀光國際事務」500 萬元，待交通部觀光署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：

林滄敏 林滄敏



98

改主決議

11

月 03
凍 50 萬

文字修正

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部觀光署

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：19 頁

科目（工作計畫）名稱：「觀光業務-觀光資源保育與開發」

景區發展組

第 14 款第 4 項第 2 目

預算數：3,474 千元

建議【☐】減列數：【☒】凍結數：50 萬元

案由：交通部觀光署 115 年度預算編列「觀光業務-觀光資源保育與開發」3,474 千元，提案凍結 50 萬元。俟交通部觀光署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前全國觀光資源整體盤點與發展規劃情形為何？對於自然景區、國家風景區、歷史文化場域及特色地方觀光資源，是否已建立完整分級管理與永續發展機制？

其次，部分熱門景點近年面臨遊客過度集中、環境承載壓力及設施老化問題。請問觀光署如何進行遊客總量管理與環境維護？在交通接駁、垃圾處理、生態保護及公共設施更新方面，有哪些具體改善措施？

再者，觀光開發不能只重建設，更要兼顧地方文化與生態保存。請問觀光署目前如何推動低衝擊、生態型及文化深度旅遊？在原住民族文化、客庄文化及地方特色聚落保存方面，有哪些具體成果？

此外，極端氣候與天然災害也對觀光資源帶來重大挑戰。請問觀光署在海岸景點、山區步道及風景區防災韌性方面，有哪些具體規劃？是否已建立觀光設施安全檢測與災後快速復原機制？

另外，地方政府與民間參與是觀光永續發展的重要基礎。請問觀光署如何整合地方資源與社區參與？是否建立在地共管與收益共享機制，讓地方居民真正參與觀光發展並受益？

爰此，提案凍結「觀光業務-觀光資源保育與開發」50 萬元，待交通部觀光署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林錫山



136

118

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次： 43

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____20,000 萬元

☒凍結：5,000 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 4 項 2 目 節 08 補助交通作業基金

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：_____

本年度預算數：39 億 4,264 萬元

案由：

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」編列預算 39 億 4,264 萬元。

針對 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」之(一)強化國際觀光動能方案：執行項目包括「國際旅客重遊加碼方案」、「國際旅客會展順道旅遊加碼方案」、「國際旅客獎勵旅遊加碼方案」及「國際標竿型演唱會支持方案」等 4 項，目標是以提升臺灣國際市場能見度與競爭力，本方案預計投入經費共計 11 億 6,254 萬元。該筆鉅額預算以「加碼補助」方式吸引國際旅客。然檢視我國近年觀光發展成效，此類短期現金補貼缺乏長期規劃與經濟效益。

根據交通部觀光署統計，113 年度來臺旅客人次不僅尚未恢復至疫情前 108 年度的水準，且將我國與鄰近 11 個主要國際觀光市場如日本、泰國、越南等國觀光市場相比，我國疫情後復甦僅贏過菲律賓（截至 114 年 9 月 7 日）。顯見投入大量補助與加碼優惠策略收效甚微。

我國觀光競爭力下降根本原因，在於整體觀光發展陷入瓶頸，景點同質性過高、缺乏特色、商品與服務雷同等問題。政府不思源頭改善觀光基礎設施、創造亮點，卻拿納稅人的錢發放一次性補貼討好外國人，無助於長遠發展，為避免預算淪為短期煙火式之無效補貼，爰該項預算減列 2 億元並凍結 5,000 萬元，俟交通部觀光署及所屬於 2 個月內向立法院交通委員會提出提升台灣觀光亮點專報後，始得動支。

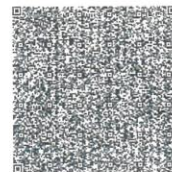
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋瑜



137

1-1



150

OHsR90n5rUSemWICeOEd-g

改主決議

2月8日
凍50萬
主決議

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部觀光署

歲出科別名稱：08 補助交通作業基金

一、體驗觀光-地方旅遊環境升級中程計畫（113-116 年度）

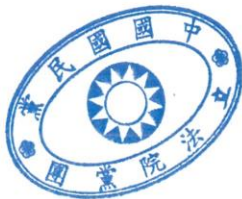
單位預算書頁次：43

預算數：477,100 千元

凍結金額：50 萬元

觀光署撥補觀光發展基金 115 年度基金，用以發展地方特色觀光及行銷推廣。惟部分風景區之遊客人數呈現逐年下降趨勢，且地方觀光活動同質性過高、缺乏區域整合。再者，觀光發展基金近年補助地方政府辦理觀光活動之預算，有資源配置不均之現象。為確保國家觀光資源能發揮永續效益，輔導地方觀光活絡，爰提案凍結預算 50 萬元，待向立法院提出書面改善報告後，即可動支。

提案人：



謝衣鳳



138

32

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：43 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____10,000 萬元

☒凍結：20,000 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 4 項 2 目 節 08 補助交通作業基金

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：獎補助費-對特種基金之補助

本年度預算數：39 億 4,264 萬元

預算書說明欄：國際標竿型演唱會支持方案

說明欄預算數：3 億元計算減凍數

案由：

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：

鄭永發

連署人：

邱君華

NECL

審查會保留提案觀！

139



42h1XV3ZyUSwFH7I-gS3Sw

改主決議

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

項目 08
凍 100 萬
主決議

預算提案

機關單位名稱：交通部觀光署

歲出科別名稱：08 補助交通作業基金

二、撥補觀光發展基金辦理觀光雙輪驅動方案：

(一)強化國際觀光動能方案

單位預算書頁次：43

預算數：1,162,540 千元

凍結金額：~~100 萬元~~

觀光發展基金於 115 年度編列「辦理加速擴大吸引國際觀光客方案」預算相關經費。經查，觀光署為振興疫後觀光，提供自由行旅客抽消費金及團客獎助，惟查此類一次性補貼政策對於爭取「回頭客」及建立長期品牌忠誠度之邊際效益已遞減。且根據統計，113 年度來臺旅客重遊率並未顯著提升，部分重點市場之重遊人數不增反減，顯示補貼政策僅能創造短期數字成長，未能有效改善臺灣整體觀光環境及優化旅遊體驗。為引導觀光政策由「補貼導向」轉型為「品質導向」，爰此，~~針對 115 年度本計畫的預算 100 萬元~~，待向立法院提出書面改善報告後，即可動支。

提案人：

謝衣鳳

林建祥

140



33

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：43

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☐歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____10,000 萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 4 項 2 目 節 08 補助交通作業基金

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：

本年度預算數：39 億 4,264 萬元

預算書說明欄：(二)平日國旅優惠方案：

說明欄預算數：23 億 0,300 萬元計算減凍數

執行項目包含「平日住宿優惠方案」、「生日住宿優惠方案」、「遊樂園留宿方案」、「企業員工國內旅遊獎勵方案」及「Taiwan PASS 平日國旅優惠方案」等 5 項，鼓勵國人平日出遊，促進地方經濟活絡。本方案預計投入經費共計 2,303,000 千元。

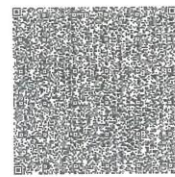
案由：

對於 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」(二)平日國旅優惠方案：執行項目包含「平日住宿優惠方案」、「生日住宿優惠方案」、「遊樂園留宿方案」、「企業員工國內旅遊獎勵方案」及「Taiwan PASS 平日國旅優惠方案」等 5 項，鼓勵國人平日出遊，促進地方經濟活絡。本方案預計投入經費共計 23 億 0,300 萬元。然檢視我國目前觀光體質、網路輿情，此類一次性補貼政策，實屬治標不治本，缺乏長期效益。

根據觀光署統計 114 年度國人出國旅遊人次已高達 18,944,436 人，疫情後逐年攀升，且遠超疫情前 108 年度的 17,101,335 人。立法院預算評估中心報告及網路輿情皆指出，國人捨棄國旅之原因在於「國旅食宿價格與品質不成正比」、「前往景區時測速照相機、區間測速的罰單陷阱」及「觀光景點同質性高、缺乏特色」。當鄰近國家提供更低廉、品質更好的旅遊之際，我國不思源頭改善老舊基礎設施、平抑物價或創造具國際水準之觀光景點，卻選擇最便宜行事的現金補助，實屬資源錯置。在高房價、罰單陷阱與缺乏環境特色的結構性問題尚未解決前，即編列高達 23 億元鉅款補貼，極易被業者吸收而變相墊高房價；而設立「平日」門檻，更讓多數週末休假的上班族權益受損，不僅國家資源分配不公，亦無法實質改善國旅品質，為避免預算淪為無效撒幣，爰凍結該項預算 1 億元，待交通部 2 個月內提出國旅優惠方案檢討與提升國旅品質報告

14/1/2

1-1



1/45

pbQNGb7pU7fR9\$4s6AQ

後始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



141 $\frac{2}{2}$

1-2



2/145

r0gfVHil-EK_vUrJGRqAuw

改主決議

10

3月
凍1000萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部觀光署

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：21 頁

科目（工作計畫）名稱：「國家風景區開發與管理」

文字修正

改主決議

第 14 款第 4 項第 3 目

預算數：3,751,479 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：1000 萬元

景區發展組

案由：交通部觀光署 115 年度預算編列「國家風景區開發與管理」3,751,479 千元，提案凍結 1000 萬元。俟交通部觀光署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

目前各國家風景區整體發展與管理現況為何？近年國旅與國際旅遊逐步復甦，各風景區遊客量、設施使用率及觀光收益變化情形如何？是否已建立完整數據分析與績效管理機制？

其次，部分熱門風景區長期面臨遊客過度集中、交通壅塞及環境承載壓力問題。請問觀光署如何進行遊客分流與總量管理？在交通接駁、停車規劃、垃圾處理及公共設施維護方面，有哪些具體改善措施？

再者，風景區開發不應只追求硬體建設，更應兼顧自然生態與地方文化保存。請問目前在生態旅遊、低碳旅遊及文化深度體驗方面，有哪些具體推動成果？如何避免過度商業化影響景觀與生態品質？

此外，國家風景區多位於山區、海岸或特殊自然環境，極端氣候與天然災害風險高。請問觀光署目前在邊坡安全、海岸侵蝕、防災設施及遊客安全管理方面，有哪些具體強化措施？是否建立完善的災害預警與緊急應變機制？

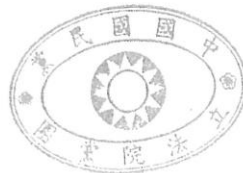
另外，地方參與與社區共榮是風景區永續發展的重要基礎。請問觀光署如何結合地方政府、社區組織及在地產業，共同推動風景區經營？是否建立在地參與及利益共享機制，讓地方居民真正受惠於觀光發展？

爰此，提案凍結「國家風景區開發與管理」1000 萬元，待交通部觀光署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



黃仁 村沛群 黃仁



142

117

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：71

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____5,000 萬元☐凍結：_____萬 千元

____分之____(或 %)

第 14 款 4 項 3 目 節 24 北回之巔旗艦計畫-微笑南灣 in 臺灣計畫

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：_____

本年度預算數：5 億 6,625 萬元

案由：

針對 115 年度交通部觀光署及所屬預算案於第 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」編列預算 5 億 6,625 萬元。本黨團向來支持提升臺灣觀光基礎建設，然經檢視該計畫為 115-118 年為期四年高達一百億元的鉅額計畫，但施政重點卻與民眾需求嚴重不符。

根據網路上民眾輿情與立法院評估報告皆明確指出，國人捨棄國內旅遊的根本原因在於「國旅的住宿與餐飲價格昂貴」、「前往景區充滿交通陷阱，如測速照相密度高且速限低」、「景點同質性過高又缺乏特色」等問題，然高達百億元的十大亮點計畫卻再次透過徵收土地、廣蓋同質性極高之大型遊客中心。如花費十億元建設台灣中心點遊客中心暨埔里管理站或十億元規劃建置歐亞菲板塊遊客中心等，此類好大喜功之硬體工程，不僅無助於平抑國旅物價，更無法創造具深度的文化旅遊吸引力，施政優先順序完全錯亂。

官方報告指出國人出國旅遊意願遠高於國內旅遊，顯示國旅環境亟待實質翻轉。經查，觀光署於本年度第 2 目「觀光業務」項下，已針對該計畫另編列 500 萬元之業務與規劃費用。觀光署理應妥善利用該筆經費重新傾聽民意，構思出真正符合旅客需求的軟體升級與精緻化服務計畫，而非急於發包工程。

綜上所述，國家觀光預算應精準投入於平抑國旅物價、改善國內交通問題、改善實質旅遊體驗、輔導當地觀光產業，而非盲目建置缺乏特色之巨型硬體設施。為防範百億公帑淪為無效建設，爰減列該項預算 5,000 萬元，請觀光署重新檢討各項硬體建設之必要性。

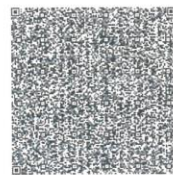
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



143

1-1



148

n7nW0HIQa0SWR8r415lv-Q

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

主決議

案由：

有鑑於交通部觀光署現行推動「一公頃以下小型露營場輔導合法化方案」績效有待加強。實務上因地方主管機關見解不一、審查標準過於嚴苛，致使大量「既有露營場」囿於土地、建管或環境區位等實務困境流於非法，反而形成「新設露營場」較易取得合法營業資格之怪象。此結果與政府「輔導既有露營場合法化、納入常態管理」之政策初衷大相逕庭，不僅無法落實國土保育與公共安全之政策目標，亦嚴重減損政府公信力。爰此，特要求交部觀光署應立即重新蒐集地方實務意見、研議修正現行輔導要點及相關法規，並強化跨部會、跨中央與地方之垂直及平行聯繫機制。

爰建請交通部觀光署及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：伍麗華 Saidhai・Tahovecahe

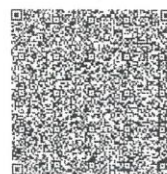
3/2/20 年

周其昌

民主進步黨
立法院黨團

144

1-1



pQeaCOUUOUGR_gMw0I_aw

115年度中央政府總預算案

交通部觀光署及所屬預算主決議提案

建立「峨眉湖—十二寮國家級觀光廊帶」跨機關治理及中長程專案預算制度

預算科目

交通部觀光署及所屬歲出預算第3目「國家風景區開發與管理」項下「參山國家風景區開發與管理」及相關分支計畫。

案由：交通部觀光署115年度施政目標將「跨域整合多元旅遊」及「智慧景區價值升級」列為重要策略，並於「國家風景區建設計畫」辦理13處國家風景區重要景點及經營管理建設；參山國家風景區管理處依法負責轄區觀光資源之調查、規劃、開發、保育及維護。惟新竹縣峨眉湖、十二寮、富興老街及周邊客庄、茶產業與農村聚落，雖具湖泊景觀、東方美人茶、客家文化、生態教育及休閒農業等國家級觀光潛力，近年中央亦陸續辦理峨眉湖環湖步道及相關公共設施改善，然目前仍以分年、分段及單點工程為主，欠缺整合交通、停車、環湖路網、遊客服務、聚落環境、產業發展、水庫安全、生態保育及後續維護之整體計畫。又峨眉湖兼具水庫、灌溉、防洪及觀光功能，涉及交通部觀光署、農業部農田水利署、新竹縣政府、峨眉鄉公所及相關土地與道路管理機關，現行權責分散，尚無常設跨機關協調平台，亦欠缺分區遊客人次、停留時間、交通運具、消費金額、居民受益及環境承載量等基礎數據，致預算投入難以衡量整體成效。為避免僅以完成工程處數或步道長度作為績效，並使國家風景區建設真正改善民眾交通、安全、旅遊服務及地方產業，爰要求交通部觀光署會同相關機關，建立峨眉地區跨域治理、整體規劃、分年預算、資訊公開及績效管考制度，於3個月內提出書面報告，送交立法院交通委員會。

說明：

一、峨眉地區屬國家風景區體系，應以國家級景區規格進行整體治理

峨眉湖及十二寮等地屬交通部觀光署參山國家風景區之獅頭山遊憩系統，並非內政部主管之國家公園。其發展所需經費，應由觀光署「國家風景區開發與管理」、國家風景區建設計畫及地方旅遊環境升級等預算支應，必要時再整合農業、水利、道路、公共運輸及地方創生等資源。

觀光署115年度預算總說明明列，觀光署負責國家級風景特定區之規劃、建設及管理；參山國家風景區管理處則負責轄區內觀光資源之調查規劃、開發、保育及維護。另115年度施政計畫亦將跨域整合、智慧景區及重要遊憩據點整建列為核心工作，故觀光署有責任擔任峨眉地區整體觀光治理之主責及協調機關。

145¹/₅

1/2

二、現行預算偏重分段工程，未形成完整政策閉環

近年中央持續辦理峨眉湖環湖步道旅遊環境改善工程，113年度預算執行成果亦將「峨眉湖環湖步道旅遊環境改善工程至美段第4期」列為重要觀光景點建設成果，顯示中央已投入相當資源。

惟從民眾使用角度觀察，完成個別步道或景觀節點，尚不足以解決下列問題：

1. 環湖路線是否完整串聯及斷點何時消除。
2. 假日停車、聯外道路壅塞與大眾運輸不足。
3. 景點間缺少低碳接駁及最後一哩服務。
4. 公共廁所、遮蔭、休息、飲水及無障礙設施不足。
5. 水庫水位、防洪、岸線安全與觀光工程間缺乏整合。
6. 遊客增加是否實際轉化為在地商家、茶農及青年受益。
7. 工程完成後之巡檢、修繕及維護責任與預算不明。

故未來預算應由「工程投入」轉向「目的地治理」，並將建設、交通、產業、生態、安全及地方受益納入同一計畫。

三、權責分散是進度遲延及預算零碎化的重要原因

峨眉湖具有水庫與灌溉功能，湖面、水位、岸線及水庫安全涉及農業部農田水利署；國家風景區建設由交通部觀光署及參山管理處負責；地方道路、停車、垃圾、污水及部分公共設施則涉及新竹縣政府與峨眉鄉公所。

現行若僅由各機關依個別權責分案處理，容易產生：

- 工程規劃與水位調度不一致；
- 步道完成但聯外交通未改善；
- 中央興建、地方維護責任不清；
- 土地取得及道路銜接延宕；
- 觀光活動增加，但垃圾、污水與交通承載未同步改善。

因此，應建立由觀光署召集的常設平台，並以共同工作清單、期程表與責任矩陣進行管考。

四、目前績效指標不足以回答民眾最關切的問題

觀光署目前多以景點建設處數、遊客人次或活動場次作為績效；然而，對峨眉居民而言，真正重要的是：

- 停車與交通是否改善；
- 設施是否安全、乾淨、可使用；
- 遊客是否願意停留及消費；
- 茶農、商家及社區是否受益；
- 遊客增加是否造成垃圾、噪音及交通負擔；

145²/₅

3/2

- 景區是否兼顧生態、水庫及居民生活品質。

因此，專案應建立「建設績效、旅遊品質、地方受益及環境承載」四類指標，而不能僅以觀光人次代表政策成功。

爰要求交通部觀光署辦理下列事項：

一、提出整體規劃

交通部觀光署應於本決議通過後3個月內，會同農業部農田水利署、新竹縣政府、峨眉鄉公所、參山國家風景區管理處及相關機關，提出「峨眉湖—十二寮國家級觀光廊帶整體發展及治理計畫」書面報告，送交立法院交通委員會。

二、盤點歷年預算及工程成果

書面報告應完整揭露至少下列事項：

1. 自107年度起至115年度，中央及地方投入峨眉湖、十二寮及周邊地區之各項計畫名稱、核定經費、實際支出、工程進度及管理機關。
2. 峨眉湖環湖步道各分段名稱、起訖位置、長度、經費、完工情形及尚待串聯之斷點。
3. 尚未完成工程之原因，包括土地、水位、地質、設計變更、工程履約及跨機關協調問題。
4. 各項設施完工後之所有權、管理權、維護機關及年度維護經費。

三、建立常設跨機關治理平台

觀光署應擔任中央觀光政策主責機關，建立跨機關定期會議機制，每季至少召開1次，並製作：

- 權責分工表；
- 問題清單；
- 工程及政策里程碑；
- 土地與水庫協調事項；
- 預算來源及分年需求；
- 重大延誤風險與處理進度。

涉及地方政府權責者，應邀請地方政府、鄉公所、居民、商家、茶農及社區組織參與。

四、研議納入中長程專案預算

交通部觀光署應依整體規劃結果，研議自116年度後以4年為期，將峨眉地區所需經費納入下一期國家風景區重要觀光景點建設中程計畫，或提出專案型計畫，避免持續以零散、單點、逐年競爭方式辦理。

計畫內容至少應包括：

1. 環湖步道及自行車路網完整串聯。

145³₅
3

3/2

2. 聯外道路、停車、轉乘與假日接駁。
3. 高齡、兒童及身心障礙者友善設施。
4. 遊客服務、公共廁所、休憩及救援設施。
5. 水庫安全、岸線、生態及水質維護。
6. 十二寮、富興及周邊聚落環境改善。
7. 東方美人茶、客家文化及在地農業體驗。
8. 數位導覽、停車資訊及智慧景區管理。
9. 設施巡檢、修繕及全生命週期維護經費。

五、完成交通及承載量調查

觀光署應會同相關機關，於6個月內完成峨眉湖及十二寮地區之假日與平日交通、停車及環境承載調查，至少包括：

- 車流量與尖峰時段；
- 停車供需及違規停車熱點；
- 大眾運輸班次與使用率；
- 行人及自行車安全風險；
- 垃圾、廁所及污水處理量能；
- 緊急救援與防災動線；
- 居民可接受之遊客承載範圍。

在調查完成前，重大活動應同步提出交通維持、接駁及環境清理計畫。

六、建立地區別觀光統計

自116年度起，觀光署應逐步公開峨眉湖及十二寮地區之下列資料：

1. 遊客人次及平、假日差異。
2. 平均停留時間。
3. 大眾運輸使用比例。
4. 主要遊憩節點使用情形。
5. 遊客滿意度及居民滿意度。
6. 觀光消費及在地產業受益情形。
7. 公共設施妥善率及平均修復時間。
8. 垃圾量、環境負荷及相關改善情形。

涉及個人資料或營業秘密者，得以彙整統計方式公開。

七、建立地方參與及受益機制

整體計畫不得僅以增加遊客人次為目的，應將下列事項列為必要評估項目：

- 優先採用地產品及服務；
- 輔導茶農、青農、商家與社區參與遊程；

145⁴/₅

4/2

- 建立在地導覽與人才培訓制度；
- 鼓勵青年返鄉及地方創業；
- 重大工程及活動事前辦理地方說明；
- 建立居民意見反映及爭議處理窗口。

八、提出可衡量之四年績效指標

觀光署應依計畫分年訂定KPI，至少包含：

面向	建議指標
建設	環湖路網完成率、公共設施妥善率
交通	大眾運輸占比、尖峰壅塞時間、違停改善率
服務	廁所與休憩設施覆蓋率、遊客滿意度
產業	在地業者參與數、在地消費及就業成長
環境	垃圾減量、水域與生態監測、低碳運具占比
治理	跨機關列管案件完成率、居民滿意度
維護	設施巡檢達成率及平均修復天數

各項指標應訂有基準值、年度目標值、資料來源及主責機關。

提案人：符欣宏 林沛群



145⁵/₅

5/2

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

主決議

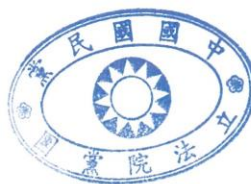
案由：觀光署為擴大國旅，規劃在「觀光雙輪驅動方案」項下推動「平日國旅優惠」措施（115 年度編列 23.03 億元），透過 5 大平日旅遊補助，包含平日住宿優惠、生日券、遊樂園留宿、公司員工國內旅遊獎勵、Taiwan PASS 優惠等，以引導國人平日出遊及留宿，平衡旅遊淡旺季。

據觀光署統計今年第一季累計來台旅客總人次為 223 萬 2044 人次，雖較去年微幅成長 4.85%，但國人出國人數 536 萬 5205 人次，比疫前暴增 28.84%，也比去年多 19.42%；導致觀光逆差再擴大，高達 313 萬 3161 人次、2065.86 億元，顯然近年來觀光署推動之相關政策仍無法刺激國人願意在國內旅遊的意願，為改善國內旅遊整體環境，杜絕有心人士趁著假期故意抬升房價、物價剝削遊客，同時強化國內旅宿業者營運效能，爰要求觀光署應積極查察國內相關房價、物價之波動，並嚴懲惡意抬升房價或者觀光區物價者，藉此消除國人對於國旅旅宿、交通與物價過於昂貴之刻板印象，重新復振台灣國內旅遊榮景。

提案人：黃建賓

黃建賓

莊正祥



146

1-1

133

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部觀光署

主決議

案由：

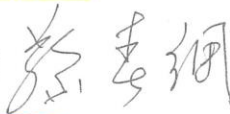
鑑於全球運動觀光市值已達數千億美元，屬高經濟附加價值、高重遊率且具備跨季旅遊特性之新興市場。以中東海灣國家為例，近年不約而同發展運動旅遊，舉辦各項運動賽事或活動，這已成吸引全球遊客最快速的主要方式之一。

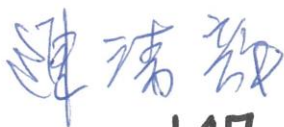
臺灣擁有豐富的地理景觀與成熟的運動賽事能量，諸如享譽國際之國際衝浪公開賽、各縣市具地方特色之國際馬拉松，以及極具潛力之山林健行與水上運動等。

運動觀光不僅推廣全民運動，更帶來顯著的連鎖經濟效益，外國選手與觀光客在參加之餘，通常會進行深度旅遊，探索當地景點與品嚐在地美食，這可將運動活動轉化為地方創生與觀光發展的重要動能。爰要求交通部觀光署應與運動部建立常態性跨部會合作機制，雙方應就「國際賽事共同行銷」、「外國參賽者或從事運動旅遊之友善環境」等面向進行合作，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出「推動國際運動觀光具體精進策略與中長程跨部會計畫」書面報告。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

蔡春網





147



177

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部觀光署

主決議

案由：

鑑於台灣具備極其獨特、兼容並蓄且保存完整的「宗教」與「文化」，例如台灣的廟宇建築、民俗祭典、工藝技術及精湛的傳統表演藝術，在全球文化旅遊市場中具有極高的吸引力，極具成為台灣觀光推向國際之亮點。

立法院預算評估報告指出以來臺旅客人次與來臺旅客觀光支出衡量結果，觀光署允宜持續檢討國際行銷策略之辦理成效，而以觀光署公布的 114 年的來台旅客 857 萬 4547 人次，也未達到設定的目標。

而台灣文化觀光雙引擎，一是故宮國寶，另一就是像媽祖文化的民間宗教信仰文化，為促使觀光署打破原有行銷思維，應透過文化觀光讓世界看見台灣，吸引更多外籍遊客來台灣。爰要求交通部觀光署，就如何讓台灣文化觀光雙引擎促進文化觀光，並將宗教文化打造成觀光中的重要元素，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團 蔡春綢

陳瑋欣

148



178

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表單位名稱：交通部觀光署及所屬

主決議

案由：

近年 Agoda、Booking.com、Trip.com 等跨境旅遊電商平台，已深度介入我國旅宿、旅遊服務商品之曝光，包含團體旅遊落地散拼、訂房媒合、目的地體驗旅遊、旅遊票券等品相，提供服務從品項、價格排序、推薦分析、產品服務保留及付款流程，儼然已提供屬於本國旅行社特許經營之完整旅遊服務交易，對產品市場價格形成、成交條件及消費決策具有實質控制力，早已非單純資訊刊登或技術服務平台；然其營運模式因佣金型、價差型、平台代收款及不同結算安排而異，致實際交易關係、收入認列及監理責任更趨複雜。

惟目前我國對此類跨境旅遊電商平台之管理，仍存在明顯制度落差。依現行稅務實務，境外訂房平台銷售電子勞務、境內營利事業支付平台費用，於營業稅、所得稅、扣繳義務及發票或憑證開立上，常因付款方式、買受人名義、平台收款模式及契約安排不同，而出現不同處理結果，顯示現行制度對跨境平台交易鏈之稅務認列仍欠一致，並已造成市場秩序混亂及租稅衡平疑義。

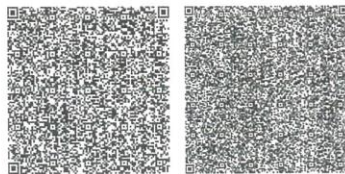
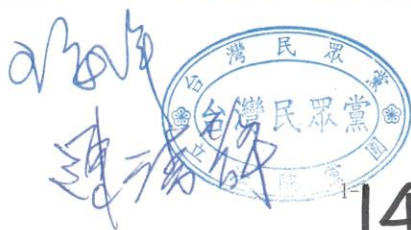
又，現行旅行業代收轉付制度本係為傳統旅行業設計，惟跨境訂房平台多未依我國旅行業法制架構經營，卻實質提供機票、旅宿及旅遊產品服務媒合、價格排序、付款處理、客訴介接甚至交易條件設定等功能，形成「實質從事旅遊交易，形式上卻不受旅行業監理」之灰色地帶。此種監理斷裂，不僅使國內依法受管制之旅行業及旅宿業者承受不對等競爭壓力，亦使主管機關對平台費用、價格揭露、消費爭議及市場秩序缺乏有效管理工具。

再者，跨境訂房平台之房價揭露、附加費用標示、排序邏輯、動態定價及差別價格呈現機制，已直接影響消費者對最終支付價格之判斷。若平台以演算法排序、手續費拆分或平台費用轉嫁方式影響最終售價，將使旅宿價格失真，弱化消費者資訊透明，並可能進一步推升國旅成本，損及國內旅遊市場之公平競爭與健全發展。

綜上，交通部觀光署對跨境旅遊電商平台長期深度介入我國旅宿及旅遊服務市場，卻迄未提出完整之市場盤點、法制定位、價格透明規範、旅行業監理銜接及跨部會納管方案，顯有怠於因應平台經濟衝擊之虞。

爰建請交通部觀光署及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出「跨境旅遊電商平台對我國旅遊服務及旅宿市場影響、價格透明、稅務管理及旅行業監管空缺之完整盤點報告」及「外國旅遊及訂房平台納管與管理辦法評估」書面報告。

提案人：



R12i7thwHkmRgBQgpvoPbA

195

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

主決議

案由：

鑒於交通部觀光署以擴充解釋《發展觀光條例》第五十三條為由，嚴格執行「赴陸禁團令」，兩岸組團觀光實質陷入停滯，然交通部觀光署仍於 115 年度中央政府總預算案編列大陸地區旅費。

該預算編列之意旨本應為赴大陸地區行銷台灣觀光資源，藉以吸引陸客來台；然當前陸方不開放團體來台，我方也以禁團令限制組團赴陸旅遊。在我方官員或受託單位無法實地開展有效推廣活動之現實情狀下，編列大陸地區經費之合理性亟待交通部觀光署提出說明。

爰建請交通部觀光署及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

鄭永祥
陳瑛瑛



150

1-1



199

wZdv6k0IE0G450tYnzsvA

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

媒體政策及業務宣導費彙計表

☒歲出 ☒減列： 1,608 萬 6 千元

☐凍結： 萬 千元
 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 目 節

科目(計畫)名稱：公路局及所屬

用途別：

本年度預算數：2,820 萬元

案由：

115 年度交通部公路局及所屬預算案於「公路局及所屬」編列 2,820 萬元。

交通部公路局及所屬 115 度編列「媒體政策及業務宣導」經費 2,820 萬元，較 114 年度 1,211 萬 4 千元增加 1,608 萬 6 千元，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「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。

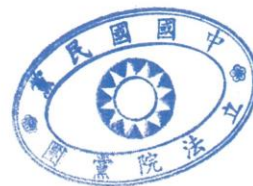
爰減列該項預算 1,608 萬 6 千元。

提案人：

王淑薇

連署人：

林錫山



151



122

10

改主決議

115 年度中央政府總預算案(交通委員會附屬單位預算部分)

提案表

改主決議

單位名稱：交通部公路局

頁次：27 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：____ 萬元

[■] 歲出— [] 減列數： 萬元 ~~[-] 凍結數：__分之__(或__%)~~
~~+50 萬元~~

第 14 款 6 項 1 目 節

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：

本年度預算：5482159 千元

案由：115 年度交通部公路局及所屬預算於一般行政項下編列 5482159 千元。係配合業務需要辦理局務行政工作，以及定期或不定期業務檢討，選定項目進行業務改進研究等。

經查 114 年度「公路建設及改善計畫—公路新建及養護計畫」分支計畫「生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)6 年計畫(111-116 年)」，係補助地方政府辦理道路新建及改善工程經費，惟自 115 年起，此計畫之補助經費由公路局單位預算移列至「一般性補助款」。導致公路局沒有相關預算可以補助地方政府道路改善計畫，其中包括苗栗縣苗 124 乙線南庄路段拓寬改善計畫、苗 62 線易落石及坍方改善工程等原已承諾地方之工程，無相關經費補助辦理。

行政院為應財劃法修正，匆促改變施政計畫經費編列原則，將未完成之 6 年跨年度計畫移列為一般補助，致使生活圈道路系統建設計畫驟然停止，公路局未考慮接續財源，使地方公路無法及時推動改善與養護，顯有責任。

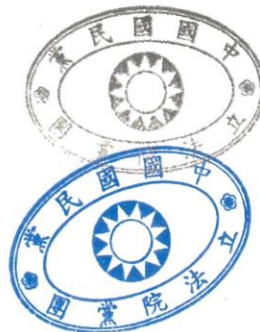
~~要求~~
~~爰凍結本項預算 100 萬元，俟交通部公路局於一個月內向立法院交通委員會提出檢討對策之書面報告後，始得動支。~~

