

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
壹	總預算部分	
一	通案決議部分	
(一)	<p>114 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> <p>1. 大陸地區旅費：除現行法律明文規定支出不刪外，數位發展部、國家通訊傳播委員會全數刪除；中央研究院與國家科學及技術委員會、警政署及所屬、移民署統刪 30%；其餘統刪 80%，其中國立故宮博物院、大陸委員會、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、臺灣高等檢察署、調查局、疾病管制署、食品藥物管理署、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，數位發展部、國家通訊傳播委員會及監察院全數刪除；外交部、領事事務局、國家安全會議、國防部、國防部及所屬、警政署及所屬、消防署及所屬、體育署、移民署、建築研究所、空中勤務總隊、海巡署及所屬、中央警察大學、中央研究院、青年發展署、僑務委員會、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、國家科學及技術委員會、審計部與調查局統刪 15%，均不得流用；其餘統刪 60%，其中總統府、行政院、公務人力發展學院、國家發展委員會、核能安全委員會及所屬、國家文官學院及所屬、教育部、國民及學前教育署、國家圖書館、國立公共資訊圖書館、國家教育研究院、交通部、民用航空局、中央氣象署、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫署及所屬、農業金融署、農糧署及所屬、疾病管制署、食品藥物管理署、中央健康保險署、國民健康署、社會及家庭署、氣候變遷署、</p>	依決議辦理，本會已配合刪減相關預算並整編成 114 年度法定預算。

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>資源循環署、化學物質管理署、環境管理署、國家環境研究院、金融監督管理委員會、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。</p> <p>3. 國內旅費：中央研究院、國家科學及技術委員會與審計部統刪 15%，其餘統刪 20%，均不得流用。</p> <p>4. 水電費：統刪 10%(教育部所屬各級學校及各級公共圖書館、博物館、美術館、中央研究院、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除外)。</p> <p>5. 特別費：統刪 60%，其中行政院及所屬、大陸委員會、原住民族委員會、內政部、農業部、數位發展部、國家通訊傳播委員會、法務部、銓敘部、監察院、勞動部全數刪除，均不得流用。</p> <p>6. 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%，其中主計總處、人事行政總處、國立故宮博物院、檔案管理局、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、</p>	

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>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、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、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、外交部、國防部所屬、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、國立公共資訊圖書館、國立教育廣播電臺、國家教育研究院、司法官學院、法醫研究所、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、新竹科學園區管理局、中部科學園區管理局、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. 委辦費：除現行法律明文規定支出不</p>	

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>刪外，其餘統刪 10%，其中國家安全會議、國立故宮博物院、國家發展委員會、檔案管理局、核能安全委員會及所屬、立法院、審計部、警政署及所屬、消防署及所屬、移民署、建築研究所、國防部所屬、國家教育研究院、司法官學院、臺灣高等檢察署、調查局、智慧財產局、商業發展署、交通部、中央氣象署、觀光署及所屬、公路局及所屬、航港局、獸醫研究所、農業藥物試驗所、生物多樣性研究所、種苗改良繁殖場、高雄區農業改良場、花蓮區農業改良場、動植物防疫檢疫署及所屬、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、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>8. 軍事裝備及設施：統刪 3%，其中國防部所屬、海巡署及所屬改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>9. 一般事務費：除現行法律明文規定支出不刪外，其餘統刪 10%，其中主計總處、立法院、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</p>	

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	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、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、國土管理署及所屬、警政署及所屬、消防署及所屬、移民署、空中勤務總隊、國防部所屬、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、最高檢察署、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、中小及新創企業署、產業園區管理局及所屬、能源署、中央氣象署、航港局、農村發	

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>展及水土保持署及所屬、獸醫研究所、臺南區農業改良場、花蓮區農業改良場、漁業署及所屬、動植物防疫檢疫署及所屬、農業金融署、疾病管制署、中央健康保險署、新竹科學園區管理局、中部科學園區管理局、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>10. 媒體政策及業務宣導費：除另有預算案決議外，統刪 60%。</p> <p>11. 設備及投資：除現行法律明文規定支出、資產作價投資不刪外，其餘統刪 6%，其中中央選舉委員會及所屬、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、消防署及所屬、國防部、財政部、國庫署、賦稅署、臺北國稅局、高雄國稅局、</p>	

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>中區國稅局及所屬、南區國稅局及所屬、關務署及所屬、財政資訊中心、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、產業發展署、標準檢驗局及所屬、商業發展署、中小及新創企業署、交通部、公路局及所屬、航港局、農業部、疾病管制署、海洋保育署改以其他項目刪減替代，科目自行調整。</p> <p>12. 前述六至九項允許在業務費科目範圍內調整。</p> <p>13. 如總刪減數未達 939 億元 7,500 萬元（約 3%），另予補足。</p>	
(二)	<p>為利政府經費花在刀口上，發揮更大財政效益，並避免政府機關、事業機構圖利特定媒體。因此要求各政府機關 114 年中央政府總預算案中所編列之政策宣導費用，由單一媒體含相關企業，該年度得</p>	<p>本會 114 年度無編列政策宣導費用。</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	標金額合計不得超過該部會該項預算金額的 5%。	
(三)	立法院於審議 110 年度中央政府總預算案時作成決議，自 111 年度起各機關編列政策宣導經費應於單位預算書中以表列方式呈現，以利控管。爾後，政策宣導費於各部會中分裂為兩個部分，分別為媒宣費以及推展費。主計總處定義媒宣費是委託媒體刊登廣告的經費，推展費是辦理各項活動、拍影片等經費。推展費及媒宣費於營業和非營業基金中係二級預算科目，因此在預算書中各項費用彙計表裡皆有表列，然而在公務預算中，由於媒宣費和推展費皆為三級預算科目，因此於預算書的各項費用彙計表中皆看不到相關統計數字。經追查發現，農業部、勞動部等部分部會利用基金中之推展費挪用相關經費，且於媒宣費之使用上大多採限制性招標並且高度集中於特定媒體。為了讓政策宣傳管道更加多元，爰要求媒宣費採限制性招標者，金額需限縮至各單位年度預算的一成以內，並自 115 年度起，預算書增加表列推展費預算，以利國會監督。	本會 115 年度無編列政策宣導費，未來有編列時即依決議辦理。
