

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 109 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 32 項，下分工作計畫 39 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 23 項，主要係臺中都會區鐵路高架捷運化計畫、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫、鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）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，配合政府新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情防疫政策，取消出國計畫，爰未執行。

二、預算執行之審核

（一） 歲入預算數 599 億 2,976 萬餘元，決算審核結果，修正增列實現數 7,974 萬餘元、應收保留數 1 億 1,774 萬餘元，係收回以前年度計畫經費賸餘款；審定實現數 675 億 923 萬餘元，應收保留數 19 億 3,470 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 694 億 4,393 萬餘元，較預算增加 95 億 1,416 萬餘元（15.88%），主要係廠商違約工程賠償收入較預計增加所致。

（二） 以前年度歲入轉入數計 19 億 3,269 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 14 億 3,316 萬餘元（74.15%）；減免數 5,622 萬餘元（2.91%），主要係違反公路法、道路交通管理處罰條例等案件之罰鍰，因撤銷罰單、免罰及退款等辦理減免註銷；應收保留數 4 億 4,330 萬餘元（22.94%），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 739 億 8,830 萬餘元，因公路總局辦理 125CC 以下新機車配備防鎖死煞車系統、連動式煞車系統補助宣導計畫所需經費不敷支應，及觀光局辦理向海致敬—海岸清潔維護計畫與鐵道局辦理增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫未及編列預算等事由，經動支第二預備金 7 億 2,791 萬元，合計 747 億 1,621 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 707 億 5,436 萬餘元（94.70%），應付保留數 35 億 5,754 萬餘元（4.76%），保留原因詳「一、計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 743 億 1,191 萬餘元，預算賸餘 4 億 430 萬餘元（0.54%），主要係實際進用員額較少之人事費賸餘。

(四) 以前年度歲出轉入數計 188 億 8,378 萬餘元，決算審核結果，修正增列減免數 234 萬餘元、實現數 4,948 萬餘元，減列應付保留數 5,182 萬餘元，係委託辦理工程已完成仍列保留數；審定實現數 101 億 3,077 萬餘元 (53.65%)；減免數 4 億 2,226 萬餘元 (2.24%)，主要係臺北都會區大眾捷運系統後續路網松山線建設計畫及交通運輸系統規劃作業計畫等經費，經行政院核定免予保留等；應付保留數 83 億 3,075 萬餘元 (44.12%)，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等，須保留繼續執行。

三、重要審核意見

(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。

交通部為確保道路交通秩序與交通安全，於 108 至 111 年度推動第 13 期行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」(下稱道安方案)，研提考照駕訓改革、加強違規駕駛人履歷管理及回訓、改善國中小學周邊及高齡者之安全步行環境，並訂定 30 日交通事故死亡人數由 108 年度之 2,500 人降至 111 年度之 2,300 人以下之目標。經查 109 年度 0 至 12 歲兒童及高齡者行人交通事故死亡人數自 108 年度之 29 及 320 人，下降至 109 年度之 24 及 309 人，已有改善，惟 109 年度交通事故總死傷人數及件數較 108 年度增加(表 1)。經查道安方案執行情形，核有下列事項：

表 1 30 日內道路交通事故件數及傷亡人數

單位：件、人

年度	件數	死亡	受傷
107	320,315	2,780	426,799
108	341,972	2,865	455,400
109	362,259	3,000	482,153

資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

1. 無照駕駛造成之交通事故件數及傷亡人數呈逐年上升趨勢，惟相關違規處分規定未盡周妥，亟待檢討研謀改善：道路交通管理處罰條例第 21 條及第 21 條之 1 第 1 項第 1 款規定，汽車駕駛人未領有駕照駕車，處 6,000 元以上 80,000 元以下罰鍰。經分析內政部警政署提供 106 年至 109 年 6 月 113 萬餘件 A1、A2 類交通事故資料，其中第一當事人無照駕駛計有 64,286 人，造成 890 人死亡及 94,272 人受傷，呈逐年上升趨勢(表 2)，分別占總交通事故件數及傷亡人數之 5.68%及

表 2 交通事故第一當事人無照駕駛致人傷亡情形

單位：人

年度	事故無照駕駛人數	事故第一當事人無照人數	第一當事人無照造成事故	
			死亡人數	受傷人數
合計	107,489	64,286	890	94,272
106	27,756	16,485	243	24,383
107	30,092	17,852	232	26,342
108	32,593	19,642	254	28,654
109 年 1-6 月	17,048	10,307	161	14,893

資料來源：分析自內政部警政署提供 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類道路交通事故調查報告表資料。

6.28%。另事故當事人無駕照者計有 107,489 人，其中 7,825 人係無照駕駛並重複發生交通事故，最高者達 15 次，顯示民眾無照駕駛肇事情形嚴重。經查國人無照駕駛違規情形及相關處罰規定，核有：(1) 經分析公路總局提供 106 年至 109 年 6 月 490,646 件成年人無照駕駛機車及小型車之違規舉發案件資料，其中 84,301 人為累犯，違規超過 50 次者計有 86 人，最高者達 168 次，惟道路交通管理處罰條例第 21 條第 3 項僅規定未滿 18 歲無照駕駛小型車或機車之駕駛人及其法定代理人或監護人須參加道路交通安全講習，針對未滿 18 歲無照駕駛大型車及成年無照駕駛者僅處以罰鍰，未強制其參加講習，且尚無加重無照駕駛累犯處罰之機制，致部分民眾無照駕駛違規頻仍；(2) 公路總局雖已優先裁處未滿 18 歲青少年無照駕駛違規案件，並持續辦理各級學校校園交通安全宣導措施，惟對於中輟生交通違規行為尚乏相關改善防制措施，且經分析比對教育部 107 及 108 學年度學生學籍資料及同期間交通違規舉發資料，發現 15 歲至 18 歲無學籍紀錄之中輟生違規項目主要為無照駕駛及闖紅燈，有待強化中輟生無照駕駛違規之輔導關懷；(3) 道路交通管理處罰條例第 21 條第 5 項規定，車主允許無照駕駛人駕駛其汽車者，除處以罰鍰外，並記該汽車違規紀錄 1 次。違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則第 18 條規定，汽車所有人允許未領有駕照之人駕駛其車輛，經未領有駕照駕駛人指證或交通執法人員查證屬實者，應同時舉發之。經分析公路總局 106 年至 109 年 6 月違規舉發資料，無照駕駛機車及小型車違規總件數計 656,944 件，惟依上開規定裁罰車主者僅 2,248 件，占 0.34%，另經分析同一車輛提供無照駕駛人違規駕駛次數，最高者達 166 次，有待落實執行無照駕駛車輛車主之處罰規定等情事，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 將積極推動修法加重無照駕駛違規累犯處罰、強制無照駕駛違規人參加道路交通安全講習；(2) 已責成公路總局及各直轄市政府交通局將未滿 18 歲無照駕駛交通違規案件清冊資料通報地方政府，透過社會安全網由相關單位實施個案關懷協助，減少未成年無照駕駛違規行為；(3) 內政部警政署業函請各警察機關落實執行無照駕駛車輛車主之違規處罰。

2. 高齡者駕照管理制度實施後，高齡駕駛人交通事故死亡人數並未明顯改善：交通部為確保高齡者具備適切之駕車能力，維護行車安全，於 106 年 6 月 30 日增訂道路交通安全規則（下稱道安規則）第 52 條之 2 規定，建立高齡者駕照定期審查機制，並自 106 年 7 月 1 日起實施。經分析內政部警政署提供 106 年 7 月至 109 年 6 月 A1、A2 類交通事故資料，其中年逾 75 歲具有妥適駕照駕駛汽機車且為事故第一當事人之交通事故件數計有 21,886 件，共造成 342 人死亡、28,929 人受傷（表 3），高齡駕駛人交通事故傷亡人數未能明顯改善，且相關管理制度之規劃，核有：(1) 道安規則第 52 條之 2 第 2 項規定，高齡者駕照管理制度實施前已年滿 75 歲者於交通違規記點後始要求其強制換照，未能全面強制年滿 75 歲之高齡者定期換照，缺乏風險

表 3 高齡駕駛人肇事傷亡人數

單位：件、人

年度	件數	傷亡 人數	傷亡	
			死亡	受傷
合計	21,886	29,271	342	28,929
106 年 7—12 月	3,125	4,136	47	4,089
107	7,180	9,638	106	9,532
108	7,538	10,092	132	9,960
109 年 1—6 月	4,043	5,405	57	5,348

資料來源：分析自內政部警政署提供 106 年 7 月至 109 年 6 月底止 A1 及 A2 類道路交通事故資料。

預防功能，且公路監理機關未能掌握所有高齡駕駛人體格體能狀況，並防止體格體能已不合道安規則第 64 條規定標準之高齡駕駛人駕駛車輛，致高齡駕駛人事故傷亡情形未能有效改善；(2) 辦理高齡駕駛人換發駕照作業，未能參考日本、澳洲及加拿大等先進國家作法，要求高齡駕駛人參加道路考驗或交通安全教育講習，以確保其駕駛技能及道安觀念，降低事故風險；(3) 道安規則第 52 條之 2 規定，高齡駕駛人換照緩衝期長達 3 年。違反道路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 歲汽車駕駛人駕照逾期駕車，受舉發後經公路監理機關勸導，於 3 個月內完成換發新照或自願繳回駕照者，免予處罰。上開規定導致高齡駕駛人缺乏積極換照動機，且據公路總局統計，106 年 7 月至 109 年 8 月換照率僅 59.29%，尚有 94,712 位高齡駕駛人未辦理換照等情事，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 據 109 年 10 月公路總局研擬高齡駕駛人管理制度精進作為委外研究報告，推估至 113 年度高齡者駕照管理制度實施前年滿 75 歲駕駛人幾乎已無駕駛需求，且已規範受交通違規記點或吊扣駕照處分之高風險高齡駕駛人應辦理換照等，無顯著必要全面換發高齡駕駛人駕照；(2) 已定期統計高齡用路人各項交通違規態樣，並強化高齡用路人交通安全宣導，以提升其用路安全；(3) 考量甫推動高齡者駕照管理制度，且為確保高齡駕駛人具備安全駕駛能力，非以處罰為目的，爰針對首次換照設有 3 年緩衝期及免予處罰之規定。惟考量現行規定高齡駕駛人駕照管理制度缺乏風險預防功能，致制度實施後高齡駕駛人發生交通事故傷亡情形未能有效改善，本部已再函請交通部積極檢討研謀改善。

3. 學生交通事故傷亡及無照違規駕駛改善成效未盡理想：交通部為提升學生交通安全，降低學生交通事故，自 104 年度起推動公車進校園計畫，並於第 12 期及第 13 期道安方案與教育部共同推行交通安全巡迴教育種子培訓計畫、交通安全教育訪視及輔導實施計畫（下稱教育訪視計畫）。惟據道安資訊查詢網公布資料，106 至 109 年度兒少年（0—17 歲）及年輕人（18—24 歲）交通事故 30 日內死傷人數呈逐年增加趨勢（表 4）。經綜整分析學生交通事故及違規情形，與相關學生交通安全計畫執行情形，核有：(1) 交通部自 104 年度起推動公車進校園計畫，截至 108 年度止，已補助 29 所學校 47 條路線，

預防功能，且公路監理機關未能掌握所有高齡駕駛人體格體能狀況，並防止體格體能已不合道安規則第 64 條規定標準之高齡駕駛人駕駛車輛，致高齡駕駛人事故傷亡情形未能有效改善；(2) 辦理高齡駕駛人換發駕照作業，未能參考日本、澳洲及加拿大等先進國家作法，要求高齡駕駛人參加道路考驗或交通安全教育講習，以確保其駕駛技能及道安

表 4 道路交通事故 30 日內死傷人數

單位：人

年度	兒少年 (0—17 歲)	年輕人 (18—24 歲)
106	23,813	116,054
107	25,340	122,362
108	26,604	127,411
109	27,608	130,394

資料來源：整理自道安資訊查詢網資料。

惟經分析 106 至 108 年度大專院校學生交通事故案件發現，大專院校學生交通事故傷亡人數由 106 年度之 59,338 人增加至 108 年度之 63,355 人，增幅 6.77%，其中平均傷亡人數前 20 所學校中僅 4 間參與公車進校園計畫（表 5）。且經比對分析教育部 107 及 108 學年度學生學籍資料及公路總局同期間之交通違規資料發現，大學生未持有適當駕照違規駕車案件由 107 學年度之 986 人增加至 108 學年度之 2,204 人，增幅高達 123.53%，有待偕同教育部檢討研謀改善，以降低學生交通事故傷亡人數；(2) 交通部依第 13 期道安方案會同教育部

表 5 106 至 108 年度大專院校學生平均交通事故傷亡人數前 20 所學校參與公車進校園計畫情形

已參加	未參加
正修科技大學、國立高雄科技大學、樹德科技大學、國立屏東科技大學	南臺科技大學、明新科技大學、朝陽科技大學、弘光科技大學、嘉南藥理大學、健行科技大學、崑山科技大學、僑光科技大學、萬能科技大學、台南應用科技大學、義守大學、逢甲大學、國立勤益科技大學、嶺東科技大學、國立虎尾科技大學、中國文化大學

註：1. 國立高雄第一科技大學、國立高雄海洋科技大學及國立高雄應用科技大學自 107 年 2 月 1 日合併為國立高雄科技大學，統計數據亦合併至國立高雄科技大學計算。

2. 資料來源：整理自交通部提供。

辦理教育訪視計畫，其中國民中學及國民小學部分皆依學生交通事故傷亡情形擇選訪視（或精進）學校，惟高級中等學校部分未依學生交通事故傷亡情形提報精進學校名單，另大專校院部分以近 2 年教育部校園安全暨災害防救通報處理中心資訊系統之交通安全意外事故件數、傷亡情形擇選大專院校訪視對象，惟該系統統計數據未能真實呈現學生交通事故情形，有待運用交通部道安資訊平台之學生交通事故統計資訊作為擇選教育訪視對象，並輔導學生事故嚴重學校加強實施交通安全教育；(3) 教育部自 98 年度起每年配合交通部辦理交通安全巡迴種子教官培訓，以利交通安全教育課程宣導，使學生瞭解交通安全正確觀念，具備防制交通事故常識。惟經比對公路總局交通違規資料及教育部學生學籍資料分析，發現各高中學校學生未滿 18 歲駕駛機車及小型車違規人數，自 107 學年度之 7,950 人，增加至 108 學年度之 24,046 人，增幅達 202.47%，且 108 學年度學生違規人數前 20 名學校中僅高雄市私立中山高級工商職業學校等 4 所，曾於 107 或 108 年度派員參加交通安全巡迴種子教官培訓等情事，經函請交通部檢討改善。據復：

(1) 已持續鼓勵學校參與公車進校園計畫、宣導滿 18 歲學生參與交通部機車駕訓補助計畫，並要求學校增進大一新生及進修部等高風險學生之交通安全觀念，減少交通事故發生；(2) 將評估運用道安資訊平台統計之學生交通事故傷亡資料作為擇選受訪視學校名單參考之可行性；(3) 將鼓勵學生無照駕駛違規情形嚴重之學校派員參加交通安全教育研討會、觀摩研習及培訓，以培養學校交通安全教育宣導講師，增進全國交通安全種子師資知能。

(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。

交通部為提升大型車輛行車安全及降低事故傷亡，修正道路交通安全規則（下稱道安規則）第 39 條之 1 有關汽車定期檢驗之項目及基準，增訂第 26 款規定，明定自 109 年 1 月 1 日起，行車視野輔助系統列入定期檢驗項目，並自 106 年 12 月起補助大型車輛裝設行車視野輔助系統費用，截至 109 年 10 月底止，累計補助車輛 8 萬 5,286 輛，累計補助金額 4 億 8,578 萬餘元（平均每輛補助 5,695 元），裝設率已達 99.95%；另 108 年 6 月 19 日修正道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例），新增電動自行車擅自變更裝置、超速、未戴安全帽等罰則，並自 108 年 10 月 1 日施行。經查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 為提升大型車輛行車安全，規定大型車輛應裝設行車視野輔助系統，並給予裝設經費補助，惟大型車輛交通事故傷亡情形並未明顯改善，允宜深入檢討分析原因，研謀改善：經分析比對內政部警政署 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類交通事故資料、公路總局第三代公路監理資訊系統（下稱 M3 系統）車籍檔資料，發現大型車輛涉入 A1、A2 類道路交通事故之死亡、受傷人數，自 106 年度之 279 人、8,787 人增加至 108 年度之 305 人、10,782 人，其中大型車輛涉入事故導致機車、自行車、行人之傷亡人數由 106 年度之 4,759 人、261 人、330 人增加至 108 年度之 6,052 人、356 人、350 人，而大型車輛為第一當事者致死亡、受傷人數為 514 人、

表 6 大型車輛涉入道路交通事故傷亡情形

單位：人、%

年度	事故別	合計	第一當事者		機車	自行車	行人
			人次	占比			
合計	死亡	1,007	514	51.04	537	70	96
	受傷	34,566	18,479	53.46	18,679	1,045	1,086
106	死亡	279	161	57.71	122	20	28
	受傷	8,787	4,734	53.88	4,637	241	302
107	死亡	254	121	47.64	137	19	24
	受傷	9,500	4,989	52.52	5,208	295	307
108	死亡	305	142	46.56	172	24	28
	受傷	10,782	5,748	53.31	5,880	332	322
109 年 1-6 月	死亡	169	90	53.25	106	7	16
	受傷	5,497	3,008	54.72	2,954	177	155

註：1. 死亡人數：包含 A1 類道路交通事故之 24 小時內死亡人數、2 至 30 日內死亡人數，及 A2 類道路交通事故之 2 至 30 日內死亡人數。

2. 機車含 500C.C. 以上重型機車，自行車含電動（輔助）自行車。

3. 資料來源：整理自內政部警政署提供之 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類交通事故資料及公路總局 M3 系統車籍檔。

18,479 人，占 51.04%、53.46%（表 6），以事故時行車狀態區分，主要為「向前直行中」、「右轉彎」及「左轉彎」。又依聯合國 UN R151 盲點資訊系統規定（108 年 11 月 15 日生效），當車輛預期轉向過程中可能危及鄰近二輪車輛時，提供光學、聲音、觸覺等訊號警告駕駛人，使車輛可於穿越二輪車輛路徑前停止，如車輛直線行駛時，偵測到車側有二輪車輛靠近一定距離內，亦應提供警告訊號。經查日本與歐盟已分

別規劃自 2022 年 5 月及 7 月起導入實施該系統，惟我國規定裝設之行車視野輔助系統主要由大型車輛駕駛人於轉彎時目視行車視野輔助系統螢幕或後視鏡，於大型車輛轉彎或直行存在碰撞風險時，並無相關主動警示功能提醒駕駛人注意，經函請交通部深入檢討大型車輛交通事故情

形未明顯改善之根本原因，並研議參考聯合國 UN R151 盲點資訊系統規定，分別就系統功能、駕駛及用路人行為管理、道路及交通號誌、標線工程設計等面向研謀有效改善措施，以降低大型車輛交通事故傷亡人數。據復：(1) 有關行車視野輔助系統無主動警示功能，已委託財團法人車輛安全審驗中心完成研擬車輛安全檢測基準草案，將持續召開會議討論並與車輛相關公會說明討論，適時將 UN R151 盲點資訊系統法規調和導入國內施行，以利提升行車安全；(2) 公路總局已會同運輸研究所、道路交通安全督導委員會及財團法人車輛安全審驗中心研擬相關精進執行措施，包含編撰大型車輛行車視野輔助系統學科靜態教材與術科操作動態影片，送駕訓班、運輸業者進行訓練，要求各公會、業者持續對所屬大型車輛駕駛人進行設備使用訓練，讓大型車輛駕駛人瞭解及熟悉使用方式，並自 110 年 2 月 1 日起將該等系統操作列入大型車輛考驗項目，以提升大型車輛駕駛人對於行車視野輔助系統操作能力；(3) 交通工程方面，公路總局將慢車道設計規範之最小寬度下修至 1.5 公尺，並將所轄省道公路行經市區及聚落路段車道寬度縮減，以降低車輛行經市區及聚落路段之行駛速度，及於剩餘道路空間劃設慢車道，達到車種分流目的，減少快慢車輛交織情形；(4) 另持續針對行人交通量較大或多行人事故之路口，辦理行人穿越道線退縮、設置行人庇護島、增設行人穿越線及行人專用號誌等路口之改善。

2. 動力機械行駛道路發生交通事故致死率為整體道路交通事故平均數之 3.45 倍，惟未強制規範裝設行車視野輔助系統，且其駕駛人未具適當駕駛執照及動力機械未依規定申領牌證、通行證比率偏高，亟待檢討改善：經分析 106 年至 109 年 6 月之道路交通事故，有動力機械涉入者共 1,116 件 (1,118 輛動力機械)，各該事故共造成 25 人死亡 (30 日內死亡)、1,305

人受傷，平均每件事故致死率 0.0224 人 (表 7)，為整體道路交通事故平均每件致死率 0.0065 人之 3.45 倍，惟交通部卻未強制規範動力機械裝設行車視野輔助系統。上開交通事故中，有 527 位 (47.14%) 駕駛人未依道安規則第 83 條之 2 規定持有小型車以上駕駛執照，837 輛 (74.87%) 未依同條規定申領牌照及通行證，又其中 655 輛動力機械、514 位駕駛人，警政機關未依處罰條例第 32 條第 1 項規定舉發所有人或

表 7 動力機械涉入道路交通事故及傷亡情形

單位：件、人

年度	涉入事故件數	涉入事故之傷亡情形		
		合計	死亡	受傷
動力機械涉入事故 平均每件事故傷亡情形		1.1918	0.0224	1.1694
合計	1,116	1,330	25	1,305
106	304	385	8	377
107	309	366	4	362
108	346	400	10	390
109 年 1-6 月	157	179	3	176
整體道路交通事故	1,132,771	1,515,889	7,378	1,508,511
整體道路交通事故 平均每件事故傷亡情形		1.3382	0.0065	1.3317

註：1. 死亡人數：包含 A1 類道路交通事故之 24 小時內死亡人數、2 至 30 日內死亡人數，及 A2 類道路交通事故之 2 至 30 日內死亡人數。

2. 資料來源：整理自內政部警政署提供之 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類交通事故資料及公路總局 M3 系統車籍檔。

駕駛人，經函請交通部檢討研議增訂動力機械應裝設行車視野輔助系統等相關行車安全設備及協調內政部警政署督促所屬依法舉發相關違規車輛及駕駛人，並加強監理稽查作為，以提升該動力機械行車及其他用路人安全。據復：公路總局已研擬道安規則第 80 條之 1、第 80 條之 2、第 83 條之 2 及附件 18 修正草案，規定特殊規格車輛、專供營建工程不具載貨空間特種車及動力機械均須安裝行車視野輔助系統，將依法制作業程序辦理修正事宜；另內政部警政署亦於 110 年 4 月 22 日函請各警察機關，應落實駕駛動力機械未持有合格駕照違規態樣舉發，並請各級主管（管）加強督促檢討改進，以維護用路人安全。

