

拾肆、交通部主管

交通部主管計有公務機關 6 個，國營事業單位 4 個，非營業特種基金單位 2 個，已結束待清理事業 1 個，各該單位決算、附屬單位決算營業及非營業部分、行政院管制計畫及重大公共建設計畫執行之審核情形如次（各公務機關歲入、歲出決算之審定相關附表及各項差異之原因分析，附屬單位決算各基金單位之審核相關附表及差異原因說明等詳細內容，請參閱審核報告相關附冊）：

一、單位決算部分

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、公路總局及所屬等 6 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、公路建設及監理等業務。茲將本年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

業務計畫 30 項，下分工作計畫 36 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 15 項，尚在執行者 21 項，主要係臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）及臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫等，合約期程跨年度，仍須繼續執行。

（二）預算執行之審核

1. 歲入預算數 576 億 6,711 萬餘元，決算審核結果（表 1），修正增列應收保留數 1 億 2,586 萬餘元，係增列應收汽車燃料使用費收入，及修正減列應收保留數 15 萬餘元，係減列應收中華郵政股份有限公司股息紅利；審定實現數 606 億 1,612 萬餘元，應收保留數 33 億 925

表 1 交通部主管歲入決算審定簡表

單位：新臺幣千元

機關名稱	預算數	決算審定數			審定數與預算數比較	
		實現數	應收保留數	合計	金額	%
合計	57,667,118	60,616,123	3,309,253	63,925,376	6,258,258	10.85
交通部	49,564,746	51,382,219	2,753,489	54,135,709	4,570,963	9.22
民用航空局	31,683	34,088	3,120	37,208	5,525	17.44
中央氣象局	19,695	24,032	—	24,032	4,337	22.02
觀光局及所屬	49,769	105,545	8,303	113,849	64,080	128.76
運輸研究所	2,190	2,334	—	2,334	144	6.61
公路總局及所屬	7,999,035	9,067,901	544,340	9,612,242	1,613,207	20.17

萬餘元，主要係尚待收繳之中華郵政股份有限公司股息紅利繳庫數等；合計決算審定數為 639 億 2,537 萬餘元，較預算增加 62 億 5,825 萬餘元（10.85%），主要係汽車燃料使用費收入較預計增加所致。

2. 以前年度歲入轉入數計 17 億 2,124 萬餘元，決算審核結果（表 2），審定實現數 14 億 3,205 萬餘元（83.20%）；減免數 4,244 萬餘元（2.47%），主要係尚待收繳之工程承包商應給付之損害賠償，經取得債權憑證，辦理註銷；應收保留數 2 億 4,674 萬餘元（14.34%），主要係尚待收繳之以前年度補助地方計畫經費結餘等。

表 2 交通部主管以前年度歲入轉入數決算審定簡表

單位：新臺幣千元

機關名稱	以前年度轉入數	決算審定數			
		減免數	實現數	應收保留數	數
				金額	%
合計	1,721,246	42,444	1,432,052	246,749	14.34
交通部	1,211,585	1,126	988,044	222,414	18.36
民用航空局	7,400	30	4,275	3,094	41.81
觀光局及所屬	60,034	41,288	832	17,914	29.84
公路總局及所屬	442,226	—	438,899	3,326	0.75

3. 歲出預算數 764 億 857 萬餘元，決算審核結果（表 3），審定實現數 688 億 469 萬餘元（90.05%），應付保留數 68 億 4,309 萬餘元（8.96%），保留原因詳「（一）計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 756 億 4,778 萬餘元，預算賸餘 7 億 6,079 萬餘元（1.00%），主要係高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫等經費，經行政院核定免予保留。

表 3 交通部主管歲出決算審定簡表

單位：新臺幣千元

機關名稱	預算數	決算審定數			審定數與預算數比較增減	
		實現數	應付保留數	合計	金額	%
合計	76,408,576	68,804,691	6,843,094	75,647,785	- 760,790	1.00
交通部	24,636,132	18,367,282	5,767,549	24,134,832	- 501,299	2.03
民用航空局	328,079	307,549	—	307,549	- 20,529	6.26
中央氣象局	1,908,969	1,812,516	94,035	1,906,552	- 2,416	0.13
觀光局及所屬	4,836,177	4,591,009	41,911	4,632,921	- 203,255	4.20
運輸研究所	400,771	379,907	14,500	394,407	- 6,363	1.59
公路總局及所屬	44,298,448	43,346,425	925,096	44,271,522	- 26,925	0.06

4. 以前年度歲出轉入數計 490 億 9,096 萬餘元，決算審核結果（表 4），審定實現數 291 億 2,182 萬餘元（59.32%）；減免數 24 億 541 萬餘元（4.90%），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等經費，經行政院核定免予保留；應付保留數 175 億 6,372 萬餘元（35.78%），主要係臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫履約爭議未決，及桃園機場聯外捷運延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫尚未完成等，須保留繼續執行。

表 4 交通部主管以前年度歲出轉入數決算審定簡表

單位：新臺幣千元

機關名稱	以前年度轉入數	決算審定數			
		減免數	實現數	應付保留數	
				金額	%
合計	49,090,963	2,405,412	29,121,825	17,563,724	35.78
交通部	44,779,598	2,369,115	26,056,945	16,353,537	36.52
中央氣象局	397,492	—	152,963	244,529	61.52
觀光局及所屬	374,459	1,126	373,333	—	—
運輸研究所	38,951	78	37,417	1,455	3.74
公路總局及所屬	3,500,461	35,092	2,501,166	964,202	27.55

二、附屬單位決算營業部分

交通部主管包括中華郵政股份有限公司、交通部臺灣鐵路管理局、臺灣港務股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司等 4 個單位。茲將本年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

營運計畫主要有郵件、客運、倉儲、機場旅客服務等 15 項，實施結果，計有儲蓄存款、客運、倉儲、航空器服務等 7 項未達預計目標，主要係受儲金利率偏低，及定期儲金大額存款下限調降影響；受花蓮地震、107 年 10 月 21 日普悠瑪列車出軌事故及瑪莉亞強颱等影響，搭乘人數較預計減少；因應港埠多元業務發展，調整現有倉庫使用規劃；航機起降架次之預計成長幅度過於樂觀等所致。

（二）盈虧之審定

決算審核結果，修正增列收入 291 萬餘元、減列支出 1 億 4,822 萬餘元，綜計增列稅前淨利 1 億 5,113 萬餘元，主要係交通部臺灣鐵路管理局溢計不休假加班費等支出；審定稅後淨利 255 億 6,011 萬餘元，較預算數 178 億 6,842 萬餘元，增加 76 億 9,169 萬餘元，約 43.05%（表

5)，主要係中華郵政股份有限公司外幣資產獲得兌換利益所致。其中虧損較預計減少者，有交通部臺灣鐵路管理局 1 單位，主要係讓售土地或辦理有償撥用，處分不動產、廠房及設備利益增加所致；盈餘超過預算者，有中華郵政股份有限公司、臺灣港務股份有限公司及桃園國際機場股份有限公司等 3 單位。

表 5 交通部主管營業基金盈虧審定簡表

單位：新臺幣千元

基金名稱	預算數	決算審定數	審定數與預算數比較增減	
			金額	%
合計	17,868,424	25,560,114	7,691,690	43.05
中華郵政股份有限公司	8,792,646	14,431,278	5,638,632	64.13
交通部臺灣鐵路管理局	-2,845,707	-2,407,640	438,066	15.39
臺灣港務股份有限公司	5,780,269	6,269,547	489,278	8.46
桃園國際機場股份有限公司	6,141,216	7,266,928	1,125,712	18.33

另交通部主管之已結束尚待清理事業，僅臺灣汽車客運股份有限公司 1 單位，該公司經行政院核定於 90 年 7 月 1 日將客運運輸業務移轉由員工集資之國光汽車客運股份有限公司經營，完成業務移轉民營化，並以 100 年 7 月 1 日為清算起始日，進行清算工作，因未能於期限（100 年 12 月 31 日）內完成，經向臺灣臺北地方法院聲請展期 17 次，展延清算期限至 108 年 11 月 20 日止（已奉交通部 107 年 8 月 13 日交管字第 1077001388 號函同意 107 年 12 月 31 日為公司清算完結日，並於 108 年 3 月 6 日向臺灣臺北地方法院聲報）。本年度決算清理收入 5 億 9,483 萬餘元，清理費用 1,955 萬餘元，收支相抵，計獲利益 5 億 7,527 萬餘元，經減除所得稅費用 1 億 981 萬餘元後，清理利益 4 億 6,546 萬餘元。有關詳細情形，請參閱審核報告（附冊一營業部分）丙、參、已結束事業清理期間收支之審核。

三、附屬單位決算非營業部分

交通部主管包括（一）作業基金：交通作業基金（含 4 個分基金）；（二）特別收入基金：航港建設基金等共 2 個單位。茲將本年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

業務（營運）計畫主要有機場旅客服務、導航設備服務、高速公路車輛通行管理、高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發、Tourism2020 臺灣永續觀光發展策略、港灣建設計畫、高雄港（含安平港）101—105 年實質建設計畫、臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106—110 年）等 10 項，實施結果，計有高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發、Tourism2020 臺灣永續觀光發

展策略、港灣建設計畫、高雄港（含安平港）101—105年實質建設計畫等6項，或因辦理高鐵桃園等5個車站特定區區段徵收投資開發作業所需經費較預計減少；或因國際觀光市場開拓計畫因應市場變動，調整計畫之施行，致部分計畫未及辦理完成；或因高雄港過港隧道補強改善及上方航道浚深工程進度落後；或因高雄港及安平港港區碼頭暨相關設施整建工程計畫第四貨櫃中心擴建區域漁筏遷移爭議影響工程進度等，致未達預計目標。

（二） 餘絀之審定

1. **作業基金**：決算審核結果，審定賸餘367億1,116萬餘元，較預算賸餘303億5,700萬餘元，增加63億5,416萬餘元，約20.93%（表6），主要係高速鐵路相關建設分基金因台灣高速鐵路股份有限公司實際營運收益優於預期，投資收入隨之增加，及國道公路建設管理分基金因汽車燃料使用費收入較預計增加所致。

2. **特別收入基金**：決算審核結果，審定賸餘14億9,231萬餘元，較預算賸餘6億287萬餘元，增加8億8,944萬餘元，約147.53%（表6），主要係全球海運市場需求回溫，商港服務費收入隨增；「高雄港（含安平港）101—105年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分」計畫因高雄港及安平港港區碼頭暨相關設施整建工程計畫第四貨櫃中心擴建區域漁筏遷移爭議影響工程進度，致執行進度落後，經費支出較預計減少。

表6 交通部主管非營業特種基金餘絀審定簡表

單位：新臺幣千元

基金名稱	預算數	決算審定數	審定數與預算數比較增減	
			金額	%
作業基金	30,357,007	36,711,169	6,354,162	20.93
交通作業基金	30,357,007	36,711,169	6,354,162	20.93
特別收入基金	602,874	1,492,316	889,442	147.53
航港建設基金	602,874	1,492,316	889,442	147.53

四、行政院管制計畫及重大公共建設計畫執行部分

交通部主管本年度行政院管制之個案計畫共7項，經該部評核為甲等者3項、乙等者4項（表7），其中「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）」及「台9線南迴公路拓寬改善後續計畫」等2項等第較106年度進步，惟「高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）」等4項評為乙等，且「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」及「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」等2項計畫連續2年被評為乙等，有待賡續加強辦理。

表 7 交通部主管行政院管制計畫評核等第情形表

行政院管制計畫名稱	評 核 等 第		行政院管制計畫名稱	評 核 等 第	
	106 年度	107 年度		106 年度	107 年度
臺北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段)	乙等	甲等	台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫	乙等	甲等
高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)		乙等	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫	乙等	乙等
台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	乙等	乙等	臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫		乙等
高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫	甲等	甲等			

註：1. 行政院於 106 年 12 月 14 日核定將「高雄鐵路地下化延伸左營計畫」及「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」整併並修改計畫名稱為「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」，其中高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫 106 年度為行政院管制之個案計畫，評核等第為乙等；臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫，106 年度依規定免予評核。
2. 資料來源：106 年度係整理自行政院政府計畫管理資訊網資料、107 年度係整理自行政院秘書長提供資料。

又交通部主管之公共建設類個案計畫以及其他關鍵性計畫或工程案件，經行政院公共工程委員會列管為重大公共建設計畫者計有 78 項，本年度可支用預算數合計 1,516 億 3,438 萬餘元，實際執行數 1,380 億 1,870 萬餘元，執行率 91.02%，其中「臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫」、「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」、「高雄港客運專區建設計畫」、「高雄環狀輕軌捷運建設計畫」及「高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫」等 5 項計畫年度預算執行率未達 80%，係因招標多次流標、重新檢討主體建築量體及外觀、廠商機具不足、用地取得延誤或民眾抗爭等所致，均有待賡續依計畫期程加速辦理【各項計畫明細及年度預算執行情形，請參閱中央政府總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告(附冊一總決算部分)乙、參、一、重大公共建設計畫及採購執行情形之查核】。

五、重要審核意見

(一) 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。

交通部為建構安全交通環境，降低交通事故傷亡情形，會同教育部、內政部及各地方政府協力辦理第 12 期行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」(下稱院頒方案)，實施期程自 105 至 107 年度，執行交通工程、監理、執法、教育與宣導等重點防制工作，並以道路交通事故 30 日內死亡人數為統計標準，訂定道路交通事故死亡人數 3 年減少 15% 與減少 500 人，至 108 年度降至 2,500 人以下、18 至 24 歲年輕族群騎乘機車死亡人數 3 年減少 150 人，108 年度降至 250 人以下、全力防制酒駕事故發生與降低酒駕死傷人數等 3 項方案目標。據交通部統計本年度院頒方案執行結果，已有效改善年輕族群騎乘機車及酒駕交通事故傷亡情形，惟道路交通事故死亡人數不減反增，未達每年降低 5% 之預定目標(表 8)。經查院頒方案執行情形，核有下列事項：

表 8 院頒方案執行成效統計表

單位：人

項目	傷亡	死亡	受傷
18 至 24 歲年輕族群騎乘機車			
目標值	108 年度死亡人數降至 250 人以下		
106		243	
107		240	
107 較 106 增減數 (%)		- 3 (1.23)	
酒駕交通事故			
目標值	降低酒駕事故件數及死傷人數		
106	13,163	331	12,832
107	12,525	310	12,215
107 較 106 增減數 (%)	- 638 (4.85)	- 21 (6.34)	- 617 (4.81)
交通事故			
目標值	平均每年度減少死亡人數 167 人、降幅 5%		
106		2,700	
107		2,730	
107 較 106 增減數 (%)		30 (1.11)	

資料來源：整理自交通部提供資料。

1. 部分地方政府執行成效

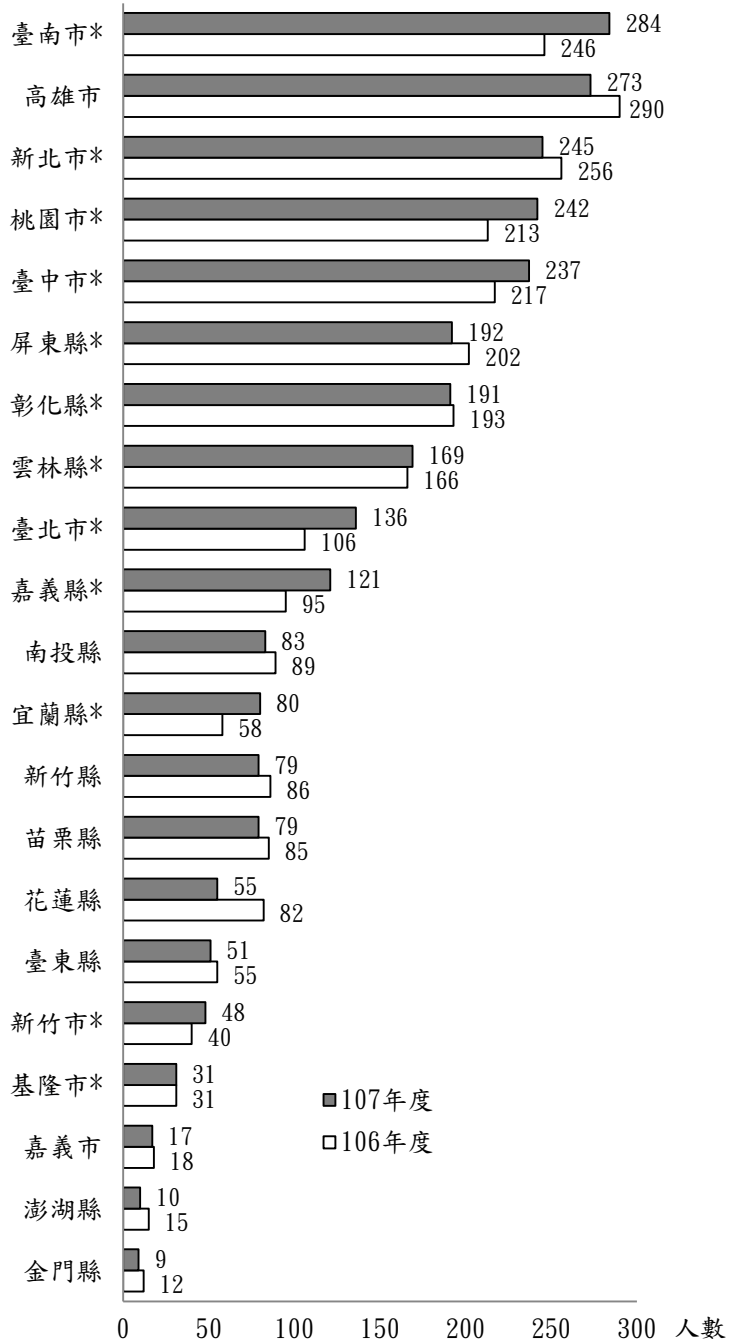
欠佳，允宜督促積極研謀加強事故防制

措施：經查各地方政府執行院頒方案情形，核有：

(1) 本年度各市縣道路交通事故死亡人數增減情形，發現基隆市等 12 市縣交通事故死亡人數降幅未達預定目標 (5%)，其中臺北市等 8 市縣交通事故死亡人數不減反增 (圖 1)，顯示相關防制措施執行成效仍待改善；(2) 據院頒方案規劃，各地方政府每月應按期召開道安會議並由各級首長親臨主

持，惟據交通部統計本年度各地方政府道安會報召開次數及首長出席情形，發現臺中市、臺南市、高雄市、雲林縣及連江縣等 5 個地方政府未每月 (離島按季) 召開會議，另除臺北市外，其餘地方政府首長均有缺席情形，其中桃園市、高雄市、新竹市、嘉義縣、屏東縣、臺東縣、澎湖縣及金門縣等 8 個地方政府首長未曾出席道安會議，經函請交通部督促檢討改善。據復：

圖 1 各地方政府轄區交通事故死亡人數統計圖



註：1.*標記為 107 年度交通事故死亡人數降幅未達 5% 目標之市縣。

2. 連江縣 106 及 107 年度皆無交通事故死亡人數。

3. 資料來源：整理自交通部提供資料。

(1) 嗣後將每月公布全國及各市縣交通事故死傷人數統計資料，並與去年同期比較，以督促並提醒市縣首長加強事故防制；(2) 已函請地方政府重視道安會議，並將首長出席會議情形納為院頒方案考評項目。

2. 高齡者駕照管理制度未盡周妥：交通部為改善高齡駕駛人發生交通事故情形，於院頒方案內規劃推動實施高齡者駕照管理制度等防制措施，經查相關制度規劃及執行情形，核有：(1) 依道路交通安全規則第 52 條之 2 第 2 項規定，年滿 75 歲駕駛人自 106 年 7 月 1 日起受違規記點或吊扣駕駛執照處分者，應於公路監理機關通知後 3 個月內辦理換照。惟現行交通違規記點制度，僅於員警發現駕駛人有違規行為並當場攔截製單舉發時執行，受逕行舉發之交通違規案件（約占 7 成）因未能釐清違規車輛實際駕駛人身分，並未予以記點處分，致部分違規高齡駕駛人可能因此而無法強制其辦理換照手續，難以確保其具備適切駕車能力；(2) 道路交通安全規則第 52 條之 2 第 1 項規定，年滿 75 歲駕駛人首次換照，得於有效期間屆滿前 1 個月至屆滿後 3 年內辦理。據公路總局統計自 106 年 7 月至 108 年 3 月底止，上開應換照人員換照率僅 64.36%。又違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條之 2 規定，年滿 75 歲汽車駕駛人於駕駛執照逾有效期間仍駕車，受舉發後經公路監理機關以寄發通知方式施以勸導，於 3 個月內依規定完成換發新照或自願繳回駕駛執照者，免予處罰。由於現行規定對於高齡者逾期換照尚乏處罰規範，恐難以督促高齡駕駛人主動依照規定期限辦理換照作業，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 將通盤檢討違規記點制度，研修道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）相關規定；(2) 將委託專業機構研究高齡者違規肇事因素及管理制度，以完善高齡者駕照管理制度，並切實執行。

3. 電動自行車事故件數及傷亡人數逐年增加，亟待檢討加強相關管理作業：據內政部警政署統計，電動自行車交通事故件數自 103 年度之 826 件，逐年增加至本年度之 2,330 件，增幅達 182.08%；傷亡人數由 103 年度之 1,183 人，逐年增加至本年度之 3,302 人，增幅達 179.12%（表 9），顯示電動自行車發生交通事故情形日益嚴重。經查相關機關執行電動自行車管理作業情形，核有：(1) 交通部迄未完成處罰條例有關電動自行車應掛牌照及未戴安全帽與擅自變更電子控制裝置之罰則等規定之修訂作業，以強化電動自行車安全管理；(2) 經分析本年度 A1 及 A2 類交通事

表 9 電動自行車交通事故件數及傷亡人數統計表

單位：件、人

年度	發生件數	傷亡人數	死亡人數	受傷人數
103	826	1,183	4	1,179
104	1,067	1,530	4	1,526
105	1,166	1,664	6	1,658
106	1,508	2,166	3	2,163
107	2,330	3,302	10	3,292
107 較 103 增減數(%)	1,504 (182.08)	2,119 (179.12)	6 (150.00)	2,113 (179.22)

註：1. 本表「發生件數」係以第一當事者駕駛車種為電動自行車者，列入計算。

2. 本表「死亡人數」、「受傷人數」係以第一當事者駕駛車種為電動自行車者，統計該車種造成事故之死亡人數及受傷人數。

3. 107 年度受傷人數為初估數。

4. 資料來源：整理自內政部警政署提供資料。

故資料，發現第一當事人係騎乘電動自行車且年齡未滿 18 歲者件數高達 541 件，其中年齡最低者僅 5 歲，上開肇事駕駛是否已具備駕駛電動自行車之資格能力不無疑義，主管機關允宜積極研議規範電動自行車駕駛年齡限制或考領駕駛執照等；（3）依處罰條例第 90 條之 3 第 2 項規定，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關得在不妨害行人通行或行車安全無虞之原則，於人行道設置必要之標誌或標線供慢車行駛。第 69 條規定，慢車包括電動自行車、電動輔助自行車及腳踏自行車等類。經查臺北市、新北市等地方政府已依上開規定於部分人行道設置必要標誌或標線供慢車行駛，另查臺北市政府已明文禁止電動自行車騎乘於上揭人行道及自行車道（河濱自行車道除外），以減少交通事故發生。由於電動自行車車速最高可達每小時 25 公里，為避免電動自行車騎乘於上開人行道造成行人受傷等情，允宜積極協調地方政府盤點開放慢車行駛之人行道、自行車道分布及道路條件等，研議限制電動自行車騎乘規範，經函請交通部檢討改善。據復：（1）立法院已於 108 年 5 月 31 日三讀通過處罰條例部分條文修正案，明定電動自行車超速、變更電子控制裝置及未戴安全帽罰則，將儘速循程序報請行政院核定施行日期；（2）將於 108 年 10 月底前提報處罰條例修正草案，納入電動自行車掛牌照及駕駛年齡限制規範；（3）將請地方政府評估考量開放電動自行車騎乘人行道之妥適性。

