

中華民國 107 年度中央政府  
總預算案審查總報告（修正本）  
（第四冊）

中華民國 107 年 2 月 5 日  
華總一經字第 10700015301 號



# 中華民國 107 年度中央政府總預算案審查總報告(修正本)

目次	頁碼
壹、審查緣起	1
貳、預算編製政策方向及原則	1
參、重要內容	3
肆、審查經過	11
伍、審議總結果	12
陸、新增各委員會審議結果	35
內政委員會	35
外交及國防委員會	87
經濟委員會	113
財政委員會	179
教育及文化委員會	209
交通委員會	251
司法及法制委員會	291
社會福利及衛生環境委員會	325
柒、各委員會審查結果	405
內政委員會審查結果	405
一、歲入部分	405
二、歲出部分	408
第 2 款行政院主管	408
1. 行政院	408
2. 原住民族委員會	427
3. 原住民族文化發展中心	464
4. 客家委員會及所屬	464
5. 中央選舉委員會及所屬	495

6. 大陸委員會	507
7. 不當黨產處理委員會	526
第 7 款內政部主管	529
1. 內政部	529
2. 營建署及所屬	554
3. 警政署及所屬	588
4. 中央警察大學	597
5. 消防署及所屬	597
6. 役政署	607
7. 移民署	614
8. 建築研究所	629
9. 空中勤務總隊	631
第 22 款海岸巡防署主管	632
1. 海岸巡防署	632
2. 海洋巡防總局	638
3. 海岸巡防總局及所屬	649
第 26 款省市地方政府	654
1. 臺灣省政府	654
2. 臺灣省諮議會	656
3. 福建省政府	659
<b>外交及國防委員會審查結果</b>	661
一、歲入部分	661
二、歲出部分	662
第 8 款外交部主管	662
1. 外交部	662
2. 領事事務局	701

3. 外交及國際事務學院 .....	705
第 9 款國防部主管 .....	705
1. 國防部 .....	705
2. 國防部所屬（含國家安全局） .....	720
第 16 款僑務委員會主管 .....	866
1. 僑務委員會 .....	866
第 25 款國軍退除役官兵輔導委員會主管 .....	877
1. 國軍退除役官兵輔導委員會 .....	877
<b>經濟委員會審查結果</b> .....	<b>901</b>
一、歲入部分 .....	901
二、歲出部分 .....	906
第 2 款行政院主管 .....	907
1. 國家發展委員會 .....	907
2. 檔案管理局 .....	919
3. 公平交易委員會 .....	922
第 13 款經濟部主管 .....	933
1. 經濟部 .....	933
2. 工業局 .....	949
3. 國際貿易局及所屬 .....	955
4. 標準檢驗局及所屬 .....	958
5. 智慧財產局 .....	960
6. 水利署及所屬 .....	962
7. 中小企業處 .....	967
8. 加工出口區管理處及所屬 .....	970
9. 中央地質調查所 .....	973
10. 能源局 .....	975

第 18 款農業委員會主管	981
1. 農業委員會	981
2. 林務局	998
3. 水土保持局	1003
4. 農業試驗所	1005
5. 林業試驗所	1005
6. 水產試驗所	1005
7. 畜產試驗所	1006
8. 家畜衛生試驗所	1006
9. 農業藥物毒物試驗所	1006
10. 特有生物研究保育中心	1006
11. 茶業改良場	1006
12. 種苗改良繁殖場	1006
13. 桃園區農業改良場	1006
14. 苗栗區農業改良場	1006
15. 臺中區農業改良場	1006
16. 臺南區農業改良場	1006
17. 高雄區農業改良場	1006
18. 花蓮區農業改良場	1006
19. 臺東區農業改良場	1006
20. 漁業署及所屬	1007
21. 動植物防疫檢疫局及所屬	1010
22. 農業金融局	1012
23. 農糧署及所屬	1014
財政委員會審查結果	1021
一、歲入部分	1021

二、歲出部分 .....	1031
第 2 款行政院主管 .....	1032
1. 主計總處 .....	1032
第 6 款監察院主管 .....	1040
1. 審計部 .....	1040
2. 審計部臺北市審計處 .....	1044
3. 審計部新北市審計處 .....	1044
4. 審計部桃園市審計處 .....	1044
5. 審計部臺中市審計處 .....	1045
6. 審計部臺南市審計處 .....	1045
7. 審計部高雄市審計處 .....	1045
第 10 款財政部主管 .....	1046
1. 財政部 .....	1046
2. 國庫署 .....	1059
3. 賦稅署 .....	1069
4. 臺北國稅局 .....	1076
5. 高雄國稅局 .....	1080
6. 北區國稅局及所屬 .....	1083
7. 中區國稅局及所屬 .....	1086
8. 南區國稅局及所屬 .....	1092
9. 關務署及所屬 .....	1098
10. 國有財產署及所屬 .....	1110
11. 財政資訊中心 .....	1118
第 24 款金融監督管理委員會主管 .....	1125
1. 金融監督管理委員會 .....	1125
2. 銀行局 .....	1138

3. 證券期貨局 .....	1144
4. 保險局 .....	1145
5. 檢查局 .....	1148
第 26 款省市地方政府 .....	1152
1. 補助直轄市及縣市政府 .....	1152
第 27 款調整軍公教人員待遇準備 .....	1158
第 28 款災害準備金 .....	1158
第 29 款第二預備金 .....	1159
三、融資財源調度部分 .....	1163
<b>教育及文化委員會審查結果 .....</b>	<b>1165</b>
一、歲入部分 .....	1165
二、歲出部分 .....	1169
第 1 款總統府主管 .....	1169
1. 中央研究院 .....	1169
第 2 款行政院主管 .....	1186
1. 國立故宮博物院 .....	1186
第 11 款教育部主管 .....	1202
1. 教育部 .....	1202
2. 國民及學前教育署 .....	1254
3. 體育署 .....	1268
4. 青年發展署 .....	1274
5. 國家圖書館 .....	1276
6. 國立公共資訊圖書館 .....	1277
7. 國立教育廣播電臺 .....	1277
8. 國家教育研究院 .....	1277
第 17 款原子能委員會主管 .....	1278



1. 原子能委員會	1278
2. 輻射偵測中心	1286
3. 放射性物料管理局	1287
4. 核能研究所	1288
第 21 款文化部主管	1293
1. 文化部	1293
2. 文化資產局	1317
3. 影視及流行音樂產業局	1320
4. 國立傳統藝術中心	1322
5. 國立臺灣美術館及所屬	1324
6. 國立臺灣工藝研究發展中心	1324
7. 國立臺灣博物館	1325
8. 國立臺灣史前文化博物館	1325
第 23 款科技部主管	1325
1. 科技部	1325
2. 新竹科學工業園區管理局及所屬	1352
3. 中部科學工業園區管理局及所屬	1353
4. 南部科學工業園區管理局及所屬	1353
<b>交通委員會審查結果</b>	1355
一、歲入部分	1355
二、歲出部分	1357
第 2 款行政院主管	1357
1. 國家通訊傳播委員會	1357
2. 飛航安全調查委員會	1366
3. 公共工程委員會	1374
第 14 款交通部主管	1396

1. 交通部	1396
2. 民用航空局	1428
3. 中央氣象局	1432
4. 觀光局及所屬	1443
5. 運輸研究所	1469
6. 公路總局及所屬	1479
<b>司法及法制委員會審查結果</b>	1507
一、歲入部分	1507
二、歲出部分	1520
第 1 款總統府主管	1520
1. 總統府	1520
2. 國家安全會議	1525
3. 國史館	1527
4. 國史館臺灣文獻館	1528
第 2 款行政院主管	1530
1. 人事行政總處	1530
2. 公務人力發展學院	1542
第 3 款立法院主管	1544
1. 立法院	1544
第 4 款司法院主管	1558
1. 司法院	1558
2. 最高法院	1581
3. 最高行政法院	1581
4. 臺北高等行政法院	1581
5. 臺中高等行政法院	1581
6. 高雄高等行政法院	1581

7. 公務員懲戒委員會	1581
8. 法官學院	1581
9. 智慧財產法院	1582
10. 臺灣高等法院及 4 個分院	1582
11. 20 個臺灣地區地方法院	1583
12. 臺灣高雄少年及家事法院	1584
13. 福建高等法院金門分院	1584
14. 福建金門地方法院	1584
15. 福建連江地方法院	1584
第 5 款考試院主管	1585
1. 考試院	1585
2. 考選部	1595
3. 銓敘部	1600
4. 公務人員保障暨培訓委員會	1602
5. 國家文官學院及所屬	1604
6. 公務人員退休撫卹基金監理委員會	1605
7. 公務人員退休撫卹基金管理委員會	1606
第 6 款監察院主管	1606
1. 監察院	1606
第 12 款法務部主管	1619
1. 法務部	1619
2. 司法官學院	1639
3. 法醫研究所	1639
4. 廉政署	1641
5. 矯正署及所屬	1645
6. 行政執行署及所屬	1653

7. 最高法院檢察署 .....	1656
8. 臺灣高等法院檢察署及 4 個分院檢察署 .....	1656
9. 臺灣高等法院檢察署智慧財產分署 .....	1656
10. 20 個臺灣地區地方法院檢察署 .....	1656
11. 福建高等法院金門分院檢察署 .....	1658
12. 福建金門地方法院檢察署 .....	1658
13. 福建連江地方法院檢察署 .....	1658
14. 調查局 .....	1659
<b>社會福利及衛生環境委員會審查結果 .....</b>	<b>1661</b>
一、歲入部分 .....	1661
二、歲出部分 .....	1664
第 15 款勞動部主管 .....	1664
1. 勞動部 .....	1664
2. 勞工保險局 .....	1688
3. 勞動力發展署及所屬 .....	1693
4. 職業安全衛生署 .....	1700
5. 勞動基金運用局 .....	1710
6. 勞動及職業安全衛生研究所 .....	1714
第 19 款衛生福利部主管 .....	1721
1. 衛生福利部 .....	1721
2. 疾病管制署 .....	1782
3. 食品藥物管理署 .....	1788
4. 中央健康保險署 .....	1805
5. 國民健康署 .....	1813
6. 社會及家庭署 .....	1823
7. 國家中醫藥研究所 .....	1838

第 20 款環境保護署主管 .....	1838
1. 環境保護署 .....	1838
2. 毒物及化學物質局 .....	1898
3. 環境檢驗所 .....	1903
4. 環境保護人員訓練所 .....	1903



## 教育及文化委員會審查結果

### 一、歲入部分

#### 第 2 款 罰款及賠償收入

第 4 項 中央研究院原列 550 萬元，增列 100 萬元，改列為 650 萬元。

第 9 項 國立故宮博物院原列 470 萬元，增列第 1 目「賠償收入」第 1 節「一般賠償收入」100 萬元，改列為 570 萬元。

第 86 項 教育部 1,360 萬元，照列。

第 87 項 國民及學前教育署 35 萬元，照列。

第 88 項 體育署，無列數。

第 89 項 青年發展署 45 萬元，照列。

第 90 項 國家圖書館，無列數。

第 91 項 國立公共資訊圖書館 23 萬 4 千元，照列。

第 92 項 國立教育廣播電臺，無列數。

第 93 項 國家教育研究院，無列數。

第 152 項 原子能委員會 151 萬元，照列。

第 153 項 輻射偵測中心，無列數。

第 154 項 放射性物料管理局，無列數。

第 155 項 核能研究所 120 萬元，照列。

第 188 項 文化部 800 萬元，照列。

第 189 項 文化資產局 200 萬元，照列。

第 190 項 影視及流行音樂產業局 105 萬 7 千元，照列。

第 191 項 國立傳統藝術中心 80 萬元，照列。

第 192 項 國立臺灣美術館及所屬 28 萬元，照列。

第 193 項 國立臺灣工藝研究發展中心 20 萬元，照列。

第 194 項 國立臺灣博物館，無列數。

第 195 項 國立臺灣史前文化博物館，無列數。

第 199 項 科技部 1,815 萬元，照列。

第 200 項 新竹科學工業園區管理局及所屬 279 萬 1 千元，照列。

第 201 項 中部科學工業園區管理局及所屬原列 263 萬元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」100 萬元，改列為 363 萬元。

第 202 項 南部科學工業園區管理局及所屬 349 萬 4 千元，照列。

### 第 3 款 規費收入

第 4 項 中央研究院 1,400 萬元，照列。

第 7 項 國立故宮博物院原列 12 億 2,312 萬 7 千元，增列第 1 目「使用規費收入」2,010 萬元（含第 1 節「資料使用費」10 萬元及第 2 節「場地設施使用費」2,000 萬元），改列為 12 億 4,322 萬 7 千元。

第 76 項 教育部原列 3,841 萬 9 千元，增列「行政規費收入—考試報名費」266 萬 4 千元及「使用規費收入—場地設施使用費」22 萬 2 千元，共計增列 288 萬 6 千元，改列為 4,130 萬 5 千元。

第 77 項 國民及學前教育署 150 萬元，照列。

第 78 項 體育署原列 198 萬 5 千元，增列第 1 目「行政規費收入」第 1 節「審查費」30 萬元，改列為 228 萬 5 千元。

第 79 項 國家圖書館 170 萬元，照列。

第 80 項 國立公共資訊圖書館 88 萬 5 千元，照列。

第 81 項 國家教育研究院 863 萬 1 千元，照列。

第 123 項 原子能委員會 1 億 1,157 萬 6 千元，照列。

第 124 項 輻射偵測中心 398 萬元，照列。

第 125 項 放射性物料管理局 2,309 萬 3 千元，照列。

第 126 項 核能研究所 1 億 4,260 萬元，照列。

第 158 項 文化部原列 1,031 萬元，增列第 2 目「使用規費收入」第 2 節「場地設施使用費」200 萬元，改列為 1,231 萬元。

第 159 項 文化資產局 600 萬元，照列。



- 第 160 項 影視及流行音樂產業局 1,156 萬 1 千元，照列。
- 第 161 項 國立傳統藝術中心，無列數。
- 第 162 項 國立臺灣美術館及所屬 599 萬 1 千元，照列。
- 第 163 項 國立臺灣工藝研究發展中心 250 萬元，照列。
- 第 164 項 國立臺灣博物館原列 612 萬 5 千元，增列第 1 目「使用規費收入」第 2 節「場地設施使用費」10 萬元，改列為 622 萬 5 千元。
- 第 165 項 國立臺灣史前文化博物館 810 萬 3 千元，照列。
- 第 167 項 新竹科學工業園區管理局及所屬 908 萬 4 千元，照列。
- 第 168 項 中部科學工業園區管理局及所屬 306 萬 1 千元，照列。
- 第 169 項 南部科學工業園區管理局及所屬 713 萬 1 千元，照列。

#### 第 4 款 財產收入

- 第 5 項 中央研究院原列 233 萬 2 千元，增列 70 萬元，改列為 303 萬 2 千元。
- 第 10 項 國立故宮博物院原列 1 億 2,873 萬 3 千元，增列第 1 目「財產孳息」550 萬元（含第 1 節「權利金」500 萬元及第 2 節「租金收入」50 萬元），改列為 1 億 3,423 萬 3 千元。）
- 第 100 項 教育部 1,466 萬 6 千元，照列。
- 第 101 項 國民及學前教育署 205 萬 4 千元，照列。
- 第 102 項 體育署原列 1,100 萬元，增列 300 萬元，改列為 1,400 萬元。
- 第 103 項 青年發展署 6 萬 7 千元，照列。
- 第 104 項 國家圖書館 117 萬 2 千元，照列。
- 第 105 項 國立公共資訊圖書館 261 萬 5 千元，照列。
- 第 106 項 國立教育廣播電臺 4 千元，照列。
- 第 107 項 國家教育研究院 286 萬 3 千元，照列。
- 第 167 項 原子能委員會，無列數。
- 第 168 項 輻射偵測中心，2 萬元，照列。
- 第 169 項 放射性物料管理局，無列數。

第 170 項 核能研究所 278 萬元，照列。

第 204 項 文化部原列 4,867 萬 4 千元，增列第 1 目「財產孳息」500 萬元，改列為 5,367 萬 4 千元。

第 205 項 文化資產局 627 萬 8 千元，照列。

第 206 項 影視及流行音樂產業局 62 萬 6 千元，照列。

第 207 項 國立傳統藝術中心 5 萬元，照列。

第 208 項 國立臺灣美術館及所屬 423 萬元，照列。

第 209 項 國立臺灣工藝研究發展中心 435 萬元，照列。

第 210 項 國立臺灣博物館 150 萬 3 千元，照列。

第 211 項 國立臺灣史前文化博物館 260 萬 5 千元，照列。

第 215 項 科技部 1,149 萬 3 千元，照列。

第 216 項 新竹科學工業園區管理局及所屬 900 萬 7 千元，照列。

第 217 項 中部科學工業園區管理局及所屬 3 萬 2 千元，照列。

第 218 項 南部科學工業園區管理局及所屬 21 萬 8 千元，照列。

#### 第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 2 項 國立故宮博物院原列 6,500 萬元，係非營業特種基金贖餘繳庫，暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定後，再行調整。

#### 第 7 款 其他收入

第 5 項 中央研究院原列 1 億 1,632 萬 2 千元，增列 50 萬元，改列為 1 億 1,682 萬 2 千元。

第 10 項 國立故宮博物院 449 萬元，照列。

第 98 項 教育部原列 3 億 2,300 萬 3 千元，增列「雜項收入—其他雜項收入」40 萬元，改列為 3 億 2,340 萬 3 千元。

第 99 項 國民及學前教育署 3 億 8,012 萬 7 千元，照列。

第 100 項 體育署，無列數。

第 101 項 青年發展署 16 萬元，照列。

- 第 102 項 國家圖書館 100 萬 6 千元，照列。
- 第 103 項 國立公共資訊圖書館 2 萬 5 千元，照列。
- 第 104 項 國立教育廣播電臺 91 萬 6 千元，照列。
- 第 105 項 國家教育研究院 55 萬 1 千元，照列。
- 第 164 項 原子能委員會 3 萬 5 千元，照列。
- 第 165 項 輻射偵測中心，無列數。
- 第 166 項 核能研究所 145 萬 3 千元，照列。
- 第 199 項 文化部 7,781 萬 8 千元，照列。
- 第 200 項 文化資產局 204 萬元，照列。
- 第 201 項 影視及流行音樂產業局 801 萬 8 千元，照列。
- 第 202 項 國立傳統藝術中心 2,628 萬元，照列。
- 第 203 項 國立臺灣美術館及所屬 1,652 萬 6 千元，照列。
- 第 204 項 國立臺灣工藝研究發展中心 283 萬元，照列。
- 第 205 項 國立臺灣博物館 76 萬 1 千元，照列。
- 第 206 項 國立臺灣史前文化博物館 50 萬 5 千元，照列。
- 第 210 項 科技部 333 萬 9 千元，照列。
- 第 211 項 新竹科學工業園區管理局及所屬 4,367 萬 3 千元，照列。
- 第 212 項 中部科學工業園區管理局及所屬 354 萬 4 千元，照列。
- 第 213 項 南部科學工業園區管理局及所屬 1,118 萬 5 千元，照列。

## 二、歲出部分

### 第 1 款 總統府主管

- 第 5 項 中央研究院原列 123 億 7,293 萬 9 千元，除第 2 目「一般學術研究及評議」第 2 節「主題研究與人才培育」中「科學研究基金」10 億 9,946 萬 4 千元，暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定，再行調整外，減列第 2 目「一般學術研究及評議」第 2 節「主題研究與人才培育」之「人才培育及延攬計畫」150 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 123 億 7,143 萬

9 千元。

本項通過決議 43 項：

(一)凍結第 2 目「一般學術研究及評議」第 2 節「主題研究與人才培育」之「跨領域之開發及研究環境之改善」100 萬元，俟中央研究院提出書面報告，經委員同意後即解凍。

(二)立法院審查中央研究院 106 年度預算決議，請中央研究院就人文社會科學博士候選人受補助者後續發展進行調查，俾瞭解本補助之成效，案經中央研究院於 106 年 4 月向立法院提出書面報告，結果顯示，接近五分之一受補助者，中央研究院無法確定其後續發展，尤其人文社會科學研究中心，竟接近 8 成受補助者，無法確定，爰請中央研究院就中央研究院人文社會科學博士候選人培育計畫要點增訂追蹤考核事項，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

研究單位	核定人數 (A)	撤案或終止獎助	未取得博士	取得博士 (B)	無法確定 (D)	B/A	D/A
歷史語言研究所	63	7	6	36	14	57.1%	22.2%
民族學研究所	39	2	0	29	8	74.4%	20.5%
近代史研究所	40	2	8	24	6	60.0%	15.0%
經濟研究所	34	0	1	29	4	85.3%	11.8%
歐美研究所	30	2	4	10	14	33.3%	46.7%
中國文哲研究所	70	3	19	43	5	61.4%	7.1%
台灣史研究所	49	2	12	29	6	59.2%	12.2%
社會學研究所	65	1	5	54	5	83.1%	7.7%
語言學研究所	18	0	0	13	5	72.2%	27.8%
政治學研究所	20	5	1	13	1	65.0%	5.0%
法律學研究所	14	3	1	9	1	64.3%	7.1%
人文社會科學研究中心	28	2	0	4	22	14.3%	78.6%
合計	470	29	57	293	91	62.3%	19.4%

(三)中央研究院自 2012 年開始推動台灣人體生物資料庫，至 2017 年 9 月 30 日止，據該計畫統計，資料庫中有效樣本為 8 萬 5,218 人，與原計畫所稱將蒐集 20 萬名健康參與者，差距甚遠，查韓國於 2008 年推動韓國生物銀行計畫，至 2013 年底，已蒐集 27 萬 2,634 個樣本，日本於 2003 年推動日本生物銀行計畫，5 年內就蒐集 20 萬個樣本，且至 2015 年底止，根據該計畫資料庫撰寫之學術論文

，已高達 296 篇，顯見我國人體生物資料庫之建置，成效不彰，爰請中央研究院提出改善計畫，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四)中央研究院依科學技術基本法第 6 條第 4 項之規定，於 2013 年起，將多數採購列為科研採購，不適用政府採購法之規定，惟據統計，自 2014 至 2016 年期間，科研採購案於該年 12 月決標比率，均接近 2 成，顯見許多科研採購係因會計年度屆期而提出，其中緣故，究係消化預算，抑或行政效率不彰，無法得知，但顯應不宜成為常態，爰請中央研究院提出改善措施，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

年度	政府採購	科研採購	合計	12 月決標	占比
2010	1,649	-	1,649		
2011	1,596	-	1,596		
2012	1,524	-	1,524		
2013	966	747	1,713		
2014	97	1,520	1,617	262	17.24%
2015	91	1,423	1,514	240	16.87%
2016	117	1,348	1,465	268	19.88%
2017 (11 月 3 日止)	69	804	873		

(五)中央研究院依科學技術基本法第 6 條第 4 項之規定，近年依政府採購法規定公開招標案件極少，以近 3 年統計，約占總數 6%至 8%，惟政府採購案中，無法決標比率極高，2016 年超過四分之一，2017 年至 11 月初，接近 3 成，2015 年則超過 5 成，若與科研採購案無法決標之比率（3%至 5%）相比，極為懸殊，爰請中央研究院檢討原因，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

年度	科研採購			政府採購		
	總案件	無法決標	占比	總案件	無法決標	占比
2015	1,423	67	4.70%	91	50	54.90%

2016	1,348	55	4.10%	117	30	25.60%
2017 (11月3日止)	804	26	3.20%	69	20	29.00%

(六)中央研究院近年所列一般建築及設備預算，其執行結果，保留數偏高，自 100 至 105 年度，除 102 年度外，其餘年度保留數均占決算數 5 成以上，其中 100、101 及 105 年度甚至超過 8 成，以致本預算決算之實現率偏低，爰請中央研究院提出改善方案，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

年度	100	101	102	103	104	105
決算數	2,089,510	1,924,499	3,388,703	209,000	306,245	263,960
實現數	235,868	373,788	3,212,979	89,013	78,112	30,435
占比	11.3%	19.4%	94.8%	42.6%	25.5%	11.5%
保留數	1,853,642	1,556,466	175,723	119,986	228,133	233,525
占比	88.7%	80.9%	5.2%	57.4%	74.5%	88.5%

(七)臺灣人體生物資料庫倫理委員會於 106 年 2 月會議時，曾有如下決議：「為求根本性的化解中研院 IRB（人類研究倫理審查委員會）對於本會法定職權之疑義，更基於臺灣人體生物資料庫之建置本意，在於創設國家生醫發展所需之公共資源，故此，建議配合主管機關之政策，朝法人化之方向推動。」顯示中央研究院及台灣人體生物資料庫團隊，尚有扞格，鑑於各國執行生物銀行政策，意見分歧，成效不一，如新加坡及澳洲即分別停止建置，日本則百花齊放，多家經營，我國未來對於生物銀行之定位，似尚無定論，基於資料庫之公共性，爰請中央研究院研究未來台灣人體生物資料庫之歸屬與定位，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(八)身心障礙者權益保障法第 52 條之 2 規定：「各級政府及其附屬機關（構）、學校所建置之網站，應通過第一優先等級以上之無障礙檢測，並取得認證標章。前項檢測標準、方式、頻率與認證標章核發辦法，由目的事業主管機關定之。」行政院研究考核委員會於民國 88 年即已訂定「網站無障礙規範 1.0 版」，國

家通訊傳播委員會業於 106 年 2 月 15 日以通傳資源字第 10643001741 號令發布「網站無障礙規範 2.0 版」，發布令、規範全文、規範總說明及逐條說明；通傳會再於 106 年 8 月 11 日函文通知各機關，依據立法院決議要求各級政府機關與學校於建置之網站新設或改版時，應依「網站無障礙規範 2.0 版」檢測等級 AA 以上進行設計。然查中央研究院身為國際頂尖學研機構，宜更在無障礙網頁設計上便利身心障礙朋友使用，爰請中央研究院就改善計畫請 1 個月內提書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(九)審查中央研究院 106 年度預算，對於生技園區應推動督導公共藝術相關行政作業、民眾參與，審定公共藝術設置計畫書、徵選結果報告書、設置完成報告書、列席相關會議，督導藝術品委託製作安裝及勘驗等期程與進展，表達公共藝術界至為關注之意，106 年度審查提案凍結生技園區預算 1/10，爰請中央研究院就爾後各項工程涉公共藝術設置之改善計畫，請 1 個月內提交立法院教育及文化委員會。

(十)依據「中央研究院組織法」、「中央研究院院士選舉辦法」，生命科學組可分為「醫學」及「生物與農業」二個審議小組，人文及社會科學組可分為「人文」及「社會科學」二個審議小組；如候選人之研究領域跨越學科，可由有關各組協商成立特別小組審議，並決定由其中一組列入推薦名單；中研院院士分為數理科學、工程科學、生命科學、人文及社會科學等 4 組，每次名額至多 40 人，每組名額至多 10 人。然查中央研究院迄今無藝術院士，爰請中央研究院 3 個月內提書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(十一)查科技部科部綜字第 1060034160 號函，修正科技部補助專題研究計畫助理人員約用注意事項第 3 點、第 4 點、第 8 點規定，並自 106 年 8 月 1 日起生效，刪除專任助理依學歷分級規定，並明定工作酬金由執行機構綜合考量工作內容、專業技能、預期績效等表現因素，自行訂定標準並核實支給；原善意出發點，係避免單以學歷做為專任助理支給工作酬金之標準，惟憂慮往例碩士級以上應有 3 萬 6,050 元以上敘薪下限標準，未來唯恐陷入「22K」低薪惡

性循環，中央研究院為頂尖之國家研究機構，其規章制度乃為各學術研究機構之典範，爰請中央研究院 1 個月內提書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(十二)中央研究院為國家研究機構，其研究成果應與全民共享。惟學術文章涉及專業知能，內容對多數民眾恐過於艱深。鑑於中研院 105 年 9 月初版之台北歷史地圖散步專書，為國內首度結合行動 APP 的旅行導覽書，出版後大獲好評，爰建請出版台北歷史地圖散步專書，以利知識之普及、共享。爰要求中央研究院於 3 個月內將相關檢討資料以書面送立法院教育及文化委員會。

(十三)中央研究院係世界級重量學術研究機構，查立法院教育及文化委員會委員歷來關心中研院之會議資料分享、影音上網、重點摘錄等網路資源做到公開、快速、透明，俾利現今多元學習方式，如非學校型態實驗教育、自學等；中研院網站現有「影音服務」，「學術走入社會通俗演講」、「台灣地震數位知識庫」、「講座」等辦理成效卓著，惟對中央研究院網頁簡介所述「開發新的科學知識、培育更多年輕優秀的人才」有更深期待，爰請中央研究院藉由網路資源共享、架構資訊更便捷基礎上達到培養人才之目標於 6 個月內提交書面報告送立法院教育及文化委員會。

(十四)中央研究院辦理與清大及其他大學合辦學程、和其他大學研究機構合作案、補助 44 位博士生、人才延攬與培育等計畫，為確實落實新興領域之科學研究，彈性運用延攬優秀研究人才，強化我國學術競爭力，就「不壓縮高等教育資源之疑慮、獨特不同於大學之功能定位、網羅人才之誘因加強」，且避免 98 及 101 年曾發生補助從缺情事，爰請中央研究院就該院定位提出檢討報告，並於 1 個月內以書面提交立法院教育及文化委員會。

(十五)中央研究院近年來辦理技術移轉案件頻繁引發爭議，致外界疑慮是否內部規定疏漏不完備、相關利益衝突之規範不盡周延；中研院每年接受政府預算挹注及政府機關補助、委託計畫從事科技發展研究，獲得智慧財產權及成果之歸屬及運用，涉龐大商業利益，於執行技轉之過程自應訂定嚴謹內部管理規



範與監督機制，方為其他學術研究機構之表率；查中研院學術諮詢委員會暨學術諮詢總會等相關規定，僅在中央研究院各級倫理委員會設置及作業要點處理以上爭議之倫理規約，在前院長事件發生後，中研院於 106 年 8 月 24 日學術字第 1060506383 號函修正，「視違反倫理情節之輕重，決定是否提請院方公布審議結果」、「未能認定違反倫理情事者，應載明理由，陳報院長」；前項檢討似未能確實檢討事件發生在院長時該如何處理？爰要求中研院檢討技術移轉及利益迴避與監督等相關規定並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(十六)中央研究院民族學研究底下之台灣南島民族（原住民族）研究、人文社會科學新領域之開發及研究環境之改善之客家文化研究，少數民族有雲南藏族、滇緬離散群體記憶與認同等計畫，其他專書之出版工作，成果卓著；鑑於口述歷史與時間賽跑，桃園地區滇緬後裔會「雲南打歌」之耆老逐漸凋零，106 年度預算審查即已疾呼保存該特有文化避免失傳，爰再決議要求中央研究院於 3 個月內將相關檢討資料以書面送立法院教育及文化委員會。

(十七)107 年度「跨領域之開發及研究環境之改善」含 13 項子計畫，然部分計畫之績效指標傾向量化數據，譬如「永續科學研究計畫」，績效指標為「計畫成果發表會：3 場、永續計畫社群研究交流：5 場、國際研習與交流：辦理 2 場……。」；又如「創新轉譯農學研究計畫」，績效指標為「國內外論文發表 10 篇、跨領域/單位研究團隊養成 5 個、辦理學術活動 1 場、博碩士人才培育 20 人、資料庫 1 個」等。然量化之指標與計畫欲達成之目標成果，其關聯性究竟如何？中研院應提出更具體之說明，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十八)政府資訊公開法第 7 條第 1 項規定，施政計畫、業務統計及研究報告，除依第 18 條規定限制公開或不予提供者外，應主動公開。而研究報告係指由政府機關編列預算委託專家、學者進行之報告或派赴國外從事考察、進修、研究或實習人員所提出之報告。查中研院之出國報告係建置於學術及儀器事務處

網頁下學術事務-出國報告專區-出國報告資訊網，不同於其他行政機關將出國報告置於公開資訊專區。且行政院定有行政院及所屬各機關出國報告綜合處理要點，規定國家發展委員會應建置公務出國報告資訊網（網址為：<http://report.nat.gov.tw/reportwork>），其他政府機關得準用該要點之規定。中研院雖屬總統府管轄，仍應準用該條之規定，中研院應將建置之「出國報告資訊網」與國發會建置之「公務出國報告資訊網」串聯，以利民眾查閱政府資訊並能刺激相關政策的產生，建議於 3 個月內提出書面報告說明檢討情形。

(十九)中研院法定編制人員缺額，自 97 年度缺額 106 人，增加至 106 年 8 月之 178 人，其中研究人員之缺額自 97 年的 92 人增至 106 年 8 月的 135 人，增幅達 46%。缺額部分原因係中研院進用研究人員程序嚴謹，每進用 1 名研究人員，至少須歷經半年以上審查過程，始能完成進用程序，如審議未通過，則須進行再議程序，另也包括國際人才競爭激烈造成進用人才缺額，中研院應針對實際員額減少缺額逐年增加之現象，對於長期研究能量所可能產生之不利影響，提出解決因應之道，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告說明。

(二十)中研院 103 至 107 年度之臨時僱用助理人員，除 104 年度未達 4,000 人外，其餘各年均達 4,000 人以上，106 年度 5,663 人、107 年度 5,795 人。臨時人員預算也呈逐年增加趨勢，103 年度決算數 35 億 5,969 萬元、104 年度決算數 37 億 6,964 萬 8 千元、105 年度決算數 38 億 8,789 萬 6 千元、106 年度預算（案）數 41 億 2,652 萬 4 千元、107 年度預算案數 43 億 1,043 萬 7 千元。然以中研院單位預算加計科學研究基金預算，105 年度為 196 億餘元，當年臨時人員為 4,470 人，而 107 年度中研院加計科學研究基金預算為 172 億餘元，規模減低 24 億餘元，然臨時人員為 5,795 人，增加 1,325 人，中研院應針就持續大力新增臨時助理人員之必要及合理性提出書面報告檢討。

(二十一)中央研究院自 97 年起，歷次發表政策建議書，近期亦發表第 14 本政策建議書臺灣經濟競爭與成長策略政策建議，句句諍言皆反映出中央研究院對

於台灣社會之殷切期待。然我國未來面對高齡化、城鄉人口失衡、少子化等嚴峻課題，實有賴產官學之群策群力，方可畢其功於一役。中央研究院作為我國最高學術單位，應積極整合院內研究能量，參酌日本最高學術機關之「日本學術會議」經驗，成立地方創生研議小組的作法，將本議題送中央研究院政策建議書委員會討論。爰要求中央研究院應於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十二)根據中央研究院提供南部院區綜合規劃報告指出，南區分院規劃第三項主軸揭示重點為臺灣文史，然人文學門卻無實際編制任何的單位與員額，恐不利於國家整體人文學術發展。查中央研究院人文社會研究學門轄下，於南部地區已有地方研究、考古研究、影像紀錄、展覽研習、學術合作等相關計畫，為增強學術資源平衡與在地經營，並排除外界對於輕人文、重理工之質疑，中央研究院有必要積極提出具體方案及相關措施，爰建請研議成立整合工作小組，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十三)轉型正義為政府推動之重大政策，各部會及研究單位皆扮演重要角色。查中央研究院現無轉型正義研究專責單位，僅於近代史研究所、歷史語言研究所、台灣史研究所、社會學研究所、法律學研究所、人文社會科學研究中心有個別之研究。綜上，中研院應積極整合院內轉型正義之研究能量，持續進行跨領域專題研究，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十四)有鑑於全球化的時代，各國競相爭取技術人才，以協助發展及提升競爭力，我國也應積極爭取及延攬所需專業及技術人才。中央研究院作為我國之最高學術研究機構，為延攬國內外富研究潛力之優秀學生從事尖端領域研究，所辦理之國際研究生學程除提供獎助學金延攬外，亦應提供完善配套措施，達到攬才、育才、留才之三大戰略目標，藉以充實我國人才資本。爰此，中央研究院應於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出具體相關計畫之書面報告。

(二十五)有鑑於開放政府為我國當前重要施政理念與目標，依據行政院第 3322 次院會決議指示，政府開放資料（Open Data）可增進政府施政透明度、提升民眾生活品質，滿足產業界需求，對於各級政府間或各部會間之決策品質均有助益，透過政府資料開放，促成跨機關與民間協同合作與服務創新，創造民眾、政府、業界三贏局面。

中央研究院為我國最高學術研究單位，每年度接受政府 預算挹注與補助，從事各種檔案收集與數位化典藏，成立各種檔案館與資料庫，經查中央研究院轄下資料庫，大部分僅限於圖書館內使用，各資料庫開放程度皆有差異，實非友善之研究環境。

爰此，中央研究院應秉持積極開放之精神，符合研究便利原則，針對轄下各系所之資料庫進行盤點，研擬建構完整、友善之共享機制，並應於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出具體書面報告。

(二十六)查中研院以技術移轉取得股權，有久未分配及未及時轉列長期投資情形：1. 中研院技術移轉取得股權有逾 4 年尚未完成分配者，甚至有分配時公司已失聯之情形。2. 技術移轉取得股權改列科學研究基金之程序容有未盡完備之處，預算法第 25 條第 1 項規定：「政府不得於預算所定外，動用公款、處分公有財物或為投資之行為。」惟中研院技術移轉取得之股權改列科學研究基金之程序容有未盡完備之處。3. 技術移轉股權未及時轉列長期投資。爰要求中研院檢討技術移轉之相關作業程序，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十七)查中研院研發成果收入與科技預算差距懸殊，研發績效有待提升：1. 中研院 105 年度研發成果收入較以前年度成長，中研院 96 至 105 年度間之研發成果收入，以 105 年度達 8,476 萬 9 千元最高。2. 研發成果收入與科技預算差距懸殊，研發成果未盡理想。依 106 年科學技術統計要覽統計，近年中研院科技經費預算數有逐年成長趨勢，101 至 105 年度分別為 106 億元、107 億 3,700 萬元、112 億 6,800 萬元、111 億 8,500 萬元及 115 億 3,200 萬元，

占中央政府各單位科技經費預算合計數之 11.29%至 12.01%。惟該院同期間平均研發成果收入 6,390 萬 5 千元與科技經費預算相較，占比僅為 0.58%。中研院近年之年度科技經費預算皆逾 100 億元，惟研發成果收入與科技經費預算相差懸殊。爰要求中研院設法積極改善，並於 3 月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十八)依 106 年科學技術統計要覽統計，近年中研院科技經費預算數逐年成長，101 至 105 年度分別為 106 億元、107 億 3,700 萬元、112 億 6,800 萬元、111 億 8,500 萬元及 115 億 3,200 萬元，占中央政府各單位科技經費預算合計數之 11.29%至 12.01%。惟該院同期間平均研發成果收入 6,390 萬 5 千元與科技經費預算相較，占比僅為 0.58%，研發成果未盡理想。綜上，中研院近年之年度科技經費預算皆逾 100 億元，惟研發成果收入與科技經費預算相差懸殊，爰要求中研院就提升研發成果收入，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十九)中研院目前正積極推動南部院區之發展計畫及設置，達成國家南北均衡促進產業發展，極有意義。南部院區定位為世界級的研發中心，而非中央研究院的分院，但中研院仍欠缺對南部院區施工最新進度及竣工後的規劃方向等詳細資料，且中研院應當就未來如何有效利用南部院區的優勢，作為新南向政策上之推廣提出詳細說明，並向立法院教育及文化委員會提書面報告。

(三十)近年來辦理技術移轉案件引發爭議事件，查中研院每年度接受政府預算挹注及政府機關補助、委託計畫從事科學技術發展之研究，獲得智慧財產權及成果之歸屬及運用，涉及龐大商業利益。

中研院為國內最高學術研究單位，而推動科學技術發展之專責機構為科技部，隸屬行政院，基於組織層級分屬不同主管管轄，中研院執行技轉過程，獨立之外部監督機制或有不足，應訂定嚴謹內部管理規範與監督機制。又為避免再度發生技術移轉衍生利益糾葛之爭議，中研院應於 2 個月內將改善書

面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十一)107 年度「主題研究與人才培育-科學研究基金」編列 10 億 9,946 萬 4 千元，較 106 年度 12 億 4,108 萬 5 千元減少 1 億 4,162 萬 1 千元（減幅 11.41%）。查中研院 96 至 105 年度間之研發成果收入，以 105 年度達 8,476 萬 9 千元最高，其次為 101 年度 8,283 萬 7 千元、100 及 103 年度各為 6,000 萬餘元、104 年度 5,581 萬元，其餘年度大多低於 4,000 萬元。

研發成果收入與科技預算差距懸殊，研發成果未盡理想：依 106 年科學技術統計要覽統計，近年中研院科技經費預算數有逐年成長趨勢，101 至 105 年度分別為 106 億元、107 億 3,700 萬元、112 億 6,800 萬元、111 億 8,500 萬元及 115 億 3,200 萬元，占中央政府各單位科技經費預算合計數之 11.29%至 12.01%。惟該院同期間平均研發成果收入 6,390 萬 5 千元與科技經費預算相較，占比僅為 0.58%，研發成果未盡理想。

綜上，中研院近年之年度科技經費預算皆逾 100 億元，惟研發成果收入與科技經費預算相差懸殊，中研院宜研謀改善，並於 2 個月內以書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十二)107 年度「業務費」項下「臨時人員酬金」科目編列 26 億 7,510 萬 8 千元，較 106 年度 25 億 5,789 萬 8 千元增加 1 億 1,721 萬元（增幅 4.58%）。查臨時人員酬金逐年成長，中研院自 103 年度起成立中央研究院科學研究基金，原單位預算部分工作計畫移由科學研究基金執行；爰此，臨時人員之人數及酬金，係將單位預算及科學研究基金合計觀察。103 至 107 年度，臨時人員酬金逐年增加，103 年度決算數 35 億 5,969 萬元、104 年度決算數 37 億 6,964 萬 8 千元、105 年度決算數 38 億 8,789 萬 6 千元、106 年度預算（案）數 41 億 2,652 萬 4 千元、107 年度預算案數 43 億 1,043 萬 7 千元。

107 年度單位預算及科學研究基金之歲（支）出規模與 103 年度相當，惟助理人數卻大幅增加；中研院 103 至 107 年度間以臨時酬金僱用助理人員，除 104 年度未達 4,000 人外，其餘各年均達 4,000 人以上，106 年度

5,663 人、107 年度 5,795 人（為當年度預算員額 1,545 人之 3.75 倍）。又查中研院單位預算歲出總額加計科學研究基金之基金用途合計數，105 年度達 196 億 5,362 萬 7 千元，為近年之最，當年度僱用助理人員 4,470 人；107 年度 172 億 2,759 萬 8 千元略低於 103 年度 174 億 6,296 萬 3 千元，惟 107 年度助理人員將達 5,795 人遠高於 103 年度之 4,292 人，增加 1,503 人（增幅 35.01%）。

綜上，近年中研院臨時人員之人數及酬金逐年成長，助理人員亦逐年增加，惟 107 年度中研院單位預算及科學研究基金之歲（支）出規模較 103 至 106 年度為低，然而助理人員之人數卻仍成長，建請中研院改善 107 年度預計僱用助理人員達 5,795 人之必要性與合理性，並於 3 個月內將說明以書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十三)107 年度「主題研究與人才培育-人才培育及延攬計畫」編列 8 億 6,203 萬元，較 106 年度 7 億 3,067 萬 3 千元增加 1 億 3,135 萬 7 千元（增幅 17.98%），主要係「與國內外大學合辦學程」自「學術審議及研究獎助」工作計畫改列為本分支計畫項下，及深耕計畫、前瞻計畫等子計畫增列購置研究耗材及儀器設備等經費 1 億 0,079 萬 8 千元。

中研院與各大學合作進行研究或授課人員達 434 人，其中 317 人屬該院編制內之研究人員，超過該院研究人員之 3 成；依中央研究院研究人員合聘及借調作業要點規定，該院研究人員得與國內外公私立大學、研究機構及政府機關進行合聘及借調研究人力。截至 106 年度 8 月底止，中研院與各大學合聘研究人力達 434 人，進行合作計畫研究或授課，其中 317 人為中研院編制內之研究人員，逾該院編制研究人員 868 人之 3 成；另 117 人係各大學專任教師，占該院研究人員 868 人 13.48%。就研究單位統計，以生命科學組各研究所、研究中心合聘人數達 139 人最高，占該組研究人力之 52.85%。除上述中研院與各大學合辦碩博士學位學程進行授課外，該院研究人員亦在他校兼課，研究人員兼課人數 316 人，占研究人員 868 人之

36.41%（其中合聘研究人員兼課人數 239 人，占合聘研究人員 317 人之 75.39%）。

綜上，中研院為我國學術研究最高機關，與國內大學合作，除辦理國際研究生學程（TIGP）及碩博士學位學程外，並合聘研究人力，進行研究計畫及授課。然而，中央研究院之研究人員逾 3 成係採合聘方式聘任（生命科學組更逾 5 成以上）；復以該院長期研究人員聘任不足、缺額逐年增加，中研院宜審酌其利弊及對整體研究量能之影響，並於 3 個月內將說明以書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十四)針對此次台大校長遴選乙事，外傳中研院介入色彩濃，如校長候選人與遴選委員中，都有中研院刻意介入跡象，另教育部代表 3 席中，原本的高教司長李彥儀更換成中研院院士鄭淑珍，中研院院長廖俊智亦遭指積極出任遴選委員甚至擔任召集人。對此，無論真實與否，此舉，顯然已對我國學術研究最高機關之中央研究院名譽造成嚴重傷害。蔡政府自 2016 年 520 上台後，特定有心人士與團體陸續操作一些不當手段刻意抹黑醜化蔡政府，各行政部門網站也設有澄清專區或開記者會對外說明，惟卻未見中研院幾次遭抹黑事件，發出聲明或新聞稿、官網對外予以澄清說明？基此，建請中研院應審酌對我國整體研究量能之不利影響，並於 2 週內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十五)由中央研究院資訊科學研究所與台灣資料科學協會共同主辦的 2017 台灣人工智慧年會 x2017 台灣資料科學年會今邁入第 2 天，中研院院長廖俊智在致詞時提到，將會協助台灣資料科學協會成立「人工智慧（AI）學校」，透過廣納有專業知識的人才，透過 3 個月短期 AI 的訓練，幫助台灣現有產業解決問題。台灣 AI 產業近年有蓬勃的發展，包括中研院、大學專業人才均投入做深入研究，但仍有產學間鴻溝、人才缺乏與習慣仰賴外來導入技術相關問題。

另外，中研院將會協助台灣資料科學協會成立人工智慧學校，並由院士



孔祥重擔任校長，每期 3 個月提供 200 個名額，有興趣的民眾須拿到學位  
在業界工作，也要具有 AI 相關背景知識，通過考試後才可參與，即日起開  
放報名，預計 2018 年 1 月 28 日學期開始。目前 AI 訓練的方式為訓練電腦  
程式與設計，但會有專業知識缺乏的問題，而人工智慧學校將從另一個角  
度出發，讓已有專業知識的人才學習 AI，將比過去訓練人才方式快，透過  
訓練專業知識的人才學習 AI，讓 AI 能運用在各種領域幫助台灣現有產業  
。綜上所述，建請中研院於 1 個月內將台灣資料科學協會成立「人工智慧  
(AI) 學校」之預算編列及期程和預期成效等詳細說明書面報告送交立法  
院教育及文化委員會，俾發揮其設置功能。

(三十六)日前中央研究院由副院長黃進興領軍，率領院士王平、蔡瑞胸及特聘研究  
員彭信坤、經濟所簡錦漢所長提出 2 年來最具份量的台灣經濟競爭與成長  
策略政策建議。查這份報告指出台灣的法規缺乏彈性，環評超過 300 天，  
不符世界競爭，又說台灣對中國大陸過度緊張，兩岸關係僵固？台灣在法  
律，環保及兩岸僵局，台灣經濟恐怕會陷入黑暗 10 年？等諸多論述。然部  
分財經專家質疑其實這是中研院這 2 年最重要的論述與政策建議，只不過  
是流於常識，建議中央研究院可以多做一些理論模型，結果會更說服力，  
因為這三點看法，已充斥輿論媒體。

以中央研究院集合了諸多國際具聲望的學者，其實可以多做一些理論模  
型，比較在中國經濟崛起的 30 年，台灣與南韓對中國政策的差異？對台韓  
30 年來的經濟發展造成什麼變化與影響？可以用計量模型來推，相信結果  
會更說服力。其次，中研院說環評 300 天，阻礙經濟競爭力，是以，建請  
中央研究院比較全球環評審查制度，每個國家環評審查到底多少天？台灣  
的制度該如何改？以及針對上述疑義於 6 週內提出說明書面報告，俾增添  
學者建言成效。

(三十七)中央研究院 107 年度單位預算編列 125 億 6,117 萬 5 千元，為我國學術研究  
最高機關，機關主要職掌：「1.人文及科學研究。2.指導、聯絡及獎勵學術

研究。3.培養高級學術研究人才。」並依國家與學術發展需要，本於自然科學及人文與社會科學均衡發展，設立各種研究所。另隨著國內大學廣設研究所，我國碩博士人口快速成長，為避免發生研究人力供過於求之失衡現象，應有必要實施數量控管措施。

且又與各大學開設學程及合聘研究人力，進行研究計畫與授課，未能顯示該院各研究所與研究中心所具備之獨特性，恐無法消除外界對於中研院定位與大學功能未能區隔之質疑，中央研究院對於定位，對外應再更釐清說明，並於 3 個月內將說明以書面報告送交立法院教育及文化委員會，俾發揮其設置功能。

(三十八)有鑑於過去中央研究院執行「國家生技研究園區開發計畫」的過程迭生爭議，工程進度一再落後引起各界關注。106 年度中央研究院執行「南部院區開發計畫」，總計畫合計編列 55 億 4,500 萬元。為避免重蹈覆轍，爰要求中央研究院參酌過去經驗（例如成立跨部會「工程督導小組」），嚴格控管計畫執行進度。

(三十九)目前中研院幼兒園之學生來源是否全為中研院員工子女眷屬？預算書上載明教學人員 11 人之執業身分是否均為符合教保服務人員條例之教師、教保員及助理教保員？在現今社會公辦托幼需求增長情況下，中研院應承擔社會責任，仿照一般公辦托幼機構以身分別排序之制度擴大幼兒園托幼服務之對象，請於 3 個月內提出書面檢討報告。

(四十)中央研究院 107 年度「人事費」項下「法定編制人員待遇」科目編列 16 億 2,957 萬 2 千元。經查法定編制人員之預算員額逐年增加，惟長期未足額進用，且缺額及臨時人員酬金有擴大趨勢，且新進研究人力低於離退人數，致研究人員缺額達百餘人。中研院近年預算員額逐年增加，實際員額卻逐年減少，致缺額逐年增加，影響行政及研究量能，人員任用規劃亟待改善，俟中央研究院 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十一)被譽為「第一個現代主義建築師」的王大閔先生，師承西方第一代現代建

築大師葛羅培（W.Gropius），王大閔先生於 106 年屆滿百歲，其建築作品對台灣建築界的發展具有極大且深遠的影響，其建築風格融合 20 世紀主流的現代簡約風格及中國文化精華，係台灣建築界走向現代主義之先鋒。查中央研究院轄下，共有生化研究所、植物研究所（李先聞紀念館）、人社中心（前三民主義研究所）、資訊科學研究所、歷史文物陳列館、分生研究所、學人宿舍兩棟等現存建築，為王大閔先生所設計之公有建物，中央研究院理應針對上述建物進行保存狀況調查，並研擬提報為文化資產之可能性。爰建議中央研究院於 3 個月內提出書面報告。

(四十二)依審計部 105 年度總決算審核報告指出，中央研究院賡續推動貴重儀器設備效益評估作業，惟部分儀器經後續購置擴充、升級後逾 500 萬元，未依規定列入貴重儀器管理，另經管貴重儀器納入「貴重儀器開放共同管理平台」之比率亦有待提升。使用時數之多寡係反映儀器設備使用情況之重要指標，並可作為評價儀器設備管理是否良善之重要依據。按金額 500 萬元（含）以上之貴重儀器為國家耗費鉅額公帑購買，應積極研謀提升使用效能；惟經查中研院持有之 349 部貴重儀器，部分有使用時數及使用收入偏低情況，另政府機關擁有之貴重儀器乃係由納稅人共同負擔之公共資源，倘能對外開放提供共享服務，並按照成本與非營利性原則收取合理之服務費，可積極活化儀器設備，增進其使用效能。中研院之貴重儀器，104 及 105 年度未創造租金與其他使用收入者共有 224 部，占全數之 64.18%，亟待檢討改善，請於 3 個月內提出書面說明。

(四十三)有鑑於斥資逾 200 億元的南港國家生技研究園區預計於 107 年 5 月完工，廠商進駐後將對南港研究院路 1、2 段交通造成強烈衝擊。現行研究院路 1、2 段路寬只有 27 公尺，目前已經是南港、汐止共用的聯外道路，如果再為數眾多的的通勤人口進駐，恐怕將成為南港人的交通惡夢。且目前國家生技園區之交通動線以研究院路 2 段 12 巷為主要出入口，該巷原為社區型服務道路，依此為園區主要出入動線，恐嚴重衝擊周邊居民生活。建請中

央研究院主動與台北市政府及相關單位，研議重啟規劃忠孝東路 7 段與國家生技園區聯外道路之交通規劃案，避免重大國家建設興建造成周邊居民不便及民怨。

## 第 2 款 行政院主管

第 5 項 國立故宮博物院 15 億 2,724 萬 7 千元，照列。

本項通過決議 48 項：

- (一)凍結第 1 目「一般行政」100 萬元，俟國立故宮博物院向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)凍結第 2 目「文物研究、展覽與推廣」中「社教推廣」100 萬元，俟國立故宮博物院向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)凍結第 3 目「文物徵集與管理」200 萬元，俟國立故宮博物院向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)凍結第 7 目「新故宮計畫」1 億元，俟國立故宮博物院向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。
- (五)故宮近年來因應各項專案，已成立「國際交流推動辦公室」、「國際策展委員會」，106 年 8 月又成立「青年事務暨行銷專案辦公室」，顯見故宮組織規程已不合時宜，須儘速推動組織改造；爰請故宮博物院於 3 個月內提出修正「國立故宮博物院處務規程」期程，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。
- (六)近年來外國博物館至故宮展出，多由民間廠商辦理，包含「雷諾瓦繪畫特展」、「大秦文化特展」、「奧賽美術館 30 周年大展」等，顯見故宮國際策展、借展能力大有問題，須儘速改善，爰請故宮博物院就如何自行辦理國際策展，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

序號	日期	展覽	合作單位
1	2017	大英博物館藏埃及木乃伊：探索古代生活	時藝
2	2017	「印象·左岸—奧賽美術館 30 周年大展」	時藝
3	2015	「大秦文化特展」	時藝

4	2015	「阿爾卑斯的皇冠—列士敦士登秘藏瑰寶展」	聯合
5	2013	「蒙娜麗莎 500 年：達文西傳奇」	時藝
6	2013	「幸福大師—雷諾瓦與二十世紀繪畫」	聯合
7	2011	羅浮宮神話藝術珍藏特展	時藝
8	2011	「康熙大帝與太陽王路易十四特展」	時藝

(七)故宮南院 BOT 案應於 2018 年 8 月 17 日完成第 2 期開發興建，惟因契約廠商申請變更投資執行企畫書未獲故宮同意變更，日前第 2 期開發計畫尚未啟動，導致工程進度嚴重落後，爰請故宮儘速檢討工程速度，重擬興建、完工期程，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(八)經查故宮博物院近 2 年門票收入預算與實際購票收入差距甚大，未達預期；惟因 107 年編列門票收入為 12 億 2,150 萬元，預估門票收入仍高，爰請故宮博物院提出改善方案，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

單位：新台幣百萬元

年度	預算數	門票收入（決算）
105 年	1,171	880
106 年	1,255	532
107 年	1,222	----

1. 106 年統計至 9 月底

2. 以四捨五入計

(九)國立故宮博物院連年運用臨時人員辦理一般業務，有違行政院及所屬各機關學校臨時人員進用及運用要點第 3 條：「臨時人員得辦理之業務，以非屬行使公權力之臨時性、短期性、季節性及特定性等定期契約性質之工作為限。」之原則，且多項博物館業務需要長期、連續性之人才養成，方能有效累積文物保存、研究成果及能量。立法院多次做出決議要求故宮針對文物研究、登錄與科技

研析技術計畫之臨時人力運用作出說明與改善，然至今未有積極作為。爰要求故宮於 3 個月內就人才聘僱、安排與臨時人員運用狀況改善，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十)受限於中國旅客來台觀光人數，故宮參觀人次也隨之下滑，為維持穩定來客數，並進一步向世界推廣，故宮應積極爭取來自世界各地的散客，思考如何調整、改變過去依賴團客及特定國籍參觀者的樣態，更加國際化。爰要求故宮檢討策展計畫，包括策展時程之規劃、人才之培育、國際化概念之融入，從大方向出發，思考如何增進佈展品質，訂定創新行銷策略，強化故宮品牌策略。爰要求故宮就上述事項，於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十一)立法院教育及文化委員會歷來屢有決議，要求故宮博物院盤點院內有關北溝之資料，針對早年北溝庫房設計史料予以保存。該院擁有大量相關史料，理應對該批史料有最高掌握程度，然則迄今對於「北溝故宮文物典藏山洞」，卻未有積極作為，包括北溝時期模型與史料陳展均付之闕如。故宮文物的流轉，與台灣近代歷史記憶保存相合，對於這段時期歷史之結合與歷史記憶之推展，故宮責無旁貸。然而故宮針對「霧峰北溝」，近年來多以現址為私人所有、中市府已著手推動文資保存為由，未扮演積極角色，爰要求故宮針對北溝文物保存、故宮歷史與在地之記憶，如何與地方政府、民間共同合作活化與推廣，1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十二)國立故宮博物院之門票收入，自 105 年起，已連續 2 年下降，且預算數與決算數差距甚大（附表），顯見故宮對於門票收入無法掌握。且 107 年度故宮南北院區門票收入僅編列 12 億 2,150 萬元，又較 106 年度 12 億 5,510 萬元減少 3,360 萬元（減幅 2.68%），對於門票收入持續下降，亟欲檢討改善，要求國立故宮博物院針對門票收入減少現象，檢討文物展覽及推廣業務，並於 1 個月內立法院教育及文化委員會提出書面報告。

附表：103 年度至 107 年度南北院區預估及實際門票收入一覽表

單位：新臺幣百萬元

院區	103 年度		104 年度		105 年度		106 年度		107 年度
	預算數	決算數	預算數	決算數	預算數	決算數	預算數	累計實現數	預算數
北部院區	550	757	770	966	1,062	826	1,077	489	1,112
南部院區	-	-	-	-	109	53	178	43	110
合計	550	757	770	966	1,171	880	1,255	532	1,222

※註：1. 資料來源，故宮提供；本報告整理。

2. 106 年度累計實現數為 106 年 9 月底之累計實現數。

3. 4 捨 5 入致有尾差。

(十三)「新故宮計畫」執行期間為 107 至 112 年，計畫總經費 91 億 3,020 萬元，第 1 年編列 4 億 6,305 萬元。然目前僅知第 1 年主要辦理內容為南北院擴建先期計畫及階段設計等，對於辦理內容之細項、期程等均不得而知。此為國家之重大建設計畫，要求國立故宮博物院於 1 個月內針對第 1 年之詳細辦理內容向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十四)「國立故宮博物院南部院區附屬文教設施民間參與興建營運移轉案」104 年 8 月 17 日故宮與樺鼎簽定「興建營運移轉契約書」。依據前揭契約書第 8.2.1 條規定，本案應於 104 年底配合甲方（即故宮）南部院區博物館區開館營運完成第 1 期開發興建；簽約後 3 年內完成第 2 期開發興建，總投資興建總額之建造費不得低於新臺幣 20 億元（不含營業稅）；簽約後 5 年內完成第 3 期開發興建，總投資興建總額之建造費不得低於新臺幣 30 億元（不含營業稅）。第 8.2.3 條規定，乙方（樺鼎公司）應至少達成下列各期開發量體或功能需求之規範（略）。樺壘公司自 105 年 7 月 7 日提送投資執行計畫書第 1 次變更案後，故宮與該公司歷經 1 年協商及審查作業，該公司依相關審查意見修訂至第 6 版，其變更內容仍未獲故宮及審查委員同意，致第 2 期開發計畫尚

未啟動。依南部院區促參案依據契約規定，應於 107 年 8 月 17 日前完成第 2 期開發興建，故宮應針對本案延宕提出說明，並釐清是否有行政怠惰之情事，以及後續能否依契約規定積極處理。

(十五)因應國際情勢恐怖攻擊頻傳，故宮擁有許多重要的國寶。不管是站在守護國寶的立場或保存人類重要文明的角度，故宮的院區安全維護需特別重視。目前故宮對於恐攻的因應方式是加強安檢，以及固定的教育訓練與消防防護計畫，恐只限於前端預防跟紙上談兵，卻欠缺實際的災防演練。請故宮於 107 年規劃大型防恐演習，並應會同行政院國土安全辦公室及地方消防與警政單位合作排練，並規劃至少每 3 年進行 1 次大型防災演練。

(十六)故宮北院有針對外國團客跟旅行社合作，於遊覽車上先行播放故宮介紹影片。然而針對自由行的國外旅客，於捷運士林站出來後的外語方向指引與搭乘公車資訊不夠完整，對自由行外國旅客不夠親和。請故宮重新檢討士林捷運站之乘車標示，必要時請與臺北大眾捷運股份有限公司以及臺北市公共運輸處合作重新設計或提供語音服務。另請延續跟旅行社合作的模式，研議與公車業者合作，提供如司機的教育訓練、或可於車內播放的語音訊息。請國立故宮博物院於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十七)故宮文物珍藏豐富，策展應與台灣重大活動合作配合，使民眾能從器物、書畫中找到故宮與台灣各活動之間的聯繫，來一趟知性的時空文化之旅，並期待能藉由高曝光度的國際活動故宮、宣傳城市觀光，讓世界能看見臺灣無論在各領域或文化上的底蘊，同時冀盼能讓更多人來故宮欣賞這些珍貴的文物。爰要求國立故宮博物院於 6 個月內進行規劃，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十八)故宮門票從 2018 年 1 月 1 日起，北院普通參觀券從 250 元漲到 350 元，團體票從 230 元漲到 320 元；故宮南院的普通參觀券從 250 元降到 150 元；國人憑身分證依舊享有 150 元優惠，這次漲價對觀光客影響較大。

另外依老人福利法第 25 條規定，對於 65 歲以上本國籍老人優惠參觀方式



，平日免費、假日應收取半價，因此故宮從 107 年元旦起，針對 65 歲以上老人假日參觀北院、南院，都將收取 75 元門票費。

然故宮近年來參觀人次下降，門票上漲有影響參觀意願之虞，故宮將如何應對？爰要求國立故宮博物院於 6 個月內進行規劃，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十九)10 月 17 日為全國文化日，文化部及全國各縣市大小文化場館紛紛響應，舉辦「重建台灣文化」的主題活動。故宮卻僅提出免票參觀優惠，毫無任何策展及活動之配合。故宮應積極配合台灣文化日，策劃至少一檔與台灣主題相關之特展，以回應台灣文化日主題之串聯，讓故宮更在地，貼近台灣。爰要求國立故宮博物院於 6 個月內進行規劃，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十)行銷國際作為，故宮也應有聰明的創新手法，應從精進跨界合作、活用故宮文化內容開始。舉例而言，「台灣歷史博物館」結合《常玉特展》的畫作元素，與新銳時尚設計師周裕穎跨界合作，讓台灣藝術登上 2017 紐約時裝周，史博館做法值得借鏡。

故宮應把握跨界合作行銷國際之機會，使故宮文化結合時尚等跨領域，走向國際。爰要求國立故宮博物院於 6 個月內進行規劃，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十一)故宮將於 107 年啟動新故宮計畫，就文創商品之推銷，將參與米蘭家具展等國際展演。故宮應積極與台灣新銳設計師合作，藉由帶領參展方式，扶持台灣設計能量，也為故宮之文創商品增添設計成分。爰要求國立故宮博物院於 6 個月內進行規劃，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十二)107 至 110 年故宮北部院區來客數逐年上升，又以此提出新故宮計畫，預計擴建南北院區，於此，故宮應對其相關收入覈實編列。故宮於藝術發展基金中，107 年度文物收購預算編列 1 億 5,000 萬元較 106 年度編列 9,800 萬元增加 5,200 萬元（增幅 53.06%）。106 年南院來客數不如預期人數下，

收購文物期增加來客數及相關收入，故宮應對其促進來客之策略提出書面說明，於 1 個月內送交立法院教育及文化委員會。

(二十三)故宮南部院區促參案第二期開發計畫，由於廠商與故宮間因執行計畫書變更一事僵持不下，迄今仍未動工，而第二期開發之興建期將於 107 年 8 月 16 日到期，如期完成顯然有極大困難。南院促參案至此，故宮方面無論是否提前解約，皆應提出新的期程表、規劃與應變措施，於 1 個月內書面送交立法院教育及文化委員會。

(二十四)國立故宮博物院北部院區參觀人數自 103 年起逐年銳減，同時期（1 至 10 月）參觀人數衰退達 2 成以上；南部院區自 105 年正式營運後，參觀人數更只有北部院區的四分之一，不僅影響門票收入，亦未能充分發揮博物館文化社教功能，更無助於提升觀光與產業發展。爰要求國立故宮博物院全面檢討經營策略，研議轉型方案並不再過度依賴中國觀光客，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十五)國立故宮博物院南部院區附屬文教設施民間參與興建營運移轉案爭議迄今未獲解決，導致開發進度延遲。今「新故宮—故宮公共化帶動觀光產業發展中程計畫」已於 12 月 6 日獲行政院核定，雖無民間參與興建營運移轉事項，惟相關興（擴）建工程仍牽涉政府採購與民間廠商履約管理事項。為避免計畫進度延宕，爰要求國立故宮博物院積極排除施工延宕之因素，並定期向立法院教育及文化委員會提交進度報告，俾隨時追蹤、掌握計畫辦理進度。

(二十六)新故宮—故宮公共化帶動觀光產業發展中程計畫已於 12 月 6 日獲行政院核定，計畫內容以「已過開館熱潮」、「受國寶館工程影響」為由，預期故宮南院於 107 至 112 年每年參觀人數為 120 萬人次，均低於 105 年度參觀人數之 148 萬人次水準。然即使有國寶館的新建工程，既有場館仍能繼續展示；且中程計畫亦有「博物館群國際觀光網絡系統建置計畫」分項計畫，亦將於 6 年內陸續執行，以提升國內博物館群之觀光動能。足見中程計

畫預期績效指標過於保守消極，爰要求國立故宮博物院重行檢討，並積極提高故宮南院參觀人數，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十七)為提升國家文創產值，國立故宮博物院致力於提升文物增值應用效益，提高衍生商品之銷售成果。然 106 年度原預計帶動 12 億元產值，但累計至 6 月為止，「故宮商店經營直接產生之文創產值」與「利用故宮文化創意資產所收取之權利金」合計收入僅 3 億 6,113 萬元，執行率有待提升。爰要求國立故宮博物院改善經營績效，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十八)台灣擁有豐富原住民族文化和歷史，國立故宮博物院亦保存許多相關文物；然而，過去故宮卻鮮少策劃台灣原住民族特展，僅分別在 95 和 103 年分別展出「黎民之初：院藏臺灣原住民圖檔文獻展」、「履踪：台灣原住民文獻圖畫特展」，顯有不足。為促進各界對於原住民族文化和歷史的瞭解，爰要求國立故宮博物院改善，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十九)故宮博物院設置南院，其重要任務之一即是因應新南向政策，行銷台灣並連結台灣與新南向國家。綜觀新南向國家來台灣之國籍分布，以穆斯林國家為大宗。然台灣各大場館，皆無穆斯林相關之友善設施，故宮身為台灣最具代表性之文化場館，應有帶頭示範之決心。請故宮提出相關書面報告予立法院教育及文化委員會。

(三十)故宮博物院之來客數近年呈現衰退趨勢，故宮應針對其來客狀況有更精確之掌握。目前故宮博物院針對來客之背景（國籍、性別等等）僅針對團體客有所統計，個人客部分則較缺乏。故宮博物院應研議相關辦法，完善相關統計數據。

(三十一)鑑於故宮南院全院配置 70 公頃中有 50 公頃非博物館區，腹地平坦廣大，目前僅規劃少數國內與國際藝術家創作之藝術作品，其餘多為草皮和間距極大之植栽樹木。故宮作為台灣重要文物收藏展覽空間，應重視全院區整

體配置。

目前非博物館區部分，應結合在地特色與「可食地景」概念，進行相關規劃，並可參考國內外案例，運用台灣在地果樹、蔬菜、草藥、可食的開花植物，依據不同時節更迭不同地景，成為與在地農文化結合的大地藝術。爰此，要求故宮南院具體說明現行 50 公頃非博物館區「可食地景」之執行進度與成果，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十二) 偏鄉學生文化資源少，國立故宮博物院應推動「行動博物館」，結合在地資源推動地方文化，走入偏鄉激發孩童文化撞擊，並提供各縣市偏鄉小學教育推廣資源，推動偏鄉孩童文化歷史之旅。爰要求故宮於 3 個月內，提出具體增加「行動博物館」偏鄉推動場次計畫與推動方案。

(三十三) 台灣茶文化歷史悠久，相關文物收藏於台灣各地，如南投魚池茶改場保存紅茶文化歷史文獻與器物。故宮博物院推動文物數位典藏，應與茶改場、研究員、茶農、茶商與茶藝師合作，推動數位典藏，協助保存地方文物，並與在地文化組織或單位，進行協力與合作，將行動博物館與在地文化概念結合，使其成為行動博物館之基地，方可發展在地文化。爰要求故宮於 3 個月內，提出行動博物館推廣專案。

(三十四) 台灣各地文史豐富，百花齊放的常民文化深厚台灣文化之底蘊，故宮南院位於台灣的南部，應扎根台灣在地文化，發展歷史性脈絡之展覽，並與在地組織合作，深化地方特色並保存在地文化。

有鑑於此，台灣文史常設展應不限區域，需全面性推動。爰要求故宮於 3 個月內，針對增設台灣文史常設展，提出具體推動方案，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十五) 故宮在提供各界使用出版品、品牌授權、文物圖像授權的同時，應注意著作權有無侵權之情形，以避免再次出現龍藏經盜印抄襲、大東山珠寶設計抄襲等事件，且對於大陸地區抄襲、侵權故宮文物圖像，進行文創商品製造之部分，更應要有積極捍衛著作權之作為。

(三十六)107 年度「安全管理維護」計畫編列 1 億 3,163 萬 2 千元，較 106 年度 1 億 6,521 萬 1 千元減少 3,357 萬 9 千元（減幅 20.32%），主要係北部院區安全管理維護經費較 106 年度減列消防設備汰舊改善等經費 2,503 萬 3 千元，及南部院區安全管理維護經費較 106 年度減列承攬業務等經費 854 萬 6 千元。

查 106 年 5 月 21 日發生「正館 305 陳列室銅鏡壁櫃異常開啟事件」：據故宮資料，106 年 5 月 21 日 10 時 16 分故宮正館 305 陳列室壁櫃門無故彈開，控制中心監控系統出現異常警報，初始尚無發現展場秩序異狀，櫃門亦無明顯被開啟情形。10 時 20 分陳列室管理員接獲遊客告知該壁櫃鎖鬆脫，即刻到達 305 陳列室現場查看後，先淨空展櫃周遭遊客，由駐警隊及管理員在場執行戒護，通報值日官及器物處同仁，並逐級向上通報……云云。又 106 年 7 月 18 日發生《揚帆萬里—日本伊萬里瓷器特展》展品掉落破損事件：故宮表示，該院南部院區展場管理人員於 106 年 7 月 18 日上午 8 時 20 分進行開館前每日例行展場檢查時，發現 S201 陶瓷展廳「青花柳葉鳥紋盤」藏品部分於原位置盤體脫落，立即啟動院內緊急通報及應變措施，先行關閉展場，逐一檢查展場內其他文物後，確認其他文物安全無虞，並於第一時間通知日本大阪市立東洋陶瓷美術館。另外，日方收到故宮通知後，除要求故宮不要移動文物及封鎖展櫃外，並緊急派該館研究部主任暨此展策展人於 7 月 19 日來台進一步詳細檢查。

綜上，故宮典藏大量國家重要文物，文物保存維護為核心任務之一，且訂有國立故宮博物院文物展覽保存維護要點，確保文物展覽期間環境之穩定與安全，以落實文物保存維護；惟故宮 106 年接連發生展櫃異常及展品掉落事件，文物之安全維護尚有待提升，允宜儘速完成前揭要點之修訂，以提升安全維護之作為，俾保障文物安全。故宮應於 1 個月內將改善書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十七)107 年度故宮文化藝術發展基金規劃辦理「故宮數位科技藝術巡展計畫」編

列 2,000 萬元。

故宮文物藝術發展基金為作業基金，基金用途以出版品、文創產品、紀念品、複製或仿製文物及收購文物等支出為主；文化藝術發展基金係依預算法第 4 條第 1 項第 2 款所定，凡經付出仍可收回，而非用於營業之作業基金，並編製附屬單位預算。另依故宮文物藝術發展基金收支保管及運用辦法第 1 條規定，為宣揚具有美學、歷史、教育及文明意義之文物，辦理出版品發行、複製、仿製文物、文化創意產品、藝術紀念品之開發與銷售、文物收購及相關業務推動，特設置故宮文物藝術發展基金。爰此，故宮文物藝術發展基金為作業基金，且基金用途以出版品、文創產品、紀念品、複製或仿製文物及收購文物等支出為主。

又故宮數位科技藝術巡展計畫之計畫內容及經費需求：該計畫將故宮之互動體驗裝置，推廣至各縣市/偏鄉/離島；以故宮藝術內容為主之互動體驗裝置，策畫行動巡展，主動出擊至各縣市/偏鄉/離島，辦理可供民眾親身體驗之數位互動體驗展，主動將「有如參觀故宮」之體驗帶往民眾之生活區域；再以數位巡展為核心、將雲端化之人文與科技整合資訊作為延伸學習資源釋放給各學校團體使用；並於各巡展之巡迴期間結合當地之教育機構、文化團體，共同發起結合巡展主題之實體式、啟發教學活動，讓各地民眾除了可以參觀故宮之數位巡迴體展外，也能同時參加各類啟發式學習活動、文化活動，促成以巡展為刺激核心之文化交流和社區營造。

文物藝術發展基金 106 年度未編列「故宮數位巡展推廣示範計畫」，以收支併決算方式辦理；「故宮數位巡展推廣示範計畫」雖經基金管理會決議納入基金辦理，惟 106 年度文化藝術發展基金未編列該計畫相關預算，以併決算方式辦理計畫相關業務。經查，截至 106 年 8 月底累計執行數 328 萬 8 千元，辦理「同安·潮新媒體藝術展—澎湖遊」及「清水雅集—故宮書畫新媒體藝術展」等。綜上所述，故宮數位巡展推廣示範計畫內容與基金用途未盡相符，惟故宮文物藝術發展基金 106 年度以併決算方式辦理該計畫相關業

務，復於 107 年度編列相關支出預算，與基金用途容有未合，故宮應審慎檢討改善，並於 1 個月內將改善書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十八)博物館人才培育合作計畫預計為 2 年：博物館人才培育合作計畫為達到人才培育之目標，每一補助計畫期程目前規劃最多為 2 年，107 年每校補助金額不超過 100 萬元，確切補助額度尚在研議中，將納入補助作業要點規定執行；108 年度補助方式及金額，將視 107 年度預算執行情形、預算額度及補助辦法等調整辦理。

允宜訂定博物館人才培育合作計畫之作業規範：中央政府各機關對民間團體及個人補（捐）助預算執行應注意事項第 3 點規定：「各機關對民間團體及個人之補（捐）助，應按補（捐）助事項性質，訂定明確、合理及公開之作業規範，報請主管機關核定。但行政院主管之特種基金，由各該基金管理機構自行核定。前項作業規範，應包括下列事項：(一)補（捐）助對象。(二)補（捐）助條件或標準。(三)經費之用途或使用範圍。(四)申請程序及應備文件。(五)審查標準及作業程序。(六)經費請撥、支出憑證之處理及核銷程序。(七)督導及考核。」爰此，故宮允宜依據前揭規定，訂定作業規範。是以，故宮為辦理博物館人才培育合作計畫，預計結合公、私立大專院校補助其辦理培育博物館人才，惟補助作業規範尚未訂定，允宜儘速依據相關規定擬定補助作業規範，並 1 個月內將說明之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十九)107 年度編列「委辦費」251 萬 6 千元，其中「文物研究、展覽與推廣—展示服務」項下編列 27 萬元、「南院文物研究、展覽與推廣—南院教育推廣與數位服務」項下編列 57 萬元，主要係辦理南北院區觀眾意見調查。

觀眾意見調查經費，105 年度起南部院區分攤金額高於北部院區：104 年 12 月 28 日起南部院區開館試營運，為了解南部觀眾意見，爰自 105 年度起辦理觀眾意見調查，且考量與北部院區觀眾意見調查合併辦理較節約經費，故 105 及 106 年度均採合併辦理。查 105 年度北部院區編列 28 萬元、南

部院區編列 38 萬元，合計 66 萬元，決算數同預算數；106 年度北部院區編列 28 萬元、南部院區編列 40 萬元，合計 68 萬元，實際決標 62 萬 1 千元。107 年度北部院區編列 27 萬元、南部院區編列 57 萬元，合計 84 萬元，較 106 年度 68 萬元增加 16 萬元（增幅 23.53%）。105 至 107 年度觀眾意見調查經費，南部院區分擔金額高於北部院區，且 107 年度編列 57 萬元較 106 年度 40 萬元再增加 17 萬元。

故宮委外辦理觀眾意見調查，以了解觀眾滿意度，惟自 105 年起南部院區觀眾意見調查經費逐年增加，主要係南部院區剛開幕需了解觀眾意見之質性資料，允宜參酌相關調查結論，強化展覽內涵並改善相關缺失，以提升滿意度及服務品質，故宮應於 1 個月內將說明之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十)107 年度「業務費」科目編列 5 億 2,293 萬 9 千元，其中「臨時人員酬金」編列 6,126 萬 4 千元、勞務承攬 1 億 2,913 萬元，進用非典型人力合計 1 億 9,039 萬 4 千元（占業務費 36.41%）。

107 年度非典型人力進用較 106 年度減少，惟仍較 105 年度增加：故宮 107 年度預計進用臨時人力 157 人、6,126 萬 4 千元，較 106 年度預算數 162 人、6,523 萬 4 千元，減少 5 人、減少 397 萬元；惟仍較 105 年度決算數 115 人、6,028 萬 8 千元，增加 42 人、增加 97 萬 6 千元。另外，107 年度預計勞務承攬 252 人、1 億 2,913 萬元，較 106 年度 270 人、1 億 4,068 萬 7 千元，減少 18 人、減少 1,155 萬 7 元；仍較 105 年度 227 人、1 億 0,687 萬 1 千元，增加 25 人、增加 2,225 萬 9 千元。

綜上，107 年度故宮預估進用臨時人員人數較 106 年度減少，惟仍較 105 年度增加；復以北部院區 106 及 107 年度預估參觀人數低於 103 至 105 年度參觀人次，故宮允宜依臨時人員進用之相關規定及實際需求，妥適檢討臨時人員進用人數，故宮應於 1 個月內將說明之書面報告送交立法院教育及文化委員會。



(四十一)大故宮計畫未經核定即編列預算，嗣後卻緩辦，造成部分已投入前置規劃作業經費虛擲：故宮前於 100 年度推動大故宮計畫，惟計畫未經核定即編列預算，100 至 102 年度共執行 1 億 5,415 萬 6 千元之前置作業經費，及至 105 年大故宮計畫緩辦已失去效益，立法院於審議 106 年度中央政府總預算案時決議要求故宮對於新故宮計畫應詳細規劃、說明與大故宮計畫之差異性及其效益，並建立大故宮計畫延續工程之監督審議制。

綜上，鑑於故宮前因大故宮計畫緩辦，已投入之前置規劃費用虛擲；又重新擬議之新故宮計畫總經費達 91 億 3,000 萬元且全數由國庫負擔，且計畫內容尚未確定，全案仍待行政院核定，故宮允宜審慎規劃及評估財務與經濟效益，以利計畫如期執行完成，並避免增加國庫負擔，1 個月內將改善書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十二)博物館館校合作教育資料鏈結服務計畫：國立故宮博物院組織法第 1 條規定，為整理、保管展出原國立北平故宮博物院及國立中央博物院籌備處所藏之歷代古文物及藝術品，並加強對中國古代文物藝術品之徵集、研究、闡揚，以擴大社教功能，特設立國立故宮博物院。第 2 條第 4 款規定，故宮掌理古文物與藝術品之展覽設計、觀眾服務、學術交流、教育推廣、數位學習及國際合作。故宮南院定位為「亞洲藝術文化博物館」，以「放眼亞洲、提升視野」為職志，通過文物徵集、研究、展覽、國際借展、教育推廣等多元方式，致力詮釋、呈現「亞洲」之文化概念與藝術成就。爰此，故宮之業務範圍包括歷代古文物、藝術品、亞洲藝術文化等之教育推廣，以擴大社教功能。

部分計畫內容與績效指標之關聯性有待強化：由博物館館校合作教育資料鏈結服務計畫之績效指標及衡量指標觀之，推動「館校合作資料鏈」之擴散項下分為各方推廣與合作及發展多樣化創新服務，各方推廣與合作項下大學專案合作係以館校合作校數為績效指標，惟跨博物館合作未以博物館合作數為績效指標而以社群媒體推廣之觸及人次為績效指標，計畫內

容與績效指標之關聯性有待強化；發展多樣化創新服務項下開發遊戲學習、虛擬實境教學應用及全景節目則以教學用數位內容之件數為績效指標，107 至 109 年度每年合計 2 件，恐難用以衡量多樣化創新服務之成效。

故，故宮為推動故宮教育資料與教育系統鏈結之目標，辦理博物館館校合作教育資料鏈結服務計畫，惟部分計畫內容與績效指標之關聯性有待強化，俾達計畫預期之效益，並 1 個月內將改善書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十三)107 年度增列「國際策展研究學術研討會」、「傳世文物收藏史國際學術研討會」及年度特展（器物、書畫、文獻等聯展）等工作項目：107 年度增列舉辦「國際策展研究學術研討會」及「傳世文物收藏史國際學術研討會」合計 553 萬 7 千元，並辦理年度特展（器物、書畫、文獻等聯展）所需展覽設計製作、宣傳及陳列室相關配件等合計 700 萬元。

為推動國際交流並提升策展研究之國際能量，舉辦「國際策展研究學術研討會」：工作內容，故宮為推動博物館國際交流，拓展學術研究、展覽設計視野，豐富典藏文物展覽方式，舉辦「國際策展研究學術研討會」。將邀請國際策展人發表論文，分享研究及策展思路歷程與經驗；藉由學術對話，激盪展覽典藏文物之觀點，再思展覽設計新方向，並透過多方交流，促進館際間之合作，提升故宮策展研究之國際能量；經費需求：該研討會經費需求 293 萬 7 千元。

故宮依據組織法規定，負有古文物與藝術品之研究、學術交流及國際合作等職掌，107 年度編列舉辦 2 場國際研討會經費 553 萬 7 千元，允宜秉持節節原則辦理，並達成提升故宮學術地位、促進國際學術交流之目標，並 1 個月內將說明之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十四)105 年度至 106 年 9 月底南部院區實際購票人數分別為 33 萬 8 千餘人及 28 萬 5 千人。故宮表示，105 年度因開幕初期免費參觀致購票人數未達預期；106 年度則因開幕熱潮已過，又受夏季園區遮陰效果不足其熱無比及交通接

駁不便等因素，致購票人數較預估人數減少。

103 至 107 年度南北院區購票人數一覽表

單位：千人

院區	103 年度	104 年度	105 年度		106 年度		107 年度
	實際人數	實際人數	預估人數	實際人數	預估人數 (全年)	1-9 月實 際人數	預估人數
北部院區	4,446	4,289	4,760	3,692	3,925	2,179	3,397
南部院區	-	-	540	338	712	285	730
合計	4,446	4,289	5,300	4,030	4,637	2,464	4,127

105 及 106 年度門票收入未達預期：105 及 106 年度南部院區門票收入，105 年度決算數 5,300 萬元低於預算數 1 億 0,900 萬元，106 年 9 月底累計實現數 4,300 萬元（占該年度預算數 1 億 7,800 萬元之 24.16%），故宮允宜積極提振購票人數並覈實編列收入預算，並 1 個月內將改善書面報告送交立法院教育及文化委員會。

103 至 107 年度南北院區預估及實際門票收入一覽表

單位：新臺幣百萬元

院區	103 年度		104 年度		105 年度		106 年度		107 年度
	預算數	決算數	預算數	決算數	預算數	決算數	預算數	累計實現數	預算數
北部院區	550	757	770	966	1,062	826	1,077	489	1,112
南部院區	-	-	-	-	109	53	178	43	110
合計	550	757	770	966	1,171	880	1,255	532	1,222

(四十五)故宮最新的兒少出版刊物已是 102 年出版，102 年之後已沒有兒少讀物，只有幾本由其他出版社出版的介紹故宮或故宮文物的兒少讀物，顯見故宮欠缺穩定持久的兒少讀物規劃。然故宮近年發展線上數位影音教材成果不錯

，應給與肯定，然而紙本閱讀式的推廣較無整體之規劃。經查故宮南北兩院館內目前設有完善的兒童教育中心，卻無法提供符合當代價值與美學設計的故宮兒少讀物提供家長選擇，甚為遺憾，尤其南院剛設立，主題是亞洲文化藝術為主，配合目前政府新南向政策，對相關輔助讀物的需求更為急迫。建請故宮重新檢討並提出未來兒少讀物出版計劃，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出未來兒童讀物出版規劃書面報告。

(四十六)目前行政院核定之「新故宮計畫」，北院的規劃主要為新建行政大樓、新建綠色華表廊道。另涉及本館展覽區建築的更動，僅有採購新式展覽櫥窗一案與漏水修繕等工程。然故宮北院本館於 54 年建成後，當時的結構設計已不符合現代博物館展覽需求，如展廳內挑高不足、樑柱過多、展廳空間過於零碎影響參觀動線等問題。「新故宮計畫」內容僅改善園區周邊進出動線，並未規劃改善調整博物館的核心—展演空間。請國立故宮博物院針對改進北院第一展覽區內部展覽空間，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十七)故宮南院定位為「亞洲藝術文化博物館」，且為推行「新南向政策」之重點單位，惟網站上之多國語言內容，翻譯多有錯誤，爰要求故宮南院於 3 個月內完成多國語言網站內容之更新。

