

立法院公報

The Legislative Yuan Gazette

第 111 卷第 113 期



5084 $\frac{2}{2}$

中華民國 111 年 12 月 27 日(星期二)出版

目次

委員會紀錄

頁次

交通委員會第 10 次會議

111 年 11 月 28 日（星期一）

繼續審查 112 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算（111 年 11 月 28 日、111 年 11 月 30 日、111 年 12 月 1 日為一次會）……………（ 1 ～ 224 ）

111 年 11 月 30 日（星期三）

一、邀請交通部部長就「交通部所屬事業機構、轉投資單位之營運績效、升級轉型及多元創新服務」進行專題報告，並備質詢；二、審查 112 年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算；三、審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管中華郵政股份有限公司營業預算（111 年 11 月 28 日、111 年 11 月 30 日、111 年 12 月 1 日為一次會）……………（ 225 ～ 292 ）

111 年 12 月 1 日（星期四）

一、邀請數位發展部部長、國家通訊傳播委員會主任委員、國家運輸安全調查委員會主任委員、交通部、經濟部、教育部、國家科學及技術委員會就「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」進行專題報告，並備質詢；二、邀請國家通訊傳播委員會主任委員、中央選舉委員會主任委員就「新聞媒體報導選舉票數應遵循之專業性、公正性暨認定有無違規之權責釐清」進行專題報告，並備質詢；三、審查 112 年度中央政府總預算案關於數位發展部單位預算；四、審查 112 年度中央政府總預算案關於國家通訊傳播委員會單位預算；五、審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於國家通訊傳播委員會主管通訊傳播監督管理基金預算；六、審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於國家通訊傳播委員會主管有線廣播電視事業發展基金預算；七、審查、處理 111 年度中央政府總預算關於國家通訊傳播委員會主管預算凍結書面報告案計 7 案（111 年 11 月 28 日、111 年 11 月 30 日、111 年 12 月 1 日為一次會）（ 293 ～ 362 ）

附：本期委員發言紀錄索引……………（ 363 ～ 365 ）

委員會紀錄

立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 10 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 111 年 11 月 28 日（星期一）9 時 3 分至 11 時 54 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 魯委員明哲

主席：出席委員已達法定人數，現在開會。

進行報告事項。

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄。

立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 9 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 111 年 11 月 21 日（星期一）上午 9 時 27 分至 11 時 32 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：劉世芳 洪孟楷 陳椒華 陳素月 許智傑 林俊憲 魯明哲 李昆澤
趙正宇 蔡易餘

委員出席 10 人

列席委員：游毓蘭 李德維 廖婉汝 楊瓊瓔 廖國棟 Sufin · Siluko

委員列席 5 人

請假委員：傅崐萁 劉權豪

委員請假 2 人

列席官員：數位發展部	部 長	唐 鳳
主計處	處 長	李錫東
數位產業署	署 長	呂正華
主計室	主 任	陳美惠
資通安全署	署 長	謝翠娟
主計室	主 任	李素惠
行政院主計總處公務預算處	專門委員	張家瑜

主 席：劉召集委員世芳

專門委員：蘇純淑

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 黃淑敏 簡任編審 林桂美 科 長 江建逸 專 員 劉芳賢
薦任科員 洪翎宜 薦任科員 林立偉 薦任科員 陳穎萱 科 員 黃玉如

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

討 論 事 項

一、繼續審查 112 年度中央政府總預算案關於數位發展部資通安全署單位預算。

二、繼續審查 112 年度中央政府總預算案關於數位發展部數位產業署單位預算。

決議：

一、本(21)日預算審查結果，照列或照協商結論通過。

二、本(21)日通過之決議，文字授權主席及議事人員調整。

三、112 年度數位發展部資通安全署及數位產業署單位預算均審查完畢，內容如審查結果。

審查結果：

數位發展部資通安全署單位預算

歲出部分

第 22 款 數位發展部主管

第 2 項 資通安全署 8 億 9,569 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 18 項：

(一)112 年度數位發展部資通安全署預算第 1 目「一般行政」編列 3 億 4,486 萬 5 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲 林俊憲
蔡易餘 許智傑 趙正宇 傅崐萁 劉世芳
李昆澤 陳椒華 邱臣遠

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(一)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部資通安全署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 有鑑於中央行政機關對約、聘僱以及公務人員辦理包含專案考績獎金在內之發放法定程序，需按現行公務人員考績法施行細則第 9 條第 1 項規範，在滿足符合特定之給與標準訂定下，方屬依法辦理。然而，查資通安全署進行 112 年度「職員與約聘僱人員年終獎金及考績獎金」預算編列達 4274 萬元之際，已然假定預算員額之進用屬於百分之百補足，如此實有悖人力結構之現實，且不合理，遑論如相關專案考績獎金之給與標準更有欠詳實對外周知，致令外界對資通安全署將如何藉該筆預算辦理有關之專案，或又將如何撥發專案考績獎金等，皆徒感疑惑。爰此，特提案減列「一般行政—人員維持」20%預算數，並另凍結 30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全署落實 112 年度預算員額 165 人滿編之期程規劃暨考績獎金（含各專案考績獎金）給與標準訂定內容」專案報告，並經同意後，始得動支。【2】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

2. 數位發展部資通安全署於 112 年度預算「一般行政—人員維持」計畫項下編列 2 億 5,519 萬 6 千元，其中約聘僱人員 44 人，預算經費 3,617 萬 3 千元。經查，資通安全署預算員額 165 人，約聘人員逾預算員額 27%。惟資通安全署現有人員僅占預算員額 37.19%，鑑於預算員額尚無

法滿足，又依聘用人員聘用條例施行細則第 2 條：「本條例第 2 條所稱應業務需要，以發展科學技術，或執行專門性之業務，或專司技術性研究設計工作，非本機關現有人員所能擔任者為限。」，其約聘僱人員占比過高，且目前預算員額占比極低的前提下，為符合撙節預算之原則，故建議凍結該項預算 1/5，俟資通安全署針對人員聘用提出詳細報告，經交通委員會同意後，始得動支。【3】

提案人：林俊憲 蔡易餘 許智傑

3. 數位發展部資通安全署 112 年度預算「一般行政」項下「人員維持」編列 2 億 5519 萬 6 千元。經查，資通安全署 112 年預算員額 165 人，其中聘用人員 44 人，占比達 27%，另有勞務承攬人員 51 人。在聘用及勞務承攬人力為數不少情況下，應依相關規定辦理，並妥善運用人力。建議凍結該項預算 10%，俟資通安全署提出書面報告後始得動支。【4】

提案人：趙正宇 傅崐萁 林俊憲 許智傑

4. 112 年度資通安全署之人員維持費，總共編列 2 億 5,519 萬 6 千元，係職員 121 人、約聘僱人員 44 人，共計 165 名預算員額。

惟自數位發展部於 2022 年 8 月 27 日揭牌正式成立，至 10 月 25 日止，資通安全署之現員人數狀況如下表，比例偏低。

	112 年預算員額		現有人員		現員比例	
	職員	約聘僱	職員	約聘僱	職員	約聘僱
資安署	121	44	45	5	37.19%	11.36%

(來源：資安署提供)

有鑑於資通安全係數位國家之基礎，資安署人力比例過低，恐影響業務執行與影響未來員額爭取。爰此，人員維持費原編列 2 億 5,519 萬 6 千元，提案凍結 1%，俟資通安全署提交人員進用規劃書面報告至交通委員會並現員比例達 50% 後，始得動支。【5】

提案人：劉世芳 李昆澤 許智傑 林俊憲

5. 數位發展部資通安全署預計聘用 44 位約聘僱人員，經查該項目年度預算為 36173 千元，平均一位約聘僱人員一年人事費用約 82 萬餘元，其中不含獎金，平均月薪近 7 萬元，約為薦任七～八職等公務員薪資，高於其他部會約聘僱人員待遇，亦與經過國家考試之公務人員薪水並駕齊驅，甚至比初任公務人員薪資還高，而有破壞文官體制之疑慮。

為確保彈性用人制度滿足公平性和回應性之指標，達到人員晉用彈性與與永業文官體制互補之作用，爰此，提案凍結一般行政項下約聘僱人員待遇預算 20%，俟資通安全署針對約聘僱人員晉用標準、工作經歷與薪資核定進行說明，並提出書面報告經交通委員會同意後，始得動支。【6】

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷 李昆澤

6. 112 年度數位發展部第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」編列 89,669 千元。經查，業務包含進用非以人事費支出之勞務承攬人員 39 人，共計編列 25,637 千元。另有 12 人共計 5,400 千元編列於第 2 目「資通安全業務」中。惟其勞務承攬人員 51 人佔逾該署預算員額 165

人之 3 成，機關應依法成立專案小組，定期對於勞務承攬人力進行通盤檢討，作為決定是否繼續辦理之依據，且應朝減少勞務承攬人員方向發展。同時，「一般行政」項下「基本行政工作維持」之「一般事務費」包含勞務承攬人員人事費 25,637 千元、員工福利與環境美化與辦公大樓管理費 3,580 千元、辦理新聞聯繫公關事務等級印刷文書報表資料等費 1,482 千元，「分支計畫及用途科目」欄與「說明」欄說明不符，恐造成預算審查與民眾閱讀困難。

爰提案凍結數位發展部第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」1,000 千元。俟資通安全署於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【7】

提案人：陳椒華 趙正宇 陳雪生 邱臣遠

(二)112 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「綜合規劃管理」編列 4 億 4,690 萬 3 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲 陳椒華
林俊憲 李昆澤 許智傑 蔡易餘 劉世芳

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(二)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部資通安全署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.有鑑於資通安全署 112 年「資通安全業務—綜合規劃管理」預算藉預算書闡明之內容，尚有相關疑義如(一)僅預期將有強化政府機關主動防禦架構之成果，然卻有欠以美國為例已有最新「聯邦零信任戰略(Federal Zero Trust Strategy)」上位戰略指導原則之確立，顯見資通安全署明顯輕忽來自內部之資安可能(二)徒稱將落實資通安全法，然卻未明確編列主管機關法規精進費用，恐令業務母法與時脫節(三)僅載明對 CI(Critical Infrastructure；關鍵基礎設施)的 OT(Operational Technology；營運技術)資安防護成熟度評估機制將持續推動，至於實際產出則有欠具體期程達成之績效指標確立。爰此，考量公務預算允宜明確執行，避免有關爭議，特提案減列「資通安全業務—綜合規劃管理」15%預算數，並另凍結 15%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全業務綜合規劃管理 112 年度績效指標訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【10】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

2.資通安全署擬辦理多場資通安全相關會議、競賽及活動，然相關獎補助辦法至今仍未訂定，恐造成民眾申請疑慮，亦無法有效發揮預算成效。

為避免國人質疑獎補助金發放之公平性，及提升資通安全相關活動之綜效，爰此，提案凍結資通安全業務項下綜合規劃管理預算 20%，俟資通安全署訂定補助要點、具體執行計畫，明訂補助後續之監督與評估機制，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【11】

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷 李昆澤

3.資通安全署編列 291,051 千元於數位國家資通安全聯防暨國家資安防護前導計畫，以打造堅韌安全之智慧國家，有效提升政府機關與關鍵基礎設施提供者之資安防護、監控、預警、管理及通報應變能力等。

經查數位國家資通安全聯防暨國家資安防護前導計畫為捐助而非委辦性質，而有難以課責之虞。為確保計畫成效，爰提案凍結資通安全業務項下綜合規劃管理預算 20%，俟資通安全署訂定受捐助團體之遴選標準，後續監督與評估機制，說明如何確保受捐助團體內部之資安，防止成果外洩，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【12】

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷 李昆澤

4. 國家資通安全會報負責對行政院及其所屬各部會進行資安稽核，如何讓資安稽核發揮最大的效益，而非淪為管理制度文件的陳列，是機關在規劃資安稽核時應先列入討論的議題。

經查辦理國家資通安全會報、資通安全策略及辦理國家資通安全發展方案意見徵詢等共編列 315 萬元，然在資安稽核規劃未臻明確下，意見徵詢恐效果有限；又國家資通安全會報原則上每半年召開會議一次，再者會報及資通安全諮詢會委員、各組召集人均為無給職，是以該筆預算編列顯失合理。

為確保資安稽核能發揮最大的效益，爰提案凍結資通安全業務項下綜合規劃管理預算 20%，俟資通安全署提出資安稽核規劃之書面報告，並送交至交通委員會後，始得動支。【13】

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷 李昆澤

5. 為提升資安防護能量、全民資安意識，統籌及推動全國資通安全治理業務，資通安全署辦理相關資通政策規劃國家資安防護前導計畫等。隨著資通科技快速發展，資安威脅嚴重影響我國，依據資安業者發布 2021 年全球威脅企業遭受網路攻擊數量較去年度增長 50%，爰建請數位發展部資通安全署針對提升資安防護能量及強化全面意識落實計畫，俟數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【14】

提案人：許智傑 蔡易餘 林俊憲 劉世芳

6. 資通安全署 112 年度預算案「綜合規劃管理—業務費—委辦費」共編列 3,000 千元。行政院國家資通安全會報於 110 年 2 月發布國家資通安全發展方案（110 年至 113 年），此報告除擊劃我國 110 年至 113 年之資安目標外，亦闡明全球資安威脅趨勢及國際資安政策發展趨勢（頁 8 至頁 20），然對於此項委辦費之說明仍為「辦理研析各國政府資安政策及對我國政策相關建議」（112 年度資通安全署預算案頁 56），與前述資通安全會報之內容顯有重複研究之虞。爰此，建議凍結 10%，俟資通安全署闡明上述兩者之異同，並就必要性及預期效益，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【15】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

7. 資通安全署 112 年度預算案「資通安全業務—綜合規劃管理—資安業務重大貢獻獎業務」共編列 6,190 千元。依資安署說明所示，該經費之主要用途為獎勵對我國資安業務具重大貢獻者，雖立意良善對我國資安發展具積極意義，惟公務機關之經費運用仍應訂立明確制度，用以防範不必要之道德風險。爰此，建議凍結 10%，俟資通安全署說明該經費撥補標準，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【16】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

8. 有關資通安全業務綜合規劃管理項下編列獎補助費 419,470 千元，補助單位為資通安全研究

院，其中 291,051 千元為數位國家資通安全聯防暨國家資安防護前導計畫，以打造堅韌安全之智慧國家，有效提升政府機關與關鍵基礎設施提供者之資安防護、監控、預警、管理及通報應變能力等；而 127,419 千元為整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫，推動政府資訊系統數位安全韌性相關措施，確保政府重大民生關鍵系統維持高效、安全與彈性運作。

經查，資通安全研究院之補助預算金額約佔資通安全署之預算超過 50%，爰提案凍結預算 20%，俟數位發展部資通安全署於二個月內提出專案報告、擬出工作計畫並提出數發部追蹤考核資通安全研究院工作業務之法規依據及相關考核作業要點後始得動支。【18】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

9. 現行各機關預算書編列之資訊服務費 109 至 111 年度預算數分別為 62.36 億元、67.01 億元及 71.31 億元，112 年度預算案增加至 82.53 億元，呈逐年成長趨勢。復依據資安業者發布之 2021 年全球威脅趨勢回顧報告分析，企業於 2021 年每週遭受網路攻擊數量較 2020 年增長 50%，就產業別分類，遭受攻擊次數前 5 名者依序為教育與研究機構、政府與軍事機構、通訊業、網路服務供應商/託管服務供應商及醫療保健機構，而政府機關向來是各類資安威脅覬覦之目標，且隨政府服務數位化及數位服務委外開發，資安風險亦相對提升；法務部調查局亦曾指出，偵辦數起政府機關遭駭案件，調查過程中發現承包政府標案之資訊服務供應商，因其負責政府機關重要資訊系統之開發及維運，易成為駭客主要攻擊目標，試圖竊取機敏資訊及民眾個人資料，凸顯政府資訊作業外包安全管理作業之落實愈趨重要。為落實政府資訊作業外包安全管理作業，爰提案凍結資通安全署「資通安全業務」項下「綜合規劃管理—獎補助費」預算 20%，俟資通安全署提出強化考核作業計畫報告，經本委員會同意後，始得動支。【19】

提案人：陳椒華 林俊憲 魯明哲

10. 112 年度資通安全署之資通安全業務項下之綜合規劃管理項下之獎補助費，編列 4 億 1,947 萬元，係全數捐助「國家資通安全研究院」，辦理資安聯防暨國家資安防護前導計畫（2 億 9,105 萬 1 千元）及整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫（1 億 2,741 萬 9 千元）。

惟國家資通安全研究院設置條例於今年 1 月 19 日公布、數位發展部及數位產業署、資通安全署於 8 月 27 日揭牌成立後，仍處於規畫籌設階段，其人員、業務、計畫等，皆尚未正式施行。

爰此，綜合規劃管理項下之獎補助費，編列 4 億 1,947 萬元，提案凍結 5%（2,097 萬 3,500 元），俟國家資通安全研究院成立後，始得動支。【20】

提案人：劉世芳 李昆澤 許智傑 林俊憲

11. 有鑑於「對國內團體之捐助」預算用途別，乃屬中央規範重要之第二級別預算分類，是以「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」第三點訂定有規範，要求資通安全署如有對民間團體及個人之捐助，應按捐助事項性質，訂定明確、合理及公開之作業規範並包含合理之用途或使用範圍、督導及考核等事項後，報請主管機關數位發展部核定後，方屬依法辦理。

然而，查資通安全署 112 年度對國內團體之捐助預算數即編列鉅額 419,470 千元，形同讓整體機關總歲出預算數 895,696 千元當中，便有超過 46% 規模沒有花在機關本身，而是將執行於假定

存在並且預期將主動申請金額捐助後，再順利獲核定之某特定外部團體，已嚴重牴觸公務預算支出當專用在機關本身之基本精神。並且，未來相關捐助作業事項等辦理資訊，在當前更是有欠透明，難令外界詳實了解，爰特提案針對資通安全署 112 年「4000 獎補助費—4040 對國內團體之補助」減列 50 預算數%，並另凍結 50% 預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全署 112 年辦理『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』之落實規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【21】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

12. 資通安全署 112 年度預算案「資通安全業務」計畫下「獎補助費—對國內團體之捐助」用途別科目編列捐助國家資通安全研究院相關資安計畫經費共計 4 億 1,847 萬元。

經查：(一)112 年度預算案相關資安計畫內容及預期效益；(二)依資安業者調查報告指出，承包政府資訊業務之供應鏈廠商易成為駭客入侵跳板，另我國資安事件以個資外洩為主要型態，資安防護意識亟待提升。

綜上，隨著資通訊科技快速發展，資安威脅層出不窮，行政院設立資安專責機關，以統籌協調及推動全國資通安全治理業務，故資通安全署除賡續促各部門提升資安防護能量，強化全民資安意識及落實安全管理措施外，允宜確實統整資安資源與機制，俾發揮資源整合綜效，有效降低資安風險。爰此提案凍結「獎補助費—對國內團體之捐助」預算 1000 萬，俟數發部資通安全署向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【22】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

13. 資通安全署 112 年度預算案「資通安全業務—綜合規劃管理—數位國家資通安全聯防暨國家資安防護前導計畫」共編列 291,051 千元。依據院臺護長字第 1090201804A 號公文所示，為避免公務及機敏資料遭不當竊取，故公務用之資通訊產品不得使用大陸廠牌，且不得安裝非公務用軟體，然生產全球化供應鏈早已行之多年，甲地生產、乙地貼牌乃現今之常態，故僅以大陸產廠作為禁用標的，對於資訊安全恐有不足；資通安全署乃擘劃監理我國資安政策與計畫之首要單位，應研擬更為周詳之安全規範。爰此，建議凍結 10%，俟資通安全署針對不同安全等級之公務單位，研擬分級分類之資通訊設備安全規範，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【23】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

14. 數位發展部資通安全署於 112 年度預算「資通安全業務—數位國家資通安全聯防暨國家資安防護前導計畫」項下編列 2 億 9,105 萬 1 千元，該項目主要為推動資安整體發展策略，建立國家資安聯防體系，提供事前安全防護、事中預警應變、事後復原鑑識等資安技術服務，協助政府機關與關鍵基礎設施提供者強化資通安全防護量能，加強資安情資分享與聯防，降低資安風險，並結合產官學研各界資源與能量。經查國內主要通訊軟體供應均來自國外系統，惟國內無法進行管理，恐造成國內資安漏洞，又該計畫內容不明確，為確保各項計畫預算覈實編列，故建議凍結 1/10，待資通安全署針對該計畫提出詳細報告，經交通委員會同意，始得動支。【24】

提案人：林俊憲 許智傑 蔡易餘

15. 資通安全署於 112 年度「資通安全業務—整體政府資通安全防禦技術暨系統韌性強化計畫」編列 1 億 2,741 萬 9 千元，主要係為強化政府數位韌性、充實政府數位資源與資安技術，以提升政府資訊資源應用效率。該計畫屬跨年期之新增計畫，總經費 13 億 9,183 萬 7 千元，惟該計畫內容不明確，且與「數位國家資通安全聯防暨國家資安防護前導計畫」內容多有重複，恐有預算疊床架屋之嫌，故建議刪減該項預算 2,000 萬並凍結 1/10，待資通安全署針對該計畫具體目標提出報告後，經交通委員會同意，始得動支。【25】

提案人：林俊憲 許智傑 蔡易餘

(三)112 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「通報應變業務」編列 2,403 萬元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲 李昆澤
劉世芳 林俊憲 蔡易餘 許智傑

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(三)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部資通安全署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 有鑑於資通安全署 112 年「資通安全業務—通報應變業務」預算編列 24,030 千元，當中主要用途乃「辦理資安鑑識作業及新興防護等軟硬體設備」之執行，並為該用途別編列 22,000 千元預算，佔據分支計畫預算數規模甚大。然而，考量資通安全署沒有對該項費用有任何進一步說明，以致預算執行內容未盡透明，爰提案減列「資通安全業務—通報應變業務」20%預算數，並另凍結 30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全署 112 年資安鑑識作業及新興資安防護等軟硬體設備預算執行之內容、期程以及績效指標訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【26】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

2. 數位發展部資通安全署 112 年度資通安全業務項下「通報應變業務」預算編列 2403 萬元，其中 2200 萬用於辦理資安鑑識作業及新興資安防護等軟體設備，考量資安鑑識為數位發展部資通安全署重要業務，而添購新興資安防護軟體設備更是資安防護的重要基礎，然而相關費用占該項業務高達 91%，應予清楚說明，爰此，112 年度資通安全業務項下「通報應變業務」預算編列 2403 萬元，應予凍結 10%，待數位發展部資通安全署於 1 個月內就通報應變業務預計辦理成效（包括新興資安防護軟體設備預計成效），提出書面報告後，始得動支。【27】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 蔡易餘 許智傑

3. 資通安全署 112 年度預算案「資通安全業務—通報應變業務—辦理資安鑑識作業及新興資安防護等軟體設備」共編列 22,000 千元。資安署乃我國資安之首要單位，其掌握之資安鑑識技術及軟體設備更尤為專業，為有效防堵資訊攻擊或其它網路犯罪活動，故應儘速與警政署、移民署、調查局、國安局、國防部或其他有關單位，建立橫向支援與協助機制，用以保障國人之資訊安全。爰此，建議凍結 10%，俟資通安全署說明與各有關單位之聯防協助機制，向交通

委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【28】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

(四)112 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「輔導培訓業務」編列 2,095 萬 8 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲 李昆澤
林俊憲 劉世芳 許智傑 蔡易餘

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(四)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部資通安全署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.有鑑於資通安全署 112 年度預算用途別科目「辦理資安會議及資安訓練活動相關經費」編列 19,200 千元，便佔有編列 20,958 千元分支計畫之「資通安全業務—輔導培訓業務」超過九成預算數規模。然而，對於如何落實資通安全署藉自身 112 年度預算書載錄所稱，將建立「以需求為導向之資安人才培訓體系」，則尚有欠相關說明，實令預算執行之際不具備明確績效標準供各界所能衡量。爰此，特提案減列「資通安全業務—輔導培訓業務」20%預算數，並另凍結 30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全署辦理『建立以需求為導向之資安人才培訓體系』112 年作業規劃內容、期程以及績效指標訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【29】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

2.數位發展部資通安全署 112 年度資通安全業務項下「輔導培訓業務」預算編列 2095 萬 8 千元，其中辦理資安會議及資安訓練活動相關費用編列預算 1920 萬元，辦理資安會議及資安訓練活動為重要工作，應清楚說明預計辦理會議場次、訓練人次以及預計成效等相關資訊，爰此，112 年度資通安全業務項下「輔導培訓業務」預算編列 2095 萬 8 千元，應予凍結 10%，待數位發展部資通安全署於 1 個月內就資安會議、資安訓練預計辦理場次、參與人次以及預期成效提出書面報告後，始得動支。【30】

提案人：李昆澤 林俊憲 劉世芳 許智傑 蔡易餘

(五)112 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「稽核檢查業務」編列 1,908 萬 5 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲 陳椒華
林俊憲

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(五)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部資通安全署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1.有鑑於資通安全署 112 年度預算工作計畫「資通安全業務—稽核檢查業務」預計執行之「購置資安稽核等相關軟硬體設備經費」預算數 10,300 千元，其執行用意自當具備免去人員實體之

交通移動、當面會議進行，以及可憑藉數位方式對於業務稽查檢核之便利提升，如此方屬合理。是以，同屬「資通安全業務—稽核檢查業務」分支計畫中之「辦理稽核檢查業務出差所需國內旅費」2,270 千元、「辦理資安實地稽核及技術檢測等作業及教育訓練所需出席費、鐘點費」3,595 千元，以及「辦理資安稽核及攻防演練相關會議」2,830 千元等費用，實顯沒有實體辦理必要與急切，否則恐有悖當前已可憑藉便利且可靠之數位方式所進行現實。爰此，特提案減列「資通安全業務—稽核檢查業務」30%預算數，並另凍結 30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全署 112 年辦理『透過數位方式落實資安稽核檢查業務』之精進規劃與及績效指標訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【31】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

2. 為積極推動國家資通安全政策，加速建構國家資通安全環境，及因應國際趨勢與新型態資安攻擊與威脅，在既有的防禦基礎及面向上延續我國的資安防護能量予提升國家競爭力，因而成立國家資通安全會報，負責對行政院各部會進行資安稽核。

資安稽核涵蓋項目眾多，除技術檢測及實地稽核，亦包含風險評估、緊急應變措施、各式記錄、文件化資料等，然稽核檢查業務項下有關辦理資安實地稽核及技術檢測等作業及教育訓練等經費共計約編列 360 萬，恐難以支應眾多資安稽核項目，抑或需在部分稽核項目進行簡化，而難以達成辦理稽核之原有目的。

爰此，提案凍結資通安全業務項下稽核檢查業務預算 20%，俟資通安全署重新檢討對行政院各部會有關資安稽核之詳細執行計畫，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【32】

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷

(六)112 年度數位發展部資通安全署預算第 2 目「資通安全業務」項下「法規及國際合作業務」編列 3,655 萬 5 千元，凍結十分之一，俟數位發展部資通安全署於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲 李昆澤
劉世芳 林俊憲 許智傑 蔡易餘

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(六)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部資通安全署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 有鑑於資通安全署 112 年度預算工作計畫「資通安全業務—法規及國際合作業務」編列之 36,555 千元，當中所預計執行之各用途別內容中，絕對多數執行內容皆是可透過數位進行方式所便利替代之實體會議出席與國內、外旅費。是以資通安全署允宜積極並詳實說明，何以該類業務透過數位進行之方式不具可行空間，非必要透過非數位方式進行實際出國方為可能。如此，方可避免相關預算執行淪浪費民脂民膏之民眾觀感。爰此，特提案減列「資通安全業務—法規及國際合作業務」30%預算數，並另凍結 30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「資通安全署 112 年辦理『非數位方式執行法規及參與國際合作業務之必要及績效指標訂定』」專案報告，並經同意後，始得動支。【33】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

2.數位發展部資通安全署 112 年度資通安全業務項下「法規及國際合作業務」預算編列 3655 萬 5 千元，其中 2420 萬元用於辦理國際法規交流、資通安全管理法法制實務研討、法規調適等業務，相關業務固然有其重要性，但應更清楚說明預計會議場次、內容、目標以及預期成效，爰此，112 年度「法規及國際合作業務」預算編列 3655 萬 5 千元應予凍結 10%，待數位發展部資通安全署於 1 個月內就預計辦理會議、訓練之場次以及預計成效提出書面報告後，始得動支。**【34】**

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 許智傑 蔡易餘

3.112 年度資通安全署資通安全業務項下「法規及國際合作業務」項下之「一般事務費」，編列 2,420 萬元，係為辦理國際法規交流相關會議、資安法制實務研討、法規調適、資安法制教育訓練、國際資安法規及政策研析等。

惟就法規政策研析而言，綜合規劃管理已編列 300 萬元委辦費研析政策建議書，故恐有重複編列之嫌；另於預算書中，無法得知辦理法規交流相關會議、研討等之預期目標為何；法規調適亦然，無法得知資安署對於資安之立法計畫。

爰此，一般事務費原編列 2,420 萬元，提案凍結 5%，俟資通安全署就辦理研討交流之預期效益、法規調適之立法計畫等提交書面報告至交通委員會後，始得動支。**【35】**

提案人：劉世芳 林俊憲 李昆澤 許智傑

4.數位發展部資通安全署於 112 年度預算「法規及國際合作業務—國外旅費」計畫項下編列 1,049 萬 6 千元，主要係為派員參加國際交流會議、技術研討會議/國際（法規）會議等所需旅費。經查，原行政院資安處歷年均派員參加國際資通安全相關會議，以交流國際資通安全維護資訊，提升政府資通安全維護技術，惟國外旅費預算編列占該項目預算近 1/3，恐有排擠其他業務預算之嫌，故建議刪除該項預算 200 萬並凍結該項預算 1/5，待資通安全署針對國際會議參與效益提出詳細書面報告，始得動支。**【36】**

提案人：林俊憲 許智傑 蔡易餘

5.112 年度資通安全署資通安全業務項下法規及國際合作業務項下之國外旅費，編列 1,049 萬 6 千元，係安排 31 天（擬派 8 人）之「資安交流團」考察、56 天（擬派 12 人）之外館資安健檢、88 天（擬派 31 人）之會議，共計 14 項計畫，預計出國之達 1,155「人天」。

惟資安署為新成立之單位，人力短絀，職員比例不足 40%、約聘僱人員則僅逾一成（見下表），若明年度出國計畫達 1,155「人天」，則恐影響署內業務執行。

	112 年預算員額		現有人員		現員比例	
	職員	約聘僱	職員	約聘僱	職員	約聘僱
資安署	121	44	45	5	37.19%	11.36%

（來源：資安署提供，統計至 2022 年 10 月 25 日止）

爰此，國外旅費原編列 1,049 萬 6 千元，提案凍結 10%，俟資通安全署調整出國計畫並提交書面報告至交通委員會後，始得動支。**【37】**

提案人：劉世芳 李昆澤 許智傑 林俊憲

(七)112 年度數位發展部資通安全署預算「勞務承攬」共編列 3,103 萬 7 千元，預計進用 51 位勞務承攬人力，辦理業務包括辦公室環境清潔、保全、文書管理工作、資通安全行政事務工作等，考量數位發展部資通安全署之主要業務為辦理國家資通安全等重要業務，相關文書管理及行政事務仍有接觸機敏資料之可能性，相關人員之進用管理應更加嚴謹，訂定妥善之資料安全保密規範，爰此，數位發展部資通安全署應於 2 個月內就勞務承攬人員之機密保護辦理情形向立法院交通委員會提出書面報告。【1】

提案人：李昆澤 劉世芳 林俊憲 蔡易餘 許智傑

(八)有關資通安全業務項下稽核檢查業務，其中辦理資安實地稽核及技術檢測等作業及教育訓練所需出席費、鐘點費共編列 359 萬 5 千元。有鑑於該預算編列之合理性及實質內容尚待釐清，爰請數位發展部資通安全署向立法院交通委員會提出書面報告。【8】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

(九)112 年度數位發展部資通安全署總預算額度 8 億 9,569 萬 6 千元，編列職員 121 名，聘用 44 名，員工合計 165 名，人事費共編列 2 億 5,519 萬 6 千元，獎補助費 4 億 1,947 萬元，稽核檢查業務費 1,908 萬 5 千元。

資通安全署負責國內中央、地方政府及各機關單位之資安稽核重要任務，如何運用所編列之 165 名人力以完成國家資安稽核任務甚為重要。爰請數位發展部資通安全署於 2 個月內向立法院交通委員會提出相關稽核作業法規及 112 年度稽核計畫書面報告。【9】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

(十)有鑑於國家資通安全研究院於 112 年度受數位發展部資通安全署編列捐助款 4 億 1,847 萬元，其中「人事費」2 億 8,317 萬 2 千元；另於前瞻第 4 期特別預算案編列補助該院辦理「臺灣資安卓越深耕—資安卓越中心計畫」6.6 億元，其中「人事費」為 2.37 億元。經行政院上開計畫審查意見表示：「資安卓越中心預計 112 年成立，隸屬於行政法人資安研究院，其人事費用將由行政法人編列預算支應，其編列之公務預算投入之同時應扣除本計畫所編列之人事費用，避免重複編列」。為避免預算重複編列，爰要求數位發展部資通安全署針對「人事費」編列部分進行檢討，將重複編列部分扣除，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出檢討書面報告。【38】

提案人：傅崐萁 魯明哲 洪孟楷

(十一)有鑑於數位發展部資通安全署之預算結構，雖因係新成立之單位，預算書表之編列，僅有歲出預算，並無歲入預算。查資安署之業務，多為辦理教育訓練、講習，或多以委辦費等為主，另會至其他公務機關，或進行相關關鍵基礎設施之資安查核，故應編列相關歲入，充實資安署預算。爰此，建請數位發展部資通安全署於 113 年度預算書表研議依程序編列歲入預算。【39】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲 蔡易餘 許智傑

(十二)112 年度數位發展部資通安全署預算「數位國家資通安全聯防計畫暨國家資安防護前導計畫」，其主要為提升政府機關資安管理與技術能量、提升關鍵基礎設施韌性，有效掌控我國

整體資安風險、完善政府網際服務網防禦深廣度及厚植政府機關防禦能量。經查，日前於網路論壇 BreachForums 出現兜售 2,300 萬筆國人個資之情事，並稱資訊來源為內政部戶政司全球資訊網，惟內政部及數位發展部均否認國人個資係由內政部外洩，為避免政府資訊洩漏遭不當利用，故建議數位發展部資通安全署應於 2 個月內通盤檢討現行國家各機關層級資安風險，並提升國家資通安全防禦能力。【40】

提案人：林俊憲 許智傑 蔡易餘

(十三)112 年度數位發展部資通安全署預算「資通安全業務」項下「獎補助費」捐助國家資通安全研究院共編列 4 億 1,847 萬元，依據「國家資通安全研究院設置條例」第 2 條有關國家資通安全研究院之業務範圍包括推廣全民資通安全意識，有鑑於資安全事件頻傳，資料外洩事件又占其中大宗，爰要求數位發展部資通安全署應於 2 個月內，就推廣全民資通安全意識短、中、長期目標及如何降低民眾資料外洩向立法院交通委員會提出書面報告。【41】

提案人：李昆澤 劉世芳 許智傑 林俊憲 蔡易餘

(十四)依據資安業者 CheckPoint 111 年 1 月底發布之 2021 年全球威脅趨勢回顧報告分析，企業於 2021 年每週遭網路攻擊數量較 2020 年增長 50%。另依國家發展委員會 110 年 4 月公布之「國家數位發展研究報告」指出，我國資安事件以個資外洩為主要，而 12 歲以上民眾僅有 35.1% 運用資安措施且最近 3 個月曾更新。此外，111 年國家資通安全情勢報告就政府機關通報之資安事件分析，其中 3 級事件以資料外洩居多，除網站設計不當或應用程式漏洞導致之外，皆發生使用 Google 表單蒐集民眾資料，因權限設定不當致使民眾可瀏覽他人填寫資料，造成個資外洩，顯示資通安全防護意識仍待提升。爰請數位發展部資通安全署就提升民眾資通安全意識以及降低政府、企業資安威脅於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【42】

提案人：陳椒華 趙正宇 陳雪生 邱臣遠

(十五)數位發展乃世界各國邁向未來之重要基石，亦為國力之展現，故其防護、阻禦威脅與攻擊尤為重要，數位發展部資通安全署乃我國資通安全之政策規劃、計畫核議及監督考核之主管機管，惟資安業務所需之能力不同於傳統文官系統，恐難援引傳統公務體系之聘用標準選賢，故資安署應訂立完整且具體之選聘標準，除藉此確保約聘人員之專業能力外，亦可避免人治之道德風險。此外，截至 111 年 10 月 12 日為止，資安署所編列之約聘員額 44 人僅 2 人，約聘之人力缺口達 96% 之高，此況恐不利我國資安防護之建置與規劃，資安署應儘速改善人力問題。爰此，請數位發展部資通安全署於 2 個月內針對各類約聘人員之晉用標準，及人力缺口之改善情形，向立法院交通委員會提出書面報告。【43】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

(十六)有鑑於資通安全公務作業尤為重要，數位發展部資通安全署允宜積極補足預算員額編列數，並詳實令外界明白人員受進用情形，落實有效求才、妥適用才、有力留才之人事政策。爰此，特要求數位發展部資通安全署，112 年度需按每季辦理機關職員與其他人員進用之進度，向立法院交通委員會提出書面報告。【44】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(十七)有鑑於資通安全公務作業尤為重要，數位發展部資通安全署允宜妥適支用公務與特別預算之經費，並詳實令外界明白新設機關之預算執行情形。爰此，特要求數位發展部資通安全署，112 年度需按月辦理機關會計報告資訊揭露作業。【45】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(十八)有鑑於我國中央政府機關所需資安人力甚多，且當前難以受常規國家考試、約僱及聘用方式所補足，然數位發展部資通安全署雖屬業務主管機關，卻遲未就該等情形積極辦理具體作為，允宜積極改善之。爰此，特要求數位發展部資通安全署限期於 2 個月內向立法院交通委員會提出「我國公務機關及國營事業資安人力進用短、中、長期目標與行政支持規劃」書面報告。【46】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

數位發展部數位產業署單位預算

歲出部分

第 22 款 數位發展部主管

第 3 項 數位產業署 27 億 0,266 萬 6 千元，照列。

本項通過決議 16 項：

(一)112 年度數位發展部數位產業署預算第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」編列 24 億 8,771 萬 8 千元，凍結十分之一，俟數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 許智傑 劉世芳 林俊憲 蔡易餘

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(一)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部數位產業署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 數位發展部數位發展署 112 年度「促進數位創新動能轉型升級」預算共編列 24 億 8,771 萬 8 千元，其中委辦費共編列 12 億 8,887 萬 3 千元，獎補助費共編列 11 億 8,896 萬 2 千元，委辦費與獎補助費共編列 24 億 7,783 萬 5 千元，兩者占本計畫預算之 99%，委辦費與獎補助費占比之高實屬罕見，如計算委辦費與獎補助費於數位發展署預算總額之占比也高達 91%，是否有相當效益，應更審慎評估，爰此，數位發展部數位發展署 112 年度「促進數位創新動能轉型升級」預算共編列 24 億 8,771 萬 8 千元，應予凍結 20%，待數位發展署於 1 個月內就相關計畫之效益提出完整說明之書面報告後，始得動支。【3】

提案人：李昆澤 許智傑 劉世芳 林俊憲 蔡易餘

2. 112 年度數位產業署預算案於「促進數位創新動能轉型升級」計畫之「推動資通訊數位服務升級與普及」分支計畫編列「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」4 億 464 萬 3 千元。

經查：(一)配合雲世代產業數位轉型政策，推動數位雲服務，以協助產業完成數位轉型；(二)就各產業領域轉型需求開發數位雲服務，俾協助業者及早達成轉型目標。

綜上，數位產業署 112 年度單位預算案編列「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」

4 億 464 萬 3 千元，允宜引導資服業者發展符合企業需求之數位雲服務，協助中小企業拓展實體與數位全通路行銷，並達成數位轉型之目標。爰此提案凍結「促進數位創新動能轉型升級」預算 1,000 萬，俟數發部數位產業署向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【4】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

3. 數位發展部數位發展署 112 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下「委辦費」共編列 12 億 8,887 萬 3 千元，預計辦理 18 項計畫，占「促進數位創新動能轉型升級」全數預算之 51%，考量委辦費應力行撙節，並應針對各計畫之目標、預計成效詳加說明，爰此，數位發展署 112 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下「委辦費」共編列 12 億 8,887 萬 3 千元，應予刪減 3,000 萬元，另凍結預算 10%，待數位發展署於 1 個月內就委辦計畫之必要性及預計成效提供書面報告後，始得動支。【5】

提案人：李昆澤 劉世芳 許智傑 林俊憲 蔡易餘

(二)112 年度數位發展部數位產業署預算第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及」編列 10 億 6,893 萬 5 千元，凍結十分之一，俟數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷 許智傑 劉世芳
蔡易餘 李昆澤 許淑華 陳雪生 魯明哲
趙正宇 傅崐萁 陳素月

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(二)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部數位產業署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 有鑑於雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫需持續探究各產業領域轉型需求，據以開發數位雲服務，俾協助業者及早達成轉型目標。然目前預定補助國內雲產業廠商發展及引導轉型的補助內容項目不明確，爰提案凍結數位產業署「推動資通訊數位服務升級與普及」預算 20%，俟數位產業署於二個月內提出產業轉型需求、相關補助辦法及後續考核追蹤機制等書面報告，提報本委員會同意後，始得動支。【6】

提案人：陳椒華 林俊憲 洪孟楷

2. 為支持我國中小企業數位轉型，並協助產業加速推動邁向國際市場，數位產業署依行政院戰略推動「雲世代產業數位轉型」，計畫包括推動示範案例及產學合作、使用數位雲服務、資料應用服務等，以達成拓展商機並帶動數位投資等效益。然多數中小企業數位轉型過程面臨挑戰，除缺凡數位人才、產業典範，更對於產業無相關了解，爰建請數位發展部數位產業署針對各別產業數位轉型缺口及主要轉型目標提出相關方案，俟數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【7】

提案人：許智傑 劉世芳 蔡易餘 林俊憲

3. 數位產業署之「促進數位創新動能轉型升級」項下「01 推動資通訊數位服務升級與普及」，編列 10 億 6,893 萬 5 千元，主要執行七項計畫，包括產業應用基礎研究綱要計畫（5,443 萬 3 千元）、數位創新研發計畫（2 億 6,603 萬 4 千元）、新興智慧移動空間感知協作及產業躍升計

畫（6,900 萬元）、5G+創新應用系統計畫（1 億 6,431 萬 5 千元）、資訊創新應用與軟體採購計畫（4,415 萬元）、雲世代產業數位轉型（4 億 464 萬 3 千元）、跨域數位人才智慧學習推動計畫（6,400 萬元）。

惟就此科目預算結構觀之，委辦費 3 億 3,849 萬 7 千元佔科目預算比為 31.67%、獎補助費 7 億 2,807 萬 8 千元佔科目預算比為 68.11%；質言之，此科目預算之委辦費及獎補助費佔比高達 99.78%。

上開之獎補助，主要捐助對象如產業應用基礎研究綱要計畫 5,443 萬 3 千元全數捐助資策會、5G+創新應用系統計畫 1 億 6,431 萬 5 千元全數捐助資策會及工研院；又，數位創新研發計畫則捐助國內公司 2 億 1,103 萬 4 千元，佔預算之 79%、雲世代產業數位轉型捐助國內公司 2 億 668 萬 1 千元，佔預算之 51%。

上列所述，因科目預算幾乎為委辦、捐補助政府法人、公司，恐造成計畫執行成效不易追蹤評估，且個別計畫之相互連結，亦不易呈現數位產業署之整體施政方針或欲推動之數位產業發展藍圖。爰此，推動資通訊數位服務升級與普及，原編列 10 億 6,893 萬 5 千元，提案凍結 500 萬元，俟數位產業署就推動數位產業發展藍圖及各計畫追蹤管考機制提交書面報告至交通委員會後，始得動支。【8】

提案人：劉世芳 李昆澤 許智傑 林俊憲

4.有鑑於產業應用基礎研究綱要計畫，按名稱所說乃針對應用基礎進行研究，然所見預算書中說明內容卻顯雜亂。例如所提將「以商業模式創新先於技術創新」，致本計畫定位產生在基礎研究抑或創新研究間之錯亂，另提「更快填補產業技術缺口」，卻未提到所欲填補之具體缺口為何，以及藉「智慧車輛資安」作為技術布局，卻有在關鍵基礎設施資安領域逾越與資通安全署分際等，皆凸顯相關預算執行未有清晰之規劃。爰此，特提案減列「產業應用基礎研究綱要計畫」預算數 20%，並另凍結 20%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「數位產業署 112 年度產業應用基礎研究綱要計畫執行規劃及之績效訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【10】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

5.有鑑於數位創新研究計畫內容，按預算書中說明內容所載，乃包含藉獎補助機制引導資安等產業技術，並帶動企業投入研發經費至少 2 億元以上。是以考量該計畫執行之主管機關並非資通安全署，且預計帶動之企業投入經費尚比計畫本身還少，允宜重新盤整有關規劃與執行。爰此，特提案減列「數位創新研發計畫」預算數 15%，並另凍結 15%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「數位產業署 112 年度數位創新研發計畫執行規劃與民間產業參與資源精進之績效訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【11】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

6.有鑑於「新興智慧移動空間感知協作及產業躍升計畫」內容詳情，按預算書中說明所載，乃具備配合「亞洲·矽谷推動方案 2.0」並有「培育國際級系統整合公司」目標並執行。然而，考量該目標於「亞洲·矽谷推動方案 1.0」已然達成，且「亞洲·矽谷推動方案 2.0」自 110 年便

早已推出，並確立分工與執行之內容。顯見本計畫存在有藉「亞洲·矽谷推動方案 2.0」名義，在逾越中央政府既有各專案之執行分際，恐令有關預算重複執行，淪為浪費。爰此，特提案減列「新興智慧移動空間感知協作及產業躍升計畫」預算數 15%，並另凍結 25%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「新興智慧移動空間感知協作及產業躍升計畫 112 年度執行規劃與績效訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。【12】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

7.有鑑於數位產業署對於「5G+創新應用系統整合發展計畫」之內容說明中，載明協助業者發展我國 5G 創新應用市場，並編列有 112 年度 164,315 千元。然而，考量業者對市場之發展所需，乃常態存在之商業本質，主管機關允宜思考單一年度之計畫執行，是否有助長久未來的產業獨立經營，又或在受民間依賴之際，變相延誤其相關發展期程。爰此，特提案減列「5G+創新應用系統整合發展計畫」預算數 5%，並另凍結 15%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「『5G+創新應用系統整合發展計畫』屆 112 年執行期滿後續之數位產業署規劃作為」專案報告，並經同意後，始得動支。【13】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

8.數位發展部數位產業署於 112 年度預算「促進數位創新動能轉型升級—5G+創新應用系統整合發展計畫」計畫項下編列 1 億 6,431 萬 5 千元，其內容為利用 5G 大寬頻、低延遲、高可靠之特性，結合邊緣運算與精準環境定位技術，整合軟體及硬體，跨業合作以發展我國 5G 創新應用自主技術。經查，我國 5G 發展已逾兩年，然普及率僅 24.46%，與 4G 普及率相比，同樣推行兩年，4G 用戶數已達 62.29%，顯見 5G 推廣尚有相當成長空間。故建議凍結該項預算 1/5，待產業署針對 5G 普及率和基地台均能有效提升至 5 成提出書面報告，始得動支。【14】

提案人：林俊憲 蔡易餘 許智傑

9.有鑑於數位產業署對於「資訊創新應用暨軟體採購推動計畫」之內容說明中，表示將藉該計畫所編列之 44,150 千元，再創造採購金額規模達 50 億元之成效。然而，考量有關落實過程之說明有限，難令外界第一時間瞭解是由誰向誰採購了 50 億元規模之金額受惠對象，以及所預計採購之內容為何等，允宜積極詳實說明，避免預計績效灌水之嫌。爰此，特提案減列「5G+創新應用系統整合發展計畫」預算數 10%，並另凍結 20%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「『資訊創新應用暨軟體採購推動計畫』預計 112 年創造採購金額 50 億之落實規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【15】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

10.有鑑於「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」單一計畫，便編列單年度 404,643 千元，乃數位產業署所有同年專案計畫金額之最。是以，考量既有數位產業署人力至多僅法定員額 1/2 數量，難盡妥適執行之可能，恐淪浮濫為執行而花費公務預算之虞。爰此，特提案減列「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」預算數 10%，並另凍結預算數 25%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「『雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫』經費執行考核精進與可信度落實之規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【16】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

11. 數位發展部數位產業署於 112 年度預算「促進數位創新動能轉型升級—雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」項下編列 4 億 464 萬 3 千元，其內容係推動資訊服務業整體發展，輔導資服業更快速的運用新興資訊技術建立示範場域。經查，該計畫自 110 年度起推動，並設立單一入口網頁俾利計畫推行，惟該計畫入口網久未更新，民眾無法獲得所需資訊，並未發揮預期效用，為確保計畫預算覈實編列，避免預算浪費產生排擠效應，故建議刪減該項預算 2,000 萬並凍結 1/5，待產業署針對數位平台服務推動計畫於一個月內提出詳細書面報告，始得動支。

【17】

提案人：林俊憲 蔡易餘 許智傑

12. 數位發展部數位產業署 112 年度預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「推動資通訊數位服務升級與普及—6.雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」編列 4 億 464 萬 3 千元，係為推動示範案例及產學合作，並鼓勵中小企業使用數位雲服務。唯依據「台灣中小企業轉型現況及需求調查—數位轉型 價值先行」報告，有 81%之中小企業於數位轉型過程面臨挑戰，包括 41.7%不知道轉型如何階段進行、33.6%缺乏產業典範。建議凍結該項預算 10%，俟數位產業署提出書面報告後始得動支。【18】

提案人：趙正宇 傅崐萁 林俊憲 許智傑

13. 數位產業署 112 年度預算案「促進數位創新動能轉型升級—推動資通訊數位服務升級與普及—雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」共編列 404,643 千元。據資誠聯合會計師事務所 (PwC Taiwan) 於 2021 年所發佈之「臺灣中小企業轉型現況及需求調查—數位轉型 價值先行」指出，有 81%之中小企業於數位轉型過程面臨諸多挑戰，如：缺乏數位人才 (47.1%)、不知道轉型如何階段進行 (41.7%) 以及缺乏產業典範 (33.6%)。爰此，建議凍結 10%，俟數位產業署針對如何有效協助我國中小企業解決數位轉型之各階段困難，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【19】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

14. 數位發展部數位產業署 112 年度預算案於「促進數位創新動能轉型升級」計畫之「推動資通訊數位服務升級與普及」分支計畫編列「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」4 億 464 萬 3 千元，包括委辦費 1 億 9,688 萬 2 千元、捐助經費 2 億 668 萬 1 千元、獎勵及慰問金 108 萬元。其欲協助中小企業導入新技術及轉型新商模，並以資料服務國際化為目標，建構具國際市場之資料應用服務，將我們資訊服務業推廣至東南亞等國際市場並促成商機為目標。

惟各領域產業數位轉型之主要目的均為不同，如批發與零售業目的一擴大市場成長、住宿及餐飲業目的一更好之客戶體驗、金屬製品製造業目的一降低營運成本、機械設備製造業目的一改善人力管理、電子零組件製造業目的一改善營運績效及農業目的一降低營運成本。且據工業局資料，國際數據資訊 (IDC) 顯示 108 年全臺有近 6 成企業進行數位轉型，但中小企業啟動數位轉型計畫比率僅 13%；另據經濟部技術處產業技術基磐研究與知識服務計畫 109 年調查結果，傳統製造業者投入數位轉型速度相對較為緩慢，其中紡織業、金屬業與食品業已進行轉型與規劃轉型之比率分別為 14%、15%、23%，顯示推動製造業數位轉型有其急迫性。又工業局綜合相關公協會盤點我國中小企業數位轉型之需求，相關中小企業業態之需求盤點結果詳表 1。

表 1 工業局彙整相關公協會盤點我國中小企業數位轉型大致需求彙整表

業態	需求
製造業	人力不足，希望數位工具保留老師傅經驗 少量客製需求供應鏈管理難，無法即時回應客戶 缺數位化技術能量及國際接單能力 產、銷、研分散不同地點，需數位化管理
零售服務業	缺數位服務、多語系行銷及數據應用能力 網路社群選擇多，品牌忠誠度經營難 缺跨域人才與數據，且利潤薄投資意願低 對國際趨勢掌握、應變力不足
小微企業	數位基礎建設與服務不足 需分析消費市場以穩定供需 數位化程度不足，難以即時因應環境變化

資料來源：工業局提供。

據經濟部中小企業處統計 109 年底中小企業家數計 154 萬 8,835 家，占全體企業 156 萬 5,637 家之 98.93%，其中製造業 14 萬 4,647 家，占全體中小企業家數之 9.34%，就業人數 219 萬人，占全體製造業就業人數之 72.02%，出口額占中小企業出口總額之 40.59%。

據此，開發數位雲服務，數位產業署年度目標設推動商轉 2 個數位雲服務，促進投資達 5 億元，進而帶動至少 200 家中小企業使用數位雲服務，並帶動中小企業新增營收達 5 億元，該 200 家中小企業之目標與全台中小企業家數計 154 萬 8,835 家相較之下，實緩不濟急，數位產業署宜探究各業別數位轉型缺口及協助中小企業加速數位轉型，爰此數位發展部數位產業署 112 年度單位預算案歲出預算「促進數位創新動能轉型升級」項下編列編列「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」4 億 464 萬 3 千元，應予凍結 5%，俟數位發展部數位產業署就各業別數位轉型缺口與加速中小企業轉型之目標、策略、現況，提出書面報告後，始得動支。【20】

提案人：陳素月 許智傑 林俊憲 蔡易餘

15. 有鑑於數位產業署擬藉「跨域數位人才暨智慧學習整合推動計畫」，對於數位學習產業積極參與國際競賽，以及鏈結產學雙方提升產學媒合率，共二大目標辦理 112 年度作業。然而，考量計畫經費尚非輕微，卻對所規畫將參與之國際競賽對象，以及參賽之組訓前置作業等，皆未明確揭露；同時，對於鏈結產學雙方提升產學媒合率，亦有繞過教育部、勞動部逕自辦理之虞，允宜儘速修正並檢討。爰此，特提案減列「跨域數位人才暨智慧學習整合推動計畫」預算數 15%，並另凍結預算數 25%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「『跨域數位人才暨智慧學習整合推動計畫』執行國際競賽之組訓前置作業精進與預期成績和辦理鏈結產學雙方提升產學媒合率之中央機關協作規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【21】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

16. 數位發展部數位發展署 112 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下「跨域數位人材暨智

慧學習整合推動計畫」預算編列 6,400 萬元，計畫目標為強化跨域人才培育，預計達到 200 人之目標，人才培育有其重要性，更應深入追蹤進入職場之情形，以確保人才之實際任用狀況，以落實人才培育的目標，爰此，112 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下「跨域數位人材暨智慧學習整合推動計畫」預算編列 6,400 萬元，應予凍結 10%，待數位發展署於一個月內就跨域數位人材暨智慧學習整合推動計畫未來人才培育如何進行後續追蹤，確保人才留任提出書面報告後，始得動支。【22】

提案人：李昆澤 許智傑 劉世芳 林俊憲 蔡易餘

(三)112 年度數位發展部數位產業署預算第 2 目「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」編列 14 億 1,878 萬 3 千元，凍結十分之一，俟數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷 李昆澤 許智傑
蔡易餘 林俊憲 陳素月 劉世芳 許淑華
陳雪生 趙正宇 傅崑萁

下列各案（依各提案原文字列示）均按第(三)項之凍結決議併入凍結，提案人合併列入，請數位發展部數位產業署均需提出書面報告，並向提案委員說明。

1. 隨著數位科技的發展，交通部及數位發展部為推動智慧城鄉創新應用，協助地方政府解決生活痛點及產業數位轉型，因而推動 MaaS (Mobility-as-a-Service) 服務。

根據國發會發布之人口推估報告，台灣預計將於 2025 年步入超高齡社會，超過 20% 人口為 65 歲以上的高齡者。面對高齡化社會，移動 (mobility) 將成為社會重要服務，為維護「數位時代老年人之人權、參與和福祉」，推廣高齡者之數位化教育，以及確保 MaaS 服務之可近性有其必要性與迫切性。

爰此，提案凍結數位產業署「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」預算 10%，俟數位產業署、運輸研究所及長期照顧司針對 MaaS 服務如何與高齡化趨勢進行連結一事進行討論，並於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。【24】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

2. 資安跨域整合聯防計畫內容眾多且廣泛，且預算高達 2.3 億元，包括強化網路零售業者資安防護能量、協助國內高風險網路零售業者提升資安防護能量、研訂物聯網產品之資安規範及檢測基準等，攸關網路購物資安甚鉅。為了解相關細部計畫如何落實執行，爰提案凍結數位產業署「促進數位創新動能轉型升級—02 策進數位跨域應用與平台服務」預算 10%，俟數位產業署於二個月內提供施行計畫、補助審核辦法與績效查核辦法的詳細書面說明報告，提報本委員會後，始得動支。【25】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

3. 人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫為推動國產 AI 系統發展，帶動產業投資智慧感知互動科技新產品 / 服務落地，但預算高達 3.65 億元，無從得知如何運用高額公帑促進投資、補助

及研發。爰此，提案凍結數位產業署「策進數位跨域應用與平台服務」預算 10%，俟於二個月內提出人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫補助計畫辦法，含預算編列細項、補助或輔導的主因、廠商的選擇方式及輔導計畫等書面資料，並訂定執行成效及後續考核辦法等書面報告說明，提送本委員會後，始得動支。【26】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

4. 近年來 Google、Meta 臉書、Line 等大型數位平台，多數未付費取得報紙等新聞媒體所產製的新聞內容，卻囊括多數廣告收入，在數位平台壟斷國內數位廣告市場的情況下，同樣仰賴廣告收入的台灣新聞產業受到極大衝擊，嚴重影響新聞媒體生存權。對此，澳洲於 2021 年 2 月間通過《媒體議價法》，要求全球數位平台必須為刊登澳洲媒體產製的新聞內容付費。惟本計畫中，並無針對協助台灣新聞產業數位轉型及輔導業者與數位平台對談等具體規劃。

爰此建請數位發展部數位產業署，針對如何協助我國新聞產業與數位平台進行三方對談並研謀建立數位平台議價機制方案，俟數位發展部數位產業署向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。【27】

提案人：許智傑 蔡易餘 林俊憲 陳素月

5. 分支計畫中，軍民通用資安技術研發補助計畫預算高達 1.35 億元，共擬補助 10 家廠商，平均每家廠商補助金額可能高達上千萬元。此為發展資安關鍵技術，推動資安業者進行資安技術研發，強化產業抵禦網路攻擊之資安防護能力，尤其關係國防安全至為重要。為有效推展計畫，爰提案凍結數位產業署「促進數位創新動能轉型升級—02 策進數位跨域應用與平台服務」預算 5%，請於二個月內提出預算補助辦法與考核機制，提報本委員會後，始得動支。【28】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤 林俊憲

6. 運動科技創新模式研發及公益平台推動計畫預算高達 1.77 億元，但未見詳細研發及推動計畫內容與預算細項，無法得知經費運用方向及預估成效。爰此，提案凍結數位產業署「策進數位跨域應用與平台服務」預算 5%，俟於二個月內提出運動科技創新模式研發及公益平台推動計畫補助計畫辦法，含預算編列細項、補助或輔導的主要理由、廠商的選擇方式及輔導計畫等書面資料，並訂定執行成效及後續考核辦法提送本委員會後，始得動支。【29】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

7. 軍民通用資安技術研發補助計畫編列 1.35 億元，推動國內業者研發低軌衛星的通訊安全，連結國防需求，補助業者自主研發建立國內資安關鍵技術自主發展能量。然此計畫宜與國防資通訊等單位協調溝通，並充實關鍵指標，另宜觀察相關技術使用情況及國際衛星數據傳輸之要求，俾掌握衛星網路監管事宜。爰此，提案凍結數位產業署「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」預算 2%，俟數位產業署於二個月內與國防資通訊等單位協商、建立關鍵指標、掌握衛星網路監管、提升產業運用價值、促進資安國產化、提升使用衛星的通訊安全等，以及催生軍民通用關鍵技術等具體 KPI 評估指標，提出書面說明報告，提報本委員會後，始得動支。【30】

提案人：陳椒華 魯明哲 洪孟楷

8. 數位產業署 112 年度預算案於「促進數位創新動能轉型升級」計畫之「策進數位跨域應用與平台服務」分支計畫編列「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」3 億 6,505 萬 1 千元。

經查：(一)「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」概述；(二)因應業者導入 AI 策略需求，協助其善用人工智慧與數位工具，並擴大一站式軟體系統應用效益及發展商業模式，俾擴散研發成果拓展商機。

綜上，數位產業署 112 年度預算案編列「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」，除賡續協助業者善用人工智慧，提升其智慧工具應用能力，以因應國際產業發展趨勢外，允宜擴大一站式軟體系統應用效益及研發成果，俾利產業順利進入國際市場，藉以拓展商機。爰此提案凍結「策進數位跨域應用與平台服務」預算 1,000 萬，俟數發部數位產業署向立法院交通委員會提出相關報告後始得動支。【31】

提案人：蔡易餘 林俊憲 許智傑

9. 物聯網應用場域資安強化推動計畫編列近五千萬元補助廠商資安解決方案，以提升我國產業資安防護能量，強化我國企業供應鏈韌性，用公帑補助廠商提升資安是否恰當，不無疑義。爰提案凍結數位產業署「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」預算 1,000 萬元，俟數位產業署於二個月內提出輔導企業機制、如何籌組產業成立資安工作小組、如何輔導企業參與資安成熟度評級及如何強化我國企業供應鏈韌性之推動及輔導計畫之詳細書面說明報告，提報本委員會後，始得動支。【32】

提案人：陳椒華 林俊憲 魯明哲

10. 實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫預算高達 1.05 億元，由於本領域仍屬創新，難以得知此項公帑究係將應用於遊戲產業抑或其他領域，亦難窺知其執行輔導方式及預期成效。爰此，提案凍結數位產業署「策進數位跨域應用與平台服務」預算 1,000 萬元，俟於二個月內提出虛擬科技創新的整體補助計畫辦法，含預算編列細項、可補助或輔導的主要理由、廠商的選擇方式及輔導計畫，並訂定執行成效及後續考核追蹤機制及辦法等書面資料，提送本委員會後，始得動支。【33】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

11. 行動支付多元應用加值服務計畫編列預算 33,000 千元，然此業務計畫係移自經濟部中小企業處，另因 109 年度我國行動支付普及率為 67.5%，與 110 年度、114 年度行動支付普及率 72.5% 及 90% 之目標仍有差距；另 108 年度零售業、餐飲業採行動支付之金額占比分別僅 2.0% 及 1.4%。故立法院 111 年附帶決議「為擴大行動支付相關計畫綜效，經濟部中小企業處應鏈結既有行動支付計畫之執行成果，並妥訂推動目標及適用領域」，數位產業署實應延續此附帶決議精神，加強行動支付多元加值應用。爰此，提案凍結數位產業署「策進數位跨域應用與平台服務」預算 800 萬元，請數位產業署於二個月內提出提升行動支付普及率、零售業與餐飲業提升行動支付金額占比之推動目標與執行方案，以及相關補助辦法和後續考核追蹤機制之書面報告

後，始得動支。【34】

提案人：陳椒華 魯明哲 李昆澤

12. 數位產業署之「促進數位創新動能轉型升級」項下「02 策進數位跨域應用與平台服務」，編列 14 億 1,878 萬 3 千元。究其科目預算結構，委辦費為 9 億 5,037 萬 6 千元、獎補助費為 4 億 6,088 萬 4 千元，合計 14 億 1,126 萬元，佔科目預算為 99.47%。

此分支計畫之委辦、捐助對象，多為資策會、工研院、商研院及民間公司，除計畫成效追蹤管考外，各計畫之效益，如何促進產業數位轉型與數位跨界，亦不易評估。

此外，舉例而言，此分支計畫項下欲辦理「軍民通用資安技術研發補助」，編列 1 億 3,500 萬元，但其中對國內公司之捐助則高達 1 億 2 千萬元，而對於受捐助公司之資安能力、安全查核等，預算書中概無敘述；且此計畫為連結國科會與國防部之需求，而透過何種機制或平台與其他部會協商，預算書亦無敘明，僅說明補助業者完成至少 10 案軍民通用等級之資安技術研發，略嫌簡略。

爰此，「02 策進數位跨域應用與平台服務」，編列 14 億 1,878 萬 3 千元，提案凍結 500 萬元，俟數位產業署就如何打造數位產業整體生態系、推動產業數位跨域、提升資安產業等提交書面報告至交通委員會後，始得動支。【35】

提案人：劉世芳 李昆澤 林俊憲 許智傑

13. 有鑑於數位產業署藉「產業數據科學管理與服務技術發展計畫」分支計畫說明表示，乃將協助產業數位轉型及促進產業數位投資，且涵蓋各行各業，是以用途別「產業數據科學管理與服務技術發展計畫」中提及 112 年度將有人工智慧演算法導入軟硬產業，實現以資料驅動「數位化轉型」。然而，考量我國產業多元，該計畫政策受眾對象恐屬有限，並未能真正公正選定受協助之產業對象。爰此，特提案減列「策進數位跨域應用與平台服務—產業數據科學管理與服務技術發展計畫」15%預算數，並另凍結 25%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「數位產業署 112 年辦理『產業數據科學管理與服務技術發展計畫』之執行規劃與預計績效」專案報告，並經同意後，始得動支。【37】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

14. 有鑑於數位產業署藉「產業數據科學管理與服務技術發展計畫」分支計畫擬辦理預算規模達 135,000 千元之「軍民通用資安技術研發補助計畫」，並藉預算編列之說明中，提及將連結國防部與科技部需求。然而，考量迄今未見具體由國防部與科技部提出之需求內容，爰數位產業屬允宜避免逕自主張，且應先妥適釋疑軍民通用之資安法制及管理機制為何，並有明確與資通安全署之分工後再行編列，方屬妥適。是以特提案減列「策進數位跨域應用與平台服務—軍民通用資安技術研發補助計畫」20%預算數，並另凍結 20%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「數位產業署 112 年辦理『軍民通用資安技術研發補助計畫』之跨部會需求及分工執行規劃概況及預計績效」專案報告，並經同意後，始得動支。【38】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

15.數位發展部數位產業署於 112 年度預算「促進數位創新動能轉型升級—軍民通用資安技術研發補助計畫」項下編列預算 1 億 3,500 萬元，其內容係依據六大核心戰略產業推動方案，發展資安關鍵技術，推動資安業者進行產業資安技術研發，強化產業抵禦網路攻擊之資安防護能力。經查，該計畫以政策補助國內業者加速發展低軌衛星之資安技術，惟目前國際間僅有美國訂定衛星通訊之網路安全要求，且其係針對軍事應用之衛星通訊，我國亦未對衛星資通安全有相關之強制性規範，且數位發展部數位產業署亦未提出詳細處理規則。故建議凍結該項預算 1/5，待產業署針對該衛星資通安全相關規範於兩個月內提出詳細書面報告，始得動支。【39】

提案人：林俊憲 許智傑 蔡易餘

16.數位發展部數位產業署 112 年度預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務—2.軍民通用資安技術研發補助計畫」編列 1 億 3500 萬元，係為連結科技部、國防部等相關部會需求，補助業者自主研發軍民通用資安關鍵技術。唯該項計畫需跨部會整合，如何與國防資通單位協調溝通至關重要。建議凍結該項預算 10%，俟數位產業署提出書面報告後始得動支。【40】

提案人：趙正宇 傅崐萁 林俊憲 許智傑

17.數位產業署 112 年度預算案「促進數位創新動能轉型升級—策進數位跨域應用與平台服務—軍民通用資安技術研發補助計畫」共編列 135,000 千元。經查，該計畫為補助國內業者加速發展低軌衛星之資安技術，惟目前國際間僅有美國訂定衛星通訊之網路安全要求，而我國並未設有衛星資通安全之相關規範，此況恐不利我國發展資安之戰略目標。爰此，建議凍結 10%，俟數位產業署針對低軌衛星之零組件、數據傳輸等有關資訊安全範疇，設定嚴謹之安全規範，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【41】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

18.有鑑於「臺灣資安卓越深耕—半導體及資通訊供應鏈資安關鍵技術發展計畫」112 年辦理之績效，除規劃建立晶片實驗場域完成 40 個晶片安全檢測外，僅受主管機關設定為協助我國 1 家業者完成國際安全評鑑，以及研發技術轉移業者後帶動投資 1 億元。是以考量耗資公務預算 7800 萬元，並在單一年度執行完畢之下，允宜於績效上更積極訂定，爰提案減列「臺灣資安卓越深耕—半導體及資通訊供應鏈資安關鍵技術發展計畫」5%預算數，並另凍結 25%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「數位產業署 112 年辦理『臺灣資安卓越深耕—半導體及資通訊供應鏈資安關鍵技術發展計畫』年度績效提升規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【42】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

19.有鑑於「資安跨域整合聯防計畫」112 年單一年度便要花費 230,580 千元，除在績效指標寬鬆載列受導人之產業數、協助少數網路零售業者提升資安、研訂 2 項物聯網資安檢測基準以及培育資安人才 200 人之外，所見其他預計成果如「打造國內資安解決方案之國際輸出實績」、

「以產業需求導向之資安人才培訓體系」之建立等，多有預計績效不彰，並有欠對預計受委託執行單位之經費運用積極查核準備。爰此，特提案減列「資安跨域整合聯防計畫」10%預算數，並另凍結 30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「數位產業署 112 年『資安跨域整合聯防計畫』執行內容與年度績效提升規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【43】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

20. 數位發展部數位發展署 112 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下「資安跨域整合聯防計畫」預算編列 2 億 3058 萬元，依據預算書說明表示，透過該項計畫預計推升國內資安產業產值於 112 年超過 700 億元，而依據相關資料顯示，109 年、110 年以及 111 年預估之國內資安產值分別為 552 億、603 億以及 660 億，成長率分別為 11.9%、9.3%以及 111 預估至少 9%，如依此推計，112 年資安產值超過 700 億應無意外，該計畫帶動之成效推估略微保守，爰此，112 年度「促進數位創新動能轉型升級」項下「資安跨域整合聯防計畫」預算編列 2 億 3058 萬元，應予凍結 10%，待數位發展署於 1 個月內就 112 年資安產值預估（應包括各產業別預估）提出完整之書面報告後，始得動支。【44】

提案人：李昆澤 許智傑 蔡易餘 劉世芳 林俊憲

21. 有鑑於數位產業署擬自 112 年度辦理之「物聯網應用場域資安強化推動計畫」，雖規劃有特定產業界對象，用以辦理相關資安推動及補助，然考量藉年度公務預算執行致往後恐淪曇花一現，允宜積極釋疑相關作業所受主管機關中、長期之目標，以及對我國整體產業外溢之效益，方可謂盡責之預算編列。爰此，特提案減列「物聯網應用場域資安強化推動計畫」預算數 5%，並另凍結預算數 15%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「『物聯網應用場域資安強化推動計畫』對於我國物聯網產業界自 112 年度後之效益與維持規畫」專案報告，並經同意後，始得動支。【45】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

22. 有鑑於數位產業 112 年度藉「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」編列單年度 3.65 億元執行經費，然考量所預計將帶動之民間投資金額、產業界與學界預計受惠之具體情形、對國際所預計輸出之具體成效，以及經費自單一年度執行告罄之往後行政資源銜接等，皆無一詳實對外載明。爰此，特提案減列「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」預算數 15%，並另凍結預算數 25%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「112 年度『人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫』每季財務與成效執行對外揭露規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【46】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

23. 數位產業署 112 年度預算案於「促進數位創新動能轉型升級」計畫之「策進數位跨域應用與平台服務」分支計畫編列「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」3 億 6,505 萬 1 千元。該

計畫主要透過人工智慧 (AI) 技術研究與發展，提出國產 AI 系統解決方案，建立國內 AI 資訊軟體產業，聚焦於企業家數多、AI 應用效益大、但較無能力自行發展 AI 之中小型與傳統利基產業，包括：塑膠射出成型、合成樹脂、金屬加工/熱處理、醫療/醫材、零售商務等，針對其關鍵需求發展產業 AI 解決方案與一站式系統，並協助業者推動應用服務場域合作與實證，以帶動產業投資智慧感知科技新產品與服務落地，俾促進投資及加速國內設備或服務產業之發展，並達到輸出國際目標。

人工智慧 AI 為我國未來發展重要產業之一，除了數位發展部數位產業署列入重點計畫發展之外，其他部會機關也有在關心，例如：工研院「2030 技術策略與藍圖」三大多元應用領域發展（人工智慧技術、半導體晶片技術、通訊技術及資訊安全與雲端技術）、經濟部工業局以 AI 人工智慧加值，提升製造業智慧製造能量、經濟部技術處「臺灣 AI 行動計畫」，全面啟動產業 AI 化此預算。基此，為落實政府撙節財政紀律及有效發展施政政策等效能，數位發展部數位產業署既為數位專業領域之領頭機關，理當應會同經濟部工業局、經濟部技術處及工研院等相關機關，做好與各部會專業分工投入，增補彼此之長處，而非各司其職與重複編列預算，爰此數位發展部數位產業署 112 年度單位預算案歲出預算「促進數位創新動能轉型升級」項下編列「人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」3 億 6,505 萬 1 千元應予凍結 10%，俟數位發展部數位安全署與經濟部工業局、經濟部技術處及工研院等相關機關共同探討我國人工智慧 AI 產業策略、有效分工及資源不重置，提出相關書面報告後，始得動支。【48】

提案人：陳素月 許智傑 林俊憲 蔡易餘

24. 數位產業署 112 年度預算案「促進數位創新動能轉型升級—策進數位跨域應用與平台服務—人工智慧與感知互動跨域應用躍升計畫」共編列 365,051 千元。依說明所示，該計畫主要透過人工智慧 (AI) 技術研究，發展國產 AI 系統之解決方案，目標建立國內 AI 資訊軟體產業，協助業者推動應用服務場域合作與實證，帶動產業投資智慧感知互動科技新產品/服務落地，促進投資並加速國內設備或服務產業發展，以達到輸出國際的目標，其成果恐改變企業運用 AI 策略，將導入原因由「提升工作效率」和「創造利潤」轉為降低成本，雖 AI 之發展勢不可擋，惟對我國勞動力及就業市場產生深遠之影響。爰此，建議凍結 10%，俟產業發展業署針對我國產業導入 AI 技術後，對我國勞動參與之評估與對策，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。【49】

提案人：魯明哲 洪孟楷 陳雪生

25. 有鑑於數位產業 112 年度之「亞灣 5G AIoT 創新科技應用綱要計畫」之 21,088 千元經費，用意乃建構數位內容計數人才培育基地，並辦理有關人才共計 200 人培訓作業，然見主管機關之執行規劃所載，卻有偏廢我國單一特地城市之嫌，致令各界不解之虞，相關誤會更恐有損辦理初衷之美意。爰此，特提案凍結「亞灣 5G AIoT 創新科技應用綱要計畫」預算數 15%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「112 年度『亞灣 5G AIoT 創新科技應用綱要計畫』辦

理關鍵技術落地我國各產業匯集主要城市之規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【50】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

26.有鑑於數位產業署 112 年度「連結亞太強韌陸海空網路計畫」編列單年度 1400 萬元執行經費，主要用意乃爭取國際大廠來台投資，並設置所屬該母企業之 SDDC 資料中心（Software-Defined Data Center）。然而，考量 SDDC 資料中心乃具水、電等高耗能特性，是以所見在環境、社會和公司治理之 ESG 趨勢發展上，國際間如 AWS、微軟及 Google 皆相繼宣布 100% 利用再生能源供電、以及淨零碳排之進度規劃，並對外提供碳足跡計算、碳排儀表板等降低公部門監管成本措施。在此之下，主管機關卻存有在爭取之際疏於把關淨零炭排和環境、社會和公司治理 ESG 之應有積極，亦未落實於 112 年度之「連結亞太強韌陸海空網路計畫」中，實允宜檢討。爰此，特提案減列「連結亞太強韌陸海空網路計畫」預算數 10%，並另凍結預算數 20%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「數位產業署 112 年度如何藉『連結亞太強韌陸海空網路計畫』爭取國際來台設置資料中心並兼顧當前我國 ESG 標準」專案報告，並經同意後，始得動支。【51】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

27.有鑑於數位產業署藉 112 年度擬執行之「實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫」編列單年度 1.05 億元經費，主要用意乃落實行政院自 105 年提出之 106-114 年共 9 年期之「數位國家·創新經濟發展方案（DIGI+）」政策，並聚焦於推動 AR、VR、XR 等體感技術與產業環境。然而，考量當前之國際趨勢，所見如 110 年第 4 季宣布自 Facebook 改名之 Meta，最新已於上開體感技術之元宇宙市場中虧損逾 100 億美元，然我國在相關發展型政策及子計畫卻未順應趨勢變化積極調整，藉以趨避發展風險，為我國公務預算民脂民膏審慎，實允宜自執行過中檢討之。爰此，特提案減列「實境體感暨虛擬科技創新應用推廣計畫」預算數 10%，並另凍結預算數 20%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「數位產業署因應 111 年第 4 季之最新體感科技國際市場及趨勢等變化下之政策與預算執行檢討」專案報告，並經同意後，始得動支。【52】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

28.有鑑於數位產業署 112 年度盼藉「推動電商零售業發展計畫」編列單年度 4000 萬元，雖進一步盼藉由辦理國內主題式網路購物活動、推動我國電商進入海外特定市場、協助 iWIN 內容防護機構推動網路內容安全教育等，但是卻在各年度事項上有欠分類說明，難令外界單憑總計畫經費之數額，便明瞭相關業務內容與其規模，允宜詳實釋疑。爰此，特提案減列「推動電商零售業發展計畫」預算數 5%，並另凍結預算數 25%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「數位產業署 112 年度『推動電商零售業發展計畫』年度績效指標與落實規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。【53】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

29.數位發展部數位產業署 112 年度預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務—11.推動電商零售業發展計畫」編列 4000 萬元，係為強化電商業者資安、提升品牌知名度等。唯該項計畫如無嚴謹之篩選程序，恐有圖利特定業者之嫌。建議凍結該項預算 10%，俟數位產業署提出書面報告後始得動支。【54】

提案人：趙正宇 傅崐萁 林俊憲 許智傑

30.有鑑於數位產業署 112 年度擬藉「沙崙智慧綠能科學城技術整合及營運計畫」編列單年度 5181 萬元，並進行貼近地方產業與資安企業協作，以提供資安顧問諮詢服務至少 30 家。然而，考量有欠統整對全國各地方有需資安協作在先，恐將變相致地方產業與資安企業發展之區域偏廢。爰此，特提案減列「沙崙智慧綠能科學城技術整合及營運計畫」預算數 10%，並另凍結預算數 25%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「我國地方產業與資安企業協作鏈結之整體規畫暨短、中、長期推動期程」專案報告，並經同意後，始得動支。【55】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

31.有鑑於數位產業署按國家發展委員會「推動行動支付普及組織架構」設定乃幕僚機關，並負責執行「行動支付跨部會研商會議」之決議事項，是以編列 112 年度「行動支付多元應用增值服務計畫」預算 3300 萬元之緣由，並負責執行該相關事項。然而，查該「行動支付跨部會研商會議」自 109 年 12 月舉辦過會議後，歷經相隔 402 天後才再度開會運作，效率與積極之低實啟人疑竇，究竟 112 年度編列幕僚作業經費 3300 萬元巨額所用為何，以及需求所在之急迫為何。爰此，特提案減列「行動支付多元應用增值服務計畫」預算數 20%，並另凍結預算數 20%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「數位產業署 112 年行動支付多元應用執行推動精進規劃與行政效能提升」專案報告，並經同意後，始得動支。【56】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

32.按數位產業署預算書說明所揭，在 112 年度將藉編列 7810 萬元執行「數位相關產業政策規劃與管理計畫及參展專館作業」內容，並針對優先整備之數位發展及轉型法規，推動法規減量作業。然而，考量數位發展政策相關立法計畫迄今未盡明確，主管機關卻預先匡列巨資用以支出，實乃不該。爰此，特提案減列「數位相關產業政策規劃與管理計畫及參展專館作業」預算數 25%，並另凍結預算數 25%，俟後經限期於一個月內向本院交通委員會提交「數位產業署 112 年立法計劃暨法規減量作業經費需求」專案報告，並經同意後，始得動支。【58】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(四)有鑑於數位發展部數位產業署具備 300 人法定編制員額之人員數，然而在 112 年度僅編列正式員額 133 人，顯見未積極運用人力。再者，在預算員額未編滿法定員額之際，便急著進用約聘人員，更顯對充裕法定員額有莫大之浪費。另外，在數位產業署預算員額對比資通安全署人數更少下，卻在健保保險補助編列 667 萬 6 千元，反比資通安全署在同項預算更多，實在矛盾。爰此，考量有關編列及預算說明實在紊亂，特請數位發展部數位產業署限期於 1 個月內向

立法院交通委員會提出「數位產業署落實法定員額編制數之規畫期程及 112 年度各聘用人員業務內容與績效訂定」書面報告。【1】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(五)有鑑於數位發展部數位產業署 112 年度預算員額編列有 150 人，卻不合理的比起預算員額數 165 人的數位發展部資通安全署，在年度水電費經費中，達到 1.73 倍大幅度的編列規模。考量除非數位產業署人員於節約用水、電觀念明顯較差之外，否則主管機關當積極釋疑，補足目前所欠之說明。爰此，考量基本行政維持之編列允宜儘速重新檢討，特請數位發展部數位產業署限期於 1 個月內向立法院交通委員會提出「數位產業署落實基本行政工作維持之節約、節能規畫及 112 年度執行之績效訂定」書面報告。【2】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(六)有鑑於數位經濟相關產業種類繁多，且具跨域特性，金融科技（FinTech）產業即是其中一例。就政府之政策與法規來看，自 2015 年金融監督管理委員會成立「金融科技辦公室」至 2020 年該會公布《金融科技發展路徑圖報告書》止，金融科技主管機關似為金管會。金管會之權責範圍，為銀行、證券、期貨與保險此類傳統金融業務；但在實務上，金融科技由於範圍廣泛及技術發展日新月異，其他數位科技應用，如平台經濟、電子商務、行動支付等，皆屬數位發展部數位產業署主管。換言之，金融科技作為數位經濟相關產業之一環，目前政府仍為雙頭乃至多頭馬車主管。數位科技應用日新月異，現行如區塊鏈、加密貨幣等，實務上皆屬金融科技之一環。然在政府治理上，卻無相應之主管機關。爰此，建請數位發展部數位產業署於 6 個月內協同金融監督管理委員會及其他有關部會，研商金融科技產業範疇、各範疇之主管機關、跨域橫向聯繫機制、及金融科技產業發展規劃，以推動金融科技產業發展及完善政府治理。【59】

提案人：劉世芳 蔡易餘 李昆澤 林俊憲 許智傑

(七)有鑑於數位發展部數位產業署之預算結構，雖因係新成立之單位，預算書表之編列，僅有歲出預算，並無歲入預算。查產業署之業務，多為委辦費，或辦理教育訓練、講習等，應編列相關歲入，充實產業署預算。爰此，建請數位發展部數位產業署於 113 年度預算書表研議依程序編列歲入預算。【60】

提案人：劉世芳 蔡易餘 李昆澤 林俊憲 許智傑

(八)連江縣馬祖地區四鄉五島因地處偏遠，縣內島際間往來亦相當不便，包括在醫療、教育、觀光、及政府公共服務等部分，都有待進一步透過中央政府資源投入改善。為實現我國數位國家、智慧島嶼政策願景，數位發展部應評估以馬祖地區，作為通傳應用創新之優先示範基地，除能改善馬祖地區與本島間數位落差，亦能透過數位轉型改善離島居民生活。尤其馬祖地區醫療資源長期不足，數位發展部允宜持續與中央及地方主管機關溝通研商，建立更完善之遠距醫療系統，期待透過數位資源建立藥物送達及領藥相關機制，提升離島居民醫療權益。另為提

升連江縣政府數位服務量能，數位發展部應協助引導該府，擊建更易於操作、透明之政府公共服務系統，除能便於民眾透過數位服務，減少奔波往返，亦能增加政府施政透明度，以促進公私協力及公眾參與。【61】

提案人：劉世芳 蔡易餘 李昆澤 許智傑 林俊憲
洪申翰

(九)112 年度數位發展部數位產業署預算「雲世代產業數位轉型—數位平台服務推動計畫」，是為加強支持中小微型企業數位轉型，以雲端世代為驅動主力，結合民間與政府動能，協助產業快速完成數位轉型。經查，國內知名會計師事務所於 2021 年「臺灣中小企業轉型現況及需求調查—數位轉型 價值先行」所做報告，各中小企業數位轉型過程面臨問題均不相同，可區分為缺乏數位人才、不知道轉型如何階段進行及缺乏產業典範，又轉型目標均不相同，為避免計畫與實際執行產生落差，並確保預算覈實編列，故建議數位發展部數位產業署允宜於 3 個月內探究個別產業數位轉型缺口及主要轉型目標，俾利計畫順利推行，以達預期目標。【62】

提案人：林俊憲 許智傑 蔡易餘

(十)112 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」之「軍民通用資安技術研發補助計畫」編列 1 億 3,500 萬元。本項新增計畫係基於資安即國安之核心理念，補助國內業者加速發展低軌衛星之風險評估與資安技術，研發關鍵元件、軟韌體、通訊平台即攻防漏洞驗證之資安技術，並進行場域實測。鑑於該計畫將連結國防部等相關部會需求，數位發展部數位產業署宜就規劃內容與國防資通訊等相關單位協調溝通，俾顧及國防資安之需要，且宜就促進產業發展及拓展國際市場商機等預期效益，設定相關量化指標，俾追蹤計畫後續成效。爰請數位發展部數位產業署於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【63】

提案人：陳椒華 趙正宇 陳雪生 邱臣遠

(十一)據經濟部中小企業處統計 109 年底中小企業家數計 154 萬 8,835 家，占全體企業 156 萬 5,637 家之 98.93%，其中製造業 14 萬 4,647 家，占全體中小企業家數之 9.34%，就業人數 219 萬人，占全體製造業就業人數之 72.02%，出口額占中小企業出口總額之 40.59%。又查經濟部工業局單位預算編列「雲世代產業數位轉型—數位平台服務與科技研發推動相關計畫」，112 年度移由數位發展部數位產業署編列與承接相關業務，然而開發數位雲服務，產業發展署年度目標設推動商轉 2 個數位雲服務，促進投資達 5 億元，進而帶動至少 200 家中小企業使用數位雲服務，並帶動中小企業新增營收達 5 億元，該 200 家中小企業之目標與全台中小企業家數計 154 萬 8,835 家相較之下，實緩不濟急，產業發展署宜探究各業別數位轉型缺口及協助中小企業加速數位轉型，請數位發展部數位產業署就各業別數位轉型缺口、促進中小企業轉型之策略、加強產學合作及結合數位新南向政策等方案，於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。【64】

提案人：陳素月 許智傑 林俊憲 蔡易餘

(十二)2022 年發表之智慧國家方案 2021 年成果報告提及經濟部工業局、經濟部技術處進行多項 AI 產業推動小組，其中亦包括數位發展部數位產業署之產業目標，醫療與金屬等，俟數位發展部數位產業署與經濟部工業局、經濟部技術處討論其分工與現有資源投入目標，向立法院交通委員會提出相關書面報告。【65】

提案人：陳素月 許智傑 林俊憲 蔡易餘

(十三)數位發展部數位產業署乃我國新興之單位，由原經濟部工業局、國家發展委員會等多單位移撥而成，乃執掌數位經濟發展之專責機關，包含數位經濟相關產業之政策規劃及法規研擬、數位技術之應用推廣，其中又可細分為人工智慧、大數據、平台技術、系統整合與場域應用、軟體產品及數位服務、數位內容及資料經濟，以及數位經濟相關產業人才培訓等，然上述各項業務皆需我國其它行政單位之配合，俾能發揮最大效益。爰此，請數位發展部數位產業署於 2 個月內建立各單位之橫向機制與概況，向立法院交通委員會提出書面報告。【66】

提案人：魯明哲 陳雪生 洪孟楷

(十四)有鑑於數位發展部刻正辦理自身 1 部 2 署人員在家（遠距）辦公措施，在此之下卻仍編列 112 年度數位發展部數位產業署預算「促進數位創新動能轉型升級」項下「策進數位跨域應用與平台服務」之「國外旅費」386 萬元進行相關活動之實體參與，實在矛盾，已然凸顯漠視遠距活動參與不過簡便技術便可克服之事實。爰此，特要求數位發展部數位產業署限期於 1 個月內向立法院交通委員會提出「數位產業署 112 年『參與國際間雙邊、多邊或複邊會議，以及歐美亞太等國家數位產業與資訊服務相關的國際活動等國外旅費』執行規劃暨各國際會議與活動參與預期績效」書面報告。【67】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(十五)有鑑於資通安全公務作業尤為重要，數位發展部數位產業署允宜積極補足預算員額編列數，並詳實令外界明白人員受進用情形，落實有效求才、妥適用才、有力留才之人事政策。爰此，特要求數位發展部數位產業署，112 年度需按每季辦理機關職員與其他人員進用之進度，向立法院交通委員會提出書面報告。【68】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

(十六)有鑑於資通安全公務作業尤為重要，數位發展部數位產業署允宜妥適支用公務與特別預算之經費，並詳實令外界明白新設機關之預算執行情形。爰此，特要求數位發展部數位產業署，112 年度需按月辦理機關會計報告資訊揭露作業。【69】

提案人：洪孟楷 許淑華 陳雪生 魯明哲

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤或遺漏？（無）無錯誤或遺漏，確定。

進行討論事項。

討 論 事 項

繼續審查 112 年度中央政府總預算案關於交通部單位預算。

主席：現在進行協商，同時請議事人員宣讀預算數及委員提案。

一、預算數部分：

(一)交通部歲入來源別預算數

第 2 款 罰款及賠償收入

第 146 項 交通部 2,334 萬 1 千元。

第 3 款 規費收入

第 113 項 交通部 276 億 0,964 萬元。

第 4 款 財產收入

第 156 項 交通部 701 萬元。

第 5 款 營業盈餘及事業收入

第 6 項 交通部 387 億 1,093 萬 9 千元。

第 1 目 營業基金盈餘繳庫 111 億 3,736 萬 7 千元。

第 2 目 非營業特種基金贖餘繳庫 39 億 8,059 萬 5 千元。

第 3 目 投資收益 235 億 9,297 萬 7 千元。

第 7 款 其他收入

第 154 項 交通部 1 億 1,874 萬 1 千元。

(二)交通部主管—交通部歲出機關別預算數

第 14 款 交通部主管

第 1 項 交通部 435 億 4,132 萬 6 千元。

第 1 目 交通科技研究發展 1 億 7,509 萬 3 千元。

第 2 目 一般行政 7 億 6,290 萬 8 千元。

第 3 目 航政業務規劃及督導 4 億 4,570 萬 5 千元。

第 4 目 路政業務規劃及督導 7 億 2,238 萬 6 千元。

第 5 目 道路交通安全 6 億 4,400 萬元。

第 6 目 航政港政業務管理及執行 10 億 8,145 萬 1 千元。

第 7 目 營業基金 343 億 2,187 萬 6 千元。

第 8 目 非營業特種基金 500 萬元。

第 9 目 鐵公路重要交通工程 29 億 7,580 萬元。

第 10 目 偏遠地區交通建設 23 億 9,057 萬 8 千元。

第 11 目 一般建築及設備 538 萬元。

第 12 目 第一預備金 1,114 萬 9 千元。

關於歲入之「營業基金盈餘繳庫」、「非營業特種基金贖餘繳庫」，歲出之「營業基金」預算除依審查結果外，均暫照列，俟所屬營業基金、非營業基金審議確定後，再行調整。

二、委員提案部分：

歲入第 3 款 第 113 項 第 2 目

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：38 頁

[*] 歲入—[*] 增列 [] 減列數：5000 萬元

[] 歲出—[] 減列數：_____萬__千元 [] 凍結數：

第 3 款 113 項 2 目 1 節-0__-__ 科目(計畫)名稱：使用規費收入
用途別： 本年度預算數：275 億 3103 萬 2 千元

案由：

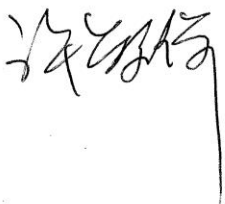
交通部 112 年度「使用規費收入」預算編列 275 億 3103 萬 2 千元，然而比對過往預決算資料，都呈現決算大於預算之狀況，甚至發生決算多於預算 20 億-30 億之狀況，112 年度雖較 111 年度預算增列 15 億，仍然略微保守，爰此，交通部 112 年度「使用規費收入」預算，應予增列 5000 萬元，以符合實際狀況。