(四)	立院預算中心針對政府媒宣費報告指出，各機關媒宣費連續三年的得標廠商採限制性招標居多，且「得標廠商集中度甚高」，恐使政府政策及宣傳業務未能擴及社會大眾，必須檢討適妥性。經查，交通部連續三年之媒宣費有集中特定廠商之現象。行政院及各部會該項預算辦理法令政策溝通，包括針對國家施政計畫及政策、整體施政、重大事件及災害防救、加強防詐騙與防制錯假訊息等。然，行政院有各部會協助宣導業務，應無增加媒體政策及業務宣導預算之需求。應注意避免集中特定廠商且得標數量之前三名廠商不超過標案 10%、限制性招標之	依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	採購案不應超過 20%之現象，以維持媒體政策之衡平性。	
(五)	110 年立法院審查預算法修法，於預算法第 62 條之 1 明定辦理政策及業務宣導之預算，各主管機關應就其執行情形加強管理，按月於機關資訊公開區公布宣導主題、媒體類型、期程、金額、執行單位等事項，並於主計總處網站專區公布，按季送立法院備查。惟經立法院查核 110 年至 113 年各機關執行情形，發現揭露資訊量雖多，卻無彙整揭露全年整體媒宣費及個別媒體全年度彙整數之資訊，又媒宣費多以限制性招標方式辦理，有部分機關得標廠商集中度甚高等待改進之處。致使立法院及民眾難窺媒宣費整體執行全貌，亦引發外界浪費公帑雇用網軍、大內宣、掌控媒體輿論之疑慮，爰要求各主管機關應作成每季及年度媒體政策及業務宣傳費預算分析報告，包括得標廠商和標案金額、宣導成效等分析資訊，公布於主計總處網站專區及各主管機關網站。	本會 115 年度無編列是項經費，未來有編列時即依決議辦理。
(六)	根據立法院預算中心指出 111 至 114 年度中央政府公務預算媒體政策及業務宣導費(下稱媒宣費)由 17.03 億增至 26.5 億，按行政院主計總處歷年預算共同項目編列作業皆規定，宣導經費應力求撙節、避免浮濫，惟每年媒宣費仍然持續增漲，以 114 年為例，公務預算媒宣費超逾 1,000 萬元者計 19 個，增幅介於 10.96% 至 8,607.92% 間，且有部分機關將類似或相同宣導項目之預算分散編列於公務預算、非營業基金或特別預算，宣導效益更未有客觀評核指標得以佐證，恐致媒宣費淪為執政黨培養特定立場媒體的政治工具。綜上，為完整呈現預算全貌，爰要求自 115 年度起，各機關編列媒體政策及業務宣導費應於預算書中以表列方式	本會 115 年度無編列是項經費，未來有編列時即依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	呈現各項目客觀評核指標，以強化監督媒體政策及業務宣導費之實際效益。	
(七)	<p>為強化監督機制，立法院於 110 年修正預算法第 62 條之 1，要求揭露政策宣導預算執行情形，規定包括平面媒體、廣播媒體、網路媒體（含社群媒體）、電視媒體等經費執行情形應有公開之揭露機制，包括主題、媒體類型、期程、金額、執行單位等，各主管機關需按月在資訊公開區公布相關資訊，及主計總處網站專區公布，並按季送立法院備查。本次審查各機關之出國預算，發現出國考察費用的決算情形及預算編列，往往與執行情形不一，對於考察的執行情況和報告內容缺乏有效驗證機制，難以確認是否符合原計畫目標；且有些考察行程過於形式化，未必對政策制定或執行有實質幫助，可能被質疑為公款旅遊之不良觀感。以上經費可能濫用及效果不彰引發之社會質疑，將損害政府公信力，同時與一般民眾對於節省公帑的期待背道而馳，故有改善及公開透明之必要。例如數發部編列 2,200 多萬元出國預算，比外交部還多，200 多人平均 1 人有 8 萬元以上旅費。又例如，行政院 111 年原定 22 項出國計畫，實際執行僅 3 項，變更 8 項，變更率高達 36.36%；2023 年的出國計畫變攀升至 58.82%，完全偏離年度計畫的原則。對於「中央政府各機關派員出國計畫及國外旅費之執行檢討」立法院已有多次研究報告建議，各主管機關應針對派員出國年度計畫之擬定、預算編列、經費支用控管、計畫變更程序、相關業務人員選派及事前評估與準備等辦理原則，建立派員出國計畫之標準作業程序(SOP)。同時，出國計畫之替代方案多元，如透過國內專家學者訪談或座談，及請求駐外機構協助撰寫報告等，尚非一</p>	本會目前無編列出國考察費用，未來有編列時即依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	定要編列出國考察之經費，以節省公帑。基於以上原因，應參照預算法第 62 條之 1 經費公開揭露之精神，要求各機關按月公開出國考察費用明細，包括考察目的、地點、參與人員、經費、實際成果等內容；同時在行政院或主計總處設立專區，集中展示資訊，便於公眾查詢和監督，使經費使用透明，並且按季將相關執行情況送交立法院備查，確保立法機關有效監督，回應社會對政府財政紀律的期許。	
(八)	依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法(下稱補助辦法)規定，中央對地方政府補助事項包含補助直轄市、縣(市)政府基本財政收支差短與定額設算之教育、社會福利及基本設施等一般性補助、計畫型補助及重大事項之專案補助等，其中計畫型補助範圍又以計畫效益涵蓋面廣，且具整體性之計畫項目，跨越直轄市、縣(市)或二個以上縣(市)之建設計畫，具有示範性作用之重大建設計畫，及因應中央重大政策或建設，需由直轄市或縣(市)政府配合辦理等 4 項為限。中央各機關透過計畫型補助款挹注地方財源，以導引地方政府達成其政策目標，執行成果已具成效。惟部分計畫偏離補助辦法原定範疇，或屬一般性經常支出，其性質多屬常態性補助，或採定額補助、或依市縣人口比率、或依增加之低收入戶人數比例等分配補助經費，與計畫型補助款應按補助項目性質，訂定對地方政府所提補助計畫有關財務計畫檢核基礎規範，俾利評定成績並排列優先順序依序補助之性質未盡相符。又補助辦法第 15 條第 1 項規定，中央政府各主管機關應就計畫型補助款之執行，訂定共同性或個別計畫之管考規定，明定補助計畫之辦理期程及完成期限及補助計畫執行之查核點及管考週期，並定期進行書	本會目前無編列計畫型補助經費，未來有編列時即依決議辦理。

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	面或實地查核。惟部分機關未將管考規定函報行政院備查，或所訂管考規定未盡周延。鑑於中央主管機關辦理計畫型補助項目繁多，其施政目標、期程功能、規模差異性極大，允宜釐清管考規定應函報該院備查之範疇，及督促中央主管機關完備管考機制。有鑑於近年來計畫型補助款之規模逐年擴增，部分計畫偏離原定範疇，且補助資訊及管考結果之公開未盡完整透明，其執行結果未能達到預期效益，爰提案要求自 115 年度起，各機關編列計畫型補助經費應於單位預算書中以表列方式呈現，並檢附中央補助機關管考機制，以強化補助款配置及運用效益。	
(九)	中央政府各單位之預算通刪項目辦理情形係列於預算案中的「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」，惟「辦理情形」欄位所列之內容，各單位書寫方式不同，大部分單位未列預算勻支或替代科目，恐有資本門預算科目誤流用之虞。爰提案要求行政院主計總處針對「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」中之通刪決議，檢討與研議修正其概算書表格式與內容，明確規範應載明通刪項目之勻支或替代情形，且不得以資本門替代經常門，俾利政府財政透明，並於 3 個月內向立法院財政委員會提出書面報告。	依決議辦理。
二	交通委員會部分 歲出部分第 2 款第 16 項國家運輸安全調查委員會	
(八十)	114 年度國家運輸安全調查委員會預算案於「國家運輸安全調查委員會」業務費編列預算 6,245 萬 3 千元。為加強運輸安全改善建議之落實，國家運輸安全調	一、本會業於 114 年 5 月 6 日以運安字第 1140001831 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下： (一)運輸安全改善建議之追蹤列管機制

