

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	一、通案決議部分	
(一)	<p>112 年度總預算案針對各機關所屬通案刪減用途別項目決議如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 減列大陸地區旅費 50%。 2. 減列國外旅費及出國教育訓練費（不含現行法律明文規定支出）5%。 3. 減列委辦費（不含現行法律明文規定支出）5%。 4. 減列房屋建築養護費、車輛及辦公器具養護費、設施及機械設備養護費 5%。 5. 減列軍事裝備及設施 3%。 6. 減列一般事務費（不含現行法律明文規定支出）5%。 7. 減列媒體政策及業務宣導費（不含農委會防檢局、衛福部疾管署及 1,000 萬元以下機關）20%。 8. 減列設備及投資（不含現行法律明文規定支出、資產作價投資及增資台電公司）6%。 9. 減列對國內團體之捐助及政府機關間之補助（不含現行法律明文規定支出）5%。 10. 減列對地方政府之補助（不含現行法律明文規定支出及一般性補助款）4%。 11. 前述一至六項允許在業務費科目範圍內調整。 12. 前述九至十項允許在獎補助費科目範圍內調整。 13. 若有特殊困難無法依上開原則調整者，可提出其他可刪減項目，經主計總處審核同意後予以代替補足。 14. 如總刪減數未達 300 億元（扣除增資台電公司及撥補勞保基金後，約 1.2%），另予補足。 <p>112 年度中央政府總預算案針對各機關及所屬統刪項目如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 大陸地區旅費：統刪 50%，其中國家 	依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>發展委員會、大陸委員會、警政署及所屬、役政署、移民署、財政部、賦稅署、關務署及所屬、教育部、國民及學前教育署、體育署、國家圖書館、國家教育研究院、法務部、司法官學院、廉政署、矯正署及所屬、調查局、標準檢驗局及所屬、交通部、中央氣象局、觀光局及所屬、鐵道局及所屬、原子能委員會、林業試驗所、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、環境保護署、金融監督管理委員會、保險局、海洋委員會、海巡署及所屬改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>2. 國外旅費及出國教育訓練費：除現行法律明文規定支出不刪外，其餘統刪5%，其中總統府、國家安全會議、行政院、主計總處、公務人力發展學院、國家發展委員會、檔案管理局、原住民族委員會、原住民族文化發展中心、客家委員會及所屬、大陸委員會、立法院、考試院、考選部、銓敘部、國家文官學院及所屬、公務人員退休撫卹基金監理委員會、公務人員退休撫卹基金管理委員會、監察院、審計部、內政部、營建署及所屬、警政署及所屬、中央警察大學、消防署及所屬、役政署、移民署、建築研究所、空中勤務總隊、外交部、領事事務局、國防部、國防部所屬、財政部、國庫署、賦稅署、臺北國稅局、高雄國稅局、北區國稅局及所屬、南區國稅局及所屬、關務署及所屬、財政資訊中心、教育部、國民及學前教育署、體育署、青年發展署、國家圖書館、國立公共資訊圖書館、國家教育研究院、法務部、司法官學院、法醫研究所、廉政署、矯正署及所屬、臺灣高等檢察署、調查局、工業局、標準檢</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>驗局及所屬、智慧財產局、中小企業處、能源局、交通部、民用航空局、中央氣象局、觀光局及所屬、運輸研究所、公路總局及所屬、鐵道局及所屬、僑務委員會、原子能委員會、輻射偵測中心、放射性物料管理局、核能研究所、林務局、水土保持局、農業試驗所、林業試驗所、水產試驗所、畜產試驗所、家畜衛生試驗所、農業藥物毒物試驗所、特有生物研究保育中心、種苗改良繁殖場、臺南區農業改良場、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、農糧署及所屬、農田水利署、環境保護署、毒物及化學物質局、環境檢驗所、數位發展部、數位產業署、國家科學及技術委員會、新竹科學園區管理局、中部科學園區管理局、南部科學園區管理局、金融監督管理委員會、保險局、海洋委員會、海巡署及所屬、海洋保育署、國家海洋研究院改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>3. 委辦費：除現行法律明文規定支出不刪外，其餘統刪 5%，其中總統府、國家安全會議、主計總處、檔案管理局、原住民族文化發展中心、大陸委員會、立法院、考試院、銓敘部、審計部、營建署及所屬、警政署及所屬、役政署、移民署、建築研究所、外交及國際事務學院、國防部所屬、財政部、國庫署、國家教育研究院、交通部、中央氣象局、公路總局及所屬、僑務委員會、核能研究所、農業委員會、林務局、畜產試驗所、家畜衛生試驗所、農業藥物毒物試驗所、特有生物研究保育中心、種苗改良繁殖場、臺南區農業改良場、花蓮區農業改良場、動植物防疫檢疫局及所屬、新竹科學園區管理局、中部科學園區</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>管理局、海洋委員會、海巡署及所屬、海洋保育署、國家海洋研究院改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>4. 房屋建築養護費、車輛及辦公器具養護費、設施及機械設備養護費：統刪5%，其中主計總處、公務人力發展學院、檔案管理局、大陸委員會、考選部、銓敘部、監察院、審計部、審計部臺北市審計處、審計部新北市審計處、審計部桃園市審計處、審計部臺中市審計處、審計部臺南市審計處、審計部高雄市審計處、內政部、營建署及所屬、警政署及所屬、中央警察大學、消防署及所屬、移民署、建築研究所、外交及國際事務學院、國防部、國防部所屬、財政部、國庫署、賦稅署、臺北國稅局、高雄國稅局、北區國稅局及所屬、中區國稅局及所屬、南區國稅局及所屬、關務署及所屬、國有財產署及所屬、財政資訊中心、教育部、國民及學前教育署、體育署、國家圖書館、國立公共資訊圖書館、國立教育廣播電臺、國家教育研究院、法務部、司法官學院、法醫研究所、廉政署、矯正署及所屬、行政執行署及所屬、最高檢察署、臺灣高等檢察署、臺灣高等檢察署臺中檢察分署、臺灣高等檢察署臺南檢察分署、臺灣高等檢察署高雄檢察分署、臺灣高等檢察署花蓮檢察分署、臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署、臺灣臺北地方檢察署、臺灣士林地方檢察署、臺灣新北地方檢察署、臺灣桃園地方檢察署、臺灣新竹地方檢察署、臺灣苗栗地方檢察署、臺灣臺中地方檢察署、臺灣南投地方檢察署、臺灣彰化地方檢察署、臺灣雲林地方檢察署、臺灣嘉義地方檢察署、臺灣臺南地方檢察署、臺灣橋頭地方檢察署、</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>臺灣高雄地方檢察署、臺灣屏東地方檢察署、臺灣臺東地方檢察署、臺灣花蓮地方檢察署、臺灣宜蘭地方檢察署、臺灣基隆地方檢察署、臺灣澎湖地方檢察署、福建高等檢察署金門檢察分署、福建金門地方檢察署、福建連江地方檢察署、調查局、經濟部、標準檢驗局及所屬、中小企業處、加工出口區管理處及所屬、交通部、民用航空局、中央氣象局、觀光局及所屬、運輸研究所、公路總局及所屬、鐵道局及所屬、僑務委員會、原子能委員會、輻射偵測中心、放射性物料管理局、農業委員會、水土保持局、畜產試驗所、家畜衛生試驗所、特有生物研究保育中心、臺中區農業改良場、臺南區農業改良場、花蓮區農業改良場、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、農業金融局、農糧署及所屬、農田水利署、環境保護署、毒物及化學物質局、新竹科學園區管理局、海洋委員會、海巡署及所屬、海洋保育署、國家海洋研究院改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>5. 軍事裝備及設施：統刪 3%。</p> <p>6. 一般事務費：除現行法律明文規定支出不刪外，其餘統刪 5%，其中總統府、主計總處、國家發展委員會、大陸委員會、立法院、司法院、最高法院、最高行政法院、臺北高等行政法院、臺中高等行政法院、高雄高等行政法院、懲戒法院、法官學院、智慧財產及商業法院、臺灣高等法院、臺灣高等法院臺中分院、臺灣高等法院臺南分院、臺灣高等法院高雄分院、臺灣高等法院花蓮分院、臺灣臺北地方法院、臺灣士林地方法院、臺灣新北地方法院、臺灣桃園地方法院、臺灣新竹地方法院、臺灣苗栗地方法院、臺</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>灣臺中地方法院、臺灣南投地方法院、臺灣彰化地方法院、臺灣雲林地方法院、臺灣嘉義地方法院、臺灣臺南地方法院、臺灣橋頭地方法院、臺灣高雄地方法院、臺灣屏東地方法院、臺灣臺東地方法院、臺灣花蓮地方法院、臺灣宜蘭地方法院、臺灣基隆地方法院、臺灣澎湖地方法院、臺灣高雄少年及家事法院、福建高等法院金門分院、福建金門地方法院、福建連江地方法院、考試院、考選部、監察院、審計部、審計部臺北市審計處、審計部新北市審計處、審計部桃園市審計處、審計部臺中市審計處、審計部臺南市審計處、審計部高雄市審計處、營建署及所屬、警政署及所屬、中央警察大學、消防署及所屬、移民署、建築研究所、空中勤務總隊、外交部、國防部、國防部所屬、財政部、國庫署、臺北國稅局、高雄國稅局、北區國稅局及所屬、中區國稅局及所屬、南區國稅局及所屬、關務署及所屬、國有財產署及所屬、財政資訊中心、國民及學前教育署、國家圖書館、國立公共資訊圖書館、國立教育廣播電臺，國家教育研究院、法務部、司法官學院、法醫研究所、廉政署、矯正署及所屬、行政執行署及所屬、最高檢察署、臺灣高等檢察署、臺灣高等檢察署臺中檢察分署、臺灣高等檢察署臺南檢察分署、臺灣高等檢察署高雄檢察分署、臺灣高等檢察署花蓮檢察分署、臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署、臺灣臺北地方檢察署、臺灣士林地方檢察署、臺灣新北地方檢察署、臺灣桃園地方檢察署、臺灣新竹地方檢察署、臺灣苗栗地方檢察署、臺灣臺中地方檢察署、臺灣南投地方檢察署、臺灣彰化地方檢察</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>署、臺灣雲林地方檢察署、臺灣嘉義地方檢察署、臺灣臺南地方檢察署、臺灣橋頭地方檢察署、臺灣高雄地方檢察署、臺灣屏東地方檢察署、臺灣臺東地方檢察署、臺灣花蓮地方檢察署、臺灣宜蘭地方檢察署、臺灣基隆地方檢察署、臺灣澎湖地方檢察署、福建高等檢察署金門檢察分署、福建金門地方檢察署、福建連江地方檢察署、調查局、經濟部、標準檢驗局及所屬、智慧財產局、中小企業處、加工出口區管理處及所屬、能源局、交通部、民用航空局、中央氣象局、觀光局及所屬、公路總局及所屬、鐵道局及所屬、原子能委員會、輻射偵測中心、放射性物料管理局、農業委員會、水土保持局、家畜衛生試驗所、臺南區農業改良場、花蓮區農業改良場、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、農業金融局、農糧署及所屬、中央健康保險署、毒物及化學物質局、新竹科學園區管理局、金融監督管理委員會、保險局、海洋委員會、海巡署及所屬、海洋保育署、國家海洋研究院改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>7. 媒體政策及業務宣導費：除農業委員會動植物防疫檢疫局及所屬、衛生福利部疾病管制署及 1,000 萬元以下機關不刪外，其餘統刪 20%。</p> <p>8. 設備及投資：除現行法律明文規定支出、資產作價投資及增資台灣電力股份有限公司不刪外，其餘統刪 6%，其中大陸委員會、立法院、司法院、最高法院、最高行政法院、臺北高等行政法院、臺中高等行政法院、高雄高等行政法院、懲戒法院、法官學院、智慧財產及商業法院、臺灣高等法院臺中分院、臺灣高等法院高雄分院、</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>臺灣高等法院花蓮分院、臺灣臺北地方法院、臺灣士林地方法院、臺灣新北地方法院、臺灣桃園地方法院、臺灣新竹地方法院、臺灣苗栗地方法院、臺灣臺中地方法院、臺灣南投地方法院、臺灣彰化地方法院、臺灣雲林地方法院、臺灣嘉義地方法院、臺灣臺南地方法院、臺灣橋頭地方法院、臺灣高雄地方法院、臺灣屏東地方法院、臺灣臺東地方法院、臺灣花蓮地方法院、臺灣宜蘭地方法院、臺灣基隆地方法院、臺灣澎湖地方法院、臺灣高雄少年及家事法院、福建高等法院金門分院、福建金門地方法院、福建連江地方法院、監察院、審計部臺北市審計處、審計部新北市審計處、審計部桃園市審計處、審計部臺中市審計處、審計部臺南市審計處、審計部高雄市審計處、警政署及所屬、建築研究所、外交及國際事務學院、國防部、國防部所屬、財政部、國庫署、賦稅署、臺北國稅局、中區國稅局及所屬、關務署及所屬、財政資訊中心、國家圖書館、國立公共資訊圖書館、國立教育廣播電臺、國家教育研究院、法務部、司法官學院、法醫研究所、廉政署、行政執行署及所屬、最高檢察署、臺灣高等檢察署、臺灣高等檢察署臺中檢察分署、臺灣高等檢察署臺南檢察分署、臺灣高等檢察署高雄檢察分署、臺灣高等檢察署花蓮檢察分署、臺灣高等檢察署智慧財產檢察分署、臺灣臺北地方檢察署、臺灣士林地方檢察署、臺灣新北地方檢察署、臺灣桃園地方檢察署、臺灣新竹地方檢察署、臺灣苗栗地方檢察署、臺灣臺中地方檢察署、臺灣南投地方檢察署、臺灣雲林地方檢察署、臺灣嘉義地方檢察署、臺灣臺南</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>地方檢察署、臺灣橋頭地方檢察署、臺灣高雄地方檢察署、臺灣屏東地方檢察署、臺灣臺東地方檢察署、臺灣花蓮地方檢察署、臺灣宜蘭地方檢察署、臺灣基隆地方檢察署、臺灣澎湖地方檢察署、福建高等檢察署金門檢察分署、福建金門地方檢察署、福建連江地方檢察署、經濟部、工業局、標準檢驗局及所屬、中小企業處、加工出口區管理處及所屬、交通部、公路總局及所屬、勞動部、保險局、海洋保育署改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>9. 