

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 111 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)	111 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： 1.減列大陸地區旅費 50%，不得流用。 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%，除國防部及外交部外，不得流用。 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 30%。 8.減列設備及投資（不含現行法律明文規定支出及資產作價投資）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.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.前述三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 270 億元(約 1.19%)，另予補足。 111 年度中央政府總預算案針對各機關及所屬統刪項目如下： 1.大陸地區旅費：統刪 50%，其中警政署及所屬、移民署、法務部、司法官學院、廉政署、矯正署及所屬、調查局、觀光局及所屬改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 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%，	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 111 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	
	其中總統府、國家安全會議、外交部、領事事務局、國防部、僑務委員會改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 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、國立故宮博物院、客家委員會及所屬、大陸委員會、立法院、考試院、審計部、內政部、營建署及所屬、役政署、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、體育署、國家教育研究院、法務部、司法官學院、廉政署、矯正署及所屬、臺灣高等檢察署、交通部、中央氣象局、觀光局及所屬、公路總局及所屬、職業安全衛生署、僑務委員會、畜產試驗所、家畜衛生試驗所、農業藥物毒物試驗所、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、農糧署及所屬、中部科學園區管理局、南部科學園區管理局、證券期貨局、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。 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、國立故宮博物院、國家發展委員會、大陸委員會、立法院、臺灣臺北地方法院、臺灣士林地方法院、臺灣新北地方法院、臺灣臺中地方法院、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、臺灣澎湖地方法院、福建金門地方法院、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、消防署及所	

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 111 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	
	屬、移民署、領事事務局、外交及國際事務學院、國防部所屬、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、國有財產署及所屬、財政資訊中心、教育部、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、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、家畜衛生試驗所、桃園區農業改良場、臺中區農業改良場、臺南區農業改良場、高雄區農業改良場、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、農糧署及所屬、農田水利署、毒物	

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 111 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	
	及化學物質局、環境檢驗所、新竹科學園區管理局、證券期貨局、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。 5.軍事裝備及設施：統刪 3%，其中國防部所屬改以其他項目刪減替代，科目自行調整。 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、公平交易委員會、國家通訊傳播委員會、大陸委員會、公共工程委員會、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、銓敘部、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、役政署、移民署、空中勤務總隊、外交部、國防部、國防部所屬、財政部、國庫	

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 111 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	
	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、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、中央地質調查所、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、農田水利署、中央健康保險署、毒物及化學物質局、新竹科學園區管理局、中部科學園區管理局、金融監督管理委員會、銀行局、證券期貨局、保險局、檢	

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 111 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	
	查局、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。 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不刪外；總統府主管、國立故宮博物院、檔案管理局、原住民族文化發展中心、中央選舉委員會及所屬、促進轉型正義委員會、不當黨產處理委員會、考試院主管、勞動部主管、原子能委員會主管、環境保護署主管、科技部主管、海洋委員會主管、國軍退除役官兵輔導委員會主管統刪 5%；行政院、主計總處、國家發展委員會、原住民族委員會、大陸委員會、內政部主管、財政部主管、法務部主管、僑務委員會主管統刪 28%；司法院主管統刪 30%；客家委員會及所屬、外交部主管、國防部主管、教育部主管、經濟部主管、交通部主管、農業委員會主管(不含動植物防疫檢疫局及所屬)、衛生福利部主管(不含疾病管制署)、文化部主管統刪 35%。 8.設備及投資：除現行法律明文規定支出及資產作價投資不刪外，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	

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 111 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	
	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、役政署、建築研究所、外交及國際事務學院、財政部、國庫署、賦稅署、臺北國稅局、南區國稅局及所屬、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、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、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、勞動部、農業委員會、農糧署及所屬、海洋委員會、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。 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%，其中客家委員會及所屬、大	

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 111 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	
	陸委員會、內政部、營建署及所屬、消防署及所屬、體育署、標準檢驗局及所屬、交通部、觀光局及所屬、公路總局及所屬、核能研究所、農業委員會、水土保持局、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、環境保護署、新竹科學園區管理局、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。 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%，其中役政署、教育部、公路總局及所屬、鐵道局及所屬、動植物防疫檢疫局及所屬、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。	
(二)	有鑑於網路社群媒體具有快速傳播特性，各行政機關陸續採取新媒體經營與運用，直接與社會大眾溝通政策及宣導。近年來政府時有挾龐大預算資源於網路社群平台進行非廣告形式宣傳與澄清之情事，立法院遂於 110 年三讀通過修正預算法第 62 條之 1 條文，目的為將政府於四大媒體（平面媒體、廣播媒體、網路媒體及電視媒體）執行政策宣導時，也能同時納入預算法的規範。行政院主計總處於修法通過後，雖於預算書中增設宣導經費專屬預算科目，並新增媒體政策及業務宣導經費彙計表，然卻將宣導方式限定為於四大媒體所辦理，過去各機關辦理活動、說明會、園遊會或發放各式宣導品之方式，不再納入政策宣導規範。爰此，為利立法院能明確掌握各機關編列政策宣導之實際預算，要求行政院主計總處：1.各機關辦理活動、說明會、園遊會或發放各式宣導品等，應明確揭示辦理或贊助機關名稱，以避免產生置入性行銷之疑慮。2.各機關於四大媒體上處理政策及業務宣導之相關工作者（即小編人力），以委外或勞務承攬方式辦理之經費，應納入政策及業務宣導費彙計表表達，	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 111 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	
	以利預算之呈現。	
(十)	依照財政紀律法所授權訂定的稅式支出評估作業辦法規定，相關法律案送立法院審議前，行政院必須審查通過稅式支出評估，並且業務主管機關必須將稅式支出評估報告及公聽會會議紀錄送交立法院財政委員會及相關委員會，業務主管機關屢次未依照前開辦法將相關資料與法案併送交立法院（例如延長當沖降稅的證券交易稅條例），也未同時將評估報告登載於機關網站，無視法令規定，亦不理會立法院長期以來決議的要求。爰此，要求行政院各部會提出涉及租稅減免的法案送立法院審查時，除應確實依照稅式支出評估作業辦法規定外，同時應將相關稅式支出評估報告併同修正草案送立法院備查。	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	
(十六)	政府預算編列及嗣後執行效率，事涉政府施政良窳，與政府財政效益是否良好？行政院主計總處是政府預算編列與預算執行之主管機關，爰要求行政院主計總處督導中央政府各機關會計人員依法行政，職務執行如有不忠或不法情事，請依法查處。	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)	111 年度國家運輸安全調查委員會預算「業務費」項下「大陸地區旅費」編列 12 萬 8 千元，派員出國計畫編列 827 萬 8 千元，均凍結十分之一，俟國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	一、本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001047 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： (一)本會自飛航安全調查委員會時期，即每年參加國際例行性年會，如國際飛安調查員協會年會、國際飛安基金會年會、亞洲事故調查員協會會議、飛航紀錄器調查員年會等；派員參加國際調查訓練單位之專業訓練，如美國運輸安全委員會學院、美國南加州安