(四十八)依照國立故宮博物院 107 年度預算說明，故宮預計進用臨時人員 157 人，列 6,126 萬 4 千元；勞務承攬 252 人，列 1 億 2,913 萬元，當中包含南部院區安全管理維護預計進用勞務承攬 163 人，列 8,884 萬 3 千元，非典型人力共計 409 人，而故宮之預算員額為 507 人，非典型人力已達預算員額之 80.7%，實非合理，爰請故宮向行政院爭取正式人員員額，減少非典型人力用人數。

#### 第 11 款 教育部主管

第 1 項 教育部原列 1,334 億 7,083 萬 4 千元，除第 2 目「高等教育」第 3 節「國立大學校院教學與研究輔助」447 億 0,205 萬 5 千元、第 7 目「非營業特種基

金」51 億 7,052 萬 6 千元、第 9 目「加強文化與育樂活動」第 2 節「國立社教館所維持及發展輔助」11 億 7,295 萬 1 千元、第 10 目「非營業特種基金」第 1 節「國立社教機構作業基金」331 萬 1 千元，均暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定，再行調整外，減列第 1 目「一般行政」中「基本行政工作維持」200 萬元（科目自行調整）、第 2 目「高等教育」2 億 0,200 萬元〔含第 1 節「高等教育行政及督導」中「改善教學研究環境及提升高等教育行政服務品質」之「推動大學合併，協助國立大學合併後行政與教學單位搬遷、資訊系統整合、硬體建設，及合併後競爭力提升等相關經費」200 萬元（科目自行調整）及第 2 節「技術職業教育行政及督導」中「強化技職教育學制及特色」之「青年教育與就業儲蓄帳戶方案」2 億元（科目自行調整）〕，共計減列 2 億 0,400 萬元，其餘均照列，改列為 1,332 億 6,683 萬 4 千元。

本項通過決議 134 項：

- (一)凍結第 1 目「一般行政」中「人員維持」2,500 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)凍結第 1 目「一般行政」中「推展一般教育及編印文教書刊」1,000 萬元（含「業務費」100 萬元、「強化原住民族教育體系」100 萬元、「辦理教育綜整工作」100 萬元及「辦理本部法規疑義之研議闡釋、教師申訴案件與國家賠償業務及訴願業務等」50 萬元），俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)凍結第 1 目「一般行政」中「人事行政管理與財務輔導」之「補助轄管公私立大專校院依專科以上學校兼任教師聘任辦法第 12 條規定，提繳未具本職兼任教師之勞工退休金所需經費」500 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告，經同意後始得動支。
- (四)凍結第 2 目「高等教育」第 1 節「高等教育行政及督導」中「學術審議著作審查與設置國家講座及學術獎」之「補助學校推動教師多元升等分流機制、鼓勵

教師透過研究改進教學品質，並推動建立學術倫理發展改進機制」原列 1 億 5,000 萬元之十分之一，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)凍結第 2 目「高等教育」第 1 節「高等教育行政及督導」中「推動及改進大學招生制度」1,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。

(六)凍結第 2 目「高等教育」第 1 節「高等教育行政及督導」中「強化人才培育及產學合作機制」原列 13 億 1,947 萬 2 千元之十分之一，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。

(七)凍結第 2 目「高等教育」第 1 節「高等教育行政及督導」中「改善教學研究環境及提升高等教育行政服務品質」之「為提升高等教育行政品質、強化大學校院營運與管理、辦理相關政策宣導等經費」原列 3,447 萬 2 千元之十分之一，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(八)凍結第 2 目「高等教育」第 1 節「高等教育行政及督導」中「引導學校多元發展及提升教學品質」1,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(九)凍結第 2 目「高等教育」第 1 節「高等教育行政及督導」中「引導學校多元發展及提升教學品質」之「高等教育深耕計畫-分配大學校院」6 億元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。

(十)凍結第 2 目「高等教育」第 2 節「技術職業教育行政及督導」中「強化技職教育學制及特色」2,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(十一)凍結「新南向人才培育推動計畫」4,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。

(十二)凍結第 2 目「高等教育」第 2 節「技術職業教育行政及督導」中「產學合作及技職教師研習」3,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案

報告後，始得動支。

- (十三)凍結第 2 目「高等教育」第 2 節「技術職業教育行政及督導」中「引導學校發展多元特色及教學創新」1 億元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。
- (十四)凍結第 2 目「高等教育」第 3 節「國立大學校院教學與研究輔助」中「高等教育教學與研究輔助經費」之「輔助國立臺灣大學教學與研究經費」600 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十五)凍結第 3 目「中等教育」第 1 節「師資培育與藝術教育行政及督導」中「教師專業發展」2,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十六)凍結第 4 目「終身教育」第 1 節「終身教育行政及督導」中「推行家庭教育」500 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十七)凍結第 5 目「學務與輔導」第 1 節「學生事務與特殊教育行政及督導」中「學生輔導及性別平等教育」500 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十八)凍結第 5 目「學務與輔導」第 1 節「學生事務與特殊教育行政及督導」中「校園安全維護與防制學生藥物濫用」400 萬元（含「辦理校園霸凌現況調查等經費」300 萬元），俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十九)凍結第 6 目「各項教育推展」第 1 節「資訊與科技教育行政及督導」中「偏鄉數位應用推動計畫」及「科技教育計畫」1,000 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二十)凍結第 7 目「非營業特種基金」第 2 節「大專校院轉型及退場基金」9 億元，俟私立大專校院轉型及退場條例草案經立法院三讀，並經教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。

(二十一)我國目前少年矯治採「少年矯正學校」及「少年輔育院」雙軌並行制。然而，按法務部統計資料，民國 104 年少年矯正學校每名收容少年所花經費約為 61 萬 8 千元；少年輔育院學生則為 34 萬 3 千元。少年矯正學校採小班制教學，師生比為 1：6.08 人，教育事項由教育部監管；少年輔育院之師生比則為 1：32.04 人，全院由法務部指導、監督。少年矯正學校與少年輔育院二者於教育資源上有顯著差異，不利非行少年的矯治與復歸。因此少年輔育院有改制成少年矯正學校之必要性，總統府 106 年召開之司改國是會議亦建議應將少年輔育院改制成矯正學校。爰此建請教育部應按司改國是會議之決議會同法務部即刻著手將少年輔育院改製成為少年矯正學校，以協助少年收容人能順利惕勵自新、復歸社會。

(二十二)花蓮教育大學自 2008 年與東華大學合併後，原校區（又稱東華大學美崙校區）內的既有體健設施老舊，使用率低，造成國家空間、資源閒置浪費，現經教育部盤點後，已積極在進行相關設施活化之工作。有鑑於花蓮為我國重要體育選手之故鄉，若能讓選手留在其熟悉的家鄉環境內進行訓練，免除其思鄉之愁，定可強化訓練成果，再創佳績。爰此，要求教育部調查花蓮子弟擅長之體育項目，並視花蓮體健設施之現狀，將部分左營國訓中心之部分運動訓練項目移至花蓮辦理，以期達到活用國家資源、均衡東西部體育發展之目標。

(二十三)技職教育「學用落差」現象為多年來本國技職教育發展瓶頸，降低學生進入技職體系意願，造成業界聘用人才更為困難。為改善此狀況，106 年教育部提出青年教育與就業儲蓄方案分 6 年辦理，總經費 27 億元，但以 106 年成效來看，實際媒合成功人數僅達 31.2%。經查 106 年該方案不如預期之主因為，申請時間與其他考試時程重疊、未先依學生志向媒合、職缺類別分布不均等。未來研討調整職缺方向例如台科大工業 4.0 中心即結合產官學，由企業提供設備、參與課程設計，使學生所學便為業界所需。教育部應積極思考規劃如何調整政策方向，深化各類職缺與學校與業界連結，提升



學生參與及實際媒合成功率。爰要求教育部於 1 個月內向立法院教育與文化委員會提出書面報告。

(二十四)根據 105 學年度教育部統計我國學童視力不良率，國小學生近視比率為 45.9%、國中為 73%、高中為 80.9%，近 3 年數據比較，雖然近視比率微幅下滑，但是下降幅度非常有限，其中國小學生近視惡化程度最嚴重，平均每升一個年級，近視率便增加 8%，因此近視的防治應儘早落實，爰此要求教育部就改善學童近視率的有關措施，於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十五)教育部 107 年度編列 2,765 萬元以舉辦國家產學大師獎，並包含其相關獎項經費。然綜觀國家產學大師獎其獎勵辦法，係以發放獎金方式鼓勵產學貢獻卓越之學者，卻缺乏相關宣傳、推廣之機制，恐與設置本獎項之初衷不符。爰此，請教育部本於宣推之理念，提出妥善之獎勵、宣傳機制。

(二十六)依據教育部統計 106 年度起，公立國中小校舍耐震能力不足之校舍共計 2,581 棟，其中尚需補強之校舍為 2,259 棟，需拆除重建之校舍為 322 棟，扣除少子女化後之校舍預估，仍需補強之校舍有 1,702 棟、拆除重建有 246 棟，數量龐大，為確保工程品質及執行進度，且因地方政府及學校業務承辦人力不足，或者缺乏工程、採購等專業知識，教育部應針對如何協助地方學校解決相關採購與施工問題，以有利於校舍補強改建計畫完成，提出具體之協助說明方案，並於 3 個月內將書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(二十七)運動科技為提升國家運動國力重要之一環，現代各國莫不以科技協助運動員提升運動實力，包括運動醫學、運動裝備之研發，及大數據之蒐集等等，各大專院校也紛紛成立運動相關科系，如運動保健、運動醫學、運動資訊傳播等等，教育部應積極與科技部協調，就提供運動相關數據，包括選手競技之表現等等，與科技部相關科研資源整合，就如何以科研協助我運動國力升級，提出規劃報告，並於 2 個月內將報告送交立法院教育及文化

委員會。

(二十八)於立法院通過補習及進修教育法的「防狼師條款後」，教育部已增設短期補習班不適任人員專區，比對補習班教職員工是否有性侵害或性騷擾前科的情形。同時，外籍人士也受此條款的規範，補教業者聘用外籍人士時，需檢附原護照國所開具的行為良好證明，但近期衍生雙重國籍者，若在外國有案底、但在臺灣沒有犯罪紀錄，則會形成漏洞，難以防範。爰要求教育部儘速與警政署及相關單位研商如何防堵此一漏洞，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告，以維護我國補教環境的安全。

(二十九)教育部近期公布「公私立大專校院校園學生權利調查」，雖然各項指標達成率都超過 8 成，但是這些指標是依據憲法、大學法、教育基本法、性平等法相關法規設計的，是法律保障學生的權益，理論上應該要能 100%達成，譬如大學法第 15 條規定，校務會議學生代表應經選舉產生，但只有 79%的學校達成；或者是憲法保障人民有集會結社、言論自由，但有 5%的學校因社團成立目的而拒絕學生成立新社團，7%的學校曾因學生辦理演講的議題敏感而拒絕補助或提供場地，77%的學校會事先審查學生辦理的演講或活動，就連學生自費出版的刊物或海報，都有 27%的學校會事先審查，足見學生在校的基本權利並未落實。此外，大學法明文規定校務會議需要有經選舉產生的學生代表，且人數達會議成員 1/10，在教育部的調查裡顯示，100%的學校校務會議都有學生代表，但只有 79%是經選舉產生，95%達 1/10；而且有 1%的學生代表僅是列席，36%可以表達意見但沒有提案權，此一情形顯然不符大學法保障學生表達意見之精神。爰此要求教育部儘速督導各大學改善校園學生權利、研擬大學法修法，以保障、提升學生在校之基本人權，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十)教育部於辦理防制學生藥物濫用中之關懷清查事項如特定人員尿液篩檢等經費 2,050 萬元，係依毒品危害防制條例第 33 條授權訂定特定人員之範圍及採驗尿液實施辦法，教育部並依其各級學校特定人員尿液篩檢及輔導作業要點

規定辦理，函請各國私立大專校院、高中職、國中及國小落實辦理特定人員作業。

惟除人權爭議外，在法規範上之分析，學校採集學生尿液篩檢之妥適性亦有疑慮。且考量各級學制情形不同，導師掌握學生情況程度不一，是否大學應等同辦理；乃至各地方政府推行全面或部分尿液篩檢，其效能未定，皆存在許多不穩定之因素，實務上恐帶來學生與家長困擾，造成學生權益上之受損。

綜上，爰請教育部應廣納收集相關專家學者、家長及兒少代表之意見，擬定檢討及改善方案，並向立法院教育及文化委員會提交書面報告，以維護工作同仁及學生間之權益並求執行落實。

(三十一)教育部學生事務及特殊教育司進行學生輔導及性別平等教育時，宜注意學生之網路交友工具與時俱進、進展快速。諸多 APP 與軟體可協助學生與陌生人士交流。如 DCARD 之抽卡、BeeTalk、Goodnight 快之配對或直播軟體，均有機會學生與陌生人認識，進而產生情感關係與親密行為。

因此性別平等教育人員，為能正確理解現今學生情感生活樣態，應對校院內流行之交友工具進行掌握，必要時應向學生族群蒐集意見，了解相關工具之功能及生態與學生之使用經驗，以利協助學生在此類交往關係中進行自我保護。

建請教育部學生事務及特殊教育司應協助校內性別平等教育人員掌握目前最新流行的網路交友工具，並研議相關輔導策略及性別平等教育方向，必要時得請求教育部資訊及科技教育司提供相關協助。

(三十二)教育部推展新南向不遺餘力，培訓僑外生為師資生，使其回國任教之作為值得肯定。

惟國內所稱之「海外僑校」，在學校所在國並非如此稱呼，而是稱之為「華文學校」，且其成立亦包括由所在國當地人士出資成立之獨立中學，與我國政府僑務工作未有必然之關聯性，故統稱為僑校似有不妥。

為使相關政策更為所在國當地人士接受，考量在地政經文化脈絡，故請教育部研議建議僑務委員會，是否以「華校」，即「華文學校」之簡稱替代「僑校」。

(三十三)教育部於 107 年歲出計畫針對「師資職前培育」經費編列 4 億 8,185 萬 7 千元。為推動我國幼兒教育及照顧政策及措施，教育部國民及學前教育署刻正依「擴大幼兒教保公共化計畫（106 至 109 年度）」及「校園社區化改造計畫」等二計畫，推動幼兒教育及照顧公共化政策，期使我國幼兒教育及照顧環境益臻友善。

惟上開二計畫之推動，尚須數量充足之教保服務人員配合，始得於各地區推動合宜之服務。目前教保服務人員之工作及實習之選擇，概以各直轄市、縣（市）都會地區之幼兒園為主要選擇園所。為利我國偏遠地區或原住民族地區幼兒園推動社區互助或部落互助式之服務，以及增加了解該等地區文化、語言、教育及照顧模式之教保服務人員人數，建請教育部於 107 年 3 月 31 日前函請各師資培育之大學，辦理幼兒園師資職前教育課程時，應鼓勵教保服務人員至該等地區進行實習，俾利於培育該等地區之教保服務人員人才，平衡各區域之人才需求及平穩人才進用情形。

(三十四)藝術與設計菁英海外培訓計畫施行 10 年來，為國內累積諸多重要藝術、設計人才，且在業界多有優秀表現。因此教育部應思考在大專階段，以技術導向且國際具高度連結性之領域，並制定相關計畫，以使學生透過 1 年期之交流進而精進自身能力，掌握國際業界趨勢，為我國產業增添即戰力。

(三十五)為強化社會安全網，加強對學生校外生活之輔導，於執行校園安全與學生輔導業務，教育部應促使學生校外生活輔導會、地方社會局與各縣市警政機關所屬之少年輔導委員會強化合作，並共同蒐集犯罪熱點等少年輔導所需資訊，以健全整體網絡效能。

(三十六)為有效運用社會福利資源與政府相關部會資源之結合，經查金融監督管理委員會為協助相關政府單位，如國軍退役軍人，設計一套金融知識及理財

課程，用以強化金融教育宣導與普及金融知識，以提升社會未來生存之能力。教育部為我國中途學校之主管機關，應針對中途學校之學生提供上述課程，以增強未來兒少於社會之能力，避免再次落入貧困之列，而造成無可逆轉之惡性循環。

爰建請教育部與金融監督管理委員會應進行資源連結及合作，於獨立式中途學校引進金錢教育及理財課程，以協助兒少學習金錢管理，並建立健全的金錢價值觀。請教育部於 107 年 6 月 30 日前向立法院教育及文化委員會提出規劃內容或成效報告。

(三十七)教師乃為高等教育之核心資源，進來各私立大學多有以專案教師聘任人力之問題，使高教人力處於不穩定之就業狀態。故教育部就「私立學校教學獎助」獎勵、補助、審查時，應審酌其聘任專任、兼任、人力、兼任人力之比例，並請學校提出長期之人力調整規劃，相關經費應挹注於有心持續充實師資、創造穩定就業之私立大學，以使相關經費產生長期性效益。

(三十八)近年來，台灣陸續通過人權公約，一一使人權公約國內法化，故人權教育在台灣日益重要，教育部學生事務與特殊教育行政及督導計畫中，辦理學校人權教育業務，實屬必要。惟目前政府仍有逐步通過各項人權公約之規劃，並舉辦已通過人權公約之國際審查，故相關教育內容應與時俱進，以確實反映我國人權保障之進展。

(三十九)高教深耕計畫係由過去多項對大專校院之競爭型補助計畫整合而成，以協助各校整體校務發展為主軸，過去邁頂計畫投入龐大經費，然納入世界大學排名 500 名內之學校數未有顯著進展，部分獲補助大學之排名下降，且高中職應屆畢業生赴海外就讀有緩升趨勢，境外學生就讀我國學位仍未達來臺學生之半數。

爰建請教育部應深入瞭解排名評鑑指標內涵，分析排名下降原因是否因高教環境或政策等因素所致並研謀改善，確實督導各大學發展多元特色，俾提升競爭力以留住人才，並於 3 個月內將改善書面報告送交立法院教

育及文化委員會。

我國大專校院世界大學排名—排名 500 名內

校名	Times		QS		ARWU	
	2010-2011	最新年度 2018	2010	最新年度 2018	2010	最新年度 2017
*國立臺灣大學	115	198	94	76	127	151-200
*國立清華大學	107	301-350	196	161	314	301-400
*國立交通大學	181	401-500	327	207	313	301-400
*國立成功大學	-	-	283	222	256	301-400
*國立陽明大學	-	-	290	329	447	-
*國立臺灣科技大學	-	401-500	370	264	-	-
臺北醫學大學	-	-	-	398	-	-
*國立中央大學	-	-	398	391	443	-
*國立臺灣師範大學	-	-	451-500	289	-	-
*國立中山大學	163	-	401-450	388	-	-
*長庚大學	-	-	-	481-490	406	301-400
*國立中興大學	-	-	-	-	-	-
*國立政治大學	-	-	-	-	-	-
中國醫藥大學	-	-	-	-	-	151-200
高雄醫學大學	-	-	-	-	-	401-500

(四十)教育固不該僅以排名衡量，邁頂計畫第二期亦不再強調形式之大學排名，然部分獲補助甚多的大學納入世界大學排名之學校下降。

惟獲邁頂計畫補助學校，提升大學教學及研究品質之結果理應自然反映於排名序位之提升，各排名機構對我國大學之評比結果多有落差。

查，與泰晤士高等教育大學排名、QS 世界大學排名齊名的美國新聞與世界報導 10 月 25 日公布 2018 年 USNEWS 世界大學排名，台灣此次入榜的學校有台灣大學、清華大學、成功大學、中央大學、交通大學、台灣科技大學等 24 所。其中台灣大學排名第 166 名，亞洲第 17 名。而台灣大學在 2017 年的排名為 144 名，亞洲第 14 名，顯示台灣大學在 2018 年的全球評比中下降 22 名，亞洲排名下降 3 名。

教育部雖說希望大學不要堅持在排名上，教學才是大學責任，惟全台大學預算最多的學校卻明顯下降，爰建請教育部應深入瞭解分析排名下降原因是否因高教環境或校方政策等因素所致及研謀改善，並於 3 個月內將改善書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十一)教育部日前舉辦 106 年度全國大專校院環境安全衛生主管聯席會議，邀集全全國公私立大專校院環衛主管共聚一堂，藉由會議與講座協助學校執行相關工作，並針對全國大專校院長期推動環境安全衛生透過專題演講及分組討論，探討職業安全衛生法實施後學校的各項因應措施，討論的內容包括校園勞動檢查重點、校園化學品去化管理、毒性化學物質管理、學校承攬及僱傭管理、安全衛生績優學校經驗等主題。

為使教育部持續督促全台灣大學與高中職的實驗環境安全，落實確認實驗環境教育與守則對學生與教師安全都非常重要，爰要求教育部提出近 3 年，如何與各大專校院持續攜手落實校園環境安全衛生政策之書面改善報告，並於 3 個月內將書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十二)為改善偏遠地區學校在師資、行政和組織上所遭遇的各種問題，立法院和教育部日前完成制定偏遠地區學校教育發展條例草案，希望透過強化偏遠地區學校教育措施、寬列經費、彈性運用人事及提高教師福利措施等，解決偏遠地區學校辦學困境，保障偏遠地區學校學生受教權益，方能確實真正協助到偏鄉學校之發展。

而偏遠地區學校教育發展條例草案重點為 1.有關偏遠地區學校定義部分，影響偏遠地區學校教育資源不足的因素多元，因此，在界定偏遠地區學校範疇時應考量交通、文化、生活機能、數位環境及社會經濟條件等面向。2.有關穩定偏遠地區學校師資之策略部分，該條例透過採取積極措施，讓具熱情且願意深耕偏遠地區學校的教師任職，以降低教師流動率。3.有關支持偏遠地區學校學生學習部分，採取積極措施提升學習成效。

綜上所述，爰建請教育部研議提出實務上，如何具體落實及多面向、多管齊下實施法條上之相關規定，並配合本條例子法之進度，將書面報告於子法公布後 3 個月內送交立法院教育及文化委員會。

(四十三)前教育部長蔣偉寧於 2013 年時在立法院教育及文化委員會承諾客語及閩南語等本土語言課，將納入十二年國教課程總綱中，由現行「選修」改為「

必選」，亦即比照國小做法列入正式課程，國中至少將有一節本土語言課。

惟 2014 年，十二年國教新課綱課審會審議定案後政策跳票，本土語言教育還是大跛腳，國中依舊沒列入必修項目。

國中本土語言課程未列必修，讓外界尤其是關心母語之團體與學者一片譁然，並認為教育部違反國際潮流，各國都漸重視母語人權，為何國中客語和閩南語課程卻一節都沒有？

綜上所述，爰建請教育部立即研議提出將本土語言課程，由現行「選修」改為「必選」之可行性具體方案，並將書面報告於 3 個月內送交立法院教育及文化委員會。

(四十四)107 年度教育部「學生事務與特殊教育行政及督導—校園安全維護與防制學生藥物濫用」項下編列辦理防制學生藥物濫用經費 8,648 萬 5 千元。

近 5 年學校通報學生藥物濫用人數大致呈下降趨勢，105 年度通報大專生藥物濫用人數占各級學制合計之 6%，與依內政部警政署查獲毒品嫌疑犯統計之趨勢和年齡結構存有落差，學生染毒黑數未能查察。校園毒品防制係持續性之推動工作，教育部應積極精進督導學校落實校園防毒及輔導，並與警政、衛生醫療、社政等機關跨部會合作，俾有效防制學生藥物濫用，並於 3 個月內提出改善書面報告送交立法院教育及文化委員會，以提升防制學生藥物濫用成效。

(四十五)107 年度教育部「一般行政—人事行政管理與財務輔導」編列補助轄管公私立大專校院依專科以上學校兼任教師聘任辦法第 12 條規定，提繳未具本職兼任教師之勞工退休金所需經費 1 億 4,400 萬元。

教育部業修正兼任教師聘任辦法，提升大專校院未具本職兼任教師之勞動權益，並編列預算補助學校提繳退休金。高級中等學校以下學校兼任、代課及代理教師等如參照勞基法提升權益保障，估算增加經費約 99 億餘元，事涉地方政府財政負擔，目前教育部與地方政府尚未有共識。為使勞



動保障提升及財政負擔增加間取得衡平，教育部應規劃具體時程，依各類編制外教師勞動權益之保障程度及各地方政府之財政狀況等排列優先順序，分階段逐步改善教師之勞動權益，並於 3 個月內將高級中等以下學校兼任、代課及代理教師參照勞基法提升權益保障之可行性評估書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十六)教育部 107 年度預算案人事費及業務費共編列 834 名人力，所需經費 7 億 5,700 萬 1 千元。

教育部長期以商借教師辦理各司處常態性業務，且部分教師商借期間長，成為該部久任人力，經監察院糾正及立法院決議要求改善。教育部以自訂規定作為商借教師等依據，致占用學校教員職缺成為常態，影響教學與學生受教權益；另高中職之護理教師因成為超額教師，長期商借至教育部及所屬機關服務，未能回歸學校服務發揮所長學以致用。教育部應研訂措施，儘速使商借教師等回歸學校任教（職），加以控管，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十七)高教深耕計畫係由過去多項對大專校院之競爭型補助計畫整合而成，以協助各校整體校務發展為主軸，並擇優補助學校國際競爭及推動研究中心，預計於 107 年 1 月底公布審查結果。

為改善過去各類競爭性計畫績效指標過多過細衍生大學同質化與如何公平擇優補助各校等問題，由學校依校務發展特色自提計畫並自訂目標及考核指標，教育部應督導學校於網站公開並定期公布及更新執行數及其成效。

爰建請教育部督促各校之特色自提計畫並自訂目標及考核指標、定期公布執行成效，並將如何改善執行公平擇優補助各校等延伸問題之說明，以及如何落實督促執行之方案，於 3 個月內將書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十八)鑑於國際間競相爭取人才，我國為與亞洲鄰近國家競相爭取學術及科技人

才而推出玉山計畫，允宜設算各國購買力調整後之薪資比較資訊，強化行銷高薪誘因，並持續優化研究環境資源及生活安排等配套措施。

再者，玉山計畫之推動，允宜將玉山學者審查委員與候選人間之關係透明化，參酌以往彈薪方案執行成效及各界意見審慎規劃，俾延攬及留任優秀人才，並加強扶植優秀青年學者，以提升我國未來競爭力。

此外，單獨將提高教授學術研究加給 10%納入玉山計畫中，對延攬及留任人才之效果尚待觀察，教育部應持續通盤研議大專校院教師待遇結構調整之可行方案，並於 3 個月內提出書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十九)教育部於 102 年 9 月發布教育部輔導私立大專校院改善及停辦實施原則，啟動對私校之專案輔導機制，104 年 3 月發布高等教育創新轉型方案，目標包括「合理校數規模調整」，其中私校部分，教育部依辦學情形及風險指標，並在尊重私校辦學意願與轉型可能情形下，推估至 112 學年度約減少 20 至 40 所私校。

因應少子女化、高等教育生源減少之趨勢，教育部自 102 年 9 月啟動對辦理不善私校之專案輔導機制，迄 106 年 7 月底，計輔導過 16 所學校，其中 6 所學校已停止輔導，10 所學校尚在輔導中。然專案輔導私校作業時程尚無明確期限，僅明訂提報改善計畫之期限，未訂定學校改善期限，倘學校未自行申請轉型或停辦，恐陷於提報、審核及修正計畫之循環，建請教育部訂定合理之作業時程，並於 3 個月內提出書面報告送交立法院教育及文化委員會，以提升輔導成效，俾利整體高等教育之發展。

(五十)針對私校因為少子化造成的經營問題，以大學招生來看，民國 104、105 年遇到龍年小孩入學，招生比例還有 7 成，106 年大約只有 6 成，根據高教退場條例，連續 2 年招收 60%以下，就會被列為輔導學校。

又私立高中職平均只有 60%註冊率，依照大學的標準，幾乎都要被列入輔導。教育部設立之退場機制，核心精神就是要保障現職教職員的工作權和

學生的受教權等權益。

基此，建請教育部正視私校因為少子化造成的經營問題，儘速提出因應方案，並於 3 個月內提出有關該案改善後執行情況之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十一)立法院 5 月 26 日已經三讀通過俗稱「狼師條款」的補習及進修教育法第 9 條修正條文，但狼師及有前科潛入補教或校園問題仍舊層出不窮，致許多教育及家長團體紛紛要求教育部開放能查詢「狼師」名單。

惟教育部終身教育司長卻對外表示，目前規劃在查詢專區建置完成後，查詢權限僅開放到縣市層級，補教業者在聘用教師前，需先向縣市政府主管單位申請，並由公務人員進入系統查詢，因為牽涉到個資法中，是否適合開放給民眾，仍有待討論。

基此，建請教育部應以同理心，嚴肅正視狼師及有前科潛入補教或校園等嚴重問題，儘速提出開放具有定讞前科「狼師」名單方案，供教團或家長能申請查詢，讓教育環境更加安全及安心，並於 3 個月內提出書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十二)政府除了強化國內資安防護機制外，教育部和資安處、科技部等相關部會也應加速因應資安的威脅日益複雜多變，對我國關鍵資訊基礎設施的資安威脅與日俱增，特別是金融、資通信以及水力電力等設施，因此政府機關的資安防護應持續強化。根據 106 年初最新調查，目前政府資安人力缺口仍有 500 人左右，須採取多項措施予以因應，擴大培訓包含資安人才在內的數位科技人才來補足缺口。

教育部應與資安處、科技部等主管機關持續與各主管部會聯繫，強化各設施的資安防護機制，並透過國家資通安全會報檢討整體資安工作進程。同時，教育部要擴大培育包含資安人才在內的數位科技人才，採取幾項措施因應，包括與科技部合作學生教育、國發會公務資安職能及經濟部產業人才培育等，擴大訓練包含資安人才在內的數位科技人才來補足缺口。

基此，建請教育部於 3 個月內提出具體改善之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十三)有鑑於台灣高教師資結構出現很大的問題，過去教育部彈性薪資計畫 9 成以上都用於「留才」，延攬新進教師的比率未及一成。而台灣大專教師年齡超過 50 歲的比率是 52%，和其他國家比起來，英國 42%，韓國 41%，日本 45%，德國更僅有 25%。

台灣近年大專教師年齡逐漸拉高，95 學年度超過 50 歲僅 26%，到 105 年已成長到 52%。然而資深有資深的好處，但沒新血補進去，會產生斷層，且年輕學者明顯工作機會不足。

對此，教育部長表示，最近推出的「玉山計畫」，已有檢討過去的彈性薪資計畫，改成兼顧副教授以下，和 45 歲以下的攬才和留才，希望能網羅到優秀的「青壯派」學者。惟「玉山計畫」本來是著重於拔尖，在各界建議下，又變得傾向雨露均霑，爰建請教育部留意「留才與攬才同等重要」，希望能網羅 45 歲以下的青壯派，更需針對台灣大專教師年齡偏高提出因應之具體措施，並於 3 個月內提出說明之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十四)針對 104 年發生台大宅王欣女友不幸案，去年高醫學生殺情敵再自殺，最近又發生台大校園情殺案造成一死三傷，這些當事人都是高材生，但他研究各階段的課綱設計，和人際互動及危機處理有關的情感教育卻是一片空白，學生們沒有機會正規學習適當的情感表達方式，才會有一些感情的錯誤思想。教育部長日前也承諾未來教育部將進一步強化情感教育推動與落實，同時呼籲各級學校做好校園安全防護工作。

然而，性別平等教育經費，105 年 9,814 萬多元、106 年 1 億 8,714 萬多元、比 105 年多，但 107 年卻少了 1,800 多萬元；甚至情感教育課程與教學相關活動，近 3 年來的參與校數僅有廿多校，占總學校數的比例不到一成五，經費更是少得可憐、最多不到 200 萬元。

教育部則說明，106 年底將完成整個學生輔導法規定的輔導人力，增聘 339 人，年底會統計整個大專院校人力，如未達法定配置，將要求改善。基此，建請教育部於 3 個月內提出大專輔導人力具體改善之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十五)日前引發教育界大震撼、有辱杏壇的新北市中小學校長營養午餐索賄弊案，31 位校長 10 年間共涉收賄 4,000 餘萬元，最高法院 10 月 26 日判決部分定讞、部分發回高院更審。法官曾痛批收賄校長「身負教育重任，接受國家高額俸祿，卻不知廉潔自持，行為危害青少年學子身心健康發展」。

本案在 2011 年發生，當時有 38 位中小學校長、數名主任及評選委員涉案，是教育史上最大的弊案。而起因於金龍盒餐公司供應積穗國小營養午餐，發生餐桶長蛆事件，新北地檢署追查意外發現，新北市歐克、金馬、津津等團膳業者，為取得午餐標案或供餐缺失時獲較輕處罰，91 至 100 年間，從每名用餐學生每餐約 45 元的餐費中，抽取 2 元到 4 元的回扣，或每件採購案以 10 至 50 萬元統包計算，業者分別持雜誌、報紙，裡頭夾帶現金，或裝進水果盒、茶葉罐中，送入校長室行賄。

對此，教育部應規劃了一些防弊措施，如要求各中小學營養午餐改為群組招標，3 至 5 校為一個群組，輪流舉辦，避免弊端；此外，也明訂招標時不能有回饋條款，廠商捐款只能給學校，不可讓校長私下運用，阻擋任何可能的漏洞，避免再出現類似事件。基此，建請教育部於 2 個月內提出有關該案改善後執行情形之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十六)為提升地方政府服務品質及資源共享，協助各縣市加強相關管理機制及提升辦理兒童課後照顧服務中心人員之專業知能，教育部辦理 106 年度全國兒童課後照顧業務管理暨公共安全研討會。

經統計，截至 106 年 10 月 7 日止，全國兒童課後照顧服務中心營運家數共計 785 家，教育部為落實維護並保障兒童課後學習權益與安全之政策目標，於本次研討會邀集學者專家及各縣（市）政府代表共同就兒童課後

照顧服務中心法令及相關議題進行研討、交流與學習。

然而，教育部為強化兒童課後照顧服務中心的管理措施，每年皆會辦理相關研討會實屬立意良善，惟課後接送學童的車輛管理問題，以及各縣市業務主管實地、實務的執行能力與增加健全的管理機制、就實務上面臨之問題提出可行的解決之道這才是重點。

基此，建請教育部於 3 個月內提出有關兒童課後照顧業務管理暨公共安全執行情況與檢討之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十七)為翻轉偏鄉教育，教育部研擬偏遠地區學校教育發展條例，現於立法院審查中，條例擬增設「專聘教師」，對此，全台許多偏校比例偏高的教團憂心，恐影響現職教師工作權，長遠之計應該開出更好條件，吸引教師留在偏鄉。

初審草案規定，偏校甄選合格專任教師有困難者，可將偏遠地區學校教師編制員額三分之一以下的人事經費，公開甄選以契約專案聘任教師（專聘教師），聘期每次最長兩年；專聘教師原訂不需有教師資格，但近日又改為要有教師資格之教師，即具有教師證。

教團憂心表示，許多縣市的偏校比例偏高，如果偏校有全校三分之一的老師採專聘，人數相當驚人，超額教師的問題都還存在，而且許多原來想退休的教師打消退休念頭，107 年超額人數恐更多，以後若再有專聘教師，難保現職教師的工作權不會受衝擊？

綜上所述，教育部應積極地對外澄清說明，尤其是善盡與相關教育團體和教師團體討論溝通之責，否則政府原本立意良善政策，恐遭致外界一再誤解。是以，建請配合本條例子法之進度，教育部於子法公布後 3 個月內提出說明之書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十八)針對部分教育團體指出，數 10 年國民小學相對於高中或國中的授課鐘點費，明顯的偏低不合理，高中一堂課 50 分鐘是 400 元，國中一堂課 45 分鐘是 360 元，以分鐘數來計算，都是每分鐘 8 元，國小 40 分鐘卻是 260 元，

1 分鐘不到 7 元，應該調到跟高中和國中一樣的每分鐘 8 元，也就是每節課 320 元。

此外，在行政院 103 年 3 月核定「公立大專校院兼任教師鐘點費支給標準表」，自 103 年 8 月 1 日起調高教授、副教授、助理教授及講師之鐘點費，調幅達到 16% 之時，即向行政院及教育部反映，應優先弭平過去數 10 年來國民小學階段教育人員遭遇的不公平。所以，提高國民小學教師鐘點費至 320 元，是教師多年殷切的期盼。

教育團體呼籲教育部應儘速修正中小學兼任及代課教師鐘點費支給原則，齊一高國中小兼任及代課教師鐘點費標準，依中小學每節授課分鐘數，國民小學階段應調整為每節新臺幣 320 元，方符合同工同酬之原則。

綜上所述，日前本委員會多位委員亦提出要求教育部比照中小學每分鐘 8 元的標準，提高國民小學教師鐘點費至 320 元。是以，建請教育部於 2 個月內提出書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十九) 針對技專考招新制惹議，現行技職升學，國英數不加權，專業科目加權 2 倍，但招策總會擬改變，國英數將加權 1 至 2 倍，專業科目 2 至 3 倍，新制加重國英數比重，對實作技能相對忽視，使科大更趨於一般大學化，而高職鼓勵實作力、技能競賽，學生進科大後反受挫折。

其次，很多科大老師是一般大學畢業，重視純理論，現在 9 成多高職生都升學，具實作力的高職生上了科大，老師卻沒能力教、接不上。有學者認為，技職教育是國家競爭力來源，但目前辦經濟和辦教育好像兩條分開的軌道，是不對的，應要互相配合，教育就應讓每人都有謀生技能，政府與國人都應深思。

又，技職共有 91 個科，但招生登記分發純以統測分數做為依據，招策總會新制更可能造成國英數和專業科目比重一比一、使專業比重變低，這有問題。一般大學及科大兩種不同大學，培育出重疊人才，技職教育過於學術化，應回歸實務。

為此，教育部雖有對外表示，已要求技專招生對專業科目採計權重後的總分不能低於共同科目，以維護技職特色。二期技職再造計畫 5 年投入 204 億元經費，更鏈結企業需求，未來教育經費如持續增加，也會優先挹注技職。然而，為避免外界誤解技職學生的實作技能遭忽視、科大更朝一般大學化，將使技職教育更變質等等。爰建請教育部持續與外界說明溝通，以化解對技職相關政策疑慮，亦應將書面報告於 3 個月內，送交立法院教育及文化委員會。

(六十)為延攬國外人才，行政院指示教育部評估鬆綁、擴增國內學校雙語部或雙語班的可能性。教育部表示，將籌組專案小組，評估擴充中小學雙語部及鬆綁相關規定，希望未來方便海外學生返國銜接教育。

教育部將由專案小組進行評估，瞭解海外回國人數需求及目前學校情況，並研究是否鬆綁相關法規，目前初步有三個方向，就是高中職以下設置雙語的專班，或是科學園區實驗高中的增班，或是實驗高中設置分校、分部等都將納入考量範圍。

目前公立學校部分實驗高中有雙語部，未來將研議評估擴充容量，或到其他縣市增設分班，私立學校部分，目前有些學校有外國課程部，但只招收外國人，也將研議是否鬆綁開放招收本國人。

為讓制度更有彈性及完善，教育部所籌組的專案小組，應審慎評估實務性和中小學雙語部及鬆綁，以及顧及偏遠地區學校需求等相關規定，亦須將評估之書面報告於 3 個月內，送交立法院教育及文化委員會。

(六十一)10 月 22 日至 26 日期間，有一民間教育基金會公布一項民調顯示，超過 7 成的台灣民眾，認為目前學生就讀技職教育是有前途的。其中一個問題是對「目前學生就讀技職教育是有前途的」，46%受訪者「還算同意」，29.7%「很同意」，加起來超過 7 成。該調查也顯示，對於吸引優秀國中畢業生就讀高職的作法，最多民眾認為是「畢業就有就業機會」，其次是「保障有技術職業證照的學生就業」、「先就業後，保障有機會進入公立科



技大學就讀」，都和就業相關，優於獎學金、學雜費等誘因。

7 成受訪者認為讀技職有前途，可見社會觀念、民眾觀感有了改變。技職教育長期遭政府忽視，和產業結構發生嚴重脫節，供需失調和學用落差，導致青年高失業、企業高缺工的「雙高」現象。而教育部 106 年 3 月也公布技職政策綱領，可見政府已體認到技職問題的嚴重。

綜上所述，爰建請教育部，除了公布技職政策綱領與宣誓改革決心外，還需要積極獲取民間各企業的支持，凝聚全民的共識。教育部並應將如何具體落實技職政策綱領的書面報告於 3 個月內，送交立法院教育及文化委員會，以避免外界誤解教育部立意良善之新政策。

(六十二)台南大學日前決議「不遷校」，引發地方反彈。台南大學從民國 94 到 106 年「國立台南大學校區設置計畫」共花費 7 億元的整地費用，也讓七股民眾十幾年來高度期待，最後卻歸零，校方也來回送了 14 次變更計畫給教育部，並因少子化與自籌款無法負擔，在 10 月 18 日的校務會議決議不遷校七股校區。然而，台南大學 106 年 2 月擬訂「國立台南大學七股校區在地深根經營計畫」，並送給教育部，隨後卻在 8 月 17 日遭教育部以請研議「遷地」與「還地」，間接性否決。

其次，「國立台南大學七股校區在地深根經營計畫」是以國際級國家濕地生態博物館結合生態學院，推動「國際級曾文溪口濕地」範疇與「黑面琵鷺及其共棲鳥種生態保育計畫區」，成立生態旅遊和環境教育學術研究，成為國際級生態研究場域，增加台南生態保育的國際能見度，對地方發展是一件好事。

基此，建請教育部和台南大學重新回到 106 年 8 月 17 日遭教育部否決之前的計畫案，儘速重新研議評估，並與台南市政府三方共同討論，如何提高台南大學研究能量的方向，並將書面報告於 3 個月內，送交立法院教育及文化委員會。致使台南大學七股校區能繼續開發，以帶動地方學術、環境、生態、農業、產業發展的效益，而不要讓地方期待的發展，最後回

到原點。

(六十三)教育部預計 111 年上路的技專考招新制擬增「實作評量」，引發反彈。部分教育團體認為，我國推動證照制度多年，鼓勵學生考專業證照，落實務實致用，或許少數證照不符產業需求，政府應思考加以修正，如今反要捨棄鼓勵考證照的政策，恐有不利技職教育發展。其次，教育部要捨棄證照制度，再創實作評量。取得證照代表實作能力，二期技職再造計畫甚至要補助考試費用來鼓勵高職生考證照，考招新制卻將要取消證照採計，改以實作評量，造成政策矛盾。為此，教育部日前雖對外表示，目前雖有證照考試，但外界仍有「餐飲科學生不會煮水餃之譏」，因此入學測驗增考實作評量，更可引導教學重視實作力。另外技專招策總會指出，專業證照是由勞動部訂定，未對應課綱，因此將取消單用技術士證照即可升學的管道，仍需有技專統測成績，證照則改列為甄選二階參。是以，建請教育部應會同勞動部，積極地對外澄清說明，尤其是相關教育團體和教師團體，說明「實作評量」政策用意，並將書面報告於 3 個月內送交立法院教育及文化委員會，以避免外界誤解教育部新政策。

(六十四)兼任教師承擔大專院校許多課程，但卻長年未受到勞動基準法之保障，為保障大專校院兼任教師工作權，維護學生受教之權益，教育部另應使大專院校「具本職」與「不具本職」兼任教師聘用情況公開透明化，應公布大專院校 105 學年度第一與第二學期，「具本職」與「不具本職」兼任教師之人數與比例，以釐清兼任教師組成狀況。爰要求教育部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出處理進度書面報告。

(六十五)台灣大專院校目前年齡在 35 至 44 歲的大專專任教師，於 97 學年度時，仍有 1 萬 9,720 名，105 學年度留在教育場域之教師僅有 1 萬 1,491 名，大幅縮減 42%。顯示許多年輕學者在台灣的第一線教育場域，面臨空有人才卻無法進入教育場域之困境。然校園教學場域之教師人力，攸關教學品質之把關，過高的生師比將直接影響教育品質，教育部應從合理分配教育資源、調整生師比，給予年輕教師就業機會，亦可確保學生受教權與多元教育

管道。爰要求教育部應正視高教生師比，並針對高教資源合理分配與監督機制，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出處理進度書面報告。

(六十六)近年來，私立大專院校因受到少子化影響，遭遇招生不足與營運不佳等困境，亦須面對轉型或退場之壓力。教育部應針對私校退場機制提出完善規劃，以保障師生就業與受教之權益。針對營運不佳之學校，應給予監督及專案輔導支持。另校產之處分，應以回歸教育公共化使用為優先目標，可結合在地社區、人文與產業等特色，開創私校轉型為社區公共空間，成為公眾事務運用之場域。惟教育部雖編列「大專院校轉型及退場基金附屬單位」預算，卻無詳細執行期程、轉型與退場方案規劃與目標。爰此，教育部應明定退場基金相關執行計畫之期程，爰要求教育部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(六十七)鑑於台灣少子化浪潮，近年來大專院校亦受到少子化影響，面臨招生不足與營運不佳的情事發生。依據教育部預估統計指出，106 學年少子化的衝擊將擴及高中職。為提前因應此狀況，雖教育部已比照大專院校退場機制，擬定「高級中等學校轉型輔導作業要點」，但檢視該作業要點，是要學校若發生校務難以正常運作、招生人數不足與整體評鑑成績為乙等以下者，「主動」向教育部申請輔導。管理學校營運狀況乃為教育部重要職責，不應被動等待學校申請後，方才啟動相關機制。為預防高中職學校出現辦學停擺、學生與教職員權益受損、校產轉移等情事發生。爰要求教育部於 3 個月內，主動盤點現行高中職營運狀況，擬定監督與輔導期程，並檢送書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(六十八)據英國 Quacquarelli Symonds 公司所評比 2017 年世界大學排名，我國大學在 5 個學門 46 個領域中，排名前 50 名者，僅台灣大學（17 個領域）、清華大學（3 個領域）、交通大學（1 個領域）、師範大學（1 個領域）等四所大學，在亞洲國家中，顯非名列前茅，且僅台灣大學一枝獨秀，又五學門中，人文 10 個領域，我國僅 1 領域進入前 50 名，社會科學 14 個領域，僅 4 個領域進入前 50 名，足見我國高等教育在人文學科及社會科學方面，

亟待加強，爰請教育部於 6 個月內，就如何強化人文學科及社會科學學術研究與教學品質，提出書面報告，並送立法院教育及文化委員會。

表一：2017 年 QS 評比各領域排名

學 門	專 長 領 域	排名前 50 亞洲大學數	本 國 大 學 ( 排 名 )
人文	考古學	2	
	建築	8	
	藝術與設計	7	
	英國語言與文學	4	
	歷史	5	
	語言學	12	
	現代語言	15	臺灣大學(31)
	表演藝術	5	
	哲學	3	
	神學研究	2	
	工程與科技	化學工程	18
土木與結構工程		16	臺灣大學(33)
資訊科學		12	臺灣大學(41)
電子與電機工程		18	臺灣大學(27)、清華大學(30)、交通大學(43)
機械、太空與製造工程		19	清華大學(38)、臺灣大學(43)
礦物及礦採工程		13	
生命科學與醫學		農業與森林	4
	解剖與生理學	4	
	生物科學	6	
	牙醫	9	臺灣大學(50)
	醫學	6	臺灣大學(46)
	護理	4	臺灣大學(20)
	藥劑與藥理學	8	臺灣大學(36)
	心理學	2	
	獸醫科學	2	
自然科學	化學	16	臺灣大學(33)
	地球與海洋科學	5	臺灣大學(43)
	環境科學	9	
	地理	6	
	材料科學	19	臺灣大學(41)、清華大學(48)
	數學	13	
	物理及天文學	13	臺灣大學(37)
	社會科學	會計與財政	7
人類學		3	
商業管理		11	
大眾傳播與媒體		8	

研究		
發展研究	4	
經濟與計量經濟學	7	
教育	7	臺灣師範大學(40)
休閒事業管理	10	
法律	9	
政治及國際研究	9	臺灣大學(49)
社會政策與行政	12	臺灣大學(31)
社會學	6	
運動相關主題	9	臺灣大學(15)
統計	9	

(六十九)高等教育深耕計畫已於 2017 年 7 月啟動，其中全校型計畫申請條件，分別有條件一：103 至 105 年博士生占全校日間學制副學士以上之比例，3 年平均達 4%以上；條件二：103 至 105 年全校專任教師每師平均學術研究計畫經費，每師每年平均達 48 萬 8 千元以上；條件三：102 至 104 年論文發表於影響係數前 25%之西文期刊比例，3 年平均達 39.40%以上，及條件四：102 至 104 年相對全球同領域論文平均被引用次數，3 年平均達 0.77 以上，各校須符合其中三條件，始得申請，教育部稱，申請門檻希以凸顯綜合性全面性拔尖之大學來設定，惟上述各數字指標：4%、48 萬 8 千元、39.40%及 0.77，究係從何而來，符合各條件之大學為何校，請教育部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(七十)國中教育會考自 103 年正式開辦以來，已有 4 次會考，計測考國文、英語、數學、社會、自然等五科，測驗成績分 A、B、C 三等，分別表示精熟、基礎及待加強等級，從測考成績統計（表一），至少一科得 A 者，103 年有 7 萬 9,650 人（占該年 29.9%），104 年有 8 萬 5,402 人（占該年 30.6%），105 年有 8 萬 8,534 人（占該年 32.7%），106 年有 8 萬 4,482 人（占該年 35.3%），人數、比例均逐步提升，且至少一科為 A 而有一科 C 以上者，比率極少，僅約 3%，可見如有一科得 A，其個人他科成績亦至少是基礎等級，但相對的，歷次會考成績在 4B1C 以下者，均超過 4 成，亦即，有 4 成國中畢業生至少有一科待加強，此對爾後高等教育，至為不利；綜上以觀，我國國中教育

，已呈現兩極化的現象，爰請教育部於 6 個月內，就如何提升國中生學習品質，大幅降低國中會考 C 等級，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

表一：歷次國中教育會考成績分布

類別	103 年	104 年	105 年	106 年
5A	16526	17726	18559	21059
4A1B	10750	11443	11482	10730
4A1C	24	10	13	15
3A2B	11184	11846	12507	11381
3A1B1C	69	48	47	59
3A2C	1	0	0	0
2A3B	14555	15853	16497	14949
2A2B1C	321	321	316	307
2A1B2C	13	8	15	11
2A3C	0	0	0	0
1A4B	23844	25953	26753	23765
1A3B1C	2018	1886	1994	1916
1A2B2C	300	268	290	237
1A1B3C	35	31	38	36
1A4C	10	9	23	17
5B	62549	70070	68137	56286
4B1C	33959	35685	32416	28726
3B2C	26208	27372	25496	20857
2B3C	22059	21751	19951	16567
1B4C	21813	19057	17415	14900
5C	19769	20170	18458	17358
總人數	266007	279507	270407	239176

表二：至少一科 A 者，很少有 C 等級

類別	103 年	104 年	105 年	106 年
至少一科 A 者	79650	85402	88534	84482
前者有一科或以上 C	2791	2581	2736	2598
比率	3.50%	3.02%	3.09%	3.08%

表三：兩極化的成績

	103 年	104 年	105 年	106 年
至少 1A	79650	85402	88534	84482
5B	62549	70070	68137	56286
4B1C 以下	123808	124035	113736	98408

(七十一)據 102 至 106 年國中教育會考統計，各科測考成績等第為 A 者，每年都相

當平均，以 102 年度為例，最高為英語科 16.96%，最低為自然科 14.37%，五科標準差僅 0.91%，106 年各科標準差略有提升，亦僅 2.14%；相對等第為 C 者，各科落差極大，以 102 年為例，最高為英語 33.73%，最低為國文 17.34%，五科標準差達 6.73%，而歷來等第 C 五科標準差，均遠高於等第 A 五科標準差，其中，尤以英語、數學待加強比率，遠高於其他三科，爰請教育部於 6 個月內，提出英語、數學補救教學方案，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

A	國文	英語	數學	社會	自然	標準差
103	16.43%	16.96%	16.47%	16.47%	14.37%	0.91%
104	18.07%	18.05%	15.20%	16.68%	13.89%	1.63%
105	19.28%	19.15%	16.80%	18.89%	13.88%	2.07%
106	20.82%	22.72%	20.93%	18.41%	16.60%	2.14%

C	國文	英語	數學	社會	自然	標準差
103	17.34%	33.73%	33.40%	19.95%	25.25%	6.73%
104	17.98%	33.20%	33.22%	17.77%	22.81%	6.94%
105	16.67%	31.54%	31.98%	13.21%	22.24%	7.62%
106	16.53%	30.62%	30.15%	14.72%	22.13%	6.64%

(七十二)我國高等教育發展，究係能消弭貧富差距，抑或加劇貧富不等，向為國人所關切，據 101 至 104 學年度統計，不論是申請學雜費減免，或申請就學貸款人數，私立大專校院比率，均較公立大專校院為高，顯見經濟弱勢學生，就讀私立大專校院比例，更高於公立大專校院（見表一及表二），此一情勢，如何改善，請教育部於 6 個月內，擬具具體計畫，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

表一：公立大專校院統計

學年	學期	學雜費減免	就學貸款	學生總數	學雜費減免比率	就學貸款比率
101	1	29999	66859	420604	7.13%	15.90%
	2	25742			6.12%	
102	1	30858	63284	420943	7.33%	15.03%
	2	29580			7.03%	
103	1	31289	59798	430968	7.26%	13.88%
	2	29668			6.88%	
104	1	31159	58177	432104	7.21%	13.46%
	2	29586			6.85%	
平均		29,735	62,030	426,155	6.98%	14.57%

表二：私立大專校院統計

學年	學期	學雜費減免	就學貸款	學生總數	學雜費減免比率	就學貸款比率
101	1	93056	267805	769764	12.09%	34.79%
	2	79166			10.28%	
102	1	93638	254437	775507	12.07%	32.81%
	2	89460			11.54%	
103	1	97880	241866	780507	12.54%	30.99%
	2	93161			11.94%	
104	1	97202	232881	791757	12.28%	29.41%
	2	91751			11.59%	
平均		91914	249247	779384	11.79%	31.98%

(七十三)我國大專校院生師比偏高，據教育部 105 年度統計資料核算，公立大學專任教師與日間學生比為 1 比 20.6，私立大學則為 1 比 26.0，其中，專任教師與日間部學生之生師比超過 30 人者，計有 26 所大專校院，且全部為私立學校，包括 7 所綜合大學，11 所科技大學，7 所專科學校，及 1 所技術學院，為提高教學品質，保障受教學生權益，請教育部於 6 個月內，擬具改善方案，包括實施時程、具體措施等，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。



表一：公私立大學專任教師生師比

類別	專任教師	日間學生	生師比
公立大學	19320	398456	20.6
私立大學	27611	718124	26.0

表二：專任教師生師比超過 30 人大專校院

綜合大學	世新大學、中國文化大學、靜宜大學、銘傳大學、實踐大學、東吳大學、中原大學
科技大學	臺北城市科技大學、弘光科技大學、德明財經科技大學、致理科技大學、中華醫事科技大學、中國科技大學、朝陽科技大學、輔英科技大學、樹德科技大學、台南應用科技大學、美和科技大學
專科學校	慈惠醫護管理專科學校、聖母醫護管理專科學校、樹人醫護管理專科學校、新生醫護管理專科學校、耕莘健康管理專科學校、敏惠醫護管理專科學校、仁德醫護管理專科學校
技術學院	台北海洋技術學院

(七十四)教育部執行高等教育行政及督導工作，歷來預算保留數及案件頗多，據 105 年教育部決算書報告，尚有 100 年度保留數 6,654 萬 0,751 元、101 年度保留數 1 億 3,352 萬 8,035 元、102 年度保留數 3 億 1,569 萬 8,984 元、103 年度保留數 4 億 3,034 萬 7,907 元、104 年度保留數 4 億 0,143 萬 0,029 元，105 年度保留數 7 億 9,883 萬 2,809 元，合計保留數超過 21 億元，且 104 年度以前，全部保留案均為補助邁向頂尖大學計畫，教育部既未說明保留原因，亦未提改善措施，顯有失當，爰請教育部於 3 個月內，提出說明，並向立法院教育及文化委員會報告。

(七十五)民國 98 年行政院函頒之行政院所屬各機關施政績效管理要點，要求各機關應就年度施政計畫，並依此訂定「關鍵策略目標」及「關鍵績效指標」。爰此，政府所設定之 KPI 應能有效評核年度施政成果。然經查近 3 年教育

部訂定之「關鍵策略目標」的數量雖無大幅變化，藉以評核策略目標成果的「關鍵績效指標」數量卻大幅下滑。個別關鍵策略目標之關鍵績效指標數量，從平均的 5.56 個大幅下降至 1.89 個。107 年度訂定之關鍵策略目標，僅一項策略指標的數量更是多達 4 項，僅藉 1 至 2 個指標能否有效評核施政績效？似有不當。爰請教育部就 107 年度各項施政策略目標，確實訂定合理數量且具代表性之績效指標，並於 1 個月內向立法院教育與文化委員會提出書面報告。

年	關鍵策略目標數	關鍵績效指標數	平均指標數量	僅一項績效指標
105	9	50	5.56	2
106	7	17	2.43	2
107	9	17	1.89	4

(七十六)教育部為配合新南向政策推動計畫，自 106 年起即編列預算鼓勵學生赴新南向國家留學與短期研修，然經查 105 年度本國學生赴東南亞國家的數量卻未有增加，甚至有下滑的趨勢。對照於中國留學生至東南亞留學數量於近年大幅成長，本國仍有相當加強空間。爰請教育部就 105 年度鼓勵本國學生赴新南向目標國家留學與研修成效不彰的情況進行檢討，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

年	泰國	馬來西亞	印尼	菲律賓	印度	越南
103	247	1035	—	—	—	904
104	207	985	—	—	—	994
105	217	502	210	64	15	364
106	176	513	16	—	13	154

(七十七)教育部自 106 年起即訂定「成人參與學習比率」，作為評核「維護國民的多元學習權益」之績效指標，然自該指標說明實無法判斷何謂「多元終身學習管道」。若教育部所稱之「終身學習管道」，泛指社區大學、空中大

學、非正規教育學習成就認證、短期補習班或者公共圖書館等的參與情形，教育部應能獲得上該管道之實際使用或參與人次的原始資料，卻轉而藉由有抽樣誤差之嫌的「問卷調查」推估參與人次，又以包裹方式將所有的學習管道混為一談，無從獲知個別學習管道的參與狀況。教育部宜就上述「學習管道」評估以實際參與人數而非問卷抽樣來計算參與率之可行性，方能有效獲知終身教育政策推動與預算執行的有效性。

(七十八)據國民小學與國民中學班級編制及教職員員額編制準則第 3 條第 11 點規定：「國民小學得視需要，在不超過全校教師員額編制數百分之八範圍內，將專任員額控留，改聘代理教師、兼任、代課教師、教學支援工作人員或輔助教學工作之臨時人員」。教育部雖於 107 年度績效指標，訂定降低國小「代課教師」比率至國小教師總數的 7%，卻未將「代理老師」的比率居高不下的問題納入考慮，顯然輕重不分，從教育部統計，國民小學專任教師 97 學年約 9 萬 5 千人，105 年僅約 8 萬 4 千人，足足減少約 1 萬 1 千人，相對的，長期代理老師則由 5 千人增至 1 萬 1 千人，顯見國小非典型聘用的狀況非常嚴重；教育部目前僅將「代課老師」列為績效指標，未積極改善「代課老師」的轉任，似有抓小放大之嫌，爰請教育部就如何協助各地方國小如何實質且全面性地改善員額控留比率提出現況評估與改善對策，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(七十九)查教育部 99 至 107 年預算書，年年編列「大學多元入學制度研究改進」經費。項下有關補助低收入戶等弱勢考生考試經費，實為必要，故不於此討論。就其中「推動大學多元入學方案等研究」、「學科能力測驗與指定科目考試試題分析，辦理高中種子教師研習營等活動」2 小項計畫而言，99 至 106 年，兩者總金額雖偶有浮動，大體上變動幅度不大。107 年度預算大幅增列 650 萬元，卻未見任何新增說明事項。大學多元入學方案包含「繁星推薦」、「個人申請」、「考試入學」等三種入學管道，其中「繁星推薦」於 99 年施行迄今已 7 年，而「個人申請」、「考試入學」更是行之多

年。近年何以年年編列預算，甚至於 107 年度大幅增列預算，實有說明之必要。爰要求教育部針對該計畫，於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(八十)為落實 108 年新課綱多元入學之精神，教育部遂建置推動學習歷程檔案資料庫及其相關配套措施。學習歷程檔案固然有能反映學生較全面且完整之學習過程等優點，相對的亦有諸多疑慮，如花費時間成本、查核機制困難、難以有客觀標準、教師與家長參與程度、極其仰賴「自律」，甚至對學習模式造成劇烈變動等。查教育部國教署於 106 年 7 月 26 日發布之學習歷程檔案作業要點，並未見針對上開疑慮之具體說明與配套措施。且學習歷程檔案資料之建置，尚須高中端「多元選修」、「加深加廣選修」政策配合，方能落實。爰建請教育部於 108 年學習歷程檔案作業要點生效前，向立法院教育及文化委員會提出專案報告。

(八十一)為配合預計於 111 年施行之考招制度，便須建置學習歷程檔案資料庫，提供數據與統計分析，使招生機制更趨科學化、專業化，而查核機制與成績評量等配套措施，除依附於此資料庫下，更須專責單位部門與專業人力，方能確保其順利運作，並且避免弊端叢生。查教育部 106 年度預算，編列 3,000 萬元用以補助大學設立招生專責辦公室。107 年度雖大幅增列預算，編列 700 萬元用於推動大學招生專業化發展，卻未見與招生專責辦公室相關之說明，有不利於落實多元入學之虞。爰建請教育部針對各大專校院成立招生專責辦公室之情形，於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(八十二)教育部 107 年度預算編列「建構創新創業生態環境，型塑校園創新創業風氣」2 億 9,023 萬 6 千元，主要用途包括鼓勵大學推動創新創業、建置大學創業學習平臺機制等，計畫目標與各大專校院已成立多年之「育成中心」相似。據監察院 105 年 10 月 13 日「105 教調 0041 調查報告」，「育成中心」設立迄今已逾 20 年，囿於各校發展條件之不一，育成績效差異顯著，

卻未確實盤點狀況，酌予補助，更有定位不明、評估指標偏重科研領域等諸多問題。國家財政日窘，各部會仍紛紛編列大專校院學生創業之補助計畫，政策目標模糊，不知補助意旨究竟為多多益善，或者應採菁英導向，集有限資源培育足以進入國際市場之大學。爰建請教育部審慎評估補助青年創新創業政策之方向與補助細節，並預估可能衍生之問題，於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關評估報告。

(八十三)依據性別教育平等法，教育部有推動性別平等教育之課程、教學、評量等職責，查教育部 103 至 107 年度預算，皆編列有各級學校性別課程教學相關之預算，然據教育部統計資料，105 學年度大專校院開設性別議題相關課程之全國平均比率僅為 0.27%，統計 160 所學校，僅有 4 校開設性別相關課程比率逾 1%。另，103 至 105 學年度全國平均比率分別為 0.29%、0.29%、0.27%，顯見教育部未善盡督導職責，使開設性平課程之成效持續低落。爰建請教育部針對各級學校開設性別議題相關課程之情形，進行全面性調查與檢討，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出改善報告。

(八十四)為落實十二年國教適性發展精神，各就學區陸續舉辦優先免試入學。教育部 107 年度關鍵績效指標之一即為「高級中等學校辦理優先免試入學總招生名額比率」。經查，106 年台北區優先免試入學將學校分為兩類，第一類學校採完全免試，不需要進行超額比序，若超過名額則抽籤。第二類學校則需超額比序；新北區則未將學校分類，報名人數未超過招生名額皆全數錄取，超過招生名額即超額比序；基隆區錄取規則與新北相同。以北北基為例，顯見就學區優先免試入學標準不一，為落實優先免試就近入學精神，更需教育部統一輔導協助，爰請教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(八十五)根據教育部發布之 105 學年度大專校院教師年齡分配結構資料顯示，年齡超過 50 歲者占總數之 52.2%，相較於其他 OECD 國家，如：法國 39%、德國 25%、日本 45%、韓國 41%，臺灣高等教育師資明顯較為高齡。且與 95

學年相比，該數據 10 年來提高 25.6%，大學教師年齡結構高齡化之趨勢，十分顯著。然部分學校為預應少子女化之衝擊，加強對教師員額之控管，導致師資員額成長停滯不前，年輕學者少有學術就業機會，資源與待遇亦相對較少。爰建請教育部規劃提升年輕學者之就業機會，與鼓勵大專校院聘用年輕學者等相關政策，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(八十六)在高等教育階段，我國生師比為 23.3 人，與 OECD 國家平均 17.2 人相較之下，明顯偏高。然據審計部 101 年決算報告指出，該年度共計 53 所國立大學聘用專任教師不足額，不足額人數達 4,209 人，占預算員額 17%。查歷年教育部發布之教育統計報告，近 10 年之大學專任教師人數逐年遞減，兼任教師人數卻呈增加趨勢，兩者之全國人數愈趨相同。綜上開現象，顯見各校有實際的教學人力需求，卻持續藉由編制外的教師來補充，甚至有部分學校之兼任教師人數，多於專任教師人數，使學生之受教權與教育品質造成損害。爰建請教育部應檢討我國高等教育生師比偏高之情形，加強督導各大學聘用足額專任教師，並於 3 個月向立法院教育及文化委員會提出改善書面報告。

(八十七)105 年公告將大專院校「未具本職」兼任教師納入勞基法，導致眾多「未具本職」兼任教師遭學校大量解聘；而近年於各大學興起之「專案教師」，迄今亦未能獲得法律上的勞動保障。編制外教職人員長期處於保障不足且不穩定之勞動環境，不利於蓄積研究能量，嚴重戕害國內學術健全發展。爰建請教育部邀集勞動部共同研議，如何使大學專案教師與兼任教師適用於勞動基準法或教師法體系，改善編制外教職人員之學術勞動環境，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出評估報告。

(八十八)教育部自 97 年度辦理「93 至 95 年臺灣地區大專校院身心障礙學生休退學現況調查」，迄今近 10 年，仍未執行相關追蹤調查。據上開之 97 年度調查結果，在休退學原因部分，因「學習困難」而休退學之身障生有 498 人

，占其總人數將近 31%；在協助需求部分，如將來欲復學，需要教育行政單位或學校提供「個別輔導與服務」者，占調查總數 16%，除「其他」外，為占比最高之需求。顯見教育單位對身心障礙學生之個別學習及輔導支持，投入資源不足。另據同一調查，「肢體障礙」類別之休退學身障生，占休退學身障生總數將近 42%，恐有校園環境不友善之疑慮。爰建請教育部就大專院校身心障礙學生之學習現況、各校無障礙設施之設置情形、學習及輔導支持資源之供應狀況，與身心障礙休退學學生追蹤等要點進行調查，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出調查報告。

(八十九)各縣市中等以下學校之重度身心障礙學生，目前得依特殊教育法第 14 條，申請特教學生助理人員。然依高級中等以下學校特殊教育班班級及專責單位設置與人員進用辦法第 5 條，特教學生助理人員之定位為「工時人員」。經查各級地方政府多以基本工資給付，且有寒暑假不支薪、每日最高支付 8 小時等限制，顯見待遇低落，恐不利於延攬專業照護人員投入。再據部分重度身心障礙學生家長指出：地方政府係配給個別學校固定之員額與時數，然身心障礙學生人數每年皆有所變動，於此情況下，一位學生可能僅分配到半天或幾個小時之協助，與實際需求落差甚大。爰建請教育部就各縣市高級中等以下學校特教學生助理人員之供給與服務現況，以及接受服務之身障學生與家長意見，進行全國調查，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九十)據教育部體育署 106 年 4 月發布「學校體育統計年報」，104 學年度全國各級學校體育班班級數，國小有 364 班、國中有 969 班、高中職則有 449 班，總計 1,782 班。依高級中等以下學校體育班設立辦法與高級中等以下學校體育班及運動代表隊訓練注意事項規定，每日訓練時數至多 3 小時（包括課程應授時數），避免學生過度訓練或造成運動傷害。然國中以上體育班多有僅上午上課、中午以後皆在訓練之情事。爰要求教育部就中等以下各級學校體育班，因過度操練以致學習比重失衡之情形，予以嚴加督導，俾保障體育班學生

正常學習之權益。

(九十一)根據食藥署發布「104 年食品中毒發生與防治年報」，民國 70 至 104 年之食品中毒事件數與患者數量統計，「學校」為長期高居首位或次位之攝食場所。監察院於民國 100 年 1 月 13 日，針對學校午餐之食物中毒案件頻傳與相關人員貪瀆弊端，向教育部發布「100 教正 0003」糾正文。然 100 至 104 年，學校食物中毒案件未有減少趨勢，顯見教育部對中等以下學校供餐衛生之督導仍力有未逮。爰要求教育部就過去 1 年之校園食物中毒案件，以及現行中等以下各校營養午餐之供應狀況行通盤檢討，並於 2 個月內向立法院教育與文化委員會提出書面報告。

(九十二)教育部為落實十二年國教教學正常化，擬提升國民中學教師專長授課比例。據審計部查核結果顯示，104 年度 18 班以上之公立國民中學各科目專長授課比率為 71.64%；18 班以下者，教師依專長授課比率則僅有 44.57%，顯見規模較小之學校，依專長授課之成效較為不佳。爰建請教育部全面檢討教學正常化之政策成效，並提出具體改善措施，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九十三)99 至 104 學年度各學年大專校院就學貸款人數之結構，公立學校占比介於 19.82%至 20.48%間，私立學校占比介於 79.52%至 80.18%間；高中職就學貸款人數之結構，公立學校占比介於 13.34%至 15.90%間，私立學校占比介於 84.10%至 86.66%間，顯見無論大專校院或高中職之就學貸款，均以私立學校學生為主。

參與就學貸款之經濟弱勢學生以就讀私立學校為主，除了學費高昂之外，在就學貸款可貸項目之外，往往須額外負擔各項代辦費，對經濟弱勢學生之受教權仍有影響。

教育部應就上述問題提出解決措施，研議放寬就學貸款可貸項目，並於 2 個月內將具體精進作法向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九十四)各大學及技專校院設計類科系之學生，辦理畢業資格所需之畢業成果展，



往往所費不貲，且相關補助及資源付之闕如：1.104 至 105 學年度大學校院設計類科系辦理畢業成果展共計 41 校，2 年合計花費 1 億 4,924 萬餘元，其中學生自行負擔高達 7 成，教育部、學校及其他補助只占 3 成。2.105-106 學年度各技專校院設計類科系辦理畢業成果展共計 47 校 2 年合計花費 1 億 4,224 萬餘元，其中學生自行負擔高達 8 成，教育部、學校及其他補助只占 2 成。3.可見設計類學生為了舉辦畢業成果展，承擔龐大的經濟壓力，並因此排擠經濟弱勢學生學習機會。教育部應就如何緩解設計類科系學生學習之經濟壓力提出對策，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九十五)教育部為建構校園創新創業生態環境，於高教司、技職司及青發署皆有相應計畫，分別辦理建構創新創業生態環境計畫、高教深耕及青年創新創業培力計畫，然各別計畫分屬不同承辦單位，計畫內容亦缺乏整合，教育部應整合各單位就建構校園創新創業生態環境計畫，成立政策溝通平台，並參考國際案例，進行政策評估研究，提出具體整合之計畫內容，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九十六)教育部推動高教深耕計畫，以落實教學創新、提升高教公共性、發展學校特色、善盡社會責任為主軸，最大的翻轉即將過去重視國際化競爭之導向，調整為大學精神實踐的在地化。其中大學社會責任之推動，學校教師的參與、付出是重要的關鍵，然現行計畫中並未有大學教師配合推動大學社會責任之相關升等獎勵機制，教育部應研擬相關配套機制，將大學社會責任之概念融入多元升等機制辦理，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九十七)陽明山中山樓全區現為台北市定文化景觀，中山樓主建築為市定古蹟，其園區範圍內建築群（如介壽堂、國建館、圓講堂等）亦被指定為市定歷史建築。然一個園區卻分屬不同機關管轄，中山樓與國父紀念館最初在設立時，關係緊密度較為一致，皆為紀念孫中山而建。而後國父紀念館主管機

關改為文化部，中山樓則交由教育部轄下位於新北市中和的台灣圖書館管理、其建築群由內政部管轄、部分國有地為新北市主管，造成各部會權責不明，文化資產未妥善維護，中山樓主建物之活化再利用亦欠佳。爰此，教育部應啟動跨部會協調，協助研議中山樓之歸屬組織調整、園區定位及活化再發展計畫，為珍貴文化資產找出活化新生的新路。並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出改善辦法之書面報告。

(九十八)教育部長期以商借教師辦理各司處常態性業務，且部分教師商借期間長，成為該部久任人力，經監察院糾正及立法院決議要求改善。教育部以自訂規定作為商借教師等依據，致占用學校教員職缺成為常態，影響教學與學生受教權益；另高中職之護理教師因成為超額教師，長期商借至教育部及所屬機關服務，未能回歸學校服務發揮所長學以致用。允宜研訂措施，儘速使商借教師等回歸學校任教（職），並加以控管。並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出改善辦法之書面報告。

(九十九)考量建築設計產業之特殊人力需求，及建築設計領域在藝術與設計學門中之獨特性，教育部應研議建置「建築領域」產學溝通政策平台，並就如何提升建築教育提出具體精進之辦法，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一〇〇)教育部針對大學專科學校宿舍不足之問題，業已補助學校興建宿舍貸款利息及簡化學校利用校務基金興建宿舍的程序，並鼓勵各地方政府規劃跨校性宿舍，例如台北市的「南海國際學舍」即為一例。然教育部針對大專院校宿舍問題，及相關政策評估，僅針對各校床位數、住宿人數做粗略統計，對於宿舍之品質、環境及居住學生之權益……等質性面向，卻無定期完整之盤點，爰建請教育部針對大專校院之宿舍品質及環境，擬定定期檢討之計畫，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一〇一)教育部新南向人才計畫預算分散於教育部、體育署、國教署及青發署 4 個單位預算及 16 項分支計畫，部分辦理項目未詳列其經費，且針對 106 年新

南向預算執行情況，教育部雖已建置「新南向人才培育計畫網站」，但其網站並未就新南向推動情況提供詳實之統計數據；且現行計畫亦有政策目標分散，資源過度集中投入於特定東南亞國家或學校之情況。教育部應配合產業發展需求，制定整體戰略，強化與業界之溝通協調，並將資源合理配置避免過度集中影響成效。爰建請教育部整合各單位新南向預算及計畫，提供相關資訊供大眾檢視，並加強建立產學溝通平台、檢討計畫補助學校對新南向目標國家與學校之整體資源配置，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一〇二)因應新南向政策，教育部為促進國際文教交流，宣揚我國高等技職教育，於 106 年首次辦理國際學生產學合作專班、外國青年短期技術訓練班及中高階專業技術人才短期訓練班，以強化學校與產（企）業之鏈結，培育新南向人才所需。此政策立意良善，然過往「以求學為名，行非法打工」之實之案件層出不窮。若僅依據教育部 106 年修正補助技專校院辦理產學合作國際專班申請及審查作業要點中，第 16 條「本部得視需要進行訪視」實有不足，應更積極「定期主動」訪視有參與計畫的技專校院，確保學生權益及政策目的相符，故請教育部須研擬訪視計畫與期程，俾利政策順利推動。

(一〇三)為因應少子女化衝擊，教育部近年協助部分私立大專校院合併、轉型及停辦。106 學年度開學之際陸續傳出台灣觀光學院及和春技術學院部分系所即將停招之消息，截至 106 年 7 月底接受教育部輔導改善之私校仍有 10 所。私校停招或停辦影響師生權益，由高鳳數位內容學院及永達技術學院停辦之案例顯示，相關處理過程及結果容有學生及教師權益保障有欠周妥情形，未來因少子女化衝擊，可能陸續有類似情形產生。爰要求教育部應預先研議私校停招或停辦時，協調師生安置措施之能量，以保障師生權益。此外，對私校合併、轉型及退場之協助過程，應事後公開相關資訊，說明各項處理過程、解決方式及協助經費，以供外界監督及日後處理相關事件之

參考，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出專案報告。

(一〇四)高教深耕計畫為改善過去各類競爭性計畫績效指標過多過細，衍生大學同質化問題，由學校依校務發展特色自提計畫並自訂目標及考核指標，預計於 107 年 1 月底公布審查結果。惟過去邁頂計畫投入龐大經費，然納入世界大學排名 500 名內之學校數未有顯著進展，部分獲補助大學之排名下降，且高中職應屆畢業生赴海外就讀有緩升趨勢，境外學生就讀我國學位仍未達來臺學生之半數。爰要求教育部深入瞭解排名評鑑指標內涵，分析排名下降原因是否因高教環境或政策等因素所致並設法改善，以提升競爭力並留住人才，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出專案報告。

(一〇五)教育部 107 年度預算案關鍵績效指標「技專校院專任教師具實務經驗比率」之目標值設定略嫌保守，近年來部分獲典範科大計畫補助學校之專任教師具實務經驗比率不升反降，技專校院兼任教師具實務經驗比率相較偏低；另教師以技術升等之比率已漸提高，惟仍有成長空間。技職教育強調務實致用，爰要求教育部提升技專校院具實務經驗比率及以技術升等比率，以與一般大學發展有所區隔。另「技術職業教育行政及督導」項下分支計畫「引導學校發展多元特色及教學創新」尚有 1 億餘元辦理內容與高教深耕計畫相同，應明確敘明辦理事項，俾與高教深耕計畫區別，並針對上述問題於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一〇六)107 年度教育部「高等教育行政及督導—引導學校多元發展及提升教學品質」編列推動大學校院留任及延攬頂尖人才計畫 12 億元，及高教深耕計畫內含 20 億元之彈性薪資經費，合計 32 億元，自 107 年度起推動玉山計畫。教育部應設算各國購買力調整後之薪資比較資訊，強化行銷高薪誘因，並持續優化研究環境資源及生活安排等配套措施。爰要求教育部應將玉山學者審查委員與候選人間之關係透明化，參酌以往彈薪方案執行成效及各界意見審慎規劃，以利延攬及留任優秀人才，並加強扶植優秀青年學者，以提升我國未來競爭力。此外，單獨將提高教授學術研究加給 10%納入玉山

計畫中，對延攬及留任人才之效果尚待觀察，允宜持續通盤研議大專校院教師待遇結構調整之可行方案。教育部應就玉山計畫提出修正，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出專案報告。

(一〇七)教育部自 106 年度起推動新南向人才計畫，107 年度教育部及所屬機關編列新南向人才培育推動計畫計 15 億 4,842 萬元，分散於 4 個單位預算及 16 項分支計畫，其中教育部編列 13 億 5,020 萬元、體育署編列 1 億 1,400 萬元、國民及學前教育署編列 4,822 萬元，青年發展署編列 3,600 萬元。部分辦理項目與其他計畫併列，未註明為新南向人才計畫及說明其經費。爰要求教育部依照十二年國民基本教育實施計畫等經費，於教育部預算書「預算總說明」列表彙整新南向人才計畫預算編列情形以利審議。另立法院審議 106 年度預算案時，曾建請教育部建置完整之公開統計資訊，每 3 個月公開該政策下各項工作實際推動情形，教育部雖已建置網站及宣傳新南向推動情形，然未見各項工作之公開統計資訊，執行情況不甚透明。教育部應就上述問題於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出專案報告。

(一〇八)教育部於 102 年 9 月發布「教育部輔導私立大專校院改善及停辦實施原則」，啟動對私校之專案輔導機制，104 年 3 月發布「高等教育創新轉型方案」，政策目標包括「合理校數規模調整」，其中私校部分，教育部依辦學情形及風險指標，並在尊重私校辦學意願與轉型可能情形下，推估至 112 學年度約減少 20 至 40 所私校。迄 106 年 7 月底，計輔導過 16 所學校，其中 6 所學校已停止輔導，10 所學校尚在輔導中。然專案輔導私校作業時程尚無明確期限，僅明訂提報改善計畫之期限，未訂定學校改善期限，倘學校未自行申請轉型或停辦，恐陷於提報、審核及修正計畫之循環。爰要求教育部訂定合理之作業時程，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出專案報告。

(一〇九)107 年度教育部「技術職業教育行政及督導—強化技職教育學制及特色」編列青年教育與就業儲蓄帳戶方案（下稱青年儲蓄帳戶方案），自 106 年度

起分 6 年編列經費，教育部總經費 27 億元，106 年度已編列 1 億 2,300 萬元，107 年度續編列第 2 年經費 4 億 2,500 萬元。青年儲蓄帳戶方案引導高中職應屆畢業生多元探索，立意甚佳。然 106 年度首年辦理實際執行情形未如預期，目前高中職畢業生以升學為主，短期內恐難翻轉此現象。爰要求教育部參酌首年推動經驗及實際參與人數檢討，研議修正相關配套措施並加強推廣，以達預期目標，並於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一一〇)107 年度教育部「私立學校教學獎助」、「學生事務與特殊教育行政及督導」編列撥付財團法人中小企業信用保證基金及大專校院學生就學貸款利息補貼等經費共 29 億 9,150 萬 3 千元。就學貸款人數逐年減少，貸款學生以私立學校學生為主；教育部為減輕就學貸款學生還款負擔，雖放寬還款期限，然信保基金代償餘額持續累增，部分貸款學生依然處於經濟弱勢，爰要求教育部研議措施因應，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一一一)107 年度教育部「學生事務與特殊教育行政及督導—校園安全維護與防制學生藥物濫用」項下編列辦理防制學生藥物濫用經費 8,648 萬 5 千元。近 5 年學校通報學生藥物濫用人數表面上雖呈下降趨勢，105 年度通報大專生藥物濫用人數占各級學制合計之 6%，惟與依內政部警政署查獲毒品嫌疑犯統計之趨勢和年齡結構存有落差，學生染毒黑數未能查察。校園毒品防制係持續性之推動工作，爰要求教育部積極精進督導學校落實校園防毒及輔導，並與警政、衛生醫療、社政等機關跨部會合作，以有效防制學生藥物濫用，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一一二)教育部 107 年度預算案人事費及業務費共編列 834 名人力，所需經費 7 億 5,700 萬 1 千元，長期以商借教師辦理各司處常態性業務，且部分教師商借期間長，成為該部久任人力，經監察院糾正及立法院決議要求改善。教育部以自訂規定作為商借教師等依據，致占用學校教員職缺成為常態，影響

教學與學生受教權益；另高中職之護理教師因成為超額教師，長期商借至教育部及所屬機關服務，未能回歸學校服務發揮所長學以致用。爰要求教育部研訂措施加以控管，儘速使商借教師等回歸學校任教（職），並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一一三)107 年度教育部推出之「玉山計畫」包含「玉山學者」、「高教深耕計畫彈性薪資」、「教授學術研究加給提高 10%」三大方案，預計每年度投入最高 56 億元於高教預算，107 年度係首年辦理，預算編列 32 億元。由於學界及社會輿論均對「玉山計畫」之遴選機制多持保留態度，指出台灣高教資源不足確實需要挹注，但僅有短期 3 年而非長期性之加薪計畫，對整體高教品質改善並無實質幫助。為針對台灣高教人才出走與教師低薪問題，建請教育部應提出具體作為，例如增加大專專任教師人數、改善生師比例。其次，為避免與教育部、科技部及中研院等國家級學術獎勵計畫資源重疊，「玉山計畫」應設定重複領取、以及擔任行政職等排除條件；教育部應說明如何配合國家重大建設與社會發展方向，進行學門與領域分配，以及如何保障年輕、女性學者有公平競爭機會。再者「留才」措施方面，教育部應協調科技部鼓勵、輔導優秀無專職博士成立新創公司，或離職私立技專教師利用創新育成中心及原有設備，建立新創公司，協助地方特色產業發展，提供大學教師與業界轉銜、訓練與就業輔導，俾有助於我國年輕人才之栽培與照顧。

(一一四)近 10 年來，勞工基本工資由 1 萬 5,840 元，調到 107 年 2 萬 2 千元，因代課教師或鐘點教師的薪資，是以上課節數去計算薪資，中小學鐘點費已 30 年沒有調整，政府長期虧待這些教師，這是勞動者的權益，政府應及早處理。

另對於多數國小專任教師而言，目前國小教師多數未有超時授課時數，故當鐘點費調整對於多數國小專任教師而言，也不會增加收入。

基上，教育部應該比照 106 年大專校院教師鐘點費，調整國小教師鐘

點費由 260 元調整為 320 元，國中教師鐘點費及專任老師的薪資亦應同步檢討，以維代理代課教師及專任教師待遇水準。

(一一五)國內於 88 年建立國中小學階段的自學法源；100 年高中階段的自學法源也已完備，據統計全國每年都有超過 1,500 個小一到高三的學生向地方政府教育局處申請自學，並且每年都以穩定的人數增加。

目前台灣在家自學型態多樣，主要有由個別家庭自行帶孩子；第二種幾個想法相同的家庭，聚在一起是「共學」；第三種是團體方式，惟不管是那一種方式，都是由家長承擔原本應由國家負擔的教育成本。因此有關所得稅扣抵的部分，應該有其標準來減低自學家庭的稅賦負擔。至於有關支出扣抵稅額的部分，是否採主要自學團體參與家庭支出平均值做為依據等方式，教育部應廣納各方意見，並與稅捐、法制單位協商，以制定出相關標準。

綜上，爰要求教育部於 6 個月之內，與相關單位召開研商會議，並將會議研議之具體作法及結論以書面報告方式送交立法院教育及文化委員會。

(一一六)有關自學方案，依目前法規申請人應填具申請書，並檢附實驗教育計畫，國中小在每年 5 月 31 日前，高中職在每年 6 月 30 日及 12 月 31 日前，向戶籍所在地直轄市、縣（市）主管機關提出。

惟目前地方各自為政，若自學通過的年度，學期中如果不同縣市平轉，漸衍生就學資格認定問題，爰此，國教署應召開全國性會議統一協調處理，將相關問題流程簡化，以維自學學生之受教權。

又依照目前自學方案的規定，當學生選擇進入自學團的方案，發現不適合，想調整為個人自學，或其他自學形式，但已經錯過申請日，將造成必需在該團體待上一整年的情形，否則就要中斷學習的狀況，請國教署召開相關會議，以建立各地方政府之共識，處理相關個案狀況。

