

貳拾伍、捷運工程局主管

捷運工程局主管計有公務機關 1 個，市營事業單位 1 個，非營業特種基金單位 1 個，各該單位決算、附屬單位決算營業及非營業部分、重大計畫執行之審核情形如次：

一、單位決算部分

捷運工程局主管僅捷運工程局 1 個機關，依法令規定綜理臺北都會區大眾捷運系統工程各項事務。茲將本年度決算審核結果說明如次：

(一)計畫實施之查核

業務計畫 2 項，下分工作計畫 2 項，包括辦理捷運用地鑑界及測量、臺北捷運系統雙連站旁線形公園截流溝工程等重要施政項目，均已執行完成。

本年度由臺北市政府列管之計畫計有「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統計畫（三重站至臺北段）」及「臺北都會區大眾捷運系統工程計畫—萬大中和樹林線（第一期）」等 2 項，其中「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統計畫（三重站至臺北段）」1 項，經該府評核結果為甲等，計畫等第與民國 104 年度相同，「臺北都會區大眾捷運系統工程計畫—萬大中和樹林線（第一期）」連續 2 年被評為乙等，有待賡續加強辦理。

(二)預算執行之審核

1. 歲入預算數 430 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 1,084 萬餘元，應收保留數 8 萬餘元，係捷運淡水線用地無權占用使用補償金跨年度繳納；合計決算審定數為 1,093 萬餘元，較預算超收 662 萬餘元(153.84%)，主要係捷運土地使用收入增加。

2. 以前年度歲入轉入數計 3,203 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 1,112 萬餘元 (34.74%)，應收保留數 2,090 萬餘元 (65.26%)，係辦理捷運環狀線北環段及南環段基本設計及工程調查案，交通部補助款及新北市政府配合款依實際進度撥付。

3. 歲出預算數 1 萬元，因辦理臺北捷運系統雙連站旁線形公園截流溝工程，經動支第二預備金 234 萬餘元，合計 235 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 235 萬餘元 (99.92%)，預算賸餘 2,000 元 (0.08%)，係捷運用地鑑界費及測量費結餘。

4. 以前年度歲出轉入數計 1 億 918 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 5,039 萬餘元(46.16%)，減免數 605 萬餘元 (5.54%)，主要係捷運淡水線用地重複徵收補償費部分地主已繳還，

撤銷訴訟並註銷原編列之假扣押擔保金；應付保留數 5,273 萬餘元（48.30%），係辦理捷運環狀線北環段及南環段基本設計及工程調查案，因新北市政府確定路線方案費時，致影響設計期程，相關工作費須保留繼續執行。

二、附屬單位決算營業部分

捷運工程局主管僅臺北都會區大眾捷運系統土地開發基金 1 個單位，茲將本年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

營運計畫主要有辦理捷運聯合開發建物出售收入及租金收入等 2 項，實施結果，計有捷運聯合開發建物租金收入 1 項未達預計目標，主要係聯合開發公有住宅轉作公共住宅出租情況未如預期所致。

（二）盈虧之審定

決算審核結果，審定純益為 35 億 7,149 萬餘元，較預算增加 7 億 1,418 萬餘元，約 25.00%，主要係新店機廠（捷 17、18、19）聯合開發案，投資人依仲裁結果支付權益分配比例差額找補款，銷貨收入較預計增加所致。

三、附屬單位決算非營業部分

捷運工程局主管僅臺北市臺北都會區捷運固定資產重置基金 1 個特別收入單位，茲將本年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

業務計畫主要有捷運設備重置計畫及辦理捷運系統設施、設備重置等 2 項，實施結果，均未達預計目標，主要係部分重置工程依進度辦理核銷所致。

（二）餘絀之審定

決算審核結果，審定賸餘 35 億 5,921 萬餘元，較預算增加 7 億 3,410 萬餘元，約 25.99%，主要係臺北大眾捷運股份有限公司繳交捷運系統變動租金較預計增加，致基金來源隨增。