4. 道路標線及人手孔蓋抗滑係數及行人穿越道線設計仍待強化，以增進用路人安全：為提供友善合理之用路環境，院頒方案規劃辦理多項道路交通工程改善措施，以提升道路交通安全。經查相關措施辦理情形，核有：（1）公路總局為維護機車騎士行車安全，業於 107 年 7 月修正該局施工說明書—標線篇，將標線抗滑係數自 45BPN 提升至 50BPN，惟適用範圍僅限於該局轄管之省道，另臺北市及臺中市等直轄市政府已將轄管機車流量較大路段標線之抗滑係數提升至 65BPN，其餘市縣政府則係依據交通部訂頒之交通工程規範施工，道路標線抗滑係數標準仍為 45BPN，不利增進友善機車行車環境；（2）公路總局自 96 年 6 月起推動路平專案，辦理人手孔蓋下地，以維護道路平整及機車騎乘安全，惟截至 107 年 9 月底止，該局轄管省道尚有約 5 萬 6 千餘個人手孔蓋尚未下地化，直轄市道路估計約有 196 萬個人手孔蓋（縣市道路則尚無相關統計資料），數量龐巨，機車行經人手孔蓋發生打滑摔車事故風險仍高，惟未訂定人手孔蓋抗滑係數標準；（3）交通部為改善行人穿越道線設計，強化行人用路安全，經邀集相關單位開會決議請直轄市政府及公路總局盤點轄管道路行人易肇事路口地點，研提 3 年期之改善計畫，加強交通工程改善措施，如將原先設在轉彎處之行人穿越道線往後退縮，減少行車死角及設置庇護島等，以改善行人穿越路口安全。惟其餘地方政府轄管易肇事路口行人穿越道尚未納入改善範圍，經函請交通部檢討改善。據復：（1）將檢討增修交通工程規範，提升道路標線抗滑係數；（2）已於 108 年 5 月修正交通部公路總局受理挖掘公路作業程序手冊，針對新設未下

地人手孔蓋訂定抗滑係數標準為 50BPN 以上；(3) 已請各地方政府研議辦理行人穿越道劃設位置退縮等有效之交通工程改善措施，並將持續追蹤行人易肇事路口地點改善情形。

(二) 交通部積極強化大客車客運業管理，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。

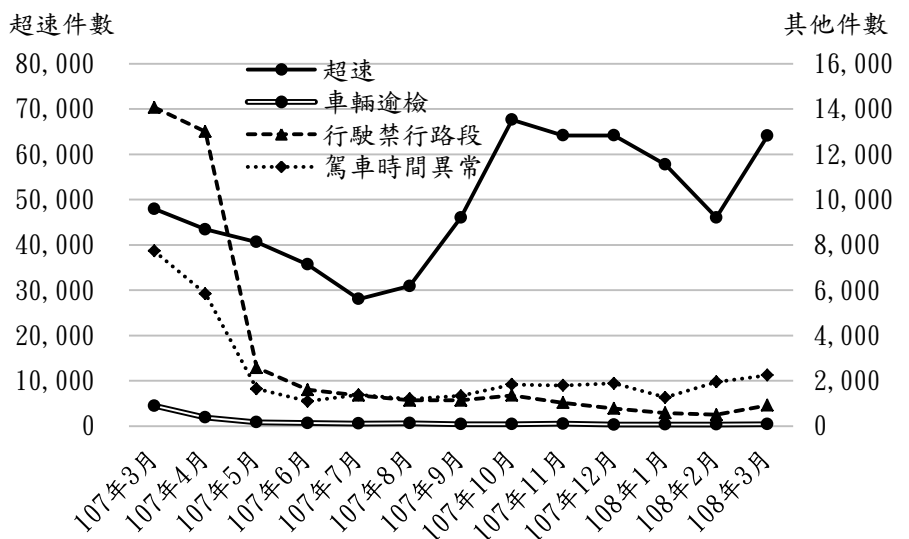
交通部為強化遊覽車及公路汽車等大客車客運業者之營運安全管理，訂有公路法、汽車運輸業管理規則（下稱運管規則）、遊覽車客運業車輛裝置全球衛星定位設備及營運監控系統管理要點（下稱遊覽車 GPS 系統管理要點）等規定，規範大客車客運業之申請資格、立案程序、營運監督、業務範圍及應遵行事項等，並於運管規則第 19 條之 4 規定，公路汽車客運業及遊覽車客運業車輛應裝置具有全球衛星定位功能系統（下稱 GPS）設備及設置營運車輛監控管理系統，以強化遊覽車行車狀況及駕駛人管理。經查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 部分遊覽車駕駛人未依規定於出車營運期間開啟 GPS、違規超速件數明顯增加：

查公路總局辦理遊覽車客運業監理業務情形，核有：(1) 依遊覽車 GPS 系統管理要點第 5 點規定，遊覽車客運業者其所屬遊覽車出車營運時即應依規定開啟 GPS，保持功能運作正常，並應派人監看，因應處理相關事宜。經運用公路總局提供本年度遊覽車動態資訊系統內各遊覽車每日總行駛里程資料比對高速公路局提供同日各遊覽車於國道高速公路行駛里程資料結果，發現計有 88 萬 860 輛次遊覽車於國道高速公路行駛里程數大於該日總行駛里程數，似有部分遊覽車於出車營運時未確實開啟 GPS 致當日總行駛里程數異常；(2) 公路總局自 107 年 3 月起全面介接各遊覽車業者之車輛動態資訊，即時監控遊覽車行駛於國道高速公路或快速道路有無時速逾路段速限 10KM/HR 以上或駕車時間逾 10 小時等異常情事。據公路總局即時監控管理結果，108 年 3 月份遊覽車車輛超速件

數計有 64,081 件，較 107 年 3 月份之 47,930 件增加 33.70%，允宜督促業者加強所屬駕駛人安全管理。另 108 年 3 月份駕車時間異常件數計有 2,241 件，雖較 107 年 3 月份件數 7,729 件大幅減少 71.01%（圖 2），惟臺北市區監理所轄管遊覽車客運業者於 107 年 6 月份後異常案

圖 2 遊覽車駕駛異常案件圖



資料來源：整理自公路總局提供資料。

件數由 286 件逐步增加至 108 年 3 月份之 830 件，亟待加強監督業者駕駛工時管理，以維護行車安全，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 公路總局自 107 年 6 月起每月函請高速公路局協助比對遊覽車輛無 GPS 訊號期間之國道高速公路通行紀錄，初期係以連續 10 日以上無訊號者優先查處，為精進查處作為，已邀集各區監理所討論查處機制及訂定作業流程，將逐月降低連續無 GPS 紀錄之天數至每日無 GPS 訊號即比對查處，以有效掌握遊覽車輛無 GPS 訊號但有國道高速公路通行紀錄之異常情形，據以督導業者檢討改善；(2) 嗣後將每月統計超速、駕駛人駕車時間等異常警示次數，針對異常警示次數較高之風險業者，由各監理機關優先加強查核，針對其風險問題採取因應輔導措施，並追蹤改善成效。

2. 公路汽車客運業違規累犯處分機制待加強；部分營運路線未考量特種乘車客群需求配置妥適車輛：抽查公路總局辦理公路汽車客運業監理業務情形，核有：(1) 公路總局為督促大客車業者遵守營運秩序及提升行車安全，訂有遊覽車客運業違反公路法第 77 條第 1 項及第 47 條事件裁量基準，並針對違規累犯加重處罰，惟尚未針對公路汽車客運業訂定相關違規裁量基準。經分析公路總局 106 年 9 月至 107 年 8 月舉發公路汽車客運業者於 1 年內違反運管規則第 19 條之 2 派任駕駛人駕駛車輛超時工作累犯達 3 次以上者計有 5 家，最高者 1 年內累犯違規達 11 次，惟公路總局每次均僅處以最低罰鍰 9,000 元，難以有效遏阻公路汽車客運業者累犯違規情形；(2) 公路總局為協助改善公路公共運輸經營環境及服務品質，訂有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，並依公路公共運輸多元推升計畫於 106 至 107 年度核定公路汽車客運汰舊換新購置低地板車輛 37 輛、無障礙車輛 65 輛。

經分析公路總局提供本年度各公路汽車客運路線搭乘人次資料及電子票證交易明細資料，苗栗汽車客運股份有限公司等 3 家業者營運之 8 條公路汽車客運路線乘客電子票證使用率皆逾 77%，其中愛心票及敬老票占比均逾 5 成，最高達 76.45% (表 10)，惟渠等路線皆未以具備低地板式樣或輪椅升降功能之無障礙車輛營運，未能切合持愛心票或敬老票之長者及身心障礙人士之

表 10 107 年度公路汽車客運未配置低地板或無障礙車輛營運且愛心票、敬老票使用率較高之路線分析表

單位：人次、%

業者名稱	路線別	電子票證使用情形				
		使用人次 (A)	使用率 (註 1)	愛心票 (B)	敬老票 (C)	愛心票及敬老票使用比率 (D)=[(B+C)/A]×100
苗栗汽車客運股份有限公司	5819	11,537	89.43	1,094	7,726	76.45
	5820	27,437	90.00	1,868	17,735	71.45
	5821	12,884	83.77	989	8,058	70.22
	5808	98,770	88.15	11,469	49,412	61.64
新竹汽車客運股份有限公司	5637	23,418	81.12	4,327	11,740	68.61
	5638	30,052	77.49	4,407	13,693	60.23
	5639	19,975	88.36	845	10,598	57.29
台中汽車客運股份有限公司	6899	3,865	85.70	342	1,636	51.18

註：1. 使用率指電子票證使用人次占該路線總客運人次之比率。

2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

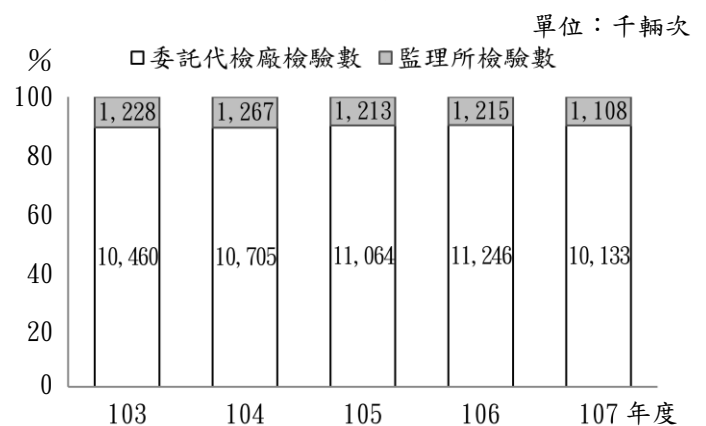
實際搭乘需求，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 將研議訂定公路汽車客運業相關違規裁量基準，並加重違規累犯罰則，以有效遏阻業者營運違規情形；(2) 已責請各區監理所協調所轄業者，考量路線使用愛心票及敬老票占比妥適配置無障礙車輛，苗栗汽車客運股份有限公司及新竹汽車客運股份有限公司已承諾於 109 年底前就所經營使用愛心票及敬老票占比較高之 5 條路線（苗栗客運 4 條、新竹客運 1 條）至少配置 1 輛無障礙車輛，以提供民眾友善乘車環境。

3. **大客車駕駛人管理作業有待加強：**依運管規則第 19 條第 2 項規定，營業大客車業者應將駕駛人名冊，向該管公路主管機關申報登記；申報登記後，應登記內容異動時，亦同。同規則第 86 條之 1 第 2 項規定，遊覽車客運業僱用之駕駛人駕照因故受吊銷或註銷處分時，不得再派任為駕駛員，遊覽車客運業駕駛人登記證並應於 7 日內繳回公路主管機關；其解僱時，亦同。經運用公路總局 107 年 8 月 31 日列管 32,226 位公路汽車客運業及遊覽車客運業聘僱駕駛人資料，比對勞動部勞工保險局及衛生福利部中央健康保險署提供上開駕駛人 107 年 8 月投保狀態資料，發現計有 4,619 人未投保勞工保險、695 人未投保全民健康保險，另有 24 人雖已投保勞工保險，惟其投保單位為鄉鎮市公所，明顯非其雇用人，似有未依規定申報解僱營業大客車駕駛人資料或業者未依規定為其所屬勞工辦理投保情事，經函請交通部督促公路總局檢討改善。據復：已責請各監理所站查明業者未依照規定辦理所屬駕駛人異動登記及繳回登記證等異常情形並依規定妥處，後續將協調勞、健保單位，定期將營業大客車業者登記所屬駕駛人名冊採每半年送請比對有無依規定辦理投保，以利其對未依規定辦理之投保單位加強宣導及裁罰。

(三) **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。**

公路總局為強化車輛安全管理，確保車輛檢驗品質，訂有道路交通安全規則、汽車委託檢驗實施辦法、委託檢驗合約書、各區監理所（站）車輛檢驗作業手冊等相關規範。依據該局統計，103 至 107 年度每年度車輛檢驗輛次約 1 千餘萬輛【其中委託代檢單位檢驗數量約占 9 成（圖 3）】，尚能有效確保使用中車輛符合規定安全標準。經查該局車輛檢驗相關業務執行情形，核有下列事項：

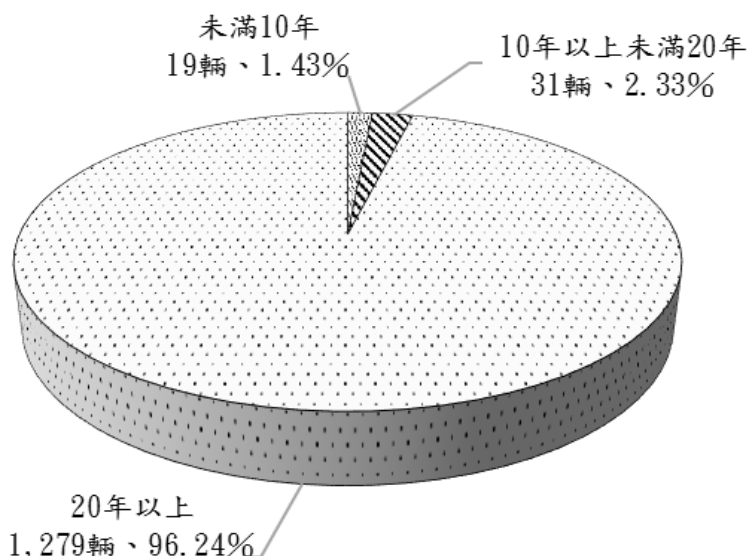
圖 3 監理所與代檢廠辦理車輛檢驗數量比重圖



資料來源：整理自公路總局統計查詢網資料。

1. 現有混凝土泵浦車車齡偏高，允宜研議參考營業大客車定期檢驗規定，規範車主於定期檢驗時檢附保養紀錄之可行性：據公路總局統計，截至 107 年 11 月 13 日止，尚在使用中之混凝土泵浦車計有 1,329 輛，經分析該類車輛車齡分布情形，其中車齡未滿 10 年者計有 19 輛，占 1.43%、10 年以上未滿 20 年者計有 31 輛，占 2.33%、20 年以上者計有 1,279 輛，占 96.24%(圖 4)。復據公路總局各監理所 107 年 1 至 10 月辦理混凝土泵浦車檢驗結果統計，4,733 筆檢驗紀錄中計有 2,099 筆總評不合格，約占 44.35%，其中直接與車輛機件效能相關者計有 1,270 筆，約占不合格筆數 60.51%(部分車輛有多重不合格情形)，包括輪側滑度 281 筆(13.39%)、腳煞車效能 933 筆(44.45%)、手煞車效能 258 筆(12.29%)、煞車平衡度 182 筆(8.67%)等。鑑於現有混凝土泵浦車車齡 20 年以上占比高達 96.24%，且檢驗不合格情形中與機件效能有關者占 60.51%，為強化老舊混凝土泵浦車安全管理，減低行車風險，經函請公路總局研議比照道路交通安全規則第 39 條之 1 第 24 款，有關營業大客車定期檢驗均須檢附合法汽車修理業者出具保養紀錄相關規定，規定老舊混凝土泵浦車於定期檢驗時檢附保養紀錄之可行性。據復：將檢討修正道路交通安全規則，研議具有混凝土輸送設備專供混凝土壓送作業之特種大貨車定期檢驗應出具保養紀錄表之規定。

圖 4 混凝土泵浦車車齡統計圖



資料來源：整理自公路總局提供 107 年 11 月 13 日之資料。

2. 部分代檢廠違反規定受理強制汽車責任保險有效期間不滿 30 日之車輛辦理定期檢驗：依強制汽車責任保險法第 16 條第 2 項第 2 款規定，公路監理機關對於該保險有效期間不滿 30 日之汽車，不得發給牌照、臨時通行證、換發牌照或檢驗。另依各區監理所(站)車輛檢驗作業手冊，有關車輛定期檢驗、汽車或機車申請牌照檢驗等車輛檢驗，其檢驗作業程序第一步驟均應查驗各應備證件【含有效期間 30 日以上之強制汽車責任保險(下稱強制險)保險證】。據公路總局說明，當民眾向保險公司投保強制險後，該資料會傳送至第三代公路監理資訊系統(下稱 M3 系統)及代檢廠檢驗服務系統，供汽車檢驗線收費窗口查驗未攜帶保險證之車輛投保情形。該二系統業具備無投保強制險及強制險有效期未滿 30 日者不予掛號登檢之控管機制。惟經運用 105 年至 107 年 8 月底止各代檢廠檢驗紀錄資料之車輛檢驗日期比對各該車輛強制險最

新一筆投保紀錄之保險期間，發現計有 8 萬 8,514 筆檢驗紀錄出現在強制險有效期間 30 日內，經函請公路總局檢討改善。據復：上開車輛可能係於定期檢驗後辦理車籍異動，如過戶、報廢、繳（註）銷、停駛或重領新號牌等，各保險公司核退其強制險，致有效日期未滿 30 日，金融監督管理委員會為防止類似情形再次發生，業自 107 年 10 月 1 日起改採強制險電子保單，即時將車輛保險資料上傳至 M3 系統，俾車輛檢驗受理窗口確認確有保險資料，始受理登記檢驗。

3. 部分已申請增加車額之代檢廠檢驗線未依合約規定人數派任檢驗員辦理檢驗作業：依據委託檢驗合約書附件 1 年度代檢車額表規定，年度考核優等、甲等之代檢廠全年整體日間車額達成率(全年整體代檢廠日間驗車數／全年整體分配日間車額數)逾 75%之監理所(站)者，得增加日間車額 20 輛，夜間車額 10 輛；每條檢驗線每日常態性分三段式檢驗，每條檢驗線派 3 位檢驗員，以縮短檢驗時間，增進檢驗效能。經分析 106 年度代檢廠考核成績為優等、甲等且本年度已申請並獲核准增加車額代檢廠及各該代檢廠檢驗資料發現，計有 5 家代檢廠 869 筆檢驗資料簽證欄位中僅有 1 位或 2 位檢驗員簽證，經函請公路總局檢討改善。據復：本案異常現象為代檢廠檢驗線系統程式未依規定上傳 3 名檢驗員所致，已請各監理所要求所轄代檢廠修正系統程式。

4. 部分檢驗不合格汽車於 1 個月內仍未修復並申請覆驗或覆驗仍不合格者未依規定處分：依道路交通管理處罰條例第 17 條第 2 項規定，經檢驗不合格之汽車，於 1 個月內仍未修復並申請覆驗，或覆驗仍不合格者，吊扣其牌照。經分析各代檢廠 105 年至 107 年 8 月底辦理車輛檢驗日期及總評結果發現，檢驗不合格汽車於 1 個月內仍未修復並申請覆驗者計有 7,549 筆，其中 2,809 筆未曾辦理覆驗，另檢驗不合格汽車於 1 個月內覆驗仍不合格者計有 166 筆，合計 7,715 筆檢驗不合格汽車未依規定吊扣其牌照，經函請公路總局檢討改善。據復：實務上就檢驗不合格之汽車於 1 個月內仍未修復並申請覆驗者，執行吊扣牌照有其困難，惟將加強宣導覆驗日期逾 7 天另收取檢驗規費及逾期檢驗處罰規定；未辦理覆驗致逾期檢驗者將依道路交通管理處罰條例第 17 條第 1 項規定舉發；及透過路邊稽查，對於逾檢 1 個月以上車輛行駛於道路將吊扣其牌照，以遏止該等車輛行駛。

5. 部分無光型檢驗儀器之代檢廠違約辦理 HID 頭燈車輛檢驗：依據委託檢驗合約書第 3 條第 5 款及第 26 條規定，代檢廠未設置氣體放電式(High-intensity discharge, 下稱 HID)頭燈光型檢驗儀器者，不得受理變更 HID 光型後車輛之定期檢驗，違者處以違約登記 1 次並減少每條檢驗線檢驗車輛數 10 輛為期 1 個月。1 年內如第 2 次違反規定，處以違約登記 1 次並減少每條檢驗線檢驗車輛數 10 輛為期 3 個月。經勾稽比對 105 年至 107 年 8 月底 3,986 輛註記 HID 光型頭燈車輛之檢驗紀錄，與其代檢廠設置光型檢驗儀器情形，發現有 11 家未設置光型檢驗儀

器之代檢廠，逕為 13 輛註記 HID 光型頭燈車輛辦理檢驗並予簽證合格。另交通部於 107 年 6 月 29 日修正道路交通安全規則附件 15 之汽車設備規格變更規定，允許頭燈可變更為發光二極體 (Light-emitting diode, 下稱 LED)，並比照 HID 變更登記作業，申請車籍變更為「LED 光型」，及於「LED 頭燈檢驗登記作業原則」規定，代檢廠須備有頭燈試驗器，方可受理「LED 光型」、「HID 光型」車輛之檢驗。惟查公路總局設置之監理服務網及所屬 7 個監理所官方網站，僅臺北市區、新竹區及臺中區等監理所，公告之代檢廠資訊內容包含光型檢驗儀器之設置情形，不利於 HID 及 LED 光型頭燈車輛車主選擇適當之代檢廠辦理檢驗，經函請公路總局檢討改善。據復：已依委託檢驗合約書第 26 條規定處分違約辦理 HID 頭燈車輛檢驗之代檢廠，及修正代檢廠檢驗服務系統程式控管未具光型檢驗儀器之代檢廠，不得受理光型頭燈車輛檢驗，並自 108 年 3 月 1 日起於監理服務網揭露可檢驗 HID 及 LED 光型頭燈車輛之代檢廠資訊。

(四) 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。

臺灣因地理與地質因素，颱風及地震發生頻繁，極端氣候與降雨均加劇災害發生之頻率及規模，104 至 106 年度交通部轄管鐵、公路災復工程約 74 億餘元，此外 104 至 106 年度國道、省道及鐵路平交道傷亡人數，每年高達 1 萬餘人 (表 11)。經查交通部暨所屬辦理鐵路高風險路段預警、應變及復建改善工程執行情形，核有下列事項：

表 11 國道、省道、鐵路平交道事故件數及傷亡人數統計表

單位：件、人

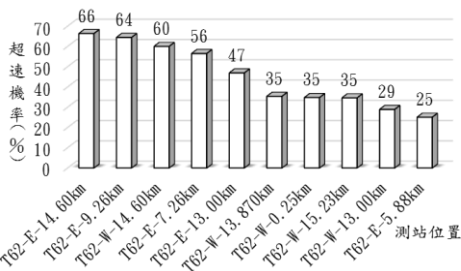
道路 種類	合計		國道		省道		鐵路平交道	
	事故 件數	傷亡 人數	事故 件數	傷亡 人數	事故 件數	傷亡 人數	事故 件數	傷亡 人數
104	11,510	16,194	1,520	2,531	9,966	13,635	24	28
105	10,914	18,120	1,691	2,761	9,203	15,349	20	10
106	10,061	14,427	1,777	3,065	8,269	11,343	15	19

