

## 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、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，暨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

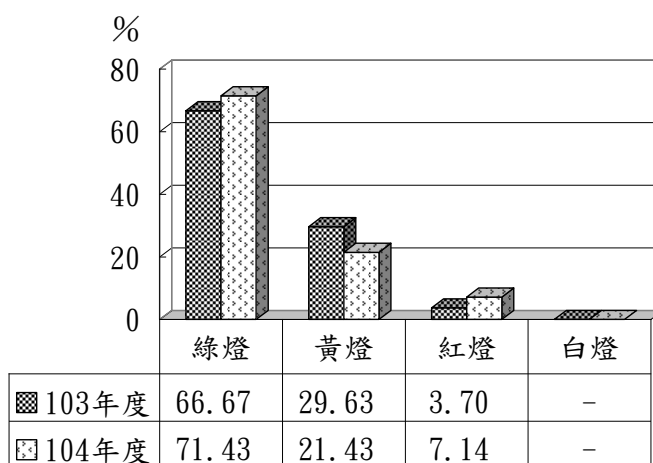
交通部主管包括交通部、民用航空局、中央氣象局、觀光局及所屬、運輸研究所、公路總局及所屬等 6 個機關，掌理全國交通行政、民航運輸、氣象測報、觀光旅遊、公路建設等業務。茲將本年度決算審核結果說明如次：

#### （一）計畫實施之查核

業務計畫 31 項，下分工作計畫 38 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，並依據本年度施政目標，編定關鍵策略目標 10 項，再結合共同性目標，訂定 28 項年度衡量指標，執行結果，經行政院評核綠燈 20 項、黃燈 6 項、紅燈 2 項，與民國 103 年度相較，黃燈比率略為下降，新增紅燈 1 項，顯示部分施政計畫執行尚有改善空間（圖 1）。又上開 38 項工作計畫，已執行完成者 19 項，尚在執行者 18 項，主要係交通部辦理臺灣桃園國際機場聯外捷運系統等建設計畫及補助臺北市府辦理臺北都會區大眾捷運系統等建設計畫，因契約變更、系統整合測試未完成、發生工安事故，進度落後，或合約期程跨年度等影響，仍須繼續執行；未執行者 1 項，係投資事業股權移轉因未執行中華電信股份有限公司釋股作業，爰相關作業費用未執行。

本年度由行政院管制計畫共 11 項，經行政院評核為甲等 7 項、乙等 4 項（表 1），其中「臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段路線）」等 2 項計畫之等第較民國 103 年度進步；惟「基隆火車站都市更新站區遷移計畫」等 3 項計畫，連續 2 年被評為乙等，有待賡續加強辦理。

圖 1 交通部主管績效評估結果分布圖



資料來源：民國 103、104 年度行政院所屬各機關施政績效評估報告。

表 1 交通部主管行政院管制計畫評核等第情形

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	
	103 年度	104 年度		103 年度	104 年度
高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程計畫	—	甲等	整備觀光遊憩設施建設計畫	甲等	甲等
高雄市區鐵路地下化計畫	甲等	甲等	基隆火車站都市更新站區遷移計畫	乙等	乙等
台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	甲等	甲等	國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫	—	乙等
臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段路線）	乙等	甲等	臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	乙等	乙等
西濱快速公路後續建設計畫	乙等	甲等	臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫	乙等	乙等
災害性天氣監測與預報作業建置計畫	甲等	甲等			

資料來源：民國 103 及 104 年度行政院管制計畫評核報告。

## （二） 預算執行之審核

1. 歲入預算數 660 億 1,753 萬餘元，決算審核結果（表 2），修正減列臺灣港務股份有限公司股息紅利實現數 3,532 萬餘元；審定實現數 626 億 7,414 萬餘元，應收保留數 7 億 192 萬餘元，主要係尚待收繳之違反公路法及道路交通管理處罰條例罰鍰等；合計決算審定數為 633 億 7,607 萬餘元，較預算短收 26 億 4,146 萬餘元（4.00%），主要係釋股作業未執行，且預算不予保留所致。

表 2 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 增 減	
		實 現 數	應 收 保 留 數	合 計	金 額	%
合 計	66,017,537	62,674,146	701,924	63,376,071	- 2,641,465	4.00
交 通 部	57,931,508	52,975,649	206,492	53,182,141	- 4,749,366	8.20
民 用 航 空 局	27,440	33,313	1,383	34,696	7,256	26.44
中 央 氣 象 局	18,764	151,036	—	151,036	132,272	704.93
觀 光 局 及 所 屬	44,641	54,193	1,309	55,503	10,862	24.33
運 輸 研 究 所	980	1,979	—	1,979	999	102.00
公 路 總 局 及 所 屬	7,994,204	9,457,974	492,738	9,950,713	1,956,509	24.47

2. 以前年度歲入轉入數計 11 億 7,306 萬餘元，決算審核結果（表 3），審定實現數 10 億 7,718 萬餘元（91.82%）；減免數 20 萬餘元（0.02%）；應收保留數 9,568 萬餘元（8.16%），主要係尚待收繳歐克遊樂有限公司積欠之土地使用權利金等。

表 3 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	金額 %
合計	1,173,063	200	1,077,181	95,682	8.16
交通部	519,917	—	519,917	—	—
民用航空局	4,610	200	3,610	800	17.36
觀光局及所屬	74,210	—	1,592	72,617	97.85
公路總局及所屬	574,324	—	552,060	22,263	3.88

3. 歲出原編列預算數 1,054 億 6,080 萬餘元，另因本年度觀光局辦理補助國人住宿遊樂精采行實施計畫所需經費，經動支第二預備金 3 億 7,500 萬元，合計 1,058 億 3,580 萬餘元，決算審核結果(表 4)，審定實現數 797 億 869 萬餘元(75.31%)，應付保留數 242 億 3,324 萬餘元(22.90%)，保留原因詳「(一)計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 1,039 億 4,193 萬餘元，預算賸餘 18 億 9,386 萬餘元(1.79%)，主要係油價補貼之結餘，暨第三代公路監理資訊系統委外維護案及生活圈道路交通系統建設計畫臺中生活圈案等經費，經行政院核定免予保留。

表 4 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	105,835,803	79,708,690	24,233,247	103,941,937	- 1,893,865	1.79
交通部	47,215,188	28,298,413	18,526,397	46,824,811	- 390,376	0.83
民用航空局	311,205	284,840	—	284,840	- 26,364	8.47
中央氣象局	1,995,048	1,843,409	144,916	1,988,326	- 6,721	0.34
觀光局及所屬	5,571,329	4,055,802	1,386,001	5,441,803	- 129,525	2.32
運輸研究所	401,089	391,942	—	391,942	- 9,146	2.28
公路總局及所屬	50,341,944	44,834,281	4,175,931	49,010,212	- 1,331,731	2.65

4. 以前年度歲出轉入數計 272 億 439 萬餘元，決算審核結果(表 5)，審定實現數 145 億 9,510 萬餘元(53.65%)；減免數 8 億 2,816 萬餘元(3.04%)，主要係補助地方政府辦理都市大眾捷運系統建設計畫經費未支用數，經行政院核定免予保留，暨公路總局辦理之交通資訊服務雲基礎建設與應用計畫未支用之結餘；應付保留數 117 億 8,113 萬餘元(43.31%)，

主要係辦理臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫因契約變更及整合系統測試未完成，暨補助臺北市政府辦理臺北都會區大眾捷運系統等建設計畫，用地取得困難等，須保留繼續辦理。

表 5 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	27,204,397	828,163	14,595,103	11,781,131	43.31
交 通 部	22,084,803	432,693	10,513,726	11,138,384	50.43
中 央 氣 象 局	372,738	36,692	216,106	119,939	32.18
觀 光 局 及 所 屬	1,460,055	202	1,317,681	142,171	9.74
公 路 總 局 及 所 屬	3,286,799	358,575	2,547,587	380,636	11.58

## 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、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、停泊、機場旅客服務等 15 項，實施結果，計有郵件、貨運、保全業務等 6 項未達預計目標，主要係因郵件收寄量受網路及電信發展影響；配合辦理鐵路高架化或地下化工程，致部分主要貨場喪失；保全員工尚未進用，且尚未承攬機場保全業務等所致。

### (二) 盈虧之審定

決算審核結果，分別修正增列收入 5,528 萬餘元及支出 6 億 459 萬餘元，綜計減列稅前淨利 5 億 4,931 萬餘元，主要係臺灣鐵路管理局短列折舊費用；審定稅後淨利 200 億 7,165 萬餘元，較預算增加 82 億 9,851 萬餘元，約 70.49%（表 6），主要係中華郵政股份有限公司因新

表 6 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	11,773,149	20,071,659	8,298,510	70.49
中 華 郵 政 股 份 有 限 公 司	8,214,245	11,779,631	3,565,386	43.40
臺 灣 鐵 路 管 理 局	- 5,032,687	- 2,748,978	2,283,708	45.38
臺 灣 港 務 股 份 有 限 公 司	5,392,761	5,102,895	- 289,865	5.38
桃 園 國 際 機 場 股 份 有 限 公 司	3,198,830	5,938,110	2,739,280	85.63

臺幣貶值，獲得外幣兌換利益，及利息收入增加所致。其中虧損較預計減少者，有臺灣鐵路管理局 1 單位，主要係客運收入較預計增加及用人費用較預計減少所致；盈餘較預計減少者，有臺灣港務股份有限公司 1 單位，主要係所得稅費用較預計增加所致；盈餘超過預算者，有中華郵政股份有限公司及桃園國際機場股份有限公司等 2 單位。

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 個單位，該公司經行政院核定於民國 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，並以民國 100 年 7 月 1 日為清算起始日，進行清算工作，因未能於期限（民國 100 年 12 月 31 日）內完成，經向臺灣臺北地方法院聲請展期 10 次，延展清算期限至民國 105 年 10 月 21 日。本年度決算清理收入 8,971 萬餘元，清理費用 645 萬餘元，收支相抵，計獲利益 8,326 萬餘元。有關詳細情形，請參閱審核報告（附冊一附屬單位決算及綜計表營業部分）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（含民航事業作業、國道公路建設管理、觀光發展、高速鐵路相關建設等 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、觀光大國行動方案、高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發、補助高速鐵路站區聯外道路系統改善、高鐵永續經營投資計畫、港灣建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101—105 年）—澎湖港埠建設計畫等 13 項，實施結果，計有觀光大國行動方案、高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發、港灣建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101—105 年）—澎湖港埠建設計畫等 9 項，或因補助要點訂定（修正）時程較預計延遲，補助計畫未及於本年度執行；或短期借款利率較預估利率低，且陸續以土地標售所得資金清償短期借款，致利息費用較預計減少；或發包時程延宕；或代拆代建經費未及於本年度使用等，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 267 億 9,768 萬餘元，較預算數增加 110 億 9,787 萬餘元，約 70.69%（表 7），主要係國道公路建設管理分基金通行費及汽車燃料使用費等收入較預計增加所致。

表 7 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	15,699,814	26,797,688	11,097,874	70.69
交通作業基金	15,699,814	26,797,688	11,097,874	70.69
特別收入基金	- 682,658	121,337	803,995	-
航港建設基金	- 682,658	121,337	803,995	-

2. 特別收入基金：決算審核結果，修正減列基金來源 2,864 萬餘元，並同數減列賸餘，係減列臺灣港務股份有限公司盈餘依法分配航港建設基金之收入；審定賸餘 1 億 2,133 萬餘元，與預算短絀相距 8 億 399 萬餘元（表 7），主要係「金龍頭開發暨海蛟三中隊馬公基地遷建計畫」之土地及建物撥用計畫至民國 104 年 11 月 3 日始經行政院核定，代拆代建經費未及於本年度支用，及「高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫」之「高雄港第四貨櫃中心後線場地擴建圍堤造地工程」實際發包金額較低，致經費支出較預計減少。

#### 四、重大公共建設計畫執行部分

行政院公共工程委員會本年度列管可支用預算數達 1 億元之公共建設計畫，屬交通部主管執行部分計有 70 項(表 8)，本年度可支用預算數合計 1,331 億 2,454 萬餘元，實際執行數 1,242 億 6,433 萬餘元，執行率 93.34%，其中臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫（基隆—苗栗）、基隆火車站都市更新站區遷移計畫、臺南市區鐵路地下化計畫、淡江大橋及其連絡道路新建工程、高雄港客運專區建設計畫等 5 項計畫年度預算執行率未達 80%，係因電聯車檢修基地廠房及周邊配合工程配合使用需求辦理變更設計；承包商財務發生困難聲請重整及緊急處分；都市計畫變更作業遭民眾強烈抗爭，影響用地取得；鋼構工程鋼板裁切作業延誤，影響工程進度；計畫項下工程與鄰旁輕軌捷運工程同步施工，為防止輕軌差異沉陷新增補強工法，影響工程進度等因素所致，均有待賡續依計畫期程加速辦理。

表 8 交通部主管重大公共建設計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元、%

計畫名稱	計畫期程 (原始計畫期程)	計畫總經費	累計預定 支用數	累計實際 支用數	年度預算		
					可支用 預算數	執行數	執行率
合計		1,351,307,819	750,195,966	719,734,431	133,124,549	124,264,334	93.34
1. 國道 1 號增設大灣交流道	10008-10510 (10008-10410)	618,918	435,158	434,279	123,823	122,944	99.29
2. 國道 3 號增設古坑交流道	10001-10410 (10001-10206)	774,105	736,073	642,785	360,697	343,317	95.18
3. 國道高速公路橋梁耐震補強第 2 期工程(第一優先路段)	10001-10511 (10001-10312)	7,695,090	6,891,782	6,774,985	1,542,310	1,425,555	92.43

計畫名稱	計畫期程 (原始計畫期程)	計畫總經費	累計預定 支用數	累計實際 支用數	年度預算		
					可支用 預算數	執行數	執行率
4. 國道3號增設南雲交流道工程	10104-10506	945,060	554,080	538,082	370,313	370,313	100.00
5. 國道1號鼎金系統交流道改善增設鼎力路南下出口匝道工程	10205-10412	155,733	144,830	102,461	106,903	104,902	98.13
6. 東部海岸國家風景區建設計畫	10101-10412	984,000	845,010	845,009	245,000	245,000	100.00
7. 澎湖國家風景區建設計畫	10101-10412	1,560,000	554,767	554,714	150,000	150,000	100.00
8. 花東縱谷國家風景區建設計畫	10101-10412	957,680	489,450	489,105	120,000	119,655	99.71
9. 大鵬灣國家風景區建設計畫	10101-10412	1,255,000	979,040	979,040	250,000	250,000	100.00
10. 馬祖國家風景區建設計畫	10101-10412	1,046,000	643,052	643,044	220,000	220,000	100.00
11. 日月潭國家風景區建設計畫	10101-10412	1,105,609	1,091,765	1,091,765	280,000	280,000	100.00
12. 參山國家風景區建設計畫	10101-10412	800,000	626,845	626,845	176,000	176,000	100.00
13. 阿里山國家風景區建設計畫	10101-10412	1,413,000	1,090,391	1,034,471	245,000	214,080	87.38
14. 茂林國家風景區建設計畫	10101-10412	720,694	720,694	720,694	176,500	176,500	100.00
15. 北海岸及觀音山國家風景區建設計畫	10101-10412	1,320,000	663,500	653,500	189,000	189,000	100.00
16. 雲嘉南濱海國家風景區建設計畫	10101-10412	1,019,000	678,720	678,720	200,000	200,000	100.00
17. 西拉雅國家風景區建設計畫	10101-10412	630,000	508,838	507,069	180,120	178,363	99.02
18. 東北角暨宜蘭海岸國家風景區建設計畫	10101-10412	1,090,000	646,498	646,498	226,891	226,891	100.00
19. 國道6號舊正交流道改善工程	10201-10512	563,874	316,406	301,910	196,949	182,453	92.64
20. 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫	09206-10612 (09206-10206)	113,849,794	97,389,191	94,387,819	8,201,025	7,403,173	90.27
21. 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫	09904-10806	13,800,000	3,471,781	3,439,001	2,129,406	1,967,349	92.39
22. 高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫	08707-10606 (08707-10212)	48,642,060	45,776,307	44,869,127	1,716,443	1,716,443	100.00
23. 環島鐵路整體系統安全提昇計畫	09801-10112	14,949,000	14,949,000	14,883,215	334,035	268,250	80.31
24. 臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫(基隆-苗栗)	09401-10512 (09401-10212)	8,412,000	7,887,700	6,891,128	776,020	472,248	60.86
25. 臺北機廠遷建建設計畫	09406-10412 (09406-10012)	15,510,872	13,955,566	13,224,240	875,238	875,238	100.00

