

次營運，已責請各區監理所及地方政府針對載客效能不佳路線，依民眾需求滾動檢討路線、班次或營運模式，並請地方政府加強相關營運資訊之行銷宣導，以提升載客績效及服務機動性。

3. 相關部會提供偏鄉地區公共運輸服務補助資源亟待整合，以發揮綜效：為維持偏遠地區民眾之基本公共運輸服務，公路總局截至 109 年 3 月底止共補助各地方政府 2 億 2,435 萬餘元辦理幸福巴士及幸福小黃，另教育部 108 年度共補助偏遠地區、非山非市及離島地區學校 1 億 4,345 萬餘元購置、租賃交通車或給予學生通學交通費補助；衛生福利部（下稱衛福部）108 年度共補助原住民及居住於山地或平地原住民地區且無適當醫療或長期照顧機構之居民就醫及照護相關交通費 1,384 萬餘元，及提供 88 個原住民區、離島及偏遠地區長期照顧交通接送服務單位相關購車補助；另各地方政府亦提供身心障礙者就醫、就業、就學、就養及社會參與所需之交通服務及費用補助，截至 108 年底止，共計有 2,164 輛復康巴士供有需求民眾預約搭乘，又部分醫療院所及鄉鎮市區公所亦有自行設置免費巴士等。惟各單位間之補助資源因未予整合，致未能共享，如教育部補助偏鄉學校購置之校車僅能載送學生上下學使用，課餘時間未能供鄉鎮市區公所規劃運用等，有待積極協調整合，俾使各機關之補助資源能共享利用，發揮綜效。另為使中央各機關之補助資源能確實達到改善偏鄉公共運輸服務之目標，允宜妥善應用衛福部中央健康保險署之承保與就醫資料及教育部與地方政府學生學籍資料構建偏鄉通勤、就醫及通學旅次之起訖分布資料，並配合偏鄉地區居民之所得、汽機車持有等社經資料以及公共運輸路網資料等大數據分析，及實地訪視偏鄉地區居民實際交通運輸需求，協助地方政府作為規劃相關公共運輸服務計畫措施參考，以有效改善偏鄉民行不便問題，發揮政府補助資源效益，經函請公路總局檢討改善。據復：業已邀集衛福部、教育部及原住民族委員會等召開「研商偏鄉地區各部會運輸資源共享與整合會議」，盤點各部會交通接送資源及建立聯繫協調管道，並就業管交通服務研擬放寬使用條件及資源共享之可行性，另已要求地方政府研提幸福巴士計畫時須盤點當地公共運輸供需情況、環境特性及民眾社經資料等，並透過村里辦公處或實地訪查，瞭解民眾需求，以妥善規劃適當之營運模式，該局於核定幸福巴士申請計畫時，亦將檢視計畫服務範圍、對象及有無其他相關公共資源等，避免資源重複投入，以改善偏鄉民行不便問題及發揮政府補助資源效益。

（三）交通部及公路總局持續推動公共運輸服務發展，公路公共運輸載客量及市區無障礙公車比率已優於預期，惟無障礙運輸服務及公車危險駕駛行為，暨相關補助措施之規劃及執行，仍須加強檢討研謀改善。

為提升公共運輸服務品質，及增進高齡者與身障者之行動力，交通部及公路總局於 106 至 109 年度辦理公路公共運輸多元推升計畫（106—109 年）（下稱公運計畫），推動公共運輸車輛

表 8 公路公共運輸載客量及市區無障礙公車比率統計表

單位：億人次、%

項目	106		107		108	
	目標值	實際值	目標值	實際值	目標值	實際值
公路公共運輸載客量	12.26	12.35	12.32	12.49	12.38	12.39
市區無障礙公車比率	49	53	51	63	53	65

資料來源：整理自交通部提供資料。

吸引民眾搭乘公共運輸（表 8）。經查公運計畫各項措施之規劃及執行情形，核有下列事項：

1. 部分客運業者未能提供妥適無障礙運輸服務，且有超載、緊急煞車及乘客未站坐穩妥即起駛離站等危險駕駛情事：公路總局為提升公共運輸服務品質及建構無障礙運輸環境，補助客運業者購置無障礙車輛，及建立公路汽車客運動態資訊系統（下稱公車動態系統），監控營運車輛行駛情形。經查市區及公路汽車客運業者無障礙運輸服務及營運車輛行駛情形，核有：（1）

據公路總局統計，108 年度整體市區無障礙公車配置比率為 64.69%，惟仍有桃園市等 14 個市縣之市區無障礙公車配置比率未達預定目標 53%（表 9）；

（2）據公路總局統計，108 年度一般公路汽車客運無障礙班次比率僅 26.07%，另各國道汽車客運路線多已配置無障礙車輛，惟業者考量輪椅占用車輛空間較大，影響其載客數及營業收入，致無障礙班次比率僅 6.94%，且其中○○客運獲公路總局補助購置 4 輛無障礙車輛，平均每輛每周行駛班次僅 8 班，未能發揮政府補助效益；（3）經分析部分公路汽車客運路線班車載運人數變化情形，發現部分路線班車行經國道時載客人數超逾核定數額，致乘客須站立搭乘，核與高速公路及快速公路交通管制規則第 9 條第 1 項第 7 款大型客車行駛高速公路及快速公路不得站立乘客之規定不符；（4）經分析部分電子票證使用率及敬老票比率較高之公路汽車客運路線班車行駛情形，發現頻有急加速、急減速與緊急煞車情形，且部分客運駕駛人常於持敬老票乘客上車仍

及場站之優質化、引進多元服務方式等多項措施。據交通部統計，106 至 108 年度公路公共運輸載客量及市區無障礙公車比率已優於預期，且市區無障礙公車比率呈逐年成長趨勢，已逐步改善公共運輸服務，

表 9 截至 108 年底止市區汽車客運車輛無障礙公車配置比率統計表

單位：輛、%

市縣別	總車輛數	無障礙公車數	無障礙公車配置比率
合計	10,928	7,069	64.69
臺北市	3,616	3,057	84.54
新北市	2,641	1,453	55.02
桃園市*	821	329	40.07
臺中市	1,554	1,184	76.19
臺南市	392	209	53.32
高雄市*	1,011	528	52.23
基隆市*	180	83	46.11
新竹市*	99	23	23.23
新竹縣*	32	3	9.38
苗栗縣*	17	4	23.53
彰化縣	36	20	55.56
南投縣*	14	5	35.71
雲林縣	19	14	73.68
嘉義市*	22	6	27.27
嘉義縣	30	18	60.00
屏東縣*	112	17	15.18
宜蘭縣*	121	59	48.76
花蓮縣	23	19	82.61
臺東縣*	10	2	20.00
澎湖縣*	60	17	28.33
金門縣*	80	19	23.75
連江縣*	38	—	—

註：1. *標記係指該市縣無障礙公車配置比率未達預定目標53%。

2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

在刷卡同時已起駛離站，增加乘客摔傷風險，影響乘車安全等情事，經函請公路總局督促檢討改善。據復：(1) 將檢討車輛汰舊換新補助條件規定，針對無障礙車輛數量及比例較低之市縣，放寬汰換車輛車齡條件限制，以鼓勵業者提早汰換成無障礙車輛；(2) 已要求客運業者瞭解各路線身心障礙者搭乘情形，針對高齡者及身心障礙者搭乘人數較多之路線應適時增加無障礙車輛服務；(3) 將責請轄管監理所查明行駛國道客運超載情形，依規定妥處；(4) 將督促轄管公路汽車客運業者加強駕駛員教育訓練及監督司機駕駛行為，使其確認乘客均已站坐穩妥後再緩速起駛離站，以維護民眾乘車安全。

2. 電動大客車推廣成效欠佳，允宜檢討研議加強業者汰換成電動大客車誘因：交通部為達成空氣污染防制行動方案 119 年市區公車電動化之目標，已訂定交通部公路公共運輸補助電動大客車作業要點（下稱電動大客車補助要點）及交通部電動大客車示範計畫補助作業要點（下稱電動大客車示範計畫補助要點）等規定，補助市區及公路汽車客運業者購置電動大客車，並期透過辦理電動大客車示範計畫，累積電動大客車車隊營運經驗值與回饋建立營運導入模式。據公路總局統計，截至 109 年 3 月底止，實際補助市區汽車客運購置電動大客車 193 輛，共計撥付補助金額 8 億 5,421 萬餘元。經查相關補助計畫執行情形，核有：(1) 交通部於 108 年 8 月 29 日修正電動大客車補助要點規定，修改購車補助項目、額度及核撥方式，並新增維運補助，已擴大電動車及柴油車之補助總額差距，惟分期核撥購車補助金之方式恐增加業者初期購車成本資金壓力或購車貸款利息支出，不利鼓勵業者汰換成電動大客車。據交通部統計，截至 109 年 3 月底止，營業大客車（不含遊覽車）計有 1 萬 5,920 輛，其中電動大客車僅有 484 輛（表 10），宜蘭縣、新竹縣、彰化縣、南投縣、雲林縣、臺東縣、澎湖縣、基隆市、嘉義市及連江縣等 10 個縣市尚無電動大客車登記數，補助成效欠佳；(2) 據電動大客車補助要點第 6 點規定，自 108 年度起業者經核定受補助購置電動大客車，除可獲得購車補助外，另得視受補助車種及每年度實際營運里程數，向公路總局申請 12 年合計最高約 180 萬元至 300 萬元不等之維運補助。惟查臺北市、臺中市及花蓮縣等地方政府規範轄管市區汽車客運車輛車齡限制低於維運補助申請年限 12 年，將影響業者後續請領維運補助經費總額；(3) 依電動大客車示範計畫補助要點第 2 點規定，電動大客車示範計畫自 109 至 111 年執行，且電動大客車補助要點第 3 點規定，112 年起客運業者受補助購置之車輛應為經交

**表 10 截至 109 年 3 月底止
各市縣電動營業大客
車登記數統計表**

單位：輛

市縣別	車輛數
合計	484
臺中市	137
高雄市	123
桃園市	102
臺北市	28
新北市	19
臺南市	18
花蓮縣	16
金門縣	11
苗栗縣	10
嘉義縣	8
屏東縣	7
新竹市	5

註：1. 資料排序係依車輛數由高至低依序排列。
2. 資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

交通部認可及揭露之電動大客車示範計畫車輛團隊之車型車輛，惟交通部迄未發布電動大客車示範計畫車輛團隊資格審查相關規定，致公路總局未能公告 109 年度電動大客車示範計畫補助申請受理期程，加計後續購車補助案件審查及業者交車時間，將影響後續電動大客車車隊營運經驗累積時程，不利業者購車參據等情事，經函請交通部檢討改善。據復：（1）已與經濟部、環境保護署進行跨部會合作，研擬電動大客車推動策略，包括：提升公車客運服務績效、健全制度增加使用誘因、完善電能補充基礎建設以及建構國際化產業價值鏈等項，協助客運業者購置優質電動大客車，並俟電動大客車示範計畫結束後，滾動檢討相關補助措施，以利推廣電動大客車；（2）將持續與地方政府溝通，鼓勵配合中央政策方向，建構有利於電動大客車營運之環境，協助客運業者逐步導入電動大客車；（3）已擬具交通部電動大客車示範計畫車輛團隊資格審查作業要點草案，並規劃由交通部及經濟部進行車輛安全法規、國產化及技術分組審查，俟經濟部完成國產化達成度評估作業草案後，即辦理上開要點發布事宜，以利儘速累積電動大客車車隊營運經驗。

3. 部分公路汽車客運偏遠服務路線規劃及營運車輛類型，有待檢討調整，監理機關辦理違規稽查作業亦待加強：108 年度公路總局補貼公路汽車客運 305 條偏遠服務路線營運虧損共計 6 億 689 萬餘元，經查相關客運路線營運及公路總局辦理虧損補貼作業情形，核有：（1）經分析部分電子票證使用率達 77% 以上且補貼金額逾 500 萬元之偏遠服務路線於特定時段、特定站點（牌）之上、下客人數偏低，又部分偏遠服務路線行經高鐵站，惟公車到站時間與高鐵到站時間相距超逾 20 分鐘或小於 10 分鐘，不利旅客相互轉乘高鐵及客運班次，又計有 75% 之營運班次平均載運人數僅 4.64 至 5.07 人，且於特定時段之最大載運人數僅 3 至 5 人，惟渠等路線仍配置 21 人座或 14 人座之車輛行駛，徒增相關行車成本，允宜協調業者檢討班次、營運車輛之安排或調整行車路線，減少空車繞駛等不經濟支出，以降低營運虧損並滿足旅客轉乘高鐵需求；（2）依據偏遠服務路線營運虧損補貼違規扣款標準規定，駕駛員於駕駛中闖紅燈應扣減 3 個違約基數，惟經運用第三代公路監理資訊系統之違規裁罰資料及公車動態系統資料分析 107 及 108 年度偏遠服務路線車輛交通違規情形，發現部分行駛偏遠服務路線之車輛闖紅燈或紅燈右轉經舉發違規，惟轄管監理所站未依規定扣減業者 3 個違約基數等情事，經函請公路總局檢討改善。據復：（1）將督促業者依民眾實際乘車需求，檢討並適時調整既有行車路線、營運車輛配置及班次規劃，俾利資源妥善運用及符合民眾乘車需求；（2）監理機關原係以實地稽查方式查察偏遠服務路線營運違規情形，考量第三代公路監理資訊系統及公車動態系統已建置完成，將評估透過跨系統勾稽違規裁罰資料及車輛行駛紀錄之可行性，強化偏遠服務路線查核機制。

4. 車輛汰舊換新補助作業期程管控及補助業者購置之車輛營運監督待加強：公路總局辦理公路汽車客運業者購車補助及營運虧損補貼作業情形，核有：(1) 106 至 108 年度公路總局辦理公路汽車客運車輛汰舊換新補助，未能給予業者提送申請補助資料合理之準備時程(最短僅給予 3 日)，且 107 及 108 年度遲至 11 月或 12 月始開放業者申請補助，致業者難以依交通部公路總局公路汽車客運車輛汰舊換新補助作業要點規定於申請年度 12 月之第 2 週內辦理請款；(2) 部分公路汽車客運業者以虧損補貼款購置之車輛未依公運計畫規定維持 5 年正常營運，即逕予繳銷牌照且未報經公路總局核准、或未依公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點規定配置於偏遠服務路線使用，或未依政府採購法規定辦理採購等情事，經函請公路總局檢討改善。據復：(1) 將檢討車輛汰舊換新補助作業時程並提前進行，給予業者合理準備時程提送申請補助資料，以確保客運業者申請權益；(2) 有關業者違規使用車輛部分，將依公路法第 77 條第 1 項掣單舉發，並請業者注意購置新車如以補助款支應車價超逾 50%，且補助金額在公告金額以上時，應確依政府採購法規定辦理採購。

(四) 交通部為提升計程車服務品質，持續補助購置通用計程車及老舊計程車更新，惟相關補助措施及管理成效有待檢討改善。

交通部及公路總局於公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)(下稱公運計畫)補助計程車業者(駕駛人)購置通用計程車及更新老舊計程車，截至 108 年底止，已核定補助購置 429 輛通用計程車，更新 2,498 輛老舊計程車，全國車齡 7 年以上之計程車比率已降至 40.52%。經查相關業務辦理情形，核有：1. 南投縣、金門縣及連江縣迄未有通用計程車投入服務(表 11)，屏東縣、苗栗縣、雲林縣、彰化縣、嘉義縣、新竹縣、澎湖縣等 7 縣平均

表 11 截至 108 年底止各市縣通用計程車數量及肢體障礙者人數分析表

單位：人、輛

市縣別	肢體障礙者人數	通用計程車車數	平均每輛通用計程車服務肢體障礙者人數
合計	360,234	1,247	289
屏東縣	18,561	1	18,561
苗栗縣	10,090	1	10,090
雲林縣	17,130	2	8,565
彰化縣	21,291	4	5,323
嘉義縣	12,802	5	2,560
新竹縣	6,813	3	2,271
澎湖縣	2,006	1	2,006
臺中市	37,386	41	912
嘉義市	4,396	6	733
基隆市	5,858	8	732
花蓮縣	8,888	14	635
新竹市	5,054	9	562
臺南市	32,136	62	518
臺東縣	6,115	15	408
桃園市	24,596	72	342
新北市	48,862	163	300
宜蘭縣	10,477	35	299
高雄市	45,837	279	164
臺北市	29,666	526	56
南投縣	10,186	—	—
金門縣	1,947	—	—
連江縣	137	—	—

註：1. 本表依平均每輛通用計程車服務肢體障礙者人數由高至低排序。

2. 資料來源：整理自衛生福利部統計處網站資料及公路總局提供資料。

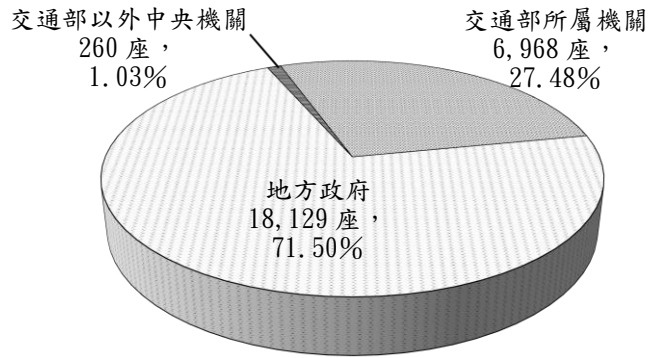
每輛通用計程車服務肢體障礙人數逾 2,000 人，當地肢體障礙民眾相對不易獲得通用計程車相關服務；2. 嘉義縣、花蓮縣、基隆市及新竹市政府未依交通部公路公共運輸多元推升計畫補助通用計程車作業要點第 5 點第 2 項規定訂定通用計程車營運獎勵金發給作業要點，另臺東縣、彰化縣及嘉義市政府訂定之獎勵額度遠低於前開要點發給額度，獎勵業者經營通用計程車誘因不足；3. 補助臺北市、新北市、桃園市、臺中市及雲林縣政府建置之通用計程車預約整合系統未納入復康巴士及長照專車等資源；4. 未依交通部公路總局執行公路公共運輸多元推升計畫（106—109 年）補助作業注意事項第 10 點第 5 項規定要求補助更新之計程車應至少提供服務 5 年，以確保政府補助效益；5. 截至 109 年 2 月底止，尚有屏東縣、宜蘭縣、金門縣、新北市、澎湖縣、彰化縣、花蓮縣、連江縣、臺東縣、基隆市、嘉義縣、臺北市等 12 個市縣車齡 7 年以上計程車比率超過 4 成，全國車齡 20 年以上之計程車尚有 1,676 輛，允宜積極鼓勵業者汰舊換新，以提升計程車服務品質；6. 依計程車客運服務業申請核准經營辦法第 6 條第 3 項及第 17 條第 3 款規定應投保每人 150 萬元以上旅客責任險之車輛僅占全部計程車總數之 12.15%，致民眾有近 9 成機率搭乘未投保相關旅客責任險之計程車，未能全面保障搭乘民眾權益；7. 各監理所定期或不定期辦理轄管計程車考核項目不一等情事，經分別函請交通部及公路總局檢討改善。據復：1. 為擴大通用計程車營運規模，將再函請各地方政府提出補助申請，並鼓勵計程車業者參與通用計程車經營，以提供行動不便者多元無障礙運具之選擇；2. 將函請相關地方政府儘速訂定通用計程車營運獎勵金發放作業要點及檢討獎勵額度；3. 運輸研究所已開發通用計程車特約車隊平台，協助地方政府整合通用計程車服務供給與需求，待開放民眾使用完成服務驗證與效益評估後，再研議納入其他運具；4. 將於後續補助要點修正時，檢討延長補助汰舊換新計程車之服務年限；5. 將視計程車汰舊換新補助申請情形及預算額度檢討是否仍有補助額度可供申請，以持續鼓勵業者汰舊換新；6. 已研議修正公路法第 65 條規定，增列經營計程車客運業均應投保旅客責任保險，刻由立法院審議中；7. 將檢討研訂各監理所考核轄管計程車相關作業一致性規範。

（五）交通部建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，協助各機關掌握橋梁狀況及執行維管作業，惟相關橋梁安全監管機制與維護管理作業未盡覈實，致發生南方澳大橋斷橋事件，造成民眾生命財產嚴重損失，允宜積極檢討研謀強化相關監管機制，以確保橋梁行車安全。

行政院 107 年 12 月 20 日第 3631 次院會通過 108 年國家發展計畫，由交通部負責推動橋梁安全檢測，落實橋梁安全維護等施政工作。據運輸研究所統計，我國主要道路橋梁約 2.5 萬座，其中交通部所屬機關管理者近 7 千座，地方政府管理者約 1.8 萬座，交通部以外中央機關管理

者 260 座（圖 1）。交通部為確保橋梁結構穩定，延長橋梁壽命，維護用路人安全，訂定臺灣地區橋梁維護管理作業督導考核及評鑑實施要點（下稱考核及評鑑實施要點）。另為使全國橋梁能進行整體性之管理，由運輸研究所建立臺灣地區橋梁管理資訊系統（Taiwan Bridge Management System，下稱橋梁管理資訊系統），開放全國各橋梁管理機關使用。經查交通部推動全國橋梁安全監管機制與維護管理情形，核有下列事項：

圖 1 截至 109 年 4 月底止橋梁管理資訊系統登錄各級政府經管橋梁數量統計圖



資料來源：整理自橋梁管理資訊系統資料。

1. 未以整個政府觀點，將各機關經管橋梁納入管理範疇，且部分橋梁檢測、設計及

養護規範未適時修訂：考核及評鑑實施要點規定督導考核與評鑑對象，僅限於交通部所屬高速公路局、公路總局、臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）及地方政府經管之橋梁，未以整個政府觀點，將該部所屬臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）等單位，及其他中央政府機關經管之橋梁納入管理範疇（表 12）。另目前國內鐵道及捷運系統種類眾多（包括臺鐵、高鐵、林

鐵、糖鐵及各地方捷運系統等）且分屬不同管理及養護單位，現階段僅臺鐵局納入前揭督導考核規範，並於第 1 代橋梁管理資訊系統納管外，其餘如高鐵及捷運系統橋梁，則分別由台灣高鐵股份有限公司及地方政府捷運公司自行納管，相關納管及維護管理作業尚未有效整合；此外，目前各類人行橋梁（包含人行及自行車橋梁、景觀吊橋等）亦尚未訂定相關檢測及養護管理規範。又交通部

表 12 截至 109 年 4 月底止考核及評鑑實施要點納管情形表

區別	已納管者		未納管者
	橋梁管理機關	督導考核機關	
中央	公路總局、高速公路局及臺鐵局	自行辦理	交通部所屬民用航空局、觀光局、臺灣港務公司及桃園國際機場股份有限公司，與交通部以外其他中央機關
地方	各直轄市及縣（市）政府	運輸研究所及內政部	捷運公司

資料來源：整理自考核及評鑑實施要點。

部於南方澳大橋斷橋事故後，即修正公路橋梁檢測及補強、公路橋梁設計及公路養護等相關規範，針對特殊性橋梁之檢測、設計及養護訂定原則性之規定，並於 109 年 1 月 3 日發布施行，惟鐵路橋梁之檢測及補強規範尚未辦理相關修正作業，鐵路或捷運特殊性橋梁之檢測與維護管理，尚乏具體之原則性規範（按：現行鐵路橋梁設計規範係於 93 年 12 月頒布施行、鐵路橋梁耐震設計規範係於 107 年 12 月 10 日函報交通部，現仍審議中），經函請行政院督促通盤檢討，儘速建立全國性橋梁維護管理機制，並積極檢討修正鐵路橋梁檢測、設計及養護等相關規範，

以強化我國橋梁維護管理及安全監管機制，確保通行安全。據復：為健全全國橋梁維護管理制度，已責由交通部擬訂完成院頒橋梁維護管理作業要點（草案）（下稱院頒要點草案），針對車行橋梁、鐵道橋梁及人行天橋，導入 3 層次管理機制（養護、考核、督導），並明定各主管機關、養護管理機關及養護單位之督導、考核及養護管理責任，現正由該院審查中。另目前臺鐵局經管之特殊性橋梁，結構型式均屬拱橋，現行相關規範已可因應該等橋梁巡檢作業，惟交通部仍將持續通盤檢視，適時評估修正，並優先辦理鐵路橋梁耐震設計規範之審議。