提案人：邱鎮軍

連署人：

邱鎮軍 7.24
林沛祥

152



59

115年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱:交通部公路局

預算書頁次: 57

歲入 增列 減列: _____ 萬 千元

☑歲出 減列: 75億3412萬元

40%
☑凍結: 75億3412萬元

第 14 款 6 項 2 目 節 _____

用途別: 公路及監理業務管理

本年度預算數: 398億4046萬元

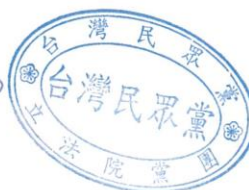
案由:

現行監理機關的驗車規範與執行方式屢遭詬病,不僅僵化且極不合理。在重型機車合法改裝排氣管的檢驗上,竟發生監理站人員刻意刁難,捨棄科學儀器不用,反而要求車主徒手觸摸排氣管防燙裝置長達二十秒以進行「肉身測試」的荒謬行徑,顯見基層檢驗人員素質參差不齊且缺乏客觀專業標準。此外,現行噪音或排氣驗車規定中,常要求大馬力車輛於原地長時間拉轉至六千多轉進行測試,此舉完全違背內燃機機械運作之散熱原理,過去更曾發生法拉利跑車配合驗車,卻遭拉轉至爆水缸毀損,事後車主更求償無門的惡劣前例。種種不具科學性且具破壞性的檢驗方式,已讓監理機關的專業度蕩然無存。

其次,公路局身為車輛行政管理的主管機關,卻長期放任行政與執法標準脫鉤,導致監理站的檢驗合格認證形同廢紙。許多重機車主耗費時間與金錢依循合法管道,在監理站順利驗過合法改裝排氣管或翹牌架等配件,但合法上路後,卻仍遭到第一線警察以主觀且不具工程專業的判斷惡意刁難,甚至無視監理系統之合格註記,強行開單、拔牌與拖吊。此種「執法大於行政」的畸形現象,不僅讓遵守法規的車主無所適從,更導致行政機關檢驗制度喪失公信力。

為導正上述監理亂象並保障民眾合法權益,本筆「公路及監理業務管理」經費應予以全數凍結。公路局必須針對不合時宜且具破壞性的驗車標準進行全面檢討與改善,制定符合科學與車輛實務運作之檢驗規範;同時與內政部警政署達成跨部門溝通,確保凡經監理機關檢驗合格之車輛配件,第一線員警不得再以主觀認知進行刁難與違法裁處,徹底終結執法大於行政的亂象。待公路局確實達成上述要求,確保民眾免於公權力侵害,始得動支本筆遭凍結之經費。

提案人:

劉吉彬
陳清祥

153

張超雄

180

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部公路局

預算書頁次：57 頁

☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數：_____ 萬 _____ 千元

☒ 歲出—☐ 減列數：元 ☒ 凍結數：凍結 10 億元

第 14 款 6 項 2 目

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：

本年度預算數：7,534,120 千元

案由：

交通部公路局 115 年度於公路及監理業務管理項下，編列 75 億 3,412 萬元於推動公路及監理業務管理。

交通部近年持續推動「駕照管理三策略」，包括精進考照制度、強化違規駕駛人回訓機制及高齡駕駛人換照制度。然而，目前相關政策仍以高齡駕駛人及重大違規者為主要對象，對於一般駕駛人取得駕照後，長期未再接受交通法規更新、駕駛觀念教育或安全駕駛訓練之情形，尚未建立完整之定期回訓制度。

隨著交通法規持續修正、道路設計不斷更新，加以近年高齡化社會、交通事故型態及新型交通工具快速發展，駕駛人取得駕照後長期未接受任何教育訓練，恐難確保其駕駛知能與交通安全觀念與時俱進。歐洲及日本等國均已建立駕照定期更新、教育講習或分級管理制度，以強化駕駛人交通安全觀念，惟交通部至今尚未提出全體駕駛人駕照回訓制度之推動模式及具體期程，不利於我國駕照制度之長期改革及道路交通安全提升。

爰此，提案凍結交通部公路局 115 年度「公路及監理業務管理」10 億元，俟交通部公路局向立法院交通委員會提出全體駕駛人駕照回訓制度的具體時程之書面報告，始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團



154

169

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案提案表

2 月
凍 1000 萬

單位名稱：交通部公路局

併委員會決議辦理。

單位預算書頁次：57 頁

第 14 款 6 項 2 目

歲出減列：

凍結：1,000 萬元



案由：

第 2 目「公路及監理業務管理」預算 75 億 3,412 萬元
提案凍結 1,000 萬元。

說明：

有鑑於全台大眾運輸系統（含公路客運、市區公車及偏鄉幸福巴士）近年面臨極為嚴峻之「公共交通人才斷層」，導致多條公車與客運路線被迫頻繁減班、停駛，嚴重衝擊地方通勤族與弱勢族群之基本行旅權益。然而，公路局編列鉅額大眾運輸健全發展與補貼預算，卻未能有效扭轉基層駕駛流失之現況。

經查，現行公共運輸駕駛員因長期處於高壓、長工時之勞動環境，且薪資待遇缺乏市場競爭力，導致年輕世代投入意願極低。公路局之補貼政策多偏重於車輛硬體汰換或票價補貼，對於實質改善駕駛員勞動條件、建立常態化留任與久任獎勵機制之著墨明顯不足，無法從根本解決人力斷層問題。

為促使交通部公路局正視大眾運輸永續經營之核心人力危機，爰提案凍結 1,000 萬元，俟交通部公路局針對「全國大客車駕駛員缺工成效檢討與薪資勞動條件優化配套」，於一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。

書面

提案人：張智倫

張智倫

林錫山

155



129

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

預算書頁次：57

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____66,000 萬元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 6 項 2 目 節 01 監理業務

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：_____

本年度預算數：16 億 6,211 萬 9 千元

案由：

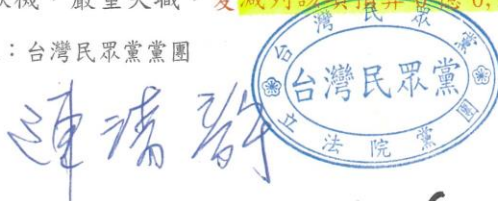
115 年度交通部公路局及所屬預算案於第 2 目「公路及監理業務管理」項下「監理業務」編列預算 16 億 6,211 萬 9 千元。然公路局身為全國車輛檢驗與監理之最高主管機關，卻長期怠惰於法規更新與跨部會協調，導致汽機車改裝市場淪為法規僵化下的犧牲品，更將合法用車民眾當作國庫之人肉提款機。

首先針對車輛改裝，實務上頻頻發生民眾之交通工具已經順利通過監理站檢驗，卻遭員警以手機量測等非法度量工具逕行認定違規，查扣民眾車牌、拖吊並重罰 3.6 萬元，此種監理站驗車合格，卻被警方判定違規之荒謬現象，嚴重侵害民眾財產權，若民眾據理力爭表示該車輛已經完成監理站之合法檢驗，員警通常只會回覆請自行申訴，民眾卻需要花費時間與金錢成本，利用平日時間去驗車，此舉不但造成民眾巨大不便，更使監理單位公信力蕩然無存。

此外，國內針對各項汽機車改裝部品，如排氣管或燈系於商業市場上皆可合法生產、進口與販售，然主管機關在安裝與檢驗配套極度僵化。合法的個性化改裝不僅能促進國家相關經濟與產業發展、改善市容，在不影響行車安全與他人之前提下，民眾購買合法部品卻面臨動輒得咎的開罰風險。縱使現行具備噪音檢測等認證機制，但檢驗流程繁瑣，使民眾必須耗費大量金錢與時間成本；甚至檢驗合格之排氣管、原廠排氣管亦會被科技執法舉發，此種「源頭不把關、末端狂開罰」之作為，使民眾騎車上路皆需提防政府所設之陷阱，將合法消費之車主當作提款機，怠忽職守莫此為甚。

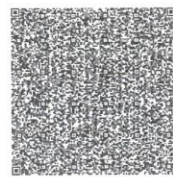
綜合上述，交通部公路局未能建立客觀、科學與合法之汽機車改裝規範，且未能捍衛監理單位之檢驗效力，放任第一線執法人員以主觀心證擾民，將民眾當作提款機，嚴重失職，爰減列該項預算 6 億 6,000 萬元。

提案人：台灣民眾黨黨團



156

1-1



168

File Generated by CSDesk AOH Co

2月1日
凍500萬

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案(交通委員會附屬單位預算部分)

提案表

單位名稱：交通部公路局

頁次：57 頁

[] 歲入—[] 增列 [] 減列數：____ 萬元

[■] 歲出—[] 減列數： 萬元 [■] 凍結數：__分之__(或__%)
500 萬元

第 14 款 6 項 2 目 01 節

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：01 監理業務

本年度預算：1,662,119 千元

案由：公路局 115 年度預算案於「公路及監理業務管理-01 監理業務」項下編列辦理公路監理業務經費 16 億 6,211 萬 9 千元。

有鑑於交通事故頻率明顯提高，現行駕照制度面臨許多挑戰，公路局雖已持續提出相關改善方案，惟成效仍未如預期，應請加強研謀改善；另外 75 歲以上高齡駕駛人為第一當事人之事故數、肇事率及死傷人數，均呈增加之趨勢，顯示隨著人口老化，高齡駕駛人肇事風險上升，漸成道安隱憂。

對此，審計部於 113 年度中央政府總決算審核報告中指出，換照檢測項目、換照年齡及定期換照年限等容有精進空間。為此，公路局規劃了「考照加嚴」、「違規回訓」及「高齡關懷換照」三大策略，但因方案公布較晚，115 年度預算案未及納入相關經費（預估缺口達 5 億 120 萬元），整體事故發生情形仍未明顯改善，成效未如預期，應請交通部積極研謀改善，以使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。

爰凍結本項預算 500 萬元，俟交通部公路局提出專案報告後，始得動支。

提案人：邱鎮軍

連署人：

邱鎮軍

書面
邱鎮軍 7.24

林冲群

157



55

2月01
凍500萬

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案(交通委員會附屬單位預算部分)

提案表

單位名稱：交通部公路局

頁次：57 頁

[] 歲入—[] 增列 [] 減列數：____ 萬元

[■] 歲出—[] 減列數： 萬元 [■] 凍結數：__分之__(或__%)
500 萬元

第 14 款 6 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：01 監理業務

本年度預算：1,662,119 千元

案由：公路局 115 年度預算案於「公路及監理業務管理-01 監理業務」項下編列辦理公路監理業務經費 16 億 6,211 萬 9 千元。

有鑑於交通事故頻率明顯提高，現行駕照制度面臨許多挑戰，公路局雖已持續提出相關改善方案，惟成效仍未如預期，應請加強研謀改善；另外 75 歲以上高齡駕駛人為第一當事人之事故數、肇事率及死傷人數，均呈增加之趨勢，顯示隨著人口老化，高齡駕駛人肇事風險上升，漸成道安隱憂。

對此，審計部於 113 年度中央政府總決算審核報告中指出，換照檢測項目、換照年齡及定期換照年限等容有精進空間。為此，公路局規劃了「考照加嚴」、「違規回訓」及「高齡關懷換照」三大策略，但因方案公布較晚，115 年度預算案未及納入相關經費（預估缺口達 5 億 120 萬元），整體事故發生情形仍未明顯改善，成效未如預期，應請交通部積極研謀改善，以使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。

爰凍結本項預算 500 萬元，俟交通部公路局於一個月內向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：邱鎮軍

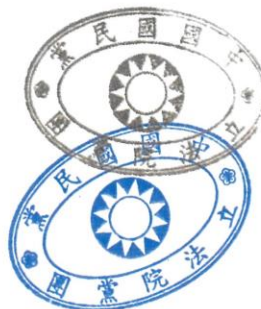
連署人：

邱鎮軍

邱鎮軍 7.24

林沛祥

158



58

改主決議

~~併委員會決議辦理。~~

改主決議

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部公路局

歲出科別名稱：公路及監理業務管理 01 監理業務

單位預算書頁次：57

預算數：1,662,119 千元

凍結金額：200 萬元



近年國內大型車輛（如預拌混凝土車、大貨車、遊覽車）造成之嚴重交通事故頻傳，經查部分違規車輛之違規紀錄累累，卻仍能通過定期檢驗，顯示現行車輛定檢程序及監理漏洞依然存在。此外，部分監理所站辦理高齡駕駛人換照制度之媒合與收回率未達預期，無法有效杜絕高風險駕駛人上路。為提升監理成效並落實車輛安全源頭管理，爰對 115 年度本項監理業務預算提案凍結 200 萬元，待公路局向立法院提出交通安全之書面改善報告後，即可動支。

請

提案人：

謝衣鳳
林偉祥



159

26

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議(公路局)14-6-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部主管公路局及

所屬單位 115 年度預算，其歲出計畫提要及分支計

畫概況表之「公路及監理業務管理-01 監理業務」編

列業務費 1,441,511 千元(P57)，列有郵資通訊、資訊

系統維護及行政庶務等費用，較 114 年增加 97,466

千元；考量國防支出逐年攀升，部分可由單位人力

辦理，是項費用可以精簡，以減少公帑支出。提案刪

減上述「業務費」15,000 千元。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆

抄回自調



160

11412FU(賴士葆委員辦公室)

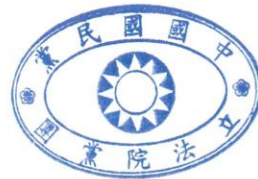
刪減預算決議(公路局)14-6-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部主管公路局及所屬單位 115 年度預算，其歲出計畫提要及分支計畫概況表之「公路及監理業務管理-01 監理業務」編列業務費 1,441,511 千元(P57)，列有郵資通訊、資訊系統維護及行政庶務等費用，較 114 年增加 97,466 千元；考量國防支出逐年攀升，部分可由單位人力辦理，是項費用可以精簡，以減少公帑支出。提案刪減上述「業務費」15,000 千元。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆

林滄敏



160(原案)

39

1

併委員會決議辦理。 併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部公路局

【 】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次： 27 頁

科目（工作計畫）名稱：「公路及監理業務管理-汽車技術訓練」

第 14 款第 6 項第 2 目

預算數：142,265 千元

建議【 】減列數：

~~【☒】凍結數：500 萬元~~

案由：交通部公路局 115 年度預算編列「公路及監理業務管理-汽車技術訓練」
142,265 千元，提案凍結 500 萬元。俟交通部公路局向立法院交通委員會
提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

說明：

目前全國汽車駕駛與技術訓練整體制度運作情況如何？駕訓班教學品質、
訓練內容及考照制度，是否已全面檢討更新？如何確保駕駛人在取得駕照
前，具備足夠實際道路駕駛能力與安全觀念？

其次，交通事故中，人為因素仍占相當高比例。請問公路局目前在防禦駕駛、
危險感知及道路安全教育方面，是否已納入正式訓練課程？對於機車、高齡
駕駛及職業駕駛等高風險族群，是否有差異化訓練制度？

再者，電動車、自駕輔助系統及智慧車輛技術快速發展，傳統汽車技術訓練
內容可能已不足以因應未來需求。請問公路局目前是否已將電動車維修、安
全操作及智慧駕駛系統使用教育納入訓練課程？相關師資與設備是否充足？
此外，職業駕駛長期面臨高工時與人力不足問題。請問公路局如何強化職業
駕駛專業訓練與定期回訓制度？在大型車、遊覽車及貨運駕駛安全教育方
面，有哪些具體改善措施？

另外，偏鄉與離島地區駕駛訓練資源相對不足，民眾考照與受訓不便。請問
公路局如何改善區域資源落差？是否有推動行動教學、數位訓練或跨區資
源整合方案？

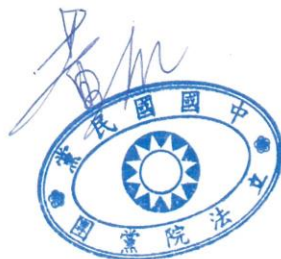
爰此，提案凍結「公路及監理業務管理-汽車技術訓練」500 萬元，待交通
部公路局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

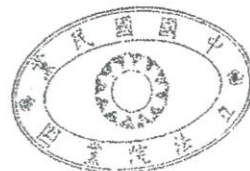
提案人：



陳伸鋒



161



114

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議(公路局)14-6-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部主管公路局及所屬單位 115 年度預算，其歲出計畫提要及分支計畫概況表之「公路及監理業務管理-03 資訊管理」編列業務費 357,178 千元(P65)，主要列有增加資訊系統維護、機房維運委託及新增資通安全健診等費用，較 114 年增加 31,164 千元；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位專業人力辦理，是項費用可以精簡，以減少公帑支出。提案刪減上述「業務費」10,000 千元。是否有當？敬請公決！

提案人：

5,000
賴士葆

抄日自調



11412FU(賴士葆委員辦公室)

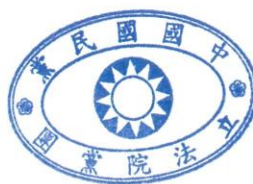
刪減預算決議(公路局)14-6-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部主管公路局及所屬單位 115 年度預算，其歲出計畫提要及分支計畫概況表之「公路及監理業務管理-03 資訊管理」編列業務費 357,178 千元(P65)，主要列有增加資訊系統維護、機房維運委託及新增資通安全健診等費用，較 114 年增加 31,164 千元；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位專業人力辦理，是項費用可以精簡，以減少公帑支出。提案刪減上述「業務費」5,000 千元。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆

林錫山



162(原案)

2

併同委員會決議辦理**115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表**

單位名稱：交通部公路局

【☐】歲入【☒】歲出單位預算書頁次：27 頁

科目（工作計畫）名稱：「公路及監理業務管理-公路車輛機械管理」

第 14 款第 6 項第 2 目

預算數：142,056 千元

建議【☐】減列數：【☒】凍結數：500 萬元**併委員會決議辦理。**

案由：交通部公路局 115 年度預算編列「公路及監理業務管理-公路車輛機械管理」142,056 千元，提案凍結 500 萬元。俟交通部公路局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

說明：

目前全國車輛管理與檢驗制度整體執行情況如何？包括自用車、營業車、大型車與高齡車輛之檢驗與管理機制，是否已建立完整分級管理制度？對於高風險車輛的定期檢測與追蹤管理成效為何？

其次，車輛老舊化問題長期存在，尤其大型貨車、遊覽車及高齡機車事故風險較高。請問公路局目前在老舊車輛汰換、維修管理與安全檢測方面，有哪些具體措施？是否有足夠誘因協助民眾與業者進行車輛更新？

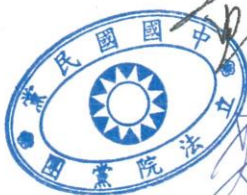
再者，電動車與新能源車輛快速成長，但相關維修、檢驗與安全管理制度仍需完善。請問公路局目前在電動車檢驗標準、電池安全、維修技術及事故處理機制方面，有哪些具體規範？相關檢驗設備與專業人才是否已準備到位？此外，近年大型車事故頻傳，社會對車輛安全設備要求日益提高。請問目前對大型車視野輔助系統、行車紀錄設備、疲勞駕駛警示及智慧安全系統裝設情況如何？是否有逐步強制導入規劃？

另外，車輛排放與噪音問題，也影響環境品質與民眾生活。請問公路局如何與環境部合作，加強車輛排氣、改裝噪音及非法改裝查核？在智慧監測與科技執法方面，有哪些具體成果？

爰此，提案凍結「公路及監理業務管理-公路車輛機械管理」500 萬元，待交通部公路局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

提案人：



林偉祥



(63

113

~~併委員會決議辦理~~ 謝衣鳳 ✓
改主決議
立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部公路局

歲出科別名稱：1. 公路公共運輸永續及交通平權計畫

單位預算書頁次：74-75

預算數：2,828,800 千元

凍結金額：200 萬元



本計畫辦理偏鄉客運、幸福巴士補助與市區公車汰換。經查，國內公路客運業面

臨營運困難，近年多條客運路線申請停駛，公路局雖持續投入預算進行補貼，惟

113 年度及 114 年度偏鄉「幸福巴士」與「幸福綠皮書」部分路線之平均每班載

客數仍低於 3 人，營運績效極低，未達預期之公共運輸效益。此外，市區電動公

車汰換補助進度亦未達國家 2030 市區公車全面電動化之階段目標，爰此，針對

115 年度本計畫的預算數凍結 200 萬元，待向立法院提出書面改善報告後，即可

動支。

請公路局

提案人：

謝衣鳳 ✓
林沛祥



164

27

2月26.1
凍100萬

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案(交通委員會附屬單位預算部分)

提案表

單位名稱：交通部公路局

頁次：28；74 頁

[] 歲入—[] 增列 [] 減列數：_____萬元

[■] 歲出—[] 減列數：_____萬元 [■] 凍結數：____分之____(或____%)
100 萬元

第 14 款 6 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：公路及監理業務管理

用途別：06 公路公共運輸計畫-

公路公共運輸永續及交通平權計畫

本年度預算：2,828,800 千元

案由：公路局 115 年度預算案於「公路及監理業務管理-06 公路公共運輸計畫」項下，賡續編列「公路公共運輸永續及交通平權計畫」經費 28 億 2,880 萬元，(另於總預算案「直轄市及縣市政府-一般性補助款-公路局及所屬」項下編列 9 億 4,660 萬元，合共 37 億 7,540 萬元)，係辦理營運虧損補貼，增加優質運輸服務，改善公共運輸環境，促進低碳與綠色運輸以及落實人本與交通平權等所需經費。

惟根據交通部統計資料顯示，110 至 113 年度汽車客運運量僅介於 7.9 億至 9.8 億人次間，仍尚未恢復至疫前 12.5 億人次(108 年度)水準。而同期(110 至 113 年度)補貼汽車客運營運虧損路線數量及經費則呈現逐年增加趨勢；自 110 年度補貼 12.54 億元，逐年增加至 113 年度之 20.91 億元。此外受 COVID-19 疫情衝擊，許多駕駛離職後迄今未回任，致駕駛人數自 108 年底 5,646 人，下降至 114 年 8 月底僅餘 3,535 人，減幅為 37.39%，造成惡性循環，凸顯公路局駕駛穩定就業留才等多項方案之效果有限。

請公路局應整合資源並精進評估機制，以提升公路運輸永續及交通平權計畫效益與服務品質；另客運虧損補貼逐年增加，宜研謀改善對策，以落實政府辦理補貼之目的，並維持大眾運輸業之健全發展；且為改善大客車駕駛缺員現況之多項方案誘因不足，宜檢討問題癥結及研謀改善，確保公共運輸服務品質。

爰凍結本項預算 100 萬元，俟交通部公路局於一個月內向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

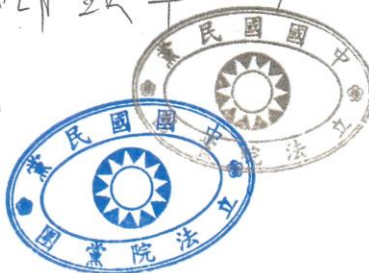
提案人：邱鎮軍

連署人：

邱鎮軍 7.24

165

林沛祥



56

文字修正

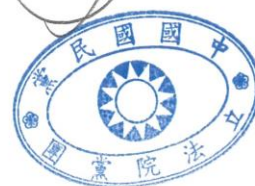
11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議(公路局)14-6-3

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部主管公路局及所屬單位 115 年度預算，其歲出計畫提要及分支計畫概況表之「公路及監理業務管理-07 客運車輛電動化推動計畫」編列業務費 27,600 千元(P77)，列有資訊系統維運、客運電動化推動專案管理、成效檢核及媒體業務宣導等費用，較 114 年預算數增加 7,749 千元，考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位人力辦理，是項經費可以精簡，以減少公帑支出。提案刪減上述「業務費」~~2,000~~ 千元。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆



166

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議(公路局)14-6-3

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部主管公路局及所屬單位 115 年度預算，其歲出計畫提要及分支計畫概況表之「公路及監理業務管理-07 客運車輛電動化推動計畫」編列業務費 27,600 千元(P77)，列有資訊系統維運、客運電動化推動專案管理、成效檢核及媒體業務宣導等費用，較 114 年預算數增加 7,749 千元，考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位人力辦理，是項經費可以精簡，以減少公帑支出。提案刪減上述「業務費」1,000 千元。是否有當？敬請公決！

提案人：

賴士葆
林錫山



166(原案)

115年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱:交通部公路局

預算書頁次:80

☐歲入 ☐增列 ☐減列: _____ 萬 千元

☒歲出 ☐減列:

^{40%}
凍結: 398億1046萬元

第4款6項3目1節 公路新建及養護計畫

用途別: 公路建設及改善計畫
本年度預算數: 398億1046萬元

案由:

交通部公路局長期在道路規劃與管理上,實施歧視機車族群之「車種分流」政策,嚴重罔顧國際間普遍採納且具備科學基礎的「車速分流」原則。在台灣實際的平面道路用路情境中,機車的行駛車速往往不亞於甚至快於汽車,然而現行的道路設計與管理思維卻強迫機車擠壓於危險的外側空間,不僅未能有效提升整體交通安全,反倒加劇了不必要的汽機車交織與事故風險。為導正此一落後且危害用路人生命安全的交通管理思維。

此外,立法院早已於2011年三讀通過大型重型機車行駛國道之法源依據,明文賦予大型重型機車相應之路權。然而,交通部公路局卻長期以各種藉口推諉,甚至屢屢以缺乏科學根據之民意調查作為施政護身符,持續剝奪重機族群的合法權益,遲遲不肯依法開放大型重機上國道。此舉無異於藐視國會決議,更突顯行政機關長年怠惰不作為之嚴重缺失。

在具體的公路基礎建設上,公路局亦屢次展現出對機車族群生命安全的漠視。以淡江大橋為例,其機車道設計低於法定最低寬度,且路側護欄使用非「交通工程規範」的造型護欄,沒有任何安全防護設計,沒有連續面、端末也沒有處理,被外界詬病為「死亡機車道」。面對民間交通平權倡議者火花羅基於道路安全的合理質疑與監督,公路局不但未能虛心檢討設計上帶來的致命缺陷,甚至透過官方發新聞稿造謠抹黑倡議者,企圖掩飾其工程專業上的不足,此舉已嚴重損害政府機關之公信力。

為促使公路局積極面對並解決上述沉痾,保障廣大機車用路人之生命財產安全與平等路權,本筆「公路新建及養護計畫」經費全數凍結。公路局必須針對下列三項訴求提出具體落實的時程表並向大眾公布:包括將淡江大橋解編為「一般省道」並全面開放機車安全通行、推動修正《道路交通管理處罰條例》第九十九條以廢除不合理的禁行機車道,以及依法正式開放大型重機行駛國道。公路局需承諾上述目標之具體達成時程,並於擇一項目標實質達成後,始得動支本筆遭凍結之經費。

提案人:

劉學彬

陳靖輝



167

179

3

併同委員會決議辦理

115年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部公路局

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：28頁

科目（工作計畫）名稱：「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」

第14款第6項第3目第1節

預算數：39,810,460千元

併委員會決議辦理。

建議【☐】減列數：【☒】凍結數：~~1000萬元~~

案由：交通部公路局115年度預算編列「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」39,810,460千元，提案凍結1000萬元。俟交通部公路局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

說明：

目前全國公路新建工程整體推動情形如何？包括快速道路、重要聯外道路及偏鄉交通建設，目前執行進度與經費使用狀況為何？是否存在工程延宕、用地取得困難或預算追加情形？

其次，道路品質長期受到民眾關注，部分路段反覆挖掘、路面不平及鋪面損壞問題仍然存在。請問公路局如何強化道路養護品質與施工管理？目前是否建立統一道路巡檢與預警維護機制？

再者，橋梁、邊坡及隧道安全攸關人民生命安全。請問目前全國橋梁與高風險邊坡檢測及補強進度如何？對於老舊橋梁及山區道路，是否已建立分級管理與優先改善制度？

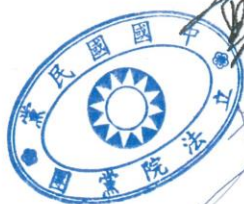
此外，近年極端氣候造成豪雨、土石流及道路中斷事件頻繁。請問公路局目前在道路防災韌性、排水改善及災後搶修能力方面，有哪些具體提升措施？是否已導入智慧監測與即時預警系統？

另外，道路工程經費龐大，社會也關心施工品質與採購透明度。請問公路局如何強化工程品質查核與履約管理？對於重複修補、工期延宕及施工缺失問題，有哪些具體改善機制？

爰此，提案凍結「公路建設及改善計畫-公路新建及養護計畫」1000萬元，待交通部公路局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

提案人：



林仲祥



168

112

~~併委員會決議辦理。~~

改主決議

立法委員謝衣鳳國會辦公室

辦公室電話：02-23586031 傳真號碼：02-23586035

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 201 室

預算提案

機關單位名稱：交通部公路局

歲出科別名稱：11. 省道改善計畫(114-118 年)

單位預算書頁次：86-87

預算數：8,465,535 千元

~~凍結金額：200 萬元~~



公路局 115 年度編列省道改善與養護工程、易肇事路段改善等安全工程預算。經查，我國「行人地獄」汙名未除，公路局雖積極推動易肇事路口改善工程，惟 113 及 114 年度部分省道路段改善工程進度因用地取得及地方政府協調等因素，導致執行率偏低。再者，根據統計，部分省道易肇事路段在進行工程改善後，114 年度之交通事故發生率與行人傷亡人數並未顯著下降，顯示工程設計與實際用路習慣仍有落差。為督促公路局落實人本交通政策、強化省道工程品質，爰對 115 年度預算提案凍結 200 萬元，待公路局向立法院提出省道改善與交通安全提升之書面改善報告後，即可動支。

提案人：

謝衣鳳

杜仲祥



169

28

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

預算書頁次：77-78 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列： 萬 千元☒凍結：100 萬元 分之 (或 %)

第 14 款 6 項 3 目 1 節 01 公路系統新建及改善計畫

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫用途別： 本年度預算數：287 億 8,653 萬 5 千元預算書說明欄：智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)說明欄預算數：3,750 萬元計算減凍數

案由：

115 年度交通部公路局及所屬預算案於第 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」智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)編列預算 3,750 萬元。

該計畫跨及 TDX 運輸資料平台維運、資料標準化、跨運具資料開放共享、智慧路網、車路聯網、數據驅動韌性管理及資安防護等多項工作。惟預算書以新興科技應用、智慧交通數據、資料開放共享等概括性文字說明，尚未清楚區分既有系統維運、新增功能開發與委辦研究驗證之邊界，相關計畫之網頁也僅撰寫「亞洲·矽谷 3.0 推動方案」、「臺灣 2050 淨零排放路徑藍圖」、「淨零科技方案(第一期)」以及「高齡社會白皮書」等，並納入總統政見與行政院「五大信賴產業推動方案」中對智慧交通的戰略指引。」，亦未具體列示資料品質、API 使用量、地方導入、資安事件防護及實際交通改善成效等衡量指標。若未建立跨機關資料治理與避免重複建置之控管機制，恐造成委辦與設備投資持續膨脹。

爰凍結該項預算 100 萬元，俟於交通部公路局於 1 個月內就本計畫之年度里程碑、各委辦案與設備採購明細、TDX 平台使用與資料品質指標、車路聯網示範場域成效、資安風險控管及與所屬機關計畫分工，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：趙志偉連署人：陳建輝

170

1-1



149

G86A11meKvk69aEwD4gtTiW

建議併交委會決議辦理 併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部鐵道局

【 】歲入 【√】歲出 單位預算書頁次： 29 頁

科目（工作計畫）名稱：「鐵道業務-鐵道業務規劃及管理」

第 14 款第 7 項第 2 目

預算數：6,715 千元

建議【 】減列數：

【√】凍結數：50 萬元

案由：交通部鐵道局 115 年度預算編列「鐵道業務-鐵道業務規劃及管理」6,715 千元，提案凍結 50 萬元。俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

說明：

目前全國軌道建設計畫眾多，包含臺鐵立體化、捷運延伸、高鐵南延及地方輕軌等，中央如何整合不同系統間之運輸功能？是否已有完整的國家級鐵道發展藍圖與長期財務評估？尤其地方政府提出新路線需求時，中央評估標準為何？如何避免政治凌駕專業、造成蚊子建設？

近年多項重大軌道工程出現延宕、追加預算或施工爭議，造成民眾不滿。請問鐵道局目前針對工程履約管理、工期控管及施工品質查核，有哪些具體改善措施？是否建立跨機關協調平台，加速用地取得、管線遷移及地方溝通？對於進度落後案件，是否有明確究責機制？

從軌道號誌、邊坡監測、橋梁結構，到列車維修與平交道管理，每一環節都不能鬆懈。請問鐵道局目前對於全國鐵道基礎設施安全檢測頻率為何？AI 監測、智慧預警系統是否已全面導入？針對極端氣候造成之落石、土石流與淹水風險，有何預防與應變機制？

許多車站周邊開發進度緩慢，轉乘環境不佳，民眾仍需面對「最後一哩路」問題。請問鐵道局如何整合 TOD（大眾運輸導向發展）理念？如何與地方政府合作，改善車站周邊交通、停車、商業及無障礙空間，提升整體使用效率？爰此，提案凍結「鐵道業務-鐵道業務規劃及管理」50 萬元，待交通部鐵道局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：



林錫山



黃仁

171

100

建議改主決議 改主決議

項目
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部鐵道局

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：29 頁

科目（工作計畫）名稱：「國家鐵道建設與管理」

第 14 款第 7 項第 3 目

預算數：275,595 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

案由：交通部鐵道局 115 年度預算編列「國家鐵道建設與管理」275,595 千元，
~~提案凍結 500 萬元，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出專案報告，~~
~~經同意後，始得動支。~~ **請書面**

