

七、交通部主管

交通作業基金

政府為有效推展與管理具自償性及特定財源之交通建設計畫，並統籌辦理其興建、營運、維護及自償部分之資金籌措、償還等事宜，以提升交通服務水準，依據公路法規定及行政院函示，設立交通作業基金（含民航事業作業基金、國道公路建設管理基金、高速鐵路相關建設基金、觀光發展基金等 4 個分基金，其中高速鐵路相關建設基金於 109 年 2 月 7 日更名並轉型為鐵道發展基金）。該基金 109 年度各項營運計畫及預算之執行等，經予書面審核，並派員就地抽查，茲將查核結果說明如次：

1. 營運計畫實施情形之查核

該基金主要營運計畫係統籌辦理具自償性及特定財源之交通建設計畫興建、營運及維護等。109 年度營運項目 4 項，實施結果，實際數較原預計增加者 2 項，減少者 2 項，其執行情形列表如次：

項 目	單 位	預 計 數	實 際 數	比 較		增 減 數	%	原 因
				增	減			
機場旅客服務	千人次	22,972	11,556	-	11,415	-	49.69	受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，旅客人次減少。
導航設備服務	千小時	15,077	15,293		215		1.43	
高速公路車輛通行管理	百萬延車公里	30,610	31,787		1,177		3.85	受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，用路人自行開車意願增加。
Tourism2020—臺灣永續觀光發展方案	千元	5,257,490	2,649,193	-	2,608,296	-	49.61	因應新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情，配合政府辦理移緩濟急，彈性調整預算以支應紓困措施。

註：本表係就營運項目實際數與預計數差異達 10% 或達 3 千萬以上者，說明差異原因。

2. 預算執行情形之審核

109 年度決算審核結果，業務賸餘 184 億 5,459 萬餘元，業務外賸餘 321 億 3,722 萬餘元，審定本期賸餘 505 億 9,182 萬餘元，較預算賸餘 262 億 5,557 萬餘元，增加 243 億 3,624 萬餘元，約 92.69%，主要係高速鐵路相關建設分基金（鐵道發展基金）認列土地增值利益供未來辦

理鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫盈餘分配所致。各分基金中，本期短絀者計 2 個分基金，其中民航事業作業分基金短絀 22 億 227 萬餘元，主要係受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，機場服務費等收入減少不敷支應相關支出所致；觀光發展分基金短絀 111 億 7,024 萬餘元，主要係因應新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情，依據交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法辦理相關產業紓困補貼方案所致。至所屬分預算營運情形，請參閱後附收支餘絀概況表。

3. 餘絀及撥補之審定

(1) 餘絀審定 109 年度決算經行政院核定賸餘 50,561,963,554 元，本部依法審核修正增列業務成本與費用 461,459 元、業務外收入 30,325,036 元，綜計增列賸餘 29,863,577 元，審定本期賸餘 50,591,827,131 元。

(2) 餘絀撥補 109 年度決算審定賸餘 50,591,827,131 元，其中：

A. 國道公路建設管理分基金等 2 個分基金賸餘 63,964,347,865 元，連同前期未分配賸餘 35,149,291,535 元，公積轉列數 8,417,092,000 元，合計賸餘 107,530,731,400 元，經撥充基金 14,962,838,000 元，依預算解繳公庫 3,000,000,000 元，提列其他依法分配數 43,054,058,842 元後，尚有未分配賸餘 46,513,834,558 元。

B. 民航事業作業分基金短絀 2,202,273,923 元，其前期未分配賸餘 12,464,728,557 元，經用以填補短絀，提存公積 7,973,152,000 元，及撥充基金 1 元後，尚有未分配賸餘 2,289,302,633 元。

C. 觀光發展分基金短絀 11,170,246,811 元，其前期未分配賸餘 5,080,774,936 元，經用以填補短絀後，尚有待填補之短絀 6,089,471,875 元。

4. 現金流量之查核

109 年度期初現金及約當現金 349 億 226 萬餘元，經業務、投資及籌資活動，暨匯率變動影響結果，現金及約當現金淨減 46 億 7,410 萬餘元，期末現金及約當現金為 302 億 2,816 萬餘元；其現金及約當現金淨減數較預算淨減數 226 億 4,385 萬餘元，減少 179 億 6,975 萬餘元，主要係民航事業作業分基金受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，機場服務費等收入減少及辦理紓困等資金需求，減少 3 個月至 1 年期定期存款，投資活動產生淨現金流入所致。

5. 重要審核意見

(1) 受新型冠狀病毒肺炎疫情衝擊及邊境管制措施影響，來臺旅客人次驟降，機場服務費收入大幅衰退，復依預測 110 年第 4 季以後始有機會邊境解封，觀光發展基金財源於短期難以回復，允宜依相關支出計畫執行期程，妥善籌謀基金財源調度計畫。

依觀光局觀光統計，受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，109 年度國外來臺旅客及國民出境分別僅有 137 萬餘人次及 233 萬餘人次，較 108 年度之 1,186 萬餘人次及 1,710 萬餘人次，分別減少 1,048 萬餘人次及 1,476 萬餘人次，減幅達 88.39% 及 86.34% (表 1)。又據觀光局 109 年 9 月 30 日向行政院報告觀光發展基金收支情形，預估觀光發展基金於 110 至 114 年度短絀金額約 75 億餘元 (樂觀值) 或 134 億餘元 (保守值)。按該基金 110 年度預算案編列總收入 75 億 4,971 萬餘元，其中其他勞務收入 61 億 1,590 萬餘元 (來源約占該基金整體收入 9 成) 係依據發展觀光條例第 38 條規定收取出境航空旅客之機場服務費，該項預算金額係以 2,446 萬餘人次 (國外來臺旅客 800 萬人次及國人出國旅遊 1,646 萬餘人次)、每人次單價 250 元估列。惟若依當前預測我國於 110 年第 4 季以後方有機會邊境解封，則上開基金收入預算實際收入數勢必遠低於預算目標。另該基金 110 年度預算案編列總支出 77 億 5,845 萬餘元 (包括 Tourism2025—臺灣觀光邁向 2025 方案項下之體驗觀光—地方旅遊環境營造、便利自由行旅運、促進旅宿業發展、永續主題旅遊增值、觀光產業人才培訓等各項子計畫)，倘無其他資金及時挹注，將影響相關支出計畫之執行，經建請觀光局檢討儘速配合基金支出計畫執行期程，籌謀基金財源調度計畫，俾利相關計畫之執行。據復：該局已因應國際疫情發展趨勢及國境解封情形重新評估來臺旅客數，並概估觀光發展基金主要收入來源之機場服務費目標；另考量觀光發展需有穩定且充裕之財源，為籌措該基金財源，規劃自 110 至 114 年度以舉債方式辦理，並估算相關舉債額度，俟行政院核定「Tourism2025—臺灣觀光邁向 2025 方案」後，循規定程序編列或補辦預算。

表 1 來臺旅客及國人出國情形

單位：人次、%

年度	國外來臺旅客		國人出國旅遊	
	人次	年增率	人次	年增率
100	6,087,484	9.34	9,583,873	1.79
101	7,311,470	20.11	10,239,760	6.84
102	8,016,280	9.64	11,052,908	7.94
103	9,910,204	23.63	11,844,635	7.16
104	10,439,785	5.34	13,182,976	11.30
105	10,690,279	2.40	14,588,923	10.66
106	10,739,601	0.46	15,654,579	7.30
107	11,066,707	3.05	16,644,684	6.32
108	11,864,105	7.21	17,101,335	2.74
109	1,377,861	-88.39	2,335,564	-86.34

資料來源：整理自觀光局觀光統計資料庫。

(2) 全球疫情發展尚無趨緩跡象，各國多採邊境管制及旅遊禁令，觀光發展基金 110 年度部分支出預算已難按原訂計畫執行，允宜依據疫情實際發展情況，通盤檢討調整相關工作計畫及預算資源配置，俾發揮財務效益。

世界觀光組織（UNWTO）、世界觀光旅遊委員會（WTTC）及國際航空運輸協會（IATA）等國際觀光組織於 2020 年間均提出預測，國際旅遊回復至新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情爆發前之 2019 年水準尚需 2.5 至 4 年（2023 年中至 2024 年底），且可能受到各國邊境開放時程、跨境航班恢復狀態、經濟受創復原程度等不同因素影響。觀光局於 109 年 11 月初暫時推估，我國恐至 110 年第 4 季方有機會邊境解封。惟觀光發展基金 110 年度預算案編列總支出 77 億 5,845 萬餘元，其中包括辦理精準客源開拓計畫經費計 18 億 1,480 萬元，計畫內容主要係辦理全球宣傳及主要國際客源市場媒體廣告，駐外辦事處於駐在地辦理臺灣觀光宣傳活動、說明會、推廣會及參與當地重要旅展與會議、組團參加國際旅展等。鑑於全球疫情發展尚無趨緩跡象，各國多採邊境管制與旅遊禁令，可預期上開預算內容已無法依照原訂計畫執行，經建請觀光局依據疫情實際發展情況，通盤檢討調整基金 110 年度工作計畫及預算資源配置，以發揮財務效益。據復：將滾動檢討觀光發展基金國際宣傳經費，110 年度辦理精準客源開拓計畫預算，由 18 億餘元調降為 12 億元，爾後再逐步增列預算需求，俾利與競爭國競爭，以加強重點主力市場並深耕新興潛力市場。

(3) 「Tourism 2025—臺灣觀光邁向 2025 方案(110-114 年)」已規劃 5 年中程計畫之觀光發展藍圖，惟國際觀光復甦趨勢變數仍多，允宜注意全球疫情實際發展情形，適時滾動檢討修正相關計畫內容及推動時程，以利計畫執行及整體財務規劃運用，提升基金財務運用效能。

觀光局以交通部 109 年 5 月 31 日核定之「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」為基礎，並因應疫情變化，於 109 年 8 月提出「Tourism 2025—臺灣觀光邁向 2025 方案（110-114 年）」，規劃 5 年中程計畫之觀光發展藍圖，作為編列後續年度預算之參據。該方案（草案）訂有打造魅力景點、整備主題旅遊、廣拓觀光客源、優化產業環境、推展智慧體驗等 5 大執行策略暨 27 項工作項目，以逐步打造臺灣成為亞洲重要旅遊目的地，計畫總經費估列為 440 億 4,850 萬元。惟按前述國際觀光組織之預測，國際旅遊要復原至 2019 年水準將需要 2.5 至 4 年，考量疫情衝擊時程充滿不確定性，觀光復甦前景仍未明朗，經建請觀光局注意全球疫情實際發展變化，適時滾動檢討修正該方案相關計畫內容及推動時程，以利計畫執行及整體財務規劃運用，

提升財務運用效能。據復：該局為因應疫情影響，並衡酌國際趨勢、疫情變化及產業轉型重點，已重新調整該方案計畫經費需求、預期績效指標、政策論述及未來布局方向等內容，於 109 年 12 月重新提報交通部循序陳報行政院核定。