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	查委員會應積極與政府有關機關(構)共同檢討各改善建議執行計畫之進度，協助解決執行過程中之阻礙，並適時更新追蹤機制，對列管多年且未有明顯進展的項目，應訂定具體改善計畫及明確期限，以強化該會職能，爰此，要求運安會業務費凍結 30%，俟執行 30%之後始得申請解凍並需經院會同意後始得動支。	<p>本會改善建議發布後之追蹤列管機制係依據「運輸事故調查法」第 27 條與行政院函頒之「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」辦理。本會收到有關機關(構)提出之處理報告後，應對各分項執行計畫進行審核，對於尚未完成之分項執行計畫，經行政院核定後納入列管，並由運安會追蹤執行情形。各分項執行計畫之納入列管，並由運安會追蹤執行情形。本會針對改善建議發布後之追蹤列管進度皆持續於本會官方網站更新，供外界查詢。</p> <p>(二) 改善建議完成率統計 截至 114 年 3 月底止，94.2%之改善建議相關機關皆已完成改善，其餘行政院列管者，皆訂有對應之分項執行計畫，由相關機關依計畫執行中，並於每半年函送執行情形予行政院與本會。</p> <p>(三) 改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者 預估至 11 年 6 底，航空、水路、鐵道與公路調查模組改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者，總計 16 項，占改善建議未完成 101 項之 15.8%，該等分項執行計畫並非相關單位未有改善作為，多為所需改善期程較長或困難度較高。</p> <p>(四) 協助受建議單位落實改善之具體作為 1、重大運輸事故調查階段，藉由本會邀請營運機構、監理機關等相關單位共同參與並召開會議，以討論與溝通等方式，協助改善建議有關機關充份瞭解事故發生原因及改善建議所提之方向或目標，需要時亦會提供可行之改善方式供有關機關參考。 2、針對缺乏具體執行進度或方向偏離改善建議意旨之分項執行計畫，本會加強溝通並藉召開會議，協助有關機關提出</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>具體可行之執行內容，以及每半年追蹤執行進度。</p> <p>3、本會另訂有「運輸安全改善建議分項執行計畫之管考建議評估原則」，有關機關之分項執行計畫屬中長程計畫者（一年以上），本會於確認內容符合改善目標或方向且有具體進度者，得向行政院建議改由受建議單位之上級或主管機關列管。</p> <p>4、另為回應委員所提示之「積極與有關機關共同檢討各改善建議執行計畫之進度，協助解決執行過程中之阻礙」本會針對改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者由航空、水路、鐵道及公路調查模組分別邀請國防部、空軍司令部、交通部及其所屬航港局、鐵道局、公路局、高速公路局、港務公司與臺鐵公司等機關(構)研討執行之困難處與後續可行之處理方式，藉此協助有關機關(構)儘速完成改善。</p> <p>二、立法院議事處於 114 年 5 月 22 日以台立議字第 1140701628 號函將本案送交通委員會審查。</p> <p>三、立法院交通委員會 114 年 5 月 29 日審查通過決議同意動支。</p> <p>四、立法院於 114 年 6 月 24 日以台立院議字第 1140702203 號函復在案。</p>
	交通委員會審議結果 歲出部分第 2 款第 16 項國家運輸安全調查委員會	
(一)	114 年度國家運輸安全調查委員會預算第 2 目「運輸事故調查」、第 3 目「運輸系統安全分析與工程鑑定」及第 4 目「精進運輸事故調查能量」分別編列 1,505 萬元、323 萬元及 3,628 萬 4 千元，共計編列 5,456 萬 4 千元，凍結十分之一，俟國家運輸安全調查委員會向立法院交通	<p>一、本會業於 114 年 4 月 22 日以運水字第 1140001305 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)111 年前展期件數較高原因說明如下：</p> <p>1、本會改制初期調查人力較為短缺，僅有原飛安會調查人員執行航空、水路、鐵道、公路所有模組之事故調查，本會</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	委員會提出書面報告後，始得動支。	<p>分兩階段增加員額，111 年始完成第二階段人員聘用與訓練。</p> <p>2、原未限制重大水路事故之船舶總噸位，使得漁船事故數量遠超過預期，致影響展期件數。112 年 6 月 1 日已修正公布重大水路事故調查作業處理規則，將船舶排除總噸位未滿三百且無乘客者後，展期件數已有所改善。</p> <p>3、針對社會高度關注鐵道事故，如 1021 臺鐵第 6432 普悠瑪號正線出軌補強調查案與 0402 臺鐵第 408 太魯閣號正線出軌調查案，本會皆調度大量人力優先處理，影響其他調查案進度。</p> <p>4、諸多因素造成航空調查案展期，如調查過程中，發現組織管理議題需深入調查，或調查所需之證物檢測與實測需送國外專業機構處理等。</p> <p>本會將持續藉由各組調查人力相互支援與導入資訊化系統，以提升調查效率，減少展期案件。</p> <p>(二)有關重大太空事故調查能量建置說明如下：</p> <p>1、計畫預算編列與執行方向</p> <p>本會 114 年度「精進運輸事故調查能量」係執行政府科技發展計畫「建立我國新型運具事故調查技術與安全研究」四年期計畫(113-116 年)之第 2 年度。主要聚焦於研擬新型運具事故調查技術與國際交流、精進運輸事故調查工程技術，以及提升運輸事故人為因素調查能量。其目標涵蓋重大太空事故、大型無人載具事故與新型陸運載具事故之調查能量建置，並強化本會在重大運輸事故調查案中的工程技術及人因分析能力，達成提升事故調查品質與效率、強化安全改善建議管理、促進安全資訊交流之施政目標。該計畫之可行性與效益，已通過國科</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>會審查，計畫內容合理且具體可行。</p> <p>2、太空事故調查能量建置進度</p> <p><u>調查法規制定</u></p> <p>參考國際太空事故調查經驗，並諮詢國家太空中心及國內相關學術機構，研究適用於我國的調查法規及相關規範草案，確保調查機制符合國際趨勢與技術發展需求。</p> <p><u>調查設備建置</u></p> <p>軟體設備：包含飛行模擬軟體、故障模式與影響分析軟體等，提升數據分析與模擬能力。</p> <p>硬體設備：規劃購置高速攝影機，強化火箭發射與事件紀錄器解讀能力，並滾動檢討國內既有資源，避免重複投資。</p> <p><u>調查人力建置</u></p> <p>建立國內太空領域專家學者資料庫，並與國家太空中心、陽明交通大學、成功大學、中央大學、淡江大學、逢甲大學等進行技術交流。預計增聘數名專業調查人員，涵蓋發射載具、太空載具及安全分析等領域，以確保事故調查能量充足。</p> <p>3、本會太空事故調查能量建置已納入預算編列中，目前偏重資訊蒐集與規劃階段，將依年度發展階段逐步推動。並持續與國內外相關機構合作，以確保國家太空事故調查能力穩健發展。</p> <p>(三)有關委員提案刪減本項預算 200 萬元部分，說明如下：</p> <p>1、為應我國快速發展之無人機相關產業，規劃射頻觀測實驗進行全年長期之數據觀測，擬以勞務委外方式委託國內有經驗之廠商辦理，全年實驗預算需求 120 萬元。</p> <p>2、本年度工程技術、評估、檢測、模擬、技術檢索費編列 40 萬元，不足以因應</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>年度進行之重大運輸事故必要工程分析作業，如中捷事故拆除機桁架結構破壞分析、大客車關鍵結構碰撞測試實驗及關鍵證物斷層掃描等委外所需費用，需透過勻支其他預算方式辦理，故擬參考近年相關調查案工程分析規模，於 114 年編列足額之預算。</p> <p>3、原訂 113 年度由本會主辦之亞太事故調查工程技術論壇，配合與會各國時程及預算順延至 114 年舉辦，因有國家新加入及報名踴躍，預計參加人數已增至初規劃 3 倍以上，考量會議規模及近年物價調漲，將原規劃預算增至 80 萬元。</p> <p>綜上，本項經費將實質用於執行本會重大運輸事故調查工程分析與檢測，及辦理 2025 年度亞太事故調查工程技術論壇之用。</p> <p>二、立法院議事處於 114 年 5 月 14 日以台立議字第 1140701531 號函將本案送交通委員會審查。</p> <p>三、立法院交通委員會 114 年 5 月 29 日審查通過決議同意動支。</p> <p>四、立法院於 114 年 6 月 24 日以台立院議字第 1140702202 號函函復在案。</p>