基上，請教育部於 3 個月內，將上述平行轉學及自學方式轉換之相關



可行作法，以書面報告方式送交立法院教育及文化委員會。

(一一七)107 年度教育部「高等教育行政及督導—引導學校多元發展及提升教學品質」編列推動大專校院留任及延攬頂尖人才計畫 12 億元，及高教深耕計畫內含 20 億元之彈性薪資經費，合計 32 億元，其中玉山計畫包含玉山學者、彈性薪資及教授學術研究加給提高 10%等 3 項推動方案，教育部預估受益教師達 1 萬 9,000 人次。其中玉山學者：107 年度預算案編列 6 億元，國際攬才及國內留才各 100 人次，共 200 人次受益。這 200 名玉山學者，係需由教育部核定，除原薪資外，每年另可支領最高 500 萬元，一次核給 3 年，期滿可續申請。該方案執行 3 年後預估每年國際攬才及國內留才各達 500 人次，共 1,000 人次受益。

惟教育部認定的標準為何？遴選的機制是否有受公評？其考核或追繳機制為何？教育部宜參酌以往執行成效及各界意見審慎規劃、加強扶植優秀青年學者、設算各國購買力調整後之薪資比較資訊、貿然的提出相關方案，並編列相關預算，還拉大與一般教師薪資水準，造成階級差距，若無法達預期目標其後遺症如何處理？

爰要求教育部於 3 個月內，將有關玉山計畫相關辦理方式於預估成效報告送交立法院教育及文化委員會。

(一一八)教育部對商借護理教師無年限規範。雖為保障高中職護理教師工作權益，長期商借至教育部及所屬機關服務，然護理教師未能回歸學校服務發揮所長學以致用，亟待積極處理。

綜上，教育部長期以商借教師、教官辦理各司處常態性業務，且部分教師、教官商借期間長，成為該部久任人力，經監察院糾正及立法院決議要求改善。教育部以自訂規定作為商借教師、教官等依據，致占用學校教員職缺成為常態，影響教學與學生受教權益；另高中職之護理教師因成為超額教師，長期商借至教育部及所屬機關服務，未能回歸學校服務發揮所長學以致用。

爰要求教育部於 3 個月內，將相關商借人員辦理情形送交立法院教育及文化委員會，儘速使商借教師、教官等回歸學校任教（職）。

(一一九)高級中等學校以下學校之兼任、代課及代理教師等人數眾多，亦未適用勞基法，部分人員之勞動權益亦亟待保障。多數高級中等學校以下學校之教育主管機關為地方政府教育局，各地方政府之財政狀況各異，各類編制外教師之工作時數、性質及待遇亦不盡相同，為使勞動保障提升及財政負擔增加間取得衡平，教育部允宜規劃具體時程，依各類編制外教師勞動權益之保障程度及各地方政府之財政狀況等排列優先順序，分階段逐步改善教師之勞動權益。

爰要求教育部於 3 個月內，將高級中等學校以下學校兼任、代課及代理教師等如參照勞基法提升權益保障之可行性評估書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(一二〇)對於校園毒品防制之因應做法，教育部以行政院於 106 年 5 月 11 日公布「新世代反毒策略」，並據以訂定「新世代反毒策略行動綱領」，其中於校園毒品防制之策略包括「綿密毒品防制通報網絡」、「加重校長、學校防毒責任」、「強化防制新興毒品進入校園」及「個案追蹤輔導及資料庫之建立」等 4 項；上開策略中之行動方案，尤強調資源盤整、一人一案專案開案輔導，完善個案之追蹤與輔導，並跨單位建置資源網絡。

校園毒品防制係持續性之推動工作，教育部允宜積極精進督導學校落實校園防毒及輔導，並與警政、衛生醫療、社政等機關跨部會合作，俾有效防制學生藥物濫用。爰要求教育部於 3 個月內，將新世代反毒策略行動綱領具體細部規劃及 106 年度下半年辦理績效送交立法院教育及文化委員會。

(一二一)信保基金辦理就學貸款之信用保證業務，因借款人逾期而代為償還之件數及餘額由 100 年底 19 萬 3 千餘件、45 億 8,900 萬餘元，逐年增加至 106 年 7 月底之 34 萬 6 千餘件、80 億 3,500 萬餘元，件數及金額分別增加 78.95%

及 75.08%，顯示為數不少之學生於貸款屆期後無力償還。

教育部為減輕就學貸款學生還款負擔，已於 105 年 5 月 25 日修正「高級中等以上學校學生就學貸款辦法」第 11 條，延長緩繳期間可至畢業後 4 年，然代償餘額仍持續累增，部分貸款學生依然處於經濟弱勢，又就學貸款人數雖逐年減少，然貸款學生多以私立學校學生為主；教育部為減輕就學貸款學生還款負擔，雖放寬還款期限，然信保基金代償餘額持續累增，部分貸款學生依然處於經濟弱勢。

爰要求教育部於 2 個月內，將協助弱勢助學未來規劃案送交立法院教育及文化委員會。

(一二二)教育部推動高教深耕計畫之宗旨，係為提升大學教學品質及發展特色，以確保學生平等的受教權益，雖然教育部要求各大學向教育部提報計畫前，應包含校內學生之意見，例如召開公聽會或學生會之書面意見，並於校內審核計畫之相關會議有經選舉產生之學生代表出席，但 106 年教育部主導之公私立大專校院校園學生權利調查提出大學校務會議學生代表有 2 成以上並非經選舉產生，連大學法第 25 條都有數十所大學未確實遵守，致使大學學生參與校內會議常流於形式上的參與，因此為完善學生受教權之保障，請教育部督促學校於網站上公開深耕計畫重點內容，並定期公布及更新亮點執行成效，提供在校、他校、甚至未來學生瞭解學校教學與學習面向的資訊。

(一二三)高級中等教育法自 2014 年開始施行，新增第 8 章「學生權利及義務」，更在 2016 年修正第 8 章第 52 條至第 55 條，以法律位階保障學生權利及參與、學生自治，但台灣仍不斷發生服儀、髮禁、無故退學等問題，這顯示尚有高中未意識學生權利在法律上的改變。建請教育部於 3 個月內參照高級中等教育法第 25 條第 3 項、第 52 條至第 55 條，以校務會議學生代表、學生獎懲、輔導學生會運作、學生申訴制度、維護學生權益（含學生學業、生活輔導、獎懲有關規章研訂或影響其畢業條件之會議學生代表運作）等

四個面向進行公私立高級中等學校學生權利調查，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一二四)查青發署現有編制員額 55 人，然 106 年度預算 4 億 8,000 萬元中，扣除一般行政與旅費、人事支出，委外辦理之預算比例超過五成，比較體育署編制 125 人需執行 84 億元之預算，顯有勞逸不均之問題。此外，綜觀青發署現行業務部分，多有與高教司、技職司、學特司、國教署與終身教育司重疊之處。考量現行政院以有青諮會相關之任務編組設計，且重視青年與否，與是否有政府機關編制無直接關係，青年面對之問題如就業、職涯發展等問題更需跨部會之協調，亦非目前三級機關層級之青發署得以處理。為使相關公務人力得以充分發揮，爰請教育部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告，評估青發署之存廢必要，並檢討釋放相關人力編制予高教司、技職司、學特司、國教署、終身教育司與體育署，紓緩教育部轄下各單位勞逸不均之狀況之可行性。

106 年度青發署委外計畫一覽（預算單位：千元）

1	青年發展政策 規劃研究	1,000	委託承辦單位辦理青年職涯發展趨勢研究之研究案。
2	推動大專校院 職涯輔導工作 計畫	2,864	委託成立 3 區職涯輔導召集學校及辦理 106 年全國大專校院職涯輔導主管會議、職涯輔導各項專案一補助案徵件說明會及案件審查、成果發表會、職輔種子教師培訓、教材手冊編修，委外主要工作為活動設備及會場租借、報名作業、製作物設計及會場布置、餐飲提供、住宿接駁、會議資料印製、活動保險、資料彙編等庶務工作。
3	暑期社區工讀 計畫	4,311	委託承辦單位辦理活動設備及會場租借、製作物設計及會場布置、餐飲提供、活動資料印製、活動實況紀錄、活動保險及活動宣傳、訪視活動等業務。
4	大專生公部門 見習計畫	3,958	委託承辦單位辦理活動設備及會場租借、製作物設計及會場布置、餐飲提供、活動資料印製、活動實況紀錄、活動保險及活動宣傳、訪視活動等業務。
5	整合職場體驗 資訊平臺計畫	2,300	委託承辦單位辦理網站改版建置作業，新增及擴充功能，網站前、後臺、對外介接、無障礙、資訊安全等項目維護等業務。
6	未就學未就業 青少年轉銜輔 導計畫	33,352	與 17 家縣市政府行政協助，委託招募專業輔導員，辦理青少年個別會談及團體輔導、邀請專案講師辦理培訓課程、針對學員進行訪視、預防性講座、會場租

			借等。
7	大專女學生領導力培訓營	3,280	委託承辦單位辦理 4 天 3 夜培訓營場地及活動設備租借、餐飲提供、住宿接駁、製作物設計及會場布置、相關文宣與研習資料編印、建置與維護報名網頁、製作活動影片與實況紀錄、活動保險及活動宣傳等庶務工作。
8	大專畢業生創業服務計畫	11,780	委託承辦單位辦理計畫廣宣及文宣設計與印製、建置計畫網站並進行資料維護與受理報名、訪視行程規劃與車輛租借、洽借場地辦理各項活動、餐飲提供、場地布置、製作物設計輸出及會場布置、活動保險及計畫宣傳等庶務工作。
9	臺灣國際學生創意設計大賽	13,860	委託承辦單位辦理國內及國際宣傳、講座、研討會或國外展覽等活動場地及設備租借、餐飲提供、場地布置、設計並印製文宣資料、負責網站建置及受理競賽作品申請、頒獎典禮及作品展場地及活動設備租借、製作活動紀錄影片與實況紀錄、大賽宣傳等庶務工作。
10	智慧鐵人創意競賽	12,333	委託承辦單位辦理國內及國際宣傳、校園說明會及教師研習營等推廣活動場地及設備租借、場地布置、餐飲提供、設計並印製相關文宣資料、建置網站及維運計畫網站，受理團隊報名、隨身採訪製作影音特輯與實況紀錄、參賽人員保險、競賽宣傳等庶務工作。
11	建構大專青年創新創業平臺	17,295	委託承辦單位辦理創新創業交流活動場地租借及設備租借、場地布置、活動宣傳、設計及印製文宣資料、建置及維運網站、活動主持、直播與活動現況記錄等庶務工作。
12	青年政策大聯盟計畫（106 年更名為青年好政聯盟計畫）	9,668	委外工作包括主持人才培訓、好點子競賽及青年好政論壇等活動之報名徵件、建置活動專屬網頁、場租（場布）及設備租借、資料印製、網路票選、宣傳、講師邀約、影片製作等行政事項。
13	青年志工宣傳、獎勵計畫	16,610	於全國成立 16 家青年志工中心，委辦事項包括提供在地志願服務諮詢與輔導、媒合在地志工機會、輔導自組團隊、辦理志工培力及服務活動等庶務性業務。
14	青年社區參與行動計畫、公共事務青年人才培訓	5,541	委外主要工作為青年社區參與行動、公共事務青年人才培訓之活動設備及會場租借、製作物設計及會場布置、餐飲提供、住宿接駁、會議資料印製、會議實況紀錄、活動保險、影片拍攝與剪輯、活動宣傳及成果專刊印製等庶務工作。
15	國際事務青年人才培訓專案	9,860	辦理課程培訓、成果宣導等行政庶務作業（不含補助青年赴海外國際組織參訪交流之生活費、機票費等代收代付費用）。
16	邀請國際青年領袖及青年參與國際會議及	2,668	辦理海外青年訪臺及國際論壇等行政庶務作業（不含補助青年訪臺交流之生活費、交通費等代收代付費用）。

	交流活動		
17	iYouth 青年國際圓夢平臺	470	辦理網站平臺之程式設計及維護等作業。
18	服務學習人才培育/網絡建置	6,212	辦理人才培力、競賽、教師培訓、成果表揚及資訊網站建置等行政庶務工作（不含講師鐘點費、評審費、出席費及交通費等代收代付費用）。
19	青年海外志工	1,186	辦理海外志工組織交流、行前培訓、訪視及表揚暨分享會等行政庶務工作（不含講師鐘點費、評審費、出席費、交通費及訪視委員出國機票費等代收代付費用）。
20	青年壯遊	3,414	辦理計畫說明會、感動地圖共識營、故事分享培訓、壯遊體驗學習成果分享會等行政庶務事項（不含審查費、交通費、出席費、獎金等代收代付費用）。

(一二五)高教深耕計畫目標係「教學創新」，以學生為主體進行教學翻轉，也表示計畫是為了引導大學關注教學現場，落實提升教學品質，維護學生平等受教權。是以，相關計畫內容應供學生們檢視使其充分知悉，他們也才知道學校將資源運用在什麼地方，以及對其之影響。爰此，教育部應要求核定學校公開計畫的重點策略及執行進度，俾利外界監督，並保障學生們之受教權益。

(一二六)教育部推動高教深耕計畫，以落實教學創新、提升高教公共性、發展學校特色、善盡社會責任為主軸，最大的翻轉即將過去重視國際化競爭之導向，調整為大學精神實踐的在地化。其中大學社會責任之推動，學校教師的參與、付出是重要的關鍵，然現行計畫中並未有大學教師配合推動大學社會責任之相關升等獎勵機制，教育部應研擬相關配套機制，將大學社會責任之概念融入多元升等機制辦理。

(一二七)教育部實行大學評鑑制度已有 10 年，雖教育部宣稱評鑑與大學退場機制脫鉤，且評鑑方式已回歸學校自主評鑑。然校務與系所評鑑涉及經費、招生員額等相關資源分配，評鑑委員資格與聘任程序嚴謹度不足，評鑑方式仍流於形式化，並耗費許多行政人力資源。過往衍生評鑑資料造假、招生、教學受影響、評鑑委員之專業度、建議融入與學生相關之評鑑指標等爭議。

另仍有許多大專院校教授與教育團體，對於評鑑中心運作方式與推動目標存有許多質疑，認為應回到校園自主發展之方向。為避免評鑑制度下學校朝向績效主義辦學，違反推動大學發展多元化、特色化與提升教學品質之目標，爰請教育部未來應確實檢討大學評鑑之精進措施及經費編列。

(一二八)107 年度教育部推出之「玉山計畫」包含「玉山學者」、「高教深耕計畫彈性薪資」及「教授學術研究加給提高 10%」強化留才、攬才。惟針對目前高教發展所面臨困境，包括國內外博士畢業後沒有機會回到國內大學任教，以及國內大學生師比過高等高等教育整體基礎教育環境問題未能改善。教育部應針對私立學校年輕博士之任教與就業權以及整體大學師資結構應確實檢討提出逐年改進措施，並進行專案報告。

(一二九)為臺灣農業之發展，請教育部會同農委會共同培育從農人才，擴大大學校院公費生及獎勵高中從農方案參與人數。

(一三〇)為使學用緊密連結，提升技專校院教師實務經驗，技術及職業教育法第 26 條規定任教專業與技術科目專任教師，每 6 年應至產業研習或研究半年以上，請教育部就協助教師與產業產學合作、技專校院高教深耕計畫如何強化技職特色、落實與在地產業連結之未來規劃、技術及職業教育法修法檢討、教師具實務經驗年限規定是否延長及建置跨部會協助教師產學合作平臺，於 3 個月內提出專案報告。

(一三一)有鑑於獎章條例第 5 條於民國 94 年修正後規定：「公教人員服務成績優良者，於退休（職）、資遣、辭職或死亡時」，才得依該條第 1 款至第 4 款規定頒給服務獎章，使現任任職時間滿 10、20、30 年以上之優良教師無從被授予獎勵。爰提案要求教育部研議恢復任滿 10、20、30 年之現任教師被授予獎章之規定，以資獎勵。

(一三二)「外國專業人才延攬及僱用法」第 4 條第 4 款第 2 目規定：「具專門知識或技術，且經中央目的事業主管機關會商教育部指定依補習及進修教育法

立案之短期補習班教師。」，外籍人士將可任職國內補教機構。為配合該法之制定，爰要求教育部於 1 個月內研議修正現行補習及進修教育法第 9 條相關規定，以保護補教機構學生之權益，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(一三三)鑑於少子女化趨勢，私立學校獎補助經費應考量各校註冊率，作為補助款經費分配參考依據。

另 106 年 12 月底公布註冊率後，教育部將如何核配私立學校獎補助，又針對註冊率低、不思索努力辦學之學校後續應如何處置，另對仍有心辦學之學校應如何輔導？請教育部提出專案報告。

(一三四)教育部提出大專校院留才及延攬頂尖人才之玉山計畫，然卻有使高等教育資源集中在少數教授、無助改善年輕學者工作環境之疑慮。

校園教學場域之教師人力，攸關教學品質之把關，過高的生師比將直接影響教育品質，教育部應從合理分配教育資源、調整生師比，給予年輕教師就業機會，確保學生受教權與多元教育管道。

為使更多年輕學者能進到學校展開研究與教學，請教育部針對國內大學生師比過高之情形，確實提出檢討改進措施。

第 2 項 國民及學前教育署原列 1,006 億 1,069 萬 5 千元，除第 2 目「國民及學前教育」第 2 節「國立高級中等學校教學與訓輔補助」256 億 5,176 萬 7 千元、第 3 目「非營業特種基金」第 1 節「國立高級中等學校校務基金」8 億 6,027 萬元，均暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

本項通過決議 27 項：

(一)凍結第 2 目「國民及學前教育」第 1 節「國民及學前教育行政及督導」1,500 萬元（含「辦理提升國人英語能力建設計畫暨本部各級學校英語文教育行動方案等」、「辦理補救教學實施方案」及「學生事務與校園安全及衛生教育」各 500 萬元），俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。



(二)近年受食安問題影響，各地區學校為確保學生在校用餐的安全性，因此聘任營養師為學生的食安把關。依據現行學校衛生法之規定，各地方應聘營養師員額數為 356 人，但 105 及 106 學年度的實際聘任人數都已超過法定的應聘員額數，且人數逐年成長，顯見各地方的學校皆相當重視校園食安的問題，且對營養師的需求已超過現行法規之規定。由此可知學校衛生法對各校應聘營養師的規定已不符實際的需求，此外，高中以下各級學校皆會有一名午餐秘書負責處理學校營養午餐的工作，但其工作內容譬如巡視團膳公司廚房衛生情況、查驗四章一Q、核算餐點熱量及營養均衡等工作皆具有一定的專業性，並非由教師兼任的午餐秘書有能力負擔的工作。爰建請國教署研擬修法，提高學校營養師的應聘人數，以保障學生的飲食安全；同時並應向農委會共同研討在學校執行四章一Q所遇到的問題，避免造成學校營養師及午餐秘書無謂的負擔，並應於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

法定應聘營養師員額數	105 學年聘任人數	106 學年聘任人數
356	454	475

(三)我國幼兒園入園率皆逐年提升，小班入園率接近 5 成，中班及大班更都超過 8 成，然而現階段幼兒園公私比約為 3：7，表示多數幼兒就讀的是私立幼兒園，但我國私立幼兒園長期存在超收幼兒導致生師比不符規定、教保服務人員低薪、過勞的情況，這些問題都將影響幼兒園的教保服務品質。為保障幼兒及教保服務人員的相關權益，建請國教署儘速向各地方主管機關、幼兒園及教保服務人員宣導、落實教保服務人員條例中有關教保服務人員權益之相關事項，以改善幼兒園勞動環境、提升教保服務品質，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

學年度 年齡	103 學年度	104 學年度	105 學年度
3 歲	45.2%	48.3%	48.6%
4 歲	81.5%	83.5%	83.1%
5 歲	96.2%	96.1%	96.3%

(四)在現行推廣融合教育的前提之下，許多特殊生會在一般學校就讀，但因其情況不同於一般學生，因此需要特教助理員的協助，現今特教助理員雖有接受 36 小時以上的職前訓練，每年也要接受 9 小時的在職訓練，但因缺乏特教背景，因此在教學現場往往只能提供生活上的協助，無法給予學習上的幫忙，猶如保母的角色，而且助理員的人力也不足，因此限縮了特殊生的發展。為了落實融合教育的理念，保障特殊生的學習權，爰建請國教署研擬相關計畫，提升特教助理員的服務時數及知能，並推動補充教材電子化，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五)人權民主是一種素養，應該從小培養，依據兒童權利公約第 29 條之規範，兒童教育的目標之一為培養兒童人權、基本自由的尊重，但校園是以校長、行政主管或老師為權力導向，使得學生往往只能服從上級的指示，缺乏表達意見的權利，進一步使得學生在校園中無法培養出對自由、人權的素養。根據台灣少年權益與福利促進聯盟的調查顯示，中學生為校園人權評分的結果，公私立國高中平均僅 61.85 分，獲得最高分的公立高中也僅 63.8 分，情況諸如學生缺乏表意權、集會結社（創立或參與社團）或出版刊物之自由、服儀自主權等等，顯見我國中小學校園人權亟待改善。爰建請國教署能定期調查我國校園人權概況，並研擬相關措施提升我國學生的校園人權，並於 3 個月內將相關規劃送交立法院教育及文化委員會。

(六)教育部國民及學前教育署於 107 年歲出計畫針對學生事務與校園安全及衛生教育編列 37 億 2,781 萬 2 千元之經費。

查現行學生輔導法第 11 條規定略以，高級中學以下學校班級數達 55 班以上者，應至少置專任專業輔導人員 1 人；或縣市其所轄高級中等以下學校數合計 20 校以下者，置 1 人，21 校至 40 校者，置 2 人，復以此類推計算專業輔導人員計算人數。

又查上揭規定內容係參酌 100 年 1 月 26 日公布修正國民教育法第 10 條之規定，並規劃 5 年內編列新臺幣 21 億 7,000 萬元預算，強化我國學校輔導工作

，強化高關懷、適應困難及偏差行為學生輔導之工作。

惟查貴署 103 年貴署補助各直轄市、縣（市）政府辦理輔導人力成效評估—學生輔導法制化專業服務大步跨，就專業輔導人員聘用情形進行檢討指出，受少子女化影響致各校班級數下降，各直轄市、縣（市）政府統籌運用專任專業人員比率增高（102 年聘用比率 82%，上升至 103 年之 96%），55 班以上每校 1 名之專任輔導人員比率降低（102 年聘用比率 80%，下降為 103 年之 74%）。

又查 106 年 10 月底各直轄市、縣（市）聘用專業輔導人員情形，各地方政府為因應少子女化之困境，實際聘用專業輔導人員比例有異，分述如下：

1. 宜蘭縣：學生數 3 萬 4,474 名／聘用 9 名（55 班以上聘 3 名；縣市統籌聘 6 名），平均每名專業輔導人員負擔 3,830.4 名學生。
2. 南投縣：學生數 3 萬 7,489 名／聘用 10 名（55 班以上聘 1 名；縣市統籌聘 9 名），平均每名專業輔導人員負擔 3,748.9 名學生。
3. 嘉義縣：學生數 3 萬 2,602 名／聘用 10 名（55 班以上聘 1 名；縣市統籌聘 9 名），平均每名專業輔導人員負擔 3,260.2 名學生。
4. 雲林縣：學生數 4 萬 9,182 名／聘用 11 名（55 班以上聘 1 名；縣市統籌聘 10 名），平均每名專業輔導人員負擔 4,471.1 名學生。
5. 基隆市：學生數 2 萬 4,006 名／聘用 5 名（55 班以上聘 1 名；縣市統籌聘 4 名），平均每名專業輔導人員負擔 4,801.2 名學生。

檢視上揭縣市所聘專業輔導人員之工作負擔量，目前法規規範專業輔導人員聘用人數原則似未平衡實際輔導工作負荷。如媒體報導基隆市學生濫用藥物之問題浮現，惟該市專業輔導人員工作負擔學生人數明顯高於其他縣市，該等人力得否有效推動學生關懷、諮商、輔導等工作，尚存疑義。

爰此，建請教育部國民及學前教育署針對學生輔導法所定專業輔導人員聘用人力計算方式是否符合少子女化、學生問題日益多元之情形進行考量，於 107 年 11 月 30 日前邀集各直轄市、縣（市）政府教育局（處）代表研議修法方向

及可行性；或於 108 年度編列預算辦理相關委託研究案，就現行輔導法規之適切性進行了解，以利確實推動學生輔導相關工作。

(七)教育部國民及學前教育署於 107 年歲出計畫針對「學前教育」經費編列 107 億 9,973 萬 1 千元，其中擴大幼兒教保公共化計畫編列 14 億 9,394 萬元之經費。

查行政院 106 年 4 月 24 日核定擴大幼兒教保公共化計畫（106-109 年度），投入總經費約 62 億 2,000 萬元，以提升幼兒園入園率、增加幼兒入園機會及提供 4 成幼兒有機會進入公共化幼兒園為目標，並以增設非營利幼兒園為主、公立幼兒園為輔之原則，規劃於 106 至 109 年增設公共化幼兒園（班）達 1,000 班，俾落實蔡英文總統托育政策，提供價格合理、品質有保障之教保服務，減輕家長送托之經濟負擔。

另配合行政院推動前瞻基礎建設工作，規劃校園社區化改造計畫之友善育兒空間工作項目，爭取 4 年 19 億 4,000 萬元之特別預算，運用學校空餘建地或老舊校舍拆除未再重建之校地新建幼兒園園舍，預計 4 年增設 50 園（200 班），以協助地方政府加速提升幼兒教保公共化之供應量與辦理進程。

藉由推動上開二計畫，初步統計公共化幼兒園可增設 1,247 班（3 萬 4,249 個名額），其中 106 學年度並已增收 5,412 名幼兒。

查幼兒教育及照顧法第 18 條針對幼兒園招收幼兒及其應配置教保服務人員人數進行規範。該條第 1 項規定略以，幼兒園招收 2 歲以上未滿 3 歲幼兒，每班以 16 人為限，且不得與其他年齡幼兒混齡；3 歲以上至入國民小學前幼兒，每班以 30 人為限。又為妥適照顧 2 歲以上未滿 3 歲之幼兒，同條第 3 項規定明定每班招收 8 名幼兒以下者，應置教保服務人員 1 名，9 名幼兒以上者，應置教保服務人員 2 名。

復查 106 學年度各縣（市）增設公共化幼兒園情形，酌量未滿 3 歲幼兒須配置較高教保服務人員配比以提供完善之照顧，為節省相關經費及提高招收人數之效益，各縣（市）政府增設之幼兒園（班）招收幼兒年齡概以 3 歲以上至入國民小學前之幼兒為主進行設計，僅少數公共化幼兒園針對 2 歲以上未滿 3

歲之幼兒班進行籌設。

有關我國 0 至 6 歲嬰幼兒照顧及教育政策，目前分由二主管機關推動。0 至未滿 2 歲嬰幼兒照顧政策係由衛生福利部社會及家庭署推動托育費用補助政策及相關措施，2 歲以上幼兒則由教育部國教署主政推動照顧及教育相關政策及措施；惟為協助家長就業及友善幼兒照顧等目標，2 歲以上未滿 3 歲幼兒家長得選擇其一場所之幼兒托育服務。雖目前貴署已規劃相關作為，惟 2 歲以上未滿 3 歲幼兒教育及照顧班數與 3 歲以上至入國民小學前幼兒教育及照顧班數仍相對不足，建請教育部國民及學前教育署於 107 年 3 月 31 日前應請求行政院之協助，進行跨部會之資源盤點及整合，並邀集衛生福利部社會及家庭署等單位，研議改善 2 歲以上未滿 3 歲之公共化教保場所相對不足之因應作為，例如酌於上開二計畫增設幼兒園班數及招收人數，俾確實落實蔡英文總統政見。

(八)教育部國民及學前教育署於 107 年歲出計畫針對「學前教育」經費編列 107 億 9,973 萬 1 千元，其中擴大幼兒教保公共化計畫編列 14 億 9,394 萬元之經費。

有關幼兒園檢查及評鑑機制，依地方制度法第 19 條及第 20 條規定，學前教育之興辦及管理係屬各地方政府自治事項；復依幼兒教育及照顧法第 45 條第 1 項規定，各地方主管機關應對幼兒園辦理檢查及評鑑。

依上開法規規定，幼兒園檢查及評鑑機制係由中央主管機關進行規範，實務執行工作之推動則屬各地方政府之權責，由各地方政府之規劃辦理相關作業。惟查目前各地方政府推動幼兒園檢查工作僅有 9 縣（市）訂定書面規範，尚有 13 個縣（市）未研訂檢查機制、項目、指標等，是否全面詳實推動檢查相關工作，仍待商榷。

又，目前檢查工作概由幼教、衛生、建管、消防等主管機關共同推動；又部分地方主管機關亦未重視衛生、建管或消防等項目，未定期邀集相關主管機關進行檢查與勘驗幼兒教育及照顧環境之公共建築空間毀損與否、消防安全設施設備之完整及食品安全之控管等作業。

雖幼兒是教育制度之主要對象，主管機關仍應顧及幼兒園教保服務人員之

勞動權益，始得促進我國幼兒照顧環境益臻妥適、良好。查幼兒教育及照顧法第 26 條略以，針對私立幼兒園人員之勞動條件，依勞動基準法及其他相關法規辦理；法規未規定者，得經地方主管機關邀集代表勞資雙方組織協商之。惟查地方主管機關進行檢查之實務作為，僅 4 縣（市）政府邀集勞動主管機關出席檢查作業，致私立幼兒園教保人員之勞動權益問題頻傳。

建請教育部國民及學前教育署於 107 年 8 月 31 日前邀集各地方主管機關就訂定幼兒園檢查機制之書面規範、檢查機制之應邀集出席之相關地方主管機關等事項進行研議，並督請各地方主管機關就私立幼兒園之幼兒教育及照顧與教保服務人員勞動等相關權益進行設計相關檢查指標，俾據以推動相關工作，落實友善幼托環境之目標。

(九)教育部國民及學前教育署為促進新住民子女教育發展，建構友善校園環境，在尊重新住民子女意願下，鼓勵新住民家長、在地新住民團體於校園就文化、語文與生活經驗進行分享或擔任校園志工，以更促進校園對多元文化友善。

(十)教育部國民及學前教育署於 107 年度歲出計畫針對「學前教育」經費編列 107 億 9,973 萬 1 千元，其中原住民學校校園環境及設施設備充實改善計畫編列 1 億 0,300 萬元，以及推動學前完善法令與行政工作編列 11 億 9,371 萬 1 千元之經費。

查幼兒教育及照顧法等相關法規，偏遠地區或原住民族地區之幼兒教育及照顧相關規定如下：1.該法第 7 條、第 10 條及第 43 條條文規定略以，對於地處偏遠地區不利條件之育有幼兒家庭，主管機關應優先提供適切之補助、教保服務等協助，該地區並得採社區互助式或部落互助式方式對幼兒提供教保服務；該地區之範圍、辦理方式、人員資格、環境、設施設備等相關應遵行事項，並另訂有管理辦法。2.針對前開管理事項，現訂有社區互助式及部落互助式教保服務實施辦法進行規範。

綜上，目前我國社區或部落互助式幼兒照顧方式，得因地制宜採取較為寬鬆之管理方式辦理。

惟由於我國少子女化之情形日益嚴重，現偏遠地區或原住民地區幼兒園多面臨招收幼兒人數未滿之情形，且偏遠區域或部落亦遇 0 至 2 歲幼兒托育場地、師資難覓之困境。

為助育兒家庭就業及送托環境更為友善，酌量幼托場地及師資難覓，以及幼托服務一體無間斷之目標，建請教育部國民及學前教育署於 107 年 6 月 30 日前請求行政院之協助進行跨部會之資源盤點及整合，共商學齡前幼兒托育相關配套措施，以使該地區公共化照顧服務措施更為友善。

(十一)新南向政策行動準則，明定新南向政策成功的關鍵，在於突破南向人才短缺的瓶頸，政府除投入更多資源，應鼓勵新住民參與新南向工作，及普及語言訓練，充裕新南向的語言人才。

鑑於跨國銜轉學生人數逐漸增加，根據統計，106 年度全台國中小跨國銜轉生人數有 671 人，其中超過 50%學生來自南亞國家，若借助其語言優勢，融入國內外生活經驗，將可成為新南向政策長期人才儲備最佳管道。

惟目前教學現場普遍缺乏輔導與支持機制，導致學校多以降轉或補救教學，來協助學生華語能力不足問題。教育部為協助推動跨轉學生業務，雖已成立之跨國銜轉工作小組，惟協助推動跨國銜轉學生的華語教育有其急迫性與必要性，請教育部國民及學前教育署於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告，具體說明工作小組推動方案、策略目標與及短中長期計畫，包含與移民署通報系統的資料銜接、人才培訓規劃等規劃。

(十二)台灣社會結構變遷，跨國婚姻的結合是非常普遍的，部分新移民子女在學齡前，會跟隨家人在國外生活，其返台就學時，華語能力須進行補強，方可達一定水準進度。因此教育部國民及學前教育署設有補助新住民子女教育輔導計畫作業原則，補助縣市政府透過輔導計畫，來提升新住民子女自我認同、生活及學習適應能力，其中華語補救課程便以協助跨國銜轉學生建立表達溝通能力為目的。

目前由國中小自行辦理相關補救教學課程，亦有部分縣市政府委託民間

組織，商請通譯來協助輔導，然台灣通譯人才長期不足，可否流用於協助跨國銜轉學生華語補救課程，國教署應實地去瞭解地方政府執行之現況與績效。

另因應新政府南向政策，新住民二代擁有東南亞語言專長，為跨國連結潛力人才，教育部應積極協助跨轉學生之華語進修，並納入十二年國教計畫，如課堂語言互助學習群組或課堂協作。請教育部國民及學前教育署於 3 個月內盤點目前現有輔導方案、可連結組織與結合十二年國教之相關計畫。

(十三)據教育部的統計，每年中輟生約 4 千人，其中國中生占了近 9 成，而高中離開就學人數就超過 2 萬人。這些離開校園的孩子，其背後都有著不可歸責於己的社會結構問題，如家庭特殊因素而無法善盡照顧義務、家庭暴力等複雜原因，使其不得不失學，成為社會底層的少年工。

雖然，部分少年得以接受到社會安置體系，透過輔導與支持機制後，得以重返校園就學。然，仍許多自高風險家庭孩子散落在社會各處，期待有人能扶他們一把。國教署除現有找回中輟生方案外，應結合社政單位及社區組織等相關資源，來共同協助失學少年，並透過多元學習方式來啟發學習興趣，亦給予基礎能力與技藝之養成。爰要求教育部國民及學前教育署於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出處理進度書面報告。

(十四)為確保學童擁有安全的學習環境，基礎教學設施為重要推動項目。然台灣目前許多非都會、非山村的「不山不市」地帶。鑑於，「不山不市」的學校，往往比偏遠學校更容易被忽略。爰要求教育部國民及學前教育署 3 個月內應制定出優先協助之指標，盤點出學校名單，並針對建築安全或設備已到年限等迫切需求，給予協助改善校園環境安全，並向立法院教育及文化委員會提出處理進度書面報告。

(十五)據國教署提供數據指出，公立幼兒園都市地區有 1,907 所；鄉村地區為 528 所，城鄉設置比例為 8：2，呈現城鄉公立托育數量之差異。尤其偏遠地區之家庭，多由婦女肩負起育兒照護與家事責任，必要時亦需出外工作來維持家庭



收入，因此，偏遠地區公共托育擔任社會教育、托育與家庭支持之社會安全網的重要角色。

為確保偏遠地區幼兒擁有良好的照顧，教育部應建構完善的偏遠地區公共托育系統，以整合教育資源、積極推動公立國小附設幼兒園、亦提高偏遠地區公立幼兒園比例。爰要求教育部國民及學前教育署於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出處理進度書面報告。

(十六)查教育部國民及學前教育署辦理補助特殊教育學校交通車隨車人員經費，107 年度編列 3,161 萬 4 千元，較 106 年度法定預算編列之 4,000 萬元，減列 838 萬 6 千元；且另查 107 年度辦理補助無法自行上下學之身心障礙國中小學生交通費經費，編列 2,253 萬元，較 106 年度差減 1,252 萬 2 千元，也均較 105 及 106 年度所各編列之 3,505 萬 2 千元為低。

依據身心障礙者權益保障法第 27 條第 4 項之規定，身心障礙學生無法自行上下學者，應由政府免費提供交通工具，無法提供者，應補助其交通費。是以為避免影響身心障礙者學生教育權利，減輕其家庭負擔，及考慮 107 年度起之基本工資調漲，保障特殊教育學校交通車隨車人員鐘點費用薪資水準，以維持照顧身心障礙學生之服務水準，爰請教育部國民及學前教育署針對身心障礙學生就學交通權益之保障與精進一事，向立法院教育及文化委員會提送書面檢討與說明。

(十七)查教育部國民及學前教育署辦理補助教保服務人員、主管人員及其他相關人員增能研習及專業成長相關活動暨在職人員進修，於 107 年度共計編列 4,200 萬元。惟補助在職人員進修之預算，不但較 106 及 105 年所各編列之 5,060 萬元為低外；且查 106 年度之前，有關教保服務人員、主管人員及其他相關人員增能研習及專業成長相關活動補助，與補助專業成長相關活動暨在職人員進修，原皆分屬不同之補助分支計畫，顯然 107 年度之補助能量較以往降減。

惟針對幼兒教育，除提供足量之幼兒園空間及名額之外，針對幼教師資

待遇及職能精進，確保及提升幼教品質，亦屬不可忽視之一環。以新加坡為例，該國除開始對海外招募師資之外，更是針對在職人員的職能提升，推出「領袖專業發展計畫」（Professional Development Programme for Leaders），補助幼兒園經營者及教師，規劃 3 年共 180 小時研訓課程活動，每名補助 1 萬 5 千元新幣的培訓與出國考察計畫，以助提升該國幼教水準。

針對教育部國民及學前教育署整併相關補助計畫及預算編列情形，爰請教育部國民及學前教育署就如何精進我國幼教師資職能、補助項目具體內容及預期達成目標等，向立法院教育及文化委員會提送書面報告。

(十八)查教育部國民及學前教育署辦理反毒活動經費，於 107 年度編列 2,610 萬元，均較 106 及 105 年度之法定預算所各編列之 560 萬元，高出 2,050 萬元。然據警政署「毒品嫌疑犯犯罪方法一年齡別」之警政統計資料，17 歲以下施用毒品之嫌疑犯，於民國 104 及 105 年，皆維持在 700 餘人，而 106 年截至 9 月底止，也尚多達有 424 人，雖有成效，但顯緩慢。惟 107 年度編列辦理該活動經費之預算，增加幅度雖高達 366.07%，惟未見有具體之活動計畫內容。為避免日後徒為消化預算而重複辦理雷同之活動，不但難收成效，亦虛擲公帑；爰要求教育部國民及學前教育署應說明大幅增編之緣由，向立法院教育及文化委員會 3 個月內提送書面報告，說明增列之緣由，及活動成效之檢驗指標，俾利後續之施政檢驗與成效追蹤。

表一：104年至106年9月底止17歲以下施用毒品人數統計

年度	施用毒品嫌疑人統計〈依年齡〉		
	0-5歲	6-11歲	12-17歲
104年	0	1	716
105年	0	0	778
106年9月底總計	0	0	424

資料來源：警政統計網

(十九)教育部推動美感教育應強化開放社會參與引入民間團體能量，鼓勵結合高教資源進入中等教育校園，並放寬教材、採購及校園美感空間之相關規劃限制，例如現今國中小學教科書審查制度未鬆綁，如「圖文並審」、「圖案審查無客觀標準」、「印製規格標準化」、「計價議價影響供應品質」等制度皆不利教課書設計美化，民間團體亦積極推動教科書再造計畫，教育部雖已提出教科書改革方向，仍應加快放寬進程並與業者、教師與學生溝通說明，以期在 108 課綱實施前落實推動。爰此，教育部國民及學前教育署應於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關美感教育政策放寬具體時程之書面報告。

(二十)107 年度國教署單位預算於「國民及學前教育行政及督導-高級中等學校教育」項下編列產業特殊需求類科、實用技能學程及建教合作班之免學費方案 18 億 3,967 萬 3 千元，另編列提升及輔導就業等相關經費 3 億 7,259 萬 2 千元。查實用技能學程及建教合作班畢業學生仍以選擇升學居多，課程設置目標尚難實現，另未就業且未升學之比率皆超過 10%。爰要求教育部國民及學前教育署深入瞭解畢業生選擇升學或就業相關因素，適時調整課程內容與實習訓練，有效縮短產學落差，以利學生適性發展並順利投入職場，並於 3 個月內向立法院教育文化委員會提出書面報告。

(二十一)國教署配合行政院提出新世代反毒策略，於 107 年度「國民及學前教育行政及督導—學生事務與校園安全衛生教育」項下編列相關經費 3,632 萬元，較 106 年度預算數 1,490 萬 7 千元，增加 2,141 萬 3 千元，主要係反毒活動經費增加 205 萬元。因應青少年吸毒狀況日趨嚴重、吸食年齡層下降及新興混合式毒品於年輕族群間流行等趨勢，爰要求教育部國民及學前教育署督促各級學校加強校園安全維護措施，落實個案通報與追蹤輔導，並與相關機關密切聯繫，透過各機關間資源整合，協助學生脫離毒品危害並有效防制毒品入侵校園，並於 3 個月內向立法院教育文化委員會提出書面報告。

(二十二)補救教學方案雖已推動多年，每年度投入金額逾 10 億餘元，惟就衡量指標與國中會考成績結果分析，辦理成效未盡理想。查 103 至 105 學年度就補救教學 5 項指標分析，其中未通過篩選測驗學生實際參加補救教學之比率（受輔率）逐年下降；另 105 學年度 3 學科皆較 104 學年度下降之縣市計有 12 個，以臺東縣下降幅度最高。經學校進行瞭解調查，歸納原因包括學生學習動機薄弱或誘因不高、偏遠地區學生須幫忙家事、照顧長輩無法參與等因素，放棄參與補救教學之機會，導致受輔率過低。又查 103 至 105 年度國中教育會考各科成績為「C 待加強」之學生比率已略為下降，惟仍有逾 3 成學生之英語與數學 2 科成績列為「C 待加強」，且 106 年度待加強比率仍高於 3 成。爰要求教育部國民及學前教育署強化相關措施，並廣泛與各縣市政府主管教育機關及民間教育團體共同研商，研擬妥適之有效對策，善用及整合民間資源，俾有效縮減學生學習落差，尤其應特別針對偏遠地區學校加大執行力度，以落實補救教學方案以扶助學習落後學生及確保國中學生基本素質之目標，並於 3 個月內向立法院教育文化委員會提出書面報告。

(二十三)107 年度國教署單位預算人事費編列 190 名人力所需經費 1 億 9,107 萬 6 千元，另以業務費編列派遣人力 20 名所需經費 1,881 萬 5 千元及勞務承攬人力 61 名所需經費 2,121 萬 8 千元，合共 271 名人力及 2 億 3,110 萬 9 千元。除上開人力外，該署另自各縣市公私立學校商借教師、教官、護理教師、行政人員及約僱人員，截至 106 年 8 月底止共商借 111 人，占預算員額高達 58.42%。其中護理教師係因實施「95 高中課程暫行綱要」，原軍訓護理課程自 97 學年度起全面停止，致原高中職學校之護理教師成為超額教師，為安置相關人員，採商借方式辦理。高中職超額護理教師長期商借至教育部及所屬機關服務，未能回歸學校服務發揮所長；另國教署由學校商借人員辦理常態性業務，借用學校教職員及約僱人員缺額之情形變成常態。爰要求教育部逐步降低商借人力，使商借教師回歸學校任教（職），除非

有特殊重大事由不得商借，以維護學生受教權益及利於學校人力運作，於 3 個月內向立法院教育文化委員會提出書面報告。

(二十四)十二年國教係為教育部之重大政策方向，觀其計畫期程及計畫依據，皆符合「行政院所屬各機關中長程個案計畫」之要件，依「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」之規定，計畫內容應包括「性別影響評估」，然教育部迄今未做成評估。爰請教育部國民及學前教育署完成「性別影響評估」，提出書面報告予立法院教育及文化委員會。

(二十五)鑑於目前各級學校對目前我國性平教育政策方向、性別平等教育之推動，以及性別平等教材之內容之了解迭有落差，造成相關政策方向難以向下落實，部分學校之推動及執行情形，亦顯示中央主管機關對各地實施性平教育應更積極予以協助及支援。此外，外界對性平教育之偏頗甚或誤解訊息多所流傳，打擊我國推動多年之教育政策方向，更影響政策之推動，亦顯示中央主管機關應積極建立管道，協助外界了解政策內容。爰請教育部國民及學前教育署建立性平教育向下落實、協助各級學校回應外界誤解之行政支援機制，並建立貼近學生及相關人之政策說明及訊息澄清、回應之機制與管道，提出書面報告予立法院教育及文化委員會。

(二十六)教育部為推動實驗教育的發展，促進教育改革與創新，委託國立政治大學成立「實驗教育推動中心」，辦理各項師資培訓課程、舉行實驗教育論壇、組織學者專家訪視及輔導實驗教育學校，從事國際交流活動等。惟查「臺灣實驗教育論壇」舉辦至今已第 3 屆，卻始終未見原住民族實驗教育議題，無助於「原住民族」實驗教育的交流與刺激。爰請教育部國民及學前教育署提出具體協助原住民族實驗教育之作為，於 3 個月內將書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(二十七)鑑於國小教科書內容經常出現不當的原住民族內容（例如 105 年康軒版小學歷史課本「阿榮的臺灣夢」、103 年康軒版小學國文自修「卑南族好窮」），抑或灌輸錯誤的族群知識（例如 106 年國小四年級南一版社會自修，

錯將「公廨」解讀為全體平埔族人從事信仰與祭祀活動的場所），顯示教科書審查機制流於形式，恐造成社會更多誤解與衝突。爰請教育部國民及學前教育署就教科書審查機制之檢討與改善於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

第 3 項 體育署原列 46 億 2,972 萬 6 千元，減列第 4 目「國家體育建設」中「推展全民運動」200 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 46 億 2,772 萬 6 千元。

本項通過決議 23 項：

- (一)凍結第 1 目「學校體育教育」1 億元（含「國家足球發展計畫—優化學生足球運動」及「體育新南向政策—學校體育交流」），俟教育部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。
- (二)凍結第 3 目「體育行政業務」100 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)凍結第 4 目「國家體育建設」中「推展全民運動」500 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)凍結第 4 目「國家體育建設」中「推展競技運動」500 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)凍結第 4 目「國家體育建設」中「整建運動設施」200 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (六)2017 臺北世界大學運動會我國運動選手屢創佳績，除了振奮人心外，也讓我們意識到現階段針對非我國強項之競技項目，我們所能給予運動選手在技術及訓練上的侷限性。雖然教育部體育署已訂有全國性民間體育活動團體經費補助辦法，並可依教育部運動發展基金辦理培育優秀或具潛力運動選手作業要點針對重點國際賽事進行選手國外移地訓練，然而，該機制仍需被動等待各體育協會等單位提案，體育署對我國選手實力提升之輔導工作，仍嫌不足。爰此，要求教育部體育署首先就本次賽事之所有辛勞教練給予嘉獎，並研議我國頂尖運動

選手實力突破計畫，主動協助各項運動協會，針對重點選手之現狀與需求，規劃設計、提案其培訓計畫，以期再創我國體育佳績。

(七)田徑為運動之母，田徑選手於競技運動中人數最多，但至今國內無一設備完善的室內田徑場館，遠遠落後於國際水準。立法院教育及文化委員會曾通過提案，建請體育署研議於國內北、中、南各一或優先於冬季溼冷的北部興建室內田徑場館之可行性評估，俾有助於我國田徑運動之推展。經體育署與中華民國田徑協會會勘後，認為國立體育運動大學場地最適合興建室內田徑館，因為該校有學生，可做為平日訓練之用，又有標準的室外田徑場可與未來之室內田徑場搭配使用。然而因體育署設施組織經費只能補助地方政府、不能補助學校，爰建請教育部統籌高教司、體育署共同研擬適當之補助方案，或由體育署協調學校補助國立體育大學，俾能使室內田徑場館之興建早日完成。

(八)體育署為配合推動體育發展之需要，將體育聯合辦公大樓部分空間出租予全國性體育團體，應基於不影響公用用途為原則，規劃適度之出租空間，且租金計收標準優於國有公用不動產收益原則，應合於公平出租機制，且遵守體育聯合辦公大樓管理要點之相關規定，雖為免影響體育團體財務，故給予相對優惠之租金，但仍應考量有無減低政府權益之處，爰要求體育署應研議公開各租用團體之坪數、月租金及租期等資訊，以利外界監督，並於 1 個月內將報告送交立法院教育及文化委員會。

(九)彩券工會全國聯合會日前指出，包括運動彩券投注標的嚴重不足、投注機經常性當機、不當退佣金進行惡性競爭等問題，已經讓弱勢經營者快生存不下去，要求體育署要全力執行，請運彩公司要把惡性競爭惡習澈底改善，進一步提升彩券經銷商生存權益。

出席彩券工會代表提出，雖然台灣運動彩券已經發行近 10 年，但運彩投注標的嚴重不足，無法吸引多數消費者進行投注，導致業績投注買氣不振，而這幾年所有物價都上漲，但長期以來運彩的佣金均維持在 6.25%是否考量提高至 8%，來改善經銷商收入；而有網站架設是大膽使用運彩的 logo，讓民眾誤以為

真的是官方網站，甚至還有客服電話，可是實際不是官方網站，但主管機關都睜一隻眼閉一隻眼、不聞不問，已經影響到合法運動彩券經銷商的收入。

此外，面臨惡性競爭都用退佣金，造成弱勢經營者無法生存；而許多經銷商也反映投注機經常當機、停機，甚至結帳金額跟實際情況完全不符錯帳問題。

然而，經銷商都是站第一線，提出的意見許多都是政府應該要做的，投注機更是經銷商謀生工具，運作品質當然兼顧，這些問題第一線、主管機關和發行公司的態度都是非常重要，應該從嚴執行法令，絕對不能有所質疑，找藉口，不能以沒辦法實施來無視法令的存在。

有些經銷商提出來的項目，本來就是發行公司應該要做的增加賽事、改善投注機，如果停機的原因是發行公司導致，發行公司應該也要有賠償措施，整體措施完整才有益於增加運彩的業績，增加運彩的業績可以幫助我國體育發展，為了能夠讓經銷商了解國家的政策，希望體育署能夠了解整個市場的狀況，雙方應該多互相交流及溝通，才能澈底獲得改善，進一步改善提升彩券經銷商生存權益。

綜上所述，建請教育部於 1 個月內提出改善方案書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(十)有鑑於近年來每遇重大賽事屢傳民間單項體育協會在遴選標準、選手陪伴、賽務準備……等狀況與選手產生疑義，甚至傳出收取回扣、採購未符合利益迴避原則等爭議，進而耽誤國際賽事參與情況、影響選手賽事表現。教育部體育署每年針對單項協會編列補助預算，又為單項協會之目的事業主管機關，對單項協會有指導與監督考核之權責，為避免前述問題持續發生，除在訪評計畫以相關指標進行協會評鑑外，體育署應以維護運動選手權益為優先考量，評估設立選手緊急救援與協助管道與申訴機制，適時提供即時的相關行政支援與救濟，以讓選手可免於憂患、全力為國爭光。

(十一)有鑑於教育部體育署執掌運動發展基金推動重點包含健全運動產業環境與推



動運動產業人才培育，並針對優秀或具潛力選手進行培訓與生涯照顧。查近 8 年來每年體育相關大專科系畢業人數與相關就業人口需求之落差平均達 5,000 人以上，顯示多數體育專才有學用落差，畢業後難以從事相關工作，又體育專才之體能與年齡有明顯負相關，若無適當接軌之就業管道，容易流失體育專才，恐造成學習、培育期間之資源浪費。

為健全運動產業環境並落實推動運動產業人才培育，爰要求教育部針對普遍體育專才之就業輔導與生涯照顧進行具體規劃（如：體育專才結合長期照護培育長照教練），並於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十二)體育署為配合足球運動發展政策，擬自 107 年度起推動足球 6 年計畫（107 至 112 年度），預計經費約 43 億餘元；107 年度體育署單位預算於「學校體育教育-加強學校體育活動及教學發展」計畫項下編列 1 億 7,360 萬元，辦理國家足球發展計畫，較 106 年度增加 7,350 萬元。為達成我國足球世界排名於 6 年內達到 100 名以內之目標，並提升我國足球運動水準及運動人口，爰要求體育署逐年檢討推展實際情況，適時調整計畫內容與配套措施；另計畫經費需求、各年度分配數及工作要項等相關資訊應於預算書中揭露，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十三)鑑於立法院於 106 年度之預算審議中，已具體以主決議要求體育署應加強並重視運動選手相關之行銷。然在體育署之宣傳品中，仍可見過度強調長官存在。又或在體育賽會場合中，各級官員亦常有喧賓奪主、不尊重體育選手之情形發生。因此如何扭轉過去體育系統中強烈的家父長制、行銷以首長為主以及官員沾光等問題，同樣也是體育改革進程中之一部。爰此，建請教育部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告，提出體育署針對改善前述問題之具體做法，並避免體育署各級官員在會場中。

(十四)鑑於台灣足球發展的斷層問題日趨嚴重，從民國 96 到 106 年，國小的球隊少了 400 隊。花蓮在小學階段只剩下 6 支學校球隊。而台中市雖有雙十國中、

五權國中這些優秀的基層女足球隊，然台中現在已經沒有任何一支高中女足了，以致小球員為求生涯發展，必須遠赴台東、花蓮升學。綜觀各體育項目之發展，沒有基層，何以拔尖是共通性原則，體育署應翻轉「體育班掛帥」觀念，透過學校體育社團化、鼓勵社區球隊設置等具體策略，鼓勵一般學校也籌設球隊，並落實縣市三球球隊梯隊等概念，以達厚植基層效果。針對前述之建議，爰請體育署於 3 個月內研議相關計畫向立法院教育及文化委員會提出書面報告，以利臺灣體育運動之推展。

(十五)鑑於國民體育法修正中，關於物理治療師相關之重視，亦為本次修法重點之一。為使相關配套得以完善，爰建議體育署於未來參加綜合性運動賽會與各單項國際錦標賽，組隊時，除隊醫以外，應加入物理治療師或防護員為隨隊成員，除可直接處理選手的身體狀況，預防運動傷害之發生，亦可結合物理治療技術（例如：筋膜或關節鬆動術、運動按摩、淋巴按摩等），幫助選手體能與肌肉調整到最佳狀態。建請體育署針對前述建議內容加強落實於醫療團隊支援國家運動代表隊，以利臺灣體育運動之推展。

(十六)鑑於國民體育法修正通過後，各單項協會相關子法中仍記載有諸多不利選手或是排擠其參賽資格之條文，以中華民國排球協會之各級球員管理登記輔導管理辦法之規範為例，其中更是敘明要求選手不得申訴。鑑於上述情事，並請體育署於 3 個月內將處理情形向立法院教育及文化委員會提出書面報告，以利臺灣體育運動之推展。

(十七)鑑於運動產業發展條例修正已於 106 年 11 月 7 日三讀通過，配合於 106 年 8 月 31 日通過之國民體育法全文修正，國家體育政策與運動產業政策之規劃勢在必行。長久以來，台灣在體育項目，我們就處於一個只有奪牌計畫，沒有體育政策的狀態，更遑論運動產業政策。然而，目前無論是體發會或是任何體育相關的政策討論，卻又嚴重缺乏青壯世代的聲音，關於體育政策的研議，除了過往充滿了大老的"體育高峰會"如何讓體育政策的制定能更貼近產業界與年輕基層的發聲。爰此，建請體育署研議參照科技部之委員會設置原則，

在後續相關會議組成上需有半數成員不超過 50 歲，以符合體育發展實際現況與需求，並請體育署於 3 個月內將研議結果向立法院教育及文化委員會提出書面報告，以利臺灣體育運動之推展。

(十八)鑑於現行之運動基金管理委員會之組成，雖目前已有民間代表參與，然在基金之使用與討論上實際仍為被動狀態，為使運發基金得以更為有效之投入產業發展與地方基層挹注。爰請體育署於 3 個月內針對 1.擴大運動基金管理委員會之組成，除納入運動產業相關成員外，同時參照科技部之委員會設置原則，需有半數成員不超過 50 歲，以符合體育發展實際現況與需求。2.針對運發基金之運用部分，或可鼓勵地方成立相對應之地方運動發展基金，直接挹注地方政府供其彈性運用之可能進行研議，並將相關成果向立法院教育及文化委員會提出書面報告，以利臺灣體育運動之推展。

(十九)台灣長期以來在偏鄉校園中的體育硬體設備資源有明顯的城鄉落差，為重視偏鄉的體育潛能，讓偏鄉的孩童能夠在相關安全、足夠的運動訓練場館培育與訓練，具體支持偏鄉，爰要求體育署於 2 個月內擬定「偏遠地區中小學體育設施專案計畫」，並於 3 個月啟動盤查與規劃，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十)全台各縣平均有 2 到 3 成中小學無操場，或不符合標準，影響學生上體育課的權利，其中又以偏遠地區學校居多。學校為尋求替代方案，須另覓其他場所，徒增危險與不便。為改善中小學體育環境，讓學生均衡發展，爰要求體育署盤點全國中小學操場改善需求，提出改善計畫與期程，3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十一)教育部體育署每年辦理運動選手、教練及企業等表揚活動，立意良善，但分散舉辦表揚大會，恐有聚焦不足之處，為妥善規劃整合相關資源以增進宣傳之效益，進而利於推動全民運動發展。建請教育部體育署妥善規劃，並強化企業與選手間交流的機會，增進企業對於選手的認識及贊助，以符推廣運動之效益。

(二十二)國家運動訓練中心為協助選手未來進入職場之需求，對選手做職涯規劃發展雖立意良善，但目的應為運動選手個人適性發展做輔導與協助，給予適當的專長課程引導，然國訓中心為選手僅提供強化電腦、烹飪、烘焙、咖啡調飲等訓練課程，宜尊重選手依自己職業導向做安排，故請體育署持續輔導國家運動訓練中心協助選手職涯發展策略。另請修正 107 年度運動企業認證問卷內容，將聘用績優運動選手列為評分項目之一，以利增加我國績優運動選手就業機會。

(二十三)為因應我國人口結構即將進入高齡社會，運動設施應全面性針對人口結構之改變，加速對銀髮族及身心障礙者營造適合使用之運動空間環境，以確保使用設施安全，教育部體育署除參考國外對該領域發展成熟國家之規劃以外，應再廣納收集各區高齡族群及身障者使用運動設施相關意見，並由各級政府全面改善銀髮族及身心障礙者友善環境運動空間。另請加強落實銀髮族社區體適能促進計畫及銀髮族運動樂活班，以達銀髮族運動健身之實際功效。

第 4 項 青年發展署 4 億 9,182 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 5 項：

(一)凍結第 2 目「青年發展工作」第 1 節「青年生涯輔導」中「辦理青年生涯輔導業務」500 萬元（含辦理青年職場體驗業務計畫），俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告（含弱勢青少年就學就業等問題）後，始得動支。

(二)凍結第 2 目「青年發展工作」第 3 節「青年國際及體驗學習」中「推動青年壯遊體驗學習計畫」100 萬元，俟教育部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)教育部青年發展署 107 年度關鍵績效指標中「協助職涯探索、職場體驗及新創業」，107 年度目標值為 12 萬個，衡量之標準為提供青年職涯探索、職場體驗及創新創業機會總數等，若僅以量作為評估標準，思考上顯過於片面，爰要求教育部青年發展署除數量外，仍應將媒合職涯探索、職場體驗成功之比例作為

關鍵績效之衡量標準，始有助於整體計畫之完善。

(四)教育部青年發展署為推動職涯輔導工作，開拓多元職場體驗機會，每年皆辦理青年職場體驗業務計畫，共有青年暑期社區工讀、公部門見習、經濟弱勢青年工讀等專案計畫，惟經查，供給經濟弱勢青年工讀專案媒合成果比例逐年降低，自 102 年的 51% 降至 106 年之 36%，其他另兩個專案之媒合成功比例皆呈現成長的發展，教育部青年發展署對經濟弱勢青年之工作媒合顯有待改進，為加強照顧經濟弱勢之家庭青年，爰建請教育部青年發展署提高 107 年度經濟弱勢青年工讀專案之工作提供數與媒合成功之比例，始符合該專案計畫設立之初衷。

表一：RICH 職涯體驗計畫之各年度人次

年度	青年暑期社區工讀（人次）	比例	公部門見習（人次）	比例	經濟弱勢青年工讀專案（人次）	比例	總計（人次）
106	600	33%	578	32%	650	36%	1,828
105	500	31%	440	27%	661	41%	1,601
104	500	31%	426	27%	680	42%	1,606
103	600	36%	356	21%	716	43%	1,672
102	300	22%	360	27%	683	51%	1,343

資料來源：教育部青年發展署

(五)青年發展署（以下簡稱青發署）為協助青年於學期間獲得實務工作經驗，提供多元見習及工讀資訊，以協助其及早進行職業生涯規劃，於青年生涯輔導一辦理青年職能開發業務計畫編列相關經費，辦理及宣導多元職場體驗活動，107 年度編列 5,002 萬 9 千元。查計畫部分成效未如預期，有待加強改善；暑期社區工讀計畫之經濟弱勢青年工讀媒合成功人數逐年下降，且部分用人單位執行成效欠佳，另青年利用網站求職及投遞履歷情形增加，惟通報媒合成功人次比率下

降，且網站提供職缺內容，仍有尚待加強。爰要求青年發展署改善並強化 RICH 平臺資訊服務內容及落實用人單位執行成效追蹤，以增進青年對於職場之瞭解，協助其及早進行職業生涯規劃及改善經濟弱勢青年媒合成功人數下降情形，以利達成計畫扶助弱勢之目標，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

第 5 項 國家圖書館 3 億 7,643 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)查現行掌理圖書館業務之機關，在中央為教育部，在地方多為縣（市）政府之文化局處（表一）；雖圖書館法第 3 條明定中央主管機關為教育部，然文化部已於民國 102 年設立，該條文自民國 90 年 1 月 4 日制定以來亦未修正，似有檢討空間；為確立全國圖書館業務主管機關一致，爰要求教育部及國家圖書館會同文化部，評估圖書館業務之最適機關，並於 4 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

表一：現行掌理圖書館業務之機關或單位

類別		掌理圖書館之單位
中央政府		教育部
地方政府	台北市政府	教育局
	新北市政府	文化局
	桃園市政府	文化局
	台中市政府	文化局
	台南市政府	文化局
	高雄市政府	文化局
	基隆市政府	文化局
	新竹市政府	文化局
	新竹縣政府	文化局
	苗栗縣政府	教育處
	彰化縣政府	文化局
	南投縣政府	文化局
	雲林縣政府	文化局

嘉義縣政府	教育處
嘉義市政府	文化局
屏東縣政府	文化處
宜蘭縣政府	文化局
花蓮縣政府	文化局
台東縣政府	文化處
澎湖縣政府	文化局
金門縣政府	文化局
連江縣政府	文化處

第 6 項 國立公共資訊圖書館 1 億 6,482 萬 5 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

- (一)國立公共資訊圖書館為全國公共圖書館之數位資源雲端中心，為兼具實體與虛擬服務之數位公共圖書館，但依據 104 年度國立公共資訊圖書館總館民眾滿意度暨服務品質調查報告顯示，5 成以上受調者未曾使用該館項目共有 8 項，其中 4 項為電子資源，而以 105 年度計畫績效達成情形觀察，其中資訊設備借用服務次數為 3,806 人次，僅達目標值 72%，教育部應針如何提高民眾數位資源使用率，提出改善方案，以提高館藏之使用率，以符公共資源之有效運用，並於 1 個月內將報告送交立法院教育及文化委員會。

第 7 項 國立教育廣播電臺 2 億 0,930 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

- (一)查國立教育廣播電台之五大任務，其一為教育政策、政令宣導之規劃及執行，惟國立教育廣播電台為公共媒體，其業務方向應以發揚公共性為先，並降低政府干預，以避免成為國家機器之傳聲筒；爰要求教育部及國立教育廣播電台重新檢討電台之定位，以及評估納入公共媒體事業群之可行性，並於 4 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

第 8 項 國家教育研究院 5 億 8,293 萬 3 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

- (一)國家教育研究院 107 年之派遣人力為 157 人，呈逐年增加之趨勢，然各界對於

政府部門帶頭使用派遣人力多所批評，過去立法院也決議要求行政院通盤檢討派遣人力之需求，並要求在勞動派遣相關規定完成立法前，應該適度控管派遣人力之運用，國教院派遣人力卻逐年增加，爰要求國教院針對派遣人力運用之必要性，以及如何合理控管派遣人力之進用人數，提出具體說明，並於 1 個月內將報告送交立法院教育及文化委員會。

#### 第 17 款 原子能委員會主管

第 1 項 原子能委員會 5 億 4,866 萬 8 千元，照列。

本項通過決議 30 項：

- (一)凍結第 2 目「原子能管理發展業務」第 1 節「原子能科學發展」中「原子能施政規劃與績效管理」50 萬元，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)凍結第 2 目「原子能管理發展業務」第 1 節「原子能科學發展」中「國際原子能事務與核子保防料帳管理」20 萬元，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)凍結第 2 目「原子能管理發展業務」第 1 節「原子能科學發展」中「核能技術及核電廠除役之安全強化研究」500 萬元（含「業務費-委辦費」300 萬元），俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)凍結第 2 目「原子能管理發展業務」第 2 節「游離輻射安全防護」中「游離輻射安全評估及防護督導與輻射鋼筋處理專案」100 萬元，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)凍結第 2 目「原子能管理發展業務」第 4 節「核子保安與應變」300 萬元，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (六)立法院預算中心於 107 年度預算評估報告中建議通盤檢視參加國際會議之必要性。然以原子能科學發展項下，國際原子能事務與核子保防料帳管理中，派員參加全球核能婦女會年會為例，本會議除核能科技方面之交流，據出國報告，



亦有性別議題之討論，並有促進女性從事科學研究之功能。原能會編列參加國際會議之預算說明時，除派員與會之目的外，應加強說明各會議之特性與參與之意義，以使參與會議之必要性更臻明確。

(七)原子能科技學術合作研究計畫，研究項目多元，橫跨理工與人文，且研究內容許多朝向問題解決與政策改進，具有高度之應用性。原能會應參考研究計畫成果，擇取意見回饋予原能會政策，以善用相關成果。同時，研究成果具科普知識性質者，原能會亦應加以善用、推廣，協助我國科普知識之發展。

(八)107 年度原能會於「游離輻射安全防護-醫用及非醫用游離輻射安全防護檢查與管制」下編列「建置全國輻射源進出口簽審通關資訊系統」1,000 萬元，擬建置全國輻射源進出口簽審通關資訊系統，透過電腦化自動審核，加速進出口簽審及單證比對通關時間。原能會鑑於相關系統老舊，無法防範新型之病毒與駭客攻擊及因應周邊軟體更新，爰編列重新建置系統之預算。惟資訊設備及軟體之應用範圍廣，競爭激烈，推陳出新速度加快，尤其軟體之開發、改版及發布更是快速，建請原能會建置相關系統時，宜加強資安之防範及與其他系統整合之相容性。

(九)大屯火山經學者研究證實恐有爆發可能，災害防救法亦已經將火山災害列入法定災害。鑑於我國目前於大屯火山周邊設有核一廠及核二廠兩座核能電廠，對於火山災害恐釀成之災害，應正式納入整備工作及未來相關設施設置之審查項目；相關單位亦應考量以原子能相關科技應用，對地質探勘或火山監測之可能應用。爰此要求原子能委員會統整核能研究所、放射性物料管理局、輻射偵測中心等所屬機關，就前述災害整備及技術應用問題，於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十)為有效保障民眾生命財產安全，由原子能委員會主管，每年進行核子事故緊急應變演習，惟相關演習工作迭有民眾參與率不佳、演習內容與實際可能發生情節不符流於演戲性質、或甚至演習機關未配合演習情形等現象。針對 2016 年度核安 22 號演習恆春鎮公所拒絕配合演習之情事，已嚴正要求原子能委員會應就

主管之核子事故緊急應變法提出修法作業，惟除了拒絕配合之外，亦應將核安演習或核子事故因應整備工作中，過去未能有效要求相關單位配合之情形，予以一併納入檢視有無修法之必要。爰此要求原子能委員會就前述相關修法作業，於 3 個月內提出書面報告，並於第 9 屆第 5 會期提出核子事故緊急應變法修正草案。

(十一) 行政院原子能委員會為我國核設施之審查、監督之最高機關，106 年台電之養護不當遭要求改進次數、以及核三廠兩次跳脫停機皆為 10 年內最高。爰要求原子能委員會應提出有效監督目前仍在運作之發電機組，應要求台電公司從運轉、維護、人員訓練，以及核安文化等面向進行檢討強化，亦應要求台電公司通盤檢視及檢討於機組運轉時，損壞即可能會造成後續跳機情形之關鍵組件，並提出維護檢查精進方案與品保稽查計畫，以進一步提升核能安全與運轉穩定性，並於 6 個月內將相關計畫送交立法院教育及文化委員會。

(十二) 「游離輻射安全防護-醫用及非醫用游離輻射安全防護檢查與管制」計畫 107 年度預算新增建置全國輻射源進出口簽審通關資訊系統 1,000 萬元。經查：依游離輻射防護法第 29 條規定，放射性物質、可發生游離輻射設備或輻射作業，應依主管機關（即原能會）之指定申請許可或登記備查，相關申請許可、登記備查、證書或執照等及其他應遵行事項之辦法，由主管機關定之。故原能會訂定放射性物質與可發生游離輻射設備及其輻射作業管理辦法據以辦理相關事宜，包括輻射源輸入及輸出申請許可之要件及程序等。故輻射源進出口須先經該會之許可，建置全國輻射源進出口簽審通關資訊系統，透過電腦自動化審核，可加速進出口簽審及單證比對通關時間，該會鑑於相關系統老舊，無法防範新型之病毒與駭客攻擊及因應周邊軟體更新，爰編列重新建置系統之預算尚屬必要，惟資訊設備及軟體之應用範圍廣，競爭激烈，推陳出新速度加快，尤其軟體之開發、改版及發布更是快速，該會相關系統之建置應加強資安之防範及與其他系統整合之相容性，強化輻射源邊境管制，以防範未經簽審之輻射源進入境內。爰要求原能會就本案於 3 個月內向立法院教

育及文化委員會提交書面報告。

- (十三)原子能委員會每年編列赴大陸地區進行考察、交流等預算皆超過 300 萬元。惟細觀其赴大陸地區之計畫，內容包含技術交流、法規交流等事項。以技術交流部分而言，自屬無可厚非；然法規交流部分，大陸地區之相關法令是否已臻透明、成熟，不無可議之處，原子能委員會赴大陸地區交流核安法規之必要性亦令人存疑。爰此，建請原子能委員會自立法院第 9 屆第 5 會期始，於業務報告中加入赴大陸地區核安法規交流活動之報告書。
- (十四)核安演習之意願調查與實際人數參與上，始終存在相當之落差。核安演習所舉辦之日期多在平日，即屬於其參加人數始終在低檔徘徊之主因。而以日本為例，其核安演習時間多半舉行於假日，而我國直至 106 年度止，其核安演習之安排仍是以平日為主，對於民眾參加之動機與意願皆有影響。建請原子能委員會研議，將核安演習舉行時間移至假日作研議與討論。
- (十五)報載前行政院原子能委員會主委周源卿受訪時指出，已將「核子事故緊急應變法修正草案」送交立法院，修正重點包含將「緊急應變計畫區」範圍由目前的 1 區擴增為 3 區，現階段法規訂定的疏散範圍為 8 公里，新增 8 至 16 公里的鄰近緊急計畫應變區外圍，至於第三區涵蓋人口約 116 萬 9,000 人，其中，核二廠為 100 萬人；105 年 7 月 12 日行政院撤回前送請審議之「核子事故緊急應變法修正草案」案；綜前作為，如何落實公眾參與及民眾溝通？如何再審視事故應變區、損害賠償金額無上限等保障人民生命財產安全之要求，不無疑慮；爰請原子能委員會就何時再提送立法院審查該草案請 1 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。
- (十六)經查近 10 年我國核子設施違規事件超過百件，核四封存仍有數 10 件違規；核一、二、三廠近 3 年每年亦逾 10 多件違規，106 年夏天跳機事件頻傳、數度供電吃緊，工商界擔憂缺電，顯示核電廠除役前之維護、運轉與行政管理等方面確有加強之必要；爰此，要求原子能委員會應訂定與相關部會及地方政府對核電廠年度安檢計畫，並於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出

書面報告。

(十七)核一、核二廠使用過之核子燃料貯存池即將無剩餘空間，致新北市政府及新北市民擔憂核一、核二廠運轉與除役問題，鑑於原能會為放射性物料之主管機關和核能安全督導機關，爰要求原能會對於乾式貯存設施工程進度遲滯及行政院 2025 非核家園宣示「核一廠 1 號機在民國 107 年 12 月 5 日除役、核一廠 2 號機為 108 年 7 月 15 日除役；核二廠 1 號機在 110 年 12 月 27 日除役、核二廠 2 號機為 112 年 3 月 14 日；核三廠 1 號機則為 113 年 7 月 26 日、核三廠 2 號機為 114 年 5 月 17 日除役」等問題，督促台電公司妥為因應，並就相關事項於 3 個月內提出書面報告，送立法院教育及文化委員會。

(十八)據監察院 104 年 12 月 2 日公布之陳委員慶財、方委員萬富調查：「台灣電力股份有限公司第三核能發電廠 2 號機輔助變壓器日前發生火警，屏東縣政府對核三廠近年來多次公安事件，均未依規定主動通報十分不滿，要求行政院原子能委員會重懲，俟鑑定報告出爐後，不排除依公共危險罪嫌移送法辦等情案之調查報告」，立法院教育及文化委員會委員每年預算審議，必定要求原能會本於督導之責，確實要求經濟部、台電公司、與三核電廠所在地縣市政府對於異常事件之通報，應確實檢討通報程序之精進作法，以利當地政府及民眾即時獲得正確訊息，並應持續落實通報機制，加強溝通及維持聯繫管道之暢通，鑑於民眾對核安事故之資訊應即時、透明、公開，爰要求行政院原子能委員會於 1 個月內提出書面報告送立法院教育及文化委員會。

(十九)我國地狹人稠，位處地震帶，且多有颱風、寒害等天然災害，全球氣候變遷劇烈，致使複合式災害可能性大為增加；有鑑於 2011 年發生三一一大地震並引發福島核電廠七級災難，促使各國除考量維持能源自給安全外，重新思考環境與災難成本，紛紛檢討核安與核能政策，許多國家立下不同期限之非核家園進程。我國環境基本法揭櫫永續發展、非核家園之目標，然達成非核家園需有具體之政策作為與進程。精進原子能科技及新能源研發亦係原子能委員會之任務目標之一，爰要求原能會針對邁向非核家園之進程與新能

源的展望，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十)原子能安全管制不僅影響我國民眾與環境之安全，國際趨勢上，對核安的要求亦日趨嚴格。顯示人才之培育與實作經驗之累積，對我國專業核能人才為重要問題。過去因應原能會均齡過高與人才斷層問題，曾跨部會針對管制人才提出解決方案，包括培育提出增列公費留考學門、善用尖端科技人才培育獎學金管道、鼓勵學界參與規劃原子能科技相關專案研究計畫強化人才之培育等。且原能會傳組改（核安會）已數年，持續於原子能科技學術合作研究計畫項下提出人才培訓與風險溝通，除核安管制研究人才之留用與經驗傳承，就新能源人才之培育亦應有所考量。爰要求原能會盤點有關專業核能人才培育近年來之計畫、在職人員之進修與經驗傳承，於 1 個月內向立法院教育及文化委員會報告。

(二十一)經查原能會自 103 年起藉由月曆日常接觸與長久保存之特性，將核災防護觀念資訊置入月曆中，降低遺失的情況發生，以達宣傳效果。惟另查雖然月曆製作可降低遺失率，但檢視原能會歷年文宣品製作多流於制式化，爰此要求原能會應就各類文宣品之宣傳成效與經費配置進行逐年檢討，除製作一般性文宣品外，應仿效各國防災手冊之製作，製作成文字淺白普及化的因地制宜防災手冊與資訊，並於 2 個月內向立法院教育與文化委員會提出書面報告。

(二十二)查原子能委員會自 101 年以來，均將資訊透明化列入關鍵策略目標，蓋核能安全事關重大，且民眾對於核電安全仍有疑慮，故透過核能資訊透明化，有利於民眾監督，增進民眾信任，106 年度開始未將資訊透明化列入關鍵策略目標，顯然不當，爰要求原子能委員會落實資訊透明化、增進民眾信任列入年度施政目標，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告，並列出具體做法與目標值。

(二十三)105 年度時，核能研究所表示預計 2 年內可完成六氟化鈾之處置及處理，106 年度美國 AREVA TN 公司與我國簽訂備忘錄後於 106 年 5 月與我國終

止，雖我國於 106 年度 8 月時，即與另一間公司簽訂備忘錄並計畫於 106 年年底完成合約審議，惟按照既定規劃，107 年度應開始進行運送，核能研究所至今仍未對六氟化鈾安定化處理與處置之計畫有清楚地說明，顯不利於預算之審查，爰要求行政院原子能委員會核能研究所就上開疑義於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十四)目前核能電廠除役計畫法規，僅有核子反應器設施管制法第三章以及核子反應器設施管制法施行細則第 16 條至第 20 條，並據以訂定核子反應器設施除役許可申請審核辦法、核子反應器設施除役計畫導則、核子反應器設施除役計畫審查導則等作為規範，然 2018 年 12 月 5 日起，核一廠一號機將要除役，核電廠之除役為 107 年施政之重點，理應有專法規範，才有利於健全、監督除役工作之進行，爰建請原子能委員會於 3 個月內研擬除役專法之立法規劃評估報告，並送交至立法院教育及文化委員會。

(二十五)原子能委員會在 102-105 年時，委託世新大學辦理緊急應變計畫區內家庭訪問，訪問的內容包括緊急應變計畫區內民眾參加核安演習意願，惟經查，近年來，民眾實際參與率皆低於有意願的參與率，有鑑於此，爰建請行政院原子能委員會於 3 個月內就如何提高核安演習居民之作為向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

年度	演習名稱	演練時間	演練地點	演練人數	戶政人口數	民眾參與率	民國 102-105 年度調查表示有意願參與核安演習之比率
103	核安第 20 號	103.07.29	新北市金山區及萬里區	1,665	44,930(金山區 22,378、萬里區 22,552)	3.71%	103 年度金山區 34.1%萬里區 36.7%
		103.07.29	基隆市中山區和慶里	30	7,540(中山區和慶里)	0.40%	103 年度中山區 15.4%
104	核安第 21 號	104.09.23	新北市石門區	3,848	12,645(石門區)	30.43%	103 年度石門區 29.4%
105	核安第 22 號	105.09.13	屏東縣恆春鎮及滿州鄉	6,560	38,645(恆春+滿州)	16.98%	104 年度恆春鎮與滿州鄉合計 26.8%

(二十六)原子能法自公告施行以來，已有近 47 年未修正，在當時制定的時空背景下，立法目的是為了要推展、促進核能的發展，近年來，國人環保意識逐漸抬頭，從過去的推動、促進核能的發展，如今，追求永續發展、生命健康的保障成為首要目標，我國更提出了 2025 非核家園的計畫，設計顯然已與現實脫節，行政院原子能委員會主委於立法院備詢時，允諾 107 年預計提出原子能法修法版本，有鑑於此，爰要求行政院原子能委員會就原子能法現有之缺失、未來修正之方向與內容，於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十七)行政院原子能委員會在 106 年開始執行有遭受放射性建築物訪查暨輻射偵測專案，106 年最新的數量是 114 戶，其中，臺北市 28 戶、新北市 52 戶、桃園市 34 戶，雖較去年的 198 戶減少 84 戶，惟仍有近百戶有遭放射性廢棄物污染之虞的建築物，顯見遭放射性污染之虞之建築物，仍未禁絕，有鑑於此，爰要求行政院原子能委員會於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出改善計畫。

(二十八)國際原子能總署依據核能安全公約之規定，每個簽約國 3 年應提交一份按照核能安全公約標準的國際核能安全公約國家安全報告，各會員國間，進行互審，臺灣雖非會員國，然也徵得美國同意，雙方進行互審，惟我國與美國卻每 6 年才提交、互審一次，時程過久，有鑑於此，爰建請原能會就比照核能公約，研擬每 3 年與美國進行互審國際核能安全公約中華民國國家安全報告之相關計畫與作為，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十九)有關輻射屋居民健康檢查依現行「放射性污染建築物事件防範及處理辦法」，居民任 1 年所受輻射劑量在 5 毫西弗以上者辦理健康檢查，惟臺北市政府已將健檢標準調降至 1 毫西弗，顯見原能會法令研擬建置上仍有不足，爰請原能會積極檢討改善並就前述處理辦法完成修訂，並於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出規劃執行報告。

(三十)我國計畫於 2025 年實現非核家園，現有核電廠也預計於 2018 年開始除役，未來除役後相關法規，目前僅有低放射性廢棄物最終處置設施場址設置條例，並無高放射性廢棄物最終處置設施場址設置條例，顯見在落實非核家園政策上，仍準備不足，爰要求行政院非核家園推動小組，密集召開會議，以解決核廢處理。

原子能委員會作為全國核能管制、輻射防護、放射性廢料管制及相關原子能科技研究發展之主管機關。國人對於原子能和輻射避之唯恐不及，惟天然輻射物的存在對人體不致於危害，倘若運用得當，於民生用途及醫療用途有相當功效，目前亦廣泛運用。為使資源運用更有效率，應強化資訊公開公眾參與及民眾溝通，並彰顯各機構之角色與功能，爰要求原能會積極掌握相關主管機構訂定之工作計畫，妥善協調與整合各機構之工作方針與服務項目，如業務宣導、教育訓練等，以同時提升國內原子能科技發展與安全作法。

第 2 項 輻射偵測中心 8,021 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 3 項：

(一)106 年我國媒體引述外媒報導指出，義大利國會解密軍情局資料，揭露 90 年代曾有海運商非法將核廢料傾倒在我國附近海域。原能會於查證外傳核廢料傾倒我國海域案時，因無我國海域之放射性檢測資料可供查證，無法對我國海域之輻射監測進行最直接有效之調查，故於 107 年度預算新增輻射偵測中心「環境輻射偵測-核設施周圍環境輻射偵測」台灣地區沿岸海域之環境輻射調查 899 萬 7 千元；另原能會「原子能科學發展-核能技術及核電廠除役之安全強化研究」亦編列 590 萬元委託輻射偵測中心辦理台灣海域輻射偵測調查與國際比較分析。

我國四面環海，海域生態環境品質影響國人之健康與生命安全，建請原能會於 3 個月內評估是否應建置海域環境輻射資料庫，監控海域生態狀況，包括取樣項目、地點及數量等，並定期公開相關資訊。

(二)106 年 2 月上旬，我國媒體引述外媒報導指出，義大利國會解密軍情局資料，揭



露 90 年代曾有海運商非法將核廢料傾倒在我國附近海域。案經原能會組成專案小組分別就媒體訊息、我國海域環境輻射監測資料、我國南北部核電廠附近海域生態調查資料、國際海洋輻射偵測資料、國際核廢料海拋資訊等方面，進行研析查證作業。原能會於查證外傳核廢料傾倒我國海域案時，因無我國海域之放射性檢測資料可供查證，無法對我國海域之輻射監測進行最直接有效之調查，爰規劃辦理台灣海域輻射監測調查計畫。台灣四面環海，海域生態環境品質影響國人之健康與生命安全，故建立海域環境輻射資料庫，監控海域生態狀況，評估福島核災對我國海域之影響。爰要求輻射偵測中心就輻射監測調查情形及結果，包括取樣項目、地點及數量等，定期公開相關資訊，以利國人了解完整之海域輻射概況，另原能會應就本案於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(三)行政院原子能委員會輻射偵測中心建置輻射監測站為確保輻射工作場所周圍民眾的健康與安全，並確認環境中的輻射造成民眾有效劑量在法規限度以下，查環保署之空氣品質監測站，其性質與輻射偵測中心建置輻射監測站類似，該署訂定之空氣品質監測站選站程序與採樣口之設置原則，除訂有選址作業須考量的監測目標外，並有明確的監測設施設置數據，將監測站距離建物、地面等之高度、範圍皆有清楚之數據規定，惟輻射監測站並沒有明確的選址作業及相關數據規範，顯不利科學化建置監測站，爰建請行政院原子能委員會輻射偵測中心於 3 個月內就改善上述情況提出書面報告。

第 3 項 放射性物料管理局 8,939 萬元，照列。

本項通過決議 3 項：

- (一)凍結第 2 目「放射性物料管理」第 1 節「放射性物料管理作業」中「放射性廢棄物貯存與處置安全管制技術發展」100 萬元，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)核四電廠封存至今，其原先採購之燃料棒仍放置於廠區內。根據經濟部於 106 年度之宣示，其將於 2 至 3 年內將其銷售至其他國家。惟該銷售計畫目前尚屬

初步，可否順利成行猶未可知。原子能委員會身為我國之專業原能機關，應積極督促及協助台電公司制定燃料棒無法順利銷售時之備案，並以書面報告提交立法院教育及文化委員會。

(三)行政院原子能委員會放射性物料管理局編列「委辦費」預算共 1,492 萬元，查該委辦內容為放射性廢棄物貯存與運輸安全審查平行驗證技術發展、低放射性廢棄物處置安全審查平行驗證技術發展、用過核子燃料處置安全審查平行驗證技術發展等 3 個計畫項目，惟行政院原子能放射性廢棄物管理局即係負責我國核能電廠除役、放射性物料處理、貯存、處置設施之建造、運轉之審核與發照，以及放射性物料輸入、輸出、處理、貯存、運送與處置等相關作業之安全管制與檢查，該委辦內容本為行政院原子能委員會放射性物料管理局之業務內容，實無委辦之必要，爰建請行政院原子能委員會放射性物料管理局於 3 個月內就上開疑義向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

第 4 項 核能研究所原列 20 億 9,970 萬元，減列第 3 目「核能科技研發計畫」中「永續能源技術與策略發展應用計畫」20 萬元〔含「綠色能源稅制對我國新及再生能源發展之策略評估」10 萬元（科目自行調整）及「因應大量再生能源併網之電力系統調度規劃研究」10 萬元（科目自行調整）〕，其餘均照列，改列為 20 億 9,950 萬元。