資料來源：整理自高公局、公路總局及臺鐵局等網站資料。

1. **交通資料庫及大數據分析技術尚待積極運用，以加強橫向國道及快速公路易超速路段及時段交通安全管理：**高速公路局 (下稱高公局) 轄管國道及代管橫向快速公路約 1,400 公里，為聚焦掌握駕駛行車超速行為，自 105 年 11 月起，針對國道 1 號及 3 號每月透過 ETC 資料篩選超速時速 20、30、40 公里路段與時段函送內政部警政署國道公路警察局作為執行勤務編排參考，並於該局全球資訊網公布 106 年 9、10 月及 107 年 4 月經常性行車速度超過時速 170 公里以上之嚴重違規車輛，以呼籲駕駛自我克制，達到嚇阻成效。惟該局轄管橫向國道及代管銜接國道 1 號及 3 號之橫向快速公路，因未設置 ETC 門架而未納入分析範疇。經依公路總局及高公局交通資料庫之車輛偵測器 (VD) 每分鐘監測車速資料 (107 年 7 月 1 日至 28 日，資料筆數 1 億 4,375 萬餘筆)，運用 Excel VBA 程式及 Power BI 大數據分析軟體，擇選橫向國道 2 號、

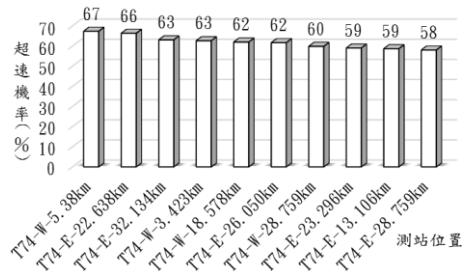
6 號及橫向快速公路台 62 線、台 74 線分析平日（星期一至星期五）、假日（星期六、日）超速路段與時段等駕駛行為，發現多處易超速路段（超速機率大於 60%）及超速熱點時間（圖 5 至 12），以台 62 線為例：假日超速路段超速機率大於 60%者，計有東向 14.6 公里、9.26 公里、西向 14.6 公里等 3 處，東向 14.6 公里處主要超速熱點時間在下午 5 點至 10 點；另該路段行車速度上限為 80 公里，偵測到平日最高車速時速達 148 公里、假日達 147 公里。鑑於橫向國道及快速公路之行車速限達每小時 80 至 100 公里，一旦超速發生事故，其傷亡程度多較市區道路嚴重，為期強化上揭道路交通安全管理，經建請交通部督促高公局及公路總局積極運用相關交通資料庫資訊，分析駕駛人易超速之高風險路段與時段，供相關單位規劃設置交通安全管理設施及執行勤務參考，以增進用路人安全。據復：高公局及公路總局對於平均車速較高路段，將協調警方加強執法勤務或增設超速執法設備，並研議將所篩選統計之資訊，結合交通資訊顯示板及公告於機關網站提醒駕駛人注意，以增進用路人安全。

圖 5 台 62 線假日前 10 大超速路段機率圖



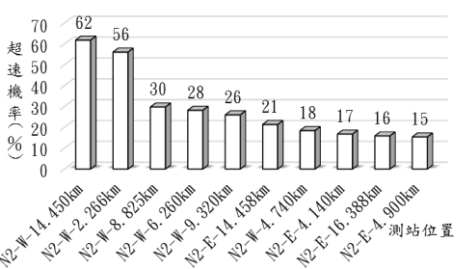
資料來源：整理自公路總局提供資料。

圖 6 台 74 線假日前 10 大超速路段機率圖



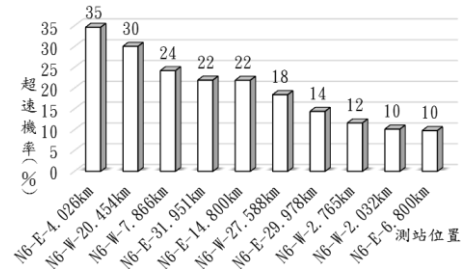
資料來源：整理自公路總局提供資料。

圖 7 國道 2 號假日前 10 大超速路段機率圖



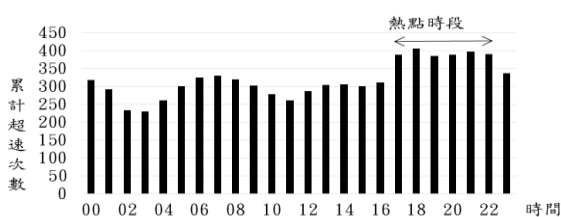
資料來源：整理自高公局提供資料。

圖 8 國道 6 號假日前 10 大超速路段機率圖



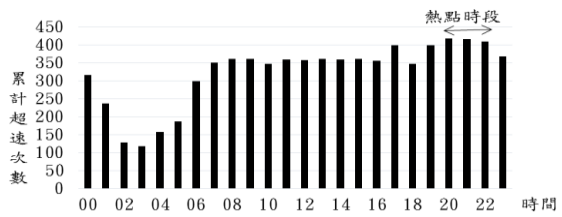
資料來源：整理自高公局提供資料。

圖 9 台 62 線(東向 14.6 公里)假日超速熱點時間分布圖



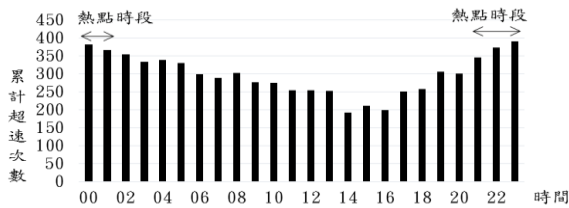
資料來源：整理自公路總局提供資料。

圖 10 台 74 線(西向 5.38 公里)假日超速熱點時間分布圖



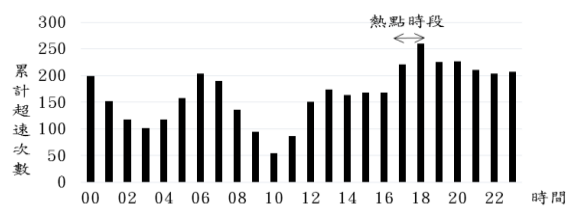
資料來源：整理自公路總局提供資料。

圖 11 國道 2 號(西向 14.45 公里)假日超速熱點時間分布圖



資料來源：整理自高公局提供資料。

圖 12 國道 6 號(東向 4.026 公里)假日超速熱點時間分布圖



資料來源：整理自高公局提供資料。

2. 臺鐵局及公路總局之防救災資訊系統功能、邊坡維護管理制度及風險預警機制未盡完善：交通部轄管臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）、公路總局為降低或預防氣候變遷所發生災害或事故，已成立應變小組或防災中心，並各自開發防救災資訊系統，及訂定鐵道、省道邊坡維護管理與風險預警等相關機制，經查上開資訊系統及管理機制，核有：（1）公路總局未將邊坡地錨檢測選點、試驗數量原則及檢測情形納入邊坡維護管理規範，增加邊坡無預警崩塌之風險；（2）公路總局省道邊坡資訊管理系統未將邊坡相關自動化監測資料整合納入管理（如：傾度管、水位觀測井等），亦無邊坡巡檢資料登錄功能，致無法檢視歷次邊坡巡檢後是否依照巡檢結果即時辦理維護管理作業，及評估邊坡改善成效，另臺鐵局開發中之鐵路邊坡全生命週期預警及維護管理系統，未將邊坡相關自動化即時監測資料整合納入管理（如：鐵路邊坡沿線之土石流滑動檢知器、地錨荷重計等），影響邊坡危害綜整研判效率；（3）公路總局「公路防救災 GIS 決策支援系統（SafeTaiwan）」結合不同單位提供之地質、水情、路況及災害預警等空間資訊服務，整合 636 種圖資，以利全民防災與自我風險管理，惟該系統尚乏 GIS 分析功能，如：將經濟部水利署（下稱水利署）淹水潛勢及農業委員會（下稱農委會）土石流潛勢與轄管設施進行圖層套疊分析，另臺鐵局之鐵道劇烈天氣監測系統（QPESUMS），可依據監控路段設定附近雨量站之雨量預警值、警戒值及行動值，俾能依據降雨量即時採取應變作為，以維護鐵路行車安全，惟該系統亦無運用水利署淹水潛勢及農委會土石流潛勢進行 GIS 套疊分析功能，致未能由系統自動列出轄管交通設施（路段）受影響範圍明細，提供完整資訊供相關單位人員進行防災監控及巡檢；（4）公路總局省道邊坡資訊管理系統利用中央氣象局預報雨量並結合邊坡歷史災害進行崩塌機率模式分析，提前在風雨預報階段評估路段崩塌機率，以及早因應，強化公路災前佈署及應變能力，惟目前僅蘇花公路可供查詢邊坡崩塌機率，其他路段尚未納入分析，經建請交通部督促公路總局及臺鐵局研謀改善。據復：（1）公路總局已規劃辦理「省道邊坡地錨功能檢測分級暨設施補強計畫」作業，將陸續完成地錨檢測及補強作業；（2）公路總局及臺鐵局將分別於規劃建置之「省道邊坡全生命週期管理系統」及「鐵路邊坡維護管理系統」，納

入自動化監測資料收集及邊坡巡檢維護管理作業，供養護人員即時掌握邊坡穩定狀況；(3) 公路總局將於「公路防救災 GIS 決策支援系統 (SafeTaiwan)」及「空間資訊倉儲及服務平台 (亦稱 SafeTaiwan)」等資訊系統納入圖層套疊相關分析功能；臺鐵局刻正辦理邊坡維護管理系統工程統包案，規劃建置與水利署淹水潛勢及農委會土石流潛勢與轄管設施進行圖層套疊分析功能；(4) 公路總局將陸續辦理北橫公路、阿里山公路、南迴公路等重要風景軸線監控路段自動公開即時路段風險資訊模組，以大幅降低所轄山區公路之致災風險。

3. 臺鐵局轄管具地錨之鐵道邊坡路段計有 15 處地錨鋼絞線嚴重銹蝕，其中 12 處尚乏具體改善計畫，影響邊坡安全性：依臺鐵局 104 年度統計該局轄管鐵道沿線邊坡資料，經過路塹或路堤邊坡之行車路線，有人工邊坡（擋土牆、地錨、加勁土壤等）及自然邊坡，全長約 300 公里，占鐵路營運路線 1,117.6 公里之 26.84%。依據臺鐵局統計轄管地錨邊坡檢測資料，截至 107 年 7 月底止，該局轄管地錨邊坡分布於 24 處，其中 A 級（地錨功能極差）及 B 級（地錨功能不佳）地錨邊坡計 15 處，地錨數量計 1,353 支，依據相關檢測調查報告說明，上開地錨經進行錨頭組件、內視鏡及地錨揚起試驗抽樣檢測結果，有預力失效（如：宜蘭線 K0+345~K0+365）、地錨鋼絞線嚴重銹蝕、或使用硬度不足鋼夾片造成鋼腱內縮或斷裂（如：宜蘭線 K30+695~K30+750、宜蘭線 K32+670~K32+800）等狀況，已失去固定邊坡功能，僅能依靠擋土結構自立性維持穩定，安全係數不足，如遭逢強降雨致地下水位上升或地震擾動增加側壓力，將有崩坍危險。惟查臺鐵局僅就其中 3 處具有明顯不穩定趨勢地錨邊坡，納入鐵路行車安全改善六年（104 至 109 年）計畫（已核定展延至 111 年）辦理改善，其餘 12 處尚無具體改善計畫，經建請交通部督促臺鐵局儘速規劃辦理相關地錨改善計畫，並強化各邊坡巡檢及建立預警監測機制，以降低行車風險。據復：鑑於臺鐵局轄管地錨邊坡路段具有邊坡地滑災害潛在高風險，已針對 A 級及 B 級邊坡研析相關補強或整治之改善對策，並強化各邊坡巡檢及建立預警監測機制，以降低行車風險。

4. 部分易肇事路段（口）改善後之筆事件數反較改善前升高：交通部為提升道路安全品質，降低民眾遭遇意外交通事故之機率及減少事故後之損失，自 69 年起辦理第 1 期「臺灣地區易肇事路段改善計畫」列為長期性之任務，並委由運輸研究所（下稱運研所）負責規劃。該所依據各地方政府警察局及內政部警政署，調查整理臺灣地區道路交通事故資料，並利用「交通事故發生地點及資料分析系統」，將交通事故發生地點周圍半徑 50 公尺範圍內之事故皆整併為同一個肇事地點，從各直轄市、縣（市）交通事故地點資料篩選其轄區範圍內 20 處易肇事地點進行會勘以決定納入計畫辦理改善。依據運研所分析，103 年度改善 93 處易肇事地點，其改善前（102 年度）之年筆事件數計 1,727 件、死亡 9 人、受傷 2,285 人，改善後（105 年度）之

年肇事件數計 767 件、死亡 1 人、受傷 979 人，依改善前後比較，肇事件數減少 56%、死亡人數減少 89%、受傷人數減少 57%，整體而言已大幅降低事故發生及人員傷亡數，惟查 103 及 104 年度辦理之第 32 及 33 期臺灣地區易肇事路段改善計畫，其中有 14 處之易肇事路段（口）改善後肇事件數較改善前升高情事（表 12、13），經函請交通部督促相關機關分析原因，研謀改善。據復：個別地點之歷年事故數量，會受到許多環境因素影響而有高低起伏（如：路側新設立超商，將增加路側臨停車輛的頻次，因此可能導致路側追撞、擦撞事件的增加）。運研所業針對第 32 及 33 期改善地點改善後事件數升高的路段（口），會同相關單位檢視，進行相關工程改善或強化交通執法，以維用路人行車安全。

表 12 103 年度易肇事路段改善地點改善前、後肇事資料分析表

單位：件、人

第 32 期（103 年度改善地點）	102 年度肇事資料 （改善前）			103 年度肇事資料 （改善後）			104 年度肇事資料 （改善後）			105 年度肇事資料 （改善後）		
	肇事件數	死亡人數	受傷人數	肇事件數	死亡人數	受傷人數	肇事件數	死亡人數	受傷人數	肇事件數	死亡人數	受傷人數
臺北市大度路三段與立德路口	28	—	37	30	—	44	38	—	45	29	—	34
新北市板橋區縣民大道、南雅南路口	28	—	42	21	—	28	25	—	30	31	—	43
新北市中和區中山路、民有街口	17	—	20	24	—	28	28	—	34	22	—	25
臺中市北區三民路、錦南街、崇德路	65	—	80	38	—	45	55	—	64	71	—	85
臺南市西門路與公園南路交叉口（13）	16	—	17	15	—	20	22	—	24	17	—	22
臺南市西門路與和緯路交叉口（14）	16	—	27	21	—	30	16	—	18	17	—	22
南投縣草屯鎮成功路與敦和路口	10	—	11	4	—	5	5	—	4	16	—	18
雲林縣斗六市民生路與雲林路岔口	13	—	18	13	—	15	8	—	10	16	—	25

資料來源：摘自 107 年 5 月第 35 期臺灣地區易肇事路段改善計畫報告。

表 13 104 年度易肇事路段改善地點改善前、後肇事資料分析表

單位：件、人

第 33 期改善地點（104 年度改善地點）	103 年度肇事資料 （改善前）			104 年度肇事資料 （改善後）			105 年度肇事資料 （改善後）		
	肇事件數	死亡人數	受傷人數	肇事件數	死亡人數	受傷人數	肇事件數	死亡人數	受傷人數
新北市中和區中山路板南路口	35	—	46	40	—	42	43	—	58
臺中市北區三民路三段、崇德路一段、五權路與錦南街口	69	—	79	55	—	64	71	—	85
高雄市三民區民族一路／孝順街／鼎山街	25	—	29	30	—	42	29	—	34
新竹市東大路一公道五路口	11	2	10	15	1	18	14	—	15
南投縣南投市平山二路與平山一路三街口	4	1	3	4	1	—	5	—	2
臺東縣臺東市正氣路與傳廣路口（國立臺東高商）	10	—	10	9	—	12	14	—	21

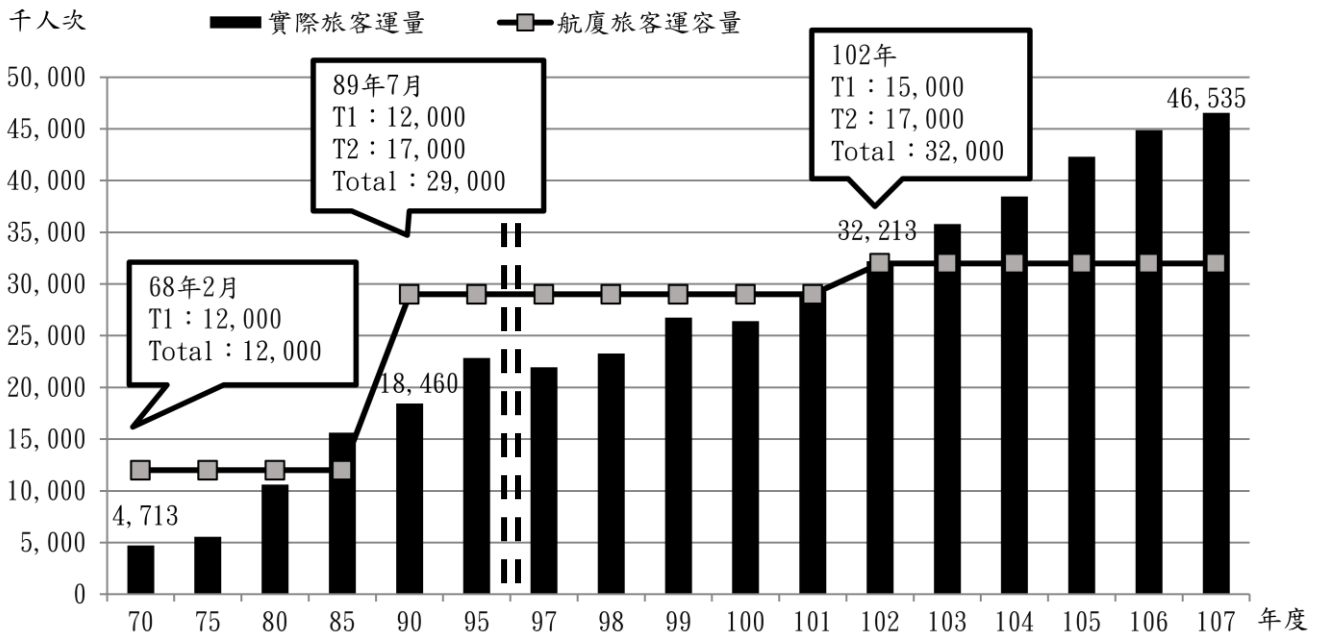
資料來源：摘自 107 年 5 月第 35 期臺灣地區易肇事路段改善計畫報告。

（五） 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。

桃園國際機場（下稱桃園機場）本年度機場旅客運量（4,653 萬餘人次）已超逾航廈旅客運容量（3,200 萬人次）達 1,453 萬餘人次，惟桃園機場股份有限公司（下稱桃園機場公司）參照國際機場協會（Airports Council International）機場服務品質評比項目，提出多項具體行動方案，維持機場服務品質，2018 年在旅客運量 4,000 萬人次以上的組別中，服務品質獲該協會評比為全球第 3 名，另英國非營利獨立調查機構 Skytrax 於 2019 年 3 月 28 日公布全球最佳機場排名，桃園機場由 2018 年之 15 名上升至 13 名，為歷年最佳成績。經查該公司各項建設計畫及設施維護與機場服務等相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 臺灣桃園國際機場園區綱要計畫迄未完成定期修正作業，第三航站區建設計畫進度落後，停電事故頻傳，機坪設施不敷夜間停機使用，又因工程施作及航管效率等因素，影響航班準點率，亟待加強檢討改善：政府為提升國家競爭力，促進國際機場園區與航空城發展，於 98 年 1 月 23 日制定公布國際機場園區發展條例，依據該條例及其細則規定，主管機關應擬訂臺灣桃園國際機場園區綱要計畫，包含園區功能定位與發展策略、運量發展預測、未來用地範圍及使用配置、開發方式與事業及財務計畫策略等，擘劃機場園區未來發展藍圖，作為執行機關之政策指引，據以推動園區實施計畫、特定區計畫及重大建設計畫，以維持國際機場的競爭優勢。經查桃園機場公司綱要計畫、相關建設、設施維護及機場服務等相關業務辦理情形，核有：（1）臺灣桃園國際機場園區綱要計畫係機場園區實施計畫之上位計畫，依規定至少每 5 年檢討修正 1 次，惟該計畫自 100 年 4 月核定迄今已歷 8 年，尚未完成修正作業；（2）機場旅客運量已超逾航廈旅客運容量（圖 13），且據國際航空運輸協會等機構預測，未來 20 年亞太地區航空客運量將維持高度成長，惟第三航站區相關建設計畫進度遲滯；（3）機場主要供電設備及相關電纜與變壓器等設施，皆已屆汰舊換新期程，且缺乏完整之備援系統，致屢因設施故障造成停電事故，亟待檢討研謀加速辦理相關設施汰換、建置工程；（4）現有停機坪不敷航機夜間停機使用，隨著新設國籍航空公司成立及既有國籍航空公司擴充機隊需求，產生營運瓶頸等情事；（5）航空情報資訊機構每月公布全球近 1,200 個主要機場準點率，桃園機場本年度因運量成長，工程施作、海關檢查及證照查驗人力不足等因素，造成航班延誤，使得機場準點率排名介於 362 名至 785 名之間，排名欠佳，允宜研謀具體改進措施，提升機場服務品質。鑑於政府為回應聯合國永續發展目標（Sustainable Development Goals, SDGs），已於 107 年 12 月 14 日通過臺灣永續發展目標，其中核心目標 11 之第 2 項具體目標「為所有的人提供安全、可負

圖 13 桃園機場客運量及航廈容量變動情形圖



註：1. T1 表第 1 航廈之設計年容量；T2 表第 2 航廈之設計年容量。
 2. T2 於 107 年 12 月 29 日完成航廈擴建，增加 500 萬人次旅客運容量，未納入本表統計。
 3. 資料來源：整理自民用航空局網站民航運輸統計資料，97 年度以前數據僅提供每 5 年之統計值。

擔、可及性高，且符合永續發展的交通運輸系統。……」，經函請桃園機場公司研謀改善，以期達成核心目標 11，確保可永續發展的交通運輸系統。據復：(1) 綱要計畫涉及層面廣泛，須協調統整各機關意見，而耗費較長之作業時程，該計畫已於 108 年 3 月 29 日送民用航空局審查，並經該局彙整相關機關意見，建議該公司參酌修正並召開專家學者會議審視計畫內容。該公司刻正積極爭取各機關共識，化解分歧，將於計畫修正完成後，召開學者專家會議協助審視，俾後續相關審查作業能儘早完成；(2) 第三航站區建設計畫主體航廈土建工程標於 108 年 6 月 3 日因無廠商投標第 3 度流標，刻正修改招標文件，並妥擬配套方案，將儘速辦理招標公告；(3) 已於 108 年完成機場外場區高壓電纜汰換及發電機修繕作業，109 年將持續辦理「變電站電力設備汰換、擴充與環路開關汰換工程」等改善措施，111 年配合第三航廈建設時程新建桃機西側變電站，以達到雙電源、雙迴路之供電架構，強化機場電力供應之穩定性；(4) 因航班持續成長，機坪需求殷切，刻正積極規劃設置過夜機坪應急，第三航廈工程已先執行空側機坪建置作業，規劃於 108 至 110 年，陸續增加 21 個停機坪，另臺飛棚廠及星宇棚廠啟用後，可停放 11 架次；(5) 積極協調內政部移民署及警政署航空警察局增加安檢及保全人力，以加速通關作業，改善班機誤點情事。

2. 南跑道及周邊滑行道道面整建工程已完工啟用，惟工程查驗標準及程序未盡周延，且驗收作業冗長，施工品質管制作業及行政效率亟待檢討改善；桃園機場公司為改善飛航環境及提升機場營運品質，辦理「臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫一場