(二)	<p>114 年度國家運輸安全調查委員會預算「業務費」項下「教育訓練費」，分別於「一般行政」編列 9 萬元、「運輸事故調查」編列 601 萬 3 千元、「運輸系統安全分析與工程鑑定」編列 88 萬 6 千元、「精進運輸事故調查能量」編列 216 萬 4 千元，114 年度「教育訓練費」共計編列 915 萬 3 千元。惟查，相關教育訓練費自 112 年 746 萬 7 千元、113 年 820 萬 6 千元至 114 年 915 萬 3 千元，逐年增加，且據運安會預算書第 56 頁派員出國計畫類別表，載明進修者總共 17 項，訓練天數合計 198 天，然卻未見運安會明顯提升相</p>	<p>一、本會業於 114 年 4 月 22 日以運鐵字第 1140001280 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>本會透過參與國際調查員訓練使調查人員能夠與世界各地的調查組織成員互相交流和學習，瞭解各國最新之調查工具及技術，吸收國際新知從而提升自身的專業知識和技能。出國人員於完訓後均依「行政院及所屬各機關出國報告綜合處理要點」之規定，於返國後 3 個月內提出出國報告，敘明相關訓練內容及成效。</p> <p>本會人員參與相關國際訓練均於</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>關調查量能。再者，揆諸該派員出國計畫表，針對主要研習課程，部分只列「專業知識訓練」，難以評估相關教育訓練之執行成效以及其必要性。爰此，本於撙節預算及監管預算合理使用之目的，凍結該項預算十分之一，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。</p>	<p>調查案展現出具體成效，如：派員赴澳洲參與鐵道事故調查課程後，即將國外學習輪軌介面調查技術及工具，應用於國內臺鐵出軌事故之調查，除提升本會調查能量亦增進調查效率與品質。</p> <p>參加國際訓練幫助提升臺灣能見度，適時與國外調查組織成員分享本會的專業調查貢獻，除可提升本會在國際社會中的聲譽和影響力外，亦可在遇跨國運輸安全問題時迅速透過相關國際組織，使與其他國家的專家建立緊密的聯繫，促進資訊和資源的共享及合作，因此國際訓練之執行確有其必要性。</p> <p>二、立法院議事處於 114 年 5 月 14 日以台立議字第 1140701531 號函將本案送交通委員會審查。</p> <p>三、立法院交通委員會 114 年 5 月 29 日審查通過決議同意動支。</p> <p>四、立法院於 114 年 6 月 24 日以台立院議字第 1140702202 號函復在案。</p>
(三)	<p>114 年度國家運輸安全調查委員會預算「派員出國計畫」編列 1,090 萬 5 千元，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。</p>	<p>一、本會業於 114 年 4 月 22 日以運鐵字第 1140001290 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) 派員出國計畫辦理情形</p> <p>過往出國計畫多按原訂計畫執行，惟 111 年及 112 年受全球新冠肺炎疫情影響，因會議主辦國取消會議、改為視訊會議、該年度會議議題與調查無關，或訓練機關取消訓練課程等因素，致變更出國計畫地點、天數或人數。至於 113 年度變更 3 項計畫之原因包括調整出國人數、配合主辦單位會議地點變更等；取消 2 項計畫，係因該年度會議議題與調查無關，及訓練主辦單位取消該訓練課程。本會在變更出國計畫時均依實際需求適度調整，未來亦將持續從嚴核定出國計畫之變更。</p> <p>參與國際會議及訓練課程目的係</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>以掌握全球運輸安全趨勢、學習創新的調查技術、建立與國外調查組織人員及專家交流聯繫管道，以期在面對跨國運輸安全問題時能夠迅速而有效地與其他國家之調查組織合作，並藉此提升本會調查能量及增進調查效率，因此，派員出國確有其必要性。</p> <p>(二) 參加國際會議必要性</p> <p>本會透過參與國際會議使調查人員能與來自世界各地的調查組織成員互相交流和學習，瞭解各國最新之調查工具及技術，吸收國際新知從而提升自身的專業知識和技能。出國人員於會議結束後均依「行政院及所屬各機關出國報告綜合處理要點」之規定，於返國後3個月內提出出國報告，敘明相關會議內容及成效。</p> <p>本會於113年10月22日至25日，至日本東京參加由臺灣、日本、新加坡、澳洲及阿根廷等五國共同發起成立之鐵道事故調查國際論壇，共有10國代表與會。本會於論壇中就「列車出軌事故調查面臨之困境」，與各國鐵道事故調查機關代表充分交流，並吸收他國鐵道事故調查經驗，提升本會鐵道事故調查能量。</p> <p>參加國際會議幫助提升臺灣能見度，適時與國外調查組織成員分享本會的專業調查貢獻，除可提升本會在國際社會中的聲譽和影響力外，亦可在遇跨國運輸安全問題時迅速透過相關國際組織，使與其他國家的專家建立緊密的聯繫，促進資訊和資源的共享及合作，因此參與國際會議確有其必要性。</p> <p>二、立法院議事處於114年5月14日以台立議字第1140701531號函將本案送交通委員會審查。</p> <p>三、立法院交通委員會114年5月29日審</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		查通過決議同意動支。 四、立法院於 114 年 6 月 24 日以台立院議字第 1140702202 號函復在案。
(四)	114 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 1,505 萬元，凍結五分之一，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。	<p>一、本會業於 114 年 4 月 22 日以運水字第 1140001306 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)運輸安全改善建議之追蹤列管機制</p> <p>截至 114 年 3 月底止，航空、水路、鐵道、公路分別已發布 1,109 項、301 項、221 項與 161 項改善建議，總計 1,792 項，其中尚有分項執行計畫列管中之數量占各調查模組改善建議總數之比率分別為 0.3%、12.3%、10.4%、6.2%，整體而言 94.4%之改善建議，相關機關皆已完成改善，其餘行政院列管者，皆訂有對應之分項執行計畫，由相關機關依計畫執行中，以及每半年函送執行情形予行政院與本會，本會將積極協助儘早完成改善。</p> <p>本會持續視需要召開會議，邀請相關單位進行討論與溝通，協助改善建議有關機關充分瞭解事故發生原因及改善建議所提之方向或目標；針對缺乏具體執行進度或方向偏離改善建議意旨之分項執行計畫，本會會加強溝通，協助有關機關提出具體可行之計畫內容；另為積極協助解決有關機關執行過程中之困難，針對分項執行計畫列管超過 3 年以上者，由各調查模組分別邀請有關機關（構）進行研討，協助其儘速完成改善。</p> <p>(二)本會調查案件展期情形</p> <p>本會自 111 年迄今各年度立案案件已結案且展期件數已大幅改善，如 110 年至 113 年底水路、鐵道、航空及公路展期件數，分別自 52 件、5 件、4 件、1 件皆下降至 0 件。另至 114 年 3 月底止，本會 29 件調查中案件，0 件</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>展期，展期狀況已有大幅改善。111 年前展期件數較高原因說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、本會改制初期調查人力較為短缺，僅有原飛安會調查人員執行航空、水路、鐵道、公路所有模組之事故調查，本會分兩階段增加員額，111 年始完成第二階段人員聘用與訓練。 2、原未限制重大水路事故之船舶總噸位，使得漁船事故數量遠超過預期，致影響展期件數。112 年 6 月 1 日已修正公布重大水路事故調查作業處理規則，將船舶排除總噸位未滿三百且無乘客者後，展期件數已有所改善。 3、針對社會高度關注鐵道事故，如 1021 臺鐵第 6432 普悠瑪號正線出軌補強調查案與 0402 臺鐵第 408 太魯閣號正線出軌調查案，本會皆調度大量人力優先處理，影響其他調查案進度。 4、諸多因素造成航空調查案展期，如調查過程中，發現組織管理議題需深入調查，或調查所需之證物檢測與實測需送國外專業機構處理等。 <p>本會持續藉由各組調查人力相互支援與導入資訊化系統，以提升調查效率，減少展期案件。</p> <p>(三) 有關超輕型載具事故調查之程序、通報及執行效率改善說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1、超輕型載具事故調查程序 <p>本會已建立事故調查時程控管機制，以確保每一起事故在規定時間內進行調查，並且向相關單位提供改善建議。雖根據現行程序，調查報告完成時間依據事故規模及複雜度約需約 8 至 24 個月，但在特殊情況下會有所延展。對於此類情況，本會已進行內部檢討，並不斷調整與優化調查時程，期望能夠提升調查效率。</p> <p>調查案立案後，主任調查官會邀請</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>主管機關及各營運單位加入調查團隊，調查過程中所發現的缺失及風險，相關機關及單位會同步進行改善，不致因為調查程序影響改善措施的施行。</p> <p>2、超輕型載具事故通報</p> <p>根據現行規定，所有的航空事故，包括超輕型載具事故，必須在事發後由相關單位進行通報。