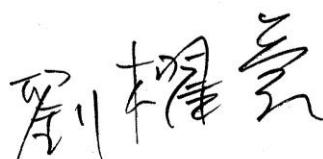
提案人：



陳素月







/

歲入第 3 款第 13 項第 2 目 汽燃費
112 年度交通部單位預算提案

歲計別：歲入
計畫名稱：使用規費收入-汽車燃料使用費
預算書頁次：第 38 頁
本年度預算：270 億 3803 萬 2 千元

案由：

交通部於 112 年度「使用規費收入-汽車燃料使用費」編列預算 270 億 3,803 萬 2 千元，該預算主要為汽車燃料使用費分配中央收入數。經查，該預算 108-109 年皆為 249 億 3,803 萬 2 千元、110 年為 250 億 3,803 萬 2 千元、111 年編列 255 億 3803 萬 2 千元；108-110 年決算分別為 280 億 4,464 萬 6 千元(執行率 112.5%)、281 億 2,258 萬 6 千元(執行率 112.8%)、280 億 4,545 萬 7 千元(執行率 112%)。今年度預算雖較 111 年度增加 15 億元，惟近三年(108-110 年)該項目之決算數平均較預算數高出 30.9 億元，顯見預算編列仍過於保守。為確保預算編列之精準度，故建議交通部增列該項預算 5 億元。

提案人：林俊憲

林俊憲

趙瑞

張其

劉世芳

沈錫琦

李昆仔

2 廖仲輝 亮

歲入第 5 款 第 6 項 第 1 目 股息紅利
112 年度交通部單位預算提案

歲計別：歲入
計畫名稱：股息紅利繳庫
預算書頁次：第 39 頁
本年度預算：111 億 3736 萬 7 千元

案由：

交通部於 112 年度「股息紅利繳庫」項下編列 111 億 3,736 萬 7 千元，主要為中華郵政、港務公司之股息紅利收入。經查，該預算 108-110 年分別編列 91 億 2,820 萬 1 千元、90 億 3,141 萬 1 千元、95 億 4,001 萬 3 千元；決算分別為 95 億 1,528 萬 1 千元(執行率 104.2%)、99 億 8,474 萬 6 千元(執行率 110.6%)、116 億 1,997 萬 6 千元(執行率 121.8%)。今年度該項預算雖較 111 年度增加 12.7 億元，惟仍較 110 年度決算數低，且考量近三年(108-110 年)執行率逐年升高、決算平均較預算高出 11.4 億，為確保預算覈實編列，故建議增列該項預算 1 億元。

提案人：林俊憲

林俊憲

羅中得豪 羅中得豪

羅中得豪

羅中得豪

羅中得豪

羅中得豪

3

歲出通案 委辦

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：163 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[*] 歲出— [*] 減列數：2000 萬元 [*] 凍結數：10%

通案-委辦經費

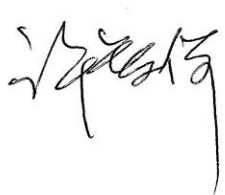
案由：

交通部 112 年度「委辦經費」共編列 3 億 4657 萬 4 千元，相關預算較 111 年編列之 2 億 9074 萬 7 千元，增列 7382 萬 7 千元，考量過去立法院交通委員會多次提案強調，各單位委辦費應力行撙節，減少非必要之委辦計畫，對相關委辦規劃之重要性及未來預計成果都應清楚說明，爰此，交通部 112 年度「委辦經費」應予減列 2000 萬元，另凍結 10%，待交通部於 1 個月內針對 110 年度委辦費辦理及應用成果、111 年委辦費辦理狀況及 112 年度預計規劃成效，提出報告後，始得動支。

提案人：

陳素月

4

49

歲出通案 媒體業宣
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415
地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：170 頁

[] 歲入— [] 增列數： [] 減列數：

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：10,000 千元

第 14 款 1 項 5 目 節 科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：媒體政策及業務宣導

本年度預算數：72,377 千元

案由：

112 年度交通部預算之媒體政策及業務宣導經費編列 72,377 千元，較 111 年度法定預算增列 28,657 千元，增幅 65.5%。其中，「道路交通安全」經費編列 63,000 千元，較去年度法定預算增列 26,607 千元。

經查本項預算 111 年度已經本院以「道路秩序與交通安全改進方案」第 13 期(108-111 年)之重點執行成效無明顯改進，而凍結預算十分之一，並要求交通部提出「交通部媒體宣傳規劃精進方案」，研擬更有效率與經濟划算方案。

惟依據道安會 111 年 1 至 6 月公布之道路交通事故粗估數字，各項重點執行之傷亡人數皆較去年同期微幅上升；另外交通部每月由部長召開之例行道安記者會，近幾個月未見持續召開與宣傳。

爰凍結本項預算 10,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出改善書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

陳振華 邱臣遠

連署人：

林俊宏 陳素月
5

洪子楨

118

歲出第 / 目 0 / 科 管

立法委員洪孟楷國會辦公室 /

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：65 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數:20% ；凍結數:20%。

第 14 款 1 項 1 目

科目(計畫)名稱：交通科技研究發展-交通科技發展與管理計畫

用途別：_____ 本年度預算數：6,000 千元

案由：

有鑑於交通部 112 年度擬辦理之「交通科技發展與管理計畫」乃自 111 年起執行至 114 年之 4 年期計畫，然考量主要經費乃對外委託執行相關研究計畫及專案協助管理計畫，是以審議是否繼續於 112 年度賡續辦理之際，主管機關理當積極對外釋疑前一年度具備一定之成效結果，如此方屬妥適。爰此，特提案減列「交通科技研究發展-交通科技發展與管理計畫」20% 預算數，並另凍結 20% 預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通科技發展與管理計畫 111 年度執行成效暨 112 年度績效精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷



歲出第(目) ⁰² 資本

立法委員洪孟楷國會辦公室

2

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：65 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數:10% ；凍結數:20%。

第 14 款 1 項 1 目

科目(計畫)名稱：交通科技研究發展-交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫

用途別：_____ 本年度預算數：9,093 千元

案由：

有鑑於交通部 112 年度擬辦理之「交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫」主要經費，多集中在對於擴充交通領域資安情資，以及進行有關係統操作管理之業務費執行項目中，然而考量目前尚有欠進一步內容與過去辦理績效等說明，爰提案減列「交通科技研究發展-交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫」10%預算數，並另凍結 20%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫執行『交通領域資安情資擴充』之規劃與 112 年度重要績效訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷



8

歲出第 1 目 02 類

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：65 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數： 萬 千元

[V] 歲出— [] 減列數： 萬 千元 [V] 凍結數： 分之 (或 10%)
 萬 千元

第 14 款 1 項 1 目 節-02 -

科目(計畫)名稱：交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫

施資安整備計畫

用途別：

本年度預算數： 909 萬 3 千元

案由：

1. 交通科技研究發展項下之「02 交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫」，係四年期(110-113 年)計畫，總經費 5,113 萬 1 千元，112 年度編列 909 萬 3 千元，欲辦理相關資安演練、教育訓練及設備軟硬體費用。
2. 惟今年美國聯邦眾議院議長裴洛西(Nancy Pelosi)訪團訪台期間(8 月 2-3 日)，發生(1)台鐵新左營站廣告看板於 8 月 3 日遭駭，以簡體中文顯示「老巫婆竄訪台灣」等字樣，台鐵局調查後，稱廣告公司使用中國製軟體，但以外部網路介接，並未介接台鐵局公務網路，故內部資訊系統及資安防護未受到影響。(2)民航局官網於 8 月 5 日晚間當機，後經調查，稱是中華電信的路由器故障，非駭客所為。然此二事，暴露交通領域關鍵基礎設施資安問題的嚴重性與脆弱性。
3. 然就預算書內容觀之，此計畫除辦理 T-ISAC、T-CERT、T-SOC 功能擴充與設備購置外，多為教育訓練與說明、系統安全檢視與演練等，此預算之承辦單位「管理資訊中心」似未針對上位之整體交通關鍵基礎設施資安防護提出整體規劃。
4. 爰此，「交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫」編列 909 萬 3 千元，提案凍結 10%，俟交通部提出交通領域關鍵基礎設施資安精進改善報告至交通委員會後，始得動支。

提案人：劉世榮 林水吉 趙正宇
羅明輝 林政憲 9 洽洽

歲出第 (目) 02 變身

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：65頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：10%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫 本年度預算數：9093千元

案由：

機場為國家關鍵基礎設施，相關資訊安全之防護作為至關重要。有鑑於近期台鐵車站、高雄國際機場等重要交通場站均曾發生電子看板遭駭客入侵之情事，桃機公司官網亦曾遭駭客惡意攻擊致使網站停擺，顯見亟需全面提升各機場各項軟硬體設施之資安防護成效。

為維護資訊顯示設備之資訊正確性並確保不受外部惡意攻擊，爰提案凍結交通科技研究發展項下交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫10%，請交通部針對國內各交通關鍵基礎設施之軟硬體設備之供應廠商是否具中資背景、設備零組件是否含中國製產品進行全面盤點，並會同數位發展部研擬、加強資安防護壓力測試成果，於三個月內向交通委員會提出專案報告後，始得動支。

提案人：

陳振聲

連署人：

陳素月

洪孟楷

林俊憲

10

89

歲出第 1 目 ⁰³ 大車

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：66 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數： 萬 千元
[V] 歲出— [V] 減列數：10% 元 [] 凍結數： 分之 (或 %)
 萬 千元

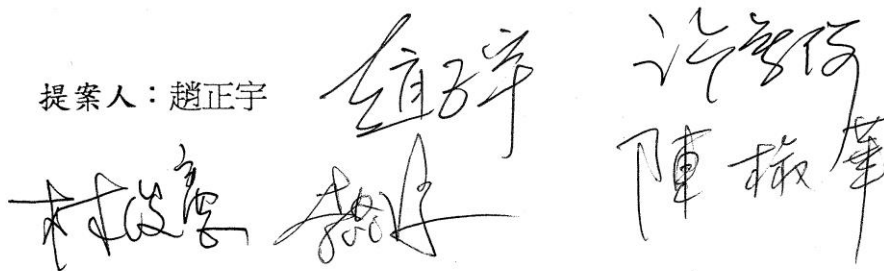
第 14 款 1 項 1 目 節-03- 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：大型車輛裝設主動預警輔助系統 本年度預算數：1 億 6000 萬元

案由：

交通部 112 年預算「交通科技研究發展-大型車輛裝設主動預警輔助系統」編列 1 億 6000 萬元，較 110 年度同項經費增列 5000 萬元。唯該計畫辦理進度落後，且截至 111 年 7 月底預算執行率僅 9.81%，允宜檢討並提升駕駛使用意願。建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇



11

歲出第 1 目 03 大車
112 年度交通部單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：大型車輛裝設主動預警輔助系統
預算書頁次：第 66 頁
本年度預算：1 億 6,000 萬元

案由：

交通部於 112 年度「大型車輛裝設主動預警輔助系統」計畫項下編列 1 億 6,000 萬元，主要為辦理大型車輛整合式主動預警輔助系統之設備研發、導入高風險車隊裝設試運行及成效評估等。經查，交通部於 110 年 4 月全數完成大型車加裝行車視野輔助系統後，大型車相關交通事故年度死傷人數於 110 年中斷該項數據連續 4 年(106-109)持續增加之情形，惟大型車交通事故每年造成死傷人數仍超過 1 萬人，仍有極大改善空間。惟截至 111 年 7 月底，科發基金補助本項計畫共計 3,000 萬元，執行率僅 5.6%；交通部對本項計畫預算分配數 3,059 萬 4 千元，執行率僅 9.8%，鑑於該項計畫對於大型車行車安全具高度重要性，故建議凍結該項預算 1/5，待交通部針對如何加速本項計畫推動執行提出書面報告，經立法院交通委員會同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林俊憲

趙正

蔡易知
劉仲偉
高

沈鴻海

12

歲出第 1 目 3

立法委員洪孟楷國會辦公室

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：66 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數：無 ；凍結數：20%。

第 14 款 1 項 1 目

科目(計畫)名稱：交通科技研究發展-大型車輛裝設主動預警輔助系統

用途別：_____ 本年度預算數：160,000 千元

案由：

有鑑於交通部辦理期程 110 至 113 年之大型車輛裝設主動預警輔助系統計畫，尚餘有 1.9 億執行經費可供使用，然卻在 112 年規劃支出可用經費中逾 84% 規模數，令外界擔憂恐至最後 113 年度將於計畫執行上草草收尾，讓整體計畫追求之安全成效有所打折。爰此，特提案凍結「交通科技研究發展-大型車輛裝設主動預警輔助系統」20% 預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「大型車輛裝設主動預警輔助系統計畫 112 年度辦理成效精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

13

歲出第(目)大事

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：66 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：1600 萬元

第 14 款 1 項 1 目__節-0__ - __


科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：大型車輛裝設主動預警輔助系統 本年度預算數：1 億 6000 萬元

案由：

為建構行車安全交通環境，提升大型車輛安全，強化大型車輛及相關用路人交通安全之防護，交通部辦理大型車輛整合式主動與警輔助系統設備研發，並導入高風險車隊裝設成效評估，惟預警效果不佳至駕駛消極使用安全系統，又 110 年度大型車涉入案件事故以大貨車、營業用曳引車、大客車等居多，爰建請交通部詳加測試整合系統之使用效果，並針對預警系統及補助機制研議增進使用意願，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。

提案人：



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

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

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

14

11

歲出第 (目) 3 大 112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱： 交通部 預算書頁次：66 頁
 [] 歲入— [] 增列 [] 減列數： _____ 萬 _____ 千元
 [V] 歲出— [] 減列數： _____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數： 分之 (或 10%)
 _____ 萬 _____ 千元

第 14 款 1 項 1 目 節-03 - _____ 科目(計畫)名稱：大型車輛裝設主動預警輔助系統

用途別： _____ 本年度預算數：16,000 萬 _____ 千元

案由：

- 交通科技研究發展項下之「03 大型車輛裝設主動預警輔助系統」，係為交通部及國科會科發基金共同支應(交通部 3 億元、科發基金 3 千萬元)之四年(110-113 年)計畫。112 年度交通部編列 1 億 6 千萬元。該計畫目標為：完成 8 項主被動預警輔助系統之個別功能(駕駛人身份識別之數位式行車紀錄、行車視野輔助系統、車前防撞警示輔助系統、車道偏離警示輔助系統、盲點警示系統、胎壓偵測系統、酒精鎖、疲勞偵測系統)、3 項整合系統(完整系統、駕駛人狀態偵測系統及車輛狀態偵測系統)之認驗證規範，協助國內業者整合為一套完整系統，以帶動先進駕駛輔助系統產業發展。
- 惟據立法院預算中心評估報告指出，因前置作業耗時過久，於今年五月才核定研發團隊，導致此計畫辦理進度落後、預算執行未如預期，恐影響計畫成效。(見下表，單位：千元)

項目		科技研發	認驗證標準制定及維護	成效評估	合計	預計裝設輛數
110 年	科發基金核定數	21,900	6,400	1,700	30,000	/
	截至 111 年 7 月底實現數	0	0	1,700	1,700	
111 年	交通部預算數	101,600	4,900	3,500	110,000	960
	1-7 月分配數	27,094	0	3,500	30,594	
	1-7 月實現數	0	0	3,000	3,000	
112 年	交通部預算案數	153,500	3,000	3,500	160,000	1,440
110-113 年度總經費		301,150	16,850	12,000	330,000	2,400
執行單位		經評選之合格申請人	車安中心	運研所、公路總局		

- 爰此，「大型車輛裝設主動預警輔助系統」編列 1 億 6 千萬元，提案凍結 10%，俟交通部提出預算執行改善報告送交交通委員會後，始得動支。

提案人

郭水吉
蔡啟芳
林錫山

郭水吉
蔡啟芳
林錫山

郭水吉
蔡啟芳
林錫山

郭水吉
蔡啟芳
林錫山

歲出第(目)次
112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：66 頁

科目（工作計畫）名稱：交通科技研究發展-大型車輛裝設主動預警輔助系統

第 14 款第 1 項第 1 目 節

本年度預算數：160,000 千元

建議： 減列數：

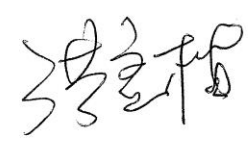
凍結數：10%

案由：

交通部 112 年度預算案「交通科技研究發展-大型車輛裝設主動預警輔助系統」編列 160,000 千元。惟該計畫自 110 年開辦，因前置作業耗時較久，延至 111 年 5 月核定研發團隊，以致 110 年度科發基金補助款之執行期程順延，恐連帶影響交通部後續年度預算之執行。另主動預警系統研發完成後預計 111 至 112 年度於風險較高之 2,400 輛營業大貨車、營業曳引車及營業大客車試運行，相關單位應詳加測試整合系統之使用效果，以增進駕駛使用意願，提升用路安全。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟交通部就「大型車輛裝設主動預警輔助系統之辦理情形、預算執行改善狀況、後續效益評估及執行方針」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：





16

77

歲出第 1 目 [○] 大車

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：66頁
 歲入— 增列 減列數： 萬 千元
 歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：10%

第14款1項1目1節-01- 科目(計畫)名稱：交通科技研究發展

用途別：大型車輛裝設主動預警輔助系統 本年度預算數：160,000千元
案由：

我國大車因視線死角肇事事事件頻傳，政府雖然推動大車安裝警示系統，但仍屢屢發生悲劇，顯然成效仍有待加強，為保護國人生命安全，爰提案凍結大型車輛裝設主動預警輔助系統10%；請交通部更積極推動大車加裝盲點偵測等警示系統，以完成全數大行車輛安裝警示系統為目標，提出進度報告後始得動支。

交通科技研究發展項下

提案人：陳椒華

陳椒華

連署人：

陳素月
洪子楷
(17)

歲出第 1 目 3 節
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL: 02-23586418/FAX: 02-23586415

地址: 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱: 交通部

預算書頁次: 41、66 頁

[] 歲入— [] 增列數: [] 減列數:

[V] 歲出— [] 減列數: [V] 凍結數: 10%(16,000 千元)

第 14 款 1 項 1 目 3 節

科目(計畫)名稱: 交通科技研究發展

用途別: 03 大型車輛裝設主動預警輔助系統 預算數: 160,000 千元

案由:

112 年度交通部第 1 目「交通科技研究發展」項下「大型車輛裝設主動預警輔助系統」編列 160,000 千元,較去年增列 50,000 千元。惟計畫辦理進度落後,截至 111 年 7 月止科技研發類組及技術研發類組各尚有 1 團隊之缺額。同時,此預算截至 111 年 7 月底,科發基金補助款執行 1,700 千元,僅占其補助款 30,000 千元之 5.67%;交通部預算執行 3,000 千元,占其分配數 30,594 千元之 9.81%,預算執行狀況明顯落後。另外,交通部委託公路總局篩選裝設主動預警系統之試運行車輛,共完成 2,400 輛大型車輛試運行。惟據媒體報導部分駕駛反應系統之間為整合、預警效果不佳而消極使用安全系統,交通部應確實就系統整合後之使用效果詳加測試,以提升駕駛使用意願。

爰凍結「交通科技研究發展」項下「大型車輛裝設主動預警輔助系統」預算 10%(16,000 千元),俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後,始得動支。

提案人: 邱臣遠

連署人:

邱臣遠
陳素月
18

陳淑華
洪三楨

114

歲出第 2 目

112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：67 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：200 萬元

第 14 款 1 項 6 目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：一般行政
用途別：_____ 本年度預算數：76290 萬 8 千元

案由：

交通部航港局為保障服務在外國籍船舶上之我國船員工作權益，依「外國雇用人僱用中華民國船員許可辦法」第 3 條規定，交通部航港局為辦理船員外僱及加強對外僱船員之服務，核定設立中華民國船員外僱輔導會協助處理船員外僱之手續、勞資糾紛及有關協調諮詢事宜，並負責外僱船員緊急救助基金之保管與運用。並授權將有關外僱船員相關權益，可透過其規定與機制協助處理。

但中華民國船員外僱輔導會並無獨立網站，亦無協助之專線。我國船員難以尋求外僱輔導會之協助，亦無從得知輔導會將如何「緊急救助船員」與「處理勞資糾紛」，外界亦無法得知外僱船員緊急救助基金如何保管與運用。

爰此，為保障在外國籍船舶上之我國船員工作權益，及達成便民目的，凍結 112 年交通部「一般行政」之預算經費 200 萬元，俟交通部航港局於一個月內設置「中華民國船員外僱輔導會之網站」、「外僱船員求助專線」，並在網站上清楚說明中華民國船員外僱輔導會之服務項目、外僱船員緊急救助基金保管與運用狀況、緊急救助船員之办理流程、申請處理勞資糾紛之办理流程，將相關成果說明做成書面報告，送交交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

洪申鴻 許智偉 林政憲
趙進
陳素月
19

歲出第 2 目 人員

立法委員洪孟楷國會辦公室 4

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：67 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：20% ；凍結數：20%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：一般行政-人員維持

用途別：_____

本年度預算數：575,407 千元

案由：

有鑑於行政院人事總處所說明，交通部因應數位發展部成立之員額移撥預計有 20 人，然交通部 112 年度預算員額相比前一年度僅減少 8 人(含駕駛 1 人、工友 1 人及約僱人員 2 人)，顯與移撥人員數量不符。復以，人員保險預算編列相比前一年度增加達 66 萬元，明顯不符當前我國健保、勞保以及公保費用調整趨勢，併與員額數編列皆應積極釋疑。爰此，特提案凍結「一般行政-人員維持」20%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部落實 112 年度人力績效精進規劃與預計指標」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

20

歲出第 2 目

立法委員洪孟楷國會辦公室

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：68 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數:10% ；凍結數:20%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：一般行政-基本行政工作維持

用途別：_____

本年度預算數：95,626 千元

案由：

有鑑於按中央政府總預算案交通部單位 111 年度預算書第 3 頁所載之預算員額，交通部當年度合計員額數乃 1,202 人，然見 112 年度預算書第 3 頁所載之 111 年度預算員額卻與 1,202 人數不盡相同，且未有任何說明，致令外界對於基本行政工作維持作業徒增疑慮。爰此，特提案減列「一般行政-基本行政工作維持」10%預算數，並另凍結 20%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度基本行政工作維持作業管理與考核精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
洪孟楷
洪孟楷

21

歲出第 2 目 交通

立法委員洪孟楷國會辦公室 6

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：69 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數:5% ；凍結數:15%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：一般行政-交通統計

用途別：_____ 本年度預算數：8,676 千元

案由：

有鑑於交通統計作業，乃屬交通部常態所辦理之業務，然而 112 年編列在「交通統計」計畫項下業務費中的通訊費費用，卻相比前一年度增加逾 35%預算規模，顯不合理。爰此，特提案減列「一般行政-交通統計」5%預算數，並另凍結 15%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度交通統計業務費之通訊費用編列說明暨交通統計應用推廣提升規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷



22

歲出第2目 03 交通一般事務費



112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：70頁
 [] 歲入— [] 增列 [] 減列數： 萬 千元
 [] 歲出— [] 減列數： 萬 千元 [] 凍結數：
 萬 千元

第14款1項2目1節-03-2054 科目(計畫)名稱：一般行政
 用途別：交通統計一般事務費 本年度預算數：637萬2千元

案由：交通部一般行政交通統計業務辦理「汽車貨運調查」、「自用小客車使用狀況調查」…等業務，然而我國交通建設最為人所詬病的問題，即偏重車輛需求為主並未以人本交通為主軸規畫各項交通建設，未來台灣邁入老齡化社會，對於友善道路環境的需求將越來越增加，交通部應針對親子、老齡、無障礙交通環境進行長期的調查，作為推動交通與管理之參考。爰提案凍結一般事務費60萬元，請交通部針對人本交通進行常態性調查研究，送交執行成果後始得動支。

提案人：陳椒華 

連署人：
 

23

歲出第 2 目 資訊

立法委員洪孟楷國會辦公室

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：70 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：無；凍結數：15%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：一般行政-資訊管理

用途別：_____

本年度預算數：82,734 千元

案由：

有鑑於交通部 112 年度「資訊管理」預算數編列 82,734 千元，乃相比前一年度同項之預算數，再縮減逾 27% 規模之編列結果。考量資訊管理預算大幅縮減，且編列內容未有明顯之資安防護作業精進規劃，實令外界憂慮相關管理破口將由此而生。爰此，特提案凍結「一般行政-資訊管理」15% 預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度資訊管理預算編列細項內容與作業精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

24

歲出第 2 目 04 資訊

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：70 頁
 歲入— 增列 減列數： 萬 千元
 歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：500 萬元

第 14 款 1 項 2 目 1 節 02 - 2000 科目(計畫)名稱：資訊管理
用途別：資訊及設備費 本年度預算數：2925 萬 0 千元
資訊軟硬體設備費

說明：

中國對我國資安威脅日益嚴峻，日前美國裴洛西議長訪台時，台鐵顯示螢幕遭中國駭客入侵，顯見我國交通部資訊軟硬體仍有資安漏洞，若兩岸發生軍事衝突，交通部門資安漏洞，可能對社會造成重大危害。爰提案凍結資訊管理 500 萬元，請交通部針對轄下單位資訊設備、軟硬體服務廠商進行盤點，排除中國資安風險之軟硬體設備，進行成果報告後始得動支。

提案人：陳椒華

連署人：陳素月

林政則

王明

25

92

歲出第 2 目 05 郵政

立法委員洪孟楷國會辦公室 8

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：71 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：無；凍結數：30%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：一般行政-郵政發展及管理

用途別：_____

本年度預算數：465 千元

案由：

有鑑於交通部藉「郵政發展及管理」計畫編列 112 年度經費僅 465 千元，然卻規劃執行含國際聯繫、郵政監理訴訟、督導各項重大工程，以及赴大陸地區與國外交通產業發展國際會議等內容；所觀該預計執行之廣大作業面向，實令外界難以信服乃小規模經費可有效達成。爰此，特提案凍結「一般行政-郵政發展及管理」30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度郵政發展及管理預算執行規劃與預計績效」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷



26

歲出第 3 目 02 離島

立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL: 02-23586418/FAX: 02-23586415

地址: 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱: 交通部

預算書頁次: 73 頁

[] 歲入— [] 增列數: [] 減列數:

[V] 歲出— [] 減列數: [V] 凍結數: 20,000 千元

第 14 款 1 項 3 目 節 科目(計畫)名稱: 航政業務規劃及督導

用途別: 02 離島及偏遠地區航運之營運與發展 本年度預算數: 426,402 千元
445,705

案由:

112 年度交通部第 3 目「航政業務規劃及督導」項下「離島及偏遠地區航運之營運與發展」中「獎補助費」編列 422,528 千元，較 111 年度增列 63,573 千元，主要係臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫，較 111 年度增列 62,100 千元，增幅達 366%。然依據公共政策網路參與平台 109 年辦理情形，此工程計畫受先前多次流標影響長達 1 年 4 個月，工程採購雖已完成發包，仍受富岡漁港災修工程(第 2 標)施工工序影響，於 109 年經費達成率僅 21.12%；而 110 年累計執行進度僅 75%、年經費達成率也僅為 34.38%，係受新增鄰標道路拓寬工程與本案施工範疇重疊影響，致原定新建南防波堤作業進落後。此工程計畫連續兩年進度落後，112 年度是否能攢趕工程進度頗有疑問。

爰凍結交通部第 3 目預算 20,000 千元，俟交通部向交通委員會提出精進檢討之書面報告後，始得動支。

提案人: 邱臣遠

邱臣遠 陳振華

連署人:

容明 洪子楨
27

歲出第 3 目

立法委員洪孟楷國會辦公室 9

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：72 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數：無；凍結數：30%
25%

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：航政業務規劃及督導-航政及港務管理

用途別：_____ 本年度預算數：19,303 千元

案由：

有鑑於交通部「航政業務規劃及督導-航政及港務管理」當中業務費之規模，見 112 年之預算數所相比前一年度，乃明顯增加約 15%，然對於新興之無人機法規檢視，以及落實我國內部法規銜接國際海事組織 IMO 規範之作業，卻顯有積極不足。爰此，特提案凍結「航政業務規劃及督導-航政及港務管理」25%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度無人機管理法規與國際海事組織 IMO 規範落實於國內法令之業務精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

28

歲出第 3 目 | 港務
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：72 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 凍結數：200 萬元

第 14 款 1 項 3 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：航政業務規劃及督導

用途別：航政及港務管理

本年度預算數：1930 萬 3 千元

案由：

為拓展通商航域加速提升我國航港管理效能，推動國際航線樞紐加強安全機能，交通部辦理航政及港務管理，其中委辦費用包括國際航線船舶檢驗及發證與空難災害防救訓練，惟近五年度相關經費大幅增長，又 112 年度較去年度增加約 250 萬元，爰建請交通部提出航政及港務管理辦理效益及經費增加之分析，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。

提案人：

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

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

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

29

12

歲出第 3 目 港務
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：72 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬__千元 [v] 凍結數：100 萬元

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：航政業務規劃與督導

用途別：航政及港務管理

本年度預算數：19,303 千元

案由：

今年二月，有多個漁民團體至行政院前召開記者會，針對交通部航港局訂定之《彰化風場航道航行指南》表達不滿。由於《航路標識條例》僅規定劃設航道，並無授權可訂定限制漁民之相關規定，此外，彰化航道既非屬國際規範之 2 海浬以下之狹窄航道，且《國際海上規避規則》未規範禁漁、禁航，明顯違反比例原則。再者，航港局劃設航道時未與漁民溝通協調，就強制規劃執行，而危及漁民之生存權。

航港局雖以爭議過大而暫緩執行罰鍰，並會同漁業署與能源局成立「風場航道航行安全推動小組」，但離岸風電開發造成風場與漁場重疊的問題，至今仍未解決，上述案例明顯為我國「海洋空間規劃」未臻完善之真實寫照。

為維護漁民之權益，航港局劃設航道應基於合理性跟必要性、適宜性，為此提案凍結航政業務規劃與督導項下航政及港務管理預算 100 萬元，俟交通部航政司、航港局於桃園、彰化、雲林召開實體會議，並邀請能源局、漁業署、全國漁會及相關利害關係人進行溝通協商，並提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

吳明

31

張

93

歲出第3目 離島
112 年度中央政府總預算案提案單

機關名稱：交通部

<u>歲出</u>	
說明：每一提案單請依各機關單位預算書內「歲出計畫提要及分支計畫概況表」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，就 1. 或 2. “擇一”提案為原則。	
1. 工作計畫名稱： <u>航政業務規劃及督導</u>	預算金額： _____ 千元 預算書頁次： <u>【 】</u>
<p>提案</p> 擬減列數： 擬凍結數：	
2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u>02 離島及偏遠地區航運之營運與發展</u> (分支計畫或第一級、第二級用途別)	預算金額： <u>462,402</u> 千元 預算書頁次： <u>【73】</u> 426,402
<p>提案</p> 擬減列數：1800 千元 擬凍結數：1,000 千元 【備註：所屬「工作計畫名稱」： _____】	
<p>提案說明：</p> 一、交通部於 112 年度航政業務規劃及督導預算編列兩岸小三通客運航線補貼及跳島航推廣獎助等 294,400 千元。然目前中國疫情不僅仍為嚴重，且中國對台文攻武嚇不斷，推廣相關航線時機似為不當。且相關業務費用編列不明，將多筆費用列為一筆，更未說明為何此業務需特別編列宣導費用。 二、爰此提案刪除離島及偏遠地區航運之營運與發展 1,800 千元並凍結 1,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，待委員會同意後始得動支。	

提案人： 林俊良 蔡易水 陳素卿 許淑娟 劉櫂喬

32

29

歲出第 4 目 1 節

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：教育部

單位預算書頁次：

歲入— 增列 減列 數：_____萬_____千元

歲出— 減列數：_____萬_____千元 凍結數：百分之五(或 5%)
_____萬_____千元

第 11 款 2 項 2 目 1 節 - 0 _____

科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：

本年度預算數：618,933 千元
618,993


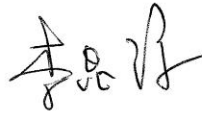
案由：

加強偏鄉建設、實踐交通平權，一直是交通部施政目標與重點。惟北海岸及東北角地區之大眾運輸工具，時有不利交通安全或便利之情形發生。惟，路政管理項下編列(1)偏鄉及運輸弱勢者智慧共享交通及平台維運計畫經費及(2)獎補助偏鄉或弱勢者公共運輸服務推廣經費，等二項計畫欲改善偏鄉或運輸弱勢者之交通問題。

為督促交通部積極實踐交通平權，以利改善偏鄉或運輸弱勢地區之交通問題，爰此提案凍結「路政管理」預算數^{618,993}618,933 千元之百分之五(5%)，待交通部提出「強化偏鄉地區大眾運輸規劃」之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人： 

連署人：  

歲出第 4 目 1 節

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：75頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：500萬 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：

本年度預算數：618,993千元

案由：

有鑑於貴部公路總局主辦之「礁溪外環道(台2庚延伸線先期路段)第二標工程」生態檢核作業未確實落實、屏鵝公路種樹百里計畫有濫用省道改善計畫(108-113年)預算之問題，爰提案凍結路政管理預算500萬元，請交通部於兩個月內提出如何督導公路總局確實落實生態檢核，以及確保省道改善計畫預算以「公路先期規劃」、「公路新建及改善」、「交通安全與管理品質提升」、「橋隧安全可靠度提升與延壽」、「路面服務品質提升與延壽」、「公路防避災改善」等工作項目為優先執行依據之書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

提案人：陳椒華

陳椒華

連署人

王明

洪進

34

94

歲出第 4 目 1 節

112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）

提案表

單位名稱：交通部單位預算

預算書頁次：75 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：300 萬 _____ 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節-0 - 科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：_____ 本年度預算數：61899 萬 3 千元

案由：

身障朋友及輪椅族乘客搭乘公車時，高頻率遇到公車駕駛員不知道如何操作安全防護，甚至不知道如何正確使用安全帶固定輪椅，也時常發生輪椅還在電動無障礙斜坡板上，駕駛員就直接按收回鍵，導致身障朋友摔落。

目前雖有《大眾運輸營運與服務評鑑辦法》，然而市區汽車客運業（市區公車）主管機關散落在各縣市政府，況且市區公車評鑑也僅規範每年至少辦理一次，無障礙之場站設施、服務、運輸工具設備與安全之項目佔比也僅有百分之十。目前的法規政策，尚不足以保障身障、高齡及輪椅乘客之安全。

^{暨督位}
爰提案凍結交通部單位預算「路政管理」112 年度預算經費 300 萬元，俟交通部要求各縣市政府，舉辦市區公車駕駛員教育訓練時，須邀請身障者代表擔任協同講師，輔導市區公車駕駛員增加協助無障礙乘客能力，並將相關函文、教育訓練日期等書面計畫，送交交通委員會及提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

洪中了

陳素月

洪中了

洪中了 35

歲出第 4 目 1 節

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：75 頁
 歲入— 增列 減列數： 萬 千元
 歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數：200 萬 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節

科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：

本年度預算數：618,993 千元

案由：

自今年度起，貴部觀光局完成《非都市土地使用管制規則》修訂，啟動位於農牧用地及林業用地上一公頃以下之露營場輔導作業，並就因地制宜管理措施與地方政府進行協商。

有鑑於露營場開發涉及水源、水土保持及消費者安全，爰提案凍結路政管理預算 200 萬元，請交通部二個月內提出如何督導觀光局儘速依《露營場管理要點》確立總量管制機制、協助地方政府因地制宜確立管理措施以加速合法納管之書面報告，經交通委員會同意後始得動支。

提案人：陳椒華

連署人

37

歲出第 4 目 ~~1 節 0 1 項 0 1 款 0 1 項 0 1 目~~ 立法委員洪孟楷國會辦公室 //

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：75 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：無；凍結數：30%。

第 14 款 1 項 2 目 科目(計畫)名稱：路政管理—一般路政管理

用途別：_____ 本年度預算數：15,506 千元

案由：

有鑑於交通部藉對於 112 年度「路政管理」工作計畫之內容說明，提及乃包含「督導旅行業登記審查及觀光業務」項目，然卻未見預算編列中有任何分支計畫及預算用途別，屬該項目執行範圍之相關。爰此，特提案凍結「路政管理—一般路政管理」30%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度對我國旅行業及觀光業務督導辦理之精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
陳其
洪孟楷

39

139

歲出第 4 目 1 節 01-一般路政

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：75頁
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數： 萬 千元
〔 〕歲出—〔 〕減列數： 萬 千元 〔 〕凍結數：
 萬 千元

第14款1項4目1節-01-2000 科目(計畫)名稱：一般路政管理

用途別：業務費 本年度預算數：1550萬6千元

案由：交通部路政管理業務督導鐵路建設與公路建設，近年來屢屢發生土地徵收爭議，以屏東火車站開發案為例，涉及徵收人民私有財產作為拓寬道路使用，保留台鐵自有土地作為商業開發，有侵害憲法保障人民財產權之疑慮。爰提案凍結交通部一般路政管理150萬元，請交通部檢討現有開發案之土地徵收部分，是否涉及徵收人民財產作為公共設施，用國公有地進行商業開發，若有此情形，請交通部更改計畫，勿徵收人民財產活化自有資產。

提案人：陳椒華

連署人：

40

歲出第 4 目(節)一般路政

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元

[v] 凍結數：100萬元

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：一般路政管理

本年度預算數：100萬元
155064元

案由：

根據統計，近五年交通事故第一當事者駕乘機車死亡人數，由106年度之1,291人，增加至110年度之1,507人，占交通事故死亡人數之比率由47.87%上升至50.40%。死傷人數與占比仍呈上升趨勢。

分析機車事故前五項主要肇事原因，依序為：未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車安全距離、左轉未依規定、違反號誌管制或指揮，上述肇事原因主要是機車駕駛人缺乏防禦駕駛觀念及未養成安全的駕駛習慣所致，而這亦可能與我國機車駕照考驗方式與項目未盡符合實際需求有關。

與日本相較，我國機車路考考驗路線長度相較日本短，且非採行汽車與機車路考同時進行之綜合考場，考驗時考場無其他車輛，又路考項目無緊急煞車、閃避、預測危險情況、車輛間隔距離、道路騎乘位置等考驗項目，與真實道路狀況迥異，無法測驗出應考者實際上路後之駕駛習慣。

為降低機車事故件數及死傷情形，及維護道路交通安全，爰此，提案凍結路政管理項下一般路政管理100萬元，請交通部於三個月內，研議調整我國現行機車駕照路考考驗方式及項目，並提供書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

宓明 41

洪子楨

歲出第 4 目 1 節 智慧
112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：75-77 頁

科目（工作計畫）名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫

第 14 款第 2 項第 4 目 1 節

本年度預算數：603,487 千元



建議：減列數：25%

凍結數：25%

案由：

交通部 112 年度預算案「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」編列 603,487 千元。其中，交通部辦理之交通行動服務(MaaS 計畫)因第 1、2 期 UMAJI APP 欠缺考量計畫之初創性，致推動後成效欠佳，轉型 Open API 後，實務上推動仍可能面臨相關問題，而遭監察院認定有重大違失，並於 111 年 8 月 9 日糾正。爰此，建議減列該項預算 25%；另凍結該項預算 25%，俟交通部就「交通行動服務(MaaS 計畫)之提出相關缺失改善計畫及後續整體推動策略、IV&V 認證機制」，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：



42

78

歲出第 4 目 1 節 智慧
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— [V] 減列數：10% 元 [] 凍結數：__分之__(或__%)
_____ 萬 _____ 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節-02 - _____ 科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：智慧運輸系統發展建設計畫 本年度預算數：6 億 348 萬 7 千元

案由：

交通部 112 年度預算「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」編列 6 億 348 萬 7 千元。惟截至 111 年 8 月底止，該項預算執行未如預期，且 MaaS 計畫亦曾遭監察院提案糾正，建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇

趙正宇
陳振華
許政
43

歲出第 4 目 (節) 智慧

立法委員洪孟楷國會辦公室 12

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：無；凍結數：25%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫

用途別：_____ 本年度預算數：603,487 千元

案由：

有鑑於行政機關執行業務時的資安防護甚為重要，尤其當前又爆發我國中央政府有數十萬筆之民政個人資料遭駭情事，是以所見「智慧運輸系統發展建設計畫-設備及投資-資訊軟硬體設備費」預算編列雖包含有資安稽核業務，然而 112 年度卻相比前一年度預算數規模縮減逾 10%，恐損及當年度整體智慧運輸系統發展建設計畫之安全。爰此，特提案凍結「路政管理-智慧運輸系統發展建設計畫」25%預算數，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度智慧運輸系統發展建設計畫執行之資安防護與稽核作業落實規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
陳其
王國材

44

1x0 (

歲出第 4 目 節 智慧
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415

地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

[] 歲入— [] 增列數： [] 減列數：

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：100,000 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節 科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：02 智慧運輸系統發展建設計畫 本年度預算數：603,487 千元

案由：

112 年度交通部第 4 目「路政業務規劃及督導」項下「路政管理」中「智慧運輸系統發展建設計畫」編列 603,487 千元，較去年度減列 53,783 千元。

惟查路政業務規劃及督導於 110 年度應付保留數高達 26.98%，主要係補助地方政府辦理智慧運輸系統發展建設計畫。另外，依據公共政策網路參與平臺 110 年辦理情形，落後原因分析主要為部分委辦計畫辦理契約修訂事宜，及部分補助計畫因疫情影響致地方議會延期或取消，未能如期辦理請款。同時，111 年度至 8 月底執行率為 74.38%，應檢討落後原因。同時，其計畫 MaaS 推動業務於 111 年 8 月 9 日受監察院糾正，表示其 UMAJI APP 第一期功能未完整建置，使民眾使用意願不高，且管考成效僅稱以滾動式整修正目標，致原訂各年度規劃達成目標形同虛列，經監察院核有重大違失。

爰提案凍結交通部第 4 目「路政業務規劃及督導」項下「路政管理」中「智慧運輸系統發展建設計畫」預算 100,000 千元，俟交通部向交通委員會於一個月內提出精進檢討之書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

連署人：


邱臣遠 陳振華
45 曾明 洪子楨

116

歲出第 4 目 節 -> 智慧
112 年度中央政府總預算案提案單

機關名稱：交通部

歲出	
說明： <u>每一提案單</u> 請依各機關單位預算書內「歲出計畫提要及分支計畫概況表」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」， <u>就 1. 或 2. “擇一”提案為原則。</u>	
1. 工作計畫名稱： <u>路政管理</u> 預算金額： _____ 千元 預算書頁次： <u>【 】</u> 提案 擬減列數： 擬凍結數：	
2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u>02 智慧運輸系統發展建設計畫</u> (分支計畫或第一級、第二級用途別) 預算金額： <u>603,487</u> 千元 預算書頁次： <u>【75】</u> 提案 擬減列數： 擬凍結數：10,000 千元 【備註：所屬「工作計畫名稱」： _____】	
提案說明： 一、交通部於 112 年編列智慧運輸系統發展建設計畫預算共 603,487 千元，其中包含偏鄉及運輸弱勢者智慧共享交通及平臺維運計畫，及偏鄉軟硬體補助等相關費用，然嘉義縣係屬於偏鄉但相關建設經費，卻僅得到 600 多萬元的相關補助，嘉義縣老年人口偏高，亟需相關建設補助，但相關建設卻仍無有效發展。 二、爰此提案凍結智慧運輸系統發展建設計畫 10,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告提升嘉義縣交通運輸智慧比例，待委員會同意後始得動支。	

提案人：

 46

歲出第 4 目(節)智慧

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：_____ 分之 _____ (或 1%)
_____ 萬 _____ 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節-02-__ 科目(計畫)名稱：智慧運輸系統發展建設計畫
用途別：_____ 本年度預算數：60,348 萬 7 千元

案由：

- 路政管理項下之「02 智慧運輸系統發展建設計畫」係 110-113 年之計畫，112 年度編列 6 億 348 萬 7 千元。此計畫主要辦理建置整合性交通行動服務、應用車聯網技術於機車安全提升、推動偏鄉在地共享運輸、運輸資料整合流通服務等；另，以補助各地方政府方式，執行交通控制系統之功能升級與區域交通整合管理、偏鄉運輸服務改善及自駕巴士道路測試等。
- 立法院預算中心指出，此計畫之預算執行率容有提升之處(見下表)。

年度	項目	業務費	設備及投資	獎補助費	交通部本部合計	
110	預算數	164,113	52,391	411,546	628,050	
	實現數(執行數)	103,934	40,736	346,860	491,530	
	預算執行率	63.33%	77.75%	84.28%	78.26%	
111	可支用 預算數	111 年度	190,500	38,000	428,770	657,270
		以前年度	60,180	11,655	71,044	142,879
		合計	250,680	49,655	499,814	800,149
		1-8 月執行數	62,776	25,127	146,871	234,774
		1-8 月執行率	55.49%	84.39%	85.03%	74.38%

(單位：千元)

- 此外，此計畫亦推動交通行動服務(Mobility as a Service, MaaS)，然監察院於 2022 年 8 月 9 日糾正交通部之 MaaS 計畫，糾正案由為：交通行動服務經營計畫推動前規劃欠缺考量本計畫之初創性，未考量應以小區域特性為試辦場域，並以通勤需求之固定旅次為主，導致可靠性與方便性不足；另未建置 UMAJI APP 第 1 期完整功能，即上線提供服務，致民眾使用意願不高，且對管考成效項目之履約驗收指標值，僅稱以滾動式調整進行修正目標，嗣同意廠商以自提目標值進行後續履約驗收，致原訂各年度規劃達成目標形同虛列」等語。
- 爰此，「智慧運輸系統發展建設計畫」編列 6 億 348 萬 7 千元，提案凍結 1%，俟交通部提出計畫精進改善報告送至交通委員會後，始得動支。

提案人：



 許淑華 47 劉國洲 高

歲出第 4 目 (節) 智慧

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[v] 凍結數：500 萬元

第 ___ 款 ___ 項 ___ 目 ___ 節 - 0 ___ - ___

科目(計畫)名稱：路政管理

用途別：智慧運輸系統發展建設計畫

本年度預算數：603,487 千元

案由：

隨著數位科技的發展，交通部及數位發展部為推動智慧城鄉創新應用，協助地方政府解決生活痛點及產業數位轉型，因而推動 MaaS (Mobility-as-a-Service) 服務。

根據國發會發布之人口推估報告，台灣預計將於 2025 年步入超高齡社會，超過 20% 人口為 65 歲以上的高齡者。面對高齡化社會的來臨，以及因應各族群及偏遠地區民眾行之需求，移動 (mobility) 將成為社會重要服務，因此推廣高齡者之數位化教育，以及確保 MaaS 服務之可近性有其必要性與迫切性。

為確保各族群移動之權利，爰此，提案凍結路政管理項下智慧運輸系統發展建設計畫預算 500 萬元，俟交通部偕同數位產業署及長期照顧司針對如何提升 MaaS 服務之可近性一事進行討論，並於三個月內提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

宮本

洪益楨

48

98

歲出第 4 目 1 節 02 智慧業務費

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

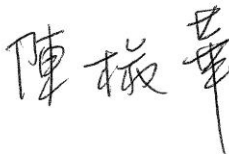
單位名稱：交通部 預算書頁次：75頁
 歲入— 增列 減列數： 萬 千元
 歲出— 減列數： 萬 千元 凍結數： 萬 千元

第 14 款 1 項 4 目 1 節-02-2000 科目(計畫)名稱：智慧運輸系統發展建設計畫

用途別：業務費 本年度預算數：18950萬0千元

案由：土地徵收業務涉及人民私有財產權，應有充分的公益性、必要性與不可替代性，然而近年來行政單位刻意曲解土地徵收條例立法意旨，若非涉及特定農業區之土地徵收，則不辦理行政聽證會以釐清公益性、必要性與不可替代性的爭議。爰提案凍結智慧運輸系統發展建設計畫業務費 500 萬元，請交通部盤點主管或補助之交通建設開發案，若涉及土地徵收者，應督導開發計畫辦理行政聽證會，減少未來開發爭議，促進交通建設開發速度。

提案人：陳椒華



連署人





49

歲出第 4 目 節 汽燃

立法委員洪孟楷國會辦公室

13

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：78 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數:10% ；凍結數:15%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：汽車燃料使用費經徵管理-汽車燃料使用費經徵管理

用途別：_____ 本年度預算數：10,893 千元

案由：

有鑑於汽車燃料使用費經徵管理預算分支計畫之編列，固定辦理有對於汽燃費經徵法令之研析，然而考量當前汽燃費政策之規範法令已然成熟，且受主管機關常態並穩定所援引辦理各類業務，復以不見主管機關對於民間持續建言之汽燃費隨油徵收訴求有任何態度上之轉變，爰相關經徵管理經費應當更落實擷節原則。爰此，特提案減列「汽車燃料使用費經徵管理-汽車燃料使用費經徵管理」預算數 10%，並另凍結預算數 15%，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「交通部 112 年度辦理汽車燃料使用費經徵有關法令之研析業務規劃與績效訂定」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
11/10/22

洪孟楷

50

141

歲出第 4 目 > 節 > 新辦 立法委員洪孟楷國會辦公室 (4)

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：78 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數：無；凍結數：25%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：汽車燃料使用費經徵管理-臺灣新車安全評等計畫
用途別：_____ 本年度預算數：92,500 千元

案由：

有鑑於 112 年度乃臺灣新車安全評等計畫(T-NCAP)執行期程之最末年，考量整體計畫預估完成後，尚亟待對外釋疑將如何有效引導業界開發更具安全性的車輛產品，以及內部又將如何在辦理送測與評等作業可具備良好行政效能之管考機制。爰此，特提案凍結「汽車燃料使用費經徵管理-臺灣新車安全評等計畫」預算數 25%，俟後經向本院交通委員會限期於一個月內提交「我國新車安全評等計畫(T-NCAP)112 年度後辦理引導業界開發更具安全性的車輛產品之規劃暨行政效能精進作業」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷



51

142

歲出第 4 目 節 新車
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL: 02-23586418/FAX: 02-23586415
地址: 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱: 交通部

預算書頁次: 78 頁

[] 歲入— [] 增列數: [] 減列數:

[V] 歲出— [] 減列數: [V] 凍結數: 10,000 千元

第 14 款 1 項 4 目 2 節 科目(計畫)名稱: 汽車燃料使用費經徵管理

用途別: 02 台灣新車安全評等計畫 本年度預算數: 92,500 千元

案由:

112 年度交通部第 4 目「路政業務規劃及督導」項下「汽車燃料使用費經徵管理」中「台灣新車安全評等計畫」編列 92,500 千元。

經查本項計畫期程原訂自 107 年至 110 年, 惟因交通部說明該計畫複雜性高, 致釐清採購作業費時, 進度延遲, 總經費不變。另查 TNCAP 台灣新車安全評等計畫, 遲至今年 8 月 26 日始對外報告進度, 除了位於 ARTC 車輛研究測試中心的行人安全防護實驗室正式啟用, 並首度公開 TNCAP Logo 及 17 項的測試項目, 確認 TNCAP 計畫已經進入營運準備階段, 同時測試的對象不限國產或進口, 預計明年第一季就會有首波送測結果出爐。

惟查 TNCAP 制度並非強制法規, 即使評等成績不如預期, 只要車商送測的車輛符合由 VSCC 車安中心負責執行的車輛型式安全審驗制度, 再向交通部申請核發安全合格證明, 一樣可以上市銷售。

爰提案凍結交通部第 4 目「路政業務規劃及督導」項下「汽車燃料使用費經徵管理」中「台灣新車安全評等計畫」預算 10,000 千元, 俟交通部向交通委員會提出書面報告後, 始得動支。

提案人: 邱臣遠

連署人:

陳淑華 邱臣遠

52 吳明 洪益楨 117

歲出第 4 目 節 新車
112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：78 頁

科目（工作計畫）名稱：汽車燃料使用費經徵管理-臺灣新車安全評等計畫

第 14 款第 2 項第 4 目 2 節

本年度預算數：92,500 千元


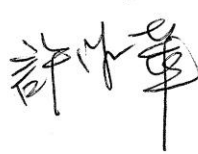
建議： 減列數：

凍結數：10%

案由：

交通部 112 年度預算案「汽車燃料使用費經徵管理-臺灣新車安全評等計畫」編列 92,500 千元。經查，該計畫初期由政府編列經費建置，惟截至 111 年 8 月底，因運作管理委託服務案採購發包作業進度延遲，預算執行未如預期，相關單位應積極辦理。此外，依現行規劃該制度未來運作尚無法自給自足，應盡速研議籌措財源之相關措施，以確保營運永續。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟交通部就「臺灣新車安全評等計畫預算執行改善方針及後續財務籌措策略」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



53

歲出第 5 目

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數：10% 凍結數：分之 (或 %)

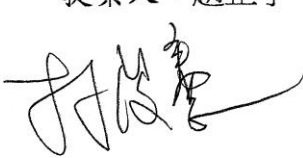




第 14 款 1 項 5 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別： 本年度預算數：6 億 4400 萬元

案由：

交通部 112 年預算「道路交通安全」編列 6 億 4400 萬元，較上年度增列 3 億 3525 萬 7 千元。經查，108 年至 110 年道路交通事故 30 日死亡人數仍未降至預定目標，允宜審酌相關措施之推動成效並持續檢討改善，建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇

54

歲出第 5 目

立法委員洪孟楷國會辦公室 15

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：無；凍結數：30%。

第 14 款 1 項 ⁵ 目

科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：_____ 本年度預算數：644,000 千元

案由：

有鑑於行政院以及各中央部會之常設或任務編組，皆定期揭露開會時間紀錄和內容，並且將成員名單詳實對外揭露，相比之下交通部道路交通安全督導委員會之運作，則持續受外界有感過程不盡透明。是以，所見 112 年「道路交通安全」工作計畫經費數，再比 111 年增列逾 96% 預算規模，復以當前道路死傷數仍高居不下，更甚有同期相比前一年度大增情況，更顯道安會行政作業朝透明化辦理之急切。爰此，特提案凍結「道路交通安全」30% 預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「交通部 112 年度辦理道路交通安全督導委員會行政資訊(含會議時間記錄、內容以及成員)揭露作業優化及提升民間參與規畫」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

55

歲出第 5 目
112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

歲入 歲出 單位預算書頁次：79-81 頁

科目（工作計畫）名稱：道路交通安全

第 14 款第 2 項第 5 目 節

本年度預算數：644,000 千元



建議： 減列數：

凍結數：20%

案由：

交通部 112 年度預算案「道路交通安全」編列 644,000 千元。經查，該項預算較 111 年度編列之 308,743 千元增加 3 億 3,525 萬 7 千元，增幅高達 108.59%，相關單位應詳細說明該項預算增加原因及使用規劃。此外，就交通事故改善目標及達成情形來看，108 至 110 年以降至 2,500 人以下為目標。惟 108 至 110 年道路交通事故 30 日死亡人數分別為 2,865 人、2,972 人及 2,962 人，未達成第 13 期改進方案預設目標，亦未達成交通部滾動調整後目標。爰此，建議凍結該項預算 20%，俟交通部說明該項費用增加原因，並就相關預算執行之必要性、預期效果及交通事故改善目標之具體精進作為，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



56

歲出第 5 目

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[*] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [*] 凍結數：10%

第 14 款 1 項 8 目 5 節

科目(計畫)名稱：道路交通安全

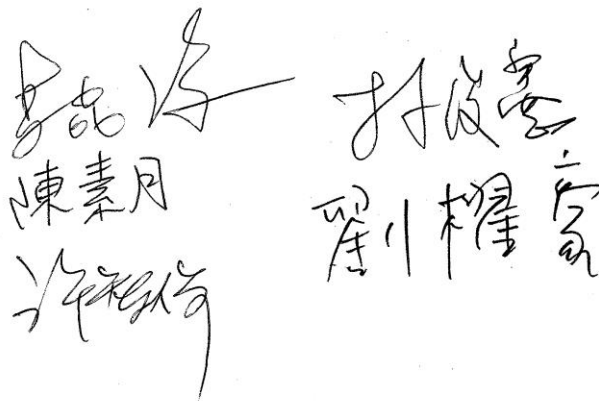
用途別：

本年度預算數：6 億 4400 萬元

案由：

交通部 112 年度「道路交通安全」預算編列 6 億 4400 萬元，其用途包括加強道路交通秩序整頓及行車安全、強化全民路權與用路觀念，然而依據交通部道安會統計資料，比較 111 年 1-8 月與 110 年 1-8 月，包括交通事故件數、30 日死亡人數、高齡者事故、機車事故、自行車事故 111 年度都高於 110 年同期，顯見道路交通安全改善不進反退，交通部應深刻檢討，並提出具體改善指標，爰此，通部 112 年度「道路交通安全」預算編列 6 億 4400 萬元，應予凍結 10%，待交通部於一個月內就各類交通事故分別提出改善指標及改善計畫，並提出書面報告後，始得動支。

提案人：



 陳素月

 許淑娟

 劉權富

57

45

歲出第 5 目
112 年度交通部單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：路政業務規劃及督導-道路交通安全
預算書頁次：第 43 頁
本年度預算：6 億 4400 萬元

案由：

交通部於 112 年度「道路交通安全」計畫項下編列 6 億 4,400 萬元，主要為辦理第 14 期行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，執行「加強道路交通安全秩序整頓及行車安全」、「強化全民路權與用路安全觀念」等業務，較 111 年度編列 3 億 874 萬 3 千元增加 3 億 3,525 萬 7 千元(增幅 108.6%)。經查，近三年(108-110)道交事故每 30 日死亡人數分別高達 2,865 人、2,975 人、2,962 人，連年超過目標值 2,500 人近兩成，執行目標與成效存在極大落差。為確保能夠落實降低交通事故死亡人數之目標，故建議凍結該項預算 1/10，並請交通部於一個月內針對今年度預算增加之緣由及如何達成預定目標提出書面報告，以確保道路行車安全。

提案人：林俊憲

林俊憲
許智輝

吳功如 許智輝
劉耀豪
58

歲出第 5 目

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次： 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數： 萬 千元

[] 歲出— [] 減列數： 萬 千元 [] 凍結數： 分之 (或 %)
1000萬 千元

第 14 款 1 項 5 目 節-0 -

科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：

本年度預算數： 64400 萬 千元

案由：

交通部於 112 年度預算案「道路交通安全」計畫編列 64400 萬元，相較 111 年度編列 30874 萬 3 千元增加 33525 萬 7 千元，主要支出在道路交通安全工作督導與查核、加強道路秩序整頓及行車安全、強化全民路權與用路安全觀念等。據交通部公布 110 年道路交通事故統計，死亡人數為 2990 人，較 109 年相比雖有降低 10 人，但其中機車事故死亡人數是增長 10 人，電動自行車死亡人數增加 15 人，酒駕事故死亡人數增加 29 人，顯見仍有不少需要改善的部分，依此，建議凍結該筆預算 1000 萬元，三個月內提書面報告方可解凍。

提案人：陳素月

蔡易行

郭智昇 林啟臺
劉耀豪

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

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

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

59

歲出第 5 目的增加

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：10%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：加強道路交通秩序整頓及行車安全 本年度預算數：423,420千元

案由：

區間測速實施以來長期成為爭議焦點，不少用路人認為無助於減少行車事故和改善車流順暢；警政署則指出，區間測速有讓違規件數減少、車流趨於穩定及事故件數下降之效果，然對於區間測速之設立是否具合理性及必要性，仍存有許多分歧。

隨著政府不斷濫設區間測速，以及爆出區間測速儀器擁有資安疑慮，導致許多民眾對於區間測速的設立提出抗議，此外，區間測速之速限制定是否合理，設置路段是否得當，也亟待交通部及各地方政府檢視。

為確保路段速限合理性，減少事故率發生，爰此提案凍結道路交通安全項下加強道路交通秩序整頓及行車安全預算10%，俟交通部檢視各路段區間測速設置之合理性及必要性，並於三個月提交書面檢討報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：



連署人：



61

100

歲出 第 5 目 ^{02 加強}

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [v] 凍結數：10%

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：加強道路交通秩序整頓及行車安全 本年度預算數：423,420 千元

案由：

交通部 112 年度「道路交通安全」編列 644,000 辦理第 14 期
行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，較前一年增
幅 108.59%。在 107 年時，監察院便指出：「行政院未善盡督促
交通部策劃與執行公路行車安全之責，致長年以來交通事故死
亡人數率高於 OECD 等國家，亦高於鄰近日本、南韓等國家，
且交通肇事率呈現逐年增加趨勢」，此外，據統計 108 至 110
年道路交通事故 30 日死亡人數分別為 2,865 人、2,972 人及
2,962 人，未達成第 13 期改進方案預設目標，顯見相關措施之
推動仍有檢討改善之空間。

有鑑於我國道路主管體系破碎，為確保用路人之安全，爰提案
凍結道路交通安全項下加強道路交通秩序整頓及行車安全預算
10%，俟交通部盤點各地區道路之衝突熱點，並偕同地政都市
規劃及營建單位、警政單位及相關專家學者針對衝突熱點共同
檢討道路安全改善策略及目標，於三個月內提供書面報告予交
通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

王明

張亞指

62

101

歲出 第 5 目 02 加強
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：79 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：4000 萬元

第 14 款 1 項 5 目 節-0 - -

科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：加強道路交通秩序整頓及行車安全 本年度預算數：4 億 2342 萬元

案由：

為減少道路交通事故傷亡人數，交通部執行由行政院自 71 年起頒布「道路交通秩序與交通安全改進方案」。經滾動調整，108 至 110 年以降至 2500 人以下為目標，112 年度起辦理第 14 期年度計畫，故加強道路交通秩序整頓及行車安全經費較 111 年度增加 2 億 3409 萬 7 千元，惟 108 至 110 年道路交通事故 30 日死亡人數皆未達成目標，近年高齡化社會高齡者交通事故死亡人數逐年攀升，爰建請交通部針對措施之推動成效檢討改善並提出減少道路交通死傷人數方案，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。

提案人：

郭智偉
劉耀豪

林俊憲

蔡易行
陳素月

- 備註：1. 提案人至少 1 人，提案及連署人合計至少 3 人。如需連署人欄位，請自行增列。
2. 提案涉及預算之減列或凍結時，請按預算書之機關別預算的目、節、分支計畫等序號與科目（工作及分支計畫）名稱先後列明。
3. 請將本表電子檔傳送至電子郵件信箱：ly24001y@gmail.com。

63

13

歲出第 5 目 加強
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱： 交通部

預算書頁次： 79 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數： _____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— [] 減列數： _____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數： 分之 (或 5%)
_____ 萬 _____ 千元

第 14 款 1 項 5 目 節-02- _____ 科目(計畫)名稱：加強道路交通秩序整頓及行車安全

用途別： _____ 本年度預算數： 42,342 萬 _____ 千元

案由：

1. 道路交通安全項下之「02 加強道路交通秩序整頓及行車安全」，112 年度編列 4 億 2,342 萬元，主要辦理易肇事路段改善補助、新增路口行人燈普及性計畫、增加補助機車駕駛訓練名額及師資經費等。
2. 立法院預算中心 112 年度預算評估報告指出，「加強道路交通秩序整頓及行車安全」之預算較上年度增加 2 億 3,409 萬 7 千元，增編率為 139.4%。其中增編之預算，除改善易肇事路段、普及路口行人燈之外，另補助參加機車駕訓班取得駕照學員每人 1,300 元(111 年度補助 2 萬人，共 2,600 萬元；112 年度預計補助 4 萬人，共 5,200 萬元)及實地演練教案研發及師資召訓 100 萬元，合計 5,300 萬元。
3. 然根據審計部 110 年度總決算審核報告指出，第 13 期(108-111 年度)之「道路交通秩序與安全改進方案」，其中改善機車事故工作項目包含友行環境及考訓改革等，其執行結果，審計部審核意見為：「現行機車駕照考驗方式與項目，不利測驗應考者應具備之安全駕駛觀念及防禦駕駛能力，允宜檢討研謀改善」。
4. 另經交通部統計，道路交通事故死亡人數，2020 年為 2,972 人、2021 年為 2,962 人，減幅僅為 0.3%，遠低於每年下降 5% 之目標。
5. 爰此，「加強道路交通秩序整頓及行車安全」編列 4 億 2,342 萬元，提案凍結 5%，俟交通部提出具體道路交通改善報告(如何友行環境及精進考訓措施)至交通委員會並經同意後，始得動支。

提案人：

(Handwritten signatures and names)
謝世榮
林俊宏
李昆河
64
劉權豪

20

歲出第 5 目 加強
112 年度中央政府總預算案提案單

機關名稱：交通部

歲 出
<p>說明：每一提案單請依各機關單位預算書內「歲出計畫提要及分支計畫概況表」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，就 1. 或 2. “擇一”提案為原則。</p>
<p>1. 工作計畫名稱： <u> 道路交通安全 </u> 預算金額： <u> </u> 千元 預算書頁次： <u> 【 】 </u> 提 案 擬減列數： 擬凍結數：</p>
<p>2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u> 02 加強道路交通秩序整頓及行車安全 </u>（分支計畫或第一級、第二級用途別） 預算金額： <u> 423,420 </u> 千元 預算書頁次： <u> 【79】 </u> 【備註：所屬「工作計畫名稱」：<u> </u>】 提 案 擬減列數： 擬凍結數：2,000 千元</p>
<p>提案說明： 一、交通部於 112 年度於加強道交通秩序整頓及行車安全，編列資訊服務費 4,500 千元，然該網站不僅資訊排列複雜不易閱讀，且相關圖資、按鈕非常陽春，相關資訊編排之規劃有待加強及改進。 二、爰此提案凍結加強道交通秩序整頓及行車安全預算 2,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告改善相關網站資訊之呈現方式，待委員會同意後始得動支。</p>

提案人： 蔡易如 陳素月 孫保慶
 廖耀富 65 許智輝

歲出第 5 目
112 年度中央政府總預算案提案單

機關名稱：交通部

歲出	
說明：每一提案單請依各機關單位預算書內「歲出計畫提要及分支計畫概況表」之以下 1.「工作計畫」或 2.「分支計畫及用途別科目」，就 1. 或 2. “擇一”提案為原則。	
1. 工作計畫名稱： <u> 道路交通安全 </u> 預算金額： <u> </u> 千元 預算書頁次： <u> 【 】 </u> 提案 擬減列數： 擬凍結數：	
2. 分支計畫及用途別科目名稱： <u> 03 強化全民路權與用路安全觀念 </u> (分支計畫或第一級、第二級用途別) 預算金額： <u> 217,485 </u> 千元 預算書頁次： <u> 【80】 </u> 【備註：所屬「工作計畫名稱」： <u> </u> 】 提案 擬減列數：5,000 千元 擬凍結數：10,000 千元	
提案說明： 一、交通部於 112 年度於強化全民路權與用路安全觀念，編列業務費 74,000 千元，與 111 年度編列之預算有些許差距。且相關業務費用於提升用路人風險意識、厚植全民安全用路文化以防制交通事故辦理主題性專案媒體政策及業務費及因應交通法令修正辦理相關費用甚至扎根用路人風險意識教育費相關業務皆有疊床架屋重複編列之情況。 二、爰此提案刪除強化全民路權與用路安全觀念相關費用 5,000 千元並凍結其費用 10,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出專案報告，待委員會同意後始得動支。	

提案人：
 陳素月
 謝智祥
 謝智祥
 66
 35

歲出第 5 目 03 鉅

112年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：80頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：100萬__千元 凍結數：

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途：強化全民路權與用路安全觀念 本年度預算數：217,485千元

案由：

交通部道安委員會於七月時發布「你也是路口英雄」之宣導影片，該影片遭民眾痛批交通部不加強要求汽機車駕駛停讓，反而檢討弱勢行人，過馬路還得自力救濟。

交通部的宣導影片涉及交通倫理問題。孩童是弱勢用路人，動能越大、重量愈重的強勢車輛，應擔負更大的注意及小心的責任，而非一味把責任倒向最弱勢，不具自衛義務的用路人，讓民眾產生觀念不正確的社會效應。

道安委員會推廣道安觀念頻遭質疑，傳遞錯誤用路觀念有諸多前例可循，例如：「我家阿公的日常」影片、「阿龍出任務」影片，教導高齡者行人通過路口時，最好後退三步，遠離道路邊緣、避開車輛內輪差，以及「小黃帽計畫」皆有強化行人責任、檢討弱勢族群之疑慮，而不見交通部加強要求使用交通工具之駕駛人，應建立完善交通觀念，看到行人就該停讓之觀念。

為達人本交通、建立正確之交通觀念，爰此，提案減列道路交通安全項下強化全民路權與用路安全觀念100萬元，以避免錯誤宣導將道路安全責任推給弱勢行人。

提案人：



連署人：


67

歲出第 5 目 03 節

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：80 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 凍結數：100 萬元

第__款__項__目__節-0__-__

科目(計畫)名稱：道路交通安全

用途別：強化全民路權與用路安全觀念 本年度預算數：217,485 千元

案由：

為推廣道路交通安全知識，讓民眾了解道路安全交通設計，交通部道安委員會於110年11月發布「硬事要交你」Podcast，期透過與專家的一對一訪談，讓民眾對道路安全有全新的認識。

經查，「硬事要交你」Podcast節目已上傳至各大主流podcast平台上，然觸及率相當低，此外，道安委員會唯一入口網站觸及率亦相當低落，自2021年11月截至2022年11月中，頁面瀏覽人數僅4271次，顯見效益不彰。

為確保資源利用最大化，爰凍結道路交通安全項下強化全民路權與用路安全觀念100萬元，請交通部道安委員會就如何提升「硬事要交你」Podcast收聽率一事提出書面檢討報告，並向立法院交通委員會提交報告後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

吳美玲

洪子欣

68

103

歲出第6目

112年度中央政府總預算案 (交通委員會公務預算部分)

提案表

單位名稱：交通部單位預算

預算書頁次：82頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[V] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：500萬__千元

第14款1項6目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行

用途別：_____ 本年度預算數：108145萬1千元

案由：

台灣航運公司所雇用之船員，由於《船員法》第13條明定『雇用人僱用船員僱傭契約範本，由航政機關定之。』因此交通部以此為依據，僅訂定了「定期契約範本」，而導致長期以來台灣航運公司長期與船員訂定「定期勞雇契約」。

船員必須年年簽訂的定期契約，不但造成船員年資往往中斷、不連續，更嚴重的是，將實際影響到船員之工作權保障。航運公司可以在定期契約約滿後，無需具備任何理由，即再不與船員簽訂下一年度的定期契約，導致實際上台灣船員的工作權近乎毫無任何保障！亦有許多專家學者指出，「船員定期僱用契約範本」嚴重誤導船員對於契約締結之認識，而導致自身權益受損之結果。

爰提案凍結交通部單位預算「航政港政業務管理及執行」112年度預算經費500萬元，俟交通部邀請勞動部及勞動專家學者、工會代表、船公司代表，就是否將「船員定期僱傭契約範本」調整為不定期契約範本為主題，進行專案討論會議，並將簽到表及逐字會議紀錄，送交交通委員會及提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：張中強

連署人：

陳素月

游錫堃
69

張清堂
張清堂

歲出第 6 目
112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：82 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [V] 凍結數：300 萬元

第 14 款 1 項 6 目 __ 節 - 0 __ - __ 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行

用途別：_____ 本年度預算數：108145 萬 1 千元

案由：

交通部航港局為保障船員基本權利，依「船員法」第 13 條訂定「船員定期僱傭契約範本」。但航港局提供的僱傭契約範本，有多處缺漏，導致船員職災發生後，責任歸屬不明。如契約未要求揭露「船東」的公司名稱、註冊國家、註冊地址、註冊編號。

交通部航港局曾多次說明：「為保障船員權益，船員法規定船員於服務期間內受傷或患病，雇用人應負擔醫療費用、失能補償及死亡補償，並明定雇用人係指船舶所有權人及其他有權僱用船員之人。此處所稱其他有權僱用船員之人，於船員法施行細則第 2 條規定，包含受船舶所有權人委託經營、操作船舶之人、以光船出租等方式取得船舶使用權之人、代理船舶所有權人與船員簽訂僱傭契約之人。尚無職災責任歸屬不明問題。」

但船員所簽署之契約並未記載船員法施行細則第 2 條規定「其他有權僱用船員之人」，甚至未記載「船東」的公司名稱、註冊國家、註冊地址、註冊編號，亦無要求揭露或提供「船東簽署團體勞動協議/協約」內容。

船員罹災須主動求償，但又不如航港局可俯瞰明瞭船員雇用關係之全貌，對職災責任歸屬瞭若指掌。在資訊缺乏的情況下，導致船員雖有法定上之職災求償權利，但因相關文件未載明，而不知向何人、去何處求償，而難以求償。

交通部航港局作為船員管理之主管機關，應以保障船員權利為己任，爰此凍結交通部「航政港政業務管理及執行」之預算經費 300 萬元，俟交通部航港局於一個月內修訂「船員定期僱傭契約範本」增列「船東」的公司名稱、註冊國家、註冊地址、註冊編號，以及船員法施行細則第 2 條規定之「其他有權僱用船員之人」，並要求檢附船東簽署船員團體勞動協約，將修改之範本與相關成果說明做成書面報告，送交交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

洪中強 70 許智偉 魏啟 陳素月

林政

53

歲出第 6 目

112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：82 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：_____ 萬 _____ 千元 凍結數：200 萬元

第 14 款 1 項 6 目 __ 節 -0__ - __ 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行

用途別：_____ 本年度預算數：108145 萬 1 千元

案由：

船員在海上工作，一次航期長達數月之久，長期孤立於海上且與原有社會網絡脫離過久，恐致身心壓力與傷害。在船員健康方面，目前只有要求船員定期做體檢，對於船員之特殊工作情境，並無提供每周或每月之心理諮商服務。

為航行安全，我國機師與機組員都必須通過航行前之安全評估，以確保航行期間之身心狀況適合航行。但船員之航行與孤立狀況持續期間遠長於飛航，但船員並無相關之措施與把關機制。

爰此，凍結交通部「航政港政業務管理及執行」之預算經費 200 萬元，俟交通部航港局於一個月研議設置船員心理支持機構與相關措施，並將相關規劃與時程說明做成書面報告，送交交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

凌中強

陳素月

許智偉

張其

71

張其

歲出第 6 目

112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：82 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：200 萬元

第 14 款 1 項 6 目 __節-0__ - __ 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行
用途別：_____ 本年度預算數：108145 萬 1 千元

案由：

在 MLC「海事勞工公約」就業條件的標準 A2.3 的第 12 點規定，要求妥善保存工時紀錄，且應該符合國際標準之格式，且海員本人要對紀錄簽名確認，連同船長或船長授權之人員也要簽名紀錄。

有鑑於我國現行船員法和僱傭契約，沒有明確要求紀錄、保存工時的規則，也沒有相關罰則，若有遺失相關紀錄、造假紀錄的情況，也並無相關規定與罰則，甚至也未保障船員查閱和取得工時紀錄的權利。可見台灣法規現況與「海事勞工公約」之規定相差甚大。

爰此凍結交通部「航政港政業務管理及執行」之預算經費 200 萬元，俟交通部航港局於一個月內研擬增修相關規定，將特定航線以外之船員部分檢討納入，並將相關規劃與時程說明做成書面報告，送交交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

洪中珩

陳素月

陳素月

洪中珩

洪中珩

洪中珩

72

歲出第 6 目

112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：82 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [V] 凍結數：200 萬元

第 14 款 1 項 6 目__節-0__ - __ 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行
用途別：_____ 本年度預算數：108145 萬 1 千元

案由：

有鑑於航運公司良莠不齊，近年亦有多位船長曾公開投書呼籲政府重視船員權益。台灣船員目前在起居艙室、娛樂設施、食品和膳食的現實狀況，多有低於國際海事勞工公約標準之情事。

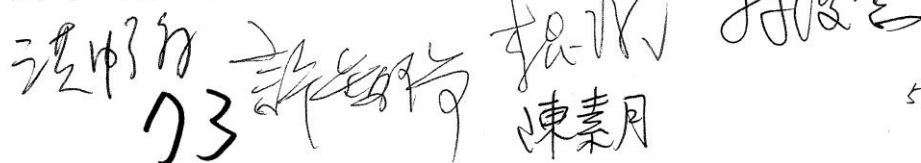
其主因之一為法規規範空泛寬鬆，如我國「船員法」第 16 條規定「雇用人應提供質量適當之食物、臥室、寢具、餐具及工作護具與適應天候之工作服、工作帽與工作鞋等。」但海事勞工公約關於伙食、醫療、居住等工作條件，有明確規則和指引。航港局為保障船員權利，應制定相關施行細則或辦法，以補救法規過於寬鬆不明確之問題。

交通部航港局對於船員無法獲得質量適當之食物一事，曾回覆本席辦公室表示：「船上幹部貪污伙食費致伙食供餐狀況不佳一節，船上幹部貪污伙食費，係公司管理制度之一環，影響公司經營甚鉅，對公司商譽及業務發展亦有影響，船員得透過公司內部舉報揭發，端正不良風氣。」

交通部航港局作為主管機關，應為船員把關、端正航運業之風氣，建立相關舉報或揭發機制，而非僅要求船員在公司內部舉報，要求船員自行解決。

爰此，凍結交通部「航政港政業務管理及執行」之預算經費 200 萬元，俟交通部航港局於一個月內參考海事勞工公約關於「伙食、醫療、居住等工作條件」之規定，依據「船員法」第 16 條制訂相關施行細則或辦法指引，以補救法規過於寬鬆不明確且無罰則之問題，並將相關規劃與時程說明做成書面報告，送交交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：



 73 陳素月 56

歲出第 6 目
112 年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：82 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 凍結數：200 萬元

第 14 款 1 項 6 目 節-0 - 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行

用途別：_____ 本年度預算數：108145 萬 1 千元

案由：

商船船員工作因其特殊性，制定「船員法」以保障船員權益，維護船員身心健康，加強船員培訓及調和勞雇關係，促進航業發展，並由交通部航港局主管相關業務。

我國國內航業公司，作為外國籍商船公司的代理公司，協助外國僱用人在台招聘與雇用台灣船員，處理船員相關業務，實質業務為人力仲介之工作，但我國航政機關與勞政機關對航業公司並無相關專業訓練、專業資格審查或評鑑機制。更導致航業公司處理船員相關業務時，時有缺失與爭議。

近年我國船員死亡與罹災案件頻傳，更常有我國船員在外國權宜船上罹災後，因航業公司招聘時，並無提供足夠資訊予船員(如：招募時未告知我國船員其代理之「船東」公司名稱、註冊國家、註冊地址、註冊編號、與海員工會簽定之特殊協約內容)導致我國船員求償無門之狀況。

為增進國內航業公司招聘部門之勞動業務專業知能，及保障我國籍船員之勞動權益，交通部航港局應針對有為外國權宜船辦理我國船員招募工作之航業公司定期舉辦「船員法」及「海事勞工公約」之法遵訓練課程，確保航業公司辦理船員招募工作皆合乎我國法規與公約規定。

爰此，凍結 112 年交通部「航政港政業務管理及執行」之預算經費 200 萬元，俟交通部提出「航業公司業務涉及為外國僱用人招聘、聘僱我國籍船員之定期知能提升、法遵教育訓練課程辦理計畫」及其規劃時程、預估成效，將相關規劃做成書面報告，送交交通委員會與提案委員，經同意後，始得動支。

提案人：

洪中強 許智奇 林振聲
張清
陳素月 74

57

歲出第 6 目 02 港航政

立法委員洪孟楷國會辦公室 16

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：83 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數:5% ；凍結數:15%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱:航政港政業務管理及執行-基本行政工作維持

用途別:_____ 本年度預算數:246,231 千元

案由:

有鑑於落實國際海事組織(IMO)對我規範以及其來台稽核，和接受稽核後之國內改善事項管考，皆屬「航政港政業務管理及執行-基本行政工作維持」所執行等重要事項。然而，考量行政機關辦理接受稽核之成果揭露、改善事項進度，以及適時商研有關法制修改等，對外皆有欠詳實告知。爰此，特提案減列「航政港政業務管理及執行-基本行政工作維持」預算數 5%，並另凍結 15%預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「交通部 112 年度辦理受國際海事組織(IMO)稽核之行政作業整備精進規畫」與「受國際海事組織(IMO)稽核後待改善事項之管考資訊透明化」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人:洪孟楷

75

144

歲出第 6 目 02 郵務

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：82頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____萬__千元 凍結數：500萬元

第__款__項__目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行

用途別：基本行政工作維持

本年度預算數：246,231千元

案由：

中鋼運通企業工會與中鋼運通股份有限公司間有關「船員法」之爭議長期未解，根據現行《船員法》第12條規定，航運公司與船員應簽訂書面僱傭契約；第13條規定，航運公司與船員之僱傭契約範本，由航政機關訂定。雖然《船員法》並無規定航運公司與船員間之僱傭契約應為定期或不定期，但交通部目前僅訂定定期契約範本，將固定跑船之船員當成臨時工，而需每年重簽契約。

為確保船員勞動權益，爰此提案凍結航政港政業務管理及執行項下基本行政工作維持預算500萬元，俟交通部航政司會同勞動部、航港局及相關勞動法、勞工研究專家學者針對「不定期契約範本」之增訂進行討論，並於三個月提交書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

高志

張子怡

76

歲出第 6 目 ^{02 基本行政業務費}

12年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表 23

單位名稱：交通部 預算書頁次：75頁
〔 〕歲入—〔 〕增列〔 〕減列數： 萬 千元
〔 〕歲出—〔 〕減列數： 萬 千元 〔 〕凍結數： 萬 千元

第14款1項6目1節-02-2000 科目(計畫)名稱：航政港政業務管理及執行
用途別：基本行政業務費 本年度預算數：20365萬6千元

說明：船舶水下噪音對海洋生物之影響越來越受國際重視，國際海事組織為了減少水下噪聲問題及其對海洋生物的影響，制定特別敏感海域 (Particularly Sensitive Sea Areas) 的設計。經查，我國西部沿海有瀕臨滅絕的特有鯨豚亞種台灣白海豚，依據海委會白海豚保育小組資料與過去科學研究資料，台灣白海豚數量持續減少、育幼區逐年縮減，台灣白海豚保育腳步刻不容緩。爰提案凍結航政港政業務管理及執行、基本行政業務費500萬元，請交通部督促航港局，參考國際海事組織特別敏感海域的管理方式，劃設台灣的特別敏感海域，推動台灣白海豚保育工作。

提案人：陳椒華

陳椒華

吳明

洪子楨

77

歲出第 7 目 1 節

立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415

地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：44、86 頁

[] 歲入— [] 增列數： [] 減列數：

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：500,000 千元

第 14 款 1 項 7 目 1 節 科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：臺灣鐵路管理局

本年度預算數：19,321,876 千元

案由：

112 年度交通部第 7 目「營業基金」項下「臺灣鐵路管理局」編列 19,321,876 千元。主要係補助「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列 9,421,287 千元；「鐵路行車安全改善六年計畫」編列 2,673,000 千元；「臺鐵軌道結構安全提升計畫」增列 1,357,000 千元。

其中，「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」涉及海外購車事項，恐繼續受疫情與俄烏戰爭等國際情勢影響延宕；「臺鐵總體檢」推動情形自 111 年 3 月交通部提出「臺灣鐵路管理局」解凍報告以來，再度發生四起運安會認定之重大鐵道事故。並且依據台灣鐵道暨國土規劃學會針對《臺鐵總體檢改善情形(111 年 3 月版)》之內容，認為臺鐵總體檢所列 144 項目，實際僅完成 29 項，與臺鐵總體檢委員會認定完成 136 項差距極大，明顯官方與民間存在認知差異，此部分未完成改善之總體檢項目由交通部提前解除列管業遭監察院彈劾在案。

另外，運安會針對 107 年新馬站重大鐵道事故所列 18 項改善建議，台鐵提交改善計畫屢遭運安會退回重提，至 111 年 3 月無任何一項有解除列管。以上，臺鐵改革執行之成效在民間存巨大爭議；「臺鐵軌道結構安全提升計畫」近期預期受 918 地震影響下存有變數，交通部有向立法院說明之必要。

爰凍結交通部第 7 目「營業基金」項下「台灣鐵路管理局」預算 500,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會就「台鐵整體購置及汰換車輛計畫及車種簡化」、「鐵路行車安全改善六年計畫」及「台鐵軌道結構安全提升計畫」，提出執行進度既精進改善檢討書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

連署人：

陳淑華 邱臣遠
78 陳素 洪益楨

119

歲出 第 7 目 節 1 款 1 項 2 目

立法委員洪孟楷國會辦公室

19

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：86 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數：無 ；凍結數：25%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

用途別：_____ 本年度預算數：9,412,287 千元

9,412,287

案由：

有鑑於臺鐵自行政院 104 年整併非電氣化支線購置車輛計畫，並核定辦理整體購置及汰換車輛計畫後，迄今常見於各年度發生有購置車輛作業進度未如預期情況。考量購置車輛尚須於經費執行和安全品質間注重兼顧，爰所認臺鐵規劃 112 年將辦理城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、支線客車 60 輛及機車 127 輛等各細部審查、製程檢測、車輛製造、交車檢驗以及系統改善等業務，實在恐因業務龐大而疏漏關鍵安全品質之把關。爰提案凍結「臺灣鐵路管理局-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」25%預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「交通部 112 年度臺鐵整體購置及汰換車輛計畫之車體安全稽核驗證精進規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

歲出第 7 目 1 節 1 整體
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：86 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[*] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [*] 凍結數：10%

第 14 款 1 項 8 目 1 節 01 科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：臺鐵整體購置及汰舊車輛計畫 本年度預算數：94 億 2128 萬 7 千元

案由：

交通部 112 年度「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」預算編列 94 億 2128 萬 7 千元，依據臺鐵事故統計，新購車輛以 EMU3000 為例，至今已發生 14 起故障狀況，影響列車營運，交通部應督促臺鐵局加強與原廠之溝通，落實新車保固，保障列車安全，爰此，交通部 112 年度「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」預算編列 94 億 2128 萬 7 千元，應予凍結 10%，待交通部於一個月內就臺鐵局如何落實新購車輛安全、後續維養保固及歷次事故改善提出書面報告後，始得動支。

提案人：

李昆海
陳素月
許新修

林滄敏
劉耀豪

81

46

歲出第 7 目 1 節 01 整修

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

單位預算書頁次：

[] 歲入— [] 增列 [] 減列 數：_____萬_____千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬_____千元 [✓] 凍結數：百分之十(或 10%)
_____萬_____千元

第 14 款 1 項 7 目 1 節 - 0 - -

科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：01 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

本年度預算數：9,421,287 千元

案由：

「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」自 104 年起至 113 年止，計畫總經費 99,730,000 千元。計畫中預定採購 520 輛(52 列) 900 型區間車，預計於民國 112 年底全數完成交車。

惟 EMU900 型電聯車被譽為「最美區間車」，自 110 年 4 月上路以來卻故障頻傳、缺失不斷，根據台鐵提供之部務會報，車門防夾機制誤動 14 次、防墜板外翻 31 次、單一車廂軋機異常 1 次、空調機集水盤阻塞 1 次等。另台鐵統計缺失包括包括車門故障、漏水、防墜板外翻、軋機異常等一共 3861 件。

為督促台鐵積極把關新購車輛品質、維護鐵路交通安全，爰此提案凍結「臺灣鐵路管理局」項下「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」預算數 9,421,287 千元之百分之十(10%)，待交通部提出「改善台鐵車輛驗收狀況」之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：賴品妤

連署人：陳素月

許雪姬

許雪姬 賴品妤

劉建亭

82

歲出第 7 目(節)整體
112 年度交通部單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：臺鐵整體購置及汰換車輛計畫
預算書頁次：第 86 頁
本年度預算：94 億 2,128 萬 7 千元

案由：

交通部 112 年度編列 94 億 2,128 萬 7 千元投資臺灣鐵路管理局營業基金辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」。經查，該計畫購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、支線客車 60 輛及機車 127 輛，截至 111 年 8 月底均已決標，惟城際客車共計交車 192 輛中，測試期間及營運期分別有 1,884 件及 920 件缺失；區間客車共計交車 290 輛中，測試期及營運期分別高達 6,136 件缺失及 4,135 件缺失。有鑑於缺失數量甚高，且臺鐵過去曾發生巡軌車 4 年驗收 12 次無法過關，以及原定 110 年要交車的電力檢查車交車延宕逾 1 年，至今不但無下文，還先將本項計畫於臺鐵總體檢中解除列管。有鑑於臺鐵於驗車及交車過程不時發生延宕、品質不佳等問題，為確保臺鐵局高達近千億元購車計畫得以使新上路車輛維持良好品質及效率，故建議凍結該項預算 1/10，待交通部針對減少缺失及整體交車、驗車規劃提出書面報告，經立法院交通委員會同意後始得動支，以落實全面提升公共運輸安全性及使用率之目標。

提案人：林俊憲

林俊憲

郭序

蔡易行

劉耀奇

許淑華

83

歲出 第 7 目 1 節 1 款
112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：86-87 頁

科目（工作計畫）名稱：臺灣鐵路管理局-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

第 14 款第 2 項第 7 目 1 節

本年度預算數：9,421,287 千元

建議：【】減列數：

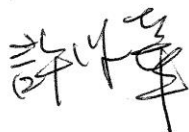
【】凍結數：10%

案由：

交通部 112 年度預算案「臺灣鐵路管理局-臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」編列 9,421,287 千元。經查，該計畫由臺灣鐵路管理局規劃購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、支線客車 60 輛，及機車 127 輛等，預計期程至 113 年底，截至 111 年 8 月底均已決標。陸續交車之城際客車及區間客車，測試期間及營運期間均發現部分缺失，交通部應持續督導臺鐵局確實辦理測試、驗收及品管，以維行車安全。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟交通部就「臺鐵新購置之車輛測試、驗收與品管改善精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：







84

歲出第 7 目節 01 整件

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：86 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____萬__千元 凍結數：8000 萬元

第__款__項__目__節-0__-_____科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 本年度預算數：9,421,287 千元

案由：

臺鐵 EMU900 型通勤電聯車於 109 年 10 月在花蓮卸船交車，11 月試車便發生集電弓異常事件。據媒體報導，EMU900 自 2021 年 4 月上路以來缺失不斷，包括車門故障、漏水、防墜板外翻、軀機異常等事件，截至今年 7 月，營運期間共計有 4135 件缺失。而 EMU3000 型城際電聯車，有司機員反映車輛操作上會碰到低速 overshooting、車輪空轉、低速進站停車有異音等情形，先前亦傳出有車門故障之問題，截至今年 7 月，營運期間共計有 920 件缺失。

為維護國人運輸安全，爰凍結臺鐵整體購置及汰換車輛計畫支出 8000 萬元，請交通部確實督導臺鐵局辦理測試、驗收及品管，亦請臺鐵局於三個月內針對新車採購及驗收流程提出書面檢討報告，並送交至交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳淑華

連署人：

高志彬

張錫

85

歲出第 1 目 1 節 02 鐵路

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：87 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數：10% 凍結數：分之 (或 %)萬元

第 14 款 1 項 7 目 1 節-02- 科目(計畫)名稱：台灣鐵路管理局

用途別：鐵路行車安全改善六年計畫 本年度預算數：26 億 7300 萬元

案由：

交通部台鐵局「鐵路行車安全改善六年計畫」112 年度預算編列 26 億 7300 萬元。唯台鐵局 107 年至 111 年 8 月各年度之行車異常事件率均未達成目標值，台鐵局應確實檢討落實安全改革。建議刪除該項預算 10%。

提案人：趙正宇



86

歲出 第 9 目 節 ^{02 鐵及大} 立法委員洪孟楷國會辦公室 20

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：87 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：無 ；凍結數：30%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局-鐵路行車安全改善六年計畫

用途別：_____ 本年度預算數：2,673,000 千元

案由：

有鑑於中央政府各機關工程管理費之^{支用}逾要點規定，需要於工程營造成本中，提列至少 0.52%至 3.04%比例辦理現場工作工程管理所需費用，此亦為 112 年度鐵路行車安全改善六年計畫編列工程管理費 13,900 千元之緣由。然而，所見該 13,900 千元，恰好僅佔 112 全年度之鐵路行車安全改善六年計畫預算 0.52%最低標準比例，已然凸顯臺鐵局對於工程管理進行上，只為了達到作業標準而作業之消極態度，更加添增外界對於工程管理上所感疑慮。爰此，特提案凍結「臺灣鐵路管理局-鐵路行車安全改善六年計畫」30%預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「交通部 112 年度辦理^{鐵路}行車安全改善六年計畫工程管理作業量能提升與預計績效」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
160
87

146

歲出第 1 目 節 02 鐵路

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：87 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

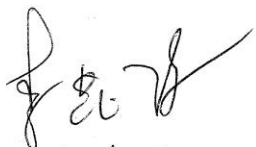

[*] 歲出— [] 減列數：_____ 萬__千元 [*] 凍結數：10%


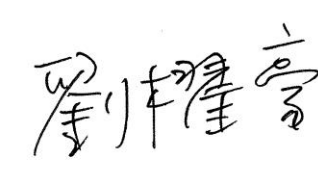
第 14 款 1 項 8 目 1 節 02 科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：鐵路行車安全改善六年計畫 本年度預算數：26 億 7300 萬

案由：

交通部 112 年度「鐵路行車安全改善六年計畫」預算共編列 26 億 7300 萬元，該計畫主要目前為改善行車安全，然而依據資料顯示，臺鐵局 111 年度 1-9 月發生 465 起行車事故(件)，顯見臺鐵局行車安全仍有大幅改善空間，應予加強檢討，爰此，交通部 112 年度「鐵路行車安全改善六年計畫」預算共編列 26 億 7300 萬元，應予凍結 10%，待交通部於 1 個月內，就臺鐵局行車安全事故(件)改善提出具體改善(應包括實際可量化數字，並針對各類行車事故事件分列預計改善成效)書面報告後，始得動支。

提案人： 
陳素月



林德漢


88

47

歲出第 7 目 (節) 鐵路

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部

單位預算書頁次：

[] 歲入— [] 增列 [] 減列 數：_____ 萬 _____ 千元

[✓] 歲出— [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元 [✓] 凍結數：百分之十 (或 10%)
_____ 萬 _____ 千元