3. 自行車交通事故件數逐年增長，允宜深入研析事故原因，研謀改善對策，以維用路人安全：經分析內政部警政署提供 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類事故資料發現，騎乘自行車事故死傷人數自 106 年度之 11,940 人逐年增加至 108 年度之 12,793 人，以市縣別區分，傷亡人數超過 3,000 人者計有高雄市、臺南市、新北市、臺中市、彰化縣、臺北市、桃園市、屏東縣等 8 個市縣（表 8），以事故類型分析，主要為車與車間發生事故（91.26%），又經交叉分析，事故發生於交岔路口內、未劃分快慢車道之一般車道、交岔路口附近，而當事者狀態為向前直行中之比率分別為 54.00%、63.90%、50.15%，經函請交通部利用自行車交通事故相關資料，深入研析肇事原因，如道路標線、號誌設置是否完善等，研謀具體改善措施，並加強騎乘自行車安全宣導（如與汽機車安全距離等），以減少相關交通事故之發生。據復：公路總局業採取下列改善措施：（1）強化慢車道標誌、標線，以提醒用路人清楚辨識自行車路線；（2）研議於無法劃設慢車道、自行車專用道而有自行車使用需求之省道路段留設 1.2 公尺寬路肩，提供自行車等慢車友善騎乘環境；（3）於隧道、彎道、上下坡、車道寬度變化等路段設置警告標誌，提醒車輛駕駛人當心自行車，並視現地條件，調整增設慢車道；（4）配合處罰條例相關規定修正施行，配套核發電動自行車（將更名為微型電動二輪車）牌照

表 8 各市縣自行車交通事故死傷情形

單位：人

市縣別	合計	受傷	死亡
合計	43,453	43,042	411
高雄市	6,824	6,781	43
臺南市	4,658	4,591	67
新北市	4,526	4,502	24
臺中市	3,979	3,952	27
彰化縣	3,756	3,707	49
臺北市	3,547	3,531	16
桃園市	3,438	3,411	27
屏東縣	3,276	3,235	41
雲林縣	1,955	1,922	33
宜蘭縣	1,280	1,258	22
嘉義縣	1,173	1,151	22
南投縣	980	972	8
新竹縣	862	856	6
苗栗縣	740	735	5
新竹市	707	705	2
花蓮縣	638	632	6
臺東縣	472	465	7
嘉義市	411	406	5
基隆市	111	111	—
金門縣	61	60	1
澎湖縣	59	59	—

註：1. 資料排序係依事故人次由高至低依序排列。

2. 死亡人數：包含 A1 類道路交通事故之 24 小時內死亡人數、2 至 30 日內死亡人數，及 A2 類道路交通事故之 2 至 30 日內死亡人數。

3. 資料來源：整理自內政部警政署提供之 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類交通事故資料。

並登記納管；(5) 已編製安全騎乘自行車（含電動自行車）指引手冊及數位課程影片，上架於教師 e 學院與交通安全入口網，提供各校及民眾使用，110 年度將再納入自行車騎士較常發生事故類型、肇因等，並於網路及社群媒體加強行銷。

4. 慢車酒駕及未滿 14 歲駕駛電動自行車處分規範未盡周妥，允宜督促檢討改善：依處罰條例第 35 條規定，汽機車駕駛人有酒後駕駛之情形應當場移置保管該汽機車，及施以道路交通安全講習，酒駕累犯者並加重其罰則。經分析內政部警政署提供之 106 年至 109 年 6 月

表 9 慢車酒駕事故傷亡人數

單位：人

年度	合計	24 小時內死亡	2-30 日內死亡	受傷
合計	680	11	3	666
106	159	5	1	153
107	204	1	1	202
108	223	2	1	220
109 年 1-6 月	94	3	-	91

A1、A2 類交通事故資料發現，慢車酒駕事故傷亡人數由 106 年度之 159 人增加至 108 年度之 223 人（表 9），呈逐年增加趨勢。106 年至 109 年 6 月間酒後駕駛慢車達 2 次以上之累犯計有 80 人，最高者達 7 次，惟現行處罰條例尚乏慢車酒駕當場移置保管車輛、施行道路交通安全講習及累犯加重處罰等規定。又查交通部 109 年 9 月 14 日提出之處罰條例部分條文修正草案，雖已規定須年滿 14 歲始得騎乘電動自行車，惟未參照未達規定

年齡違規駕駛汽（機）車之相關規定，將未滿 14 歲違規騎乘電動自行車駕駛人及其法定代理人或監護人納入施以道路交通安全講習相關規定，經建請交通部檢討研議修正處罰條例相關規定，以導正違規駕駛人行為及保障其他用路人安全。據復：相關修法建議涉及各地方警察機關執行裁處權責，將會同內政部警政署適時滾動檢討。

5. 外籍人士駕駛電動自行車事故傷亡人數逐年增加，允宜檢視相關管理規範是否適足，積極研謀改善：依內政部警政署提供 106 年至 109 年 6 月之 A1、A2 類交通事故資料分析發現，電動自行車交通事故傷亡人數自 106 年度之 2,883 人逐年增加至 108 年度之 5,704 人、109 年 1 至 6 月已達 4,265 人，其中駕駛為外國人比率介於 19.74% 至 26.74% 間，傷亡人數亦呈逐年增長（表 10），經建請交通部檢視現行外國人駕駛電動自行車相關管理規範是否適足，並依電動自行車事故人員身分別（外籍移工、學生及觀光客等），積極研謀改善措施，以降低外籍人士騎乘電動自行車交通事故發生率。據復：為維護外籍人士在臺交通安全，該部已於 110 年 1 月完成英語、日語、韓語、

表 10 電動自行車交通事故傷亡人數

單位：人、%

年度	合計	本國人	外國人	占比
106	2,883	2,314	569	19.74
107	4,284	3,281	1,003	23.41
108	5,704	4,179	1,525	26.74
109 年 1-6 月	4,265	3,188	1,077	25.25

資料來源：整理自內政部警政署提供之 106 年至 109 年 6 月 A1、A2 類交通事故資料。

泰語、越南語及印尼語等六國語言版本之外籍人士在台交通安全注意事項（包括電動自行車安全注意事項），並函請外交部、勞動部、教育部及所屬、觀光局等相關機關多加推廣運用，及將電子檔置於交通安全入口網，供各界下載運用。另與內政部移民署介接資料庫，開發外籍人士身分別、國籍等分析功能，完成後將可更精準研謀相關改善措施。

（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。

政府為加強道路交通管理，維護交通秩序，確保交通安全，制定道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例），除由公路主管或警察機關執行違規稽查取得違規證據外，並得以科學儀器取得證據予以舉發，又為有效矯正國人重大交通違規行為訂定違規記點、累犯加重處罰等規定，並責成公路總局建置第三代公路監理資訊系統（下稱 M3 系統）介接內政部警政署全國交通違規舉發資料，配合 M3 系統之駕駛人駕照及車輛等資料，辦理相關裁罰作業；另交通部建立道安資訊平台介接內政部警政署全國 A1、A2 類之交通事故明細資料，及衛生福利部死因資料檔，整合相關資訊分析國人交通事故特性，供該部及各地方政府作為擬訂相關防制措施參據。經查相關機關辦理交通違規裁罰作業及 M3 系統功能與資料庫品質等，核有下列事項：

1. 區間測速科技執法允宜訂定相關儀器設備檢定規範，以提升其執法公信力，並輔導地方政府於易肇事路段設置適當科技執法設備，以強化交通執法，降低事故發生率：交通部為有效矯正國人交通違規行為，減少警力或義交人力（路口疏導）負擔，並維護道路交通安全，自 107 年度起積極結合各執法機關與道路管理單位推動區間平均測速（區間測速）科技執法，及補助各地方政府購置科技執法設備，截至 109 年 8 月底止，計補助臺北市等 9 個地方政府購置超速取締、違規停車、逆二段式左轉、行駛管制區及路肩、跨越行車分向線等科技執法設備經費 6,035 萬餘元，相關設備設置後各該地區違規數較實施前均有下降，可有效改善駕駛人違規行為。經查運用科學儀器交通執法情形，核有：（1）有待積極洽請經濟部儘速研訂區間平均速率裝置相關規範標準，及於該等規範標準訂定施行前，先行訂定區間平均速率執法系統基本功能規範，並督促使用單位取得第三方驗證，以提升區間測速設備執法之公信力；（2）經分析道安資訊查詢網公布 106 年至 109 年 10 月之易肇事地點、內政部警政署於政府資料開放平臺公布之測速設備設置地點，及交通部補助購置科技執法設備設置地點等資料，發現連續 4 個年度均納列各該市縣易肇事地點者計有 39 處，其中 20 處尚未設置科技執法設備，允宜輔導各地方政府針對路段易肇事成因，設置適當科技執法設備，以強化交通執法，降低事故發生率等情事，經函請交通部檢討改善。據復：（1）交通部已與經濟部標準檢驗局召開會議訂定區間平均速率

執法系統基本功能規範，並於 109 年 5 月 28 日函轉各市縣政府警察局，供權管單位及使用單位於國家檢驗標準規範未完成前確認系統可否正常運作及執法之參考，另經濟部標準檢驗局已於 109 年 10 月 20 日訂定發布區間平均速率裝置檢定檢查技術規範，並自 110 年 1 月 1 日起實施區間平均速率裝置檢定，未經檢定合格者不得使用；(2) 將持續促請地方政府依易肇事路段事故肇因或環境條件等因素，建置適當科技執法設備，以增進交通安全執法量能，降低交通事故發生率。

2. 警政機關處理交通事故發現當事人明顯違規，未依規定予以舉發：道路交通事故處理規範第 26 條及第 51 條規定，事故當事人有明顯違規事實者，應依處罰條例第 90 條前段規定（於 2 個月內）舉發。依內政部警政署提供 108 年至 109 年 4 月之 A1、A2 類交通事故資料及新北市政府提供同期間 A3 類交通事故資料，比對公路總局提供 108 年至 109 年 6 月之交通違規舉發資料，發現有 57,007 件交通事故之駕駛人駕照異常（含無照駕駛、越級駕駛、駕照吊扣、吊註銷等）、未使用安全帶（帽）、使用手持行動電話、電腦或其他相類功能裝置等違規行為，惟經處理事故之警察人員依規定舉發者僅 27,464 件，占 48.18%，逾半數違規當事人未依規定予以舉發，經函請交通部協請內政部警政署積極督促所屬檢討改善。據復：內政部警政署已責令各警察機關，員警處理道路交通事故時發現民眾有違反道路管理事件之行為應落實舉發，並請各級主官（管）加強督促檢討改進。

3. 逕行舉發違規案件辦理轉歸責記點比率未及 50%，處罰條例修正草案未盡周妥，亟待檢討研議有效改善措施：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，該汽車駕駛人在 6 個月內，違規記點累計達 6 點以上者，吊扣駕照 1 個月；1 年內經吊扣駕照 2 次，再違反前開規定者，吊銷其駕照。受處罰人認為受舉發之違規行為應歸責他人者，可依處罰條例第 85 條規定，向處罰機關辦理轉歸責至應歸責人。經

運用 106 年至 109 年 6 月之交通違規資料，挑選以逕行舉發方式且屬於處罰條例第 63 條規定應記點處分之違規案件共 391,924 件，分析發現：(1) 未辦理交通違規轉歸責記點案件達 184,985 件（占 47.20%），主要係違規駕駛人使用之車輛為小客車、小貨車租賃業之車輛（表 11），因租賃業者未依租賃契

表 11 未辦理轉違規歸責記點情形（依業別區分）

單位：件

車主業別 \ 年度	合計	106	107	108	109 年 1-6 月
合計	184,985	55,780	64,835	44,844	19,526
非汽車運輸業及非公路總局轄管汽車運輸業	41,492	12,701	14,764	10,706	3,321
小客車租賃業、小貨車租賃業	143,115	43,026	49,982	34,003	16,104
汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、汽車路線貨運業	293	22	43	128	100
市區汽車客運業、公路汽車客運業、遊覽車客運業	71	24	39	7	1
計程車客運業	14	7	7	—	—

資料來源：整理自公路總局提供資料。

約辦理轉歸責，致未能辦理承租車輛駕駛人之違規記點，另因受處罰人認無舉發之違規行為而轉歸責予法人致未能記點案件計 74,930 件（占 19.12%），且呈逐年上升趨勢；（2）實際有效歸責至自然人駕駛人者共 131,987 件（占 33.68%），有效轉歸責記點比率雖已逐年提高，惟仍未及 50%（109 年 1 至 6 月有效轉歸責至自然人記點比率為 41.12%）；（3）自然人車主未曾取得駕駛執照之違規件數計有 384 萬餘件（8.11%），共 44 萬餘人、55 萬餘輛車，惟交通部 109 年 12 月 22 日公告預告修正處罰條例部分條文草案，主要修正內容包括逕行舉發案件如未辦理轉歸責，受處罰之汽車所有人（被通知人）仍應依規定記點、吊扣或吊銷駕照，該項罰則規定對無駕駛執照之車主並無實質處分效果等情事，經函請交通部督促公路總局檢討研謀改善。據復：公路總局將持續輔導小客車及小貨車租賃業者，並由各監理所站於辦理汽車運輸業查核時，勸導業者透過設定主要駕駛人落實轉歸責，以提升交通違規記點案件之比率，及研議將車輛違規轉歸責落實情形納入小客車及小貨車租賃業公司定期查核項目之可行性，以逐步落實租賃車違規記點，至自然人車主無駕駛執照無法歸責記點部分，因現行對於應予記點之交通違規處罰，多併有處以罰鍰與違規記點之規定，除應繳納罰鍰外，其應受記點處分仍應予記點，如達應吊扣或吊銷駕駛執照情形，依處罰條例第 24 條及第 67 條規定亦有對應不得考領駕駛執照之期間規定，爰仍有處罰效果。惟考量僅限制違規車輛無駕駛執照車主考領駕駛執照期間，不利落實處罰予實際駕駛人並督促其保持良好駕駛行為，本部已再函請交通部研謀相關配套措施。

4. 交通違規裁罰系統未建置自動查找前次違規紀錄功能，致部分酒駕、毒駕及不聽警察制止或拒絕停車接受稽查而逃逸之累犯，未能依規定加重處罰：依據處罰條例第 35 條及第 60 條規定，汽車駕駛人酒駕或毒駕，拒絕接受酒精、毒品測試之檢定，不聽交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止或拒絕停車接受稽查而逃逸者，於 5 年內違反規定第 2 次以上者，應加重處罰，包含依所定罰鍰最高額處罰，或加罰罰鍰金額，或吊扣、吊銷駕照等。經運用公路總局 106 年至 109 年 6 月道路交通違規資料，篩選 5 年內 2 次以上違反處罰條例第 35 條第 1 項（酒駕、毒駕）、第 35 條第 4 項（不依指示停車接受稽查，或拒絕接受酒精、毒品測試之檢定）及第 60 條（不聽交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員制止或拒絕停車接受稽查而逃逸）規定之累犯，發現部分違規累犯案件未依規定加重裁罰，經查主要係交通違規裁罰系統未建置自動查找前次違規紀錄功能，須由人工查找歷史紀錄，再據以判定是否依加重處罰條款開立舉發單，致生疏漏等情，經函請交通部督促公路總局及直轄市政府檢討妥處。據復：公路總局及直轄市政府交通裁決單位、中華電信數據通信分公司已開會決議於交通違規裁罰系統增加違反處罰條例第 60 條累犯加重處罰之判斷邏輯，及研議增補處罰條例第 35 條累犯加重處罰之判斷邏輯，如酒駕與毒駕合併累犯、後違規先入案等系統無法判斷情形，漏未加重處罰

案件並已由各處罰機關修正裁處。

5. 部分道路交通事故調查紀錄及違規舉發資料內容未盡完整正確，影響事故分析及後續違規裁處：經分析內政部警政署 106 年至 109 年 6 月之 A1、A2 類道路交通事故調查紀錄明細資料及公路總局 106 至 109 年度交通違規資料，發現部分資料內容顯有未盡正確之處，如：(1) 事故當事人或交通違規人員之身分證字號或車輛牌照號碼與編碼格式有異；(2) 事故當事人年齡已超逾 18 歲，惟其職業別記錄為未就學兒童、駕駛資格記錄為無照（未達考照年齡）；(3) 事故當事人為小學生、未就學兒童、無業者、家庭主婦，旅次目的記錄為上下班，行人有酒測紀錄；(4) 事故當事人肇事逃逸尚未查獲惟紀錄列有其駕駛資格、駕照種類及飲酒情形等資料；(5) 事故調查報告表記錄當事人駕駛車種為 A 類（大客車、大貨車、全聯結車、半聯結車、曳引車），公路總局 M3 系統車籍登錄之車種為小客車、小貨車，或事故調查報告表記錄當事人駕駛之車種為 B 類（小客車、小貨車），M3 系統車籍登錄之車種為大客車、大貨車、曳引車、大貨曳引車、貨櫃曳引車、營業遊覽大客車；(6) 事故調查報告表已記錄當事人身身分證字號，惟駕駛資格及駕照種類記錄為不明，未積極透過 M3 系統查明駕駛人持照狀況；(7) 事故調查報告表駕照種類記錄為不明，惟駕駛資格記錄為有適當駕照、無照、越級駕駛等；(8) 事故當事人駕駛資格記錄為有適當之駕照，惟經比對其駕駛車輛及駕照種類，有違規越級駕駛；(9) 交通違規資料之實際開立之違規舉發條款不合規定者共 111 類、1,174 件，其中開立處罰條例第 85 至 89 條相關之違規舉發條款不合規定者共 54 類，違規件數共 1,081 件，占不合規定總件數 1,174 件之 92.08%（表 12）等情事，經函請交通部及公路總局協同內政部警政署積極檢討研謀具體

表 12 交通違規舉發條款開立情形

單位：類、件、%

項目	總開立舉發條款類別數	非舉發條款規則之條款類別數	違規件數				
			合計	106 年度	107 年度	108 年度	109 年度
全部條款	1,579	111	1,174	154	194	334	492
第 85 至 89 條	71	54	1,081	126	158	315	482
第 85 至 89 條占總數百分比	4.50	48.65	92.08	81.82	81.44	94.31	97.97

註：1. 道路交通安全管理處罰條例第 88 及 89 條已刪除，另依公路總局提供之違規舉發條款 (vil_clause_rule) 規則，第 86 至 89 條均無對應舉發條款。

2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

改善措施，提升相關資料品質。據復：有關交通事故當事人身身分證字號與編碼格式有異部分，為降低誤植或疏漏情況，內政部警政署交通事故處理系統已設計簡易身分證號編碼檢核功能，將增加提醒警示機制，公路總局另函請內政部警政署加強員警職前訓練並留意違規通知單之填製，以降低員警交通執法製單錯誤之情形；有關資料間矛盾或邏輯不合部分，內政部警政署亦將加強系統稽核查證設計，以減少誤植情況發生；有關駕駛資格部分，涉駕籍資料即時比對之資訊技術問題，將由內政部警政署與該部公路總局再行溝通聯繫改善方式；有關違規舉發條款

及轉歸責條款不合規定部分，公路總局將於交通違規裁罰系統會議會同各交通裁決單位討論相關系統功能改善事宜。

6. 道路交通事故調查報告表內容未配合法規修正適時調整：處罰條例對於汽車駕駛人、前座或小型車後座乘客未依規定繫安全帶，電動自行車駕駛人未戴安全帽，或慢車駕駛人行進間以手持方式使用行動電話、電腦或其他相類功能裝置進行撥接、通話、數據通訊或其他有礙駕駛安全之行為等，均有相關罰則，惟查現行道路交通事故調查報告表，核有：(1) 有關「保護裝備」1項所列選項包括：戴安全帽或繫安全帶、未戴安全帽或未繫安全帶、不明、其他(行人、慢車駕駛人、汽車後座乘客)，無法正確記錄事故汽車後座乘客及電動自行車駕駛人保護裝置使用情形；(2) 有關「行動電話」1項所列選項包括：未使用、使用手持、使用免持、不明、非汽(機)車駕駛人，無法正確記錄事故時慢車駕駛人行動電話等裝置使用情形；(3) 鑑於外送平台新興行業興起，機車族群大量投入外送行業，臺北市政府警察局於事故案件紀錄增列「外送平台」特殊註記，分析瞭解外送員交通事故件數及特性，據該府統計 109 年度臺北市機車外送平台外送員事故件數及受傷人數自第 1 季之 449 件、312 人增加至第 4 季之 543 件、449 人，全年合計 1,995 件、1,471 人，有助於該府擬訂相關改善防制措施，惟現行道路交通事故調查報告表有關「職業」1項，尚未將外送員列為例行選項等情事。為切實分析交通事故特性及發生原因，以利研擬妥適防制措施，經函請交通部協請內政部警政署研議修訂事故調查紀錄選項。據復：內政部警政署已修正「保護裝備」、「行動電話、電腦或其他相類功能裝置」2項選項文字，另已請各直轄市、縣(市)政府警察局初步統計外送員之肇事件數與傷亡人數，並持續關注該行業相關資訊研議增列選項。

(四) 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。

政府鑑於施用毒品或迷幻藥駕車對於交通安全危害不下於酒醉駕車，參照酒駕裁處罰金、吊扣駕照，對於致人重傷或死亡者並予吊銷駕照之處罰等規定，於 85 年 12 月 31 日修正道路交通管理處罰條例第 35 條規定，增訂相關毒駕處罰規定，並於 108 年 3 月 26 日修正提高處罰金額(由 6 千元以上 1 萬 2 千元以下罰鍰，提高至機車駕駛人處 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰、汽車駕駛人處 3 萬元以上 12 萬元以下罰鍰)及延長駕駛執照吊扣期間(由吊扣 6 個月、致人受傷者吊扣 1 年，延長至吊扣 1 年至 2 年、致人受傷者吊扣 2 年至 4 年)，並加重累犯處罰(5 年內第 2 次違反者，依其駕駛車輛分別處最高額 9 萬元或 12 萬元之罰鍰，第 3 次以上者按前次違反所處罰鍰金額加罰 9 萬元)。經查交通部辦理防制施用毒品後駕駛車輛相關業務，核有下列事項：

1. 允宜加強與內政部警政署、法務部協調合作，蒐集分析施用毒品駕車道路交通事故事

故相關資料，據以擬訂相關防制措施，以降低施用毒品人員駕車情形，維護交通安全：經依內政部警政署 106 至 109 年度道路交通事故資料，比對該署 105 至 109 年查緝違反毒品危害防制條例行政裁罰人員名冊(施用或持有 3、4 級毒品)，發現道路交通事故第一當事者中，共有 7,426 人曾遭警政機關取締施用 3、4 級毒品，發生事故 9,455 件，造成 123 人死亡、12,502 人受傷(表 13)。道路交通事故及違規之駕駛人是否施用毒品係由警政單位辦理檢驗，再依檢驗結果轉交法務部處理(施用 1、2 級毒品涉及刑事責任)，或由警察機關裁罰(施用 3、4 級毒品)，相關檢驗結果並未與道路交通事故資料介接連結，致交通部未能蒐集分析施用毒品人員駕車道路交通事故相關資料，不利研訂有效防制毒駕策略，經函請交通部加強與內政部警政署、法務部協調合作，蒐集分析毒駕交通事故相關資料(包含車種、自用車輛、營業車輛、普通駕駛、職業駕駛等)，據以擬訂相關防制毒駕措施，以降低施用毒品人員駕車情形，維護交通安全。據復：已函請內政部警政署及法務部提供意見，將俟其回復情形據以研擬相關防制毒駕措施，以減低施用毒品人員駕車情形。

