

拾肆、交通部主管

交通部主管包括交通部、民用航空局、中央氣象局、觀光局及所屬、運輸研究所、公路總局及所屬、鐵道局及所屬等 7 個機關，掌理全國交通行政、民航運輸、氣象測報、觀光旅遊、運輸政策之研究及建議、公路建設及監理、鐵路建設及監理等業務。茲將 110 年度決算審核結果說明如次（有關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析等詳細內容，請參閱總決算審核報告第 1 冊戊篇「拾肆、交通部主管」）：

一、計畫實施之查核

業務計畫 34 項，下分工作計畫 42 項，包括推動交通建設、提升郵電、觀光及氣象服務水準等重要施政項目，其中已執行完成者 18 項，尚在執行者 23 項，主要係臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）、新臺澎輪營運及國造案，及公路公共運輸服務升級計畫等，尚未完成，仍須繼續執行。未執行者 1 項，係民用航空局空運管理業務，受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，出國計畫暫緩執行。

二、預算執行之審核

（一） 歲入預算數 627 億 8,298 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 684 億 6,388 萬餘元，應收保留數 29 億 2,092 萬餘元，主要係尚待收繳之中華郵政股份有限公司及臺灣港務股份有限公司股息紅利等；合計決算審定數為 713 億 8,481 萬餘元，較預算增加 86 億 182 萬餘元（13.70%），主要係汽車燃料使用費收入較預計增加所致。

（二） 以前年度歲入轉入數計 23 億 7,801 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 19 億 6,830 萬餘元（82.77%）；減免數 1,040 萬餘元（0.44%），主要係商港區域違規之罰鍰，經移送行政執行取得債權憑證辦理減免註銷；應收保留數 3 億 9,930 萬餘元（16.79%），主要係尚待收繳之汽車燃料使用費收入等。

（三） 歲出原編列預算數 711 億 7,784 萬餘元，因公路總局辦理公路公共運輸服務升級計畫、省道災害修復所需經費不敷支應，及交通部補助連江縣政府建造新臺馬輪 1 艘造船統包工程，依法院判決結果給付所需爭訟工程款，暨觀光局為應觀光發展基金受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響收入，維持相關觀光發展業務正常推動，撥補基金所需經費未及編列預算等事由，經動支第二預備金 20 億 3,613 萬餘元，合計 732 億 1,397 萬餘元，決算審核結果，修正減列實現數 30 萬餘元，係委辦經費賸餘款；審定實現數 630 億 5,981 萬餘元（86.13%），應付保留數 89 億 4,461 萬餘元（12.22%），保留原因詳「一、計畫實施之查核」說明；合計決

算審定數為 720 億 443 萬餘元，預算賸餘 12 億 953 萬餘元 (1.65%)，主要係臺灣鐵路管理局高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫工程結餘。

(四) 以前年度歲出轉入數計 118 億 8,829 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 57 億 1,313 萬餘元 (48.06%)；減免數 26 億 7,159 萬餘元 (22.47%)，主要係臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫，因行政院函廢止有償撥用樂生療養院部分土地，保留款毋須支用等；應付保留數 35 億 356 萬餘元 (29.47%)，主要係臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫尚未完成安全設備採購等，須保留繼續執行。

三、重要審核意見

(一) 現行機車駕照考驗方式與項目，不利測驗應考者應具備之安全駕駛觀念及防禦駕駛能力，允宜檢討研謀改善。

交通部為確保道路交通秩序與交通安全，推動第 13 期 (108 至 111 年度) 行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，其中改善機車事故工作項目包含友善機車行車環境及機車考訓改革等。惟據交通統計查詢網統計資料，近 5 年度 (106 至 110 年度) 交通事故第一當事者駕乘機車死亡人數，由 106 年度之 1,291 人，增加至 110 年度之 1,507 人，占交通事故死亡人數之比率由 47.87% 上升至 50.40% (表 1)；機車交通事故死亡人數則由 106 年度之 1,592 人，增加至 110 年度之 1,828 人，占交通事故死亡人數之比率由 59.03% 上升至 61.14%，受傷人數亦由 106 年度之 30 萬 2,019 人，增加至 110 年度之 37 萬 1,576 人，死亡及受傷人數與占比均呈上升

表 1 道路交通事故 (30 日內) — 按第一當事者駕乘車種分析

單位：件、人、%

項目 年度	事件件數			死亡人數			受傷人數		
	機車	占比		機車	占比		機車	占比	
106	296,826	52.44	2,697	1,291	47.87	393,047	225,005	57.25	
107	320,315	53.50	2,780	1,375	49.46	426,799	249,524	58.46	
108	341,972	54.26	2,865	1,393	48.62	455,400	269,206	59.11	
109	362,393	55.08	2,972	1,489	50.10	482,333	288,311	59.77	
110	356,779	55.86	2,990	1,507	50.40	474,376	287,168	60.54	

資料來源：整理自交通統計查詢網。

表 2 道路交通事故 (30 日內) — 按駕乘車種分析

單位：人、%

項目 年度	合計			死亡人數			受傷人數		
	機車	占比		機車	占比		機車	占比	
106	395,744	76.72	2,697	1,592	59.03	393,047	302,019	76.84	
107	429,579	77.21	2,780	1,671	60.11	426,799	330,008	77.32	
108	458,265	77.24	2,865	1,695	59.16	455,400	352,285	77.36	
109	485,305	77.62	2,972	1,818	61.17	482,333	374,879	77.72	
110	477,366	78.22	2,990	1,828	61.14	474,376	371,576	78.33	

資料來源：整理自交通統計查詢網。

趨勢（表 2）。經分析機車事故前 5 項主要肇事原因，依序為未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車安全距離、左轉未依規定、違反號誌管制或指揮，主要係機車駕駛人缺乏防禦駕駛觀念及未養成安全駕駛習慣所致，顯示上開方案改善機車事故相關工作項目推動實施結果未達預期成效，可能與我國機車駕照考驗方式與項目未盡符合實需，致機車駕駛人未能養成安全駕駛習慣及防禦駕駛能力有關。經蒐集社會發展及人口密度等環境條件與我國相近之日本機車事故情形，發現 2021 年（令和 3 年）日本機車事故死傷率為每 10 萬輛 1,039.14 人；我國 110 年度機車事故死傷率為每 10 萬輛 2,617.27 人，約為日本之 2.5 倍。經就日本與我國機車駕照考試制度比較分析結果（表 3），1. 日本機車路考考驗場地面積 150 公尺×150 公尺，考驗路線長度 1.5 公里，路考時限速 30 公里，應考者必須在 10 分鐘內通過直線加速、緊急煞車、閃避、預測危險情況、安全騎乘速度及車輛間隔距離、道路騎乘位置及改變路線等考驗項目，整個應考路線會經過 3 次十字路口，7 個右轉，14 個左轉，5 次變換車道，路考成績從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格，且採行汽車與機車路考同時進行之「綜合考場」。而我國路考考驗場地面積僅 30.5 公尺×12 公尺，考驗路線長度約 300 至 400 公尺，路考項目包括直線平衡駕駛、鐵路平交道、交叉路口、斑馬紋行人穿越道線、二段式轉彎、變換車道、直角轉彎、停車再開等項，沒有速度及時間限制，應考者平均 5 至 8 分鐘可完成路考，考場路線從考驗場地入口進入，一次性通過路考考項，路考成績從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格，路考路線設計較固定，考驗時僅應考者單獨於考場應試。我國機車路考考驗路線長度相較日本短，且非採行汽車與機車路考同時進行之綜合考場，考驗時考場無其他車輛，又路考項目無緊急煞車、閃避、預測危險情況、安全騎乘速度及車輛間隔距離、道路騎乘位置及改變路線等考驗項目，與真實道路狀況迥異，無法測驗出應考者實際上路後之駕駛習慣；2. 日本機車駕照可經由駕訓班訓練檢定合格後以合格證書換取駕照，或直接至監理所考驗及格取得駕照，因考驗項目有其困難度，若未經由專人指導及充足時間練習，考照及格率不高，據國內媒體報導，日本自行報考機車駕照者平均要考 15 次以上始能通過駕照考試，爰該國民眾多選擇參加機車駕訓班，透過至少 35 小時之駕駛技能與學科教習訓練，以合格證換取駕照。據日本警察廳統計，2021 年考取大型二輪及普通二輪駕照者計 32 萬 9,346 人，其中 29 萬 3,739 人係透過駕訓班訓練後取得駕照，占 89.19%。而我國雖亦可經由參加駕訓班 16 小時之學科及術科課程後於原地考照，或直接至監理所考驗及格取得駕照，惟因我國機車駕照路考項目難度相較日本簡單，一般人即使未經由專人指導及充足時間練習亦可通過考驗取得駕照，致較難吸引民眾透過機車駕訓方式取得駕照。又據公路總局研究統計 108 年資料，機車駕駛人自行考取駕照後 1 年內之違規率為 11.6%，經駕訓班訓練取得駕照後 1 年內違規率則降至 4.2%，顯示透過駕訓班訓練取得駕照者有較佳之安全駕駛觀念，惟據該

局統計，我國 110 年度報考普通重型機車者計有 38 萬 4,113 人，其中參加駕訓班駕駛訓練者僅 1 萬 9,432 人，占 5.06%，未經過駕訓班訓練直接至監理機關報考者計 36 萬 4,681 人，占 94.94%，顯示我國取得機車駕照者仍以自訓考照為主。另國內汽車駕訓班開設有普通重型機車駕訓班僅 65 家，其中僅 43 家提供參訓者原地考照服務，普及性亦有不足。綜據上述分析結果，經建請交通部研議調整我國現行機車駕照路考考驗方式及項目，並擴增機車駕訓班（含原地考照）服務量能，以引導民眾透過參加機車駕訓班方式取得駕照，確保取得機車駕照之民眾具備安全駕駛觀念及防禦駕駛能力，以期減低機車事故件數及死傷情形，維護道路交通安全。

表 3 日本與我國機車駕駛執照路考考驗項目及方式比較—普通重型機車

比較項目	日本	我國
考場	場地面積 150 公尺×150 公尺，考驗時採行「綜合考場」，汽車與機車於同一場地考照，機車行經考照汽車時，面臨近似真實路況。	場地面積為 30.5 公尺×12 公尺，考驗時僅應考者單獨於考場應試。
路線	考驗長度約 1.5 公里，路考時限速 30 公里，10 分鐘內必須通過直線加速、緊急煞車、上坡起步、曲折窄巷行駛、S 形行駛、直線平衡、連續障礙前進等，在 1.5 公里左右路考路線中，設計緊急煞車、閃避、預測危險情況、安全騎乘速度及車輛間隔距離、道路騎乘位置及改變路線等各種路況考驗應考人交通知識，路考過程會經過 3 次十字路口，7 個右轉，14 個左轉，5 次變換車道。	依不同監理所站而異，考驗長度約為 300 至 400 公尺，路考時沒有限速，平均每人 5 至 8 分鐘可完成路考。路考路線設計較固定，項目包括直線平衡駕駛、鐵路平交道、交叉路口、斑馬紋行人穿越道線、二段式轉彎、變換車道、直角轉彎、停車再開等項，考場路線從考驗場地入口進入，一次性通過路考考項。
考驗項目	<ol style="list-style-type: none"> 1. 直線平衡木：7 秒內完成； 2. 連續障礙物：不到 8 秒； 3. 上坡起步； 4. S 形行駛； 5. 曲折窄巷行駛； 6. 緊急煞車； 7. 鐵路道口。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 直線平衡駕駛（得複試 1 次）； 2. 鐵路平交道； 3. 岔路口； 4. 斑馬紋行人穿越道線； 5. 二段式轉彎； 6. 變換車道； 7. 直角轉彎； 8. 停車再開； 9. 全程道路行駛； 10. 其他技術操作：(1) 起步動作 (2) 離合器操作 (3) 油門控制 (4) 煞車。
及格成績	從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格。	從滿分 100 分倒扣，70 分以上及格。

資料來源：本部自行整理。

(二) 非國道地區重車超載取締作業效能欠佳，亟待積極檢討改善。

截至 110 年底止，我國道路系統於國道 1、3、5、6 及 10 號沿線（全長 1,050 公里）25 處地點分別設置 15 個、21 個、6 個、1 個及 1 個，共 44 個地磅站，非國道道路沿線（省道及縣市區全長 8,984 公里）共設置 16 處地磅站，其中由地方政府管理者計有 5 處，由公路總局管理者計有 11 處（東部地區 9 處，西部地區 2 處，其中 8 處地磅站係委外辦理營運管理，3 處係委由當地警察機關營運管理，另台 61 線西濱快速道路尚有 2 處地磅站刻正建置中）。經查相關機關辦理非國道地區地磅作業及超載車輛管理情形，核有下列事項：

1. 未於重車數量較多市縣設置靜態地磅站或設置數量偏低，影響重車稽查效能，亟待檢討研謀改善：經統計 109 年至 110 年 6 月全臺各市縣非國道地區重車稽查情形，各型地磅設備過磅總車次計 170 萬 2,186 輛次，過磅車次以轄區設有 4 處靜態地磅站之宜蘭縣過磅車次計 103 萬 9,085 輛次（占 61.04%）最多，花蓮縣 25 萬 5,828 輛次（占 15.03%）次之，而轄區設有港口、加工出口區及工業區且重車數量最多及次多之

高雄市（重車 2 萬 8,607 輛）及臺中市（重車 2 萬 4,554 輛），轄區均僅各設置 1 處靜態地磅站，該期間重車稽查過磅車次僅 4,897 輛次及 463 輛次，另新北市及臺南市重車數量分別為 1 萬 8,691 輛及 1 萬 5,321 輛，轄區均未設置靜態地磅站，同期間重車稽查過磅車次僅 736 輛次及 248 輛次，相較於重車數量僅 4,638 輛之宜蘭縣及 3,088 輛之花蓮縣（表 4），其執行重車過磅稽查作業數量明顯偏低。經以上開期間各市縣非國道地區稽查重車違規超載 2,418 輛次估算，過磅車輛平均超載率為 0.14%，依設籍本島之重車數量 19 萬 1,995 輛，每日有 5 成車輛行駛推估，每日超載車輛數約 134 車次、每月

表 4 全臺各市縣重車數與非國道地區過磅情形

109 年至 110 年 6 月

單位：輛、處、輛次、%

序號	市縣別	轄區重車數	靜態地磅站(註 1)	各型地磅設備過磅情形			
				過磅輛次	超載輛次	平均每月取締超載輛次	平均超載率
合計		191,995	16	1,702,186	2,418	150.00	0.14
1	臺北市	10,133	—	115	8	0.44	6.96
2	新北市	18,691	—	736	7	0.39	0.95
3	桃園市	23,042	1	40,332	460	25.56	1.14
4	臺中市	24,554	1	463	31	1.72	6.70
5	臺南市	15,321	—	248	22	1.22	8.87
6	高雄市	28,607	1	4,897	243	13.50	4.96
7	基隆市	2,673	—	47	—	—	—
8	宜蘭縣	4,638	4	1,039,085	252	15.97	0.02
9	新竹縣	6,205	—	4,752	552	30.67	11.62
10	新竹市	2,686	—	29	12	0.67	41.38
11	苗栗縣	5,768	—	5,262	37	2.06	0.70
12	彰化縣	14,595	—	44	—	—	—
13	南投縣	5,314	1	81,814	180	10.00	0.22
14	雲林縣	9,324	1	22,853	17	0.94	0.07
15	嘉義縣	5,354	1	172	19	1.06	11.05
16	嘉義市	2,714	—	34	7	0.39	20.59
17	屏東縣	7,201	1	84,304	226	19.50	0.27
18	花蓮縣	3,088	4	255,828	101	12.36	0.04
19	臺東縣	2,087	1	161,171	244	13.56	0.15

註：1. 臺中市、南投縣、雲林縣、嘉義縣及花蓮縣轄區各有 1 處靜態地磅站係由地方政府管理。

2. 資料來源：整理自公路總局及各市縣政府警察局提供資料。

(30日)約4,031車次，惟上開期間平均每月取締超載車輛數僅150車次(表4)，未有效攔查舉發之違規超載車輛數恐遠超過舉發數。按重車違規超載行駛道路將加速道路損壞，如發生事故勢必加劇人員傷亡及財物損害之嚴重性，惟轄區重車數超過1萬輛之臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市及彰化縣等7個市縣，轄區重車數合計13萬4,943輛，僅設置3處靜態地磅站，明顯偏低。經函請交通部積極檢討依各市縣轄區重車交通流量，評估設置(或增設)靜態地磅站之可行性，以提升重車稽查效能。

2. 載運進口貨櫃車輛及臺中港載運散雜貨車輛超載情形嚴重，允宜督促相關機關檢討研謀改善：經運用航港局提供109年度至110年9月進口貨櫃重量、臺灣港務公司提供港區門哨管理系統貨櫃車通行資料及公路總局車籍資料，分析載運進口貨櫃車輛重量情形，發現上開期間計有1,478輛次載運貨櫃車輛違規超載(載重超過核定重量10%)，因裝載整體貨櫃車輛行經國道地磅並未依規定進入地磅站，致該等車輛均無違規超載遭舉發紀錄。另運用臺灣港務公司臺中港分公司提供107年至110年7月載運散雜貨車輛過磅重量資料，比對公路總局相關車籍資料及違規裁罰資料，發現計有1,004輛車、4萬8,939輛次載運散雜貨車輛違規超載，惟僅100輛次違規超載車輛於港區外遭攔檢舉發，舉發比率僅0.20%(表5)，其餘4萬8,839輛次違規超載車輛均未受取締處罰，其中單一車輛違規次數超過10次者，計有411輛，違規超載累犯情形嚴重。經函請交通部協調相關機關加強源頭防制，檢討研議於港區車輛過磅超重時即予舉發或加強港區超載車輛之攔查舉發，避免其行駛道路，增加道路損壞及交通安全風險。

表5 臺中港載運散雜貨車輛違規超載及舉發情形

單位：%、輛次

年度	超載比率	過磅輛次	違規超載輛次	舉發違規輛次	違規超載遭舉發比率
合計	2.78	1,757,430	48,939	100	0.20
107	1.90	456,554	8,673	17	0.20
108	3.56	416,821	14,820	15	0.10
109	3.05	563,315	17,209	48	0.28
110年1-7月	2.57	320,740	8,237	20	0.24

資料來源：整理自臺灣港務公司臺中港分公司及公路總局提供資料。

3. 違規超載車輛進入國道公路之匝道熱點尚待運用大數據進行分析，並積極協調相關單位加強稽查取締作業，以遏阻車輛違規超載行駛高速公路，降低交通安全風險：經運用公路總局提供106年至110年7月車輛違規資料檔篩選國道違規超載車輛資料，及高速公路局提供重車超載違規當日行駛高速公路通行費收費紀錄，分析違規超載車輛行駛進入國道公路之匝道熱點，發現違規超載車輛以國道1號北上369.60公里五甲系統交流道駛入國道者最多，計2,209輛次，其次為國道1號南下46.70公里林口(文化北路)交流道之

表6 違規超載車輛駛入國道輛次前30名匝道所在市縣
106年至110年7月

單位：處

市縣別	數量	市縣別	數量
合計	30	雲林縣	2
新北市	9	彰化縣	2
高雄市	7	臺南市	1
桃園市	5	苗栗縣	1
臺中市	2	基隆市	1

資料來源：整理自公路總局違規資料及高速公路局通行費資料。

1,077 輛次，再其次為國道 1 號南下 33.90 公里五股交流道之 1,063 輛次。另分析違規超載輛次最高之前 30 處匝道所在縣市，以位於新北市境內計有 9 處最多，其次為高雄市 7 處，再其次為桃園市 5 處(表 6)。經函請交通部運用相關交通大數據分析違規超載車輛進入國道之匝道熱點，協調相關單位加強違規超載車輛進入國道之匝道熱點區域非國道道路超載車輛稽查作業，以降低違規超載車輛行駛道路情事，維護交通安全。

4. 未運用靜態地磅過磅資料定期校估蘆竹動態地磅系統，亦未善用動態地磅系統蒐集車輛通行資料，分析重車通行量較高時段作為開磅之參據，提升執法成效，有待檢討改善：公路總局第一區養護工程處建置蘆竹動態地磅系統自 108 年 4 月營運後，迄 110 年 11 月 9 日止，均未參考靜態地磅系統過磅資料定期校估動態地磅系統，以確保動態地磅系統精準度，提高執法效能；又蘆竹地磅站每月開磅 12 日，每日開磅時段為 9 時至 16 時(其中 1 日延長至 22 時)，惟該處尚未妥善運用動態地磅系統蒐集 24 小時車輛通行資料，分析重車通行量較高時段作為開磅之參據，以提升執法成效，經函請交通部督促檢討改善。