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 111 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	
		全學院、飛航資料解讀系統訓練、損壞紀錄器解讀訓練、客艙安全調查等，成立運輸安全調查委員會後，納入水路、鐵道與公路事故調查，為提升我國運輸安全及本會調查員技能到國際水準，新增加之調查模組亦積極參與國際會議，如國際海事模擬機論壇、國際衛星輔助搜救組織年會、國際道路協會研討會年會、國際運輸世界大會、亞洲鐵道技術交流會議、國際鐵道安全協會研討會等；參與國際間之調查專業訓練，如英國 MAIB 船舶紀錄器解讀訓練、安全系統管理訓練、認知人因工程專業訓練等。 (二)109 年及 110 年國際疫情嚴重，各國均採嚴格邊境管制，導致相關國際會議、國外訓練均未能如期舉辦，或改為線上會議、訓練以避免疫情的散播。近來，由於一般民眾接受施打冠狀疫苗逐漸普遍化，自去(110)年下半年起，各國逐漸開放邊境，例如美國、歐盟及新加坡等鬆綁對於已施打兩劑疫苗的國際旅客之邊境管制。今年初迄今，更多國家加入邊境鬆綁行列，例如澳洲、泰國、挪威、丹麥及英國等放鬆一般國際旅客邊境管制，某些國家甚至不需提供 COVID-19 陰性證明及入境後不需居家隔離。今年本會預定參加之會議地點、出國訓練及進修地點主要是在歐洲、澳洲、英國及美國，這些國家均已開放國境，因此今年出國參加國際會議計畫應該可以順利辦理。 二、立法院議事處於 111 年 4 月 27 日以台立議字第 1110701366 號函將本案送交交通委員會。
(二)	111 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 7,282 萬 5 千元，凍結十分之一，俟國家運輸安全調查	一、本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001051 號函送立法院相關書面報告，內容如下：

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 111 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	
	委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	(一)本會為提升調查能量，積極爭取增加專業調查人力，於 110 年 2 月 24 日函請行政院，請增專業聘用員額 36 人，行政院分別於 110 年 4 月 22 日及 5 月 21 日核增本會聘用員額 14 人及 4 人，合計 18 人。 (二)核增之人力本會爰依業務能量、用人需求、分組調查機制，配置於各模組，並積極辦理職務調整及新進人員招募作業，核增之人力至本(111)年 3 月底已進用 16 人，尚有 2 人因需求專業性，人才難覓，刻正辦理第 3 次甄選作業。另因屆齡退休、離職解聘職缺 4 人，亦已辦理招募作業陸續進用中；本會將賡續辦理運輸事故調查人員培訓，俾以強化運輸安全事故調查與研究之量能。 二、立法院議事處於 111 年 4 月 27 日以台立議字第 1110701368 號函將本案送交交通委員會。
(三)	111 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 3,449 萬 6 千元，其中「國家運安工程研究中心建置計畫」，請國家運輸安全調查委員會俟行政院核定計畫後，向立法院交通委員會提出書面報告。	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001053 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、國家運輸安全調查委員會辦理航空、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，以提升運輸安全。為達前述目標，爰規劃建置「國家運安工程研究中心」，除作為運輸事故發生後關鍵證物的檢測與保存空間外，更重要的可擴充目前實驗室機能，提升運輸安全實驗與分析專業技術能量，達到預防運輸事故發生的目的。 二、「國家運安工程研究中心建置計畫」經國家發展委員會審議後，110 年 6 月該會將審議結論函報行政院建請原則予以支持。 三、另為加速行政院計畫審議時程，本會於 110 年 10 月 13 日向行政院秘書長進行本案簡報，並於 110 年 10 月

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 111 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	
		20 日提送運安中心補充資料至行政院，刻由該院審視並核定計畫中。 四、本會迄今亦仍持續努力洽請行政院核定計畫。
(四)	111 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 3,305 萬 1 千元，凍結 100 萬元，俟國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。	一、本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001054 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： (一)系統性道路交通事故調查 1.本會係針對「單一」重大運輸事故進行調查，然仍於調查過程中全面檢視人員、運具、環境等各種面向進行「系統性」之問題探究；另透過多起調查案件發現之系統性問題，亦視狀況發布「運輸安全關注議題」，以提供相關主管單位及社會大眾瞭解運輸安全之潛在性風險。 2.系統性運輸事故已能找到事故發生之原因，如何研提運輸事故發生原因之改善方案，並落實執行改善方案，才能降低事故之再發生，同時降低公路運輸事故之死亡率，此為交通部道路交通安全督導委員會之職責，交通部亦已於參照衛生福利部在防治嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)之作法，適時召開記者會發布公路運輸事故之肇事數量、改善方案及各縣市政府之執行效率。 3.後續在各主管機關努力之下，應能降低運輸事故發生率及死亡事故之發生，同時亦期望能提升目前運安會之層級，讓運安會之組織及運作機制更加完善，當能更進一步主導各運輸安全議題之改善措施，期能儘速達到交通事故零死亡之願景目標。 (二)疫情期間國外差旅費用等仍有協商空間 1.本會自飛航安全調查委員會時期，即每年參加國際例行性年會，如國際飛安調查員協會年會、國際飛安基金會

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 111 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	
		年會、亞洲事故調查員協會會議、飛航紀錄器調查員年會等，成立運輸安全調查委員會後，納入水路、鐵道及公路事故調查，為提升我國運輸安全到國際水準，新增加之調查模組亦積極參與國際會議，如國際海事模擬機論壇、國際衛星輔助搜救組織年會、國際道路協會研討會年會、國際運輸世界大會、亞洲鐵道技術交流會議、國際鐵道安全協會研討會等。 2.109 年及 110 年國際疫情嚴重，各國均採嚴格邊境管制，導致相關國際會議均未能如期舉辦，或改為線上會議以避免疫情的散播。近來，由於一般民眾接受施打冠狀疫苗逐漸普遍化，自去(110)年下半年起，各國逐漸開放邊境，今年初迄今，更多國家加入邊境鬆綁行列，例如澳洲、泰國、挪威、丹麥及英國等放鬆一般國際旅客邊境管制，某些國家甚至不需提供 COVID-19 陰性證明及入境後不需居家隔離。今年本會規劃參加之會議地點主要是在歐洲、澳洲、英國及美國，這些國家均已開放國境，因此今年出國參加國際會議計畫應該可以順利辦理。 二、立法院議事處於 111 年 4 月 27 日以台立議字第 1110701367 號函將本案送交交通委員會。
(五)	自國家運輸安全調查委員會於 109 年 10 月 19 日發布 1021 調查報告，至行政院於 110 年 6 月 30 日核定運輸安全改善建議之分項執行計畫並納入列管，其時間長達 8 個月。運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定雖係由行政院訂定，為使各有關機關(構)儘速處理運安會所做之運輸安全改善建議，爰要求國家運輸安全調查委員會應與行政院研謀建立更積極之運輸事故調查處理報告分項執行計畫列	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001055 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、依據運輸事故調查法第 27 條：政府有關機關(構)於到報告後 90 日內應向行政院提出處理報告。交通部(含鐵道局及交通部臺灣鐵路管理局)於法定回復期 110 年 1 月 18 日內提出共計 22 項分項執行計畫，經本會檢視後，認無法具體落實改善相關缺

