

拾肆、交通部主管

交通部主管包括交通部、民用航空局、中央氣象署、觀光署及所屬、運輸研究所、公路局及所屬、鐵道局及所屬、航港局等 8 個機關，掌理全國交通行政、民航運輸、氣象測報、觀光旅遊、運輸政策之研究及建議、公路建設及監理、鐵路建設及監理、航政及港務等業務。茲將 114 年度決算審核結果說明如次（有關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析等詳細內容，請至審計部全球資訊網/總決算審核報告/總決算審核報告查詢平台查閱）：

一、計畫實施之查核

業務計畫 34 項，下分工作計畫 40 項，包括推動交通建設、提升郵電、觀光及氣象服務水準等重要施政項目，其中已執行完成者 20 項，尚在執行者 20 項，主要係臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫辦理 CJ12 桃園車站路段地下化工程設計及監造工作委託技術服務、高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫，及國營臺灣鐵路股份有限公司辦理列車 TCMS 遠端傳輸設備購置、車輛入侵實體阻隔設施工程等，尚未完成，仍須繼續執行。

二、預算執行之審核

（一） 歲入預算數 681 億 3,794 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 696 億 4,991 萬餘元，應收保留數 27 億 5,440 萬餘元，主要係尚待收繳之臺灣港務股份有限公司及中華郵政股份有限公司股息紅利、汽車燃料使用費；合計決算審定數為 724 億 431 萬餘元，較預算增加 42 億 6,636 萬餘元（6.26%），主要係臺灣港務股份有限公司、中華郵政股份有限公司及陽明海運股份有限公司之股息紅利、汽車燃料使用費收入、交通違規罰鍰收入較預計增加所致。

（二） 以前年度歲入轉入數計 17 億 7,389 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 15 億 5,923 萬餘元（87.90%）；減免（註銷）數 6,703 萬餘元（3.78%），主要係違反公路法之行政處分裁罰、交通違規罰鍰等，因撤銷罰單、免罰、退款等，及違反商港法案件之罰鍰經移送行政執行取得債權憑證，辦理減免註銷；應收保留數 1 億 4,762 萬餘元（8.32%），主要係尚待收取以前年度補助地方計畫經費結餘等。

（三） 歲出原編列預算數 1,518 億 4,354 萬餘元，經追加預算 1,093 萬餘元，並因鐵道局辦理臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫履約爭議案件調解金等所需經費不敷支應，經動支第二預備金 2,749 萬餘元，合計 1,518 億 8,197 萬元，決算審核結果，審定實現數 1,373 億 3,644 萬餘元（90.42%），應付保留數 135 億 8,924 萬餘元（8.95%），保留原因詳「一、計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 1,509 億 2,569 萬餘元，預算賸餘 9 億 5,627 萬餘元（0.63%），主要係支領照護給付人數較少之賸餘、補助地方政府計畫經費之結餘。

(四) 以前年度歲出轉入數計 135 億 9,525 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 66 億 2,991 萬餘元 (48.77%)；減免 (註銷) 數 14 億 7,558 萬餘元 (10.85%)，主要係臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫等經費結餘；應付保留數 54 億 8,975 萬餘元 (40.38%)，主要係國營臺灣鐵路股份有限公司辦理宜蘭線第一、二雙溪橋改建工程、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫等尚未完成，須保留繼續執行。

三、重要審核意見

(一) 政府為提升道路交通安全，已陸續完備相關法制規定，惟間有部分地方政府未落實依規定辦理道路交通安全相關資訊公開事宜、高風險駕駛人之強制汽車責任保險費率尚待研議訂定、近 1 成之機車未投保強制責任保險等情事，允宜研謀改善，以確保道路交通安全。

政府為確保道路交通安全，已訂定相關法令規定，包含道路交通管理處罰條例、道路交通安全規則等。嗣為提升道路交通安全，確立道路交通安全基本政策及推動體制，以達道路交通事故零死亡願景，於 112 年 12 月 15 日制定公布道路交通安全基本法 (下稱道安基本法)，並自 113 年 1 月 1 日施行。經查各級政府推動道路交通安全工作執行情形，核有下列事項：

1. 部分地方政府未落實依規定辦理道路交通安全相關資訊公開事宜：依道安基本法第 4 條規定，直轄市、縣 (市) 政府應訂定所屬道路交通安全執行計畫，定期評估及公布檢討道路交通安全狀況。第 24 條規定，各級政府應定期公布道路交通安全相關計畫等必要資訊，並精進、整合、公開道路交通安全狀況、事故統計資料及各級政府道路交通安全會報之會議紀錄，以增進人民對道路交通安全瞭解及監督；道路交通安全相關計畫公布時，應同時檢討執行成效。經查，各級政府依上述道安基本法規定辦理相關資訊公開情形，仍間有部分市縣政府未依規定公布檢討道路交通安全狀況及道路交通安全執行計畫資料、未公開或持續更新道路交通安全會報會議紀錄等情事，不利對道路交通安全瞭解及監督，經函請交通部研謀改善。據復：該部已要求各地方政府落實辦理道路交通安全相關資訊公開事宜，以提升資訊透明度。

2. 政府業透過保險制度提升用路人之交通安全意識，並實施強制汽車責任保險法，惟高風險駕駛人之強制汽車責任保險費率尚待研議訂定，又近 1 成之機車未投保強制責任保險，允宜研謀改善：政府為透過保險制度，將道路風險轉由道路風險製造者承擔，以提高其風險意識，警惕其用路行為，業於道安基本法第 16 條中明定，中央政府為提升用路人之交通安全意識，應規劃辦理道路交通事故之保險制度及其他相關措施。經查，政府為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，自 87 年 1 月 1 日起施行強制汽車責任保險 (下稱強制險) 法，並自 88 年 1 月 1 日起將機車納入強制投保實施範圍。現行強制險之費率，依強制險法

第 45 條第 3 項規定，係以兼採從人因素及從車因素為原則，尚未將實際駕駛人之違規記點及肇事因子納入保費增減係數，及將駕駛人重大違規行為（如毒駕、闖紅燈、超速等）列入加重保費計算，不利透過保險機制將事故風險轉由實際駕駛人承擔，促使實際駕駛人注意行車安全，以達提升道路交通安全，降低肇事傷亡之政策目標。另依金融監督管理委員會（下稱金管會）114 年 12 月 9 日新聞稿載述，截至 114 年 9 月底止，機車登記數達 1,467 萬餘輛，惟同期間機車強制責任險投保率僅 90.83%，仍近 1 成約 134 萬餘輛機車未投保強制責任保險，經函請交通部研謀改善。據復：行政院已指示金管會研議「高風險駕駛行為肇事致受害人死亡或重傷者，提高費率等級級距」及「於保險理賠時註記非車主之肇事駕駛人機制」，金管會刻正研議辦理中；另為改善逾期未投保情形，金管會已請財團法人保險事業發展中心建置「強制汽車責任保險有效電子式保險證查詢平台」，供民眾查詢投保情形，該會並與環境部合作，於環境部「機車排氣定期檢驗資訊管理系統」網站，建置該查詢平台之連結，以利民眾透過多元管道，查詢投保情形。

（二） 政府為達成道路交通事故零死亡願景，於國家道路交通安全綱要計畫提出多項策略與行動計畫，其中道路交通事故死亡人數已逐年下降，惟未降至預估值，道安總動員平臺公告交通事故資料亦未臻正確，允宜檢討研謀改善。

依據道路交通安全基本法第 18 條規定，政府每 4 年定期檢討並核定「國家道路交通安全綱要計畫」，以確立國家道安基本方針，強化各級政府執行力與監督成效，達到道路交通事故零死亡願景。現行「國家道路交通安全綱要計畫」（113—116 年），共計研提 9 項政策面向、30 項策略及 33 項行動計畫。經查執行情形，核有下列事項：

1. **交通事故死亡人數已逐年下降，惟未降至預估值，又以騎乘機車者居多，且高齡者騎乘機車致死占比仍偏高：**依行政院 112 年 4 月核定第 14 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」所載，112 至 114 年度道路交通事故預估死亡人數將逐年降低，分別為 2,814 人、2,673 人、2,540 人，惟該 3 年度實際交通事故死亡人數，分別達 3,023 人、2,950 人、2,858 人，與上述各年度預估死亡人數存有差距。經進一步分析交通事故運具，112 至 114 年度各年度以機車死亡率最高，均逾各該年度整體死亡人數之 6 成，分別為 1,886 人（62.39%）、1,857 人（62.95%）、1,740 人（60.88%），顯示騎乘機車者屬發生交通事故之高危險族群。又分析該 3 年度機車交通事故死亡人數年齡分布，其中高齡者（65 歲以上）交通事故死亡人數及占比分別為 703 人（37.27%）、715 人（38.50%）、655 人（37.64%），約占近 4 成。交通部鑑於高齡者交通事故傷亡人數居高不下，雖於 109 年訂定高齡者交通事故防制精進計畫，並提出相關因應措施，包含強化教育宣導、增加高齡行動輔具使用安全、研議精進高齡駕駛人駕照管理、加強鼓勵高齡者駕照繳回、加速推動高齡友善安全工程設施等。惟檢視相關政策執行成效，未見高齡者交通事

故死亡人數有明顯降低趨勢，且依公路局統計，112 至 114 年度，70 歲以上駕駛人自願主動繳回機車駕照之件數分別為 30,306 件、29,628 件、22,609 件，其繳回駕照之件數未見顯著增加，相關方案之誘因與宣導，仍待檢討改進，經函請交通部持續評估各項政策執行成效，滾動檢討因應策略。據復：為鼓勵高齡者依實際需求自主選擇交通方式，已自 115 年 1 月起推動年滿 70 歲以上高齡者自願繳回駕照 TPASS 行政院通勤月票乘車回饋措施，提供最長 2 年、每月最高 1,500 元之公共運輸搭乘回饋，以提升高齡者繳回駕照後，轉用公共運輸之意願；另將持續研擬多元策略，提升高齡者安全用路觀念，降低交通事故風險，維護道路交通安全。

2. 道安總動員平臺公告交通事故資料未臻正確，影響事故防制策略研擬：交通部為強化民眾與政府雙向溝通及管考機制，設立道安總動員平臺，由該部定期公布交通事故數據。該平臺數據係依據警察機關於交通事故發生時，受理、建檔並上傳至內政部警政署之「交通事故資料庫」，其中傷亡統計區分為 A1（當場或 24 小時內死亡）、A2（受傷或超過 24 小時死亡）、A3（僅財物損失）等 3 類，期透過交通事故分類，發掘影響道路安全關鍵因素，釐清交通事故嚴重性，據以擬定具體有效事故防制策略，以確保整體交通環境之安全。經查執行情形，核有：地方政府通報交通部有關道安總動員平臺登載事故資料錯誤，舉如：部分當事人死亡原因係經醫院診斷或相驗為自然死亡或自殺等，與交通事故無關，致影響事故防制策略研擬情事，經函請交通部研謀改善。據復：已洽請法務部提供司法相驗資料，未來每年度將定期比對並扣除自殺及他殺案件，確保道安總動員平臺數據正確，另將申請運用衛生福利部建置之「衛生福利資料科學中心」分析計算自然死亡人數，並持續與相關單位研議精進道安總動員平臺資料之正確性。

（三）為防止毒駕行為，已逐步修正相關法制規定，惟毒駕違規及肇事件數呈逐年增加趨勢，又現行各運輸模式特定人員尿液檢驗項目，尚未配合趨勢變化調整納入部分新興毒品，另毒駕案件相關資訊揭露機制未臻完備，允宜研謀改善，俾維護道路交通安全及民眾生命財產安全。

交通部為防制酒（毒）駕行為，近年持續推動相關法制修正，逐步加重酒（毒）駕違規罰責，包括提高罰鍰金額、加重累犯刑責、延長累犯認定期間等，使酒駕與毒駕之處罰規範趨於一致。又為配合內政部警政署推動「毒品唾液快篩試劑」之實務執法應用，於 114 年 11 月 19 日與內政部會銜增訂發布違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 19 條之 4 規定，明定車輛駕駛人實施唾液毒品快篩試劑測試檢定之相關檢測程序及車輛駕駛人經檢測出有吸食管制藥品者之處置方式等，並於 115 年 1 月 14 日修正公布道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 90 條，明定毒駕違規舉發期間係自檢驗報告結果通知警察機關之日起算，期建構更為完備之毒駕防制體系，提升執法效率，降低毒駕行為對道路交通安全之危害。經查交通部推動防制毒駕措施

執行情形，核有下列情事：

1. **毒駕違規及肇事事件數呈逐年增加趨勢：**據公路局統計，警察機關舉發違反處罰條例第 35 條第 1 項第 2 款之毒駕違規案件，自 112 年度之 935 件，遽增至 114 年度之 1 萬 1,058 件，3 年間增加逾 10 倍，毒駕違規情形日益嚴重。另據交通部統計，114 年度毒駕肇事計 92 件，肇致 11 人死亡及 132 人受傷，較 112 年度之 15 件、3 人、17 人及 113 年度之 32 件、5 人及 41 人大幅增加，呈惡化趨勢。鑑於毒駕對於道路交通安全之危害程度不亞於酒駕，且近年毒駕違規及肇事案件大幅增加，酒駕與毒駕之處罰規範雖已逐步朝一致化調整，惟現行處罰條例僅就酒駕同車乘客連坐責任，及酒駕經吊銷駕照後再考領之限制予以規範及處罰，對於毒駕行為尚未建立同車乘客連坐處罰機制，亦未要求經吊扣駕照者須完成相關防制教育或治療後，始得重新考領駕照，難以充分發揮嚇阻與矯正效果，經函請交通部研謀改善。據復：將研擬修正處罰條例，明定毒駕採最高額罰鍰、提高毒駕累犯罰鍰、吊銷駕照及沒入車輛等，並增訂毒駕同車乘客處罰及重新考照前應受毒品戒癮治療等規定。

2. **現行各運輸模式特定人員尿液檢驗項目，尚未配合趨勢變化調整納入合成卡西酮類等新興毒品項目：**據衛生福利部食品藥物管理署公布資訊，97 年至 115 年 2 月間我國共檢出 230 種新興影響精神物質（New psychoactive substances, NPS，又稱新興毒品）品項，包含 69 種合成卡西酮類、48 種類大麻活性物質、37 種苯乙胺類、20 種色胺類及 11 種苯環利定類（含愷他命）等，其中檢出件數以合成卡西酮類最多且成長最快。又依衛生福利部 114 年藥物濫用案件暨檢驗統計資料之分析結果，112 至 114 年度濫用藥物尿液檢驗之總陽性件數，均以愷他命為次多，其篩檢出陽性件數自 112 年度之 16,849 件，逐年增加至 114 年度之 25,228 件，顯示新興毒品濫用情形持續擴增。按新興毒品施用後會產生情緒高亢、興奮、噁心、嘔吐、心跳加快等生理反應，亦可能引發呼吸困難、幻覺、妄想，甚至有暴力或自殘行為，進而影響駕駛判斷與操作能力，危及整體運輸安全。惟現行各運輸模式特定人員尿液檢驗項目，尚未配合趨勢變化調整納入合成卡西酮類等新興毒品項目，難以充分因應當前藥物濫用之現況，經函請交通部研謀改善。據復：將視新興毒品濫用情形，適時檢討適用對象、檢測項目及相關管理措施。

3. **毒駕案件相關資訊揭露機制未臻完備：**交通部為強化道路交通安全管理，推動建置道安總動員平臺，有助提升施政透明度及促進民眾參與度。該平臺整合交通事故統計資料與各項改善措施辦理情形，定期揭露各市縣交通事故件數、死傷人數及行人、高齡、酒駕等關注議題之事故統計資訊，並透過儀錶板方式呈現事故趨勢及風險熱點，提供民眾查詢與監督之管道，同時結合民眾通報機制，作為政策調整與資源配置之重要依據，期降低交通事故發生及提升整體道路交通安全。鑑於毒駕已成為當前新興且重大之社會問題，對道路交通安全之危害日益嚴峻，惟

現行道安總動員平臺所揭露之事故統計資料，尚未就毒駕案件導致死傷情形建立專門類別，相關資訊揭露機制未臻完備，不利各界掌握毒駕危害程度，且難以有效監督政府防制作為與政策執行成效，經函請交通部研謀改善。據復：已於道安總動員平臺納入駕駛人因吸食違禁物致人死傷之事故數據，將按月定期公布相關數據及各市縣資料，並提供以前年度數據以利比對分析。

（四）交通部為提升道路交通安全，補助地方政府建置非號誌化路口主動式風險感知警示系統，及研發無人機結合 AI 技術分析交通衝突之軟體，惟相關警示系統建置完成之績效評量及無人機運用研發軟體推廣等未臻周延，允宜研謀改善。

交通部為將道路安全由事後改善轉為事前預防，維護民眾用路安全，達到防範交通事故於未然之目標，推動各項道路交通安全工程，諸如補助地方政府建置非號誌化路口主動式風險感知警示系統，運用來車偵測及預先警示牌提醒駕駛降速等科技輔助設施，降低非號誌化路口行駛速率，改善肇事情形。另研發無人機結合 AI 技術之「無人機空拍交通衝突分析軟體」，分析潛在交通衝突問題等。經查相關交通安全工程執行情形，核有下列事項：

1. 交通部補助地方政府建置非號誌化路口主動式風險感知警示系統，惟相關績效評量及使用效益考核作業未臻周延：交通部為提升非號誌化路口安全，透過「建立道路交通安全科技發展願景計畫」（預算由智慧運輸系統發展建設計畫支應），補助地方政府於易肇事非號誌化路口，建置主動式風險感知警示系統，運用來車偵測及預先警示牌提醒駕駛降速等科技輔助設施，營造道路安全交通環境，並訂定交通部補助直轄市及縣（市）政府執行「智慧運輸系統發展建設計畫」作業要點，規定以非號誌化路口為施作範圍者，應參考「非號誌化路口主動式風險感知警示系統設置指引」（下稱系統設置指引）進行績效評量，於系統建置完成後應進行車輛速率及肇事件數之事前事後比較，以檢討後續是否再進行交通安全改善。經查，交通部於 113 年度補助臺中市、臺南市、高雄市、基隆市及苗栗縣等 5 市縣政府，建置主動式風險感知警示系統，依各市縣政府提報執行成果報告所載，部分系統建置完成後，受補助地方政府未依系統設置指引規定進行肇事件數之事前事後比較。又交通部對於已建置完成之非號誌化路口主動式風險感知警示系統肇事件數不降反增，亦未依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法第 11 條第 1 項規定，將計畫執行完竣後之使用效益納入管考查核項目，經函請交通部檢討改善。據復：已於 115 年度徵審補助智慧運輸系統發展建設計畫，要求地方政府於成果報告中檢附施作前後車速變化、事故分析、交通安全及系統運作效益等資料，並納入考核重點。另將辦理不定期訪查，追蹤系統建置後之實際運作情形及使用效益，督促地方政府落實成效評估與績效管理，以提升補助資源效能，達成改善道路交通安全之目標。