表 13 道路交通事故第一當事者曾遭取締施用毒品之事故

單位：件、人

年度	件數	死亡		受傷	
		人數	平均每一起事故死亡人數	人數	平均每一起事故受傷人數
合計	9,455	123	0.013009	12,502	1.322263
106	2,510	27	0.010757	3,366	1.341036
107	2,398	32	0.013344	3,193	1.331526
108	2,467	28	0.011350	3,290	1.333604
109	2,080	36	0.017308	2,653	1.275481

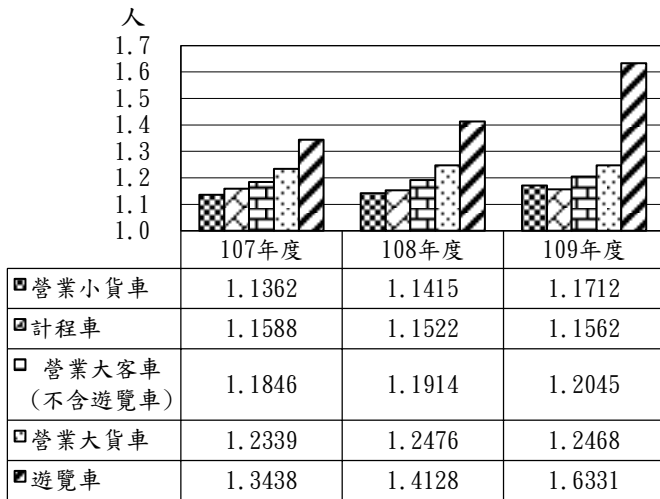
註：1. 死亡人數包含 24 小時以內死亡及 2 至 30 日內死亡。

2. 資料來源：整理自交通部統計查詢網及內政部警政署提供資料。

2. 交通部辦理陸運特定人員毒品防制作業，已規範市區及公路汽車客運業之駕駛人應辦理尿液採驗，惟遊覽車客運業、計程車客運業及貨運三業等駕駛人尚無相關採驗規範，允宜檢討改善，以降低其行車安全風險：毒品危害防制條例第 33 條規定，主管機關對於所屬或監督之特定人員於必要時，得要求其接受採驗尿液。依行政院訂定之特定人員尿液採驗辦法第 3 條第 1 款規定，經行政院認定為防制毒品氾濫而有實施尿液採驗必要之特定人員，其中屬交通部主管部分包含陸運、海運及空運等 3 類特定人員。交通部於陸運特定人員尿液採驗實施要點規定市區及公路汽車客運業者(公共運輸中之大眾運輸)應辦理其駕駛人不定期尿液採驗，明確規範受檢不合格者(陽性反應)，業者不得派任其擔任駕駛人員，該部並列管每年採驗辦理情形及其結果。查遊覽車客運業之車輛車型、每車可最大載客人數均與汽車客運業之大型車輛相同；部分遊覽車客運業車輛亦作為各級學校之交通車，其駕駛人之性質與特定人員尿液採驗辦法附表所列教育部主管應辦理尿液採驗之各級學校編制內校車駕駛人員相同，又計程車客運業、遊覽車客運業等屬於公共運輸中之副大眾運輸業，惟未有毒品防制規範或作為。又以營業車輛車種之事故死傷情形分析，107 至 109 年度道路交通事故中，第一當事者駕乘車種為遊覽車

及營業大貨車（含營業用之全聯結車、半聯結車、曳引車等，屬汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、汽車路線貨運業等貨運三業車輛）之平均每一事故死傷情形（圖 1），較市區或公路汽車客運業車輛（營業大客車，不含遊覽車）嚴重。另以計程車駕駛人執業登記證、遊覽車客運業駕駛人登記證及有效職業駕駛執照等，比對警政機關取締施用或持有 3、4 級毒品情形，發現有 12 位

圖 1 道路交通事故第一當事者駕乘車種之平均每一事故死傷人數



註：1. 營業大貨車：包含營業用之大貨車、全聯結車、半聯結車、曳引車。
2. 資料來源：整理自交通部道安資訊平臺及交通部統計查詢網機動車輛登記數。

計程車駕駛人有毒品前科，其中 6 位為受僱後遭警政機關取締，14 位遊覽車駕駛人有毒品前科，分別登記於 25 家公司，及 1,599 位持有職業駕照之駕駛人（可駕駛貨運三業、計程車客運業、遊覽車客運業等車輛）亦曾遭警政機關取締施用或持有 3、4 級毒品，人數遠高於市區及公路汽車客運業駕駛人有毒品前科者 2 人，經函請交通部研議訂定上開各類汽車運輸業駕駛人採驗尿液等毒品防制相關規範，督促業者加強管理所屬駕駛人，以降低行車安全風險，確保交通安全。據復：計程車客運業部分，除部分大型業者具資源及管理能力外，其餘規模普遍不大，如欲以

業者管理所屬駕駛人之角度辦理尿液檢驗作業，實務上有其難度，針對計程車駕駛人如於取得計程車駕駛人執業登記證後，違反毒品危害防制條例者（含施用毒品），經法院判決有罪或確定時，可依道路交通管理處罰條例第 37 條第 3 項規定吊扣或廢止其執業登記證；遊覽車客運業部分，研議於辦理遊覽車客運業評鑑作業時，就基本安全紀錄未達乙等標準，其評鑑成績列為不列等之業者，評鑑期間曾有駕駛人發生吸食毒品駕車之違規案件，監理機關應要求業者限期完成所屬駕駛人尿液檢驗作業為原則，並於下次評鑑作業期間再辦理一次；貨運三業部分，業透過貨運三業考核指標瞭解業者所屬駕駛人有無發生吸食毒品駕車之違規案件，釐清業者是否對所屬駕駛人有未善盡管理責任之情形，據以作為裁處之參考依據。

（五） 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。

依據公路法第 34 條規定，公路汽車運輸，分自用與營業 2 種，營業汽車依規定分類營運，含汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業（以上 3 類下稱貨運三業）等以載貨汽車運

送貨物為營業之汽車運輸業，又為確保汽車運輸業具有充分之經營能力，於汽車運輸業審核細則規定貨運三業之最低資本額（分別為 2,500 萬元以上、5,000 萬元以上及 3,000 萬元以上）及車輛數（分別為全新貨車 20 輛以上、全新大貨車 30 輛以上，及全新曳引車 15 輛與半拖車 30 輛以上）。截至 110 年 3 月底止，全國計有 5,442 家貨運三業業者、共計 89,263 輛營業車輛（不含載貨機車），公路總局各區監理所站透過第三代公路監理資訊系統產製相關基本資料及統計報表，定期檢視所轄業者營業車輛數量，如已無營業車輛者，限期業者辦理停業或歇業；另我國現有餐食外送平臺共有 Uber Eats、Foodpanda、Lalamove、Foodomo、inline、GOGOx、快點外送、蝦皮外送、有無外送等 9 家業者，登錄外送員約 17 萬餘人，公路總局已針對提供外送平臺服務之貨運業者採專案列管方式（表 14），請各該貨運業者逐月提供登錄外送員（非貨運業者或平臺業者之員工）及其車輛明細（非貨運業者或平臺業者名下登記之汽車），並辦理貨運業安全管理

表 14 提供餐食外送平臺服務之貨運業者明細

序號	貨運業者	平臺業者	貨運業者管轄所(站)
1	優食台灣股份有限公司	Uber Eats	臺北區監理所
2	富胖達股份有限公司	Foodpanda	臺北市區監理所
3	小蜂鳥國際物流有限公司	Lalamove、Foodomo、inline	
4	德發貨運有限公司	GOGOx、Foodomo、快點外送、蝦皮外送	
5	聯岳交通股份有限公司	有無外送	
6	全球快遞股份有限公司	Foodomo、蝦皮外送、inline	

註：1. 資料截止日：110 年 4 月 23 日。
2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

及查核作業，試辦輔導業者規劃職安教育訓練課程，以加強管理，另於監理服務網提供業者查詢所屬駕駛人之駕籍、違規紀錄等功能，以利業者強化對外送員之監督管理。經查交通部辦理餐食外送業、汽車運輸業之載貨機車及貨運三業經營管理相關業務，核有下列事項：

1. 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管理規範欠完善，又外送員闖紅燈、超速等交通重大違規及事故件數逐年增加，且有借用人頭接單等規避平臺業者管理等行為，允宜積極完備相關法規，加強管理，俾利相關產業發展及維護用路人安全：我國對於餐食外送業等以外送員私有車輛載運貨物收取報酬之新興行業，尚乏該類業者、人員、車輛相關營業行為之管理規定。經以 Uber Eats、Foodpanda 等 2 家登錄外送員共 101,992 人及其登錄外送車輛（分別為 110 年 2 月及 109 年 10 月），比對 106 至 109 年度道路交通事故駕駛人，發現外送員為第一當事者，且事故車輛車牌為外送平臺登錄車輛之事故件數及占比，自 106 年度之 888 件、30.95% 驟增至 109 年度之 4,019 件、61.09%（表 15），外送員發生道路交通事故件數及占比逐年增加。另比對 109 年度重大交通違規資料，發現共有 30,683 輛車、29,378 位登錄外送員（占登錄外送員之 28.80%），違規 50,224 次，違規項目（事實）共 50,841 件，其中主要違規項目為闖紅燈者 19,868 件（占總違規項目之 39.08%），超速 20 公里以內者 12,357

表 15 外送員為第一當事者之道路交通事故情形

單位：件、%

年度	合計	事故車牌 為登錄外送車輛		外送平臺 沒有登錄 車牌	事故車牌不是登錄外送車輛，事故單紀錄車種（或行人）								
		件數	占比		小計	大客 貨車	小客 貨車	機車	特種 車	慢車	其他 車	行人	空白
合計	17,264	8,409	48.71	575	8,280	159	3,114	4,903	8	49	10	35	2
106	2,869	888	30.95	109	1,872	33	747	1,062	1	21	2	5	1
107	3,302	1,195	36.19	134	1,973	47	837	1,068	2	11	2	5	1
108	4,514	2,307	51.11	132	2,075	39	843	1,170	4	11	2	6	—
109	6,579	4,019	61.09	200	2,360	40	687	1,603	1	6	4	19	—

註：1. 以 Uber Eats、Foodpanda 等 2 家共 101,992 人有資格接單人員，比對 106 至 109 年度道路交通事故駕駛人。
2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

件(占總違規項目之 24.31%)，超速逾 20 公里至 40 公里以內者 9,054 件(占總違規項目之 17.81%)，紅燈右轉者 7,480 件(占總違規項目之 14.71%)，顯示外送員危險駕駛比率頗高，亟待改善。又查有部分外送員以非登錄車輛(如 Gogoro 租用機車或其他私有車輛)運送餐食，或有非登錄合格外送員(另備車輛)借用已登錄外送員之人頭至餐食外送平臺接單，規避平臺業者管理，致上開非登錄車輛或外送員，遭警察舉發或經民眾檢舉違規後，餐食外送平臺業者無法比對至登錄外送員、車輛，以採取取消其外送資格等管理手段，顯示實際外送員及車輛管控情形仍待加強，經函請交通部研議修正汽車運輸業管理規則等相關規定，將餐食外送新興行業納入汽車運輸業管理，以利業者遵循及監理機關管理，促進道路交通安全及餐食外送業新興商業模式之發展。據復：依據公路法及汽車運輸業管理規則規定，使用載貨汽車(包含機車)從事載運貨物並收取報酬為業者，須具備汽車運輸業營業資格，故若餐食外送業使用機車載運貨物並收取報酬，應先取得汽車運輸業營業執照，或委由合法汽車貨運業者運送。監理機關可利用業者所提供之人車清冊資料，進行交通違規資料挑檔，惟仍須與業者資料進行比對，方可確認駕駛員實際上線接單時段之違規資料，因闖紅燈、超速等重大交通違規影響道路交通安全甚劇，公路總局將要求業者改善，並就外送員借用人頭接單等故意規避平臺業者管理之行為，要求相關業者釐清問題並檢討現行管理機制，另該部及公路總局將持續針對機車載貨相關監理機制與法規調適方案進行研議，以符合此新型態產業之監管需求。

2. 汽車運輸業名下機車事故及違規件數逐年增加，惟公路總局納管之汽車運輸業車輛不含載貨機車，不符公路法對於汽車之定義，不利強化對汽車運輸業之管理：依據公路法第 2 條第 9 款、第 10 款及第 14 款規定，車輛係指汽車、電車、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。汽車係指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。汽車或電車運輸業係指以汽車或電車經營客、貨運輸而受報酬之事業。據公路總局統計，截至 110 年 4 月 20 日止，貨運三業業者持

有之機車共有 4,694 輛，經分析貨運三業持有之機車違規及事故件數自 106 年度之 2,600 件、76 件逐年增加至 109 年度之 3,949 件、145 件。又自用汽車保險定型化契約範本第 9 條不保事項（一）規定，當被保險汽車作收受報酬載運貨物等類似行為之使用所致之賠償責任或被保險汽車毀損滅失者，保險公司不負賠償之責。外送車輛在自用汽車保險契約中屬於不保事項，外送車輛即使已投保一般車體、第三人責任險，於事故發生時，仍將無法獲得保險理賠。查市場上已有保險公司因應相關新興產業崛起，推出營業機車附加條款，提供外送員包含每一人體傷死亡、每一事故及財損等之保險保障。惟相關規定尚無營業機車及機車職業駕駛執照等規範，不利加強管理營業機車及其駕駛人。鑑於汽車運輸業已發展出以機車載運貨物之營運模式，機車屬公路法定義之汽車，且造成之交通違規件數及事故件數亦逐年增加，惟現行法規對於營業機車及其駕駛人尚乏相關規範，經函請交通部研議修正汽車運輸業管理規則相關規定，以強化對汽車運輸業之監理。據復：機車為小型且社會普及使用之車種，相對於貨車、曳引車等動能較大之車種，肇事危害影響程度有別，在貨運業上使用，給予較為彈性之使用限制，尚無納入營業車牌設計之規劃，惟將持續檢討現行監理法規，研議是否有更妥適之監管措施，以兼顧相關產業發展及維護用路人安全。

3. 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，允宜檢討是否仍具充分經營能力，研謀具體改善方案：為確保汽車運輸業具有充分之經營能力，汽車運輸業審核細則第 4 條第 3 款第 7 目至第 9 目及第 4 款第 1 目之 7 至 9 規定，汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業最低資本額及車輛數分別為 2,500 萬元以上及全新貨車 20 輛以上、5,000 萬元以上及全新大貨車 30 輛以上、3,000 萬元以上及全新曳引車 15 輛與半拖車 30 輛以上。經分析公路總局提供之貨運三業業者名單及其實際持有營業車輛資料，與財政部財政資訊中心政府資料開放平臺之全國營業（稅籍）登記資料，發現截至 110 年 3 月底止，全國計有 5,442 家貨運三業業者、共計 89,263 輛營業車輛，其中 4,584 家（占總家數 84.23%）業者之營業車輛數低於法定設立時之標準，2,186 家（占總家數 40.17%）業者資本額低於法定設立時之標準（表 16），其中兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業未達標準比率 68.36% 最高，經函請交通部通盤檢討相關業者是否仍具備充分經營能力，及相關法規之妥適性，並研謀具體改善方案，以健全貨運三業管理制度。據復：為防止汽車運輸業於經核准設立開業後，即將車輛牌照繳銷或過戶轉讓等不正常營運現象，汽車運輸業審核細則第 5 條之 1 規定新設立汽車運輸業所領用之車輛牌照，自核發牌照日起算 1 年內，不得辦理繳銷或過戶轉讓，另於汽車運輸業管理規則第 25 條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，公路總局並定期檢視所轄業者營業車輛數量，如發現有已無營業車輛之業者，將限期業者

辦理停業或歇業。鑑於我國汽車貨物運輸市場於資訊技術服務普及下已呈大幅成長趨勢，且服務態樣多元，該部及公路總局在進行機車載貨相關監理機制與法規調適方案研議時，將併就現行管制門檻與條件進行檢討。

表 16 110 年 3 月貨運業營業車輛數及資本額低於法定標準情形

單位：家、%

業別	總家數	低於法定標準			
		車輛數		資本額	
		家數	占比	家數	占比
合計	5,442	4,584	84.23	2,186	40.17
個人小貨車貨運業	41	—	—	—	—
汽車貨運業	4,398	3,814	86.72	1,902	43.25
汽車貨運業（專辦搬家業務）	169	104	61.54	28	16.57
汽車路線貨運業	1	—	—	—	—
汽車貨櫃貨運業	544	391	71.88	65	11.95
兼營汽車貨運業、汽車路線貨運業	9	4	44.44	2	22.22
兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業	275	269	97.82	188	68.36
兼營汽車貨運業、汽車貨櫃貨運業、汽車路線貨運業	5	2	40.00	1	20.00

資料來源：整理自公路總局提供資料及財政部全國營業（稅籍）登記資料。

（六）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。

公路總局為健全汽車貨運業、汽車路線貨運業及汽車貨櫃貨運業（下稱貨運三業）營運安全管理，落實行車安全維護，以貨運三業之公司管理、車輛管理、駕駛人管理等 3 個層面訂定 11 項風險指標，並設置告警條件及風險值，每月由各區監理所站（下稱各所站）針對總項風險值達紅燈告警業者實施就地督導考核，109 年度計就地督導考核 711 家達紅燈告警之貨運三業業者，有效促進各該業者加強營運安全管理，降低行車安全風險。經查該局辦理貨運三業營運管理相關業務，核有下列事項：

1. **風險評估指標設置未臻周延：**（1）經統計，貨運三業業者持有之機車交通違規件數自 106 年度之 2,600 件逐年增加至 109 年度之 3,949 件，違規事項主要為轉彎或變換車道未依標誌、標線或號誌指示、闖紅燈、不按遵行之方向行駛、行駛人行道、超速、紅燈右轉及違規停車等；其駕駛人為第一當事者之事故件數及受傷人數亦自 106 年度之 76 件、112 人增加至 109 年度之 145 件、219 人（表 17），顯示貨運三業機車違規及發生交通事故傷亡情形日趨嚴重。另查

表 17 貨運三業機車之違規及事故情形

單位：件、%、人

項目	年度	合計	106	107	108	109
			違規件數	12,174	2,600	2,718
事故件數		905	162	206	242	295
為事故第一當事者	件數	449	76	92	136	145
	占比	49.61	46.91	44.66	56.20	49.15
	受傷人數	654	112	145	178	219

資料來源：整理自公路總局及內政部警政署提供資料。

106至109年度5,372家貨運三業車輛交通違規件數共有110萬餘件，其中有69萬餘件(約62.81%)未依規定將違規行為轉歸責至實際駕駛人，未辦理轉歸責逾萬件之業者有4家，未轉歸責比率達70%以上者共有1,728家(未轉歸責件數共41萬餘件，占總未轉歸責件數60.19%)，車輛違規未轉歸責情形普遍(表18)，惟未將貨運三業機車違規及發生交通事故件數之傷亡情形，及車輛違規轉歸責駕駛人情形納列風險評估項目，加強監督考核；(2)車輛重大違規及駕駛人行車重大違規2項風險指標之告警條件(紅燈)均訂有5%之容許值，依現行規定，營業車輛數低於30輛業者，該2項風險指標每月發生2次，即達告警條件，惟營業車輛數500輛以上業者，每月發生24次始達告警條件，致達紅燈告警由監理單位實施就地督導考核者逾半為車隊規模較小業者(表19)，允宜依照業者車隊規模妥訂告警條件，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：(1)為強化監理查核效果，已研議將載貨機車納入管理，並進行系統開發作業，另已函請各所站針對駕駛人行車重大違規有連續3個月以上告警之業者，輔導業者依規定辦理轉歸責，將持續觀察後續執行成效，滾動檢討相關措施；(2)已將本部建議列為後續貨運三業管理風險指標調整之參考依據。

表 18 106 至 109 年度貨運三業交通違規未轉歸責至駕駛人情形

單位：件、家、%

未轉歸責百分比	交通違規件數	未轉歸責			業者		
		件數	占總未歸責件數比率	累計占總未歸責件數比率	家數	占總業者家數比率	累計占總業者家數比率
合計	1,102,250	692,329	100.00		5,372	100.00	
100%	740	740	0.11	0.11	163	3.03	3.03
90%以上，未達100%	107,611	100,935	14.58	14.69	212	3.95	6.98
80%以上，未達90%	191,483	161,931	23.39	38.08	558	10.39	17.37
70%以上，未達80%	203,356	153,122	22.12	60.19	795	14.80	32.17
未達70%	599,060	275,601	39.81	100.00	3,644	67.83	100.00

資料來源：整理自公路總局及內政部警政署提供資料。

表 19 貨運三業紅燈告警實際擁有營業車輛數情形

單位：家

營業車輛數	年度	108年4-12月		109		110年1-2月	
		家數	%	家數	%	家數	%
合計		644	100.00	565	100.00	85	100.00
30輛以下		345	53.57	329	58.23	55	64.71
31-50輛		169	26.24	135	23.89	16	18.82
51-100輛		97	15.06	73	12.92	13	15.29
101-200輛		12	1.86	17	3.01	1	1.18
201-300輛		—	—	—	—	—	—
301-400輛		6	0.93	3	0.53	—	—
401-500輛		—	—	1	0.18	—	—
501輛以上		15	2.33	7	1.24	—	—

資料來源：整理自公路總局提供資料。

2. **部分監理單位未依規定期限實施告警業者安全考核作業，駕駛人勤務時間規範未盡周妥，允宜檢討改善：**各監理所站辦理貨運三業安全考核情形，核有：(1) 部分總項指標達紅燈告警業者未依規定於 1 個月內完成查核；(2) 貨運三業駕駛人駕駛時間尚乏相關規範，8 噸以上營業大貨車雖規定須配置行車紀錄器惟無駕駛身分識別裝置，另 8 噸以下營業小貨車約占貨運三業總車輛數 5 分之 1，因無須裝設行車紀錄器，僅能依據業者說明認定駕駛員之駕駛時間，致難以判斷駕駛人有無逾時駕車等情事，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：(1) 受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，後續將請各所站以書面考核取代實地考核作業，以符合規定時限；(2) 依據汽車運輸業管理規則第 19 條規定，汽車運輸業對所屬車輛、駕駛人應負管理責任，該局已請各所站督導轄管業者應掌握所屬駕駛人之工作時間，避免駕駛人因長時間工作致過勞而發生交通事故及公共危險；另勞動部已就企業雇主對於勞工之工作時間進行規範，為尊重勞政專業，該局暫無另訂貨運三業駕駛時間之規劃，並將持續檢討貨運三業安全考核表中各考核項目之適宜性，避免權責劃分不清。