第 14 款 1 項 7 目 1 節 - 0 - - - -

科目 (計畫) 名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：02 鐵路行車安全改善計畫

本年度預算數：2,673,000 千元

案由：

鐵路行車安全改善計畫原定自 104 年起至 109 年止，又經兩次修正計畫將期程展延至 113 年，該項計畫目標：(一) 提升鐵路營運安全，減少列車運行之突發事故；(二) 配合水患治理計畫，更新及改善臺鐵橋梁設備；(三) 面對極端氣候之威脅，及早設置因應措施及預警設備；(四) 搭配臺鐵長期計畫，逐步提升臺鐵運量，響應節能減碳政策；(五) 善盡社會責任，滿足旅客、員工、政府之期望，等五大項，期待達成提升鐵路行車安全、減少意外事故發生機率、減少因設備故障造成列車誤點情形、提升服務品質、增加旅客滿意度。

就臺鐵局 107 年至 111 年 8 月安全績效指標項目之未達成部分，107、110 年因臺鐵 6432 次普悠瑪號事故、臺鐵 408 次太魯閣號事故，致前揭 2 年之重大行車事故率、旅客死亡率、重傷率及輕傷率均未達標；107 至 111 年 8 月之行車異常事件率均未達標，據臺鐵局說明，主要係因該局車輛及運轉保安裝置老舊，致故障頻仍；111 年 1 月至 8 月行車異常事件 381 件較 110 年同期減少 60 件，雖有降低但未能低於 3 年平均*0.9 之目標值，主要原因仍是車輛及運轉保安裝置老舊，且 111 年 9 月中秋連假期間員林-花壇間號誌故障長達數天，同年 9 月 13 日因颱風持續大雨邊坡土石滑落，平溪線嶺腳到平溪間 2 次撞擊同一區域邊坡落石，該局安全改革仍待提升。

為督促交通部持續推動臺鐵安全改革、提升旅客安全及服務品質，爰此提案凍結「臺灣鐵路管理局」項下「02 鐵路行車安全改善計畫」預算數 2,673,000 千元之百分之十 (10%)，待交通部提出「鐵路行車安全改善計畫執行成效檢討」之書面報告予交通委員會後，始得動支。

提案人：賴品妤

連署人：陳素月
許雪姬

魏序
89

謝復慶
劉權宗

歲出 第 7 目 1 節
112 年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：87 頁

科目（工作計畫）名稱：臺灣鐵路管理局-鐵路行車安全改善六年計畫

第 14 款第 2 項第 7 目 1 節

本年度預算數：2,673,000 千元



建議：【】減列數：

 【】凍結數：10%

案由：

交通部 112 年度預算案「臺灣鐵路管理局-鐵路行車安全改善六年計畫」編列 2,673,000 千元。惟處理臺鐵總體檢改善事項過程中，與安全議題有關之列管事項在未有效落實之前陸續同意解除列管，經監察院糾正在案。除 107 年普悠瑪號及 110 年臺鐵 408 次太魯閣號重大行車事故造成旅客死傷不幸事件外，臺鐵局 107 年至 111 年 8 月各年度之行車異常事件率均未達成目標值，交通部應確實督導臺灣鐵路管理局落實安全改革，以確保鐵路行車安全。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟交通部就「臺鐵行車安全及行車異常事件之具體改善精進作為」，向交通委員會提出書面報告，經同意後，始得動支。

提案人：



90

歲出第 7 目節 02 錄 26

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：87 頁

歲入— 增列 減列數：_____萬__千元

歲出— 減列數：_____萬__千元 凍結數：10%

第__款__項__目__節-0__-_____科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：鐵路行車安全改善六年計劃 本年度預算數：2,673,000千元

案由：

今年中秋連假發生臺鐵員林一花壇間號誌故障，歷經近 70 小時才完成修復，經調查故障禍首為計軸器。臺鐵局先前以 12 億元完成全台「計軸器雙重化」工程，但卻未全面檢視系統是否符合規範，進而造成臺鐵史上拖最久的故障事故，影響 396 列次列車、7 萬 7249 名旅客。

監察院九月公布的太魯閣號事故彈劾新聞稿指出，太魯閣號事故發生原因之一，就是普悠瑪事故後，行政院提出的「台鐵總體檢報告」未落實改善。然而，交通部與臺鐵高層卻在未完成改善的情況下擅自解除列管事項，最終導致太魯閣號的悲劇。事實上，計軸器的問題在當年的臺鐵總體檢報告中，早已被列管為需要改善的重點事項之一，但臺鐵跟交通部早在 109 年便同意將其解除列管。許多專家學者表示，臺鐵體檢報告失真，半數改善項目未實質完成。

上述事件凸顯臺鐵總體檢的具體落實情形與官方宣稱的完成項目存有落差，爰此提案凍結臺灣鐵路管理局項下鐵路行車安全改善六年計劃 10% 預算，請交通部針對解除列管之項目進行持續追蹤，並偕同臺灣鐵路管理局訂出短、中、長期目標如：事故下降率、安全改善指標及稽核依據，俟交通部及臺鐵局提出書面報告後，始得動支。

提案人：

陳椒華

連署人：

91

張碧怡

107

歲出第 7 目 1 節 02 鐵道

立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415

地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：44、87 頁

[] 歲入— [] 增列數： [] 減列數：

[V] 歲出— [] 減列數： [V] 凍結數：200,000 千元

第 14 款 1 項 7 目 1 節 科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：02 鐵路行車安全改善六年計畫 本年度預算數：2,673,000 千元

案由：

112 年度交通部第 7 目第 1 節「臺灣鐵路管理局」項下「鐵路行車安全改善六年計畫」編列 2,673,000 千元。惟依據監察院 111 年 9 月 13 日 111 交正 0007 號糾正案文表示，交通部負責全國鐵路行車安全之策劃與監督管理，鐵道局負責監理，於『臺鐵總體檢報告』144 項改善事項過程，與『安全』議題有關之列管事項在未有效落實之前，卻都陸續同意解除列管，核有重大違失。並且，就臺鐵局安全績效指標項目之未達成部分，111 年 1 月至 8 月行車異常事件仍達 381 件，雖較 110 年同期減少 60 件，略有降低，但未能低於*0.9 之目標值，該局安全改革仍待提升。

爰凍結「臺灣鐵路管理局」項下「鐵路行車安全改善六年計畫」200,000 千元，俟交通部向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

連署人：

陳淑菁 邱臣遠

陳素月

洪子瑄

92

120

歲出第 7 目 節 03 軌道

立法委員洪孟楷國會辦公室

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：87 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬__千元

[V] 歲出— 減列數：無 ；凍結數：25%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局-臺鐵軌道結構安全提升計畫

用途別：_____ 本年度預算數：1,357,000 千元

案由：

有鑑於按最新中央政府各機關工程管理費支用要點第五點所載，工程管理費以各該工程之結算總價為計算標準，但不包括補償費、購地費、遷移費、水電外線補助費、營業稅、規費、法律費、承包商辦理工程之各項利息、保險費及規劃設計監造酬金等。是以，所見「臺鐵軌道結構安全提升計畫」雖編列有工程管理費 7,056 千元，然對於前述各類名目之預算編列卻不見任何說明規劃，是以相關編列揭露尚有未盡，允宜改善。爰此，特提案凍結「臺灣鐵路管理局-臺鐵軌道結構安全提升計畫」25% 預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「交通部 112 年度臺鐵軌道結構安全提升計畫經費編列暨當前執行進度」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

陳亭之
93

李俊

147

歲出 第 7 目 節 03 軌道
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：87 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[*] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [*] 凍結數：10%

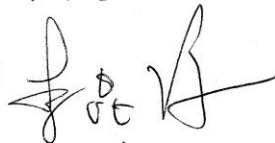
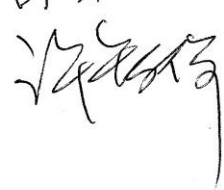
第 14 款 1 項 8 目 1 節 03 科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局

用途別：臺鐵軌道結構安全提升計畫 本年度預算數：13 億 5700 萬

案由：

交通部 112 年度「臺鐵軌道結構安全提升計畫」編列預算 13 億 5700 萬元，該計畫主要目標為改善軌道結構安全，辦理道岔、鋼軌等相關改善工作，然而依據臺鐵事故統計資料，今年度仍然有發生鋼軌沉陷之狀況，也發生因鋼軌抽換工程影響行車之情形，交通部應督促臺鐵局加強辦理相關工作，爰此，交通部 112 年度「臺鐵軌道結構安全提升計畫」編列預算 13 億 5700 萬元，應予凍結 10%，待交通部於一個月內，就臺鐵局如何加強辦理鋼軌改善，及避免鋼軌工程影響行車之改善，提出書面報告後，始得動支。

提案人：


陳素月




94

歲出第 7 目節 0 軌道
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：87 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____萬__千元

[] 歲出— [] 減列數：_____萬__千元 [v] 凍結數：10%

第__款__項__目__節-0__ - _____科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局
用途別：臺鐵軌道結構安全提升計畫 本年度預算數：1,357,000 千元

案由：

今年九月，因受颱風外圍環流大雨影響，臺鐵平溪支線一天兩度發生石塊滑落事件，造成列車撞擊受損，所幸無人受傷。然臺鐵未確認邊坡是否穩定及有無潛在危機就通車，該處理方式被外界批評缺乏風險控管觀念與檢核標準。

有鑑於氣候變遷衝擊日益險峻，高溫及強降雨日益普遍，鐵路系統受影響的風險不斷升高，設施調適能力之提升至關重要，也顯示氣候變遷調適計畫之制定有其必要性。

爰此提案凍結臺灣鐵路管理局項下臺鐵軌道結構安全提升計畫 10%預算，請交通部及運研所邀集中央地質調查所、氣象機構及相關學術機構，針對鐵路系統之中高以上風險熱點進行剖析，並強化建立風險管理相關標準作業程序，於三個月提交書面報告至交通委員會後，始得動支。

提案人：

陳振華

連署人：

李俊

張子怡

95

歲出第 7 目節之軌道

立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL: 02-23586418/FAX: 02-23586415

地址: 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱: 交通部

預算書頁次: 87 頁

[] 歲入— [] 增列數: [] 減列數:

[V] 歲出— [] 減列數: [V] 凍結數: 50,000 千元

第 14 款 1 項 7 目 1 節

科目(計畫)名稱: 臺灣鐵路管理局

用途別: 03 臺鐵軌道結構安全提升計畫 本年度預算數: 1,357,000 千元

案由:

交通部 112 年度於「臺灣鐵路管理局」項下編列「臺鐵軌道結構安全提升計畫」1,357,000 千元。台東 918 大地震造成臺鐵花東地區軌道、橋梁及站體受損，致台鐵南北往來中斷，僅能以類火車方式進行公路接駁，旅程時間拉長、轉車相對不便，對於當地居民、返鄉旅客及觀光產業造成相當大的影響。

尤其，受損最嚴重的新秀姑巒溪橋，交通部原先預估需耗時半年修復，惟經顧問公司評估後，採特殊工法推移橋樑復位，即可提前完成並通車。春節疏運在即，為保障國人返鄉、返工權益，交通部應督促臺鐵加速工程進行，期能如期如質完工。

爰提案凍結 50,000 千元，待交通部於一個月內向立法院交通委員會提出尚未通車段搶修計畫及預告期程書面報告，始得動支。

提案人: 邱臣遠

連署人:

96

122

歲出第 7 目節 05 小站

立法委員洪孟楷國會辦公室 22

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：88 頁

[] 歲入— [] 增列 [] 減列數：_____ 萬 _____ 千元

[V] 歲出— 減列數：無 ；凍結數：5%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：臺灣鐵路管理局-臺鐵服務性路線與小站營運虧損補貼

用途別：_____ 本年度預算數：1,132,974 千元

案由：

有鑑於行政院雖自 110 年度 4 月決議，將由政府補貼臺鐵服務性路線及小站偏鄉服務虧損，然而所見「臺灣鐵路管理局-臺鐵服務性路線與小站營運虧損補貼」，其既非屬經費總數受匡列之分年期計畫，又見 111 年度交通部編列辦理之預算數，所和 112 年預算數彼此相異。如此，已致外界擔心本項補貼公共服務虧損之預算，將於未來各年度之間時而潮起、時而潮落，有欠一穩定之基準保障，且也恐將在臺鐵營運轉往公司化後於補貼上告終，損及公眾受服務之基本保障。爰此，特提案凍結「臺灣鐵路管理局-臺鐵服務性路線與小站營運虧損補貼」5%預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「臺鐵服務性路線與小站營運虧損補貼業務執行永續性規劃」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
112.9.17

洪孟楷

148

歲出第 7 目 2 節

立法委員洪孟楷國會辦公室 23

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：90 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬 _____ 千元

歲出— 減列數：10% ；凍結數：30%。

第 14 款 1 項 2 目

科目(計畫)名稱：國際機場園區股份有限公司

用途別：_____ 本年度預算數：15,000,000 千元

案由：

有鑑於交通部選擇藉公務預算支出，無償於 112 年增資桃機公司 150 億之政策，代表肩負輔導桃機公司改向有關其他財源透過借貸支用等方式已遭間接放棄，進而失去同時擷節公務預算，又桃機公司財務虧損受解決之兼顧。爰此，考量監督與把關民脂民膏支出之必須，爰提案減列「國際機場園區股份有限公司」預算數 10%，並另凍結 30% 預算數，俟後經向本院交通委員會，限期於一個月內提交「112 年度交通部增資桃園國際機場公司 150 億元之政策評估及外部效益分析」專案報告，並經同意後，始得動支。

提案人：洪孟楷

98

149

歲出第 7 目之節
112 年度交通部單位預算刪減提案

歲計別：歲出
計畫名稱：桃園國際機場股份有限公司增資計畫
預算書頁次：第 90 頁
本年度預算：150 億元

案由：

交通部於 112 年度「桃園國際機場股份有限公司增資計畫」編列 150 億元經費，以維持桃機公司財務健全，並落實第三航廈及第三跑道建設之推展。經查，桃機公司因疫情影響，近三年累計虧損達 113 億元、舉債超過 100 億元，因此行政院規劃針對桃機公司增資 600 億元(分四年撥補)，惟桃機公司營運大受影響之期間，仍傳出擴大規模於五星級飯店舉辦主管共識營，且重大工程第三航廈建置亦傳出營造廠商破產、工地崩塌等問題，財務規劃及工程執行面皆存在檢討空間。故建議凍結該項預算 1/10，待交通部針對增資計畫提出詳細規劃並與桃機研議如何改善第三航廈工程品質提出專案報告後，經立法院交通委員會同意後始得動支。

提案人：林俊憲

林振忠

羅建雄
劉耀宗

蔡易行

許文偉

99

歲出第 7 目 2 節

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：90 頁

歲入— 增列 減列數： 萬 千元

歲出— 減列數： 凍結數：10 分之 1(或 10%)萬元

第 14 款 1 項 7 目 1 節-01-__ 科目(計畫)名稱：國際機場園區股份有限公司

用途別：桃園國際機場股份有限公司 本年度預算數：150 億 元

案由：

交通部「國際機場園區股份有限公司」112 年度預算編列 150 億元。經查，桃園機場受疫情影響，自 109 年度起由盈轉虧，因此由交通部增資 150 億元，唯目前國門已開，允宜積極開源節流。建議凍結該項預算 10%，俟交通部就桃機如何提升營運效能提出書面報告始得動支。

提案人：趙正宇

劉耀堂

許淑玲

趙正宇

100

陳敏華

78

歲出第 7 目 2 節
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL: 02-23586418/FAX: 02-23586415

地址: 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

90

單位名稱: 交通部

預算書頁次: 86 頁

歲入— 增列數: 減列數:

歲出— 減列數: 凍結數: 750,000 元

第 14 款 1 項 7 目 2 節 科目(計畫)名稱: 國際機場園區股份有限公司

用途別: 01 桃園國際機場股份有限公司 本年度預算數: 15,000,000 千元

案由:

112 年度交通部第 7 目「營業基金」項下「國際機場園區股份有限公司」編列 15,000,000 千元,主要係為「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」中第三航廈與第三跑道建設籌措經費,機場公司負責籌措 66,079,353 千元。

惟桃園機場公司連續兩年虧損已達 5,000,000 千元,且「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」的航機架次、旅客運量、運貨量皆為 2020 年所做預測,歷經疫情、塞港、俄烏戰爭等諸多因素影響下,未來桃機運量皆須重新評估,桃機第三航廈及第三跑道之工程進度,亦尚待評估確認。同時,鑒於邊境管制措施已逐漸拓寬,應督導該公司積極提升營運效能並開源節流,以利健全財務體質。

爰提案凍結交通部第 7 目「營業基金」項下「國際機場園區股份有限公司」預算 750,000 千元。俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後,始得動支。

提案人: 邱臣遠

陳淑華 邱臣遠

連署人:

高淑芬 101 許子瑜 121

歲出第 8 目 1 節
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL: 02-23586418/FAX: 02-23586415

地址: 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱: 交通部

預算書頁次: 45、91 頁

歲入— 增列數: 減列數:

歲出— 減列數: 凍結數: 500 千元

第 14 款 1 項 8 目 1 節 科目(計畫)名稱: 交通作業基金

用途別: 01 國道公路建設管理基金

本年度預算數: 5,000 千元

案由:

112 年度交通部第 8 目第 1 節「交通作業基金」項下「國道公路建設管理基金」編列 5,000 千元。係撥充國道公路建設管理基金辦理「連結亞太強韌陸海空計畫-完備光纜通道支線計畫」,擴增國道 5 號頭城交流道至高鐵南港引道間光纜通道。經查,其主線計畫截至 111 年 7 月預算執行率為 80.64%,主要因原物料上漲致標案均流標。鑒於支線計畫與主線屬性相同,應妥善規劃前置作業。

爰凍結「交通作業基金」項下「國道公路建設管理基金」500 千元,俟交通部於一個月內向立法院交通委員會提出完整計畫及改善說明之書面報告後,始得動支。

提案人: 邱臣遠

連署人:

102

123

歲出第 9 目 1 節

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：92 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：1 億元

第 14 款 1 項 9 目 1 節-0__ - __科目(計畫)名稱：都市大眾捷運系統建設計畫

用途別：

本年度預算數：29 億 7580 萬元

案由：

為帶動高雄產業發展、引導產業轉型、促進產業升級，改善大高雄地區交通狀況並帶動周邊效益，交通部辦理高雄都會區輕軌運輸系統及捷運網路建設計畫，惟高雄都會區輕軌運輸及捷運系統計畫，施工進度皆落後於原定時程，爰建請交通部針對大高雄地區捷運建設進行工程進度落後或展延期程評估並妥善因應加速辦理，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。

提案人：

郭智偉
劉耀豪 村松慶
蔡易行
陳素月

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

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

3. 請將本表電子檔傳送至電子郵件信箱：ly2400ly@gmail.com。

103

14

歲出第 9 目 1 節 - 01 台北捷義線
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415

地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：45、92 頁

歲入— 增列數： 減列數：

歲出— 減列數： 凍結數：10%(15,000 千元)

第 14 款 1 項 9 目 1 節 科目(計畫)名稱：都市大眾捷運系統建設計畫

用途別：01 臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫

本年度預算數：150,000 千元

案由：

112 年度交通部第 9 目「鐵公路重要交通工程」項下「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 2,975,800 千元。其中，臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫編列 150,000 千元，迄 111 年 7 月份止，計畫總累計執行進度預定進度 70.11%，實際進度 67.14%，係因地質狀況不佳潛盾機^推進速度未如預期。

爰提案凍結交通部第 9 目第 1 節項下「都市大眾捷運系統建設計畫」項下「臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫」之預算 10%，共計 15,000 千元，俟交通部向交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

連署人：

104

124

歲出第 9 目 1 節 - 03 高雄輕軌
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418 / FAX : 02-23586415

地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱 : 交通部

預算書頁次 : 94 頁

歲入 - 增列數 : 減列數 :

歲出 - 減列數 :

凍結數 : 50,000 千元

第 14 款 1 項 9 目 1 節 科目(計畫)名稱 : 都市大眾捷運系統建設計畫

用途別 : 03 高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫

本年度預算數 : 744,400 千元

案由 :

112 年度交通部第 9 目「鐵公路重要交通工程」項下「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 2,975,800 千元。其中，高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫編列 744,400 千元，累計預算分配執行率為 92.33%，係因第一階段軌道工程有部分未完成驗收且^老另發包由第三方改善中，第二階段工程之美術館路及大順路段前因民眾抗爭停工，迄 111 年 7 月底止計畫總累計執行進度，預定 100%，實際 91.92%，期程延展至 114 年。

爰提案凍結交通部第 9 目第 1 節「都市大眾捷運系統建設計畫」預算 50,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

-03 高雄都會區輕軌運輸系統建設計畫

提案人 : 邱臣遠

邱臣遠

連署人 :

陳振聲

105 吳明

洪子楨

125

歲出第 10 目 04 鹽埔
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案（交通委員會）提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：97 頁

[] 歲入— [] 增列數： [] 減列數：

[V] 歲出— [] 減列數：

[V] 凍結數：10,000 千元

第 14 款 1 項 10 目

科目(計畫)名稱：偏遠地區交通建設

用途別：04 鹽埔漁港客貨運專區建設計畫 本年度預算數：131,284 千元

案由：

112 年度交通部第 10 目「偏遠地區交通建設」項下「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」編列 131,284 千元。受疫情、缺工及營建成本上升等因素影響，總經費由 269,500 千元追加至 368,175 千元，增加 36.61%，行政院主計總處並提出「請加速辦理，以避免物價持續上漲再追加經費」之意見。

爰凍結交通部第 10 目「偏遠地區交通建設」項下「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」10,000 千元，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

邱臣遠

連署人：

陳淑華
106

洪孟楷

106

歲出第 10 目 ^{遊艇}
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：98 頁

歲入— 增列 減列數：_____ 萬__千元

歲出— 減列數： 凍結數：500 萬元

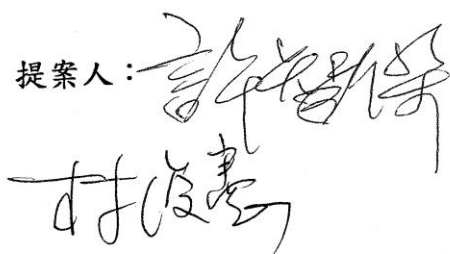
第 14 款 1 項 10 目__節-0__-__ 科目(計畫)名稱：偏遠地區交通建設

用途別：遊艇泊區整體發展計畫 本年度預算數：4500 萬元

案由：

為提供完善遊艇泊區設施，並帶動遊艇產業發展，考量近年我國民眾從事遊艇活動日益普及，交通部透過遊艇泊區整體發展計畫進行遊艇產業相關設施新建、擴建及整建，惟遊艇泊位存有區域供需分布不均及部分泊區使用率偏低之情事，以高雄為例：亞灣遊艇碼頭水域泊位使用率為 37%，相較鄰近嘉信 22 號遊艇碼頭使用率供需分布不均。為增加遊艇專屬泊區及泊位，以活絡國內遊艇產業發展，爰建請交通部整合遊艇碼頭使用狀況並配合地方政府建設相關設施，俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，使得動支。

提案人：





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

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

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

107

15

歲出第(0)目(0)遊艇
立法委員邱臣遠國會辦公室

TEL : 02-23586418/FAX : 02-23586415

地址 : 100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 B1 2117 室

112 年度中央政府總預算案 (交通委員會) 提案表

單位名稱：交通部 預算書頁次：98~99 頁
〔 〕 歲入—〔 〕 增列數： 〔 〕 減列數：
〔 V 〕 歲出—〔 〕 減列數： 〔 V 〕 凍結數：5,000 千元

第 14 款 1 項 10 目 7 節 科目(計畫)名稱：偏遠地區交通建設
用途別：07 遊艇泊區整體發展計畫 本年度預算數：45,000 千元

案由：

112 年度交通部第 10 目「偏遠地區交通建設」項下「遊艇泊區整體發展計畫」編列 45,000 千元。係配合我國親海、近海政策，並因應國人持有遊艇駕照數量成長，發展港口周邊旅遊產業鏈。惟是項計畫遊艇泊位預計僅從目前的 1,138 席成長至 1,600 席，成長數有限，對於促進我國觀光遊艇業發展，仍有待整體政策配合。同時，經查，該計畫所述，111 年 2 月底遊艇停泊區之整體水域泊位使用率為 78%，北區為 91%，南區及離島為 72%及 31%，各泊區使用率差異極大，逾半數泊區使用率接近滿泊狀態，顯示存有區域供需分布不均及部分泊區使用率偏低之情形，應就遊艇碼頭之^來需求供全盤規劃泊位配置，合理補助地方政府，提升泊區使用率。

爰凍結交通部第 10 目「偏遠地區交通建設」項下「遊艇泊區整體發展計畫」5,000 千元。俟交通部向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：邱臣遠

連署人：

陳振華 邱臣遠
108 吳志偉 洪子怡 107

歲出第10目⁰⁷遊艇
112年度中央政府總預算案提案表

單位名稱：交通部

【】歲入 【】歲出 單位預算書頁次：98-99 頁

科目（工作計畫）名稱：偏遠地區交通建設-遊艇泊區整體發展計畫

第14款第2項第10目 節

本年度預算數：45,000 千元


建議：【】減列數：

【】凍結數：10%

案由：

交通部 112 年度預算案「偏遠地區交通建設-遊艇泊區整體發展計畫」編列 45,000 千元。查該計畫為 112 年度至 114 年度，為期 3 年之新興計畫，相關單位應說明此計畫，預計架設之設備內容、預期目標及效益，並提供詳盡之管考及時程等相關資訊，涉及地方政府或國外合作也應一併敘明相關合作內容及執行分工。爰此，建議凍結該項預算 10%，俟交通部就「遊艇泊區整體發展計畫」，向交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：


許世榮



109

23

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：交通部 112 年度「交通科技研究發展」項下編列「大型車輛裝設主動預警輔助系統」1 億 6,000 萬元，計畫總經費 3 億 3,000 萬元，交通部負擔 3 億元，行政院國家科學技術發展基金負擔 3,000 萬元，期程自 110 至 113 年度，截至 111 年度交通部計編列 1 億 1,000 萬元。經查，該案因前置作業耗時較久，截至 111 年 7 月底，110 年度科發基金補助款執行 170 萬元，占科發基金補助款 3,000 萬元之 5.67%；111 年至 7 月底交通部預算執行 300 萬元，占同期間分配數 3,059 萬 4 千元之 9.81%，預算執行率嚴重不足。該計畫目前尚未執行，預計明年 2 月-10 月裝設裝設 800 輛大型車輛。由於該計畫前期執行率過低，為讓日後計畫有效執行，爰要求交通部於一個月內針對後續落實計畫向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

高志彬

張益福

110

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：高鐵延伸宜蘭計畫目前已進二階段環評，預計斥資 1880 億，最快 2025 年動工、2030 年完工，高鐵即將進入台灣東部地區。有鑑於 0918 花東地震導致花東地區多處道路、橋梁、鐵道受損，凸顯花蓮聯外交通嚴重不足，為了補足花東地區聯外交通。爰要求交通部及鐵道局針對高鐵延伸花東地區之可行性納入考量與規劃，並於一個月內向交通委員會提出書面報告。

提案人：傅鼎盛

連署人：

張子楨

111

2

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：交通部委託公路總局篩選裝設主動預警系統之試運行車輛，符合優先裝設資格計 703 家運輸業者、2 萬 1,606 輛大型車輛，包括營業大貨車 7,702 輛、營業曳引車 6,682 輛及營業大客車 7,222 輛，預計於 111 至 112 年度共完成 2,400 輛大型車輛試運行。經查 111 年 1 月 - 7 月全國大型車涉入案件事故統計中，事故第一名為自用大貨車，為提升政策執行觸及率，爰建議交通部將自用大貨車納入試運行車輛，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：



連署人：



112

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：有鑑於台鐵 EMU3000 型城際列車於去年 2021 年 12 月 29 日投入服務，車內將增設騰雲座艙，也是民眾普遍認知的商務艙，騰雲座艙票價將為一般車廂的 1.43 倍到 2.2 倍，以台北到花蓮為例，商務票票價為 796 元，一般車廂則比照自強號為 440 元。然花東鄉親一票難求之問題已成常態，雖然 EMU3000 將優先投入東部幹線營運，可提升部分運量，但設置騰雲座艙將使花東民眾因買不到一般座位而被迫購買商務艙，等同變相漲票價，增加花東民眾返鄉負擔。爰要求交通部責成台鐵局，要求騰雲座艙票價應提供花東鄉親相關優惠措施，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

蔡啟芳

洪占楨

113

4

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：有鑑於交通部 112 年度「汽車燃料使用費經徵管理」項下編列「臺灣新車安全評等計畫」最後一年經費 9,250 萬元，計畫總經費 6 億 1,870 萬元，修正後期程自 107 至 112 年度，截至 111 年度止已編列 5 億 2,620 萬元。經查該計畫共分為四個項目其 111 年 1 月-8 月預算執行率除「建置主/被動安全檢測能量」達到 81.44%外、「TNCAP 制度規章建立及引用國外評價結果作法」預算質詢率為 49.41%，「運作管理費」、「購車及測試費用」預算執行率為 0。顯示於算執行不如預期，為有效執行預算，爰要求交通部針對運作管理委託服務案採購發包作業進度延遲及以 TNCAP 制度規章建立等經費所辦理之主、被動安全領域項目檢測能量展示活動延期辦理，於一個月內向立法院交通委員會提出檢討報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

張善政

張善政

114

5

決議
112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：有鑑於花東一票難求的問題長久以來難以被有效解決，雖然交通部透過採購新型城際列車以增加花東線鐵路運量，但相關鐵路瓶頸若一日未解，東部運量恐難以有效提升。以樹林到七堵為例，該區間為台鐵營運最繁忙之路段，平均每日單向約有 150 班車通過，依照專家估算，扣除夜間養護鐵軌 5 個小時，其餘 19 小時幾乎滿載。為有效打通七堵軌道瓶頸，爰要求交通部應督促台鐵局於一個月內針對七堵軌道擴軌或調整排班調度等方式，提出相關具體改善方案，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：傅崐萁

連署人：高志彬

洪子怡

115

6

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：有鑑於臺灣新車安全評等計畫預算將於 112 年編竣，而交通部為持續推動 TNCAP，以每年穩定執行 8 車型評等為目標，估計每年營運費用至少需 1.2 億元，但交通部表示，初步盤點前述財源方案後，尚無法達成 TNCAP 財源自足目標，為使消費者能參考 TNCAP 評等結果作為購車依據，為因應 112 年計畫預算編竣，爰要求交通部針對如何籌措財源進行研議，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

高志宏

洪子瑜

116

7

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：交通部 112 年度「道路交通安全」編列 6 億 4,400 萬元辦理第 14 期行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」等業務，較 111 年度編列之 3 億 874 萬 3 千元增加 3 億 3,525 萬 7 千元(增幅 108.59%)。主要係增加交通安全、法令等媒體政策及業務宣導費，及補助地方政府改善易肇事路段、普及路口行人燈、增加補助機車駕駛訓練名額、配合宣導及規劃交通安全體驗融入公園設施等，由於預算大幅增加，為盡監督之責，爰要求交通部於預算通過後，定期針對預算相關措施之推動及執行成效送交書面報告至立法院交通委員會。

提案人：

傅崐萁

連署人：

江國倫

洪智淵

117

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：交通部 112 年度「路政管理」編列「智慧運輸系統發展建設計畫」6 億 348 萬 7 千元，其中交通行動服務(MaaS)112 年度編列跨運具交通無縫整合服務計畫 2,000 萬元，及暫匡列補助地方政府進行區域性 MaaS 計畫推動經費 5,670 萬元，合計 7,670 萬元，UMAJI APP 的設置亦包含於計畫內。經查交通部在未建置 UMAJI APP 第一期完整功能後便於 107 年 10 月貿然上線，但因成效不彰，導致於 109 年 5 月下架，之後交通部辦理 UMAJI APP 第 2 期計畫，於 109 年 3 月上線，109 年 5 月下架，該計畫於 111 年 8 月 9 日遭監察院提出糾正。為防止公務部門濫用預算、浪費公帑！爰要求交通部針對 UMAJI APP 設置失敗及被監察院糾正一事進行通盤檢討，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告。

提案人：

傅崐萁

連署人：

張善政

張善政

118

9

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：交通部 112 年度「路政管理」編列「智慧運輸系統發展建設計畫」6 億 348 萬 7 千元，其中交通行動服務(MaaS)112 年度編列跨運具交通無縫整合服務計畫 2,000 萬元，及暫匡列補助地方政府進行區域性 MaaS 計畫推動經費 5,670 萬元，合計 7,670 萬元。經查交通部推動 MaaS 服務，期能打造比自己擁有車輛及使用車輛還更方便、更可靠、更經濟之交通服務，讓民眾由擁有車輛轉變為擁有交通服務，將由 UMAJI APP 轉型為 Open API，推動方向由 G2C 轉型為 G2B，以開發 Open API 方式提供民間產業介接，但實務上推動仍將面臨挑戰。為防止 Open API 推動重蹈 UMAJI APP 覆轍，爰要求交通部針對 MaaS 計畫進行全面總體檢，並於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅品真

連署人：

李俊

洪德楷

119

/0

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱： 交通部

主決議

案由：

依據《發展觀光條例》第 10 條「主管機關得視實際情形，會商有關機關，將重要風景或名勝地區，勘定範圍，劃為風景特定區；並得視其性質，專設機構經營管理之。」，第 11 條「風景特定區應按其地區特性及功能，劃分為國家級、直轄市級及縣（市）級。」，觀光局可會同有關機關劃定國家風景區。

左營區內之蓮池潭、見城計畫區、(建業、明德)眷村建築群所構成之自然與人文歷史景觀，不僅僅刻劃左營區的發展脈絡，更是全台歷史的縮影，爰此提案交通部應於兩個月內邀集文化部、觀光局、高雄市政府等有關機關，評估將蓮池潭與周邊景點合併升級為國家風景區之可行性，並於一個月內將相關報告書面送達立法院交通委員會。

提案人：

劉世芳 李鼎祚 羅輝
許文行 柯俊豪
劉仲澤 廖文豪

(20)

21

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

桃機公司自 109 年起受 COVID-19 疫情影響，客運量及收入大幅減少，日常營運已借款融通因應，111 年 7 月底之短期借款餘額 145 億元，較 110 年底之 69 億元增加 76 億元，又須投入龐大資本支出辦理第三航廈(956.81 億元)及第三跑道(374.56 億元)等國家關鍵基礎設施，財務資金缺口將持續擴大；該公司預估至 111 年底借款將逾 200 億元，119 年第三跑道完工時之資金缺口將達 1,532 億元。

桃機公司近年借款及資本餘額概況

單位：新臺幣千元

項目		110 年底 實際數	111 年 7 月底 實際數	111 年底 預計數	112 年底 預計數
借款	短期	6,900,000	14,500,000	9,434,000	12,851,396
	長期	-	-	15,449,970	15,449,970
	合計	6,900,000	14,500,000	24,883,970	28,301,366
資本		24,832,463	24,832,463	25,732,463	40,732,463

說明：桃機公司各年度資本之變動，係 111 年度預計由民航基金增資 9 億元，112 年度預計由政府(交通部)增資 150 億元。

桃機公司資本額為 248.32 億元，資金缺口除規劃自行舉借外，第三航廈、第三跑道建設經費無法自償部分衍生之資金缺口 830 億元，期由政府增資協助，第一階段配合第三航廈完工期程，每年(112 至 115 年)增資 150 億元，共計 600 億元，第二階段配合第三跑道完工期程視疫後運量回復情形滾動調整。交通部於 112 年度預算案編列增資桃機公司 150 億元，至 113 年度以後各年增資額度，將依行政院意見，視該公司財務及政府財政狀況逐年滾動檢討。

因疫情而採取之邊境管制措施於 111 年下半年後逐步放寬，爰此提案交通部應於 2 個月內，針對桃機公司配合防疫鬆綁之營運效率提升策略，向立法院交通委員會提交書面報告。

提案人：

劉世芳 吳品詩 趙瑞
許新育 許世瑋 121 劉耀亭

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱： 交通部

主決議

案由：

目前南臺灣開展中之道路建設計畫，包括國道 7 號、岡山第二交流道、高體橋下平面道路(台 39 線)、高雄-屏東東西向第二快速公路、國 10 里港交流道延伸新威大橋、台 86 線延伸台 3 線、台 61 線南延接台 17 線等，各重大建設施工期程顯有重疊，如不妥適安排規劃，恐會造成地方交通混亂。

爰此提案交通部應於一個月內針對南台灣進行中之道路建設計畫，邀集有關機關研議施工之期程安排，避免造成交通壅塞，並將相關報告書面送達立法院交通委員會。

提案人：

劉世芳 林錫山 趙正
林錫山
許敬文 劉耀臺

122

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

今年在嘉義舉辦的國慶焰火晚會，由台灣希望創新公司主導的無人機表演，讓國人記憶猶新，但日前卻傳出該場演出所使用的無人機，其零組件皆是中國公司之產品，引發了國安疑慮。

我國的無人機是由交通部民航局管理，相較通過核准的無人機，必須要特別注意「無人管理」的無人機。現行的無人機管制的確存在國安疑慮，軍事要塞或機敏區域可能遭受中國遙控空拍，因此政府要補足管理機制上的漏洞。

爰此提案，為避免我國生產之無人機發生如華為手機之^資安疑慮，交通部應於兩個月內邀集經濟部、國防部、內政部及數位發展部等有關部會，針對無人機的生產、組裝與使用零件之_人產地等研議規範。

民用

提案人：

劉世榮 李昆輝 許智偉
林政盛
123 劉耀臺 36

決議

112年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分） 提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

為因應氣候變遷，全球本世紀中前必須控制升溫在攝氏1.5°C至2°C以內，促使世界各國提出2050淨零排放目標，規劃淨零轉型路徑，甚至提出邊境碳管制措施。行政院於今(2022)年三月亦提出「臺灣2050淨零排放路徑」及十二大戰略。

台灣運輸部門排放來源主要為公路運輸，占運輸部門總排放量 96.8%，國際上推動公路車輛低碳或零碳化為運輸淨零排放之首要路徑。我國亦預計於2040年達到電動車新售占比100%的目標，並將運具電動化列為十二項關鍵戰略之一。

推動運具電動化，涉及整體目標期程設定、低碳運具產業發展期程規劃、基礎建設佈建、運輸系統發展及管理、運輸部門之低碳經濟發展及就業、公正轉型配套等議題，有待跨部會分工及整合，以達成目標。

爰此，請交通部針對運具電動化之議題分工盤點，定期召開跨部會會議討論，追蹤政策及配套措施執行情形，並適時將討論成果公開，讓社會大眾能了解推動之進度。

提案人：張中倫

陳素月 林啟昌

許銘奇 許銘奇
124

38

決議

112年度中央政府總預算案(交通委員會公務預算部分) 提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

為因應氣候變遷，全球本世紀中前必須控制升溫在攝氏1.5°C至2°C以內，促使世界各國提出2050淨零排放目標，行政院亦於今(2022)年三月提出「臺灣2050淨零排放路徑」及十二大戰略，其中包括交通部主辦之「運具電動化」戰略。

為提高電動車市占率，交通部提出大客車先行之電動化目標，除訂定2030年市區公車達成全面電動化目標，亦透過專案計畫，提供業者購車、電池與充設備經費補助。惟大客車之車種除市區公車，尚包括成人十人座以上、幼童二十五人座以上之客運車種，相關車種之電動化固然重要，但為兼顧公正轉型，應優先補助具公共利益之公車業者購置電動巴士。爰此，請交通部提出專案計畫時，研究大客車補助之車種態樣，並評估優先補助公車汰換電動巴士。

提案人：洪中珮

陳素月 孫俊豪
許信奇

125

39

決議

112年度中央政府總預算案(交通委員會公務預算部分) 提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

為因應氣候變遷，全球本世紀中前必須控制升溫在攝氏1.5°C至2°C以內，促使世界各國提出2050淨零排放目標，行政院亦於今(2022)年三月提出「臺灣2050淨零排放路徑」及十二大戰略，其中包括2040年電動車及電動機車市售比100%、2030年市區公車100%電動化之目標，以及由交通部主辦之「運具電動化」戰略。

為加速國內電動車產業發展與電動車之推廣，交通部透過行政院跨部會平台，與各目的事業主管機關共同研議適合本土化電動車產業的發展及使用環境，並鼓勵各部會在其所轄區域設置電動車充電樁。惟充電樁規格多元，請交通部與經濟部合作，針對如何兼顧使用者便利性及成本效益選用充電樁設置規格進行研究及評估，並供各部會參考。

提案人：

張中強

陳素月

林政則

許嘉琦

126

決議

112年度中央政府總預算案（交通委員會公務預算部分） 提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

運輸部門淨零策略，包括建構完善之公共運輸、步行與自行車等綠運輸環境，以及強化私人汽機車之使用管理，以及推行綠色運輸生活以減少運輸需求。此外，推動公路車輛低碳或零碳化為運輸淨零排放之首要路徑，近期國際淨零排放以運具電動化為重要發展趨勢。

「國際交通論壇」(International Transport Forum)，去年發表「運輸展望 2021」(ITF Transport Outlook 2021)提到，全球經濟發展與人口持續性成長會增加運輸需求，2050年時運輸部門的排碳可能增加16%。因此，疫情後的交通政策需要顧及經濟復甦、氣候變遷和社會公平三個面向。

有關運輸減碳，地方政府是轉型推動關鍵，地方政府因地制宜訂定的自治條例或政策，將大力加速台灣淨零轉型目標達成。惟中央政府應明確訂定低（零）碳運輸推動及管理原則，輔導指引地方交通單位規劃運輸淨零排放政策。爰請交通部針對低（零）碳運輸推動及管理之原則，訂定指引，以輔導並督促地方政府逐步推動淨零運輸策略。

提案人：

洪中陽
陳素月
127

封啟臺
游錫堃
劉權豪

41

決議

112年度中央政府總預算案(交通委員會公務預算部分) 提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

在運輸部門減碳方面，地方政府是推動轉型的重要關鍵，國際能源總署 IEA 報告指出，城市是發想氣候變遷創意解方的領航者。法國巴黎藉著疫情期間，重新規劃主動運輸(active mobility)與都會空間，如用停車格與車道空間來交換臨時性的人行道拓寬，以保持行人社交距離與自行車道空間及數量。

此外，台灣北中南各區交通建設與生活圈緊密，因地制宜推動跨縣市、區域的綠運輸治理策略，如捷運路網、電動輔助自行車系統、大眾運輸優惠方案等政策，對於台灣達成淨零轉型富有正面效益。爰此，請交通部評估規劃支持縣市政府跨區域治理綠運輸政策計畫經費，以鼓勵縣市政府跨區域治理運輸政策之推動。

提案人：

洪中明

陳朝

128

林啟臺

許雪姬

劉權豪

K2

決議

112年度中央政府總預算案(交通委員會公務預算部分) 提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

近年來平台經濟蓬勃發展，提供汽車搭乘、食物外送、包裹寄送等服務之網路平台不斷推陳出新，Covid-19疫情期間，民眾高度倚賴外送平台服務，使得平台營業量大幅提升。具公路總局統計資料，去(110)年四月份至今年，美食外送平台全國外送員人數從11萬增加至17萬人，平台外送員及司機駕駛機車或汽車所造成之二氧化碳排放量亦持續增加。事實上，已有外送平台總部關注其所造成的碳排放量，自主提出淨零排放目標，並鼓勵參與其服務的外送員和司機改用低碳或零碳運具。

運輸部門占全國排放量百分之12至13，且機車造成的排放量占比有顯著上升趨勢，若要更好地掌握運輸部門之排放組成，應有需要進一步了解平台服務業造成之排放量及其排放情境。爰請交通部提出研究計畫，調查平台服務業產生之碳排放量及排放趨勢。

提案人：

洪中強

陳素月 封俊亭

許雪姬 羅偉豪

129

43

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

決議案

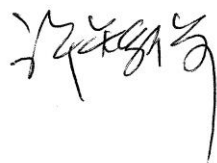
案由：

交通部 112 年度有關罰金罰鍰預算編列 2200 萬 1 千元，其主要是針對違反航業法、船員法、商港法、郵政法以及鐵路法之罰鍰收入，然該項收入 110 決算為 3712 萬 1 千元，較原編列之 1411 萬 1 千元差距甚大，顯示交通部針對相關法規之落實推廣尚待加強，爰此，要求交通部應於一個月內，就如何督導降低違反航業法、船員法、商港法、郵政法以及鐵路法之件數，提出具體改善之書面報告(應包括可量化之評估)。

提案人：



陳素月



130

決議

112 年度交通部單位預算主決議

案由：

交通部於 112 年度「臺灣新車安全評等」計畫項下編列 9,250 萬元，主要為推動建立臺灣新車安全評等制度、提供消費者購買安全車輛之參考，進而提升國內行車安全性。經查，該計畫 111 年度 1-8 月可支用預算之執行率僅 74.1%，其中制度規章建立執行率僅 49.4%、購車及測試費用更是全數尚未執行。該計畫自 107 年核定以來長年存在執行率不佳問題，例如該計畫原先預計 109 年撞擊測試、110 年公布結果之排程便分別延宕 2 年。為確保本項計畫提升車輛市場資訊透明度及安全性之良善立意得以落實，故建議交通部應於三個月內針對執行率不佳之原因及未來年度運作規劃提出書面報告。

提案人：林俊憲

林俊憲

郭

許

蔡

劉

131

決議

112 年度交通部單位預算主決議

案由：

交通部於 112 年「偏遠地區交通建設」項下編列 8.4 億元，執行包含購建新臺馬輪計畫、鹽埔漁港客貨運專區建設等四項計畫。經查，上述計畫受 COVID-19 疫情、缺工及營建成本上漲等因素影響，造成追加經費比例高達 3 成且施工期程被迫展延，鑑於缺工缺料、營建成本上漲等問題影響範圍甚廣，如臺南安平跨港大橋亦因上述原因造成經費、工期雙雙增加，若未能妥善研擬因應對策恐影響地方發展規劃。故建議交通部應盤點各項地方重要交通工程，並與地方政府加強溝通，針對缺工缺料問題研擬應對措施並於三個月內提出改善報告，以確保各項重要交通工程如期如質完工。

提案人：林俊憲

林俊憲

劉博恩

許文信

劉博恩

蔡易行

132

決議

112 年度交通部單位預算主決議

案由：

臺鐵於 107 年及 109 年分別發生普悠瑪事故及太魯閣號事故，短短 3 年內發生兩起嚴重事故，反映出臺鐵安全環節存在極大改善空間，另鑑於臺鐵多年來財務上亦存在許多問題，在太魯閣號事故過後各界積極討論臺鐵公司化模式，經過多年推動的臺鐵公司化法案於 111 年 5 月完成三讀，並預計於 113 年 1 月掛牌。經查，臺鐵公司化條例母法三讀後，尚有 15 條子法需要研議，方能完善公司化規劃，為使臺鐵公司化相關規劃如期落實，故建議交通部應針對臺鐵公司化各項子法之研擬進度每兩週提出報告，並將相關資訊公開揭露於交通部及臺鐵網站，在 111 年底前完成臺鐵公司化所有相關子法訂定，以確保整體公司化進度執行。

提案人：林俊憲

林俊憲

蔡啟芳

劉耀亭

許文修

鄭易紅

133

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

主決議：

陳委員秀寶於在 110 年 4 月在交通委員會曾質詢過台 61 線設置休息站之議題。為了保障駕駛人之行車安全、避免過勞駕駛，長途的道路上皆有設置服務區或休息站供駕駛人休息。惟不論是國 1、國 3 還是台 61 線，都有行經彰化，但是彰化這個在中部的中繼站，卻無設置任何休息站。是次質詢，公路總局評估台 61 線行經線西的橋下空間或周邊空間有在進行休息站設置的可行性研究。後續公路總局再回覆，因為交通委員會之決議，周邊空間屬於各縣市政府權責，要由各縣市政府來做可行性研究，線西這個部分即暫緩辦理；公路總局同時亦有回覆，目前台 61 線確實有在評估要設置幾個休息站，鹿港這邊就是一個參考的設置點。

建請交通部提供目前台 61 線休息站之進度規劃以及後續預計期程。台 61 線為台灣最長之快速公路，北起新北八里，南至台南七股；卻僅設置雲林的口湖休息站，對於駕駛人而言是難以充分休息的。陳委員秀寶建請交通部研議在台灣的中繼站彰化鹿港，設置第一個休息站。

為督促交通部辦理設置台 61 線休息站之相關期程與規劃，爰提案要求交通部於兩個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

傅香壽 陳素月

陳俊廷

連署人：

李 振海 邱明

134 許文政

決議

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

預算書頁次：75 頁

主決議：

美港公路係為銜接台 61 線與國道 3 號和美交流道，紓解彰濱工業區之重要聯絡道路，為紓解交通壅塞，陳委員秀寶多次關切美港公路高架化之進度：

1. 109 年 5 月總質詢前交通部長林佳龍爭取啟動美港公路可行性研究
2. 109 年 12 月再次總質詢追蹤，當時交通部長回覆預計 110 年 9 月可以完成期末報告。
3. 110 年連期中報告都還沒完成，陸續詢問公路總局，進度一直落後，因此本席提出預算主決議，建請公路總局加快辦理可行性研究。
4. 110 年 12 月底公路總局召開期中報告審查會及現場會勘，預計 111 年 4 月完成期末報告。
5. 到現在期末報告仍舊一延再延，陳委員秀寶自 4 月陸續關心至今，仍然無下文。

美港公路銜接台 61 線與國道 3 號和美交流道，是彰化非常重要的聯絡道路；連接彰濱工業區到台中大肚，亦是許多民眾每天通勤需要使用的道路。美港公路車流量很大，在尖峰時段常常造成交通壅塞，而這麼多車輛塞在路上，也會造成社會資源的浪費及排放更多的 PM2.5 污染環境，嚴重影響民眾權益。建請交通部重視彰化地方民眾的需求、聽到彰化地方民眾的心聲，為民眾打造完善的交通路網，提供民眾便利的交通設施。

為督促交通部辦理美港公路高架化之相關期程，爰提案要求交通部於一個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：

陳秀寶 陳素月 林俊宏

連署人：

李昆源 郭正

135 許文

決議

112 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

近年來政府機關發生數起不當運用約聘雇人員事件，多為要求其從事與原職務範疇無關之事，此況不僅嚴重減損我國政府信譽，亦有違廉能之旨。基此，應定期盤點約聘雇人員之工作情況，並建立完善考察制度，以防上述情狀再度發生，並於 2 個月內針對「如何有效遏止濫用約聘雇人員及其考核機制」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：







136


「決議」

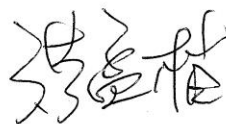
112 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

近年來，我國機場旅運量及收入受新冠肺炎(COVID-19)疫情影響驟減，桃園國際機場股份有限公司自 109 年度起由盈轉虧，桃園國際機場股份有限公司目前以舉債支應營運及建設所需資金，另配合第三航廈完工期程(112-115 年)期由政府每年增資桃園國際機場股份有限公司 150 億元，合計 600 億元，以因應該公司部分長期資金需求。因疫情而採取之邊境及境內管制措施已逐步放寬，交通部應督促桃園國際機場股份有限公司積極提升機場營運效能並開源節流。爰要求交通部應於 2 個月內，就「提升桃園國際機場股份有限公司營運效能及健全財務之具體策略」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：


許世華



137

85

決議

112 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

我國自 111 年 08 月起陸續有行政部門網站及相關系統皆遭受資安攻擊，已成我國重大國安事件，為避免相關機敏資料遭駭客竊取、藉此散播不利我國之假訊息及癱瘓網路造成民眾生活不便，交通部及所屬單位應持續強化人員訓練、資安防護，且採購落實需須符合我國資安檢核事項，並從新檢視既有資訊設備、外包廠商營運之系統是否符合我國資安標準及擬訂相關資安緊急應變措施，以維護我國資訊安全。爰要求交通部應於 2 個月內，盤點目前所有相關系統設備是否符合我國資安標準，並就「資安攻擊之應處作為及整體資安防護策略」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：

高志宏
許以華

張子超

138

86


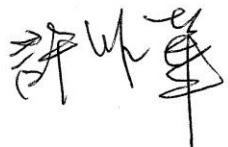
決議

112 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

交通部 112 年度預算案「偏遠地區交通建設」項下續編之「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」及「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」，受新冠肺炎(COVID-19)疫情、缺工及營建成本上漲等因素影響追加經費逾 3 成並展延期程，交通部及相關單位應積極協助地方政府妥處，以利及早改善港口旅運品質及提供居民安全穩定之交通工具。爰要求交通部應於 2 個月內，就「疫後偏遠地區交通建設缺工及營建成本上漲之具體改善方針」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：



139

87

決議

112 年度中央政府總預算案提案表

交通部 主決議

為維護臺灣鐵路管理局財務穩定，政府近年編列預算補貼臺鐵局長年累積下來之歷史包袱與政策負擔所衍生財務虧損，包括服務性路線與小站營運虧損，及舊制退撫金及其衍生債務利息補貼。此外，國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例已於 111 年 6 月公布，並依條例研訂補貼臺鐵公司配合政策虧損辦法，交通部應考量政府財政負擔，就補貼範圍、計算方式及期程等事項審慎研訂，期使臺鐵公司永續經營。爰要求交通部應於 2 個月內，就「健全國營臺灣鐵路股份有限公司財務之具體策略」，向交通委員會提出書面報告。

提案人：

高志宏
許水華

張善楷

140

88

決議

112年度中央政府總預算案 交通部預算主決議

說明：道路照明與招牌為光害來源之一，國際暗空組織長期訴求，暗空不暗地：即減少光源逸散、提升路面照明效率。為了促進我國能源使用效率、減少溫室氣體排放量、減少光害對環境生態與健康的影響，爰提案請交通部邀集國內外專家學者，針對提升交通照明效率、減少光害逸散提出有效的解決方案，並編入未來預算執行，也請交通部優先針對轄下風景區之光害進行防治工作。

提案人：陳椒華



連署人：

陳素月



141

109

決議

112年度中央政府總預算案 交通部預算主決議

說明：近日高雄居民北上陳情指出高雄捷運延伸至林園，居民陳情指出該計畫所需土地與預計徵收的土地面積不成比例，未來可能會徵收170公頃土地，危害憲法保障之人民財產權。爰提案請交通部督導高雄捷運計畫，涉及土地徵收部分，應召開行政聽證釐清開發計畫之公益性、必要性、不可替代性，避免日後社會對立，促進捷運開發進度。

提案人：陳椒華

陳椒華

連署人：

吳明忠

洪孟楷

~~洪孟楷~~

142

決議

112年度中央政府總預算案 交通部預算主決議

說明：道路建設經常會造成生物棲地切割，導致生物遭受路殺或是難以至海邊釋幼產卵等情形。與巨額道路建設預算相較，改善道路設計、增加遷徙廊道所需的經費甚少，以屏鵝公路頗受爭議的綠美化工程預算6億為例，已足夠興建各項廊道設施協助墾丁陸蟹減少路殺，並且以陸蟹生態為社區帶來生態旅遊資源。爰提案請交通部與保育單位、學術單位、民間團體合作，針對交通部主管與補助地方政府之道路建設進行生物熱點調查，並且提出道路改善計畫，編入年度預算，逐年進行生態補償。並將盤點情形、執行成果於交通部網站公告。

提案人：陳椒華



連署人：



143

111

決議

112年度中央政府總預算案

單位名稱：交通部

主決議

宜蘭、花蓮、台東、屏東部分地區盛行沙灘車遊憩活動，然沙灘車產業造成生態環境傷害，帶來空污及噪音，讓想親近海邊的遊客卻步。墾丁國家公園管理處公告「禁止從事沙灘車遊憩活動」，並專案取締龍磐草原沙灘車活動之業者及遊客。另現行「發展觀光條例」與「水域遊憩活動管理辦法」均無沙灘車之相關規範，地方政府相關單位沒有法源依據，難以公告禁止或處罰。爰此，請交通部協同各縣市政府相關單位，共同勘定轄內適合沙灘車活動之範圍，避開生態敏感區或危險陡坡，因地制宜進行必要之管理。並邀集專家學者及地方政府相關單位，訂定適合地方之管理規範，以促進觀光遊憩產業的正向發展。同時協助地方政府，輔導業者擬訂緊急救護救援計畫，並針對業者及遊客實施相關生態及安全教育，強化業者自主管理，以營造安心遊憩環境。並於四個月內提送以上各項執行進度及書面報告至交通委員會。

提案人：陳椒華



連署人：



144


決議
112年度中央政府總預算案

單位：交通部

主決議

外送員交通違規及事故逐年攀升，110年外送員交通違規案件計5萬1703件，較109年4萬9721件增加1982件，約上升3.99%。而110年外送員涉入的交通事故計有1萬1799件，較109年9339件增加2460件，約26.34%，顯見日益增多的外送員及相關交通違規與事故需要研議相關管理措施。爰此，請交通部持續加強食品外送業相關監理作為，並研議訂定機車運送貨物基本運價的可行性，以確保外送員獲取合理報酬，避免發生超速搶快違規行為。同時於三個月內研議制度面及執行面改進措施，以強化外送員交通安全管理，降低外送員發生交通事故及違規風險，並送交書面報告至交通委員會。

提案人：陳椒華



連署人：



145

決議
立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話：02-23586418 傳真號碼：02-23586415

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

中華民國 112 年度中央政府總預算案

主決議

單位名稱：交通部

案由：

交通部宣布 2030 年市區公車將全面電動化，惟計程車亦為公共運輸工具，計畫中卻未見計程車電動化之相關計畫擬定。有鑑於計程車選用之車種與一般民眾選用車種相貼近，擬定計程車電動化有助於加速 2040 年國內新售車輛全面電動化之目標，亦能作為四門車輛電動化、充電樁等基礎設施之前導，帶動民眾汰購電動車意願。

爰請交通部於二個月內向立法院交通委員會就如何推行計程車電動化提出計畫期程與書面報告。

提案人：邱臣遠

邱臣遠

連署人：

陳淑華

高志宏

洪進

146

決議

立法委員邱臣遠國會辦公室

辦公室電話：02-23586418 傳真號碼：02-23586415

地址：100 臺北市中正區濟南路一段 3-1 號 2117 室 B1

中華民國 112 年度中央政府總預算案

主決議

單位名稱：交通部

案由：

依據道安會報統計，我國道交事故致行人死傷人數，自 106 年有逐年上升之趨勢，110 年數字雖降回 107 年水準，惟係疫情影響民眾外出所致之回降情形，並未反映真實狀況。據道安會報統計 110 全年死傷人數為 15,999 人，111 年 1-6 月死傷人數為 8,296 人，較 110 年同期增加 199 人，再度呈現增加惡化情形。根據第 13 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，「行人安全」為六大工作重點之一，為行人提供安全道路設施亦為道安實施策略之一。

惟因國內駕駛人長期忽略路口禮讓行人之規定，致使行人需一再確定汽機車動向才能放心穿越馬路。另查警政署內部規定《強化行人路權執法計畫》：「汽（機）車駕駛人行經行人穿越道，於車輛前方三公尺範圍內有行人穿越時，未暫停讓行人先行通過者，即為未禮讓行人。」核與《道路交通管理處罰條例》第 44 條以及《道路交通安全法規則》第 103 條規定相左，顯示警政署並未確實執法。

爰請交通部於一個月內向交通委員會提供「道路交通秩序與交通安全改進方案」計畫，並就「路口行人安全之情形」提出精進改善書面報告。

提案人：邱臣遠

連署人：

陳振華

邱臣遠

陳素

洪子楷

147

129

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 26

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於我國北部地區內新北市、台北市、桃園市及基隆市基層多有豐沛的民意呼聲，喊話政府應從當前「雙北公共運輸定期票 1280 元」之既定基礎，再推動含括桃園市與基隆市在內，加納運輸工具台鐵、機場捷運、國道客運與 YouBike 等服務的票價整合作業，藉以達到區域生活便利化、平價且服務範圍廣泛，以及交通永續發展等多贏目的。是以所見，日前行政院長蘇貞昌雖已藉本院第十屆第六會期第六次院會備詢時，除親口表達中央配合的態度外，還允諾將責成交通部提出優待的方案，並透過補助方式，鼓勵地方政府大力推動。然而，考量交通部在執行上的進度期程沒說清楚，且中央預估將支出 35 億元經費在來源也令外界猜不透，實在使人顧慮北北基桃票價整合機制中央其實無心推動。爰此，特提案要求交通部，必須從 112 年 1 月便推動實施之外，另需限期於一個月內向本院交通委員會提出對地方政府財務補助方案規劃專案報告。

提案人：洪孟楷



148

150

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 27

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於交通部雖藉官網辦理政府資訊公開作業，且將自身法定預算、決算以及基金編列等資訊對外揭露，然而考量諸多民眾依然有感不便，仍在茫茫交通部官網中及所屬各分頁中難以尋得所欲資訊，更甚衍生主管機關似有意把公開揭露資訊，再變相隱藏官網其中之不佳觀感。爰此，特提案要求交通部限期於一個月內辦理公務官方網站介面及資訊揭露優化作業，並強化瀏覽指引，俟後限期於二個月內提交書面報告。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
陳志

洪孟楷

149

151

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 28

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於淡北道路建設經費，歷經在地鄉親引頸期盼，以及地方政府與民意代表大力爭取後，終於在 111 年 8 月受行政院核定。考量該條道路是一條北臺灣在醫療救命、通勤通學、產業發展等，皆相當重要的道路，是以在品質與安全第一前提下，如有任何行政作業的延宕，都將使民眾承受莫大生活改善延遲。爰提案要求交通部最速辦理一切行政作業，使淡北道路儘速開始施作，並另限期於一個月內提交「淡北道路建設效能管理考核規劃與預計績效」。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

洪孟楷

洪孟楷

150

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 29

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於我國中央政府於 111 年 4 月提出之聯合國反貪腐公約第二次國家報告中，藉執行成效摘要內容中，揭露我方刻正積極落實 UNCAC 第 10 條之規範擴大開放各類交通及氣象等資訊。然而，所觀我國交通部卻未具體規劃相關資訊之擴大開放目標與期程，恐致對國際評鑑作業上光說一套，但實際卻是另外做一套不佳觀感。爰提案要求交通部，限期於一個月內向本院交通委員會提交「交通部配合聯合國反貪腐公約第二次國家報告具體作為及執行規劃」書面報告。

提案人：洪孟楷

洪孟楷
陳季華
洪孟楷

151

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 30

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於我國民眾對道路使用的權利意識越漸提升，考量其背後具備有交通部辦理宣導與推廣成效所致，是以所認交通部對促使民眾認識各類法定交通違規樣態，在其標準解釋與推廣認知作業上，應當更積極辦理。爰此，特要求交通部限期於三個月內開辦並完成「道路交通管理處罰條例各違規行為樣態之靜態與動態公開例示建置作業」，藉以推廣交通守法觀念之同時，更兼顧對交通執法之無謂疑義有所避免。

提案人：洪孟楷



152

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 3/

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於交通部為加強全國道路交通安全事務之協調、監督及推動，雖設置任務編組交通部道路交通安全督導委員會，然按其設置要點第四點所規範，除各相關機關代表之外，僅賦予主任委員就有關專家聘兼擔任委員之依據。是以參照諸如行政院多有中央依法或依任務之任務編組，或其他中央機關任務編組中，皆包含有邀請對於民間主要團體代表任民間委員，藉以提升民間參與之際，更在公私協力原則下更有效汲取來自社會之意見。爰此，特提案要求交通部限期於 6 個月內完成「交通部道路交通安全督導委員會設置要點」修正作業，落實自既有委員 30 人數量，再至少增訂 3 名民間團體代表委員。

提案人：洪孟楷



153

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 52

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於為建構友善停車環境，立法院日前已於 111 年 11 月三讀通過，有關弱勢身份或具婦幼保障身份者等，如身心障礙者、孕婦、育有六歲以下兒童者，所得於優先車位及專用停車位受法定權益事項。然而，考量有關實際之施行，將牽涉到所在地方之交通單位、工務單位、業者方、執法方、各類停車場域以及諸多使用停車服務之民眾等。是以中央機關交通部實有必要再加以宣導，藉各不同之情境導引如遇有各違規情況時民眾可如何應處等。爰此，特提案要求限期於一個月內啟動辦理作業，俟後並將落實規劃書面報告，送交本院交通委員會。

提案人：洪孟楷



154

156

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 >>

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

按最新交通部公布之年度道路交通事故統計，共計發生 35 萬 6779 件事故、造成 2990 人死亡及 47 萬 4376 人受傷，該數據一併與我國交通安全實際環境，再受各界抨擊，且甚至受國際間他國之內部宣導，提醒為來台應注意之人身安全保護事項。是以考量我國交通安全環境之打造，應有一總體之即時成果，所供於行政機關參照並且發揮督促效果。爰此，特提案要求交通部應自 112 年度起持續辦理具專業且公正，每半年一期之「民眾對我國道路交通安全環境滿意度及意見指標」調查作業，並對外公開結果。

提案人：洪孟楷

洪孟楷

洪孟楷

洪孟楷

155

157

決議

立法委員洪孟楷國會辦公室 34

112 年度中央政府總預算案(交通委員會)提案表

單位名稱：交通部

主決議

案由：

有鑑於 111 年度已然浮現缺工、缺料之國家各重要建設工程挑戰趨勢，是以交通部辦理 112 年度都市大眾捷運系統建設計畫，以及偏遠地區交通建設計畫之際，將如何於當年度透過有關工程管理措施克服該等問題，又如何避免於執行期間遭逢困難，允宜儘速妥適對外周知，藉以落實進度順利以及安全有保障之目標。爰此，特提案要求交通部限期於一個月內向本院交通委員會提交「交通部 112 年度辦理『都市大眾捷運系統建設計畫』、『偏遠地區交通建設計畫』營造原物料與人力穩定執行機制」書面報告。

提案人：洪孟楷



156

158

(進行協商)

主席：各位委員、部長及交通部所有夥伴，現在進行 112 年度交通部單位預算的協商，本席建議按照往例併案依序處理。首先處理第 1 案及第 2 案，請提案委員李委員昆澤發言。

李委員昆澤：謝謝召委，交通部 112 年度「使用規費收入」預算編列 275 億餘元，比對過往預決算資料，其實都呈現決算大於預算之狀況，甚至發生決算多於預算 20 億元至 30 億元的情形，112 年度雖較 111 年度預算增列 15 億元，但我認為還是保守了一點，因此本席提案增列 5,000 萬元。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位同仁。本席的看法和李昆澤委員差不多，汽燃費歲入每年都會超收幾十億元，這已經是慣例，我認為這不只是低編，超收進來之後，最後這筆錢會流用到哪裡去？是不是變成交通部的私房錢？本席認為這樣的歲入編列實在太過保守，為了改善這部分的預算編列精準度，我建議提高 5 億元，謝謝。

主席：謝謝兩位委員對於歲入部分的建議，現在請交通部說明。

張處長信一：我們遵照委員的決議辦理，同意按照第 2 案增加 5 億元。其次，如果有超收的部分，我們一定是繳庫，不會變成交通部本身的小金庫。以上補充，謝謝。

主席：關於委員提案，我看交通部應該沒有意見，那麼第 1 案、第 2 案就增列 5 億元。處理第 3 案，請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：第 3 案是本席所提的股息紅利繳庫案，我認為目前的編列方式還是太過保守，就以 108 年到 110 年來講，這三年的執行率分別是 104%、110% 及 121%，所以我覺得你們這樣編列歲入太過保守。且每年決算平均較預算高出 11 億元，為確保預算編列覈實，本席認為歲入應該要酌予提高 1 億元。

主席：請交通部說明。

張處長信一：本部及行政院在處理預算的時候，其實已經考慮到國際經濟發展情勢予以增列了，今天委員再增列，當然我們願意努力儘量達成，不過增加的數字實在太大，我們建議能不能改為增加 1,000 萬元、由我們科目自行調整。因為郵政公司有壽險責任準備的提撥，再加上費率波動，其實它沒辦法掌握是否可以賺到那麼多。另外，港務公司在高雄港的建設要花更多的錢，而且它的收費標準是固定的，其實那是航運業在賺錢，港務公司本身不會賺那麼多，他們已經努力增加了，所以我們建議只增加 1,000 萬元，然後讓我們科目自行調整。

主席：請劉委員世芳發言。

劉委員世芳：這部分我雖然沒有提案，可是關於林俊憲委員所提的問題，我覺得我必須再詢問一下。因為疫情的關係，今年度不管港務或郵政公司的收入是不是都有增加？因為收入有增加，股息編列數額相對增加是很重要的一件事。

再者，今年臺灣整體的經濟發展比以前好很多，我們用這種方式來推算明年的股息紅利繳庫部分，原來的預算是 111 億元，其實我覺得林俊憲委員相當客氣，他只有建議增加 1 億元，結果你們卻說只要增加 1,000 萬元，如果是 1,000 萬元的話，有提和沒提是一樣的，根本沒有意義，

所以我要求交通部統一解釋一下，今年郵政或港務的部分是不是有增加？如果有增加的話，我認為股息收入相對增加以 1 億元為原則可能會比較好。

主席：關於這部分增加的方向，我看交通部也是同意的，不知林委員是否堅持要增加 1 億元？

林委員俊憲：1 億元和 1,000 萬元真的差太多了，就像劉世芳委員講的，如果是 1,000 萬元的話，那還用提嗎？不然叫他們再加一點，努力一點嘛！這部分我尊重召委的裁示。

主席：那就增加 5,000 萬元好不好？

請中華郵政公司江總經理說明。

江總經理瑞堂：報告主席，去年因為股市大好，所以我們在股票投資方面的投資報酬率達到百分之二十三點多，今年股市不大好，明年看起來經濟情況也不是像大家所想的那麼樂觀，最重要的是在民國 115 年因為 IFRS 的關係，我們必須增提責任準備金好幾百億元，也就是必須透過一些盈餘來增提責任準備金，如果沒有增提責任準備金，115 年我們就沒有辦法補足負債公允價值的缺口，以符合 IFRS 的要求，所以懇請主席或兩位立委體恤一下郵局目前的情況，最主要是 IFRS 的問題。所以是不是如交通部會計處處長所講的，就是 1,000 萬元，然後我們跟港務公司一起承擔？

主席：請劉委員世芳發言。

劉委員世芳：我再詢問一下，我們當然尊重提案人的意見，但是對於剛剛的說法我無法接受。其實我們都知道歲入與歲出要相對列來編列，而不是留一點空間讓你們自由運用，這樣我們審預算的意義就只剩下紙面上的意義，而不是實質的意義。我剛剛已經有提到了，不管是未來的經濟發展或是現在的營運收入，如果希望有對列的歲入，就要編列相對列的歲出，這個部分你們就要多溝通，一定是這樣子，這樣才會反映到交通部的整體預算。不能說因為你們現在沒有賺錢，所以歲入少編一點，讓你們有多一點點錢挪去其他用途，事實上就算你們挪去其他用途，也必須接受立法院監督啊！

江總經理瑞堂：今年我們已經增提壽險責任準備金 105 億元，未來的 4 年我們大概每年也要增提 100 億元左右，如果有盈餘，馬上就要增提責任準備金，所以希望幫我們度過這個難關，因為有 IFRS 的問題。

主席：這樣大家都瞭解了。這樣的話，5,000 萬元有沒有問題？已經考慮到你們的困難了，從 1 億元降到 5,000 萬元了。第 3 案就增列 5,000 萬元，科目自行調整，大家還有沒有意見？好，沒意見。

處理第 4 案。本案是歲出的通案，用途別是委辦經費。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：交通部 112 年度的委辦經費編列了 3 億 4,657 萬元，比 111 年度編列的 2 億 9,074 萬元增列了 7,382 萬元。其實過去在交通委員會我已經多次提醒、多次提案，強調各單位的委辦費應該要力行擲節，減少非必要的委辦計畫，對相關委辦規劃的重要性及未來預計的成果都應該要說明清楚，這是我一再的要求，但是你們對於到底為什麼要做這些計畫、其重要性如何、未來預計展現的成果都不說明清楚，這個部分要檢討。當然，我也瞭解這些預算增加的主要因素

是要增加新車安全評等計畫，該項計畫就編列了 7,780 萬元，內容包括購買新車、車輛檢驗等等，我提案刪減 2,000 萬元、凍結 10%，請交通部說明。

主席：請交通部說明。

林司長福山：召委及各位委員。剛剛李委員所提到的問題，最主要是明年增加 TNCAP 的委辦費用，TNCAP 今年已經在做了，明年 1 月會有兩個車型的新車評價結果出來。另外，明年還會有 6 個車型，新增的費用大概就是剛剛李委員所提到的，包括明年要做的 6 個車型的新車購置、零組件、委託 ARTC 去做測試的相關費用，6 個車型完整做完之後，每季就會陸陸續續把新車評價的結果發布出來。原則上來講，從明年第 1 季開始之後，國內新車評價的測試結果就會陸陸續續公布。以上補充。

主席：交通部司長剛剛說明了，李委員的看法怎樣？

李委員昆澤：新車安全的評等計畫要落實，我就同意不刪減，改為凍結 10%、兩個月內提出相關的書面報告。

張處長信一：凍結是不是要配合通案的決議處理，還是我們這邊就決定 10%？

主席：什麼通案？什麼意思？

張處長信一：因為委辦費大概每年都會有通案。

主席：我管你每年怎麼樣，現在是在處理這一案提案。

林司長福山：召委，不好意思，是不是凍結的部分遵照委員的提案，我們向交通委員會提書面報告後始得動支？

主席：好。針對第 4 案，我們就決議凍結十分之一，兩個月內提供書面報告後始得動支。

處理第 5 案。本案一樣是歲出的通案，用途別為媒體政策及業務宣導。

請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：這個案子是邱臣遠委員提出來，我協助說明。根據道安會公布之交通事故初估數字，現在的傷亡人數較去年同期仍然微幅上升；目前部長每個月召開的例行道安記者會最近這幾個月也未見持續召開與宣傳，顯然相關的作業需要再精進加強。所以本席等人提案凍結 1,000 萬元，希望能夠改進，提出改善的書面報告後始得動支。以上。

主席：針對本案，交通部有沒有說明？

王部長國材：跟委員報告，我每個月都有召開，包括部裡面的道安委員會及道安記者會，每個月都是我親自主持。委員要求提出書面報告，我們遵照辦理。

主席：好，沒問題就對了，針對這個數額沒有意見。各位委員還有沒有其他意見？好，沒有其他意見。針對第 5 案，我們決議凍結 1,000 萬元，提供書面報告後始得動支……

陳委員椒華：3 個月好了。

主席：好，3 個月。針對第 5 案，還有沒有其他意見？沒有。

接下來處理第 6 案至第 18 案，也就是第 1 目。提案委員還滿多的，先請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：本席提出第 12 案，就是關於我們要求大型車輛加裝主動預警輔助系統，也就是行車視野輔助系統，這個計畫從 106 年執行到 109 年以來，死傷數字雖然有停止增加，但是仍然很

可怕，2021 年大型車輛造成的死傷人數仍然超過 1 萬人。為了繼續執行這項計畫，交通部明年編了 1 億 6,000 萬元，但是我看到科發基金也有補助交通部 3,000 萬元執行這項計畫，執行率只有 5.6%，而交通部本身執行這項計畫的預算分配數也有 3,059 萬餘元，執行率不到 10%，僅 9.8%。你們今年的執行率那麼差，明年又編新的預算，我覺得應該對本委員會提出說明，所以我建議凍結五分之一，請交通部針對這項計畫的執行成績為什麼未能達到設想，每年仍然造成 1 萬人以上死傷，以及今年相關預算的執行率那麼差，明年又編了 1 億 6,000 萬元，你們要如何執行，提出書面報告，本席建議先凍結五分之一。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：我講的跟林俊憲委員一樣，這個執行率非常低，部長。交通部希望整合 8 項大型車輛預警輔助系統，除了車輛視野輔助系統及防撞警示系統外，再加入車道偏移警示、胎壓偵測、盲點警示、疲勞偵測、數位行車紀錄器及酒精鎖等功能，這個不是原廠的吧！大部分都是額外加裝的。部長，這沒有那麼容易，你知道嗎？這個是好意，但你們執行率那麼差，大型車輛肇事率非常高，這些輔助系統非常好，但是你們執行率這麼低，部長有什麼辦法解決？所以我建議刪除預算 10%。

主席：我想這一目先請大家發言，然後再請交通部統一說明，之後我們再來處理。

請陳素月委員發言。

陳委員素月：本席提的是第 6 案，就是交通部在明年度的「交通科技研究發展」計畫編列一億七千多萬元，相較於 111 年度增加了四千七百多萬元，主要支出在交通科技發展與管理計畫、交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫及大型車輛裝設主動預警輔助系統。我們也都很關注大型車輛預警輔助系統，這個計畫從 110 年起就有編列項目在支出這個大型車輛裝設主動預警輔助系統，執行這幾年來，雖然事故是有稍微減少，但還是陸續都有出現大型車的盲點事故。針對這個部分，為了督促計畫能確實有效改善，我們希望交通部能夠提出相關具體說明的書面報告，本席針對這項預算是主張凍結 1,000 萬元，提出書面報告後，始得動支，謝謝。

主席：請洪孟楷委員發言。

洪委員孟楷：本席有提案第 7 案及第 8 案，這兩個主要是針對交通科技發展管理計畫的執行部分，想請交通部說明科技發展管理計畫到底現在成效如何？當然這個費用是相對比較低沒有錯，可是另外在這一整個大目裡面，最主要我們就看到大型車輛主動預警輔助系統計畫在之前規劃之初還有 84% 的規模數，所以整個使用上來講只有 16%，會不會明年就算給你們那麼多錢也沒有辦法執行到位？因此本席建議這一筆預算凍結五分之一，即 20%。預算凍結是希望交通部能夠更主動積極去推動大型車輛主動預警輔助系統，其實如同剛剛趙正宇委員講的，每天都還有那麼多的大客車傷亡，就是這種大型車輛的傷亡，我們也看到不管是部長或是相關人員都有拍宣導廣告，但是有些時候預防重於宣導，預防及宣導都很重要，所以主動預警系統當然要積極地推動，基此，具體建議這一目凍結 20%，謝謝。

主席：洪孟楷委員的這兩個案子，提案上面寫的是刪減，現在你改成凍結，是不是？

洪委員孟楷：沒有，兩個都有，但是如果以整個目來看，因為提案的人很多，所以如果這樣的話，

我會建議整個目凍結 20%，謝謝。

主席：請劉世芳召委發言。

劉委員世芳：在這次的併案處理裡面，我要一起講第 9 案及第 15 案，這兩個部分都是針對交通部所處理的跟 R&D 相關的部分，我覺得交通部在處理 R&D 部分的動作太慢，而且警覺性不夠，雖然第 9 案裡面我所提到的是屬於交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫，但是從案由裡可以看到，其實那個是非常多立法院不分藍綠的同仁都非常關心的，就是針對上次高雄臺鐵新左營站事件，在前任美國眾議長裴洛西（Nancy Pelosi）訪問臺灣時，在左營站裡的一個私人公司出現「老巫婆竄訪臺灣」的字眼，交通部的回答，包括部長本身的回答是「好，我們會處理」，就是交通部會針對除了交通部公部門以外的這些委辦、委任或者是有招標的相關公司來共同處理這個部分，但是你們忘了告訴我們你們內部的資訊系統跟內部的資安防護到底出現什麼問題，然後這種假訊息，或者是混合著商業廣告的訊息共同出現在沒有特定人聚集的地方時對臺灣的影響力，民航局的說法是中華電信的路由器故障。目前為止，很多人也告訴你們，你們在功能跟設備的購置上可能有一些脆弱性，譬如你們有辦理 T-ISAC、T-CERT、T-SOC 功能部分，交通部相關部門並沒有講清楚、說明白。因為我覺得還是需要把相關的資安整備設備，不管是軟硬體部分都講清楚，所以等一下要告訴我要不要提凍結，這是第一個。

第二個還是一樣，剛剛很多人提到車輛預警輔助系統功能，尤其是駕駛人身分識別也屬於 R&D 部分，針對大型車輛，隨著疫情解封之後，大型車輛在公路上的行車數量跟頻率已經越來越高，結果到目前為止你們委託的前置計畫耗時非常的久，而且這個計畫辦理的進度也是落後，所以我提出預算數要凍結至少 10%，是不是可以請交通部回應一下？我覺得這個是一個相當嚴重 R&D 上的功能，不能只有在前面處理後續的最後結果，而是發生結果的原因如果你沒辦法處理的話，這樣子的現象會一而再、再而三的產生，以上。

主席：請陳椒華委員發言。

陳委員椒華：提案第 10 案是針對關鍵基礎設施，例如臺鐵、高雄國際機場等重要交通地點，我們看到電子看板遭駭客入侵，甚至桃機公司官網也遭駭而停擺，所以在相關交通基礎設施計畫部分，本席提案凍結 10%，如果有中資背景要做廠商調查，以及設備零組件是否有中國製產品也要全面盤點，並會同數位部研擬、加強資安防護壓力測試，以上說明。

主席：請許智傑委員發言。

許委員智傑：大家好。我的問題跟剛剛好幾位委員一樣，就是交通預警系統，事實上我們在路上已經看到不少大貨車有預警系統覺得還不錯，但是更多的是沒有這個系統，交通部執行的決心跟方案是不是要讓我們知道一下？這個比例什麼時候可以提高？要有這個決心，不然有那麼多錢卻做不到也是白編列。所以有把事情做好，我們就不要凍結，或再解凍；如果沒有做好的話，還有那麼多做不完，不如就先凍結，謝謝。

主席：本席提的是第 16 案，事實上剛剛很多委員都已經說過了，最主要是針對「大型車輛裝設主動預警輔助系統」，我想問你們的科技研發能力到底夠不夠？因為我們從 MaaS、從列控 4.0，說真的有時候大家覺得有這個想法是對的，但你有沒有找到對的人？每次錢花出去，到底成果

如何？我覺得剛剛很多委員都有這樣的憂心。針對這個案子，你們初步的回應是說因為廠商很難找，投標意願不高，然後要介入這樣的系統的話，可能研發費用還比較高，所以就感覺非常、非常地困難。事實上，我比較擔心做出來的結果怎麼樣？找到這樣廠商或者科研機構這麼困難，最後是不是很勉強找到的？那它的能力到底夠不夠？我這個案子跟所有委員提的案子一樣，也是要求凍結，所以你們必須要有一份具體的書面說明。

現在請交通部說明。

林司長福山：針對「大型車輛裝設主動預警輔助系統」的部分，我大概做幾個重點的報告。第一個部分，剛剛林俊憲委員提到行車視野輔助系統，那個單品的部分其實從 107 年就全部強制安裝，所以現在使用中的大型車輛，現在都已經有安裝行車視野輔助系統這個單一的系統，但是剛剛委員所關切的部分，裝一個單品上去之後，就會衍生整合的問題，其實剛剛講的 8 個都是屬於先進駕駛輔助系統（ADAS），包括車道防偏離的部分也是，那就會衍生一種情況，也就是委員之前一直在提醒的，在駕駛艙裡裝了很多不同的單品。後來在科發基金的支持下，從 110 年到 113 年有個 4 年計畫，110 年科發基金支應了 3,000 萬元，後面大概有 3 億元的部分全部編在交通部，就是希望能夠把現行的 8 個單品整合在一起，不會讓駕駛人在駕駛艙裡面掛很多東西。我跟委員報告，確實這個技術整合的部分是有一點困難度，但是今年我們其實也透過很多管道在進行，基本上，委員大概也知道這些資通訊的部分也算是國內的強項，所以這個部分今年我們已經找到一家廠商來整合國內相關的部分，目前 8 個單品功能研發驗證的進度已經達到九成，將 8 個單品整合在一起的部分，目前的進度也已達到七成，相關進度都有請車安中心實質地去看過。我要跟各位委員報告，今年在甄選廠商的部分確實沒有如預期的順利，但是第一個成品我們預計在明年 2 月 15 日就可以裝到車子上面去，希望明年能夠達成 2,400 輛車輛安裝的目標，明年編的 1.6 億元也就是為了這部分。至於 113 年基本上就是針對這 2,400 輛安裝的成效，要由運研所去做評估。

另外，跟各位委員報告，其實國內有一項車輛安全法規—盲點資訊系統，在 114 年要強制實施，所以前面的產品開發其實有另外一層涵義，就是從 114 年國內的新車開始強制實施盲點資訊系統後，國內就會有一個完整的系統可以讓產業來使用，大概有這兩層的意義。

主席：請劉世芳委員發言。

劉委員世芳：針對剛剛所提的問題我想要問一下，第一個，你們是被要求在 R&D 的時候做一個驗證的規範，而不是幫車輛去裝設這樣的系統，因為你……

你聽我講完，我題目還沒有問，你就不要急著回答。

林司長福山：好的。

劉委員世芳：所以你們不要變成是「校長兼槓鐘」。第一個，你們要提出的是驗證規範，因為每一年從國外、國內進來的所有大型車輛都一直在改變，甚至未來大型車輛也有可能全部都是電動車，而電動車的預警系統跟油電混合車或用油車輛是不一樣的，這跟預警的防撞系統是不太一樣的，所以我剛剛在我的第 15 案裡面所提到的，第一個，你們的驗證規範到底提出來了沒有？你是要採用歐規，還是採用美規，還是採用商規？這個部分先弄清楚，然後你們再要求這些大

型的業者根據你們的認證規範去做出它自己的預警輔助系統，如果你在先前的 pioneer 中找幾個大型車輛來示範是沒有問題的，但你剛剛的回答我沒有辦法接受，你告訴我結果，那是你在招標公告裡面最後希望達到的目的，但我們現在是問你如何執行，請告訴我們。

主席：請林俊憲委員發言。

林委員俊憲：請教一下，剛剛的報告聽起來，這些功能整合你們是全部都自己研發嗎？是不是？你們從頭開始研發？其實你剛剛提的各項功能，包括盲點偵測等等，在市場上都是已經非常成熟的技術，既然市場上都已經有了，你們幹麼花大錢？連一般的國產車都有配備你剛剛提的那些技術，也都整合在一起了，你們卻要再從頭研發，你們是怎樣？錢太多喔？搞不懂耶！然後又搞好幾年，整合也不順利，如果說你們花錢把它整合了，我們也就認了，就算了，但是研發了 3 年，市場上明明有那麼好的東西可以使用，人家別的廠商都開發出來了，也都成熟了，幾乎小型車輛全部都配備了。奇怪了！你們還從零開始研究，錢太多，浪費錢，結果成績也沒有做出來，功能也不好，這個部分交通部可不可以檢討一下？部長，這部分你也關心一下，要為它花多少錢？執行了三年多，到現在每一年大型車的車禍還是不斷發生，每年都造成 1 萬人以上的死傷耶！部長，檢討一下好不好？

主席：請部長說明。

王部長國材：過去交通部在做預警系統的部分是被動的，所以這一次算是一個重要的開始，最重要的一點是，它有 8 種功能，所以我覺得這個比較像是整合出來的東西，但是各個功能都還在。我們不想要在車上裝一堆東西，所以同仁希望把它變成是一個控制單元，但有 8 種功能，現在市面上有的部分以後都可以加入，每一項都可以加入，它是一個整合，要不然車子放太多的單品……

林委員俊憲：一般都是整合的啊！

王部長國材：對，但是它的功能是把各個有關大客車的安全系統整合，現在市場上的確像剛才林委員所講的，有這樣的功能，但都是單品。跟各位委員報告，他現在已經找到一家廠商，已經 OK 了，明年的經費主要是 2,400 輛，本來是 3 家廠商，有 3 個研發團隊，弄好以後就以這樣的整合方式來推動後續的全面裝置，這個部分在 10 月份已經有一家廠商 OK 了，現在持續在找另外的，不要說有一家團隊弄出來，就變成是只有一家在做整合。關於這部分，明年的目標就是安裝 2,400 輛，現在看起來是有希望能夠達到這個目標，所以請各位委員多支持一下。

主席：這個計畫是這樣的，第一年交通委員會在這個部分有給你們支持，但是我們現在討論的不是一項新的預算。第一年給你們支持，第二年也給你們支持，現在所有的委員在說，從 110 年弄到 111 年，現在計畫才剛開始。我直接跟你們建議一下，你不要弄一個比市場更低規，然後可能更貴的、沒有人要用的，我講真的啦！譬如說現在有 Google Map，然後你說要研發一個交通 Map 好了，結果沒有人要用。我是先提醒一下，如果你們這樣去做的話，所有委員每年幫你們審預算，到最後卻害了我們，你們講了半天都做不到，這是一個問題。這樣好不好，針對這個案子，確實具體的結果還在研究中，剛剛有 3 位委員是提案刪除，洪孟楷委員說已經可以改凍結，趙正宇委員離開了，我們是不是整體來做一個凍結，整個目凍結 20%？還好嘛，凍結而已，好

不好？各位委員還有沒有什麼意見？

陳委員椒華：我再發表一下意見，這個預算編得這麼高，剛剛委員有提出，如果說例行已經有的，是不是能夠作出成績來？也希望交通部真的落實相關這些該做的部分，所以凍結 30% 好了。

主席：謝謝陳委員，就凍結 20% 好不好？如果各位委員沒有意見的話，第 6 案至第 18 案就整個目凍結 20%，即五分之一，提出書面報告後始得動支。最後也是要請交通部，其實委員們都用心良苦，真的不要弄一個不能看的，在規劃、研究、設計的時候，各種大型的車種不一樣，這些司機一定要納入研究，不要弄了半天，做個西裝變成唱戲的衣服出來。

劉委員世芳：剛剛有講到司機的部分，最後的結果是要凍結，我沒意見，但這些大型車輛的駕駛是不是也必須接受再教育？你懂我的意思嗎？你加裝了這麼好的 AI 輔助系統，結果他要按哪個鈕卻不知道，按到後來可能是加速往前衝，那個盲點的預警系統就變成錯了，因為大家都有這種新科技的恐懼症，所以一定要把人員的再教育訓練，就是車輛駕駛的再教育訓練包含進去，謝謝。

主席：第 1 目就按照剛剛的決議處理。

接下來處理第 19 案到第 26 案，即第 2 目「一般行政」。我們依順序來好了，不要翻來翻去。第 19 案是李昆澤委員的提案，針對第 2 目，有沒有意見？好像是代表洪申翰委員提的，有沒有意見？

李委員昆澤：請相關單位先說明。

主席：好，第 19 案稍後請相關單位說明一下。洪委員孟楷不在。請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：我有兩個案子，我就一起講，第 23 案是針對以人本交通為主軸規劃的建議，目前我們看到親子、老齡、無障礙交通環境的部分有需要改善的空間，所以請交通部針對這些環境進行調查，作為推動交通與管理的參考，因為目前做得真的還不好，所以提案凍結事務費 60 萬元。

另外，第 25 案是關於改善、加強資安漏洞的盤點，包括軟硬體設施、服務廠商的背景、資訊設備等等，要排除中國資安風險的相關設備，以上說明。

主席：針對「一般行政」這一目，我看洪委員孟楷也提了滿多案子，請交通部整個回應一下，針對剛剛陳委員還有洪委員申翰的提案進行綜合性回答。

葉局長協隆：關於第 19 案，洪委員是提案針對外國籍船舶對於僱用我國船員的相關工作權益以及資訊應該要有所揭露，這個部分我們會遵照委員的提案辦理，但是建議提案內容酌作文字修正，我們有跟洪委員報告，取得委員的同意。請問召委，是不是容許我宣讀一下修正的文字？

主席：我們先討論預算的比例好不好？那個部分等一下再談。

張處長信一：向委員會報告，洪委員提的兩個案子都是跟員額有關，我們整個主管移了 20 個人去數位發展部，其中部裡面是移 5 個，鐵道局是移 15 個，我們部裡面移的這 5 個是過去的空缺，所以過去其實並沒有編預算，我們在表達方面就是依照行政院規定的規範，我們是表達在最後的其他部分，可能讓委員看得不是那麼清楚，未來我們會跟行政院溝通，看看如何改進這個表達的方式，這是第一個說明。

第二個是有關統計的部分，因為去年有普查，所以很多專項的統計是減少的，今年沒有普查，所以我們統計的項目變多了，因此在郵寄調查的部分，有些是需要增加一點郵寄的費用，所以經費有點增加是因為這有兩年的波動概念，就是有普查的時候，我們單項的調查會變少，沒有普查的時候，我們單項的調查就要繼續恢復來做，所以今年的經費有點增加。

至於陳委員的提案，希望我們加強人本交通的部分，我們會努力從這方面去加強這樣的調查，來幫助我們部裡面的發展。

關於資訊的部分，事實上，我們去年編的資訊費用已經先把資安的部分做了，所以今年的經費有下降，委員認為我們的經費下降是不是有不注重資安的問題？其實去年我們已經開始在做了，因為資安的事情不是今年才發生，以上做這樣的補充說明。

主席：第 19 案洪委員申翰的案子就是剛剛說明的部分？

張處長信一：對，剛剛已經先說明了。

主席：你們要做文字修正嘛，這樣好不好，待會我們討論完預算，文字修正的部分就直接提供給議事人員。

針對第 19 案到第 26 案，剛剛委員都發言了。請王司長補充說明。

王司長廷俊：報告主席，第 26 案有一個「郵政發展及管理」凍結 30%的問題，因為 8 月 27 日數位部成立後，交通部郵電司一些電信職掌就移給數位部，所以我們有一些委辦費、出國經費等等的費用就移給數位部，因此我們今年度的預算會縮編，所以配合把它編到一般行政裡面，其他剩下的費用跟以往是沒有什麼變化的，今年比較特殊，以後年度如果組改或是我們的職掌確定以後，我們在一些經費上會再去編，所以目前我們建議改書面報告，原來是要求要做專案報告。

主席：這是第幾案？

王司長廷俊：第 26 案，我們建議改書面報告。

主席：這一目就是一案一案審？沒關係，是不是要一案一案來研究？事實上每一案都可能屬於不同的局、不同的單位，過去是整個目處理，交通部下面的相關單位自己再去做研究，坦白講，這樣對你們來說效率比較快，如果要一案一案去研究也可以，部長是要一案一案研究嗎？