說明：

第一，中央推動高鐵延伸、臺鐵立體化、捷運路網整合及地方輕軌等多項計畫，是否已建立完整的國家鐵道發展藍圖？各項建設之間如何分工定位？
是否有針對人口結構變化、地方產業需求及城鄉平衡進行長期運輸量評估？
如何避免重複投資與低使用率問題？

第二，針對重大工程進度與預算管理問題。

近年部分鐵道建設出現工期延宕、經費追加及施工協調困難等情形，造成地方民怨。請問鐵道局目前對於重大工程進度控管、採購履約及風險管理，有哪些精進措施？對於物價上漲、缺工缺料等問題，是否已建立應變機制？如何確保工程品質與公共安全不因趕工而打折？

第三，鐵道安全管理更是全民關注焦點。

從軌道、橋梁、隧道、號誌系統，到列車維修及平交道安全，每一個環節都攸關人民生命安全。請問鐵道局目前是否已全面建立智慧監測系統？針對邊坡滑動、落石、豪雨淹水及地震災害，有哪些即時預警與應變措施？另外，針對老舊設施更新與設備汰換，目前執行進度為何？

第四，國家鐵道建設不應只重視通車，更應重視整體運輸效能。

許多車站周邊缺乏完善轉乘規劃，民眾仍面臨停車困難、接駁不足及人車動線混亂等問題。請問鐵道局如何整合公車、捷運、YouBike 及停車場等運輸資源？如何落實 TOD（大眾運輸導向發展）理念，提升車站周邊生活機能與交通便利性？ **請書面**

爰此，~~提案凍結「國家鐵道建設與管理」500 萬元，俟交通部鐵道局向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。~~

提案人：



書面
黃仁 林錫山
172



99

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部航港局

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

媒體政策及業務宣導費彙計表

☒歲出 ☒減列： 113 萬 6 千元

☐凍結： 萬 千元
 分之 (或 %)

第 14 款 8 項 目 節

科目(計畫)名稱：航港局

用途別：

本年度預算數：200 萬元

案由：

115 年度交通部航港局預算案於「航港局」編列 200 萬元。

交通部航港局 115 度編列「媒體政策及業務宣導」經費 200 萬元，較 114 年度 86 萬 4 千元增加 113 萬 6 千元，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「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 113 萬 6 千元。

提案人：

王淑淑

林偉祥

連署人：



173



123

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱： <u>交通部航港局</u> ☐ 歲入 ☐ 增列 ☐ 減列：_____萬 千元 ☒ 歲出 ☐ 減列：_____萬 千元	預算書頁次：20 歲出機關別預算表 ☒ 凍結：_____萬 千元 _____分之_____ (或 10%) 併委員會決議辦理 科目(計畫)名稱： <u>航港業務管理及發展</u> 本年度預算數： <u>6億9,016萬1千元</u> 說明欄預算數： <u>2億2,632萬9千元</u> 計算減凍數
第 14 款 8 項 2 目 節 _____ 用途別：_____ 預算書說明欄： <u>業務費</u>	

案由：

交通部航港局(下稱航港局) 115 年度預算案於第 2 目「航港業務管理及發展」項下「業務費」編列預算 2 億 2,632 萬 9 千元，以管理及發展航港業務。

近年我國遊艇登記數量及遊艇駕駛執照持有人數持續成長，顯示遊艇活動已逐步成為國人海洋休閒與觀光旅遊的重要型態。行政院核定「遊艇泊區整體發展計畫」，由航港局推動增加遊艇泊位、完善周邊設施及串聯遊艇產業鏈，以落實「向海致敬」政策，促進國人親海、近海、進海。

惟依航港局至 114 年 12 月統計，目前東部地區僅花蓮商港設有 6 個水域泊位，與其他地區相比，遊艇停泊及相關服務量能明顯不足。花東擁有豐富海洋景觀、港灣資源及觀光發展潛力，亦具發展海洋休閒、部落旅遊、水域運動及地方產業之優勢，若長期缺乏泊位及配套設施，不利於東部海洋觀光及遊艇產業發展。航港局允宜檢討現行遊艇泊區區域配置，評估東部地區需求及適宜場址，就泊位增設、港區整備、岸水設施、維修補給、安全管理及觀光服務等提出具體建設方案、經費需求與推動期程，避免遊艇產業及海洋休閒政策發展產生區域落差，促進東部地區共享海洋政策發展成果。

爰提案凍結該項預算 10%，俟航港局於一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。

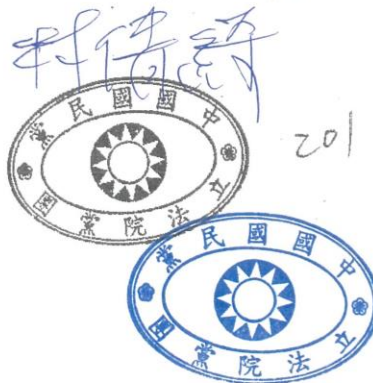
提案人：

林錫山

建議併委員會決議辦理。

174

1-1



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：航港局

預算書頁次：46 頁

☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數：_____萬____千元

☒ 歲出—☒ 減列數：500 萬元 ☒ 凍結數：20%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：航港業務管理及發展
用途別：02 航港業務管理 本年度預算數：2 億 7028 萬 4 千元

案由：

交通部航港局於航港業務管理及發展用項下「航港業務管理」編列預算 2 億 7028 萬 4 千元。經查，近年海運快遞包裹數量暴增，港區通關秩序面臨嚴重瓶頸，海運包裹持續卡關，甚至累積近一個月仍無法清關，已嚴重影響我國海運樞紐形象與貿易效率。航港局作為航政與港口秩序之主管機關，經年編列航港管理預算，卻將相關責任全數外包給港務公司與關務署，對海運快遞卡關直、間接引發之商港亂象，卻遲遲未能發揮跨部會協調功能，亦未對就現行港區海運包裹卡關問題，提出根本性優化與整合方案，顯有怠惰之虞。綜上所述，爰建議減列本項計畫 500 萬元、凍結 20%，俟航港局提出具體改善之專案報告，並經同意後，始得動支。。

提案人：

陳清鄉



175

192

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

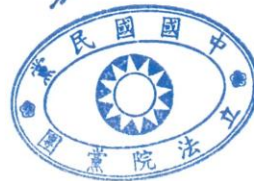
刪減預算決議 14-8-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部航港局 115 年度預算，其工作計畫「航港業務管理及發展」項下之分支計畫 02 航港業務管理，^{186,676} 編列業務費 ^{194,155} 207,554 千元(P35)，^{61,273} 列有資訊系統維護、企業減碳管理作業指引及動員演習媒體宣導等費用，較 114 年度增加 20,878 千元；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位人力辦理，是項經費可予精簡。提案刪減上述「業務費」~~2,000~~ 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

 賴士葆

拆目自調



11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 14-8-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查交通部航港局 115 年度預算，其工作計畫「航港業務管理及發展」項下之分支計畫 02 航港業務管理，編列業務費 207,554 千元(P35)，列有資訊系統維護、企業減碳管理作業指引及動員演習媒體宣導等費用，較 114 年度增加 20,878 千元；考量國防經費支出逐年攀升，部分可由單位人力辦理，是項經費可予精簡。提案刪減上述「業務費」1,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

林沛祥



176(原案)

42

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：航港局

預算書頁次：20 頁

〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：_____萬_____千元

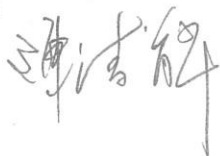
〔√〕歲出—〔√〕減列數：400 萬元 〔 〕凍結數：

〔第__款__項__目__節-0__-__科目(計畫)名稱：航港業務管理及發展
用途別：航港業務管理-獎補助費 本年度預算數：3262 萬

案由：

航港局於航港業務管理及發展項下「航港業務管理-獎補助費」編列 115 年預算 3262 萬元，其中包含：(1)捐助國際電信開發公司代表我國加入國際衛星輔助搜救組織所需年費。(2)捐助財團法人台灣海峽兩岸航運協會代表我國辦理兩岸海運業。(3)捐助海運相關團體推動我國參與國際海事相關活動及會議等費用。(4)捐助總噸位未滿二十之非載客非漁業用小船及全長未滿十二公尺自用遊艇裝設船舶自動識別系統(AIS)船載臺經費 30,580 元。經查，強制自用遊艇裝設 AIS 系統，雖旨在強化我國對灰色地帶海域之監控能力，惟審酌自用私人遊艇價格，一艘動輒上百萬元甚至數億元不等，得購入上開遊艇者，自屬金字塔尖高收入族群，根本無所謂政府之小額補助，政府既欲增強對於灰色地帶海域之掌控，卻僅利用有補助，而無以其他強制方式，要求自用遊艇裝設 AIS 系統，恐過於粗糙。且換言之，政府於補助政策擬定，未有排富，亦無異於剝削一般人民血汗補助富人階級，排擠相關預算資源，非屬平等、更顯有不當。綜上所述，爰建議減列本項計畫(4)捐助總噸位未滿二十之非載客非漁業用小船及全長未滿十二公尺自用遊艇裝設船舶自動識別系統(AIS)船載臺經費 400 萬元。

提案人：




177

191

併同委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部航港局

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：20 頁

科目（工作計畫）名稱：「航港業務管理及發展-新增我國海事人員智慧數位升級計畫」

第 14 款第 8 項第 2 目

預算數：132,158 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：200 萬元 *併委員會決議辦理*

案由：交通部航港局 115 年度預算編列「航港業務管理及發展-新增我國海事人員智慧數位升級計畫」132,158 千元，提案凍結 200 萬元。俟交通部航港局向立法院交通委員會提出專案報告，~~經同意後~~，始得動支。

書面

說明：

第一，此次「海事人員智慧數位提升計畫」的核心目標為何？整體推動期程、預算規模及培訓對象有哪些？是以現職海事人員再進修為主，還是同步納入海事院校學生與港務產業從業人員？目前全國海事數位人才缺口評估數據為何？

第二，針對智慧航運技術訓練內容。

目前國際航運業已大量使用電子海圖系統、智慧船舶管理平台、遠端機艙監控、AI 航安預警及自動化靠泊技術。請問航港局此次計畫是否已納入相關課程？是否與國際海事組織（IMO）最新規範接軌？國內訓練設備與模擬系統是否足以符合國際標準？

第三，本席特別關心海事資安問題。

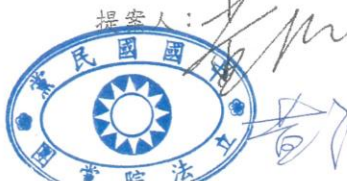
航運數位化越高，遭受駭客攻擊與系統癱瘓風險也越高。國際間已有多起港口與航運系統遭網路攻擊案例。請問航港局是否已將海事資安列入核心培訓項目？目前我國港口、航運系統及船舶通訊平台之資安防護能量是否足夠？是否建立跨部會資安應變機制？

第四，關於產學合作與人才培育。

海事人才培養不能只停留在課堂，更應與產業實務接軌。請問航港局是否與國內海事院校、航運公司、港務公司及科技業建立合作平台？是否規劃智慧航運實習、數位模擬訓練及國際交流機制？如何吸引年輕世代投入海運產業，改善目前高齡化與缺工問題？

爰此，提案凍結「航港業務管理及發展-新增我國海事人員智慧數位升級計畫」200 萬元，待交通部航港局向立法院交通委員會提出專案報告，~~經同意後~~，始得動支。

書面



建議併委員會決議辦理，並修改文字「專案報告」為「書面報告」，刪除「經同意」文字。

178



110

文字修正

115年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部航港局

【☐】歲入【☒】歲出單位預算書頁次：20頁

科目（工作計畫）名稱：「偏遠地區交通建設」

第14款第8項第3目

預算數：622,800千元

建議【☐】減列數：100萬元【☒】凍結數：200萬元

案由：交通部航港局115年度預算編列「偏遠地區交通建設」622,800千元，提案凍結200萬元。俟交通部航港局向立法院交通委員會提出專案報告，~~經同意後~~，始得動支。書面

說明：

第一，目前全國偏遠及離島港埠基礎建設整體盤點結果為何？哪些港口已列為優先改善對象？在中央有限資源下，評估改善順序與預算分配的標準為何？是否已建立長期整體港埠發展藍圖？

第二，針對港埠設施安全與韌性問題。

近年極端氣候頻繁，颱風、強浪及海平面上升，對偏遠港口造成嚴重衝擊。請問航港局目前針對防波堤、碼頭結構、航道淤積及避泊安全，有哪些強化措施？是否已導入智慧監測與預警系統？對於易受災港區，是否有完整防災與復原計畫？

第三，本席關心偏遠地區交通公平問題。

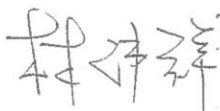
許多離島居民反映，船班不足、候船環境不佳、夜間運輸能力不足，甚至遇到天候不佳就中斷交通。請問航港局如何提升離島海運穩定性？是否有規劃改善候船設施、無障礙空間及夜間照明安全？對於醫療後送與緊急物資運輸，有無建立優先保障機制？

第四，港埠建設應結合地方觀光與產業發展。

許多偏遠港口不只是交通節點，更是地方漁業、觀光與文化的重要門戶。請問航港局如何整合港埠建設與地方創生政策？是否與地方政府合作推動觀光碼頭、海洋遊憩及特色市集空間？如何避免港口建設完成後缺乏整體營運規劃，造成低度使用？

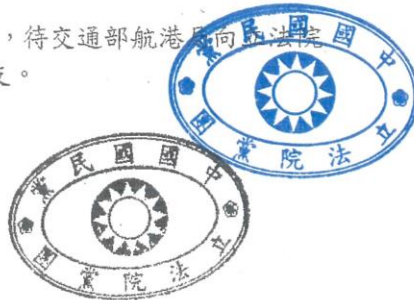
爰此，提案凍結「偏遠地區交通建設」200萬元，待交通部航港局向立法院交通委員會提出專案報告，~~經同意後~~，始得動支。書面

提案人：

建議修改文字「專案報告」為「書面報告」，刪除「經同意」文字。

179



109

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

第 21 款 1 項 目 節 _____

用途別：_____

案由：

預算書頁次：

媒體政策及業務宣導費彙計表

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 10%)

科目(計畫)名稱：數位發展部

本年度預算數：70 萬 8 千元

115 年度數位發展部預算案於「數位發展部」編列 70 萬 8 千元。

數位發展部 115 度編列「媒體政策及業務宣導」經費 70 萬 8 千元，前數位發展部長唐鳳自 2022 年轉任數發部長以來，數發部每年皆編列「活動會議影音紀錄採購案」，且連續四年均由同一家廠商「若思影像工作室」得標，累計金額近 400 萬元。更令人質疑的是，該工作室負責人簡孝樺長期以「唐鳳辦公室專案顧問」或「唐鳳辦公室助理」身分公開活動，疑似獨厚自己人。

數發部媒宣費金額一年約 100 萬元，自唐鳳 2022 年轉任數發部長起，行政院開標「數位發展部 111 年多元媒材會議工作紀錄暨資料視覺化」採購案，此後每一年，數發部都有「活動會議影音記錄採購案」，連續四年共計約 400 萬元，標案金額逐年上升，去年更高達到 120 萬，而標案每一次的得標者皆是「若思影像工作室」，負責人為「簡孝樺」。

簡孝樺長期自稱「唐鳳辦公室專案顧問」，在唐鳳所主持的政府會議記錄、公開訪談的場合、媒體上都聲稱自己是唐鳳辦公室助理，她發函數發部及行政院確認簡孝樺身份，得到的回函卻是「查無此人」，沒有任何任職紀錄。

「活動會議影音記錄採購案」，在採購公開網站上，除了數發部外根本沒有部會會開這種標案，疑似就是要給特定廠商。

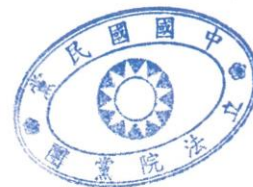
爰凍結該項預算 10%，俟數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：

王淑敏

杜坤雄

連署人：



180

1-1



126

0e7AeDK_S0mmNmslDEaGmU6

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：110-113

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

各項費用彙計表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☐凍結：_____萬 千元
_____分之____(或____%)

第 21 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費-國內旅費

本年度預算數：373 萬 6 千元

第 21 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費-大陸地區旅費

本年度預算數：138 萬 1 千元

第 21 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費-國外旅費

本年度預算數：2,082 萬 1 千元

案由：

針對數位發展部 115 年度「業務費」項下之國內旅費 373 萬 6 千元、大陸地區旅費 138 萬 1 千元、國外旅費 2082 萬 1 千元，合計達 2593 萬 8 千元。數發部 115 年度單就出國與赴大陸地區旅費即高達 2,220 萬餘元，相較 114 年度法定預算的 806 萬餘元，暴增高達 175%，此舉違背行政院緊縮經常支出之明文規範，毫無財政紀律，更背離《財政紀律法》之零基預算精神與政府施政的減法原則。

依據立法院預算中心評估指出，數發部 115 年度多項出國計畫僅流於資訊蒐集、觀摩或曝光性質，且同類型會議重複率高。回顧 114 年度，數發部出國預算遭立法院刪減後，多項國際重要會議皆已成功改採視訊或線上開放資料分析等替代方案達成目標，充分證明此類行程根本無須耗費鉅資派員親赴國外，顯見其未覈實評估出國之真正必要性。政府資源有限，施政應集中於優先性較高之核心項目，若僅為資訊蒐集或維持國際曝光，實無須編列逾兩千萬元之鉅額民脂民膏派員親赴海外。

綜上所述，為確保國家財政紀律與政策效益，爰提案減列 2300 萬元，強烈要求數發部依減法原則提出裁撤或縮減之出國計畫清單，並針對重複性高之會議提出改採線上視訊等替代方案評估，同時建立實質效益之量化考核指標。

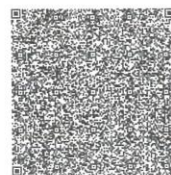
提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑋新



181

1-1



152

Gm10WwU1bWT71R16RF16A

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次： 164

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

派員赴大陸計畫預算類別表

☒歲出 ☒減列： 41萬3千元

□凍結： 萬 千元

分之 (或 %)

第 21 款 1 項 目 節

科目(計畫)名稱：數位發展部

用途別：

本年度預算數：41萬3千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於「數位發展部」編列預算 41 萬 3 千元。總統賴清德曾經說過中國是境外敵對勢力，內政部部长、陸委會副主委也都曾表示公務員赴中的人身安全風險日漸升高。然而數位發展部仍於 115 年編列預算赴中國大陸，雖為參加國際會議（亞太經濟合作會議），但仍無異於將我國公務員置於境外敵對勢力之威脅中，提高我國公務員之人身安全。

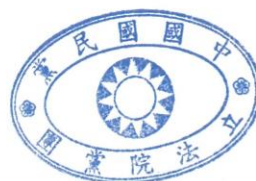
為保護我國公務員人身安全，爰減列該項預算41萬3千元。

提案人：

2. 计算

連署人：

姓陈群



182



120

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：164

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

派員赴大陸計畫預算類別表

☒歲出 ☒減列：_____96 萬 8 千元

☐凍結：_____萬 千元

____分之____(或 %)

第 21 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：數位發展部

用途別：_____

本年度預算數：96 萬 8 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於「數位發展部」編列預算 96 萬 8 千元。

總統賴清德曾經說過中國是境外敵對勢力，內政部部长、陸委會副主委也都曾表示公務員赴中的人身安全風險日漸升高。然而數位發展部仍於 115 年編列預算赴中國大陸，雖為參加國際會議(亞太經濟合作會議)，但仍將我國公務員置於境外敵對勢力之威脅中，提高我國公務員之人身安全。

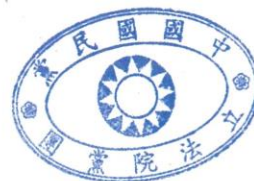
為保護我國公務員人身安全，爰減列該項預算 96 萬 8 千元。

提案人：

王鴻薇

連署人：

王鴻薇



183



121

預算提案

改主決議

1月
凍結

立法委員 鄭天財 Sra Kacaw 國會辦公室

中華民國 115 年度中央政府總預算案單位預算提案單

[2] 歲出

機關別： 數位發展部 單位預算書頁次：65 頁

科目： 科學支出一般行政

原列金額： 646,485 千元

[] 刪減 [☒] 凍結： 十分之一 改主決議

案由：按《中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法》第 3 條第 1 款規定：「一、中央各機關應依財力級次給予不同補助比率，且最高補助比率不得超過百分之九十。但有下列情形之一者，不在此限：……（二）原住民族重要建設計畫。（三）專案報經行政院核准。」

查花蓮縣及台東縣（除綠島鄉外）各鄉鎮市均係依《原住民族基本法》核定之原住民族地區，數位發展部對花蓮縣政府、台東縣政府及其各鄉鎮市公所之各項補助計畫，應依前述但書規定，最高補助比率得超過百分之九十處理。花蓮縣及台東縣財力分級雖已調整級次，仍應依前述補助辦法第 3 條但書規定辦理，其補助比率應維持 114 年度以前之比率。爰凍結數位發展部一般行政經費 646,485 千元之十分之一，俟數位發展部就其補助原住民族地區之花蓮縣政府、台東縣政府及其各鄉鎮市公所之各項計畫預算，依前述補助辦法規定，維持 114 年度以前之比率辦理，並向立法院交通委員會提出「如何保障原住民族重要建設計畫相關預算比率」進行專案報告，並經同意後，始得動支。

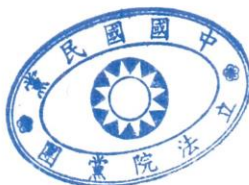
書面

提案人：鄭天財 Sra Kacaw

鄭天財
Sra Kacaw

杜沛祥

鄭天財
Sra Kacaw
115.7.21



184

立法委員
鄭天財
Sra Kacaw

如蒙 貴委員連署，敬請回傳 6835，若有任何疑問請電 6831，謝謝

78

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 21-1-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部 115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支計畫 02 基本行政工作維持費，編列一般事務費 41,392 千元 (P81)，列有文書檔、人力勞務及行政庶務等費用，較 114 年度增加 15,215 千元；考量國防支出逐年攀升，部分可由單位人員辦理，是項經費可予精簡，以節約公帑支出。提案刪減上述「一般事務費」2,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

務目自調



185

11412FU(賴士葆委員辦公室)

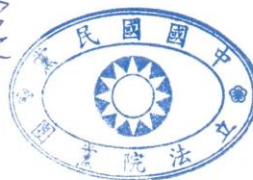
刪減預算決議 21-1-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部 115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支計畫 02 基本行政工作維持費，編列一般事務費 41,392 千元 (P81)，列有文書檔、人力勞務及行政庶務等費用，較 114 年度增加 15,215 千元；考量國防支出逐年攀升，部分可由單位人員辦理，是項經費可予精簡，以節約公帑支出。提案刪減上述「一般事務費」2,000 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

林錫山



(85(原案)

49

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 21-1-2

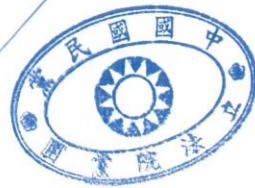
案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部 115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支計畫 03 資訊管理，編列業務費 90,435 千元(P82)，列有資訊操作維持、雲端服務及軟體使用等費用，較 114 年度增加 15,156 千元，考量國防支出逐年攀升，部分可由單位專業人員辦理，是項經費可予精簡，以節約公帑支出。提案刪減上述「業務費」~~2,500~~ 千元。
是否有當，敬請公決!

提案人：

賴士葆

孫自強

賴士葆



11412FU(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議 21-1-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部 115 年度預算，其工作計畫「一般行政」項下之分支計畫 03 資訊管理，編列業務費 90,435 千元(P82)，列有資訊操作維持、雲端服務及軟體使用等費用，較 114 年度增加 15,156 千元，考量國防支出逐年攀升，部分可由單位專業人員辦理，是項經費可予精簡，以節約公帑支出。提案刪減上述「業務費」2,500 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

林沛祥



186(原案)

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：84-95

□歲入 □增列 □減列：_____ 萬 千元

歲出機關別預算表

□歲出 □減列：_____ 40,000 萬元

□凍結：_____ 萬 千元
_____ 分之 _____ (或 30%)

第 21 款 1 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：數位韌性業務

用途別：

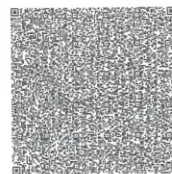
本年度預算數：11 億 2,346 萬 6 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 2 目「數位韌性業務」編列預算 11 億 2,346 萬 6 千元。國家數位韌性與資安防護乃國安根本，政府耗費數十億鉅資建構數位策略、國際憑證與通訊韌性，首重「嚴謹資安內控」、「具體政策效益」與「完善法規」。若核心資安機關爆發嚴重洩密、政策規劃流於空洞口號、耗資千萬之系統成效低落，且攸關國安之通訊基礎設施缺乏實質監管機制，則形同將國家資源投入數位無底洞，嚴重違背零基預算精神。

經查，數發部於該目項下各節業務之執行，存有四大嚴重缺失，亟待匡正。首先是數發部主管之國家資通安全研究院，肩負國家關鍵基礎設施防護重任，竟爆發內部人員越權竊取機敏資料上傳雲端之嚴重洩密事件，涉案人士甚至直達副主任層級，重創政府資安公信力。然數發部未盡監督之責，115 年度竟仍於「創建主動式聯防」等科目大幅編列逾 9,300 萬元補助資安院。其次依據立法院預算中心評估，該目下多項政策規劃委辦計畫同質性過高，缺乏明確差異化。且耗資近千萬之「國家數位發展白皮書」遲未見具體制定方向，自數發部成立至今首期白皮書仍持續難產。此外，「人工智慧推動及治理整備」計畫高達 2,035 萬元，卻僅有「強化公私協力」等泛泛之詞，未見具體 AI 風險分類框架與兒少防護機制落實，恐淪為濫用 AI 熱潮之浮編預算。第三是耗資 8,360 萬元辦理之「數位創新關鍵基礎建設計畫」，實際上線後負評如潮，不僅發生無法掃描 QR Code、無法快速領出證件等嚴重錯誤，且目前僅能使用自然人憑證，無法納入健保卡等多元認證，資安防護與跨國互通性均備受質疑，實質效用極低。最後，數發部過度依賴外國低軌衛星，卻對其落地後之通訊數據保密性、降低商業交換風險等缺乏管理機制，恐遭不法集團作為詐欺使用。且「連結亞太強韌陸海空網路計畫 2.0」過度偏重給予業者獎勵與補助，未配合「海纜七法」修

187½



149

1-1

1cr8fstJd90KPnUP-V3ohkw

正草案研謀實質的管制政策與嚴格執法機制。另「6G 地空整合射譜規劃計畫」編列 5,046 萬元，亦缺乏與國內產業對接及跨部會協調之具體目標。

綜上所述，數發部「數位韌性業務」轄下之策略規劃、國際業務與通訊韌性等各項子計畫，面臨資安內控崩壞、預算浮編空洞、系統成效極差及基礎設施監管失靈等重大缺失。為嚴明財政紀律並落實預算監督，爰該項預算減列 4 億元並凍結 30%，俟數位發展部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑋瑜



187 $\frac{2}{2}$



3/147

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部 預算書頁次： 84
☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元
☒歲出 ☒減列： 25%
 歲出計畫提要及分支計畫概況表
☐凍結： 萬 千元
 分之 (或%)
 科目(計畫)名稱：數位策略業務
 本年度預算數：6,171 萬 4 千元
 說明欄預算數：6,171 萬 4 千元
 第 21 款 1 項 2 目 1 節
 用途別：
 預算書說明欄：辦理人工智慧治理、數位發展白皮書、資料整備與影音記錄等計畫
 案由：

115 年度數位發展部預算案於第 2 目「數位韌性業務」第 1 節「數位策略業務」辦理人工智慧治理、數位發展白皮書、資料整備與影音記錄等計畫，編列預算 6,171 萬 4 千元。

查該科目下各項計畫之規劃與預算編列存有重大缺失與疑慮：

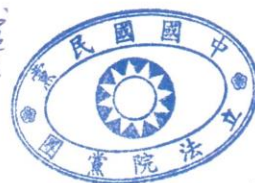
首先，核心職能外包且計畫同質性過高：依立法院預算中心評估，本年度編列之「人工智慧治理與風險管理體系推動計畫」、「國家數位發展白皮書與數位政策框架計畫」及「數位發展資料整備與應用分析」等委辦計畫，本質上皆屬國家數位政策之研析與規劃，工作事項與預期目標具高度重疊，卻未妥適區隔整合，恐致資源重複投入。更甚者，《人工智慧基本法》既已通過，AI 監管與風險機制建立，以及編撰中長期數位施政白皮書，本為數發部最核心之法定職掌，該部卻將此攸關國家數位命脈之關鍵業務鉅額委外，不僅恐致政策流於形式化，更引發核心公權力與監管量能外包之嚴重訾議。

另外，該部每年編列約百萬元辦理之「活動會議影音紀錄採購案」，竟連續四年均由對外自稱為前部長辦公室專案顧問之單一廠商獨家得標，累計金額近 400 萬元。此舉引發社會強烈質疑招標過程之公平性與適法性，公帑使用正當性備受考驗。

為嚴格把關公帑使用、落實零基預算精神並確保政府採購公平，爰此減列該項預算 25%，並要求數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林錫山



188

14

併同委員會決議辦理

2月1日
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次： 65 頁

科目（工作計畫）名稱：「數位韌性業務-數位策略業務」

第 21 款第 1 項第 2 目第 1 節

預算數：61,714 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

併交通委員會決議辦理

案由：數位發展部 115 年度預算編列「數位韌性業務-數位策略業務」61,714 千元，提案凍結 500 萬元。俟數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

首先，政府近年推動數位轉型，但基層民眾普遍反映，許多政府數位服務系統仍存在平台分散、操作複雜與資料重複填寫等問題。尤其高齡者與偏鄉民眾，在使用數位公共服務時仍有障礙。請問數位發展部，如何整合跨部會數位平台，提升使用便利性？是否建立更友善的高齡與弱勢數位服務機制，避免形成新的數位落差？

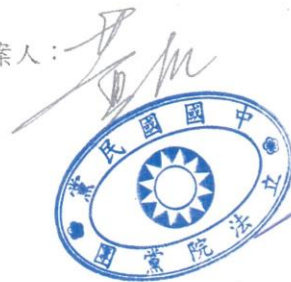
其次，AI 技術快速發展，已深刻影響產業、教育、媒體與公共治理，但臺灣目前 AI 治理與法制仍相對不足。包括深偽影像、假訊息、個資濫用與演算法偏見等問題，都可能衝擊社會信任與民主制度。請問數位發展部是否已提出完整 AI 治理政策？如何兼顧技術創新與人民權益保障？

另外，國家資安風險日益嚴峻，政府機關與關鍵基礎設施持續遭受網路攻擊，但地方政府與中小企業資安能力普遍不足。請問數位發展部如何強化全國資安防護量能？是否建立中央與地方聯防機制，以及中小企業資安輔導與人才培育計畫？

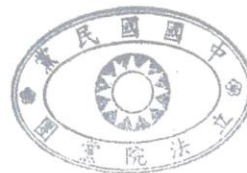
再者，臺灣推動數位經濟多年，但中小企業數位轉型成效仍有落差。許多傳統產業面臨「不轉型等淘汰、要轉型卻缺人才與資金」困境。請問數位發展部如何協助中小企業導入 AI、雲端與數位工具？是否建立跨部會整合平台，降低企業數位轉型門檻？

爰此，提案凍結「數位韌性業務-數位策略業務」500 萬元，待數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林沛祥
189



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：86

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 1 項 2 目 2 節

科目(計畫)名稱：數位國際業務

用途別：_____

本年度預算數：1 億 6,111 萬 5 千元

預算書說明欄：辦理數位發展國際合作、分散式驗證、淨零數位政策、數位創新基礎建設及國際松等計畫

說明欄預算數：1 億 6,111 萬 5 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 2 目「數位韌性業務」第 2 節「數位國際業務」辦理數位發展國際合作、分散式驗證、淨零數位政策、公民科技研發、數位創新基礎建設及國際松等計畫，編列預算 1 億 6,111 萬 5 千元。

查該科目下各項計畫之實質成效與指標多有欠缺。在國際交流與黑客松方面，出國計畫及國際松多流於單向資訊蒐集或短期概念展示，欠缺將經驗轉化為國內產業發展助力與實質落實於我國公共服務之追蹤機制。在淨零政策方面，委辦費多停留在前期研析未揭露實質減碳數據，且媒宣費僅以毫無鑑別度之「1 式」為指標，無法衡量宣導效益。在數位創新基礎建設與分散式驗證技術上，開發之公共程式平臺與數位皮夾面臨民生應用場景侷限，且在結合敏感應用時未能有效消弭資安疑慮，恐重蹈數位身分證暫緩之覆轍。此外，針對公民科技研發計畫，預算宣稱將建置全國性試驗場域，實質卻僅見零星、侷限特定縣市之短期專案。該計畫核心業務高度委外，未見從地方專案實質擴展至全國性規模之長期參與機制。

為確保公帑妥適運用並發揮實質效益，避免各項國際業務與數位建設流於形式，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部就國際交流與競賽之實質政策轉換機制與落地執行情形、淨零專案之具體減碳數據與媒宣客觀評核指標，以及數位皮夾與公共程式平臺之資安防護機制與擴充民生應用推廣策略，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