計畫名稱	計畫期程 (原始計畫期程)	計畫總經費	累計預定 支用數	累計實際 支用數	年度預算		
					可支用 預算數	執行數	執行率
26. 高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫	10001-10712	17,625,381	4,129,800	4,021,198	2,106,271	2,106,271	100.00
27. 基隆火車站都市更新站區遷移計畫	09801-10606 (09801-10212)	2,627,087	2,471,458	1,872,060	993,836	794,471	79.94
28. 臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫	10207-11103	27,613,233	1,030,600	589,343	808,035	725,223	89.75
29. 台中都會區鐵路高架捷運化計畫	09502-10603 (09502-10306)	37,241,484	24,318,000	23,732,562	3,762,679	3,500,090	93.02
30. 員林市區鐵路高架化計畫	09502-10501 (09502-10206)	5,885,726	5,088,100	4,893,718	822,814	822,814	100.00
31. 臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫	09407-10506 (09407-09906)	24,565,000	20,538,828	20,411,749	2,750,066	2,750,066	100.00
32. 臺鐵立體化高雄市區鐵路地下化計畫	09502-10612 (09502-10412)	71,582,351	30,077,929	29,096,012	4,906,252	4,906,252	100.00
33. 東部鐵路快捷化計畫-花東線鐵路瓶頸路段雙軌暨全線電氣化計畫	09404-10706 (09404-10404)	25,429,000	23,773,113	22,631,064	2,760,246	2,364,911	85.68
34. 高雄市區鐵路地下化延伸左營計畫	09802-10612	10,661,697	6,169,639	6,169,639	1,244,731	1,244,731	100.00
35. 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫	09801-10612	30,844,402	1,840,642	804,828	787,000	787,000	100.00
36. 花東線鐵路整體服務效能提升計畫	09803-10608 (09803-10312)	6,081,000	4,181,200	3,703,921	1,445,603	1,309,617	90.59
37. 臺南市區鐵路地下化計畫	09809-10605	29,360,000	1,239,830	791,125	542,824	94,119	17.34
38. 台9線蘇花公路山區路段改善計畫	09912-10912 (09912-10612)	52,884,000	22,271,137	21,585,662	7,496,209	6,886,374	91.86
39. 台9線南迴公路拓寬改善後續計畫	10007-10612	19,039,000	7,073,855	6,308,063	4,365,125	3,819,638	87.50
40. 曾文南化烏山頭水庫治理及穩定南部地區供水計畫(交通部公路總局部分)	09901-10412	660,000	660,000	660,000	50,000	50,000	100.00
41. 省道改善計畫	10201-10712	24,163,300	11,740,130	11,534,920	4,318,348	4,113,138	95.25
42. 淡江大橋及其連絡道路新建工程	10301-10912	15,430,160	370,252	275,695	343,882	245,325	71.34
43. 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)4年(104-107)計畫	10401-10712	30,000,000	4,697,305	3,895,189	4,697,305	3,895,189	82.92
44. 全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫	10401-10712	1,033,070	290,130	277,200	290,130	283,574	97.74
45. 台2丙線興建及改善計畫	09701-10412	4,419,000	4,231,867	4,231,867	298,557	298,557	100.00
46. 西濱快速公路後續建設計畫	09801-10812 (09801-10612)	73,000,000	33,988,809	33,516,650	7,299,666	6,840,115	93.70
47. 東西向快速公路健全路網改善計畫	09801-10512	21,630,200	18,878,707	18,847,563	492,563	461,456	93.68

計畫名稱	計畫期程 (原始計畫期程)	計畫總經費	累計預定 支用數	累計實際 支用數	年度預算		
					可支用 預算數	執行數	執行率
48. 購建郵政局所計畫	10201-10512	2,006,765	1,239,602	1,232,783	510,251	503,432	98.66
49. 郵政物流園區(機場捷運A7站)建置計畫	10301-10912	22,118,223	5,327,343	5,004,742	5,327,343	5,004,742	93.94
50. 臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫	09904-10607	9,491,393	7,315,813	7,315,813	1,499,558	1,499,558	100.00
51. WC滑行道遷建及雙線化工程建設計畫	10308-10702	3,608,281	325,896	325,896	322,439	322,439	100.00
52. 第二航廈擴建工程建設計畫	10401-10612	2,047,355	300,000	252,750	300,000	298,768	99.59
53. 基隆港整體發展計畫-基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程	09901-10712 (09901-10312)	1,483,777	1,478,777	1,478,777	260,724	260,724	100.00
54. 基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施興建工程計畫	10101-10612	6,354,935	4,420,586	4,132,917	2,315,560	2,310,641	99.79
55. 臺北商港物流倉儲區填海造地計畫-第一期造地工程及第二期圍堤工程計畫	10006-10512	3,036,000	2,066,256	2,064,316	513,000	513,000	100.00
56. 臺中港優質港區及綠色港埠發展建設計畫	10101-10512	5,927,000	4,517,000	2,973,305	1,694,000	1,584,000	93.51
57. 高雄港洲際貨櫃中心第2期工程計畫	10001-10812	34,452,839	8,008,881	7,748,788	3,724,352	3,724,352	100.00
58. 高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫	10201-10712	7,101,043	2,364,685	1,955,370	988,781	874,789	88.47
59. 高雄港中島商港區倉庫改建工程計畫(第一期)	10101-10412	730,000	559,000	547,506	180,000	180,000	100.00
60. 高雄港聯外高架道路計畫	09701-10612 (09701-10306)	8,878,200	5,163,725	4,920,753	799,517	764,942	95.68
61. 高雄港客運專區建設計畫	09901-10612 (09901-10212)	4,517,000	1,503,922	1,018,381	630,766	196,075	31.09
62. 臺北都會區大眾捷運系統工程計畫萬大中和樹林線(第一期工程)	09902-10912	74,178,000	2,695,929	1,873,420	1,723,393	1,641,594	95.25
63. 新莊線、蘆洲支線計畫	08806-10805 (08806-09912)	167,690,000	137,711,558	137,607,428	2,673,193	2,633,193	98.50
64. 松山線計畫	09301-10512 (09301-10112)	49,930,000	44,867,082	44,796,059	3,500,201	3,500,201	100.00
65. 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	09401-11112 (09401-10012)	59,337,000	28,239,299	21,004,442	13,521,722	12,663,926	93.66
66. 高雄環狀輕軌捷運建設計畫	09201-10912	16,537,000	6,647,074	4,972,309	3,866,670	3,480,004	90.00
67. 淡海輕軌運輸系統計畫	10202-11412	15,305,590	2,203,196	2,196,452	1,201,942	1,195,198	99.44

計畫名稱	計畫期程 (原始計畫期程)	計畫總經費	累計預定 支用數	累計實際 支用數	年度預算		
					可支用 預算數	執行數	執行率
68. 臺北捷運系統環狀線建設計畫(第一階段路線)	09301-10712 (09301-10012)	69,973,000	42,533,095	41,284,658	13,101,031	12,541,126	95.73
69. 臺北捷運延伸頂埔	09602-10512 (09602-10307)	7,627,172	7,046,143	6,944,877	1,060,098	958,832	90.45
70. 金門大橋建設計畫	09912-10706 (09912-10503)	7,384,666	2,553,329	2,273,155	1,436,193	1,436,193	100.00

註：1. 執行數含實際支用數、應付未付數及賸餘數。  
2. 資料來源：整理自行政院公共工程委員會及交通部提供資料。

## 五、重要審核意見

(一) 交通部推動第 11 期道路交通秩序與交通安全改進方案執行結果，交通事故死亡人數已有大幅降低，惟駕駛人管理、易肇事路段改善、輪胎爆裂防制等改善措施未盡妥適，亟待研謀善策妥處。

交通部為達成行政院於民國 101 年 6 月 7 日第 3301 次會議通過之「黃金十年 國家願景」施政主軸預期目標（交通事故肇事率及死亡人數 5 年降低 10%，10 年降低 20%），業於民國 102 至 104 年度推動執行第 11 期「道路交通秩序與交通安全改進方案」（簡稱改進方案），由交通部會同教育部及內政部等單位協力推動工程、監理、執法、教育與宣傳等防制措施，相關單位已投注相當

心力改善道路交通安全。本年度交通事故件數、死亡人數、受傷人數及肇事率等統計指標皆較民國 103 年度下降（表 9），惟查其駕駛人管理、易肇事路段改善、輪胎爆裂防制

表 9 交通事故傷亡人數及肇事率統計表

單位：件、人、%

項目 年度	事故件數	較上年度 增減比率	死亡 人數	較上年度 增減比率	受傷 人數	較上年度 增減比率	每萬輛A1+A2類 肇事率 (件/萬輛)
101	249,465		2,040		334,082		111.94
102	278,388	11.59	1,928	- 5.49	373,568	11.82	126.80
103	307,842	10.58	1,819	- 5.65	413,229	10.62	143.67
104	305,413	- 0.79	1,696	- 6.76	410,073	- 0.76	143.08
104較 101	55,948	22.43	- 344	- 16.86	75,991	22.75	31.14

註：1. A1 類道路交通事故係指造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。  
2. A2 類道路交通事故係指造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。  
3. 資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

等改善措施辦理情形，仍核有下列待改善情事：

1. 欠缺重新檢核駕駛人體格、體能適宜性之機制：交通部為維護駕駛人安全，依據改進方案規劃加強辦理逾期、吊（註）銷駕照之追蹤收繳等改善措施，另於道路交通安全規則第 64 條及第 64 條之 1 規定汽、機車駕駛人之體格、體能檢查合格標準，並於同規則第 76 條第

1 項第 5 款規定，若汽車駕駛人之體格及體能變化已不合規定合格標準，駕駛人或關係人應迅速將駕照繳回當地公路監理機關，若未依規定將駕照繳回者，則由公路監理機關逕行公告註銷並追繳，以確保汽、機車駕駛人具備適切之駕車能力。經查，交通部為落實道路交通安全規則第 76 條第 1 項第 5 款之駕照管理，已函請衛生福利部（簡稱衛福部）提供持有身心障礙手冊者資料供公路總局查詢使用，惟影響駕車能力疾病種類眾多，該局僅運用上開資料比對部分頑性（難治型）癲癇症、中度以上失智症等體格、體能項目標準不符規定之駕駛人，未能全面且有效瞭解勾稽體格、體能不合規定合格標準之駕駛人。次查，除衛福部列管之身心障礙者資料可供公路總局比對駕駛人體格、體能狀態是否合乎規定合格標準外，另勞動部勞工保險局（簡稱勞保局）所列管之勞工保險失能給付資料及農民健康保險身心障礙給付資料、考試院銓敘部（簡稱銓敘部）所列管之公務人員失能給付資料等，亦可供公路總局勾稽運用，惟目前公路總局未能掌握上開資料，致無法全面瞭解勾稽駕駛人體格、體能變化情形，且經本部比對勞保局提供之民國 100 至 104 年度核定給付之勞工保險失能給付資料及公路總局提供之駕駛人資料檔，發現共計 4,292 位駕駛人存有維持生命必要之日常生活活動全需他人扶助或四肢欠缺不全等體格、體能狀態已不符道路交通安全規則等規定合格標準，惟仍持有駕照未繳回或改領身障註記駕照，恐影響民眾用路安全，經函請交通部檢討改善。據復：將依規定審查 4,292 位駕駛人之駕照資格，辦理駕照註銷或改領身障註記駕照等作業，並研議與衛福部、勞動部、銓敘部等相關機關建立駕駛人健康情形聯繫通報機制。

2. **地方政府轄內部分道路路段交通事故肇事情形未能有效改善：**交通部為降低臺灣地區都市及一般公路易肇事路段交通事故之傷亡人數與發生次數，依據第 11 期改進方案辦理「臺灣地區易肇事路段改善計畫」。經查，該計畫係交通部運輸研究所（簡稱運研所）運用內政部警政署提供之道路交通事故資料，篩選出各地方政府轄區範圍內 20 處易肇事地點，並函請各地方政府道安聯席（督導）會報參考。各地方政府經考量易肇事地點道路狀況、交通特性及肇事紀錄等資料並辦理現場會勘後，可參考該所篩選之 20 處易肇事地點或另就其他易肇事地點研提交通工程改善措施送運研所彙整，經該所彙整結果報請交通部核定後交由各地方政府據以執行，並追蹤列管計畫執行成效。據運研所統計分析發現，易肇事地點經改善工程完成後，已有效減少交通事故件數及傷亡人數，計畫改善成效良好。惟該計畫係由各地方政府依意願自行提列路口改善件數，且因各地方政府道路交通安全工程計畫經費自民國 92 年度起納入統籌分配款，撥交補助各地方政府執行道路養護，故該計畫交通部未能補助辦理相關交通改善工程，致存有各地方政府配合意願不高等情事。為瞭解各地方政府配合辦理易肇事路段改善計畫執行情形及各地方政府轄區歷年 20 處易肇事地點變動情形，經運用運研所辦理第 30 至 33 期臺灣地區易肇事

路段改善計畫成果報告，並請交通部提供運研所分析民國 100 至 103 年度各地方政府轄區範圍內之 20 處易肇事地點統計明細資料，分析比對結果發現臺北市、新北市等部分地方政府就其轄區易肇事地點執行工程改善措施件數逐年降低，甚或有嘉義縣等部分地方政府未執行工程改善措施等情形（表 10），又部分地方政府轄區易肇事地點未納列該計畫辦理工程改善，且長年易發生交通事故（表 11），影響民眾用路安全等情事。另查，運研所辦理上開改善計畫，僅追蹤列管各地方政府研提部分易肇事地點改善情形，未能加強注意各該轄區 20 處易肇事地點之交通事故增減狀況等缺失，經函請交通部督促運研所及各地方政府檢討改善。據復：將持續督促運研所協助各地方政府針對轄區易肇事路段研擬各種因應改善方案，並督促各地方政府積極配合計畫執行，以有效改善交通事故肇事情形。