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 111 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	
	管流程，以儘早達成預防類似交通事故再發生之目的。	失，爰於 110 年 2 月 20 日函請交通部重提或補充資料計 17 項（包括交通部 1 項、鐵道局 2 項及臺鐵局 14 項）。 二、由於本會調查報告提出之改善建議涵蓋面甚廣，包括相關程序規定與手冊及建立各項機制。交通部暨所屬單位須全面性進行業務盤點及規劃，以及第一次執行運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定，故本會與交通部相關單位溝通、研討，相關單位重提分項執行計畫與補充資料等耗時約 2 個月。 三、交通部復於 110 年 4 月 29 日回覆本會有關重提或補充資料之分項執行計畫；經本會與行政院歷時約 2 個月時間討論後，針對交通部提出之分項執行計畫逐項審視，並鉅細靡遺的提出具體之管考建議，行政院遂於 110 年 6 月 30 日核定 22 項改善建議之分項執行計畫並納入列管。 四、運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定，於本會前身(飛安會)時期即沿用至今，運作皆為順暢。108 年 8 月 1 日運安會成立後，列管事項由飛航事故改善建議擴展為水路、鐵道及公路全模組，期間業依據行政院與相關機關(構)意見略作修正，使流程能更符合各界需求，迄今尚運行無礙。日後本會亦將採更積極的方式持續協助行政院督導相關機關儘快落實改善計畫，以達預防類似運輸事故再發生之目的。
(六)	國家運輸安全調查委員會依據事故特性進行分級，依照不同的調查程序辦理，以有效運用有限資源並縮短報告發布時間。截至 109 年底，包含飛航安全調查委員會時期未結案件，各類事故調查案件數共 135 件，其中有 70 件已逾規範發布報告時間，	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001056 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、運安會於 108 年 8 月 1 日成立後，隔日即有數起水路事故通報發生。由於本會成立初期無足夠的人力執行調

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 111 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	
	其中又以水路運輸事故為主，占 69 件。 爰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書面報告，詳細說明水路事故調查進度落後之原因，如何攢趕調查進度，提高調查量能，以因應為數眾多的水路事故案件。	查工作，且水路事故成案標準係以國際海事組織標準訂之，符合調查範圍的案件數量極為龐大，自本會成立至 110 年底，共計水路事故立案調查 143 件，而水路組調查人力於 110 年 9 月以前僅有 6 人，故實無法在預計期限完成調查。 二、為加速水路事故調查流程，本會迄今已增補水路組人力計達 9 人，另針對無具體改善事項的案件改以簡式報告預審後，再以表列方式結案，以提升調查進度，爰近期應能將逾時尚未結案之案件儘速辦理完成。
(七)	鑑於國家運輸安全調查委員會法定職掌除重大運輸事故之調查處理，亦涵括運輸安全改善建議之提出及追蹤，惟查運安會提出之運輸安全改善建議事項，對相關業務主管機關並不具強制作為之拘束力，後續追蹤檢討效益恐不無疑義；另查運安會建置「運輸安全自願報告系統」以來，雖係採自願性、保密及非懲罰性之原則辦理，以期藉由實際從業人員之經驗分享，探求不利運安之潛在危害因素，以全面檢討提升運輸安全，然自願報告案件後續檢討處理情形卻未能合理揭露，恐難昭公信而流於形式，不利推動民眾自願參與，爰建請國家運輸安全調查委員會應確實檢討運輸安全改善建議之追蹤列管情形，定期公布各相關主管機關參採運輸安全改善建議之改進事項或不同意事由，並合理揭露運輸安全自願報告案件後續檢討處理情形，俾利運輸安全改善建議檢討成效得以落實，彙集產官學意見共同推動提升我國運輸安全管理效能。	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001057 號函送立法院相關書面說明，茲摘述內容如下： 一、運輸安全改善建議追蹤作業及列管機制 (一)為有效追蹤及列管改善建議分項執行計畫辦理情形，行政院函頒「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」，依據上揭規定，本會審視受建議單位提出之改善建議分項執行計畫，並將審視結果陳報行政院核定。本會審視過程中，對於相關機關構已完成改善者，將建議行政府院同意結案；對於尚未完成或仍須持續進行之分項執行計畫者，則建議進入行政院之列管程序。經行政院核定納入列管之分項執行計畫，相關機關構須每 6 個月提出改善執行情形報告，直至解除列管為止。前述追蹤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本會管考建議等相關資訊摘要，皆於本會官網公布。 (二)另針對長期無法具體執行改善建議之機關，如有必要性，行政院亦會適時請政務委員召會協調。 二、運輸安全自願報告系統運作機制

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 111 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	
		「運輸安全自願報告系統」係以「自願、保密、非懲罰性」之運作方式，提供運輸從業人員提報自身或同仁於工作中所發現之不安全狀況，透過適當的分析與研究，提供相關單位作為提升運輸安全之參考，以避免「潛伏性」的危險因子繼續演變成重大事故。本會自願報告系統對於具分享價值之報告，經去除識別性資料後，皆於自願報告系統官網公布，並定期編輯成專刊，提供予相關單位分享交流。
(八)	111 年度國家運輸安全調查委員會預算「一般行政」項下「人員維持」分支計畫編列 1 億 4,889 萬 4 千元，較 110 年度預算數增加 3,122 萬 9 千元，係增列聘用人員 18 人之人事費及員工薪俸晉級差額等。經查，因應與日俱增之調查業務需求，該會於 110 年 2 月間請增聘用專業人力 36 人分階段進用，經行政院於 110 年 4 月 22 日及 5 月 21 日分別核增 14 人及 4 人，共計 18 人，預算員額增為 93 人；惟截至 110 年 8 月底止，實際員額僅 73 人，尚有缺額 20 人，顯見人力配置及遴補作業有欠完善。爰要求國家運輸安全調查委員會允宜積極辦理職務調整或缺額遴補作業，並妥適規劃人力配置，建立人員培訓、考核、跨組調度等機制，俾強化運輸安全事故調查與研究之量能。	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001058 號函送立法院相關書面說明，內容如下： 一、本會為提升調查能量，積極爭取增加專業調查人力，於 110 年 2 月 24 日函請行政院，請增專業聘用員額 36 人，行政院分別於 110 年 4 月 22 日及 5 月 21 日核增本會聘用員額 14 人及 4 人，合計 18 人。 二、核增之人力本會爰依業務能量、用人需求、分組調查機制，配置於各模組，並積極辦理職務調整及新進人員招募作業，核增之人力至本(111)年 3 月底已進用 16 人，尚有 2 人因需求專業性，人才難覓，刻正辦理第 3 次甄選作業。另因屆齡退休、離職解聘職缺 4 人，亦已辦理招募作業陸續進用中。 三、本會將賡續辦理運輸事故調查人員培訓，俾以強化運輸安全事故調查與研究之量能。
(九)	為使航空安全得以不斷精進，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，運安會處理航空安全自願報告時，如內容涉及民航	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001059 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、本會運輸安全自願報告系統（以下簡稱本會自願報告系統）與交通部民用航空局之航空安全自願報告系統（以

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 111 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	
	監理、法規、政策等議題，雖會向民航局之業管單位共同商討改善方案，惟截至目前為止，運安會、民航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。	下簡稱民航局自願報告系統)，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。兩系統同為運輸安全資訊多元化蒐集管道之一環，角色並未完全重複，民航從業人員如有安全提報事項或疏失經驗，可自由選擇個人信賴之管道，均能達成改善飛安之目標。 二、自願報告內容可能涉及人為錯誤或機關之非蓄意疏失，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，本會自願報告系統自成立以來，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。 三、民航局為監理單位，對民航從業人員或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，應尊重報告者意願，避免報告者、報告中涉及人員或機關受到不利影響之風險，不宜冒然與民航局自願報告系統進行全面性資訊連結。 四、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。 五、未來本會將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，以確保自願報告系統建置之目的能夠落實。
(十)	110 年 4 月發生臺鐵 408 次太魯閣號事故，造成 49 死、逾 200 人受傷之嚴重死傷。國家運輸安全調查委員會著手進行調	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001060 號函送立法院相關書面報告，內容如下：

