

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。