面土建施工第一標（南跑道、周邊滑行道及過夜機坪）工程」，於 103 年 1 月 2 日決標，總決算金額 30 億 3,254 萬元，於 104 年 2 月 4 日完工啟用。經查該工程履約管理、驗收及維修情形，核有：（1）未督促總顧問確實審查施工規範，依航機載重規範訂定道基驗證標準，復於辦理工程品質查證作業時，未將道基滾壓檢驗、瀝青混凝土施工及材料檢驗相關之特定作業列入查證項目，且未督促監造單位於廠商估驗計價時，提出施工或材料等抽驗資料，亦未辦理分段查驗，錯失及早察覺瀝青混凝土可鋪築厚度不足等影響工程品質之重大違失，致該工程啟用後跑滑道即陸續發生隆起、凹陷、裂縫破損或粒料破碎、剝離等狀況，機場道面品質低落且經媒體多次負評報導，嚴重斲傷政府形象；（2）未於履約期間及早確認工程變更項目，並積極督促監造單位籌備竣工所需資料，耽延初驗作業開始期程，復未積極辦理初驗及驗收作業，致跑滑道啟用歷經 3 年 6 個月餘仍未能完成全部驗收作業，行政效率不彰；另該公司未依鑑定報告結果儘速查究相關單位責任歸屬及研謀有效改善對策，復再以總顧問未研判出成因，一再耽延處理時機，致 S 及 S1 滑行道自啟用後已修補 268 次，仍持續發生車轍損壞等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：（1）已懲處失職人員及撤換該工程監造主管，後續道面工程將要求設計監造單位將 13.6 噸／輪載重之滾壓檢驗納入施工規範，於施工檢驗停留點確實查驗，並依「桃園國際機場股份有限公司工程品質查證標準作業程序」相關規定，擇選工程費用較高及影響飛安、營運之關鍵工項列入查證計畫，另為完備分段查驗或部分驗收程序，業訂定「分段查驗供分段驗收使用作業程序書」；（2）已訂定竣工驗收及契約變更相關標準作業程序，修訂採購作業權責劃分表，嗣後將依採購金額級距指派適宜層級且具相當經驗者擔任主驗人員，並儘早實質進行現場驗收，以提升驗收效率及品質；另俟本案工程調解及鑑定作業有具體結果，將查究技術服務廠商及承攬廠商之契約責任。

（六） 本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。

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本年度重大公共建設計畫計 78 件，本年度可支用預算數 1,516 億 3,438 萬餘元，實際執行數 1,380 億 1,870 萬餘元，執行率達 91.02%，並完成多項重大交通建設工程，如台 9 線蘇花公路蘇澳至東澳段於 107 年 2 月 5 日開放通車、桃園國際機場 W2 滑行道於 8 月 16 日啟用、高雄鐵路地下化於 10 月 14 日全線通車、國道 5 號頭城交流道改善工程增設南出及北入匝道於 10 月 28 日通車、淡海輕軌運輸系統第一期路網綠山線於 12 月 24 日通車等，提升交通運輸之便利與安全性。經查相關公共建設計

畫辦理情形，核有下列事項：

1. **大鵬灣遊憩區 BOT 案履約管理未臻周妥：**觀光局大鵬灣國家風景區管理處（下稱鵬管處）為帶動大鵬灣地區經濟發展、改善生態環境及發展觀光遊憩，達到「開發成為以水上活動為主軸的國際級休閒度假遊憩區」之開發目標，於 93 年 11 月 30 日依促進民間參與公共建設法規定，以興建－經營－移轉（BOT）方式，與大鵬灣國際開發股份有限公司（下稱大鵬灣公司）簽訂「民間參與大鵬灣國家風景區建設（BOT）開發經營契約」，營運期限至 145 年 12 月。第一期開發區已陸續於 103 年 10 月 7 日前完工營運，而後期開發區預計於 108 年底開始營運，截至 107 年底止，大鵬灣公司累計投資金額計 26 億 2,051 萬餘元。經查民間參與大鵬灣國家風景區建設 BOT 案執行情形，核有：（1）後期開發區土地交付因占用灣域置放漁撈設備民眾陳情抗爭或排除後再重複被占用，而無法如期交付大鵬灣公司，影響後期計畫工程發包施工及營運期程；（2）鵬管處未督促大鵬灣公司按其開發計畫書規劃與旅行業合作，及串聯墾丁國家公園自然生態景觀，規劃舉辦吸引遊客入園之特色活動或開發多元遊憩設施，並加強運用數位及廣告行銷，以增加遊客人次，創造地方觀光價值；（3）大鵬灣國際休閒特區僅於日間營運，因日間氣候炎熱及缺乏夜間活動，影響遊客留置園區時間，亟待督促大鵬灣公司評估研議延長營運時間及增闢黃昏至夜間活動之可行性，以提升營運服務品質及效益，經函請觀光局督促檢討改善。據復：（1）鵬管處已邀集海洋委員會海巡署、屏東縣政府共同討論並研訂「大鵬灣風景區灣域聯合巡查作業原則」，每周 2 次實施灣域聯合巡查，倘民眾漁撈設備占用灣域違規事項情節重大，將立即進行強制排除作業；（2）鵬管處將持續加強行銷推廣大鵬灣國家風景區及提升旅遊便利性作為，並按月召開工作會議督促大鵬灣公司積極增加園區服務內容與公關行銷，協助其與周邊旅行業者異業結盟及規劃套裝行程，提升遊客到訪意願；（3）鵬管處將持續擴充陸域及水域夜間旅遊環境設施及申請機制，大鵬灣公司亦於 108 年度規劃大鵬灣夏令營、青洲夏令營及中秋沙灘烤肉活動，以增加園區夜間活動多元性，吸引遊客延長留置大鵬灣遊憩區時間。

2. **公路總局補助基隆市政府辦理東區調和街轉運站興建計畫管考作業欠嚴謹：**交通部於 100 年 10 月 7 日核定補助基隆市政府辦理東區調和街轉運站興建計畫（計畫經費核撥及相關管考作業由公路總局辦理），總經費計 9,000 萬元（交通部補助 5,605 萬 3,800 元），計畫工程分水土保持及雜項工程、建築工程等兩階段施作，其中第 1 期水保及雜項工程由該府自籌經費辦理，交通部僅補助第 2 期建築工程，預計於 102 年 12 月完工。經查公路總局於基隆市政府興建水土保持相關設施、景觀植生工程及停車位設置等第 1 期工程階段即撥付該府補助經費 3,667 萬餘元，且於轉運站主體工程尚未施作情形下即予結案，未續列管第 2 期工程執行情形，經函請公路總局檢討改善。據復：經檢討本案計畫專案管考及經費核撥程序，確尚有應改進之

處，除要求基隆市政府繳回已核撥之第 1 期工程補助經費及將本案重新納入列管外，並盤點其他補助案件有無類似情形，將於核撥補助經費時加強管控，避免類案再次發生。另為加強補助計畫管考作業，已於本年度訂定公路公共運輸多元推升計畫執行查核作業，針對以往補助案件查核實際使用情形，以發揮補助效益。

3. 恆春機場執行活化措施多年，仍無民航機起降，亟待檢討評估相關活化措施辦理成效，儘速確立未來發展方向，以提升公共設施使用效益：恆春機場自日據時代即已興建，民用航空局（下稱民航局）為配合墾丁國家公園觀光事業推展，解決連續假日屏鵝公路塞車情形，提供赴恆春半島觀光旅遊者便捷的運輸服務，於 89 年 7 月 15 日重新整建既有之機場場面及航站設施，使其適於國內航線中小型客機之起降，整建經費 5 億 863 萬元，於 93 年 1 月 5 日完工、12 日啟用，由民航局恆春航空站負責營運管理。因臺灣西部運輸走廊陸路運輸環境逐年改善（如國道 3 號完工、高鐵通車等），及該機場天候及落山風等影響，常未達起降標準而取消飛航，致啟用後即列為閒置公共設施，由民航局負責執行試辦國際包機飛航等活化措施。經查該機場設施活化措施包括推動飛航活動（如無人航空器及訓練機等）、開放活化區域場地短期出租、設置鐵馬驛站及辦理敦親睦鄰計畫等，本年度航站空間使用率達 80%，惟自 103 年 9 月起僅有立榮航空公司松山至恆春 1 條航線，每周二、四各 1 班，惟該公司考量天候與飛航安全，皆取消航班，該公司並自 108 年 5 月 28 日起正式停航。民航局曾於 107 年 5 月 3 日邀集華信、立榮、遠東及飛特立等 4 家航空公司研商飛航恆春包機之可行性，惟各公司評估結果，皆因地形、限航區、窄跑道及氣候等而無法執行，至該局協助屏東縣政府試辦 2 年恆春機場國際包機飛航（試辦期間 106 年 3 月至 108 年 3 月，108 年 5 月 6 日行政院同意再延長試辦期間 2 年），有飛航意願之菲律賓皇家及緬甸航空公司經就飛航安全與營運面評估後，亦暫不執行包機，故本年度恆春機場仍無民航機起降，經統計該機場 103 至 107 年度之營運收入僅 365 萬元，惟營運支出達 2 億 4,982 萬元，顯示活化措施執行成效有限，經函請民航局檢討研謀改善，並儘速確立機場未來發展方向，以提升公共設施使用效益。據復：民航局刻正辦理「臺灣地區民用機場 2040 年（目標年）整體規劃」，研訂恆春機場之整體發展方向，並就屏東縣政府建議改善恆春機場相關設施，包含跑道延長、增建第二跑道、裝設儀器降落系統等，進行可行性評估作業，預計於 109 年底完成評估報告，未來將視可行性研究成果及國際包機試辦情形，據以確立該機場未來營運活化方向。

4. 為落實生態工程永續發展理念，允宜參採工程會規定，針對主辦工程特性，研訂相關公共工程生態檢核機制：工程會為減輕公共工程對環境造成之負面影響，於 106 年 4 月 25 日訂定公共工程生態檢核機制（108 年 5 月 10 日修正並更名為公共工程生態檢核注意事項），

規範中央各機關辦理新建公共工程須辦理生態檢核作業。依上開機制第 5 點規定，各工程計畫中央目的事業主管機關依工程規模及性質，得訂定符合機關工程特性之生態檢核機制。經查交通部所屬相關工程主辦機關係依上開工程會所訂檢核機制所附之自評表、或於相關標準作業文件納入該檢核機制及於環評過程中一併辦理等方式執行，並未針對主辦工程特性訂定相關檢核機制。按歐盟科學與技術聯合組織（European Co-operation in the Field of Scientific and Technical Research，下稱 COST）曾指出陸路交通建設對生態環境之主要影響，包含：生物棲地切割與削減效應、生態廊道與棲地破壞、干擾效應及動物意外死亡率提升等（COST 341, Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure）。建造交通基礎設施難以避免對地質環境產生衝擊，造成部分路段生物棲地切割與劣化，對野生生物造成移動障礙或致死等。另台灣中油股份有限公司辦理觀塘工業區第三天然氣接收站開發案，遭環保團體質疑該開發案將破壞觀塘工業區海岸千年藻礁生態系統，及臺灣港務股份有限公司計畫於臺中港外港區擴建外廓防波堤作為天然氣卸載碼頭，引發外界可能截斷臺灣白海豚遷徙廊道之疑慮，經建請交通部參照上開工程會規定，依照所屬主辦工程特性，研訂各類工程生態檢核機制，俾利落實生態保育政策。據復：該部所屬主辦各類工程生態檢核機制檢討辦理情形如下：（1）鐵道部分：鐵道局新建工程案，已於環境影響評估作業之可行性研究程序、綜合規劃程序、重大公共工程證照許可及開工注意事項程序及環境保護檢查程序等相關文件，增列各階段配合生態檢核事項；（2）國道部分：高速公路局已訂定「高速公路工程生態檢核執行參考手冊」，自 108 年 3 月 6 日起據以辦理高速公路工程生命週期之生態檢核作業；（3）省道部分：公路總局原已研擬完成「道路新建工程生態檢核執行參考手冊」（初稿），惟配合工程會修正規範將道路拓寬工程納入生態檢核機制範圍，該局刻正辦理修正作業中，預計於 108 年 7 月前完成省道生態檢核執行參考手冊；（4）港埠工程部分：現正研議中。

（七） 臺鐵局本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。

交通部臺灣鐵路管理局（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，結合鐵道文化，進行異業結盟，加強行銷策略，開創新客群，本年度每日平均客運人數 63 萬餘人次，為我國公共運輸重要骨幹，營運虧損金額 24 億 764 萬餘元，較預算減少虧損 4 億 3,806 萬餘元，約 15.39%（表 14）。惟查該局辦

表 14 臺鐵局營運量值統計表

單位：千人次、新臺幣百萬元、%

年度	平均每日客運人數	盈 虧			
		預算數	審定數	比較增減	
				金額	比率
106	637	- 3,402	- 1,352	2,050	60.26
107	633	- 2,845	- 2,407	438	15.39

資料來源：整理自交通部統計查詢網及臺鐵局提供資料。

理文化資產維護管理、無障礙設施服務、車輛營運及維修管理等業務，核有下列事項：

1. **鐵道文化資產管理維護作業亟待檢討加強：**臺鐵局成立逾 130 年，經營之財產經主管機關依文化資產保存法規定指定或登錄為文化資產者計有 87 件（古蹟 29 件、歷史建築 56 件、文化景觀 2 件），經該局依鐵路文物蒐集保存作業要點列管之文化性資產共 886 項、1,668 件（107 年 6 月）。經查臺鐵局辦理文化（性）資產蒐集清查、列管、保存、維護管理等作業情形，核有：（1）文化（性）資產眾多且分散各地，並分由相關業務單位管理，事權不一，且缺乏相關專業人力，不利於文化（性）資產之永續發展；（2）現行鐵路文物蒐集保存作業要點有關鐵道文化性資產蒐集保存類別未臻完整，且未訂定文化性資產評估基準，鐵路文物清查小組成員均由現職員工兼任，缺乏跨領域專才；（3）交通工具類之移動性文化資產尚乏相關法規（如空污、鍋爐操作、檢驗等）之限制排除及審核、查驗等應遵行事項相關規範，不利活化使用，以彰顯其文化價值；（4）未編列文化資產保存、修復及管理維護專用經費預算，不利於文化資產之保存與活化再利用；老舊鐵道設施（含車輛）整建（拆除、汰舊換新）計畫未將文化（性）資產之清查、保存與維護工作納入計畫一併執行；（5）部分經主管機關指定或登錄之古蹟、歷史建築，尚未依文化資產保存法第 23 條規定擬定管理維護計畫，或未依規定辦理損壞修復作業；（6）出借或委託代管之鐵道文物，尚乏完整之品項、數量、照片等資料，且與該局列管資料不合，部分鐵道文化性資產未依規定納列珍貴動產帳，相關資產之清查與管理作業未盡確實；（7）經營逾 50 年以上建物達 2 千餘件，允宜參考古蹟、歷史建築指定及登錄基準，預為評估具備列為文化資產潛力之建物，加強維護管理及利用等情事，經函請交通部督促臺鐵局檢討研謀改善。據復：（1）為謀臺鐵局永續經營發展，該局正進行組織整體規劃，有關成立文化（性）資產專責管理單位，涉及該局組織調整事宜，須依組織整體經營及業務需求規劃；（2）已將「相關站場、車輛、設備之完整技能、知識及方法（如駕駛、維修、機械操作）」等納入該局鐵路文物蒐集保存作業要點，另鐵路文物清查小組已納入文化志工隊，以增進小組跨域專業能力；（3）經文化部及環境保護署（下稱環保署）協議，環保署將先以行政命令公告，具文資價值蒸汽機車之特定運行免受罰則，文化部未來將修法，將「動態保存」納入文化資產保存法；（4）該局目前累積虧損已達 1 千餘億元，能投注於文化資產之維護管理經費有限，惟文化部已於 107 年 4 月 20 日修正發布「文化部文化資產局文化資產保存修復及管理維護補助作業要點」，提供各單位申請經營文化資產管理維護及修復經費補助，該局將依該要點申請經費補助，以減輕辦理文化資產管理維護之財務壓力。另後續辦理相關鐵道設施整建工程時，將請鐵道局及臺鐵局各工務段預先檢視清查相關物件，將須保存之文物提送鐵路文物清查小組認定建檔予以保存；（5）已積極研擬經營文化資產管理維護計畫，俟完成後即提報主管機關核備。另地方政府認養或租

用之古蹟、歷史建築損壞，業請相關地方政府依照規定辦理修復作業；（6）臺鐵局已責成所屬盤點釐正出借或委託代管之鐵道文物品項、數量等資料，並將依中央政府各機關珍貴動產不動產管理要點規定辦理珍貴動產列帳及檢核作業；（7）針對逾 50 年以上建物，於處分（包含增建、改建、修建或拆除）前，將依文化資產保存法第 15 條規定，報主管機關進行文化資產價值評估。

2. 無障礙設施設置、管理及服務品質有待改善：臺鐵局為推動車站設施符合通用設計原則及國家相關法令規範，研訂該局「鐵路車站及轉乘設施通用設計規範（草案）」，並訂定「行動不便旅客乘車服務作業規定」及「行動不便旅客乘車通報規定」，以提升旅客乘車服務品質。經查該局車站及列車無障礙設施設置及相關服務辦理情形，核有：（1）該局網站首頁無障礙專區中設施配置一車站篇，僅列示已建置電梯之車站站名，如須查詢車站無障礙設施設置情形，須另至該局網站一車站專區之各車站網頁一無障礙設施專區，惟現有 241 個車站中，僅 54 個車站（22.41%）於上開網頁中列示無障礙設施相關資訊，且其中又有部分車站網頁無障礙設施服務相關資訊揭露不足或未及時更新，影響使用便利性；（2）汐科站、富岡站、楊梅站、泰安站所設置升降梯之機門寬度或機廂內部空間、富岡站之剪收票口寬度等，均未達鐵路車站及轉乘設施通用設計規範草案規定標準；富岡站之服務鈴設於售票窗口，與上開規範應設置於車站出入口銜接戶外處不符，汐科站服務鈴損壞已久未予修復；（3）無管理人員之招呼站無障礙設施不足，亦未擬訂改善計畫，經函請臺鐵局檢討改善。據復：（1）有關車站網頁無障礙資訊未及時更新及充分揭露，已請各運務段即時更新並檢討於網頁列示無障礙設施平面圖及相關設施內容；（2）已檢討辦理富岡站出入口設置服務鈴、泰安站電梯更新等工程，汐科站服務鈴損壞已修復，其餘各站無障礙設施受限場站空間、地形等因素，未來將視車站更新工程作業納入通盤考量；（3）招呼站因未派站務人員且囿於場站空間、地形以及旅客安全等考量，避免機械故障時第一時間無人員協助處理，致產生安全疑慮，尚無法於各站建置無障礙電梯，惟為協助身心障礙旅客訂票與乘車，已提供旅客電話預約服務，各招呼站之管理人員將依其需求派專人提供相關協助服務。

3. 車輛維修料件採購及庫存管理作業有待改善：臺鐵局截至 107 年底，帳列物料金額 25 億 3,989 萬餘元，經查該局料件採購及庫儲管理作業情形，核有：（1）部分維修所需之存料未研訂最高存量、最低存量及請購點，相關購料作業亦未依該局材料管理須知等規定，落實相關管控作業，妥適規劃採購期程，俟有維修需求或將屆使用年限需辦理更換，始辦理緊急採購；（2）臺北機廠部分材料核有料件領用未覈實登載於存料卡、該廠存料卡記載與該局材料管理系統資料不符、材料盤點未查明差異原因等情事；（3）該局歷年辦理購置車輛作業，於合

約中同時採購之備品及隨車隨機配件，係隨同車輛納列財產帳，使用情形均未登錄材料帳卡，亦未列為費用，影響財務報表之正確性，並造成管理罅隙等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：（1）已推動訂定關鍵性材料追蹤機制，將 397 項關鍵性材料，列入材料管理系統控管，於庫存量達請購點（低於安全存量）時提出警示，請用料單位提出需求，並修正「機務行車關鍵性材料存量基準表」，促請相關單位落實執行材料控管相關事項；（2）已要求相關人員於領料時務必填寫領料卡並登錄存料卡後再取料，並加強主管覆核及落實材料管理系統資料輸入作業，確保料帳吻合；（3）已檢討將隨車隨機配件由財產帳轉列至財產備品，並修正材料管理系統，強化隨車隨機配件料帳之管控。

4. 營運列車故障頻繁，未依規定實施臨時檢修；普悠瑪列車主風泵發生多項故障缺失，未積極督促承商履行保固責任確實改善：107 年 10 月 21 日普悠瑪 6432 車次發生出軌翻車事故，依據行政院事故調查小組於 107 年 12 月 21 日提出之「臺鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告」4.3 事故原因指出「事故列車行進中，因主風泵異常，發生列車動力時有時無、停留軀機間歇作動之異常狀況，相關人員採取之運轉決策及應變處置作為未排除異常狀況……」，該報告 5.1 並要求臺鐵局應會同日本原廠儘速查明主風泵異常頻率偏高之根本原因，研擬澈底改善方案。經查該車輛主風泵異常之檢修及廠商保固情形，核有：（1）事故車輛（TEMU 2007+TEMU 2008 編組）列車控制監視系統（Train Control and Monitor System, TCMS）紀錄，107 年 9 月 18 日起，迄 10 月 21 日 6432 車次發車止，計有 13 日發生「空壓機強制停止」故障 25 車次，故障頻率甚高，且集中於第 1 車及第 8 車，惟相關檢修單位未依「鐵路機車車輛檢修規則」第 11 條規定辦理臨時檢修，仍持續載客營運，增加行車安全風險；（2）經查臺鐵局「傾斜式電聯車 136 輛採購案」（即普悠瑪列車購案）各編組自 101 年 10 月起陸續交車營運後，即因主風泵中空絲膜不良、管路空氣洩漏，致主風泵需長時間持續運轉，屢屢發生過熱停機，亦導致內部機件磨耗、效能降低等情事，雖經相關單位多次通知承商維修，惟相關故障仍持續發生，承商未能找出相關缺失根本原因，臺鐵局亦未積極依合約督促承商儘速改善，任令列車持續行駛，衍生行車安全風險，經函請臺鐵局檢討查處。據復：（1）臺北機務段未積極查明主風泵異常根本原因，已懲處臺北機務段相關人員，並增訂「動力車車況交接管理要點」等改善措施；（2）已於 108 年 4 月 30 日發函普悠瑪列車立約商（台灣住友商事股份有限公司），就該商相關缺失部分求償（逕由未發還之保固保證金中扣抵）。未來俟 1021 鐵路事故之司法偵查程序終結並公開相關事證後，連同該局掌握之事證整體一併考量，立約商如有相關責任，亦將向立約商請求。

（八） 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。

交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）為提升營運績效與行車安全，於 98 至 104 年度辦理「後勤支援管理系統及整合性策略成本管理資訊系統」等 4 件採購案，契約金額合計 111 億 3,832 萬餘元。經查其辦理相關採購案件情形，核有下列事項：

1. **辦理普悠瑪列車等採購案，未覈實監督立約商辦理試運轉測試或未訂定相關使用管理作業規範，影響行車安全：**該局為運用各級列車既設之行車調度無線電話設備連結列車自動防護系統（Automatic Train Protection System，下稱 ATP）隔離開關，將 ATP 隔離狀態傳送至行控中心，以利進行遠端監視，及加速改善東部交通，縮短花東地區火車旅運時間等，分別於 98 年 6 月 9 日、99 年 12 月 30 日辦理「ATP 隔離開關增設遠端監視系統」及「傾斜式電聯車 136 輛」（即普悠瑪列車）等 2 件採購案，契約金額分別為 1,800 萬元、106 億 4,073 萬餘元，該監視系統於 99 年 6 月啟用、普悠瑪列車自 102 年 2 月起陸續投入營運。嗣第 6432 次普悠瑪列車於 107 年 10 月 21 日發生翻車事故，據行政院 1021 鐵路事故行政調查小組提出事故調查報告列載，該列車 ATP 隔離開關遠端監視系統有未接線情事。經查其執行情形，核有：（1）該局辦理普悠瑪列車採購，立約商未依契約規範將行車調度無線電話設備之 ATP 隔離開關偵測點施工連線，列車關閉 ATP 之告警訊息無法傳送至行控中心，該局監督試運轉測試過程卻簽認運作情形正常，判定驗收合格並付款；（2）為避免列車司機逕自關閉 ATP 引發重大行車事故，於 99 年 6 月耗資約 1,800 萬元於各營運中列車及行控中心安裝 ATP 隔離開關遠端監視系統，惟未訂定相關使用管理作業規範，致相關單位內部分工與權責不清，未能發揮即時監視功能，相關承辦人員及主管違失情節重大。經依審計法第 17 條規定，於 108 年 3 月 12 日陳報監察院。