(4) 觀光發展基金配合政府振興觀光產業政策，連續 3 年以超支併決算方式辦理國旅補助計畫，惟計畫經費規模占原編年度預算金額比率過高，允宜檢討研謀改善。

觀光發展基金於 107 至 109 年度預算執行期間，因業務實際需要，而未及編列預算或預算編列不足支應時，經先於預算總額調整容納，不足支應部分則依附屬單位預算執行要點第 10 點規定，併當年度決算辦理之支出金額為 6 億 7,563 萬餘元、45 億 938 萬餘元及 217 億 6,241 萬餘元，分別占原編預算數之 11.99%、70.27% 及 313.16% (表 2)，主要係觀光局為振興國內觀光產業辦理原未編列該基金預算之各項國旅補助方案，暨配合新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情辦理觀光產業紓困及振興措施增加之支出。經查相關作業均依照

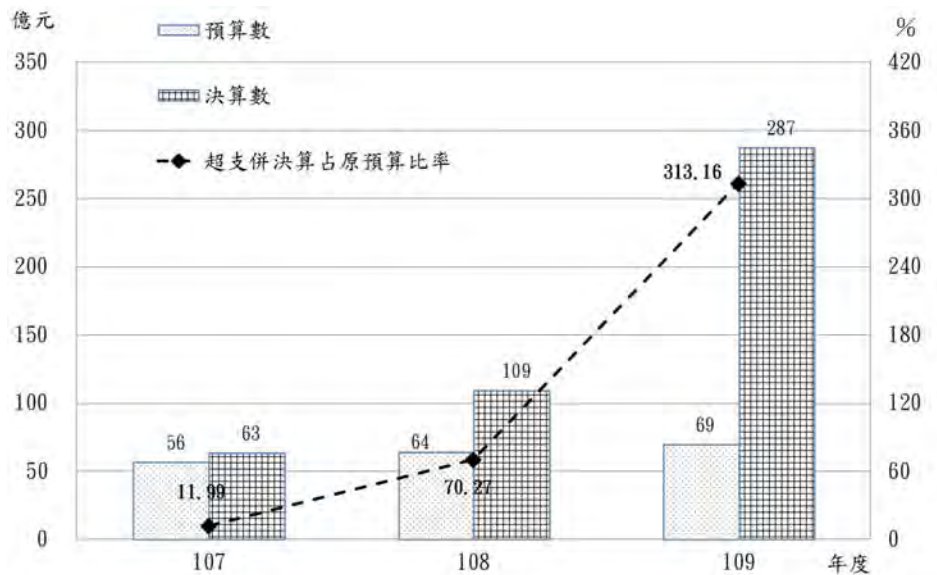
表 2 觀光發展基金超支併決算辦理情形

單位：新臺幣千元、%

年度	預算數 (A)	決算數 (B)	超支併決算數 (C=B-A)	占比 (C/Ax100)	超支併決算項目	
					計畫名稱	決算數
107	5,633,165	6,308,801	675,636	11.99	前進宜花東高屏暖冬遊	889,275
108	6,417,195	10,926,577	4,509,382	70.27	合計	5,334,937
					擴大國旅暖冬遊	1,079,087
					春遊專案	610,387
					擴大秋冬國民旅遊獎勵計畫	3,645,462
109	6,949,297	28,711,716	21,762,419	313.16	合計	24,469,162
					擴大秋冬國民旅遊獎勵計畫 (延長至 109 年 1 月底)	642,268
					中央政府嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興方案(註 1)	23,826,893

註：1. 配合中央政府因應嚴重特殊傳染性肺炎對觀光產業紓困及振興措施，由基金支應之總支出金額為 238 億 2,689 萬餘元，其中由特別預算挹注計 157 億 5,506 萬餘元。
2. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

圖 1 觀光發展基金超支併決算數占預算數比率



資料來源：整理自觀光局提供資料。

規定程序報經行政院核定辦理，惟併年度決算辦理之計畫經費金額占原編預算金額比率過高(圖1)。按附屬單位預算為政府預算體系之一環，其涉及各基金重大營運政策，且足以影響其財務穩健性者，宜循年度預算程序，經立法院審議通過後辦理，雖預算法第88條賦予附屬單位預算較大執行彈性，以機動調整增減預算所列計畫內容及金額，惟該基金已連續3年以相同事由採併決算辦理方式支應原未編列預算之國旅補助方案經費支出，並因此使基金快速流失。為兼顧立法院預算審議權，附屬單位預算之執行，如因經營環境發生重大變遷或正常業務之確實需要，報經行政院核准，得先行辦理者，仍宜研謀訂定相關控管規範，妥為管控經費運用，經函請行政院研謀改善。據復：行政院已於111年度中央及地方政府預算籌編原則規定，特種基金應依核定之計畫核實編列預算，凡績效不彰之計畫及不經濟或無必要之支出，均不得編列預算；非營業特種基金預算編列範圍應符合基金設立目的及基金用途者，始得於基金編列預算。復於附屬單位預算執行要點規定，業務收支預算執行期間，為配合業務增減需要隨同調整之業務及業務外收支，併年度決算辦理。觀光發展基金配合政府政策辦理國旅補助或因應疫情辦理觀光產業防治及紓困振興方案，該基金將以舉借債務方式籌措財源，未來推動觀光營運計畫將更審慎評估並滾動檢討，務實擷節支用。

(5) 觀光發展基金連年支應鉅額國旅補助計畫經費，財務狀況快速惡化，允宜檢討審酌基金財務能力妥適規劃國旅補助計畫，俾免影響基金其他業務之推動執行。

觀光局為活絡國內旅遊市場，自107年2月起陸續運用觀光發展基金以併年度決算方式推動各項國旅補助計畫，包括：振興花蓮觀光產業「花蓮遊、花蓮加油」實施計畫、促進南部灣域旅遊實施計畫、前進宜花東·高屏暖冬遊方案、擴大國旅暖冬遊方案、春遊專案、擴大秋冬國民旅遊獎勵計畫等，復為協助觀光產業相關業者因應新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，於109年7月開始推動安心旅遊補助計畫，合計計畫經費已達177億1,520萬元(表3)，並賡續規

表3 觀光局辦理國民旅遊補助計畫情形

單位：新臺幣千元

序號	計畫名稱	計畫期程	計畫總經費
合計			17,715,200
1	振興花蓮觀光產業「花蓮遊、花蓮加油」實施計畫	107年2月23日至同年6月30日	55,000
2	促進南部灣域旅遊實施計畫	107年5月18日至同年11月15日	91,200
3	前進宜花東高屏暖冬遊	107年11月1日至同年12月31日	890,000
4	擴大國旅暖冬遊	108年1月1日至同年1月31日	1,300,000
5	春遊專案	108年4月1日至同年6月30日	870,000
6	擴大秋冬國民旅遊獎勵計畫	108年9月1日至109年1月31日	4,600,000
7	安心旅遊	109年7月1日至同年10月31日	9,909,000

註：1. 統計期間係自107年2月起至109年10月底止。

2. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

劃推動冬季團體旅遊補助、春節疏運孝親專案、類出國 2.0 等國旅補助，相關經費亦將由觀光發展基金支應。查觀光發展基金主要收入來源係收取出境航空旅客之機場服務費，惟因受疫情影響，致機場服務費收入大幅減少，又須支應紓困振興及擴大國旅補助相關措施之費用，致基金財務狀況快速惡化，截至 109 年底之應付帳款餘額約為 147 億 8,370 萬餘元，現金及流動金融資產(定期存款)等可動用資金僅存約 27 億 2,761 萬餘元，應付帳款逾可動用資金 4 倍以上，預估 110 年度來臺旅客及國人出國旅遊分別均僅有 48 萬人次，未來收入狀況不容樂觀，觀光局雖計畫以舉債方式支應觀光發展基金未來資金需求(預計於 110 年 7 月起分 5 年借款，總貸款金額約 151 億餘元)，鑑於歷次辦理之各項國內旅遊補助措施對基金財務狀況影響甚鉅，經函請觀光局審酌基金財務狀況及償債能力妥適規劃各項國旅補助計畫，俾免影響基金其他業務之推動執行。據復：該局辦理各項國旅補助方案皆屬短期救急性質，經規劃措施推動之區域、期間及補助標準後，訂定獎補助要點，陳報交通部核定後據以執行，後續並針對實際執行狀況滾動檢討，彈性因應，相關補助方案係以推動產業發展及擴大周邊效益為主要考量，未來將審酌觀光發展基金財務狀況及償債能力，妥適規劃辦理國旅補助措施。

(6) 觀光發展基金為活絡國內旅遊市場，已陸續辦理多項國民旅遊補助計畫，惟業者詐領國旅補助弊案頻傳，允宜檢討研議相關制度面及執行面改善措施，遏止不肖業者詐領國旅補助之歪風。

觀光局為活絡國內旅遊市場，自 107 年 2 月起陸續辦理多項國民旅遊補助計畫，各計畫主要內容包括團體旅遊優惠、自由行住宿優惠等。查該局推動擴大國民旅遊補助措施後，屢有旅宿業者詐領各項國旅住宿優惠補助款情事，經蒐集分析 109 年度媒體刊載及司法判決有關旅宿業者涉嫌詐領國旅補助款之案件計 10 案(表 4)，其弊案手法主要係業者冒用或收購他人身分個資作為人頭，偽造其入住紀錄，並掣開發票或收據，

表 4 旅宿業涉嫌詐領觀光局國民旅遊住宿補助案件

項次	案情摘要
1	臺北市大同區某旅店發放 400 元旅遊金，以換取旅客身分證件資料，造假入住紀錄，向政府詐領秋冬旅遊補助。
2	臺東縣成功鎮○○旅社發給 400 元或 200 元夜市抵用券，以取得民眾身分證，再填載不實住宿紀錄，詐領國旅秋冬補助。
3	臺東縣 14 家旅宿業者以送夜市抵用券或發給現金方式，向民眾收取身分證個資，填載不實住宿紀錄，申領秋冬旅遊補助。
4	臺中市○○文旅以提供無期限住宿券方式，換取員工及其親友身分證，偽造住宿發票、住房日期、房號等，詐領 108 年擴大國旅暖冬遊補助。
5	澎湖縣○○、○○、○○等 3 家民宿，利用以無報有或以少報多手法，製作不實領據及電子收據，詐領秋冬旅遊補助。
6	澎湖縣○○及○○等 2 家民宿，以自由行遊客魚目混珠團體旅遊手法，詐領安心旅遊補助款。
7	臺北市松山區某家旅舍以親友為人頭，於 108 年初向觀光局申報擴大國旅暖冬旅遊補助。
8	苗栗縣 5 家旅宿業者涉提供飯店餐券、夜市券等誘騙街坊親友，登錄其個資，再核銷詐領秋冬旅遊補助。
9	新北市三重區○○商旅○○館蒐集人頭資料詐領秋冬遊住宿補助款。
10	彰化縣○○人文民宿利用旅客資料，偽造不實入住日期之紀錄，並登載於電子收據、旅客住宿明細後，製作領據，詐領秋冬遊住宿補助。

