

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。

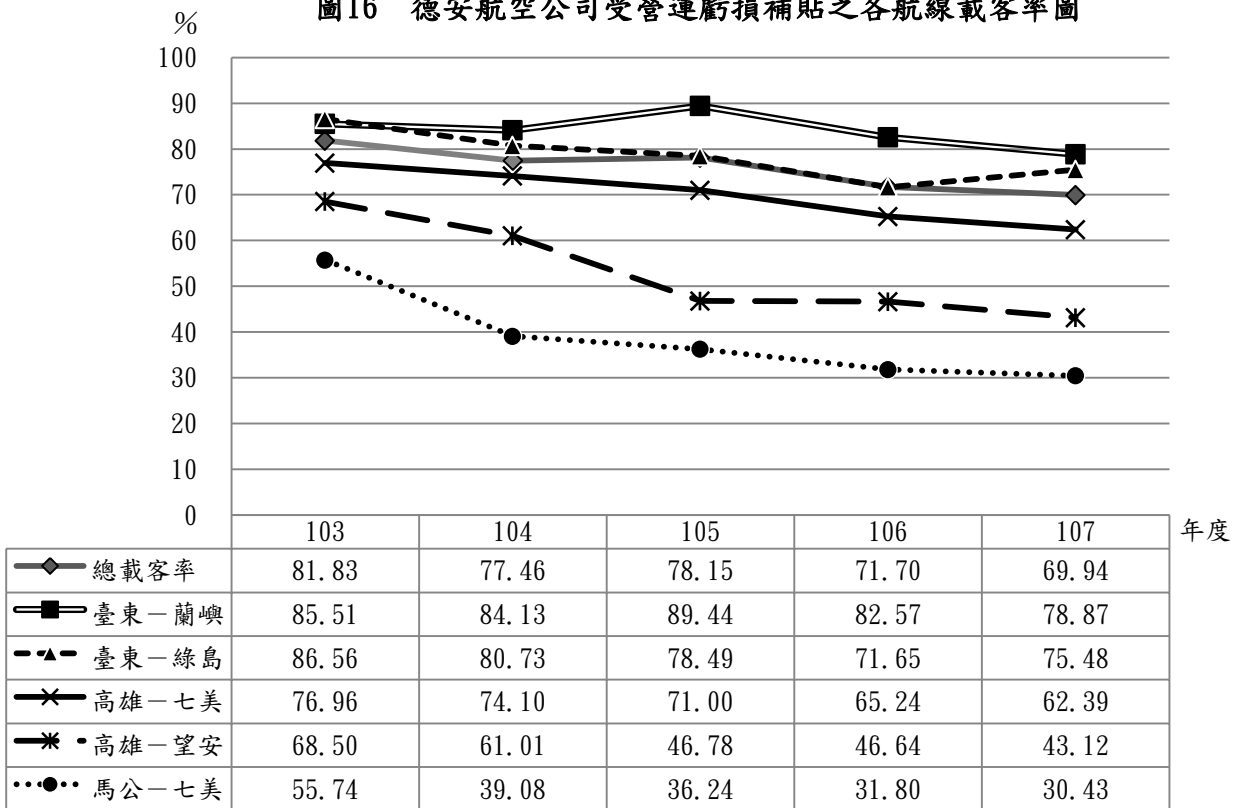
4. 107 年度所列虧損補貼金額，因德安航空公司第 2 期補貼款及立榮航空公司補貼款截至 108 年 6 月底止尚在審核中，僅撥付德安航空公司第 1 期補貼款 1 億 8,520 萬餘元，爰改以決算數列示，而非為實際撥付款項。

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；