3. **違規案件裁處未臻落實，累犯業者尚乏加重裁處機制：**抽查各所站辦理 109 年第 4 季貨運三業安全考核裁處情形，核有：(1) 部分貨運三業車輛行駛高速公路或快速道路，因胎紋深度不符規定遭公路警察取締處罰，惟未依公路法第 77 條第 1 項規定處罰相關業者；(2) 允宜參考計程車客運業及遊覽車客運業違規裁量基準，針對貨運三業所屬駕駛人駕照不符或酒駕違規累犯業者，訂定加重處罰規定，以督促業者加強駕駛人管理，維護交通安全等情事，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：(1) 將持續注意貨運三業車輛胎紋深度不符規定之情形，加強督導業者改善；(2) 汽車運輸業各業別之營運特性不同，貨運三業與其他業別之規範相較稍有不足，將檢討並完備汽車運輸業管理規則中規範不足之處，再整體研訂貨運三業違規裁量基準。

(七) 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。

據公路總局統計，截至 109 年底止，國內計程車輛數計有 92,426 輛 (其中 14,187 輛為多元化計程車)，該局為加強計程車客運業管理，於第三代公路監理資訊系統建置個人計程車行及計程車運輸合作社車輛牌照、駕駛執照狀態等資料庫，定期查察業者營運相關資訊，並辦理計程車服務提升輔導方案，輔導業者提升產業競爭力及服務品質。經查該局辦理計程車營運管理相關業務情形，核有下列事項：

1. **公路主管機關核准計程車客運業車輛汰舊換新展延替補期限為原規定之 2.67 倍及 3.33 倍，有違比例原則，並致計程車車額實際控制於業者手中，且自 87 年間限量發行牌照**

迄已 20 餘年未檢討調整各區最適規模之核准車輛數，允宜檢討改善：依汽車運輸業審核細則第 6 條規定，公路主管機關（公路總局、直轄市政府）核准計程車客運業車輛數（下稱車額）後，後續業者汰舊換新時，可於繳銷舊車牌照（車牌）之 3 年內以同一車輛種類全新或年份較新之車輛替補，並得於期限屆滿前申請展期。查各公路主管機關規定展延替補期限為 8 年（公路總局及臺北市、新北市、桃園市、臺中市政府）或 10 年（臺南市及高雄市政府），致計程車客運業空車額（註銷舊車牌後，尚未領新車及車牌）情形長達 11 年或 13 年，上開展延替補期限分別為原規定 3 年之 2.67 倍及 3.33 倍，有違比例原則。又截至 110 年 4 月 23 日止，公路主管機關依公路法第 37 條規定核准之計程車客運業及計程車運輸合作社營運之計程車車額共 81,653 輛，實際營業中車輛僅 70,007 輛，空車額達 11,646 輛，占核准車額 14.26%（表 20），其中車牌異動（一般報廢、繳銷、逕行註銷、逾檢逕行註銷、逾檢註銷等）至 109 年底滿 3 年以上者計有 5,767 輛，空車額中近半數（49.52%）逾 3 年未替補。由於現行規定計程車客運業者可在原空車額展延期限屆滿前，繳銷公司內車齡較原空車額繳銷牌照車輛稍新之計程車後，以稍新車申請重新掛牌替補期限將屆滿之原空車額，稍新車產生之空車額則再有 11 年或 13 年之替補期限，使業者變相永久持有車額，造成車額實際控制於業者手中。另計程車牌照係由公路總局及各直轄市政府依據法令發放，所有權屬於政府，非個人或業者資產，依汽車運輸業審核細則規定，「車額」係指汽車運輸業者得以替補手續汰換車輛額度，為計程車繳銷牌照後可補充之許可資格，其管理及分配亦屬於國家，非私人所有，故計程車牌照（車額）不得作為自由交易之商品。惟據交通部 108 年間召開之 Uber 租賃車轉入多元化計程車相關配套措施政策溝通座談會議結論第 5 點略以，計程車牌照價格屬於

表 20 各市縣計程車車牌核定及營業情形

單位：輛、%

市縣別	核准車額	營業中車輛	空車額	占比	車牌異動日期超過 3 年車輛
合計	81,653	70,007	11,646	14.26	5,767
臺北市	32,864	27,826	5,038	15.33	2,620
新北市	16,576	14,018	2,558	15.43	1,708
高雄市	9,686	7,710	1,976	20.40	923
臺南市	4,039	3,449	590	14.61	236
臺中市	6,914	6,560	354	5.12	50
桃園市	3,855	3,555	300	7.78	12
基隆市	2,708	2,430	278	10.27	218
彰化縣	1,071	911	160	14.94	
花蓮縣	551	460	91	16.52	
嘉義市	469	379	90	19.19	
宜蘭縣	492	431	61	12.40	
苗栗縣	210	178	32	15.24	
屏東縣	218	194	24	11.01	
臺東縣	285	262	23	8.07	
連江縣	28	13	15	53.57	
嘉義縣	167	153	14	8.38	
南投縣	136	125	11	8.09	
新竹縣	304	294	10	3.29	
雲林縣	121	113	8	6.61	
新竹市	516	509	7	1.36	
澎湖縣	117	113	4	3.42	
金門縣	326	324	2	0.61	

註：1. 本表僅統計計程車客運業及計程車運輸合作社部分之車輛數，資料截止日：110 年 4 月 23 日。

2. 資料來源：整理自交通部提供資料。

市場機制，計程車公會表示雙北、高雄地區行情約為每車牌 8 萬元，臺中地區行情約 10 至 12 萬元。顯示業者將政府核准計程車客運業者之車輛數（車額），私下販售情形嚴重，並有市場公認行情。按政府於 86 年 12 月 30 日修正公布公路法第 39 條之 1 規定，計程車牌照應依照縣、市人口及使用道路面積成長比例發放。惟自 87 年限量發行牌照政策迄已 20 餘年，各市縣地區範圍內之人口增減、大眾運輸系統建設、觀光交通需求等已與 87 年度存有差異，惟公路主管機關未適時檢討評估各地區內計程車牌照數量之最適規模，致部分市縣地區長期存有空車額可供業者私下交易買賣等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：為促使計程車牌照有效運用，將持續推動計程車產業轉型及提升方案，提高駕駛人加入計程車客運業之意願，以提升牌照使用率，後續將視計程車產業整體營運環境改善情形，適時與各公路主管機關檢討計程車客運業車輛汰舊換新期限規範及牌照管控機制之妥適性。惟考量計程車車輛汰舊換新替補期限過長，致車額控制於業者手中，不利改善計程車產業整體營運環境，本部已再函請交通部積極檢討改善。

2. 為降低民眾藉由兼營計程車或掛牌未營運以規避稅費之誘因，允宜檢討研議建立專、兼職計程車不同稅費優惠比率之可行性：據交通部編印之 108 年計程車營運狀況調查報告指出，專職計程車駕駛人占 86.9%，整體營業收入占 91.9%，且專、兼職駕駛人營業狀況具明顯差異，惟發展大眾運輸條例第 2 條第 3 項規定，計程車客運業無論專、兼職均予以免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。經分析臺北市政府及公路總局轄管多元化計程車 109 年度營運資料，其中每月平均營運趟次低於 5 趟次之多元化計程車計有 538 輛及 12 輛，又其中公路總局轄管多元化計程車車輛 109 年度每月平均營業收入低於 109 年度基本工資 23,800 元者計有 131 輛，占該局轄管業者轄下多元化計程車車輛數 210 輛之 62.38%，顯示多元化計程車輛駕駛人多屬兼職。又查交通部及部分直轄市政府雖已針對多元化計程車輛掛牌未營運規避稅費情形加強查核，惟尚乏一般計程車輛掛牌未營運之管理措施，且經比對內政部警政署提供之計程車駕駛人執業登記證及衛生福利部中央健康保險署提供投保資料，分析 74,932 筆計程車駕駛人本人投保單位資料，其中 23,800 人（31.76%）係投保於政府機關單位、民營企業或各類職業工會（非職業駕駛相關工會）等（表 21），以兼職方式從事計程車客運業情形普遍，亦可能成為另類規避稅費之管道，經建請交通部研謀改善。據復：已請各公路主管機關注意一般計程車輛駕駛人專、兼職情形，惟考量當前計程車產業仍受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，將適時研議針對

表 21 計程車駕駛人本人投保單位類別

投保單位別	單位：人	
	人數	%
合計	74,932	100.00
計程車及汽車駕駛人工會、車行等計程車相關產業	28,867	38.52
鄉鎮區公所	22,265	29.71
政府機關單位、民營企業或各類職業工會	23,800	31.76

資料來源：比對內政部警政署提供之 109 年 4 月 2 日駕駛人執業登記證及衛生福利部中央健康保險署提供之 109 年 6 月底投保資料。

專、兼職計程車輛予以不同稅費優惠之可行性。

3. 部分地方政府未能掌握個別多元化計程車營運情形，且部分車輛營運趟次及收入未盡合理，疑有加入多元化計程車以規避車輛稅費情事：發展大眾運輸條例第 2 條第 3 項規定，計程車客運業免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅。汽車運輸業管理規則第 91 條規定，經營多元化計程車客運服務之業者，應保存各趟次車號、預約時間、上下車時間、行駛路線、行駛里程、應付車資、實收車資及通行費等營運資料至少 2 年，並配合公路主管機關提供查詢及下載之權限。交通部為改善多元化計程車掛牌不營運，以規避繳交稅費情形，於 107 年間函請各直轄市政府及所屬公路總局督導轄管多元化計程車業者落實監督各車輛實際營運狀況。經查各公路主管機關多元化計程車營運管理情形，核有：(1) 臺中市及高雄市政府僅要求轄管業者按月提供其多元化計程車總營運趟次及營運收入等資料，難以掌握個別多元化計程車輛實際營運情形，不利查察多元化計程車車輛掛牌不營運情形；(2) 公路總局為遏止轄管多元化計程車掛牌不營業，以規避繳交稅費情事，已要求業者每月定期提供多元化計程車各車輛之營運收入及營運趟次等統計資料，並針對連續 3 個月未營運車輛要求業者限期改善。惟有部分業者未提送所屬車輛完整營運統計資料，且依該局提供轄管多元化計程車 109 年度營運紀錄分析，發現單 1 月份營運 5 趟次以下（含未營運）之車輛數計有 3 至 24 輛，個別多元化計程車 109 年度平均每月營運趟次低於 5 趟次、營業收入未達 1 千元者計有 12 及 11 輛，疑有藉由加入多元化計程車規避繳交稅費情事；(3) 公路主管機關為強化多元化計程車管理，要求業者須向轄管公路主管機關辦理多元化計程車入退隊手續，倘多元化計程車退出該車隊後，可再加入其他多元化計程車隊，或變更為一般計程車（須變更車身顏色為黃色）、自用車輛（須繳銷多元化計程車牌），惟有部分業者漏未向轄管監理所站辦理退隊手續，且部分監理所站未規範退隊車輛繳銷多元化計程車牌或轉入其他多元化計程車隊或轉為一般計程車期限，不利控管及避免車輛退隊後未辦理轉隊或轉為一般計程車營運，以規避繳交稅費等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 臺中市及高雄市政府已要求業者每月定期提報多元化計程車個別車輛營運趟次及營業收入等資料，俾確實掌握其營運狀況，避免掛牌不營運情事；(2) 已督促公路總局注意審核業者提送多元化計程車營運統計資料之完整性，並將與直轄市政府檢討多元化計程車連續 3 個月未營運始加強管考標準之妥適性；(3) 已請各公路主管機關注意督促業者主動辦理多元化計程車入退隊手續，且要求退隊車輛須於 1 個月內完成轉隊、變更為一般計程車或自用車輛等作業，並針對逾期未完成車輛通知實施臨時檢驗。

(八) 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。

交通部為協助受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響之汽車運輸業及海運產業與其從業人員，責成公路總局及航港局依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（下稱交通部紓困辦法）第4條及第12條規定之紓困、補貼項目及基準，訂定相關補貼要點並辦理多項紓困措施，已有效紓緩相關產業及從業人員於疫情期間收入大幅減少之經濟壓力。經查該2機關辦理相關紓困補貼作業情形，核有下列事項：

1. 公務員薪資所得未受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，惟有部分兼職職業駕駛之公務員申領駕駛人薪資補貼，亟待妥適處理：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、計程車客運業及小客車租賃業駕駛人薪資補貼要點（下稱薪資補貼要點）規定，補助相關駕駛人109年4至6月每月1萬元薪資費用。據該局統計，截至109年底止，共核發32億2,399萬元補助107,500位職業駕駛人薪資費用。經運用公路總局提供核發薪資補貼駕駛人員名單，比對衛生福利部中央健康保險署提供該等人員全民健康保險投保資料，發現計有805名任職於中央及地方政府機關人員向公路總局申領3萬元駕駛人薪資補貼。按該等人員任職於政府機關單位，領有固定薪資，其薪資所得並未受疫情影響，再核予其兼職工作之薪資補貼，與紓困意旨未盡相符。又公務員服務法第14條第1項規定，公務員除法令所規定外，不得兼任他項公職或業務。銓敘部108年10月2日部法一字第1084860352號函釋，公務員不得兼任各類車種職業駕駛。前行政院勞工委員會82年9月15日台勞動一字第55646號函釋，若勞工兼職影響勞動契約之履行時，事業單位可於工作規則中訂定具體、適當之處罰條項，經函請行政院及相關主管機關檢討上開在外兼職職業駕駛人公務員申領駕駛人薪資補貼是否適法允適，及查明各該人員在外兼職有無違反上開規定，妥適處理。據復：據各相關機關查處結果，上開在外兼職職業駕駛之公務員，截至110年6月30日止，確認屬違規（約）兼職者計有130人（另未違規641人，查處中34人），其中41人業經各該主管機關核予大過、記過、申誡之處分，89人尚審議中。另上開805名在外兼職公務員已繳回薪資補貼款計47人，其中26人為違規（約）兼職者，21人未違規（約）惟主動繳回薪資補貼款。

2. 小客車租賃業租賃期1年以上且汽缸總排氣量3,600立方公分以下之營業車輛，已獲有確定之租金收入，補貼其汽車燃料使用費及使用牌照稅，核與政府紓困意旨未合：交通部紓困辦法第4條第1款規定，補貼小客車租賃業、小貨車租賃業之營業車輛109年度汽車燃料使用費百分之50。但小客車租賃業租賃期1年以上且汽缸總排氣量逾3,600立方公分之營業車輛，自109年4月1日起不適用之。第2款規定，補貼遊覽車客運業及小客車租賃業之營業車輛109年度使用牌照稅百分之50。但小客車租賃業租賃期1年以上且汽缸總排氣量逾3,600

立方公分之營業車輛，109 年下期不適用之。據公路總局統計，截至 109 年 10 月底止，已補助汽車運輸業者營業車輛汽車燃料使用費 13 億 9,848 萬餘元、使用牌照稅 5 億 1,969 萬餘元，惟查租賃期 1 年以上且汽缸總排氣量 3,600 立方公分以下之小客車、小貨車及小客貨車，其租金收入並未受疫情影響，公路總局仍予補貼汽車燃料使用費及使用牌照稅（表 22），核與政府紓困意旨未合，經函請交通部檢討改善。據復：將督導公路總局未來執行類似紓困措施，應確實評估檢視受影響對象，俾使政府補助更公平合理。

表 22 109 年 10 月底公路總局補助租賃期 1 年以上租賃車使用牌照稅及汽車燃料使用費情形

單位：新臺幣千元

租賃車型	使用牌照稅	汽車燃料使用費
合計	244,585	458,382
租賃小客車（註 1）	244,585	320,635
租賃小客貨車	—	65,129
租賃小貨車	—	72,617

註：1. 僅包含汽缸總排氣量 3,600 立方公分以下車輛。
2. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

3. 公路總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紓困，相關補助規範及審查作業未盡周妥，允宜檢討研謀改善：公路總局辦理受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響之汽車運輸業及其從業人員、計程車油料及充電費用補貼、職業駕駛人薪資補貼、短期專案輔導培訓補助等作業情形，核有：（1）經比對公路總局提供受補貼駕駛人駕駛執照資料及內政部警政署提供計程車駕駛人執業登記證資料，發現計程車駕駛人於補貼前或受補貼期間其駕駛執照已遭註銷者計有 6 人、已喪失計程車執業資格者計有 346 人、申請補貼前已亡故者 4 人，仍核予薪資補貼款；（2）部分個人計程車客運業或計程車合作社社員駕駛執照業經死亡註銷或逾齡註銷後，該管公路監理單位未能及時依規定廢止其汽車運輸業營業執照並註銷其營業車輛牌照（11 輛），仍核予油料費用補貼；（3）部分職業駕駛人於補貼期間任職於政府機關並自稱無執業事實（46 人）或於矯正單位服刑（6 人），惟仍核予薪資補貼款，且部分係計程車客運業業者代為申請補貼惟未將補貼款項交付駕駛人；（4）公路總局及觀光局補助旅行商業、遊覽車客運商業、小客車租賃商業等公會辦理短期專案輔導培訓課程，未及時勾稽觀光相關產業轉型培訓補助資料，致部分參訓人員（13 人）獲領培訓補助費用超逾規定上限等情事，經函請公路總局檢討妥處。據復：（1）已責成各該監理所站及協請內政部警政署查明受補貼駕駛人之證照狀態，如確認不符申領資格，將依規定追繳其補貼款，並檢討修訂薪資補貼要點第 10 點第 1 項第 5 款規定，增訂補貼期間如無持續執業事實，應限期繳回獲領之補貼款；（2）已責成監理機關查明相關車輛牌照註銷情形，如確屬不符資格，將依規定追繳油料補貼款；（3）有關部分職業駕駛人無執業事實及業者代為申請補助未將補助款轉交駕駛人等情，公路總局尚查處中；（4）將清查參訓人員溢領轉型培訓費情形，並與觀光局協調辦理追繳作業。

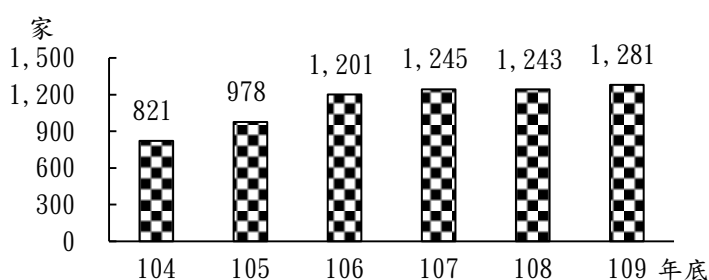
4. 航港局辦理受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響發生營運困難之海運相

關產業紓困，協助海運業者維持營運，惟相關補助審查作業未臻周妥，允宜檢討研謀改善：航港局為協助受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響之海運相關產業，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 6 億 8,800 萬元辦理相關紓困及防治措施，包括基本營運費用、場站租金、員工薪資及貸款利息補貼，與補助購置防疫用品費用等，截至 109 年底止，已支用經費 3 億 8,787 萬餘元，有效協助海運業者於疫情期間正常營運。經查該局辦理相關紓困及防治措施情形，核有：(1) 部分受補助載客小船駕駛薪資補貼業者僱用之駕駛，未持有動力小船駕駛執照或駕駛執照已逾有效期限，或於 109 年 4 月始設立，非屬補貼對象，或於補貼期間公司登記狀態為停歇業等情事，惟仍核予補助，審查作業有欠嚴謹；(2) 部分船舶運送業及郵輪須居家檢疫或隔離船員請領搭乘防疫車輛車資補助單據未填具乘車車號，或搭乘非防疫車輛，不利必要時之疫情調查，亦難確認其搭乘真實性，經函請航港局檢討改善。據復：(1) 申請載客小船駕駛薪資補貼之 3 名無照及 23 名駕駛執照過期人員，將積極調查其是否有違規駕駛情形，並輔導該等人員於 110 年底前取得合格執照或完成換照作業，嗣後訂定補助作業要點，將考量船舶航行安全，審慎規範補助條件，以臻周妥，至非屬補助對象或補貼期間公司登記狀態為停歇業之業者，刻正進行行政調查中，如確有違反補助規定情事，將全數或按比例收回補助款；(2) 補助船員搭乘防疫車輛車資規定並未要求船員須於車資證明載明搭乘車輛車號，惟為利疫情追蹤，將以公路總局提供之原型式號牌、新式號牌及車牌不分車種一車一號新編碼方式號牌區分對照表，供各航務中心作為審查補助資料使用，如申請補助之車牌號碼為自用小客車或未提供車號者，將不予提供車資補助。

(九) 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。

觀光局為保障合法旅宿業者及維護旅客權益，自 94 年度起編列預算補助地方政府執行違法旅宿管理工作，近 5 年度補助地方政府辦理違法旅宿管理工作經費，由 105 年度之 2,913 萬餘元，逐年增加至 109 年度之 4,697 萬餘元，累計核定補助經費計 1 億 7,682 萬餘元，執行結果，據觀光局統計，全國非法旅宿家數由 104 年底之 821 家增加至 109 年底之 1,281 家(圖 2)，截至 109 年底止，非法存在 10 年以上者計有 323 家，約占整體非法旅宿四分之一，顯示非法旅宿家

圖 2 全國非法旅宿家數變動情形



資料來源：整理自觀光局網站資料。

數並未因該局補助地方政府執行稽查、取締、輔導合法化等管理工作而減少，反而增加，補助計畫執行成效欠佳。經查其執行情形，核有：1. 未依規定落實非法旅宿稽查取締及管理，致非法旅宿長期違法經營，其中非法存在 10 年以上者達 3 百餘家；部分旅宿業於取得合法營業登記證後違規擴大營業，惟未納列非法旅宿，加強稽查管理，致非法旅宿存在多年，未能有效處理；

2. 任由非法旅宿長年租（占）用公有土地違法營業（表 23），或參與政府國旅補助活動或運用政府機關網站刊登住宿資訊，或參與政府捐助財團法人辦理之旅展活動，形同以政府資源挹注其違法經營，致非法旅宿存在多年，未能有效處理；3. 非法旅宿位於環境敏感地區者達 455 家（表 24），涉及違章建築者達 323 家，嚴重危害環境及公共安全，允宜協同相關主管機關積極查處等情事，經函請交通部查明妥適處理。

表 23 存在 10 年以上非法旅宿位於公有土地情形

單位：家

機關別	家數
合計	62
行政院農業委員會林務局（註 1）	8
財政部國有財產署	17
交通部觀光局大鵬灣國家風景區管理處	1
交通部公路總局（註 1）	2
臺中市政府原住民族事務委員會	5
系統未顯示土地管理機關	30

註：1. 同時占用行政院農業委員會林務局與交通部公路總局土地計有 1 家。
2. 資料截止日：109 年 8 月底。
3. 資料來源：運用內政部國土測繪中心國土測繪圖資服務雲查核結果。