本項通過決議 17 項：

(一)凍結第 2 目「計畫管理與設施維運」中「六氟化鈾安定化處理與處置」原列 9,000 萬元之三分之一，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)凍結第 3 目「核能科技研發計畫」中「永續能源技術與策略發展應用計畫」之「業務費-設備及投資-機械設備費」200 萬元，俟行政院原子能委員會向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)核能研究所長期投入新能源、核醫藥物等研發工作，研發結果多具高度應用性，有技術轉移投入產業之機會。核能研究所宜加強推廣相關研發成果，並積極

與國內企業建立連結，讓研發成果投入產業應用，善用研發成果。

(四)經立法院預算中心 106 年 8 月中央政府各機關貴重儀器運用效益探討調查報告，核能研究所貴重儀器共有 35 部，但是其中 28 部在 104 及 105 年度無收入。此外為解決各機關貴重儀器使用效率偏低之情形，國家實驗研究院設置「全國儀器設備資訊系統」及「貴重儀器開放共同管理平台」供各機關使用，以利資源效益極大化。惟核研所 35 部設備，僅有 3 部置放於前述平台，置放比率僅 8.57%，未能充分釋放儀器服務潛能。而針對核研所貴重儀器使用偏低現象，立法院教育及文化委員會曾提案要求改善在案（106 年度委員會決議第四案），卻無法有效改善，是否已有效解決此一問題，爰此要求核能研究所，於 3 個月內提出書面報告。

(五)核能研究所 105 年度決算書，歲入-其他收入-核能研究所-其他雜項收入，預算數 155 萬 7 千元，決算數 232 萬 8,994 元，決算大於預算推估，經說明為追溯收繳核研所編制人員借用宿舍所致。又 106 及 107 年度歲入來源別科目「其他雜項收入」，分別估算編列 106 年度 182 萬 5 千元及 107 年度 145 萬 3 千元。足見相關歲入推估有待檢討，應針對借住情形覈實統計、估算，並於 3 個月內將改善報告送交立法院教育及文化委員會。

(六)107 年核能研究所編列「國內旅費」合計 666 萬 5 千元。核能研究所 105 年度決算書，歲出-國內旅費合計為 197 萬 8,476 元。106 年度編列國內旅費預算亦僅編列 460 萬 8 千元，編列該筆經費比例甚鉅，其中又以核能科技研發計畫中的國內旅費增加比率最高達 89%。應提出相關經費編列必要性及支用計畫，於 3 個月內將相關報告送交立法院教育及文化委員會。

(七)107 年度新增「計畫管理與設施維運-六氟化鈾安定化處理與處置」計畫 9,000 萬元，係核研所貯存之六氟化鈾送至境外處理與處置所需經費，包括運送前分析、包裝、運輸、安定化處理及處置等。六氟化鈾化與水氣作用將生成具腐蝕性之氫氟酸，倘外洩將使設備腐蝕並對人體產生危害，為降低整體環境安全之風險，爰建請原子能委員會應加強控管相關作業時程，如期於 108 年度完成六

氟化鈾處理與處置工作，並於 2 週內將書面報告送交立法院教育及文化委員會，俾確保安全。

(八)核研所掌理我國核能之研究發展任務，隨著時空環境變遷，研究範圍逐漸拓展至醫療及綠能等領域，未來組改規劃將轉型改隸於經濟及能源部並更名為能源研究所，是以，該所未來將轉型為能源研究專責單位，持續發揮所長；研究單位須從事研究始能發揮其價值，而研究須有經費之支援始能推動，由上可知，該所擁有涵蓋各專業領域之研究人才數百名，惟研究計畫經費逐年減少，103 至 105 年度，3 年間減少 31.65%，且財源主要來自台電公司，爰建請原子能委員會應加強與產業界合作，開拓研究資源，俾順利轉型並協助產業提升競爭力，並於 2 週內將書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(九)核研所掌理我國核能之研究發展任務，隨著時空環境變遷，研究範圍逐漸拓展至醫療及綠能等領域，未來組改規劃將轉型改隸於經濟及能源部並更名為能源研究所，故該所未來將轉型為能源研究專責單位，持續發揮所長。研究單位須從事研究始能發揮其價值，而研究須有經費之支援始能推動；核研所擁有涵蓋各專業領域之研究人才數百名，惟研究計畫經費逐年減少，103 至 105 年度，3 年間減少 31.65%，且財源主要來自台電公司。爰要求核研所未來應加強與產業界合作，開拓研究資源以順利轉型並協助產業提升競爭力，並就本案於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(十)行政院原子能委員會身為核安管制機構，須為人民把關核能安全，而非台電的辯護者或是守護者；位於龍潭的行政院原子能委員會核能研究所，桃園市民咸認為該所帶有神祕面紗，攸關民生用水安全，前 3 年謠傳驚爆桃園有核廢料貯存場，多位桃園市議員即嚴正要求正視市民財產及生命安全問題，除要求核研所遷走，並需讓一切資訊公開透明，將所有放射物質流向、去向及存量資訊透明公開。爰決議要求行政院原子能委員會於 1 個月內檢討執行方案，相關資料以書面送立法院教育及文化委員會。

(十一)依據行政院組織改造計畫，行政院原子能委員會原規劃將改隸為核能安全委

員會（核安會），由 2 級機關降級為直屬行政院 3 級獨立機關，所轄之放射性物料管理局將併入為內部單位、輻射偵測中心亦降級為所屬 4 級機關，原所屬核能研究所則規劃併入經濟及能源部，改制為能源研究所。鑑於未來將面臨三核電廠除役，事關重大；爰請原子能委員會針對機關組織定位及未來規劃於 1 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(十二) 鑑於當年國家發展需要而核能發電產生低放射性核廢料，設置核廢料貯存場於蘭嶼，期限屆滿又未能遷移，105 年 8 月 15 日總統蔡英文親赴蘭嶼，並做出裁示針對核廢料儲存在蘭嶼的相關決策經過，提出真相調查報告。在核廢料尚未最終處置之前，給予適當的補償，相關進度以及執行方式，爰決議要求行政院原子能委員會督促台電公司及經濟部妥為辦理，並於 3 個月內以書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(十三) 「前瞻基礎建設計畫」中的綠能建設，含括沙崙綠能科學城、智慧新節能、太陽光電，經濟部及能源局經常性計畫及施政重點原即含括推動再生能源，加以原子能委員會核能研究所也推綠能科技深化研發，三者業務恐有重疊，經費重覆運用；爰請原子能委員會就上開疑義及相關資料於 1 個月內送交立法院教育及文化委員會。

(十四) 原子能委員會為核能主管機關，依組織條例規定，負責核能廠除役計畫的審查，核能研究所依同法第 15 條所設立，為原子能委員會之附屬機關，查台灣電力公司核一、核二廠除役規劃案於 102 及 105 年均由核能研究所得標，形成監督機關撰寫受監督機關之計畫，再由監督機關審查，立法院教育及文化委員會曾要求原子能委員會核能研究所爾後未經原能會審查同意不得再參與台灣電力公司招標案件；106 年 6 月 28 日審查同意台電即將於 107 年底展開核一除役工作，原能會公開說明會辦理情形以及在地居民的意見蒐集為何？台電公司是否確實如期提出核二廠及核三廠除役計畫？爰請行政院原子能委員會就上開疑義及相關資料於 3 個月內送交立法院教育及文化委員會。

(十五) 由於再生能源為間歇性能源，大量的再生能源併入電網將造成電壓浮動的問

題，影響電網供電穩定。再生能源微電網（Microgrid）系統為近年世界各國電力科技發展重點。微電網具穩定電壓及頻率功能，配合微電網能源預測及排程調度管理系統，可有效提升離島電網再生能源之使用率，達到降低離島發電成本及節能減碳之目的。

核研所在微電網的技術研究有一定的成效，其中自主式分散型區域電力控管更是核研所積極發展的技術，以提升區域電網容納再生能源之能力。目前核研所團隊運用微電網技術協助台電公司、澎湖縣政府等單位，規劃建置智慧微型電網，包括：1.技轉智慧能源管理控制技術予健格股份有限公司，與台電公司合作於新北市烏來福山社區建置防災型微型電網。2.與大同股份有限公司合作於烏來區公所建置 18kW 防災型微電網。3.與中興電工機械股份有限公司合作於澎湖縣東吉嶼建置「離島微型電網」。

既然原能會核研所的微電網研究已有一定成果，且原能會又是「智慧電網總體規劃小組」成員，依據智慧電網總體規劃方案又是擔起智慧電網環境建構的一員，原能會應積極與相關單位合作，提供成功經驗與技術，因此要求原能會就如何積極參與智慧電網建構，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十六) 行政院原子能委員會核能研究所核能科技研發計畫施政目標與重點之一為強化綠能產業技術、深化綠能科技研發與示範應用等，惟經查，經濟部能源局於 106 年度所公布之臺灣能源發展綱領，即有綠色經濟、普及綠能在地應用等與行政院原子能核能研究所雷同之計畫項目，為避免資源重複利用，要求行政院原子能委員會核能研究所於 3 個月內就計畫之實際用途及與經濟部能源局計畫間之差異向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十七) 為加速產業升級轉型，新農業為當今政府的成長核心之一，擴大有機與友善環境耕作更是農委會的重點業務。而原子能在醫療、農業、工業及生命科學之應用作為原能會核能研究所主要職掌之一，原子能科技可貢獻的應用範圍相當廣泛，如水資源維護、病蟲害防治、糧食品種與生產改良、土地肥力保

持、家畜疾病防止、農藥使用與食品安全……等。透過詢答得知核研所近期已積極拜訪農委會相關之研究單位與學術界，以協助國內農業領域發展所需處理的問題。爰此，請原能會核能研究所於 3 個月內具體說明，原子能科技如何協助國內有機與友善環境耕作面積擴大，可與農政單位連結與合作之相關計畫。

#### 第 21 款 文化部主管

第 1 項 文化部原列 126 億 9,924 萬 6 千元，除第 3 目「文化資源業務」第 1 節「文化資源業務推動與輔導」中「國立歷史博物館營運與發展」2 億 0,534 萬 1 千元、第 7 目「藝術發展業務」第 2 節「藝術業務推展與輔導」中「國立中正紀念堂管理處營運與發展」1 億 9,611 萬 4 千元及「國立國父紀念館營運與發展」1 億 9,884 萬 3 千元、第 10 目「非營業特種基金」第 1 節「國立文化機構作業基金」6,706 萬元，均暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

本項通過決議 73 項：

- (一)凍結第 2 目「綜合規劃業務」中「文化發展之評估與推動」800 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二)凍結第 2 目「綜合規劃業務」中「文化活動資訊調查與統計」200 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三)凍結第 3 目「文化資源業務」第 1 節「文化資源業務推動與輔導」中「文化設施規劃與設置」1,000 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (四)凍結第 3 目「文化資源業務」第 1 節「文化資源業務推動與輔導」中「博物館事業推展」50 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (五)凍結第 3 目「文化資源業務」第 1 節「文化資源業務推動與輔導」中「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」1,000 萬元，俟文化部向立法院教育

及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

- (六)凍結第 4 目「文化創意產業發展業務」中「文化創意產業推動與輔導」200 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。
- (七)凍結第 4 目「文化創意產業發展業務」中「空總文化實驗室」1,200 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。
- (八)凍結第 5 目「影視及流行音樂發展業務」第 1 節「影視及流行音樂策劃與發展」中「公共電視發展與內容產製應用」500 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。
- (九)鑑於文化部見城計畫經費配置顯有疏失，大部分經費均係進行一次性展演、文化查訪及古蹟本體之修復。但見城計畫要成功產生綜效必然需要全面性的規劃，並且將古蹟周邊問題一併納入處理。因此，要求見城計畫之土地規劃，都須將左營舊城周邊環境納入（包括埤北、埤東等周邊各里）。本案實屬中央政府重大文化建設，高雄市除舉辦公共工程拆遷補償及救濟自治條例外，應與居民充分溝通及達成共識後，再採專案方式處理之。
- (十)鑑於高雄左營舊城具有相當豐沛的文化歷史及觀光資源，常年受到重視。曾於過去推動民俗技藝園區、國家級文化觀光園區等國家級建設計畫之爭取。惟查文化部推動之見城計畫，並未將當地全面性的資源進行整備，於推動之餘恐難見到綜效。爰此；要求文化部見城計畫，應該納入民國 89 年行政院文建會所擬國家級文化觀光園區之重要精神與內涵，應將舊城所有涵蓋進行全區規劃及專案處理。
- (十一)鑑於高雄左營舊城周邊因歷史因素形成複雜之房地產權問題，始終無法得到妥適的解決。過去曾提出透過規劃國家級民俗技藝園區時一併進行專案處理，現文化部以推動見城計畫之名義，不顧歷史因素而進行強制迫遷，毫不將當地民眾為了政府政策推動所作之特別犧牲與歷史包袱考量在內，此舉實為罔顧政府應盡之責。據此；要求應待充分溝通具共識之處置方式後，再行辦理相關拆遷事宜。



(十二)查文策院係文化部依文化創意產業發展法第 7 條規定，規劃籌設之單位，經查本計畫 106 年度預算，係以「籌備設立文創院」名目與推動文化實驗室計畫合併編列於「文化創意產業發展業務—產業集聚效應推展」科目項下，金額合共 9,835 萬 6 千元，嗣據補充說明，其中文創院預算為 850 萬元。107 年度預算案本計畫改以「推動文化內容策進院籌備業務」名目，與補助國內民間團體、學術團體及財團法人辦理藝文產業創新育成相關諮詢輔導、培訓課程等業務計畫合併編列於「文化創意產業發展業務—文化創意產業推動與輔導」科目，金額合共 1,703 萬 2 千元。據文化部補充說明，其中推動文策院籌備業務相關預算為 103 萬 2 千元。按本計畫與其他計畫合併編列預算，金額難以區分，且前後年度之預算事由、分支計畫名稱均不相同，不僅不利預算審議，亦不利後續預算執行之監督；又文化創意產業發展法施行迄今已 7 年餘，惟籌設作業進度緩慢，應加強辦理；另本案擬改以行政法人形態設立，與現行法令規定不符，應審慎評估其差異與後續影響。爰要求文化部就本案於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十三)文化部 107 年度預算案依空總文化實驗室整體發展計畫於「文化創意產業發展業務」科目新增編列「空總文化實驗室」相關經費 2 億 8,296 萬 1 千元，供辦理整體規劃建構生態系、物業管理與空間維護、工程規劃；執行既有建築修繕、入口景觀整建工程；補助財團法人臺灣生活美學基金會辦理文化實驗室推動或推廣活動、行銷宣傳、營運中心籌備等軟體事宜，以及補助文化創新實驗計畫。經查，文化部辦理空總文化實驗室整體發展計畫雖具經濟效益，惟據財務分析結果，本計畫投資無法回收，且預估未來每年營運收支差短約 2 億 4,500 萬元至 2 億 9,200 萬元間，允宜預為籌謀妥善對策，避免造成長期財政負擔或排擠有限之文化資源。另本計畫先期整備作業執行進度落後，截至 9 月底止尚未完成計畫審議作業。爰要求文化部就本案於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十四)按文化部主管五大文化創意產業園區係將台灣菸酒股份有限公司減資繳回國

家之臺北（華山）、花蓮、臺中、嘉義等酒廠舊址與臺南倉庫群等 5 個閒置空間規劃整建活化再利用，據統計，文化部主管自 92 至 103 年度間累計投入興（整）建活化再利用五大文創園區之經費已逾 35 億 4,400 萬元。經查截至 106 年 7 月底各園區均已完成委外營運之招標及簽約作業，惟有部分園區因招商不順，致部分空間長期空置，或涉有違規經營，或已完成委外營運簽約多時，卻遲未開始正式營運，影響閒置空間活化再利用之成效。查部分園區空間長期空置未有業者進駐使用，或涉有違規經營旅宿業，或有園區已完成委外營運簽約多時，卻遲未正式開始營運，亟待檢討。爰要求文化部加強文創園區之監督管理，並督促承辦單位加速營運籌備作業，以早日落實園區營運效益，並於 1 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十五)文化部 107 年度預算案於「藝術業務推展與輔導—對財團法人國家文化藝術基金會捐助」項下編列「獎補助費」2 億 2,460 萬元，係為捐贈財團法人國家文化藝術基金會維運經費，辦理文化藝術事業之獎助等。惟查國藝會成立已逾 20 年，基金額度遲遲未達法定目標，現有基金餘額 99%以上來自政府捐助，為避免過度倚賴政府財源挹注，造成政府財政負擔，爰要求文化部加強輔導並督促該基金會提升自籌財源能力，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十六)文化部 107 年度預算案於「藝術業務推展與輔導—行政法人國家表演藝術中心營運與發展」及「衛武營藝術文化中心籌備業務」項下分別編列補助衛武營國家藝術文化中心辦理各場館及附屬團隊營運與規劃經費 5 億 1,190 萬元及衛武營藝術文化中心籌備處之人員維持、基本行政工作維持以及衛武營藝術文化中心主體工程、機電裝修水電、新館所辦公室裝潢等經費 2 億 5,492 萬 5 千元，合共 7 億 6,682 萬 5 千元。經查，文化部辦理衛武營藝術文化中心籌建計畫工程進度一再延宕，辦理期程由最初核定 5 年（94 至 98 年）延長為 15 年（94 至 108 年），業經行政院要求不得再次展延，應注意控管並加強辦理；爰要求文化部針對本案於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報

告。

(十七)文化部於 106 年度編列 100 萬元辦理文化卡之可行性評估，然其評估結果未完全揭露，亦未見未來文化卡之適用對象、發行形式、使用範圍及對應之文化政策，爰要求文化部公布其評估報告、說明未來文化卡之政策推動方向以及本計畫與以往相關文化政策（如藝文體驗券等）之差異，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十八)近年國際間逐漸擴大文化資產之定義，其中文化路徑（cultural route）以突破「有形無形文化資產」及「單點式文化資產保存」之概念，近年在世界遺產中受到關注；查文化部 106 年度編列臺灣文化路徑整合行銷 500 萬元，旨在整合區域文化資源，選具臺灣文化特色之文化路徑，然查 107 年僅編列 200 萬元，較 106 年減列 300 萬元，顯示行政部門之文化政策似有轉變；爰要求文化部就 106 年度之執行成效、107 年度之執行工作以及未來相關政策推動方向進行說明，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十九)文化部獎補助資訊網雖已於 2017 年 11 月上旬改版，然獎補助名單仍以單次公告形式為主，不僅未依受理單位、文化事業類型逐項分類，得獎人、受補助人皆未與年度、適用要點等資訊勾稽，不利公眾監督；另查公告之資訊，以補助名單為大宗，獎勵名單則少有公告（如金鼎獎、金鐘獎等皆未公告），獎補助名單似未完全向公眾揭露；爰建議文化部參照國家文化藝術基金會以資料庫形式向公眾公告，並就上開缺失進行檢討，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十)依博物館法施行細則第 7 條：「……所稱資產利用費，指博物館將其圖書、史料、典藏品、影音資料、建築物、學術研究、出版品及無形資產等，以出租、授權、委託發行、合作設計、代工製造或其他可發揮博物館價值之方式所收取之費用。」揭示公立博物館館務委外之合法性；然博物館之四大功能典藏、研究、展示、教育等核心業務是否得以委外，仍尚有疑義；近年公立

博物館多與媒體或民間團體舉行特展，常見營運過度商業化而抑制無方，館方亦無評量特展服務優劣之能力，導致特展品質參差，亦常使觀展者質疑特展舉辦方及館方之專業；爰要求文化部檢討相關法制或輔導方式，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十一)博物館館長為博物館之靈魂，對該博物館之營運有深遠影響；除國立故宮博物院院長外，查國內國立博物館，其聘用依據皆採公務人員任用法或教育人員任用條例，多數館長之遴選方式為逕行指派且未公開遴選，似不利博物館之發展；查歐美各國，博物館館長之遴選多以博物館董事會或委員會專業進行之；爰要求文化部偕同教育部，就未來國立博物館成立行政法人組織之後，就館長遴選機制進行研議及提改善方案，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十二)「遺產鐵道」(Heritage Rays)包括可移動之火車、電車及其機械設備，必須使之運轉，才能彰顯其文化價值，現行國際間對於遺產鐵道，以 2000 年 10 月於拉脫維亞首府里加(Riga)擬定之里加文化資產真實性與歷史性重建關係憲章(里加憲章)為原則，進行相關之文化保存；現文化資產保存法雖已區分有形、無形文化資產，然對於遺產鐵道、文化路徑等複合型文化資產，並未具體規範，反易使此類文化資產產生單點式保存，造成該類文化資產保存破碎化或遭系統性遺棄；爰此，文化部應就上開事項進行研究，並於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十三)現有文化部監督之文化事務財團法人(公設財團法人)計有 13 個(表一)，除預計將財團法人國家電影中心改制為行政法人、擴大財團法人國家文化藝術基金會之量能之外，其餘財團法人似無改制、整併等轉型計畫，對於媒體性質之公設財團法人亦無明確規劃；爰請文化部就上開問題進行檢討，並研擬媒體性質之公設財團法人之轉型方案，並於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

表一：現有文化部監督之文化事務財團法人（公設財團法人）

序 號	公 設 財 團 法 人 名 稱
1	財團法人國家文化藝術基金會
2	財團法人文化臺灣基金會
3	財團法人蒙藏基金會
4	財團法人金門酒廠胡璉文化藝術基金會
5	財團法人公共電視文化事業基金會
6	財團法人中央廣播電臺
7	財團法人中華民國電影事業發展基金會
8	財團法人國家電影中心
9	財團法人中央通訊社
10	財團法人臺灣生活美學基金會
11	財團法人臺灣博物館文教基金會
12	財團法人臺灣美術基金會
13	財團法人中法文化教育基金會

(二十四) 文化部部分單位之業務工作相近或重疊，亟需進行部內組織再造；另查蒙藏委員會現已於 2017 年 9 月 15 日裁撤，部分業務已移撥至文化部，成立蒙藏文化中心，為部內業務單位，然現蒙藏事務以「中心」獨立處理，似有檢討空間；爰要求文化部綜觀其掌理業務，研擬文化部組織法之修法計畫，並於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十五) 近年來熱門表演、演唱會等黃牛猖獗，以系統等不當方式搶票、購票，再以高價賣出，甚或透過 VIAGOGO 等售票平台進行詐騙；有鑑於運輸票券已有鐵路法等專法規範，增訂刑事法與相關管理機制，有效嚇阻犯罪行為；文化部亦於 10 月 31 日將「藝文表演票券定型化契約應記載及不得記載事項」修正草案送入行政院消保處，已有因應現今售票模式改變的初步做法，值得肯定；惟因未見其規定的訂定期程，爰請文化部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十六) 地方之文化場館，諸如文化中心、博物館等，係在地民眾文化、教育權觸

及之重要來源。位於台中大里區的「纖維工藝博物館」，中央已分年核定補助，未來預計將在地文化以纖維工藝、版印藝術、漆藝藝術、青年藝術家進駐、兒童遊戲區及親子工藝坊、劇場、文創店鋪、餐廳等規劃，將傳統工藝與當代藝術型態結合，規劃轉型為台中市第一座纖維工藝博物館。惟為考量該館之永續發展，除前述相關規劃外，建請文化部應協助該館成立後與影視基地及鄰近學校設計科系能量結合，打造成為台灣第一個「影視音及時尚聚落」透過此案彰顯中央與地方政府共同合作，活化場館之決心與範例。爰此要求文化部就台中市政府提出之規劃構想，提供協助，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十七)文化部 107 年度預算案於「國家人權博物館籌備業務—國家人權博物館中程計畫」項下編列 1 億 9,140 萬元。經查，本計畫業於民國 105 年 7 月 26 日行政院核定，總經費 22 億 0,190 萬元（其中中央公務預算負擔 15 億 4,130 萬元），執行期間為 105 至 108 年度，截至 106 年度已編列預算 1 億 9,902 萬元，惟截至 106 年 7 月底止累計執行數 1,583 萬 1 千元，預算執行率 7.95%，累計工程（計畫）進度 0.72%，較預定進度 6.04%落後 5.32 個百分點，預算執行成效待加強。

鑑於該計畫經費係供辦理國家人權博物館中程計畫有關臺灣人權檔案文物研究、展示互動溝通計畫、人權守護計畫……國防部新營區搬遷補償費等經費，但執行進度大幅落後，且計畫經費 74%以上集中分配於後半段期程，爰此，建請文化部應加強控管執行，俾如期如質達成計畫目標。

(二十八)國立傳統藝術中心主管，臺灣戲曲中心於 106 年 10 月落成開幕，因戲曲中心被交通要道包圍，民眾較不方便前往。現行步行前往戲曲中心有 3 個路線：沿文林路 714 巷穿越文林路、沿福國路穿越文林路與沿德行西路穿越文林路。因文林路車速快車流大，行人穿越號誌燈秒數稍嫌不足，尤其傳統戲曲有相當大部分觀眾是年長者族群，行進較為緩慢，過馬路有安全的餘慮。機構無障礙環境建制的精神除建築本身外應擴及至周邊環境以求完

備，請文化部協助傳統藝術中心向臺北市府溝通，研究改善行人交通的可能性。請文化部於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二十九)為避免過去政府部門圖書採購習慣以最低標方式低價進書，卻因低價造成破壞書市、書種品質低落等問題。文化部於 106 年 6 月 6 日訂定中央政府各機關學校辦理中文圖書採購應注意事項以優化各機關圖書採購品質。其中規定採購金額達公告金額（新臺幣 100 萬元）以上者，應以採最有利標之方式辦理。該規定實施至今，各單位尚未完全落實該規定之要求，甚至有地方政府議會直言不會遵守中央圖書採購最有利標的要求。請文化部加強與各單位溝通政府圖書採購政策理念，特別是各單位圖書館，並定期檢視施行成效。請文化部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十)因應藝文界呼籲，文化部正逐步推動藝文補助流程透明化工作，106 年已將藝文補助案之評審名單開放供查閱。然而從近年來不定時有質疑補助標準與補助對象不公之嫌的聲音或投書，文化部應思考是否該導入透明且公開的評審制度。一方面藝文補助本為公務預算，其分配之決策應屬公共過程，評審有義務公開他的專業決策考量以及標準；同時也可讓補助申請沒過的藝術工作者知道他們的不足之處，作為未來的改進方向，以逐步提升創作水準。

請文化部研議以逐字稿、錄影、直播或其他方式，從文化部或國藝會的補助案中挑選可行性較高之補助案開放評審決策紀錄。請文化部將可行性分析與未來規劃於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十一)因應國際博物館公共化趨勢，藏品文物不再被視為個別博物館的私有財，而是公民共有的文化財，故過去禁止拍照、壟斷圖像的博物館政策紛紛轉變為開放拍照、開放圖像授權給所有民眾使用。以身為臺灣博物館龍頭的國立故宮博物院為例，近年大量開放公共授權圖像，民眾可以不經重重申請關卡，直接下載高解析度文物圖像做為非營利使用。因應國際趨勢，文化部應編列預算，規劃並逐步推動其博物館單位的文物圖像數位化與公共

化授權。請文化部提出未來博物館文物圖像數位化與公共化授權之規劃，並於 6 個月內以書面報告給立法院教育及文化委員會。

(三十二)我國於 103 年施行聯合國兒童權利公約，公約第 1 條：「為本公約之目的，兒童係指未滿 18 歲之人……」；第 31 條：「……締約國應尊重並促進兒童充分參加文化與藝術生活之權利，並應鼓勵提供適當之文化、藝術、娛樂以及休閒活動之平等機會。」

國內博物院常以學齡前孩童、以及具學生身分之學生票作為身分區分，然而此定價方式不符合兒童權利公約之精神，如失學兒少、國三升高一暑期兒少、以及 18 歲以下之外國人，都因未具學生身分都被排除於博物館門外，因此國外博物館常以兒童權利公約之定義，將 18 歲以下視為兒童，不分國籍全面免費入館，18 歲以上有學生身分者則另行優惠。

為落實兒童文化平權，請文化部輔導其下博物館檢討並研議符合兒童權利公約精神之票價策略，免費入館或優惠措施之可能性與計畫內容，於 3 個月向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十三)近期發生影視工作者短期工時過長猝死意外，藝文工作者工作類型大多為非典型工作，無穩定雇主，需要有專屬職業工會保障其工作權益。且藝文工作者即使參加職業工會解決勞保問題，但可能在發生工作意外時有可能因職業項目不同而無法理賠。但目前藝文類別職業工會數量稀少、種類也難以涵蓋藝文工作類別提供專屬需求保障。

文化部作為文化主管機關，應充分掌握臺灣藝文職業工會狀況，並支持藝文職業工會運作，而非僅由勞動部門管理並補助微薄工會行政費用。請文化部研擬有別於創作補助、藝文空間營運補助之外的藝文類別職業工會鼓勵計畫，並建立全國藝文類別職業工會資料庫以利追蹤管理。請文化部於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十四)台灣流行音樂市場日益艱困。在歌曲類型日益分眾化下，未來唱片發行收入將日益減少，歌手將更加仰賴數位通路之發行與現場巡演收入。為因應



分眾化之音樂發展前景：1.文化部應對不同規模之音樂展演場所進行盤點，確保不同發展階段之演出者能有適合之展演空間，以保障基本受眾規模小之樂團、樂手發展，以保障新興之演出者得以進入市場。2.音樂轉向數位發行已成趨勢，文化部應持續關注國外產業動態，掌握數位音樂產業趨勢，並研議目前著重實體專輯、EP 之發行策略，如何因應數位化趨勢進行調整。3.在唱片市場不景氣下，文化部所補助之免費音樂展演活動，應如何強化對個別歌手行銷並搭配實體或線上之周邊販售機制。使相關活動得讓演出者在粉絲群建立上與營收增加上產生更直接之效果。

(三十五)文化部本因所屬單位文化場館眾多，使用非典型人力無論人數或比率皆較高。特別是文化場館特殊工作性質，常需要臨時長工時工作。近年因應勞動基準法數次修訂，文化部應確保本部與其下各單位使用非典型人力是否遵守勞動基準法之規範，包括每日、每週工時上限；七休一規定；以及核實給予加班費用或休假。同時因應加班成本增加之狀況，應考量是否要跟勞動派遣或勞務承攬廠商重新議約，並核實反應於預算。

建請文化部盤點本部與其管轄單位，包括行政法人與財團法人，使用正職人力、臨時人力、勞動派遣、勞務承攬之狀況，是否有因應新修正勞動基準法做出適當修正並編列核實的預算？請文化部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十六)大多數藝文性補助為小額補助，處理核銷工作不只增加藝文工作者的負擔，也徒增承辦人員的業務量。此外依中央政府各機關對民間團體及個人補（捐）助預算執行應注意事項第 4 點，有載明補助案得免支出憑證的空間：「……各機關衡酌受補（捐）助對象提出支出憑證確有困難或不符效益等特殊情事者，得就該部分列明原因，報經主管機關核定，改以其他佐證資料結報。上開特殊情事之結報方式應納入前點之作業規範內或於補（捐）助契約中訂定之。」

大多數申請小額藝文補助者為個人藝術家或小型團隊，沒有專任行政

人力來處理單據核銷。為節省申請者與承辦行政資源，請文化部依中央政府各機關對民間團體及個人補（捐）助預算執行應注意事項所規定之例外方式，評估免支出憑證，以成果報告核銷的方式，並將評估結果向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十七)北部流行音樂中心工程於民國 99 年由前文建會與臺北市政府簽署「行政院文化建設委員會洽請臺北市政府代辦『北部流行音樂中心』工程協議書」，由臺北市政府負責營造，依協議北部流行音樂中心將於文化部於興建完成後，房地無償撥用予臺北市政府，並由臺北市政府經營管理。然而工程尚未完工，近日臺北市已開始出現若干片面更改經營方式的聲音，包括議員無視專業評估規劃，聲稱場地應增加座位數、以及臺北市柯市長擅自聲稱要更改營運方式為委外經營。

北部流行音樂中心事前做過詳盡的需求調查報告，設計有其專業規劃，兩個基地除表演場地外還有育成中心、錄音室等設計。文化部未來要如何落實北部流行音樂中心正常運作，如何監督營運單位不偏離初始定位？請文化部於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十八)自 105 年文化資產保存法修正通過後，陸續有政府單位與地方政府文化部門反應文資維護經費不足，呼籲文化部提高對政府機關補助。雖然文化部為文化資產保存法之主管機關，但維護文化資產實乃各級單位之義務，並非文化部全面承擔。文化部應向各級政府單位充分溝通並督促其維護文化資產之責任。此外未來如欲增加政府機關之補助預算，應注意不得排擠補助民間團體文資維護預算之原比例。

(三十九)目前政府諸多與文化相關之計畫均包括數位建檔的部分。包括國民記憶之影音、歷史現場之虛擬實境、漫畫之數位典藏，以致未來國民記憶庫之設立。

然各項計畫逐一實施，其檔案之存放欠缺統一之規劃。且以計畫編列預算下，檔案長期的管理、維護、存放亦會增加不確定性。若欠缺對檔案

管理、存放之計畫，將增加未來管理、介接之成本，並限制未來再應用之潛能。

爰建請研議制訂長遠之數位檔案管理計畫，及評估由國家文化記憶庫規劃彙集前述臺灣原生文化素材，成立國家級文化資料存放機制之可行性，藉以現行各項計畫數位成果之保存，並藉由存放與資料索引之規格化，以利未來的搜尋與再利用。

(四十)文化部 106 年開始籌組「文化平權會報」推動各單位落實文化平權，目前只有一個補助案推廣文化平權補助示範計畫供團體申請，似乎無法普遍落實文化平權之精神。建請文化部主動研擬針對各種文化場館包括劇場、博物館統一適用「文化平權認證制度」之可行性，包括性別、高齡、兒少或不同障礙者所需要之軟硬體友善措施的檢核與認證，使個別場館清楚標示可提供那一類族群的友善措施，提供民眾參考是否參加展演活動之依據，進一步落實成為亞洲文化平權領先國家。請文化部於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面評估報告以及期程報告。

(四十一)因應出版界折扣戰造成臺灣書種多樣性降低、小型書店難以生存的環境，立法院教育及文化委員會過去多次以預算決議要求文化部儘速研擬出版界「新書售價規範」（過去稱圖書定價制，FBP）實施規劃，文化部於 105 年 12 月完成研究報告，報告中說到如實施新書售價規範，初期出版業可能有一至三成產值下滑，故應配合實施搭配適當之配套措施。國際間普遍視圖書為特殊性的文化商品而給予免營業稅（VAT）優惠，可搭配新書售價規範同步實施實體圖書銷售免營業稅政策。請文化部研擬實施規劃與同步配套措施報告，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十二)自鄭麗君部長上任以來，文化部對 ACG 之產業十分重視，人文及出版司亦積極努力辦理相關業務。惟 ACG 產業雖以漫畫為中心，然其所辦理事項卻不僅止於出版，且擴及影視音（如：動畫）、文創（如：周邊商品）。故文化部除延續現有之努力，各內部相關單位均應參與 ACG 政策之推動，並

於所轄業務內提出相關政策，以整全性推動國內 ACG 產業發展並建構相關之產業鏈。

(四十三)文化部委託國家電影中心於 105 年 12 月 26 日起每月公告電影票房資訊，並參採先前公聽會之意見，採會員系統查詢票房、每月對公眾公告、年度票房產業分析等三種方式，公開全國電影票房資訊。106 年 12 月 7 日起開始執行，每週票房公布一次資訊，盼此措施對電影產業發展有正面影響。

然目前對非產業界會員的一般大眾票房公布部分採 PDF 閱讀過於簡陋，欠缺更細部的整理如各欄位排序、國片跟外片的票房分類、個別影片每週票房匯整等基本資訊，也因此統計數據無法進入「政府資料開放平臺」供民間進一步整合應用。請文化部督促國家電影中心應改進一般大眾使用之票房系統及整體系統未來改善計畫，並將目前電影票房資訊系統使用狀況於 6 個月內以書面報告給立法院教育及文化委員會。

(四十四)新南向政策係 105 年 8 月 16 日總統召集「對外經貿戰略會談」通過「新南向政策」之政策綱領，行政院爰於同年 9 月 5 日正式提出「新南向政策推動計畫」，復於同年 12 月 14 日核定「新南向政策工作計畫」，該工作計畫從經貿合作、人才交流、資源共享及區域鏈結四大面向著手，並分別由各主政及協辦機關依照具體工作計畫，自 106 年度起推動辦理。

文化部主管 106 年度配合政府新南向政策於單位預算編列相關預算合共 1 億 3,315 萬 6 千元，經查截至 106 年 7 月底止累計執行數 6,099 萬 6 千元，預算執行率為 45.81%，詢據文化部表示，主要係配合國外展演會期之時間及預算分配期程所致。文化部允宜加強控管執行，俾達計畫目標，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十五)陽明山原名草山（以下簡稱草山），係我國重要之歷史場域，且為平埔族北投社、麻少翁社的原居地；自日本統治時期以來，草山的文化景觀與權力空間，深具有關鍵指標性，1923 年裕仁皇太子台灣行親臨於此，始政 40 週年紀念台灣博覽會更設有草山分館；至國民政府遷台後，草山經蔣中正前總統更名為陽明山，其黨國痕跡皆歷歷在目。經查草山區域，有草山御

賓館、草山行館、陽明書屋、中山樓、教師研習中心等相關文資，應予系統性的調查研究，並於 1 年內提出書面報告。

(四十六) 被譽為「第一個現代主義建築師」的王大閎先生，師承西方第一代現代建築大師葛羅培 (W. Gropius)，王大閎先生於 106 年屆滿百歲，其建築作品對台灣建築界的發展具有極大且深遠的影響，其建築風格融合 20 世紀主流的現代簡約風格及中國文化精華，係台灣建築界走向現代主義之先鋒。查文化部轄下之國立國父紀念館，乃王大閎先生所設計之公有建物，且為蔣經國、李登輝二任總統就職場域，深具歷史價值。文化部理應針對上述建物王大閎先生之建築風格進行調查研究，爰建議文化部應於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十七) 藝文活動獎補助係文化部就藝文活動之扶持與推動政策中重要之一環，然獎補助申請與核銷流程之繁複多年來受人詬病。文化部雖已於 106 年 9 月時提出藝文補助懶人包，並簡化補助核銷流程，然紙本作業仍顯繁雜，藝術界仍大呼吃不消，期盼文化部得以英國線上申請補助及核銷系統之經驗為例，評估線上核銷作業之可行性，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十八) 藝文補助對於專家學者的演講鐘點費用依舊是國內人士 1,600 元/小時、國際人士 2,400 元/小時的「死豬仔價」，若希望提高演講鐘點費用，需藝文團隊考量執行內容的性質或人員特殊性，於提送計畫時依專業需求進行規劃，並說明合理性與必要性，由文化部評估後，將以個案方式處理。

藝文獎補助扶持國內藝文團體舉辦及參與藝文活動，對國內藝文風氣影響甚鉅，雖文化部已開尊重專業之門，且皆須以個案說明方式處理。爰建議文化部應評估更開放之可能性及宣導相關政策，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十九) 台灣時尚設計產業蓬勃，每年舉辦各式頒獎典禮，其中三金（金馬、金鐘、金曲）萬眾矚目，吸引國內外觀眾，紅毯上卻少見台灣作品。文化部應於頒獎典禮前或邀請出席貴賓時提供台灣設計師作品及媒合管道，使台灣

設計師有更多機會受參與典禮者之青睞。讓紅毯上不只星光熠熠，更可以展現台灣時尚能量，爰建議文化部評估扶持與媒合之可能性，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五十)台灣近年來之建築藝術文化發展蓬勃，受世界矚目，但台灣建築史料文物保存，2007 年起僅由國立台灣博物館以專案方式徵集，且僅徵集部分圖說，而忽略數位文稿圖稿及建築模型之徵件典藏，徵集計畫顯然欠缺全方位思維。再者，「國立台灣博物館二次戰後台灣經典建築設計圖說徵集及數位化計畫」自 2007 年啟動之後，雖徵集 10 萬多筆圖說，然 2013 年後徵集數量銳減，而典藏之外之展示、研究與教育推廣皆不足，10 年來只舉辦 1 次展覽、2 場研討會及 2 項出版，台灣建築文化推動能量虛擲，甚為可惜。

爰要求文化部強化支持挹注國立台灣博物館持續進行更完善、更全面之建築文物、史料徵集計畫，並擴大跨部會共同研議國家級「台灣建築博物館」之可行性，為台灣建築文化藝術之典藏、研究、展示、推廣及教育工作，導入更全方位之作為。

(五十一)藝術家遭遇糾紛時一向是法律訴訟的弱勢方，明明是受害者卻仍須面對冗長繁複的法律程序，陷入孤立無援的困境，文化部與國藝會合作成立法律諮詢服務，提供藝術家法律上的必要援助，捍衛藝術創作權。然此服務使用者仍不多，文化部應廣而週知，提供固定時段或窗口，使藝術家於受到危難時，知道該如何求助。爰建議文化部研議相關政策，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五十二)現行黃牛業者幾乎是無本生意，導致國內演唱會、藝文表演等黃牛票肆虐已為常態，嚴重影響台灣藝文及影視音活動之品質。

文化部應學習國際經驗，提振扶植影視音產業及表演藝術發展，強化場館營運、人才培育之政策作為外，亦對藝文展演活動正常化營運提供支持系統，訂定合理健全之二手票券平台，確保業者及消費者權益，有效遏止黃牛犯罪。

藝文表演產業不只是私部門的營利行為而已，更具厚植國家整體文化

事業發展的深刻意涵。台灣好不容易茁壯起來的音樂表演事業，不該因為政府打擊黃牛不力，而失去藝術家/音樂人的信心，賠掉產業整體健全化的發展。爰建議文化部研議相關政策，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出評估之書面報告。

(五十三) 文化部主管 106 年度配合政府新南向政策於單位預算編列相關預算合共 1 億 3,315 萬 6 千元，經查截至 106 年 7 月底止累計執行數 6,099 萬 6 千元，預算執行率為 45.81%，詢據文化部表示，主要係配合國外展演會期之時間及預算分配期程所致。允宜加強控管執行，俾達計畫目標。

文化部主管 107 年度預算案於本部、影視及流行音樂產業局、臺灣美術館及所屬、臺灣工藝研究發展中心、臺灣博物館及臺灣史前文化博物館等 6 個單位預算編列新南向政策相關計畫預算合共 1 億 0,157 萬 3 千元。其分散編列於 6 個單位預算、14 個工作計畫、19 個分支計畫項下，分工頗為龐雜，允宜彙整列表說明預算編列情形，俾窺政策計畫推動全貌，並利預算審議。又本計畫預算分工龐雜，文化部應妥善統整規劃並加強整合執行，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五十四) 國家鐵道博物館園區係利用台北機場空間展示鐵道文化，同時賦予博物館之教育、研究等目的與功能。然目前文化部是以租賃方式，向交通部台鐵局取得土地及房舍使用權，每年所付租金額度高，且未來會隨著公告地價調整，將使年租金負擔加重，鉅額支出恐排擠其他文化資源。是以，有關台北機廠現行合作模式，宜檢討園區以租代購之方式，以免造成財政過度負擔，爰建請文化部於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出經營改善策略之書面報告。

(五十五) 文化部經營之文化創意產業園區近年來有違規營業問題，部分園區另有招標簽約後籌備營運時間過長，產生園區空間低度利用或閒置之問題。據此，建請文化部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出強化文創園區空間監督管理之報告，以加速營運作業之進行。

(五十六) 國家人權博物館組織法已於 106 年 11 月 28 日經立法院三讀通過，且促進

轉型正義條例亦於 106 年 12 月 5 日三讀完成立法程序，顯示我國對於當代人權的重視，期相關理念得以具體實踐，彰顯臺灣民主、自由、公義的核心價值。惟查國家人權博物館於 106 年度執行率較預定進度落後 5.32%，預算執行成效有待加強。組織法既已通過，文化部應確實控管工程執行進度，俾使國家人權博物館如期順利營運。

(五十七)促進轉型正義條例已於 2017 年 12 月 5 日經立法院三讀通過，象徵台灣啟動轉型正義工程。中正紀念堂係威權統治象徵，故文化部應積極啟動該場館之轉型正義措施。為免造成社會疑慮，中正紀念堂轉型之相關作為應善盡社會溝通責任。爰建請文化部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告，說明未來推動中正紀念堂轉型正義之具體措施與期程。

(五十八)近年來，在台灣生根的東南亞新住民人數已達 50 萬人，其母國文化亦成為台灣多元文化的一環。文化部應協助與培育新住民透過多元文化表演藝術，如舞蹈、戲劇、繪本甚至技藝來表達與闡述自我的生命故事，讓台灣能夠更深入瞭解來自東南亞文化、新住民聲音與想法等，爰要求文化部研擬「推動新住民展現多元文化」之推動政策與獎補助方案，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五十九)1988 年 520 農民運動事件是戰後台灣最大規模的社會運動，至今即將屆滿 30 年。該事件為台灣農民對政府之抗爭，亦有其社會歷史脈絡、土地與人民記憶等。這數十年來，參與其中的農民、運動者已逐漸凋零，文化部應立即展開 520 農民運動口述歷史資料的收集與訪談，並搭配當時保存之照片、影音等相關史料，做為回顧農民運動事件展覽基礎，以建構完善歷史典藏，留下農運歷史記憶與平反人權的重要記錄。爰要求文化部於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出處理進度書面報告。

(六十)文化部鼓勵成人文學、漫畫創作，然幼年時期的孩童有無限創造力，文化部應朝培力孩童發揮好奇心，觀察生活的環境，鼓勵其創造出地區性兒童文學、故事，讓閱讀行動能產生雙向交流與互動。爰要求文化部於 6 個月內，針對偏遠地區研議閱讀推廣提出書面報告，讓閱讀的養成能從小開始。



(六十一) 文化部在人文文學及出版業務推展與輔導，除推廣人文思想，帶動國民閱讀，建構健全文學、漫畫創作環境工作外，亦持續建構兒童文化館網站。然城市、鄉村與部落間的資訊環境建構有數位落差，偏遠地區之網路與設備未必能夠發揮網站功能與內容。爰要求文化部除架設網站外，應參考「行動文化列車」於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出「行動閱讀列車」書面評估報告，搭配兒童閱讀推廣活動，讓文化部推薦之兒童書籍、繪本走入偏鄉，並透過學校、故事媽媽等在地組織，營造友善閱讀之環境，陪伴偏遠地區孩童進行課外閱讀，讓閱讀推廣能向下扎根。

(六十二) 文化部所屬多個財團法人基金會，例如臺灣博物館文教基金會、中法文化教育基金會、文化臺灣基金會、臺灣美術基金會等，基金會預算多不超過百萬元，功能亦以補助活動居多，建議上述基金會應再強化其價值及功能，否則多數業務性質與文化部重複，基金會並無存在之必要。

(六十三) 鑑於補助應作為政策落實之手段，然文化部過往在出版產業相關之補助部分，由於多未有設計關於銷量之統計與要求，致使往往淪為出版社之常態收入。是故，為真正落實扶植出版產業，鼓勵出版與市場對話之可能，爰建請文化部應考量融入產業思維，透過獎補助之設計機制，一方面除可協助文化部掌握相關出版銷售數量，另一方面可以刺激出版業者思考如何真正達到產業化。

(六十四) 鑑於台灣鐵路文資相關保存為建構與還原台灣發展歷史之重點領域，感謝文化部近年針對台灣鐵路文資保存與車體修復部分之努力，然在相關車體之維護部分，除台北機廠現有之車輛外，爰建請文化部具體研議將相關維護之標的擴大適用至全台鐵路文化資產，如現被放置在台東車站全台僅存之 DR2100 型至 DR2500 型車體，並以相關修復預算支應。

因考量台鐵早期鐵道車輛之珍貴性與稀少性，建請文化部協助台鐵局盤點及建立老舊車廂、車輛之履歷名冊，並落實管理。

(六十五) 文化部主管 107 年度預算案於部本部、影視及流行音樂產業局、臺灣美術館及所屬、臺灣工藝研究發展中心、臺灣博物館及臺灣史前文化博物館等 6

個單位預算編列新南向政策相關計畫預算合共 1 億 0,157 萬 3 千元。

106 年度相關預算截至 7 月底止執行進度未盡理想，允宜加強控管並積極辦理：文化部主管 106 年度配合政府新南向政策於單位預算編列相關預算合共 1 億 3,315 萬 6 千元，經查截至 106 年 7 月底止累計執行數 6,099 萬 6 千元，預算執行率為 45.81%，文化部允宜加強控管執行，俾達計畫目標。

預算編列及分工龐雜，允宜彙整列表說明，俾利預算審議及管考，並妥善統整規劃與加強整合執行，以發揮資源運用之最大綜效：按新南向政策乃當前政府積極推動之重大政策，目標在重新定位臺灣在亞洲發展之角色，並為臺灣新階段之經濟發展和動能，創造未來價值。查文化部主管 107 年度預算案有關新南向政策之預算分散編列於 6 個單位預算、14 個工作計畫、19 個分支計畫項下，分工頗為龐雜，文化部允宜彙整列表說明預算編列情形，俾窺政策計畫推動全貌，並利預算審議。又本計畫預算分工龐雜，允宜妥善統整規劃並加強整合執行，期投入資源能發揮最大綜效。基此，爰建請文化部於 3 個月內將上開疑義提出書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

(六十六)文化部主管政府捐助成立之財團法人計有：國家文化藝術基金會、文化臺灣基金會……及中華民國電影事業發展基金會等 12 家。文化部 107 年度預算案分別於「影視及流行音樂策劃與發展」、「影視及流行音樂推動與輔導」、「人文文學及出版業務推展與輔導」及「藝術業務推展與輔導」等 4 個科目編列補捐助財團法人經費計 21 億 4,815 萬元，實屬龐鉅，惟高度仰賴政府挹注財源，營運績效容待提升。

文化部主管之財團法人多數營運績效欠佳：文化部主管之 12 家財團法人 105 年度決算為短絀者有 5 家，決算賸餘者雖有 7 家，惟如扣除政府委辦或補捐助收入即轉為短絀者有金門酒廠胡璉文化藝術基金會、國家電影中心及中央通訊社等 3 家；另 106 及 107 年度預算案，各有 7 家及 6 家預估營運結果為短絀，顯示該部主管之財團法人多數營運績效容待加強提升

。 基此，爰建請文化部於 3 個月內將上開疑義提出書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

文化部主管財團法人接受政府委辦、捐助及其收支賸餘情形一覽表

單位：新台幣千元；%

財團法人 名稱	政府出 資捐助 比率	105 年度(決算數)		106 年度(預算數)		107 年度(預算案)	
		政府委辦 補助占 總收入比 率(%)	餘 絀 (註 2)	政府委辦 補助占 總收入比 率(%)	餘 絀	政府委辦 補助占 總收入比 率(%)	餘 絀
國家文化藝術基金會	99.93	2.23	79,274	0.00	-22,500	49.85	-20,200
文化臺灣基金會	100.00	0.00	-1,103	0.00	-1,963	34.42	3,347
金門酒廠胡璉文化藝術基金會	100.00	91.49	4,454	94.74	540	95.81	788
公共電視文化事業基金會	100.00	88.93	-467,683	86.50	-410,241	42.31	-392,612
中央廣播電臺	100.00	90.07	-290,088	89.07	-183,991	84.77	-155,116
中華民國電影事業發展基金會	80.00	41.80	-503	49.00	-5,816	22.77	-4,981
國家電影中心	100.00	90.75	974	96.72	-5,234	71.69	-4,939
中央通訊社	100.00	66.12	23,857	54.28	0	53.04	0
臺灣生活美學基金會	99.35	0	-293	0	-200	98.64	-200
臺灣博物館文教基金會	100.00	0	141	0	2	0	2
臺灣美術基金會	88.44	0	39	0	10	0	10
中法文化教育基金會	100.00	0	83	0	0	0	0

(六十七)文化部於「藝術業務推展與輔導—行政法人國家表演藝術中心營運與發展」及「衛武營藝術文化中心籌備業務」項下分別編列補助衛武營國家藝術文化中心辦理各場館及附屬團隊營運與規劃經費 5 億 1,190 萬元及衛武營藝術文化中心籌備處之人員維持、基本行政工作維持以及衛武營藝術文化中心主體工程、機電裝修水電……新館所辦公室裝潢等經費 2 億 5,492 萬 5 千元，合共 7 億 6,682 萬 5 千元。

已經 6 度修正計畫，前後展延期程累計達 10 年，業經行政院要求不得再展延，允宜就落後原因研謀改善並加強辦理：就預算執行面分析，本計

畫自 94 至 106 年度累計編列預算 105 億 5,172 萬元，截至 106 年 7 月底止支付實現數 87 億 3,443 萬元，預算執行率 82.78%。查本案初始核定計畫總經費 83 億 6,000 萬元，期程自 94 至 98 年度，嗣因新增工項、物價調整、施工界面整合困難等因素，工程進度一再延宕，經 6 度修正計畫，總經費增加為 105 億 5,172 萬元，已較原始核定總額增加 21 億 9,172 萬元（增幅 26.22%），辦理期限亦由原定 98 年度展延至 108 年度，展延時間前後長達 10 年，業經行政院 106 年 1 月 24 日要求「不得再次展延」，文化部允宜就目前各項落後原因加強辦理，俾免影響後續營運期程。又衛武營籌備處與衛武營營運推動小組長期並存，為免徒增政府財政負擔，允宜審酌整體計畫進度檢討相關人力配置。

爰建請文化部於 2 週內提出改善書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

(六十八)文化部影視及流行音樂產業局 107 年度預算案分別於「電影事業輔導」、「廣播電視事業輔導」及「流行音樂產業輔導」編列 5 億 4,251 萬 7 千元、4 億 6,185 萬元及 4 億 5,986 萬 3 千元，合計 14 億 6,423 萬元，供辦理電影、廣播電視事業及流行音樂產業發展計畫及輔導等業務。惟近年我國影視音產業相關商品出口金額連年下滑，且出口表現遜於鄰近國家，文化部允宜研謀有效對策，以增進相關產業發展與國際競爭力。

近年影音商品出口金額大幅下滑：據統計，我國聲音影像光碟進口金額由 2009 年之 5 億 0,428 萬元，成長至 2015 年 5 億 8,791 萬元，成長幅度 16.58%。惟同期間我國聲音及影像光碟出口金額卻逐年衰退，由 2009 年 24 億 0,783 萬元下滑至 2015 年 10 億 1,132 萬元，下降幅度達 58.00%，反映我國影音產業之國際競爭力恐有衰退跡象。

影視出口表現不如鄰近國家：據文化部影視及流行音樂產業局 2017 年 4 月 7 日出版之「2015 影視廣播產業趨勢研究調查報告」指出：「2014 年至 2015 年電影發行業衰退 3.85%，近五年國片數起起伏伏，國內電影業者

投入國片製作較不穩定；電視頻道廣告量持續下滑，且無線頻道及境內衛星頻道加總之產值較 2014 年下滑，2015 年電視產業出口值亦較 2014 年減少 20.28%。」

另據 2014 影視廣播產業趨勢研究調查報告指出，2014 年我國引進韓、日劇數量，分別較 2013 年增加 13 部及 22 部，惟同期間我國電視節目輸出日本、韓國、印尼及越南等國家之銷售額卻呈現衰退現象。又我國電視節目海外市場主要銷售國家為中國占 52.53%、其次為馬來西亞 9.46%及新加坡 9.29%，反映我國電視節目外銷市場集中於中國。爰文化部應加強協助並輔導影視業者強化產品之文化內涵、內容豐富性及多元化，以增進行銷國際市場競爭力。

爰建請文化部於 3 個月內提出改善書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

(六十九)文化部 107 年度預算案於「文化資源業務推動與輔導」項下新增編列分支計畫「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」9 億 6,409 萬 9 千元，供辦理臺北機廠活化轉型、國家鐵道園區活化、再利用、展示與徵集、活動、推廣及園區修復工程等相關業務經費。本計畫規劃期程自 106 至 115 年度，107 年度延續編列相關經費。

據文化部統計，截至 106 年 8 月底止本計畫累計支付實現數 6 億 0,922 萬 5 千元，預算執行率 78.65%，計畫執行進度 9.29%，較預定進度 9.97%，微幅落後 0.68 個百分點。

臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫經濟效益評估雖具可行性，惟財務評估結果為負報酬，計畫投資無法回收，且未來每年鉅額營運成本恐造成政府長期財政負擔，亟需預為籌謀因應；另本案房地租金龐鉅，文化部允宜探究原因，而營運空間規劃亦宜注意確保博物館園區之設立宗旨。爰建請文化部於 3 個月內提出改善書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

(七十)國立臺灣美術館所屬新竹、彰化、臺南及臺東等 4 個生活美學館 107 年度預算案合共編列 2 億 8,138 萬 5 千元，辦理各項美學研習、講座及展覽等活動，其中人事費為 9,288 萬 2 千元，占總經費 33.01%。

國立臺灣美術館所屬新竹、彰化、臺南及臺東等 4 個生活美學館改隸文化部之後員額已有擴增，且業務計畫尚無巨幅增加，卻仍進用派遣人力達預算員額之 3 成，允宜重新檢視人力進用之合理性與必要性，並提高人力運用效率，以減輕政府財政負擔。

爰建請文化部於 3 個月內提出改善書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

(七十一)文化部於臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫總經費 65 億 5,943 萬元，執行期間為 106 至 115 年，106 年已編列 7 億 7,458 萬 3 千元，107 年度續編第 2 年經費 9 億 6,409 萬 9 千元，營運成本極大，其中辦理辦理國家鐵道博物館園區活化再利用、展示與徵集、活動、推廣等相關業務，計列 2 億 5,371 萬 9 千元，其中資本門編列 1 億 0,151 萬元，編列資訊不明，恐有重複。請就其相關提出書面說明，並於 3 個月內提出送至立法院備查。

(七十二)文化部全球布局行動方案 106 至 109 年第二期國際及兩岸交流中程計畫總經費 23 億 7,404 萬 4 千元，執行期間為 106 至 109 年，106 年已編列 3 億 2,463 萬 6 千元，107 年度續編第 2 年經費 2 億 9,163 萬 6 千元，其中本計畫編列 1,000 萬元，係辦理博物館邁向國際推動計畫，推動國際合作在地化，輔導或串聯博物館事業海外移展或文化合作、交流與行銷活動，推展博物館國際能見度。其中，國際合作在地化中 1.持續促成國際文化機構在臺深耕與合作，例如鼓勵國際組織 NGO 來臺設點，鼓勵在地青年人參與。2.另與地方政府合作，如建議臺北市以區域的概念規劃國際村等，發展都市國際文化。衡量標準卻是以於國內推辦指標性國際文化交流活動 11 項次，卻看不到如何鼓勵並促進在地青年人參與以及與地方政府合作方案，

請就其相關以及檢討機制提出書面報告，並於 3 個月內提出送至立法院備查。

(七十三)文化部辦理臺灣行卷—博物館示範計畫，以臺灣各地重要空間（含博物館典藏品）為基礎，透過專業研究充實詮釋內涵與故事，並以 GIS 地理經緯度座標點位於各主題圖層等工作，計列 2,600 萬元（含資本門 500 萬元），在臺灣博物館預算下就透過資源盤點及數位科技加值整合創造文化資源近用性，編列經費 3,000 萬元，文化部此計畫執行預算分散於多個機關及工作計畫項下，編列資訊不清，不利預算審議與後續督考。請就其相關提出書面報告，並於 3 個月內提出送至立法院備查。

第 2 項 文化資產局 14 億 7,023 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 10 項：

- (一)現行文化資產提報程序之法源為文化資產保存法第 14 條第 1 項，提報人完成提報後，主管機關再依施行細則第 15 條訂定之「現場勘查或訪查」及「作成是否列冊追蹤之決定」，決定該項物件是否列冊追蹤；然實務上，地方主管機關經常僅邀請少數文化資產委員至現場勘查，即決定是否列冊追蹤，使部分具潛力之物件喪失指定文化資產之機會，甚為可惜；文化部文化資產局或可於作成是否列冊追蹤之決定前，要求主管機關完成文資價值先期評估，供各界公評，以避免遺珠之憾；爰要求文化部文化資產局就上開事項進行檢討或修訂法規，並於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關之書面報告。
- (二)現行文化資產審議會之組成數量、審議委員及其任期，規範於文化資產審議會組織及運作辦法第 3 條及第 5 條；然文化資產類型多元，僅規範成立至少 2 個審議會，審議所有類型文化資產顯然不足；又文化資產委員任期雖 2 年，但得予續聘，似有萬年委員之虞；文化部文化資產局或可建立文化資產審議委員之人才資料庫，依專長分類，並建議地方政府依文化資產之類型，彈性組成文化資產審議會審議之；爰要求文化部文化資產局就上開事項進行檢討或修訂法規，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關之書面報告。

- (三)雖依文化資產審議會組織及運作辦法第 11 條第 1 項，召開文化資產審議會時，人民得向主管機關申請旁聽，然根據文化部文化資產審議會旁聽要點第 4 點第 2 項，除全體出席委員同意外，旁聽及轉播僅開放至委員決議前之會議過程；實務上，各地方主管機關於最終決議時皆不開放人民旁聽或轉播；為使文化資產審議透明化，除開放旁聽外，文化部文化資產局應重新審視本辦法及相關要點，並建議地方主管機關依本要點訂定其相關規定，讓人民得以了解各階段審查與結論，爰要求文化部文化資產局就上開事項進行檢討，並於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關之書面報告。
- (四)查文化部及文化部文化資產局近年補助各界進行文化資產之調查、研究、維護等計畫，成果頗豐，然其計畫成果未對公眾揭露，甚為可惜；現文化部文化資產局已建置國家文化資產網，或可於該網站公告該文化資產相關之計畫成果電子檔，供社會各界瞭解；爰要求文化部文化資產局就上開事項研擬解決方案，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關之書面報告。
- (五)部分傳統工藝易隨匠師凋零而消失，人才難以為繼；以修復匠師為例，匠師間有其譜系傳承之問題，當該文化資產前次修復與本次修復為不同譜系時，易使文化資產承受抹滅式的修復，反使前次修復所遺留之傳統文化與工藝訊息消失，甚為可惜；爰要求文化部文化資產局就上開事項研擬解決方案，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出相關之書面報告。
- (六)南北平行預備線過去曾為台灣重要之戰備鐵路。惟隨著糖業鐵路衰退，南北平行預備線現已鮮為人知，許多鐵路及相關站體都遭到破壞或是埋沒。文化部應積極普查過去南北平行預備線之保存狀況，保留台灣之文化景觀。
- (七)為發展多面向水下文化資產保存維護發展工作，推動我國附近海域文化資產調查研究，允宜儘速啟動水下文化資產保護及培植相關專業人才與教育。

水下文化資產之搶救除了打撈、保存及維護等工程技術之外，考證辨偽及荷治、清治、日治迄今沈船史料解讀之專業知識更為重要，爰此，建請文化部在 3 個月內向立法院教育及文化委員會提書面報告，說明我國澎湖、東沙群島



、台江海域等疑似目標物調查研究成果。

(八)台灣中油創立初期，許多設施均接收自日治時期，包括工業廠房與器材設備。日本海軍在高雄成立的第六燃料廠興建專用鐵道運輸軍需用油，目前廠內仍保留一段鐵道，不論是宏南宿舍群抑或是運輸燃油鐵道，都是彌足珍貴的文化資產。已被拆除的新竹六燃廠原預計用植物為原料生產出可供軍用的燃料，即為現代生質燃料概念，該鐵道主要的路基就是現在的公道五。

文化資產局鐵道藝術網絡跨域計畫應納入中油運輸油品鐵道，以完整呈現周邊歷史空間，協助中油盤點現存的相關位址及妥善活用退役火車頭及油罐車還原當年運輸路徑，以靜態立牌方式或動態音像紀錄、設計文資微旅行等方式重現中油經歷發軔期、戰爭期、戰後迄今的高雄工業城市發展史。爰此建請文化部文化資產局在 3 個月內研擬保存中油文資建築，以及促進在地深度觀光旅遊，透過互動方式貼近大眾日常生活、深化大眾對台灣文化史的認識之書面報告。

(九)有鑑於現行法規所囿，一旦被指定為古蹟或登錄為歷史建築，文化資產所有權人及其家族成員將失去活化再利用的主導權，間接致使文化資產加速流失。更甚者，許多民間提報的文化資產進入列冊追蹤後，主管機關列冊僅為召開實物勘查會議以審查是否指定或登錄為古蹟、歷史建築、紀念建築及聚落建築群。實務上，涉及土地開發利益之文化建築遭到拆除或焚毀事件時有所聞，足見文化資產保存法施行細則所列冊追蹤顯有怠惰，保存文化資產之實質績效允有改進空間。爰要求文化資產局在 1 個月內對文化資產列冊追蹤之「追蹤」計畫、定期訪視紀錄及排入文化資產審議時程等針對文化資產進入列冊追蹤後之消極不作為情況，請文化部於 3 個月內研擬檢討改善書面報告。

(十)有鑑於近期多項文化資產審議案件過程中，皆有文史工作者抑或參與公民者對行政程序及官員出席比例有所疑義，如主管機關為開發單位時，不得出席文資審議會會議，建立迴避制度，以及文資審議出席委員，政府官員代表不得多於三分之一等問題，文化部業已修訂於文化資產審議會組織及運作辦法，請文化部

文化資產局確實督導地方主管機關依規定辦理，以確保每件文化資產審議案過程之公平性。

第 3 項 影視及流行音樂產業局 15 億 6,778 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 9 項：

(一)凍結第 3 目「廣播電視事業輔導」1,000 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出專案報告後，始得動支。

(二)文化部影視及流行音樂產業局 107 年度預算案分別於「電影事業輔導」、「廣播電視事業輔導」及「流行音樂產業輔導」編列 5 億 4,251 萬 7 千元、4 億 6,185 萬元及 4 億 5,986 萬 3 千元，合共 14 億 6,423 萬元，供辦理電影、廣播電視事業及流行音樂產業發展計畫及輔導等業務。惟近年我國影視音產業相關商品出口金額連年下滑，且據文化部影視及流行音樂產業局 2017 年 4 月 7 日出版之「2015 影視廣播產業趨勢研究調查報告」指出：「2014 年至 2015 年電影發行業衰退 3.85%，近五年國片數起起伏伏，國內電影業者投入國片製作較不穩定；電視頻道廣告量持續下滑，且無線頻道及境內衛星頻道加總之產值較 2014 年下滑，2015 年電視產業出口值亦較 2014 年減少 20.28%。」

另據 2014 影視廣播產業趨勢研究調查報告指出，2014 年我國引進韓、日劇數量，分別較 2013 年增加 13 部及 22 部，惟同期間我國電視節目輸出日本、韓國、印尼及越南等國家之銷售額卻呈現衰退現象。又我國電視節目海外市場主要銷售國家為中國大陸占 52.53%、其次為馬來西亞 9.46%及新加坡 9.29%，反映我國電視節目外銷市場集中於中國大陸，惟據文化部影視及流行音樂產業局統計，2015 年我國電視劇輸出中國大陸（79 集）之表現不如韓國（415 集）及泰國（260 集）等鄰近國家。爰要求文化部就提升我國影視音產業出口、開拓海外市場，並強化影視音產品之市場競爭力等問題，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三)107 年度文化部影視及流行音樂產業局關鍵績效指標分別為「增加國片映演場次」、「輔導製播高畫質電視節目時數」、「輔導影音業者產製多元創意影音內

容並於新媒體平台上架」、「輔導廣電業者海外行銷」等，未有流行音樂類別關鍵績效指標；爰請文化部影視及流行音樂產業局應針對流行音樂類別預算擬定相關指標，以評估預算運用。

(四)經查文化部台灣地區唱片市場銷售，2015 年數位音樂銷售金額首度超過實體唱片金額，數位音樂蔚為主流；根據國際唱片業聯盟（IFPI）調查指出，全球音樂市場數位音樂收入更占 78 億 5,000 萬美元，但未見文化部針對數位、串流音樂產業趨勢、關鍵指標等做出規劃，爰請文化部影視及流行音樂產業局於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

附表：台灣地區唱片市場銷售金額（單位：千元）

年度	銷售金額		銷售金額 (合計)
	實體唱片	數位音樂	
2015	850,644	963,313	1,813,957
2014	986,687	794,176	1,780,863
2013	1,154,694	647,416	1,802,110
2012	1,296,457	475,875	1,772,332
2011	1,638,374	344,759	1,983,133
2010	1,775,429	248,749	2,024,178
2009	1,781,356	258,407	2,039,763
2008	1,721,894	276,528	1,998,422

(五)自 2015 年起，財團法人國家電影中心接手推動「國片暨紀錄片影像教育扎根計畫」，扮演承先啟後的角色，在深入校園、培育種子師資、教材深化等著力甚深；惟推行至今，已陸續出現師資培育、系統性課程規劃等問題，導致僅有點狀優秀教師於各校努力，推廣較為困難，爰請文化部影視及流行音樂產業局於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(六)廣播產業近年來逐漸萎縮，2017 年 9 月更傳出飛碟聯播網、NEWS98 新聞部裁員 11 人的事件；查文化部影視局在 107 年廣播預算上，僅編列「廣播電視金鐘獎」、「輔助製作廣播多元化內容」，文化部業務報告亦未見對廣播產業政策規劃，爰請文化部影視及流行音樂產業局於 3 個月內向立法院教育及文化委員

會提出書面報告。

(七)近年新南向政策已成為我國之基本國策，惟文化部針對新南向國家之影視音輸出數量未有完整之統計，許多國家仍有缺漏。建請文化部完成其相關之統計，以健全影視音產業發展所需之資訊。

(八)近年來境外劇大幅進入，包含國內無線台黃金時段及有線頻道戲劇台皆有引進。繼韓劇之後，中國大陸劇已紛紛進入台灣市場，外來戲劇播映時數占半數以上，且受中國磁吸效應台灣劇組人才及演員外流更是嚴重，面對產業環境惡化，國內電視產業面臨成長趨緩困境，顯示政府投入之資源與產業實際需求產生落差，又未適時因應國際產業環境變化提出有效輔導措施，使產業競爭力逐漸流失，亟待重新檢討計畫推動方案與產業需求之契合度、執行策略之妥適性。另目前全球運用網路平台串流技術觀賞影視音等各類節目已成趨勢，但我國相關影音平台內容，仍以購買節目為主，持續呈現缺乏自製優質內容的窘況。顯示「廣播電視內容產業發展旗艦計畫」之內容仍未符合實際現況需求。爰此要求文化部除應深化相關人才培育外，須就加強協助並輔導影視業者強化產品之文化內涵、內容豐富性及多元化，以符合國際市場競爭力與需求。

(九)台灣於動畫製作上，過往雖透過代工建立產業基礎，然原創內容卻未充分之發展。文化部雖持續進行補助，但部分作品票房表現不佳，以致本土動畫創作更受打擊。以金馬獎為指標，逾 12 年才終於有台灣動畫長片「小猫巴克里」問鼎金馬獎。

為使台灣動畫電影能有持續之發展，請影視及流行音樂產業局根據歷來補助成果與現行補助審核機制，研議動畫電影未來之發展策略，並應考慮到配音人才之養成。

第 4 項 國立傳統藝術中心原列 11 億 6,067 萬 6 千元，除第 3 目「非營業特種基金」第 1 節「國立文化機構作業基金」2 億 9,330 萬元，暫照列，俟所屬非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

本項通過決議 3 項：

(一)凍結第 1 目「一般行政」100 萬元，俟文化部向立法院教育及文化委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)臺灣豫劇團與國光劇團並列為國內唯二的國家級劇團，惟國內並無豫劇相關傳統戲曲科系可以傳承與培育相關戲曲人才，在那特殊的時代背景下刻苦走過許多難關，在高雄深根也發展出「臺灣豫劇」之特色。

其雖貴為國家劇團，卻不似國光劇團有著閃耀光環，與民間劇團一起爭取地方資源，並同時協力推廣地方戲曲，同一批演員不僅一面積極下鄉鎮、入校園推廣戲曲體驗與教育，亦同時進行年度大型製作排練，演員幾乎沒有充分時間休息，這對表演人才的藝術生命與戲曲技藝的提升都是耗損，建議未來應予考量改善。爰此，建請國立傳統藝術中心於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三)傳統藝術中心分別於「傳統藝術中心業務—『跨藝匯流·傳統入心』跨域增值發展計畫」、「國立文化機構作業基金—傳統藝術發展作業基金」科目編列 3 億 0,500 萬元及 2 億 9,330 萬元，合計 5 億 9,830 萬元。本計畫乃 6 年期之公共建設中程計畫，107 年度續編第 4 年經費。截至目前預算執行與計畫進度概述：行政院核定本計畫總經費 26 億 9,155 萬 6 千元，由中央公務預算負擔 24 億 1,976 萬 8 千元，預定執行期間為 104 至 109 年度，104 至 106 年度累計編列預算 15 億 0,153 萬 7 千元，截至 106 年 8 月底止累計支付實現數 6 億 8,585 萬 6 千元，預算執行率為 45.68%，累計計畫執行進度 25.5%，較預定進度 28.2%落後 2.7 個百分點。

本計畫執行進度落後已影響傳統藝術發展作業基金營運績效，允宜積極加強辦理：查高雄中山堂修復工程及高雄中山堂商業區新建工程乃屬「『跨藝匯流·傳統入心』—國立傳統藝術中心公共建設（104 至 109）跨域增值發展計畫」之子計畫，其執行進度均攸關後續傳統藝術發展基金之運作，例如國立文化機構作業基金-傳統藝術發展作業基金 105 年度決算總說明指出，該作業基金因臺灣戲曲中心興建工程進度延宕，導致各項規劃及採購作業延後辦理。顯示臺

灣戲曲中心工程進度落後已影響傳統藝術發展基金營運，允宜積極加強辦理。

綜上，傳藝中心辦理「『跨藝匯流·傳統入心』-國立傳統藝術中心公共建設（104 至 109）跨域增值發展計畫」，其中臺灣戲曲中心興建工程、高雄中山堂修復及高雄中山堂商業區新建等 3 項工程因執行進度未如預期，已影響後續傳統藝術發展作業基金之營運，允宜就落後原因積極改善加強辦理。爰建請文化部於 3 個月內提出改善書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

第 5 項 國立臺灣美術館及所屬 6 億 8,506 萬 1 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)為使美術館或博物館能夠更親民，打造藝術文化場所的可親近性，先進國家之美術館（例如美國現代美術館、英國國家藝廊、加拿大蒙特婁美術館、日本國立美術館等）在周末或特定期間舉辦夜間活動或夜間開館，以吸引更多民眾參與文化活動；而國內之台北市美術館、國立故宮博物院也曾在夜間開放館所，舉辦各類藝文活動或講座，使在平常上班或上課的上班族或學生能有參觀的機會，除了能提高美術館的參觀人數外，更移除進入文化館所障礙，提高民眾參與文化活動的動機和意願，實施期間成效良好。

綜上，根據國內、外經驗，在適當的評估與配套下，美術館或博物館夜間開館確實能提高民眾參與文化及藝文活動的意願；而美術館也可利用此一方式延伸美術館的藝術能量，而國立臺灣美術館為我國重要的美術館之一，藝術能量豐富，為能吸引更多民眾享受文化資源，建請國立臺灣美術館評估夜間開館及活動規劃之可行性。

第 6 項 國立臺灣工藝研究發展中心 2 億 6,123 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)2018 年預計派員出訪參展 10 次（含中國地區），其中新加坡、菲律賓、泰國、日本、法國各 1 次，中國大陸 5 次。政府大力推動南向政策，國立臺灣工藝研究發展中心南向的交流參展活動占比例過低，僅新加坡、菲律賓、泰國等 3 處，建議能調整或增列與東南亞東協地區國家交流或參展次數。

第 7 項 國立臺灣博物館 3 億 3,506 萬 2 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

(一)國立臺灣博物館之本館展覽館前身為「兒玉總督後藤民政長官紀念館」，於大正四年（西元 1915 年）落成，後因政權更迭與組織改造，現該展覽館坐落及其周圍之土地管理機關為臺北市政府，展覽館之建物管理機關為國立臺灣博物館，形成土地、建物管理機關不同之情事；查國立臺灣博物館每年需編列土地租金預算，向臺北市政府繳納土地租金，似有排擠館務文化預算之虞；另查國立臺灣博物館於廣場推行博物館教育活動時，常受制於臺北市政府，致使博物館教育活動推行遭受阻礙；爰要求文化部及國立臺灣博物館研議展覽館坐落及其周圍之土地移撥至國立臺灣博物館管理之可行性，並評估上開問題之解決方式，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(二)國立臺灣博物館 107 年度預算案於「博物館業務—博物館業務之推展」計畫項下編列 6,156 萬元，其中 1,520 萬 5 千元預定用於辦理國定古蹟臺灣總督府博物館建築、機電檢修更新及再利用計畫。惟鑑於國定古蹟臺灣總督府博物館建築、機電檢修更新及再利用計畫亦屬古蹟工程，允宜汲取以前辦理古蹟修復工程之經驗，加強各項前置規劃作業，俾順利後續執行。

是以，臺博館 107 年度預算案編列國定古蹟總督府博物館建築、機電檢修更新及再利用計畫，預定辦理期程 5 年，允宜依預算法第 39 條規定揭露完整資訊，復鑑於本案為古蹟修復工程，涉及之技術與法令較為複雜，允宜加強前置規劃作業，俾利後續執行。

爰建請文化部於 3 個月內提出改善書面報告，並送交立法院教育及文化委員會。

第 8 項 國立臺灣史前文化博物館 2 億 4,983 萬 8 千元，照列。

第 23 款 科技部主管

第 1 項 科技部原列 399 億 6,521 萬 3 千元，除第 6 目「非營業特種基金」第 1 節「國家科學技術發展基金」329 億 8,275 萬 9 千元，暫照列，俟所屬非營業特

種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

本項通過決議 68 項：

- (一)災害防救法已於 2017 年 11 月 7 日修正災害定義，並新增「火山」及「懸浮微粒物質災害」為該法所稱之災害，查國家災害防救中心之組織任務為推動及執行災害防救科技之研發、整合事宜，爰要求科技部及行政法人國家災害防救科技中心針對火山及懸浮微粒物質災害提出研發及整合計畫，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。
- (二)查國家災害防救科技中心設置條例，行政法人國家災害防救科技中心（下稱災防中心）業務之一為推動及執行災害防救科技之研發、整合事宜；然查科技部 107 度預算案，財團法人國家實驗研究院（下稱國研院）發展計畫之計畫內容第 4 項及第 10 項，國家實驗研究院國家地震工程研究中心（下稱國震中心）及台灣颱風洪水研究中心（下稱颱風中心）之業務範圍皆涉及防災科技研發，業務顯有重疊；爰要求科技部針對災防中心、國研院國震中心及颱風中心之重疊業務進行全盤檢討，並評估最適分工，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。
- (三)座標系統為大地基準（Datum）及座標格式（Grid）所組成，現行台灣盛行之大地基準計有 TWD67、TWD97、WGS84 三種，座標格式則有經緯度及二度分帶兩類，計有六種組合；然而各類座標系統，呈現形式相似，實務上卻因座標系統不一致，造成搜救延誤之情況，爰要求科技部及行政法人國家災害防救科技中心，評估台灣最適之座標系統，並會同內政部等相關機關，研擬統一台灣座標系統之策略，以利防救災之推行，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。
- (四)查財團法人國家實驗研究院（下稱國研院）董事會已同意國家晶片系統設計中心（下稱晶片中心）及國家奈米元件實驗室（下稱奈米中心）採同一主任制，現正公開對外徵選主任人選；查國研院現擬整合兩中心之研發與服務業務，顯示兩中心合併能產生更大研發量能；爰要求科技部對國研院晶片中心及奈米中



心重新檢討業務分工，並評估合併可行性，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五)2017 年 11 月上旬文化部帶領專業策展人等 20 餘位藝術家至財團法人國家實驗研究院國家高速網路與計算中心及儀器科技研究中心參觀訪問，並期待未來能產生文化及科技之結合，顯見科技部及文化部現有跨部會合作之意，此舉甚佳；同年 7 月科技部及文化部首長共同出席文化科技論壇，會議中曾提及將共同提出文化科技施政綱領，惟目前仍未見該施政綱領之草案內容，研擬進度亦不明；為確立國家文化科技政策之方向，爰要求科技部配合文化部就文化科技施政綱領辦理情形、科技與文化跨部會之合作規劃以及其他文化科技政策進行說明，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(六)根據 2017 年 11 月最新公布之全球 500 大高速計算主機，財團法人國家實驗研究院高速網路與計算中心（下稱國研院國網中心）建置之新一代 Peta 級高速計算主機排名第 95 名，能源效率排名第 31 名，成績斐然；查國研院國網中心目前在役之高速計算主機仍有御風者 ALPS、IBM Cluster 1350/1350A、Formosa 5 Cluster、Formosa 3 Cluster 等主機，科技部及國研院國網中心應考量新一代 Peta 級高速計算主機之能力，重新配置業務，並評估其運算能量，研議主機淘汰或更新之計畫；爰要求科技部就上開事項，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(七)財團法人國家實驗研究院國家太空中心（下稱國研院太空中心）規劃之自主衛星（FORMOSAT-7R），原預計與福爾摩沙衛星七號（FORMOSAT-7）第二組一併發射，惟福爾摩沙衛星七號（FORMOSAT-7）第二組衛星群因美方經費取得困難，現已宣布終止發射，科技部與國研院太空中心應研擬該衛星之發射計畫；另查第二期國家太空科技發展長程計畫預計於 2018 年結束，科技部應評估國內需求及審視國際情勢，研議新一期之太空計畫；爰要求科技部與國研院太空中心就上開事項進行說明，於 6 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面

報告。

(八)財團法人國家實驗研究院科技政策研究與資訊中心（下稱國研院科政中心）其核心任務為支援科技計畫執行管理與效益評估、進行國內外科技資訊蒐集、建置與整合服務及進行前瞻性議題趨勢研究，以支援政府決策體系、協助科技政策規劃制定等研究及資訊相關之業務，然查國研院科政中心近年皆編列創新創業激勵分支計畫預算，除有逾越該中心成立目的之虞外，該項計畫與國家發展委員會、經濟部推行之業務相似；為避免預算重複編列，爰要求科技部會同相關部會就創新創業各部會分工進行說明，並檢討該項業務之最適分工，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(九)財團法人國家實驗研究院台灣海洋科技研究中心（下稱國研院海洋中心）之中心業務為深化海洋科技之研究與發展，其核心任務之一為維運海洋科學研究船；自海研五號於 2014 年沉沒以來，科技部預計成立 3,000 噸級、2,000 噸級、1,000 噸級及兩艘 500 噸級之海洋研究艦隊，強化海洋探測之能力，然上揭海洋科學研究船之預算散見於各單位及不同分支計畫，無法觀其全貌；另查 2,000 噸級之海洋研究船之承包商 Triyards Marine Services 因產生財務狀況，故延宕造船時程；爰要求科技部及國研院海洋中心應就上開事項說明，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十)光學雷達（light detection and ranging,LiDAR）因波長短能量強、數據精確並能及時建置車體周圍環境 3D 地圖，為自動駕駛車所使用之感測技術，然目前光學雷達因造價昂貴、體積過大、產量稀少等問題，現無法廣泛應用；為因應智慧城市，早日進入自駕車時代，科技部應審視現有之技術，深化光學雷達領域之研究，並儘早掌握自動駕駛車之關鍵技術；爰要求科技部就上開事項，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十一)科學技術基本法第 13 條明定，國家科學技術發展基金應編列一定比例之經費推廣科學知識普及化，然現執行科學知識普及業務之機關分散於科技部、教育部等部會，除未能整合外，亦無整體之規劃，有效能不彰、資源重複投入

之虞；另查科技部現有之科普傳播平台，其取向與民間設立之平台類似，執行成效亦不如民間，科技部應檢討該平台之定位；綜上，爰要求科技部、教育部等相關機關，針對上開事項，重新檢討推動科學知識普及業務之方向、形式，並研擬各部會間之最適分工，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(十二)查近年科技部之產學合作研究計畫中止件數約為 6%，其中部分計畫中止原因為計畫主持人因職涯規劃等個人因素離職，致使該產學合作研究計畫無法完成；為防杜任意中止計畫，形成政府資源之浪費，爰要求科技部評估產學合作之現況，並研擬或制定妥適機制處置，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

表一：近年科技部產學合作研究計畫未完成情形

年度	100 年	101 年	102 年	103 年	104 年	105 年
核定件數	815	806	770	750	738	758
中止件數	68	52	34	48	54	28
比例	8.34%	6.45%	4.42%	6.40%	7.32%	3.69%

(十三)查 2015 年教育部發行科普讀物推薦書目之統計，有多達 75%之科普讀物，源自於國外科學團隊所著作，本土出產僅剩 25%，顯現出兒童科普童書比例嚴重失衡之問題，顯示我國科普圖書資源仍相對缺乏。為增加本土科普圖書資源，科技部應結合教育部及文化部，針對科普童書比例失衡之情形做檢討外，同時應鼓勵本土之優秀科學團隊和兒少文學專家合作，以打造適合我國兒少領域閱讀之科普讀物，並以本土比率為 50%目標，請於 107 年 7 月前提出評估報告。

(十四)科技部出刊超過 40 年之月刊科學發展，經多次轉型，目前導向為綜合性科普雜誌，引導來自學術機構相關科技知識，並普及於社會大眾，讓全民能夠藉以吸收科學技術之知識，並增進大眾科學知識為主要目的。

然科學發展月刊 106 年於網站上銷售及訂閱數仍不甚理想，且書刊多以贈送學術機構、學校為主，對於月刊盼期許推廣普及於社會大眾，增進大眾科學知識等相關目標，仍有改善空間之必要，建請科技部應重新評估，未來科技月刊之刊載內容、實質宣傳及實質效益後，107 年 7 月前提交評估報告至立法院教育及文化委員會。

(十五)依據科技部規劃，我國研究船海研五號退役後，將由「勵進」研究船接續相關任務。查科技部提供最新進度資料得知，預計 106 年年底前完成 2 次海試作業，整體規劃以 107 年 9 月正式並進行科學首航為目標，與原本計畫預期於 106 年底進行服役進度落後不少。然而國家實驗研究院應以安全性為重點監督整體計畫進度之執行，建請國家實驗研究院應於正式首航前每 3 個月提交勵進號規劃之整體執行等相關進度之書面報告至立法院教育及文化委員會。

(十六)科技部於太空科技發展與服務計畫編列 8 億 9,877 萬 1 千元預算，旨在推動台灣太空科技應運。經查，福衛七號 2 組各 6 顆衛星，原本預計分別在民國 107 與 108 年發射，然而第 2 組部分，卻因美方經費問題，決定取消，此舉將造成福衛七號對全球性氣象觀測準確度有所偏差。