### 3. 國道因車輛輪胎爆裂或散落障礙物影響之交通事故未減反增，其安全管理監督及執行情形，有待強化：交通部為降低車輛因輪胎爆裂失

控及國道障礙物肇致之人員生命財產損失，業持續辦理行車安全宣導、將汽車輪胎胎紋深度納入車輛檢驗項目，及增加國道散落障礙物處罰規定等措施，惟相關管理機制，核有下列尚待改進情事：(1) 據統計民國 103 年度國道因車輪脫落或爆胎致生之交通事故（簡稱輪胎交通事故）件數及人員死傷人數，計有 418 件，占全部交通事故件數 19,404 件之 2.15%，至肇致之死傷人數 216 人，占全部交通事故死傷人數 2,268 人比率達 9.52%，且較民國 98 年度之 337 件及 158 人，分別增加 81 件（約 24.04%）及 58 人（約 36.71%），主要係用路人輪胎保養及維護作業仍未落實所致，復據統計近年行駛於國道之小貨車平日旅次，約僅占國道總交通量之 17.50%，惟民國 98 至 103 年度小貨車輪胎交通事故件數比率高達 52.96%，死傷人數 829 人，占全部輪胎交通事故死傷人數比率高達 72.40%（表 12），惟該部尚未就肇事車種存有高度集中於小貨車情形研謀改善對策，顯示我國攸關輪胎之行車安全管理仍待加強；(2) 國道上遺留之障礙物（含散落物）已由民國 98 年度之 26,764 件，逐年增至民國 103 年度之 46,488 件，增幅達 73.70%，

表 10 臺灣地區易肇事路段改善計畫各執行單位改善措施件數統計表

單位：件

計畫期別 執行單位	30	31	32	33
合計	115	104	93	81
花蓮縣政府	—	—	1	1
屏東縣政府	—	1	2	3
新竹市政府	2	2	2	3
桃園市政府	1	2	2	4
臺東縣政府	—	—	—	4
嘉義市政府	2	3	3	4
臺中市政府	1	10	7	7
彰化縣政府	2	7	6	8
改善措施件數逐年降低				
臺北市政府	13	3	2	1
苗栗縣政府	5	3	1	1
雲林縣政府	2	3	2	1
高雄市政府	5	4	2	2
南投縣政府	4	4	2	2
基隆市政府	10	9	7	2
新竹縣政府	6	4	5	3
金門縣政府	4	5	4	3
臺南市政府	8	10	4	4
新北市政府	12	10	5	5
公路總局	37	22	36	23
未執行工程改善措施				
宜蘭縣政府	1	2	—	—
嘉義縣政府	—	—	—	—
澎湖縣政府	—	—	—	—

資料來源：整理自運研所出版之第 30 至 33 期各期臺灣地區易肇事路段改善計畫。

相關交通事故及人員死傷人數，亦由民國 98 年度之 174 件及 33 人，大幅擴增至民國 103 年度之 642 件及 44 人，增幅高達 268.97% 及 33.33% (表 13)，顯示國道障礙物危及行車安全情形日趨嚴重，復以障礙物散落區域分析，國道北、中、南各區障礙物件數均呈逐年增加情形，其中尤以北區障礙物增幅高達 158.58% 為最，較整體國道障礙物增加幅度 73.70% 超出甚多，均待該部妥擬對策改善；(3) 經濟部標準檢驗局基於安全理由，業於民國 104 年 12 月 16 日修訂之「汽車用輪

表 11 各地方政府轄區易肇事地點交通事故情形久未改善明細表

地方政府別	易肇事地點	地方政府別	易肇事地點	
臺北市	台北橋機車道	嘉義市	北港路與友愛路口	
	民權西路與中山北路		垂楊路與吳鳳北路口	
	華中橋機車道	新竹縣	中華路與福興路口	
	敦煌路與承德路口		新興路與康樂路口	
桃園市	三民路二段與春日路口	苗栗縣	中華路與華興街口	
	延平路與中美路口		中華路與自強路口	
臺中市	自由路與林森路口	彰化縣	國華路與英才路口	
	臺灣大道與健行路口		中央路與八德一路口	
臺南市	大灣路	彰化縣	中山路、東民街與孔門路口	
	中山四路與鎮中路口		中華西路、豐國路與曉陽路口	
	民族一路與九如二路口	雲林縣	中山路、城頂街與西平路口	
	中山四路與鎮海路口		鎮北路與民生路口	
	中山四路與平和東路口		西平路與南京路口	
	高雄市	民族一路與同盟一路口	屏東縣	民生路與廣東路口
		博愛一路與同盟一路口		仁愛路(仁愛國小、屏東女中前)
博愛二路與明誠三路口		中山路與民族路口		
基隆市	愛三路與仁二路口	宜蘭縣	自由路與仁愛路口	
	愛一路與仁五路口		純精路與復興路口	
新竹市	中華路與東大路口	花蓮縣	礁溪路與大忠路口	
	園區一路與新安路口		中正路與明禮路口	
	西大路與食品路口	中山路與建國路口		
	園區一路與工業東三路口	中正路與明義街、自由街口		
	南大路與食品路口	中央路與建國路口		
嘉義市	吳鳳南路與興業東路口	澎湖縣	縣 203 線道路馬公都市計劃 20-3 號道岔路口	
	新民路與民族路口	金門縣	民權路與珠浦北路口	

註 1. 表內之易肇事地點係民國 100 至 103 年度中計有 3 年度以上皆經運研所篩選為各地方政府前 20 處易肇事地點，惟未納列計畫中辦理改善工程者。  
2. 資料來源：分析自交通部提供資料。

表 12 民國 98 至 103 年度各車種於國道發生車輪脫落或爆胎事故之統計分析表

單位：件、人、%

項目	交通事故件數					死亡及受傷情形				交通組合
	合計	比率	A1	A2	A3	合計	比率	死亡	受傷	
合計	2,432	100.00	37	635	1,760	1,145	100.00	49	1,096	100.00
大客車	15	0.62	—	2	13	4	0.35	—	4	8.00
大貨車	180	7.40	1	21	158	41	3.58	1	40	3.50
聯結車	476	19.57	10	41	425	82	7.16	16	66	4.50
小客車	450	18.50	2	100	348	181	15.81	2	179	66.50
小貨車	1,288	52.96	23	468	797	829	72.40	29	800	17.50
其他	23	0.95	1	3	19	8	0.70	1	7	—

註：1. A1 類道路交通事故係指造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故。  
2. A2 類道路交通事故係指造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故。  
3. A3 類道路交通事故係指車輛碰撞造成財務損失，但無人員傷亡案件。  
4. 交通組合係平日各車種旅次占總交通量之比率。  
5. 資料來源：整理自交通部臺灣區國道高速公路局民國 104 年 6 月出版之「103 年度國道事故檢討分析報告」。

胎」國家標準 CNS1431，增列汽車輪胎安全及使用期限規定，惟交通部尚未配合辦理相關交通法規之修訂及於車輛檢驗作業納入相關檢驗項目，經函請交通部檢討改進，以維人民生命財產安全。據復：(1) 將協請內政部警政署國道公路警察局加強對小貨車超載、車輛物品裝載不妥穩之攔查取締作業，並將胎紋胎壓不合規定者列入執法重點，以減少小貨車輪胎肇事及物品散落國道情形；(2) 臺灣區國道高速公路局將規劃建置散落物統計分析系統，探究散落物增加之問題癥結，以妥適研擬改善措施，另將透過多元宣導管道，及對貨運業者專案辦理貨物超載及爆胎之防制宣導，以強化用路人行車安全觀念；(3) 鑑於將輪胎使用年限納入定期檢驗項目，尚有實務作業困難，將視後續資料蒐集結果再行研議，公路總局亦將持續請公路監理機關及代檢廠於辦理車輛檢驗時，加強向民眾宣導輪胎使用之安全觀念，以維護行車安全。

表 13 國道因障礙物肇致之交通事故件數及死傷情形統計表

單位：件、人、%

年度	項目	障礙物件數	交通事故件數			死亡及受傷情形			
			合計	A1	A2	A3	合計	死亡	受傷
	合計	221,448	2,314	9	137	2,168	224	9	215
	98	26,764	174	2	15	157	33	2	31
	99	33,300	288	—	28	260	40	—	40
	100	31,774	373	3	19	351	30	3	27
	101	39,538	386	3	21	362	44	3	41
	102	43,584	451	—	23	428	33	—	33
	103	46,488	642	1	31	610	44	1	43
103較 98	增減數	19,724	468	- 1	16	453	11	- 1	12
	增減百分比	73.70	268.97	- 50.00	106.67	288.54	33.33	- 50.00	38.71

註：1. A1、A2 及 A3 類道路交通事故定義同表 12 註 1 至 3。

2. 資料來源：整理自交通部臺灣區國道高速公路局民國 104 年 6 月出版之「103 年度國道事故檢討分析報告」。

## (二) 交通部協調各地方政府辦理環島自行車道串聯路網建置，已逐步落實打造自行車生活島目標，惟間有制度未臻周妥或執行缺失，均待督促檢討改善。

交通部為有效推動國內自行車路網建置，於民國 102 年 6 月 6 日成立「自行車路網建設計畫督導小組」，成員涵蓋中央部會、地方政府及民間團體，並定期召開小組會議，協調相關各部會自行車推動事宜及掌握各項應辦事項之進度，經行政院於民國 103 年 8 月 6 日核定「全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫」，計畫期程民國 104 至 107 年度，其中交通部自辦經費 10 億 3,307 萬元，預定目標為增加 2,650 公里之自行車路網，其中 2,100 公里由交通部（公路總局及觀光局各國家風景區管理處）負責建置（含既有道路劃設自行車道標誌、標線），另外 550 公里由教育部體育署及內政部營建署列為優先補助地方建置路線，截至民國 104 年底止，已串連全臺第 1 條自行車環島路線，主線全長共 968 公里，另有南投與大鵬灣等環支線 235 公里，共計 1,203 公里（地方政府配合完成 261 公里），已逐步落實打造自行車生

活島目標。經查執行情形，核有：1. 環島 1 號線自行車路網係以劃設標誌、標線方式辦理，並無建立實體區隔之自行車專用道，據交通部運輸研究所民國 102 及 103 年度全國易肇事路段資料顯示，自行車環島路網包含 110 處易肇事路段，另於民國 105 年度規劃自行車路線上計包含 32 處易肇事路段。復據內政部警政署統計，民國 102 年度國內自行車傷亡人數 1 萬 6,110 人(含死亡人數 130 人)、民國 103 年度自行車傷亡人數 1 萬 7,420 人(含死亡人數 126 人)，有上升趨勢，允宜針對易肇事高風險路段評估自行車騎乘之安全性，並研擬因應改善措施，以降低自行車於上開高風險路段發生交通事故之機率；2. 現行自行車道系統規劃設計手冊，引用之「交通工程手冊」條文及內容業經交通部於民國 104 年 2 月廢止，另頒「交通工程規範」，引用「市區道路及附屬工程設計規範」業經內政部於民國 104 年 7 月修正，允宜配合檢討研修，供規劃設計單位參採遵循，以符現行法制規範；3. 環島標誌及標線試辦計畫已於民國 105 年 3 月結束，允宜儘速完成環島標誌及標線法制化作業，以為本計畫後續劃設全臺自行車串聯路網依據；4. 目前連結自行車路網之臺鐵車站僅 4 座車站能提供一星級以上補給設施，且臺鐵支線迄今仍未提供自行車載運，為有效發揮臺鐵連結自行車區域路網之相互加乘效益，允應督促妥適檢討因應策略；5. 為促進偏鄉經濟發展，及提高環島 1 號線使用效益，允宜擬訂相關吸引國外自行車旅遊規劃行銷策略，及結合各地方政府推廣區域環島，經函請交通部查明妥適處理。據復：1. 公路總局將於民國 105 年度易肇事路段檢討會議上，就自行車騎士騎乘危險路段之安全性檢討及改善；2. 交通部運輸研究所目前正進行相關文獻蒐集及內容調整，將於民國 105 年度修訂自行車道系統規劃設計手冊；3. 公路總局目前正辦理環島標誌及標線試辦計畫成效分析報告，另將邀集相關單位研商設置規則修正條文，循法制作業程序辦理後續事宜；4. 臺灣鐵路管理局於民國 105 年度將增加 12 座臺鐵車站提供一星級以上自行車補給設施，另將配合採購新車後，評估開放臺鐵支線提供自行車載運；5. 觀光局業提供國際旅客符合其需求之相關資訊，及於亞洲地區進行電視媒體宣傳行銷規劃，與各地方政府共同推廣臺灣自行車節相關系列活動。

**(三) 交通部因應氣候變遷辦理重大鐵公路維生交通系統調適作業，已獲成效，惟氣候因素肇致之災害損失及對交通服務品質之影響仍巨，且部分調適作業之規劃、管考及執行情形未臻周全，無法發揮計畫預計成效。**

行政院為降低臺灣面臨氣候變遷之衝擊與危害，於民國 101 年 6 月 25 日核定「國家氣候變遷調適政策綱領」，復於民國 103 年 5 月核定「國家氣候變遷調適行動計畫(民國 102 至 106 年)」及由交通部擬具之「維生基礎設施領域行動方案」(簡稱維生行動方案)，其中維生行動方案係針對交通等四大重要維生基礎設施系統擬訂相關因應計畫，期以提升維生基礎設施在氣候變遷下的調適能力，並維持其應有之運作功能及減少對社會之衝擊。查交通部辦理維生行動方案所

列重大鐵公路維生交通系統行動計畫執行情形，核有下列待改善情事：

1. 鐵公路交通系統因氣候變遷造成之傷亡，已獲控制，惟財產損失及對交通服務品質之影響程度仍屬龐大，相關基礎設施維護及抗災作業有待強化：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，近年來交通部所屬鐵公路系統辦理天然災害防治措施結果，本年度尚無因氣候變遷因素造成人員死傷情形，防治成效良好，惟民國 100 至 104 年度，各鐵公路機構因颱風及豪雨災害，造成之交通阻斷時間及里程，計有 914 天及 1,156 公里，相關財產損害及復建成本估計達 167 億 2,577 萬餘元，其中以公路總局損失 153 億 3,381 萬餘元為最，臺灣鐵路管理局損失 11 億 6,640 萬餘元次之（表 14），另

應各鐵公路系統辦理氣象防災監控作業之需，提供氣象資訊服務之中央氣象局轄管之氣象設施損失亦達 1 億 3,389 萬餘元，損失金額龐鉅。復查各鐵公路及氣象機關於相關基礎設施損壞發生時，為維持基本鐵公路交通及氣象觀測作業之需，均採緊急維修工程及替代措施以為因應，至災後復建工程多需耗費 2、3 年始能全部完成，致影響交通及氣象服務品質，經函請交通部督促所屬持續強化基礎設施維

表 14 因氣候變遷造成之鐵公路基礎設施財產損失統計表

單位：新臺幣百萬元

年度	合計	公路總局	臺灣鐵路管理局	其他機關
合計	16,725	15,333	1,166	225
100	1,710	1,702	8	—
101	4,290	3,753	513	23
102	3,011	2,716	243	52
103	2,866	2,719	140	7
104	4,846	4,442	261	142

資料來源：整理自交通部提供資料。

護及抗災作業，以減少災害損失及對民眾生活之影響。據復：交通部為強化鐵公路基礎設施之維護及抗災能力，業針對鐵公路路線之規劃採取避開易致災路段或改線策略，使鐵公路基礎設施具有防災能力、篩選抗災能力不佳的橋梁列管優先整建、定期進行邊坡分級滾動檢討及改善舊有設施等預防式之維護措施，及訂定鐵路系統預防性停駛標準等作業機制，以維護設施及人員安全，並加強跨部會橫向聯繫及分工合作，建立防災通報機制，期以減少災害損失及影響，另中央氣象局亦已訂定氣象雷達防颱機制，確保氣象雷達於颱風期間正常運作，並將督促所屬氣象雷達站落實執行。