表 24 存在 10 年以上非法旅宿與疑似涉及違規擴大營業旅宿營業場址位於環境敏感區家數

單位：家

級別	環境敏感區	家數
第 1 級環境敏感區	1.2 特定水土保持區	6
	1.3 河川區域	2
	1.6 國家公園區內之特別景觀區	1
	1.11 一級海岸保護區	65
	1.20 飲用水水源水質保護區	56
	1.21 水庫集水區（供家用或供公共給水）	206
第 2 級環境敏感區	2.1 地質敏感區（活動斷層）	19
	2.1 地質敏感區（山崩與地滑）	117
	2.7 土石流潛勢溪流及其影響範圍	30
	2.9 二級海岸保護區	53

註：1. 因部分違法旅宿同時位於 2 個以上之環境敏感區，爰不予加總其數量。
2. 資料截止日：109 年 8 月底。
3. 資料來源：運用內政部營建署城鄉發展分署國土規劃地理資訊圖台及經濟部中央地質調查所地質雲綜合圖台進行圖資套疊，自行整理結果。

（十）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。

觀光局為增進臺灣區域經濟與觀光的均衡發展，提升各市縣所轄地方觀光景點遊憩服務水準，自 101 年度起陸續推動辦理「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫」、「區域觀光旗艦計畫」、「跨域亮點及特色增值計畫」，協助指導地方政府推動各區域進行觀光旅遊環境之整備與品質提升，並核予經費補助，每年補助計畫約 70 至 80 件，總金額約 4 億 6,266 萬餘元至 20 億 7,980 萬餘元，個案補助金額 150 萬元至 3 億元不等。其執行情形，據本部地方審計處室查核結果，有未盡職責或效能過低情事，經於 102 至 109 年度依審計法第 69 條第 1 項規定通知其上級機關長官查處，並報告監察院者計有「99 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫－臺灣漫畫夢工場」等 15 案，觀光局核定補助經費計 7 億 424 萬餘元（表 25，不含撤銷案件）。經分析各案之違失態樣及原因，並實地會勘現況，核有下列事項：

表 25 102 至 109 年本部各地方審計處室派員查核觀光局補助計畫核有未盡職責或效能過低案件明細及現況調查結果

序號	陳報監察院日期	受補助機關	計畫名稱	觀光局核定補助經費	109 年底之現況
1	109 年 12 月 31 日	苗栗縣南庄鄉公所	104 年度遊憩據點特色增值計畫－苗栗縣南庄鄉中港溪高灘地遊憩環境營造計畫	1,140 萬元	興建完成之設施，因無聯外道路可供通行，且無盥洗廁所、洗手台等相關必要基礎設施，致仍未能對外開放營運而閒置中。
2	109 年 10 月 20 日	雲林縣政府	95 年度「西螺大橋人文旅遊帶工程」	1,200 萬元	米食文化園區產銷中心建物於 109 年底仍係無償借予警察機關作為臨時辦公場所使用中。另該園區部分土地使用情形與相關規定未盡相符，雲林縣政府已於 110 年 3 月函報內政部辦理都市計畫變更審議中。
3	109 年 7 月 30 日	新竹縣政府	99 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫－臺灣漫畫夢工場	2 億 2,255 萬元	1. 內灣動漫創意園區迄 109 年底並無具體活化成果，仍由行政院公共工程委員會繼續列管中。 2. 竹東動漫園區之西側園區，於 109 年 9 月 1 日現場查核時，已築起施工圍籬，原國際魅力據點目標並未達成，後續仍流於地方建設之重建。 3. 竹東動漫園區之東側園區，109 年底解約，並歸還向臺灣鐵路管理局租用之房地。
4	108 年 12 月 4 日	新竹縣尖石鄉公所	102 年度區域觀光旗艦計畫－控溪溫泉部落周邊環境整治工程	475 萬元	1. 尖石鄉公所已就未登錄土地辦理測量，後續仍待依相關規定申辦增劃編原住民保留地及撥用作業。 2. 觀光局原補助施作戶外之公共泡腳池，該公所未報經觀光局同意即移於公共湯屋內，並 109 年 9 月 1 日現勘時發現，已將該泡腳池拆除。
5	108 年 10 月 31 日	雲林縣政府	106 年度遊憩據點特色增值計畫－口湖鄉海口故事園區觀光遊憩據點增值計畫工程	960 萬元	雲林縣政府於 110 年 3 月初尚在進行園區基地範圍內原土地使用類別之變更作業，區內相關設施仍於閒置中。
6	108 年 10 月 22 日	南投縣政府	99 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫－南投太極美地計畫	2 億 1,530 萬元	1. 竹山文化園區於 110 年 2 月 6 日重新開幕營運，惟與原規劃採促參方式引入經營團隊，並由其營收提撥權利金，核有極大差異。 2. 有關聯外交通接駁服務實施 1 年後，迄無後續交通接駁營運計畫。目前係由承租經營之民間機構，另行租用停車場地解決遊客停車需求；鹿谷轉運站僅作停車場使用，並無轉運功能。 3. 天梯服務區自 107 年 5 月初因縣府辦理園區修繕及土地所有權人擅自開挖造成園區道路中斷，迄 110 年 3 月底止，已休園 4 年 10 個月餘未對外開放，且未妥善維護管理，致雜草叢生。

表 25 102 至 109 年本部各地方審計處室派員查核觀光局補助計畫核有未盡職責或效能過低
案件明細及現況調查結果 (續)

序號	陳報監察院日期	受補助機關	計畫名稱	觀光局核定補助經費	109 年底之現況
7	108 年 5 月 24 日	新竹市政府	105 及 106 年度遊憩據點特色增值計畫—南港賞鳥區生態景觀增值計畫、南港賞鳥公園幽徑景觀再造計畫	1,900 萬元	已於 108 年 3 月取得建築執照開工施作，109 年 9 月完成工程驗收，並開放啟用。
8	108 年 4 月 25 日	澎湖縣政府	澎湖莒光營區再造媽宮歷史觀光城計畫	原由離島建設基金補助 8,925 萬元(嗣已撤銷計畫申請)	陸軍澎湖防衛指揮部遷建案，目前該營區係由觀光局澎湖國家風景區管理處進行莒光營區開發及效益整體評估規劃中。
9	107 年 12 月 28 日	臺南市政府	臺南市龜丹溫泉體驗設施工程	500 萬元	1. 龜丹溫泉體驗池委外經營廠商已於該溫泉區投資湯屋，並於 108 年 1 月 26 日營運。 2. 臺南市政府業提交所需撥用計畫層送行政院於 108 年 5 月 1 日核准辦理撥用；有關臨時廁所亦已於 107 年 12 月 3 日取得建築物使用執照。
10	106 年 7 月 11 日	苗栗縣政府	99 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫—客家桃花源計畫	3 億元 (嗣已撤銷計畫申請)	該計畫終止後，苗栗縣政府提報「客家文學花園計畫」，經行政院客家委員會於 106 及 107 年度核准補助 3,740 萬元及 8,955 萬元，規劃於原址上營造客家環境教育場所。截至 109 年底止，第 1 期工程已完工、第 2 期工程進度 94%，另辦理苗栗縣公館鄉出磺坑休閒園區新建營運移轉 BOT 案，3 度徵求民間自行規劃申請參與投資，惟均無民間業者投標。
11	106 年 6 月 23 日	臺中市政府	98 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫—綠·園·道—都會綠帶再生—臺中市觀光綠園道改善工程—綠色運具優先道	1,671 萬餘元 (結算金額)	臺中市政府已於 106 年 4 月採行一般道路工程瀝青，完成路面修復，並持續維護該區段路面；另結合自行車道及周邊景點，推廣綠色運具租借方案。
12	105 年 1 月 2 日	臺南市政府	臺南市黃金海岸公共設施整建工程及第二期工程	2,750 萬元	臺南市黃金海岸船屋已於 108 年 4 月簽約委外營運，行政院活化閒置公共設施 108 年第 3 季督導會議同意解除列管。
13	103 年 11 月 26 日	澎湖縣政府	99 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫—海峽風華·平湖美學—澎湖灣悠活度假計畫—青灣仙人掌公園區域環境設施完備計畫	8,750 萬元	1. 經重新招商於 107 年 12 月簽約，廠商將分期辦理興建與營運。首期建設為潛水中心及大山國際藝術村，前者於 108 年 5 月底營運，後者於 110 年 3 月下旬開幕。 2. 青灣仙人掌公園展示區，因既有建物整建工程於 110 年 2 月初尚在申請使用執照變更，進度嚴重落後；又園區荒廢多年，因疏於管理維護，原植栽仙人掌多已死亡、雜草叢生，原投資建設多已殘破老舊、部分展示設施已倒塌損壞。
14	103 年 4 月 28 日	澎湖縣政府	99 年度競爭型國際觀光魅力據點示範計畫—海峽風華·平湖美學—澎湖灣悠活度假計畫—菊島文化城區環境設施整合再造計畫—莒光新村第 1 期活化周邊工程、篤行十村部分建物及周邊等公共設施改善工程、馬公篤行十村整建後續計畫工程	3,533 萬元	1. 莒光新村特色小吃店鋪及青年旅店等設施，已於 106 年 9 月 15 日簽約委託廠商營運管理，並於 108 年 6 月 5 日正式營運，提供旅館住宿服務。 2. 篤行十村整建工程完成之設施，已於 105 年 9 月 8 日簽約，並於 106 年 9 月 21 日正式營運，提供商店、旅館住宿等服務。 3. 另該項魅力據點示範計畫補助 8,966 萬餘元完成整建之中正堂藝文展演設施，目前雖係併同莒光新村設施於 106 年 9 月 15 日完成 ROT 委外，惟僅 2 樓部分空間係供作餐飲使用，108 及 109 年度分別僅辦理 33 場公益民歌同學會及 9 場電影座談會活動，核屬低度利用情形。

表 25 102 至 109 年本部各地方審計處室派員查核觀光局補助計畫核有未盡職責或效能過低案件明細及現況調查結果（續）

序號	陳報監察院日期	受補助機關	計畫名稱	觀光局核定補助經費	109 年底之現況
15	102 年 9 月 17 日	嘉義縣政府	「嘉義縣中崙風景特定區溫泉資源調查探測評估工作」、「嘉義縣中崙風景特定區溫泉取水工程計畫」及「嘉義縣中崙風景特定區封井復建工程」	3,760 萬元	1. 中崙風景特定區於 98 年受莫拉克風災損害，整體環境敏感脆弱，已不適合開發為溫泉觀光遊憩區。 2. 已開闢定點使用區域，僅限提供低強度的溫泉休憩活動，爰嘉義縣政府已於 105 年 6 月將中崙澗水溪溫泉公園移撥予觀光局西拉雅國家風景區管理處接管。

資料來源：本部自行整理。

1. 地方政府申請補助計畫先期規劃作業未盡完備，仍核定予以補助，計畫審查未盡

把關之責：觀光局為加強指導及審核地方政府所提相關經費補助申請書，於相關補助作業規定均列有申請補助案件須具備之條件，包括：須取得用地所有權或土地使用同意書、須有妥善之經營管理及維護計畫等，申請補助案件時並應檢附施作範圍之相關土地、建物取得或同意使用證明文件等送該局審查。另為加強相關計畫之財務規劃審查，訂有交通部觀光局所屬國家風景區暨補助地方觀光建設計畫財務規劃審查作業要點，要求計畫主辦機關應依相關規定於撰擬計畫申請書時，應納入財務規劃及相關資料。又對於競爭型國際觀光魅力據點示範計畫之審查項目，亦列有據點之發展潛力、計畫內容及可行性評估、計畫之財務自償能力、後續維護管理計畫、計畫之執行及推動機制、計畫預算分配之合理性等項目。實際執行情形，核有：(1) 選址基地或計畫施作範圍，尚有地權地用合法化問題未解決，影響後續營運推展；(2) 未妥為規劃財源籌措及酌衡整體建設有無充足資金，致計畫停滯或無法達成營運目標；(3) 未規劃交通動線聯外接駁運輸，影響觀光旅遊之便利性及可及性；(4) 未辦理計畫可行性相關評估分析、未提出妥善經營管理維護計畫，或對於促參評估與規劃作業未完備，致後續經營或招商未能有效永續經營管理等情事，經函請觀光局檢討強化其審查機制，落實審查地方政府所提出申請補助觀光設施建設計畫，以免肇致後續執行失當須予活化，浪費國家公帑。據復：(1) 已於計畫審查原則訂定土地使用編定須與計畫施作內容相符項目，並於提案工作計畫書內容，要求基地範圍章節，除須檢附相關文件，如位置圖、施作範圍土地或建物之所有權狀、使用同意書外，增加土地使用編定等佐證文件，以降低選址基地或施作範圍土地地權地用合法化問題之風險；(2) 將依「公共建設財務策略規劃檢核表」進行財務策略及效益進行評估；(3) 將持續加強對於交通動線、停車空間與聯外接駁運輸之預為盤點，提供觀光旅遊之便利性及可及性；(4) 將於各補助計畫審查過程加強審查計畫內容可行性評估分析。

2. 未依規定落實督導受補助機關切實取得建造執照及施工用地等應辦事項，復未切實列管追蹤專家顧問委員會現地訪查所提重要建議意見之後續辦理情形，督導考核流於形式：

觀光局為確保補助地方建設品質，於相關補助作業規定均訂有相關計畫執行之督導考核規定。另「『競爭型國際觀光魅力據點示範計畫』申請須知」及其執行注意事項規定，為掌握計畫進度與品質，將邀集「專家顧問委員會」或學者專家、相關政府機關，每年度就受補助計畫進行不定期實地查訪，對各項行動計畫之實施提供諮詢，並協助計畫績效考核及檢討。實際執行情形，核有：(1) 部分獲核准補助計畫有未符地權地用合法性之外，並有未合法取得用地前，即辦理工程發包及施工；(2) 部分計畫未完成申請建（雜）照即辦理工程發包與訂約，仍予核撥相關補助款；(3) 相關進度檢討會議或督導考核作業未能有效掌握受補助機關執行計畫進度落後癥結，及時協助督導解決；(4) 對於補助計畫規劃委外營運設施之委外招商、開始營運等期程，並未控管其辦理進度；(5) 補助計畫間有設計書圖審查不周或僅予地方政府極短作業時程完成工程設計書圖及發包作業，肇致影響工程執行；(6) 對受補助機關經費結報或結案資料之審查未臻確實，未及時查覺其未依核定計畫執行，擅自變更或增減施作項目，並適時導正或督促改善，肇致已完工設施無法營運等，允應檢討落實補助計畫管考及督導之責，以確保補助地方政府計畫如期如質完成等情事，經函請觀光局檢討改善。據復：(1) 已修訂補助計畫提案申請須知，增加土地使用編定等佐證文件，以降低選址基地或施作範圍土地地權地用合法化問題之風險；(2) 將於市縣政府提報預算書圖審查作業時，同步檢核工程招標作業應取得建築執照、地權地用合法化等相關事項，以降低工程決標後，因應辦事項未辦理完成，造成計畫期程延宕、後續無法營運等風險；(3) 將強化進度執行檢討會議，檢討進度落後癥結問題原因與改善對策因應，並責成受補助單位確實依據所提改善對策因應處理，俾利及時協助督導解決遭遇問題之癥結；(4) 將考量人力狀況實地查核補助設施實際營運管理成效，督促地方政府負起經營與整修維護之責並妥善管理，以確實達成原訂之績效目標；相關查核結果將納入後續地方政府提案申請補助之參考依據，未依規定妥善經營管理者，或經要求改善後仍未達標準者，將視情形取消後續相關提案補助；(5) 後續補助計畫已訂定符合實際辦理需求之各項里程碑，以提供充足之作業期程；(6) 已於受補助機關辦理結案作業時，增加應「有無辦理變更設計」、「變更設計有無經觀光局同意」等檢核項目，以強化結案審查作業程序，避免類似情形再次發生，如經查處有此情事，也將依補助要點規定，視情節輕重，得撤銷補助計畫。

3. 計畫執行完成後，未追蹤考核實際經營管理成效，適時督促改善：營運管理為永續經營重要工作，屬觀光遊憩環境營造不可缺之一環，觀光局為推動各區域進行觀光旅遊環境的整備與品質提升，所訂執行要點、申請（作業）須知等均規定，受補助單位應依經營管理計畫派員管理，依財務計畫逐年編列或提撥維護經費負責整修維護；地方政府應確實依據經營管理計畫，負起經營與整修維護之責；地方政府應有能力於2年內施作完成及進行後續經營管理。

實際執行情形，核有：(1) 未追蹤工程或計畫結案後，受補助機關是否依原核定計畫妥善營運管理維護相關設施，適時督請改善，允宜檢討建立已完成之補助計畫實地查核其實際營運管理成效機制，並每年抽查核一定比率補助案件，以督促地方政府確實達成計畫績效目標；(2) 部分補助計畫截至 109 年底，仍有閒置或低度利用，允應積極檢討其長期閒置或低度利用原因，積極進行改善，督促或協助各該地方政府研謀活化措施；(3) 交通部工程施工查核小組於 104 年 9 月 23 日查核臺灣漫畫夢工場計畫竹東動漫東側園區整建工程，發現施工品質有重大缺失(查核成績為丙等)，惟該局並未及時採行必要之督導協助措施，致後續工程品質不佳而影響其營運效能等情事，經函請觀光局檢討改善。據復：(1) 將考量人力狀況加強追蹤查核作業，以實地查核補助設施實際營運管理成效，督促地方政府負起經營與整修維護之責並妥善管理，並將查核結果納入後續地方政府提案申請補助之參考依據，未依規定妥善經營管理者，或經要求改善後仍未達標準者，將視情形取消後續相關提案補助；(2) 將重行檢討相關設施使用情形，並參考「行政院活化閒置公共設施續處作法」規定，研議是否納入該局列管活化閒置公共設施會議中列管，以利推動設施充分利用，加速後續營運啟用，發揮計畫原有之績效目標；(3) 為掌握各計畫辦理工程施工品質，將補助案工程品質查核作業納入補助須知規定，每年度抽查一定比例之補助案件辦理工程查核，查核結果如有施工品質低落之情形，亦將列為後續核定補助計畫之參考依據。

4. 競爭型補助計畫允宜事先訂定評分項目、標準及合格門檻，以免計畫執行結果產生效能過低之情事：觀光局為打造具國際競爭力的觀光魅力據點，於 97 年 12 月報經行政院核定推動「競爭型國際觀光魅力據點示範計畫(98 至 103 年)」，並採由下而上方式，透過競爭型補助方式辦理。依所訂申請須知規定，地方政府應就進行觀光環境總體檢之結果，提出具發展潛力據點，經計畫可行性評估，且有能力能於 2 年內施作完成及進行後續經營管理之計畫工作內容，以提出申請計畫。並邀集專家學者組成「專家顧問委員會」，針對地方政府所研提之申請計畫，依計畫審查重點，採票選或共識決進行評選，惟未訂定及格標準，而以核定計畫總金額 30 億元及個案計畫補助上限 3 億元，決定 98 及 99 年各評選前 5 個計畫予以補助。99 年度第二梯次評選結果，計有「慢活台東—鐵道新聚落」等 5 案獲得補助(表 26)，實際執行結果，其中「海峽風華·平湖美學—澎湖灣悠活度假」、「南投太極美地～茶竹の故鄉·台灣心動線」、「風華再現—打造漫畫夢工場」等 3 案有效能過低情事；「客家桃花源」1 案，因土地取得、財源等相關因素無法續行而申請撤案，足見相關補助計畫評選機制未盡周妥。為鼓勵地方政府提報優質可行觀光建設計畫，嗣後類似競爭型補助計畫宜明確訂定評分項目標準及合格門檻，以免入選計畫執行結果產生效能過低情事，造成公帑浪費，經函請觀光局檢討改善。據復：後續「跨

域亮點計畫」執行計畫除於審查重點要求行動計畫的完成性與合理性，另於評選辦法中說明，委員評分未達 70 分者為不及格，出席委員過半數評定不及格者，不得列為入選及增選之備位，明確訂定評分項目標準及合格門檻，以免入選計畫執行結果產生效能過低情事。

表 26 競爭型國際觀光魅力據點示範計畫核定經費明細

單位：新臺幣千元

年	市縣別	計畫名稱	總經費	核定補助款	地方配合款
合 計			4,210,628	2,722,910	1,487,718
98 年 — 第 一 梯 次	臺北市	孔廟歷史城區觀光再生計畫	981,495	300,000	681,495
	新北市	水金九地區國際觀光魅力據點發展整合計畫	287,950	254,500	33,450
	臺中市	綠園道都會綠帶再生計畫	812,500	300,000	513,000
	彰化縣	工藝薈萃、追求極致，鹿港魅力再現	279,273	265,310	13,963
	屏東縣	國境之南・看見屏東之美	274,740	261,000	13,740
99 年 — 第 二 梯 次	臺東縣	慢活台東—鐵道新聚落	315,800	300,000	15,800
	苗栗縣	客家桃花源	450,000	300,000	150,000
	澎湖縣	海峽風華・平湖美學—澎湖灣悠活度假	310,220	289,550	20,670
	南投縣	南投太極美地～茶竹の故郷・台灣心動線	252,100	240,000	12,100
	新竹縣	風華再現—打造漫畫夢工場	246,550	212,550	42,710

資料來源：整理自觀光局提供資料。

(十一) 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。

南投縣內景觀吊橋或天空步道計有 7 座，其中由觀光局補助或委託興建者計有竹山太極峽谷天梯、猴探井天空之橋、清境觀景步道及雙龍水源吊橋等 4 座，據本部臺灣省南投縣審計室調查其維護管理情形，核有：1. 94 年間由該局補助及南投縣政府自籌經費興建之竹山鎮梯子吊橋，總經費 4,786 萬餘元，為全臺第一座階梯式索橋吊橋，連同 102 年度獲補助新建天梯服務區 2,762 萬餘元，合計投入興建經費 7,548 萬餘元。105 年 6 月 1 日起委外經營管理，因廠商經營不善於 107 年 5 月 3 日終止契約。南投縣政府為修繕園區損壞設施，旋自 107 年 5 月 4 日起休園，該工程於 108 年 4 月 10 日完工驗收，嗣因土地所有權人擅自開挖園區土地，造成園區道路中斷，經裁罰並限期改善，該所有權人於 108 年 11 月 15 日提出實施水土保持處理與維護計畫，迨至 109 年 8 月 31 日始申報完工，又因仍有待改善事項，迄至 109 年底始經檢查合格。該梯子吊橋於休園 4 年 10 個月未對外開放使用期間，未妥善維護管理，致雜草叢生。復查該園區自 98 年 3 月開放營運以來，因園區地處偏遠，公共運輸不便等因素，致遊客人數由 100 年度之 25 萬餘人次，逐年大幅下降至 106 年度之 7 萬餘人次；2. 觀光局參山國家風景區管理處委託南投縣政府興建及管理之猴探井天空之橋，總經費 2,459 萬餘元，於 101 年 7 月間啟用，觀光人