2. 研發無人機結合 AI 技術之「無人機空拍交通衝突分析軟體」，可分析潛在交通衝

突問題，且具實證成效，惟推廣尚有不足：運輸研究所為克服地面交通監測攝影設備易受遮蔽、視角受限或影像變形等問題，於 112 年間研發「無人機空拍交通衝突分析軟體」，以無人機結合人工智慧 (AI) 之交通監測技術，透過高空俯瞰與影像分析，完整捕捉路口或路段之人車流動情形，有助於發掘高風險路段或路口，建構事前預防之交通安全管理機制。運輸研究所 112 至 113 年，針對 29 處易肇事路口、先導路口（段）進行實證測試，協助地方機關進行道路改善。該所並於 112 年 9 月 14 日及 114 年 2 月 4 日公告「無人機空拍交通衝突分析軟體」供民營事業、財團法人或團體有償使用（每年收取 9 萬 5,000 元，授權年限 8 年），惟截至 115 年 3 月止，僅 4 家民間機構申請使用，尚未有政府機關全面導入應用，主要係運輸研究所尚未公告授權予政府機關使用，或通函公告各級政府周知，該所對於該項技術之推廣尚有不足，經函請運輸研究所積極推廣政府機關運用於道路管理相關業務。據復：已於 115 年 4 月 30 日於運輸研究所官方網站正式公告，開放各級政府部門申請「無人機空拍交通衝突分析軟體」之「非專屬無償授權」，全面降低政府機關導入門檻。並於 115 年 6 月 12 日通函內政部國土管理署、公路局及各直轄市、縣市政府等道路管理機關，周知最新無償授權申請規範，及於相關業務會議及考評地方政府時，宣導最新授權規範，俾利業務需求之道路管理機關依規定申請，以預防事故發生並提升道路交通安全。

（五） 政府為維護交通秩序，確保交通安全，制定處罰條例，惟對於國道車輛違規超速控管及新興運具管理有待精進，允宜研謀改善。

政府為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例），依處罰條例第 33 條第 1 項第 1 款規定，汽車行駛於高速公路、快速公路，行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限，處汽車駕駛人 3 千元以上 6 千元以下罰鍰，交通部高速公路局（下稱高公局）為瞭解國道車輛違規超速情形，建置「超速比例統計查詢系統」，定期將超速車輛資料提供國道警察規劃重點勤務；又交通部基於國內人力行駛車輛及個人行動器具日益普及，為保障民眾權益，於 111 年 5 月 4 日修正處罰條例第 69 條，授權地方政府訂定相關新興運具管理規範等。經查國道車輛違規超速及新興運具管理情形，核有下列事項：

1. 建置「超速比例統計查詢系統」，分析超速車輛資料，惟僅將縱向國道路段車輛超速資料提供國道警察規劃勤務，尚未涵蓋橫向國道：據高公局提供之統計資料，110 至 114 年度各年度國道車輛違規超速件數分別為 23 萬餘件、22 萬餘件、21 萬餘件、43 萬餘件、32 萬餘件，其中因超速違規致人員傷亡之交通事故計 104 件，造成死亡 19 人、受傷 172 人。高公局為有效遏阻民眾違規超速情形，於 109 年 12 月建置「超速比例統計查詢系統」，並於 111 年 8 月正式啟用，透過蒐集 ETC 門架車輛通行資料進行分析，以車輛通過 2 處 ETC 門架之時間差計算行

車速率，判定是否超過速限，並統計各路段之超速比率，惟該 ETC 門架分析超速車輛資料，尚非屬處罰條例規定由「科學儀器」取得之證據，尚無法逕行違規舉發，目前該局係將上開超速資料提供予內政部警政署國道公路警察局（下稱國道公路警察局）參考。惟查高公局目前僅每月定期提供國道 1 號、國道 3 號、國道 5 號、國道 1 號高架及國道 3 甲等縱向國道路段之車輛超速 20 公里至 40 公里之比率資料，供國道公路警察局作為勤務重點安排參考，尚未納入橫向國道路段之相關統計與分析資料。鑑於高公局提供超速車輛統計資料，國道 2 號、10 號，仍有部分路段之車輛超速頻仍情事，顯示有待強化執法作為，經函請高公局研謀改善。據復：已自 115 年 6 月 1 日起，每月提供縱向及橫向國道超速 20、30 及 40 公里/小時以上車輛比率資料予國道公路警察局，作為規劃重點勤務及強化執法作為之參據。

2. 部分地方政府對於「人力行駛車輛」及「個人行動器具」等新興運具管理規範未臻完備：交通部基於國內「人力行駛車輛」（指客、貨車、手拉貨車等，以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時 25 公里以下，且行駛於指定路段之慢車，舉如觀光營業用 3 輪以上慢車等）及「個人行動器具」（係指設計承載 1 人，以電力為主，最大行駛速率在每小時 25 公里以下之自平衡或立式器具，舉如電動獨輪車等）日益普及，為保障民眾權益，於 111 年 5 月 4 日修正處罰條例第 69 條，授權地方政府訂定「人力行駛車輛」、「個人行動器具」等新興運具管理規範。該部雖已請各市縣政府依上開規定研訂「三輪以上慢車」及「個人行動器具」之管理規範或自治規定等，惟截至 115 年 3 月底止，「三輪以上慢車」部分，僅高雄市、彰化縣、屏東縣、宜蘭縣及臺東縣完成相關管理辦法；另「個人行動器具」部分，多數地方政府迄未公告可行駛路段及相關管理規範，經函請交通部督促研謀改善。據復：有關「三輪以上慢車」部分，已邀集金融監督管理委員會及各地方政府等單位研議推動方式，並責請各地方政府基於保障民眾權益，參考已研訂相關規範市縣之作法落實辦理；另「個人行動器具」部分，已於 115 年 3 月 13 日函請各地方政府依據當地發展研訂所轄個人行動器具規格及發給證照等管理規定，如須由專業機構確認個人行動器具規格，可洽財團法人車輛安全審驗中心協助辦理。

（六） 港區道路已於一般道路交叉路口設置紅綠燈等相關設備，惟仍未見有效改善交通事故之發生，允宜研謀改善，確保港區道路通行安全。

依道路交通安全基本法第 2 條規定，各級政府、事業及國民應共同維護改善道路交通安全，建立以人為本、傷害最低、公共運輸優先、緊急車輛可通行、無障礙設計及落實道路公共使用等安全之用路環境及文化。經查，我國現行國際商港之規劃建設及經營管理，係由臺灣港務股份有限公司辦理，據交通部資料統計，112 至 114 年度於基隆、臺中及高雄港區一般道路發生交通事故案件，合計分別為 26 件、283 件、216 件，每年平均分別為 8 件、94 件、72 件；死傷人數合

計分別為 32 人、333 人、285 人，每年平均分別為 10 人、111 人、95 人（表 1），顯示港區道路發生交通事故頻仍，該等港區雖已參考道路交通標誌標線號誌設置規則，於一般道路交叉路口設置紅綠燈等相關設備，惟仍未見有效改善交通事故之發生。鑑於維護改善道路交通安全，降低傷害發生，為各級政府及事業之責任，為有效維護港區道路安全，經函請交通部督促臺灣港務股份有限公司通盤研謀改善。據復：該公司為維護商港區域內公共道路之安全，刻正辦理商港公共道路及公共區域安全管理須知訂定作業，期能改善港區交通道路安全。

表 1 基隆、臺中及高雄港區交通事故數情形

單位：件、人

項目 港區	合計		3 年度平均		112 年度			113 年度			114 年度		
	件數	死傷人數	件數	死傷人數	件數	死亡人數	受傷人數	件數	死亡人數	受傷人數	件數	死亡人數	受傷人數
基隆港	26	32	8	10	9	1	8	9	1	12	8	—	10
臺中港	283	333	94	111	82	—	97	105	1	120	96	1	114
高雄港	216	285	72	95	79	—	103	71	2	93	66	2	85

資料來源：整理自交通部提供資料。

（七）辦理維生基礎設施領域氣候變遷調適行動方案，惟尚待滾動檢討納入與維生基礎設施攸關之調適行動計畫，並傾聽公聽會各界意見，允宜研謀改善，以完備調適行動方案。

我國為因應氣候變遷，已陸續訂定相關調適政策綱領及行動計畫，並於 112 年 2 月 15 日將溫室氣體減量及管理法，公布修正為氣候變遷因應法（下稱氣候法），逐漸完備氣候變遷因應法制作業。氣候法明定，中央主管機關應依我國經濟、能源、環境狀況、參酌國際現況，擬訂國家因應氣候變遷行動綱領（下稱行動綱領），中央目的事業主管機關並應就易受氣候變遷衝擊之權責領域，訂定 4 年為一期之該領域調適行動方案，又中央主管機關並應依行動綱領，整合調適行動方案，擬訂國家氣候變遷調適行動計畫。依國家氣候變遷調適行動計畫（112—115 年）所載，該計畫係以維生基礎設施、水資源、土地利用、海岸及海洋、能源供給及產業、農業生產及生物多樣性及健康等 7 大領域進行推動，期透過跨部會橫向整合機制，提升整體因應氣候變遷之基礎能力，強化調適工作推動效益，其中維生基礎設施領域之主辦機關為交通部，該部並配合訂定維生基礎設施領域氣候變遷調適行動方案（112—115 年）」（下稱 112—115 年維生設施領域調適行動方案）。經查，112—115 年維生設施領域調適行動方案業依不同調適目標及策略，訂定不同行動計畫，明列行動計畫主辦機關、所需經費及辦理期程等項目，惟該行動方案所列行動計畫僅 12 項計畫，尚待滾動檢討依計畫優先順序，納入維生設施領域調適行動方案中。又查，依氣候法第 19 條第 2 項規定，中央目的事業主管機關擬訂調適行動方案及調適目標時，應邀集

中央及地方有關機關、學者、專家、民間團體經召開公聽會程序後訂修該領域調適行動方案。交通部為辦理 112—115 年維生設施領域調適行動方案，雖已函請該領域協辦機關及該部所屬機關提報該領域相關調適行動計畫，並召開公聽會蒐集各界意見，惟仍間有部分產學界與民眾所提建議，包含調適行動方案內容無具體能力建構事項、於脆弱度分析上未全面盤點受衝擊之族群等意見，未妥適調整納入 112—115 年維生設施領域調適行動方案中。為完備維生基礎設施領域氣候變遷調適行動方案，經函請交通部研謀改善。據復：已請所屬機關（構）依據氣候變遷風險評估作業準則，研提包含鐵、公、海、空等整體運輸系統之調適行動計畫，並召開交通部永續長會議及國家氣候變遷調適行動計畫（116 至 119 年）—維生基礎設施領域調適行動方案研商會議，盤點所轄設施於現況與未來所面臨之氣候風險，滾動納入下期維生基礎設施領域調適行動方案（116—119 年）。未來並將於公聽會上傾聽有關機關、學者、專家、民間團體等意見，藉以凝聚社會共識，以完備調適行動方案。

（八） 政府為維護汽車運輸業市場秩序與保障乘客安全，持續加強取締白牌車違規載客，惟白牌車違法載客事件頻仍，又裁罰機關就相同違規案件之處罰不一致，允宜研謀改善，以確保乘客安全並保障合法汽車運輸業者權益。

政府為維護汽車運輸業之營運秩序及交通安全，並保障乘客權益，於公路法第 34 條第 1 項規定，營業汽車應依規定分類營運。同法第 37 條第 1 項及汽車運輸業管理規則第 4 條規定，經營「小客車租賃業」及「計程車客運業」等汽車運輸業，應向公路主管機關申請核准。另公路法第 77 條第 2 項規定，未依公路法申請核准，而經營汽車或電車運輸業者，得依其違反情節輕重，處 10 萬元以上 2,500 萬元以下罰鍰，並勒令其歇業，其非法營業之車輛牌照及汽車駕駛人駕駛執照，並得吊扣 4 個月至 1 年，或吊銷之，非滿 2 年不得再請領或考領。經查未經合法申請核准經營汽車運輸業而違規載客營業車輛（下稱白牌車）之裁罰與管理情形，核有下列事項：

1. **白牌車違法載客事件頻仍，影響乘客安全保障及合法汽車運輸業者權益：**近年政府為強化對汽車運輸業之管理，業於公路法及汽車運輸業管理規則中規定，經營「小客車租賃業」及「計程車客運業」等汽車運輸業，須向公路主管機關申請核准始得營業。經查，依公路局統計，近年駕駛人駕駛白牌車違法載客，依違反公路法第 77 條第 2 項規定而遭裁罰案件，已自 111 年度之 138 件，增加至 113 年度之 386 件，增幅達 179.71%，顯示近年白牌車違法載客事件頻仍。鑑於白牌車屬一般自用車，其駕駛資格、車輛安全檢驗及投保旅客責任保險等，未若合法營業車輛有嚴格規範，為確保乘客安全並保障合法汽車運輸業者權益，經函請交通部督促檢討改善。據復：將督促公路局持續與警方合作，針對違規熱點加強稽查頻次，並完備相關稽查程序及蒐證，改善白牌車違規情形。

2. 裁罰機關就違反公路法第 77 條第 2 項規定之裁罰案件，間有處罰不一致情事：

依公路局說明，現行對白牌車違法載客之裁罰，係於發現違規行為時，由舉發機關製作「舉發違反汽車運輸業管理事件通知單」，告知違規行為人涉嫌違規之事實，並指定於一定期限內前往應到案處所接受裁處或聲明異議，再由裁罰機關開立「違反汽車運輸業管理事件處分書」，載明受處分事項，並依行政程序法規定送達被處分人。經抽查白牌車違法載客之裁罰案件，發現裁罰機關就相同違規行為之處罰不一致，部分僅吊扣非法營業汽車駕駛人駕駛執照，部分除吊扣非法營業汽車駕駛人駕駛執照外，亦同時吊扣非法營業之車輛牌照。鑑於公路法第 77 條第 2 項規定，其立法意旨係期透過吊扣或吊銷牌照，防止未經依法申請核准之車輛繼續違法營業，以保障合法業者生存空間，並有效打擊非法競爭，惟現行不同裁罰機關就白牌車違法載客之裁罰，仍存有上述處罰不一致情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：公路局於 115 年 5 月 15 日函各區監理所，明確規範車輛所有人因違反公路法第 77 條第 2 項規定而將車輛過戶予新車主者，仍可依公路法規定，執行吊扣（銷）違法營業車輛牌照之處分，以健全執法機制。

（九）為落實智慧運輸政策，建置運輸資料流通服務平臺，提供跨領域運輸資料服務，惟平臺資料間有未完整，又交叉路口設置主動式風險感知警示系統尚未普及，允宜研謀改善。

為營造智慧交通生活環境，交通部於 106 年啟動智慧運輸系統發展建設計畫（Intelligent Transportation System，下稱 ITS 計畫），透過整合資通訊數據、人工智慧與物聯網技術，將「人、車、路」連結，以改善交通安全、紓解壅塞、促進偏鄉交通便捷與運輸資源共享，打造智慧化、安全、綠能之現代化交通環境。ITS 計畫為推動公共運輸、即時路況、交通路網圖資等運輸資料整合與流通開放，建置運輸資料流通服務平臺（Transport Data eXchange，下稱 TDX 平臺），作為一站式交通開放資料整合平臺，彙整跨運具公共運輸動態、即時路況與停車資訊，並提供標準化應用程式介面，協助產官學研進行加值應用與數位治理，為智慧運輸服務與交通數據應用之重要基礎；另為降低交通事故，運用 ITS 計畫經費補助地方政府於高風險路口建置車輛偵測器（VD）、監控攝影機（CCTV）、資訊可變標誌（CMS）、雷達（Radar）與光學雷達（LiDAR）等路側設備，並導入資訊技術，偵測行人穿越、車輛違規轉向或軌道異物入侵等潛在危險。隨著人工智慧、大數據、物聯網及雲端技術快速發展，交通部持續辦理第 2 期及第 3 期 ITS 計畫，其中第 3 期計畫於 113 年 3 月 26 日經行政院核定，計畫期程 114 至 117 年度，總經費 54 億元，截至 114 年底止，累計編列預算 6 億 8,884 萬餘元，累計實現數 2 億 7,304 萬餘元，實現率 39.64%。經查執行情形，核有下列事項：

1. TDX 平臺整合之路側設備交通資料，間有介接設備回傳率未達 8 成，或回傳資料

缺漏不完整等情形：截至 115 年 3 月底止，TDX 平臺已整合臺鐵、高鐵、捷運、市區公車及公路客運、航運、航空、即時路況、停車、充電站（樁）、道路交通事件、旅運票證、基礎路段編碼、交通路網圖資、觀光及氣象等動靜態資料，累積收納 4 千 8 百餘資料集。經查據交通部提供資料分析，發現 TDX 平臺整合之路側設備交通資料，間有部分路側設備回傳資料介接率未達 8 成、回傳資料缺漏不完整等情形，為確保資料之完整性及正確性，經函請交通部檢討改善。據復：將持續透過 TDX 平臺資料品質檢核、回饋及輔導機制，協助資料來源單位改善資料介接作業，並修訂 TDX 平臺即時路況資料標準，俾利資料上傳，以提升 TDX 平臺建置效益。

2. 交叉路口設置主動式風險感知警示系統尚未普及：交通部於 113 年 2 月訂定「非號誌化路口主動式風險感知警示系統設置指引」，鼓勵地方政府結合 ITS 計畫補助，設置主動式風險感知與警示系統。經抽選 6 都及彰化縣、雲林縣等 8 個市縣，檢視截至 115 年 3 月底止路側設備設置地點及目的等，並分析 112 至 114 年度 A1、A2 事故與熱點結果，發現事故發生於交叉路口者，案件數及死傷人數約占各該市縣全部事故件數（死傷人數）5 至 6 成，其中交叉路口為無號誌或閃光號誌者，約占 4 至 6 成，顯示交叉路口、非號誌化路口具一定事故風險。鑑於非號誌化路口設置主動式風險感知警示系統，利用路側雷達或人工智慧影像辨識設備，可感應各向接近路口之車輛與行人，發揮主動示警減少意外事故功能，惟現行多數市縣政府運作中之路側設備，仍多以蒐集車流量及車速資料、發布即時路況資訊、蒐集車輛旅行時間資料等為主，較少運用於事故預警，經函請交通部評估 ITS 計畫補助路側設備設置成效，結合該部推廣非號誌化路口設置指引等規劃，引導地方政府於高風險熱點或行人穿越地點，包含號誌化或非號誌化路段，評估設置相關警示系統設備，以降低潛在行車事故風險，減少人員傷亡，提升交通安全。據復：已參採相關建議，並將持續透過 ITS 計畫補助地方政府，於高風險路口、通學區及行人活動熱區等場域導入智慧路口安全警示系統，並持續追蹤其設置及應用成效。