福七第 1 組會如期在 107 年發射，2 組差別在於能觀測的緯度及衛星角度不同，第 1 組主要負責中低緯度氣象觀測，另一組則能觀測到高緯度及全球性資料，第 2 組衛星的取消，對於全球氣象預報準確度恐有影響。

另外，先前福衛五號也有影像清晰度問題等，科技部應積極解決上述問題，並與專家研議解方，勿讓太空科技推展淪為表面。

(十七)科技部自 101 年至今推動人文創新與社會實踐計畫已達二期，包括東華大學、成功大學、暨南大學等大學相繼投入計畫，除了過去有良好的執行成果，推動學校探討所在區域當前面臨的重要問題與困境，亦透過哲學基本原則的反思、有系統的歷史考察，進行結構性研究，對在地的問題提出具體改善建議，培養在地人文創新與社會實踐團隊。未來應擴大其執行規模以外，亦應

考慮將此經驗，與教育部高教深耕計畫中大學社會責任（USR）交互串聯，以達成一加一大於二的效果。爰此，要求科技部應就如何使過去執行經驗與未來規劃，與教育部高教深耕計畫相互配合，於 3 個月內提出書面報告。

(十八)科技部現有與設計領域相關之學門，包括土木學門之建築都市領域、工業工程學門之工業設計領域，以及藝術學門之環境藝術與設計領域。自 104 至 106 年間，相關領域之計畫補助總經費自 7,114 萬元增長至 1 億 2,700 萬元，平均個別計畫補助，建築都市領域自 47 萬 7 千元提高至 77 萬 8 千元、工業設計領域自 70 萬 5 千元提高至 72 萬 5 千元、環境藝術與設計領域自 56 萬提升至 70 萬 6 千元，惟各領域補助之件數，僅有環境藝術與設計領域是自 65 件增加至 76 件，建築都市領域自 45 件下降至 34 件，工業設計領域亦從 43 件下降至 33 件，對我國高等研究領域投入設計相關領域之經費仍有不足，不利我國發展以設計為導向、提高各領域附加價值之發展目標。爰此，要求科技部應就如何鼓勵並一般專題計畫投入各學門之設計思考，於 3 個月內提出書面報告。

(十九)科技會報為我國目前科研計畫主要審查單位，惟相關會議紀錄未依照政府資訊公開法上網公開，致使科研預算分配關鍵階段未臻透明；科技會報召集人及副召集人由行政院長、科技政委及中央科技主管機關首長（即科技部長）擔任，卻僅有科技部長至立法院報告備詢之義務，亦出現有權無責之情形，致使國家重要科研預算之分配，與政府透明化政策有違，相關問題應予以檢討改善，並於 3 個月內提出書面報告。

(二十)經立法院預算中心提出專題報告指出，中央各機關貴重儀器之管理及使用仍有未臻理想之處，包括儀器設備老舊、多已超過使用年限；多為國外產製、高度仰賴進口，也因此關鍵組件或維修受制於國外廠商，維修昂貴耗時易造成儀器閒置或低度使用；使用收入偏低，貴重儀器於開放共同管理平台比率亦偏低甚至閒置，或仍以自行使用為主。可見現有單純以資訊揭露之共同管理平台，並未能有效揭露並提高貴重儀器之使用效能，致使國家投入龐大科

研預算之結果未能有效利用。爰要求科技部應於 3 個月內，就如何提高貴重儀器之使用效能檢討過去作法並提出因應對策，研議建立專責管理機制以促進開放共用並定期公布科研設施與遺棄之運行情況與研究成果之貢獻等平常考核等事項，提出書面報告。

(二十一)長期以來科技預算分配散見科技部、中央研究院、教育部、經濟部等有關部會，然則基於各部會之分工，除重大爭議案，各單位少有跨部會署之整合。自 106 年度政府提出旗艦計畫，由各部會提案爭取經費，期達致跨部會署整合能量、創造新興產業之量能。惟查相關計畫部會署主要仍以部會職能為考量提案，導致執行、職能或計畫等部分仍有重疊之虞，爰要求科技部於 1 個月內會同前述有關部會，針對跨部會協作平臺、各部會執行目標與具體之執行期程、各部會執行之計畫統整進行盤點並提出未來如何具體整合、分工執行，向立法院教育及文化委員會報告。

(二十二)有關防災科技之落實與服務平台計畫，係透過災害情資網，提供各單位共享；而災害示警廣播訊息係以手機為媒介，推播災害示警訊息予民眾。但就目前「災害示警廣播訊息」及「防災科技之落實與服務平台計畫」，並未將空氣汙染、監測、防制、預警通報等即時指標納入，為有效提高民間即時觸及相關資料之可能性，爰要求科技部於 2 個月內提出報告研議將空氣汙染等跨領域應用納入該項計畫之可行性。

(二十三)科技部 107 年度「國家科學技術發展基金」計畫項下編列 329 億 8,275 萬 9 千元，而該基金編列 16 億 4,240 萬 1 千元辦理推動產學合作研究相關計畫。政府以經費挹注推動產學合作研發計畫多年，科技部近年投入經費大幅成長，投入產學合作研究經費居各主要相關部會之冠；國立大專校院近年度累積專利維護件數逐年增加，惟專利運用率逐年下降，專利及技轉收入未能相對成長，且過半數國立大專校院專利運用率低於 5%，多數學校之專利運用率呈下降趨勢或未曾應用。爰要求科技部應持續強化研發成果之商業化，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會作專案報告。

(二十四)科技部 107 年度「國家科學技術發展基金」計畫以「設備及投資—投資」科目增撥科發基金 329 億 8,275 萬 9 千元，且全數列為資本門。科技部挹注科發基金資金，再由科發基金補助專題研究計畫及一般行政管理經費等，其用途多屬一般經常性支出，全數以「設備及投資—投資」科目入帳並列為資本門，未盡合宜。再者，科技部補助專題研究計畫與經濟部補助科技專案計畫，本質同為補助科技研發計畫，卻因透過基金轉撥與否而對經資門歸類標準不同，恐值商榷，且立法院已數度決議檢討修正增撥科發基金經資門劃分。爰要求科技部依立法院決議重新檢討修正，並參酌經濟部科專計畫依支出性質之經常門、資本門明確劃分，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(二十五)科技部 107 年度「一般行政」計畫項下編列「人事費」3 億 6,028 萬 6 千元，其中聘用人員費用為 1 億 231 萬 4 千元，與法定編制人員待遇 1 億 2,907 萬 4 千元相近。科技部依法為應全球科技快速發展，多元化進用科學技術人才，得聘科技專業人員，惟現行各學術研究司等主要司處人力多以聘用人員為主，且長期聘用。爰要求科技部檢視長期用人方式，並與考試院及行政院人事行政總處等機關溝通考試類別及任用員額，進用及培育適任之正式人力，以逐漸改善用人結構，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(二十六)國研院 107 年度太空科技發展與服務計畫項下編列政府補助預算為 8 億 9,877 萬 1 千元，其中福衛七號計畫 2 億 2,324 萬 9 千元，預計於 107 年度完成第 1 組 6 枚衛星發射及持續研發 1 枚小型自主衛星等；另太空科技營運服務平臺 3 億 1,830 萬 2 千元，辦理業務包括福衛五號遙測取像與有效接續福衛二號既有任務之執行，以及三號掩星星系之例行操作等。福衛五號已成功發射及開始收集電離層電漿科學參數與測試遙測取像，惟回傳影像有模糊不清及光斑現象。爰要求國研院應在現有改善基礎上進一步追蹤衛星運作情形，以提供各界使用者所需之遙測影像與電離層資料。另福衛七

號耗資龐鉅，106 年度尚有以前年度保留款迄未執行，發射時程一再延後，應配合發射時程調整預算分配，並持續與美方協調促其成功發射，並於 3 個月內就本案向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(二十七)「政府補助預算收入」107 年度編列 49 億 0,277 萬 8 千元，主要績效顯現於服務、研發、育才及營運方面，其中於研發範疇獲得專利數之目標值為 151 件（包括國研院自行研究及外部使用者獲得之專利數）。國研院研發所獲專利授權廠商應用情形不盡理想，且相關權利金收入不足支應專利之申請及維護費用，爰要求國研院持續強化專利之應用，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(二十八)同步輻射中心「台灣光子源綠能生醫旗艦計畫」107 年度公務預算補助 2 億 7,450 萬元，辦理先進同步加速器光源周邊實驗設施之研發建造、整併與優化升級等事項，並支援台灣光子源運轉。同步輻射中心辦理「台灣光子源綠能生醫旗艦計畫」，衡酌計畫審查意見已指出，綠能策略發展與材料研發尚非該中心強項。為達成計畫目標，爰要求該同步輻射中心建置關鍵研究團隊參與，及構建各實驗站運作績效機制，以因應相關綠能生醫及材料研發之需求，並於 3 個月內就本案向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

(二十九)新竹生醫園區相關收支於 104 年度納入科工基金，基金用途包括園區擴建及新建之投資支出。然 106 及 107 年度卻以公務預算編列相關經費，以致預算編列欠缺一致性，雖國發會以「為積極落實五大創新產業—『亞太醫藥產業研發中心』政策」為由，建議科技部於公共建設歲出預算額度內支應，然新竹生醫園區現有廠房出租率已達 100%，為提供生醫廠商充足進駐空間而興建第二生技大樓，該大樓自償能力亦佳，科技部應參酌財政部及行政院主計總處建議，改由科工基金編列預算支應。

(三十)國家同步輻射研究中心之「台灣光子源綠能生醫旗艦計畫」，辦理先進同步加速器光源周邊實驗設施之研發建造、整併與優化升級等事項，並支援台灣



光子源運轉。然綠能策略發展與材料研發，並非同步輻射研究中心強項，科技部應研議建置以該中心所強之實驗站分析設施為基礎，讓綠能研究者專業可以發揮之平台，儘早建置關鍵核心研究團隊參與機制，以因應相關綠能生醫及材料研發之需求，包括長期追蹤各實驗站建造與運作績效之機制。針對以上相關問題，科技部應於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十一)國家高速網路與計算中心長期提供我國學術界穩定安全網路服務，其提供的運算服務不但提供學界使用，也協助產業發展，但為求不與民爭利，相關產業是否應研議回歸市場機制，而非長期使用科研人力幫產業服務或代工，實非長久之計，請科技部提出規劃，協助產業能自主使用設施，自行算圖，協助產業能夠自主，並於 3 個月內將報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十二)科學工業園區實驗高級中學之設立，乃依據科學工業園區設置管理條例規定，其目的是解決園區內事業單位、投資廠商、政府機關及鄰近學術研究機構員工子女，以及歸國服務學人子女就學之需求。惟科學工業園區實驗高級中學雖未納入國立高級中等學校校務基金，其預算由科技部所轄預算下編列，但歲出政事別科目仍歸於教育支出，且校長由教育部指派。故此，科技部應儘速與教育部協調，研議 3 所科學工業園區實驗高級中學應儘速納入國立高級中等學校校務基金，以求教育體系事權統一，並於 2 個月內將報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十三)中科管理局所屬高等研究園區總面積 258.97 公頃，分為北核心區約 16 公頃、中間生活區約 195 公頃、南核心區約 48 公頃，其中文化景觀面積多達 234 公頃，占園區面積 90%，先天開發條件受限。截至 106 年 8 月底，高等研究園區業引進資策會新興智慧技術研究中心、工研院中台灣產業創新研發專區進駐營運，另有 6 家高科技廠商進駐，但文創業者僅 1 家進駐，科技部應針對如何提高文創產業進駐提出改善辦法，並於 2 個月內向立法

院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十四)科技部 106 年 8 月底聘用人員 100 人，主要任職於自然科學及永續研究發展司等學術研究司，例如自然科學及永續研究發展司、人文及社會科學研究發展司、工程技術研究發展司及生命科學研究發展司之聘用人員分別占 93%、89%、81%及 81%，而滿 5 年以上者高達 83%，其中滿 10 年以上者達 73%。科技部組織法雖明定得聘用科技專業人員之上限為 110 人，但如聘用人員多為久任，恐未符聘用人員聘用條例等有關聘用期間以業務計畫預定完成期限為準之規定，且少新員進入不利人員新陳代謝，科技部應針對任用員額，進用及培育適任之正式人力，提出改善之道，並於 2 個月內將報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十五)截至 106 年 8 月底止，科技部轄下各園區可供出租土地計 1,666.50 公頃，已出租面積為 1,481.55 公頃，尚有 184.95 公頃未出租。竹科、中科及南科已開發土地出租率平均分別為 85.58%、92.09%及 89.73%，但竹科之宜蘭園區僅 4.44%、銅鑼園區為 53.38%，另中科之二林園區僅 17.31%、中興新村高等研究園區為 47.07%，科技部應針對轄下土地及廠房出租率欠佳之園區，研議招商改善方案，以提高其土地及廠房利用率，並於 2 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(三十六)科技部近年積極推動產學合作，不僅能促進國內產業轉型、提升研發能力，也能鼓勵大專校院教師推廣研究成果，減少學用落差，進而促進產業升級。惟在歷年產業合作相關子計畫中，私立大學及技職校院不論核定經費或核定率皆較一般大學低，按產學合作經費比智財衍生收入而言，105 年高等教育 75.5：1、技職校院 45.2：1，於技職端投入 6 成經費即有高教同等之智財衍生收入，成果智慧財產衍生收入，效益未低於資源豐沛之校院，爰要求科技部應提出有效鼓勵補助私立大學及技職校院參與研究及產學合作之方案，以帶動發展，並於 6 個月內將相關計畫送交立法院教育及文化委員會。

表一： 國立大專校院產學合作及智慧財產權授權情形表

單位：新臺幣百萬元

年度	產學合作經費 <sup>註2</sup>				智慧財產權衍生收入			
	高等教育		技職		高等教育		技職	
	金額	基比 <sup>註3</sup>	金額	基比 <sup>註3</sup>	金額	基比 <sup>註3</sup>	金額	基比 <sup>註3</sup>
合計	110,328		20,184		2,125		479	
101	20,504	1.00	3,535	1.00	422	1.00	63	1.00
102	19,335	0.94	3,528	1.00	421	1.00	84	1.33
103	20,593	1.00	3,753	1.06	382	0.91	102	1.62
104	21,498	1.05	4,302	1.22	523	1.24	116	1.84
105	28,397	1.38	5,064	1.43	376	0.89	112	1.78

(三十七)科技部近年積極推動產學合作，中部乃智慧機械之重鎮，精密機械研究中心（PMC）、以及中部科學園區未來設置智慧機器人自造基地外，更有大肚山 60 公里黃金縱谷產業聚落，是製造業、精密機械、航太零組件重鎮。智慧機械也為五大產業創新研發計畫之一，並以台中市為核心，串聯彰雲嘉等中部縣市，有 7 成精密機械、工具機及其零組件廠都在中部設廠，成功發揮群聚效應，結合產學研相關研發能量，以技術能量推動中部地區成為創新、智慧、高值化的工具機產業新聚落。產業、學界、法人之配合亦需政府之政策、經費給予支持，爰要求科技部對於應用領域之研發如私立大學或技職校院參與研究及產學合作之方案、研究參與人員之經費補助，以學研能量帶動產業發展，並於 6 個月內將相關計畫送交立法院教育及文化委員會。

(三十八)海洋科學研究中心土建計畫，105 年起修改相關計畫，配合高雄市政府相關都更之程序，原訂計畫期間為 104 至 108 年，惟，106 年截至 10 月僅完成確認範圍及位置，107 年尚欲提出第 2 次變更計畫相關協商亦尚未定案，106 年該預算近全數保留，科技部應積極協調地方政府以及確認第 2 次變更計畫預計通過期程，並於 1 個月內將相關書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(三十九)科發基金現金增資一產學合作研究發展，預算編列 30 億 4,344 萬 1 千元，

較 106 年雖整體經費增加 75%。於產學補助部分僅增 26%，企業投資逐年增長，但對於各校承接案件並未穩定。產學相關經費應與經濟部共同研議經費運用及民間研究經費導入計畫。科技部應會商經濟部研議長期穩定之獎補助辦法，並於 3 個月內以書面送立法院教育及文化委員會。

(四十)107 年起科技部推行多項計畫主持人及審查委員年輕化計畫。惟 50 歲以下研究能量逐年遞減之情形，非為補助部分年輕學者或擔任審查委員一蹴可幾，對於研究表現之合理評價、審查人滾動輪替及審查制度公開透明等改革，除以年紀為汰除或輪替標準外，科技部應積極由現行改革制度中修正輪替、汰換機制，並於 1 個月內將相關書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(四十一)台灣政府每年科技研發經費逾千億元，投入各種研發計畫上，卻未充分反映在產業創造之價值上。究其實際，論者指出目前存在若干問題，例如國內科技相關部會（科技部、經濟部與行政院科技會報）架構錯置、政府目標雜亂與產官學研鏈結薄弱等情事，亟需進行科技部門之組織改造、定位與鏈結。爰要求科技部會商相關部門研擬改革方案，向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十二)科學工業管理局作業基金將所有科學園區彙整編列唯一附屬單位預算，而以附件方式揭露竹科、中科及南科三大園區之收支餘絀狀況，以及分別說明轄下 13 處衛星園區。惟各園區餘絀情況不一，依照立法院預算中心報告指出，13 衛星園區計有 8 個園區短絀，短絀比率高達 61.5%；針對不同財務狀況，應有不同成本管控作業及財務改善措施，科技部應參酌預算法第 20 條規定「依機關別或基金所編列之各預算，惟單位預算之分預算或附屬單位預算之分預算。」始得完整呈現各園區餘絀之全貌，進而有效改善。科技部應就前述科學園區依據各工業園區或衛星園區，改編列附屬單位預算分預算，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十三)國家實驗研究院各計畫之計畫重點及關鍵性量化特色指標，恐有不盡相符之情事，又或者過於偏重投入面之情形，計畫目標與管考指標將造成預算

執行無法有效達成計畫重點。爰此，科技部全面檢討國家實驗研究院發展計畫項下各計畫之計畫重點、關鍵性量化特色指標及各指標過去 3 年達成值，其指標設定及計畫重點關聯、107 年度設定目標值是否合宜，於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(四十四)106 年 8 月由台灣社會研究學會、台灣社會學會、台灣高等教育產業工會、台灣女性學學會、台灣行動研究學會、臺灣生命敘事與心理傳記學會等團體發起連署，籲請教育部合理運用高教預算，優先處理生師比、年輕學者缺乏基本保障等問題，依民主參與程序，建立大學教師合理待遇制度，停止僅針對特定層級調薪及遴選式高額加薪的作法，維護世代正義及高教永續，勿辱玉山之名；籲請科技部依民主參與程序，提出改善計畫，合理化審查機制，再研議是否加碼主持費；前述連署至 106 年 9 月已有近 500 位大專院校教師參與，並請立法院審慎審查相關預算案，爰建請科技部就相關網路連署訴求於 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(四十五)依據 103 年 8 月 19 日修正之科技部補助國內專家學者出席國際學術會議作業要點，出席國際學術會議人員（以下簡稱出席人員）之資格分為，1.現任申請機構內之教學或研究人員。2.參與執行本部專題研究計畫之博士後研究人員。申請機構（即執行機構）應為：1.公私立大專院校及公立研究機構。2.經科技部認可之行政法人學術研究機構及財團法人學術研究機構；申請案由，由科技部依會議地位與重要性、出席人員條件及對國內科技發展助益等三大類審核基準進行審查，必要時，得諮詢學門召集人意見。為活化我國在校有研究動能之老師有更好發揮，研究經費或出國開會補助不限於任職於現行作業要點所列申請機構之出席人員，建請審議增列研究能力（如獲重要國際學術論壇邀請論文發表者），以提高我國學術研究之國際地位，辦理補助國內專家學者出席國際學術會議，發表研究成果，以提昇我國學研能量，請科技部於 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(四十六)查科技部科部綜字第 1060034160 號函，修正科技部補助專題研究計畫助理人員約用注意事項第 3 點、第 4 點、第 8 點規定，並自 106 年 8 月 1 日起生效，刪除專任助理依學歷分級規定，並明定工作酬金由執行機構綜合考量工作內容、專業技能、預期績效等表現因素，自行訂定標準並核實支給；原善意出發點，係避免單以學歷做為專任助理支給工作酬金之標準，惟憂慮往例碩士級以上應有 3 萬 6,050 元以上敘薪下限標準，未來唯恐陷入「22K」低薪惡性循環；科技部掌學研獎補助資源分配及引導國家科學政策，其規章制度乃為各學術研究機構之典範，爰請科技部 1 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(四十七)身心障礙者權益保障法第 52 條之 2 規定：「各級政府及其附屬機關（構）、學校所建置之網站，應通過第一優先等級以上之無障礙檢測，並取得認證標章。前項檢測標準、方式、頻率與認證標章核發辦法，由目的事業主管機關定之。」行政院研究考核委員會於民國 88 年即已訂定「網站無障礙規範 1.0 版」，國家通訊傳播委員會業於 106 年 2 月 15 日以通傳資源字第 10643001741 號令發布「網站無障礙規範 2.0 版」，發布令、規範全文、規範總說明及逐條說明；通傳會再於 106 年 8 月 11 日函文通知各機關，依據立法院決議要求各級政府機關與學校於建置之網站新設或改版時，應依「網站無障礙規範 2.0 版」檢測等級 AA 以上進行設計。然查科技部網頁迄宜更便利身心障礙者使用，爰請科技部於 1 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(四十八)查行政院 106 年 7 月 28 日院授發資字第 1061502175 號函修正發布之行政院及所屬各機關行動化服務發展作業原則，其中第 10 條之 1 明定：「各機關應依據身心障礙者權益保障法及無障礙資訊技術相關規範，辦理行動化服務無障礙設計作業，保障身心障礙者獲取資訊之權利。」，然檢視行政部門開發之行動化應用軟體（MobileApp）存有多項問題，如使用者不多或資訊更新緩慢，管理與便利性顯有改進之必要；第 2 條明定，「作業原則

適用對象為行政院及所屬各級機關（構）、國立學校及國營事業」，建請全面檢視已上架及開發中之行動化應用軟體，並邀請視覺障礙者實際測試，未來獎補助機制與評鑑標準，建議列為考核依據之一，爰請科技部於 1 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(四十九)106 年 4 月 10 日修正科技部學術倫理案件處理及審議要點，並於 106 年 5 月 31 日修正科技部研究誠信辦公室設置要點，明訂所有獲得科技部補助資源之科研人員應確遵科技部學術倫理相關規範，增列教育部為科技部學術倫理審議會委員、與教育部部會合作強化學倫措施，惟僅係要求 106 年 12 月 1 日前辦理專責單位及訂定自律規範報送科技部備查，未來若未辦理完成者，科技部得不受理所申請之研究計畫；依據審計部 105 年度中央政府總決算審核報告，近 5 年度（民國 101 至 105 年度）科技部處理違反學術倫理案件計有 77 件，並視疏失情節給予書面告誡、停權、追回經費等相關處分；按違反學術倫理案件之行為類型分析，以「援用他人之申請資料、研究資料、研究成果未註明出處，或註明出處不當情節重大者」居首，計有 42 件，占 54.55%；「研究計畫或論文大幅引用自己已發表之著作，未適當引註者」次之，計有 10 件，占 12.99%。鑑於科技部補助專題研究計畫發生違反學術倫理事件頻傳，影響我國學術形象至巨，經函請科技部研謀改進，以維學術倫理風氣。肯定部長上任後對研究誠信及學術倫理之導正，尚難謂稱已浮現綜效，為使補助研究資源有效且確實運用，並形塑良好學術倫理風氣，確實彌平行政處分寬嚴不一之疑慮，確實將審議認定之各案案情、處分考量因素及處分結果透明化，俾供外界檢視，以消弭行政處分寬嚴不一之疑慮，爰請科技部在 106 年 12 月 1 日後 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(五十)依政府資訊公開法第 7 條規定，研究報告應主動公開，科技部補助專題研究計畫之研究成果報告原則應於執行期滿後 3 個月內立即公開；涉及專利申請、技術移轉其他智慧財產權或論文尚未發表者，得延後公開；依據科技部公

開資訊統計，民國 100 到 104 年專題研究計畫研究成果報告，立即公開件數比例不到 3 成，多數延後公開；科技部產學合作計畫之研究成果 100 到 104 年共 4,207 件，完整公開僅 47 件，比率不到 1%，迄今尚有「尚未公開」產學合作計畫；為利政府挹注經費所得研究成果之分享交流，專題研究計畫及產學合作計畫研究報告公開之時效性及擴散性，容待檢視審酌；惟自始至終將完整報告束之高閣，亦欠妥適，建請通盤檢專題及產學合作研究計畫之類型、補助規模、廠商出資比例、企業經費規模、解密條件等相關規定，爰請科技部於 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(五十一)報載行政院賴院長 106 年 11 月聽取報告後裁示，建設台灣為「數位國家、智慧島嶼」，擬推動「下世代科研人才創新研發生態環境建構案」，將以 4 年期程以扶植或孕育 100 家小型研發型服務公司（Research Service Company，R S C），國發會天使基金可提供資源，預估為千名博士生創業鋪路，教授及博士生可成立小型研發型服務公司能投入 AI 人工智慧、無人車、大數據、雲端服務等領域，要讓博士生與業界有更多連結；鑑於本會連年預算審查關注產業界吸納博士比例低之議題，以教育部 105 年公開資料為例，博士級研究生僅 20%在產業、66%在高教體系，16%在工研院等法人體系；再根據教育部統計資料，連 7 年博士生招生皆下滑，預估至 109 學年度，博士生僅剩 2 萬 3,000 人，科技領域博士生僅 1 萬 4,000 人，恐將為我「科技立國」重大警訊。為求博士多元培育機制策略，重建多元學術價值，引導博士培育與產業接軌，促使企業及早參與人才培育過程，多加強表彰對產業經濟等多元貢獻等，爰請科技部就推動博士後產業培訓與就業、創業扶植計畫等，於 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(五十二)106 年 11 月科技部公布 AI 創新研究中心的執行單位，由台大、交大、清大及成大等 4 校獲選，分別執行生技醫療及 AI 核心技術、智慧服務、智慧製造及生技醫療等計畫，預計 107 年開始執行、培育 3,000 名 AI 人才，各校



並可自訂薪酬延攬海內外優秀專業研究人才，除了醫學院的學者外，也可吸引如醫材、醫工領域的學者合作，全力打造吸引國內外人才的研究環境；科技部也宣稱自公布 AI 研究中心計畫後，已逾 500 件計畫來投，構想書除了生醫、資訊領域外也有包括金融科技、娛樂廣告、教育、養殖、農業、無人機、對話機器人等；計畫通過名單預計在 12 月中下旬公布以及 4 校聯合啟動儀式。惟國研院 107 年度新增編列前瞻基礎建設計畫政府補助特別預算 21 億 0,720 萬元，建構雲端服務及大數據運算平台計畫 18 億元，係用以建置人工智慧及大數據運算平台之資源共享環境，希冀藉此帶領台灣進入數位 4.0 之智慧生活；另教育部已規劃成立大學校院前瞻產業創新研發協作中心，以提升大學研發與產業界發展之互動關係。綜上，如何確實達到政府宣示推動十大產業創新與重要科研計畫之雲端共享資源需求，建置國家級 AI 研發與雲端服務基礎建設，發展前瞻智能應用之軟硬體技術與服務，並同時發展產業應用橋接與人才培育，並跨部會資源有效整合，爰請科技部於 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(五十三)查科技部臉書已有 4,289 按讚次數，YouTube 訂閱人次 1 萬 1 千餘人次，科普影片數百則，另有 Google+、Twitter 等新型態網站，除引領學術研發服務外，架構多元學習管道以吸引民眾；近幾年電視金鐘獎得主，致詞感言屢提及感謝科技部科普傳播事業發展計畫補助，即為跨界合作之最佳典範；鑑於審計部 105 年度中央政府總決算審核報告，提及「大量科普資料未經瀏覽或下載，且蒐集之科普素材側重自然科學領域，有待均衡各領域科普資源，並加強推廣運用」，該份報告且提及，惟所蒐集之科普素材側重自然科學領域（61.33%），生活藝術（4.84%）與人文社會（3.08%）等領域之占比明顯偏低，爰建議持續鼓勵人文藝術相關領域學者參與科普活動計畫，以落實跨界（如數位藝術）、前瞻、新興研究之精神，使科技新知、政策說明與溝通、計畫徵求等資訊，觸及更多族群，爰建請科技部於 1 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(五十四)玉山計畫「玉山學者」、「高教深耕計畫彈性薪資」以及「教授學術研究加給提高」等延攬及留任優秀人才，希冀強化我國高教競爭力；然撥款標準以及分配方法卻呈現比例失衡現象，實有失美意；以教育部玉山計畫預核 22 個名額中，政大是唯一以人文社會科學聞名但未獲配名額之大學；政大未被納入，關乎未來我國人文社科領域發展與優秀人才培育。此次，玉山計畫五分之一預核名單，以科技部學術業務費為分配計算基礎，亦是偏重理、工、醫、農大學，倘若政府高教政策持續不重視人文社科領域，未來恐將戕害我國人文社科高等教育、相關產業發展以及優秀人才培育。

鑑於教育內涵必須靠與人相關之人文社會科學領域研究作為支撐，呼籲政府教育與科研單位於規劃教育與研究資源分配時，必須重視與人直接相關之人文社會科學領域，勿將資源高度集中於理、工、醫、農發展範疇，延攬及留任人文社會科學領域的優秀師資至關重要，不容忽視。為平衡目前教育過於偏重科技能力培養，大學研究項目過度向科技領域傾斜等現象，爰請科技部針對高教預算長期失衡及台灣在人文社科領域的國際競爭力於 3 個月內提書面報告，送交立法院教育及文化委員會。

(五十五)鑑於科技基本法於 106 年 6 月三讀通過後，科普概念正式入法，並明訂「科發基金運用應編列一定比例之經費推廣科學知識普及化，其執行辦法由中央科技主管機關定之」。然在後續之執行上，卻傳出業務單位宣稱未來科技部相關科普預算並不會因此增加，該條次修正只是宣示效果，為避免造成民間之誤會，科技部宜應就現行公務預算之科普經費編列與用途，與因應科技基本法第 13 條修正所新增之相關科發基金運用以列表比較方式進行說明。

另經民間陳情，現行之申請多限於學校單位，以致相關科普之呈現長期與社會期待與受眾慣習脫節，依然停留在過往以電視節目為主之規劃，而無法實質傳達一般民眾，使相關徒然空轉消耗。此外，關於科技部現有科技大觀園之營運部分，由於該業務科長期之便宜行事以及本位主義，將

本由專業編輯人員與科學訊息轉譯工作者所執行之業務，交給退休人員處理，雖美其名為編輯老師，但在相關專業部分卻屢屢遭受質疑，更多有未與作者討論逕自刪修等狀況。為避免科技部長對於科普推廣之美意因行政端之怠惰造成上令未能下達之情事，爰建請科技部於 2 個月內進行前述相關業務之檢討、調整補助方式，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五十六)鑑於科技部之千里馬計畫部分，無論是在博士班或是博士後研究，現行提供與研究生之補助金額，多低於留學國學校規定之最低補助研究生標準，如留學學校無法另外提供補助，或是申請人未能準備數十萬元補足差額，將會產生無法申請簽證情形，甚者如美國 UC Berkeley 更不接受以存款補足方式做為救濟。以美國現行留學現況為例，目前有越來越多學校的博後都在爭取加薪，相關最低薪津標準將提高到 6 萬美金/年才夠在當地生活，顯見現行政策已與實務多有脫節。

經民間陳情，前述情形雖有諸多留學生向科技部反應，但科技部卻長期迴避處理，為避免科技部之美意因行政端之怠惰造成鼓勵留學政策形同具文，爰建請科技部於 2 個月內研擬相關因應對策，調整補助做法，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

(五十七)科技部 107 年度「一般行政」編列 4 億 4,487 萬 8 千元，「國家科學技術發展基金」計畫項下編列 329 億 8,275 萬 9 千元。

審計部審核意見提出多項建議，科技部已研謀改善，允宜持續辦理：1. 國家科學技術發展計畫（102 至 105 年）於 102 年 10 月經行政院核定，並通報各主辦機關填報全程規劃表（含各年度執行項目、分年目標等），惟迄 103 年 7 月完成全程規劃表之專家審查作業時，102 年度執行項目早已辦理完竣，顯示整體作業時程安排未臻周妥。2. 國家科學技術發展計畫（102 至 105 年）部分措施為 102 年度以前已執行而於計畫甫核定，即已執行完竣；部分措施以經常性業務為由而解除列管；部分措施之主管機關無具體

執行計畫或協辦機關未規劃協辦事項，顯示計畫之推動措施，間有執行項目規劃與分工未盡周妥，亟待檢討改進。3.國家科學技術發展計畫（106 至 109 年）多項措施與「5 加 2 創新產業計畫」密不可分，且該等計畫後續執行已另有管考機制，有待檢討整併管考機制或區別管考作業模式。4.全國科學技術會議廣納產、官、學、研各方建議，聚焦未來科技發展重點，惟有關產業發展之重大議題後續執行過程，仍待強化產業界參與機制。

綜上，國家科學技術發展計畫（106 至 109 年）擘劃我國未來 4 年之科技發展藍圖，並涉及 4 年之科技資源規劃。惟計畫於 106 年始陳報奉核，致 106 及 107 年度中央政府總預算籌編時，尚無確定之國家科學技術發展計畫得據以為資源配置，該計畫之研擬、徵求意見、送核及核定時程，允宜考量預算籌編時程，預為妥適規劃。另審計部就 102 至 105 年及 106 至 109 年之國家科學技術發展計畫提出規劃及執行相關意見，據科技部回覆已研謀改善，允宜持續辦理改善措施，並於未來研擬國家科學技術發展計畫，避免重蹈覆轍。爰此，科技部應於 2 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十八)辦理運用資訊與通信技術發展智慧園區計畫，允宜依計畫之核定及執行進度妥編預算，並建置整體計畫經費控管與績效考核機制。107 年度新竹科學工業園區管理局及所屬、中部科學工業園區管理局及所屬於「運用資訊與通訊技術發展智慧園區」計畫項下分別編列 1,148 萬 2 千元及 3,503 萬 8 千元。

各園區「運用資訊與通信技術發展智慧園區計畫」105 年度公務預算部分之執行受行政院核定計畫時程影響而落後，允宜未來視計畫核定時程及執行進度妥適分配預算。又，同一計畫項目分列公務預算及作業基金預算或於不同年度改列不同預算別，允宜建置整體計畫經費控管及績效考核機制。

是以，科技部允宜建置整體計畫經費控管及績效考核機制，以掌握執

行進度及效益。爰此，科技部應於 2 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(五十九)新竹科學工業園區管理局及所屬、中部科學工業園區管理局及所屬、與南部科學園區管理局及所屬 107 年度於「投資推廣」計畫分別編列 2,374 萬 3 千元、1 億 3,239 萬 5 千元及 2 億 4,947 萬 6 千元。

部分園區土地之出租仍待改善：截至 106 年 8 月底止，各園區規劃可供出租土地計 1,666.50 公頃，已出租面積為 1,481.55 公頃，尚有 184.95 公頃未出租。竹科、中科及南科已開發土地出租率平均分別為 85.58%、92.09%及 89.73%，惟其中竹科之宜蘭園區僅 4.44%、新竹生醫園區及銅鑼園區分別為 69.27%及 53.38%，中科之二林園區僅 17.31%、中興新村高等研究園區為 47.07%，土地出租率未盡理想。

部分園區廠房出租率有待提升：截至 106 年 8 月底止各園區可供出租廠房計 997 個單位，已出租 920 個單位，尚有 77 個單位未租用，平均廠房出租率為 92.28%。其中竹科之宜蘭園區廠房於 105 年 5 月完工驗收並開始供租，出租率僅為 17.86%，南科之高雄園區出租率為 79.49%，有待提升。

綜上，69 年度於新竹設立科學工業園區，陸續開發南部及中部科學園區，擴建衛星園區，完成北、中、南三核心園區，期能吸引產業進駐，引進國外技術人才，帶動國內傳統產業轉型，創造高科技產業發展契機。然科學園區已完成開發之土地及廠房，迄 106 年 8 月底，新竹生醫園區、銅鑼園區、宜蘭園區、二林園區及中興新村高等研究園區土地出租率欠佳，宜蘭園區及高雄園區廠房出租率有待提升，各管理局允宜積極招商，改善土地及廠房之出租情形。爰此，科技部應於 2 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(六十)科技部投入產學合作研究經費居各主要相關部會之冠：政府多年來已推動各項政策，並投入經費資源推動產學合作研究計畫，主要相關部會 100 至 106 年度投入產學合作研究相關計畫經費介於 17 億 7,386 萬 6 千元至 22 億 6,318

萬 5 千元間，其中科技部及所屬投入經費介於 11 億 2,058 萬 1 千元至 19 億 6,318 萬 5 千元，而國家科學技術發展基金投入經費由 100 年度 5 億 7,458 萬 8 千元，逐年成長至 107 年度為 16 億 4,240 萬 1 千元，投入產學合作研究計畫經費居各主要相關部會之冠。

整體專利維護件數逐年累積增加，惟整體運用比率逐年下降，且過半數國立大專校院專利運用率低於 5%，多數學校之專利運用率呈下降趨勢或未曾應用：1.政府推動產學合作研發計畫目的係為將學術界研發能量引導至產業界，進一步促進產業轉型及升級，提升競爭力。大專校院之研發成果能否為產業界應用實為產學合作研發計畫推動成效之重要指標。2.大專校院整體專利維護件數逐年累積增加，惟專利運用比率逐年下滑，由 100 年度之 10.07% 下滑至 105 年度之 8.06%。

國立大專校院專利及技轉收入未隨累計專利件數之倍數增加而有顯著成長：經彙總各國立大專校院回覆之 100 至 105 年度之專利及技轉收入，除 104 年度因某大學獲一筆技轉收益約 2 億 7,000 萬元致該年度收入明顯大增外，其餘各年度專利及技轉收入介於 2 億 7,244 萬 5 千元至 2 億 9,120 萬 7 千元間，並未隨累計專利件數之倍數增加而有顯著成長。

綜上，政府以經費挹注推動產學合作研發計畫多年，科技部近年投入經費大幅成長，國立大專校院近年度累積專利維護件數逐年增加，惟專利運用率逐年下降，專利及技轉收入未能相對成長，允宜持續強化研發成果之商業化。爰此，科技部應於 2 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(六十一)科技部 107 年度國家科學技術發展基金計畫項下編列 329 億 8,275 萬 9 千元，而該基金編列 16 億 4,240 萬 1 千元辦理推動產學合作研究相關計畫。

近年計畫中止未完成件數及經費概況：依科技部提供資料，一般產學合作計畫 100 至 105 年度中止件數介於 28 至 68 件間。其中科技部 105 年度中止之 28 件計畫於當年度撥付金額為 22 萬 5 千元，收回未支用餘款 22

萬 5 千元；103 及 104 年度對該 28 件計畫撥付且已支用金額分別為 670 萬元及 2,412 萬 6 千元，合計 3,082 萬 6 千元。

部分計畫因個人因素而未完成，政府資源之投入有無虛擲，頗值斟酌：政府挹注經費於產學合作研究計畫，以促使學界研究成果應用於產業界。相關研究計畫除不可抗力因素外，允宜以完成為宜。科技部就其已挹注補助經費之產學合作計畫倘非因不可抗力因素而中止者，允宜訂定妥適措施，以防杜計畫之任意中止及資源之浪費。爰此，科技部應於 2 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(六十二)科技部 107 年度國家科學技術發展基金計畫以「設備及投資—投資」科目增撥科發基金 329 億 8,275 萬 9 千元，且全數列為資本門。

行政院主計總處於 92 年度以前訂定之用途別預算科目分類定義及計列標準表對於「設備及投資—投資」科目定義：「凡以一定之資金經營某事業或轉移於其他事業作為生產資本，預期將來有利益者屬之。」但自 93 年度起改為：「凡對其他事業挹注一定資金作為該特種基金及民間企業之資本者屬之。」因此，挹注資金作為特種基金之資本即屬投資，刪除預期將來有利益者之條件，頗值商榷。

立法院已數度決議檢討修正增撥科發基金經資門劃分：1.本院審議 104 年度中央政府總預算案關於科技部決議(三十九)：「行政院國家科學技術發展基金專題研究補助等多屬一般經常性支出，科技部增撥基金全數以『設備及投資—投資』科目入賬並列為資本門，與立法院歷年相關決議不符，爰要求科技部應於 105 年預算中，檢討修正不合宜之資本支出項目，就國家科學技術發展基金專題補助計畫之經費依經常門、資本門明確劃分，避免虛增資本預算。」2.此外，105 及 106 年度亦有上開經資門明確劃分相關決議。

綜上，科技部挹注科發基金資金，再由科發基金補助專題研究計畫及一般行政管理經費等，其用途多屬一般經常性支出，全數以「設備及投資

—投資」科目入帳並列為資本門，未盡允洽。再者，科技部補助專題研究計畫與經濟部補助科技專案計畫，本質同為補助科技研發計畫，卻因透過基金轉撥與否而對經資門歸類標準不同，恐值商榷。允宜依立法院決議重新檢討修正，並參酌經濟部科專計畫依支出性質之經常門、資本門明確劃分，以符實情。爰此，科技部應於 3 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(六十三)科技部 107 年度「一般行政」計畫項下編列人事費 3 億 6,028 萬 6 千元，其中聘用人員費用為 1 億 0,231 萬 4 千元，與法定編制人員待遇 1 億 2,907 萬 4 千元相近。

科技部依法得聘用科技專業人員，且聘用人員係定期聘用，並以所任工作非本機關現有人員所能擔任者為限：1.依科技部組織法第 8 條，該部為應全球科技快速發展，多元化進用科學技術人才，以提升我國科技競爭力，得依聘用人員聘用條例聘用自然科學等領域科技專業人員，其聘用員額不得超過 110 人。2.依聘用人員聘用條例及其施行細則規定，聘用人員係定期聘用，約聘期間得以業務預定完成期限為準，並以所任工作非本機關現有人員所能擔任者為限。

綜上，科技部依法為應全球科技快速發展，多元化進用科學技術人才，得聘科技專業人員，惟現行各學術研究司等主要司處人力多以聘用人員為主，且長期聘用，允宜檢視以往用人方式，並與考試院及行政院人事行政總處等機關溝通考試類別及任用員額，進用及培育適任之正式人力，俾逐漸改善用人結構。爰此，科技部應於 2 個月內將說明書面報告送交立法院教育及文化委員會。

(六十四)食品安全攸關台灣民眾健康安全，實為我國社會民主福祉的重大議題。食安政策以食安研究為立基，107 年度，科技部除與衛福部分別補助 2,500 萬元推動共提之政策額度跨部會計畫，亦已於該部「社會醫學學門」增設之「食品安全」學科中，投入經費新台幣 1,150 萬元，推動食安問題相關之研



發計畫。另近期正邀集食品科技、公共衛生等專家學者共同規劃，由生產端（農場）、產業（食品加工）、運輸、到消費者端之相關議題研究，投注經費預算；更將配合推動，主動規劃「建立台灣食品安全網」及「食安之流行病學研究」，以建立食安議題之全面性資訊體系網絡連接，及全面性分析檢測追蹤、健康風險評估之先導計畫，建立食安相關科學數據，投入相當經費；亦於近期擬研議，針對未知有毒物質之分析、檢測及健康風險評估之跨領域研究議題推動之可行性規劃。爰此，科技部對於食品安全研究之重視及資源挹注，雖仍嫌不足，但已顯其於改善食品安全研究之加強與規劃。希望科技部能持續關注食安問題，投注經費預算，推動研發。

(六十五)增進再生能源使用並穩健邁向 2025 非核家園，是我國政府既定政策。基此，行政院在 2016 年 6 月間成立能源及減碳辦公室宣示推動全國公有房舍屋頂裝置太陽能系統。科技部設置總目標量（瓩）為 8,665 千瓩，截至 2017 年 9 月 30 日止招標總容量為 4,094.4 千瓩，已併聯總容量為 387.42 千瓩，推動再生能源有其必要且刻不容緩。爰此，科技部應持續督導所屬依「太陽光電 2 年推動計畫」有關中央公有屋頂設置太陽光電管考作業原則，利用公有房舍設置太陽能，以實際行動落實節能減碳，促進能源多元化，並彰顯國家推動再生能源的決心，具有樹立設置典範與帶動民間設置的意義，同時帶動國內綠能商機與就業，加速我國太陽能設置普及；依前述太陽光電 2 年推動計畫管考作業原則之管考期（107 年 6 月）結束前，每季向立法院教育及文化委員會提交太陽能光電設置推動進度書面報告。

(六十六)科技部推動之哥倫布計畫、愛因斯坦培植計畫，各以單一年齡（35 及 32 歲）設限申請者，造成機會不均。我國教授之年齡日趨老化，2014 年 35 歲以上之助理教授就已占 97%，前述 2 計畫僅少數人符合申請資格，減損拔擢新秀之功能。另此 2 計畫致使不同學門年輕學者機會不均，醫學類與人文類尤為嚴重，顯有特別照顧工程等少數領域之嫌，政府預算分配應符公平均衡原則。爰要求科技部檢討年齡限制之合宜性，並於兼顧及評估各領域

差異後再行修訂實施辦法。

(六十七)科技部近期推動之創新科技案，在總預算沒有增加之情況下，提出 AI 創新研究中心及計畫、機器人自造基地案、哥倫布計畫、愛因斯坦培植計畫、國際產學聯盟、青年創新創業基地、重點產業高階人才培訓就業等案，大幅挪動原有之預算，致使原用於補助研究生出國及延攬國內外博士後研究人員之經費大幅縮水，不利於我國長期人才培育，爰要求科技部研擬維持各類人才培育經費，避免因預算排擠而犧牲長期培育人才之能量。

(六十八)科技部為我國科學技術發展最高主管機關，但現行卻由行政院科技會報辦公室主導科技預算分配，不用面對國會質詢及監督，明顯權責不符。

科技部自 103 年組改以來，承擔更多重責大任，但整體預算及員額並未增加，且遠低於其他機關之員額，對於推動前述工作，嚴重量能不足。

爰要求應由科技部主政科技資源分配，以權責相符，並請科技部會同行政院主計總處及人事行政總處核增預算與員額，以強化我國科技政策推動，並提升我國科技之國際競爭力。

第 2 項 新竹科學工業園區管理局及所屬 14 億 9,457 萬 1 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

(一)新竹科學工業園區管理局及所屬、中部科學工業園區管理局及所屬、與南部科學園區管理局及所屬 107 年度於「投資推廣」計畫分別編列 2,374 萬 3 千元、1 億 3,239 萬 5 千元及 2 億 4,947 萬 6 千元。69 年度於新竹設立科學工業園區，陸續開發南部及中部科學園區，擴建衛星園區，完成北、中、南三核心園區，期能吸引產業進駐，引進國外技術人才，帶動國內傳統產業轉型，創造高科技產業發展契機。然科學園區已完成開發之土地及廠房，迄 106 年 8 月底，新竹生醫園區、銅鑼園區、宜蘭園區、二林園區及中興新村高等研究園區土地出租率欠佳，宜蘭園區及高雄園區廠房出租率有待提升。爰要求竹科園區管理局應積極招商，改善土地及廠房之出租情形，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

第 3 項 中部科學工業園區管理局及所屬 5 億 8,851 萬 4 千元，照列。

本項通過決議 2 項：

- (一)新竹科學工業園區管理局及所屬、中部科學工業園區管理局及所屬、與南部科學園區管理局及所屬 107 年度於「投資推廣」計畫分別編列 2,374 萬 3 千元、1 億 3,239 萬 5 千元及 2 億 4,947 萬 6 千元。69 年度於新竹設立科學工業園區，陸續開發南部及中部科學園區，擴建衛星園區，完成北、中、南三核心園區，期能吸引產業進駐，引進國外技術人才，帶動國內傳統產業轉型，創造高科技產業發展契機。然科學園區已完成開發之土地及廠房，迄 106 年 8 月底，新竹生醫園區、銅鑼園區、宜蘭園區、二林園區及中興新村高等研究園區土地出租率欠佳，宜蘭園區及高雄園區廠房出租率有待提升。爰要求中科園區管理局應積極招商，改善土地及廠房之出租情形，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。
- (二)中部科學工業園區管理局 107 年度「環安行政」項下「環境保護」編列預算數 657 萬 8 千元，辦理園區環境保護、污染管制及環境管理等業務。惟日前經民眾多次向環保單位檢舉反映，中科后里園區有半導體業者於 106 年 10 月及 11 月期間之假日及夜晚，曾多次不當排放廢氣之情事，顯見中科管理局未有落實園區內事業單位污染管制之相關督導。爰此，建議中科管理局就園區環境督導業者管理煙道相關事項進行檢討，儘速於 2 個月內提出內部管理機制之確切說明，並向立法院教育及文化委員會提出書面報告。

第 4 項 南部科學工業園區管理局及所屬 8 億 0,954 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 1 項：

- (一)新竹科學工業園區管理局及所屬、中部科學工業園區管理局及所屬、與南部科學園區管理局及所屬 107 年度於「投資推廣」計畫分別編列 2,374 萬 3 千元、1 億 3,239 萬 5 千元及 2 億 4,947 萬 6 千元。69 年度於新竹設立科學工業園區，陸續開發南部及中部科學園區，擴建衛星園區，完成北、中、南三核心園區，期能吸引產業進駐，引進國外技術人才，帶動國內傳統產業轉型，創造高科技產

業發展契機。然科學園區已完成開發之土地及廠房，迄 106 年 8 月底，新竹生醫園區、銅鑼園區、宜蘭園區、二林園區及中興新村高等研究園區土地出租率欠佳，宜蘭園區及高雄園區廠房出租率有待提升。爰要求南部園區管理局應積極招商，改善土地及廠房之出租情形，並於 3 個月內向立法院教育及文化委員會提交書面報告。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審查結果調整。

## 交通委員會審查結果

### 一、歲入部分

#### 第 2 款 罰款及賠償收入

第 17 項 國家通訊傳播委員會 3,520 萬元，照列。

第 19 項 公共工程委員會 44 萬元，照列。

第 140 項 交通部原列 2,543 萬 6 千元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」519 萬 5 千元（含違反鐵路法案件之罰鍰收入 19 萬 5 千元），其餘均照列，改列為 3,063 萬 1 千元。

第 141 項 民用航空局原列 470 萬 2 千元，增列第 1 目「罰金罰鍰及怠金」第 1 節「罰金罰鍰」100 萬元，其餘均照列，改列為 570 萬 2 千元。

第 142 項 中央氣象局原列 10 萬元，增列「罰金罰鍰及怠金」項下「罰金罰鍰」2 萬元，其餘均照列，改列為 12 萬元。

第 143 項 觀光局及所屬原列 3,227 萬 3 千元，增列 300 萬元，其餘均照列，改列為 3,527 萬 3 千元。

第 144 項 運輸研究所 11 萬元，照列。

第 145 項 公路總局及所屬 32 億 4,314 萬 6 千元，照列。

#### 第 3 款 規費收入

第 12 項 國家通訊傳播委員會原列 61 億 0,496 萬 5 千元，增列第 1 目「行政規費收入」1,500 萬元（含第 2 節「證照費」500 萬元、第 4 節「許可費」1,000 萬元），其餘均照列，改列為 61 億 1,996 萬 5 千元。

第 14 項 飛航安全調查委員會，無列數。

第 16 項 公共工程委員會 5,346 萬 2 千元，照列。

第 113 項 交通部原列 242 億 8,818 萬 2 千元，增列第 1 目「行政規費收入」第 1 節「審查費」項下自由港區事業或自由港區以外之事業入區營運審查收入 4 萬 2 千元、第 2 目「使用規費收入」第 1 節「汽車燃料使用費」10 億元，共計增列 10 億 000,4 萬 2 千元，其餘均照列，改列為 252 億 8,822

萬 4 千元。

第 114 項 民用航空局 2,442 萬 5 千元，照列。

第 115 項 中央氣象局原列 1,700 萬 8 千元，增列第 2 目「使用規費收入」第 1 節「資料使用費」30 萬元，其餘均照列，改列為 1,730 萬 8 千元。

第 116 項 觀光局及所屬 311 萬 3 千元，照列。

第 117 項 公路總局及所屬原列 43 億 6,593 萬 5 千元，增列 1 億元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 44 億 6,593 萬 5 千元。

#### 第 4 款 財產收入

第 18 項 國家通訊傳播委員會 338 萬元，照列。

第 20 項 公共工程委員會 2 萬元，照列。

第 154 項 交通部 2,703 萬元，照列。

第 155 項 民用航空局 2 千元，照列。

第 156 項 中央氣象局 206 萬 7 千元，照列。

第 157 項 觀光局及所屬原列 25 萬 7 千元，增列 180 萬元，其餘均照列，改列為 205 萬 7 千元。

第 158 項 運輸研究所 178 萬元，照列。

第 159 項 公路總局及所屬 2 億 1,269 萬 7 千元，照列。

#### 第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 8 項 交通部原列 239 億 4,188 萬 7 千元，除第 1 目「營業基金盈餘繳庫」89 億 7,967 萬 9 千元、第 2 目「非營業特種基金贖餘繳庫」11 億 3,876 萬 4 千元，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業特種基金審議確定，再行調整外，其餘均照列。

#### 第 7 款 其他收入

第 18 項 國家通訊傳播委員會，無列數。

第 20 項 飛航安全調查委員會 15 萬元，照列。

第 21 項 公共工程委員會 1,330 萬元，照列。

第 151 項 交通部 7,993 萬 4 千元，照列。

第 152 項 民用航空局 125 萬 4 千元，照列。

第 153 項 中央氣象局 20 萬元，照列。

第 154 項 觀光局及所屬 932 萬 6 千元，照列。

第 155 項 運輸研究所原列 20 萬元，增列 10 萬元，其餘均照列，改列為 30 萬元。

第 156 項 公路總局及所屬 7,725 萬 7 千元，照列。

## 二、歲出部分

### 第 2 款 行政院主管

第 13 項 國家通訊傳播委員會原列 9 億 4,467 萬 4 千元，減列：

(一)第 2 目「數位經濟匯流政策法制革新」600 萬元（科目自行調整）。

(二)第 3 目「數位匯流物聯網資安防護」項下「獎補助費」1,000 萬元。

共計減列 1,600 萬元，其餘均照列，改列為 9 億 2,867 萬 4 千元。

本項通過決議 28 項：

(一)國家通訊傳播委員會 107 年度預算第 4 目「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元。鑑於第三代行動通信（3G）將於 107 年 12 月 31 日依法屆期終止，但截至 106 年 9 月底仍有 703 萬 2,562 用戶，通傳會應督促業者儘速完成服務移轉與合適資費等規劃，以期 3G 相關服務能夠順利終止，同時兼顧原用戶之需求與權益。爰「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元凍結十分之一，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。

(二)國家通訊傳播委員會 107 年度預算第 4 目「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元。電信法第 32 條第 1 項前段明文規定「第一類電信事業或公設專用電信設置機關因設置管線基礎設施及終端設備之需要，得使用公、私有之土地、建築物。其屬公有之土地、建築物者，其管理機關（構）無正當理由不得拒絕」，為保障國民通訊傳播權益，通傳會推動行動寬頻基礎建設，並協調公務機關（構）開放設置基地台。經查，105 年度業者向中央與地方政府各機關提出公有建物及土地設置基地台總件數 1,542 件（不含不符法令規定及業者主動撤回者），實際

建置件數僅 117 件，比例只有 7.59%，較 104 年度的 13.65%的核准比例不進反退，顯見通傳會協調公務機關（構）開放設置基地台的成效不佳，爰 107 年度預算「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元凍結十分之一，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。

(三)國家通訊傳播委員會 107 年度預算第 4 目「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元。台灣廣播電視傳播內容品質屢為國人所詬病，通傳會為廣電媒體之監理機關，對於如何提升台灣廣電媒體的品質責無旁貸。經查，105 年度通傳會收到民眾對於廣電媒體之申訴案件共計 4,894 件（不含非關廣電媒體之申訴案件），其中電視申訴案件為 4,777 件，即占總體申訴案件的 97.60%；此外電視申訴案件 4,777 件與 104 年度同期的 2,112 件相比，增加了 2,665 件、增幅達 1.26 倍。但通傳會卻只能冀望於廣電媒體的自制機制，107 年度對於強化廣電事業內容製播內部控管，只以通傳會辦理各項研討會與座談會後，與會人員對於議題是否具實用性及增進個人業務執行表示同意比例為其關鍵績效指標，卻沒有更為積極的績效標準，爰 107 年度預算「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元凍結十分之一，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。

(四)為推動數位無線電視之發展，國家通訊傳播委員會業已依行政院先前所核定之計畫進行相關工作多年，並已於 101 年 6 月 30 日完成全國類比無線電視關閉之作業。惟查該會於 103 年雖宣稱電波人口涵蓋率已達 96.77%，然除都會地區常發生因高樓遮蔽或鄰接馬路致使訊號不良之情形外，偏鄉地區訊號全無之狀況更是時有所聞，卻遲遲未見該會積極針對民眾反映之意見研議相關改善措施。爰此，為協助解決民眾收視問題，改善節目收視品質，107 年度預算「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元，凍結十分之一，待國家通訊傳播委員會針對數位無線電視使用現況及訊號改善向立法院交通委員會提出具體檢討之書面報告後，始得動支。

(五)國家通訊傳播委員會 107 年度預算歲出「一般行政」編列 6 億 6,059 萬 8 千元，其中「基本行政工作維持—業務費—土地租金」編列 2,074 萬 7 千元，全數凍結



，非經立法院交通委員會同意，不得動支，並請國家通訊傳播委員會檢討相關空間利用之整併可能。

(六)有鑑於國家通訊傳播委員會 107 年度預算編列國外旅費 585 萬元，預計辦理 12 項計畫，總計 292 人天，較 106 年度預算為 0 元，大幅增加，其中視察 4 項合計 208 萬 8 千元、開會 8 項合計 376 萬 2 千元，而視察主要係「數位匯流物聯網資安防護」工作計畫項下赴各駐外館處進行資安健檢，至開會則係「數位經濟匯流政策法制革新」與「數位匯流物聯網資安防護」工作計畫項下廣泛參與亞太網路資訊中心、網路治理論壇、物件安全會議、駭客年會等。經查：雖部分計畫係配合相關部會共同出國，惟仍需審酌出國計畫內容與職掌分工之一致性，以及相近性質多次廣泛出國之必要性，派員出國之實質效益務必落實於促進通訊傳播健全發展。爰此，國家通訊傳播委員會應向立法院交通委員會提出出國成果之書面報告。

(七)國家通訊傳播委員會 107 年度歲出預算編列 9 億 4,467 萬 4 千元，較 106 年度歲出預算 6 億 7,372 萬 8 千元，增列 2 億 7,094 萬 6 千元，其中「獎補助費」編列 2 億 6,641 萬元，竟高達增列預算之 98%，且捐助項目如捐助民間團體辦理推動匯流創新數位經濟及管制革新計畫 2,325 萬元、捐助民間團體辦理網路治理議題交流與支援平台建置 1,230 萬 5 千元及捐助國內團體辦理強化資通安全相關計畫共 2 億 1,867 萬 8 千元等，捐助對象及效益評估皆不明，國家通訊傳播委員會應向立法院交通委員會提出書面報告說明各項捐助計畫之確切對象及效益評估標準。

(八)國家通訊傳播委員會 107 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持一業務費—一般事務費」之文書作業 8 人外包費編列 339 萬 9 千元，用途為任用 8 名勞務承攬人力，較 106 年度預算編列減少 15 萬 3 千元，然而 106 年度預算進用之勞務承攬人力也是 8 人，工作業務未變，人力也未調整，預算金額卻降低，似有降低相關人員勞動條件之疑慮，爰此，國家通訊傳播委員會應就勞務承攬人力之勞動條件狀況向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)台灣可望 106 年底達成有線電視全面數位化的目標，除了東部地區數位化比率偏低，金門、連江縣 NCC 考量當地收視戶權益，未強迫業者在一定期限內升級。有鑑於有線電視數位普及率已達 98%，有鑑於數位化後，不同有線電視公司也提供諸如電影影片隨選、音樂收聽、上網等新興增值服務，供收視戶選擇。有鑑於此，為促使業者提供優質內容供民眾收看，國家通訊傳播委員會應研議將閱聽之選擇權還給民眾，自由選擇欲收看之頻道，納入有線廣播電視法修法中，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十)鑑於目前多家業者銷售之機上盒，有不法之行徑，盜版竊取頻道內容，嚴重侵害智慧財產權，部分藉由 APK 的模式，辯稱未有內建侵權之軟體，而以目前科技發展情況，已能蒐證證明雖非 App 下載行為人，卻是盒內 App 之篩選與預置提供者，且有綁定設備的設定作為營利對價之控制關係，國家通訊傳播委員會應研議於機上盒送驗時，一併切結不得內建侵權網站之連結或提供 App 軟體供使用者連結侵權網站。

(十一)國家通訊傳播委員會為我國通訊傳播監理政策訂定與執行之機關，本於職權應積極維護我國通訊傳播產業之健全發展，維護言論市場意見之多樣性，以促進多元文化均衡發展，並落實閱聽人收視權益之保障。經查近年媒體產業有集中化之趨勢，導致原具有公共性之媒體遭少數私人壟斷，不僅影響民眾接近使用媒體的權利以及新聞從業人員的專業自主，更間接使台灣公民社會的言論自由受到箝制，也因此凸顯「媒體壟斷防制暨多元維護法」存在之重要性。

惟國家通訊傳播委員會自 106 年 7 月 5 日提出「媒體壟斷防制暨多元維護法草案」後，至今仍未針對草案目前之工作進度提出具體說明，相關法制作業期程規劃亦付之闕如。爰此，國家通訊傳播委員會應針對「媒體壟斷防制暨多元維護法」立法作業儘速提出檢討報告，並於立法院交通委員會審查相關法案時，提出專案報告。

(十二)近年國人利用手機及平板使用網路傳播資訊之比例大幅提高，除網路不當資

訊日益氾濫之外，網路侵權的案件亦逐年增加。經查國家通訊傳播委員會先前依兒童及少年福利與權益保障法委外設立「iWIN 網路內容防護機構」，專責處理涉及兒少相關法規之申訴案件，其 104 年涉及兒少相關法規之申訴案件為 5,580 件，而 105 年涉及兒少相關法規申訴案件攀升高達 15,339 件，顯見民眾對於網路內容影響兒少身心發展之擔憂遽增。國家通訊傳播委員會除了藉由前開機構為橋梁與其他主管單位及時橫向聯繫協處外，更應依職權就網路平台等涉及侵權行為之情事如何防範為更積極之研議與處理，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)有鑑於行動裝置遺失事件頻傳，警察機關如有尋獲時，受限於通訊保障及監理法之限制，無法向電信事業機構取得手機或平板主人聯絡方式，導致最後這些遺失物經過 6 個月後淪為銷毀物品。為求協助失主找回遺失的行動裝置，爰此要求國家通訊傳播委員會協調電信機關與警察單位，日後當警察機關尋獲遺失的行動裝置，應向電信公司提供尋獲訊息，並由電信業者主動聯繫失主前往指定的警察機關領取，以避免資源之浪費。

(十四)國家通訊傳播委員會於 106 年 9 月修正「無線電頻率使用費收費標準」，其中為促使業者於偏遠地區增加行動寬頻網路建設，優化偏遠地區之網路涵蓋率，新增「偏遠地區涵蓋係數」及「頻段調整係數」，若業者建設偏遠地區高速基地臺之村里人口涵蓋率達 85%以上，依達成比率最多給予頻率使用費八五折優惠，至使用頻率範圍若達 2.2GHz，則再予八折折扣。但該優惠折扣並未將偏遠地區建置高速基地臺數量納入考量，亦未定出折扣優惠期間，並未妥適。

故建議將偏遠地區建置高速基地臺數量納入折扣係數之計算，並訂出無線電頻率使用費之優惠折扣期間。

(十五)截至 106 年 7 月第三代行動通信業務用戶數尚有約 774 萬戶，行動通信業務執照效期即將於 107 年底屆期，屆時如有用戶尚未移轉為行動寬頻，他們的權益勢必受影響。

主管機關應於相關規範增（修）訂基地臺設備後續處理等相關事宜，以避免再度發生重大損害用戶權益情事。

綜上，面對第三代行動通信用戶移轉為行動寬頻時，可能產生之消費爭議，以及相關基地臺設備之處理，允宜事先妥擬因應方案，以順利達成頻段清理，避免損及用戶與基地臺站址提供者之權益。爰此，請國家通訊傳播委員會將相關計畫以書面形式於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(十六)有線電視系統經營者插播廣告覆蓋原頻道之廣告，諸如覆蓋之廣告品質欠佳、兒童臺遭不適合兒童觀賞之廣告覆蓋、外語頻道遭國內廣告覆蓋等負面評論，時有所聞，影響訂戶對原頻道收視之完整性。

爰此，為保障訂戶之頻道收視完整性，請國家通訊傳播委員會針對有線電視經營者提出的管理措施之書面資料，並於 3 個月內送交立法院交通委員會，以維持有線廣播電視服務品質。

(十七)因應 5G 時代之來臨，合理之頻率使用費計算方式尤為重要。且審酌國家通訊傳播委員會近期行動頻譜標售結果，各業者顯已理性評估現況，更為審慎分布資金投入各方面建設。而今通傳會之頻率使用費收費標準，乃源自 2G 時代尚未有標售頻譜之計價方式。為消費者長遠利益及國家資通訊基礎建設與產業發展，爰要求國家通訊傳播委員會於 3 個月內提出書面報告，審慎檢討現行頻率使用費收費標準，參酌國外先進國家作法，凡以拍賣方式釋出之商用頻率，回歸「填補管理成本」理念，並研擬專款用於頻率管理之規劃與管理。及早為將來 5G 之建設與發展，構築良善的法規環境。

(十八)5G 的三大應用情境為大頻寬、大連結、低時延，其運用非僅限於通訊之用，而有無限想像空間。因此將來釋出 5G 頻譜時，必須考慮實際可能運用情境，而非僅限於傳統電信業者。另政府對於 5G 頻譜，有必要保留部分頻譜供他業者或公眾使用，而非將關鍵頻譜均予釋出。

(十九)鑑於臺鐵、高鐵為國人重要交通運具，為滿足國人搭乘相關運具之通訊需求，應加強 4G 及 Wi-Fi 之連線品質，爰要求國家通訊傳播委員會，應協調相關

業者，加強臺鐵、高鐵沿線通訊品質，以滿足消費者需求。

(二十)我國《廣播電視法》、《有線廣播電視法》及《衛星廣播電視法》（以下稱廣電三法）在戒嚴後自由化思潮下，於 2003 年經立法院三讀修正通過，明訂政府、政黨、黨務、政務與選任公職人員等，不得投資廣播與電視事業（以下稱黨政軍條款）。然依據現行廣電三法規定，若有黨政軍身分人員投資媒體，不論直接持股或間接持股，卻是受投資的廣播、電視事業受罰，明顯不合理；另一方面，交通部持股超過 35%的中華電信股份有限公司受電信法規範，不受廣電三法規範，但其 MOD 服務在技術上係利用寬頻網路將影音資訊傳到家用機上盒，再透過電視機播出，符合有線廣播電視系統之定義，卻以 MOD 屬電信服務來解套，不受廣電三法對於市場占有率及費率之規範，顯見目前國家通訊傳播委員會之管理架構已跟不上科技變遷下，因應使用者需求產生的新興業務。爰此，要求國家通訊傳播委員會應在保障言論自由不受黨政軍控制之前提下，檢討廣電三法中黨政軍條款及其相關罰則之適用性，並依「相同性質事務受相同管制」之管制邏輯，重新檢視通傳會目前以業務分類形成的管理架構，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出報告。

(二十一)隨著各種網路社交平台、APP 通訊軟體競相推出用戶直播功能，民眾開始使用直播功能分享心情、製造話題、推銷商品，連部分電視電台等傳統媒體都開始以網路直播功能取代傳統電視 SNG 連線報導。然而隨直播功能普及而產生的爭議也越來越多，例如未獲授權就直播演唱會或電影、直播含有色情或暴力之內容、散佈仇恨言論等涉及觸法之行為，我國目前對於網路直播卻缺乏統一的法律規範，亦無專責的主管機關進行審核或把關；詢據國家通訊傳播委員會之管轄範圍受限於電視和廣播，個人或傳媒透過網路直播功能所創造出的新型態媒體，並不屬其管理範圍。但就傳播內容而言，網路直播與傳統電視廣播媒體雖形式不同，實屬相同性質事務，通傳會允宜對「網路業者」或「網路服務提供者」負起監理責任。爰此，要求國家通訊傳播委員會召集公聽會或透過 V-Taiwan、Gov Summit 討論，邀集

網路社群、相關業者及倡議團體共同參與，為網路直播監理問題找尋適宜解方。

- (二十二)鑑於反媒體壟斷是台灣的主流民意，國家通訊傳播委員會 106 年新公布的《有線電視申請頻道變更許可辦法》，用意本來是要促成電視頻道可以公平上、下架，可惜依照此一規定卻會造成保障現有電視頻道的永不下架，形同既有電視頻道有如壟斷了目前據有的系統位置，反而不利於市場競爭。根據《有線電視申請頻道變更許可辦法》第 4 條規定：系統經營者「涉及停播頻道或頻道位置變動者，應提供與頻道供應事業間之協商紀錄」。依此規定，有線電視的系統經營者想要停止或變更現有電視頻道的位置，都要先跟該頻道協商並留下紀錄，才能送去 NCC 申請同意，若不肖的現有電視頻道供應事業者只要不配合協商，系統經營者就沒辦法向 NCC 申請變更電視頻道。表面上是鼓勵協商機制，實際上則會變成保障既有電視頻道在系統原本位置的壟斷，這實在不是可行的辦法。爰要求國家通訊傳播委員會於 3 個月內參考實情，迅速研議修改此一違反市場競爭法則的辦法，並向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以確保台灣的電視頻道能有良性競爭。
- (二十三)鑑於國家通訊傳播委員會藉由調整行動通信頻率使用費計算基準，給予電信業者相關優惠，以提高其於偏遠地區建設行動寬頻基地臺之意願，進而提升偏遠地區行動寬頻涵蓋率；惟頻譜資源有限，對取得頻譜之業者，允應賦予相當程度之社會責任，協力提升偏遠地區行動寬頻網路品質，並於業者之社會責任與減少國庫歲入之間，審慎評估折扣期間或建設比率等優惠條件之妥適性，也應研議將偏遠地區行動寬頻網路之建設，納入績效評估指標。爰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如何改善之書面檢討報告，以確保政策之周延。
- (二十四)第二代行動通信業務 2G 的執照已於 106 年 6 月 30 日終止，國家通訊傳播委員會針對尚未移轉 4G 之用戶，於業務終止日 6 個月內，得申請保留原使

用之電信號碼提供 4G 服務。根據通傳會之行動通訊市場統計資訊來看，截至 107 年第 2 季，2G 的用戶仍有 10 萬 2 千人。有鑑於 2G 用戶多數為偏鄉地區老人家，因行動通訊服務據點不足或不諳 4G 智慧型手機而未即時移轉 4G 服務。爰要求國家通訊傳播委員會應督促電信業者，積極協助 2G 用戶於 106 年 12 月月底前，進行原號移轉服務，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體督導措施之書面報告。

(二十五)有鑑於第三代行動通信（3G）業務執照將於 107 年底屆期，經查國家通訊傳播委員會統計截至 106 年 9 月份，第三代行動通信用戶數仍高達 703 萬戶。此外，由於各家電信業者現正積極發展 4G 行動通信，恐因此折損相關 3G 行動通信服務品質。106 年 8 月亞太電信遭民眾檢舉後，才發現因功率縮減及故障基地臺未修復而影響 3G 服務覆蓋率。為避免 3G 用戶權益於第三代行動通信業務執照屆期受損，以及於移轉 4G 期間其通信品質受到影響。爰要求國家通訊傳播委員會，應積極督促通信業者於 3G 業務執照屆期前，向 3G 用戶宣導移轉 4G 行動通信；並嚴格監督業者於過渡期間之 3G 通信服務品質，於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體宣導與監督措施之書面報告。

(二十六)有鑑於國家通訊傳播委員會提出「花東地區有線電視數位化達成 90%以上普及率專案計畫」，並預計 106 年底前，數位化訂戶普及率達到 75%以上。然而根據通傳會統計，有線電視系統 106 年第 2 季全國總訂戶數統計（含數位服務普及情形），全國平均數位服務普及比率已達 98.13%，但花蓮縣才 73.04%、臺東縣更僅有 54.34%。花東地區整體的有線電視數位普及率不僅不到七成未達預定目標，且離最終目標普及率九成仍相差甚遠。爰要求國家通訊傳播委員會檢討未達目標之原因，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出檢討與具體改善措施之書面報告。

(二十七)有鑑於全國有線電視收視戶高達 520 萬戶，但有線電視管線於都會區外的各地仍然缺乏共同管道，導致有線電視業者線路無處可附掛，不僅嚴重影

響業者經營及收視戶權益，天際線與紐澤西護欄更常見電纜遍布景象，尤以花蓮、台東及偏鄉地區之中央主管道路更為嚴重。無線寬頻及科技化是政府推行的重點，國家通訊傳播委員會更應責無旁貸，為相關事務進行協處。爰要求國家通訊傳播委員會應全面檢討花東地區有線電視、通訊等管線亂象，積極協調相關單位規劃共管事宜，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出相關規劃之書面報告。

(二十八)有鑑於花蓮縣內舞鶴台地廣播電台發射塔林立，對於花蓮縣的天際線、山坡及台地，造成紊亂的景象。當地民眾一再希望能減少或移除電塔，化繁為簡。國家通訊傳播委員會作為業務主管機關，應為日後各廣播電台發射電塔共塔一事肩負起溝通的責任。爰要求國家通訊傳播委員會於 1 個月內，除公共電視台外，召集協調各家業者電塔設備，整併遷移至中華電信基地臺處附掛共構；並由土木技師定期監測，加強公共電視台電塔穩固地基；以及儘速研議相關社區回饋事宜，並向立法院交通委員會提出書面報告。

第 15 項 飛航安全調查委員會 6,009 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 26 項：

(一)飛航安全調查委員會 107 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持—業務費」編列 581 萬 3 千元。經查 106 年度中央政府總預算之審查決議，飛安會建置之「飛安自願報告系統」有使用率偏低之情形，立法院交通委員會決議該會應改善並提出書面報告後始得動支預算。

惟 106 年度之飛安爭議仍屢見不鮮，如中華航空、遠東航空均被查有機師酒駕之問題、長榮航空不顧美國颶風來襲，仍要求機組人員執行任務等上述有影響飛安之虞、或危及機組人員生命財產安全之情事。次查飛安會網站所屬之飛安自願報告系統公開資料，截至 106 年度 9 月底為止仍僅有 6 件資訊，相較前年度，106 年度之使用率亦未見改善，顯見本系統之使用尚有推廣之空間，以精進、改善台灣飛航安全制度與從業人員之勞動環境。



爰此，該筆預算凍結四分之一，待飛航安全調查委員會針對此機制提出具體檢討、改善之措施，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)飛航安全調查委員會 107 年度預算「飛航安全業務」項下「調查能量建立」編列 283 萬 4 千元，為因應未來《民用航空法》修法將納入無人機管理，遂建請飛安會儘速研議配合修法，將無人機重大事故納入飛安會之調查權責。爰此，該筆預算凍結十分之一，待飛航安全調查委員會針對上述意見向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)飛航安全調查委員會 107 年度預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持—人事費」編列 4,081 萬 8 千元。經查，飛安會 107 年度預算員額明細表除技工、駕駛各 1 名外，其他均為聘用人員，並無專任職員。但飛安會長期以聘用人員辦理經常性行政管理事務與其組織法未符，也跟行政機關進行聘用人員辦理專業性及臨時性之業務相違，立法院已決議要求檢討在案，人事行政總處所公布「105 年度行政院人事行政總處辦理員額評鑑情形報告」也將飛安會「檢討人力類型結構，建議秘書室聘用人員出缺後，改以職員進用。」，列為行政院列管項目，爰請飛航安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告。

(四)飛航安全調查委員會 107 年度預算第 1 目「一般行政」項下「人員維持—人事費」編列 4,081 萬 8 千元。經查，依《飛航安全調查委員會組織法》第 7 條規定飛安會「本會置資深飛安調查官、副資深飛安調查官、飛安調查官、副飛安調查官、工程師及副工程師等職務，依聘用人員聘用條例聘用之」。因此，飛安會是依聘用人員聘用條例聘用外部專業人才辦理飛安事故之調查，但過去曾發生飛安會主委轉任航空公司高層管理人員，以及飛安調查官辭現職而到航空公司任職的情事，實有違公務員服務法有關旋轉門之立法意旨。爰請飛航安全調查委員會就建立聘用人員旋轉門機制，向立法院交通委員會提出書面報告。

(五)飛航安全調查委員會 107 年度預算「飛航安全業務」編列 448 萬 2 千元，其預期成果包括藉飛航事故調查提出改善建議，以改善我國飛安環境。

經查，遠航 8 架 MD80 機隊平均機齡已超過 22 年。由於機齡逐年增加，

106 年初起連續發生多起因機械因素及飛機性能限制導致空中回航及轉降事件，高齡機異常故障致航班異動頻繁，已經影響旅客權益。惟探究近年來與 107 年度的研究計畫中，卻無研究機齡老舊之民航機對飛航安全的危害。爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出書面報告。

(六)飛航安全調查委員會 107 年度預算「飛航安全業務」編列 448 萬 2 千元，其中 89 萬 8 千元辦理購置筆記型電腦、網路資訊安全設備、機房環境設備更新及全球資訊網擴充等。

經查，106 年度飛安會業已編列 25 萬元購置網路資訊安全設備，107 年度又要擴大編列網路資訊安全設備 40 萬元，顯有重複編列之虞。爰此，飛航安全調查委員會應將相關辦理情形，向立法院交通委員會提出書面報告。

(七)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」編列 890 萬 6 千元，為辦理「科專計畫基本工作維持」及「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」所需經費。

但依據飛安會統計，近 10 年（2007—2016）國籍航空器發生在國內及國外之飛航事故共計 75 件，共造成 113 人死亡；國籍民用航空運輸業飛機飛航事故率，近 10 年渦輪噴射飛機全毀事故率 0.57 次/百萬離場，渦輪螺旋槳飛機全毀平均事故率為 3.16 次/百萬離場仍有進步之空間。爰此，飛航安全調查委員會應針對該筆預算將如何有效降低事故率以及死亡率，向立法院交通委員會提出書面報告。

(八)飛航安全調查委員會 107 年度預算第 3 目「精進飛安與科技研析」編列 890 萬 6 千元，以辦理「提昇飛安會飛航安全及事故調查能量計畫」。經查，依飛安會所公布「台灣飛安統計（2007—2016）」，台灣近 10 年因飛航事故死亡者 83 人、受傷者 33 人。其中，國籍民航運輸業渦輪螺旋槳飛機 5 年移動平均致命事故率由 102 年的 0，增加至 105 年的 6.18 次/百萬離場；而近 10 年渦輪螺旋槳飛機全毀平均事故率為 3.55 次/百萬飛時（或 3.16 次/百萬離場），則高於全球平均的 2.20 次/百萬飛時（或 1.84 次/百萬離場）。鑑於飛安會進行飛航事故的調

查旨在避免類似飛航事故發生，除提昇針對個案之飛航事故調查能量外，也應同時整體飛安事故趨勢之分析能力，爰此，飛航安全調查委員會應就如何提昇飛安事故趨勢分析能力向立法院交通委員會提出書面報告。

(九)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」項下「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」編列 664 萬 2 千元，其中第 1 項辦理飛航事故相關演練及訓練費，包含空難事故場外演練，機場地區大型事故演練等，合計 40 萬元。但相關演練活動、出席情形、執行狀況，以及結案報告，皆未曾向立法院交通委員會說明之。爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出詳細書面報告。

(十)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」項下「提昇我國飛行安全及事故調查能量計畫」編列 664 萬 2 千元，惟查近 10 年（2007 至 2016 年）我國籍航空器發生在國內及國外之飛航事故共計 75 件，共造成 113 人死亡；國籍民用航空運輸業飛機飛航事故率，「渦輪螺旋槳」飛機全毀平均事故率為 3.16 次/百萬離場，而（1997 至 2006 年）平均事故率為 2.83 次/百萬離場，飛航安全顯有待提升，飛安會應積極研擬具體預防性建議，有效提升飛行安全。爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出書面報告。

(十一)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」項下「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」編列 664 萬 2 千元，其中包含「委辦費」24 萬元，但相關委辦項目、諮詢狀況皆未說明清楚，且「業務費」中，也編列「其他業務租金」、「按日按件計酬金」等，疑有重複編列，且政府開銷應儘量秉持節約原則，減少委辦項目，爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出詳細書面報告。

(十二)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」項下「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」編列 664 萬 2 千元，其中包含「大陸地區旅費」之經費 9 萬 2 千元。

經查，該業務係派員赴大陸地區參加「疲勞風險管理研討會」，惟現今

兩岸交流強度減弱，107 年度預算執行恐亦難完成相關交流任務。爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出書面報告。

(十三)飛航安全調查委員會 107 年度預算「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」編列 9 萬 2 千元，擬派員赴中國大陸參與「疲勞風險管理研討會」。惟該會並未說明為何需安排前往中國大陸參與會議，又疲勞風險之管理除飛安系統應精進之外，更涉及勞動及衛生健康等職安管理業務之改善，僅由飛安會派員出席研討，無法預期該等工作之實際效益。爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出書面報告。

(十四)飛航安全調查委員會 107 年度預算「派員赴大陸計畫」旅費編列 9 萬 2 千元，惟查此為不定期計畫，為撙節預算，應考慮其必要性。爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出書面報告。

(十五)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」項下「設備及投資」編列 271 萬元，其中「資訊軟硬體設備費」編列 175 萬元全數用於「飛行事故分析模組建置案」，為 106 年度同科目預算之 3.5 倍。惟詢據飛安會，該事故分析模組於 105 年度編列約 400 萬元建置，經過 1 年保固期，故編列 175 萬元預算維護及擴充。然僅經過 1 年就需花費超過建置成本 43%之經費維護及擴充，似乎並不符合成本效益，爰此，飛航安全調查委員會應向立法院交通委員會提出具體擴充計畫之書面報告。

(十六)有鑑於近年來公路、軌道及海上事故頻傳，惟調查機關皆為主管監理單位，為避免相關單位有球員兼裁判之嫌，亟需成立獨立之調查機關，有效釐清肇事原因。目前社會各界即有擴充飛安會業務成為國家級運輸安全調查委員會之議。爰要求飛航安全調查委員會於半年內針對運輸安全調查委員會籌備處成立事宜向交通部、行政院人事行政總處跨部會辦理整合，提出具體可行之成立期程，並於半年內向立法院交通委員會提出書面報告。

(十七)當發生飛航事故時，飛航安全委員會之首要工作為指揮失事搶救及保存失事現場之完整，以利後續失事調查之進行。惟失事現場絕大部分位於山區、海

上或無聯絡道路地區，飛安會現階段無編配飛安專業車輛，不利其以最短時間抵達現場，執行失事搶救和失事現場保存之工作。為提升飛安會在事故第一時間之調查蒐證能力，爰要求飛航安全調查委員會應配備專業車輛做為部分野外地區或淺水地區運輸工具，車輛上並配備無線通訊、廣擴裝備、照明設施等，並協同交通部民用航空局研議必要時即時徵調公務航空器之可行機制，以快速抵達事故現場。

(十八)飛安調查之目的旨在透過有系統的調查，找出事故發生的可能原因，並針對不同單位提出適當的改善建議，以解決存在之飛安問題，避免類似事故再發生。根據飛航安全委員會發表之 2007—2016 年台灣飛安統計報告，飛安會自 1999 年成立以來，至 2016 年底止執行 123 件調查案件，共提出飛安改善建議計 954 項，其中以對政府有關機關提出之改善建議比率最高約占 51.3%，對航空業者之改善建議約占 36.9%，對國外相關機構則約占 11.8%；其中，根據該報告分項執行計畫列管統計，從 1999 年 4 月至 2016 年底止，有關政府機關依飛安改善建議提出之分項執行計畫共有 489 項，已接受項目計 435 項占 89%比率，列管項目計 33 項占 6.7%比率，審視中項目計 21 項占 4.3%。惟該報告僅對政府機關接受飛安改善建議之情形進行追蹤，對於航空業者是否採納該會提出之飛安改善建議，採納後實際執行成效如何，卻無相對應之追蹤機制及公開資訊。爰此，要求飛航安全調查委員會針對航空業者採納飛安改善建議情形研擬追蹤機制，並於此後出版之台灣飛安統計報告中發表。

(十九)「疲勞風險管理系統 (Fatigue Risk Management System)」係一套以科學知識方法，結合飛航資訊與實際飛航運作經驗，以求有效管理航空從業人員疲勞狀態之系統，國際民航組織 (ICAO) 已於 2011 年將疲勞風險管理系統相關標準與建議措施納入國際民航公約第六號附約—航空器的運作 (Operations of Aircraft) 中。歐美國家多數民航主管機關及航空公司皆意識到現有的時效性民航法規之侷限性，不足適當考量到當今航空公司全球飛航運作的複雜性及其交互影響因素，因此對疲勞風險管理系統相當重視。

詢據飛航安全調查委員會，我國民航之疲勞風險管理系統發展仍在初步階段，相關法規尚在發展中，亦尚未有民航業者完成建置。該會為瞭解 ICAO 對疲勞風險管理相關規範之發展，於 106 年度派員參加英國民航局之「疲勞風險管理研討會」，討論主題為國際民航組織（ICAO）有關疲勞風險管理系統建置之標準、建議措施與技術指引相關發展，預算編列為新台幣 20 萬元；另於 107 年度規劃參加於上海舉行之「國際疲勞論壇（fatigue forum）」，針對實務界疲勞風險管理系統建置所遭遇的問題、發展技術、以及經驗等進行交流，預算編列為新台幣 9 萬 2 千元。

有鑑於疲勞風險管理系統已發展多年，但我國民航之疲勞風險管理系統發展仍在初步階段，相關法規尚在發展中，亦尚未有民航業者完成建置，已落後國際飛安管理趨勢，故要求飛航安全調查委員會應善加運用參與國際會議之交流成果，積極會同交通部民用航空局及勞動部研擬我國疲勞風險管理系統，評估報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(二十)鑑於 106 年 6 月 10 日「凌天航空」Bell 206 型直升機在花蓮失事墜機意外中，社會流傳有人為破壞之可能性，造成社會恐慌，故建議飛航安全調查委員會儘速完成最後調查，並儘速公布調查結果以避免社會恐慌造成民眾不安，並協助該航空公司「凌天航空」自飛航安全調查委員會之報告中了解自身問題，避免再度發生憾事。