對國內團體之捐助及政府機關間之補助：除現行法律明文規定支出不刪外，其餘統刪 5%，其中內政部、營建署及所屬、警政署及所屬、消防署及所屬、建築研究所、財政部、國民及學前教育署、法務部、臺灣臺北地方檢察署、臺灣士林地方檢察署、臺灣新北地方檢察署、臺灣桃園地方檢察署、臺灣新竹地方檢察署、臺灣苗栗地方檢察署、臺灣臺中地方檢察署、臺灣南投地方檢察署、臺灣彰化地方檢察署、臺灣雲林地方檢察署、臺灣嘉義地方檢察署、臺灣臺南地方檢察署、臺灣橋頭地方檢察署、臺灣高雄地方檢察署、臺灣屏東地方檢察署、臺灣臺東地方檢察署、臺灣花蓮地方檢察署、臺灣宜蘭地方檢察署、臺灣基隆地方檢察署、臺灣澎湖地方檢察署、福建金門地方檢察署、福建連江地方檢察署、加工出口區管理處及所屬、交通部、觀光局及所屬、公路總局及所屬、僑務委員會、農業委員會、水土保持局、漁業署及所屬、環境保護署、文化部、中部科學園區管理局、海洋委員會、海洋保育署改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>10. 對地方政府之補助：除現行法律明文規定支出及一般性補助款不刪外，其餘統刪 4%，其中警政署及所屬、役政署、移民署、財政部、國民及學前教育署、動植物防疫檢疫局及所屬、中央健康保險署、海洋委員會、海洋保育署改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>11. 財政部國庫署「國債付息」減列 1,200 萬元，科目自行調整。</p>	
(三)	<p>預算法第 62 條之 1 自 100 年 1 月 26 日公布施行後，歷經數次修正，然近來因政府施政過度依賴網路宣傳，甚至成為攻擊在野黨的政治工具。最近一次於 110 年修正，特地將中央政府各機關辦理四大媒體政策及業務宣導之預算，要求須明確標示並揭示相關內容。行政院主計總處雖要求各機關於單位預算書中應妥適表達經費編列情形以及於「媒體政策及業務宣導經費彙計表」列明辦理金額及預計執行內容。然實際情形僅能從預算書粗略了解預計執行內容，經費彙計表也只是重複內容，至於各項辦理方式分別預計是多少預算經費，無從得知。爰此，為有利立法院能更清楚各行政部門媒體政策及業務宣導預算經費內容，要求自 113 年度預算書起，「媒體政策及業務宣導經費彙計表」中，應詳細敘述辦理方式及所需預算經費。</p>	依決議辦理。
(十二)	<p>近年來中央政府各機關或基金基於引進新技術、政策推動或扶持產業發展目的等原因，持續轉投資各領域事業，或將原有國營事業經過幾次釋股，使公股股權比率降至 50% 以下而轉為民營企業；然因監督密度不若國營事業，亦衍生相關監理問題。查國營事業管理法第 3 條第 3 項規定：「政府資本未超過 50%，但由政府指派公股代表擔任董事長或總經理者，立法院得要求該公司董事長</p>	依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>或總經理至立法院報告股東大會通過之預算及營運狀況，並備詢。」是以，政府對於公私合營事業可透過指派公股代表擔任董事長或總經理等方式，參與公司相關營運與監督管理。惟部分公私合營事業之公股比率已為最大股東，相關主管機關未充分利用股權優勢，積極派任公司董事長或總經理。據 109 年之統計顯示，公股比率逾四成之加工出口區作業分基金轉投資之台灣絲織開發股份有限公司（公股 45.24%）與台灣糖業股份有限公司轉投資之越台糖業有限責任公司（公股 40.0%）；另行政院國家發展基金與台灣糖業股份有限公司共同轉投資之台灣花卉生物技術股份有限公司（公股 24.31%，若加計耀華玻璃股份有限公司管理委員會投資之泛公股比率 34.16%），及國軍退除役官兵輔導委員會主管轉投資之欣彰天然氣股份有限公司（公股 34.08%）與大台南區天然氣股份有限公司（公股 28.80%）等事業，公股均為最大股東，卻未派任公司董事長或總經理，形成政府高額投資卻未實際參與公司經營之妥適性爭議；且非官股派任之董事長或總經理，則無法依據前揭國營事業管理法規定，要求渠等至國會報告事業營運狀況或重大決策，恐形成政府鉅額投資卻乏相對應有之管理責任與監督機制。查立法院於年度總預算案及單位預算審議過程中，各部會亦常須配合國會問政需要而提供主管投資事業之書面報告等資料；另倘外界欲瞭解政府投資民營事業概況，亦須透過各機關官網逐一檢視，內容不僅分散龐雜，且公開資訊內容不一，與所稱可達外界考核與監督成效尚有落差，目前中央政府機關投資公私合營事業之資訊揭露方式容有再審酌空間。爰要求行政院研擬訂定各部</p>	

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	會官網應公開轉投資事業資訊之一致標準，及建置整合資料庫之規劃，以相同密度監督管理，俾減少資訊不對稱情形。	
(十三)	為避免政府於選舉前以大筆國家資源遂行各項人事酬庸甚至移轉國家財產之虞，爰要求行政院通令各機關及其所屬與所主管的附屬單位營業及非營業基金、財團法人、行政法人、暨泛公股持股逾 20%之轉投資事業及其再轉投資事業，於 3 個月內就投資效益評估等向立法院相關委員會提出書面報告。	依決議辦理。
(二十三)	憲法賦予立法院有議決法律案、預算案、戒嚴案、大赦案、宣戰案、媾和案、條約案及國家其他重要事項之權。立法院各黨團與行政部門代表經過充分溝通後，對於 112 年度各機關所編列之預算案達成共識，並完成三讀程序後隨即送請總統公布。然 111 年度中央政府總預算卻發生衛生福利部要求審計部，將立法院審議通過之審計部預算決議案要求列為密件。此舉已嚴重破壞權力分立及片面更改立法院合議通過之決議。爰要求各行政機關對立法院所通過之非列為機密預算決議，其需函送之相關文件，若認為有改列為密件之必要，應依國家機密保護法及文書處理手冊等相關法規辦理。	依決議辦理。
(二十四)	查行政院與各部會之單位預算案附屬表中列有「立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表」，說明各單位辦理立法院作成之相關決議、附帶決議及注意辦理事項之結果。惟各單位對於預算凍結解凍案報告之表述方式不一。以 111 年度經濟部單位預算為例，僅說明「本案業經立法院○年○月○日台立院議字第○○○號函復准予動支在案」，未提供該報告送立法院之相關資訊，使外	依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	界難以更一步查找與瞭解其報告內容、後續辦理結果及審議之過程。為便利立法院工作同仁及民眾查詢相關報告內容，爰要求行政院與各部會於 112 年起向立法院所提出之預算案，應於前述決議辦理情形報告表中明載以下事項：1. 函請立法院安排報告議程之公文發文日期與發文字號。2. 經立法院相關委員會審查通過，決議准予動支之日期。3. 經立法院函復在案之公文發文日期與發文字號。	
(二十五)	綜觀各行政機關預算書所附「立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表」，針對立法委員或黨團所提預算提案，行政機關（構）擬具書面報告說明時，常僅於辦理情形載明「本案相關書面報告，業於○年○月○日以（發文字號）函送立法院在案」。再從立法院議案系統查詢，相關書面報告之受文者，往往僅有立法院及業務單位，而未包括原提案之立法委員或黨團辦公室，使相關內容不易查找或追蹤。立法院議事處雖負責彙整各行政機關函復之書面報告，並上傳至議案系統，惟承辦人力顯無法即時處理為數眾多之書面報告。爰要求各行政機關自 112 年度起，針對審議通過之預算提案、主決議或附帶決議等議案所擬具之書面報告，均應一併函復原提案立法委員或黨團辦公室，不得僅送達立法院議事處及其他業務單位，以落實預算監督機制。	依決議辦理。
	二、各組審查決議部分 財政委員會審議結果 歲出部分第 2 款第 2 項行政院主計總處	
(十四)	行政院主計總處曾於 93 年 5 月 31 日函釋文康活動費之編列不包含約聘僱人員以外之臨時人員，然現今許多臨時人	依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	員為契約年聘，後於 110 年 12 月 18 日行政院主計總處回應媒體表示，自 111 年起各機關文康活動預算得以編列臨時人員。然審查預算時，各機關臨時人員文康活動經費預算編列情形不同，部分機關編列但也有機關未編列，恐產生同工不同權益之事。建請行政院主計總處周知各機關文康活動預算得以編列臨時人員。	
(四十五)	112 年度行政院主計總處預算案「中央總預算核編及執行」項下「中央總預算核編及執行」編列 357 萬 8 千元。查主計法規要求各機關之單位預算書、法定預算，均應附錄「立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表」，其用意在於充分揭露遵循立法院決議情形，以利立法院以及一般公眾之監督。次查，行政院主計總處自身之上開報告表，在決議為提出報告、書面報告之情形時，除報告之公文字號外，均為摘述公文之內容供參閱，然而其他機關卻只簡略記載公文函號。此種情形，有規避外界監督預算執行情形之嫌，不應再延續。爰要求動支本項經費時，行政院主計總處應明確以書面督導要求各機關，於單位預算書、法定預算附錄之「立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表」，不得僅記載函送立法院報告之公文字號，須確實記載辦理情形，並隨同預算法定程序之期程加以公開。	依決議辦理。
	交通委員會審議結果 歲出部分第 2 款第 15 項國家運輸安全調查委員會	
(一)	112 年度國家運輸安全調查委員會預算「派員出國計畫」編列 1,035 萬 4 千元，該項計畫預算 110 年編列 825 萬 1 千元、111 年編列 786 萬 4 千元，除逐	一、本會業於 112 年 4 月 24 日以運秘字第 1120001580 號函送立法院及提案委員相關書面報告，茲摘述內容如下： (一)為積極提升本會調查能量及培育調查人

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>年增加外，對比前一年度共增加 249 萬元，增列幅度超過 30%，顯有撙節空間，爰此 112 年度國家運輸安全調查委員會預算「派員出國計畫」編列 1,035 萬 4 千元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 3 個月內，就相關會議之必要性向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>員需要，自飛安會時期即積極遴派調查人員赴美、英、澳洲等國研習。惟近三年，因新冠肺炎疫情造成國外調查訓練機構課程取消以及國內採邊境管制等，原預排定調查人員出國訓練未能依原計畫執行，實影響本會調查業務之進行。</p> <p>(二)主動參訪國際組織及參加會議，如日本 JTSB、法國 BEA、德國 BFU、美國 NTSB 等組織，並參加 ITSA 等國際會議，積極參加運輸安全及調查研討會，達他山之石及分享調查經驗之目的，同時增加台灣國際曝光度。</p> <p>(三)因考量新冠肺炎疫情較為嚴重及邊境管制等，故 111 年編列較少「派員出國計畫」經費。另本會調查人員由 110 年 53 人增至 112 年 71 人，增加 30%，但出國計畫金額僅增加 25%，爰此，本會於 112 年度積極尋找國外調查訓練課程及國際組織會議並增加參訓人數，以學習其他國家調查機關調查經驗、技術與知識，提升本會調查人員調查能量，達到縮短調查時程並與國際接軌之目的。</p> <p>二、立法院議事處於 112 年 5 月 17 日以台立議字第 1120701781 號函將本案送交交通委員會處理。</p>