次自 101 年度之 126 萬人次，驟減至 109 年度之 16 萬人次，門票收入由 101 年度之 3,780 萬餘元，逐年遞減至 109 年度之 729 萬餘元。另觀光局 104 年度補助興建之清境空中步道(第 1 期)，總經費 4,455 萬元，106 年 5 月開放營運，106 至 109 年度門票收入分別為 3,229 萬餘元、2,715 萬餘元、2,047 萬餘元及 1,953 萬餘元，觀光人次自 106 年度之 94 萬人次，減少至 108 年度之 54 萬人次，109 年度微幅增加為 59 萬人次，經函請觀光局檢討改善。據復：1. 南投縣政府已重新將竹山鎮梯子吊橋委外經營管理，未來將審核委外廠商所提相關行銷措施之妥適性並協助行銷推廣(例如結合附近民宿業者及中台灣好玩卡、山林悠遊套票及南投限定好玩卡等優惠措施，並於該府各項數位及實體行銷活動時加強行銷)，期使天梯園區再創佳績；2. 南投市公所已研議於夏季時延長猴探井天空之橋營業時間，並設置光環境設施吸引民眾前往，及與鄰近景點，例如星月天空(含落羽松森林)、微熱山丘、微光森林等結盟共同行銷，以門票折扣或其他小禮物等方式，尋求客源外溢效果。另南投縣政府已加強清境空中步道系統完整性及提升服務設施，修訂南投縣清境高空觀景步道管理辦法，推出山林悠遊套票，將清境空中步道、雙龍瀑布七彩吊橋及瑞龍瀑布園區 3 處之售票園區以原票價 75% 販售，吸引眾多遊客購買，及與新竹縣市、苗栗縣共同推出中台灣好玩卡，整合相關縣市景點、商圈提供交通或消費等優惠，鼓勵遊客於南投縣內多元消費。

(十二) 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。

交通部為獎勵民間參與交通建設，提升交通服務水準，加速社會經濟發展，訂定獎勵民間參與交通建設條例(下稱獎參條例)，依該條例辦理之交通建設計有台灣高鐵及高雄捷運 2 案，其中台灣高鐵自 96 年 1 月 5 日通車營運後，截至 109 年 1 月止，累計搭乘人次已突破 6 億人次，實現西部走廊一日生活圈之目標；高雄捷運 97 年通車營運，運量已逐年提升至 108 年之平均每日 17 萬餘人次，有效提升高雄市交通服務水準，達成加速社會經濟發展之目標。經查該部依獎參條例辦理民間參與交通建設情形，核有下列事項：

1. 獎參條例已有民間機構經營不善，停止其營運一部或全部或廢止其營運許可時有關強制接管收買之原則性規範，惟尚乏實務標準作業程序(SOP)：依據獎參條例第 43 條規定，民間機構於興建或營運期間，如有施工進度嚴重落後，工程品質重大違失、經營不善或其他重大情事發生，主管機關得停止其興建或營運一部或全部、或廢止其興建或營運許可。停止其營運一部或全部或廢止其營運許可時，主管機關應採取適當措施，繼續維持運輸服務，不使中斷。必要時，並得予以強制接管營運，其接管營運辦法，由交通部另定之。第 44 條規定，本條例所獎勵之民間機構，經廢止興建或營運許可者，其因本條例規定取得之土地地上權及租約應予終

止；其必要且堪用之營運資產及興建中之工程，主管機關得強制收買之。獎勵民間參與交通建設條例施行細則（下稱施行細則）第 24 條至第 32 條已明訂施工進度嚴重落後，工程品質重大違失、經營不善之具體認定標準、應書面通知民間機構事項等，第 33 條及第 35 條已明訂主管機關強制收買之相關程序。惟上開規定僅係原則性規範，尚乏實務作業標準程序（SOP），經建請交通部檢討訂定，以利相關情境發生時，相關作業順利執行。

2. 現行獎參條例有關接管營運相關規定，尚未對受接管公司關係人職權作必要之限制，亦無關係人介入權之執行彈性及排除公司法、民法及破產法等有關重整程序之適用，允宜研議增訂相關規定：促進民間參與公共建設法第 52 條第 3 項規定，訂有關係人（融資機構、保證人）介入權，得繼續辦理興建或營運。又銀行法第 62 條之 2 第 4 項規定，銀行於接管期間不適用公司法、民法及破產法有關重整程序相關規定，金融機構接管辦法於第 6 條第 2 項規定，限制受接管金融機構董監事及股東會等行使職權。惟查現行獎參條例尚無關係人介入權之執行彈性，又獎參條例、施行細則及民間參與交通建設接管營運辦法（下稱接管辦法），主管機關強制接管營運時，尚未對董監事股東會作必要之限制，且對於民間機構及其人員（股東會、董事會、董事、監察人或審計委員會或其他人員）未配合接管營運事項時，亦乏相關處置及罰則，另獎勵民間參與交通建設案由民間機構（原始股東）成立特許公司方式營運，如特許公司因經營不善破產，獎參條例尚無排除公司法、民法及破產法等有關重整程序之適用，主管機關於辦理後續接管營運事宜時，恐因公司法等優先適用於接管辦法，而未能依接管辦法接管營運並維持運輸服務不中斷，經建請交通部參酌相關法規增訂相關規定，以利相關作業執行。

3. 現行獎參條例及相關規定尚乏特許經營期限屆滿前，主管機關啟動接管前置作業及於許可經營期限屆滿時維持營運不中斷之相關規範，有待檢討妥處：獎參條例第 45 條規定，該條例所獎勵之民間機構於第 7 條所定許可經營期限屆滿時，應將現存所有全部營運資產，依原許可條件有償或無償概括移轉予主管機關。施行細則第 35 條已明訂，全部營運資產範圍、移轉條件、價金決定方法與給付時間等，應於興建、營運契約訂定。惟查於許可經營期限屆滿前，主管機關應如何及於何時啟動前置作業、營運資產及人員處置、收買及移轉資產，及於許可經營期限屆滿時如何順利委託營運，以維持營運不中斷，尚乏相關規範，經建請交通部檢討妥處。

4. 交通建設計畫運量計算模式及參數設定尚待精進，以提升運量預估之準確性，俾利財務目標之達成，降低財務風險：台灣高鐵委託興建營運案民間投資參與者台灣高速鐵路企業聯盟及中華開發信託公司，運量預估皆高於高鐵籌備處所提綜合規劃報告之預測運量，惟查高鐵通車後實際日運量，96 至 104 年僅 4.3 萬人次至 15.5 萬人次，較台灣高速鐵路企業聯盟原預估運量低，致票箱收入僅達原財務計畫 3 分之 1；另高雄捷運增資財務計畫預估 99 年度平均

日運量 38.6 萬人次，當年實際僅 12.6 萬人次，108 年度預估日運量 21.24 萬人次，實際僅 17.92 萬人次；桃園機場捷運綜合規劃報告運量預測，預估 108 年度平均日運量為 13.5 萬人次，當年實際運量僅 7.7 萬人次；淡海輕軌綜合規劃報告運量預測，預估 110 年度綠山線平均日運量為 4.4 萬人次，110 年第 1 季綠山線實際平均日運量僅 1.3 萬人次，顯示我國軌道建設運量預估有過於樂觀情事。按交通建設運量預估之準確度攸關計畫財務風險與自償性財源收入目標之達成，經建請交通部檢討精進交通建設計畫運量計算模式及參數之設定暨計畫運量之審查作業，以提升運量預估之準確性，俾利財務目標之達成，降低財務風險。

5. 依據獎參條例辦理營運之交通建設案件，原委託興建營運案合約尚乏新增延伸線資產交付委託營運、營運績效衡量等相關規範，又現行法規對於延伸線之規劃辦理相關規範是否適足，有待通盤檢討，預為籌謀因應：依據獎參條例辦理之高雄捷運及台灣高鐵 2 案主辦機關高雄市政府及交通部皆已規劃辦理延伸線計畫，如：高雄捷運岡山路竹延伸線第一階段土建統包工程（進行中）、岡山路竹延伸線（第二階段）行政院已於 110 年 3 月 4 日核定綜合規劃報告、高雄都會區大眾捷運系統都會線（黃線）建設計畫，業經環境保護署召開黃線環境影響說明書專案小組第 2 次初審會議審核修正通過，續提環評大會、北宜新線替代方案（高鐵延伸宜蘭）刻由鐵道局就宜蘭端設站位置分析、另高鐵延伸屏東新闢路線刻正辦理綜合規劃及環評招標作業，經建請交通部就依據獎參條例辦理之交通建設案件，其延伸線計畫應於何時啟動新增延伸線營運契約協商談判、於興建完成後，資產如何交付特許之民間機構負責營運及衡量營運效益、相關機關於辦理延伸線計畫工程時，如何兼顧行車系統相容性避免系統升級受限制，現行法規是否適足等，通盤檢討，預為籌謀因應。

（十三）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。

交通部為使直轄市、縣（市）政府（下稱地方政府）提出之鐵路立體化（含延伸）計畫需求，能整合都市發展及土地開發，以發揮鐵路立體化效益、合理化鐵路營運機構財務結構，於 101 年 8 月 21 日訂定鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點（下稱鐵路立體化要點，嗣於 107 年 2 月 21 日修正名稱為鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點），將都會區鐵路立體化計畫視為補助地方政府辦理之計畫。經查交通部都會區鐵路立體化計畫相關作業規定，核有下列事項：

1. 都會區鐵路立體化計畫經費預算編列於「獎補助費」科目項下，與實情不符：行政院修正發布之中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法將都會區鐵路立體化計畫納入中央對直轄市與縣（市）政府補助事項，爰交通部於 101 年 8 月 21 日訂定鐵路立體化要點時，將都會區

鐵路立體化計畫視為補助地方政府辦理之計畫，及依據補助辦法訂定各地方財力等級之非自償性經費補助上限，並將都會區鐵路立體化計畫經費預算編列於「獎補助費」科目項下。惟查都會區鐵路立體化計畫「獎補助費」科目預算經費實際係由交通部鐵道局執行，並未撥付地方政府，亦未納列各該地方政府年度預算，至相關地方政府依預算程序編列之配合款則撥付至鐵道局並以該局掣發之領據核銷，且工程完工後係移由臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）經營管理，非屬地方政府之財產，與其他計畫型補助款預算係由受補助地方政府納入預算，以納入預算證明及領據向補助機關核銷，及由受補助地方政府執行相關預算（含配合款）且工程完成後財產歸屬地方政府由其經營管理不同。又都會區鐵路立體化計畫之綜合規劃及工程興建均由鐵道局辦理，完工後移由臺鐵局經營管理，審視計畫本質，應屬中央自辦之計畫，行政院將其列為中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法之計畫型補助項目，致交通部據此將相關預算編列於「獎補助費」科目，與實情不符，經函請行政院檢討交通部都會區鐵路立體化計畫納入中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法之中央對直轄市與縣（市）政府計畫型補助事項及其預算編列科目之妥適性。

2. 都會區鐵路立體化計畫之自償率未完整將經營者（臺鐵局）之淨效益納入，以計畫自償率作為地方政府分攤計畫經費模式亦有欠妥適：以嘉義市區鐵路高架化計畫為例，交通部為改善嘉義市區既有鐵路阻隔影響及因平交道產生之交通安全問題，提報嘉義市區鐵路高架化計畫，經行政院於 106 年 9 月 6 日核定綜合規劃報告，計畫期程自 106 年 9 月至 115 年 9 月，總經費計 238.98 億元，自償率 7.13%，嘉義市政府應分擔非自償性經費 21.20 億元，加計工程自償性經費 17.13 億元，合計共 38.33 億元；中央應分擔經費 200.65 億元。經查交通部辦理該計畫，核有：(1) 依鐵路立體化要點第 7 點規定，地方政府與鐵路營運機構應分別研提相關事項，並將估算開發效益納入計畫自償率，交由主辦機關評估考量。惟交通部僅就嘉義市政府可獲有之嘉義車站開發、租稅增額財源及增額容積等利益計入，未將經營者臺鐵局之淨效益（負 43.79518 億元）一併納入計算該計畫自償率，以覈實表達計畫自償率，未臻允當；(2) 依照現行規定，都會區鐵路立體化計畫地方政府應分攤經費之計算模式與交通部補助地方政府興建捷運建設計畫相同，惟其性質應屬中央自辦之計畫，將其執行計畫經費視為補助地方計畫經費，經費分攤模式是否妥適，有待檢討等情事，經函請行政院督促交通部檢討覈實表達計畫自償率及經費分攤模式之妥適性。

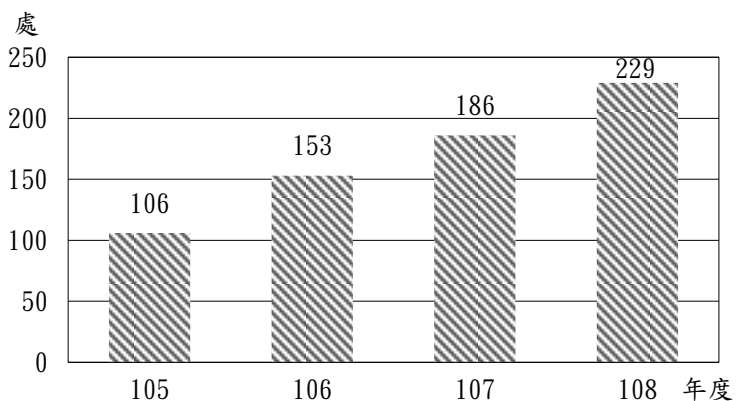
（十四） 公路總局辦理公路防救災及邊坡管理業務，相關資訊系統圖資未臻完善，邊坡管理制度亦未盡周妥，有待檢討改善。

公路總局為辦理防救災業務，建置公路防救災資訊系統（下稱 bobe 系統）及公路防救災 GIS 決策資源系統（下稱 thb-GIS 系統），以作為防救災決策參考；另為強化公路設施因應氣候變

遷之調適能力，提高道路抗災能力及保全民眾生命安全，於省道改善計畫（108—113 年）中，以預防性養護概念，納入經常致災路段或預警封閉路段辦理公路防避災改善，於易致災高風險路段及重點監控路段應用智慧化技術加以監控，及建置邊坡資訊管理系統，針對邊坡進行系統化管理（截至 109 年 12 月 11 日止，邊坡資訊管理系統共計列管 1,526 處邊坡），108 至 109 年累計編列預算 116 億 7,234 萬餘元，截至 109 年底止，累計實現數為 116 億 7,220 萬餘元。經查該局辦理相關業務情形，核有下列事項：

1. **公路總局公路防救災 GIS 決策資源系統部分圖資未即時更新，且未納入經濟部水利署淹水自動感測資料，允宜檢討改善：**公路總局為智慧化辦理防救災業務，運用 bobo 系統接收即時災情，套疊中央氣象局累積雨量、地震帶，及經濟部中央地質調查所（下稱地調所）相關地質敏感區（已納入農業委員會林務局、水土保持局資料）等 GIS 圖層資訊，與該局歷史災點資訊及配合防災警戒值等資訊，建置 thb-GIS 系統，以提供該局防救災人員執行「預判、部署、通告、預警、應變」等各階段應變作為。經查地調所及農業委員會林務局陸續辦理崩塌敏感區之大規模崩塌潛勢區初步判釋調查分析，至 108 年底已判釋約 9,848 處大規模崩塌潛勢區，其中 229 處（圖 3）影響範圍鄰近聚落及道路橋梁，惟查該局 thb-GIS 系統介接之地調所地質敏感區資料迄未配合更新圖資。另經濟部水利署建置之淹水自動感測資料，可即時回報淹水高度，亦有助於公路總局執行各階段防救災作業之決策判斷，惟亦未納入該系統，經函請公路總局檢討即時更新系統內相關圖資，並研議介接經濟部水利署即時淹水資料，以提供最新且即時

圖 3 影響聚落之大規模崩塌潛勢區數量增加歷程



資料來源：整理自農業委員會「氣候變遷下大規模崩塌防減災計畫—第 2 期（110 至 115 年）」。

之防救災決策攸關資訊，供防救災各階段應變作業參考。據復：已依地調所公開之最新資料更新圖資，後續將定期檢視圖資配合更新，另參考雨量情資進行分析研判及封路機制之事前部署，經濟部水利署淹水自動感測系統為實際監測資訊，可由其網頁查詢災中情資作為救災應用。

2. **公路總局邊坡資訊管理系統以邊坡發生災害情形滾動檢討其分級，惟未完整納入具有潛勢地滑路段與地錨檢測結果，邊坡安全管理有待加強：**公路總局為管理山區公路邊坡，已結合地調所地質災害潛勢圖與轄管省道路線圖資進行套疊，逐案建置邊坡名牌，將高潛勢邊坡基本資料輸入邊坡資訊管理系統，另於 103 年 4 月 1 日修正公路邊坡分級管理制度，以 2 年

及 5 年內無災害紀錄、護坡設施復（興）建中、無法設置及邊坡不穩定徵兆狀況為分級依據，依邊坡風險高低訂定 A、B、C、D 四個等級（表 27）並滾動檢討。截至 109 年 12 月 11 日止，邊坡資訊管理系統列管 A 級邊坡計有 85 處、B 級邊坡 34 處、C 級邊坡 843 處、D 級邊坡 564 處，總計 1,526 處邊坡。惟查該系統僅於

表 27 公路總局邊坡分級管理情形

邊坡分級	2 年內災害紀錄	5 年內災害紀錄	護坡設施	邊坡不穩定徵兆
A	有	—	復（興）建中	明顯
B	有	—	無法設置	疑似
C	—	有	—	無
D	—	未有	—	無

註：1. A 級為 2 年內有災害紀錄，且尚未復建完成，或有明顯不穩定徵兆之邊坡；B 級為 2 年內有災害紀錄，且因地形地質因素無法設置護坡設施，或有潛在不穩定徵兆之邊坡；C 級為 5 年內有災害紀錄，後續無明顯不穩定徵兆之邊坡；D 級為 5 年內未有災害紀錄，且無明顯不穩定徵兆之邊坡。

2. 資料來源：整理自公路總局邊坡分級及養護防災管理機制。

建置時運用地調所地質災害潛勢圖與轄管省道路線圖資套疊，建置高潛勢邊坡資料，後續並未滾動更新圖資，另依該局邊坡分級管理制度規定，如有新增不穩定徵兆之邊坡，因尚未發生災害而無須納入系統列管。另查該局公路養護手冊雖規定地錨應辦理定期及特別檢測，惟該局各養護工程處

並未依公路邊坡大地工程設施維護與管理規範附錄 CA1.3 規定，依地錨檢測之整體功能評估結果，滾動調整邊坡資訊管理系統之邊坡分級，且公路養護手冊並未依地錨功能評估分級，訂定各級邊坡巡檢頻率，經函請公路總局儘速檢討將具潛勢地滑邊坡納入系統管理，並依地錨檢測結果滾動檢討邊坡分級，及訂定各級邊坡巡檢頻率，以加強邊坡安全管理，保障民眾通行安全。據復：後續將於地調所公告圖資更新時，檢視並修正邊坡資訊管理系統高潛勢邊坡資料；路段邊坡有疑似不穩定徵兆，長期受邊坡滑動影響，道路有下陷問題，設置有監測儀器卻未納管入邊坡資訊管理系統部分，已全面清查納管；地錨檢測成果及邊坡整體安全評估業已納入邊坡分級滾動檢討，並律定各級邊坡依「3 小時累積雨量 120mm 以上、48 小時累積雨量 350mm 以上、海上颱風警報解除後、震度 6 弱級以上、無預警大規模坍方、臨河側上游發布土石流紅色警戒」等 6 種情境，分別訂定有特巡、朝巡、暮巡及取得空中或衛星影像比對等相關養護作為，以維邊坡安全。另於 110 年 4 月 29 日修訂邊坡分級方式、邊坡情境處置方式—養護管理機制及邊坡情境處置方式—防災管理機制規定。

3. 邊坡資訊管理系統允宜整合納入邊坡監測及地錨檢測資訊，俾利邊坡管理：邊坡資訊管理系統邊坡資料已記錄特別巡查、定期檢測及特別檢測結果，惟查針對監測案件及地錨檢測作業，僅記錄辦理時間及地錨支數，監測坡體滑動數據及地錨檢測結果相關資訊均未於系統記錄，僅能於個案書面報告及光碟取得相關資訊，不利於整體邊坡管理，經函請公路總局檢討將相關資訊納入系統，俾利邊坡管理作業。據復：已規劃建置第 2 代邊坡資訊管理系統，預計於 111 年底前建置完竣正式上線運作，除既有邊坡基本資料、工程資訊、災害情資、定性分

級、邊坡檢測資料管理再優化，並已規劃將邊坡監測及 108 至 109 年度已完成轄管共 3 萬 1,771 支地錨檢測成果一併納管於系統，俾利管理作業。

4. 委託監測服務相關作業控管機制未周妥：依據公路養護手冊第 3 章路基及邊坡第 3.4.4 條第 9 款規定，邊坡如有設置監測設備，應請設置廠商擬定監測維護計畫，計畫應包含儀器設置種類及範圍（儀器種類清單、設置範圍平面圖等）、可能造成儀器異常及損壞之可能因子及解決對策（如氣候、水質等）、維護方法、維護（或校正）頻率。經查公路總局第二區及第三區養護工程處辦理監測相關作業，核有：(1)第二區養護工程處辦理台 21 線 104k+500~105k+100 道路監測委託服務工作，廠商未審慎考量監測設備之耗電量及天候因素影響，以致原先規劃太陽能及備載設備規格不足，長達 5 日無監測數據，且電力異常時無即時簡訊或電子郵件通報異常機制，致該工程處未能督促廠商及時處理，另廠商未確實依觀測現地雨量計監測結果登載於成果報告，及監測設備損壞未即時修復等情形，惟契約未訂定相關罰則及故障（損壞）設備修復期限；(2)第三區養護工程處辦理台 9 線 410K+600 及 430K+800 路段邊坡活動性評估與智慧防災監測系統建置委託服務工作契約，未要求廠商訂定監測維護計畫，擬訂維護或校正儀器頻率（如於颱風、地震及汛期前後），並將巡檢紀錄（定期與不定期）提交工程處審核；另契約規定，監測系統現場發生異常時須透過簡訊或電子郵件通知工程處人員，及保固期間如現場儀器設備不正常，且屬廠商應負責修復，廠商應於工程處人員通知後 20 日完成修復，惟實際監測期間尚無上開通報機制，工程處人員亦無法得知異常並通知廠商修復等情事，經函請公路總局檢討改善。據復：已訂定邊坡監測工作檢核表，檢核內容包含公路養護手冊及公路邊坡大地工程設施維護與管理規範規定事項與罰則，以利各區養護工程處執行邊坡監測工作。有關工程處辦理道路監測委託服務工作，廠商未依規定執行，或合約規範未周妥部分，該局已督導依規定辦理。

（十五）交通部建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，協助各機關掌握橋梁狀況及執行維管作業，惟系統檢核機制、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。

交通部為統合全國公路橋梁資料，進行整體性橋梁管理，開發建置臺灣地區橋梁管理資訊系統（Taiwan Bridge Management System，下稱橋梁管理資訊系統）供有關單位使用，據統計道路橋梁約 2.8 萬座（不含軌道橋梁），其中 2.1 萬座由市縣政府管理。經查相關機關辦理橋梁檢測作業情形，核有下列事項：