2. 維生行動方案調適行動計畫規劃及管考作業有欠周全，且部分行動計畫執行成果未獲妥善運用，允待檢討，以發揮整體規劃效益：維生行動方案內，與重大鐵公路基礎設施攸關之行動計畫，計有 12 項，相關計畫總經費 6 億 5,655 萬餘元，截至本年度止，實際編列預算數 5 億 6,175 萬餘元，查部分計畫已依規劃辦理，並獲有成效，惟核有：（1）暫緩執行或未辦理之行動計畫計 4 項，占上開維生行動方案中鐵公路基礎設施行動計畫項數（12 項）高達三分之一，主要係因計畫內容已由交通部所屬其他機關執行，或已納列鐵路行車安全改善計畫項下

辦理，或將視本年度天然災害發生情形及公路系統相關研究成果，再行調整執行期程所致，其規劃作業核欠周全；（2）尚未依規定妥適辦理行動計畫執行情形及成果運用效益之管考及回饋作業，無法有效掌控行動計畫執行及政策落實狀況；（3）未妥善運用行動計畫執行成果，發揮提升及強化維生基礎設施基本或抗災能力之預計效益，如公路總局辦理「公路分等級開發及復建之評估及建設準則」案之成果，未作為公路災害復建或開發及養護管理業務之參考，尚難達成其建立公路災害設施整建策略之目的，又高速鐵路工程局（簡稱高鐵局）於民國 102 年 6 月 5 日完成之「鐵路橋梁耐震設計性能規範（草案）」，迄未完成相關修訂及頒布作業，無法達成提供完善之鐵路橋梁耐震設計性能規範供各機關參考運用之目的，經函請交通部檢討並督促所屬改善。據復：（1）交通部將配合國家發展委員會擬訂下一階段國家調適行動方案之進度，辦理交通系統調適行動計畫之滾動檢討，並將強化管控相關行動計畫執行情形及計畫成果之運用效益，以提升鐵公路基礎設施之防災能力；（2）公路總局業將公路復建與開發需求性評分系統評估資料，作為公路開發或復建可行性研究之審查參考；（3）交通部業將「鐵路橋梁耐震設計性能規範（草案）」複審成果報告書，函送相關單位參辦，並請高鐵局賡續辦理規範修訂事宜，另將視各機關檢送之規範草案案件性質，妥適辦理複審計畫及審核經費編列作業，以儘速完成相關規範審核及頒布事宜。

**3. 主管機關擬訂之橋梁檢測人員資格、培訓及簽證制度未臻周全，又公路總局橋檢人力不足及機具設備老舊，不利基礎設施維修及養護作業：**行政院為提升我國維生基礎設施在極端氣候作用下之營運維護能力，於「國家氣候變遷調適政策綱領」提出我國應積極建立檢測評估人員訓練及資格授證機制，以提升維生基礎設施營運維護管理人力之素質及技術。交通部運輸研究所（簡稱運研所）復於民國 101 年 5 月出版之「橋梁政策白皮書之研擬」，提出我國應建立橋梁規劃設計與維護作業專業人員的教育訓練、授證與資格檢定體制，以加強人力培訓與技術發展，落實整體橋梁設施品質與安全性之維護工作。交通部雖於「公路修建養護管理規則」明訂公路主管機關應建立橋梁管理系統，且已責由運研所建置臺灣地區橋梁管理資訊系統，惟迄未依「公路修建養護管理規則」研訂橋梁檢測人員資格、培訓及簽證制度，難以確保維生基礎設施維護品質；又據統計公路總局轄管橋梁數計 2,949 座，財產帳列價值 3,228 億 1,784 萬餘元，民國 100 至 104 年間，其轄管省道橋梁，每年因受颱風、地震、豪雨等災害侵襲損失約 1 億 4,839 萬餘元，該局所屬各區養護工程處（簡稱養工處）計 33 個工務段辦理橋梁檢測作業，或採全部委外予廠商、或自辦、或委外及自辦混合等方式辦理，惟因轄管橋梁數量多寡不同，且部分工務段配置之橋檢人力不足，致各工務段橋檢人員平均每人負責 4 至 112 座橋梁檢測作業，差異頗大；又各養工處均配置橋梁檢查車 1 輛辦理橋梁檢測作業，惟部分養工處之橋

梁檢查車車齡已達 16 年（使用年限 10 年），甚有發生橋梁檢查車故障送修，無橋梁檢查車可供辦理檢查情事，不利落實橋梁基礎設施維修養護，經函請交通部檢討並督促公路總局強化橋梁基礎設施維養作業。據復：經交通部重新檢視國內實務運作情形，業責成運研所建立橋梁檢測人員資格、培訓及簽證制度要點等機制；公路總局針對橋檢人力不足情形，將適時委外辦理重要橋梁之檢測，另將檢視橋檢車車況，妥善辦理定期保養及汰舊換新作業。

**（四）交通部推動綠運輸政策執行結果，有助交通運輸部門碳排放量之掌控，惟節能減碳執行成果未盡理想，公共運輸使用率亦未有效提升。**

行政院為因應全球氣候變遷與節能減碳之趨勢，將綠運輸列為我國重要之運輸政策。交通部復於民國 101 年 7 月發布「101 年運輸政策白皮書－綠運輸」作為我國運輸部門推動綠運輸發展之施政藍圖，經查其執行情形，核有下列尚待改善情事：

1. 我國運輸部門節能減碳執行成果未盡理想，且全國替代能源大客車數量偏低，未能達成綠運輸政策目標：交通部依據行政院「永續能源政策綱領」與行政院節能減碳推動會對我國二氧化碳排放減量之目標，於「101 年運輸政策白皮書－綠運輸」列示，運輸部門允許之二氧化碳排放量，西元 2020 年訂為 34.5 百萬公噸、西元 2025 年為 29.7 百萬公噸。據經濟部能源局於民國 104 年 7 月公布之「各部門燃料燃燒二氧化碳排放統計量（含電力消費排放）」資料列示，民國 96 至 103 年間，我國運輸部門二氧化碳排放量大致維持在 3,408.91 至 3,603.37 萬公噸間，占全國二氧化碳總排放量之比率亦維持在 13.93% 至 14.81% 之間，相關排放量及排放比率並無太大變動。復據科技部臺灣氣候變遷調適科技知識平台所列「2016 全球氣候績效指數（CCPI）－臺灣近三年趨勢」報告，述明西元 2016 年臺灣在 CCPI 的表現較去年上升了 2 名，經科技部氣候變遷調適科技整合研究計畫辦公室分就臺灣的「得分」與「排名」近 3 年之趨勢進行分析結果，臺灣近 3 年在二氧化碳排放上並沒有急遽的變化，都在中段班浮沉，在減碳方面，即使預期目標及表現項目有小幅上升，分數仍落在很後段，在道路交通、居住使用及建築物、航空運輸部門的分數皆是逐年下滑（表 15）。另交通部為提升運具能源使用效率，規劃將碳排放量較高之舊型公車汰換為替代能源公車，民國 104 年底替代能源公車總數占總市區公車數量比率目標為 15%。據交通部統計，民國 99 至 104 年間該部補助各客運業者購置電動大客車計 80 輛，補助金額為 3 億 660 萬餘元，又截至民國 104 年底我國包括電動及

表 15 臺灣二氧化碳排放量發展分數趨勢表

單位：分

項目 \ 西元年	2014	2015	2016
電力及供熱部門	57.18	62.54	60.27
製造業及工業部門	56.62	55.48	57.98
道路交通部	67.21	58.24	49.51
居住使用及建築物部門	44.77	43.18	33.73
航空運輸部門	73.16	67.00	49.94

資料來源：整理自科技部臺灣氣候變遷調適科技知識平台「2016 全球氣候績效指數（CCPI）－臺灣近三年趨勢」報告。

油電混合大客車之替代能源大客車輛數為 366 輛，僅占我國市區公車營運車輛數 9,507 輛之 3.85%，主要係電動大客車價格仍高於柴油大客車，且因電池及動力系統故障仍多，客運業者使用電動大客車之意願偏低所致，顯示我國運輸部門二氧化碳排放量控制情形及綠運輸推動成效仍有待強化，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 交通部業配合行政院推動我國「國家自定預期貢獻」，協調經濟部與環境保護署提出 4 項運輸前瞻節能措施，相關措施實施結果，預期於西元 2030 年將可減少碳排放量達 1,000 萬公噸以上，交通部後續將依循溫室氣體減量及管理法相關機制，落實運輸部門階段管制目標之推動，並將廣續推動國際海空運取得生態港等綠色港口認證作業；(2) 有關電動大客車經營使用所存購置及維護成本較高等課題，有待相關部會共同努力改善，又為利政策推行，業責由交通部運輸研究所協助地方政府辦理電動大客車補助申請及審查其營運計畫書，另刻正與經濟部、環境保護署研議電動車共同補助機制，簡化申請程序，以提升業者購置電動公車之意願。

2. 我國已持續推動各項綠運輸政策，惟公共運輸使用率仍低：交通部為利綠運輸之推動，訂定包括「發展綠色運輸系統」、「加強運輸需求管理」及「提升運輸系統能源使用效率」等 3 大政策方向，期以提升公共運輸與自行車及步行等綠運輸使用率，減少汽機車等私人運具造成之能源消耗與溫室氣體排放。查該部為提升相關公共運輸使用率，除廣續辦理各項重大交通建設外，並持續推動「公路公共運輸發展計畫(99-101年)」(總經費 150 億元)及「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」(總經費 200 億元)等，期能達成支持各地區公路公共運輸系統均衡發展，降低私人運具使用頻率等目標。據「公路公共運輸提昇計畫(102-105年)」民國 105 年度公共運輸市占率目標值推估，本年度目標值為 17%，惟據交通部本年度民眾日常使用運具狀況調查結果，本年度臺閩地區 22 個地方政府公共運輸市占率為 16%，未達預計目標，又加計非機動運具市占率 11.1%後(簡稱綠運輸市占率)，綠運輸市占率為 27.1%，為近 4 年最低，分較民國 101 至 103 年度減少 0.3 及 0.5 個百分點不等，其中金門縣、新竹縣、宜蘭縣、屏東縣、南投縣及臺東縣等地方政府，於民國 101 至 104 年度期間，綠運輸市占率均呈現下滑趨勢，至各地方政府私人機動運具市占率則呈相對增加情形，且除臺北市、基隆市、新北市、桃園市及連江縣外，各地方政府之私人機動運具使用率，仍高達八成，主要係民眾認為相關行旅仍以開車或騎車較方便，且車站距離太遠，致私人機動運具市占率無法有效抑減(表 16)，顯示該部採取之公共運輸使用率提升措施，仍未達預計效果；另歷來全國綠運輸市占率均居冠之臺北市，近 4 年綠運輸市占率均僅維持在 57.2%至 58.0%之間，該期間隨政府投資建設之新莊線、信義線、松山線及永寧站延伸至頂埔站等捷運路線陸續通車結果，本年度捷運之旅客人數及旅運延人公里數，業分較民國 101 年度增加 1 億 1,531 萬餘人次及 9 億 731 萬餘延人公里，

約 19.15% 及 18.24%，惟汽車客運之旅客人數及旅運延人公里，則逐年萎縮，減幅分別達 1 億 3,106 萬餘人次及 10 億 1,347 萬餘延人公里，致臺北市捷運及公車本年度之整體旅客人數及旅運延人公里數，較民國 101 年度未增反減少 1,575 萬餘人次及 1 億 616 萬餘延人公里，約 1.29% 及 1.07%，顯示臺北捷運路線擴增結果，雖已便利旅客行程，惟僅係將原搭乘汽車客運之部分旅客人數，轉移至捷運運具，而未產生新客源或吸引私人運具使用者轉搭公共運輸之效果，經函請交通部檢討並督促各地方政府妥謀改善。據復：國際油價自民國 103 年 6 月開始大幅走跌，增加民眾開車誘因，致使公共運輸載客量成長趨緩，交通部業成立區域運輸發展研究中心，協助各地方政府提高公共運輸規劃及提案能量，及鼓勵各地方政府因地制宜提出更具誘因之公共運輸措施，期以提升公共運輸使用率及服務品質。

表 16 日常運具市占率統計表

單位：%

運具別 年度 地方政府別	綠運輸市占率				私人機動運具市占率			
	101	102	103	104	101	102	103	104
臺閩地區	27.4	27.6	27.5	27.1	72.6	72.4	72.5	72.9
臺灣地區	27.5	27.6	27.6	27.2	72.5	72.4	72.4	72.8
臺北市	58.0	57.2	57.7	58.0	42.0	42.8	42.3	42.0
基隆市	46.2	45.0	44.7	45.2	53.8	55.0	55.3	54.8
新北市	41.4	41.8	43.4	44.3	58.6	58.2	56.6	55.7
連江縣	34.1	30.7	30.8	29.7	65.9	69.3	69.2	70.3
桃園市	22.3	23.5	22.6	21.8	77.7	76.5	77.4	78.2
金門縣	22.9	22.4	19.5	19.2	77.1	77.6	80.5	80.8
宜蘭縣	22.4	21.9	19.2	18.3	77.6	78.1	80.8	81.7
雲林縣	19.0	17.8	18.0	18.3	81.0	82.2	82.0	81.7
臺中市	17.5	18.0	18.6	18.1	82.5	82.0	81.4	81.9
新竹市	16.7	15.8	16.5	17.6	83.3	84.2	83.5	82.4
高雄市	17.0	17.8	18.4	16.4	83.0	82.2	81.6	83.6
嘉義縣	17.9	19.6	17.2	16.3	82.1	80.4	82.8	83.7
彰化縣	15.8	16.0	16.9	15.7	84.2	84.0	83.1	84.3
澎湖縣	16.0	15.5	16.4	15.6	84.0	84.5	83.6	84.4
屏東縣	17.7	16.8	15.7	15.2	82.3	83.2	84.3	84.8
新竹縣	18.1	18.0	16.3	14.8	81.9	82.0	83.7	85.2
南投縣	16.4	16.4	14.8	14.5	83.6	83.6	85.2	85.5
花蓮縣	18.6	16.3	17.1	14.4	81.4	83.7	82.9	85.6
苗栗縣	18.3	20.3	18.0	14.1	81.7	79.7	82.0	85.9
臺南市	15.7	15.9	14.3	13.7	84.3	84.1	85.7	86.3
嘉義市	14.4	14.5	14.1	13.0	85.6	85.5	85.9	87.0
臺東縣	16.0	15.7	13.8	12.9	84.0	84.3	86.2	87.1

註：1. 本表係依據本年度綠運輸市占率由高至低排序。

2. 資料來源：整理自交通部本年度臺閩地區民眾日常使用運具狀況調查報告。

**(五) 交通部及公路總局建置第三代公路監理資訊系統輔助辦理各項監理業務，惟交通違規業務、車輛牌照及運輸業管理機制與執行情形未臻周妥，亟待檢討。**

依交通部組織法第 1 條規定，交通部主管全國交通行政及交通事業。同法第 4 及 5 條規定，交通部設路政司，掌理關於公路監理業務之監督等事項。復依交通部公路總局組織條例第 2 條第 7 款及第 8 款規定，該局掌管汽機車違規裁罰、申訴、路邊稽查等有關監理行政事項；又查