2. **辦理後勤支援管理系統及整合性策略成本管理資訊系統採購案，未善盡履約管理責任，歷經 6 年 9 個月且耗費公帑 2 億 7,447 萬餘元仍未完成，亟待研謀改善：**該局為結合後勤支援管理各子系統協同運作，提高車輛維修與保養品質等效益，並配合與新規劃之成本管理資訊系統介接整合，於 101 年 1 月 18 日辦理「後勤支援管理系統及整合性策略成本管理資訊系統」採購案，總經費 4 億 158 萬元，因立約商建置系統持續延宕，於 107 年 11 月 22 日終止契約。經查其執行情形，核有：（1）未於系統規劃時要求立約商訂定整體開發進度時程表及整合驗收測試里程碑作為整體進度控管及檢討依據，復未督促立約商依照契約規定系統完成順序執行，造成後勤支援管理系統完成後無法介接進行驗收測試及上線，自與廠商簽約辦理開發建置案起至通知廠商終止契約日止，歷經 6 年 9 個月，2 系統已耗費公帑 2 億 7,447 萬餘元仍未完成，無法改善既有之機務檢修系統及材料輸補系統，影響維修效能；（2）成本管理資訊系統開發進度嚴重落後，該局未依契約第 8 條規定限定完成履約之最終期限，即時處理，僅消極召開檢討

會議督促立約商改善實測缺失，致系統建置持續延宕，且迄未依契約規定收繳立約商逾期違約金；另該局於該系統開發逾契約規定完工期限 4 年 9 個月始通知廠商終止契約，由於系統遲未完成，致 106 年 3 月試運轉完成之後勤支援管理系統無法與其介接進行驗收測試及上線，相關硬體與後勤支援管理系統因而閒置；（3）該局及專案管理公司審查後勤支援管理系統相關文件作業天數，超過契約規定甲方審查合理天數達 236 天，審查作業效率不彰；另未督促立約商先完成成本管理資訊系統，即同意系統整合測試階段採部分程式模擬系統介接方式進行，復於試運轉階段仍未驗證系統介接功能，即核定系統已完成試運轉，致立約商以臺鐵局完成試運轉卻拒不驗收為由向法院提出訴訟並暫停系統測試，進而導致無法驗證系統實際介接功能是否符合契約規定標準等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：（1）未來規劃建置類似整合性資訊系統時，需以臺鐵局全局作業觀點整體整合建置，要求訂定整體計畫期程表及整合驗收測試里程碑，由專責資訊單位執行履約控管，確保資訊系統建置之完整性；（2）日後規劃建置類似資訊系統時，將提高關鍵建置系統人員所需相關領域知識及經驗，由資訊專責單位或人員擔任立約商與需求單位之溝通橋梁，及協助需求單位系統測試，並重新研議付款條件，分階段測試及按工作階段付款，降低履約風險；（3）經檢討後續將由資訊專責人員與細部設計顧問、專案管理顧問就本契約之經驗，建立有效督促立約商完成履約進度之規範及權責機制，不同資訊系統之介接，應先確認建置系統優先順序及相關作業流程，以免類似情事再次發生。

3. 代辦阿里山森林鐵路冷氣客車廂 10 輛採購案之驗收作業未盡周延並終止契約，致無法達成採購新車供阿里山森林鐵路營運需要之目的：農業委員會林務局（下稱林務局）委託臺鐵局協助於 102 年 5 月 1 日至 107 年 6 月 30 日間營運阿里山森林鐵路（下稱森鐵）。臺鐵局為因應森鐵全線營運復駛，於 104 年 12 月 24 日辦理「代辦阿里山森林鐵路冷氣客車廂 10 輛」採購案，契約金額 7,801 萬餘元，立約商於 105 年 12 月 14 日依約交付部分車廂試車並發生出軌事件後，於 107 年 6 月 11 日終止契約。經查其執行情形，核有：（1）辦理車輛採購招標公告前，未參照中華民國國家標準整車測試規定，訂定採用自導式轉向架相對應之車廂乘客乘座舒適性、車輛震動及噪音等相關驗收測試項目及標準，且未依規定將車輛功能技術文件送請交通部核准，確認車輛之功能技術文件完備；復未依車廂施工圖審查會議決議，督促立約商訂定震動、轉向架分析基準點，作為監造及驗收依據，造成動態試車及驗收階段無法衡量採購車輛品質，引發終止契約之履約爭議，迄未達成採購新車供森鐵營運需要目的；（2）未依森鐵冷氣客車規範驗收規定，辦理改善後之樣車驗收測試，致自導式轉向架於未確認是否符合行車需求前即同意驗收付款，造成該樣車因不符行車需求而閒置等情事，經函請交通部查明妥適處理。

（九） 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。

依鐵路法第 2 條規定，鐵路依經營機構之不同，分為國營鐵路（指國有而由中央政府經營者，如臺鐵）、地方營鐵路（指由地方政府經營者）、民營鐵路（指由國民經營者，如高鐵）及專用鐵路（指由各種專業機構所興建專供所營事業本身運輸用者，如森林鐵路、台糖鐵路）等 4 類。交通部為提升鐵路行車安全，制定公布鐵路法與訂定國營及民營鐵路列車駕駛人員檢定給證管理規則（下稱檢定規則）等規範，加強鐵路列車駕駛人員管理，另鐵道局為強化各鐵路營運機構運作秩序與安全管理，依鐵路法第 41 條、第 44 條之 1 及地方營民營及專用鐵路監督實施辦法第 46 條至第 48 條規定，定期至各鐵路營運機構辦理年度檢查。經查鐵路列車駕駛人員管理制度、行車人員執勤作業規定及鐵路機構之營運與服務評鑑等，核有下列事項：

1. **鐵路法尚乏專用鐵路列車駕駛應取得駕駛執照之規定**：依鐵路法第 34 條之 1 第 1 項規定，民營鐵路列車駕駛人員未經交通部檢定合格並發給執照，不得駕駛列車，民營鐵路機構亦不得派任之；同法第 44 條之 1 規定，有關國營鐵路之監督，準用第 34 條之 1 規定。惟森林鐵路、台糖鐵路等專用鐵路列車駕駛人員尚乏取得駕駛執照之規範，據交通部統計，本年度台糖鐵路及森林鐵路旅客人數已分別達 42 萬餘人次及 110 萬餘人次（表 15），經函請交通部檢討加強專用鐵路列車駕駛人員管理規範。據復：鐵道局已邀集各鐵路機構研議修正鐵路法相關規定。

表 15 公、民營鐵路客運量統計表

單位：千人次

類別 年度	臺鐵	高鐵	台糖 鐵路	森林 鐵路
102	227,287	47,487	446	1,445
103	232,826	48,025	436	1,981
104	232,217	50,562	414	1,945
105	230,365	56,586	445	1,638
106	232,806	60,571	471	1,364
107	231,268	63,963	422	1,106

資料來源：整理自交通部提供資料。

2. **交通部尚未配合實務修正國營鐵路列車駕照種類**；林務局尚未依規定報請交通部核定森林鐵路動力車駕駛執照許可操作之車輛種類及申請核發相關駕駛執照：查交通部考量森林鐵路之經營管理將整併納入國營鐵路，於 104 年 12 月 28 日修正檢定規則第 4 條規定，將森林鐵路動力車駕駛執照納列為國營鐵路列車駕駛執照種類之一。嗣 106 年間行政院衡酌文資保存、產權及人力需求，同意由農業委員會林務局（下稱林務局）成立森林鐵路專責管理單位，目前森林鐵路係由林務局阿里山林業鐵路及文化資產管理處營運管理，惟交通部尚未依照現行實務，修正檢定規則第 4 條規定國營鐵路列車駕照種類，又查截至 107 年 11 月 23 日止，林務局尚未依檢定規則第 5 條第 1 項規定，報請交通部核定森林鐵路動力車駕駛執照許可操作之車輛種類；交通部亦未依檢定規則第 8 條規定，公告森林鐵路列車駕駛人員檢定實施日期，爰目前森林鐵路動力車駕駛人員係依檢定規則第 10 條規定視為列車駕駛人員檢定合格，惟林務局尚未依檢定規則第 11 條規定將視為檢定合格人員相關資料向交通部申請核發駕駛執照，致交通部

未能審查確認目前森林鐵路動力車駕駛人員資格是否確實符合規定(如無重大行車事故、技能、體格等)，以確保森林鐵路車輛駕駛人員具備駕駛資格及能力，經函請交通部檢討改善。據復：鐵道局將持續蒐集彙整相關鐵路機構之意見，研議修正檢定規則相關規定，以符實際。

3. 臺鐵局未依規定訂定維修人員值勤作業規定及將各類行車人員值勤作業規定陳報交通部核定：交通部為確保鐵路行車安全，於 101 年 1 月增訂鐵路行車規則第 3 條之 1 規定，鐵路機構應對行車人員施予訓練及管理，並訂定值勤作業規定。前項值勤作業規定應報交通部核定後實施。鐵路行車人員技能體格檢查規則第 2 條規定，鐵路行車人員包括駕駛人員、行控人員、乘務人員、站務人員及維修人員等 5 類。依交通部臺灣鐵路管理局辦事細則第 5 條至第 8 條規定，運務處、工務處、機務處及電務處之掌理事項包括上開行車人員業務內容。經查交通部臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)運務處及機務處分別於 107 年 10 月 5 日及 105 年 12 月 5 日訂定實施行控、乘務(含駕駛)、站務等行車人員值勤作業規定，惟尚未報經交通部核定，工務處及電務處則尚未依照上揭規定訂定維修人員值勤作業規定，經函請交通部督促檢討改善。據復：已督促臺鐵局儘速依規定研訂維修人員值勤作業規定及將各類行車人員值勤作業規定報部核定並落實執行，以確保鐵路行車安全。

4. 未依照規定訂定鐵路運輸業營運與服務評鑑執行要點，並辦理評鑑作業：依發展大眾運輸條例第 7 條規定，主管機關對大眾運輸之營運及服務應定期辦理評鑑。另依大眾運輸營運與服務評鑑辦法第 4 條規定，主管機關辦理大眾運輸營運與服務評鑑，應依前條評鑑項目訂定評鑑執行要點，載明辦理方式、評鑑指標、計分方式、作業時程及相關書表等事項，公告後實施。經查交通部尚未依照上揭評鑑辦法規定訂定鐵路運輸業營運與服務評鑑執行要點，並辦理鐵路運輸業營運與服務評鑑作業，經函請檢討改善。據復：已責請鐵道局研議規劃辦理鐵路運輸業營運與服務評鑑作業，預計自 109 年起實施。

(十) 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。

臺灣港務股份有限公司(下稱臺灣港務公司)辦理港埠經營管理業務，並配合政府政策及順應國際趨勢，積極推動發展郵輪業務，本年度所屬港群郵輪旅客人次 101 萬餘人次，較上(106)年度之 98 萬餘人次，增加近 3 萬人次，約 3.05%(表 16)，有助臺灣觀光產業發展；另本年度在國際海運聯盟整併及鄰近國家港口激烈競爭等外在環境影響下，所屬港群進出口櫃量達 1,532.17 萬 TEU，創下歷年新高，惟查該公司相關營運業務及港埠建設計畫執行情形，核有下列事項：

1. 推動實施高雄港郵輪獎助優惠措施，惟郵輪航次及旅客人次不升反降；國內旅客

表16 國際郵輪運量統計表

單位：艘次、人次、%

港別	年度別	106	107	增減數	增減比率
合計	郵輪艘次	643	637	- 6	0.93
	旅客人次	980,247	1,010,126	29,879	3.05
基隆港	郵輪艘次	537	565	28	5.21
	旅客人次	829,903	941,663	111,760	13.47
高雄港	郵輪艘次	82	54	- 28	34.15
	旅客人次	117,559	56,553	- 61,006	51.89
花蓮港	郵輪艘次	18	12	- 6	33.33
	旅客人次	23,698	10,337	- 13,361	56.38
臺中港	郵輪艘次	4	4	-	-
	旅客人次	8,202	1,383	- 6,819	83.14
安平港	郵輪艘次	-	2	2	-
	旅客人次	-	190	190	-
蘇澳港	郵輪艘次	2	-	- 2	100.00
	旅客人次	885	-	- 885	100.00

註：1. 郵輪進出港1航次=2艘次。

2. 資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

搭乘郵輪國外旅遊，附加簽訂「郵輪特別協議書」，影響旅客消費權益：臺灣港務公司為扶植高雄港成為國內郵輪重要母港基地，鼓勵航商開闢多元航線，實施「國際郵輪優惠措施」、「107年高雄郵輪母港航線獎勵方案」，提供國際郵輪靠泊費、旅客服務費或碼頭碇泊費等優惠及獎勵金，並優化高雄港軟硬體設施，以提升服務品質，本年度計核發高雄港郵輪獎助或優惠金額計6,047萬餘元，惟該港郵輪艘次與旅客人次卻分別較106年度減少28艘次及61,006人次，相關獎助優惠措施實施結果，未能達成

提升郵輪到港人次／艘次之效果，執行成效欠佳；另查旅行社辦理國人搭乘郵輪國外旅遊，多係以「國外旅遊定型化契約範本」附加「郵輪特別協議書」與旅客訂約，依財團法人中華民國消費者文教基金會106年7月發布市調報告指出，該會抽查10家旅行社代理之郵輪旅遊發現，有8成旅行社規定旅客在1至2個星期前取消行程，團費將全額沒收，與觀光局所訂國外旅遊定型化契約第12點有關旅客於旅遊開始前第2日至第20日以內解除契約者，賠償旅遊費用30%之規定未符，有損旅客消費權益，經分別函請臺灣港務公司及觀光局研謀改善。據復：高雄港埠旅運中心即將於108年底完工，臺灣港務公司將持續與地方政府及觀光局合作，透過參與國內外參展活動，行銷臺灣郵輪觀光，吸引郵輪掛靠，另將與郵輪航商、船務總代理、港口代理及旅行社合作，共同推廣郵輪旅遊，培養郵輪觀光客源市場；另觀光局鑑於國際郵輪旅遊與一般國外旅遊性質、方式不盡相同，爰依消費者保護法及發展觀光條例等規定，擬具「郵輪國外旅遊定型化契約應記載事項暨定型化契約範本（草案）」報請行政院審核中，在未奉核定實施前，業者倘有違反旅行業管理規則之情事，該局將依相關法規規定函請該等公司限期改善或依法裁罰。

2. 臺灣港群綠色港口推動方案執行結果，未達空污減量目標：臺灣港務公司為因應國際綠色港口、生態港之趨勢，報經交通部於102年1月29日核定臺灣港群綠色港口推動方案，積極推動船舶（含郵輪）進出港減速計畫、船舶使用低硫燃油計畫及臺灣港群岸電設施推廣使用計畫，以降低港區空氣污染，維護港區民眾健康與生活環境。經查相關計畫執行情形，核有：

(1) 臺灣港務公司自102年度起推廣船舶減速計畫（船舶於距港口20浬以內時，航速應降至

表 17 107 年度船舶減速計畫執行情形概況表

單位：%

港口	目標達成率	實際達成率
基隆港	60	46.90
臺中港	60	48.70
高雄港	60	44.00
花蓮港	85	82.50
臺北港	60	42.70
蘇澳港	85	70.10
安平港	85	62.90

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

12 節以下)，並於 104 年 7 月 16 日訂定「港區空氣污染減量推動港區船舶進出港減速計畫」，明訂各港船舶減速比率目標，惟查本年度各港船舶進出港減速達成率均未達預期目標（表 17）；（2）辦理船舶使用低硫燃油計畫，針對國際航線船舶進入高雄、臺中、基隆、蘇澳、花蓮等國際商港足量供應含硫量小於 0.5% 之低硫油品，提供每艘次船舶 5,000 元獎勵金，本年度實際核發獎勵金 3,453 萬餘元，惟各類空氣污染物減量目標達成率僅約 5 成（表 18），獎勵措施成效未盡理想；（3）該公司 103 年 10 月於高雄港第四貨櫃中心第 115 號、116 號碼頭完成建置 4 座船舶岸電設施，相關岸電設施投資建置及維護費用截至本年度止累計已達 3 億 4,838 萬餘元（表 19），惟本年度除第 116 號碼頭 C4（1 座）使用 10 次外，其餘岸電設施均無使用紀錄，致未達空污減量目標（表 20），經函請臺灣港務公司檢討研謀改善。

據復：（1）已持續加強宣導船舶配合執行減速措施，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（3-5 浬）及港區範圍外 20 浬內配合減速至 12 節以下，並公開各船舶業者之減速達成率，鼓勵航商良性競爭，另環境保護署（下稱環保署）正研商空氣品質維護區劃設事宜，並研議將船舶減速列為管制措施項目，該公司將配合該署辦理劃設空氣品質維護區之相關事宜；（2）依交通部公告，自 108 年 1 月 1 日起外籍船舶及航駛國際航線之國籍船舶，進入我國國際商港區域，應依商港法第 75 條規定參照國際公約，採用硫含量以重量計 0.5% 以下之低硫燃油或具有同等減排效應之裝置或替代燃料，並由航港局依所定「船舶使

表 18 107 年度船舶使用低硫燃油計畫空污減量成效一覽表

單位：公噸、%

污染物	PM _{2.5}	PM ₁₀	SO ₂	NO _x
減量目標	38.00	47.00	855.00	42.00
實際減量值	18.90	23.10	415.20	21.00
達成率	49.74	49.15	48.56	50.00

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

表 19 臺灣港務公司自建岸電設施建置及維護費用一覽表

單位：新臺幣千元、次

項目		金額
累計投資建置及維護費用	合計	348,382
	供電系統建置	208,000
	電纜延伸工程費	77,773
	建置經費	58,978
	設施改裝	3,358
	故障修理費	151
	維護費用	105
	測試作業電費	15
107 年度使用次數	合計	10
	115 號碼頭（C1，1 座）	—
	115 號碼頭（C2，1 座）	—
	116 號碼頭（C7，1 座）	—
	116 號碼頭（C4，1 座）	10

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

表 20 107 年度臺灣港群岸電設施推廣使用計畫空污減量成效一覽表

單位：公噸、%

污染物	PM _{2.5}	PM ₁₀	SO ₂	NO _x
減量目標	3	4	118	23
實際減量值	0.56	0.56	6.72	8.57
達成率	18.67	14.00	5.69	37.26

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

用低硫燃油檢查作業程序」登輪執行檢查，另將協助配合航港局船舶提前使用低硫燃油相關事宜；(3)邀集航商業者召開高壓岸電設備使用規劃及管理機制會議，鼓勵及協調使用岸電設備，以維港區空氣品質；另環保署將規劃徵收船舶空氣污染防制費，該公司已函請該署將該項徵收費收入專款專用於港區空氣污染減量措施，以提高航商使用岸電設施意願。

3. 基隆港務分公司辦理臺北港貨櫃儲運中心 BOT 案，北 7 號至北 9 號碼頭履約爭議迄未解決，且未積極督促貨櫃碼頭公司依約完成碼頭後側新生地填築，亟待研謀改善：前交通部基隆港務局【101 年 3 月 1 日與臺中港務局、高雄港務局及花蓮港務局，合併成立臺灣港務公司，現為臺灣港務公司基隆港務分公司（下稱基隆港務分公司）】為引進民間企業投資及協助國家經濟建設，於 92 年 8 月 28 日與台北港貨櫃碼頭股份有限公司（下稱貨櫃碼頭公司）簽訂「徵求民間機構參與興建暨營運臺北港貨櫃儲運中心」（下稱臺北港貨櫃 BOT 案）契約書，規劃依促進民間參與公共建設法規定以 BOT 開發方式於 103 年 11 月 27 日前興建完成 7 座國際標準型深水貨櫃碼頭（北 3 號至北 9 號碼頭），興建營運特許期為 50 年，總投資金額為 203 億 3,202 萬餘元。經查其執行情形，核有：(1)北 3 號至北 6 號碼頭已於 103 年 11 月 27 日前完成興建並營運，惟貨櫃碼頭公司以全國海運市場衰退，貨櫃量發展未如預期等事由，於 103 年 11 月 4 日提送停建北 7 號至北 9 號碼頭之履約爭議協商申請書，截至 107 年底止，基隆港務分公司與該公司仍未協商出合意之具體方案，尚待積極解決履約爭議，並通盤考量國內外海運市場環境變遷，檢討調整臺北港貨櫃 BOT 案之興建與營運期程；(2)貨櫃碼頭公司依約應於 103 年 6 月前完成北 7 號至北 9 號碼頭後側新生地（共分 N7-1~N7-4、N8-1~N8-4、N9-1~N9-4 等 12 區，預估面積計 45 萬餘平方公尺）填築，並由基隆港務分公司完成土地登錄作業，惟截至 107 年底止，僅完成 N7-1、N7-3 及部分 N9-1 等 3 區（面積計 11 萬餘平方公尺）新生地填築及登錄作業，供作空櫃場使用或短期出租予物流業者，其餘 9 區土地仍未依約要求該公司完成填築，經函請臺灣港務公司檢討改善。據復：(1)將持續與貨櫃碼頭公司就停建或縮減北 7 號至北 9 號碼頭興建規模等議題積極協商，俟雙方達成共識，涉及契約變更部分，將以滾動檢討方式，陳報交通部核轉行政院核定後辦理；(2)俟有履約爭議協商結果後，將配合北 7 號至北 9 號碼頭興建期程，修訂後側新生地各區填築預定完工日期；另考量上開新生地使用需要，將協調貨櫃碼頭公司提供已填築完成之 N8-1~N8-4、部分 N9-1 及 N9-2 等 6 區土地（面積計 26 萬餘平方公尺），供基隆港務分公司辦理填築工程驗收及土地登錄作業。

4. 部分促參案件自終止契約後，未積極辦理招商或使用效益偏低，允宜積極檢討改善，以提升資產運用價值：臺灣港務公司及所屬為提升公共服務水準，加速社會經濟發展，截至 107 年底依促進民間參與公共建設法推動港埠建設案件（下稱促參案件），共 48 件，民間總

投資金額計 1,448 億 9,145 萬餘元，經查其中「臺中港電力專業區（Ⅱ）約 4.6 公頃土地投資經營案」、「臺中港電力專業區（Ⅱ）約 4.8 公頃土地投資經營案」、「臺中港港埠產業發展專業區（Ⅰ）投資興建案」、「臺中港港埠產業發展專業區（Ⅰ）約 4 公頃土地投資經營案」及「交通部花蓮港務局開放民間興建觀光休閒遊憩建物及設施等並經營相關業務案」等 5 件，自 103 年 4 月至 105 年 9 月間終止契約後，未積極另案招商；「臺中港務局旅客服務中心部分樓層出租經營案」於 93 年 2 月終止契約後僅供公務使用、「高雄港倉 9 庫部分倉間暨前後方空地委託民間營運案」自 95 年 12 月終止契約後僅供堆放雜貨與客輪作業場地使用，使用效益均偏低（表 21），經函請臺灣港務公司積極檢討改善，以提升資產運用價值。據復：「臺中港電力專業區（Ⅱ）約 4.6 公頃土地投資經營案」、「臺中港電力專業區（Ⅱ）約 4.8 公頃土地投資經營案」、「臺中港港埠產業發展專業區（Ⅰ）投資興建案」及「臺中港港埠產業發展專業區（Ⅰ）約 4 公頃土地投資經營案」等 4 件，將自 108 年第 3 季起分別參加財政部 108 年招商大會、交通部 108 年招商大會、臺中市政府 2019 投資臺中說明會及 2019 臺中自動化機械暨智慧製造展等，增加港區招商案件曝光度及洽談率，積極招商；「交通部花蓮港務局開放民間興建觀光休閒遊憩建物及設施等並經營相關業務案」俟變更部分都市計畫港埠用地為專用區作業完成後，儘速重新辦理招商；「臺中港務局旅客服務中心部分樓層出租經營案」及「高雄港倉 9 庫部分倉間暨前後方空地委託民間營運案」已向有承租意願之業者洽談出租事宜，或將配合高雄港區土地開發股份有限公司（臺灣港務公司與高雄市政府於 106 年 3 月 29 日合資成立）積極推動活化轉型發展。