（十）交通部對所屬國營事業業訂定相關監督考核機制，惟就資產管理情形之監督考核作為尚待強化，另所屬國營事業土地及房（宿）舍閒置或被占用情形尚未能有效排除，且未落實辦理文化資產管理維護作業，允宜督促研謀改善。

依國營事業管理法第 8 條規定，主管機關之職權包含所管國營事業辦理業務計劃及方針之核定、管理制度之訂定、業務之檢查及考核等。交通部所屬國營事業包含郵政、鐵路、港務及機場四大領域，經管資產龐鉅且性質複雜，截至 114 年底止，交通部所屬 4 家國營事業總資產合計高達 9 兆 9,361 億餘元。各國營事業為配合國家整體經濟發展及交通建設等政策目標、強化國營事業競爭力及因應永續經營需求，每年投入大量經費及人力管理運用土地、房屋及建築物等資產，同時挹注鉅額資金辦理設施興建及擴充工程，固定資產規模持續增加。經查該部所屬國

營事業資產管理及運用效益情形，核有下列情事：

1. **對所屬國營事業資產管理情形之監督考核作為尚待強化：**交通部依所屬國營事業業務特性訂定相關內部管理規定與作業流程，並依循公司法相關規定，由該部代表董事及監察人參與所屬國營事業董事會議之機制，就相關報告事項及討論事項予以督導，另資產管理缺失之改善情形，亦依循上開公股代表機制予以追蹤及督導。經查，交通部對所屬國營事業之監理，分由該部交通產業發展及國際事務司、公共運輸及監理司、路政及道安司、航政司負責，其中航政司為加強對臺灣港務股份有限公司各項設施及作業辦理情形之監督，訂定「交通部督導考核港務公司設施及作業實施計畫」，包含例行性業務考核及年度重點考核，其中針對財產運管、不動產土地運用等設施及作業項目進行書面預審及實地考核；至於其他事業，該部相關司處則無類似機制，該部僅納入公股代表機制不定期追蹤及督導，或透過書面報告檢視相關缺失及改善情形，未持續掌控各事業資產運用效能。鑑於該部所屬部分事業仍存有閒置或被占用土地及房（宿）舍仍待活化及排除等情事，亟待強化就所屬事業之督導考核作為，經函請交通部研謀改善。據復：將依各事業之資產數量、範圍及性質，研議辦理例行性及年度重點考核、年度工作考成查證及實地考核各項設施實際管理與運用情形，並請相關事業針對督導缺失研提因應作為報部列管，以促進各事業健全經營。

2. **土地及房（宿）舍閒置或被占用情形尚未能有效排除，待處理面積及價值仍龐鉅：**交通部所屬國營事業經管土地及房（宿）舍閒置或遭占用情事，雖已採取透過都市計畫通盤檢討或個案變更，進行用地開發等活化作為，惟截至 114 年底止，該部所屬國營事業經管土地及房（宿）舍為閒置或被占用者，仍分別有 137 筆、585 筆，面積 14 萬 9,416.54 平方公尺、19 萬 2,899.98 平方公尺，公告現值達 46 億 3,475 萬餘元、201 億 7,735 萬餘元(表 2)，待處理之土地面積及價值仍龐鉅，經函請交通部督促研謀改善。據復：已督促相關事業研提閒置土地活化改善措施，並積極排除土地遭占用問題，以提升資產效益及維護政府財產權益。

表 2 土地及房（宿）舍閒置或被占用概況

單位：筆、平方公尺、新臺幣千元

建物狀態	合計	閒置	被占用
筆數	722	137	585
面積	342,316.52	149,416.54	192,899.98
公告現值	24,812,110	4,634,759	20,177,351

註：1. 資料期間：截至 114 年底止。

2. 資料來源：整理自各該國營事業提供資料。

3. **部分國營事業未落實辦理經管文化資產管理維護作業：**依文化資產保存法及古蹟管理維護辦法等規定，自 101 年 5 月 2 日起，古蹟及歷史建築於指定公告後 6 個月內，應擬定管理維護計畫並報主管機關備查，且每 5 年應至少辦理 1 次檢討；101 年 5 月 2 日前業經主管機關備查之管理維護計畫，應自管理辦法修正施行之日起 6 個月內完成修正並報主管機關備查。

截至 114 年底止，交通部所屬中華郵政股份有限公司、國營臺灣鐵路股份有限公司、臺灣港務股份有限公司經管文化資產計有 105 處古蹟及歷史建築，其中未依規定期限訂定管理維護計畫者 98 處；未按期辦理管理維護計畫檢討作業者計 35 處，影響文化資產之妥善保存及永續利用，經函請交通部督促研謀改善。據復：已函請相關管理單位確實依文化資產保存法及古蹟管理維護辦法規定辦理，並管控未提報或逾期提報主管機關案件，落實文化資產保存、維護及活化責任。

（十一）交通部推動促進民間參與公共建設，有助提升公共服務，惟辦理促參訪視案件數有待提升，又部分進度落後案件未優先訪視，允宜檢討改善。

交通部運用公私部門協力模式，推動促進民間參與公共建設（下稱促參），藉由民間投資興建公共建設，引進企業經營理念，有助提升公共服務水準，減輕政府財政負擔，並依據促參案件訪視作業要點（下稱訪視作業要點），設置訪視小組辦理訪視作業，提升促參案件之規劃、招商及履約管理品質。截至 114 年底止，交通部所屬機關辦理促參案件，計 64 件，其中屬重大公共建設案件 16 件，非屬重大公共建設案件 48 件。經查執行情形，核有：1. 依據訪視作業要點第 3 點及第 6 點規定，該部於 114 年度應訪視重大公共建設案件 8 件、非屬重大公共建設案件 5 件，惟實際辦理訪視作業件數，均僅為 3 件，未符規定；2. 部分促參案件存有進度嚴重落後等重大情事，惟未優先辦理實地訪視與持續追蹤，以瞭解問題癥結並研謀解決方案，影響促參案件推動進度等情事，經函請交通部研謀改善。據復：1. 爾後將依規定落實辦理訪視作業；2. 為強化促參案件之監督管理，已按季要求各主辦機關至財政部促參資訊網填報案件執行情形，除掌握各類案件進度，針對異常或進度落後案件加強督導，並列入訪視作業。

（十二）交通部補助地方政府購置自駕巴士沙盒實驗計畫之基礎設施，可推進我國自動駕駛車輛技術實務發展，惟未將未來推廣營運之可行性等納入補助計畫審查及評比項目，致部分自駕巴士沙盒實驗計畫所建置之智慧路側設備，於計畫結案後低度利用，允宜研謀改善。

交通部自 106 年推動智慧運輸系統發展建設計畫（Intelligent Transportation System，下稱 ITS 計畫），導入科技以提升交通安全，促進相關產業發展，並配合經濟部自 108 年 10 月起推動之「無人載具科技創新實驗計畫」（下稱沙盒實驗計畫），於 ITS 計畫中補助地方政府進行沙盒實驗計畫所需之智慧路側設備，包含環境監測攝影機、行人偵測攝影機、LED 告示牌等基礎設施，另由經濟部支援自駕車技術開發及道路實驗管理，以推進我國自動駕駛車輛技術實務發展。交通部為強化 ITS 計畫型補助案之執行管考，已訂定管考規定，及與計畫執行完竣使用效益有關之規範，諸如計畫執行結案後之各項受補助設備應維持功能正常及至少提供服務 5 年等，惟未將未來推廣營運之可行性等納入補助計畫審查及評比項目。另交通部補助新北市、桃園

市、臺中市、臺南市及彰化縣等 5 個地方政府辦理 8 項沙盒實驗計畫，補助金額合計 1 億 4,572 萬餘元，補助項目包含環境監測攝影機、行人偵測攝影機、LED 告示牌（表 3）等。惟截至 115 年 4 月底止，各地方政府辦理自駕巴士沙盒試辦計畫，因計畫屬實驗創新性質，不同車輛廠商間所使用系統與智慧路側設備規格相容性低，且國內市場尚缺乏成熟之商業模式且載客量不足等由，致計畫大多於 2 年沙盒實驗期滿後即終止，連帶使沙盒實驗計畫所建置之智慧路側設備，於計畫結案後閒置未用或面臨移作他用情形，核與所訂計畫執行結案後之各項受補助設備應至少提供服務 5 年之規定未盡相符，經函請交通部研謀改善。據復：已於 115 年度 ITS 計畫審查機制中，將落地應用、維運管理、未來推廣可行性及營運模式等納入評比重點，地方政府於提案階段即須提出設施永續利用及維護管理規劃，以確保基礎設施可長期服務；另將建立路側設備後續使用情形追蹤機制，要求受補助地方政府於計畫期滿前提報設備利用規劃，並加強辦理現地督導訪視管理。

表 3 交通部補助地方政府試辦自駕巴士沙盒實驗計畫執行情形

單位：新臺幣千元

受補助機關	計畫名稱	執行期間	補助項目	補助金額
合計				145,726
新北市 政府	新北市自動駕駛電動巴士系統測試計畫	108-110 年	環境監測攝影機、行人偵測攝影機、LED 告示牌。	37,498
	新北市淡海智駕電動巴士環線多車服務測試運行計畫（修正後）	111-113 年	環境監測攝影機、行人偵測攝影機、LED 告示牌、候車亭攝影機。	52,000
桃園市 政府	109 年桃園市自駕巴士開放場域服務驗證計畫	109-110 年	路側式車輛偵測器、終端控制器、倒數計時燈、路由器。	9,998
臺中市 政府	水湳智慧城自駕巴士虛實場域整合運行計畫	108-109 年	通訊開道器、WiFi 路由器。	9,341
	臺灣大道自動駕駛巴士場域車路建置及營運規劃	110-111 年	委託規劃案。	3,120
	水湳經貿園區自駕巴士接駁暨車路聯網驗證測試計畫	114-116 年	路口通訊模組設置。	4,069
臺南市 政府	臺南市自動駕駛公車智慧基礎設施建置計畫	110-111 年	光纖網路、智慧路口號誌介接、智慧路口盲點偵測設備、無線電專網設備、告示牌設立、中央智慧（雲）交通控管資訊平台。	19,746
彰化縣 政府	鹿港鎮智慧號誌與智慧站牌建置改善計畫	109-110 年	監視設備、路口交通號誌控制器訊號擷取設備、路口號誌控制器。	9,954

資料來源：整理自交通部提供資料。

（十三）自行車多元路線整合計畫對串聯觀光資源及提升旅遊體驗具有效益，惟仍有部分路線專用道配置未臻適足，允宜督促評估增設專用道之可行性，並優先辦理安全改善措施。

交通部推動全國自行車路網建置，104 至 107 年間完成全臺自行車環島 1 號線及 25 條環支線，總長共約 2,689.7 公里，嗣於 109 至 113 年推動「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」，整合既有環島 1 號線與各地特色路線，並依循環島主幹路網優化、多元型態自行車主題路線及自行車路線串聯等 3 階段歷程發展整體路網，致力建構安全、完整且具國際吸引力之路網體系。觀光署為配合上開計畫，盤點轄管國家風景區既有自行車道系統規劃 16 條多元路線，串聯環島路網及改善車道服務設施，以提供安全騎乘環境。經運用政府資料開放平臺之 112 至 114 年度自行車事故統計資料分析，該期間各年度自行車事故介於 2 萬 5,000 至 3 萬件，其中發生於自行車專用道之事故均低於 300 件，顯示自行車專用道相較其他車道，事故件數相對較低。另據運輸研究所 113 年 10 月提出之「建立自行車環島、多元及串聯路線之自行車事故分析及改善機制」研究報告指出，自行車事故主要肇因包括自摔、與行人碰撞、遭機車碰撞等情形，並建議透過設立自行車專用道等，以強化路網安全性與整體旅遊品質。復運用臺灣騎跡網站路線 GPX 檔案，計算 16 條多元路線自行車專用道長度，發現除東北角路線—黃金山海外，雲嘉南濱海路線—東石、北門等 4 條路線之自行車專用道長度占各該路線總長度比率未達 20%；甚有北海岸路線—北海岸、萬金、雙灣等 11 條路線，全線未設置自行車專用道（表 4），凸顯現行多元路線自行車專用道配置未臻適足。另運用地理資訊系統（QGIS）套疊分析 112 至 114 年度自行車事故地點與 16 條多元路線圖資，發現部分自行車事故地點位於多元路線行經路段，例如雲嘉南濱海路線—東石、北門之嘉

義縣水上鄉中山路一段十一指厝公車站附近；雲嘉南濱海路線—安平、七股之臺南市安南區安明路二段靠近海尾寮橋路段；東海岸路線—成功三仙台之臺東市馬亨亨大道與中華路口；以及大鵬灣路線之鵬灣跨海大橋等，顯示部分多元路線行經路段仍有自行車事故發生情形，經函請觀光署督促相關單位評估增設自行車專用道之可行性，並優先就自行車

表 4 多元路線自行車專用道長度占比

單位：公里、%

序號	多元路線名稱	路線長度	自行車專用道長度	占比
1	東北角路線—黃金山海	42.04	17.60	41.86
2	雲嘉南濱海路線—東石、北門	93.19	14.60	15.67
3	東海岸路線—成功三仙台	77.50	8.82	11.38
4	花東縱谷路線—花蓮山水	33.92	3.51	10.35
5	宜蘭濱海蘭陽平原路線	20.29	0.80	3.94
6	北海岸路線—北海岸、萬金、雙灣	53.56	—	—
7	參山多元路線—獅頭山、峨眉湖	32.50	—	—
8	參山多元路線—八卦山、二水	14.95	—	—
9	日月潭路線	23.27	—	—
10	雲嘉南濱海路線—安平、七股	34.04	—	—
11	西拉雅路線—菱波官田	25.32	—	—
12	茂林六龜荖濃溪路線	47.00	—	—
13	大鵬灣路線	6.19	—	—
14	澎湖路線	112.81	—	—
15	花東縱谷路線—田園風光	56.47	—	—
16	花東縱谷路線—森林溫泉	52.52	—	—

註：1. 資料時點：115 年 5 月 17 日。

2. 路線長度不包含自行車與行人共用道。

3. 資料來源：整理自臺灣騎跡網站及 Google My Map。

高風險路段分析事故原因及檢討改善，以減少遊客騎乘風險，營造友善安全之自行車騎乘環境。據復：將配合交通部及運輸研究所規劃，循序優化既有自行車道、水岸及閒置鐵道等車流量較低路段，並於交通複雜、車流頻繁路段，調整道路配置或利用路權隙地規劃專用車道；另責請大鵬灣國家風景區管理處改善事故路段之標誌標線、安全警示及人車動線，其餘路段將函請權責機關檢討改善，以共同營造友善安全之騎乘環境。

（十四）交通部已訂定機場客運汽車管理辦法，惟尚未因應數位科技發展之旅客多元乘車需求調整管理模式，且辦法適用範圍亦待滾動檢討，以增進旅客便利性。

交通部為維護民用航空機場交通秩序及確保旅客行車安全，訂定民用航空機場客運汽車管理辦法（下稱機場客運汽車管理辦法），該辦法之適用機場包括臺灣桃園國際機場（下稱桃園機場）、臺北松山機場（下稱臺北機場）、高雄國際機場（下稱高雄機場），並針對遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、公路及市區汽車客運業明訂進入機場之營運規定。經查其執行情形，核有下列事項：

1. **建立機場計程車載客制度以便利旅客接駁，惟尚未因應數位科技發展之旅客多元乘車需求調整管理模式：**交通部依機場客運汽車管理辦法規定，業建立機場計程車載客管理制度，其中桃園機場係以領有機場排班登記證之排班計程車為主要營運車輛；臺北及高雄機場則將計程車區分為排班計程車與巡迴計程車，並規範其於指定地點候客或順道載客，以維護機場交通秩序及便利旅客接駁。另為因應計程車市場消費型態之轉變，交通部於 105 年修正汽車運輸業管理規則，增訂多元化計程車之定義、申請程序、費率架構及營運規範。據交通部統計，多元化計程車登記數由 106 年底之 804 輛增加至 112 年底之 2 萬 6,851 輛，6 年間成長逾 32 倍，占全體計程車之比率亦由 0.92% 增至 29.30%，顯示多元化計程車已成為民眾預約乘車之重要選項。惟現行機場客運汽車管理辦法未將多元化計程車納入管理範圍，致旅客尚無法透過平臺預約多元化計程車進入機場搭載。若旅客預約多元化計程車，則可能發生「棄單」，須步行至機場外搭車或另行轉乘交通工具等情形，甚有部分旅客先搭乘排班計程車至機場外圍後再轉乘多元化計程車，徒增時間與成本負擔，衍生旅客轉運不便等問題。鑑於國外部分國際機場已設置專區或採分流管制方式，開放多元化計程車進入機場提供服務，兼顧旅客便利與場站交通秩序之維護，經函請交通部參酌國際實務作法，研議開放多元化計程車進入機場提供服務之可行性。據復：已於 115 年 5 月 15 日修正發布機場客運汽車管理辦法，增訂第 31 條之 1 至第 31 條之 4，明定桃園國際機場股份有限公司（下稱桃園國際機場公司）、民用航空局臺北及高雄國際航空站得擬具預約計程車進入機場營運試辦計畫，報經民用航空局核准並公告於機場網站後實施，以滿足旅客多元運輸需求。

2. 訂定管理辦法以維護民用航空機場交通秩序與旅客安全，惟其適用範圍尚待滾動檢討：機場客運汽車管理辦法自 70 年 6 月發布施行，截至 114 年 10 月已逾 44 年，適用範圍仍限於桃園、臺北及高雄機場。據民用航空局統計，114 年度旅客量逾百萬人次之機場已達 6 座，除金門機場啟用年度較晚外，其餘機場旅客人次相較 70 年度增加 153 萬餘人次至 4,308 萬餘人次，增幅介於 176.36%至 18,133.59%之間（表 5），顯示區域及離島機場之旅運規模與運能已大幅提升。惟現行機場客運汽車管理辦法未隨旅運需求與機場營運規模之擴增進行滾動檢討與修正，適用範圍仍僅限於