1. 橋梁管理資訊系統尚乏資料檢核機制，致未能察覺檢測廠商作業異常情事，及時督促改正，以確保橋梁檢測品質及系統資料之正確性與完整性，亟待檢討研謀改善：本部臺南市審計處及彰化縣、雲林縣、嘉義市審計室查核轄審市縣政府委託廠商辦理經管橋梁檢測作業

情形，核有廠商於資訊系統登錄之橋梁檢測資料建立時間與橋梁所在位置未盡合理、檢測人員每人每日檢測橋梁數量未盡合理、橋梁檢測時間差異性大或檢測時間甚短、未依規定於現場辦理橋梁檢測時上傳資料、未依規定上傳檢測人員照片致未能辨識其身分資格、檢測人員頭像背景與檢測橋梁場景未符、照片拍攝時間較委託檢測勞務採購案評選會議或契約簽訂時間早，而於簽約後上傳至橋梁管理資訊系統、不同橋梁之檢測人員上傳照片及背景相同、不同橋梁之橋梁構件照片相同等，顯示檢測人員並未覈實至橋梁位址執行目視檢測工作並拍攝照片，或由先前拍攝照片取代，或廠商未確實登錄上傳橋梁管理資訊系統資料等情事，惟機關未於履約期間適時覆核及查證廠商登錄上傳資料之正確性，致未能察覺上開異常情事，及時促請廠商改正，驗收時亦未查驗橋梁檢測資料真實性，經函請交通部檢討研議於橋梁管理資訊系統建立檢測資料登錄上傳檢核機制，並將檢測廠商登錄上傳資料之正確性納為辦理地方政府橋梁維護管理作業評鑑項目，促使地方政府加強覆核廠商登錄系統資料之正確性，以及時發現異常督促改正，確保橋梁檢測品質及系統資料之正確性。據復：該部運輸研究所於108年10月1日南方澳斷橋事件後，即積極改善橋梁管理資訊系統功能及相關管理制度，其中有關橋梁檢測資料檢查驗證部分，橋梁管理機關可自行於系統查閱檢測廠商輸入之檢測資料及檢測人員照片等之正確性(包括檢測品質、檢測人員資料等)，上開本部查核建議事項，將納入後續精進擴大橋梁管理資訊系統功能考量，俾使橋梁管理機關更便於使用。另為督促各市縣政府填報橋梁檢測資料之正確性，已於市縣政府橋梁維護管理評鑑中加入外部稽核項目，以抽測市縣政府實際橋梁現地狀況與填報橋梁檢測資料是否一致，納入評鑑成績，以確保橋梁檢測品質及系統資料之正確性。

2. 橋梁檢測費用預算允宜考量橋梁型式等不同因素，妥適編列，以符實際：依政府採購法第46條第1項規定，底價應依圖說、規範、契約並考量成本、市場行情及政府機關決標資料逐項編列。橋梁完工使用後，隨著橋齡老化逐漸浮現各類問題，藉由專業檢測人員進行檢查，找出橋梁劣化情形，進行維修與補強，確保用路人行的安全。由於橋梁構型不同(包括梁式橋、箱型橋、斜張橋、矩形箱涵及板橋等)，檢測類別亦分為定期檢測(辦理橋梁基本資料建立與普查等9項)及特別檢測(辦理水災及地震特別檢測等3項)，且檢測每座不同型式橋梁難易度存有差異，應綜合考量其橋梁型式、所在地點、已使用年限、是否為特殊橋梁、前次辦理橋梁檢測結果，及檢測時相對投入之人力、時間等因素，逐項覈實編列檢測費用，以符合實際。經查臺南市政府僅依橋梁面積為橋梁檢測費用編列基準，而嘉義市政府係採總包價法，均未考量橋梁長度、寬度、型式、地點、年限及安全性等，覈實分級編列檢測費用，顯欠合理，且與上開政府採購法規定未符，經函請交通部輔導各市縣政府綜合考量橋梁檢測各項因素，或參考橋梁管理資訊系統之檢測預算編列模組，覈實分級編列檢測費用，以符實際。據復：橋梁管理

資訊系統已提供初步檢測預算編列功能，其計算方式係依據過往發包之契約單價初步分析所得，由於橋梁結構型式、長度、跨度、所在位置等皆不相同，因此系統所提供之預算僅供參考之用，橋梁管理機關須依現地實際狀況覈實編列合理檢測預算，方能有效執行橋梁檢測作業。另行政院 109 年 7 月 21 日訂頒橋梁維護管理作業要點規定，各類橋梁依據道路屬性，分由交通部（公路系統橋梁）、農業委員會（農路系統橋梁）、內政部營建署（市區道路橋梁）主管，地方主管機關應於每年度終了後 3 個月內，將所轄橋梁之檢測及維修情形，報中央主管機關備查，中央主管機關應視需要定期評鑑之。期藉由各中央主管機關定期評鑑以瞭解地方政府維護橋梁狀況，除督導落實橋梁維護工作外，並給予適當協助（包含經費補助等），以維持橋梁通行安全。

3. 部分市縣政府經管橋梁未及時完成維修補強作業，允宜積極督促並協助儘速辦理：本部前於 109 年 6 月就各市縣政府 108 年度應維修而尚未維修之橋梁 691 座（檢測等級 $U \geq 3$ ，須於 1 年內維護者），及截至 109 年 5 月底須緊急處理維護（ $U=4$ ）之 17 座橋梁，建請行政院督促各機關積極籌編相關預算或以專案方式予以補助經費，儘速辦理相關橋梁維修補強（或改建）作業，據復該院業核定交通部「協助縣市政府加速整建受損橋梁計畫 3 年（109—111）計畫」（下稱補助計畫），專案補助各地方政府針對應維修尚未維修之橋梁，進行檢測及維修補強作業，計畫經費計 15 億元。經追蹤各市縣政府後續辦理情形，前述 691 座應於 1 年內辦理維修之橋梁，其中 101 座已納入上開補助計畫，截至 110 年 4 月底止，尚有 2 座未維修；590 座未納入補助計畫橋梁，尚有 230 座未維修（表 28）。17 座須緊急處理維護（ $U=4$ ）橋梁，6 座已納入補助計畫，截至 110 年 4 月底止，尚有 2 座未維修，其餘 11 座尚有 4 座未維修（表 29），經函請交通部積極督促並協助儘速辦理，以確保橋梁通行安全。據復：已持續促請各市縣政府積極推動辦理相關橋梁維修作業，預計可於 111 年度完成，該部公路總局並已訂定執行控管作業要點，將定期會商相關部會共同督促各市縣政府依規劃期程完成橋梁改建工作。

表 28 108 年度地方政府應維修尚未維修橋梁後續處理情形

單位：座

橋梁檢測等級 $U \geq 3$ 之橋梁數共計 691 座（註 1）			
截至 110 年 4 月底止之維修情形	合計	納入補助計畫（註 2）之橋梁數	未納入補助計畫之橋梁數
合計	691	101	590
尚未維修	232	2	230
已維修完成	398	78	320
尚在維修中	45	12	33
其他	16	9	7
備註	9 座為補助辦理檢測作業		7 座橋梁中，5 座辦理拆除改建，2 座經重行評估後改為 $U2$

註：1. 資料來源：整理自審計部各地方審計處室調查資料（資料截止日：109 年 3 月 31 日）。

2. 行政院核定「協助縣市政府加速整建受損橋梁計畫 3 年（109—111）計畫」，計編列 15 億元專案補助各地方政府辦理橋梁檢測及維修補強作業。

表 29 109 年 5 月底地方政府轄管橋梁檢測結果須緊急維護 (U=4) 者之後續處理情形

單位：座

橋梁檢測結果須緊急維護 (U=4) 之橋梁數共計 17 座 (註 1)			
截至 110 年 4 月底止 之維修情形	合計	納入補助計畫 (註 2) 之橋梁數	未納入補助計畫之橋梁數
合計	17	6	11
尚未維修	6	2	4
已維修完成	7	1	6
尚在維修中	4	3	1

註：1. 資料來源：整理自「臺灣地區橋梁管理資訊系統」統計資料 (資料截止日：109 年 5 月 31 日)。

2. 行政院核定「協助縣市政府加速整建受損橋梁計畫 3 年 (109-111) 計畫」，計編列 15 億元專案補助各地方政府辦理橋梁檢測及維修補強作業。

4. 各橋梁管理機關轄管特殊性橋梁，多數尚未完成維護管理作業計畫，允宜督促積極辦理並落實執行：交通部於 109 年 1 月 3 日修正公路橋梁檢測及補強規範，增訂公路養護管理機關應針對特殊性橋梁，訂定個別維護管理作業計畫。本部前於 109 年 4 月調查統計，交通部所屬橋梁管理機關及地方政府轄管之特殊性橋梁，分別有 126 座及 583 座，經追蹤其維護管理作業計畫訂定情形，其中該部所屬機關轄管之特殊性橋梁中，除高速公路局已於 109 年 6 月 18 日完成全部 (30 座) 橋梁個別維護管理作業計畫外，公路總局及臺灣鐵路管理局轄管之特殊性橋梁，截至 110 年 4 月底止，均尚未訂定 (表 30)；另各市縣政府轄管之 583 座特殊性橋梁，截至 110 年 4 月底止，已完成維護管理作業計畫之橋梁數計 114 座 (表 31)，經函請交通部督促各相關機關加速研訂轄管特殊性橋梁維護管理作業計畫，並落實執行，以強化特殊性橋梁之監測及維護管理作業。據復：有關公路橋梁檢測及補強規範修訂後，特殊性橋梁個別維護管理作業計畫尚未完成 1 節，該部所屬機關部分將於相關業務督導考核作業中督促持續辦理；至各地方政府部分，亦將研議納入橋梁評鑑之計分項目，持續督促各特殊性橋梁管理機關全面完成個別維護管理作業計畫。

表 30 交通部所屬機關轄管特殊性橋梁個別維護管理作業計畫訂定情形

單位：座

項次	機關名稱	經管特殊性橋梁數 (註 1)	已訂定個別維護管理作業計畫橋梁數 (註 2)	備註
合計		126	30	
1	公路總局	83	—	針對鋼索型特殊性橋梁優先建置橋梁監測系統及維護管理作業計畫，將於監測系統建置完成後一併納入維護管理作業計畫，預計於 110 年 6 月底完成。另其他型式之特殊性橋梁，預計於 110 年度逐步委外研訂維護管理作業計畫。
2	高速公路局	30	30	已於 109 年 6 月 18 日完成轄管特殊性橋梁維護管理作業計畫。
3	臺灣鐵路管理局	13	—	於 109 年底先完成「鋼索型拱橋檢測及維護手冊」草案，預計於 110 年 6 月底完成定稿後，再逐步編撰其他型式之特殊性強梁檢測及維護手冊。

註：1. 資料來源：整理自「臺灣地區橋梁管理資訊系統」資料 (資料截止日：109 年 4 月 30 日)。

2. 截至 110 年 4 月底止已完成訂定個別維護管理作業計畫之橋梁數。

表 31 地方政府轄管特殊性橋梁個別維護管理作業計畫訂定情形

單位：座

項次	地方政府	經管特殊性橋梁數(註1)	已訂定個別維護管理作業計畫橋梁數(註2)	備註
合計		583	114	
1	臺北市政府	15	8	經重新檢討該府維管特殊性橋梁計 8 座。
2	新北市政府	83	18	預計於 110 年底完成。
3	桃園市政府	32	1	經重新檢討該府維管特殊性橋梁計 10 座，預計 110 年 12 月完成。
4	臺中市政府	42	4	經重新檢討該府維管特殊性橋梁計 20 座，預計 110 年度將再完成 5 座橋梁維護管理作業計畫。
5	臺南市政府	31	4	配合預算發包委託廠商訂定。
6	高雄市政府	35	12	經重新檢討該府維管特殊性橋梁計 12 座。
7	基隆市政府	22	—	經檢討屬特殊性橋梁者僅有 7 座，其中 6 座刻正規劃辦理維護管理作業計畫。
8	宜蘭縣政府	15	1	經重新檢討該府維管特殊性橋梁計 1 座。
9	新竹縣政府	78	4	經檢討轄內車行特殊橋梁數應為 22 座，各權管單位橋梁經管單位持續訂定中。
10	新竹市政府	25	6	109 年度已優先將鋼纜橋之部分完成，其餘部分已於 110 年度橋梁檢測經費辦理。
11	苗栗縣政府	42	15	經檢討計有 27 座非屬特殊性橋梁，已另訂橋梁維護管理作業要點管理該 27 座橋梁。
12	彰化縣政府	10	4	其餘 6 座由維護單位(公所)辦理中。
13	南投縣政府	65	4	經檢討特殊性橋梁應為 55 座，其中 4 座鋼拱橋及脊背橋已訂定完成，其餘將加速辦理。
14	雲林縣政府	12	4	經檢討特殊橋梁數為 10 座，已上傳維護管理作業計畫 4 座，其他 6 座將爭取經費辦理。
15	嘉義縣政府	17	7	預算不足，已於逐年編列經費針對特殊性橋梁進行檢測及訂定維護管理作業計畫。
16	嘉義市政府	9	—	經檢討特殊性橋梁有 2 座，且皆屬人行橋，將俟「全國人行橋梁管理計畫」實施後辦理。
17	屏東縣政府	22	4	經重新檢討該府維管特殊性橋梁計 4 座，其餘非鋼索性橋梁，該府每年均進行橋梁定期檢測。
18	花蓮縣政府	10	10	
19	臺東縣政府	15	8	經檢討轄管特殊橋梁計 8 座(具鋼纜特殊車行橋梁)，其他將再另訂定維護管理作業計畫。
20	澎湖縣政府	2	—	2 座為跨海式拱橋，該府分別於 108 年、109 年加強維護，現況良好。
21	金門縣政府	1	—	該府轄管車行橋涵多屬小型跨溪流構造物，尚無已通車使用之特殊車行橋梁。
22	連江縣政府	—	—	

註：1. 資料來源：整理自「臺灣地區橋梁管理資訊系統」統計資料(資料截止日：109 年 4 月 30 日)。

2. 截至 110 年 4 月底止已完成訂定個別維護管理作業計畫之橋梁數。

(十六) 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。

交通部為改變民眾運具使用習慣，提升搭乘大眾運輸意願，自 106 年度起投入約 1.5 億元分 2 期辦理交通行動服務經營計畫建置 UMAJI APP (遊買集)，第 1 期於 107 年 4 月上線，首次

導入一站購足及多元運具整合服務，並於 108 年 11 月續辦第 2 期，進行臺鐵、高鐵及客運票務銜接與整合，提供都會及城際旅運規劃及共享、電子票務等資訊，以提升公共運具使用量能。經查交通部辦理情形，核有：1. UMAJI APP 第 1 期尚未依約完整建置，即以半成品上線提供服務，致民眾下載使用率偏低；未釐清廠商履約未達目標值原委並督促改善，亦未就未依約建置之功能予以扣罰，仍予支付全數契約費用，驗收結算作業顯欠允當；後續維護期間，未檢討與考核系統維護營運情形，且於 109 年 5 月終止服務，原訂各年度應達成目標值形同虛列，投入近 8 千萬元建置 UMAJI APP 第 1 期僅使用 2 年 1 個月即予下架，國道 5 號高速公路交通壅塞問題未獲改善；2. 未規範 UMAJI APP 第 2 期測試對象與人數，亦未依約促請廠商提送相關資料等，致未察廠商逕將測試版 APP 上線供全國民眾使用，且因使用者投訴無門，抱怨聲量日增，上線 2 個月即移除下架；復未詳加審核廠商開發成果，亦未就關鍵要素與風險建立適當管控機制與解決方案；暫停履約後未積極依約為後續之處理，迄 110 年 5 月底止，仍因廠商未完成缺失改善而暫停履約，經函請行政院查明妥適處理。

（十七）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。

行政院為利各機關落實自我監督機制，合理確保內部控制持續有效運作，訂定政府內部控制監督作業要點，規定各機關應確實監督主管人員分層負責授權業務執行督導情形，相關單位評估控制環境、風險評估、控制作業、資訊與溝通及監督作業等內部控制五項組成要素運作之有效程度情形，以檢查內部控制建立及執行情形，並針對所發現之內部控制缺失及提出之興革建議，採行相關因應作為。經查交通部所屬機關內部控制及審核作業辦理情形，核有：1. 航港局中部航務中心宋姓技佐長期收受賄賂核（換）發遊艇與動力小船駕駛執照 2,624 件，經分析主要係航港局中部航務中心 90 至 99 年間長期由宋員承辦遊艇及動力小船駕駛執照之核（換）發等作業，未定期輪調，並因航港局海運技術人員管理系統未建置勾稽遊艇及動力小船駕駛執照測驗之考試成績及相關證照費用收據功能，致該員可自行將未經考試及格人員登錄系統，核發遊艇及動力小船之駕駛執照，且其核發之駕駛執照相關資料未依規定程序送科長（第 2 人）複審，形成駕駛執照核（換）發作業自民眾申請、入案、核定、製發，均由同 1 人完成，內部控制作業嚴重疏漏；2. 航港局航安組燈塔工程及維護科盛姓技佐辦理東椀島燈塔整建工程，涉嫌收受監造單位及承攬工程廠商現金賄賂及宴飲招待，於承攬工程廠商不實申報竣工後，即簽辦給付未完工項之工程款及監造費用，並減免廠商逾期違約金案，經分析主要係監造單位同時

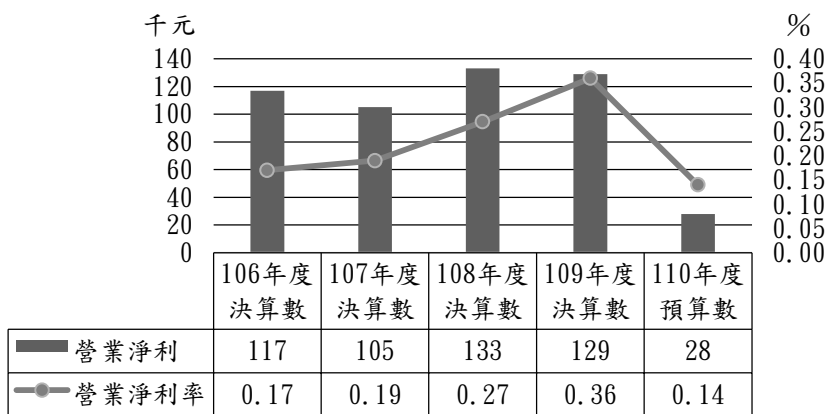
辦理本島及外島 8 座燈塔監造案，未依規定全程監督，該員未驗證覆核監造單位提送之相關工作報表正確性，直接予以備查，俟廠商不實申報竣工，該員登島會勘、監造單位召開工程檢討會議後，即給付工程款及監造費用，並自行簽辦減免東椀島燈塔整建工程逾期違約金，該局嗣後始發現部分已計價工項尚未完成並重新檢討逾期違約天數，增加扣罰金額，相關公共工程採購、驗收及估驗計價等內部控制作業未落實，有待檢討改善；3. 觀光局辦理各項國旅住宿優惠補助案，核有新北市沃克商旅三重正義館等 35 家受補助旅宿業者冒用或收購他人身分證個資作為人頭，偽造入住紀錄詐領各項國旅住宿優惠補助款情事，經分析主要係觀光局建置之資訊系統，其查核控制點為每一身分證字號限使用 1 次、入住日期須為周日至周五、業者每日申請補助房間數不得超過核定合法房間數等，難以查察業者申報住宿補助之旅客有無住宿事實，致業者以人頭偽造入住紀錄詐領補助款，相關稽核機制亟待加強；4. 桃園汽車客運股份有限公司 105 年度購買 10 輛普通大客車、75 輛低底盤大客車，實際購車價格為每輛 375 萬元及 425 萬元，卻以填載不實購車價格（每車價格為 385 萬元及 450 萬元）之購車契約向公路總局申請汰舊換新購車補助，共詐領補助款 1 千 2 百餘萬元，相關審核作業有欠嚴謹等情事，經函請交通部督促檢討加強相關內部控制及內部審核作業，避免類案再次發生。據復：1. 航港局已全面清查歷史檔案及檢討發證標準作業流程，採取限縮承辦人員系統新增及換補駕駛執照權限、專人實體控管空白駕駛執照及章戳與鋼印、落實輪調與複核機制、及與繳費系統勾稽比對等強化遊艇及動力小船駕駛執照核（換）發作業之內部控制措施；2. 航港局已檢討加強落實工程督導，包含每月 1 次工程稽核、每月 2 次以上施工品質查證，並不定期安排不同承辦人員交互查核，及請燈塔人員每日填報巡視工地回報表及拍攝回傳現場施工照片，責成施工廠商及監造單位每週五傳送當週施工項目資料及照片，及於各工程案件施工前協調會要求監造單位須依實際施工情況增加現場監造人員等，以防杜類似弊案再次發生；3. 觀光局後續辦理國旅補助，將督促各地方政府落實旅宿業申報資料真實性之查核事宜，如涉刑事責任，亦應依規定移送檢調單位偵辦，以杜不法；4. 公路總局已檢討研擬增訂違規詐領購車補助款客運業者撤銷補助及追繳全部補助款之規定，並限制其申請補助年限，及請所屬監理單位或地方政府派員抽查業者車輛採購作業程序及形式審查相關文件資料，強化查核機制，避免類似案件再次發生。

（十八）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。

截至 109 年底止，交通部主管政府捐助成立之財團法人共有財團法人中華顧問工程司、台灣電信協會等 9 家，109 年度營運結果，除台灣海峽兩岸觀光旅遊協會外，均獲有賸餘。經查其

營運情形，核有：1. 中華顧問工程司 100% 轉投資成立之台灣世曦工程顧問股份有限公司（下稱台灣世曦）於 101 年度投資人民幣 294 萬元（折合新臺幣 1,439 萬餘元，持股比率 49%），與大陸拓福集團有限公司合資成立福建拓福世曦工程顧問有限公司（下稱世曦福建拓福），因不諳大陸地區相關法令規定及工程產業文化與營運環境等，致成立後無法取得營運資格，而無任何營運收入，雖已檢討取回相當於投資額之股權轉讓訂金，惟須至 111 年 9 月合約屆期方可辦理解散清算（截至 109 年底止，世曦福建拓福累積虧損 200 萬餘元，不計後續清算費用，按持股比例分攤，至少須負擔 98 萬餘元），本案轉投資之事前風險評估及審查作業均有欠嚴謹；又台灣世曦於 100 年 10 月轉投資港幣 800 萬元（折合新臺幣 3,097 萬餘元）成立世曦海外（香港）有限公司，並以該公司為控股公司，於 101 年 8 月再轉投資人民幣 620 萬餘元（折合新臺幣 3,152 萬餘元）成立世曦技術諮詢（昆山）有限公司。截至 109 年底止，該 2 公司累計虧損分別達 1,337 萬餘元及 1,284 萬餘元，皆逾股本 4 成以上，投資績效不彰；另台灣世曦於 105 年 11 月投資馬來幣 10 萬元（折合新臺幣 72 萬元），與 2 位馬籍技師合資成立世曦（馬來西亞）工程顧問公司，