表 21 截至 107 年底臺灣港務公司及所屬促參案件終止契約且未完成招商情形表

單位：新臺幣千元

項次	主辦機關	促參案件名稱	投資金額	終止契約日期	終止契約原因
1	臺灣港務公司臺中港務分公司	臺中港電力專業區（Ⅱ）約 4.6 公頃土地投資經營案	1,550,000	105.09.13	配合行政院離岸風電臺中港產業專區遷移
2	臺灣港務公司臺中港務分公司	臺中港電力專業區（Ⅱ）約 4.8 公頃土地投資經營案	1,166,000	105.09.13	配合行政院離岸風電臺中港產業專區遷移
3	臺灣港務公司臺中港務分公司	臺中港港埠產業發展專業區（Ⅰ）投資興建案	2,228,584	105.03.18	第二階段環境影響評估費用高且不易通過
4	臺灣港務公司臺中港務分公司	臺中港港埠產業發展專業區（Ⅰ）約 4 公頃土地投資經營案	1,205,800	105.01.27	投資環境與條件改變
5	臺灣港務公司臺中港務分公司	臺中港務局旅客服務中心部分樓層出租經營案	8,000	93.02.25	景氣不佳及兩岸通航政策不明確
6	臺灣港務公司高雄港務分公司	高雄港倉 9 庫部分倉間暨前後方空地委託民間營運案	108	95.12.01	乙方公司登記無法遷至特定文化休閒專用區內
7	臺灣港務公司花蓮港務分公司	交通部花蓮港務局開放民間興建觀光休閒遊憩建物及設施等並經營相關業務案	220,000	103.04.01	建築執照問題未解決

資料來源：整理自財政部提供資料。

(十一) 中華郵政公司本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。

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，以期永續經營。本年度獲淨利 144 億 3,127 萬餘元，為近 5 年新高。經查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 壽險有效契約準備金缺口不減反增：中華郵政公司為因應接軌國際財務報導準則第 17 號「保險合約」將產生之影響，以 106 年 9 月底為評價時點，研擬「中華郵政壽險業務 106 年度負債公允價值評價責任準備補強計畫」（下稱 106 年度補強計畫），期透過逐步調整商品發展策略及銷售組合，加強及持續開發長年期及保障型商品之推展，及針對帳載準備不足之缺口自願逐年增提，以改善有效契約公允價值不適足之情況，依據 106 年度補強計畫，預計於 107 年 9 月將該缺口降至 476.16 億元，並於 109 年 9 月將準備金缺口彌平，惟截至 107 年 9 月底止，因初年度保費收入較 106 年度補強計畫之預計目標減少 43.74 億元，且受近年新臺幣利率逐漸降低之趨勢及財團法人保險事業發展中心調整誤差值忍受度（tolerance）參數等因素影響，該公司有效契約準備金缺口 667.02 億元，反較 106 年 9 月底缺口增加 15.58 億元。經該公司續以 107 年 9 月底為評價時點，擬訂「中華郵政壽險業務 107 年度負債公允價值評價責任準備補強計畫」（下稱本年度補強計畫），以 108 至 110 年壽險保費收入 220 億元、290 億元、290 億元為目標，即 108 及 109 年須維持 30% 以上成長，110 年則維持 109 年度水準，惟查該公司本年度初年度保費收入 166.26 億元，僅較 106 年度增加 6.50%，增加本年度補強計畫達標之困難度，經函請該公司研謀改善。據復：為降低準備金不適足及未來實施國際財務報導準則第 17 號對財務結構之影響，將透過持續開發長期照顧健康保險附約等新商品、規劃申請開辦網路投保業務，加強同仁專業知識及行銷技巧，針對長繳費年期暨保障型保險商品，辦理相關教育訓練，引導各局推展長繳費年期暨保障型商品。

2. 部分 i 郵箱布建地點選擇及營運管理未盡周妥：中華郵政公司為提供民眾 24 小時全年無休用郵服務，有效延伸郵局服務時間與據點，結合手機、物聯網（IOT）、雲端科技及配送服務，滿足電子商務時代用郵顧客物流配送需求，提升業務競爭力，自 105 年度起陸續建置 i 郵箱，截至 107 年底止，陸續於各地郵局、車站、學校、社區布建 407 座 i 郵箱，財產總額 1 億 1,147 萬餘元，本年度收、寄件數計 71 萬餘件，使用率約 72.20%。經查其營運情形，核有：（1）臺北火車站（3）i 郵箱等 15 座 i 郵箱，位處各火車站或捷運站等人潮匯集地區，惟使用率不及 10%（表 22）。又八堵火車站 i 郵箱等 7 座 i 郵箱，位處都市人口密度較低區域，使用率亦不及 10%，惟該公司於其半徑 1 公里內亦設有相同服務性質之 i 郵箱，i 郵箱之配置

有欠周妥；(2)該公司於106年10月12日函各地郵局，不得以不當方式提高i郵箱使用率。經查本年度i郵箱使用情形，核有部分i郵箱以重複領取(2次以上)同一郵件方式虛增使用率，虛增比率最高達62.58%。顯示部分郵局並未確實依照上開函示辦理，i郵箱系統亦無相關防範機制，相關內部控制機制有待加強；(3)依該公司說明，郵件經投入i郵箱，收件人未於15日內領取者，該公司得取出郵件，送交指定郵局招領，並通知收件人前往領取，惟查該公司本年度辦理上開郵件轉招領作業情形，核有610件郵件留存於i郵箱之天數超過15天，主要係部分員工不諳i郵箱之操作，致郵件雖已取出，惟i郵箱後臺系統卻判定郵件仍在儲格內，影響民眾使用，相關業務人員教育訓練及後臺系統作業功能有待改善，經函請該公司檢討妥處。據復：(1)將舉辦相關優惠促銷活動以提高i郵箱知名度及使用率；設置於臺鐵車站之i郵箱將就使用率偏低者，評估移至更適

宜之外部點位；針對部分i郵箱設置點位不理想者，已責請各該郵局適時評估，倘業績無法提升，應辦理移機作業；(2)針對同一郵件號碼3個月內郵件狀態出現「已領取」超過1次者將由系統出示警示報表，供各局定期檢視管控，並請各局加強宣導以合規方式推廣使用i郵箱，另請郵務視察不定期抽查檢視，如發現違失，將予適當行政處分或調職；(3)針對同一郵件號碼3個月內郵件狀態出現「待領中」大於5次者，將由系統出示警示報表，供各局定期檢視管控，並加強i郵箱相關業務人員軟硬體教育訓練，俾利熟稔操作實務。

3. 新型電動車配發決策未考量各投遞段性質，造成郵務士重複配發同型車，或產生溢餘車輛：依中華郵政公司車輛管理要點第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。又該公司為配合行政院「空氣污染防制行動方案」，推動電動車普及化之政策目標，於106年度租、購1,627輛電動機車。經查該公司新型電動車配發情形，核有：(1)部分投遞單位車輛總數(含電動機車及汽油機車)已超過郵務士員額之120%(表23)；(2)部分郵局以電動車續航力不足以支持投遞段所需里程，或投遞範圍包含山區不適合電動車使用，或既有車輛未達報廢標準等因素，除配發新型電動機車外，另配置汽油機車或配置第2輛電動機車始能完成投遞工作，致生95名郵務士，使用106輛新型電動機車及84

表22 107年度i郵箱低度利用情形表

單位：%

i 郵箱		使用率
人潮匯集地區	臺北火車站(3)i郵箱	0.47
	汐科火車站(2)i郵箱	1.60
	松山火車站(1)i郵箱	1.83
	桃園新火車站(2)i郵箱	5.12
	臺中莒光新城社區i郵箱	5.45
	捷運中山國小站i郵箱	5.77
	捷運南京復興站i郵箱	6.35
	桃園新火車站(1)i郵箱	6.66
	捷運北門站i郵箱	8.65
	內壢火車站i郵箱	9.59
	大橋火車站i郵箱	9.81
	板橋火車站i郵箱	9.85
	臺北火車站(5)i郵箱	9.97
華視大樓(1)i郵箱	9.97	
高雄西甲郵局i郵箱	9.82	
人口密度較低區域	八堵火車站i郵箱	0.67
	高餐大勤樸樓i郵箱	2.59
	中山大國際村i郵箱	2.90
	義守大學學生宿舍i郵箱	2.88
	義守大學i郵箱	3.25
	楠梓藍田郵局i郵箱	4.72
耕莘專校第一教學樓i郵箱	7.60	

資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

表 23 107 年度車輛配發比率超過郵務士員額 120%情形表

單位：輛、人、%

使用單位	新型 電動機車 配發數	車輛 總數	郵務士 員額	配發 差異數 (註 1)	配發 比率 (註 2)
澎湖郵局	12	63	43	20	146.51
宜蘭郵局	15	80	59	21	135.59
羅東郵局	10	80	60	20	133.33
南港郵局	39	80	63	17	126.98
屏東郵局	5	151	122	29	123.77
永和郵局	50	108	89	19	121.35

註：1. 配發差異數係總車輛數與郵務士員額之差額。
2. 配發比率係總車輛數與郵務士員額之比值。
3. 資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

表 24 107 年度新型電動機車駕駛重複配車情形表

單位：人、輛

責任 中心局	郵務士 人數	車輛配發情形	
		新型 電動機車	其他 機車
合計	95	106	84
臺北	43	52	34
板橋	21	21	21
三重	19	21	17
桃園	7	7	7
澎湖	3	3	3
高雄	1	1	1
屏東	1	1	1

資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

情形，核有：臺南責任中心所屬採表燈電價計費之郵局，其中全年用電度數超逾 30,000 度者計 27 間，其每月用電度數中之 60.33%—89.26%（超過 1,000 度部分）均以最高費率計費（非夏月每度 5.03 元、夏月每度 6.41 元），允宜研議考量用電特性，改擇其他合適之用電計價類別（如契約容量低壓電力之流動電費費率每度 1.39 元至 3.42 元），以減省電費支出；另經就愛國及金山大樓及所屬配有電動車輛充電站設備，且採契約容量計價之用電單位抽查結果，核有愛國大樓後棟等 10 個單位，全年用電最高需量低於契約容量（表 25），徒增基本電費支出等情事，經函請檢討改善。據

輛其他汽油或舊型電動機車情事（表 24）；（3）部分責任中心局因區段整合、人員異動、充當緊急情況用車等因素，計 19 輛新租、購之新型電動機車充當備車等情事。鑑於政府為回應聯合國永續發展目標（Sustainable Development Goals, SDGs），已於 107 年 12 月 14 日通過臺灣永續發展目標，其中核心目標 13 之第 2 項具體目標揭示：「執行溫室氣體階段管制目標。」

經函請該公司積極檢討改進，以期藉由使用電動機車執行郵件投遞任務，達成核心目標 13，完備減緩調適行動因應氣候變遷及其影響。據復：（1）將於配發電動車輛時增加區段投遞里程及投遞時間等評估因素；（2）就各單位反映電動機車之使用情形，於採購規範中酌予修正，以符合投遞需求；並加強車輛之管理，符合報廢條件且不堪使用之車輛將督促各局儘速辦理報廢；（3）溢餘車輛將移撥至有需求之單位使用。

4. 部分郵政單位之用電計費類別或所訂定契約

容量未盡妥適：經抽查中華郵政公司本年度用電及電費繳納

表 25 107 年度實際用電需量未達契約容量明細表

單位：瓩

序號	單位名稱	契約容量 (A)	最高需量 (B)	差異 (A) - (B)
1	愛國大樓後棟	1,500	1,316	184
2	愛國大樓前棟	1,200	1,076	124
3	高雄新興郵局	536	488	48
4	臺北南港郵局	350	283	67
5	臺北士林投遞大樓	300	273	27
6	臺北信義投遞大樓	250	231	19
7	新北蘆洲郵局	200	187	13
8	臺南新營中山路郵局	180	127	53
9	臺北萬華投遞大樓	170	152	18
10	新北永和郵局	150	140	10

資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

復：已規劃請該公司電力系統設備廠商計算評估愛國大樓（前、後棟）合理契約容量，再向台灣電力股份有限公司申請變更改用電契約容量，並通知各局檢討及追蹤用電改善情形，俾確實節省電費支出。

5. 部分倉儲物流中心營運虧損，未落實執行績效考核作業研謀改善對策：中華郵政公司於各地設置倉儲中心辦理郵政物流業務，並訂定簡易倉儲作業規範，據以辦理相關評估、規劃、建置及績效評估等事項。依據該公司簡易倉儲作業規範參、五規定，為從目前營運現況了解有無作業問題，並找出各種流程改善的機會點，應設定各種量化評估的目標，據以發展改善的行動方案，並依進貨、入庫、儲存、揀貨、出貨、總計等各項作業，分別列舉財務、生產力、利用率、品質、及週期時間等類別之指標。經查該公司倉儲物流業務本年度營運情形，核有臺中英才及古亭等 2 個倉儲物流中心 104 及 105 年度發生虧損，106 年度轉虧為盈，本年度又因招商不易，收入不足支應各項成本而發生虧損，相關單位卻以虧損原因非屬該績效衡量作業指標所對應之作業問題及流程改善情況為由，未實施績效衡量，顯示相關績效衡量機制未能落實，經函請檢討改善。據復：為穩健發展簡易倉儲業務，擬增修相關簡易倉儲衡量指標，如酌增倉儲收入或盈虧等整體績效項目，作為後續衡量倉儲整體績效之準則。未來對於長期績效落後之倉儲，除責請所屬行銷團隊持續改善外，亦將設置相關退場機制，以達有效利用局屋產能，發揮資產營運之目的。

6. 規劃興建三峽臺北大學郵局，惟未列管追蹤郵局興建計畫執行情形，亦未督促所屬積極檢討已完成購置之郵局用地投資計畫效益，亟待檢討改善：中華郵政公司為發展臺北大學特區郵政業務，並配合臺北大學遷校時程，由該公司板橋郵局（下稱板橋郵局）規劃辦理三峽臺北大學郵局興建局屋專案計畫，於 94 年 9 月 13 日提報三峽臺北大學郵局興建局屋專案計畫可行性報告，經中華郵政公司審查後決議暫予保留，板橋郵局遂暫於 95 年 7 月 17 日租用臺北大學校內行政中心大樓地下室成立臺北大學校內郵局。嗣 99 年 10 月 6 日板橋郵局再次研提臺北大學郵局局屋興建專案計畫可行性報告，經中華郵政公司於 101 年 10 月 23 日核定，局屋興建投資總金額 5,180 萬餘元，執行期間為 103 年 1 月至 106 年 12 月底。經查其執行情形，核有：（1）板橋郵局於臺北大學郵局局屋興建計畫保留後，未積極重新規劃局屋興建計畫，暫租用臺北大學地下室提供郵政業務服務，無法提供臺北大學特區民眾寬敞及便利之用郵環境，中華郵政公司亦未列管追蹤臺北大學郵局局屋興建計畫後續辦理情形，前後耗時 6 年 10 個月辦理可行性規劃，耽延發展北大特區郵政業務達成期程；另板橋郵局未就局屋用地規劃利用方案，中華郵政公司復未落實督促板橋郵局積極檢討已完成購置之臺北大學郵局用地投資計畫效益，致局屋用地長期閒置，未能提升資產收益；（2）中華郵政公司未依規定檢討臺北大學郵局用地

退縮空間，致臺北大學郵局局屋設計成果，遭新北市都市設計審議委員會退回都市設計審議申請，並廢棄已完成之設計案，都市設計審議亦須重新辦理；板橋郵局未積極依照因應方案協調相鄰用地管理機關合併開發，中華郵政公司復未管控板橋郵局之辦理期程，影響整體局屋興建計畫推動等情事，經依審計法第 69 條第 1 項規定，於 107 年 4 月 13 日函請交通部查明妥適處理，並報告監察院。經交通部研提下列改善措施：（1）中華郵政公司持續辦理可行性評估報告編製教育訓練，以提升可行性建檔評估之行政效率及工作品質，並定期函請各等郵局檢討評估已建檔之專案計畫等，爾後用地購置後長期閒置、未能提升資產收益等情事可予改善；（2）已建立「購建郵政局所投資專案計畫可行性報告自行檢核表」，於專案計畫審核階段即予審視都市計畫相關規定，將可降低因都市設計審議問題影響計畫執行期程之風險。嗣經監察院於 107 年 9 月 26 日函復准予備查。

（十二）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。

依據航港局統計，截至 107 年底止，我國總噸位 20 以上之船舶計 4,205 艘，小船計 11,434 艘，遊艇 595 艘（表 26）。該局為確保船舶航行及人命安全、防止船舶污染，依據海上人命安全國際公約安全管理章程（International Safety Management Code），及參酌鄰近國家之國內航線船舶安全管理制度（National Safety Management，下稱 NSM）與國內航商之特性，於 106 年 8 月 10 日發布施行「推動船舶安全營運及防止污染管理制度輔導計畫」（下稱輔導計畫），規範得參加該項計畫之船舶範圍標準、適用船舶安全營運及防止污染管理要點（下稱管理要點）及核發證書等

表 26 我國船舶數量統計表

單位：艘

船舶種類 年底別	20 噸位以上	小船	遊艇
103	5,863	14,528	200
104	5,894	14,618	283
105	4,527	12,007	412
106	4,508	12,069	507
107	4,205	11,434	595

資料來源：整理自航港局網站資料。

相關規定。另為取得落實 NSM 制度之法源依據，於 107 年 11 月 28 日修正公布船舶法第 30 條之 1、第 89 條及第 100 條規定，增（修）訂 NSM 相關規範及罰則。經查其相關業務執行情形，核有下列事項：

1. 船舶法業於 107 年 11 月 28 日修正，增訂 NSM 相關規定，適用之船舶須於該法施行日起 1 年內建立 NSM 制度，惟尚有 8 成適用該制度之安全管理機構（航商）及船舶尚未取得評鑑合格證書：依船舶法第 30 條之 1 規定，總噸位 100 以上或乘客定額超過 150 人以上之客船、總噸位 500 以上之貨船，其船舶之所有人或承擔其安全營運與防止污染管理責任之機構，應於生效日（108 年 11 月 28 日）起建立安全營運與防止污染管理制度，並取得航政機關核發之評鑑

合格證書。經查航港局為應 NSM 制度之實施，於 106 年 8 月 10 日施行輔導計畫，及訂定管理要點，並擇選 22 家航商及其所經營之 33 艘客船列為優先示範對象，截至 107 年 11 月底止，已取得符合證書及船舶安全管理證書者計 19 家航商及 24 艘客船。據航港局統計，未來應適用 NSM 制度規範者計有 100 家航商及 145 艘船舶（客船 75 艘，貨船 70 艘），尚未取得 NSM 合格證書之安全管理機構（航商）及船舶比率分別達 81.00%（81 家）及 83.45%（客船 51 艘，貨船 70 艘），經函請航港局積極輔導業者於法定期限前取得證書。據復：該局已列管尚未取得 NSM 合格證書之客船 49 艘、貨船 67 艘（108 年 4 月 16 日），並積極督導相關業者參考該局 108 年 1 月 11 日訂定之「船舶安全營運及防止污染管理制度」指導原則（含安全管理手冊範例），建立 NSM 制度，以符船舶法規定，後續並將透過定期稽核、評鑑等方式，持續協助業者健全安全管理制度。

2. 部分安全管理機構(航商)岸上指定人員由船長兼任，影響 NSM 制度之有效運作：

依管理要點第 10 點規定，安全管理機構(航商)應指派管理階層及具航運經驗之岸上指定人員，其權責係對船岸施行安全管理制度之監控、確保船上取得適當之財力、物力及人力等岸上支援、與最高管理階層直接協調溝通。第 11 點規定，船長在安全管理制度上之職責，係執行並要求海員遵守安全管理制度、以簡明方式發布命令及指示、定期檢討安全管理制度，並將其缺點向安全管理機構(航商)岸上安全管理部門報告。經抽查 12 家安全管理機構(航商)評鑑報告，計有 8 家業者因無管理階層及具航運經驗之岸上指定人員，致以船長兼任岸上指定代表安全管理人。按在 NSM 制度中，安全管理機構(航商)之主管階層、岸上指定人員及船長分別於岸上及船上肩負不同職責，如由船長兼任岸上指定人員，有影響該制度有效運作之虞，經函請航港局檢討改善。據復：岸上指定人員係以可落實執行 NSM 制度為要件，為保留 NSM 制度運作彈性，故如船長採輪流或兼任方式，不強制禁止其於非船上值勤期間擔任岸上指定人員，但仍應以合理並可落實安全管理為前提。

3. 辦理客貨船檢(抽)查業務，未將取得 NSM 證書列為客船風險評估項目，及未將 NSM 相關文件及船員抽測列入客貨船抽查紀錄表：

依管理要點第 14 點規定，安全管理機構(航商)相關部門及船上應備齊有關文件。第 23 點規定，船舶經臨時評鑑且安全管理機構(航商)已提供安全管理手冊至船上時，航政機關得核發臨時船舶安全管理證書。經查航港局辦理客、貨船檢(抽)查業務，已將取得 NSM 證書與否列入貨船之風險等級評估項目，惟客船部分則尚未列入。又現行供抽查人員辦理船舶抽查業務記錄之中華民國載客船舶安全抽查紀錄表及中華民國貨船抽查紀錄表，並未將 NSM 相關之文件手冊或船員抽測等納入抽查項目，不利落實執行 NSM 制度，經函請航港局檢討改善。據復：預計於 108 年 11 月 28 日 NSM 制度正式實施前修正客

船管理規則及「中華民國載客船舶安全抽查紀錄表」，增列 NSM 證書查核項目。

4. 尚未配合船舶法訂定船舶安全營運及防止污染管理規則：依船舶法第 30 條之 1 第 3 項規定，安全營運與防止污染管理制度之內容、評鑑、豁免及等效、證書之申請、核發、補發、換發、註銷、撤銷或繳銷、評鑑費、證書費之收取、證書有效期間及其他應遵行事項之規則，由主管機關定之。經查航港局於 106 年 8 月發布「推動船舶安全營運及防止污染管理制度輔導計畫」及訂定管理要點以作為推動安全營運與防止污染管理制度之依據，並俟船舶安全營運及防止污染管理規則發布施行後取代該管理要點。按 NSM 制度將於 108 年 11 月 28 日生效，惟配套之管理規則尚未完成訂定，經函請航港局儘速彙整各方意見，完成法制作業程序，以利制度之推行。據復：已彙整 NSM 輔導計畫執行情況與遭遇問題，邀集專家學者、驗船機構及公會團體召開 3 次會議，並於 108 年 4 月 1 日完成草案協商，提送交通部辦理法規預告程序。

(十三) 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。

觀光局為持續開拓多元國際市場及厚植國民旅遊基礎，接續「觀光大國行動方案」，訂定「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案（106—109 年）」，預計總經費 318 億 8,190 萬元，實施結果，國外來臺旅客人次持續成長，本年度達 1,106 萬餘人次，為歷年新高，惟 106 年度國內旅遊人次未達預期目標 1.96 億人次，且首次負成長(表 27)，爰觀光局於本年度加強推動擴大國內旅遊措施。經查相關措施執行情形，核有下列事項：

表 27 國外來臺旅客及國內旅遊人次統計表

單位：千人次

年度	國外來臺旅客	國人國內旅遊
101	7,311	142,069
102	8,016	142,615
103	9,910	156,260
104	10,439	178,524
105	10,690	190,376
106	10,739	183,449
107	11,066	...