資料來源：整理自網路搜尋之 109 年度媒體刊載內容(前 9 項)及司法院法學資料檢索系統搜尋之 109 年度判決內容(第 10 項)。

以請領補助款。又觀光局建置之資訊系統，設計之主要查核控制點為每一身分證字號限使用 1 次、入住日期須為規定補助期間（如周日至周五）、業者每日申請補助房間數不得超過核定合法房間數等，尚難以查察發現上述舞弊行為，亟待深入研析業者詐領國旅補助弊案之舞弊態樣，積極研議相關制度面或執行面改善措施，俾利該局及地方政府審查時能快速辨識高風險案件，加強審核；另該局現行擴大國旅自由行旅客住宿優惠活動之補助規定，並未限制參與活動旅宿業者之受僱員工或設籍當地民眾申領住宿補助，與該局住宿優惠獎助措施係為鼓勵國人從事國民旅遊之意旨未盡相符，且易誘使業者蒐集人頭資料詐領補助款之行為，為避免民眾及業者誤觸法網，亟待審慎檢討研議相關國旅補助計畫活動補助對象之適當性等情事，經函請觀光局檢討妥處。據復：該局及大多數地方政府辦理自由行旅客住宿優惠活動補助，已建立有隨機電話或現場稽查等查核機制，倘查有異常情事皆加強查核，後續如有補助各直轄市、縣（市）政府辦理國旅補助，該局將督促各地方政府落實旅宿業申報資料真實性之查核事宜，如涉刑事責任，亦應依規定移送檢調單位偵辦，以杜不法；不肖業者利用其員工及其家屬或其營業場所鄰近地區居民為人頭住客詐領國旅補助款之不實申報案件僅係少數，若因此全面限制住宿其工作之旅館民宿員工或設籍旅館民宿當地民眾申領國旅住宿補助，有失該局促進國民旅遊消費，帶動觀光周邊產業之原意，且易造成民怨，實際執行時亦恐窒礙難行，相關建議事項將於後續辦理相關活動再納入考量。

(7) 觀光局為協助受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響發生營運困難之觀光產業減輕營運負擔，積極辦理各項紓困措施，惟部分業者於申領營運及薪資費用補貼後，仍因無法持續營運而停歇業，允宜深入探究原因，妥謀因應對策，並視疫情發展，滾動檢討相關紓困振興措施，以符相關產業實際需求。

觀光局為因應新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情對觀光相關產業營運造成之衝擊，自 109 年 1 月下旬起陸續推動執行各項觀光產業紓困措施，其中針對旅行業及旅宿業提供之紓困，包括減輕營運負擔及員工薪資補貼、停止出入團或入境旅行社補助等，截至 109 年底止，已發放補貼金額 85 億餘元 (表 5)，並提撥 5 億元作為貸款信用保證，協助業者融資周轉貸款及利息補貼，期能協助相關業者渡過疫情造成之營運難關。按觀光局觀光業務統計，截至 109 年底止，我國旅行業及旅宿業 (含觀光旅館業、旅館業及民宿) 計有 3,934 家旅行社、123 家觀光旅館、3,393 家合法旅館、9,798 家合法民宿，其中業者申領觀光局相關紓困補貼者分別約有 7 成及 8 成餘。依觀光局補貼作業規範，對於給予旅行業、旅宿業營運及薪資費用之補貼，均規定補貼

對象自申請補貼之日起 3 個月內有停業、解散或歇業等情事將不予撥款。惟經該局統計 109 年度停業、解散或歇業之旅行業及旅宿業分別計有 82 家及 706 家，仍較 108 年度之 54 家及 677 家增加（表 6），且其中有 138 家旅宿業者係於申領補貼後約 3 個月即陸續停、歇業。復依相關國際觀光組織於 2020 年間發布之預測，國際旅遊觀光尚需 2.5 至 4 年（2023 年中至 2024 年底）始能恢復至 2019 年疫情爆發前之水準，顯示觀光相關產業之營運仍屬艱困，經函請觀光局密切注意轄管觀光產業受疫情影響程度，並探究受補貼業者未能擺脫營運困境而停業或解散之根本原因，妥適研謀因應對策，以有效降低疫情對業者營運之衝擊，並蓄積疫後相關產業發展動能。據復：受疫情影響，旅遊市場萎縮，且國內

疫情持續延燒，開放邊境期限未定，業者申領紓困補貼後，不足以支應業者營運管銷，在長時間無穩定營業額情形下，業者設下停損點休養生息，以儲備未來國境解封後於旅遊市場之能量，係業者依市場機制、考量業務需求所決定之業務方針；該局將持續注意觀光產業停歇業情形，並視疫情發展狀況，滾動檢討及妥適規劃觀光產業後續相關紓困措施與振興方案。

表 5 109 年度觀光局辦理旅行業及旅宿業紓困措施執行情形

單位：新臺幣千元、家

項目	辦理期間	發放、補貼(助)金額	發放、補貼(助)家數
合計		8,554,148	
小計		4,237,885	
旅行業			
營運資金補貼	109.4.16~109.6.30	1,024,650	3,022
員工薪資補貼(紓困 2.0)	109.4.1~109.6.30	912,763	2,097
員工薪資補貼(紓困 3.0)	109.7.1~109.9.30	788,794	1,952
	109.10.1~109.12.31	653,797	1,746
接待入境旅客業者補助	109.1.21~109.7.31	140,192	136
接待大陸旅行團提前離境補助	109.2.13~109.2.29	2,063	24
停止出入團補助	109.3.3~109.9.30	715,624	1,327
觀光旅宿業			
小計		3,850,512	
減輕營運負擔—補貼地價稅等	109.4.16~109.6.30	1,468,142	3,065
員工薪資補貼(紓困 2.0)	109.4.16~109.6.30	1,875,094	2,626
員工薪資補貼(紓困 3.0)	109.7.1~109.12.31	507,275	331
民宿			
營運資金補貼	109.4.16~109.6.30	465,750	8,271

註：1. 未列入本表之紓困措施，尚有促進觀光產業（旅行業、旅宿業及觀光遊樂業）發展人才培訓、導遊領隊及國民旅遊隨團人員生計費用補貼等。
2. 統計期間係截至 109 年底止。
3. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

表 6 旅行業及旅宿業停業、解散或歇業情形

單位：家

業別	108 年度			109 年度		
	合計	停業	解散(歇業)	合計	停業	解散(歇業)
旅行業	54	24	30	82	36	46
旅宿業	677	308	369	706	239	467
觀光旅館	4	2	2	6	—	6
一般旅館	162	67	95	186	100	86
民宿	511	239	272	514	139	375

資料來源：整理自觀光局提供資料。

(8) 補助地方政府辦理觀光建設計畫，未依規定切實辦理計畫審核及督導考核作業，致興建完成之設施閒置，亟待檢討改善。

A. 補助興建西螺米食文化園區，雲林縣政府規劃興建前未確實評估營運可行性及考量土地使用分區使用限制，觀光局亦未確實辦理審查作業即逕行核定補助，致完工後僅試營運 3 個月即停止營運，未能達成原定補助目標：雲林縣政府為擴大西螺大橋沿線整體旅遊動線，於 95 年間規劃興建西螺米食文化園區

(圖 2)，計劃以地產地銷展售雲林優質農特產品。經於 95 年度獲觀光局核定補助辦理西螺大橋人文旅遊帶工程，其中興建西螺米食文化園區部分預算 1,800 萬元 (由觀光發展基金補助 1,200 萬元，地方配合款 600 萬元)。經查雲林縣政府規劃興建前未確實評估營運可行性，園區相關工程完工啟用後，自 100 年 4 月僅試營運 3 個月餘，即停止營運 1 年

餘，又自 108 年度起無償借予警察分局當臨時辦公場所，致再度停止營運，影響後續營運規劃推展，無法達成擴展雲林農產品行銷通路之目標；復於規劃興建前未考量土地使用分區使用限制，即行規劃設計施作，致園區內除米食產銷中心為農業產銷必要設施，可作為農產品銷售中心販賣農產品外，其餘休閒相關設施及停車場等均未符合土地使用限制規定。觀光局辦理補助計畫審核及督導考核作業，未落實依規定要求該府提送符合補助條件之經營管理計畫，詳予評估其經營計畫可行性，即逕行核定補助，且於工程完工結案後 10 餘年均未辦理現地查核，追蹤相關設施後續經營管理及維護情形，致未就設施使用現況未能達成原定補助計畫目標情形予以考核，補助計畫執行成效欠佳，未能達成提升西螺鎮觀光發展之目的，經函請交通部督促檢討改善。據復：該局訂定之補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點，及相關申請須知，已要求提案單位於提案計畫書中評估計畫之財務自償能力與回饋計畫及經營管理與維護計畫等，並採合議制進行審查，未來將依規定落實審核相關補助計畫；又因該局人力有限，補助風景區景觀改善等項目，係配合工程查核或實地現勘，視情形辦理結案後維護管理督考作業，將持續辦理設施維護管理查核，查核結果並納入後續年度提案審查參考。

圖 2 西螺米食文化園區



資料來源：本部臺灣省雲林縣審計室於 109 年 4 月 7 日拍攝。

B. 補助中港溪高灘地遊憩環境營造計畫，苗栗縣南庄鄉公所未適時依法取得河川公地使用許可及徵購聯外道路用地，觀光局亦未切實審查補助計畫用地取得情形，復對該公所擅自變更刪減基礎設施，未查察處理，致興建完成設施未能對外開放營運而長期閒置；苗栗縣南庄鄉公所（下稱南庄鄉公所）為利用中港溪閒置高灘地，設置輕量低維護之設施，打造南庄鄉觀光新亮點，於104年9月獲觀光局核定補助辦理「中港溪高灘地遊憩環境營造計畫」，計畫總經費1,500萬元（含觀光發展基金補助1,140萬元、自償款75萬元、地方配合款285萬元）。經查南庄鄉公所未事先協調解決工程施工便道用地問題，且未適時依法申請取得河川公地使用許可，即行發包辦理營造計畫工程採購，致開工後屢經停工、復工，完工日期延宕近2年，又未妥謀後續計畫處理方式，致二期計畫後續擴充經費無著而無法辦理發包，嚴重影響整體計畫進度及效益之發揮；復因該公所財政拮据，無力負擔徵購及道路拓寬經費，逾2年仍未積極妥覓徵購用地財源，肇致營造計畫工程興建完成之相關設施，因無聯外道路可供通行，未能對外開放營運而任由閒置。又觀光局辦理補助計畫審核及督導考核作業，未依規定切實審查申請補助計畫是否已取得工程施作範圍用地之使用許可（表7），亦未就計畫執行進度大幅落後情形落實管考機制，適時提出督導考核意見，復於結案審查時，對於受補助單位未依核定計畫執行，擅自變更增減施作項目情形（為增作鑿水井工項，乃刪減原盥洗廁所、洗手台等相關必要基礎設施），未能查察處理，肇致耗資鉅額補助經費興建完成之設施（包括露營區、鑿井設施、照明設備、電力管線、蓄水與給水設施、停車格等）無法營運啟用，且未控管計畫工程完工後實際營運情形，辦理設施維護狀況之查核，以及時督促研謀改善，肇致設施長期閒置，經函請交通部督促檢討改善。據復：為加強審查申請計畫基地範圍地權地用內容及提升地方政府補助計畫提案品質，研議將基地聯外道路及工程開發可能涉及之相關法規（如海岸管理法、森林法、水利法等）納入檢核項目，另已委託專案管理團隊，聘請相關領域專家學者，擇計畫執行成效較為低落之地方政府進行輔導，以提升計畫執行成效；針對本案完工工期嚴