原 3 座機場，其餘機場之交通秩序與客運汽車進出管理，多由各該航空站自訂管理方式，致經媒體報導屢有旅客候車秩序混亂，或攬客糾紛等情事，經函請交通部研謀改善，以強化各機場交通秩序，優化整體服務品質。據復：將視各機場之運量規模、旅運特性、機場條件滾動檢討現行制度，以維持機場營運秩序，提升旅客服務品質。

表 5 國內各機場旅客量

單位：千人次、%

機場名稱	70 年度 (A)	114 年度 (B)	增減 (C=B-A)	成長率 (C/A×100)
合計	10,492	68,893	58,400	556.57
桃園機場	4,713	47,795	43,082	913.94
高雄機場	1,584	6,971	5,386	339.90
臺北機場	2,035	5,624	3,589	176.36
臺中機場	15	2,758	2,743	18,133.59
澎湖機場	866	2,401	1,534	177.07
金門機場	—	2,149	2,149	--
馬祖南竿機場	—	342	342	--
臺南機場	235	272	37	15.71
臺東機場	245	257	12	4.91
花蓮機場	725	82	- 643	- 88.63
嘉義機場	70	82	11	16.85
馬祖北竿機場	—	76	76	--
蘭嶼機場	—	32	32	--
七美機場	—	22	22	--
綠島機場	—	22	22	--
望安機場	—	1	1	--
恆春機場	—	—	—	--

註：1. 本表係依 114 年度各機場旅客量由高至低排列。

2. 資料來源：整理自交通部民用航空局網站資料。

（十五）中央氣象署為強化低窪地區降雨監測能力，推動雲嘉南及宜蘭低窪地區建置防災降雨雷達計畫，惟因民意反對而更換站房工程場址，且未有效控管土木建築工程辦理進度等情，致已採購之雷達儀及備用零件久存損壞須予更換，影響計畫期程並造成不經濟支出，亟待檢討改善。

前交通部中央氣象局（112年9月15日改制為交通部中央氣象署，下稱中央氣象署）為強化臺灣環境監測，提升防災資訊服務，並加強劇烈災害海象及氣象環境預報能力，報經行政院於103年核定強化臺灣海象暨氣象防災環境監測計畫，其中該計畫項下之「雲嘉南及宜蘭低窪地區建置防災降雨雷達」子計畫，規劃建置雲林及宜蘭等2座防災降雨雷達，提供當地降雨資料，作為防災、減災、救災之決策參據，計畫經費3億2,000萬元，由流域綜合治理計畫特別預算項下支應

，並由經濟部、內政部、交通部及農業部等主管部會按比例分攤，原計畫執行期程為104至107年度，因宜蘭防災降雨雷達環境影響評估作業耗時，經行政院核定第1次修正計畫，展延期程至108年度。嗣因計畫執行期間遭民意反對決定變更站房場址，並辦理計畫修正，將計畫期程展延至112年底，預計於112年第2季前完成雲林及宜蘭等2座防災降雨雷達之站房土木工程，同年第四季完成雷達安裝及雷達通訊、監控網絡上線連結等資料傳輸整合作業。經查其執行情形，核有：中央氣象署建置雲林及宜蘭等2座防災降雨雷達，前因民意反對而更換站房工程場址，大幅延宕計畫執行進度，嗣計畫修正後仍未有效管控土木工程辦理進度，致站房完工日程較計畫原定期限分別落後1年4個月餘及9個月餘，肇致已採購之雷達儀及備用零件須暫置原廠，衍生後續倉儲及保險經費等不經濟支出；復因已購置之雷達儀關鍵零件久存損壞，須予更換後交貨，嚴重影響雷達正式運轉期程，推遲運用氣象監測資料供防災、減災、救災決策參據之計畫目標等情事，經依審計法第69條第1項規定，於115年1月27日函請行政院督促交通部檢討改善，並報告監察院。經行政院促請交通部，研提下列改善措施：中央氣象署已積極趕辦，預定於115年第四季完成雷達儀安裝及驗收，並將汲取本案經驗，通盤檢討爾後雷達建置計畫之執行架構，劃分為「前置規劃評估」與「站房設備建置」等2階段進行管控，期透過分階段執行策略，確保預算投入效益，提升政府推動防救災預警業務之施政效能。嗣經監察院於115年5月14日函復准予備查。

（十六） 觀光署為提升智慧永續治理，建置觀光資訊網及觀光綜合管理平臺，惟觀光資訊揭露、地理圖資整合維護及數位應用等尚待強化，允宜研謀改善。

觀光署為推動智慧觀光及永續旅遊，建置觀光資訊網，提供旅客適地性（Location Based Service）旅遊情報，並持續充實網站圖資、影音等觀光素材資料內容深度與品質，俾利各類目標客群使用。另為整合所屬及相關單位之觀光數據，於114年9月建置觀光綜合管理平臺，以推動智慧治理及資源共享。經查執行情形，核有下列事項：

1. **觀光資訊網上架之各市縣特色景點內容未臻完整：**觀光署為推動智慧觀光及永續旅遊，建置觀光資訊網，該網站設有多媒體影音專區，包含360VR影片、即時影像等觀光影音素材。經查該署為強化數據治理應用及提升旅遊服務效能，透過數位技術展現地方風光與文化特色，於該資訊網多媒體影音專區設置「即時影像」，蒐集各國家風景區管理處及地方政府轄內遊憩據點之即時影像，並持續充實內容多樣性，俾利國、內外各類目標客群瀏覽，惟經檢視專區「即時影像」上架內容，尚未完整涵蓋其他中央機關與地方政府轄管觀光景點，經函請交通部督促觀光署研謀改善。據復：觀光署後續將蒐集其他中央機關或地方政府即時影像，以優化資訊網功能。

2. **建置觀光綜合管理平臺以統合觀光資源管理，惟圖資標準化維護、自動座標轉換**

及永續觀光資料標籤化管理機制未臻完備：觀光署於 114 年建置完成觀光綜合管理平臺，已整合觀光統計資料庫、國家風景區人車流系統、全球航班動態及電子發票消費資料等 28 個內、外部系統，計 236 個資料集，初步提升景區安全管理、人車流監測、交通壅塞應變及遊客行為分析效能。經查該平臺建置及資料蒐整管理情形，核有：(1) 觀光署未於觀光綜合管理平臺建置合約中訂定標準圖資維護規範及批次校正機制，復未規劃建置自動化座標轉換機制，未來如遇測繪基準或圖資格式調整，恐因缺乏一致性之資料校正作業流程，難以確保圖資之準確性及前後銜接，影響跨年度資料比對、空間分析及政策研析效能；(2) 觀光綜合管理平臺現階段蒐整之資料，仍偏重於人車流、交通監測及觀光統計等傳統營運面資料，永續觀光相關資料尚未完備，例如旅客人均二氧化碳排放量、旅客在地消費留存率、旅館業者取得環保標章或環保旅館認證情形，以及旅館組織之溫室氣體排放量等資料，均尚未完整納入；另平臺亦未建置永續觀光資料標籤及相關詮釋資料架構，致現有大數據資料尚難有效支援永續觀光政策分析、減碳成效評估、資源承載量監測及資源配置決策等治理需求等情，經函請研謀改善。據復：(1) 將以內政部「國家地理資訊系統 (NGIS)」空間資訊標準為主要依據，建置自動化座標轉換模組，供觀光署及相關機關 (單位) 透過觀光綜合管理平臺協同運用；(2) 將由資料主政單位依永續觀光發展方向及核心業務，優先盤點、定義並確認各領域之永續觀光數據需求及治理策略，再評估將相關資料及標籤化管理機制納入平臺之可行性，以提升資料治理行政效能，充分發揮觀光綜合管理平臺之智慧治理功能。

(十七) 公路局執行外籍人士居留證已撤銷、註銷或屆滿後而失其效力且未辦理異動登記之車輛管理作業，已取得內政部移民署同意介接外籍人士居留情形資料，惟尚待完成相關系統介接，允宜研謀改善，以加速完成系統介接啟用事宜，俾有效提升車輛管理作業。

公路局為提升車輛管理作業，針對居留證經內政部移民署撤銷、註銷或屆滿後而失其效力，且未依道路交通安全規則第 15 條第 2 項申請異動登記者，其名下所有未辦理異動登記之汽機車等車輛，依道路交通安全規則第 33 條第 1 項及行政程序法第 123 條第 4 款等規定，以領用資格喪失辦理註銷牌照，於 114 年 8 月 27 日訂定執行外籍人士居留證已撤銷、註銷或屆滿後而失其效力且未辦理異動登記之車輛管理標準作業流程。依該作業流程第 2 點及第 3 點規定，適用對象為居留證經內政部移民署撤銷、註銷或屆滿後而失其效力 (或且已離境) 3 個月以上者等；由公路局定期至公路監理資訊系統查詢，確認轄管外籍人士居留證狀態，針對符合條件者，依行政程序法第 78 條規定公示送達，經公告 60 日後，逕行註銷其名下所有汽機車等車輛之牌照。經查，外籍人士居留證如遭撤銷、註銷或屆期失效，其名下所有未辦理異動登記之汽機車等車輛牌

照，依上述執执行程序規定將被註銷，以避衍生課稅疑義等問題。公路局於上述執执行程序訂定後，為掌握外籍人士居留證狀態，已向內政部移民署申請辦理「公路局公路監理資訊系統」介接該署之外國人居留資料相關查詢系統，並於 115 年 2 月獲該署同意，惟尚待完成相關系統介接事宜，為強化外籍人士車輛管理作業，經函請交通部督促研謀改善。據復：公路局刻正開發外部介接程式及公路監理資訊系統內部程式，持續進行整合測試，預計 115 年 8 月完成；未完成介接前，公路局定期函詢內政部移民署取得外籍人士離境及居留證失效資料，依作業流程辦理牌照註銷作業。

（十八） 政府為強化裝載危險物車輛之管理，業訂定相關法令規定，公路局並建置危險物品車輛動態資訊管理平台，惟仍間有逾 6 成載運危險物品車輛尚未納入 dCar 管理平台，部分平台統計功能尚未啟用，又汽車載運危險物品之動態管理機制及臨時通行證核發作業尚待強化，允宜檢討改善，以確保危險物品運輸安全。

政府為強化裝載危險物車輛之管理，業於道路交通安全規則（下稱道安規則）第 84 條中明定，車輛裝載危險物品應遵守事項，包含運送危險物品臨時通行證之申請核准、車輛應有之標識及標誌、駕駛人訓練、罐槽體檢驗、安全配備、安全資料表、行駛及裝卸應注意事項、事故處理等，以建立危險物品運輸安全監理機制。另於道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 29 條及第 30 條，明定汽車裝載危險物品未遵守法令規定之罰則。經查道路危險物品運輸安全監理機制執行情形，核有下列事項：

1. **逾 6 成裝載危險物品車輛尚未納入 dCar 管理平台，又管理平台之罐槽體逾檢紀錄統計報表迄未啟用：**公路局為提升道路危險物品運輸安全，於 108 年建置危險物品車輛動態資訊管理平台（下稱 dCar 管理平台），期透過全球定位系統（Global Positioning System, GPS）追蹤技術結合地理圖資系統及無線通訊傳輸，即時監控危險物品車輛超速、逾期未檢驗或駛入禁行路段等異常狀況。經查，依公路局統計，截至 114 年底止，裝載危險物品申領臨時通行證車輛計 17,953 輛，惟逾 6 成迄未裝置 GPS，致未能納入 dCar 管理平台，不利掌握危險物品車輛逾檢、速度異常及行駛禁行路段等異常狀況，影響監理效能（表 6）。又道安規則第 84 條第 1 項明定，裝載危險物品罐槽車之罐槽體，應依主管機關規定檢驗合格，並隨車攜帶有效之檢驗（查）合格證明書。惟現行 dCar 管理平台之罐槽體逾檢紀錄統計報表，因尚未與罐槽體檢驗單位建立介接機制而未啟用，無法有效掌握罐槽體逾期未檢驗情形，經函請交通部檢討改善。據復：交通部已檢討於道安規則增訂大型車裝載

表 6 114 年底止裝載危險物品車輛裝置 GPS 情形
單位：輛、%

項目	車輛數	占比
合計	17,953	100.00
已裝置 GPS	5,700	31.75
未裝置 GPS	12,253	68.25

資料來源：整理自交通部公路局提供資料。

危險物品應提供車輛動態資訊至指定平台，及已裝置或新裝置符合規範之 GPS 設備，得申請效限 1 年之臨時通行證，刻正辦理法制作業程序；另將與罐槽體檢驗單位洽詢介接罐槽體檢驗紀錄之可行性。

2. 汽車載運危險物品仍間有違規遭舉發案件，尚待強化動態風險管理機制：依處罰條例第 29 條規定，汽車裝載危險物品，未請領臨時通行證、未依規定懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌、罐槽車之罐槽體未檢驗合格、運送人員未經專業訓練合格或不遵守有關安全之規定，處汽車所有人 3,000 元以上 1 萬 8,000 元以下罰鍰，責令改正或禁止通行，並記汽車違規紀錄 1 次，致人受傷或死亡者，吊扣（銷）汽車駕駛人之駕駛執照。第 30 條規定，汽車裝載危險物品未隨車攜帶臨時通行證、罐槽車之罐槽體檢驗合格證明書、運送人員訓練證明書或未依規定車道、路線、時間行駛，處汽車駕駛人 3,000 元以上 1 萬 8,000 元以下罰鍰，並責令改正或禁止通行，應歸責於汽車所有人時，處汽車所有人罰鍰及記汽車違規紀錄 1 次，致人受傷或死亡者，吊扣（銷）汽車駕駛人或所有人之駕駛執照。經查交通部雖已於道安規則第 84 條及處罰條例第 29 條、第 30 條明定車輛

裝載危險物品應遵守事項及違規罰則，惟據公路局統計，112 至 114 年度運送危險物品違反處罰條例舉發案件合計仍有 1,910 件（表 7），有待強化動態查核及異常警示功能，以提升危險物品運輸管理效能，經函請交通部研謀改善。據復：為有效掌握載運危險物品車輛實際行駛資訊，交通部將研議檢討修訂道安規則第 84 條及第 84 條之 1 規定，以強化動態風險管理機制。

表 7 載運危險物品違規舉發案件

單位：件

年度		合計	112	113	114
違規情形		合計	112	113	114
合計		1,910	596	713	601
違反 處罰條例 第 29 條	小計	1,131	293	441	397
	未請領臨時通行證	230	63	87	80
	未依規定懸掛或黏貼危險物品標誌及標示牌	415	91	192	132
	罐槽車之罐槽體未檢驗合格	3	—	—	3
	運送人員未經專業訓練合格	191	63	55	73
	不遵守有關安全之規定	292	76	107	109
違反 處罰條例 第 30 條	小計	779	303	272	204
	未隨車攜帶臨時通行證	116	41	38	37
	未隨車攜帶罐槽車之罐槽體檢驗合格證明書	2	1	1	—
	未隨車攜帶運送人員訓練證明書	142	60	55	27
	未依規定車道、路線、時間行駛	519	201	178	140

資料來源：整理自交通部公路局提供資料。

3. 載運危險物品汽車臨時通行證核發未符合規定：依強制汽車責任保險（下稱強制險）法第 16 條規定，汽車所有人於申請發給牌照、臨時通行證或本保險期間屆滿前，應以每輛汽車為單位，向保險人申請訂立本保險契約。公路監理機關對於未訂立本保險契約、保險有效期間不滿 30 日者，不得發給牌照、臨時通行證、換發牌照、異動登記或檢驗。經查載運危險物品

車輛強制險投保情形，發現有 2,059 家業者持有之汽車 9,929 輛，監理單位核發臨時通行證時強制險有效期間不滿 30 日；2 家業者所屬 2 輛汽車強制險已屆期惟仍經公路監理機關核發效期 6 個月之臨時通行證（表 8），與強制險法保障受害人及強化道路交通安全之立法意旨相悖，經函請交通部督促研謀改善。據復：將利用公路局第三代公路監理資訊系統比對強制險投保期間，未滿 30 日之汽車，不予核發危險物品臨時通行證。

表 8 載運危險物品汽車強制險投保及臨時通行證核發情形

單位：家、輛、張

強制險投保情形	業者家數	汽車數量	臨時通行證數量
強制險有效期間不滿 30 日	2,059	9,929	144,488
強制險屆期	2	2	2

註：1. 資料期間：113 年 1 月 1 日至 115 年 1 月 12 日。

2. 資料來源：本部自行整理。

（十九）交通部已訂定道路危險物品臨時通行證核發相關執行規定，惟尚未將危險物品運送駕駛人駕駛執照，納入資格審查項目，衍生部分駕駛人未具職業駕駛執照，卻運送危險物品之違規情事，允宜研謀改善。

交通部為確保危險物品運輸安全，業於道路交通安全規則（下稱道安規則）第 84 條第 1 項第 1 款條文中，明定廠商貨主運送危險物品，應備具危險物品道路運送計畫書及安全資料表向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，該臨時通行證應隨車攜帶之。經查，依道安規則第 5 條規定，汽車駕駛人分為職業駕駛人（以駕駛汽車為職業者）、普通駕駛人（以駕駛自用車而非駕駛汽車為職業者）等 2 類。運送危險物品之駕駛人主要係以駕駛汽車為職業，屬上述規定所稱之職業駕駛人，其如駕駛危險物品運送車輛，應取得相關職業駕駛執照，惟據公路局統計，截至 114 年底止，載運危險物品汽車駕駛人中，逾 2 成駕駛未具職業駕駛資格，已與道安規則規定不符，其運送卻經公路監理機關審查通過核發臨時通行證，顯示現行危險物品運送臨時通知證之核發作業，因未將危險物品運送駕駛人駕駛執照，納入資格審查項目，致衍生上述違規事項，尚待通盤檢討核發機制，經函請交通部督促研謀改善。據復：公路局將研議檢討危險物品運送臨時通行證審核機制，將駕駛人駕駛執照資格列為申請核發臨時通行證之必要審查項目。

（二十）臺灣港務公司為強化港區危險物品之管理，業訂定相關訪查計畫及建置相關管理資訊系統，惟間有港區汽車載運危險物品未申請臨時通行證資料不完整、部分危險物品久置港區、港區從事海運危險物品運輸之岸上人員強制訓練相關法規尚待完備等情，允宜研謀改善。

交通部為強化港區港務管理，業訂定商港港務管理規定，明定港區危險物品管理相關事項。

又臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）為強化對港區危險物品之管理，除訂定危險物品管理訪查計畫，定期辦理稽查作業外，並建置危險物品安全管理資訊系統（下稱危險物品管理系統），以掌握港區危險物品儲放數量及強化災害緊急應變能力。經查港區危險物品作業情形，核有下列事項：