5. 部分地磅站逃磅案件未移送警察機關舉發，或科技執法設備影像品質不佳，或缺乏重車逃磅之偵測檢核機制，亟待檢討改善：公路總局第一區養護工程處轄管之蘆竹地磅站，設有違規逃磅車輛科技執法設備(第四門架及車牌辨識攝影機等)。經運用該處提供 110 年 4 月 18 日至同年 9 月 24 日開磅期間動態地磅系統車輛過磅資料比對第四門架通過車輛資料，發現大貨車行經動態地磅系統過磅重量逾核定重量 10%且通過第四門架者，計有 392 輛次(360 輛)大貨車(其中逾核定重量 20%者計有 298 輛次，占 76.02%)，惟車輛未依規定進入靜態地磅站過磅，其中單一車輛逃磅 2 次以上者計 24 輛，最高逃磅次數達 6 次，均未舉發處分；另第四區養護工程處轄管位於台 2 線之梗枋地磅站，該地磅站路段前之指示標誌為「閃黃燈時大貨車過磅」，爰大貨車不論是否裝載貨物均應進入地磅站過磅，惟該路段主線道尚乏大貨車逃磅之違規車輛偵測檢核機制，無法遏止大貨車駕駛逃磅行為。又該處於台 9 線蘇花路廊 6 處地磅站設置大貨車違規不依號誌行駛之科技執法設備，以取得車輛違規之影像資料，惟經統計 110 年截至 11 月底止，該處僅提供 63 日科技執法設備取證資料供相關警察單位依法舉發，占該期間開磅天數 334 日之 18.86%，主要係科技執法設備取得影像清晰度不佳所致。經函請交通部督促檢討改善，避免超載車輛駕駛人心存僥倖不依號誌指示進行過磅，影響交通安全。

6. 省道地磅站過磅執法作業，因無員警到場未能舉發超載車輛或開磅，或開磅時數過低，影響重車管理成效，允應積極協調警察機關研謀改善：省道路權範圍內違規案件之偵防與處理，係由當地警察機關負責。經查公路總局第四區養護工程處轄管之 7 處地磅站，109 年至 110 年 7 月間，過磅超載車輛因轄區員警未到場而逕予放行者，計有 57 筆；又第一區養護工程

處轄管之蘆竹地磅站，囿於桃園市政府警察人力每月僅排定開磅 12 日，109 年度實際開磅時數僅 349 小時，110 年截至 9 月底止實際開磅僅 650 小時，且間有原訂開磅日因無員警到場而未能開磅情事，影響重車管理成效及違規超載車輛執法作業，經函請交通部督促檢討改善。

7. 非汽車運輸業車輛違規超載情形嚴重，亟待檢討研謀加強相關監理措施，並研議訂定違規超載累犯加重處罰機制，以降低違規超載情事：經運用公路總局提供 106 年至 110 年 7 月車輛違規資料檔比對經濟部商工登記資料，發現違規超載車輛屬汽車運輸業營業用車，且違規超載件數逾 100 筆之業者計有 30 家，違規超載件數最高之業者達 295 筆；屬非汽車運輸業車輛違規超載件數逾 100 筆之業者計有 48 家，違規超載件數最高之業者達 1,176 筆，顯示非汽車運輸業車輛違規超載情形較汽車運輸業嚴重。惟公路總局未將非汽車運輸業車輛管理納入汽車貨運業汽車路線貨運業汽車貨櫃貨運業營運 EIS (Executive Information System) 管理計畫範圍，相關監理措施有欠周妥；又上開違規資料中，同一車輛違規超載累計達 5 次以上者計有 3,471 輛 (表 7)，最高者達 29 次，查道路交通管理處罰條例雖已按超載公噸數分級予以加罰，惟尚乏累犯加重處罰機制，經函請公路總局檢討研議加強非汽車運輸業車輛相關監理措施，及訂定違規超載累犯車輛與業主加重處罰機制，以降低違規超載情事。

表 7 違規超載車輛累犯情形
106 年至 110 年 7 月

單位：輛

累犯次數級距	車輛數
25 次以上	10
20 次以上未達 25 次	34
10 次以上未達 20 次	564
5 次以上未達 10 次	2,863
2 次以上未達 5 次	16,812

資料來源：整理自公路總局提供違規資料及經濟部商工登記資料。

(三) 交通部為推廣綠色運輸及減少空氣污染，訂定 2030 年公車全面電動化政策目標及相關補助要點協助客運業者換購電動大客車，惟計畫執行相關配套措施未盡妥善，影響政策目標之達成，亟待檢討改善。

交通部為推廣綠色運輸及減少空氣污染，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，依該要點核定之補助計畫下稱一般型計畫)，嗣為達成 2030 年公車全面電動化目標，再訂定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)，並分先導期 (109-111 年)、推廣期 (112-115 年)、普及期 (116-119 年) 等 3 期辦理電動大客車示範型補助計畫，及於各期公路公共運輸計畫項下編列預算補助市區及公路汽車客運業者購置電動大客車，截至 110 年底止，累計核定補助客運業者購置電動大客車計 1,156 輛，總經費 52 億 7,218 萬元 [含交通部補助 36 億 3,141 萬餘元及環境保護署 (下稱環保署) 補助 16 億 4,076 萬餘元]。經查交通部推動公車全面電動化情形，核有下列事項：

1. 未禁止並持續補助客運業者購置柴油大客車，悖離 2030 年公車全面電動化政策目標：交通部除依上開計畫補助客運業者購置電動大客車外，亦於各期公路公共運輸計畫補助

客運業者柴油車輛汰舊換新，109 及 110 年度分別核定補助業者購置 70 輛及 129 輛柴油大客車。按各市縣政府市區公車營運車輛車齡限制為 8 至 12 年，109 及 110 年度補助客運業者購置之柴油大客車至 2030 年時，將因車輛未屆使用年限而持續使用，或須提前辦理報廢認列損失，造成投資浪費。又無禁購燃油大客車之配套法律規定，客運業者仍可購置燃油大客車投入營運，不利於 2030 年公車全面電動化目標之達成，經函請交通部研謀改善。

2. 補助客運業者換購電動大客車計畫數量遠低於實際需求：公路總局 109 至 112 年度規劃編列一般型計畫補助業者購置電動大客車經費預算以每年 300 輛為原則，109 年度核定補助市區客運業者購置電動大客車 485 輛，其中 300 輛補助經費由 109 年度預算支應，185 輛補助經費由 110 年度預算支應，致 110 年度僅能補助業者換購 115 輛電動大客車。據交通部統計查詢網資料，110 年底營業大客車（不含遊覽車）計 1 萬 5,561 輛，扣除電動大客車 754 輛及已核定補助正製造中之電動大客車 699 輛，尚有燃油大客車 1 萬 4,108 輛須汰換，以屆至 2030 年計算，平均每年須汰換 1,764 輛，遠高於公路總局規劃之每年補助換購 300 輛。據各直轄市政府提供資料，110 年底 6 都之市區公車逾齡車輛計有 668 輛，預估 111 至 113 年度逾齡車輛分別為 1,189 輛、1,183 輛及 1,349 輛（表 8），顯示

公路總局補助客運業者換購電動大客車計畫數量遠低於達成政策目標及各年度實際屆齡燃油大客車車輛數，業者為維持服務量能及考量營運成本，勢必換購或繼續使用屆齡之燃油車營運（部分地方政府同意客運業者經申請汰換惟未獲補助之屆齡大客車繼續使用），經函請交通部檢討調整補助計畫，依客運業者車輛汰換期程與數量編列適足補助經費，俾利政策目標之達成。

表 8 6 都市區客運逾齡車輛數

單位：輛

市別	110 年底已 逾齡車輛數	預估逾齡車輛數		
		111 年度	112 年度	113 年度
合計	668	1,189	1,183	1,349
臺北市	279	884	521	783
新北市	10	14	259	196
桃園市	132	67	96	50
臺中市	58	171	117	133
臺南市	—	—	31	73
高雄市	189	53	159	114

- 註：1. 臺北市及新北市市區公車車齡以 8 年為限，低地板公車可申請延長使用年限至 12 年。
 2. 桃園市及臺南市市區公車車齡以 12 年為限。
 3. 臺中市及高雄市區公車車齡以 10 年為限，低地板公車可申請延長至 12 年。
 4. 資料來源：整理自 6 直轄市政府提供資料。

3. 公車全面電動化整體資金需求龐鉅，允宜妥適規劃補助經費預算之配置，及研謀協助業者取得購車資金相關配套措施：截至 110 年底尚有 1 萬 4,108 輛燃油大客車須換購，如以甲類電動大客車每輛約 1,100 萬元計算，僅購車費用即需 1,551 億 8,800 萬元，按現行一般型計畫補助標準估算，政府需補助購車費用 470 億 9,250 萬餘元（公路總局負擔 259 億 3,050 萬餘元，環保署負擔 211 億 6,200 萬元），客運業者需自行負擔約 1,080 億 9,549 萬餘元，資金需求規模龐鉅，惟尚乏 2030 年公車全面電動化整體資金需求財源規劃，經函請交通部審慎評估公私部門資金需求，妥為籌謀規劃各年度預算資源之配置及研謀協助客運業者取得購車資金之配套措施。

4. **通過電動大客車示範計畫車輛團隊車型僅有 2 家車廠之 3 種車型，且無乙類大客車及適合行駛公路與國道客運路線之車型車輛：**交通部辦理電動大客車示範計畫，為審查電動大客車車輛業者資格，訂定交通部電動大客車示範計畫車輛業者資格審查作業要點，規範電動大客車車輛業者資格，及其製造銷售參與示範計畫之車輛應符合之規定（含 109 至 111 年度應完成之國產化項目）。截至 111 年 4 月底止，經交通部認可及揭露符合 110 年度國產化項目及要求者，僅有 2 家車輛業者之 3 種甲類大客車車型（有效期限至 111 年 12 月 31 日），且各該車型尚待完成 111 年度國產化項目，又截至 110 年底止，市區公車計有 1 萬 775 輛，公路客運（含國道客運及一般公路客運）計有 4,786 輛，屬乙類大客車者計有 1,331 輛，惟上開 3 種車型車輛僅適合行駛市區道路，尚無乙類大客車及適合行駛公路與國道客運路線之車型車輛，不利載客量較少之路線及公路與國道客運車輛汰換為電動公車投入營運，經函請交通部研謀改善。

5. **為因應客運業者換購電動大客車期程及需求，允宜儘速盤點車輛業者產能之適足性：**電動大客車補助要點第三點（二）5.規定，自 112 年起，申請補助之電動大客車車輛應為經交通部認可及揭露之交通部電動大客車示範計畫車輛團隊之車型車輛，查 110 年底尚有燃油大客車計 1 萬 4,108 輛須換購，以屆至 2030 年推算，平均每年須換購電動大客車 1,764 輛。惟已通過資格審查之 2 家車輛業者產能是否足以供給客運業者每年換購需求，有待查明，經函請交通部儘速盤點車輛業者產能之適足性。

6. **部分客運業者申請場站增加用電契約容量，惟未能獲配所需用電容量，影響電動大客車車輛電能補充及營運調度，允宜儘速盤點推動電動車輛所需增加之電力需求，積極協調相關機關妥訂電力供應機制：**按客運業者換購電動大客車營運，須於場站設置充電設施，以補充車輛電能，電動大客車數量越多，須設置之充電樁越多，爰需向台灣電力公司申請較高之用電契約容量，惟有部分客運業者未能獲配所需之用電容量，不利於業者換購大客車投入營運及後續擴充車隊規模。又交通部辦理電動大客車示範計畫，將自 112 年起陸續進入推廣期及普及期，預估電動大客車數量將大幅成長（其他類型電動車輛亦同），隨著電動大客車數量增加將加劇用電需求，經函請交通部儘速盤點評估配合政策目標所需增加之用電需求（含括所有電動車輛），積極協調經濟部等相關單位研議電動車輛所需增加電力資源之供應規劃，俾免因電力供應不足而影響電動車輛之推動成效。

7. **分期撥付購車及維運補助，暨取消充電站外線工程等相關費用補助，增加客運業者換購電動大客車資金壓力：**查一般型計畫或示範型計畫之購車補助，係由客運業者於簽訂電動大客車購車契約後依規定請領部分補助款（70%及 30%），其餘款項則須俟營運期滿始得分年請領，又提供之電動大客車營運補助 300 萬元，須車輛營運里程或妥善率等符合規定始能依

實際營運里程計算，分 12 年獲得每年上限 25 萬元之維運補助。復查交通部已取消補助充電站基本水電設施及必要土木營建費用，致客運業者申請增加用電契約容量，由台灣電力公司辦理之外線工程相關費用均須自行負擔，增加客運業者換購電動大客車成本，經函請交通部研謀改善，俾減輕業者資金壓力，增加換購電動公車誘因。

8. 為營造便利之電動大客車電能補充據點，允宜協調各地方政府盤點可供建置充電場站之用地，及研議設置公共充電樁之可行性：依據日本國土交通省 2018 年頒布之「電動公車導入指引」建議，電動公車於完成每一趟次里程，進行短暫充電，保持一定蓄電量再發車，可使電池壽命最大化。鑑於公共運輸場站設置充電樁供電動公車隨時進行電能補充，有助電動大客車營運調度及延長電池使用壽命，經函請交通部協調各地方政府盤點可供建置充電場站之用地，研議於公共運輸場站設置公用充電樁之可行性，以營造便利之電動大客車電能補充據點。

9. 公路總局電動大客車補助案件審查時程冗長，公告受理補助申請期間亦有不足，影響客運業者補助案件申請及換購電動大客車期程：公路總局近 3 年度（108 至 110 年度）分別於 108 年 9 月 18 日、109 年 7 月 20 日及 110 年 9 月 30 日公告受理一般型計畫補助申請案，惟均於隔年始完成各該年度申請補助計畫之審查作業，審查時間長達 6 個月，相關行政作業效率有待提升。另於 111 年 1 月 24 日公告受理 111 年度示範型計畫補助申請，受理期間自 111 年 1 月 24 日至同年 2 月 25 日，惟該期間包含 9 天之農曆春節連假，且地方政府為彙整轄管市區客運業者補助申請案，截止受理日期勢需提前，均限縮客運業者申請補助作業時間，不利客運業者提出補助申請，經函請公路總局檢討改善。

10. 110 年度市區客運電動車輛占比未達績效目標，且尚有 6 個縣市迄無電動公車投入營運：公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）訂有市區客運電動車輛比率績效指標及依 6 都與非 6 都訂定各年度目標值，110 年度目標值分別為 7% 及 11%。據公路總局統計，截至 110 年底止，全國市區公車計 1 萬 775 輛，其中電動大客車 748 輛，6 都及非 6 都市區客運電動車輛占市區公車車輛總數比率分別為 6.79% 及 8.51%，均未達目標值，其中以臺北市及新北市電動公車數量較目標短少 171 輛及 101 輛最多，另基隆市、苗栗縣、彰化縣、南投縣、臺東縣及連江縣等 6 個縣市迄無電動公車投入營運（表 9），經函請公路總局督促研謀改善，並以 2030 年公車全面電動化為目標，研訂各市縣各年度換購電動大客車數量之目標值，俾利計畫預算之規劃及管控。

11. 部分以前年度補助客運業者購置之電動大客車無營運紀錄資料，有待督促各地方政府落實稽查電動大客車營運情形，俾提升補助成效：依據電動大客車補助要點第 7 點規定，受補助車輛自領牌日起 8 年內，不得移作他用或轉售。新闢路線之受補助車輛，通車後至少應

表 9 110 年底市區客運車輛數

單位：輛、%

市縣別	市區公車車輛數		目標值 (註1)	目標數 (註2)	短少數 (註3)
	電動公車	占比			
合計	10,775	748	6.94		
6都小計	9,823	667	6.79	7	688
臺北市	3,498	74	2.12	7	245
新北市	2,469	72	2.92	7	173
桃園市	810	55	6.79	7	57
臺中市	1,574	222	14.10	7	110
臺南市	423	50	11.82	7	30
高雄市	1,049	194	18.49	7	73
非6都小計	952	81	8.51	11	106
基隆市	159	—	—	11	17
宜蘭縣	142	3	2.11	11	16
新竹縣	40	3	7.50	11	4
新竹市	77	2	2.60	11	8
苗栗縣	17	—	—	11	2
彰化縣	47	—	—	11	5
南投縣	26	—	—	11	3
雲林縣	28	6	21.43	11	3
嘉義縣	41	8	19.51	11	5
嘉義市	22	22	100.00	11	2
屏東縣	132	7	5.30	11	15
花蓮縣	32	16	50.00	11	4
臺東縣	18	—	—	11	2
澎湖縣	60	3	5.00	11	7
金門縣	79	11	13.92	11	9
連江縣	32	—	—	11	4

註：1. 依公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)績效指標「市區客運電動車輛比率」1項，110年目標值為6都7%、非6都11%。

2. 目標數係依市區公車車輛總數乘以目標值計算。

3. 短少數係目標數與電動公車車輛數之差，6都小計及非6都小計係各小計目標數與電動公車車輛數之差。

4. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

車營運情形，俾提升補助成效。

12. 迄未要求客運業者依照規定將 108 年度受補助車輛動態資料介接資訊平台，俾利相關數據資料加值運用：交通部為監督及鼓勵客運業者積極運用電動車輛營運，於 108 年 8 月 29 日修正電動大客車補助要點，規定受補助車輛應裝置具有全球衛星定位功能系統設備及設置營運車輛監控管理系統，客運業者並應維持正常運作及依運輸研究所或公路總局要求提供車輛動態資訊介接至指定之資訊平台。嗣於 109 年 7 月 29 日增訂自 109 年度起依該要點申請補助車輛，客運業者應依運輸研究所訂定之電動大客車營運數據監控管理平台資料傳輸作業規範，提供包含車載機資訊、充電設施、營運基礎資料、車輛及保修資料等至該平台，並應於受補助車輛正式營運前通過資料傳輸作業規範檢核。另電動大客車示範計畫補助要點亦有相同規定。

經營 8 年。第 8 點規定，直轄市、縣（市）政府應確實管考本要點計畫之執行，客運業者未能依照核定計畫執行，經通知改善而未予改善者，直轄市、縣（市）政府應報請公路總局追回車輛全數補助款項。據公路總局提供尚在不得移作他用或轉售 8 年限制內之 360 輛電動大客車車牌，比對運輸資料流通服務平臺 (TDX) 110 年 9 月份市區公車及公路客運定點歷史資料，發現有 22 輛獲補助購置之電動大客車無營運紀錄資料。又據各直轄市政府表示均已利用公車動態系統查核電動大客車是否依核定路線、班次行駛、準點情形等營運情形，且 109 及 110 年度稽查結果均未發現缺失情事，惟據本部各地方審計處查核發現，新北市、臺中市、臺南市及高雄市等市區客運業者核有未依核定路線行駛、或車輛借調他縣市、或未列管車輛故障排除情形，致行駛里程數偏低，或以柴油車輛行駛電動公車路線等情事，顯示地方政府執行後續管考作業仍未臻落實，經函請公路總局督促各地方政府確實稽查客運業者電動大客

惟查運輸研究所或公路總局並未要求將 108 年度依該要點獲得補助客運業者之電動大客車車輛動態資訊介接至指定之資訊平台。復據公路總局提供截至 110 年底止，客運業者獲得 108 及 109 年度一般型計畫補助購置之電動大客車，計有 9 家業者、108 輛電動大客車已掛牌，惟截至 111 年 3 月底止，運輸研究所建置之電動大客車營運數據監控管理平台，僅有 2 家業者計 49 輛電動大客車完成營運數據資料傳輸。按運輸研究所建置電動大客車營運數據監控管理平台之目的，係為蒐集、分析電動公車各式營運及車輛數據，提供示範型計畫與一般型計畫分年補助資料檢核參據，並掌握營運關鍵指標及關鍵課題，作為後續制度修訂參考。為提升電動大客車營運數據監控管理平台建置之成效，經函請公路總局儘速督促相關業者檢討改善，以利相關數據資料之加值運用。

（四） 鐵路（捷運）營運監理法制建置及監理作業未盡周妥，允宜檢討研謀改善。

交通部為鐵路法及大眾捷運法主管機關，依法辦理鐵道監理事項，嗣於 108 年 10 月 22 日公告將鐵路營運監理事項委任鐵道局辦理。經查我國鐵路（含捷運）營運監理法制建置及監理作業執行情形，核有下列事項：

1. **大眾捷運系統安全管理相關規定未盡周全，允宜檢討修訂，以強化捷運系統安全監理：**依鐵路法第 56 條之 5 規定，鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括鐵路機構營運之安全理念及目標、安全管理之組織架構及實施方式、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施、事故與異常事件之檢討及預防措施、其他與營運安全有關之重要事項等。另交通部於 109 年 4 月 29 日及同年 12 月 24 日分別預告修正鐵路法及鐵路行車規則之草案內容〔已分別於 111 年 6 月 22 日及 1 月 3 日修正公（發）布〕，為強化鐵路安全監理，將增訂要求鐵路機構應依其系統規模及特性，設置安全管理組織，實施安全管理，以及建立安全管理系統（Safety Management System, SMS），並規定 SMS 應具備之功能及依該部公告時程實施 SMS 等規範。惟查截至 110 年底止，大眾捷運法及交通部訂定發布之大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法，尚無明定營運機構應提報年度安全管理報告及建置 SMS 等推動安全監理事項之相關規定（表 10），為強化大眾捷運系統安全標準及監督管理機制，經函請交通部檢討研議修正增訂相關規定。據復：鐵道局已邀請鐵路、捷運系統營運機構及監理單位共同就強化鐵道安全監理制度進行多次研商討論，有關將 SMS 納入大眾捷運法規範，因考量地方政府監理機關能量有限，短期內推動將以鐵路系統為優先，中長期再視鐵路實務推動狀況，逐步研議納入捷運系統。

表 10 交通部主管鐵道相關法規對於安全管理事項規定情形之比較

法規名稱 項目	鐵路系統			捷運系統	
	鐵路法	鐵路行車規則	地方營民營及專用鐵路監督實施辦法	大眾捷運法	大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法
最近一次修正時間	111 年 6 月 22 日	111 年 1 月 3 日	104 年 5 月 12 日	103 年 6 月 4 日	110 年 12 月 21 日
建置 SMS	111 年 6 月 22 日	111 年 1 月 3 日	無	無	無
提報年度安全管理報告	103 年 6 月 18 日	無	102 年 6 月 7 日	無	無
鐵道產品檢驗規定	109 年 5 月 19 日	無	無	無	無