註：1. 107 年度國人國內旅遊人次截至 108 年 6 月底止尚未完成調查。
2. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

1. 持續推動擴大國內旅遊措施，允宜建立標準作業程序及加強旅宿業參與措施誘

因，以利政策目標之達成：觀光局為活絡國內旅遊市場，於 107 年 2 月至 108 年 1 月底，陸續推動「振興花蓮觀光產業『花蓮遊、花蓮加油』實施計畫」、「促進南部灣域旅遊實施計畫」、「前進宜花東·高屏暖冬遊方案」及「擴大國旅暖冬遊方案」等 4 項擴大國內旅遊補助措施，總經費 23 億 3,620 萬元(表 28)，

表 28 觀光局推動擴大國內旅遊補助措施一覽表

單位：新臺幣千元

補助計畫名稱	實施區域	計畫期程	計畫總經費
合計			2,336,200
振興花蓮觀光產業「花蓮遊、花蓮加油」實施計畫	花蓮縣	107.2.23 ~107.6.30	55,000
促進南部灣域旅遊實施計畫	臺南市、高雄市、屏東縣、臺東縣及澎湖縣	107.5.18 ~107.11.15	91,200
前進宜花東·高屏暖冬遊方案	宜蘭縣、花蓮縣、臺東縣、高雄市及屏東縣	107.11.1 ~107.12.31	890,000
擴大國旅暖冬遊方案	全國	108.1.1 ~108.1.31	1,300,000

資料來源：整理自觀光局提供資料。

執行結果，據觀光局估計，已獲致逾 57 億元經濟效益，有助於國內旅遊產業之發展。經查相關措施執行情形，核有：(1) 近年來已推動多次擴大國內旅遊相關補助措施，惟對於補助措施啟動時機、補助區域、實施期間、優惠標準等，尚乏內外環境分析、利害關係人討論、可行性分析等作業規範，致間有於相關補助措施公布（規劃階段）或實施後，遭外界質疑而修正情事，允宜研議建立推動國旅補助措施標準作業程序；(2) 參與各項國旅補助活動之旅宿業者家數占補助區域內合法營業之旅宿業者家數比率，介於 12.37% 至 58.51% 間（表 29），成長空間仍大，有待研謀增加業者參與補助措施之誘因，以擴大補助效益，及提供民眾更多住宿選擇機會；(3)

「促進南部灣域旅遊實施計畫」住宿優惠活動實施結果，受補助 5 個市縣之旅館與民宿於受補助期間住房率與 106 年同期比較結果，臺南市旅館、高雄市民宿、屏東縣旅館及民宿、臺東縣及澎湖縣民宿皆下降（表 30），補助效益仍待提升，經函請觀光局檢討改善。據復：(1) 未來將持續蒐集各界意見，並借鑑歷次推動國旅補助之經驗，作為後續執行相關補助措施之參據；(2) 未來將檢討增加旅宿業者參與補助措施之誘因，吸引更多業者參加配

合，使民眾有更多元之住宿選擇，俾使國旅補助達到最大補助效益，有效促進觀光產業發展；(3) 「促進南部灣域旅遊實施計畫」實施期間，部分市縣旅宿業整體住宿率雖未提升，惟經該局推估統計參與活動業者之住宿率確有提升，顯示補助措施已發揮實際效益，除作為未來規劃國旅補助之參據外，並可激勵配合參加活動之業者，間接吸引未能參加活動之業者，於未來踴躍參與。

2. 加強行銷臺灣經典特色小鎮，鼓勵民眾深度旅遊，惟未能及早規劃完成前置作

表 29 各項國旅補助措施（自由行）旅宿業者參加情形表

單位：家、%

補助規定名稱	補助區域內合法旅宿業者家數	參加補助活動之旅宿業者家數	比率
交通部觀光局因應花蓮地震補助國人住宿花蓮旅宿業實施要點	1,916	1,121	58.51
交通部觀光局促進南灣新國旅振興住宿措施補助要點	3,848	476	12.37
交通部觀光局前進宜花東高屏暖冬遊住宿優惠措施補助要點	6,138	3,082	50.21
交通部觀光局擴大國旅暖冬遊住宿優惠措施補助要點	11,666	5,855	50.19

資料來源：「補助區域內合法旅宿業者家數」係整理自臺灣旅宿網統計資料；「參加補助活動之旅宿業者家數」係整理自觀光局提供資料。

表 30 「促進南部灣域旅遊實施計畫」受補助市縣之住房率情形表

單位：%

受補助市縣	旅館住房率			民宿住房率		
	106 年	107 年	增減百分點	106 年	107 年	增減百分點
臺南市	41.03	39.42	- 1.61	14.77	20.06	5.29
高雄市	41.63	44.12	2.49	12.93	10.91	- 2.02
屏東縣	38.71	34.05	- 4.66	27.19	22.43	- 4.76
臺東縣	40.11	40.39	0.28	20.35	19.42	- 0.93
澎湖縣	25.97	29.81	3.84	15.42	15.08	- 0.34

註：1. 住房率係以補助期間各月份之平均住房率及 106 年同期之平均住房率計算。
2. 僅計算旅館與民宿之住房率，係因觀光旅館占全國旅宿業者之比率較低，爰未納入。
3. 資料來源：整理自觀光局臺灣旅宿網統計資料。

業：「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案（106—109 年）」之推動措施包括「臺灣永續觀光年推廣計畫」，觀光局已訂定 106 至 109 年之旅遊推廣主軸，其中 108 年度訂為小鎮漫遊年，經由民眾票選出國內各地 40 個經典小鎮，加強補助地方政府相關觀光行銷及旅遊設施、服務等經費。惟查該局補助地方政府辦理經典小鎮之遊憩環境或旅遊服務設施優化改善相關工程，係預定於 108 年 4 月底前完成地方政府提案審查及核定，並於同年 12 月底前完成改善工程，由於相關設施工程完工時該旅遊年已屆期，未能及時與年度旅遊推廣主軸相契合，經函請觀光局檢討改善。據復：分年推動永續觀光年主軸活動，相關作為均延續性辦理並作滾動式檢討，每年以不同主題活動串連遊程以帶動話題並鼓勵民眾旅遊，該局刻正整合相關部會資源，配合地方創生，規劃小鎮升級並朝持續 3 年推動小鎮漫遊，以提高整體行銷效益。

（十四）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。

政府為發展及管理公路汽車運輸事業，增進公共福利與交通安全，於公路法明定汽車運輸業分為公路汽車客運業、遊覽車客運業、小客車租賃業、汽車貨運業等 9 大類別，並訂定汽車運輸業管理規則（下稱運管規則）、汽車運輸業審核細則等規定，規範各該業別之申請資格、立案程序、營運監督、業務範圍及應遵行事項等，另建置第三代公路監理資訊系統（下稱 M3 系統）、公路汽車客運資訊系統及遊覽車客運動態資訊平臺等，以強化汽車運輸業之管理，提升汽車運輸業營運品質與安全。經查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. **未通知已無可供營業車輛、或已停業、已廢止之汽車運輸業者依照相關規定辦理改善或廢止其汽車運輸業營業執照：**依運管規則第 25 條前段規定，汽車運輸業全部營業車輛均已出售或經吊銷、繳銷、註銷牌照者，應向公路主管機關申請停業或歇業。同規則第 26 條第 1 項規定，汽車運輸業申請定期停止一部或全部營業時，應將停止原因、路線起訖點、或區域地名、停業期限等，報請公路主管機關核准後公告實施，期滿應即申報復業。同規則第 27 條規定，汽車運輸業申請歇業時，應將其原因連同股東決議書或合夥人同意書及原領執照，報請公路主管機關核准後，方得實施。經據公路總局提供截至 108 年 4 月 12 日止 M3 系統之「各運輸業營運及商業狀態檢核表」，發現該局轄管汽車運輸業中，計有 134 家業者已無營業車輛（表 31），8 家業者停業中（有停業迄日為 99 年 10 月 15 日者），42 家業者已解散、廢止、歇業、撤銷（其中 15 家業者尚有營業車輛 1 至 6 輛不等），另有 17 家

表 31 公路總局轄管汽車運輸業營運及商業狀態異常情形表

單位：家

異常情形	家數
已無營業車輛	134
停業中	8
已解散、廢止、歇業、撤銷	42
業者之統一編號、公司名稱、或營業地址與經濟部商業司、財政部稅務入口網資料不同	17

註：1. 同一家業者，有可能同時存有 2 項異常情形。
2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

業者之統一編號、公司名稱、或營業地址與經濟部商業司、財政部稅務入口網資料不同。按上開 M3 系統「各運輸業營運及商業狀態檢核表」，已自動檢核出轄管汽車運輸業者商業登記狀態（核准設立、廢止、解散、歇業、撤銷、停業、查無資料等）及其營業車輛數，惟各監理單位未善用該檢核報表所列非正常營業業者資訊，通知相關業者依上開規定辦理（如停業期滿應申報復業，或已無營業車輛者應申請停業或歇業等），或依公路法第 77 條第 1 項規定廢止其汽車運輸業營業執照，經函請公路總局檢討改善。據復：已督促各監理所站落實定期檢核 M3 系統各運輸業營運及商業狀態檢核表及各汽車運輸業別基本資料統計表等資料，積極通知相關業者依照規定辦理改善或廢止其汽車運輸業營業執照，並將相關作業列為稽核各監理所站業務重點項目，俾強化汽車運輸業管理。

2. 汽車運輸業車輛違規應予汽車駕駛人記點之案件，僅 3 成歸責駕駛人：為促使駕駛人注意及達到糾正效果，並防範惡性嚴重之肇事行為，道路交通管理處罰條例第 63 條規定，汽車駕駛人有闖紅燈、超速、不當方式迫使他車讓道、超載、違規超車等行為，除處罰鍰外，並予記 1 至 3 點，汽車駕駛人違規記點共達 6 點以上者，吊扣駕駛執照 1 個月；1

年內經吊扣駕駛執照 2 次，再違反前開規定者，吊銷其駕駛執照；第 85 條規定受處罰人認為受舉發之違規行為應歸責他人者，應於到案日期前，檢附相關資料，向處罰機關告知應歸責人，處罰機關應即另行通知應歸責人到案依法處理。經查本年度公路總局經管之汽車運輸業，其車輛違規應予汽車駕駛人記點之逕行舉發案件，共計 9 萬 3,718 件，其中各汽車運輸

表 32 汽車運輸業車輛 107 年度違規歸責駕駛人情形分析表

單位：家、%

歸責情形	汽車運輸業			
	家數	占總數百分比	累計家數	累計占總數百分比
合計	1,454	100.00		
完全未歸責	887	61.00	887	61.00
未達 10%	135	9.28	1,022	70.29
10% 以上，未達 20%	84	5.78	1,106	76.07
20% 以上，未達 30%	68	4.68	1,174	80.74
30% 以上，未達 40%	66	4.54	1,240	85.28
40% 以上，未達 50%	48	3.30	1,288	88.58
50% 以上，未達 60%	42	2.89	1,330	91.47
60% 以上，未達 70%	46	3.16	1,376	94.64
70% 以上，未達 80%	51	3.51	1,427	98.14
80% 以上	27	1.86	1,454	100.00

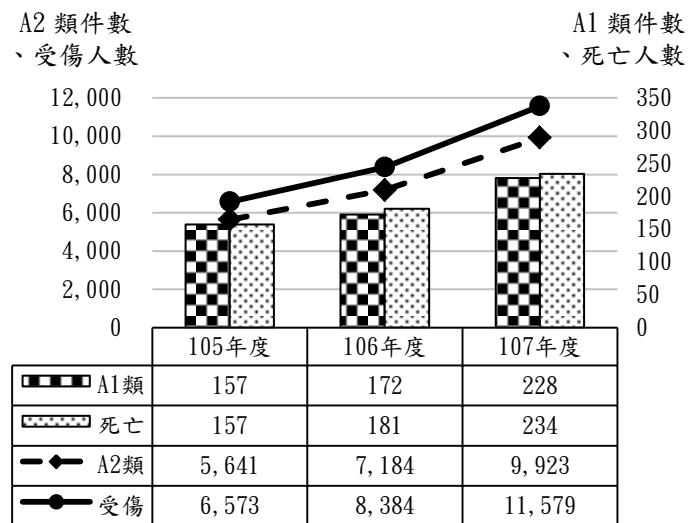
資料來源：整理自公路總局提供資料。

業者歸責至實際應負責之汽車駕駛人，僅 2 萬 8,402 件，占總件數 30.31%，比率偏低。另依各汽車運輸業者歸責比率分析（表 32），本年度 1,454 家業者中，近 9 成業者（88.58%，1,288 家）車輛違規應予記點案件歸責比率未達 50%，其中完全未歸責者高達 6 成（61.00%，887 家），未能達到糾正駕駛人效果，經函請公路總局檢討改善。據復：已建立營業大客車歸責駕駛人系統，將持續請各地方政府配合督導轄屬汽車運輸業者落實辦理違規應予記點案件歸責實際駕駛人。

3. 近 3 年汽車運輸業交通事故及傷亡人數逐年上升，且監理服務網「無肇事公司」資訊有誤：經依內政部警政署提供 105 至 107 年度 A1、A2 類交通事故資料統計發現，汽車運輸

業交通事故死亡案件及人數自 105 年度之 157 件、157 人逐年上升至本年度之 228 件、234 人；受傷案件及人數自 105 年度之 5,641 件、6,573 人逐年上升至本年度 9,923 件、11,579 人（圖 14），其中 A1 類交通事故○○汽車客運股份有限公司 3 年累計 8 件，死、傷人數達 8 人及 3 人最多，A2 類以○○汽車租賃股份有限公司 3 年累計 528 件，受傷人數 615 人最多。另經分析事故肇因，主要為駕駛人未注意車前狀況、未依規定讓車、未保持行車安全間隔等駕駛人因素，合計 3 年可歸責於駕駛人者計 17,644 件，

圖 14 汽車運輸業交通事故件數及傷亡人數統計圖



註：1. A1 類係指造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故；A2 類係指造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。
2. 資料來源：整理自內政部警政署提供 A1 類及 A2 類交通事故資料。

占總件數 23,305 件之 75.71%。另公路總局監理服務網揭露「無肇事公司」計有 25 家公路客運業者，惟查其中 23 家業者實際於 105 至 107 年間有肇事紀錄，最高者達 243 件，相關資訊顯然有誤。經函請公路總局檢討針對不同汽車運輸業別加強肇事原因分析，妥謀因應改善對策，並加強網頁公開資訊之更新作業，以確保資訊正確性。據復：將加強運用該局各項管理資訊系統，針對公路汽車客運業、遊覽車客運業及貨運業高風險業者加強查核及輔導，並追蹤業者改善成效，小客車及小貨車租賃業部分，將請各區監理所轉知業者協助對租車民眾進行相關教育宣導（如教育租車民眾下車安全開啟車門方式），另考量計程車客運業易因車輛老舊機械因素肇致事故，該局已推動補助 12 年以上老舊計程車汰舊換新，以降低車輛老舊機械故障肇事風險，及提升計程車營運服務品質。至監理服務網「無肇事公司」資訊有誤部分，已予更新。

（十五） 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。

交通部為加強計程車業者之管理，訂定汽車運輸業管理規則（下稱運管規則）、計程車運輸合作社設置管理辦法、計程車客運服務業申請核准經營辦法（下稱核准經營辦法）等規定，規範計程車業者（含計程車客運業、個人經營計程車客運業、計程車運輸合作社及計程車客運服務業）之申請資格、立案程序、營運監督、業務範圍及應遵行事項等，並於 105 年 10 月 25 日修正運管規則，訂定多元化計程車相關營業規範，以提升計程車客運業產業競爭力。據公路總局統計，截至 107 年底止，計程車業者家數及車輛數計有 3 萬餘家及 8 萬餘輛（表 33）。經查公路總局辦理

計程車業及其駕駛人之管理相關業務，核有下列事項：

1. 公路總局未協調相關機關介接計程車駕駛人登記證及其勞健保投保資料，進行勾稽查核，不利於督促業者善盡駕駛人管理責任：經查公路總局各監理所站轄管之計程車客運業者對其所屬駕駛人管理情形，核有：(1) 依運管規則第 91 條第 1 項第 7 款規定，計程車客運業者應遵守「車輛應由具有有效職業駕駛執照及計程車駕駛人執業登記證之駕駛人駕駛」之規定。又計程車駕駛人執業登記管理辦法第 15 條規定，公路監理機關及警察機關得就各該機關持有之職業駕駛執照或執業登記證之吊銷、註銷、吊扣、廢止及所轄計程車客運業或運輸合作社之設立、停業、歇業或變更其名稱、負責人、地址等登記事項及其異動等資料，互相提供利用。惟查公路總局尚未與內政部警政署介接計程車駕駛人資訊管理系統相關資料，並建立計程車客運業聘僱駕駛執照及登記證狀態異常清冊等控管報表，不利於督促業者善盡管理責任；(2) 依運管規則第 92 條第 3 項規定，申請個人經營計程車客運業者，不得兼營其他汽車運輸業或受僱為其他汽車運輸業之駕駛人。經運用內政部警政署提供計程車駕駛人執業登記證資料，比對勞動部勞工保險局、衛生福利部中央健康保險署提供上開駕駛人投保勞工保險（下稱勞保）、全民健康保險（下稱健保）資料，發現經營個人計程車客運業之駕駛人，其勞保、健保投保單位屬其他汽車運輸業者計有 28 位及 37 位，疑有經營個人計程車客運業又同時受僱於其他汽車運輸業之違規情事；(3) 依勞工保險條例第 6 條第 1 項第 1 款及第 2 款規定，年滿 15 歲以上，65 歲以下之勞工，受僱於僱用勞工 5 人以上之交通事業、公司或行號者，應以其雇主或所屬團體或所屬機構為投保單位。全民健康保險法第 10 條第 1 項規定，被保險人區分 6 類，其中公、民營事業、機構之受僱者及雇主或自營業主屬第 1 類；同法第 15 條第 1 項第 1 款前段規定，第 1 類及第 2 類被保險人，以其服務機關、學校、事業、機構、雇主或所屬團體為投保單位。經運用內政部警政署提供計程車駕駛人執業登記證資料，比對勞動部勞工保險局、衛生福利部中央健康保險署提供上開駕駛人投保勞保、健保資料，發現受僱於車行或交通公司惟未投保勞保、健保之計程車駕駛人計有 1,211 位及 60 位，另有 595 位計程車駕駛人之勞保投保單位非屬其任職之車行、交通公司或同業公會，核與上開規定不符，經函請交通部及公路總局檢討改善。據復：(1) 將持續積極協調內政部警政署開放計程車駕駛人執業登記證資料介接事宜；(2) 已責成監理所站清查個人經營計程車客運業者違規受僱情形，並研議與勞動

表 33 截至 107 年底止計程車業者家數及車輛數統計表

單位：家、輛

種類	家數	車輛數
合計	32,121	87,507
計程車客運業	2,720	33,053
計程車客運服務業	207	— (註 1)
兼營計程車客運業、計程車客運服務業	538	10,621
計程車運輸合作社	110	18,895
個人計程車	28,546	24,938

註：1. 依據計程車客運服務業申請核准經營辦法第 3 條規定，計程車客運服務業係接受計程車駕駛人委託辦理車輛派遣等服務業務，故無營業車輛。

2. 資料來源：整理自公路總局統計查詢網資料。

部、衛生福利部建立投保資料勾稽機制，以利查察該等違規情事；(3) 已責成各區監理所站清查計程車客運業駕駛人未投保情形，並督促業者依規定妥處。

2. 多元化計程車客運服務申請審查作業規定有欠周妥，致有部分多元化計程車自領牌後未有出車營運紀錄之情事：依運管規則第 4 條第 3 項規定，經營多元化計程車客運服務，應檢具營業計畫書，向該管公路主管機關提出申請核准。交通部公路總局各區監理所受理多元化計程車客運服務申請審查作業規定四、審查文件規定，業者應按月提送營運資料統計。另發展大眾運輸條例第 2 條第 3 項規定，計程車客運業比照大眾運輸事業，免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。查公路總局所屬監理所站轄管多元化計程車客運服務業業者雖已每月提報營運資料，惟各家業者提送之營運資料僅有每月總趟次，尚無個別車輛出車趟數之營運統計資料。經抽查公路總局新竹區監理所轄管之多元化計程車客運服務業營運情形，發現有部分車輛自領牌後迄 108 年 4 月底止，已逾 3 個月至半年未有出車營運紀錄，疑有以加入多元化計程車客運服務之名義，規避繳交汽車燃料使用費及使用牌照稅情事，經函請公路總局檢討改善。據復：已函詢相關業者轄管之多元化計程車車輛營業情形，如確有長期無派遣情事，將請業者將該車退出車隊；後續將依運管規則第 96 條之 7 規定，針對多元化計程車業者辦理定期或不定期考核，督促業者善盡營運管理責任，改善領牌無實際營運之情形。

3. 未依規定落實計程車客運業之違規裁罰：依運管規則第 91 條第 1 項第 7 款規定，計程車客運業者應遵守「車輛應由具有效職業駕駛執照及計程車駕駛人執業登記證之駕駛人駕駛」之規定。另依計程車客運業違反運管規則第 91 條及第 95 條事件統一裁量基準（下稱計程車客運業違規裁量基準）第 4 點規定，附表違規次數之計算，係以每車（同一車牌照號碼）第 1 次違規日起 2 年內累計計算，期間屆滿後重新起算。經查公路總局各監理所站考量須給予業者尋回違規車輛及駕駛人之改善期，針對計程車客運業者違反運管規則第 91 條第 1 項第 7 款規定案件，無論當月同一車牌照號碼車輛違規次數多寡，每月僅計算違規次數 1 次，核與上開裁量基準規定不符，經函請交通部督促公路總局檢討改善。據復：將評估修訂計程車客運業違規裁量基準，以符法制。

4. 計程車客運服務業管理作業有待改善：經查公路總局及所屬監理所站轄管計程車客運服務業管理情形，核有：(1) 部分計程車客運服務業業者變更負責人登記，未依核准經營辦法第 9 條規定報經監理所站核准，即逕向公司或商業主管機關辦理變更登記，且未申請換領計程車客運服務業營業執照；(2) 部分監理所站未依核准經營辦法第 13 條規定，登載轄管計程車客運服務業經營派遣業務業者服務費收費基準之完整資訊，經函請公路總局檢討改善。據復：(1) 各監理所站業已督促上開業者依照規定辦理營業執照換發；(2) 將督促所屬各監理所站適時瞭解業者服務費收費基準，並即時更新網頁登載資訊。

(十六) 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。

鐵道局經管之高速鐵路相關建設基金（下稱高鐵基金）負債比率自 101 年底之 187.02%，降至 107 年底之 87.75%（表 34），財務結構已逐年改善；本年度因投資台灣高速鐵路股份有限公司（下稱台灣高鐵公司）之營運淨利超過預期，認列之投資收入亦隨之增加，致決算賸餘 123 億 1,557 萬餘元，較預算增加 30 億 7,976 萬餘元，約 33.35%，且賸餘金額創下新高（圖 15）。惟本年度部分營運計畫執行結果，核有下列事項：

1. 土地開發計畫執行

期程將於 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，尚待及早妥慎規劃：高鐵基金辦理高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫，主要係為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

取得剩餘可建地，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 107 年底止，高鐵車站特定區配地後賸餘土地尚有 97.89 公頃待開發利用，占計畫總面積 304.40 公頃之 32.16%，待執行開發土地仍多。另據該局分析各站財務收支情形，目前桃園站、新竹站及台中站土地開發計畫預估至 108 年底獲有盈餘，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 35）。按行政院核定上開土地開發計畫之財務計畫僅原則性規範開發盈餘係以 30%、30%、40% 之比率，分配予交通部（鐵道局）、內政部及所在地方政府，交通部（鐵道局）為辦理計畫屆期後盈餘分配事宜，經與內政部及所在地方政府討論分配原則為：內政部分配 30% 盈餘自行運用，鐵道局則就桃園站、新竹站及台中站已招商合約案件之土地優先配回，以利合約管理，地方政府則優先分配機關用地。惟嘉義站及台南站之短絀如何分配，及各站賸餘土地分配（土地面積及區位）尚乏具體分配原則與相關作業規範，經函請鐵道局檢討妥處。據復：該局已於 108 年 5 月間標售台南站土地收入 53.82 億元，已大幅降低該站