1. **通報公路局之港區汽車載運危險物品未申請臨時通行證資料未臻完整：**臺灣港務公司為確保港區內外載運危險物品符合道路交通安全規則等法令規定，已定期通報公路局進出商港區域未申請危險物品臨時通行證之車輛名單。據臺灣港務公司統計，114 年 2 月份至 115 年 3 月份未申請危險物品臨時通行證進出港區汽車計 2,611 輛次（表 9），潛藏運輸風險，惟臺灣港務公司自 115 年 2 月起通報予公路局之資料，卻刪減載運危險物品項目、起運地及目的地等關鍵資訊，不利公路局勾稽車輛動態及蒐集載運危險物品事證之完整性，經函請交通部督促檢討改善。據復：臺灣港務公司已檢討恢復提供載運危險物品項目資訊，另起運地及目的地資訊如經公路局提出需求，將協助洽請財政部關務署評估取得相關資訊之可行性。

表 9 未申請危險物品臨時通行證進出港區汽車數量

單位：輛次

港別	汽車數量
合計	2,611
高雄港	2,408
臺中港	158
臺北港	45

註：1. 資料期間：114 年 2 月份至 115 年 3 月份。

2. 資料來源：整理自交通部公路局提供資料。

2. **部分危險物品久置港區，又危險物品管理系統資料未臻完整：**經查臺灣港務公司對港區危險物品儲放情形之管理，已定期辦理訪查計畫，惟仍間有部分港區危險物品久置港區未運離情形，潛存港區久置危險物品安全風險；另危險物品管理系統資料，經本部 115 年 3 月查核結果，發現該系統列管之危險物品貨櫃，有 4,886 櫃無危險物品重量資訊（表 10）、67 櫃無危險物品資訊，顯示系統資料品質未臻完整，經函請交通部督促研謀改善。據復：臺灣港務公司將強化就港區危險物品貨櫃儲放情形之控管，對於異常久放未運離之貨櫃，提醒業主儘速運離；並將危險物品管理系統貨櫃重量空值等情，將與相關單位研議改善措施，俾完善系統功能。

表 10 危險物品管理系統貨櫃重量空值數量

單位：櫃

港別	貨櫃數量
合計	4,886
基隆港	431
臺北港	620
臺中港	668
高雄港	3,167

註：1. 資料時點：115 年 3 月 3 日。

2. 資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

3. **港區從事海運危險物品運輸之岸上人員強制訓練，尚待修法納入規定，另港區危險物品專責人員之申報未臻落實：**國際海事組織為確保危險貨物在海上運輸時的人員安全並防止海洋污染，業制定國際海運危險品準則，依該準則第 1.3 章規定，從事危險物品海運之岸上

人員，應接受與其職責相稱的危險物品運輸規定內容之培訓，如工作內容涉及危險物品運輸，雇主須於員工就任時確保其已受過訓練，未受訓人員應在已受訓人員直接監督下執行工作；每個人除須接受訓練並熟悉危險物品運輸規定外，尚應接受與職能相關危險物品運輸規定之特定訓練。惟查現行我國商港港務管理規則，尚未配合上述國際海運危險品準則規定，將港區從事海運危險物品運輸之岸上人員納入強制訓練對象，不利確保人員作業安全。另依商港港務管理規則第 29 條之 2 規定，港區危險物品裝卸、存放之公營事業機構（下稱事業機構），應設置危險物品儲放管理專責人員（下稱專責人員），其名單應於每年 1 月底前或人員異動時儘速報請航港局或指定機關備查。惟港區危險物品專責人員申報情形，經本部查核結果，仍間有部分事業機構未依規定於專責人員離職異動時報請航港局備查情事，經函請交通部研謀改善。據復：已研訂商港港務管理規則第 29 條之 2 及第 35 條規定修正草案，明定海運危險物品運輸之岸上作業類別人員、危險物品裝卸現場負責異常狀況聯繫及應變處置人員，均應至少取得乙級專責人員結業證書，俾確保港區岸上人員作業安全；另就專責人員異常申報情形，已研議修正商港港務管理規則第 29 條之 2 規定，明定專責人員應於異動之日起 30 日內報請航港局備查。

（二十一） 桃園國際機場公司為因應處理航空危險物品，已訂定相關作業程序，惟危險物品處理業務攸關機場整體安全韌性，又部分航空貨物集散站安全衛生設備未臻完善，不利保障作業人員安全，允宜強化管理並研謀改善。

政府為提升國家競爭力，並促進國際機場園區及航空城發展，進而帶動區域產業及經濟繁榮，爰制定國際機場園區發展條例，明定該條例之主管機關為交通部。嗣交通部為辦理國際機場園區之開發、營運及管理，爰依該條例及國營國際機場園區股份有限公司設置條例規定，設立桃園國際機場公司。桃園國際機場園區範圍計 1,249 公頃，包含機場專用區 1,204 公頃及自由貿易港區 45 公頃，並於園區內機場專用區及自由貿易港區設有 3 座航空貨物集散站，供航空貨物集散站經營業者辦理航空貨物與航空貨櫃之裝櫃、拆櫃、裝盤、拆盤，以及連結地勤的貨物裝車、卸車等實體作業。桃園國際機場公司為建立桃園國際機場駐場各單位對危險物品之認識及災害防制的認知，有效因應處理危險物品之運送處理及通報等作業，並另訂定桃園國際機場處理危險物品作業程序。經查空運危險物品作業辦理情形，核有下列事項：

1. 危險物品處理業務攸關機場整體安全韌性，亟待強化管理：桃園國際機場公司已訂定桃園國際機場處理危險物品作業程序，以建立各駐場單位對危險物品及災害防制之認知，並規範危險物品災害之緊急應變、運送處理及通報作業。鑑於航空危險物品進出口集散件數龐巨，有賴航空貨物集散站經營業者於辦理航空貨物與航空貨櫃之裝櫃、拆櫃、裝盤、拆盤，以及連結地勤的貨物裝車、卸車等實體作業時，謹慎處理因應，如處理不當，恐引發火災、爆炸、毒

性氣體外洩或航空事故，進而影響航空器起降、公共安全、航空保安及國際運輸秩序，亟待強化就航空貨物集散站經營業者就危險物品之管理，以提升機場整體安全韌性，經函請交通部督促研謀改善。據復：民用航空局已要求航空貨物集散站經營業者落實危險物品管理，並進行定期及不定期檢查，針對缺失要求限期或立即改善，桃園國際機場公司亦透過營運契約，規範業者依契約辦理危險物品相關事項。

2. 部分航空貨物集散站安全衛生設備未臻完善，不利保障作業人員安全：依職業安全衛生設施規則第 318 條及第 326 條規定，雇主對於勞工從事其身體或衣著有被污染之虞之特殊作業時，應置備該勞工洗眼等設備。本規則規定之一切有關安全衛生設施，雇主應切實辦理，並應經常注意維修與保養。特定化學物質危害預防標準第 36 條規定，雇主使勞工從事製造、處置或使用特定化學物質時，其身體或衣著有被污染之虞時，應設置洗眼等設備。前項特定化學物質為丙類第 1 種物質、丁類物質、鉻酸及其鹽類，或重鉻酸及其鹽類者，其作業場所，應另設置緊急洗眼及沖淋設備。復依民用航空局 114 年 8 月印製空運危險物品與處理指示標籤及防範措施表列示，第 1 類爆炸物品、2.3 毒性氣體、第 3 類易燃液體、4.1 易燃固體、4.3 遇水釋放易燃氣體之物質、5.2 有機過氧化物、6.1 毒性物質、第 8 類腐蝕性物質等，會刺激眼睛、皮膚、接觸易造成嚴重傷害之危害警告訊息。經查，本部於 115 年 3 月間現地勘查桃園國際機場航空貨物集散站經營業者，發現部分業者尚未於站內設置緊急洗眼及沖淋設備，或雖於站內建置相關設備，惟因關鍵零件損壞或設備前方遭堆置堆高機等雜物致無法正常使用。鑑於危險物品噴濺至人體若未即時處理，極易引發不可逆之職業災害及失明風險，為確保桃園國際機場航空貨物集散站作業人員安全，經函請交通部督促研謀改善。據復：為降低航空貨物集散站經營業者管理危險物品風險，桃園國際機場公司已請業者完善站內洗眼設備、緊急洗眼及沖淋設備等安全衛生設備。

（二十二） 政府為強化交通違規行為矯正，已公布擴大道安講習對象與時數，惟講習量能布建、查核受託機構及講習系統資料介接等配套措施未盡周妥，允宜研謀改善。

政府為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，業制定道路交通管理處罰條例，並於該條例第 24 條第 1 項，明定汽車駕駛人或汽車所有人違反該條例規定者，除依規定處罰外，並得令其或其他相關之人接受道路交通安全講習。又交通部為辦理道路交通安全講習事宜，並依該條例第 92 條第 3 項規定，訂定道路交通安全講習辦法，明定道路交通安全講習相關辦理方式、內容、時機、時數、執行單位、收費基準等事項。另該條例第 92 條第 9 項規定，道路交通安全講習得委託公私立機構、法人或團體辦理。交通部並配合訂定道路交通安全講習委託辦

理辦法，並於該委託辦理辦法中，明定委託辦理講習之受託機構申請核准、營運及講習上課之場所、所聘講師資格等事項，並規定公路主管機關應定期或不定期派員查核受託機構之講習實施情形，並做成查核紀錄，其查核內容包含行政管理、師資、教室、教材、教具及上課情形等事項。經查公路局委外辦理道路交通安全講習及其監督管理情形，核有下列事項：

1. **已公布新增道路交通安全講習對象，尚待滾動檢討因應講習需求：**交通部鑑於原道路交通安全講習辦法第4條第1項第16款條文，僅適用汽車駕駛人如有「受吊扣或受吊銷駕駛執照處分」時，應施以道路交通安全講習，並不適用無駕駛執照之違規成年汽車駕駛人，為矯正無照駕駛者受一定期間內或終身不得考領駕駛執照處分之交通違規行為，爰修正115年1月30日修正發布該條款，明列將成年無照駕駛違規者納入應施以講習對象，並自隔日起施行。嗣交通部鑑於闖紅燈、未依規定減速、無號誌路口支線道未讓幹線道先行等未依路權行駛行為等重大交通事故之主要肇因，為強化事故防制，矯正該等對交通安全有重大危害之違規累犯之錯誤觀念，提升其安全駕駛意識，並於115年3月增訂發布道路交通安全講習辦法第4條第1項第17款條文，將一般駕駛人於一年內違反同一條項之行為累犯達3次者，及營業大型車職業駕駛人於一年內違反同一條項之行為累犯達2次者列為應施以講習對象，並自隔日起施行。經查，截至114年8月底止，公路局所屬7個監理所計委託49家受託機構，辦理講習課程1,395班，開辦班數雖尚足容納同期間人數，惟鑑於上述道路交通安全講習辦法修正發布施行後，須依規定施以講習之人數，恐將較以往增加，為確保講習量能適足，經函請公路局滾動檢討因應。據復：各區監理所持續鼓勵相關機構申請辦理講習，截至115年2月底止，委外講習機構已增加至69家，並要求委外機構依民眾需求滾動式調整，加開道安講習課程。

2. **部分監理所未依規定每月查核受託機構講習實施情形：**依道路交通安全講習委託辦理辦法第8條規定，公路主管機關應定期或不定期派員查核受託機構之講習實施情形，並做成查核紀錄，查核內容包含行政管理、師資、教室、教材、教具及上課情形等事項。另依公路局各區監理所委託辦理道路交通安全講習合約書第19條規定：「甲方依據委託辦理辦法及本合約規定事項，對乙方師資、教學、設備、經費等，每月應至少實施一次定期或不定期查核，乙方不得拒絕。」有關監理所就受託機構講習業務實施情形之查核作業，經查仍間有部分監理所未依規定就道路安全講習受託機構，每月定期查核其講習實施情形之情事，經函請公路局督促研謀改善。據復：業通函所屬監理所確實依規定辦理各受託機構講習實施情形查核，截至115年4月底止，均已完成並做成紀錄。

3. **道路交通安全講習系統尚未介接講師定期訓練資料，講師適切資格之查核機制尚欠完備：**公路局為辦理道路交通安全講習事宜，業建立「道路交通安全講習系統」，該系統並列

有受託機構聘用講師資格資料。經查，依道路交通安全講習委託辦理辦法第 5 條第 1 款規定：受託機構辦理道路交通安全講習，所聘講師應具備下列資格之一，並檢附相關合格證照或在職證明，經公路主管機關審核：一、經公路主管機關設立之訓練機構道路交通管理法規或道路交通安全講習專業訓練結業領有證書。另依公路局各區監理所委託辦理道路交通安全講習合約書第 8 條第 4 項規定：「乙方初次派任講師前，應確認所屬講師 3 年內，已接受公路主管機關設立之訓練機構辦理之 6 小時以上定期訓練；講師每 3 年應參加公路主管機關設立之訓練機構辦理之 6 小時定期訓練課程並取得訓練及格證明。」現行公路局所屬各區監理所如欲查核道路交通安全講習受託機構聘用講師，是否符合上述契約規定，因尚未介接公路人員訓練所列管講師定期參加訓練資料，僅能以人工逐筆核對方式辦理，致作業費時，且未能即時瞭解講師定期訓練與授課資格情形，經函請公路局檢討改善。據復：已規劃於後續採購契約案，介接道路交通安全講習定期訓練資料，建置相關比對功能，以增進查核效率並確保講師具備適切資格。

（二十三）交通部為健全駕駛訓練及考照管理機制，推動駕訓班學員訓練與機車道路駕訓，惟間有部分駕訓班教練及講師未依規定參加定期訓練課程，違規從事駕駛教學情事，又國內尚乏機車道路訓練車輛須強制投保規範，允宜研謀改善。

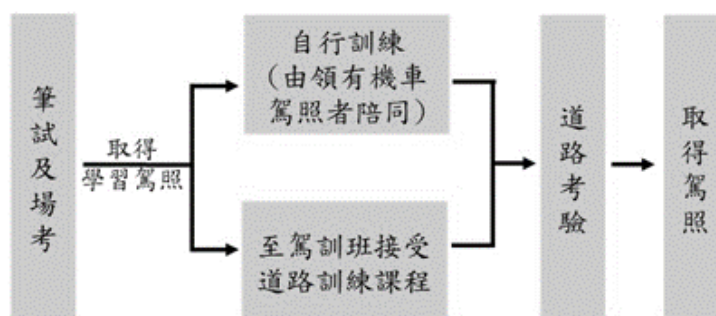
交通部為強化民營汽車駕駛人訓練機構（下稱駕訓班）管理，依公路法授權訂定民營汽車駕駛人訓練機構管理辦法（下稱駕訓班管理辦法），規範駕訓班之設立程序、設備基準、師資、課程及督導考核等事項。又公路局為提升機車騎士面對實際路況之綜合判斷能力，並逐步推動機車駕照管理制度改革措施，推動機車道路駕訓。經查其辦理情形，核有下列事項：

1. 部分駕訓班教練及講師未依規定參加定期訓練課程，仍違規從事駕駛教學工作：依駕訓班管理辦法第 22 條第 3 項規定，102 年 7 月 1 日起，汽車駕駛教練、汽車構造講師、道路交通管理法規講師取得證書後，每屆滿三年之前一年內應參加公路主管機關設立之訓練機構辦理之定期訓練課程得有訓練合格證明者，始得執業。經查，公路局為確保駕訓班教練與講師符合法定資格，業於第三代公路監理資訊系統建置駕訓班教練與講師聘用名單與定期訓練紀錄勾稽功能，自動產出證書有效日未滿 3 個月之警示表單，供監理機關預先提醒通知。惟部分監理所業務承辦人員，因未能善用該系統功能定期產製警示報表，以及時提醒證書有效日未滿 3 個月之駕訓班教練與講師，儘速依規定參加定期訓練課程，並取得訓練合格證明，致衍生部分教練及講師之證書已過期，卻仍從事駕駛教學工作情事，為維護駕駛訓練教學品質，經函請公路局檢討改善。據復：已督促各監理機關善用系統報表資訊查察駕訓班聘用師資異常情形，就不符資格之師資限期完成回訓，未來並將加強承辦人員管理稽核，以確保駕訓班教練及講師具備授課資格。

2. 為加強考照鑑別度，將修法全面推動機車道路駕駛訓練及道路考驗，惟尚乏道路訓練車輛須強制投保規範，影響學員權益保障：公路局為提升機車騎士面對實際路況之綜合判斷能力，自 112 年及 114 年起分別推動已考取駕照及未考取駕照學員參加道路駕駛訓練補助計畫，嗣為加強考照鑑別度，已公布機車駕照管理制度改革措施，規劃自 115 年起分階段推動筆試、路考及駕駛訓練制度調整，並將實施機車道路駕駛訓練及考驗，其中機車道路考驗預定於 116 年 10 月分區試辦。依上述機車駕照管理制度改革措施規劃，未來民眾如欲取得機車駕照，

須先具備基本駕駛能力（通過筆試及場考）方可參加駕訓班開辦之道路駕駛訓練課程，或由領有機車駕照者陪同訓練，且須通過機車道路考試始能取得正式駕照（圖 1），顯示未來機車道路訓練需求及學員參訓風險預期將增加，惟我國現行尚乏機車道路訓練車輛須強制投保之規範，為保障機車

圖 1 未來機車考照流程



資料來源：整理自交通部公路局提供資料。

道路訓練學員權益，經函請交通部督促研謀改善。據復：公路局已多次邀集金融監督管理委員會保險局、產險公會及專家學者研商保險制度，並配合道路訓練及道路考驗政策推動情形，逐步完善相關配套措施，以保障學員權益。

（二十四）為維護交通安全，確保汽車駕駛人具備適切駕車能力，已訂定不符駕駛人體格之管理規範，並建立強制汽車責任保險制度，惟汽車駕駛人之體格或體能變化之資料蒐集尚待完備，允宜研謀改善。

政府為維護民眾用路安全，確保汽車駕駛人具備適切駕車能力，業於道路交通安全規則第三章中規範汽車駕駛人登記及考驗事宜，以強化車輛駕駛人管理。依據道路交通安全規則第 64 條第 1 項規定，汽車駕駛人除身心障礙者及年滿 60 歲職業駕駛者外，其體格檢查及體能測驗合格基準包括視力、辨色力、聽力、四肢、活動能力、無癲癇等足以影響汽車駕駛之疾病等。又為避免交通事故中受害人因肇事者無力賠償而求助無門，推動強制汽車責任保險（下稱強制險）。經查汽機車駕駛人之駕車能力評估及強制險投保情形，核有下列事項：