張處長信一：是逐案說明，因為要回應委員的意見，我們建議整目是不是能夠凍結 10%，然後提書面報告就可以動支。

主席：好，針對第 2 目「一般行政」，我們就用凍結的方式處理，凍結的數額就遵照陳委員椒華的提案凍結 500 萬元，提書面報告，這樣可以嗎？各位委員有沒有意見？這樣子好不好？還是十分之一，你們自己做調整。

第 2 目「一般行政」凍結十分之一，請提供書面報告始得動支。各位委員有沒有意見？沒有意見。

處理第 3 目第 27 案到第 32 案。

請陳椒華委員發言。

陳委員椒華：第 27 案是邱臣遠委員所提，由我幫他說明，因為交通部來溝通之後表示已經達成，

所以此案撤案。

另外第 31 案針對「國際海上規避規則」未規範禁漁、禁航之規定，但在「彰化風場航道航行指南」有相關規定，所以我們也看到漁民到行政院前召開記者會。目前雖然因為相關爭議過大而暫緩執行罰鍰，但我們希望能夠維護漁民權益，請航港局劃設航道應基於合理性、必要性、適宜性，並召開實體會議，協助桃園、彰化、雲林相關的漁民，或者與航政司進行加強溝通，所以提案要求凍結 100 萬元，以上說明。

主席：接下來請第 30 案劉世芳召委發言。

劉委員世芳：交通業務涉及龐大，陸、海、空都有，但我現在還是非常在乎有關資安的問題，我在第 30 案中有特別提到高雄港部分。在國外媒體，尤其是法國媒體提到另一種威脅，對於臺灣警戒的部分有 3 篇報導，其中第 2 篇標題為「高雄：北京垂涎的臺灣港口」。針對這個部分，我們的第一要務至目前為止，除了資安問題以外，還有貨櫃中心、港口有些是委外給民間公司或是半民半公的公司，或者是官股但委託民營公司，這些公司到底有沒有真正的港資、外資？所謂港資到目前為止就我們所知已經變成中資，可是從經濟部投審會所提到的方案中，告訴我們因為沒有超過 50% 所以沒有關係，這表示在管理上並沒有風險的概念；如果透過資訊系統、假訊息系統或者是其他可蒐集者，現在行政院已經對於大量的系統，包括無人機系統都要非中資才能介入公共工程招標的投標範圍內，但我們在港務系統中的管理並沒有加強風險觀念，我覺得交通部不要這麼沒有風險概念，尤其是港務部分，一定要安全查核，包括弄清楚委外經營港口的公司，這樣會比較好，所以我特別提案針對航政及港務管理項目凍結 10%，其中相關的幾個公司，像貨櫃碼頭公司或者是港商的公司我都有寫在提案案由中，就不再贅述。

主席：接下來請第 32 案蔡易餘委員發言。

蔡委員易餘：小三通未來到底什麼時候會開通都還不知道，相關業務費用是否有必要現在編列，還是未來再自行從整個業務費用做調整？所以我提案要求預算凍結，請交通部提出小三通狀況的專案報告後再動支。

主席：謝謝各位提案委員的說明，針對第 3 目「航政業務規劃及督導」，請航政司說明。

何司長淑萍：航政司這邊先做說明。有關劉委員剛才所提的陸資企業在港區經營狀況，謝謝委員的指導，這部分遵照委員的意見提供報告，建議在文字上修正為提出書面報告，然後刪除「經同意後」幾個字，數額部分配合委員建議。

另外第 28 案洪孟楷委員建議凍結，我們會配合提供無人機管理法規及國際海事組織 IMO 規範落實的部分，建議本案也改成書面報告。以上是第 28 案及第 30 案的說明。

主席：請航港局葉局長說明。

葉局長協隆：陳椒華委員所提案的第 31 案，有關彰化風場航道航行指南，航港局已經會同漁業署及能源局成立相關推動小組，正在檢討這個航行指南，我們會遵照委員的提案意見到桃園、彰化、雲林召開實體會議，所以本案遵照辦理。

第 32 案向蔡委員報告，過去為維持小三通航線仍有虧損補貼的需要，這部分會配合陸委會的相關政策辦理，建議委員凍結預算，但免予刪減，提書面報告後始得動支。

蔡委員易餘：好，同意先全數凍結，然後……

葉局長協隆：委員的提案是凍結 100 萬元。

蔡委員易餘：因為我還有刪減。

葉局長協隆：是不是免予刪減？

蔡委員易餘：可是問題現在就沒有小三通啊！我同意你們用書面報告。

葉局長協隆：是，我瞭解。報告委員，是不是針對小三通虧損補貼……

蔡委員易餘：因為現在沒有開放小三通，所以你們就提書面報告，我們至少也要掌握你們預計什麼時候要開放。

葉局長協隆：瞭解，報告委員，是不是針對小三通虧損補貼的預算全數凍結？

蔡委員易餘：對，全數凍結。

葉局長協隆：提出書面報告始得動支。

蔡委員易餘：好，同意。

葉局長協隆：好，謝謝委員。

主席：蔡易餘委員提案的標的是四億兩千多萬元，是嗎？

蔡委員易餘：我的提案是刪減 180 萬元，凍結 100 萬元。

主席：我知道，你針對的科目在總表上……

蔡委員易餘：推廣費用總共是……

主席：還是這目要不要統一處理？

蔡委員易餘：好，那就統一處理。

主席：針對第 3 目，第 27 案撤案；第 28 案到第 32 案凍結 10%，提書面報告後始得動支。

接下來處理第 4 目第 1 節「路政管理」第 33 案到第 49 案。

請陳椒華委員發言。

陳委員椒華：謝謝主席，我有比較多案，我就一次講完。第 34 案就是請落實生態檢核，我們知道這次屏鵝公路種樹引起交通的壅塞阻塞，也造成很大的民怨；還有實施工程計畫前是不是應先落實生態檢核這部分，本席提案凍結 500 萬元，希望能夠優先做好相關的檢核，這是第 34 案。

然後在第 37 案這部分，我們知道內政部有「非都市土地使用管制規則」，一公頃以下的露營場仍須審核，但是觀光局至今在相關的「露營場管理要點」，就總量管制機制及協助地方政府確立管理措施並合法納管的相關作業還未落實，所以提案凍結 200 萬元，請加強相關的作業。

第 40 案的部分，我們知道很多鐵路重大建設涉及土地徵收，引起不少的抗爭及民怨，建請研議檢討相關的計畫，應將合理性、必要性與公益性作為優先考量，因此提案凍結 150 萬元。

第 41 案的部分就是針對機車的路考，希望能夠加強相關的考核項目。相較於日本，目前我國機車路考的項目並無緊急煞車、閃避、預測危險情況等等，並未針對駕駛人的駕駛習慣加強考核就給照，就這部分也提案凍結 100 萬元，請交通部研議調整，使相關的考照能夠更加落實、嚴謹。

再來第 45 案是邱臣遠委員所提的凍結 1 億元，這部分等一下再請交通部說明是不是可以配合

執行。

另外，我的部分還有第 48 案，第 48 案是針對數位產業相關的 MaaS 服務，面對高齡化社會，如何落實提升 MaaS 的服務品質。

第 49 案也是一樣，請交通部盤點交通建設開發案，若涉及土地徵收的部分，必須符合合理性、必要性及公益性的規定，然後要召開行政聽證會，爰提案凍結 500 萬元。以上說明。

主席：因為陳雪生委員是第一次發言，先請陳委員。

陳委員雪生：蔡總統講兵凶戰危，要尋求和平解決的方案，我在質詢蘇貞昌院長的時候也提出類似的想法跟看法，蔡易餘委員的提案說「推廣相關航線時機似為不當」，蔡委員，不要這樣講啦！這幾個字不要啦，好不好？同意嗎？這幾個字刪掉，好不好？

因為小三通跟兩岸的和平有關係，我想藉著小三通能夠緩和兩岸的關係，我們真的不要打仗。你們在臺灣搞不清楚打仗怎麼回事，我們那邊吃砲彈吃怕了，吃怕了！拜託啦！我們交通委員會對小三通，拜託請大家支持一下，小三通一定要開，而且執政黨的政策也是這樣，有一次小英總統在閒聊的時候也講說趕快開，確實這樣，我不希望有政治的問題在這裡面。蔡易餘委員趁著我不在提出這個案子，我也滿遺憾的，我警告他了，我警告蔡易餘委員了，不要亂寫哦！

昆澤委員，你是大老，還要提出書面報告嗎？

易餘委員，不要啦！這個撤掉啦！難看啦！你給我一個面子嘛，不要這樣，好不好？

蔡委員易餘：書面啦！書面啦！

陳委員雪生：不要啦！這個撤案，好不好？拜託蔡易餘委員同意，好不好？

召委，他趁我不在，我跑來以後他就不敢了，好不好？這樣好啦！好，撤案。

主席：那是上一目的部分，不過因為陳雪生委員坐飛機來，時間稍微慢一點，我想交通委員應該也可以體諒他。剛剛所提的第 32 案，蔡易餘委員同意撤案嗎？好，那剩下的部分請陳雪生委員繼續協調，第 32 案撤案。

陳委員雪生：協調好了，他撤了。

主席：對，第 32 案撤案，你還是要安撫一下。

繼續討論第 4 目第 1 節，接下來請陳素月委員說明第 35 案。

陳委員素月：此案我是替洪申翰委員提的，主要是身障朋友跟輪椅族乘客在搭乘公車的時候，有時會遇到公車駕駛員在操作安全防護設施時有所疏忽，導致身障朋友摔落的狀況，所以針對「路政管理」科目 112 年度的預算提案凍結 300 萬元，要求交通部督促各縣市政府舉辦市區公車駕駛員教育訓練，須邀請身障者代表擔任協同講師，輔導市區公車駕駛員增加協助無障礙乘客的能力，並將相關函文、辦理教育訓練日期等書面計畫送交通委員會及提案委員，經同意後始得動支。謝謝。

主席：接下來第 36 案、第 46 案是蔡易餘委員的提案，蔡委員要發言嗎？

蔡委員易餘：第 36 案就是有關嘉義縣市鐵路高架化南段（水上段）大平台計畫，目前嘉義縣政府正在進行「嘉義縣水上車站大平台可行性研究」，交通部應確保未來嘉義水上大平台的興建進

度，在嘉義縣政府做完可行性研究後必須要繼續去發展，後續的經費必須予以補助。謝謝。

主席：接下來是洪孟楷委員所提的第 39 案跟第 44 案，我們讓洪委員先準備，我先講一下，好不好？

洪委員孟楷：好，謝謝。

主席：我先講一下我的第 42 案，其實我很少提刪除案，因為事關交通建設，問題在於上次我有安排像 MaaS 計畫、UMAJI 等智慧運輸交通系統主題，當我們看到這個名字的時候，我說真的，幾乎沒有什麼委員會提案刪除，因為提到「智慧」大家就不會刪除，可是有些計畫已經推了 2 年、3 年，這幾年你們做完之後監察院也糾正了，監察院的文都出來了，尤其我覺得 MaaS 計畫的整體策略還不夠明確，然後 UMAJI app 這 2 年也有好幾位委員提出來，你們第一期中華電信做的事實上也不 OK，監察院也要查。我覺得立法院交通委員會還是要有個態度，你們做得好的，我們當然支持你們，還要繼續做而有疑慮的，我們也可以支持你們；可是你們這部分做得連監察院都說有問題了，所以本席建議刪減四分之一。我們希望這是一個鼓勵，要做就做好，做不好的話，我們在預算上面的態度一定是這樣，我個人是提案刪減四分之一。

請洪委員孟楷發言。

洪委員孟楷：感謝主席。本席提案第 39 案，「路政管理」工作計畫之內容說明有提及包含「督導旅行業登記審查及觀光業務」的部分，但後面沒有任何分支計畫及預算用途，所以這部分請再做比較清楚的說明，本席是提出凍結 30%。

第 44 案也跟主席剛剛提到的類似，本席想要請教，每一任交通部長心裡應該都會有自己想要做的事情，剛剛提的幾個 app，重點是前任的部長，當然交通建設可能是一棒接一棒，但是不知道現任王部長的態度為何？大家對這幾個 app 也討論了很多，我這樣講是比較不好意思啦！就是有點像雞肋的感覺，食之無味，棄之可惜，可能大家覺得過去已經投入那麼多錢了，反正這些 app 放著就放著，究竟現在的使用人數及運用狀況為何？其實每個人的手機裡面都有很多 app，那現在這些 app 到底能不能真正發揮功能？我們之前也有討論過，交通部所屬總共有三十多個 app，各單位都有研發自己的 app，究竟能不能統整或是有效的運用，我想這是我們比較關心的。所以請部長說明，第一，您心裡的目標是什麼？第二，您任內想讓這些 app 做什麼樣方向的推動？謝謝。

主席：劉委員世芳是提第 47 案，請劉委員世芳發言。

劉委員世芳：我剛剛講的部分跟前面相關的幾個目都一樣，我認為交通部過去這幾年針對整合的部分做得不是太好，可能交通部內部的單位太多，你們認為只要做交通部部內的整合就好了，但是對於部外的整合，譬如你們在做這種整合或是車聯網的技術等等這些，第一個是有沒有跟地方政府整合？尤其是偏鄉地區，因為大家都會集中在都會區，事實上偏鄉地區也需要很多這樣的服務，所以第一個是有沒有跟地方政府整合？

第二個，政府新設立的部會，譬如 NCC 以外的數位發展部，你們有沒有做整合？這些整合如果沒有辦法放到 MaaS 系統裡面，那個糾正案以後還是會照常糾正，所以我希望部長跟主要發展的路政司能夠做比較好的說明，要不然到時候每年都會叫你們來做改善計畫，尤其魯召委曾經

針對這個部分提出一個專案報告，就是在乎你們在推動過程中有沒有做到人際整合、中央跟地方整合以及跨部會整合，否則這些計畫都是空的，所以請不要抄教科書來告訴我們有做好整合計畫。

主席：請交通部回應。

林司長福山：報告召委及各位委員，我就幾個案子作以下說明。第 33 案有關強化偏鄉大眾運輸部分，我們遵照辦理，提出書面報告。

針對陳委員椒華所提相關工程及無障礙等等的部分，我簡單說明一下。有關於生態檢核的部分，公總跟高公局在進行相關工程計畫時，基本上都有依照規定辦理，這部分我是建議提書面報告，我們會遵照辦理。

針對陳委員素月提案有關身障人士搭乘公車的部分，這部分歷來是交通部跟公路總局，包括拍影片、做教育訓練手冊都有跟地方政府合作，明年會請公總進一步把要求地方落實部分跟供應結合的補助機制結合在一起。所以有關於明年的輔導和加強訓練的部分，我們是建議提書面報告。

有關蔡委員易餘所提嘉義大平台的部分，明年嘉義縣政府大概在 6 月底之前會提出來，相關後續綜合規劃的部分，我們會依照審查程序來辦理。另外，蔡委員易餘提到金路獎 45 萬元一事，我特別跟委員報告，金路獎 45 萬元並不是純粹在辦典禮，裡面有些把典禮的東西放在 YouTube 部分，只是並同做宣導，並不是以這 45 萬元在做宣導，這個部分已經跟委員辦公室說明，建議免予刪除。

其他委員提到要專案報告的部分，我們是建議提書面報告，我們之後會做處理。作以上說明。

主席：請劉委員世芳發言。

劉委員世芳：我剛剛說的是魯召委曾經把這個當成一個專案報告，那你們現在提的預算案裡面，諸如中央跟地方怎麼整合、跨部會怎麼整合、都會區跟偏鄉怎麼整合，這些我都看不出來，沒有整合的話就沒有安全可言，這是一個很簡單的管理跟行政制度上需要處理的部分，所以請部長來回應一下。

主席：請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：剛剛司長回應表示生態檢核都有落實，其實這是不對的，就是沒有落實才會提案，相關的執行作業還是應該加強督導，本席拜託要加強督導。我特別提出屏鵝公路，這的確是一個問題，如果有交代要做還是要做好評估，不然引起民怨的話，交通部也不值得受到這樣的指責，所以還是要落實相關的檢核。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：謝謝召委。剛才林司長針對第 35 案做簡要的說明，但是洪委員申翰的提案重點，是在於對各縣市政府，交通部應該督促並協助要舉辦市區公車駕駛員在教育訓練時，必須邀請身障者代表擔任協同講師，輔導市區公車駕駛員協助無障礙乘客的能力，剛才司長都沒有提到這個部分。這部分是非常重要的，必須邀請身障者的代表協同，在進行公車駕駛員教育訓練的時

候要讓他們參與，以期在操作無障礙設施及協助的時候能夠對身障者有比較完整的保護。

主席：陳素月委員和李昆澤委員代表洪申翰委員提的這個案子，部長要不要補充說明一下？

王部長國材：有關於生態檢核，一定會列入我們的重要項目。過去陳委員談到陸蟹課題，我們也都在進行中。邀請身障者代表擔任協同講師一事，我們會納入考慮。我這邊要補充說明剛才好幾位委員所關心的 MaaS 計畫的發展，一開始交通部在委託中華電信做 MaaS 系統的時候是希望做一個由政府到使用者（C）的系統，也就是發展一個 app，由政府來管裡面的內容，並做個人服務，結果發覺有很大的困難，因為政府根本沒有這個力氣。

我們在第二階段一開始也是碰到這個問題，所以我後來跟科顧室做了討論，它應該是做一個 API，就是我給它一個 interface，讓別人去加值應用，它的加值應用會變成什麼？比如我們現在在接觸旅行業，它願意整合起來，這樣一個觀光客從桃園機場進來以後，就知道接下來要搭高鐵到哪一站、接哪一個捷運系統、接哪一個公路客運到他要去的點，一定要這樣做，所以它叫做 G to B to C，中間有一個 B。我的想法是，雖然前面很辛苦，過去也有些方向不對的地方，但是 MaaS 系統在日本，現在如果去日本玩，他們就是用 MaaS 系統結合公共運輸，現在像高雄的 MeN Go 已經有這樣的精神，但是我覺得它還可以更好，因為它現在是以票證來整合公共運輸，對於未來結合食宿遊購行，比如旅行業透過 MeN Go 找到餐廳、找到住宿的地方，就是必須和後面的產業整合，這個部分真的很難由政府來做，一定要移轉給民間才有辦法做後面這些整合產業的工作。在第二階段現在政府的角色已經從做 app 改成 API，由民間去做 app，政府不做 app，這部分再請各位委員多支持，謝謝。

劉委員世芳：剛剛部長講的有一部分我同意，有一部分不是很同意，我剛剛特別提到跨部會，你剛剛講到 G to B to C，裡面的 B 是 business 對不對？經濟部有很多，如商業司，或是交通部也有觀光局，這些單位下面就有很多業界，如優良商店、優良旅行社等等，本來就是可以由你們出面來主導的，我不是叫你們去執行，你們還是在上位推動這個很好的系統，所以有關跨部會的部分，你們能不能邀請他們提供這些資源，包括公司或是其他觀光的資源，讓你們一起整合，把它做大以後，它自己就會去滾動，越來越大成為一個有利益的商業行為，自然而然這個系統就可以推廣下去。

你不能說不是由政府來主導，政府只是提出一個政策，這樣子沒有用，你瞭解我的意思嗎？我們同意你要用票證整合，但是在跨部會的部分你沒有做得太好，你們不能只有在交通部內部自己做、自己好，要跨部會，還有地方政府也是一樣，我們也很希望在偏鄉推廣大眾運輸系統的時候，包括公路、客運甚至小黃，在高雄本來就有把小黃當成巴士來用，尤其是在原住民的偏鄉部落，所以你必須要有好的執行管理方案，否則會事倍功半。

王部長國材：我簡單說明一下，因為 MaaS 牽涉到公共運輸的整合，所以由我們來做整合，而背後如觀光景點的部分，事實上不是只有交通部風管處，還有國家公園、有客委會的景點，現在還有像經濟部的觀光工廠，也就是說這是一個公共運輸的整合，但是它後面景點的整合、產業的整合部分必須跨部會，這樣才能符合一般的民眾選擇旅次等等的消費行為。劉委員的這個建議我們現在有在進行，這部分非常重要。

主席：針對剛剛部長說的，我是講句良心話，你們在執行預算，交通委員會的委員在你們的預算剛提出來的時候，如果不支持你們，好像就等於不相信你們，執行長年的計畫在第二年中途不支持你們，你們可能會質疑為何後續不挺你們？就是因為你的執行被罵到爛掉了。部長，你剛剛說不好意思，第一年花了幾千萬元才知道不應該這樣，說真的，我們今天在監督你們也是很尷尬，第一年你說這個智慧交通運輸系統一定很棒，未來不得了，所以大家都支持。

我現在一直在說，連監察院都提出糾正，這個東西是不分黨派，這件事情你真的做得不好，如果我們一點聲音都沒有是不行的。我知道你們這整個預算不光是包含 MaaS，還包含好幾項智慧運輸系統，因為整個交通部的預算我大概只提這一個刪減案，希望各位委員能夠支持，因為監察院都已經糾正了，那天我們舉行專報的時候，其實發覺他們也有很多無能為力之處，做錯了就錯了，然後做對了，未來可能的方向是怎麼樣。

我提出一個意見，請問各委員的想法，剛剛還有蔡易餘委員第 38 案提出刪減，蔡委員有沒有堅持？

蔡委員易餘：不堅持。

主席：好，不堅持，趙正宇委員不在，那我的刪減四分之一就自己降成跟趙正宇委員一樣，刪減十分之一，其他統一凍結，你們提書面報告。

王主任穆衡：因為這個預算有三分之二是補給地方去執行，包含剛才說要跟地方結合，所以很多工作最後要落到地方去，其中有相當大的工作是要給地方去執行，有三分之一是做研究，就像委員所說的，除了 MaaS 之外還有其他計畫。

針對 MaaS 這部分我是不是也可以做點補充？也感謝各委員的關心，上次因為委員會很關切而做了專案報告之後，同樣的，我們也是把我們的處理、如何改革與改善向監察院報告，在 11 月 9 日監察院有最新的意見回復，基本上它是肯定部裡在這段時間做的改革方向，所以在這件事情上，它也希望我們能夠在這個方向上繼續落實，現在等於是在改革的過程中，它已經看到我們的方向跟已經處理到的階段性任務，這部分的意見我們也可以在書面報告中整理給各委員看，所以在這個地方是不是能夠儘量不要刪減，如果凍結，我們可以補充這些最新的訊息給各委員審酌，這樣是不是可以？

劉委員世芳：召委，您所提的第 42 案刪減是 1 億 5,087 萬 2,000 元，趙正宇委員所提的刪減十分之一是 6,034 萬元，所以你現在提到的是以趙正宇委員所提的刪減十分之一為主，然後不凍結任何預算，是嗎？召委您剛剛的建議是這樣子嗎？

主席：其實我的想法當然是刪減，而凍結預算他們會提書面報告，所以我覺得就是刪減預算，然後再凍結一些，讓他們提供書面報告給交通委員會的委員，因為如果純刪減，他們可能連書面報告也不用提，這個功能在這裡。

陳委員椒華：可以刪減也可以凍結。

主席：我知道，所以我是建議這樣，然後我也接受啦！因為剛剛說有三分之二補助地方政府，你們之前有跟我說明，所以我自動調成刪減十分之一。

王主任穆衡：行政院在核這個預算的時候就比今年度刪減五千多萬元，所以在今年度來看，以現有

的額度來講，依照每年我們跟地方政府的承諾補助其實已經達到上限，如果再刪減五千多萬元的話……

主席：王主任，你是怕被紀錄是不是？你為什麼一直不開麥克風？

王主任穆衡：有啊！不好意思，我都有開著。我的意思是，關於這部分，行政院在核今年預算的時候已經刪減了五千多萬元，所以如果這個部分再往下刪，我們之前就已經為了執行率不理想在煩惱，相信委員也有看到我們去年度的執行率並不理想，不過今年度的執行率大概都達九成五以上，因為這個部分有跨年度核定補助的需要，而且這個額度已經由行政院先刪了五千多萬元，如果這時候再刪六千多萬元，依照去年來講，等於是刪了一億多元的預算，這樣可能會對地方政府的補助造成很大的影響。關於這點，請委員能夠協助做綜合考量。

劉委員世芳：我覺得你這樣講沒有辦法說服我們，在行政院內部刪掉的預算是行政系統的事情，現在在立法院審查的是交通部送上來的預算，所以你不要把兩個預算混為一談，說行政院已經刪掉多少，所以立法院不能刪，你不要有這種 perception 告訴我們說，因為行政院已經刪了，所以立法院不能刪。我們現在所提的正當理由是，對於你們自己提的「智慧運輸系統發展建設計畫」真的是看不到效率，你自己也說了，看不到最後的執行成果，然後我再講得比較嚴重一點，我覺得你沒有辦法把交通平權做得很好，你知道嗎？因為這種系統發展下去，一定是最好的大眾運輸系統做得最好，最不好的大眾運輸系統做得最不好，你說：如果你把我們刪掉的話，我們補助地方政府的就會減少。所以你的意思是，未來大都會地區的補助就會比較多，小的偏鄉地區的補助就會比較少，會不會有這種情形？其實這是一種警訊，告訴你們說交通平權計畫一定要顧及到交通不平權的偏鄉地區裡的乘客的利益，至少這是我的想法。我剛剛算過了，如果你是六億多元，刪掉十分之一的話是 6,000 萬元；如果用六億元乘以三分之二補助給各地方的話，是 4 億元，也就是說，你們應該還會有 1 億 5,000 萬元或 1 億 6,000 萬元左右是部裡面用來推動系統運輸發展計畫的部分。所以我覺得還是一樣，不管要刪還是要凍，我主張其中一項就好了，如果要刪的話，我覺得剛剛你的回答太過於草率，你不要覺得這樣可以說服我們。

主席：好，休息 5 分鐘。

休息（10 時 36 分）

繼續開會（10 時 43 分）

主席：繼續開會。

繼續處理第 4 目第 1 節「路政管理」。

剛剛所有委員都發言得很詳細，回答也差不多了，我們就直接來處理，看各位委員還有沒有其他意見？針對第 42 案到第 48 案，有 7 位委員提案，剛剛劉召委還有其他委員有協調一下，我本來是提刪除四分之一，不過剛剛你們有做一些說明，所以現在刪減的部分改為 1,500 萬元，大概變成四十分之一，並凍結 500 萬元，凍結部分要針對所有委員對於路政管理、一般路政管理等提案做書面說明，對於這個方向，各位委員有沒有意見？如果可以的話，我們就做決議。

針對第 4 目第 1 節，第 33 案至第 49 案，我們作以下決議：刪減預算 1,500 萬元，凍結 500 萬元，提書面報告後，始得動支。還有沒有其他意見？

張處長信一：科目自行調整？

主席：不行啊！就這個科目，我刪減 1,500 萬元，如果你把我弄到桃園什麼鐵路刪掉怎麼辦，你不要這樣害我！剛剛劉召委也特別講了，我們討論了半天，你不要弄完之後，就到各地方政府說我們刪的是各地方政府的部分。

劉委員世芳：你不能做懲罰性的刪減，剛剛所提到的，你們原來已經答應地方政府如果他們提的預算你們已經審核過的話，不宜刪減，因為裡面有三分之一是交通部自行調整的計畫，所以剛剛魯召委所提的 1,500 萬元指的是這個部分，要弄清楚，好嗎？魯召委，我們可不可以作成這樣的附帶決議，就是已經審核地方政府通過的部分不予刪減？

主席：好，確實，不要到時候害到所有的委員，因為你們講這個部分有三分之二是要補助地方政府的，我們是在討論你們剩下的三分之一，我們是希望你們頭部的工作再強化一點，不要弄錯方向了！所以剛剛那個意見列為這個預算的附帶決議，好不好？第 4 目第 1 節就按照剛剛的決議處理。

接下來處理第 4 目第 2 節，第 50 案到第 53 案。

請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：第 52 案也是邱臣遠委員提的，相關的說明請交通部再跟邱委員溝通，不過目前好像還沒有去溝通，所以建議凍結 1,000 萬元，謝謝。

主席：第 53 案是我提的，主要內容是針對臺灣新車安全評等計畫，所謂委託服務案採購發包計畫進度延遲，這跟疫情也有關係嗎？我不太清楚。不過預算的執行一直很緩慢，事實上交通部有滿多項目的執行都很緩慢。我們通過預算後，明年 1 月 1 日你們就可以開始執行，甚至有些還可以預先作業，可是每次到年底，有時候連基本的發包都沒有出去，我覺得這真的值得去檢討，要來做個說明。所以我提案凍結 10%，你們要提供書面報告，才可以動支。

針對這幾案，交通部要不要做個說明？

林司長福山：召委、各位委員。針對汽燃費經徵管理的部分，第一個，洪委員提到要提交相關經徵管理法令之研析，這個部分我們會提出書面報告做補充說明。不過我有個建議，因為洪委員希望減列百分之十，再凍結百分之十五，基本上經徵管理是做經徵實務作業的部分，像法令的研析作業我們會來補充，不過因為這是一個實質作業的費用，所以我們建議免予減列，至於凍結的部分，我們會遵照待會委員的討論。

第二個，後面包括召委提出關於新車評鑑的部分，因為第 1 年的時候要健檢實驗室，也要購買車子，這個部分是委託財團法人車輛研究測試中心及安審中心，確實初期作業並不是很順，但是現在都已經完成了，所以今年的預算執行可以大幅提升，至於明年，基本上購買車輛及做測試的部分應該不會再有延宕的情況。另外，有關洪孟楷委員及邱臣遠委員提到的新車評價部分，我們會遵照來做補充說明。我要報告說明的是，新車評價並不是強制性的，不過它的相關檢測標準是高於法規規定，以提供大家在新車市場上的競爭有一個比較明確的資訊，也會引導車商，讓它們知道車輛符合強制法規的規定之後，可以把車子做得更好、更安全，這樣在市場上才會有競爭力。所以明年發表相關的評價結果之後，基本上重點是擺在建立國內新車評價的

公信力，藉此引導市場朝向更良性競爭的機制來處理。相關檢測作業的部分，基本上，公信力、公開性和透明性是最基本的，所以相關的內部管考部分，我們會確實注意，相關資料我們會以書面補充說明，建議遵照委員討論的凍結方式處理，我們提出書面報告，以上建議。

主席：針對第 4 目第 2 節，4 位提案委員的說明及交通部的說明，大家應該都清楚了，我們是不是整目凍結 10%，提出書面報告後，始得動支，朝這個方向處理，可以嗎？

第 50 案至第 53 案，我們決議凍結十分之一，提出書面報告，始得動支。

接下來處理第 5 目第 54 案至第 68 案。

這一目滿多委員有提案，首先請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：有關於「道路交通安全」預算編列 6 億 4,400 萬元，其用途包括加強道路交通秩序整頓及行車安全、強化全民路權與用路安全觀念。依據交通部道安會報的統計資料，這也是我比較擔憂的部分，我們比較 111 年 1 月至 8 月和 110 年 1 月至 8 月，兩年同期比較，包括交通事故件數、30 日死亡人數、高齡者事故、機車事故及自行車事故，111 年都高於 110 年同期。部長，顯見道路交通安全改善不進反退，交通部應該要深刻檢討，並提出具體改善指標。上次我有跟你提醒過，我們要提出明確改善的硬性目標，比如，至少要減少 3% 以上的事件及傷亡比率，111 年和 110 年 1 月至 8 月的比較都是退步的，讓人擔憂，所以我認為凍結 10%，一個月內提出書面報告後解凍。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：謝謝主席，「道路交通安全」計畫編列了 6 億 4,400 萬元，較上年度（111 年度）編列的預算 3 億 874 萬元，增加了將近一倍多，約 3 億 3,520 萬元，增加這麼多的經費，可是在執行的內容上，重點還是在於道路交通安全工作督導與查核、加強道路交通秩序整頓及行車安全、強化全民路權與用路安全觀念等，這是一個大的項目，可是就這些大項目的內容來說，我們看不到比較特別或是新的計畫內容，為什麼會增加這麼多經費？這是我們質疑的地方。

另外，如同剛才李昆澤委員所關心的，最近交通意外事故的死亡人數，和同期比較起來還是有增加的狀況，這是令我們擔憂的部分。對於每年因為交通事故意外往生的人數，看起來真的是觸目驚心，我們真的覺得道路交通安全的宣導確實很重要，也有其必要性，我們希望宣導要有成效出來。可是我們看到這個內容好像都是透過各縣市的道安委員會去執行，用獎補助費的方式，但是地方政府到底有沒有確實落實，就我的經驗，我在地方參加宣導活動時，我覺得都只是在花錢而已，辦一個摸彩活動讓民眾參加，也沒有針對交通安全進行宣導。我曾經參加過的地方活動，反而是警察局舉辦的治安會報會針對道路交通安全意外事故進行宣導，他們會利用交通意外事故影片去教導民眾注意交通安全，比如開車門的時候一定要先看後方有沒有來車，因為很多交通事故是乘客或駕駛下車的時候突然開車門，完全沒有看後方有沒有來車，結果造成後方機車撞上去。這一類的事務還有很多類型，警察單位會利用影片宣導交通事故的案例，我覺得這個方式會比較有效果，所以我不曉得這部分是否可以整合在一起，還是各行其是？我們認為應該要做有效果的事情，不要只是好像大拜拜式花錢而已，謝謝。

主席：請許委員智傑發言。

許委員智傑：第 63 案和第 64 案我一起講，劉世芳委員剛剛有交代。原則上，如同李昆澤委員和陳素月委員提到的，死亡人數一直都沒有達標，我認為交通部應該要有一些具體的措施，比如罰則或是有警察在處理。剛才陳素月委員提到開車門不小心撞到的例子，可能很難預防，但是大貨車和聯結車就很明顯，有沒有預警標示是很清楚的，如果警察發現這個車子開過去沒有預警標示就可以處罰，這樣他就不得不做。如果能夠有一個具體指標，我們的交通安全維護也有具體措施可以去做，不然就只有宣導而已，宣導歸宣導，大家到最後都是聽一聽，也有人沒有聽就走了，這樣就會沒有效果。所以我們覺得交通部至少要列出一些具體方案，我們可以檢視這些具體方案到底有沒有做，也讓基層知道具體方案要怎麼做，這樣可能會比較有效果，還是請交通部提出書面，我的提案和劉世芳委員的提案都一樣是提出書面，如果交通部有列出具體方案就可以解凍，要不然就是凍結，謝謝。

主席：陳椒華委員有 4 個提案，請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：第 61 案是針對路段區間測速，這個部分有滿多爭議的，包括設置合理性、必要性，也受到很多抗議，還有相關的資安疑慮，如測速儀器的資安疑慮等，所以我提案凍結 10%，並於三個月提書面報告檢討其必要性。第 62 案也是針對行車安全，請交通部盤點各地區道路衝突熱點，並提出改善策略目標，也是凍結 10%，請提書面報告。再來是第 67 案及第 68 案，第 67 案改凍結 10%，這個部分是針對道安委員會在推廣道安觀念時，常常都是叫阿公、阿伯等這些行人要注意，給用路人非常大的壓力和責任，但是相對的對駕駛人相關的交通觀念宣導還明顯不足，所以提案凍結 10%，請加強對駕駛人交通觀念的宣導。

第 68 案是針對交通部「硬事要交你」Podcast，這個部分在道安委員會唯一的入口網站觸及率一年才只有 4,271 次，效益顯然非常不彰，所以提案要求檢討報告、凍結 100 萬元。另外，YouTube 的留言功能要打開，不要做不好還怕人家講。

主席：我的提案是第 56 案，跟剛剛幾位委員一樣，討論的是道路交通安全，確實剛剛陳素月委員講得很貼切，說真的，有很多經費最後轉換到地方的價值只剩下一面紅布條，地方的立委都應該瞭解，一面紅布條上面寫了很多字，不光是交通安全，交通安全只是其中一個，包括省水、節電全部都弄在裡面。包括現在的選舉都一樣，如果沒有跟上新的時代，還在用 10 年前的那種模式是不行的，很多人也沒有受到宣導。政府單位也一樣，我相信所有委員都看到，你們這個項目的預算從今年度的 3 億多元變成明年度的 6 億多元，增加了兩、三億元，我們真的很想知道，因為你們也承認並沒有達到預期的目標，即交通事故 30 日死亡人數的平均數沒有達到你們預定的目標。

那在這種情況之下，你們又決定預算幾乎可以說是加倍，到底要做什麼是所有委員非常在意的。如果還是以傳統的模式、傳統的廠商、傳統的方式去做，我就直接說了，大部分委員大概都會認同效果是非常低的。你們要怎麼樣把你們的宣導透過什麼樣的媒體媒合，給該知道的人知道？

舉個例子，譬如年輕朋友、上班族，像一般社區辦的大活動大部分都是固定參與者或比較有空的志工去參與，就算宣導一百遍，騎機車的年輕朋友還是不會參加那個活動。因此，除了透

過這些活動宣導，怎麼樣透過網路、什麼樣的平臺，甚至網紅？我真的覺得如果你們不改變的話，多三億多元，我看到時候又是把它拿去補助完而已，這是大家擔心的。這個部分我們當然也是提凍結，不敢刪減，因為刪減好像是我們不注重道路交通安全，可是你們一定要說清楚，到底這個部分的錢出去到地方政府之後，你們是像飛彈一樣，射後不理，不知道它飛到哪去嗎？我建議你們要統計一下效果。針對第 5 目，你們要不要統一說明？

王部長國材：這個由我來說明。這次道安經費加倍是我們跟行政院極力爭取的，過去 22 個縣市的道安會報普遍反映他們的經費不足，這個是這次行政院特別支持道安，所以讓它加倍。這是第一個。第二個、剛才大家談到各種道安的改善方案，明年的預算我們會有一個不一樣的作法，就是申請道安補助要 22 個縣市提整體計畫，這個計畫就是包括教育、工程、執法、問題在哪裡以及要怎麼來做。我已經跟道安委員會談了，這次的審查會很嚴格，不是很零零星星的，比方哪個路口要改善、哪個要加入科技執法，而是要整體來看哪個地方是熱點及要怎麼處理，所以我們明年的經費會特別重視在各縣市整體計畫再予以補助，請大家多多支持。剛才有很多很好的建議，我們在審查過程中都會納入考量。

主席：工程很清楚是你們的專業，我還是拜託教育的部分一定還是要有個指標，指標不是我們要做什麼教育，拜託你們從受眾倒推，也就是教育年輕族群、機車族是什麼樣的教育方式，掛紅布條保證沒辦法達成。第二個、這些受眾，比如大車司機，至於用什麼概念，我建議你們要從受眾反推；另一個是從媒介的工具反推，這個預算有多少是透過網路出去的，有多少是透過電視出去的，當然剩下傳統的部分還是要給他慢慢地理解。我講真的，這個一定要有指標，不然你叫他回報也沒意義，好不好？你們可以接受這個建議嗎？好。針對第 5 目，我們還是一樣凍結 10%，具體提出你們要怎麼樣瞭解這個經費推動的效果跟效率。作以下宣告：第 54 案至第 68 案決議凍結十分之一，提供書面報告，始得動支，各位有沒有其他意見或補充意見？

陳委員椒華：沒有。剛剛第 49 案，交通部有跟我做書面的修正，告知一下，是不是要唸？

主席：第 49 案要撤案嗎？

陳委員椒華：沒有，是書面修正，然後我同意。

主席：委員提案如有文字調整，請提供議事人員俾利事後處理、記錄。

接下來處理第 6 目，提案是第 69 案至第 77 案。首先請李昆澤委員代表洪申翰委員發言。

李委員昆澤：第 69 案至第 74 案主要還是有關船員的勞動權利，這個部分請交通部說明一下。

主席：待會一起說明，好不好？好。

接下來處理第 76 案及第 77 案。請陳椒華委員發言。

陳委員椒華：第 76 案是針對船員的福利，依船員法相關規定，針對他們退休金的計價爭議，目前還是沒有解決，拜託交通部趕快邀集相關單位，為已經抗爭兩年多的這些老船員解決應該得到的退休金問題。另外，這個提案也要求針對相關法規及增訂不定期契約範本，請航港局邀集勞動部來討論。

第 77 案是針對海洋噪音，即風機水下噪音的影響，因為目前國內白海豚數量減少而且很多都有皮膚病，交通部有給我一個修正，要協調海洋委員會海保署規劃辦理白海豚監測調查，持續

推動海洋保育法立法作業，適時依法劃設海洋庇護區，另請航港局蒐集、研究國際海事組織通過並公布施行的白海豚及相關海洋生物保育規範，且要在離岸風電航安相關會議中多多宣導，在管理海域的部分應該多加強相關保育作業。這個要提書面報告，也是凍結 500 萬元。

主席：請交通部說明。

葉局長協隆：有關洪申翰委員所提第 69 案至第 74 案，以及陳椒華委員所提第 76 案，都是有關船員定期與不定期契約的勞動權益。依照國際海事勞工公約，契約的型態有三種，分別為定期、不定期及一次性契約，目前航港局已經公布了定期契約，針對不定期部分，也已經委託相關單位完成草案研擬，預計今年年底前會邀集相關單位進行草案研商，後續也會辦理公告程序，所以針對第 69 案到第 74 案，以及陳委員提案第 76 案，原則上我們都會照委員提案辦理，但有關文字修正部分，我們都有跟委員報告過，已達成共識，同時委員也都簽名了，我們是不是可以提供確切修正文字給議事人員，然後列入紀錄？

另外，第 77 案陳委員提到白海豚保育部分，這個部分我們會遵照委員意見，協調海委會海保署持續辦理相關動態監測調查、蒐集相關國際海事組織規範，以及辦理相關宣導作業。有關文字修正部分，也跟委員報告過，就是剛剛委員宣讀的部分，是不是也提供給議事人員列入紀錄？

這邊要特別報告的是第 75 案洪孟楷委員的提案，請示召委，是不是容許我報告一下？

主席：可以。

葉局長協隆：航港局在 11 月 7 日到 14 日邀請國際海事組織稽核員到臺灣稽核臺灣海事管理制度，以及是否落實國際海事組織公約，這部分的稽核已順利完成，稽核員對於我們履行的成果也有一定程度的肯定，這邊要特別報告的是，國際上在 2016 年實施稽核公約後，目前全球已經實施稽核了 94 個國家，而這些稽核報告都是密件，所以委員提案要求的第二份書面報告，就是有關管考資訊透明化部分，我們建議刪除，但我們還是會遵照委員提案內容，提出整備精進規劃的書面報告。

另外，建議能夠免予減列預算，因為這個基本行政工作維持都是辦理航政業務的相關基本工作，我們已經都核實編列，其他有關文字修正部分，我就不耽誤大家時間報告，但也懇請委員能夠支持。以上報告。

主席：請陳雪生委員發言。

陳委員雪生：我要針對第 75 案洪孟楷委員的提案發言。我想航政港政業務管理已經行之有年，歷年我們對這個部分的業務費都沒有刪減過，所以建議預算刪減的部分就不要了，我也會跟洪孟楷委員協調。

其次，我們同意行政部門的建議，將提案內容「限期於一個月」改為「限期於三個月」。

另外，剛才葉局長提到有關受國際海事組織稽核後待改善事項之管考資訊透明化問題，因為他們有他們的機密，所以建議將倒數第二行「與『受國際海事組織（IMO）稽核後待改善事項之管考資訊透明化』」這幾個字劃掉，然後將「專案」改為「書面」，請委員大家決定。

主席：謝謝陳雪生委員。

針對第 6 目航政港政業務管理及執行部分，剛剛委員跟交通部都已經發言、說明完畢，我想這個不能砍十分之一，因為沒有委員提到這麼多，我們還是要遵照委員意見。提案刪減最多的是洪孟楷委員，但因為他沒有來，我們尊重陳雪生委員的意見，不予刪減，採預算凍結。委員提案凍結最多的是洪孟楷委員的二十分之三，這個數字滿特別的，應該有什麼意義……

陳委員雪生：凍結 500 萬元，好不好？

主席：1,000 萬元，好不好？

陳委員雪生：500 萬啦！

主席：沒差啦！

陳委員雪生：航港局滿辛苦的，我幫他們講個話。

主席：好，尊重陳雪生委員的意見。

陳委員雪生：我也是連署人之一，如果你不同意，我就撤簽。

主席：陳椒華委員的提案也是凍結 500 萬元。好，第 6 目凍結 500 萬元，各位委員有沒有意見？

陳委員椒華：對，請航港局這邊要落實，趕快執行，尤其是剛剛提到的內容。謝謝。

主席：第 69 案到第 77 案凍結 500 萬元，三個月內提供書面報告，始得動支。請問各位委員，有沒有其他意見？

陳委員雪生：同意。

主席：好，謝謝。委員的提案如果有文字調整，一定要有委員簽名，簽名之後，提供議事人員處理。

接下來進行第 7 目第 1 節。

處理第 78 案到第 97 案。

請陳椒華委員發言。

陳委員椒華：第 78 案是邱臣遠委員提案，他答應改為主決議。

第 85 案是針對臺鐵 EMU3000 型車輛，目前駕駛員反映有碰到車輪空轉、低速 overshooting、低速進站停車有異音等情形，請交通部確實督導臺鐵辦理測試、驗收及品管作業，爰提案凍結 8,000 萬元。

第 91 案也是本席提案，提案凍結臺鐵預算 10%，請遵照相關內容辦理。

第 92 案是邱臣遠委員提案，要求凍結 2 億元，請說明。

再來是第 95 案針對臺鐵軌道安全部分，我們知道氣候變遷，有時熱、冷溫度變化差異性很大，請加強安全管理及風險管理等相關作業，並強化標準作業程序，本案要求凍結 10%。

第 96 案是邱臣遠委員提案，要求凍結 5,000 萬元，請說明。以上。

主席：請陳素月委員發言。

陳委員素月：本席的提案是第 79 案，我連同許智傑委員及賴品妤委員的第 82 案、林俊憲委員的第 83 案、許智傑委員及賴品妤委員的第 89 案一併說明。

臺鐵局明年度預算編列 193 億 2,187 萬 6,000 元，相較 111 年度的預算 175 億 2,636 萬 4,000 元，增加了 17 億 9,551 萬 2,000 元，主要的重點支出當然是在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、臺鐵軌道結構安全提升計畫等等，我們都知道臺鐵是我們很重要的一個交通運輸系統，鐵道安全非常重要，最近幾年來，我們看到鐵道發生了幾起重大事故，行車異常事故也是層出不窮，今年 9 月在我們彰化縣內，就是在花壇跟大村路段發生很嚴重的誤點事故，針對這個事故，我們也發現很多老舊設備未更新的狀況，也看得出來這個部分的執行效率，我們覺得是效率不彰，還有包括賴品妤委員、許智傑委員都針對行車安全的部分提出關心，包括城際電聯車的問題或者是行車事故的部分，我們的重點就是希望交通部督促臺鐵局進行通盤的檢討跟具體改善措施。我們提出凍結案，我的部分是建議凍結 5,000 萬元；第 82 案的部分，許智傑是主張凍結十分之一；還有第 83 案，林俊憲委員的部分也是主張要凍結預算的十分之一；第 89 案許智傑跟賴品妤的部分，也是主張凍結十分之一，等交通部提出改善計畫之後始得動支，謝謝。

主席：接下來第 81 案、第 88 案、第 94 案是李昆澤委員的提案，有沒有要補充說明？

李委員昆澤：謝謝召委。有關我的提案，分別是第 81 案、第 88 案、第 94 案。第 81 案是有關「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，預算編列 94 億 2,128 萬餘元，我看臺鐵的相關統計，新購車輛以 EMU3000 為例，到現在已經發生 14 起故障狀況，這會影響列車的營運，以及是否影響行車安全，這是最在意的事情，我認為臺鐵局應該要加強跟原廠的溝通，落實相關的新車保固以及保障列車的安全，並且要去瞭解這 14 起故障的原因，是不是有系統性的問題，爰凍結 10%，一個月內提出書面報告並解凍。第 88 案是有關「鐵路行車安全改善六年計畫」，預算編列 26 億 7,300 萬元，我看臺鐵局在 111 年度 1 至 9 月其實發生了 465 起行車事故或事件，行車安全部分還是有大幅改善空間，應該要加強相關檢討，也是凍結 10%，一個月提出相關的書面報告之後解凍。第 94 案是關於「臺鐵軌道結構安全提升計畫」，預算編列是 13 億 5,700 萬元，我看臺鐵的事故統計資料，今年度還是有發生一些鋼軌沉陷的狀況，也發生鋼軌抽換工程影響行車安全的情形，交通部要督促臺鐵局進行相關改善，凍結 10%，一個月提出相關的書面報告。我也請杜局長針對我剛才所提的第 81 案，有關 EMU3000 的故障狀況簡單地做個說明，以及六年行車安全改善計畫，1 至 9 月還是發生這麼多行車事故，你也要說明改善的狀況以及這些事故的說明，也針對軌道結構安全，就是鋼軌沉陷的狀況，或是鋼軌抽換工程影響行車的情形說明一下。

主席：剛剛委員都發表意見了，我個人的提案是第 84 案，一樣是很多委員提過的，就是臺鐵整體購置跟汰換車輛計畫，我們看到臺鐵過去陸續，包括今年，城際列車跟區間列車都逐步交車，有些已經上路了，我們也發覺不管是在測試期間、營運期間，交車之後都發生一些問題，所以第一個要研究一下這些問題是不是應該事前就知道，不管是驗收、測試，如果有一些該發現未發現，我就覺得是不應該；有些確實是在營運中的一些問題，當然只能事後去做改善，有沒有牽扯到品質的問題，甚至有些減價的問題，這個部分都要去考量。另外，車子的椅子是來臺灣再做，還是日、韓先幫你裝好？直接做好喔？我們委員坐高鐵的車很有人體工學，坐到高雄大概一個多小時可以睡著，有一種刑罰是要坐在板子上一天，你們臺鐵很狠你知道嗎？我是講我自己，不是開玩笑，因為可能要十幾年這麼久才有機會換一批新車，看到那個流線的車頭真的

是覺得很漂亮，請問那是叫騰雲號嗎？

杜局長微：對，就是我們統稱的 EMU3000。

主席：就商務艙嘛！是不是？

杜局長微：商務艙是騰雲座艙。

主席：我跟你講，難得我兒子提議說一輩子好歹要坐一次騰雲座艙，真的去坐完之後，一輩子就坐這一次就好，坐到臺東的時間比高鐵還長，你們對於這種城際列車，我是不知道是不是我個人的關係，椅子的高度不對，前面也不像高鐵有板子可以踩，所以腳就必須要撐在這裡，然後椅子的靠背沒有人體工學，就兩塊平面的板子這樣靠，我坦白講，人體工學發展 20 年，被你臺鐵歸零了，這一次我覺得很可怕，我是覺得你們真的自己去坐一坐，三個多小時真的是不行，我不知道可不可以改善？我覺得再來的車，尤其是城際列車，區間就算了，30 分鐘下車不用睡著，我真的是這樣建議，所以我覺得你們要做一個說明，到底怎麼回事？我也是提案凍結 10%。

針對第 7 目第 1 節的部分，臺鐵是不是要做個綜合說明？

杜局長微：跟召委及各位委員報告，剛剛委員有提到的幾項，包括號誌的檢視改進，還有對於整個鐵路行車安全的改善，另外就是包括新購車輛的驗收或者接車的改進，我想我們臺鐵路局都會再努力精進。剛剛李昆澤委員有提到，就是新的 EMU3000 型發現 14 起比較會影響行車的故障，因為基本上 EMU3000 型的行車系統是有連結的，所以安全倒是沒有影響到，但是有影響到它的行駛，這個部分我特別說明一下，EMU3000 到現在我們都還沒有跟廠商辦驗收，就是要求它要把所有的問題釐清楚，我們確認它改善以後才會辦驗收，這一點我們現在正在進行。

剛剛魯召委提到座椅，的確座椅也是有相當的反映，這個部分我們現在已經在變更契約、在做改善，因為契約原規定，我們是要求它一定要百分之百防火材質，有很多的規定，但是現在它的舒適性要提升的話，我們必須再去做一點契約變更，現在正在辦，我們會改善。

另外，剛剛李委員提到今年 1 月到 9 月的事故及事件，比照去年同期我們是有進步的，重大事故從 5 件降到 1 件；一般事故從 34 件降到 32 件；事件降更多，降了 43 件，我們應該還有更大的改善空間，這部分我們會努力進行。這次整個第 7 目第 1 節的 3 項主計畫都攸關安全改革很重要的項目，所以我懇請各位委員，第一個不要刪減；第二個，是不是這 3 項主計畫可以凍結 10%？也就是十分之一，讓我們提書面，始得動支，懇請各位委員用這個方式來處理。這 3 個主計畫凍結十分之一，其實就已經包含第 78 案及第 79 案，所以我做這個建議，看看委員能不能支持？

主席：跟杜局長做個說明，我還有提第 90 案，也就是「臺灣鐵路管理局—鐵路行車安全改善六年計畫」，因為你馬上就要民營化了，我們也不太清楚民營化之後，這個計畫到底是誰在執行？今年大概是我們最後一次用這種模式審你的預算，未來跟交通委員會的連結性還是有，但可能沒有這麼強，你有很多計畫，第一方面需要很多錢，第二方面是跨年度的計畫，但公司化之後到底要怎麼做、怎麼監督？我覺得這都是你們提書面報告的時候要觸碰的議題。

針對第 7 目第 1 節，我們來做處理。只有趙正宇委員提刪除，趙正宇委員應該沒意見，我們就凍結 10%，對於所有委員提案的相關議題，請提供書面報告。我們就正式作以下決議：第 78

案到第 97 案凍結十分之一，在一個月以內提供書面報告，始得動支。各位委員有沒有意見？有沒有其他意見？沒有反對意見，那就通過。

處理第 7 目第 2 節，第 98 案到第 101 案。4 位提案委員都不在，針對這 4 位委員的提案，交通部要不要說明？同不同意刪減？你是林局長還是林董事長？你是什麼身分？

林局長國顯：委員，我代表一下董事長。

主席：好。

林局長國顯：我跟委員及委員會報告，這案子是有關行政院同意增資桃機公司，主要原因就是過去三年的疫情期間桃機都沒有收入，除了紓困以外，前年虧 20 億元、去年 39 億元，今年大概也要二、三十億元。第二個，我們同步順利推動第三航廈跟第三跑道，這兩個案子大概要一千四百多億元，因為順利進行，所以錢也要一直出去。第三個是桃機的資本額只有 248 億元，到今年年底為止，我們已經借 200 億元周轉，跟行政院報告後，院裡同意分 4 年協助增資給桃機公司，明年是第一年增資 150 億元來協助桃機擴大資本額，所以是不是請委員支持？否則這家公司大概也是資不抵債、不好處理，以上報告。

主席：范總經理要補充報告嗎？

林局長國顯：如果委員同意的話，我建議不要減列，我們以一個月內提書面報告的方式向各位委員說明。

主席：請陳雪生委員發言。

陳委員雪生：第 98 案同意不要減列，凍結 10%，限期兩個月，好不好？然後提書面報告，局長可以嗎？

林局長國顯：是，謝謝委員。

陳委員雪生：這樣可以嗎？

林局長國顯：可以，謝謝。

陳委員雪生：第 99 案……

林局長國顯：這 4 案是通案。

陳委員雪生：第 99 案書面報告就好了，好不好？可以嗎？

主席：那是林俊憲委員的。

陳委員雪生：誰？

主席：第 99 案是林俊憲委員提的。

陳委員雪生：林俊憲？

主席：你順便幫他處理，是不是？

陳委員雪生：我代表他，沒問題啊！

主席：好，OK。我們就通案處理一下，好不好？

針對第 7 目第 2 節，有關國際機場園區股份有限公司，我們一起處理，就凍結 10%，剛剛講一個月還是兩個月？兩個月內提供書面報告。

林局長國顯：是。

主席：順便報告一下要怎樣才不會倒掉，真的啊！你們的經費從哪裡來要稍微說明一下。

林局長國顯：是，謝謝召委還有各位委員。

主席：針對這樣的處理，各位沒有意見嘛？好。

處理第 8 目的第 102 案，陳椒華委員不在。凍結 50 萬元，提供書面報告，交通部有沒有意見？

張處長信一：照辦。

主席：沒意見，通過。

處理第 9 目第 1 節的都市大眾捷運系統建設計畫，提案為第 103 案到 105 案，2 位委員都不在，你們先說明，好不好？由誰來說明？請林司長說明一下。

林司長福山：跟召委報告，後面幾案都是有關於都市大眾捷運系統的部分，基本上包括高雄還有臺北都陸續辦理中，這都是地方上滿重要的建設，所以建議是不是參照許智傑委員的提案？也就是不要凍結，我們提書面報告來做說明，以上。

主席：好，所以你們同意凍結多少？

林司長福山：建議召委不要凍結，因為這部分都是在……

主席：不要凍結喔？

林司長福山：因為許智傑委員對高雄捷運……

主席：不要凍結，你的報告也不會給我們啊！

林司長福山：會，我們一樣……

主席：不可能啊！

林司長福山：會、會、會。

主席：我不相信。

請李昆澤委員發言。

李委員昆澤：就是改決議案，改決議案就好啦！

主席：10%嗎？

李委員昆澤：沒有，改成決議案，這案子就不處理了。

主席：許智傑委員 OK 的話，你代表許智傑委員改決議案。

後面第 104 案及第 105 案就凍結 10%，提供書面報告。

李委員昆澤：沒有，報告召委……

陳委員素月：他們同意不凍結啦！

主席：請說。

李委員昆澤：剛才第 103 案就改成決議案。

主席：對。

李委員昆澤：有關第 105 案的高雄輕軌執行率，其實他不太瞭解高雄目前輕軌進行的階段，他提到「第二階段工程之美術館路及大順路段前因民眾抗爭停工」，他不清楚現在已經通車了呢！我們的「龍貓隧道」就是這一段，就是美術館到大順路這段，現在搭乘的人非常多，所以並沒有

執行進度延誤的問題，都已經通車了！所以這案就不要凍結了。

主席：第 105 案我們尊重在地交通委員更新的說明，這一案不予凍結。但是第 104 案呢？第 104 案到底提案有沒有……

林司長福山：跟委員報告，信義線東延這部分，之前跟臺北市政府瞭解，確實是之前潛盾機推進有一些受阻，但是目前正在做一個專改。其實這也是地方捷運一個滿重要的工程，所以還是建議有關地方捷運的部分是不是都可以讓我們提書面報告來補充說明，不要予以凍結？以上。

主席：好，地方建設的推動是大家共同的目標，第 103 案到第 105 案是不是統統改成主決議案，提供書面報告？各位委員沒有其他意見嘛？

陳委員雪生：沒意見。

主席：好，那就按照這個決議通過。

接下來，處理第 10 目第 106 案到第 109 案，主要是偏遠地區交通建設的部分，陳雪生委員要不要發言？不用喔？

陳委員雪生：不用。

主席：好，我提的第 109 案是針對你們所提的「遊艇泊區整體發展計畫」，我最主要是要提示，在我們問你們的時候，你們好像對於現在地方政府的預算要怎麼樣分配還不清楚，後續你們通過預算到底要補助到哪裡去？如果是沒有碼頭的，甚至是沒有遊艇、碼頭的，是不會補助嗎？到底你們現在有沒有直接說有哪幾個直轄市或縣市可以補助？相關補助的要點為何？你們有沒有去做一個整體規劃，然後去盤點情況如何？所以我這個案子是提凍結，希望你們提供比較具體的規劃。陳椒華委員也不在，請交通部統一說明一下。

葉局長協隆：報告召委，有關「遊艇泊區整體發展計畫」的部分，剛剛召委所垂詢的問題，我們已經訂定了相關的補助要點，也會會同漁業署會銜發布，後續我們會照委員提示的方向做好規劃。我們這邊的修正建議是，委員提案的「專案報告」是不是可以改成「書面報告」，刪除「經同意」的文字？我們會儘快地提出書面報告，並會同漁業署來積極推動。

主席：好，這個部分馬祖有沒有補助到？

葉局長協隆：馬祖一樣可以循這個……

主席：什麼可以！表示沒有就對了？

葉局長協隆：我們沒有說馬祖不行，可以補助。

主席：請陳雪生委員發言。

陳委員雪生：跟召委還有葉局長報告，部長，你那個遊艇及偏遠地區的預算我都很贊成，我看了這個提案就覺得很爽，但不是每一個縣市都有遊艇、碼頭。馬祖那邊也可以規劃遊艇、碼頭，因為預算已經編了嘛！你們那些預算用不完的話，移到馬祖來做，好不好？這可以嗎？要不要加點意見進去？

葉局長協隆：跟陳委員報告，連江縣政府可以依照我剛剛報告的補助要點來向本局申請規劃的費用，我們會依照規劃的成果，經過審議的機制來給予補助。

陳委員雪生：好，部長，你同意喔？

主席：規劃費用喔？

陳委員雪生：對，謝謝。

主席：針對第 10 目，作以下決議：第 106 案到第 109 案凍結 500 萬元，二個月內提供書面報告始得動支，可以嗎？

葉局長協隆：可以，謝謝委員。

主席：各位委員有沒有不同意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：好，第 10 目我們就按剛剛的決議通過。

接下來處理決議案，第 110 案到第 156 案。

張處長信一：委員，我來說明一下。

主席：你要說明剛剛的嗎？

張處長信一：我們的每一個案子，我照這個順序說明。

主席：好，那我們是逐步……

現在是哪一個案子？大家先翻到那邊。

張處長信一：第 110 案。

主席：好，處理第 110 案。

張處長信一：第 110 案我們建議把「一個月」修正成「三個月」，不曉得可不可以？就是時間上給我們一點時間。

主席：改「三個月」，好，修正後通過。

處理第 111 案。

張處長信一：第 111 案也是一樣，「一個月」要改成「三個月」。

主席：好，一樣，書面報告改成「三個月內」。

處理第 112 案。

張處長信一：也是「一個月」改成「三個月」。

主席：好，一樣，改「三個月」，修正後通過。

處理第 113 案。

張處長信一：第 113 案倒數第三行的「要求」是不是可以改為「研議」，然後「應」提供的「應」刪掉。

主席：你說「要求」要改什麼？「研議」喔。

張處長信一：就是「研議騰雲座艙票價提供花東鄉親相關優惠措施」。

主席：好，有沒有意見？沒有意見，修正後通過。

處理第 114 案。

張處長信一：第 114 案也是「一個月」要改成「三個月」，然後「檢討報告」前面加「書面」兩個字。

主席：好，有沒有意見？好，修正後通過。

處理第 115 案。

張處長信一：第 115 案倒數第二行的「提出」改為「研議」兩個字，即「研議相關具體改善方案」。

主席：好，修正後通過。

處理第 116 案。

張處長信一：第 116 案也是「一個月」要改成「三個月」。

主席：好，修正後通過。

處理第 117 案。

張處長信一：一樣是要把「定期」改為「三個月內」。

主席：好，修正後通過。

處理第 118 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：好，照案通過。

處理第 119 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 120 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 121 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：通過。

處理第 122 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：通過。

處理第 123 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 124 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 125 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 126 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 127 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 128 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 129 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：再看一下是不是？

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 129 案嘛？你翻到第幾案？

張處長信一：對，我現在翻到第 130 案了。

主席：我們現在是在處理哪一案？

張處長信一：第 129 案。

主席：這樣唸得很順耶！劈里啪啦唸完，到底哪一案啊？現在是哪一案？

張處長信一：第 129 案。

主席：第 129 案？

張處長信一：遵照辦理。

主席：好，第 129 案照案通過。

處理第 130 案。

張處長信一：「一個月」改「三個月」。

主席：好，「一個月」改「三個月」，昆澤委員有沒有意見？你的提案。

李委員昆澤：可以。

主席：好，修正後通過。

處理第 131 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 132 案。

張處長信一：第 132 案倒數第四行「故建議交通部」後面加 3 個字「航港局」，然後盤點「各項」改為「該四項」。

主席：大家有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：好，第 132 案修正後通過。

處理第 133 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：好，照案通過。

處理第 134 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：第 134 案照案通過。

處理第 135 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 136 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 137 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 138 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 139 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 140 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 141 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。我這樣唸會不會太快？太快要講一下喔，怕大家會跟不上。

現在第幾案了？

張處長信一：第 141 案結束了。

主席：照案通過嗎？

張處長信一：是，照案通過。

主席：好，照案通過。

處理第 142 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 143 案。

張處長信一：第 143 案已經跟陳椒華委員報告過，有照她簽過名的文字修改，她修改的部分是在倒數第四行「針對交通部主管與補助地方政府之道路建設進行生物熱點調查，交通部主管道路建設，編入年度預算進行改善。並將盤點情形、執行成果於交通部所屬機關網站公告。另補助地方道路建設部分，亦於審議地方政府提出之道路改善計畫時建議地方政府將相關措施納入推動」。

主席：好，這有跟陳椒華委員溝通過了喔？

張處長信一：是，她有簽過名了。

主席：好，第 143 案修正後通過。

處理第 144 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 145 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 146 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 147 案。

張處長信一：第 147 案倒數第三行的「一個月」要改成「三個月」，然後委員會之後的「提供『道路交通秩序與交通安全改進方案』計畫，並」這幾個字建議刪除，因為它後面已直接就「路口行人安全之情形」提供精進改善了，所以不需要再寫那個方案計畫的名稱。

主席：好，各位委員有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：好，修正後通過。

處理第 148 案。

張處長信一：第 148 案文字有做一點修正，倒數第 3 行「必須從 112 年 1 月便推動實施之外，另需」這幾個字刪掉，然後「一個月」改「三個月」，「專案報告」改為「書面報告」。

主席：各位委員有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：第 148 案修正後通過。

處理第 149 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 150 案。

張處長信一：第 150 案文字做一點修正，「一個月內」改「三個月」內，然後「向立法院交通委員會提交」，文字最後加上「書面報告」。

主席：各位委員有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：我們修正後通過。

處理第 151 案。

張處長信一：第 151 案「一個月」改「兩個月」。

主席：好，修正後通過。

處理第 152 案。

張處長信一：第 152 案倒數第 3 行修改成：「限期於一年內完成『道路交通管理處罰條例違規行為樣態例示建置作業』」，等於把「之靜態與動態公開」的字眼刪掉。

主席：各位委員有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：好，第 152 案修正後通過。

處理第 153 案。

張處長信一：第 153 案倒數第 3 行「於 6 個月內研議修正『交通部道路交通安全督導委員會設置要點』」，後面「修正作業……增訂 3 名」的部分，改為「評估是否得增加民間團體代表委員」。

主席：針對交通部所提的修正，各位委員有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：沒有意見的話，修正後通過。

處理第 154 案。

張處長信一：遵照辦理。

主席：照案通過。

處理第 155 案。

張處長信一：第 155 案倒數第 2 行，修正為「『民眾對我國道路交通安全改善感受程度調查』，並送書面報告至立法院交通委員會。」

主席：各位委員有沒有意見？

張處長信一：然後「每半年」的「半」刪掉，也就是「每年」。

主席：好，沒有意見的話，修正後通過。

處理第 156 案。

張處長信一：第 156 案把「一個月」改為「三個月」，然後最後倒數第 2 行「偏遠地區交通建設計畫」之後的文字改為「執行進度檢討及策進作為書面報告。」

主席：委員有沒有意見？

陳委員雪生：沒有。

主席：好，修正後通過。

（協商結束）

主席：協商完成，作以下宣告：第一、今日協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議，列入紀錄。第二、委員要求提供書面報告及相關資料，請交通部儘速以書面答復。第三、如有委員對於提案補簽，列入紀錄並刊登公報。

針對本日會議作以下決議：第一、本日預算審查結果暫照列或照協商結論通過。第二、本日通過之決議，文字授權主席及議事人員調整。第三、112 年度交通部單位預算審查完畢。

現在休息。星期三上午 9 時繼續開會，謝謝大家。

休息（11 時 54 分）

立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 10 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 111 年 11 月 30 日（星期三）9 時至 13 時 4 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 魯委員明哲

繼續開會

主席：現在繼續開會。

進行今日議程。

邀請交通部部長就「交通部所屬事業機構、轉投資單位之營運績效、升級轉型及多元創新服務」進行專題報告，並備質詢。

討 論 事 項

一、審查 112 年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算。

二、審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管中華郵政股份有限公司營業預算。

主席：本日進行「交通部所屬事業機構、轉投資單位之營運績效、升級轉型及多元創新服務」之專題報告，及交通部觀光局及所屬、中華郵政股份有限公司預算審查。

請交通部王部長報告。

王部長國材：主席、各位委員、各位女士、先生。今天應邀列席交通委員會，就本部所屬事業機構及轉投資單位之營運績效、升級轉型及多元創新服務、112 年度本部觀光局單位預算及中華郵政股份有限公司營業預算編列情形提出報告，深感榮幸。

本部轄管事業機構及轉投資單位共計 10 家，業務經營範圍除陸、海、空交通業務外，並涵蓋郵政電信等領域，與民眾日常生活息息相關，同時也是維持社會運作及促進經濟發展的重要基礎。近兩年來在疫情、全球原物料上漲等不利條件下，承蒙大院各位委員的支持，以及各公司相關同仁的努力，各事業機構及轉投資單位持續提供民眾優質、便捷、安全之交通服務。未來各機構及單位將秉持公司治理精神，致力推動升級轉型及多元創新服務，以達成業務發展及永續經營目標。

觀光局 112 年單位預算部分，疫情衝擊全球觀光已逾兩年，觀光局近期配合行政院政策，啟動新一波「悠遊國旅補助計畫」銜接國境開放，以「持續提振國旅、布局衝刺國際」為重點；積極整備觀光環境基礎建設與服務，強化十三個國家風景區及地方重要觀光景點特色及品質，並辦理「體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫」補助地方政府旅遊環境整備與優化；精進觀光產業創新服務與轉型。

郵政公司 112 年營業預算部分，郵政公司因應時代需求，透過數位科技提升服務品質與效率，推展全年無休「i 郵箱」服務，開發跨境、社群微型電商物流及國內包裹配送商機；強化網路郵局及 e 動郵局功能，開發多元電子支付、數位帳戶等，整合虛實金融服務；加強全齡壽險服務，

推動網路投保、微型保單及中長年期及保障型壽險商品。公司積極主動關懷獨居長者、協助青農小農，帶動地方創生推展公益，持續深耕節能綠色環保，善盡社會責任。

謹作以上簡要說明，詳細內容請容許由本部會計處張處長、觀光局張局長及郵政公司吳董事長向各位進一步報告。敬請各位委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：請交通部會計處張處長報告。

張處長信一：主席、各位委員、各位女士、先生。以下謹就本部主管四家國營事業及六家轉投資單位 108 年至 110 年之經營現況及未來展望重點摘要口頭說明如下。

在四家國營事業部分，因為疫情因素，桃園機場自 109 年起轉盈為虧，臺鐵局則持續虧損擴大，而臺灣港務公司及中華郵政公司均能達成預算盈餘目標，詳細情形請參閱書面報告。至於更詳細內容，於國營事業預算審查時，再做進一步報告。以下謹就升級創新重點說明如下。

壹、四家國營事業部分

一、桃園國際機場股份有限公司

以成為「東亞樞紐機場」為目標，透過「高效·轉運節點」、「服務·營運中心」、「永續·安全空港」、「前瞻·智慧機場」、「活力·機場城市」等策略予以落實。

二、臺灣港務公司

以打造安全、效率、品質、智慧與永續兼具之現代化港口，並持續推動港埠建設，充實港口設施服務水準及強化商港國際競爭力，並辦理「Trans-SMART 2.0+升級計畫」，以「佈建港區智慧基礎設備」、「強化增值營運數據匯流分析」、「開放場域提供應用新興科技場域試驗」等 3 大發展策略，帶動臺灣港群轉型與升級，營造優質港口發展環境。

三、中華郵政股份有限公司

發展智慧物流及數位金融，提供普遍優質且符合永續再利用之郵政服務為目標，並透過推動「郵政物流園區建置計畫」，開辦數位存款帳戶，網路投保壽險服務等，以優化使用者體驗來擴增客源。

四、臺灣鐵路管理局

以零重大行車事故、成為美好生活服務連結的提供者為目標，透過跨域整合智慧行動服務，以及數位轉型等策略，邁向智慧鐵道，提升運輸能源效率。

貳、六家轉投資事業部分

一、陽明海運股份有限公司

本部持股 13.39%，因疫情發展自 109 年度起，轉虧為盈，未來將因應國際環保法規之發展趨勢，以提升公司船隊競爭力為目標，並透過船舶優化改善工程，與數位化貨櫃航運聯盟合作，以建立高效率之標準化及數位化全球航運架構。

二、臺灣航業股份有限公司

本部持股比例 26.46%，目前仍持續獲利，未來將保持團隊競爭力，在符合國際環保規定下，伺機擴充散裝船隊，以達經濟規模，並協助政府辦理汰換臺華輪，新造澎湖輪計畫，預訂 112 年 8 月正式營運，帶給旅客全新航程體驗。

三、桃園航勤股份有限公司

本部持股比例 45%，受疫情影響，曾於 109 年產生虧損，但其餘年度仍有獲利。未來將朝全規模地勤代理公司發展，維持航空地勤業領導地位，承接亞洲航空集團、香港大灣區航空之運務代理，並擴大地勤電動化裝備之規模，發揮節能減碳功效，期能提升作業能量。

四、中華電信股份有限公司

本部持股比例 35.29%，仍持續成長獲利，未來將以智慧生活的領導者、數位經濟的賦能者為目標，透過打造無可匹敵之最佳客戶體驗，洞察客戶需求，提供科技解方，並做好策略性成本管控，實現精實營運。同時升級基礎能力，使網路、技術與人才到位。另輔以 5G、數位孿生、人工智慧、大數據、創新商業模式，協助國內各產業生產力、競爭力升級。

五、台灣高速鐵路股份有限公司

本部持股比例 43%，受疫情影響雖然有獲利，仍呈現下滑狀態，未來將以引領進步、創造美好的生活平台為願景，從運輸、科技、在地及關懷等四個軸向所發展之執行計畫，並配合政府防疫新生活運動，規劃「台灣高鐵旅運振興方案」等系列活動，予以落實。

六、臺北大眾捷運股份有限公司

本部持股比例 17.14%，受疫情影響，雖有獲利，仍呈現下滑狀態。為因應後疫情時代宅經濟崛起及數位科技迅速發展，臺北捷運以「智慧營運」與「數位創新」為未來重要推動主軸。同時運用 New METRO 軌道經濟學嶄新理念，Model 創新商業模式、E-commerce 電子商務、Technology 數位科技、Real estate 物業發展、Opportunities 挖掘商機，積極推動創新事業及跨域合作，尋求經營模式的轉型與突破，提供更多元創新的服務。

以上報告，敬請各位委員惠予支持與指教，謝謝！

主席：請交通部觀光局張局長報告。

張局長錫聰：主席、各位委員、各位女士、先生。今天應邀列席貴委員會，就本局暨所屬 112 年度重要業務計畫及預算編列提出報告，深感榮幸。首先，對於各位委員平日的支持與指教，使得本局各項業務能順利推展，表示感謝。

以下，謹就本局暨所屬以前年度預算執行情形與 112 年度重要業務計畫、預算編列情形，向貴委員會提出簡要報告。

壹、110 年度與 111 年度截至 10 月份止預算執行情形

一、110 年度預算執行情形

(一)歲入預算數 4,594 萬 9 千元，決算數 3,927 萬 8 千元，較預算數減少 667 萬 1 千元，執行率 85.48%，主要係旅行業、從業人員等違規行政罰鍰減少所致。

(二)歲出預算數 47 億 872 萬 5 千元，決算數 46 億 4,355 萬元，執行率 98.62%。

二、111 年度截至 10 月份止預算執行情形

(一)歲入預算數 4,919 萬 6 千元，截至 10 月份止，預算分配數 3,638 萬 9 千元，實收數 2,366 萬 3 千元，執行率 65.03%，主要係罰金罰鍰、一般賠償收入及廢舊物資售價收入較預期少所致。

(二)歲出預算數 45 億 4,059 萬 3 千元，截至 10 月份止，預算分配數 35 億 376 萬 3 千元，執行數 32 億 7,865 萬 9 千元，執行率 93.58%。

貳、112 年度施政計畫重點

※Tourism2025—臺灣觀光邁向 2025 方案（110-114 年）

本局以「Taiwan Tourism 2030 臺灣觀光政策白皮書」研擬過程所凝聚的共識基礎，持續推動行政院核定之「Tourism 2025—臺灣觀光邁向 2025 方案（110-114 年）」，以打造魅力景點、整備主題旅遊、優化產業環境、推展數位體驗、廣拓觀光客源為五大施政主軸，並因應疫情變化調整策略布局，以「持續提振國旅、布局衝刺國際」為重點，穩健國旅體質，做為發展國際觀光的基礎，並積極掌握國際旅遊趨勢及觀光市場變化，即時調整政策布局及作為，逐步打造臺灣成為亞洲重要旅遊目的地。公務預算著重在推動基礎觀光業務及國家風景區開發與管理，重點如次：

一、觀光業務

（一）觀光國際事務

推動參加各項國際組織，持續駐外機構及業務聯繫協調、會議及展覽之參加與聯繫協調、加強對目標市場觀光宣傳與推廣等業務。

（二）觀光業務調查與規劃

1. 辦理觀光資料蒐集統計、旅客消費及動向調查等業務。藉由來臺旅客消費及動向調查了解來臺旅客消費狀況、消費喜好及估算我國觀光收入，並提供中央銀行、世界經濟論壇（WEF）、世界觀光組織（UNWTO）等單位。

2. 編製臺灣觀光衛星帳，了解整體觀光活動對臺灣經濟的貢獻度與重要性、對於觀光及相關產業的影響及不同類型旅客（入境旅客、出境旅客及國內旅客）所創造的經濟貢獻，做為政策資源投入之參考。

（三）觀光資源保育與開發

辦理國家風景區經營管理、公共建設推展等業務，如辦理國家風景區評鑑作業及規劃審議、國家風景區及溫泉區經營管理督導考核、協助套裝旅遊線經營管理等業務。

（四）觀光業務管理與服務及從業人員訓練

1. 辦理旅行業管理制度及相關法規之研修與精進：

（1）輔導旅行業公協會辦理其所屬會員法規修正說明會，以廣泛收集旅行業者意見進行相關法規修正之參考。

（2）委託專業單位進行旅行業相關調查案，以求精進旅行業管理制度相關規範。

2. 團體旅遊品質之提升及旅遊安全之維護：

（1）辦理旅遊消費者保護之相關糾紛調處講習等並向旅行業者進行觀光相關法規宣導。

（2）為落實維護旅遊安全及品質，本局採定期、不定期於各路段景點執行旅遊團體稽查工作。

3. 輔導旅行業經營與領隊及導遊人員之管理：

（1）辦理旅行業從業人員、導遊、領隊、稀少語別旅遊輔助人員等訓練。

（2）辦理觀光產業中高階人員培訓。

（五）國民旅遊事業管理與推廣

1. 觀光遊樂業設立、觀光地區指定公告作業、執照及專用標識核(換)發,興辦觀光遊樂業事業計畫之審查及辦理年度督導考核競賽,提升整體觀光遊樂業品質及營造優質競爭力。

2. 蒐集國內景點、民宿等資訊,提供國內外旅客各項旅遊諮詢,辦理 I-center 旅遊服務體系所屬各層級服務據點之提升服務品質及品牌化作業等相關工作,增進整體旅遊服務諮詢品質。

(六)旅館及民宿之管理與輔導

1. 辦理觀光旅館業之投資、籌設、變更、檢查及消費糾紛處理等：

(1) 觀光旅館業投資輔導及籌設審查：輔導業者依照「觀光旅館業管理規則」及「觀光旅館建築及設備標準」籌設觀光旅館,並邀請觀光旅館建築與經營管理專家,以及相關主管機關審查,促使新設之觀光旅館符合相關規定及當地觀光市場需求。

(2) 觀光旅館變更審查：要求籌設或營業中觀光旅館場所用途變更時申辦變更審查,促使觀光旅館服務符合「觀光旅館建築及設備標準」等相關規定。

(3) 觀光旅館相關檢查：

要求業者依照觀光旅館業管理規則及建管、消防、衛生等相關規定辦理自主檢查,促使業者符合相關規定。並邀請建管、消防、衛生等相關主管機關,以無預警方式辦理聯合檢查,督促業者隨時維護其服務設施符合規定,並提升觀光旅館服務品質。

(4) 觀光旅館消費糾紛處理：要求業者依照「消費者保護法」妥適處理消費糾紛,以保障消費者權益。

2. 督導地方政府執行旅館業及民宿管理輔導工作：辦理 22 個地方政府旅館業及民宿管理輔導績效考核業務,督促各地方政府加強相關旅宿業管理作為,並將相關考核成果公布周知,及彙整考核委員意見供地方政府參考改進,以協助地方政府落實旅宿業管理工作。

(七)旅遊服務中心

提供國內外旅客各項旅遊諮詢、通報及國民旅遊卡相關業務。

(八)執行「體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫中程計畫(108-112年)」

全面整備改善觀光遊憩硬體基礎設施及軟體服務提升,辦理「重點景區遊憩廊帶計畫」,以引導型競爭補助方式,協助地方政府進行重點式旅遊環境整備,並帶入「以軟帶硬」理念,營造重點景區遊憩廊帶,提升景區品質,塑造觀光新魅力,並鼓勵地方政府投入經費、吸引民間參與公共建設。

二、國家風景區開發與管理

(一) 本局轄管各國家風景區開發與管理：辦理 13 處國家風景區各項經常性行政工作,如辦公廳舍等建物養護、設施及機械設備養護、資訊服務、教育訓練等。

(二) 國家風景區建設計畫：配合重要觀光景點建設中程計畫(109-112年),辦理 13 處國家風景區重要國際觀光景點、國內觀光景點、經營管理建設。例如東北角管理處—龍洞灣停車場優化及周邊景觀改善、東海岸管理處—磯崎露營區及船澳護岸修復工程、花東縱谷管理處—卑南利吉資訊站公共服務設施改善、澎湖管理處—大菓葉賣店及公廁新建、馬祖管理處—東引停車場新建、北觀管理處—基隆和平島阿拉寶灣周邊景觀改善工程、參山管理處—梨山耶穌堂歷

史建築修復、日月潭管理處—伊達邵地區周邊步道改善工程、阿里山管理處—來吉文化廣場暨周邊遊憩服務設施、雲嘉南管理處—布袋遊客中心新建、西拉雅管理處—紅葉公園及中埔地區設施改善、茂林管理處—茂林遊客中心新建、大鵬灣管理處—小琉球景點環境改善等。

(三)向海致敬—海岸清潔維護計畫：配合向海致敬—海岸清潔維護計畫（109-112 年），統籌 7 個濱海型國家風景特定區範圍內共 941.5 公里環境維護清理工作，協調特定區內相關單位及當地直轄市、縣（市）政府，建立環境維護管理及共同清理機制，並以定時清、專人巡、緊急清及分級清等四個工作項目，於有限資源下求取最大效能，讓國家風景區海岸沙灘維持乾淨美觀。

參、112 年度預算編列情形

一、歲入部分

本局及所屬 112 年度歲入預算數編列 4,930 萬 1 千元，較上年度法定預算數 4,919 萬 6 千元，增加 10 萬 5 千元或 0.21%。茲按各來源別說明如下：

(一)罰款及賠償收入：3,310 萬 3 千元，主要係旅行業與其從業人員違規、非旅行業違法經營旅行業務及各國家風景區管理處取締破壞自然資源景觀等罰鍰收入，與上年度同。

(二)規費收入：308 萬 8 千元，較上年度法定預算數 298 萬 3 千元，增加 10 萬 5 千元，主要係增加受理申請國家級風景特定區範圍審查費收入所致。

(三)財產收入：305 萬 7 千元，主要係出售報廢財產等收入，與上年度同。

(四)其他收入：1,005 萬 3 千元，主要係收回以前年度補助地方政府興建遊憩設施經費之結餘款等繳庫數，與上年度同。

二、歲出部分

本局及所屬 112 年度歲出預算數編列 60 億 2,725 萬 2 千元，較上年度法定預算數 45 億 4,059 萬 3 千元，增加 14 億 8,665 萬 9 千元或 32.74%。各業務計畫編列情形如下：

(一)一般行政：9 億 2,277 萬 1 千元，主要係人員維持費及行政工作維持費等，較上年度法定預算數 8 億 8,705 萬 6 千元，增加 3,571 萬 5 千元，主要係增列調整待遇之人事費等所致。

(二)觀光業務：7 億 9,841 萬 2 千元，主要係辦理觀光國際事務、觀光業務調查與規劃、觀光資源保育與開發、觀光業務管理與服務、國民旅遊事業管理與推廣、旅館與民宿之管理與輔導及旅遊服務中心等所需之經費，較上年度法定預算數 6 億 355 萬 9 千元，增加 7,827 萬 9 千元，主要係增列補助觀光發展基金辦理體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫經費所致。

(三)國家風景區開發與管理：31 億 96 萬 9 千元，主要係 13 個管理處辦理「國家風景區建設計畫」所需經費，較上年度法定預算數 30 億 4,487 萬 8 千元，增加 5,609 萬 1 千元，主要係依照「重要觀光景點建設中程計畫（109-112 年）」分年編列數核實編列所致。

(四)交通作業基金：12 億元，為新增撥補觀光發展基金經費，主要係持續推動「Tourism2025—臺灣觀光邁向 2025 方案（110-114 年）」等相關工作事項。

(五)第一預備金：510 萬元，與上年度同。

肆、預期施政績效及結語

112 年度著重在推動基礎觀光業務及國家風景區開發與管理，透過公務預算的執行，帶動國內觀光產業轉型、強化國家風景特定區與地方之觀光建設。

本局因應疫後旅遊趨勢轉變，以「持續提振國旅、布局衝刺國際」為目標，積極掌握國際旅遊趨勢及觀光市場變化，以即時調整政策布局及各項施政作為。此外，積極整備優化觀光環境之基礎建設與服務，強化國家風景區及地方重要觀光景點特色及品質，並完善向海致敬—海岸清潔維護工作。為兼顧地方旅遊發展，辦理「體驗觀光—地方旅遊環境營造計畫」補助地方政府進行旅遊環境整備與優化工作；執行「重點景區遊憩廊帶計畫」，以引導型競爭補助地方政府，打造極具觀光吸引力及安心旅遊的觀光據點，提升觀光遊憩旅遊品質，塑造永續、優質的旅遊環境。同時，精進觀光產業創新服務與轉型，加強疫後觀光人力培訓，落實防疫旅遊安全，開創防疫及旅遊兼顧新模式，增進民眾出遊信心及消費意願，帶動國旅熱潮。

本局及所屬 112 年度預算已衡酌各項計畫優先緩急及以往年度執行績效，並配合施政需要妥適編列。敬請各位委員惠予支持與指教，謝謝。

主席：請中華郵政公司吳董事長報告。

吳董事長宏謀：主席、各位委員、各位女士、各位先生。今天應邀列席貴委員會，就本公司 112 年度業務計畫及營業預算編列情形提出報告，深感榮幸。

新冠肺炎疫情蔓延全球近三年，中華郵政公司值此非常時期，全力配合政府防疫及振興經濟各項政策，除配送防疫口罩、實名制快篩試劑，並擔任振興五倍券發放、兌付、數位振興五倍券之綁定及新生兒領取振興五倍券或郵政禮券等任務，發揮安定人心與穩定社會之力量。

疫情的衝擊，改變人們生活型態與消費習慣，因應宅經濟蓬勃發展，中華郵政公司加速創新，積極推動數位轉型，應用 AI 數位科技，發展多元便利數位金融生活圈，加強全齡壽險服務，重視並落實 ESG，致力於環境永續、責任投資、社會關懷及公司治理，增進人民福祉與社會安全，厚植公司整體永續發展潛力與競爭力，以善盡地球公民責任。

以下，謹就中華郵政 111 年度預算執行情形及 112 年度業務計畫與營業預算編列情形，向各位委員報告，敬請支持指教。

壹、111 年度預算執行成效

截至 111 年 10 月底止，本公司營運目標、收支損益、固定資產投資專案計畫執行及重要營運措施等說明如下：

一、營運目標執行情形

(一)郵務業務

1.郵件

收寄國內及國際郵件共計 15 億 7,422 萬件，達成年度預算之 87.57%，與上年度同期實際數 15 億 7,602 萬件比較，減少 0.11%，主因係受新冠肺炎（COVID-19）疫情導致臺灣海空運費高漲，影響跨境電商來臺中轉需求減少所致。

2.集郵

收入新臺幣 5 億 4,676 萬元，達成年度預算之 97.85%，與上年度同期實際數新臺幣 5 億 2,397

萬元比較，增加 4.35%。

(二)儲匯業務

1.儲金

日平均餘額新臺幣 6 兆 7,762 億元，達成年度預算之 83.70%，與上年度同期實際數新臺幣 6 兆 5,389 億元比較，增加 3.63%。

2.匯兌

匯款額新臺幣 1 兆 3,256 億元，達成年度預算之 91.14%，與上年度同期實際數新臺幣 1 兆 3,351 億元比較，減少 0.71%。主因係近年來網路交易盛行及行動支付轉帳等電子支付服務逐漸取代臨櫃郵政匯票、入戶匯款及跨行通匯業務，影響匯兌業務承作量，以及受新冠肺炎疫情影響臨櫃交易量所致。

(三)簡易壽險業務

保費收入新臺幣 708 億 240 萬元，達成年度預算之 86.24%，與上年度同期實際數新臺幣 851 億 9,376 萬元比較，減少 16.89%。主因係停售之儲蓄性、熱銷保險商品陸續滿期及繳費期間屆滿，使續期保費收入減少所致。

(四)代理業務

代理承作量新臺幣 56 億 6,212 萬元（含代兌振興券 10 億 9,034 萬元），達成年度預算 123.95%，與上年度同期實際數新臺幣 57 億 1,898 萬元比較，減少 0.99%。儲匯主因係銷售國內基金及陸客來臺人數大量減少，影響 ATM 代付大陸銀聯卡取現交易營業款額減少所致。郵務主因係受俄烏戰事及疫情影響，FedEx 及 DHL 暫停代收國際快遞貨件寄往烏克蘭、俄羅斯所致。

二、收支損益執行情形

(一)收入部分

共計新臺幣 3,435 億 3,740 萬元，達成年度預算 161.41%。

(二)支出部分（不含所得稅費用）

共計新臺幣 3,364 億 334 萬元，達成年度預算 166.37%。

(三)盈餘部分

稅前淨利新臺幣 71 億 3,406 萬元，達成年度預算之 67.09%；所得稅利益 50 億 7,559 萬元，本期淨利 122 億 965 萬元，達成年度預算之 143.52%。

三、固定資產投資專案計畫執行情形

(一)購建郵政局所計畫

為提升服務品質，提供顧客寬敞舒適用郵空間，並活化資產管理與營運，111 年度計畫購置房地 2 處及興建局屋 22 處。截至目前總累計計畫進度為 45.45%，較預定進度落後 0.37%，主因部分興建工程有履約爭議、招標作業延遲或施工進度落後等因素，已針對落後興建工程案加強控管，並督促廠商積極趕進度。

(二)郵政物流園區（機場捷運 A7 站）建置計畫

基於業務轉型發展物流需要，與解決作業場地不足、機器設備老舊問題，建置物流中心，遷

建臺北郵件處理中心，設置資訊中心、營運中心，建置全方位物流園區。截至目前總累計計畫進度為 90.33%，符合預定進度。物流中心預定 111 年 12 月 2 日辦理落成典禮。

四、重要營運措施

(一)加強推展郵務業務，發展智慧物流

1.推動無人機發展政策

配合交通部無人機發展政策持續推動郵務創新應用驗證，於 111 年 8 月 29 日舉辦「尖石鄉遙控無人機物流投遞試飛啟動儀式」，首次展現以 25 公斤以上之遙控無人機在超過 20 公里以上之山區固定航路上，成功將郵件、口罩及快篩試劑等醫療物資由尖石鄉公所運送至新光國小（新光部落）。

2.持續辦理「投遞作業數位化」服務

全區各局投遞包裹、快捷郵件以 PDA 完成數位簽收，新冠肺炎疫情期間提供「PDA 照相取代郵件簽收」及「QR Code 無接觸簽收」服務，以降低接觸傳染風險，透過無紙化簽收可兼具節能減碳及環保愛地球之效。

(二)配合政府減碳政策，發展綠能

1.為響應政府推動綠能產業及配合行政院「空氣污染防制行動方案」，自 106 年起導入電動機車，並持續淘汰汽油機車，截至目前已採用 3,241 輛電動機車。

2.配合政府推動再生能源政策，建置局屋屋頂太陽光電發電系統，111 年度已建置完成 39 處。

(三)推廣集郵風氣，促進文化交流

1.開發多款設計精美之郵票，如「馬偕來臺 150 週年紀念郵票小全張」、「臺灣瀕臨絕種哺乳動物郵票—石虎」、「賀喜郵票（111 年版）」、「鳳飛飛郵票」及「故宮古畫郵票—二十四節氣（秋）、（冬）」等。

2.開發多款實用性及收藏價值集郵商品，如「SNOOPY 郵你真好系列集郵商品」、「翠渲福祿經典茶具組」、「謝謝媽媽·寸草春暉黃金鑄錠」、「平安一杯子瓷杯組」、「喜迎財神黃金鑄錠」、「鴻兔系列集郵商品」及「幸福郵你系列集郵商品」等。

3.為慶祝雙十國慶，「日本京都橘高等學校吹奏樂部」受邀參與國慶典禮演出，為誌紀念，中華文化總會特向本公司訂製「個人化郵票典藏摺—日本京都橘高等學校吹奏樂部」致贈日方嘉賓。本典藏摺由中華文化總會設計，具收藏意義及紀念價值。