惟在實際操作中，確實存在某些通報時間上的延遲，這是由於個別超輕型載具操作人或活動團體對於事故通報程序的不夠了解，或蓄意所致。</p> <p>台中烏日的超輕型載具事故，於事發初期本會及民航局皆未接獲通報，直至民眾電郵至本會檢舉後方得啟動調查。此事件的延誤，反映出個別超輕型載具操作人或活動團體為能持續進行飛航活動，蓄意掩蓋事故不通報，本會對此深感遺憾，並已依運輸事故調查法進行裁罰。</p> <p>本會已於去年 11 月民航局主辦之超輕型載具測驗及檢驗工作人員訓練中宣導，並將進一步加強與超輕型載具相關活動團體、操作者的溝通，強化對相關法規的宣導工作，確保他們在活動過程中能夠遵循規範，提升對事故通報時效認知。</p> <p>3、本會理解立法機關及社會大眾對超輕型載具安全的重視，將持續努力提升調查效率、完善並宣導通報制度，並加強與相關機關及活動團體的合作，確保航空運動的安全，並有效降低事故發生的風險。</p> <p>(四) 檢視調查人力配置情形</p> <p>1、已盤點所有調查人員之主、次要專長，以及各組所需之支援項目，以利各組調查人力相互支援。</p> <p>2、另成立跨組之調查報告檢視支援小組，</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>協助檢視調查報告草案初稿並提供修訂建議，提升調查人員撰寫報告之能力與品質，有助於縮短調查期程。</p> <p>3、每月皆辦理主任調查官會議，檢視各調查案進度與遭遇之問題，並提供必要之協助。</p> <p>4、持續優化調查相關資訊系統，以協助各調查模組掌握調查進度。</p> <p>二、立法院議事處於 114 年 5 月 14 日以台立議字第 1140701531 號函將本案送交通委員會審查。</p> <p>三、立法院交通委員會 114 年 5 月 29 日審查通過決議同意動支。</p> <p>四、立法院於 114 年 6 月 24 日以台立院議字第 1140702202 號函復在案。</p>
(五)	114 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 323 萬元，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。	<p>一、本會業於 114 年 4 月 22 日以運安字第 1140001323 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>依據行政院函頒之「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」，各運輸安全改善建議分項執行計畫之主(協)辦機關(構)應負責依行政院核定之計畫內容如期完成各項工作。列管中之分項執行計畫係指有關機關(構)依據計畫內容執行中，並非未改善。本會每半年皆會依前揭規定，檢視各分項執行計畫執行情形，如符合行政院核定之解除列管條件時，始建議行政院解除列管。</p> <p>截至 114 年 3 月底止，航空、水路、鐵道、公路分別已發布 1,109 項、301 項、221 項與 161 項改善建議，總計 1,792 項，其中尚有分項執行計畫列管中之數量占各調查模組改善建議總數之比率分別為 0.3%、12.3%、10.4%、6.2%，整體而言 94.4%之改善建議，相關機關皆已完成改善，其餘行政院列管者，皆訂有對應之分項執行計畫，由相</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>關機關依計畫執行中，以及每半年函送執行情形予行政院與本會。</p> <p>預估至 114 年 6 月底，航空、水路、鐵道與公路改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者，分別有 2 項、3 項、9 項與 2 項，總計 16 項，占改善建議未完成 101 項之 15.8%，該等分項執行計畫並非相關單位未有改善作為，多為所需改善期程較長或因難度較高，皆持續滾動檢討與辦理中，本會每半年皆會檢視執行情形。</p> <p>二、立法院議事處於 114 年 5 月 14 日以台立議字第 1140701531 號函將本案送交通委員會審查。</p> <p>三、立法院交通委員會 114 年 5 月 29 日審查通過決議同意動支。</p> <p>四、立法院於 114 年 6 月 24 日以台立院議字第 1140702202 號函復在案。</p>
(六)	<p>國家運輸安全調查委員會自 108 年 8 月成立以來，依法追蹤政府有關機關（構）對運輸安全改善建議事項所提出的分項執行計畫，並提出管考建議。據運安會資料，截至 113 年 7 月底止，運安會針對 532 項改善建議事項所提的分項執行計畫中，約四分之一尚列管中，其中有 14 項列管時間已超過 3 年，甚至部分改善計畫逾 8 年或 10 年尚未完成，顯示相關執行進度仍有待加速。尤其航空與鐵道事故相關改善建議中，列管時間超過 3 年的執行計畫達 14 項，涉及華信航空 AE369、AE964 等飛航事故，與普悠瑪事故等鐵道事故，其中多因涉及多機關協作、基礎設施工程延宕等因素，導致執行進度滯後。爰此，為加強運輸安全改善建議之落實，建請國家運輸安全調查委員會應積極與政府有關機關（構）共同檢討各改善建議執行計畫之進度，協助解決執行過程中之阻礙，並適時更新追蹤機</p>	<p>本會業於 114 年 4 月 22 日以運安字第 1140001325 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、運輸安全改善建議之追蹤列管機制</p> <p>本會改善建議發布後之追蹤列管機制係依據「運輸事故調查法」第 27 條與行政院函頒之「運輸事故調查處理報告分項執行計畫列管作業規定」辦理。本會收到政府有關機關（構）提出之處理報告後，應對各分項執行計畫進行審核，對於尚未完成之分項執行計畫，經行政院核定後行審核，對於尚未完成之分項執行計畫，經行政院核定後納入列管，並由運安會追蹤執行情形。各分項執行計畫之納入列管，並由運安會追蹤執行情形。本會針對改善建議發布後之追蹤列管進度皆持續於本會官方網站更新，供外界查詢。</p> <p>二、改善建議完成率統計</p> <p>截至 114 年 3 月底止，94.2%之改善建</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	制，對列管多年且未有明顯進展的項目，應訂定具體改善計畫及明確期限，並於 3 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，說明改善成效及未來進程，以確保運輸安全改善建議得以有效落實，預防類似事故再度發生。	<p>議相關機關皆已完成改善，其餘行政院列管者，皆訂有對應之分項執行計畫，由相關機關依計畫執行中，並於每半年函送執行情形予行政院與本會。</p> <p>三、改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者</p> <p>預估至 11 年 6 底，航空、水路、鐵道與公路調查模組改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者，總計 16 項，占改善建議未完成 101 項之 15.8%，該等分項執行計畫並非相關單位未有改善作為，多為所需改善期程較長或困難度較高。</p> <p>四、協助受建議單位落實改善之具體作為</p> <p>(一) 重大運輸事故調查階段，藉由本會邀請營運機構、監理機關等相關單位共同參與並召開會議，以討論與溝通等方式，協助改善建議有關機關充份瞭解事故發生原因及改善建議所提之方向或目標，需要時亦會提供可行之改善方式供有關機關參考。</p> <p>(二) 針對缺乏具體執行進度或方向偏離改善建議意旨之分項執行計畫，本會加強溝通並藉召開會議，協助有關機關提出具體可行之執行內容，以及每半年追蹤執行進度。</p> <p>(三) 本會另訂有「運輸安全改善建議分項執行計畫之管考建議評估原則」，有關機關之分項執行計畫屬中長程計畫者(一年以上)，本會於確認內容符合改善目標或方向且有具體進度者，得向行政院建議改由受建議單位之上級或主管機關列管。</p> <p>(四) 另為回應委員所提示之「積極與有關機關共同檢討各改善建議執行計畫之進度，協助解決執行過程中之阻礙」本會針對改善建議分項執行計畫列管超過 3 年以上者由航空、水路、鐵道及公</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		路調查模組分別邀請國防部、空軍司令部、交通部及其所屬航港局、鐵道局、公路局、高速公路局、港務公司與臺鐵公司等機關(構)研討執行之困難處與後續可行之處理方式，藉此協助有關機關(構)儘速完成改善。