四、重大計畫執行部分

捷運工程局主管 1 億元以上資本支出計畫計有 7 項（表 1），本年度可支用預算數合計 13 億 6,212 萬餘元，實際執行數 5 億 9,430 萬餘元，執行率 43.63%，其中內湖站交 11，南港機廠交 33、33-1、33-2，高運量 301 型電聯車線路開關，高運量已營運路線 15 個車站月臺門建置工程，臺北捷運系統已營運車站全面建置月臺門工程及臺灣桃園國際機場聯外捷運系統計畫（三重站至臺北段）等 6 項計畫年度預算執行率未達 80%，係基地權益分配協商中；或與投資人終止投資契約；或因依契約預付金額未列入執行數；或尚須完成可靠度驗證；或因廠商無法改善出工狀況不佳，致工程進度落後；或因 C1/D1 基地聯合開發徵求投資人之作業期程延後等所致，均有待賡續依計畫期程加速辦理。

表 1 捷運工程局主管重大計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元、%

計畫名稱	計畫期程年月 (原始計畫期程年月)	計畫總經費	累計編列 預算數	累計實際 執行數	年度預算		
					可支用 預算數	執行數	執行率
合計		13,252,867	7,660,298	7,444,086	1,362,128	594,303	43.63
1. 內湖站交 11	10003-10406 (10003-10312)	385,146	382,601	219,396	169,464	3,714	2.19
2. 南港機廠交 33、33-1、33-2	09901-10805	940,719	282,215	13,734	282,215	13,734	4.87
3. 高運量 301 型電聯車線路開關	10401-10612	711,000	199,000	65,046	192,355	58,402	30.36
4. 高運量已營運路線 15 個車站 月臺門建置工程	10001-10412 (10001-10312)	791,285	548,212	484,170	140,383	76,340	54.38
5. 臺北捷運系統已營運車站全面 建置月臺門工程	10201-10712	810,467	453,516	366,533	260,008	173,025	66.55
6. 臺灣桃園國際機場聯外捷運系 統計畫（三重站至臺北段）	09501-10612 (09501-10301)	8,263,768	5,389,608	4,944,724	182,652	134,038	73.38
7. 新店機廠捷 17、18、19	09506-10101	1,350,480	405,144	1,350,480	135,048	135,048	100.00

註：1. 執行數含實際支用數、應付未付數及賸餘數。

2. 資料來源：整理自臺北市政府捷運工程局提供資料。

五、重要審核意見

捷運工程局主管本年度多項業務評比，經中央政府核定名列前茅、甲等獎、績優縣（市），或全國性評鑑機構評定獲獎，包含：（一）捷運土城線延伸頂埔段工程，環狀線區段標工程（CF643B）等，分別獲中華民國不動產協進會暨世界不動產聯合會臺灣分會 2016 國家卓越建設獎最佳施工品質類金質獎及特別獎、臺灣混凝土學會（TCI）第 9 屆混凝土工程優良獎特優、行政院公共工程委員會第 16 屆公共工程金質獎特優；（二）捷運松山線中山站（捷 2）、南京復興站（捷 4）聯合開發大樓案，分別獲頒第 24 屆中華建築「優良公共建設休閒產業類—規劃設計

組」金石首獎、台灣永續關懷協會民國 105 年度國家建築金獎公共建設類金獅獎；(三)桃園機場捷運線土木結構標工程(CA450B)及建築裝修標工程(CA441H)，獲中國工程師學會民國 105 年度「工程優良獎」。捷運工程局主管雖多項業務評比，獲有佳績，惟仍有多項預算及計畫執行缺失有待加強改進，俾提升施政績效，提供民眾更完善服務。謹摘述如下：

(一)捷運中和線景安站聯合開發大樓公有不動產，未能配合環狀線工進整體規劃出租時程，並與新北市政府協商未能出租之損失，即暫緩公開招租，造成政府鉅額租金收入損失。

捷運中和線景安站(捷5)開發大樓係於民國98年6月11日完成交屋，公有不動產獲配地上3至5樓計4戶辦公室及地下3樓20席平面停車位，採出租方式處理，出租面積計1,592.06坪。捷運工程局係捷運環狀線建設執行機關，全權負責代辦用地取得、設計、發包、施工管理等事宜，卻未能管控環狀線施工進度與聯開辦公室出租作業時程，檢討租賃條件及方案，並適時妥與委託機關新北市政府事前約定公有不動產招租損失之具體核算方式，即全面暫緩招租，衍生鉅額租金損失，另需負擔管理費及水電費等；並於確定捷運設施使用範圍後，亦未儘速評估辦理相關出租作業，致影響捷運土地開發經營績效，前經本處函請捷運工程局研謀改善，據該局查復，依民國104年5月14日召開之「研商捷運中和線景安站(捷5)開發大樓公有不動產地上3至5樓辦公室配合捷運環狀線景安站(Y10)捷運設施施作空間需求衍生之相關費用事宜」會議結論，新北市政府應負擔聯開辦公室無法招租損失計6,358萬餘元，並於民國104年9月3日函請新北市政府支付款項。案經追蹤結果，該等公有不動產自民國99年6月23日暫緩出租至重新公告招租止之損失金額，包含政府收入損失計7,557萬餘元及管理費及水電費用等計1,241萬餘元(表2)，該局迄未與新北市政府協商具體負擔方案，且本案迄未脫租，經函請檢討妥處。據