(二)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算第 1 目「一般行政」編列 1 億 7,698 萬 9 千元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>一、本會業於 112 年 4 月 28 日以運秘字第 1120001728 號函送立法院及提案委員相關書面報告，茲摘述內容如下：</p> <p>(一)本會 112 年預算員額編列職員 20 人(含政務人員 5 人、法定編制人員 15 人)均已納入預算編列；約聘人員 71 人，目前缺額 5 人，出缺人力採內陞及外補方式進用，外補並透過各種徵才管道，俾以延攬各界專業人才，增加本會調查能量。調查人員除須具備豐富之專業及經驗外，尚須具備事故調查相關知識、技術與能力，爰參照各國對於事故調查員培訓指南，針對各組調查人員訂定養成教育訓練，並篩選適職的人員赴國外調查機構受訓，俾以提昇調</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>查技能與經驗，增進本會對於重大運輸事故調查之效能與品質，達成運輸安全、人民安心之目標。另為有效管理約聘人員，特訂定「國家運輸安全調查委員會聘用人員管理要點」作為人員進用管考準則。</p> <p>(二)本會自成立起至 111 年 8 月 22 日止，約三年期間，運輸事故之調查案件數共計 229 件(含航空 32 案、水路 161 案、鐵道 25 案及公路 11 案)，逾現行預計發布時間為 137 件(含航空 2 案、水路 125 案、鐵道 10 案)占比 59.8%。檢視其中各調查模組案件數之比例，逾期完成案件數以水路事故 125 案為最大宗，占立案調查數 161 件 77.7%。再檢視自本會成立至 111 年 12 月底，水路事故累計立案至調查案件數計 189 件，已完成之調查案件計 157 件，目前調查中案件計 32 件。</p> <p>(三)本會將水路調查案依事故船舶種類、嚴重程度、相關事證資料取得之可行性，區分為 1、2、3 級調查案，結案參考時程各為 18、12、6 個月。本會成立至 110 年 12 月底，立案調查累計總數 150 件，完成調查 82 件，未完成之調查案達 68 件。本會成立至 111 年 12 月底，立案調查累計總數 189 件，已完成之 157 件，仍在調查中之 32 件。111 年較 110 年，新增立案 39 件，完成數增加 75 件，於該年底剩餘調查中案件數減少了 36 件，尚在調查中為 32 件。顯見，111 年較 110 年之績效已有大幅改善。至 112 年 3 月底，累計立案調查案件數計 199 件，已完成之調查案件計 171 件，目前調查中案件計 28 件。仍在調查中之案件數，較 111 年底又減少了 4 件，顯示本會水路事故調查之效率逐漸改善中。</p> <p>(四)國外運輸事故調查機構均設有類似工程中心，以進行零組件拆解、材料破壞分析、工程鑑定分析等，以利重大運輸調查案之順遂並提升效率。本會改制後，為應運輸事故調查案件數量之增加，規劃設置國家</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>運安工程研究中心，希冀將調查資源及工程能量進行更具效率彈性之配置與運用。本會於 108 年將建置計畫書提報行政院，嗣經行政院交付國發會審議及行政院吳政務委員澤成於同年 9 月 16 日召開會議協調計畫用地取得相關議題；復於 109 年 6 月將建置計畫書再次報院，同年 10 月 12 日行政院函囑本會重新檢討修正後再提報；又於 110 年 3 月 19 日將修正後計畫書報院，另國發會於 110 年 6 月將審議結論函報行政院，建議原則予以支持。行政院李秘書長於 110 年 10 月 13 日召集研商會議，本會亦就本案進行簡報，並於 10 月 20 日提送國家運安工程研究中心補充資料至行政院。行政院另於 111 年 9 月 29 日請國發會要求本會重新檢討樓層面積，本會因應未來太空事故調查及電動車相關議題等業務擴增，業已完成檢討及調整計畫書相關內容，並於同年 12 月 9 日回復國發會；嗣後行政院 112 年 1 月 4 日要求本會重新檢討修正，是以本案迄今尚未核定。</p> <p>本會將以堅持調查業務順遂執行及相對應核心能量之發展為基礎，再行務實檢討空間及相關配套需求，以縮減規模、保留必要且核心的實驗室為調整方向並規劃替代方案。</p> <p>二、立法院議事處於 112 年 5 月 25 日台立議字第 1120702012 號函將本案送交交通委員會處理。</p>
(三)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算第 2 目「運輸事故調查」編列 1,339 萬 7 千元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告（並對電動車之研究及事故調查中國家運輸安全調查委員會所扮演的角色及如何設置組織，併予敘明）後，始得動支。</p>	<p>一、本會業於 112 年 4 月 28 日以運秘字第 1120001734 號函送立法院及提案委員相關書面報告，茲摘述內容如下：</p> <p>(一)查運輸事故調查法第 27 條第 1 項規定略以：「政府有關機關（構）於收到運輸事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告...認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；認有窒礙難行者，亦應敘明理由。」。</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>(二)本會依據行政院頒布「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」協助行政院進行被改善機關之分項執行計畫審查，並依同調查法第 27 條第 2 項規定，對於行政院列管之分項執行計畫進行追蹤列管。</p> <p>(三)為強化運輸安全改善建議落實，本會針對重大鐵道事故調查案之事實資料報告、議題分析內容、調查報告草案等階段，邀請營運機關、監理機關等相關單位共同參與，期使所有參與調查之單位皆能充份瞭解案件之發生原因及未來改善方向。至 112 年 3 月止，總計發布 178 項安全改善建議，其中 35 項解除列管、23 項非政府機關、25 項待有關機關回復，餘 95 項由行政院列管中；又交通部臺灣鐵路管理局計 96 項安全改善建議，其中 20 項解除列管，餘 58 項持續列管及 18 項等待回復。</p> <p>(四)基於交通部臺鐵局落實鐵道安全改善建議成效不彰，本會自 111 年起，計召開 8 次落實改善建議精進會議、鐵道高階首長會議進行討論、拜會臺鐵局首長等協助臺鐵局落實之相關積極作為。臺鐵局 112 年 1 月 15 日提送列管分項執行計畫半年執行情形內容，本會已陳報行政院並經核示解除列管 17 項。</p> <p>(五)另行政院亦針對臺鐵局改善建議執行概況召開研商會議，會議決議略以：臺鐵局所提窒礙難行項目，請運安會及交通部臺鐵局會商，共同找出合理解決方式，並確定後續改善方式及辦理期程後，報院核處。目前臺鐵局已召開第一次工作階層討論會議，會中就改善建議擬有窒礙項目進行意見交換。</p> <p>(六)依本會組織法規定，為中央三級獨立機關，並依法獨立行使調查職權。本會調查機制延續過往飛安會作業方式及參考國際調查機構調查運作模式，採參與式調查，意謂調查之初，即邀請相關機關參與</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>調查小組，並就事實資料、調查報告草案提供意見，最終調查報告仍須由本會全體委員會議充分討論及審議後對外發布。</p> <p>(七)本會成立以來，無論是調查過程或是協助行政院審查、追蹤被改善機關之分項執行計畫，均未發現有行政凌駕專業情事。</p> <p>(八)另為確保本會獨立性，訂有主任調查官會議，每月定期開會，針對調查中案件進行討論及交換意見，本會執行長已利用該會議責成重大運輸事故調查案之主任調查官於調查階段適時提示調查小組成員，後續將持續瞭解是否有個案須檢討或精進之處。綜上，自改制以來，尚無逾越法賦予獨立行使調查職權規定。</p> <p>二、立法院議事處 112 年 5 月 24 日台立議字第 1120702013 號函將本案送交交通委員會處理。</p>
(四)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算第 3 目「運輸系統安全分析與工程鑑定」編列 333 萬元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>一、本會業於 112 年 4 月 28 日以運秘字第 1120001736 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>(一)國外運輸事故調查機構均設有類似工程中心，以進行零組件拆解、材料破壞分析、工程鑑定分析等，以利重大運輸調查案之順遂並提升效率。本會改制後，為應運輸事故調查案件數量之增加，規劃設置國家運安工程研究中心，希冀將調查資源及工程能量進行更具效率彈性之配置與運用。</p> <p>(二)本會於 108 年將建置計畫書提報行政院，嗣經行政院交付國發會審議及行政院吳政務委員澤成於同年 9 月 16 日召開會議協調計畫用地取得相關議題；復於 109 年 6 月將建置計畫書再次報院，同年 10 月 12 日行政院函囑本會重新檢討修正後再行提報；又於 110 年 3 月 19 日將修正後計畫書報院，另國發會於 110 年 6 月將審議結論函報行政院，建議原則予以支持。</p> <p>(三)行政院另於 111 年 9 月 29 日請國發會要求本會重新檢討樓層面積，本會因應未來太空事故調查及電動車相關議題等業務</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>擴增，業已完成檢討及調整計畫書相關內容，並於同年 12 月 9 日回復國發會；嗣後行政院於 112 年 1 月 4 日要求本會重新檢討修正，是以本案迄今尚未核定。</p> <p>(四)本會將以堅持調查業務順遂執行及相對應核心能量之發展為基礎，再行務實檢討空間及相關配套需求，以縮減規模、保留必要且核心的實驗室為條調整方向並規劃替代方案。</p> <p>二、立法院議事處 112 年 5 月 24 日台立議字第 1120702014 號函將本案送交交通委員會處理。</p>
(五)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算第 4 目「精進運輸事故調查技術與預防研究」編列 3,500 萬元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。</p>	<p>一、本會業於 112 年 4 月 28 日以運秘字第 1120001737 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>(一)國有財產登帳管理</p> <p>1.本會於 111 年度單位決算書中國有財產目錄總表中揭示交通及運輸設備項下飛機共計 5 架，惟截至 112 年度 1 月共計有 11 架遙控無人機，係因原行政院頒布財物標準分類中「遙控無人機」財產，於交通及運輸設備類/空運設備/飛機/航空作業及測試飛機項目中，無相似財產名稱或用途性質可適當列帳，爰本會遙控無人機登載於交通及運輸設備、機械及設備兩類財產分類以茲列管。</p> <p>2.會依民用航空法、遙控無人機管理規則相關規定，報請交通部民用航空局註冊列管。基於遙控無人機操作方式、使用性質多元等特性，本會依據國有公用財產管理手冊第十六點：「各機關新增之個體財產如財物標準分類未列舉者，應報請增設並辦理登記。」本會於 110 年 6 月 18 日函請行政院主計總處建議增訂遙控無人機財物一項，行政院業於 110 年 7 月 22 日函增訂該項財物分類編號。</p> <p>(二)無人機現行列管機制</p> <p>1.本會無人機 111 年度新購 3 架，截至 112 年度 1 月共計有 11 架(含任務機 5 架，練</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>習及考照機 6 架)；有關無人機電池及相關耗材，係為單機(架)搭配多顆電池交替使用，耗材包括起降坪、備用機翼、傳輸線材等，前揭無人機皆登錄於財產清冊中，至相關週邊配件及耗材由本會不定時檢查維護，以維無人機使用效能。</p> <p>2.另上述無人機除其中 2 架刻正辦理註冊程序外，其餘 9 架皆已註冊於交通部民用航空局遙控無人機管理資訊系統列管，並依相關法規為任務機及考照機投保責任保險。</p> <p>(三)在無人自駕車(ADS)科技中，囿於各車廠技術不同，導致無人自駕車與有人駕駛車輛對車輛控制程度不同的問題。若發生重大事故時，需要調查釐清發生原因提出改善對策，故針對自駕車之公路事故特性說明如下：</p> <p>1.車輛數據紀錄：現代車輛都有許多傳感器和電子系統，可以記錄車輛的速度、方向、煞車情況、車輛動態，偵測感應到的障礙物等，於事故發生時，這些數據可以提供重要的信息，幫助調查人員了解事故發生的原因。運輸工程組從飛安會時期就具有解讀飛航記錄器之量能，並於本會成立後陸續建置小客車之 EDR、大客車之行車紀錄器、車輛視野輔助系統...等紀錄器解讀能量，用以調查釐清發生事故的原因。</p> <p>2.車輛控制系統：若事故為車輛在 ADS 控制下發生，調查人員需了解事故車輛 ADS 系統之設計和運作邏輯，分析該系統的限制與不足之處，分析研究判斷與事故的關聯性，根據事實資料分析事故車輛的 ADS 系統是否存在缺陷或操作不當的問題，並藉由與各家車廠 ADS 技術協助下，完成各項調查工作。</p> <p>3.駕駛行為分析：若事故判定為駕駛員的行為，則需了解駕駛員的操作及反應，是否遵守交通規則、是否注意到路上的障礙物、是否適時煞車等，用以判定駕駛員是</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>否存在不當操作的問題。</p> <p>4.進行技術評估：針對各家車廠的 ADS 系統不同設計與設計邏輯進行技術評估，比較不同設計邏輯的性能和優缺點，用以判定 ADS 系統完整性，找出問題癥結與系統需改善項目。</p> <p>(四)本會利用各營運機關(構)每日通報資訊，長期觀察及分析各單位安全趨勢，遇有異常即主動進行瞭解，並適時提供監理機關參考。台灣高鐵公司近期連續發生 5 起列車集電弓自動下降事件，本會主動於 112 年 2 月 24 日發函至高鐵公司瞭解事件發生原因，該公司亦於 3 月 15 日回復說明處理情形。本會將持續主動關注國內運輸相關安全議題，並適時利用研討會等方式，蒐集專家學者意見，提供監理機關及營運業者參考。</p> <p>(五)本會目前刻正積極檢討組織法、運輸事故調查法等法規，俟完成後即陳報行政院審議。另刻研擬「太空事故調查範圍」、「太空事故調查作業處理規則」等草案，並籌建專業人才資料庫、技術學習與能量及國際合作，共同完備重大太空事故調查之作業整備。</p> <p>二、立法院議事處 112 年 5 月 24 日台立議字第 1120702015 號函將本案送交交通委員會處理。</p>