2. 部分橋梁管理機關未依檢測結果適時辦理橋梁維修作業，有待督促積極辦理，以維護橋梁通行安全：經本部調查發現，各市縣政府 108 年度應維修而尚未維修之橋梁計有 691 座〔急迫性 (U) ≥ 3，應於 1 年內維修者〕，分屬 16 個市縣政府轄管（表 13），除部分市縣政府已規劃於 109 年度辦理維修或重建外，多數地方政府因財政問題，將配合經費籌編或爭取中央補助，於 110 年度以後方能辦理改善。另據橋梁管理資訊系統登錄資料，截至 109 年 5 月底止，各市縣政府轄管尚在使用中之橋梁，經檢測結果須緊急處理維護 (U=4) 者計有 17 座，分屬 6 個市縣政府轄管（表 14），其中 11 座橋梁係於 108 年完成檢測，惟迄未辦理緊急維護。另

行政院各部會及所屬機關（構）原未使用橋梁管理資訊系統者，雖已逐步將轄管橋梁資料登錄於橋梁管理資訊系統，惟尚未依檢測結果完成維修作業，例如，臺灣港務公司於南方澳大橋斷橋事故後，即辦理轄管橋梁之清查納管及檢測作業，據橋梁管理資訊系統登載臺灣港務公司轄管之橋梁計有 29 座（未含已斷裂之南方澳大橋及移交高速公路局管養之高港聯外高架橋），已全數完成檢測，惟有 27 座尚未依據檢測結果進行維護，其中為須緊急處理維護 (U=4) 者 6 座，截至 109 年 5 月底止仍未辦理緊急維修。經函請行政院督促各該機關積極籌編預算辦理維修或由中央以專案方式予以補助相關經費，以

表 13 108 年度地方政府應維修尚未維修橋梁統計表

單位：座

序號	地方政府	檢測等級 U ≥ 3 橋梁數量	序號	地方政府	檢測等級 U ≥ 3 橋梁數量
合計		691	9	新竹縣政府	20
1	花蓮縣政府	138	10	臺中市政府	15
2	高雄市政府	125	11	宜蘭縣政府	13
3	嘉義縣政府	125	12	彰化縣政府	2
4	南投縣政府	105	13	屏東縣政府	1
5	臺南市政府	47	14	臺東縣政府	1
6	苗栗縣政府	40	15	澎湖縣政府	1
7	基隆市政府	36	16	金門縣政府	1
8	嘉義市政府	21			

註：1. 以 104 年 1 月 1 日至 106 年 12 月 31 日檢測結果所得之應維修橋梁構件為計算基礎。

2. 資料來源：整理自審計部各地方審計處室調查資料。

表 14 截至 109 年 5 月底止地方政府轄管尚在使用中橋梁檢測結果須緊急處理維護 (U=4) 情形表

單位：座

序號	地方政府	檢測等級 U=4 橋梁數量	序號	地方政府	檢測等級 U=4 橋梁數量
合計		17	4	南投縣政府	2
1	花蓮縣政府	5	5	雲林縣政府	2
2	新北市政府	4	6	屏東縣政府	1
3	基隆市政府	3			

資料來源：整理自橋梁管理資訊系統資料。

儘速辦理相關橋梁維修補強（或改建）作業，確保橋梁通行安全。據復：交通部已依該院指示盤點全國須改善橋梁情形，提報「協助縣市政府加速整建受損橋梁 3 年（109—111）計畫」，專案補助各地方政府進行橋梁檢測及維修補強等作業，並經該院於 109 年 2 月 14 日核定。另院頒要點草案已明定中央、地方橋梁主管機關之管理責任，以督促各機關投注相關經費於轄管橋梁之維護管理作業，提升橋梁維護管理能量。至臺灣港務公司經管須緊急修復之 6 座橋梁，已於 109 年 6 月中旬發包，預計於同年 8 月底完成修繕。

3. 橋梁管理資訊系統尚未完全將各級政府經管橋梁納入管理，且部分機關上傳之橋梁資料未盡確實，系統亦缺乏檢核驗證及預警功能，允宜督促通盤檢討研謀整合及強化系統功能：交通部為加強公路橋梁檢測維護作業，責由運輸研究所於 89 年建置橋梁管理資訊系統，惟僅納管高速公路局、公路總局、臺鐵局及地方政府經管之橋梁，未以整個政府觀點將其他中央政府機關（如該部所屬臺灣港務公司等單位及內政部、經濟部等）權管之橋梁納入系統管理範疇，又未強制規範橋梁管理單位應登錄上傳橋梁維護管理資料，無法確保納管橋梁資訊之完整性。嗣發生南方澳大橋斷橋事件後，該部始於 108 年 10 月 7 日函請全國各橋梁主管機關於 1 週內完成全面清查，並開放橋梁管理資訊系統予相關部會使用。截至 109 年 4 月底止，相關部會（未含交通部）於橋梁管理資訊系統計登錄 260 座橋梁、41 座箱涵及 61 座人行橋相關資訊（表

15），惟台灣糖業股份有限公司等 6 個單位尚未辦理轄管橋梁檢測作業。另交通部所屬觀光局、民用航空局、桃園國際機場股份有限公司及臺灣港務公司等原非橋梁管理資訊系統之使用單位，亦僅臺灣港務公司完成所有轄管橋梁檢測作業。又橋梁管理資訊系統尚無針對將屆及已屆檢測或應修復期限而未完成檢測或維修作業者，發送預警提示功能，未能有效輔助權管單位預先規劃或即時辦理相關作業。另公路橋梁自 107 年起全面採用第 2 代橋梁管理資訊系統，並已完成資料庫規劃建置及相關行

表 15 截至 109 年 4 月底止行政院所屬各部會（不含交通部）經管橋梁登錄於橋梁管理資訊系統數量統計表

單位：座

項次	主管機關	橋梁	箱涵	人行橋
合計		260	41	61
1	農業委員會	103	35	11
2	經濟部	62	5	—
3	科技部	51	—	—
4	國軍退除役官兵輔導委員會	17	1	20
5	內政部	15	—	18
6	教育部	12	—	—
7	文化部	—	—	10
8	原住民族委員會	—	—	2

資料來源：整理自橋梁管理資訊系統資料。

動裝置應用程式（APP）等，其中行動裝置 APP 具備輔助檢測人員進行橋梁檢測，並將檢測資訊直接由行動裝置上傳系統，由系統自動記錄檢測人員頭像、總檢測時間及路徑等，以期提升橋梁檢測資料完整詳實度及檢測作業品質與效率。惟經本部抽核發現，部分實際執行橋梁檢測人員並非機關核定人員、檢測開始與結束之執行人員不同，或疑似上傳同一照片，或上傳照片未

拍攝檢測人員臉部、不同時點檢測二座橋梁上傳之檢測人員照片均相同等情事，顯示廠商並未確實將檢測人員照片等上傳第 2 代橋梁管理資訊系統，復因系統未建置稽核或驗證功能，主辦單位亦未適時覆核及查證，致未能即時察覺上開異常情事。經函請行政院督促檢討研議於系統增置人工智慧自動檢核機制，以提升管理效能。據復：為使橋梁維護管理作業系統化，已於院頒要點草案規定各類橋梁（車行、鐵道、人行）主管機關應建置具備橋梁維護資料、維護情形預警通報之橋梁管理資訊系統等功能，各機關應將所經管橋梁基本資料、檢測及維修結果，即時輸入該系統，後續亦將依據資通訊科技之發展情形，適時導入相關應用技術。另上開各部會於系統新增登錄之橋梁（車行、鐵道、人行），已責由運輸研究所定期列管追蹤其檢測作業辦理情形。

4. 部分承攬橋梁檢測作業廠商，與執行檢測品質查證作業（第三公正單位）之廠商間存有異常關聯情形，影響橋梁檢測品質查驗之公正性，亟應通盤檢討研謀改善：依交通部 106 年 3 月修訂之橋梁基本資料建置及檢測評估技術服務契約範本第 10 條「品質查證作業」規定，橋梁檢測品質查證作業可由甲方自行辦理、或由乙方（橋梁檢測廠商）委請第三公正單位辦理（即採用共同投標制度）、或由甲方另行委請第三公正單位辦理。經本部抽核地方政府委外辦理橋梁檢測作業採購案件 50 案，其品質查證作業由橋梁檢測廠商（乙方）委請第三公正單位辦理者計有 9 案，其中 4 案承攬檢測廠商與第三公正單位間存有異常關聯情形，如由承攬廠商提報其協力廠商擔任第三公正單位、承攬廠商執行橋梁檢測人員實際係第三公正單位之人員，非機關原核定人員、第三公正單位人員同時擔任承攬廠商之檢測工作團隊成員等，均與「第三公正單位」應與雙方當事人無利害關係及利益迴避之精神未符，嚴重影響品質保證查驗之公正性。另抽核公路總局、高速公路局及臺鐵局委外辦理橋梁檢測作業採購案件 12 案，亦發現部分機關未對品質查證作業訂定一致標準，致品質查證內容及抽查比率之規定均不相同，且有同一契約主文與其契約補充條款規定不一，或未於契約明確規定應辦理檢測品質查證作業等情事，經函請交通部積極檢討由橋梁檢測承攬廠商提報品質查證單位之妥適性，並研酌統一定橋梁檢測品質查證作業內容。據復：有關外界質疑地方政府對橋梁檢測契約中品質查證工作之妥適性，將俟院頒要點核定後，邀集相關單位針對品質查證作業內容及抽查比例等事宜，共同研議改進作法，俾供各橋梁管理機關執行品質查證作業時有所遵循。

5. 部分機關委外辦理橋梁檢測，未規範檢測人員資格條件及檢測成果應由相關技師簽署，允宜研謀改善：交通部為維護檢測作業之品質，於橋梁基本資料建置及檢測評估技術服務契約範本（106 年 3 月修訂版）第 8 條「履約管理」規定，檢測人員及資格應符合招標規定，並於附件訂定檢測廠商及人員之資格以供參考運用。該條文附件貳及參分別規定計畫主持人、

檢測人員應具備之條件；另附件肆規定，橋梁檢測成果報告書及相關圖說，應由土木、結構工程技師，依技師法第 16 條：「技師執行業務所製作之圖樣及書表，應由技師本人簽署並加蓋技師執業圖記」之規定辦理。經本部各地方審計處、室抽核地方政府委外辦理橋梁檢測作業採購案，發現有部分採購契約未明確規定橋梁檢測人員之資格條件、實際檢測人員與依契約規定提報機關核定之人員不同、檢測成果報告未經相關技師簽證或契約未規定檢測成果報告須經相關技師簽證等。另本部抽核交通部所屬機關委外辦理橋梁檢測作業採購案，亦發現有採購主辦單位未依契約規定，督促廠商提供檢測人員資格證明文件，詳實審查檢測人員是否符合契約規定資格，即逕予核定；部分實際執行檢測人員非機關核定人員；廠商未提報檢測人員之學經歷證明及受訓文件，致無法確認是否具備契約規定資格；遺失採購文件，無法確認是否辦理檢測人員資格審查作業；契約有關橋梁檢測人員資格條件規定不一，或未規定檢測人員及計畫主持人資格條件，及檢測成果報告須經執業技師簽署等情事，經函請交通部檢討研謀改善。據復：有關部分橋梁經管機關未依橋梁基本資料建置及檢測評估技術服務契約範本，於契約規定橋梁檢測人員資格條件及檢測成果須經相關技師簽證等情形，將俟院頒要點核定後，啟動各項作業規定之通盤檢討作業，以提升橋梁檢測作業品質。

6. 多數橋梁管理機關尚未針對經管特殊性橋梁訂定個別維護管理作業計畫，允宜督導積極辦理並落實執行：依橋梁管理資訊系統資料，交通部所屬及地方政府轄管之特殊性橋梁，分別有 134 座及 583 座（表 16），鑑於特殊性橋梁結構較複雜，相關檢測及養護作為須考量原設計構想之獨特性與特別需求。交通部於南方澳大橋發生斷橋事件後，修正公路橋梁檢測及補強規範，增訂管理機關應另行針對經管之特殊性橋梁訂定維護管理作業計畫，以期強化特殊性橋梁之維護管理作業。惟經調查結果，多數橋梁管理機關（構）均尚未依據上開規定，全面審視轄管特殊性橋梁之結構特性及其現地狀

表 16 截至 109 年 4 月底止交通部所屬及地方政府轄管特殊性橋梁數量統計表

單位：座

項次	機關名稱	經管特殊性橋梁數量	項次	機關名稱	經管特殊性橋梁數量
(一) 交通部所屬合計 134					
1	公路總局	83	4	觀光局	3
2	高速公路局	30	5	臺灣港務公司	5
3	臺鐵局	13			
(二) 地方政府合計 583					
1	臺北市政府	15	12	彰化縣政府	10
2	新北市府	83	13	南投縣政府	65
3	桃園市政府	32	14	雲林縣政府	12
4	臺中市政府	42	15	嘉義縣政府	17
5	臺南市政府	31	16	嘉義市政府	9
6	高雄市政府	35	17	屏東縣政府	22
7	基隆市政府	22	18	花蓮縣政府	10
8	宜蘭縣政府	15	19	臺東縣政府	15
9	新竹縣政府	78	20	澎湖縣政府	2
10	新竹市政府	25	21	金門縣政府	1
11	苗栗縣政府	42	22	連江縣政府	—

資料來源：整理自橋梁管理資訊系統資料。

況，研訂個別維護管理作業計畫，作為後續維護管理之準據。經函請交通部督促儘速辦理，並落實執行，以強化特殊性橋梁之監測及維護管理作業。據復：高速公路局已於109年6月18日完成轄管特殊性橋梁維護管理作業計畫，公路總局及臺鐵局亦將參照新修正規定，針對轄管特殊性橋梁，訂定個別維護管理作業計畫。另已將特殊性橋梁維護管理作業計畫訂定情形，納為年度市縣政府橋梁維護管理作業評鑑項目，持續督促各地方政府積極辦理。

7. 鑑於橋梁設計及型態日益多元，允宜檢討研議參考建築法規定，建立特殊性橋梁結構設計需由第三公正單位審查機制，以提升特殊性橋梁設計之周延性：依建築法第34條規定：「直轄市、縣（市）（局）主管建築機關審查或鑑定建築物工程圖樣及說明書，應就規定項目為之……。對於特殊結構或設備之建築物並得委託或指定具有該項學識及經驗之專家或機關、團體為之；其委託或指定之審查或鑑定費用由起造人負擔……。」地方政府據此訂有建造執照申請有關特殊結構委託審查原則，如臺北市政府訂定之臺北市建造執照申請有關特殊結構委託審查原則第1點規定，建築物高度在50公尺以上者，或未達50公尺而有鋼筋混凝土構造，且設計跨距在15公尺以上等情況之建築案件，應將其結構設計委託第三公正單位（如土木、結構技師公會等）審查。透過第三公正單位審查機制，可提升特殊結構建築物設計周延性，以降低設計嚴重錯誤之風險，惟現行橋梁設計規範，尚無類似由第三公正單位辦理特殊性橋梁結構設計審查相關規定，經建請交通部研議參照上開建築法規定，建立特殊性橋梁（含車行、人行及鐵道橋梁等）結構設計委由第三公正單位之審查機制，以降低設計錯誤風險。據復：依照交通部所屬公共工程經費審議機制作業規定，該部及所屬或補助地方政府辦理之公共工程，應於基本設計階段視案件特性指定第三機關邀集相關專家、學者、相關機關單位辦理基本設計審議作業，其成效如同建築法第34條規定機制，期透過公正客觀審查，降低設計不佳之風險。俟院頒要點核定後，將視情況滾動檢討各項橋梁作業規定，持續精進橋梁管理作為。

8. 部分地方政府迄未建立橋梁檢測及維護作業課責機制，允宜督促積極檢討研謀改善：監察院前於104年4月針對交通部訂定之臺灣地區橋梁維護管理作業評鑑實施要點未建立相關課責機制；且該部委由運輸研究所辦理地方政府橋梁維護管理作業之評鑑，對於評鑑結果為亟待改善之市縣，僅能函文建請注意改善，未善盡督導考核職責等由，提案糾正交通部。嗣經運輸研究所邀集相關單位研議訂定課責機制之可行作法，並於104年8月修正該要點，明定橋梁評鑑成績作為相關人員績效考核及獎勵懲處之參考。嗣運輸研究所召開多次會議研商訂定課責機制，惟鑑於各地方政府之橋梁規模、環境特性及財政資源均不相同，不易合理律定一致性之課責標準，爰決議由各地方政府自行針對橋梁檢測及維修作業之執行情形檢討研訂課責機制，並自107年度起將「課責機制訂定情形」納為橋梁評鑑項目。惟經本部調查結果，截至109

年3月底止，尚有基隆市、宜蘭縣、新竹縣、彰化縣、雲林縣、花蓮縣及澎湖縣政府等7個地方政府未完成課責機制之訂定，經函請交通部督促積極檢討改善。據復：相關市縣政府已著手研擬橋梁維護管理課責機制，將於109年度「縣市政府橋梁維護管理作業評鑑方式」檢討會議，督促各該地方政府儘速完成相關規範之訂定作業。

(六) 交通部暨所屬推動前瞻基礎建設計畫，部分計畫工程已陸續完成啟用，惟整體特別預算執行情形未盡理想，補助地方政府經費地方政府預算實際編列及執行有待落實控管機制；改善停車問題計畫部分完工之停車場及高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東優化計畫效益仍待提升。

中央政府前瞻基礎建設計畫第1期及第2期特別預算，交通部主管分別編列224億4,257萬餘元及569億5,082萬元，合計793億9,339萬餘元，辦理臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫等50項分支計畫，截至108年底止，已有多項工程完工啟用，包括淡海輕軌運輸系統捷運系統7.34公里已完工營運、改善停車問題計畫補助地方政府興建完成9座停車場及提升道路品質改善路面688公里等。經查交通部及所屬相關計畫及預算執行情形，核有下列事項：

1. **整體特別預算執行情形未盡理想，部分分支計畫所編預算迄無實現數，允宜積極檢討研謀改善，並針對預算執行大幅落後計畫，妥適檢討調整後續年度預算編列額度，俾免預算資源閒置：**第2期特別預算交通部主管歲出預算數計569億5,082萬元，分由交通部、公路總局及所屬、中央氣象局、鐵道局及所屬與觀光局及所屬等5個機關執行，截至108年底止，累計實現數172億3,320萬餘元，占累計分配預算數248億2,390萬餘元之69.42%；第1期特別決算以前年度歲出轉入數64億71萬餘元，執行結果，實現數37億6,679萬餘元，實現率僅58.85%。經查交通部及所屬108年度辦理第1期特別決算以前年度歲出轉入數及第2期特別預算共計47項分支計畫，各分支計畫預算截至108年底止執行情形如次：(1)第1期特別預算保留轉入108年度繼續執行之計畫，第2期特別預算未續編列預算者，計有高雄捷運延伸環線規劃作業等7項分支計畫，執行結果，集集支線基礎設施改善規劃作業等5項分支計畫累計實現率仍未達80%，其中高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫規劃作業迄無實現數；(2)第1、2期特別預算皆編列預算者計有臺南市先進運輸系統(藍線、綠線、紅線)規劃作業等32項分支計畫，執行結果，第1期特別預算部分，累計實現率仍未達80%計有嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業等14項分支計畫，其中實現數為零者計有臺南市先進運輸系統(藍線、綠線、紅線)規劃作業等7項分支計畫。第2期特別預算部分，實現率未達80%者計有恆春觀光鐵道計畫規劃作業等25項分支計畫，其中實現數為零者計有臺南市先進運輸系統(藍線、綠線、

紅線) 規劃作業等 14 項分支計畫。第 1 期特別預算加計第 2 期特別預算已分配數執行結果，累計實現率未達 80% 者計有臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業等 21 項分支計畫，其中實現數為零者計有嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業等 7 項分支計畫；(3) 第 2 期特別預算開始編列預算且 108 年度有分配預算者計有高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫等 8 項分支計畫，執行結果，實現率未達 80% 計有建構公教體系綠能雲端資訊中心—交通部資料中心設置整體計畫等 4 項分支計畫，其中高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第二階段)暨周邊土地開發計畫實現數為零(表 17)。經查上

開預算執行落後原因，主要係部分計畫工程預付款未達核銷轉正條件、地方政府請款核銷作業落後等所致，經函請交通部檢討改善，並針對預算執行大幅落後計畫，妥適檢討調整後續年度預算

表 17 截至 108 年底止交通部主管前瞻基礎建設計畫特別預算分支計畫執行情形統計表

單位：項、%

實現率	僅編列第 1 期特別預算		第 1 期及第 2 期皆編列預算						僅編列第 2 期特別預算	
			合計		第 1 期		第 2 期			
	項數	占比	項數	占比	項數	占比	項數	占比	項數	占比
合計	7	100.00	32	100.00	32	100.00	32	100.00	8	100.00
0%	1	14.29	7	21.88	7	21.88	14	43.75	1	12.50
未達 80%	4	57.14	14	43.75	7	21.88	11	34.38	3	37.50
80% 以上	2	28.57	11	34.38	18	56.25	7	21.88	4	50.00

註：1. 第 1 期及第 2 期皆編列預算，第 2 期實現率為 0% 之 14 項分支計畫中，包含尚無分配數之嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業 1 項。
2. 資料來源：整理自交通部提供資料。

編列額度，俾免預算資源閒置。據復：已檢討針對相關計畫預算執行落後原因，研謀具體改善措施，截至 109 年 5 月底止，該部主管第 1 期特別預算保留至 109 年度執行數 26 億 3,290 萬餘元，已執行(含預付數) 22 億 5,847 萬元，執行率 85.78%；第 2 期特別預算累計分配數 325 億 9,390 萬餘元，累計執行數(含預付數) 288 億 2,608 萬餘元，執行率 88.44%，該部將持續督導各計畫主辦機關滾動檢討，及時釐清執行困難及待協助事項，確保達成預算執行目標；另於辦理後續年度預算籌編時，除請各計畫主辦機關衡酌預算執行能量審慎評估擬編預算數額外，該部亦將參酌計畫實際執行情形，連同考量綜合規劃是否核定、用地取得與否、工程發包決標等里程碑進度，估列落後計畫之經費遞延影響數，妥適編列預算，以有效運用政府資源。

2. 補助地方政府計畫經費地方政府實際納編(含地方自籌款)預算及執行情形控管機制欠完善，亟待加強檢討改善：依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法第 14 條第 2 項及第 19 條第 1 項第 1 款規定，直轄市、縣(市)政府執行補助計畫時，如有未依中央政府各主管機關規定編列或撥付應分擔款，各該主管機關得縮減或取消補助。中央各機關對直轄市、縣(市)政府計畫型補助款之撥付及執行，應依各項計畫實際經費需求或發包金額與執行進度及地方分擔款支用情形核實撥款。各機關單位預算執行要點第 19 點第 1 項、第 44 點及第 46 點規定，中

中央政府各機關預算內所列補助地方政府經費，實際撥款時應先查明各受補助地方政府提報之計畫實際執行進度、經費（含地方分擔款）支用情形，覈實撥付；墊付款項之支用、預算編列及帳務轉正等。惟查交通部對補助地方政府案件尚乏具體管控規範，致該部及所屬未能即時掌握補助地方政府計畫經費連同受補助地方政府應自籌經費實際納編預算與支用情形等相關資訊。按行政院主計總處 109 年 3 月 23 日主預經字第 1090100727A 號函示，各中央相關機關應確實掌握補助地方計畫之補助款與地方自籌款，受補助地方政府之預算編列與執行情形，並定期核對相關資訊，經函請交通部檢討確依上開函示辦理。據復：已依政府公共建設計畫先期作業實施要點規定，將地方政府自籌經費編足與否列入審議重點，並於計畫執行時，依中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法規定，要求地方政府於請撥補助款時檢附納入預算證明及經費支用分攤表，依各項計畫實際經費需求與地方分擔款支用情形核實撥付補助款。

3. 公路總局辦理改善停車問題計畫補助地方政府興建停車場，部分已完工停車場設定之停車率目標低於閒置公共設施活化基準，或實際停車率未達計畫目標，或未落實辦理應配合事項，允宜檢討研謀改善：截至 108 年底止，公路總局改善停車問題計畫補助地方政府興建之停車場，已完工者計有新北三重商工地下、新竹漁人碼頭及臺中西區大益等 9 處停車場（表 18）。經查其完工後之營運情形，核有：（1）高雄五甲社區公有、新竹漁人碼頭及高雄微笑公有等 3 處停車場，其計畫停車率平日為 18%至 26%，假日停車率為 20%至 50%，臺中市西區大益及豐原育英路多目標立體停車場計畫停車率尖峰時間（上午 07:00 至 09:00 及下午 17:00