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 111 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	
	查後，於同年 8 月 23 日提出「第 408 次車清水隧道重大鐵道事故事實資料報告」，惟鑑於國家運輸安全調查委員會過往針對同樣發生嚴重死傷之臺鐵普悠瑪事故最終報告曾有延宕情形，為避免相關調查資訊未能及時提出，延誤事故後之應改善作為，爰建議國家運輸安全調查委員會應於每 3 個月針對太魯閣號事件之調查辦理情形向立法院交通委員會提出書面報告。	一、0402 臺鐵第 408 次車清水隧道重大鐵道事故為社會關注重大案件，自事故發生迄今，本會已積極投入大量人力、物力，已完成事故現場量測、紀錄器解讀、人員訪談、事故現場 UAV 空拍及光達 3D 建模、列車殘骸檢視及文件蒐集等作業，並於 110 年 8 月 23 日公布本案事實資料報告。 二、經本會持續投入大量調查人力後，業據事實資料報告內容撰擬完成本案調查報告草案，包含事故分析、結論及改善建議。並為求周延，於 111 年 2 月 21 日邀集參與專案調查小組相關單位共同確認後，業將該報告提報 111 年 3 月本會「國家運輸安全調查委員會第 36 次會議」審議，並經委員們充分討論後審議通過。 三、本案係屬重大鐵道運輸事故第一級案件，為求審慎，後續報告內容經徵詢相關機關意見後，將再次提報「國家運輸安全調查委員會」進行審議，如各相關機關無陳述意見且委員會無重大修改意見後，預計最快可於 111 年 4 月公布本案之調查報告，並發布於本會全球資訊網，供各界參考。
(十一)	隨著資訊科技進步，近年無人載具也已陸續進行實驗與上路。根據「無人載具科技創新實驗條例」定義，無人載具為：「車輛、航空器、船舶或其結合之無人駕駛交通運輸工具，透過遠端控制或自動操作而運行」。然目前「運輸事故調查法」適用調查範圍之運輸僅限：民用航空器、公務航空器、超輕型載具、遙控無人機、民用船舶、公務船舶、鐵路系統與大眾捷運系統之車輛及行駛於道路之汽車，並未將無人載具納入規範。經查美國曾發生 Uber 無人測試車造成行人死亡車禍之憾事，因當時沒有管制無人車之專屬法律，以及缺乏對無人車公司法律責任的認定，致使該公司得	本會業於 111 年 3 月 17 日以運秘字第 1110001061 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、經濟部技術處無人載具科技創新實驗計畫辦公室，自 2019 年 10 月 25 日公告「無人載具科技創新實驗計畫」受理申請以來，目前已核准台北、新北、桃園、新竹、台中、彰化、台南及高雄等 11 案的「上路實驗」(如觀光接駁、夜間試驗、公共接駁最後一哩、高精圖資測繪及物流等)。 二、產業發展應與安全機制同步進行，示範場域與商業運轉之安全規範應分別制定，因此亟需要跨部會協商，且

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 111 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	
	以規避法律責任。爰要求國家運輸安全調查委員會應於 2 個月內向立法院交通委員會提出法令檢討，將相關無人載具納入運輸事故調查範圍內，以完備運輸事故調查法之調查範疇。	需交通部負責跨縣市的督導與協助。目前包括行政院科技會報辦公室、交通部、經濟部等單位，共同研議建立有效之安全管理規範及監理機制，以保障乘客之安全。本會亦已針對無人載具之安全進行關注，並於 110 年 6 月 11 日及 110 年 6 月 16 日分別邀請國際專家學者，以及國內相關機關包括行政院科技會報辦公室、經濟部技術處、交通部科顧室、資策會科法所、各地方政府交通局、臺灣自動駕駛產業協會、中華智慧運輸協會、TTIA 台灣車聯網產業協會、台灣智慧駕駛股份有限公司等公私部門召開會議，研討自駕車之安全議題，期望能藉由共同討論方式，建立完整之測試合格範圍及營運安全認證制度，以及自駕車之安全監理機制，探討未來若發生重大交通事故之因應處理方案。 三、本會目前調查範圍業已包括遙控無人機事故，至其他無人載具部分，若發生重大事故造成人民生命財產重大影響，經本會認定有調查之必要時，本會仍可依據運輸事故調查法及重大運輸事故調查範圍相關規定展開調查，尚無立即修法之迫切性。 四、綜上，本會已積極檢討相關規定，由各相關主管機關儘速擬定符合我國社會期待與顧及產業發展雙贏之無人載具安全管理機制及監理機制，以為發展無人載具之指引規範，避免運輸事故之發生。
(十二)	有鑑於近年大眾捷運隨機傷人事件頻傳，日前日本東京捷運才發生嫌犯於車廂內揮刀及縱火，導致 17 人輕重傷。而我國除 103 年發生北捷隨機殺人事件，造成 4 死 24 輕重傷的憾事外，近日北捷連 2 天發生有人攜帶刀械、甚至在捷運車廂內拿出剪	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001062 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、依據大眾捷運法第四條，大眾捷運系統主管機關，在中央屬交通部，在地方為地方政府。故對於攜帶刀械進入

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 111 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	
	刀等驚恐事件。由於國家運輸安全調查委員會之業務職掌除針對重大運輸事故通報處理及調查，並提出安全改善建議外，尚包括運輸事故趨勢分析、運輸安全專案研究等。爰要求國家運輸安全調查委員會應針對大眾運輸系統之運輸安全進行專案研究，向立法院交通委員會提出檢視現行因應措施具體建議之書面報告。	捷運及隨機殺人事件，應屬內政部警政署捷運警察執行相關場站、列車維安業務議題，並由交通部協助地方政府完成該等事件之相關緊急應變、演練等事宜。 二、本會職掌係依據運輸事故調查法辦理重大運輸事故之調查，其較偏重於運輸工具、運具操作人員、組織管理及整體運輸環境改善等問題，並於 108 年 12 月 26 日會同交通部發布重大運輸事故之範圍，以作為本會調查門檻之依據。至捷運內因精神異常者所產生之安全維護管理議題，尚非屬重大運輸事故及本會運輸事故調查之範圍內。 三、惟為提升國人運輸安全，本會仍會適時協助交通部，針對維護或提升相關捷運安全管理議題進行研商。
(十三)	有鑑於近年貨運業交通事故致死率為客運業的二倍，究其原因為貨運駕駛監督規範不足。經查，國家運輸安全調查委員會曾於 109 年提出「精進我國貨運業安全管理機制」，並點出我國貨運業安全管理，建議公路監理機關應「建立職業駕駛人事故及違規履歷制度」、「完備貨運業相關管理規則」、「提升監理機關的安全考核機制」。然該報告提出至今已快 1 年，仍未見相關改善事項落實。為強化貨運業安全管理機制，爰要求國家運輸安全調查委員會應積極列管及追蹤交通部與公路總局之改善進度，並於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以督促主管機關儘速改進，減少貨運業交通事故案件發生。	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001064 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、交通部業於 110 年 3 月 9 日針對本會所提關注議題「精進我國貨運業安全管理機制」提供因應對策及改善方案： (一)完備貨運業相關管理規則、安全考核、自我安全管理及駕駛人訓練，列管事項說明如下： 1.修訂與檢討相關法規：如於汽車運輸業管理規則同步增強對大貨車之管理。建議修訂與檢討相關法規內容包含駕駛人訓練、駕照審驗、行車安全教育、酒測及任務調派限度等規範。 2.提升監理機關之安全考核機制：考量增加非預警及運輸或訓練現場實地查核之方式，主動查核業者日常營運是否確實執行駕駛人教育訓練、出車前查核等，以及評估採用動態資訊即時管理系統，以達事前預防之效果。 3.強化貨運業之自我安全管理：監理機