其所屬各區監理所(站)依道路交通管理處罰條例第 12 至 68 條辦理交通違規案件之裁罰及罰鍰收繳等業務。另公路總局斥資 19 億 547 萬餘元完成建置第三代公路監理資訊系統(簡稱 M3 系統),自民國 103 年 7 月起展開實境測試作業,於民國 104 年 5 月正式啟用,輔助各監理所(站)辦理各項監理業務。經查交通部及公路總局辦理交通違規業務、車輛牌照及運輸業管理機制與執行情形,核有下列尚待改進情事:

1. 交通違規案件處理之控管機制未臻周妥,致有部分案件逾時效無法裁決或移送執行,失其裁罰之效,亟待檢討改善:公路總局各監理機關交通違規案件辦理情形,核有:(1)民國 101 年間發生之交通違規案件計 275 萬餘件,截至民國 104 年底止,已逾違規日 3 年而尚未裁決者計 194 件,應罰金額計 136 萬餘元,因該等案件未依行政罰法第 27 條規定,於違反行政法上義務之行為終了時起算 3 年內辦理裁決,而喪失裁處權;又民國 102 至 104 年 6 月底發生之交通違規案件計 799 萬餘件,截至民國 104 年底,已逾應到案期限 60 日之 3 個月,而尚未裁決者計 3,917 件(不含涉及刑事者),應罰金額計 1,086 萬餘元,其中甚至有逾前開期間 1 年以上者計 232 件(不含免罰案件),應罰金額計 93 萬餘元,公路總局各監理機關未依違反道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 44 條規定逕行裁決,均有未當;(2)公路總局各監理機關於民國 95 至 99 年度已裁決之交通違規案件,迄民國 105 年 4 月 8 日止,因未依行政執行法第 7 條第 1 項規定,自處分、裁定確定之日起 5 年內執行,不得再執行者,計 12 萬餘件、金額 5 億 5,803 萬餘元(表 17),主要

表 17 交通違規案件逾執行期間統計表

單位:件、新臺幣千元

年度	合計	95	96	97	98	99
件數	127,330	36,292	38,985	27,510	16,993	7,550
金額	558,032	14,168	14,248	13,671	10,162	3,552

資料來源:整理自公路總局提供資料。

係交通違規案件之裁決書未完成合法送達、裁決書或送達證書檔案遺失等原因未能移送執行。查目前中華郵政公司僅提供 6 個月內之雙掛號郵件處理情形查詢功能,若未即時控管裁

決書送達情形,將衍生後續未能移送執行或需重新完成合法送達之情事,又查 M3 系統已可產製「裁決未送達清冊報表」(M164 報表),供監理所(站)按月控管裁決書送達情形,惟部分監理所(站)仍未善用 M164 報表控管,核有未當;(3)公路總局各監理機關於民國 100 至 104 年度

已裁決之交通違規案件,截至民國 105 年 4 月 8 日止,尚未逾行政執行 5 年期限且未移送之件數,計有 25 萬餘件、金額 8 億 8,785 萬餘元(表 18),查 M3 系統已可產製「交

表 18 交通違規案件尚未移送執行統計表

單位:件、新臺幣千元

年度	合計	100	101	102	103	104
件數	251,815	8,259	10,825	23,434	90,483	118,814
金額	887,855	30,418	51,741	147,045	280,245	378,403

資料來源:整理自公路總局提供資料。

通違規已裁已達未移送強執清冊」(M166 報表)控管尚未移送案件之處理情形，惟查前開未移送之案件中，屬於民國 100 年度之交通違規案件為 8,259 件、金額 3,041 萬餘元(表 18)，顯示各監理所(站)仍有拖延至第 5 年始辦理移送作業情事，核欠積極，經函請公路總局善用 M3 系統報表強化控管機制，俾免案件因逾時效無法裁決或移送，而失其裁罰之效，並影響國庫收入。據復：公路總局已研擬「交通部公路總局所屬各區監理所查核所屬辦理違反道路管理事件逕行裁決應注意事項」(草案)，責成各監理所定期查核所屬裁決辦理進度，及每月運用 M3 系統產製之報表加強稽核，控管移送執行之時效，並由副局長召開監理會報定期追蹤管考。

**2. 未積極控管收回逾使用期限之臨時牌照，管理機制有待改善：**公路總局各監理機關民國 103 年度核發臨時牌照計 4 萬 206 副，截至民國 104 年 4 月 23 日止，仍有 554 副臨時牌照已屆期未繳回，甚至有 95 副已逾期限 1 年仍未繳回，各監理機關未主動通知繳回，及依道路交通管理處罰條例第 15 條規定，對於領用臨時牌照期滿未繳還者，處以新臺幣 900 元以上 1,800 元以下之罰鍰及扣繳註銷臨時牌照，僅仰賴警察機關取締或消極等待車主前來辦理繳銷，牌照管理核欠積極，經函請交通部督促公路總局檢討改善。據復：公路總局已於 M3 系統建置控管功能，及全面清查未繳回之臨時牌照，並對逾期未繳回臨時牌照者辦理舉發及裁決作業。據統計本年度核發之臨時牌照，逾期未繳回者計 4,161 副，該局各監理機關已依規定辦理舉發，統一寄送違反道路管理事件通知單通知車主繳回，截至民國 105 年 6 月 21 日止，已收回 3,775 副及收繳罰鍰 339 萬餘元。

**3. 辦理取締違規經營汽車運輸業情形，有待研謀改善：**荷蘭商 Uber B. V. 於民國 102 年於我國投資設立台灣宇博數位服務股份有限公司(簡稱宇博公司)，並自同年 7 月起以「Uber」名義於臺北地區經營叫車派遣服務，及於網路招募駕駛從事載客營業。宇博公司未依法申請核准卻經營汽車運輸業，已違反公路法第 77 條第 2 項規定，經交通部處新臺幣 5 萬元以上 15 萬元以下罰鍰，並勒令停業，該公司不服提起行政救濟，嗣經臺北高等行政法院以原處分就事實(違反時間及地點)之記載有闕漏，及勒令停業之裁處範圍包含該公司所有營業行為，逾越公路法第 77 條第 2 項規定之意旨為由，於民國 104 年 11 月 3 日判決撤銷原處分，目前交通部已補充事證上訴中。交通部自民國 103 年起督促公路總局取締宇博公司違規經營汽車運輸業行為，截至民國 104 年底止，對該公司掣開罰單 258 件，罰鍰金額計 3,500 萬元，對駕駛人掣開罰單 266 件，罰鍰金額計 1,150 萬餘元；並於民國 105 年 3 月公告修正「自用車違規營業處罰基準表」，除加重累犯罰鍰外，另新增 6 個月內連續違規 2 次以上，處行為人新臺幣 10 萬元罰鍰，並吊扣違規營業車輛牌照 6 個月之規定。經查其辦理情形，核有：(1)宇博公司在臺違規經營汽車運輸業已 2 年餘，期間政府雖多次與該公司溝通請其申請核准依法營運未果，其營運範圍甚至從

臺北擴張至桃園、臺中、高雄等地，有待持續積極輔導納管，加強取締其違法行為，並向一般駕駛人加強宣導勿以身試法，以免受罰；(2) 宇博公司派遣之駕駛素質難以掌握，亦難確保均具職業駕駛執照，且民眾若與該公司發生消費爭議、個資外洩或行車事故等問題，權益將難受到妥適保障，均有待持續加強向民眾宣導，以免權益受損；(3) 交通部為滿足消費者不同需求，加強我國計程車競爭實力，已研擬多元化計程車服務方案，規劃藉由鬆綁相關法規，提供乘客多元運輸服務，惟仍待積極規劃辦理，以提升計程車產業服務品質，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 將持續蒐集其他國家取締執法成效，評估可行方案及手段，並要求公路總局及直轄市政府共同合作取締，期藉擴大執法效果，有效削減自用車非法參與經營意願；(2) 已持續向消費者宣導審慎選擇，保障自身消費安全與權益；(3) 已積極與業界溝通討論，蒐集意見並凝聚共識，以利相關法規修正作業。

#### **(六) 交通部為健全危險物品船舶運輸安全管理，訂定商港法等規範，惟相關規範及管理機制仍欠周妥，亟待賡續研謀改善。**

交通部為健全危險物品船舶運輸安全管理，避免事故發生，造成龐大人員傷亡及社會成本支出，於商港法、商港港務管理規則等規定中，建立危險物品船舶運輸、裝卸及倉儲等作業原則規範。依商港法第 2 條規定，國際商港由臺灣港務股份有限公司（簡稱港務公司）負責經營管理，另管理事項涉及公權力部分則由航港局辦理。經查，民國 103 年度經由國際商港進口之危險物品計有 1,060 萬餘公噸，數量龐巨，其相關規範及管理機制，核有下列待改善事項：

1. **欠缺危險物品運送資料之分享與勾稽機制，且業者未依規定申報情形嚴重：**依商港法第 19 條及商港港務管理規則第 3 條規定，船舶到達港區 24 小時前及出港發航 12 小時前，應據實填報船舶入港或出港預報表單，載明船舶航線、貨運種類、數量等相關資料。另依商港港務管理規則第 33 條規定，載運危險物品之船舶應於到港 24 小時前，填具危險物品種類、品名、性質、數量及裝卸應注意事項等資料，經港務公司或航港局同意後方得作業。如業者未依規定申報或未詳實申報，則應依商港法第 66 條規定，以違反第 44 條所定商港港務管理規則，處 10 萬元以上 50 萬元以下罰鍰。目前危險物品載運及裝卸相關申報實務作法，係由業者登入航港局建置之航港單一窗口服務平臺（簡稱 MTNet 系統）填報預定到達時間等資料，且須額外標記勾選運載危險物品並提供「船舶危險貨物適裝證書」等資料，經航港局查核後，交由港務公司安排船席。另載運危險物品業者須登入港務公司建置之危險物品申報系統，填寫危險物品種類等詳細載運資料，以利港務公司列管各港危險物品進出（轉）口裝卸情形。為瞭解業者申報危險物品船舶運輸及港區裝卸情形，經請財政部關務署提供民國 104 年 1 至 8 月特定危險物品進出口倉單及報單資料、航港局提供同期間 MTNet 系統列管之船舶進出港預報資料及港務公

司提供同期間危險物品申報系統列管之港區危險品裝卸資料，勾稽比對其中 4,286 艘次船舶之危險物品裝載情形，發現計有 3,402 艘次存在違規載運情形，違規比率高達 79.37%(表 19)。惟目前航港局建置之 MTNet 系統並未介接港務公司之危險物品裝卸申報資料及財政部關務署之進出口艙單、報單資料，致航港局各航務中心無法有效掌握進出港船舶之危險物品載運裝卸情形並依規定辦理違規裁罰。又港務公司雖稱透過不定期現場巡查船舶裝卸

**表 19 民國 104 年 1 至 8 月危險物品船舶運輸違規情形統計表**

單位：艘次、%

項目	艘次	比率
合計	4,286	100.00
合規載運	884	20.63
違規載運	3,402	79.37
—未向航港局申報	1,267	29.56
—未向港務公司申報	448	10.45
—均未向航港局及港務公司申報	539	12.58
—未依申報品項載運	1,148	26.78

資料來源：分析自財政部關務署提供民國 104 年 1 至 8 月特定危險物品進出口艙單及報單資料、航港局提供同期間 MTNet 系統列管之船舶進出港預報資料及港務公司提供同期間危險物品申報系統列管之港區危險品裝卸資料。

作業，隨機抽查業者有無依規定辦理危險物品申報作業情形，如查核發現存有違規事實將通報轄區航務中心辦理相關裁罰作業，惟據該公司統計民國 104 年 1 至 8 月皆無通報違反商港法第 44 條規定案件紀錄，顯見港務公司亦未能掌握危險物品船舶運送及港區裝卸情形，並通報航港局予以裁罰，難以遏止業者違規行為，不利港區危險物品作業安全，經函請交通部督促航港局及港務公司檢討改善。據復：交通部已督同航港局、港務公司建置危險物品管理系統，並加強跨機關資訊分享，落實危險物品申報查核，並依商港法規定嚴格執法，杜絕危險物品未依法申報之行為。

**2. 危險物品儲放港區之相關規範及管理機制未臻周妥：**考量港區危險物品裝卸、倉儲作業需要，商港法第 25 條第 2 項已規範高度危險性之危險物品應於卸船後立即運離港區；其餘危險物品未能立即運離者，應於指定堆置場所妥為存放。如違反上開規定，則依商港法第 62 條規定裁處新臺幣 60 萬元以上 300 萬元以下罰鍰。另為維護港區安全並考量轉口危險物品貨櫃滯留港區之實務需要，針對轉口危險物品貨櫃儲運情形，基隆港務分公司訂有「基隆港轉口低度危險物品貨櫃作業須知」，規範轉口危險物品貨櫃儲放場儲放低度及高度危險物品之認定標準，如列為高度危險物品不得儲放於港區內，另高雄港務分公司訂有「高雄港危險物品貨櫃儲轉運作業規定」，則規範業者如需於港區內載運國際海運危險物品準則分類中 1.1 等類之管制危險物品轉口貨櫃，應專案報請該公司核准，以利確保港區安全。惟查危險物品儲放港區之相關規範及管理機制，核有：(1) 航港局迄未明定高度危險性危險物品之種類及合理運離港區作業時間，不利業者遵循，且各航務中心及港務公司亦無法要求業者儘速將高度危險性危險物品運離港區或辦理違規裁罰作業；(2) 臺中港務分公司及花蓮港務分公司亦存有轉口危險物品貨櫃滯留港區之需求，惟迄未針對轉口危險物品貨櫃儲運訂有相關作業規範，不利業者遵循及確保

港區危險物品儲放安全；(3) 經參採基隆及高雄港務分公司規範之轉口高度及管制危險物品認定標準，並分析港務公司提供之民國 104 年 1 至 8 月危險物品裝卸申報資料及關貿網路股份有限公司（簡稱關貿公司）利用貨櫃（物）動態查詢系統協助提供部分高度及管制危險物品貨櫃動態資訊，抽查發現高度及管制危險物品貨櫃多有滯留港區超過 1 天未能立即運離港區情形（表 20），惟港務公司迄未介接關貿公司建置之貨櫃（物）動態查詢系統資料，無法掌握並據以加強查核高度及管制危險物品儲放港區情形等缺失，經函請交通部督促航港局及港務公司檢討改善。據復：(1) 航港局已確認高度危險性危險物品類別，並將公告通知業者遵循，另已開會研議立即運離港區之時限規定；(2) 已要求港務公司會同航港局研議劃設危險物品專區，並訂定相關規範及作業流程，落實業者暫儲危險物品之管理與督導；(3) 港務公司刻正規劃建置「港區危險物品安全管理系統」，並協調財政部關務署取得貨櫃動態資訊，以利資料勾稽及掌握危險物品港區儲運情形。

表 20 民國 104 年 1 至 8 月裝載高度及管制危險物品之進口貨櫃放置港區貨櫃場情形表

單位：只、%

港區別	裝載高度及管制危險物品貨櫃數	立即運離港區貨櫃		放置港區貨櫃	
		數量	比率	數量	比率
基隆港	121	62	51.24	59	48.76
高雄港	318	179	56.29	139	43.71