(二十一)鑑於飛航安全調查委員會自成立後，我國渦輪噴射機全毀事故率自 3.18 次／每百萬架離場降低至 0.57 次／每百萬架離場，降低比例甚高，顯見設置外部獨立機關調查交通安全事故之作法對交通安全之提升有顯著效果，又鑑於臺鐵於 106 年 1 至 8 月發生 311 次行車事故、重大事故 30 次、一般事故 13 次及 7 次正線出軌事故。安全事故頻繁，故建議飛航安全調查委員會表達組織改造之意願，成立國家級運輸安全調查委員會以獨立機關之身分調查鐵路事故以提升專業。

(二十二)為提升預防性建議能力，飛安會建立飛航安全自願報告系統計畫，然在颱

風期間各航空公司是否決定停飛產生困擾，飛航安全調查委員會應要求國內航空公司於颱風警報期間降落之飛航記錄器資訊，提供給飛安會，期以大數據內容，分析颱風警報期間桃園國際機場周邊之風力變化，以提供各民航公司作為颱風警報期停飛決策之參考依據。

(二十三)飛航安全調查委員會 107 年度「精進飛安與科技研析」編列 890 萬 6 千元，為辦理「科專計畫基本工作維持」及「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」所需經費。鑑於近 10 年我國飛航事故不少，飛航安全仍有待提升，而飛安會自 106 年度起辦理「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」，107 年度編列第 2 年經費 890 萬 6 千元，賡續辦理建置事故肇因分析系統等相關研究計畫，為顯現該項計畫成效，允應提出具體可行之預防性建議。爰要求飛航安全調查委員會於 2 個月內向立法院交通委員會提出符合上述要求之落實推動書面報告，以期有效降低飛航事故發生率，確保飛航安全。

(二十四)鑑於近來空服員抗爭頻繁，並爆料某些航空公司的飛安疑慮，若空服員之情緒因抗爭在不和諧的勞資關係下，未管理得當，恐將衝擊飛安。又以往民航客機在空中常擔心鳥擊，現在無人機普遍化後，機師似乎多了一種憂慮，尤其近 1、2 年，歐洲已發生數起無人機在空中接近客機的案例，儼然是飛安一大隱憂；且我國無人機近年廣被運用，相關法制作業尚欠完備，飛安問題不容忽視。飛安會揭發除職司飛航事故調查外，並秉持積極且主動之態度，針對與飛航安全有關之重要議題進行研究，爰要求飛航安全調查委員會與相關單位協商，於 2 個月內向立法院交通委員會提出如何排除上述飛安疑慮之書面報告，並具體提出有效管理對策，俾提供相關單位妥善因應，避免不幸事故發生。

(二十五)飛航安全調查委員會 107 年度預算「精進飛安與科技研析」，為辦理「科專計畫基本工作維持」及「提昇我國飛航安全及事故調查能量計畫」所需經費。本計畫之期程為 3 年，106 年度已編列預算數 913 萬 1 千元，107 年

度續編第 2 年預算 890 萬 6 千元。

依據飛安會統計，近 10 年（2007—2016）我國籍航空器發生在國內及國外之飛航事故共計 75 件，其中 43 件為國籍民用航空運輸業之飛航事故，其餘 32 件則散見於國籍普通航空業航空器、公務航空器、超輕型載具及外籍航空器等之事故；共造成 113 人死亡；國籍民用航空運輸業飛機飛航事故率，近 10 年渦輪噴射飛機全毀事故率為 0.17 次／百萬飛時，或 0.57 次／百萬離場，渦輪螺旋槳飛機全毀平均事故率為 3.55 次／百萬飛時，或 3.16 次／百萬離場。

依以上狀況看來，飛航安全仍有待提升，飛安會宜加強飛航安全管理，並積極研議事故潛在風險因子，研提具體可行預防性建議，以避免類似事故再發生。請飛航安全調查委員會於 1 個月內向立法院交通委員會提出飛安預防性建議書面報告，讓立法院交通委員會了解計畫目前執行成果，以供了解飛航安全現況。

(二十六)經查「飛安自願報告系統」於 88 年建置迄今，除該系統之使用率連年不佳外，透過該系統反映如「機組人員執行任務超過法定工時」以及「疲勞航班及檢修作業」等問題屢見不鮮，然該系統運作已逾 10 年仍未有顯著改善。

針對「飛安自願報告系統」報告所反映上開之內容及資訊，除了與民航局應更積極改善飛航工作之環境外，未來如何加強與勞動部及衛生福利部等職安管理單位之橫向勾稽，以及「飛安自願報告系統」相關辦理建議之後續追蹤，飛航安全調查委員會應儘速與相關單位研商對策，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

第 17 項 公共工程委員會原列 3 億 7,575 萬 7 千元，減列：

- (一)第 2 目「公共工程企劃及法規業務」100 萬元（科目自行調整）。
- (二)第 3 目「公共工程技術業務」項下「公共工程計畫之審議與永續公共工程之推動」及「公共技術規範、認證、整合、維護、推廣與研發」



之「業務費—委辦費」50萬元（科目自行調整）。

（三）第4目「公共工程管理業務」100萬元（科目自行調整）。

共計減列250萬元，其餘均照列，改列為3億7,325萬7千元。

本項通過決議51項：

（一）立法院審議工程會106年度預算案時曾作決議，以工程標案變更設計追加金額件數不減反增，影響工程期程並增加經費支出，要求工程會改善，惟工程會106年竟以變更統計方式之作法作為減少變更設計追加金額件數之方法，治標不治本有行政怠惰之嫌。

爰此，行政院公共工程委員會107年度歲出預算編列3億7,575萬7千元凍結十分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

（二）近年來政府整體工程、財物及勞務採購經費每年度預算數總計均逾兆元，惟預算金額與決標金額差額比率均逾10%，105年度全國各機關工程、財物及勞務採購案件之預算總計1兆1,433.33億元，決標金額共計1兆8.8億元，預算與決標金額差額達1,424.53億元，相差12.46%，且102至104年度差額比率分別為13.89%、10.21%、12.72%，預算與決標金額之差額均達千億元以上，差額甚鉅，恐影響國家財政。

爰此，行政院公共工程委員會107年度歲出預算編列3億7,575萬7千元凍結十分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

（三）行政院公共工程委員會107年度預算有關勞動派遣、勞務承攬共編列1,761萬8千元，預計進用40名勞動派遣及勞務承攬人力（派遣13人，承攬27人），然而勞動派遣、勞務承攬等非典型雇用方式容易導致勞工薪資低下、就業不穩定，且政府機關任用相關人力應先檢視內部人力運用狀況，且核心業務不得任用相關人力，爰此，107年度預算有關勞動派遣、勞務承攬合計編列1,761萬8千元凍結十分之一，待行政院公共工程委員會就相關人員編制之必要性，以及相

關人員勞動權益保障向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)行政院公共工程委員會 107 年度預算「業務費」項下「委辦費」編列 1,582 萬 1 千元，委託辦理「協助工程產業全球化專案」288 萬元、「政府電子採購網系統功能精進及專案管理」731 萬 5 千元及「公共工程基礎資料庫研究計畫」562 萬 6 千元，皆為延續 106 年度之計畫。然查工程會 106 年度「業務費」項下「委辦費」法定預算為 1,743 萬 3 千元，截至 106 年度 10 月 31 日執行數僅 929 萬 3 千元，顯見執行效率不彰。為監督主管機關執行效率，爰凍結 107 年度預算「業務費—委辦費」1,582 萬 1 千元之十分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)行政院公共工程委員會 107 年度預算「派員出國計畫」編列 137 萬 6 千元，較 106 年度法定預算 82 萬 6 千元增加逾 66%；經查除定期會議外，主要係因增加「公共工程創新技術之應用及其施工範圍考察—循環經濟於公共工程之運用」、「公共工程創新技術之應用—軌道建設」及「公共工程施工廠商評鑑制度國際作法及選商應用策略」等 3 項考察，然預算書中關於若干考察計畫之預計前往時間都僅以 107 年 1 至 12 月草率交代，顯見工程會對若干考察皆尚未具體規劃，考察實質效益不明。故凍結 107 年度預算「派員出國計畫」137 萬 6 千元之十分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出具體計畫及時程書面報告後，始得動支。

(六)行政院公共工程委員會 107 年度預算「獎補助費」中「對國內團體之捐助」編列 1,927 萬 2 千元，補助中國工程師學會推動參與國際組織及出席國際會議、捐助國內工程產業赴海外拓點等。然查工程會 105 年度「對國內團體之捐助」決算為 1,015 萬 1 千元、106 年度法定預算為 1,825 萬 6 千元，截至 106 年度 10 月 31 日之執行數僅 805 萬 7 千元（執行率 44%），107 年度卻再度增列，顯見浮濫編列，且捐助之必要性及效益皆不明，更違反 106 年度減列對國內團體捐助之通案決議。故行政院公共工程委員會 107 年度預算「獎補助費」項下「對國內團體之捐助」編列 1,927 萬 2 千元凍結十分之一，待行政院公共工程委員會向

立法院交通委員會提出書面報告說明捐助之合理性後，始得動支。

(七)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—獎補助費—對國內團體之捐助」共編列 1,926 萬 2 千元，說明處分別寫了 3 項補助：1.捐助技師公會及相關團體辦理年會及研討會 5 萬 2 千元，2.捐助中國工程師學會推動參與國際工程師組織、出席國際工程師會議及辦理國際工程師資格相互認證 261 萬 9 千元，以及 3.捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜 1,659 萬 1 千元。

然而 1 與 2 項經工程會回復為照舊編制，既然經年補助，應將補助成效與以檢討，並研議撙節開銷。而第 3 項補助之說明於預算書上僅有一行字，相關專案目標、期程、用途以及細節項目皆未說明，因此 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—獎補助費—對國內團體之捐助」編列 1,926 萬 2 千元凍結十分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(八)行政院公共工程委員會 107 年度預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元、第 3 目「公共工程技術業務」編列 1,363 萬 5 千元、第 4 目「公共工程管理業務」編列 1,386 萬 1 千元，辦理提升台灣工程產業國際競爭力、公共工程計畫之審議，以及公共工程建設計畫執行情形之追蹤等業務。經查，台灣政府採購公共工程標案因變更設計致使追加金額或展延工期之案件數偏高，政府採購之工程案件辦理修正而追加金額或展延工期已成常態。立法院過去曾作成決議要求工程會進行改善在案，惟工程會僅將修改統計方式以求降低追加件數與比率，實際上 102 至 105 年追加金額案件數比例分別為 10.40%、10.77%、9.73%、8.50%，展延工期案件數比例分別為 16.88%、16.77%、16.02%、14.80%；其中，因變更設計而追加金額幅度達 10%以上之案件數比例分別為 49.73%、48.25%、50.14%、51.26%，比例仍然甚高。為避免政府所採購之工程案件因變更設計而追加金額造成工程經費增加的情事發生，爰「公共工程企劃及法規業務」項下 7,353 萬 3 千元、「公共工程技術業務」項下 1,363 萬 5 千元

、「公共工程管理業務」項下 1,386 萬 1 千元，合計編列 1 億 0,102 萬 9 千元凍結十分之一，俟行政院公共工程委員會就如何避免政府採購工程案件變更設計與展延工期之情事發生，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(九)有鑑於行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」編列 116 萬 9 千元、「健全工程採購法規及制度」編列 49 萬元，以及「公共工程技術業務」項下「公共工程計畫之審議與永續公共工程之推動」編列 302 萬 6 千元，辦理健全與落實採購法規制度，以及公共工程計畫經費審議等。惟查近年來政府辦理各項工程、財物及勞務採購之預算金額與總決標金額之差額動輒達千億元以上，且差額比率逾 10%，顯示政府採購預算之估算過於寬列，不利國家整體財政資源之配置，允應研謀改善。爰凍結該 3 項分支計畫編列經費合計 468 萬 5 千元之十分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十)行政院公共工程委員會 107 年度預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元、第 3 目「公共工程技術業務」編列 1,363 萬 5 千元，辦理提升台灣工程產業國際競爭力以及公共工程計畫之審議。經查，政府辦理各項工程、財物及勞務採購，所編列預算常與實際決標金額相差千億以上；以 105 年度為例，政府機關所編列採購之預算總額達 1 兆 1,433 億 3,300 萬元，而實際決標總額則為 1 兆 8 億 8,000 萬元，兩者相差 1,424 億 5,300 萬元、差額比例達 12.46%，顯見政府採購預算編列尚欠覈實，影響國家整體資源配置甚鉅。爰「公共工程企劃及法規業務」項下 7,353 萬 3 千元、「公共工程技術業務」項下 1,363 萬 5 千元，合計編列 8,716 萬 8 千元凍結十分之一，俟行政院公共工程委員會就公共工程計畫中之技術與成本估算之審議機制及預算估列，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十一)有鑑於行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」編列 116

萬 9 千元、「健全工程採購法規及制度」編列 49 萬元、「中央採購稽核小組業務」編列 96 萬 5 千元，辦理政府採購法規事務宣導、健全與落實採購法規制度、培訓管理採購專業人員，並強化採購稽核機制等業務，期導正機關採購行為與減少採購缺失，建立公平公開之政府採購環境。然鑑於部分政府採購案件屢傳弊案與缺失，且政府機關（構）採購稽核比率近年均不超過 5%，又總件數稽核率低於目標值上限甚多，相關稽核作業顯有未盡周妥之處，允宜檢討並加強執行。爰凍結該 3 項分支計畫編列經費合計 262 萬 4 千元之五分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十二)行政院公共工程委員會 107 年度預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元，辦理政府採購法規與宣導等業務，其中編列「中央採購稽核小組業務」96 萬 5 千元進行機關採購行為的稽核，以期導正不當採購行為與減少採購缺失。經查，政府採購稽核係以任務編組方式，被動地針對遭人檢舉、民意關切、媒體報導、監審檢調機關移送或主管機關移送等異常採購案件進行稽核。但 105 年度全國政府採購決標件數 18 萬 0,336 件、決標金額達 1 兆 2,051 億元，全國稽核件數只有 6,726 件、稽核率只有 3.37%；此外，102 至 105 年政府採購稽核率分別為 4.05%、3.67%、3.85%、3.73%，有逐年降低的趨勢，顯見工程會被動地進行政府採購稽核過於消極，不利遏止國內政府採購弊案的發生。爰「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元凍結五分之一，俟行政院公共工程委員會就如何主動進行政府採購稽核向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十三)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元，其中採購專業人員業務部份，經詢問工程會是否有掌握現政府機關採購業務承辦人具採購人員資格之比例，工程會以「依政府採購法第 95 條第 1 項規定：「機關辦理採購『宜』由採購專業人員為之。」尚無強制機關辦理採購人員應取得專業人員資格；行政院公共工程委員會政府電子採購網

亦無各機關採購業務承辦人是否具有採購專業人員資格之相關資料。」顯見工程會並未將相關業務列為重點發展項目，然查公務體系之離職率部分，土木職系人力流動頻繁之原因之一，即為對於採購業務不熟稔以致往往必須面對「背黑鍋」與動輒觸法等狀況；相同情形亦出現在諸多初任公務員之離職原因中。另查工程會為調查各機關辦理採購業務之專業人力情形，曾於 100 年度以政府電子採購網之決標資料為基礎，通函各招標單位配合查察，據各中央部會及地方政府回復資料，各招標單位之承辦採購人員共計 5 萬 0,291 人，其中取得採購專業人員資格計 2 萬 1,554 人，占全部承辦採購人員比率 42.86%，顯見有具體改善之必要。鑑此，爰凍結 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」7,353 萬 3 千元之五分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力」編列 2,622 萬 7 千元，凍結五分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十五)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元，其中「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」項下編列「業務費—國外旅費」96 萬 2 千元。

惟工程會 106 年度本筆費用僅編列 55 萬 6 千元，107 年度本筆預算增加 40 萬餘元，成長幅度高達 73%，其辦理業務雖新增考察公共工程創新技術，惟內容係與軌道建設相關，交通部亦有相關考察，為避免重複編列預算，宜由工程會向交通部協調資源整合。

爰此，凍結 107 年度預算「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」項下「業務費—國外旅費」96 萬 2 千元之五分之一，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內針對上述疑慮向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十六)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—業務費—國外旅費」編列 96 萬 2 千元，其用途為出席國際工程組織等相關會議，較 106 年度預算增加 40 萬 6 千元，主要差異在於 107 年度新增考察公共工程創新技術之出國旅費，惟其預算增加之比例高達 73%，新增計畫占比甚高，考量國家財政困難，相關預算支出應更加撙節，爰此，107 年度預算「健全技師、工程技顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—業務費—國外旅費」編列 96 萬 2 千元凍結五分之一，待行政院公共工程委員會就出國考察之必要性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十七)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—業務費—委辦費」編列 288 萬元，而說明處僅寫了「委託辦理『協助工程產業全球化專案』事宜」一行字，相關專案目標、期程、用途以及細節項目皆未說明，且政府開銷應盡量秉持節約原則，減少委辦項目，因此凍結該預算五分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出詳細書面報告後，始得動支。

(十八)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—業務費—委辦費」有關協助工程產業全球化專案編列 288 萬元，經查該筆預算係自 103 年起「工程產業全球化專案辦公室」委託專業服務案之後續擴充，並以分年之專案計畫延續已達 4 年。然該專案計畫之執行成效歷年屢次遭人質疑，又該專案計畫既以分年之方式編列預算，似可隨時中斷業務之執行，而無實質之必要性。爰此，該項專案預算凍結五分之一，待行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十九)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」編列 7,353 萬 3 千元，其中「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—業務費—一般事務費」項下辦理技師及工程師技術顧問公司證照、懲戒等相關業務編列 185 萬 4 千元。惟 106 年度本筆費用僅編列 175 萬 8 千元，較 106 年度預算增加近 10 萬元，其辦理業務內容相同，並未新增相關業務。

爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「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—業務費—一般事務費」項下辦理技師及工程師技術顧問公司證照、懲戒等相關業務編列 185 萬 4 千元，凍結五分之一，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—獎補助費」編列 1,926 萬 2 千元，其中編列預算 1,659 萬 1 千元捐助工程產業開拓全球市場，較 106 年度增加 23 萬 1 千元，然而依預算書所示，相關工作內容並不無變化，似無增加預算之必要。爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「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—獎補助費」項下編列有關捐助工程產業開拓全球市場 1,659 萬 1 千元，凍結五分之一，待行政院公共工程委員會就工程產業開拓全球市場向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十一)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下編列經費 7,353 萬 3 千元，其中「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—獎補助費」項下用以捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜編列 1,659 萬 1 千元。惟 106 年度本筆費用僅編列 1,635 萬 7 千元，較 106 年度增加近 24 萬元，其辦理業務內容相同，並未新增相關業務，且 106 年度執行率至 10 月底僅支用 68%，顯然執行率不彰。

爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「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—



獎補助費」項下用以捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜編列 1,659 萬 1 千元，凍結五分之一，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十二)107 年度行政院公共工程委員會歲出預算第 2 目「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—業務費—委辦費」編列委託辦理協助工程產業全球化專案事宜 288 萬元、「獎補助費」編列捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜 1,659 萬 1 千元。經查，工程會從 103 年開始編列委託辦理協助工程產業全球化專案事宜經費，103 至 106 年分別編列 424 萬 5 千元、360 萬元、355 萬 5 千元、318 萬 5 千元；104 年開始編列捐助台灣工程產業開拓全球市場相關事宜經費，104 到 106 年分別編列 1,694 萬 1 千元、1,635 萬 7 千元、1,539 萬 6 千元。但工程會未能定期公布受捐助業者拓點成效與取得標案金額多寡，民眾難以了解預算執行績效。爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「健全技師、工程技術顧問公司管理法制，提升工程產業國際競爭力—業務費—委辦費」編列委託辦理協助工程產業全球化專案事宜 288 萬元、「獎補助費」編列捐助工程產業開拓全球市場等相關事宜 1,659 萬 1 千元，合計 1,947 萬 1 千元，凍結五分之一，俟行政院公共工程委員會就捐助工程產業開拓全球市場之執行情形與績效，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十三)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」計畫項下「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」編列 116 萬 9 千元，為了辦理政府採購法規事務宣導、健全與落實採購法規制度、培訓管理採購專業人員，並強化採購稽核機制等業務，以期導正機關採購行為與減少採購缺失，建立公平公開之政府採購環境。

但是，審計部 104 年度中央政府總決算審核報告中，對經濟部所屬機關（構）辦理採購情形，認為「部分案件之招標、決標、履約及驗收過程

，核欠周延，亟待檢討改進」，「多類缺失屬……可預見之採購作業高風險項目，惟……未能及時查察改正……。」工程會顯然未盡責督導。

同時，工程會對政府採購決標件數與決標金額之統計，105 年度全國政府採購決標件數 18 萬 336 件，決標金額 1 兆 2,051 億元，全國稽核件數 6,726 件，件數稽核率只有 3.73%，而且件數稽核率不斷下滑，自 102 至 105 年度，已經從 4.05%下降至 3.73%。從 102 年度開始，每年件數稽核率都沒有超過 5%，可見工程會編列預算欲確保採購品質，卻未加強執行稽核，顯有疏失。爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」計畫項下「健全及落實政府採購法規及制度，培訓及管理採購專業人員」編列 116 萬 9 千元，凍結五分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十四)推動政府各項資訊透明公開是增加政府透明度的要項，其中藉由開放資料的方式將政府手中有的資料，讓公民社會能加以利用並釋出，更是藉由民間力量增進政府透明度乃至於提升政府效能的良方。我國之政府採購資料電子化已推行多年，其資料庫中收藏大量政府採購相關資料，並以收費提供「增值服務」的方式有償提供給投標廠商使用。此一形式固然降低工程會在維護資料庫方面的支出，卻也使該資料庫淪為封閉且無法自由利用。且依行政院第 3332 次院會之決議，政府之開放資料應以「免費為原則、收費為例外」。惟查，工程會卻在其「政府資料開放諮詢小組」中始終維持政府採購資料「以增值服務型態收費」的狀況，此舉增高民間利用政府資料之門檻，實為不妥。爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化」編列 1,362 萬 9 千元，凍結五分之一，待行政院公共工程委員會針對政府採購相關資料之開放進行通盤檢討並向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十五)行政院公共工程委員會 107 年度預算編列「公共工程企劃及法規業務」經費 7,353 萬 3 千元，其中「推動政府採購電子化—業務費—委辦費」編列

731 萬 5 千元，委託辦理政府電子採購網系統功能精進及專案管理。

經查，工程會 106 年度預算亦編列本筆費用，雖較 107 年度微降 68 萬餘元，但政府電子採購網使用效能不彰，其標案查詢系統難以順利查詢標案，屢受各界詬病，其推動政府採購電子化之成效有待檢討。

爰此，凍結行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化—業務費—委辦費」編列 731 萬 5 千元之五分之一，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化—業務費」編列 1,135 萬 4 千元，其中 731 萬 5 千元用於委託辦理政府電子採購網系統功能精進及專案管理，然而目前政府採購網設置標案查詢系統，查詢區間僅能查詢近 3 個月的招標資訊，區間過短，查詢標案不便，爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化—業務費—委辦費」有關委託辦理政府電子採購網系統功能精進及專案管理編列 731 萬 5 千元，凍結五分之一，待行政院公共工程委員會就推動政府採購網更加透明、便捷，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十七)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化—設備及投資」編列 227 萬 5 千元，其中 99 萬 5 千元用於業務系統增修，較 106 年度之 57 萬 6 千元增加 41 萬 9 千元，增加幅度多達 72%，然而預算說明與 106 年度無異，未見與往年任何差異，相關預算似有浮編之嫌，爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「推動政府採購電子化—設備及投資」編列 227 萬 5 千元，凍結五分之一，待行政院公共工程委員會就業務系統增修之必要性向立法院交通委員會提出說明後，始得動支。

(二十八)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」計畫項

下「中央採購稽核小組業務」編列 96 萬 5 千元，為建立公平公開的政府採購環境，並且導正機關不當採購行為、減少採購缺失，處理各地陳情，以及異常採購案件稽核。

因應立法院決議而以稽核業務績效考核結果，修正調整稽核比率目標值：審查 106 年度預算案時，立法院交通委員會曾作相關決議，因採購件數稽核率不斷下降，為了減少採購錯誤行為及弊案情事，要求工程會提出改善措施。工程會所提改善措施，其中以「總稽核率不超過 20%……依機關特性考量衡平性……工程、財物、勞務採購之個別稽核比率不得低於 20%等」為原則。

近年部會署與地方政府採購稽核小組總件數稽核率大多低於 20%之目標值甚多，以 105 年度為例，部會署採購之總件數稽核率僅有 2.78%，其中採購決標件數 2 千件以上件數稽核率，以教育部 0.92%最低，內政部 7.28%最高；若觀察地方政府狀況，以臺北市 2.14%最低、宜蘭縣 9.37%最高，但全部都遠低於總件數稽核率 20%之目標值，可見工程會之中央採購稽核小組並無積極運作，成效也不彰，相關稽核辦法、預防措施等，也並未說明，因此凍結該預算五分之一，俟行政院公共工程委員會向立法院交通委員會提出改善之書面報告後，始得動支。

(二十九)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「採購申訴審議委員會—業務費—一般事務費」編列 426 萬 4 千元，用於辦理政府採購爭議處理法令教育訓練、召開會議等行政作業，較 106 年度預算增加 21 萬 7 千元，然而 107 年度僅較 106 年增加處理行政訴訟業務，然而訴訟費用已在一般行政之一般事務費有進行編列，且 106 年並無相關業務，預算增列是否有需要尚需討論，爰此，行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」項下「採購申訴審議委員會—業務費—一般事務費」編列 426 萬 4 千元，凍結五分之一，待行政院公共工程委員會就相關業務必要性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務」編列經費 7,353 萬 3 千元，其中「採購申訴審議委員會」項下「業務費——一般事務費」編列 426 萬 4 千元，用以辦理政府採購爭議處理法令教育訓練、資料印製、雜支及處理行政訴訟等業務。

惟工程會之採購申訴審議委員會 106 年度預算並未編列處理行政訴訟之費用，再查，採購申訴審議委員會職掌包括：關於政府採購法第 76 條廠商申訴之處理、關於政府採購法第 85 條之 1 履約爭議之調解、關於政府採購法第 102 條廠商申訴之處理等，並未包含處理行政訴訟之費用。

爰此，凍結本筆預算五分之一，俟行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十一)行政院公共工程委員會 107 年度預算「一般行政」編列 2 億 7,352 萬元，其中「其他業務租金」編列 5,026 萬 4 千元，辦公室租金即高達 4,951 萬 8 千元。惟據財政部國有財產署國產署統計，105 年底閒置國有非公用土地及房舍面積逾 2 億平方公尺，價值約 832 億元，且位於臺北市之閒置國有非公用土地及房舍面積約 128.3 萬平方公尺，價值約 231.98 億元。以國有非公用房地閒置面積龐大，惟工程會卻仍需使用位於臺北市精華地段之國營事業大樓，其辦公處所之選擇，應有調整之空間，以節省政府支出並充分運用資源。爰此，行政院公共工程委員會應於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十二)行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程管理業務」編列 1,386 萬 1 千元，主要業務內容為列管追蹤公共工程建設計畫執行情形、提升公共工程品質管理、健全公共工程相關法規及制度。惟工作計畫目的為「使工程順利進行，提升預算執行率」，近年來政府採購決標金額 100 萬元以上工程標案卻屢傳變更設計，追加金額與展延工期情況連年增長，自 101 至 104 年度決標金額 100 萬元以上工程總件數自 2 萬 4,637 件減少為 2 萬 2,014 件，辦理變更設計追加金額件數比率卻由 22.14%增加至 28.04%，不利工程如

期執行完成，並增加經費支出。立法院交通委員會審查工程會 106 年度預算案時曾作決議，要求工程會改善上述情形，然工程會竟以修改統計方式應付，將「同一標案變更次數累計計算」改為「以標案件數計算」，雖使追加金額件數占總工程標案件數比率由 28.04%降至 9.73%，但卻未實質上改善問題，顯有怠惰、敷衍了事之嫌，爰此，行政院公共工程委員會應向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十三)行政院公共工程委員會 107 年度預算案「公共工程管理業務」項下「建立公共工程管理資訊體系」編列 562 萬 7 千元，辦理建置及維護公共工程管理資訊系統等。在工程會列管閒置公共設施中，不乏建造經費龐大卻未達預期效益目標者，不但需投入經費協助其活化，且衡量活化之標準、建造規劃，以及預期效益，都不一致。

而統計截至 106 年度第 2 季，閒置公共設施共計 114 件，然而，關於這些設施閒置之樓地板及土地面積、受補助經費等明細內容，能提供外界檢視政府對公共設施之投入與活化改善是否具實質效益之相關資訊，都無法公開查詢，也無相關資料。

既然工程會於公共工程管理業務計畫中，編列預算建置與維護公共工程管理之相關資訊系統，請行政院公共工程委員會務必研擬將閒置公共設施管理之相關資訊公開的計畫，以供民眾與政府各單位有效掌握、推動活化作業，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十四)查我國近年公共工程標案件辦理變更設計、追加金額之標案件數雖呈逐年下滑之趨勢，然 105 年辦理變更設計、追加金額之件數仍有 2,058 件，且追加金額幅度超過 10%以上之案件數量仍佔有 51.26%，顯示我國公共工程辦理變更與預算追加已成常態，也導致公共工程之採購經費數額持續擴張，不僅不利財政紀律之維繫，也有違政府財政資源運用應審慎評估，並擲節使用之原則。

綜上所述，近年政府公共工程採購案，因變更設計追加金額之案件比

例仍高，為避免公共工程經費擴張成為常態，工程會應積極協助非工程專責機關，強化其工程規劃、專案管理能力，並持續督導落實，以提升工程執行效率與品質。爰此，行政院公共工程委員會應提出具體計畫，改善目前實務上經常性之計畫變更與預算追加等問題，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十五)承造海軍獵雷艦的慶富造船公司爆出財務危機，主辦新台幣 205 億元聯貸案的第一金控旗下第一銀行宣告慶富違約。為避免出現寒蟬效應，日後政府重大採購及工程之授信聯貸案無銀行願意承做，政府決定採取三方契約方式，由政府作保以確保採購得以順利進行。惟授信聯貸案銀行團皆會要求承包商付費簽訂授信專案技術服務顧問，然因機密預算執行恐不易執行，爰此，要求行政院公共工程委員會研議成立「重大機密預算採購授信專案小組」，並得依一定標準向承包商收費。

(三十六)對於屬於建築物之設計服務委託案，未得標廠商已經損失備標的成本，然依採購招標不對等之規定，須無償作公開展覽、媒體及網路公告及刊印發行，等於是二次傷害。即使目前有部分標案有提供入選者獎金亦不足以補償備標之成本，對於未得標之投標者，若要公開展覽、媒體及網路公告及刊印發行，爰請行政院公共工程委員會研擬修改公共工程制式合約規範，應以市價購買相關著作權，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十七)政府在完成建築物後對於建築著作甚少使用及改作，取得智慧財產權只是束之高閣，沒有運用可能。然而，著作財產權包含重製、改作、編輯、散播等，對於技術服務廠商未來技術及品質提升需保有建築之著作權，爰此，請行政院公共工程委員會研擬修改公共工程制式合約規範，建築著作之智慧財產權保留於技術服務廠商，並增訂授權條件，明定政府無償使用建築著作範圍，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十八)為健全我國區域智慧電網之建置，爰要求行政院公共工程委員會研議修正

相關作業辦法，將「新建公有建築之屋頂需設置太陽能等綠能裝置」納入公共建築設計規劃的審議條件之中，並請行政院公共工程委員會協助相關政策執行。

(三十九)有鑑於前瞻基礎建設特別條例及第 1 期特別預算，已於 106 年 8 月 31 日在立法院通過，第 1 期預算共計約 1,070 億元，項目包含軌道建設、水環境建設、綠能建設、數位建設、城鄉建設、因應少子化友善育兒空間建設、食品安全建設及人才培育促進就業等。這筆預算通過後，就有許多工程要進行，將牽涉到招標策略問題，到底要用最低標還是最有利標、還有預算編列是否合理問題、品質管理問題及進度管控等問題。工程會雖然不是目的事業主管機關，但仍應適時協助各機關推動各項發包作業及後續品質管理的責任，俾協助加速推動公共建設計畫，確保達成預期效益。爰要求行政院公共工程委員會應於 3 個月內向立法院交通委員會提出未來相關因應計畫之書面報告，扮演好工程關鍵的角色。

(四十)有鑑於政府現正大力推動新南向政策，期能為我國創造更多經濟利基，而工程會配合此項政策也將積極協助工程產業拓展海外市場，計畫編列選商及工程採購指引，並訂定遊戲規則及建立監督機制，要比照日、韓策略，要求該國政府將一定比例工程採購指定由台廠供應，順利將工程商機產業鏈延伸至新南向國家，以爭取我國最大利益。然新南向其實要克服的問題很多，包括法律、語言、文化、保險、資本等，在外打拼獲取外館的協助與當地台商的資訊提供，是非常必要的，尤其當地台商對當地風土民情的了解，絕對是重要的參考。爰要求行政院公共工程委員會將此部分納入工作範圍，規劃如何讓當地台商對本國有意參標的業者提供當地國一些注意事項，避免前往投資業者誤觸地雷，協助我國廠商在海外順利扎根。

(四十一)據工程會對政府採購決標件數與決標金額之統計，105 年度全國政府採購決標件數 18 萬 0,336 件，決標金額 1 兆 2,051 億元，全國稽核件數 6,726 件，件數稽核率 3.73%，而採購件數稽核率自 102 至 105 年度從 4.05%下降至



3.73%，且均不超過 5%。

單位：新臺幣億元

項目	102 年度	103 年度	104 年度	105 年度
政府採購決標件數	181,172	187,819	177,996	180,336
全國稽核件數	7,339	6,900	6,859	6,726
件數稽核率 (%)	4.05	3.67	3.85	3.73
政府採購決標金額	12,478	11,367	10,261	12,051
全國稽核金額	2,464	2,361	2,278	3,158
金額稽核率 (%)	19.75	20.77	22.20	26.21

稽核為工程會確保採購案無缺失且合法之必要手段，若稽核率過低恐有發生弊案之可能，故建議行政院公共工程委員會提升本身稽核率至 5%以上。

(四十二)據工程會統計，截至 106 年度第 2 季列管閒置與低度利用公共設施計 114 件，建設總經費超逾 254.19 億元，閒置原因主要係缺乏經費、環境變遷、規劃不當、管理不善等；雖較上一季合計減少 5 件，惟其中仍不乏自 94 年起即列管超逾 10 年以上，或建設總經費 1 億元以上之設施，例如自 94 年即列管之「興達漁港遠洋泊區」總經費 70.90 億元、104 年完工即列管之「宜蘭縣新竹科學園區宜蘭園區」總經費 15.77 億元。

且關於該等設施閒置之樓地板及土地面積、受補助經費等明細內容，攸關外界檢視政府對公共設施之投入與活化改善是否具實質效益等資訊，尚無法公開查詢

故建議行政院公共工程委員會，公共設施建造後因各種因素導致其閒置或低度利用，應檢討相關規範，避免完工後閒置而浪費國家資源。

(四十三)鑑於行政院公共工程委員會主管政府採購，隨著公開透明與全民檢驗之概念已日漸深植人心，如何能夠更友善的回應與施政，符合民間對於政府採

購監督之優化與便利性之期待，如提供結案報告以及可跨部會、大範圍之 UI/UX 改善，實為公共工程委員會可努力之方向，亦可讓政府電子採購網之資料開放成為建立民眾對於政府互信之基礎。然對照公共工程委員會之開放資料諮詢小組之組成，民間代表之設計本為希望可以透過開放資料社群與民間社團之加入，給予相關開放資料之改善建議，但工程會雖在 106 年 10 月份即經告知不宜由退休人員擔任民間代表，然迄今卻無任何調整。同時盤點該小組設置至今之會議討論，議程均為配合國家發展委員會之交辦事項，工作內容亦乏善可陳，缺乏主動與民間互動之規劃。針對前述事項之改善部分，請行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出改善報告。

(四十四)鑑於土木職系的公務員離職與招考缺額問題日趨嚴重，致使國內聯合報跟考試院都為此作出專題討論，甚至被視為國安問題，其中最關鍵的原因，就是及諸多初任公務人員必須要肩負標案採購然卻無相關專業能力。查其原由，即為在現行的採購法第 95 條第 1 項規定：「機關辦理採購『宜』由採購專業人員為之。」，提供各單位便宜行事空間，讓許多初任的公務人員才剛到單位就要承辦標案，以致初任公務員除了必須承擔因不黯業務告訴風險外，還得面對搞砸標案，造成公帑浪費的壓力。是故，為促使工程會得以掌握目前相關狀況，針對普查目前採購業務承辦人員具採購資格狀態，與考試院、行政院人事行政總處合作，推動初任人員採購專業訓練部分，請行政院公共工程委員會進行相關評估，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十五)鑑於海軍「獵雷艦」採購案引發國人關注，在行政院調查報告之 5 大缺失裡面均可見在現行採購制度存在有諸多需制度性改善之可能，是故，為提升公共工程之招標品質，避免類似狀況再次發生，爰行政院公共工程委員會應針對大型採購案，主動建立政府避險機制，除配合未來 2 億元以上巨額工程採購案需成立審查小組，針對招標資格也應有相關規範。針對前述

事項，請行政院公共工程委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十六)政府機關辦理採購，如考量中國大陸地區廠商、產品或勞務及陸資廠商參與，可能衍生之國安或資安疑慮，依現行法規處理原則重點如下：

1. 因兩岸尚未簽署政府採購法（以下稱採購法）第 17 條所稱條約或協定，機關辦理採購，得依個案性質及實際需要於招標文件中載明排除大陸廠商、產品或勞務參與。
2. 如招標標的涉及屬經濟部投資審議委員會公告「具敏感性或國安（含資安）疑慮之業務範疇」者，得依「投標廠商資格與特殊或巨額採購認定標準」第 4 條第 1 項第 6 款規定，於招標文件載明不允許大陸地區廠商、第三地區含陸資成分廠商及經濟部投資審議委員會公告之陸資資訊服務業參與。

然而實務上，廠商如以人頭登記、多層轉投資稀釋股權或隱匿得標後之股權變動等方式隱匿本身為陸資廠商之事實，採購機關僅能信賴廠商依法登記資料，並無相關公權力得予查證；此外，若外國廠商未在臺灣投資設點即投標參與我國採購案，投審會將因沒有任何投資設點案件送審紀錄而無從追查該廠商是否為陸資，顯示採購機關與投資審議機關間即時資訊交換不足，成為潛在國安漏洞，若途中或事後發現為「假外資、真陸資」，機關雖可依政府採購法第 50 條不予開標、決標或於決標後撤銷決標、解除或終止契約並追償損失或懲罰性違約金，對國家安全造成的傷害卻已不可逆。為加強把關機制，以防範「假外資、真陸資」之核准投資事件，故要求行政院公共工程委員會於 3 個月內針對上述政府採購法之缺失提出檢討報告，並研擬建立經濟部投資審議委員會與辦理採購單位間互通之廠商資料庫。

(四十七)公共工程委員會於 107 年度預算「公共工程企劃及法規業務—中央採購稽核小組業務」編列 96 萬 5 千元，目的在導正機關不當採購行為與減少採購

缺失，其業務包括各類陳情案件處理、異常採購案件稽核、協助部會署及地方政府採購稽核小組提升稽核品質等。然經查近年政府採購件數稽核率自 101 年度 4.76% 降至 105 年度 3.73%，稽核率不僅均不超過 5% 且呈現逐年下降趨勢，顯見主管機關未善盡監督之職責。為督促主管機關落實採購稽核制度，以減少採購錯誤行為及採購弊案情事發生，故要求行政院公共工程委員會就以上問題研擬改善措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出檢討報告。

#### 102 至 105 年度全國政府採購稽核概況

單位：新臺幣億元

項目	102 年度	103 年度	104 年度	105 年度
政府採購決標件數	181,172	187,819	177,996	180,336
全國稽核件數	7,339	6,900	6,859	6,726
件數稽核率 (%)	4.05	3.67	3.85	3.73
政府採購決標金額	12,478	11,367	10,261	12,051
全國稽核金額	2,464	2,361	2,278	3,158
金額稽核率 (%)	19.75	20.77	22.20	26.21

資料來源，工程會 106 年 8 月提供。

(四十八) 行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程管理業務」項下「建立公共工程管理資訊體系」編列 562 萬 7 千元，其中，「公共工程建設計畫管理系統」及「公共工程建設預算調查系統」僅限各部會或縣市政府機關憑帳號及密碼登入，查重大公共建設及前瞻基礎建設皆與人民權益攸關，請行政院公共工程委員會依政府資訊公開法規定，評估前述系統中適合開放民眾瞭解之資訊，並主動公開，俾利人民瞭解各公共工程進度及監督，評估報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(四十九) 行政院公共工程委員會 107 年度預算「公共工程管理業務」項下「公共工

程計畫執行之督導協調及考核」編列 164 萬 7 千元，辦理公共工程建設計畫之督導、追蹤管考及協調、閒置公共設施活化補助經費審議執行與考核作業等事項，為減少公共設施低度利用或閒置，公共建設完工後，應持續追蹤實際營運情形，並公開資訊，請行政院公共工程委員會研議公共建設營運情形列管要點及執行方式，評估報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(五十)有鑑於我國自 102 至 105 年度 100 萬元以上公共工程標案總件數自 2 萬 4,533 件減少為 2 萬 4,205 件，惟 105 年度追加金額逾 10%以上件數占追加金額總件數比率為 51.26%，較 104 年度之 50.14%與 103 年度 48.25%均有成長，凸顯政府採購之工程案件辦理修正而追加金額已成常態，造成採購經費增加。然而公共工程標案變更設計原因中，「業主需求變更」、「前置作業調查疏失或延誤」、「設計數量計算錯誤、漏列或不符現況」及「設計圖說不一致」等因素，皆屬可事先防範者，除了公共工程主辦機關之問題之外，泰半是工程技術顧問公司之責，然公共工程委員會係為工程技術顧問公司主管機關，卻放任工程技術顧問公司各類設計疏失卻鮮少追究其責任，工程會顯有失職。爰要求行政院公共工程委員會應針對未來工程技術顧問公司管理提出相關改善辦法，並於 3 個月內提出書面報告，送交立法院交通委員會。

(五十一)為健全及落實政府採購法，行政院公共工程委員會 106 年 7 月 10 日修訂「勞動派遣採購契約範本」，查該範本第 9 條派遣勞工權益保障部分，選項之一要求「廠商派至機關提供勞務之派遣勞工請假時，應指派相同資格及能力人員代理並須經機關同意，機關不另行支付價金。」，惟派遣勞工依勞動基準法及勞工請假規則可請產假、喪假或病假等假一定天數，且工資照領或折半，廠商則需額外支付代理人工資，契約條款及契約價金卻未規範或考量，契約範本應依勞動相關法規修正；另實務上，勞動派遣採購案以最低價決標，廠商壓縮利潤以低價得標，派遣勞工領取最低工資，未享有法定福利待遇，遭受剝削，機關獲得勞動力不佳，因而被社會大眾垢病

，工程會鼓勵各機關採最有利標決標，應評估勞動派遣採購如何設定有利條件，以避免上述情況發生。綜上，請行政院公共工程委員會依勞動相關法規修正派遣勞工契約範本，並評估勞動派遣採購如何設定最有利標決標條件，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

#### 第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部原列 260 億 3,590 萬 5 千元，除第 10 目「營業基金」40 億 5,000 萬元，暫照列，俟所屬營業基金審議確定，再行調整外，減列：

(一)「業務費」1,250 萬元〔含「委辦費」1,000 萬元、「國內旅費」200 萬元、「大陸地區旅費」及「國外旅費」50 萬元（科目自行調整）〕。

(二)第 1 目「交通科技研究發展」200 萬元（科目自行調整）。

(三)第 2 目「一般行政」項下「資訊管理」之「設備及投資—資訊軟硬體設備費」100 萬元（科目自行調整）。

(四)第 5 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」1,100 萬元〔含「一般路政管理」項下「業務費」之「委辦費」委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究 100 萬元、「智慧運輸系統發展建設計畫」1,000 萬元（科目自行調整）〕。

(五)第 6 目「道路交通安全」1,000 萬元（科目自行調整）。

共計減列 3,650 萬元，其餘均照列，改列為 259 億 9,940 萬 5 千元。

本項通過決議 92 項：

(一)交通部 107 年度預算員額之「勞務承攬」預計進用 134 名勞務承攬人力，相關人力分別用於一般行政計畫 59 人、軌道工程興建管理及都市大眾捷運系統建設計畫 29 人、航政港政業務管理及執行計畫 46 人，然而勞務承攬容易造成同工不同酬，薪資階層化之問題，且交通部應重新盤點相關人力之配置，重新檢視各單位工作分配狀況，避免任用勞務承攬人力，爰此，交通部 107 年度有關「勞務承攬」之相關預算編列 6,473 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部針對部內人力配置，工作分配狀況進行盤整，並就勞務承攬人力之勞動權益保障進行說

明，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部單位預算於 107 年度預算員額之勞務承攬共進用 134 名勞務承攬人力，總經費高達 6,473 萬 8 千元。

惟交通部藉相關業務委外逃避雇主責任，是造成勞工低薪的元凶，未來編列預算應避免任用勞務承攬人力。爰針對交通部 107 年度有關勞務承攬編列之相關預算 6,473 萬 8 千元，凍結十分之一，俟交通部未來勞務承攬人力之勞動權益保障及改善提出書面報告，送交立法院交通委員會後，始得動支。

(三)交通部 107 年度預算第 1 目「交通科技研究發展」項下編列「交通科技研究暨應用推動計畫」542 萬 5 千元、「數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫」1,773 萬元，是交通部 107 年度新增之繼續經費，卻未依《預算法》第 5 條、第 39 條規定，列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算；另外，「數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫」之 1,773 萬元中，委辦費就高達 1,768 萬元、占其經費的 99.54%，卻無從得知如此高額比例的委辦經費，所要達到的預期目標為何，將使立法院無法對行政機關所編列預算有效監督。爰此，上開兩項預算各凍結五分之一，俟交通部就其計畫內容、預算執行期程及所欲達成目標，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)有鑑於交通部 107 年度預算「交通科技研究發展—交通科技研究暨應用推動計畫」其中「委辦費」項下編列 538 萬 5 千元，辦理交通科技發展管理相關研究計畫及推動智慧運輸相關計畫等，惟交通部 106 年度開始辦理「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫」（總經費 27 億 4,600 萬元，期程 106 至 109 年度，106 及 107 年度分別編列 5 億 4,600 萬元及 6 億 4,202 萬 2 千元），107 年度編列委辦費 1 億 6,880 萬 4 千元辦理「智慧交通安全」、「運輸走廊壅塞改善」、「運輸資源整合共享」、「偏鄉交通便捷」、「車聯網科技發展應用」及「智慧運輸基礎與科技研發」等 6 項委外研究或建置平臺計畫，其中多項委辦項目似有重複委辦之嫌，為避免預算編列浮濫，樽節政府預算。爰此，凍結交通部

107 年度預算「交通科技研究發展—交通科技研究暨應用推動計畫—業務費—委辦費」編列 538 萬 5 千元之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)交通部 107 年度「交通科技研究發展—數位創新經濟基礎網路環境建構支援平台計畫」項下「業務費—委辦費」編列預算 1,768 萬元，用於進行高速寬頻普及、數位人權等相關政策推動研發，惟相關業務應隸屬國家通訊傳播監理委員會之職掌，且該委員會於近年度針對數位人權、寬頻普及等亦有進行委託研究案，交通部辦理相關業務似有資源重覆分配之虞，爰此，相關預算凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)有鑑於交通部 107 年度預算「交通科技研究發展—關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」該項計畫總經費 1 億 1,432 萬 5 千元，期程 106 至 109 年，107 年度預算編列 3,800 萬元，其中「委辦費」600 萬元用以「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）支援單位：協助研析 ICANN 所屬組織相關公共政策、法律及技術各層面等議題。」，惟交通部 107 年度「郵電業務規劃及督導—頻譜規劃與產業經營策略之協助」計畫下另編列「委辦費」370 萬元辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，依其委辦內容說明：「委託辦理線上域名網址討論平台，研析 GAC 討論議題以提供我國參與 GAC 之立場，……。」鑑於兩項委辦計畫同質性甚高，為避免預算編列浮濫，樽節政府預算。爰此，凍結交通部 107 年度預算「交通科技研究發展—關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」編列 3,800 萬元之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(七)交通部 107 年度「交通科技研究發展—關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」項下「委辦費」編列預算 600 萬元，用於提供制定國內網際網路相關法規之參考以及參與國際網路事務之研析，惟台灣網路資訊中心（TWNIC）董事會已修正通過捐助章程，改隸國家通訊傳播委員會（NCC），未來網際網路管理、網路治理、DNS 資安防護等相關管理與法令修正等皆為 NCC 之業務，



爰此，相關預算凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(八)交通部 107 年度預算第 1 目「交通科技研究發展」項下「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」編列 3,800 萬元，其中編列「業務費—委辦費」600 萬元，委託專業團體支援研析網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）所屬組織相關公共政策、法律及技術等各層面議題，不但沒有說明與「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」之間的關聯性，且與交通部「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助」所編列 370 萬元以辦理「我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」性質相同。為避免交通部預算重複編列，爰凍結「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」項下「業務費—委辦費」預算 600 萬元之五分之一，俟交通部就該計畫所編列委辦經費所欲達到之目標，及與「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助」中「我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」之關聯，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(九)交通部 107 年度預算「交通科技研究發展—關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」項下編列「設備及投資—資訊軟硬體設備費」2,348 萬元，用以購置硬體設備及系統開發。經查，交通部自 106 年度開始執行建置交通部關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心，用以提升交通領域整體資安水準，然而交通部轄下各單位每年均仍編列大筆資訊服務費用以提升資安，資安中心對於整體交通資安維護水準提升之效益恐有待評估，且投入大量預算購置資訊軟硬體設備亦缺明細。爰此，凍結本項預算之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十)《國際機場園區發展條例》第 5 條明文規定主管機關應擬訂園區綱要計畫，報行政院核定（第 5 條第 1 項），並應視實際發展情況，至少每 5 年檢討修正一次（第 5 條第 3 項），報請行政院核定。經查，「臺灣桃園國際機場園區綱要

計畫」係於 100 年 4 月 11 日經行政院核定，迄今已逾 6 年，交通部仍未提出檢討修正，有違《國際機場園區發展條例》之規定。交通部作為園區綱要計畫之主管機關，負有擬訂及於法定期限內檢討修正計畫之責，然逾期未完成檢討修正，顯有違失。爰凍結 107 年度交通部預算第 3 目「航政業務規劃及督導」計畫編列 3 億 5,259 萬元經費之十分之一，待交通部參採「桃園航空城計畫『機場園區特定區』特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證會議」及「桃園航空城計畫『附近地區（第一期）特定區』特定農業區農牧用地納入徵收必要性聽證會議」中發言代表陳述之意見及聽證紀錄，完成「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」檢討修正，並提出書面報告予立法院交通委員會後，始得動支。

(十一)我國自推動新南向政策以來，目標國家來台旅客、學生等各層面之人數皆有明顯增長，106 年 1 至 7 月新南向 18 國來台旅客約 125 萬餘人次，較 105 年同期成長約 36.7%。為持續提升目標國家旅客來台觀光之意願，積極洽商通航或條約更顯重要。然預算書就配合新南向政策目標之計畫內容說明未臻明確，爰針對交通部 107 年度歲出預算第 3 目「航政業務規劃及督導」項下「航政及港務管理」分支計畫經費編列 8,398 萬 7 千元，凍結 500 萬元，俟交通部就拓展空運航權及修訂航約之執行目標及相關計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十二)有鑑於交通部 107 年度預算「郵電業務規劃及督導—頻譜規劃與產業經營策略之協助」該項計畫總經費 1,116 萬 2 千元，該計畫下另編列「業務費—委辦費」370 萬元辦理我國參與 ICANN/GAC 議題研析計畫，依其委辦內容說明：「委託辦理線上域名網址討論平台，研析 GAC 討論議題以提供我國參與 GAC 之立場，……。」，惟交通部 107 年度預算「交通科技研究發展—關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」該項計畫總經費 1 億 1,432 萬 5 千元，期程 106 至 109 年，本年度預算 4,300 萬元，其中委辦費 600 萬元用以「成立我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）支援單位，鑑於兩項委辦計畫同質性甚高，為避免預算編列浮濫，樽節政府預算。爰此凍結交通部

107 年度預算「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助—業務費—委辦費」編列 370 萬元經費之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十三)交通部 107 年度預算第 4 目「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助」編列 1,116 萬 2 千元，其中 370 萬元以辦理「我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」，非但沒有說明與「頻譜規劃與產業經營策略之協助」間關聯，且與交通部「交通科技研究發展」項下「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」所編列委辦費 600 萬元以委託專業團體支援研析網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）所屬組織相關公共政策、法律及技術等各層面議題之性質雷同。爰凍結交通部 107 年度預算第 4 目「郵電業務規劃及督導」項下「頻譜規劃與產業經營策略之協助—業務費—委辦費—我國網際網路名稱與號碼指配機構（ICANN）暨政府諮詢委員會（GAC）議題研析計畫」編列 370 萬元之五分之一，俟交通部就該計畫所編列委辦經費所預達到之目標，及與「關鍵基礎設施資安資訊分享與分析中心建置計畫」之關聯，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)凍結交通部 107 年度第 5 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」預算編列 6 億 7,328 萬 5 千元之十分之一，待交通部針對臺灣鐵路管理局通譯人員人力不足及通譯報酬過低問題，提出配套措施研議，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十五)1.面對國會與社會各界對於路政法規、觀光業務等之建議，若非毫無反應，即是效能不彰，導致我國路政管理制度落後，民怨鼎沸。

2.交通部 107 年度預算第 5 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」項下，針對「一般路政管理—業務費—委辦費」委託辦理公路路線橋樑安全維護工作 630 萬元，台灣公路、橋樑眾多，此項經費究竟能達到何種效果頗有疑義，且此等安全維護工作應回歸業務單位公路總局。

3. 另委託辦理自行車法規增訂及安全管理之研究 250 萬元。自行車管理目前已經納入相關交通法規，至於是否改變管理方式或法規增修部分，各界討論已久，且交通部下亦有運輸研究所可以辦理意見彙整研析，實無須委外進行研究。
4. 另委託財團法人車輛安全審驗中心代辦車輛安全法規技術諮詢與管理資訊服務中心維護與運作業務，復查 106 年 9 月 6 號國家發展委員會公共政策提點子論壇之資訊，交通部已於 4 月已委託財團法人車輛安全審驗中心（VSCC）辦理「台灣新車安全評等制度研究」案，將參考國外新車安全評價制度（NCAP）之推動作法，並訂定車輛安全分級標準，以保障消費者權益，進一步降低用路人行車事故風險。惟查立法院交通委員會第 9 屆第 4 會期第 3 次會議交通部業務報告之內容，路政司仍未提出台灣新車安全評價制度（TW-NCAP）成立之具體期程與經費需求之規劃。爰此，交通部應提出具體之規劃內容，並向立法院交通委員會提出專案報告。
5. 另舊山線全線復駛乃眾所期待，惟本計畫仍遲遲未見核定，恐嚴重影響台中市及苗栗縣等周邊城鎮之發展，有礙中臺灣鐵路觀光經濟之成長。爰此，交通部 107 年度預算第 5 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」項下「一般路政管理」編列 3,126 萬 3 千元，凍結該筆預算之 150 萬元，俟交通部完成與地方政府協調後，始得動支。

(十六)淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現更因淡海輕軌工程興建導致道路狀況不佳，致台 2 線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。交通部辦理前項業務，擬定「智慧運輸系統發展建設計畫」，亦編列相關獎補助費用，以辦理智慧路口安全、整合式交控系統、運輸資訊整合等事項，惟相關改善計畫未臻明確，爰針對交通部 107 年度歲出預算第 5 目「路政業務規劃及督導」第 1 節「路政管理」項下「智慧運輸系統發展建設計畫—獎補助費」編列 4 億 7,271 萬 8 千元，凍結 3,000 萬元，俟交通部就淡水地區台 2 線聯外交通狀況改善計畫，向立法院交通委員會提

出書面報告後，始得動支。

(十七)交通部 107 年度預算捐助計畫「路政管理—智慧運輸系統發展建設計畫—獎補助費—對國內團體之捐助」項下編列 8,569 萬 6 千元，係捐助使用中大型車輛裝置行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報裝置、外部近側視鏡及雷達系統等經費。惟查 105 年 11 月底已領牌之大型車輛約 20 萬輛，包含大客車 3 萬 4,501 輛（自用大客車 1,651 輛、遊覽車 1 萬 7,219 輛、其他營業大客車 1 萬 5,631 輛）、大貨車為 16 萬 6,740 輛（其中營業大貨車 7 萬 1,203 輛），已裝設行車視野輔助系統僅約 6,186 輛，比率甚低，應加強相關政策宣導作業，以提升整體中大型車輛行車安全。爰此，凍結該預算之五分之一，待交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十八)惟據交通部提供資料顯示，截至 105 年底，汽車燃料使用費未徵數高達 45 億 279 萬 8 千元，雖較以前年度減少，但減少幅度僅占 105 年度未徵收款項之 5.69%，未繳金額仍鉅，亟待積極處理。

汽車燃料使用費為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源，鑑於迄 105 年底我國汽燃費累計未徵數仍高達 45 億餘元，交通部除應積極依法辦理相關催繳作業外，也該定期檢討現行稽徵作業是否合理，並研謀改進之措施，為避免國家資源浪費，凍結交通部 107 年度預算「路政業務規劃及督導—汽車燃料使用費經徵管理」項下編列 1,198 萬 1 千元之十分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十九)交通部推動道路交通安全，部分預算使用流於形式，透過補助各級縣市政府或機關辦理活動，未能有效提升道路安全效益。根據警政署統計，從 100 到 105 年來看，造成死傷事件交通事故，近 6 年來，從 100 年 235,776 件成長到 105 年的 305,556 件，死亡加受傷人數從 100 年的 317,318 人成長到 105 年的 405,510 人，顯見交通部於道路交通安全項目施政不僅未見成效，交通事故仍舊有持續成長跡象。爰此，凍結交通部 107 年度預算歲出第 6 目「道路交通安全」2 億 9,045 萬 7 千元之五分之一，待交通部重新檢討道路交通安全改進

方案及提出各縣市交通安全績效評量補助計畫後，向立法院交通委員會提出書面報告之後，始得動支。

(二十)有鑑於交通部於 107 年度預算「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全—設備及投資—資訊軟硬體設備費」編列 1,900 萬元，係為整合內政部警政署（事故資料）、衛生福利部（死因資料庫）及金融監督管理委員會（保險資料）等各機關資料，歸納交通安全肇因，以利道路安全工作推展，惟該計畫屬跨年度計畫，建置總經費、實施期程皆未載明，有鑑於該計畫立意良善，應立即擬訂周全計畫以利盡快推動，方能提升道路交通安全。故凍結該預算之五分之一，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出具體計畫內容之書面報告後，始得動支。

(二十一)有鑑於交通部 107 年度預算「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全」計畫項下「設備及投資—資訊軟硬體設備費」編列 1,900 萬元，用以辦理分年建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台之設備。依《預算法》第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」惟交通部 107 年度該預算案僅簡單說明「分年建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台，做為改善道路交通安全策進之參考。」未就平台全部計畫內容、建置時程、經費總需求、各年度經費數及預期成效等為具體說明，預算籌編過於簡略，不利立法院審議，核欠周妥。爰此，凍結該項計畫預算編列經費 1,900 萬元之五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十二)交通部 107 年度預算第 6 目「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全—設備及投資—資訊軟硬體設備費」，編列分年度建置跨部會道路交通安全資訊整合與分析平台 1,900 萬元，以期整合現有交通部統計查詢網、警政統計查詢網、運輸研究所運輸安全網路資料系統以及衛生福利部每年的死因統計等，來彙整各機關對於交通事故相關數據，並得以有

一致之分析結果。惟本計畫實屬經續性經費，卻未依預算法第 5 條、第 39 條規定，列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算，實屬不當。爰凍結該預算 1,900 萬元之五分之一，俟交通部就本計畫內容、推動期程、年度分配預算及所欲達到之效益，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十三)淡水、北海岸地區交通本就壅塞不堪，現更因淡海輕軌工程興建導致道路狀況不佳，致台 2 線淡金公路交通更加混亂、道路品質不佳，更發生數起重大交通事故，屢遭民怨。交通部辦理該項業務，亦編列相關獎補助費用，以辦理交通秩序整頓等事項，惟相關改善計畫未臻明確，爰針對交通部 107 年度歲出預算「道路交通安全」項下「加強道路交通秩序整頓及行車安全—獎補助費」編列 1 億 2,198 萬 4 千元，凍結五分之一，俟交通部就淡水地區台 2 線聯外交通秩序整頓計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十四)交通部 107 年度預算「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下「獎補助費」編列 1 億 2,198 萬 4 千元，其中 2,447 萬 1 千元用於補助內政部警政署、高速公路局、公路總局、運輸研究所，進行相關設施改善等工作，惟交通部補助之各單位皆有其獨立預算，且道路交通秩序為國家要事，應由各單位編列固定預算支應，爰此，107 年度預算「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下「獎補助費」，有關補助交通部高速公路局 50 萬元、公路總局 100 萬元、運輸研究所 1,000 萬元及內政部警政署 1,297 萬 1 千元部分之預算凍結五分之一，俟交通部與相關單位就未來預算支應規劃討論，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十五)交通部 107 年度預算有關「道路交通安全」項下「獎補助費」編列 1 億 2,198 萬 4 千元，其中補助內政部警政署、高速公路局、公路總局、運輸研究所暨相關執行安全設施改善、交通執法、道路交通安全研究等政府機關

編列預算 2,447 萬 1 千元，然上述機關皆於其公務預算編列相關預算，此預算疑有重複編列之嫌，爰此，該預算凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)交通部 107 年度預算，於「道路交通安全—加強道路交通秩序整頓及行車安全」項下，針對補助內政部警政署、高速公路局、公路總局、運輸研究所暨相關執行安全設施改善、交通執法、道路交通安全研究編列「獎補助費」2,447 萬 1 千元。

惟內政部警政署理應自行編列相關執法、應勤之裝備，何需由交通部另以獎補助費編列之。爰此，凍結該筆預算之五分之一，俟交通部與內政部警政署協調後，將相關改善情形以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(二十七)1.交通部 107 年度預算「道路交通安全—強化全民路權與用路安全觀念」編列 1 億 2,993 萬 9 千元，主要用於交通安全措施與教育宣導及獎補助費用。

2. 依據警政署統計資料，我國交通事故案件從 95 年的 16 萬件成長到 105 年的 30 萬 5,556 件，10 年間成長將近一倍。105 年死傷人數達 40 萬人次，其中駕駛人過失造成事故占 29 萬 9,357 件。而同一時間車輛總數僅由 2,030 萬輛成長到 2,151 萬輛，顯示交通安全惡化問題嚴重。經查，本項預算除業務宣導外，主要獎補助相關單位、地方機關用以編印交通安全相關手冊、教材，或辦理教育宣導活動，長久以來之作法顯然無法達到促進交通安全之成效

3. 另查近我國 10 年國道施工事故已帶走 43 條人命，交通部做為道路交通事業之建設、維護之專責機構，其任務除積極落實道路基礎建設計畫外，也應落實施工安全以維護一線從業人員之勞動條件與生命財產安全。106 年 8 月國道 3 號發生拖板車追撞事故，並因此導致到場執勤之員警有重傷、殉職之情形，也凸顯我國警察、交通工程人員執勤之工作環境欠



缺有效之安全防護措施，以及高公局目前仍欠缺緩撞車、移動式護欄等防護設施、機具等問題。

4. 爰此，交通部 107 年度預算「道路交通安全—強化全民路權與用路安全觀念」編列 1 億 2,993 萬 9 千元，凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十八)交通部 107 年度「道路交通安全—強化全民路權與用路安全觀念」項下「獎補助費」編列預算 1 億 1,994 萬 9 千元，其中 5,486 萬 7 千元用於補助教育部、高速公路局、公路總局暨相關執行交通安全教育宣導等政府機關，交通安全教育宣導等工作，惟交通部補助之各單位皆有其獨立預算，且道路交通安全教育宣導為國家要事，應由各單位編列固定預算支應，爰此，107 年度預算「道路交通安全—強化全民路權與用路安全觀念」項下「獎補助費—政府機關間之補助」，有關補助高速公路局 1,528 萬元、公路總局 2,000 萬元、補助教育部及相關執行交通安全教育宣導等政府機關 1,398 萬 7 千元之部分凍結五分之一，俟交通部與相關單位進行未來預算支應規劃討論，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十九)交通部 107 年度預算第 6 目「道路交通安全」項下「強化全民路權與用路安全觀念—獎補助費」編列 1 億 1,994 萬 9 千元。

經查，該筆費用多用於補助各級學校編印交通安全學習手冊、教材、安全講習、教育宣導活動等，惟現今資訊以數位化，再以過去傳統之形式進行教育宣導恐已不切實際。爰此，凍結該預算之五分之一，俟交通部與教育部及各級學校協調後，將相關改善情形以書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

(三十)交通部 107 年度預算「營業基金—臺灣鐵路管理局」續編對臺灣鐵路管理局 3 項投資計畫合共 40 億 5,000 萬元，鑑於該 3 項計畫追蹤至 106 年 6 月底，累計預算執行率都未達三成，待執行預算數高達 189 億餘元。臺鐵局應檢討強化計畫執行力，並審酌執行能力，提高營運績效。為避免國家資源造成浪費

，保障國人權益，107 年續編之該預算凍結五分之一，待交通部臺灣鐵路管理局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十一)有鑑於目前全國公共運輸市占率偏低，以 105 年統計數據為例，全國平均僅 18.1%，為配合我國減碳目標預定於 114 年公共運輸市占率提升至 30%，爰交通部 107 年度預算「營業基金—臺灣鐵路管理局」編列 40 億 5,000 萬元凍結 200 萬元，俟交通部加速全國公共運輸系統之建設，並檢討與整合各類公共交通運具，向立法院交通委員會提出相關檢討書面報告後，始得動支。

(三十二)交通部 107 年度預算「營業基金—臺灣鐵路管理局—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列 30 億元，該計畫總經費 997 億 3 千萬元，計畫期程為 104 至 113 年，主要係為辦理城際客車 600 輛、區間客車 520 輛及支線客車 60 輛等採購計畫，據瞭解臺鐵至 113 年計有 990 輛列車因屆齡須淘汰，該計畫對於民眾乘車安全至關緊要，惟該計畫迄今執行率僅 0.14%，主要係因招標過程歷經 3 次流標及廠商報價超出預算而廢標。故凍結該預算之五分之一，俟交通部針對於如何加速辦理購車計畫、提升服務品質、維護民眾乘車安全，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十三)交通部「營業基金—臺灣鐵路管理局—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」共編列 922.12 億元，查 107 年度編列 30 億元。鑑於交通部即將成立軌道技術研究暨驗證中心，為提升我國軌道及相關產業發展前瞻性，扶植國內產業，應優先考慮新穎技術列車，將先進列車引進我國，不僅可提升我國列車運量編組及自動連掛調度等功能，也可提升我國軌道產業及整體發展，達到「國車國造」之目標。爰此，凍結交通部 107 年度預算「營業基金—臺灣鐵路管理局—臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」編列 30 億元之 1,000 萬元，待交通部 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十四)交通部於 107 年度預算「營業基金—臺灣鐵路管理局—鐵路行車安全改善

六年計畫」編列 10 億元，辦理工作主要係為電力系統、車站無障礙設施等相關工程之規劃設計，其計畫總經費 275 億 2,240 萬元，期程自 104 至 109 年度，惟該計畫之目的為加強行車安全，惟 106 年上半年臺鐵發生 22 件重大行車事故，其中重大死傷事故佔了 19 件，顯見該計畫年年執行、預算年年編列，卻未能有效減少事故發生；又臺鐵行車事故調查小組從未將調查報告公開，不利於審視是否處分失職人員及追究相關責任；再者，該計畫自 104 年開始執行，迄今執行率僅 21.23%，工程進度嚴重落後。故凍結該預算之五分之一，俟交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面具體改善計畫，承諾公開調查報告後，始得動支。

(三十五)交通部自 84 年起，以每 5 年為一週期檢討規劃訂定國內商港建設發展計畫，而交通部辦理前期「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101—105 年）」，就已經因部分工程延宕或未符實需，重新檢討修正相關計畫內容，將 4 個國內商港之計畫總經費修正，超出本計畫期程之工作項目 38.72 億元。

而交通部 107 年度預算「偏遠地區交通建設」項下編列第 5 期「國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年）—金門港埠建設計畫」及「國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年）—馬祖港埠建設計畫」合共 11 億 7,960 萬元，前期建設計畫（101—105 年）及 101 年度開始執行之臺華輪汰舊換新計畫，還是未能依原訂期程完成，也有計畫修正，縮減工程規模或展延期程之狀況。

表示交通部對於國內商港建設計畫之規劃、執行及控管作業，仍未盡積極落實，因此交通部 107 年度預算「偏遠地區交通建設」編列 11 億 7,960 萬元凍結五分之一，待交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十六)金門港埠建設計畫第四期（101—105 年），主要為「水頭港客運中心第一期新建工程」因原規劃設計未符需求，104 年 11 月終止原設計案，金門縣政府重新規劃中，已編列計畫預算總額為 16 億 8,148 萬 5 千元，僅執行

52.04%，尚餘 8 億元未執行。交通部續編列第 5 期國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年），107 年度「偏遠地區交通建設」原編列金門港埠建設 9 億元，後撤回重送版改列 6 億元，在金門港埠建設計畫第四期未完成前動支機會不大，有關偏遠地區交通建設科目中金門港埠建設 6 億元，凍結五分之一，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十七)交通部 107 年度預算編列汽車燃料使用費歲入預算數為 237 億 3,803 萬 2 千元，係依全年度以 470 億元估算中央之分配數。經查 104 年實徵數為 512 億元，105 年實徵數為 512 億元，106 年截至 8 月底已徵收 477 億元也超過 470 億元，且 104 年交通部汽燃費決算數為 283 億元，105 年 257 億元，107 年僅編列 237 億元，顯過於保守，爰請交通部加強提升公共運輸使用比例。

(三十八)交通部 107 年度「軌道工程興建管理」下之業務費編列 5,649 萬 6 千元，較 106 年度預算及 105 年度決算，成長幅度逾 1 倍。但機場捷運完工後，高鐵局所辦理之公共工程建設僅為 3 項，包含「高速鐵路後續工程建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」及「機場捷運延伸至中壢火車站計畫」，且均屬延續性計畫。因此，高鐵局業務量比前年度縮減，業務費卻比年度增加逾 1 倍，難謂合理，交通部高速鐵路工程局應核實評估未來業務發展情形，並依撙節原則，審慎檢討經費需求，為避免國家資源浪費，交通部應向立法院交通委員會提出書面報告。

(三十九)請交通部針對新南向政策在臺鐵網路訂票系統及一等站級別以上之自動售票機增設東南亞主要語言，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十)交通部 107 年度預算，於臺灣鐵路管理局項下，針對鐵路行車安全改善六年計畫編列 10 億元。惟該筆預算迄 106 年 6 月底累計預算執行率低於三成。爰此，交通部臺灣鐵路管理局應將相關預算執行率改善情形向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十一)交通部於 107 年度預算「鐵公路重要交通工程—都市大眾捷運系統建設計畫」編列 75 億 1,205 萬 2 千元，包含臺北捷運新蘆線、臺北捷運萬大線、臺北環狀線、臺北捷運信義線、臺中捷運及高雄輕軌 6 項計畫，根據交通部 105 年度決算，捷運建設計畫累計保留數高達 232 億餘元，又其中 4 項計畫執行率未達七成，主要係因土地取得延宕及承包商財務出現問題等，交通部對於工程進度控管恐有失職之嫌。故請交通部針對強化都市大眾捷運系統建設計畫之審議、承包商資格限制及計畫執行之控管機制，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十二)我國東部地區因地理環境等因素，主要對外交通僅有公路台 9 線、鐵路北迴線、南迴線以及零星航空班次。然而東部地區常因天災因素，導致聯外鐵、公路交通中斷，因而缺乏穩定性之對外交通。當前雖有民間業者辦理蘇澳—花蓮之海上航線，然該航線因僅航行於本島之間，不符合「大眾運輸事業補貼辦法」第二條第一項第四款之規定：「四、船舶運送業、載客小船經營業，以運輸旅客於臺灣與離島間，或離島之間為營業者」，所以無法獲得相關營運虧損補貼。然而，東部地區對外交通之不便利，實際上已形同離島與本島之隔閡。為保障花東居民對外交通及物資輸運之權利，爰建請交通部檢討相關法規，考量東部地區交通困境之現況，研擬航運虧損補貼機制，以期建構完善的藍色公路網絡，填補東部對外交通之缺口。

(四十三)東部地區因自然環境等因素，對外交通不便，亦因相關公路改善工程尚未完成，遂使鐵路交通成為往返西部地區的主要模式。而近年來，更因觀光發展，迫使外地遊客與花東返鄉居民搶訂有限車票，產生一票難求的現象。為保障花東居民通勤權利並確保東部觀光產業穩定發展，爰要求交通部主政，立即研擬東部地區旅客分流計畫，透過結合觀光行銷來規劃空中、海上、陸（鐵、公）路交通等旅客分流機制，以期能舒緩現行鐵路運輸之侷限，創造居民返鄉交通與觀光發展之雙贏契機。分流計畫請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(四十四)交通部為改善偏鄉地區最後 1 哩之交通運輸服務，戮力辦理「需求反應式公共運輸服務 (DRTS)」業務，實為改善偏鄉交通之重要政策。然而，自推動以來，中央主管機關多為被動等待地方政府提案，而通常需要 DRTS 之偏鄉地區，其在撰寫計畫的能量上，常有不足的現象。雖然，交通部亦規劃 4 個區域運輸研究中心來從旁協助，先不論區域中心預算有限的困境，即便完成規劃後，仍有賴地方政府提案，方能執行；因此，地方政府之積極度，常是 DRTS 能否成功推動的關鍵要素。為保障偏鄉居民的交通權益，爰要求交通部，檢討「需求反應式公共運輸服務 (DRTS)」之提案方式，納入鄉鎮公所、區研中心為提案單位，以加速偏鄉地區需求反應式公共運輸服務之推動。檢討報告請於 1 個月內送交立法院交通委員會。

(四十五)臺鐵票價調漲為我國重大交通政策異動，雖然臺鐵局目前僅處於研擬調漲方案之階段，並未提出確切草案；然而因媒體傳播，已於東部地區造成居民議論與不平。有鑑於東部地區對外交通困境尚未改善，爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局研議票價調漲方案時，需考量東部地區交通困境之現實問題，並規劃相關配套措施，切勿以單一之調漲公式通用全國各地，變相產生不公平的現象。

(四十六)臺灣鐵路管理局於 103 年 4 月 15 日提出「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 (104—113)」，預計辦理購置柴電機車 45 輛、電力機車 82 輛、城際客車 75 組 (600 輛)、區間客車 65 組 (520 輛)、阿里山森林鐵路用柴聯車 30 輛、支線用車 60 輛及相關場站維修設備改善等工作，行政院亦已於 104 年 5 月 22 日核定該計畫。其中「城際客車 75 組 (600 輛)」之計畫，攸關東部地區對外交通之改善，爰此，要求交通部臺灣鐵路管理局加速辦理相關採購計畫，以期改善東部地區對外交通。

(四十七)按交通部路政司於 95 年 8 月 29 日召開記者會，表示考量車主事業繁忙，時間安排不易，與修車零件待料時程等因素，基於便民原則及全國監理作業一致性，爰增訂汽車檢驗不合格者，於 7 日內覆驗免收費 1 次 (自檢驗

不合格之次日起算），第 8 日起（若遇例假日順延）覆驗應收覆驗費之規定。但此項便民措施實施 10 年以來，卻有多數監理單位執行時，若遇例假日卻無順延，仍要求車主必須繳納覆驗費。此項作法頻頻引起民怨，亦違反當初承諾及行政程序法相關規定。爰要求交通部立即檢討，若第 7 日遇例假日應順延至上班日為止，其過去誤收之覆驗費亦應返還民眾。

(四十八)對於軌道技術研究暨驗證中心，其組織型態到底要採何種型態迄今未明，立法委員疑慮甚大，深恐大筆國家資產將來會淪為私人資產。交通部為此亦承諾會將該中心組織法送交立法院審查後，方會執行預算。爰此要求，交通部對於軌道技術研究暨驗證中心預算，於該中心組織法送立法院前，不得執行該筆預算。

(四十九)有鑑於我國現行車輛研究測試中心（ARTC）的撞擊測試標準落後國際 20 年，不只大客車以「電腦模擬」取代實車翻滾測試，小客車安規也僅採 ECE（United Nations Economic Commission for Europe）的 R94/95 規範，這是 90 年代訂定的最低標準，且結果只分為合格或不合格（可上市或不可上市），民眾無從得知詳細檢測結果，對於民眾呼籲建立公開撞擊測試數據及安全分級制度，交通部屢屢推託，甚至要民間自行組織成立，對此行政院長賴清德已承諾 107 年將先編列 1 億元預算辦理該計畫。故建議交通部應正視該問題，立即著手修改相關法規，並研擬我國新車評鑑制度計畫，以提升民眾用車安全，並督促車商研發安全性能更高的車輛。

(五十)根據我國現行燃料規費徵收辦法，仍是以大客車、小客車、貨車與機車四類區分，再按各型汽車之汽缸總排氣量「推估」出不同車型的每日平均里程、油耗等數據來計算汽燃費額，如此計費基礎，等於是假設每輛車每年都有一定的里程數，而不是照個別使用者的實際使用量來計算，既不合邏輯，也和政府在環保議題上的施政方針互相矛盾，針對自小客車燃料費隨油徵收的老問題，自民國 92 年起，不分黨籍一直有立委提案，然而交通部一再抗拒改革。故建議交通部應順從民意，立即著手改革，研擬燃料費隨油徵收辦法，讓

燃料所造成的社會成本能如實反映在收費上。

(五十一)政府近年投資大量經費補助地方興建軌道建設，並已陸續完工營運，然而多數軌道營運機構之財務狀況不佳，例如臺鐵局迄 105 年底累積虧損高達 1,110 億元、高雄捷運公司因長期貸款之利息負擔，折舊等費用過高等，致虧損嚴重，有鑑於軌道建設及營運所需成本龐鉅，後續折舊、重置成本或利息等財務負擔甚重，加以短期運量多未達預期目標，致營運機構前期多呈虧損等財務問題。故建議交通部檢討現行軌道經營組織結構及營運模式，並研謀有效對策因應，以維我國軌道運輸之永續經營。

(五十二)交通部仿效日本、韓國、英國等國家成立軌道技術研究暨驗證中心，外界質疑聲浪多（如成立之迫切性及必要性、能否有效配合帶動軌道產業發展、自償性不足，未來營運仍須政府挹注經費及修正相關法令、政府捐助興建資產之歸屬及相關管理規範有待釐清等），交通部應探究國外設立軌道技術研究機構當時，該國國內軌道市場規模及對其開拓海外市場助益為何，並評估我國成立軌道技術研究暨驗證中心後，未來可能拓展的海外潛力市場規模及產業效益，請交通部於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五十三)屏東第 2 條東西向快速公路可行性評估期末報告（交通部公路總局）106 年 9 月 29 日已函報交通部，請交通部說明目前審核進度、後續各階段作業預計完成時程及預算編列情形，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五十四)隨著桃園機場捷運線通車，未來桃園鐵路地下化、捷運綠線、棕線通車，北台灣的捷運和臺鐵、高鐵將結合為一體，北、北、桃的軌道運輸將和日本都會一般，成為主流，產業配置也會改變。跨軌道票證優惠體系必須提早整合，讓軌道轉乘成為民眾生活的一部分，爰要求交通部應於電子票證整合之際，在臺鐵票價調整方案，納入跨軌道轉乘之優惠方案，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。



(五十五)交通部公路總局原用人採「資位職務分立制」，不利對外徵才，長期缺員，影響公務之推動，其組織法修正改為「官等職等併立制」，於 105 年 11 月 1 日完成三讀，然經過 1 年卻遲遲未核定實施日期，影響員工權益，爰要求交通部應儘速推動，並期於 106 年底前完成公布施行。

(五十六)交通部預估 107 年度全國汽燃費收入同 106 年度預算為 470 億元，為政府辦理公路養護、修建及安全管理之重要財源。而「鼓勵民眾搭乘大眾交通運輸工具」為交通部長久以來之主要政策。

建請交通部可研議於汽燃費之下編列「大眾運輸轉乘優惠補助」之專款，以提高民眾使用大眾運輸工具轉乘意願，改善交通壅塞狀況，以專款專用，盼達相關成效。建請交通部研議本提議之可能性，並將研議結果向立法院交通委員會提出書面報告，以供未來政策研擬之參考。

(五十七)交通部預估 107 年度全國汽燃費收入同 106 年度預算為 470 億元，中央政府獲配數（編列於交通部「使用規費收入—汽車燃料使用費」）237 億 3,803 萬 2 千元；另直轄市政府分配 153 億 8,852 萬 8 千元，及國道公路建設管理基金 78 億 7,344 萬元。

交通部宜審酌我國汽燃費之徵收情形，以及直轄市政府對於公路修建養護及安全管理之執行成效，定期檢討分配比率之合理性，以維我國汽燃費之有效運用。建請將本次分配比率之詳細規劃，提交書面報告以供立法院交通委員會備查。

(五十八)鑑於交通部臺鐵局票價 22 年未漲，為合理反映成本，交通部日前召開臺鐵票價會議，卻傳出自強號平均漲幅約 20%，北高自強號票價將破千元。對此，交通部雖澄清，該方案目前為提議，尚未到成案階段；然票價漲幅過高，不僅不利於與高鐵競爭，也不利公共運輸健全發展。爰要求交通部落實重申在票價調整前，臺灣鐵路管理局至少必須完成「實施轉乘優惠」、「改善東部訂票系統」等 2 項服務品質提升改善措施，並在票價調整方案確定對外公告前，送至立法院交通委員會備查，以確保臺鐵漲價不損及民

眾權益。

(五十九)鑑於雪隧消防管理一直以來竟都由不具消防專業的交通部高公局自行掌理，高公局只好再委外由廠商協助檢測。而 106 年 9 月 6 日的國道 5 號火燒車意外，現場消防水帶出現破洞無法滅火，最後只能眼睜睜看著火海吞噬整輛車。雖然事件後，高公局在雪隧通車 10 年後首度全面更新水帶，但此事件不僅暴露了雪隧消防維安如此脆弱，更意外燒出國內長隧道消防安全大黑洞。按長隧道是指超過 4 公里以上的隧道，一旦發生火災非同小可，不僅救災難度高，密閉式環境也會使溫度竄升，萬一延燒，後果不堪設想。目前國道 5 號雪隧隧道內 1,200 條消防水帶，每月僅由高公局外包的 1 家空調水機電廠商維護，且靠肉眼、觸摸檢查是否破損，高公局及消防單位更無抽檢複檢機制，嚴重威脅民眾安全。爰要求交通部遵照專家指示，就國內有必要跨部會提升長隧道消防設備管理機制，並有消防專業單位監督檢查，儘速研議相關管理機制，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六十)鑑於交通部預估 107 年度全國汽燃費收入同 106 年度預算為 470 億元，中央政府獲配數（編列於交通部「使用規費收入—汽車燃料使用費」）237 億 3,803 萬 2 千元；另為利北高二市分階段調適 105 年度新實施之分配方案，並於前 3 年度（105 至 107 年度）補助其短少數，107 年度為最後 1 期編列「地方政府汽車燃料使用費分配短少補助」計畫 34 億 7,577 萬 5 千元。又公路法第 27 條明定，汽燃費徵收係為辦理公路養護、修建及安全管理所需經費，交通部允宜審酌我國汽燃費之徵收情形及直轄市政府對於公路修建養護及安全管理之執行成效，定期檢討分配比率之合理性。爰要求交通部於 1 個月向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾確保汽燃費之徵收目的及有效運用。

(六十一)鑑於交通部對離島海運客運航線及港埠營運虧損之補貼逐年增加，依據交通部「商港整體發展規劃 106—110 年」有關國內商港發展目標之建議：離

島之國內商港為維持離島居民生活品質之重要公共設施，且為近年觀光遊憩產業發展之重要運輸管道，故國內商港在環境變化不大且須維持既有客貨運輸及協助觀光產業發展之情況下，建議之發展目標為「利用港埠資源提升客貨運服務水準，配合地方政策及資源發展觀光。」交通部允宜檢討離島港埠營運之定位與具體經營方針，強化其觀光資源與交通運輸之有效結合推廣，以提高我國離島港埠營運之競爭力，逐步降低對於政府補助之依賴。爰要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出具體營運改善之相關書面檢討報告，俾促進我國離島港埠營運之健全發展。

(六十二)鑑於近年政府對大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路（航）線之補貼經費甚鉅，近 3 年度並呈增加趨勢。為維護基本民行之權利，發展大眾運輸條例第 10 條明定對於偏遠、離島或特殊服務性之路（航）線業者之營運虧損予以適當之補貼；惟近年來國內交通建設變化快速，暨隨著高鐵、都市捷運交通建設之陸續完工投入營運，輔以智慧交通系統之建置，交通部允應全面重新審慎評估現行補貼措施之執行情形，並參酌各地方發展需求，因地制宜研謀多元化之公共運輸發展策略或補貼方式，期提高大眾運輸事業經營偏遠、離島或特殊服務性路航線之自償性，以逐步降低政府之補貼負擔。爰要求交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾發揮政府補貼效益。

(六十三)鑑於我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例，101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，朝政企分離方式改制，整併 4 大國際商港成立臺灣港務股份有限公司，交通部下設置航港局辦理航政港政業務，期以提高我國港埠營運績效。惟近年我國港埠營運未見明顯增長，瑞士世界經濟論壇（WEF）最新公布「2017—2018 年全球競爭力報告」，我國「基礎建設—港口基礎建設品質」排名下滑為第 24 名，較 105 年退步 4 名，顯然港埠營運及自由貿易港區之推動尚待強化。爰要求交通部應儘速通盤檢討我國整體港埠發展與建設之規劃及執行成效，並於 2 個月內向立法院交