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 111 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	
		關應逐步發展適用於我國貨運業之安全管理系統，並輔導業者逐步導入。 4.完備貨運業職業駕駛人安全教育機制：評估擴充監理機關之駕駛人訓練能量，對貨運業駕駛人實施定期回訓及安全講習。 (二)建立職業駕駛人事故及違規履歷制度以作為駕駛人行為管理之基礎，列管事項說明如下： 1.推動並強化記點及歸責制度：實施職業駕駛人違規紀錄歸責，並於處罰條例中明確定義未歸責之處罰方式。 2.運用駕駛人事故與違規資料於風險管理：確保貨主、貨運業者與保險業者在獲得貨運業者及駕駛員授權下，得以運用職業駕駛人事故及違規履歷管理事故風險，以市場力量來避免劣幣驅逐良幣之惡性競爭循環。 二、有關上開改善建議部分，本會將依據「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」，協助行政院進行追蹤列管，於主管機關研提適當有效之改善方案，並完成執行後方能解除列管。
(十四)	有鑑於 110 年初發生遊覽車自撞山壁，有繫好安全帶乘客連同座椅拋飛車外，造成 6 人死亡、39 人受傷，而國家運輸安全調查委員會先前發現遊覽車座椅固定有安全疑慮，交通部陸續召回 1,189 輛，發現有 789 輛車的座椅固定方式與當初辦理審驗時報告不符。惟現行車輛安全檢測基準，僅測試乘客座椅本身結構強度及單一椅背可否吸收緩衝車輛碰撞能量，實際座椅與車身固定方式則無明確規範。爰要求國家運輸安全調查委員會於 3 個月內協調交通部研擬車身固定明確規範，並向立法院交通委員會提出改善方案之書面報告。	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001065 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、鑒於現行車輛安全檢測基準，對於實際座椅與車身固定方式無明確規範，以及現行道路交通安全規則附件 15，對於座椅安裝的固定方式、換裝座椅安全審驗證明文件、座椅材料審驗合格證明文件及座椅施工廠商資格規範等，尚未有明確規定，故對於變更座椅後車輛之行車安全將產生疑慮。針對前開事項，本會已於 110 年 3 月 25 日發布事故調查期中安全通告「建議優先檢視之事故車輛包括領牌後

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 111 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	
		換裝座椅之車輛，建請考量檢討強化相關監理檢驗機制」，並於 110 年 8 月 12 日發布富鑫 365-V7 遊覽車重大公路事故調查報告之運輸安全改善建議，請交通部積極研議相對應之法規以維護車輛行車安全。 二、交通部依據上開本會發布事故調查期中安全通告及重大公路事故調查報告之運輸安全改善建議中大客車之乘客座椅改裝後，缺乏標準檢查程序及規定部分，業積極研議改善，委請財團法人車輛安全審驗中心依據本會上開建議事項及運輸安全調查法規定擬定改善作為，並會同本會啟動安審 2.0 制度之檢討，朝強化車輛業者施工要求、落實品質一致性實車核驗等方向，期精進國內車輛安全審驗制度，提升國內大客車安全。財團法人車輛安全審驗中心目前已邀集產官學研等單位召開 2 次徵詢會議廣徵各界看法及建議，並邀集相關車輛業者公會及檢測機構召開 2 次會議討論修正規定中。 三、另針對使用中車輛改裝座椅部分，交通部公路總局已檢討強化使用中車輛變更座椅之監理檢驗機制，研擬道路交通安全規則附件 15 修訂草案送交通部審查。 四、綜上，交通部已積極檢討相關規定，儘速擬定符合我國社會期待與顧及產業發展雙贏之法規草案，並儘速完成相關法規修訂程序，以達到降低運輸事故，避免運輸事故再發生之目標。
(十五)	有鑑於 110 年年初遊覽車於蘇花公路衝撞山壁釀 6 死 39 傷，國家運輸安全調查委員會事實資料報告比預期要晚 5 個月才能出爐，預計 111 年 1 月底才會提出報告，而因宜蘭地檢署未把事故車輛讓運安會人	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001066 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、為還原重大運輸事故現場、及早發現真相，本會與檢察機關業於 110 年 1

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 111 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	
	員能在第一線做調查，導致調查受阻，由此表示運安會與法務部橫向聯繫出問題，導致無法參與第一線做調查，如此將造成全國民眾無法儘快得知車禍事實。爰要求國家運輸安全調查委員會應建立與各部會橫向溝通之管道，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出改善方案之書面報告，以利調查報告順利並儘早公布。	0 月間成立協調聯繫督導小組，並於同年 11 月間建置雙方協調聯繫平台。又為強化與各地檢察機關之合作機制，110 年 12 月 30 日與法務部臺灣高等檢察署共同辦理「國家運輸安全調查委員會與檢察機關業務聯繫座談會」，促進重大運輸事故調查之行政預防與司法追訴之專業交流。 二、本會與我國各行政機關、財團法人國家實驗研究院台灣海洋科技研究中心、金屬工業研究發展中心等 15 個單位訂有協調聯繫作業要點、合作協議書及合作備忘錄等。 三、另道路交通事故處理辦法於 110 年 2 月 21 日內政部台內警字第 1090873683 號令、交通部交路字第 10900355891 號令、衛生福利部衛部醫字第 1090044501 號令會銜修正發布第 3、9~12 條條文，通過部分條文修法協助本會執行重大運輸事故之調查。 四、綜上，本會已與各部會相關業務主管機關訂定協調聯繫作業要點、合作協議書及合作備忘錄等，以及相關法令規定之修訂，協助本會完成重大運輸事故之調查，橫向聯繫溝通無礙。後續期合作各機關服務民眾，共達運輸安全、人民安心之目標。
(十六)	有鑑於國家運輸安全調查委員會已成立 2 年，在航空、鐵道、水路、公路四大領域的事故調查進度發現，運安會自 108 年 8 月 1 日正式成立後所發生的事故調查，鐵路事故共有 17 件，已結案 4 件，結案率 23%、航空事故共有 10 件，已結案 4 件，水路事故共 130 件，已結案 72 件，結案率 55%、公路事故共 9 件，已結案 4 件，結案率 44%，其每個領域事故調查結案率皆不到六成，而近年國人最重視鐵路事故調查結案率更不到三成，其效率不佳，必須檢討。爰要求國家運輸安全調查委員會於 3 個月	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001069 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、運安會自 108 年 8 月 1 日成立迄 111 年 2 月 28 日止，計有航空 14 件、水路 152 件、鐵道 20 件及公路 11 件立案調查，其中已結案件數航空 8 件、水路 98 件、鐵道 10 件及公路 7 件，平均結案率約 62%。 二、鐵道案件迄今已結案 13 件，預計 111 年 4 月結案率達 75%，餘案件刻依序進行調查。基於本會鐵道調查人力