1. **汽車駕駛人之體格或體能變化之資料蒐集尚待完備：**政府考量汽車駕駛人考領駕照時，體格及體能一般多為正常狀況，倘因老化或因故患有視覺功能障礙、失智症、癲癇或其他足以影響汽車駕駛之疾病，致其體格或體能變化有不符合規定情形，將影響汽車駕駛人及其他用路人安全，業於 114 年 11 月 19 日增訂道路交通管理處罰條例第 92 條之 2 規定，明定汽車駕

駛人之體格或體能變化有不合規定合格基準之情形，應將駕駛執照繳回當地公路監理機關，重新辦理駕駛執照資格審查。又公路主管機關為查核汽車駕駛人患有視覺功能障礙、失智症、癲癇或其他足以影響汽車駕駛之體格或體能變化情形，得洽請衛生福利部、勞動部及銓敘部等機關提供身心障礙給付及保險失能給付相關資料。公路主管機關經查核前項所列機關提供之相關資料，認汽車駕駛人有體格或體能變化有不合規定合格基準之情形者，應通知該駕駛人限期重新辦理駕駛執照資格審查；經通知辦理，屆期仍未辦理駕駛執照資格審查者，由公路監理機關逕行註銷其駕駛執照，並於該條文規定中，授權交通部會商相關主管機關訂定上述資料蒐集辦法。公路局為訂定前開資料蒐集辦法，業於 115 年 2 月 6 日邀集衛生福利部等機關研議，僅規劃蒐集患有視覺功能障礙、失智症、癲癇等 3 類不符駕駛人體格合格基準資料，惟未就上述條例第 92 條之 2 規定所列之「其他足以影響汽車駕駛之體格或體能變化情形」進行通盤評估，據以蒐集與汽車駕駛人體格或體能變化是否符合規定基準之完整評估資料，經函請公路局研謀改善。據復：將與衛生福利部等機關針對患有視覺障礙、失智、癲癇等，研議跨機關資料介接通報機制，並儘速訂定資料蒐集、處理、利用、項目、程序之辦法，並將俟實施後 1 年，再評估研議擴大比對範圍，介接其他足以影響汽車駕駛之體格或體能變化情形之資料。

2. 部分監理所就機車外送交通安全考核作業未臻落實：公路局為強化以機車提供外送服務之汽車貨運業者營運安全管理，落實行車安全維護，業訂定機車外送交通安全指引及機車外送交通安全考核作業要點等規定。依上開交通安全考核作業要點規定，各區監理所每月應至外送業者之公司辦理安全考核，且據考核表所載之項目包括外送車輛「依規定投保強制汽車責任保險且有效」等。經查，臺北區監理所轄管之優食台灣股份有限公司（Uber Eats）對所屬車輛管理情形，業要求外送合作夥伴須上傳機車行照、強制險（須在有效期限內）、機車駕照等資料，並每月至該公司辦理安全考核，惟經請臺北區監理所比對該公司 115 年 2 月份提送之車輛名單清冊及其強制險投保情形，發現部分機車牌照正常使用，惟卻未依規定投保強制險，顯示該監理所辦理安全考核作業未臻落實，經函請公路局檢討改進。據復：已責請轄管監理所每月依外送平台業者提供之外送員人車清冊，運用公路監理資訊系統檢核強制險投保情形，如發現未投保或保單已失效情事，將通知業者改善，以確保外送員皆依規定投保強制險。

（二十五） 推動 2030 年客運車輛電動化，惟電動大客車數量未達預定目標，且部分縣市尚無電動大客車投入營運，又部分電動大客車尚未介接電動大客車管理平台，允宜研謀改善，以落實環境保護及永續發展。

政府為達成淨零排放之長期目標，自 99 年度起以公路公共運輸計畫經費推動電動大客車政策，並於 111 年度公布「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」，將「運具電動化與無碳化」

列為 12 項關鍵戰略之一，推動 2030 年市區公車全面電動化。另交通部於 108 年度建置電動大客車營運數據監控管理平台（下稱電動大客車管理平台），蒐集電動大客車車載機（安裝於電動大客車之智慧化動態資料蒐集與傳輸設備）及充電設施運作之資料，進行數據分析與建立用電效率、續航力等關鍵指標，作為調整補助政策之依據。經查執行情形，核有下列情事：

1. **電動大客車數量未達預定目標，且部分縣市尚無電動大客車投入營運：**交通部為循 2050 淨零排放關鍵戰略「運具電動化與無碳化」政策方向，並促進電動大客車產業發展，於 112 年度提出「2030 年客運車輛電動化推動計畫（113 年至 119 年）」，計畫總經費 643 億 2,670 萬元（含公路局 450 億 8,350 萬元及環境部 192 億 4,320 萬元），其中公路局係補助電動大客車購車及維運等經費。依上開計畫所定之分年目標，114 年底公路及市區客運電動大客車（下稱總電動大客車）、市區客運電動大客車數量分別為 5,000 輛、4,600 輛，惟截至 114 年底止，總電動大客車及市區客運電動大客車數量分別為 2,793 輛、2,483 輛，又市區客運電動大客車之目標占比應達 35%，卻僅占市區客運車輛總數 10,582 輛之 23.46%，均與計畫所定目標仍有相當差距。另查各市縣市區汽車客運大客車電動化情形，截至 114 年底止，基隆市、新竹縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、澎湖縣及連江縣等 7 個縣市尚無電動大客車投入營運（表 11），影響達成市區汽車客運車輛全面電動化之政策目標，經函請公路局督促研謀改善。據復：已會同經濟部持續輔導車廠開發新車型，並預計於 115 年度下半年取得車輛安全合格證明及通過車輛業者資格審查，增加電動大客車數量；公路局將督促地方政府妥適規劃市區客運汰換時程，俾持續推動客運電動化政策。

表 11 市區客運尚無電動大客車投入營運縣市

單位：輛

縣市別	市區客運車輛數
基隆市	149
新竹縣	78
苗栗縣	25
南投縣	50
雲林縣	29
澎湖縣	64
連江縣	40

註：1. 資料時間：截至 114 年底止。

2. 資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

2. **部分電動大客車尚未介接電動大客車管理平台，或介接時程延遲：**交通部為利客運業者於電動大客車管理平台辦理資料傳輸作業有所依循，責由所屬運輸研究所訂定電動大客車營運數據監控管理平台資料傳輸作業規範，並於所訂補助電動大客車作業要點等規範規定，自 109 年度起，受補助車輛應裝置具有全球衛星定位功能且可與營運車輛監控管理系統連線之車載機，並將車載機資訊等車輛營運數據資料傳輸至電動大客車管理平台。經查，109 至 114 年度交通部核定補助且於 114 年 8 月底前已登檢領牌之電動大客車，計有 1,770 輛，其中尚未介

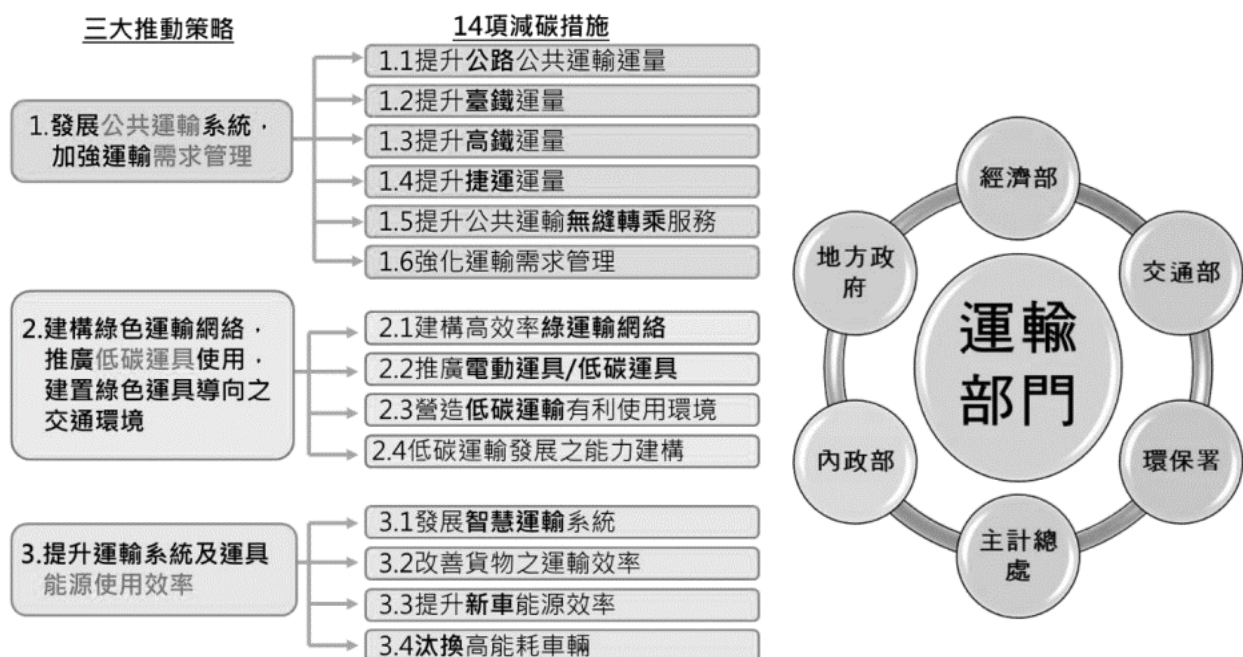
接至電動大客車管理平台者，計有 579 輛（32.71%），甚有 13 輛於 109 年度即已完成領牌，惟歷經 4 年餘仍未介接；已介接電動大客車管理平台者，計有 1,191 輛（67.29%），其登檢領牌日至通過資料傳輸檢核日相距日數介於 13 至 803 天之間，逾 1 年者計有 410 輛（占已介接車輛數之 34.42%），該等車輛營運數據介接時程延遲，影響客運業者績效之檢核及後續分析應用，經函請公路局督促檢討改善。據復：將持續積極協助客運業者辦理資料傳輸檢核作業，並於 115 年度教育訓練對象納入車載機及充電設施廠商，增列提醒事項，以協助業者縮短檢核時程等，俾及早完成檢核作業並掌握車輛營運資訊。

（二十六） 為打造電動車友善交通環境，補助設置公共充電樁，惟未落實辦理補助計畫訪查作業，部分受補助建置充電樁存有低度利用情形，允宜積極研謀改善。

交通部為減少運輸部門溫室氣體排放，會同相關部會於 111 年 9 月訂定第二期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案，內容包含發展公共運輸系統，加強運輸需求管理；建構綠色運輸網絡，推廣低碳運具使用，建置綠色運具導向之交通環境；提升運輸系統及運具能源使用效率等三大策略及 14 項減碳措施（圖 2），其中「營造低碳運輸有利使用環境」措施為補助設置公共充電樁等。經查公共充電樁補助作業情形，核有下列情事：

1. **未落實辦理公共充電樁設置補助計畫訪查作業：**交通部為打造電動車友善交通環境，委由公路局辦理公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫，補助地方政府於交通運輸節點、

圖 2 第二期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案架構



資料來源：擷取自「第二期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案」。

公共停車場及供不特定人士使用之公有土地等處設置公共充電樁。依公路局公共充電樁設置補助計畫訪查要點第 2 點第 4 款規定，補助對象請領第 2 期款後，其公共充電樁設備超過 6 個月仍未完成通電或結案者，該屬養護工程分局應於次月起，至少每一季依前款規定辦理訪查作業。惟部分公路局轄管養護工程分局未落實依規定辦理訪查作業，致未能及時掌握公共充電樁建置進度，並針對落後情形採取因應措施，經函請公路局督促受補助單位檢討改善。據復：已要求各養護工程分局確實依規定辦理訪查作業，俾利及早完成公共充電樁設置。

2. 部分受補助地方政府未依規定提送結案報告書，影響考核計畫補助成效，又部分受補助建置公共充電樁存有低度利用情形：依公路局公共充電樁設置補助作業要點第 12 點規定，補助對象應於公共充電樁申報竣工日起 6 個月內，提送結案報告書予該局所屬各區養護工程分局備查；報告書內容須敘明公共充電樁使用紀錄，並分析統計公共充電樁各月使用次數、充電度數、使用率等績效指標及可量化、不可量化之效益分析。經查，部分受補助地方政府未依規定於期限內提送結案報告書，不利瞭解其補助計畫執行績效，且部分已完工送電之公共充電樁存有低度利用情形，經函請公路局督促受補助單位檢討改善，增進電動車輛使用意願，發揮補助資源效益。據復：將持續督促受補助地方政府依規定提送結案報告書，另將請受補助地方政府就公共充電樁閒置或低度利用情形研擬改善措施，並加強宣導。

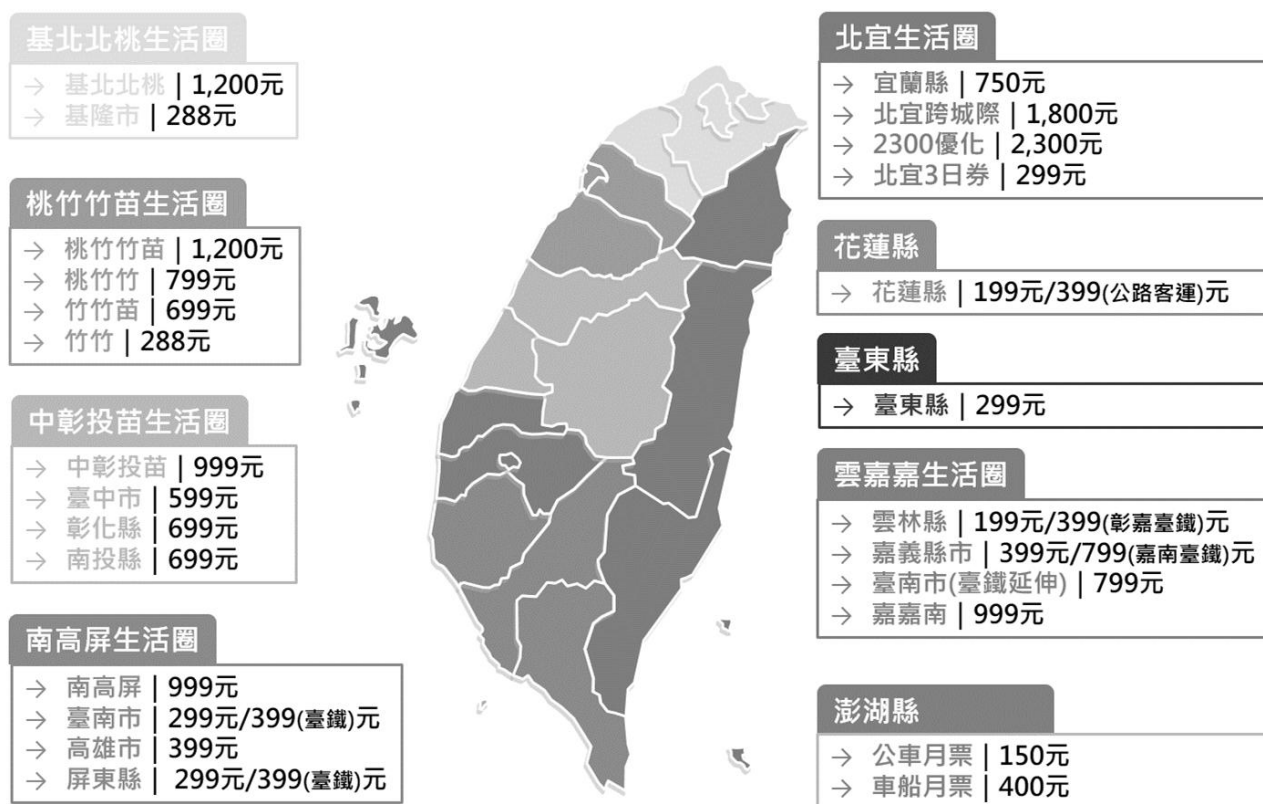
（二十七） 公路局建置橋梁管理系統，有助提升橋梁維護管理作業品質及效率，惟部分系統資料未完整正確，影響後續橋梁維護作業，允宜檢討改善，以利橋梁維護管理作業。

依行政院 114 年 2 月 25 日公告之「關鍵基礎設施領域分類」，「交通」為 9 大主領域之一，其下「陸運」次領域係指提供大眾陸上運輸服務之重要設施或系統，包含公路及鐵路運輸系統。公路運輸系統涵蓋國道、省道、市道、縣道、區道及鄉道等各級公路，及其用地範圍內之各項公路有關設施等，其中橋梁屬公路結構之一部分，為公路運輸系統之重要樞紐。經查，公路局為建立系統化之橋梁全生命週期維護機制，確保橋梁通行安全，業建置「公路局省道橋梁管理系統」（下稱橋梁管理系統）。該橋梁管理系統內容包含基本屬性與位置、幾何尺寸、結構材質、設計設置及「年平均每日交通量」（Annual Average Daily Traffic, AADT）等欄位資訊，惟因所屬養護工程單位對系統欄位定義不清楚，致部分欄位（如「AADT」）資訊為「空白」或「不詳」，系統資料未完整正確，影響後續橋梁維護作業，經函請交通部督促公路局檢討改善。據復：已將橋梁管理系統中之「年平均每日交通量」修正為「平均每日交通量」以符合統計表格定義，並於 115 年 3 月 16 日函請各區養護工程分局依據每年最新公路交通量調查統計資料，更新欄位數據，以確保系統資料之完整及正確性。

(二十八) 政府為提升公共運輸使用率及協助觀光產業疫後復甦，推動 TPASS 定期票方案及辦理觀光景點公共運輸提升計畫，惟部分方案賸餘經費占核定補助經費逾 5 成，又觀光景點公共運輸提升計畫預算執行進度間有落後情事，允宜研謀改善，俾發揮補助效益。

交通部為擴大公共運輸補貼，減輕通勤族群交通負擔，協助觀光產業疫後復甦，於中央政府疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算（下稱疫後特別預算）公路局項下編列 200 億元經費，補助直轄市、縣（市）政府（下稱市縣政府）推動通勤通學公共運輸票證方案（下稱 TPASS 定期票方案）；另於公路局項下編列 21 億元經費，辦理觀光景點公共運輸提升計畫，責由觀光署執行，截至 114 年底止，全國已有 20 個市縣推動實施 31 個 TPASS 定期票方案（圖 3），並辦理台灣好行服務優化及觀光路廊在地有腳接駁服務。經查公共運輸通勤月票方案及觀光景點公共運輸提升計畫執行情形，核有下列事項：