圖 4 世曦馬來西亞收支營運情形



資料來源：整理自中華顧問工程司 110 年度預算書及 107 年度、109 年度決算書。

持股比率 30%。截至 109 年底止，雖有累積賸餘 35 萬餘元，惟 106 至 109 年度營業淨利率最高僅 0.36%，110 年度預計營業淨利率亦僅 0.14%（圖 4），投資績效有待加強；2. 立法院以台灣電信協會（下稱電協）持有之房地產為承繼日本政府遺留財產，數量龐鉅（截至 109 年底止，持有

土地 240 筆，面積 78,222.69 平方公尺，公告現值總價 168 億餘元，及房屋 35 筆，建坪持分共 3,164.42 平方公尺），分別於 104 至 106 年度及 109 年度決議該財團法人應將財產捐贈國家。經查電協董事會於 105 年 7 月 11 日決議將其持有之 141 筆土地，面積 13,568.98 平方公尺，公告現值 16 億餘元，及 3 筆房屋，面積 274.185 平方公尺捐贈政府（第 1 批），並函報財政部國有財產署，嗣財政部於 105 年 9 月 30 日建議交通部成立專案小組確認其捐贈歸還之標的及規劃後續作業，案經交通部於 105 至 106 年間召開 3 次專案小組會議，惟尚無具體結論，致電協 107 年度預算編列之捐贈支出預算 963 萬餘元未能執行。嗣電協董事會再於 109 年 6 月 2 日決議捐贈政府 9 筆土地，面積 1,202.21 平方公尺，公告現值 2 億餘元，及 1 筆房屋，面積 136.75 平方公尺（第 2 批），併同第 1 批擬捐贈之不動產，於 110 年度預算書編列捐贈支出預算 1,079 萬

餘元。截至 110 年 4 月底止，尚未完成捐贈作業程序，經函請交通部督促檢討改善。據復：1. 已責成中華顧問工程司落實其轉投資事業監督要點，並定期追蹤台灣世曦海外投資情形，作為後續強化監管機制之調整方向；2. 依據財政部 110 年 1 月 6 日台財產接字第 10930003320 號函，電協財產歸還國家，尚須釐清與財團法人台灣郵政協會共有 126 筆房地之處理方式、出租使用部分之處理方式，以及供道路使用、築防坡堤使用、地方政府借用及歷史建物房地等部分，有關機關撥用意願與後續處理方式，電協已成立專案小組洽詢有關機關（構）瞭解其接收意願，以逐一釐清財政部函詢之相關疑義事項。該部將俟電協函報後續捐贈資產運用之建議後轉復財政部參辦，並督導儘速配合辦理後續程序，以利該協會執行 110 年度財產捐贈政府預算。

（十九） 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。

為使汽車交通事故所致傷害或死亡之受害人，迅速獲得基本保障，及維護道路交通安全，強制汽車責任保險法（下稱強制險法）第 6 條第 1 項規定，汽車所有人應訂立強制汽車責任保險（下稱強制險）契約；第 49 條第 1 項規定，投保義務人未依本法規定訂立本保險契約，或本保險期間屆滿前未再行訂立者，經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發及未投保汽車肇事，由公路監理機關處以罰鍰。據公路總局統計，108 年至 109 年 6 月已依強制險法第 49 條第 1 項第 1 款規定舉發未投保車輛攔檢違規案件計 24 萬餘件、裁罰 6 億 4,397 萬餘元。惟據財團法人保險事業發展中心及公路總局統計資料，109 年底仍有 213 萬餘輛機車（約占機車登記數 15.12%）未依規定投保強制險。經查強制險法規範及相關違規裁罰情形，核有下列事項：

1. **逕行舉發交通違規未投保強制險車輛，未納入強制險法規規定裁罰範圍，亟待檢討修正，以督促車主確依規定投保：**為督促民眾依規定投保強制險，本部前曾就強制險法第 49 條第 1 項第 1 款規定，未投保車輛須經公路監理機關或警察機關攔檢稽查舉發，由公路監理機關處以罰鍰，致逕行舉發交通違規且未投保強制險車輛未能予以裁罰，於 105 年間函請交通部檢討研議改善，據復已於 106 年間邀集金融監督管理委員會（下稱金管會）開會討論，會議結論將研議從源頭勾稽資料庫之方式落實未履行強制險投保義務之處罰。經追蹤後續實際辦理情形，交通部與金管會於 107 年間協商結果，考量以車籍資料庫勾稽保險義務人未投保強制險之舉發處罰作法須投入龐大人力及經費，且基於現行強制險法規規定及金管會未有規劃自行辦理勾稽舉發處罰作業情形下，致公路總局仍維持運用第三代公路監理資訊系統分析比對警方攔查交通違規車輛強制險投保情形，建立舉發清冊定期辦理未投保強制險車輛違規案件裁罰作業。據該局統計，106 年至 109 年 6 月底止逕行舉發交通違規且未投保強制險車輛計有 104 萬餘輛，總違規件數達 149 萬餘件，總計可裁罰金額高達 31 億 3,773 萬餘元（表 32）。按逕行舉發違規之

未投保車輛已足證其有行駛道路事實，本應依強制險法規定投保，惟迄未予相關車輛所有人裁罰。鑑於未投保強制險之車輛逾 200 萬輛，為保障該等車輛發生交通事故致傷害或與死亡之受

表 32 逕行舉發交通違規車輛且未投保強制險情形

單位：輛、件、新臺幣元

年度	車輛數	違規件數	可裁罰金額
合計	1,045,470	1,490,202	3,137,739,000
106	297,063	417,615	892,324,500
107	305,488	439,399	930,189,000
108	283,440	412,387	859,059,000
109 年 1—6 月	159,479	220,801	456,166,500

註：1. 車輛數及違規件數係排除汽車不依限期參加定期檢驗或臨時檢驗、不依規定接受道路交通安全講習等未有駕駛行為之逕行舉發交通違規案件後，以計算駕駛行為違規且未投保車輛數及交通違規件數。

2. 可裁罰金額係以各車種之違反強制汽車責任保險事件最低裁罰金額計算所得（即應到案日期前自動繳納之罰鍰金額，汽車及機車分別為 3,000 元及 1,500 元）。

3. 資料來源：整理自公路總局提供資料。

害人權益，經再函請交通部積極與金管會檢討研修強制險法，將逕行舉發交通違規車輛未投保強制險納入裁罰範圍，以督促車主依規定投保，保障交通事故受害人權益。據復：該部已於 110 年 6 月 16 日函請金管會將逕行舉發交通違規未投保強制險車輛納入裁罰範圍議題作為強制險法修法考量，並責成各區監理所站持續以多元管道加強宣導，以督促及鼓勵車主依規定投保強制險。

2. 部分地方政府已建置 A3 類交通事故資料庫，允宜積極運用第三代公路監理資訊系統介接比對相關車輛投保強制險情形，促使車主依規定投保強制險：強制險法第 49 條第 1 項第 2 款規定，未投保汽車肇事，由公路總局處以罰鍰，並扣留車輛牌照至其依規定投保後發還。公路總局為落實上開規定，109 年 8 月於第三代公路監理資訊系統建置強制險違規 A1A2 肇事案件舉發系統，定期比對內政部警政署提供 A1 及 A2 類交通事故資料及強制險投保資料，以舉發事故當日未投保強制險之肇事車輛，據該局統計，自 109 年 8 月系統上線至 109 年底止，已舉發 4,712 件事務車輛未投保強制險違規案件，裁罰金額計 2,855 萬餘元（已收繳 2,408 萬餘元）。經查臺北市及新北市政府為完整掌握交通事故相關資訊，強化交通安全管理，已將 A3 類交通事故資料納入資訊系統，經比對臺北市及新北市 109 年 1 至 6 月 A3 類交通事故車輛資料與公路總局提供該等車輛強制險投保資料，發現計有 651 輛 A3 類交通事故車輛未投保強制險，經函請交通部督促公路總局依上開強制險法規定予以舉發，並研議介接臺北市及新北市政府列管 A3 類交通事故資料系統比對相關事故車輛投保強制險情形，及積極協（補）助各地方政府將 A3 類交通事故資料納入資訊系統管理。據復：考量交通事故未投保強制險肇事車輛之裁處事涉全國作法一致性，經內政部警政署評估，因人力及經費有限，無法全面推行 A3 類交通事故建檔管理，致未能比照前開 A1 及 A2 類交通事故未投保肇事車輛之舉發作業模式辦理，如 A3 類交通事故肇事車輛經警察機關舉發交通違規，經監理機關查證確定未投保強制險者，將依強制險法規定裁處。

（二十）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。

106 年陽明山仰德大道 1 輛混凝土泵浦車發生重大車禍，造成 4 死 9 傷及 20 餘輛汽機車毀

損，經事後調查車禍係肇因於車輛嚴重超重及維修未落實，公路總局業於事發後全面召回 432 輛泵浦車辦理臨時檢驗，以維護民眾用路安全。惟據臺灣士林地方檢察署偵辦該泵浦車車禍案件，發現辦理該肇事車輛檢驗之特威力汽車修配股份有限公司及維邦汽車公司、鴻湧汽車修理廠股份有限公司等 3 家公路總局委託辦理汽車代檢廠，涉嫌收受代檢黃牛賄賂，以副程式竄改檢驗數據或以俗稱「選手車」冒驗方式，讓不合格之泵浦車通過檢驗，除上開肇事報廢車輛外，還有多輛造假通過檢驗之泵浦車仍在道路行駛，嚴重影響道路交通安全。經查公路總局雖已依規定於 108 年度考核上開代檢廠辦理汽車檢驗情形，惟未查察上開違規情事，考核結果並核予各該代檢廠優等或甲等成績，顯示該局辦理代檢廠之考核作業有欠嚴謹，另查現行委託檢驗合約書尚乏違規業者違約罰款或收回代檢費用等罰則規定，對於以上開違法行為通過檢驗車輛之車主亦無具體處罰規範，經函請公路總局檢討改善並積極查處上開違規代檢廠造假通過檢驗之泵浦車，以維道路交通安全。據復：已檢討加強代檢廠負責人及檢驗員法治觀念教育，及持續推動企業誠信及落實廉政宣導，除經由管理資訊系統擇選辦理汽車代檢作業未盡合理之代檢廠加強查核外，並配合政風單位實施每月代檢廠全程檢驗錄影專案查核，抽查轄管 10% 代檢廠，按查核表所列項目逐一檢視，如有違規則依規定處分，另已檢討修訂 110 年度委託檢驗合約書，規定代檢廠違規使不合格車輛通過檢驗之代檢規費應限期繳回，及訂定代檢廠檢驗線發現偽變造車輛作業流程圖，函請各區監理所轉知轄管代檢廠發現偽變造車輛應通報當地監理所於第三代公路監理資訊系統車籍檔禁止異動註記，並通報警察機關循司法流程偵辦相關偽變造車輛車主及代辦業者。另已召回造假通過檢驗之 25 輛泵浦車辦理臨時檢驗，其中 13 輛未依限檢驗已予註銷車輛牌照、12 輛經公路監理機關檢驗合格，確保相關車輛設備符合安全規範。

（二十一） 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。

依民用航空法第 7 條及第 7 條之 1 等規定，中華民國國民得享有自備航空器之權利；經向民用航空局（下稱民航局）申請核准後始得引進航空器，暨經該局完成飛航安全能力審查合格，並發給核准文件後，始得從事飛航活動；從事自用航空器飛航活動者，其起飛及降落應於航空站或民營飛行場為之。同法第 9 條第 1 項至第 3 項規定，航空產品與其各項裝備及零組件之設計、製造，應向民航局申請檢定及獲發給證書；自國外進口之航空產品與其各項裝備及零組件，非經民航局檢定合格或認可，不得銷售或使用；已領有登記證書之航空器，其所有人或使用人，應向民航局申請適航檢定，並獲發給適航證書。另依中華民國海關進口稅則及輸出入貨品分類

表（前兩者之主管機關分別為財政部及經濟部國際貿易局）第 88 章規定，航空器於進口前，應經審核主管機關函轉民航局核發同意文件，方能合法進口及適用免稅；至航空器之零件（如機身、機翼等）進口時，倘經主管機關核明屬維護、修造航空器之用，並函轉財政部認可者，亦可適用免稅。按新北市淡水區於 109 年 9 月間發生私人直昇機隨意於住宅區起降事件，經網友拍下影片上傳影音平臺後，民航局始查察其飛行活動未經申請，起降場地亦屬非法，且該直昇機機型國內並未合法引進等，顯示現有航空器進口相關管制措施及航管作業，未能及時查察民眾私自引進航空器及任意飛行起降情事，已對民眾生命財產安全及治安產生極大風險，經函請交通部及民航局檢討妥處。據復：本案涉案直昇機所有人並未向民航局提出進口申請，研判可能係將直昇機機身、旋翼、發動機（引擎）等主要構成之零組件，混雜於其他貨物以分批方式進口，再私自組裝後違法飛航，民航局已協調財政部關務署，請該署於發現疑似直昇機分批進口情事時，洽該局協助認定及辨識，並依該署建議，針對須納管之航空器主要零組件，研議比照航空器增訂相關輸入規定，及與經濟部國際貿易局協調修訂海關協助查核輸入貨品表，暨相關零組件輸入後之管理機制、違反進口規定之罰則或沒入等相關法律規定等，因影響層面大，實際作法尚須審慎研擬；另因案內直昇機未提出飛航計畫申請，亦未依飛航規定與航管單位聯繫，且於低空飛航，受限於航管雷達科技無從得知其飛航動態，致生隨意起降情事，交通部已督請民航局落實與地方警察機關及檢察體系之既有聯繫管道，加強違法直昇機查察作業，遇有非法飛行活動時，即移送檢方偵辦。另民航局於本案發生後即全面清查全臺違法直昇機與場地，已陸續掌握多架違法私人直昇機位置，並提供資訊予檢察單位，其中 5 架業經檢察單位依法查扣偵辦中。

（二十二） 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。

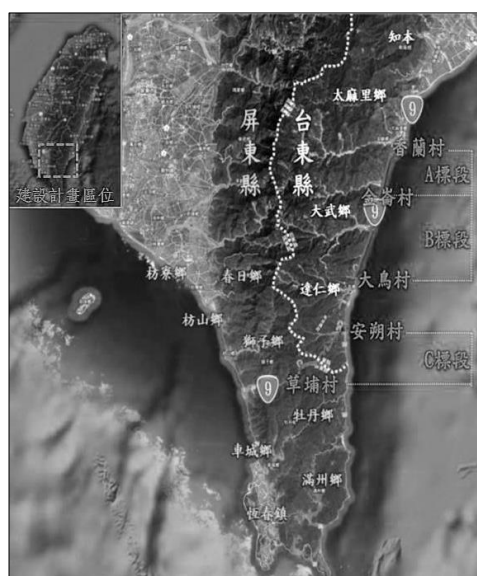
中央氣象局為提升雲嘉南及宜蘭地區區域性暴雨預警時間，及早提供防救災單位預警資訊，規劃建置雲林及宜蘭低窪地區防災降雨雷達站，執行期程自 104 至 108 年度，計畫經費 3 億 2,000 萬元，由內政部、經濟部及農業委員會等 3 機關中央政府流域綜合治理計畫第 1、2、3 期特別預算分攤支應。經查辦理情形，核有：1. 該局於完成雲林雷達站用地取得作業後，未取得當地居民支持，即辦理雷達站站房建築設計監造及工程發包施工，嗣因民眾陳抗後決定更換站房站址，致虛耗站房建築設計監造服務及已施作部分工程費計 366 萬餘元，並大幅延宕工期

逾 5 年；2. 疏於注意宜蘭雷達站站址建築基地周圍之道路不符宜蘭縣建築管理自治條例規定，歷經 2 年始解決問題，取得建造執照，又未取得當地民眾支持，即辦理雷達站站房建築設計監造、土木建築及機電工程發包，嗣因當地民意反對未能開工決定變更站址，致原站址聯外道路拓寬費用、站房建築設計監造及工程廠商已發生費用 300 萬餘元之公帑虛擲，並大幅延宕工期逾 5 年；3. 該 2 雷達站雷達儀與備用零件採購案於 105 年 8 月 18 日決標予 Enterprise Electronics Corporation，決標金額 3,389,000 美元（折合新臺幣約 1 億 167 萬元），依合約規定該局應於 108 年 7 月 1 日前通知廠商交貨，惟因站房工程遲滯，無法依契約期程辦理，致該局須與廠商加簽已完工之雷達儀及零件倉儲及保險契約，預計於 112 年第 3 季前運回，衍增倉儲保險費用 290 萬元及廠商配合展延所生之銀行作業費用 61 萬餘元等情事，經函請中央氣象局檢討改善。據復：有關雲林及宜蘭雷達站房工程部分，該局依修正計畫執行之後續工作，已積極洽請建置地點之相關單位協助，後續之雷達站建置計畫，將依風險程度，採用分段建置計畫辦理，檢討並容納因應相關風險因素造成計畫延遲所需之緩衝時間，適度放大計畫實際所需時程及經費規劃；有關雷達儀採購部分，儘可能平行執行應辦事項，以期縮短工作期程，儘早完成建置計畫，降低雷達儀之倉儲及保險費用支出，爾後將俟站房施工後，再辦理雷達儀設施採購，並增加交貨期彈性調整之條款，及研訂適當之計畫期程。

（二十三） 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。

公路總局第三區養護工程處為拓寬現有台 9 線並以橋梁改善原有道路線型，辦理台 9 線南迴公路後續拓寬改善計畫（圖 5）項下台 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），於 102 年 7 月 17 日以 6 億 2,330 萬元決標，因公路總局業務調整，自同年 10 月 18 日起由所屬東西向快速公路高南區工程處（下稱前高南工程處）接辦，嗣 A2-2 標工程廠商自 104 年 10 月起，工程進度落後且經通知限期改善未達要求，該處於 105 年 5 月 5 日與該廠商終止契約，並重新發包台 9 線 409K+900~412K+350 間拓寬改善後續工程（舊樁號 424K+160~426K+680）（下稱 A2-2 標後續工程），於 105 年 8 月 31 日以 3 億 4,450

圖 5 南迴公路改善計畫各標範圍



資料來源：整理自財團法人中華顧問工程司網站資料。

萬元決標，同年10月15日開工，原訂工期480日曆天，經10次契約展延工期計605日曆天及4次契約變更增加經費1億4,975萬餘元(原契約金額之43.47%)，嗣於108年10月4日竣工、12月26日完成驗收。經查其執行情形，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，惟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，致喪失向保險公司請求賠償權利，增耗公帑近3億元，影響機關權益；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，逕同意依廢止停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A2-2標後續工程廠商，喪失逾期罰款1,240萬餘元之權益，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110年6月7日陳報監察院。

四、108年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於108年度審核報告內列普通公務相關重要審核意見13項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者4項、處理中者1項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者8項(表33)，其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見4項通知檢討改善。

表 33 108 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) 交通部推動道路交通秩序與交通安全改進方案辦理結果，酒駕事故件數及死傷人數已持續減少，惟108年度交通事故30日內死亡及受傷人數不減反增，各項防制作為有待檢討改善。	因部分防制措施未盡周妥，且道路交通事故件數及死傷人數呈增加趨勢，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見(一)」。另有關外籍人士交通違規應收罰鍰收繳率欠佳等情，前經監察院立案調查，該院尚在處理中。
(二) 交通部建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，協助各機關掌握橋梁狀況及執行維管作業，惟相關橋梁安全监管機制與維護管理作業未盡覈實，致發生南方澳大橋斷橋事件，造成民眾生命財產嚴重損失，允宜積極檢討研謀強化相關監管機制，以確保橋梁行車安全。	因部分機關執行橋梁檢測作業，尚有須請交通部督促及協助辦理事項，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「三、重要審核意見(十五)」。
(三) 交通部暨所屬推動前瞻基礎建設計畫，部分計畫工程已陸續完成啟用，惟整體特別預算執行情形未盡理想，補助地方政府經費地方政府預算實際編列及執行有待落實控管機制；改善停車問題計畫部分完工之停車場及高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東優化計畫效益仍待提升。	交通部主管前瞻基礎建設計畫第2期特別預算執行結果仍未盡理想，業再研提審核意見，請參閱「中央政府前瞻基礎建設計畫第2期特別決算審核報告、甲、參、重要審核意見」。

表 33 108 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
(四) 交通部推動重大軌道建設計畫，提升便捷都會區綠能運輸系統及改善鐵道周邊環境，惟部分地方政府同時辦理多項重大軌道建設計畫，應負擔自籌款龐鉅，允宜督促加強財務調度規劃，並建立相關追蹤考核及課責機制。	因部分地方政府自償性財源實現率改善成效未如預期，業再研提審核意見，請參閱「中央政府前瞻基礎建設計畫第 2 期特別決算審核報告、甲、參、重要審核意見」。
處理中	
(一) 公路總局積極補助各地方政府辦理幸福巴士及幸福小黃等需求反應式公共運輸服務，改善偏鄉民行不便問題，惟部分路線營運規劃未符偏鄉民眾需求，相關部會間之補助資源亦未有效整合，允宜檢討研謀改善。	前經監察院立案調查，該院尚在處理中。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 公路總局執行公路災害搶修，期於災害發生時採取有效搶救措施，以降低災損程度，惟辦理台 14 甲線預約經常性災害搶修工程，未確實依國家公園法等規定辦理申報作業即擅自開挖，嚴重破壞特殊自然景觀，亟待檢討改善。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(二) 交通部及公路總局持續推動公共運輸服務發展，公路公共運輸載客量及市區無障礙公車比率已優於預期，惟無障礙運輸服務及公車危險駕駛行為，暨相關補助措施之規劃及執行，仍須加強檢討研謀改善。	
(三) 交通部為提升計程車服務品質，持續補助購置通用計程車及老舊計程車更新，惟相關補助措施及管理成效有待檢討改善。	
(四) 公路總局建置遊覽車動態資訊管理系統全面介接遊覽車行駛資訊，遊覽車逾期檢驗等 4 大異常情形已有改善，惟系統功能及相關配套措施未臻完善，允宜檢討改善。	
(五) 交通部已積極辦理陸海空運相關人員毒品防制作業，惟部分規範有欠周妥，或未落實執行相關規定，允宜檢討改善。	
(六) 交通部投資之中華電信公司採購作業內部控制未盡周妥，致生員工勾結外部廠商舞弊造成資金損失，亟待督促公股董事加強監督其財務及採購管理，落實內部控制機制，以確保政府投資權益。	
(七) 航港局依航路標識條例核准設置、監督及管理各種航路標識，有助維持船舶航行安全，惟航路標識之監督、管理及航路標識服務費收取相關作業未臻周妥，允宜檢討改善。	
(八) 交通部暨所屬機關 108 年度重大公共建設預算執行率達 91.64%，並有多項重大交通建設工程完工啟用，提升交通服務品質與安全性，惟部分計畫工程之規劃執行、驗收等作業未盡確實，有待檢討改善。	