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 111 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	
	內向立法院交通委員會提出改善方案之書面報告。	過往全力傾注於社會關注之臺鐵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，目前本會已補充及調配相關調查人力，可有效加速調查期程。 三、至於水路案件部分，運安會於 108 年 8 月 1 日成立後，隔日即有數起水路事故通報發生。由於本會成立初期無足夠的人力執行調查工作，且水路事故成案標準係以國際海事組織標準訂之，符合調查範圍的案件數量極為龐大，惟為加速水路事故調查流程，本會迄今已增補水路組人力計達 9 人，另針對無具體改善事項的案件以簡式報告預審後，再以表列方式結案，以提升調查進度，近期應能將逾時尚未結案之案件儘速完成調查。 四、另航空及公路案件部分，係因案件內容複雜資料取得不易，惟本會亦全力協商相關機關及單位加速辦理中，期儘速完成調查。
(十七)	「國家運安工程研究中心建置計畫」主要辦理籌建「國家運安工程研究中心」之實驗大樓，期能提升研究能量，成為國家黑盒子分析研究中心，並建置重大運輸事故關鍵證物檢測空間，研判事故肇因，完成重大事故殘骸檢測與重建工作。惟該新興計畫預算書無法詳細說明建置必要性、事故調查量能提升程度以及計畫各期程辦理情形。 111 年度國家運輸安全調查委員會預算「國家運安工程研究中心建置計畫」第 1 年編列 3,125 萬元，計畫預計期程為「自計畫核定後約 4.5 年可興建完成」，惟截至 111 年 1 月 10 日止，尚未經行政院核定，未經行政院核定即編列預算，顯與「預算法」規定不合。是否能如期執行相關編列經費，仍存在重大變數。 國家運輸安全調查委員會對重大計畫	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001067 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、國家運輸安全調查委員會於 108 年 8 月 1 日正式揭牌運作，其設置目的係為辦理航空、鐵道、水路及公路之重大運輸事故調查，提升運輸安全。為達前述目標，爰規劃建置「國家運安工程研究中心」，除作為運輸事故發生後關鍵證物的檢測與保存空間外，更重要的可擴充目前實驗室機能，提升運輸安全實驗與分析專業技術能量，達到預防運輸事故發生的目的。 二、本會成立後，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之情形，國家運安工程研究中心有其建置之必要性及急迫性。故本會在事故調查案上仍應

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 111 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	
	推動不力，應予檢討。請國家運輸安全調查委員會俟行政院儘速核定計畫後，向立法院交通委員會提出書面報告。	秉持儘量以自建實驗室進行需求量大、具有時效性之工程分析業務，以符合事故調查目的之期待。此外調查之餘，亦可執行科技計畫，配合學界探究安全研究議題，以提升運輸安全。 三、本會自飛安會時代起即有關鍵證物安置、處理、分析場地不足的問題，以往均借用軍方或民航局場站暫放，實不甚理想，且自改制運安會後需求更甚，爰藉由運安工程中心的設置，建置適當大小的關鍵證物存放場域及分析實驗室，俾與先進國家政府調查機關看齊。 四、「國家運安工程研究中心」計畫總經費 17.8 億元，興建樓地板面積 20,000 平方公尺，預計 115 年興建完成。經本會 108 年提報行政院並由該院交國家發展委員會審議後，110 年 6 月該會將審議結論函報行政院建議原則予以支持。 五、為加速行政院計畫審議時程，本會於 110 年 10 月 13 日向行政院秘書長進行簡報，並於 110 年 10 月 20 日提送運安中心補充資料至行政院，迄今仍持續努力洽請行政院儘速核定計畫。
(十八)	有鑑於 110 年年初遊覽車於蘇花公路衝撞山壁釀 6 死 39 傷，國家運輸安全調查委員會事實資料報告比預期要晚 5 個月才能出爐，預計 111 年 1 月底才會提出報告，而因宜蘭地檢署未把事故車輛讓國家運輸安全調查委員會人員能在第一線做調查，導致調查受阻，由此表示國家運輸安全調查委員會與法務部橫向聯繫出問題，導致無法參與第一線做調查，如此將造成全國民眾無法儘快得知車禍事實。 110 年 4 月發生臺鐵 408 次太魯閣號事故，造成 49 死、逾 200 人受傷之嚴重	本會業於 111 年 3 月 21 日以運秘字第 1110001165 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、有關本會與司法單位於事故調查中可能遭遇調查資訊不公開及關鍵證物保管等事宜，本會除依據運輸事故調查法第 39 條第 2 項規定，前已與法務部訂有協調聯繫作業機制，另為強化與檢察機關之實務業務執行之合作機制，於 110 年 10 月間成立雙方協調聯繫督導小組暨協調聯繫平台，並於 110 年 12 月 30 日與法務部臺

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 111 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	
	死傷。國家運輸安全調查委員會著手進行調查後，於 110 年 8 月 23 日提出「第 408 次車清水隧道重大鐵道事故事實資料報告」，惟鑑於國家運輸安全調查委員會過往針對同樣發生嚴重死傷之臺鐵普悠瑪事故最終報告延宕提出，針對國家運輸安全調查委員會未能及時提出相關調查資訊，延誤事故後續處理，必須檢討。 有鑑於國家運輸安全調查委員會已成立 2 年，在航空、鐵道、水路、公路四大領域的事故調查進度發現，國家運輸安全調查委員會自 108 年 8 月 1 日正式成立後，所發生的事故調查，鐵路事故共有 17 件，已結案 4 件，結案率 23%、航空事故共有 10 件，已結案 4 件，結案率 40%，水路事故共 130 件，已結案 72 件，結案率 55%、公路事故共 9 件，已結案 4 件，結案率 44%，其每個領域事故調查結案率皆不到六成，而近年國人最重視鐵路事故調查結案率更不到三成，其效率不佳必須檢討，請國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告。	灣高等檢察署共同辦理「國家運輸安全調查委員會與檢察機關業務聯繫座談會」，促進重大運輸事故調查之行政預防與司法追訴之專業交流，故目前本會與法務部之聯繫已順暢無礙。 二、至臺鐵普悠瑪事故係於 107 年 10 月發生，事故發生後行政院即組成專案小組進行調查並發布調查報告，惟為解除社會大眾疑慮，本會於 108 年 8 月成立後，奉行政院指示補強該院已完成之專案調查，爰於 109 年 10 月完成該項作業，並無延宕之情事。 三、又本會為提升調查案件結案率，積極作為如下： (一)鐵道模組：鐵道調查案件迄今已結案 13 件，預計 111 年 4 月結案率達 75%，餘案件刻依序進行調查。基於本會鐵道調查人力過往全力傾注於社會關注之臺鐵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，本會已補充及調配相關調查人力，以加速調查期程。 (二)水路模組：運安會於 108 年 8 月 1 日成立後，隔日即有數起水路事故通報發生。由於本會成立初期無足夠的人力執行調查工作，且水路事故成案標準係以國際海事組織標準訂之，符合調查範圍的案件數量極為龐大，惟為加速水路事故調查流程，本會迄今已增補水路組人力計達 9 人，另針對無具體改善事項的案件以簡式報告預審後，再以表列方式結案，以提升調查進度，近期應能將逾時尚未結案之案件儘速完成調查。 (三)航空模組及公路模組：目前航空事故案件及公路事故案件尚未完成調查部分，係因案件內容複雜資料取得不易，惟本會亦全力協商相關機關及單位加