表 18 改善停車問題計畫截至 108 年底止補助地方政府興建停車場已完工及營運情形明細表

單位：%

地方政府	停車場	完工日期	營運日期	預計停車率	實際停車率
高雄市	高雄五甲社區公有停車場	107.06.11	108.07.19	平日：26 假日：20	108 年 10 月：44.32 108 年 11 月：43.98 108 年 12 月：46.38
臺中市	臺中市西區大益停車場	107.11.19	108.01.01	尖峰：60 離峰：20	尖峰：82.6 離峰：46.2
新竹市	新竹漁人碼頭停車場	107.11.19	108.11.19	平日：25 假日：50	平日：0.8 假日：13.4
高雄市	高雄微笑公有停車場	108.04.10	108.01.31	平日：18 假日：24	108 年 10 月：47 108 年 11 月：59 108 年 12 月：52
金門縣	金門航空站停車場	108.04.17	108.12.01	50	—
新北市	三重商工地下停車場	108.06.30	108.09.01	61	108 年 10 月：尖峰 89.00 平均 76.29 108 年 11 月：尖峰 91.60 平均 80.83 108 年 12 月：尖峰 94.40 平均 78.99
臺中市	豐原育英路多目標立體停車場	108.07.29	108.12.02	尖峰：60 離峰：20	尖峰：100.00 離峰：90.00
高雄市	復興二路停車場	108.12.11	109.04.21	平日：37 假日：18	
金門縣	山外公車站停車場	108.09.25	108.12.01	—	—

資料來源：整理自交通部及公路總局提供資料。

至 19:00) 為 60%，離峰時間為 20%，該 5 處停車場之計畫停車率均低於行政院公共工程委員會所訂閒置公共設施之活化基準〔停車場所在村(里)人口數逾 3,000 人者：「1 個月內平均小時停車率 40% 以上」或「尖峰小時停車率 70% 以上」；停車場所在村(里)人口數 3,000 人以下者：「1 個月內平均小時停車率 30% 以上」或「尖峰小時停車率 70% 以上」〕，另新竹漁人碼頭停車場平日之實際停車率僅 0.8%，假日停車率亦僅 13.4%，遠低於其計畫停車率(平日：25%、假日：50%)；(2) 新竹漁人碼頭及高雄微笑公有停車場皆未設置智慧化停車收費及管理系統，致未能依使用者付費原則全日收費、三重商工停車場汽車停車費率高於其周邊路邊停車場停車費率、高雄五甲社區公有停車場停車費率與其周邊路邊停車格停車費率相同、高雄微笑公有停車場周邊部分停車場為計次收費，皆與改善停車問題計畫補助審查要點(下稱補助要點)第 4 點規定，應納入智慧化停車收費系統、管理機關應依「使用者付費」原則收費營運、及停車場 200 公尺範圍內之道路，主管機關有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限，且停車費率應高於路外停車場等地方政府應配合辦理事項不符等情事，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：(1) 改善停車問題計畫所補助建置停車場之停車率係由各地方政府提出，並由該局邀集相關委員召開審議協調小組會議審查核定。至新竹市漁人碼頭停車率偏低部分，新竹市政府刻正改善中，將持續予以列管；(2) 公路總局已責成各工程處加強監督控管地方政府確實依照補助要點規定辦理營運管理階段應配合事項，以提升本計畫興建之停車場使用率。

4. 高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫規劃減少臺鐵與高鐵到站旅客轉乘等待時間，惟計畫完成啟用後，尚有近半車次高鐵與臺鐵車次未能有效銜接：交通部為強化高鐵與臺鐵軌道系統連結，提供高鐵左營轉乘至屏東地區舒適、便捷與綠能之軌道運輸優質服務，由臺鐵局在前瞻基礎建設計畫項下，辦理高鐵左營轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫，預算 2 億 4,600 萬元，計畫期程自 106 年 9 月起至 108 年 8 月底止，按計畫揭示「增加轉乘車次和高鐵密接，提升轉乘運量，減少轉乘時間成本」1 項目標之說明，高鐵左營站與臺鐵新左營站間轉乘步行時間約 8 分鐘，理想轉乘時間為 10 至 15 分鐘。經分析高鐵與臺鐵車次銜接情形，高鐵左營站計有 136 車次，與臺鐵屏東線轉乘時間在 10 至

15 分鐘者計有 69 車次，占 50.74% (北上：55.71%，南下：45.45%，表 19)，尚有近半車次高鐵直達車未能與臺鐵車次有效密接，經函請交通部督促研謀改善。據復：臺鐵新左營站與高

表 19 高鐵與臺鐵左營站轉乘車次銜接概況表

單位：車次、%

行駛方向	高鐵車次		臺鐵高鐵轉乘時間介於 10 至 15 分鐘			
	總車次	直達車次	總車次	占比	直達車次	占比
合計	136	29	69	50.74	15	51.72
上行(北上)	70	14	39	55.71	7	50.00
下行(南下)	66	15	30	45.45	8	53.33

註：1. 高鐵直達車係指車次編號為 1 開頭者共計 29 車次。

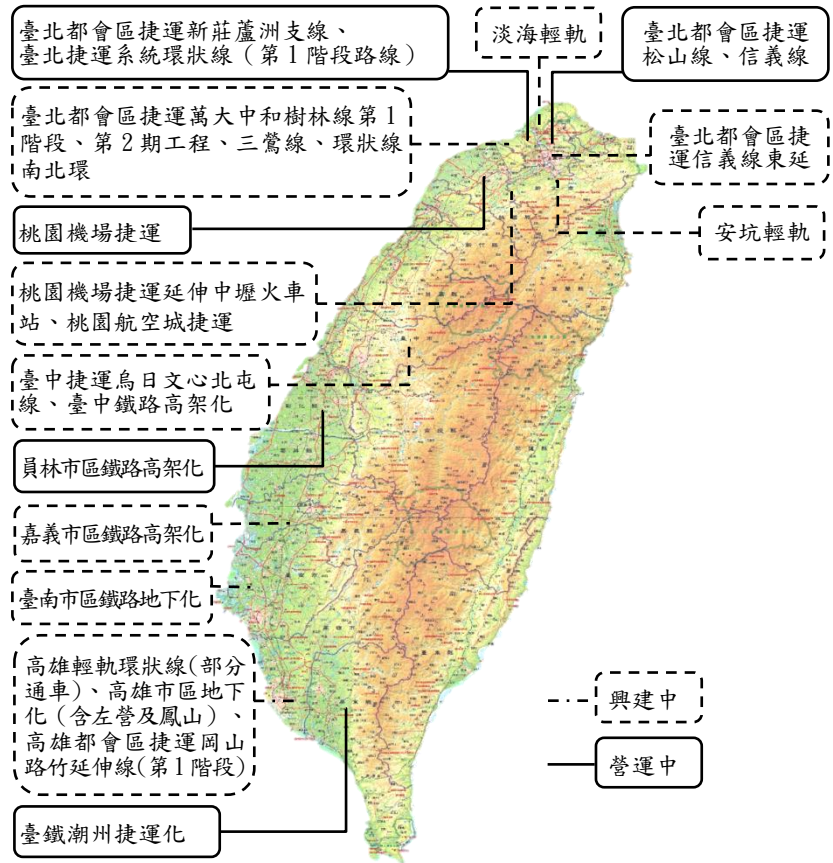
2. 資料來源：整理自高鐵時刻表及票價資訊(1090518 版)與臺鐵屏東線(新左營-枋寮)時刻表(1090406 版)。

鐵左營站間，理想步行時間約 7 至 15 分鐘，經陸續針對兩站轉乘增開或調整班次後，北上、南下轉乘時間介於 7 至 15 分鐘者分別占高鐵車次 72.62%及 65.33%。

(七) 交通部推動重大軌道建設計畫，提升便捷都會區綠能運輸系統及改善鐵道周邊環境，惟部分地方政府同時辦理多項重大軌道建設計畫，應負擔自籌款龐鉅，允宜督促加強財務調度規劃，並建立相關追蹤考核及課責機制。

交通部為提升便捷都會區綠能運輸，改善鐵路平交道沿線都市環境及跨域整合捷運路網，提升生活環境，持續推動各項軌道建設。據行政院公共工程委員會（下稱工程會）103 至 108 年度列管交通部主管重大軌道建設計畫計 23 項，總經費共 1 兆 751 億餘元，截至 108 年底止，已正式營運通車者計有臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫（下稱桃園機場捷運）等 7 項，其餘臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫等 16 項尚興建中（圖 2）。另可行性評估已核定並已提報綜合規劃報告送交通部審查之計畫計有桃園綠線延伸至中壢、桃

圖 2 工程會 103 至 108 年度列管交通部主管重大軌道建設計畫概況圖



資料來源：整理自交通部提供資料。

園都會區鐵路地下化、新竹大車站平台、臺中捷運藍線、臺南市先進運輸系統藍線（第 1 期）、高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線（下稱高雄都會區捷運岡山路竹延伸線）（第 2 階段）暨周邊土地開發計畫、高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設及周邊土地開發等 7 項計畫；已提報可行性評估報告送行政院、交通部審查之計畫計有宜蘭縣鐵路高架化計畫及彰化市鐵路高架化計畫等 2 項。經查相關計畫辦理情形，核有下列事項：

1. 部分地方政府同時辦理多項重大軌道建設計畫，自籌款負擔龐鉅，允宜督促加強財務調度規劃：交通部為促進我國軌道建設發展，補助地方政府辦理多項軌道建設計畫，按地方政府自籌款之預算，係透過軌道建設發展基金，編列專案計畫方式執行，其建設資金來源包

括舉借自償性債務、公務預算及租稅增額收益 (TIF) 挹注等。據交通部提供資料，目前興建及規劃中軌道建設計畫地方政府 110 年度 (含) 以後須自籌之非自償性經費 (含用地費) 合計達 2,617 億餘元，未來各地方政府如全數以舉債方式支應上開軌道建設計畫非自償性經費 (含用地費) 自籌款，其未償債務餘額將達債限 8 成以上之地方政府，計有桃園市 (91.93%)、高雄市 (87.69%) 及新北市 (86.29%) 政府。另宜蘭縣政府目前未償債務餘額已逾債限 9 成 (表 20)。

又上開計畫倘未來運量及營運開發不如預期，喪失自償性財源，所舉借之自償性債務仍須依公共債務法規定納入債限計算，將影響相關市縣政府長期施政規劃及建設資源配置，經函請交通部加強督導相關地方政府衡酌其財政能力、舉債空間與還本財源，研擬具體財務調度規劃，以免影響相關建設計畫之推動執行。據復：地方政府提出捷運或鐵路立體化建設計畫可行性研究或綜合規劃時，應審慎評估其財務可行性與財源籌措方式，同時承諾成立基金或專戶，並依財務計畫提撥建設經費。為避免地方政府相關建設未來經費需求過度集中，增加財務風險，在個案計畫審

議過程已邀集財政部及行政院主計總處併同審查，要求地方政府應考量自身財政負擔能力，以增加實質財源、擷節支出或調整施政優先順序等方式審慎規劃自籌財源，期降低後續之財務風險。

2. 地方政府估列自償財源未臻覈實，亟待檢討建立相關追蹤考核及課責機制：按大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點等規定，地方政府承擔自償經費比率愈高，非自償性經費部分可獲得愈高之中央補助經費，其目的主要係為提高公共建設整體效益，並使地方政府亦得分享創造效益之獎勵機制，惟亦容易造成地方政府為獲取較高之非自償性經費補助款，而高估計畫自償率。據交通部提供工程會列管 23 項軌道建設計畫截至 108 年底自償性財源執行情形，票箱收入未達預計目標者，計有臺北都會區大眾捷運系統工程計畫新莊蘆洲支線 (下稱臺北都會區捷運新莊蘆洲支線)、臺北都會區大眾捷運系統工程計畫信義線、臺北

表 20 截至 109 年 3 月底止地方政府公共債務比率與軌道建設計畫發展需求資金概況表

單位：%、新臺幣億元

地方政府	1 年以上 非自償性 債務比率	興建及規劃中軌道建設計畫地方政府 110 年度 (含) 及以後年度自籌款		加計非自償 性自籌款全 數以舉債方 式支應後之 債務比率
		非自償性經費 (含用地費)	自償性經費	
合計		2,617.83	2,497.18	
桃園市	26.53	936.59	645.55	91.93
高雄市	73.55	467.01	421.05	87.69
新北市	55.40	575.54	615.71	86.29
臺中市	49.42	178.35	386.55	60.50
臺南市	38.65	59.50	50.46	43.01
臺北市	19.91	372.69	357.77	28.18
宜蘭縣	91.40	—	—	
新竹市	61.68	9.99	2.95	69.11
彰化縣	58.72	—	—	
嘉義市	—	18.15	17.13	17.48

註：1. 宜蘭縣鐵路高架化計畫可行性研究交通部送行政院審核中；彰化市鐵路高架化計畫可行性研究交通部審查中。
2. 資料來源：整理自財政部 109 年 3 月底各級政府公共債務統計表、93 至 107 年各級政府公共債務概況表及交通部提供資料。

都會區大眾捷運系統工程計畫松山線（下稱臺北都會區捷運松山線）、臺北捷運系統環狀線建設計畫（下稱臺北捷運系統環狀線）（第 1 階段路線）、桃園機場捷運、高雄環狀輕軌捷運建設計畫（下稱高雄輕軌環狀線）（部分通車）等 6 項；土地開發收益未達預計目標者，計有臺北都會區捷運新莊蘆洲支線、臺北捷運系統環狀線（第 1 階段路線）、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫、淡海輕軌運輸系統計畫（下稱淡海輕軌）、高雄市區鐵路地下化計畫（下稱高雄鐵路地下化）（含左營及鳳山）、高雄輕軌環狀線（部分通車）、高雄都會區捷運岡山路竹延伸線（第 1 階段）、臺鐵高雄—屏東潮州捷運化建設計畫等 8 項；租稅增額收益未達預計目標者，計有淡海輕軌、高雄鐵路地下化（含左營及鳳山）、臺中都會區鐵路高架捷運化計畫、臺北都會區大眾捷運系統工程計畫—萬大中和樹林線規劃報告及周邊土地發展計畫（下稱臺北都會區捷運萬大中和樹林線）（第 1 階段）、臺北都會區大眾捷運系統三鶯線建設計畫、臺北都會區大眾捷運系統工程計畫—信義線向東延伸段規劃報告及周邊土地發展計畫、安坑輕軌運輸系統計畫、臺北都會區捷運萬大中和樹林線（第 2 期工程）、桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫、員林市區鐵路高架化計畫等 10 項（表 21），整體自償性財源實際收入未達預計目標者計有 17 項，其中與預計目標差異金額達百億元以上者，計有臺北都會區捷運松山線等 4 項，以臺北都會區捷運新莊蘆洲支線計畫差異金額最大，達 756 億餘元，顯示各項軌道建設計畫估列之自償性財源與實際執行結果存有極大落差，對地方政府財政狀況及軌道建設計畫之執行及維運，潛存極大風險，經函請交通部檢討加強審查軌道建設計畫地方政府估列自償性財源之合理性，並研議建立各項計畫自償性財源（票箱收入、附屬事業收入、土地開發、租稅增額及增額容積等）達成情形追蹤考核及課責機制。據復：審議地方政府提報之捷運或鐵路立體化建設計畫可行性研究或綜合規劃，均要求依公共建設計畫經濟效益評估及財務計畫作業手冊及交通建設計畫經濟效益評估手冊之規定計算個案計畫之經濟及財務效益，並邀集相關財主等單位協助檢視。另為確保計畫順利進行，已請地方政府承諾包含運量培養具體措施、建設期程規劃、績效指標（含綜合規劃提報時可達成之短期績效指標）、工程建設機構成立及執行能量分析、營運機構經營型態、成立營運基金或專戶、自負盈虧、優惠措施，及應分年撥付軌道建設基金或專戶經費額度等，並檢具相關證明文件，倘其應自行負擔之經費無法如期到位，得自其計畫型補助款先行扣抵或支付。

表 21 截至 108 年底工程會列管交通部主管 23 項軌道建設計畫自償性財源差異概況表

單位：新臺幣百萬元

軌道建設計畫	自償性財源						
	預計數	實際數	差異數				
			合計	票箱收入	土地開發	租稅增額	其他(註 1)
臺北都會區大眾捷運系統工程計畫新莊蘆洲支線	92,346.00	16,693.67	- 75,652.32	- 72,253.15	- 3,753.00	-	353.82

表 21 截至 108 年底工程會列管交通部主管 23 項軌道建設計畫自償性財源差異概況表 (續)

單位：新臺幣百萬元

軌道建設計畫	自償性財源						
	預計數	實際數	差異數				
			合計	票箱收入	土地開發	租稅增額	其他(註1)
臺北都會區大眾捷運系統工程計畫信義線	21,104.00	2,742.38	- 18,361.61	- 17,614.49	-	-	- 747.12
臺北都會區大眾捷運系統工程計畫松山線	19,161.80	3,971.74	- 15,190.05	- 14,520.60	-	-	- 669.45
臺北捷運系統環狀線建設計畫(第 1 階段路線)	17,042.00	1,948.00	- 15,094.00	- 4,855.00	- 8,010.00	-	- 2,229.00
臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	2,341.00	-	- 2,341.00	-	- 2,341.00	-	-
淡海輕軌運輸系統計畫	2,261.16	59.89	- 2,201.27	- (註3)	- 2,069.04	- 13.67	- 118.55
◎高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)	4,042.37	1,984.64	- 2,057.73	1,971.79	- 1,150.79	- 262.14	- 2,616.57
◎臺中都會區鐵路高架捷運化計畫	7,454.93	5,967.32	- 1,487.60	5,920.06	-	- 841.51	- 6,566.15
臺北都會區大眾捷運系統工程計畫一萬大中和樹林線規劃報告及周邊土地發展計畫(第1階段)	1,141.00	-	- 1,141.00	-	-	- 1,141.00	-
臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫	6,425.35	5,355.94	- 1,069.40	- 1,302.76	-	-	233.35
高雄環狀輕軌捷運建設計畫(部分通車)	1,133.89	939.50	- 194.38	- 845.59	- 133.20	-	784.40
臺北都會區大眾捷運系統三鶯線建設計畫	446.31	338.25	- 108.06	-	-	- 108.06	-
臺北都會區大眾捷運系統工程計畫一信義線向東延伸段規劃報告及周邊土地發展計畫	106.50	-	- 106.50	-	-	- 106.50	-
安坑輕軌運輸系統計畫	269.58	164.61	- 104.97	-	-	- 65.08	-39.88
臺北都會區大眾捷運系統工程計畫一萬大中和樹林線規劃報告及周邊土地發展計畫(第 2 期工程)	107.00	3.00	- 104.00	-	-	- 104.00	-
桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫	271.00	207.54	- 63.45	-	- (註3)	- 63.45	-

表 21 截至 108 年底工程會列管交通部主管 23 項軌道建設計畫自償性財源差異概況表 (續)

單位：新臺幣百萬元

軌道建設計畫	自償性財源						
	預計數	實際數	差異數				
			合計	票箱收入	土地開發	租稅增額	其他(註1)
高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線(第1階段)捷運建設	33.00	—	- 33.00	—	- 33.00	—	—
嘉義市區鐵路高架化計畫	—	—	—	—	—	—	—
臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段暨周邊土地開發計畫	—	—	—	—	—	—	—
◎員林市區鐵路高架化計畫	7.16	1,519.57	1,512.40	1,503.11	—	- 7.16	16.45
◎臺鐵高雄—屏東潮州捷運化建設計畫	114.66	2,101.56	1,986.90	2,068.19	- 114.66	— (註3)	33.36
臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	144.04			— (註3)			
◎臺南市區鐵路地下化計畫				— (註3)			

註：1. 其他自償性財源包括附屬事業收入、增額容積等。

2. 加◎者為鐵路立體化環境改善建設計畫，原預估增加票箱收入目標值均為0。

3. 交通部或主辦市縣政府未提供相關資料。

4. 資料來源：整理自交通部提供資料。

(八) 桃園國際機場營運效率及服務水準獲國際機構評比肯定，惟第三航站區建設計畫進度嚴重落後，亟待研謀加速改善。

桃園國際機場(下稱桃園機場)自68年開始營運，為我國對外重要交通門戶，亦為國際重要節點，近5年(104至108年)每年旅客量成長約250萬人次，108年度旅客量(4,868萬餘人次)，已超逾第一、二航廈年旅客容量(3,700萬人次)。英國非營利獨立調查機構(Skytrax)108年3月公布全球機場評比結果，108年度桃園機場營運及服務水準為世界最佳100座機場之第13名、世界最佳無障礙設施機場第9名、亞洲最佳機場第8名、年旅客4,000萬至5,000萬級數之最佳機場第3名等10個獎項。桃園國際機場股份有限公司(下稱桃機公司)為提升桃園機場軟硬體設施及服務，持續推動多項機場建設計畫。經查相關計畫執行情形，核有下列事項：

1. 推動桃園機場第三航站區建設計畫，紓緩第一、二航廈服務壓力，惟主體航廈工程迄無法順利發包，延宕計畫期程及影響其他工程進行，亟應覈實檢討規劃設計及工程預算，加速計畫推行：桃機公司鑑於桃園機場旅客量日增，既有之第一、二航廈容量已不敷使用，為因應旅客運量成長，迫切需要以前瞻角度推動建設桃園機場第三航站區，提供國際水準之服務，

強化桃園機場國際競爭優勢，以提升國家整體競爭力，辦理「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」（下稱 T3 計畫），並分 13 個標案進行（表 22），計畫總經費 956 億 8,100 萬元（行政院 109 年 5 月 22 日核定 T3 計畫第 2 次修正）。經查 T3 計畫執行情形，核有：

（1）為打造桃園機場第三航廈達到國際級水準，航廈主體設計採國際競圖方式辦理，桃園機場第三航站區委託設計及監造技術服務案於 104 年 11 月決標予臺灣世曦工程顧問股份有限公司團隊，負責設計、監造等工作（初步設計成果外觀意象如圖 3），惟未妥適編列計畫所需經費，且於設計團隊提出主體航廈工程經費大幅超出原行政院核定建造費用時，未審慎考量計畫目標之達成與國際競圖之理念，覈實檢討所需經費，及時辦理修正計畫；復未完成主體航廈工程招標文件（含細部設計成果）核定作業，即辦理招標，未能確保設計團隊已考量施工客觀條件、廠商利潤及風險等編列合理費用，影響潛在廠商投標意願，致主體航廈工程公告期間疑義多達上千則，三度因無廠商投標而流標，大幅延宕計畫完成期程；

（2）為期第三航廈在原定期程完工啟用，規劃主體航廈工程與周邊設施分標進行，並先行辦理周邊關聯標招標，其中「土方及基礎工程」、「機坪、滑行道與機坪設施工程」及「行李處理系統工程」等 7 標案已發包（表 22），總決標金額 206 億 4,601 萬餘元，惟未積極督促總顧問於設計階段完成分標模式與招標策略報告書，妥適研擬分標模式及招標策略，且未周延考量主體航廈（土建）工程延遲，將對關聯標產生巨大影響，並預為評

表 22 桃園機場第三航站區建設計畫分標概況表

標別	標案名稱	辦理概況
1	土方及基礎工程	106年5月10日決標
2	東側多功能大樓工程	暫緩
3	機坪、滑行道與機坪設施工程	106年4月28日決標
4	航廈主體與多功能大樓基礎工程	併入第1標
5	多功能大樓一期工程	受第6標延後影響，暫緩發包（截至109年3月底止，細部設計中）
6 (註1)	主體航廈土建工程(第6A標)	108年6月3日流標，重行檢討
	主體航廈機電工程(第6B標)	土建工程流標，配合檢討
7	站區道路系統工程	併入第6標
8	公共設施(一)新建工程	108年7月31日決標
9	停機坪與滑行道機場地面燈光(AGL)助導航燈光系統工程	106年9月6日決標
10	行李處理系統工程	106年11月22日決標
11	資訊通訊系統工程	106年11月3日決標
12	旅客空橋(含預冷式機艙空調、400Hz地面電源裝置)系統工程	107年2月14日決標
13	旅客運輸系統工程	受第6標延後影響，暫緩公告

註：1. 第 6 標主體航廈工程 107 年 5 月 8 日及 7 月 24 日辦理 2 次公開招標，皆無廠商投標而流標。

2. 資料來源：整理自桃機公司提供資料及政府電子採購網決標公告。

圖 3 桃園機場第三航廈初步設計成果意象圖



資料來源：擷取自桃機公司網站。

估及提出因應作為，肇致實際執行時要徑工程（主體航廈土建工程）未順利發包，無法有效及時因應處理，除延宕整體計畫期程外，亦連帶影響多數關聯標進行，並衍生後續協商事務，暨增加不經濟支出 3 億元等情事，經函請交通部查明妥適處理。

2. 桃機公司因應桃園機場客運量成長需求及 T3 計畫完工期程延後，已針對現有航廈服務能量瓶頸點之通關效率進行改善，惟 T3 計畫進度落後，致停機位等設施周轉頻仍、航班準點率降低、班機滑行等候時間延長及多項旅客滿意度指標未達目標值，亟待加強檢討改善：