190



12

併同委員會決議辦理

目>部
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部

【☐】歲入

【☒】歲出

單位預算書頁次：66 頁

科目（工作計畫）名稱：「數位韌性業務-數位國際業務」

第 21 款第 1 項第 2 目第 2 節

預算數：161,115 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

併交通委員會決議辦理

案由：數位發展部 115 年度預算編列「數位韌性業務-數位國際業務」161,115 千元，提案凍結 500 萬元。俟數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

首先，臺灣在半導體、ICT 與資安領域具有世界級實力，但在國際數位規則制定與多邊合作參與上，仍受到政治因素限制。請問數位發展部，如何突破國際參與困境？是否建立與民主國家之間更穩定的數位合作平台，包括 AI 治理、資安聯防、數位貿易與資料治理等領域？

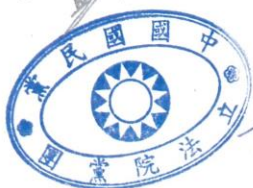
其次，全球 AI 發展快速，各國正積極建立 AI 倫理與治理規範，但目前臺灣在國際 AI 治理倡議中的能見度仍有限。請問數位發展部是否已規劃臺灣 AI 國際合作戰略？如何與國際接軌，參與 AI 標準制定、可信任 AI 與跨境資料規範討論，避免未來在全球數位秩序中被邊緣化？

另外，近年跨境資安威脅日益嚴峻，假訊息、駭客攻擊與關鍵基礎設施威脅，已成為國際安全問題。臺灣長期面對高強度網路攻擊，理應具備國際合作優勢。請問數位發展部如何深化與國際資安組織及友盟國家合作？是否建立資安情報共享與聯合演練機制，提升國家數位韌性？

再者，臺灣數位產業在國際市場仍面臨「硬體強、平台弱、品牌不足」問題。尤其在雲端服務、數位內容與國際平台經濟上，仍高度依賴外國企業。請問數位發展部如何協助本土數位產業拓展國際市場？是否建立跨部會數位輸出與國際品牌推廣策略？

爰此，提案凍結「數位韌性業務-數位國際業務」500 萬元，待數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林沛祥

191



90

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____1,000 萬元☐凍結：_____萬 千元
_____分之____(或 %)

第 21 款 1 項 2 目 2 節 05 數位創新關鍵基礎建設計畫

科目(計畫)名稱：數位國際業務

用途別：_____

本年度預算數：8,360 萬元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 2 目「數位韌性業務」第 2 節「數位國際業務」項下「數位創新關鍵基礎建設計畫」編列預算 8,360 萬元。

115 年度數位發展部預算案於「數位國際業務」項下「數位創新關鍵基礎建設計畫」編列 8,360 萬元，其中包括數位憑證皮夾系統需求研析、規劃、應用設計及獨立驗證 1,927 萬 5 千元、相關委辦規劃及專案管理費，以及資訊軟硬體設備與系統開發等經費。

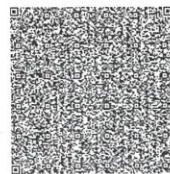
數位憑證皮夾雖與過去內政部推動之數位身分識別證制度不盡相同，惟同樣涉及身分或資格憑證之核發、儲存、出示、驗證、撤銷及跨機關流通，並涉及個人資料保護、操作與驗證紀錄、政府數位信任及全民使用權益。過去 New eID 因法制、隱私、社會溝通及採購契約等問題暫緩，並衍生契約履行與補償爭議，政府於推動數位憑證皮夾時，應先吸取相關經驗，完成法制、權利救濟及採購停損設計。

其次，本項計畫至今未完整揭露憑證核發者、皮夾營運者、驗證者、資料提供機關及數發部間之法律責任，亦未說明驗證紀錄與操作日誌之保存範圍、用途及期限，手機遺失、遭竊、遭冒用或更換時之憑證恢復與停用程序，以及系統發生錯誤驗證或資料外洩時，民眾得採取之申訴、救濟與賠償機制。

此外，數位憑證皮夾若採用封閉規格、特定廠商專屬技術、無法移轉之雲端服務或未完整交付技術文件，可能形成長期廠商鎖定。預算書雖編列獨立驗證費用，但未說明驗證單位之獨立性、驗證範圍、重大缺失公開方式及改善複測程序。

爰減列該項預算 1,000 萬元，減列範圍以新增功能開發、非急迫性設備擴充及宣導推廣為限，不得影響既有測試環境、資安檢測、漏洞修補及已提供之試辦服務。俟數位發展部於 1 個月內，就數位憑證皮夾之法律依據、參與機關與業者權責、

192½



¼

1-1

WNiskDmnakOEwS68JtvxXA

完整資料流程、個資影響評估、資安威脅模型、日誌保存規範、憑證撤銷與救濟程序、手機遺失及遭冒用處理方式、弱勢及非智慧型手機使用者替代方案、第三方獨立驗證範圍與結果公開方式、原始碼與智慧財產權歸屬、資料可攜及廠商更換機制，以及政策暫緩、終止或廠商停止服務時之解約、補償及系統移轉安排，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：洪毓祥

連署人：

陳瑞祥



192 $\frac{2}{2}$

1-2



2/4

Lc9 pA cEE-GcTcq45 stA

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：90

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 1 項 2 目 3 節

科目(計畫)名稱：數位資源管理與通訊韌性業務

用途別：_____

本年度預算數：9 億 0,063 萬 7 千元

預算書說明欄：辦理通訊網路韌性整備、偏鄉與非同步衛星通訊、6G 規劃、規費研析及國際資安交流等計畫

說明欄預算數：9 億 0,063 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 2 目「數位韌性業務」第 3 節「數位資源管理與通訊韌性業務」辦理通訊網路韌性整備、偏鄉與非同步衛星通訊、6G 規劃、規費研析及國際資安交流等計畫，編列預算 9 億 0,063 萬 7 千元。

查各計畫存有諸多缺失：偏鄉與非同步衛星缺乏後續維運經費，且跨部會演練未涵蓋全數站點；海纜防護僅偏重給予業者獎勵與補助，缺乏結合實質管制與嚴格執法機制，難以全面提升防護韌性；行動通信網路(MOCN)與國家關鍵通傳網路在前期成效未明或缺乏客觀量化效能指標之情況下，逕行巨幅擴編經費並全數對外捐助，且防護網過度偏重公部門而忽略民間企業與國際資源之協防策略；低軌衛星未解決外資落地法規即耗資建置驗證環境。此外，6G 頻譜規劃全數委外未對接國內產業；規費研析雙重委外卻未能防堵電信規費連年衰退；參與國際組織經費嚴重重複編列，且高額赴美旅費多流於單向資訊蒐集，未能具體轉化為防堵中國網路攻擊、境外假訊息滲透，或帶動國內網域產業之實質防禦機制與政策推動助力。

為嚴明財政紀律並落實預算監督，確保國家公帑發揮強化通訊韌性之實質公共效益，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林錫山



193

11

5 (P67)

文字修正

1150713chu(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議(數發部) > 1

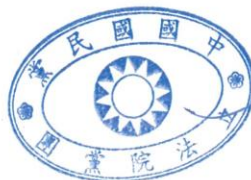
案由：本院委員 賴士葆 等 人，查數位發展部 115 年度歲出預算「數位
韌性業務」工作計畫項下「數位資源管理與通訊韌性業務」編列 9 億 63
萬 7 千元，較上年度增加 4 億 9,782 萬 2 千元。其中 6G 地空整合頻譜規
劃、MOCN 雲端核心網路、新通用頂級網域名稱維權，以及通訊韌性整備
中的研究、顧問及非工程支出，部分已有前期研究或驗證成果，且計畫內
容存在重複、效益指標不足及擴充規模欠缺具體依據等問題；惟考量偏鄉
及離島通訊涵蓋、災害應變與數位平權之必要性，保留偏鄉通訊相關經
費，爰刪減 1 億元。是否有當？敬請公決。

提案人：

賴士葆

孫日自調

賴士葆



194

1150713chu(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議（數發部）

案由：本院委員 賴士葆 等 人，查數位發展部 115 年度歲出預算「數位
韌性業務」工作計畫項下「數位資源管理與通訊韌性業務」編列 9 億 63
萬 7 千元，較上年度增加 4 億 9,782 萬 2 千元。其中 6G 地空整合頻譜規
劃、MOCN 雲端核心網路、新通用頂級網域名稱維權，以及通訊韌性整備
中的研究、顧問及非工程支出，部分已有前期研究或驗證成果，且計畫內
容存在重複、效益指標不足及擴充規模欠缺具體依據等問題；惟考量偏鄉
及離島通訊涵蓋、災害應變與數位平權之必要性，保留偏鄉通訊相關經
費，爰刪減 1 億元。是否有當？敬請公決。

提案人：

賴士葆

林錫山



194(原案)

5

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次： 67

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：2,000 萬元

____分之____ (或 %)

第 21 款 1 項 2 目 3 節 _____

科目(計畫)名稱：數位資源管理與通訊韌性業務

用途別：_____

本年度預算數：9 億 0,063 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 2 目「數位韌性業務」第 3 節「數位資源管理與通訊韌性業務」編列預算 9 億 0,063 萬 7 千元。

歷經「臺北市 1219 攻擊事件」之實務應變經驗，顯示我國大型共構交通樞紐在面臨重大複合型災害時，現場通訊韌性仍有極大精進空間。據第一線救災人員反映，深入大型場站地下層執行任務時，常面臨嚴重之通訊死角；且受限於各單位（如警消、臺鐵、高鐵）之無線電系統數位與類比規格差異，無法進行即時通聯。此種通訊隔閡易導致現場資訊落差，形成各單位各自運作之「通訊孤島」，對執勤人員與國人安全構成潛在威脅。

數位發展部作為全國通訊傳播與數位基礎設施韌性之主管機關，針對國家關鍵基礎設施之跨機關通訊整合實責無旁貸。為徹底解決災時通聯障礙，數發部應積極發揮跨部會技術統籌與資源挹注之角色。具體而言，數發部應全力協同實體場站主管機關，配合「由交通部主導盤點臺北、南港、板橋、烏日、左營等共構車站通訊死角」之實務作業；並在此盤點基礎上，由數發部提供技術指引並「補助建置跨單位訊號轉接網路及數位中繼系統」，從通訊技術與硬體端徹底弭平跨機關之系統落差。

為有效督促行政部門加速落實交通樞紐之通訊資源優化，全面提升國家關鍵基礎設施之數位應變韌性，爰凍結該項預算 2,000 萬元，俟數位發展部會同交通部、內政部消防署及警政署等相關單位，於 3 個月全面完成通訊死角盤點，並正式提出「跨單位訊號轉接網路及數位中繼系統建置與補助專案計畫」，並向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團



195

165

併同委員會決議辦理

2月3日
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：67 頁

科目（工作計畫）名稱：「數位韌性業務-數位資源管理與通訊韌性業務」

第 21 款第 1 項第 2 目第 3 節

預算數：900,637 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

併交通委員會決議辦理

案由：數位發展部 115 年度預算編列「數位韌性業務-數位資源管理與通訊韌性業務」900,637 千元，提案凍結 500 萬元。俟數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

首先，臺灣位處天然災害高風險區，過去地震與颱風期間，部分地區曾出現通訊中斷、基地台癱瘓及網路壅塞情況。請問數位發展部，目前全國通訊韌性整備狀況如何？對於偏鄉、離島及山區，是否建立備援通訊系統與緊急應變機制，確保災害期間民眾仍能維持基本通訊能力？

其次，近年國際局勢緊張，海底電纜安全與跨境通訊風險備受關注。臺灣對外網路高度依賴海纜系統，一旦遭到破壞或中斷，將嚴重衝擊金融、產業與政府運作。請問數位發展部如何強化海纜備援與國際通訊韌性？是否建立多元路徑與低軌衛星備援機制，以降低單點失效風險？

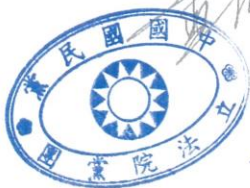
另外，政府推動數位轉型後，大量公共服務高度依賴雲端與數位平台，但地方政府與基層機關資訊基礎建設仍存在落差。請問數位發展部如何強化中央與地方數位基礎設施整合？是否建立跨部會通訊備援與資料中心韌性標準，避免災害發生時政府系統全面癱瘓？

再者，關鍵基礎設施資安問題也日益嚴峻，包括電信、金融、交通與醫療系統，都可能成為網路攻擊目標。請問數位發展部如何整合資安與通訊韌性政策？是否建立全天候監測、聯防通報與跨部門演練機制，提升國家級數位防護能力？

此外，目前偏鄉與離島地區仍存在網路品質不穩、行動通訊覆蓋不足等問題，影響教育、醫療與地方產業發展。請問數位發展部如何縮短數位基礎建設落差？是否提出長期偏鄉通訊建設計畫，確保數位平權真正落實？

爰此，提案凍結「數位韌性業務-數位資源管理與通訊韌性業務」500 萬元，待數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



Handwritten signature

Handwritten signature and number 196



89

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：頁 92

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：500 萬元

____分之____ (或 %)

第 21 款 1 項 2 目 3 節 026G 地空整合頻譜規劃計畫

科目(計畫)名稱：數位資源管理與通訊韌性業務

用途別：_____

本年度預算數：5,046 萬元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 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「6G 地空整合頻譜規劃計畫」編列預算 5,046 萬元。

115 年度數位發展部預算案於「數位資源管理與通訊韌性業務」項下新增「6G 地空整合頻譜規劃計畫」5,046 萬元，其中委辦費 5,026 萬 5 千元，包括 6G 頻譜政策及專用電信頻譜整備等工作，委辦費占該計畫年度預算約 99%。該計畫規劃以 5 年期辦理，涉及國際頻譜標準、非地面網路、專用電信、頻段共存、釋出制度、法規調整及跨部會協調等事項。

6G 頻譜及地空整合通訊具有高度技術性，委託專業研究機構執行部分技術研究有其必要，惟主管機關年度計畫幾乎全數以委辦方式辦理，數發部本部是否具有足夠頻譜政策、技術判讀、模型驗證、政策整合及成果吸收能力，預算書並未充分說明。若計畫成果僅以研究報告、會議或教育訓練呈現，而未轉化為頻譜整備方案、法規調整、測試驗證及可供產業使用之具體成果，恐形成多年研究但政策落地有限之情形。

數發部其他頻譜、網際網路治理、資安檢測、通訊韌性及政府系統業務，也有相當比例透過行政法人、財團法人、研究機構或其他團體執行。外部法人執行專業工作並不當然不合理，惟數發部應彙整各法人近年接受之委辦、補助、捐助及採購總額，並說明長期由同一法人承接相似業務之原因、替代執行方案、成果及智慧財產權歸屬，以及數發部內部負責需求定義與技術驗收之人力。

爰凍結該項預算 500 萬元，凍結範圍不及於既有頻率核配、通訊網路、關鍵基礎設施防護、資安監控、緊急通訊及災害應變業務。俟數位發展部於 1 個月內，就 6G 地空整合頻譜規劃計畫提出各年度工作項目、委辦對象、選定方式、契約金額、

197 $\frac{1}{2}$

1-1



IP207X9iE0SXos4l5HsWpg

交付成果、公開程度、驗收標準、內部專責人力、與國科會、經濟部及相關法人研究之分工，以及頻譜整備、測試、法規調整及產業應用之里程碑；並彙整近 5 年各行政法人、財團法人及其他機構接受數發部本部與所屬機關之委辦、補助、捐助及採購金額、承接計畫、成果、設備、資料與智慧財產權歸屬，以及未達績效時之扣款、追回或停止續辦機制，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：洪毓祥

連署人：



197²/₂



2/138

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：96

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25% 萬 千元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 1 項 3 目 1 節

科目(計畫)名稱：健全政府數位服務基礎環境及人才培力

用途別：_____

本年度預算數：5 億 5,287 萬 7 千元

預算書說明欄：辦理政府資通訊計畫審議、便民與辦公智慧化、資通安全防禦及雲端備份等計畫

說明欄預算數：5 億 5,287 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 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」辦理政府資通訊計畫審議、便民與辦公智慧化、資通安全防禦及雲端備份等計畫，編列預算 5 億 5,287 萬 7 千元。

查各計畫執行存有諸多缺失：在數位平權與人才培育方面，便民網站與 APP 無障礙標章之身障人士實際檢測比例極低，且內部辦公系統無障礙化缺乏實質軟體開發資源與量化指標。同時，政府資通訊審議流於形式、缺乏實質擲節成效，且「訓用平臺」媒合效益未明，無助解決公部門資訊與資安人才短缺困境。

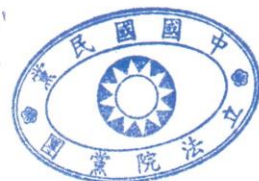
在資安管控與系統抗災韌性方面隱憂尤深，資安防禦計畫所屬之資安院接連爆發內部高層與工程師越權撈取外洩機敏資料之洩密事件，內部帳號稽核與人員紀律嚴重失靈。此外，關鍵民生系統雲端備份計畫之盤點機制標準不一恐致關鍵系統遺漏，且缺乏針對複合型實體災難的實戰切換演練與驗證標準，實質抗災能力仍屬脆弱。

為落實預算監督並確保公帑發揮實質數位服務與資安防護效益，爰此減列該項預算 25%，並要求數位發展部就「提升無障礙實測比例與內部系統改善指標、審議計畫擲節成效與訓用平臺媒合率、資安院洩密調查與內部紀律強化方案，以及精進雲端備份盤點與實體災難演練標準」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

杜師群

198



13

併同委員會決議辦理

2月1日
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：68 頁

科目（工作計畫）名稱：「政府數位業務-健全政府數位服務基礎環境及人才培力」

第 21 款第 1 項第 3 目第 1 節

預算數：552,877 千元

併交通委員會決議辦理

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

案由：數位發展部 115 年度預算編列「政府數位業務-健全政府數位服務基礎環境及人才培力」552,877 千元，提案凍結 500 萬元。俟數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

首先，目前政府數位服務仍存在「系統分散、資料不互通、重複登入與重複填寫」等問題，民眾使用體驗不佳。許多部會各自建置平台，缺乏整合標準，不僅浪費公帑，也增加管理成本。請問數位發展部如何推動跨部會數位服務整合？是否建立統一資料交換與身份驗證機制，真正落實「一次登入、全程服務」的數位政府目標？

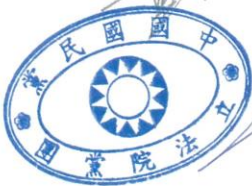
其次，數位轉型不能忽略數位平權。高齡者、身障者及偏鄉民眾，仍普遍面臨數位使用門檻。若政府全面數位化，卻缺乏輔助措施，恐造成新的行政排除。請問數位發展部如何確保政府數位服務兼顧弱勢族群需求？是否建立無障礙介面、高齡友善設計及實體輔助服務機制？

另外，政府掌握大量民眾個資與公共資料，但近年個資外洩與資安事件頻傳，社會對政府資料治理信任度受到影響。請問數位發展部如何強化政府資料安全與隱私保護？是否建立跨機關資安標準與定期稽核制度，避免民眾資料成為資安漏洞？

再者，目前政府資訊人才長期面臨招募困難與流動率偏高問題。與民間科技產業相比，公部門薪資與制度競爭力不足，導致高階數位人才難以留任。請問數位發展部如何建立政府數位人才培育與留才制度？是否規劃專業職系改革、跨域培訓及公私協力人才交流機制？

爰此，提案凍結「政府數位業務-健全政府數位服務基礎環境及人才培力」500 萬元，待數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



杜沛祥

200



88

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：101-105

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表：

☒歲出 ☒減列：_____10,000 萬元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 20%)

第 21 款 1 項 3 目 2 節 _____

科目(計畫)名稱：深化政府資通訊應用建
設

用途別：_____

本年度預算數：5 億 0,680 萬 8 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」項下「智慧政府數位化精進發展計畫」編列預算 5 億 0,680 萬 8 千元。數發部雖宣稱該計畫旨在推動智慧政府、實現數位包容並提升行政效能，然依據立法院預算中心評估報告指出，近年我國在國際數位政府評比之排名竟不進反退，呈現連年下滑之窘境。以日本早稻田大學發布之國際數位政府評比為例，我國自 107 年全球排名第 9 名，逐年下降至 112 年之第 15 名，更於 113 年度跌至第 20 名，創下近 7 年來最差成績。數發部身為主責機關，不僅未能提升國家數位競爭力，反而在施政績效低落之際編逾五億元預算，顯有浮濫編列之嫌。

檢視其推動政府數位服務之成效，立法院評估報告亦點出，作為提供民眾跨機關申辦服務核心之「我的 E 政府」入口網，目前部分地方政府於該平臺提供之申辦服務項數偏低，甚至有掛零情形。截至 114 年 7 月底，竟有高達 8 個市縣政府上架項數未達 20 項，包含連江縣 0 項、金門縣 6 項、嘉義市 7 項、新北市 11 項、臺東縣 13 項、嘉義縣 14 項、臺北市 16 項及花蓮縣 17 項，顯示縣市整合落差極大。數發部在推動中央與地方數位服務整合上成效不彰，缺乏具體輔導與跨域協調能力，導致數位平臺淪為數位蚊子館。政府資源有限，若僅砸大錢發包計畫，卻缺乏嚴謹效益評估恐使五億民脂民膏淪為無感施政。

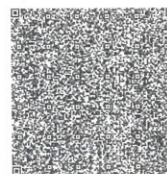
綜上所述，發部本部推動智慧政府之成效與其編列之鉅額預算顯不相當，且其施政優先順序與實際執行能力深受外界質疑。為確保國家財政紀律與預算實質效益，爰該項預算減列 1 億元並凍結 20%，俟數位發展部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑋敬



201



156

lkaA5tIX30Svdx7XZCalkO

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____2,000 萬元

☐凍結：_____萬 千元

____分之____(或 %)

第 21 款 1 項 3 目 2 節

科目(計畫)名稱：深化政府資通訊應用建設

用途別：_____

本年度預算數：5 億 0,680 萬 8 千元

案由：

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

115 年度數位發展部預算案於第 3 目「政府數位業務」項下「深化政府資通訊應用建設」編列 5 億 680 萬 8 千元，新增「政府 AI 試用場域及創新應用計畫」、「地方政府數位服務再造計畫」、「革新政府網路架構與提升雲端服務計畫」、「政府數位人才 AI 職能導向培育計畫」、「資料匯流機制基礎建設計畫」及「政府資料隱私強化與創新應用推動計畫」等 6 項計畫。

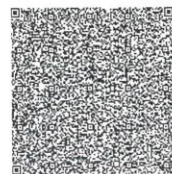
同年度預算書另以原計畫預算業已編竣為由，減列「政府骨幹網路傳輸計畫」、「強化智慧政府數位發展計畫」、「地方政府數位服務品質提升計畫」、「賦權個人打造自主數位運用計畫」及「資料開放及利用躍升計畫」等 5 項計畫，共計 2 億 7,245 萬 9 千元。

比較前後年度計畫內容，政府骨幹網路、地方政府數位服務、MyData、政府資料開放、資料匯流及智慧政府等業務，於 115 年度新增計畫中仍有明顯延續或轉型關係。惟預算書未逐項說明舊計畫建置之資訊系統、軟硬體設備、資料庫、應用程式介面、原始碼、雲端環境、人力及既有契約，係由新計畫接續使用、重新採購或停止維運，亦未清楚區分各新計畫較舊計畫新增之功能、服務範圍及經費增加原因。

6 項新計畫又同時涉及生成式人工智慧、政府服務入口、地方政府資訊服務、GSN 政府骨幹網路、T-Road、公有雲、雲端單一登入、後量子密碼、資料匯流、主權 AI 語料及隱私強化技術等領域，彼此間具有系統、資料及身分驗證之相互依賴關係。若欠缺統一的政府數位架構、共同元件及分階段審查機制，可能造成相同功

202 $\frac{1}{2}$

1-1



1/143

40P8p6vWUCdDugLqOplbg

能由不同計畫重複開發、原有系統無法退場，以及建置完成後持續增加雲端、授權與維護支出。

本案並非認定數發部以更名方式規避預算審查，亦非反對政府推動人工智慧、資安或數位服務，而係要求數發部提出足以證明新增投資必要性及不可替代性之完整資料。

爰減列該項預算 2,000 萬元，減列範圍以新增功能開發、委辦研究、顧問規劃、宣導推廣及尚未決標之非急迫性設備擴充為限，不得影響既有政府資訊系統、資安監控、漏洞修補、資料備份、必要雲端維運、民眾申辦服務及已簽訂契約之履行。俟數位發展部於 1 個月內，就前述 5 項結束計畫與 6 項新增計畫，提出歷年預算、決算、保留數、執行率、工作項目、系統設備、雲端資源、契約、人力及成果之逐項對照，並說明各新計畫之新增功能、與既有計畫之差異、未來 5 年建置及維運總成本、共用元件、專責人力、驗收標準、跨計畫整合架構及未達績效時之整併或退場條件，向立法院交通委員會提出書面報告。

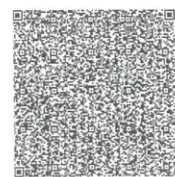
提案人：洪毓祥

連署人：



2022

1-2



2/143

jugxZcJuQUSjMvYUjiHOJQ

併同委員會決議辦理

3月29日
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部

【☐】歲入

【☒】歲出

單位預算書頁次：69 頁

科目（工作計畫）名稱：「政府數位業務-深化政府資通訊應用建設」

第 21 款第 1 項第 3 目第 2 節

預算數：506,808 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

併交通委員會決議辦理

案由：數位發展部 115 年度預算編列「政府數位業務-深化政府資通訊應用建設」
506,808 千元，提案凍結 500 萬元。俟數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

首先，目前政府資訊系統仍存在嚴重碎片化問題。各部會平台規格不一、資料格式不同，民眾經常需要重複登入、重複填寫資料，甚至跨機關資料無法互通。請問數位發展部，是否建立統一的政府數位架構與資料交換標準？如何避免各機關重複建置、浪費公帑？

其次，政府推動雲端化與數位服務後，資安風險也同步提升。近年政府網站遭駭、個資外洩與勒索攻擊事件頻傳，民眾對數位政府信任度受到影響。請問數位發展部如何強化政府雲端與資通訊系統安全？是否建立跨部會資安監測、滲透測試與應變演練機制，確保關鍵系統不中斷？

另外，目前中央與地方數位建設落差仍相當明顯。部分地方政府資訊預算與專業人力不足，導致中央推動的智慧治理政策難以落地。請問數位發展部如何協助地方政府深化資通訊應用？是否建立共享平台、共用系統與技術支援機制，降低地方建置成本？

再者，AI 與大數據技術快速發展，政府未來決策將更加依賴資料治理與智慧分析。但目前政府資料整合與應用仍有許多限制，包括資料孤島、格式不一致與共享困難等問題。請問數位發展部如何建立跨部會資料治理架構？如何兼顧資料共享、行政效率與個資保護？

爰此，提案凍結「政府數位業務-深化政府資通訊應用建設」500 萬元，待數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林沛祥



203

87

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____1,000 萬元☐凍結：_____萬 千元

_____分之_____ (或 %)

第 21 款 1 項 3 目 2 節 03 革新政府網路架構與
提升雲端服務計畫科目(計畫)名稱：深化政府資通訊應用建
設

用途別：_____

本年度預算數：2 億 5,832 萬 3 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」項下「革新政府網路架構與提升雲端服務計畫」編列預算 2 億 5,832 萬 3 千元。

115 年度數位發展部預算案於「深化政府資通訊應用建設」項下「革新政府網路架構與提升雲端服務計畫」編列 2 億 5,832 萬 3 千元，內容包括強化 GSN 政府骨幹網路、建構公有雲環境之 T-Road 數位基礎建設、發展雲端單一登入、推動後量子密碼、完善中文標準交換碼及科技防詐等工作。

T-Road 係政府機關間之安全資料傳輸基礎設施，數發部近年已逐步增加導入機關、介接服務及資料傳輸量。惟過去審計及委員辦公室資料曾指出，部分 MyData 資料項目、法務機敏資料及地方政府跨縣市資料，仍使用自建平臺、租用專線或其他傳輸方式，顯示 T-Road 可能存在「完成部署」與「實際使用」之落差。

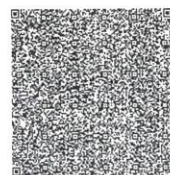
目前官方主要以導入機關數、介接服務數及總傳輸筆數呈現成果，但總傳輸量可能集中於少數服務，尚不足以反映所有介接項目之活躍程度。數發部未公開各機關、各服務及各應用程式介面之實際傳輸量、零傳輸或低度使用項目、成功率、延遲、可用率、故障及資安事件，亦未說明機關導入 T-Road 後，原有專線、自建資料交換平臺、GSN VPN 或其他維護契約是否已停用。

若機關只新增 T-Road，卻繼續支付原有專線及自建系統維運費，可能形成新舊雙軌與重複支出。另一方面，T-Road 政策成效亦不應只以技術介接衡量，而應具體減少民眾重複檢附政府已持有之戶籍、所得、資格、證照或其他文件，縮短申辦時間及改善跨機關資料孤島。

T-Road 涉及政府資料安全及機關正常運作，本案並非要求停止或縮減既有服務。

204 $\frac{1}{2}$

1-1



1/49

jjVD0v3pkEy3T9meANUIhw

爰減列該項預算 1,000 萬元，減列範圍限於公有雲 T-Road 之新增功能、顧問規劃、推廣活動及非急迫性設備擴充，不得影響既有 GSN、T-Road 資料傳輸、憑證、資安監控、資料交換、故障處理及政府正常運作。俟數位發展部於 1 個月內，就 T-Road 歷年建置與維運經費、各機關與各服務每月傳輸量、零傳輸及低度使用項目、成功率、延遲、可用率、重大故障與資安事件、介接後舊有專線與自建平臺之停用情形、新舊雙軌成本、公有雲架構、供應商、資料存放區域、資料移轉與退出機制，並提出 115 至 119 年度活躍服務率、舊系統退場、減少民眾檢附文件、縮短申辦時間及至少 10 項民眾有感跨機關服務之具體目標，向立法院交通委員會提出書面報告。

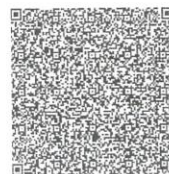
提案人：洪毓祥

連署人：



204²/₂

1-2



3/44

BSVbpkOaLUSyfd6aG4YjuQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____500 萬元☐凍結：_____萬 千元

____分之____(或 %)

第 21 款 1 項 3 目 2 節 03 革新政府網路架構與
提升雲端服務計畫科目(計畫)名稱：深化政府資通訊應用建
設

用途別：_____

本年度預算數：2 億 5,832 萬 3 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」項下「革新政府網路架構與提升雲端服務計畫」編列預算 2 億 5,832 萬 3 千元。

115 年度數位發展部將「積極強化打詐」列為三大核心施政方向之一，並於「革新政府網路架構與提升雲端服務計畫」列有強化科技識別防詐服務等工作。惟該計畫同時包括 GSN 政府骨幹網路、公有雲 T-Road、雲端單一登入、後量子密碼、中文標準交換碼及科技防詐等多項業務，預算書未另行彙整數發部本部及所屬機關投入打詐之總經費、人力、系統建置、平臺監理、委辦及宣導支出。

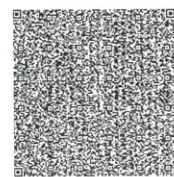
數發部及數位產業署依法負責網路廣告平臺納管、廣告實名、詐騙內容下架及法遵監督，惟現行預算及績效資料未能清楚呈現數發部、數位產業署、國家通訊傳播委員會、內政部警政署、金融監督管理委員會及法務部間之具體權責，亦未見按平臺公布詐騙廣告通報、主動偵測、平均下架時間、重複違規、停權、裁罰及改善情形。

政府打詐成效若僅以詐騙廣告下架件數、停權帳號數、宣導觸及人次或通報數量呈現，尚不足以證明政策有效。下架件數增加，可能是執行強度提高，亦可能是詐騙內容總量增加所致。數發部應進一步說明其平臺源頭管理及科技防詐措施，與詐騙案件數、民眾財損、金融攔阻、犯罪所得扣押及實際返還被害人款項間之關聯。

本案監督標的是打詐預算與成效資訊不透明，並非要求減少或停止打詐工作。

爰減列該項預算 500 萬元，減列範圍限於政策研析、顧問諮詢、宣導推廣及尚未決標之非即時性功能開發，不得影響 GSN、T-Road、既有防詐系統、資安防護、

205½



¼2

1-1

1Z1Nsmt5fEy CPwBmDAbwg

詐騙廣告即時通報下架、民眾查詢及其他即時打詐措施。俟數位發展部於 1 個月內，就本部及所屬機關 115 年度打詐相關計畫、預算、人力、委辦、補助、宣導、資訊系統及平臺監理支出提出完整彙整，並說明跨部會權責分工、各平臺通報與主動偵測數、平均及最長下架時間、停權及復發情形、裁罰件數與金額、自動化偵測之準確率、誤判率及漏判率，以及與詐騙財損、金融攔阻、犯罪所得扣押及返還被害人款項之共同績效指標，向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：洪毓祥

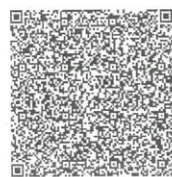
連署人：

陳鴻都



205²/₂

1-2



2/42

uLzC7mSwoky1n3g2XU8q5w

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____500 萬元☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 21 款 1 項 3 目 2 節 05 資料匯流機制基礎建設計畫

科目(計畫)名稱：深化政府資通訊應用建設

用途別：_____

本年度預算數：5,296 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 3 目「政府數位業務」第 2 節「深化政府資通訊應用建設」項下「資料匯流機制基礎建設計畫」編列預算 5,296 萬 7 千元。