資料來源：分析自港務公司提供之民國 104 年 1 至 8 月危險物品裝卸申報資料及關貿公司提供部分高度及管制危險物品貨櫃動態資訊。

3. 危險物品安全督導作業規劃欠周，且未依規定落實執行：航港局為確保港區內危險物品作業安全，依商港港務管理規則第 29 條訂定「交通部航港局港區危險品安全督導實施作業要點」，規範該局所屬各航務中心應邀集各港務消防隊、港務公司各分公司組成督導小組，每年辦理 1 至 2 次危險物品安全督導業務，就港區內各公民營業者之危險物品裝卸、運送、存放及事故之處理通報等事項進行實地督導。經查航港局各航務中心均已完成本年度危險物品安全督導作業，惟其安全督導作業之規劃及執行情形，核有：(1) 危險物品安全督導作業未將管線維護情形納入，無法確保危險物品作業安全；(2) 部分航務中心未依規定查核港區內倉儲業者及貨櫃集散站業者之安全管理情形，且未能強化危險物品安全督導查核缺失之後續追蹤改善機制等缺失，經函請交通部督促航港局檢討改善。據復：(1) 將視各港區石化工廠運作情形及管理需求，將輸送危險品之管線維護保養列為督導查核項目；(2) 已於民國 105 年 1 月 26 日函頒修正「交通部航港局港區危險物品作業安全督導實施要點」，將港區內石化儲運業者、危險物品倉儲業者及貨櫃集散站業者納入督導對象，另將強化督導頻率及辦理複查作業，以督導業者確實改善。

(七) 高鐵基金累計短絀及負債仍鉅，又因舉債投資台灣高鐵公司及土地開發計畫執行進度緩慢等，增加基金財務負擔及營運風險，亟待積極研謀改善，

## 以健全基金財務狀況。

交通部高速鐵路工程局（簡稱高鐵局）經管之高速鐵路相關建設基金（簡稱高鐵基金），主要辦理高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫（簡稱土開計畫）、高速鐵路車站聯外道路系統改善計畫（簡稱聯外計畫），及依據立法院第 8 屆第 7 會期第 15 次會議備查之交通部「高鐵財務解決方案」（簡稱財改方案）內容，配合台灣高速鐵路股份有限公司（簡稱台灣高鐵公司）增資時程，經行政院同意先行於本年度辦理高鐵永續經營投資計畫（簡稱永續計畫），出資參與高鐵財務改善之增資及辦理高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南車站特定區附屬事業用地短期土地出租作業。經查其執行情形，核有下列尚待改善情事：

1. 高鐵基金負債比率已有改善，惟累計短絀及負債仍鉅，且現金流量仍顯不足，亟待評估投資台灣高鐵公司之影響，妥為規劃因應以改善基金整體財務狀況：查截至民國 104 年底止，高鐵基金累計短絀為 206 億 1,455 萬餘元，負債餘額為 762 億 6,218 萬餘元，負債比率為 136.31%，雖較過去 4 年下降，惟基金整體財務結構依然欠佳；另現金流量比率自民國 100 年度之 2.22% 上升至民國 103 年度之 55.01%，顯示高鐵基金以業務活動產生之現金流量償還流動負債之能力有所提升，惟本年度因舉債投資台灣高鐵公司 242 億元致短期借款增加，使該比率惡化降至 10.70%，且該基金考量短期借款利率較長期借款及公債利率為低，故以公開招標方式簽訂一年期短期借款合同支應投資台灣高鐵公司所需資金，致基金面臨債務於短期內到期，並須籌措鉅額資金償還債務本息之風險，屆時若持續以短期借款方式舉債支應，其未來幾年之現金流量比率偏低情形將難以改善。又近 5 年流動比率僅介於 0.92% 至 12.78% 間，亦屬偏低，顯示高鐵基金流動資產及營業活動創造之現金不足以支應流動負債，且負債比率仍高，基金短期及中長期償債能力不佳，易造成以新債養舊債之情形發生（表 21）。復查高鐵基金本年度先行辦理永續計畫，據高鐵局規劃，該計畫為自償率 106% 之自償性計畫，由台灣高鐵公司每年盈餘分配之股利收入償還債務本息，惟該公司能否於未來幾年內確實改善營運及財務狀況並配發現金股利，尚待觀察。鑑

表 21 高鐵基金長短期償債能力分析表

單位：%

年度(底)	短期償債能力		中長期償債能力
	現金流量比率	流動比率	負債比率
100	2.22	0.92	197.55
101	23.84	12.78	187.02
102	35.60	7.53	177.72
103	55.01	6.71	171.36
104	10.70	1.64	136.31

註：1. 現金流量比率 = 業務活動淨現金流量 / 流動負債。

2. 流動比率 = 流動資產 / 流動負債。

3. 負債比率 = 負債總額 / 資產總額。

4. 資料來源：整理自高鐵基金各年度決算書。

於高鐵基金累計短絀及負債龐鉅、現金流量不足，復因舉債 242 億元投資台灣高鐵公司，亦增加基金財務負擔，經函請交通部督促高鐵局改善基金財務狀況，並注意台灣高鐵公司營運情形，以降低基金財務風險。據復：高鐵基金辦理各項自償性計畫，其財務計畫係規劃於前期舉債支

應，再由效益挹注償還債務並填補短絀，以達成計畫財務目標，該基金隨後期效益挹注，預估將可逐漸改善財務結構，且台灣高鐵公司已完成減資、增資、撤回仲裁及調降票價等措施，順利解除瀕臨破產之財務危機，財務體質亦趨於健全，又該公司於民國 105 年度將分配現金股利，高鐵基金預計將獲配 15.73 億元股利並用於還本付息；另亦將依立法院附帶決議事項，每 15 年進行一次高鐵財務體質檢討，提出必要之因應措施，以降低基金財務風險。

2. 高鐵基金土開計畫待執行開發之土地仍多，允宜研擬適切之土地開發策略，並預先規劃未來盈餘分配、未處分土地之後續處理方式：查高鐵局辦理土開計畫，主要係配合高鐵通車計畫辦理區段徵收開發作業，交付高鐵車站及事業發展用地予台灣高鐵公司使用開發，並經由取得剩餘可建地整體規劃辦理招商或處分所得收入，回收投入成本及償還債務，計畫期間自民國 86 年 7 月起至 108 年底止，屬於 100% 自償計畫。經查該計畫剩餘可建地共計 304.92 公頃，截至民國 104 年底止，尚有 166.99 公頃土地（包含已簽訂出租或開發經營契約等所有權尚未移轉之土地 34.91 公頃）待執行，占計畫面積 54.77%（表 22），執行進度緩慢，待開發土地仍多，致延滯開發經費之回收。據高鐵局表示，土地開發進度須考量整體市場環境，倘大量標售致市場供過於求，恐影響標脫價格及標脫率，反不利於整體財務效益，為加速土地處分作業，已採每年滾動式檢討，就市場狀況研擬更適切之開發策略。惟截至民國 104 年底止，土開計畫執行期程已達總期程之八成，且將於 4 年後屆期，目前尚有超過一半之土地待開發，又僅有新竹站土開計畫獲有盈餘，整體

表 22 截至民國 104 年底止高鐵各車站特定區區段徵收土地開發計畫辦理情形

單位：公頃、%

站區別	剩餘可建 地面積	已標售之 土地面積	尚待開發之土地	
			面積	比率
合計	304.92	137.93	166.99	54.77
桃園站	65.73	23.80	41.93	63.79
新竹站	67.39	58.66	8.73	12.95
臺中站	65.32	32.48	32.84	50.28
嘉義站	18.33	7.79	10.54	57.50
臺南站	88.15	15.20	72.95	82.76

資料來源：高鐵局提供。

土開計畫未來能否依限完成土地處分作業並獲開發盈餘仍有疑慮，且土開計畫之財務計畫僅原則性規範以 30%、30%、40% 之比率，分配開發盈餘予交通部、內政部及地方政府，若於計畫到期時各站區盈餘及虧損狀況不一，屆時盈餘分配、尚未處分土地之後續處理方式等將未有詳確之規劃可供遵循，亟待預為妥擬處置方案。經函請交通部督促高鐵局就市場狀況研擬適切之土地開發策略，並適時召集相關單位討論，預先規劃未來盈餘分配、尚未處分土地之後續處理方式。據復：高鐵局業邀請相關單位召開「研商高鐵車站特定區剩餘可建地附條件標售推動方案會議」，其中就嘉義及臺南車站特定區土地標售作業進度緩慢部分，研提變更產業專用區部分土地之處分方式，並經行政院核定，後續將選定臺南站之產業專用區於民國 105 年底前辦理招商事宜；另有關土開計畫之土地處分盈餘分配事宜，該局業函請桃園市、新竹縣、臺中市、嘉

義縣、臺南市等地方政府及內政部研復，以規劃未來盈餘分配、尚未處分土地之後續處理方式參採辦理。

3. 高鐵基金永續計畫尚未修訂完竣，且台灣高鐵公司公股董事代表人數比率未盡合理，允宜積極辦理並持續注意該公司董事改選事宜，以有效監督其營運管理情形及基金永續計畫之執行成效：為解決台灣高鐵公司自民國 96 年通車營運以來，運量營收不如預期，致截至民國 103 年底，累積虧損已達 466 億 5,874 萬餘元，並面臨剩餘特許期內無法負擔貸款及系統增置汰換費用等問題，立法院於第 8 屆第 7 會期第 15 次會議備查之交通部所提財政方案，同意延長特許期 35 年，先減資六成後再增資 300 億元，增資對象則優先洽（泛）公股募資，以利政府取得台灣高鐵公司之實質主導權，該公司並返還桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南站區（簡稱五站區）之事業發展用地開發使用權予交通部，以折抵部分應支付之回饋金。高鐵路爰依「中央政府特種基金參加民營事業投資管理要點」擬訂永續計畫並納入民國 105 年度高鐵路基金預算辦理，經行政院於民國 104 年 7 月核定並同意先行於本年度辦理。經查高鐵路辦理永續計畫之執行情形，核有：(1) 高鐵路為配合執行前揭財政方案，業擬訂永續計畫，其自償性收入來源係五站區之開發效益，及未來台灣高鐵公司每年營運所獲盈餘分配之股利，該計畫並於民國 104 年 7 月經行政院核定，納入民國 105 年度預算辦理。據永續計畫財務分析內容指出，將規劃納入五站區事業發展用地未來開發效益，惟因涉及開發方式之評估等，將於後續評估完成後，再納入計畫修正報核。台灣高鐵公司已於民國 104 年 7 月與交通部簽訂「台灣南北高速鐵路站區開發合約終止協議書」，於民國 104 年 10 月 30 日將五站區之事業發展用地地上權返還交通部，惟迄至民國 104 年底止，高鐵路尚未完成五站區之用地開發評估作業，致未能依照前揭規劃將五站區開發效益納入永續計畫，延遲永續計畫之修訂，鑑於台灣高鐵公司未來營運績效改善狀況尚待觀察，爰五站區用地之開發效益為影響

永續計畫執行良窳之重要因素，允宜加速五站區用地之開發規劃作業，並將其影響納入考量，重新進行永續計畫之修訂，以確保高鐵路基金穩健及永續之經營；(2) 高鐵路基金為配合台灣高鐵公司之增資時程，於民國 104 年 11 月 26 日認購該公司普通股計 242 億元。據高鐵路統計，台灣高鐵公司執行財政方案增資 300 億元後，公股持股股本計 274 億元，持股比率達 48.88% (表 23)，以高鐵路基金持股比率 43.17

表 23 台灣高鐵公司財政方案增資前後之持股及其比率對照表

單位：新臺幣億元、%

類別	減資六成後		增資 300 億元	
	股	持股比	股	持股比
合計	261	100.00	561	100.00
(泛)公股小計	58	22.13	358	63.80
公股	32	12.28	274	48.88
泛公股	26	9.85	84	14.92
五大發起股東	97	37.30	97	17.29
小股東	現有小股東	106	106	18.91
	高鐵路員工	—		
	全民	—		

資料來源：高鐵路提供。

%為最高。惟目前該公司公股董事代表人數計 3 席，僅占全數董事席次 15 席之 20.00% (表 24)，未達董事會席次半數，且其中未有高鐵基金派任之董事代表，恐難有效監督其營運管理情形。為確保政府決策執行及公司經營效率，允宜注意未來辦理台灣高鐵公司董事改選事宜，泛公股董事席次應與持股比率相當，並依交通部與所屬事業機構派任公民營事業機構及財團法人機關代表遴選管理及考核要點遴選代表，以確保政府投資權益，強化董事會結構，提升董事會監督與決策之效能

表 24 台灣高鐵公司董監事代表人數一覽表

單位：人

代表方	法人機構	法人代表
合計		15
公股	行政院國家發展基金管理會	2
	台灣糖業股份有限公司	1
泛公股	中國鋼鐵股份有限公司	1
	財團法人中華航空事業發展基金會	2
民股	台橡股份有限公司	1
	太合投資股份有限公司	1
	台北富邦商業銀行股份有限公司	1
	東元電機股份有限公司	1
	長榮國際股份有限公司	1
東和鋼鐵企業股份有限公司		1
獨立董事		3

資料來源：高鐵局提供。

及品質，經函請交通部督促高鐵局檢討改善。據復：(1) 高鐵局自民國 105 年 2 月 27 日起委託專業顧問辦理五站區事業發展用地開發策略、招商規劃，並進行開發效益評估，復於民國 105 年 6 月 7 日召開「高鐵土地開發招商座談會」，廣納民意及瞭解市場動態，預計最快可於民國 105 年底前公告招商，而後續執行作業亦將考量市場情形，彈性因應調整；(2) 台灣高鐵公司業於民國 105 年 3 月 18 日股東臨時會決議通過將原 15 席董事人數調整為 17 席，未來將於符合公司章程、證券交易法等相關規範，及兼顧政府決策執行並保有民間經營活力效率前提下，視情況召開股東會增補選董事，並依規定遴選代表擔任董事，使公股及泛公股董事席位與持股比率相當。

**(八) 中華郵政公司郵政儲金規模龐大，惟相關內控機制未臻完善，允應檢討強化，另為提升營業績效及服務品質，允宜善用服務高覆蓋率之優勢，強化事業創新能量。**

中華郵政股份有限公司 (簡稱中華郵政公司) 係我國重要國營機構，主要提供郵務遞送、郵政儲金及簡易壽險等公共服務業務。依據交通部出版「郵政統計要覽」資料，中華郵政公司自民國 57 年起郵政儲金營收已超逾郵務遞送營收，截至民國 104 年底止，郵務遞送占整體業務 (含儲政儲金、簡易壽險及郵務) 之營收比率為 8.25%；又據中央銀行公告民國 104 年 12 月郵政儲金及本國 40 家銀行資產負債表，郵政儲金之企業及個人總存款為新臺幣 5.74 兆元，本國 40 家銀行之企業及個人總存款為新臺幣 35 兆元，其中本國銀行之存款超過 1 兆元者，計有臺灣銀行 (3.84 兆元)、合作金庫 (2.50 兆元) 等 14 家，中華郵政公司收受之存款金額高居本國金