圖 3 TPASS 定期票方案實施情形



註：1. 資料時點：115 年 1 月 21 日。

2. 資料來源：整理自交通部公路局網站資料。

1. 補助市縣政府推動因地制宜之 TPASS 定期票方案，部分方案賸餘經費占核定補助經費逾 5 成或逾億元：依各機關編製 115 年度單位預算案應行注意辦理事項第 13 點規定，各機關對地方政府之補助，應依財政收支劃分法、中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法，並參酌以

前年度實施成效，在核定歲出預算額度內妥為檢討編列。經查公路局補助市縣政府推動 TPASS 定期票方案，於疫後特別預算編列經費 200 億元，截至 114 年底止，已核定 18 個補助計畫，輔導 20 個市縣政府因地制宜推動 31 個 TPASS 定期票方案，惟據公路局推估截至 115 年 4 月 6 日止，中彰投苗、南投縣、雲林縣、嘉義縣市、南高屏、臺南市、屏東縣、澎湖縣、花蓮縣等 9 個 TPASS 定期票方案補助累計賸餘經費占累計核定補助經費逾 5 成；基北北桃、中彰投苗、臺中市、雲林縣、南高屏、臺南市、高雄市、屏東縣、北宜等 9 個 TPASS 定期票方案補助累計賸餘經費逾億元，顯示預算資源未有效運用。復查 TPASS 定期票方案自 112 年 7 月 1 日正式上路迄疫後特別預算結束歷時 30 個月，以決算數 148 億 6,781 萬餘元推估年平均經費需求計 59 億 4,712 萬餘元，且 113 及 114 年度計畫經費支用金額分別計 43 億 1,406 萬餘元及 53 億 1,641 萬餘元，惟公路局為廣續鼓勵使用公共運輸，向行政院提報 TPASS 行政院通勤月票執行計畫(115—118 年)，於 115 年度單位預算案編列 75 億 2,000 萬元，已逾上開推估經費需求及支用金額，顯示該局尚未依前開規定參酌疫後特別預算之實施成效，在核定歲出預算額度內妥為檢討編列，嗣於 115 年度總預算案持續編列高額經費，恐再次衍生鉅額未發生權責之賸餘款，影響政府財政資源統籌運用，經函請交通部督促檢討改善，以提升政府資源使用效能。據復：公路局將審慎覈實編列預算及強化編列經費之合理性，並持續滾動檢討計畫使用率、地方新增方案需求及多元票證優惠方案等。

2. 公路局推動 TPASS 定期票方案，已提升公共運輸運量，惟道路交通事故件數未能達成原訂減少 5%之目標：公路局補助市縣政府推動 TPASS 定期票方案，以達成 3 年提升公共運輸運量 5%、降低道路交通事故 5%為政策目標。據交通部統計查詢網資料，112 至 114 年度全國捷運、高鐵、臺鐵、汽車客運之公共運輸運量分別為 20 億 9,295 萬餘人次、21 億 9,588 萬餘人次及 22 億 6,207 萬餘人次，較 TPASS 定期票方案實施前（111 年度）之 17 億 2,494 萬餘人次分別增加 21.33%、27.30%及 31.14%，呈逐年增加趨勢，並達成 3 年提升公共運輸運量 5%之政策目標。惟據交通部道安總動員網站資料，112 至 114 年度全國道路交通事故總件數分別計 40 萬 2,926 件、39 萬 3,882 件及 40 萬 2,307 件，較 TPASS 定期票方案實施前（111 年度）之 37 萬 5,844 件分別增加 7.21%、4.80%及 7.04%，近 3 年道路交通事故件數不減反增，顯未達成原訂 3 年降低道路交通事故 5%之政策目標，經函請交通部督促研謀改善。據復：公路局將持續督導地方政府加強多元管道宣導、妥善設置標誌標線及導入科技執法等，並配合國家道路交通安全綱要計畫，針對人、車、路、業等面向推動改善措施，以結合公共運輸政策達成交通安全之目標。

3. 補助市縣政府及運輸業者辦理觀光景點公共運輸提升計畫，預算執行進度落後：

依各機關單位預算執行要點第 15 點規定，為加強預算之執行，避免發生進度嚴重落後及經費鉅額保留，所列計畫於編定預算案後，延續性計畫應切實依照原定分年進度辦理，以前年度執行結果如有進度落後情形，應積極檢討改善。經查觀光署辦理觀光景點公共運輸提升計畫預算執行情形，可支用預算數 21 億元，累計實現數 8 億 4,581 萬餘元，支用比僅 40.28%，保留尚待執行金額計 8 億 8,818 萬餘元，經函請交通部督促研謀改善。據復：觀光署已協同公路局就落後部分，積極追蹤地方政府及受補助業者案件辦理進度，並就核銷進度落後市縣或業者，責請轄管監理所主動邀集地方政府、運輸業者及票證公司研商加速行政程序，以提升計畫執行進度。

（二十九） 政府為維護公路交通安全，已修法明定中央公路主管機關應建立公路基礎設施安全管理規範，惟修正條文公布已逾 2 年，相關管理規範仍尚未訂定，允宜研謀改善。

政府為保障公路交通安全，於 112 年 12 月 6 日修正公布公路法第 58 條，明定中央公路主管機關應建立「公路基礎設施安全管理規範」，並會同中央市區道路主管機關督導各直轄市、縣（市）政府辦理市區道路相關檢核。有關「道路安全檢核」係道路工程於規劃、設計、興建等階段，由獨立第三方機構針對交通工程設施進行檢核。惟查公路法第 58 條條文迄今已修正公布逾 2 年，相關公路基礎設施安全管理規範尚未訂定，致缺乏道路安全檢核之作業程序、項目與標準，不利各道路主管機關據以辦理道路安全檢核作業，影響公路基礎設施安全管理制度之推動，經函請運輸研究所研謀改善。據復：已規劃於 115 至 116 年度之研究計畫，研擬道路安全檢核機制之相關配套作業規範，預計於 116 年底完成「公路基礎設施安全管理規範」草案，由交通部邀集相關機關、地方政府及專業團體研商後頒布，俾利落實公路法第 58 條規定之意旨，完備各項作業規範，以提升道路交通安全管理效能。

（三十） 政府為推動鐵道維修備品國產化，成立軌道產業推動會報，並訂定維修國產化作業指引，惟國產化推動進度有減緩趨勢，允宜研謀改善。

政府為提升本土軌道產業技術及產值，媒合國內廠商投入軌道相關建設，由交通部、經濟部及行政院公共工程委員會於 107 年 2 月組成軌道產業推動會報，另依同年 3 月行政院「加速投資臺灣專案會議」第 9 次會議結論，由交通部負責盤點軌道系統興建及維修需求，解決軌道產業供需問題。又鐵道局為協助鐵道營運機構（下稱營運機構）建立維修備品國產化制度，於 110 年 8 月訂定鐵道系統維修備品國產化作業指引（下稱維修國產化作業指引），明定營運機構於每年 10 月底前，提報次年度維修關鍵績效指標（下稱 KPI）目標值，並於每年 3 月底前，提出上年度 KPI 執行成果，至於營運機構維修備品國產化辦理情形應作成紀錄，倘軌道產業推

動會報認有必要，鐵道局將啟動查察作業。經查執行情形，核有：國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺灣鐵路公司）、台灣高速鐵路股份有限公司（下稱台灣高鐵公司）、臺北大眾捷運股份有限公司（下稱臺北捷運公司）、桃園大眾捷運股份有限公司（下稱桃園捷運公司）及高雄捷運股份有限公司（下稱高雄捷運公司）等 5 家營運機構維修備品國產化情形，110 年度維修備品國產化廠商家數計 384 家、維修備品國產化項數計 1,356 項，惟 113 年度國產化廠商家數降為 328 家，且國產化項數大幅下降至 669 項，減少達 687 項（表 12），顯示國產化推動進度已有減緩趨勢，經函請行政院督促交通部針對營運機構國產化推動進度趨緩情形研謀改善措施，以落實鐵道維修備品國產化之政策目標。據復：鐵道局已制定維修 KPI 目標及執行成果表單供營運機構填報，後續將持續藉由定期會議檢視營運機構國產化執行成果並提報軌道產業推動會報啟動查察作業，另將督促營運機構持續增加國產備品項目。

表 12 營運機構維修備品國產化情形

單位：家、項

項目	營運機構	110 年度	111 年度	112 年度	113 年度
國產化 廠商家數	合計	384	425	324	328
	臺灣鐵路公司	39	43	43	64
	台灣高鐵公司	110	115	9	18
	臺北捷運公司	73	82	87	103
	桃園捷運公司		22	23	10
	高雄捷運公司	162	163	162	133
維修備品 國產化項數	合計	1,356	1,519	695	669
	臺灣鐵路公司	85	109	109	154
	台灣高鐵公司	801	883	35	35
	臺北捷運公司	170	198	217	250
	桃園捷運公司		25	32	23
	高雄捷運公司	300	304	302	207

資料來源：整理自交通部鐵道局提供資料。

（三十一）為提升海運服務水準及推動郵輪產業發展，業提供靠泊費用優惠、補貼特定航線、優化旅運設施等，惟商港旅客人次未顯著提升，允宜研謀改善，以拓展我國郵輪觀光產業，並發揮旅運設施效益。

臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）為吸引國際郵輪來臺靠泊，已針對國際郵輪靠泊我國特定商港提供碼頭碇泊費及旅客服務費減免等優惠措施；又航港局為提升海運服務水準、促進離島觀光及經濟發展，業針對新闢海運客運航線及離島海運客運固定航線進行補貼。據政府資料開放平臺之國際商港旅運資料顯示，108 年度我國國際商港整體旅客量計 150 萬餘人次，嗣受新型冠狀病毒肺炎（COVID—19）疫情影響而大幅下滑，至 112 年度始復甦。查交通部為提升旅客候船環境及安全，已由臺灣港務公司逐步完善國際商港相關設施，並由航港局

協助地方政府優化國內海運客運碼頭相關港埠設施。經統計分析，臺北港部分，於111年至114年8月間投入1,351萬餘元辦理空調設備整修及場站設施維護保養，惟因兩岸渡輪航線自109年2月起停航，及國內航線因業者考量營運成本而改為不定期疏運航班，致114年1至10月份旅客人次僅達113年同期之36.54%，甚僅為108年度疫情前之0.90%；蘇澳港部分，已投入1億4,580萬餘元新建旅運中心，並於113年啟用，惟因國內客船客運航線業者於疫情後皆已取消靠泊該港，致114年1至10月份旅客人次僅468人次，為113年同期之13.54%，甚僅為108年度疫情前之2.82%；臺中港部分，於111年至114年8月間投入3,756萬餘元建置停車場電動車公共充電樁、更新電梯與手扶梯及改善空調設備等，惟因無國際郵輪靠泊及兩岸渡輪停航，114年1至10月份旅客人次為113年同期之81.32%，甚僅為108年度疫情前之3.89%；花蓮港部分，於111年至114年8月投入1億8,000萬餘元增設郵輪旅客通關站及辦理地坪整修等，惟因地震災害影響，致114年1至10月份旅客人次僅達113年同期之23.66%，甚僅為108年度疫情前之12.55%（表13），經函請交通部督促航港局及臺灣港務公司研謀改善，以吸引旅客到訪，拓展我國郵輪產業，並發揮旅運設施設置效益。據復：為吸引國際郵輪來臺靠泊，已針對國際郵輪靠泊我國特定商港，提供碼頭碇泊費及旅客服務費減免等優惠措施，並積極進行國際行銷招商。後續另將持續優化港埠設施，並偕同相關單位及地方政府積極推動國際行銷招商，以提升郵輪靠泊離島及東部之航次，增進當地客運發展。

表 13 我國國際商港旅客人次

單位：人次、%

港口別	108 年度	113 年 1 至 10 月份	114 年 1 至 10 月份		
				占 108 年度 比率	占 113 年度 同期比率
合計	1,504,076	1,010,511	1,137,879	75.65	112.60
基隆港	1,091,360	827,968	941,611	86.28	113.73
高雄港	151,879	157,020	186,525	122.81	118.79
臺中港	99,444	4,753	3,865	3.89	81.32
花蓮港	27,251	14,449	3,419	12.55	23.66
臺北港	116,926	2,865	1,047	0.90	36.54
安平港	641	—（註2）	944	147.27	--
蘇澳港	16,575	3,456	468	2.82	13.54

註：1. 本表係依114年1至10月份我國國際商港旅客人次由高至低排序。

2. 原經營安平至澎湖航線之客船出售，113年度無國內客船開航，致旅客人次為0。

3. 資料來源：整理自政府資料開放平臺資料。

（三十二） 航港局為促進遊艇活動及產業發展，推動遊艇泊區整體發展計畫，惟部分泊區規劃、營運管理及資訊服務機制未臻周妥，允宜研謀改善，以提升泊區使用效益及促進遊艇活動發展。

航港局配合行政院向海致敬政策，陳報該院於 111 年 6 月 27 日核定推動「遊艇泊區整體發展計畫」(下稱遊艇泊區計畫)，期程為 112 至 114 年，總經費 5 億 5,100 萬元，期透過政策引導於適宜區位辦理遊艇泊區建設，以促進遊艇活動及產業發展。嗣因配合國家發展策略調整及疫後觀光需求等由，再報經行政院於 114 年 7 月 7 日核定修正計畫，展延期程至 115 年，總經費不變。截至 114 年 8 月底止，航港局累計編列預算 9,417 萬餘元，累計實現數 6,909 萬餘元，實現率 73.37%。經查執行情形，核有下列事項：

1. 遊艇泊區計畫未評估規劃固定與臨時泊位供需情形，亦未明確規範泊區臨時泊位配置標準，致泊區規劃配置缺乏遵循依據：依航港局訂定之遊艇碼頭營運管理參考指引規定，遊艇碼頭所在水域之主管機關(構)及其所屬機關或單位【下稱管轄機關(構)】，應保留一定比例之水域泊位供遊艇臨時申請停泊使用，並考量碼頭區位、泊位類型、租約性質及配合當地條件等因素，訂定合理之收費機制。另遊艇泊區計畫之目的，係為促進遊艇活動及產業發展，爰將於景點周邊推動設置小規模臨時停泊區列為該計畫主要重點，藉以串聯旅遊動線，帶動整體遊艇活動普及。惟遊艇泊區計畫並未就固定專用泊區與臨時泊區等泊區功能型態分別評估其供需情形，預估各該類型泊位未來可新增之數量或比率，並明確規範泊區臨時泊位配置標準，不利各水域管轄機關(構)遵循，經函請航港局檢討改善。據復：將於研提「遊艇碼頭整體發展計畫(116 年至 119 年)」時，於計畫中明訂臨時泊位設置比例為 12%，以作為遊艇碼頭所在水域之管轄機關(構)辦理碼頭泊區規劃配置之遵循依據。

2. 地方政府申請遊艇泊區可行性評估案補助計畫，未研提具體營運管理計畫，影響追蹤考核營運管理成效：航港局為推動遊艇泊區計畫，補助地方政府完善相關設施，並與農業部漁業署(下稱漁業署)訂定遊艇泊區整體發展計畫補助作業要點(下稱遊艇計畫補助要點)，該補助要點明定，地方政府應訂定遊艇泊區收費標準並研擬營運管理計畫。又依直轄市及縣(市)政府提報「遊艇泊區整體發展計畫」補助計畫及請撥補助款作業須知規定，地方政府於申請個別遊艇泊區可行性評估案或工程建設案時，應於申請計畫書中研提營運管理規劃報請航港局或漁業署審查。經查截至 114 年 8 月底止，航港局及漁業署補助地方政府辦理個別遊艇泊區可行性評估計 10 案，其中 8 案已結案，惟經本部抽核其中 7 案，發現其成果報告書內容多僅述及未來營運策略、規劃構想等，並未研提具體明確之營運管理計畫，不利追蹤考核營運管理成效，經函請航港局研謀妥處。據復：將要求受補助地方政府於計畫申請階段研提具體可行營運管理計畫，並將於計畫管考期間持續追蹤其營運成效。

3. 遊艇申辦服務平臺資訊未即時更新，另碼頭停泊使用率統計數據存有落差，影響使用者取得即時及正確資訊：航港局為提升遊艇停泊資訊取得之便利性，於 108 年 4 月建置「遊艇申辦服務平臺」，提供使用者查詢泊區資訊及線上申請停泊。依行政院於 110 年 11 月召開審

查遊艇泊區計畫會議審查結論指出，該平臺資訊未能反映實際狀況，嗣經航港局回應已邀集各泊區管轄機關（構）召開會議，要求落實平臺資訊填報及按月更新席位使用狀況，並將加強不定期抽查及作為後續補助評估參據；該局另並於 109 至 113 年間，每年函請管理機關（構）參加平臺教育訓練。查遊艇申辦服務平臺後續運作情形，截至 114 年 10 月 15 日止，各遊艇泊區管理機關（構）未配合辦理資訊更新及填報，致該平臺「泊位動態查詢及申請」登載之 19 處專屬遊艇泊區，自該平臺 113 年 11 月 7 日改版更新啟用後，其中 11 處泊區僅更新 1 次，另有 5 處泊區則未曾更新資料，致平臺所列遊艇泊區資訊未能即時反映實際使用情形。又航港局為掌握遊艇泊區計畫績效指標之達成情形，每半年洽請各管理機關（構）提供停泊使用率資料，截至 114 年 8 月底止，19 處專屬遊艇泊區之泊位使用率平均約 76.14%，惟查遊艇申辦服務平臺「泊位動態查詢及申請」揭露之數據，截至 114 年 8 月底止平均碼頭泊位使用率未及 3 成，與航港局統計結果差異懸殊，不利使用者取得即時及正確之資訊，經函請航港局研謀妥處。據復：將請各管理機關（構）於遊艇申辦服務平臺登載泊位使用資料並持續更新資料，以提升平臺資訊之即時性與正確性。

（三十三） 推動國內商港未來發展及建設計畫，以改善港埠設施，惟部分分支計畫之實際報酬率與預計目標存有落差，未能有效發揮港埠設施應有效能，允宜研謀改善，促進國內商港永續發展。

交通部自 84 年起每 5 年滾動檢討商港整體發展規劃，作為各商港未來發展及建設計畫之上位指導方針，航港局依據「商港整體發展規劃（111—115 年）」辦理「國內商港未來發展及建設計畫（111—115 年）」，包含布袋、澎湖、金門及馬祖等 4 項分支計畫，執行改善港埠設施及興建旅運中心等相關工程，截至 114 年 9 月底止，累計分配預算數 76 億 5,018 萬餘元，因相關工程進度超前，累計實現數 79 億 3,395 萬餘元（103.71%）。經查前期「國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年）」執行情形，截至 114 年 9 月底止，其中馬祖商港未來發展及建設計畫之預計報酬率為負 46.89%，實際負 72.97%，差距高達 26.08 個百分點；布袋商港及澎湖商港等 2 項計畫之報酬率落後幅度亦分別達 21.36 及 15.07 個百分點（表 14），主要係受