(七)	國家運輸安全調查委員會自 108 年 8 月成立起，負責各類運輸事故調查工作，並依事故類型分級設定調查報告之預計完成期程。然而，根據統計，截至 113 年 7 月止，各類運輸事故調查案件中，逾六成曾辦理展期，其中水路事故展期比率最高達 76.47%，鐵道事故亦高達 63.33%。經查，其主因包括事故案件之嚴重性及複雜性，涉及多機關協調、事故模擬及重建、證物檢測與實驗、組織管理議題調查等多重挑戰。爰此，為提升運輸事故調查效率，建請國家運輸安全調查委員會應持續檢討並優化案件調查管理機制，研謀適當資源配置及人力運用，加強跨機關合作及調查計畫的規劃與執行，並建立合理的期程調整標準，確保調查報告如期完成並發布，進一步強化我國運輸安全管理效能並於 3 個月內，向立法院交通委員會提出具體改善計畫之書面報告。	<p>本會業於 114 年 4 月 22 日以運水字第 1140001317 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>本會迄今各年度展期結案已大幅降低，有關 111 年前展期件數較高原因說明如下：</p> <p>一、本會改制初期調查人力較為短缺，僅有原飛安會調查人員執行航空、水路、鐵道、公路所有模組之事故調查，本會分兩階段增加員額，111 年始完成第二階段人員聘用與訓練。</p> <p>二、原未限制重大水路事故之船舶總噸位，使得漁船事故數量遠超過預期，致影響展期件數。112 年 6 月 1 日已修正公布重大水路事故調查作業處理規則，將船舶排除總噸位未滿三百且無乘客者，此後展期件數已有所改善。</p> <p>三、針對社會高度關注之鐵道事故調查，如 1021 臺鐵第 6432 普悠瑪號正線出軌補強調查案與 0402 臺鐵第 408 太魯閣號正線出軌調查案，本會皆調度大量人力優先處理，以符合社會期待，但也影響其他調查案之進度。</p> <p>四、諸多因素造成航空調查案展期，如調查過程中，發現組織管理議題需深入調查，或調查所需之證物檢測與實測需送國外專業機構處理等。</p> <p>本會將持續藉由各組調查人力相互支援與導入資訊化系統，以提升調查效率，減少展期案件。</p>
(八)	國家運輸安全調查委員會為掌理重大運輸事故調查之獨立機關，調查客體包括：民用航空器、公務航空器等，其建置之設	本會業於 114 年 4 月 22 日以運安字第 1140001336 號函送立法院及提案委員相關書面資料，茲摘述內容如下：

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>計係對已發生運輸重大事故之客體之調查，並提出相關建議，以飛航事故為例，113 年 1 月 1 日至 6 月 30 日止，其實施成果：113 年新增 0 件、結案 0 件。此區段內飛航平安實乃我國之大幸，惟查國家運輸安全調查之立意乃為每次重大運輸事件，釐清原因並提出建議，預防類似安全事件再上演之用。為有效洞燭機先，爰建議國家運輸安全調查委員會盤點近年來常見之陸海空運輸事件模式，並提出防範建議供民眾提綱挈領取用，藉此有效運用國家運輸安全調查委員會先前調查累積之成果。</p>	<p>一、航空安全議題</p> <p>我國民用航空運輸業渦輪噴射與渦輪螺旋槳飛機全毀與致命事故率五年移動平均值自 109 年起迄今已降至零；普通航空業全毀與致命事故率五年移動平均值自 111 年起迄今亦已降至零；公務航空器全毀與致命事故率五年移動平均值於 109 年達最高值後，後續已呈現下降趨勢。</p> <p>超輕型載具飛行安全統計自 104 年至 113 年底止，總計發生 17 件超輕型載具重大飛航事故，其中 6 件為致命事故，共造成 10 人死亡；此 17 件本會已調查完成 14 件，共計提出 44 項運輸安全改善建議，主要之事故類型依序為飛行中失控、操控下撞擊地障與發動機系統/組件故障或失效。</p> <p>二、水路安全議題</p> <p>引水作業與管理：相關議題包括強制引水區域、引水人登/離輪點訂定、公告與落實；引水人辦事處之安全管理功能；引水人督導考核；引水人排班與疲勞管理；引水船規格與安全設備；領航之溝通協調與資源運用等。</p> <p>船舶交通服務系統作業與管理：相關議題包括船舶交通服務系統監理與管理機制，以及 VTS 管制員之訓練與能力。</p> <p>商港運作管理：相關議題包括商港拖船作業、商港助航設施與巡查、商港船舶速限等。</p> <p>海圖製作與發行：相關議題包括電子海圖更新與查驗，以及港海圖製作與發行。</p> <p>漁船作業與漁港運作安全：相關議題包括漁船作業安全、娛樂漁業漁船、漁港運作安全等。</p> <p>三、鐵道安全議題</p> <p>臺鐵組織與管理：相關議題包括列車運</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>轉設備、電務與工務管理、人員訓練、組織調整等。</p> <p>正線火災事故：相關議題包括列車安全設備、列車火災運轉作業程序與訓練、檢修標準與紀錄等。</p> <p>平交道安全管理：相關議題包括平交道管理規範、平交道安全設施、平交道區域道路養護等。</p> <p>四、公路安全議題</p> <p>遊覽車與公路汽車客運業行車安全：相關議題包括業者自主安全管理、乘員安全、大客車保修與定期檢驗等。</p> <p>危險物品運送安全：相關議題包括安全審驗與檢驗、疲勞與行車管理、高速公路重車超載管理、安全監理等。</p> <p>道路設計與養護：相關議題包括道路安全審核與檢核、道路設計、道路養護等。</p> <p>具先進駕駛輔助系統車輛與計程車行車安全：相關議題包括 ADAS 檢測基準、高速公路施工管制、計程車車窗透光度定期檢驗等。</p> <p>為有效應用本會事故調查與改善建議資料，協助增進運輸安全，本會將持續依據事故調查與改善建議資料，每年分析與更新各運輸模組之安全議題。</p>
(九)	交通部民用航空局於 113 年度舉行之「2024 飛航安全管理國際峰會」中，國內主要飛航業者皆提及極端氣候與鳥擊，讓國內航線的飛行安全挑戰變大。以濃霧為例，其中 1 家業者舉例 113 年 6 月上半月，其馬祖南北竿航線的派遣率僅 55%，蓋因濃霧或其他低能見度因素而無法飛行，顯見極端氣候對於我國飛航之影響甚鉅。又國內航線主要使用 ATR 機型，一般在機場的轉場時間約 35 分鐘，必須在短時間內效率密集完成作業，但又有氣候因素、機組員疲勞等管理問題，且航空公司又在旅客對航班準點率要求	<p>本會業於 114 年 4 月 22 日以運航字第 1140001486 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、極端氣候對飛航安全的影響</p> <p>隨著氣候變遷的加劇，極端氣候事件的發生頻率逐漸增高，對全球各地的飛航安全構成了越來越大的挑戰。濃霧及低能見度等氣象因素，對我國的飛行安全產生了不容忽視的影響，尤其是對於使用 ATR 機型等短程飛機的國內航線而言，如馬祖南北竿及金門等地區的航班，低能見度狀況可能導致航班無法按時執行或取消，對於航線營運及乘客的</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>下有其壓力，爰建議國家運輸安全調查委員會舉辦運輸安全資訊交流研討會時，可以「飛航安全管理」為主軸之主題，藉此搜羅各種相關資訊、集思廣益解決飛航安全問題。</p>	<p>影響甚大。本會已與氣象研究單位如台灣大學大氣系進行長期合作，並持續研究氣象條件與飛航安全的關聯，以期未來能對不同氣象情境提供更加精確的預測及應對方案。</p> <p>二、鳥擊問題與應對</p> <p>本會一直以來密切關注鳥擊事件的發生，以及相關機關(構)的鳥擊防範與應對措施，如機場周邊環境的管控以減少鳥類活動的風險、航空公司鳥擊防範與提升駕駛員對鳥擊的應對能力訓練。此外，本會也支持對機場設施的升級與改善，增加相關設備的使用，加強對飛行環境的監控，減少鳥擊發生的機會。本會將與民航局及桃園機場公司，尋求更多創新及有效的鳥擊防範措施。</p> <p>三、飛航組員疲勞管理</p> <p>飛航組員的疲勞問題是國際間航空業界共同關注的議題，過度勞累會影響飛航組員的反應能力及判斷力，進而可能對飛行安全造成潛在風險。本會長期關注航空業者在飛航組員管理上的挑戰，並且支持相關單位對飛航組員工時的合理安排，避免過度疲勞帶來的安全隱憂。本會也將與民航局合作，持續推動相關法規之精進，並鼓勵航空公司進行有效的疲勞管理訓練及風險評估，提升航空公司在極端天氣或特殊情況下的應對能力。</p> <p>四、關於「飛航安全管理」研討會的建議</p> <p>本會認同並支持未來在舉辦運輸安全資訊交流研討會時，應以「飛航安全管理」為主題，促進業界交流與經驗分享。飛航安全是多方面的綜合性問題，除了鳥擊、氣象條件與飛航組員疲勞外，還涉及到航空器系統、助導航設施、操作流程、維修保養等多個層面。定期舉辦此類研討會，可提供一個有效的平台，</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>讓航空業者、運輸安全專家以及相關機關(構)深入交流，集思廣益，共同探討解決方案。針對上述議題，本會預計於 115 年度辦理相關研討會。</p> <p>飛航安全是每一位航空業從業人員與乘客的共同關切議題，對於極端氣候、鳥擊等外部風險因素，以及飛航組員疲勞管理等內部風險因素的挑戰，本會將持續努力，並與航空業者、政府機關(構)及各相關單位密切合作，提升飛航安全。本會也將會舉辦飛航安全管理研討會，深入檢討相關議題，積極推動政策與規範的優化，確保航空業在面對挑戰時能夠有效應對，保障飛航安全。</p>