(六)	<p>依太空發展法第 18 條規定：「太空事故之調查，由國家運輸安全調查委員會辦理」。鑑於我國目前正致力發展太空產業，國家運輸安全調查委員會也應積極培養相關調查人才、強化其調查能力，並協助建立安全機制。爰要求國家運輸安全調查委員會應於 2 個月內，就「我國太空事故調查之相關人力培育、專業職能養成、調查小組成立期程、預算編列及調查範疇等相關規劃」，向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>本會業於 112 年 3 月 16 日以運秘字第 1120001012 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、已於本會內成立太空調查能量籌建工作小組，參酌本國太空發展法揭禁之原則及其他主要太空國家之作為及相關規範，在符合國家安全及利益原則下部署太空分組章節、基礎設施與實施規劃，進行人力培育籌備工作；積極洽詢國內太空領域相關機關(構)，及相關大學院校，並於 111 年 7 月 9 日及 111 年 11 月 8 日赴屏東旭海發射場觀摩陽明交大及成大火箭發射活</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>動，並安排 2022 年運輸安全資訊研討會之太空講座，進行人力培育規劃。</p> <p>二、本會太空調查人員專業職能籌建暨培養育成，實為整體重大太空事故調查能量籌建之重點；本會積極採取對應措施，並經研討各先進太空發展國家，以及其他太空運輸安全調查機關之機制，積極進行增訂調查人員專業職能；其中包括：發射載具安全調查（火箭系統、控制系統、緊急飛行終止安全處置系統、可回收和返回火箭安全系統）；火箭發動機（燃料、結構、材料）；太空載具安全調查人員（衛星系統、操作、航電）；火箭控制（資訊處理、遙控操作、無重力空間特性）；發射場設施安全調查（土建結構、防震、防爆安全、易燃、低溫、毒性、燃料設備之儲存、加壓、輸送）；安全分析（載具之飛航管制、設計、維修、可靠度、安全管理評估、太空環境、太空遙測及太空氣象與觀測、相關法規）。</p> <p>三、後續將以太空調查能量籌建工作小組及外部領域專家諮詢會議方式，定期追蹤執行進度外，將適時增加不定期資訊交流機制並邀請受太空領域機關共商研議，強化本會太空事故調查等相關規之執行成效。</p>
(七)	<p>據國家運輸安全調查委員會 110 年 1 月 1 日至 111 年 7 月底發布之運輸安全改善建議狀態顯示，我國整體交通運輸之改善建議結案率為 23.41%，其中飛航事故結案率最高，達 54.55%，其次為水路類 32.2%，再次為公路類 18.52%，至於鐵道類改善建議結案率僅 15.38%，為上開四類中最低，顯示相關機構對於國家運輸安全調查委員會提出之改善建議尚待落實改善。爰要求國家運輸安全調查委員會應於 2 個月內，盤點並瞭解目前改善建議結案率偏低之原因，並就「強化與運輸相關機關（構）之溝通，積極追蹤及督促落實改善情形之具體</p>	<p>本會業於 112 年 3 月 16 日以運秘字第 1120001013 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、依本會 111 年 7 月底發布之運輸安全改善建議中，計 252 件運輸安全改善建議(含航空類 22 件、鐵道類 117 件、水路 59 件、公路類 54 件)。然鐵道類位落實改善之案件數量比率最高(76 件)，占全改善件建議之比率達 69.46%、結案率是上述 4 類中最低(僅 15.38%)。近年來鐵道運輸接連發生重大運輸事故，如普悠瑪、太魯閣事件，本會扮演重要調查角色，卻未落實追蹤各機關單位之計畫進度，致未落實比率偏高、結案率最低。有關本會重大運輸事故</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	措施」，向立法院交通委員會提出書面報告。	<p>調查報告之運輸安全改善建議事項部分，查運輸事故調查法第 27 條第 1 項規定略以：「政府有關機關（構）於收到運輸事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告...認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；認有窒礙難行者，亦應敘明理由。」。</p> <p>二、本會依據行政院頒布「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」協助行政院進行被改善機關之分項執行計畫審查，並依同調查法第 27 條第 2 項規定，對於行政院列管之分項執行計畫進行追蹤列管。</p> <p>三、為強化運輸安全改善建議落實，本會針對重大鐵道事故調查案之事實資料報告、議題分析內容、調查報告草案等階段，邀請營運機關、監理機關等相關單位共同參與，期使所有參與調查之單位皆能充份瞭解案件之發生原因及未來改善方向。自 108 年 8 月至 112 年 2 月止，總計發布 167 項安全改善建議，其中 18 項解除列管、16 項非政府機關、21 項待有關機關回復，餘 112 項由行政院列管中；又交通部臺灣鐵路管理局計 93 項安全改善建議，其中 8 項解除列管，餘 61 項持續列管及 24 項等待回復。</p> <p>四、基於交通部臺鐵局落實鐵道安全改善建議成效不彰，本會自 111 年起，召開 8 次落實改善建議精進會議、鐵道高階首長會議進行討論、拜會臺鐵局首長等協助該局落實之相關積極作為。目前經檢視臺鐵局 112 年 1 月 15 日提送列管分項執行計畫半年執行情形內容後，已陳報行政院建議解除列管 17 項。</p> <p>五、另行政院亦針對臺鐵局改善建議執行概況召開研商會議，會議決議略以：臺鐵局所提窒礙難行項目，請運安會及交通部臺鐵局會商，共同找出合理解決方式，並確定後續改善方式及辦理期程後，報院核處。</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>目前臺鐵局已召開第一次工作階層討論會議，會中就改善建議擬有窒礙項目進行意見交換。</p> <p>六、後續除每半年定期追蹤執行進度外，將適時增加不定期追蹤機制並邀請受建議機關之高階主管共商研議，強化臺鐵局落實調查報告改善建議之執行成效。</p>
(八)	<p>近年來政府機關發生數起不當運用約聘僱人員事件，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，國家運輸安全調查委員會應定期盤點約聘僱人員之工作情況，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僱人員及其考核機制」，向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>本會業於 112 年 3 月 15 日以運秘字第 1120001020 號函送立法院及提案委員相關資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、本會職掌航空、水路、鐵道、公路等重大運輸事故調查，為執行調查業務，延攬航空、水路、鐵道、公路等業界專業人才，調查人員除需具備基本的學歷條件外，更著重其專業及工作經驗，例如：航空組需具國內外飛航駕駛員經驗、航空器機型維修經驗，水路組需具船長、驗船師經驗，鐵道組需具鐵道運務、工務、機務、電務等領域之專業工作經驗，公路組需具公路監理、工程、汽車製造、汽車維修等專業工作經驗，前揭人員尚無法透過國家考試取才，是以，本會依聘用人員聘用條例進用各界具有專業及工作經驗人才。</p> <p>二、本會進用之調查人員依其學經歷及專長分派至航空、水路、鐵道、公路、運輸工程、運輸安全等組，實際執行調查業務；另為有效管理，本會特訂定「國家運輸安全調查委員會聘用人員管理要點」、「運輸安全調查訓練手冊」，明定人員之進用、報酬、成績考核...等；又為定期盤點聘用人員之工作情況，並進行平時、年終及專案考核，作為調整職務、續聘之依據，以達求才、用才、育才、留才之目的。</p>
(九)	<p>我國自 111 年 8 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，國家運輸安全調查委員會及所屬單位應持</p>	<p>本會業於 112 年 3 月 16 日以運秘字第 1120001021 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、經盤點本會現有資通系統及相關設備，均符合「各機關對危害國家資通安全產品限制使用原則」、「資通安全自主產品採購原</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>續強化人員訓練、資通訊安全防護，且採購落實須符合我國資通訊安全檢核事項，並重新檢視既有資通訊設備、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。爰要求國家運輸安全調查委員會應於 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通訊安全防護策略」，向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>則」等規範，未使用危害國家資通安全之產品。</p> <p>二、面對眾多資安攻擊威脅如社交工程攻擊、進階持續性攻擊、供應鏈攻擊、物聯網攻擊、勒索軟體攻擊等，本會應處作為包含提升人員資安意識、定期檢視資通設備安全性更新及漏洞修補、強化委外廠商管理措施、導入網路內容遞送服務機制、建置網站應用程式防火牆、定期網站系統弱點掃描及原始碼檢測、定期備份重要伺服器及檔案、強化端點設備與網路設備活動監控等措施，以維持機關業務及服務運作不中斷。</p> <p>三、本會整體資通安全防護策略如下： (一)加強資安整備：導入資安弱點通報系統，以掌握資通系統及相關資產弱點風險。套用政府組態基準規範資通設備安全性設定，以降低駭客入侵管道。落實系統紀錄保存，以利資安事件追蹤分析。完善備援及備份機制，以確保核心業務不中斷。 (二)精進防禦機制：逐步推動端點偵測及應變機制，以強化事件關聯分析，掌握潛在攻擊來源。落實內部存取控制，以最小化人員使用權限。強化資訊作業委外安全管理，以降低駭客攻擊及滲透風險。使用多因子驗證機制，以強化遠端連線及VPN使用之資安防護能力。 (三)提升防護意識：持續加強人員資安及機敏資料保護意識，以防範社交工程滲透。定期辦理資安及社交工程演練，以熟悉資安事件應變及通報流程。人員資安職能證照持續取得及更新，以充實資訊安全知識與技能。</p>
(十)	<p>太空發展法於 2021 年 6 月 16 日公布，係我國第一部太空活動與太空產業之法律。該法第 18 條規定，「太空事故之調查，由國家運輸安全調查委員會辦理」，而第 3 條第 1 項第 5 款，定義太空事故為「指發射載具之發射過程中或</p>	<p>本會業於 112 年 4 月 28 日以運秘字第 1120001740 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、本會為配合太空發展法於 111 年 1 月 20 日施行，該法第 18 條之規定，太空事故之調查，由運安會辦理。故已蒐集國內太</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>太空載具運行過程中，所發生之故障、墜毀、碰撞或爆炸等事故。」查國家運輸安全調查委員會，其組織法之立法意旨，係為調查航空、鐵道、水路及公路之重大運輸事故而設立。現行組織中，主任委員之專長為飛航安全；副主任委員之專長為航空運輸管理；專任委員二名之專長為車輛控制系統、鐵路工程；兼任委員六名之專長為人因工程分析、智慧型運輸系統、軌道系統規劃、法律、飛機修護暨營運管理、運輸安全等，並無專任或兼任委員具備太空事故調查之專業。爰建請國家運輸安全調查委員會於 3 個月內，針對太空事故之調查提出人員需求規劃報告；並儘快提出相關法律（如國家運輸安全調查委員會組織法、運輸事故調查法）之修正草案，以符太空發展法之規範。</p>	<p>空產業發展現況、國外太空事故調查所需人力、技術設備等，擬具「國家運輸安全調查委員會組織法」、「運輸事故調查法」部分條文修正草案，相關修正重點如下：</p> <p>(一)「國家運輸安全調查委員會組織法」：增列「太空事故」為運安會調查範圍；增列主任委員、副主任委員、專任委員等在職時不得兼任太空產業相關之營利事業或團體等職務及離職後三年內不得轉任太空產業相關之營利事業董事、監察人、經理人、執行業務之股東或顧問等職務。</p> <p>(二)「運輸事故調查法」：增列「太空事故」為運安會調查範圍及涉及調查權、事故通報、通知相關國家運輸事故調查機關之義務、調查報告送請相關國等相關條文之修訂。配合國際民航公約、國際海事公約對於調查規範修定及調查實務需求之修訂。</p> <p>二、本會業於 111 年 4 月 12 日函報前開二法修正草案至行政院，後考量太空事故調查涉及專業航太、電機、控制等特殊專業領域技術，而本會目前並無相關之太空事故調查人才與儀器設備，故仍需籌備期以辦理專業人力招募、培訓及設備添置作業。故於 111 年 10 月 28 日函陳行政院撤回並獲同意。</p> <p>三、本會秉持獨立、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階段性籌設階段因應作為，其中人員需求規劃如下：</p> <p>(一)發射場安全調查人員 2 名。</p> <p>(二)太空載具安全調查人員 2 名。</p> <p>(三)安全分析 1 名。</p> <p>四、綜上，本會目前刻正積極檢討組織法、運輸事故調查法等法規，業於 112 年 3 月 31 日召開組織法修正條文草案及運輸事故調查法修正條文草案研商會議，並邀集相關機關參加。俟完成後即陳報行政院審議。另刻研擬「太空事故調查範圍」、「太空事故調查作業處理規則」等草案，並籌</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		建專業人才資料庫、技術學習與能量及國際合作，共同完備重大太空事故調查之作業整備。