資料來源：整理自鐵路法、鐵路行車規則等資料。

2. 大眾捷運行車事故調查機制未盡周妥，允宜檢討改善，以加強捷運運輸安全之監督管理；

依大眾捷運法第 4 條第 1 項及第 43 條規定，大眾捷運系統主管機關在中央為交通部；大眾捷運系統營運機構，對行車事故，應蒐集資料調查研究，分析原因，並採取預防措施。另依交通部 110 年 12 月 21 日修正發布之大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法第 13 條之 4 規定，大眾捷運系統營運機構有重大行車事故及一般行車事故發生者，應提報行車事故報告書；有重大行車事故、一般行車事故及行車異常事件發生者，應按月填具行車事故事件月報表提報地方主管機關備查。按上開規定，大眾捷運系統營運機構發生行車事故時，除重大鐵道事故係由國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）依運輸事故調查法獨立行使調查權外，其餘行車事故則由大眾捷運營運機構自主調查，僅須將行車事故報告書及月報表提報地方政府交通主管機關備查。另政府為因應運安會之成立，於鐵路法第 56 條之 6 規定，非屬運輸事故調查法所認定重大運輸事故之行車事故及異常事件，鐵道局認有必要者，得就其事實及原因進行調查。惟依現行規定，大眾捷運營運機構行車事故（不含運安會認定之重大事故）尚乏中央主管機關調查監理機制，經函請交通部研議於大眾捷運法增訂相關規定，以加強捷運運輸安全之監督管理。據復：大眾捷運營運機構有重大、一般行車事故及行車異常事件發生者，除營運機構自主調查外，目前營運及訂定事故事件調查之監理機制，均由地方政府交通主管機關辦理，該部為中央主管機關，可視需要督導地方政府改善，至屬運安會負責重大鐵道（捷運）事故之範圍，該部係基於中央主管機關立場進行參與式調查。惟近年來地方捷運屢發生事故，現行捷運事故除經運安會認定之重大事故外，其餘均由各該捷運營運機構自主調查，恐影響其調查結果之公正性，本部已再函請交通部檢討研議於大眾捷運法增訂中央主管機關主動調查行車事故及異常事件相關規定，以強化捷運運輸安全監理。

3. 預計 111 年第 1 季實施之國家鐵道安全計畫遲未完成，允宜儘速辦理，以強化鐵

道營運機構安全監督管理：依運輸研究所於 108 年出版之 2020 年運輸政策白皮書－運輸安全分冊，其中針對提升鐵道運輸安全之策略，包括由鐵道局研訂國家鐵道安全計畫，並將安全管理系統（SMS）之推動納入其中，除於現行法規（鐵路法及大眾捷運法）增訂鐵道營運機構應建置 SMS 之規範，並由鐵道局訂定國家鐵路安全績效指標及目標，於監理機制中強化查核 SMS 之能量等。另依交通部於 110 年 9 月向立法院提出之業務報告指出，為避免類似太魯閣號列車出軌事故再次發生，已著手研議臺鐵改革事項，包括將參考民航監理作法，推動國家鐵道安全計畫，預計於 111 年第 1 季實施等。惟查上開國家鐵道安全計畫遲未完成，鑑於該計畫攸關營運機構安全管理暨監督評核等功能之強化，經函請交通部督促鐵道局儘速辦理，以強化我國鐵道運輸安全管理。據復：鐵道局已依交通部決議成立推動小組完成國家鐵路安全計畫，並於 111 年 5 月 12 日函頒實施。

4. 鐵道局工程施工疏失肇致鐵道行車異常事件頻生，允宜督促檢討分析原因，加強相關施工品質與風險管理，以維鐵道營運安全：鐵道局為認證其鐵道工程之規劃、審查、設計、新（改）建等業務辦理情形，於 108 年初依 ISO 9001 品質管理系統標準完成該局品質文件架構之編製，據以推動執行相關業務。惟依臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）提供之資料，自 107 年 1 月 1 日起至 110 年 12 月 1 日止，因鐵道局辦理鐵道相關工程施工疏失肇致之鐵路重大行車事故 2 件、一般行車事故 1 件、行車異常事件 53 件，合計 56 件（表 11），造成 465 次列車延誤 16,242 分鐘及影響 88,808 名旅客，經函請交通部督促鐵道局深入檢討分析歷年辦理工程疏失肇致鐵路行車事故或異常事件原因，加強相關施工品質與風險管理，以維鐵道營運安全。據復：鐵道局於各次事件發生後已逐案檢討發生原因，並研擬增訂由制度面及執行面全面改善之相關精進作為，包括：更新「鐵路沿線施工安全作業標準」ISO 標準作業程序，並自 110 年底起增設臨軌工程電子圍籬及電子輔助瞭望員。另該部已責成鐵道局與臺鐵局妥善溝通施工防護措施，律定嚴謹機制，該部重大工程督導會報亦將加強查核相關工程，以維護鐵道營運安全。

表 11 鐵道局施工肇致之鐵路行車事故（事件）件數

單位：件

項目	年度				
	合計	107	108	109	110
合計	56	15	18	11	12
重大行車事故	2	1	1	—	—
一般行車事故	1	1	—	—	—
行車異常事件	53	13	17	11	12

註：1. 110 年度統計至 12 月 1 日止。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

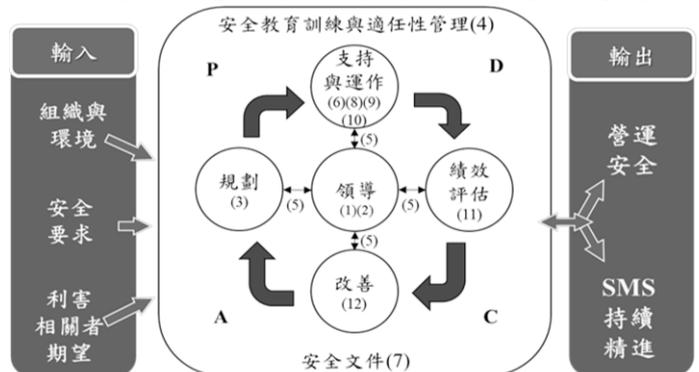
5. 臺鐵局建置員工自主通報系統效能未盡理想，允宜積極檢討改善：臺鐵局借鏡中華航空股份有限公司（下稱華航）自主安全通報機制，於該局行車保安資訊系統增置員工自主（含虛驚事件）通報系統，供員工以電子郵件、網頁（線上）、電話或傳真等 4 種方式主動通報其所發現或察覺影響安全之異常及危害事件或風險，並建立敘獎機制。經查該系統自 109 年 4

月 1 日建置後迄 111 年 3 月底止，僅獲通報危害件數 39 件，平均每月僅 1.63 件，惟同期間臺鐵局計發生重大行車事故 7 件，一般行車事故 101 件，行車異常事件 1,248 件，顯未發揮系統建置效能，經函請交通部督促臺鐵局參考華航作法，訂定員工自主通報系統推廣期，並於推廣期間強制規定每 1 員工或品管圈（工作群組）每月提報影響安全之危害事件或風險件數（至少 1 則），配合即時獎勵機制，俾能將員工主動辨識作業環境危害與風險之觀念，內化為組織安全文化，強化臺鐵局營運安全管理。據復：新設之員工自主（含虛驚事件）通報系統，主要係為避免發生行車事故（件）後，有關人員或單位隱匿不報，讓員工敢於作為吹哨者角色，建立誠實之通報文化，該局目前並未規定內部每月提報數量，將朝鼓勵員工獲悉不安全或存有安全疑慮之事件，透過上開系統進行反映，通報案件並送「行車事故（件）審議」會議審議，依其影響程度等酌予敘獎。惟臺鐵局自 109 年 4 月 1 日設置員工自主通報機制起，至 111 年 3 月底，接獲通報案件僅 39 件，同期間發生重大行車事故、一般行車事故及行車異常事件計 1,356 件，自主通報系統顯未發揮效能，允宜加強該局組織安全文化，強化其營運安全管理，本部已再函請交通部督促積極檢討辦理。

6. 臺鐵局推動建置 SMS，惟相關危害行車安全之風險管控作業及 SMS 手冊內容未臻周妥，允宜督促檢討改善：臺鐵局為提升鐵道運輸系統安全水準，分 3 階段逐步推動實施安全管理系統（SMS）。經查該局推動情形，核有：(1) 為執行 SMS，於 108 年間成立營運安全危害風險管理小組，針對行車安全危害進行辨識、評估風險及採行降低風險之改善措施，並將辨識出之危害因子納入「危害登記冊」供各單位研擬改善對策，以降低關鍵危害因子之風險，按該局規劃時程，預計於 110 年底前完成 SMS 1.0 版建置，並將運輸研究所規劃之 12 項操作指引（圖 1）內化至基層落實執行。依前揭小組規劃討論之風險標的，包括「列車運轉相關危害」、「列車內部相關危害」、「

列車與車站介面相關危害」及「站內相關危害」等 4 個層面，惟截至 110 年 11 月底止，危害登記冊僅建置「列車運轉相關危害」，其餘 3 個層面之危害因子則尚未建置；(2) 臺鐵局重大鐵路工程新建係由鐵道局負責辦理，並於完工後移轉該局營運及養護，

圖 1 我國鐵道系統 SMS 整體架構（含 12 要項）



- | | |
|-----------------|---------------|
| 1) 安全政策、目標與資源 | 7) 安全文件 |
| 2) 安全責任與關鍵人員 | 8) 事件、事故通報與調查 |
| 3) 安全風險管理 | 9) 變革管理 |
| 4) 安全教育訓練與適任性管理 | 10) 緊急應變 |
| 5) 安全資訊傳達與溝通 | 11) 稽核、審查與評估 |
| 6) 設備管理與作業管理 | 12) 持續改進 |

註：1. 為協助國內鐵道營運機構強化事故預防之安全管理，運輸研究所參酌歐盟、美國等先進國家作法，已發展出適用我國鐵道營運之 SMS 整體架構，並於 107 年完成我國 SMS12 要項之作業指引。後續將依交通部指示儘速完成 SMS12 要項操作指引及協助鐵道營運機構推廣應用。

2. 資料來源：擷取自運輸研究所網站資料。

惟臺鐵局新修正之 SMS 手冊（109 年 12 月 16 日修訂版），有關安全責任、危害辨識及風險管理等內容，並未涵蓋負責鐵路系統建造之鐵道局（含移轉予營運機構之接收）部分，有欠妥適等情事，經函請交通部督促臺鐵局檢討改善。據復：(1) 將持續滾動檢討「列車內部相關危害」、「列車與車站介面相關危害」及「站內相關危害」等營運安全危害因子，建置完整之危害資料庫；(2) 已責成鐵道局與中華顧問工程司合作，委託第三方評鑑獨立單位，辦理臺鐵 SMS 第三方安全評鑑，後續將依據評鑑單位初評意見與本部建議，將涵蓋負責鐵道系統建造之鐵道局有關安全責任、危害辨識及風險管理等內容，修正納入 SMS 手冊。

7. 鐵道局鐵路營運監理手冊尚未納入營運機構 SMS 評估機制，允宜檢討改善：按交通部 109 年 4 月 29 日預告修正之鐵路法草案及 109 年 12 月 24 日預告修正之鐵路行車規則草案，將要求營運機構全面建立安全管理系統（SMS），其實施架構並應與組織規模及業務複雜度一致等，另臺鐵局配合交通部強化鐵路安全改革政策所訂時程，於 110 年底前引進專業顧問團隊協助完成 SMS 1.0 版建置。惟查鐵道局於 110 年 6 月 17 日函頒之鐵路營運監理手冊，對於如何稽核、審核各鐵路機構實施 SMS 之落實情形及有效性等，並未納入安全管理制度監理事項內，亦乏 SMS 檢查作業之檢查程序、重點檢查項目及基準等，經函請鐵道局檢討將鐵路營運機構 SMS 評核機制納入營運監理手冊，供執行評估及檢查之依循。據復：鐵道局已委託運輸研究所於 111 年度辦理「鐵道安全管理系統自主評估準則與監理查核機制之研究」，將研擬鐵道 SMS 監理查核之評估準則與評級工具，俟研究成果完成後，納入鐵路營運監理手冊。

（五） 食品外送員 110 年度交通事故及闖紅燈、爭道行駛、超速等高風險違規駕駛件數均較 109 年度增加，相關監理作為仍須持續檢討加強。

本部 109 年度曾就以外送員私有車輛運送貨物收取報酬之餐食外送業管理規範欠完善，外送員闖紅燈、超速等交通重大違規及事故件數逐年增加等情事，函請交通部研議修正汽車運輸業管理規則等相關規定，將餐食外送業納入汽車運輸業管理，以利業者遵循及監理機關管理。經查公路總局已於 110 年 9 月 3 日修正汽車貨運業汽車路線貨運業汽車貨櫃貨運業安全考核作業要點，每季辦理 1 次外送平台運送服務業者安全考核；另於 111 年 3 月 1 日訂定機車外送交通安全指引，俾使以機車提供外送服務之汽車貨運業者依汽車運輸業管理規則第 19 條規定對所屬車輛、駕駛人及僱用之從業人員善盡應負之管理責任。經依據公路總局提供國內 6 家食品外送服務貨運業者 111 年 1 月底登錄之 15 萬 5,986 名外送員身分證字號及外送車輛車牌號碼，與內政部警政署道路交通事故資料及該局交通違規資料比對結果，110 年度外送員涉入之交通事故計有 1 萬 1,799 件，較 109 年度之 9,339 件，增加 2,460 件，約 26.34%，其中外送員為事故第一當事者計 5,114 件，占外送員涉入事故件數 43.34%，較 109 年度之 3,957 件，占 42.37%，

分別增加 1,157 件及 0.97 個百分點(表 12)。又 110 年度外送員交通違規案件計 5 萬 1,703 件，較 109 年度之 4 萬 9,721 件，增加 1,982 件，約 3.99%，其中闖紅燈、爭道行駛、超速等 3 類高風險違規駕駛案件計 2 萬 106 件，較 109 年度之 1 萬 8,303 件，增加 1,803 件，約 9.85% (表 13)。110 年度外送員交通事故及違規情形均較 109 年度增加，本部分除函請交通部督促持續加強食品外送業相關監理作為外，並請研議下列制度面及執行面改進措施，俾強化外送員交通安全管理，降低外送員發生交通事故及違規風險。

表 12 外送員涉入交通事故情形

單位：件、%

年度	事故件數	屬第一當事者	
		件數	占比
109	9,339	3,957	42.37
110	11,799	5,114	43.34

資料來源：整理自內政部警政署及公路總局提供資料。

表 13 外送員交通違規件數

單位：件

年度	109	110
違規情形		
違規件數	49,721	51,703
高風險違規件數	18,303	20,106
闖紅燈	9,957	10,504
超速	105	113
爭道行駛	8,241	9,489

資料來源：整理自公路總局提供資料。

1. 為避免業者單方面調降運送服務費，影響外送員報酬而發生超速搶快違規行為，增加交通安全風險，允宜研議訂定機車運送貨物基本運價之可行性：依公路法第 42 條規定，汽車運輸業之客、貨運運價，由汽車運輸業同業公會暨相關之工會按汽車運輸業客、貨運價準則共同擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。查目前公路主管機關尚乏以機車運送貨物之基本運價規範，致外送平台業者不須報經主管機關核准，即可隨時改變報酬結構，調降每次運送報酬。據媒體報導，國內兩大外送平台 foodpanda 及 UberEats 自 110 年 3 月起，調整每單運費結構，foodpanda 外送員每次運送報酬由改制前之報酬至少 60 元，降為 30 至 40 元，UberEats 則大幅調降離峰時段報酬，造成外送員為維持其原有之收入水準，而搶快送餐，增加交通違規及發生事故風險。為免因外送平台業者任意調降運送服務費，影響外送員駕駛行為，經建請交通部研議訂定機車運送貨物基本運價之可行性，俾確保外送員獲取合理報酬，避免發生超速搶快違規行為，維護交通安全。

2. 外送平台業者提供外送員適足安全防護設備及強制外送員穿著高能見度服裝尚乏相關規定，允宜參考國外作法研議訂定，以提升行車安全：查澳大利亞新南威爾斯州政府於 2020 年 10 月 27 日修正勞工健康與安全法案 (Work Health and Safety Act 2011 No 10)，規定外送平台業者應提供外送員個人行車防護設備、強制實施外送員職前培訓，確保其有能力完成工作；另針對外送員不遵守穿著高能見度服裝，違反行車規則或使用不適當運具訂定罰則。按我國目前相關規定僅要求業者招募從業人員時，應選用駕照及車輛狀態正常，其駕照未有吊扣、吊銷及註銷等異常狀況、新進從業人員從事機車外送作業前，實施 1 小時交通安全教育訓練，及在職從業人員每年實施 1 次交通安全教育訓練，通過交通安全教育考核者，始得派任作

業、加強高風險從業人員管理，從業人員於從業期間半年內，重大違規 1 次者，業者應對其有相關輔導機制，達 2 次者，應報送最近 1 期普通重型機車駕訓班參加機車駕駛教育等，尚乏要求平台業者應提供外送員行車安全防護設備及強制外送員穿著高能見度服裝之相關規定，為提升行車安全，經建請交通部參考國外作法，研議訂定相關規定。

3. 外送員未具備有效駕照或其私有機車未依規定檢驗或檢驗不合格等仍違規提供外送服務，能否以貨運業者未善盡管理責任依公路法規定裁處，允宜儘速釐清，以利督促業者落實相關人車管理責任：公路總局於 110 年 9 月 3 日修正汽車貨運業汽車路線貨運業汽車貨櫃貨運業安全考核作業要點，將載貨機車納入規範，每季辦理 1 次外送平台運送服務貨運業者安全考核，並持續依照公路法、汽車運輸業管理規則等相關規定對業者之行車安全教育訓練、事故通報機制及流程、駕駛人駕照及車輛狀態檢查等進行考核。惟經比對分析外送員交通違規情形，發現 110 年度外送員違反道路交通管理處罰條例第 12、17、18、20 及 21 條規定，有關車輛未使用有效牌照、未依規定檢驗或檢驗不合格、駕駛人未使用有效駕駛執照之違規案件計有 639 件。公路總局雖會同警察機關執行全國性擴大機車路檢作業，惟經查獲食品外送駕駛人資格與車輛設備違規之案件，僅依道路交通管理處罰條例規定處以駕駛人或汽車所有人罰鍰，因外送員以私有機車提供外送服務，車輛尚非貨運業者所有，且多數外送員非貨運業者僱用，貨運業者對外送員及車輛是否善盡管理責任，能否依公路法規定裁處貨運業者等，均待釐清，經建請交通部積極檢討釐清，並研議加強監督貨運業者對外送員安全管理責任具體作法，以利督促貨運業者落實相關人車管理責任，確保外送員及用路人之交通安全。

(六) 共享汽機車交通事故及違規案件逐年遞增，部分市縣轄區已有業者投放共享汽機車營運，惟尚未訂定相關管理規範，允宜督促地方政府積極研謀改善。

近年世界各國為鼓勵民眾減少使用私人運具，多加利用大眾運輸系統，以減輕道路壅塞及降低停車需求，紛紛推出鼓勵運具共享相關政策，我國共享汽機車之新興商業模式亦應運發展。依行政院公布之「2050 淨零排放路徑」，其中運輸部門淨零轉型策略亦以推廣共享汽機車作為私人汽機車管理策略，爰共享汽機車營運管理良窳相形重要。截至 111 年 5 月底止，全國各市縣皆已有共享運具業者投放汽機車營運，經查相關機關辦理共享汽機車營運管理相關業務情形，核有下列事項：

1. 部分市縣轄區已有業者投放共享汽機車營運，惟尚未訂定相關管理規範：截至 111 年 5 月底止，全國 22 個市縣轄區均已有共享運具業者投放汽機車營運，其中臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市、雲林縣及屏東縣等 8 個市縣政府已訂定共享運具管理自治條例或已擬具相關條例草案送請議會審議（表 14），其餘基隆市、宜蘭縣、新竹縣、新竹市、苗

栗縣、彰化縣、南投縣、嘉義縣、嘉義市、花蓮縣、臺東縣、澎湖縣、金門縣及連江縣等 14 個縣市政府則尚未訂定共享運具相關管理自治條例（表 15），據以規範及管理經營業者資格、營運車輛數、服務區、權利金及應遵守事項等，致業者免費利用公共停車空間投放車輛營業，將其營運成本外部化，且相關地方政府亦因缺乏管理依據而未能掌握業者投放車輛數量，及要求業者依照規定善盡管理責任，不利維護道路交通秩序及市容、使用者權益及公共安全等，經函請交通部督促相關地方政府儘速研訂共享運具管理自治條例，俾利管理。