通委員會提出相關書面檢討報告，俾提高國家競爭力。

(六十四)有鑑於交通部成立「軌道技術研究暨驗證中心」乙案之年度預算遭刪除後，又改編列於前瞻基礎建設計畫之特別預算。然該中心成立之疑慮均未解除，對國內軌道產業貢獻有限；為善盡立法院監督之責任，爰此軌道技研中心於編列第二期特別預算前，應將第一期執行成效向立法院交通委員會提出專案報告，並獲同意，始得編列第二期特別預算。

(六十五)鑑於目前海陸空事故調查報告中，飛安會、航港局均已將飛安調查報告、海事評議書及調查資料放在網路上供民眾查閱，反觀臺鐵、高鐵，仍未提供任何調查報告，顯然未盡其責，更屢遭國人質疑交通部針對軌道事故調查有球員兼裁判之嫌。爰要求交通部於 2 個月內將鐵路重大事故調查報告公開上網，並請交通部函請直轄市主管機關公布捷運重大事務調查結果，以恢復民眾對於我國軌道運輸事故調查之信心。

(六十六)鑑於交通部臺灣鐵路管理局其運輸本業與附屬事業比重比高過高，臺灣鐵路管理局既在經營運輸本務跟附屬事業上無法兩者兼顧，應研議將商場經營業務與餐飲服務之業務先行公司化，讓較需商業化之業務以公司化管理來經營，不僅更有效率，也能成為臺鐵公司化之先行變革。爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局儘速朝部分公司化研議。

(六十七)鑑於社會各界盼交通部儘速整合目前交通運輸之航空、水路、軌道、道路等現有事故調查機制，成立專責「國家級運輸安全調查委員會」，惟交通部現仍考量新機構設立應先就組織規模、人員配置、財務結構等面向予以規劃。爰要求交通部於 6 個月內研議規劃，並與行政院人事行政總處及飛航安全調查委員會協調，蒐集國外單一獨立機構之實質工作內容、審查案件規模、案件審查分工、財源等並研議國內既有機制銜接方式，提出「國家級運輸安全調查委員會」辦理情形，並於立法院交通委員會進行專案報告。

(六十八)有鑑於近 5 年度我國運具次數之公共運輸市占率從 101 年度 17.5%至 105

年度 18.1%，旅次主運具之公共運輸市占率從 101 年度 15.4%至 105 年度 15.8%，成長幅度均未及 1 個百分點，又以近 3 年我國整體軌道客運人數之成長率比較，從 103 年度 5.28%至 105 年度下降為 2.79%，成長幅度明顯趨緩，顯見如何提升民眾使用率，以達我國推動綠運輸政策，仍待交通部檢討強化，爰此，建請交通部於 3 個月內提出「如何提升民用使用公共運輸工具」之書面報告，藉以檢討我國交通運輸建設之未來性。

(六十九)有鑑於我國軌道營運機構，包含：臺鐵、高鐵、台北捷運、桃園捷運、高雄捷運等，近 5 年度（101 至 105 年度）財務狀況，多存有流動比率不足、負債比率過高及附屬事業經營待強化提升等問題，面對我國重大軌道建設陸續完工投入營運及前瞻基礎建設計畫亦以軌道建設為首，爰此，要求交通部於 3 個月內提出「如何併同地方政府全面檢討現行軌道經營組織結構及營運模式之妥適性」書面報告，以維我國軌道運輸之永續經營。

(七十)有鑑於我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例後，於 101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，整併國內 4 大國際商港成立臺灣港務公司，並於交通部下設置航港局辦理航政港政業務，期以提高我國港埠營運績效，然近年我國港埠營運卻未見明顯增長，以瑞士世界經濟論壇（WEF）最新公布「2017—2018 年全球競爭力報告」指出，我國「基礎建設—港口基礎建設品質」排名下滑為第 24 名，較 105 年退步 4 名，爰此，要求交通部於 3 個月內提出「通盤檢討我國整體港埠發展與建設之規劃及執行」書面報告，以維國家競爭力。

(七十一)有鑑於我國交通部前於 105 年度為鼓勵使用中之大貨車與拖車自動更換新型防止捲入裝置，係以大貨車每輛補助 5 千元、拖車每輛補助 3 千元等「部分」補貼方式辦理，然於 106 年所提出之「大型車輛裝設車輛安全設備推動計畫」第 1 階段卻採全額補助，且每輛車最高補助金額高達 3 萬 2 千元，與過去補貼方式及補貼金額差距甚大，造成公平性之疑義，爰此，要求交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出「補貼差異性之疑義說明與

必要性」之書面報告，以維公平性。

(七十二)交通部 107 年度 14 款第 1 項第 3 目「航政業務規劃與督導」項下「離島及偏遠地區航運之營運與發展」編列 2 億 6,860 萬 3 千元，全數為對國內各地方政府或國內團體進行補貼與補助。對於偏鄉或離島地區，大眾運輸事業因為難以獲利，所以業者經營意願不高，爰此政府藉由補貼、補助來提高業者經營的意願。但除提供業者補貼、補助外，交通部實應審酌我國交通建設發展情形，全面檢討現行營運及補貼方式之妥適性，並參據地方民眾實際需求，因地制宜研謀有效改善策略，爰要求交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出如何提高偏鄉或離島民眾對大眾運輸使用率之書面報告，以期配合政府補貼、補助，發揮政府有限資源之效益。

(七十三)交通部 107 年度 14 款第 1 項第 10 目「營業基金」第 1 節「臺灣鐵路管理局」項下編列 40 億 5,000 萬元，辦理「高雄機廠遷建潮洲及原有廠址開發計畫」、「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」、「鐵路行車安全改善六年計畫」等重大軌道計畫。惟前述計畫非但金額龐大，且攸關台灣軌道運輸及安全甚巨，但相關計畫預算之執行情形卻嚴重落後，顯見臺鐵局的執行能力與原始計畫有極大落差。爰要求臺灣鐵路管理局就預算執行狀況不佳提出檢討，並就如何提升相關計畫預算之執行率於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十四)交通部 107 年度 14 款第 1 項第 11 目「鐵公路重要交通工程」第 1 節「鐵路建設計畫」項下編列 60 億 0,279 萬 9 千元，辦理「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」等，惟前述計畫非但金額龐大，且攸關台灣軌道運輸與當地發展甚鉅，但相關計畫卻一再延展完工之工期，顯見鐵路改建工程局的執行能力與原始計畫有極大落差。爰要求鐵路改建工程局就預算執行狀況不佳提出檢討，並就如何提升相關計畫預算之執行率於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十五)交通部 107 年度 14 款第 1 項第 11 目「鐵公路重要交通工程」第 2 節「都

市大眾捷運系統建設計畫」項下編列 75 億 1,205 萬 2 千元，辦理「臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫」等，惟前述計畫非但金額龐大，且攸關當地捷運建設與發展甚鉅，但相關計畫預算執行狀況不佳，顯見交通部的執行能力與原始計畫有極大落差。爰要求交通部就預算執行狀況不佳提出檢討，並就如何提升相關計畫預算之執行率於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十六)交通部 107 年度交通部 107 年度 14 款第 1 項第 12 目「偏遠地區交通建設」項下編列 11 億 7,960 萬元，辦理「國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年）—金門港埠建設計畫」等，全數為補助地方政府港埠建設所需相關經費。但除提供地方政府所需建設之補助外，交通部實應審酌我國交通建設發展情形，全面檢討全國港埠營運及建設情形，並參據地方民眾實際需求，因地制宜研謀有效改善策略，爰要求交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出提升偏遠地區港埠營運績效之書面報告，以發揮政府有限資源之效益。

(七十七)根據國健署 105 年統計，隨著台灣已邁入高齡化社會，花蓮縣的老年人口比率為 14.17%，已列入「高齡社會」縣市。再依據花蓮縣各鄉鎮市分析，老年人口最高的是鳳林鎮，65 歲以上人口有 2,577 人，占總人口比例 23.38%，其次為富里鄉的 21.82%與光復鄉的 20.81%。有鑑於「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」已完成花東 23 座車站改建（善）工程，包括：車站內外的軟硬體設備、周邊附屬設施、無障礙設施等改善。然對老年人口比例較高的鄉鎮來說，相關偏鄉候車空間的規畫及配置，未必符合當地人口特性之需求與友善環境之精神。爰建請交通部全面檢視已完成改善之車站，是否有不符友善環境之規劃與設施，特別是老年人口比例較高之鄉鎮，俾利高齡老者與婦幼使用。

(七十八)有鑑於臺鐵北迴線蘇澳到花蓮段、花東線花蓮到台東段、南迴線台東到屏東段，因沿線隧道多導致行動電話收訊不佳。日前國家通訊傳播委員會（

NCC) 作為協調督導單位，特邀集臺鐵局、鐵工局與電信業者召開「推動行動寬頻訊號涵蓋臺鐵東部幹線協調會」，商討加速訊號改善工程。為加速完成行動通訊服務改善工程，爰建請交通部責成臺灣鐵路管理局、鐵路改建工程局配合電信業者辦理會勘，提供巡檢車輛及安排電信業者人員場勘巡檢；並協助電信業者於隧道避車洞等空間設置通訊設備；以及協助電信業者解決通信纜線鋪設問題，以提升臺鐵服務品質。

(七十九)有鑑於目前東部縣市公共運輸市占率偏低，以 105 年統計數據為例，宜蘭為 10.3%、花蓮與台東兩縣僅 6.1%，皆遠低於全國平均的 18.1%，花東兩縣更是比離島金馬地區的 10.3%還低！反觀東部私人運具的市占率仍居高不下，宜蘭縣為 78.9%、花蓮縣為 82%、台東縣為 84.7%，占全國各縣市前幾名。為配合我國減碳目標預定於 114 年公共運輸市占率提升至 30%，爰建請交通部加速東部公共運輸系統之建設，並檢討與整合各類公共交通運具，以及提升民眾對於公共運輸系統之使用，以提升東部公共運輸市占率，降低私人載具使用之比例。

(八十)臺鐵 10 年購車計畫，共編列 997 億元，截至 106 年度累計編列數為 71 億 6,800 萬元。由於採購招標過程歷經 3 次流標或廠商報價超預算而廢標，以致影響執行進度，截至 106 年 6 月預算執行數僅 1,011 萬元，執行率僅 0.14%。有鑑於購車計畫預計增加 50 列（600 輛）城際客車、52 列（520 輛）區間客車，其中臺鐵承諾新購城際客車將優先投入 23 至 24 列到東部運行。為加速提升東部鐵路運能，緩解東部一票難求等問題，爰要求交通部應督促臺灣鐵路管理局，檢討並強化相關購車計畫執行力。

(八十一)依《公路法》第 44 條規定，公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收「公路營運費」，而交通部目前卻依據《公路法》第 27 條徵收之汽車燃料使用費，作為辦理公路營運、修建及安全管理之重要財源。

鑑於迄 105 年底我國汽燃費累計未徵數仍高達 45 億餘元，交通部除應積極依法辦理相關催繳作業外，也該研議是否該將公路營運費之徵收正名



，避免名目不清，造成財政缺口，以及民眾觀感不佳。交通部應向立法院交通委員會提出書面報告。

(八十二)查交通部掌理我國路政法規之修正，藉由適時修訂路政法規以維繫、改善道路交通安全。查 107 年年初國道 3 號遊覽車翻覆事件發生後，交通部 107 年 4 月 14 日發佈新聞稿表示將邀集具運輸、車輛、觀光領域專長之學者專家組成「遊覽車安全策進作為專家學者諮詢小組」，定期召開會議審視產業結構並提供遊覽車及旅遊安全改善對策之諮詢，以作為行政部門管理制度後續檢討之依據；行政院並於 107 年 5 月 19 日表示將進行靠航制度檢討，落實汰劣機制之改革。

惟交通部雖承諾檢討現行遊覽車司機靠行管理制度，改善目前監理強度不足，無法落實不良業者淘汰之現況，並改善運輸業司機勞動條件不佳等問題，至今仍未提出靠行制度管理之具體修法方向與時程規劃。爰此，交通部路政司應儘速於 2 個月內向立法院交通委員會提出具體之遊覽車靠行管理對策與修法時程，俾以改善國內長途運輸環境。

(八十三)鑑於交通部觀光局於日前拍攝親山、親水觀光宣傳影片，並計畫推動 Tourism2020—臺灣永續觀光政策，其中更將 2020 年訂為脊梁山脈旅遊年，顯見我國高山旅遊推動之重要性，然現階段各部會針對登山觀光旅遊尚無整合之溝通平台，爰建請交通部協助該部觀光局於 2 個月內研議成立登山旅遊推動平台，由觀光局主責並邀集各相關部會、民間代表，以觀光產業角度共同研議如何建構登山路線分級、改善登山旅遊所需之軟硬體等及其他相關主題，完善我國登山旅遊制度及推廣政策，並於 3 個月內以書面方式向立法院交通委員會報告推動進度，並提供會議紀錄。

(八十四)有鑑於交通部「台中國際機場 2035 年整體規劃案」中，可預見未來台中機場的來客數將有機會成長至千萬人次，為台中機場思考 1 條以軌道銜接市區與機場的路線可說是勢在必行。同時，考量目前台中港區內已有軌道設施，可作為串連未來三井 OUTLET、舶來品商店街、梧棲漁港、高美濕地

等海線觀光景點，打造台中海線觀光廊帶之基礎。是故，為提高台中捷運藍線之建置效益，並結合觀光發展之考量，建請交通部評估台中捷運藍線東段經台中建國市場延伸至大里霧峰，西段延伸至台中港及高美濕地，並以支線方式串連台中機場，達到「機場市區不必轉乘、軌道串聯海線觀光廊帶」之目標。

(八十五)鑑於過去 3 年國道上發生 132 件「二次事故」，造成 42 人死亡，126 人受傷。由於反光背心之穿著的確有助於提高用路人在發生車禍事故時，第一時間下車處理時之可見性，同時參考目前國際之趨勢、國內民調結果，為避免憾事一再重演，爰建請交通部於 6 個月內研議並完成修正「高速公路及快速公路交通管制規則」第 15 條，使穿著反光背心相關規定入法，並於半年內與國內業者溝通，討論修改法規使符合國家標準之高可見度反光背心成為新車標準配備。

(八十六)有鑑於臺鐵東部地區整體服務效能不佳、一票難求之困境未解，且依據《鐵路法》第 26 條第 3 項之規定，「國營鐵路如環境或情形特殊者，得規定較低運價」，爰此，要求交通部及臺灣鐵路管理局研議臺鐵票價調整乙案時，需考量東部地區「採鐵路為主、公路為輔之交通指導政策」、「對外交通之現況」、「消費者及使用型態之東西部差異」，以及上述鐵路法之規定，來研議東部地區之票價調整方案；並且相關研議工作務必公開、透明。

(八十七)依據《公路法》第 27 條規定，「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費」，據此，交通部每年定額匡列 26 億 0,808 萬 9 千元。主計總處亦依稅款，以縣鄉道面積（佔 50%）、市區道路面積（佔 20%）、基本分配（佔 30%）來進行各縣市汽燃費補助款之計算與核撥，以利地方政府執行公路養護、修建及安全管理之工作。雖我國法令及制度設計立意良善，但在管考之工作上，仍有些許瑕疵。經查，市區道路、縣道之養護執行情形係由內政部營建署及交通部公路總局進行

管考，而主計總處僅針對地方政府汽燃費補助是否專款專用、足額編列進行考核。而在現有的機制下，各地方政府如何使用汽燃費，其縣道、鄉道經費比例如何分配，皆屬地方政府權責，也因此，鄉道以下之養護、修建及安全管理，因缺乏明確之管考機制，常成了我國完善公路網絡之缺口。有鑑於交通部為道路之最高主管機關，負有監督、完善我國道路品質之責，爰此，要求交通部主動聯繫有關單位，針對「如何完善我國公路管理、落實鄉道以下之養護工作，以提升整體道路品質」進行檢討，檢討報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(八十八)有鑑於交通部臺灣鐵路管理局研議調漲票價。然現今東部「一票難求」的問題尚未解決，蘇花改亦未全線通車，再加上友善服務環境皆未全面改善完畢，包括整合入口通行的票務系統、完善各車站無障礙設施、車廂與月台無階化、以及候車處遮雨空間不足等仍有待改善。爰建請交通部全面檢視東部各車站友善環境服務之不足，儘速改善完畢，並提出改善期程及書面檢討報告，始得調漲花東線之票價。

(八十九)有鑑於近年台灣觀光產業蕭條，尤其地處偏遠，受限交通不便之花東地區受創最重，然為有效活化機場利用，提振觀光產業，政府必須積極協助機場開拓國外航線，並提供國內外航空業者誘因，補助包機來台，惟現行「交通部觀光局推動境外包機旅客來臺獎助要點」僅針對台灣地區以外之無定期航班及無定期包機飛航之機場來台旅遊者，實不利提昇偏遠地區機場之利用率和國外機場做競爭，更影響台灣觀光發展。為有效促進台灣觀光，活化機場利用率並和國外機場競爭，吸引航空業者投入台灣偏遠航線及增加觀光客來台，必須分階段予以補助包機，以利航線之養成，在成為定期航線前，從不定期包機、定期包機皆應給予補助，建請交通部民用航空局和觀光局研商，針對花東地區研議「定期包機」之作法，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以利台灣觀光發展。

(九十)我國四大國際商港，基隆港、高雄港、臺中港及臺北港，根據預算中心評估

報告指出，就海港自由貿易港區 101 至 105 年度貿易量值統計，105 年度貿易量雖較以前年度增加，貿易值卻呈衰退（詳附表 1），另以入駐自由貿港區事業家數及進用員工人數觀之，近 5 年度僅呈微幅成長（詳附表 2）。

然我國於 92 年公布施行自由貿易港區管理條例，101 年 3 月參考先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，朝政企分離方式改制，整併 4 大國際商港成立臺灣港務公司，交通部下更設置航港局辦理航政港政業務，以期提高我國港埠營運績效。

惟近年我國港埠營運未見明顯增長，瑞士世界經濟論壇（WEF）最新公布「2017—2018 年全球競爭力報告」，我國「基礎建設—港口基礎建設品質」排名下滑為第 24 名，較上年退步 4 名；於設立兩相關業務單位情形下，卻未見我國國際商港之營運績效有所提升，爰建請交通部應檢討原期以自由貿易港區「境內關外」作法，帶動我國港埠營運及國內經濟發展之政策，並就我國整體港埠發展與建設之規劃及執行於 1 個月內提出書面報告，充實國家競爭力，以符副總統陳建仁日前於「大陸台商秋節聯誼晚宴」上，大力行銷高雄港為台灣第一大商港，並將進一步規劃轉型為集貿易、商業、觀光之特別產業聚落之實。

附表 1：近幾年海港自由貿易港區貿易量值比較表

單位：千公噸；新臺幣億元

年度		101	102	103	104	105	106 (迄 6 月)
基隆港	貿易量	49	64	65	27	11	5
	貿易值	129	141	154	65	26	24
高雄港	貿易量	584	523	615	745	770	548
	貿易值	300	286	411	599	695	431
臺中港	貿易量	9,151	8,411	6,234	6,960	11,805	4,157
	貿易值	2,905	2,711	2,168	1,673	2,064	851

臺北港	貿易量	373	868	1,151	1,082	1,276	297
	貿易值	565	749	939	896	698	276
安平港	貿易量	-	-	-	-	8	6
	貿易值	-	-	-	-	4	3
合計	貿易量	10,157	9,866	8,064	8,815	13,869	5,013
	貿易值	3,899	3,887	3,672	3,233	3,488	1,585

資料來源，立法院預算中心評估報告。

附表 2：近幾年海港自由貿易港區入駐事業家數及進用員工人數統計表

單位：家，人

年度	基隆港		臺北港		蘇澳港		臺中港		高雄港		安平港		合計	
	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工	家數	員工
101	13	109	2	239	1	21	31	265	28	212	-	-	75	846
102	12	104	3	305	2	53	29	346	26	263	-	-	72	1,071
103	12	106	4	359	2	26	31	337	28	286	-	-	77	1,114
104	11	87	6	410	1	21	35	353	27	268	-	-	80	1,139
105	10	80	7	467	1	16	34	450	28	282	1	7	81	1,302
106 (迄6月)	11	87	7	442	1	18	34	470	31	293	1	6	85	1,316

資料來源，立法院預算中心評估報告。

(九十一)鑑於未來亞太地區航空產業發展，國內外往來客運量日益增長，衍生飛機後勤維修能量及機場擴充需求量不足等問題，國內航空後勤維修人才及機場維修棚廠亦因而隨之增加，鑑此，交通部須評估未來國內有哪些機場能增建維修棚廠，並研議整合國內航空公司及航空科系技職學校，成立國際化經營之航空工業公司，培訓維修技術人才，讓國內技術人員成為種子教師，訓練及培養新南向國家航空後勤維修人員，建請交通部於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(九十二)對於路政管理捐助汽車貨運業及遊覽車客運業等大型車輛裝置行車視野輔助系統、轉彎及倒車警報裝置，外部近側視鏡及雷達系統，現原有補助方式實有圖利特定對象之嫌，故交通部應另研擬公平公正之補助辦法，以鼓勵業者加速安裝，於 2 年過渡期前安裝均以補助，至補助額度用完為止。

第 2 項 民用航空局 3 億 2,807 萬 9 千元，照列。

本項通過決議 16 項：

(一)交通部民用航空局 107 年度預算編列「一般行政」3 億 2,663 萬 3 千元，鑑於復興航空公司 105 年 11 月 21 日無預警停航，影響國內、外旅客之權益至鉅，並嚴重影響政府形象。監察院通過糾正交通部民航局。民用航空業之管理督導係為民航局法定職掌，近年復興航空監理不善，民航局之飛航安全監理責任難辭其咎。爰此，凍結該預算之四分之一，俟交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部民用航空局 107 年度預算歲出編列 3 億 2,807 萬 9 千元，其中「人事費」3 億 2,466 萬 8 千元占了超過九成比例，其中包含 9 名約僱人員，該預算雖較 106 年度預算減列 132 萬元，但約僱人員仍維持 9 名，由於民航局主要業務包含專業性較高的落實飛航安全、提升空運服務水準等，有鑑於約僱人員因缺乏穩定保障，流動性較高，以致公務經驗及工作業務難以傳承，反而難以提升政府效能。故凍結該預算之十分之一，俟交通部民用航空局針對如何精簡約僱人員之任用，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)交通部民用航空局作為我國民航事業管理之主管機關，查日前尼莎颱風來襲期間，長榮航空因未妥善調度因應空勤組員請假事宜，使得航班調度、安排無法因應運輸需求，導致部分旅客之消費權益受損，且人力調度失衡也可能導致飛航安全出現漏洞而衍生飛安危機。

綜上，民航局作為我國民航事業管理、飛航標準訂定與飛航安全策劃與督導之主管機關，容有監督失職之處。為保障消費者權益，也為保障極端氣候導致天災來襲狀況下，航空事業從業人員之勞動、生命財產安全，交通部民用航空局應於 2 個月內針對國籍航空公司航班、人員調度事宜、任務提出具體管理對策與改善措施，並向立法院交通委員會提出書面報告，以訂定專業、合理性之停班、停飛標準。

(四)105 年 6 月桃園市空服員職業工會發起罷工，1,800 名華航空服員出面爭取權益

，然而 1 年過去，華航空服員仍在飛過勞航班，華航公司勞資爭議仍持續不斷，工會幹部更遭打壓、解雇，資方與工會間之勞資關係還是相當惡劣。

依《民用航空法》第 3 條之規定，交通部民用航空局係管理及輔導民用航空事業之主管機關，理應督導航空公司以健全民航制度之發展。爰此，交通部民用航空局應儘速針對上開華航勞資爭議相關問題詳盡調查，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以確保航空事業從業人員之勞動權益。

(五)近年來向民航局合法申請使用遙控無人機件數逐年增加，而違規使用進入管制區遭民航局裁罰案件亦不少；有鑑於遙控無人機發展快速並被廣為運用，雖民航局已完成民用航空法修正草案，並增訂無人機專章，用以具體規範無人機之註冊、檢驗、人員測驗、活動區域、操作限制、保險及授權法規命令等，惟截至 106 年 9 月底，尚未完成相關修法程序。爰要求交通部民用航空局應積極完備相關法制作業，並加強監督管理，以維飛航安全。

(六)依據觀光局 105 年來台旅客消費及動向調查，墾丁是 105 年受訪旅客最喜歡景點排名的第四名，屏東則是受訪旅客遊覽景點所在縣市的第五名，顯見屏東一直是外籍旅客來台旅遊觀光的熱區，恆春機場將成為政府新南向政策的南向基地。但交通部與民航局除同意恆春機場試辦國際包機方案之外，卻未就恆春機場所需的軟硬體改善提出具體計畫。爰要求交通部與該部民用航空局於 6 個月內，就恆春機場試辦國際包機及國內定期航班所需軟硬體，提出改善計畫、經費試算及執行期程；並研修「大眾運輸事業補貼辦法」第 2 條，將恆春機場航線納入特殊服務性路（航）線之認定範圍。

(七)交通部民用航空局 107 年度預算「罰金罰鍰」編列 470 萬元，辦理航空公司違反《民用航空法》規定之罰鍰收入。可參考 106 年度決算數為 1,550 萬 5 千元，107 年度卻僅編列 470 萬元，相差 3 倍，且並未詳加說明。為避免民航局保守短估，或為了增加歲入而刻意濫罰，建議交通部民用航空局向立法院交通委員會提出書面報告，檢討分析過去 3 年開罰狀況。

(八)近年來向民航局合法申請使用遙控無人機件數逐年增加，而違規使用進入管制

區遭民航局裁罰案件亦不少，有鑑於遙控無人機發展快速並被廣為運用，爰此，建請交通部民用航空局於 3 個月內向立法院交通委員會提出「無人機管理機制與辦法」，並加強監督管理，以維飛航安全。

(九)由中華民國自行車騎士協會主辦，觀光局、公路總局及花蓮、南投縣政府協辦之「2017 臺灣自行車登山王挑戰賽」於 106 年 10 月 20 日辦理，競賽路線從接近海平面的太平洋濱花蓮七星潭，經太魯閣高聳深邃的高山峽谷，直達臺灣公路最高點合歡山武嶺；特殊之地景與挑戰，吸引不少世界自由車好手前來較勁。然而，賽事最重要的自由車，卻因花蓮機場安檢 X 光機輸送空間尺寸之限制，無法順利通過，致使自行車相關儀器受到毀損。針對無法通過檢驗機之較大尺寸貨物（如電動輪椅、樂器、大幅畫件、腳踏車、獨木舟器具），依規定可改採手檢方式檢查，但因當日之處置或有缺失，致生憾事。為避免相同狀況再次發生，並考量到自行車觀光於花東地區逐年成長，爰此，要求交通部民用航空局主動洽詢內政部警政署航空警察局，進行業務權責檢討；並請交通部民用航空局調查國外機場針對自行車等大型物件之安檢設備的規格，如有不同，應視我國各機場的安檢設備折舊汰換時程，購置符合國際通用之檢驗設備；如規格一致，則須立即會同內政部警政署航空警察局檢討我國針對大型貨物之安檢機制。

(十)為發展超輕型載具產業及後續推動花東縱谷之空域觀光，建請交通部民用航空局本於超輕型載具目的事業之主管機關，擇定合適地點，採公辦民營或公辦公營之模式，輔導設置 1 至 2 處標準之超輕型載具起降場，以期活絡產業並促進空域觀光之發展。

(十一)針對機齡可能造成機械故障發生機率增加、相關器材採購不易、維護成本增加等狀況，交通部民用航空局應輔導航空公司積極管理航機，並於 1 個月內針對高齡飛機對營運、旅客權益、飛航安全可能影響向立法院交通委員會提出評估報告。

(十二)針對國籍航空公司頻傳勞工權益問題，相關工會陳情，無論空勤人員或地勤



人員時常傳出權益不彰之情事，爰要求交通部民用航空局於 3 個月內，邀請相關學者專家提供意見，就改善國籍航空公司勞工權益提出書面改善報告。

(十三)因高速鐵路興建，其中部分路段超過桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高 45 公尺，經民航局在民國 85、86 年間委託美國銀河科技公司執行「高速鐵路對中正機場臨近地區禁限建影響及禁離場航管程序評估」案，即建議可將桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高放寬至 60 公尺。目前部分路段高度即為海拔 92 公尺（06/24 跑道南水平面高 60 公尺），行政院採取專案核准超過桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高 45 公尺，不在 ICAO 或 FAA 的標準內，為簡化飛航管制程序，提高安全性，沒有穿透障礙物面情事，要求交通部民用航空局協同桃園國際機場股份有限公司及桃園市政府，檢討研議修正桃園國際機場 06/24 跑道南水平面限高比照高速鐵路現狀高度提高為 60 公尺。

(十四)鑑於遠東航空公司飛機機齡老舊，近日又發生 2 架飛機擦撞，延誤多個航班。惟先前復興航空公司財務報表於首度出現虧損後，民航局雖啟動 4 次財務檢查，惟未能警覺興航可能因持續虧損，且對未來之預期不樂觀，而於公司資產仍大於負債時，即予結束營業；民航局對於興航無預警停航，以及自行決定即日起全面停航等違規情事，一籌莫展，致重大影響國內、外旅客之權益。爰要求交通部民用航空局於 2 週內責成遠東航空公司設立消費者保障專戶，並每月稽核以確保該專戶內有足額之現金，避免民眾求償無門。

(十五)近年來無人機被廣泛運用，包含攝影、農業、科學研究等層面，對於無人機執行空拍作業，民航局訂有相關規定開放申請，近年申請數量逐年增加（103 年以前共 28 件、104 年 112 件、105 年 122 件、106 年 181 件），然而違規使用進入管制區遭民航局裁罰案件也呈現增加趨勢，雖然《民用航空法》已明文規定，於航空站四周一定距離範圍內，禁止施放有礙飛航安全之物體，然而根據民航局裁罰紀錄顯示，自 102 年起有礙飛航安全物體全為無人機案件，又 105 年裁罰件數有 17 件，罰金共 480 萬元，為近年來最高，故交通部民用航空局應針對無人機影響飛航安全之現象，儘速研擬配套措施，加強監督

管理。

(十六)有鑑於交通部民航局近年針對飛航作業中有關飛航時限，提出相關規範調整，以期強化組員之疲勞管理。惟截至 106 年 10 月底，因各界意見未能整合，而延後修法時程。為完善飛航時限管理，交通部民用航空局應積極協調各方意見，並持續抽查各公司飛時管理是否符合國際相關規範，以維護飛航安全。

第 3 項 中央氣象局原列 19 億 0,956 萬元，減列第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」50 萬元（科目自行調整），其餘均照列，改列為 19 億 0,906 萬元。

本項通過決議 33 項：

(一)交通部中央氣象局 107 年度預算「業務費」項下「大陸地區旅費」編列 58 萬元，考量兩岸關係緊張，相關預算恐難執行，爰此，交通部氣象局 107 年度預算「業務費」項下「大陸地區旅費」預算編列 58 萬元凍結五分之一，待交通部中央氣象局於 1 個月內，就參與大陸地區會議之可行性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「氣象資訊在綠能開發之應用服務」編列 3,632 萬元，計畫目標為 a.開發新一代綠能產值評估系統 b.建置綠能環境即時監測系統 c.開發綠能預報系統，承辦單位為氣象科技研究中心；惟經查該計畫係由經濟部能源局與交通部中央氣象局共同合作，其中 a、b 計畫由氣象局主導，c 計畫由能源局主導，且經濟部能源局於 107 年度單位預算「能源科技計畫」項下已編列 2 億 9,882 萬 1 千元，其下之分支計畫「綠能科技前瞻研究計畫」說明經費用途為『建置「氣象資訊綠能營運中心」，拓展氣象在綠能開發的科研及應用服務能力，以綠能評估、電力調度、智慧電網及施工決策等綠能使用端之應用需求為導向，建立相關之服務系統，創造氣象資訊應用及再生能源發電之最大經濟效益』。有鑑於 c 計畫應屬經濟部負責之業務，氣象局另行編列相關預算恐有重複編列之虞

，爰第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「氣象資訊在綠能開發之應用服務」編列 3,632 萬元凍結五分之一預算，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「氣象資訊在綠能開發之應用服務」編列 3,632 萬元，經查該項計畫之研究內容與執行情況並未詳實說明，效益亦定位不明；又經濟部與科技部已有多項綠能研究計畫持續進行中，為求預算撙節使用，交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「氣象資訊在綠能開發之應用服務」編列 3,632 萬元凍結五分之一，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」計畫，為執行「氣象資訊在綠能開發之應用服務」計畫，拓展氣象在綠能開發的科研及應用服務能力，以活絡民間綠能產業的投資，乃新增「氣象資訊在綠能開發之應用服務」計畫經費 3,632 萬元。惟與經濟部能源局於 106 年 6 月 30 日在政府採購網公告辦理 106 年度公開招標之研發服務案「氣象資訊在綠能開發之應用服務計畫」，有何異同？唯恐重複編列之虞，爰凍結「氣象資訊在綠能開發之應用服務」計畫全部經費 3,632 萬元之五分之一，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」為新辦理之 4 年期計畫，總計畫編列 2 億 3,653 萬 6 千元，107 年度為第 1 年，預算編列 3,766 萬 3 千元。

依據《預算法》第 32 條之規定：「新擬或變更部分超過一年度者，應附具全部計畫。」同法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」

本計畫為新擬之 4 年度計畫，卻未於預算書上寫明全部計畫之規畫時程、項目預期成效與各項開銷，也未寫明擬辦之原因與必要性，為撙節開銷，爰 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」編列 3,766 萬 3 千元凍結五分之一，待交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 2 節「氣象資訊處理研究與開發」項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列 2 億 4,466 萬 1 千元，鑑於氣象局在有關加值型服務之提供上，現有無償提供予台灣高鐵、中華職棒等單位，顯有違「使用者付費」之精神。且在「氣象資訊之智慧應用服務計畫 (I) (2/4)」之分析中，仍把「官方及民間氣象服務產業的競合關係尚未釐清，仍待解決」列為威脅，顯見氣象局並無相關與民間合作，促進產業發展之思考。為避免氣象局致使社會產生使用公部門資源打擊民間氣象產業發展之聯想，爰凍結該預算五分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面改善報告後，始得動支。

(七)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 2 節「氣象資訊處理研究與開發」項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫」編列 2 億 4,466 萬 1 千元，推動資訊生活化與防災化服務的策略，把氣象資訊服務導向智慧運用，開創優質氣象資訊公共服務。然而就該計畫之說明可知偏重於傳統天然災害的防免與監測。事實上，近年台灣空污問題與氣候因素關係密切，如中國移入之霧霾，或者因為季節天氣而影響空氣品質，可見「防災」之概念其實可以擴大至環境污染，若能有效善用氣象資訊，可以提供政府機關及民眾預為因應。爰凍結該預算五分之一，待交通部中央氣象局就未來氣象科技及資訊運用到環境污染應變提出具體研究方向及做法，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。

(八)交通部中央氣象局第 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 2 節「氣象資訊處理研究與開發」項下「氣象資訊之智慧應用服務計畫—設備及投資—資

訊軟硬體設備費」之軟體系統發展費編列 8,456 萬 8 千元，其中包含中央氣象局官方網站之經營費用。

英國氣象局在 10 月 28 日貼出台灣衛星雲圖讓網友猜是哪個國家，國人踴躍回應，但交通部中央氣象局官方網站對此並無任何回應，也未發表任何相關新聞稿與消息，錯失提升國人對氣象局官方網站之使用率之機會，官方網站之經營有待加強。

爰此，凍結該預算五分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(九)有鑑於交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 4 節「地震測報」項下「地震測報」分支計畫編列 1 億 0,835 萬 8 千元，預計辦理地震海嘯監測、建置高品質深井地震觀測站、維持「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」現有陸上站設施與海底觀測系統之運作……等地震測報相關業務。經查：有關「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」建置計畫已於 104 至 106 年的期程，編有相關經費，而後續之擴建及維持經費，亦於前瞻基礎建設特別預算中編有相關經費，顯然有重複編列之虞。為免浪費公帑，爰凍結該項計畫經費 1 億 0,835 萬 8 千元之五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 4 節「地震測報」項下「地震測報—業務費—一般事務費」編列 335 萬 8 千元，其中包含促進國際及國內地震科技交流活動 100 萬元。中央氣象局本應妥善運用相關交流費用，為撙節政府開支，提高該筆預算功效，爰凍結該筆預算五分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十一)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 4 節「地震測報」項下「地震測報—業務費—一般事務費」編列 335 萬 8 千元，其中包括 100 萬預算用於促進國際及國內地震科技交流活動，然而氣象局已於第 4 節「地震測報」項下「地震測報—國外旅費」編列 7 萬元用於參與國際會議

，相關預算似有重覆編列，爰此，交通部氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 4 節「地震測報」項下「地震測報—業務費—一般事務費」有關促進國際及國內地震科技交流活動部分之預算編列 100 萬元凍結五分之一，待交通部中央氣象局就過去促進國際及國內地震科技交流之成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十二)交通部中央氣象局 107 年度預算第 2 目「一般行政」項下編列 5 億 4,383 萬 4 千元，鑑於氣象局於近日接連傳出職場霸凌、性騷擾相關傳聞，顯見相關行政系統之內部人員管理上已然出現結構性問題，卻未能妥善處理。然經查氣象局在其組成之性別平等工作小組中，民間代表僅占 2 人，顯違反行政院《各部會性別平等專案小組運作原則》中「外聘民間委員 3 至 7 人，其中至少含 1 位現任行政院性別平等會（以下簡稱性別平等會）委員。」之規定。顯見氣象局於相關局內行政業務上亦執行不利。爰凍結該預算十分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面改善報告後，始得動支。

(十三)交通部中央氣象局 107 年度預算第 3 目「氣象測報」項下「氣象觀測—業務費—物品」購置高空觀測探空耗材編列 1,825 萬元，惟查見台灣採購網有關交通部中央氣象局 2017 年（106 年）公開招標案件列表，已列有 107 至 109 年度臺北氣象站高空觀測用氮氣採購案預算或預估採購金額：554 萬 4 千元、107 至 109 年度花蓮氣象站高空觀測用氮氣採購案預算或預估採購金額 656 萬 7 千元。經查該氮氣屬氣象觀測使用之經常性耗材，是否有需預先於 3 年前採購？且是在預算尚未通過之前就招標發包。爰凍結該預算五分之一，待交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)交通部中央氣象局 107 年度預算第 3 目「氣象測報」項下「氣象觀測」編列 6,483 萬 7 千元。在其出版天文日曆、印製太陽黑子觀測報告、日曆資料表及日出日沒時刻表等相關資料 60 萬元，與去年相同，然經查近 3 年之出版與銷售狀況，共計印刷 6 萬 8,570 冊，卻僅銷售 1,348 冊，顯見氣象局未有針對相

關狀況進行改善。為避免資源之浪費，或致生不必要之倉儲成本，爰凍結該預算十分之一，俟交通部中央氣象局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

近三年天文日曆、太陽黑子觀測報告、日曆資料、日出日沒時刻表之出版數量與銷售點與銷售數量。

出版年份	出版數量(冊)	本局(含外站)臨櫃/網路申購銷售數量	國家書店銷售量	五南書局銷售量
2017	1 萬 7,570	33	120	160
2016	2 萬 5,500	277	120	160
2015	2 萬 5,500	198	120	160

另關於太陽黑子報告、日曆資料表及日出日沒時刻表，自 2015 年起均以電子檔於全球資訊網提供外界使用，不再以紙張類出版。

(以上資料為中央氣象局提供)

(十五)交通部中央氣象局 107 年度預算第 4 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」項下編列 5,602 萬 7 千元辦理「所屬各氣象站房舍圍牆整修工程」，其中 4,439 萬 6 千元辦理彰化氣象站辦公廳舍新建第二期工程及列管建物耐震補強工程等。經查，彰化氣象站新建工程自 103 年辦理選址，累計至 106 年 8 月底執行率僅有 3.37%，進度嚴重落後，而列管建物耐震補強工程亦有進度落後情形，為確保建築物使用安全，應積極推動相關工程進行，爰 107 年度預算第 4 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」編列 5,602 萬 7 千元凍結五分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十六)有鑑於交通部中央氣象局 107 年度預算第 4 目「一般建築及設備」第 1 節「營建工程」項下「所屬各氣象站房舍圍牆整修工程—設備及投資—房屋建築及設備費」編列 4,439 萬 6 千元，預計彰化氣象站辦公廳舍新建第二期工程及列管建物耐震補強工程等。經查：彰化氣象站自 103 年度辦理選址迄今延宕

多時，本案截至 106 年度累計預算數 2,333 萬 5 千元，累計至 106 年 8 月底止執行數 78 萬 6 千元，預算執行率僅 3.37%。又氣象局近年來辦理多項列管建物耐震補強工程，竹子湖氣象站截至 106 年 8 月底僅達規劃設計與監造採購案招標作業，106 年度完工目標恐不易達成。107 年度預算編列 1,525 萬元，預計辦理高雄及花蓮氣象站站房 2 項耐震補強工程，與 86 至 88 年底新增列管案件預計辦理詳評之 3 棟建物（七股、花蓮及墾丁氣象雷達站），允宜確實辦理，以維相關房舍安全。為免浪費公帑，爰該項計畫預算編列 4,439 萬 6 千元凍結五分之一，俟交通部中央氣象局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(十七)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫，將透過客製化方式產製與研發符合漁業界作業所需之短期天氣與長期氣候監測、預報資訊，規劃建置以天氣（豪雨、低溫）及氣候（旱、澇）資訊為基礎之動態性漁業氣候經濟效益評估與決策系統。

鑑於政府應落實保障漁民基本生活之意旨，針對本「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫，交通部中央氣象局應積極辦理，以保障漁民之社會基本生活水準，避免因為天候影響漁民生活。

(十八)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」編列 3,766 萬 3 千元，預計辦理產製農漁業客製化天氣與氣候資訊、建置氣象資訊運用平台及農漁業經濟效益評估決策系統等。

由於全球天候異常事件頻傳，影響社會與經濟活動之運作，如 103 及 104 年間乾旱，造成農田停灌面積 4.3 萬公頃，政府提供補償總金額約 27 億元；105 年 1 月嚴重寒流、尼伯特颱風、莫蘭蒂颱風及梅姬颱風合計造成約 107 億元農業損失；為有效降低氣候變遷衝擊對農漁業造成之損害，交通部中央氣象局前段之計畫應積極辦理，以提升我國農業產值並落實政府照顧農民之意



旨。

(十九)鑑於全球天候異常事件頻傳，影響社會與經濟活動之運作甚鉅，如我國 103 及 104 年間之乾旱現象，造成農田停灌面積 4.3 萬公頃；105 年 1 月嚴重寒流、尼伯特颱風、莫蘭蒂颱風及梅姬颱風合計造成約 107 億元農業鉅額損失。本次交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 1 節「氣象科技研究」項下「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」編列 3,766 萬 3 千元，惟相關計畫應進行跨部會整合，避免資訊未整合無法完成農業客製化資訊服務，爰要求交通部中央氣象局應與國家災害防救科技中心及行政院農業委員會先行整合資源，俾能發揮功效，並要求中央氣象局應於半年內提供相關辦理情形予立法院交通委員會。

(二十)交通部中央氣象局 107 年度預算第 1 目「氣象科技研究發展」第 4 節「地震測報」項下「地震測報」分支計畫編列 1 億 0,835 萬 8 千元，預計辦理地震海嘯監測、建置高品質深井地震觀測站、維持「臺灣東部海域電纜式海底地震儀及海洋物理觀測系統」現有陸上站設施與海底觀測系統之運作……等地震測報相關業務。

中央氣象局因既有海纜系統於 103 年 5 月 26 日故障，為處理此故障事件並顧及海纜系統較井下地震站更為優先，將原已核定之「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫（104—106 年）」，採取故障修復與擴建併案辦理。

為達到中央氣象局所訂以下目標：「1.對於東部外海災害地震，將可提供至少 10~20 秒預警時間。2.網內地震比率達 90%。3.地震定位品質最差等級事件比率降至 10%。4.由海纜觀測站最早偵測到地震之比率可提升至 25%。」，交通部中央氣象局應確實辦理相關養護作業，避免故障再度發生。

(二十一)台灣地震威脅大多來自台灣東部外海，規模 6 以上的地震有七成發生在東部外海，規模 7 以上的地震更高達八成，而琉球海溝更被專家學者認為未來會發生地震規模超過 8 的高潛勢地區，有鑑於此，中央氣象局應建置一條監測台灣東部外海地震與海嘯的海底電纜，該海纜系統如果完整建置完

成，除了可以增加東部海域強震預警時間、東部海域海嘯的應變時間，且縮小地震預警盲區，對於防救災的效能提升有非常大的助益，但到目前為止，只建置宜蘭頭城向外延伸 115 公里的監測海纜，仍不足以因應防災需求。

106 年度交通部中央氣象局於前瞻計畫第一階段第一期預算申請通過 3.27 億元預算，其經費為執行「監測台灣東部外海地震與海嘯的海底電纜第三期擴建計畫」，目前規劃該計畫將再延伸海纜 500 公里以上，繞過整個台灣東部與恆春半島，並於屏東枋山中華電信海纜站登陸上岸，完整建置對台灣東部及南部的地震與海嘯防線。

爰要求交通部協調國家發展委員會與科技部，對中央氣象局在前瞻計畫第一階段的第二期、第三期編列充足的預算，使該項計畫能夠順利執行完成。

(二十二)近年極端氣候影響下，氣溫屢創新高。在高溫下，熱傷害急診的人數也不斷增加，依衛生福利部 2016 年急診熱傷害統計資料，以 6、7、8 月計算，3 個月就有 1,791 人次因熱傷害掛急診。為了讓民眾能夠更警惕高溫的狀況，中央氣象局應在氣象預報中增加高溫資訊之發布。

以日本氣象廳為例，為了防治中暑，有「高溫注意情報」、「異常天候早期警戒情報」。其中「高溫注意情報」是當日或隔日氣溫可能超過 35 度以上就會發布。而我國中央氣象局的「災害性天氣特報」中僅有「低溫特報」、「豪大雨特報」、「濃霧特報」、「強風特報」。

身處亞熱帶的台灣理應比身處溫帶的日本更需要「高溫特報」來預防熱傷害。爰要求交通部中央氣象局應該研擬在氣象預報中增加高溫資訊之發布。

(二十三)目前颱風天是否停班停課，地方首長主要是依據中央氣象局預報資料宣布，多次因誤判導致民怨，或者地方首長未依中央氣象局資料決定反而符合實際天候。請交通部中央氣象局提供近 5 年來地方政府發布停班停課和中

央氣象局公布資料，和實際狀況的落差，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十四)台灣位處環太平洋地震帶上，平均每年發生 4 千多起大小地震，故廣泛應用強震即時警報系統以有效降低未來可能發生的地震災害，屬中央氣象局之重要職責。經查，現行地震預警技術可分為區域型與現地型兩種，區域型預警雖能提供較準確的資訊，但僅對震央 70 公里外的地區有效，70 公里內則屬於地震預警的盲區，無法在強震波到達前收到地震警報。由於台灣地狹人稠之地理特性，一旦大規模地震發生於島內，如 1999 年造成 2,434 人死亡、近 11 萬戶房屋倒塌的 921 集集大地震，將有大半範圍位於盲區內。因此，能較迅速發出地震訊息且預警盲區較小的現地型地震預警技術也成為台灣地震預警發展的重要一環，惟現地型地震預警系統目前尚未能確實有效應用。爰此，要求交通部中央氣象局應落實相關技術於實際防災應用，並積極推動區域型與現地型強震即時警報之技術暨系統整合，以避免此兩類系統出現預警結果不一致之情況，提升地震即時預警的準確性及實際應用效益，減少地震測站重複設置之資源浪費，以期將地震災損減至最低。

(二十五)中央氣象局辦理「為民服務不定期考核績效」，然考核委員竟皆為中央氣象局內部官員，沒有納入民眾或第三方評鑑單位之意見；又受考核的氣象預報中心及氣象站在總分 1,000 分中皆獲得超過 800 分，令人質疑評分標準及考核結果之實質意義。爰此，要求交通部中央氣象局未來辦理「為民服務不定期考核績效」，應納入民眾意見調查或由公正第三方單位代為考核，以提升考核結果之公信力。

(二十六)交通部中央氣象局所掌握之氣溫、水象、天文、大氣汙染等氣象相關資訊多元，惟查該局官方網頁連結紊亂，資訊繁雜，民眾查詢使用相當不便利。建議交通部中央氣象局應儘速於 2 個月內檢討目前官方網頁呈現之方式，並就未來如何進一步提供細部氣象資訊（如每城鎮每小時之氣象資訊）

之相關規劃說明。

(二十七)交通部中央氣象局 107 年度預算第 3 目「氣象測報」項下「氣象通信及雷達測報」編列 2,428 萬 7 千元。比較台灣目前是以圖片方式，延時提供雷達資訊之狀況，目前世界各國中美國 NOAA、澳洲氣象局、日本 JMA、歐盟，均已做到以免費，或是僅收取資料傳輸費用方式，實時提供 RAW DATA 讓民眾參考，並賦予民間得以加值應用之可能。鑑於中央氣象局之資料應為全民之共享之資訊，除經中央氣象局另以預算所協助進行之加值服務外，均應以 OPEN DATA 之精神釋放，同時亦能刺激民間創新服務之生成，爰建請交通部中央氣象局評估 3 個月內比照美國或歐洲，釋出關於各地測站與雷達測站之原始資訊，俾利台灣之氣象產業與創新應用發展。

(二十八)鑑於目前各大專院校大氣科系畢業生每年約有近 180 名，然由於中央氣象局以資訊壟斷方式打壓國內氣象產業之發展，致使目前畢業生從事相關產業之比例不足五成，使相關高教資源虛擲。反觀，台灣在氣象傳播工作上泰半卻由非專業人士掌握，以致聳動氣象報導屢見不鮮，但中央氣象局在面對相關問題部分，卻僅多以消極處理方式，透過無效的開課試圖迴避社會各界質疑。考量中央氣象局做為國內氣象主管機關與證照發放機關，實有端正相關風氣之責任，爰建請交通部中央氣象局針對前述狀況於半年內向立法院交通委員會提出改善策略之書面報告。

(二十九)交通部中央氣象局 107 年度預算新增「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫第 1 年經費 3,766 萬 3 千元，將精進「氣候變遷應用服務能力發展計畫（103—106 年）」之成果，除加強防災、預警效果外，進而創造氣象資訊應用於農漁業氣象經濟效益評估及決策系統，達到創造農漁業經濟效益之目標，允宜積極辦理。爰要求交通部中央氣象局於半年內向立法院交通委員會提出客製化台灣長期氣候資料庫相關應用之書面報告。

(三十)目前網路社團或粉絲專頁，對於氣象預報基於搶快、增加點閱率、增加人數

等各種理由，而以誇張、聳動、片段之方式預報氣象，造成國人對於氣象預報的混淆。因此交通部中央氣象局應依氣象法相關規定，要求此類氣象文改善或加註非屬交通部中央氣象局正式預報等警語。

(三十一)中央氣象局持續執行為期 4 年的「氣象資訊之智慧應用服務計畫」，主要工作內容包含建置氣象資料開放平台及智慧化資料隨選功能，目前於中央氣象局網站中，難以迅速找到所需資料，不利於民眾查閱。故建議交通部中央氣象局應儘速改善，優化其官方網站以便民使用，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出詳細改善計畫之書面報告。

(三十二)鑑於近年來全球氣候異常，造成農業損失事件頻傳，交通部中央氣象局 107 年度預算「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫，以期降低氣候變遷對農漁業所造成之衝擊。該計畫第 1 年經費編列 3,766 萬 3 千元，將精進「氣候變遷應用服務能力發展計畫（103—106 年）」之成果，除加強防災、預警效果外，進而創造氣象資訊應用於農漁業氣象經濟效益評估及決策系統，達到創造農漁業經濟效益之目標。由於是項計畫屬新增計畫，目前看來目標正確，但尚無法看出任何成效，爰要求交通部中央氣象局應於 6 個月內向立法院交通委員會提出該項計畫推動之成效書面報告，以利國會有效監督，避免虛耗公帑。

(三十三)鑑於近年是否放颱風假時有爭議，雖發布停止上班上課之作業程序於「天然災害停止上班及上課作業辦法」中訂有相關規定，然中央氣象局之氣象預報資料可說是地方首長發布是否停班課訊息的重要參考，為免減少地方首長誤判情形發生，爰要求交通部中央氣象局應就現有法制面與各地方首長建立橫向聯繫管道，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出未來決策可資密切合作之書面檢討報告，俾利中央氣象局有效發揮專業，協助地方首長更嚴謹的資訊獲得而減少是否放颱風假的爭議。

第 4 項 觀光局及所屬原列 48 億 3,653 萬 5 千元，減列：

(一)第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」10 萬元。

(二)第 2 目「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」10 萬元。

共計減列 20 萬元，其餘均照列，改列為 48 億 3,633 萬 5 千元。

本項通過決議 70 項：

- (一)交通部觀光局及所屬 107 年度預算有關「勞動派遣」編列 1,091 萬 6 千元，預計進用 20 名派遣人力，較 106 年度增加 10 名派遣人力，惟派遣人力運用容易導致勞工薪資低下，造成工作不穩定，且容易產生同工不同酬的狀況發生，政府機關應減少相關人力運用，更不應有增加使用的狀況發生，爰此，107 年度預算有關「勞動派遣」編列 1,091 萬 6 千元凍結五分之一，待交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會就增加運用派遣人力之必要性，及相關人力運用之勞動權益保障，提出書面報告後，始得動支
- (二)交通部觀光局及所屬 107 年度預算有關「勞務承攬」編列 6,874 萬 9 千元，預計進用 154 名勞務承攬人力，然而勞務承攬人力運用容易導致勞工薪資低下，造成工作不穩定，且容易產生同工不同酬的狀況發生，政府機關應減少相關人力運用，爰此，107 年度有關「勞務承攬」預算編列 6,874 萬 9 千元，凍結五分之一，待交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會就增加運用勞務承攬人力之必要性，及相關人力運用之勞動權益保障，提出書面報告後，始得動支。
- (三)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列「業務費」4,034 萬 5 千元。查目前民間一般甲、乙種旅行社辦理郵輪國外旅遊時，係以交通部觀光局函頒之國外旅遊定型化契約範本附加已報請該局核准之「郵輪特別協議書」與旅客訂約。然消費者文教基金會 106 年 7 月 19 日針對台灣郵輪旅遊行程欠缺保障問題召開記者會，會中表示目前多數代理郵輪套裝行程之旅行社仍有不符相關規定之訂金規範，致使消費者權益無法受到積極保障。

查觀光局觀業字第 1043001793 號文，觀光局於 103 年 8 月 26 日便曾邀集行政院消費者保護處、消保官、交通部及航港局、旅行業及產險業者會商，商議未來短、中長期因應之作法，文中並指稱未來以訂定郵輪國外旅遊定型化契

約應記載及不得記載暨契約書範本為目標。惟考量 103 年至今已逾 3 年，觀光局之法制作業時程容有延遲之狀況。

雖交通部觀光局 106 年曾表示將加速審查草案內容，並依《消費者保護法》規定送行政院消費者保護處審議。惟仍未確實說明具體之法制作業期程，爰此，為加速相關法制作業之推動以維繫消費者權益保障，凍結該筆預算十分之一，待交通部觀光局提出具體法制作業方針與期程規劃，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持」費用 4,254 萬 1 千元，其中「業務費—物品」編列 163 萬 5 千元。

惟 106 年度本筆預算僅編列 138 萬 2 千元，107 年度增列 25 萬 3 千元，增加幅度高達 18%，卻未新增其他工作項目，為避免浪費政府公帑，爰凍結該筆預算十分之一，俟交通部觀光局針對「物品」未新增工作項目卻擴編經費於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「一般行政」項下「資訊管理—業務費—資訊服務費」編列 1,607 萬 3 千元，較 106 年度增加 152 萬 3 千元，其中每年均編列眾多預算用以相關內部管理系統及台灣觀光資訊網之擴充與維護，然而從網站內容及型態卻無明顯進步，爰該預算凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)有鑑於交通部觀光局及所屬 107 年度預算第 2 目「觀光業務」項下「觀光國際事務」編列 7,066 萬 1 千元，以作為推展國際會議市場、聯合民間及地方政府辦理觀光國際事務、加強對目標市場推廣之用，較 105 年度編列經費 5,793 萬 7 千元，106 年度編列經費 6,898 萬 3 千元，呈現逐年增加。此時，台灣面臨陸客下滑之觀光景氣低迷時候，理應把握機會整合各公私部門及觀光產業界，全力投入國際宣導行銷，然從預算書說明看來今年預算編列跟往年差不多，看不出有特別作為？觀光局號稱要將台灣推動成為觀光大國，似乎仍有待努力。爰此，該項計畫預算凍結之五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員

會提出書面檢討報告後，始得動支。

- (七)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下編列 10 億 3,750 萬 8 千元包含「觀光國際事務——一般事務費」6,730 萬 9 千元。

惟該局預算說明上僅表示辦理駐外辦事處轄區內經查性一般工務、公關工作或特定工作所需各專項費用，卻從未明列各駐外辦事處轄區範圍及其實質內容以供立法院核實審查，顯有失職；且 106 年許多駐外辦事處皆未提升實質來台人數，我國觀光外匯收入更連兩年減退，107 年度竟增加本筆經費 420 萬元，亦未提出說明。而 106 年奉核設立曼谷據點，迄今仍未設置，明顯與新南向政策方向有異。

爰此，凍結該筆預算五分之一，俟交通部觀光局將各駐外辦事處近 2 年相關辦理業務及宣導經費來源與相關成效提出說明，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (八)交通部觀光局及所屬 107 年度預算第 2 目「觀光業務」項下「觀光國際事務——一般事務費」編列 6,730 萬 9 千元，是辦理駐外辦事處轄區內經常性一般公務、公關工作或特定工作所需之各專項費用（如辦公室租金等）。惟觀光局共設有東京等 12 處辦事處，預算編列並沒有說明各駐外辦事處所需費用及預算支用情形，而且在沒有說明原因的情形下，107 年度預算較 106 年度之 6,310 萬 9 千元增加 420 萬元。爰 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務——業務費——一般事務費」編列 6,730 萬 9 千元凍結五分之一，俟交通部觀光局就各駐外辦事處預算分配及支用情形，暨相關業務辦理績效，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (九)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務——業務費」編列 7,066 萬 1 千元辦理我國觀光宣傳、推廣之業務。查 107 年度交通部觀光局之年度施政目標，係推動「Tourism 2020 台灣永續觀光發展策略」，透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」5 大策略，以達成觀光產業優化轉型、開發在地旅遊亮點、引導智慧觀光加值



應用、推廣綠色運輸及關懷旅遊等目的。

惟查本計畫目前尚未通過行政院院會核定，故觀光局逕行編列預算明顯不符合《預算法》第 34 條之精神，預算編列有欠妥適。又該局為何逕以未核定之前開計畫取代尚在執行中「觀光大國行動方案（104—107 年）」，而就其計畫目的與執行必要性及預期效益，均未有詳細之說明與分析。爰此，107 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務—業務費」編列 7,066 萬 1 千元凍結五分之一，待本計畫送交行政院院會審議通過，並俟交通部觀光局將完整之計畫內容於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光國際事務」編列 7,066 萬 1 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局協調各部會完成針對登山觀光中，登山路線分級制之規劃並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十一)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃」編列 1,261 萬 5 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出觀光業務調查研究方法改善與檢討之書面報告後，始得動支。

(十二)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」編列 10 億 3,750 萬 8 千元，其中「觀光業務調查與規劃」編列 1,261 萬 5 千元。

經查，本筆業務係辦理觀光資料統計、觀光資料蒐集及出版、觀光文學藝術作品甄選、旅客消費及動向調查等業務。惟我國現已逾兩年國外來台觀光人數破千萬人，其來台旅客消費及動向調查之調查人數仍未破萬，致使數據統計失真，無法完整呈現整體樣態；甚於國人旅遊狀況調查中，未將民眾認為有待改進之項目列入調查，整體調查結果報喜不報憂，嚴重誤導觀光局政策方向。

爰此，凍結該筆預算五分之一，俟交通部觀光局將其改善情形提出說明，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。

(十三)交通部觀光局及所屬 107 年度預算第 2 目「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃」編列 1,261 萬 5 千元，辦理觀光資料統計等業務。經查，101 至 105 年近 5 年來，來台旅客由 731 萬 1,470 人次增加至 1,069 萬 0,279 人次，國人國內旅遊由 1 億 4,206 萬 9 千旅次增加至 1 億 9,037 萬 6 千旅次；而如國家風景區等國內主要觀光遊憩據點的參觀人數，反而在 103 年開始呈現衰退的現象（如下表），其原因可能是來台旅客或國人國內旅遊的習慣已經改變，或是現有主要觀光遊憩據點已不具吸引力。鑑於觀光局每年都對所轄各國家風景區投注鉅額的開發與管理經費，如 107 年度所編列預算達 29 億 1,804 萬 3 千元、占觀光局單位預算的 60.33%。為期政府有限資源能夠達到最大效益，爰 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃」編列 1,261 萬 5 千元凍結五分之一，俟交通部觀光局於 3 個月內就前述現象進行提出調查、分析，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

	來台旅客(人次)	國人國內旅遊(旅次)	主要觀光遊憩據點 參觀人數
101	731 萬 1470 人次	1 億 4206 萬 9000 旅次	2 億 7439 萬 2314 人次
102	801 萬 6280 人次	1 億 4261 萬 5000 旅次	2 億 6863 萬 4049 人次
103	991 萬 0204 人次	1 億 5626 萬旅次	2 億 8807 萬 4468 人次
104	1043 萬 9785 人次	1 億 7852 萬 4000 旅次	2 億 8523 萬 1356 人次
105	1069 萬 0279 人次	1 億 9037 萬 6000 旅次	2 億 8074 萬 5275 人次

資料來源：整理自觀光局官網「觀光統計」資料

(十四)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃—業務費—委辦費」編列 959 萬元，用以委託辦理來台旅客消費及動向調查等 3 項計畫。經查，此 3 項業務均為例行性之數據調查統計或資料編印，此等數據對於觀光局業務之推動是否提供助益，從觀光局觀光政策及業務推動狀況並未反應此等計畫之功效，爰凍結該預算五分之一，俟交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (十五)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃—業務費—委辦費」編列 959 萬元，其中主要辦理項目為來臺旅客消費及動向調查、國人旅遊狀況調查，然而調查內容仍有改善空間，爰此，107 年度「委辦費」有關來臺旅客消費及動向調查、國人旅遊狀況調查之相關預算，107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務調查與規劃—業務費—委辦費」編列 959 萬元凍結五分之一，待交通部觀光局就相關調查之改善與精進於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十六)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」編列 462 萬 7 千元，凍結 50 萬元，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (十七)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光資源保育與開發」編列 462 萬 7 千元，經查近年來國內露營活動盛行，參與露營活動者人次更是逐年攀升，然而露營違法亂象層出不窮，甚者嚴重影響國土山林保育。交通部觀光局雖連年編列「觀光資源保育與開發」此項預算，卻長期忽視露營衍生環境影響之相關問題，爰此，凍結該筆預算五分之一，待交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討改善之書面報告後，始得動支。
- (十八)交通部觀光局及所屬 107 年度預算第 2 目「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 373 萬 6 千元、「國民旅遊事業管理與推廣」編列 991 萬 2 千元，合計 1,364 萬 8 千元，辦理觀光從業人員專業知能、提高服務品質、健全組織管理，保障旅客合法權益與維護旅遊交通安全，以及辦理策劃發展國民旅遊業務、加強觀光施樂設施管理及推廣國民休閒旅遊等業務。經查，觀光局為因應中國人民來台觀光團縮減，訂定「擴大國旅補助要點」以補助接待中國觀光團之業者進行轉型，卻被審計部在 105 年度總決算審核報告指出，觀光局有未檢核業者所提資料是否符合規定即撥付補助款，致使部分旅行社涉嫌虛偽造假冒領補助款等等，事前規劃未臻周詳、補助經

費核銷審核欠嚴謹之缺失。爰 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」373 萬 6 千元、「國民旅遊事業管理與推廣」991 萬 2 千元，合計編列 1,364 萬 8 千元凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(十九)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」編列 10 億 3,750 萬 8 千元，項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」373 萬 6 千元。

惟本筆費用自 106 年度編列 473 萬 6 千元，107 年度該業務所辦理項目皆未改變，費用卻減少 27%，而業務卻無明顯縮減，顯有將相關一般事務費用支出挪移至觀光發展基金之疑慮。

爰此，107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 373 萬 6 千元凍結五分之一，俟交通部觀光局針對上述疑慮提出說明，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 373 萬 6 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十一)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練」編列 373 萬 6 千元，凍結五分之一，待交通部觀光局規劃常態辦理「稀少語別導遊輔導考照培訓」及「稀少語旅遊輔助人員訓練」相關課程，建立稀少語別人才資料庫網站，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十二)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練—業務費—一般事務費」編列 203 萬 6 千元，辦理旅行業健全組織管理、保障消費者權益與旅遊消費安全業務。

惟查 106 年旅遊安全事件頻傳，106 年 2 月 13 日國道 5 號「蝶戀花」旅行社遊覽車翻覆事故、9 月 12 日阿羅哈客運國道 1 號岡山交流道事故等事件均引起各界對於台灣旅遊安全之疑慮，然截至 106 年 9 月，觀光局仍

未對外公佈今年觀光總體檢作業報告，也未公開年初「旅行社及遊覽車客運業聯合稽查專案計畫」之稽查報告內容，顯見觀光安全之問題仍亟待改善。

爰此，為維護旅客安全與旅遊品質，107 年度預算「觀光業務」項下「觀光業務管理與服務及從業人員訓練—業務費—一般事務費」編列 203 萬 6 千元凍結五分之一，待交通部觀光局提出具體監督、改善觀光旅遊業、住宿業經營品質之規劃，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十三)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 991 萬 2 千元，凍結 50 萬元，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十四)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 991 萬 2 千元，為策劃發展國民旅遊業務及推廣國民休閒旅遊之業務辦理。經查該局於 105 年 11 月 4 日曾發布「補助接待大陸地區人民來台觀光業務受衝擊之旅行業辦理國內旅遊實施要點」，挹注高達 3 億元之資金協助原接待中國大陸團客之旅行業者，期與國旅業者合作並進一步轉型。

惟前開政策因執行上欠缺詳細之規劃考量，反遭旅行業者濫領補助，並致使國內旅遊市場產生不公平競爭之情形。爰此，107 年度預算「觀光業務」項下「國民旅遊事業管理與推廣」編列 991 萬 2 千元凍結五分之一，待交通部觀光局就前開政策之執行狀況於 1 個月內向立法院交通委員會提出具體檢討之書面報告後，始得動支。

(二十五)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」編列 10 億 3,750 萬 8 千元，其中「旅館及民宿之管理與輔導」編列 535 萬 5 千元。

惟觀光局旅宿管理輔導多年，不僅違法民宿管理無方，更放任旅宿業者恣意抬高價錢。經查，於 104 至 105 年，據觀光局統計我國風景區內一

般觀光飯店平均房價竟從 2,967 元大幅升高到 4,050 元，提高了 36%，已嚴重影響我國國民旅遊之價格。

再查，根據觀光局 105 年國人旅遊狀況調查，其國內旅遊之旅遊住宿方式中，我國民眾國內旅遊當日來回與住宿親友家合計高達八成，顯然國內旅遊住宿管理制度全面失控，實應針對旅宿業進行整體檢討改進之必要。

爰此，凍結該筆預算五分之一，俟交通部觀光局針對旅宿業管理輔導於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)交通部觀光局及所屬 107 年度預算第 2 目「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」編列 535 萬 5 千元，辦理輔導觀光旅館業、旅館業及民宿建立完整管理體系等業務。經查，中國來台旅客人數減少，但實際上整體來台旅客仍然由 101 年的 731 萬 1,470 人次增加至 105 年的 1,069 萬 0,279 人次。其中，106 年 1 至 10 月一般旅館總數計 3,818 家、民宿 8,221 家，較 104 及 105 年同期增加，但在同時不合法的旅館與民宿不減反增，不利旅客獲得合法、質優的旅宿服務。爰 107 年度預算「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」編列 535 萬 5 千元凍結五分之一，俟交通部觀光局提出具體改善方案，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十七)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理與輔導」編列 535 萬 5 千元，用以輔導觀光旅館業、旅館業及民宿建立完整管理體系等業務。經查，台灣各地違法民宿數量龐大，雖主管機關及地方政府均努力輔導改善，但成效有限，例如日前 CNN 評選台灣十大民宿，竟高達 9 家存在違法狀況。然而觀光局長久以來漠視相關問題存在，未積極盤點政策與法令，亦未加強稽查，對於觀光客之住宿安全造成嚴重威脅。爰凍結該筆預算五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (二十八)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「旅館及民宿之管理及輔導」編列 535 萬 5 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (二十九)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「旅遊服務中心」編列 360 萬 2 千元，凍結 50 萬元，俟交通部觀光局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三十)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「觀光業務」項下「補助交通作業基金」編列 9 億 2,700 萬元，凍結十分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三十一)107 年度交通部觀光局及所屬歲出預算第 2 目「觀光業務」項下「補助交通作業基金」編列 9 億 2,700 萬元，係配合觀光發展基金辦理「跨域亮點及特色增值計畫（104—107 年）」補助地方政府所需經費。經查，「跨域亮點及特色增值計畫（104—107 年）」原由觀光局單位預算編列，總經費 56 億元，屬於 104 至 107 年之 4 年計畫，計畫項下包括「跨域亮點計畫」及「遊憩據點特色增值計畫」。現分別由公務預算及作業基金編列，未依「預算法」第 39 條列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，且同一計畫經費跨列於公務預算及作業基金，有違預算制度精神，且難以有效衡量計畫之整體效益及責任歸屬。爰此，107 年度交通部觀光局及所屬歲出預算第 2 目「觀光業務」項下「補助交通作業基金」編列 9 億 2,700 萬元，凍結十分之一，俟交通部觀光局就計畫內容、期程以及執行情形，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三十二)107 年度交通部觀光局及所屬單位預算「國家風景區開發與管理」編列 29 億 1,804 萬 3 千元，凍結 10 萬元，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。
- (三十三)交通部觀光局於觀光發展基金研擬「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展策略（106—109 年）」相關計畫推動我國觀光多元市場及轉型，惟查該計畫雖

經行政院原則同意訂定，相關計畫迄 106 年 8 月仍未經行政院核定，且觀光局自 104 年起推動「觀光大國行動方案」，計畫總需求 157.81 億元，尚未執行完畢，且其中許多子計畫相似程度甚高，新舊計畫如何銜接？如何提升計畫執行之效益？觀光局未在預算書內說明，爰此，交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」辦理「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年）」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，凍結五分之一，待交通部觀光局檢討改進相關計畫措施並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十四)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，係為辦理「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年）」，累計至 106 年度公務預算及觀光作業基金已編列預算數 69.51 億元，惟迄 106 年 8 月底「國家風景區整體發展暨財務計畫」尚未陳報行政院即編列預算，與國家發展委員會溝通協調機制有待加強，且目前整體財務自償率為 20.56%，部分子計畫財務自償率偏低現象仍未改善，顯見規劃有欠周延。故凍結交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元之五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內研謀改善方法並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

重要觀光景點建設中程計畫經費及財務自償率一覽表

單位：億元；%

國家風景區 建設計畫	計畫總經費 (105-108 年)	財務自 償率%	至 106 年度 累計預算數		107 年度 預算案數	
			公務	基金	公務	基金
東北角暨 宜蘭海岸	9.20	27.53	4.63	0.30	2.07	0.23
北海岸及 觀音山	11.25	27.23	4.70	0.30	2.10	0.23



日月潭	11.18	25.00	5.13	0.40	2.58	0.24
參山	7.20	25.04	3.60	0.30	1.57	0.23
阿里山	12.71	25.27	6.36	0.30	3.10	0.23
雲嘉南濱海	12.00	26.31	5.69	0.30	2.76	0.23
西拉雅	6.00	9.57	3.58	0.30	1.27	0.23
茂林	9.44	15.52	4.77	0.30	2.00	0.23
大鵬灣	16.65	27.86	7.63	0.30	3.25	0.23
東部海岸	9.20	9.17	4.65	0.30	1.80	0.23
花東縱谷	12.00	11.50	5.70	0.30	2.76	0.23
澎湖	8.00	15.10	4.38	0.30	2.02	0.23
馬祖	7.68	6.06	4.69	0.30	1.44	0.23
合計	132.51	20.56	65.51	4.00	28.72	3.00

資料來源，觀光局提供。

(三十五)107 年度交通部觀光局及所屬預算歲出第 3 目「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，辦理「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）」，以強化觀光局所轄 13 個國家風景區既有重要觀光景點設施維護及經營管理。經查，101 至 105 年近五年，無論是來台旅客或者是國人國內旅遊都呈現成長的趨勢（如下表），但觀光局所轄國家風景區的參觀人數反而呈現停滯不前的現象，顯見觀光局所轄國家風景區軟硬體建設雖有其必要性，但是如果沒有其他配合措施，就不能有效發揮效益。爰此，107 年度交通部觀光局及所屬預算歲出第 3 目「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局提出具體旅客吸引方案，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。

	來台旅客(人次)	國人國內旅遊(旅次)	國家風景區參觀人數
101	731 萬 1,470 人次	1 億 4,206 萬 9,000 旅次	4,896 萬 3,098 人次
102	801 萬 6,280 人次	1 億 4,261 萬 5,000 旅次	4,494 萬 8,831 人次
103	991 萬 0,204 人次	1 億 5,626 萬旅次	5,087 萬 4,033 人次
104	1,043 萬 9,785 人次	1 億 7,852 萬 4,000 旅次	4,743 萬 9,019 人次
105	1,069 萬 0,279 人次	1 億 9,037 萬 6,000 旅次	4,742 萬 2,112 人次

資料來源：整理自觀光局官網「觀光統計」資料

(三十六)107 年度交通部觀光局及所屬預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，有關重要觀光景點建設中程計畫自 105 年度開始辦理，惟整體財務計畫尚未完備，且部分子計畫財務自償率偏低，最低僅為 6.5%，平均亦僅為 20.5%，允宜研謀改善，爰凍結該預算五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面改善計畫書面報告後，始得動支。

(三十七)107 年度交通部觀光局及所屬預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十八)目前國內主要觀光遊憩據點共計 307 個，105 年度來臺旅客人次及國人國內旅遊總旅次分別為 1,069 萬人次及 1.9 億旅次，均高於 103 及 104 年度，國內總觀光人次不斷增加，惟主要觀光遊憩據點之參觀旅客人次卻不增反減，交通部觀光局之相關政策與宣導有所缺失。

我國主要觀光遊憩據點參觀人次統計表

單位：百萬人次

年度	合計	國家公園	國家風景區	公營遊憩區	縣級風景特定區	森林遊樂區	海水浴場	民營遊憩區	寺廟	古蹟、歷史建物	其他
96	149.79	14.82	27.01	49.85	9.69	4.66	1.56	12.45	20.95	7.40	8.32

102	268.54	19.37	44.95	108.26	12.85	6.00	1.66	15.39	39.01	11.85	18.65
103	288.07	21.73	50.87	116.84	12.63	6.88	1.94	16.41	37.08	12.50	21.14
104	285.23	21.77	47.44	118.47	12.22	6.84	0.92	18.47	32.61	11.60	23.31
105	280.75	17.53	47.51	122.02	12.05	6.09	1.28	16.71	31.86	10.58	23.44
105 (1-6)	149.49	10.52	23.44	61.77	5.94	3.05	0.47	8.02	20.15	5.70	14.62
106 (1-6)	147.26	8.67	23.00	61.76	7.83	2.57	0.34	10.19	18.80	5.62	12.26

爰此，107 年度交通部觀光局及所屬預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(三十九)有鑑於交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」計畫項下「國家風景區建設計畫—重要觀光景點建設中程計畫」分別編列日月潭國家風景區建設計畫 2 億 5,820 萬元及阿里山國家風景區建設計畫 3 億 1,057 萬 7 千元，預計辦理多項國際及國內觀光景點重要建設計畫。經查：日月潭遊客服務中心興建案原係申請撥用水里聯勤招待所規劃作為南口服務區，惟興辦事業計畫未落實調查與評估法律可行性，而延宕多年；另阿里山太平雲梯及入口景觀區後續工程延宕多時，經解約後重新發包，行政效率有待提升。爰該二項計畫經費共計編列 5 億 6,877 萬 7 千元，凍結五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(四十)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」計畫項下「國家風景區建設計畫—重要觀光景點建設中程計畫」分別編列日月潭國家風景區建設計畫 2 億 5,820 萬元及阿里山國家風景區建設計畫 3 億 1,057 萬 7 千元，惟「日月潭遊客服務中心建置案」與「太平雲梯及入口景觀區後續工程」延宕多時，行政效率容有待提升。

爰此，凍結該 2 筆預算編列經費共計 5 億 6,877 萬 7 千元之五分之一，俟交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會針對行政效率之提升提出書面檢討報告後，始得動支。

(四十一)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」計畫項下「國家風景區建設計畫—重要景點觀光建設中程計畫（105—108 年）」續編列阿里山國家風景區建設計畫 3 億 1,057 萬 7 千元。經查，觀光局於 103 年度辦理「太平雲梯入口景觀區遊憩設施工程」，原計畫預計於 104 年 8 月 10 日完成，由於工程延宕，經終止契約並以「太平雲梯及入口景觀區後續工程」辦理未完工程之後續工程，該工程業於 105 年 7 月 5 日決標，原預計 106 年 6 月底前完工，卻再度延宕，詢據觀光局以 106 年 6 月起山區氣候午後大雨嚴重影響工程施工，將儘速完工為由回復。該工程原定 6 月底完工，本應考量 6 月山區氣候而提早施工，顯見主管機關規劃有欠周延，未善盡監督工程進度之職責。為監督政府施政，故凍結該計畫編列 3 億 1,057 萬 7 千元之五分之一，俟交通部觀光局妥慎驗收「太平雲梯及入口景觀區後續工程」並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四十二)交通部觀光局綜理台灣觀光事業宣傳與產業輔導事宜，並連年編列「觀光資源保育與開發」之相關預算。查觀光局日前公布之 106 年下半年度國際觀光宣傳影片內容係以台灣百岳美景的「親山篇」與海岸風光的「親海篇」作為主軸，欲以此推動台灣國際觀光之能見度。

惟觀光局對於外籍人士來台從事登山、水域活動，並未提供相對足夠之資訊予以因應，諸如入山證申請、國家公園入園許可申請、遊客人身安全保障均有無法確實與管理單位接軌之疑慮。考量觀光局做為我國觀光推動、相關產業扶植之主管機關，輔導者就其宣傳業務之執行，須審慎考量文宣內容與現實能否接軌，以落實政府機關各部會間之橫向溝通、合作。爰此，交通部觀光局應儘速於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關檢討

之說明，以同時兼顧宣傳效益與產業發展。

(四十三)經查 105 年 11 月 25 日行政院業已決議由交通部觀光局負責露營活動推廣與輔導及協助之主管單位，惟迄今將屆 1 年仍未見該局積極就露營活動之推廣與輔導及協助提出具體之政策，甚者連業者及消費者得參考之現有資訊亦未見該局協助統整於單一網頁提供，造成欲參與露營活動之業者及消費者無所適從。爰此，交通部觀光局應儘速於 2 個月內就目前國內與露營活動相關之營業與消費既有資訊，整合於單一網頁完善說明之。

(四十四)近年國內觀光型態及客源結構的改變，盛行由非屬旅行社之導遊或領隊、轉由當地導覽人員及地陪所規劃之在地深度旅遊，並透過網路社交之平台迅速發展。

惟查交通部觀光局雖已初步提出國內旅遊轉型之構想，但仍尚未就非屬《發展觀光條例》所規範業者或從業人員進行當地導覽或提供予消費者在地深度旅遊服務之相關商品等新興旅遊型態提出管理之對策，除難以進一步提升在地深度旅遊之品質，對於消費者權益之保障亦恐有所疏漏。爰此，交通部觀光局應儘速於 2 個月內就目前非屬《發展觀光條例》所規範之新興旅遊型態如何管理、推廣及輔導，向立法院交通委員會提出書面報告。

(四十五)由交通部觀光局提案之「花東永續旅遊自主門戶整合行銷計畫」刻正辦理草案規劃中，是花東基金自設立以來，少數由中央主動提案以促進花東產業發展計畫之一。為活用花東基金，創造最大效益，爰要求主辦單位交通部觀光局在本計畫實施後，亦應每季檢視施行成效，最遲應每半年作出相對應調整。

(四十六)因組織職掌之區分，我國國家公園—如東部地區著名觀光景點「太魯閣國家公園」—皆屬於內政部營建署管轄。有鑑於國家公園管理處業務執掌包含環境維護、保育研究、解說教育、各站之管理等，而遊憩服務僅為多項繁雜業務之一，因此在觀光規劃的能量上以及推動國際觀光的思維角度上

，遠不及觀光局等專責單位，爰此，要求交通部觀光局應以國家整體觀光推展與規劃為考量，主動協助各國家公園管理處，以期整合我國觀光資源，強化無煙函產業之發展願景。

(四十七)交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處及花東縱谷國家風景區管理處 107 年度預算分別編列 2 億 5,475 萬 7 千元、3 億 1,590 萬 8 千元，其中又以「企劃、工務、管理、遊憩」四課占管理處單位預算之大宗，近 3 年度預算編列詳如下表，然經詳查，工務課預算之比例又占大半數，此預算之編列疑有比例失衡之虞。有鑑於發展觀光不應只著重在硬體工程，而更應思考觀光發展的軟體建設，要求交通部觀光局應檢討並說明預算之編列原因，並應強化觀光發展的軟體建設項目。

花東縱谷國家風景區管理處

預算分配（單位：千元）

	四課總預算	企劃課	工務課	管理課	遊憩課
105 年	322,253	95,990 29.7%	183,242 56.8%	18,850 5.8%	24,171 7.7%
106 年	359,593	54,657 15.1%	252,226 70.1%	23,730 6.5%	28,980 8.3%
107 年	324,300	38,300 11.8%	240,000 74%	20,202 6.2%	25,500 8%

東部海岸國家風景區管理處

預算分配（單位：千元）

	四課總預算	企劃課	工務課	管理課	遊憩課
105 年	269,332	19,567 7.3%	208,447 77.3%	5,887 2.2%	35,431 13.2%
106 年	285,463	15,135 5.3%	225,000 78.8%	3,608 1.2%	41,720 14.7%
107 年	201,307	31,657 15.7%	144,000 71.5%	4,950 2.4%	20,700 10.4%

(四十八)交通部公路總局刻正辦理「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」之評估、規劃作業。有鑑於本計畫不僅僅單獨進行道路拓寬工程，其工程亦考量現地條件、沿線特色風光、區域產業發展、自然生態景觀等要點來進行設計與施工，預期將為東部地區的觀光發展帶來重大突破，爰此，要求交通部觀光局應主動、積極配合公路總局，立即盤點沿線觀光資源、提供道路規劃需求之資訊，以期共創我國公路觀光新契機。

(四十九)鑑於交通部觀光局於 105 年 11 月起為因應陸客團縮減，協助旅行業者轉型辦理國人國內旅遊，辦理「3 億元擴大國旅補助方案」，惟觀光局遭旅行業以不實資料詐領部分補助款，造成行政資源浪費，損及政府施政效能，更未有相關官員被懲處，觀光局顯然嚴重失職，爰要求交通部觀光局應於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(五十)有鑑於交通部觀光局 104 年底辦理補助國人住宿遊園精采行實施計畫、105 年底推出「3 億元擴大國旅補助方案」等方案推動實施計畫及策略，惟成效頗受社會大眾質疑，更傳出各種弊端，最後亦未能帶動整體國旅風氣之提升。爰要求交通部觀光局未來針對補助金額超過 1 億元以上，以獎補助費補助促進觀光發展之方案，須向立法院交通委員會溝通後，方得實施。

(五十一)鑑於交通部觀光局及所屬將「提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值」訂為 107 年度關鍵策略目標，關鍵績效指標將觀光整體收入成長率訂為 5.5%。然近年來我國觀光外匯收入隨來臺旅客結構及消費型態改變而減少，允宜檢討並有效整合聚焦推動觀光相關計畫、加強觀光市場風險控管機制並研謀對策。爰要求交通部觀光局於 2 個月內針對如何有效擴增觀光外匯收入向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，俾健全我國觀光市場。

(五十二)鑑於交通部觀光局及所屬 107 年度預算分別於「觀光業務」項下「補助交通作業基金」編列 9 億 2,700 萬元及「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，辦理重要觀光景點建設中程

計畫（105—108 年度）13 個國家風景區之重要觀光景點建設計畫。然中央政府近年積極興建觀光相關設施，挹注龐鉅資源提升軟硬體設施，惟部分觀光遊憩據點參觀人次卻不增反減，觀光局允宜檢討相關政策並加強宣導。爰要求交通部觀光局於 2 個月內針對如何提升推廣成效向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，以有效發揮預期功效。

(五十三)鑑於交通部觀光局 107 年度預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，辦理「重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度）」，分別有東北角暨宜蘭海岸風景區建設計畫等 13 個子計畫。經查：重要觀光景點建設中程計畫自 105 年度開始辦理，惟整體財務計畫尚未完備，且部分子計畫財務自償率偏低，允應研謀積極改善。爰要求交通部觀光局於 2 個月內針對健全財務計畫向立法院交通委員會提出相關書面檢討報告，以避免政府有限資源之浪費。

(五十四)基於原住民族基本法之精神，政府應尊重原住民族社會經濟組織型態，並且保障其工作機會，日月潭為目前台灣主要觀光景點之一，擁有眾多觀光人潮，目前日月潭周圍有「伊達邵」、「玄光寺」、「水上碼頭」、「文武廟」、「車埕」等 5 個街頭藝人表演點，日月潭周圍皆為邵族傳統領域，卻無對邵族有一定程度之保障與回饋，僅提供邵族「伊達邵」、「玄光寺」每月各 1 次之表演機會。

為充分保障邵族表演機會，觀光局已於 105 年 10 月推動伊達邵碼頭邵族街頭藝人表演專區，專區尚缺乏整體宣傳。爰此，要求交通部觀光局應依邵族族群特色，規劃表演專區整體宣傳計畫並執行，並於 107 年起，保障「玄光寺」表演點每週六、日之其中 1 日，提供予邵族街頭藝人。

(五十五)近年觀光客來台人次屢創新高，部分風景點人潮多，卻頻傳遍地垃圾，甚至生態遭破壞，交通部已預告修正「觀光地區與風景特定及自然人文生態觀光地區觀光保育費收取辦法」草案，未來到風景區遊玩，將創國內首例