(十一)	<p>111年6月發生交通部鐵道局鋼軌更換作業未按標準程序施作，導致臺鐵鳴日號行經發生異常跳動之現象，依據國家運輸安全調查委員會提供資料顯示，各類別事故改善建議中以鐵道類別落實改善率為最低，結案率僅 15.38%，其餘 3 類中結案率分別為，航空類 54.55%、水路類 32.2%、公路類 18.52%；四類事故項目之列管案件中，也以鐵道類計 76 件為最多，占運安會所發布改善建議之比率高達 64.96%，其餘 3 類列管案件數分別為，航空類 8 件、水路類 39 件、公路類 24 件。運安會既已針對相關事故提出改善要求，應積極督促各該單位落實，避免類似事故一再發生，故建議國家運輸安全調查委員會應針對航空、鐵道、水路、公路四類事故改善建議，每 6 個月針對落實改善之情形向立法院交通委員會提出書面報告，以強化追蹤及督促之作用。</p>	<p>本會業於 112 年 5 月 10 號以運秘字第 1120001907 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、本會解除列管之原則：依據運輸事故調查法第 27 條規定略以：「政府有關機關(構)於收到運輸事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告...認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；認有窒礙難行者，亦應敘明理由。前項之分項執行計畫，行政院應列管之，並由運安會進行追蹤。」本會除依前條規定外，另依行政院函頒之「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」，審視政府有關機關(構)改善建議分項執行計畫之內容與執行進度。本會係以嚴格的標準檢視各分項執行計畫之成效，為運輸安全把關，而非追求高改善建議結案率。</p> <p>二、112 年上半年解除列管之改善建議</p> <p>(一)重大飛航事故解除列管之改善建議計 3 項，其中為強化內政部空中勤務總隊之安全監理機制，該總隊已建立由國內具航空專業學者與專家所組成之飛安監理會，定期至所屬勤務隊實施飛安督導訪談作業，並提出改善建議事項。另以外稽核方式，聘請國內具有航空專業背景之人員擔任飛安管理成效評鑑委員，評鑑結果所見缺失及改善建議，列管並責成相關單位辦理後續改善作為，其改善辦理情形經委員同意後解除列管以提升監理成效。</p> <p>(二)重大水路事故解除列管之改善建議計 5 項，其中為強化漁船航行安全，行政院農業委員會漁業署自 108 年起補助漁船裝設船舶自動識別系統 (Automatic Identification System, AIS)，至 110 年共補助 4,916 艘漁船裝設，未來仍將持續爭取經費予以補助；並持續透過漁業通訊電</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>台向漁船廣播宣導，以及製作正確使用 AIS 宣導文宣，發放給漁船船主置於船上隨時提醒注意。經本會近期調查水路事故涉及漁船總噸位 20 以上之案件，確認皆可利用 AIS 資料研判船舶軌跡及事故發生經過，顯示漁船確有正確安裝及使用 AIS，而予以解除列管。</p> <p>(三)重大鐵道事故解除列管之改善建議計 17 項，包括臺鐵第 6432 次車新馬站重大鐵道事故調查報告中，有關強化鐵道局監理職權之改善建議部分，交通部分別於 111 年 1 月及 6 月完成鐵路法、鐵路行車規則修正事宜，將鐵道局監理職權明定。自前開修法後，交通部鐵道局已針對鐵路機構發生事故事件，依其影響安全程度及認有必要性，進行檢討或調查或審查鐵路機構所提報告書等不同層次作業計 24 件，已達本改善建議之目的，故解除列管。</p> <p>另與交通部臺灣鐵路管理局有關之改善建議，計解除列管 11 項，其中包括完成多項程序與作業規範之編修，如：修訂「交通部臺灣鐵路管理局行車事故應變處理標準作業程序」；建立號誌故障作業程序；建立路線封鎖工作業程序及檢查表；建立「電腦自動進路改手動標準作業程序」；訂值班站長於路線施工之作業程序及檢核表...等。</p> <p>(四)重大公路事故解除列管之改善建議計 17 項，包括南方澳大橋斷裂重大公路事故調查報告中，有關強化橋梁維護管理之改善建議部分，交通部航港局、國家科學及技術委員會、以及基隆市、雲林縣、屏東縣等地方政府皆已訂定轄管特殊性橋梁維護管理作業計畫，並建立橋梁檢測人員資格評鑑機制。交通部亦已盤點所屬單位轄下所有橋梁，納管未歸類於公路系統之橋梁並建立養護機制。</p>
(十二)	有鑑於運輸事故調查業務中，包含對於風險之控制機關見解，以及當前交通及	本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000689 號函送立法院及提案委員相關書

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>運輸法令缺失，和提出國際法令如 IMO、ICAO 等規範內容，在落實為我國行政要求上所遇之改善問題與建議，是以國家運輸安全調查委員會應積極重視，並不可有所偏廢，如此方屬負責。爰此，特要求國家運輸安全調查委員會於 1 個月內，向立法院交通委員會提出「運安會辦理我國交通運輸安全調查法令精進意見提出之業務檢討」書面報告。</p>	<p>面資料，茲摘述內容如下</p> <p>一、航空事故調查與國際規範：本會於 108 年 8 月 1 日成立，其前身為飛安會，飛安會成立於 87 年 5 月 20 日，迄 112 年 1 月已逾 24 年，飛航事故調查之作用法之立法主要參考國際民航公約第 13 號附約 (ICAO Annex 13)，因此其主要條文大部分符合當時之國際公約，惟 Annex 13 不斷地更新，近 20 年已新增及修訂相當數量之條文，因此本會亦於 2021 年參考 Twelfth Edition–July 2020 Annex 13, Amendment18，重新審視現有國內運輸事故調查法規與國際民航公約第 13 號附約之間的落差，國際民航公約將條文分成標準與建議兩種，凡條文為標準者，締約國之國內法規必須滿足該條文，亦即該條文有強制性；若條文為建議者，則僅為建議締約國之國內法規能滿足該條文，亦即該條文為選項。經初步檢視國際民航公約第 13 號附約條文共 118 項，再檢視及比較國內相關法規，國內相關法規或作業程序未滿足國際公約標準條款計 7 項、未滿足國際公約建議條款有 4 項，定義項目則有 6 項我國無明確之規範內容。</p> <p>二、水路事故調查與國際規範：有關我國水路事故調查之作用法(即現行之運輸事故調查法)，係以飛航事故調查法為底，進行修訂有關內容以納入水路事故、鐵道事故及公路事故調查，惟飛航事故調查法是以 ICAO Annex13 為主要參考，其條文架構內容與水路事故調查之國際法規不盡相同；海上事故調查有關之國際法規相當繁複，文件眾多包含國際海上人命安全公約、國際防止船舶污染公約、國際載重線公約、聯合國海洋法公約、航海人員訓練發證及航行當值標準國際公約、海事勞工公約等。本會從事水路事故安全調查迄 112 年 1 月約 3 年 6 月，立案調查案件數超過 190 件，遠高於本會其他模組調查案</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>件數(航空事故 12 件、鐵道事故 25 件、公路事故 11 件)，造成人力負擔過重，調查效率及品質受質疑，因此，本會近期已展開審視我國水路事故安全調查法規與國際海事組織海事調查章程做落差比較，由於條文甚多，目前仍在積極進行中。</p> <p>三、綜上，已完成我國航空事故安全調查法規與最新版國際民航組織第 13 號附約之落差比較分析，並針對部分未滿足強制性標準之條文，草擬相關法規修訂草案，進行法規修訂作業，未來將持續審視國際民航公約相關規定，保持我國航空事故調查法規與國際法規接軌。而有關我國水路事故安全調查法規與國際海事組織海事調查章程之落差比較仍在進行中，預計 112 年完成。短期內，聚焦系統性及組織性之水路安全議題，近期已展開有關水路事故調查案立案門檻之條文修訂，完成後將可改善水路事故調查效率。中長期將依我國水路事故安全調查法規與國際海事組織海事調查章程之落差比較分析，修訂我國水路事故調查相關法規，滿足國際法規強制性標準，以有效提升我國水路運輸安全。</p>
(十三)	<p>太空發展法於 110 年 6 月 16 日公布，其中第 18 條規定「太空事故之調查，由國家運輸安全調查委員會辦理」，國家運輸安全調查委員會主委楊宏智 111 年 7 月 31 日表示，已延攬 3 名諮詢委員，調查範疇包括發射衛星的載具火箭安全，待完成組織調整作業後，將聘用為正式委員或續聘為諮詢委員，未來將成立太空調查組。經查，運安會調查報告逾期發布比率達 59.82%、改善建議結案率僅 23.41%，足見調查量能不足，如今業務增加太空調查業務，無疑是雪上加霜。爰要求國家運輸安全調查委員會針對太空調查業務提出規劃，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000690 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>本會配合太空發展法於 111 年 1 月 20 日施行，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，包括部分條文之修正及積極籌備建置調查能量，分別說明如下：</p> <p>一、法案修正：本會前已於 111 年 4 月 12 日擬具「國家運輸安全調查委員會組織法」及「運輸事故調查法」修正條文草案函報行政院，並經政務委員召開會議審查在案。惟本會於籌建太空調查能量中，考量仍需籌備期以完備太空調查人力請增、招募、培訓及設備購置、太空調查範圍律定、預算籌編等作業。爰此，為整備補充相關</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>太空調查技術能量，本會業於 111 年 10 月 28 日報請行政院暫予撤回前開 2 法修正條文案草案並獲同意，後續將積極籌辦相關太空調查事宜，於完成階段能量建置後，再行提報行政院續行法案修正作業。至於「太空事故調查處理規則」訂定部分，本會刻辦理條文案草案擬定作業，並針對太空事故之「調查範圍」邀集相關機關(單位)召開研商會議，俟與相關機關(單位)的權責分工及合作模式確認，並完成本會太空調查能量建置後，再行辦理法案發布事宜。</p> <p>二、積極籌備建置調查能量：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。蒐集太空產品與安全資訊、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。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。</p> <p>三、國外調查機關案例(權責分工)：本會本於預防重於調查之策略，借鏡目前國際民航組織第 19 號附約「Safety Management System 安全管理系統」之預防性及預測性安全策略，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，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。</p>
(十四)	<p>有鑑於國家運輸安全調查委員會成立已有 3 年，在航空、鐵道、水路、公路四大領域的事故調查進度發現，運安會 110 年 1 月 1 日至 111 年 7 月底發布之運輸安全改善建議包括：航空類 22 件，結案率 54.55%、水路類 59 件，結案率 32.2%、公路類 54 件，結案率 18.52%、鐵道類 117 件，結案率 15.38%，其中</p>	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000691 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容下：</p> <p>一、有關鐵道安全改善建議結案率偏低一節，本會針對重大鐵道事故調查案之事實資料報告、議題分析內容、調查報告草案等階段，邀請營運機關、監理機關等相關單位共同參與，使所有參與調查之單位皆能</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>鐵道改善結案率最低！其每項事故調查結案率皆不到六成，而近年國人最重視的鐵路事故調查結案率更不到二成，其效率不佳，必須檢討。爰要求國家運輸安全調查委員會做出改善檢討報告，並於1個月內向立法院交通委員會提出書面改善方案。</p>	<p>充份瞭解案件之發生原因及未來改善方向。自 108 年 8 月至 112 年 1 月止，總計發布 150 項安全改善建議，其中 18 項解除列管、16 項非政府機關、4 項待有關機關回復，餘 112 項由行政院列管中；又交通部臺灣鐵路管理局計 78 項安全改善建議，其中 8 項解除列管，餘 70 項持續列管。</p> <p>二、基於交通部臺鐵局落實鐵道安全改善建議成效不彰，本會自 111 年起，計召開 8 次落實改善建議精進會議、鐵道高階首長會議進行討論、拜會臺鐵局首長等協助臺鐵局落實之相關積極作為；另 111 年 10 月 25 日行政院召開臺鐵改革會議決議略以：運安會所提改善建議攸關鐵路安全，請臺鐵局重新檢視迄仍無法解列之關鍵原因與困難，將檢視資料陳報行政院，俾利後續研商作業。交通部已於 112 年 1 月 18 日就臺鐵局所提改善建議執行困難事項邀請運安會、交通部鐵道局、交通部運輸研究所等單位召會討論，會議結論請臺鐵局再行檢討。</p> <p>三、後續除每半年定期追蹤執行進度外，將適時增加不定期追蹤機制並邀請受建議機關之高階主管共商研議，強化臺鐵局落實調查報告改善建議之執行成效。</p>