2. 共享汽機車交通事故及違規案件逐年遞增，相關管理機制及違規案件處理情形未臻妥適，允宜督促地方政府研謀改善：經運用臺北市、新北市、桃園市、臺南市及高雄市列管之 110 年底共享汽機車業者車輛清冊 3 萬餘輛，與內政部警政署提供之 106 至 110 年度道路交通事故資料檔及公路總局提供之交通違規資料檔比對結果，共享汽機車之死傷事故件數共計 2,876 件，由 106 年度之 2 件增加至 110 年度之 1,321 件；交通違規案件共計 12 萬餘件，由 106 年度之 613 件增加至 110 年度之 5 萬餘件（表 16）。經分析 106 至 110 年度共享汽機車交通事故及違規案件處理情形，核有：(1) 共享運具業者於會員註冊時，需驗證註冊人之駕駛執照，且服務條款或聲明中規定，會員出借帳號予他人或實際駕駛人並非會員者，將予停權或取消其會員資格。惟經比對結果，共享運具使

表 14 各市縣共享運具相關管理法規

序號	市縣別	自治條例名稱
1	臺北市	臺北市共享運具經營業管理自治條例
2	新北市	新北市共享運具經營業管理自治條例
3	桃園市	桃園市共享運具經營業管理自治條例
4	臺中市	臺中市共享運具經營業管理自治條例(草案)
5	臺南市	臺南市共享機動車輛管理自治條例
6	高雄市	高雄市共享運具發展管理自治條例
7	雲林縣	雲林縣共享運具經營業管理自治條例
8	屏東縣	屏東縣共享運具發展管理自治條例

註：1. 資料時點：截至 111 年 5 月 31 日止。
2. 資料來源：整理自各市縣政府及相關網站資料。

表 15 未訂定共享運具管理自治條例縣市當地共享汽機車營運業者清單

序號	縣市別	共享汽機車營運業者
1	基隆市	和雲行動服務 iRent、威摩科技 WeMo
2	宜蘭縣	和雲行動服務 iRent、易象創意 YaToGo
3	新竹縣	和雲行動服務 iRent
4	新竹市	和雲行動服務 iRent、格上租車 GoSmart
5	苗栗縣	和雲行動服務 iRent
6	彰化縣	和雲行動服務 iRent
7	南投縣	和雲行動服務 iRent
8	嘉義縣	和雲行動服務 iRent
9	嘉義市	和雲行動服務 iRent
10	花蓮縣	和雲行動服務 iRent、易象創意 YaToGo
11	臺東縣	和雲行動服務 iRent、林鬍子 Lockists
12	澎湖縣	和雲行動服務 iRent、悠達趨動 Urda
13	金門縣	路得寶集團 ROPO
14	連江縣	連江縣政府與中興電工合作 eMaas

註：1. 資料時點：截至 111 年 5 月 31 日止。
2. 資料來源：整理自各業者及相關網站資料。

表 16 共享汽機車交通違規及事故件數

年度	單位：件	
	違規件數	事故件數
合計	128,059	2,876
106	613	2
107	4,891	68
108	13,461	292
109	53,218	1,193
110	55,876	1,321

資料來源：整理自內政部警政署、公路總局、臺北市、新北市、桃園市、臺南市及高雄市政府提供資料。

用者未具備合適駕照資格且發生交通事故者計有 170 件，包含無照駕駛 156 件、越級駕駛 6 件、駕照已吊扣 1 件及駕照已吊（註）銷 7 件。顯示仍有會員出借帳號予未具備駕駛資格者使用情形，及因共享汽機車業者未能及時更新會員駕照狀態，致有駕照已遭吊註銷仍可租借車輛使用並發生事故情事，亟待加強督促相關業者檢討研謀改善；(2) 106 至 110 年度共享汽機車駕駛人交通違規 2 次以上者計 6,057 人，其中違規 10 次以上者計 61 人（表 17），最高者達 42 次。

經查國內 3 家共享運具主要業者 WeMo Scooter、iRent 及 GoShare 有關會員交通違規之處置規定，其中 GoShare 針對部分違規項目分別實施累計違規 3 次，停權 28 天及即刻停權 28 天之處置；另該 3 家業者均針對酒駕、無照駕駛、冒名借用或出借帳號施予終止會員或永久停權，其中 iRent 並授權地方政府管轄單位通報予該地區境內經核准之其他合法經營共享運具業者。允宜研議督促業者參考 GoShare 作法，增訂交通違規累犯記點停權機制，及就重大違規項目建立同業通報機制之可行性，以共同遏阻共享汽機車駕駛人累次違規行為，維護交通安全；(3) 106 至 110 年度共享汽機車違規停車案件計 8 萬餘件，占共享汽機車交通違規案件 12 萬餘件之 63.39%，影響交通安全及市容環境。

依各市縣政府共享運具管理自治條例規定，車輛停置於非合法停車場域，業者須主動將其移置至適當處所，為避免駕駛人將車輛違規停放於非合法場所及協助業者即時獲知所屬車輛違停地點並儘速移置，允宜督促業者參考 GoShare 違停記點停權之作法，研酌累犯記點處分機制，並研議優先於都會區之主要交通幹道建置公共停車位等相關定位資訊及輔導業者設置電子圍籬可行性，俾車輛未停放於合法停車場域（如非路邊公共停車位或業者合作停車場）時，發出警示或提醒功能，降低車輛使用人違規停車並利業者即時掌握違停車輛位置儘速移置等情事，經建請交通部督促研謀改善。

3. 現行共享機車保險機制未盡周妥，允宜督促地方政府研謀改善：經查各市縣政府共享運具管理自治條例、要點或辦法有關保險相關規範，其中臺北市、新北市及臺南市政府規定共享運具應投保產品責任險及第三人責任險；桃園市、高雄市、雲林縣及屏東縣政府規定除應投保產品責任險及第三人責任險外，另要求業者應投保傷害險；臺中市政府則規定業者應提供共享運具、租用人、使用人及乘客保險機制，惟各地方政府均未明確規範投保車體損失保險。次查 WeMo Scooter 提供駕駛人另購「車體安心保障方案」，支付低廉保險費用，即可免賠 2 萬

表 17 106 至 110 年度共享汽機車交通違規累犯次數分布

單位：人

累犯次數	人數
合計	6,057
40 次以上	1
30-39 次	—
25-29 次	4
20-24 次	—
15-19 次	14
10-14 次	42
5-9 次	374
2-4 次	5,622

資料來源：整理自公路總局提供資料。

元以內之修復費用；iRent 以自負額 1 萬元為上限，另可加價購買「安心服務保險」，免除自負額；GoShare 則未投保車體保險，亦無提供會員購買相關保險機制，惟訂有 2 萬元之賠償金額上限。據媒體報導，臺北市近 3 年共享汽機車之車體損失賠償額，共享機車平均每件為 9,866 元，高於共享汽車平均每件之 5,183 元，有欠合理，經建請交通部督促各市縣政府積極研議精進共享機車保險機制，以減輕共享機車駕駛人事故負擔，俾利共享運具發展。

(七) 前瞻基礎建設計畫交通部主管部分整體預算執行未盡理想，110 年度計畫執行進度屬重大落後者逾 8 成，允應積極檢討改善。

1. 110 年度中央政府前瞻基礎建設計畫第 3 期特別預算實現率僅 61.99%，第 1 期、第 2 期特別決算以前年度歲出轉入數實現率 6.17% 及 73.80%，整體預算執行情形未盡理想，允應積極檢討改善：經查中央政府前瞻基礎建設計畫（下稱前瞻）第 3 期特別預算交通部主管歲出預算數計 592 億 8,536 萬餘元，分由交通部、中央氣象局、觀光局及所屬、運輸研究所、公路總局及所屬、鐵道局及所屬等 6 個機關執行，截至 110 年底止，已分配預算者計有 45 項分支計畫，累計實現數 161 億 7,020 萬餘元，占累計分配預算數 260 億 8,452 萬餘元之 61.99%，其中無實現數

者計有機場捷運增設機場第三航廈站 (A14 站) 計畫等 9 項分支計畫 (表 18)，實現率未達 80% 者計有海洋觀光計畫等 22 項分支計畫；前瞻第 1 期特別決算以前年度歲出轉入 110 年度繼續執行數 17 億 7,771 萬餘元，計辦理 14 項分支計畫，執行結果，實現數 1 億 970 萬餘元，實現率僅 6.17%，保留轉入 111 年度繼續執行數 16 億 6,582 萬餘元，保留比率 93.71%，其中桃園都

表 18 截至 110 年底交通部主管前瞻第 3 期特別預算無實現數之計畫明細

單位：新臺幣千元

序號	計畫項目 (分支計畫)	預算數	分配數
合計		1,662,000	412,600
1	機場捷運增設機場第三航廈站 (A14 站) 計畫	410,000	130,000
2	臺中捷運藍線建設計畫	300,000	100,000
3	臺南市先進運輸系統 (藍線、綠線、紅線) 規劃作業	113,400	63,000
4	加速推動地方創生計畫—公路總局及所屬	100,000	50,000
5	加速推動地方創生計畫—觀光局及所屬	40,000	20,000
6	新竹大車站計畫	550,000	20,000
7	新竹大車站計畫規劃作業	14,700	14,700
8	基隆南港間通勤軌道建設計畫	121,100	12,100
9	臺中捷運綠線延伸 (大坑及彰化) 規劃作業	12,800	2,800

資料來源：整理自交通部主管前瞻第 3 期特別預算 110 年度 12 月份歲入歲出執行狀況月報表。

表 19 交通部主管前瞻第 1 期特別決算以前年度歲出轉入 110 年度執行無實現數之計畫明細

單位：新臺幣千元

序號	執行機關	計畫項目 (分支計畫)	109 年度保留轉入數
合計			1,578,017
1	交通部	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	1,556,937
2	交通部	臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業	8,000
3	鐵道局及所屬	大臺中地區山海線計畫第一階段 (大甲—追分、大慶—烏日) 暨彩虹線系統型式選擇評估規劃作業	5,000
4	鐵道局及所屬	臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業	5,000
5	交通部	新竹環線輕軌計畫規劃作業	3,079

資料來源：整理自交通部主管前瞻第 1 期特別決算 (以前年度保留部分)。

會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫等 5 項分支計畫迄無實現數(表 19); 前瞻第 2 期特別決算以前年度歲出轉入 110 年度繼續執行數 146 億 5,869 萬餘元, 計辦理 35 項分支計畫, 執行結果, 實現數 108 億 1,838 萬餘元, 實現率 73.80%, 保留轉入 111 年度繼續執行數 37 億 8,522 萬餘元, 保留比率 25.82%, 其中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

表 20 交通部主管前瞻第 2 期特別決算以前年度歲出轉入 110 年度執行無實現數之計畫明細

單位：新臺幣千元

序號	執行機關	計畫項目(分支計畫)	109 年度保留轉入數
合計			1,912,862
1	交通部	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	1,590,062
2	鐵道局及所屬	恆春觀光鐵道計畫規劃作業	55,000
3	鐵道局及所屬	臺南市鐵路立體化延伸至善化地區計畫規劃作業	51,000
4	交通部	高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及週邊土地開發計畫	50,000
5	交通部	桃園綠線延伸至中壢規劃作業	49,000
6	交通部	新竹環線輕軌計畫規劃作業	46,200
7	鐵道局及所屬	嘉義縣民雄鄉、水上鄉鐵路高架化綜合規劃作業	30,000
8	交通部	新竹大車站平台計畫規劃作業	24,000
9	鐵道局及所屬	大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨彩虹線系統型式選擇評估規劃作業	10,000
10	交通部	臺中捷運綠線延伸彰化規劃作業	7,600

資料來源：整理自交通部前瞻第 2 期特別決算(以前年度保留部分)。

等 10 項分支計畫迄無實現數(表 20), 經函請交通部督促檢討改善。據復：計畫落後主要係可行性研究、綜合規劃或相關補助計畫尚未核定, 影響後續規劃作業或工程進度、已完成工項尚未辦理經費核銷、招標過程未如預期、或受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響採購期程等所致, 已督促相關機關改善, 並按月列管追蹤計畫進度及經費執行情形, 另針對規劃作業報核、用地取得、標案發包及估驗計價等重要項目里程碑落後之計畫, 將逐項釐清執行困難及待協助事項, 以確保如期如質完成各項計畫預定目標。

2. 110 年度前瞻基礎建設計畫執行進度屬重大落後者逾 8 成, 允應確實針對進度落後原因, 妥謀具體改善對策並落實執行, 俾有效提升計畫執行效能：交通部主管前瞻基礎建設計畫涵括建構安全便捷之軌道建設、因應氣候變遷之水環境建設、促進環境永續之綠能建設、營造智慧國土之數位建設、加強區域均衡之城鄉建設等, 110 年度主管計畫計有 50 項(包含以前年度保留轉入 110 年度繼續執行計畫)。執行結果, 按國家發展委員會管制考核作業規定屬執行進度重大落後者(符合下列任一條件：總累計進度落後幅度大於 1 個百分點、年累計進度落後幅度大於 5 個百分點、年累計支用比未達 90%、年達成率未達 90%) 計有 42 項, 占 84.00%, 其中總累計進度落後幅度大於 1 個百分點者, 計有高雄捷運延伸環線規劃作業等 10 項計畫; 年累計進度落後幅度大於 5 個百分點者, 計有新竹大車站建設計畫等 10 項計畫; 年累計支用比未達 90%者, 計有恆春觀光鐵道計畫規劃作業等 42 項計畫; 年達成率未達 90%者, 計有臺中

捷運藍線建設計畫等 27 項計畫，據各執行機關說明，主要係因工程多次流標、可行性研究或計畫審查之核定作業費時、受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響勞工短缺或材料價格遽增等所致，經函請交通部督促相關執行機關確實針對進度落後原因，妥謀具體改善對策並落實執行，俾有效提升計畫執行效能。

（八）交通部為因應全球淨零排放趨勢提出運輸部門淨零轉型策略，惟有關電動車輛能源補充基礎設施及相關法規調適，尚待積極規劃建置及協調相關部會研擬訂定，並研議提供電動車輛相關優惠措施，以完善電動車輛友善使用環境，增加民眾換購電動車輛誘因，確保政策目標之達成。

行政院為因應全球淨零排放趨勢、供應鏈減碳壓力，以及極端氣候之負面衝擊，於 111 年 3 月 30 日公布我國「2050 淨零排放路徑」，其中運輸部門係以推動公路車輛低碳或零碳化為運輸淨零排放之首要路徑，以電動車取代傳統燃油車為主要之發展策略，並以 2040 年達到電動車及電動機車市售比 100% 為目標，同時訂定 2025 年市區電動公車普及率 35%，2030 年市區公車及公務車全面電動化、電動車市售比 30%、電動機車市售比 35%，2035 年電動車市售比 60%、電動機車市售比 70% 等階段里程碑。按建構友善便利之電動車使用環境，普及電動車公共停車位及充電設施，為電動車能否全面普及重要關鍵

之一。據交通部統計截至 111 年 3 月底止，電動小客車登記數計有 2 萬 1,034 輛，各市縣政府電動汽車公共充電樁計有 1,598 充（快充 89 充，慢充 1,509 充），惟苗栗縣、南投縣、嘉義市、澎湖縣及金門縣等 5 縣市轄區尚無設置公共充電樁（表 21）；另查停車場法尚無設置電動車專用停車位相關規範，且除臺中市及臺南市政府已於其低碳城市自治條例規定電動車停車位設置比率外，其他地方政府尚無針對電動車停車位設置比率訂定相關規範，經函請交通部研議於停車場法增訂設置電動車專用停車位相關規範，及督促地方政府積極訂定建置電動車停車位及能源補充設施之相關規範，暨依據電動車輛成長趨勢及使用者需求，前瞻規劃能源補充基礎設施之布建，並優先規劃於高速公路服務區、公共運輸轉運場站、觀光風

表 21 電動車輛及公共充電樁數量

單位：充

類別 市縣別	合計	慢充	快充
合計	1,598	1,509	89
臺北市	428	425	3
新北市	253	253	—
桃園市	70	70	—
臺中市	285	285	—
臺南市	142	115	27
高雄市	232	215	17
基隆市	22	18	4
新竹市	4	4	—
新竹縣	25	25	—
苗栗縣	—	—	—
彰化縣	5	5	—
南投縣	—	—	—
雲林縣	5	—	5
嘉義市	—	—	—
嘉義縣	30	3	27
屏東縣	25	25	—
宜蘭縣	20	20	—
花蓮縣	33	27	6
臺東縣	2	2	—
澎湖縣	—	—	—
金門縣	—	—	—
連江縣	17	17	—

註：1. 資料時點：截至 111 年 3 月 31 日止。

2. 資料來源：整理交通部提供資料。

景區等停車需求較大之場域停車場，設置適足之電動車充電車位及充電設施，及研議於推動電動車取代燃油車相關政策初期提供公有停車場電動車輛停車及充電費率、高速公路通行費率優惠措施之可行性，同時積極與內政部、經濟部等相關部會協調研訂電動車能源補充基礎設施相關事項具體推動計畫，以建構電動車輛友善之使用環境，提高民眾換購電動車輛之誘因，加速電動車輛普及。據復：立法院交通委員會已於 111 年 5 月 26 日初審通過停車場法第 27 條之 1 修正草案，明定公共停車場應設置電動汽車充電專用停車位及其充電設施，其設置比例、充電設施設置標準及其他應遵行事項等辦法，由中央主管機關定之。將俟修正條文公布後邀集相關單位研商訂定子法，及請地方政府研訂相關配套措施及規範，又內政部已擬具公寓大廈管理條例部分條文修正草案，以確保未來用電安全，經濟部亦訂定電動車相關設備之國家標準與安全檢驗，及修正發布加油站設置管理規則，增訂加油站轉型充電站之相關規定。另交通部已請所屬機關配合政策，規劃於公有停車場、臺鐵、國家風景區及加油站等政府機關與重要交通節點設置電動汽車公共充電樁，經濟部亦積極協調相關業者設置，又考量各地電動汽車發展程度及停車收費費率不同，尊重地方政府因地制宜規劃，將請地方政府滾動檢討電動汽車充電設施設置數量及研議提供優惠措施之可行性，並將電動車輛行駛高速公路通行費率優惠措施納入 112 年國道通行費率檢討。

(九) 為響應綠能車輛發展免徵電動車輛汽車燃料使用費，有助於提高民眾換購電動車輛意願，惟隨著電動運具數量增加，可預見汽車燃料使用費之稅基及收入亦將隨之減少，允宜預為籌謀因應之道，以確保道路養護財源。

依據公路法第 27 條規定，公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費（下稱汽燃費）。交通部為促進電動汽機車發展，減少傳統汽機車排放污染物，於汽車燃料使用費徵收及分配辦法規定，電動汽車免徵汽燃費，以提高民眾購買電動車意願。據交通部統計，登記領牌之電能車輛由 106 年底之 11 萬餘輛，占全部車輛數 0.53%，逐步增加至 110 年底之 56 萬餘輛，占全部車輛數之 2.50%（表 22），增加數量達 44 萬餘輛，且據國際能源署（International Energy Agency）2021 年 4 月 29 日發布全球電動車展望年度報告指出，全球已逾 20 個國家宣布將於某個時間點禁售傳統車輛，或強制規定所有新車必須是零碳排放車輛，如挪威、荷蘭、日本、英國及德國等。又全球前 20 大汽車製造商中，已有 18 家業者表示計畫擴大車型組合及迅速增加輕型電動車產量，並預估全球四輪電動車總量將由 2020 年之 1,100 萬輛增加至 2030

表 22 電能車輛登記領牌情形

單位：輛、%

年底	總車輛	電能車輛	占比
106	21,704,365	115,570	0.53
107	21,871,240	196,996	0.90
108	22,111,807	365,606	1.65
109	22,297,000	467,640	2.10
110	22,597,694	565,518	2.50

資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

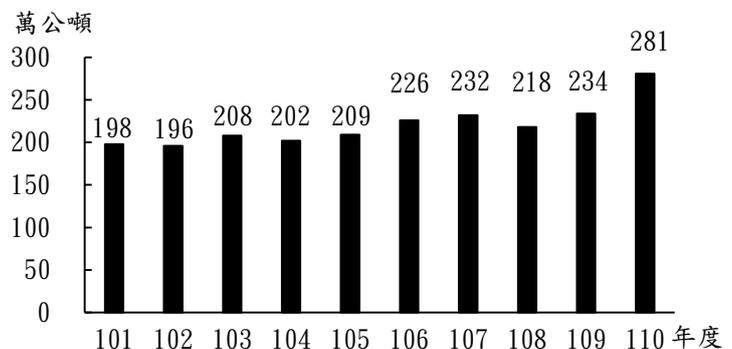
年之 1 億 4,500 萬輛。另據媒體報導，美國 Ford 與 GM 集團，及 Daimler 集團旗下之 Mercedes-Benz、隸屬 Tata 集團之 Jaguar Land Rover 與 Volvo 等車廠表示願意簽署 2040 年市售車款零碳排放協議，顯示電動運具將成為未來運具發展主流，國內電能車數量及占比亦將逐年成長，可預見汽燃費之稅基及收入將逐步減少，對道路養護及修建所需經費之財源影響將逐漸加劇，經建請交通部評估我國電動車輛成長趨勢及對道路養護財源之影響，妥適規劃電動車輛汽燃費徵收機制及啟動時機，以維護道路養護財源。據復：現行免徵電動車汽燃費之規定屬階段過渡性措施，其目的係為提高綠能車輛市占率。該部將參考使用牌照稅之作法，研議擬訂電動車馬達馬力與排氣量對照表，作為未來電動車課徵汽燃費之依據，並將持續觀察國內電動汽機車發展趨勢，當達到一定規模後，再適時研議發布徵收汽燃費之日期，以確保公路養護修建及安全管理經費之來源。