融機構之首；另中華郵政公司開立個人存款戶數達 3,425 萬餘戶，係本國金融機構帳戶數唯一超過我國總人口數（2,349 萬餘人）者，人口覆蓋比率約達 1.46 倍（含幼童及成人），郵政服務對於我國各地方行政區之人口服務覆蓋率廣泛（表 25）。惟現行之「郵政儲金匯兌內部控制及稽核制度實施辦法」係民國 91 年 12 月 31 日訂頒，相較於金融監督管理委員會配合美國 COSO 委員會西元 2013 年提出之「內部控制—整體架構」更新報告，於民國 104 年 5 月 12 日修訂「金融控股公司及銀行業內部控制及稽核制度實施辦法」，郵政儲金監理內容欠缺風險管理機制、未明確制訂內控相關業務規範及處理手冊之表列範圍，亦無年度稽核計畫，顯示該公司採行較寬鬆監理機制，未能落實政府風險管理機制，且訂頒迄今已逾 10 年，交通部迄未依郵政儲金匯兌法第 10 條規定，會同金融監督管理委員會重新修定更嚴謹之郵政儲金內部控制及稽核辦法，未符合世界儲蓄金融機構（World Savings Banks Institute, WSBI）於西元 2011 年 6 月出版「郵政金融服務改革及發展路徑」（A WSBI Roadmap for Postal Financial Services Reform and Development）建議郵政金融與銀行監理（國際清算銀行之巴塞爾資本協定）一致性之原則。另查中華郵政公司於民國 96 至 104 年度之郵務遞送營運情形，僅本年度為營業利益 2,081 萬餘元

表 25 民國 104 年底各行政區域郵政服務人口覆蓋率之統計表

單位：戶、人次、人、%

行政區域	郵儲帳戶數 (個人)	壽險投保人 次(個人)	人口數	郵儲帳戶 覆蓋比率	郵壽投保 覆蓋比率
合計	34,255,470	2,665,036	23,492,074	145.82	11.34
新北市	5,378,679	401,074	3,970,644	135.46	10.10
臺北市	4,445,041	310,632	2,704,810	164.34	11.48
桃園市	2,900,456	224,909	2,105,780	137.74	10.68
臺中市	3,857,272	340,851	2,744,445	140.55	12.42
臺南市	2,945,230	207,245	1,885,541	156.20	10.99
高雄市	4,248,061	360,175	2,778,918	152.87	12.96
宜蘭縣	692,701	49,114	458,117	151.21	10.72
新竹縣	660,633	57,437	542,042	121.88	10.60
苗栗縣	831,158	62,654	563,912	147.39	11.11
彰化縣	1,873,852	169,144	1,289,072	145.36	13.12
南投縣	769,052	66,402	509,490	150.95	13.03
雲林縣	983,979	72,098	699,633	140.64	10.31
嘉義縣	690,525	52,442	519,839	132.83	10.09
屏東縣	1,235,668	95,563	841,253	146.88	11.36
臺東縣	311,000	23,437	222,452	139.81	10.54
花蓮縣	489,811	32,144	331,945	147.56	9.68
澎湖縣	146,093	10,108	102,304	142.80	9.88
基隆市	632,981	46,551	372,105	170.11	12.51
新竹市	587,889	46,286	434,060	135.44	10.66
嘉義市	469,407	31,494	270,366	173.62	11.65
金門縣	87,453	4,174	132,799	65.85	3.14
連江縣	18,529	1,102	12,547	147.68	8.78

註：1. 有關郵儲帳戶數(個人)、壽險投保人次(個人)係指開立帳戶總數，為考慮長住及非長住人口之移動性及方便計算服務覆蓋程度，有關帳戶數未採人口帳戶總歸戶，並排除法人帳戶數。

2. 郵儲帳戶覆蓋比率=郵儲帳戶數(個人)/人口數。

3. 郵壽投保覆蓋比率=壽險投保人次(個人)/人口數。

4. 資料來源：整理自內政部網站資料及中華郵政公司提供資料。

外，其餘年度均屬虧損（2 至 9 億元），允宜參酌國際郵務擴展之成功案例（如：美國郵政公司積極推動郵政物聯網、日本郵便公司結合網路科技支援老人居家訪視等業務），及聯合國萬國郵政聯盟於西元 2012 年出版「全球郵政服務路徑：杜哈郵政策略（2013—2016）」強調利用新創技術擴增服務範圍等研發新創業務，以提升郵政公共服務品質，經函請交通部檢討及督促中華郵政公司儘速審慎研謀妥適對策，以強化業務競爭力並增進營收。據復：有關郵政儲金內部控制及稽核制度，交通部已於近期密集協請金融監督管理委員會共同研商新訂郵政儲金內部控制及稽核辦法；另中華郵政公司將深入研究國際成功新創業務導入之可行性，以強化業務競爭力及增進營收。

**（九） 中華郵政公司郵務業務本年度轉虧為盈，惟外勤投遞人員工作分配、效率差異過大，衡量系統建檔資料錯誤比率偏高；又郵政商城固定成本負擔沉重，資訊系統資安保護不足，均影響營運，有待研謀改善。**

中華郵政股份有限公司（簡稱中華郵政公司）郵務業務本年度營業利益 2,081 萬餘元，與上年度營業損失 2,290 萬餘元相較已有改善，該公司為增裕營收、有效控制成本、落實各投遞段工作量合理、公平及透明等目的，建置外勤投遞人員工作衡量系統及經營郵政商城。經查其辦理情形，核有下列尚待改進情事：

**1. 建置外勤投遞人員工作衡量作業系統，惟部分支局資料未確實輸入、錯誤比率偏高：**中華郵政公司設置外勤投遞人員工作衡量系統，並自民國 104 年 7 月 1 日正式上線，截至民國 104 年底止，資料筆數共 61 萬 3,075 筆，其執行情形，核有：（1）部分責任中心局未依作業規範規定於 3 日內輸入當日工作結果及確實督導，其中澎湖郵局、臺東郵局、屏東郵局及基隆郵局，未依規定鍵入資料之比率分別為 39.71%、38.88%、25.20%及 20.13%，影響資料正確性，暨各支局績效及人力配置之考核；（2）民國 104 年 7 至 9 月資料缺漏、誤植或出現極端值筆數為 7 萬 2,337 筆（約占 24.76%），惟截至民國 104 年 10 月份輸入情形仍未改善，又民國 104 年 10 月發生之樣本錯誤情形，錯誤比率達 80%之支局計 45 局次（如花蓮等責任中心局所轄支局），甚至有錯誤比率達 100%者（如臺東等責任中心局所轄支局），顯示部分支局資料未能確實登錄或登錄錯誤，影響外勤投遞人員工作衡量系統輸入結果之正確性，經函請中華郵政公司研謀改善。據復：（1）業於民國 105 年 2 月 1 日啟用新版工作衡量系統，以簡化作業，並積極督導各局確實改善；（2）業要求各局限期補正、回復，並派員實地輔導及查核各郵遞單位。

**2. 外勤投遞作業工時過長，工作分配差異過大：**中華郵政公司外勤投遞人員正常工時以每日 480 分鐘（法定工時）計算，並依據每日工作量推算當日應有工時（簡稱推算工時），

經分析推算工時、人員加班及離職情形，核有：(1) 民國 104 年 7 至 10 月全公司每人每日推算工時之平均值為 497.14 分鐘（高出約 3.57%），計有臺中、桃園、新竹、基隆、板橋、彰化、臺南、宜蘭、高雄及臺北等 10 個責任中心局，暨 110 投遞單位其平均推算工時高於 480 分鐘，顯示該公司未妥適評估其人力配置，並就人力不足之投遞單位作適當調整；(2) 該公司外勤投遞人員民國 104 年 7 至 10 月整體推算工時之母體標準差為 120.1619，另民國 102 年至 104 年 8 月平均加班時數為 70.78 小時，又民國 102 年至 104 年 9 月人員平均離職率為 1.77%，其中臺中、臺南、桃園及新竹等 4 個責任中心局存有工作分配差異、加班時數及離職率高於全公司數值等情事（表 26），經函請中華郵政公司研謀改善。據復：要求各投遞單位主管落實走動管理，檢視各區段工作量，瞭解推算工時是否妥適，以均衡工作量为目標；另組成工作衡量查核小組，實際查核，合理調整各區段以均衡投遞同仁工作負荷，並要求各投遞單位建立郵件標準參考量，實施調盈補虛措施，降低不必要之加班；另對於新進人員實施「輔導師制度」並在實習期間積極輔導，以降低離職率。

**表 26 工作分配、加班及離職情形比較表**

責任中心局	工作分配 差異過大	加班時數 偏高	離職率 偏高
桃園	✓	✓	✓
新竹	✓	✓	✓
臺中	✓	✓	✓
臺南	✓		

資源來源：整理自中華郵政公司提供民國 104 年 7 月至 10 月資料。

**3. 部分投遞單位工作效率欠佳，且未將外勤投遞之績效列為各局績效評量之指標：**

中華郵政公司以推算工時與實際工時之比值作為投遞作業效率評估之指標（當推算工時／實際工時 < 92% 視為效率不佳），經查其工作效率情形，核有：(1) 民國 104 年 7 至 10 月新竹責任中心局五峰郵局等 8 個外勤投遞單位其推算工時與實際工時之比值低於上述 92% 之標準，顯示部分投遞單位存有投遞效率欠佳之情事（表 27）；(2) 「104 年度各等郵局績效衡量項目與評分標準」，所列衡量項目計有員工生產力、函件營運值、郵務業務營運績效值等多個績效衡量項目，其中員工生產力係以郵務業務營運績效值計算，並未納入與外勤投遞人員工作績效相關指標，又「105 年度各等郵局績效衡量項目與評分標準」雖將投遞工作衡量列為績效衡量項目，惟其計算標準係以資料登錄完整率及查核缺失比率 2 項為計算基準，而未將外勤投遞之績效列入績效指標，未能強化績效考核與獎勵機制，經函請中華郵政公司研謀改善。據復：(1) 已規劃「郵遞區號區段化」及符合人體工學的設備規格，簡化郵件分揀所需要技能，提升作業人員效率；(2) 業於

**表 27 推算工時與實際工時比值未達 92% 之支局明細表**

單位：%

責任中心局	局名	效率
新竹	五峰郵局	78.07
臺東	鹿野郵局	86.05
彰化	二林郵局	87.90
彰化	田中郵局	89.65
三重	淡水郵局郵務股	89.81
嘉義	六腳蒜頭郵局	90.23
嘉義	梅山郵局	90.64
桃園	中壢投遞股	91.04

註：1. 效率 = 推算工時 / 實際工時。  
2. 資料來源：整理自中華郵政公司提供民國 104 年 7 月至 10 月資料。

民國 105 年度將各局辦理「投遞工作衡量」列為各等郵局績效衡量項目，並將分階段加強各局投遞生產力與績效考核之關聯與獎勵機制。

4. **郵政商城固定成本負擔沉重，經營效能尚待提升：**郵政商城營收不足支應固定成本，增加廣告及郵政系統擴充服務費支出卻未帶動營業額成長，民國 103 年度營運虧損 1,679 萬餘元，經營績效欠佳，前經函請檢討改進，據復：已採提升專案行銷活動服務手續費率及依重要性與必要性評估系統功能增修，減少相關支出等改善措施。本年度追蹤結果，該商城持續虧損 973 萬餘元（表 28），又人事成本、系統服務費及服務中心外包費等 3 項商城經營必要支出合計 1,750 萬餘元，已占總收入 1,826 萬餘元之 95.80%，加計折舊及攤銷費用 120 萬餘元，固定成本已超出營收，經營成效仍待提升，經函請中華郵政公司檢討改進。據復：將規劃建構消費端及供應端之完整供應鏈服務體系，並辦理相關回饋活動及行銷活動，以提升店家及特定商品能見度及銷售量。

表 28 郵政商城收支概況表

單位：新臺幣千元

項目 \ 年度	合計	100	101	102	103	104
收 入	55,836	3,885	6,208	13,422	14,050	18,269
支 出	132,756	28,876	21,564	23,469	30,846	27,999
盈餘（虧損-）	- 76,920	- 24,991	- 15,355	- 10,046	- 16,796	- 9,730

資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

5. **郵政商城系統遭駭客入侵，資訊安全管理有待提升：**郵政商城會員人數及營業商家眾多，並累積大量購物資料，相關資訊風險高。該公司雖訂定「郵政商城系統安控作業規範」，執行程式弱點檢查等作業，惟該商城系統仍於民國 105 年 5 月遭駭客入侵，計有 1.7 萬筆訂單資料遭竊，導致會員遭詐騙情事，顯示相關資訊安全管控作業仍有安全漏洞，經函請中華郵政公司檢討改進。據復：已移除侵入之木馬程式，並針對系統重要目錄增加寫入權限設定，建立網站目錄檔案異動監控及通報機制，將商城相關系統納入網頁程式防火牆保護，及修訂「郵政商城系統安控作業規範」，增訂權限控管等相關安控機制，強化資訊安全管理。

**（十） 臺鐵局為增進災害應變能力，已接管「鐵路災害事故應變資訊系統」及設置預警及監測設施，惟該系統功能尚未完備，且防救災相關系統尚待規劃整合；又鐵路軌道養護作業，部分軌道路段維修次數頻繁，亟待檢討改善。**

臺灣鐵路管理局（簡稱臺鐵局）為增進災害應變能力，於民國 92 年啟用與中央氣象局合作建置之「環島鐵路強地動觀測網」，強化地震之監測與通報作業，另該局列車及車站已設置列車自動防護系統、風速監測、雨量蒐集監測器等設施；交通部運輸研究所為強化鐵路災害應變效率，建置「鐵路災害事故應變資訊系統」（簡稱鐵安系統），於民國 102 年 1 月 9 日移交臺鐵局，

作為該局防救災專屬溝通平臺，輔助防救災事故處理，提升應變效率。該局依交通部訂定之「1067公厘軌距軌道橋隧檢查養護規範」（簡稱檢查養護規範）辦理鐵路路線之檢查及養護作業，確保鐵路行車安全。經查鐵安系統運用情形，及鐵路養護作業之執行，核有下列待改善事項：

1. **鐵安系統功能尚待持續精進，以完備系統功能：**交通部運輸研究所於民國 100 及 101 年度辦理「鐵路災害資訊系統建置之研究」及「鐵路災害資訊系統之擴充」2 項研究計畫，臺鐵局並於民國 102 年 1 月接管該系統。依據「鐵路災害資訊系統之擴充」研究報告，建議該局接管鐵安系統後，持續建構鐵路安全管理資訊系統完整架構，整合相關系統，強化該系統功能；臺鐵局訂定之「『鐵路災害事故應變資訊系統』管理暨使用須知」（簡稱鐵安系統使用須知）亦規定，由臺鐵局主導該系統後續功能開發與增修調整，惟迄民國 105 年 4 月止，臺鐵局並未依上開建議事項及鐵安系統使用須知規定，針對災害應變所需，辦理後續功能擴充，致該系統有關決策輔助等功能無法使用，未能達成該系統之預期效益，經函請該局檢討改善。據復：將整合相關系統，研提納入「鐵路行車安全改善六年計畫（104—109 年）」之「預警系統建置計畫」案內，以強化災害防救業務之推動。

2. **系統基礎資料建檔與更新作業有待落實，以提升救災應變效率：**鐵安系統針對臺鐵局防救災需求，建置災害潛勢路段、防救災機具管理，鐵路路線、車站等多種設施設備管理、緊急聯絡名冊等資料庫功能，提升執行防救災指揮調度、緊急聯繫等應變措施之效率，又鐵安系統使用須知已訂定各項資料建檔、更新及督導之權責分工，惟查各項防災機具設備、車站設施等資料建檔並不完備，且未適時更新，經函請該局檢討改善。據復：將檢討落實鐵安系統基礎資料建置與更新，並依規定督導資料建置事宜，強化災害防救業務。