桃機公司為因應客運量成長需求及 T3 計畫完工期程延後（南、北登機廳、航廈主體預計 113 年起陸續完工啟用），已針對現有人力、作業、設施層面改善、趕辦第二航廈擴建工程及增加機場智慧化及自動化設備（如自動查驗通關閘門、第一航廈設置自助行李托運設備等）。經查相關因應配套措施規劃辦理情形，核有：（1）國際觀光旅客持續增加，航班需求隨之增多（表 23），惟桃園機場停機位及跑道未能及時有效配合增設，造成停機位等設施使用周轉頻仍，超過合理標準，導致準點率下滑，復亦壓縮地勤作業時間，並影響航班起降及安全；（2）桃園機場 108 年度旅客量已超逾第一、二航廈設計容量，致機場陸側服務品質有航空公司報到櫃檯等候時間、出境證照檢查及安檢等候時間（第二航廈部分）、行李抵達時間等多項關鍵績效指標之實際值未達目標值（表 24），且桃園機場捷運 A1 站及第二航廈自助行李托運設備僅有少數航空公司之旅客可使用

表 23 桃園機場運量概況表

單位：架次、%、人次、千噸

年度	航班		旅客		貨運	
	架次	年增率	人次	年增率	重量	年增率
104	221,191		38,473,333		2,022	
105	244,464	10.52	42,296,322	9.94	2,097	3.71
106	246,104	0.67	44,878,703	6.11	2,270	8.25
107	256,069	4.05	46,535,180	3.69	2,323	2.33
108	265,626	3.73	48,689,372	4.63	2,182	- 6.07

資料來源：整理自桃機公司網站資料。

表 24 桃園機場 108 年第 2 季關鍵績效指標達成情形表

單位：分：秒

項次	關鍵績效指標 (KPI)	航廈別	目標值	實際值	達標
1	航空公司報到櫃檯等候時間	T1	26:29	29:47	否
		T2	24:17	26:50	否
2	出境證照檢查等候時間	T1	9:55	9:32	是
		T2	9:55	13:22	否
3	安檢等候時間	T1 (保安)	2:23	2:13	是
		T1 (安檢)	5:10	4:27	是
		T2 (保安)	2:23	3:37	否
		T2 (安檢)	5:10	5:21	否
4	入境證照檢查等候時間	T1 本國人	5:52	4:35	是
		T1 外國人	27:05	29:45	否
		T2 本國人	5:52	5:44	是
		T2 外國人	27:05	27:45	否
5	行李抵達時間 (第 1 件/第末件)	T1 (窄體)	14:00/32:00	14:00/32:00	是
		T1 (廣體)	14:00/37:00	15:00/36:00	否
		T2 (窄體)	14:00/32:00	13:00/34:00	否
		T2 (廣體)	14:00/37:00	14:00/41:00	否
6	機場捷運 A1 站自助行李托運設備排隊等候時間	機場捷運 A1 站	00:53	00:57	否

註：1. T1 表第一航廈；T2 表第二航廈；窄體表窄體客機；廣體表廣體客機。

2. 資料來源：整理自桃機公司提供資料。

等情事，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 將分散航班需求時段及合理配置機場資源，並規劃分階段啟用 T3 計畫 26 個停機位，以維持地面作業之安全及效率，另不定期召開會議管控第三跑道及衛星廊廳用地交付進度，以確保相關建設如期如質推動；(2) 每季均就關鍵績效指標退步項目召開檢討會議追蹤辦理，並加速智慧化設備啟用（如：109 年上半年增設 14 座自動查驗通關閘門，及規劃 110 年第一航廈增設 26 座自助行李托運設備等），以提升機場陸側服務品質，另將持續協調自助行李托運設備使用事宜。

(九) 民航局因應遙控無人機活動漸增，於民用航空法增訂遙控無人機專章以利管理，惟有關遙控無人機註冊、飛航監督、保險等相關作業，尚未臻周妥，允宜檢討研謀改善。

民用航空局（下稱民航局）因應遙控無人機活動漸增，為維持空域秩序、保障飛航安全，於民用航空法（下稱民航法）增訂遙控無人機專章。又為因應遙控無人機專章於 109 年 3 月 31 日施行，訂定遙控無人機管理規則、遙控無人機檢驗及操作人員測驗委託辦法，明確規範遙控無人機註冊、人員測驗、檢驗、活動區域、操作限制等事項（圖 4），並建置遙控無人機管理資訊系統供民眾申辦遙控無人機相關業務，以達管理之效。

經查相關業務辦理情形，核有：1. 鑑於民航法遙控無人機專章施行前，未建立無人機管制統計機制，為利管理，允宜持續研謀加強遙控無人機註冊管理機制，以有效掌握應辦理註冊之遙控無人機數量；2. 因應全球遙控無人機惡意侵擾行為日趨頻繁，允宜加速無人機飛航管理系統建置作

圖 4 民航法遙控無人機專章管理架構圖



資料來源：民航局宣導說明會簡報。

業，以強化對違法遙控無人機活動之偵查能力，遏止黑飛行為及犯罪活動發生；3. 鑑於自然人操作遙控無人機風險提升，惟我國無人機保單商品仍有不足，為保障公共利益，允宜協調相關單位廣推可供自然人選購之無人機保險商品；4. 開放無人機進入限制飛航區域作業，逕由製造商審查並解除產品所建置之地理圍欄限制，潛存管制風險，允宜建立相關勾核機制，並加強管理與取締；5. 部分地方政府未依規定程序申辦運用遙控無人機執行公務活動，允宜加強督（宣）

導改善；6. 地方政府機關缺乏具備無人機相關專業背景之公務人員，且首次辦理遙控無人機管理與取締業務，為協助其提升遙控無人機管理成效，允宜研議建立執法作業原則，並提供取締實務之教育訓練；7. 營造業使用無人機辦理營造監測作業日增，且其承攬工程施工地點多為車輛或人群聚集區域，允宜加強宣導確實遵循相關規範，並協調勞動部及行政院公共工程委員會將營造業操作遙控無人機之法令遵循情形納入營造工程之勞動安全衛生檢查項目及政府工程採購契約；8. 未將遙控無人機飛行速度納入分級管理規範，有影響公共安全之虞，允宜研議加強高速無人機操作人員資格及飛行場地之管理規範；9. 為因應遙控無人機專章施行後，相關管理業務量成長，允宜適時檢討人力配置是否適足，俾利相關監管業務之執行；10. 鑑於民眾操作無人機之訓練階段，有一定之飛安風險，允宜協同地方政府研訂相關訓練規範等情事，經函請民航局研謀改善。據復：1. 除強化遙控無人機註冊宣導機制外，為加強源頭之流向管理與稽查，亦將結合註冊資料中有關遙控無人機構造、重量、性能等內容屬性，以掌握相關管理數據；2. 將關注國際民用航空組織（International Civil Aviation Organization）及國際間有關無人機射頻識別技術標準與飛航管制技術發展，並持續蒐集相關資訊，以期加速形成完整管理環境；3. 將視民航法遙控無人機專章法規執行情形，請相關產物保險公會協調其會員公司推出其他無人機保險商品；4. 民眾申請限制飛航區內活動解禁，除進行申請者身分驗證外，並需檢附該局審查核准與活動同意書等文件，經由無人機廠商內部審查後始取得權限，申請資料均完整保留，倘廠商、所有人或操作人有違規解禁行為，將依規定予以處罰；5. 將持續輔導使用遙控無人機執行公務之各政府機關（構）建立自我管理能力的審查申請作業；6. 將提供航空站取締違規活動之作法及實務經驗、違規事件取締裁處作業原則等資訊，置放該局網站專區供地方政府參考，並適時辦理講習活動，另已針對美國聯邦航空總署（Federal Aviation Administration）建立供執法部門快速瞭解未經授權之無人機飛航活動應有處理之「公共安全及執法工具包」，進行相關研究，將補充為執法作業原則之參考；7. 已函請內政部營建署轉知各公、協會及所屬會員確依相關規定從事遙控無人機活動，並將針對營造業操作遙控無人機之法令遵循情形納入營造工程之勞動安全衛生檢查項目及政府工程採購契約等情，函請主管機關研議；8. 因目前國際間就無人機衝擊動能部分尚無明確分級管理規範，爰將視未來技術發展情形，蒐集相關資訊作為調整規範之參考；9. 該局遙控無人機管理業務量成長，已超過原有人力配置負荷，業向行政院人事行政總處提出請增人力之需求，俾利因應相關監管業務之執行；10. 由於遙控無人機用途、重量、機種差異極大，操作環境及行業應用等均有不同，相關訓練業務目前係以學校或協會團體辦理為主，並以其協助該局辦理操作證測驗業務之考場為訓練場地，由其提供推廣訓練，培育適職之遙控無人機操作人員。

(十) 公路總局建置遊覽車動態資訊管理系統全面介接遊覽車行駛資訊，遊覽車逾期檢驗等 4 大異常情形已有改善，惟系統功能及相關配套措施未臻完善，允宜檢討改善。

依汽車運輸業管理規則、遊覽車客運業車輛裝置全球衛星定位設備及營運監控系統管理要點規定，遊覽車客運業車輛應裝置具有全球衛星定位系統(下稱 GPS) 功能設備、維持正常運作及提供車輛資訊介接至公路總局建置之遊覽車動態資訊管理系統(下稱動態系統)。公路總局動態系統自 107 年 3 月起全面介接各遊覽車業者之車輛動態資訊進行即時監控，並就車輛速度異常、車輛逾期檢驗、進入禁行路段、駕駛時間異常等 4 項設定告警，分為 3 個層級〔業者自主管理、監理所(站)、公路總局〕列管(表 25)，先由業者自主管理，逾時未排除異常，則進入監理所(站)、公路總局列管層級〔下稱監理所(站)以上層級〕，由各區監理所(站)查處輔導。截至 108 年底止，動態系統已介接 1 萬 5,867 輛遊覽車動態資訊，上開 4 項異常告警中，監理所(站)以上層級告警事件之異常件數，車輛逾期檢驗件數自 107 年 3 月之 897 件降低至 108 年 9 月之 18 件，進入禁行路段件數自 107 年 3 月之 1,495 件降低至 108 年 9 月之 244 件，駕駛時間異常件數自 107 年 3 月之 3,142 件降低至 108 年 9 月之 318 件，車輛速度異常件數自 107 年 10 月之 491 件降低至 108 年 9 月之 380 件，已發揮動態系統監控成效。惟查動態系統功能及相關配套措施，核有：1.

表 25 動態系統即時監控項目告警事件之分級標準表

告警事件 層級	車輛速度異常	車輛逾期檢驗	進入禁行路段	駕駛時間異常
第一層：業者自主管理	行駛於國道或快速道路時速逾路段速限每小時 10 公里以上連續 1 分鐘以上	車輛逾期未辦理定期檢驗且行駛時間達 30 分鐘	車輛駛入禁行路段	駕車時間逾 10 小時
第二層：公路總局各區監理所(站)	連續 5 分鐘以上	行駛時間達半日起	逾 10 分鐘	逾 11 小時
第三層：公路總局	連續 10 分鐘以上	逾期檢驗次日起	逾 30 分鐘	逾 12 小時

資料來源：整理自公路總局提供資料。

表 26 總駕車時間與 GPS 總里程異常案件明細表

單位：公里

車牌	通行日期	遊覽車動態資訊系統		國道 ETC 通行門架里程數	GPS 與 ETC 里程差額
		總駕車時間	GPS 里程數		
A 車	107.5.4	10 小時 40 分	342.090	683.5	341.410
B 車	107.9.5	10 小時 40 分	259.956	644.1	384.144
C 車	107.9.11	4 小時 8 分	90.313	220.9	130.587
D 車	107.9.30	14 小時 18 分	765.227	1,000.0	234.773

資料來源：整理自公路總局提供資料。

動態系統部分車輛之 GPS 軌跡，有「車速」及「定位」相關資料，行車狀況卻異常顯示為「關機」狀態、部分車輛 GPS 總里程與總駕車時間及國道 ETC 通行門架里程數顯不相符(表 26)等情，影響資訊可靠性；2. 動態系統建置有「軌跡缺漏紀錄」統計報表，自 107 年 5 月至 108 年 9 月底止總計 96 萬餘筆缺漏紀錄，公路總局及所屬監理所(站)未善用軌跡缺漏紀錄統計報表，稽核遊覽車客運業者各車輛 GPS 故意

關機規避監督情形，並依相關規定查處；3. 目前動態系統設定，告警事件連續發生一段時間業者未完成改善（如車輛速度異常連續 5 分鐘、進入禁行路段逾 10 分鐘），始由各區監理所（站）通知業者督導駕駛人改善，已使乘客持續處於行車風險中，未能達到即時監控之效果等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：1. 公路總局已將系統關機狀態設定增加「車速是否為 0」判斷邏輯，另已修正 GPS 總里程計算公式，車輛駕車時間與 GPS 總里程不相當情形已有改善；2. 該局已排除 GPS 定位不良等非可歸責業者之因素，經初步分析發現，軌跡缺漏案件有集中於少部分車輛之情形（109 年 1 月份異常案件超過 5 件之 147 輛，平均每輛車達 15.4 件），將由各區監理所（站）針對軌跡缺漏較為頻繁之遊覽車輛加強輔導業者改善，如有顯著集中之情形，將由轄管監理所（站）針對該類異常車輛加強查處；3. 考量現階段 GPS 車機無法提供系統回饋警示或提醒功能，除持續由監理所（站）轉知業者加強管理及改善，同時透過橫向聯繫協調道路主管機關及警政單位適時增加執法強度外，並訂定 4 大異常告警 109 年度績效目標，按季檢討各區監理所（站）督導業者改善情形，以維護行車安全。

（十一）交通部已積極辦理陸海空運相關人員毒品防制作業，惟部分規範有欠周妥，或未落實執行相關規定，允宜檢討改善。

政府為防制毒品氾濫，於毒品危害防制條例第 33 條規定，主管機關對於所屬或監督之特定人員於必要時，得要求其接受採驗尿液。依行政院訂定之特定人員尿液採驗辦法（下稱採驗辦法）第 3 條第 1 款規定，經行政院認定為防制毒品氾濫而有實施尿液採驗必要之特定人員，其中屬交通部主管部分包含陸運、海運及空運等 3 類。經查交通部及所屬辦理特定人員毒品防制相關作業情形，核有下列事項：

1. **交通部及航港局迄未訂定海運特定人員尿液採驗相關作業要點或計畫，及辦理該等特定人員毒品防制工作及相關監督作業，以確保船舶航行安全：**依據採驗辦法第 5 條規定，主管機關每年應對所屬或監督之特定人員實施不定期檢驗；第 13 條規定，主管機關得自行或督導所屬或主管之公民營事業機關（構）設立工作小組，訂定計畫或作業要點，負責辦理特定人員採驗尿液事宜。經查交通部於 88 年 3 月 4 日訂頒陸運特定人員尿液採驗實施要點（下稱陸運人員採驗要點）、民用航空局於 88 年 7 月 15 日訂定航空人員尿液採驗作業要點（下稱航空人員採驗要點），惟查採驗辦法自 87 年 11 月 4 日行政院發布迄今已逾 20 年，交通部及航港局迄未依上開規定訂定海運特定人員（包含服務於船舶上之所有人員、門式機操作人員及橋式機操作人員）尿液檢驗作業要點，亦未辦理海運特定人員毒品防制及監督相關作業。目前僅臺灣港務股份有限公司就該公司服務於船舶上之船員辦理採驗 50 人，其餘公民營事業服務於船舶上之所有人員，及門式機與橋式機操作人員，因無相關規定致未辦理相關尿液採驗作業，核與上開

規定未合，經函請交通部檢討儘速研訂相關作業規定並落實執行，以維護船舶航行安全。據復：將參考陸運、空運特定人員尿液採驗相關實施（作業）要點研訂海運相關人員之尿液採驗毒品防制工作及監督規範。

2. 交通部陸運、空運特定人員採驗實施（作業）要點有關不定期檢驗及特定人員相關規定，有待配合相關法令規定檢討修正：原採驗辦法第 6 條第 1 項規定，不定期檢驗之實施，應於 4 小時前通知受檢人，受檢人應依規定之時間、地點報到，接受採驗尿液。嗣因上開規定受檢人須於通知後 4 小時才能接受採驗，無法於到場後立即採驗，且該 4 小時期間內受檢人可能行蹤不明，難以確認受檢人能依時接受採驗，為達不定期檢驗之目的，行政院於 107 年 8 月 24 日將該規定內容修正為「不定期檢驗之實施，受檢人應依通知規定之時間、地點報到，接受採驗尿液」。惟查參照上開原採驗辦法規定訂定之陸運人員採驗要點第 4 點及航空人員採驗要點第 6 點規定內容，尚未配合辦理修正。另查 107 年 8 月 24 日修正之採驗辦法附表，有關交通部主管有實施尿液採驗必要之特定人員中，空運部分，原規定為：「領有民航證照人員（含航空器駕駛員、飛航機械員、地面機械員、飛航管制員、維修員及航空器簽派人員）」，經配合民用航空法有關航空人員之定義修正為：「領有檢定證之航空人員（含航空器駕駛員、飛航工程師、飛航管制員、航空器簽派員、航空器維修工程師及維修員）」，並為確保毒品防制安全，增訂執行航空人員體檢單位（目前為交通部民用航空局航空醫務中心）之毒品檢驗、研究及業務相關人員為特定人員，惟查航空人員採驗要點相關規定（第 3 點）內容，尚未配合辦理修正，致上開毒品檢驗、研究及業務相關人員未納入交通部 108 年度列管空運類特定人員實施尿液採驗作業，經函請交通部督促相關單位檢討改善。據復：將依據行政院 107 年 8 月 24 日修正之採驗辦法規定，修正陸運、航空人員採驗要點相關規定內容，並落實執行。

3. 陸運特定人員受檢不合格重新採樣檢驗期限及重新檢驗結果確定前之處置作為，尚乏明確規範，有影響行車安全之虞：依據陸運人員採驗要點第 9 點規定，公、民營鐵路營運機構、公路（市區）汽車客運業及大眾捷運系統營運機構，於接獲檢驗報告後，應將檢驗結果通知受檢人。如確定不合格者，應對受檢人職務作適當之處理。惟該要點未規定受檢不合格者重新採樣檢驗之期限，及於重新檢驗結果確定前對受檢不合格人員之處置作為。經查臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）107 年度及 108 年度第 1 季至第 3 季辦理鐵路行車控制及班車駕駛人員尿液採驗作業（包含司機員、技術助理、車站站長、副站長、列車長、綜合調度所調度員等），其中檢驗（嗎啡及安非他命）報告確定為陽性者計有 12 人（表 27）。臺鐵局自接獲檢驗報告，至接獲重新採樣之第 2 次檢驗報告期間，其中 7 人暫停執行駕駛勤務，另 5 人則採信受檢人服用感冒藥物之說明，仍予排班執行駕駛勤務，惟該 5 人中確有 1 人經重新採樣檢驗結果仍為陽

性，且查該員自 107 年 8 月 14 日接獲第 1 次採樣之檢驗報告起，至 107 年 9 月 10 日接獲第 2 次重新採樣檢驗報告，共 28 個日曆天中，執行駕駛勤務計 14 天，執行之乘務里程共計 2,529.4 公里。臺鐵局於該員第 2 次重新採樣檢驗報告為陽性始停止其駕駛勤務。另查公路總局主管之公路汽車客運業駕駛人部分，106、107 年度及 108 年度第 1 季至第 3 季檢驗報告確定為陽性者，共計 9 人（表 28），其中 5 人經所屬客運公司暫停其執行駕駛勤務，其餘 4 人未立即停止執行駕駛勤務，恐影響行車安全，經函請交通部檢討改善。據復：檢驗報告為陽性之駕駛仍執行駕駛勤務，有影響行車安全之虞，將研議就其重新採樣檢驗期限及重新檢驗結果確定前之處置作為納入要點規範，俾維行車安全。另臺鐵局已律定受檢人尿液檢驗初步篩檢為陽性反應者，即暫停職務並進行複檢，俟複檢結果呈現陰性反應後再行恢復原工作；公路總局相關監理所亦已督請客運業者對於檢驗結果為陽性之駕駛人，立即停止其駕駛勤務。

表 27 臺鐵局機務處列管特定人員尿液檢驗報告為陽性者暫停執行駕駛勤務情形表

單位：人、天

年度	單位	第 1 次尿液檢驗報告為陽性者		第 1 次至第 2 次採驗報告日間	
		人數	職稱	是否暫停執行駕駛勤務	執行駕駛勤務天數
合計		12			
107	花蓮機務段	1	司機員	否	14
	臺東機務分段	1	技術助理	是	—
	宜蘭機務分段	1	司機員	是	—
	七堵機務段	1	司機員	是	—
	臺北機務段	1	司機員	否	8
		1	技術助理	否	8
	新竹機務段	2	司機員	是	—
108 年第 1 季至第 3 季	花蓮機務段	1	司機員	否	20
	新竹機務段	1	學習司機員	否	10
	新竹機務段	1	司機員	是	—
	左營機務分段	1	司機員	是	—

資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

表 28 公路總局主管公路汽車客運業駕駛人尿液檢驗報告為陽性者暫停執行駕駛勤務情形表

單位：家、人、天

年度	監理所（站）	客運業者家數	人數	第 1 次至第 2 次採驗報告日間	
				是否暫停執行駕駛勤務	執行駕駛勤務天數
合計		6	9		
106	臺北區監理所	2	4	是	—
107	臺北區監理所	1	1	是	—
	嘉義區監理所 麻豆監理站	1	1	否	61
108 年第 1 季至第 3 季	新竹區監理所 苗栗監理站	1	1	否	9
	嘉義區監理所 雲林監理站	1	2	否	8、9

資料來源：整理自公路總局提供資料。

4. 公路汽車客運業者未依規定提報尿液採驗實施計畫及確依規定落實辦理尿液採檢相關作業，允宜加強監督管理，以確保檢驗成效：公路總局轄管之公路汽車客運業者辦理特定人員尿液採驗作業情形，經查核有：未依規定於年初提報當年度尿液採驗實施計畫、未依規定辦理所屬駕駛人尿液採驗作業、或受檢人第 1 次檢驗報告為陽性，惟未提供複檢資料、特定

人員尿液檢驗送檢驗單位非衛生福利部（下稱衛福部）指定或經認可公告之檢驗機關（構）、受檢人員第 1 次檢驗結果為陽性，逕由其自行擇選第 2 次採驗時間、檢驗單位等情事，核與陸運人員採驗要點第 4 點、第 6 點及第 10 點規定未合，經函請交通部督促檢討改善。據復：公路總局各區監理所已檢討確實督導業者於年初提報尿液採驗實施計畫、每季提報採驗結果，及注意尿液送檢單位是否符合規定，並由該局督導實施定期與不定期查核客運業者之尿液採驗計畫執行成效。

5. 新興濫用藥物種類日新月異，允應研議參考法務部、衛福部近年查緝毒品與新興濫用藥物增加情形，檢討強化毒品防制範圍，以保障各類運輸交通安全：依據採驗辦法第 11 條規定，尿液檢驗以嗎啡類及安非他命類為基本項目；主管機關並得依所屬或監督之特定人員業務特性，增加檢驗項目。按衛福部食品藥物管理署（下稱食藥署）108 年度藥物濫用防制指引指出：我國目前除安非他命（甲基）、海洛因傳統毒品外，愷他命、搖頭丸（MDMA）、類大麻活性物質、喵喵、合成卡西酮類等新興濫用藥物逐漸興起。另該署委託國立臺灣大學公共衛生學院辦理之「107 年全國物質使用調查」結果顯示，我國各種非法藥物中，最常被使用的前 4 名為安非他命、愷他命、搖頭丸及大麻。且法務部 99 年至 108 年 8 月緝獲毒品數量中，愷他命緝獲數量，除 105 及 106 年度為第 2 位，107 年為第 4 位外，均為各該年度緝獲毒品數量第 1 位。惟臺鐵局、台灣糖業股份有限公司、大眾捷運系統營運機構、公路汽車客運業者、臺灣港務股份有限公司尚未參考上開資訊將新興濫用藥物，納入所屬陸、海運特定人員之檢驗項目（表 29），經函請交通部檢討改善。據復：後續將參考法務部及衛福部近年查緝毒品與調查新興濫用藥物變化情形，適時將特定藥物、或毒品納入強制檢驗項目，俾確保各類運輸安全。