(十)	<p>113 年 5 月新聞指出，國家運輸安全調查委員會有 1 名航空組調查官跳槽民間航空業，112 年亦有 1 名水路組調查官跳槽引水人職務，顯見運安會無法留住專業人才，薪資待遇亦不比民間產業環境。查 113 年截至 6 月運安會聘用人員預算員額 71 人，決算員額 63 人，尚缺 8 人，航空組及運輸工程組各缺 3 人、鐵道組及公路組各缺 1 人；再查，近六年運安會共 10 人離退職，113 年截至 6 月已 3 人離職。鑑於運安會調查小組均具高度專業性，不易於行政機關內遷調或轉任，故從民間招攬成為主要晉用管道，允宜加強主動補足人力。揆諸澳洲運安會經驗，該國與當地大學合作，由大學開設課程，運安會提供課程資訊，讓學生在校熟悉運安會業務，更培養未來可供使用之專才，考量我國運輸相關學系及研究所眾多，產學合作應非難事。爰此，要求國家運輸安全調查委員會檢討人力流失問題、研議招募新進人員方式於 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 114 年 4 月 22 日以運人字第 1140001302 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、調查專業人力員額現況</p> <p>本會 108 年 8 月 1 日改制後，職能擴增為航空、鐵道、水路、公路之重大運輸事故調查，除原有飛安會 23 名航空事故專業調查人力外，因應新增之調查模組業務需求，規劃 2 階段請增員額，第 1 階段於成立時經行政院核增 30 人，第 2 階段經行政院 110 年 4 月 22 日及 5 月 21 日核增共 18 人，總計聘用專業調查人力 71 人。</p> <p>二、人力招募及培訓情形</p> <p>本會配合 2 階段人力請增時程，陸續透過多元管道自公務機關(構)、學界及業界招募具備相關學經歷及專長人才，施予新進人員各項訓練及年度複訓，透過國內、外在職專業訓練及調查實務歷練，完整培育適格之專業調查人員，再經本會「重大運輸事故調查人員資格評鑑程序」，逐級提升為實習調查員、調查員、專業分組召集人，及主任調查官/授權代表，確保調查人員具備執行重大運輸事故調查之完整調查作業能力</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>及資格，以遂行各項調查任務。</p> <p>三、人力流動檢討</p> <p>本會調查專業人力 114 年預算員額計 71 人，迄至 114 年 3 月底止，缺額 7 名，刻正辦理遴補作業中。經檢討近年人力流動因素，大致為個人生涯規劃、退休、另有他就等。近 3 年聘用人力退離及甄補情形，共計淨流出 3 人，約僅佔整體聘用預算員額 4%，應屬合理之人事流動，尚不影響本會調查作業，且新進專業人力均經嚴謹之專業調查訓練，各項調查報告均依有關規範撰擬及審核，報告品質不因調查人員更迭而有所差異，另成立跨組之調查報告檢視支援小組，並視報告性質徵詢外部專家學者意見，確保調查報告品質，並透過各組調查人力相互支援與建置調查相關資訊化系統，持續提升調查效率。</p> <p>至於人才招聘之薪酬誘因，本會雖已就調查專業人力薪資待遇衡酌各職務之繁簡難易、所需專門知能條件及羅致困難度等因素，報經行政院同意以專案薪酬核支待遇並依法編列預算，惟仍無法與民間企業營利分潤之待遇福利制度比擬，且現今就業市場缺工甚為嚴重，企業高薪攬才所造成之人才流動，實屬各公務機關共同面對之課題。</p> <p>四、攬才留才措施與產學合作現況</p> <p>強化人才招聘管道，並透過產學合作，持續加強人才培訓，建立調查人員專長資料庫，並以多元管道延攬媒合相對應專長或潛力之專業人才，充實本會調查能量。另積極落實建置友善職場，透過各種友善支持措施及各項活動，激勵士氣，增加人才留任意願。</p> <p>主動與產學合作，並參考澳洲經驗，與國內運輸、航空相關學系合作，開設專業課程或實習機會，讓學生提前熟悉本</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		會業務，縮短養成時間。同時與大專院校啟動合作機制，提供大學運輸相關學系研究生暑期實習，建立人才儲備管道，並優化內部培訓機制，以提高新進人員的留任率。
(十一)	我國於 111 年制定太空發展法，其第 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。」111 年，媒體指出運安會表示將擴充太空事故調查能力，時任主任委員更表明已延攬太空專業人才；112 年 5 月，再表示將修正運輸事故調查法、國家運輸安全調查委員會組織法以納入太空事故調查並籌組太空小組人力，目前已有初步規劃，且 114 年度「精進運輸事故調查能量」計畫亦預期建置太空發射載具設計與結構系統調查能量，顯見運安會應儘速補齊太空小組人力。爰此，要求國家運輸安全調查委員會針對規劃太空調查小組人力及調查量能於 3 個月內，向立法院交通委員會提出書面報告。	<p>本會業於 114 年 4 月 22 日以運航字第 1140001487 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、本會積極推動太空事故調查機制，以符合「太空發展法」第 18 條規定。112 年 7 月 24 日已擬具國家運輸安全調查委員會組織法及運輸事故調查法部分條文修正草案函報行政院，其中組織法經行政院人事行政總處於同年 10 月 2 日退回，請本會俟適當時機再提報；另運輸事故調查法行政院已完成審查，後續俟提行政院會討論通過後，即可送大院審議。</p> <p>二、此外，本會已擬定太空事故調查小組人力配置計畫，涵蓋發射載具、太空載具及安全分析等領域，並以分年建置完備整體為原則。另本會 114 年度「精進運輸事故調查能量」計畫亦同步強化太空發射載具設計與結構系統之調查能力，確保未來能迅速應對太空事故調查需求。</p>
(十二)	查國家運輸安全調查委員會職掌包含運輸安全專案研究，將於網頁上不定期公告「安全議題研究」，現有 109 年「精進我國貨運業安全管理機制」、113 年「引水作業與管理安全議題研究報告」共 2 則，惟間隔 4 年才新增議題研究項目，顯然過少。相較美國運安會（NTSB）同樣有安全研究報告，其涵蓋範圍廣且篇數眾多，如：機車、電動滑板車、電動自行車等微運具，雖運安會目前業務範圍尚未包括前揭微運具，惟仍應持續擴增安全議題研究，俾利各項運輸健全發展。爰	<p>本會業於 114 年 4 月 22 日以運安字第 1140001338 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、本會之主要職掌為重大運輸事故之通報處理、調查、肇因鑑定及分析、再據以提出調查報告及運輸安全改善建議。此外，本會職掌另包括運輸事故趨勢分析、運輸安全改善建議追蹤、運輸安全專案研究，以及建置並運作運輸安全自願報告系統等。</p> <p>二、美國運安會（NTSB）與本會雖同為運輸事故調查機關，惟於事故調查外之工作</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表

中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	此，要求國家運輸安全調查委員會於 3 個月內，針對規劃安全議題研究項目及公告期程，向立法院交通委員會提出書面報告。	<p>重點略有不同，例如：本會相較於 NTSB，另辦理運輸安全改善建議追蹤，並協助行政院對政府有關機關(構)所提出之運輸安全改善建議分項執行計畫進行審視並提出管考建議以及建置運輸安全自願報告系統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，經本會處理後，提供給相關單位作為提升運輸安全之參考，並對航空、水路、鐵道、公路各領域每半年各出版 1 期自願報告系統專刊，分享本會所接收，以及監理機關或營運單位所分享之安全案例資訊。</p> <p>三、有關運輸事故趨勢分析與運輸安全專案研究部分，由於本會屬運輸事故調查獨立機關，非研究單位，所執行之趨勢分析與安全研究係以本會所調查之事故與發布之改善建議為基礎，以與交通部運輸研究所與其他學研機構有所差異。本會現行除不定期發布安全議題研究報告外，每年另定期發布四本統計分析報告，分別為：運輸安全改善建議評估報告、台灣飛安統計報告、水路安全統計報告與鐵道安全統計報告等。</p> <p>四、為進一步增進本會運輸安全研究之產出本會自 113 年起，每年於 4 月發布之「運輸安全改善建議評估報告」中增加安全議題分析專章，依據重大運輸事故調查報告、運輸安全改善建議追蹤資料及本會事故統計資料等，分別探討與歸納我國航空、水路、鐵道與公路之安全議題，並將報告於本會官方網站公布 114 年則規劃調整為「運輸安全改善建議評估與安全議題分析報告」，持續依據本會事故調查與改善建議資料，每年分析與更新各運輸模組之安全議題。</p>
(十三)	國家運輸安全調查委員會透過獨立、公正、專業的事故調查方式，改善運輸安	本會業於 114 年 4 月 22 日以運工字第 1140001475 號函送立法院及提案委員相關