表 2 捷運中和線景安站(捷5)聯合開發大樓公有不動產配合環狀線捷運設施施作暫緩招租損失明細表

單位：坪、新臺幣元

核算範圍	面積	管理費	租金損失	水費	電費	小計
合計	1,592.06	10,427,886	75,576,701	65,792	1,919,186	87,989,565
3樓辦公室	439.14	2,470,894	17,885,992	25,485	495,968	20,878,339
地下3樓20席停車位	—	562,667	4,430,606	—	—	4,993,273
4樓辦公室	709.38	4,558,949	31,753,646	24,474	914,502	37,251,571
5樓辦公室	393.18	2,526,837	18,796,265	8,104	499,438	21,830,644
5樓之5辦公室	50.36	308,539	2,710,192	7,729	9,278	3,035,738

資料來源：整理自臺北市捷運工程局提供資料。

受環狀線施工影響之3樓(民國99年6月23至100年8月21日)、4樓至5樓(民國99年6月23至104年6月30日)計4戶之管理費及水電費計829萬4,742元；另為加速去化本大樓公有不動產，委託信義全球資產管理股份有限公司，辦理個案市場調查與研析，期能提升公有不動產出租效益。

(二)辦理捷運信義東延段都市計畫變更及土建細部設計管控作業，貿然於都市計畫變更公開展覽前即展開土建細部設計廠商遴選及細部設計作業，致細部設計成果須予廢棄，徒增不經濟支出。

捷運工程局辦理捷運信義東延段都市計畫變更及土建細部設計管控作業，於民國 100 年 6 月間以避免捷運設施用地辦理都市計畫變更所需期程，將延後土建細部設計招標作業及整體計畫完工期程，經報核於車站用地都市計畫變更期間，即行辦理土建細部設計廠商遴選作業，同年 9 月 30 日展開細部設計，嗣因本捷運設施用地權屬複雜，且權益分配、都市更新、聯合開發等容積獎勵問題與民眾協調未果，經內政部都市計畫委員會建議市府縮減變更計畫範圍，並經簽報市長於民國 104 年 3 月 26 日核准 R04 不設站。查該局早於民國 99 年 4 月開始辦理都市計畫變更前置作業，即知民眾意見整合不易，理應充分蒐集民意後再展開細部設計作業，惟該局於民國 100 年 6 月簽辦本案時，其風險評估僅提出 2 項建議方案，未依原規劃期程模式之評估結果預擬其他可行方案，亦未考量各項作業時程尚有落差，可利用都市計畫變更公開展覽期間彙集民眾意見預為因應，審慎依計畫用地複雜程度及所需時間妥為規劃土建細部設計最佳啟動時間，使行政作為更加嚴謹，即以影響預算執行與整體計畫期程為由，於公開展覽及主要計畫提送臺北市都市計畫委員會審議前，即簽報核定辦理細部設計作業，又未考量民眾抗爭情勢日漲，適時暫緩設計作業，嗣因本捷運設施用地都市計畫變更權益分配、都更、聯合開發等容積獎勵問題與民眾協調未果，經內政部都市計畫委員會要求須考量私地主意願，研議縮減變更計畫範圍，並經市府核定 R04 車站取消設置，致細部設計成果約 2,226 萬餘元(表 3)須予廢棄，徒增不經濟支出，經函請查明妥處。據復：為利依行政院核定民國 106 年底完工通車時程，採都市計畫變更與細部設計併行作業，後續辦理捷運設施用地之規劃時，除依新頒相關規定辦理外，將再提早執行都市計畫變更，俟各級都市計畫委員會審議完成確定用地後，再啟動細部設計作業。

表 3 捷運信義線東延段土建細部設計成果廢棄一覽表
單位：新臺幣元

廢棄內容		金額
合計		22,266,982
第 2 次變更設計 R04 車站北側土開用地範圍變更與車站增設設備層	基本設計	1,043,551
	細部設計	6,711,365
原契約 R04 車站施工前服務		14,512,066