(十五)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會第 1 目「一般行政」項下「基本行政工作維持」預算編列國家運安工程研究中心土地租金 242 萬 2 千元及管理費 33 萬元，辦理籌建運工中心相關業務。經查截至 111 年 9 月 23 日為止，運工中心建置計畫尚未經行政院核定，導致 112 年度僅編列土地租金 242 萬 2 千元及管理費 33 萬元。為早日達成計畫目標，爰要求國家運輸安全調查委員會儘速完成相關業務作業，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>本會業於 112 年 5 月 1 日以運秘字第 1120001778 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、國外運輸事故調查機構均設有類似工程中心，以進行零組件拆解、材料破壞分析、工程鑑定分析等，以利重大運輸調查案之順遂並提升效率。本會改制後，為因應運輸事故調查案件數量之增加，規劃設置國家運安工程研究中心，希冀將調查資源及工程能量進行更具效率彈性之配置與運用。</p> <p>二、本會於 108 年將建置計畫書提報行政院，嗣經行政院交付國發會審議及行政院吳</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>政務委員澤成於同年 9 月 16 日召開會議協調計畫用地取得相關議題；本會復於 109 年 6 月將建置計畫書再次報院，同年 10 月 12 日行政院函囑本會重新檢討修正後再行提報；本會又於 110 年 3 月 19 日將修正後計畫書報院，另國發會於 110 年 6 月將審議結論函報行政院，建議原則予以支持。行政院李秘書長於 110 年 10 月 13 日召集研商會議，本會亦就本案進行簡報，並於 10 月 20 日提送國家運安工程研究中心補充資料至行政院。行政院另於 111 年 9 月 29 日請國發會要求本會重新檢討樓層面積，本會因應未來太空事故調查及電動車相關議題等業務擴增，業已完成檢討及調整計畫書相關內容，並於同年 12 月 9 日回復國發會；嗣後行政院於 112 年 1 月 4 日要求本會重新檢討修正，是以本案迄今尚未核定。</p> <p>三、本會將以堅持調查業務順遂執行及相對應核心能量之發展為基礎，再行務實檢討空間及相關配套需求，以縮減規模、保留必要且核心的實驗室為調整方向並規劃替代方案。</p>
(十六)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算主要業務計畫包括：運輸事故調查 1,339 萬 7 千元、運輸系統安全分析與工程鑑定 333 萬元，以及精進運輸事故調查技術與預防研究 3,500 萬元等，其中重大運輸事故調查並提出調查報告係該會重要職掌，經查截至 111 年 8 月 22 日止，航空、水路、鐵道及公路事故之調查案件數共計 229 件，其中 137 件，占 59.82%，已逾前揭規範所訂預計發布時間。爰要求國家運輸安全調查委員會針對調查案件逾時發布研議改善措施，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善方案書面報告，以利提升事故調查效率。</p>	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000692 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、有關本會調查案件逾期部分，其中部分為水路調查案件 125 件(佔.24%)，餘為鐵道調查案件 10 件及 2 件航空調查案件。為提昇運輸事故調查效率，本會預擬精進作為如下：</p> <p>(一)本會將水路調查案依事故船舶種類、嚴重程度、相關事證資料取得之可行性，區分為 1、2、3 級調查案，結案參考時程各為 18、12、6 個月。本會成立至 110 年 12 月底，水路事故立案調查累計總數 150 件，完成調查 82 件，未完成之調查案達 68 件。成立至 111 年 12 月底，立案調查累計總數 189 件，已完成之 157 件，仍在調查中</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>之 32 件。111 年較 110 年，新增立案 39 件，完成數增加 75 件，剩餘調查中案件數減少 36 件，尚在調查中為 32 件。111 年較 110 年之績效已有大幅改善。</p> <p>(二)本會成立起至 111 年 12 月底，水路事故立案調查案件數 189 件，完成案件數 157 件，完成率為 83%。顯示，111 年調查績效有大幅提升，然 110 年底之前調查績效較不如人意，檢視可能為本會初成立時，水路事故調查人員僅有 5 人，而立案調查數量增加超過預期，造成人力負擔過重，調查案無法依預計時程完成，累計未完成調查案總數日愈嚴重，造成逾期完成案件數過多。爰此，本會於 110 年初即著手徵聘水路事故調查人員，於同年 10 月至 111 年 9 月期間，陸續增至 10 位，因此在 111 年可以加速完成水路事故調查案。</p> <p>(三)目前調查預算員額 11 人，因人員退休及離職，去年已有 1 員空缺，112 年 4 月又有一位同仁屆退，屆時有 2 位空缺。本會已對 1 名缺額積極招募新人，惟目前航運業界市場熱絡，本會需要商船船長資格又須經驗豐富之人員背景難尋，自去年中至今所需航海專長調查人員仍在招募中，希望在今年上半年能補齊所有員額空缺，完整調查人力。</p> <p>二、自本會成立迄今，重大鐵道事調查案件計有 25 案，截至 112 年 1 月止，已結案 16 案，4 件已進入本會委員會議審查階段，近期即將結案並發布調查，餘 5 案屬 111 年發生之重大鐵道事故，刻依序進行調查作業、安全議題分析等階段。過往本會鐵道調查人力全力傾注於社會關注之臺鐵局普悠瑪及太魯閣兩大重大運輸事故案件，他案之調查進度略有延宕，業經本會整體調配鐵道調查相關人力後，目前調查中之案件已依期程辦理。</p>
(十七)	公路重大事故的肇因，可能是廣為銷售的個人車輛或少量但承載大眾運輸的	本會業於 112 年 5 月 4 日以運秘字第 1120001742 號函送立法院及提案委員相關書

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>大型車輛，無論是林志穎電動車或電動巴士都有造成重大事故的可能，因此如何避免事故發生，建議國家運輸安全調查委員會會銜交通部將研議資訊與交通部分享，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、交通載具能源的變革從燃油改變成電動將對交通安全帶來重要的改變，電動車的安全性、駕駛行為、城市規劃與交通網絡都是影響交通安全的因素。</p> <p>(一) 電動車的安全性：相較於傳統的燃油車，電動車無複雜的內燃機控制設備，其設計注重電池安全性和電系統等需要特別設計來防止火災和爆炸；重心高度更低，提升車輛穩定性與操控性，減少了意外發生的可能性。</p> <p>(二) 駕駛行為的影響：隨著更多的人開始選擇電動車代替燃油車，先進駕駛輔助也因為科技的進步介入車輛控制，駕駛行為有所改變；電動車比燃油車更安靜，不同的車輛動力系統有不同操作特性，駕駛者也可能因為感知覺減少震動和振動導致更易分心或疲倦，增加交通事故的風險，須加強對駕駛者的教育和培訓，以適應新型態車輛。</p> <p>(三) 城市規劃與交通網絡的改變：隨著電動車的普及，城市規劃會有所改變，系統性的充電站(設施)會在城市中出現，並且需要建立相對應的交通規則和標準，以確保電動車、自駕車和其他性質車輛的安全共存，且交通網絡也可能會有所改變。</p> <p>二、避免汽車運輸業發生公路重大事故發生需要多方面的努力，加強駕駛培訓和監管、提高交通設施的安全性、強化車輛安全標準、加強法律和法規的執行都需要執行之方針。</p> <p>(一) 加強運輸業者與駕駛者培訓和監管：透過設置更嚴格的駕駛培訓標準和監管機制，以確保駕駛在車輛安全駕駛行為，特別在車輛維護定期檢查車輛的輪胎、煞車、電池和其他關鍵部件及強化安裝安全系統，如前方碰撞警報、車道維持等。</p> <p>(二) 提高交通設施的安全性：須投入更多資源進行道路基礎建設和維護，提高交通設施</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>的安全性，並透過增設路燈、標誌、標線、號誌等設備標準化，使自動車輛駕駛系統易於辨別，可有效地減少自駕車事故發生率。</p> <p>(三)強化車輛安全標準：改善車輛安全標準和技術亦是減少交通事故的有效方法，我國目前依循聯合國UNECE調和車輛安全檢測基準，交通部已針對大客車打造技術透過加強車輛審驗、檢驗和監管，以確保車輛的安全性符合法規標準。</p> <p>(四)加強法律和法規的執行：嚴格執行交通法規，加強交安教育和宣傳等以提高駕駛者和乘客的安全意識。</p> <p>(五)交通安全教育推廣：加強宣導關於電動車(ADS)或電動巴士的教育，讓民眾了解如何與電動車共享道路和提高其安全意識，以及如何在發生意外事故時之應對，例如撥打緊急電話和逃生等。</p> <p>三、基於電動車、電動巴士乃至於燃油車輛造成的重大事故是營運商、駕駛、政府和民眾的共同議題，需透過合作機制才可以創建安全且可持續的交通運輸系統；在行政院指示下，交通部於 111 年 5 月 24 日邀集經濟部、環保署、科技部、內政部、財團法人車輛安全審議中心及本會等共同研商「電動車輛安全管理機制配套措施」會議，並建立跨部會聯繫管道，分享促進電動車安全之資訊。</p>
(十八)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算編列 2 億 2,874 萬 6 千元，凍結二十分之一，俟國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，始得動支。</p>	<p>一、本會業於 112 年 5 月 4 日以運秘字第 1120001744 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>(一)查交通部公路總局統計數據，從 107 年 1 月至 111 年 11 月新車掛牌總量機車為 4,336,712 輛，電動機車為 531,914 輛，統計 5 年間新車掛牌電動機車占比 12.2%，占全台機車總數之 3.7%；101 年 1 月至 111 年 11 月新車掛牌總量小客貨車為 4,532,185 輛，電動小客貨車為 34,630 輛，統計 10 年間新車掛牌電動小客貨車占比</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>0.76%，占全台汽車數之 0.41%；101 年 1 月至 111 年 11 月大客車掛牌總量為 25,840 輛，電動大客車為 1,322 輛，統計 10 年間電動大客貨車新車掛牌占比 5.12%，占全台大客車數之 4.22%。依據交通部公路總局汽車數量統計數據歸納，電動車輛在全台整體車輛總數下占比仍低，但具有高成長動能，成長動能以政策推動補助的電動機車及電動大客車市場滲透率最高。</p> <p>(二)本會的職責為對重大運輸事故進行安全調查，同時提出建議改善意見及持續追蹤改善意見辦理情形，以「避免類似之事故再度發生」，積極預防交通運輸可能發生的危難或災害。鑒於電動車輛有逐年增加之趨勢，本會針對電動運具事故調查技術暨處理程序辦法建置分為三階段。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 敦促政府訂定相關法規以明確規範管理機制，積極預防交通運輸可能發生的危難或災害。 2. 事故發生之調查程序，當有公路重大事故發生時，本會將依據運輸事故調查法依法執行安全調查，並依據重大公路事故調查標準作業程序執行。 3. 建立事故調查實驗室，目前已籌建但尚未執行的國家運安工程研究中心是以「實驗室」為主體，工程研究中心是以提升運輸安全相關技術與實驗設備的建置空間，主要設備包含列車事故駕控模擬、車輛脫軌及煞車衰減性試驗、水路事故重建及模擬、商務車多軸式運動駕駛模擬等，利用科技設備，分析並模擬運輸事故肇因，進而結合產業發展，生產可運用於無人機及無人車、無人船等智慧運輸相關設施。其中與公路重大事故調查直接相關者包括公路調查作業室、車輛紀錄器解讀實驗室、智慧運輸實驗室、車輛碰撞分析實驗室及大型車輛多軸式運動駕駛模擬器實驗室，提升公路運輸安全相關技術與實驗

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>設備。</p> <p>二、立法院議事處 112 年 6 月 1 日以台立議字第 1120702300 號函將本案送交交通委員會處理。</p>