(十) 交通部考量航空客運量受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響大幅下滑，補貼航空業者機場降落停留等設施使用費，惟未審酌航空貨運實際營運優於疫情發生前，及給予私人航空器相關費用補貼，有欠妥適，允宜檢討研謀改善。

交通部為協助受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響而發生營運困難之交通產業、事業，於 109 年 3 月 12 日訂定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 (下稱紓困振興辦法)，補貼航空產業相關業者 (國籍及非國籍民用航空運輸業、普通航空業、航空站地勤業、空廚業、航空器維修之航空產品與其各項裝備及零組件維修廠、民用航空人員訓練機構) 於航空站所繳納之降落費、停留費、機坪使用費等費用，並於中央政府嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別預算編列經費 145 億 3,185 萬元，截至 110 年底止，計補貼相關航空產業業者 128 家，累計補貼業者相關費用 145 億 3,046 萬餘元。經查桃園國際機場股份有限公司 (下稱桃園國際機場公司) 執行交通部委任辦理補貼上開航空產業機場降落費及

停留費情形，核有：1. 航空貨運業務並未受疫情影響，且實際貨運量明顯優於疫情發生前，110 年度貨運量並創近 10 年新高 (圖 2)，其運價並因供不應求而大幅上漲，惟貨運及客機載貨航班 109 至 110 年度仍獲補貼降落費及停留費 35 億 3,139 萬餘元 (表 23)，似未符政府紓困補貼意旨；2. 109 至

圖 2 桃園國際機場貨運量



資料來源：整理自桃園國際機場公司網站資料。

110 年度補貼非屬紓困振興辦法第 3 條第 3 款規定適用對象之私人航空器及空軍行政專機降落費及停留費計 55 萬餘元(表 24)等情事，經函請交通部檢討補貼機制之妥適性及補貼對象之合理性。據復：

1. 經考量航空貨運航班營運持續暢旺，該部業配合嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別條例修正延長施行期間，併同檢討排除所有航空貨運及客機載貨航班之相關補貼；

2. 私人航空器分屬商務或緊急醫療專機等飛航性質，屬民用航空法第 2 條第 12 款普通航空業之營業範疇；空軍行政專機係由空軍委託中華航空股份有限公司(下稱中華航空)進行保養維修，爰補貼對象為中華航空(民用航空運輸業)。惟考量私人航空器及空軍行政專機並未從事客運營運業務，本部已再函請交通部檢討給予機場降落費及停留費用補貼是否適法允適。

(十一) 公路總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汽車運輸業，提供遊覽車與計程車客運業及小客車租賃業駕駛人薪資補貼，惟間有申領人資格不符或向其他機關申領同性質補貼情事，允宜檢討加強相關審核作業。

公路總局依據交通部公路總局協助受嚴重特殊傳染性肺炎影響遊覽車與計程車客運業及小客車租賃業駕駛人薪資補貼要點規定，補助相關駕駛人 109 年 4 至 6 月每月 1 萬元薪資費用，嗣為因應 110 年 5 月疫情升溫，再補貼相關人員 110 年 5 至 7 月薪資費用 3 萬元及加發 110 年 9 月 1 萬元之薪資補貼，以快速紓緩因疫情造成該等人員之經濟壓力。經依據該局補貼駕駛人清冊與內政部警政署計程車駕駛人執業登記證清冊、文化部等其他機關單位同性質補貼人員清冊，及軍、公、教人員保險與健康保險投保資料庫比對結果，核有部分申領公路總局薪資補貼之計程車駕駛人其計程車駕駛人執業登記證資料與規定不符、部分職業駕駛人任職於政府機關單位或國營事業，有待釐清其是否符合申領薪資補貼資格、部分申領公路總局薪資補貼駕駛人重複請領文化部、勞動部勞動力發展署、衛生福利部(社會救助及社工司)、經濟部(商業司)、

表 23 桃園國際機場公司補貼貨運航班降落費及停留費情形

單位：新臺幣元

補助類別	合計	補貼降落費	補貼停留費
合計	3,531,391,538	3,201,577,788	329,813,750
貨機	1,495,568,785	1,419,482,585	76,086,200
客機載貨	2,035,822,753	1,782,095,203	253,727,550

註：1. 資料期間：109 至 110 年度。

2. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

表 24 桃園國際機場公司補貼私人航空器暨空軍行政專機降落費及停留費情形

單位：新臺幣元

補貼類別	合計	補貼降落費	補貼停留費
合計	555,478	263,953	291,525
私人航空器	333,172	251,722	81,450
空軍行政專機	222,306	12,231	210,075

註：1. 資料期間：109 至 110 年度。

2. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

觀光局、農業委員會及其所屬漁業署等機關單位之相同性質紓困補貼，經函請公路總局查明妥處。據復：計程車駕駛人執業登記證資料不符規定者計 139 人，已通知各該人員繳還補貼款，截至 111 年 6 月 15 日止，已有 26 人繳回薪資補貼款（29 萬元）；有關部分申領補貼款之職業駕駛人任職於政府機關單位或國營事業部分，已函請相關機關協助查處，如經查證確認不符申領資格，將依規定追繳已核發之補貼款項；至與其他機關單位核撥相同性質紓困補貼部分，其中已有 2 人全數繳回駕駛人補貼款，其餘部分已視相關機關撥款時間先後及核撥金額高低通報相關機關（撥款時間較晚、補助金額較低者）辦理追繳。

（十二） 111 年春節檢疫方案返臺旅客防疫計程車需求存有缺口，尚待及時研謀因應措施。

依據中央流行疫情指揮中心於 110 年 11 月 11 日宣布 111 年春節（110 年 12 月 14 日至 111 年 2 月 14 日）檢疫方案，由非重點高風險國家入境旅客須檢疫 14 天（14 天、10 天或 7 天入住防疫旅館，4 天或 7 天居家檢疫），並進行 7 天之自主健康管理，爰入境旅客若非選擇 14 天檢疫期均住宿防疫旅館，將增加防疫計程車使用次數 2 次（離開防疫旅館前，應進行 1 次 PCR 採檢，並由防疫計程車載送返家，解除隔離前再搭乘防疫計程車往返醫院進行 PCR 採檢），致防疫計程車需求大幅增加。據公路總局估計 111 年春節期間全國防疫計程車需求為 2,302 輛，惟截至 110 年 11 月 19 日止僅 710 輛，需求缺口計 1,592 輛，鑑於防疫計程車數量是否足供檢疫民眾需求，攸關檢疫措施之執行，經函請交通部督促公路總局確實掌握春節期間返國旅客人數及盤點各市縣防疫計程車數量及注意原編預算是否適足，儘速研謀因應措施（如跨縣市合作及支援等）。據復：公路總局已請各地方政府參考民用航空局預估春節期間返國入境人數、防疫旅館與集中檢疫所房間數、各種檢疫方案、家人共乘因素與車輛週轉率，並考量跨縣市接駁，充分估算防疫專車量能，依據返家、採檢、就醫等之最高峰需求，於 110 年 12 月 13 日完成計程車（含租賃車）2,886 輛、大巴 125 輛、中巴 4 輛之籌備，將賡續配合實際狀況彈性調整調度，至各縣市政府地方防疫專車經費不敷數 3.03 億元，業經行政院同意協助調度經費支應。

（十三） 觀光局專區網站列管全國露營場已達 1 千 6 百餘處，惟相關場域管理尚乏上位法律規範，且經地方政府確認屬合法經營者未及 2 百處，亟待檢討研謀改善。

近年來露營已成為國人旅遊休閒之熱門活動，據中華民國露營協會統計，我國常態露營人口由 106 年度之 200 萬人次，倍增至 110 年度之 400 萬人次。觀光局為使民眾辨識露營場地合法性，於 107 年間建置露營區查詢專區網站（下稱專區網站），供民眾查詢露營場相關資訊，以維護民眾露營活動安全及權益，據專區網站統計資料，截至 110 年 12 月 10 日止，全國露營場

計有 1,687 處。經查交通部（觀光局）辦理露營場管理相關業務情形，核有下列事項：

1. **露營場經營管理尚乏上位法律規範，管理機制欠完備：**交通部（觀光局）自 105 年 11 月 25 日經行政院指定為露營活動之主政機關後，即會商相關機關陸續訂定露營場管理要點（下稱管理要點）、露營活動場地設置建議、露營場申請作業參考流程圖、判別符合土地使用管制之露營場參考流程圖及觀光遊憩露營活動注意事項等行政規則或行政指導，作為全國露營場地設置及露營活動管理之依據，惟其所定之事項，舉如：公共意外責任險之投保、因應各種緊急情況之緊急措施、露營活動經營行為之准駁等，均因缺乏法律依據，而難以對露營場業者發揮強制力。且前揭規定對於露營場之設置地區、土地使用條件、經營規模、基礎設施及經營設備基準、申請登記要件、經營者資格、管理監督及其他經營者應遵守事項等，亦缺乏相關規範，經函請交通部研議於發展觀光條例增訂相關管理規定，及儘速協商內政部、地方政府修正非都市土地使用管制規則相關規定，以完備我國露營場管理機制，維護消費者權益及公共安全，並利業者經營及地方政府管理有所準據。據復：露營管理法制將採 3 階段滾動檢討處理，第 1 階段（111 年）：由內政部修正管制規則，增訂農牧及林業用地容許設置露營設施之法源；第 2 階段（111 年下半年至 112 年）：由地方政府依相關法規及管理要點，輔導符合規定條件之露營場合法設置；第 3 階段（113 年）：視第 2 階段辦理情形，研修發展觀光條例，將露營納入觀光法規建制，並優化露營產業整體發展。在上述階段作業完成之前，露營場設置設施可由相關機關依照區域計畫法等相關法令規定就其職掌範圍予以管理。

2. **全國露營場近 4 成為非法營業，逾 5 成營業狀態或合法性仍待釐清，另有 2 百餘處露營場迄未納管：**據專區網站統計資料，截至 110 年 12 月 10 日止，全國露營場計 1,687 處，經市縣政府確認屬合法及非法者分別計 174 處及 661 處，營運狀況或合法性尚待確認者計 852 處（表 25）。查上開 661 處非法露營場，主要係不符土地使用管制法規、違反農業發展條例、森林法、水土保持法或占用國有土地等（表 26），其中位於山崩與地滑地質敏感區或自來水水質水量保護區者分別計 104 處及 14 處，有土石崩塌或污染水源之虞。又本部前於 107 年間函請各市縣政府清查露營場營運狀況或合法性，截至 107 年 3 月底尚待釐清者計 1,546 處，惟迄 110 年底止已歷 3 年餘，尚未釐清確認者仍高達 852 處，清查情形未臻理想。另經比對專區網站登錄之 1,687 處露營場與國內露營場訂位平臺之營區資訊，發現尚有 277 處露營場未於專區網站列管公告，顯示露營場之督導改善及清查列管作業仍有待加強，經函請交通部儘速協洽相關機關評估確屬非法經營露營場合法化之可能性，研謀因應管理輔導措施，及優先查處位於環境敏感地區之非法露營場，並督導各市縣政府加速清查轄內營業狀態或合法性未明及未納管之露營場，俾促進露營產業正向發展。據復：現行非法露營場以違反區域計畫法（土地使用管制法規）

為主要違法態樣(約占7成),俟管制規則修正後,1公頃以下之露營場若符合土地、建管、水土保持等法規,可向地方政府辦理登記申請,為偕同地方政府共同管理及輔導露營場經營業者,觀光局將提供露營場申請作業疑義諮詢並辦理輔導座談會,以協助地方政府輔導及審查露營場申請。另就未能符合管制規則附帶條件規定之既有露營場,觀光局已多次請地方政府加強查處,以維護遊客安全及國土保育,並將持續偕同相關部會督導地方政府落實執行。又針對200餘處迄未納管之露營場,觀光局已函請相關部會及地方政府儘速清查,俾即時更新專區網站相關資訊,供民眾查詢參考。

3. **露營場投保公共意外責任險及位於環境敏感地區相關資訊,允宜列為專區網站資訊揭露項目:**依露營場管理要點第6點及第8點規定,露營場經營者,宜參考行政院核定之「公共場所或舉辦各類活動投保責任保險適足保險金額建議方案」最低保險金額建議,為露營場投保公共意外責任保險,露營場經營者應將已投保公共意外責任保險之保險公司、保險金額及期間,於露營場明顯處所或網際網路揭露。另本部運用經濟部中央地質調查所107年2月套疊露營場座標點及山崩與地滑地質敏感區圖資結果資料,暨水利署水庫集水區暨自來水水質水量保護區查詢系統追蹤查核,截至110年12月10日止,計213處露營場位於山崩與地滑地質敏感區(表27),以新竹縣81處最多,且其中14處非法露營場係位於五峰鄉自來水水質水量保護區。經查專區網站並未揭露露營場經營者投保公共意外責任險情形及其是否位於環境敏感地區等相關風險資訊,經函請交通部研議協調金融監督管理委員會及相關環境敏感地區之中央主管機關取得各露營場投保公共意外責任險及位於環境敏感地區相關資訊,納列專區網站揭露項目,俾利消費者查詢及辨識露營場安全風險。據復:已於管理要點修正草案,納入露營場經營者應於申請時

表 25 觀光局列管全國露營場情形

單位:處、%

態樣	數量	占比
合計	1,687	100.00
合法	174	10.31
非法	661	39.18
營運狀況或合法性尚待地方政府確認	852	50.50

註:1.資料時點:截至110年12月10日止。
2.資料來源:整理自觀光局露營區查詢專區網站。

表 26 非法露營場違規情形

單位:處、%

違規事由	數量	占非法露營場(661家)比率
不符土地使用管制法規	465	70.35
違反農業發展條例	95	14.37
違反森林法	47	7.11
違反水土保持法	43	6.51
占用國有土地	31	4.69
違反休閒農業輔導管理辦法	14	2.12
違反國家公園法	9	1.36
無稅籍登記紀錄	3	0.45
違反建築法	1	0.15

註:1.因部分非法露營場違規事由包含2項以上,爰不予加總其數量。
2.資料時點:截至110年12月10日止。
3.資料來源:整理自觀光局提供資料。

表 27 露營場位於山崩與地滑地質敏感區概況

單位:處

市縣別	數量	市縣別	數量
合計	213	高雄市	7
新竹縣	81	宜蘭縣	5
苗栗縣	59	桃園市	5
南投縣	25	新北市	5
嘉義縣	14	臺東縣	3
臺中市	8	花蓮縣	1

註:1.資料時點:截至110年12月10日止。
2.資料來源:整理自經濟部中央地質調查所套疊圖結果。

提供公共意外責任保險契約影本，及於專區網站揭露業者投保資訊之規定，將配合管制規則修正期程辦理公告。另為精進露營場查詢系統操作介面，觀光局預計於 111 年 7 月完成系統優化，將現行露營場資訊分成合法及違反相關規定露營場，並於合法露營場增加地址及聯絡資訊等資料，俾利旅客查詢，亦將持續辦理網站升級與改版，以利露營場管理機關填報公共意外責任保險情形及是否位於環境敏感區等相關資訊。

(十四) 國家風景區劃設後多數未依都市計畫法提具、檢討擬定或變更風景特定區計畫，又風景特定區內設施計畫之審查規範未盡周妥明確，且部分國家風景區範圍與縣級風景區及國家公園重疊，亟待研謀改善。

觀光局截至 110 年底止，依發展觀光條例第 10 條規定，劃設之國家風景特定區計有東北角暨宜蘭海岸等 13 處國家風景區，並設置 13 個國家風景區管理處（下稱風管處），轄管範圍共計 69 萬餘公頃（含水域 16 萬餘公頃），占臺灣陸地總面積 361 萬餘公頃之 14.53%。經查各國家風景區營運管理情形，核有：

1. 國家風景區劃設後，除東北角海岸（96 年 12 月 17 日更名為東北角暨宜蘭海岸）、大鵬灣及馬祖等 3 處國家風景區業依都市計畫法規定擬定風景特定區計畫外，其餘 10 處迄至 110 年底止，尚未依都市計畫法規定辦理風景特定區計畫，且北海岸及觀音山等 9 處國家風景區經營範圍均涵蓋國家風景區劃定前既有之都市計畫（表 28），惟亦未依都市計畫法第 12 條等規定檢討既有都市計畫循程序陳報擬定、變更、發布及實施；

2. 依發展觀光條例第 17 條規定，為維護風景特定區內自然及文化資源之完整，在該區域內之任何設施計畫，均應徵得該管主管機關之同意。惟未明確界定「任何設施計畫」之範疇，且無違反該規定之相關罰則，地方政府建管法令亦無國家風景特定區內開發建設計畫須送風管處審查之相關規定，復因缺乏有效協調溝通機制，致多數市縣政府未依上揭規定辦理；

3. 花東縱谷、日月潭及西拉雅等 3 處國家風景區部分經營管理範圍分別與花蓮縣鯉魚潭、南投縣虎頭山及臺南市虎頭埤等 3 處縣級風景區重疊（表 29）。又台江國家公園與雲嘉南濱海國家風景區亦未完成重疊範圍劃分作業等情事，經函請交通部督促研謀改善。據復：1. 刻正研議修正發展觀光條例，以符現行國土空間發展法令規定；2. 為能持續優化風景區景觀並與相關單位建立明確審查作業機制，

表 28 國家風景區辦理都市計畫概況

國 家 風 景 區	依 都 市 計 畫 法 辦 理		國 家 風 景 區 經 營 範 圍 內 涵 蓋 既 有 都 市 計 畫	
	是	否	是	否
東北角暨宜蘭海岸	✓			✓
東 部 海 岸		✓	✓	
澎 湖		✓	✓	
花 東 縱 谷		✓	✓	
大 鵬 灣	✓			✓
馬 祖	✓			✓
日 月 潭		✓	✓	
參 山		✓	✓	
阿 里 山		✓	✓	
茂 林		✓		✓
北海岸及觀音山		✓	✓	
雲嘉南濱海		✓	✓	
西 拉 雅		✓	✓	

註：1. 資料排序係依國家風景區成立時間排列。
 2. 資料時點：截至 110 年底止。
 3. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

表 29 國家風景區與市縣級風景區重疊概況

單位：公頃、%

國家風景區			市縣級風景區			重疊部分	
名稱	劃設成立點時	面積	名稱	劃設成立點時	面積	面積	占市縣級風景區比率
花東縱谷	84年4月	138,368	花蓮縣 鯉魚潭	81年5月	418.55	418.55	100.00
日月潭	89年1月	19,100	南投縣 虎頭山	107年2月	580.68	360.00	62.00
西拉雅	94年11月	95,470	臺南市 虎頭山	81年5月	651.40	636.59	97.73

註：1. 資料時點：截至 110 年底止。
2. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

觀光局將通盤研議修正發展觀光條例第 12 條及第 17 條與風景特定區管理規則第 9 條相關規定；3. 將督促觀光局儘速與地方取得共識，辦理台江國家公園與雲嘉南濱海國家風景區重疊範圍調整評鑑作業；至國家級與縣級風景區重疊部分，將函請花蓮縣政府辦理鯉魚潭縣級風景區範圍劃定之廢止，並與相關地方政府協調，按風景特定區特性及功能，清楚劃分為國家級、直轄市級及縣（市）級風景區。嗣後風景特定區新設或範圍調整，將要求風管處及地方政府於提報資源說明書時，應與相關單位完成協商方得進入評鑑程序。

（十五） 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，部分已完工停車場實際停車率低於預計停車率，或未依補助規定設置電動車專用停車位，允宜督促檢討研謀改善。

公路總局為協助地方政府改善停車空間不足問題，滿足轉乘及觀光等停車需求，辦理改善停車問題計畫，以中央政府前瞻基礎建設計畫特別預算補助地方政府興建停車場，計畫期程自 106 至 113 年，計畫總經費計 200 億元，截至 110 年 8 月底止，已核定新北市、基隆市及嘉義縣等 19 個市縣辦理整體規劃案及 125 件停車場工程案件，其中 28 座已興建完成，22 座已開始營運，營運達 6 個月以上者計有高雄市五甲社區公有停車場等 17 座。據公路總局提供該等停車場 110 年 1 至 8 月實際停車情形資料，

表 30 110 年 1 至 8 月改善停車問題計畫已完工營運 6 個月以上停車場實際停車率低於預計停車率明細

單位：%、百分點

序號	市縣別	工程名稱	營運時間	預計停車率	實際停車率	差異
1	新竹市	新竹漁人碼頭停車場	107/11/19	50	43.75	- 6.25
2	新竹縣	竹北市停 13 立體停車場	110/02/06	30	20.15	- 9.85
3	桃園市	桃園區文昌公園地下停車場興建工程	110/01/01	50	38.75	- 11.25
4	金門縣	金門航空站公共平面停車場	108/12/01	50	37.00	- 13.00
5	臺中市	豐原區育英路多目標立體停車場	109/03/01	60	41.00	- 19.00
6	金門縣	山外公車站改建平面式停車場	108/12/01	30	3.10	- 26.90