4.郵政博物館收藏之郵政文物具單一性、稀少性與脆弱性，彌足珍貴。導入數位化作業，建置「郵政博物館數位典藏系統」，將典藏文物妥善管理，達到保存文化資產目的，提供前臺數位典藏品線上查詢、展示及後臺典藏品管理功能，並串聯整合多媒體資源，完整呈現典藏品特性，於 111 年 3 月 20 日啟用。

(四)發展數位金融服務

1.行動郵局支援手機號碼轉帳服務

111 年 3 月 21 日起於「行動郵局」APP 支援「手機號碼轉帳」功能，提供客戶免記帳號即可

以手機門號輕鬆轉帳，提升轉帳便利性，並規劃於 111 年底調整為「1 門號綁定多帳號」機制，以優化跨行轉帳服務。

2. 持續新增電子支付連結郵政儲金帳戶付款之合作業者

111 年 9 月 20 日起新增與全盈支付合作辦理「連結郵政儲金帳戶付款 (Account Link)」服務，截至目前已與街口支付、一卡通 Money、支付連、橘子支付、歐付寶、icash Pay、悠遊付、全支付及全盈支付合作，提供更多元支付場域。

3. 數位存款帳戶服務

111 年 3 月 21 日起開辦「數位存款帳戶」，提供本國成年客戶優質、便民線上開戶流程，提升開戶意願，擴增客源及優化數位體驗，鞏固年輕族群品牌忠誠度。

4. 開辦「網路投保」業務

網路投保具有「24 小時不打烊、快速方便、可自主選擇」三大優勢，於 111 年 3 月 21 日開辦，截至目前網路投保新立契約件數共計 5,996 件。

(五) 善用數位科技，增進服務效能

1. 建置「智慧型自助服務機」

111 年 7 月 4 日起，於三重中山路郵局營業廳內設置智慧型自助服務機 (Intelligent Service Machine)，運用智慧掃碼及辨識技術，提供自動掃描帳單並辨識繳費資訊功能，由客戶自行完成繳費作業，降低臨櫃等待時間。

2. 新增「多國語言 ATM」服務

自 111 年 6 月 21 日起，於自動櫃員機新增日文、印尼文、泰文及越南文等 4 國語言，提供 ATM 存提款、轉帳、繳費及餘額查詢等常用功能支援多國語言操作介面，以落實公平待客及普惠金融政策。

3. 新增開放銀行「第二階段—消費者資訊查詢」合作業者

自 111 年 6 月 23 日起，儲戶可透過「friDay 理財+」APP，經本公司「行動郵局」APP 完成授權認證後，查詢帳戶餘額資訊，提升管理帳戶便利性。

4. 跨行存款服務

為完善郵政自動櫃員機存款業務功能，提供客戶持郵政金融卡或各銀行之金融卡於具現金存款功能之郵政自動櫃員機插卡驗證，以現金存入本人或他人之郵局或銀行帳戶，預計於 111 年 12 月開辦。

5. 持續建置智慧型叫號機，提供「線上取號」功能

為節省顧客現場取號等候時間，於 1,048 處郵局建置智慧型叫號機，提供線上取號服務，可即時查詢郵局等候人數及預領號碼牌功能。

6. SWIFT 電訊系統建置

111 年 9 月 24 日起自辦 SWIFT 電文收發作業，透過安全、標準及可信賴的通道與各銀行同業完成外匯匯款交易，強化外匯業務管理作業與未來發展，作為未來申辦外匯存款業務基礎。

7. 持續導入流程自動化

透過機器人流程自動化（RPA）軟體，將大量、繁瑣且重複性高之人工作業標準化及自動化，截至目前已導入 10 條自動化流程上線。

8.111 年 6 月 30 日起新增「保險理賠醫起通」及「保全/理賠聯盟鏈」服務，透過壽險公會建置之「保險科技運用共享平台」，保戶只要於 1 家保險公司提出契約變更或理賠申請，並同意推播通知至其他有投保之保險公司一併申請，免除保戶需向不同公司分別提出申請之不便。

9.提供保戶「電子保單存證」服務，電子保單係藉由壽險公會為公正第三方，提供保單內容作為佐證，確保保單的保障範圍，預計於 111 年第 4 季上線。

(六)強化人力資源管理，培育多元人才

1.加強人才培訓與運用

鼓勵員工赴國內大專院校進修，截至目前員工進修計 57 人次，補助員工考取專業證照報名費計 1,734 人次。

2.強化人力資源

(1)因應郵政業務發展需要及激勵轉調人員工作士氣，於 111 年 11 月舉辦轉調人員升資考試。

(2)為招募資訊人才，於 111 年 3 月舉辦職階人員資訊類科甄試，並於同年 5 月榜示，錄取人員（正取）計 33 名。

(3)為招募資產及工程管理人才，於 111 年 8 月舉辦職階人員資產營運及工程類科甄試，並於同年 10 月榜示，錄取人員（正取）計 18 名。

(4)為因應預期性人力退離所遺職缺，於 111 年 11 月舉辦職階人員甄試，將於 112 年 1 月榜示，錄取人員（正取）計 1,397 名。

(七)積極推動公益活動，善盡企業社會責任

1.透過中華郵政全球資訊網建置郵政公益平臺，免費提供公益勸募團體提出申請，截至目前已核准 144 家次公益團體提出公益平臺上架申請。

2.辦理「郵政關懷獨居長者服務」，包括居家探視、緊急異常通報及年節慰問等，截至目前共計 76,180 人次。

3.為維護金融秩序，減少民眾財產損失，截至目前成功攔阻詐騙 1,173 件，總計減少民眾財產損失 4 億 5,973 萬餘元。

4.配合政府扶助經濟弱勢家庭政策，協助辦理「兒童與少年未來教育及發展帳戶」繳存款代收作業，截至目前代收繳件數為 99,704 件。

5.與財團法人伊甸社會福利基金會合作辦理「2022 郵您愛助偏鄉孩童學習成長路」公益募款活動，提升本公司公益形象及郵政 VISA 金融卡知名度。

6.辦理關懷農產行銷活動，截至目前共協助 281 名小農，公益捐助金額達 55 萬餘元。

7.«捐熱血 郵愛心»捐血活動，111 年度共計募集 52,803 單位（每單位 250c.c.）熱血。

8.出租南港郵局 3-5 樓予衛福部所轄基隆醫院，供設置 73 床（含 2 隔離床）住宿型長期與 16 人日間照護服務綜合機構，該機構已於 111 年 10 月 20 日開始營運。

(八)塑造優質企業形象

1. 振興五倍券發放及兌付服務

配合政府提振國內經濟政策，接受經濟部委託及臺灣銀行轉委託，辦理紙本振興五倍券配發、發放、兌付及數位振興五倍券綁定、撥付等作業。紙本振興五倍券發放 571 萬 4,454 份，兌付 868 萬 8,753 張，金額 38 億 8,334 萬元。

2. 防疫物資配送服務

配合政府防疫政策，持續擔任防疫口罩配送任務，截至目前，配送特約健保藥局、衛生所、公務體系及各產業等單位防疫口罩約 33 億片。另為確保民眾可以順利購買快篩試劑，中央流行疫情指揮中心緊急請本公司自 111 年 4 月 14 日起開始上收作業及 111 年 5 月 1 日起支援配送實名制快篩試劑至全國各藥局、偏遠地區衛生所、各部會機關及各縣（市）政府等，截至目前約配送 1 億 4,320 萬劑。

3. 編製「2021 中華郵政永續報告書」

落實「企業永續發展」之推動與執行，將環境、社會及治理（ESG）議題貫徹於企業營運，並發行「永續報告書」，揭露本公司永續管理成果及執行成效。

4. 深耕 ESG 獲頒多項殊榮

(1) 榮獲台灣永續能源研究基金會舉辦 2022 第 2 屆「TSAA 台灣永續行動獎」之「銀獎—防疫，郵你郵我」及「銅獎—i 郵購支援產業行銷」雙項殊榮肯定。

(2) 榮獲台灣永續能源研究基金會舉辦 2022 第 15 屆「台灣永續行動獎」之「企業永續綜合績效類—台灣永續 100 大典範企業」、「永續報告—金融及保險業第 1 類銀獎」、及永續單項績效「社會共融領袖獎」與「倒新成長領袖獎」等 4 項殊榮。

5. 壽險業務 111 年度榮獲多樣獎項，服務品質備受肯定

(1) 榮獲現代保險健康理財雜誌主辦「2022 保險品質獎」之「知名度最高」、「業務員最優」、「理賠服務最好」、「最值得推薦」等 4 項優等獎。

(2) 榮獲現代保險教育基金會主辦「2022 保險龍鳳獎」之「全國財金保險系所應屆畢業生最嚮往的壽險公司—內勤組」、「全國財金保險系所應屆畢業生最嚮往的壽險公司—外勤組」2 項優等獎。

貳、112 年度業務計畫重點

一、業務營運計畫

(一) 郵務業務

1. 因應跨境電商物流蓬勃發展趨勢，持續推展貨轉郵、自轉郵及快轉郵業務，並透過陸續建置之郵政出口及進口貨棧，提供業者跨境物流貨郵整合服務，協助業者拓展國際市場。

2. 規劃於丙級以上郵局及部分丁級郵局（共 820 處）營業窗口設置 EZpost（郵寄便）列印機器，將顧客於本公司 EZpost 網站所輸入郵件資料，透過機器列印託運單以加速郵件交寄。

3. 因應行政院委辦配送防疫物資業務，導入數位化資訊作業，簡化接收配送資訊作業流程。另研議將相關作業及檔案處理流程，建置數位化系統，擴大運用於配送農、特產品或大宗商品，降低郵件收寄前置作業人工處理成本及提升投遞效率。

4.舉辦「臺北 2023 第 39 屆亞洲國際郵展」，以擴大宣傳集郵活動、提升集郵水準及拓展集郵市場，進而帶動集郵發展與交流，提升臺灣國際形象與能見度。

(二)儲匯業務

1.順應疫情時代降低接觸感染風險，與 Google 國際公司合作，提供民眾使用 Google Pay 綁定郵政 VISA 金融卡，可使用手機近距離無線通訊交易模式於實體特約商店近端感應購物或於網路線上購物。

2.擴大郵政儲金數位存款帳戶服務對象

111 年 3 月 21 日起開辦數位存款帳戶，第二階段將擴大服務對象範圍，提供 7 歲以上之未成年人申辦。

3.持續優化「行動郵局」APP

111 年 3 月 21 日起推出新版「行動郵局」APP，提供各項創新服務，規劃第二階段提供英文介面、帳務分析、自訂推播提醒、外匯匯款及新增保單借款等項目，提升客戶體驗。

4.發行數位 VISA 卡

因應金融服務數位化及電子商務發展趨勢，提供晶片金融卡持卡人可於行動郵局 APP 申請數位 VISA 卡，核發後即可進行網路交易，並減少現金之使用。

5.新增郵政帳戶身分確認服務

參加台灣票據交換所電子化授權扣款業務（eDDA）之身分確認服務，提升客戶使用郵政帳戶之黏著度及便利性。

(三)壽險業務

1.配合政府提高國人保險保障政策及穩健壽險業務經營，加強推展長繳費年期及保障型商品，推動保險數位化，提供民眾更便利的保險服務，並爭取 1 至 15 歲之法令鬆綁，適當延長壽險保戶年齡。

2.積極推動網路投保業務，並搭配行銷方案，加速本公司網路投保業務量之成長，提供民眾更即時便捷之投保服務。

3.持續優化行動投保系統，規劃新增生存、滿期保險金轉帳申請服務及理賠申請服務等功能，以提升行動投保服務品質。

(四)強化人力資源管理，培育多元人才

1.加強人才培訓，提升人力素質

配合 2030 雙語國家政策，提升同仁英語能力，專案提供並鼓勵薦送員工參加英語相關課程並於考取證照後補助課程費用。

2.強化人力資源

(1)因應郵政業務發展需要及激勵職階人員工作士氣，規劃於 112 年舉辦職階人員職階晉升甄試。

(2)規劃職階人員甄試，因應預期性人力退離所遺職缺。

(五)善用數位科技，增進服務效能

1. 因應生物辨識技術日趨成熟，應用新興科技簡化儲匯業務作業流程，引進臉部特徵值辨識技術，提供多元身分驗證方式，預計 112 年 7 月完成。

2. 持續導入流程機器人（RPA），推動作業流程數位化、自動化，以提升營運作業效率。

3. 導入個人電腦威脅偵測及應變機制，規劃即時偵測分析電腦系統異常活動，及早發現駭客活動跡象，預先阻斷駭客攻擊行為，預計 112 年 6 月底前完成。

(六) 妥善規劃資產配置，提升資金運用效益

持續關注國際政經情勢變化、地緣政治風險、主要國家之財經政策走向，審慎規劃資產配置及加強避險策略，以提升資金運用效益及控管投資風險。

(七) 活化資產運用，增進開發利益

除將租用郵局轉為自用，兼具投資效益，持續檢討各地郵局營業場所配置，騰出節餘場地辦理出租；篩選位於精華地段老舊房地，積極參與都市更新或危老重建；招商引進專業經營廠商，並配合自行開發為商業大樓等，如北門都更案。

(八) 積極推動公益活動，善盡企業社會責任

1. 持續辦理「偏鄉助學—再生電腦，讓愛延續」計畫，捐贈報廢電腦，整修為再生電腦後，協助偏鄉學子課業學習，縮短城鄉教育差距，實踐資源循環再利用。

2. 持續辦理關懷獨居長者服務，扶助偏鄉弱勢

新冠肺炎疫情期間，投遞人員除提供原關懷獨居長者服務項目外，另增加定期撥打電話關懷、加強到府關懷、主動提供必要之協助（如：代長者預約施打疫苗或預約門診、代購生活或防疫物資等）及異常緊急通報等強化措施，善盡社會責任。

二、固定資產投資專案計畫

(一) 購建郵政局所計畫

為提升營業場所服務品質，提供顧客寬敞舒適用郵空間，改善工作環境，提高工作效率，活化資產以增裕營收，規劃購置房地 4 處及興建局屋 20 處，預計投資新臺幣 21 億 5,691 萬 3 千元。

(二) 郵政物流園區（機場捷運 A7 站）建置計畫

基於業務轉型發展物流需要，遷建臺北郵件處理中心，並設置物流中心、資訊中心、營運中心及工商服務中心，建置全方位物流園區，加速郵政業務轉型，並發展國內物流產業聚落，提升當地就業機會及帶動國家整體經濟發展。本計畫預計於 103 年至 113 年投資約新臺幣 258.47 億元，其中 112 年投資新臺幣 30 億 1,187 萬 4 千元。預計明年資訊中心將完成，後年郵政處理中心及營運中心亦可完成，達到完全營運之準備。

叁、112 年度預算編列情形

112 年度本公司營運目標及收支損益預計如下：

一、營運目標

(一) 郵件業務

預估收寄郵件 17 億 4,311 萬件，較上年度預算減少 5,463 萬件，營運值 261 億 2,494 萬元，較

上年度預算增加 3 億 2,071 萬元。主要係函件在市場趨勢不利環境下，及近年因新冠肺炎疫情影響，承運航空公司暫停航班致郵路中斷，可收寄出口國際航空郵件之國家及地區數大幅減少，營運量預估呈衰退情形所致；營運值則受惠國內電子商務蓬勃發展及調整美國郵資之故，有效抵減函件量衰退所致營收衝擊，且營運值是增加的。

(二)集郵業務

預估集郵收入新臺幣 5 億 6,890 萬元，較上年度預算增加 1,014 萬元。主因係新冠肺炎疫情影響，集郵業務推動之艱辛更甚以往，預估疫情紓緩後，國際商務及觀光活動較頻繁，可增加集郵票（商）品購買數量。

(三)儲金業務

預估平均每日結存餘額新臺幣 6 兆 8,100 億元，較上年度預算增加 672 億 3,700 萬元。主要係考量地緣政治局勢緊張、國際原物料價格飆漲、新冠肺炎疫情反覆，加上美、英等主要經濟體加速緊縮貨幣政策，均將使全球經濟成長放緩，進而影響我國金融市場穩定，致儲金結存成長趨緩。

(四)匯兌業務

預估匯兌匯款額新臺幣 1 兆 5,488 億元，較上年度預算增加 943 億元，匯費收入 2 億 775 萬元，較上年度預算減少 434 萬元。主要係臨櫃入戶匯款及跨行通匯業務被其他自動化設備與行動支付轉帳等電子支付服務取代，致影響匯款交易筆數及手續費收入。

(五)簡易壽險業務

預估保費收入新臺幣 846 億 5,600 萬元，較上年度預算增加 25 億 5,600 萬元。主要係因應 IFRS 17 保險合約實施，為強化財務結構，降低保險合約負債公允價值準備金缺口，致力提升保費收入，持續開發新商品、優化作業流程及推廣數位通路服務，引導各局積極推展新立契約以增裕營收。

(六)代理業務

1. 郵務代理業務預估承作量新臺幣 9 億 3,900 萬元，較上年度預算減少 4,000 萬元，營運值 4,900 萬元，較上年度預算減少 600 萬元。主要係政府積極推動印花稅彙總繳納、大額憑證繳款網路申報作業，另推出限制貸款成數及修法通過房地合一稅 2.0 版等新制措施，契據貼用印花稅票需求持續降低所致。

2. 儲匯代理業務預估承作量新臺幣 45 億 3,400 萬元，較上年度預算增加 9 億 4,475 萬元，營運值 690 萬元，較上年度預算減少 30 萬元。主要係代付預借現金、代發退撫慰問金及代售鐵路車票手續費收入減少所致。

二、預算概要

(一)收支損益預計

1. 收入部分

估計新臺幣 2,242 億 3,668 萬元，較上年度預算 2,128 億 3,749 萬元增加 5.36%，主要係預估利息收入增加所致。

2. 支出部分（不含所得稅費用）

估計新臺幣 2,131 億 4,009 萬元，較上年度預算 2,022 億 315 萬元增加 5.41%，主要係壽險提存責任準備增加所致。

3. 稅前淨利部分

估計新臺幣 110 億 9,659 萬元，較上年度預算 106 億 3,434 萬元增加 4.35%。

(二) 盈虧撥補預計

本期淨利（稅後）估計新臺幣 88 億 7,727 萬元，加計公積轉列數 2 億 3,400 萬元及其他綜合損益轉入數 18 億 6,488 萬元，可供分配盈餘 109 億 7,615 萬元，預計提列法定公積新臺幣 27 億 4,404 萬元及特別公積 313 萬元，餘新臺幣 82 億 2,898 萬元充作官息紅利解繳國庫。

(三) 固定資產建設、改良、擴充及資金來源

112 年度固定資產建設、改良、擴充共計新臺幣 72 億 5,040 萬元，均以自有資金支應，其中：

1. 專案計畫編列新臺幣 51 億 6,879 萬元。

2. 一般建築及設備計畫編列新臺幣 20 億 8,161 萬元。

肆、結語

主席、各位委員，中華郵政本企業化經營原則，以提供普遍、公平、合理之郵政服務，促進郵政事業健全發展，增益全體國民福祉為目的。本公司之核心價值為「以客為尊、提供誠信效率的服務」，中華郵政將持續創新服務內容、提供客戶滿意度及保障顧客隱私安全，朝數位化、智慧化方向邁進。中華郵政追求卓越，永遠都是人民心目中喜歡與信賴的好鄰居。以上報告，敬請指教，謝謝！

主席：現在進行詢答，先宣告以下事項：一、詢答時間出席委員 6 分鐘，得延長 2 分鐘；列席委員 4 分鐘，得延長 1 分鐘。二、暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。三、委員發言登記於 10 時 30 分截止。四、各委員如有提案，請於 10 時以前提出，以便議事人員彙整。五、中午原則上不休息。

現在請登記第一位的洪委員孟楷發言。

洪委員孟楷：（9 時 30 分）謝謝主席，麻煩請王部長上臺備詢。部長好。部長，雖然我們是不同黨派，但是我為您抱不平啊！因為現在傳出政院內閣改組安排要把交通部部長換掉，您對此事還說由府院作主，你沒有任何的意見，是不是？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：委員早。對，政務官的來去真的是隨緣啦，這部分就是府院作主。

洪委員孟楷：隨緣？你自己在接任的時候，不是也打算、希望能夠做一些交通長治久安專業的判斷嗎？包括你一直在大力推動的臺鐵公司化，到目前為止也還沒有完成階段性任務。剛剛有提到，不管是後疫情時代我們的觀光，還是宜蘭高鐵等等這一些，你沒有打算要做出成績單嗎？還是你認為自己過去表現不好，所以府院把你換掉也是應該？

王部長國材：我想這些工作也是我現在最重要的工作，臺鐵公司化或是高鐵延伸，還有包括您的淡北道路，這個都是重點。只要我在位的每一天，我就會好好做，但是後面要怎麼樣，那個不是我能決定的。

洪委員孟楷：有沒有府院高層已經找你談過？

王部長國材：沒有，都沒有。

洪委員孟楷：還沒有嘛，我們也希望不要有啦，為什麼？因為畢竟現在內閣閣員裡面，如果以政治性來講，本席雖然與你不同黨派，但我還是要給你肯定，至少你的政治性格是非常少的，我們在交通委員會是可以用專業的態度來討論的。

關於 1280 定期票，您之前也講過這個不會因為縣市長是不同黨派而有所區別，明年假設北北基桃的縣市長、北北基桃政府要提出 1200 月票的中央補助，我們現在編列的預算中，已經有預留預算在哪裡了嗎？

王部長國材：跟洪委員報告，的確這個政策是在還沒有編預算以前就提出來的，所以我現在初步的看法是這樣，如果明年有包括北部或中部、南部提出來，因為它的系統建置跟寫計畫書大概需要 1 年的時間，關於系統建置的補助，我們現在公運計畫還有一點錢可以來處理，真正實施這個政策去做補貼，可能會用 113 年的預算……

洪委員孟楷：所以明年還沒有辦法編列？還沒有辦法補助？

王部長國材：明年我們就補助系統建置的部分。

洪委員孟楷：1126 之前你不是這樣講喔！

王部長國材：跟委員報告……

洪委員孟楷：10 月的時候，蘇貞昌院長在院會答詢的時候不是這樣講喔！蘇院長說全額買單、很棒，然後 1126 選前你們說至少補助一半，全國 52 億元的費用，你至少補助一半 26 億元。本席當時就問說，這樣子我們就來看明年預算這 26 億元是放在哪邊？因為有錢才能辦事嘛，26 億元是你當初說要補助一半的，怎麼才選完，你馬上就改口，態度大轉變，這不會太奇怪嗎？

王部長國材：洪委員，我是說推動，現在再說一次，系統建置的部分，比如臺鐵要改、國道要改……

洪委員孟楷：系統現在沒有建置嗎？雙北現在就有 1280 定期票了啊！

王部長國材：但是基隆跟桃園還沒有。第二個，機捷、臺鐵要放入，涉及到整個系統改變的時間，我們估的是，如果明年提出來，到系統建置大概需要一年的時間，所以……

洪委員孟楷：部長，本席再小人之心一點啦，會不會哪一天你的任期，你剛剛也說任期有可能隨時調整，政務官隨時換人，你的任期調整、你離開了，這又胎死腹中？下一個部長來又不認，這不就坐實了我們當初說選前政策買票嘛！現在選完了，1200 月票就不算了，二個去選縣市長的候選人現在又回來立法院，我就看他們會不會來交通委員會提這個 1200，不會嘛！以前沒有來提過，現在沒有來提過，未來感覺也不會，就是來騙全國人民的，不是嗎？

王部長國材：洪委員，我覺得不要用騙這個字，就是說，一個政策如果它是符合，過去……

洪委員孟楷：部長，我是很明確的態度，所以現在第一個，這 26 億元明年不會編列，因為沒有這筆錢？

王部長國材：對，要編列在 113 年。

洪委員孟楷：要編在 113 年？

王部長國材：對。

洪委員孟楷：那明年會有什麼樣的補助？縣市政府要怎麼樣申請？

王部長國材：第一個，他們先提出計畫來，但是我希望是一個生活圈的提出，如果通過的話，我們就先補助建置費用，這個是現在我的公運計畫……

洪委員孟楷：建置費用預估多少錢？

王部長國材：錢比較少啦，建置費用比較少。

洪委員孟楷：對，多少錢嘛？你預備多少建置費用給縣市政府來申請？

王部長國材：應該是 1、2 億元的經費還可以……

洪委員孟楷：2 億元？2 億元左右，讓縣市政府來申請建置費用，建置完成之後，113 年你們再來編列補助經費？

王部長國材：對，目前大概是這樣想。但是我跟委員報告，我的想法是或許可以脫離 1200 這個觀念，各地方政府、生活圈的提出，像委員提到的加價購或什麼都可以，我覺得由新任的縣市長他們自己去討論。

洪委員孟楷：部長，院長說全額中央買單，當時我們就說不可能，結果現在開始改口了，要民眾自行負擔成本加價購，所以繞了一大圈，真的，今天這樣子質詢，本席還是很肯定你比較不政治，但是你回去真的可以再看看 1126 之前、選舉前，蘇貞昌院長、王國材部長在這邊講的話，你就知道這二個中間差了多大！

王部長國材：沒有差……

洪委員孟楷：可是本席還是要強調，也利用這個機會敬告現在的民進黨政府，不要把任何內閣閣員的位子都變成是敗選者聯盟，是可以塞位子的地方！如果每一個內閣閣員、部長全都變成由選輸的縣市長來接任，把真真正正有專業的人給換掉的話，代表民進黨輸得不夠慘！人民給你的教訓，你們還沒有聽到。

部長，我再請教，明天開始口罩就可以解禁了，大家也都想說，既然這樣的話，在後疫情時代，小三通到底有沒有機會可以趕快來推動？

王部長國材：我還是跟委員報告，交通部航運的部分都沒問題，星期一小三通的預算也在交委會通過了，這個部分因為比較牽涉到兩岸的……

洪委員孟楷：疫情兩岸？

王部長國材：對，我想這部分還是會由國安跟陸委會來做決定。

洪委員孟楷：好，小三通是一個部分，另外本席要再更請教的是飛機的航點、航班，過去兩年多、三年時間，很多臺商沒有辦法回來，尤其像去年春節的時候沒有辦法回來是因為當時要隔離 14 天，對不對？現在已經 11 月底了，再過 2 個月就要春節了，現在中國大陸跟我們對飛的機場只有北京、上海、廈門、成都這四個航點，你們有沒有積極的來協助？因為預期明年農曆過年，臺商回來的人一定很多，因為不用隔離，所以他們會因為思鄉而返鄉與家人團聚，現在你們對於這個部分有沒有及早做因應？是不是可以增加航點、增加航班，還是以怎麼樣的方式來做？請部長說明。

王部長國材：我請局長說明。

主席：請桃機公司林代理董事長說明。

林代理董事長國顯：報告委員，有關航點、航班的部分，航點的部分是四個都市五點，這是原來就有的，航班可以照原來的航班飛，但是有些地方可能各位也知道，像上海前陣子是大陸限制我們這邊飛往大陸的航班……

洪委員孟楷：不是啦，現在就是一位難求嘛！不要講這種大家都知道的，我說的是現在回來就已經一位難求了，明年農曆春節回來的人一定更多嘛，會比過去兩、三年回來的人都多，這點您同意吧？

林代理董事長國顯：跟委員報告，現在的航班還沒有飛滿，就是原來的航班，我們……

洪委員孟楷：你覺得夠嗎？部長，去年農曆過年時是隔離 14 天，你記不記得那個時候我們討論最多的是隔離旅館的問題，那時候說要 4 萬間，對不對？你覺得今年回來的人會不會超過 4 萬人？我相信一定會，因為不用隔離了啊，既然不用隔離了，現在這樣的數量夠嗎？我們要不要提早因應？還有 2 個月的時間。

王部長國材：兩岸包括上海現在是在於陸方的限制，我想這部分……

洪委員孟楷：我們自己入境也有限制啊！現在我講的不是大陸觀光客，講的都是臺灣人喔！臺商要回來臺灣過年。

王部長國材：沒有限制……

洪委員孟楷：我們在入境方面，現在還是有 10 萬、25 萬人的限制啊！

林代理董事長國顯：現在沒有。

王部長國材：現在已經……

洪委員孟楷：入境方面，我們每週不是都還有數量限制嗎？

林代理董事長國顯：是，但 12 月 1 日要放寬到 20 萬人，12 月 10 日就不再管制。

洪委員孟楷：我真的想請教，你們有沒有積極地要再爭取多一些航點可以回到臺灣？還是雙手一攤，反正臺商投票不一定支持民進黨、沒有選舉了就没關係？

王部長國材：這部分要看需求，以現在大陸的……

洪委員孟楷：現在我就可以很大膽地跟你講需求一定多，依常理判斷啊！

王部長國材：如果是回來的，臺商從大陸回來，這部分班次的調度，我會請民航局好好跟對岸討論，讓他們能夠……

洪委員孟楷：積極討論，還有兩個月的時間。

王部長國材：這個我們來處理。

洪委員孟楷：最後一點，今（30）日微型電動二輪車要上路、要掛牌、要保險，對不對？如果沒有掛牌，有 2 年的緩衝期，但是一定要投保強制汽車責任險才能上路。

王部長國材：是。

洪委員孟楷：那我請教，你們是什麼時候推動這個保險？交通部和金管會在 11 月 28 日才開始受理民眾投保，換句話說是前兩天才開始有保險公司在推這個保險。才兩天的時間，今天馬上就要

上路！之前我們審查道交條例，是在於避免因為沒有保障而造成用路人的危險，結果現在只有兩天的時間讓民眾去投保，很多微型電動二輪車的車主根本沒有投保，那他怎麼去監理站掛牌？他要牽著摩托車去監理站掛牌，是不是？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長福山：我跟委員補充報告，雖然是今天生效，包括掛牌和納保的部分，之前跟金管會一直在合作，其中最重要的一個關鍵就是各直銷商，因為買車大概就是從經銷商這邊下手。

洪委員孟楷：道交條例是什麼時候通過的？

林司長福山：總統 5 月份就……

洪委員孟楷：5 月就通過，結果你們跟金管會討論到今年 11 月，之後投保的相關子法才出爐，而今（30）日就要上路！現在我就問車主的部分，因為沒有投保就不能上路，如果他現在騎了卻沒有投保，就是違法嘛！那現在叫他牽著摩托車去監理站掛牌……

林司長福山：跟委員報告，今天開始是新車，使用的是……

洪委員孟楷：緩衝期 2 年是掛牌的部分，但也要保險啊！

林司長福山：沒有，是保險的投保部分，掛牌是……

洪委員孟楷：都有緩衝期 2 年，是不是？

林司長福山：對。

王部長國材：所以不用那麼急。

洪委員孟楷：另外我想請教，現在週一至週五可以驗證，週六假日沒有開放驗證，以現有的人力，因為很多車主週一至週五也要上班，能不能協助加開週六、週日的時段，也能讓大家預約或驗證等等？

林司長福山：新車有新車處理的機制，使用中車輛的部分，現在公總是規劃下鄉服務。還包括跟中華民國電動自行車協會，他們在每個縣市的經銷商有一個團體，幫忙受理前置作業，甚至可以幫忙代領牌照的部分。跟委員報告，前面有段時間是在跟業者就實務作業上看如何銜接、做得順暢，這個都已經串連起來了。

洪委員孟楷：現在我們接到很多陳情，他們不瞭解這樣的狀況，是不是能夠有一個完整的資訊，不管是在網站或公告區，所有微型電動二輪車的車主，他只要按一個鍵，在上面就可以查到各縣市的鄰近掛牌點、投保規則，包括您剛剛講的兩年緩衝期，我相信很多人都不瞭解。

林司長福山：好，我們……

洪委員孟楷：是不是能夠趕快在 1 個禮拜內建置這樣的網站公告，讓所有民眾知道，不要說今（30）日都上路了，他還在擔心能不能騎微型電動二輪車出去，可以嗎？

林司長福山：可以。

洪委員孟楷：1 個禮拜內，好不好？

王部長國材：好，沒問題。

主席：請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：（9 時 45 分）部長，臺鐵局、觀光局局長，以及桃機、中華郵政公司董事長，各位

好。我先請教觀光局局長，目前依非都市土地使用管制規則，針對違法的露營場要輔導合法化，7 月也已頒訂露營場管理要點，請問現在的執行狀況怎麼樣？經輔導合法的有沒有核發證照、核發了多少？違法的露營場是否仍持續增加、增加了多少？

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：報告委員，7 月 20 日內政部修正非都市土地使用管制規則，以及交通部公布露營管理要點以後，進入一段輔導期。

陳委員椒華：有沒有申請要……

張局長錫聰：各地方政府座談會以後找出問題跟課題，針對比較有可能合法化的部分優先進行輔導。目前總計有 22 家在申請當中，當然現在還沒有一家完成程序……

陳委員椒華：還沒通過。

張局長錫聰：對，還沒有通過，但已有 22 家在受理中。

陳委員椒華：申請的。

張局長錫聰：是。

陳委員椒華：那違法的有增加嗎？

張局長錫聰：跟委員報告，違法的部分有，因為原來是 1,748 家嘛！現在變成 1,758 家，大概增加十幾家。

陳委員椒華：針對這十幾家，要怎麼處理？

張局長錫聰：新增的十幾家，我們邀集各地方政府開會的時候有一個原則……

陳委員椒華：開罰？

張局長錫聰：新增加的應該優先處理，限令他們趕快停止，不聽的話就裁罰。

陳委員椒華：瞭解，希望不要再新增違法的家數，好不好？

張局長錫聰：是，我們也不希望這樣……

陳委員椒華：另外，剛剛聽到有 22 家在申請，未來我們應該是要核發露營場的證照，對不對？

張局長錫聰：會核發露營場的許可登記證。

陳委員椒華：督導地方政府核發露營場的證照或許可證，是不是要納入明年預算的執行事項？

張局長錫聰：是，現在也在執行。

陳委員椒華：好，謝謝。我們也希望到時候能夠去看一下這些合法化的露營場。

張局長錫聰：好。

陳委員椒華：中華郵政過往未將年終獎金納入薪資，遭勞保局開罰，提行政訴訟敗訴之後，有將獎金納入薪資並提撥 6% 退休金，不過未溯及既往。有郵差提告，法院判決是中華郵政敗訴，應提繳九點三萬多元至勞退金專戶，並加計 5% 利息，目前中華郵政在評估中。現在適用勞退新制的員工粗估至少有 1.3 萬人，是不是可以一體適用，真正讓這些勞工得到應有的退休金，不要再上訴，部長認為呢？根據勞基法，不管舊制或新制，該給的退休金我們就要給，不要這樣子濫訴，一直編律師費，造成員工對政府實在感到很失望。

主席：請中華郵政公司人力資源處鄭處長說明。

鄭處長至能：跟委員報告，關於績效獎金是不是列入所謂的退休金，這牽涉到所有適用勞基法的國營事業，如果把績效獎金併入到平均工資裡面的話，可能會對整個國營事業的財務負擔造成很大的影響，所以整個案子我們中華郵政這邊正在做通盤檢討。

陳委員椒華：我們知道這些勞工都適用不定期合約，既然公教都是把它納入薪資，部長是不是能以國營事業為表率，也來照顧這些勞工的基本權益？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：如果能對員工多一點照顧……

但是委員談的是把獎金納入退休金，這牽涉到所有……

陳委員椒華：法院一審也判勞工勝訴，中華郵政公司敗訴了嘛！

王部長國材：它是個別的部分，如果是整體，比如所有國營企業或是相關公司都用這種方式，我覺得這比較像是制度面的討論，也就是更廣泛的，如果確認的話，所有公司應該一體適用。針對這個部分，我再請郵政公司確定一下，如果……

陳委員椒華：好，也希望能夠符合員工的需要。

接下來是有關郵務士機車超載的問題。我們知道偏鄉許多郵局或者是因為現在包裹投遞增加、信件投遞減少，導致很多郵務士機車超載，因為有些是快捷包裹，具有時效性，必須趕著運送，請問如果被警察開單，是公司要負責，還是郵務士要負責？

主席：請中華郵政公司總經理室陳協理說明。

陳協理敬祥：謝謝委員的垂詢。有關郵務士的投遞工作，基本上如果是包裹的話，原則上都是使用四輪的汽車，如果是機車，可能是兼辦投遞的部分，原則上我們都希望他是在合規的狀況下來做……

陳委員椒華：不能用「希望」，因為他們怕會運送不完啊！

陳協理敬祥：對，我們現在已經要求各局不要再有這種情況，如果是超大件，原則上我們一定會用四輪的汽車來載送。

陳委員椒華：聽起來是不會再發生這樣的情況。

陳協理敬祥：是。

陳委員椒華：但是偏鄉郵局人力有限，如果包裹很多，有些責任局會去找民宅做中繼站，這樣是不是也有違規的情形？

陳協理敬祥：原則上我們的中繼站都會用各地方的支局或者是郵政代辦所，如果足夠，就是採用這種方式，如果不足的話，我們可能會再設一個中繼的儲存箱。

陳委員椒華：請全面調查是不是有使用民宅的情形，還是如同你說的，有合法的中繼站，好嗎？謝謝。

陳協理敬祥：好，我們再來做調查。謝謝委員。

陳委員椒華：部長，接下來是有關桃機的部分，我們知道第三跑道的環差已經過關了，但是桃機公司的環評承諾真的讓人覺得很丟臉，就是有關整地時的污染物，他們承諾在大園測站 AQI（空氣品質指標）大於 200 就會停止整地，但是我們知道，中科環評是 PM10 和 PM2.5 分別超過 125

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 和 $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ 的時候就會停工，而桃機的標準是 AQI 大於 200，PM2.5 是 $150.5\mu\text{g}/\text{m}^3$ 、PM10 是 $355\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，簡單來說，是桃機公司騙環評委員，還是環評委員故意被騙？就是讓整個工地空氣品質很差還不用停工的意思啦！請問部長和桃機這邊是不是可以比照剛剛說的中科擴廠的條件，PM10 超過 $125\mu\text{g}/\text{m}^3$ 和 PM2.5 超過 $100\mu\text{g}/\text{m}^3$ 的時候就停止施工，待加強灑水、裸露地覆蓋完成之後才繼續施工？

主席：請桃機公司林代理董事長說明。

林代理董事長國顯：報告委員，環評委員很專業，而且他們盯著很緊，所以桃機騙不了他們。第二個就是因為原來的環評承諾是 20 公頃的開發面積，而我們光是北側土地就有 581 公頃，6 年內如果用原來的環評方式大概會沒辦法動。

陳委員椒華：你們現在裸露的面積都超過 90%，根本沒有做合格的灑水或者是覆蓋！

林代理董事長國顯：委員出示的圖片不是 R3，而是 T3 的範圍，T3 沒有這樣的限制。您剛剛提的案例是 R3，也就是第三跑道區域，第三跑道區域全部大約 581 公頃，比較大。

陳委員椒華：好，那這邊有沒有設置空污防制設備？有沒有監測儀表？有沒有錄影監視系統？

林代理董事長國顯：環差的要求是要設監視儀器，超過標準要……

陳委員椒華：設了沒？

林代理董事長國顯：委員講的是這個，還是 R3？

陳委員椒華：這一個，就是第三航廈及第三跑道的部分。

林代理董事長國顯：第三航廈我們要看一下當初環評的要求……

陳委員椒華：就有啊！本席現在告訴你就有啊！

林代理董事長國顯：我們會主動來要求。

陳委員椒華：我是說你們去查查看該設的是不是都已經設了。

林代理董事長國顯：如果有，就一定要設。

陳委員椒華：請再給本席回報。

林代理董事長國顯：跟委員報告，只要環評有……

陳委員椒華：部長，剛剛說的施工承諾，如果空污太高要停工改善，因為 PM10 和 PM2.5 都是一級致癌物，所以部長不要輕忽，在太過污染的環境下施工，不只對工作人員是很大的傷害，對鄰近地方的居民也一樣。

王部長國材：環評審查有它的規定，第一當然是要按照規定，第二是監控、灑水等很多措施都要做好，這部分我會請他們嚴格處理，把對環境的影響降到最低。

陳委員椒華：大園這裡近兩年最高的 PM10 才 $130\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，PM2.5 才 $96\mu\text{g}/\text{m}^3$ ，你們承諾的是現在的 2 倍以上，表示你們承諾的是根本不會超過的，所以你們還是要把施工的標準訂得更嚴。雖然環評過了，但是你們訂得更嚴並不會違反環評，所以請部長和董事長針對這個部分，把標準訂得更嚴一點，也就是自主管理的意思。

林代理董事長國顯：瞭解、瞭解，這是應該的。委員剛剛提的 $96\mu\text{g}/\text{m}^3$ 是背景值，因為大園地區原來就沒有太多工程或相關作業，現在我們把一萬多名居民都移到南邊以後，這個區域是開放

空間，也沒有那麼多人住在當地，所以當初環評委員才會用這個標準來討論。這點我想也要跟各位報告，因為那個地方原來有民眾居住，沒有大工程，現在民眾已經往南遷了，他們遷移以後，那個地方已經成為空地，處理的部分是靠海邊，我們會做監控，也會做工人的健康管理。

陳委員椒華：可以比照中科那個標準嗎？

林代理董事長國顯：那個應該有不同的條件，因為中科的環境是周邊比較多居民。

陳委員椒華：好，你們再研議吧！

林代理董事長國顯：是，謝謝委員。

主席：還沒說明完畢的部分，請以書面向陳委員報告一下。

陳委員椒華：謝謝主席。

主席：請許委員智傑發言。

許委員智傑：（9 時 59 分）主席、大家好。本席要請教王部長，還有臺鐵和高鐵的代表。

部長好，上次我質詢電子票券的問題時，希望一卡可以暢通無阻，部長表示技術上沒有問題，可以再來討論。我們來看臺鐵跟高鐵的比較表，事實上臺鐵和高鐵各有優缺點，但在電子票卷的使用跟餘額不足的補票機制、自動充值、敬老卡，還有退票機制等等，前面 4 點是臺鐵比較方便，而退票機制的部分是高鐵比較好，所以我建議臺鐵跟高鐵可以互相學習，互相觀摩彼此的優缺點。其實我們本來最後的目的是希望一機在手可以全臺暢遊無阻，但是一機在手還有個問題，等一下我再討論。現在我們先就如果一卡在手，可以全臺暢遊無阻的部分來討論，上一次部長也說要研究，這個部分是不是可以請高鐵跟臺鐵表示一下現在研究的結果怎麼樣？

主席：請台灣高鐵公司江董事長說明。

江董事長耀宗：目前在高鐵旅客當中，使用聯名交通卡的部分大概是 2.5%，也就是說使用悠遊聯名卡、一卡通聯名卡的比例是 2.5%。

許委員智傑：2%？

江董事長耀宗：2.5%，現階段一般的普通卡，也就是交通的普通卡沒辦法過我們的閘門，這個部分如果要把它變成可以的話，可能交通部要協調一卡通的公司或者悠遊卡公司再對這些增值機進行設置。我們大概估算了一下，可能 12 個站需要 45 臺，硬體設備大概要 7,500 萬元，如果加上我們的閘門，全臺後臺的軟體變更、升級，大概要花 2,500 萬元，處理的時間可能要一到兩年，現況是這樣，謝謝。

許委員智傑：所以 7,500 萬元加 2,500 萬元等於是 1 億元嘛？

江董事長耀宗：是的。

許委員智傑：如果花 1 億元的話，就可以全臺暢行無阻嗎？

江董事長耀宗：我這邊也補充跟許委員說明一下，目前的實體交通卡應該是屬於比較舊世代的產品，預期可能以後都會被手機的電子支付取代。所以如果交通部來發展、推動所謂的一機在手通行無阻，大概是未來的趨勢，是比較可行的，謝謝。

許委員智傑：所以高鐵現在的想法就是說，如果現在推動一卡在手通行無阻還要花 1 億元，可能划不來？

江董事長耀宗：效益不高，因為現在使用聯名卡的旅客也只有 2.5%。

許委員智傑：我是這樣想啦，因為你們悠遊卡不能用嘛，悠遊卡去綁聯名卡的比例比較低，你們又規定悠遊卡和聯名卡一定要綁在一起才能用的話，它的使用率就會比較低，但如果悠遊卡可以使用的話，我想那個比例可能就會增加很多。

江董事長耀宗：事實上是這樣，我們高鐵車票的訂票、購票、取票有非常多的通路，包括網路、臨櫃、手機和所有的便利商店，都很方便，甚至於臨時需要買自由座車票的話，在車站的自動售票機也是非常方便，謝謝。

許委員智傑：OK，那這個其實就是政治決定的問題了。部長你想一下，現在一卡通在高雄，幾乎所有的車都可以用，甚至到臺北，也幾乎所有的交通工具都可以用，要搭臺鐵上臺北也可以用，但就差在高鐵不能用。然後臺北所有使用悠遊卡的大眾也一樣喔，他在臺北都可以用，在高雄也都可以用，但是就只有差在高鐵不能用。如果是在這個價值選擇上的話，就交通平權以及交通的全國便利性來說，其實我覺得花 1 億元是值得的，你如果要用手機，一機在手暢行無阻，這個當然交通部可能可以推動，但我也問過高鐵的困難，現在 Apple 手機不開放嘛，在臺灣使用 Apple 手機的民眾大概占四成，當然交通部如果可以跟 Apple 討論，那是另外一個角度的問題啦，但是到底講不講得通不知道，因為這不是國內自己的公司，不見得講得通，但如果用政府的角度去講，其實也是可以考慮的方向。部長您思考一下我剛剛講的，其實我覺得花 1 億元是值得的，你覺得呢？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：因為他用聯名卡就是自動儲值。

許委員智傑：我知道。

王部長國材：所以它就沒有加值這個問題。

許委員智傑：我知道，你說的我都知道。

王部長國材：一般我們在一張卡片上存超過 1,000 元的大概不多，通常是幾百元，變成說每一次搭高鐵就要去儲值，所以他認為基礎設施儲值的部分，到時候……

許委員智傑：剛剛董事長說的包括儲值嘛！

王部長國材：對。

許委員智傑：就是這些儲值的部分要花 7,500 萬元嘛！然後裡面的軟體等各方面的配合要再花 2,500 萬元，這樣加起來差不多是 1 億元嘛！然後你要推一機在手，坦白講，蘋果公司我不知道部長有沒有辦法講得通，其實沒有那麼容易啦，要說能不能做，如果你跟他們講，他們說好的話，就可以馬上做一機在手啦！但如果他們不要，再拖 3 年、5 年也不一定有辦法做。

江董事長耀宗：我是不是可以補充一下？事實上，現階段交通卡的平均餘額大概是 80 元。

許委員智傑：這個我知道。

江董事長耀宗：另外，公司在明年 3 月第一季結束後會推出手機購買自由座，用 QR Code 就可以過閘門了，謝謝。

許委員智傑：現在是這樣啦，部長，我是站在交通平權的角度來看，大部分的年輕人都可以使用手

機，也都很會用，現在就是討論長輩的部分。現在買高鐵票來來去去的，掃 QR Code 的，用手機掃 LINE Pay、Taiwan Pay 等等的大部分都是比較年輕的人，你去算，50 歲以上的比例比較少啦，而且現在臺灣是老年化社會，我覺得給老人方便一點、輕鬆一點，這是國家照顧長輩的一個心意。人生的下半場，你讓老人可以在全國這樣子活動，其實對身體也好，對健康也好，對幸福也好啦！所以這個概念我們已經不只是單純地從交通來考量。剛剛董事長說的就是花 1 億元，看起來現在使用聯名卡的差不多只有 2.5% 而已，但是如果悠遊卡或是一卡通可以暢遊全臺，我覺得很多老人會很高興，會覺得很好用，比例也會提高很多。你花這 1 億元，坦白講我覺得是值得的啦！當然這筆錢如果交通部願意出，高鐵就不會猶豫那麼久，對不對？我現在說的一機在手是我們的目標，但是你可以問董事長，你有沒有辦法保證 3 年推動一機在手沒有問題？還是說 5 年，你有辦法保證一機在手，蘋果公司、這些廠商都有辦法配合，都 OK 嗎？如果沒有的話，就是還沒有辦法，3 年、5 年你沒有辦法保證，甚至 10 年你也沒有辦法保證，因為他們是看商業市場，對於蘋果公司來講，他們是看商業市場，不一定要配合臺灣的悠遊卡或是一卡通，所以一機在手這個部分其實可能短時間他們沒有辦法配合，3 年、5 年，甚至 10 年可能都沒辦法。我們花 1 億元給老人做交通平權，全臺暢遊無阻，我覺得這是政府的一項德政。

王部長國材：委員，第一個，用票證刷卡是自由座。

許委員智傑：對。

王部長國材：老人家去用搞不好自由座會沒位子。第二個，談到成本效益的問題，剛才董事長也特別提到，現在我們也在發展以後購票用 QR Code 就可以直接過閘門，這個是算是比較省成本的方式，也算是電子支付的一塊啦！我想這部分剛才談到要不要花 1 億元，容我們跟高鐵公司再討論一下，的確看起來這個量，又只能搭自由座，卡片過去是以小額消費為主，要不要弄那麼多的加值機來做這麼高額の儲值等等，是不是讓我們再跟他們討論一下？

許委員智傑：好，你們再想一下。部長，如果要純粹講技術跟成本效益分析的話，其實我就直接跟高鐵談就好，我知道它的困難度高，那為什麼要在部長在的時候談這個問題？因為交通平權跟疼惜老人、疼惜我們自己的未來，我們可以因為疼惜老人的心多一點，如果能夠疼惜全國老人的話，1 億元算少的耶！所以這個不是純粹以成本效益分析來考慮，是考慮到要疼惜臺灣的老人，可以拿一張卡在全國通行無阻。我剛剛說手機是年輕人在用的，老人用一張悠遊卡或一卡通可以在全臺灣走來走去，我覺得很好！所以這個部分希望部長再思考一下，不要只用成本效益來考量，好不好？

王部長國材：好。

許委員智傑：高鐵的敬老卡本來是都要到現場，現在可以讓親屬代買，也是這次我們要求之後，高鐵願意改善的部分，有改善我們就誇獎一下，這個部分還不錯！還有臺鐵本來不能在超商退票，現在也答應說 1 年內會改善。其實我一直在比較臺鐵跟高鐵的優缺點，這個部分臺鐵說 1 年之內會改善，也希望臺鐵可以照我們討論的結果改善；那高鐵先改善敬老的部分，也是很感謝，但是整體還是部長的價值選擇，你們再想一下，我希望疼惜老人，這樣真的不錯！我們可以來思考，這 1 億元花下去很值得啦！部長，再思考一下。謝謝。

王部長國材：好。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：（10 時 12 分）部長好。在選舉期間，部分的候選人提出月票 1,200 元的政見，站在我們對於交通大眾運輸的推廣及支持，這是一個可行的方向，部長也支持嗎？請說明一下。

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：李委員好。我支持，的確過去交通部都是做硬體的補貼，這次有一個政策，包括營運月票的補貼，而且我覺得這個是適用全國……

李委員昆澤：好，適用全國，而且部長也支持。當然明年才有辦法去編列 113 年的相關預算，這樣的預算編列其實有兩個部分，第一、這些票證、設施的設置經費；第二、相關營運經費的補助及來源。針對這個部分，交通部有沒有具體的想法？

王部長國材：初步跟委員報告，我的想法是這樣，我們供應計畫現在還有一點錢可以做硬體設施的改變，譬如未來在臺鐵要能夠刷月票卡，這個部分的硬體補貼，我們現在就有錢。

李委員昆澤：這些票證設施的設置其實是非常重要的基礎……

王部長國材：這要先做。

李委員昆澤：你看像桃捷、高捷他們票證設施的編碼其實是不同的，你如何讓這些能夠去讀碼、整合？就是一個重要的工作。

王部長國材：這要花一些時間，尤其……

李委員昆澤：相關的地方政府其實也要到 112 年才會提出相關的方案及建議，交通部必須要主動來整合相關的意見。不過部長，我要提醒你，臺北市大眾運輸的普及率達到 40%，新北市跟基隆市也達到 33%，桃園市有 12%，那你知道高雄是百分之幾嗎？你當過高雄市的交通局長，你知道是百分之幾嗎？

王部長國材：應該是 10% 左右。

李委員昆澤：個位數，8% 左右。所以你剛才說到全國普及，我們對於相關的這些票證設施的整合，或是對於營運經費的相關補助，必須要考慮全國大眾運輸的普及率能夠提升，尤其是中南部，這是我們推動政策一個非常重要的基礎。

王部長國材：是，北北基桃這邊是談月票，我的想法是如果南部他們提出來的話，也不見得是月票的形式，譬如跟他們現在發展的 MeN Go 做整合，我們也可以做一些補助，所以我的想法不是每個都一模一樣……

李委員昆澤：對，剛才就是提到這個重點，如何讓中南部大眾運輸的普及率能夠提升？不只是票證設施的整合而已，當然在營運成本、相關的優惠提升等等，部長要用更大的資源來支持中南部的民眾運輸提升。

王部長國材：是，我期待各地區按照它公共運輸使用的特性，看哪一個最有效，我的重點就是提高公共運輸的使用率。

李委員昆澤：部長，針對相關的票證整合以及營運經費的補助，我希望交通部能夠在 3 個月內提出相關的具體想法及報告給交通委員會，有沒有問題？

王部長國材：因為各地方有它不同的特性，我希望是地方提案，然後由我們來補貼，上次已經提過我們補貼大概以一半為原則，所以我的想法是由他們來提案，不要說交通部全國都做……

李委員昆澤：部長，一半為原則是相關票證設施的補助還是營運經費的補助？

王部長國材：營運經費的補貼原則大概是一半，那……

李委員昆澤：必須要看它的大眾運輸普及率來做一個補貼的標準，這是我的要求。

王部長國材：是。

李委員昆澤：另外，部長，我要提醒你，臺北車站 11 月 28 日下午將近 6 時的時候，我看到一個很傷心的畫面，一位身障的乘客在狹窄的月臺空間，大概只有 1.2 公尺的寬距，他因為操作輪椅的轉向，不慎跌落到軌道，真的讓人看了非常痛心，這不是偶發的事件啊！局長，這個我已經提過了，今年 1 月到 8 月已經發生 5 次了，臺鐵對於旅客的安全是如此草率！部長，買城際列車跟區間列車的新車花了 997 億元，行車安全改善六年計畫、電務智慧化提升計畫還有軌道安全結構提升計畫就超過 700 億元以上了，這還不包括小半徑彎曲改善計畫的經費，花了快 2,000 億元，然後讓旅客在月臺跌落，不只是身障的旅客，在 1 至 8 月，連一般的乘客都已經有 5 人摔下去了耶！局長，說明一下。

主席：請交通部臺鐵局杜局長說明。

杜局長微：跟委員報告，的確要改善這個情形，我們有在研議要……

李委員昆澤：還在研議！已經 5 個人掉下去了！

杜局長微：要加設月臺門。

李委員昆澤：然後 11 月 28 日又有身障旅客掉下去，心都碎了！你還在那邊研議！

杜局長微：這個……

李委員昆澤：高鐵當然有設置相關的月臺門，我已經一再地督促跟要求臺鐵，到現在還在研議！

杜局長微：這個要分兩階段來做，我舉臺北站為例，現階段我們需要先把臺北站的月臺高度提升到車底板的高度，完成以後才有辦法再來……

李委員昆澤：局長，我不是來聽你說這些，我不是來跟你聊天，我已經提醒你，這個在過去提過了。

部長，1 至 8 月掉下去 5 個人，11 月 28 日我們看到好像我們自己家人的身障旅客，這位小姐操作輪椅在那麼狹窄的空間跌下去了，幸好只是右肩、右耳的挫傷，送到臺大醫院幸無大礙。

部長，你有什麼具體改善措施？

王部長國材：我覺得這件事非常遺憾，也不應該，縱然月台門還沒有做以前，站區服務人員也應該要對身障朋友特別注意。

李委員昆澤：有，臺鐵有相關的志工及服務人員會協助身障人士，但是人數不足，就我所瞭解，當然還有其他服務人員對於視障朋友提供相關協助，但就是人力不足。

王部長國材：關於人力不足，我覺得在大站要特別……

李委員昆澤：尤其這是尖峰時刻。

王部長國材：對，針對這部分，第一個我要談的是現場人員的協助，這部分很重要，短期內我們會

在這方面加強。第二個是月台門的部分，的確委員幾年前曾經提過，我當時也交給相關單位研究，但他們覺得現在有 23 種車種，停靠的地方月台門……

李委員昆澤：部長，我聽不下去了。你在講研究，局長在講研議，我就跟你講，我已經講過很多次了，1 到 8 月已經掉下去 5 個人了，然後 11 月 28 日又看到身障旅客跌下去的事件，你不會覺得心痛、你不會覺得不好意思嗎？還在研究、還在研議？

王部長國材：跟委員報告，月台門的部分過去是這樣講，但是我說在日本看到月台門是垂直的，垂直的話，就是門的位置不用對得很準，這部分我當時也有告訴他們整個要朝這方向走。

李委員昆澤：以前你還沒有當部長的時候，我也提過日本的例子，局長、部長，什麼時候可以提出改善的時間表？一個月內？

王部長國材：好，我希望這個當成他們重要的事情來處理，一個月內提出，我會督導這件事情。

李委員昆澤：召委，不好意思，我占用一點時間。

對於國內旅遊，我們現在已經逐漸恢復到疫情之前的水準，就國家風景區或是各縣市觀光遊憩據點的人次統計來看，也逐漸恢復到疫情前的水準，但是我們看觀光旅遊的部分，觀光旅館的住用率還是只有 33.59%，這個還不到疫情之前的一半，當然是因為國際旅客還沒有能夠完全進來，這是一個重要的因素。我們來看國際旅遊，部長，以 2021 年整年和 2019 年比較，我們的國際旅客少了 98.8%，當然是受到疫情的影響，外匯收入也少了 95.3%，這也是受到疫情的影響。現在逐步解封，國際旅遊的旅客到 10 月為止已經進來 42 萬人，局長，到年底之前能夠達到 70 萬人次的目標嗎？請說明一下。

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：謝謝委員指教。解封以後，10 月 13 日到現在呈穩定成長，成長率大概都有達到 200%、300%的程度。

李委員昆澤：簡單回答，到年底能不能達到 70 萬人次？

張局長錫聰：到年底（12 月）應該可以達到 70 萬以上。

李委員昆澤：部長，這要督促。另外對於觀光產業來說，現在逐漸要解封，12 月 10 日也是一個重要的日子，對於國際旅客這樣一個重要復甦的關鍵時刻，交通部觀光局做了什麼？你們有什麼預定的計畫？

張局長錫聰：跟委員報告，我們預定的計畫分為二部分，第一個要維持我們國旅的熱度。

李委員昆澤：當然。

張局長錫聰：第二個就是全力招攬國際旅客來臺。針對這部分，我們有八大策略分頭給各駐外辦事機構。

李委員昆澤：你們的八大策略簡單來講就是，第一就是展宣齊發—旅展、文宣。第二個是踩線團體的邀請。第三當然是獎勵送客，就是對於來旅遊的給予相關的補助、優惠。

張局長錫聰：是。

李委員昆澤：其實這是不夠的，你看世界各國的國際觀光產業振興都已經強化到數位科技應用了，像金字塔掃描做成 VR 虛擬實境，人家都已經進步到這樣一個狀況了，世界各國都有類似作法，

不管是日本國立科學博物館、英國大英博物館，或是法國的博物館、美國、韓國的美術館等等，都已經進步到這樣的層次。部長，這個要提升，只想靠辦旅展、邀訪踩線團，或者只想靠優惠是不夠的。另外，日本對於適合居住、適合觀光的國家營造，他們針對觀光業疫後轉型三大方向提出明確想法，包括整修設備、數位優化與轉型，分層人才培訓，觀光局必須要落實這些相關的作法。而且國際觀光產業這些振興作法也依照客群需求不同訂下 4 個方向，分別是觀光國際水準化、永續觀光、探險旅行、出差旅行，這些都是未來發展的重要方向。另外，我們對於人才培訓、數位應用與整合、交通銜接及資訊透明、簡化整合，以及可持續性的觀光模式、強化培養地方自治團體的參與。部長，你要督促觀光局更具體落實，未來疫情之後國際觀光復甦，我們具體的作法是什麼，你不能只是想靠辦旅展、不能只想靠邀請踩線團、不能只想要靠獎勵送客優惠措施，這樣是不夠的。請部長簡單說明一下。

王部長國材：剛才談到幾個，現在我要求他們做，例如數位轉型，就是委員剛剛談到的 Metaverse 這種方式，然後是人才的培訓，最重要的是我們的觀光要有亮點，這種亮點讓人家想要來，所以我當時也針對所謂國際魅力景區形塑的部分要他們去處理，委員談到的包括交通銜接及資訊透明化，我們也有在做，我想我們會再加強。

李委員昆澤：部長，自你擔任高雄市交通局局长到交通部次長，到現在擔任交通部部長，你是我經歷過的第 11 位交通部部長，對你的認真、專業、用心，我是給予肯定和支持的，請繼續加油。

王部長國材：謝謝。

主席：先作以下宣告，待會兒劉世芳委員發言完畢休息 5 分鐘。

接下來請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：（10 時 28 分）部長好。剛剛李昆澤委員講了，交通部就是安全，我看杜局長就在高鐵公司江董事長旁邊，其實杜局長就去問高鐵怎麼做的，你就會做了。你坐過高鐵嗎？有坐過的話就看他們怎麼做就好了，你不用上來，我沒有要問你，我只是跟你講，在旁邊就可以問他高鐵是怎麼做的，你就去學，學好了就不會有這種事情發生，這個是很簡單的道理，他們是怎麼做的，都沒有發生過這種事情，是為什麼，你去學一下就好了。部長，有沒有道理？

部長，上週選舉已經選完了，不管是誰當選，交通建設是不能停止的，是不是？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：趙委員好。是。

趙委員正宇：我們桃園鄉親都很關心的就是北北基桃所說的 1,200 元交通月票，適用的範圍擴大臺鐵、交通、公車、國道客運、捷運等，對於 1,200 元的交通月票，我有幾個問題想請教部長。第一個，部長你曾表示過補助會擴及全國各地，是不是？

王部長國材：是。

趙委員正宇：各縣市都可以自行提出申請方案，但是我們都知道這個經費有限，僧多粥少。我們桃園地區是前往首都圈最大的通勤族，也是最急迫的，部長是不是可以在這邊承諾優先推動北北基桃的交通月票？

王部長國材：這是在選舉期間所提出的方案，但還沒有很明細的計算經費多少。

趙委員正宇：對，計費多少、大概多少錢，你有算過嗎？

王部長國材：他們提出說要 35 億元，但還要再精算，基本上公共運輸月票為提升公共運輸使用率，對於節能減碳、降低車禍死亡這部分是一致的，現在府院已經有這個政策要來協助。第一件事情，北北基桃新上任的縣市首長，必須趕快提出一個方案出來，那我現在……

趙委員正宇：補助多少？

王部長國材：初步是一半。

趙委員正宇：一半，對不對？

王部長國材：比如 35 億元的一半就是 17.5 億元，如果經費是這樣，他們還要再細算。北北基桃 4 縣市他們怎麼樣、誰出多少，是他們內部要討論的，這是第一個。

在實施上我的想法是，如果用月票補貼的預算今年沒有編列，應該明年來提，所以會在 113 年，但明年並不是空檔，明年可以先做設施的改造。

趙委員正宇：硬體設備先做好，對不對？

王部長國材：對，這部分我們的供應計畫大概可以……

趙委員正宇：這 35 億元是你精算的嗎？

王部長國材：不是。

趙委員正宇：那你要算一下大概多少錢啊！還是先來一個水庫理論？滾動式檢討還是怎麼樣？要有一個預算，你說大概 35 億元，請問這個財源從哪裡來？

王部長國材：我的想法是，在他們就任以後，明年初不管是北北基桃還是南高屏或是中彰投，他們提出來後，我們就它的計畫審查，通過已經確定補助多少，我們就編 113 年的預算。

趙委員正宇：113 年。

王部長國材：但明年審查過以後，硬體的改變……

趙委員正宇：你現在就跟我講 113 年可以正確實施的時間，是不是？

王部長國材：對，113 年。

趙委員正宇：好，這樣就好啦！預算你一定要算好，大縣市像直轄市還可以多領一些、多補助，其他縣市沒有也不行，這個平均還是要算一下。

部長，上週又一個公車夾人事件，大型車我們上次才審預算，上禮拜又有一個婦人蹲在大客車後面綁鞋帶就被遊覽車輾斃了，這是很重要的問題，你們修正了道路交通規則第七十八條，會記點還可以扣駕照 3 到 6 個月，結果上路不到半個月就發生那麼多意外。部長，大型車本來就死角多，視野輔助系統我們有編列，也有補助那 8 大項，這補助大概都是舊型的車，它原本沒有主動式的安全設備，我們補助讓它裝這個東西，但它不是原廠，那天審預算我就有講它不是原廠的東西，都是後來加裝或是在臺灣開發的，這種東西準確率又不高，交通部是不是要歸責一下或是訂一個標準，比如說明年還是後年進來的車子這些設備都要在標準配備中，有沒有這個規劃？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長福山：大型車視野輔助標準的部分都有車輛安全檢測基準在規範，剛才委員提到……

趙委員正宇：那新車什麼時候進來？全部都要有這 8 大項，什麼時候？

林司長福山：8 大項有一些不是法規強制的部分，現在的部分是上次跟委員報告的，整合計畫完成之後希望國內有這樣的產品，未來對於使用中的車輛可能透過補助的方式……

趙委員正宇：加裝使用，對不對？

林司長福山：新車我們再把它納入法規中強制規定，大概是朝這兩個方向來做。

趙委員正宇：強制，你預計多久？什麼時候？

林司長福山：這部分若按照時程，產品開發出來再做成效驗證，大概到 113 年，之後納入強制可能是 114 年以後。

趙委員正宇：以後就可以了，對不對？這個要標配，進來的時候就有這些東西，這是非常重要的。

我們大街小巷的機車又多，所以視野輔助非常重要，還有主動式安全等 8 大項是非常重要的，現在的一般轎車這些幾乎都屬於標準配備，自動停煞、視野輔助、全景都可以看的到，大型車更需要這些東西，不是加裝就好，加裝就像你講的，已經在使用中我們補助它讓它去裝這些安全設備，最終的目的還是新車進來時就要標配，這是非常重要的。

局長好。請教局長，疫情指揮中心已經宣布 12 月 10 日取消入境人數的管制，我們知道在疫情期間對觀光業的衝擊非常大，也需要政府救助，針對現在疫情趨緩、觀光也復甦了，想請教幾個問題，最重要的是在疫情期間，全臺的旅行業者大受影響，你也知道很多從業人員都失業了，大概估計有 4 萬人失業，而現在從業人員大概只有一萬多人，還缺少這麼多人，請問局長，這大量流失的問題，你有什麼因應措施？

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：因應措施是一方面是透過訓練把過去的從業人員找回來，訓練之後建立訓練的人才庫跟旅行業界、旅館業界作好媒合，不止靠觀光局，我們也協調勞動力發展署一起共同來做，同時……

趙委員正宇：你有這個方案了？

張局長錫聰：有，還有各工會，各旅行公會、導遊協會。

趙委員正宇：人是最重要的，你看日本復甦，他找不到人耶！老闆兼廚師兼端盤子耶！全部都他一個人，還要洗碗。所以我們四萬多人變成一萬人，缺了將近三萬人，這人員的補充是非常重要的。謝謝。

主席：請劉委員世芳發言。

劉委員世芳：（10 時 37 分）我想問的是，從民國 106 年到 110 年連續 5 年的國內旅遊狀況調查發現，我們旅遊總次數是下降的，106 年到 110 年下降了三分之一，也就是從一億八千萬次降到一億兩千多萬次，106 年沒有 COVID-19，所以可以看到我們國內旅遊不管在品質或者是質量上都受到非常大的挑戰，在相關狀況調查中交通便利居首，從 106 年到 110 年都還是一樣的高，當然還包括抒壓休閒保健，尤其最近我們要開始解除 COVID-19，當然會越來越多。

觀光局從剛剛幾位委員質詢中應該可以瞭解，這些一億八千萬次或是一億兩千多萬次有沒有做大數據、數位的分析？讓別人知道這個地方為什麼好玩，或者是去過一次就不想再去，還是去過一次還要重複再去？這個觀光局應該要把它列入急迫需要，因為我知道在過去針對紓困的

特別預算中撥給觀光的費用相當多，但如果沒有部長剛才所述的亮點，那其實是沒有意義的，等於花了錢丟到水池裡面，說不定連咚的聲音都沒聽到，部長是不是可以針對我所說的部分，把旅遊總次數跟旅遊定點經過數據分析？我不講大數據分析，處理未來如何改善我們地方旅遊環境，甚至是國家風景區裡的旅遊品質及數量。

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：他們對於國內旅遊，包括目的地……

劉委員世芳：什麼時候？

王部長國材：應該都……

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：108 年開始。

劉委員世芳：什麼時候做什麼內容，稍微講一下，是局長要講還是誰要講？

主席：請交通部觀光局企劃組吳組長。

吳組長潔萍：報告委員，我們觀光局從 108 年開始就有對旅遊據點做大數據分析，包括全臺跟國家風景區，主要也是針對國家風景區的部分，風景區會就它這幾年的建設、景點選出一些據點，我們會就這些據點做人潮移動的分析來洞悉旅遊……

劉委員世芳：OK，部長跟局長聽到了，108 年到現在已經有做這樣的分析，你們未來可以如何改善旅遊的品質？

王部長國材：第一個，我過去有看過包括目的地，還有你這裡談的，旅遊為什麼……

劉委員世芳：交通便利、品嚐美食、沒有去過或是舒壓保健、有主題活動，只有這 5 項而已嗎？不只吧！

王部長國材：不只，還包括年齡等分析，細部的資料我請他們提供給你。

劉委員世芳：你可不可以提供一個書面的資料，包括過去 3 年的資料給我們參考一下，還有未來你需要怎麼做比較好的改善方案，好嗎？

王部長國材：好。

劉委員世芳：因為我覺得這相當重要，不是只有國外，國外的旅遊是單純的消費，國內的旅遊對我們地方經濟的促進有相當大的益處。另外就是部長也在高雄市待過，每次如果有國內觀光旅遊的景的圖出來時，通常你們都先把龍虎塔放進去，你自己看過龍虎塔，其實龍虎塔裡面是私人宮廟所設置的，裡面其實比較髒亂，包括有蜘蛛絲也有老鼠屎之類的，所以其實這是一個非常不好的部分，就是外表看起來非常吸引國外觀光客。

其實現在左營會發生相當大的巨變，第一個就是左營的見城計畫，文化部通過了，大概是二十幾億元，現在大小龜山上面要做一個跑馬道，已經要合攏了，而且明年 2 月就要合攏，所以在整個左營地區，不管在族群，我們有海軍眷村的以住代護；或者旁邊的一些宮廟，這是宗教信仰的部分；還有蓮池潭風景區、洲仔溼地公園，甚至旁邊還有孔廟跟哈囉市場，從哈囉市場走到 tsmc 的地方就是 1,000 公尺的距離而已，再加上海軍的傳藝中心已經要完工。請問一下，有沒有可能把它規劃為都會型的國家風景區？因為你們所通過的 13 處國家風景區並沒有都會型

的，部長你也知道，從左營高鐵站下到這邊來只要 2 分鐘就到了，這對於都會型的國內觀光旅遊來講是一個相當大的吸引力，有沒有可能做這樣的規劃，或者是納入你們第 8 項所說的體驗觀光，就是地方旅遊環境營造的中程計畫裡面，有沒有可能這樣做？

王部長國材：第一個、的確我們風管處在高雄就是茂林，比較是原來高雄縣的範圍，我是覺得他們應該……

劉委員世芳：它是屬於高山的，或者是欣賞自然的生態環境的，或者原住民的。

王部長國材：雖然這幾年它的活動都有在高雄市辦，至於要不要納進去，我請他們做一個評估。體驗觀光是在協助地方的建設，我們歡迎高雄市觀光局提案，尤其剛剛看到那個眷村，我自己也非常喜歡。

劉委員世芳：以住代護，而且以前是將軍級住宿的地方。

王部長國材：我覺得未來尤其是比較深度的旅遊，他們會喜歡那個地方，所以我的建議是體驗觀光的部份，我們可以做一些協助，至於要不要納入我們風管處，可以跟高雄市觀光局做一些討論，目前是分開。

劉委員世芳：不是只有這樣子，我剛剛已經特別跟你提見城計畫就是鳳山縣的舊城跟左營，就是萬年季的所在地，它是國定古蹟，它是一個城牆，其實就是在眷村的外圍，所以其實不只是跟高雄市政府，還要跟內政部跟文化部，因為有個洲仔溼地公園，其實都在旁邊，我想你也知道，旁邊其實還有蓮潭會館，然後再過去就是一個非常高度消費的百貨公司園區。

所以就是要提供一個新的觀念，所謂的國家風景區真的不是一個偏遠的地方，大家要開車開很久，它可能有非常快的可及性，以後搭高鐵也可以到，可能捷運也可以到，臺鐵已經地下化，旁邊已經有綠廊道出來了，其實現在的人潮越來越多，但是沒有去整合，現在你告訴我的也是一樣，都是一個亮點、一個亮點、一個亮點，可是從 A 亮點走到 B 亮點走到 C 亮點可能要走過大街、可能走過小巷、可能走過破舊的街道，這個部分的整合其實是需要智慧。所以我是覺得有沒有機會，如果可以辦會勘的話，拜託觀光局或者是部長下來看一下，我們再邀請文化部、內政部還有高雄市政府一起來整合，有沒有可能把它全部整合在一起，因為我知道整個面積加在一起恐怕會超過 500 公頃以上。

王部長國材：是，的確如劉委員所提，過去蓮池潭，然後眷村，但是以前眷村都沒有做一些……

劉委員世芳：對，現在眷村已經都差不多改建了。

王部長國材：尤其高鐵就是在左營站，而且配合捷運，我覺得……

劉委員世芳：還有鐵路地下化在那個地方也已經有個亮點，就是旁邊都已經是一個綠廊帶。

王部長國材：第一個、體驗觀光裡面對於相關建設，除了我們當然也有文化部相關的單位來協助；另外我覺得是整合行銷，高雄的整合行銷是以高雄市觀光局為主，我們則用觀光圈的方式在整合，對於遊程的整合跟相關建設的補強，我們交通部願意協助高雄市政府。

劉委員世芳：好，我們再找個時間下去看一下，跟高雄市觀光局一起做一下整合性評估好嗎？

王部長國材：好，沒問題。

劉委員世芳：非常感謝部長跟局長，謝謝。

主席：現在休息 5 分鐘，待會休息完畢之後處理臨時提案。

休息（10 時 46 分）

繼續開會（10 時 52 分）

主席：繼續開會。

現在先處理臨時提案，請議事人員宣讀。

委員李昆澤等 3 人提案：

有關台鐵月台有身障旅客因設計動線不良致旅客掉落，已有至少五起事件，請交通部和台鐵公司於一個月內提供軟、硬體改善方案，以解決頻頻受到外界批評之議。

提案人：李昆澤 劉世芳 趙正宇

主席：提案人要不要補充說明？

劉委員世芳：其實這是剛剛李昆澤委員特別再把數目字跟大家報告，大概每個立委辦公室都有收到類似的聲音，我自己也去過，確實沒有錯，月臺裡面的走道，如果用輪椅的寬度來看的話，要走就很困難了，更何況要大家錯身而過，身障旅客掉落之後所產生的傷害一定比正常的旅客更嚴重，所以臺鐵公司必須要有所表示，既然部長同意的話，可不可以稍微講一下軟體跟硬體的改善是朝哪些方向好嗎？或者是請臺鐵公司說明。

主席：說明一下。

王部長國材：因為有些臺鐵的月臺寬度不是那麼寬，然後在尖峰的時候有發生一些問題，第一個、我覺得臺鐵的服務人員在尖峰的時候一定要特別加強人潮的管理；第二個、現在一直提的在某些車站設月臺門的事，這部分我剛才也跟局長談了，針對臺鐵車站，過去他們談月臺門的時候，因為有 23 種車種，月台門都對不準，但是日本有垂直上下的月臺門，我也已經請他們做研究，的確他們研究一段時間了，結果都沒有出來，我想長期還是從月臺門這邊來著手。

劉委員世芳：部長你所提的我不是太同意，我建議部長你自己走一趟，不是只有月臺門，當然我們知道臺鐵有新、舊車站，有些車站已經五、六十年了，但是你們能不能針對只要他是有行動不方便、身障、甚至是孕婦，你會有專門的志工、或者是其他專門的服務人員，來推動輪椅或是引導他們上下階梯，甚至如果有所謂的身障輪椅要上下階梯的時候，假設你月臺門高度不夠高的話，你會有斜的路板幫助他可以方便一點，甚至把他送到電梯門，不是扶梯喔！是電梯門那邊，有沒有可能？否則會讓人覺得是有人權上面的嫌疑啊！這個如果是國外媒體寫出來的話，你部長的面子會很難看呢！可不可以這樣子，就是軟體的方面可以先來提供？

杜局長微：這個我們馬上來加強啦！我們現在再來調撥、加強月臺服務的人力。

劉委員世芳：硬體的部分是不是也再稍微講一下，我剛剛講的是軟體服務的部分，硬體的部分你說 1 個月內要提出改善方案，要改善哪些方案？用麥克風好不好？

王部長國材：長期就是月臺門，因為掉落除了身障，還有一些老人家比較危險，這部分長期就是月臺門的改善；短期就是專人協助，還有對人才的管理這樣。

劉委員世芳：部長，我這樣建議好嗎？就是你們認為已經改善完成以後，能不能請我們國內有些屬於身障團體的公民到現場去看一下好嗎？

王部長國材：好，可以。

劉委員世芳：這樣子對於他們的協助會更實際，也讓他們瞭解、做說明，然後請不要只有在臺北好嗎？其實很多月臺比較有狀況的是哪幾個，你都知道，所以是不是這幾個地方也特別去一下，讓他們可以給你 approve 這樣子的改善狀況，我想至少表現出我們的誠意嘛！不要讓他們覺得你已經做好了，不過對不起！因為我們人不夠、錢不夠，所以沒有辦法，又產生這樣子的問題。這真的是你們應該大力來改善的地方，可以嗎？

王部長國材：好，這沒問題。

劉委員世芳：請身障的公民團體一起來參加好嗎？

王部長國材：好，沒問題。

劉委員世芳：好，謝謝！

主席：針對這個提案內容，就 1 個月內提出方案，這個沒問題嗎？

杜局長微：跟主席報告，倒數第二行「台鐵公司」是不是還是寫「臺鐵局」？

劉委員世芳：沒意見，我剛剛在問，你們都在笑啊！所以我不清楚哪一個，改成臺鐵局嗎？

主席：改成「臺鐵局」沒有問題？

杜局長微：「臺鐵局」。

劉委員世芳：好，沒問題。

主席：還是改成交通部，你們也沒意見？好，臺鐵局，這個案子如果各位沒有其他意見的話，我們就修正後通過。

臨時提案處理完畢，如果有委員對上述提案補簽名，我們列入紀錄並刊登公報。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：（10 時 58 分）部長好。部長，你是道安會的當然主委是不是？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：委員好。是。

林委員俊憲：昨天部長是不是有召開道安會？

王部長國材：是，有，道安記者會。

林委員俊憲：很不幸的，今年交通事故發生的件數和死傷人數都比去年增加了，我是完全按照道安會發表的數字，今年 1 到 9 月就發生了 27 萬 1,660 件事故，比去年同期增加了 1 萬 5,377 件，件數大概增加了 6%；受傷人數更高達 36 萬 698 人，比去年同期增加了 2 萬 563 人，受傷人數也大概增加 6%。

其實不是今年跟去年比，我們看最近 5 年，每年交通事故發生的件數和死傷人數都年年增加，照理講，最近這兩、三年來因為疫情發生，人、車的流動應該減少才對，竟然發生的件數和死傷人數也增加。請問部長，到底發生什麼事？為什麼你們每一年都喊要改善、提升交通安全，而我們看到的數字卻是怵目驚心、每年都攀升？到底交通部檢討後的原因是什麼、對策是什麼？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：林委員好。現在大概分為兩個族群，一個是機車族，剛才談到一年死亡的 3,000 人當中，有一千八百多個是機車族，大概有六成。第二個是高齡者，現在高齡者占我們人口的比例是兩成，但占死傷人數四成，所以高齡者很容易受傷害。我們現在有一個短期計畫，另外還有兩個專案。短期的部分，因為這個是 22 個縣市所累積，我們希望中央跟地方合作，包括今年的道安經費也增加，比如他們要改善路口、科技執法等等，我們都會補助。另外兩個專案，一個是機車專案，另一個則是高齡者專案……

林委員俊憲：你剛剛提到道安會報提了兩點，第一、死傷最多的就是老年人以及騎機車的人，對不對？

王部長國材：是。

林委員俊憲：你這樣說，沒錯吧？

王部長國材：是。

林委員俊憲：第二個政府要補助改善危險易肇事路段，對不對？

王部長國材：是。

林委員俊憲：這兩件事都做很多年了，不是現在才發現要做，做那麼多年來有效嗎？交通部，甚至營建署也有經費，我就講交通部好了，你知道過去改善危險易肇事路段幾年、幾年計畫花了多少錢嗎？

王部長國材：改了一千六百多個路口，經費……

林委員俊憲：一、兩百億元。公總局長知道嗎？

王部長國材：經費我再……

林委員俊憲：你們剛剛完成一個不知道幾年計畫，反正這種錢來到立法院每個人都支持，結果數字告訴我們，行的安全不僅沒有提升，每年死傷反而更慘重。另外，你們檢討機車有抓到重點嗎？機車發生的件數最多，沒有錯！但是機車車禍，肇事的第一當事人是小客車占了快一半，也就是雖然機車發生事故，但大多數都是被撞，所以你們要區分汽機車的肇事原因，例如是汽車撞機車或汽車互相碰撞，機車的原因就是機車撞汽車，還有機車互撞，大概就是這四塊。其中第一當事人，就是汽車來撞的，一共有 2 萬 1,150 件，主要車禍都是汽車造成的，大概占一半，但汽車撞機車有 9,406 件，也就是汽車發生的事故有 44% 都是汽車去撞機車。結果現在交通部的對策卻是要求機車都要考照，對不對？甚至要去機車駕訓班，還有補助，然後機車還要路考。你們應該去抓重點！主要就是因為騎機車太危險了，機車都被撞，結果你們還去檢討機車，應該檢討機車為什麼會常撞到汽車？例如右轉或左轉很危險，政府多做一些或補助一些偏心式的左轉專用通道，是不是應該這樣？

王部長國材：是。雖然好像在檢討機車，事實上並沒有把這件事情拿去怪機車。比如為什麼要有道路訓練？這個是怕他被汽車撞到，比如委員所關心的內輪差……

林委員俊憲：你把他訓練好？把這些騎機車的人訓練好，讓他以後減少被汽車撞到，你說這什麼「尚話」？

王部長國材：真的！這個叫做防禦駕駛，是我們交通裡面很重要的……

林委員俊憲：你應該改善路況，因為臺灣沒辦法，現在就是汽機車都在同一條路上，很少有專用道。

王部長國材：路況也會再改善。

林委員俊憲：但我發現你們檢討認為現在要降低死傷，就是要針對機車，這樣怎麼合理？

王部長國材：防禦駕駛不是在怪都是因為機車才發生車禍，就像你講的第一當事人，機車只占 34.8%，但是機車很容易受傷害，比如轉彎或是靠車子太近容易被捲入等等，這個部分必須在駕駛訓練裡面進行防禦駕駛訓練。

林委員俊憲：你們應該進行科學性分析，例如我之前要求交通部要提供肇事的相關數字，即 A1 死亡數字及受傷數字等，公總騙我說你們沒有，警政署才有。經過本席要求，現在公總有公布數字了，就是一個數字在那邊跳，包括發生件數、死傷人數，但是你們都沒有進一步分析。因為交通部網站就是呈現很呆板、應付式的數字，所以我就去看各縣市的，只好引用臺北市的。臺北市稍微有分析原因，你們一定要很用心去抓到事情的重點。例如道安會報明年預算增加一倍，道安會報一年預算最多大概 3 億元，像今年大概三億八百多萬元，明年增加超過一倍，達到 6 億 4,400 萬元，有沒有辦法改善行車安全？

王部長國材：今年……

林委員俊憲：如果方向錯，花再多錢都沒有用！

王部長國材：剛才談到機車的問題，駕訓只是在防禦駕駛裡面重要的一環，而路口的改善與教育的宣導都在進行，這一次預算倍增是我們跟行政院爭取很久的，因為各地區……

林委員俊憲：我希望你們要有新的作法，道安會報的預算就算不增加，以前一年 3 億元也算不少錢了。你知道道安都在做哪些事情嗎？每年舉辦道路交通安全月，到處貼海報、辦講習。

王部長國材：不止。

林委員俊憲：如果這樣有效，就不會車禍死傷人數每年都增加。好，這筆錢再增加一倍，明年我們會再來檢討看有沒有效果。

王部長國材：我把它當成很嚴肅的一件事，所以特別跟行政院爭出道安經費倍增。現在正在爭取各地區的道安改善經費，我有要求 22 個縣市要提出整體的道安改善計畫，我們才補助。這個經費有三分之二都是給地方，雖然有 3 億多元，但是他們覺得過去分一分以後，每個縣市都沒有多少錢，只做幾個路口就沒辦法再改善，所以今年經費比較多，像地方因為是直接到縣市執行，而我要求今年要提出整體的計畫，比如該縣市哪些問題是道安的重點，再提出改善。不管是科技執法或路口工程改善，我們都會來支持。

林委員俊憲：你們沒多久就推跨年度的危險路段改善計畫，我記得好像才剛花掉快 200 億元，每次一個跨年度計畫執行完就又要產生一個新的計畫，等於是不停地投入大筆預算在改善危險易肇事路段，得到的就是從車禍死傷人數攀升卻完全看不到交通安全績效。我希望部長很嚴肅看待這件事情，好不好？

王部長國材：我要再努力，謝謝。

林委員俊憲：這筆預算給你，明年我就要看執行的效果。

王部長國材：好。

主席：請傅委員崐萁發言。

傅委員崐萁：（10 時 8 分）部長，辛苦你了！這一次大選，你出力很多，責任跟壓力會不會很重？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：傅委員好。不會。

傅委員崐萁：一下要輔選林佳龍，一下要 promote 鄭文燦，交通部的責任會不會很吃重？

王部長國材：雖然我在某些場合有提到他們的表現，但是基本上還是以交通部的業務及政績為主。

傅委員崐萁：交通部的業務跟政績？

王部長國材：是。

傅委員崐萁：林佳龍部長在交通部確實有一些政績，我們還真的要表揚一下正國會系統。林佳龍在過去交通部長任內，至少對地方的事務都非常關心。對於你講的這個部分，本席不會對你的說法表示否定。請問部長要怎麼 promote 鄭文燦市長？

王部長國材：因為鄭市長這幾年在桃園的軌道建設上做了很多事，事實上是針對整個桃園的公共運輸網路有一個長遠計畫，就像傅委員在花東也有相當多的計畫……

傅委員崐萁：唉！我不敢，不要拿我的事講。

王部長國材：我想只要是表現好的縣市，我們就把真心話講出來，傅委員也是表現得很好。

傅委員崐萁：部長，那當時你怎麼沒有到花蓮來講一些真心話呢？

王部長國材：你沒有邀請我啊！

傅委員崐萁：你不一定要在花蓮講，在臺北也可以講啊！部長，我想你的壓力很大，但現在我們終究還是要檢討一下，公務員其實就是中立的，屬於國家的公務事務由他們擔綱，儘量不要在選舉過程中給他們太多的壓力，也許部長你比較溫和，當然我不知道 2024 大選時你還在不在交通部，但是我先設定你還在，在這種情況之下，希望可以以此為鑑。你說林佳龍前部長參選，他過去對臺灣的一些交通建設有所貢獻，我們當然也表示肯定，但是鄭文燦先生是無意中當選桃園市長，然後 8 年下來，竟然中華郵政公司要在上班時間用公費、公假去聽鄭文燦市長的演講，而且演講內容還是跟中華郵政公司業務無關的所謂城市治理，部長知道這件事嗎？

王部長國材：我不知道這件事。

傅委員崐萁：那你現在知道了要怎麼處理？

王部長國材：我覺得郵政工會請他談城市治理，就像他們如果邀傅委員，也是可以談啊！

傅委員崐萁：這怎麼可以用公假？

王部長國材：公假？我不知道哪裡的公假。

傅委員崐萁：上班時間要這些同仁去聽他演講。

王部長國材：我想這要看中華郵政公司過去的案例到底是怎麼做，譬如他們過去如果也有在某些時段邀請某些人專題演講，我想是不是……

傅委員崐萁：請董事長說明。

主席：請中華郵政公司吳董事長說明。

吳董事長宏謀：謝謝傅委員。我們邀請鄭市長，第一，鄭市長不是這次選舉的候選人；第二，他演講的時候，並不是在競選活動期間；第三，因為我們考量到桃園這個城市蓬勃發展，人口增加非常快，對於我們郵政未來的服務其實是有需要再多瞭解的地方，所以我們邀請鄭市長來演講是擴大……

傅委員崐萁：本席聽不懂剛剛你說有什麼要再多瞭解的地方，要瞭解什麼東西？

吳董事長宏謀：桃園是臺灣都會區人口增加最快的區域，以郵政公司而言，人口增多，當然我們的服務恐怕就要增加或者怎麼樣，這在城市治理裡，包括落實 ESP，或者是善盡企業社會責任，都很有關係。

傅委員崐萁：臺灣人口最多的城市在哪裡？

吳董事長宏謀：它的人口增加非常快速。

傅委員崐萁：你用人口增加作為理由來辦這個演講，這是很可笑的一件事情……

吳董事長宏謀：也不是，我們……

傅委員崐萁：董事長，這裡是立法院耶！你以為是你家客廳，隨便亂講就可以嗎？

吳董事長宏謀：這是很單純的一件事，我們沒有政治考量。

傅委員崐萁：什麼叫很單純的一件事？本席問你全國人口最多的是哪個縣市？你告訴我。

吳董事長宏謀：人口最多是新北市。

傅委員崐萁：那你有請侯市長來演講過嗎？

吳董事長宏謀：侯市長如果願意來，我們也會邀請他。

傅委員崐萁：你沒有邀請他，怎麼知道他願不願意來？

吳董事長宏謀：對，不過我們……

傅委員崐萁：好，你可以下去了，可以下去了。

吳董事長宏謀：我正要做一個說明……

傅委員崐萁：你可以下去了……

吳董事長宏謀：這是很單純的一件事……

傅委員崐萁：你不要浪費本席的時間，你可以下去！聽了就讓人生氣。部長，我當然知道上下都有壓力，但這個東西實在是不成體統，什麼叫非競選期間？非競選期間是中華郵政來定義的嗎？滿口胡說八道！滿口胡說八道！假文憑的事都已經鬧得翻天覆地，鄭文燦還來背書，什麼叫非選舉時間？滿口胡說八道，還敢在這裡侈言，真的是亂來啊！部長，上班時間，要算事假，還是公假？還有差旅費問題，差旅費算誰的？

王部長國材：這個題目我是覺得委員有一點把它弄得很嚴肅……

傅委員崐萁：本來就很嚴肅。

王部長國材：他是一個市長，他城市治理……

傅委員崐萁：部長，第一，這是國家國營事業的上班時間；第二，這算公假或事假？第三，差旅費誰出？這涉及有沒有貪瀆的問題。第四點很重要，為什麼只邀請鄭文燦？鄭文燦的城市治理已

經到可以歌功頌德、感恩戴德來給中華郵政演講嗎？照貴部這樣的說法，是不是除了交通部以外，各部會都可以請他去演講？這只有四個字，叫「胡說八道」！這本來就是跟業務無關的事情，然後動用行政資源，用國家的公帑在辦選舉事務，這個要調查！部長，你要把你的背桿挺起來，如果這件事你不知道，你就要開始徹查；如果你知道，那就很不應該；如果是你同意，那更不應該。如果認為這件事不算什麼，那就表示民進黨已經麻痺很久了，認為這理所當然，是不是？

王部長國材：傅委員，我用那個……

傅委員崐萇：你們認為這是什麼？是小事情，不是大事情？那請問部長，什麼是大事情？

王部長國材：他如果講郵政業務，那就不對，但他是一個直轄市市長，談城市治理，當然就是說……

傅委員崐萇：城市治理跟中華郵政什麼關係？你們這些員工現在是怎樣？以後都要參選是不是？越講越離譜，承認錯誤就好了嘛！承認錯誤，然後以後不會發生類似事情，一句話就講完了嘛！何必欲蓋彌彰！臺大文憑放棄、中華大學文憑放棄就好了嘛，還狡辯，對抗臺大、對抗慈濟，今天有一點反省嗎？部長，如果你真的認為是小事的話，我們就把它弄大一點，你覺得怎樣？

王部長國材：不是弄大，我是覺得很多地方的演講，就是要看這個人講的題目……

傅委員崐萇：那時候如火如荼正在選舉當中，本來就不應該介入這些事情，更不應該邀請，邀請對象應該慎選。部長，本席姑念你過去很溫和，本席也不曉得你是不是這件事情的策劃者、配合者，或是不知情者，但在這裡本席要再告誡一次，不要再有類似的事情發生，部長瞭解嗎？

王部長國材：不是，委員，我的意思是任何公司邀請某些人來演講，只要他的題目不是談選舉，而是談他的專業，那我是覺得這就不是一件很嚴肅的事，我個人是這樣看，譬如有可能你當縣長時，邀請別人來……