表 29 交通部主管陸運、空運、海運業者對所管特定人員尿液檢驗項目一覽表

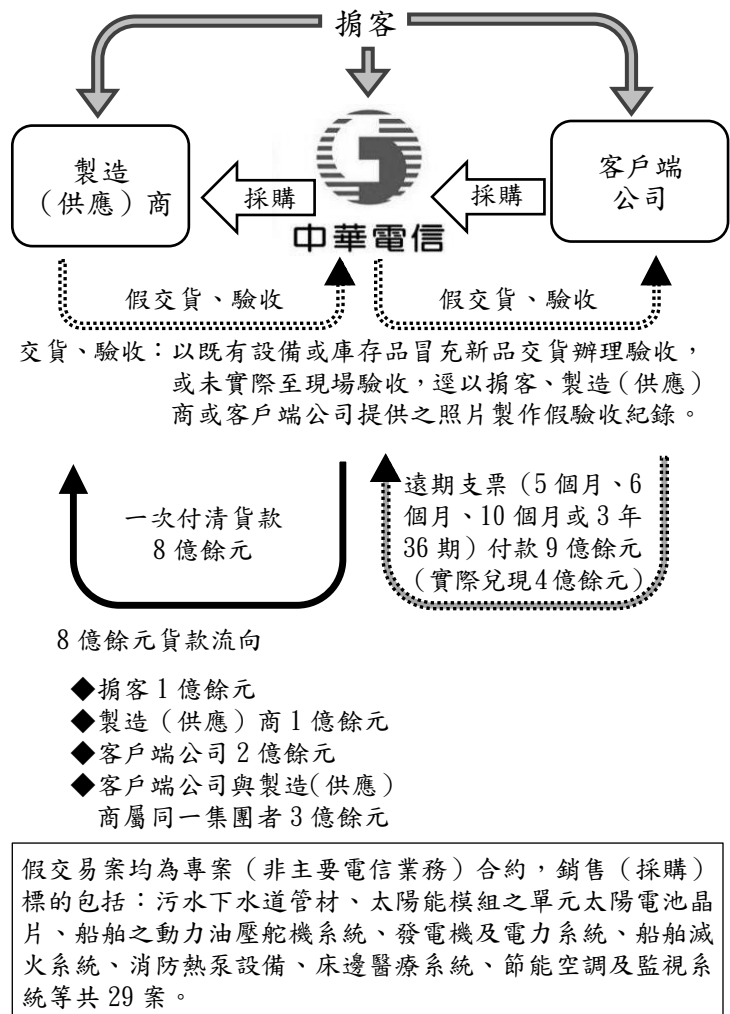
類別	業者、機關單位	檢驗項目
陸運	臺鐵局	安非他命、嗎啡
	台灣糖業股份有限公司	安非他命、嗎啡
	農業委員會林務局 阿里山林業鐵路及 文化資產管理處	安非他命、鴉片類（嗎啡、可待因）、MDMA 類（搖頭丸）、大麻、愷他命
	台灣高速鐵路股份有限公司	安非他命類藥物、鴉片代謝物（嗎啡）、大麻代謝物、愷他命代謝物、苯二氮平類（BZD）（鎮定劑）類藥物
	大眾捷運系統營運機構	安非他命類、嗎啡類
	公路汽車客運業者	安非他命、嗎啡
空運	航空人員 （民用航空局）	安非他命類、嗎啡類、大麻、古柯鹼、天使塵
海運	臺灣港務股份有限公司	安非他命、鴉片類

資料來源：整理自交通部提供資料。

（十二）交通部投資之中華電信公司採購作業內部控制未盡周妥，致生員工勾結外部廠商舞弊造成資金損失，亟待督促公股董事加強監督其財務及採購管理，落實內部控制機制，以確保政府投資權益。

截至 108 年底止，交通部投資中華電信股份有限公司（下稱中華電信公司）計 126 億 2,367 萬餘元，持股比率 35.29%，該公司 13 位董事中，其中 8 位公股董事（含董事長及總經理）係由交通部派任，108 年度交通部獲該公司配發現金股利 122 億 6,224 萬餘元，投資收益穩定。惟該公司於 103 至 105 年間，發生員工與掮客、外部廠商勾結，以假交易方式詐取公司資金 8 億餘元（圖 5），案經臺灣臺中地方檢察署檢察官起訴該公司員工、業者與掮客計 49 人。經分析上開舞弊案件肇因於該公司主要電信業務收入逐年下滑，管理階層為追求營收目標，忽略增加專案（非主要電信業務）合約之風險，又未落實採購驗收、交貨及廠商風險評估之控制及監督作業，及未就財務報告及會計師查核報告內，相關專案銷售業務應收票據及帳款、備抵呆帳大幅增加，整體平均應收款項之變現品質及收款績效變差等情形，深入檢討分析原因，以及時發現相關異常交易案件，經函請交通部督促公股董事要求該公司全面清查與涉案公司其他交易案件有無異常情形，及全面檢視該公司非主要電信業務應收款項及其各年度沖銷呆帳案件有無類似異常情事，並加強監督該公司財務及採購管理，及針對相關內部控制制度缺失，研謀具體改善措施，以確保政府投資效益。據復：中華電信公司上開假交易案銷售予客戶端公司應收收入 9 億餘元，已收回 4 億餘元，尚有 4 億餘元未收回，均已列為催收款項並陸續轉列呆帳損失。該公司涉案之 25 名員工，除 3 人已退休外，其餘 22 人（含主管職 5 人）均已調離原單位，並將主管人員調整為非主管職，及處以記大過或申誡之處分。另除檢察官偵察起訴案件（計 29 案）外，該公司與涉案公司或廠商另有 3 件異常交易案（均為專案合約），其中 1 案已全數收款結算，另 2 案簽約金額合計 8,520 萬元，已收回 1,693 萬餘元，尚未收回金額共 6,826 萬餘元，已進行相關催討程序；又該公司已主動清查專案合約案件，發現類似之異常交易案件

圖 5 中華電信公司假交易案採購、驗收及資金流向圖



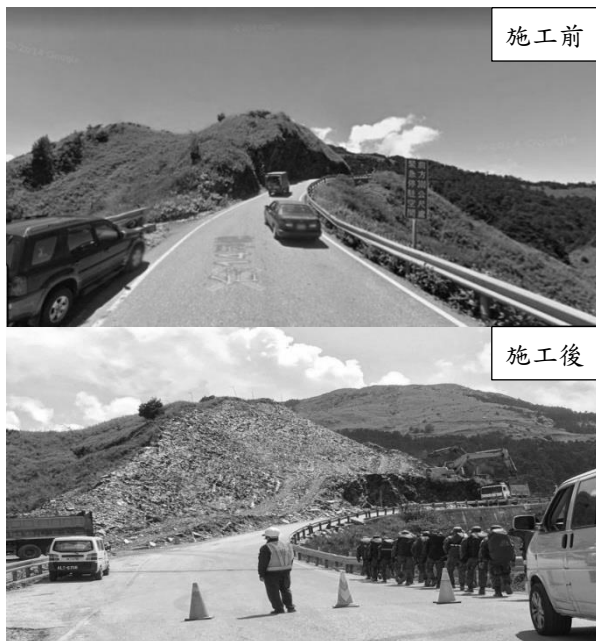
資料來源：整理自交通部提供資料。

計有 58 件，均已移送檢調單位偵辦，刻由司法機關偵辦中，相關案件廠商欠費金額計 6 億 2,672 萬餘元，該公司將持續注意追蹤司法機關偵辦情形，倘該公司相關人員有涉及不法情事，當追究其違失責任。此外，該公司並分別針對內部控制之控制環境、風險評估、控制作業、資訊與溝通、監督作業等研擬制度面及執行面改善措施，強化財務及採購作業之內部控制機制，以防止類似弊案再次發生。至有關加強公股董事監督功能 1 節，該部已設有幕僚單位協助及提供公股董事專業上之支援，後續將賡續強化訊息蒐集、傳遞及專業支援，協助公股董事善盡專業之注意，加強監督中華電信公司之財務及採購管理，維護政府投資權益。

(十三) 公路總局執行公路災害搶修，期於災害發生時採取有效搶救措施，以降低災損程度，惟辦理台 14 甲線預約經常性災害搶修工程，未確實依國家公園法等規定辦理申報作業即擅自開挖，嚴重破壞特殊自然景觀，亟待檢討改善。

公路總局為落實災害防救法第 23 條及第 24 條規定，有效執行緊急應變措施及保護人民生命、財產安全或防止災害擴大，每年編列預算辦理轄區公路災害搶修工程，期於路段發生災害時採取有效搶救措施，以降低損害程度。107 及 108 年度執行公路災害搶修工程總經費計 18 億 9,358 萬餘元，經查該局第四區養護工程處（下稱四工處）辦理太魯閣國家公園區域內台 14 甲線 6 件預約經常性災害搶修工程情形，核有：1. 上開搶修工程均未依照國家公園法第 14 條及第 16 條規定報請太魯閣國家公園管理處（下稱太管處）審查許可，且其中 2 件工程係屬有目的之開發行為（34K+400 改線工程及 37K+000 工程），並非土石崩塌之緊急復舊工程，惟未擬具水土

圖 6 台 14 甲線 37 公里施工前後對比圖



資料來源：自由時報 108 年 5 月 2 日臺灣屋脊的破壞工程 護國神山被挖到「禿頭」新聞圖片。

保持計畫送公路總局會同太管處核定，即逕行開發，公路總局亦未落實監督管理作為，復未實施植生綠化，任令遊客車輛駛入停車，致特殊自然地理景觀已無法恢復原有地貌，迄未完成復育工作；2. 台 14 甲線 37K+000 災害搶修工程廠商辦理邊坡開挖，未於施工前辦理放樣並報請監造單位辦理查驗，又四工處自辦監造作業，未覈實按監造計畫執行查驗，致未能於施工前督促廠商即時改善，經丈量檢測結果邊坡超挖 779.95 立方公尺，加劇破壞自然地理景觀（圖 6）等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：1. 已督促查究相關人員疏忽之責，並要求所屬養護工程處（段）依相關規定在設計及施工階段，落實生態檢核工作，暨確實申報審

查及施工管理，並將申請許可列入檢核重點項目。至植生綠化等復育工作部分，已邀集生態專家學者及相關機關研商邊坡生態復育原則，採高山原生種植物自然復育方式辦理，預計 111 年度前完成植生綠化等復育工作；2. 已持續督促落實施工抽查及工程稽核頻率，以確保廠商依施工計畫、品質計畫及契約規定辦理，並於 109 年 1 月 6 日邀集廠商及所有工程人員召開「109 年度工程品質提升教育宣導暨業務檢討會議」，務必落實監造及施工抽查作業，避免類似情事發生。至超挖部分已要求廠商無償修復至原狀。

(十四) 臺灣港務公司投資計畫風險評估未盡周妥，致生鉅額損失；岸電設施擴大使用及船舶進出港減速等推動成果未達預期目標，允宜檢討改善。

臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）各港以港群概念分工合作，強化轉口轉運服務、完善「自由貿易港區」基礎設施、推動港群觀光遊憩，以進行港區轉型再造，活絡資產運用，促進港區土地效益最大化，並結合政府政策，成立海外轉投資公司以加強國外港口合作、實施國際商港空氣污染防制方案、推展離岸風電關聯產業。108 年度營業利益計 77 億 2,303 萬餘元，已達年度預算目標，並較 107 年度成長。經查該公司轉投資民營事業、安平港海運快遞專區推動計畫及國際商港空氣污染防制方案執行情形，核有下列事項：

1. **投資陽明海運公司，未審慎評估及因應風險，致生鉅額損失；延遲派任法人代表，影響董事職責之行使：**陽明海運股份有限公司（下稱陽明海運公司）於 101 年間為充實營運資金，以私募方式發行「國內第 1 次私募有擔保到期強制轉換公司債」（下稱強轉債），洽臺灣港務公司參與認購，經臺灣港務公司評估具較高收益率，預期可增加資金理財運用收益，於 101 年 6 月認購該強轉債面額 40 億元（總發行面額 58 億元，108 年 6 月 27 日到期）；又陽明海運公司於 106 年 7 月間為償還銀行借款改善財務結構，辦理公開募集增資發行新股 5 億股，臺灣港務公司考量國家海運產業發展政策及與陽明海運公司間業務往來關係，參與陽明海運公司現金增資 14 億 3,417 萬餘元，截至 108 年底止，臺灣港務公司持有陽明海運公司股數計 3 億 1,145 萬餘股，持股比率達 11.97%，於董事會 11 席中占有 1 席董事（另交通部有 3 席董事）。經查臺灣港務公司辦理投資陽明海運公司相關業務，核有：（1）101 年 6 月購入陽明海運公司強轉債 40 億元，依據該公司出具之確認書，該公司承諾臺灣港務公司若因理財活動所需致生處分該債券需求，該公司將依據證券交易法第 43 條之 8 有關有價證券私募後之再行賣出規定以不低於債券面額之價格洽特定人承接，惟該公司亦「得」選擇在符合相關法律規定之前提下，以不低於債券面額之價格買回註銷方式代替之。查上開確認書內容並未承諾如臺灣港務公司有處分需求，保證會由第三人承接或由該公司買回，嗣因陽明海運公司股價表現不如預期，臺灣港務公司於承購之強轉債閉鎖期滿（3 年）後，自 104 年 11 月 9 日起數次去函陽明海運公司表達處分

強轉債之意願，惟陽明海運公司並未洽得其他投資人承接該債券，並以該公司營運及財務狀況不佳為由，未買回該強轉債，致該強轉債於 108 年 6 月到期強制轉換為陽明海運公司普通股，持有期間計發生投資損失 18 億 2,602 萬餘元，顯示本項投資事前之契約審查及風險評估有欠周妥；(2) 106 年參與陽明海運公司現金增資 14 億 3,417 萬餘元，其「投資陽明海運股份有限公司計畫書」中，未就投資與否 2 方案進行相關財務可行性之評估，且雖已就投資陽明海運公司辨認出將影響其投資報酬及股東權益等投資風險，惟仍參與增資。按增資後，陽明海運公司已連續 2 年發生鉅額虧損，截至 108 年底止，累積虧損已達實收資本額之 44.06%，致陽明海運公司股價持續下滑，臺灣港務公司累計已認列 5 億 7,247 萬餘元之評價損失(占原始投資成本 39.92%)，對公司權益產生鉅額影響；(3) 臺灣港務公司原派任陽明海運公司法人代表因同時兼任臺灣港務公司及台源國際控股股份有限公司董事(臺灣港務公司持股比率 36%)，依「行政院所屬國營事業機構負責人經理人董監事遴聘要點」規定，自 108 年 6 月 17 日起解除指派原法人代表擔任陽明海運公司董事職務，惟遲至 109 年 5 月 5 日始重新派任其法人代表擔任陽明海運公司董事，致該席法人代表 3 年之任期中，未派任期間長達 3 百餘天，期間僅能依書面方式向轉投資公司表達臺灣港務公司立場，未能實際參與董事會討論，使董事職責之行使受到限制等情事，經函請交通部督促檢討研謀改善。據復：(1) 已責令臺灣港務公司相關人員切實檢討改進，及加強相關部門人員培訓，以防止類案再次發生。另該公司 109 年度資金運用管理計畫，已針對債務證券投資風險管理做更嚴格之規範，包含債券投資須屬公開市場交易，長期債務信用評等需 twBBB+ 以上、流動性風險較高之無到期日債務證券信用評等需 twA- 以上、逾 10 億元之單一債務證券標的需經董事會討論通過等，必要時得洽請外部律師出具專業意見，以落實法律協助程序，藉以強化信用及流動性風險控管，以降低投資風險；(2) 為避免陽明海運公司未能順利營運，影響我國港埠轉口櫃量，及引發我國及國際航運連鎖性重大負面效應，經綜整考量我國海運產業發展、雙方業務往來關係及未來策略性合作，對於拓展海外布局基礎與推動新南向政策具正面效益，爰參與上開增資案。陽明海運公司 108 年度雖未能達成小幅獲利目標，惟營運收入及成本已較 107 年度有明顯改善，並就航線規劃面、業務面、開源節流面採取刪減重複性靠港、落實攬收高貢獻貨櫃、加強回程貨櫃裝載率、與全球代理行洽商調降當地費用及調漲業務收費等改善措施，該部將持續透過公股代表加強督促該公司改善營運；(3) 將督責臺灣港務公司就法人代表遴派作業，依相關規定辦理並注意期程，以避免再次發生董事職責行使受到限制之情事；另臺灣港務公司亦將強化改進法人代表遴派之辦理作業與期程，並積極溝通協調各方意見，以提升法人代表派任行政作業效率。

2. 規劃建置安平港海運快速專區預估貨源過於樂觀：臺灣港務公司鑑於安平港距離

廈門港及泉州港僅約 145 海浬及 150 海浬，對於兩岸貨物運送，有其優越地理位置，及為結合雲嘉南地區農工產業，由該公司高雄港務分公司於 104 年 6 月 26 日擬定安平港設置海運快遞專區推動計畫，並於 105 年 4 月 26 日開始營運。營運結果，105 至 107 年度實際作業量僅分別為 11,118 公斤、3,660 公斤、1,607 公斤，108 年度則無相關作

表 30 安平港海運快遞專區進出口貨物作業情形簡表
單位：公斤、%

年度	預計作業量	實際作業量	比較增減	
			作業量	比率
105	2,955,479	11,118	- 2,944,361	99.62
106	8,630,000	3,660	- 8,626,340	99.96
107	12,945,000	1,607	- 12,943,393	99.99
108	4,255,890	-	- 4,255,890	100.00

註：1. 105 年度預計作業量 4,315,000 公斤，已依當年度實際作業天數（營運開始日 105 年 4 月 26 日至 12 月 31 日計 250 天）調整。
2. 108 年度預計作業量 12,945,000 公斤，已依當年度實際作業天數（108 年 1 月 1 日至 4 月 30 日計 120 天）調整。
3. 資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

業量，與原預估值相去甚遠（表 30）。嗣因安平港貨源不足，無固定航線等，於 108 年 5 月 1 日廢止安平港海運快遞專區，另於高雄港前鎮倉庫設置海運快遞專區，並將安平港海運快遞專區可運用之營運設施設備系統等遷移至高雄港新專區使用（按：已於 109 年 6 月 3 日啟用）。經統計，安平港海運快遞專區 105 至 108 年度營業收支合計虧損 1,308 萬餘元，其搬遷支出相關費用 1,543 萬餘元，連同專區貨物通關作業應用軟體系統未攤銷餘額 77 萬餘元（該系統於海運快遞專區遷至高雄後即無法使用），合計損失金額達 2,929 萬餘元，本項投資計畫之貨源評估顯過於樂觀，相關評估作業未盡確實，經函請臺灣港務公司檢討改善。據復：未來推動各項投資計畫案，將充分考量市場需求與業者投資意願，並審慎評估其可行性；另於計畫執行時，將適時滾動檢討並適當調整修正以維周延，同時因應國際情勢發展，結合相關產業資源優勢，創造投資計畫之最佳營運效能。

3. 國際商港空氣污染防制方案執行成效仍待改善：臺灣港務公司自 102 年啟動國際商港綠色港埠相關作為，並為配合環境保護署（下稱環保署）「空氣污染防制策略」，會同航港局於 107 年研訂「國際商港空氣污染防制方案」，以進一步改善港區空氣品質，108 年之主要措施包括岸電設施擴大使用、船舶進出港減速、船舶使用低硫燃油、港區固定污染源逸散性貨物類防制、及港區作業機具及其他機械之減污作為等 5 項，執行結果，空污減量已有成效，並配合主管機關辦理巡查及移送違規業者裁罰，及汰換基隆港作業機具等。有關「岸電設施擴大使用」1 項，108 年度以具備岸電設施船舶泊靠高雄港設有高壓岸電碼頭之岸電設施（含 96 號碼頭 1 座，115 至 116 號碼頭 4 座）使用率達 100%（扣除天候、船舶岸電設備異常、船席安排等不可抗力或不可歸責於該公司之因素）為目標，惟查高雄港第 115 及 116 號碼頭高壓岸電設施，因使用成本等問題，自 104 年 2 月完成驗收後，僅於 107 年度有 10 艘次使用（按：108 年度僅於 4 月曾進行 1 次岸電測試作業），未達原定目標；又推動「船舶進出港減速」1 項，108

年度以 7 大國際商港
港區範圍內(3 至 5 哩)
船舶減速至 12 節以下
之達成率 100% 為目
標，惟實際進港減速達
成率為 56.19%，出港
減速達成率為 43.04
%，整體達成率為
49.54% (表 31)，雖
優於 107 年度之 46.87

表 31 108 年度臺灣港務公司船舶減速計畫執行情形表

單位：艘次、%

港口	整體情形			進港			出港		
	達成艘次	總艘次	達成率	達成艘次	總艘次	達成率	達成艘次	總艘次	達成率
合計	24,311	49,078	49.54	13,625	24,249	56.19	10,686	24,829	43.04
臺北	2,289	5,287	43.29	1,346	2,602	51.73	943	2,685	35.12
基隆	3,424	7,486	45.74	1,878	3,629	51.75	1,546	3,857	40.08
高雄	11,202	22,786	49.16	6,490	11,321	57.33	4,712	11,465	41.10
臺中	5,317	10,778	49.33	2,874	5,362	53.60	2,443	5,416	45.11
蘇澳	506	725	69.79	264	351	75.21	242	374	64.71
安平	448	614	72.96	236	294	80.27	212	320	66.25
花蓮	1,125	1,402	80.24	537	690	77.83	588	712	82.58

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

%，惟仍未達計畫目標，經函請臺灣港務公司檢討改善。據復：將持續辦理推廣船舶使用高壓岸電及追蹤環保署研議補助電價等相關事宜，並透過各種管道及活動宣導船舶航行於國際商港港區範圍內(3 至 5 哩)及港區範圍外 20 哩內配合減速至 12 節以下，以達成空污減量目標。

(十五) 中華郵政公司辦理資產活化作業已有具體成效，惟具商業價值空間之開發、老舊局屋重建及車輛安全管理仍待加強，允宜檢討改善。

中華郵政股份有限公司(下稱中華郵政公司)提供各類郵件遞送、儲金、壽險等服務，並致力局屋改造及資產活化，108 年度獲淨利 133 億 670 萬餘元，較預算數增加 19 億 5,096 萬餘元，約 17.18%。經查該公司不動產開發暨管理、車輛及駕駛人道路交通安全管理等業務辦理情形，核有下列事項：

1. 列管郵局節餘空間 2 百餘處，允宜通盤檢視，將具有商業價值之空間釋出，作有效利用，並加速辦理都會區閒置或低度利用土地開發作業，以提高資產使用效益：中華郵政公司經營自有之房地資產，截至 108 年底止，計有土地 874,386 平方公尺，建物 1,675,030 平方公尺，帳面價值計 916 億餘元，嗣因近年來臨櫃案件量減少，陸續調整各項營運工作場所配置，並將節餘空間出租活化，房地租金收入逐年成長，108 年度自有資產活化收入已達 2 億 7,982

表 32 中華郵政公司自有房地資產活化租金收入簡表

單位：新臺幣千元、%

年度	租金收入	較上年度增加	增加比率
106	250,903		
107	262,389	11,486	4.58
108	279,829	17,439	6.65

資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

萬餘元，較 107 年度增加 6.65% (表 32)。經查相關資產使用管理情形，核有：(1) 中華郵政公司為配合南部科學園區需求，興建新市南科園區郵局(95 年 4 月 7 日建造完成，成本 9,191 萬餘元，下稱南科郵局)，作為郵務使用。嗣因園區發展未如預期，經將鄰近之善化郵局部分辦公及倉庫空間移至南科郵局，並於 108

年 10 月將節餘空間以每月 53 萬餘元出租供營業使用，每年可增加租金收入 642 萬元。該公司列管之郵局節餘空間計有 2 百餘處（108 年 7 月），允宜參考前開作法，將具有商業價值之空間釋出有效利用，以提升資產使用效益；（2）該公司目前計有 9 筆閒置或低度利用土地（表 33），或因尚未完成都市更新事業計畫審議（如：中和興南段土地），或須整合鄰地開發（如：桃園富國路基地等 5 筆土地），或因商機不足（如：中壢中北段基地），或供郵務車輛停車使用（如：北高雄郵件投遞中心等 2 筆土地），致尚未開發利用，亟待針對未能開發之癥結原因，積極研謀解決對策，加速相關土地開發期程，以提升土地運用之效益等情事，經函請中華郵政公司檢討改善。據復：（1）已參考