表 7 計畫工程用地及聯外道路土地取得情形

單位：平方公尺

地段	地號	面積	權屬	備註
工程用地		4,014		
南庄鄉田尾段	131-12 地號前之未登錄地	4,000	經濟部水利署第二河川局	未登錄地(核准使用)
南庄鄉田尾段	129-18 地號前之未登錄地	14	經濟部水利署第二河川局	未登錄地(核准使用)鑿井部分
聯外道路用地		2,069.08		
南庄鄉田尾段	127-9、127-10、127-11、127-17、128、128-1、128-2、129-6、129-18、129-19、129-21、403、404、404-1、404-7、406等16筆	2,069.08	私有土地	尚未取得

資料來源：整理自本部臺灣省苗栗縣審計室109年度專案調查報告。

區、鑿井設施、照明設備、電力管線、蓄水與給水設施、停車格等）無法營運啟用，且未控管計畫工程完工後實際營運情形，辦理設施維護狀況之查核，以及時督促研謀改善，肇致設施長期閒置，經函請交通部督促檢討改善。據復：為加強審查申請計畫基地範圍地權地用內容及提升地方政府補助計畫提案品質，研議將基地聯外道路及工程開發可能涉及之相關法規（如海岸管理法、森林法、水利法等）納入檢核項目，另已委託專案管理團隊，聘請相關領域專家學者，擇計畫執行成效較為低落之地方政府進行輔導，以提升計畫執行成效；針對本案完工工期嚴

重延宕部分，將強化補助計畫執行進程督考機制，除加強列管外，並研議於計畫執行須知規定納入計畫執行現地考察項目，及將工程品質查核作業納入補助須知規定，每年辦理一定比率之補助工程查核；已將有無辦理變更設計、變更設計有無報經該局同意等，納入受補助機關辦理結案之檢核項目，如經查處有此情事，將視情節輕重撤銷補助；已研議比照施工查核作業，每年抽查一定比例之補助案件，辦理補助工程設施維護管理查核作業，以實地查核補助設施實際營運管理成效，查核結果亦將納入後續地方政府提案申請補助之參考依據，倘有未妥善經營管理者，或經要求改善後仍未達標準者，將視情形取消後續相關提案補助。

C. 補助蘇澳冷泉再造特色加值計畫，宜蘭縣蘇澳鎮公所未依核定計畫辦理阿里史溪污水整治，致水質髒污產生惡臭而封閉設施，且疏未申請變更冷泉井溫泉開發及使用計畫書，致設施於完成驗收後即因水量不足而閒置未用，觀光局亦未切實審查提案即核定補助計畫，復未就計畫執行缺失落實管考作業並適時導正，致無法發揮補助計畫效益：宜蘭縣蘇澳鎮公所（下稱蘇澳鎮公所）為改善蘇澳冷泉公園老舊設施，將封閉於冷泉公園地下箱涵之阿里史溪改為明渠，整合成為開放性水域空間，提報「蘇澳冷泉再造特色加值計畫」申請補助經費，經觀光局於104年9月函復符合補助原則，及交通部於105年8月審議通過蘇澳冷泉計畫工程基本設計，預計分為3期辦理，總經費3億117萬餘元，其中第1期工程（蘇澳冷泉區整體再造計畫工程）獲觀光局核定計畫經費1億9,590萬元（含觀光發展基金補助款1億2,341萬餘元、自償款5,877萬元，地方配合款1,371萬餘元），主要內容為修改現有大眾池、新建冷泉交流館及改善園區內阿里史溪周邊景觀等。經查蘇澳鎮公所未依核定之蘇澳冷泉計畫污水截流策略內容辦理阿里史溪污水整治，致因流經園區內河道水質髒污惡臭因而封閉水岸階梯，未能達成整合開放水域供民眾親近水源之計畫目的，且未依基本設計報告內容及審議（查）委員意見，慎選大眾池池底之建材種類，致試營運期間即因割傷遊客而停止開放大眾池（圖3），嚴重影響旅客人次及營運收入，並衍生拆除及改善設施之損失與支出；該公所疏未依規定申請變更冷泉井溫泉開發及使用計畫書，復未詳實估算取用水量，迨至試水作業時始發現該井水量未足以供應新、舊設施同時使用，且知悉後仍未積極研謀改善，致冷泉交流館完成驗收後即閒置未使用，未達成增加營運收入等計畫效益。觀光局辦理補助計畫審核

圖3 蘇澳冷泉公園大眾池



資料來源：本部臺灣省宜蘭縣審計室於109年11月12日拍攝。

及督導考核作業，未依規定切實審查提案申請計畫是否編列執行阿里史溪污水整治策略相關經費與期程，暨確認新建冷泉交流館設施之水權申請及冷泉量供應能否符合設計構想，即核定補助計畫；復於補助計畫執行期間，僅於各季補助地方政府工程案件執行進度檢討會議提出儘速辦理結案作業之審查意見，對於本案計畫執行缺失，均未提出相關督導考核意見，促請完成之補助設施儘早對外營運，經函請交通部檢討研謀改善。

(9) 民航事業作業基金 109 年度受新型冠狀病毒肺炎疫情影響收支短絀達 22 億餘元，且須舉借鉅額債務辦理桃園航空城機場園區用地取得計畫，允宜審慎檢討評估基金整體財務狀況，妥適規劃因應，以降低基金財務風險。

民航事業作業基金來源主要為受分配之機場服務費、航空場站及其相關設施之使用費、權利金及桃園國際機場股份有限公司（下稱桃園機場公司）繳交之土地租金及盈餘分配等收入，104 至 108 年度平均每年收支賸餘達 71 億餘元，財務狀況良好。惟 109 年度受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情衝擊，航班及旅客大幅減少，助航設備服務費、機場服務費及場站降落費等收入遽減，且因桃園機場公司亦受疫情衝擊發生短絀，無盈餘分配予該基金，致該基金出現近 20 年來首度短絀

，短絀金額達 22 億餘元，與預算賸餘相距達 84 億餘元（表 8）。據觀光局於 109 年 11 月初依據國際旅遊組織預測資訊，推估我國恐要至 110 年第 4 季疫情趨緩後，方有機會逐步擴展跨境旅遊，顯示短期內機場服務費、場站降落費等基金主要收入財源仍將低於原財務規劃。復查民航基金為

應桃園機場公司建設第三跑道及擴大自由貿易港區之用地需求，配合辦理桃園航空城機場園區用地取得計畫，計畫期程自 99 年 1 月至 118 年 12 月，投資總額 1,634 億餘元，除以基金自有

表 8 109 年度民航基金收支餘絀概況

單位：新臺幣億元

科目	預算數	決算數	比較增減	
			金額	%
收入	192.98	97.98	- 95.00	- 49.23
業務收入	155.21	93.78	- 61.43	- 39.58
勞務收入(註 1)	77.35	29.17	- 48.17	- 62.28
租金及權利金收入	77.86	64.60	- 13.25	- 17.03
土地租金收入(註 2)	50.57	47.80	- 2.77	- 5.48
廠房租金收入	5.81	5.37	- 0.43	- 7.56
權利金收入	20.70	11.34	- 9.35	- 45.19
其他租金收入	0.76	0.07	- 0.68	- 89.82
業務外收入	37.77	4.19	- 33.57	- 88.88
財務收入	3.80	2.54	- 1.26	- 33.23
其他業務外收入(註 2)	33.96	1.65	- 32.30	- 95.12
支出	130.34	120.00	- 10.34	- 7.94
本期賸餘(短絀)	62.63	- 22.02	- 84.66	--

註：1. 勞務收入預算主要係收取之過境航路服務費、飛航服務費、機場服務費、場站降落費等收入。

2. 土地租金收入、其他業務外收入預算，主要係桃園機場公司依法繳交之土地租金及其盈餘分配予該基金之收入，分別約占 96% 及 98%。

3. 資料來源：整理自民航基金 109 年度附屬單位分決算。

資金 544 億餘元支應外，不足部分約 1,090 億元預計將逐年以舉債或借款方式籌措，110 年度計編列長期債務舉借預算 300 億元。該計畫屬完全自償之建設計畫，規劃以土地處分收入、租金收入或桃園機場營運收入等作為償債財源，預估於 153 年完成負債清償。查民航基金執行該計畫，原預計於 105 年度完成核定之區段徵收計畫作業，延至 109 年 6 月間始獲核定，致相關計畫期程須配合展延，由於該計畫所獲配之土地將以標售（租）等方式取得自償財源，倘進度落後將影響債務償還計畫。經函請民用航空局審慎檢討評估基金整體財務狀況，妥適規劃因應，以降低財務風險，俾免影響相關計畫之推動執行。據復：109 年度受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情及邊境管制影響，致業務收入遠不如預期，惟據國際預測，長期航空運量仍為成長趨勢，該局為使航空產業需求於疫情受控制後逐步復甦，亦將積極協助業者作好準備，迎接後疫情時代；另已就桃園航空城機場園區用地取得計畫委請財務顧問進行相關財務分析，並針對風險承受能力進行敏感性分析，爾後將視基金年度整體營運情形及資金缺口等，適時滾動檢討整體財務規劃，評估融資借款金額並掌握相關財務運作，以維基金財務結構穩健。

(10) 國籍航空公司受新型冠狀病毒肺炎疫情衝擊，109 年度營運大幅衰退並產生鉅額虧損，允宜妥適規劃相關紓困振興因應措施，以維持我國航空產業國際競爭力。

民用航空局為協助航空產業、機場業者於新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情衝擊下渡過經營難關，除執行中央政府嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別預算，補貼相關業者之營運、貸款利息、防疫用品等費用外，亦緩收相關業者之土地、房屋、場站等使用費及權利金，暨由民航事業作業基金提撥專款作為信用保證等，以協助相關業者向金融機構融通貸款，截至 109 年底止，該基金已完成 42 億 3,200 萬元之專款撥付，審查通過 12 家業者共 507 億餘元紓困貸款之信用保證，有效紓緩業者經營壓力。惟依該局公布之國籍民用航空運輸業營運概況，長榮等 7 家國籍航空公司 109 年度營業收入合計較 108 年度減少 1,118 億餘元（36.02%），僅華航、立榮、德安等 3 家航空公司獲有小額盈餘，其餘長榮、華信、台灣虎航、星宇等 4 家航空公司稅後虧損合計達 75 億餘元；110 年第 1 季 7 家航空均發生稅後虧損，虧損金額合計 49 億餘