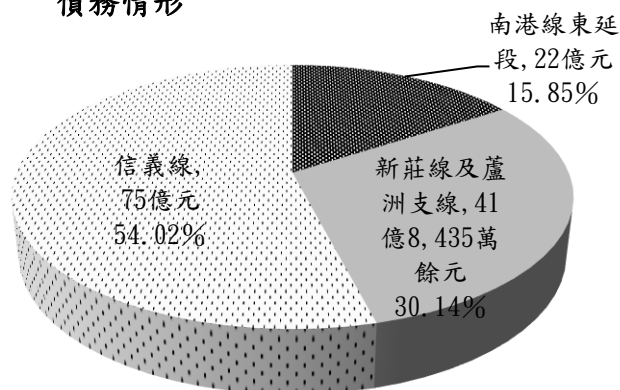
資料來源：整理自臺北市捷運工程局提供資料。

(三)捷運系統建設計畫自償性經費所舉借債務，雖已召開相關會議決議由捷運營運收入，暨提撥聯合開發收益予以償還，惟迄未與營運單位協調具體解決方案。

捷運系統南港線東延段建設計畫、新莊線及蘆洲支線建設計畫及信義線建設計畫，已分別於民國 100 年 2 月、101 年 9 月、102 年 6 月及 102 年 11 月完工通車營運，惟未就前開捷運路

線營運單位實際經營狀況，評估其償還債務能力，依法檢討並提出改善措施，即將相關債務悉數列為當年度總決算之自償性債務，未納入公共債務法債限管制，核與公共債務法等相關規定未合，迭經本處函請臺北市政府允宜積極檢討，以健全自償性公共建設預算制度，據該府查復，捷運營運收入部分，由變動租金收入提撥挹注之原則辦理；至聯合開發收益部分，臺北都會區大眾捷運系統土地開發基金將自民國 106 年度起分年編列預算償還。經追蹤查核結果，截至本年度止，前開捷運系統建設計畫之自償性經費已舉借債務支應者，累計高達 138 億 8,435 萬餘元（新莊線

圖1 臺北都會區捷運系統自償性經費舉借債務情形



資料來源：整理自臺北市政府捷運工程局提供資料。

及蘆洲支線計畫 41 億 8,435 萬 8,706 元、南港線東延段計畫 22 億元、信義線計畫 75 億元，圖 1)；依市府民國 106 年 2 月 3 日召開「臺北都會區大眾捷運系統後續路網建設計畫自償性經費償還案處理原則」會議，大眾捷運股份有限公司配合自民國 107 年起以租金方式提撥變動租金 1/2 及稅前盈餘 90%挹注自償性經費，仍未定案；另聯合開發收益部分，原則朝以直接撥入臺北市債務基金償還方式辦理，其中新莊線及蘆洲支線臺北市政府自償性經費 4 億 5,520 萬元，臺北市政府主計處建議以透列總預算方式撥入臺北市債務基金辦理償還。查自償性經費之償還，不論捷運營運收入部分及聯合開發收益部分，或迄未確定解決方案，或已編列經費卻尚未撥入臺北市債務基金辦理償還，經函請臺北市政府儘速依前開會議結論擬具解決辦法，以確保計畫原訂自償率之達成，並覈實表達自償及非自償債務資訊，以落實地方債務監督管理機制。據復：將與新北市政府開會研商後，再依會議決議辦理後續事宜；聯合開發收益部分，已由臺北市政府主計處審議中。

(四)辦理捷運南港線南港機廠交 33、33—1、33—2 用地聯合開發土地收回自建，政策規劃尚欠周延。

捷運工程局原以聯合開發方式辦理捷運南港線南港機廠交 33、33—1、33—2 用地案，於民國 96 年 1 月 5 日與投資人日勝生活科技股份有限公司及聯營人中麟營造股份有限公司簽訂土地聯合開發投資契約書，由投資人出資興建並依權益分配比例分享開發成果，嗣因配合市府推動東區門戶計畫，經通盤檢討結果，評估需有供應公務機關進駐及公共住宅之需求，爰簽報