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 111 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	
		速辦理中，期儘速完成調查。
(十九)	國家運輸安全調查委員會成立之旨乃運輸事故調查，藉此避免類似事故之再發生；然國家運輸安全調查委員會於 109 年 10 月 19 日發布 1021（普悠瑪事故）之調查報告，惟行政院於 110 年 6 月 30 日方核定運輸安全改善建議之分項執行計畫並納入列管，耗時長達 8 個月，鑑於國家運輸安全調查委員會主掌我國交通安全調查及提出安全改善建議之主要機關，故應積極協調行政院之執行與列管流程，用以保障國人之生命財產安全，請國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出書面報告。	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001070 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、依據運輸事故調查法第 27 條：政府有關機關(構)於到報告後 90 日內應向行政院提出處理報告。交通部（含鐵道局及交通部臺灣鐵路管理局）於法定回復期 110 年 1 月 18 日內提出共計 22 項分項執行計畫，經本會檢視後，認無法具體落實改善相關缺失，爰於 110 年 2 月 20 日函請交通部重提或補充資料計 17 項（包括交通部 1 項、鐵道局 2 項及臺鐵局 14 項）。 二、由於本會調查報告提出之改善建議涵蓋面甚廣，包括相關程序規定與手冊及建立各項機制。交通部暨所屬單位須全面性進行業務盤點及規劃，以及第一次執行運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定，故本會與交通部相關單位溝通、研討，相關單位重提分項執行計畫與補充資料等耗時約 2 個月。 三、交通部復於 110 年 4 月 29 日回覆本會有關重提或補充資料之分項執行計畫，經本會與行政院歷時約 2 個月時間討論後，針對交通部提出之分項執行計畫逐項審視，並鉅細靡遺的提出具體之管考建議，行政院遂於 110 年 6 月 30 日核定 22 項改善建議之分項執行計畫並納入列管。 四、又經本會檢視交通部等相關機關每 6 個月提送之分項執行計畫執行情形，其中臺鐵局對於調查報告改善建議並未積極進行改善，故本會於 111 年 1 月 26 日主動邀請行政院、交通部、鐵道局、臺鐵局等機關召開執行計畫列管項目之執行情形檢討會議，會中

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 111 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	
		針對列管交通部改善建議 1 項、鐵道局改善建議 3 項與臺鐵局改善建議 18 項等進行意見之交換。後續除每半年定期追蹤執行進度外，適時增加不定期追蹤之機制，以利交通部等相關單位執行調查報告改善建議之執行成效。
(二十)	近年貨運業交通事故致死率為客運業的二倍，究其原因為貨運駕駛監督規範不足。經查國家運輸安全調查委員會曾於 109 年提出「精進我國貨運業安全管理機制」，惟自該報告提出至今卻仍未見相關改善事項之落實。為強化貨運業安全管理機制，爰要求國家運輸安全調查委員會於 3 個月內協助行政院積極列管及追蹤交通部與公路總局之具體改善方案及進度，並向立法院交通委員會提出列管情形之書面報告，以減少貨運業交通事故案件發生。	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001071 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、交通部業於 110 年 3 月 9 日針對本會所提關注議題「精進我國貨運業安全管理機制」提供因應對策及改善方案： (一)完備貨運業相關管理規則、安全考核、自我安全管理及駕駛人訓練，列管事項說明如下： 1.修訂與檢討相關法規：如於汽車運輸業管理規則同步增強對大貨車之管理。建議修訂與檢討相關法規內容包含駕駛人訓練、駕照審驗、行車安全教育、酒測及任務調派限度等規範。 2.提升監理機關之安全考核機制：考量增加非預警及運輸或訓練現場實地查核之方式，主動查核業者日常營運是否確實執行駕駛人教育訓練、出車前查核等，以及評估採用動態資訊即時管理系統，以達事前預防之效果。 3.強化貨運業之自我安全管理：監理機關應逐步發展適用於我國貨運業之安全管理系統，並輔導業者逐步導入。 4.完備貨運業職業駕駛人安全教育機制：評估擴充監理機關之駕駛人訓練能量，對貨運業駕駛人實施定期回訓及安全講習。 (二)建立職業駕駛人事故及違規履歷制度以作為駕駛人行為管理之基礎，列管事項說明如下： 1.推動並強化記點及歸責制度：實施職

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 111 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	
		業駕駛人違規紀錄歸責，並於處罰條例中明確定義未歸責之處罰方式。 2.運用駕駛人事故與違規資料於風險管理：確保貨主、貨運業者與保險業者在獲得貨運業者及駕駛員授權下，得以運用職業駕駛人事故及違規履歷管理事故風險，以市場力量來避免劣幣驅逐良幣之惡性競爭循環。 二、有關上開改善建議部分，本會將依據「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」，協助行政院進行追蹤列管，於主管機關研提適當有效之改善方案，並完成執行後方能解除列管。
(二十一)	鑑於近年大眾捷運隨機傷人事件頻傳，除 103 年發生台北捷運隨機殺人事件，造成 4 死 24 輕重傷的憾事外，近日又傳出台北捷運接連兩天發生有人攜帶刀械，甚至在捷運車廂內拿出剪刀等驚恐事件。而國家運輸安全調查委員會之業務職掌尚包括運輸事故趨勢分析、運輸安全專案研究等，爰要求國家運輸安全調查委員會協助交通部針對相關捷運安全議題，共同進行研商。	本會業於 111 年 3 月 21 日以運秘字第 1110001163 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、依據大眾捷運法第四條，大眾捷運系統主管機關，在中央屬交通部，在地方為地方政府。故對於攜帶刀械進入捷運及隨機殺人事件，應屬內政部警政署捷運警察執行相關場站、列車維安業務議題，並由交通部協助地方政府完成該等事件之相關緊急應變、演練等事宜。 二、本會職掌係依據運輸事故調查法辦理重大運輸事故之調查，其較偏重於運輸工具、運具操作人員、組織管理及整體運輸環境改善等問題，並於 108 年 12 月 26 日會同交通部發布重大運輸事故之範圍，以作為本會調查門檻之依據。至捷運內因精神異常者所產生之安全維護管理議題，尚非屬重大運輸事故及本會運輸事故調查之範圍內。 三、惟為提升國人運輸安全，本會仍會適時協助交通部，針對維護或提升相關捷運安全管理議題進行研商。
(二十二)	根據「無人載具科技創新實驗條例」定義，	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 11

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 111 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	
	無人載具為：「車輛、航空器、船舶或其結合之無人駕駛交通運輸工具，透過遠端控制或自動操作而運行」。然目前「運輸事故調查法」適用調查範圍之運輸僅限：民用航空器、公務航空器、超輕型載具、遙控無人機、民用船舶、公務船舶、鐵路系統與大眾捷運系統之車輛及行駛於道路之汽車，並未明確將無人載具納入規範，請國家運輸安全調查委員會持續關注無人載具議題，以維運輸安全。	10001073 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、經濟部技術處無人載具科技創新實驗計畫辦公室，自 2019 年 10 月 25 日公告「無人載具科技創新實驗計畫」受理申請以來，目前已核准台北、新北、桃園、新竹、台中、彰化、台南及高雄等 11 案的「上路實驗」（如觀光接駁、夜間試驗、公共接駁最後一哩、高精圖資測繪及物流等）。 二、產業發展應與安全機制同步進行，示範場域與商業運轉之安全規範應分別制定，因此亟需要跨部會協商，且交通部需擔負相關跨縣市的督導協調角色。目前包括行政院科技會報辦公室、交通部、經濟部等單位，業共同研議建立有效之安全管理規範及監理機制，以保障乘客之安全。本會亦已針對無人載具之安全進行關注，並於 110 年 6 月 11 日及 110 年 6 月 16 日分別邀請國際專家學者，以及國內相關機關包括行政院科技會報辦公室、經濟部技術處、交通部科顧室、資策會科法所、各地方政府交通局、臺灣自動駕駛產業協會、中華智慧運輸協會、TTIA 台灣車聯網產業協會、台灣智慧駕駛股份有限公司等公私部門召開會議，研討自駕車之安全議題，期望能藉由共同討論方式，建立完整之測試合格範圍及營運安全認證制度，以及自駕車之安全監理機制，探討未來若發生重大交通事故之因應處理方案。 三、目前本會調查範圍業已包括遙控無人機事故，至其他無人載具部分，若發生重大事故造成人民生命財產重大影響，經本會認定有調查之必要時，本會仍可依據運輸事故調查法及重大運輸事故調查範圍相關規定展開