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>全，確保國家的運輸系統安全穩定運行，並促進運輸事業的永續健全發展，具體實現社會公義。面對科技進步及國內載具日漸多元，太空載具亦正積極研發推動。運安會之業務內容、數量、複雜度與難度皆不斷上升。惟運安會 114 年度歲出預算僅 2 億 3,496 萬 8 千元，扣掉一般行政後僅剩下 5,459 萬 4 千元，不僅無法增加專業人才，其調查之軟硬體設備能量亦難迅速擴充，不利我國運輸安全調查能量提升與國人交通安全保障。綜上，爰要求國家運輸安全調查委員會應持續向行政院積極爭取足夠之經費，同時研擬除事故調查外，日常對國內各運輸工具、系統之監管功能或定期提出國家交通安全調查報告等業務，以發揮國家運輸安全調查委員會促進國家運輸安全之義務。</p>	<p>書面資料，茲摘述內容如下：</p> <p>一、本會持續透過執行重大運輸事故之安全調查，提出運輸安全改善建議，據以提升國內運輸安全環境，並積極與國內產學界合作，透過執行政府科技發展計畫的方式，精進調查技術與方法。另外本會每年度均透過提出各運輸模組之安全統計報告、運具紀錄器普查報告，及運輸安全改善建議評估報告的方式，達到促進國家運輸安全的目的。惟運輸工具或系統之監管業務非本會之法定職掌，相關業務仍應回歸各相關業務監理單位辦理。</p> <p>二、本會因需廣納具備業界工作經驗之人才執行事故調查作業，爰扣除含人事費之一般行政預算後所剩預算確實難以迅速擴充調查軟硬體設備能量，此已為客觀事實，本會允將持續向行政院爭取足夠預算經費，以面對近期科技演進及新式運具調查所需之能量建置，俾利我國運輸安全調查能量提升與本會業務推展。</p>
(十四)	<p>賴清德總統過去曾表示要比照醫療體系，建立交通評鑑制度，前國家運輸安全調查委員會主任委員楊宏智表示「評鑑不是運安會職責」，但此制度亦屬可行，可以和各部會努力看看。然至 113 年已過 2 年，評鑑制度仍未上路。從運安會的調查報告觀之，汽車貨運業或是客運業常有重大公路事故的發生，或是從交通部的道路交通事故統計也可以看到營業用小客車所導致死亡的案件一直是居高不下，國家運輸安全調查委員會應了解目前營業用的汽車運輸業是否有更好之管理方式，交通評鑑制度是否有助於減少重大事故產生，並於 2 個月內，向立法院交通委員會提出書面報告。</p>	<p>本會業於 114 年 4 月 22 日以運公字第 1140000750 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、本會對於重大運輸事故之調查，為發現運輸事故之肇因提供主管機關改善建議，旨在避免運輸事故之再發生，過去針對公路運輸事故已展開 27 件公路事故調查案，提出 161 件改善建議，提供汽車運輸業主管機關作為提升運輸安全之參考。</p> <p>二、有關遊覽車客運業之評鑑為交通部公路局依據汽車運輸業管理規則第八十六條第六款「應設置平時管理資料及自主檢查表，平時自行確實檢查，並提供詳實資料配合公路主管機關定期安全考核或評鑑，自主檢查表格式，由交通</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>部定之」規定，另訂定「遊覽車客運業評鑑作業要點」辦理遊覽車客運業之評鑑，評鑑項目包含業者營運安全，是否具有完善科技化專業管理作為，及建立品牌化經營模式等，已將營運安全列為評鑑項目之一。</p> <p>三、有關公路汽車客運業及市區汽車客運業之評鑑，係依據「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」規定辦理，評鑑作業應達成以下四項主要目標：「1、作為客運業者改善營運及提昇服務品質之依據。2、作為民眾選擇搭乘大眾運輸工具參考依據。3、作為主管機關監督管理、獎懲之依據。4、提供主管機關改善評鑑方法及有效管理業者之建議參考。」，係綜合性之評鑑制度，營運安全僅為評鑑之一部分。</p> <p>四、另各縣市政府亦有計程車服務品質評鑑計畫，主要為評鑑計程車業之服務品質。</p> <p>五、鑒於本會是運輸事故調查單位，並非運輸業之主管機關，是以汽車運輸業是否辦理評鑑制度，以及評鑑制度之良窳，應由該業務主管機關評估辦理為宜。</p>
(十五)	<p>國家運輸安全調查委員會目前面臨調查需求日益增加，但現有資源配置及人力編制不足，無法有效應對各類運輸事故之調查需求，嚴重影響調查效率，未能滿足社會對交通安全日益提高的期待。查 113 年現有人力編制：政務人員 5 人、法定編制人員 15 人、技工人員 1 人、約聘人員 71 人，總計 92 人。與 112 年相比，人力總數幾乎未變，未能隨調查案件增加而擴充人力資源。國家運輸安全調查委員會多年人力未能充分擴充，導致現有資源配置無法因應不斷增長的調查需求，影響事故調查效率與公共安全維護。應正視此問題，適當補充人力及預算，以</p>	<p>一、本會業於 114 年 4 月 22 日以運人字第 1140001274 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)本會員額核增情形</p> <p>本會 108 年 8 月 1 日改制後，職能擴增為航空、鐵道、水路、公路之重大運輸事故調查，除原有飛安會 23 名航空事故專業調查人力外，因應新增之調查模組業務需求，規劃 2 階段請增員額，第 1 階段於成立時經行政院核增 30 人，第 2 階段經行政院 110 年 4 月 22 日及 5 月 21 日核增共 18 人，總計聘用專業調查人力 71 人。</p> <p>(二)人力招募培訓情形</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
	<p>滿足社會對交通安全的高度期待，並確保運輸安全事故調查能夠及時、有效地推動改善。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專案報告。</p>	<p>本會配合 2 階段人力請增時程，陸續透過多元管道自公務機關(構)、學界及業界招募具備相關學經歷及專長人才，施予新進人員各項訓練及年度複訓，透過國內、外在職專業訓練及調查實務歷練，完整培育適格之專業調查人員，再經本會「重大運輸事故調查人員資格評鑑程序」，逐級提升為實習調查員、調查員、專業分組召集人，及主任調查官/授權代表，確保調查人員具備執行重大運輸事故調查之完整調查作業能力及資格，以遂行各項調查任務。</p> <p>(三)現有人力概況 本會調查專業人力預算員額計 71 人，迄至 114 年 3 月底止，7 名缺額刻正辦理遴補作業中。現職調查人員 62 人(不含未到職 2 人)，性別比例以男性占 73%居多，女性占 27%；學歷部分以碩士占 63%居多，其次為大學占 27%、博士占 10%；任職本會年資部分，平均為 7 年 7 個月。</p> <p>(四)人力運用情形 1、改制成立初期人力不敷運用 本會 108 年改制時，因無籌備過渡期，人力又分為 2 階段核增，因初期人力有待招募培訓，且新增之調查模組相關制度亦有待建置，以致成立初期人力有不敷運用及調查案件展延情形；惟隨著調查人力陸續遴補培訓到位及調查能量之累積，現階段調查人員已能發揮人力效益，案件展延情形已大幅改善。</p> <p>2、現階段人力尚足運用 現行本會調查專業人力共 71 名員額，本會依員額管理精神按各調查模組業務增長情形，覈實規劃配置所需人力及彈性調度，目前除執行長 1 人外，各調查組配置人力為航空調查組 10 人、鐵道調查組 13 人、水路調查組 11</p>

國家運輸安全調查委員會
立法院審議通過中央政府總預算案、總決算審核報告
決議、附帶決議及注意辦理事項辦理情形報告表
 中華民國 114 年度

決議、附帶決議及注意事項		辦理情形
項次	內 容	
		<p>人、公路調查組 11 人、運輸工程組 15 人、運輸安全組 10 人，每 2 年並配合行政院人事行政總處員額評鑑作業，定期檢討業務與人力配置之合理性；另經評估我國太空產業發展情形，短期內尚不至於發生重大太空運輸事故案件，爰目前各調查組配置人力尚符實需。</p> <p>未來人力需求規劃，因應太空發展法之施行，刻正籌備相關技術量能，目前規劃包括發射場域、發射載具、太空載具、安全分析等領域共 5 名太空調查人力；另因應公路新興運具科技發展，公路事故調查有增加趨勢，本會將覈實評估未來業務發展趨勢，善用會內跨組資源整合等多元方式推展業務，並以總量管理方式優先彈性調整內部單位間人力，如仍有不足，再依規定辦理員額請增作業。</p> <p>此外，本會將依 113 年員額評鑑結論報告建議，持續落實檢討業務辦理方式或員額運用類型等，充實當前及未來核心業務承辦人力，並賡續推動業務數位轉型，以數位科技增進人力資源運用效益，及依業務消長進程彈性調度既有員額，適時調整育才、留才及攬才策略。</p> <p>二、立法院議事處於 114 年 5 月 14 日以台立議字第 1140701531 號函將本案送交通委員會審查。</p>
貳	總決算部分	
	立法院於 112 年度總決算審核報告送達後一年內未完成其審議，視同審議通過，無須填列。	