市府民國 105 年 2 月 2 日核定南港機廠基地收回自建，並由都市發展局主政規劃。嗣捷運工程局依投資契約暨行政程序法第 146 條規定，於民國 105 年 5 月 11 日函投資人終止雙方投資契約。惟查都市發展局民國 105 年 7 月「臺北東區門戶計畫」(2015~2022)修正實施計畫，並未將南港機廠納入規劃；又本案政策變更雖經臺北市政府多次研商討論，惟未審慎考量將南港機廠納入東區門戶計畫之預算來源及具體內容，即予終止契約，政策決定過程尚欠周延。復查本案投資人已施作前期工程之工作成果及設計成果雖由市府取得，惟其用途自住宅大樓擬改為公務機關辦公室及公共住宅使用，將衍生部分設計成果可能廢棄無用等不經濟支出風險，經函請檢討改進。據復：東區門戶計畫已指定南港機廠作為生技產業聚落核心基地儲備基地，目前由產業發展局後續規劃委託專業團隊就本案基地立地條件、土地開發方式、開發使用項目、引進之產業類別、營運主體及相關財務計畫等進行可行性評估及先期規劃，市府將審慎規劃具體內容及相關預算來源等。

(五)淡水線關渡站捷運轉乘設施興建完成已逾 4 年，惟未能與營運單位充分協調，致轉乘停車場多次驗收仍有諸多尚待改善項目，迄未按原興建目的開放供公眾使用。

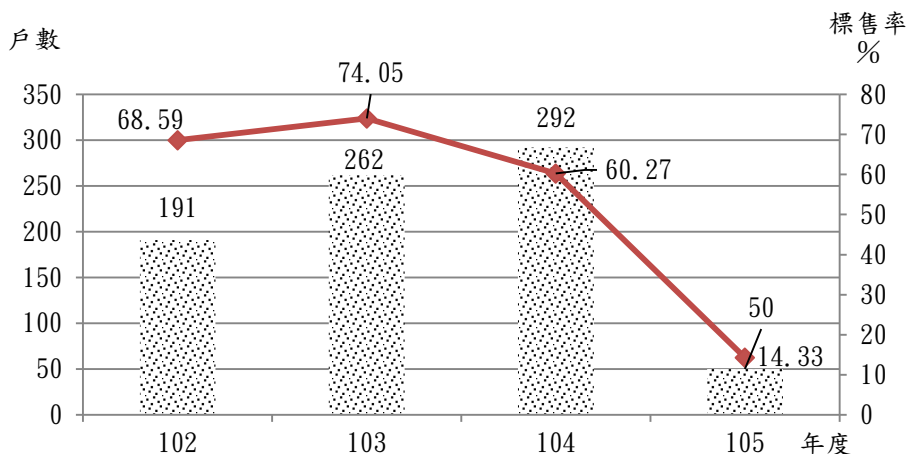
捷運工程局為配合淡水線關渡站（交 40）基地土地聯合開發案整體規劃，將該聯合開發大樓地下一層設置之捷運轉乘汽車停車位 59 席、機車停車位 181 席，交由投資人併聯合開發建物以共構方式興建。該聯合開發大樓於民國 101 年 11 月 20 日興建完成，迄未按原興建目的開放供公眾使用，迭經本處函請研謀改善，據該局表示將儘速與臺北大眾捷運股份有限公司協調移交事宜。經追蹤查核結果，捷運工程局及營運單位（臺北大眾捷運股份有限公司）陸續辦理轉乘停車場營運所需設備之檢討及審查作業，並經該局核定新增設備另行發包辦理淡水線關渡站轉乘停車場增設管制設施設備工程，工程金額 900 萬元，已於民國 105 年 9 月 26 日竣工。查該局辦理關渡站捷運轉乘停車設施相關作業，雖多次召開移交相關會議，營運單位仍以配合停車場營運需求為由，另提列 34 項建議改善項目，惟該等建議改善項目非屬不可預見或新訂法律規定，該局未能與營運單位充分溝通協調，於辦理上開淡水線關渡站轉乘停車場增設管制設施設備工程時即提出，致需再委外施作加以改善，開放期程又延宕 1 年；該局未能儘速依營運需求新增相關設施設備，儘早開放，自行辦理新增設備工程亦未與營運單位充分協調，致轉乘停車場多次驗收仍有諸多尚待改善項目。本案自興建完成迄本年度止已逾 4 年餘，仍未按原興建目的開放供公眾使用，經函請儘速辦理相關作業。據復：依該局民國 106 年 5 月 15 日召開之捷運淡水線關渡站聯合開發基地內捷運轉乘停車設施設備移交相關事宜會議紀錄，當儘速移交臺北大眾捷運股份有限公司準備營運作業，開放供公眾使用。