115 年度數位發展部預算案於「深化政府資通訊應用建設」項下，編列「資料匯流機制基礎建設計畫」5,296 萬 7 千元及「政府 AI 試用場域及創新應用計畫」3,273 萬 5 千元，分別辦理政府資料匯流平臺、臺灣主權 AI 訓練語料庫、政府語言模型安全試用場域、AI Bots 共享及智能化政府數位服務入口等工作。

TAIDE 核心模型主要由國科會體系負責研發及算力平臺，數發部則負責政府資料、主權 AI 語料、政府應用場域及部分產業應用之推動。數發部雖非 TAIDE 核心模型之單一主辦機關，且不同政府或產業用途可能適合不同國內外模型，縱不宜要求所有政府 AI 或產業模型一律採用 TAIDE；惟政府既分別投入 TAIDE 模型、主權 AI 語料庫、政府 AI 試用場域、產業 AI 應用及新創投資等資源，即應建立跨部會共同架構及可驗證之政策成果。

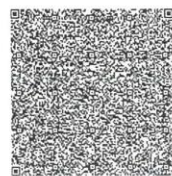
政府多年來已投入 TAIDE 模型研發、政府語料及產業應用，惟目前公開資料難以辨識政府所稱「參與機關」、「上架資料」、「AI 模型與服務」及「產品化」成果中，有多少屬於持續活躍使用、有多少資料實際進入 TAIDE 或其他本土模型之訓練、微調或評測，以及政府 AI 試用場域實際支援哪些模型。

僅以參與機關數、上架資料集數量或 token 總量，尚不足以證明主權 AI 語料已具備可訓練性及實際使用價值。數發部應說明資料是否具有合法且足以供模型訓練之授權、資料集是否重複、格式及品質是否符合 AI 使用需求、更新頻率及錯誤修正機制，以及實際被 TAIDE、政府 AI 場域或其他模型採用之數量。

政府 AI 試用場域亦應建立國內外模型之公平比較，不應因政策宣示而強迫各機

206¹/₂

1-1



1/41

rOYMnyMb2UuTEr4g9Y3J5g

關使用不適合之模型，亦不應未經比較即完全依賴外國模型。評測內容應包括繁體中文與臺灣語境、政府公文、法律與政策理解、幻覺率、資安、個資、成本、延遲、可移轉性及供應商鎖定風險。

爰減列前述計畫預算 500 萬元，減列範圍限於新增規劃、宣導推廣及尚未決標之非急迫性功能開發，不得影響既有語料庫、雲端必要維運、資料備份、資安防護、政府 AI 試用服務及既有模型之安全測試。俟數位發展部於 1 個月內，會同國科會及相關機關，就 TAIDE 核心模型、主權 AI 訓練語料庫、政府 AI 試用場域及產業應用之權責分工，提出各年度預算、資料來源、授權條件、資料集品質分級、重複率、更新率、實際訓練與評測使用量、支援模型清單、各模型使用機關數、活躍使用者、API 調用量、成本及效能評測，並說明數發部或所屬機關補助、輔導及投資之 AI 模型與服務中，採用 TAIDE 或其他本土模型之案件數、未採用之具體原因，以及未來政府主權 AI 資產進入公共服務及產業應用之共同績效目標，向立法院交通委員會提出書面報告。

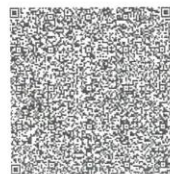
提案人：洪毓祥

連署人：



206²/₂

1-2



2/41

ZZo 9yuQqEOS4Xm1xEprQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部

預算書頁次：106

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 1 項 3 目 3 節

科目(計畫)名稱：促進資料多元創新應用

用途別：_____

本年度預算數：1 億 0,486 萬 4 千元

預算書說明欄：辦理 NGO 跨部門數據協力、數據公益、個人化資料自主運用、政府資料跨域協作及國內松等計畫

說明欄預算數：1 億 0,486 萬 4 千元

案由：

115 年度數位發展部預算案於第 3 目「政府數位業務」第 3 節「促進資料多元創新應用」辦理 NGO 跨部門數據協力、數據公益、個人化資料自主運用、政府資料跨域協作及國內松等計畫，編列預算 1 億 0,486 萬 4 千元。

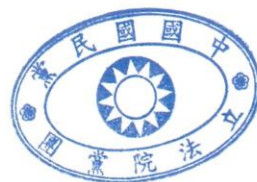
查該科目下各項計畫之規劃與執行存有諸多缺失與疑慮，恐致資源錯置與公帑浪費：在計畫成效與資源分配方面，政府資料跨域協作與推動數據公益計畫，皆缺乏具體之跨部會整合協調藍圖與隱私強化技術（PETs）落地推廣策略，欠缺客觀量化指標（KPI），恐流於形式化之系統維運與紙上談兵。此外，高額捐助國內團體及 NGO 輔導經費，均未具體說明受輔導與補助對象之客觀評選標準與防弊機制，引發資源分配不公疑慮，且相關出國參加歐洲資料會議之旅費多屬單向資訊蒐集，缺乏帶動國內創新之實質必要性。

在實質應用與防弊追蹤方面，耗資鉅額推動之數位皮夾與個人化資料計畫，實際應用場景極度侷限，且面臨防詐防盜與跨國規格串接等資安風險，在法源依據與個資防護配套未臻完善前推動，恐重蹈數位身分證暫緩之覆轍。同時，國內松預算雖較上年度增列 1,076 萬餘元，卻未見針對歷屆獲獎卓越提案建立賽後導入公私部門之落地執行追蹤機制，耗資數千萬恐淪為形式化之短期賽事與大拜拜活動。

為落實預算監督並確保公帑發揮實質資料創新與整合效益，爰此減列該項預算 25%，並要求數位發展部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

207



10

併同委員會決議辦理

月
凍500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：70 頁

科目（工作計畫）名稱：「政府數位業務-促進資料多元創新應用」

第 21 款第 1 項第 3 目第 3 節

預算數：104,864 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

併交通委員會決議辦理

案由：數位發展部 115 年度預算編列政府數位業務-促進資料多元創新應用」

104,864 千元，提案凍結 500 萬元。俟數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

首先，目前政府擁有大量公共資料，但各部會之間仍存在資料孤島現象，格式不一致、更新頻率不足、開放品質不一，導致資料難以真正被民間與產業有效利用。請問數位發展部，是否建立統一的資料治理與開放標準？如何提升政府資料品質、即時性與可用性，避免資料開放淪為形式？

其次，AI 與大數據快速發展後，資料價值大幅提升，但也帶來個資外洩與隱私侵害風險。近年社會對政府與企業使用資料的透明度高度關注。請問數位發展部如何建立資料使用監督機制？是否建立去識別化、最小化使用與跨機關稽核制度，確保人民資料權益不被濫用？

另外，目前大型科技平台掌握龐大數據資源，中小企業與新創團隊則面臨資料取得困難，形成「資料不對等」問題。請問數位發展部如何促進資料公平近用？是否建立公共資料共享平台與資料沙盒機制，協助中小企業、學研單位與新創團隊進行創新應用？

再者，政府近年積極推動智慧城市、智慧醫療與智慧交通，但不同系統之間仍缺乏整合，資料互通性不足。請問數位發展部如何建立跨部會資料整合架構？如何避免重複建置與系統各自為政，真正發揮資料治理效益？

爰此，提案凍結「政府數位業務-促進資料多元創新應用」500 萬元，待數位發展部向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林錫山



208

86

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：數位發展部

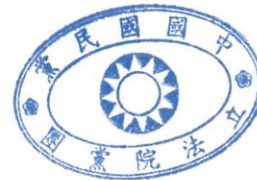
主決議

案由：鑒於數位發展部已建置「網路詐騙通報查詢網」，並督導各網路平台配合下架涉詐內容，惟近期公開統計顯示，詐騙案件有由 Facebook 等既有平台轉移至 Threads 等新興社群平台之趨勢，顯示平台治理仍存在移轉效應，現行統計亦難以完整評估各平台防詐措施之實際成效。為有效掌控網路詐騙管道，爰要求數位發展部建立各網路平台防詐治理成效評估機制，定期公布各平台涉詐內容新增數、下架率、平均處理時間、重複違規率及平台轉移趨勢分析，並據以研擬精進措施，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：張智倫

張智倫

林錫山



209

127

併同委員會決議辦理

凍
500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部資通安全署

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：17 頁

科目（工作計畫）名稱：「資通安全業務-綜合規劃管理-國家資通安全政策之研擬及規劃」

第 21 款第 2 項第 2 目

預算數：563,919 千元

建議【☐】減列數：

【☒】凍結數：500 萬元

併交通委員會決議辦理

案由：數位發展部資通安全署 115 年度預算編列「資通安全業務-綜合規劃管理-國家資通安全政策之研擬及規劃」563,919 千元，提案凍結 500 萬元。
俟數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

說明：

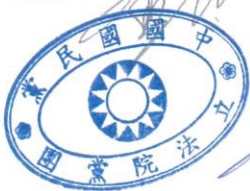
首先，目前政府機關與關鍵基礎設施頻繁遭受網路攻擊，包括政府網站癱瘓、資料外洩及系統入侵事件層出不窮。請問資通安全署，目前我國整體資安風險評估與應變能量是否足夠？是否建立全天候監控、即時通報與跨部會聯防機制，避免單一事件擴大為國安危機？

其次，地方政府與基層機關資安能力落差明顯。許多地方單位缺乏專業資安人員與預算，導致成為駭客攻擊弱點。請問資通安全署如何協助地方政府提升資安防護能力？是否建立中央支援平台、共用資安服務與定期演練機制？另外，近年 AI 技術快速發展，深偽影像、AI 自動化攻擊與生成式假訊息，已成為新型態資安與資訊戰威脅。請問資通安全署是否已將 AI 風險納入國家資安政策？如何建立 AI 資安防禦與數位信任機制，防止假訊息與認知作戰影響社會穩定？

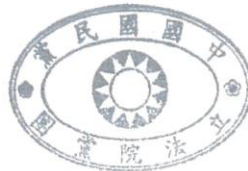
再者，我國關鍵基礎設施，包括電力、金融、交通、醫療與電信系統，高度依賴數位化，一旦遭到攻擊，後果恐極為嚴重。請問資通安全署如何強化關鍵基礎設施資安韌性？是否建立跨產業聯防、滲透測試與災害應變標準作業程序？

爰此，提案凍結「資通安全業務-綜合規劃管理-國家資通安全政策之研擬及規劃」500 萬元，待數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



林偉祥



黃仁

210

92

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

2018 歲次 201

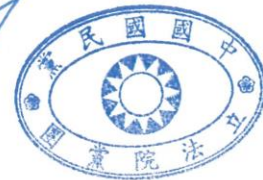
刪減預算決議 21-2-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部資通安全署 115 年度預算，其工作計畫「資通安全業務」項下之分支計畫 01 綜合規劃管理，編列資訊服務費 87,054 千元(P23)，辦理資訊系統專案管理、資安防護等費用，考量國防支出逐年攀升，部分可由單位專業人員辦理，是項經費可予精簡，以節約公帑支出。提案刪減上述「資訊服務費」^{148,133}~~87,054~~^{47,066}千元。是否有當，敬請公決！^{18,732}

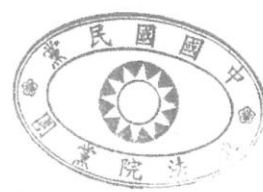
提案人：

賴士葆

林錫山



林錫山



211

51

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

2010
2054 減到 650

刪減預算決議 21-2-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部資通安全署 115 年度預算，其工作計畫「資通安全業務」項下之分支計畫 01 綜合規劃管理，編列一般事務費 38,854 千元(P23)，辦理資通會報、資安防護、資安職能等費用，較 114 年預算增加 32,887 千元，考量國防支出逐年攀升，財政資源益顯有限，及部分可由單位專業人員辦理，應檢討精簡是項經費編列，以提升預算使用效益，落實節約公帑。提案刪減上述「一般事務費」^{5,967}_{2,070} 93,058 千元。是否有當，敬請公決！

提案人：

賴士葆

孫自強

杜江輝



212

52

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部資通安全署

預算書頁次：23

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 2 項 2 目 節 01 綜合規劃管理

科目(計畫)名稱：資通安全業務

用途別：_____

本年度預算數：6 億 9,530 萬 6 千元

預算書說明欄：資安相關計畫

說明欄預算數：6 億 4,146 萬 4 千元

案由：

115 年度數位發展部資通安全署預算案於第 2 目「資通安全業務」項下「綜合規劃管理」編列「數位政府資安生態防護推動計畫」2 億 5,905 萬元、「整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫」1 億 3,138 萬 7 千元、「政府數位韌性強化計畫」2 億 3,062 萬 7 千元，以及「資安治理 AI 化計畫」2,040 萬元，四項計畫經費合計達 6 億 4,146 萬 4 千元。

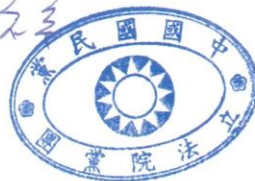
查前揭多項計畫皆以提升國家資安防護能量、強化資安治理與網路系統韌性為核心目標，然依據立法院預算中心評估報告檢視，各計畫在具體建置標的與預期功能上具高度同質性且內容多有重疊。其中，「資安治理 AI 化計畫」與「政府數位韌性強化計畫」皆旨在建置自動化分析之資安系統，建立具查詢與分析能力之平臺，兩者建置標的與預期功能缺乏明確區別，實有目的與功能重疊之問題；此外，「數位政府資安生態防護推動計畫」與「整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫」皆聚焦於強化政府網路防禦縱深、通報應變與系統運作韌性，業務性質與防護目標高度同質且缺乏明確分流。在各計畫性質、建置系統目的與防護目標高度重疊之情況下，機關未妥適區隔各計畫之具體工作事項，亦未提出有效之資源整併規劃，恐有疊床架屋、多頭馬車與預算重複配置之疑慮。

為落實財政紀律及確保國家資源發揮最大綜效，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部資通安全署就前揭四項計畫之明確業務區隔、自動化資安分析系統之實質整併與資源整合機制，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：中國國民黨立法院黨團

213

2



24

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部資通安全署

預算書頁次： 25

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 2 項 2 目 節 02 通報應變業務

科目(計畫)名稱：資通安全業務

用途別：獎補助費-對國內團體之捐助

本年度預算數：4 億 0,698 萬 6 千元

預算書說明欄：辦理資安防護相關計畫

說明欄預算數：4 億 0,698 萬 6 千元

案由：

115 年度數位發展部資通安全署預算案於第 2 目「資通安全業務」項下「通報應變業務」編列「關鍵基礎設施資安防護計畫」3 億 1,320 萬元，以及「AI 網路主動式防禦關鍵技術研究計畫」9,378 萬 6 千元，兩項計畫經費合計高達 4 億 698 萬 6 千元。

經查，此兩項計畫其核心本質皆為辦理國家「資通安全防護」工作，前者旨在針對關鍵基礎設施進行深度檢測與數位靶場實兵演練，後者則側重於運用 AI 技術研發主動式防禦與威脅追跡機制。然資安防禦實務與技術研發實為一體兩面，前瞻防禦技術之研發理應直接對接並服務於實體基礎設施之防護需求，而實兵演練所獲取之攻擊數據與防禦經驗，亦應即時回饋作為 AI 系統訓練與優化之養分。機關將同屬「資安防護」範疇之業務，硬性拆分為不同之獨立計畫分別編列預算，不僅恐導致行政管理成本與委辦資源之重複配置，更易造成「實務防禦演練」與「防禦技術研發」雙頭馬車、各自為政，難以發揮整體資安防護之最大綜效。

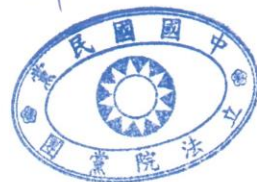
為避免國家資安防護資源零碎化與疊床架屋，確保前瞻 AI 研發能實質落地應用於關鍵設施防護，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部資通安全署就「前揭兩項計畫之實質資源整併規劃、研發技術與靶場演練之具體介接整合機制，以及避免資安防護資源零碎化之檢討改善方案」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林錫山

214

1



23

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部資通安全署

預算書頁次：26

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 2 項 2 目 節 04 稽核檢查業務

科目(計畫)名稱：資通安全業務

用途別：_____

本年度預算數：1 億 1,425 萬 7 千元

預算書說明欄：稽核檢查業務

說明欄預算數：1 億 1,425 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部資通安全署預算案於第 2 目「資通安全業務」項下「稽核檢查業務」編列預算 1 億 1,425 萬 7 千元。

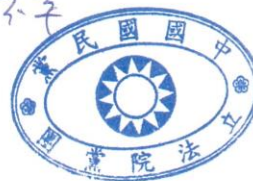
經查，該項業務經費較上年度大幅暴增 9,235 萬 7 千元，主要係因新增「數位訊息分析技術研發計畫」9,016 萬元及「稽核資料分析平臺後續擴充」999 萬 7 千元等鉅額項目所致。然依據立法院預算中心評估報告指出，占該分支計畫經費最大宗之「數位訊息分析技術研發計畫」，為總經費高達 3.6 億餘元之跨年期計畫，於預算案送審前均未獲行政院核定，且將經費全數捐助予國家資通安全研究院辦理，卻未見具體之衡量依據與細部標準化計算方式，嚴重違反「先計畫、後預算」之財政紀律原則，恐影響後續資源運用效益與管控。

此外，另一項近千萬元之「稽核資料分析平臺後續擴充」設備投資，於預算書中亦僅單純臚列項目名稱，對於具體採購內容、確切軟硬體規格及細部估算基準皆付之闕如。在該分支計畫下之兩大核心項目皆缺乏明確計畫核定進度、嚴謹財務估算與具體採購規格之情況下，實難以說服立法院與社會大眾此高達 1.14 億餘元花費之合理性與必要性。

為嚴格把關國家資源及落實預算編列覈實原則，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部資通安全署就「該分支計畫下各項新增子計畫之最新核定進度、標準化之細部經費估算基準、平臺擴充之具體軟硬體規格，以及預期達成之具體量化績效指標」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

林師祥



215

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：23

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：28億3000萬 元

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 21 款 3 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：56 億 6,015 萬元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」編列預算 56 億 6,015 萬元，係推動該署各項業務之經費，其中編列之委辦費用高達 46 億 8552 萬 6 千元，佔該計畫預算比率達 82.78%。數位產業署高度仰賴委外辦理，然調閱 114 年度各項計畫執行明細發現，鉅額委外預算高度集中於特定財團法人與公協會。如財團法人資訊工業策進會、台北市電腦商業同業公會、財團法人工業技術研究院、中華民國資訊軟體服務商業同業公會等。

除鉅額委辦費外，「促進數位創新動能轉型升級」工作計畫亦編列高達 9 億 5532 萬 8 千元之獎補助費用，佔該計畫預算比率達 16.87%，委辦費加上獎補助費合計占計畫經費約 99.6%。顯見數位產業署自身毫無實質推動產業升級之量能，業務全數外包與發放補助，機關已徹底淪為「發包與撒幣中心」，嚴重喪失其設立之專業角色與功能定位。

進一步檢視各項計畫委辦之執行成果及方式，會發現如資服業轉型雲服務暨推廣計畫或新興數位科技研發補助計畫都是透過獎補助之方式提供給大專院校或是民間企業獎補助，花費高昂委辦費發包給特定法人，再由法人進行獎補助案件審查，除發錢外，看不出數位產業署之實質功能。

數位產業署角色定位自我弱化，且對特定受託廠商之監督、考核與課責機制極度不明確。為防範公帑遭特定團體把持，並確保預算執行效益，在數產署未能針對相關委辦廠商建立嚴格之「監督、考核與退場課責機制」，並具體檢討委辦及獎補助比例前，爰減列該項預算 28 億 3,000 萬元，以維護政府財政紀律。

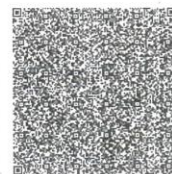
提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑛敬



216

1-1



158

6Gfotg1u3UGqlxu8KmcjGg

併案辦理

1150713chu(賴士葆委員辦公室)

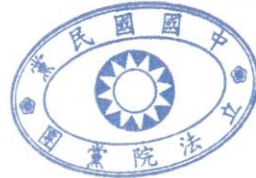
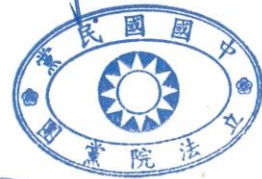
刪減預算決議

案由：本院委員 賴士葆 等 人，查數位發展部數位產業署 115 年度「**促進數位創新動能轉型升級**」項下，編列智慧機器人軟體發展及應用推動計畫、智慧雨林產業創生計畫、開發產業 AI 便利工具及補助計畫、數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫等多項計畫，各計畫均包含工具開發、產業輔導、場域實證、人才培育及企業補助，內容高度重疊，且缺乏共同技術架構、成果共享及避免重複補助機制，爰提案**刪減 6 億元**。是否有當？敬請公決。

提案人：

賴士葆
林錫山

得以案



217

3

文字修正

1150713chu(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議

案由：本院委員 賴士葆 等 人，查數位發展部數位產業署 115 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下，數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫、先進衛星多元服務應用產業發展計畫、5G 通訊應用技術服務場域實證計畫、行動寬頻專用電信網路治理精進與產業創新應用計畫、數位相關產業政策規劃與計畫管理作業等，以政府委辦方式建置算力、衛星應用、5G 場域及產業政策研究，惟未完整揭露設備規格、單位成本、使用率、民間替代方案及商轉成果，且政策規劃與計畫管理本屬機關核心職責，不宜再大量外包，爰提案刪減 6 億元。是否有當？敬請公決。

提案人：

賴士葆

40,000 千元

科目自調

（簽名）



1150713chu(賴士葆委員辦公室)

刪減預算決議

案由：本院委員 賴士葆 等 人，查數位發展部數位產業署 115 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下，數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫、先進衛星多元服務應用產業發展計畫、5G 通訊應用技術服務場域實證計畫、行動寬頻專用電信網路治理精進與產業創新應用計畫、數位相關產業政策規劃與計畫管理作業等，以政府委辦方式建置算力、衛星應用、5G 場域及產業政策研究，惟未完整揭露設備規格、單位成本、使用率、民間替代方案及商轉成果，且政策規劃與計畫管理本屬機關核心職責，不宜再大量外包，爰提案刪減 6 億元。是否有當？敬請公決。

提案人：

賴士葆

林錫山



218(原案)

4

改主決議

改主決議

2月
凍10%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

凍結：_____萬 千元
分之____(或1%)

第 21 款 3 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：

本年度預算數：56 億 6,015 萬元

預算書說明欄：數發部與衛福部於 2025 年共同推動「智用雙全」行動計畫，旨在透過 AI 技術緩解長照人力缺口並提升照護品質。雖編列龐大預算，但中小企業申請門檻過高，導致真正需要補助的微型企業難以受惠。此外，績效指標(KPI)流於形式，連審計部都曾質疑，計畫以「舉辦多少場說明會」或「發放多少張數位轉型券」等量化數據作為 KPI，但對於企業導入 AI 後是否真正「提升營收」或「成功轉型」，缺乏長期且實質的追蹤評估。

說明欄預算數：56 億 6,015 萬 0 千元計算減凍數

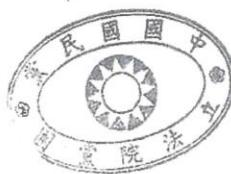
案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」數發部與衛福部於 2025 年共同推動「智用雙全」行動計畫，旨在透過 AI 技術緩解長照人力缺口並提升照護品質。雖編列龐大預算，但中小企業申請門檻過高，導致真正需要補助的微型企業難以受惠。此外，績效指標(KPI)流於形式，連審計部都曾質疑，計畫以「舉辦多少場說明會」或「發放多少張數位轉型券」等量化數據作為 KPI，但對於企業導入 AI 後是否真正「提升營收」或「成功轉型」，缺乏長期且實質的追蹤評估。編列預算 56 億 6,015 萬 0 千元。爰凍結該項預算 10%，俟數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後始得動支。爰以，請數位發展部數位產業署就前述事由，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

陳永傑
陳永傑

打中祥



219
1-26

70

改主決議

改主決議

>月
凍10%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或1%)

第 21 款 3 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：

本年度預算數：56 億 6.015 萬元

預算書說明欄：數位發展部與經濟部、教育部、國科會等部會共同推出「智慧兩林產業創生計畫」，將 AI 應用擴大至 8 類健康照護場域，打造 AI 健康照護解決方案的模組化輸出，該計畫串聯場域業者、資訊服務業者、大專院校三方，推動智慧製造與商業服務業的 AI 落地與人才培育。然「場域、資服、學校」鐵三角流於形式。三方媒合機制複雜，溝通成本過高，媒合成功率低，導致許多有急迫數位轉型需求的南部中小企業打退堂鼓。

說明欄預算數：56 億 6.015 萬元計算減凍數

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」，數位發展部與經濟部、教育部、國科會等部會共同推出「智慧兩林產業創生計畫」，將 AI 應用擴大至 8 類健康照護場域，打造 AI 健康照護解決方案的模組化輸出，該計畫串聯場域業者、資訊服務業者、大專院校三方，推動智慧製造與商業服務業的 AI 落地與人才培育。然「場域、資服、學校」鐵三角流於形式。三方媒合機制複雜，溝通成本過高，媒合成功率低，導致許多有急迫數位轉型需求的南部中小企業打退堂鼓。編列預算 56 億 6.015 萬元，爰凍結該項預算 10%，俟數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。爰此，請數位發展部數位產業署就前述事由，於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

陳永傑
陳永傑

杜中祥



220

1-30

74

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

2023.9.2月
1:10:4倍54

刪減預算決議 21-3-1

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部數位產業署 115 年度預算，各項費用彙計表中工作計畫「促進數位創新動能轉型升級」項下，編列委辦費 4,685,526 千元(P54)，較 114 年預算增加 2,783,045 千元，其中列有衛星多元應用、陸海空網路、資通訊產業、國際輸出、業務推廣、產業跨域、政策規劃管理等費用，考量國防支出逐年攀升，財政資源益顯有限，及部分業務可由專業人員辦理，應檢討精簡是項經費編列，以提升預算使用效益，落實節約公帑。提案刪減上述「委辦費」~~430,000~~ 千元。是否有當，敬請公決！

180,000

科目自調

提案人：

John H. ...



杜江祥

22/

53

文字修正

11412FU(賴士葆委員辦公室)

2月
4040 剛 隱541

刪減預算決議 21-3-2

案由：本院委員賴士葆等 人，查數位發展部數位產業署 115 年度預算，各項費用彙計表中工作計畫「促進數位創新動能轉型升級」項下，編列對國內團體之捐助 895,497 千元(P31)，較 114 年預算增加 867,426 千元，列有辦理相關產業創新活動研發及推廣等費用，考量國防支出逐年攀升，財政資源益顯有限，及部分業務可由專業人員辦理，應檢討精簡是項經費編列，以提升預算使用效益，落實節約公帑。提案刪減上述「對國內團體之捐助」~~180,000~~ 千元。是否有當，敬請公決！

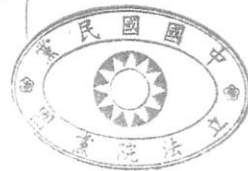
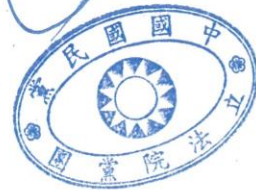
1,500

提案人：

賴士葆

杜偉祥

（簽名）



222

54

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次： 23

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：56 億 6,015 萬元

預算書說明欄：服務型智慧機器人、軍民通用資安、資安產業推動、新興數位、零信任物聯網及行動寬頻等 6 項計畫

說明欄預算數：6 億 7,470 萬 5 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」辦理服務型智慧機器人、軍民通用資安、資安產業推動、新興數位、零信任物聯網及行動寬頻等 6 項計畫，編列預算 6 億 7,470 萬 5 千元。

查上述計畫雖編列鉅額預算，然普遍存在具體量化指標極低、實質受輔導家數過少，導致平均單案成本畸高等問題，難以發揮廣泛之產業帶動效益。

前揭計畫之預期目標與投入成本顯不成比例。「服務型智慧機器人」耗資 1.74 億元，僅設定促成海外合作 3 案與實證 8 家；「軍民通用資安」逾 1.06 億元預算預期促成研發僅 8 案，數量甚至低於往年之 16 案；近 1.67 億元的「資安產業推動」全數委外，卻僅設定賦能 15 家企業與檢測 15 案；逾 1.54 億元的「新興數位」補助經費僅承諾擇優至少 15 件；近 4,569 萬元的「零信任物聯網」僅協助 5 個工作小組與 7 家業者導入；而以逾 2,700 萬元委外之「行動寬頻」專辦近期實際受理申請更僅 10 件。各項計畫所能惠及之企業家數寥寥可數，缺乏實質之產業擴散效益。

為確保逾 6.74 億元公帑能符合成本效益原則，爰此，減列該項預算 25%。

提案人：

林錫山



223

15

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次： 23

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列： 25%☐凍結： 萬 千元
分之 (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：

本年度預算數：56 億 6,015 萬元

預算書說明欄：亞太強韌陸海空網路、數位相關產業政策規劃、AI 評測環境、數位創新解決方案、消費者保護等 5 項計畫

說明欄預算數：2 億 1,346 萬 2 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」辦理亞太強韌陸海空網路、數位相關產業政策規劃、AI 評測環境、數位創新解決方案、消費者保護等 5 項計畫，編列預算 2 億 1,346 萬 2 千元。

查上述計畫普遍存在將機關核心公權力全數委外之情形，恐導致機關主體性喪失與監管量能空洞化。前揭計畫將多項屬政府核心之行政職權交由民間廠商執行。「亞太強韌網路」涉及國際大廠重大投資認定與跨部會協調，有具高度機敏商業資料外洩之疑慮；高達 6,100 萬元的「數位相關產業政策規劃」將核心幕僚與管考職能全數外包，恐衍生委外廠商管考其他委外計畫之防弊漏洞；「AI 評測環境」將涉及我國文化主體性與本國法規之在地化評測標準全額委外，缺乏官方公信力與品質查核機制；「數位創新解決方案」將協助本土產業接軌國際與官方交流等法定職掌外包，致使機關內部難以累積實質經貿談判經驗；「消費者保護」更將具核心監管性質之個資行政檢查與偏重公關之參展預算併列委外，界線不清且難以客觀評估查核成本。

為確保公權力行使之妥適性並維護機關核心治理量能，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部數位產業署就「業務委外之必要性與防弊管考機制暨提升機關實質量能之檢討作為」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

224



17

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：23

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%_____

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：56 億 6,015 萬元

預算書說明欄：與人才培育有關計畫

說明欄預算數：6 億 2,729 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」辦理與人才培育有關計畫，編列預算 6 億 2,729 萬 7 千元。

查前揭各項計畫所欠缺人才之能力需求多有重疊，缺乏資源整合規劃。依據立法院預算中心評估報告指出，近年資訊服務業 AI 人才招募漸趨困難，且各類職業所欠缺人才之能力需求多有重疊。數位產業署將人才培育經費分散於前揭多項分支計畫中，若未能妥善規劃跨計畫之整合與培訓機制，恐導致國家資源分散，難以精準對接資訊服務產業之實際人才需求。

其次，面臨外商強勢競爭，缺乏具體留才配套與產學對接機制。近年全球 AI 晶片龍頭與大型雲端服務商陸續在臺設點並開出優渥條件攬才，加劇我國科技人才荒問題，致使國內企業與公部門面臨嚴峻的招募壓力。機關投入逾 6.2 億元公帑辦理人才培育，若缺乏將培訓人才實質留在國內資訊服務業或公部門服務之具體媒合與追蹤機制，恐難以根本解決我國產業所面臨之缺工與技術斷層問題。

為落實預算執行效益及確保國家培育資源能有效轉化為國內產業戰力，爰此減列該項預算 25%，並要求數位發展部數位產業署就「跨計畫人才培育資源之整合規劃與防重疊機制、因應外商競爭國內科技人才之具體留才與產學媒合配套，以及各計畫人才培訓後之留任追蹤量化績效指標 (KPI)」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

225

林錫山



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：29

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節 01 推動資通訊數位服務升級與普及

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：27 億 4,068 萬 7 千元

預算書說明欄：先進衛星多元服務應用產業發展計畫

說明欄預算數：2 億 3,490 萬元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」辦理先進衛星多元服務應用產業發展計畫，編列預算 2 億 3,490 萬元。

查該計畫旨在鏈結國際衛星與雲服務業者資源，並推動至少 10 案衛星應用概念性實證。然檢視其實際推動現況，尚有以下事實需進一步釐清：

首先，推動國際低軌衛星落地應用與服務介接，首要面臨我國《電信管理法》針對外資直接持股不得超過 49%之法規限制。若未能優先從根本解決國際指標性業者來臺之法規障礙與市場准入問題，逕自編列鉅額委辦與補助經費進行應用實證與國際鏈結，恐致資源投入效益受限，難以達成預期之產業帶動效果。

其次，我國衛星通訊發展目前面臨跨部會權責分散之問題。數位發展部與國家通訊傳播委員會(NCC)於衛星設備審驗、落地許可、產業應用及監理研究等階段，相關業務與預算呈現兩邊編列之情形。若缺乏事權統一之統籌機制與跨部會整合，恐造成資源重疊並拖累整體衛星產業發展進度。

為確保公帑運用之合理性，爰此減列該項預算 25%，並要求數位發展部數位產業署就「針對國際低軌衛星業者來臺之法規障礙排除與應對策略、與通傳會(NCC)之跨部會權責分工與資源整合情形，以及本計畫鉅額委外與補助經費之具體量化成效指標(KPI)」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

226



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：34

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 30%)