表 33 截至 108 年底止中華郵政公司尚待開發土地簡表

單位：坪

標的名稱	土地使用分區	土地面積	待協調（解決）問題
中和興南段基地	商業區	289	參與都市更新事業計畫審議。
桃園富國路基地	郵政用地、電信專用區	10,300	未臨建築線，且部分土地為中華電信公司持有，須整合鄰地開發。
淡水郵局投遞單位遷建基地	住宅區	1,730	社會住宅儲備基地，部分土地為國有畸零地及中華電信公司持有，須整合鄰地開發。
宜蘭西後街停車場	電信專用區	324	部分土地為中華電信公司持有，須辦理分割或整合鄰地開發。
新竹郵局文化街停車場	商業區	322	1. 未臨建築線，須整合鄰地開發。 2. 參與惠友建設都市更新事業。
花蓮舊車站郵局遷建基地	宗教專用區、商業區	615	部分土地為國有財產署持有，須整合鄰地開發。
中壢中北段基地	工業區	265	商機不足。
北高雄郵件投遞中心基地	住宅區	1,172	出租作停車場使用及郵件處理中心大型郵務車輛停放使用。
臺東郵局員工停車場	住宅區	271	作為臺東郵局搬遷中繼站，俟重建完成再行開發。

資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

善化郵局作法，騰出員林郵局 4 至 7 樓約 1,500 坪空間，預計 109 年公告招租，嗣後並將持續檢視各營業支局空間，藉由彈性調整業務使用範圍，騰出具商業潛力之空間辦理出租，以提升房地使用效益；（2）桃園富國路基地已完成建築線指定作業，將另行價購中華電信公司與財政部國有財產署共有之毗鄰土地，取得道路通行權後辦理開發，嗣後將就持有土地中，產權單純且具有開發效益者，列為短期可開發土地，另產權較複雜之案件，將俟產權整合、法規或土地使用分區變更等前置事項完成後，列為中長期開發土地，配合市場調查情形辦理開發。

2. 部分郵局局屋屋齡老舊，影響服務品質及企業競爭力，允宜配合都市危險及老舊建築物加速重建條例之辦理時程，積極推動建物重建更新：中華郵政公司截至 108 年 6 月底止，屋齡超逾 40 年以上之老舊局屋計有 101 處，因老舊、梯間狹小且缺乏電梯及無障礙設施，已影響營運服務品質及企業競爭力，其中林口中正路等 10 處郵局業已規劃興（改）建或配合都市計畫變更辦理局屋重建事宜；基隆信義等 8 處郵局刻正評估改建之可行性，臺北古亭等 10 處局屋，須另覓妥臨時營業場址，始能規劃重建；臺北木柵等 15 處局屋，受土地使用分區（屬機關用地或郵政用地）限制，須變更土地使用分區始能作整體開發利用；臺北郵局供儲股物料倉庫等 12

處局屋，或須取得鄰地，或土地係與中華電信公司共同持有，未能逕行開發利用，其餘金山等 46 處郵局，或因商機不足、或因地處偏遠，經該公司評估結果，暫無改建計畫。政府於 106 年 5 月 10 日制定公布都市危險及老舊建築物加速重建條例，其適用對象係針對屋齡 30 年以上之合法建築物，給予建蔽率、容積獎勵及稅賦減免等優惠，以加速危險及老舊建物重建更新，惟重建計畫須於 116 年 5 月 31 日以前提出申請，始可適用。經建請中華郵政公司掌握前開條例規定優惠措施適用時程，全面檢視符合重建資格之老舊建物，積極辦理重建，以確保建物使用安全及提升營運服務品質。據復：已全面清查持有房地，依房地使用現況、區位條件、使用分區、基地面積等因素，排定優先順序，配合工程進度實際執行情形，逐年辦理老舊局屋拆除改建，並配合都市危險及老舊建築物加速重建條例之辦理時程，檢視老舊房地資產適用前開條例辦理重建之可行性及效益。

3. 郵政車輛採購未符實需，車輛與郵務士之配比未盡合理，部分車輛長期閒置或低度利用：經查中華郵政公司郵政車輛使用管理情形，核有：（1）106 及 107 年度租購 1,641 輛電動機車，截至 108 年 10 月止，核有 116 輛平均使用里程未達同車型同單位同期間每月平均使用里程 50%，且部分車輛每月使用里程皆未達 30 公里，另有 34 輛電動車未配置駕駛員或駕駛員有重複配車情事，租購電動機車數量未與實際業務需求相契合，使用效能偏低；（2）依據中華郵政公司郵政車輛管理要點第 6 點規定，郵政車輛之使用以共用制為原則，但如確因公務實際需要，得 1 人 1 車。截至 109 年 4 月底止，該公司各式郵務車輛數（12,348 輛）已超逾郵務士人數（10,357 人）1,991 輛，車輛數與郵務士比率達 119%，人車配比有待檢討等情事，經函請中華郵政公司檢討研謀改善。據復：（1）已將低度利用車輛配發至其他使用單位，並調整車輛駕駛人配置；（2）將透過加速清點、報廢已屆使用年限、車況較差之機車，並檢討原預計於 109 年度購置之 1,500 輛電動機車，按實際業務需求採購等方式，逐年調降郵務車輛與郵務士之配比，預計至 112 年 10 月達到 105% 目標。

4. 郵政駕駛人員道路交通安全管理有待加強：截至 108 年 8 月底止，中華郵政公司計有各型郵政車輛 1 萬 2,091 輛，外勤郵務士 1 萬 263 人，該公司為降低交通事故肇事率，提升郵政駕駛人員及車輛安全，每年均規劃辦理外勤人員駕駛安全講習。經查該公司辦理駕駛人員安全講習成效及相關交通安全業務管理情形，核有：（1）經統計，105 年度至 108 年度 8 月底止，郵政車輛交通違規件數計有 2,670 件，其中「超速」、「闖紅燈」、「不依限期參加定期檢驗」及「不依相關道路交通指示」等 4 項違規件數占比超過 5 成（表 34），相關駕駛人員之安全教育及管理有待檢討加強；（2）郵政車輛執行公務臨時停車或停車地點違規，依道路交通安全規則第 113 條規定〔傳遞郵件電報等車輛，於執行任務時，其臨時停車及停車地點得不

表 34 中華郵政公司所屬郵政車輛交通違規項目及件數統計表

單位：件、%

年度	違規總件數(A)	合計(B)	占比	超速	闖紅燈	不依限期參加定期檢驗	不依相關道路交通指示
			B/A×100				
合計	2,670	1,396	52.28	462	424	227	283
105	711	345	48.52	116	101	69	59
106	580	312	53.79	93	83	70	66
107	820	418	50.98	146	133	57	82
108年1-8月	559	321	57.42	107	107	31	76

資料來源：整理自公路總局及中華郵政公司提供資料。

受前 2 條(含併排停車)之限制]免罰,惟該公司卻要求駕駛人繳交罰鍰,未協助依法提出行政救濟;(3)郵政車輛違規受逕行舉發案件,因該公司未依道路交通安全管理處罰條例第 85 條第

1 項規定歸責於駕駛人,致相關人員未受違規處分;(4)部分外勤郵務士未持有合格車輛駕照(機車、小型車、大貨車)仍駕駛車輛出勤;甄試運輸業務外勤人員未依交通部規定將持有職業駕駛執照納入應試資格規範;(5)部分郵局郵政車輛輪胎已逾國家標準建議使用期限(自原始製造日期起最長為 10 年)等情事,經函請交通部督促檢討改善。據復:(1)中華郵政公司已要求各局落實辦理道路安全訓練,並製作前開經常違規項目宣導案例,透過郵務通報積極宣導所屬遵守交通規則,以確保人車及郵件安全;(2)已督請該公司確實依道路交通安全規則第 113 條等規定查明改善,以維護相關人員權益;(3)該公司將依規定懲處違規駕駛人,並已補充訂定「違規案件轉歸責予違規駕駛人記點事項」之具體內容,及將相關人員列為優先參加交通安全講習對象或進行職務調整;(4)已督請該公司依規定按季檢查所屬駕駛員駕照種類是否正確,並連結監理服務網查核所屬員工持有駕照有無被吊銷、吊扣或不當違規紀錄。另有關運輸業務外勤人員應試資格未規定應持有職業大貨車駕照 1 節,亦已函請該公司檢討研謀改善;(5)該公司已責成各局儘速檢視郵政車輛輪胎安裝程序及使用期限是否符合國家標準規定,並研議將上開國家標準納入郵政車輛管理要點相關規定。

(十六) 臺鐵局持續強化客運業務,推動無縫運輸,建構現代化友善運輸環境,惟相關營運管理仍未盡周妥,亟待檢討研謀改善。

臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)持續強化東西部幹線中長程運輸,加強西部幹線區域通勤運輸,結合客運、公車、捷運及高鐵,進行票證、班次資訊、站場及營運整合,建構多元、便捷及優質運輸服務,持續辦理車站無障礙改善工程,增設無障礙電梯,執行月台與車廂齊平工程,消弭月台與車廂高度落差,建構現代化友善運輸環境,並推動資產活化,辦理車站商場開發,出租閒置房地,以提高收益。經查該局相關業務辦理情形,核有下列事項:

1. **鐵路行車安全組織文化尚待強化及落實:**107 年 10 月 21 日臺鐵 6432 次普悠瑪自強號列車於新馬站內發生正線出軌事故後,行政院「1021 鐵路事故行政調查報告」指出導致事故之原因,其中組織層面臚列安全管理制度不完善、不良之組織安全文化等。另行政院臺鐵總

體檢報告亦提出「強化現場人員整體安全意識，建立管理階層及基層員工之安全責任，並要求人員應正確操作、工作紀律及落實規章；全面落實各站專任或兼辦轉轍工之站務人員勤務所需專業訓練」、「對於施工計畫中提列風險、危害事項及其消除措施，應增訂並確實落實於每日工班上線前之『安全工具箱會議』中，以教育員工及承包廠商安全意識，建立紮實安全文化基礎」等改善事項。經查該局雖擬具運務、工務、機務、電務各單位訂定相關訓練規定或作業程序、加強人員訓練、辦理勤前教育宣導、落實督導查核作業等改善措施。惟查 108 年至 109 年 6 月間仍持續發生多起因員工駕駛列車未注意停車位置、制軔失宜、未確實指認呼喚應答等作業疏失，造成車輛出軌、機具設備損壞、延誤行車時間，影響鐵路正常營運等情事（表 35），顯示相關強化行車安全改善事項之執行仍未盡確實，經函請臺鐵局檢討改善。據復：已針對相關作業缺失，檢討採取具體改善措施，包括成立「營運安全處」專責處理各項營運安全事宜、導入安全管理系統、積極辦理車輛與運轉保安裝置之維修檢查，嚴格要求員工正確操作、遵守工作紀律等改善措施，以強化全體員工整體安全意識，建立安全文化，確保行車及旅運安全。

表 35 108 年至 109 年 6 月間臺鐵局員工疏失造成行車事故或異常事件簡表

事故（事件）摘述	發生原因
108 年 3 月 18 日 1261 次車於停靠汐科站，及 108 年 7 月 29 日 2143 次車於停靠頭家厝站時，列車超出月台；108 年 11 月 4 日 3145 次車於行經三塊厝站，過站未停；108 年 11 月 8 日 101 次車於停靠鳳山站時，停車位置失當。	司機員靠站時未注意停車位置、未依速限駕駛，制軔失宜，未依規定執行指認呼喚應答、未注意指示標誌等。
108 年 8 月 6 日 3231 次車於行經三塊厝站，過站不停、私自關閉 ATP 設備後退行。	司機員疏於注意指示標誌。
109 年 1 月 6 日電力維修車於鹿野站、109 年 1 月 8 日整磔車於內壢站往埔心站方向行駛、109 年 1 月 14 日工程維修車於后里站擠壞轉轍器。	司機員未確認標誌，指揮員未確認路線方向等，致車輛擠壞轉轍器。
108 年 5 月 2 日 7802 次車於加祿站出軌並造成轉轍器損壞、108 年 10 月 9 日中型砸道車於三民路平交道擠壞轉轍器。	轉轍工未依規定操作並確認轉轍器開通方向，致車輛出軌或轉轍器損壞。
108 年 11 月 1 日永樂站值班站長未依規定於夜間施工養護時間屆至後，通報調度員將就地控制歸還中央控制。	未確實通報，致發生車輛誤點，影響鐵路正常營運。
108 年 12 月 25 日臺北電力段電力調配室人員辦理臺北一松山東西線斷電時將變電站開關打開，於通電時，未注意變電站開關投入情形，肇致 4128 次車於浮洲站無電力供應停車。	電力調配作業處置失當，影響鐵路正常營運。
108 年 3 月 17 日金崙站施工單位將鐵條遺留於軌道上，遭後車撞擊；108 年 3 月 21 日大里站夜間施工時，挖土機機械故障停留於路線上，影響西正線行車。	施工作業疏失，致影響鐵路正常營運。
109 年 4 月 27 日花蓮機務段 EMU540 編組檢修完成後進行動態測試，因行駛超出速限，疏於注意、煞車不及等，撞擊停留於軌道維修之 EMU536 編組，造成該車維修人員 7 人跌傷及車輛設備受損。	維修車輛完工測試時未依作業程序規定辦理，肇生工安事故。
109 年 5 月 19 日 3218 次車行經成功站時，司機員發現有重大撞擊異音，經通報由成功站派員路線巡視，確認西正線內軌斷裂。	鐵軌斷裂（發生原因調查中）。
109 年 6 月 10 日 7202 次貨物列車於新左營站調車時，發生「溜逸」事件，1 輛守車往南溜逸 4 公里。	車輛溜逸（發生原因調查中）。

資料來源：整理自臺鐵局提供資料及報載資料。

2. 鐵路平交道安全警報設施功能尚待精進：經統計，臺鐵局 106 至 108 年度平交道事故件數各為 23 件、9 件及 18 件，共計造成 23 人死亡、6 人受傷，事故原因主要係人員及車

輛闖越平交道所致。據運輸研究所「公路駕駛人通過平交道行為模式研究」報告，平交道設置定時警報（使平交道警報響起至列車抵達時間保持一致）及延時警報（在平交道警報解除前，如對向列車即將接近平交道，則警報繼續維持）功能可防止平交道警報響起至列車抵達時間不一致及遮斷桿頻繁起降，降低事故風險。經建請臺鐵局積極檢討規劃建置（更新）平交道警報系統，以降低發生事故風險。據復：已於彰化大村站過溝四巷平交道試辦定時警報，經測試結果，平交道遮斷時間每天平均降低 73 分鐘以上，效益顯著，刻正研議辦理後續採購事宜；至延時警報部分，將先擇一處平交道試辦，視結果再評估後續執行方式。

3. 列車誤點原因分析作業尚待精進；部分中央行車控制系統資訊亦有異常情形：臺鐵局為加強行車管理，維持列車準點行駛，成立誤點改善小組，辦理列車延誤時分之統計分析及追蹤考核、蒐集影響列車誤點原因，檢討研擬改善列車誤點措施等事項。經查該局列車誤點改善辦理情形，核有：(1)

108 年 12 月至 109 年 1 月列車準點率（列車到達終點站延誤 5 分鐘以內）約為 92.98%，經就該期

間各列車行駛路程中所有停靠站均列入計算，並以延誤 1 分鐘以上視為誤點，則區間各站實際發生誤點達 31 萬 9,213 次，區間準點率約為 74.40%（表 36），惟該局誤點改善小組會議，卻未將區間各站誤點情形列入分析；另經就該局排點系統之「誤點原因」統計結果分析，上開 31 萬餘次誤點中，已分析原因者僅 1 萬餘次，比率僅 3.77%，改善措施尚待強化；(2) 經抽查 108 年 12 月至 109 年 1 月「中央行車控制系統」蒐集各列車於各站實際到開時刻資料，核有 3 萬餘次列車離站時刻較進站時間早等資訊異常情形，發生比率約 2.36%，其中蘇澳新等 10 站發生比率介於 7.01% 至 13.72% 間，與同期間臺北站發生比率約 0.73%（表 37），比率偏高等情事，

表 36 108 年 12 月至 109 年 1 月臺鐵局列車準點情形簡表

單位：列次、次、%

車種	終點站準點率					區間各站準點率		
	總行駛列次	誤點逾 5 分鐘		誤點 1 分鐘(含)以上		停靠次數	誤點 1 分鐘(含)以上次數	準點率
		次數	準點率	次數	準點率			
合計	54,661	3,838	92.98	14,006	74.38	1,246,944	319,213	74.40
自強號	8,244	874	89.40	2,695	67.31	144,948	59,552	58.91
區間車	44,132	2,686	93.91	10,544	76.11	1,042,678	229,803	77.96
莒光號	2,161	258	88.06	701	67.56	57,830	29,186	49.53
普快車	124	20	83.87	66	46.77	1,488	672	54.84

註：1. 區間車包含區間快車及復興號。

2. 區間各站準點標準：終點站以實際到站時刻計算，其餘各站以實際離站時刻計算。

3. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

表 37 108 年 12 月至 109 年 1 月臺鐵局列車到開時刻異常比率前 10 名車站與臺北站比較表

單位：次、%

車站	總次數	異常次數	異常比率
蘇澳新	12,957	1,778	13.72
加祿	2,216	288	13.00
枋野	2,216	264	11.91
竹南	12,098	1,280	10.58
基隆	8,806	791	8.98
瀧溪	2,214	196	8.85
古莊	2,216	176	7.94
大武	2,216	175	7.90
蘇澳	2,883	221	7.67
山里	3,753	263	7.01
臺北	20,771	151	0.73

註：1. 總次數係以列車通過及停靠各站之次數計算。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

經函請臺鐵局檢討改善。據復：（1）囿於人力、時間成本考量，僅能針對到達終點站延誤逾 5 分鐘之列次進行延誤分析，惟另已針對諮詢案件、客服中心及院首長信箱旅客投書等其他管道，就有關特定列車誤點問題另行專案分析及管控，並納入後續該局列車時刻微調或年度列車時刻改點專案進行檢討，俾改善列車準點情形；（2）已請系統建置承商先行查核資訊異常區段及車站等相關數據，確認資訊異常原因，並提出具體改善方案，俾利降低異常情形發生。

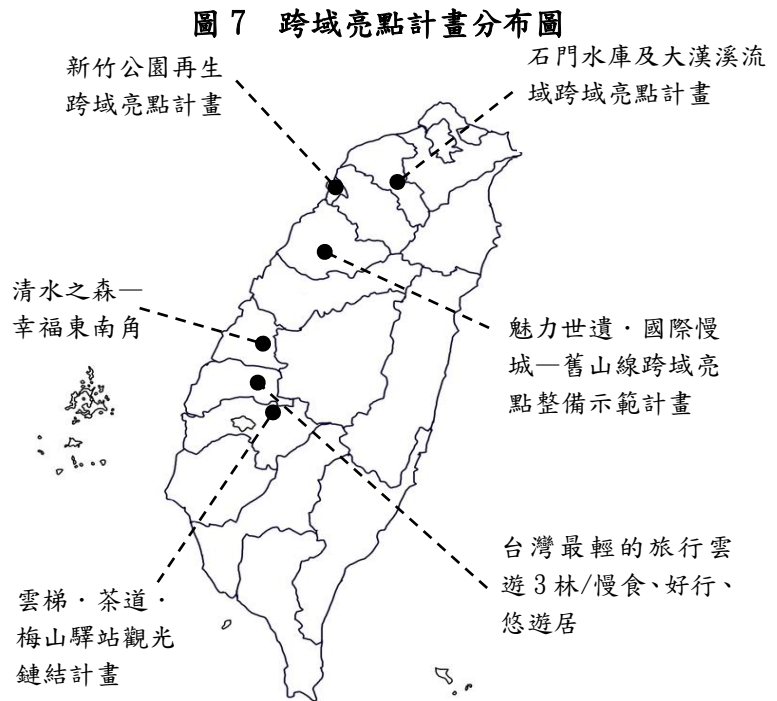
4. 列車維修材料管理欠周延：臺鐵局 108 年度列車維修保養相關材料耗用金額達 9 億 4,364 萬餘元，金額龐鉅，經查其材料管理情形，核有：（1）材料管理系統與列車維修工作單均未記載維修車號資訊，缺乏相互勾稽機制，衍生材料管控罅隙；（2）該局各機務段或機務分段未將工單納入工作掌理，辦理檢修未透過工單管理，不利規劃維修作業；（3）未記錄相關領料情形或未就實際維修所需領料並覈實記載耗用情形等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：（1）將評估考量設立集中式倉庫，並實行倉庫領料即時核帳，俟新車輛維修資訊管理系統(Train Maintenance Management Information System，下稱 MMIS) 建置完成，將導入及時出帳至實際材料領用之車號；（2）已針對列車 1、2 級維護保養，辦理現有機務系統優化，比照工單增加維修項目，俟新 MMIS 系統建置，將透過工單納入工作計畫管理；（3）將檢討依實際領用情形填寫表單，重新制訂檢修標準作業程序、檢修紀錄表，確實記載管控領料流向；加強存料盤點，並確實填寫用料情況。

5. 鐵路地理圖資系統資料仍待完善：經查臺鐵局自 91 年完成縱貫線基隆至竹南間之地理圖資系統 (Geographic Information System，下稱 GIS) 之建置，截至 108 年度止已 17 年，仍未完成南迴線（81 年開始營運）、屏東線（30 年開始營運）、臺東線（15 年開始營運）之繪測；又自 92 至 106 年間，新設之三坑、百福、汐科、浮洲、北湖、南樹林、新富等站，及改建之基隆、七堵站，陸續啟用營運，該局亦未就變動部分予以修測，對軌道養護、重點路段及橋梁監控、災害之預防與應變及工程規劃與土地管理之成效不無影響，經函請臺鐵局檢討改善。據復：預計於 109 年度完成全線建置 GIS 系統；另為因應軌道環境動態變動，可即時更新 GIS 基礎圖資及系統資料，該局將以開口契約方式，委由廠商每年定期進行全路段之修測更新基礎圖資及 GIS 系統資料，如有專案大型工程變動，則於預定完工日前編製專案勞務預算發包進行更新，以確保圖資正確性及符合鐵路現況。

（十七） 觀光局為持續協助地方政府塑造國際觀光遊憩亮點，及提升觀光旅遊環境品質，推動跨域亮點計畫，惟部分計畫之配套措施未臻周妥，允宜檢討改善。

觀光局鑑於臺灣過去之觀光建設，未能善用地優勢及整合軟硬體配套資源，造成多數景

點建設風貌雷同、缺乏特色及辨識度等問題，延續 98 至 103 年度「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」，推動執行「跨域亮點計畫」，本計畫係競爭型補助計畫，經觀光局評選各地方政府提案結果，計有桃園市政府提報之石門水庫及大漢溪流域等 6 個計畫入選（圖 7），計畫總經費計 17 億 2,879 萬餘元（含地方配合款 2 億 1,772 萬餘元，表 38），計畫期程自 104 至 108 年度。經查該計畫執行情形，核有：1. 獲選之亮點計畫現階段非屬國際觀光客主要遊覽景點及



資料來源：整理自觀光局提供資料。

所在市縣，亦非國內具代表性之主要觀光遊憩據點，國際觀光能見度不足；2. 部分亮點計畫區域內之景點接駁、交通動線、入口標示及停車空間建置尚欠完善，影響交通服務品質；3. 未要求相關市縣政府於工程完工前即先行辦理招商等前置作業，致部分已完成場館未能即時投入營運；4. 部分計畫營運據點營運收益不如預期，恐未能達成財務自償之預計目標；5. 為推動石門水庫生態旅遊，規劃於石門水庫區域內使用低碳運具，惟相關交通管制措施、轉運站委託經營等均尚未完成；6. 新竹公園為串聯新竹市其他觀光景點之重要據點，惟其再生計畫未妥適就該公園與周邊景點及鄰近遊憩系統整合規劃相關遊程及在地產業輔導行銷；7. 未能因應太平雲梯

表 38 跨域亮點計畫核定經費概況表

單位：新臺幣千元

受補助單位	計畫名稱	總經費	觀光局補助	地方配合款
合計		1,728,797	1,511,075	217,722
桃園市政府	石門水庫及大漢溪流域跨域亮點計畫	379,000	299,410	79,590
新竹市政府	新竹公園再生跨域亮點計畫	380,000	300,000	80,000
苗栗縣政府	魅力世遺·國際慢城—舊山線跨域亮點整備示範計畫	305,127	294,448	10,679
彰化縣政府	清水之森—幸福東南角	200,000	186,000	14,000
雲林縣政府	台灣最輕的旅行雲遊3林/慢食、好行、悠遊居	322,500	299,925	22,575
嘉義縣政府	雲梯·茶道·梅山驛站觀光鏈結計畫	142,170	131,292	10,878

資料來源：整理自觀光局提供資料。

營運模式即時調整相關建設，致部分已完成設施有閒置之虞等情事，經函請觀光局檢討改善。據復：1. 計畫完成後將請該局駐外人員將本案亮點規劃納入外國人來臺旅遊活動推薦景點，及持續辦理國際行銷宣傳活動，並請相關地方政府持續加強國內（外）市場經營、開拓及行銷推廣；2.