新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，客運運量不如預期及民間投資意願低落，致使投入鉅額公共建設經費之實際經濟效益與預期目標存有顯著落差，已完工之港口設施未能有效發揮應有之營運效益，經

表 14 國內商港未來發展及建設計畫（106—110 年）經濟效益達成情形
單位：%

分支計畫	投資報酬率		
	預計 (A)	實際 (B)	比較增減 (B-A)
布袋商港未來發展及建設計畫	- 51.04	- 72.40	- 21.36
澎湖商港未來發展及建設計畫	14.23	- 0.84	- 15.07
金門商港未來發展及建設計畫	- 31.04	- 36.22	- 5.18
馬祖商港未來發展及建設計畫	- 46.89	- 72.97	- 26.08

註：1. 資料時點：114 年 9 月 30 日。

2. 資料來源：整理自交通部航港局提供資料。

函請交通部督促航港局研謀改善。據復：航港局已偕同臺灣港務股份有限公司、金門縣及連江縣政府，滾動檢討經營管理情形，並設有督導小組，定期安排港埠設施現勘，另每年辦理監督查核作業，適時提供改善意見及相關協助，以確保港埠建設及設施發揮應有效能。

（三十四） 政府推動載客船舶電動化政策以促進內水運具低碳轉型，惟後續推動發展計畫尚未完成核定程序，兼有業者投資誘因及維運服務量能不足等情，允宜完善補助及管理制度，以促進內水航運永續發展及淨零轉型。

觀光署所屬日月潭國家風景區管理處於 101 年推動「日月潭推動電動船行動策略方案」，以 116 年達成日月潭「所有船舶均轉換為電動船」為目標，並訂定日月潭電動載客船舶補助要點，補助既有柴油動力載客船舶改裝或新建電力推進船舶。嗣交通部於 113 年 8 月召開 2050 淨零碳排政策關鍵戰略 7「運具電動化及無碳化」管考會議，考量日月潭載客船舶電動化補助推動成效未如預期，決議將船舶電動化補助納入航港局主責之我國內水載客船舶電動化推動發展計畫（下稱發展計畫），並規劃於新計畫核定後廢止該補助要點。經查該發展計畫執行情形，核有：1. 依發展計畫載述，截至 114 年 11 月底止，全國 15 處內水水域整體電動化率僅約 17.61%，南投日月潭、桃園石門水庫、雙北藍色公路等主要場域電動化率偏低，部分場域甚至尚未導入電動船舶（表 15），惟發展計畫截至 115 年 4 月底仍未完成核定程序，除影響全國 15 處內水水域載客船舶整體電動化推動進程，亦恐形成日月潭載客船舶電動化政策推動空窗期；2. 航港局於發展計畫雖已列述日月潭推動過程所遭遇問題，惟對近年因船價及電池成本上升，業者投資誘因偏低，以及維修

保養量能不足等關鍵問題，尚未提出具體配套措施。又內水載客船舶多屬小規模經營，市場需求有限，尚難形成維運經濟規模，業者恐面臨維修保養取得不易及維運成本偏高等情，經函請交通部督促研謀改進。據復：1. 將督請航港局儘速將發展計畫陳報行政院核定；2. 將研議於發展計畫中納入相關補助項目及配套措施，以健全內水載客船舶維修體系。

表 15 國內各內水水域載客船舶電動化現況

單位：艘、%

水域名稱	合計	電動船	非電動船	未知	電動化比率
合計	284	50	233	1	17.61
南投日月潭	136	21	114	1	15.44
桃園石門水庫	39	1	38	—	2.56
雙北藍色公路	30	1	29	—	3.33
花蓮鯉魚潭	21	—	21	—	—
高雄港	14	6	8	—	42.86
高雄愛河	12	12	—	—	100.00
屏東大鵬灣	11	—	11	—	—
臺南烏山頭水庫	4	4	—	—	100.00
嘉義曾文水庫	4	—	4	—	—
臺南運河	4	—	4	—	—
臺南尖山埤水庫	3	—	3	—	—
新竹峨眉湖	2	2	—	—	100.00
宜蘭冬山河	2	2	—	—	100.00
臺南虎頭埤水庫	1	1	—	—	100.00
臺南安平漁港	1	—	1	—	—

資料來源：整理自交通部航港局「我國內水載客船舶電動化推動發展計畫（114 年 11 月）」。

四、113 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 113 年度審核報告內列普通公務相關重要審核意見 33 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 3 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 30 項（表 16），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 3 項通知檢討改善。

表 16 113 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
仍待繼續改善	
（一）政府訂定危險物品運輸相關規範，以降低公共安全風險，惟罐槽車之罐槽體尚無逾期檢驗相關罰則，且民眾申請危險物品臨時通行證未收取行政規費，又載運危險物品車輛之監理強度有待提升，允宜研謀妥處，以確保危險物品運輸安全及增進財政負擔公平。	因仍有逾 6 成危險物品運輸車輛 GPS 未納管，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見（十八）」。
（二）辦理擴大公共運輸補貼，有助減輕通勤族群交通負擔及提升公共運輸運量，惟市區汽車客運載客人次仍未恢復疫情前水準，又部分市縣政府辦理公共運輸通勤月票方案未達預期效益目標或未依規定期限提報結算資料，影響預算之執行及成效，允宜研謀改善，以發揮計畫效益。	因部分 TPASS 定期票方案賸餘經費逾 5 成，又觀光景點公共運輸提升計畫預算執行進度落後，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見（二十八）」。
（三）交通部推動環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫，強化環島自行車路網之安全及友善性，惟自行車專用道配置未臻適足，兼有部分年齡層騎乘自行車交通事故占比偏高、租賃定型化契約內容尚欠周妥及部分路線待整合優化等情，允宜研謀改善，以建構優質自行車騎乘環境。	因部分自行車路線自行車專用道比例仍偏低，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見（十三）」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
（一）為改善道路交通安全，已持續推動提升行人交通安全措施，惟執行成效與目標有相當差距，且部分市縣交通事故死傷情形仍嚴峻，兒童交通事故死傷人數亦居高不下，允宜偕同地方政府研謀有效交通安全政策，俾維護人民通行權益。	
（二）汽車使用偽（變）造牌照等違規行為有惡化趨勢，政府已研商規劃防制策進作為，惟相關監理法規未臻周全，且遭法院判刑案件之裁罰較行政罰輕，難以發揮嚇阻效果，又針對偽造牌照之銷售或廣告行為，遲未研訂相關處罰規定，不利阻絕其銷售管道，允宜研謀善策，以維護交通秩序及降低治安風險。	
（三）交通部訂定高齡駕駛人換照規範以降低交通事故風險，惟施行日前已滿 75 歲駕駛人得免換發駕照，形成道安管理漏洞，又換照檢測項目、換照年齡及定期換照年限等容有精進空間，允宜檢討現行高齡換照制度妥適性，以確保高齡駕駛及用路人安全。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。

表 16 113 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
（四）政府為改善交通安全，持續提出相關改進方案，惟大型車駕駛考訓制度及駕駛訓練機構之評核容有精進空間，又機車駕駛訓練計畫推動成效有待提升，允宜研謀妥處，以有效降低交通事故風險。	
（五）建立客運安全管理制度並強化教育訓練，有助提升公路公共運輸行車安全，惟汽車客運交通違規及事故案件頻仍，車輛及駕駛人管理機制未臻完善，允宜研謀改善，以保障民眾生命財產安全。	
（六）公路養護及改善作業有助提升行車品質及用路人安全，惟未善用資訊系統管理巡查及缺失改善，影響公路養護作業效率，又審議地方政府補助計畫有關綠色材料或工法之評估指標未盡完善，影響再生材料推動成效，允宜研謀改善，以確保道路設施品質及達成環境永續目標。	
（七）交通部為建立安全無礙之高齡友善公共通行環境，已規劃建置行人及高齡友善示範區，惟間有執行進度落後或布建數量有限等情，且高齡者道路交通事故死傷人數仍呈增加趨勢，允宜偕同各市縣政府研謀改善，以因應超高齡社會來臨。	
（八）辦理公路公共運輸服務升級計畫，以持續推動公路公共運輸永續發展，惟績效指標多未達預期目標，且無障礙車輛服務績效指標之訂定有欠周妥，又尚未針對性別平等績效指標訂定具體推動措施或補助項目，允宜研謀改善，以有效優化公共運輸環境。	
（九）補助客運業者換購無障礙車輛，有助提升無障礙運輸環境及服務品質，惟部分市縣市區客運無障礙車輛比率未達預計目標，又公路汽車客運營運路線行駛無障礙車輛班次有限，影響高齡及身心障礙人士交通權益，允宜督促地方政府輔導轄管客運業者評估無障礙乘車需求，提升無障礙車輛服務量能，以增進運輸服務品質。	
（十）為達成公共運輸服務無縫化之目標，透過多元彈性運具及服務模式，協助地方政府完善偏鄉公共運輸，惟仍有部分地區公共運輸服務涵蓋不足，或幸福巴士、小黃公車等客座利用率不佳，又未妥適分析戶籍與常住人口密度差異，據以優化公共運輸服務，允宜研謀改善，以落實交通平權，保障民行權益。	

表 16 113 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
(十一)提供公路汽車客運業者偏遠服務路線及市區汽車客運業營運虧損補貼，有助改善偏遠地區乘車環境及滿足服務性路線民行需求，惟部分客運業者未依規定將補貼款購置之車輛配置於虧損補貼路線，或部分市縣補貼款之審核有待強化，允宜研謀改善，以發揮補助效益及提升客運業者營運效能。	
(十二)政府推動各項大客車駕駛擴大徵才及穩定就業方案，惟部分市區汽車客運業駕駛於 COVID-19 疫情期間離職，迄未能全數回流，影響客運班次調度，衍生公車脫班或誤點等問題，允宜檢討問題癥結及研謀改善，俾彌補客運業者駕駛人力缺口，確保公共運輸服務品質。	
(十三)政府已訂定阻詐策略以遏止網路購物詐欺案件，惟爭議跨境包裹未建立高風險寄件人追蹤與查察機制，且尚未研議透過技術及法律面向等措施解決爭議包裹問題，又經營代收貨款業務之貨運、物流、快遞業者爭議包裹直接退款機制有欠完備，不利阻斷爭議包裹流通管道及保障消費者權益，允宜研謀妥處，以提升打詐成效。	
(十四)政府推動運具電動化及無碳化行動計畫，惟 113 年度市售小客車電動車款未及 2 成，且國產電動車款選擇性較少，又電動機車新增掛牌數連續 5 年下降；113 年底電動計程車普及率未及 2%，國產通用型電動小客車未能量產，通用計程車亦呈現減少趨勢，允宜研謀改善。	
(十五)交通部為推動大客車電動化，辦理市區公車 2030 年全面電動化計畫，惟客運電動化執行結果未達 113 年度目標，部分市縣尚未運用電動大客車經營市區客運路線，或部分業者仍購置燃油大客車；又客運業者請領電動大客車維運補助件數偏低，且既有符合規定之電動大客車車型未能滿足客運業者需求等，允宜研謀善策。	
(十六)政府為落實 2050 淨零轉型目標，推動公務車優先汰換為電動車輛，期發揮示範引領效果，惟中央機關推動公務車電動化執行情形未臻周妥，允宜檢討改善，以達成 2030 年公務車全面電動化政策目標，並發揮示範作用，帶動民間車輛電動化，引導運具能源轉型。	

表 16 113 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
（十七）政府訂定電動小客車牌照稅稅額表已逾 13 年未曾修正調整，且若後續針對電動小客車徵收牌照稅，較燃油車將負擔較高稅賦，不利鼓勵民眾持有及換購電動小客車；另制定公路法徵收燃料費，惟「公路養護」徵收目的與「燃料費」名目未盡契合，且排除電動車徵收，依使用者付費原則尚欠公允，允宜研謀改善。	
（十八）政府推動淨零綠生活行動計畫推廣共享汽機車，惟未設定計畫目標及預期效益，致無法評估目標達成情形，不利共享汽機車之發展，允宜研謀改善。	
（十九）交通部為推動低碳交通區，納入「運具電動化及無碳化」關鍵戰略行動計畫相關措施，部分地方政府為因應氣候變遷，業制定（研擬）淨零自治條例（草案）據以推動，惟中央主管機關尚無法規或指引作為地方政府依循及參考，管制對象之界定亦乏一致性標準，致地方政府規範存有差異，易使民眾產生混淆，允宜研謀改善。	
（二十）公路人員訓練所為協助市區客運業者培育後勤維修人力，辦理電動大客車保養及維修人力培訓計畫，惟未明確律定內部合格師資應完成之課程，且受訓講師離調率逾 4 成，未能建立穩定內部師資量能，允宜研謀改善。	
（二十一）交通部業研擬道安規則修正草案，以建置電動（油電）車電池安全管理機制，惟該草案未將電動大客車納入實施對象，且國內電池檢查量能尚有不足；又未來電動（油電）小客車辦理定期檢驗，電池檢驗將增加時間及金錢成本，降低車主換購意願，不利運具電動化推行，允宜研謀改善。	
（二十二）交通部推動國家關鍵基礎設施安全防護工作，有助於確保關鍵基礎設施安全，強化風險管理，逐步完備設施防護能量，惟尚未建立跨次領域主管機關間安全防護聯防機制，允宜研謀改善，加強協調及實施管理安全防護行動計畫，以強化設施安全防護功能。	
（二十三）交通部暨所屬機關（構）推動國土計畫業務，有助於確保國土安全、追求國家永續發展，惟部分主管法令未配合國家發展情形積極修正、部分計畫執行進度落後，影響部門空間發展策略執行成效等，允宜研謀改善。	

表 16 113 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
(二十四) 鐵道局為有效推動臨軌工程之安全管理，導入 SMS 以提升工程安全，惟系統相關作業規範之建置未臻完備，缺乏績效評核與改善機制，亦未妥適追蹤危害辨識結果之後續執行情形，允宜研謀改善，以確實發揮 SMS 之效益，強化鐵路行車安全。	
(二十五) 觀光署編製臺灣觀光衛星帳以呈現觀光活動對整體經濟之貢獻，作為觀光資源分配之參考依據，惟尚無法呈現觀光活動衍生之環境及社會成本，允宜研議導入永續性統計框架以完善現有帳表數據，俾支援制定永續發展政策，確保觀光與永續發展並進，提升整體產業競爭力。	
(二十六) 可靠與準確之氣象觀測數據，有助提供政府及民間機構防災決策支援，惟觀測儀器校驗基準與國際有異，又氣象觀測項目及資料逐年增加，相關氣象數位資產管理有欠周延，不利推動氣象產業發展及氣象資料加值應用，允宜研謀改善，以提升氣象觀測、預報能力及服務品質。	
(二十七) 民用航空局為策進無人機反制量能訂定因應措施，並於松山及高雄機場建置偵測系統，惟其餘機場尚未建置相關反制設備，且接獲無人機干擾事件通報，仍由航站人員判斷是否暫停航機起降作業，潛存飛航安全風險，允宜輔導建置並標準化作業流程，以提升應變效率與保障航空安全。	
(二十八) 桃園國際機場公司已建立空側作業安全管理機制，惟地勤業者違規事件頻仍，且間有車輛設備老化致漏油或靠機作業車輛碰撞航空器等情，民用航空局允宜積極督導地勤業者，強化人員訓練、汰換老舊設備，及研議導入迫近警告等智慧防護裝置，並促請航空站經營人優化風險管理機制，以提升機場安全及韌性。	
(二十九) 民用航空局臺北國際航空站辦理第一航廈結構補強工程計畫，可提升臺北松山國際機場第一航廈建築物耐震能力，確保旅客與工作人員之安全與活動空間，惟先期規劃作業及計畫執行延誤，且未確實檢討進度落後原因，並研提具體改善措施，肇致執行多年，仍未達成計畫目標，允宜研謀改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查，詳「五、其他事項（二）」。

表 16 113 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形（續）

重要審核意見標題	說明
（三十）航港局為保障民眾使用浮具安全，已訂定浮具使用注意事項及安全檢查等規定，供地方政府作為訂定管理規範參考，惟部分地方政府尚未訂定相關規範，另三人以上動力浮具取得安全證明件數仍低，恐影響浮具使用安全，允宜研謀改善，完善浮具管理機制。	

五、其他事項

交通部主管推動施政計畫之執行結果，前經本部查核後依法陳報監察院，嗣經監察院於 114 年 7 月 1 日至 115 年 6 月 30 日間糾正、同意備查者，摘述如次：

（一）交通部督導航港局依據引水人管理規則協助專供引水工作所用之引水船，係多由業者以交通船替代，船舶設備及安全等級參差不齊，且缺乏引水船性能標準等相關規範，上開規則雖規定引水船係由引水人辦事處置備，而未置備引水船者，可由引水人辦事處租用適當之船舶代用，然現行引水作業尚乏引水船專用及性能標準等規範，未能保障引水人領航安全，核有怠失，經監察院糾正交通部。（114 年 12 月 24 日監察院公報第 3416 期）

（二）民用航空局辦理臺北國際航空站第一航廈結構補強暨營運空間調整與裝修復原配合工程執行情形，核有：該航空站於 100 年間曾辦理第一航廈結構耐震補強工程，經監察院 103 年調查指出原補強毫無實益等缺失，惟未儘速重新啟動該建築物耐震能力之詳評工作及依民用航空局審查意見積極修正先期規劃構想報告書，迨計畫核定，復未儘速啟動專案管理及規劃設計服務招標作業，且對於國家地震工程研究中心提出補強方案之疑慮，未積極研謀改善，專案管理契約終止後，又未確實檢討後續執行方向，嗣後報經行政院同意終止計畫，肇致計畫推動 5 年餘，耗費鉅額服務費用，未能達成預算執行效益與原訂計畫目標；該航空站報經行政院核定辦理結構補強工程計畫，逕以計畫屬例行性或經常性工作為由，僅將相關管制考核工作納入年度施政計畫先期作業辦理，未依行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點規定納入管制，管考單位未及時協助解決問題，延宕執行進度，影響計畫目標之達成等 2 項效能過低情事，經依審計法第 69 條第 1 項前段規定，函請交通部督促檢討研謀改善，並報告監察院。嗣經交通部督促檢討結果，已加強工程承辦人員之採購作業及履約管理訓練；責成民用航空局督導臺北國際航空站汲取本案經驗，重新檢討結構補強工程內容，並納入推動公共建設督導會議管考，俾督促如期完成等。案經本部陳報監察院，於 115 年 1 月 19 日獲同意備查。