第 21 款 3 項 2 目 節 01 推動資通訊數位服務升級與普及

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：27 億 4,068 萬 7 千元

預算書說明欄：13. 數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫 750,000 千元(委辦費，含資本門 502,000 千元)

說明欄預算數：7 億 5,000 萬元計算減凍數

案由：

針對 115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」之 13. 數位產業跨域軟體基盤暨數位服務躍升計畫 750,000 千元(委辦費，含資本門 502,000 千元)，編列預算 7 億 5,000 萬元。因該計畫預計大幅擴建 AI 算力資源，該署與國科會國網中心及民間算力業者合作，調度 AI 算力資源 80 片 GPU，115 年度預計擴建 AI 算力資源累計達 140 片最新型號之 GPU，合計較 114 年度增加 83.33%。然查，國內民間業者(如中華電信)，已於 114 年 8 月推出 hicloud AI 算力雲之 GPU 租賃服務，若政府以公帑採購 GPU 無償放送，不僅無助於數位基礎建設之永續發展，將產生與民爭利及破壞民間算力租賃市場之隱憂。

依據數位產業署於 113 年 2 月提出之報告指出，本計畫原規劃設計「使用者付費機制」如數據使用費用、程式碼授權費用等，於 116 年透過營運移轉或自主營運方式促進永續經營。然迄今計畫已邁入第三年，數產署仍以「降低業者成本」為由持續提供免費資源，未見使用者付費機制之具體落實期程。在相關收費規則未明前，不應任由預算無限制擴張。

綜上所述，為確保公帑有效運用並促進數位市場健康發展，爰凍結該項預算 30%，俟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後，始得動支。

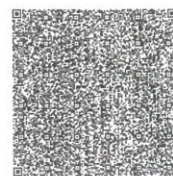
提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑋卿



227

1-1



153

DGMjczBktEmgKrYaJAx41Q

併同委員會決議辦理

月02
凍1500萬

115 年度中央政府總預算案（公務預算部分）提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：15 頁

科目（工作計畫）名稱：「促進數位創新動能轉型升級-策進數位跨域應用與平台服務」

併交通委員會決議辦理

第 21 款第 3 項第 2 目

預算數：2,919,463 千元

建議【☐】減列數：【☒】凍結數：1500 萬元

案由：數位發展部數位產業署 115 年度預算編列「促進數位創新動能轉型升級-策進數位跨域應用與平台服務」2,919,463 千元，提案凍結 1500 萬元。
俟數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

說明：

首先，目前許多傳統產業面臨數位轉型壓力，但中小企業普遍存在資金不足、人才缺乏與技術門檻過高問題。很多業者坦言，「知道要數位化，卻不知道從哪裡開始」。請問數位產業署，如何協助中小企業導入 AI、雲端、電商與數位平台？是否建立一站式輔導與技術媒合機制，降低轉型門檻？

其次，臺灣數位產業長期存在「硬體強、平台弱」問題。國內企業在半導體與 ICT 製造具國際優勢，但在數位平台、雲端服務與數據經濟領域，仍高度依賴國際大型科技公司。請問數位產業署如何扶植本土平台服務發展？是否提出國家級平台經濟發展策略，提升臺灣數位自主能力？

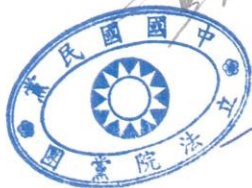
另外，跨域應用涉及大量資料整合與平台串接，但目前不同產業間資料格式與系統標準不一，造成應用推動困難。請問數位產業署是否建立跨產業資料交換與技術標準？如何避免各自為政，提升數位整合效率？

再者，AI 技術快速發展，未來包括製造、醫療、金融、農業與零售等產業，都將受到深刻影響。但目前許多企業對 AI 應用仍停留在概念階段，缺乏實際落地能力。請問數位產業署如何推動 AI 跨域應用？是否建立 AI 試驗場域、產業沙盒與中小企業導入補助機制？

爰此，提案凍結「促進數位創新動能轉型升級-策進數位跨域應用與平台服務」1500 萬元，待數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

書面

提案人：



林沛祥

228



85

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：1,000 萬元

____分之____ (或 %)

第 21 款 3 項 2 目 節 02 策進數位跨域應用與平台服務

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：業務費-委辦費

本年度預算數：25 億 3,445 萬 4 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」中「業務費」之「委辦費」編列預算 25 億 3,445 萬 4 千元。

有鑑於數位產業署「智慧防詐通報查詢與數位信任應用發展」編列 4 億 5,806 萬 3 千元，較上年度增加 1 億元，顯見政府已將打詐、防詐及數位信任愈加重視。

惟立法院預算中心就數位發展部 115 年度預算評估報告指出，現行防制詐騙廣告措施仍有精進空間，如報告中指出，因臺北市政府提供之通報案件為紙本資料，爰 Meta 公司處理通報速度緩慢，致部分案件未能及時下架。又如「網路詐騙通報查詢網」運用 AI 自動掃描對象僅有 Meta 公司旗下之廣告檔案庫，而未有涵蓋如 Google、YouTube 及 LINE 等其他廣告平臺與社群媒體。

主管機關允宜提出具體改善計畫，提升詐騙廣告通報與下架效率，並督促網路廣告平台業者建立更完整之防詐機制，以減少詐騙訊息透過數位平台持續擴散。

爰凍結該項預算 1,000 萬元，俟數位發展部數位產業署於 3 個月內就「詐騙訊息通報下架及平台協力防治精進方案」向立法院交通委員會提出書面報告後並經同意後，始得動支。

提案人：





229

1-1



209

LhFoXMLGOEKzqliFqTpTuw

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：36

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節 02 策進數位跨域應用與平台服務

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：29 億 1,946 萬 3 千元

預算書說明欄：智慧城市發展計畫、數位環境模型生成與數位去偏見技術建構計畫、後量子密碼應用發展計畫、實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫

說明欄預算數：5 億 4,705 萬 1 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」辦理智慧城市發展計畫、數位環境模型生成與數位去偏見技術建構計畫、後量子密碼應用發展計畫、實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫，編列預算 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。「數位去偏見」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」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。兩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。

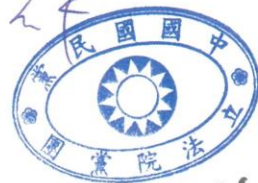
其次，計畫經費過度傾斜於公關展會與紙上作業，實質挹注產業比例偏低。「智慧城市」2 億元預算中高達 1.85 億元為委辦費，核心工作多用於擘劃藍圖與政策研究，實質跨域應用落地驗證竟僅有 4 案次；「實境體感」逾七成委外經費耗於基地維運與展會活動，且多以參與或觸及人次為主要量化指標，實質獎勵本土原創開發團隊之資金比例相對較低。

為確保逾 5.47 億元公帑能精準投入實質之產業建設，爰此，減列該項預算 25%。

提案人：中國國民黨立法院黨團

230

林正輝



16

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次： 41

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節 02 策進數位跨域應用與平台服務

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：29 億 1,946 萬 3 千元

預算書說明欄：智慧防詐通報查詢與數位信任應用發展

說明欄預算數：4 億 5,806 萬 3 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」辦理智慧防詐通報查詢與數位信任應用發展，編列預算 4 億 5,806 萬 3 千元。

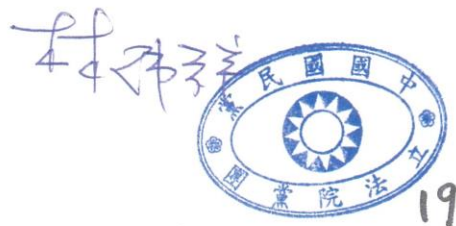
查該計畫針對「通報查詢網」與「情資蒐集」部分，依據立法院報告指出，目前運用 AI 自動化掃描詐騙廣告之範圍與內容尚嫌不足，僅侷限於 Meta 公司旗下平臺，未涵蓋其他主流媒體，防堵範圍尚欠周全。此外，通報下架機制之電子送達功能仍有優化空間，為避免案件遞延超過法定下架時限，建請機關研謀擴大 AI 掃描與情資蒐集範圍，並督促平臺業者落實查核責任。

其次，針對「商務防詐體系」與「數位信任」部分，數產署雖已推動第三方支付服務業能量登錄與遊戲點數防詐機制，惟實務上仍有不肖人士透過人頭公司與第三方支付進行洗錢，或利用網購與直播平臺交易遊戲點數成為防堵破口。為確保防詐委辦經費能發揮實質綜效，建請機關進一步強化第三方支付之客戶身分確認(KYC)、事中及事後查核防弊機制，以澈底阻斷洗錢與詐騙金流源頭。

爰此，**減列該項預算 25%**，並要求數位發展部數位產業署就「擴大 AI 自動掃描詐騙廣告範圍之具體規劃、提升平臺業者通報下架效率之精進作為，以及強化第三方支付與遊戲點數防制洗錢(KYC)之查核防弊機制」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

231



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：42

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☐歲出 ☒減列：_____43,000 萬 千元☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 90%)

第 21 款 3 項 2 目 節 02 策進數位跨域應用與平台服務

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：

本年度預算數：29 億 1,946 萬 3 千元

預算書說明欄：城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫 450,000 千元

說明欄預算數：4 億 5,000 萬元計算減凍數

案由：

針對 115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫編列預算 4 億 5,000 萬元。經查，「城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫」114 年度經費需求原為 1 億 5,000 萬元，復經立法院刪減為 2,000 萬元。依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」第 9 點第 1 項第 5 款規定，因計畫預算經刪減，致無法達成原計畫目標時，機關「應即修正原計畫」。然數位產業署並未依法依程序重新檢討並辦理計畫修正，115 年即逕行編列 4.5 億鉅額預算，變相迴避立法監督。

經對比 114 年度「城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫」至 114 年 8 月底，該筆兩千萬的預算，實際執行數為零，115 年度就直接編列 4.5 億元，預算金額差異巨大，經費編列顯失合理性。為避免公帑浪費與預算浮編，在數產署未能依法完成計畫修正，並針對暴增之經費提出具體、合理之成本效益估算前，爰減列該項預算 4 億 3,000 萬元。

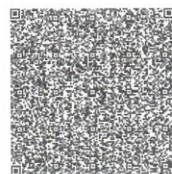
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



232

1-1



163

6ZUqPy7BtGhTf6uP8Wsg

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次： 42

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節 02 策進數位跨域應用與平台服務

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：29 億 1,946 萬 3 千元

預算書說明欄：城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫

說明欄預算數：4 億 5,000 萬元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」辦理城鄉建模與數位雙生基礎建設應用計畫，編列預算 4 億 5,000 萬元。

查本計畫第一期(114 年度)之執行進度尚待提升。依據立法院預算中心評估報告指出，本計畫 114 年度原核定經費需求為 1.5 億元，數產署原編列 1.2 億元，復經立法院刪減為 2,000 萬元。然截至 114 年 8 月底止，該計畫實際執行數竟為 0 元。在前期執行進度尚未顯現之情況下，機關之實質執行量能是否足以支撐後續年度龐大經費之消化，容有進一步說明之空間。

其次，本計畫之經費增幅與工作項目之關聯性需進一步釐清。評估報告亦指出，115 年度各工作項目雖有增加，但 114 與 115 年度之整體工作內容多為類同；惟 115 年度預算金額卻大幅增加至 4.5 億元，兩年度法定預算編列差異逾 20 倍。

為確保國家資源能確實帶動城鄉數位雙生應用之發展，避免預算執行落後，爰此，減列該項預算 25%，並要求數位發展部數位產業署就「第一期(114 年度)計畫執行率偏低之檢討與精進作為、本(115)年度預算大幅增長之具體量能擴充規劃與成本評估，以及後續帶動數位服務投資之實質效益指標(KPI)」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

233

林錫山



22

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

預算書頁次：43

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____25%☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或%)

第 21 款 3 項 2 目 節 02 策進數位跨域應用與平台服務

科目(計畫)名稱：促進數位創新動能轉型升級

用途別：_____

本年度預算數：29 億 1,946 萬 3 千元

預算書說明欄：半導體供應鏈資安創新應用發展計畫

說明欄預算數：4,880 萬 7 千元

案由：

115 年度數位發展部數位產業署預算案於第 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」辦理半導體供應鏈資安創新應用發展計畫，編列預算 4,880 萬 7 千元。

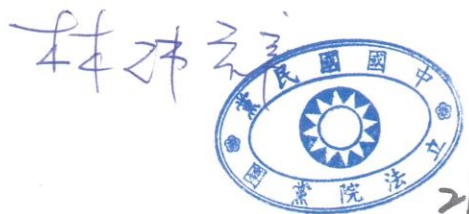
查本計畫全額委外與同目項下之「半導體智慧製造資安認證建構及推動計畫」業務高度重疊。兩者皆鎖定半導體產業，前者推動『晶片安全』，後者推動『設備資安 (SEMI E187)』；兩案皆為建構資安認證體系與檢測實驗室。將屬性高度相關之半導體資安驗證業務分拆為多個計畫各自委外，建請機關進一步說明其必要性，並研議跨計畫資源整合之可行性，以避免疊床架屋並發揮資金最大綜效。

其次，半導體產業為我國之經濟命脈，強化供應鏈資安防護乃提升國際競爭力之關鍵。政府投入全額委外預算辦理創新應用發展，理應發揮更廣泛之產業帶動效益，而非僅侷限於極少數企業之示範。為期政府資源能發揮最大綜效，廣泛服務國內眾多半導體上下游業者，建請機關進一步補充相關成本效益之評估基準，並研議擴大實質輔導與培育量能之可行性。

為期本計畫預算能更有效發揮提升我國半導體供應鏈資安韌性之實質效益，爰減列該項預算 25%，並要求數位發展部數位產業署就「本計畫與相似計畫之資源整合效益評估、相關委外辦理之量能擴大規劃，及加速推動廣大業者落實晶片安全標準之輔導策略」，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

234



115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

主決議

案由：

數發部與衛福部於 2025 年共同推動「智用雙全」行動計畫，執行時發現，AI 導入需要一定的資訊基礎與資金（如乾淨的數據、基礎雲端架構）。台灣高達九成以上是小規模的微型企業（5 人以下），根本無力承接「智用雙全」所推動的高階 AI 應用，補助資源容易被相對有規模的中型企業拿走，反而加劇數位落差。且輔導量能不足，缺乏一對一、深入各傳統產業的在地化陪伴團隊，單靠線上課程或大補帖式的補助，很難解決傳產的根本痛點。爰建請數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後解管。

提案人：

連署人：

陳永傑

封仲祥



235

1-27

71

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

主決議

案由：

數發部與衛福部於 2025 年共同推動「智用雙全」行動計畫，實施過程中發現，中小企業與傳統產業的主管機關向來是經濟部（如中小及新創企業署、工業局等），經濟部本身早就設有各類數位轉型與技術輔導計畫。數發部成立後推出「智用雙全」，在業務界定上容易與經濟部現有的輔導專案重疊，導致基層企業感到混淆，甚至出現「同一家企業向不同部會重複申請相似補助」的預算疊床架屋現象。爰建請數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後解管。

提案人：

陳永榮

封中祥



236

1-28

72

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

主決議

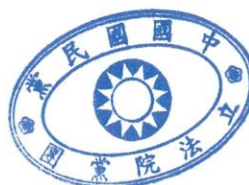
案由：

數發部與衛福部於 2025 年共同推動「智用雙全」行動計畫，旨在透過 AI 技術緩解長照人力缺口並提升照護品質。該計畫中包含推動「AI 應用增能」之人才培訓項目，但培育出來的 AI 與數位人才，畢業或結訓後多數選擇投入半導體、大型 IC 設計廠或外商，傳產與中小企業因為薪資結構與企業文化限制，根本請不起，也留不住相關人才。這導致政府補助企業上完課後，企業內部依舊缺乏維護與持續營運 AI 系統的能力。爰建請數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後解管。

提案人：

陳永傑

林錫山



237

1-29

73

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

主決議

案由：

數位發展部與經濟部、教育部、國科會等部會自 114 年（2025 年）起配合行政院「大南方新矽谷推動方案」，共同推出「智慧雨林產業創生計畫」。該計畫審查通過後，學校要跟教育部/國科會簽約，資服業者跟數產署簽約，場域業者跟商業署/經濟部簽約，多頭馬車管理，核定與管考程序繁瑣。且各部會 KPI 各自為政，在管考、核銷、結案的標準上不一致。企業必須面對三個不同部會的公文與審查流程，嚴重拖垮技術導引與商業落地的進度。爰建請數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後解管。

提案人：

陳永傑

封中群



238

1-31

75

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

主決議

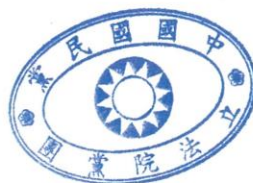
案由：

數位發展部與經濟部、教育部、國科會等部會共同推出「智慧雨林產業創生計畫」，名為扶植大南方產業並推動智慧製造與商業服務轉型，但南部在地的中小型資訊服務商(SI) AI 研發量能有限，許多補助案最後仍由資源豐富的北部中大型資服商或少數幾所南部頂尖大學(如成大、中山等)主導，真正缺乏資源的南部在地小校或小型傳統工廠，在爭取補助時依舊處於弱勢。即便培育出懂 AI 的學生，畢業後依然傾向前往科學園區發展，難以留才。爰建請數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後解管。

提案人：

陳永傑

林沛祥



239

1-32

76

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：數位發展部數位產業署

主決議

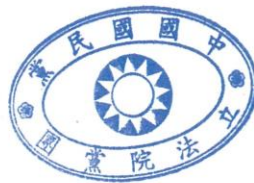
案由：

數位發展部與經濟部、教育部、國科會等部會自 114 年（2025 年）起配合行政院「大南方新矽谷推動方案」，共同推出「智慧雨林產業創生計畫」。計畫要求示範案必須「導入至少兩項 AI 解決方案」，導致部分場域業者為了順利拿到補助，在尚未釐清自身核心痛點的情況下，硬塞了不成熟或不需要的 AI 技術，結果補助結案、計畫期滿後，系統便因為維護成本高、實用性低而遭到閒置，未能形成永續的「智慧雨林生態圈」。爰建請數位發展部數位產業署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後解管。

提案人：

陳永榮

林沛祥



240

1-33

77

2月02
2000 減列1000

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____萬 千元
併通刪案處理

☐凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：7,650 萬 4 千元

預算書說明欄：業務費

說明欄預算數：7,650 萬 4 千元計算溢減數

案由：

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」業務費編列預算 7,650 萬 4 千元，較 114 年度預算 3354 萬 2 千元，增幅達二倍以上，亦較 114 年度決算 6,795 萬餘元，增加近 1000 萬元。

115 年中央政府總預算舉債高達近 4 千億元，考量國家財政、國防預算增額及國家其他重大施政，政府各機關宜共體時艱，撙節公帑，避免不必要的支出，爰減列該項預算 1,000 萬元。 ✓
併通刪案處理

提案人：

翁曉玲

翁曉玲

林沛祥



26

1-1



62

Q2jqMMV55EC6YFWICTRXpQ

4月02
2000 減列 2000

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：行政院公共工程委員會

預算書頁次：39

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____2,000 萬元☒凍結：_____500 萬 千元
_____分之_____ (或 %)

第 2 款 18 項 4 目 節 02 公共工程品質管理計畫

科目(計畫)名稱：公共工程管理業務

用途別：業務費

本年度預算數：2,347 萬元

案由：

115 年度行政院公共工程委員會預算案於第 4 目「公共工程管理業務」項下「公共工程品質管理計畫」中「業務費」編列預算 2,347 萬元。

主要目標是辦理公共工程品質查核、訪查及品管教育訓練之業務。惟查，工程會現行之道路施工查核機制嚴重流於形式，全國道路查核成績高達近九成為甲等，丙等件數甚至在 112 年度、113 年度皆為 0 件，但全國範圍內之路仍有許多高低落差巨大之補丁，與民眾實際用路體感呈現巨大落差，顯見該品管預算未能發揮實質把關效用。

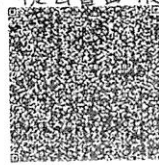
依據工程會 115 年 2 月 10 日所公布之《道路工程查核統計》顯示，全國道路工程品質查核成績極度不合理，112 年度，總查核 434 件。甲等 375 件、乙等 59 件，丙等 0 件；113 年度，總查核 371 件。甲等 331 件、乙等 40 件、丙等 0 件。114 年度，總查核 408 件。甲等 355 件、乙等 52 件、丙等僅有 1 件。此等優良成績顯與民眾每日面臨惡劣路況之體感不符。

工程查核小組雖明定檢驗瀝青混凝土平整度，卻往往只看大面積鋪面，嚴重忽略因管線挖掘回填與人手孔蓋周邊等，極易造成機車族傷亡的致命高低差，近年許多重大車禍皆源於此。比方 115 年 5 月 19 日，台中市北屯區環中路與四平路口，因道路不平整，57 歲女騎士行經此處自摔造成腦震盪，該處路面明顯坑坑巴巴。高雄市每年道路挖掘案高一萬兩千件，許多道路剛鋪完，又遭管線單位再度開挖，同條路一年內由市府不同局處重複施工，擾民傷財，新路面隨即變回坑坑巴巴，實屬浪費公帑。工程會每年耗資千萬辦理查核，卻放任管線回填不實，導致用路人生命危險點出道路問題，工程會三年只給一件丙等之荒謬成績，工程會應全面檢討現行查核機制，爰減列該項預算 2,000 萬元，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團



1-1



HRryWzTJKkyJPz8Rmpd5-Q

115 年度中央政府總預算協商提案

交通部及所屬各單位預算

【已溝通完成】

(含 1. 僅提案委員簽名、2. 委員及黨團均簽名
蓋章，惟未及納入提案本)

公路局

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部
 預算書頁次：
 或自應列入預算表

☐ 收入 ☐ 增列 ☐ 減列： 萬 千元
☒ 歲出 ☒ 減列： 486,835 萬 3 千元

科目(計畫)名稱：交通部
 本年度預算數：486 億 8,355 萬 3 千元

明述別：
 案由：
 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。
 有鑑於馬祖大橋設計畫長期以相同、相似理由駁回、搶塞綜合規劃案，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，應請交通部加強力道推動馬祖大橋建設，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 486,835 萬 3 千元。
 提案人：
 連署人：

爰此，經與交通部研商，下年度應儘速進入預算編列程序。

立法委員 陳 雪 生

審查會保留提案 31

62

2WZDHye4kuBW9x03rC4BA?e

(主) 臺鐵
秘書處

2月02
2000 凍 20%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：70 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[☒] 歲出— [] 減列數：萬元 [☒] 凍結數：20%

第 14 款 1 項 2 目 節 0 - - 科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：02 基本行政工作維持—業務費 本年度預算數：1 億 675 萬 7 千元

案由：

交通部 115 年一般行政項下「02 基本行政工作維持—業務費」編列預算 1 億 675 萬 7 千元，旨在辦理一般經常性公務暨計畫考核等綜合規劃所需費用，其中亦包含對於國營事業之考成。按臺灣國營鐵路股份有限公司(下稱臺鐵公司)之低薪化，乃眾所周知之事實，交通部作為其目的事業主管機關，依法就臺鐵公司之管理事項與人事正常化，負有與時俱進之監督責任。經查，臺鐵公司於 115 年推出「Q 版媽祖祈福紀念車票」因屬期間限定紀念車票，民眾購買踴躍，或確實可為公司創造新形態之營收，卻因相關車票若非屬當站起訖僅能透過窗口購買，變相成為現場窗口服務負擔，損及其他正常搭乘與購票乘客之權益。然臺鐵公司針對上開亂象，卻無明顯精進與反思措施，復再次推出「石虎紀念車票」，二次掀起紀念車票之亂，令第一線人員苦不堪言。又，臺鐵公司作為國內重要公共運輸，內部員工對於其所從事業務，亦必然需要具備相當專業，然臺鐵公司針對員工所需持有之國家檢定證照，卻未利用加給方式，鼓勵員工自我進修。綜上所述，交通部作為考成臺鐵公司之上級機關，對此人事管理之不當卻多有縱容，無助於臺鐵公司改善其人力不足之窘境，爰為促進臺鐵公司落實其永續「幸福企業」之核心價值，督促交通部善盡主管機關相關責任，爰建議凍結本項計畫 20%，俟提出專案報告，經同意後始得動支。

提案人：

陳吉仲



69



188

路政道安司

3/27/02
2018.11
全體會議

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：p.75

□歲入 □增列 □減列：_____ 萬 千元

□歲出 □減列：\$10 萬元

□凍結：_____ 萬 千元

第 4 款 2 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：道路交通安全

本年度預算數：3 億 8429 萬 4 千

案由：

交通部編列之「辦理道安資訊查詢網更新維護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，指稱有五分之一的事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」為標準。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 \$10 萬元。

提案人：

陳瑞祥
劉書琳
黃志光劉書琳
115.7.22
潘華

併委員會決議辦理

審查會保留提案61

80

119

(主)運輸監理司
路政道安司

3月02
1054(18)并
全數核列

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：p.75

□歲入 □增列 □減列：_____ 萬 千元

□凍結：200 萬 千元

□歲出 □減列：4000 萬元

第 115 款 2 項 3 目 第 _____ 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：道路交通安全

本年度預算數：3 億 8479 萬 4 千

案由：

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 4000 萬元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告，經同意後始得重支。

提案人：

陳瑋卿 劉書琪 邱瑞華 劉書琪
黃子瑜

84

審查會保留提案65

(主) 郵政公司 3月-6
 農業國際司 凍20%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：78 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬_____千元

[V] 歲出— [] 減列數：萬元 [V] 凍結數：20% 10%

第 14 款 項 目 節 0 - - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：交通產業發展

本年度預算數：386 萬

案由：

交通部於交通運輸規劃及產業發展計畫項下「交通產業發展」115 年編列預算 386 萬元，辦理郵政事業政策籌畫、監督及管理業務。惟查，中華郵政公司近年面臨人力吃緊情況，加上 A7 園區之啟用，以致業務執行困於人力不足的困境，屢屢出包；復據述，中華郵政公司面臨人力短缺，至今卻仍無有效提出解決方案(如薪資有感調整、津貼福利政策優化、視業務性質提撥高溫津貼或調整涼水費等等)，增加招攬新進人員之誘因；或縱有調整相關員工福利政策，然對比其他國營企業甚至民營機構，仍相對不足，以致人事難以正常補充、有效擴充公司內部人才資源，則縱然編列諸多預算辦理內部員工訓練，恐仍因人力欠缺、基層員工承攬業務繁雜，而無法有效改善相關業務之辦理品質，使得相關訓練成效無法根本落實。綜上所述，交通部作為中華郵政公司之上級單位，對於中華郵政公司之運作，自有監督管理之責，並促請中華郵政公司積極補充內部人力，提升員工留任與進修誘因，直間接提升公司業務與服務品質，爰建議凍結本項計畫預算 20%，俟提出專案報告，經同意後始得動支。

10%

書面

併委員會決議辦理

提案人：

陳信宏



陳信宏



88

187

併委員會決議辦理

散會
2月01
陳昭南

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

標準組

單位名稱：交通部民用航空局

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：30 萬元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 2 項 2 目 節 01 空運管理業務

科目(計畫)名稱：空運管理業務

用途別：_____

本年度預算數：1,292 萬 6 千元

案由：

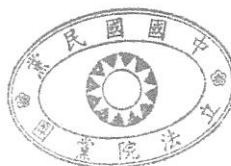
115 年度交通部民用航空局預算案於第 2 目「空運管理業務」項下「空運管理業務」編列預算 1,292 萬 6 千元。

本項計畫含為「亞洲創新育成中心發展計畫-建立驗證與法規諮詢服務中心」，該中心以負責建構驗證制度及法規諮詢服務，並自本年度起規劃採購無人機，用於教學、測試等工作。然所成立驗證諮詢中心近兩年度驗證規則與能量未能有效提升，恐致發展造成阻礙，另無人機能量快速成長，部分考證與教學等配套尚未能完善，場地運作與地方未能完善配合，實需民航局檢視盤整相關問題，提出改善作為，以利國家重大無人機產業之後續規畫推動。爰凍結該項預算 30 萬元，俟交通部民用航空局於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

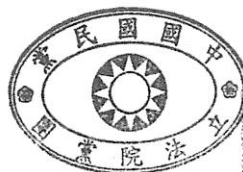
提案人：

丁啓忠

林沛祥



丁啓忠



114



69

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：航港局

預算書頁次：20 頁

〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數：_____萬_____千元

〔√〕歲出—〔√〕減列數：400 萬元 〔 〕凍結數：

第__款__項__目__節__-__ 科目(計畫)名稱：航港業務管理及發展
 用途別：航港業務管理-獎補助費 本年度預算數：3262 萬

案由：

航港局於航港業務管理及發展項下「航港業務管理-獎補助費」編列 115 年預算 3262 萬元，其中包含：(1)捐助國際電信開發公司代表我國加入國際衛星輔助搜救組織所需年費。(2)捐助財團法人台灣海峽兩岸航運協會代表我國辦理兩岸海運業。(3)捐助海運相關團體推動我國參與國際海事相關活動及會議等費用。(4)捐助總噸位未滿二十之非載客非漁業用小船及全長未滿十二公尺自用遊艇裝設船舶自動識別系統(AIS)船載臺經費 30,580 元。經查，強制自用遊艇裝設 AIS 系統，雖旨在強化我國對灰色地帶海域之監控能力，惟審酌自用私人遊艇價格，一艘動輒上百萬元甚至數億元不等，得購入上開遊艇者，自屬金字塔尖高收入族群，根本無所謂政府之小額補助，政府既欲增強對於灰色地帶海域之掌控，卻僅利用有補助，而無以其他強制方式，要求自用遊艇裝設 AIS 系統，恐過於粗糙。且換言之，政府於補助政策擬定，未有排富，亦無異於剝削一般人民血汗補助富人階級，排擠相關預算資源，非屬平等、更顯有不當。綜上所述，爰建議減列本項計畫(4)捐助總噸位未滿二十之非載客非漁業用小船及全長未滿十二公尺自用遊艇裝設船舶自動識別系統(AIS)船載臺經費 400 萬元。

航港業務管理及發展

提案人：

陳清敏



案自行調整
 且自115年6月30日起不得再
 行受理申請補助全長未滿十二
 公尺自用遊艇裝設船舶自動識
 別系統船載臺，108年澎湖地區籍籍
 船隻由航港局輔導註冊
 為自用遊艇者不在主卸表。



建請准予刪減航港業務管理及發展400萬元。

115 年度中央政府總預算協商提案

交通部單位預算

(機關建議修正文字，尚未完成溝通)

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：108

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____ 萬 千元

各項費用彙計表

☒歲出 ☒減列：_____ 20,000 萬元☒凍結：20,000 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費

本年度預算數：8 億 7,613 萬 6 千元

案由：

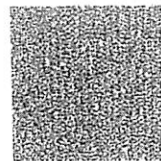
115 年度交通部預算案於「業務費」編列預算 8 億 7,613 萬 6 千元。然查交通部長期漠視嘉義鄉親交通平權，屢以中央財源不足為由推託嘉義高鐵聯外輕軌建設，卻又浮濫編列大內宣與出國經費，且對特定直轄市捷運預算暴增視而不見，甚至以行政要點架空國家法律。其施政極度雙標、資源分配嚴重不公，亟需強烈檢討：

高鐵嘉義站與臺鐵嘉義站全年進出站總運量已突破 1,400 萬人次，然現行負責聯外之 BRT 系統日運量不到 5,000 人次，運能嚴重不足且欠缺效率。行政院早於民國 94 年即明文指示交通部「參考路廊運量之成長情形，再適時提出輕軌計畫」。依據《大眾捷運法》第 13 條明文規定，「大眾捷運系統之建設，由中央主管機關辦理」。目前全台第一階段通車之高鐵車站均由中央主政興建聯外軌道，唯獨嘉義站成為孤兒。嘉義輕軌具備串聯高鐵、臺鐵、林鐵及糖鐵「五鐵共網」之跨運具整合特性，基於事權統合與公平性，理應由中央全額負擔並主政興建。

交通部近期發布新聞稿，以修法恐壓縮中央財源為由，企圖將嘉義輕軌推託予地方政府。然查 115 年度預算，交通部卻依舊編列「國外旅費」派員赴歐洲及亞洲考察捷運建設與鐵路資產開發；同時，近年交通部「媒體政策及業務宣導費」高達上億元，且多採限制性招標高度集中於特定媒體。交通部有錢買廣告大內宣、有公帑讓官員赴歐考察捷運，卻宣稱無錢落實國內嘉義高鐵的軌道建設，行徑極度虛偽。

依據立法院評估報告，115 年度交通部主管共 17 件捷運建設計畫，計畫總金額高達 1.12 兆元，卻將「嘉義輕軌」完全排除在外。交通部以國家財政困窘要求地方承擔，卻大撒幣補助特定縣市且管考失控，高雄黃線預算由 1,442.37 億元暴增至 2,368.58 億元；高雄小港林園線預算由 533.11 億元增至 836.82 億元；臺南市第 1 期藍線計畫迄今仍「未核定」，115 年度卻持續編列預算，丟包嘉義人民權利。

《大眾捷運法》第 13 條已明定捷運由中央辦理，然交通部官員屢次以位階較低之行政命令「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」為

63¹/₂

146

1-1

w6NCmP5ZjUShKJ5h51Uuow

由，拒絕承擔中央興建責任。於可行性研究審查過程中，交通部「媒體政策及業務宣導費」高達上億元之龐大開發經費分擔額。交通部坐擁鉅額運輸規劃與審議公帑，反將審議權力作為卡關地方建設、甩鍋財政責任之工具。