相關市縣政府已研議辦理亮點區域內景點之交通接駁、停車等相關交通服務改善計畫，便利旅客到訪；3. 已要求地方政府嗣後應將招商營運相關作業納入相關工程設計內，俾相關設施完工能即時營運；4. 相關地方政府將與各場館營運廠商配合調整營運策略，或檢討招商條件等，力求穩定經營，並將持續滾動檢討，增加營收及外部經濟效益（如景點區域內商店營收），以達財務自償目標；5. 桃園市政府將協調客運業者於假日及尖峰時段增加園區之對外疏運，及規劃多元轉乘優惠套票，以鼓勵遊客選擇大眾運輸載具，另為降低轉運站經營廠商初期投入成本，已減少原規劃電動遊園車數量，並輔導廠商申請交通部及該府電動車補助，期能增加廠商參與經營之意願；6. 新竹市政府已結合舊城區遊憩行銷遊程推出舊城區小旅行，推廣在地美食及特色產業，並於 109 年度啟動「小塹有約」遊程規劃，串聯地方觀光產業發展等，擴大整體觀光效益；7. 嘉義縣政府已重新依照太平雲梯實際營運情況及遊客需求檢討減量建設，以避免過度建設造成公帑浪費，新建之硬體設施亦符合現階段雲梯遊客交通轉乘及停車需求。

（十八） 航港局依航路標識條例核准設置、監督及管理各種航路標識，有助維持船舶航行安全，惟航路標識之監督、管理及航路標識服務費收取相關作業未臻周妥，允宜檢討改善。

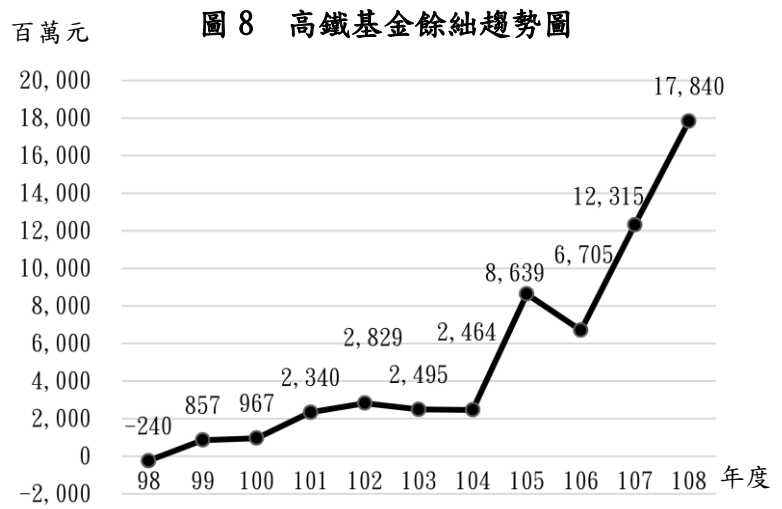
航港局 108 年度完成高雄港洲際貨櫃中心第二期工程外廓防波堤興建工程、S4—S5 碼頭工程、臺中及高雄港航道水域疏浚工程等國際商港建設；建置、整合 49 座船舶自動識別系統（Automatic Identification System，下稱 AIS）及於苗栗後龍、嘉義布袋港建置 2 座差分全球導航衛星系統站，並與中央氣象局合作，透過 AIS 岸臺廣播海氣象預警報資料，提供多元海事服務，強化航行我國海域船舶安全。經查該局辦理航路標識相關業務執行情形，核有：1. 我國水域設置之各種航路標識多未依航路標識條例規定經交通部或航港局核准；2. 部分機關未依航路標識條例規定通知航港局發布航船布告，又現行規範未考量實務作業時間，致有未及於航路標識相關作業前發布航船布告情事，增加船舶航行風險；3. 尚未參照國際海事組織發布之國際海上人命安全公約要求航行我國海域船隻應使 AIS 船載臺保持運行，又農業委員會漁業署（下稱漁業署）迄未訂定漁船裝置 AIS 之施行日期，致難以發揮 AIS 減少船舶碰撞並確保船舶航行安全功能；4. 航港局配合離岸風電政策，規劃建置彰化離岸風場航道船舶交通管理系統（Vessel Traffic Service，下稱 VTS），以維持航道航行安全，並於臺中地區及彰化至雲林地區建置 2 處雷達系統，預計於 108 年 12 月確定平面雷達用地。惟截至 108 年底止，離岸風場業者工作船已進入風場施工，航港局尚未取得用地單位之同意書，影響雷達系統建置期程；5. 航港單一窗口服務平臺（Maritime Transport Network，下稱 MTNet）船舶進出港預報作業尚乏提醒船務代理業者確認船舶基本資料之警示功能，亦無船舶出港前應確實填報海關通關號碼規定，致有船

船已出港而航路標識服務費未能立帳或立帳金額錯誤等情事，經函請航港局檢討改善。據復：

1. 將運用內政部建置之電子海圖系統新增輸出報表功能，查詢臺灣周邊海域航路標識狀況，依圖資及相關資訊，逐一核對是否符合航路標識設置技術規範要求；
2. 已要求相關單位提供完整航船布告內容，並研議修正航路標識設置技術規範，規定航路標識設置者須依期限提報；
3. 已建議海洋委員會將航行我國海域之船隻應保持 AIS 運行納入海域管理法規範，另漁業署將視後續補助漁船裝設 AIS 情形滾動檢討施行日期；
4. 已積極與相關單位溝通協調 VTS 雷達系統設置地點用地相關問題，將分 2 階段開發建置彰化風場航道 VTS，第 1 階段以 AIS 為主要監控資料，第 2 階段配合雷達系統建置期程，整合雷達與 VTS 資料，以完備彰化風場航道 VTS 整體監控效能，強化風場航道管理；
5. 將於 MTNet 新增補填海關通關號碼並提醒船務代理業者填列之視窗功能，另增加船務代理業者填寫海關通關號碼基本邏輯之檢核功能，至於繳費單金額錯誤部分，將研議介接 MTNet 船舶噸位異動資料之可行性。

(十九) 高鐵基金營運績效優於預期，惟部分營運計畫執行情形及營運成效尚須加強檢討改善。

鐵道局經管之高速鐵路相關建設基金（下稱高鐵基金），係為整合高鐵車站聯外交通系統，以促進車站周邊土地開發，參與台灣高速鐵路股份有限公司（下稱台灣高鐵公司）經營，以提供國人安全且優質之運輸服務，發揮高鐵城際運輸功能、完成西部走廊一日生活圈，以帶動高鐵沿線車站周邊整體經濟發展。該基金 108 年度因高鐵車站特定區區段徵收土



資料來源：整理自高鐵基金各年度決算書。

地開發計畫（下稱土開計畫），併決算增列桃園等站土地標售收入，致決算賸餘較預算增加 131 億 950 萬餘元（277.10%），達 178 億 4,043 萬餘元，創歷年新高（圖 8）。經查高鐵基金營運計畫執行情形及其營運成效，核有下列事項：

1. 台灣高鐵公司將於 109 年間依約提撥款項存入平穩機制專戶供交通部運用，允宜審酌我國鐵道產業整體發展政策規劃，妥為研議平穩專戶經費運用計畫：依據交通部與台灣高鐵公司簽訂之台灣南北高速鐵路興建營運合約第 4 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，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」（下稱平穩專戶）。平穩機制係要求台灣高鐵公司每年度盈餘超過 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，則提撥至平穩專戶，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平穩專戶經費，該公司應配合辦理。按「台灣高鐵公司 108 及 107 年度財務報告暨會計師查核報告」內列，截至 108 年底止所提列之平穩額度費用負債準備為 160 億 8,465 萬餘元，亦即 109 年下半年平穩專戶內將有可動支經費約 60 億餘元，經函請鐵道局審酌我國鐵道產業整體發展政策規劃，依照合約可動支平穩專戶之條件，妥為研議平穩專戶經費運用計畫，俾利我國鐵道產業整體發展。據復：行政院業於 109 年 2 月 7 日同意將交通作業基金項下之高鐵基金更名並轉型為鐵道發展基金，擴增必要之業務範疇，另配合基金更名轉型，「交通作業基金收支保管及運用辦法」修正案亦經行政院 109 年 5 月 25 日核定，上開平穩專戶已納入鐵道發展基金財源之一，該基金之用途範圍亦包含鐵道產業規劃、整體鐵道路網之相關規劃作業及鐵道營運監理等相關支出。

2. 土開計畫執行期程已於 108 年底屆期，有關各站賸餘土地及嘉義站與台南站之短絀分配作業，仍待妥慎辦理：高鐵基金辦理土開計畫，主要係配合高鐵通車計畫辦理高鐵車站特定區土地區段徵收開發作業，並經由取得賸餘可建地，整體規劃、分期分批辦理招商或處分可建地等土地開發業務，計畫期間自 86 年 7 月起至 108 年底止，屬 100% 自償計畫。據鐵道局統計，截至 108 年底止，高鐵車站特定區配地後賸餘土地尚有未完成標售之土地 112.96 公頃（含已出租、開發之 34.63 公頃），占計畫總面積 303.87 公頃之 37.17%，待處理之土地仍多。另據鐵道局統計截至 108 年底各站財務收支情形，目前桃園站、新竹站及台中站土開計畫獲有盈餘，惟嘉義站及台南站因土地標售進度相對緩慢，土地處分收入仍不足以支應土地取得及開發成本（表 39）。依據行政院核定上開土開計畫之財務計畫規定，開發盈餘係以 30%、30%、40

表 39 截至 108 年底止高鐵各車站特定區區段徵收土地開發及損益情形一覽表

單位：公頃、%、新臺幣千元

站區別	賸餘可建地面積	已標售土地面積	待處理分配						損益
			小計	比率	已出租、開發		尚待處理		
					土地面積	比率	土地面積	比率	
合計	303.87	190.91	112.96	37.17	34.63	11.39	78.32	25.78	28,565,427
桃園站	65.73	28.50	37.22	56.64	24.51	37.29	12.71	19.35	6,388,183
新竹站	66.86	65.68	1.17	1.76	0.91	1.37	0.25	0.39	16,888,891
台中站	64.79	38.46	26.33	40.64	9.20	14.21	17.12	26.44	6,672,193
嘉義站	18.33	7.79	10.53	57.47	—	—	10.53	57.47	-1,242,710
台南站	88.15	50.46	37.68	42.75	—	—	37.68	42.75	-141,130

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

%之比率分配予交通部（鐵道局）、內政部及所在地方政府，鐵道局為辦理計畫屆期後盈餘分配事宜，已先依內政部及相關地方政府之意見就各站現金分配數額與土地區位、面積分配方式預擬方案，並於 109 年 3 至 4 月間陸續與內政部及相關地方政府召開會議討論，就分配予地方政府部分達成共識（少部分土地係由地方政府與內政部依各自權值分割分配，相關分配位置及分割方式，待由內政部與地方政府另案協商），另交通部（鐵道局）與內政部土地依各自權值共同分配部分，決議分配方式另案協商，再依達成之共識處理。惟查實際召開桃園站等 5 站盈餘分配協商會議之時程，已較原訂期程（109 年 2 至 3 月）稍有落後，且鐵道局與內政部土地係先依各自權值共同持有，分配方式尚待另案協商，經函請鐵道局儘速與內政部完成協商作業，俾利土開計畫財務結算。據復：嘉義站及台南站土地處分收入不足以支應土地取得及開發成本，後續俟財務結算奉行政院核定後，該局將就配回之產業專用區土地，檢討產業發展需求、開發構想及招商相關配套措施，配合行政院「大南方大發展計畫」，嘉義站發展定位為智慧運輸觀光轉運城，及台南站配合沙崙綠能科學城整體發展構想，適時推動招商作業。另土開計畫財務結算及盈餘分配結果，俟三方達成共識後，將儘速陳報行政院核定，至後續現金移撥及土地產權移轉等相關事宜，則俟行政院核定後，再行辦理。

3. 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未開發利用者仍多，允宜儘速辦理招商開發作業，以利高鐵基金永續經營：依行政院 104 年 7 月核定之高鐵永續經營投資計畫（下稱永續計畫），高鐵基金於 104 年 11 月 26 日投資台灣高鐵公司，及依 104 年 7 月 27 日交通部與台灣高鐵公司簽訂台灣南北高速鐵路興建營運合約第 4 次增修協議書及台灣南北高速鐵路站區開發合約終止協議書等，於 104 年 10 月 30 日收回台灣高鐵公司高鐵桃園、新竹、台中、嘉義、台南站區（下稱五站區）事業發展用地地上權，及依協議折減台灣高鐵公司原依興建營運合約第 9.1 條約定應繳納之回饋金 297 億 8,485 萬餘元，未

來五站區事業發展用地之開發效益規劃納作永續計畫之收入來源。經查台灣高鐵公司返還五站區事業發展用地土地（地上權）計 48.11 公頃，其中已開發、出租（處分）土地僅 10.36 公頃，尚待開發、出租（處分）土地計 37.74 公頃，占 78.46%（表 40）。鑑於站區事業發展用地位居車站核心

表 40 截至 108 年底止台灣高鐵公司返還五站區事業發展用地土地（地上權）開發（出租）情形表

單位：公頃、%

站區別	返還土地(地上權)(A)	已開發、出租(處分)土地	剩餘土地(B)	剩餘土地比率(B/A×100)
合計	48.11	10.36	37.74	78.46
桃園站	10.71	—	10.71	100.00
新竹站(含專二)(註1)	6.76	—	6.76	100.00
台中站	17.33	1.71	15.62	90.12
嘉義站	5.42	0.78	4.64	85.61
台南站	7.86	7.86	—	—

註：1. 使用分區係車站專用區（二）。
2. 資料來源：整理自鐵道局提供資料。

區，肩負引導民間投資開發，帶動週邊經濟發展之任務，且其開發收益係永續計畫中，除台灣高鐵公司配發股息紅利外，重要之自償性收入來源，經函請鐵道局積極辦理招商開發作業，以利高鐵基金永續經營。據復：高鐵台南車站事業發展用地開發經營案已於107年9月28日與三南奧特萊斯股份有限公司完成簽約，刻正依約辦理開發興建；其餘事業發展用地，已依其用地特性，重新檢討產業變化及趨勢，以有效帶動地區發展，並符合產業趨勢及政策目標之方向辦理招商作業，預計109年6月優先辦理高鐵新竹站世興段2地號公告招商，109年11月辦理高鐵台中站新高鐵段69、70、71地號招商公告相關作業。

4. 聯外計畫購置苗栗及雲林高鐵站區附屬事業用地目前尚無招商計畫或短期資產活化措施，有待積極開發以增加收入，彌補計畫短絀：108年高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫（下稱聯外計畫）辦理結果，賸餘8億8,879萬餘元，截至108年底止，該計畫因自償性收入不足以支應相關建設經費支出，資金缺口須仰賴舉債彌補，致聯外計畫累計短絀金額達337億8,237萬餘元，負債餘額364億5,725萬餘元，財務結構顯然欠佳。復查該計畫108年12月31日平衡表，長期投資20億3,353萬餘元，係購置苗栗及雲林高鐵站站區附屬事業用地11.05公頃，規劃招商以創造收益，作為挹注該計畫財源。經查上開土地招商計畫於105年10月28日即獲交通部核定，惟迄未辦理招商作業或採行短期資產活化措施，經函請鐵道局積極檢討，研謀改善。據復：考量高鐵苗栗及雲林車站因實際運量偏低，特定區之發展相對緩慢，後續將配合行政院「大南方大發展計畫」，依高鐵雲林車站特定區發展定位，配合未來第5代及第6代行動通訊網路發展，並結合中科虎尾園區及臺大醫院雲林分院，成為人工智慧遠距智慧醫療、精密醫材、智慧輔助等研發及適量產基地，適時推動招商作業；至苗栗站土地將配合苗栗縣國土計畫適時規劃檢討，並考量地方政府發展方向及洽談合作機會，推動招商作業。

（二十）交通部暨所屬機關108年度重大公共建設預算執行率達91.64%，並有多項重大交通建設工程完工啟用，提升交通服務品質與安全性，惟部分計畫工程之規劃執行、驗收等作業未盡確實，有待檢討改善。

行政院公共工程委員會（下稱工程會）列管交通部暨所屬機關108年度重大公共建設計畫計72件，可支用預算數1,254億7,882萬餘元，執行結果，實際執行數1,149億9,315萬餘元，執行率達91.64%，並有多項重大交通建設工程完工啟用，如桃園國際機場新塔臺園區於108年12月16日啟用、台9線南迴公路拓寬改善及臺鐵南迴鐵路潮洲至枋寮段電氣化工程於108年12月23日通車、台61線西濱快速公路彰化芳苑交流道至大城交流道於108年12月27日通車、國道5號蘇澳服務區於108年12月30日啟用、臺鐵成功追分段鐵路雙軌化於109年1月3日通車、台9線蘇花公路山區路段改善工程於109年1月6日全線通車、西濱快速公路新豐至

鳳鼻路段於 109 年 1 月 22 日通車等，有效提升交通運輸服務品質與安全性。經查相關公共建設計畫辦理情形，核有下列事項：

1. 部分為應實際需要於驗收作業完成前先行啟用之重大交通建設，有驗收行政效率不彰，及衍生履約爭議或增加公帑支出等情事：據交通部統計，截至 109 年 3 月底止，為應實際交通需要，先行啟用（營運）尚未完成全部驗收作業之查核金額以上重大交通建設工程計有 28 案（表 41）。經查上開案件中已啟用（營運）1 年以上，仍未完成驗收（含依政府採購法施行細則第 99 條辦理部分驗收或分段查驗）者，計有桃園國際機場股份有限公司（下稱桃機公司）「場面土建施工第一標（南跑道、周邊滑行道及過夜機坪）工程」（S 及 S1 滑行道全段）、鐵道局「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫機電系統統包工程 ME01 標」（號誌系統及系統整合測試）、「CCL-731 臺中車站段主體工程」（第 3 階段）、「CCL-731-2 臺中計畫車站電梯電扶梯工程」（第 2 階段）、「CL312/CL371 標大順路段臺鐵鐵路地下化（明挖覆蓋）工程（工四段）」、「C411 標『正義路段隧道工程（含全線臨時軌及臨時站）』（工五段）」、「C412Z 標「鳳山車站及鳳松路段隧道工程」（工五段）」（鳳山車站及隧道區部分）、「CL112/CL113 標青海路段及九如路段臺鐵鐵路地下化（明挖覆蓋）工程（工六段）」（第 2 階段部分）及新北市政府「淡海輕軌運輸系統計畫第一期統包工程」等 9 案（表 41），主要係主辦機關未積極督促監造單位籌備竣工所需資料、或未於收受全部資料之日起 30 日內辦理初驗、或未於初驗合格後 20 日內辦理驗收，耽延初驗（驗收）作業期程所致，其中桃機公司「場面土建施工第一標（南跑道、周邊滑行道及過夜機坪）工程」，因於工程施工階段，未辦理分段查驗及完工後辦理驗收作業效率不彰，致其中 S 及 S1 滑行道全段衍生履約爭議，經工程會調解結果須額外支付廠商驗收作業期間道面修繕等費用 1 億 9,377 萬餘元，經函請交通部檢討研謀改善。據復：將要求所屬檢討標案執行情形，依政府採購法及其施行細則規定，並參考工程採購契約範本制定相關作業程序，其中桃機公司為完備工程驗收程序，已陸續訂（修）定分段查驗供分段驗收使用作業程序書、工程竣工驗收外部標準作業程序書及桃園國際機場股份有限公司工程竣工驗收作業要點等規定。

表 41 截至 109 年 3 月底止交通部主管重大交通公共建設啟用後尚未完成驗收案件概況表

單位：新臺幣千元

序號	主辦機關	計畫名稱	工程標案	決標金額	竣工日期	先行啟用項目(日期)	驗收概況	啟用至統計日止歷時
1	桃機公司	臺灣國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫	場面土建施工第一標（南跑道、周邊滑行道及過夜機坪）工程	3,032,540	1040204	南跑道及周邊滑行道（1040108）	除S及S1滑行道尚有爭議外，餘於1070605驗收合格。	5年2個月餘
2		第二航廈擴建工程計畫	桃園國際機場第二航廈擴建工程	1,685,000	1080628	南北擴建區5樓觀景平臺（1081206）	初驗中（1090319）	3個月餘

表 41 截至 109 年 3 月底止交通部主管重大交通公共建設啟用後尚未完成驗收案件概況表(續)

單位：新臺幣千元

序號	主辦機關	計畫名稱	工程標案	決標金額	竣工日期	先行啟用項目(日期)	驗收概況	啟用至統計日止歷時	
3	桃機公司	臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程建設計畫	第 C009 標臺灣桃園國際機場 WC 滑行道遷建及雙線化工程	2,620,800	1081231	W1 滑行道 (1080831)	驗收中	7 個月餘	
4	新北市政府	淡海輕軌運輸系統計畫	淡海輕軌運輸系統計畫第一期統包工程	1,151,280	尚未竣工	第 1 期綠山線 (1071224)	藍海線施作中 (履約期限 1091022)	1 年 3 個月餘	
5			環狀線 CF640 區段標之 CF642 子施工標工程	9,150,527	1081224		驗收中	竣工結算中	
6			環狀線 CF640 區段標之 CF643A 子施工標工程	2,250,062			驗收中		
7			環狀線 CF640 區段標之 CF643B 子施工標工程	2,332,285			驗收中		
8			環狀線 CF650 區段標之 CF651B 子施工標工程	6,706,778	尚未竣工	履約期限 1090618			
9			環狀線 CF650 區段標之 CF651A 子施工標工程	8,636,655	1080830	環狀 1 階 (1090131)			
10			新北市中和區景平路自秀朗路至景安路(往板橋方向)人行道復舊工程	71,516	1090121				
11			新北市中和區景平路自景安路至秀朗路(往新店方向)人行道復舊工程	58,066	1090105				
12			環狀線秀朗橋站(Y8)至板新站(Y14)高架橋增設隔音牆工程	74,808	1090311				
13			環狀線 CF660A 區段標工程	9,057,323	尚未竣工		履約期限 1100417		
14			環狀線 CF660B 區段標工程	5,746,426			履約期限 1090627		
15			環狀線 CF640 區段標之 CF614A 子施工標工程	1,420,274	尚未竣工		配合營運測試調整、工程部分驗收及 BMS 系統持續軟硬體測試及改善。		
16			CF650 區段標 CF614B 施工標	711,580			履約期限 1090618		
17			環狀線(第一階段)機電系統工程、軌道工程、自動收費系統工程採購案	16,108,053			履約期限 1091213		
18	鐵道局	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫機電系統統包工程 ME01 標	25,490,000	1061228 (第 1 階段) 1080423 (第 2 階段)		機場捷運 (1060302)		第 1 階段：1070817 完成驗收；第 2 階段：除號誌系統及系統整合測試未驗收外，餘於 1080730 驗收合格。

表 41 截至 109 年 3 月底止交通部主管重大交通公共建設啟用後尚未完成驗收案件概況表(續)

單位：新臺幣千元

序號	主辦機關	計畫名稱	工程標案	決標金額	竣工日期	先行啟用項目(日期)	驗收概況	啟用至統計日止歷時
19	鐵道局	臺中都會區鐵路高架捷運化計畫	CCL-731 臺中車站段主體工程	2,106,000	1050914 (第1階段) 1080327 (第2階段)	第1階段 (1051016) 第2階段 (1071028)	1081210 第1、2 階段全部驗收合格；第3 階段施工中。	3 年 5 個月餘
20			CCL-731-2 臺中計畫車站電梯電扶梯工程	204,000	1071130		第1 階段 1080904 驗收；第2 階段啟用設備尚未驗收。	
21		高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)	CL312/CL371 標大順路段臺鐵鐵路地下化(明挖覆蓋)工程(工四段)	1,617,365	1081205	科工館站及隧道區(1071014)	驗收中	1 年 5 個月餘
22			C411 標「正義路段隧道工程(含全線臨時軌及臨時站)」(工五段)	3,875,365	1080531	正義車站及隧道區(1071014)	驗收中	
23			C412Z 標「鳳山車站及鳳松路段隧道工程」(工五段)	3,372,264	1081109	鳳山車站及隧道區(1071014) 鳳山車站停車場(1081008)	驗收中	1 年 5 個月餘 (鳳山車站停車場部分 5 個月餘)
24			CL112/CL113 標青海路段及九如路段臺鐵鐵路地下化(明挖覆蓋)工程(工六段)	4,880,000	1080831	美術館站及鼓山站及隧道區(1071014)	第2 階段驗收中	1 年 5 個月餘
25	臺灣港務公司	臺中港離岸風電產業專區	臺中港 5A 碼頭改建及 5B 碼頭新建工程暨淺水船渠整建工程	1,081,800	尚未竣工	5A 碼頭(1090203)	履約期限 1090611	1 個月餘 (5A 碼頭)
26	公路總局	台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫	台 9 線南迴公路安朔草埔段 C2 隧道標(6k+300~11k+006)新建工程	5,270,000	1090320	全線通車(1081223)	初驗中	3 個月餘
27		台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	台 9 線蘇花公路中仁隧道接續工程 C1A 標	5,466,000	1090121	全線通車(1090106)	驗收中	2 個月餘
28		台 9 線蘇花公路仁水隧道新建工程 C2 標	2,685,500	1090214	驗收中		2 個月餘	