元，營業收入亦較 109 年度第 1 季衰退 141 億餘元 (23.54%)，營運狀況仍屬艱困 (表 9)。

表 9 國籍民用航空公司營運概況

單位：新臺幣億元

航空公司名稱	項目	108 年度	109 年度	比較增減		109 年第 1 季	110 年第 1 季	比較增減	
				金額	%			金額	%
合計	營業收入	3,104.09	1,985.88	- 1,118.20	- 36.02	599.14	458.12	- 141.02	- 23.54
	稅後淨利(虧損)	45.37	- 71.60	- 116.97	--	- 58.61	- 49.37	9.23	- 15.76
中華航空	營業收入	1,463.72	1,063.27	- 400.45	- 27.36	286.09	261.12	- 24.97	- 8.73
	稅後淨利(虧損)	- 11.99	1.40	13.39	--	- 37.73	- 10.19	27.53	- 72.98
長榮航空	營業收入	1,356.21	796.02	- 560.18	- 41.31	268.34	175.57	- 92.77	- 34.57
	稅後淨利(虧損)	39.82	- 33.61	- 73.44	--	- 12.20	- 21.97	- 9.76	80.02
華信航空	營業收入	86.07	38.23	- 47.83	- 55.58	10.93	6.92	- 4.00	- 36.64
	稅後淨利(虧損)	2.04	- 3.76	- 5.80	--	- 1.40	- 3.56	- 2.16	153.55
立榮航空	營業收入	97.03	59.85	- 37.17	- 38.31	14.39	10.86	- 3.53	- 24.55
	稅後淨利(虧損)	7.42	1.97	- 5.44	- 73.37	0.45	- 0.80	- 1.26	--
德安航空	營業收入	5.92	5.77	- 0.14	- 2.42	1.35	1.26	- 0.09	- 6.91
	稅後淨利(虧損)	0.00	0.27	0.27	33,125.61	- 0.25	- 0.28	- 0.03	13.32
台灣虎航	營業收入	95.13	18.80	- 76.32	- 80.23	16.19	0.52	- 15.66	- 96.76
	稅後淨利(虧損)	8.08	- 13.71	- 21.79	- 2.69	- 0.82	- 5.49	- 4.66	564.25
星宇航空	營業收入	--	3.91	3.91	--	1.81	1.84	0.02	1.36
	稅後淨利(虧損)	--	- 24.16	- 24.16	--	- 6.64	- 7.05	- 0.40	6.17

註：1. 遠東航空公司自 108 年 12 月 13 日停止營業，並經交通部於 109 年 1 月 31 日廢止其民用航空運輸業許可，爰未予納入本表；另星宇航空公司係自 109 年 1 月 23 日起開始營運。

2. 資料來源：整理自民用航空局網站公告之國籍民用航空運輸業營運概況。

按國際航空運輸協會 (IATA) 於 2020 年 7 月預測，全球航空運輸量至少要至 2024 年始能恢復至疫情爆發前 (2019 年) 水準，且因新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 於 2021 年出現變異，許多國家均重啟更嚴格之邊境管制，疫情現況仍充滿變數，顯示國際航空客運需求尚難即刻復甦，航空產業面臨之經營風險仍屬嚴峻，經建請民用航空局衡酌全球疫情實際發展暨航空產業受疫情影響情形，妥適規劃後續相關紓困措施及振興方案，以持續協助民航業者因應未來環境衝擊及維持產業競爭力。據復：國籍航空公司在政府多項紓困措施協助及自身努力下，109 年度之營收表現普遍優於國際大型航空公司，且因國內疫情控制得宜、推動國旅熱潮，帶動整個航空產業鏈，已順利挺過第一波疫情衝擊，然國際航空業仍受創嚴重，且復原期恐長達 3 至 4 年，業者經營環境尚處於高度風險，爰已向行政院陳報延長相關補助措施，並增加擔保貸款額度；另亦將積極協助及輔導業者作好準備，瞭解不同市場變化，並視疫情發展情形，持續檢討各項補

貼及協助措施，確保業者現金流無虞，儲蘊能量整裝出發，以協助我國民航業者於疫情結束時能迅速恢復，並積極拓展國際航線市場，搶占先機。

(11) 國道公路建設管理基金近年來通行費收入已趨穩定，惟未償債務餘額仍高且須辦理多項新建國道建設計畫，為免過度舉債，增加基金財務負擔，允宜持續檢討評估基金財務收支狀況，加強開源節流措施，以維持基金財務長期穩健。

政府為有效推展及管理自償性國道公路建設計畫，於 83 年度核定設立國道公路建設管理基金（下稱國道基金），由高速公路局（下稱高公局）本循環運用之基金財政原則，統籌辦理國道興建、營運、維護及自償資金之籌措、償還等事宜。

表 10 國道基金主要收支及餘絀概況

單位：新臺幣億元、%

年度	業務收入	通行費收入		業務成本 與費用	勞務成本		年度 賸餘
		金額	占比		金額	占比	
平均	347.83	235.33	67.66	123.79	96.75	78.15	163.34
104	347.50	224.76	64.68	111.30	88.26	79.30	168.93
105	342.04	232.98	68.12	118.89	91.95	77.34	159.84
106	346.57	237.08	68.41	122.00	94.54	77.49	154.38
107	347.37	237.27	68.30	125.04	96.15	76.90	143.10
108	349.25	237.51	68.01	130.35	102.86	78.91	171.18
109	354.23	242.40	68.43	135.18	106.74	78.96	182.63

資料來源：整理自國道基金 104 至 109 年度附屬單位分決算。

國道基金來源主要為通行費收入、汽車燃料使用費分配收入及服務性設施有關收入等；主要用途為具自償性國道公路建設及其設施擴充改良、維護管理支出及基金融資利息支出等。該基金近 6 年度（104 至 109 年度）營運收支決算，平均賸餘約 163 億餘元（表 10），其中通行費收入平均約 235 億餘元（占業務收入之 67.66%），維護管理等勞務成本平均約 96 億餘元（占業務成本與費用之 78.15%）。經查通行費收入由 104 年度之 224 億餘元微幅增加至 109 年度之 242 億餘元，僅成長 7.85%，惟維護管理等業務成本卻由 104 年度之 88 億餘元逐年增加至 109 年度之 106 億餘元，增幅 20.94%。另該基金截至 109 年底止，尚有以往為因應國道建設經費需求發行之公債未償餘額約 1,470 億元，及短期借款餘額 100 億元。又據高公局估計截至 109 年底止，國道基金未來尚須支應之國道建設計畫經費，包括已核定之國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫

等 10 案，及審核中之國道 7 號高雄路段計畫等 4 案，投資總金額約 2,426 億餘元(表 11)。由於該等計畫係為均衡區域發展並配合國家長期發展需要而興辦，相關興建成本、維修營運、重置成本等預期將無法全數收回，經函請高公局審慎評估未來國道新建計畫對基金財務之影響，持續檢討評估基金財務收支狀況，

表 11 國道基金未來尚須支出之國道新建計畫建設成本

單位：新臺幣億元

計畫名稱	投資金額
合計	2,426.18
已核定計畫：	
1. 國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫	304.87
2. 國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路工程	46.07
3. 國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道工程	41.32
4. 國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道工程	54.71
5. 國道 1 號增設中豐交流道工程	12.69
6. 國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道改善工程	14.61
7. 國道 3 號增設北土城交流道工程	30.44
8. 國道 1 號臺南路段增設北外環交流道工程	10.97
9. 國道 3 號增設八德交流道工程	54.35
10. 國道 3 號增設高原交流道工程	10.28
尚於審議報核中計畫：	
1. 國道 7 號高雄路段計畫	615.47
2. 國 1 甲線計畫	455.70
3. 國道 1 號五楊高架延伸至苗栗頭份	750.00
4. 國道 1 號林口路段(含交流道改善工程)	24.70

註：1. 資料時間截至 109 年 12 月底。

2. 資料來源：整理自高公局提供資料。

況，加強開源節流措施，以維基金財務穩健。據復：由於國道基金持續有穩定之通行費收入，每年平均 160 億餘元賸餘可作為投入國道路網建設經費，並為償債之財源，爰基金未償公債餘額已由 102 年度之 1,965 億元降至 109 年度之 1,470 億元，未來於國道整體路網系統建置完成，資本支出減緩下，可逐步回收建設成本及彌平負債缺口；又國道高速公路之營運管理，未來將持續本樽節原則，加強維護管理費用之控管，致力拓展營運多元化；另將持續研析相關數據及影響，滾動檢討通行費費率方案，依政策方向搭配相關收費措施，以確保國道基金永續發展。

(12) 國道公路建設管理基金經營高速公路路權土地，間有未依規定處理被占用案件、界址不清及屢遭占用、巡查管理規範未臻周全等情事，有待檢討改善。

高速公路局(下稱高公局)及所屬為興辦國道工程需要，歷年陸續完成多項工程用地之協議價購或徵收取得作業。截至 109 年底止，國道公路建設管理基金經營高速公路路權用地面積已達 8,450.37 公頃，經依照國有公用財產管理手冊及該局訂定之路權維護管理作業程序等規定