綜上，交通部審查作業流於推諉卸責，看顏色給錢之雙重標準罔顧嘉義鄉親權益。為督促官員端正行政作為並撙節公帑，要求交通部應回歸《大眾捷運法》精神，停止以不合理之經費分擔要點刁難地方，將無效之宣導與出國經費轉作實質軌道建設，並正式承諾由中央接手主政「嘉義輕軌藍線」之綜合規劃與興建，爰該項預算減列 2 億元並凍結 2 億元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告後，始得動支。

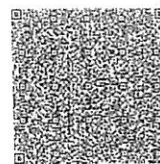
提案人  游民眾黨黨團

針對嘉義輕軌之具體興建期程、相關預算編列、計畫執行期程與進度



63²/₂

1-2



7/46

mSyc9dYZck6PFkqpljw1gw

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：併委員會決議辦理
☐ 歲入 ☐ 增列 ☐ 減列： 萬 千元
☒ 歲出 ☐ 減列： 萬 千元
 第 14 款 1 項 2 目 節 02 基本行政工作維持 科目(計畫)名稱：一般行政
 用途別：業務費 本年度預算數：1 億 0,675 萬 7 千元
 案由：

115 年度交通部預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 1 億 0,675 萬 7 千元。

行政院於 7 月 2 日公布軍公教員工待遇提升方案，國營臺灣鐵路股份有限公司隨即於今年 7 月比照辦理，公布「115、116 年兩階段調薪方案」，第一階段自 115 年 7 月 1 日起採取「定額加薪」，不論轉調人員或從業人員，非主管職每月直接調增 2,000 元，主管職則增加 4,000 元；第二階段自 116 年起，再依 115 年加薪後之金額為基準，通案全體調薪 4%。

交通部應盡速督導並協助中華郵政股份有限公司之調薪事宜，郵政公司員工長期肩負第一線郵務與金融之繁重工作，同樣應該共享政策成果，全面跟進本次公務員或台鐵公司調薪。

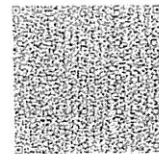
為進一步優化郵政公司之薪資結構，建議郵政公司應比照民國 107 年及 108 年的調薪模式，將「職階人員」與「轉調人員」之調幅進行脫鉤，逐步縮短兩者間的待遇差距，加速達成「同工同酬、薪資平等」之終極目標。爰凍結該項預算 500 萬元，請交通部應於一個月內將調薪方案送至行政院並提交辦理內容與進度之書面報告至立法院交通委員會，經同意始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿 陳文



67



181

1-1

ipnCF5k4jE-nelkVdR8ZVQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

併委員會決議辦理

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：500 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：1 億 0,675 萬 7 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 2 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」中「業務費」編列預算 1 億 0,675 萬 7 千元。

台鐵公司於民國 100 年訂定售票績效獎金相關辦法，原意在於激勵第一線售票從業人員、提升服務品質並增裕營收。然而，隨著近年電子票證、超商取票、台鐵 e 訂通 APP 行動票證等多元取票管道迅速發展，多數旅客已轉向自動化與無紙化乘車，導致臨櫃傳統售票量大為降低。現行獎金制度仍僵化地以臨櫃實體票證之張數與金額計算積點，以致過去五年內根本沒有發出任何售票獎金。

事實上，隨著數位化轉型，第一線窗口人員之工作內涵已從傳統的「主動銷售導向」，轉變為繁重的「電子票證加值、旅客諮詢、退換票及異常協助」等綜合性服務，其辛勞程度並未減輕，卻因過時的指標設計而完全無法領取績效獎金，制度顯已與現實營運模式及勞動現況嚴重脫節，無法發揮激勵員工之實效。

爰凍結該項預算 500 萬元，為保障第一線基層勞工權益並落實實質獎勵精神，請台鐵公司於 2 個月內重新研議售票獎金發給辦法，並與基層勞工代表開會討論，於 2 個月內就「售票獎金制度檢討與研議進度」向立法院交通委員會送交書面報告，~~經同意~~始得動支。

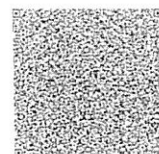
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳博群

陳博群



68



183

1-1

l-zmNDDYNk-LLCHejdwOeQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：47

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

併委員會決議辦理

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：46,502萬元 1/10
分之____(或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

本年度預算數：9 億 7,314 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 9 億 7,314 萬 5 千元。

長期以來，交通部宣稱兩段式左轉係為保護機車族所設置。然，因待轉區缺乏實體保護結構且設計狹窄，尖峰時段車流常溢出至車道，或導致等待機車遭後方直行車追撞，待轉區實質上已淪為高風險之「待撞區」。

惟發表於國際頂尖期刊《Transportation Research Part A: Policy and Practice》研究論文表明，臺南市取消強制兩段式左轉後，交通事故案件數顯著下降 21%，傷亡人數減少 19%。其中，涉及機車之事故數下降 26%，遠高於汽車下降事故 18%，「左轉關聯事故」降幅達 18.34%，遠高於非左轉關聯事故的 9.44%，充分驗證取消強制待轉能有效排除事故風險因子。取消強制兩段式左轉本質上是針對左轉行為的規範調整，這一顯著的差距直接驗證了政策邏輯的正確性。

交通部運輸研究所資料顯示，每名交通事故受傷者所造成的醫療成本與生產力損失合計已逾百萬新臺幣，臺南市推動取消強制待轉後，該區域總醫療支出隨即下降約 4.7%。經查，114 年全國機車路口事故高達 24 萬 4,750 件，造成數千億的社會成本損失。交通部仍無意改革，這不僅是行政怠惰，更是無視國人生命安全的「政策殺人」。

鑑於交通部無視科學實證，無意改善強制兩段式左轉政策，為阻止「政策殺人」並保障用路人生命權，爰凍結該項預算 4 億 6,502 萬元，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出「全國性強制待轉廢除時程表」專題報告，並經同意後始得動支。

書面

提案人：台灣民眾黨立法院黨團



陳瑞祥

72

173

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：47
☐歲入 ☐增列 ☐減列：萬 千元 歲出機關別預算表
☒歲出 ☐減列：萬 千元 ☒凍結：2,000 萬元 併委員會決議辦理
科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
本年度預算數：9 億 7,314 萬 5 千元
第 14 款 1 項 3 目 節
用途別：
案由：

115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 9 億 7,314 萬 5 千元。

歷經「臺北市 1219 攻擊事件」之實務應變經驗，顯示我國大型共構交通樞紐（如臺北、南港、板橋、烏日及左營等站）在應對重大複合型災害時，跨機關通訊與協同運作機制仍有精進空間。據第一線救災人員反映，深入大型場站地下層執行任務時，常面臨嚴重之通訊死角；且受限於各單位系統規格差異，無法與場站管理單位（如商場、臺鐵、高鐵）及捷運、鐵路警察進行即時通聯。此種通訊隔閡易導致現場資訊落差，形成各單位各自運作之「通訊孤島」，不僅延宕救援時效，更對執勤人員與國人安全構成潛在威脅。

大型交通樞紐之安全防護與設施完善，交通部實責無旁貸。為確保重大危害事件發生時之橫向聯繫順暢，應由交通部主導盤點臺北、南港、板橋、烏日、左營等共構車站之通訊死角。針對不同救災與管理單位間無線電系統互不相通之困境，交通部不能僅仰賴防救災單位自行協調，而應發揮主管機關之統籌量能，研擬專案經費以補助建置跨單位訊號轉接網路及數位中繼系統，從硬體基礎設施端徹底解決災時通聯障礙。

為有效督促行政部門加速落實交通樞紐之通訊資源優化，全面提升國家關鍵基礎設施之應變韌性，爰凍結該項預算 2,000 萬元，俟交通部會同內政部消防署、~~交通部警政署及數位發展部~~等相關單位，於 3 個月內全面完成上述共構車站之通訊死角盤點，~~並正式發布「跨單位訊號轉接網路及數位中繼系統建置與補助計畫」~~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：台灣民眾黨黨團



73

1-1

166

3月東500

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：

併委員會決議辦理

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提案及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：500 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 1 項 3 目 節

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

展

本年度預算數：9 億 7,314 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 3 目「交通運輸規劃及產業發展」編列預算 9 億 7,314 萬 5 千元。

台鐵因歷史上(1997 年至 2007 年)長達十年停招特考，已留存嚴重之技術斷層，如今又陷入「新人一年離職高達 116 人」之人力黑洞，流失速度大於遞補速度，基層根基岌岌可危。

2026 年還發生延後招考，且放榜後出現「放榜即備取」、「多梯次備取」之荒謬情形，足證其薪資條件缺乏外部市場競爭力。

一、增設「證照津貼」，落實留才與安全改革

台鐵推動安全管理系統(SMS)，員工需考取調車、天車、焊接等國家與專業證照，然而相關證照取得並未同步有薪資提升，以全台調車人員為例，僅有 1200 元-1800 元的危險津貼，但卻需要在風吹日曬雨淋的環境，輪班進行危險的調車工作，許多調車人員多數在派任後選擇調往車站工作，導致工作環境不穩定，提高工作風險，而公司化後機、工、電技術性人才也面臨「有證照、無津貼」專業證照未能呈現在待遇上，不僅造成在職人員不願考取證照導致斷層，更面臨人才流失、運輸系統不穩的問題。台鐵應儘速增設「證照津貼」，使專業技術直接呈現在待遇上，以鼓勵考照、穩定留才。

二、比照高鐵增設「小夜津貼」，提高常日班排班誘因

運務常日班(如 11:00-19:30、13:30-22:00 等班制)負責尖峰疏運，其跨夜排班使員工休息時間破碎。同業台灣高鐵已於 2024 年爭取並實施小夜津貼(特定跨夜班次給予 275 元補助)。台鐵應比照辦理，增設小夜津貼以提升排班誘因、改善勞動條件。

交通部陳世凱部長於本(2026)年 3 月 18 日承諾要作為台鐵員工後盾，請交通部秉持此誠意與精神提升員工待遇、具體留才。

爰凍結該項預算 500 萬元，請交通部於 2 個月內針對上述兩大津貼研提具體方案，向本院交通委員會提交書面報告，經同意始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

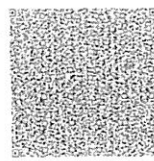
陳瑞祥

陳昭達



74

1-1



182

v 85sDM1p0uObZ-8Hy9qrq

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：74 頁

文字修正

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[☒] 歲出— [☒] 減列數：200 萬元 [☒] 凍結數：20%

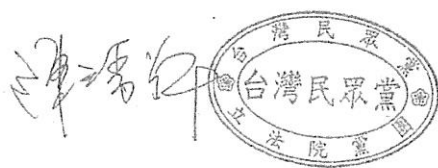
第 11 款 1 項 3 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展
用途別：路政業務 本年度預算數：2017 萬 8 千元

案由：

交通部於交通運輸規劃及產業發展項下「路政業務」115 年編列預算 2017 萬 8 千元，旨在辦理國內鐵道、大眾運輸、汽車運輸及公路監理等相關業務。經查，國內「173 叫車平台」主打提供合法計程車媒合，但卻屢屢發生嚴重糾紛，非但曾於 114 年 5 月更有平台司機涉嫌性侵乘客並拍攝影像，更有洩漏乘客資訊，以致女性乘客深受騷擾、恐嚇乙情。上開叫車平台長期遊走於法律灰色地帶，更未具備合法之公司登記，交通部卻始終未有積極作為，以致損害旅客權益，實有不當。綜上所述，交通部經年編列相關預算，辦理公路運輸與路政督導，卻長期縱容平台非法攬客，監理成效顯然不彰，爰建議減列本項計畫 200 萬元，凍結 20%，俟交通部提出專案報告，經同意後始得動支。

書面

提案人：



75

186

3月02
凍 5000萬

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部預算書頁次：75 頁☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數：_____ 萬 千元 **併委員會決議辦理**☐ 歲出—☐ 減列數：☒ 凍結數：5000 萬 10%第 14 款 1 項 3 目 節 科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展用途別：02 道路交通安全本年度預算數：384,294 千元

案由：

交通部 115 年度於交通運輸規劃及產業發展項下之「道路交通安全」，編列 3 億 8429 萬 4 千元。

近年我國持續推動道路交通安全改革，惟橋梁路段之機車通行措施，仍普遍沿用早年車種分流及機車專用道設計，已不符合現代交通工程及道路安全理念，交通部至今未曾進行全面性檢討。

實體分隔機車道之橋樑設計問題在於車道寬度不足，缺乏緊急避讓空間、視距受限及進出匯流設計不良，以新北市政府為例，近年來陸續拆除橋樑的機車道實體分隔島、拓寬機車道，根據民間團體的分析，曾拆除實體分隔的路段事故下降 7、8 成，而採汽機車混流的橋樑更比實體機車道分隔的橋樑，事故下降 2 到 4 倍，顯示「車種分流」並非必然等同於「交通安全」，橋樑機車道設計應回歸交通特性及事故數據進行科學評估，而非一體適用相同設計。

為落實道路安全政策，爰此提案凍結交通部「道路交通安全」5000 萬，^{10%} 要求交通部應全面盤點全國橋樑機車道及車種分流措施，針對橋樑交通量、事故資料、道路條件及實際使用情形進行全面性檢討，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出修正相關道路設計規範具體時程表之書面報告，避免延續缺乏實證基礎之設計思維，以提升橋樑通行安全及道路設計一致性。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑞峰



78

174

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

3月02
2018 年 50%

單位名稱：交通部

預算書頁次： 75 併委員會決議辦理

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列： 萬 千元

☒凍結： 萬 千元

分之 (或 50%) 10%

第 14 款 1 項 3 目 節 02 道路交通安全

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：業務費-資訊服務費

本年度預算數：810 萬元

案由：

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「資訊服務費」編列預算 810 萬元。依據預算書說明，該筆經費主要係用於「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」。

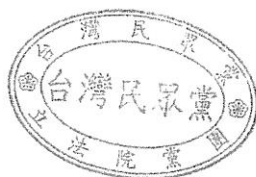
然經，實際檢視「道安總動員(道安資訊查詢網)」作為政府公開交通安全資訊、提供民眾與學術單位參考之重要平台，其資料更新進度卻嚴重滯後。截至 115 年 4 月 21 日，115 年 2 月份之交通事故統計數據竟仍未上網公布。交通部耗費鉅資辦理「數據介接」與系統維護，卻出現長達近兩個月的資訊空窗期，數據嚴重脫節，完全失去大數據即時預警與輔助道安防制決策之意義。

此外，該網站當下同時在線人數不足 5 人，截至 115 年 4 月 21 日瀏覽人次僅 1,252,605 人，上線近兩年，此一低迷數據顯示該平台能見度與實用性低，用路人鮮少利用，成效不彰。交通部編列高達 810 萬公帑進行維護，卻未能提供即時之數據，亦未能有效推廣使社會大眾受惠，其對於實質改善道路交通安全之效益令人高度質疑。爰凍結該項預算 50%^{10%}，俟交通部於 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。

書面

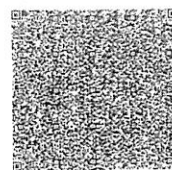
提案人：台灣民眾黨黨團

陳瑋玲



81

I-1



154

RfK2Bs_zjUG3jaq240KkbQ

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79

併委員會決議辦理

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____10,710 萬元☒凍結：_____萬 千元

____分之____(或10%)

第 14 款 1 項 3 目 節 07 智慧運輸系統發展建設計畫

科目(計畫)名稱：交通運輸規劃及產業發展

用途別：_____

本年度預算數：2 億 8,150 萬元

案由：

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「智慧運輸系統發展建設計畫」編列預算 2 億 8,150 萬元。交通部自 114 年起啟動第 3 期計畫，總經費達 64 億元。然查該計畫執行成效與管考機制有重大缺失，亟需檢討：

依據立法院預算評估報告指出，第 3 期計畫 114 年度截至 8 月底之分配預算執行率僅有 11.78%。又依據交通部 114 年度單位決算報告之績效表揭露，該計畫 114 年度全年度執行率僅有低迷之 40.42%。交通部亦自承係因補助計畫採購招標作業進度延遲所致且地方政府執行量能不足，導致 114 年度產生龐大之預算保留款，被迫保留至下年度繼續執行。

依據交通部所提《智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)》計畫書之「計畫現有風險等級及風險值一覽表」，交通部自承延續性補助計畫存在「逕以前一年度經費規模酌做調整編列次年概算，致地方政府過多預算未實際運用於補助事項」之高度風險。官方明知未掌握實際執行量能與需求，卻持續浮濫編列預算，顯見預算編列毫無覈實可言。

在智慧運輸系統發展建設計畫中，如「車路聯網技術整備」計畫，在目前台灣複雜的交通環境下，如密集混合車流會使感知複雜度遠高於國外，在尚未改善臺灣令人詬病的交通環境下，就先花費大量經費投入恐造成浪費。

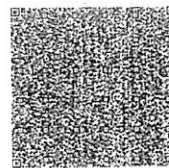
綜上，在前期預算執行率低，且交通部已自承預算編列未覈實之情況下，115 年度卻仍持續編列 2.8 億元鉅款，顯有預算虛列之情事。為撙節國家公帑，爰減列該項預算 1 億 6,710 萬元。凍結該項預算 10%，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團



89

1-1



157

S5tC0thKKUOzyfOGozjDBg

建請併委員會決議辦理

4月15日
車8400元

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：8,400 萬元

____分之____ (或 %)

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限公司

用途別：_____

本年度預算數：263 億 3,260 萬 5 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 4 目「營業基金」第 1 節「國營臺灣鐵路股份有限公司」編列預算 263 億 3,260 萬 5 千元：

臺鐵公司 113 年度上半年從業人員甄試結果顯示，報到率僅 71.79%，整體缺額率達 28.21%。其中，技術員與助理技術員之缺額率更高達 61.54%及 55.95%，顯示現行招募條件完全缺乏市場競爭力，難以吸引專業技術人才。目前台鐵四大營運處員工之平均加班費已逾薪資總額兩成，基層員工長期被迫承擔二至三人份之工作量。面對廣大轄區之巡檢任務，形成嚴重過勞隱憂。

時任臺鐵公司副總經理黃振照曾坦言：「臺鐵這個行業的薪資待遇不像其他國營事業來的好，電機工務人員離職近 5 成。」臺鐵工務聯合會亦指出，基層人才多轉考臺電公司，臺電僱員僅需兩年資歷之薪資水準，臺鐵技術人員需耗時近 20 年方能達成。此種薪資結構性落後，導致東部地區工務與電務單位年資未滿十年者占比逾六成，技術經驗傳承面臨嚴重斷層。

人力長期匱乏與過度勞動，已直接轉化為系統性安全危機。近期山佳站電車線故障導致 201 列次受阻、累計延誤達 20,550 分鐘，即為設備維修品質下降之警訊，若留才制度未獲即刻改善，安全改革僅為空談。

為確保臺鐵人才穩定與乘車安全，爰凍結該項預算 8,400 萬元，俟交通部於

向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

面報告

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋欽



91

172

建議併委員會決議辦理

第1節04

凍1000萬

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：83

☐歲入 ☐增列 ☐減列： 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列： 萬 千元☒凍結：1,000 萬元

分之 (或 %)

第 14 款 1 項 4 目 1 節 04 臺鐵營運虧損及提升
行車安全作為之補貼科目(計畫)名稱：國營臺灣鐵路股份有限
公司

用途別：_____

本年度預算數：78 億 9,878 萬 7 千元

案由：

115 年度交通部預算案於第 1 目「營業基金」第 1 節「國營臺灣鐵路股份有限公司」項下「臺鐵營運虧損及提升行車安全作為之補貼」編列預算 78 億 9,878 萬 7 千元。

臺鐵公司日前片面宣布，司機員未執行「兩段式進站」致發生責任事故者，一律移送適性測驗。此舉顯已違反勞資協商之「動力車乘務員暫停乘務辦法」，不僅構成勞動條件之不利益變更，更嚴重摧毀勞資誠信原則。動力車乘務人員之暫停乘務涉及憲法保障之工作權，其暫停或變更應回歸現行「動力車乘務員暫停乘務要點」辦理，資方不得規避協議片面變更懲處標準，任何修正均應經勞資雙方合議，如若資方片面更改，恐違反《勞資爭議處理法》與《團體協約法》。

經查，臺鐵公司規章中並無任何「兩段式進站」明確定義，世界鐵路大國(如日本)均無採用「兩段式進站」，皆採用電子速度監控系統以避免超速或錯過信號。臺鐵高層強推定義不明之「手動」兩段式進站，不僅導致 ATP 提示滯後，更增加停車位移之風險。另查，停車位置不當之主因與進站速度無顯著正相關，顯示該政策缺乏實證數據支持。

日本發生造成 107 人死亡、562 人輕重傷的福知山線出軌事故後，國際鐵道安全趨勢已從「究責文化」轉向「非故意過失不懲處」之「公正文化」。臺鐵高層仍執意採取高壓懲處手段，恐誘發員工因恐懼而隱匿錯誤，致使系統性風險升高。

鑑於臺鐵公司片面變更懲處標準，顯已違反勞動相關法律並破壞勞資信賴基礎，「究責文化」回潮已嚴重背離「安全第一」之核心價值。爰凍結該項預算 1,000 萬元，俟交通部於 3 個月內，督促臺鐵公司撤回片面懲處辦法並重啟勞資協商，並向本院交通委員會提出「落實勞資協議與職場安全文化改善」書面報告與「勞資合議簽署文本」後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋馨



93

175

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

主決議

文字修正

案由：

雲林北港年吸引逾 1000 萬人次進香客與遊客，白沙屯媽祖進香時單日湧入 60 至 70 萬人次，至今竟沒有一條可直通快速道路的聯外道路；雲林縣府去年完成可行性評估，提出「北港溪右岸防汛道路拓寬暨與台 78 快速道路銜接」的替代方案，總經費約 66 億元，遠低於興建原本規畫的高架台 78 甲線動輒 300 億元以上的成本，也獲得地方高度支持。

目前來自花蓮、宜蘭、台北等地的遊客，都得走同一條路進出北港，本案兼具防汛、區域聯外、交通分流及路網整合等功能，尤其攸關地方發展，交通部應列為重點協助案件，爰要求交通部應積極請交通部主動協助雲林縣政府，針對退回之都市計畫、環評及財務等核心事項完成修正，加速審查「北港溪右岸防汛道路拓寬暨銜接台 78 線」建設計畫，及早紓解雲林北港千萬遊客車流，除 3 個月內應向立法院交通委員會提出書面報告外，每 3 個月將最新進度提供給交通委員會。

最新進度之

提案人：台灣民眾黨立法院黨團 蔡春綢

蔡春綢

陳瑋敏
109



176

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

文字修正

主決議：

有鑒於嘉義輕軌自 2005 年行政院指示交通部研議迄今，業已延宕 21 年，嚴重影響地方發展。卓榮泰院長於立法院備詢時，過去亦曾公開允諾要推動「嘉義高鐵聯外輕軌建設」，並由中央負責 372 億元預算，未料承諾迄今卻仍無從兌現，事後更遭交通部公然打臉，最高行政首長之顏面徹底掃地，亦辜負嘉義在地住民之殷殷期待。

綜上所述，為提升地方交通之均衡發展，落實交通平權，爰建請交通部正視地方需求，於針對嘉義輕軌之具體興建期程、相關預算編列、計畫執行期程與進度，於三個月內提出書面報告。

提案人：

陳情辭



111

185

115 年度中央政府總預算協商提案

氣象署單位預算

(機關建議修正文字，尚未完成溝通)

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部中央氣象署

預算書頁次：52

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 30%)

文字修正

第 14 款 3 項 1 目 1 節 04 資通訊營運

科目(計畫)名稱：氣象科技研究

用途別：_____

本年度預算數：3 億 4,992 萬 8 千元

案由：

115 年度交通部中央氣象署預算案於第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「資通訊營運」本年度編列預算 3 億 4,992 萬 8 千元，其中辦理第 7 代「數值天氣測報高速運算電腦建設計畫」，經查，該計畫總經費高達 73.8 億，相較第 6 代計畫之 15 億，預算大幅增加達 392.33%。然查該計畫截至 114 年度 8 月底，實現率僅為 13.36%，進度明顯落後。在前期預算執行成效極度低落、未能有效消化經費之情況下，本年度仍繼續編列鉅額之「設備及投資」預算，顯有未當。

目前第 6 代高速運算電腦架構 CPU 與 GPU 比例約為 4:1，面對未來發展 AI 氣象預報模型之趨勢，將面臨 GPU 資源不足之瓶頸。且作為國家防災核心之高速運算電腦，目前竟缺乏「異地備援」機制，若主機房遭遇重大緊急異常，全國氣象運算將面臨全面停擺之極高風險。在硬體規格規劃與資安防護未臻完善前，盲目投入設備投資實屬草率。

此外，氣象預報之準確性除仰賴高速電腦之軟硬體算力外，更需充足之專業預報人力進行經驗累積與綜合研判。惟查氣象署近年專業預報員面臨高壓之 24 小時日夜輪班，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，導致人才持續流失。根據資料，氣象署實際缺額自 111 年的 26 人一路攀升至 114 年的 56 人，目前整體缺額率達 7.51%，四等測報機構缺額率更達 14.63%。在基層專業人力尚未補齊、留才機制未明之際，單方面投入百億擴充硬體，恐面臨缺乏足夠專業人力進行判讀與應用之窘境。

為避免預算浪費，爰凍結該項預算 30%，俟交通部中央氣象署於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

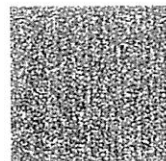
提案人：台灣民眾黨黨團

陳語璇



123

1-1



iFvQvavhNkC14XxO9l8sYg

162

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

(目節)6
凍50%

單位名稱：交通部中央氣象署

預算書頁次：56

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元

____分之____ (或 50%)

文字修正

第 14 款 3 項 1 目 1 節 06 臺灣南部海域地震與
海嘯海底監測系統建置計畫

科目(計畫)名稱：氣象科技研究

用途別：_____

本年度預算數：3,270 萬元

案由：

115 年度交通部中央氣象署預算案於第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「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」編列預算 3,270 萬元。該計畫為我國重要海域地震及海嘯防災基礎建設，攸關人命財產安全。惟查，該計畫自 110 年推動至今，因招標策略與系統架構反覆調整，歷經高達 12 次流廢標，且 110 年至 114 年 8 月底止，預算實現率僅介於 4.52% 至 16.38% 之間，進度嚴重延宕，使國人持續暴露在天然風險中。

本計畫原預期能為臺灣南部地區民眾提供 14 秒的地震預警及 30 分鐘的海嘯預警時間。然氣象署經多次流標後，竟以降低成本與妥協招標為由進行計畫修正，將鋪設規模大幅縮水，海纜長度由原規劃的 800 公里減為 200 公里，觀測測站亦由 6 座減為 3 座。此修正將導致地震及海嘯的即時預警時間大幅減少。對於高度仰賴緊急煞車系統的高鐵、大眾捷運，以及產業而言，預警時間的減損將使民眾生命財產暴露於嚴重風險中，無足夠時間進行逃命與避險。

根據日本經驗，其建置之「日本海溝海底觀測網(S-net)」與「南海槽觀測網(DONET)」成功將地震預警時間提早 10 至 25 秒，海嘯預警提前 10 至 20 鐘。在 2022 年福島大地震中，利用爭取的十幾秒，讓新幹線及早觸發煞車，避免列車在強震時高速翻覆。此外，2016 年福島地震中，日本氣象廳仰賴 S-net 提前測得的海底水壓數據，將海嘯注意報升級為「海嘯警報」，引導沿岸居民在 1.44 公尺高的海嘯抵達仙臺港前完成撤離。

反觀我國氣象署，因前期規劃草率與招標不順，即妥協減量，犧牲國人安全。鑑於本計畫具備急迫性，氣象署不應將安全妥協，妥凍結該項預算 50%，俟交通部中央氣象署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：台灣民眾黨黨團



124 1-1

有關於臺灣南部海域地震與海嘯
海底監測系統計畫的建置計畫，
以及目前有關於這類型預警設施的成果之



wiAiz153N0ulD1e4Kj02vQ

161

115 年度中央政府總預算協商提案

觀光署及所屬單位預算

(機關建議修正文字，尚未完成溝通)

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表 文字修正

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：43

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：_____20,000 萬元

☒凍結：5,000 萬元

____分之____(或 %)

第 14 款 4 項 2 目 節 08 補助交通作業基金

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：_____

本年度預算數：39 億 4,264 萬元

案由：

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」編列預算 39 億 4,264 萬元。

針對 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」之(一)強化國際觀光動能方案：執行項目包括「國際旅客重遊加碼方案」、「國際旅客會展順道旅遊加碼方案」、「國際旅客獎勵旅遊加碼方案」及「國際標竿型演唱會支持方案」等 4 項，目標是以提升臺灣國際市場能見度與競爭力，本方案預計投入經費共計 11 億 6,254 萬元。該筆鉅額預算以「加碼補助」方式吸引國際旅客。然檢視我國近年觀光發展成效，此類短期現金補貼缺乏長期規劃與經濟效益。

根據交通部觀光署統計，113 年度來臺旅客人次不僅尚未恢復至疫情前 108 年度的水準，且將我國與鄰近 11 個主要國際觀光市場如日本、泰國、越南等國觀光市場相比，我國疫情後復甦僅贏過菲律賓（截至 114 年 9 月 7 日）。顯見投入大量補助與加碼優惠策略收效甚微。

我國觀光競爭力下降根本原因，在於整體觀光發展陷入瓶頸，景點同質性過高、缺乏特色、商品與服務雷同等問題。政府不思源頭改善觀光基礎設施、創造亮點，卻拿納稅人的錢發放一次性補貼討好外國人，無助於長遠發展，為避免預算淪為短期煙火式之無效補貼，爰該項預算減列 5 億元並凍結 5,000 萬元，俟交通部觀光署及所屬於 2 個月內向立法院交通委員會提出提升台灣觀光亮點專報後，始得動支。

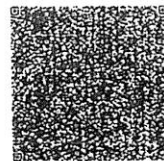
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋瑜



137

1-1



150

OHsR90n5rUSemWlCeQEg

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：43 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：10,000 萬元☒凍結：20,000 萬元
_____分之_____ (或 %)

文字修正

第 14 款 4 項 2 目 節 08 補助交通作業基金

科目(計畫)名稱：觀光業務用途別：獎補助費-對特種基金之補助

本年度預算數：39 億 4,264 萬元

預算書說明欄：國際標竿型演唱會支持方案說明欄預算數：3 億元(計畫凍結數)

案由：

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。

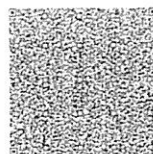
為避免基金資源分配不均且缺乏長期效益，爰該項預算減列 1 億元並凍結 2 億元，俟交通部觀光署及所屬針對確切之補助範圍與標準、區域平衡性，以及該方案對於文化產業與地方發展之具體助益提出詳細對策與評估，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。

提案人：

連署人：

審查會保留提案38

139



42h1XV3ZyUSwFH7l-gS3Sw

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：43

□歲入 □增列 □減列：_____ 萬 千元

與會計處提案及分派計畫概況表

□歲出 □減列：_____ 萬 千元

□凍結：_____ 10,000 萬 千元
_____ 分之 _____ (或 %)

文字修正

第 14 款 4 項 2 目 節 08 補助交通作業基金

科目(計畫)名稱：觀光業務

用途別：

本年度預算數：39 億 4,264 萬元

預算書說明欄：(二)平日國旅優惠方案：

說明欄預算數：23 億 0,300 萬元計詳該表

執行項目包含「平日住宿優惠方案」、「生日住宿優惠方案」、「遊樂園留宿方案」、「企業員工國內旅遊獎勵方案」及「Taiwan PASS 平日國旅優惠方案」等 5 項，鼓勵國人平日出遊，促進地方經濟活絡。本方案預計投入經費共計 2,303,000 千元。

案由：

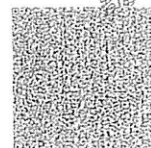
對於 115 年度交通部觀光署及所屬預算案於第 2 目「觀光業務」項下「補助交通作業基金」(二)平日國旅優惠方案：執行項目包含「平日住宿優惠方案」、「生日住宿優惠方案」、「遊樂園留宿方案」、「企業員工國內旅遊獎勵方案」及「Taiwan PASS 平日國旅優惠方案」等 5 項，鼓勵國人平日出遊，促進地方經濟活絡。本方案預計投入經費共計 23 億 0.300 萬元。然檢視我國目前觀光體質、網路輿情，此類一次性補貼政策，實屬治標不治本，缺乏長期效益。

根據觀光署統計 114 年度國人出國旅遊人次已高達 18,944,436 人，疫情後逐年攀升，且遠超疫情前 108 年度的 17,101,335 人。立法院預算評估中心報告及網路輿情皆指出，國人捨棄國旅之原因在於「國旅食宿價格與品質不成正比」、「前往景區時測速照相機、區間測速的罰單陷阱」及「觀光景點同質性高、缺乏特色」。當鄰近國家提供更低廉、品質更好的旅遊之際，我國不思源頭改善老舊基礎設施、平抑物價或創造具國際水準之觀光景點，卻選擇最便宜行事的現金補助，實屬資源錯置。在高房價、罰單陷阱與缺乏環境特色的結構性問題尚未解決前，即編列高達 23 億元鉅款補貼，極易被業者吸收而變相墊高房價；而設立「平日」門檻，更讓多數週末休假的上班族權益受損，不僅國家資源分配不公，亦無法實質改善國旅品質，為避免預算淪為無效撒幣，爰凍結該項預算 1 億元，待交通部 2 個月內提出國旅優惠方案檢討與提升國旅品質報告