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 111 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	
		調查，尚無立即修法之迫切性。 四、綜上，本會已積極檢討相關規定，由各相關主管機關儘速擬定符合我國社會期待與顧及產業發展雙贏之無人載具安全管理機制及監理機制，以為發展無人載具之指引規範，避免運輸事故之發生。
(二十三)	鑑於國家運輸安全調查委員會已成立 2 年，在航空、鐵道、水路、公路四大領域的事故調查進度發現，國家運輸安全調查委員會自 108 年 8 月 1 日正式成立後所發生的事故調查，結案率嚴重低落。鐵路事故共有 17 件，已結案 4 件，結案率 23%；航空事故共有 10 件，已結案 4 件，結案率 40%；水路事故共 130 件，已結案 72 件，結案率 55%；公路事故共 9 件，已結案 4 件，結案率 44%。每個領域事故調查結案率皆不到六成，而近年國人最重視鐵路事故調查結案率更不到三成，有相當大的改善空間，爰要求國家運輸安全調查委員會於 3 個月內澈底檢討相關作為，並向立法院交通委員會提出改善方案之書面報告。	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001074 號函送立法院相關書面報告，內容如下： 一、運安會自 108 年 8 月 1 日成立迄 111 年 2 月 28 日止，計有航空 14 件、水路 152 件、鐵道 20 件及公路 11 件立案調查，其中已結案件數航空 8 件、水路 98 件、鐵道 10 件及公路 7 件，平均結案率約 62%。 二、有關鐵道案件迄今已結案 13 件，預計 111 年 4 月結案率達 75%，餘案件刻依序進行調查。基於本會鐵道調查人力過往全力傾注於社會關注之臺鐵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，目前本會已補充及調配相關調查人力，可有效加速調查期程。 三、至於水路案件部分，運安會於 108 年 8 月 1 日成立後，隔日即有數起水路事故通報發生。由於本會成立初期無足夠的人力執行調查工作，且水路事故成案標準係以國際海事組織標準訂之，符合調查範圍的案件數量極為龐大，惟為加速水路事故調查流程，本會迄今已增補水路組人力計達 9 人，另針對無具體改善事項的案件以簡式報告預審後，再以表列方式結案，以提升調查進度，近期應能將逾時尚未結案之案件儘速完成調查。 四、另航空及公路案件部分，係因案件內容複雜資料取得不易，惟本會亦全力協商相關機關及單位加速辦理中，期

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 111 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	
		儘速完成調查。
(二十四)	經查，飛航安全調查委員會改制為國家運輸安全調查委員會後，調查案件大幅增加，自飛安會平均每年航空調查件數 6 件，增至 109 年度調查案件數達 100 件，現有實驗室與設備不敷使用，多數檢測工作僅能以委外方式辦理，然又需配合委外機構時程，以致事故調查報告完成時程延宕。 爰 111 年度國家運輸安全調查委員會預算「國家運安工程研究中心建置計畫」，此大樓預計結合行政中心、航空、水路、鐵道與公路各運輸模組實驗室，及關鍵證物工程分析棚廠等，以提升運輸安全相關技術，增加實驗設備之建置空間，辦理運輸事故關鍵證物檢測。然截至 110 年 10 月 15 日止，該計畫仍尚未通過行政院核定。 綜上所述，爰要求國家運輸安全調查委員會應積極完備相關作業程序，以確認執行規模、方式及期程等，俟行政院核定後便可迅速動工，儘早完成國家運安工程研究中心之建置，提升運輸安全事故調查與研究量能。	本會業於 111 年 3 月 16 日以運秘字第 1110001075 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、為加速行政院計畫審議時程，本會於 110 年 10 月 13 日向行政院秘書長進行簡報，並於 110 年 10 月 20 日提送運安中心補充資料至行政院，刻由行政院檢視計畫內容中。 二、為推動本會運安工程研究中心建置，發揮運輸事故調查及分析能量，本會仍持續努力洽請行政院儘速核定計畫。
(二十五)	我國於 90 年 1 月起，即由飛航安全調查委員會建置我國飛安自願報告系統（Taiwan Confidential Aviation safety Reporting system, 簡稱 TACARE），目的係期望於「自願、保密、無責」之宗旨下，蒐集、分析、分享及研究強制報告系統不易取得之飛安資訊。而依據交通部編訂之「國家民用航空安全計畫」，TACARE 被定位為我國「國家層級之自願報告系統」。 按因航空、鐵路、公路及水路航運安全，牽涉大眾交通及貨物運輸之穩定，然而近年多起重大交通事故均顯見事件之發生不僅嚴重影響社會秩序及大眾對於政府之信賴，更因事故原因往往涉及多種不同性質之系統性因素組成，對於該等危險因素因具各種載具之專業性及隱密性，一般	本會業於 111 年 3 月 22 日以運秘字第 1110001178 號函送立法院相關書面報告，茲摘述內容如下： 一、加強系統推廣之逐年具體作為如下： (一)109 年度除完成宣導影片及相關文宣之設計製作外，配合鐵道自願報告模組上線，特邀集監理機關、鐵路營運機構及各地大眾捷運公司，聯合組成鐵道自願報告模組跨單位作業小組，共同推動系統宣導及報告處理等合作事宜。 (二)110 年度配合水路自願報告模組上線，特邀集航港局等政府機關、港埠事業單位、航運公司、海事相關勞工團體等水路相關機構，聯合組成水路自願報告模組跨單位作業小組，共同

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 111 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	
	非本業之外界人士不易發覺。倘由內部熟悉內情之人利用自願報告之舉報程序，不僅可適時發覺危險因素繼續發展，更可使組織發揮導正功能。 是以，針對自願報告系統建置不以處分或追究責任為目的，且對報告者身分及資料來源應予保密，並為有效識別不利營運安全之潛伏性危險因子，以彌補並提早發現缺失。為敦促國家運輸安全調查委員會加強推廣辦理旨揭系統，爰要求國家運輸安全調查委員會向立法院交通委員會提出辦理自願報告系統之成果暨加強推廣之具體措施書面報告。	推動宣導、報告處理及資訊分享等合作事宜。 (三)另為配合公路自願報告模組於 110 年底上線，本會預計於 111 年度邀集公路相關主政機關及主要汽車運輸業者，共同組成公路自願報告模組跨單位作業小組，以利後續工作順遂進行。111 年度並將與運輸業者共同研擬宣導對策，持續加強推廣活動之進行。 二、案件處理數量及資訊分享之具體成果如下： (一)本會「飛安/運輸安全自願報告系統」自設立以來，截至 111 年 3 月 2 日止，共計接獲運輸從業人員或民眾直接提報 513 件，國籍運輸業者與監理機關提供具分享價值之報告 165 件，總報告數量為 678 件。 (二)本系統除彙整各模組自願報告處理結果，亦蒐集國籍運輸業者、主管機關與國際運輸自願報告系統案例，及本會近期結案之事故調查報告摘要等資訊，透過官方網站及出版品（專刊）對外分享；現已累計出版「飛安自願報告專刊」49 期，「鐵道安全自願報告專刊」3 期，藉以發揮「他山之石、前車之鑑」之效益，避免重蹈覆轍。未來將評估發行水路及公路安全自願報告專刊之可行性，以期進一步提升運輸安全資訊交流。