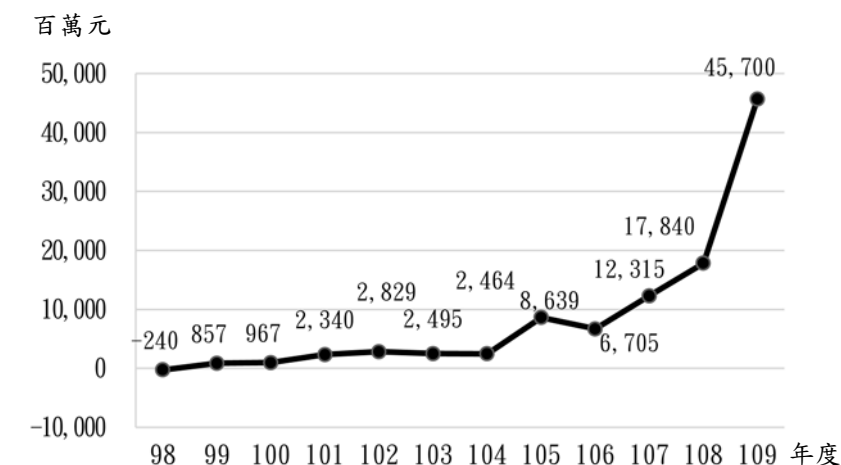
辦理土地管理作業，以確保所轄路權完整，及發揮經管土地財產運用效能。經查該局辦理路權用地管理業務情形，核有：A. 經管土地上長期設有台灣電力股份有限公司之電塔等電力設施，惟未依公路法規定徵收公路土地使用費；B. 被占用路權土地，間有未依暫緩強制執行之協商內容，清查列管占用戶實際居住人員及督促持續繳納補償金，或出租予地方機關遭違規增建改良物，惟於租賃期滿仍未補照或拆除，以排除占用；C. 路權土地存有界址不清及屢遭占用情形，惟未妥擬因應方案或促請委外廠商加強巡查，以有效防制；D. 訂頒之高速公路養護手冊，僅規範養護工程分局所屬各工務段應定期巡查維護轄管路段，對於新建工程處經管閒置土地部分則乏相關規範，土地管理巡查規定未臻周妥；E. 訂有路權界樁維護管理相關規範，並委外執行轄區路段路權維護工作，惟各養護單位路權界樁巡查執行結果，各分局並無法掌控路權界樁埋設現況，且部分分局並無完整之巡樁計畫等，經函請高公局檢討改進。據復：A. 已於 109 年 12 月完成全面清查實際設置於經管路權內之電力設施共計 139 座，依規定補徵公路挖掘許可費 23 萬元，及依公法請求權追繳 5 年（104 至 108 年）公路土地使用費 109 萬餘元，後續並將依公路土地使用費徵收辦法規定每年收取相關費用，另為利於後續管理，已督促所屬應於工程竣事後，將同意設置或移設證明文件辦理造冊，以避免疏漏；B. 已督責所屬辦理既有占用戶實際居住成員之清查作業，並不定期派員查核，及就未繳納使用補償費者造冊列管持續追收，以維基金權益；另原土地租約於 108 年底屆滿後，承租機關已於 109 年 9 月提送使用計畫送審，於其未取得土地合法使用權前，將持續追收使用補償金至契約簽訂為止，並已與該機關研商就違規增建圍牆及雨遮部分，於簽約後辦理建物補照作業；C. 為確保路權，減少被占用情形，刻正擬定路權復樁計畫，持續補測設路權樁位，完備界址，及加強路權巡檢頻率等，以預防方式杜絕占用情形，另將依執行巡查實務成效，滾動檢討及精進各項改善措施，俾強化土地管理績效；D. 已就所屬第一、二新建工程處經管之閒置土地，參照相關法令，分別訂定土地巡查管理相關作業要點，並於 110 年 3 月 30 日及 5 月 12 日核定施行；E. 已於 110 年 2 月及 3 月間與各養護工程分局協調復樁計畫處理方式，並就各分局實務執行路權界樁管理之疑義研商竣事，預計 110 年 6 月底前完成復樁管理計畫，據以執行。

(13) 高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）109 年度營運績效優於預期，惟基金轉型後業務執行情形及成效，仍須持續研謀精進。

鐵道局經營之高速鐵路相關建設基金於109年2月7日經行政院同意更名並轉型為鐵道發展基金，以軌道建設、營運監理、軌道產業、場站開發為轉型後之主要業務。該基金109年度營運結果，因高鐵車站特定區

區段徵收土地開發計畫，併決算認列土地帳面價值與評定價值之增值利益，致決算賸餘較預算增加408億3,272萬餘元（838.87%），達457億29萬餘元，創歷年新高（圖4）。經查高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）轉型後業務執行情形及其營運成效，核有下列事項：

圖4 高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）餘絀情形

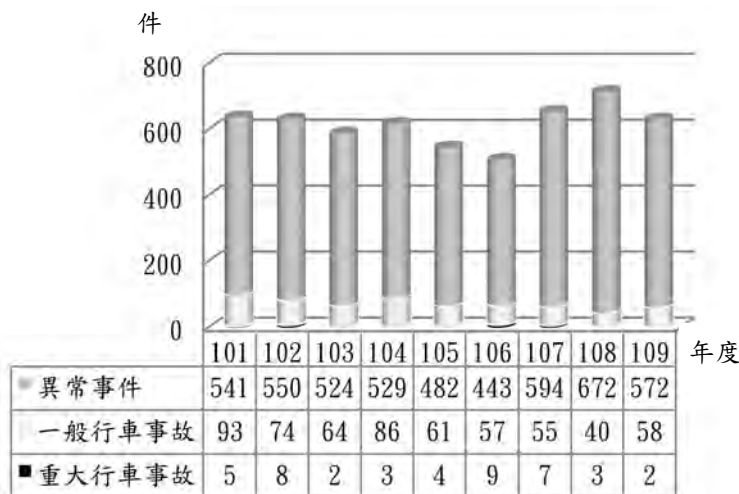


資料來源：整理自高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）各年度決算書。

A. 辦理鐵道營運監理，允宜針對臺鐵局行車事故及異常事件數量居高不下之情事，檢討研議加強監理檢查頻率，並就事故或異常事件主要肇因相關業務加強查核：依鐵路

法第4條規定，國營鐵路，由交通部管理。地方營、民營及專用鐵路，由交通部監督。交通部於107年8月24日授權鐵道局辦理國營鐵路之監理。經查106至109年度鐵道局每年均辦理1次定期檢查及1至2次臨時檢查臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）經營情形。惟據統計，101至109年度臺鐵局平均每年發生之鐵路行車事故及異常事件件數為615.33件

圖5 臺鐵行車事故事件



資料來源：整理自臺鐵局網站資料。

，平均每天發生1.69件行車事故或異常事件，約每2.5個月即發生1次重大行車事故（ $12 \times 9 / 43 = 2.51$ ）（圖5）；101年1月至110年4月發生之鐵路事故共造成436人死亡、811人受傷，並衍生龐大的社會成本。據鐵道局分析，106至109年10月份臺鐵局行車事故及異常事件之主要原因為鐵路設備異常、員工與承商因素、民眾與旅客違規闖入路權等。鑑於臺鐵局平均每日輸運旅客超逾50萬人次，惟每年行車事故及異常事件件數仍居高不下，且主要肇因亦源於該局營運管理品質不佳（如鐵路設備異常及員工與承商因素等），經函請鐵道局研議加強臺鐵局之監理檢查頻率，並就該局事故或異常事件主要肇因相關業務增加查核，以降低其行車安全風險。據復：除依鐵路法第41條規定，每年定期辦理臺鐵局年度檢查作業外，對於臺鐵局發生行車事故事件將視情節狀況辦理專案調查或臨時檢查，俾及時要求臺鐵局檢討改進並採取必要之處置，另對於近年來臺鐵局發生太魯閣、普悠瑪或發生斷軌等重大行車事故，除要求檢討改善外，並已派員辦理臺鐵局204件臨軌在建工程總體檢、臺鐵總體檢及派員赴現地進行軌道安全督導檢查等積極監理作為；該局統計110年截至5月底止，辦理臺鐵局事故事件專案調查或臨時檢查9件，較諸109年9件、108年6件及107年6件，事故事件之調查或檢查頻率已有所增加。後續對交通部歷次事件事故調查所要求改善事項（含已結案及未結案）之臺鐵局後續落實情形，將擬定查核計畫，以強化臺鐵局之業務查核。

B. 推動軌道產業發展，惟10項輕軌系統優先發展項目進度落後，允宜積極檢討，加速辦理，俾利提升本土軌道產業技術及產值：政府為推動前瞻基礎建設計畫軌道建設計畫，藉以提升本土軌道產業技術及產值，媒合國內廠商投入軌道及相關建設，由交通部、經濟部及行政院公共工程委員會等組成軌道產業推動會報。查軌道產業推動會報已於107年3月5日第1次會議制定軌道產業發展策略，確認軌道產業5項優先發展項目（含集電弓系統、車門系統、轉向架系統、轉轍器系統及自動列車防撞系統等）。嗣於107年5月18日第2次會議決議增加儲能電力管理系統、軌道複合基鈹、輕軌號誌系統、牽引系統、超級電容系統等5項優先發展項目。上開軌道產業優先發展項目原預計於109至114年度取得認證，惟查其實際辦理情形，其中僅軌道複合基鈹研發團隊於110年2月完成試量產（20組），並於同年3月完成期中審查，其餘輕軌號誌系統開發於110年4月20日公告受理業者自主技術提升計畫提案申請；集電弓、車門、轉轍器等系統技術研發補助案預計於110年上半年辦理公告受理申請（依原規劃期程，集電弓及車門系統預計於109年6月啟動研發作業），截至110年5月20日尚未辦理；

轉向架系統預計111年度辦理公告

受理申請（原預計於110年度）；牽引系統、儲能電力管理系統原預計於110年度啟動研發作業，惟尚無相關規劃；另超級電容及自動列車防撞系統之研發期程與效益尚未確定（表12）。各發展項目之辦理進度均較原規劃期程落後，能否及時參與前瞻基礎建設相關輕軌建設計畫機電系統招標，不無疑慮，經函請鐵道局積極協同相關機關協助輔導國內廠商加速取得技術能力，使其能

參與各項輕軌建設計畫，提升本土軌道產業技術及產值。據復：輕軌號誌系統自主技術提升計畫，刻正辦理申請資格及應備文件初審；轉轍器系統、集電弓系統及車門系統等3案刻正辦理公告資料陳核行政作業；轉向架系統研發已納入111年度鐵道產業發展補助計畫，刻正持續檢討研發需求；無道碴軌道彈性基鈹系統國產化計畫已完成試產，刻正試裝進行實測；牽引系統之技術要求與列車監控制系統、車體結構與負載等相關，因國內產業尚無投入意願，將尋求學研機構參與相關研發工作，以協助國內產業掌握軌道車輛整合技術；儲能電力管理系統及超級電容主要需求者為高雄輕軌系統，已有國內設備廠商與高雄捷運公司洽談國產維修配件試裝評估事宜，將持續追蹤營運機構以維修保養經費及備品採購模式協助國內廠商提升自主技術之情形；列車自動防撞系統之設置需求與輕軌路線形式相關，將配合地方政府區域交通管理需要，適時辦理相關作業。

C. 鐵道局持有高鐵車站專用區及特定區等可供招商開發土地，仍有約半數之土地未完成招商開發作業，允宜積極檢討原因，研謀因應對策：截至109年底止，鐵道局持有高鐵車站專用區及特定區等可供開發招商土地計102.03公頃（表13），截至110年2月底止，實際已招商開發或出租使用之土地面積計44.93公頃（44.04%），剩餘土地面積57.09公頃，扣除由該

表 12 優先項目規劃期程與實際辦理情形

優先項目	原規劃研發期程	預計取得認證期程	辦理情形
軌道複合基鈹	108.6-109.6	109.6-109.12	110年2月完成試量產20組。 110年3月完成期中審查。
輕軌號誌	108下半年-112.6	112.6-112.12	110年4月20日始公告受理補助申請。
車門系統	109.6-112.6	112.6-112.12	預計110年上半年辦理公告補助。
集電弓系統	109.6-111.6	111.6-111.12	預計110年上半年辦理公告補助。
轉轍器系統	110.1-112.6	112.6-112.12	預計110年上半年辦理公告補助。
轉向架系統、牽引系統、儲能電力管理系統	110.1-114.1	114.1-114.6	轉向架系統預計於111年辦理公告補助。其餘2項尚無規劃。