(六)辦理捷運聯合開發公有不動產出售作業，已略有成果，惟部分公有不動產已取得多年遲未完成處分作業，且存有大規模基地尚待脫售，肇致資產長期閒置。

臺北市政府為有效推動臺北都會區捷運系統場站聯合開發業務，以配合大眾捷運系統之興建，依據大眾捷運法第 7 條之 1 設置臺北都會區大眾捷運系統土地開發基金，辦理臺北都會區大眾捷運系統之場、站、

路線土地及其毗鄰地區土地之聯合開發不動產規劃、投資與經營管理事業，以獲取土地開發效益，挹注捷運系統建設計畫所需財源。捷運工程局經管公有不動產採出售原則辦理者，截至民國 105 年底止，已標售處分完竣者，計有松江南京站（捷

圖2 民國102至105年聯合開發大樓公有不動產標售成果趨勢圖



資料來源：整理自臺北市政府捷運工程局提供資料。

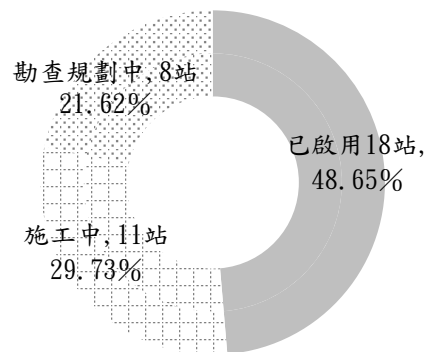
10) 等 19 處，尚未銷售完畢者計有南勢角站（捷 6）等 4 處聯開大樓，本年度營運結果，獲有銷貨毛利 32 億 7,608 萬 3,085 元，惟經分析該局近 4（民國 102 至 105）年度公開標售作業成果，完成聯開大樓公有不動產公開標售戶數分別為 191 戶、262 戶、292 戶及 50 戶，標售率分別為 68.59%、74.05%、60.27%及 14.33%（圖 2），標脫情形明顯下降，標售率大幅滑落。又該局經管新店站（捷 24 至 27）、南勢角站（捷 6）及關渡站（交 40）等聯合開發大樓之住宅、套房等公有不動產陸續於民國 100 年 12 月至 101 年 2 月完成交屋後，空置期間長達 5 年以上，仍未能創造該等不動產應有之價值，且該局後續仍有菜寮站等大規模基地分回尚待處分，經函請就其經營趨勢妥為擬訂因應策略，以資改善。據復：已檢討增加行銷管道，提高標售產品能見度、持續密集辦理標售作業，並辦理委託專業廠商代售勞務採購案透過引進不動產銷售廠商之專業行銷及廣告等服務，期增加參與公有不動產投標之客源，提高整體之標售績效。

(七)捷運系統陸續設置月臺門，以防止落軌事件發生，並加強維護捷運系統營運及乘客生命安全，惟增設工程進度存有落後，亟待檢討妥處。

臺北大眾捷運股份有限公司鑑於捷運系統旅客落軌風險隨旅運量增加而提高，為提升旅客搭乘安全，自民國 94 年起經臺北市政府核定，陸續辦理臺北車站及忠孝復興站；圓山站、市政

府站及國父紀念館站；西門站等 15 個車站增設月臺門工程；已營運車站全面增設月臺門工程（雙連站等 37 站）等 4 案，各工程決標金額共計 17 億 866 萬餘元。查臺北車站、忠孝復興站、圓山站、市政府站及國父紀念館站等月臺門均已分別於民國 95 年及 99 年間完工啟用；高運量已營運路線 15 個車站月臺門建置工程已於民國 104 年 8 月全數啟用，惟因可靠度驗證之關聯性故障件數超出契約規定標準，致驗證結果不合格；臺北捷運系統已營運車站全面建置月臺門，因廠商無法改善月臺門出工不佳情形，致工程進度落後等，經函請檢討改進，以加強維護乘客生命安全。據復：將持續督促提升月臺門設備之可靠度；截至民國 106 年 5 月底止，臺北捷運系統已營運車站全面建置月臺門已完工啟用 18 站（圖 3），工程進度 71.92%，已較預定進度超前 1.18 個百分點，預計於民國 107 年 7 月底全數完成。