(十九)	<p>有鑑於國家運輸安全調查委員會籌劃以新臺幣 17 億元在宜蘭建「國家運安工程研究中心」，提升調查所需的實驗與技術分析能量，112 年度預算已編列，截至 111 年 7 月底止行政院仍未予核定。國家運輸安全調查委員會成立後，調查案件數暴增，現有實驗室與設備不敷使用，致事故調查報告完成時程延宕情形，因而認定國家運安工程研究中心有其建置的必要性及急迫性；惟交通部運輸研究所之職掌內容，或多有重疊之處，另立機關應謹慎考量必要性，以避免預算浪費。爰要求國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明兩機關功能性之區別。</p>	<p>本會業於 112 年 4 月 8 日以運秘字第 1120001581 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、查「交通部運輸研究所組織條例」第二條，由該所掌理事項可歸納其業務係以運輸研究為主體，包括：運輸政策、運輸系統、運輸計畫、運輸發展、運輸工程、運輸經營及管理效率、運輸安全、港灣技術等主題之研究、規劃、評估、建議及發展。該所支援交通部運輸安全政策、安全計畫與前瞻科技之規畫研究，並協助相關研究成果之推廣應用。</p> <p>二、另查本會組織法第二條，由本會掌理事項可歸納係以重大運輸事故之調查及預防為主體，包括：通報處理、肇因鑑定及分析、調查報告提出、運輸安全改善建議之提出與追蹤、運輸事故趨勢分析、運輸安全專案研究、調查技術之研究發展、能量建立、紀錄器解讀及工程分析等。是以，本會與交通部運研所各有其組織定位功能及業務職掌。</p> <p>三、目前國外運輸事故調查機構均設有類似工程中心，以進行零組件拆解、材料破壞分析、工程鑑定分析及事故模擬重建等，俾利重大運輸事故調查之流程順遂並提升作業效率。本會自改制以來，調查範圍由航空擴及水路、鐵道及公路，所涉工程技術深度及廣度均大幅提升，擴充實驗室設備及能量之需求更顯急迫，而現有辦公廳舍空間僅勉強足供人員辦公使用，自飛安會時代起即存在之關鍵證物檢測存放及進行工程技術分析等作業空間不足的問題愈發嚴峻。</p> <p>四、綜上，本會規劃建置「國家運安工程研究中心」，除作為運輸事故調查過程中關鍵</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		證物之檢測與存放空間，亦能擴充並強化實驗室機能，提升專業技術能量，並可自事故肇因之分析過程發掘探究相關安全研究議題，達到預防類似事故再次發生之積極目的。建置計畫書迄今雖尚未核定，本會仍將以堅持調查業務順遂執行及相對應核心能量之發展為基礎，務實檢討空間及相關配套需求，以縮減規模、保留必要且核心的實驗室為調整方向並規劃替代方案。
(二十)	鑑於飛航安全得以不斷精進，並針對各項可能影響飛安之情形提前加以防範，國家運輸安全調查委員會與交通部民用航空局皆建有飛安自願報告系統，提供民眾通報各項具飛安疑慮之情況。經查，國家運輸安全調查委員會處理航空安全自願報告時，如內容涉及民航監理、法規、政策等議題，雖會向交通部民用航空局之業管單位共同商討改善方案，惟截至目前為止，國家運輸安全調查委員會、交通部民用航空局兩套針對飛安議題之自願報告系統卻未見資訊共享之規劃，恐造成民眾針對同一事件分別提報兩套系統時，發生兩單位重複作業之情形。為使民眾能清楚兩套系統之差異性、並避免上述重工情形發生之可能性，爰建議國家運輸安全調查委員會應與交通部民用航空局共同商討系統資訊連結之可行性，並強化系統通報方式之宣導，以確保自願報告系統建置之目的能夠落實。	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000693 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、本會與民航局設立自願報告系統之宗旨，均為發掘潛伏性安全危害因子，藉由相關單位適時採取必要措施，防患事故於未然。民航局系統著重於提升「航空安全」，本會則以兼顧航空、鐵道、水路及公路之全模組「運輸安全」為目標，兩系統雖同為運輸安全資訊多元化蒐集管道之一環，惟並未完全重疊。民航從業人員如有安全提報事項或欲分享疏失經驗，可擇個人信賴之管道，均能達成改善飛安之目標。</p> <p>二、因自願報告之內容可能涉及人為錯誤或非蓄意疏失，本會自願報告系統為提供運輸從業人員免於擔心身分曝光或害怕受到處分之報告管道，自成立以來始終堅守「保密性」與「非懲罰性」之最高處理原則；運輸事故調查法第 5 條第 5 項亦規定，本會自願報告系統不以處分或追究責任為目的，且應對報告者身分及資料來源予以保密。</p> <p>三、惟民航局為監理單位，對民航從業人員或營運機關具裁罰處分之權責，本會自願報告系統基於法規所要求之保護義務，及對報告人之承諾，實應尊重報告者意願，避免報告者、報告中涉及人員或機構受到不利影響之風險，故不建議與民航局自願報告系統進行全面性資訊連結。</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>四、爰建議兩系統間，維持現有「選擇性」資訊共享方式，僅針對涉及民航局業管範圍，提供「去識別性資訊」，以利確保本會自願報告系統「保密性」與「非懲罰性」之最高原則，維護報告者權益。</p> <p>五、本會目前每年會出版兩期「飛安自願報告系統專刊」(含民航局飛安資訊分享專區)，提供民航從業人員有關民航局自願報告系統所接獲具改善飛安價值之報告，該等報告內容亦可於本會自願報告系統網站查詢，期透過報告處理及案例分享機制，持續與民航局進行資訊交流，並強化系統通報方式之宣導，以確保系統建置之目的能夠落實。</p>
(二十一)	<p>國家運輸安全調查委員會日前舉辦三周年回顧與展望研討會，副總統賴清德提出，希望交通機構能像醫療機構般建立評鑑機制，讓重大事故防患於未然。由於目前交通部已有針對部分運輸業進行經常性評鑑，學者則建議可成立獨立第三方機構來專責監督交通安全。而對於國家運輸安全調查委員會之運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管流程，應建立在更積極迅速整合上；爰要求國家運輸安全調查委員會本於前事不忘，後事之師的精神，以儘早達成預防類似交通事故再發生之目的。</p>	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000694 號函送交立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、運輸安全改善建議追蹤作業及列管機制：查運輸事故調查法第 27 條第 1 項規定略以：「政府有關機關(構)於收到運輸事故調查報告後九十日內應向行政院提出處理報告...認為可行者，應詳提具體之分項執行計畫；認有窒礙難行者，亦應敘明理由」。</p> <p>本會依據行政院頒布之「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」，協助行政院進行改善建議之分項執行計畫審查，並依同調查法第 27 條第 2 項規定，對院列管之分項執行計畫進行追蹤。</p> <p>本會收到政府有關機關(構)提出之改善建議處理報告後，會對各分項執行計畫進行審查，並將審查建議陳報行政院核定。對於尚未完成之分項執行計畫，經行政院核定後納入列管，並由本會協助院執行進度追蹤。有關列管之分項執行計畫，受建議單位每 6 個月須提出改善進度，直至解除列管。前述追蹤與列管程序中，受建議單位提出之分項執行計畫、列管事項半年執行情形以及審查結果等相關資訊皆會</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>於本會官網公布。</p> <p>二、改善建議落實之積極作為：本會研擬並執行以下強化作為：</p> <p>(一)重大運輸事故調查階段，邀請營運機構、監理機關等相關單位共同參與，使所有參與調查單位皆能充份瞭解案件之發生原因及未來改善方向。</p> <p>(二)強化調查報告發布前，改善建議內容與方向之說明與討論，必要時邀集相關政府機關(構)高層與會，達到事前溝通以利後續改善建議之落實。</p> <p>(三)商請交通部強化所屬相關機關(構)改善建議分項執行計畫之控管，彙整統一回復行政院及副知本會，以利交通部確實監理之功能。</p> <p>(四)對監理機關提出配套改善建議，以督導相關營運單位落實執行，彰顯監理功能。</p> <p>(五)針對長期無法落實之改善建議，陳請行政院於相關會議中予以檢討並監督相關機關(構)確實改善。</p>
(二十二)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算案編列「運輸事故調查」經費 1,339 萬 7 千元、「運輸系統安全分析與工程鑑定」經費 333 萬元，以及「精進運輸事故調查技術與預防研究」經費 3,500 萬元等。查重大運輸事故調查並提出調查報告係該會重要職掌，惟截至 111 年 8 月 22 日止，航空、水路、鐵道及公路事故之調查案件數共計 229 件，其中 137 件（占比 59.82%）已逾現行法規規定預計發布時間。運輸事故調查之複雜程度雖有不同，然該會已訂有分級及展期制度，為提升事故調查之效率，故要求國家運輸安全調查委員會應針對逾期發布調查報告之情形研謀具體改善措施，以有效提升事故調查效率。</p>	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000695 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>有關本會調查案件逾期部分，其中部分為水路調查案件 125 件(佔 91.24%)，餘為鐵道調查案件 10 件及 2 件航空調查案件。為提昇運輸事故調查效率，本會預擬精進作為如下：</p> <p>一、水路事故調查</p> <p>(一) 將水路調查案依事故船舶種類、嚴重程度、相關事證資料取得之可行性，區分為 1、2、3 級調查案，結案參考時程各為 18、12、6 個月。本會成立至 110 年 12 月底，立案調查累計總數 150 件，完成調查 82 件，未完成之調查案達 68 件。本會成立至 111 年 12 月底，立案調查累計總數 189 件，已完成之 157 件，仍在調查中之 32 件。111 年較 110 年，新增立案 39 件，完成數增加 75 件，剩餘調查中案件數減少 36 件，尚在調查中為 32 件。111 年較 110</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>年之績效已有大幅改善。</p> <p>(二)本會成立起至 111 年 12 月底，水路事故立案調查案件數 189 件，完成案件數 157 件，完成率為 83%。111 年水路事故調查績效有大幅提升，然 110 年底之前調查績效較不如人意，檢視可能為本會初成立時，該調查人員僅有 5 人，而立案調查數量增加遠超預期，造成人力負擔過重，致無法依預計時程完成，累計未完成調查案總數日愈嚴重，造成逾期完成案件數過多。爰此，本會於 110 年初即著手徵聘水路事故調查人員，於同年 10 月至 111 年 9 月期間，陸續增至 10 位，因此在 111 年可以加速完成水路事故調查案。</p> <p>(三)目前預算員額 11 人，因人員退休及離職，去年已有 1 員空缺，112 年 4 月又有一位同仁屆退，屆時有 2 位空缺。本會已對 1 名缺額積極招募新人，惟目前航運業界市場熱絡，本會需要商船船長資格又須經驗豐富之人員背景難尋，自去年中至今所需航海專長調查人員仍在招募中，希望在今年上半年能補齊所有員額空缺，完整水路事故調查人力。</p> <p>(四)水路事故案件眾多，案經檢視其中以 3 級案（漁船事故）為大宗（約佔 75%）；然此類小漁船事故原因大多為船員個人操作誤失或漁船個別維護/機械因素，少涉及系統性或組織性之安全議題，因此調查結果能貢獻水路運輸安全之成效相當有限，惟礙於現行水路事故法定之範圍，本會仍須花費相當人力從事此類之事故調查。為善用水路事故調查人力，聚焦提升系統性及組織性之水路運輸安全，本會正參考國際法規，草擬修訂國內水路事故調查相關法規，以系統性提升水路運輸安全為主軸。</p> <p>二、鐵道事故調查</p> <p>(一)自本會成立迄今，重大鐵道事故調查案件計有 25 案，截至 112 年 1 月止，已結案</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>16 案，4 件已進入本會委員會議審查階段，近期即將結案並發布調查，餘 5 案屬 111 年發生之重大鐵道事故，刻依序進行調查作業、安全議題分析等階段。</p> <p>(二)過往本會鐵道調查人力全力傾注於社會關注之臺鐵局普悠瑪及太魯閣兩大重大運輸事故案件，他案之調查進度略有延宕，業經本會整體調配鐵道調查相關人力後，目前調查中之案件已依期程辦理。</p>