資料來源：整理自公路總局提供資料。

新竹市新竹漁人碼頭停車場等 6 座停車場實際停車率低於其預計停車率，其中桃

園市桃園區文昌公園地下停車場、金門縣金門航空站公共平面停車場、臺中市豐原區育英路多目標立體停車場及金門縣山外公車站改建平面式停車場等4座停車場實際停車率低於預計停車率10個百分點以上(表30)。另查前瞻基礎建設—城鄉建設—改善停車問題計畫補助審查執行要點第4點第1項第2款第5目規定，補助興建之停車場電動車專用停車位設置比例不得低於該縣市低碳城市自治條例或其他相關法令之規定(其設置比例應隨政策予以提高)、電動機車停車位設置比例以百分之十為原則。據公路總局提供截至110年9月底止已完工停車場之停車位數量資料，其中新竹縣竹北市停13立體停車場及金門縣金門航空站公共平面停車場等2座停車場皆未設置電動汽車及機車專用停車位，新北市三重商工地下停車場、新北市民安國小地下停車場及新竹市新竹漁人碼頭停車場等8座停車場未設置電動汽車或電動機車專用停車位。又查截至111年4月底止，僅臺中市及臺南市政府於低碳城市自治條例中訂有低碳車位應設置比例(臺中市及臺南市皆規定路外停車場停車位50格以上應設置1格低碳汽車停車格，公有停車場每滿50格應設置1格)，其餘地方政府尚無低碳車位設置比例相關規定，經函請交通部督促檢討研謀改善。據復：

1. 未達預計停車率之停車場，主要係地處偏遠景點，平日遊客較少、或鄰近於住宅區，臨時停車數較低，及受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，外出及遊客人數驟減等所致，將加強輔導相關停車場管理單位採行有效經營策略，及督促善用停車引導標誌與剩餘車位顯示器等，並促請地方政府研議停車場周邊道路確實採行禁止路邊停車管制措施，以提高停車率；
2. 將重新調查各完工營運停車場之電動汽(機)車停車格位數，未符設置比例者，將依規定督促地方政府限期改善；
3. 公路總局已要求未訂定低碳城市自治條例或其他相關法令規定之地方政府須於補助計畫結案報告中提出特殊停車格位設置之實際數量，俾檢視是否符合補助範圍。另立法院交通委員會已於111年5月26日初審通過停車場法修正草案，增訂公有路外停車場應設置電動汽車充電專用停車位及充電設施之相關規定，俟完成審議程序，將配合要求地方政府制定電動汽車充電專用停車位設置比例及設置相關設施。

(十六) 公路總局轄管台 61 線西濱快速道路交通管理設施設置數量遠低於國道高速公路，不利天候事件應變及維護用路人行車安全，允宜檢討研謀改善。

110年2月21日台61線255K雲林縣口湖北上路段，發生21輛車連環追撞事故，造成2死11傷，經據警方判定事故原因，主要係現場濃霧、視線不佳及未保持安全車距所致。按台61線西濱快速道路於109年1月22日全線通車，全長計301.8公里，因與國道1號(全長計432.5公里)及國道3號(全長計432.9公里)高速公路平行，為其替代道路，除部分路段屬多平面相交路口、下坡及多重車行駛或多處平交路口，行車最高速限為60至80公里以外，其餘路段行車最高速限均為90公里，與國道高速公路行車最高速限60至110公里相當，109年度平均每

日交通流量部分路段最高達 2 萬餘輛。惟查台 61 線全線道路交通管理設施（車輛偵測器、閉路電視攝影機、資訊可變標誌、濃霧、雨量及風力偵測器等）設置數量遠低於國道高速公路（表 31），不利維護用路人行車安全，亟待檢討強化；又查高速公路局為強化國道 1 號及 3 號高速公路天候事件應變效能，業於 108 年與中央氣象局合作建置 79 處自動氣象站及 12 處

表 31 台 61 線與國道交控設備數量比較
110 年 7 月 31 日

單位：處

路線別 交控設備	台 61 線	國道 1 號 (含高架路段)	國道 3 號 (含南港聯絡道)
車輛偵測器	76	1,331	1,152
閉路電視攝影機	148	515	659
資訊可變標誌	84	254	271
天候偵測器－ 濃霧偵測器	1	24	28
天候偵測器－ 雨量偵測器	3	36	39
天候偵測器－ 風力偵測器	8	47	41

資料來源：整理自政府資料開放平臺及公路總局、高速公路局提供資料。

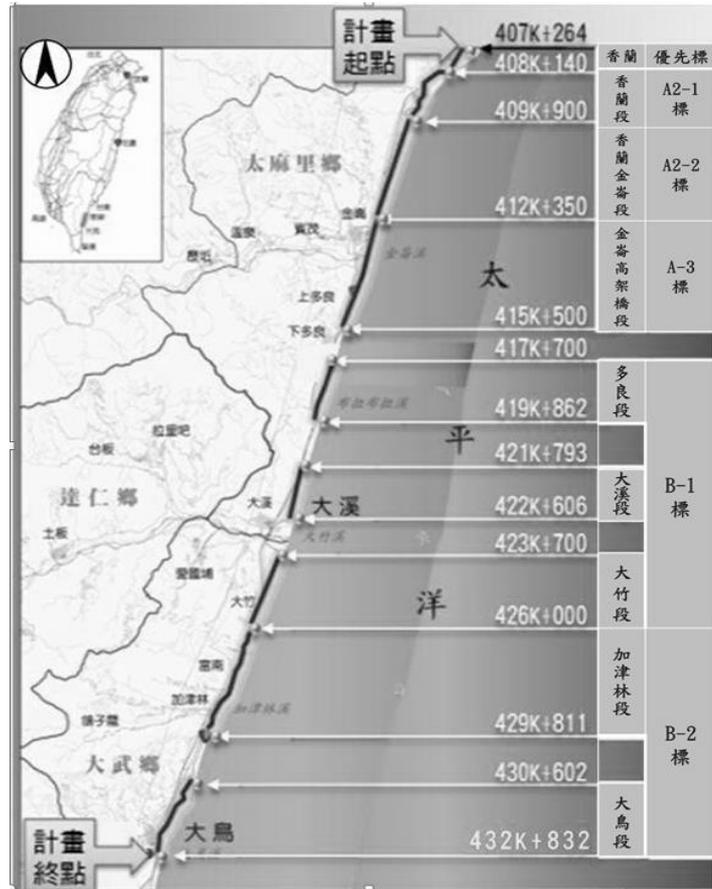
邊坡自動雨量站，惟公路總局尚未協同中央氣象局與高速公路局瞭解上開氣象站之氣象資訊涵蓋範圍，並就可涵蓋台 61 線部分建立資訊共享機制，不利蒐集應用相關氣象資訊，增進整體道路之行車安全，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：已針對台 61 線全線交通安全及服務水準通盤檢討，並提報「台 61 線西濱快速公路交通安全及服務水準提升計畫」；另將與中央氣象局合作增設氣象站 16 處及取得沿線 2 公里內該局或高速公路局所屬 25 處之既設自動氣象站即時資料，作為氣象資料蒐集來源；至資訊可變標誌、閉路電視攝影機將於氣象站上游路段與交通管理需求重要性較高之路段優先進行增設，並透過霧區上游資訊顯示標誌及幸福公路 App 等發布即時路況資訊，以強化台 61 線西濱快速公路事件管理能力。

（十七）公路總局辦理台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫等工程建設，可提升東部南向聯外公路運輸系統效能、提高省道公路系統服務能力及安全性，惟部分巨額工程採購案件辦理變更設計及展延工期作業未臻周延，亟待檢討改善。

公路總局暨所屬東西向快速公路高南區工程處（下稱前高南工程處，於 107 年 1 月 15 日整併至該局西部濱海公路南區臨時工程處，下稱西濱南工處）為提升東部南向聯外公路運輸系統效能、提高省道公路系統服務能力及安全性等，辦理「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」（圖 3）、「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104~107）計畫」、「區域排水整治及環境營造計畫（104~109 年）」與「省道改善計畫（108~113 年）」等計畫及項下台 9 線 408K+140~409K+900 間拓寬改善工程（舊樁號 421K+840~424K+160）（A2-1）（下稱南迴公路 A2-1 標工程）、台 9 線 426K+000~432K+832（舊樁號 439K+400~445K+880）拓寬改善工程（B2）（下稱南迴公路 B2 標工程）等巨額工程採購案件。經查執行情形，核有：1. 公路總局第三區養護工程處（下稱三工處）與前高南工程處先後辦理南迴公路 A2-1 標工程規劃設計案履約管理，未督促規劃設計單位詳加監測與確實注意地形地貌改變情形，據以檢討修正設計圖說，仍辦理工程

發包，致嗣後大幅展延工期，延宕完工工期；另該局前高南工程處與改制後之西濱南工處均未落實 A2-1 標工程履約管理，任令施工廠商於完工期限屆期後再辦理展延工期，耽延完工工期；2. 三工處與前高南工程處先後辦理南迴公路 B2 標工程設計監造案履約管理，對於工程路段地質狀況不穩定情事，未督促設計監造單位詳加監測與確實注意地形地貌改變情形，及時察覺棧橋路段之地形變異，據以檢討修正設計圖說，仍辦理工程發包，又該局延宕 2 年 2 個月餘始函頒相關變更設計圖供施工廠商施作，致嗣後大幅展延工期，延宕完工工期；另該局前高南工程處與改制後之西濱南工處均未落實 B2 標工程履約管理，耽延完工工期；3. 公路總局對於所屬各工程

圖 3 台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫分標情形



註：1. 資料時點：108 年 7 月 11 日。
2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

處辦理南迴公路 A2-1 標、B2 標等巨額工程採購之展延工期與契約變更相關作業缺失，未確實督促檢討改正，且未有效控管各該工程執行情形，任令相同作業缺失一再發生，延宕完工工期，顯未發揮其監督管考效能等情事，經函請交通部查明妥適處理。

(十八) 公路總局辦理南橫梅山明隧道工程，未落實契約保險規定，主動申請工程災損之保險理賠等，影響機關權益，亟待查明妥適處理。

公路總局辦理台 20 線 109k+400 梅山明隧道 103 年 8 月豪雨災害修復工程，契約金額 1 億 1,495 萬元，104 年 12 月 3 日開工，105 年 7 月 11 日因承商施工進度落後超過 20 個百分點且未能改善而終止契約。嗣工程位置於 105 年 7 至 10 月歷經數次颱風侵襲，致已施作完成之上邊坡整修刷坡及噴凝土護坡等遭毀壞，該局於 105 年 9 月 30 日重新發包災害修復工程，契約金額 1 億 7,711 萬餘元，由接續工程承商辦理上述風災後危石方清除及近運等修復作業。經查執行情形，核有：1. 承商未投保修復工程所需拆除清理費用，且實際投保工程財物損失之每一事故自負額高於契約規定 10% 之上限，公路總局未請承商修正，仍予審查通過並估驗付款；又承商未就前開拆除清理費用投保，依契約規定應負擔損失或損害賠償責任，惟公路總局未向承商求償；

2. 梅山明隧道工程終止契約及風災發生後，公路總局未積極以保險契約之共同被保險人兼受益人身分，主動向保險公司申請承保工程受損之保險理賠，致工程受損無法獲得賠償；3. 工程標準作業程序未規範中途解約之保險處理方式，相關制度規章未臻周延等情事，經函請交通部查明妥適處理。

(十九) 交通部辦理新車安全評等計畫執行進度落後，且未完成公路法相關條文修正作業，亟待檢討積極辦理。

交通部為提供消費者車輛安全資訊，及透過市場機制帶動車廠提升車輛安全性，促進國內汽車產業發展，參考國外新車安全評價制度 (New Car Assessment Program, NCAP)，推動建立臺灣新車安全評等制度 (T-NCAP)，研提臺灣新車安全評等計畫，經行政院於 107 年 10 月 5 日核定，計畫總經費 6 億 1,870 萬元，計畫期程自 107 至 110 年度，預計於 108 年底前完成建置新車安全評等制度規章及修正公路法相關條文，作為該計畫之辦理依據，嗣因計畫執行落後，及參考 Euro NCAP 2019 年版評等項目規劃擴充建置檢測能量等，報經行政院於 110 年 1 月 13 日核定，修正計畫及展延計畫期程至 112 年底。經查交通部於 108 至 110 年度編列新車安全評等計畫預算 4 億 6,700 萬元，截至 110 年底止，累計實現數 3 億 3,825 萬餘元，實現率 72.43%，應付保留數 1 億 2,874 萬餘元，轉入 111 年度繼續執行，預定進度 60.00%，實際進度 57.28%，落後 2.72 個百分點，主要係計畫涉及層面廣，相關採購案件準備作業費時，迄 108 年 9 月 17 日始與財團法人車輛研究測試中心簽訂工程建置及設備財物採購委託代辦案、檢測技術建立案，109 年 6 月 9 日始與財團法人車輛安全審驗中心 (下稱車安中心) 簽訂委託建立制度規章服務案等合約，致動態模擬測試實驗室建物、主/被動安全檢測設備建置 (2019 年版)、行人安全防護檢測實驗室建物及設備等，執行進度落後。又該計畫涉及公路法第 63 條有關車輛碰撞強度分級及相關資訊公開等，交通部亦遲未完成相關法規修正作業，恐影響計畫之推動，經函請交通部檢討改善。據復：已採取每月與廠商召開工作會議，並責請廠商在不影響履約品質情形下，積極加速辦理；至該計畫涉及公路法第 63 條修正部分 (增訂新車安全評等制度)，將俟車安中心交付建議修正條文草案後，儘速完成審查報請行政院核轉立法院審議。

(二十) 公路總局辦理註銷、試車及臨時牌照監理作業未盡妥善，亟待檢討研謀改善。

1. 已註銷尚未收繳車輛牌照超逾 61 萬件，且使用註銷車牌車輛違規行駛道路未依規定舉發情形嚴重：依據道路交通安全規則第 9 條、第 26 條、第 33 條及道路交通管理處罰條例 (下稱處罰條例) 第 15 條、第 17 條、第 65 條等規定，車輛逾期不換領號牌、逾停駛期限、汽車牌照登記主體不存在、或逾期 6 個月未定期檢驗者，應依規定註 (吊) 銷車輛牌照。處罰

條例第 12 條第 1 項第 4 款規定，使用註（吊）銷之車牌，處汽車所有人新臺幣 3,600 元以上 1 萬 800 元以下罰鍰，並禁止其行駛。經查截至 110 年 8 月底止，109 年度（含）以前註（吊）銷車輛牌照仍未收回者計有 61 萬 9,320 件，其中自用車輛牌照計 60 萬 8,263 件（98.21%），汽車運輸業車輛牌照計 1 萬 1,057 件（1.79%），因目前依規定逕行註銷牌照（如處罰條例第 17 條逾檢註銷）者，未有逕行註銷後通知限期繳回車輛牌照，及逾期不繳回再處以罰鍰之配套規定，以促使車主即時繳回實體牌照，致 110 年 1 至 9 月違規使用註銷牌照車輛計有 4 萬 4,943 輛，發生 25 萬 8,866 件交通違規案件，其中相關機關未依處罰條例第 12 條第 1 項第 4 款規定，一併舉發其使用註銷車牌者高達 24 萬 1,252 件，占上開交通違規案件總數之 93.20%，未依規定舉發情形嚴重，經函請交通部督促公路總局檢討研謀改善及協調內政部警政署督促所屬警察機關依法落實取締違規使用註銷牌照車輛。據復：已請公路總局將逕行註銷車輛牌照後通知車主限期繳回，及逾期不繳回再處以罰鍰之配套規定納入研參，並函請內政部警政署轉請所屬警察機關，違規車輛如有使用註（吊）牌照行為，應一併依處罰條例規定予以舉發、處罰，以落實違規舉發作業。

2. 試車牌照車輛相關監理作業未臻完善，且部分使用繳銷之臨時牌照車輛違規行駛道路，未依規定舉發違及補徵汽車燃料使用費：公路總局依道路交通安全規則第 18 條、第 19 條及第 20 條規定核發汽機車臨時牌照及試車牌照，據該局統計，105 至 109 年度民眾申領臨時牌照及試用牌照分別為 22 萬 9,402 件及 1,179 件，截至 110 年 4 月 26 日止，已屆使用期限未辦理繳銷者計 2,705 件及 19 件，已屆期辦理繳銷惟未繳回實體車牌者計 6 萬 362 件及 7 件。經查部分懸掛試車牌照之車輛違規行駛高速公路累犯情形嚴重，且相關機關未依處罰條例第 15 條第 1 項第 4 款規定予以舉發，監理機關僅函知車主改正，又現行規定針對懸掛試車牌照車輛在非指定路線或區域內違規試車尚乏牌照扣繳、註銷及收回等處置措施，不利牌照監理。另查部分使用繳銷之臨時牌照車輛違規行駛道路，監理機關未依處罰條例第 12 條第 1 項第 3 款及第 8 款規定舉發、裁處罰鍰及禁止其行駛，且未依汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 6 條第 4 項規定，補徵自繳銷牌照日起至最後 1 次違規日止之汽車燃料使用費，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：該局已擬定續領、增發試車牌照審核及領用中試車牌照使用規定，將違規行駛高速公路次數納入審核基準，及邀集高速公路局、領用試車牌照之汽車買賣業、汽車製造業及汽車研究機構等相關單位開會研商試車牌照相關審核規定，俟完成後，即可函轉相關單位配合辦理，另內政部警政署已介接該局試車及臨時牌照資料，並受理臨時牌照遺失（失竊）報案登記，俾利相關車輛違規行為稽查舉發，及將舉發資料傳送公路總局依規定補徵汽車燃料使用費。

（二十一） 公路總局辦理泵浦車、罐槽車等特種車輛檢驗及動力機械監理

作業欠嚴謹，亟待檢討改善。

依據道路交通安全規則（下稱道安規則）第 2 條第 1 項第 7 款規定，特種車指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛；第 39 條及第 39 條之 1 規定，罐槽車於申請牌照檢驗、汽車定期檢驗時，應查驗罐槽體檢驗（查）合格之有效證明書；第 83 條規定，非屬汽車範圍之動力機械，應先向公路監理機關申請登記領用牌證，再申請核發臨時通行證後，方得憑證行駛道路。經查公路總局辦理泵浦車、罐槽車等特種車輛檢驗及動力機械監理作業情形，核有下列事項：

1. **專案列管及超尺度泵浦車監理作業欠嚴謹，亟待檢討研謀改善：**依公路法第 63 條規定，汽車均應符合交通部規定之安全檢驗標準，並應經車輛型式安全檢測及審驗合格，取得安全審驗合格證明書，始得辦理登記、檢驗、領照。爰符合道安規則第 38 條規定尺度、車重標準之泵浦車，應辦理車輛型式安全檢測並經審驗合格，及辦理新車領牌前、停駛復駛、定期之車輛實車檢驗，登記車籍資料及領用車輛牌照後，始得行駛道路；至同規則第 80 條之 2 規定之超尺度泵浦車，於申請臨時通行證時，繳驗公司登記證明文件、車輛來歷憑證、諸元規格資料、加註尺度之照片，及 4 個月內保養紀錄表，經公路監理機關書面審核後，核發臨時通行證。經查公路總局辦理泵浦車監理作業情形，核有：(1) 專案列管車重超重泵浦車（109 年 12 月 31 日前車重在一定範圍及配套措施下辦理定期檢驗，車重視同符合標準），於適用期限屆滿後仍未改善；(2) 超尺度泵浦車對交通安全之影響超過車重、尺度符合規定標準之泵浦車，惟道安規則第 80 條之 2 規定，該等車輛僅需申請臨時通行證，即可憑證行駛道路，免經車輛安全審驗合格及辦理車輛實車檢驗，有欠合理；(3) 依道安規則第 80 條之 2 規定，超尺度泵浦車應申請核發臨時通行證，憑證行駛，及應依核定之路線、時間、速限行駛於最外側車道等，惟道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）尚乏持臨時通行證超尺度泵浦車行駛道路違規之相關處罰規定；(4) 部分超尺度泵浦車臨時通行證有效日期晚於其強制汽車責任保險（下稱強制險）有效日期等情事，經分別函請交通部及公路總局檢討改善。據復：(1) 道安規則修法前列管之前單軸後雙軸泵浦車，配合法規修訂、車輛底盤及設備移裝期程，得申領臨時通行證，並輔以原檢驗配套措施標準，經監理機關檢驗合格憑以行駛。非上開列管之泵浦車適用道安規則規定，車輛檢驗合格後始得行駛道路，若未改善或檢驗不合格，則依處罰條例第 17 條規定舉發處罰至檢驗合格為止，逾檢 6 個月以上則註銷其牌照，禁止行駛道路；(2) 已參考國際先進國家管理方式檢討相關法令規定，及積極輔導業者換購全新經審驗合格之泵浦車，並考量特殊工程實務需要特殊規格之泵浦車，放寬該等車輛得於附條件下申請臨時通行證行駛道路，以符實際需要；(3) 超尺度泵浦車未請領臨時通行證行駛道路應依處罰條例第 12 條規定處汽車所有人罰鍰，並禁止

其行駛。另領有臨時通行證未依規定行駛之超尺度泵浦車，未有相關處罰規定，已錄案儘速研修處罰條例第 32 條規定；(4) 臨時通行證與強制險之核發期間及保險週期不同，將研議改善作法，於通行證有效期間內，保有有效之強制險。