註：1. 第4次產業推動會報決議超級電容與自動列車防撞系統，因研發期程與效益尚不確定，必要性尚待檢討。
2. 資料來源：整理自鐵道局提供資料。

局、內政部及嘉義縣政府共同持有，尚待嘉義縣政府辦理都市計畫變更程序後始能辦理招商之嘉義站2筆土地共5.73公頃外，其餘51.36公頃土地（占全部土地面積50.34%），因產業專區未開發完成，非理想招商時機、或交通動線不佳，影響廠商進駐意願、或開發量體龐大，分期開發仍須負擔全區地租、或故宮南院發展不如預期，投資人保守看待觀光市場、或實際運量偏低，特定區

之發展緩慢等原因，致未能順利招商開發，或採行短期資產活化措施。經函請鐵道局針對各該土地未能順利招商原因，積極研謀因應對策，以提升資產運用效益。據復：(A)有關高鐵永續經營投資計畫收回之高鐵五站站區事業發展用地，其中高鐵新竹站世興段2地號，刻正檢討第2次公告適當時機、新竹站車站專用區(一)土地則預定於110年11月辦理招商公告作業、台中站新高鐵段69、70、71地號，預計110年6月辦理第二階段評選作業、桃園站事業發展用地公告招商案，因應疫情嚴峻延至110年7月辦理、至嘉義車站特定區現階段暫以短期出租方式增加收益，後續將持續關注市場變化情況、投資人意見等因素，滾動式檢討調整招商執行策略；(B)聯外計畫購置之苗栗及雲林高鐵站站區附屬事業用地，考量高鐵苗栗及雲林車站實際運量偏低，特定區發展相對遲緩，後續將配合地方政府對高鐵車站特定區發展策略辦理；(C)高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫財務結算及盈餘分配案獲配之土地，將持續依都市發展及市場條件，以大眾運輸為導向之都市發展(TOD)概念，跨域整合中央與地方相關產業、公共建設及公益設施等，帶動車站周邊整體發展。

D. 台灣高鐵公司已依約提撥平穩機制專戶收入供交通部(鐵道局)運用，為利控管該項專款收入及運用情形，允宜研議建立專屬會計科目之可行性：依據交通部與台灣高速鐵路股份有限公司(下稱台灣高鐵公司)簽訂之台灣南北高速鐵路興建營運合約第四次增修協議書規定，台灣高鐵公司應於105年度起設置財務平穩機制(每年度盈餘超過35億元時，應依合約規範提列平穩額度，平穩額度累積超過100億元部分，應提撥現金至專戶，並將專戶餘額扣除相關稅賦後，依交通部指示匯付至該部指定帳戶)，並應於106年度起將前一年度平穩額度之提列、挹注、累積額度以及專戶動支、餘額等事項執行情形於每年度股東常會承認財務報表後

表 13 截至 109 年底高鐵車站專用區及車站特定區等可供開發土地面積

單位：公頃

站區	合計	已開發或出租使用	待開發或出租使用
合計	102.03	44.93	57.09
桃園站	32.60	21.88	10.72
新竹站	6.77	1.74	5.03
台中站	22.85	3.70	19.14
嘉義站	11.15	—	11.15
台南站	17.61	17.61	—
苗栗站	4.90	—	4.90
雲林站	6.15	—	6.15

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

一個月內提報交通部，交通部確認前開執行報告內容後，台灣高鐵公司應將平穩額度超過100億元部分，扣除相關稅賦後，提撥等額現金存入「台灣高速鐵路股份有限公司平穩機制專戶」。交通部得因辦理優待或調降票價、台灣南北高速鐵路相關建設或配合政府政策等事項需要，要求台灣高鐵公司動支專戶，該公司應配合辦理。查台灣高鐵公司已於109年8月依約將超過該公司平穩額度100億元之部分計60億8,465萬餘元提撥存入平穩機制專戶，並配合交通部政策辦理專戶動支，全數撥付鐵道局，經該局以併決算方式列入鐵道發展基金109年度附屬單位決算「業務收入—其他業務收入—雜項業務收入」科目收入，復查該基金110年度預算案於相同科目編列平穩機制專戶撥款收入預算數54億2,700萬元，惟該基金預、決算書均無平穩機制專戶收入實際運用情形相關資訊。為利台灣高鐵公司平穩機制專戶撥付鐵道發展基金收入及其實際運用情形之管控，並利各界瞭解，經函請鐵道局研議於鐵道發展基金設置該項專戶款項收入及支出專屬會計科目之可行性。據復：鐵道發展基金已新增「鐵道發展及監理相關作業」計畫，其主要財源為平穩機制專戶撥付鐵道發展基金收入，該收入係專款用於辦理推動鐵道運輸、發展軌道產業、落實鐵道營運監理業務，另場站開發業務，則以收支配合觀念，編列預算及管控預算執行，該項業務主要以高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫分配該基金之土地盈餘所獲之租金及權利金收入，用以支應地價稅等出租資產成本及土地開發經營管理相關支出，有關平穩機制專戶收入運用情形將於年度決算書揭露。

6. 其他事項

交通作業基金計畫及預算之執行結果，前經本部依法陳報監察院，嗣經監察院於109年7月1日至110年6月30日間糾正者，摘述如次：

汽車行經高速公路地磅站之違規超載，其中未有員警到場而未予取締之案件，因交通部高速公路局與內政部警政署國道公路警察局之認事用法存有極大差異，肇致上述超載未取締案件一再發生，自104年1月起至109年8月止，已有近3成違規案件行駛於國道，且經統計，應罰而未裁處之罰鍰估計近3億元，相關機關未積極謀求解決方案，不僅造成國庫鉅額損失，更危及大眾行車安全，確有違失。經函請交通部查明妥處，並研提改善措施。惟交通部未覈實檢討處理及研謀改善措施，本部函請該部再為檢討妥處，仍未積極處理，顯有未為負責之答復情事，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。(110.3.11監察院公報第3217期)

茲將該基金收支餘絀與餘絀撥補之審定，餘絀審定後現金流量及資產負債狀況，暨所屬分預算收支餘絀概況，分別列表如次：

交通作業基金收支餘絀審定表

中華民國 109 年度

單位：新臺幣元

科 目	預 算 數	決 算 數	修 正 數	決 算 審 定 數	審 定 數 與 預 算 數 比 較 增 減	
					金 額	%
業 務 收 入	60,252,555,000	72,332,222,226	—	72,332,222,226	12,079,667,226	20.05
勞 務 收 入	38,321,673,000	29,023,335,563	—	29,023,335,563	- 9,298,337,437	- 24.26
租 金 及 權 利 金 收 入	9,633,046,000	7,820,334,588	—	7,820,334,588	- 1,812,711,412	- 18.82
投 融 資 業 務 收 入	3,497,190,000	2,543,059,554	—	2,543,059,554	- 954,130,446	- 27.28
其 他 業 務 收 入	8,800,646,000	32,945,492,521	—	32,945,492,521	24,144,846,521	274.35
業 務 成 本 與 費 用	33,678,539,000	53,877,162,125	461,459	53,877,623,584	20,199,084,584	59.98
勞 務 成 本	24,330,565,000	46,869,614,685	461,459	46,870,076,144	22,539,511,144	92.64
出 租 資 產 成 本	169,587,000	163,209,759	—	163,209,759	- 6,377,241	- 3.76
行 銷 及 業 務 費 用	3,961,954,000	2,061,732,930	—	2,061,732,930	- 1,900,221,070	- 47.96
管 理 及 總 務 費 用	5,192,014,000	4,610,090,952	—	4,610,090,952	- 581,923,048	- 11.21
其 他 業 務 費 用	24,419,000	172,513,799	—	172,513,799	148,094,799	606.47
業 務 賸 餘 (短 絀)	26,574,016,000	18,455,060,101	- 461,459	18,454,598,642	- 8,119,417,358	- 30.55
業 務 外 收 入	4,372,453,000	37,614,176,407	30,325,036	37,644,501,443	33,272,048,443	760.95
財 務 收 入	483,796,000	339,131,838	—	339,131,838	- 144,664,162	- 29.90
其 他 業 務 外 收 入	3,888,657,000	37,275,044,569	30,325,036	37,305,369,605	33,416,712,605	859.34
業 務 外 費 用	4,690,890,000	5,507,272,955	—	5,507,272,955	816,382,955	17.40
財 務 費 用	4,687,390,000	5,049,301,673	—	5,049,301,673	361,911,673	7.72
其 他 業 務 外 費 用	3,500,000	457,971,282	—	457,971,282	454,471,282	12,984.89
業 務 外 賸 餘 (短 絀)	- 318,437,000	32,106,903,453	30,325,036	32,137,228,489	32,455,665,489	--
本 期 賸 餘 (短 絀)	26,255,579,000	50,561,963,554	29,863,577	50,591,827,131	24,336,248,131	92.69

註：1. 本期其他綜合餘絀- 11,600,051 元，包括未實現重估增值- 1,773,261 元及採權益法認列之其他綜合餘絀份額- 9,826,790 元。

2. 本表各項數字因採四捨五入方式計算，細項數字之和與合計數或有差異。

交通作業基金餘絀撥補審定表

中華民國 109 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	修 正 數	決 算 審 定 數	審 定 數 與 預 算 數 比 較 增 減	
					金 額	%
賸 餘 之 部	72,396,325,000	125,075,973,824	261,069	125,076,234,893	52,679,909,893	72.77
本期賸餘	26,255,579,000	63,964,086,796	261,069	63,964,347,865	37,708,768,865	143.62
前期未分配賸餘	37,723,654,000	52,694,795,028	—	52,694,795,028	14,971,141,028	39.69
公積轉列數	8,417,092,000	8,417,092,000	—	8,417,092,000	—	—
分 配 之 部	41,550,518,000	76,273,097,702	—	76,273,097,702	34,722,579,702	83.57
填補累積短絀	—	7,283,048,859	—	7,283,048,859	7,283,048,859	--
提存公積	9,973,152,000	7,973,152,000	—	7,973,152,000	- 2,000,000,000	- 20.05
賸餘撥充基金數	14,962,838,000	14,962,838,001	—	14,962,838,001	1	0.00
解繳公庫淨額	3,000,000,000	3,000,000,000	—	3,000,000,000	—	—
其他依法分配數	13,614,528,000	43,054,058,842	—	43,054,058,842	29,439,530,842	216.24
未 分 配 賸 餘	30,845,807,000	48,802,876,122	261,069	48,803,137,191	17,957,330,191	58.22
短 絀 之 部	—	13,402,123,242	- 29,602,508	13,372,520,734	13,372,520,734	--
本期短絀	—	13,402,123,242	- 29,602,508	13,372,520,734	13,372,520,734	--
填 補 之 部	—	7,283,048,859	—	7,283,048,859	7,283,048,859	--
撥用賸餘	—	7,283,048,859	—	7,283,048,859	7,283,048,859	--
待 填 補 之 短 絀	—	6,119,074,383	- 29,602,508	6,089,471,875	6,089,471,875	--