傅委員崐萇：部長，你們哪一年不好邀請，要在選舉年各政黨人選都推派完之後，邀請最大的助選員，舉國上下誰不知道桃園市民進黨最大的、頭號的輔選員叫鄭文燦，哪一個縣市的人不曉得，你把大家都當白痴嗎？他有偉大到你非請他來不可嗎？你們不能避嫌嗎？這 4 個月不能找別人來，一定要找他嗎？後面還有很多你的問題，我今天懶得問，這一件是中華郵政的問題，後面還有很多你的問題。部長，本席再提醒一次，不要再有這種事情，你們可以找很多很多各業別的專家，但是不要特別去開關這種事，不管是馬屁也好、政治也好，根本不需要做這些事，部長，你本於交通專業好好做好你的事情，這個比較重要，好不好？

王部長國材：好。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：（11 時 21 分）部長好、局長好。現在整體社會的旅遊樣態、休閒活動一直在轉變，包括據統計，喜歡露營的人從 106 年的 200 萬人次，到 110 年已經增加到 400 萬人次，可以說是蓬勃發展，不只是我們國內的旅遊，臺灣的環境也有機會吸引到鄰近的國家做這樣的戶外活動。現在行政院已經指定觀光局為主政機關，不過裡面還牽涉到其他單位，比如說土地的管理規則是內政部在管理等等，但是這個業務的主管機關是觀光局，現在觀光局也將露營場地管理相

關的輔導跟辦法列為三個階段，第一個階段是今（111）年要跟內政部協商土地管理規則的部分；第二階段就是 110 年到 112 年，就由地方政府依相關法規做輔導、管理；第三階段就是 113 年，針對第一階段、第二階段的整體發展狀況，希望能將露營區或露營相關業務納入觀光條例，之前我們講的都是現在現行的行政法規命令或者行政規則裡面做一些改變等等。這部分要請局長回應一下，本席要講的是，我先講我們的基本態度，因為新類型的消費方式也好、營運方式也好，我們的法規往往是跟不上的，跟不上的時候，本席不太贊成一開始就用處罰的方式，或者認為這是違規，除非它有影響安全或者是公共秩序，那當然就要處罰，但是應該要站在儘量輔導的方面。

我舉例來講，這跟露營也沒有關係，以前沒有餐車，或者以前沒有露營車，大概經濟也沒那麼好，現在因為大家的消費方式改變，現在很多，特別是年輕族群，他們把車改裝，用餐車的方式賣個咖啡、賣個快餐等等，其實那是一種創意也是一種新類型的營業方式跟消費方式，但是我們的法律往往會站在要處罰的角度，就說這跟現行法規不符，所以就要處罰，本席認為這不是政府機關的唯一單向思考，我認為這不對，我們現在習以為常的東西其實是以前沒有的，所以同樣的道理，露營這件事情，無論是要經營露營場地的業者或者要去露營的人，我覺得政府機關要站在，當然第一個要安全，如果這個地方是不適合的，會製造污染、污染水源等等，或者會影響到去露營的人的安全，當然我們就要加以規範；但是如果是這些以外的，我認為就應該站在儘量輔導的方式，因為這是一種新的方式，特別是我們現在鼓勵很多人要在地創業、回鄉創業，如果動不動就處罰他們，他們也沒有辦法回鄉啊！局長，當然我知道這裡面有相當部分是要跟地方政府互相搭配的，你們的部分現在做得怎麼樣？

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：報告劉委員，首先我們也認同劉委員指教的方向，我們也朝這個方向在處理，目前第一階段已經完成了；第二階段的部分，輔導的確比較辛苦，而且地方政府的部分，沒有錯，也是出現很多問題，這些問題是跨部會的，不是只有交通部觀光局這邊的，農委會……

劉委員權豪：那我請教你，第二階段是跟地方政府搭配，儘量輔導，現在所產生的最大問題是在哪裡？是土地使用的部分嗎？

張局長錫聰：對，就是土地使用的部分，土地使用已經有做微型的……

劉委員權豪：現在內政部在第一階段已經針對農牧及林業用地設置一些許可辦法，可以辦露營區嘛！

張局長錫聰：但是附有條件……

劉委員權豪：就算我們放寬了，但它可能還是不符合。

張局長錫聰：是，有可能。

劉委員權豪：是這個狀況沒有錯，比較多的類型是不是這樣？當然有很多種類型，你們現在彙整起來大部分的類型是……

張局長錫聰：其實比較多的問題是它既有的設施與現在的條件不合，如果要成為符合土地使用……

劉委員權豪：比如它要拆除或是……

張局長錫聰：對，它要拆除、調整，或是水泥的一些硬體可能會不符，但是拆除的意願有高有低，有的比較簡易的就可以很快拆除，就可以來申請，已經投入的意願可能就不會很高。

劉委員權豪：有些拆除可能是原本的公共設施，我舉例來講，也許是蓄水池或者是他本身也住在露營區那邊，也有可能就搭個房子在那邊住了，但是他要申請的時候，容許的範圍可能就會受到影響。本席在這裡要講的是，因為我們第一階段就是內政部的土地使用管理規則有放寬，第二階段，現在跟業者、跟地方政府在互相搭檔的時候，我覺得就應該再更進一步地細化，看哪些地方可以再做一些努力、輔導，如果這跟安全、公共秩序有關係，那當然就是按照法律去做。

張局長錫聰：跟委員報告，我們現在就是把問題分類，比較好協調的、可以優先輔導它合法化的會列為優先，有一些在條件上已經明顯不符合的，這個部分就不是輔導可以解決，就必須由各相關部會的主管單位依法處理。現在重點在於輔導，輔導的部分因為需要跨部會，所以部長也同意成立一個中央的露營跨部會協調小組，已經成立了，最近也會召集相關部會，把我們整理、分類的課題一個一個釐清楚，讓地方有所遵循，加速輔導的作業。

劉委員權豪：好，謝謝。部長，917 地震後，鐵路局有公布，原本我們要到 1 月份才會通車，現在改成 12 月 28 日就會通車。本席要再請教杜局長，我們從這一次地震可以看得出來，其實單一鐵軌對臺東的影響就是這麼嚴重，雙軌也有可能雙軌都斷了，有時候地震來一座橋的雙軌都斷，也是有可能，但是這對臺東的交通影響就是非常大。本席要請教，現在南迴鐵路的部分，之前林部長的時候已經有啟動的雙軌化可行性評估，目前的進度是如何？應該是鐵道局比較清楚，不好意思，鐵道局今天沒有人來，請教部長。

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：南迴鐵路雙軌化就放在花東提速計畫的一項，現在可行性好像已經快完成了，把現在整個在南迴鐵路裡面，還包括委員所關心的車站美化……

劉委員權豪：車站的再提升，無論是效能或者是整體美學再提升，本席要講的是，其實也不是事後諸葛，我們現在所講的，無論是花東鐵路雙軌化也好，如果之前有做，應該明年初或今年年底開始第一標會動工，第二個就是南迴鐵路雙軌化現在正在做可行性評估，我們把時間往前推 20 年，如果那個時候提早這樣做，其實我們國家的基礎建設對東部來講、對全島的環島鐵路來講，它就能省工又省料，而且我們現在討論的很多問題可以更精緻化，而不是在討論基礎建設。

王部長國材：是。

劉委員權豪：我們現在討論的其實是基礎建設，比方說沒有自來水就要先裝自來水，自來水裝好以後，我們才想如何讓自來水更好並且可以生飲食等等，現在連自來水都沒有就討論直接生飲，那其實是跳躍式的。這個也是一樣，所以本席在想，部長對國家的整體發展要有整體的、前瞻性的部分，包括我們現在講的東部鐵路提速計畫，本席希望部長無論未來環境如何都要去做。因為現在臺灣的鐵道、軌道建設，除了人口密集的個別都市有一些捷運等等之外，要如何讓過去幾十年來被忽略的東部鐵路更健全，這是我們國家發展非常重要的一件事情。

王部長國材：我跟劉委員報告我的感受，南迴鐵路電氣化時做單軌，現在又要做雙軌，沒有一次施工很可惜，變成二次施工，而且時間拉很長。

劉委員權豪：就是拉很長啊！

王部長國材：我認為基礎建設的長遠性，比如花東現在又在做雙軌，事實上……

劉委員權豪：花東鐵路電氣化的時候應該一起做雙軌化，可能時間會延二、三年，但是可以一次解決問題。

王部長國材：蘇花改現在又做蘇花安，有很多這種長遠性的問題。

劉委員權豪：我認為問題現在都浮現出來了。我們分成兩次、三次做，其實加起來所花的時間跟費用又更多了。

王部長國材：然後一直在施工期，所以我覺得有時候要有長遠計畫，雖然短期看起來好像單軌就好了，可是如果考慮到 50 年……

劉委員權豪：我就覺得很奇怪！雖然現在人口成長到一個瓶頸，但我們以前做都市計畫的時候都是假設人口會一直增加，所以到處都設學校預定地、公園預定地等，我們都假設人口會增加，既然如此，在交通建設裡面我們卻沒有為了人口增加而預作準備，我說的是基礎建設，鐵道雙軌化就是一個基本的道理，尤其它是主要的單一環島路線。這是累計幾十年的問題，本席在這裡要求並建議部長在部裡面就是要亡羊補牢，好不好？南迴鐵路雙軌化可行性評估等相關後續工作，請部長加快整體的進度，這是今天沒到場的鐵道局的業務，謝謝。

王部長國材：好，謝謝。

主席：請陳委員素月發言。

陳委員素月：（11 時 33 分）部長早安。台 61 線西濱快速道路對彰化縣來說是一個很重要的替代道路，因為國道 3 號沒有經過彰化縣，過去在台 61 線全線通車之前，彰化縣境內的南北縱向重要道路就是仰賴國道 1 號；台 61 線全線通車之後，除了它是彰化縣重要的替代路線之外，南來北往的很多車輛還是會選擇台 61 線，因為它不收費，所以一開始被稱為窮人的高速公路，也有很多人稱它為最美的公路。

我要關心的是從 2019 年 12 月底通車到現在快三年的時間，事實上交通事故頻傳，而且一旦發生都是非常重大的車禍，我們來檢討一下這些車禍的發生。我們發現它的交通設施相較於國道 1 號、國道 3 號顯然不足，台 61 線的車輛偵測器才 96 處，比起國道 1 號和國道 3 號是相差太多了。另外還有閉路電視攝影機和資訊可變標誌的數量，以及天候偵測器的濃霧偵測器才 1 處、雨量偵測器甚至是零、風力偵測器才 6 處，目前這樣的狀況，交通部對台 61 線的交通設施改善得如何？因為之前質詢過，你們說要改善，到底目前的進度怎麼樣？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：陳委員好。因為台 61 線是一段一段通車，但交控系統並沒有隨著進行，我們等於是西濱做得差不多以後再做加強，包括您看到的車輛偵測器、濃霧偵測器都持續在進行，我們現在有一個計畫希望能把台 61 線的交控趕快建完。

陳委員素月：進度到底怎麼樣？目前進度怎麼樣？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長福山：台 61 線整體大概分為兩個部分，據我所瞭解的部分跟委員報告一下。第一個就是部

長剛剛提到的整體交控部分，目前是分散在各區工程處，現在第一步就是強化各區工程處的功能；另外就是委員提到各路段的相關硬體部分，公路總局都有編列預算持續改善中；第三個，委員剛剛有提到，尤其是彰化鹿港路段往返臺中港到彰濱工業區的大型車輛非常多，公總工程處跟各地方警察局針對這個路段會做重車管理，包括載種以及超速部分，目前都有一些強化措施，也會跟地方政府合作。

陳委員素月：去年過完年發生重大車禍事故的時候，我記得當時交通部好像有說要在短時間內設濃霧偵測器，不曉得這部分到底完成了沒有？

林司長福山：委員提到的是上次發生大車禍的口湖路段，針對往南跟往北的部分，就我所瞭解，五工處當時規劃加設的濃霧偵測器等等都已經完成。

陳委員素月：好，我們希望所有相關的交通管理設施要儘快做完整的規劃跟設置。我剛剛有提到，台 61 線全線通車時被稱為窮人公路，也有很多人稱它為最美的公路，可是它現在又多一個名稱，請問部長知道嗎？它現在又被稱為廢土公路，你知道為什麼嗎？從內政部營建署的航照圖可以看到，西濱沿線的這些紅點都是被亂倒廢棄土、廢棄物的地點，你看這樣多恐怖！從北到南的這些紅點串成一條紅線，因此被稱為廢土公路。我們希望這些交通設施不僅可以改善台 61 線的行車安全，也希望這些交通設施未來可以協助警方遏止這些非法業者亂倒廢棄物的犯罪行為，我覺得這是很重要的一部分。

王部長國材：我想它應該是在平面側車道的部分，這部分我們來加強，包括跟內政部一起針對廢土處理方面來加強。

陳委員素月：接下來本席要關心露營的議題，我們知道將近這十年來，露營的風氣可說是愈來愈興盛，露營的樣態也有很多種，有野營、常規露營及豪華露營，現在還很盛行車泊、車宿及露營車的部分，目前交通部觀光局針對這些樣態管理有逐漸檢討相關的法規，包括之前很多委員關心露營區合法設置的問題。本席在此要關心車泊、車宿的部分，這是現在很多年輕人很率性的一種露營行為，本席注意到一些風景區有針對車泊、車宿制訂新的管理規定，本席其實是希望就這些部分你們也要去檢討，是不是以勸導代替處罰？

另外，還有一個問題是有關露營車的部分，雖然使用露營車的人數不是很多，不過還是有這樣子的一個族群，就是他們是購買合法的露營車，他們裡面的設備是一應俱全，我有詢問過他們，就是說他們到一個地方的時候，甚至都不用下地，也就是說他們所有的行為，比如說飲食、盥洗啊，全部就是在這一輛車裡面來完成，就是侷限在這部車裡面。可是目前如果他們到一些風景區或者是國家公園的時候，他們在路口處就被擋下來了，完全不能進去，可是有一些可能是用休旅車來改裝的，他們就可以進去，當然這部分是不同的行為樣態。本席有接到露營車的業者和車主反映，在這個部分，未來有沒有可能去研擬在風景區或者是國家公園規劃專屬的停泊區，讓這些合法的露營車可以進去停泊？

王部長國材：我簡單回答，如果那個地方有同意它是專屬的停泊區，這個沒有問題。但是它現在有些是停在我們的公共停車場上面，這個他們就會處罰，我覺得對於露營車的停泊區或是它露營的位置可以做一些討論。

陳委員素月：因為我覺得這也是現在的一個需求，現在很多休閒旅遊的型態也都有在改變，不一定是住飯店，因為有的人就是喜歡用露營的方式，而露營的人有的可能是經濟能力比較好的，他就會用露營車的方式，這些露營車都是合法的，也不是違法改裝的。

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：跟委員報告，的確這種新的、比較高級的露營活動，就是露營車啦，不是傳統露營，他會去停靠一些專用的靠泊區，那個沒有問題，但不是專用靠泊區的話，那個停車場的管理單位會去處理。我們現在在國家風景區有發現的部分是先勸導、開勸導單，以不要占用太久時間去妨礙到其他停車者的權益為主，如果霸占在那邊好幾天，有時候停車的遊客會 complaint，會有很多抱怨。這個部分要怎麼處理，我們另外再來研議，或許可能有這個需求，但是不是適合？或是在國家風景區可以開闢一些專供這種露營車使用的區域，這樣的話會比較好，以符合現在的遊憩需求。

陳委員素月：對，本席是建議希望交通部觀光局針對這個部分去研擬、規劃相關的規定，可以符合他們的需求啦，因為這也是目前比較新的一個旅遊方式。

王部長國材：這個部分我們來研議一下。

陳委員素月：謝謝。

主席：請林委員德福發言。

林委員德福：（11時43分）部長好。我請教一下，112年的春節有10天的假期，民眾關心臺鐵在春節過年期間開放訂票期程的規劃，不曉得臺鐵的員工是否會在春節集體依法休假？你們跟臺鐵工會協商談判時順不順利？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：林委員好。現在還沒有這個消息。

林委員德福：還沒有這個消息！你們沒有預測、沒有事前去做一些溝通協調，到時候出問題要怎麼辦啊？

王部長國材：跟林委員報告，現在臺鐵公司化條例已經通過，現在在討論子法，所以我認為目前談的過程還算順暢。

林委員德福：我希望一切順利啦！

王部長國材：好，沒問題。

林委員德福：不然的話，你看外界預測可能春節期間的加班車會減少，像111年春節加開數量到309列次，請問交通部112年的春節運輸計畫是不是也會受到衝擊影響？因為到時候他們要是說不加班，你也沒有辦法啊！

王部長國材：目前沒有聽到這個消息，請局長說明一下。

主席：請交通部臺鐵局杜局長說明。

杜局長微：跟委員報告……

林委員德福：要未雨綢繆啊！

杜局長微：是，這個我們會注意。

林委員德福：對啊！

杜局長微：明年春節的輸運，基本上，我們已經有一部分的新車投入進來了。

林委員德福：因為有 10 天的假期，你們要是沒有事先去做規劃，到時候一定會受到很嚴重的衝擊啊！我希望部長你們就這個部分，事前要好好地去規劃。

王部長國材：好。

林委員德福：我再請教，日本開放邊境，卻發現機場人力嚴重不足，據媒體報導，日本機場人力荒恐怕要到明年才能夠逐步地緩解。隨著疫情趨緩，指揮中心宣布 12 月 10 日取消入境人數的上限，請問交通部在機場人力方面，交通轉乘規劃是不是都已經準備妥當？會不會因為解封，出國與入境的旅客需求增加，造成很嚴重的塞車？會不會？

王部長國材：我初步回答，在日本跟國外有很多機場，有很多地勤的工作人員離開了，但是臺灣的機場這部分的影響很小。

林委員德福：很小是不是？

王部長國材：所以這個部分目前應該是都可以處理。

林委員德福：那 112 年春節假期民眾出國，交通部會不會建議民眾要提早幾個小時抵達機場辦手續？因為往常是 2 個小時，你認為要不要再提早？

王部長國材：應該不用，跟委員報告，現在每天都會增加一些人員，所以包括他們的地勤或是報到的地方都已經進入狀況。

林委員德福：我是希望到時候不要手忙腳亂，亂成一片啦，好不好？

王部長國材：另外，我們的交通運輸會有一些應變計畫，如果有狀況就趕快來處理。

林委員德福：好啦！要未雨綢繆啦，好不好？

王部長國材：好，沒問題。

林委員德福：我再請教最後一個議題。部長，有蘭嶼、綠島的民眾向本席反映，因為德安航空採用的機型不適合離島的航線，停飛率太高，這一年飛蘭嶼的班機取消率差不多達到 41%；綠島的取消率達到 23%。飛機不飛，沒有服務離島的鄉親，航空公司卻照常可以拿補助，像是虧損補貼、補助獎金等，這實在是一點道理都沒有，因為德安航空這個航權預計 114 年到期，而且只要提早 3 年審查許可，就可以再展延 5 年，到今年底他們要提出申請。部長，你有什麼看法？因為這些離島的民眾、鄉親，他們有時候要後送，他們一年都停在那裡，卻還有補助可以拿，2 億 6,000 萬元耶！你說這樣可以交代嗎？它這個機型不行，以前的多尼爾還可以，現在的根本就不適合，而且很嚴重啊！真正要後送的時候怎麼辦？天氣好時飛機可以飛，但天氣只要稍微有一點點問題，它就停航，等於是專門在領補助，對不對？我還打一個大問號。民航局跟它簽這種合約，那今年年底它又要續約，提早 3 年審查許可，後續還可以再延 5 年，你說離島居民是該死是不是？

王部長國材：跟委員報告，因為離島的機場，第一個是跑道的長度……

林委員德福：跑道的長度可以延伸啊，我上次去會勘過啊！有關離島，尤其是綠島，有一個以前的鄉長，這一次議員選舉沒有當選，他自己本身有航權，有好幾艘船，但是他卻阻擋航道的延伸

。因為你們有一個離島基金嘛，對不對？你們有離島基金可以延伸，你們卻不做，這個有點縱容啊！講實在話，部長，這件事情要解決啦！

王部長國材：第一個，機場可能要填海造路，這部分由他們來……

林委員德福：填海造陸延伸我都去看過了，可以啊！花 10 億元就可以解決問題，而且從松山機場飛機就可以直接到那裡，5 至 6 人座都可以，上次會勘過了啊！對不對？

王部長國材：這部分我再請……

林委員德福：就是那個鄉長，他後來當議員，為了自身的利益一直在反對，很惡質！其實那裡我一票都沒有，但是那些離島的居民很苦，他們認為第一個，鄉長阻礙，現在當議員，這屆沒有當選；第二個，飛機都停在那裡，天氣好也不能開，然後一年補助 2 億 6,000 萬元，你說這個有道理嗎？

王部長國材：離島現在都是因為氣候……

林委員德福：氣候我知道啊！以前多尼爾可以開，現在都不能開啊！對不對？

王部長國材：我看以前也是……

主席：請桃機公司林代理董事長說明。

林代理董事長國顯：跟委員報告，多尼爾的飛機跟這一型的飛機差異並不大，我們統計出來取消率大概只差 2%，天氣的側風問題確實比較大，因為東北季風的關係，側風太大的話，為了安全……

林委員德福：我希望第一個，解決跑道延伸的問題，那是花 10 億元就可以解決的，跑道延伸就是從那裡後送到臺北也 OK 啊！對不對？因為天氣一不好，那裡都不能飛，這個有問題，而且你不能為了當地少數人的利益就縱容他們！

林代理董事長國顯：不會這樣考慮，我們是以安全跟運輸為考量……

林委員德福：我知道，因為天氣稍微有一點點狀況，它就不能開，一年停四成多，百分之四十幾都停在那裡，我有統計過啊！

林代理董事長國顯：蘭嶼確實在冬天是這樣，但是夏天還好，夏天是百分之十幾。

林委員德福：我認為今年你們的審查委員不能讓它過，因為你讓它過的話，後面還延續 5 年，那些離島居民他們……

林代理董事長國顯：我們就過去 6 年的資料來檢視，好不好？我們重新檢討一遍。

林委員德福：我希望你們客觀，而且真的不行的話，那個機型你們要不要換？我不是反對你讓航空公司繼續開，你要換機型，不行的話，你就不能讓他開，開的話，對當地居民一點都不公平！因為他們真正緊要的話，也沒辦法後送啊！對不對？

林代理董事長國顯：是，機型的部分我們再請航空公司來檢討看看。

林委員德福：好啦！我已經有下警告，你們一定要重視這個事情，我講很多次了，部長，要重視這個問題啦！

王部長國材：好。

林委員德福：因為事關離島居民的權益，好不好？謝謝。

王部長國材：沒問題。

主席：請游委員毓蘭發言。

游委員毓蘭：（11 時 53 分）部長好。上次我們見面的時候，本席 16 日在這邊向您請教，現在交通違規的案件仍在執行期限內尚未執行的案件合計有 1,445 萬件，罰鍰金額有 221 億元；10 年內沒有執行，而且已逾執行期限必須註銷的就高達 300 萬件，我們國庫損失 124 億元，部長有檢討嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：游委員好。我想這部分他們一定會按照行政程序，譬如行政執行署如果找不到財產，就有債權憑證……

游委員毓蘭：所以你認為你們同仁都已經善盡職責了嗎？我可以告訴部長，你知道嗎？我後來去調了資料，真是了不起啊！是事在人為！你要看是哪個單位來處理，臺北市交通事件裁決所的未繳納件數只有 73 件，金額只有 4 萬 6,000 元；臺北市區監理所的也不太多，4,499 件，臺北區是你們交通部……當然這些監理所都是交通部的，但是感覺交通部對於監理所就隨便它了，同樣是裁罰的單位，為什麼可以差這麼多？顯然跟到底有沒有認真執行是很有關係的。作為這些監理所的主管機關，你們難道沒有怠忽嗎？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長福山：因為整個交通違規案子裁決之後，收繳罰鍰的部分，大概有幾個階段，裁決完之後，依規定就是民眾收受裁決書，他應該要來繳罰鍰，民眾沒有來繳罰鍰……

游委員毓蘭：我知道你們一定會給我很多理由，但是你剛剛講的那些流程，是不是臺北市民也是一樣？臺北市裁決所跟臺北市區的監理所他們都可以執行，為什麼其他的區監理所沒有做？就是你們疏忽監督嘛！我為什麼要講？因為證據攤在這邊，我講話是有證據的，你們可以看一下，欠繳的大戶裡面，前 20 名有一半以上是高雄市區監理所管轄的，難怪我會聽到高雄市的紅綠燈是參考用的，難怪我會聽到高雄市的交通被很多外國記者和遊客拿到社群媒體上面去大笑一場！

更不要說現在你們提出來的數據裡面，其實高雄市整個交通事故的死傷人數是全國最高的，也就是你有沒有裁罰其實攸關所有人民在道路上的交通安全，包括剛剛林俊憲委員也提了，你們每天都在污名化機車事故太多。你們今年的目標根本就已經破功了，已經死了這麼多人，該做的都沒有做！機車事故有很多都是被撞的，這些原因都沒有去找，那本席已經先幫你找了，你們的裁罰讓這些法規好像是無效的一樣。

本席同時還要再談到，上次我也問了一個問題，那個時候我也是實地去考察，臺北市有兩個交通路口很安全，有左轉時相的左轉道，不准機車使用，因為你們的道安規則第九十九條強制規定，機車在已劃分快慢車道的道路，雙向道路應該在最外側的車道跟慢車道行駛，所以他們沒有辦法行駛。那個時候我特別跟部長提出來，我們是不是要刪除這種強制左轉的規定？不要讓機車族這樣以身試險。部長，你現在還記得你當時怎麼回答嗎？

王部長國材：剛才你談到說好像都怪機車，我們沒有怪機車。

游委員毓蘭：好，我們都是要保護機車嘛！都是為他們好，對不對？

王部長國材：我覺得保護會比較好。

游委員毓蘭：對啊！你要保護，但是我剛剛已經舉了很多的例子，告訴你現行的設計是逼著機車要強制兩段式，或者是要去增加待轉，結果變成待撞等等。我記得你接受記者訪問的時候，說你支持機車在必要的時候可以騎內線，你還記得嗎？還是已經失憶了？是因為敗選的關係，所以腦震盪了嗎？

王部長國材：報告游委員，第一個，機車的管理，過去的任何限制都是基於降低……

游委員毓蘭：但是時空環境已經改變了，現在有很多智慧型的多時相交通號誌。我看了很難過的原因是，昨天機車路權促進會的副理事長就在臉書上面點名告訴我，您昨天在道安記者會上面直接就講不會刪除道安規則第九十九條，之前不是才講我們會研議、我們要因地制宜，這也是剛剛林俊憲委員講的，我們應該要蒐集更多的科學數據，結果你馬上翻臉不認，你已經做好研究了嗎？還是根本就輕視我們在野黨委員的質詢？

王部長國材：不是，游委員，刪跟不刪這件事，你能確保說刪比較好……

游委員毓蘭：我沒有確保，我只是請你們的研究，運研所、運安會都可以研究，都可以蒐集啊！

王部長國材：這個我瞭解，這個我接受，就是刪與不刪這件事現在還沒有一個證據是百分之百的……

游委員毓蘭：對，但是你為什麼在昨天的記者會上面說不會刪除？

王部長國材：因為我還沒有確定，還沒有確定我為什麼要直接刪除？萬一刪除以後更危險呢？

游委員毓蘭：你可以說在研議有沒有需要修改，你為什麼要直接說不會刪除？

王部長國材：昨天的題目就是問我會不會刪除，我說現階段不會刪除。

游委員毓蘭：那你沒有講「現階段」，你還應該再加上一個「研議」，因為交通部主管整個道安及交通設施的設計，對於交通事故的問題，你沒有一套課責的機制。就像我剛剛在講的，雖然你們跟我講監理所在執行上面有什麼什麼流程，臺北市可以做到幾乎他只要開單就會罰到，其他的監理單位卻讓國庫損失了兩百多億元。

最後我再問一個問題，有一位涉入私菸案中的邱先生不是已經被懲處了嗎？不是說不會擔任主管嗎？現在居然傳出明天（12月1日），他又要升官去負責整個綜合規劃處，是負責飛安的，他是飛安的專才嗎？他連一個走私香菸的問題都可以坐視讓它繼續地延燒那麼多年，我們真的信得過他去接任這個什麼綜計處的處長嗎？請回答。

王部長國材：跟委員報告，華航的人事，總經理跟董事長報到我這邊，這是由他們決定。那我個人對於這一位邱姓主管的評價是不錯，他非常認真，從基層做起，所以我想他們基於整個人事的安排，我尊重他們的公司治理，但是這一位邱姓同仁，他過去就是從基層做起，然後整個過去表現也不錯。

游委員毓蘭：千萬不要連累到我們立法院的同仁，因為他的姊姊今天就被問了，然後他當場就暴走了，我真的覺得大家在升遷上面，要對人民有交代，就像本席不斷地要求你們要負起責任來。謝謝。

主席：接下來請李委員貴敏發言。

李委員貴敏：（12 時 3 分）部長好。我想請問你一個基礎的原則，專業的事要由專業的人來做，您認同嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：李委員好。認同。

李委員貴敏：認同，很好。所以，交通部是一個有專業的部會還是沒有？

王部長國材：有專業。

李委員貴敏：交通部是一個有專業的部會，所以交通部要由熟知交通事務的人來做。再請教部長，政務官需要專業還是不需要專業？

王部長國材：我是覺得有專業比較好帶領同仁。

李委員貴敏：而且他才能夠做對的決策嘛，對不對？

王部長國材：是。

李委員貴敏：所以政務官是不是一個酬庸的位置？你認為政務官可以當成酬庸的位置嗎？

王部長國材：沒有，應該是適才適任。

李委員貴敏：以專業為主嘛。很好，所以，部長，我給你加加油。我給你加加油，我們聽到外傳已經講有別人要來當交通部長，我先給你加加油，我覺得畢竟你在交通事務上面歷練蠻多的，雖然有很多問題我們覺得應該可以再做得更好，但不表示對你個人的專業有任何質疑，所以在此我也特別給你加油。

我記得對於 1,200 元的交通月票，你曾經承諾說你要續推，對不對？

王部長國材：是。

李委員貴敏：我可不可以請教一下，這個補助款什麼時候會到位？簡單講就好了。

王部長國材：113 年，因為今年沒有編列預算，113 年才會到位。

李委員貴敏：假設那個時候，我們講最壞的情況之下，別人接你的部長職位是不是會繼續推動？就是交通部曾經承諾的事情就算數，還是換個人然後就會換一個決策？

王部長國材：這個政策是包括府院也同意的政策，所以我覺得跟部長……

李委員貴敏：是，但是只要換人的話……

王部長國材：跟部長無關，就是府院如果同意的話……

李委員貴敏：跟部長無關？對，因為此事涉及民眾的權益，而且臺灣很小，對不對？我們始終所有東西，8,400 億都拿了，錢花到哪裡去都不知道，剩下 200 億，所以我希望今天部長作為一個政務官，今天的承諾，對的事情不應該跳票，那你剛才已經提到了，就是 113 年才會開始，但是絕對不會有要一塊給三毛的情形，對不對？

王部長國材：那個就是補助，我們目前的規劃是補一半，過去我就談到大概是以這樣為原則，但它的重點是地方提案上來，然後再看總經費多少，交通部來補助多少，所以我覺得內容的部分……

李委員貴敏：所以是補一半的部分，然後你的時程是從 113 年才開始，對不對？

王部長國材：對，所以他……

李委員貴敏：但現在 112 年度的部分，你們有很多的預算，沒關係，這個我們等到預算朝野協商的時候再講。

王部長國材：112 年度還沒有編這個部分。

李委員貴敏：我們講一下小三通，我曾經在這個地方請教過你，你也回答說這個要看陸委會，可是陸委會又把這件事踢回來，陸委會講這件事，國台辦其實也有講，就是雙方已經有既有的聯繫機制，然後是由臺灣交通部的航管局跟陸方的負責，可是陸方已經講說沒有啊，既有的機制在這裡，所以我請教你，現在的進度是怎麼樣？舊曆年前是不是小三通可以復航？陸委會說可以，現在就看交通部這邊會不會讓農曆年前小三通復航跳票？

王部長國材：跟李委員報告，禮拜一交委會已經通過小三通航運的補貼，等於說預算已經通過了，所以交通部這邊還是一樣，在陸委會這邊沒有確定時間……

李委員貴敏：不是，部長，你這樣就不對了，我前面才鼓勵你說加油，我問你的問題是農曆年前恢復會不會跳票？

王部長國材：這個我真的是要看陸委會，我們的……

李委員貴敏：陸委會說跟他沒有關係，他說沒有，國台辦也說這個是既有的機制，陸委會推回來，他說這件事是交通部跟陸方既有的管道，那我就想 OK，看起來陸委會講的跟國台辦講的內容是一致的，所以才問你現在進行得怎麼樣，還是你們連進行都沒進行？部長，我真的很擔心，你知道為什麼？因為你前面不讓台商回來，你擔心影響投票的結果，所以用除籍也好，用確診也好，臺北市的部分被除籍而不能夠投票的人大概有 7 萬多人，臺北、新北被除籍不能夠投票的人很多，但是舊曆年前回台的目的是家人團聚，不要再考量政治因素，剛剛前面你才回答我，對不對？我們要專業掛帥，不是政治掛帥嘛。既然是專業掛帥，我們民主國家裡面，行政單位就是要服務老百姓，涉及台商回來過年一家團聚的事情，有小三通跟沒有差別很大，陸委會都已經說不是他的問題是你的問題，所以到今天為止有處理還是沒處理，還是放任？

王部長國材：我方的航運公司都準備好了，再跟委員報告，過去……

李委員貴敏：所以簡單來講不會跳票喔，你今天是不是給個承諾說不會跳票？

王部長國材：可是時間方面我還沒聽到陸委會很明確的……

李委員貴敏：有，我在質詢的時候，因為我質詢的時候……

王部長國材：如果他有很明確的時間，我們就按照這個時間來處理，但是前提是他們要再確定這個時間。

李委員貴敏：好，我的時間到了，但是我有幾個很重要的問題要請教你。一個就是我們明天開始口罩解禁（解封），然後到底可以帶動多少觀光消費？我要提醒您的是，我們在 2016 年的觀光部分有 1,066 萬人次，這是我查的數據，但是陸客部分就占了 32.9%。到了 2019 年疫情前，陸客的部分是 271 萬人次，到了 2021 年，陸客是 1.3 萬人次。所以我要請問你，在我們口罩解封之後能夠帶動多少觀光消費？就是比較疫情前跟兩岸自由往來時的差異性有多大，觀光局做了什麼評估還是交通部做了什麼規劃，能夠用觀光來帶動後疫情時代的經濟。

王部長國材：今年到 10 月份大概有 42 萬人次進來，我們估計到年底會有 70 萬人次的觀光客。

李委員貴敏：可是這 70 萬相較於 2016 年的一千多萬人次，其實是少之又少啊！

王部長國材：觀光的復甦是一步一步來，我也跟委員一樣急，對於解封之後的一些狀況，但是在過去疫情期間，我們透過內需也扶持很多的旅行業……

李委員貴敏：那是國內的嘛！

王部長國材：對。

李委員貴敏：國內的內需部分，我們的人畢竟有限，所以你應該要創造更多的商機。我再簡單跟您解釋，我剛才為什麼講交通部是一個有專業的部門，最主要是要把專業帶進去，現在我們看魔獸很受歡迎，即便連日本很 attractive 的主播都講要來臺灣看球，那我們的交通部有沒有運用這樣的資源？甚至還有講還有其他的 NBA 球員要來臺灣打球。我也跟部長報告，韓國的作法是在韓劇演完之後，那些場景全部都用來當成觀光的資源，以臺灣現在來講，魔獸這麼受歡迎的情況之下，交通部相關部會有沒有動過腦筋用類似的方式來帶動觀光？剛才部長也提到預期的觀光人次，那個數字實在太少了，你要思考怎麼樣讓我們的觀光產業更快恢復嘛，對於這個事情你們是有想過或是沒想過？還是今天聽過之後回去會想？是哪一個？

王部長國材：Howard 來臺灣這件事，如何把這個帶進觀光的一環，觀光局應該……

李委員貴敏：以前有沒有想過？

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：以前有，以前是我們國人在美國職棒的一些球星……

李委員貴敏：不是啦，我是說魔獸啦！你跟著時代的速度會不會太慢了一點？

張局長錫聰：有關魔獸是有去談過，還沒有談妥。

李委員貴敏：今天所講的，其實不只我啦，我相信其他的委員也會有一些東西可以激發你的創意，你可以利用這些受國外歡迎的部分來帶動觀光，因為剛才我已經先跟你講了，大陸的觀光客人數掉那麼多，你要拉回來就得自己想辦法呀，不然你是抗中了，但是沒看到你保臺啊！對不對？然後你的小三通也沒有，搞得臺商也不能夠回來，所有東西都是扼殺整個臺灣的經濟以及扼殺臺灣人民的情感，統統都是，所以拜託交通部運用你們自己的專業幫我們的觀光業找出一條路，可以嗎？

王部長國材：現在就是這樣。委員所提運動觀光的部分，我們會來加強。

李委員貴敏：好，謝謝部長。

主席：請邱委員顯智發言。

邱委員顯智：（12 時 14 分）謝謝，先請教局長，今年國旅補助總共花費 55 億經費辦理國旅振興方案，在 7 月 15 日上路後，短短幾個月就用完了，請教目前各旅館跟飯店的補助款都已經發出了嗎？

主席：請交通部觀光局張局長說明。

張局長錫聰：有。旅館的部分是縣市政府在發，有一部分已經完成，有一部分還在催辦中。

邱委員顯智：就是有一部分完成，有一部分還在發，這個就是為了振興我們的旅館業。事實上，我

們接到一個陳情，我也覺得非常奇怪，有一家業者叫臺中萬楓酒店，同時拿了交通部觀光局跟臺中市政府的國旅補助，你點進網站會發現它是註冊在中國的網站，除了整個網頁都是簡體字以外，地址更直接寫「中國臺灣」，等一下局長可以自己點進去看。我的問題是，民眾透過官方網站訂房，而這個是註冊在中國的網站，請教該些個人的資料是不是也有資安的疑慮？我們初步瞭解這間酒店是一個例子，當然我要講的是在通案性上會不會有這個狀況，以這個案件來看，過去在國旅振興補助期間，它應該是領了交通部觀光局的補助，然後同時也受臺中市政府旅遊觀光局的補助，我是覺得這非常誇張。其實這個議題你們應該也很熟悉，在 2018 年就有飯店業者將我國的名稱矮化成「中國臺灣」，它在臺灣而自稱「中國臺灣」，矮化我國名稱，觀光局當時就已經表示會與地方政府針對轄下的旅館是否有相關的情形去瞭解。就你們當時的說法，若違者屢勸不改善，最重可能遭到撤照處分，部長，在 4 年前就已經發生這樣的狀況，而且看起來在臺灣不只這一家有這樣的狀況。請教部長，對於臺中萬楓酒店的狀況，你們有掌握到嗎？部長跟局長怎麼看待這個問題？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：第一，它可能是連鎖店，我們過去的作法是，它如果要領我們的補貼款，一定要用中華民國和臺中市這種方式來登記，這部分我請局長向委員說明。

邱委員顯智：局長，你們在 2018 已經回應過了。

張局長錫聰：向委員報告，就目前的規定，有觀光旅館業執照或旅館業登記證，即只要是合法就會有補助的資格，當然我們沒有辦法逐一去查網站，而且補助的受理申請是由地方政府審理，看起來這一家是國際連鎖集團沒有錯，國際連鎖集團這種現象在幾年前確實是有，上次委員所提到的那個也是，我們也是希望在臺灣本地經營的就是要符合我們在地，就是屬地主義，必須照我們的法令規範來處理，所以對於這一家，我們會向臺中市進行瞭解。

邱委員顯智：這個非常誇張，你們之前就已經提到會進行瞭解，違者屢勸不聽最重可能做撤照處分。請教它到底領取了多少國旅補助？你們現在知道嗎？

張局長錫聰：這可能需要……

邱委員顯智：沒有關係，你會後再提供資料給本席。

第二個，我的重點著重在你要去澈查其他飯店業是否有類似的狀況，是在臺灣，而網站是中國的，然後全部都是簡體字，上面還寫「中國臺灣」，然後還領取你們的補助。你針對該案的處理進度如何？請在一週內給本委員會跟本席辦公室一個說明，這樣可以嗎？

張局長錫聰：可以。

邱委員顯智：請部長要注意這個問題。

最後我想請教部長，2021 年 3 月行政院指定觀光局為露營場地的主責機關，現在就是要來管理，並且在今年 7 月的時候頒布了一個露營場管理要點，問題來了，現階段的露營場管理要點連一個法規命令都不是，甚至找不到一個授權的依據，連你們的發展觀光條例都沒有出現過「露營」二字，所以基本上它的法源依據到底何在？這是一個問題；第二個就是露營場管理要點第四點規定，露營場管理機關得依轄管露營場發展現況，因地制宜訂定補充規定或自治法規實

施露營場設置總量管制機制，所以我想請教局長，目前有所謂的露營場設置的總量管制機制嗎？因為你這上面有。

張局長錫聰：露營場總量管制的機制在露營場管理要點裡有，但是它只是現階段的規範，因為行政院協調過，首要職務是以輔導期為主，這一段時間我們已經請專業的委外單位來研議總量管制的設置指標。

邱委員顯智：那我想具體的問，現在有哪一個地方政府訂出露營場的總量管制嗎？如何去判斷總量的上限？

張局長錫聰：目前沒有。

邱委員顯智：現在是這樣，我們透過露營場權責機關盤點露營場資訊平台，可以知道全臺現在將近有 1500 處的露營場還是不合法的狀態，經濟部更統計出全臺二百多處的露營場位在山崩地質敏感區，但交通部觀光局露營場查詢網站沒有一個統合，只寫這個違反法規，但根本看不出違法的狀態，我們根本沒辦法一目瞭然，是不是可以要求觀光局來改善，揭露相關資訊，以及觀光局 112 年度有編列多少的預算、多少的人力？因為你剛剛說輔導，輔導近九成的露營場邁向合法，部長，這個是不是可以有一個具體的規劃時程跟作為？

王部長國材：對，現在是九成以上的露營場都不合法，因為第一階段可能總量管制還不到，讓現有一千九百家合法，所以我們現在也成立一個輔導的團隊去協助，然後第二階段到某個程度時總量管制，現在先把現在的處理完。

邱委員顯智：那你在一週內給我們一個回覆，就是你的具體規劃、時程還有作為。

王部長國材：好。

邱委員顯智：究竟你要如何去輔導這近九成的露營場邁向合法。

王部長國材：好，沒問題。

主席：請陳委員明文發言。

陳委員明文：（12 時 23 分）部長，聽說你要繼續推動 1,200 塊錢的首都通的交通月票，有這回事嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：因為這可以促進大眾運輸使用，但是它不只有北部，我覺得中南部都要。

陳委員明文：部長，1200 首都交通月票是民進黨北北基桃四位縣市長候選人所提出的共同政策，對不對？

王部長國材：是。

陳委員明文：這一次選舉結果，這四位候選人都全部落選，也就是說這四位候選人所訴求的這個政見，這四個縣市的市民基本上最起碼是無感，甚至於是不支持的，既然北北基桃四縣市的新民意都不接受這個政策，為什麼交通部部長要執意推出這個政策？是什麼意思？我不瞭解。

王部長國材：跟陳委員報告，我現在的作法是二階段，第一個地方提案，如果新選出的縣市長沒有這個意思，他不提案，也就不做。

陳委員明文：所以你現在也還沒有問過新的縣市長。

王部長國材：都沒有。

陳委員明文：也就是說新選出來的縣市長基本上也都還沒有正式提案，那人家都還沒提案，你就宣布要推動這個政策，我覺得很奇怪，我的意思是，最起碼要等到北北基桃的縣市長上任以後，真的形成一個政策方向以後，一起提案到你交通部，你再來受理，怎麼會一直扮演四個縣市長的角色？我覺得莫名其妙！如果有人突然跟你說不要，那不是打臉中央？

王部長國材：他如果不要就不要了。

陳委員明文：所以你現在宣布就很奇怪啊！這個本來就是地方首長的決策範圍，你怎麼會跳出來跟人家講我要推動這個政策？明明要推動這個政策的四個候選人都落選了，表示民意是不接受這個政策了，你還跳出來說要做，真是莫名其妙！不知道你在說什麼。

王部長國材：陳委員，我跟你報告，不是這個意思啦！

陳委員明文：不是這個意思，但是現在所有的媒體都說你要繼續推動啊！

王部長國材：地方如果提案，中央來審查。

陳委員明文：對嘛！你要等嘛！你中央的角色就是要等縣市長，看他們要不要提案，你怎麼會現在就講要推？

王部長國材：是。

陳委員明文：因為時間關係，另外我再問一下部長，10月19日我在財政委員會特別質詢胡處長，就是民雄鐵路高架化的綜合規劃什麼時候送出交通部？他是承諾10月底以前，那到底送出來了沒有？送到行政院了沒有？有沒有？有沒有？你看你們都不知道。

王部長國材：昨天好像有審查，好像還要再補件。

陳委員明文：我的意思是原來環境影響評估和綜合規劃預計在2022年的6月要通過，那最困難的環境影響評估甚至於提早一個月在5月就通過了，綜合規劃竟然拖到今天，你還沒有送出交通部，這是行政刁難，你知道我的意思吧？一個很容易解決的問題，自己在卡自己，到底是什麼意思？

王部長國材：這有一個審查機制，我們還是要遵照審查機制。

陳委員明文：部長，所以你沒有在關心，我離開交通委員會，你就當作這件事情結束了。它是一個經費上的分攤，到底是要由地方政府或是交通部負擔的問題而已，這個事情就很容易解決，既然都已經協調好了，為什麼到現在為止還沒有送出交通部呢？我現在關心的是實質動工的時間，如果現在11月底能夠送出交通部到行政院的話，行政院最快也要到明年2、3月才能夠核定綜合規劃，如果是這樣的話，會不會影響到預計2024年上半年要實質動工的時間？

王部長國材：我覺得如果現在通過，再來就是細設，環評已經通過了，細設大概一年的時間，有機會啦！我覺得113年……

陳委員明文：你說還有一個最重要的細設的時程。

王部長國材：是，我們加速。

陳委員明文：細設結束以後，我們原來希望2024年7月以前動工，而且動工以後可能還要8年到10年，要很長的時間，我是希望這個時程上你是不是回去催一下。綜合規劃今天可不可以送出

交通部？我想今天應該可以吧？

王部長國材：儘速啦，好不好？

陳委員明文：不是啦！本來承諾是 6 月，我在上個月 10 月就問了交通部，胡處長說 10 月底一定會送出，說話都讓風飛、你們說話都不算數的！交通部……

王部長國材：我們會加速，然後……

陳委員明文：不是加速啦！不要再跟我講「加速」，現在已經拖延了，還說「加速」！現在我問你是什麼時候可以送出嘛！你當部長，這件事情已經都完成程序了，你自己批了就送出給行政院，行政院還要再核定嘛！總是有一個時程，哪有這樣的！你們實在……

王部長國材：好，我會加速，現在我沒辦法跟你講是在今天，但我回去會……

陳委員明文：禮拜五以前，好不好？通過以後，希望聯絡人打個電話跟我說交通部的綜合規劃已經送出給行政院了。胡處長自己承諾在 10 月底以前，我的意思是，你們這樣已經很明顯了，而且這個都沒有問題喔！預算的分擔也都協調完成了，所以沒有問題，完全是交通部內部的行政程序。好不好？

王部長國材：好，如果是行政程序，我就用最快的……

陳委員明文：沒有問題，我比你更瞭解。好不好？

王部長國材：好……

陳委員明文：我希望禮拜五以前把它送出去，好不好？

王部長國材：我回去瞭解。

主席（張委員其祿代）：請魯委員明哲發言。

魯委員明哲：（12 時 31 分）王部長、高鐵公司鄭總經理。今天先請教一下，高鐵當時在處理財務危機的時候，附帶決議提及要有平穩的機制，部長，你們現在是在訴願或訴訟還是什麼狀況，到什麼進度了？這有沒有產生爭議，你知道嗎？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：我瞭解。

魯委員明哲：有爭議嘛？

王部長國材：現在鐵道局跟高鐵公司在談。就是撥款的那個課題，現在還在談。

魯委員明哲：鄭總經理，你們現在是到什麼進度了？因為訴願的話你們是當事人，而且是你們提出來的，現在到什麼進度了，是投降還是怎麼樣？

主席：請台灣高鐵公司鄭總經理說明。

鄭總經理光遠：現在這個案子我們跟交通部鐵道局還在協商中。

魯委員明哲：協商中嘛！

鄭總經理光遠：是。

魯委員明哲：是訴願嗎？

鄭總經理光遠：沒有。

魯委員明哲：沒有。跟誰協商？

鄭總經理光遠：跟鐵道局。

魯委員明哲：跟鐵道局協商？

鄭總經理光遠：交通部請鐵道局跟我們來……

魯委員明哲：部長就在這裡，今天先幫你們開個庭，你可以在這邊直接辯論一下啊！當時高鐵公司有財務危機的時候，也許都不是你們兩位在任嘛！可是你要回到那段歷史，104年6月5日，那時我也不是立委。當時提出所謂高鐵平穩的機制之良法美意，到底問題點何在？第一個最重要的問題，是擔心解決了這次的問題，但未來不斷有財務危機而沒辦法處理，所以才希望如果是在收入好的時代，就把東西存起來，搞不好又遇到像疫情這種壞時機，政府可能沒有辦法幫忙。這是很多立委 104 年 6 月在立法院通過的附帶決議耶！當時在討論的主要是以高鐵為核心，要能夠長治久安，尤其是財務，所以有這個附帶決議。附帶決議提及，未來你們賺錢，稅後淨利超過 40 億元的時候，你們要提撥一定比例，如果未達 100 億元就暫留高鐵公司；如果當年稅後淨利超過 100 億元的話，就全額入到交通部的高鐵平穩機制專戶，對不對？當時是這樣，是立法院的決議，你們要回頭去看他們在討論什麼嘛！怎麼後面你們玩的東西就完全玩得很離譜，那你們尊不尊重立法院？那是院會通過的！

再來，你們這個平穩機制，立法院通過附帶決議之後，7月行政院也同意了，到了9月份高鐵公司才開股東會，其順序、緣起是這樣子。那麼發生了什麼事？當時討論的結果，之後你們這個平穩機制的錢要怎麼用呢？賺錢的話 100 億元以上或一定比例要放進來，這個大家都懂，那未來要怎麼用？當時你們討論的結果是這三方面，首先主要是票價優待或調降票價；第二是高速鐵路相關建設；第三當然就是一個逃脫條款，你們要用於什麼就隨使用嘛！可是我們在想，這個平穩機制的良法美意、本意為何，你也不能偏差到太多。鄭總經理，目前你們這個平穩基金上繳的部分，就你所知，有沒有按照第一項、第二項的用途？你只能講實話啊！

鄭總經理光遠：目前我繳出去的有 60.84 億元，至於之後它是怎麼去用的，我就知道了。

魯委員明哲：你不知道嘛？所以沒辦法，因為部長又是政府，也是你們的股東，身分真的很複雜啊！你跟他吵架，他會突然變成部長，這個很難！開股東會的時候，他的身分突然就會變。

但問題是不能太離譜，部長看一下簡報，高鐵平穩專戶，之後由於疫情就沒有達標了，109年超過 100 億的部分，上繳平穩專戶 60.84 億，交通部也是股東，繳進來之後，當時股東會討論這幾項用途，大家都認為未來主要會以高鐵的用途為主，那你說附帶什麼的，是另外一回事，大家以為是這樣。但是奇怪了，這個部長要說一下喔！他們在 109 年 8 月 17 日，這天很特別，8 月 17 日繳入平穩專戶，這是你們的，已經是你們的專戶了，結果在當天，你知道嗎？錢還沒有熱，你們就馬上轉出到另外一個專戶，這兩個是不一樣的吧！一個是平穩專戶，另外一個是鐵道發展基金的專戶。請問你為什麼要把它轉出？因為你們的平穩基金通過之後，有其相關規則、一清二楚，這個基金的收入、支出有它的遊戲規則，而你轉到另外一個專戶去，有另外的遊戲規則，為什麼你當天把它轉出？部長說明一下。

王部長國材：的確過去是轉入平穩專戶，但後來我們行政院在討論這個鐵道發展基金歲入來源的時候，就是您所提的，他們認為第一、二、三項都可以在鐵路發展基金裡面去處理，所以當時就

用這種方式，除了第三項以外，第一、二項也可以在鐵道發展基金裡面處理。

魯委員明哲：所以是好心，不是惡意嘛！你轉到這個發展基金的話，也是一樣，大家不要擔心，這個錢還是用在高鐵上面。如果是這樣，就沒有什麼要溝通的了，他們溝通到現在是還在溝通什麼，對不對？雙方不同的意見，照你這樣講的話，所以我就覺得很奇怪，平穩專戶我覺得是很不好的示範。平穩專戶有它的用途，所謂的用途就是要用於做什麼事，一定要有事嘛！你平白無故地沒有說要做 A、B 或做任何的事情，每一件事情會有其預算，比如這個要 8 億、那個要 5 億，今天主計處處長也在場，你們要有事情耶！都不知道要幹什麼，你的計畫完全沒有出來，就全額地、毫無目的地、無差異地把 60.84 億全部轉走，這是很惡劣的示範，你知道嗎？很惡劣的示範！

王部長國材：我跟委員報告……

魯委員明哲：不是，因為這個平穩專戶有它的遊戲規則嘛！你可不可以用？可以用，就算你用那個逃脫條款，用於政府相關事宜也可以，你就提出來嘛！看是什麼事，你居然沒有提任何事，結果當天就把它轉走，這是什麼心態！

王部長國材：委員，我說一下。如果放在平穩專戶，而現在放在鐵路發展基金，立法院可以監督，以後歲入、歲出都可以監督。的確當時在談鐵道發展基金歲入的時候，當時說哪一個是穩定的歲入，所以的確用這樣的方式把它轉過來，但鐵道發展基金裡面的處理其實是更透明。

魯委員明哲：你是為了立法院，真的很感謝你，為了讓我們監督。我跟你講，現在最主要的爭議是，我們就事論事這件事情的緣起是高鐵財務平衡的問題，這項附帶決議也跟這個緣起有關，是為了避免它未來再發生財務問題，如果這個錢走一走，走到跟那個目的完全無關，等到它哪一天沒有「糧草」，在需要的時候，錢已經用完了呢？你看現在在吵什麼，本來只有 3 個用途，現在你好心把它納入鐵道發展基金，可是它裡面有 11 個用途，那麼是不是可以基於其中任何一個用途把錢用完？結果你們真的是這樣用的耶！不要說我亂猜、亂說，也不要說高鐵公司擔心，就看看你們是怎麼做的！109 年錢繳進來之後，總共有 5,600 萬元是用來規劃高（快）速公路及環島高效鐵路網，沒有一項和高鐵有關！另外，去年到今年 6 月份有 3.45 億元已經在執行中，預計下半年，也就是到現在還有大約 7.6 億元，也就是今年總共會用完將近 11 億元，用在哪裡呢？這就是你們吵架的原因。我坦白講，因為高鐵股東這麼多，還有一些新股民，總是要在理念上、制度上給人家尊重一下嘛！當時怎麼討論的？後面你們變魔術變到這樣！

我告訴你這些錢用在什麼地方，這 11 億元裡面金額最大的有兩項，其中第一項是輕軌自主技術提升。我告訴你，高鐵公司不覺得莫名其妙才怪！就立法院的職責來講，如果變成這個東西的話，絕對不是當時那屆立法委員討論的方向！他們連做夢都想不到，怎麼會從高鐵的 11 億元裡面拿 4.5 億元去研究輕軌自主技術提升！這要不要做？要做嘛！但不是用這個平穩基金去做！第二項是 1.8 億元，是不是用在高鐵？也不是！它是用來研究環島鐵路網的建置、臺鐵兩個地方的高架化規劃，還有雙軌化提速可行性評估，這些該不該做？當然該做，但不是用這個平穩基金來做嘛！所以憑良心講，你們現在這個東西我也看了，可是越看越不懂、越來越離譜！部長，鐵道局事實上也是你管轄的，確實有一條是可以配合政府支出，可是有需要用這麼糟糕的方

式嗎？這裡面我終於看到一項是高鐵監理，2 年預計用掉 907 萬元，大概占 11 億元裡面的千分之八，還不到 1%！

所以我想說的是，追本溯源，立法院當時到底為什麼會做成這個附帶決議？歷史因素是什麼？你們現在已經完全走偏了！還好 64.8 億元預計到年底用 11 億元。你們不是不能用在其他政策，可是總要有個限度，就以 50% 為限好不好？不然照你們這樣用下去，只剩 1% 和高鐵相關！高鐵有他們的股東，交通部也是股東之一，我認為不應該這樣。希望鐵道局在協商的時候能協商出一個支用的比例，這樣可不可以？把那 3 項列到鐵道發展基金，可是裡面沒有一毛錢、幾乎是 99% 都不給他們用，這樣不是在玩嗎？這沒有意義！大家可不可以朝這個方向討論一下，一定要有多少比例跟高鐵有關？請部長承諾一下。

王部長國材：我的想法是這樣，雖然放到鐵道發展基金，用途從 3 項變成 11 項，但基本上這是在鐵道發展，因為當時在行政院討論的時候，第三項的確是直接將平穩基金轉為鐵道發展基金的重要來源，覺得是其他配合政府重要事項，但我們現在主要也是以軌道為主。當然，最重要的一點是，這個基金對於高鐵未來的支持不能沒有錢，這部分我同意，但是要不要設定一個相關的支用比例，我是不是再請鐵道局和他們討論？

魯委員明哲：你們要好好地去解決、平衡這個問題，不然你們這樣的作為會讓平衡機制的相關法規形同具文、廢文，就是他們的錢一進來就轉到別的地方了，什麼支出 A、支出 B、支出 C，變成很無聊的事，這個部分我覺得你們要整體去考量！

王部長國材：好。

主席（魯委員明哲）：請張委員其祿發言。

張委員其祿：（12 時 45 分）部長好，我要和你討論一個政策性的議題，剛才我聽到陳明文委員也在詢問「1,200」交通月票的問題，這件事在選舉的時候有很多候選人提到，當時我們也看到新聞報導交通部認為這是一個不錯的政策，所以會去支持。剛才我也聽到部長的回答，現在先不管選舉的部分，請問部裡面已經認為這是一個可以往下走的政策，甚至認為這是不錯的方向？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：張委員好。促進公共運輸的使用……

張委員其祿：對，就是「1,200」的部分。

王部長國材：的確有這樣一個政策，但我的說法還是一樣，第一是要地方提案，比方南部南高屏有個提案，北部也可以提案，中部也可以提案，甚至東部也可以提案，如果它的計畫可以促進公共運輸的使用，我們會樂觀其成，做……

張委員其祿：現在選舉結果已經出來了，在地候選人到底支不支持到時候再說，但是現在部裡面至少還是認為可以往這邊走？

王部長國材：是，但是要……

張委員其祿：只要他們的提案還不錯，能夠溝通協調的話，你們也會配合，那你們到時候是會補助，還是怎麼樣？

王部長國材：大概是這樣，第一是要提案，比如說新的縣市首長討論完以後，包括哪些運具要納入

、是不是 1,200，他們都可以討論，然後提出提出一個方案送交通部，交通部審查 OK 的話，明年有一些系統建設費用可以先補，那是我們現有的經費，但是真正的月票補貼會在 113 年，因為我們現在沒有預算。

張委員其祿：對。所以我本來想追問的就是，下年度的預算這個會期已經在處理了，你們有匡列嗎？

王部長國材：沒有。

張委員其祿：現在沒有辦法嘛？

王部長國材：是。112 年度的預算只有一些可以來做系統建置的補貼。

張委員其祿：如果真的要落實，還是要到 113 年度嘛！

王部長國材：對，那要再下一年的預算。

張委員其祿：但是到時候又要換屆了，能確保嗎？

王部長國材：目前中央政府整個態度大概就是往這邊來協助。

張委員其祿：部長有沒有預估過，如果真的要這樣做的話，你們大概要準備多少經費？因為看起來這是要用一種補貼的方式來做，而且搞不好各地方都會提喔！如果可以的話。

王部長國材：但是地方要有配合款……

張委員其祿：是的，當然要。

王部長國材：所以不是完全免費。各地方政府可以用生活圈的觀念聯合提出一個計畫，送到交通部來，我們有可能在明年初審，如果審了 OK，就是編……

張委員其祿：我建議部裡面先和地方做個溝通，看看有多少。坦白說也有一些道交專家，譬如李克聰老師、鄭永祥老師他們也說，有時候低票價也不是每個縣市都會這樣玩，這點我也滿同意的，也就是說每個地方還是有一點因地制宜的部分，再者，是不是只靠補貼就能真正有所改善？一路走來，我也很清楚，當初我們不是也做了很多地方交通運輸中心的研究嗎？這些研究其實也都在做這個東西，事實上光靠補貼或者是要在偏鄉提升公共運輸的載量並不是真的那麼容易，這點我們完全承認，所以，這種月票政策在選舉的時候是難免的，因為大家都要開一點支票，讓民眾看到好處，可是現在是事後，我覺得我們可以更科學，也就是很審慎地來看這種事情，這樣的貼補是不是就真的能夠有效達成政策目的，尤其像是偏遠地區及整個公共運量的提升，類似這種治根性的問題，我會覺得還是滿重要的。部長最後是否也能夠談一下，您覺得怎麼樣比較能夠治根？我覺得不只是靠貼補，因為那都是很短期的，甚至如同我們剛才提到的會有技術性的問題，如果縣市首長或內閣換了，有可能連政策都會變動，因此我認為部裡應該去談有關治根的問題，像是剛才陳明文委員也有質疑，免得部長好像只是在替候選人的政見背書而已，這樣也不好啦！您最後可以談一下。

王部長國材：根本上還是各地區的公共運輸涵蓋率要夠，這是最基本的，因此我們這幾年來對於較偏鄉的地區，都有推行幸福巴士及幸福小黃的政策，這些都有在做。我個人是覺得月票制在都會區或許合適，但在一般縣市，它可以提出其他方案，這些方案也可以提高公共運輸的使用率，所以我是覺得可以跳脫月票的觀念。

張委員其祿：是，沒有錯，我完全同意部長所講的。因為您可以看到幾位道交專家也大概是這種精神，像是這種大臺北都會區確實是這樣，這一張悠遊卡真的是很好用，這樣的補貼沒有問題；但到了比較偏鄉的地方，說實話有時候連銜接都有問題，可能不是貼補與否的問題，而有可能是班次或找不到運具的問題。

王部長國材：對，這個部分也要加強。

張委員其祿：這個部分就不是你貼補與否的問題。

王部長國材：瞭解。

張委員其祿：最後，當然這些根本性的問題是部裡長期一直在做的，我們還是希望能夠持續。有關補貼的部分，有時候是短期性的，另外也必須因地制宜，在都會區或許比較適用，但在偏鄉地區可能還是要用別的方案比較好，這個部分就請部長留意一下。

王部長國材：好，謝謝。

張委員其祿：謝謝部長、謝謝主席。

主席：接下來登記發言的孔委員文吉、陳委員亭妃、何委員欣純、謝委員衣鳳、楊委員瓊瓔、高委員嘉瑜、鍾委員佳濱、鄭委員正鈐、廖委員國棟及呂委員玉玲均不在場。

請蔡委員易餘發言。

蔡委員易餘：（12 時 53 分）民眾有建置一個「Transple 旅眾」的網路平臺代購高鐵販售的早鳥票及 30 人以上的團體優惠高鐵票，委託購買折價的高鐵票，除了支付行政支出費用 20 元，還包括代購郵寄費用 80 元，以賺取價差，此舉被交通部以違反鐵路法進行裁罰，後來法院以它沒有加價出售所以判決勝訴。請教部長，對於這樣的判決，你的看法是怎麼樣？

主席：請交通部路政司林司長說明。

林司長福山：跟委員報告，鐵路法當時也是因應外在環境、大家的看法來進行修正，實務上所發生的這個案子，當時也是經過鐵路警察認為有構成修正後的法條要件，移送給鐵道局進行裁罰。有關後面程序的救濟，基本上也是經過行政上的訴願之後，才到法院進行訴訟，現在法院判決定案，原則上行政部門也要尊重法院的判斷。但是從……

蔡委員易餘：這個判決已經確定了，就形成一個法院的有效判例，原本交通部的鐵路法，法院對於黃牛的概念是認為只要沒有加價行為，就不屬於黃牛，這個未來就變成是一個判例了，鐵路法要如何因應法院創造的這個判例？

林司長福山：就法院這樣的判例，未來在違反鐵路法的事實認定上要再更細緻，對於每個案例的情節，比如說剛才委員所提到的加價……

蔡委員易餘：這不是細緻的問題，未來變成沒有加價就不算是黃牛，就可以用這樣的代購方式。

接下來，我們可以看到在網路上就有特定網站可以去買早鳥票，你看網站上就直接寫「有票通知我」，有特定網站可以讓你不用在早鳥票的時間就可以買到早鳥票，有網站提供這樣的服務，甚至還可以讓你選擇退票，好方便，比高鐵的購票系統還方便，讓大家可以自由地拿到早鳥票。我想請教這樣是否讓高鐵公司推動早鳥票的精神喪失了？現在就是透過這樣的網站進行換票，還可以退票，這樣就可以拿到折扣了。

主席：請台灣高鐵公司鄭總經理說明。

鄭總經理光遠：蔡委員好。對於這個問題，我們高鐵公司防止這樣的行為，本來我們每一筆訂購都有限定，比如說 10 張，我們現在有發現這種情況，有一個防火牆，對於這些經常在訂的用戶，我們就會去搜尋，看到他我們馬上就會制止，用這樣的方式來做。

蔡委員易餘：我覺得與其你們要去制止，我剛才才有提到法院的判決已經形成，所以制止是沒有效果的。我現在只是要呼籲高鐵，希望你們更改早鳥票的購買方式，你們可以參考航空公司的作法，要購買早鳥票必須要實名制，或是讓改票、退票可以更方便，讓民眾覺得沒必要去尋求特定網站，搭高鐵的便車、吃你們的豆腐。

鄭總經理光遠：謝謝委員，我們高鐵公司就是朝實名制的方向來處理，現在已經在規劃了，應該會在明年第四季就可以實施實名制；換句話說，每個人要買高鐵的早鳥票，一定要將身分證字號等都打上去，到時候抽查時就必須要出示身分證字號，比如說身分證後 5 碼等等，大概是這樣的方向。

蔡委員易餘：沒關係，你們有一個方向就是了。

鄭總經理光遠：是。

蔡委員易餘：我現在要跟你說的是，實務上就是有這樣的狀況，高鐵公司的早鳥票精神不應該被這樣吃豆腐，這是我的一個呼籲。

鄭總經理光遠：謝謝委員的指導。

蔡委員易餘：好。接下來我想請教部長，這個跟鐵路比較有關係，寵物經濟崛起，現在旅行社推出很多寵物友善行程既然要有寵物的友善行程，「友善寵物」的載具就很重要了，我們看到，事實上有一些餐廳也都是友善寵物的，讓大家出去玩的時候可以帶著他們的毛小孩、他們的寵物一起出去玩。可是目前我們相關的規定，一些大眾運輸系統仍然認為中大型的寵物無法搭乘大眾運輸系統，乘客的寵物要裝著，譬如高鐵、臺鐵、國光或者是統聯、和欣客運，事實上對於寵物的尺寸都是有規定的，所以寵物一定要在籠子裡面。那麼你們會不會考慮未來進一步不管是高鐵或臺鐵直接有所謂的寵物車廂？在這樣的一個寵物車廂裡面，飼主可以更自由地去帶他們的寵物，就像我列舉的照片裡面就有類似這樣的狀況，這樣來推動整個觀光的发展，交通部對於這樣的作法是否有考慮？

主席：請交通部王部長說明。

王部長國材：我看看高鐵的想法。

鄭總經理光遠：確實隨身攜帶毛小孩現在是一個趨勢，我們高鐵也樂見其成，歡迎大家搭乘的時候也帶寵物來，但是高鐵畢竟是一個公共運輸，我們要特別考慮，你在通路……

蔡委員易餘：我這一題並不限於高鐵，我覺得應該比較屬於臺鐵，就是你們在載具上是不是有可能做這樣的調整？

主席：請交通部臺鐵局杜局長說明。

杜局長微：現在臺鐵對寵物的運送，除了剛剛委員講的，在有適當裝箱這種的他可以隨身攜帶以外，臺鐵現在還有寵物的包裹，就是牠雖然沒有跟飼主在一起，但是牠還是可以利用這班列車，

讓牠跟飼主能夠同時到達目的地；如果是中大型犬隻或者其他動物沒有裝箱、裝籠在車廂，應該是有公共衛生或者對其他旅客觀感的影響，這個要做評估。

蔡委員易餘：我的意思是採獨立的一個車廂，就是寵物跟其他人使用的狀況是分開的，所以是一個獨立的狀況，我看你們考慮一下，因為外國已經有這樣的一個行程。好不好？

王部長國材：好。

蔡委員易餘：好，謝謝！

主席：今天登記質詢的委員均已發言完畢，作以下決議：一、報告及詢答完畢；二、委員許淑華、楊瓊瓔及呂玉玲等所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報；三、委員於質詢中要求各單位提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。

委員許淑華書面質詢：

政府的觀光資源投入和政策方向都影響整體觀光產業，行政院院會中通過「該院組織改造的組織調整相關修法草案」，行政院人事行政總處表示，為了凝聚各界共識，穩健推動組改作業，行政院組織調整作業均採「分批立法、分階段施行」原則進行。分別將該院「農業委員會」改制為「農業部」、「環保署」改制為「環境部」，「原子能委員會」則改制為獨立機關「核能安全委員會」，「交通部觀光局」改制為「觀光署」等，送請立法院修法，總統公布後實施。觀光局若早日升格，即可全面性找出並強化台灣的觀光價值，我國觀光坐擁優勢卻始終無法善加利用，以自然資源價值來說，台灣存在多樣自然生態環境，以及具有多元豐富地理景觀資產，但相對環境生態教育不足，國人普遍欠缺環境保護意識，商業發展和環境保護彼此競爭，地理遊覽也面臨到基礎設施破舊或相對不足的問題，交通部應積極檢討並加快行政作業流程。

交通部訂定 2021 年為台灣自行車旅遊年，而自行車近幾年為我國相當流行的交通載具，國內 12 歲以上民眾中，每週均會騎（即經常騎）自行車人口比率為 24.2%（約 511 萬人），若含每月騎自行車者，則比率提升至 35.1%。在家戶統計方面，國內平均每 2 戶就有 1 戶擁有自行車，家戶普及率為 54.1%。在政府大力提倡自行車活動的同時，對於騎乘自行車安全似乎沒有同步強化，據 107 年統計，國內造成人員傷亡的自行車事故已多達近萬件，去年統計與 100 年 5219 件相較，8 年成長率超過 80%，期間更有 866 人因此葬送了寶貴的生命，而 107 年 A1+A2 的自行車事故（全國造成人員當場或 24 小時內死亡，以及人員受傷或 24 小時後死亡），共計有 9464 件，比 100 年全國累計 5219 件自行車事故，增加了 4245 件，成長率高達 81%。而 109 年 1-6 月自行車肇事 5428 件，較上年同期增加 7.70%，同期騎自行車死傷者 9454 人占總死傷人數之 4.07%，可見自行車的肇事率不斷上升。另 107 年自行車事故傷亡人數「70 歲以上」占 23.89% 最多，「未滿 18 歲」占 21.25% 次之。每 10 萬人口發生騎自行車死傷人數為 40.07 人，以「70 歲以上」100.25 人死傷率最高。顯示老年及青少年族群騎乘自行車傷亡率較高，意外時段又以 7-8 點、17-18 點傷亡人數達到高峰值，可見容易傷亡的使用族群應該是通勤學生、老年人為主，而且這兩個族群移動距離都較短且路線固定，應該特別加強交通安全宣導，或思考如何運用智慧運輸計畫與地方政府配合，降低肇事率。

根據交通部 106 年「自行車使用狀況調查」報告，民眾騎乘自行車主要以「休閒、運動」比

例最高，占 42.2%。因此，周末單車休閒運動盛行，相較於平日短程通勤，周末則包含「長時間」、「高強度」和「租賃車輛」等複合騎乘行為，騎士恐因路況環境不熟悉、租賃車輛不熟悉使用、騎乘操控不當等，導致在周末 8-15 時平均傷亡人數較高，交通部應與地方政府合作，請租賃業者加強宣導，包含使用方法、騎乘路線等，並結合地方政府的觀光計畫（例如觀光手冊等），達到加強深度旅遊的效果。

委員楊瓊瓔書面質詢：

一、邀請交通部。行政院公共工程委員會今年 8 月 31 發文給台鐵、公路總局、國防部、營建署等單位，指出華盛營造捲入不法事件，各單位應避免將其列為決標對象，等同將這家過去專做政府大型工程標案的公司列入黑名單。然據工程會調查，華盛營造早在 2008 年便涉及台鐵弊案，台鐵局卻未將其列入不具備履約廠商的名單，顯有內控疏失，導致華盛此後仍拿下台鐵 9 大標案，直到 2022 年共拿下 36 件政府標案，總預算金額逾 104 億元，這些都是華盛不應拿到的政府工程。請問部長，台鐵未依《政府採購法》對履約能力有問題廠商應採最有利標排除低價搶標，交通部對台鐵嚴重疏失究責了沒？交通部如何避免台鐵無視《政府採購法》繼續對黑名單廠商放水？

二、為推銷各縣市觀光，觀光局自 2008 年起推出「台灣好行」，然儘管近期國旅大爆發，台灣好行搭乘率卻未見起色。據統計，去年開通 61 條路線，平均搭乘率不到 4 成，今年更慘，截至 8 月底止，67 條路線，搭乘率也只有 38.03%。請問部長，近兩年來觀光局觀光局總計補助地方政府近兩億元辦理台灣好行的路線營運及品牌行銷作業，但成效如此低落，交通部是否有要求觀光局通盤檢討？

三、根據《船員法》第 13 條明定雇用人僱用船員僱傭契約範本由航政機關定之，交通部以此為依據僅訂定了「定期契約範本」，導致台灣航運公司長期跟船員簽的是定期契約，讓船員像是臨時人員，年資無法延續，只要契約期滿，公司就可以不用任何理由拒絕續簽，船員工作權毫無保障可言。請問部長，大多台灣航運公司與船員簽訂的是定期契約，導致船員像臨時人員，勞動權益長年缺乏保障，交通部是否贊成廢除訂定的「定期契約範本」？本席認為，《勞基法》是基本大法，《船員法》是特別法，應先適用勞基法，規範不及才適用其他法律。

委員呂玉玲書面質詢：

一、國內旅宿業人力缺口

觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下編列「旅館及民宿之管理與輔導」339 萬 5 千元，係輔導觀光旅館業、旅館業及民宿建立完整管理體系等業務；但近年國內旅宿業受到疫情影響，受僱員工年減近萬人（從 2019 年 9 萬 1,884 人，下降至 2020 年的 8 萬 1,411 人、2021 年的 7 萬 5,832 人）；觀光局到今年 6 月底統計資料也指出國內觀光旅館員工相較 108 年同期少了兩成（20.1%），尤以客房部的僱員少了兩成五（25.79%）最多；上個月中（10/13）國境解封！國籍航空也預期運量年底前可達到新冠疫情前的 5 成，國內旅宿業準備爭搶來台旅客紅利，但業者卻補不到新進員工，缺工數占四大民生消費產業之最，年增幅來到近五成（49%）！

●請問王國材部長：國內旅宿業者終於盼來解封，卻無足夠人力因應，年底前解封財沒賺到

，又有不知道會有多少家倒閉，政府年底前要如何來幫忙這些業者？有什麼短期因應措施快速幫助業者把人力缺口補足呢？

●請問王國材部長：根據勞動部許銘春部長的說法：勞動力發展署從 111 年 5 月起就開始辦理旅館業專案媒合計畫，但許部長把媒合不成功的原因推給業者開的薪水太低，這樣是對的嗎？交通部夾在勞動部和業者的中間有沒有辦法再找出經費或許可以研議個短期補助的方案呢？

●請問王國材部長：本席了解到為了因應「0+7」觀光產業人力需求，勞動力發展署已於 10/7 邀請交通部觀光局及中華民國旅館商業同業公會全國聯合會等召開會議凝聚共識，也從 10 月起為期 3 個月啟動第 2 階段觀光暨週邊產業缺工專案協助計畫；部長，這為期三個月的第二階段《觀光暨週邊產業缺工專案協助計畫》可以協助業者或勞工什麼嗎？有實際編列補助經費嗎？沒有補助，最後媒合不成還不就又卡在業者開的薪水太低了嗎？

根據勞動部資料顯示，目前就有針對 3K 製造業、看護工及營建業可申請『缺工獎勵』補助失業勞工去就職於指定的行業別，交通部是否也可在跨部會討論提研議將獎勵補助納入缺工嚴重的國內旅宿業，若是預算有限，或許也可以設置一個落日條款，但重點是短期內快速地去幫助業者補足人力缺口，讓大家都能享受到解封紅利，不要讓業者看得到吃不到導致虧損連連，到時候主管機關就得花更大努力去搶救產業啦！

二、觀光產業受疫情影響嚴重！短中長期均需方案因應

觀光局 112 年度預算案於「觀光業務」工作計畫項下編列 7 億 9,841 萬 2 千元，係辦理各項觀光業務推動所需經費；而根據經濟部最新的統計資料顯示：國內零售業 1~10 月，只剩下了偏向觀光類型的免稅店、珠寶飾品、紀念品、手工藝品等等專賣零售通路還沒回到疫情前的營收水準；另外根據 UNWTO 調查評估，全球旅遊業要回復至 2019 年疫情前水準，至少要到 2024 年以後，顯示疫情對觀光產業影響係屬長期性。

●請問王國材部長：繼上月開放國境後，台灣迎來後疫情與病毒共存，交通部對整體觀光產業的疫後規劃為何？

●請問王國材部長：根據審計部報告指出，自疫情以來，觀光局規劃辦理之觀光產業紓困措施，大多都是短期性（1 至 3 個月）的措施；對於產業長期的困境，交通部有什麼解方嗎？短期措施只是續命，部長的遠見在哪？

●請問王國材部長：據觀光局提供資料，109 及 110 年度停業之旅行社家數分別為 43 家及 67 家，111 年截至 8 月底 48 家，均較 107~108 年度之 22 家及 32 家增加；部長，旅行業遭受疫情的衝擊嚴重，觀光局短期紓困也救不回來，反而倒的家數更多，怎麼辦呢？政府短期紓困措施要如何精進改善？交通部對於旅遊服務業的中長期規劃又是什麼呢？

疫情以來，觀光局規劃辦理之觀光產業紓困措施，多為短期（1~3 個月）措施，如營運資金、薪資及生計費用之補貼等，業者難以預見政府對於觀光產業長期支持的政策作為，無法確切去掌握可能獲得政府補助資源的規模，再據以作為短中長期的營運評估基礎，更不利於疫情期間的產業營運決策；本席具體建議交通部應有短中長不同的產業紓困、振興規劃，滾動式檢討修正各項紓困振興的措施，盤點經費預算，尤其針對受疫情衝擊嚴重的旅行服務業，除給予短期

紓困，更應利用此疫情輔導其數位轉型，化危機為轉機以發揮最大效益協助觀光產業復甦。

主席：另外，針對今天的會議作以下決議：112 年度交通部觀光局及所屬單位預算、中華郵政股份有限公司營業預算，報告及詢答完畢，另擇期進行處理；委員提案於 12 月 9 日（星期五）下午 5 時截止收件。

現在休息，明天上午 9 時繼續開會。

休息（13 時 4 分）

立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 10 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 111 年 12 月 1 日（星期四）9 時 2 分至 12 時 32 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 魯委員明哲

繼續開會

主席：現在繼續開會。

進行報告事項。

報 告 事 項

一、處理 111 年度中央政府總預算關於國家通訊傳播委員會主管預算凍結書面報告案計 5 案：

（一）國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議（一）「業務費」項下「國外旅費」預算凍結十分之一書面報告案。

（二）國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議（二）「獎補助費」項下「對國內團體之捐助」預算凍結十分之一書面報告案。

（三）國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議（三）第 1 日「數位經濟匯流政策法制革新」預算凍結五分之一書面報告案。

（四）國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議（二十八）預算凍結 2,000 萬元書面報告案。

（五）國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議（三十）「數位經濟匯流政策法制革新」項下增列辦理通訊傳播基礎建設數位轉型暨法制革新計畫凍結 50 萬元書面報告案。

主席：依 111 年度中央政府總預算決議均予以備查，提報院會。

進行今日所列議程及討論事項。

邀請數位發展部部長、國家通訊傳播委員會主任委員、國家運輸安全調查委員會主任委員、交通部、經濟部、教育部、國家科學及技術委員會就「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」進行專題報告，並備質詢。

邀請國家通訊傳播委員會主任委員、中央選舉委員會主任委員就「新聞媒體報導選舉票數應遵循之專業性、公正性暨認定有無違規之權責釐清」進行專題報告，並備質詢。

討 論 事 項

一、審查 112 年度中央政府總預算案關於數位發展部單位預算。

- 二、審查 112 年度中央政府總預算案關於國家通訊傳播委員會單位預算。
- 三、審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於國家通訊傳播委員會主管通訊傳播監督管理基金預算。
- 四、審查 112 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於國家通訊傳播委員會主管有線廣播電視事業發展基金預算。
- 五、審查 111 年度中央政府總預算關於國家通訊傳播委員會主管預算凍結報告案計 2 案：
 - (一)國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議(四)第 2 目「數位匯流物聯網資安防護」預算凍結五分之一書面報告案。
 - (二)國家通訊傳播委員會函，為 111 年度中央政府總預算決議，檢送該會決議(二十九)第 1 目「數位經濟匯流政策法制革新」預算凍結五分之一專案報告案。

主席：現在請數位部唐部長報告。

唐部長鳳：主席、各位委員、各位朋友，大家好。今天很高興能夠應邀列席貴委員會，我會先對我國低軌衛星發展之本部部分作簡略報告，接下來會對預算案報告，加起來大概是 5 分鐘左右。在低軌衛星上，大家瞭解這與地面通訊是互補的，也就是地面通訊的話，當然我們的覆蓋率已經滿好了，但是還有一些地方，舉例來說，像是船舶、航空器這樣子高速移動的，或者是離島、山區，如很偏遠的山屋等，這些地方要用固定的地面通訊，它的成本就會特別高。從本部的立場，就是它可以降低普及服務所需要的支出成本，以提供網際網路的協助。因此按照電信管理法的授權，本部已經在 11 月 8 號開放電信事業來申請固定通訊用的無線電頻率，我們會定期受理申請及審查。當然因為是電信事業，所以外資比例限制、國家安全等這些都要考量進去。

在正式開始商轉之前，本部的規劃是用前瞻預算，在接下來 2 年將用所謂概念驗證的方式來辦理應變或戰爭時來應用新興科技，以及強化數位韌性的計畫。也就是說要有 700 個左右的接收站，有些固定的、有些移動的來確保在任何災難、災害發生時都可以保持像是視訊會議、網路電話，或者防空避難資訊、公眾緊急告警訊息等，一起將實際發生的事情傳播給國外知道。

除此之外，因為我們是資安產業的主管機關，我們也會完備非同步軌道衛星地面閘道站與用戶終端設備的資安檢測，以提升我國衛星產業鏈產品於國際資安的競爭力，以上是衛星的部分。

關於預算案的部分，也跟大家簡略報告，本部本年度到 10 月底累積預算歲入部分，就是收入的部分，預計本來是 26.86 億元，而實際的歲入執行是 28.98 億元，也是 107.88%的執行率。歲出部分到 10 月底為止，本來預計 4.72 億元，累積執行數是 4.64 億元，執行率是 98.25%。在明年的預算方面，大家知道我們的核心理念是全民數位韌性，就是從社發、產發及突發三個層面來建立全民數位韌性的基礎。在歲入部分的本部預算，剛剛提到像衛星固定通訊用無線電頻率

的收入等，我們編列 25.18 億元。在歲出部分的話，我們的歲出是編列 21.71 億元，各部分執行的情形及我們的預算，因為有書面報告，我就不在這邊唸。

很高興有這個機會跟大家說明，也希望各位委員先進對於本部預算惠予支持跟指教，謝謝大家。

主席：接下來請通傳會陳主任委員報告。

陳主任委員耀祥：主席、各位委員、各位女士，各位先生、各位媒體朋友，大家早安。首先，今天應邀到大會來進行專案報告，今天有二個專案報告，包括太空科技還有新聞媒體報導選票的問題，另外還有其他像本會的預算，即 112 年預算案與 111 年的預算解凍案等，由於報告的份數比較多，而因時間所限，在此謹就口頭部分進行重點說明，其他詳細內容請各位委員參考書面。

首先，有關低軌衛星相關監理部分的議題，目前國科會召集衛星網路跨機關的協作平台，也以跨部會分工的模式共同面對低軌衛星的發展現狀。目前本會主責為相關監理法規調適的工作，若有業者欲申請商用低軌衛星或技術實驗研發 POC 的網路設置，待頻率主管機關許可後，本會會配合審查，也會審閱相關的計畫及設施，後續亦會根據該協作平台的分工來協助相關部會的推動工作。

第二部分，有關於新聞媒體報導選舉票數的相關議題，本會作為廣電媒體主管機關，尊重廣電媒體製播新聞報導的自由。若是業者未能自律而違反相關法律，本會則會依法處理。以下為本次的報告，第一個，本會督促廣電媒體報導開票作業，應本真實、有所本及可查證的原則進行。本會在地方大選前已經提醒業者注意製播相關新聞及節目必須落實自律內控，並舉辦交流來確保業者落實法遵。選舉當天本會也配合進駐中選會應變中心監看開票的情形，掌握開票的狀況是否符合前述所謂的真實、有所本及可供查證的原則。

第二個，對於媒體開票報導申訴案件的處理，本會跟中選會是各司其職，若開票報導涉及到選舉事務則由中選會依權責來辦理；如果廣電媒體報導有違反相關廣電法規之虞時，本會也是依法處理，函請被申訴的這些電視台作意見陳述，並請媒體建置的倫理委員會或自律委員會進行討論。在收到業者相關資料以後，本會會視情況提送廣播電視節目廣告諮詢會議來討論，最終交由本會委員會議決議，是否有違反相關法律及是否要進行裁處。廣播電視報導選舉開票過程涉及到各選舉人的重大利益，還有民眾知的權利，也涉及到整個國家所謂民主、公平競爭的問題。廣電媒體報導開票數據時，應真實、有所本、可查證，本會將持續督促各電視臺確實自律及遵守相關的法令，並加強內部相關的作業，以落實編審制度及善盡媒體的社會責任。

接下來報告本會 112 年度預算案編列情形，本會 112 年度施政重點如書面所示，以下說明各項預算及執行狀況：本會單位預算在歲入部分編列二億一千九百多萬元，歲出部分編列六億七千五百多萬元。其次，在通訊傳播監督管理基金附屬單位預算部分，基金來源編列四億零八十幾萬元，基金用途編列四億九千多萬元，預計短絀為八千一百七十二萬餘元，將移用往年基金餘額支應。再者，在有線廣播電視事業發展基金附屬單位預算部分，基金來源編列二億九千七百多萬元，基金用途編列二億九千多萬元，預計賸餘為 563 萬元，備供以後年度財源。111 年度各項預算截至 10 月底執行率大致已達九成以上，詳細執行情況請委員參閱書面資料，敬請各位委

員對於本會預算案所列各項計畫及經費惠予支持與指教。

另外，就本會關於 111 年度七項預算凍結案，書面報告均已送至大院，其中決議(四)請各位委員參考書面資料。以下謹就決議(二十九)針對電信業者設立電信消費爭議處理機構的部分向委員會說明：一、電信消費爭議處理機構已經設立，為公平、合理、迅速、有效處理電信消費爭議，依照電信管理法第二十條納入訴訟外紛爭解決(ADR)機制的精神，賦予特定電信業者設立電信消費爭議處理機構的義務，經本會認定負擔特別義務的 9 家業者已經在今年 7 月 1 日成立電信消費爭議處理中心，即時透過該中心受理民眾相關申訴及進行調處。另外，本會也將持續督導電信業者完善消費者保護。電消中心成立以來，已經協助處理八成以上的爭議案件，如果民眾不滿該中心的處理，也可循原有管道處理。本會將持續督導業者提升服務品質，並積極辦理帳務查核作業，會同業者召開客訴會議追蹤爭議案件，使該中心更有效率、更完善的處理電消案件。

以上為貴院關切之議題及本會各項預算情形，敬請各位委員指教，謝謝。

主席：請運安會楊主任委員報告。

楊主任委員宏智：主席、各位委員、各位女士、各位先生：

壹、前言

今天應邀列席貴委員會，就「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」進行專題報告，至感榮幸。敬請各位委員指教。

貳、事故調查及處理規劃

配合太空發展法於 111 年 1 月 20 日施行，第 18 條：太空事故之調查，由國家運輸安全調查委員會辦理。運安會秉持獨立、公正職責，配合太空發展法所要求之重大太空事故調查進行籌備/建置作業，分為兩大重點，包括：運安會組織法及運輸事故調查法部分條文之修正及積極籌備/建置調查能量，分別說明如下。

一、運安會組織法及運輸事故調查法修正

太空事故之調查涉及特殊航太、電機、控制等專業技術，運安會現並無太空事故調查之專業人才，既有組織法與作用法亦未涵蓋太空事故調查，為提升本會之航太事故調查能力及未來執行太空事故調查時有法可循，本會推動相關法規修訂說明如下：

(一)「國家運輸安全委員會組織法」：為籌備/建置太空事故調查所需之專才人員，本會成立修法小組草擬運安會組織法修法草案，擬爭取增列具有太空專長之專任/兼任委員及調查員數名，以負責「太空事故」調查及報告草案審理業務。

(二)「運輸事故調查法」：本會亦積極草擬「運輸事故調查法」修法草案，除增修訂相關條文以納入「太空事故」調查，並積極蒐集美國國家運輸安全委員會，英國太空事故調查局，及其他國家太空運輸安全調查機關調查作法，以人員死傷數及一定財產損失草擬「重大太空事故之範圍」及「太空事故調查作業處理規則」草案。

(三)運安會業於 111 年 4 月 12 日函報前開二法修正草案至行政院，惟因刻辦理相關法規檢討及人才培訓等太空調查技術能量籌備/建置作業，俟完成階段性籌備工作後再行陳報法規修正草

案至行政院。

二、積極籌備/建置調查能量

針對籌備/建置調查能量，目前本會分為三大方向同步進行中。

(一)專業人才資料庫籌備/建置：積極諮詢國內外資深太空專家/學者並籌備/建置人才資料庫。

(二)技術學習與能量籌備/建置：蒐集太空產品資訊、參與國內外訓練課程、研習國際調查案例、參與專業技術研討會、研習學術期刊論文並與太空科研及學術機關（構）於研發試射階段進行技術交流。

(三)國際支援與合作：持續與各國事故調查機關保持聯繫，掌握太空事故調查進展。

參、後續調查籌備/建置策略

本會本於預防重於調查之策略，借鏡目前 ICAO（國際民航組織）第 19 號附約「Safety Management System 安全管理系統」之預防性（Proactive）及預測性（Predictive）安全策略，並參酌國際太空專業組織，建立大數據分析之量化預測架構，延聘專家學者，以顧問方式提供發射載具及太空載具之專業技術意見，並由本會調查人員提供風險管控、組織管理、人為因素調查專業，共同完備重大太空事故調查之籌備/建置規劃。

肆、結語

運安會因應太空產業發展及太空發展法之頒布施行，積極修訂太空調查法規、納入專業人才並逐步籌備/建置調查能量及技術，期待未來之事故調查能確實避免類似事故再發生，並進而防範於未然，達成「運輸安全，人民安心」之目標。以上報告敬祈各位委員指教。謝謝！

主席：請中選會莊主任秘書報告。

莊主任秘書國祥：主席、各位委員女士、先生：

貴委員會今天舉行全體委員會議，本會應邀就「新聞媒體報導選舉票數應遵循之專業性、公正性暨認定有無違規之權責釐清」進行專題報告並備質詢，深感榮幸。以下謹就本會在辦理 111 年地方公職人員選舉及憲法修正案公民複決選務工作時，面對新聞媒體報導選舉票數，為確保正確報導開票結果之因應作為，報告如後：

一、提供媒體計票資料下載檔案服務

111 年地方公職人員選舉及憲法修正案公民複決於 111 年 11 月 26 日舉行投票，為提供大眾傳播媒體或機關學校專屬選舉及修憲複決計票統計數據，本會建置下載檔案服務，自 111 年 10 月 3 日起開放媒體申請，計有 41 家媒體提出申請。

二、協調媒體定時穿插報導本會公布之官方計票數據資料

為確保大眾媒體正確報導開票結果，本會於 111 年 11 月 22 日邀集國家通訊傳播委員會、中華民國電視學會、中華民國衛星廣播電視事業商業同業公會及媒體等召開媒體報導開票結果協調會議，會議決議重點如下：

(一)請媒體定時穿插報導本會公布之官方計票數據資料。

(二)中華民國衛星廣播電視事業商業同業公會後將召開會議，確認統一作法，建請納入「定時開票穿插報導本會公布之官方計票數據之時間頻率」、「鏡面以固定框呈現本會票數資訊」

、「標示報導票數之來源」等議題，並就如何透過主管機關政策作為、媒體自律或其他方式來確保媒體正確報導開票問題進行研議。

三、成立「中央選務指揮及應變中心」即時處理投票日緊急狀況

本會於投票日成立「中央選務指揮及應變中心」，並請國家通訊傳播委員會進駐應變中心，以協助確保相關電視頻道所轉播開票作業，掌握開票情形是否符合真實、有所本及可供查證原則。