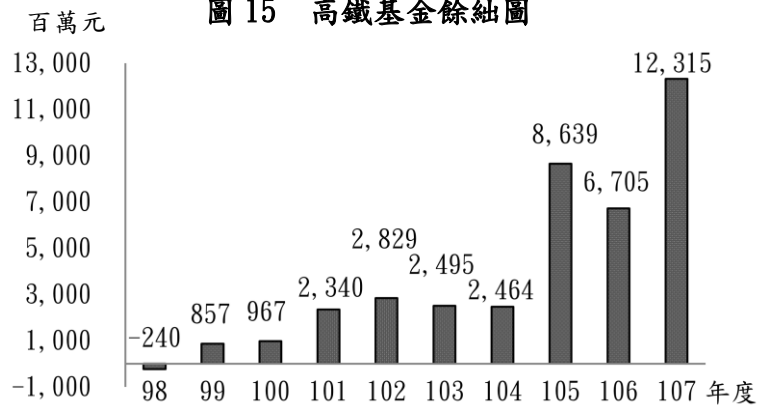
表 34 高鐵基金負債比率統計表

單位：新臺幣百萬元、%

年底	資產 (A)	負債 (B)	負債比率 (B/A×100)
101	32,298	60,402	187.02
102	32,521	57,795	177.72
103	31,921	54,701	171.36
104	55,947	76,262	136.31
105	56,478	68,153	120.67
106	58,880	63,850	108.44
107	60,046	52,688	87.75

資料來源：整理自高鐵基金各年度決算書。

圖 15 高鐵基金餘絀圖



資料來源：整理自高鐵基金各年度決算書。

帳務虧損，嘉義及台南車站特定區亦尚有產業專用區及住宅區等贖餘土地，預估該等土地價值可完全填補嘉義站及台南站短絀。另該局預計於 108 年 6 月邀集內政部及相關地方政府開會協商，就各站土地盤點結果擬訂具體之分配原則，期能如期完成盈餘分配及財務結算作業。

表 35 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	截至 107 年底止					損益	預估截至 108 年底損益
	贖餘 可建地面積	已標售之 土地面積	已出租、開發 之土地面積	尚待開發之土地			
				面積	比率		
合計	304.40	171.36	35.14	97.89	32.16	9,823,448	11,366,815
桃園站	65.73	26.97	24.51	14.24	21.67	3,718,174	3,867,594
新竹站	66.86	60.15	1.42	5.28	7.91	7,498,823	8,522,815
台中站	65.31	37.55	9.20	18.56	28.42	5,837,561	5,840,219
嘉義站	18.33	7.79	—	10.53	57.47	- 1,230,497	- 1,240,436
台南站	88.15	38.89	—	49.26	55.88	- 6,000,613	- 5,623,377

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

2. 高鐵路經營投資計畫收回之高鐵路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，以利高鐵路基金永續經營：鐵道局依行政院 104 年 7 月核定之高鐵路永續經營投資計畫（下稱永續計畫），於 104 年 11 月 26 日投資台灣高鐵路公司，並依 104 年 7 月 27 日與台灣高鐵路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 日收回台灣高鐵路公司高鐵路桃園、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路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。經查台灣高鐵路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 8.35 公頃，尚待開發、出租（處分）土地計 39.76 公頃，占 82.64%（表 36）。鑑於站區事業發展用地位居車站核心區，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除台灣高鐵路公司配發股息紅利外，重要之自償性收入來源，經函請鐵道局儘速積極辦理招商開發作業。據復：該局為增加高鐵路五站區事業發展用地及新竹車站專用區（二）開發招商誘因，已檢討更具彈性權利金訂定策略，並執行土地多元開發模式（包含設定地上權、出租或委託、聯合開發、合作經營或標售等）之初步可行

表 36 截至 107 年底止台灣高鐵路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	台灣高鐵路公司返還土地（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	8.35	39.76	82.64
桃園站	10.72	—	10.72	100.00
新竹站 (含專二)	6.77	—	6.77	100.00
台中站	17.33	1.71	15.62	90.13
嘉義站	5.42	0.78	4.64	85.61
台南站	7.87	5.86	2.01	25.54

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

性研究，短期以出租方式增加收益（至 107 年底，已完成新竹、台中及嘉義等站土地出租，增加短期租金收入收益約 8,528 萬餘元），長期開發效益部分，台南站已配合大臺南會展中心、中央研究院南部院區與沙崙綠能科學城之開發，完成該站事業發展用地開發經營案簽約作業，每年土地租金收入約 400 萬元，營運期間每年定額權利金收入約 4,425 萬元（另視營運狀況收取變動權利金），另台中、桃園及新竹站預計於 108 年下半年辦理事業發展用地之招商作業。

（十七） 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。

我國民航運輸各機場本年度進出旅客量達 6,890 萬餘人次，較 106 年度增加 4.43%，續創新高，航機起降 54 萬餘架次，亦較 106 年度增加 7.47%。經查民用航空局（下稱民航局）辦理民用航空運輸業離島偏遠航線營運虧損補貼及獎助作業，及委託地方政府代辦臺中國際機場區外排水改善工程情形，核有下列事項：

1. 民航局藉由補貼及獎助措施鼓勵業者經營離島偏遠航線，以維持離島偏遠地區基本之民行需要，惟相關審查機制未盡周妥，允宜研謀改善：離島偏遠地區機場受地形、跑道長度及氣候等限制，可使用航空器無法與本島航線串連，相關航線經營成本及風險較高，影響航空公司經營意願，民航局為照顧維持偏遠離島居民基本「行」的權利，多年來均透過給予經營離島偏遠航線之民用航空運輸業者營運虧損補貼及經營獎助金（表 37）之方式，以吸引航空公

表 37 民航局對經營離島偏遠航線航空公司虧損補貼及獎助情形表

單位：新臺幣千元

年度	虧損補貼（註 1）			經營獎助金		
	合計	德安航空公司	立榮航空公司	合計	德安航空公司	立榮航空公司
98	127,276	127,276	（註 2）—	11,563	11,563	—
99	132,548	118,271	14,276	11,542	11,542	—
100	162,650	133,860	28,790	11,293	11,293	—
101	170,458	137,960	32,498	12,500	10,399	2,100
102	164,953	136,936	28,016	13,616	11,277	2,338
103	149,106	127,137	21,968	13,146	10,793	2,353
104	139,096	139,096	—	11,534	9,905	1,629
105	225,443	（註 3）225,443	—	13,713	11,369	2,344
106	508,067	（註 3）508,067	—	13,845	11,463	2,381
107	（註 4）380,858	（註 4）376,231	（註 4）4,626	（註 5）13,018	（註 5）10,678	2,340

註：1. 民航局每年係分 2 期受理航空公司前一年 12 月份至當年 5 月份、當年 6 至 11 月份補貼款之申請，故所列各年度虧損補貼，係該局撥付自前一年 12 月份至當年 11 月份止之補貼款。

2. 立榮航空公司經營之臺北—北竿航線，係自 98 年 6 月 19 日大眾運輸事業補貼辦法修正發布，符合申請營運補貼航線條件後，開始申請營運虧損補貼。

3. 德安航空公司 105 及 106 年度虧損補貼金額，分別內含期前籌備費用 1,060 萬餘元及 9,544 萬餘元。所稱「期前籌備費用」係該公司於 105 年 10 月引進新機所衍生之相關航空器費用，民航局考量係配合政府政策，爰其接續營運前之各項投入中，與籌設離島偏遠航線有直接關聯等之支出項目，尚符合理營運成本，並以新機上線營運期 1 年內認列完畢，且依「籌設經營離島偏遠航線申請須知」規定之虧損補貼上限金額予以補貼。

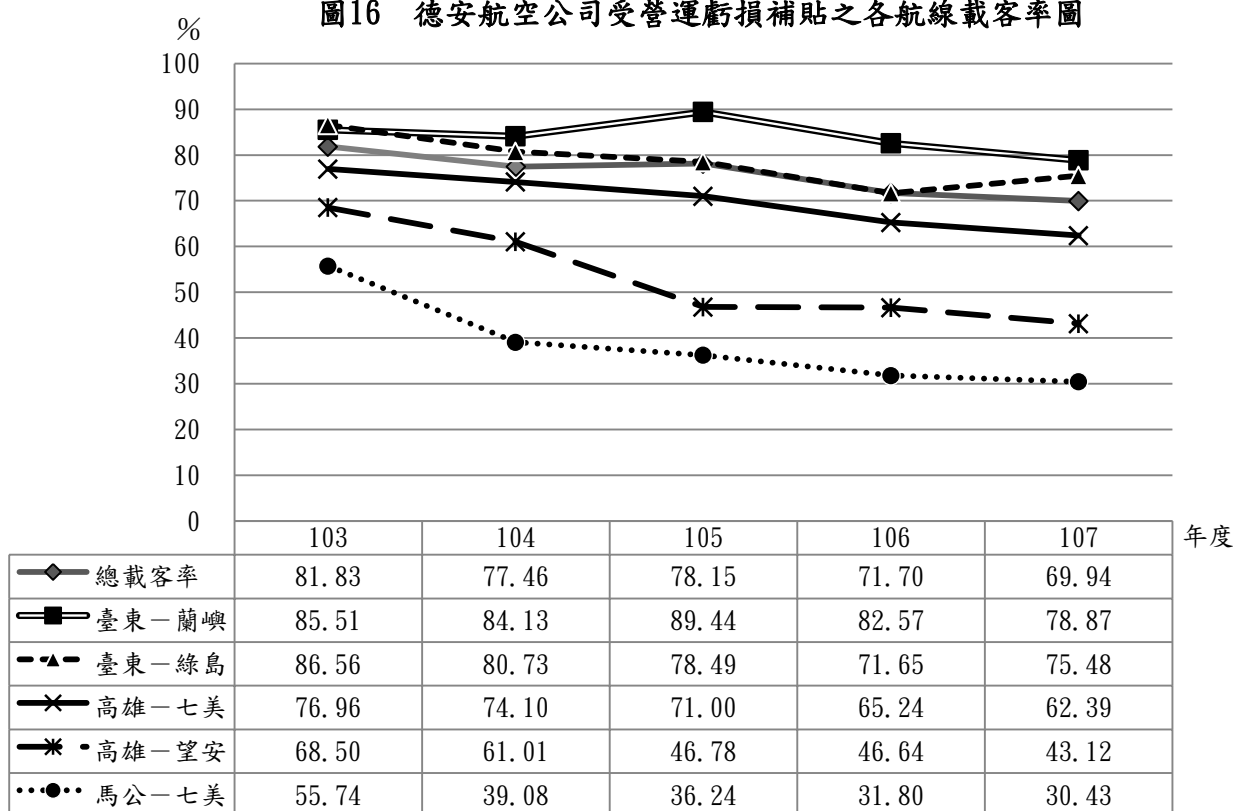
4. 107 年度所列虧損補貼金額，因德安航空公司第 2 期補貼款及立榮航空公司補貼款截至 108 年 6 月底止尚在審核中，僅撥付德安航空公司第 1 期補貼款 1 億 8,520 萬餘元，爰改以決算數列示，而非為實際撥付款項。

5. 107 年度所列經營獎助金額，因德安航空公司於獎助期間發生 1 件偏離跑道事故尚待釐清，故有 90 萬餘元暫未撥付，爰並未包括該項金額。

6. 資料來源：整理自民航局提供資料。

司投入營運，目前受民航局營運虧損補貼之離島偏遠航線共有 6 條，分別由德安航空公司（臺東—蘭嶼、臺東—綠島、高雄—七美、高雄—望安及馬公—七美等 5 條航線）及立榮航空公司（臺北—北竿航線）經營，本年度編列該等航線營運虧損補貼 4 億 5,530 萬元及經營獎助金 1,500 萬元預算，執行結果，受補貼航線共飛行航機 9,300 架次，載客 18 萬 8,534 人次，已維持離島偏遠地區居民往來臺灣本島之基本空中運輸服務。經查近 5 年度（103 至 107 年度）德安航空公司經營受虧損補貼之上開 5 條離島偏遠航線，載客率逐年減少（圖 16），營運虧損有逐年加劇之趨勢，造成政府龐大補貼支出負擔，惟民航局現行補貼之審查機制，對於航空公司相關支出之真實及必要性，有無隱藏性浪費、與境外公司是否存在非常規交易等，尚無法有效察覺，且現行獎助規定係依班機準點率、航線班表執行率、有無航空器重大意外事件及嚴重旅客申訴案件等認定，尚無航線經營績效之評估因子（如各該航線載客人數或載客率提升情形、營運成本降低或虧損改善情形等），易肇致航空公司因依賴政府補貼而未承擔公司經營績效責任，經建請該局研議將提升公司治理及經營績效等項目納入補貼及獎助機制。據復：短期將先研議修訂「民用航空運輸業經營離島地區定期航線獎助金分配作業要點」，將業者經營離島地區定期航線之經營績效納入獎助原則；中長期亦將委託專家學者蒐集國內外作法，研議更妥適之補貼方式，建立離島運輸公平合理之補貼機制，並於下次開放業者申請經營離島偏遠航線時，視當時機場設施、航空科技發展及市場需求等面向，引進優質之業者及適合之航空器，俾維護離島居民行的權益。

圖 16 德安航空公司受營運虧損補貼之各航線載客率圖



資料來源：整理自民航局統計年報。

2. 委託地方政府代辦臺中國際機場區外排水改善工程，未積極協助處理施工用地事宜，肇致工程終止，允宜研謀改善：該局考量颱風或豪大雨期間臺中國際機場排水量過大，為解決機場鄰近道路淹水問題，於 102 年 11 月 13 日委託臺中市政府水利局（下稱水利局）代辦「中部國際機場興建聯絡滑行道 2 工程計畫一區外排水設施改善工程」，契約金額 3,487 萬元，迄 107 年 1 月底，已逾計畫期限（104 年底）2 年 1 個月，實際進度僅 16.74%。經查其執行情形，核有：民航局未督促水利局於工程招標前支付私有土地所有人償金，並取得土地使用同意，致開工後即停工；水利局重新辦理工程招標作業前，仍未積極協助該局解決用地問題，且於委託代辦期間亦未確實督導管考，肇致執行已逾 4 年之工程因用地問題必須終止，未能完成下水道箱涵之興建，無法達成解決機場附近道路淹水之計畫目標等情事。經依審計法第 69 條第 1 項規定，於 107 年 8 月 28 日函請交通部查明妥適處理，並報告監察院。經交通部研提下列改善措施：業督促民航局就類似案件於事前審慎評估考量各種情境，減少計畫執行過程之不可抗力因素；目前水利局評估檢討已停辦工程，後續俟臺中市政府提出更合適且具體可行方案後，民航局將積極配合檢討辦理，同時提供機場內相關水文資料，以供後續納入整體治水規劃考量，作為區域排水及滯洪池排放流量之參考，俾使機場內外發展均衡，達到共榮共利之目標。嗣經監察院於 108 年 1 月 11 日函復准予備查。

（十八） 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。

交通部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，依公路公共運輸提昇計畫（下稱公運計畫）核定補助屏東縣政府辦理「新闢原鄉社區巴士計畫」，購置 5 輛中型巴士，建置新來義、吾拉魯滋、瑪家—霧臺—三地門及普力姆等原鄉社區巴士系統，購車經費共 1,400 萬元（含公路總局補助 1,245 萬元及屏東縣政府自籌 155 萬元），實際購置金額計 1,359 萬餘元，以提供原鄉基本民行。經查公路總局督導考核屏東縣政府辦理該補助計畫情形，核有：1. 屏東縣政府 102 年度提報計畫內容稱該等原鄉無公共運輸服務、中小學生通學不便等情，未考量已有復康巴士、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，且屏東縣政府稱該縣 103 年度之公路公共運輸乘載率、延車公路數及使用量均較 102 年度成長。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. 據交通部核定上開補助計畫函說明，各執行單位倘未能依照交通部核定計畫執行，或進度落後者，應主動函報公路總局說明原因，進度嚴重落後或經勸導未予改善者，交通部得撤銷核定及追回補助款項，並列入未來年度審查需求計畫之參考。經查三地門鄉、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。顯示公路總局雖已要求各受補助單位應依核定計畫執行，惟現行管考機制未能有效掌握實際營運情形，並據以要求受補助單位改善，經函請交通部督促檢討改善。據復：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. 已訂定公運計畫補助案件查核計畫，並自本年度開始執行，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，適時檢討改善。

(十九) 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。

高速公路局（下稱高公局）為抑制裝載貨物汽車超載對國道路面結構造成損害，及維護用路人之行車安全，於高速公路沿線共設有 44 處地磅站，以對行駛之載重貨車實施過磅作業，並稽查取締違規超載車輛，每年度編列委託廠商代辦地磅站設施操作維護及管理之預算約 7 千萬元。又為因應國道採全線電子化計程收費，該局配合收費站區拆除重置作業，前於 103 年辦理地磅站相關設施系統更新，並增設過磅全程錄影之設備，以作為超載取締之佐證資料，合計結算總價約 9,816 萬餘元。經查高公局辦理高速公路地磅作業及超載車輛管理情形，核有：

1. 對於汽車裝載貨物行經國道地磅站，經過磅顯示超載而未有公路警察到場舉發處理案件（經統計自 104 年 1 月起至 107 年 8 月止計有 14,009 輛次，表 38），未本諸權責舉發處理，放任該等違規車輛繼續行駛，增加交通事

故發生及道路損壞風險，估計應罰而未裁處罰鍰超過 2 億元；2. 未落實執行減少過磅超載未取締案件所擬處理措施，致過磅超載車輛舉發開單率不升反降；3. 對於未依規定入磅之違規車輛，尚乏適切有效

表 38 高速公路地磅站超載車輛開單情形表

單位：輛次、%

項目 \ 年度	合計	104	105	106	107 (1至8月)
超載車輛數	47,666	13,589	11,898	13,228	8,951
開單數	33,657	10,243	7,555	9,410	6,449
未開單數	14,009	3,346	4,343	3,818	2,502
未開單比率	29.39	24.62	36.50	28.86	27.95

資料來源：整理自高公局及所屬各區養護工程分局提供資料。

之管理作為，亦未要求裝載整體貨櫃車輛落實依規定進行過磅，致相關車輛過磅率未及 2 成；

4. 國道地磅站設置位置未與重車交通量相契合，且地磅站開磅率偏低，影響重車載重管理效能；

5. 未妥善運用地磅站過磅系統自動運作模式，且過磅資訊無法自動傳輸予相關單位供分析運用參考，影響系統運用效能；

6. 部分業者載重車輛違規超載累犯情形嚴重，允宜研議加重處分機制之可行性；

7. 動態地磅系統延遲多年尚未建置完成，相關之地磅科技執法法規亦待修正等情事，經函請交通部檢討研謀改善。

六、上年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 106 年度審核報告內列重要審核意見 20 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 3 項、處理中者 1 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 16 項（表 39），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 3 項通知檢討改善。

表 39 106 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) 交通部辦理第 12 期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案，已達減少交通事故傷亡人數目標，惟有關交通監理、執法及工程業務執行間有未盡周妥，有待研謀改善。	因高齡者及行人事故防制仍待加強積極辦理等，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「五、重要審核意見（一）」。
(二) 臺鐵局營運虧損呈減緩趨勢，惟機務操作、檢修、月臺安全防護、鐵路平交道相關監視錄影設備、車站及列車服務品質、材料及出租倉庫管理，及購建固定資產預算編列與計畫執行管控等，仍待加強檢討改善。	因機務操作檢修作業及車站無障礙設施暨相關服務，核有尚待改善事項，業再研提審核意見詳「五、重要審核意見（七）」。
(三) 中華郵政公司郵政車輛採購管理間有欠嚴謹，壽險及儲匯業務內部控制亟待檢討加強改善。	因電動車之配發、管理仍有待改善事項，業再研提審核意見詳「五、重要審核意見（十一）」。
處理中	
公路總局補助嘉義市政府辦理嘉義市先期交通轉運中心，已逐步提升嘉義地區整體交通運輸環境品質，惟該轉運中心部分設施空間閒置未利用，亟待檢討改善。	前經依法陳報監察院，該院業糾正，詳「七、其他事項」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 交通部積極推動各項學生交通事故防制措施，改善學生交通事故發生率，惟大專校院學生騎乘機車事故傷亡人數仍多，允宜加強研析學生事故特性與癥結，研謀有效防制措施。	/
(二) 交通部辦理前瞻基礎建設計畫，期帶動國內經濟發展，惟軌道產業發展行動方案未指定整合機關，亦乏績效衡量指標；部分既定軌道建設標案執行有欠周妥，及停車場補助作業規範未臻周延，亟待檢討改善。	
(三) 觀光局推廣新南向國家來臺觀光政策，帶動旅客持續成長，惟推動促進旅遊安全措施、無障礙及銀髮族旅遊、旅宿業綠色服務及推動境外獎勵旅遊來臺獎助等計畫之執行成效，仍待檢討改善。	
(四) 交通部推動蘇花改計畫，蘇澳至東澳段之通車有助提升東部民眾往返北部區域交通品質，惟蘇花改重貨車之移轉策略執行成效未如預期，且相關工程規劃及施工進度控管未臻周延，影響計畫完工工期，亟待研謀善策妥處。	

表 39 106 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
(五) 公路總局辦理西濱快速公路後續建設計畫，尚有部分路段未施工或未與東西向快速公路串接，影響行車速率及安全，有待檢討。	
(六) 臺灣港務公司自營貨櫃碼頭、轉口貨櫃營運績效、船舶進出港口減速計畫及第七貨櫃中心招商計畫等，仍須加強研謀改善。	
(七) 政府致力於綠色運輸政策，積極建置及推動公共自行車，惟相關營運管理機制未臻完備，有待研謀妥處，以提升營運效能。	
(八) 交通部辦理海難災害防救業務之聯繫通報及調查管理作業未盡嚴謹周妥，有待檢討改善。	
(九) 交通部為強化危險物品公路運輸安全，已針對危險物品運送人員及車輛等訂定相關規範，惟相關規範及管理機制仍欠周妥，允宜檢討改善，以降低危險物品運輸風險。	
(十) 重要交通場站及觀光旅遊地區等公共場所，多已依照規定設置自動體外心臟電擊去顫器(AED)，惟相關之器材設置、人員訓練及管理情形未盡周妥，不利傷病旅客緊急救護作業，允宜檢討改善。	
(十一) 桃園機場服務品質獲國際機構調查評比為全球第 3 名，惟機場服務品質部分關鍵績效指標及預辦登機服務人次，未達預計目標，允宜持續檢討精進。	
(十二) 交通部為提升公路汽車客運及離島海運客運營運品質，已訂有相關營運虧損補貼及管理規範，惟部分規範及監督管理作業未盡周妥，允宜檢討改善。	
(十三) 高公局已建置交通控制系統大數據分析平臺，有助於強化各項交通工程與管理決策分析品質，允宜加強運用，以提升高速公路服務及養護品質。	
(十四) 交通部推動國家民用航空保安計畫，強化民用航空運輸之安全與規律，惟管理機關航警局對於保安相關作業之控管及檢查等尚欠周妥，允宜督導改善。	
(十五) 高公局辦理國道電子計程收費系統建置及營運 BOT 案屢獲肯定，惟有關客運業者申報免徵通行費之查核補徵、民眾溢繳通行費之退還、原收費站區辦公廳舍之活化利用，及國道二次事故預防等管理作為，尚待加強改進。	
(十六) 交通部所屬機關辦理採購案件，間有管理作業未盡確實，允宜檢討改善。	

七、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，於審核報告揭露，或依法陳報監察院，或該院請本部提供資料，嗣經監察院於 107 年 7 月 1 日至 108 年 6 月 30 日間糾正者，摘述如下：

公路總局補助嘉義市政府辦理嘉義市先期交通轉運中心新建工程計畫，嘉義市政府遲未依投資契約約定，成立「嘉義市先期交通轉運中心」營運績效評估委員會並完成年度評估，復未依促進民間參與公共建設法規定，每年至少辦理 1 次績效評定，任令績效欠佳，未善盡履約管理及督導之責，核有怠失；公路總局未能掌握閒置情形，即時協助改善，亦有疏失，經監察院糾正。(108.5.15 監察院公報第 3125 期)