2. 罐槽車罐槽體檢驗合格證相關資料異常案件頗多，亟待加強相關查驗作業：依據道安規則第 39 條規定，高壓罐槽車之罐槽體應依勞動部所定危險性機械及設備安全檢查規則辦理；常壓液態罐槽車罐槽體（下稱常壓罐槽體）應依常壓液態罐槽車罐槽體檢驗及管理辦法規定辦理。公路總局依常壓液態罐槽車罐槽體檢驗及管理辦法第 3 條及第 13 條規定，許可社團法人中華壓力容器協會及社團法人中華勞動學會辦理常壓罐槽體之檢驗及核發合格證事項。截至 110 年 10 月 20 日止，公路總局列管罐槽車共 1 萬 1,688 輛，勞動部職業安全衛生署（下稱職安署）核發有效之車載型高壓氣體容器（下稱高壓罐槽體）檢驗合格證共 2,094 張，社團法人中華壓力容器協會、社團法人中華勞動學會核發之常壓罐槽體（含裝載危險物品及非危險物品）有效檢驗合格證共 8,368 張。經查公路總局辦理罐槽車監理作業，核有：(1) 部分罐槽車查無職安署或上開 2 家社團法人核發之罐槽體檢驗合格證，或罐槽體檢驗合格證查無相對應之罐槽車車牌號碼、部分罐槽體檢驗合格證已逾期惟車輛定期檢驗仍合格、部分常壓罐槽體檢驗合格證有效年限超過規定應定期檢驗之年限；又公路總局車籍資料特殊車種欄位註記為高壓罐槽車者計 157 輛，車身式樣欄位註記高壓、罐式者計 970 輛，與職安署提供有效之高壓罐槽體檢驗合格證計 2,094 筆不符；(2) 89 輛罐槽車（同一罐槽體）領有 2 張以上有效期限不同之檢驗合格證計 180 張，其中 40 輛罐槽車同時領有裝載危險物品及非危險物品合格證計 80 張，目前規定裝載危險物品及非危險物品罐槽體定期檢驗頻率不同，惟尚乏同一罐槽體多功能使用檢驗頻率之相關規定；另部分罐槽車有車身號碼、引擎號碼、車主相同，惟車輛牌照不同、部分引擎號碼或車身號碼相同，惟車主不同、部分車輛牌照相同，惟車主不同等情事；(3) 部分常壓罐槽體檢查合格證未登載罐槽體製造年月，或製造日期登載格式異常，無法查證所核發之合格證有效年限是否符合規定。又中華壓力容器協會核發之 203 張框式、平板式罐槽車常壓罐槽體檢查合格資料，未登載裝置各該罐槽體之車輛牌照、引擎號碼或車身（架）號碼，不利裝置常壓罐槽體車輛之定期檢驗作業等情事，經分別函請交通部及公路總局檢討改善。據復：有關框式、平板式罐槽車罐槽體檢查合格資料未登載相關車輛牌照、引擎號碼或車身（架）號碼等資料，將研議改善作法，其餘罐槽車、體檢驗資料異常案件，刻正由相關機關單位積極查處中。

3. 動力機械違規處罰規定欠周延，臨時通行證核發審查作業欠嚴謹：依據道安規則第 83 條之 1 規定，動力機械申請登記領用牌證、申請核發臨時通行證時，其屬勞工安全衛生法規定之危險性機械者，應檢附勞動檢查機構核發之檢查合格證明。道安規則第 83 條之 2 第 2 項

第 5 款規定，大型重型動力機械或方向盤非在左側之重型動力機械，應配備標識前導及後衛之車輛隨行。方向盤非在左側之普通動力機械，自 115 年 1 月 1 日起，亦同。截至 110 年 10 月 20 日止，公路總局核發動力機械 5,176 張牌證，其中 3,293 張牌證申請核發 6,177 張有效臨時通行證，又 5,176 輛動力機械中應有前導及

表 32 動力機械分級情形

110年10月20日

單位：輛、%

動力機械分級	合計	駕駛室位置			應配備標識前導及後衛之車輛隨行者	
		C (中)	L (左)	R (右)	現行	115 年度起
		合計 (占比)	5,176 (100.00)	4	1,104	4,068
普通動力機械	1,627	2	13	1,612	—	1,614
重型動力機械	3,396	2	949	2,445	2,447	2,447
大型重型動力機械	153	—	142	11	153	153

資料來源：整理自公路總局提供資料。

後衛車輛隨行之大型重型動力機械、方向盤非在左側之重型機械，計有 2,600 輛，占 50.23%，115 年度以後加計方向盤非在左側之普通動力機械，將達 4,214 輛，占 81.41% (表 32)。經查公路總局動力機械監理情形，核有：(1) 現行處罰條例對於未依規定配備標識前導及後衛車輛隨行之特定型式動力機械，尚無相關處罰規定；(2) 核發動力機械臨時通行證，間有動力機械無職安署檢查合格證、臨時通行證有效期限晚於強制險效期或晚於動力機械檢查合格證之有效期限、有效起始日晚於動力機械檢查合格證有效期限等情事，經分別函請交通部及公路總局檢討改善。據復：(1) 動力機械經申領臨時通行證後，實際行駛道路未依規定配置前導、後衛車輛隨行者，可由公路總局廢止原核准臨時通行證之行政處分，至未制定相關處罰規定部分，已錄案儘速研修處罰條例第 32 條規定；(2) 有關動力機械臨時通行證相關資料異常案件，公路總局刻正積極查處中。

(二十二) 高公局辦理金門大橋工程建設，可協助金門縣政府改善大、小金門交通現況，惟履約管理作業未臻周妥，亟待檢討改善。

金門縣政府為改善大金門與小金門間僅能依賴海路運輸之交通現況，提供全天候快捷、安全之陸路運輸路廊，辦理金門大橋建設計畫，並委由前交通部臺灣區國道新建工程局 (107 年 2 月 12 日與前交通部臺灣區國道高速公路局整併為交通部高速公路局，下稱高公局) 代辦工程，興建全長 5.42 公里之跨海大橋。該計畫項下第 CJ02 標金門大橋工程於 101 年 3 月 12 日以 65 億 6,000 萬元決標，因承商之實績證明經行政院公共工程委員會審議判斷不符招標文件規定，高公局於同年 12 月 14 日終止契約，並接續辦理第 CJ02-C 標金門大橋接續工程 (下稱第 CJ02-C 標) 招標作業，102 年 4 月 2 日以 66 億 7,836 萬元決標，102 年 5 月 21 日開工，105 年 6 月 29 日因工程進度落後超過 20% 且未能改善，高公局與承商終止契約。嗣高公局於 105 年 7

月 12 日重新發包第 CJ02-2C 標金門大橋接續工程（下稱第 CJ02-2C 標），同年 11 月 28 日以 59 億 5,385 萬元決標，105 年 12 月 28 日開工。經查執行情形，核有：1. 辦理第 CJ02-C 標工程未妥適訂定招標文件，復未確實審查承商與保險公司訂定之保險資料，致保險單未加保定作人同意附加條款；又於承商因終止契約辦理工程保險停保時，未行使不同意權或另行投保，以透過保險機制分散風險，致已完成工項於保險空窗期發生災損未能申請保險理賠；2. 辦理第 CJ02-2C 標工程未依契約妥處前標廠商遺留設施，復未配合研議相關使用規範，致生爭議且未積極妥善處理，又未覈實審查廠商相關工程估驗計價資料，重複給付假設工程拆除費用 621 萬餘元，損及機關權益等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：1. 嗣後將加強內、外部風險辨識及管理，增加工程於終止契約至重新發包期間相關納保機制，並完善契約文件範本及工程標準作業程序等規範；2. 已重新檢討前標廠商遺留設施之沿用情形，釐清重複給付之拆除費用並辦理扣款。

（二十三） 交通部及鐵道局辦理機場捷運建設計畫與 A8 站等 3 處土地開發，提供桃園國際機場便利之聯外交通系統並帶動地方繁榮，惟機場捷運系統相關財產移轉及資產管理作業有欠周妥，亟待檢討改善。

交通部為提供臺灣桃園國際機場便利之聯外交通系統，俾利國際航線與國內交通網路緊密連結，及配合沿線都市發展，提供安全、便捷、舒適之捷運系統，帶動地方繁榮，報經行政院於 95 年 4 月 7 日核定辦理臺灣桃園國際機場聯外捷運系統（下稱機場捷運）建設計畫，計畫總經費 1,138 億餘元，由中央全額出資興建及持有，106 年 3 月 2 日正式營運通車，並由該部所屬高速鐵路工程局（107 年 6 月 11 日與交通部鐵路改建工程局整併為交通部鐵道局，下稱鐵道局）擔任機場捷運系統財產管理機關。期間鐵道局為藉由開發利益回饋挹注捷運建設財源及營運成本，減輕政府財政負擔等目的，辦理 A8

長庚醫院站、A9 林口站、A19 桃園體育園區站等 3 處土地開發案（圖 4），開發成本合計約 24 億餘元。經查相關業務辦理情形，核有：1. 交通部基於管用合一及捷運系統重置基金設置之需求，擬將機場捷運及 A8、A9、A19 等 3 處土地開發資產移轉予桃園市政府，惟現行大眾捷運法及政府建設之大眾捷運系統財產管理辦法等規定，尚無相關財產移轉規範，亟待通盤檢

圖 4 機場捷運路線



資料來源：整理自鐵道局網站資料。

討機場捷運財產移轉之必要性，並完備相關法令規範，以免引發各界質疑及適法爭議，影響後續機場捷運營運等相關業務之推動；2. 鐵道局辦理機場捷運 A9 及 A19 等 2 處土地開發案，自取得所分回住宅單元產權後，未妥擬可行之利用方式，任令其長期閒置，又未善盡管理維護責任，肇致部分設施（備）損壞，影響整體社區生活品質，並衍生公共安全疑慮等情事，經分別函請行政院及交通部檢討改善。據復：1. 將審慎核處機場捷運及 A8、A9、A19 等 3 處土地開發資產移轉予桃園市政府之必要性及適法性；2. 已派員修復相關住宅設備損壞及清潔環境髒亂情形，並研訂住宅單元巡查計畫辦理定期巡檢，以確保社區住戶生活品質及居住安全。

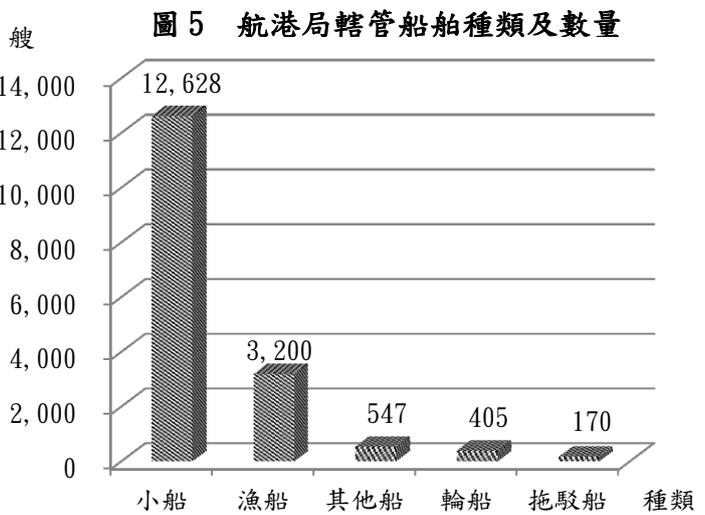
（二十四） 大眾捷運法及有關子法尚未依照司法院大法官會議解釋完成修正作業，亟待檢討改善。

臺北市政府前為興辦臺北都會區大眾捷運系統萬隆站工程及新店線工程，徵收該 2 工程需用私有土地，惟其所有權人不服，分別循序提請行政爭訟，嗣用盡審級救濟途徑後，認最高行政法院 99 年度判字第 1259 號確定終局判決所適用 90 年 5 月 30 日修正公布之大眾捷運法第 7 條第 4 項等規定，與最高行政法院 101 年度判字第 722 號確定終局判決所適用 77 年 7 月 1 日制定公布之大眾捷運法第 7 條第 3 項、79 年 2 月 15 日訂定發布之大眾捷運系統土地聯合開發辦法（89 年 10 月 2 日修正名稱為大眾捷運系統土地開發辦法）第 9 條第 1 項等規定，有違憲之疑義，陸續於 103 年 3 月 19 日及 5 月 23 日向司法院提出釋憲聲請書，經司法院大法官會議於 104 年 9 月 25 日作成釋字第 732 號解釋略以，上開規定許主管機關為土地開發之目的，依法報請徵收土地徵收條例第 3 條第 2 款及土地法第 208 條第 2 款所規定交通事業所必須者以外之毗鄰地區土地，於此範圍內，不符憲法第 23 條之比例原則，與憲法保障人民財產權及居住自由之意旨有違，應自本解釋公布之日起不予適用。又監察院於調查臺北都會區大眾捷運系統新店線新店機廠聯合開發（美河市）案過程中，對於徵收之捷運用地得否用於聯合開發案，就其職權上適用法令所持見解，與行政院之見解不同，於 103 年 7 月 11 日聲請解釋，經司法院大法官會議於 105 年 12 月 30 日作成釋字第 743 號解釋略以，主管機關依 77 年 7 月 1 日制定公布之大眾捷運法第 6 條，按相關法律所徵收大眾捷運系統需用之土地，不得用於同一計畫中依同法第 7 條第 1 項規定核定辦理之聯合開發；依大眾捷運法第 6 條徵收之土地，應有法律明確規定得將之移轉予第三人所有，主管機關始得為之，以符憲法保障人民財產權之意旨。經查交通部雖依上開司法院大法官會議解釋，邀集相關機關研議修正大眾捷運法及其相關子法，並於 107 年 2 月 27 日預告大眾捷運法第 6、7、25 條條文修正草案，增訂於 105 年 12 月 30 日前依第 6 條第 1 項規定徵收或撥用之土地，主管機關得依第 7 條規定辦理開發，及主管機關得劃定「捷運開發區」辦理大眾捷運系統路線、場、站土地開發規定，與刪除原條文第 7 條有關「毗鄰地區土地」文字及定義等。嗣考量自司法院大法官會議釋字第 743 號解釋日起，各單位業無依大眾捷運法第 6 條辦

理徵收開發興建情事，亦無明訂移轉登記相關規定之需，經檢討後維持現行第 6 條條文不予修正，於 108 年 2 月 18 日及 109 年 1 月 8 日將大眾捷運法第 7 條條文修正草案函報行政院審查，惟迄 111 年 4 月 30 日止，已 5 年餘，尚在審查與修正作業中，連帶影響依大眾捷運法第 7 條第 7 項規定所訂定大眾捷運系統土地開發辦法等有關子法之修正，不利於土地開發等相關業務之推動，經函請交通部檢討改善。據復：將遵照司法院大法官會議釋字第 732 號及第 743 號解釋文意旨辦理土地開發等相關業務，以避免執行爭議，並依照行政院審查大眾捷運法部分條文修正草案情形，配合辦理相關作業，儘速完成修法作業。

(二十五) 執行走私漁船檢丈作業欠積極，逾航行有效期限及逾期未申請檢查船舶或已申請停航船舶航行管控機制欠完善，亟待檢討改善。

航港局為確保船舶航行安全，依船舶法辦理船舶檢丈業務，並訂有船舶檢查規則、船舶丈量規則、小船檢查丈量規則等，以為執行準據，及建置船舶管理系統輔助管理業務。截至 110 年底止，航港局轄管之船舶總計 1 萬 6,950 艘，按船舶種類區分，以小船 1 萬 2,628 艘占 74.50% 最高、漁船 3,200 艘占 18.88% 次之，其他依序為其他船、輪船、拖駁船等（圖 5）。經查航港局辦理船舶檢丈作業，核有下列事項：



資料來源：整理自航港局提供截至 110 年底止資料。

1. 未就海巡署通報有走私或密艙紀錄之漁船，積極查察有無擅自改裝（變造）船體情形，且間有已發現違規修改船身，仍未依規定裁處；部分船舶藉由申請停航規避檢查，形成管理漏洞；獲准停航船舶違規出港航行：依船舶法第 25 條第 1 項及第 75 條第 1 項規定，船舶（小船）有船身經修改等情形之一者，其所有人應向航政機關申請施行特別檢查。違反規定者依第 92 條第 1 項及第 98 條第 2 項規定，處船舶所有人 6 千元以上 6 萬元以下（小船為 3 千元以上 3 萬元以下）罰鍰，並命其禁止航行及限期改善，改善完成後，始得放行。同法第 28 條第 1 項規定，船舶申請定期檢查或特別檢查後，應於 3 個月內整修完善並完成檢查，未於期限內完成檢查之船舶視為檢查不合格，航政機關得命其停航。船舶除責令停航外，停航時，船舶所有人應依第 28 條之 2 規定申請航政機關許可，復航前船舶所有人應申請航政機關施行檢查合格後，始得航行。農業委員會漁業署為能先期發現漁船不法改裝艙間，以遏止走私及非法改造行為，於 111 年 2 月 8 日將海洋委員會海巡署（下稱海巡署）提供近 3 年有走私或密艙紀錄之 65

艘漁船名單函送航港局，請航港局所屬航務中心加強檢查。經抽查其中 22 艘漁船之處理情形，發現部分船舶於定期檢查時已有船身修改或變造船體之違規情事，惟航務中心未予以裁處、限期整修完善完成檢查，及對未於期限內完成者命其停航，而係由船主切結承諾於下次定期檢查前完成改造程序，或尚有船體其他增改建問題須一併釐清等，俟下年度定期檢查時再就船舶改造情形及後續裁罰事宜予以處理，顯未確實依上開規定辦理；又部分船舶於次期定期檢查前已先行申請停航並獲許可，因未申請復航，肇致不法情事自發生日起至本部查核日（111 年 4 月 11 日）止已 1 至 3 年餘，該局遲未確認其有無擅自修改船身或變造船體之事實，據以依法裁處，該等船舶有藉申請停航規避檢查之嫌，形成管理漏洞。另查部分漁船於申請停航並獲許可後，仍有持續出海航行並遭查獲涉有走私或改艙等不法情事，突顯現行管理機制缺漏，且現行規定對於申請停航卻違規出港航行船舶尚無相關罰責規範。經函請航港局全面清查上開海巡署通報漁船有無修改或變造之違規情事依法妥處，並研議就涉及走私不法船舶之停航申請施以例外管理，於核准停航前主動檢查確認有無非法改造行為，以防杜其假藉停航規避檢查，及針對停航管理機制缺漏情形，檢討研謀具體改善措施。據復：考量海巡署通報有走私或密艙之船舶清單未提供違規改建事證，將由各航務中心於該清單船舶申請定期（特別）檢查時，確認是否有違規改建情事，如發現違規改建情形，即依船舶法規定予以裁處，並命其禁止航行。另並規劃將現行已停航船舶清單函知海巡署，倘發現有違規出港情形，於接獲通報後，依船舶法第 94 條第 1 項違反停航命令規定予以裁處，以杜絕該等情事再次發生。

2. 逾航行有效期限及逾期未申請檢查之船舶，間有違規出港航行情事，亟待積極依規查處，並檢討建立相關船舶航行管控機制：依船舶法第 23 條第 3 項及第 74 條第 2 項規定，船舶（小船）應依規定檢查合格，並將設備整理完妥，始得航行，違反規定者依船舶法第 92 條第 1 項及第 98 條第 2 項，處船舶所有人 6 千元以上 6 萬元以下（小船為 3 千元以上 3 萬元以下）罰鍰。

同法第 28 條第 1 項規定，船舶申請定期或特別檢查後，應於 3 個月內整修完善並完成檢查，未於期限內完成檢查之船舶視為檢查不合格，航政機關得命其停航。經查航港局對於已逾航行有效期限之船舶，係被動於該等船舶申請檢查時，始依規定就無法檢附未再出港證明文件者予以裁處。倘其未於期限內完成檢查，再依上開船舶

表 33 逾期申請檢查船舶數量及違規航行裁罰情形

單位：艘、%、新臺幣元

年度	逾期申請檢查船舶總數	違規出港航行裁罰情形		
		數量	占比	金額
合計	1,852	1,168	63.07	20,922,600
106	317	215	67.82	3,513,000
107	270	186	68.89	3,261,600
108	480	251	52.29	4,489,950
109	344	189	54.94	3,103,500
110	441	327	74.15	6,554,550

資料來源：整理自航港局提供資料。

法第 28 條第 1 項規定函請海巡署禁止其航行，惟對於已逾航行有效期限卻未申請檢查之船舶，並無相關處分及航行管制作為，經統計 108 至 110 年間已逾航行有效期限且未向航港局申請施行定期檢查之船舶計 529 艘，均未依上開規定予以罰鍰處分及命其停航並通報海巡機關禁止其航行，致有 6 艘船舶違規出港航行 77 次。另據航港局船舶管理系統資料統計，106 至 110 年度逾船舶法規定期限始申請施行定期檢查之船舶計 1,852 艘，其中於逾期後申請檢查前違規出港航行而遭裁罰者計有 1,168 艘，約占 63.07% (表 33)，顯示該局對於相關逾期檢查船舶，缺乏積極有效航行管控機制，經函請航港局確實檢討改善。據復：將規劃彙整逾航行期限船舶清單函知海巡署，倘發現有違規出港情形，於接獲通報後，依違反船舶法相關規定予以裁處。