可收取觀光保育費，最低 30 元，人潮眾多景點最高可收 200 元，並可依寒暑假、假日以及國籍訂出差別費率，旺季收費較貴，淡季較便宜，國外觀光客也可收費較高，法案預計 106 年底公告上路。於此肯定交通部及觀光局以價制量並衡酌環境負載力的作法，於此補充交通部觀光局可有更細膩、更彈性的差別收費方式，例如：

1. 為了鼓勵生育，高中以下學童及孩童均予免費優惠，並且承載學童及孩童入園的車輛可以給予優惠。
2. 65 歲以上銀髮族平日折扣或免費。
3. 國外觀光客要收費，但一定要搭配在台灣好行等推廣國際觀光課的套票中，刺激該套票的購買誘因。

(五十六)監察院調查報告已經指出，八仙塵爆案，新北市政府管理有缺失，新北市政府拿「社會的善款」賠償家屬，慷他人之慨，卻又說家屬誤解，搞錯國賠請求對象，公然卸責。家屬要的是一個「公道」，是新北市政府應負起責任，避免憾事再度發生。監察院指出，新北市政府「毫無預防或監督機制」，「怠於執行職務」，應以最高標準審視公共安全。雖然新北市政府法制局認為，根據發展觀光條例，交通部觀光局才是主管機關，但發展觀光條例也有明文規定，在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。新北市政府法制局這樣的說法，就是在卸責，就是不願負起責任，新北市政府為第一線權責單位，卻無法有效管理，卻還說要和被害人站在一起，實在令人遺憾。

交通部觀光局年年監督考核八仙樂園，年年要求業者不能開放未合格申請設施，但業者卻每天都在使用這些違規設施，觀光局明知業者違規使用設施，卻還年年頒獎給八仙樂園說是優良遊樂業者，日後應嚴加檢討相關規範。

八仙塵爆案，新北市政府跟交通部觀光局都欠缺「積極處理」的態度

，尤其是第一線的新北市政府，朱立倫市長曾說會協助家屬提出國賠，但具體究責時，卻成為「消失的市長」。這次事件，新北市的態度是無心負責、有心卸責，結果造就出無心的市府，傷心的市民。為避免受害家屬及台灣民眾對政府觀感不佳，爰此要求交通部觀光局應積極要求，與新北市政府一同妥善因應處理此次國賠事件。

(五十七)近年國內露營風氣盛行，所衍生出的營區安全及消費權益等問題，但目前法規卻無主管機關及相關法規。

依據 105 年 11 月由行政院政委張景森所主持會議結論，露營活動應由觀光局主責行銷推廣與輔導業者，其他部會均願意配合觀光局進行有關法規調適；行政院消費者保護會更曾於 9 月份去函要求交通部，應針對露營活動之收退費、保險、業者責任等消費者權益研訂規範，加以督導地方政府查核跟違規開發。

爰此要求交通部應於日後觀光局升格觀光署時，應一併檢討增設納入露營事務，例如可在技術組下設科專責辦理。

(五十八)近 10 年來臺旅遊人次及觀光總收入均不斷增加，至 105 年度分別為 1,069 萬人次及 8,293 億元，惟觀光總收入之觀光外匯收入 105 年度 4,322 億元較 104 年度 4,589 億元減少 267 億元，來臺旅遊人次逐年創新高，觀光外匯收入卻未增反降。故建議交通部積極提升來臺旅遊人士之消費金額，提升我國觀光外匯收入。

(五十九)交通部觀光局及所屬 107 年度預算「國家風景區開發與管理」項下「國家風景區建設計畫」編列 28 億 7,237 萬 7 千元，辦理重要觀光景點建設中程計畫（105—108 年度），分別有東北角暨宜蘭海岸風景區建設計畫等 13 個子計畫。重要觀光景點建設中程計畫自 105 年度開始辦理，部分子計畫財務自償率偏低，故交通部觀光局應向立法院交通委員會提出書面報告，以增進整體財務完備。

重要觀光景點建設中程計畫經費及財務自償率一覽表

單位：億元；%

國家風景區建設計畫	計畫總經費 (105-108年)	財務自 償率%	至 106 年度 累計預算數		107 年度 預算案數	
			公務	基金	公務	基金
東北角暨宜蘭海岸	9.20	27.53	4.63	0.30	2.07	0.23
北海岸及觀音山	11.25	27.23	4.70	0.30	2.10	0.23
日月潭	11.18	25.00	5.13	0.40	2.58	0.24
參山	7.20	25.04	3.60	0.30	1.57	0.23
阿里山	12.71	25.27	6.36	0.30	3.10	0.23
雲嘉南濱海	12.00	26.31	5.69	0.30	2.76	0.23
西拉雅	6.00	9.57	3.58	0.30	1.27	0.23
茂林	9.44	15.52	4.77	0.30	2.00	0.23
大鵬灣	16.65	27.86	7.63	0.30	3.25	0.23
東部海岸	9.20	9.17	4.65	0.30	1.80	0.23
花東縱谷	12.00	11.50	5.70	0.30	2.76	0.23
澎湖	8.00	15.10	4.38	0.30	2.02	0.23
馬祖	7.68	6.06	4.69	0.30	1.44	0.23
合計	132.51	20.56	65.51	4.00	28.72	3.00

(六十)鑑於交通部觀光局於運輸研究所大樓中現仍有 4 層樓閒置空間可妥善利用，是否有必要每年花費近 2 千萬元於忠孝東路另行租賃辦公空間實有可資討論之處，另盤點交通部觀光局直屬之旅客服務中心，如台北市敦化北路，台中、台南、高雄等服務處，不僅位置非旅客主要動線，經查其利用率亦不如預期。建請交通部觀光局於 3 個月內針對前述空間利用評估、搬遷期程與人力與空間編制改善向立法院交通委員會提出書面報告。

(六十一)有鑑於行政院觀光發展推動委員會為現行實質決定了台灣觀光政策與資源分配的組織，舉凡郵輪產業政策、3 億元國旅方案等政策均由此一委員會決

議中產生。然盤點近年相關會議結論，卻多未見針對整體觀光品質提升之討論，以及國內旅遊型態轉移之因應。反而多為討論執行端之改善，如 104 年提議要研議故宮在颱風天繼續開放，讓旅客有地方可以去，以及要推動台商企業來台辦理旅遊情形，還要各部會去競賽，看誰拉客拉得比較多，年終還要大評比等議題。

鑑於觀光政策不能只是行銷景點，透過各部會的力量整合並制定政策，因應觀光轉型實為政觀推之存在意義，是故如何協助政府擺脫過去以旅行社、團客為出發點的思考邏輯，回歸以解決旅客需求、提升國內觀光品質之出發點，為接下來行政院觀光發展推動委員會應透過組織調整進一步回應觀光轉型之實際需求，爰請交通部研議評估擴大納入更多元、更年輕的的聲音，使觀光產業政策之規劃與建議不再為少數特定型態之旅遊業者把持，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(六十二)大鵬灣國家風景區 101 至 105 年近 5 年的參訪人數呈現成長的趨勢，由 62 萬 9,415 人次增長至 92 萬 1,369 人次（如下表）。現在政府正積極推動前瞻基礎建設計畫，其中投入 25 億元經費設置東港觀光鐵道，透過連結大鵬灣及東港，讓旅客可從大鵬灣就可搭乘東港觀光鐵道抵達東港碼頭，再搭船至小琉球遊玩。為期東港觀光鐵道與大鵬灣國家風景區 2 項公共建設能夠發揮加乘作用，爰要求交通部觀光局於 3 個月內向立法院交通委員會提出大鵬灣國家風景區因應東港觀光鐵路設置之配套發展方案。

年度	國家風景區	參訪人數	年度	國家風景區	參訪人數
101	大鵬灣國家風景區	62萬9,415人次	104	大鵬灣國家風景區	105萬5,336人次
	琉球風景區	36萬2,764人次		琉球風景區	40萬9,546人次
	大鵬營區	26萬6,651人次		大鵬營區	64萬5,790人次
102	大鵬灣國家風景區	58萬4,114人次	105	大鵬灣國家風景區	92萬1,369人次
	琉球風景區	37萬8,791人次		琉球風景區	40萬8,713人次
	大鵬營區	20萬5,323人次		大鵬營區	51萬2,656人次

103	大鵬灣國家風景區	103萬8,931人次	
	琉球風景區	39萬1,098人次	
	大鵬營區	64萬7,833人次	

資料來源：整理自交通部觀光局官網「觀光統計」資料

(六十三)近年來社區彩繪風行，全台各地出現許多「彩繪村」，光是台南就有新光里彩繪村、小熊維尼彩繪村、善化胡厝里彩繪村、大內龍貓彩繪村、永康復興里彩繪眷村及水交社警察新村波麗士主題彩繪眷村等。

彩繪村熱潮雖帶來短暫觀光人潮，讓僻靜、人口外流嚴重的小村莊一夕翻身，但取材主題、後續維護保養及旅遊配套，甚至是當地民眾反彈問題，讓多數彩繪村遇到瓶頸。由於當初彩繪盛行時，畫作選材並未注意，將有版權的動畫人物彩繪上牆，引發爭議甚至牽涉法律訴訟問題，加上重複性高，失去新鮮感後逐漸退燒，缺乏在地特色及歷史文化脈絡的彩繪，讓許多村落淪為展示牆，甚至破壞當地歷史及文化傳承。爰此，要求交通部觀光局應針對彩繪村退燒現象，加強與地方政府溝通後續退場機制。

(六十四)溫泉法自 92 年制定以來，因執法困難而緩衝 7 年，後又以業者並未全面改善為由再展延 3 年，至 102 年，總共展延 10 年。依溫泉法規定，業者必須同時取得開發許可、溫泉水權、經營許可、溫泉標章才能合法營業。然查據觀光局網站，目前取得標章的業者，共有 394 家，其中標章效期屆滿失效、廢止、註銷者，共有 17 家，當中竟有 9 家業者繼續開放泡湯（詳見附表），以「有泡湯設備」、「溫泉服務」等文宣宣傳，顯見觀光局執法不力，有損溫泉標章及認證制度之公信力。爰此，要求交通部觀光局應督促各縣市政府確實執法，對標章已失效、註銷或廢止卻仍違法營業之業者開罰。

	核發日期-有效期限	溫泉業者
1	980601 (效期屆滿失效)	知本老爺大酒店
2	1061019 (廢止)	花蓮理想大地渡假飯店
3	990308 (1030113 廢止)	箱根溫泉生活館 (埔里)
4	1000127-1030127 (效期屆滿失效)	陽明山公園菁山露營場遊憩區
5	1060926 (註銷)	百樂匯大飯店 (北投)
6	1011005-1041004 (效期屆滿失效)	鹿鳴溫泉酒店 (鹿野)
7	1051102 (廢止)	東森山莊-湯屋 (楊梅)
8	1061026 (註銷)	富源森林遊樂區 (瑞穗)
9	1021017-1051017 1060126 公告註銷	朝陽假期飯店 (卑南)

(六十五)有鑑於報載觀光風景區不時發生解說人員欠缺專業知識、在解說過程中推銷、強迫民眾購買商品，甚至有解說人員因發表情緒性、歧視性言論而與民眾衝突等情事，故要求交通部觀光局所轄各國家風景區管理處應研擬建置供民眾檢舉、投訴不適任導覽員之網站或其他反映管道，並研擬相關規範及考評方式供地方公營及私營之景點單位參考，以確保我國觀光導覽品質。

(六十六)北海岸地區蘊含豐富生態、地質、海岸及人文景觀，亦為我國人假日觀光遊憩之重要地點。為增進北海岸地區旅遊風氣，帶動地方觀光商機，針對北海岸地區之重要觀光景點，交通部觀光局應妥善規劃各遊憩區景點之帶狀串聯，發展地方特色，並積極與地方政府溝通合作，擬訂具體計畫，以提升北海岸地區之觀光價值。

(六十七)2013 年 8 月財政部函示，讓主打低價團的旅行業者，團費收入如果不足以代付食宿交通等款項，必須以向購物店收取的佣金收入彌補團費，因而產生溢繳營業稅情形，可檢附相關憑證，向稽徵機關申請專案退稅。這種租稅政策等同鼓勵，旅行業者辦理低價團，以購物佣金做為牟利方式，讓與觀光局禁止零團費及不鼓勵低價團的立場相左。而目前財政部另一函示「國外旅行團代收轉付範圍及支出憑證認定事宜」對於國外旅行團之代收轉付範圍並不包括導遊費用，等於變相懲罰優質旅行團，爰要求交通部觀光局以旅行業主管機關與財政部研商將國外旅行團之導遊費列為營業稅扣抵

項目之一，以鼓勵優質旅行團。

(六十八)中央政府近年積極興建觀光相關設施，挹注龐鉅資源提升軟硬體設施，惟部分觀光遊憩據點參觀人次卻不增反減，觀光局允宜檢討相關政策並加強宣導；另為避免環境過度開發與破壞，熱門據點宜進行流量管制，強化友善環境建置及特色，俾利相關場所環境品質提升及有效推廣，爰要求交通部觀光局於 1 個月內提出書面報告。

(六十九)鑑於台灣觀光地區過去並沒有針對環境承載做出客源總量之規劃，導致觀光資源供需失衡，亦造成環境破壞、垃圾處理等相關問題，請觀光局制定明確政策規範，適度以收取費用的方式，調節觀光地區資源供需，且因應收取費用相關政策規範，研議並制定國人優惠方案及調查收費及免費景點旅客人次消長狀況，請交通部觀光局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十)交通部觀光局對於所管轄之景點、風景區，應於 2 個月內研擬一套有效執行計畫，落實處理垃圾問題，以維護觀光本質，落實保育、復育之政策要求。

第 5 項 運輸研究所原列 4 億 0,688 萬元，減列：

(一)「業務費」項下「委辦費」500 萬元（含第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」之「業務費—委辦費」中建構符合臺鐵旅客需求的理想班表之研究 220 萬元，其餘科目自行調整）。

(二)「設備及投資」100 萬元（科目自行調整）。

共計減列 600 萬元，其餘均照列，改列為 4 億 0,088 萬元。

本項通過決議 32 項：

(一)交通部組織法第 18 條明定「交通部設運輸研究所」，「交通部運輸研究所組織條例」第 2 條則明定運研所掌理運輸政策之研究及建議事項等 11 項。在實際的運作上，運研所被認為是台灣的交通智庫與交通部的重要輔助決策幕僚。但運研所 107 年度「交通運輸系統規劃與營運永續發展機制與策略計畫」等 3 項跨年度計畫，以及 19 項委外計畫中，並未就台灣南部如屏東等偏遠縣市公共運輸

系統不足及區域交通網絡不便之困境進行研究並對交通部提出建言。爰交通部運輸研究所 107 年度歲出預算編列 4 億 0,688 萬元凍結十分之一，俟交通部運輸研究所就台灣南部區域交通困境之改善提出相關研究期程，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部運輸研究所 107 年度預算「業務費」項下「資訊服務費」編列 2,496 萬 8 千元，較 106 年度法定預算 2,206 萬 8 千元及 105 年度決算 2,197 萬 6 千元分別增加 290 萬元及 299 萬 2 千元，為符合政府撙節施政原則，爰凍結五分之一，俟交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)交通部運輸研究所 107 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持—業務費—一般事務費」編列 551 萬 3 千元，其中包含辦理公文檔案掃描、影印、裝訂、歸檔及會議室管理等費用 200 萬 4 千元。

惟交通部運輸研究所身為政府機關，竟帶頭違法大量運用非典型人力，讓勞工無法穩定就業、破壞就業市場機制。其中公文檔案掃描、影印、裝訂、歸檔係應由交通部運輸研究所人員所自行處理，何以又外包給廠商處理，顯有疏失。爰此，凍結 107 年度預算「一般行政」項下「基本行政工作維持—業務費—一般事務費」編列 551 萬 3 千元之四分之一，俟交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)有鑑於交通部運輸研究所 107 年度預算「業務費」項下「國內旅費」編列 330 萬 6 千元，其預算用途為參與會議、考察、會勘等項目，然運研所屬研究單位，上述預算用途似與運研所設立功能未盡相符，因此由決算案看來容有刪除空間。加以政府財政困難，預算編列應本撙節原則，避免虛耗有限資源，爰此，凍結該預算 330 萬 6 千元之五分之一，俟交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)交通部運輸研究所 107 年度預算「業務費」項下「國內旅費」編列 330 萬 6 千元，相關預算是用於出席會議等，然而考量國家財政困難，應減少不必要之會



議，鼓勵採行電子通訊會議，降低相關開支，爰此，該預算 330 萬 6 千元凍結五分之一，俟交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)交通部運輸研究所 107 年度預算第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下「海洋及交通運輸防災技術研究計畫」編列 5,535 萬 7 千元，辦理海象調查科技應用與綠色航安發展計畫、港灣環境資訊整合及防災應用研究、運輸環境災防技術與發展研究等三大細部計畫，但其預算未按各項細部計畫編列，不但不利立法院審議，也容易造成計畫之間經費之流用。爰該預算 5,535 萬 7 千元凍結五分之一，俟交通部運輸研究所就「海洋及交通運輸防災技術研究計畫」項下各細部計畫內容、目標及其預算編列與執行情形，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(七)交通部運輸研究所 107 年度預算編列 5,535 萬 7 千元進行「海洋及交通運輸防災技術研究計畫」，其中 3 項業務「海象調查科技應用與綠色海洋航安發展計畫」、「港灣環境資訊整合及防災應用研究」、「運輸環境災防技術與發展研究」均為 107 年度開始辦理第 1 年計畫，經查前述 3 項之業務內容並未詳實說明辦理規劃；而該業務項下說明預期成果亦流於形式之論文及研究報告。次查交通部運輸研究所 106 年度亦曾編有預算支應「綠色海洋與航安科技發展計畫」、「運輸環境災防技術與發展研究計畫」，上述兩項計畫之期程均為 106 至 109 年之多年期計畫，但 107 年度之預算卻未見相關經費編列。據交通部運輸研究所之說明，其依據科技部「107 年度政府科技發展計畫先期作業」會議之要求精簡計畫數量，故整合兩項計畫為「海洋及交通運輸防災技術研究計畫」。

惟運輸研究所既為我國運輸政策發展之評估與研究的主管機關，執行研究計畫之規劃本應依職權審慎評估，以減少研究計畫中途整併、浪費前期研究資源，以及預算重複編列有礙財政紀律之情形。爰此，為確保預算執行之有效利用，交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「海洋及交通運輸防災技術研究計畫」編列 5,535 萬 7 千元凍結五分之一，待交通部運輸

研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (八)有鑑於交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫—業務費—委辦費」編列 1,691 萬，佔該計畫總經費 61.8%，委辦費用編列實有過高之情形。

運輸研究所作為我國運輸政策、工程與發展計畫之主要研究、評估機關，然委辦計畫編列過多可能導致該單位有組織功能、定位不清之問題。爰此，凍結 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」編列 2,734 萬 6 千元之五分之一，待交通部運輸研究所針對過多計畫委外辦理一事提出具體說明，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

- (九)交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」編列 2,734 萬 6 千元，主要為提升運輸部門節能減碳策略分析與評估品質，並進行運輸節能科技應用研析，作為運輸部門節能減碳措施與方案評估之重要參考。然而政府近年投資大眾運輸建設經費龐鉅，大眾運輸市占率卻尚待提升，運量成長幅度也趨緩。整體來看，近 5 年台灣公共運輸市占率從 101 年度 17.5%至 105 年度 18.1%，旅次主運具之公共運輸市占率從 101 年度 15.4%至 105 年度 15.8%，兩項的成長幅度均未及 1 個百分點。

由此可見本計畫之相關成效未能有效達到，而減碳目標則預定於 114 年公共運輸市占率提升至 30%，目前也仍相當遙遠。爰此，凍結 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」2,734 萬 6 千元之五分之一，請交通部運輸研究所詳細評估相關研究之成效，以及相關措施、方案實際實行之可能性，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。

- (十)交通部運輸研究所 107 年度預算第 1 目「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」編列 2,734 萬 6 千元，辦理強化運輸部門節能減列政策支援系統等工作，爰截至 106 年 9 月底，全國機動車輛數共計 2,167 萬 855 輛（含汽車 791 萬 7,688 輛、機車 1,375 萬 3,197 輛），仍然呈現增長的趨勢，顯見運研

所是項研究並未有顯著效果。爰 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫」編列 2,734 萬 6 千元凍結五分之一，俟交通部運輸研究所就本研究之成效於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十一)交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「低碳運輸系統發展計畫—業務費—委辦費」之預約式無障礙小客車運輸服務之整合研究編列 350 萬元，經查 106 年度同一科目預算僅 220 萬元，爰此，凍結該預算 350 萬元之 200 萬元，待交通部運輸研究所於 3 個月內提出詳細說明增加 130 萬元的計畫及原因，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十二)交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「離岸風電海下工程技術研發計畫」編列 3,490 萬元，欲辦理離岸風電海象觀測與預測技術發展等計畫。惟查經濟部能源局 107 年度預算「能源科技計畫」項下有編列有「離岸風場區塊開發海域環境建構計畫」相關預算；另科技部 107 年度預算「預算財團法人國家實驗研究院發展計畫」項下「綠能科技發展計畫」、「海洋科技發展計畫」亦訂有海上風場、風能觀測平台之建置，以及離岸風機支撐結構天然災害風險評估與關鍵組件測試平台等計畫。

離岸風機之研究與建設計畫係我國再生能源與綠能科技發展之重要環節，惟為避免各行政機關之資源重複投入而未能有效整合，致使計畫目標有未能如期完成之疑慮。爰此，凍結 107 年度預算「離岸風電海下工程技術研發計畫」編列 3,490 萬元之五分之一，待交通部運輸研究所提出具體之整合計畫與工作目標，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。

(十三)交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸研究業務」編列 5,646 萬 7 千元，其中包含「中長程公共建設發展作業評估」及「交通旅運資訊多元整合服務」兩項跨年期計畫。經查兩項計畫分別自 103 年、105 年開始執行，然而交通部及所屬機關近年推動智慧運輸、多元化公共運輸政策之成效屢遭外界質疑，且

此計畫與「運輸科技應用研究業務」項下之「低碳運輸系統發展計畫」內容亦有重疊之嫌，顯示此研究業務實有檢討、整併之必要，爰此，該筆預算凍結五分之一，待交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)有鑑於交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸研究業務」項下「交通旅運資訊多元整合服務」編列 1,100 萬元。此計畫工作內容主要辦理交通旅運資訊多元整合服務計畫相關研究，然由近年公共運輸使用率未見有效提昇來看，民眾似仍大量習慣使用私家車，顯然該項整合機制規劃之功能發揮有限。爰此，該項計畫編列經費 1,100 萬元凍結五分之一，待交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十五)經查交通部運輸研究所 106 年度編有預算支應「綠色海洋與航安科技發展計畫」及「運輸環境災防技術與發展研究計畫」。然上述兩項計畫之期程均為 106—109 年之多年期計畫，但 107 年度預算卻未見相關經費之編列。據交通部運輸研究所之說明，其依據科技部「107 年度政府科技發展計畫先期作業」會議要求精簡計畫數量，避免將性質類似之工作零散分列於不同計畫，以提高行政效率及整合效益；故整合「綠色海洋與航安科技發展計畫」及「運輸環境災防技術與發展研究計畫」兩項計畫為「海洋及交通運輸防災技術研究計畫」。

而運輸研究所作為我國運輸政策發展之評估與研究的主管機關，執行研究計畫之前期規劃本應依職權審慎評估，以減少研究計畫中途整併、浪費前期研究資源，以及預算重複編列有礙財政紀律之情形；爰此，要求交通部運輸研究所針對本研究計畫整併之情形於 2 個月內向立法院交通委員會提出檢討書面報告，並就前期計畫相關研究成果具體說明之。

(十六)經查交通部所屬單位科技顧問辦公室及運輸研究所，歷年來之業務執行性質相近及研究計畫重複性過高；又立法院交通委員會業已多次建議交通部應評估相關單位之整併，以免各單位業務疊床架屋，浪費行政資源。爰此，為求

政府各單位運作之功能與機制最佳化，交通部應儘快於 2 個月內針對前述相關單位進行整併之評估及期程等向立法院交通委員會提出書面報告說明。

(十七)有鑑於交通部運輸研究所每年編列「運輸研究業務」平均約 5,000 萬元以上。然針對花東地區運輸發展的研究報告未見深入之研究與探討。特別是蘇花改通車在即，但對於其他 5 段瓶頸路段可能造成的塞車、交通事故、對地方經濟發展的影響，以及瓶頸路段因應蘇花改通車後的交通改善策略與方案等研究，皆付之闕如。爰要求交通部運輸研究所於 3 個月內，提出並深化相關蘇花改通車後，對於其他瓶頸路段之影響及後續交通改善策略等研究，並向立法院交通委員會提出書面報告。

(十八)有鑑於風力、浪高等海象數據為協助漁船、引水人判斷是否出海的重要依據，以降低出海風險；此外，相關數據更是做為港口是否需管制進出的客觀依據。然檢視中央氣象局的即時海況資訊，我國各國際商港，包括台北港、基隆港、台中港、高雄港、安平港、花蓮港及蘇澳港的海象資訊皆不齊全，缺少如風力、浪高等數據。經查各港口海象數據皆由「交通部運輸研究所港灣技術研究中心」負責建置。且交通部運輸研究所港灣技術研究中心每年約編列 4,000 至 5,000 萬元以上之預算，進行港灣海象調查、科技運用、港灣海象環境資訊整合等業務，但相關海象數據卻殘破不堪。爰要求交通部運輸研究所於 3 個月內，全面檢討並完備各港口海象資訊，並向立法院交通委員會提出書面報告，以協助漁船即時判斷海象，減少非必要的損失。

(十九)有鑑於臺鐵花東線每到假日皆是票票秒殺，一票難求的問題是東部交通運輸發展急需克服的問題。立法院交通委員會於第 9 屆第 2 會期審查 106 年度交通部運研所的預算時，曾決議要求運研所針對臺鐵運輸調度及列車時刻調整進行研究，以緩解東部鐵路一票難求的問題。但運研所近日才剛完成「東部鐵路運輸排點精進作為可行性之初探研究」的結案報告。又於 107 年度預算編列 220 萬元，進行「建構符合臺鐵旅客需求的理想班表之研究」做為延續性研究計畫。為提升東部鐵路運輸效能，儘速協助臺鐵解決東部鐵路一票難

求的問題，爰要求交通部運輸研究所應加速相關研究報告與加強研究深度，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出後續研究規劃之書面報告，以改善東部交通運輸。

(二十)花東縱谷公共運輸網絡僵化的現狀早為人所詬病，雖然我國政府已利用汽車燃料費來針對偏遠地區客運營運的虧損進行補貼；但長期以來，因缺乏針對該地區運輸網絡之全面性檢討，大眾運輸已不被居民期待。以花蓮為例，花蓮市至玉里鎮車程為 2 小時，但因現行公車行駛路線皆是穿越大小鄉鎮，除了徒增乘車時間外，也造成載具空間無法有效使用、班次僵化及班距太長致使乘客耗時候車的困境。因為上述因素，在地居民往返花東縱谷被迫採用自用轎車，這無形中也增加空汙、造成停車場空間不足的問題。花東縱谷地形狹長，由台 9、台 11 兩線貫穿，理應是魚骨型公共運輸系統之最佳辦理場域；然至今相關單位始終未能有效提出分析、規劃報告，實屬遺憾。爰此，要求交通部運輸研究所針對東部地區之運輸網絡進行全面性檢討，提出改善計畫，以專案模式進行研究、分析及其後續規劃。

(二十一)依鐵路法第 10 條第 1 項規定「全國鐵路網計畫，由交通部擬訂，報請行政院核定公告，分期實施；變更時亦同。」，但交通部至今仍未提出全國性鐵路網的計畫，鑑於政府現正積極推動公共運輸的提升，同時展開軌道建設的計畫，爰要求交通部儘速研議全國鐵路網的規劃，以供政府運輸部門擬訂台灣整體鐵路網的指導綱領。

(二十二)現行汽車燃料使用費係依「自用或營業」、「車種」、「汽缸總排氣量」等條件推算出隨車徵收費額，無法實際反映用油量及道路使用量，是故交通部於 106 年度委託運輸研究所評估汽燃費徵收制度之替代方案。該評估報告指出，美國「燃油稅」原採隨油徵收，然因能源與車輛技術提升、油電混合車及電動車普及，使「燃油稅」總額逐年下降，進而開始轉向里程收費制，故在隨油徵收方案外，另提隨里程數徵收方案。惟考量過去討論燃料費徵收制度之替代方案，超過 15 年仍無結論，故要求交通部運輸研究

所應儘速就隨里程數徵收所需之軟硬體及我國現行技術之可應用性進行評估，以備提供交通部政策決定之參考。

(二十三)交通部運輸研究所為交通部重要研究幕僚機關，依據其組織條例所定，應負責運輸政策研究及建議事項、運輸計畫之研擬等重要交通建設之研究。惟經查運研所之研究自辦率雖在 106 年度提升至 83%，107 年度預估自辦率卻又降為 79%，且委辦經費 4,556 萬元，占業務費 1 億 6,981 萬 7 千元比率仍超過四分之一。為避免運研所功能萎縮，不利我國交通建設及政策規劃之長期發展，故要求交通部運輸研究所應於 3 年內達成自辦率 75%為目標，並擲節發包金額，3 年內委外經費占業務費比率應降至 25%。

(二十四)交通部運輸研究所每年編列委辦費占歲出預算逾 1 成，近 5 年研究議題及其應用情形為何？請交通部運輸研究所於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十五)屏東縣政府與學術團隊刻正進行洋流發電相關計畫，洋流發電為國際及國內未來趨勢，其對航運安全之影響為何，未列入交通部運輸研究所委託研究範圍內；另經洽交通部運輸研究所瞭解，107 年度預約式無障礙小客車運輸服務之整合研究計畫，將蒐集嘉義市及桃園市相關數據資料，亦未納入屏東縣，請交通部運輸研究所於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十六)鑑於夜間高速公路行車風險較高，免收通行費能增加交通量有限，惟可補償用路人所承擔風險，請交通部研議夜間免收費常態化可行性、相關稽查行車安全、要求業者加強職業駕駛人相關福利及保險等，請交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(二十七)交通部運輸研究所 107 年度預算「運輸科技應用研究業務」項下「海空運科技研究計畫」是跨年度計畫，106 年度該計畫委辦 3 項計畫：分別為「國際航運網路模型功能擴充之研究」、「構建空域模擬模式之研究」及「我國籍船舶航行與裝載作業危害辨識及評估之探討」，至 107 年度僅剩 1 案

「空域模擬模式功能擴充之研究」，明顯是 106 年度「構建空域模擬模式之研究」之延續計畫，該計畫是否有延續之必要，爰此，請交通部運輸研究所於 1 個月內向立法院交通委員會提出詳細說明之書面報告。

(二十八)有鑑於北南城鄉差距甚大，區域發展存在北中南差異，北部不論在可支配所得、平均儲蓄率、青壯年人口比率、高等教育比率及產業發展與年收入，都明顯優於中南部，為促進國家區域平衡發展，並有效整合區域性資源，以利北中南區域可分工互補，促進各區域的均衡發展，爰要求交通部運輸研究所針對中南部未來區域發展，提升區域間資源流通效能，縮短區域落差，進行該區域交通發展研究計畫。

(二十九)衛生福利部之台灣交通意外死亡統計，78 年高達 7,851 人，經政府兩波強力救援作為：強制戴安全帽及強力取締酒駕後，死亡已經大幅降低，從 98 年降至 3 千多人，但這幾年交通事故死亡人數一直維持近 3 千多人，沒有更顯著的減少。目前刑法幾個條文做為量刑依據，過於簡陋，讓刑度輕重不分，為能遏止酒駕及減少不當危險駕駛行為，宜制定交通事故的刑法專章或刑罰專法，對於各種不同車禍類型的量刑予以明確化，讓駕駛人有警示之用，立法院交通委員會委員也多次就此議題就教交通部長，部長已指示運輸研究所研究辦理，以做為相關主管機關之立法參考，爰請交通部運輸研究所於 6 個月內向立法院交通委員會提出交通事故的刑法專章或刑罰專法之可行性書面報告。

(三十)長期以來政府建設重西輕東、重北輕南、重本島輕離島，造成國土發展嚴重失衡，以東部交通建設來說，既沒有西部的雙鐵，受限鐵路現有容量，更是一票難求；公路上，西部有 7 條國道及 16 條快速道路，東部沒有 1 條快速道路，僅有 1 條塞到爆的國道 5 號，東部交通建設呈現嚴重不足。為紓解壅塞及提升運量，北宜直鐵興建具有低碳環保及不塞車的特性，除可強化東部交通基礎設施不足之處，亦符合未來綠色運輸發展兼顧環保之趨勢。且於 93 年，政府為「平衡東西部交通建設落差、構建全島軌道運輸骨幹」，而進行「



東部鐵路快速化方案」之規劃研究，其結論認為應將現有臺鐵東部幹線快速化，並獲核定在案。爰要求交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出最符合經濟效益及環保之北宜直鐵路線規劃之評估書面報告，以利將來環評通過後，該工程動工興建的最適切路線規劃之採納。

(三十一)有鑑於 102 年底國道實施全面電子計程收費，而在地方民意壓力下，交通部同意國道計程收費前 2 年，橫向國道維持不收費，並在 2 年後再行重新檢討國道計程費率。然 2 年期限已到，交通部未採「使用者付費」原則，並同意在區域公共運輸不普及現象未改善前，不再討論橫向國道收費為由，拍板決定橫向國道收費實施暫無時間表，又 106 年 9 月交通部長接受專訪，更明白表示 3 至 5 年內橫向國道將繼續實施不收費。基於上述「促進城鄉發展」的理由，國道 5 號南港至頭城段，因車流量大，也是主要壅塞的路段，收費有助於分散車流是合理而令人接受；但過了頭城後，在頭城至蘇澳段間的國 5 平原段，平時車流量不大，大多是在地用路人使用，免收費對交通部國道公路建設管理基金影響有限，且有助於拉近城鄉差距。爰要求交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出基於現有橫向國道不收費的考量原則，國道 5 號頭城至蘇澳段的國 5 平原段亦應比照適用免收費措施的書面評估報告，以兼顧宜蘭地區收費的公平性及促進地方的發展。

(三十二)鑑於宜蘭近年大力發展觀光，而觀光發展與交通的便利有直接關係，然目前宜蘭至桃園機場及桃園火車站間沒有巴士直達，對開發國際友人自由行、國內旅客及旅外同鄉等是非常大的障礙。又宜蘭有好山好水及知名小吃，為方便國際觀光客到訪宜蘭，也減少轉入台北都會區所造成的擁擠，透過路線有效設計實可達到宜蘭與桃園間的便利性與直接性，減緩北部都會地區交通車流量大的衝擊。爰要求交通部於 3 個月內向立法院交通委員會提出增設宜蘭至桃園機場及桃園車站間之客運路線的有利因子之書面評估報告，俾有助提升我國之觀光效益及境內民眾轉乘之便利性。

第 6 項 公路總局及所屬原列 469 億 2,106 萬 5 千元，減列：

(一)第 2 目「公路及監理業務管理」5,400 萬元〔含「設備及投資」100 萬元、「資訊管理」100 萬元、「公路養護行政」200 萬元(科目自行調整)、「公路公共運輸多元推升計畫」5,000 萬元(科目自行調整)〕。

(二)第 3 目「公路建設及改善計畫」2 億元(科目自行調整)。

共計減列 2 億 5,400 萬元，其餘均照列，改列為 466 億 6,706 萬 5 千元。

本項通過決議 73 項：

(一)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「勞務承攬」編列 11 億 5,790 萬 4 千元，預計進用 2,684 名勞務承攬人力，較 106 年度增加 3,478 萬 2 千元，增加進用 25 人，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作，甚至產生薪資階層化等問題，爰此，該筆預算凍結 3,478 萬 2 千元，待交通部公路總局於 1 個月內針對用人方式及勞務承攬增加因素及勞務承攬勞工權益改善向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二)交通部公路總局及所屬 107 年度預算各計畫「業務費」項下載明之業務宣導經費高達 4,562 萬 7 千元，並以各種名目分散於各業務費細項之下，考量交通部及所屬單位每年已出版眾多刊物宣導業務及交通安全，且即使連年編列大筆業務宣導費用，相關監理、公路管理、建設等問題仍未明顯改善，顯見其宣導效果有限。考量政府財政不佳，相關業務宣導費用應擲節編列，做更有效應用，爰此，凍結各業務費項下業務宣導經費 4,562 萬 7 千元之五分之一，待交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「設備及投資」編列 5 億 3,069 萬 3 千元，較 106 年度 2 億 4,055 萬 2 千元增加 2 億 9,014 萬 1 千元，然查其 107 年度與 106 年度公路及監理業務管理計畫內容及預期效果隻字未改，疑有浮編預算之嫌，爰凍結該預算之十分之一，俟交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四)交通部公路總局監理單位統籌辦理全國各項汽機車監理業務，然因各地監理站檢驗能量有限，多有委託民間代驗業者進行驗車之情況。惟長年來皆存在民間

代驗廠檢驗標準不一的情事，更查 106 年 7 月陽明山發生混凝土泵浦車疑似煞車失靈之重大車禍，即有民眾反映實因法規上有車輛總重之限制，而代驗業者讓超重車輛通過驗車之情事，儼然監理單位未盡驗車之監督責任，進而增加道路安全之風險，實應嚴謹檢討現行《道路交通安全規則》各項規定是否適宜，以及代驗實務之問題。

又交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—設備及投資」編列 2 億 1,845 萬 6 千元。本預算之編列應為政府機關硬體建設、設備常態更換之經費；經查 106 年之設備投資費用為 6,120 萬元，107 年度預算額度增列 1 億 5,725 萬元，卻未見 107 年度經費大幅增加之詳細說明，與本單位業務之有何助益亦未敘明。考量國家財政資源困窘，預算應覈實編列以維繫國家資源之有效利用。

綜上理由，凍結交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務」14 億 0,096 萬 6 千元之十分之一，待交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(五)交通部現行《公路汽車客運審議會設置要點》第 3 條明定：「審議會置委員十三至十九人，除台北市政府交通局副局长、高雄市政府交通局副局长、交通部路政司副司長、運輸研究所副所長、國道高速公路局副局长及公路總局局長及副局长為當然委員外……。」有鑑於當今政府體制已改制有六個直轄市，卻僅台北市、高雄市交通局副局长得以成為當然成員，顯不合時宜。且台南、高雄之間，桃園市民至雙北市之間通勤者日趨增加，亟需規劃跨區域公車路線滿足市民需求，因受限跨縣市路線規劃與核定權責為公路總局，現該局僅部分路線有邀請桃園市派員至委員會說明，無法全面參與，仍有缺漏。因此提請交通部公路總局與交通部研擬修改《公路汽車客運審議會設置要點》，將新北市、台中市、台南市、桃園市之交通局副局长均比照台北市、高雄市交通局副局长列為當然委員，爰凍結「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—按日按件計資酬金」之公路汽車客運營運審議委員會等學者專家出席費編列 100 萬

元之十分之一，待交通部公路總局檢討各項相關配套措施，提出修法檢討後，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(六)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—按日按件計資酬金」編列 3,219 萬 9 千元，其中用途包括律師費、講師費、考試作業費等，然而其中有關辦理酒後駕車違規專班講師費預算編列 1,686 萬 2 千元，較 106 年度之 352 萬 5 千元增加 1,333 萬 7 千元，增加幅度 3.78 倍，增加幅度過大，預算顯有過度寬列之情形，爰此，為減少重覆酒駕之情況，杜絕酒駕再犯，加強相關講座辦理成效，凍結前揭辦理酒後駕車違規專班講師費預算編列 1,686 萬 2 千元之十分之一，待交通部公路總局於 3 個月內就酒駕講座辦理成效向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(七)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—一般事務費」之印製定檢通知、逾檢及違規裁決書編列 726 萬 9 千元，查車輛逾期檢驗主要為自用小客車新車滿 5 年第 1 次檢驗、車輛過戶後新車主，定期檢驗目的係基於安全考量全面驗車，交通部公路總局應評估如何加強定期檢驗宣導及更有效通知方式，爰凍結該預算之十分之一，俟交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(八)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費—一般事務費」，合計編列 4,509 萬 6 千元辦理汽、機車燃料使用費催徵、移送強制執行（1,398 萬 6 千元）、印製繳款書及處分書（2,111 萬元）、宣導（1,000 萬元）等事項，查 105 年度汽車燃料使用費累計未徵數 45 億元，近 5 年移送執行收回數約五成，執行成效有待加強，爰凍結上開預算 4,509 萬 6 千元之十分之一，俟交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(九)交通部公路監理機關自 99 年 3 月 1 日起實施「公路監理電腦系統車籍及駕籍檔」增列住居所或就業處所地址，以利公路監理機關及相關機關各項便民服務通知事項，然而目前汽車、機車之「新領牌照登記書」中仍僅列戶籍，未列住居

所，爰凍結交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「監理業務—業務費」之「汽、機車燃料使用費宣導經費」1,000 萬元之十分之一，俟交通部公路總局完成汽、機車新領牌照登記書，納入住居所聯絡地址後，並於網站更新下載內容，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十)交通部公路總局及所屬 107 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理—監理業務」項下，為台灣位處環太平洋地震帶，而地震所造成災損程度不易預測，除編列有各監理所、站辦公室、檢驗室、考驗場及候考室等整修維護費 1,037 萬 2 千元之外，另外編列辦理監理所、站公有建築物耐震評估及補強經費 1 億 7,960 萬 3 千元，但較 106 年度是項計畫法定預算 2,584 萬 4 千元增加 1 億 5,375 萬 9 千元，經費成長幅度達 5.94 倍，且未說明監理所、站公有建築物耐震評估及補強之需要與辦理期程。爰凍結 107 年度預算「公路及監理業務管理—監理業務」項下「設備及投資—房屋建築及設備費」之監理所、站公有建築物耐震評估及補強經費編列 1 億 7,960 萬 3 千元之十分之一，俟交通部公路總局就建物耐震評估及補強之需求及辦理期程，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十一)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練」編列 7,635 萬 3 千元，其中包含受訓學員汽車修護技工執照及考檢驗員證照之檢定考試等相關作業費 270 萬元。

有鑑於 106 年度該筆預算僅編列 120 萬元，107 年度新編列考驗員證照之檢定考試，惟編列增加之情形並未提供說明。

爰此，107 年度「公路及監理業務管理」項下「汽車技術訓練—業務費—按日按件計資酬金」中受訓學員汽車修護技工執照及考檢驗員證照之檢定考試等相關作業費編列 270 萬元凍結 150 萬，俟交通部公路總局針對考驗員證照之檢定考試費用提出說明，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。

(十二)第 3 代公路監理資訊系統係自 101 年 9 月開始建置，至 103 年 12 月完成，總經費 18 億 5,384 萬 6 千元，近年來系統維運等費用約 2 億元。國家發展委員會於 100 年 7 月針對第 3 代公路監理系統建置計畫所提審查意見：「建請協調直轄市政府負擔部分建置及維運費用。」

配合使用牌照稅稽徵作業改變，107 年度將由地方政府全面自行辦理，106 年度已分攤介接系統程式修改與維護費用 1,564 萬元，107 年度預計分攤經費 2,230 萬元；其餘介接本系統者眾，分攤系統維運經費尚無共識，尚待溝通協調。由於該系統建置及維運相關經費龐鉅，且影響範圍大，交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—業務費」之辦理第 3 代公路監理資訊系統維運等費用編列 1 億 9,805 萬元及第 3 代公路監理資訊系統服務能量提升計畫—獨立驗證及確認委外服務編列 700 萬元凍結十分之一，待交通部公路總局研議讓本系統使用者，參照國發會建議，建立完整經費分攤原則，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十三)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—設備及投資」編列 1 億 1,719 萬 6 千元，其中用途包括硬體設備費、軟體購置費、系統開發費等，其硬體設備費預計購買電腦、筆記型電腦、印表機等，然而其中有關電腦、筆電等編列之預算單價偏高，甚至部分項目單價高於一般網路購買價，雖然差價不高，但積少成多，為節少開支，相關預算編列應更加謹慎，爰此，凍結「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—設備及投資—硬體設備費」編列 6,590 萬 8 千元之十分之一，待交通部公路總局於 1 個月內針對未來如何添購物美價廉之設備向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十四)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「資訊管理—設備及投資」編列硬體設備費 2,428 萬 8 千元（不含「第 3 代公路監理資訊系統服務量能提升計畫」硬體擴充 4,162 萬元），辦理個人電腦 630 台、筆

記型電腦 20 台以及其他印表機等電腦與電腦周邊設備之採購，但 106 年度公路總局法定預算中已經進行個人電腦 566 台、筆記型電腦 42 台及其他印表機等電腦與電腦周邊設之採購。鑑於本案電腦採購量龐大，在政府有限資源下應該擲節政府開支，爰凍結前揭硬體設備費 2,428 萬 8 千元（不含「第 3 代公路監理資訊系統服務量能提升計畫」硬體擴充 4,162 萬元）之十分之一，俟交通部公路總局就其電腦及其周邊設備需求進行盤點、列出採購計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十五)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元，較 106 年度增加 3 億 4,416 萬 7 千元，然而 106 年度該項預算立法院交通委員會已於 105 年審查時刪減 3,000 萬元在案，另依據審計部 105 年度審查報告指出公路公共運輸量 105 年的目標值約為 14 億 4,800 萬人，但實際達成的公路公共運輸量只有約 12 億 2,200 萬人，而 106 年竟將公路公共運輸量下修至 12 億 2,600 萬人，顯見公路總局對公路公共運輸量增加並無信心，相關預算似無增加之必要，爰此，交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理—公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元凍結十分之一，待交通部公路總局針對公路公共運輸量提升提出改善方案，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十六)有鑑於交通部公路總局及所屬 107 年度預算於「公路及監理業務管理」項下，編列「公路公共運輸多元推升計畫（106—109 年）」第 2 年經費 39 億 3,497 萬 9 千元。經查：推升計畫尚有部分項目未完成，如臺鐵局多卡電子票證整合計畫等；另該項計畫經審計部指陳多項執行缺失，容有待檢討改善。又發展計畫之 2 案件延宕多年，且未獲行政院主計總處同意保留者，宜儘速收回撥付款項，以期有效提升公路公共運輸環境及服務品質。為免虛耗公帑，爰凍結該預算 39 億 3,497 萬 9 千元之十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十七)交通部公路總局及所屬 107 年度預算第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元，其中包括高達 38 億 4,875 萬 2 千元的獎補助費，以補（捐）助各地方政府及國內團體，為 106 至 109 年的 4 年計畫。經查，「公路公共運輸多元推升計畫」是希望透過公共政策引導及穩定的資源投入，明定各項績效指標及其目標值，藉以達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏遠地區公共運輸不便問題，以及避免都會區交通壅塞問題惡化等目標。本項計畫獎補助金額龐大，補助項目繁多，但公路總局未公布對於各地方政府及個人團體補助詳細明細，也未定期公布績效指標達成情形，不利民眾了解本項計畫實際執行情形以及所達到的成效。爰「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元凍結十分之一，俟交通部公路總局就「公路公共運輸多元推升計畫」執行現況，並定期公布補助明細與績效指標達成情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十八)近年觀光旅遊風氣盛行，帶動遊覽車使用需求，惟遊覽車事故頻傳，客運安全應予正視。交通部公路總局雖提出公路公共運輸多元提升（106—109）四年期計畫，然 106 年截至 9 月底之遊覽車事故死亡人數卻創下近年新高。針對老舊大客車車身結構強度安全，交通部公路總局應儘速研議並訂定汰換規定、加強管理機制，以確保乘客安全。爰針對交通部公路總局及所屬 107 年度預算歲出第 2 目「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」分支計畫編列 39 億 3,497 萬 9 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局就施行成效及計畫目標，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(十九)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」補助直轄市及各縣市政府辦理公路公共運輸多元推升等事項編列 26 億 7,505 萬 2 千元。其中有關多元資源整合、多元協作、多元行銷等子項目，僅有口號卻無說明實際執行項目。爰此，該筆預算編列 26 億 7,505 萬 2 千元凍結十分之一，待交通部公路總局向立法院交通



委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元。

該計畫較 106 年度 35 億元增加 3 億餘元，其中對直轄市政府補助 17 億 6,553 萬 4 千元，較 106 年度 15 億 5,317 萬 8 千元，增加 2 億元，惟直轄市政府公路品質已比其他各縣市之補助較高，補助其他縣市僅分別佔 8 億餘元（對台灣省各縣市之補助）、1 億餘元（對福建省各縣之補助），顯然有拉大城鄉差距之疑慮。

爰此，「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元凍結十分之一，俟交通部公路總局針對我國非直轄市之各縣市公共運輸多元推升計畫提出縮減城鄉差距之書面報告，送交立法院交通委員會後，始得動支。

(二十一)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元，然其中「獎補助費」編列 38 億 4,875 萬 2 千元，較 106 年度 36 億 0,560 萬元增加 2 億 4,315 萬 2 千元，然比對 106 年度該項目皆未新增計畫，故凍結「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」38 億 4,875 萬 2 千元之十分之一，俟交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十二)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」編列 38 億 4,875 萬 2 千元，但其獎補助內容，除了冠上多元二字外，並無其他實質說明內容。審查 106 年度此項預算時，即要求對於何謂多元服務供給、多元需求整合、多元資訊整合、多元方案加值、多元協作、多元行銷提出具體方案及成果，但均未提出。爰該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出 106 年此項獎補助所有明細及成果評析書面報告後，始得動支。

(二十三)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」補助直轄市及縣市政府辦理公路公共運輸多元推升等事項編列 26 億 7,505 萬 2 千元。考量目前我國捷運建設集中於大台北地區，中南部及花東地區因欠缺捷運或捷運路網尚未普及，大多仰賴鐵路及公路運輸，因此本項經費應優先補助大台北地區以外縣市公共運輸間之轉乘，以提高公共運輸使用率，爰凍結該筆預算十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十四)有鑑於交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫—獎補助費」之多元資訊整合—車輛資訊整合、場站資訊整合、資訊整合應用等方案補助編列 3 億 1,900 萬元，辦理「多元資訊整合」行動方案，包括車輛資訊整合、場站資訊整合及資訊運用整合等措施。經查：近年來遊覽車事故及傷亡人數不少，事故頻傳且 106 年度截至 9 月底事故死亡人數已創近年新高，公路總局雖陸續提出多項改進措施因應，惟相關配套措施仍有欠周妥，如交通部已強制遊覽車裝置全球衛星定位系統並介接資訊平台，但公路總局尚未完成資訊平台之規劃建置，允應強化遊覽車之相關管理機制。爰該項預算編列經費 3 億 1,900 萬元凍結十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(二十五)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」關於多元資訊整合—車輛資訊整合、場站資訊整合、資訊整合應用等方案補助編列 3 億 1,900 萬元，預計辦理補助建置動態資訊系統、動態資訊系統行銷、智慧型候車設施及公車動態顯示器等業務。但遊覽車事故卻仍然頻傳，顯示公路總局提出之多項改進措施的相關配套措施仍有欠周妥。同時，經審計部 105 年度審核報告，也指出了多項缺失，如：衍生業者不易管理靠行遊覽車駕駛，未能保障乘車旅客及行車安全等問題、服務品質不佳業者也未能主動改善。且交通部

已修正汽車運輸業管理規則，強制遊覽車裝置全球衛星定位系統並介接資訊平台，公路總局卻未完成資訊平台之規劃建置，又不能善用現有遊覽車資訊平台權限加強查核駕駛工時狀況，不利遊覽車行車安全管理及確保民眾搭乘安全等，都有待改善。爰凍結該筆預算之十分之一，待交通部公路總局檢討各項相關配套措施，提出改進方案，並於立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十六)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」編列 38 億 4,875 萬 2 千元，其中包含公路公共運輸間轉乘補貼所需經費 2 億 7,000 萬元，經查近年辦理公共運輸轉乘優惠活動之執行情形欠佳，例如 105 年度花東電子票證搭乘鐵路轉乘公車票價優惠作業」執行率僅 61.43%；106 年度又新增補助雙北公車雙向轉乘優惠及國慶連續假期國道客運票價優惠 2 項計畫（共 3 項計畫），迄今補助作業尚未完成；107 年度較 106 年度增列 1 億 1,900 萬元，共補助辦理 5 項計畫，有鑑於過去計畫執行率欠佳，顯見該補助方案並未真正合乎民眾需求，故 107 年度預算「公路及監理業務管理」項下「公路公共運輸多元推升計畫」之「獎補助費」編列 38 億 4,875 萬 2 千元凍結十分之一，針對公路公共運輸間轉乘補貼計畫執行率欠佳之情形，待交通部公路總局於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(二十七)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫」編列 360 億 1,736 萬 5 千元，其中「公路系統新建及改善計畫」之金門大橋建設計畫執行率僅 55.43%，執行率低落，顯見其計畫執行有待檢討。且近年快速道路事故頻繁，同路段發生相同類型事故層出不窮，然公路總局並未將此數據及改善納入智慧運輸系統發展建設計畫，故該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十八)交通部公路總局及所屬 107 年度「公路建設及改善計畫」項下「公路新建

及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列預算 296 億 9,635 萬 9 千元，相關預算係用於公路改善、橋梁整建等用途，惟相關工程時有進度拖延、預算執行不力、執行率過低等問題，相關預算編列應更加謹慎，爰此，公路總局 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列 296 億 9,635 萬 9 千元凍結十分之一，待交通部公路總局於 1 個月內就公路系統新建及改善計畫之執行進度及改善狀況向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(二十九)交通部公路總局及所屬 107 年度「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列預算 296 億 9,635 萬 9 千元，用於辦理省道新建及改善等費用。

惟相關重大建設如金門大橋、淡江大橋等重大橋梁計畫屢有變更計畫及工程進度延宕情形，顯見該項業務執行有待加強。爰此，該筆預算凍結十分之一，俟交通部公路總局於 3 個月內就該計畫執行成效及相關重大橋梁工程採購狀況向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十)目前台灣道路的開闢與拓寬競爭型計畫，交通系統建設應該是有計畫性且系統性的交通整合與基礎建設相互配合，但卻常因交通流量評估錯誤或因人為需求，為了讓人民生活加值以及協助地方建構完善道路網絡，過程中應該有公民參與的空間，然公路總局至 106 年仍未回應國人期待，道路新建拓寬雖已開始考量生態保育的議題，但仍引發諸多爭議，虛耗社會能量。「苗栗生活圈計畫」為上位整體規劃，若未考量到檢討機制，重新評估後續因應，如何做到前端審查嚴格把關（審查委員的全面性與專業性），後端落實檢討機制，以達國家永續發展的目標。請公路總局要針對「生活圈道路交通系統建設計畫」相關補助要點修正提供意見，並作適當調整，方能全力推動後續工作。

故交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—獎補助費」編列 63 億

6,866 萬 1 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局就有關生活圈計畫補助要點，提出重新評估調整計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十一)交通部公路總局及所屬 107 年度歲出預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下，編列生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104—107）計畫 63 億 9,684 萬 6 千元，為 104 至 107 年之 4 年計畫。經查，「生活圈道路系統建設計畫」是協助地方政府配合都市發展及運輸政策，建構完整之生活圈路網，並改善危險瓶頸路段、提高用路人行車安全。但由於本項計畫用地取得不易、行政作業繁雜，地方政府無法按進度進行，公路總局截至 107 年度止只能爭取到 199 億 0,501 萬 8 千元，與計畫所規劃的總經費的 300 億元減少 100 億 9,498 萬 2 千元，將不利地方生活圈道路交通系統的建構及危險瓶頸路段的改善。爰凍結「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104—107）計畫」預算 63 億 9,684 萬 6 千元之十分之一，俟交通部公路總局就本計畫執行情形、遭遇困境，如何協助提高地方政府執行能力，以及未來 4 年生活圈道路系統建構與危險瓶頸路段改善規劃，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十二)交通部公路總局就生活圈道路交通系統建設提出（104—107）4 年期計畫，然新北市淡水及北海岸地區長期以來聯外交通不便，通往市區之聯絡道路亦不完善，造成上下班交通堵塞情形嚴重，連續假日之道路服務水準更是低落。此計畫執行至最終年度卻仍未見明顯改善，爰針對交通部公路總局及所屬 107 年度預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」項下編列「生活圈道路交通系統建設計畫」經費 63 億 9,684 萬 6 千元，凍結十分之一，俟交通部公路總局就淡水北海岸地區路網改善及瓶頸路段疏通之相關計畫，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十三)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列 70 億元辦理西濱快速公路後續建設計畫。經查，西濱台中大甲大安段平交路口高架化工程預定 107 年完工，然而工程設計之初與地方需求已有落差，動線紊亂造成交通事故頻傳，且工程可能造成當地淹水。爰凍結該預算十分之一，待交通部公路總局參酌地方民意，就後續改善工程規劃向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十四)有鑑於交通部公路總局及所屬 107 年度預算於「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」，分別編列「金門大橋建設計畫」8 億 7,600 萬元及「淡江大橋及其連絡道路建設工程計畫」9 億元。經查：近年來「金門大橋建設計畫」及「淡江大橋及其連絡道路建設工程計畫」屢有變更工程設計、期程、經費或執行延宕情形發生，且大幅增加政府未來經費負擔；鑑於橋梁建設為我國重要公路交通設施，橋梁建設計畫之必要性及合理性、財務規劃及計畫執行，宜事先確實審查力求周延並積極執行與控管。爰凍結上開 2 項計畫編列合計經費 17 億 7,600 萬元之十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面檢討報告後，始得動支。

(三十五)交通部公路總局及所屬 107 年度預算第 3 目「公路建設及改善計畫」項下第 1 節「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」，編列 6.省道改善計畫 46 億 6,921 萬 4 千元，為 102 至 107 年的 6 年計畫。經查，過去本項計畫發生從其他計畫移緩濟急、流用經費的情事，雖然流入的經費仍然維持在總經費額度內，在年度經費有賸餘時也會歸還流用經費，但仍不利其他計畫的執行；另外，本計畫 102 至 106 年度已編列 202 億 1,513 萬 7 千元，加上 107 年度所編列 46 億 6,921 萬 4 千元，合計 248 億 8,434 萬 1 千元，較計畫總經費 241 億 6,335 萬 1 千元多出 7 億 2,100 萬元，公路總局現正修改計畫內容，但還沒有經過行政院核定，計畫修改未經核定就已經

編列相關預算，實屬不當。爰凍結省道改善計畫預算 46 億 6,921 萬 4 千元之十分之一，俟交通部公路總局就省道改善計畫執行情形、經費流用、歸回情形，以及計畫修正情形，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十六)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之『全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫』編列 2 億 4,396 萬 4 千元，該項計畫期程為 104 至 107 年，總預算超過 10 億元，然而近年來有關自行車之相關交通事故無明顯改善，且交通部也表示因為事故增加因此特別編列專款檢討相關法規，顯見自行車友善環境路網建置成效不彰，且始終著重在路網硬體建設，忽略軟體行車秩序之建立，另依自行車友反應，相關路段改善成效不佳，部分路段過於險峻，爰此，交通部公路總局 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之『全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫』凍結十分之一，待交通部公路總局於 1 個月內就自行車友善路網建置之執行狀況及險峻路段改善向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十七)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」編列 296 億 9,635 萬 9 千元，其中編列 2 億 4,396 萬 4 千元辦理全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫。

有鑑於近年來分享單車盛行，自行購車之單車族也大量增加，相關車禍事故也隨之提升，且環島路線中，仍有部分路段自行車與大貨車必須共道而行，未能達成友善環境路網。爰凍結該筆預算經費十分之一，俟交通部公路總局將上述情況予以改善，並於 3 個月內向立法院交通委員會提供書面報告後，始得動支。

(三十八)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫編列 2 億 4,396 萬 4 千元，然環島 1 號線仍有許多標示不清、與汽機車共用道路等問題，且其中編列「委辦費」1,696 萬 4 千元，供觀光局辦理自行車經典路網宣傳活動推廣及運研所辦理全國路網系統研究及交通部自行車示範路網資訊系統建置，然觀光局已有觀光發展基金可作相關行銷推廣使用，運輸研究所該項業務亦與交通部相關業務有重複編列之嫌，故凍結交通部公路總局 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫編列 2 億 4,396 萬 4 千元之十分之一，俟交通部公路總局於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(三十九)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫—智慧運輸系統發展建設計畫」編列 1 億 5,410 萬元，該計畫總經費 2 億 5,400 萬元，計畫期程自 107 至 109 年，係為辦理「優化快速公路交通資訊涵蓋面」及「國道替代道路即時路況資訊系統」2 計畫，有鑑於快速道路、國道皆為我國城際間重要運輸公路，又每逢連假國道壅塞情形嚴重，又 106 年 1 至 9 月國道事故死亡人數較 105 年同期暴增 88.89%，因此精準掌握路況以利改設法解決壅塞情形、減少交通事故有其必要，惟該計畫為繼續性計畫，預算書中卻未揭示各年度預算配置，故凍結該預算編列 1 億 5,410 萬元之十分之一，俟交通部公路總局針對該計畫各年度預算配置、計畫內容及預期效益等問題，於 3 個月內向立法院交通委員會提送書面報告後，始得動支。

(四十)有鑑於交通部公路總局及所屬 107 年度預算於「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」，新增編列「智慧運輸系統發展建設計畫」第 1 年經費 1 億 5,410 萬元。經查：按公路總局 107 年度



預算書所載，智慧運輸系統發展建設計畫之總經費 2 億 5,400 萬元，期程 107 至 109 年度，107 年度編列預算 1 億 5,410 萬元，辦理「優化快速公路交通資訊涵蓋面」等 2 項業務；惟相關工程均已於 106 年度分別開工辦理，所需經費 1 億 0,100 萬元編列於交通部，107 年度經費改列於公路總局，該局預算書應將智慧運輸系統發展建設計畫之所屬分計畫名稱，及 106 年度相關資訊予以補述，以符預算法繼續經費之規定，俾利資訊完整表達。爰凍結該項計畫編列經費 1 億 5,410 萬元之十分之一，俟交通部公路總局向立法院交通委員會提出書面補充報告後，始得動支。

(四十一)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之「智慧運輸系統發展建設計畫」，預計辦理之「優化快速公路交通資訊涵蓋面」及「國道替代道路即時路況資訊系統」2 子計畫，依據預算法對繼續經費之相關規定，預算法第 5 條第 1 項第 1 款規定：「歲定經費，以一會計年度為限。」同項第 2 款規定：「繼續經費，依設定之條件或期限，分期繼續支用。」同法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」但公路總局及所屬 107 年度預算書只有載明，智慧運輸系統發展建設計畫之總經費 2 億 5,400 萬元，期程 107 至 109 年度，107 年度編列預算 1 億 5,410 萬元，其餘細項皆無說明，難以評估計畫內容與所需經費，爰此，交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫—公路系統新建及改善計畫」之「智慧運輸系統發展建設計畫」編列之 1 億 5,410 萬元凍結十分之一，待交通部公路總局補足預算書資訊，符合預算法繼續經費之規定，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四十二)107 年度交通部公路總局及所屬歲出預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」項下編列 63 億 2,100 萬 6 千

元。其中「委辦費」編列蘇花改通車路段（蘇澳—東澳段）之交控中心委外營運費用 5,030 萬 6 千元，而本項 6 年 5.6 億的人力委外案，得標的廠商就是當初為公路總局設計委外招標文件的工程顧問公司。公路總局依「政府採購法施行細則」第 38 條第 2 項「前項第一款（提供規劃、設計服務之廠商，於依該規劃、設計結果辦理之採購）及第二款（代擬招標文件之廠商，於依該招標文件辦理之採購）之情形，於無利益衝突或無不公平競爭之虞，經機關同意者，得不適用於後續辦理之採購」規定，認定本案沒有利益衝突、不公平競爭的問題，但是「公路養護計畫」經費高達 63 億 2,100 萬 6 千元，其中「公共建設及設施費」就達 50 億 5,528 萬 6 千元，如果「政府採購法施行細則」第 38 條第 2 項的例外規定被濫用，則同條第 1 項有關利益迴避之原則就如同虛設。爰就交通部公路總局及所屬歲出預算第 3 目「公路建設及改善計畫」第 1 節「公路新建及養護計畫—公路養護計畫」項下編列之 63 億 2,100 萬 6 千元凍結十分之一，俟交通部公路總局就工程招標如何避免利益輸送、落實利益迴避，向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四十三)交通部公路總局及其所屬 107 年度預算「公路建設及改善計畫」項下「公路新建及養護計畫」編列 63 億 2,100 萬 6 千元，辦理公路重點養護與一般養護等計畫。由於機車具有經濟、方便等特質，長期以來受到民眾青睞，目前全台灣機車總數已達 1,367 萬輛，也凸顯國內對於機車族用路安全保障之重要性。

然而據內政部警政署之統計資料，105 年交通事故死傷總人數 40 萬 5,510 人，其中機車肇事事故死傷人數高達 22 萬 8,724 人（佔 56.46%），顯見除了道路交通安全宣導外，道路交通安全品質仍有改善空間。查台灣目前常見、通用道路標線防滑係數僅有 45bpm，道路標線防滑係數不足容易導致機車騎士因打滑發生車禍，更平添雨天行車意外之風險；另人孔蓋之防滑程度以及鋪設問題，亦使路面高底不平進而增加道路安全之隱憂。爰

此，凍結該預算之十分之一，待交通部公路總局提出全台道路標線防滑係數及人孔蓋鋪設提出具體之改善計畫、管理策略，並向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

(四十四)近年來臺灣中部地區都市快速發展，人口大幅移入並穩定成長。然而目前除軌道規劃仍不符實際之運輸需求外，公路客運之運輸機能亦有限。經查花東地區現已推行軌道運輸及公路客運之轉乘優惠方案，藉以提高民眾利用大眾交通工具之比例。

為求符合中部地區經濟發展之情形，並同時降低私人載具等移動污染源之環境影響，實應儘速針對中部地區既有軌道與公路客運形成低碳交通運輸網一事，規劃轉乘優惠等具體對策，提供誘因以吸引民眾多加利用大眾交通工具。爰此，交通部公路總局應於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關補助措施之規劃，俾利中部區域交通運輸現況之改善。

(四十五)交通部公路總局監理單位統籌辦理全國各項汽機車監理業務，提供民眾驗車考照等監理相關服務，並以提供優質公路監理服務為其業務目標。經查「車輛檢驗人員的服務態度」滿意度相對較低，該局亦自行評估應加強車檢人員之服務訓練。

次查各地監理站所之監理人員於驗車時亦多有主觀判斷之情事，常未輔有專業儀器且未有標準作業流程，日前更因排氣管等汽機車部品設備改裝檢驗複驗問題，引發大批民怨及風波不斷。爰此，交通部公路總局應於 2 個月內針對全國各地監理站目前汽機車驗車作業進行檢討，建立標準檢驗流程，培養車檢人員專業服務，俾利便民服務之有效落實。

(四十六)近年來成本低的新創產業吸引不少青年作為投入創業，如廂式平頭小貨車變更（俗稱行動餐車）的活化利用，除了加入節慶活動增加特色之外，亦帶動青年打造出特殊餐車的文創潮流。

雖因應行動餐車之實務需求，交通部公路總局曾於 103 年 2 月 13 日邀集相關單位開會並辦理實車會勘，並於 103 年 9 月 30 日曾修訂相關規定；

然而涉及車身規格變更等車輛行車安全之檢驗要求，交通部公路總局迄今尚未依據車輛規格明訂出相關安全標準，以致行動餐車之活化利用有限。爰此，交通部公路總局應於 2 個月內針對行動餐車涉及車身規格變更之規定儘速研議修正，俾利餐車產業及青年創業之發展。

(四十七)查 106 年年初國道 3 號遊覽車翻覆事件發生後，交通部 106 年 4 月 14 日發布新聞稿表示將邀集具運輸、車輛、觀光領域專長之學者專家組成「遊覽車安全策進作為專家學者諮詢小組」，定期召開會議審視產業結構並提供遊覽車及旅遊安全改善對策之諮詢，以作為行政部門管理制度後續檢討之依據；行政院並於 5 月 19 日表示將進行靠行制度檢討，落實汰劣機制之改革。

復查，監察院於 106 年 10 月 17 日針對此案向交通部、公路總局、觀光局與勞動部等相關權責機關提出糾正，認為有關單位未能依法落實查核及處罰，導致運輸業監督管理制度出現漏洞，有重大違失。惟查交通部雖曾承諾將儘速檢討現行遊覽車司機靠行管理制度，以彌補監理強度不足，並改善運輸業司機勞動條件不佳等問題；然至今仍未見公路總局針對靠行制度提出管理之具體修法方向與時程規劃。爰此，交通部公路總局應儘速於 2 個月內提出具體之運輸業靠行管理對策，並向立法院交通委員會提出書面報告，俾以改善國內運輸產業環境，以保障從業人員及消費者權益。

(四十八)淡江大橋及其連絡道路建設計畫原於 87 年 7 月完成規劃，88 年 11 月通過環境影響評估，於 103 年 1 月 15 日經行政院核定，計畫總額 154.3 億元。本計畫工程區分為 3 標，第 2 標（八里端引橋、八里端匝道、八里新店線匝道、淡水端平面道路及明挖覆蓋隧道段）實際進度 22.2%，預計 109 年 2 月完工，第 3 標（主橋、八里端匝道及淡水端匝環道）於 105 年 11 月 4 日上網公告招標，惟截至 106 年 8 月 25 日止，已經 5 度流標，尚未完成工程發包作業。而後因施工困難，公路總局研提之修正計畫經費總額提高至 211.94 億元（增加 57.64 億元），計畫期程預計延長至 112 年，且尚未經行

政院核定，恐難施行，未來狀況也存變數，交通部公路總局應好好檢討，審視自身能力。

(四十九)金門大橋建設計畫於 99 年度核定後，於 100 年度因變更計畫需求，辦理第 1 次修正計畫，計畫經費由 58.05 億元，增加至 73.85 億元，經多次流標、終止契約重新發包及工期展延等原因，於 104 年又有第 2 次修正計畫，計畫期程延長至 107 年 6 月。第 2 期工程又因施工期間發生多起工安意外，且承商履約能力不足，使國道新建工程局自 105 年 6 月 29 日起終止契約並接管工地，另案招標辦理，並於同年 11 月 28 日決標及 12 月 28 日開工。本案截至 106 年度，已累計預算數 21.17 億元，截至 106 年 7 月底累計執行數才 16.77 億元；且依照本計畫修正草案，期程預計再展延至 110 年 6 月，總經費將多增加 17.82 億元，而且第 3 次修正計畫也尚未經行政院核定，恐難施行，未來狀況也存變數，請交通部公路總局研議討論後，審慎評估執行能力。

(五十)伴隨國人休閒意識提升，以自行車為標的之相關觀光、遊憩活動，逐年成長。而位於花蓮兩大觀光景點「七星潭」與「太魯閣國家公園」之間的騎乘路線，因擁有得天獨厚的自然風光之優勢，成為自行車族首選的路線之一。然而，除了七星潭到三棧溪口之間尚可行走花 193 縣道稍較安全外，過懷恩橋後，自行車族便須行走台 9 線，方能抵達太魯閣國家公園；該路段危險性高，成為自行車觀光發展之隱憂。爰此，要求交通部公路總局會同相關主管機關，研議規劃七星潭—太魯閣國家公園之間的友善自行車道，以確保騎乘者的安全，促進地區觀光發展。

(五十一)97 年行政院核定「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫」，旨在提升台 9 線道路行駛安全性與穩定性，以回應東部民意「安全回家的路」之訴求。施工至今，除了「蘇澳—東澳」段將於 106 年底完工，預計於 107 年農曆春節前通車，「南澳—和平」段、「和中—大清水」段預定於 108 年通車外，日前花東民意訴求改善之剩餘瓶頸路段，也都獲得交通部公路總局的正

面回應。其中「東澳至南澳段交通改善策略評估」，預計於 106 年底完成；「蘇花公路大清水以南路段交通改善策略評估案」，也已於 106 年 9 月公告上網招標，預計 106 年 11 月完成發包作業，107 年底將有初步成果。有鑑於蘇花公路之改善工作與規劃，已日趨完整，爰此，要求交通部公路總局，除了加速剩餘瓶頸路段之評估工作外，也應主動上網公布評估工作之辦理情形及進度，以讓花東居民知悉政府之施政方向。

(五十二)交通部公路總局及所屬 107 年度預算編列獎補助費 38 億 4,875 萬 2 千元，旨在辦理公路公共運輸多元推升等事項，其中包含經營離島或偏遠地區之公路客運業營運虧損補貼 7 億 1,000 萬元。雖然交通部公路總局每年編列一定額度之預算補助客運公司經營偏鄉路線，但是因缺乏完善的規劃與管考工作，現行運輸制度已無法滿足民眾實際交通需求；空車、脫班、空汙等現象，已導致政府、業者、乘客三輸之現狀。亦即，偏鄉路線補貼政策雖然立意良善，但因管考工作不足，始終無法有效提升偏鄉公共運輸之機能。爰此，要求交通部公路總局應立即 1.檢討經營離島或偏遠地區營運虧損之補貼制度；2.檢討過去 5 年補助與實際效益之落差；3.研議於當前補貼制度內納入年度效能提升（改善）計畫之作業規範。相關書面報告請於 3 個月內送交立法院交通委員會。

(五十三)東部地區因地理環境之因素，對外交通以鐵路運輸—北迴、南迴線—為主。民眾抵達花蓮（台東）後，除了可利用鐵路運輸繼續南下（北上）外，亦可選擇改以公路客運，通行於花東縱谷各鄉鎮之間。姑且不論當前公路客運之運輸網絡系統仍舊存在極大的問題，現在連最基本的鐵路、公路接駁時間、機制亦未能有效搭配，致使乘客常須耗費時間來轉乘，導致其交通權益受損。為提升東部地區大眾運輸交通之使用及促進觀光發展，爰此，要求交通部公路總局 1.聯繫花東兩縣客運業者配合鐵路時刻，檢討公路客運時刻，以有效接駁。2.積極會同有關機關，依交通部所規劃推動之「智慧運輸系統發展建設計畫（106—109 年）」，儘速啟動「花東智慧公共運

輸資訊系統（app）」之建置工作，將花東現有之大眾運輸（鐵路、公路、空運、航運）進行整合，成為單一資訊平台，為在地居民及外來遊客提供友善交通界面，提升花東地區公共運輸之效能。

(五十四)行政院於 105 年 10 月 18 日核定「台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫」，專案辦理台 9 線花蓮剩餘路段之拓寬工程，以改善線形不佳之危險路段並降低車禍肇事率。該計畫有別於以往之工程思維，力求以「人本的安全景觀大道」為主軸，除了道路拓寬工程外，工程設計亦要求需考量現地條件、沿線特色風光、區域產業發展，並結合現有的自然生態景觀來進行設計及施工。有鑑於當前評估、規劃作業皆已戮力辦理中，爰此要求交通部公路總局：

1. 針對路線之擇定及施工之方式，須主動與沿線居民進行溝通、說明，以降低爭議及工程對居民生活機能之影響。
2. 應主動聯繫交通部觀光局、客家委員會（花東縱谷漫遊廊帶）、行政院農業委員會（前店後廠農產展示中心）等單位，整合相關計畫，以有效運用政府預算，期能創造地方發展之最大效益。

(五十五)鑑於宜蘭近年大力發展觀光，而觀光發展與交通的便利有直接關係，然目前宜蘭至桃園機場及桃園火車站間沒有巴士直達，對開發國際友人自由行、國內旅客、旅外同鄉等是非常大的障礙。又宜蘭有好山好水及知名小吃，為方便國際觀光客到訪宜蘭，也減少轉入台北都會區所造成的擁擠，爰要求交通部公路總局於 2 個月內向立法院交通委員會提出增設宜蘭至桃園機場客運路線之書面評估報告，俾有助提升我國之觀光效益。

(五十六)鑑於我國預計 114 年將邁入超高齡社會，營造高齡友善環境至為重要，政府有責及早規劃。為避免高齡駕駛所造成之高風險，公路總局也已訂有高齡駕駛的限制規定，對於老人家而言，勢必未來更仰賴公共運輸；但根據審計部 105 年度總決算的審核報告，公路總局在推動便捷的公共運輸部分，尚有很大改善空間。為免我國即將面對人口老化結構改變之事實、屆時

無法提供足夠友善之公共運輸服務，爰要求交通部公路總局應就規劃面再作檢討並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

(五十七)鑑於近年來遊覽車事故頻傳且 106 年度截至 9 月底事故死亡人數已創近年新高，我國大客車管理機制似已亮起紅燈。主管之公路總局雖陸續提出多項改進措施因應，惟相關配套措施仍有欠周妥；又針對遊覽車事故不斷，監察院近 10 年內已向交通部及公路總局提出 6 次糾正，但仍未見真正有效措施，容有很大的改善空間。爰要求交通部督促交通部公路總局應就遊覽車管理建置滾動式檢討機制，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以強化未來相關管考。

(五十八)鑑於近年來政府雖積極辦理多項老舊橋梁重建、改建、橋梁檢測及耐震補強工程，強化橋梁結構以提升用路人安全，惟面對全球化極端氣候，複合式災害對橋梁建設帶來更大威脅，公路總局允應參考國際間橋梁災害危險及因應措施，滾動式檢討橋梁建設、養護、監控、預警、防災及救災機制，以降低天然災害對橋梁建設之損害。又近 10 年來我國橋梁建設重大損毀案件眾多，修復及搶修經費也占有不少國家預算，爰要求交通部公路總局於 2 個月內向立法院交通委員會提出未來橋梁如何有效維護之書面檢討報告，俾確保民眾使用橋梁之安全。

(五十九)有鑑於我國許多重大公路工程如橋梁建設常位於海陸交會處、或為海風及海水鹽霧環境，其腐蝕破壞對我國橋梁建設造成嚴重威脅，雖以國外設計規範保護年限 30 到 50 年計算，然往往未到設計年限即發生腐蝕至鋼筋露出等等之情況，對公共建設品質影響甚巨。爰要求交通部公路總局針對未來相關橋梁建設，應配合交通部運輸研究所進行研議延長橋梁使用年限之新式工法，降低天然災害對橋梁建設之損害，並於半年內將相關改善報告送交立法院交通委員會。

(六十)淡江大橋興建計畫，從 103 年動土開始進行各項工程迄今，然於 106 年上半年，最重要的主橋段工程，卻接連歷經 5 次流標，直至 106 年 9 月再次重新



規劃標案正式上網公告，預計在 11 月中旬開標。目前淡江大橋計畫的修正與公告標案採同步進行，以爭取時效，爰請交通部加速相關程序，並促請行政院儘速核定修正計畫，以利淡江大橋後續工程進度。

(六十一)近年遊覽車事故頻傳，自 102 年度起至 106 年 9 月 25 日止，事故件數合計 209 件，死亡人數合計數高達 98 人，且 106 年死亡 36 人為近年最高，雖然交通部公路總局提出多項改善措施，仍無法遏止重大事故發生，有鑑於觀光旅遊風氣日盛，日、韓及新南向國家旅客至臺觀光人數也逐年增加，故交通部公路總局應針對事故肇事原因作查核與分析，並通盤檢討現行遊覽車管理機制，並加強稽核及管考作業，以有效提升遊覽車行車安全，確保乘客權益。

(六十二)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路公共運輸多元推升計畫」編列 39 億 3,497 萬 9 千元，該計畫內容包含營運虧損補貼、鼓勵使用無障礙車輛、推動車輛汰舊換新等業務，惟該計畫 105 年度決算數達 25.63 億元，有多項計畫尚待完成，顯示執行率欠佳；又審計部於 105 年度審核報告指出該計畫相關補貼作業執行及業者營運管理情形未盡落實、公共運輸量未達預定績效目標等缺失，故交通部公路總局針對未完成項目應加速辦理，而對於計畫諸多缺失，應立即檢討並研擬措施改善。

(六十三)交通部公路總局及所屬 107 年度預算於「公路及監理業務管理」項下編列「汽車技術訓練」費用 7,635 萬 3 千元，其中包含受訓學員汽車修護技工執照及考驗員證照之檢定考試等相關作業費編列 270 萬元。

有鑑於 106 年度本筆預算僅編列 120 萬元，107 年度新編列考驗員證照之檢定考試，惟編列增加之情形並未提供說明。爰此，請交通部公路總局於 1 個月內提出詳細說明，並以書面報告送交立法院交通委員會。

(六十四)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路系統新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 296 億 9,635 萬 9 千元，用於辦理省道新建及改善等費用。惟相關重大建設如金門大橋、淡江大橋等重大橋梁計畫屢

有變更計畫及工程進度延宕情形，顯見該項業務執行有待加強。爰此，請交通部公路總局於 3 個月內就該計畫執行成效及相關重大橋梁工程採購狀況提出書面報告，送交立法院交通委員會。

(六十五)有鑑於我國許多重大公路工程如橋梁建設常位於海陸交會處、或為海風及海水鹽霧環境，其腐蝕破壞對我國橋梁建設造成嚴重威脅，雖以國外設計規範保護年限 30 到 50 年計算，然往往未到設計年限即發生腐蝕至鋼筋露出等等之情況，對公共建設品質及行車安全影響甚巨。

爰此，要求交通部公路總局針對未來相關橋梁建設，應配合交通部運輸研究所進行研議延長橋梁之使用年限，降低天然因素對橋梁建設之損害，並於 3 個月內提出相關改善計畫以書面方式送交立法院交通委員會。

(六十六)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「公路系統新建及養護計畫」項下「公路系統新建及改善計畫」編列 296 億 9,635 萬 9 千元，相關預算係用於公路改善、橋梁整建等用途，惟相關工程時有進度拖延、預算執行不力、執行率過低等問題，相關預算編列應更加謹慎，爰此，請交通部公路總局於 3 個月內提出「公路系統新建及改善計畫」之執行進度及改善狀況提出報告，並以書面方式送交立法院交通委員會。

(六十七)交通部公路總局及所屬 107 年度預算「勞務承攬」編列 11 億 5,790 萬 4 千元，預計進用 2,684 名勞務承攬人力，較 106 年度增加 3,478 萬 2 千元，增加進用 25 人，惟政府單位用人應減少非典型僱用方式，避免造成勞工低薪化，無法穩定工作，甚至產生薪資階層化等問題。爰此，請交通部公路總局於 3 個月內針對用人方式及勞務承攬增加因素及勞務承攬勞工權益改善計畫，並以書面方式送交立法院交通委員會。

(六十八)交通部公路總局及所屬預算中，其「公路新建及養護計畫」，107 年度預算規模即高達 360 億元。其早期預算編列，尚有區分新建、養護不同科目，但近年來卻為預算流用方便性，而將新建、養護列為同一科目。然新建是屬新興計畫，其各項計畫均應有一定程序編列預算，不僅不應與養護科目

編列於同一科目，其各項新建計畫亦均應為單一科目，才能控管預算支出與執行。

另養護項目，因台灣地區天災繁多，故養護預算間相互流用實為現實中不得不然之必要措施。惟為因應天災事故之養護流用亦應有一定限制，而非漫無限制。爰要求交通部公路總局新建及養護計畫之經費流用，應於 3 個月內訂定一套完整明白之規定，以茲遵循。

(六十九)按刻溝輪胎係指可供再刻花紋的載重汽車輪胎或超里程輪胎或載重輪胎，輪胎的胎面必需有足夠厚度的基部膠，可供再刻花紋的載重汽車輪胎，現已經成為歐盟要求輪胎標準，以提昇道路交通安全並降低對環境的影響。但交通單位認為與現行法規不符，屢與翻修胎混為一談，經濟部標準檢驗局 CNS 亦有輪胎可標示刻溝字樣。

請交通部公路總局體認使用刻溝胎係為符合環保要求之國際潮流，應與相關單位及業者於一定期間內完成討論相關可安全使用之配套措施及輔導方式。

(七十)「公路公共運輸多元推升計畫」總經費 150 億元，主要是希望透過公共政策引導及穩定的資源投入，明定各項績效指標及其目標值，藉以達到提升公共運輸服務品質與強化公共運輸競爭力，改善偏遠地區公共運輸不便問題，以及避免都會區交通壅塞問題惡化等目標，其中偏遠地區公共運輸不便問題應是本項計畫所要改善的重點。但本計畫 107 年度編列 38 億 4,875 萬 2 千元的獎補助費中，對直轄市政府的補助達 17 億 6,553 萬 4 千元，對於六都之外的縣市與金、馬的補助分別只有 8 億 0,251 萬 6 千元、1 億 0,700 萬 2 千元，政府資源的分配實欠妥當，更拉大城鄉之間關於公共運輸系統建置的落差。爰要求交通部公路總局重新檢討本項計畫經費分配方式，協助位處偏遠地區之地方政府提出妥適可行的計畫，未來偏鄉地區應獲得更多中央政府補助，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十一)台灣已經步入高齡化社會，年長者由於眼力、聽力等身體機能的退化及反

應能力變差，容易變成交通事故中的肇事者與受害者。如據交通部統計，A1 類道路交通事故死亡人數中，年滿 65 歲以上者人數已由 97 年的 26.39% 增長至 105 年度的 31.17%；又如據警政署的統計，105 年度的 A1 類道路交通事故中，65 歲以上的肇事者計 305 人，占 19.61%，僅次於 18—29 歲的 352 件（22.64%）。爰要求交通部公路總局因應高齡化社會，就如何提供年長者友善、方便且安全的交通環境，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十二)為設置在屏東縣佳冬鄉台 1 線上的戰備跑道，是唯一設在省道的非封閉型戰備跑道，卻因規定，不得裝設路燈，導致入夜後車禍頻傳，日前更驚傳因夜間視線不佳而遭遇車禍的老人家，竟又遭 6、7 部不知情的車輛一再輾過的慘狀。爰要求交通部公路總局就佳冬戰備跑道上用路人生命安全的維護，儘速依行車安全需求設置路燈及其他安全警示設施等，於 1 個月向立法院交通委員會提出書面報告。

(七十三)由於恆春半島觀光人次增加，客運業者逐年增加營運班次，屏東恆春轉運站現有腹地不足，再加上客運業者與恆春鎮公所租約業已到期，因此有另外擇地設置轉運站之必要。屏東縣政府目前規劃以交通部公路總局第三區養護工程處楓港工務段恆春監工站土地做為恆春轉運站新址，但是遇到恆春監工站應該遷往何處的問題。目前，屏東縣政府已依公路總局所提篩選條件清查恆春鎮內適合原監工站遷移之土地，交通部公路總局亦應主動儘速提出適宜土地以供原監工站遷建，以利恆春轉運新站的設置。

有關政事別歲出預算隨同以上機關別審查結果調整。