圖3 臺北捷運系統已營運車站全面建置月臺門工程進度



資料來源：整理自臺北市政府捷運工程局提供資料。

（八）辦理捷運聯合開發公有不動產代租代管計畫，未能妥適規劃人力，加強公有不動產宣傳招商工作，致成效不佳。

捷運工程局因完工交屋基地日益增加，相關維護修繕、出租作業、契約管理等業務量亦隨之增加，爰以公開招標勞務採購方式，委託專業單位進行代租代管作業。查該局辦理「捷運開發公有不動產出租委託管理維護勞務採購案」，於民國 105 年 3 月 15 日決標予巨隆物業管理顧問有限公司，決標金額 293 萬 5,236 元，本年度執行期間為 9 個月，惟該委託案僅就該局本身維護管理之例行工作，交由民間業者執行，而未涉及商用不動產經營管理之專業技術與能力（如行銷、銷售、招商與管理），能否提高經營績效，不無疑義；又維護管理之例行工作委外辦理，卻未能妥適規劃運用節省人力，加強公有不動產宣傳招商工作，致公有不動產出租成案件數僅 1 案，經函請檢討改進。據復：公有不動產委託出租成案件數已增加至 4 件；針對多戶長期出租成效不彰物件，該局於民國 105 年 9 月 13 日召開「聯合開發公有不動產久未出租標的物策略研商座談會」，會中邀集仲介業及資產管理公司之專業經理人與會研討，將依會議決議研擬加速去化方案。

六、上年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於民國 104 年度總決算審核報告列重要審核意見 7 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，

經核仍待繼續改善者 2 項、處理中者 1 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 4 項（表 4），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 2 項通知檢討改善。

表 4 民國 104 年度總決算審核報告所列捷運工程局主管重要審核意見覆核辦理情形表

重要審核意見標題	說明
仍待繼續改善	
(一)淡水線關渡站捷運轉乘設施自興建完成至今已逾 3 年仍未開放，迄未按原興建目的開放供公眾使用。	因轉乘停車場仍有諸多尚待改善項目未開放等，改善成效未如預期或未能依改善措施辦理，業再研提審核意見詳「五、重要審核意見(五)」。
(二)捷運系統建設計畫自償性經費所舉借債務，已喪失原訂部分自籌財源之償債能力，迄未積極依法檢討並擬具解決辦法。	因迄未確定解決方案，或尚未辦理償還等，改善成效未如預期或未能依改善措施辦理，業再研提審核意見詳「五、重要審核意見(三)」。
處理中	
辦理景安站聯合開發公有不動產標租作業，未能審慎評估環狀線施工使用範圍及影響程度，妥適規劃公有不動產之出租與暫緩招租範圍及時間，影響捷運土地開發經營績效。	前經依法陳報監察院，該院尚在處理中。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一)經營捷運聯合開發公有商用不動產整體績效欠彰，相關營運策略及流程亦待深切檢討強化。	前經依法陳報監察院，該院業糾正，詳「七、其他事項」。
(二)修改南港機廠用地聯合開發案約定事項，違反投資契約書相關規範；又因本案投資人配合公營住宅變更設計，迄未申領建造執照。	
(三)捷運土城線延伸頂埔段已通車營運，迄未依契約規定重新檢討調整營運機構應繳租金總額。	
(四)捷運萬大—中和—樹林線第一期工程總經費額度經行政院公共工程委員會刪減，惟未重新核算各級政府經費分攤比率及金額，提報修正財務計畫循序報核；計畫執行進度嚴重落後，且未依規定報准展期。	

七、其他事項

捷運工程局主管推動施政計畫之執行結果，前經本處查核，於審核報告揭露，並依法陳報監察院，嗣經監察院於民國 105 年 7 月 16 日至 106 年 7 月 15 日間糾正者，摘述如次：

捷運工程局辦理大眾捷運系統土地開發公有商用不動產之經營管理，民國 102 年至 104 年之空置率，遠高於房地產指數；部分不動產甚有完工後從未出租，產生鉅額損失；又部分不動產規劃設計未符市場需求，致空置率多年居高不下，核有不當。經函請臺北市政府查明妥處，並檢討捷運工程局相關人員責任。惟市府未妥為查處並檢討責任，本處函請該府再為檢討妥處，仍未積極處理，顯有未為負責答復情事，爰依審計法第 20 條第 2 項規定呈請監察院核辦，經監察院糾正。(105.8.11 監察院公報第 3007 期)