(二十六) 浮具管理規範未盡周妥，允宜檢討研訂一致性管理規範，俾利地方政府管理，維護民眾生命安全。

航港局為提升公共水域活動安全與秩序，提供浮具安全使用及活動建議遵守事項，於 106 年 8 月 17 日訂定公共水域浮具安全使用及活動建議注意事項供各地方政府視實際需要參考訂定自治管理規範；另為加強波特船等新興水域遊憩活動管理，交通部於 110 年 5 月 11 日預告修正水域遊憩活動管理辦法第 3 條及第 27 條之 1 規定 (草案)，增訂浮具定義及使用者應遵守之規範與責任等。惟查截至 110 年 5 月底止，僅宜蘭縣、南投縣、花蓮縣、高雄市及澎湖縣等 5 個地方政府訂定浮具相關管理規定，又上開航港局所訂注意事項及地方政府訂定之相關浮具管理規範，多僅規範營業用浮具應遵循事項，尚乏個人使用浮具相關管理規範；宜蘭縣、花蓮縣及南投縣等地方政府所訂規定缺乏浮具應具備之一致性設備標準；高雄市及澎湖縣等地方政府未規定浮具檢驗程序及應投保相關保險等。又航港局訂定之注意事項並未強制規範業者應投保遊客保險，亦無搭乘人數限制及加裝動力裝置管制等相關規範，經函請交通部檢討研訂一致性管理規範，俾利地方政府管理，以維護民眾生命安全。據復：為強化浮具管理，該部已督同觀光局及航港局就浮具活動、器具及人員操作安全等三大面向研提推動作法，其中浮具活動管理方面，該部已於 110 年 9 月 2 日發布修正水域遊憩活動管理辦法第 3 條及第 27 條之 1，將操作其他浮具納入規範，並增訂帶客從事遊憩活動前報備等相關規定，供地方政府因地制宜就浮具活動之種類、範圍、時間及行為公告管理；業者保險事項，已於該辦法第 10 條規範，帶客從事水域遊憩活動具營利性質者，應投保責任保險並為遊客投保傷害保險；至器具及人員操作方面，航港局已於 110 年 8 月 2 日訂定浮具器具及操作人員安全注意事項，除通案性應配帶之設備規定外，已就浮具動力型式及使用限制人數分級管理。另航港局為標準化浮具訓練機構申請認可程序，亦於 110 年 10 月 1 日訂定使用限制 2 人以下動力浮具操作人員訓練機構認可要點，後續將持續輔導地方政府制定相關地方自治法規，以兼顧浮具活動安全及民眾親海權益。

(二十七) 高雄港區防疫管理有欠嚴謹，致因相關工作人員未遵守防疫規定，引發社區群聚感染，亟待檢討改進。

航港局考量登船作業人員存在染疫風險，為減少與境外人員接觸，以降低接觸風險，訂頒港埠登船作業管理防疫規定。依該防疫規定，船舶修理業等業別之作業人員於登、離船時，應填寫登船人員紀錄，由船上船舶保全員依國際船舶和港口設施保全章程（International Ship and Port Facility Security Code）規定管制人員登船；登船作業人員以不接觸船員為原則，如因作業需求無法保持社交距離時，須依實際狀況酌予提升防護裝備，於作業結束時應於舷梯口進行清消作業，避免與未登船人員接觸等。查 111 年 1 月間 1 名於高雄港工作之船舶維修員登船工作，未確實辦理登離船紀錄，復因與船員接觸，致感染新型冠狀病毒肺炎（COVID-19），進而引發社區群聚感染，造成疫情快速擴散。據交通部事後調查，高雄港區防疫措施及管理缺失包括登船人員未遵守上開防疫規定（動線、作業區清消、與船員之接觸等）、船舶保全人員未落實對登船人員之管制，及船舶業者未確實派人監督等，顯示航港局監督港區相關業者及工作人員防疫作為有待檢討加強，經函請航港局積極協同臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）針對上述高雄港區防疫管理缺失，研謀具體改善措施，並儘速全面檢視國內各國際港區相關防疫措施規範是否周妥，及加強港區相關業者與工作人員防疫教育訓練暨防疫措施執行情形之監督查核。據復：為防範疫情擴大，交通部已責成航港局及臺灣港務公司於 111 年 1 月 22 日成立高雄港防疫應變中心，配合高雄市政府管控疫情，檢討採取全面篩檢港區從業人員、限制登船業別、將港區依風險高低分區訂定登船人員防疫規範、建置登船人員檢核系統、依各登船業別提升或同意酌減防護裝備、登船人員須經檢查站查驗後始得登船、加嚴登船人員健康監測措施、設置除污區、加強現場查核依法裁罰、強制國際航線船員篩檢、辦理防護裝備穿脫及環境清消實務訓練等改善措施，並要求其他國際商港比照落實辦理，另修正港埠登船作業管理防疫規定及港區交通船特別注意事項，全面強化防疫措施。

(二十八) 民用航空局為提升機場空側地面作業安全，訂頒航空站地勤業安全管理系統綱要計畫辦理檢核作業，惟近年桃園國際機場仍發生多起空側地面勤務作業安全事件，相關管理措施尚待精進。

依航空站地勤業管理規則第 19 條第 1 項規定，民用航空局得派員檢查航空站地勤業各項人員、設備，並督導其業務，航空站地勤業者不得拒絕、規避或妨礙，如有缺失應通知航空站地勤業者限期改善。民用航空局於 105 年 2 月 24 日訂頒航空站地勤業安全管理系統綱要計畫（包含總則、安全政策及目標、安全風險管理、安全保證、安全提升等章，下稱地勤業 SMS 綱要計畫），並每年辦理地勤業 SMS 綱要計畫文件與落實情形之檢核作業。截至 110 年底止，我國航空站地勤業者計有 7 家，包括臺灣航勤公司、桃園航勤公司、長榮航勤公司、立榮航空公司、華夏航科國際

公司、欽發產業公司及福恩機械工程公司。經查民用航空局辦理地勤業 SMS 綱要計畫檢核作業情形，核有：1. 110 年度依 SMS 綱要計畫第 2 章安全政策及目標第 2.1.2 項（應訂定公司安全政策，呈現組織安全承諾），及第 2.2.2 項（明訂管理人員及作業人員的安全義務、職權與責任，並律定各級主管對作業安全之決策權限，確保作業符合地勤公司規定與標準之責任，以及管理人員與作業人員對於單位安全績效之義務等），檢核桃園航勤公司及長榮航勤公司，結果均為符合，惟查該 2 公司於 108 年 1 月至 110 年 10 月 19 日期間，在桃園國際機場發生重大地面安全事件各 3 件、地面安全事件分別為 6 件及 1 件、空側作業違規事件 84 件及 56 件（表 34），相關檢核作業有待加強；2. 民用航空局每年僅辦理臺灣航勤公司、桃園航勤公司及長榮航勤公司等 3 家公司之地勤業 SMS 綱要計畫檢核作業，其餘立榮航空公司等 4 家地勤業者則未進行檢核，有欠周妥等情事，經函請民用航空局檢討改善。據復：1. 為維護

表 34 桃園國際機場空側地面勤務作業安全事件概況
（桃園航勤公司及長榮航勤公司部分）

單位：件

項目	合計	桃園航勤公司	長榮航勤公司
重大地面安全事件	6	3	3
地面安全事件	7	6	1
空側作業違規事件	140	84	56

註：1. 資料期間：108 年 1 月至 110 年 10 月 19 日。

2. 資料來源：整理自民用航空局及桃園國際機場股份有限公司提供資料。

飛航安全，已針對機場空側地面作業建立三級管理機制，包含航空站地勤業落實自我督查、航空站經營人對業者之機坪作業安全管理，及民用航空局對業者之督導，要求業者每半年將自我督查結果送民用航空局，該局並辦理定期或不定期查核作業，以明確業者、航空站經營人及民用航空局之督導管理權責；2. 已訂定「航空站地勤業及空廚業管理督導查核計畫」，對象含括所有航空站地勤業者及空廚業者。臺灣航勤、桃園航勤及長榮航勤等 3 家公司每年實施 1 次定期查核，查核內容包括「組織及營運管理」與「空側作業安全管理」；其他地勤相關業者，規劃每 2 年完成 1 次定期查核，以督促所有業者注意作業安全，並視情況辦理不定期查核。

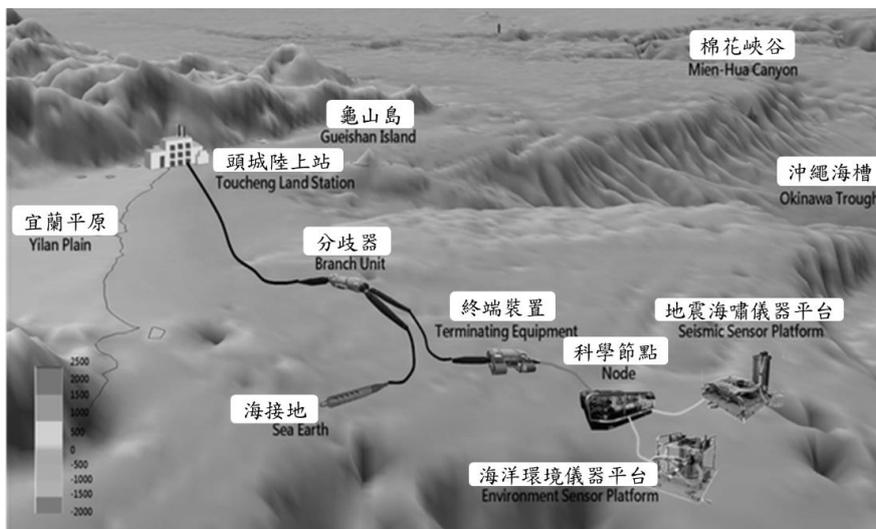
（二十九） 台灣電信協會辦理臺北市精華區土地標售作業，遭外界質疑底價不符市價行情，且基地建物權屬法律問題尚待釐清，允宜督促檢討妥處。

財團法人台灣電信協會（下稱電信協會）依據 106 年 12 月 28 日立法院交通委員會決議：「電信協會所有『臺北市大安區通化街電信勞工住宅』之土地，因原住戶擁有地上權，且房屋老舊，87 年被臺北市政府劃定為獎勵都更實施區域，經交通部於 101 年 7 月核定採『原地現況條件公開標售土地，交由得標者實施都更』方式。本案雖為土地標售但實為都市更新案與資產變賣性質不同，為避免損害現住戶之權益，爰要求電信協會應繼續臺北市大安區通化街電信勞工住宅採『原地現況條件公開標售土地，交由得標者實施都更』方案，不受 105 年 4 月 6 日立法院交通委員會決議不得進行資產變賣之限制。」規劃辦理臺北市大安區通化段三小段 245 地號等 9 筆土地（4 筆為道路用地、5 筆為第 3 種住宅區，地上現有電信勞工住宅等合法建物），總面積

約 4,240 坪之土地標售作業，經依據 2 家專業不動產估價師事務所估價結果，於 110 年 12 月 22 日以底價 100 億元辦理現況公開標售，惟因底價（單價）明顯低於國防部 110 年度同區 2 筆國有土地標售案（總面積約 1,023 坪）實際標售金額（46 億餘元），引發外界質疑該協會所訂之標售底價不符市價行情。另上開土地地上之電信勞工住宅僅依法請領營造執照或使用執照，現住戶均未辦理建築物所有權登記，又相關建物自建造完成迄今，可能有多次轉讓情事，相關轉讓權屬法律問題亦待釐清，經函請交通部督促檢討妥處。據復：電信協會所訂之標售底價係依據 110 年 9 月間委託 2 家不動產估價師事務所辦理之市價估價結果，取價高者核定，為求審慎，該部已於 111 年 1 月 28 日通知電信協會停辦此案，並責成電信協會應先釐清該基地建物之電信勞工現住戶轉讓權屬相關法律問題後再行辦理，以兼顧住戶及政府利益。

（三十） 中央氣象局規劃建置臺灣東部及南部海域地震與海嘯海纜觀（監）測系統，可提升各海域監測與即時警報能力，惟東部觀測系統維修耗時，南部監測系統規劃海底電纜鋪設位置存有斷纜風險、欠缺備援機制且採購案已多次流廢標等，亟待檢討改善。

圖 6 東部觀測系統於宜蘭頭城端建置之海底觀測設備



資料來源：整理自氣象局網站資料。

中央氣象局為提升臺灣東部及南部海域發生強震及海嘯時之監測與即時警報能力，提供民眾更充裕之預警時間，分別於 107 年 2 月辦理臺灣東部海域地震與海嘯海纜觀測系統（下稱東部觀測系統，圖 6）採購案，決標金額 12 億 988 萬餘元，109 年 11 月完成建置宜蘭頭城外海 6 座海底觀測設備與屏東枋山之海纜陸上站；以及於

110 年 7 月委託臺灣銀行採購部代辦臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統（下稱南部監測系統）採購案，預計建置約 800 公里海底電纜與 6 座海底觀測設備。經查執行情形，核有：1. 南部監測系統採購案海底電纜預計鋪設於高屏溪出海口以南，惟該處曾發生多次海底電纜受天然災害破壞事件，存有斷纜風險；2. 東部觀測系統設備故障，觀測信號無法回傳臺北地震中心，耗時近 1 個月始完成修復；南部監測系統招標文件僅規定廠商提供資料儲存及備份程序，欠缺傳輸／饋電設備斷訊時緊急應變措施及故障備援機制相關規範，均影響地震與海嘯預警時效；3. 南部監測系統採購案自 110 年 7 月起至 111 年 5 月底止，歷經 5 次流廢標仍無法決標，影響

提升觀測及預警功能採購目標之達成等情事，經函請中央氣象局檢討改善。據復：1. 南部監測系統採購案，建置過程將採取加深觀測站設置深度、強化海纜掩埋方式等有效預防措施，以確保發揮海底觀測與預警功能；2. 規劃藉由國家海洋研究院或私人企業之水下設備與技術能力，進行海纜觀測系統維修工作，將可有效節省公帑並縮短修復期程；另將於南部監測系統採購案後續採購作業階段，針對傳輸／饋電設備斷訊時緊急應變措施等功能需求加強文字說明內容；3. 經檢討流廢標原因，主要係新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情及所引起之建置材料、儀器、人力與工程施作費用飆漲，大幅影響廠商投標意願所致，已積極辦理計畫修正，俟行政院核准後，再重新啟動採購作業，期能避免流廢標情事再次發生，以早日達成提升臺灣南部海域地震與海嘯海底觀測與預警功能之採購目標。

四、109 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 109 年度審核報告內列普通公務相關重要審核意見 23 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 15 項(表 35)，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 35 109 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
仍待繼續改善	
(一) 餐食外送業等以外送員私有車輛運送貨物收取報酬之新興行業及汽車運輸業之載貨機車等管理規範欠完善，又部分貨運業者實際持有營業車輛數及資本額已低於法定設立門檻，允宜檢討研謀改善。	因外送員道路交通事故及違規件數仍未減少，且管理規範亦未臻周妥，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見(五)」。
(二) 公路總局及航港局辦理受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響發生營運困難之汽車運輸業及海運產業紓困措施，已有效紓緩相關產業及從業人員收入減少之經濟壓力，惟部分補貼規範及審核作業有欠周妥，允宜檢討改善。	因公路總局部分審核作業仍欠周妥，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見(十一)」。
處理中	
(一) 施用毒品人員駕車道路交通事故資料研析及汽車運輸業駕駛人尿液採驗範圍，有待檢討加強，以降低行車安全風險。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(二) 觀光局為保障合法旅宿業者及維護旅客權益，補助地方政府執行違法旅宿管理工作經費，惟未依規定落實執行稽查取締管理作業，致非法旅宿長期違法經營，亟待檢討，研謀改善。	前經依法陳報監察院，該院尚在處理中。
(三) 交通部為滿足民眾通勤與轉乘需求，辦理交通行動服務經營計畫，惟未完整建置即予上線且驗收結算作業未臻覈實，復於暫停履約後未積極依約為後續之處理，亟待檢討改善。	因交通部未覈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。
(四) 交通部所屬機關辦理動力小船駕駛執照核發、工程採購履約管理及驗收作業、國旅住宿及客運業購車補助等業務，內部控制及審核作業未盡確實，致發生員工收賄舞弊及受補助業者詐領補助計畫經費等情事，允宜加強督促檢討，研謀改善。	有關客運業購車補助審核作業情形，前經監察院立案調查，該院業提出調查報告；有關觀光局辦理國旅住宿優惠補助情形，前經監察院立案調查，該院尚在處理中；有關工程採購履約管理及驗收作業未盡確實等情形，前經監察院立案調查，該院業糾正，詳「五、其他事項(一)」。

表 35 109 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形 (續)

重要審核意見標題	說明
<p>(五) 中央氣象局為提升雲嘉南及宜蘭地區區域性暴雨預警時間，規劃建置雲林及宜蘭低窪地區防災降雨雷達站，惟未先取得當地居民支持，即辦理該兩地區雷達站站房工程及雷達儀發包採購，嗣因民意反對而更換工程位址，致計畫期程大幅延宕，造成已投入之公帑 667 萬餘元虛耗，並衍增已購置之雷達儀倉儲保險經費支出，未能如期達成計畫目標，允宜檢討改善。</p>	<p>前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。</p>
<p>(六) 公路總局辦理南迴公路改善計畫，提升東部南向聯外運輸系統效能，惟部分重大工程採購案件未落實內部控制及履約管理作業，增耗鉅額公帑支出，影響機關權益，亟待依法處理。</p>	<p>前經依法陳報監察院，該院業糾正，詳「五、其他事項(二)」。</p>
<p>已研謀改善或依改善措施持續辦理</p>	
<p>(一) 交通部推動道路交通秩序與交通安全改進方案辦理結果，兒童及高齡者行人交通事故死亡人數已有下降，惟 109 年度交通事故件數及傷亡人數不減反增，交通事故防制作為有待檢討改善。</p>	
<p>(二) 積極推動各型車輛交通事故防制措施，惟大型車及自行車交通事故傷亡情形並未明顯改善，慢車酒駕處分規範亦有未周，亟待檢討研謀改善。</p>	
<p>(三) 交通部建置資訊系統蒐集分析交通違規及事故資料，研擬相關防制措施，惟有關交通違規科技執法之取證、舉發及裁罰作為等執行情形仍欠周妥，允宜檢討研謀改善。</p>	
<p>(四) 公路總局為健全貨運三業營運安全管理，建置風險告警稽核機制，加強稽核高風險業者，惟相關風險評估指標及作業規範未臻周妥，允宜督促檢討改善。</p>	
<p>(五) 公路總局為提升計程車產業競爭力與服務品質，加強計程車客運業管理及辦理計程車服務提升輔導方案，惟相關營運管理機制仍未盡妥善，有待檢討改善。</p>	
<p>(六) 觀光局補助地方政府觀光建設計畫，間有先期規劃審查作業未盡完備，執行督導未盡切實，及未追蹤考核實際經營管理成效，致補助計畫效能過低，亟待檢討研謀改善。</p>	
<p>(七) 南投縣內觀光局補助或委託興建景觀吊橋或天空步道間有遊客人數及門票收益逐年衰退，建設使用效益未如預期，管理維護不善情事，允應積極協助檢討改善。</p>	
<p>(八) 交通部獎勵民間參與交通建設，已有效提升交通服務水準及加速社會經濟發展，惟相關法規未臻周妥，允宜通盤檢討，研謀改善。</p>	
<p>(九) 交通部都會區鐵路立體化計畫預算編列及計畫自償率之計算與經費分攤模式有欠妥適，允宜檢討研謀改善。</p>	

表 35 109 年度審核報告所列交通部主管普通公務相關重要審核意見覆核辦理情形 (續)

重要審核意見標題	說明
(十) 公路總局辦理公路防救災及邊坡管理業務，相關資訊系統圖資未臻完善，邊坡管理制度亦未盡周妥，有待檢討改善。	/
(十一) 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，惟系統檢核機制、橋梁檢測預算編列及維護管理作業未盡周妥，允宜檢討改善。	
(十二) 交通部主管政府捐助成立之財團法人 109 年度營運結果多有賸餘，惟有部分財團法人轉投資成效欠佳，或待積極辦理立法院決議事項，允宜督促檢討改善。	
(十三) 未投保強制汽車責任保險車輛裁罰規定及舉發作業未盡周妥，亟待檢討改善。	
(十四) 公路總局辦理汽車代檢相關作業管理考核未盡周妥，允宜檢討改善。	
(十五) 民用航空局為促進飛航安全及民航事業發展，依所訂航空器適航檢定、證書核發、進口簽審、飛航活動等規範執行相關管理作業，惟仍發生民眾私自引進直昇機並任意飛行起降未能及時查察情事，危害公共安全，相關航空器進口管制及航管作業允宜檢討研謀改善。	

五、其他事項

交通部主管推動施政計畫之執行結果，前經本部查核後於審核報告揭露，或依法陳報監察院、或該院請本部協助查核、提供資料，嗣經監察院於 110 年 7 月 1 日至 111 年 6 月 30 日間糾正者，摘述如次：

(一) 航港局辦理燈塔工程，未實際登島即確認竣工，承辦人與建築師涉犯偽造文書辦理驗收，另未能確實掌握工程進度、善盡職責監督，顯見採購流程、內部控制等程序，有重大疏漏，核有違失，經監察院糾正。(截至 111 年 6 月 30 日止，監察院公報尚未刊載)

(二) 公路總局所屬東西向快速公路高南區工程處(下稱前高南工程處)辦理台9線 409K+900~412K+350(舊樁號424K+160~426K+680)間拓寬改善工程(下稱A2-2標工程)及終止契約後重新發包之後續工程，核有：1. 前高南工程處為A2-2標工程營造綜合保險之共同被保險人兼受益人，對於保險期間之風災豪雨所致毀損或滅失已修復或重置，未善盡職責向保險公司申請保險理賠；整併後之西部濱海公路南區臨時工程處(下稱西濱南工程處)亦未於2年期限內請求行使該項權利；2. 西濱南工程處未依契約規定核實審查契約變更之工期影響，逕同意參考已停止適用之公路總局施工說明書一般條款規定，以契約變更後工程增帳金額比例展延工期予後案廠商等違失。經依審計法第17條規定，報請監察院依法處理，經監察院糾正。(111年2月16日監察院公報第3256期)