資料來源：整理自交通部提供資料。

2. 重大公共建設列管計畫逾 5 成於執行期間修正增加計畫總經費或延長計畫期程，查核金額以上之工程流(廢)標及變更設計次數偏高：工程會列管交通部暨所屬機關 108 年度重大公共建設計畫 72 項，計畫總經費合計 1 兆 3,817 億 9,218 萬餘元，據交通部統計，截至 109 年 4 月底止，曾辦理計畫修正並涉及總經費增加或總期程變更者計 43 項，比率達 59.72%；修正後增加計畫經費計 1,698 億 3,400 萬餘元(表 42)，較其原計畫經費 1 兆 245 億 6,037 萬餘元，增加約 16.58%。另按個別機關計畫執行情形分析，民用航空局(下稱民航局)、鐵道局、桃機公司及臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)等 4 機關重大公共建設列管計畫全數辦理修正(修正比率 100%)，平均每 1 計畫修正增加經費最多者，為交通部(主要係補助地方政府計畫)之 97 億 2,063 萬餘元；平均每 1 計畫修正展延期程最長者，為鐵道局之 6.75 年。復查 72 項重大

表 42 截至 109 年 4 月底止交通部主管重大交通公共建設計畫修正概況表

單位：項、%、次、新臺幣千元、年

序號	機關名稱	計畫項數 (A)	計畫修正 (涉及總經費增加或總期程變更)							
			項數 (B)	比率 (B)/(A) ×100	總次數 (C)	平均次數 (C)/(B)	增加經費金額 (D)	平均每項計畫增加經費金額 (D)/(B)	展延期程年數 (E)	平均每項計畫展延期程年數 (E)/(B)
合計		72	43	59.72	69	1.60	169,834,008	3,949,628	161.33	3.75
1	交通部 (補助單位)	14	8	57.14	16	2.00	77,765,111	9,720,639	51.75	6.47
2	觀光局	14	—	—	—	—	—	—	—	—
3	公路總局	9	5	55.56	7	1.40	24,837,250	4,967,450	16.00	3.20
4	民航局	7	7	100.00	9	1.29	404,364	57,766	11.58	1.65
5	臺灣港務公司	7	6	85.71	14	2.33	8,644,393	1,440,732	22.00	3.67
6	高速公路局	6	5	83.33	5	1.00	4,274,390	854,878	7.00	1.40
7	鐵道局	5	5	100.00	8	1.60	44,821,035	8,964,207	33.74	6.75
8	桃機公司	4	4	100.00	6	1.50	4,807,565	1,201,891	10.83	2.71
9	臺鐵局	2	2	100.00	2	1.00	511,900	255,950	4.50	2.25
10	航港局	2	—	—	—	—	—	—	—	—
11	中華郵政公司	2	1	50.00	2	2.00	3,768,000	3,768,000	4.00	4.00

資料來源：整理自交通部提供資料。

公共建設列管計畫項下 256 件查核金額以上工程，於發包過程曾發生流（廢）標者計 117 件，比率達 45.70%，流（廢）標計 262 次，平均每件 2.24 次；執行期間曾辦理變更設計者 172 件，比率達 67.19%，變更設計計 485 次，平均每件 2.82 次（表 43）。另按個別機關工程執行情形分析，平均每 1 工程流（廢）標次數最多者，為民航局之 3.29 次；平均每 1 工程變更設計次數最多者，為鐵道局之 4.83 次（表 43），經函請交通部督促所屬加強重大公共建設計畫規劃設計、

表 43 截至 109 年 4 月底止交通部主管重大交通公共建設查核金額以上工程流（廢）標及變更設計概況表

單位：件、%、次

序號	機關名稱	工程件數 (A)	流（廢）標案件				變更設計案件			
			件數 (B)	比率 (B)/(A) ×100	次數 (C)	平均次數 (C)/(B)	件數 (D)	比率 (D)/(A) ×100	次數 (E)	平均次數 (E)/(D)
合計		256	117	45.70	262	2.24	172	67.19	485	2.82
1	交通部 (補助單位)	40	10	25.00	26	2.60	22	55.00	61	2.77
2	觀光局	5	4	80.00	13	3.25	5	100.00	6	1.20
3	公路總局	50	22	44.00	36	1.64	36	72.00	104	2.89
4	民航局	7	7	100.00	23	3.29	5	71.43	12	2.40
5	臺灣港務公司	50	17	34.00	41	2.41	40	80.00	61	1.53
6	高速公路局	18	12	66.67	15	1.25	16	88.89	57	3.56
7	鐵道局	32	8	25.00	21	2.63	29	90.63	140	4.83
8	桃機公司	13	7	53.85	11	1.57	7	53.85	29	4.14
9	臺鐵局	25	18	72.00	47	2.61	5	20.00	8	1.60
10	航港局	6	4	66.67	5	1.25	4	66.67	4	1.00
11	中華郵政公司	10	8	80.00	24	3.00	3	30.00	3	1.00

資料來源：整理自交通部提供資料。

預算之擬編及計畫審議與執行監督作業。據復：將督促相關主辦機關於計畫可行性評估或綜合規劃階段，加強與民眾及地方政府溝通協調、邀集專家學者及營運單位參與，並督促技術服務廠商審慎評估執行細節，滾動檢討編列經費之完整性及合理性；於計畫工程設計階段，考量量體規模、結構形式及編列符合市場行情價格，並積極導入建築資訊管理系統及由外部專家協助審查，減少施工界面衝突。

3. 桃園機場捷運系統商業運轉迄今，行車速率及營運班距仍未達原計畫目標及契約標準：交通部為改善桃園國際機場聯外交通，建設機場聯外捷運系統(下稱桃園機場捷運系統)，以連結臺北車站、桃園機場、高鐵桃園車站等交通運輸樞紐，使國際航線與國內交通網路得以緊密結合，由鐵道局規劃辦理「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」，總經費 1,138 億 5,000 萬元(行政院 102 年 8 月 19 日核定第 2 次修正計畫)，歷經多年施工，於 106 年 1 月 25 日經交通部確認桃園機場捷運系統行車速率雖尚未達契約標準，惟符合安全營運條件，核准通車並自同年 3 月 2 日進入商業運轉。鐵道局雖持續要求廠商辦理提速改善，惟經多次辦理行車測試結果，直達車自 A1 站至 A12 站平均行車時間、直達車與普通車平均速率及最小營運班距，仍未符合契約標準(表 44)，且

表 44 臺灣桃園國際機場捷運系統行車測試概況表

項目	目標	測試
行車時間	臺北車站至一期航站直達車行車時間不得超過 35 分鐘	35.7 分鐘
平均速率	直達車平均速率 ≥ 60 公里/小時	58.5 公里/小時
	普通車平均速率 ≥ 45 公里/小時	40.8 公里/小時
營運班距	系統(混合)營運班距不超過 3 分鐘(6 分鐘開行 1 列直達車及 1 列普通車)	7.5 分鐘

註：1. 最近 1 次測試時點為 107 年 5 月。
2. 資料來源：整理自鐵道局提供資料。

因廠商未積極辦理改善，該局暫扣未達契約標準項目預估改善所需經費 5 億 8,441 萬餘元，並依契約規定自 106 年 8 月起辦理僱工代辦改善招標，惟 4 度招標均因無廠商投標而流標，嗣廠商

於 108 年 3 月向工程會提出爭議調解，工程會於 108 年 4 月至 109 年 5 月共召開 4 次履約爭議調解會議，迄 109 年 6 月 24 日止，仍在調處中，經函請交通部督促檢討在確保行車安全及兼顧政府暨廠商權益下，研謀善策加速妥處。據復：刻正與廠商進行爭議調解，並就減價收受方案之可行性進行研議，同時檢討其他可行之對策，期能儘速消弭紛爭，維護政府權益。

4. 民航局因應航空運輸需求，規劃興建中部國際機場過夜停機坪，惟完工啟用後停機坪整體使用率不高，又未依規定辦理營運評估作業及提出總結評估報告：民航局為因應中部國際機場過夜停機位不足情形，規劃興建過夜停機坪，辦理中部國際機場興建過夜停機坪工程，決標金額 2 億 3,200 萬元，主要工程項目包括過夜機坪(7 個停機位)、地勤裝備區地坪、聯絡道路拓寬、助導航燈光及標誌設施暨道面標線等，全案於 107 年 12 月 24 日竣工，並於 108 年 3 月 2 日啟用。經查過夜停機坪營運使用情形，核有：(1) 據臺中航空站統計過夜機坪自 108 年

3月2日啟用後至109年4月底止，停放（或使用）過夜機坪客機總計503架次，平均每月每個機位停放客機5.13架次，以每月30日每日停放1架次客機之基準計算，使用率僅17.11%；又按新冠肺炎疫情擴散前後分析，在109年1月疫情擴散前，108年3月至109年1月之11個月期間停放於（或使用）過夜機坪客機計75架次，平均每月每個機位使用0.97架次；在109年2月疫情擴散後，109年2至4月之3個月期間使用（或停放於）過夜機坪客機428架次，平均每月每個機位使用20.38

表 45 中部國際機場過夜機坪使用概況表

年月	過夜機位使用		年月	過夜機位使用		年月	過夜機位使用	
	總架次	平均架次		總架次	平均架次		總架次	平均架次
合計	503	5.13	10807	10	1.43	10812	7	1.00
10803	3	0.43	10808	5	0.71	10901	2	0.29
10804	4	0.57	10809	12	1.71	10902	82	11.71
10805	7	1.00	10810	1	0.14	10903	165	23.57
10806	6	0.86	10811	18	2.57	10904	181	25.86
新冠肺炎疫情擴散前 (10803-10901)			總架次	75		平均架次	0.97	
新冠肺炎疫情期間 (10902-10904)			總架次	428		平均架次	20.38	

註：1. 平均架次係指7個新增過夜機位平均每個機位每月停放或使用架次（總架次/月數/7個機位）。

2. 資料來源：整理自民航局臺中航空站提供資料。

架次（表45），在新冠肺炎疫情過渡期間雖可作為航空業者停放客機使用，惟整體使用率不高，有待預為妥謀規劃在疫情舒緩後之多元營運模式，提升設施使用效能；（2）截至109年3月底止，尚未依行政院所屬各機關中長程個

案計畫編審要點第13點第2項規定辦理營運評估作業，並提出總結評估報告等情事，經函請民航局研謀改進。據復：（1）因應疫情期間，過夜機坪適時提供航空公司停放飛機，7個停機位均已停滿；在疫情舒緩後，配合中部國際機場既有航廈整體改善工程於109年7月進入第2階段工程，將影響航廈機坪3個停機位，過夜機坪可適時提供施工期間之調度使用，過夜機坪除提供過夜機停泊使用外，亦規劃為到離站上下旅客運作之遠端機坪使用，將使機坪更為充分運用；（2）將依規定辦理營運評估作業，並提出總結評估報告。

5. 交通部暨所屬辦理公共工程生態檢核作業未臻周妥：交通部配合工程會推動公共工程生態檢核機制，促請所屬按工程屬性研訂生態檢核執行參考手冊，並納入施工查核及辦理資訊公開等作業，以期減輕主辦工程對生態環境造成之影響，落實生態永續發展理念，維護生物多樣性資源與環境友善品質。經查相關作業執行情形，核有：（1）鐵道局、高速公路局、公路總局、觀光局及臺灣港務公司已訂有參考手冊或文件規範（表46），惟高速公路局及臺灣港務公司訂定之規範，未具體說明棲地切割、生態廊道破壞、動物意外死亡率提升及原構造物範圍內，對周遭生態環境是否產生影響之評估作業如何進行；（2）交通部交通工程基本設計必要

表 46 交通部所屬訂定生態檢核規範概況表

機關(構)名稱	生態檢核規範及文件	訂(修)定日期
鐵道局	1. RBH-2-D01 可行性研究程序 2. RBH-2-D02 綜合規劃程序 3. RBH-2-C03 重大公共工程證照許可及開工注意事項程序 4. RBH-2-S02 環境保護檢查程序	107年10月
高速公路局	高速公路工程生態檢核執行參考手冊	108年3月
公路總局	省道公路工程生態檢核執行參考手冊	108年7月
觀光局	1. 交通部觀光局各國家風景區管理處觀光工程生態檢核作業方案 2. 交通部觀光局補助各縣市政府觀光工程生態檢核作業方案	108年7月
臺灣港務公司	港埠工程生態檢核注意事項執行參考作業手冊	108年12月

資料來源：整理自交通部暨所屬提供資料。

圖說自主檢查表尚乏公共工程生態檢核注意事項及基本設計審議要項表所列之生態檢核重點項目，又辦理施工查核未實質瞭解執行情形；(3) 強化公共工程生態檢核資訊公開，建置資訊平臺，惟鐵道局、高速公路局及臺灣港務公司等機關(構)建置或上傳之生態檢核相關資訊，多未臻充分完備；(4) 採行多元防護石虎路殺事件措施，惟執行後尚未適時進行相關效益評估分析等情事，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 將邀請專家學者確認工程內容對周遭生態環境之影響，滾動檢討辦理規範修訂，作為生態檢核執行依據；(2) 已修正交通部交通工程基本設計必要圖說自主檢查表及施工查核重點事項自檢表，並於 109 年 6 月頒布所屬機關憑辦；(3) 已促請所屬機關落實公共工程生態檢核資訊公開及建置生態檢核專區，相關機關已持續建置並公開後續作業及成果資訊；(4) 將長期觀察石虎路殺事件之頻度，並持續蒐集路殺預警系統運作紀錄，採風險分級方式，作為後續評估減緩路殺改善對策之依據。

6. 鐵道局辦理南迴鐵路電氣化工程，營建剩餘土石方於發包前未優先以挖填平衡或土方交換方式檢討設計：依公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點第 4 點規定：「為加強營建剩餘土石方之妥善處理，其優先順序如下：(一) 挖填平衡。(二) 土方交換。(三) 運送至收容處理場所……。」第 12 點規定：「主辦機關應於協調後將協調結果納入工程發包文件及工程預算內，辦理工程發包作業。」經查鐵道局為南迴鐵路電氣化工程之金崙站至臺東站段原線鐵路改善工程及新建利嘉溪橋雙軌工程，辦理「C712B 標金崙臺東段土建及一般機電工程」，契約金額 17 億 3,900 萬元，該案採購契約詳細價目表編列餘土處理(含遠運約 30 公里處理費用)數量合計 23,840 立方公尺，另編列購土處理數量 23,949 立方公尺，惟未依上開規定，優先以挖填平衡或土方交換等方式處理，檢討利用餘土於工程內調配使用或透過營建剩餘土石方資訊服務中心進行土方交換，以擷節土方處理及購置費用支出，經函請鐵道局檢討妥處。據復：已檢討於後續施工階段進行土方平衡管制外，並召開土石方供需調配協調會議，由他標提供本案土石方需求，經核算改採土方交換後，減省公帑支出 1,040 萬餘元。爾後當依公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點辦理。

五、107 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 107 年度審核報告內列重要審核意見 19 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 2 項、處理中者 6 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 11 項（表 47），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 47 107 年度審核報告所列交通部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) 交通部為強化汽車運輸業之管理，已訂定相關規範，惟部分業者未落實遵循，允宜檢討加強汽車運輸業之監督管理。	因法人名下車輛受逕行舉發違規行為辦理轉歸責駕駛人情形仍待改善，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（一）」。
(二) 高鐵基金營運績效優於預期，惟部分營運計畫執行規範及營運成效尚須檢討加強改善。	因各站賸餘土地及嘉義站與台南站短絀分配作業仍待妥慎辦理，及站區事業發展用地未開發者仍多，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（十九）」。
處理中	
(一) 臺鐵局辦理車輛及列車自動防護、後勤管理系統等重大採購案件，未確實辦理履約管理及驗收作業，亟待檢討改善。	後勤支援管理系統及成本管理資訊系統採購案 1 項，前經監察院立案調查，該院業糾正，詳「六、其他事項（一）」；另普悠瑪列車等採購案及代辦阿里山森林鐵路冷氣客車廂 10 輛採購案等 2 項，前經依法陳報監察院，該院尚在處理中。
(二) 107 年度重大公共建設計畫預算執行率達 91.02%，並完成多項重大交通建設工程，提升交通運輸之便利與安全性，惟相關公共建設計畫之執行，間有履約管理或計畫管控作業未盡確實情事，生態檢核機制亦待加強，允宜檢討改善。	大鵬灣遊憩區 BOT 案履約管理未臻周妥 1 項，前經監察院立案調查，該院業糾正，詳「六、其他事項（二）」；其餘各項已研謀改善或依改善措施持續辦理。
(三) 臺鐵局 107 年度營運虧損已較預計減少，惟鐵道文化資產管理、無障礙設施服務及車輛營運與維修管理等業務未盡周妥，亟待檢討改善。	鐵道文化資產管理維護作業亟待檢討加強 1 項，前經監察院立案調查，該院尚在處理中；其餘各項已研謀改善或依改善措施持續辦理。
(四) 鐵路列車駕駛人員及營運管理規範未盡周延妥善，允宜檢討研議修訂，以加強行車安全及營運服務品質。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(五) 政府為提升計程車產業競爭力，推動多元化計程車客運服務，惟管理作業未臻完備，有待檢討改善。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(六) 高速公路沿線地磅站相關設施系統，已配合收費站區重置作業完成更新，並增設錄影設備以作為超載取締之佐證資料，惟高速公路局於辦理超載車輛取締、過磅作業及系統運作管理等方面，間有欠妥情事，亟待檢討研謀，提升執行效能。	因交通部未確實檢討研謀具體改善措施，業再依審計法第 20 條第 2 項規定陳報監察院，該院尚在處理中。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 我國民航運量屢創新高並持續成長，惟離島偏遠航線補貼與獎助機制，及辦理機場相關工程督導考核作業有欠周妥，有待研謀改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查。

表 47 107 年度審核報告所列交通部主管重要審核意見覆核辦理情形表（續）

重要審核意見標題	說明
(二) 公路總局為協助無客運服務之偏（原）鄉地區發展公共運輸、提供基本民行服務，補助屏東縣政府建置原鄉社區巴士系統計畫，惟計畫之規劃、執行及控管作業未臻周妥，亟待檢討改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查，詳「六、其他事項（三）」。
(三) 交通部辦理第 12 期道路交通秩序與交通安全改進方案，年輕族群騎乘機車及酒駕事故防制成效已達方案目標，惟整體道路交通事故死亡人數減少情形未達預計目標，各項防制措施之規劃及執行仍須加強。	
(四) 交通部積極強化大客運客運業管理，以提升其營運服務品質及民眾搭乘安全，惟監督管理機制仍有待加強。	
(五) 公路總局為強化車輛安全管理，訂定車輛檢驗相關規範，並委託民間代辦車輛檢驗作業，惟部分特殊車輛檢驗規範有欠周妥，代檢廠管理機制未盡完善，允宜加強檢討改善。	
(六) 交通部所屬機關已建立轄管鐵路高風險路段預防、預警與災害應變機制，惟未積極運用交通資料庫及大數據分析技術，加強交通安全管理，且部分預防機制之規劃、執行情形未臻周全，影響民眾行的安全。	
(七) 桃園國際機場獲國際機構機場服務品質調查評比肯定，惟機場旅客運容量不足，園區綱要計畫迄未完成定期修正作業，重大建設計畫進度遲緩，亟待檢討加速改善。	
(八) 臺灣港務公司積極推動郵輪業務，整體旅客人次持續成長，惟綠色港口方案、部分獎助措施及促參案件執行成效未盡理想，允宜檢討改善。	
(九) 中華郵政公司 107 年度盈餘為近年新高，惟壽險有效契約準備金缺口仍待彌補，部分業務營運成效未盡理想，亟待檢討加強改善。	
(十) 交通部為強化國內航線船舶安全管理，訂定國內航線船舶安全營運與防止污染管理制度，惟尚有 8 成船舶未取得船舶安全營運證書，允宜積極輔導。	
(十一) 觀光局為促進國內觀光產業發展，加強推動擴大國內旅遊措施，已獲具體成效，惟相關作業與配套措施未臻周妥，允宜檢討改善。	

六、其他事項

交通部主管推動施政計畫之執行結果，前經本部查核後於審核報告揭露，或依法陳報監察院，嗣經監察院於 108 年 7 月 1 日至 109 年 6 月 30 日間糾正、同意備查者，摘述如次：

(一) 臺鐵局辦理後勤支援管理系統 (Maintenance Management Information System, 下稱 MMIS) 及成本管理資訊系統 (Cost Management Information System, 下稱 CMIS) 採購，

未於契約中明訂 CMIS 功能應納入 MMIS 驗證範圍，肇致 MMIS 完成後，無法介接 CMIS；又 CMIS 開發進度嚴重落後，該局卻未依契約規定收繳逾期違約金，且審查 MMIS 作業效率不彰，歷時 6 年 9 個月，耗費公帑 2 億 7,447 萬餘元，均有嚴重違失，經監察院糾正（109.1.5 監察院公報第 3160 期）。

（二） 觀光局所屬大鵬灣國家風景區管理處（下稱鵬管處）辦理大鵬灣 BOT 案因未完成契約約定之污水截流系統、未能有效排除第三人非法占用後期開發土地及擅自興建地上物設施，暨未拆除灣域內非法設施物、蚵架及箱網等可歸責之違約事實，遭開發商依據契約規定通知自 108 年 3 月 13 日起終止契約，並經 109 年 4 月 23 日仲裁判斷核屬有據，且應返還 3 億元保證金，顯示政府各單位協力施政不足，斷喪公權力形象，占地百餘公頃之第一期開發區未竟全功、已營運項目形同閒置，鵬管處雖免於開發商所提 24 億元損害賠償，然後續爭訟曠日廢時，尚有土地返還、營運資產鑑價及移轉事宜待解決，實則為雙輸局面，終不利大鵬灣國家風景區整體觀光發展，鵬管處於執行具有高度公私夥伴合作特色之 BOT 案，態度顛預，成效不彰，洵有失當，經監察院糾正（截至 109 年 6 月 30 止，監察院公報尚未出刊）。

（三） 公路總局補助屏東縣政府建置原鄉社區巴士系統計畫，核有：1. 屏東縣政府 102 年度提報計畫內容未考量三地門鄉、霧臺鄉、瑪家鄉、泰武鄉及牡丹鄉等原鄉已有復康巴士、校車可協助民眾就醫、就學，對社區巴士之需求核有高估情事，惟公路總局現行審查機制尚難發現需求單位提報不實情形，且對提案單位尚乏課責機制；2. 交通部雖已要求受補助單位研提服務面、投入面及產出面之共通性指標函送公路總局，惟查泰武鄉、三地門鄉、瑪家鄉之社區巴士驗收後，分別閒置 1 年至 2 年餘遲未啟用，顯示公路總局未能有效掌握補助計畫實際執行情形，即時發現投入資源閒置問題，績效指標之訂定核欠妥適；3. 三地門鄉、霧臺鄉、泰武鄉及牡丹鄉等社區巴士未按計畫核定路線行駛，亦未依計畫妥為運用彈性路線，致原鄉社區巴士部分行駛路段與屏東客運路線重疊，載客績效不佳。顯示公路總局現行管考機制未能有效掌握受補助單位是否確依核定計畫執行及實際營運情形，經依審計法第 69 條第 1 項前段規定，函請交通部查明妥處，並報告監察院。嗣經交通部研提：1. 已責請公路總局在審核計畫時一併考量復康巴士、校車等相關運輸服務與社區巴士競合之情形，俾發揮計畫補助效益；2. 嗣後公路總局將請提案單位於申請計畫載明確切通車營運時程及預期效益或績效指標，以定期追蹤掌握計畫實際運作情形；3. 已訂定相關計畫補助案件查核計畫，並自 107 年度開始執行，將以書面查核或實地查核方式全面督導計畫實際執行情形等改善措施。案經本部陳報監察院，於 108 年 11 月 28 日獲同意備查。