交通作業基金所屬分預算收支餘絀概況表

中華民國 109 年度

單位：新臺幣千元

分預算名稱	業務收入	業務成本與費用	業務賸餘(短絀)	業務外收入	業務外費用	業務外賸餘(短絀)	本期賸餘(短絀)			
							預算數	審定數	比較增減金額	%
民航事業作業基金	9,378,237	11,423,576	- 2,045,339	419,946	576,880	- 156,934	6,263,973	- 2,202,273	- 8,466,246	--
國道公路建設管理基金	35,423,406	13,518,590	21,904,816	779,324	4,420,089	- 3,640,765	14,571,766	18,264,050	3,692,284	25.34
高速鐵路相關建設基金(鐵道發展基金)	10,456,959	343,770	10,113,189	35,977,380	390,272	35,587,107	4,867,575	45,700,297	40,832,722	838.87
觀光發展基金	17,073,619	28,591,686	- 11,518,067	467,850	120,029	347,820	552,265	- 11,170,246	- 11,722,511	--

註：本表係依本部審定該基金決算數額編列。

交通作業基金餘絀審定後現金流量表

中華民國 109 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	比 較 增 減	
			金 額	%
業務活動之現金流量				
本期賸餘（短絀）	26,255,579,000	50,591,827,131	24,336,248,131	92.69
利息股利之調整	4,203,394,000	4,157,459,330	- 45,934,670	- 1.09
未計利息股利之本期賸餘（短絀）	30,458,973,000	54,749,286,461	24,290,313,461	79.75
調整項目	900,305,000	- 28,686,867,299	- 29,587,172,299	--
未計利息股利之現金流入（流出）	31,359,278,000	26,062,419,161	- 5,296,858,839	- 16.89
收取利息	483,796,000	355,675,440	- 128,120,560	- 26.48
支付利息	- 4,687,190,000	- 5,845,145,611	- 1,157,955,611	24.70
業務活動之淨現金流入（流出）	27,155,884,000	20,572,948,990	- 6,582,935,010	- 24.24
投資活動之現金流量				
減少流動金融資產及短期貸墊款	11,000,392,000	127,921,492,102	116,921,100,102	1,062.88
減少投資、長期應收款、貸墊款及準備金	—	261,414,817	261,414,817	--
減少不動產、廠房及設備、礦產資源	35,000,000	60,252,655	25,252,655	72.15
減少無形資產及其他資產	19,920,000	48,394,939,751	48,375,019,751	242,846.48
收取股利	2,945,140,000	2,928,442,000	- 16,698,000	- 0.57
增加流動金融資產及短期貸墊款	- 3,018,861,000	- 96,297,500,499	- 93,278,639,499	3,089.86
增加投資、長期應收款、貸墊款及準備金	- 102,379,000	- 4,770,389,161	- 4,668,010,161	4,559.54
增加不動產、廠房及設備、礦產資源	- 28,478,350,000	- 28,965,250,190	- 486,900,190	1.71
增加無形資產及其他資產	- 161,142,000	- 49,074,016,773	- 48,912,874,773	30,353.90
投資活動之淨現金流入（流出）	- 17,760,280,000	459,384,702	18,219,664,702	--
籌資活動之現金流量				
增加短期債務、流動金融負債及其他負債	—	33,325,919,927	33,325,919,927	--
增加長期負債	15,000,000,000	—	- 15,000,000,000	- 100.00
減少短期債務、流動金融負債及其他負債	- 4,385,046,000	- 10,938,362,926	- 6,553,316,926	149.45
減少長期負債	- 33,500,000,000	- 33,500,000,000	—	—
賸餘分配款	- 9,154,213,000	- 14,041,280,503	- 4,887,067,503	53.39
籌資活動之淨現金流入（流出）	- 32,039,259,000	- 25,153,723,502	6,885,535,498	- 21.49
匯率影響數	- 200,000	- 552,710,505	- 552,510,505	276,255.25
現金及約當現金之淨增（淨減）	- 22,643,855,000	- 4,674,100,315	17,969,754,685	- 79.36
期初現金及約當現金	52,086,315,000	34,902,260,364	- 17,184,054,636	- 32.99
期末現金及約當現金	29,442,460,000	30,228,160,049	785,700,049	2.67

註：1. 本表係採現金及約當現金基礎，包括現金及自投資日起 3 個月內到期或清償之債權證券。

2. 本表「調整項目」欄所列，包括提存呆帳、醫療折讓及評價短絀、提存各項準備、折舊、減損及折耗、攤銷、兌換短絀（賸餘）、處理資產短絀（賸餘）、債務整理短絀（賸餘）、其他、流動資產淨減（淨增）及流動負債淨增（淨減）。

3. 本表各項數字因採四捨五入方式計算，細項數字之和與合計數或有差異。

交通作業基金餘絀審定後平衡表

中華民國 109 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	109 年 12 月 31 日		108 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
資 產	1,271,020,530,568	100.00	1,236,528,575,553	100.00	34,491,955,015	2.79
流動資產	79,958,793,850	6.29	126,793,908,211	10.25	- 46,835,114,361	- 36.94
現 金	30,228,160,049	2.38	34,902,260,364	2.82	- 4,674,100,315	- 13.39
流動金融資產	32,769,695,289	2.58	64,392,985,055	5.21	- 31,623,289,766	- 49.11
應 收 款 項	3,443,622,771	0.27	6,325,371,316	0.51	- 2,881,748,545	- 45.56
存 貨	649,036,767	0.05	17,852,494,151	1.44	- 17,203,457,384	- 96.36
預 付 款 項	12,866,474,124	1.01	3,318,290,638	0.27	9,548,183,486	287.74
短期貸墊款	1,804,850	0.00	2,506,687	0.00	- 701,837	- 28.00
投資、長期應收款、貸墊款及準備金	59,661,759,972	4.69	34,257,456,942	2.77	25,404,303,030	74.16
採權益法之投資	28,684,567,904	2.26	29,079,777,140	2.35	- 395,209,236	- 1.36
其他長期投資	25,226,244,059	1.98	2,072,120,627	0.17	23,154,123,432	1,117.41
長期墊款	—	—	1,987,150,831	0.16	- 1,987,150,831	- 100.00
準備金	5,750,948,009	0.45	1,118,408,344	0.09	4,632,539,665	414.21
不動產、廠房及設備	1,083,713,202,655	85.26	1,059,476,155,597	85.68	24,237,047,058	2.29
土 地	357,506,696,846	28.13	356,975,490,082	28.87	531,206,764	0.15
土地改良物	563,937,347,943	44.37	555,369,764,896	44.91	8,567,583,047	1.54
房屋及建築	28,144,886,775	2.21	27,416,634,057	2.22	728,252,718	2.66
機械及設備	8,242,885,239	0.65	8,335,881,256	0.67	- 92,996,017	- 1.12
交通及運輸設備	57,273,026,334	4.51	56,531,805,803	4.57	741,220,531	1.31
什項設備	1,567,705,007	0.12	1,402,589,695	0.11	165,115,312	11.77
購建中固定資產	67,040,654,511	5.27	53,443,989,808	4.32	13,596,664,703	25.44
無形資產	826,106,061	0.06	452,801,456	0.04	373,304,605	82.44
無形資產	826,106,061	0.06	452,801,456	0.04	373,304,605	82.44
其他資產	46,860,668,030	3.69	15,548,253,348	1.26	31,312,414,682	201.39
遞延資產	1,305,172,962	0.10	1,237,499,856	0.10	67,673,106	5.47
什項資產	14,977,846,041	1.18	13,790,562,618	1.12	1,187,283,423	8.61
待處理資產	30,577,649,027	2.41	520,190,874	0.04	30,057,458,153	5,778.16
合 計	1,271,020,530,568	100.00	1,236,528,575,553	100.00	34,491,955,015	2.79

註：1. 信託代理與保證資產（負債），109 年底及 108 年底各有 10,773,886,840 元及 10,602,148,778 元。

2. 109 年底因擔保、保證或契約可能造成未來會計年度支出事項（包括或有負債）為 804,005,256 元，係國道公路建設管理分基金及高速鐵路相關建設分基金（鐵道發展基金）工程履約爭議之爭訟金額。

3. 本表各項數字因採四捨五入方式計算，細項數字之和與合計數或有差異。

交通作業基金餘絀審定後平衡表 (續)

中華民國 109 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	109 年 12 月 31 日		108 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
負 債	262,188,553,140	20.63	232,553,450,945	18.81	29,635,102,195	12.74
流動負債	115,010,816,454	9.05	49,359,790,566	3.99	65,651,025,888	133.01
短期債務	58,897,056,634	4.63	33,496,392,342	2.71	25,400,664,292	75.83
應付款項	54,974,214,860	4.33	14,674,136,429	1.19	40,300,078,431	274.63
預收款項	1,139,544,960	0.09	1,189,261,795	0.10	- 49,716,835	- 4.18
長期負債	139,145,165,149	10.95	176,026,721,538	14.24	- 36,881,556,389	- 20.95
長期債務	139,145,165,149	10.95	176,026,721,538	14.24	- 36,881,556,389	- 20.95
其他負債	8,032,571,537	0.63	7,166,938,841	0.58	865,632,696	12.08
遞延負債	2,016,167	0.00	—	—	2,016,167	--
什項負債	8,030,555,370	0.63	7,166,938,841	0.58	863,616,529	12.05
淨 值	1,008,831,977,428	79.37	1,003,975,124,608	81.19	4,856,852,820	0.48
基金	831,710,977,523	65.44	810,150,787,055	65.52	21,560,190,468	2.66
基金	831,710,977,523	65.44	810,150,787,055	65.52	21,560,190,468	2.66
公積	12,048,613,795	0.95	18,759,221,681	1.52	- 6,710,607,886	- 35.77
資本公積	4,075,461,776	0.32	3,653,749,662	0.30	421,712,114	11.54
特別公積	7,973,152,019	0.63	15,105,472,019	1.22	- 7,132,320,000	- 47.22
累積餘絀	42,713,665,316	3.36	52,694,795,028	4.26	- 9,981,129,712	- 18.94
累積賸餘	42,713,665,316	3.36	52,694,795,028	4.26	- 9,981,129,712	- 18.94
淨值其他項目	122,358,720,794	9.63	122,370,320,845	9.90	- 11,600,051	- 0.01
累積其他綜合餘絀	122,358,720,794	9.63	122,370,320,845	9.90	- 11,600,051	- 0.01
合 計	1,271,020,530,568	100.00	1,236,528,575,553	100.00	34,491,955,015	2.79