千萬元

14/1/2

1-1



145

後始得動支。

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑛卿



14/2

1-2



7/95

r0gIVHjE-K_vUrJGRqAuw

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

預算書頁次：71

☐ 歲入 ☐ 增列 ☐ 減列：_____ 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒ 歲出 ☒ 減列：~~5,000 萬元~~

☐ 凍結：_____ 萬 千元

_____ 分之 _____ (或 %)

第 14 款 4 項 3 目 節 24 北回之巔旗艦計畫-微笑南灣 in 臺灣計畫

科目(計畫)名稱：國家風景區開發與管理

用途別：_____

本年度預算數：5 億 6,625 萬元

案由：

針對 115 年度交通部觀光署及所屬預算案於第 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」編列預算 5 億 6,625 萬元。本黨團向來支持提升臺灣觀光基礎建設，然經檢視該計畫為 115-118 年為期四年高達一百億元的鉅額計畫，但施政重點卻與民眾需求嚴重不符。

根據網路上民眾輿情與立法院評估報告皆明確指出，國人捨棄國內旅遊的根本原因在於「國旅的住宿與餐飲價格昂貴」、「前往景區充滿交通陷阱，如測速照相密度高且速限低」、「景點同質性過高又缺乏特色」等問題，然高達百億元的十大亮點計畫卻再次透過徵收土地、廣蓋同質性極高之大型遊客中心。如花費十億元建設台灣中心點遊客中心暨埔里管理站或十億元規劃建置歐亞菲板塊遊客中心等，此顯好大喜功之硬體工程，不僅無助於平抑國旅物價，更無法創造具深度的文化旅遊吸引力，施政優先順序完全錯亂。

官方報告指出國人出國旅遊意願遠高於國內旅遊，顯示國旅環境亟待實質翻轉。經查，觀光署於本年度第 2 目「觀光業務」項下，已針對該計畫另編列 500 萬元之業務與規劃費用。觀光署理應妥善利用該筆經費重新傾聽民意，構思出真正符合旅客需求的軟體升級與精緻化服務計畫，而非急於發包工程。

綜上所述，國家觀光預算應精準投入於平抑國旅物價、改善國內交通問題、改善實質旅遊體驗、輔導當地觀光產業，而非盲目建置缺乏特色之巨型硬體設施。為防範百億公帑淪為無效建設，爰減列該項預算 5,000 萬元，請觀光署重新檢討各項硬體建設之必要性。

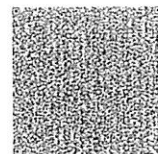
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



143

1-1



148

p2pW01HJQa0SWR8r4151v-Q

中華民國 115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部觀光署

文字修正

主決議

案由：

鑑於全球運動觀光市值已達數千億美元，屬高經濟附加價值、高重遊率且具備跨季旅遊特性之新興市場。以中東海灣國家為例，近年不約而同發展運動旅遊，舉辦各項運動賽事或活動，這已成吸引全球遊客最快速的主要方式之一。

臺灣擁有豐富的地理景觀與成熟的運動賽事能量，諸如享譽國際之國際衝浪公開賽、各縣市具地方特色之國際馬拉松，以及極具潛力之山林健行與水上運動等。

運動觀光不僅推廣全民運動，更帶來顯著的連鎖經濟效益，外國選手與觀光客在參加之餘，通常會進行深度旅遊，探索當地景點與品嚐在地美食，這可將運動活動轉化為地方創生與觀光發展的重要動能。爰要求交通部觀光署應與運動部建立常態性跨部會合作機制，雙方應就「國際賽事共同行銷」、「外國參賽者或從事運動旅遊之友善環境」等面向進行合作，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出「推動國際運動觀光具體精進策略與中長程跨部會計畫」書面報告。

發展之跨部會合作機制及觀光推廣措施

提案人：台灣民眾黨立法院黨團 蔡春綢

蔡春綢

147

陳瑞毅



177

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

主決議

案由：

文字修正

近年 Agoda、Booking.com、Trip.com 等跨境旅遊電商平台，已深度介入我國旅遊、旅遊服務商品之曝光，包含團體旅遊落地散拼、訂房媒合、目的地體驗旅遊、旅遊票券等品相，提供服務從品項、價格排序、推薦分析、產品服務保留及付款流程，儼然已提供屬於本國旅行社特許經營之完整旅遊服務交易，對產品市場價格形成、成交條件及消費決策具有實質控制力，早已非單純資訊刊登或技術服務平台；然其營運模式因佣金型、價差型、平台代收款及不同結算安排而異，致實際交易關係、收入認列及監理責任更趨複雜。

惟目前我國對此類跨境旅遊電商平台之管理，仍存在明顯制度落差。依現行稅務實務，境外訂房平台銷售電子勞務、境內營利事業支付平台費用，於營業稅、所得稅、扣繳義務及發票或憑證開立上，常因付款方式、買受人名義、平台收款模式及契約安排不同，而出現不同處理結果，顯示現行制度對跨境平台交易鏈之稅務認列仍欠一致，並已造成市場秩序混亂及租稅衡平疑義。

又，現行旅行業代收轉付制度本係為傳統旅行業設計，惟跨境訂房平台多未依我國旅行業法制架構經營，卻實質提供機票、住宿及旅遊產品服務媒合、價格排序、付款處理、客訴介接甚至交易條件設定等功能，形成「實質從事旅遊交易，形式上卻不受旅行業監理」之灰色地帶。此種監理斷裂，不僅使國內依法受管制之旅行業及旅宿業者承受不對等競爭壓力，亦使主管機關對平台費用、價格揭露、消費爭議及市場秩序缺乏有效管理工具。

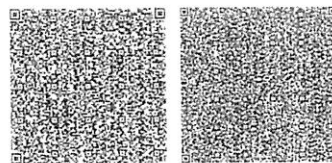
再者，跨境訂房平台之房價揭露、附加費用標示、排序邏輯、動態定價及差別價格呈現機制，已直接影響消費者對最終支付價格之判斷。若平台以演算法排序、手續費拆分或平台費用轉嫁方式影響最終售價，將使旅宿價格失真，弱化消費者資訊透明，並可能進一步推升國旅成本，損及國內旅遊市場之公平競爭與健全發展。

綜上，交通部觀光署對跨境旅遊電商平台長期深度介入我國旅宿及旅遊服務市場，卻迄未提出完整之市場盤點、法制定位、價格透明規範、旅行業監理銜接及跨部會納管方案，顯有怠於因應平台經濟衝擊之虞。

爰建議交通部觀光署及所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出「跨境旅遊電商平台對我國旅遊服務及旅宿市場影響、價格透明、稅務管理及旅行業監理銜接之完整盤點報告」及「外國旅遊及訂房平台納管與管理辦法評估」書面報告。

提案人：

149 連清輝



RI2i7thwHkmRgBQgpvoPbA 196

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部觀光署及所屬

主決議

案由：

文字修正

鑒於交通部觀光署以擴充解釋《發展觀光條例》第五十三條為由，嚴格執行「赴陸禁團令」，兩岸組團觀光實質陷入停滯，然交通部觀光署仍於 115 年度中央政府總預算案編列大陸地區旅費。

該預算編列之意旨本應為赴大陸地區行銷台灣觀光資源，藉以吸引陸客來台；然當前陸方不開放團體來台，我方也以禁團令限制組團赴陸旅遊。在我方官員或受託單位無法實地開展有效推廣活動之現實情狀下，編列大陸地區經費之合理性亟待交通部觀光署提出說明。

爰建議交通部觀光署及所屬於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

鄭永年
連清輝



150

1-1



199

wZdv6k01E0G450YnzsvA

115 年度中央政府總預算協商提案

公路局及所屬單位預算

(機關建議修正文字，尚未完成溝通)

併委員會決議辦理。

2月
凍40%

115年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱:交通部公路局

預算書頁次:57

歲入 增列 減列: 萬 千元

歲出 減列:75億3412萬元

40%
凍結:75億3412萬元

第14款 6項 2目 節

用途別:公路及監理業務管理

本年度預算數:898億1046萬元

15 3412

案由:

現行監理機關的驗車規範與執行方式屢遭詬病,不僅僵化且極不合理。在重型機車合法改裝排氣管的檢驗上,竟發生監理站人員刻意刁難,捨棄科學儀器不用,反而要求車主徒手觸摸排氣管防燙裝置長達二十秒以進行「肉身測試」的荒謬行徑,顯見基層檢驗人員素質參差不齊且缺乏客觀專業標準。此外,現行噪音或排氣驗車規定中,常要求大馬力車輛於原地長時間拉轉至六千多轉進行測試,此舉完全違背內燃機機械運作之散熱原理,過去更曾發生法拉利跑車配合驗車,卻遭拉轉至爆水缸毀損,事後車主更求償無門的惡劣前例。種種不具科學性且具破壞性的檢驗方式,已讓監理機關的專業度蕩然無存。

其次,公路局身為車輛行政管理的主管機關,卻長期放任行政與執法標準脫鉤,導致監理站的檢驗合格認證形同廢紙。許多重機車主耗費時間與金錢依循合法管道,在監理站順利驗過合法改裝排氣管或翹牌架等配件,但合法上路後,卻仍遭到第一線警察以主觀且不具工程專業的判斷惡意刁難,甚至無視監理系統之合格註記,強行開單、拔牌與拖吊。此種「執法大於行政」的畸形現象,不僅讓遵守法規的車主無所適從,更導致行政機關檢驗制度喪失公信力。

為導正上述監理亂象並保障民眾合法權益,本筆「公路及監理業務管理」經費應予以全數凍結。公路局必須針對不合時宜且具破壞性的驗車標準進行全面檢討與改善,制定符合科學與車輛實務運作之檢驗規範;同時與內政部警政署達成跨部門溝通,確保凡經監理機關檢驗合格之車輛配件,第一線員警不得再以主觀認知進行刁難與違法裁處,徹底終結執法大於行政的亂象。待公路局確實達成上述要求,確保民眾免於公權力侵害,始得動支本筆凍結之經費。

向交通委員會提出書面報告

提案人:

劉亭彬
陳清輝

洪孟楷

153

180

併委員會決議辦理。

調節
凍40%

115年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱:交通部公路局

預算書頁次:80

歲入 增列 減列: 萬 千元

歲出 減列:

40%
凍結:398億1046萬元

第11款(項)目1節 公路新建及養護計畫

用途別:公路建設及改善計畫
本年度預算數:398億1046萬元

案由:

交通部公路局長期在道路規劃與管理上,實施歧視機車族群之「車種分流」政策,嚴重罔顧國際間普遍採納且具備科學基礎的「車速分流」原則。在台灣實際的平面道路用路情境中,機車的行駛車速往往不亞於甚至快於汽車,然而現行的道路設計與管理思維卻強迫機車擠壓於危險的外側空間,不僅未能有效提升整體交通安全,反倒加劇了不必要的汽機車交織與事故風險。為導正此一落後且危害用路人生命安全的交通管理思維。

此外,立法院早已於2011年三讀通過大型重型機車行駛國道之法源依據,明文賦予大型重型機車相應之路權。然而,交通部公路局卻長期以各種藉口推諉,甚至屢屢以缺乏科學根據之民意調查作為施政護身符,持續剝奪重機族群的合法權益,遲遲不肯依法開放大型重機上國道。此舉無異於藐視國會決議,更突顯行政機關長年怠惰不作為之嚴重缺失。

在具體的公路基礎建設上,公路局亦屢次展現出對機車族群生命安全的漠視。以淡江大橋為例,其機車道設計低於法定最低寬度,且路側護欄使用非「交通工程規範」的造型護欄,沒有任何安全防護設計,沒有連續面,端末也沒有處理,被外界詬病為「死亡機車道」。面對民間交通平權倡議者火花羅基於道路安全的合理質疑與監督,公路局不但未能虛心檢討設計上帶來的致命缺陷,甚至透過官方發新聞稿造謠抹黑倡議者,企圖掩飾其工程專業上的不足,此舉已嚴重損害政府機關之公信力。

為促使公路局積極面對並解決上述沉痾,保障廣大機車用路人之生命財產安全與平等路權,本筆「公路新建及養護計畫」經費全數凍結。公路局必須針對下列三項訴求提出具體落實的時程表並向大眾公布:包括將淡江大橋解編為「一般省道」並全面開放機車安全通行、推動修正《道路交通管理處罰條例》第九十九條以廢除不合理的禁行機車道,以及依法正式開放大型重機行駛國道。公路局需承諾上述目標之具體達成時程,並於擇一項目標實質達成後,始得動支本筆凍結之經費。向交通委員會提出書面報告

提案人:

劉書翔

陳清輝



167

179

併委員會決議辦理。

3月18日
陳100%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部公路局及所屬

預算書頁次：77-78 頁

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：100 萬元
_____分之_____ (或 %)

第 14 款 6 項 3 目 1 節 01 公路系統新建及改善計畫

科目(計畫)名稱：公路新建及養護計畫

用途別：_____

本年度預算數：287 億 8,653 萬 5 千元

預算書說明欄：智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)

說明欄預算數：3,750 萬元計算減凍數

案由：

115 年度交通部公路局及所屬預算案於第 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」智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)編列預算 3,750 萬元。

該計畫跨及 TDX 運輸資料平台維運、資料標準化、跨運具資料開放共享、智慧路網、車路聯網、數據驅動韌性管理及資安防護等多項工作。惟預算書以新興科技應用、智慧交通數據、資料開放共享等概括性文字說明，尚未清楚區分既有系統維運、新增功能開發與委辦研究驗證之邊界，相關計畫之網頁也僅撰寫「亞洲·矽谷 3.0 推動方案」、「臺灣 2050 淨零排放路徑藍圖」、「淨零科技方案(第一期)」以及「高齡社會白皮書」等，並納入總統政見與行政院「五大信賴產業推動方案」中對智慧交通的戰略指引。」，亦未具體列示資料品質、API 使用量、地方導入、資安事件防護及實際交通改善成效等衡量指標。若未建立跨機關資料治理與避免重複建置之控管機制，恐造成委辦與設備投資持續膨脹。

爰凍結該項預算 100 萬元，俟於交通部公路局於 1 個月內就本計畫之年度里程碑、各委辦案與設備採購明細、TDX 平台使用與資料品質指標、車路聯網示範場域成效、資安風險控管及與所屬機關計畫分工，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：

書面

連署人：



170

1-1



G86AUmeKvk69aEwD4gtTiw

149

115 年度中央政府總預算協商提案

航港局單位預算

(機關建議修正文字，尚未完成溝通)

併委員會決議辦理

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：航港局

預算書頁次：46 頁

☐ 歲入—☐ 增列 ☐ 減列數：_____萬_____千元

☒ 歲出—☒ 減列數：~~500~~萬元 ☒ 凍結數：~~20%~~

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：航港業務管理及發展
用途別：~~02 航港業務管理—業務費~~ 本年度預算數：2 億 7028 萬 4 千元

案由：

交通部航港局於航港業務管理及發展用項下「航港業務管理」編列預算 2 億 7028 萬 4 千元。經查，近年海運快遞包裹數量暴增，港區通關秩序面臨嚴重瓶頸，海運包裹持續卡關，甚至累積近一個月仍無法清關，已嚴重影響我國海運樞紐形象與貿易效率。航港局作為航政與港口秩序之主管機關，經年編列航港管理預算，卻將相關責任全數外包給港務公司與關務署，對海運快遞卡關直、間接引發之商港亂象，卻遲遲未能發揮跨部會協調功能，亦未對就現行港區海運包裹卡關問題，提出根本性優化與整合方案，顯有怠惰之虞。綜上所述，爰建議減列本項計畫~~500~~^{1,000}萬元、凍結~~20%~~，俟航港局提出具體改善之專案報告，並經同意後，始得動支。
書面

提案人：

陳清海



建議免予減列，併委員會決議辦理。

115 年度中央政府總預算協商提案

國家通訊傳播委員會單位預算

（機關建議修正文字，尚未完成溝通）

建請改主決議

通
凍30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 90%)

第 2 款 14 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：國家通訊傳播委員會

用途別：_____

本年度預算數：7 億 7,252 萬 5 千元

案由：

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。
書面

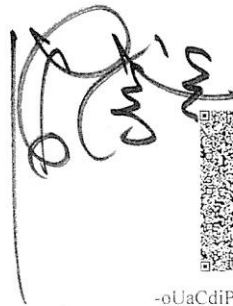
建議刪除文字「凍結該項預算30%.....提出專案報告並經同意後，始得動支」。並修正文字為「請國家通訊傳播委員會於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告」。

提案人：

邱紅華

審查會保留提案2

2 吳明



-oUaCdiP7E2SF0gbd2WeiA

15

建請改主決議

全
凍30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次： 34

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或-80%)

第 2 款 14 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：國家通訊傳播委員會

用途別：_____

本年度預算數：7 億 7,252 萬 5 千元

案由：

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。

國家通訊傳播委員會為我國通訊傳播最高監督機關，依法負有通訊傳播監督及網際網路傳播政策擬定、通訊傳播監管、通訊傳播競爭秩序維護、通訊傳播事業爭議及監督調查等職責，且採取委員會合議制形式運作。

然行政院卻違反《國家通訊傳播委員會組織法》之規定，長期消極辦理通傳會委員提名、遞補，坐視通傳會委員人數下降至現僅 3 人，無法達到法定合議門檻，致使通傳會停擺，且現任委員任期僅至 7 月底，通傳會恐陷入「空城」，淪為無首長、無委員決策之空殼機關，嚴重衝擊我國通傳產業監督、打詐及消費者保護等國家民生業務。

此外，對於未提名人選，行政院態度可議，多次對外發言皆試圖卸責、指責立法院否決人事。其一，嚴謹審查人事、行使同意權本為國會法定職責，提名人選無法服眾，本應否決；其二，上次否決提名人選約 8 個月前，行政院至今未提人選，根據《國家通訊傳播委員會組織法》，行政院依法早應在 4 月底前就提出人選，現已嚴重違法，實有亟需檢討之必要。

鑑此，行政院、通傳會應檢討為何違法延宕提名，並儘速提出解方，進行提名人選，以使單位早日恢復運作、獨立行使職權。

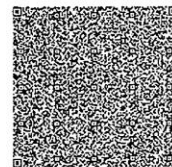
~~爰凍結該項預算 80% 俟國家通訊傳播委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出專案報告並經同意後，始得動支。~~
請
書面

提案人：

郭振強

林錫山

建議刪除文字「凍結該項預算30%.....提出專案報告並經同意後，始得動支」。並修正文字為「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」。



3

1-1

uV2H7eI9W0KMmtMcmhx7Yg

建請改主決議

通
凍50%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：52-53

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

各項費用彙計表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 ~~50%~~)

第 2 款 14 項 目 節 _____

科目(計畫)名稱：

用途別：業務費

本年度預算數：9,310 萬 4 千元

案由：

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。

~~受凍結該項預算 50% 後~~ ^{要求}國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出 ^{書面}專案報告並經同意後，始得動支。

建議刪除文字「凍結該項預算 50%... 提出專案報告並經同意後，始得動支」。並修正文字為「要求國家通訊傳播委員會於三個月內向立法院交通委員會提出書面報告」

提案人：

黃正玲

連署人：

鄭永發

鄭永發

審查會保留提案3

4

12

建請改主決議

1801
凍結20%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：第 46 頁

[] 歲入—[] 增列：萬元 [] 減列數：_____萬_____千元

[✓] 歲出—[] 減列數： [✓] 凍結數：~~20%~~

第__款__項__目__節__-__

科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 及低

軌衛星產業發展政

策

用途別：

本年度預算數：1660 萬元

案由：

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。

於三個月內
提案人：

書面

建請刪除文字「爰建議凍結本項計畫預算20%.....提出專案報告，經同意後，始得動支。」，並修正為「請通傳會於三個月內向交通委員會提出書面報告。」

審查會保留提案 4

5

16

建請改主決議

目 01
凍 10%

115 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：46 頁

科目（工作計畫）名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

本年度預算數：16,600 千元

建議：【☐】減列數：

【☒】凍結數：~~10%~~

案由：

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%。待請國家通訊傳播委員會

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。
於三個月內

建議刪除文字「建議針對……，並經同意後，始得動支。」，並修正文字為「請國家通訊傳播委員會就如何強化……向交通委員會於三個月內提出書面報告。」。

提案人：

審查會保留提案 8

建請改主決議

115 年度中央政府總預算案提案表 (國家通訊傳播委員會)

立法委員游穎國會辦公室

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次暨科目名稱：歲出計畫「建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策」

本年度預算數：新臺幣 1,660 萬元

建議處置：凍結 10% (新臺幣 166 萬元)

案由：

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

審查會保留提案 9½

10½

25½

1月01
凍10%

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。

提案內容：

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。
書面

書面

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：

建請刪除文字「凍結國家通訊傳播委員會115年度.....，經同意後，始得動支。」，並修正文字為「請國家通訊傳播委員會於三個月內向立法院提出書面報告。」。

審查會保留提案 $9\frac{2}{2}$ $10\frac{2}{2}$ $2\frac{2}{2}$

建請改主決議

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

1月
凍166萬

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出機關別預算表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

☒凍結：166 萬元

____分之____ (或 %)

第 2 款 14 項 1 目 節

科目(計畫)名稱：建構 B5G/6G 及低軌衛星產業發展政策

用途別：_____

本年度預算數：1,660 萬元

案由：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~~，請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

張亞中

連署人：

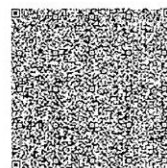
鄭子豪

建請刪除文字「建議凍結該項預算新臺幣 166 萬元，俟……，始得動支」，並修正文字為「請國家通訊傳播委員會於三個月內，向立法院交通委員會提出書面報告，說明以下事項……」。

白

審查會保留提案 10

11



6q2G1ELXw02bnlGaWMlagQ

28

建請改主決議

1目1
>000 凍30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：46

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元☒凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或30%)

第2款14項1目節01建構B5G/6G及低軌衛星產業發展政策

科目(計畫)名稱：建構B5G/6G及低軌衛星產業發展政策用途別：業務費本年度預算數：1,660 萬元預算書說明欄：建構B5G/6G及低軌衛星產業發展政策說明欄預算數：1,660 萬元計算減凍數

案由：

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%，^請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：

郭志豪

連署人：

邱若章

建請刪除文字「凍結該項預

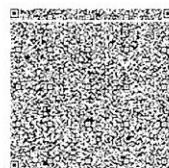
算30%，俟.....後，始得動支。」，並

修正文字為「請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。」。

審查會保留提案11

13



HPw6 qNxpy5ONWbI9P5fg

建請改主決議

115 年度中央政府總預算案提案表

(國家通訊傳播委員會)

立法委員游顯國會辦公室

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次暨科目名稱：歲出計畫「一般行政」

本年度預算數：新臺幣 7 億 5,550 萬 7 千元

建議處置：~~凍結 10% (新臺幣 7,555 萬元)~~

案由：

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，惟仍具法制局限。

審查會保留提案 13 $\frac{1}{2}$

15 $\frac{1}{2}$

2月
凍10%

24 $\frac{1}{2}$

2月
凍100%

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。

提案內容：

~~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。~~

請
交通委員會 書面
書面

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。

建議刪除文字「凍結國家通訊傳播委員會 115 年度「一般行政」預算 10%.....提出專案報告，經同意後，始得動支」。並修正文字為「請國家通訊傳播委員會於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告」。

提案人：

138 號

鄭長

連清輝

審查會保留提案 13 $\frac{2}{2}$

15 $\frac{2}{2}$

2
14 $\frac{2}{2}$

建請改主決議

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☐減列：_____萬 千元

~~凍結：881 萬 6 千元~~

____分之____(或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 01 人員維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人事費-政務人員待遇

本年度預算數：1,542 萬 8 千元

預算書說明欄：政務人員 7 人全年待遇

說明欄預算數：1,542 萬 8 千元計算減凍數

案由：

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。
於 1 個月內

提案人：

蔣建豪

建議刪除文字「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」。並修正文字為「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」。

連署人：

邱君華

審查會保留提案 14

17



LEvs4zkhhk0e6nv4HwtzRLw

30

建請改主決議

115年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：第47頁

〔 〕歲入—〔 〕增列：萬元 〔 〕減列數：_____萬_____千元

〔√〕歲出—〔 〕減列數：〔~~√~~〕凍結數：~~十二分之五~~

〔第__款__項__目__節-0__-__科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人員維持-人事費-1.政務人員全年待遇 本年度預算數：1542萬8千元

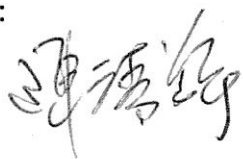
案由：

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1542萬8千元，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。

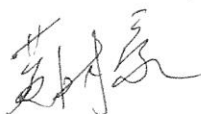
於1個月內向

交通委員會提出書面報告

提案人：



建議刪除文字「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」。並修正文字為「請通傳會於1個月內向立法院交通委員會提出書面報告」。

審查會保留提案15

18

17

建請改主決議

2月01
1010凍40%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48

□歲入 □增列 □減列：_____ 萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

□歲出 □減列：_____ 萬 千元

凍結：

-40%

第 2 款 14 項 2 目 節 01 人員維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：人事費-政務人員待遇

本年度預算數：1,542 萬 8 千元

案由：

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，主要為給付通傳會委員人事費用。

政府機關的人事預算編列，必須建立在「機關具備法定員額且能實質行使職權」的基礎上。若機關的高階政務官長期懸缺，甚至即將面臨全數解任、機關業務停擺的狀態，基於預算核實編列與撙節公帑之原則，相關的人事費用即失去全額編列與執行的必要性，立法院自當予以凍結。

依據通傳會組織法，委員會須有 7 名委員，且決議須過半數同意。然而，自 113 年 12 月 1 日起，NCC 委員人數僅剩餘 3 人，已未達法定過半數門檻。更嚴重的是，這僅存的 3 名委員，其任期僅到 115 年 7 月 30 日即將屆滿，屆時 NCC 將面臨完全無委員的滅會危機。此外，因為行政院遲未依法補齊名單，導致 NCC 實質空轉，截至 114 年 8 月底，待審議的重大案件（含許可案與處分案）已暴增積壓高達 347 案，嚴重拖累通訊傳播產業發展與民眾權益。

綜上所述，NCC 在 115 年度即將於 7 月底面臨「零委員」的窘境，且目前僅剩 3 人根本無法依法決議，形同實質停擺。~~針對這筆名不符實的預算，在行政院依法依法補齊 NCC 委員名單，並經立法院同意上任前，爰凍結該項預算 40%。~~

請國家通訊傳播委員會於 1 個月內向
交通委員會提出書面報告
提案人：台灣民眾黨立法院黨團

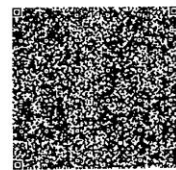
連清軒



建議刪除文字「針對這筆名不符實的預算，在行政院依法依法補齊 NCC 委員名單、並經立法院同意上任前，爰凍結該項預算 40%」。並修正文字為「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」。

19

1-1



Jfj1LrG50E6Sel0HSy2BLg

151

建請改主決議

2月02
減列 5782萬3千

115年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48-50

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：5782萬3千元☐凍結：_____千元
_____分之_____ (或10%)

第2款14項2目節02基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：_____

本年度預算數：1億0,320萬5千元

案由：

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6001萬2千元，115年成長至1億320萬5千元，暴增4319萬3千元，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2646萬4千元，於預算書上卻未見該筆預算暴增之原因。且通訊傳播委員會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。

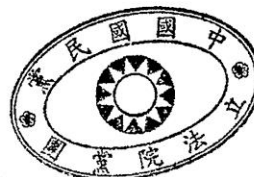
媒體指出國家通訊傳播委員會(NCC)委員難產，115年8月起幾乎無法有委員到任，雖按照法規只能由委員代理主委，但沒有規定無委員時如何處理，近日傳出行政院將採「檢察總長模式」，指定新任主秘溫俊瑜代理主委職務，為NCC續命，實為違法行為。為此之無委員到任NCC自115年8月起已無法依規定執行機關任務，爰此，要求NCC115年8月至12月之基本行政工作維持費除特別費外減列5782萬3千元。於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：中國國民黨立法院黨團

建請刪除文字「115年8月至12月之基本行政工作維持費除特別費外減列5782萬3千元」，並修正文字為「要求NCC於3個月內向立法院交通委員會提出書面報告。」。

林錫山

20



9

建請改主決議

2月02
減100萬
凍10%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48-50

☐歲入 ☐增列 ☐減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

☒歲出 ☒減列：100萬元

凍結：_____萬 千元
_____分之_____ (或 ~~10%~~)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：_____

本年度預算數：1 億 0,320 萬 5 千元

案由：

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 6001 萬 2 千元，115 年成長至 1 億 320 萬 5 千元，暴增 4319 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 2646 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。

要求

~~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。~~
書面

提案人：

蔡山吟

連署人：

蔡山吟

建議刪除文字「該項減列 100 萬元並凍結 10%... 提出專案報告並經同意後，始得動支」，並修正文字為「要求國家通訊傳播委員會向立法院交通委員會提出書面報告」

審查會保留提案 16

21

建請改主決議

115 年度中央政府總預算案提案表

2月02
凍50%

單位名稱：國家通訊傳播委員會

【☐】歲入 【☒】歲出 單位預算書頁次：48 頁

科目（工作計畫）名稱：一般行政-基本行政工作維持

本年度預算數：103,205 千元

建議：【☐】減列數：

~~【☒】凍結數：5%~~

建議刪除文字「建議凍結
預算5%。.....，並經同意
後，始得動支」

案由：

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。

要求

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：

審查會保留提案 17

建請改主決議

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：48

□歲入 □增列 □減列：_____萬 千元

歲出計畫提要及分支計畫概況表

□歲出 □減列：_____2,000 萬元

□凍結：2,000 萬元
____分之____(或 %)

第 2 款 14 項 2 目 節 02 基本行政工作維持

科目(計畫)名稱：一般行政

用途別：業務費

本年度預算數：7,650 萬 4 千元

案由：

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。經查，通傳會土地租金自 114 年度之 1 千元，至 115 年暴增至 2,646 萬 4 千元，未見具體合理說明；此外，通傳會員額與 114 年度同為 493 人，但員工文康活動費較 114 年度成長 5 成 3，顯有違財政紀律與預算覈實原則。

且通傳會 113 年 12 月 1 日起委員人數僅餘 3 人，且即將全數屆期，委員會已達不到法定過半數門檻，導致重大業務與積案實質停擺。在機關無法進行決策，其業務雜支卻不減反增，不具正當性。通傳會作為我國通訊傳播最高獨立監理機關，理應依法獨立行使職權並執行法律。然立法院早已三讀通過《衛星廣播電視法》，行政院卻基於政治立場以「不副署」之方式進行杯葛，導致該法至今無法施行。通傳會面對行政院違法阻擋立法院三讀通過之法案，竟噤若寒蟬，未見任何捍衛機關獨立性及依法行政之作為，任由行政院閹割其法定權責，實有虧職守。

綜上，通傳會既已陷入無委員可決策之狀態，又無力捍衛法定權責，卻於基本業務雜支與福利費用上升，極不合理。為落實預算監督並促使行政院與通傳會給予正面回應，^{要求}該項預算減列 2,000 萬元並凍結 2,000 萬元，俟國家通訊傳播委員會^{於3個月內向立法院交通委員會}提出相關修法草案後，始得動支。^{書面報告}

提案人：台灣民眾黨立法院黨團

陳瑋卿



建請刪除文字「該項預算減列 2,000 萬元並凍結 2,000 萬元，俟...依附帶決議結果執行，提出相關修法草案後，始得動支。」，並修正文字為「要求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。」。

24

1-1



CHI8X9EQLUyi5Jk4OhPu8w

164

建請改主決議

2月02
2000
減列1000萬
凍30%

115 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次：第 48 頁

〔 〕歲入—〔 〕增列： 萬元 〔 〕減列數： 萬 千元

〔√〕歲出—〔√〕減列數：~~1000~~萬元 〔√〕凍結數：~~30%~~

〔第 款 項 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：一般行政
用途別：基本行政工作維持-業務費 本年度預算數：7650 萬 4 千元

案由：

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 7650 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 1000 萬元、凍結本項計畫預算 30%，俟通傳會確實依附帶決議結果於 3 個月內執行，提出相關修法草案後，始得動支。

書面報告

提案人：

連清輝
鄭永
25

審查會保留提案 19

建請改主決議

2月02
2000 案10%

115 年度中央政府總預算案提案表 (國家通訊傳播委員會)

立法委員游顯國會辦公室

單位名稱：國家通訊傳播委員會

預算書頁次暨科目名稱：歲出計畫「一般行政」-基本行政工作維持業務費

7,650 4

本年度預算數：新臺幣 7 億 5,550 萬 7 千元

765

建議處置：凍結基本行政工作維持業務費 10% (新臺幣 776 萬元)

案由：

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

審查會保留提案 20 $\frac{1}{2}$

28 $\frac{1}{2}$

23 $\frac{1}{2}$

2月02

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。

提案內容：

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776萬元）⁷⁶⁵，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。³ 書面

書面

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：

鄭景文 陳清輝
28 2/2

審查會保留提案20 2/2

建議刪除文字「凍結國家通訊傳播委員會115一般行政向下基本行政工作維持費10%...，俟...於一個月內...提出專案報告，經同意後，始得動支。」，並修正文字為「要求國家通訊傳播委員會於3個月內向交通委員會提出書面報告。」。

2/2

（後接第六冊）

本期委員發言紀錄索引

立法院第11屆第5會期黨團協商會議紀錄	
繼續研商「中華民國115年度中央政府總預算案」(公務預算部分)(前接第四冊、後接第六冊) (頁次：1 - 374)	
發 言 者	韓國瑜(主席)

本期冊別	第五冊（全七冊）
本期期數	5465
出版日期	中華民國 115 年 8 月 17 日（星期一）
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