施工廠商逾期違約金逾千萬元等情事，經函請檢討改善。據復：經重新檢討就機電工程設備缺失改善逾期完成情形，每日逾期違約金依契約約定按機電工程結算金額（含間接費用）千分之一計算，爰已補計並追繳施工廠商逾期違約金差額1,297萬餘元，以維機關權益。

（八）市政府積極推動臺北市南港轉運站興建營運移轉案，以分散臺北車站交通負荷，惟未依規定期限公開甄審紀錄，且投資廠商未依約投保足額責任險等，又工程進度亦持續落後，未能如期達成預定疏運目標之情事，有待檢討改善，以確保計畫效益及促參案件執行品質。

臺北市政府為滿足大臺北都會區往返東部民眾之國道客運與各類旅次需求，並分散臺北車站負荷、緩解西區交通集中壓力，及透過交通樞紐人流帶動周邊發展並強化港湖地區生活機能，推動「臺北市南港轉運站興建營運移轉案」（下稱南港轉運站BOT案），授權公共運輸處辦理相關作業，經公告招商結果，於109年12月14日與新光人壽保險股份有限公司簽署投資契約，計畫許可年限50年，並投資興建臺北市南港區地下4層、地上19層之鋼骨造建築，總樓板面積逾5萬平方公尺、金額約40億元。經查公共運輸處辦理招商及履約管理情形，核有：**1.未依規定公開甄審會議紀錄，招商資訊透明度不足：**依「民間參與公共建設甄審委員會組織及評審辦法」規定，應於綜合評審結果公開後2週內公開甄審會議紀錄，惟公共運輸處因法令認知不足，未將相關紀錄公開於網站，影響程序公平性與透明度；**2.投資廠商未依投資執行計畫書規定投保足額責任險等，且公共運輸處委外之管理顧問公司未善盡審查責任：**為防範財物損失並保障大眾安全，確保公共建設能穩定興建與持續營運，民間機構應透過保險進行風險移轉。本案依核定之投資執行計畫書，民間機構應予投保，其中營造綜合保險第三人意外責任險最高賠償限額應為1億元，運輸險每次運送限額應為4,000萬元，自負額最低1萬元；惟本處於115年1月13日查核發現民間機構實際投保之最高賠償限額僅5,000萬元，且運輸附加條款限額僅500萬元，自負額亦與規定不符；然公共運輸處委託之履約管理顧問公司協助審查相關保單，卻認定與契約規範相符，顯未盡審查責任；**3.BOT案工程進度持續落後，未能如期達成疏運目標：**本案原訂於114年10月完工，並於同年12月14日前營運，惟因興建中之都市設計審議程序及連續壁施工等因素，工程進度持續落後，截至同年10月底之實際進度僅86.01%，較預定進度落後13.99個百分點（表7）。嗣經財政部於114年11月5日協助調解完成，展延至115年4月28日完工營運，惟截至114年底止，依調解後修正之實際進度為89.86%，仍較預定進度落後2.61個百分點，

表7　南港轉運站BOT案114年6至12月興建進度

單位：%、百分點

時間 / 進度與差異	原契約					展延修正	
	114年6月	114年7月	114年8月	114年9月	114年10月	114年11月	114年12月
工程預定進度(A)	93.75	95.32	96.89	98.41	100.00	89.86	92.47
工程實際進度(B)	82.74	83.42	84.10	84.50	86.01	87.88	89.86
進度差異(C=B-A)	-11.01	-11.90	-12.79	-13.91	-13.99	-1.98	-2.61

資料來源：整理自公共運輸處提供資料。

且落後幅度有擴大趨勢，至計畫展延期限115年4月28日止，仍未完工營運，未能如期達成預定之疏運目標，公共運輸處有待加強督導民間機構積極趕辦，以早達成疏運目標等情事，經函請檢討改善。據復：1.已將本案甄審會議紀錄補行公開於官網，後續倘有辦理相關促參案件，將依規定於綜合評審結果公開後2週內完成甄審會議紀錄公開作業；2.投資廠商已修正保單內容，其中第三人意外責任險最高賠償限額1億元及運輸險每次運送限額4,000萬元，均自115年3月23日起生效；運輸險修正自負額則自同年4月16日起生效；履約管理顧問公司亦已提出強化文件檢核機制及加強教育訓練等改善措施，以避免類此情事再生；3.已多次巡查工地並督促趕工，刻正進行連通道結構補強作業；另有關民間機構主張辦理臺鐵南港車站特種建築物變更期間逢不可抗力應展延工期一事，現由財政部受理調解中，後續核算若有逾期營運情形，將依約處以每日30萬元之懲罰性違約金。

五、113年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於113年度內列重要審核意見9項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，均已研謀改善或依改善措施持續辦理（表8）。

表8　113年度審核報告所列交通局主管重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
（一）YouBike整體見車率已達9成之營運目標，惟間有部分站點見車率仍低，或於交通尖峰時段出現無車可借情形；另為騎乘民眾投保傷害險之投保率僅為借用次數85%，且投保範圍迄未納列「單次租借者」等情事，有待研謀改善。	
（二）持續稽查民營停車場違規營業情形並輔導申領登記證後營業，惟間有未掌握業者未領證違規營業情形，另針對效期屆滿後未換證者，亦未積極控管其有無營業事實，有待檢討強化稽查作為，以健全停車場管理。	
（三）為應北投士林科技園區開發所衍生之公共停車需求，辦理公1公園附建地下停車場新建工程，惟間有未依契約規定辦理工程保險加保事宜、給付物價指數調整款未扣除不得納入計算之工項費用，及契約變更加帳時未依比例補足履約保證金等情事，有待檢討妥處。	
（四）為使轄內重大公共工程之出土作業順利進行，協助承商將部分營建剩餘土石方由運至民間土資場處理，變更為全數交換至臺北港收容，惟未依實際處理數量計付土石方處理費用，致溢付承商工程價款，有待檢討妥處。	
（五）為推動公路公共運輸永續及交通平權，辦理公路公共運輸服務升級計畫及發行公共運輸通勤月票，惟尚未將私人運具使用者有效移轉至公共運輸，且仍有市區客運駕駛不足、營運虧損補貼作業未臻周妥情事，又113年公車事故死傷人數大幅增加，亟待檢討改善。	
（六）臺北捷運系統設有多處強震儀監測地震訊息，以應地震發生時即時採取應變措施，惟間有漏未依所訂作業規範執行強震儀功能季檢查，或按季執行檢查卻未涵括全數檢查項目等，允待檢討改進，以維持設施功能有效性。	
（七）為提升捷運橋梁之檢查強度，委外廠商依中央規範辦理強震後捷運橋梁特別檢查項目，且檢查範圍擴大納入北投機廠之人行天橋或聯絡橋梁，惟內部相關作業規範未依實際檢查項目及範圍研議修正，允宜研謀改善，以健全機制。	
（八）推動捷運士林站轉乘設施空間活化及多元服務建置計畫，期帶動周邊地區朝向大眾運輸導向發展，惟核有建置案統包工程物價指數調整計算錯誤致溢付款項、未依規定展延工期、外露鋼材未依規定進行防銹處理及統包廠商未依約派駐專職機電主任等情事，均待檢討改善。	
（九）為維護臺北都會區大眾捷運系統營運品質，定期採購原廠維修備品以利設備損耗或故障時即時更換，惟對於廠商提供進口貨品來源證明之契約規範及履約執行未臻妥適，且部分案件驗收作業亦有未周，亟待檢討改進。	