(二十三)	<p>國家運輸安全調查委員會 112 年度預算案編列「運輸事故調查」經費共計 1,339 萬 7 千元，包括：飛航事故調查業務 430 萬元、水路事故調查業務 231 萬 6 千元，以及鐵道及公路事故調查業務 678 萬 1 千元。按國家運輸安全調查委員會組織法第 2 條規定：「本會掌理下列事項：一、重大運輸事故之通報處理、調查、肇因鑑定及分析、提出調查報告及運輸安全改善建議。二、運輸事故趨勢分析、運輸安全改善建議之追蹤及運輸安全專案研究。」基此，國家運輸安全調查委員會重要工作除事故之完整安全調查，亦包括後續建議之提出與持續進行改善建議之追蹤。然國家運輸安全調查委員會 110 年 1 月 1 日至 111 年 7 月底發布之運輸安全改善建議包括航空類 22 件、鐵道類 117 件、水路類 59 件、公路類 54 件，其中尚待有關機關回覆案件共 46 件，各類別之列管中案件介於 8 至 76 件，其中鐵道類尚未落實改善之案件數量高達 76 件，占 64.96%，且鐵道類改善建議結案率僅 15.38%，顯示鐵路管理機關對於國家運輸安全調查委員會提出之改善建議尚待積極落實改善。因此，要求國家運輸安全調查委員會應加強重視運輸安全事故發生之核心問題，並強化與鐵路運輸相關機關之溝通，積極追蹤及督促事故原因之確實落實改善，以預防類</p>	<p>本會業於 112 年 2 月 21 日以運秘字第 1120000696 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、有關鐵道安全改善建議結案率偏低一節，本會針對重大鐵道事故調查案之事實資料報告、議題分析內容、調查報告草案等階段，邀請營運機關、監理機關等相關單位共同參與，使所有參與調查之單位皆能充份瞭解案件之發生原因及未來改善方向。自 108 年 8 月至 112 年 1 月止，總計發布 150 項安全改善建議，其中 18 項解除列管、16 項非政府機關、4 項待有關機關回復，餘 112 項由行政院列管中；又交通部臺灣鐵路管理局計 78 項安全改善建議，其中 8 項解除列管，餘 70 項持續列管。</p> <p>二、基於交通部臺鐵局落實鐵道安全改善建議成效不彰，運安會自 111 年起，計召開 8 次落實改善建議精進會議、鐵道高階首長會議進行討論、拜會臺鐵局首長等協助臺鐵局落實之相關積極作為；另 111 年 10 月 25 日行政院召開臺鐵改革會議決議略以：運安會所提改善建議攸關鐵路安全，請臺鐵局重新檢視迄仍無法解列之關鍵原因與困難，將檢視資料陳報行政院，俾利後續研商作業。交通部於 112 年 1 月 18 日就臺鐵局所提改善建議執行困難事項邀請運安會、交通部鐵道局、交通部運輸研究所等單位召會討論，會議結論請臺鐵局再行檢討。</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	似事件再度發生。	三、後續本會除每半年定期追蹤執行進度外，將適時增加不定期追蹤機制並邀請受建議機關之高階主管共商研議，強化臺鐵局落實調查報告改善建議之執行成效。
(二十四)	經查，國家運輸安全調查委員會之主要業務之一為重大運輸事故調查並提出調查報告，為有效運用人力及設備資源，將各類運輸事故予以分級，並規定調查報告發布時間。然國家運輸安全調查委員會自 108 年 8 月成立至 111 年 8 月 22 日為止，國家運輸安全調查委員會調查案件數計有 229 件，惟其中 137 件逾規範所訂之預計發布時間，爰要求國家運輸安全調查委員會應分析未於時間內完成案件調查之原因，提出具體改善措施，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。	<p>本會業於 112 年 4 月 26 日以運秘字第 1120001583 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、經查本會自成立以來，至 111 年 8 月 22 日止，約三年期間，運輸事故之調查案件數共計 229 件(含航空 32 案、水路 161 案、鐵道 25 案及公路 11 案)，逾現行預計發布時間為 137 件(含航空 2 案、水路 125 案、鐵道 10 案) 占比 59.8%。檢視其中各調查模組案件數之比例，逾期完成案件數以水路事故 125 案為最大宗，占立案調查數 161 件 77.7%。再檢視自本會成立起至 111 年 12 月底，水路事故累計立案調查案件數計 189 件，已完成之調查案件計 157 件，目前調查中案件計 32 件。</p> <p>二、水路事故調查績效分析：本會將水路調查案依事故船舶種類、嚴重程度、相關事證資料取得之可行性，區分為 1、2、3 級調查案，結案參考時程各為 18、12、6 個月。本會成立至 110 年 12 月底，立案調查累計總數 150 件，完成調查 82 件，未完成之調查案達 68 件。本會成立至 111 年 12 月底，立案調查累計總數 189 件，已完成之 157 件，仍在調查中之 32 件。111 年較 110 年，新增立案 39 件，完成數增加 75 件，於該年底剩餘調查中案件數減少了 36 件，尚在調查中為 32 件。顯見 111 年較 110 年之績效已有大幅改善。至 112 年 3 月底，累計立案調查案件數計 199 件，已完成之調查案件計 171 件，目前調查中案件計 28 件。仍在調查中之案件數，較 111 年底又減少了 4 件，顯示本會水路事故調查之效率逐漸改善中。</p> <p>三、人力資源辦理情形：自本會成立起至 111 年 12 月底，水路事故立案調查案件數 189</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>件，完成案件數 157 件，完成率為 83%。111 年調查績效有大幅提升，然 110 年底之前調查績效較不如人意，經檢視可能原因為本會成立初期，該調查人員僅有 5 人，而立案調查數量增加遠超預期，造成人力負擔過重，致無法依預計時程完成，累計未完成調查案總數日益嚴重，因此造成逾期完成案件數過多。爰此，本會於 110 年初即著手徵聘水路事故調查人員，於同年 10 月至 111 年 9 月期間，陸續增至 10 位，因此在 111 年可以加速完成水路事故調查案。</p> <p>四、未來工作重點</p> <p>(一)維持足夠水路事故調查人力：目前預算員額 11 人，因人員退休及離職，去年已有 1 員空缺，112 年 4 月又有一位同仁屆退，屆時有 2 位空缺。本會已對 1 名缺額積極招募新人，惟目前航運業界市場熱絡，本會需要商船船長資格又須經驗豐富之人員背景難尋，自去年中至今所需航海專長調查人員仍在招募中，希望在今年上半年能補齊所有員額空缺，完整水路事故調查人力。</p> <p>(二)修訂相關法規：水路事故案件眾多，經檢視其中以第 3 級案(漁船事故)為大宗(約佔 75%)；然此類小漁船事故原因大多為船員個人操作誤失或漁船個別維護/機械因素，少涉及系統性或組織性之安全議題，因此調查結果能貢獻水路運輸安全之成效相當有限，惟礙於現行水路事故法定之範圍，本會仍須花費相當人力從事此類之事故調查。為善用調查人力，聚焦提升系統性及組織性之水路運輸安全，本會正參考國際法規，草擬修訂國內水路事故調查相關法規，以系統性提升水路運輸安全為主軸。</p>
(二十五)	<p>根據立法院預算中心評估報告彙整，國家運輸安全調查委員會 110 年度辦理「精進運輸事故調查技術與預防研究」</p>	<p>本會業於 112 年 4 月 26 日以運秘字第 1120001586 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>工作計畫，主要辦理「建立多模組運輸事故調查能量計畫」，進行事故調查。惟高鐵及捷運等八款列車紀錄器之解讀量能相對不足，需由業者方協助，或因安裝國外製造之事件紀錄器，而必須交由原廠解讀軟體方能轉譯原始資料，恐有延宕調查時程並使研判事故肇因延誤等情事。有鑑於國家運輸安全調查委員會辦理「建立多模組運輸事故調查能量計畫」之預期成果及實施內容，應持續保持及提升各類運輸紀錄器之解讀能力及解讀率，以利運輸事故發生後，得宜即時解讀紀錄資料，研判事故過程，爰要求國家運輸安全調查委員會於3個月內向立法院交通委員會進行「高鐵及捷運等八款列車紀錄器判讀時程改善」書面報告，具體說明改進判讀時程措施。</p>	<p>一、建置時程說明</p> <p>(一)依據本會統計，自 107 年 10 月至 111 年 12 月止，重大鐵道事故總計共 25 件，考量交通部臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵局)列車種類眾多重大鐵道事故發生頻率因此本會優先建置臺鐵局所屬列車相關紀錄裝置之解讀能量。自本會改制後至 110 年間已建置共 1 款 ATP 及 6 款 TCMS 解讀軟體，並於 111 年按規劃時程完成 7 款解讀軟體之整合。</p> <p>(二)考量其他營運業者路線獨特性及同款紀錄器安裝車種數量，本會擬規劃於 112 年起，建置阿里山林業鐵路部分車型，以及桃捷、高雄輕軌電聯車 Urbos 3 車型安裝之行車速度數位紀錄器、行車影像紀錄器及事件紀錄器之解讀能量。</p> <p>(三)後續擬逐年編列預算，建置其餘車種之事件紀錄器解讀能量，進而達成完成 115 年國籍鐵道列車紀錄裝置 100%解讀率之目標。</p> <p>二、未來工作項目規劃</p> <p>(一)持續執行年度鐵道列車紀錄裝置普查，掌握紀錄器製造商、型號及件號、解讀軟體供應商、軟體版本及相關功能，以規劃建置期程之優先順序及編列預算之參考。</p> <p>(二)如建置解讀能量當中發生重大鐵道事故，本會可依事故調查法迅速透過業者或原廠取得解讀結果，仍掌握資料處理之時效性。</p> <p>(三)評估擴充鐵道列車解讀資料整合軟體功能，將國內所有列車紀錄資料匯入，整合紀錄器解讀，以視覺化圖表呈現。另，結合現有軟體之動畫模擬功能，必要時可視覺化事故紀錄資料，以利於事故調查作業進行。</p>
(二十六)	<p>112 年度國家運輸安全調查委員會預算案「運輸事故調查」編列 13,397 千元，其中重大運輸事故之通報處理、調查、肇因鑑定及分析、提出調查報告及運輸</p>	<p>本會業於 112 年 4 月 24 日以運秘字第 1120001588 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、查本會自成立起至 111 年 8 月 22 日止，</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>安全改善建議係該會重要職掌。經查，國家運輸安全調查委員會為有效運用人力及設備資源，並縮減調查報告發布時程，將各類運輸事故予以分級，並依各類報告、運輸類型及各級別訂定不同之預計發布時間。惟截至 111 年 8 月 22 日止，航空、水路、鐵路及公路事故之調查案件共計 229 件，其中 137 件已逾前揭規範所訂預計發布時間，占比 59.82%。據悉，水路運輸事故案件數多，部分人員退休或離職，致人力吃緊；鐵道案件數多，調查人力不足；以及部分航空事故因關鍵證據燒毀，且涉及兩國間調查單位溝通，交涉費時所致。考量運輸事故調查之複雜度雖有不同，國家運輸安全調查委員會已訂有分級及展期制度，為提升事故調查之效率，仍應持續針對超過預計發布時間之情形研謀改善措施。爰請國家運輸安全調查委員會於 3 個月內向立法院交通委員會就如何提升事故調查效率提出書面報告。</p>	<p>約三年期間，運輸事故之調查案件數共計 229 件(含航空 32 案、水路 161 案、鐵道 25 案及公路 11 案)，逾現行預計發布時間為 137 件(含航空 2 案、水路 125 案、鐵道 10 案)占比 59.8%。檢視其中各調查模組案件數之比例，逾期完成案件數以水路事故 125 案為最大宗，佔立案調查數 161 件 77.7%，爰此，再檢視自本會成立至 111 年 12 月底，水路事故累計立案調查案件數計 189 件，已完成之調查案件計 157 件，目前調查中案件計 32 件。</p> <p>二、水路事故調查績效分析：本會將水路調查案依事故船舶種類、嚴重程度、相關事證資料取得之可行性，區分為 1、2、3 級調查案，結案參考時程各為 18、12、6 個月。本會成立起至 110 年 12 月底，立案調查累計總數 150 件，完成調查 82 件，未完成之調查案達 68 件。本會成立至 111 年 12 月底，立案調查累計總數 189 件，已完成之 157 件，仍在調查中之 32 件。111 年較 110 年，新增立案 39 件，完成數增加 75 件，於該年底剩餘調查中案件數減少了 36 件，尚在調查中為 32 件。顯見，111 年較 110 年之績效已有大幅改善。至 112 年 3 月底，累計立案調查案件數計 199 件，已完成之調查案件計 171 件，目前調查中案件計 28 件。仍在調查中之案件數，較去 111 年底又減少了 4 件，顯示本會水路事故調查之效率逐漸改善中。</p> <p>三、人力資源辦理情形：自本會成立起至 111 年 12 月底，水路事故立案調查案件數 189 件，完成案件數 157 件，完成率為 83%。111 年水路事故調查績效有大幅提升，然 110 年底之前調查績效較不如人意，經檢視可能為本會成立初期，該調查人員僅有 5 人，而立案調查數量增加遠超預期，造成人力負擔過重，致無法依預計時程完成，累計未完成案件總數日益嚴重，造成逾期完成案件數過多。爰此，本會於 110</p>

國家運輸安全調查委員會

立法院審議中央政府總預算案所提決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 112 年度

單位:新臺幣元

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>年初即著手徵聘水路事故調查人員，於同年 10 月至 111 年 9 月期間，陸續增至 10 位，因此在 111 年可以加速完成水路事故調查案。</p> <p>四、未來工作重點</p> <p>(一)維持足夠水路事故調查人力：目前預算員額 11 人，因人員退休及離職，去年已有 1 員空缺，112 年 4 月又有一位同仁屆退，屆時有 2 位空缺。本會已對 1 名缺額積極招募新人，惟目前航運業界市場熱絡，本會需要商船船長資格又須經驗豐富之人員背景難尋，自去年中至今所需航海專長調查人員仍在招募中，希望今年上半年能補齊空缺，完整調查人力。</p> <p>(二)修訂相關法規：水路事故案件眾多，案經檢視其中以第 3 級案(漁船事故)為大宗(約佔 75%)；然此類小漁船事故原因大多為船員個人操作誤失或漁船個別維護/機械因素，少涉及系統性或組織性之安全議題，因此調查結果能貢獻水路運輸安全之成效相當有限，惟礙於現行水路事故法定之範圍，本會仍須花費相當人力從事此類之事故調查。為善用調查人力，聚焦提升系統性及組織性之水路運輸安全，本會正參考國際法規，草擬修訂國內水路事故調查相關法規，以系統性提升水路運輸安全為主軸。</p>