本次地方公職人員選舉及憲法修正案公民複決，對於地方自治及民主憲政發展極具重要性。本會除秉持超然獨立，恪守中立之精神，辦理此次選務工作外，本會並以嚴謹且公正立場，依規定程序辦理開票計票作業，而媒體業者於選舉辦理過程中，亦應承擔社會公器與社會責任之角色，對開票計票之相關報導亦應力求謹慎、嚴肅且應有所本，並應定時穿插報導本會公布之官方計票數據資料，以善盡社會公器之責。

以上報告，敬請各位委員指教。

主席：交通部、經濟部、國科會所提書面報告均列入紀錄並登公報。

交通部書面報告：

一、前言：

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天貴委員會針對「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」召開會議，本部承邀列席報告，深感榮幸。以下謹就本部相關辦理情形報告如下，期望各委員不吝指教。

二、背景說明：

衛星通信由於廣覆蓋及高可靠度等優勢受到關注，尤其近年來高速傳輸衛星通信技術演進、發射成本下滑等利多因素影響，商用衛星通信服務發展更形迅速。

隨衛星通信快速發展，其應用潛力及相關頻率資源需求亦受到標準組織之關注，如國際電信聯合會（International Telecommunication Union，以下簡稱 ITU）已陸續於各次世界無線電通信大會（World Radiocommunication Conference，以下簡稱 WRC）中提出多項與衛星通信頻率相關之重要決議，包含頻率使用劃分、和諧共用等相關規則調適。我國應適時調整無線電頻率供應規劃，以配合國際趨勢及整備我國無線電頻率使用環境，滿足各種無線通訊技術研發、商用服務發展需求。

下世代衛星通信為落實蔡總統六大核心戰略產業之重要項目，行政院於「智慧國家方案」中將衛星通信產業之發展與通信頻譜之整備，列為重點工作之一。同時，觀察目前國際主流衛星通信業者之服務規劃，以鄉村、偏遠地區之寬頻服務為布局重點，例如美國聯邦通訊委員會（Federal Communications Commission, FCC）的農村數位機會基金及英國的千兆寬頻計畫皆將衛星通信視為偏鄉寬頻服務的潛力技術選項；國際主要電信業者如英國電信、日本 KDDI 等亦尋求與衛星通信業者合作機會，協助補足不經濟地區之寬頻連網服務需求。預期隨著我國衛星通信服務開放，將提升國內電信基礎建設之強韌性，亦可為網路建置不易、涵蓋範圍不足或易受天

候環境影響而中斷信號之偏鄉地區，提供寬頻服務之重要選項，有助於政府推動改善不經濟地區民眾寬頻上網環境，實現下世代通訊所期之無所不在網路服務理想。

三、頻譜釋出規劃過程：

本部依據行政院科技會報辦公室（以下簡稱科會辦）前於 110 年計召開 7 次之「低軌衛星商用頻譜與電信業務管理討論會議」所作結論，辦理衛星通信使用頻譜規劃作業，先於 110 年 6 月 17 日公告預告修正頻率供應計畫草案，並續於 110 年 8 月 16 日再次公告預告修正頻率供應計畫及頻率分配表草案，預告期間至 110 年 9 月 16 日為止。

之後，本部於 110 年 10 月 5 日召開「無線電頻率供應計畫」暨「中華民國無線電頻率分配表」草案預告結果公開說明會，向外界說明綜整之預告意見及其研析結果，以完成頻率供應計畫與頻率分配表預告作業之行政程序。最後再依科會辦 110 年 10 月 22 日召開之「低軌衛星商用頻譜與電信業務管理（第八次）討論會議」結論，於 110 年 11 月 15 日陳報行政院進行核定作業。

行政院於 111 年 3 月 11 日以院臺經字第 1100039075 號函核定「無線電頻率供應計畫」及配合該計畫進行修正之「中華民國無線電頻率分配表」草案。交通部於 111 年 3 月 18 日以交郵字第 11100076452 號公告修正「無線電頻率供應計畫」及「中華民國無線電頻率分配表」，並自該日起生效。

四、頻譜釋出規劃內容：

規劃分階段釋出 10,700-12,700、13,750-14,500、17,700-20,200、27,500-30,000MHz 等 4 段頻率，並於第一階段先開放電信事業新申請設置作同步/非同步衛星固定通信之公眾電信網路設備接取使用，以符近期衛星通信主流服務樣態，接軌全球下世代衛星通信發展。

上述頻率之開放使用條件如下：(1)自 111 年起開放衛星通信使用，開放頻率採分階段釋出，第一階段開放電信事業新申請設置使用同步/非同步衛星固定通信；(2)第一階段新申請設置者電信資源之使用期限為 2 年，屆期得依原核配內容申請核配；但「無線電頻率供應計畫」、「中華民國無線電頻率分配表」及公告申請規定調整時，依其規定辦理；(3)既有使用者仍受原執照或可服務樣態之規範，且第一階段新申請設置者不得干擾既設電臺；(4)本次開放頻段之衛星通信網路，除固定衛星地球電臺外，另包含航空器及船舶等衛星地球電臺，並依照國際電信聯合會相關規範使用；(5)非同步衛星不得要求依照「國際電信聯合會無線電規則」操作之同步衛星網路給予頻率使用保護，在操作期間非同步衛星應迅速消除可能出現之妨礙性干擾；(6)非同步衛星各系統間頻率應和諧有效共用；(7)申請使用 27900-29500MHz 頻段設置同步/非同步衛星固定通信者，應與既有行動寬頻業者完成協議，包含頻率發生干擾之處理程序，並經主管機關核配。

五、結語

本部已完成低軌衛星商用頻譜釋出之規劃作業，以因應國內下世代衛星通信產業與市場發展需求，協助產業即早規劃布局，切入相關設備商機，並輔助我國加速達成偏鄉地區寬頻服務普及之目標。

本部原辦理之電信業務，包括頻譜規劃等職掌，已於 111 年 8 月 27 日移交數位發展部主政，

後續開放受理電信事業申請核配低軌衛星商用頻譜相關工作將由該部賡續辦理，有興趣之國內外相關業者將可依相關規定向該部申請執照。

以上報告敬請各位委員支持指教，謝謝！

經濟部書面報告：

主席、各位委員先進，大家好！

首先，感謝貴委員會長期以來給予本部施政上的策勵與指教。以下向貴委員會說明本部在「太空科技產業與低軌衛星之產業現況、執行現況與後續規劃」，報告如下：

壹、產業現況

近期太空市場有多家國際大廠積極布局，其中包括 SpaceX、OneWeb、Amazon 及 Telesat 等，以上大廠迄今已發射近 4 千顆衛星，未來總目標將超過 2.3 萬顆，並將在 40 個國家提供衛星服務。

2021 年全球太空產業產值合計 3,860 億美元，其中衛星產業為 2,794 億美元，占 72%，在衛星產業產值分布中，衛星製造與發射產值占 5.5%、地面設備占 51%、衛星服務占 43.5%。我國產業在衛星通訊零組件具有供應能量優勢，可快速切入地面設備產業，目前國際重要衛星大廠（如 SpaceX、OneWeb）已採購我國相關元件，我國已有業者打入國際大廠之供應鏈。

我國在太空科技產業與低軌衛星產業，行政院已有完整規劃，本部負責低軌衛星地面設備產業推動、人才培育及先進技術研發。本部在 109-115 年與低軌衛星相關計畫共計 10 項，其中工業局執行 4 項計畫、中小企業處執行 2 項計畫、技術處執行 4 項計畫，整體經費預算總計新臺幣 31 億元。

貳、執行現況與後續規劃

一、執行現況

截至今年（111 年）11 月 21 日止，經費執行新臺幣 6.96 億元，主要效益包含已補助 19 家廠商投入研發、輔導 5 家業者取得優惠貸款、協助 42 家廠商打入國際衛星供應鏈、技轉 10 件、促成投資新台幣 8.02 億元、累計帶動產值新增 142 億元。細節分成兩部份，分述如下：

（一）產業推動

此項由本部工業局執行，分述如下：

1. 主題式研發補助：已補助 19 家業者投入地面終端設備研發，促成投資 4.8 億。
2. 研發投資抵減：以公司研發投資抵減 15% 及購置機械投資抵減 5% 措施，降低廠商租稅負擔，已有 3 家業者申請。
3. 設備輸出優惠貸款：協調國發會同意將衛星項目納入設備輸出優惠貸款範疇，已輔導 5 家業者及協助取得 13 億元優惠貸款。
4. 組隊參與全球最大衛星展會：今年 3 月結合國家太空中心，與 10 家台灣企業組成「台灣主題館」，參與全球最大衛星展 SATELLITE 2022。另舉辦逾 20 場次媒合活動，促成至少 3 家國際商與國內合作。

(二)先進技術研發

台灣廠商在傳統衛星天線、上游元件、電源供應、路由器等已具備能量，但通訊基頻模組、大型相位天線、射頻晶片等仍仰賴國外進口，因此本部技術處依產業缺口進行相關項目開發，分述如下：

- 1.發展通訊基頻模組：包含地面基頻收發技術、地面通訊協定技術，目前相關成果已技轉 6 件，促成廠商投資 1.88 億元。
- 2.發展大型相位天線：開發地面站高功率低能耗之相位天線技術，目前相關成果已技轉 4 件，促成廠商投資 1.34 億元。

二、後續規劃

(一)產業推動及人才培育

此項由本部工業局、中企處執行，分述如下：

- 1.持續研發補助與輔導諮詢：持續透過政策補助工具，預期新增輔導廠商 15 家、促成投資 8 億，並促進 2 家國際商來台採購與合作。
- 2.推動衛星應用服務實證場域：引進國際資源與創新服務，邀集國內企業參與系統/設備/服務試煉，於北中南設置 3 處跨域應用實證環境。
- 3.推動太空產業人才發展：鏈結國際培育資源，以工作坊和訓練課程等培養技術人才，並以主題競賽挖掘太空創新提案與創新人才，另對接國際太空加速器培育新創人才，協助解決太空產業應用需求，預期培育人才累計 2,200 位。

(二)先進技術研發

此項由本部技術處執行，分述如下：

- 1.完成地對空衛星通訊整合驗證：完成地面站系統設計技術及衛星通訊網路控制技術，並與太空中的衛星酬載進行整合驗證，預計技轉至少 8 件，促成廠商投資 2.5 億元。
- 2.開發相關射頻晶片：開發射頻前端晶片、射頻波束合成晶片及波束追蹤控制晶片，避免仰賴國外高單價晶片。預期技轉至少 11 件、促成廠商投資 4.5 億元。

參、結語

整體太空科技產業與低軌衛星產業，行政院已有完整規劃與分工，本部負責「低軌衛星地面設備產業推動、人才培育及先進技術研發」，相關推動工作已有適當計畫進行，以協助我國衛星產業發展，並輔導國內廠商切入國際市場之布局，敬請委員支持！

以上報告，敬請指教。謝謝！

附件

經濟部 109-115 年度低軌衛星計畫清單

序號	執行機關	計畫名稱	執行年度	預算數(千元)
1	技術處	Beyond5G 低軌衛星—通訊酬載與地面通訊系統發展計畫	109/7~110/2	60,480

2	技術處	Beyond5G 低軌衛星—地面設備與產業推動計畫（項下之低軌衛星通訊系統技術開發）	110~111	253,689
		低軌通訊衛星計畫（項下之低軌衛星通訊系統技術開發）	112~113	246,000
3	技術處	太空基礎能量及產業發展先期計畫（項下之低軌衛星地面通訊設備射頻前端核心技術先期開發）	111/4~112/3	180,000
4	技術處	太空產業推動與人才培育計畫（項下之低軌衛星地面通訊設備射頻前端核心技術開發）	112~115	800,000
5	工業局	Beyond5G 低軌衛星—通訊酬載與地面通訊系統發展計畫	109/7~110/2	11,520
6	工業局	Beyond5G 低軌衛星—地面設備與產業推動計畫（項下 Beyond5G 低軌衛星地面設備發展推動）	110~111	234,167
7	工業局	太空基礎能量及產業發展先期計畫（項下之太空產業推動與產業人才培育）	111/4~112/3	100,000
8	工業局	太空產業推動與人才培育計畫（項下之太空產業推動與產業人才培育）	112~115	1,053,540
9	中企處	太空基礎能量及產業發展先期計畫（項下之太空科技人才培育計畫項下之新創人才）	111/4~112/3	20,000
10	中企處	太空產業推動與人才培育計畫（項下之太空科技人才培育計畫項下之新創人才）	112~115	160,000
合計				3,119,396

國科會書面報告：

一、前言

隨著太空科技的進步，近年來全球太空產業快速蓬勃的發展，為了在全球太空產業占有一席之地，各國無不積極投入太空科技的發展。

109 年蔡英文總統於總統就職演說時，宣布太空產業是我國六大戰略產業中的一環，顯示政府對我國太空發展的重視；為了讓我國的太空發展有長遠執行的依據，110 年 5 月 31 日立法院通過臺灣第一部國家太空法—太空發展法，奠定我國太空發展堅實的法制基礎，也再次對外宣示政府推動太空發展的決心。

我國是全世界第 35 個擁有自己衛星的國家，國家太空中心透過福衛五號計畫的執行，對外展示臺灣已具備小型衛星本體以及高解析度光學酬載的自製能力；而目前正在進行的第三期「國家太空科技發展長程計畫」與「Beyond 5G 低軌衛星計畫」，其主要目標是要全面提升我國太空

科技能量，強化我國的衛星供應鏈，以帶動我國太空產業的發展。

本報告將由建立太空法制體系、完備太空基礎設施、低軌通訊衛星以及培育太空人才四個面向說明國科會推動太空科技整合，帶動臺灣太空產業發展的現況與規劃。

二、建立太空產業發展法制體系

(一)「太空發展法」的制定與施行

「太空發展法」及其四部子法於 111 年 1 月 20 日正式發布施行，其中包含「發射載具及太空載具登錄作業辦法」、「發射載具發射許可及太空事故處理辦法」、「發射場域土地之選址設置營運管理補償及回饋辦法」及「民間太空載具資訊提供及補償辦法」等四部子法，是我國太空發展史上一個重要的里程碑。此部「太空發展法」不僅對外宣示我國太空發展的基本原則，更規範政府對於太空產業發展的責任與義務，為臺灣發展太空產業提供一個堅實的法源基礎。

(二)「國家太空中心設置條例」的研擬與推動

國科會在「太空發展法」的基礎上，研擬「國家太空中心設置條例」於 111 年 5 月 4 日由總統公布，行政院核定於 112 年 1 月 1 日施行，進一步將我國太空科研機構予以轉型，除延續過去執行我國國家太空計畫以及太空科技研發的任務外，並賦予政府推動太空事務的核心單位。未來有關進行太空科技研發、技術移轉及加值應用以及協助推動太空產業發展、提供產業技術及升級輔導是國家太空中心的法定業務項目。行政法人化的國家太空中心，將可進一步整合國內各項太空資源，提升我國太空科技研發能力、執行國家太空政策與計畫，並推動太空科技與產業的發展。

(三)健全太空產業發展的法制基礎

「太空產業」為我國六大核心戰略產業之一，又為促進我國太空產業健全發展，「太空發展法」第十四條中央政府應推動的具體事項，包含鼓勵民間投資太空事業、推動高附加價值太空技術產業應用及必要之獎勵措施、協助關聯產業發展與國際接軌、培育太空產業發展人才、輔導育成太空新創事業、火箭發射後掉落物防護與處理及有關結合在地資源與人才，發展地方產業鏈，營造在地產業生活圈，及其他促進太空產業發展等事項。

在政策支持與法律規範下，國科會正積極協助推動臺灣太空產業建立，讓國內有更多的產學研單位參與，並從中獲益。讓臺灣能在太空科技、太空產業與新世代衛星領域中，成為國際上不可忽視的國家之一。

(四)太空活動管理機制

為了有效管理我國太空活動，國科會已依據「發射載具及太空載具登錄作業辦法」，辦理太空活動所運用發射載具或太空載具的登錄、追蹤、管理及返回等事項，同時依照「發射載具發射許可及太空事故處理辦法」，辦理發射許可審查，使得我國各項太空活動能夠在政府的監督，尊重國際公約規範、環境保護及永續發展原則，以促進我國太空活動及太空產業的進一步發展。

三、完備太空基礎設施

(一)推動自主衛星關鍵元件發展

國家太空中心成立迄今，除了發射福衛一號、福衛二號、福衛三號、福衛五號與福衛七號外，也與中山科學研究院與國內大學團隊合作，發射探空火箭執行次軌道科學實驗。我國國家太空計畫初期採取外購方式取得衛星，以達到引入太空技術目的，國家太空中心自福衛五號計畫起，逐步採取自主發展方式，除衛星系統的設計、組裝與測試是在國內進行外，關鍵元件的開發也開始委由國內廠商進行研製。以福衛八號計畫為例，目前已有 38 家產學研單位參與。

(二)建置太空環境驗測平台

1. 提供太空環境測試服務：國家太空中心成立迄今，在基礎設施建置方面，已完備衛星整測廠房、專業實驗室、多重衛星操控中心以及衛星影像處理中心，成功執行多項衛星計畫，並提供產學研界太空環境驗測及顧問諮詢服務，協助進行產品測試，帶領臺灣太空科技與產業進一步升級。

2. 提供太空輻射驗測服務：國家太空中心與國內具備輻射驗測能量單位合作成立「臺灣太空輻射環境驗測聯盟」，以建立國內完整的輻射測試環境、測試規範與驗證機制，並針對國內產學研單位提供輻射驗測服務。國家太空中心並持續與具備更高輻射能量設備的國內大型醫院合作，以持續完備我國太空輻射環境驗測能量與服務。

3. 提供國內驗測資訊以及太空環境驗測服務：盤點太空相關驗測規範供國內產業界參考，並與潛在合作夥伴提供振動、熱真空與電磁干擾及太空輻射環境等驗測服務。另外，國家太空中心亦持續升級其測試設備，以因應執行未來衛星任務的需求。

(三)「短期科研探空火箭發射場域」啟用

位於屏東縣牡丹鄉旭海部落的「短期科研探空火箭發射場域」於 111 年 1 月 13 日起正式啟用，並接受火箭科研團隊申請使用。目前已有陽明交大團隊及成功大學團隊，分別於同年 7 月 10 日及 11 月 8 日順利發射。「短期科研探空火箭發射場域」的啟用是臺灣太空發展的重要里程碑，也是我國邁向完備太空基礎設施的第一步。

(四)「國家發射場域」規劃

國科會已發布「發射場域土地之選址設置營運管理補償及回饋辦法」及「國家發射場域選址作業審查會議運作要點」，將依據該等規定辦理後續發射場域土地選址、設置、營運、管理、補償及回饋等作業。由於國家發射場域為從事太空活動的基礎建設，設置地點須經專業的科學判斷，且安全措施均須以最高規格為之。就相關選址作業評估方式，除考量目標火箭量體、腹地、天候條件、入軌角度、面海、近赤道、地形地貌條件及經濟海域重疊等因素外，還須依據「發射場域土地之選址設置營運管理補償及回饋辦法」，就環保、安全與用地等問題辦理相關事宜。若有涉及原住民族相關規定，亦將確實踐行法定之相關程序，確保於尊重民意且經同意下進行。

四、推動低軌通訊衛星發展

(一)Beyond5G 低軌通訊衛星計畫

國科會為促成民間企業投入通訊衛星營運服務與建立我國低軌衛星通訊設備廠商供應能力，並為臺灣進入下一代行動通訊產業提前布局搶占市場，於 108 年推動「Beyond 5G 低軌衛星計

畫」，目標為完成自主高效能低軌通訊實驗衛星的通訊技術開發與系統建置，驗證臺灣自主發展的通訊酬載與地面通訊設備，以建立通訊衛星產業技術能量、提升太空通訊科技發展，並展示防救災及臺灣特色寬頻應用服務。

1. 衛星本體與通訊酬載研製：由國家太空中心負責系統整合與衛星本體開發，工研院負責通訊酬載研製，並由國內其他產業及學研單位共同參與衛星天線及結構體研製；現已完成衛星本體關鍵元件工程驗證體設計製作及第二版通訊酬載雛型體研製。為加速 Beyond 5G 低軌衛星研發進度，同時符合國際發展趨勢，已完成衛星本體設計架構，並透過與國際研發團隊獲取經驗，縮短研製時程並增加可靠度與成熟度，以加速研發成果轉換，預計於 114 年及 115 年各發射一顆通訊實驗衛星，為第一代低軌通訊衛星。

2. 低軌通訊衛星地面設備研製：為鼓勵國內相關業者投入低軌衛星地面通訊設備關鍵項目開發，經濟部已透過「低軌衛星地面通訊設備開發補助計畫」，引導國內產業聚焦發展自主化低軌道高通量通信衛星地面通訊設備。

(二) 建置臺灣自主低軌通訊衛星星系

為積極推動我國太空科技發展，並為我國布建自主低軌通訊衛星星系奠定基礎，吸引產業投入衛星系統與零組件研發與產製。112 年啟動「太空產業推動與人才培育計畫」，推動產業界發展 4 顆低軌通訊衛星。該計畫由國科會負責衛星研發平台能量建置、星系任務分析與規劃等工作。由經濟部完成臺灣地面設備產業驗測能量資料庫建立，提供企業媒合引薦驗測服務，提升我國衛星地面設備與應用服務產業供應鏈整備，建置國內廠商開發低軌通訊衛星系統，進一步培植太空基礎能量及產業技術佈局。

五、培育多元太空人才

(一) 基礎科研人才

國家太空中心自 108 年開始與臺灣聯合大學系統開設「太空科技與工程學分學程」、臺北聯合大學系統「太空科技微學程」學分學程，以有系統性的方式培育國內太空基礎科技人才。同時配合教育部增設「太空系統工程研究所」，鼓勵學校規劃設立太空系統工程研究所、學位學程、新增班別（次）或學籍分組，以落實高階太空系統工程人才培育政策。

(二) 太空產業人才

國家太空中心已於 111 年 4 月 1 日設立「太空學苑」，培植太空產業專業人才，目前已開設「低軌道衛星通訊訓練課程」、「衛星系統工程課程」及「太空環境驗測訓練課程」等一系列的課程，提供產業界獲取太空專業知識的管道，期待能協助企業提升太空科技的研發與創新能量，建構優質的創新產業環境，蓄積我國產業研發能量，提升國家競爭力。

六、結語

我國的太空科技及產業發展已經邁入下一個發展階段，而「太空發展法」的制定及施行是我國太空發展基礎的重要基石，提供政府與企業發展太空的法律依循，進而發展更具前瞻性的技術，提升我國太空相關產業的競爭力。

行政院已核定「國家太空中心設置條例」於 112 年 1 月 1 日施行，改制後的國家太空中心將辦

理及推動各項專業太空活動，以及協助管理日益蓬勃發展之太空事務與執行相關公權力事項。

探索太空、挑戰未知一直是人類重要的夢想，而 21 世紀太空已成為全球競爭的新場域，不論是傳統太空強權或是新興太空國家，無不投下大量資源發展太空科技與產業。臺灣的太空科技經過 30 年的發展，已經完備太空科技的基礎設施與技術能量，藉由太空發展法的施行、政府各部會的攜手合作及國家太空中心的改制，帶領臺灣太空科技與產業進一步升級，參與全新的太空時代，臺灣一定不會缺席。

主席：現在進行詢答，先宣告以下事項：一、詢答時間出席委員 6 分鐘，得延長 2 分鐘；列席委員 4 分鐘，得延長 1 分鐘。二、委員發言登記於 10 時 30 分截止。三、各委員如有提案，請於 10 時前提出，以便議事人員彙整。四、暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘。五、中午原則上不休息。

請洪委員孟楷發言。

洪委員孟楷：（9 分 29 分）陳主委，九合一大選這次開票有兩大爭議，其中一個與臺北市長的開票有關，不知你們有沒有接獲相關投訴或檢舉？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：目前根據業管單位的回報是有 5 件。

洪委員孟楷：分別是什麼樣的案件？

陳主任委員耀祥：主要是跟候選人陳時中的票數有關的爭議。

洪委員孟楷：他的票數長時間都是最多的，所以大家會認為這有灌票的嫌疑，選前兩個禮拜不是還說特別緊盯媒體有沒有灌票，那現在已經有人檢舉了，請問你們後續會做什麼樣的處置？

陳主任委員耀祥：報告委員，目前我們正在處理當中，關於……

洪委員孟楷：所以到底有沒有灌票？

陳主任委員耀祥：基本上來講，這部分我們當然是請中選會認定，因為涉及選罷法的問題。其次，關於媒體有沒有違反選罷法，這部分當然是由中選會認定，至於有沒有違反廣播電視法則是由我們認定，目前我們兩個機關正在進行當中。

洪委員孟楷：這樣子的話，中選會現在是否有說到底有沒有灌票？

陳主任委員耀祥：這可能要請中選會來回答。

主席：請中選會莊主任秘書說明。

莊主任秘書國祥：跟委員報告，關於 11 月 26 日晚上的開票，我們的網站開票程序一切都正常……

洪委員孟楷：是啦，但我並沒有問是不是一切都正常，我要問的是有沒有電視台灌票？

莊主任秘書國祥：媒體報導的數據確實有誤植，當天晚上我們在中央選情應變中心也馬上就……

洪委員孟楷：所以電視台有灌票？

莊主任秘書國祥：有誤植啦！

洪委員孟楷：我建議所有媒體朋友去拿一下內政委員會的報告，中選會的報告第 2 頁就寫著「媒體或電視公司自行灌票所致」，你們今天給交通委員會的資料還沒有寫到這個，但你們自己在內政委員會的報告卻是寫著「媒體或電視公司自行灌票所致」，你們就已經認定是灌票了啊！這樣 NCC 要不要處理？

莊主任秘書國祥：跟委員報告，關於媒體的數據來源，因為他們有採訪的自由，究竟媒體的數據從哪邊來，中選會……

洪委員孟楷：今天主委在內政委員會列席，而主秘你是在交通委員會這邊列席，請問這部分 NCC 要怎麼處理？

陳主任委員耀祥：關於這部分我們已經在處理，第一個當然是先請他們自行說明，其次是召開倫理諮議委員會，相關報告……

洪委員孟楷：多久會召開？

陳主任委員耀祥：我記得我們給他們的天數好像是 21 天，因為諮議委員會還有外部委員、學者專家的參與，所以給他們的時間比較……

洪委員孟楷：所以 21 天之後會有結果？

陳主任委員耀祥：對，會有報告給我們。針對他們提供的報告，我們會認定有沒有違反我們當時所說的真實、有所本、可查證的原則，如果違反的話，我們會依相關法令來處理。

洪委員孟楷：所以最快速度是什麼時候會有結果？主委，不要讓民眾覺得現在好像是風聲鶴唳，結果卻又拖了半年、一年，等到明年總統大選的時候再來處理這一件，不會這樣吧？

陳主任委員耀祥：我們會儘快處理，可是業者有他們的時間，我們也需要行政程序的時間。

洪委員孟楷：儘快處理是多快？你可不可以給交通委員會及全國人民一個時間？

陳主任委員耀祥：跟委員報告，現在是 12 月，距年底只剩一個月的時間，加上明年 1 月中又要過年了，所以一定是過年後才有辦法去處理這件事情。

洪委員孟楷：你是指農曆過年嗎？

陳主任委員耀祥：對啊，因為今年農曆過年是 1 月 22 日，業者……

洪委員孟楷：這樣你不會覺得太晚嗎？

陳主任委員耀祥：因為有 5 家業者……

洪委員孟楷：主委，我再提醒你一下，接下來 12 月 18 日還有嘉義市長的選舉，明年 1 月 8 日有臺北市立委補選，可能之後南投縣立委也會補選，如果你們沒有好好處置的話，接下來後面這幾個選舉有沒有可能也會有這樣的事情發生？

陳主任委員耀祥：我們都會好好處置，基本上來講，有關媒體報導選票的部分，以往也曾發生過類似的情況，我們都有既有的 SOP 在處理，我們會儘快要求業者趕快提出說明，這部分我們會依法處置。

洪委員孟楷：所以業者在這個禮拜就會提出說明嗎？你是不是要求這些業者在這禮拜就要提出說明？他們必須在 21 天內提出說明，然後你們再加以認定是不是？

陳主任委員耀祥：對，因為這件事情如果要處罰的話，一定要進我們的廣告諮詢會議，那樣才符合程序。

洪委員孟楷：最高可以有什麼樣的處罰？

陳主任委員耀祥：那要看認定……

洪委員孟楷：罰錢還是關台？

陳主任委員耀祥：沒有啦，要認定是違反什麼樣的行為……

洪委員孟楷：因為這個媒體的顏色，所以最高處罰並不會關台？

陳主任委員耀祥：那跟顏色無關，基本上來講我們是行為管制，行為……

洪委員孟楷：所以你們會做什麼樣的處置？

陳主任委員耀祥：比較有可能的是有沒有違反事實查證的問題，也就是說，衛廣法第二十七條的規定……

洪委員孟楷：我想請教的是最高會怎麼樣處罰這家電視台，讓他們覺得痛、以後不要再犯？最高可以罰多少錢？

陳主任委員耀祥：最高罰 200 萬元。

洪委員孟楷：這已經是一而再再而三，大家也都認為開票的時候不應該有這樣的行為，但是感覺有一些電視台根本沒在怕，而且講也講不聽。其實你們選前也曾針對計票的問題開過會，但還是有人這樣啊！中選會的認定它是灌票啊！

陳主任委員耀祥：如果是認定如此的話，當然要依法去處理。

洪委員孟楷：主委，接下來我想請教數位中介服務法，有媒體人看到在明年立法程序中，仍有數位中介服務法？

陳主任委員耀祥：基本上，數位中介服務法……

洪委員孟楷：還想要推嗎？

陳主任委員耀祥：我們現在沒有推這個法案，我們現在做的是社會溝通的問題，因為網路問題……

洪委員孟楷：所以跟社會溝通好了，就要推數位中介服務法？

陳主任委員耀祥：不一定，要看與社會溝通完之後，我們到底要不要立法？第二，要怎麼樣立法？是單一專法，還是特別法？分散立法？還是怎麼樣，這個大家都可以討論。譬如大院在處理性私密法案時……

洪委員孟楷：即便是草案出來時，各界都無法接受，你們還是會列入明年的立法程序與進度？你們還是要推數位中介服務法？

陳主任委員耀祥：依照我們目前的規劃，明年是不可能有相關的立法……

洪委員孟楷：明年如何？

陳主任委員耀祥：明年不可能有相關的立法……

洪委員孟楷：明年不會推數位中介服務法？

陳主任委員耀祥：不可能！很簡單，單單是對社會各界的調查溝通、整個多元利害關係人建立至少就要花半年以上時間。

洪委員孟楷：我請教唐部長。之前本席也請教過部長有關數位中介服務法的事，因為部長也是高度的網路使用者，更是網路上的意見領袖。依照主委剛剛所說，即便明年不推數位中介服務法，但未來會持續溝通，還是有機會推，請問部長可以接受嗎？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：我在總質詢時有說過，本部並無網際網路傳播監理的任何權限，這點必須先講清楚。第

二，在網際網路上是多方利害關係人，除非大家有共識，否則不管什麼法都無法執行。

陳主任委員耀祥：我再補充說明一下，法律是社會共識，如果社會對法律沒有共識，是不可能強制通過任何法的。

洪委員孟楷：所以明年絕對不會有，你也不會送出草案？

陳主任委員耀祥：不會，明年基本上也沒有時間送出法案。

洪委員孟楷：請教唐部長，之前一直強調媒體與平台業者要做溝通，部長也承諾會在一個月內促成溝通，28日媒體還期待能進行首場對話，結果29日就突然喊卡！到底什麼原因？

唐部長鳳：我們年底前會辦四場，這個 schedule 並沒有差別，我們年底前還是會辦四場，至於聯絡上的情況，我請署長來說明。

洪委員孟楷：那為什麼28日還說要有首場會議，結果29日那場臨時喊卡？是哪方面無法配合？

主席：請數位部數位產業署呂署長說明。

呂署長正華：在雙方討論聯繫中，我們希望前三天雙方都能提出會上想討論的題目，原本排定是29日，但在前三天，即上禮拜五時，我們仍未收到雙方的意見資料。不過我們會在12月2日完成，因為29日那場沒開，所以就改為幕僚方式，由我主持找大家來討論相關資料，以利於會議中討論。

洪委員孟楷：所以首場就是明天12月2日？

呂署長正華：屆時會由李次長及文化部次長主持會議，我們還是依照原有 tempo 準備，不過第一場的資料未能準備好，所以雙方都……

洪委員孟楷：媒體報導衛星電視公會對外表示一頭霧水，衛星電視公會也沒有準備資料嗎？

呂署長正華：他們的資料有送到其主管單位去，但是沒送到我們這邊來，他們是有準備的。

洪委員孟楷：所以是送給 NCC？

陳主任委員耀祥：基本上第一次會議雙方都沒有準備資料，所以可能當時在聯繫上有些誤解。

洪委員孟楷：當時的聯繫有誤解？

陳主任委員耀祥：衛星公會與……

洪委員孟楷：搞半天就是開會的主持方沒有跟雙方講好？

陳主任委員耀祥：雙方本來就是第一次見面，所以對於會議如何進行這點，雙方可能在程序上有地方沒有協調好，不管是平台業者、衛星公會都是如此。我想數位部明天會召開後續的相關會議，第一次可能還沒那麼……

呂署長正華：我們29日討論完有關會議如何進行等等後，大概 NCC、文化部都有完成……

洪委員孟楷：我現在講的這件事國人都很關心，我們關心這件事也長達一年了！去年隔離期間我以視訊進行質詢時就提過這議題，一年時間過去，現在終於要進行第一次會議，大家可以開門見山討論。我想大家都希望第一次能有共識，這樣大家後面也能針對歧異做溝通，不要讓國人認為連第一次會議都沒有辦法順利召開，明天是上午或下午開會？

呂署長正華：明天是下午時間。

洪委員孟楷：下午時間？會不設限讓雙方好好溝通？

呂署長正華：是的，次長指示我們盡量……

洪委員孟楷：國人都在看，我們也期待儘速溝通、達成共識，儘速推出相關機制，讓新聞公平、新聞專業或網路分潤等都可以有更順暢的後續結果，謝謝。

呂署長正華：謝謝委員提醒。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：（9 時 40 分）今天討論低軌衛星，當中固然涉及國科會業務，但數位部也負責頻率核配與最後的合格證明，而 NCC 則是有關整體網路營運計畫。在數位部的報告中提到，對業者來講，不經濟地區是成本比較高的地區，低軌衛星可以降低其成本，並擴大普及率，是這樣沒錯吧？但你們在報告中提到的都是如何管理，也就是將來有人做這件事，或現在有人要做這件事時，你們兩個部會如何分工管理之類的。以臺東為例，像低軌衛星的優點不就適合臺東這樣的地方？因為山比較多，地形比較狹長，人口密度比較低，對通訊業者來講，投資成本相對來得高。通訊普及率是全國計算的，所以人口集中的地方普及率高，畢竟母數大，這也造成臺東普及率不高，速率也沒那麼快，母數也比較小。今天討論的是如何管理，或萬一低軌衛星掉下來時怎麼做事故調查等，不知你們是否考慮過站在輔導與鼓勵角度來看低軌衛星？既然有這麼多優點，那就應該請業者來做這件事，這總可以吧？不過你們是技術管理，而當中可能涉及經濟部或國科會業務，但科技一直在改變，站在你們的立場來看，這對業者來說是比較低成本的投資，又可以改善類似臺東地區的通訊普及率與速率，乃至提升整體通訊品質，所以不應該只有管理，更應該輔導、鼓勵業者做這方面的投資與研究？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：謝謝委員關心。我們是有電信普及服務基金，該基金正如委員所說，針對必須另外特別設置的成本予以輔導，即業者可能靠市場機制賺不回來的地方，譬如專門為某一戶、裡面的幾個人拉一條線過去，但是要花三十萬！這對大部分的電信業者來講，如果沒有誘因的話，就不可能自行拓展。透過此一普及服務機制，由電信事業者出一筆錢讓有能力提供普及服務者做服務……

劉委員權豪：我知道這是電信普及服務基金的作用，但今天討論的是低軌衛星，這部分又該如何規劃？有無輔導鼓勵的機制？甚或是要求、請業者來做這件事？

唐部長鳳：我們最近才剛開了數位部成立後第一次的普及服務委員會，會中很多委員都提到當初制定辦法時，尚未有非同步衛星，所以需要針對原本的運作機制做通盤檢討。爰此，在接下來的下一年裡，我們會提出研究案，預估明年第一季會有初步方向，納入委員所說的新興科技是否放在普及服務中成為一種誘因。

劉委員權豪：現在有很多部會在做這件事，其實都是同樣一件事情，比如說我們叫它地方創生也好，或者是文化復振也好，或是社區總體營造也好，很多單位都在做這件事情，而我們這樣做的最主要關鍵是希望在地的人或是外地的年輕人可以回鄉創業，或者是住在自己的家鄉裡面。既然政府要鼓勵他們創業，這時候通訊就扮演一個非常重要的角色，因為他們有一個很好的產品，也有很好的歷史傳承故事，問題是通訊不方便，就不容易散播出去嘛。特別是對臺東

這樣的地區來講，這件事情是非常重要的，因為有些年輕人可能是在山裡面務農，或者是在通訊比較不方便的地方務農，或者是經營民宿或其他的產業等等，但他對外的聯繫是不方便的。其實這裡面的問題是長年以來的問題，當然現在已經有解決一部分了，不過還是有很大的區塊仍有待去做努力。

既然現在我們看到這樣一個比較新型的，透過衛星通訊的可能性，本席講的重點就是，我們不是只有在管制啦，所謂管制是我被動等你來申請，然後我如何去管制、核可你，如果是站在一個主動的立場，就要主動鼓勵，或者要求業者要來做這些動作，因為有這樣相對來講投資成本比較低的時候，他們就比較沒有藉口跟理由說，如果我要做這個，一戶要 100 萬元、200 萬元，坦白講，在商言商，它可能有它的困難，但是如果這種非同步衛星或低軌衛星可以大幅地降低他們成本的時候，顯然將來它還是有很大的改善空間，這時候政府就應該要站在更積極的角度去做輔導跟要求啦，本席要講的是這樣的觀念，部長的看法呢？

唐部長鳳：完全同意、完全同意，我們的數位產業署也基於這樣子，因為未來會有非同步軌道衛星，所以我們現在有一個公益創新的徵案，就是由地方的年輕人，像這些具有公益性質的團隊，他做的事情如果是對本地社區發展有什麼幫助的話，那他現在已經可以向我們提案了，最多可以獲得 500 萬元的獎金，而且我們會協調一對一的輔導，讓他去跟既有的通訊業者合作，讓通訊業者看到這個地方的確有需求。

劉委員權豪：你們這個計畫是什麼時候上線的？

唐部長鳳：這個已經上線了，上個星期四上線，網址是 100.adi.gov.tw。

劉委員權豪：你說最多 500 萬元？

唐部長鳳：是的。

劉委員權豪：這是補助案，請問它是給個人還是……

唐部長鳳：獎助。

劉委員權豪：我覺得數位部的宣傳應該要比其他部會的宣傳更強才對，這是一個很好的方案，一定要再廣泛的宣傳讓更多人知道，讓所有人都知道有這樣一個獎助案。

唐部長鳳：沒有問題。

劉委員權豪：我們希望透過這樣的獎助案，也能夠讓每個地方有更多好的想法出來。

關於剛剛本席講的問題，本席繼續請教 NCC 陳主委及唐部長，特別是陳主委，因為在過去沒有數位發展部的時候，我們其實談了很多次，幾乎每次都在談如何對人口比較不集中的地方，找出如何讓其通訊更普及跟提升的方法。現在我們又多了一個方法，因為非同步衛星的關係，但是我們不是只有站在管制跟管理的角度，我們應該要積極的要求跟輔導，甚至透過獎勵的方式來要求業者必須做這方面的改善跟投資，我覺得可以多管齊下去做，因為多管齊下對於我們電信的普及、對於基本的通訊權益應該會有很大的幫助，謝謝。

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：謝謝委員。

唐部長鳳：謝謝委員。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：（9 時 48 分）謝謝主席，麻煩請 NCC 陳主委上臺備詢。主委早。主委，上個禮拜選舉剛剛結束，不過在開票的時候出現很多亂象，相信你也知道，樣態很多啦，有些是灌票的，還有將票弄錯的，甚至還有對調，對不對？這些亂象都有，我記得 NCC 不是有成立一個中央選務指揮應變中心的駐點嗎，你們也有去嘛。

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：委員早。是，我們有應變中心。

趙委員正宇：所以你們也不能推說這是選委會的事情，是不是？

陳主任委員耀祥：沒有、沒有。

趙委員正宇：主委，你覺得要如何才能防止這種事情發生？

陳主任委員耀祥：報告委員，關於這個部分，其實我們是三令五申，在選前就已經講過好多次了，我們也跟中選會，以及請業者大家共同來開會，會中也一再強調，也就是我在報告裡面所寫的，我們要求必須要真實、有所本、可查證。

趙委員正宇：其實這個議題講很久了，每一次在選舉前你也去開會，你也跟我說沒有問題，是不是？

陳主任委員耀祥：對。

趙委員正宇：這個亂象對於民眾來講……

陳主任委員耀祥：這種狀況在實務操作上，他們到底是哪個環節出了問題，所以我們說中選會……

趙委員正宇：選舉選那麼多年了，怎麼會有這種狀況發生？你會不會覺得很奇怪？

陳主任委員耀祥：中選會的認定，還有我們請業者處理的認定，我們現在都是雙管齊下去處理，而且這個案子、這種類型一定要趕快去處理，因為接下來不管是立法委員的補選也好，很快的後年又有總統選舉……

趙委員正宇：對，大型的選舉、中央的選舉。

陳主任委員耀祥：這是更重要的，所以在開票程序上，因為我們說必須要有所本，而它的來源到底是怎麼來的……

趙委員正宇：最重要就是在開票的時候，你必須要同步嘛，有沒有？

陳主任委員耀祥：對。

趙委員正宇：把他們的數據弄出來提供給 NCC 嘛，是不是？

陳主任委員耀祥：是。

趙委員正宇：要不然的話，電視台自己在那邊弄。

陳主任委員耀祥：開票部分，因為整個數據是在中選會那邊，委員如果有看公視的報導就可以知道，公視的作法很清楚，它是跟著中選會的，所以它開票的票數非常慢，也非常少，但我們一般民眾急於想要知道選舉的結果，所以商業電視台在這個部分來講，因為他們是……

趙委員正宇：其實商業電視台每一家的作法都不一樣。

陳主任委員耀祥：對。

趙委員正宇：有的很快，突然很快，有的則是很慢。

陳主任委員耀祥：跟委員報告，因為他們有派人，比如說有些人是在競總，有些人則是在投開票所……

趙委員正宇：你覺得他們有沒有製造假新聞？讓民眾先來看我這一臺，有沒有？這樣我的收視率會比較高。

陳主任委員耀祥：應該不是製造假新聞，或許是說他關注的選舉區不一樣。

趙委員正宇：這樣算不算假新聞？你有沒有這樣覺得？我現在問你。

陳主任委員耀祥：我認為所謂的假新聞與否是到最後結果的部分，所以我們說最後的結果是以中選會的認定為準嘛。

趙委員正宇：當然是以中選會的認定為準。

陳主任委員耀祥：至於在整個過程中，如果有什麼瑕疵，我覺得他們會去處理。

趙委員正宇：開票過程中他們會去修正、會去修改嘛，所以我說這個亂象很奇怪，有時候他們會認為這樣做收視率就會高，因為民眾會轉台看嘛，現在很方便，又不是以前只有三台的年代，民眾會看哪一家好像報得比較快，我就趕快去看那一家，這樣它的收視率就會提高，到時候一看又不對了，這個亂象很奇怪耶。

陳主任委員耀祥：跟委員報告，我們只能事後請媒體業者自己說明為什麼這個時候的票數是這樣，可是其他家卻是那樣。

趙委員正宇：譬如說別台、A 台是 5 萬票，可是 B 台已經十幾萬票了。

陳主任委員耀祥：那他要說明其來源是什麼。

趙委員正宇：同樣來源是什麼東西？

陳主任委員耀祥：對，所以會請他說明清楚。

趙委員正宇：因為一樣有派人去看嘛，但他們最終還是看中選會的嘛。

陳主任委員耀祥：對、對、對。

趙委員正宇：不可能是每個地方都有派，對不對？

陳主任委員耀祥：不可能。

趙委員正宇：一定是中選會嘛，而地方再報到中選會，又需要一個時間，是不是？

陳主任委員耀祥：對。

趙委員正宇：所以這個要好好管制一下。

陳主任委員耀祥：好。

趙委員正宇：另外一個議題，世足賽現在很夯，大家都在瘋這個，國人一定要透過合法的管道來看，是不是？

陳主任委員耀祥：當然，沒有錯。

趙委員正宇：第一個，就是透過有線電視收看，也就是我們的華視。另外一家就是 OTT 的平台，也就是愛爾達。

陳主任委員耀祥：其實 MOD 也有。

趙委員正宇：MOD 也有？

陳主任委員耀祥：中華電信的總經理就在現場。

趙委員正宇：一天有四場比賽嘛，對不對？但華視只有轉播一場，其他的則是四場都有轉播，為什麼會這樣？

陳主任委員耀祥：這應該是授權的問題啦，因為世足賽的轉播其實會牽涉到授權金的問題。

趙委員正宇：你不是說要去輔導有線電視嗎？不是說要救有線電視嗎？結果有線電視卻只有轉播一場，其他的平台—愛爾達，還有你剛才講的 MOD，他們是四場都有轉播，主委，你說明一下好不好？

陳主任委員耀祥：跟委員報告，這應該是跟授權金……

趙委員正宇：授權的問題？

陳主任委員耀祥：它會牽涉到授權金跟談判的問題，授權金的部分，比如說愛爾達，他們可能會跟 FIFA 那邊談授權的問題。

趙委員正宇：我剛剛講過，你不是說要救有線電視嗎？

陳主任委員耀祥：是啊、是啊、是啊。

趙委員正宇：現在有線電視大概是像我們這種年齡層的人在看的，像你的兒子、女兒，我們的兒子、女兒，很少人在看這個耶。

陳主任委員耀祥：對，都是看手機，他們都是看手機。

趙委員正宇：他們不看有線電視耶，是不是？

陳主任委員耀祥：是，沒錯。

趙委員正宇：所以將來有線電視會越來越沒落，就像你講的，它會越來越少，你既然要救有線電視，但是你有沒有發現，我剛剛講了，別人是一天有四場，但它是一場，其他的平台、無線的、網路的，是四場比賽都有轉播。主委，關於這個部分，我覺得你還是要去輔導，還是要去幫忙一下有線電視。

陳主任委員耀祥：跟委員報告，這是涉及到，第一個，有些東西是收入的問題啦，第二個，有線電視，或是裡面的頻道業者願不願意出錢去轉播的問題，因為每四年一次……

趙委員正宇：有時候是錢在作怪嘛！

陳主任委員耀祥：對，是錢的問題。

趙委員正宇：另外一個問題，在 112 年的預算書中，我看你們在通傳基金裡面編了 4 億 8,695 萬元，但我發現這裡面有二個計畫的委託研究費非常高，甚至高得很離譜，第一個，通訊傳播監理政策的企劃計畫，它的預算是四千多萬元，其中就有 2,691 萬元是委託研究案，比例高達六成，另外一個平台監理計畫是 2,500 萬元，你又花 1,200 萬元去委託研究，比例也高達五成。你們不是有一個綜合規劃處，這個單位不就是在做研究和規劃的嗎？可是你卻每年花四千多萬元找人來幫你們研究你們的專業，這個預算很奇怪耶！

陳主任委員耀祥：報告委員，這個本來就是我們綜合規劃處例行性相關研究計畫的委託，雖然我們有綜合規劃處，但該處的人員沒有那麼多，而且……

趙委員正宇：你們就是規劃完給別人去做就對了？發包給別人？

陳主任委員耀祥：不是，因為……

趙委員正宇：你的綜合規劃處就是發包處嘛！

陳主任委員耀祥：因為通訊傳播有很多各種不同的議題，而且技術不斷地在創新，我們的公務員不可能去做所有的事情，我們還是有政府採購的需求……

趙委員正宇：不是，我知道，專業的部分你們可以委外，但一般你們也要做一些研究及計畫，這個你們自己本身就要做，是不是？

陳主任委員耀祥：如果有一般性的，當然我們自己做啊。

趙委員正宇：你們全部都委外給別人做！

陳主任委員耀祥：沒有，沒有全部，但是大部分……

趙委員正宇：那這個處在做什麼？

陳主任委員耀祥：我請處長向委員報告。

趙委員正宇：處長，你們有做什麼東西？貴處有研究什麼東西？

主席：請通傳會綜規處王處長說明。

王處長德威：報告委員，像我們的委託研究計畫裡面，有一個是市場調查，一個是所謂的 X 值，這是網路的成本計算，這些都是比較專業的，在明年就是一千多萬元……

趙委員正宇：就是委託嘛！你現在講的是委託，我現在問的是綜合規劃處本身在做什麼規劃與研究？

王處長德威：我們在做整個匯流政策及競爭政策的研究，比如剛剛有提到的 OTT 跟有線電視、MOD 中間的條款……

趙委員正宇：都有結論嗎？都有結果嗎？

王處長德威：都在持續的進步之中，因為環境一直在變，所以還需要持續溝通。

趙委員正宇：從來沒有結論？研究也研究不出來？

陳主任委員耀祥：不是，報告委員，並不是研究不出來，而是因為我們的政策研究……

趙委員正宇：正在計畫中？正在研究中？

陳主任委員耀祥：不是，承諾要有效必須要轉換成法規，就是法律或相關的法規命令……

趙委員正宇：你們有沒有一個結論讓我看一下？

陳主任委員耀祥：不是……

趙委員正宇：不用花錢的。

陳主任委員耀祥：不用花錢的，我們有很多立法，基本上來講，如果是比較內部的、小型的法規……

趙委員正宇：我不管啦，你就一個禮拜內拿來給我看一下，好不好？

陳主任委員耀祥：那個書面……

趙委員正宇：我們要審預算，我要研究一下，好不好？

陳主任委員耀祥：好，謝謝委員。

主席：請劉委員世芳發言。

劉委員世芳：（9 時 57 分）謝謝召委，麻煩請數位部唐部長、NCC 陳主委、中華電信、國科會國家太空中心吳主任等人上臺備詢。因為今天這個題目大到幾乎可以講 24 小時都講不完，但是我還是會集中在目前對我們來講最關鍵的部分，也就是所謂的資安上。近年來，境外勢力的網攻逐年增加，數位部最近有提供一個資安事件數的資料，從 2018 年的 247 件到 2021 年的 706 件，今年到 10 月為止，也就是還沒有選舉之前，我們的資安事件數已經達 539 件了。唐部長，你可不可以告訴我，到 2022 年 12 月底，資安事件數是不是會超過 600 件？甚至是 700 件、800 件以上？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：謝謝委員的詢問，目前看起來今年跟去年的狀況是比較類似，主要就是在 8 月初的時候有一個相當高的高峰，其他大概都是背景值。

劉委員世芳：就是美國前眾議長南西·裴洛西來的時候發生的狀況嘛，待會我也會請教。我從各項的資料裡面有看到境外敵對勢力網攻對我們的威脅態樣，第一個，我想要請 NCC 跟數位部聯合回應一下電信服務跟網通設備的漏洞，它利用中國人、中國企業來承租臺灣電信業者的網路服務主機，而且是非中國品牌的網通設備，譬如臺製的路由器、儲存裝置等，成為新興的攻擊手段。請問一下，你們二個部會怎麼樣處理這件事？

第二個是關鍵基礎設施的攻擊，在前年或去年，2020 年的時候，中油遭駭客攻擊跟勒索，其實也有大的私人公司，甚至金融業出現同樣的情況。請問這是不是經由同樣的路由或是同樣的手段？然後個資遭販售，科研智慧財產受到威脅，甚至現在有醫療生技的大型廠商也受到這樣的威脅。所以今天如果我們要發展太空科技產業，尤其是低軌衛星，雖然號稱是商用的低軌衛星，但是在太空上面競爭，如果我們自己的資安做不到的話，一個好好的結果到後來可能會被別人拿去使用。所以我先請教一下唐部長，之後再請教 NCC 陳主委，在你們自己目前的主管範圍中要怎麼樣處理這兩件事情？

唐部長鳳：謝謝委員，數位部自己以及我們所主管的相關機關等等，現在都採用了一個新的資安架構，叫做零信任架構、ZTA 架構……

劉委員世芳：上次你已經提過了！但是我先問一下，你的零信任架構現在開始實施了嗎？

唐部長鳳：是，我們一部二署……

劉委員世芳：在數位部開始實施了，那麼請問包括 NCC、國科會、經濟部等相關的，甚至中華電信是屬於交通部範圍，他們已經接受你這樣的概念且已經開始在實施了嗎？

唐部長鳳：是的。

劉委員世芳：實施的部分只侷限於在公務機關內部，對不對？

唐部長鳳：不是。

劉委員世芳：公務機關跟非公務機關的灰色地帶，怎麼樣開始處理？

唐部長鳳：跟委員報告，我們的設計是這樣的，我們自己設計這個架構，但是我們在實作架構的時候，是跟國內的資安廠商以及國際的，包含一些公有雲的廠商，溝通我們的需求，他們現在也都同意這個需求，而且逐步地接受我們的認驗證。

劉委員世芳：你太客氣了，如果你有這樣的需求跟要求的話，站在你是主管機關的立場，你就必須要求在什麼時間內要做到這一點。

唐部長鳳：是的。

劉委員世芳：我們再過來碰到的將是總統大選，如果再像南西·裴洛西來臺灣時發生這種境外網攻同樣的事件，對臺灣國內外，甚至國際會造成多大的影響！

唐部長鳳：確實，所以我上次……

劉委員世芳：這個是屬於比較設備類或者是電腦軟體方面的手段，真正屬於訊息內容的部分要請教一下 NCC 的陳主委，我剛剛已經提出來了，有些漏洞出現以後，這些屬於訊息的部分，請問到目前為止解決了沒有？剛剛有特別提到，今年最嚴重的時候是 8 月 2 日跟 8 月 3 日境外網攻的部分，我告訴你，總統府、外交部、桃機公司、國防部、臺鐵跟台電跟 7-ELEVEN，這些我們都認得大型的公務機關或者是涉及公務機關的這些委外公司，或是統一超商，都有這樣子的假訊息或是錯誤訊息，甚至屬於統戰訊息，請問到目前為止 NCC 或是數位部有沒有作出任何的行政處罰或者是移送偵查，或者是移送其他相關單位來處理？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：報告委員，基本上來講，因為這個是涉及到各部會，所以是由他們本於權責去處理。

劉委員世芳：你這樣講我不能相信！

陳主任委員耀祥：不是，這是行政院開過會了……

劉委員世芳：照你這樣講，大家應該都去做了，但 8 月到現在已經 3 個月了……

陳主任委員耀祥：對，這個是行政院開過會的。

劉委員世芳：行政院開過會？我就問你結果，我的題目是請問有沒有任何行政裁罰或是需要移送法辦，或是需要有其他手段來強制？有還是沒有？

陳主任委員耀祥：以目前來講，這裡面沒有看到我們電信業者需要裁罰的部分。

劉委員世芳：電信業者不需要裁罰？

陳主任委員耀祥：因為電信業者沒有……

劉委員世芳：我再請問一下數位部。

唐部長鳳：像臺鐵的這個例子，本來是因為電子看板是廣告看板，沒有介接到公務網路，所以不在我們之前所說危害國家安全等等的那個原則裡，但是我們已經改了……

劉委員世芳：所以二位的要求就覺得我們自己的公民看到裡面的假訊息，例如請來投降中國的假訊息的時候，我們只能寄望臺灣選民自己的心防要準備好，不要有這樣的投降心態喔，是這樣子嗎？

唐部長鳳：委員，我上任第一份公文就是預告修正這個原則，而且現在也已經修正了，所以在新生效的原則裡面，任何有傳播能力的，包含像電子看板或者是火災告警，聲音的傳播也算，只要是在這些公共的場域，就不可以再運用這些危害國家安全的……

劉委員世芳：那麼請問一下，所謂的公共場域不包括全部是私人的公司、商業行為的公司？譬如

7-ELEVEN 的部分，算還是不算？

唐部長鳳：這個經濟部已經……

劉委員世芳：7-ELEVEN 便利商店櫃檯後方的數位看板部分，或者是新左營車站所謂委外的部分，碰到狀況時到底是數位部來裁罰還是經濟部來裁罰，目前為止沒有人知道答案。

唐部長鳳：新左營站的部分，當時的那個規則跟我們現在的規則是不同的，如果以新的這個規則，當然臺鐵就可以……

劉委員世芳：經濟部的邱處長是不是有來？經濟部的同仁有沒有來？請來回應一下，剛剛數位部唐部長說要請經濟部來裁罰，我看你這樣子的講法應該是還沒有裁罰啦！有還是沒有？

唐部長鳳：以上市櫃公司……

劉委員世芳：以行政處罰來說，不管是警告也好，或是罰錢也好，有沒有這樣子的行政處罰？主席，他們現在在討論，這個時間要扣掉吧？

主席：沒問題。

請經濟部技術處邱處長說明。

邱處長求慧：報告委員，我是技術處處長，剛剛有去瞭解了一下，這個問題可能是商業司的權責，是不是可以容我再去瞭解一下？

劉委員世芳：唐部長、陳主委，你們有沒有聽到，經濟部說這跟他們沒關係啦！

邱處長求慧：我是說我……

劉委員世芳：你說跟你沒關係，問題是魯明哲召委要求經濟部派人來列席，你們是認為不會問到這個問題嗎？經濟部所有同仁都非常強，也很厲害，行政辦法、歸類等什麼都很強，但是從 8 月到現在都沒有任何裁罰，人家留了一個破口，到明年選舉的時候又來一趟，變成全臺灣的統一超商都可以再依樣畫葫蘆一次，這樣對嗎？這就是我所說的，從唐鳳部長這個新的數位發展部部長上任後發展到現在，包括 NCC 移過去的、經濟部移過去的、交通部移過去的，關於這方面部會與部會間的跨部會，或是中央跟地方的，或者是灰色地帶的所謂民與公之間的部分，到底有沒有處理？因為這是一條龍的。我想唐部長非常清楚，就算我們自己的公務機關做得非常強，出去了一個半官方狀態的，出去了一個商業公司狀態的，不理你就是不理你呀！你們如果沒有處罰，連警告都沒有，可以嗎？到現在你們在座的哪一個人曾經打電話給統一超商的店長，告訴他對於後面的電視要注意？你知道當時的方法是什麼？就是把插頭拔掉而已啊，這樣叫處理資安喔！已經經過三個月、四個月的時間了耶！我希望你們一定要好好處理，一樣的問題我還會再問，希望你們自己要好好參考一下。

再來我要請問太空中心吳主任，同樣的資安問題，有沒有可能出現在未來我們要發展的太空衛星軌道，甚至是我們的火箭，有沒有可能？

主席：請國家太空中心吳主任說明。

吳主任宗信：基本上這個會透過軟體跟硬體的一些加密……

劉委員世芳：都有可能，對不對？

吳主任宗信：對。

劉委員世芳：因為科技就是這樣，我們都知道是怎麼一回事，頻道、無線電波等等這些都有可能。

吳主任宗信：所以要防止、預防。

劉委員世芳：都有可能，所以希望你能預為處理，因為……

吳主任宗信：有，有在準備。

劉委員世芳：我相信你現在是全臺灣最強的，你如果沒有辦法預為處理的話，就是預留了一個大的漏洞，好嗎？

吳主任宗信：是，瞭解。

劉委員世芳：再來我要請問 NCC 跟數位部，請問無人機的資安到底由誰來處理？無人機，你不要告訴我民航局管，因為民航局告訴我們只處理重量、飛行高度，還有機場及港口的場域，請問對於無人機的資安，數位部能不能管？

唐部長鳳：我們有 TTC，之前也有幫其他部會針對一些像群飛這樣的標案去認驗證。

劉委員世芳：就是沒有管嘛！

唐部長鳳：沒有，我們有認驗證的能量，現在只是說這個……

劉委員世芳：目前數位部有沒有處理無人機資安的認證跟驗證的能量？有還是沒有？

唐部長鳳：我們有認驗證的能量，現在只是……

劉委員世芳：有認驗證的能量？那你能不能協助交通部？

唐部長鳳：只是在它起飛之前是不是一定要通過我們的認驗證，這一段需要建立。

劉委員世芳：還是有一個空窗地帶嘛，對不對？麻煩部長或次長，你們可以再去跟交通部協商，我給你們一些時間……

唐部長鳳：行政院已經協商了這件事情，目前已經有個確定方向了。

劉委員世芳：好，那什麼時候可以處理？現在無人機的問題已經越來越嚴重，國科會回答說國慶晚會那一天展演的無人機雖然看起來好像是中製，但無涉資安，暫且沒有太多資安上面的事實發生，但是未來對於無人機的管理，恐怕數位部也逃脫不了這個責任。

唐部長鳳：委員，您自己的簡報已經寫到這個已經協調好了，吳政忠老師已經說認驗證的部分是由我們負責，我們就已經在負責了。

劉委員世芳：好，但我要知道一下執行的進度啊，我已經告訴你，國慶晚會之後，過年也快到了嘛，未來還有很多其他大型的活動、事件等等，你什麼時候可以提出這些標準？

唐部長鳳：您剛剛提到這些大型的活動……

劉委員世芳：你要建立第三方的驗證制度嘛！

唐部長鳳：在此之前就已經有大型群飛活動的機關來請包含 TTC 在內的單位去做這方面的認驗證，所以現在所需要的只是，好比公部門所主辦的這些大型群飛活動都要來送驗證，這樣就可以了。

劉委員世芳：那私人部門呢？我剛剛跟你講了嘛，現在我就怕我們自己的公務單位，包括新成立的數位部，因為你現在的一紙命令僅止於到公部門，跨公部門以外的公私部門灰色地帶或者是私人部門呢？無人機也不一定全都是公務部門去買的嘛，通常都是商業機制比較多嘛，所以我要

告訴你，你要去建立第三方驗證制度的部分，而且是跟交通部一起，請問一下，你多久時間可以把空窗期解決掉？

唐部長鳳：我們現在就已經解決了剛剛委員所講到這個協調的狀態，至於您剛剛提到民間的群飛也要用我們的認驗證等等，這個應該 3 月就可以解決。

劉委員世芳：今年 3 月可以解決？

唐部長鳳：明年啦。

劉委員世芳：明年 3 月解決，好，OK，我希望你明年 3 月之前可以告訴我相關的執行進度，但是可能要跟交通部一起來回應，好嗎？

唐部長鳳：沒有問題。

劉委員世芳：我剛剛有特別提到一個比較高科技的部分，也就是太空中心所要準備的這些資安的狀態，恐怕也必須要數位部來協助一下，好嗎？國科會已經很強，但是我也很害怕，資安的問題一旦涉入國家太空中心裡面的任何一個部門，恐怕也是臺灣未來在發展低軌衛星或是所謂太空相關設備時一個很大的危機。謝謝各位，謝謝。

唐部長鳳：謝謝委員。

主席：請陳委員椒華發言。

陳委員椒華：（10 時 11 分）主委好。主委，上次我跟你請教鏡電視大股東陳泰銘、陳致遠賣掉股份的問題，包括錢是由誰付給他們的，你承諾會調查，也會請金管會協助調查金流，請問有查到了嗎？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：委員好。報告委員，根據金管會給我們的回函，他們表示對於個案公司沒有管轄權，所以沒有提供相關的查詢資料。

陳委員椒華：他們沒有查？

陳主任委員耀祥：他們認為這個不是他們管的部分。

陳委員椒華：好，那 NCC 也沒查？

陳主任委員耀祥：對於資金的部分，我們本來就沒有辦法查，資金一定是由金融機構相關的部分去查嘛，NCC 沒有辦法向哪個金融機構要求去處理這個問題。

陳委員椒華：所以沒有辦法查資金的來源？

陳主任委員耀祥：我們有去查，比如說向投審會查詢這個部分有沒有中資、有沒有外資的問題，投審會的回應是沒有。

陳委員椒華：好，請主委再看看怎麼查吧。

陳主任委員耀祥：是。

陳委員椒華：再來請問主委，你知道陳盈助是誰嗎？

陳主任委員耀祥：我不認識、不知道這個人。

陳委員椒華：不知道？我跟你說，他就是嘉義非常有名的、全國最大咖的博弈大亨，去年他才因為違反賭博罪、洗錢防制法被偵辦。主委，請問鏡電視有大股東為了買股跟營運而跑去跟陳盈助

借錢這件事，NCC 有掌握情資嗎？有調查嗎？

陳主任委員耀祥：我並不瞭解，我們並沒有掌握到這個訊息說他有去跟所謂博弈大亨借錢的問題。

陳委員椒華：所以 NCC 沒有查？

陳主任委員耀祥：沒有，因為我們根本沒有這個訊息，基本上來講，既然我們不知道這個訊息，怎麼可能去調查。

陳委員椒華：所以 NCC 對於是不是有借錢，以及錢的金流部分，現在都沒有辦法掌握？

陳主任委員耀祥：報告委員，因為每個股東背後的財產狀及平常的生活情況，我們不可能知道，我們不是情資單位……

陳委員椒華：所以 NCC 對於鏡電視的資金到目前好像根本就沒有掌握啦！我再請問，10 月底的時候，NCC 約詢鏡電視的大股東，結果他們統統缺席，後來 NCC 有再去約詢這些大股東嗎？

陳主任委員耀祥：我們有要求請他們正式說明，至少要用書面說明。

陳委員椒華：只有要求書面嗎？這麼多爭議，包括發生違反保留許可廢止權等重大事項，包括大股東有沒有賣股，NCC 不去約詢，只要他們書面說明，書面說明已經送來了嗎？

陳主任委員耀祥：報告委員，因為他們後來又改選董監事，所以負責人變更案現在還在我們手頭審議中，在審議過程裡面，我們本來就會查委員剛才所講的這些相關議題。

陳委員椒華：所以目前有掌握到嗎？還是 NCC 在放水？

陳主任委員耀祥：沒有放水的問題，我們因為這個案子在進行當中……

陳委員椒華：這整個事情讓人家真的一頭霧水，什麼都不清楚！

陳主任委員耀祥：報告委員，我們怎麼知道每個股東是跟誰借錢，基本上我們是監理機關，我們不可能……

陳委員椒華：你確定沒有中資嗎？

陳主任委員耀祥：我們一定是跟投審會去查，有沒有中資，一定是投審會去查。

陳委員椒華：金管會不查，所以現在整個金流都沒有辦法去掌握，到底有沒有中資你也不能確認，對不對？

陳主任委員耀祥：行政機關只能說，我們依照我們相關的規定，所以中資是誰負責審查，比如說，外資進來一定是經過投審會，投審會也去查過。

陳委員椒華：投審會有說不是中資了嗎？

陳主任委員耀祥：我們那個函並沒有所謂的中資的相關……

陳委員椒華：根據你的函他查，所以是看你的函來查的，還是他有真正去查有沒有中資？NCC 還是要瞭解清楚。

陳主任委員耀祥：當然，委員所關心的這些股東、這些人的金流的部分，我們有去函請投審會查。

陳委員椒華：現在金管會也不查，你們也不查，大股東也不請來問。

陳主任委員耀祥：我們當然有查，而且大股東這個問題本來在負責人變更案裡面，本來我剛才就有跟委員講……

陳委員椒華：好，我再問你下一個問題，反正你也講不清楚，鏡電視原本的資金在 11 月就要燒光

了，這是 NCC 和社會大眾都知道的事情，鏡電視說他們有應對的方式，就是增資，鏡電視也透過媒體和 NCC 對外說要增資 10 億，那請問 NCC 知道鏡電視已經完成增資了嗎？

陳主任委員耀祥：他們還沒有正式向我們報告，要到 12 月底我們去驗資，才會最後確認有沒有 10 億元，這 10 億元有沒有完全……

陳委員椒華：現在還不知道，12 月底才知道嗎？

陳主任委員耀祥：11 月 27 日股東會中只是說兩個月內要增資 10 億。

陳委員椒華：現在 NCC 還不知道？還沒有回報？

陳主任委員耀祥：現在時間還沒到，所以他一定到那期限以後才會……

陳委員椒華：所以到底有沒有增資你知不知道？還沒到，所以你不知道，是不是？

陳主任委員耀祥：基本上來講，我們沒有一個正式書面說這個資金到或不到的問題，我們所瞭解的是，他們有要再去增資的問題。

陳委員椒華：難道 NCC 不該掌握鏡電視的資金和增資的情形嗎？11 月底錢就要燒光了，到現在還不知道，那到底 NCC 的功能是什麼呢？

陳主任委員耀祥：鏡電視的財務狀況，我們有聽說他們在增資。

陳委員椒華：所以有掌握嗎？

陳主任委員耀祥：我不曉得委員說的掌握是什麼意思。

陳委員椒華：掌握增資資金來源。到現在，我聽到這裡為止，根本你們自己還是都不清楚。

陳主任委員耀祥：如果它有在增資當中，但是資金來源我們沒有辦法去掌握它的錢怎麼來。

陳委員椒華：所以你不知道？

陳主任委員耀祥：是。

陳委員椒華：也不知道陳盈助有沒有借錢，也不知道金流。好，那我再問你，根據明報報導，在鏡電視的會議錄音檔裡面，大股東祝文字不斷提到要請示張總裁、張先生，外界就質疑祝文字背後另外有他人，那請問鏡電視大股東祝文字背後的最終授意人到底是誰？NCC 有沒有查？

陳主任委員耀祥：目前的資料裡面並沒有看到張先生這個人，這個是媒體的報導，我們會繼續查這個問題。

陳委員椒華：那我問你，張先生是誰你知道嗎？

陳主任委員耀祥：我也是看報紙才知道。

陳委員椒華：他在會議中有講，在錄音檔裡面都有提到，你們 NCC 官員也有在場，難道你們沒有去查嗎？你們沒有問張先生到底是誰嗎？你們都不用查嗎？還是要有人提供證據，你們才要查？

陳主任委員耀祥：我們上次處理負責人變更案，委員當場詢問的時候，有提到這個問題。

陳委員椒華：你們有提問題，那答案是什麼呢？

陳主任委員耀祥：基本上來講，答案當然跟這個不一樣，如果答案是這樣的話，股東的資格就有問題。

陳委員椒華：主委，你的回應真的是很敷衍。

陳主任委員耀祥：不是敷衍，我是就事實來回應。

陳委員椒華：沒關係，我再請教，昨天是 11 月 30 日，有新聞媒體提到 NCC 審查寰宇變更董監事案，那請問審查結果如何？

陳主任委員耀祥：我們昨天有邀請他們來審查新的負責人變更案的問題，所以董監事都有進來。

陳委員椒華：有通過嗎？

陳主任委員耀祥：我們還在繼續審議當中。

陳委員椒華：好，那我請問，有沒有 NCC 的委員提出質疑，指出祝文宇背後的資金是來自東森的張高祥？有沒有？

陳主任委員耀祥：我們有委員提出這個疑問，但是這個個案我不方便回答太多的事情。

陳委員椒華：有嘛？

陳主任委員耀祥：這是個案。

陳委員椒華：有委員提出是東森的張高祥嘛。主委，這麼多電視台有人頭代持股份的問題，是不是能請這些電視台股東簽切結書，如果資金跟張高祥有關，NCC 就依職權撤照，可以嗎？

陳主任委員耀祥：相關的問題我們委員會會討論，我只能這麼說，我知道委員的意思是什麼。

陳委員椒華：你同意簽切結書嗎？

陳主任委員耀祥：基本上來講，因為切結書不是我們法律所規定的。

陳委員椒華：你會同意嗎？有委員要求啊。

陳主任委員耀祥：如果是我個人來講的話，我認為是可以，如果當事人願意簽切結書，當然是會。

陳委員椒華：簽比較好，還是不簽比較好？

陳主任委員耀祥：簽比較好，但是法律沒有辦法強制他簽啊。

陳委員椒華：請主委支持要簽，不然就是在放水，對不對？

陳主任委員耀祥：委員不能這樣講，我們是依法去處理這個事情，我們沒有放水的問題。

陳委員椒華：所以主委你同意是要簽比較好嘛，對不對？

陳主任委員耀祥：對，我同意簽比較好。

陳委員椒華：好，那請主委堅持要求簽切結書。

陳主任委員耀祥：但是問題不會像委員剛才所提的那個內容，這個我們委員會要討論，這不是我個人能決定的。

陳委員椒華：好，請堅持要簽切結書，包括鏡電視案也是一樣。

陳主任委員耀祥：我們會儘量避免新聞頻道集中在少數人手裡，這個是我們共同努力的目標。

陳委員椒華：當然啊，不然 NCC 還有什麼存在的價值？

好，謝謝主委。

主席：好，謝謝陳委員。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：（10 時 21 分）請教唐鳳部長，部長好，數位部的重要工作，是包含推動整個數位的經濟產業，對於相關的產業，也要提供相關的創新研發以及補助，當然，最重要的工作還是要

推動整個平台經濟成型。數位轉型就是一個提升我們產業競爭力的最重要關鍵，我看 Google 關於臺灣產業數位轉型的關鍵報告，大概有八成以上的企業也希望能夠數位轉型，因為數位轉型對外能夠提升企業的生產力，創造機會，以及提供更大的市場。但是我們必須面對一些問題，大家都知道，數位轉型是一個很重要的階段，我們的中小企業目前所使用的數位化工具，部長也很清楚，主要是 email、通訊、社群，占了 55%，其餘的部分，像雲端的儲存、雲端的文書、財務金融整合的這些營運等等，目前僅有低於 30%的企業在使用，顯示中小企業他們目前所使用的數位化工具難以達到數位轉型的目標。部長對於中小企業在數位轉型這個階段所面臨到的問題和困境，數位部有什麼掌握嗎？請部長說明。

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：謝謝委員。我在數位產業署剛剛成立的時候，就跟署裡面的同仁說，他們很多本來是從工業局來的，但是我們這邊特別要照顧的，反而是微型跟小型的企業，因為中型或大型的企業自己有能力去投資在數位轉型上，因此我們就擴大方案，推出雲市集這樣子的一個方案，也就是說，特別是微型或小型企業，要採用我們剛剛提到的這些數位化工具的時候，我們來補助一半。之前疫情期間是補助到八成，所以每個都等於可以從我們這裡得到 3 萬元的補助。

李委員昆澤：部長，你現在講的是相關的輔助，但是我們要知道目前中小企業數位轉型所面臨到的困難，問題的重點跟他們需要協助的地方，關鍵點到底在哪邊，我們要找出來。部長，我要跟你簡單說明，在 2022 年中小企業的青皮書，有統計中小企業面臨數位轉型的困境，有 41.7%的企業認為缺乏數位的技能跟人才，有 41.7%的企業認為，不知道數位轉型要怎麼去分階段進行，有 33.6%的企業不知道業界的最佳做法是如何、如何來做數位轉型。Google 在 2021 年的臺灣企業數位轉型的關鍵報告也指出，49%的企業認為跨部門之間缺乏協同的合作，42%的企業認為他們很難培育既有的人才，32%的企業的組織文化抗拒改變，他們認為還是要依循傳統，順利推動就好了，20%的企業認為他們很難招募相關適合的人才。對於他們所面臨的困境，我要提醒部長，根據我們的中小企業青皮書統計我們產業的需求，有 28.6%的企業需要政府來計畫人才培育的課程，23.8%的企業需要完整的學習案例，有 18.6%的企業需要人才的整合，18.5%的企業需要產學合作的機會。部長，並不是單單說企業有辦什麼數位部補助多少錢就可以，他們都有實際面臨到的困境，對於這些困境的重點和階段，你們要如何處理、要如何整合？請部長說明一下。

唐部長鳳：謝謝委員。我想，在這部分就是「青銀共創、以戰代訓」這兩個是最重要的想法。舉例來說，像我們有一個叫做「T 大使」的活動，就是請大三、大四或剛畢業的年輕人來參與，他們絕大部分都不是資訊的本科系，但是他們用這些數位的工具的時候，自己很熟悉，沒有什麼心態上面的困難，那我們就請有數位轉型成功經驗的中大型企業的業師，帶著這些年輕人，到您剛剛提到的這些中小企業來進行轉型的活動。

李委員昆澤：這也是途徑之一，但是最主要還是要釐清產業的需求，知道他們的困境和需要協助的重點，要提供培訓、講座以及輔導，並不是說單單要提供多少經費來給予補助而已。當然數位部還是要跟其他的部會橫向聯繫，包括跟經濟部合作，我們來研究不同類型產業所面臨到的困境跟需求，也要跟勞動部來配合，提供既有的企業的這些員工數位技能的訓練，提供企業的管

理層數位轉型的講座及輔導，針對企業既有員工的數位技能訓練，也是很重要的一環。新進員工、年輕的一代都是數位的原住民，但是年紀大一點的、比較有年資的員工，他們算是數位新住民，同樣也面臨到員工的數位技能訓練問題，針對這個部分，部長簡單說明一下。

唐部長鳳：剛才提到雲市集和 T 大使，其實不是單純的補助案，是為了要讓各行各業每個都有不同的使用習慣，您剛提到一些資深的、年長的這些朋友，他們其實本來已經有一套作業習慣，所以我們的想法是，應該是這些資訊服務業者來配合這些長者的使用習慣去設計，好比用手勢，用筆寫，用講話，講話也不一定是用哪個特定的語言，用母語也都可以，我們理解到，在青銀共創的情況下，資深這一代的智慧經驗是非常寶貴的，所以也要能夠讓年輕人去傳承，去學習，是一個互相學習的過程，不是只是年輕人帶著長輩。

李委員昆澤：另外，數位部的業務當然是包括資通安全，也包括相關的數位產業發展，更重要的還有數位人才的培育。但是部長也應該很清楚，數位人才的培養，其實是最重要的一個環節，因為有數位人才，才能去處理相關的資通安全，有數位人才，也才能去處理產業的數位轉型及發展。我們來看看我們的數位人才短缺的問題，其實部長也應該很清楚，2022 年的 IMD 的世界數位競爭力的調查評比，我們的相關評比成績，不管是主要的指標、次指標或細部的指標，都是衰退的，這是一個很嚴重的問題，雖然我們整體的競爭力還是排名在世界的前段班，但是部長，我們的人才培養是屬於中後段班，這是我們比較擔憂的。相關的指標，因為時間的關係，我請部長心中要有一定的概念，相關人才的培育必須要加強的部分，我們應該還是要加強，請部長簡單說明一下。

唐部長鳳：是。我剛剛特別提到 T 大使裡面有八成多接近九成，都是像我一樣，並不是大學唸這個科系，因為之前有很多的想法是說，我們要在大學裡面去廣設資通安全或資訊相關科系，這個當然非常重要，但是您剛剛提到數位轉型的工作，它本質上是一個媒合的工作，是把資訊服務業者的工具跟實際的現場需求去媒合，它本身倒不一定要有那麼強的能力。

李委員昆澤：現在我們講的是人才培訓的部分，不只是相關人才的媒合而已，而是在人才的培訓跟整體數位部及國家整體數位發展的一個清楚走向，我們必須要明確。

唐部長鳳：是的。

李委員昆澤：2014 年新加坡就確立了智慧國這樣一個政策，他們也提出了數位經濟的行動框架這樣一個政策，甚至在 2019 年訂立了國家的人工智慧戰略，有清楚的國家對於數位經濟的清楚戰略跟定位，以及相關的格局及框架，那麼我們的數位部必須也要明確地提出我們未來的政策，不管是數位經濟、產業的轉型、人才的培育，都要有清楚的框架跟政策出來。所以我們必須考量我們現在數位發展整體需求，提出數位人才培育及招募的整體框架。新加坡在 2014 年就提出相關框架，那你要盤整我們現在相關的計畫跟資源，看看是否合乎我們整體的框架、戰略，並且要提供建議或修正，訂出具體的績效跟指標，我認為是以半年為期，我們要確定各相關計畫的執行狀況，部長請說明一下，我們有類似智慧國的整體策略嗎？我們有針對人才的培育、產業的發展，有一個行動的框架嗎？或者是針對相關的人工智慧的整體戰略，有嗎？在你目前的業務報告，我還沒有看到。

唐部長鳳：在人才的部分，在行政院產學連結會報，那是院級的機制，在那個機制裡面，像您剛剛提到的勞動部也好，教育部也好，經濟部也好，和我們數位部，大家是互相合作的，在這個產學連結會報裡面，同仁也已經規劃提出委員所提到的人才需求的框架等等，當然我們會提供給委員，然後也會更進一步地去跟各界說明。

李委員昆澤：請部長針對我剛才的質詢考量相關的策略，不管是產業的輔導、轉型、數位的發展、人才的培訓，還是要有一個整體的計畫，而且要訂定明確的執行目標。部長加油。

唐部長鳳：謝謝。

主席：謝謝李委員。

先作以下宣告，待會陳素月委員發言完畢後休息 10 分鐘，休息完畢之後處理臨時提案。

請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：（10 時 33 分）部長好，我上次跟你提過，我們大家都很清楚，社群平台已經是我們生活不可或缺的東西，所以數發部和 NCC 要注意這樣一個趨勢，就是臺灣目前社群平台市占率第一名就是 LINE，大概有 96%，幾乎每一個人都有。第二名到第四名也是大家都熟悉的，像 Facebook、Instagram 這些，其中最近討論度很高的抖音（Tik Tok），已經是我們臺灣的社群平台市占率第五名，市占率已經來到 35.2%，每三個人就有超過一個人在使用，而且大部分都集中在 25 歲以下的年輕人。在臺灣市占率前幾名的社群平台，有的在臺灣有落地設公司，有的沒有，但是以前唐部長在當政委時，跟業者應該都有溝通聯絡的管道吧？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：就是像最近的新聞業共榮的活動，當然我們就是以現有他們與政府政策相關的管道，包含 Google 和 Facebook。

林委員俊憲：抖音有嗎？

唐部長鳳：因為我們是專注在新聞業共榮，所以目前沒有抖音這個平台。

林委員俊憲：你們溝通的管道內沒有 Tik Tok 吧？

唐部長鳳：因為我們最近溝通的就是新聞業的共榮，新聞業告訴我們他們廣告收入最大項就是這兩個。

林委員俊憲：社群平台已經是每個人生活中重要的一部分，政府應該要能跟他們有一定的聯絡溝通管道。

唐部長鳳：我理解委員的意思。

林委員俊憲：大家都知道抖音吧！抖音大概分為二種，一種是中國國內版，一種是國際版，國際版又分為四家公司，即美國、歐盟、英國跟新加坡，臺灣屬於抖音新加坡公司的業務範圍。請問部長瞭解抖音為何要分為中國版和國際版嗎？

唐部長鳳：主要原因是在 GDPR 通過後，全世界各地對於個人資料保護的法遵義務不一樣。

林委員俊憲：沒錯！歐盟隱私權保護法案 GDPR 大概是全球最嚴格的，也就是說抖音知道現在全世界都很注重這種隱私權，且各國都有很嚴厲的法律規範，所以把業務切為兩半，號稱有兩個版本，一個是中國版，一個是國際版，之所以國際版的美國和歐盟各要有一家公司，就是因為這兩個地方的隱私權規範……

唐部長鳳：還沒有互通。

林委員俊憲：對，比如美國最出名的、號稱全世界最嚴格的是加州消費者隱私權法案 CCPA，另外一個就是歐盟的法案 GDPR，其對一般資料保護的規範比其他國家都要來得嚴格，現在不論是軟體還是 app，我們在使用時通常都會跳出一頁所謂的隱私權規範，讓使用者要按「同意」，部長知道吧？

唐部長鳳：當然知道，是與用戶的協議。

林委員俊憲：因為內容不少，大部分的消費者都會不經閱讀就直接勾選「同意」，但不論如何，這是彼此之間法律上的一個步驟、一個約束，不知道我們的相關主管單位有沒有看過抖音的隱私權政策頁面？它的隱私權授權頁面用了各式各樣的語言，比如日文、韓文、越文、泰文、印尼文等，讓當地的消費者看得懂抖音的隱私權政策，表明會蒐集哪些個資、用在何處，蒐集資料後會做些什麼等，但就是沒有繁體中文版，臺灣的消費者如果要瞭解到底抖音的隱私權政策是什麼，頁面上會出現「很抱歉！此頁面尚未翻譯」的字眼，請問部長知道這件事嗎？

唐部長鳳：我們對所有的國際公司都會提醒他們要用我們看得懂的就是繁體中文版本來處理，如果委員的意思是說我們應該去提醒抖音公司當然是可以的。

林委員俊憲：這個要一視同仁，就如同你所說，並不是針對抖音，但抖音是個很重要的社交平台，市占率已經超過 35%，等於每 3 人就有 1 人擁有抖音，其實以前都沒有人在管什麼隱私權的授權，例如很多年輕人會玩的手遊，雖然手遊在臺灣上架前會經過我們國家審查，但是很多手遊都是中國出品，由臺灣的代理商通過審查上市，玩家在市面上就可以玩得到，我們有很多玩家在玩，但是很少人會去閱覽這種手遊的隱私權頁面，而這些隱私權頁面很多都是直接從中國那邊翻譯過來的，所以你知道這些隱私權頁面是依據中華人民共和國的什麼法律嗎？這部分以前都沒有人在管。

唐部長鳳：我理解委員的意思，但是對於個資法，目前的狀況是分管，以國發會作為解釋機關。

林委員俊憲：其實臺灣的個資法是很兇的，我們個資法的精神是不僅國內公司，外國公司也不可蒐集我們國人的個資，例如第五十一條第二項即所謂的帝王條款，可是這個帝王條款卻沒有人在引用，因此本席想要讓唐部長瞭解何以很多社群平台會發生事情，基本上很多國家都開始注意到這個部分，其中最常發生的就是所謂的個資外洩，我們不是針對哪個平台，但是任何平台都應該接受我們的法律規範。限於時間，本席無法和部長詳論 GDPR 的精神，但最近美國有一個州開始禁止公務設備使用抖音，澳洲也在調查，很多國家都發生個資外洩的事件，對於曾經發生個資外洩個案的大型社群平台，我們當然就必須做好把關的工作，照現在的狀況看來，你們和這家公司也沒辦法溝通？

唐部長鳳：並沒有基於新聞業共榮的原理來溝通，委員剛剛提到的好像由個資法的解釋機關去溝通等等，我個人是非常贊成，比如最近大法官釋憲也提到我們要有更強化的獨立個資監督機制等等，對這個方向我當然是非常認同。

林委員俊憲：所以部長也有注意到，澳洲在 9 月就已經啟動對抖音侵害個資的調查，上個月來臺灣拜訪的相當於我們 NCC 的美國 FCC 官員，回去後也主張美國應該要禁止這種可能會洩漏個資的

平台，我們並不是看到黑影就開槍，也不是說它有什麼背景就一定要禁止，但是都要遵守我們國家的法律規範。

唐部長鳳：跟委員說明，我剛剛之所以說美國跟歐盟還沒有對個資規範一致化，是因為美國自己也在討論他們聯邦層級的這些個資保護法，那美國的這個版本……

林委員俊憲：我們已經有啦！臺灣有自己的個資保護法，就做好自己的嘛！

唐部長鳳：我個人認為美國這個版本裡面有一個很重要的精神，就是它不可以有不合理的、超過其目的的蒐集，也就是說一開始蒐集的時候就必須要合乎目的，不能漫無目的地去蒐集，我覺得這個是我們可以努力的方向。

林委員俊憲：所以你覺得某些社群平台確實有違反你剛剛提的那個精神？

唐部長鳳：我說的是現在美國之所以討論就是基於這些社群平台——不是特別指哪一家——會去蒐集它根本用不到的個資，留著以後出售。

林委員俊憲：如果很多國家都已經注重到這一塊，我們臺灣是不是也應該要特別關心這部分？尤其是中國跟臺灣處在這樣的一種特殊狀況之下。

唐部長鳳：我剛才有提到，包含憲法法庭也對此有所要求，對這個方向，我當然完全支持。

林委員俊憲：因為時間關係，本席就發言到此。謝謝部長！

唐部長鳳：謝謝委員。

主席：接下來請陳委員素月發言。

陳委員素月：（10 時 43 分）部長早安！最近詐騙的手法真是推陳出新，日新月異，目前又有一個新的詐騙類型，有民眾分享說他一覺醒來發現他帳戶裡面的資料不見了，被轉到別人的悠遊付去了，根據瞭解，這是因為這個人的個資外洩，歹徒就利用他的個資去申請電子支付，因為申請電子支付時留的聯絡電話是歹徒的電話號碼，所以在輸入金融機構帳戶資料進行綁定之後，相關的各種轉帳儲值後續的認證簡訊都是歹徒收到的，他本人根本收不到，一直到他自己發現他帳戶裡面的錢不見了，才知道他被詐騙了。類似這樣的新興詐騙手法案件目前一直在增加中，數發部身為資安跟支付業者的主管機關，請問有沒有針對這樣的狀態研擬相關的因應對策？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：委員好！我們跟金管會有固定的窗口，就是本部產業署的正華署長，因為我們的李次長在加入我們之前本來就是第三方支付業者，是否可請次長跟您說明？

陳委員素月：好，請次長說明。

主席：請數位部李次長說明。

李次長懷仁：委員剛剛提的應該屬於電子支付的範疇，不過第三方支付現在已由數位部主管，我們本週才剛找完主要的第三方支付業者針對反洗錢反恐的部分來開會，因為這牽涉到相關的辦法自明年 1 月 1 日起都要開始實施，委員提醒的這個詐騙部分牽涉到電子支付跟第三方支付，我們與金管會對此有定期聯絡機制，也跟相關的警政署、調查局都有聯繫機制，接下來會跟業者一起討論如何對民眾進行宣導，因為委員提到的儲值是屬於電子支付的範疇，謹做以上說明。

陳委員素月：電子支付有儲值轉帳支付的功能，同時可以綁定銀行帳戶和信用卡，實名制的部分歸

金管會主管，第三方支付綁定信用卡支付則是屬於數發部主管，但其實目前是沒有實名制的，請問未來有無可能針對第三方支付也實施實名制？

李次長懷仁：明年 1 月 1 日開始實施的反恐和防詐騙部分，我們會要求第三方支付在交易過程中做好相關的 KYC 工作，也就是要認識他的客戶，對一定金額以上者，我們會要求做更嚴格、更有強度的審查，避免客戶的身分不清楚，不管是買方或賣方、收款方或付款方，都要做好認識客戶的動作，這其實已經接近實名制的強度。

陳委員素月：我們知道很多詐騙集團的轉帳中心都在境外，針對這個部分，請問數發部是否可要求電子支付業者在監控其所屬電子支付帳號時，若發現境外境內 IP 有不正常大量操作多個電子支付帳號的異常情形，就應該要採取相關的措施？

李次長懷仁：跟委員報告，電子支付屬於金管會的範疇，依據我之前任職的經驗，目前電子支付機構都已經加入銀行公會跟金管會的聯防機制，只要有任何一個銀行或電子支付針對特定身分者發動警示，聯防內所有機構都會同時凍結這個人的相關帳戶。另外是相關的 IP，不管是疑似 IP 或是有一些可疑的跡象，它會透露出特定的模組或特定的註冊方式，我想金融機構跟電子支付機構在做預防跟事後補救警示帳戶時，本來就有相關的機制。

陳委員素月：因為這個部分分屬金管會和數發部的權責，有鑑於這種是新型態的詐騙手法，且發生的次數正逐漸在增加，對民眾的民生經濟影響很大，所以我們希望在這部分要有積極的作為。

李次長懷仁：沒問題，謝謝委員提醒。

陳委員素月：接下來是有關數發部在明年為「軍民通用資安技術研發補助計畫」編列了 5.58 億元的部分，請問部長，這個計畫的目標效益是什麼？

唐部長鳳：謝謝委員關心，軍民通用這個計畫現在是由我們的產業署來規劃，目的是培養我們在地資安業者滿足軍方提出的需求，當然這些需求用的是民用技術可以滿足的能量。舉例來說，剛剛提到的非同步衛星需有一座地面接收站，我們如果要在別人找到弱點之前先找到這些接收站的弱點，就需要有所謂「紅隊」就是攻擊方面而非只有「藍隊」即防守方面的能量，其實在國際比賽上面，國內這些紅隊朋友們的成績是非常好的，我們就是要把這些好成績擴散，變成他能夠提供這種服務，讓我們很關鍵的這些設施，不管是軍用還是民用的，能夠在他們的檢視之下，比其他人更早找出這裡面的漏洞，這個是非常重要的。

陳委員素月：我們很多委員都關心駭客入侵的問題，本席之前也在委員會提出過質詢，剛才又看到劉世芳委員也非常關心這個部分，本席想請教的是，這個計畫對於防止駭客入侵有沒有辦法發揮效益？

唐部長鳳：跟委員報告，我們設計出來的零信任架構內的各種各樣技術，比如委員剛才提到的反詐騙部分就涉及信任推斷技術，意思就是說我這個人平常是這樣子在用這個服務，怎麼突然跑到毫不相干的地方，在平常不會用的時間點做完全不相干的動作，這就表示他的密碼或身分可能已經遭到盜用，在這樣子的情況下去推斷說這個人雖然看起來他知道密碼，但是已經不值得信任，這個叫信任推斷技術。我們去研發這些技術，因為是跟民間的朋友一起研發，所以包含剛剛提到的第三方或電子支付業者或是我們民間任何各行各業的朋友，無形之中，他們取得這些

先進的防禦技術的成本就降低了，因為變成大家都可以在雲市集上面租用那種服務，我們的目的就是去擴散這樣子先進的防禦技術。

陳委員素月：聽到部長的說明，可知未來軍民通用資安技術可應用層面是非常廣的。

唐部長鳳：對，可以這樣說。就好比我們現在用的網際網路，其實當年本來就是美國國防部跟學術界的一個互通網絡，也不是民用的，但是因為他們跟民間很多創新的人來結合，所以到最後導致電子商務等等用途蓬勃發展。

陳委員素月：我們對此很期待，本席關心的是進度問題，因為我們覺得現在資訊戰非常嚴重，所以希望這樣的技術能夠儘早地發揮它應有的功能。

唐部長鳳：謝謝委員！完全同意。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息（10 時 52 分）

繼續開會（11 時 7 分）

主席：現在繼續開會。

處理臨時提案，請議事人員一併宣讀。

1.

案由：有鑑於衛星廣播電視事業申設、評鑑、換照諮詢會議，是當前衛星廣播電視法定之程序，且該程序事涉審查決議結果甚深。因此，過往對於當中委員姓名採以不遮蔽方式，再提供出諮詢會議委員評分表給國家通訊傳播委員會七名委員審議，更曾有過將諮詢會議委員評分表提供予民間申請人知悉。

是以，為維持衛星廣播電視事業申設、評鑑、換照諮詢會議公開透明及公正之重要性，並避免諮詢會議運作情況及評分結果淪為社會公眾所不得知悉之內容，特要求爾後對於衛星廣播電視事業申設、評鑑、換照諮詢會議之委員名單、各次諮詢會議之決議皆應如實揭露，並於限期一個月內，向本院交通委員會提交書面報告。

提案人：洪孟楷 魯明哲 趙正宇

2.

案由：國家通訊傳播委員會甫自 110 年 3 月修正「國家通訊傳播委員會人民申請案件處理期間表」，並將內容中規範之各案件原定處理期限，再藉該次修正延長之。然而鑑於後續運作上，仍不時有主管機關行政效率低落，違反自訂處理期限等多件情形傳出外，更甚還有衛星廣播事業之負責人變更案件處理已達 1 年半之情況。爰此，為強化行政效率，保障人民權益，並監督主管機關落實自訂之行政規則，特要求對於「國家通訊傳播委員會人民申請案件處理期間表」中第 37 項各類處理期限再予修正縮短，並落實延宕處理案件之人事懲處以及對外揭露作業，且需於限期一個月內，向交通委員會提交書面報告。

提案人：洪孟楷 魯明哲 趙正宇

3.

案由：有鑑於在國家通訊傳播委員會運作中，對於廣播衛星事業之申設、評鑑及換照程序中

，設置有「衛星廣播事業、境外衛星廣播電視事業及他類頻道節目供應事業申設換照諮詢會議（即初審會議）」，以及所屬委員會議等審查機制。

然考量該審查機制公正、中立且依法運作之必要，所認主管機關爾後務必不得濫用行政指導之行使，用以對衛星廣播事業施加衛星廣播電視法未授權監理事項如網路內容，或是將電視節目內容延伸解讀為包含網路及新媒體，或要求民間衛星廣播電視事業公佈參與公務機關標案等資訊，以及不得將行政指導相關文件提報「衛星廣播事業、境外衛星廣播電視事業及他類頻道節目供應事業申設換照諮詢會議（即初審會議）」，以及所屬委員會議審查。爰此，特要求國家通訊傳播委員會限期於一個月內，向交通委員會提交「國家通訊傳播委員會落實未來行政中立檢討暨執行規劃」書面報告。

提案人：洪孟楷 魯明哲 趙正宇

主席：處理第 1 案。

提案人洪委員有補充說明嗎？不用。

陳主任委員耀祥：關於臨時提案第 1 案第二段的部分，「決議皆應如實揭露」建議修正為「研議是否能如實揭露」，因為有些可能會涉及法律保密的議題。

主席：所以你的意見是？

陳主任委員耀祥：可以修正通過，我們可以提交書面報告沒有問題。

主席：修正哪些字？

陳主任委員耀祥：第二段倒數第二行的「皆應」兩個字，建議修正為「研議是否能如實揭露」，因為這有時候會涉及到法律上是否有保密義務的問題。提書面報告沒有問題，但是我們……

主席：請洪委員發言。

洪委員孟楷：可以要求公開透明，我們也沒有想說要違反個資，但應該要公開透明。

陳主任委員耀祥：是，當然。但就像政資法裡面，有一些東西還是有保密的問題，即使在政資法裡面，也不是所有的資訊都公開。因為這個會涉及到諮詢會議委員及未來執法的議題，就像考試的出題或名單也都是沒有公開的，所以這部分我們是建議讓我們修正，我們會提報告，能公開的我們儘量公開，能公開到什麼範圍可以去研議。

洪委員孟楷：主委，現在就是因為沒有看到你們有公開啊！能公開就公開……

陳主任委員耀祥：沒有，比如說……

洪委員孟楷：相關諮詢會議的部分，有沒有法令有公開，或是比照其他部會可以公開的地方？

陳主任委員耀祥：比如各次諮詢會議的決議，當然可以公開，但要跟委員報告一下，諮詢會議……

洪委員孟楷：主委，改成「皆應依法揭露」，將「如實」改成「依法」，這樣可以嗎？

陳主任委員耀祥：好。

洪委員孟楷：至於相關法令怎麼樣，能揭露就揭露……

陳主任委員耀祥：因為諮詢會議只是諮詢性質而已，並沒有拘束到我們的委員會，所以這個決議……好，沒關係，「皆應依法揭露」可以。

洪委員孟楷：好，這樣子本席沒有意見。

主席：好，第 1 案修正後通過。

處理第 2 案。主管機關有問題嗎？

陳主任委員耀祥：我們也是建議修正文字，倒數第三行改為「再予修正檢討」，有些東西可以縮短就縮短，但有些東西還是可能要維持。時間的話，因為這個涉及法令的修正檢討，是不是可以給我們三個月的時間？因為這邊只有寫一個月。

洪委員孟楷：限期三個月。最主要是我們有看到媒體報章雜誌報導負責人變更，一年半的時間都沒有讓它通過。

陳主任委員耀祥：查金流的問題……

洪委員孟楷：是，但我沒有針對個案，我的意思是說因為有這樣的狀況，如果當事人的補充資料不夠的話，照理講你們第一次回復要他補什麼資料就已經說清楚了，他在補回來不可能拖到一年半，我們最怕的是第一次補 ABC，第二次又要再補 DEF，然後再補後面這些，就是你一次應該要講清楚該補什麼資料，他們一次補回來……

陳主任委員耀祥：委員，當然如果能照這樣是最好，可是有時候是查了以後還會有其他問題出現，我們的問題是這樣，不可能第一次查就全部……

洪委員孟楷：這樣子好不好？「限期三個月內」我可以同意，但還是維持「修正縮短」，你當然還是要盡力去縮短，這樣可以嗎？就是前面文字不要更改，但期限是三個月內，好不好？

陳主任委員耀祥：好，謝謝。

主席：不過主委，說真的，關於一次告知的部分，如果你發現問題是事後衍生的，那我們覺得合理，可是你不要每次通知都是原始的問題，只是你分批通知他們，我覺得任何行政單位都應該避免這個問題。

陳主任委員耀祥：我知道，跟委員報告，我們不希望把個案拖太久，也不可能這樣子拖太久，一定是有其他的議題出現才会有這種情況。如果一次可以通知那當然是最好，其實我們在處理事情也希望有效率。

主席：盡量注意。

陳主任委員耀祥：好。

主席：第 2 案修正後通過。

處理第 3 案。也是 NCC 的嗎？

陳主任委員耀祥：對。

主席：有沒有問題？

陳主任委員耀祥：最後這個案子要提交書面報告，我們當然可以提交，只是我們建議刪除那個名稱，改成「向交通委員會提交書面報告」這樣就好了，因為行政指導或是相關的這些跟行政中立無關，基本上這個不是行政中立的議題，可能是有比如一些行政效率的問題，或是行政指導的議題而已，這跟行政中立無關，報告名稱是不是先刪掉？

主席：洪委員，應該可以吧？

洪委員孟楷：好，可以，你說提交書面報告……

主席：上面已經有敘述了……

洪委員孟楷：針對的是不要每一次審照，然後你們再加很多條件還是什麼，那就變成會讓外界認為我們行政擴權到……

陳主任委員耀祥：我知道，我們是依照行政程序法的相關規定處理。

洪委員孟楷：好，那就提交書面報告，謝謝。

主席：好，第 3 案修正後通過。

臨時提案處理完畢，如有委員對上述提案補簽，列入紀錄並刊登公報。

繼續請鍾委員佳濱發言。

鍾委員佳濱：（11 時 15 分）部長、主委，其實今天我們在談低軌道商用衛星或者非同步衛星，你們都有提到可以向 NCC 申請，也有申請程序，唐部長也有說。我這樣比喻好了，到底是要跟你申請什麼？如果衛星是一個豪華郵輪，那麼它要靠港，那個港在我們地面、我們國境內，那你們管的是乘客進港、出港、接駁車的問題嗎？陳主委，是這樣嗎？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：基本上，比如我們相關的網路設計……

鍾委員佳濱：我申請商用軌道衛星，我要跟你申請什麼頻道？

陳主任委員耀祥：比方接收站、網路如何布建等這些相關的問題會涉及到電信，因為跟電信……

鍾委員佳濱：就是郵輪乘客要上岸，上岸之後要去哪裡，這一段是你們管嗎？它用哪個頻道，頻譜是你們管嗎？

陳主任委員耀祥：頻譜是數位部……

鍾委員佳濱：郵輪靠岸或者還在外海停泊，遊客要上岸，是不是你們管？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：如果頻譜要比照成航線還是什麼……

鍾委員佳濱：我舉例是這樣啦！

唐部長鳳：那麼確實，這部分就是讓他們來申請，這個是我們……

鍾委員佳濱：所以是你們管的，當我把軌道衛星形容成郵輪的時候，它的電波就像是乘客、訊號乘客，他要進來靠港，接駁船進來，上岸之後要送去哪裡，相關的設備是你們管？

唐部長鳳：就是不要干擾到既有船隻通行之類的。

鍾委員佳濱：是的，陳主委同意嘛？好，這艘郵輪在大海中航行的航道歸不歸你們管？

唐部長鳳：衛星之間雷射通訊這種嗎？

鍾委員佳濱：不是指通訊，它使用這空間中的軌道，軌道歸不歸你們管？軌道歸誰管？

我請問陳處長，請問一下現在在太空的衛星有沒有臺灣的？歸屬國是臺灣的？就像船有船旗國。

主席：請國科會陳處長說明。

陳處長國樑：對，那是臺灣的。

鍾委員佳濱：哪一個是臺灣的？哪一顆衛星是臺灣的？飛鼠還是堅果？

陳處長國樑：這幾個都是臺灣的。

鍾委員佳濱：那麼是誰幫他們申請太空中的軌道？

陳處長國樑：這個是屬於學術的……

鍾委員佳濱：學術跟誰申請？

陳處長國樑：如果是學術的，他們學校自己到國際上有一個叫做……

鍾委員佳濱：如果是商用的呢？如果中華電信要自己經營幾顆衛星，衛星營運的軌道跟誰申請？

陳處長國樑：他們要到世界上有一個組織叫 ITU……

鍾委員佳濱：臺灣有沒有申請資格？

陳處長國樑：臺灣現在……

鍾委員佳濱：你的福衛是透過什麼名義申請的？福衛是透過臺灣申請嗎？

主席：請國家太空中心余副主任說明。

余副主任憲政：跟委員說明，福衛系列的衛星都是屬於低軌衛星，它是在國際一個商業的會議上去做協調……

鍾委員佳濱：是，我們是用臺灣名義申請，還是跟人家合作去申請的？

余副主任憲政：我們當時就是用太空中心的名義去申請的。只是我們沒有辦法……

鍾委員佳濱：我們太空中心符合這個申請資格？

余副主任憲政：這些都是在低軌衛星，大家是互相協調的。

鍾委員佳濱：互相協調？所以福衛不需要跟其他國家合作，我們才能用別人的名義去申請衛星運行的軌道？

余副主任憲政：那是同步軌道衛星才要這麼做，目前福衛的衛星都是低軌，所以……

鍾委員佳濱：很好，謝謝。其實我要談的就是，一向以來，因為今天國科會主委不在，早在他在當科技部長的時候，我就跟他請教過臺灣發展太空產業，我們有哪些重點產業項目？他說是地面接收站，地面接收站是臺灣的強項、是設備商，我們供應地面接收站設備，不涉及到要跟當地國，只有在認證標準要符合當地國的規定，是不是這樣？兩位都點頭了。但是衛星在運行的時候，如果我們要經營衛星、衛星營運，我們要在上面打三千顆衛星，像馬斯克一樣，我們就要去跟這些國際組織申請衛星軌道，那個不是一件容易的事情，是不是？都同意嘛！另外還有一種東西，就是衛星運送服務，火箭把衛星從地面上送到軌道，這個火箭運送服務有沒有受到這個限制？陳處長，我只幫人家把衛星用火箭送上太空，有沒有受到限制？

陳處長國樑：火箭是沒有受到限制。

鍾委員佳濱：對，所以我要說的就是，其實太空產業的發展，臺灣除了秉持我們 ICT 產業的強項，包括地面接收站、終端設備，我們可以來供應之外，我們沒有辦法去營運天頂上的衛星，因為這涉及到軌道的分配，臺灣是相對弱勢，但是如果別人委託他的衛星交給我，我幫他送上軌道，這個軌道，你去申請，但是我幫你做運送服務，這是不是臺灣可以發展的方向？

陳處長國樑：是的。

鍾委員佳濱：好，其實我們來看一看，你們第一次在牡丹，我去看了，你也在，是混合式的火箭發

動機，什麼叫混合式？就是固態跟液態，對不對？第二次陽明交大是多節火箭，第一節跟第二節，都算是有驗證了。為什麼我們要做這些事情？臺灣現在最有能力發射火箭的是哪個單位？是不是中科院？是中科院嘛！它的飛彈打得很好，但是飛彈跟衛星不同，飛彈是把彈頭丟過去就好，但是衛星送上去之後，我還希望能夠回收火箭，是不是？SpaceX 火箭可以回收，這樣才具有商用價值。所以你們混合式的方式跟多節的方式都是要追求未來火箭可以回收，對不對？

陳處長國樑：對的。

鍾委員佳濱：所以我們不是只是要送立方衛星而已。好，我們發現火箭技術目前中科院很成熟，可是是固推，而你們要做液推、混合的是不是？好。現在我們追求的目標是什麼，難道我們只要發射小型衛星而已嗎？我們的目標是要建立自主發射小型衛星的能力，臺灣有沒有把這設為目標？就處長所瞭解，你們主委的目標是不是這樣？

陳處長國樑：我們是要自主發射沒錯，但是……

鍾委員佳濱：但是不是發射彈頭，而是運送小型衛星，就是非同步的低軌商用衛星，是不是這樣？這是個生意嘛！

所以我們看到韓國提出 2032 登陸月球，這是臺灣的目標嗎？臺灣有沒有這個目標？目前有沒有？

陳處長國樑：目前沒有。

鍾委員佳濱：有沒有要登陸火星？

陳處長國樑：沒有。

鍾委員佳濱：也沒有，我們很單純，我們可以做生意，我們可以幫各國的商用衛星、低軌道商用衛星送到軌道上去，我們只要有火箭就可以了。所以你們的火箭阿伯不在嘛？

所以我的意思是，其實今天兩位部長在這裡，你們談了很多，從學術機構開始，我們委託人家把立方衛星發射送上去，我們自己也試著要發射火箭，但是這當中有試驗認證、有安全監督，未來產業界要投入，還有市場的規範，所以這個共同標準有沒有可能由哪個部會共同來設？驗證的標準，還有研究的能量，兩位部長你們有辦法加入嗎？陳主委，有沒有辦法協助，還是這不歸你們管？

陳主任委員耀祥：如果相關的法規有涉及到本會職權，我們當然要加入。但是這應該是行政院的高度……

鍾委員佳濱：好，唐部長的看法如何？

唐部長鳳：其實像資通安全，我們跟半導體業一起做的 E187 標準，就是類似這樣的狀況……

鍾委員佳濱：所以你們還是以後面的安全監督為主。最後我做個結論，我希望請處長回去轉告你們的主委或者報告院長，我國在太空產業上，很清楚，除了地面接收站這個屬於 ICT 產業的設備之外，臺灣的地緣優勢，我們可以發射火箭，我們可以用衛星的運送服務。未來政府機關是不是要把學術發展跟國際合作納入，讓臺灣具有火箭飛射商用衛星進入軌道的能力，兩位部長都同意嗎？處長可以轉達嗎？可以。謝謝！

主席：請蔡委員易餘發言。

蔡委員易餘：（11 時 24 分）主委，最近一些 YouTuber 所謂網紅現象，甚至是主播，我看到的狀況很多是他們在主播頻道去講他們的話，不管是賣東西，還是他要傳達他的政治訊息，差不多都是以粗俗的話在罵人，用三字經、五字經來增加他的流量、增加他的關注度，這個關注度讓他的流量增高，也許對於他要賣商品、他要去做怎樣 promote，就有一個更好的吸睛效果，但是像 YouTube 這樣一個新型態的媒體，他使用三字經，會不會被管理？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：報告委員。基本上網路上面的應用服務，比如像網紅這部分，目前並沒有相關的法律去規管，只是說……

蔡委員易餘：沒有法令規範嘛？

陳主任委員耀祥：對，就是看如果他是從事商業行為，可能是涉及到某些部會或地方政府的職權，譬如賣的是產品，可能是消保……

蔡委員易餘：如果他賣的是藥品……

陳主任委員耀祥：藥品可能是藥事法，如果產品有瑕疵，可能是消保法的問題，現在是一個分散式的立法，並沒有專門針對所謂網際網路各種應用服務去做一個規範，並沒有。

蔡委員易餘：我現在要講的就是這一塊，他是網紅，在網路上賣商品，只要他沒有違反比如藥事法，哪一些東西的藥品成分，或者醫療效果，不應該講，他如果講了就要被罰錢，這個都有規範。

陳主任委員耀祥：是。

蔡委員易餘：我現在講的是，用那種低俗的言論發表他的意見，這樣的低俗言論就是要吸引關注，我知道你們現在沒有管這一塊，可是我要說的是，如果這些低俗言論真的講得太好笑、太低俗了，後來其他的電視媒體去轉錄這段，只是把他講的某段用語剪掉，也就是讓它從自媒體轉到大眾媒體，只是把中間某段剪掉。請教主委，這不就是大眾媒體協助這位網紅的言論從更多管道傳播，並讓大家知道這位網紅說過什麼內容嗎？反而會讓大家想知道被馬賽克的那段到底在罵什麼，所以就點進去看一下。主委說現在沒有管這一塊，可是如果透過大眾媒體散發出去，這樣管不管？

陳主任委員耀祥：如果在廣播電視上，當然就要管，要看是否涉及廣播電視法或衛廣法的問題。以目前的衛廣法來講，基於尊重新聞自由及新聞自主，第一個，我們管的是事實查證，就是這個內容是不是事實；第二個就是公平原則的相關議題而已。

蔡委員易餘：你剛剛告訴我的意思是只管是不是事實以及是否有來源，對不對？

陳主任委員耀祥：對，如果它的……

蔡委員易餘：如果你們管的力道只有這樣，我告訴你，就是沒有管！因為這位網紅講過，所以有來源，媒體就引用他的來源，就等於沒有管。

陳主任委員耀祥：跟委員稍微解釋……

蔡委員易餘：我要跟主委講的是，你們應該要更進一步的限制，如果他涉及到不當的、低俗的而且不應該被使用的發言，你就應該要求電子媒體後續連引用都不能引用，頂多把文字部分節錄下

來。

陳主任委員耀祥：是，基本上來講，這是法律規定的問題，我們依法監理。如果低俗的語言沒有違法，我們也不能禁止低俗的語言，我們在法律上處理的是不實的、錯誤的、誤導閱聽大眾的語言，這部分我們要處理。

蔡委員易餘：低俗的語言不好判別。

陳主任委員耀祥：對，不能作判別……

蔡委員易餘：至少在廣播電視上講到某些話就會被消音啊！

陳主任委員耀祥：如果說……

蔡委員易餘：所以你們還是有一套由你們定義的標準，不至於都沒有。

陳主任委員耀祥：當然有。

蔡委員易餘：我也知道每套語言都有一些用語上的價值高低，我們很難評價同樣的一句話是價值高或價值低，但我不相信你們沒有一套標準去判斷哪些話要被消音。

陳主任委員耀祥：還是會有，這部分都是先讓媒體自律，他們在播新聞等等有些東西要自律，大部分就是先自律，自律不行才他律，或是用法律去裁處，目前是這樣處理。對於媒體來講，引用網路消息及內容，最重要的是查證事實後才可以用，如果有引用錯誤或其他相關的部分。就會涉及沒有事實查證的問題。

蔡委員易餘：媒體就是去引用他的言論，但引用結果等於是幫這位網紅把流量又打出去。如果我要做一位網紅，我要在最快時間衝高流量，我就大量使用三字經、五字經，雖然媒體不報這些三字經、五字經，但剩下的部分有報導，我就透過這個方式讓大家知道我這位網紅。這是一種助長的行為，既然屬於助長的行為，講白了就是商業性質，要不要收費？

陳主任委員耀祥：當然要收費。

蔡委員易餘：要不要跟這位網紅收費？這也是幫他衝高流量耶！

陳主任委員耀祥：對。

蔡委員易餘：我們對於這樣的連結，也就是從自媒體到大眾媒體播放他們在自媒體上的資訊，有些自媒體的資訊很明顯是為了賺錢，有的是散布仇恨言論或一些比較不當的言論，媒體可能只擷取比較不嚴重的部分，可是也都算是協助形塑自媒體的平台，這件事在本質上是需要被管理的。

陳主任委員耀祥：跟委員報告，基本上我們的法律授權還是有些違反公序良俗或是法律強制禁止之規定，可是要怎麼認定？所以我們有設立所謂的廣播諮詢會議去處理這個問題，民眾檢舉或我們發現這個言論可能會違反善良風俗等等，我們在第一時間會請媒體自律；第二個，如果嚴重的話，我們會請廣播諮詢會議去判斷。國家不適合去判斷這個言論的高低、高貴或低俗，最重要的是它真實與否，所以我們的法律授權是有沒有做到事實查證，如果故意引用錯誤的訊息誤導民眾，這當然要處罰。

蔡委員易餘：主委，國家沒辦法審查言論的高低，但至少這種「警姦搦橋」、不斷用髒話形塑整個表演過程的，我覺得就很清楚了……

陳主任委員耀祥：謝謝委員的提醒，我們……

蔡委員易餘：如果這位網紅就是以罵髒話來衝流量，對於這種以後就直接規定不能引用，他就自己在自媒體罵髒話就好了。

陳主任委員耀祥：報告委員，委員所關心的議題，我們未來跟平台業者溝通過程中會反映。

蔡委員易餘：我們沒有要進一步進行言論審查，我們也沒有能量去做言論審查，言論的範圍非常大，可是這種罵髒話的內容，連大眾媒體都知道哪些話要霧掉或消音，結果他在那邊罵沒事，這邊還把它播出來。

陳主任委員耀祥：我們會用新媒體或平台制約的方法處理，還是要由他們處理。

蔡委員易餘：所以還是可以處理，對不對？我們至少要約束這位網紅，他可以有很多種表演形式，不見得只能靠罵髒話、三字經、五字經來強調他的言論，我覺得這樣不好，好不好？謝謝。

陳主任委員耀祥：好，瞭解，謝謝。

主席：請李委員貴敏發言。

李委員貴敏：（11 時 34 分）陳主委及唐部長，兩位好。

我先請問陳主委，你認不認為這次 11 月 26 日民進黨大敗，是因為選民對於數位中介服務法投向不信任票？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：委員好。我認為應該不是。

李委員貴敏：怎麼會呢？

陳主任委員耀祥：因為數位中介服務法還在所謂的諮詢會議階段，我們……

李委員貴敏：就是因為你的數位中介服務法一點都不中介！

陳主任委員耀祥：報告委員……

李委員貴敏：我跟你講的是一個坦承的質詢，因為我們都知道衛福部黑箱林林總總的東西，雖然是那樣子，可是我們看到數位中介服務法，大家對於箝制言論自由的部分，不管美國 CNN 對 Trump 怎樣的批評，但 Trump 也沒有把 CNN 關台啊！

陳主任委員耀祥：這部法律沒有關台，也沒有限制言論自由的問題。

李委員貴敏：我只是舉例，中天關台是一件事情，大家已經看到全球不敢做的事情，你敢做嘛！

陳主任委員耀祥：沒有，中天是因為法律的問題。

李委員貴敏：制定數位中介服務法的時候，你取個名字叫「數位中介」，聽起來好像很中立，可是裡面的問題是箝制人民的言論自由，我跟你講……

陳主任委員耀祥：沒有，這部法律沒有箝制言論自由。

李委員貴敏：蘇院長已經說不推了，對不對？可是蘇院長講的，你照樣不用他。我在 11 月 3 日質詢你的時候，你說沒有不推，只是暫停而已，所以如果今天……

陳主任委員耀祥：我沒這樣講，我是說社會要有共識。

李委員貴敏：雖然大家叫蘇院長下台，但我覺得就這件事情來講，蘇院長已經說不推了，但是你還是說「暫停」，所以我現在請教你，就你的數位中介服務法版本，不是其他的版本，你還是要

推嗎？

陳主任委員耀祥：目前這個版本不會繼續推。

李委員貴敏：會嗎？

陳主任委員耀祥：不會。

李委員貴敏：新版本什麼時候出來？

陳主任委員耀祥：我們沒有新的版本。

李委員貴敏：你的新版本……

陳主任委員耀祥：因為我剛剛講社會要有共識，而且未來……

李委員貴敏：要怎麼有共識呢？現在已經……

陳主任委員耀祥：沒有，委員……

李委員貴敏：等一下，你讓我把問題講完。

陳主任委員耀祥：我先回答完……

李委員貴敏：不是，我還沒問完問題，對不對？你的邏輯是蘇院長叫你不要推了，但是你要推，你說你只是暫停，然後我現在問的是，你會不會推？你說不會，因為你的版本在沒有共識之前不會推嘛！對不對？我就問你會推的是哪一個版本？

陳主任委員耀祥：沒有版本。

李委員貴敏：沒有版本，你們怎麼會去推一個沒有版本……

陳主任委員耀祥：我們現在就是社會共識的問題。

李委員貴敏：所以簡單來講，你這個時候同意向……

陳主任委員耀祥：委員，我們沒有推任何版本，我們現在追求的是社會共識，將來要單一立法或特別立法都可以……

李委員貴敏：社會的共識，你作為一個負責的主管機關，難道不是你應該先有一個版本出來，大家否決掉之後、你去修改、改進之後出來的嗎？難道不是這樣嗎？

陳主任委員耀祥：立法來講，是社會上有一些基本的原則確定後才會立法。

李委員貴敏：社會上的基本原則，老百姓除了要有原則之後，還要幫你把版本做出來，然後送給你……

陳主任委員耀祥：委員，網路的犯罪……

李委員貴敏：你高高在上，你決定是這樣就可以嗎？

陳主任委員耀祥：我們不是高高在上……

李委員貴敏：你真的是荒唐！

陳主任委員耀祥：不是，基本的原則要確立起來……

李委員貴敏：我上次在 11 月 3 日跟你講的時候，我到今天認為民眾已經用他的選票告訴你，他對你不信任了……

陳主任委員耀祥：基本上不會有這個問題。

李委員貴敏：你否認，然後對於民眾的需求，你講的共識的部分，除了要民眾有共識之外，你連版

本修改都不修改，要民眾做出一個有共識的版本給你，你自己認為……

陳主任委員耀祥：我沒有這樣說，這是委員自己的說明……

李委員貴敏：你作為 NCC 的主委，荒唐還是不荒唐？

陳主任委員耀祥：我沒這樣說，沒有這個問題。

李委員貴敏：第二個問題要請教關於實聯制，那個時候因為防疫期間實施實聯制，當時我在詢問你的時候，你回答所有資料全部都刪除了，這是你當時的回答。

陳主任委員耀祥：對，依法都會刪除。

李委員貴敏：今天再請教你一次，我再給你一個機會，你再講一次，是不是所有民眾當初防疫期間簡訊實聯制的資料，現在沒有任何人擁有簡訊實聯制的資料，是事實還是不是事實？

陳主任委員耀祥：根據我們稽查的結果……

李委員貴敏：是事實還是不是事實？

陳主任委員耀祥：你讓我回答清楚，不是是或否的問題，我們已經依法刪除，我們都要求電信業者，電信業者都依法刪除。

李委員貴敏：我跟你講依法刪除不是只有要求刪除前臺，必須要把所有資料都刪除，個資法有規定……

陳主任委員耀祥：是啊！我們現在是依法處理。

李委員貴敏：請問 server 的部分，因為剛才唐部長自己送上來，我本來還沒有要問你，但是你自己送上來，我們就繼續。部長，因為你是這方面的專家，原來簡訊實聯制存在 server 裡，能夠接觸這個 sever 的人除了相關部會官員之外，有沒有任何外國人可能可以接觸這個 server？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：地方政府在當時是請所有疫調人員都必須要登入疫調輔助平臺，他不能直接跳去電信機房，所以中間……

李委員貴敏：這個不是我問的問題。

唐部長鳳：我是在回答您的問題。

李委員貴敏：不是，這不是我問的問題。

唐部長鳳：所以如果地方政府的疫調人員……

李委員貴敏：我講的是 server，你現在把這些東西……

為什麼這個問題會再提出來的原因，是因為陳主委閃躲這個問題，我們講的不是前臺的問題……

陳主任委員耀祥：我沒有閃躲這個問題。

李委員貴敏：你現在刪除，要把它澈底刪除是一回事，有刪除還是沒刪除？部長待會可以回答。

陳主任委員耀祥：當然有刪除，我們就是依法刪除。

李委員貴敏：第二個問題，我要提到的就是，因為我們看到現在很多人，部長、主委，容我這樣講，我相信你們已經知道事實的真相，現在很多民眾不管是投資的部分，包括股票投資，還有林林總總、詐騙的問題，全部資料的完整而且它傳遞的部分訊息，民間質疑就是因為簡訊實聯制

造成的，所以幾個問題，第一個，你有沒有真的刪除？第二個，簡訊實聯制有沒有可能被駭？第三個，你所存取的，不管任何單位、前臺、後臺、server 的部分，有沒有任何境外人士或者國內不是依法授權的單位可以 access、可以接觸到這樣的訊息，有還是沒有？

唐部長鳳：先回答委員第一部分的問題，我有二個手機號碼，公務手機跟個人手機，我從來沒有用公務手機去掃簡訊實聯制，但是它收到的詐騙或者簡訊釣魚等等並沒有比較少，我自己的經驗是，這跟簡訊實聯制的關係不大。

李委員貴敏：電信業者今天有來嗎？所以電信業者可議，是不是？簡單來講就是這樣子，電信業者可議，這是第一點。第二點，請說第二個答案。

唐部長鳳：所以第二點就是，我剛剛講到一半，就是地方政府在疫調的時候，他基於其職權所需，身分認證之後必須拿到這個資料，按照傳染病防治法等等，本來就在其目的消滅之後，他自己也要刪除。

李委員貴敏：沒有，你沒有回答我的問題，我的第二個問題問的是，有沒有任何沒有被授權能夠接觸這個資料的人，是可以接觸這個資料？因為你剛剛把責任推到地方政府，你推到地方政府，我就以臺北市柯 P 來講，柯 P 說你的簡訊實聯制對他來講一點用處都沒有，這不是我講的，大家看到報紙上都有講，他講因為你的 database 太大……

唐部長鳳：他後來也不是這樣說了。

李委員貴敏：所以他沒有辦法 run。

唐部長鳳：他只有在第一個月這樣講，第二個月以後，他自己也不是這樣講，臺北通也支援簡訊實聯制，這是我發明的。

李委員貴敏：沒關係啦！我現在問你的問題是，有沒有未經過授權的人能夠接觸到資料？第三個，我們覺得最嚴重的部分，資料有沒有外流到別的國家去？因為牽涉到二個 possibility，一個是被駭客駭進去；另一個就是原來這些 server 本來就是在境外，或者是在其他情況之下，而這些在國外的人，譬如說 google 也好，或者是其他雲端也好，任何人在國外是可以接觸到這些資料，有還是沒有？請說一個明確的答案。

唐部長鳳：沒有超過本來電信公司就已經有的資料。

李委員貴敏：你沒有回答，所以我會推定，如果你的回答是這樣，就表示有，也就是外國單位基本上是可以接觸到我們的資料的。

唐部長鳳：當然不是。

李委員貴敏：如果不是，你就回答沒有任何外國單位，或者是跟這些原來簡訊實聯制無關的單位，能夠接觸到這資料，這是你的答案嗎？

唐部長鳳：對，你後面這個版本是對的，就是沒有任何跟簡訊實聯制當時規劃，包含疫調、中央及地方都有疫調團隊……

李委員貴敏：但你還是沒回答，你回答的方式在規避嘛！為什麼我講是規避呢？假設原來 server 就是擺在海外，你原來在設計的時候，就是要讓海外的人可以接觸到，所以你這個不是答案，你要正確的回答我，有沒有任何外國人是可以按照你原來的規劃就可以接觸到？假設你把 server 搬

到……

唐部長鳳：我舉例，現在如果有一個外國人來臺灣旅遊，他用的是國外的電信號碼，他不能用我們國內的電信商，這個時候他安裝臺北通，他就是用臺北通來掃碼，這個時候這個外國人本身就是外國人，臺北通裡面有他的掃碼資料，你現在問我，外國人是不是可以看得到，他自己就是外國人。

李委員貴敏：不是，我是說他可以看到整個 database，所以你不要換題目，我現在比如說……

唐部長鳳：我講的就是，整個 database 結合起來，連電信公司都沒有的，只有疫調才有。

李委員貴敏：所以簡單來講，唐部長，你回答得很好，我們講得更明確一點，如果你的 server 當初對於掃描，要求衛福部、要求人民去做簡訊實聯制，然後還要輸入相關資料，那個 data 如果透過……

唐部長鳳：沒有要輸入，你掃了就送出。

李委員貴敏：有、有、有，因為我自己操作過。原來衛福部簡訊實聯制的部分是這樣，而且那個時候我知道你的 server 是擺在新加坡。

唐部長鳳：請問您輸入了什麼資料？

李委員貴敏：你現在是在……這不是我今天的……

唐部長鳳：您剛才說您有輸入資料，被外國人看到，那是什麼資料？

李委員貴敏：我現在跟你講，對，我輸入資料之後，他沒有辦法 get connect，所以還是 IT 的人進來，因此那個時候我問，你是把它存在新加坡，所以我才問你……

唐部長鳳：完全沒有啊！

李委員貴敏：那就是表示 IT 的人有問題，不是你的回答有問題，就是你的 IT 人員回答有問題。

唐部長鳳：您如果指的是 1922，那是疫苗的預約……

李委員貴敏：沒有，我現在問的……

唐部長鳳：那跟 1922 簡訊實聯制完全……

李委員貴敏：我現在要知道的是，唐部長也知道，我一直很顧慮，以我們現在國家的情形，資金被外資抽走，半導體外移、技術外移，人才一整班、一整班飛機飛過去，市場我們沒有，資金外流，我們的技術外流、人才外流，我現在要知道的就是，臺灣的 data 有沒有外流？數據有沒有外流？在今天的世界，大家都知道，data is king，不是 money is king，數據為王，現在這些數據，尤其跟人民有關係的數據有沒有外流？這是我的問題。

唐部長鳳：理解。委員說有輸入資料被存在新加坡，以我所知，這不會是簡訊實聯制。

主席：部長，請詳細用書面答復李委員，好不好？

唐部長鳳：OK！

李委員貴敏：謝謝。

主席：請許委員智傑發言。

許委員智傑：（11 時 46 分）部長好。上次我有問你媒體議價的事，澳洲基本上是用議價的，德國是用法律，我們目前的方向我也是建議先用議價的方式來處理。你們本來是昨天要開會，後來

沒開成，明天要再開，請問是不是有機會照進度執行？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：委員好。年底前 4 場要開完。

許委員智傑：所以後面 4 次會議應該都沒問題吧？

唐部長鳳：據我所知是沒問題。

許委員智傑：要說沒問題，如果有問題……

唐部長鳳：要不要次長跟委員詳細說明？

許委員智傑：好，讓我們知道一下。

主席：請數位部李次長說明。

李次長懷仁：跟委員報告，目前這件事情是我這邊在協助，明天這場會議已經按照規劃，大家都把相關的出席名單和議題要事先聚焦的大綱提供給我們了，我們也……

許委員智傑：沒關係，就是照你們的規劃。因為昨天突然說不開了，後面是不是會照你們的規劃繼續進行？

李次長懷仁：目前看起來，大家的配合度都很高。

許委員智傑：沒有問題啦？

李次長懷仁：目前沒有問題。

許委員智傑：因為這其實牽涉滿廣的。

李次長懷仁：是。

許委員智傑：根據我手邊的資料，去年全球廣告市場大概有 5,300 億美元，其中數位廣告占比達 52%，也就是超過一半，但是 20 年前數位廣告的占比其實還不到 2%。臺灣去年數位廣告市場只有 544 億新臺幣，結果 Google 和 Meta 這些平台占了 8 成，這很可怕啊！如果這件事情我們沒有及時出手協助，恐怕就會萎縮掉，所以本席希望數發部辛苦一點，加緊來處理。

另外還有一個問題要拜託數發部，我們一直在推一機在手可以暢遊全臺，當然目前還有困難，我們現在要求交通部如果暫時沒有辦法做到一機在手、暢遊全臺，可以先做一卡在手、暢遊全臺。我們已經要求交通部努力了，可是對於一機在手、暢遊全臺，交通部給我們的回復是遙遙無期。遙遙無期的原因是蘋果公司在臺灣的市占率很高，他們覺得臺灣的悠遊卡、一卡通或 icash 的市場太小，沒有興趣，這個部分數發部有沒有辦法來努力？

李次長懷仁：跟委員報告，因為我之前在一卡通擔任董事長的職務，所以知道這個部分其實不是他們沒有興趣，而是商業條件一直沒有談攏，因為這個商業條件涉及蘋果公司很重要的授權費用。

許委員智傑：當然就是商業條件不足才沒有興趣，反之他們一定會有興趣啊！

李次長懷仁：應該是說他們要相關的票證業者和軌道設備業者支付大部分的經費，這個經費可能對大部分的票證業者和軌道設備業者來說，在利潤方面都不合理，這個部分其實我去年、前年都有主動和 iPhone 接觸過。

許委員智傑：我跟你們建議一下，這和昨天交通部及高鐵給我的回答幾乎是一模一樣，高鐵說，我

們如果直接跟對方談，對方會覺得不符成本效益，但是我跟他們要求一機在手、暢遊全臺可能 3 年、5 年，甚至 10 年都不見得有辦法成功，所以一機在手、暢遊全臺的部分我來向你們要求，但是一卡在手、暢遊全臺的部分我會向他們要求。當然，要年過半百的長輩全都使用手機可能需要一段時間，但是「一卡」的部分包括悠遊卡和一卡通，事實上高雄的一卡通來臺北幾乎都可以用，臺北的悠遊卡在高雄也幾乎都可以用，所以幾乎已經全臺暢行無阻了，就剩下高鐵。臺鐵也可以用了喔！高鐵也認為他們這樣投資會不符成本效益，我跟他們說要換一個概念—照顧長輩就是照顧自己的未來，如果能把全臺灣的長輩照顧好，對全臺灣都好；如果長輩可以到處遊玩，不只身體比較健康、心情比較愉快，生病的機會也會比較少，所以不能單純用那個概念去處理。他們說需要 1 億元，在我看來，花 1 億元是小事，如果交通部出 1 億元，能讓全臺灣的老人全臺暢行無阻，有什麼不好？

李次長懷仁：跟委員報告……

許委員智傑：類似的問題回到數發部這裡，純粹以商業考量去談的話，永遠沒有結果，我也知道臺灣市場小，和世界各國比較，我們憑什麼要求對方一定要來？這是有困難的，我也知道，但是一卡在手、暢遊全臺可以照顧全臺灣的長輩，一機在手、暢遊全臺可以照顧全臺灣的年輕朋友，如果「一卡」和「一機」都可以，就全臺灣都照顧到了！從這個角度來看，數發部是不是可以重新做個思考？不然你們把這些費用算出來，看看差多少，讓我們知道一下。

李次長懷仁：一卡在手，全臺公共運輸工具都可以通用，這個部分跟委員澄清一下，高鐵目前也可以接受一卡通和悠遊卡……

許委員智傑：你沒有比我懂。我比你更瞭解，我跟你講，有綁信用卡的都可以，沒有綁信用卡的就不行。

李次長懷仁：是。

許委員智傑：我都研究過了！

李次長懷仁：這個部分其實交通部已經在召集會議處理當中，這也是委員垂詢的部分。

許委員智傑：這部分我會跟交通部要求，不需要你教我……

李次長懷仁：另外一個是……

許委員智傑：我已經提出要求了，他們應該會往這方面去努力。現在是交通部的問題歸交通部，數發部的問題歸數發部，數發部的部分如果純粹是商業考量，我也知道可能 10 年都未必等得到，如果不只是商業考量，而是從照顧全臺灣人民來考量，你們算算看要花多少錢。先算一下！

李次長懷仁：這點我們再來跟交通部一起討論，這是第一個。第二個……

許委員智傑：你們先算一下，就是如果你們的籌碼差距沒那麼大，國家也可以考慮負擔一些經費，讓全臺灣的便利性馬上提升，不用再等 10 年。你想，再過 10 年，我們都老了，孩子們都長大了，他們想用，我們有創造給他們使用的機會不是很好嗎？請問部長對這個部分的看法為何？

唐部長鳳：有些如果全民都可以受惠，像在高鐵上面用 iTaiwan 的 Wi-Fi 等等，這個我們當然之前都會有這樣子的規劃。對於委員剛剛提到的這個機制，要我們試算沒有問題，我們會跟同仁來試算，但是試算之後它是不是普惠，亦即是否照顧到所有人，這可能要和交通部商量。

許委員智傑：對！一個是商業考量、使用者付費，這個我們都懂，一個就是如何讓全臺灣更便利，這要花多少成本？如果純粹從商業考量來講，可能不見得符合成本效益，但是如果從政策來考量就是國家投資。我剛才舉悠遊卡為例，他們說國家要投資 1 億元，但是這樣可以照顧全臺灣的老人，我覺得相當值得。所以是不是不要純粹用商業考量，而是由國家來資助，讓一機在手、暢遊全臺有機會趕快達成？也就是以政策考量的角度來思考，這部分是不是請數發部也儘量想一下？

唐部長鳳：這有點像新聞共榮那樣，我們是中間溝通平臺，請大家來試算；我們應該可以扮演這個角色。

許委員智傑：就是數發部至少要把它當成重要的事情，幫我們研究一下困難在哪裡，如果再有困難，我們再一起來克服。

唐部長鳳：好的。

許委員智傑：但是總要有心去研究啦！好不好？

好，謝謝。

唐部長鳳：謝謝委員。

主席（許委員智傑代）：請魯委員明哲發言。

魯委員明哲：（11 時 56 分）唐部長和陳主委，因為我上次總質詢剛好是交通組，你們兩位都在現場，後來聽到國科會說沒有資安問題，他可能是沒有在現場，我們在講的是這麼多的無人機，五、六百台是怎麼進來的，是不是走私還是怎麼樣；進來之後，在民航局，該要註冊的有沒有註冊、有沒有申報？在 NCC，該有射頻的有沒有處理？再來，說是國家隊，然後在很多的標案中間不能夠用對岸產品的時候，它用了，我們在討論的是這個，這個有沒有資安的問題是另外一個問題。但是我們更擔心的是人的安全，因為元首在現場，我們討論一個早上，大家不是都很擔心嗎？包括 7-ELEVEN 也是資安問題、國安問題，像這種有射頻技術的，它確實存在一些風險，我請問一下數發部，他們有成立一個小組，數發部有參與嗎？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：有的。跟委員報告，特別是群飛這個部分，不是只是那些零件或者是無人機本身，而且你剛剛講到那個場地，所以裡面包含飛安的部分跟資安的部分，我們都有參與討論。

魯委員明哲：好，那你們到底有沒有去現場？因為其實最關鍵的是它的軟體，軟體是誰寫的？寫軟體你們是專家，都有痕跡，打開它的程式，我們一般人不懂，你們去看它的整個脈絡，我們講說包括連飛的都是送到對岸寫好過來，它幫我們把國旗畫好，是不是這樣？你們有沒有去檢查那台電腦？那台電腦就我所知也是跟深圳買的，有關軟體的部分，因為裡面不斷地有線報一直傳過來，所以有些不懂的人就去看表皮，我講不懂的人是行政院的其他單位，但你們懂的人有沒有深入去了解？

唐部長鳳：如果要群飛，一定要有一個群飛計畫，就是事前好幾天它就已經有這件事情，在那個時候去驗，包含那個場地或者您剛剛講的軟體或硬體，那時候有意義，可是等飛完之後過了相當久，你要問說當年飛的那一個軟體或硬體是什麼，這個的意義就比較弱了，委員理解嘛！所以

我覺得這裡的一個關鍵，就是之後再有這樣子群飛情況的時候，前面包含場域以及設備，還有您關心的軟體部分，這個不是它願意驗證再驗證，而是都要驗證，應該是這個方向。

魯委員明哲：好，部長，其實我是有點擔心啦！因為今天主要是談低軌衛星，你有講現在要進入 POC（概念驗證），但我們也看到國科會跟經濟部對這個議題表達他們比較想提升自主能力，未來低軌衛星是不是可以自己發射、自己經營、有自己的硬體，我真的非常擔心，因為有些科技我們起步真的比較慢一點，這個也是事實嘛！但我是覺得這個東西要很紮實來做，不要又跟這個小小的無人機事件一樣很急，馬上突然又有人說高科技國家隊，我什麼都會，結果表皮撥開裡面都是我們擔心的事情，這個部分我想唐部長未來在整個發展的過程中，雖然你可能主要是在軟體、服務方面，但是我覺得在硬體發展的時候，你們要特別注意這個問題，好不好？

唐部長鳳：其實我覺得剛才貴敏委員有提到二個很棒的原則，一個是它的數據，就是資料的處理跟儲存應該是在國境裡，他也特別關心進去機房維護的人員，他的國籍是要把關的，我是覺得這二個要求我們都完全同意，所以我剛才的意思才是說有沒有什麼具體的，沒有符合這二個要求的，我們也會繼續執行這個要求。

魯委員明哲：好，唐部長可以休息了。

唐部長鳳：好，謝謝。

魯委員明哲：有關 NCC 跟中選會，當然剛剛委員也有問過，當時你們是直接說這個問題應該是給主管機關中選會，但是其實你們二個都有責任，在不同的領域要去面對、處理這個事情，所以我現在請教一下二位，2 年前我記得是東森，有很多人在陳情，我不知道你有沒有來我辦公室，主秘你有來，人家提供說電視臺噀哩啪啦跳到幾百萬，資料都給你看了，你們也認為是事實，我請問一下中選會或 NCC，2 年前的這個事情，最終有沒有任何的處罰？請中選會表達一下。

主席：請中選會莊主任秘書說明。

莊主任秘書國祥：跟委員報告，因為媒體的主管機關不是中選會，那次的東森事件，中選會的計票過程都正常，沒有問題，但是媒體報導的數據……

魯委員明哲：不是，我們就在談這個媒體，不管是灌票、亂報這種狀態，2 年前發生了，因為你剛剛早上一直在報告你們會調查、會處理，那我就問一件已經大家都很清楚的事情，你們在這裡報告了半天，東拉西扯，到最後你根本什麼也不會處理。我跟你講，這就會產生一件事，誰怕你們啊！剛剛 NCC、中選會你們都說，我也相信你們都會在選前提供給他們行政指導，我相信你們一定會嘛！可是問題是你們搞到最後，中選會的意思是說上次有沒有罰你不知道。那我請教一下 NCC，因為中選會說它不是主管機關，上次因為這個事情有沒有任何形式上的處罰？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：我們上次有調查，而且請它說明，最後這個案子有送廣播電視諮詢會議，後來我們是做成要它改進的決定，上次最後是請東森自己要改進。

魯委員明哲：就是口頭警告？

陳主任委員耀祥：開票的過程裡面，計票的程序要符合我們剛才所講的真實、有所本、可查證，後來東森也有改進，所以委員可以看到，這一次東森的整個開票過程，基本上就我們觀察的經驗

看起來是滿平順的。

魯委員明哲：陳主委跟莊主秘，我覺得你們現在面對這個問題，坦白講因為他們這樣的灌票、亂報，到最後你在這邊罰站，被唸了一個早上，其實你們也很辛苦，可是我覺得這樣不是辦法，你們真的要討論，再研究一下除了行政指導之外該怎麼去做。請問一下 NCC，當天的監票是監理處嗎？還是哪一個處？

陳主任委員耀祥：我們內容處。

魯委員明哲：請內容處處長來一下。處長，因為上次的總統選舉，去年 6 月份你們特別給我一個公文解釋那時候的亂象，然後你們做了什麼處理，這上面特別說你們在投票日會觀察媒體播出的情況，你們在上次 109 年的時候監看了 16 個無線電視臺，那請問一下 11 月 26 日你的部門監看了幾個電視臺？

主席：請通傳會內容處林處長說明。

林處長慧玲：13 個。

魯委員明哲：13 個？

林處長慧玲：這次是 13 個。

魯委員明哲：好，那是如何監看的？你們有幾位在監看？

林處長慧玲：每一位看一個臺。

魯委員明哲：總共有 13 位員工嗎？

林處長慧玲：不只，我們大概有二十幾位，13 臺是每一臺一個人負責看。

魯委員明哲：因為主委從早上到現在都講說有民眾檢舉的話，球來了你就會去接，可是不是耶！這是你自己的本業，簡單來講，你有超過 13 個人在那邊看，你還要等民眾檢舉嗎？對於現在這個狀況，你這邊也特別寫你會去做什麼事呢？第一、第一批票數開的時間合不合理；第二、整個開票的時間點合不合理；第三、是否有任何開票異常的狀況；第四、每半小時來紀錄。我的意思是說，當天就你的權責，你有沒有發現任何問題？

陳主任委員耀祥：以三立這個部分來講的話……

魯委員明哲：不是，請問處長，當天結束的時候，有沒有任何看電視的人來……

如果真的都沒有問題的話，以後也不要看了，就把他們留下來就好。我的意思是說，有些事情是即時的，我們希望你在監看的時候，有出問題的話，你們是權責單位，總要有一個管道、平台能夠當場做處理，而不是事後，主委你了解我的意思嗎？

陳主任委員耀祥：我知道，所以某個電視臺如果標題有下錯或是有什麼狀況的話，我們同仁都會立即通知電視臺，告訴他們可能有狀況，他們後來就去處理……

魯委員明哲：所以林處長，當天你們的人員有現場通知哪一家電視臺？

林處長慧玲：三立。

魯委員明哲：你們是幾點通知它的？

林處長慧玲：就是在它誤植之後，因為也有同仁在中選會那邊配合輪值，那邊有通知我們，我們也有看到，所以我們就趕快跟三立反映，它後來就有在標題上去更正它誤植的情況。

魯委員明哲：好，我覺得這個部分因為層出不窮，未來還有很多的選舉，坦白講，我們希望的是，假設來源不是中選會，而是各黨派或是自己有能力，其實也沒有問題嘛，只要標註來源就好了。但是有些完全不合理的部分，我在這裡是真的希望陳主委跟中選會一定要再加一點力道、加一點方式，要能夠更有效的來處理。

最後我也要拜託陳主委，因為在上次總統選舉之後，我發覺你們有很多人在監看，尤其是與政治、選舉相關的部分。

陳主任委員耀祥：沒錯。

魯委員明哲：過去一直強調對於某些候選人或者某些事件（即人或事）有些過度報導，會造成民眾收視上被誤導而偏嘛，對不對？可是我現在發覺，除了過度之外，還有完全獨漏不報的，這二種情況對於民眾知的權利的影響嚴重程度真的是一樣。現在有很多在國內發生的事情，有些是好事，有些是抗爭，有些可能已經達幾千人、上萬人，但沒有一家媒體去報導，像這樣不管是過度報導或是完全不報導，我覺得你們要關心一下，國內有些重要的事情或者大事，如果都完全不報導，我覺得你們同樣也要有機制去瞭解、處理及監督，主委，可以朝這個方向來做嗎？

陳主任委員耀祥：當然我們會朝這個方面努力啦，只是跟委員報告一下，政府有時候跟媒體之間的關係很微妙，它完全不報導，你也不能說什麼，基本上來講，法令要授予我們公平原則，就是我們有媒體觀測，這個如果太偏高，我們會瞭解……

魯委員明哲：其實你們要去做帶狀的統計……

陳主任委員耀祥：我們有在統計。

魯委員明哲：不是說今天發生了一次就去跟人家講，不用干擾別人，可是一年、它成為一個趨勢，趨勢形成之後，變成大家知的權利就會受到影響，你們在這個政策上面就必須要去調整，好不好？

陳主任委員耀祥：好，這個我們會去努力。

魯委員明哲：謝謝。

陳主任委員耀祥：謝謝委員。

主席（魯委員明哲）：請游委員毓蘭發言。

游委員毓蘭：（12 時 9 分）部長好。部長，其實我是來向您求助的，因為我們看到現在詐騙在臺灣的猖獗，受害的民眾真的是不計其數。根據臺灣來電辨識服務公司 Gogolook 的統計，去年全球詐騙電話與簡訊查詢的辨識量已經有 4.6 億次，比前一年增加了 58%。我們發現詐騙集團的手段是越來越兇狠，正是因為現在政府對於洗錢防制、打擊詐騙的力道越加強，所以人頭帳戶越來越貴，那麼人民的生命跟財產的安全都備受威脅。問題不只這些，但這是凸顯出政府監理執法缺口、企業業務漏洞跟民間資安意識薄弱。

本席更要強調的是，我們國人之所以被駭的可能性越來越高，就是因為我們越來越常去運用的網路社群平臺，被投資詐騙者利用貼文的就有近十種，但是現在法務部只有對 Google、LINE 跟 Meta 這三個平台建立資料調閱管道，而且調得率不理想，因為他們對於警察機關其實是非常非常被動的，所以本席想請問主委，針對 Google、LINE 跟 Meta 或者是 WhatsApp、Twitter、

Telegram 或 Apple 這些具有社群平台的網路，數位部是不是能成為政府跟跨國企業之間的橋梁，來建立資料調閱管道呢？

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：委員好。如果您說的橋梁是說需用機關，像刑事局或調查局等等，以及這些平台，它中間可能技術或什麼一下沒有對齊，由我們來提供這個對話的機制，就像剛剛新聞業共榮一樣，這個我們可以幫忙。本來在行政院 7 月核定的新世代打擊詐欺裡面，我們就有來幫忙了。

游委員毓蘭：是，部長，因為本席長期都在做這種跨國合作的，其實十幾年前我在美國看到他們對於人口販運的防制上有一個 National Center for Missing & Exploited Children，而我剛剛所舉的這些 Google、Meta（之前是 Facebook）或是 America Online、Microsoft 等全部都進駐到那個 center 裡面，都提供檢調警，也就是所有執法機關最迅速的回應，新加坡也做得到，我很希望數發部能提供協助，因為其他像金管會也好，經濟部也好，到目前為止，他們就是踢來踢去，然後告訴我這應該是在數發部，因為你們還有一個數位產業署。

唐部長鳳：對，這個其實主要是數位產業署在進行溝通，但是我也要特別講一下，因為產業署並不是通訊監理或傳播監理，所以不可能由它來發動這件事情，但是溝通是可以的。

游委員毓蘭：但是他們提出需求，你們就可以建構這樣……

唐部長鳳：溝通是可以的。

游委員毓蘭：好。我們也看到電信跟網路業者常常都沒有留存相關網路連線的流量紀錄，導致我們治安機關在追查數位資訊軌跡的時候困難重重，很難有效迅速的去追查到詐騙網站的真實身份。我們看到在行政院今年發布「行政院及所屬各機關落實個人資料保護聯繫作業要點」後，還是發生非常多起重大的個資外洩事件，包含戶政資料整筆被人家販售，所以數發部作為我們國家數位事務最高主管機關，就數位人權的部分，是否應該要考量先進國家作法，設置個人資料保護獨立專責機關？

唐部長鳳：委員剛剛提到獨立專責機關，當然我們恪守行政中立，但是我們的組織法畢竟不是獨立機關，所以……

游委員毓蘭：那我們有沒有可能研議去建立一個個人資料保護官的制度？

唐部長鳳：是，這個當然行政院本來就有多位政委，我以前當政委的時候有參與個資的聯繫會報，由國發會作為幕僚，因為大法官已經釋憲，憲法法庭表示在接下來的二年多之內一定要有一個獨立的個資專責機制，只是不會是數位部，因為我們不是獨立機關，但是我們一定全力協助。

游委員毓蘭：部長，最後一個問題，我是代替很多 netizen（網路的網民們）來問的，就是數位中介法會不會在選後又捲土重來？會不會？

唐部長鳳：剛才陳耀祥主委已經說了，社會沒有共識是不可能推動，也不可能執行的，因為我不是傳播監理機關，所以我就以陳主委的回答為回答。

游委員毓蘭：但是你也是在數位上面的重度使用者，應該非常瞭解臺灣之所以可貴是因為言論自由。

唐部長鳳：當然，而且如果各界沒有共識的話，不論制定怎麼樣的法都不可能實際推動的，所以我

覺得就是建立共識，剛才陳主委所說的。

游委員毓蘭：所以我也期待，我之所以沒有問陳耀祥主委的原因，是因為唐部長過去也是主管這方面共識的凝聚，你應該很瞭解，這個法千萬不要再推出來了。謝謝。

唐部長鳳：理解委員的意思。謝謝委員。

主席：請楊委員瓊瓔發言。

楊委員瓊瓔：（12 時 15 分）部長，你好。部長，本席直接切入問題，有關中介法，以客觀的立場來說，以你的立場來說，到目前為止你會不會鼓勵要去推動？請說明。

主席：請數位部唐部長說明。

唐部長鳳：委員好。以我的立場，剛剛我們已經說了，本部沒有任何監理的權限，通訊或傳播……

楊委員瓊瓔：你沒有嘛？

唐部長鳳：對。

楊委員瓊瓔：NCC 陳主委，同樣的議題，到目前為止，以客觀的立場來說，對於中介法，你會不會建議政府要趕快推？

主席：請通傳會陳主任委員說明。

陳主任委員耀祥：我剛才講過，沒有社會共識，我們不會再繼續推動。

楊委員瓊瓔：沒有社會共識不代表你們不會推，因為之前如果沒有社會的力量……

陳主任委員耀祥：沒有社會共識就不會推。

楊委員瓊瓔：可能你們就做下去了，會不會？

陳主任委員耀祥：報告委員，網路的問題真的很多……

楊委員瓊瓔：不要講其他的，請針對本席的問題回答。

陳主任委員耀祥：對，所以我說沒有社會共識我們不會繼續推中介法。

楊委員瓊瓔：你現在的回答是沒有社會共識就不會推，但是之前是你們要推，但社會不同意，所以你們暫緩，是嗎？

陳主任委員耀祥：報告委員，中介法一開始也只是在徵詢各界意見而已……

楊委員瓊瓔：請針對本席的提問來回答。

陳主任委員耀祥：所以我剛剛講……

楊委員瓊瓔：你們會徵詢就表示有意願要這麼做，可以這麼解讀嗎？

陳主任委員耀祥：我們就是問各界的意見嘛！

楊委員瓊瓔：可以這麼解讀嗎？

陳主任委員耀祥：可以啊，我們本來就是在徵詢各界的共識……

楊委員瓊瓔：也就是說，你們原先是希望要推，所以你們去詢問社會大眾的意見，是嗎？所以原意還是政府要推嘛，對不對？

陳主任委員耀祥：原來我們是要解決網路的問題，我們想知道這種方法可不可以，所以我們徵詢社會各界意見，各界意見……

楊委員瓊瓔：徵詢到目前為止，你認為可行不可行？

陳主任委員耀祥：目前來講，爭議很高，所以我們認為不會繼續推。

楊委員瓊瓔：爭議很高，所以原先的原始點是不對的嘛！

陳主任委員耀祥：不是原始點不對，而是說方法……

楊委員瓊瓔：在當時的情境來講，是不對的嘛！

陳主任委員耀祥：委員……

楊委員瓊瓔：這個方法，因為本來政府就是要解決民眾的困難……

陳主任委員耀祥：對，所以這個方法如果沒有……

楊委員瓊瓔：這個方法在當時及目前是沒有辦法推動了？

陳主任委員耀祥：對，如果方法……

楊委員瓊瓔：對？好，那你請回。

本席就是想詢問這個問題，因為民眾質疑會不會又重新推出來，不要讓人民恐慌，這是我們民主國家必須要做的。

現在回到今天的主軸—低軌衛星，我們都知道低軌衛星現在非常的火熱，俄烏大戰也發現它非常的重要。到目前為止，已經有三家的國際低軌衛星業者有興趣，據聞包括中華電信、臺灣大哥大等都積極希望合作，對於這樣的情況，部長應該要高興……

唐部長鳳：他們電信事業……

楊委員瓊瓔：因為如果發布下去但沒人要來，你就要煩惱了！至少還有這三家，除此之外還有沒有？

唐部長鳳：其實任何電信事業願意來……

楊委員瓊瓔：還有沒有有意願的？目前跟你們接觸的，除了這三家以外，還有沒有？

唐部長鳳：因為我們第一次收案到年底，所以我們年底才會公布這個訊息。

楊委員瓊瓔：好，目前有沒有三家？

唐部長鳳：這個要年底再說啦。

楊委員瓊瓔：這有什麼關係，這是要公布的啊，到年底來越多家越好啊，你怕什麼！

唐部長鳳：是，理解。

楊委員瓊瓔：這不是理解的問題，除非你們有特定要給誰！請問目前有沒有三家了？

唐部長鳳：我們沒有特定要給誰，以我們所知……

楊委員瓊瓔：目前有沒有三家？

唐部長鳳：以我們所知，大家都在準備，但是離正式遞件還有一點點時間。

楊委員瓊瓔：好，離正式遞件還有時間，請問目前跟你們接觸的有沒有三家？

唐部長鳳：來談的當然早就超過三家了。

楊委員瓊瓔：那你就直接跟我講，不要占用我的時間嘛！

唐部長鳳：但這個跟遞件不一樣嘛！跟申請不一樣嘛！

楊委員瓊瓔：對！當然就是政府一個政策出去，如果有業者願意來接觸，這是好的方向，你先不要緊張。

另外，本席要請問，有國際業者因為外資持股比重等規定而受阻，有考慮要調整或放寬相關條件的規定嗎？你們評估跟誰合作的關鍵是什麼？這個很重要，因為在完成之後總是必須要能夠執行之。如果有不正當牽制事業活動的不公平競爭，你們跟 NCC 要怎麼去應對？請說明。

唐部長鳳：是，謝謝委員給我這個機會，其實就算是透過衛星提供服務，它還是電信事業，電信事業是一個商業……

楊委員瓊瓊：當然，所以你們的把關很重要。

唐部長鳳：它有相關的規範，所以我們當然不會只因為它是衛星就認為不是電信事業，當然不可能這樣子講。

楊委員瓊瓊：這個不用解釋，大家都清楚，請針對本席的提問來回答。

唐部長鳳：對啊，委員的問題是說，如果我們受到這些壓力，會不會去改變法所明文要求，那當然不可能啊，要改變法律就要回立法院啊！

楊委員瓊瓊：好，所以對於外資的持股比例，你們不會再做放寬的標準？

唐部長鳳：這個本來電信管理法等等都已經有規定了。

楊委員瓊瓊：因為很多人質疑可能會放寬，現在部長在這邊說不可能。好，接下來就是說，如果有不公平競爭的時候，你們的應對機制準備好了嗎？我只問你準備好了嗎，要因應如何制定這些相關的機制，你準備好了嗎？

唐部長鳳：都有相關的機制在處理。

楊委員瓊瓊：有信心？好，這個非常好。

接下來本席要請問你有關人的問題，因為你們在 8 月 27 日正式掛牌了，你們的預算有二百多億，其中人事費就 8 億多，總共預算員額是 598 人，由各部會移撥、調撥的是 149 人，其他 449 人就是相關部門所屬業務要增加的員額，是嗎？是這樣子做嗎？目前的執行是不是依照剛剛本席所說的，是不是？

唐部長鳳：這邊提到的前瞻預算是 2 年期，這個簡報上面講的基本上沒有錯。

楊委員瓊瓊：本席請問你，目前的執行動作是如此嘛，對不對？

唐部長鳳：是，事實上是如此。

楊委員瓊瓊：你不要緊張嘛，你剛剛看到二百多億就緊張，趕快解釋 2 年期，你就依照既定時程去做嘛。

接下來本席要請問資安的問題，這個非常重要，對於資安人力短絀的問題，你們有沒有憂心？

唐部長鳳：確實。

楊委員瓊瓊：資安署開了 44 個約聘職缺，實際上目前只有 6 位，這個是因為你們不要用、不需要用，還是人力根本不足？

唐部長鳳：像之前在行政院，我在當政委的時候，我們也有一些同仁，像台積電或這些公司，因為現在資安人力非常短缺……

楊委員瓊瓊：請問部長，目前數位部已經成立了，雖然憂心資安人力的短絀問題，但你們要怎麼樣

來應對？

唐部長鳳：請讓我講完，所以民間現在是用二倍、三倍以上的薪水來吸引我們這邊的人員。

楊委員瓊瓊：什麼條件大家都知道，但是政府既然開出了 44 個約聘職缺，你所面臨到的條件不一，跟剛剛我跟經濟部長討論的一樣，人家用飛機一次載 300 人過去，2 至 5 歲的小孩子都給補助，一個月 700 元的教育津貼。現在你們明明承認資安人力短絀，那你要怎麼做？

唐部長鳳：對啊，就二個嘛，一個是我們要訓練本來不是資安專業的人員，可能是資訊專業的，像我本來是寫程式的，然後把他訓練成資安人員。

楊委員瓊瓊：原來不是資安人員要訓練成資安人員，緩不濟急！第二個呢？

唐部長鳳：第二個是我們接下來會成立資通安全研究院（資安院），希望能在行政院跟立法院的同意之下去調整他們的給與，就是讓它跟業界相比能夠稍微比較有競爭力……

楊委員瓊瓊：想要調整給與的部分，什麼時候會提出來？

唐部長鳳：我們應該是 1 月初就會成立了。

楊委員瓊瓊：1 月初會提出，條件要怎麼樣，是不是？

唐部長鳳：對。

楊委員瓊瓊：對於資安問題，本席之所以特別提出，就是因為這個非常重要，因為民眾有一點害怕，所以這個把關非常重要。

唐部長鳳：完全同意。

楊委員瓊瓊：你一定要加油！

最後一個議題，請主席再給我 1 分鐘就好，這個也跟主委有關係。在 5G 的部分，你們原先規劃的目標是 110 年的涵蓋率達到 50%，但以現在所有的鄉鎮來看，有時候還是會卡卡的、會 lag，是因為 4G 跳不上 5G，甚至還跑回到原來的 3G，所以很多人不敢換手機，這個很傷腦筋，但是手機又有限制，所以就跑不動、會 lag，所以現在的覆蓋率都低於 50%，尤其偏遠地區的基礎建設更糟糕。我要請二位注意，因為現在大家常旅遊，休閒很重要，反而偏遠地區是最需要運用 5G 的，舉例臺東，當時他們想讓大家在街上都可以使用 WiFi，外來人口不需要再去申請，直接就可以連上臺東縣政府所提供的 WiFi，這讓我們在全世界得到第一名的美譽，在這樣情況之下，對於偏遠地區的部分到底要怎麼布建？目前並沒有達到設定的目標，請問怎麼辦？請說明。

陳主任委員耀祥：報告委員，基本上目前 5G 鋪設涵蓋率應該有些都已經到 90% 了，當然是都會地區，偏遠地區還沒有到那種程度……

楊委員瓊瓊：政府官員回答事情要針對問題，政治是解決眾人的事，本席告訴你偏遠地區都低於 50%，你跟我說 90%，那我怎麼問你啊！

陳主任委員耀祥：沒有，偏遠地區的覆蓋率要達 50% 的部分，我們會督促電信業者再繼續提升嘛。

楊委員瓊瓊：你這樣說就對了，要找問題、找原因，電信業者為什麼沒有辦法，因為需要成本嘛，政府要怎麼做？你要學學唐鳳，剛剛提到人力找不到的問題，他就說要把給與提高啊！現在鄉

鎮的覆蓋率沒辦法達到目標要怎麼辦？你的行情在行政院、在總統的心中應該也是跟唐鳳一樣的位階嘛，有沒有？

陳主任委員耀祥：是，我們會……

楊委員瓊瓊：是喔，你自己回答的喔！

陳主任委員耀祥：我們會督促電信業者去處理。

楊委員瓊瓊：那你的答案怎麼差那麼多！

陳主任委員耀祥：沒有，不是，委員，基本上來講，建設不足，我們會督促電信業者去努力。

楊委員瓊瓊：但問題是你要看出來，電信業者為什麼沒辦法鋪設，你要協助人家去解決我們要的東西嘛，他們的成本這麼高……

陳主任委員耀祥：有，所以前瞻計畫當時編了很多都是為偏遠地區在執行。

楊委員瓊瓊：你講這個話，我覺得更糟糕了，編了錢還執行不了！

陳主任委員耀祥：有，有在執行。

楊委員瓊瓊：你趕快去找原因出來，好不好？

陳主任委員耀祥：有，我們會找原因出來。

楊委員瓊瓊：把它落實，好不好？

陳主任委員耀祥：好。

楊委員瓊瓊：因為大家現在看這個社會要反著看，越偏遠的地方所需要的越多，而不是不管它、不理它啊！

陳主任委員耀祥：就像委員剛才所提的，很多偏遠地區反而有很多需求，尤其是觀光需求非常重要。

楊委員瓊瓊：對嘛！大家加油！

陳主任委員耀祥：好。

楊委員瓊瓊：還好你回答你的位階跟唐鳳部長是一樣的，總之，你可以提供書面資料給本席，告訴我位階是不是一樣的。謝謝。

陳主任委員耀祥：謝謝委員。

主席：不過，基地台一事真的滿讓人頭痛的，陳主委，我知道你的手機還沒升為 5G，是吧？

陳主任委員耀祥：公用的是 5G。

主席：你私人用的還是 4G 吧？

陳主任委員耀祥：對啊！

主席：不行啊！你都收得到訊號，我們都收不到！總之，真的要叫他們速度快一點！

接下來登記發言的曾委員銘宗、廖委員婉汝、邱委員志偉、何委員欣純、蘇委員巧慧、孔委員文吉、陳委員明文、謝委員衣鳳、張委員其祿、廖委員國棟、王委員美惠均不在場。

今天登記質詢的委員均已發言完畢。作以下決定：一、報告及詢答完畢；二、委員蘇巧慧、傅崐萁、許淑華所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報；三、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請相關機關儘速以書面答復。

委員蘇巧慧書面質詢：

備詢：國科會（主委）

【太空中心轉型及組織架構】

1. 明年初太空中心將轉型為行政法人，想詢問國科會主委目前進度如何？是否能夠如期進行？

2. 據了解，國家太空中心將在台南成立「太空運輸系統處」。本席認為太空運輸系統處的成立也代表著國家對於研發入軌火箭關鍵技術的決心。同時台灣明年亦將啟動國家級「西拉雅火箭計畫」，該計畫內容不只包含火箭要在台灣發射，同時也包含火箭所有的元件、材料、製程都由台灣自己打造，且太空中心主任預計最快 2026 年就可看到西拉雅火箭升空。但若從南韓 6 月 21 日發射成功的第一枚運載火箭「世界」號來看，整個工程耗時十二年左右，總投資將近台幣四百五十億元。想請問主委，若預定 2026 年要發射該火箭，距離現在不到四年的時間，有可能達成嗎？目前是否已經有訂定期程以及預算來源？

3. 據報導資料表示，太空中心的組織架構會有所調整，重組後會設立 1 個太空事業處，約 1 年半後就會分拆獨立成為一家衛星系統製造公司。想請問國科會，太空事業處的成立目的為何？

4. 本席認為，無論是「西拉雅火箭計畫」中所有元件都由台灣自己打造的目標，或是太空事業處的成立，都代表著政府要能夠做到整合各界資源的角色。政府要能夠整合中小企業、善用非政府資源，讓太空產業的上中下游能夠成為完整的產業鏈，太空產業才有可能在台灣有繼續穩定發展。本席的選區內就有一些製造火箭零件的中小企業。想請問國科會，目前在整合台灣太空產業鏈的部分，有無任何計畫？需要與哪些部會合作？如何鼓勵中小企業進入此產業鏈？有無任何獎勵措施？

結論：政府應當成為整合各方資源之角色，且面對西拉雅火箭計畫或是其於大型計畫，應提出相關期程供各界檢視、監督。

【太空韌性】

1. 自 2018 年開始，美國、日本、韓國、歐洲等各國都在討論太空韌性（Space Resilience），美國的太空軍、日本內閣府宇宙政策委員會都已將提升太空韌性、確保太空資產安全作為太空政策最優先事項。本席認為在我國正全力發展太空能力、推進太空產業發展的同時，也應注意太空韌性之發展。特別台灣在國際情勢中具特殊地位，更需提高太空韌性，使太空資產因應自然災害或人為破壞時，其承受力及恢復力得以提升。想請問國科會，目前在提升太空韌性此一層面上，是否有任何具體計畫或方案？

2. 根據我國國家關鍵基礎設施安全防護指導綱要，其中定義關鍵基礎設施為「若因人為或自然破壞，將對政府與社會運作、人民生命財產造成重要影響，足以使經濟衰退、影響國家安全或利益之資產、系統、網路。」請問主委是否認同，太空資產或系統、網路符合此「關鍵基礎設施」之定義？

3. 然而現今政府所羅列之關鍵基礎設施領域分類項目中並未包含任一項太空資產或系統、網

路。國科會是否同意太空資產、系統、網路也應納入關鍵基礎設施？是否能與相關政府單位研議，將太空資產或系統、網路列關鍵基礎設施，藉此提升台灣太空相關產業及設備之太空韌性？

結論：本席認為太空韌性之提升為發展太空產業中不可或缺的部分，國科會應與相關單位研議，將太空資產或系統、網路納入國家之關鍵基礎設施，並推動防護之相關事項。

委員傅崐萁書面質詢：

邀請數位發展部部長、國家通訊傳播委員會主任委員、國家運輸安全調查委員會主任委員、交通部、經濟部、教育部、國家科學及技術委員會就「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」進行專題報告。審查 112 年度中央政府總預算案關於數位發展部、國家通訊傳播委員會及其所屬單位預算。

（主席煩請 NCC 主委陳耀祥、數發部長唐鳳）

一、媒體灌票行之有年，NCC 該如何對應？

九合一大選 26 日開票時，三立新聞台一度對調、錯植國民黨屏東縣長候選人蘇清泉與民進黨候選人周春米的票數，令蘇清泉質疑開票計票過程有問題。對此，中選會於 11/28 表示，「開票計票全程無異狀，且精準正確，媒體自行灌票疏失與中選會無涉」。

國家通訊傳播委員會 11/30 日表示，已經收到 17 件相關選舉申訴，跟開票有關的有 5 件，分別是三立 2 件、民視 2 件、年代 1 件，但都是針對台北市的開票。

每每選舉，各家媒體為爭取民眾觀看，常有灌票行為，甚至還出現過灌票票數過多，電視台自主「校正回歸」的情形，但 NCC 僅能依照衛廣法規定 22 條，請電視台力行自律規範機制去討論、去調查，做成會議記錄，並將結果送至 NCC 討論後續，但並未建立一套機制針對灌票行為進行約束。

距離總統、立委選舉僅剩 1 年 1 個月，為了防止媒體的灌票行為，NCC 應盡速研擬方案，有效防止媒體灌票行為，避免因灌票行為影響選舉公正。

二、低軌衛星發展迅速有望取代基地台建置

人造衛星種類

（資料來源：數位時代）

衛星種類	同步軌道衛星 (GEO)	中軌道衛星 (MEO)	低軌道衛星 (LEO)
距離地面	35,786 公里	2,000~35,786 公里	200~2,000 公里
繞行一周	24 小時	12 小時 (2 萬公里)	2 小時 (5 百公里)
移動速度	1.1 公里/小時	1.4 萬公里/小時	2.7 萬公里/小時
使用壽命	10-15 年	5-10 年	3-5 年
延遲時間	250 毫秒	100 毫秒	20 毫秒
覆蓋全球 衛星數目	3 顆	2 萬公里 30 顆	2 千公里 5 千顆 5 百公里 1 萬顆
相關應用	通訊	導航、軍事	觀測、通訊

低軌衛星瞄準的目標客群為何？

根據國際電信聯盟報告指出，全球都會網路連接使用量是鄉村地區的兩倍，但全球有 30 幾億人沒有光纖網路可以使用，顯示寬頻網路涵蓋率不足的問題，這些寬頻網路沒辦法普及的地方，就是低軌衛星瞄準的目標客群。

低軌衛星成本

火箭發射成本從 1970 年代每公斤約 30,000 美元，降至 2022 年的 1,500 美元，僅剩不到 1/20。隨著發射成本大降，加速了衛星的布建，過去 1 年才發射 1、2 顆衛星，但現在僅是 SpaceX 一家公司一次可以投放 60 顆衛星，1 年就可以發射上千顆低軌衛星。

全球四大衛星公司			
SpaceX (馬斯特)	英國 Oneweb	加拿大 Telesat	Kuiper Systems (亞馬遜子公司)

低軌衛星產值

低軌衛星在各方業者的推動下，已為行動通訊市場帶來全新的變革與商機。根據美國衛星產業協會統計，2020 年全球太空經濟規模達 3,713 億美元，預估到 2040 年全球太空經濟規模達 1 兆美元，衛星產業占比上看 88%、達 9,252 億美元。

工研院也看好這波商機，並估計低軌衛星產業是成長最快速的部門，預估在 2030 年全球將有 1.7 萬枚衛星發射部署，10 年內成長 450%，至少可以創造 4,000 億美元規模的產值。

日本低軌衛星的發展現況與台灣的挑戰

目前日本四大電信業者 Softbank、AU、Docomo，樂天電信已陸續與衛星業者合作，為 5G 網路現代化進行升級，例如 NTT、軟銀都選擇諾基亞合作來優化其網路，至於 KDDI 則是與 SpaceX 的星鏈合作，通過星鏈的衛星為日本偏遠島嶼和山區提供高速網路連接服務。

低軌衛星服務運用要在台灣實行，還有一段相當時日，除了台灣現行法規與頻譜尚未完整，低軌衛星的服務要快速落地使用，除了政府開放的速度、衛星業者在台布建的策略等，都是能否快速普及的關鍵。

政府應積極推動低軌道衛星

由於台灣為多山地地區，尤其在花東，更是有許多偏鄉，若希望提升網路覆蓋率，必須增設許多基地台，但基地台的設置，會讓當地民眾反對，為了解決偏鄉通訊問題，政府應盡速與國際接軌，發展低軌衛星通訊，取代現有的基地台，有效提升偏鄉通訊涵蓋率。

三、NCC 將業務移撥數位部，業務僅 2 項計畫，但文書作業外包費不減反增 51 萬餘元。

原 NCC 業務「數位經濟匯流政策法制革新」及「數位匯流物聯網資安防護」兩項業務，移置數位部負責，NCC 會 112 僅剩「一般行政」及「第一預備金」2 項計畫，合計 6 億 7,541 萬元。

NCC 預算書顯示，112 年度預算案一般事務費 1,976 萬 7 千元，較 111 年度增加 156 萬元，主要為文書作業增加 51 萬 8 千元，該項外包業務自 108 年費用及人數逐年遞增，人數由 108 的 6 人增至 112 的 9 人；由 108 年的 276.4 萬增至 466.1 萬。

由於 NCC 業務減少，但外包費用不減反增，NCC 是要利用外包酬庸嗎？

108 至 112 年度文書作業外包費及人數統計表

單位：新臺幣萬元

科目	108 年度 決算數	109 年度 決算數	110 年度 決算數	111 年度 預算數	112 年度 預算案數
文書作業外 包費	276.4 萬	297 萬	340.6 萬	414.3 萬	466.1 萬
人數	6	7	7	8	9

說明：110 年度勞健保費率調高，故外包費較增加。

資料來源：通傳會提供

四、5G 涵蓋率資料調查，NCC、數位部互踢皮球

NCC 移撥至數位部業務一覽表

部會	移撥業務相關工作項目或計畫
通傳會	<ol style="list-style-type: none"> 1. 衛星頻率釋出審查機制研析。 2. 辦理衛星固定通信頻率釋出審查。 3. 辦理電信事業合併案之審查。 4. 辦理頻率核配前之協調、會勘、量測、分析、判斷及解決方案等高度專業性相關干擾評估工作。 5. 頻率資源核配、管理等使用管理事項。 6. 協助辦理 5G 專網開放申請。 7. 掌握電信號碼資源使用現況。 8. 號碼資源核配、收回等使用管理事項。 9. 參與 ICANN GAC、APNIC 等國際會議，輔導監督我國網路位址及網域名稱註管機構。 10. 定期修正頻率規費收費標準並強化促進偏遠地區、指定區域涵蓋及參與垂直應用服務之無線電頻率使用費政策工具。 11. 促進偏遠地區、指定區域涵蓋及參與垂直應用服務之無線電頻率使用費政策辦理查驗及審查。 12. 依規費標準收取頻率及電信號碼使用費。

為加速加量建設 5G 行動寬頻網路及縮短偏鄉數位落差，前瞻第 4 期特別預算案編列「補助 5G 網路建設計畫」68.22 億元，繼續補助業者建設 5G 網路設施，預計將 5G 非偏鄉人口涵蓋率提升至 70%；另提出「強化偏鄉地區行動寬頻網路數位韌性與近用之基礎設施建置計畫」7.6 億元，持續補助電信業者加速於偏鄉人口聚落及交通要道等重要據點，建置行動寬頻高速基地臺，以保障偏遠地區及弱勢族群之通訊傳播權益，縮短數位落差。

為評估計畫補助機制等措施，對於政策目標達成之情形，仍應追蹤各市縣（含鎮、市及區）5G 基地臺電波人口涵蓋率提升成效，但 NCC 與數位部對於 5G 基地臺電波人口涵蓋率資料調查之權責歸屬，尚未達成一致意見。

111/9/2NCC 向數位部發文（發文字號通傳綜規字第 11140012350 號函），內容為：更新 5G 基

地臺電波人口涵蓋率案移請數位部辦理。

NCC 表示：因為許多政策工具（例如：前瞻預算補助、無限電波頻率使用費等……）移交數位部，所以應由數位部處理。

111/9/14 數位部回文（公文字號：數位韌性字第 1110000413 號），內容為：更新 5G 基地臺電波人口涵蓋率案，移請該會本權責辦理。

數位部表示：該業務他們只負責補助，關於業者建置基地台是否可用，還是由 NCC 主管，故數位部認為 5G 基地臺電波人口涵蓋率資料調查應屬 NCC 責任。

前瞻預算編列了 75.82 億的補助計畫，目的就是要提升 5G 網路的涵蓋率，尤其是偏鄉的涵蓋率，但在 5G 基地臺電波人口涵蓋率資料調查之權責歸屬上，兩個單位互踢皮球，這並非國家之幸事，兩單位應相互協調配合，釐清責任歸屬！

五、數位部租用辦公室花費近 7 千萬，沒有建樹就大肆浪費公帑。

一、新光大樓租金費用

項目	租金（萬）	期間	面積（坪）	年租金	每坪租金
新光大樓	6,988 萬	111.7.1 至 112.12.31	1653.21	4,658.7 萬	2,349 元

資料來源：數位部

二、新光大樓及延平大樓裝修費用

項目	面積（坪）	裝修費用	裝修面積（坪）	每坪裝修費用
新光大樓	1653.21	3,244 萬	1653.21	19,622 元
延平大樓	1956.41	2,028 萬	1162.27	17,449 元

資料來源：數位部

三、數位部員額人數

項目	111 年底辦公人數	112 年底辦公人數
新光大樓	-	-
延平大樓	-	-
合計	304	598

資料來源：數位部

根據上次唐鳳的回復，將移撥華光土地來供數位部進行興建辦公大樓，而這塊用地為杭州南路與愛國東路路口，目前為南門中繼市場的那塊地，根據台北市新工處資料顯示，南門市場改建案將於明年 2 月 14 日竣工，中繼市場何時搬遷目前仍是未知數，未來的規劃要多久，沒有任何人知道，在不知道要等多久的情況下，數位部還要花費高額租金，堅持租用新光大樓？不找其他閒置辦公空間？

★南門中繼市場用地資訊

臺北市大安區金華三小段

561-2	561-3	561-5	561-6	561-8
561	562	562-2	562-3	562-1
563	563-2	563-1	564	564-1
565	565-1	565-2	共 18 筆地號	

「華光特區特二基地」範圍內，面積約 8687 平方公尺（不包含歷史建築「原臺北刑務所宿舍」用地）。基地北側為特定專用區(一)，東側為中華電信國際分公司，西側鄰近國立中正紀念堂，西南側臨歷史建築「原臺北刑務所宿舍」，基地內有受保護樹木 8 棵及臺北城牆石下水道遺跡。

四、辦公設施比較資料

項目	地址	面積（平方公尺）	人數
國產署 第一辦公室	台北市大安區光復南路 116 巷 18 號	1689.4 平方公尺	187 人
國產署 第二辦公室		1747.3 平方公尺	
愛國西路 舊財政大樓	台北市中山區愛國西路 2 號	7082 平方公尺	301 人
備註：外交部人員 114+國產署預計遷入人員 187=301 人			
空軍總部	台北市大安區 仁愛路三段 55 號	9655.5 平方公尺 33494. 平方公尺	閒置
空閒設施	新北市新店區 櫻花街 190 號	1661.9 平方公尺	閒置

從以上資料來看！數位部可使用愛國西路舊財政大樓，實在不用再另租新光大樓了，舊財政大樓日後會進駐國產署人員，相信也夠數位部使用了。

交通部前部長葉匡時說，數發部應突破過去選址思考模式，如將官署設在偏鄉，才能作為數位轉型的表率，建議數位部亦可以把辦公處放到新北市新店區屈尺。

委員許淑華書面質詢：

立法院第 10 屆第 6 會期交通委員會第 10 次全體委員會議

許淑華委員辦公室就「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」等書面質詢

政府的觀光資源投入和政策方向都影響整體觀光產業，媒體點出「台灣觀光需要的不只是重開機」之問題，如何找出並強化台灣的觀光價值，已成為後疫情時代發展觀光產業之核心，我國坐擁自然景觀及人文優勢，以自然資源價值來說，台灣存在多樣自然生態環境，以及具有多元豐富地理景觀資產，但相對環境生態教育不足，國人欠缺環境保護意識，商業發展和環境保護彼此競爭，地理遊覽也面臨到基礎設施破舊或相對不足的問題，對於國人吸引力都嫌不足更何況是外國旅客，因此，交通部要如何強化台灣的觀光價值，打造各縣市觀光遊憩之特色。

另外，台灣夜市是吸引外國人的特色之一，從北到南夜市重複性偏高，城市之間主題性也不

足，老街發展也面臨同樣困境，很難吸引遊客二次造訪台灣各地意願。加上台灣許多特色產品可能受限於文化圈，無法帶動華人以外的旅客大量消費，導致外國旅客來台花費並不高，以日本為例，日本會藥妝、家電、服飾、流行產業等消費種類多元。回顧過去可以發現，政府為能達到國際觀光客源倍增，促進觀光產業發展，已經針對觀光產業包括：因應大陸暫緩陸客團體來台、配合南向爭取東協旅客來台、鼓勵歐美日韓旅客來台等進行多次輔導、補貼、救助，雖然來台旅遊人數逐年成長，但帶來的觀光收益卻無法突破 103 年的 1 百 46 億多美元的觀光外匯收入，有人氣沒買氣是許多觀光產業心中的痛，交通部應與各縣市研討特色景點永續發展之政策，避免「硬體救觀光」的線性思維，補助地方軟體發展，開創多元觀光特點。

國內觀光問題已是政府沉痾宿疾，藉後疫情時代為改變的契機，但也可能會變本加厲，國人在沒有選擇下只能選擇在國內旅行，這重新認識台灣的好機會，但也可能是最後的機會，若旅遊觀感不好、品質良莠不齊，從目前疫情回穩之爆炸性出國人潮來看，國內觀光人潮恐很難再有突破性，而外國旅客也可能在首次造訪台灣後便失去興趣，屆時國內旅遊便會回到之前蕭條的困境，政府要花更多宣傳經費重塑形象。

我們始終希望國內旅遊大幅成長，但過去一段時間我們的旅遊環境沒有做好準備迎接大量遊客的到來，例如小琉球、綠島等旅遊觀光人數增長過快，城市現有的基礎建設和旅遊設施將會受到很大的衝擊，譬如國內興起潛水熱潮，小琉球遊客暴增，假日 1 天登島萬人，往返東港碼頭的交通船幾乎班班客滿，碼頭等候交通船的队伍沒有斷過，或許對當地經濟成長有一定的幫助，但已經遠遠超過觀光承載量，對永續發展造成一定傷害，遊客騷擾海龜及海洋生態新聞成出不窮，根據屏東海洋漁業所委外作的生態調查，杉福及漁埕尾潮間帶生物種類與數量已較 5 年前減少一半以上，生物多樣性及個體數減少，將影響生態系統平衡，而騎機車不戴安全帽、違規停車等交通亂象，也嚴重影響居民生活品質及安全，因此，應制定這些區域達到觀光永續目標，莫忽視了藏在背後的困境。

主席：另外，針對討論事項第一案至第四案，作以下決議：報告及詢答完畢，另擇期進行處理委員提案，委員提案於 12 月 9 日（禮拜五）下午 5 時截止收件。

接下來處理討論事項第五案通傳會主管預算凍結報告案計 2 案。

111 年度中央政府總預算關於國家通訊傳播委員會主管預算凍結報告案計 2 案：（一）第 2 目「數位匯流物聯網資安防護」預算凍結五分之一；（二）第 1 目「數位經濟匯流政策法制革新」預算凍結五分之一。

現在休息 3 分鐘。

休息（12 時 29 分）

繼續開會（12 時 32 分）

主席：現在繼續開會。

繼續處理通傳會主管預算凍結報告案計 2 案，這個剛剛已經宣讀過了。

對於以上 2 案，各位委員有沒有意見？

李委員昆澤：沒有意見，解凍。

主席：沒有意見的話，我們就作以下決議：均同意動支，提報院會。

今天會議到此。散會。

散會（12 時 32 分）

本期委員發言紀錄索引

立法院第10屆第6會期交通委員會第10次全體委員會議紀錄	
繼續審查112年度中央政府總預算案關於交通部單位預算 (頁次：1 - 224)	
發 言 者	魯明哲（主席）、李昆澤、林俊憲、劉世芳、陳椒華、趙正宇、陳素月、洪孟楷、許智傑、蔡易餘、陳雪生

立法院第10屆第6會期交通委員會第10次全體委員會議紀錄

一、邀請交通部部長就「交通部所屬事業機構、轉投資單位之營運績效、升級轉型及多元創新服務」進行專題報告，並備質詢；二、審查112年度中央政府總預算案關於交通部觀光局及所屬單位預算；三、審查112年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管中華郵政股份有限公司營業預算
(頁次：225 - 292)

發 言 者	魯明哲（主席）、洪孟楷、陳椒華、許智傑、李昆澤、趙正宇、劉世芳、林俊憲、傅崐萁、劉權豪、陳素月、林德福、游毓蘭、李貴敏、邱顯智、陳明文、張其祿、蔡易餘、許淑華、楊瓊瓔、呂玉玲
-------	---

立法院第10屆第6會期交通委員會第10次全體委員會議紀錄

一、邀請數位發展部部長、國家通訊傳播委員會主任委員、國家運輸安全調查委員會主任委員、交通部、經濟部、教育部、國家科學及技術委員會就「我國太空科技產業與低軌衛星發展現況、監理機制、未來願景及運用、事故調查及處理等相關規劃」進行專題報告，並備質詢；二、邀請國家通訊傳播委員會主任委員、中央選舉委員會主任委員就「新聞媒體報導選舉票數應遵循之專業性、公正性暨認定有無違規之權責釐清」進行專題報告，並備質詢；三、審查112年度中央政府總預算案關於數位發展部單位預算；四、審查112年度中央政府總預算案關於國家通訊傳播委員會單位預算；五、審查112年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於國家通訊傳播委員會主管通訊傳播監督管理基金預算；六、審查112年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於國家通訊傳播委員會主管有線廣播電視事業發展基金預算；七、審查、處理111年度中央政府總預算關於國家通訊傳播委員會主管預算凍結書面報告案計7案

(頁次：293 - 362)

發 言 者	魯明哲（主席）、洪孟楷、劉權豪、趙正宇、劉世芳、陳椒華、李昆澤、林俊憲、陳素月、鍾佳濱、蔡易餘、李貴敏、許智傑、游毓蘭、楊瓊瓔、蘇巧慧、傅崐萁、許淑華
-------	---

本期冊別	第二冊（全二冊）
本期期數	5084
出版日期	中華民國 111 年 12 月 27 日（星期二）
發行	立法院公報處
地址	臺北市中山南路一號
電話	(02)23585127 (02)23585858 轉 1367、1389
網址	http://lci.ly.gov.tw