3. **防救災相關系統允應規劃整合，以健全作業體系：**查臺鐵局自本年度起辦理之「鐵路行車安全改善六年計畫（104—109 年）」，規劃「邊坡全生命周期維護管理」，將規劃建置預警系統邊坡巡查及維護管理系統，整合邊坡監測、高風險路段監視及預警相關功能，鑑於鐵安系統為該局現行防救災應變管理之核心系統，而上述預警與邊坡巡查及維護管理系統屬防救災作業之一環，允應整合鐵安系統整體架構，規劃與鐵安系統介接資料互通，以健全防救災作業體系，經函請該局檢討改善。據復：將於規劃建置預警系統與邊坡巡查及維護管理系統時，預留介接界面，配合鐵安系統整合，以提升救災應變效率。

4. **部分路段維修次數頻繁，且有損壞路段集中或連續路段經常維修情事，允應檢討養護作業，強化行車安全：**臺鐵局為提高路線品質，定期檢討路線養護次數、路線不整發生原因、改善情形及重複發生維修地點（係單一地點，非路段）等。經查其軌道養護作業，核有：全年度維修次數 1 萬 9,648 次，經以每 0.5 公里為一單位分析，結果顯示維修頻率前 10% 之路

段占總維修次數 71.60% (計 322 處, 維修 1 萬 4,067 次), 又前述易損壞路段中, 損壞集中於同一側路線者計 103 處, 呈連續分布者計 223 處 (表 29), 經函請該局研謀改善。據復: 將針對經常發生不整之路段回復至最佳設計、抽換硬頭鋼軌降低磨耗及長軌化消除接頭等改善措施。

表 29 臺鐵局民國 104 年度路線養護情形及異常態樣概況表

單位: 次、數、%

路段	維修次數	維修頻率前 10% 路段			損壞情形 (路段數)	
		路段數	維修數	比率	集中單側	連續發生
合計	19,648	322	14,067	71.60	103	223
縱貫線	5,114	75	2,147	41.98	43	29
宜蘭線	2,202	45	1,216	55.22	24	19
北迴線	5,683	79	5,260	92.56	33	64
臺東線	5,730	117	5,317	92.79	—	111
南迴線	272	—	—	—	—	—
屏東線	234	2	32	13.68	1	—
成追線	16	—	—	—	—	—
臺中線	397	4	95	23.93	2	—

資料來源: 整理自臺鐵局提供資料。

(十一) 政府積極推動自由貿易港區, 惟前店後廠創新營運模式推行成效待加強, 又未積極招商及新 (整) 建老舊倉庫, 致海港自由貿易港區營運量值未達預計目標, 亟待改善。

政府為強化我國自由化、國際化之市場, 打造便利經商環境, 俾引進投資, 營造有利洽簽自由貿易協定之環境, 於民國 102 年規劃「自由經濟示範區」, 其第一階段推動計畫, 係以現有自由貿易港區為推行基礎。截至民國 104 年底止, 經行政院核定之自由貿易港區共計有 6 海港 (基隆港、高雄港、臺中港、臺北港、蘇澳港及安平港) 及 1 空港 (桃園航空) 等 7 個港區, 以民國 101 年度貿易量 1,018 萬噸及貿易值 5,019 億元為基礎, 預計每年成長 30%, 至本年度達到 2,200 萬噸及 1 兆元。經查臺灣港務股份有限公司 (簡稱臺灣港務公司) 經營之海港自由貿易港區, 仍核有下列待改進情事:

1. 海港自由貿易港區前店後廠運作模式推行成效待加強: 依據自由經濟示範區規劃方案, 智慧物流下之創新重點列有「前店後廠」運作模式, 藉由自由港區內 (前店)、外 (後廠) 業者專業分工及合作, 以擴大自由貿易港區內業者產業活動範圍及效益。經查民國 101 至 104 年度各海港自由貿易港區廠商數為 75 家、72 家、77 家及 80 家, 已採前店後廠運作模式之廠商, 各年度均為 5 家, 僅占所有廠商之 6.25% 至 6.94%; 又民國 101 至 104 年度委外加工量合計為 51 萬 905 噸, 加工值為 1,766 億 9,188 萬餘元 (表 30), 其中臺北港之量值分別為 49 萬 7,578 噸及 1,706 億 2,313 萬餘元, 占所有港區委外加工量值達 97.39% 及 96.57%, 顯示前店後廠之運作模式集中於臺北港, 其餘各港推行成效待加強, 尤以基隆港腹地狹小, 如欲提升貿易量值擴大營運範圍, 更應加強推展前店後廠之運作模式, 惟該港採此運作模式之廠商, 自民國 101 至 104 年度止皆為 2 家, 未有成長, 且委外加工量值為 3,127 噸及 13 億 820 萬餘元, 僅占海港整體委外加工量值之 0.61% 及 0.74%, 經函請臺灣港務公司檢討改善。據復: 將持續

加強前店後廠運作模式之宣傳與說明，並以成功案例引導多元產業加入。

2. 蘇澳港自由貿易港區自設立迄今經營成效欠佳，安平港未有業者申設自由貿易港區事業，惟臺灣港務公司迄未對 2 港訂定績效目標列管追蹤：蘇澳港於民國 99 年間經核准設立自由貿易港區，以建構優質自由港區營運環境。依據「蘇澳港自由貿易港區」投資財務計畫，預估成立後 5 年進駐廠商數、貿易量值，惟該港於設立後，各年度之實際進駐廠商數、貿易量及貿易值均與估計值差距過大(表 31)，經營績效欠佳。另安平港自民國 102 年 10 月起進行申設自由貿易港區，民國 103 年 8 月核准並營運，迄民國 104 年底已屆滿年餘，因貨源不足，未有固定航線，仍未有廠商申請成為自由貿易港區業者，招商成效欠佳；又該公司於設定各港年度預定進駐家數中，亦未對經營成效欠佳之蘇澳港及安平港設有目標值，經函請臺灣港務公司研謀善策。據復：蘇澳港已配合宜蘭縣政府設置南方澳驛站計畫，將 10 至 13 號碼頭後線土地轉型規劃作為「蘇澳港觀光暨轉運專區」，原有該區 4 座碼頭仍維持其客貨運並用之功能。安平港已有 1 家業者於民國 105 年 2 月正式成為安平港自由貿易港區事業，未來將加強自由貿易港區事業之服務並積極招商；民國 105 年度已將 2 港進駐業者家數列入各分公司目標值。

表 30 海港自由貿易港區委外加工量值表

量值	年度		合計	101	102	103	104
	量	值					
合計	噸		510,905	108,053	125,021	146,658	131,173
	百萬元		176,691	37,906	42,223	50,767	45,794
臺北港	量	噸	497,578	105,742	121,892	143,348	126,596
		占比	97.39	97.86	97.50	97.74	96.51
	值	百萬元	170,623	36,464	40,544	49,238	44,375
		占比	96.57	96.20	96.02	96.99	96.90
基隆港	量	噸	3,127	349	168	651	1,959
		占比	0.61	0.32	0.13	0.44	1.49
	值	百萬元	1,308	553	367	107	279
		占比	0.74	1.46	0.87	0.21	0.61
高雄港	量	噸	9,478	1,937	2,870	2,582	2,089
		占比	1.86	1.79	2.30	1.76	1.59
	值	百萬元	4,220	864	1,214	1,321	818
		占比	2.39	2.28	2.88	2.60	1.79
臺中港	量	噸	722	25	91	77	529
		占比	0.14	0.02	0.07	0.05	0.40
	值	百萬元	540	23	97	99	321
		占比	0.31	0.06	0.23	0.20	0.70

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

表 31 蘇澳自由貿易港區設立後營運結果表

單位：家、噸、新臺幣百萬元、%

年度	值	進駐 廠商數	貿易量	貿易值
100	預估值	3	16,000	2,445
	實際值	1	11	6
	達成率	33.33	0.07	0.23
101	預估值	4	24,700	3,790
	實際值	1	6	4
	達成率	25.00	0.02	0.12
102	預估值	5	36,600	6,080
	實際值	2	38	15
	達成率	40.00	0.10	0.24
103	預估值	5	40,300	6,771
	實際值	2	20	10
	達成率	40.00	0.05	0.15
104	預估值			
	實際值	1	16	8

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

3. 高雄港未對已核准營運之自由貿易港區土地積極招租，基隆港未預為規劃及辦理全區老舊倉庫新(整)建：臺灣港務公司經管之高雄港前鎮商港區第二貨櫃中心後方土地、洲際 1 期貨櫃中心及後方 A5 區用地與南星計畫區等 3 處自由貿易港區土地共 103.56 公頃，已分

別於民國 102 年 2 月、民國 104 年 1 月及 5 月正式營運，惟該公司以「自由經濟示範區特別條例（草案）」尚未審議通過及供未來投資發展使用，保留前開土地之 21.93 公頃遲未辦理招商。又基隆港自由貿易港區於民國 93 年正式營運，截至民國 104 年底，該自由貿易港區範圍內計有 9 座倉庫，係建造於民國 51 至 92 年間，最後整修時間為民國 95 至 96 年間，迄今逾 8 年均未有整修紀錄，甚有西 8 庫及東 16 庫自民國 84 年起，均無任何整修紀錄，已不符業者使用需求。又據臺灣國際商港未來發展及建設計畫（101—105 年），國防部借用之基隆港東 4 及東 5 碼頭將遷移至西岸碼頭，原承租西 14 庫之業者需配合搬遷，而該公司原預計於民國 104 年底前完成改建西 17、18 號碼頭公共倉儲，又因配合港區整體規劃，暫緩辦理，致基隆港無倉庫可供業者承租，經函請臺灣港務公司研謀妥處。據復：將持續就港區土地積極招租，以提升自由貿易港區績效；另將依據臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106—110 年），配合規劃之遷移期程，採配套措施，規劃於基隆港西 16、西 17 及西 29 碼頭後線新建現代化大型倉庫，彌補軍用碼頭遷建減少之倉庫空間，確保港區業者作業順利。

#### 4. 海港自由貿易港區營運量

**值未達預計目標：**依據「自由經濟示範區」第一階段推動計畫，原訂每年成長率為 30% 之績效指標，嗣因「自由經濟示範區特別條例（草案）」尚未審議通過、國際油品價格影響等因素，國家發展委員會於民國 104 年 4 月同意修正本年度績效指標由成長 30% 調降為 10%，惟查本年度因前開招商及委外加工推行成效欠佳等因素，致海港自由貿易港區之整體貿易量值分別為 881 萬餘噸及 3,233 億 2,044 萬餘元，貿易量雖較民國 103 年度成長 75 萬餘噸，約 9.31%，惟貿易值卻減少 438 億 4,401 萬餘元，減幅 11.94%，仍未能達成其調降後預計成長 10% 之目標（表 32），經函請臺灣港務公司檢討改善。據復：已成立自由貿易港區業務推動小組，陸續拜會指標性業者及行政院招商小組、經濟部投資業

表 32 海港自由貿易港區貿易量值及成長率一覽表

年度		量值				
		101	102	103	104	
合計	量	萬噸	1,015.72	986.56	806.41	881.48
	較上期增減率(%)			- 2.87	- 18.26	9.31
合計	值	億元	3,899.44	3,886.79	3,671.64	3,233.20
	較上期增減率(%)			- 0.32	- 5.54	- 11.94
基隆港	量	萬噸	4.89	6.35	6.45	2.74
	較上期增減率(%)			30.01	1.57	- 57.48
基隆港	值	億元	128.94	140.66	153.93	64.87
	較上期增減率(%)			9.09	9.43	- 57.86
高雄港	量	萬噸	58.40	52.29	61.45	74.51
	較上期增減率(%)			- 10.45	17.51	21.26
高雄港	值	億元	300.14	285.64	410.88	598.74
	較上期增減率(%)			- 4.83	43.84	45.72
臺中港	量	萬噸	915.13	841.06	623.44	696.00
	較上期增減率(%)			- 8.09	- 25.87	11.64
臺中港	值	億元	2,905.36	2,711.44	2,168.21	1,673.12
	較上期增減率(%)			- 6.67	- 20.03	- 22.83
臺北港	量	萬噸	37.30	86.84	115.05	108.21
	較上期增減率(%)			132.82	32.48	- 5.94
臺北港	值	億元	564.99	749.03	938.61	896.46
	較上期增減率(%)			32.57	25.31	- 4.49

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

務處、大型國際會計師事務所等，瞭解外資企業相關資料，行銷自由貿易港區優勢以提升自由貿易港區績效。

(十二) 桃園機場公司為桃園國際機場空側地面安全之監督管理，已提具多項措施，惟部分空側嚴重違規項目發生頻仍，各項通行證管控機制未臻健全，空側設施毀損復原求償欠缺標準作業程序，且尚未成立獨立專責之安全辦公室，亟待研謀改善。

桃園國際機場股份有限公司（簡稱桃園機場公司）為維護桃園國際機場活動區內行車秩序及航空器、車輛與人員安全，避免地安意外事件，影響飛航安全，依據內政部之「民航機場管制區進出管制作業規定」、交通部民用航空局（簡稱民航局）之「民用機場空側作業應注意事項」等，制定「臺灣桃園國際機場活動區之通行與車輛之管制作業程序」，規定桃園國際機場人員通行工作證（簡稱人證）、車輛通行證（簡稱車證）、車輛裝備駕駛許可證（簡稱機坪駕照）之核發與管理、違規取締，並多次於安全管理委員會宣導，及要求地勤業者加強空橋操作人員之專職技能等。惟查桃園國際機場空側地面安全監督管理情形，核有下列尚待改進情事：

1. 部分空側嚴重違規項目發生頻仍，甚至有增加情形；部分違規事件風險評估發生之可能性與實際未符：桃園機場公司民國 100 至 104 年度違規項目累計次數為 845 次（表 33），其中，風險評估中屬於紅區災難等級之「車禍」及「碰撞航機」、屬紅區嚴重等級之「強行闖越航機」等 3 項違規項目，民國 100 至 104 年度違規發生情形未獲改善，甚且「強行闖越航機」與「車禍」為本年度違規次數最高之 2 項，又「強行闖越航機」本年度發生 40 次遠高於民國 100 至 103 年度各年度發生次數（19 次、25

表 33 桃園國際機場空側違規事件發生情形表

單位：次

違規事件風險評估		年度 違規事件	合 計	100	101	102	103	104
嚴重性	可能性							
合 計			845	126	144	144	250	181
A 災難	4 偶爾	車 禍	137	27	29	28	28	25
A 災難	3 絕少	碰 撞 航 機	23	5	4	4	6	4
B 嚴重	4 偶爾	強 行 闖 越 航 機	133	19	25	28	38	40
B 嚴重	4 偶爾	造 成 跑 道 異 物	9	4	2	1	1	1
B 嚴重	3 絕少	裝 備 / 車 輛 操 作 不 當	29	5	5	1	5	13
B 嚴重	3 絕少	損 毀 機 坪 設 施	27	3	8	4	4	8
B 嚴重	2 不太可能	闖 入 操 作 區	13	—	1	1	5	6
B 嚴重	2 不太可能	不 服 取 締	9	—	2	1	4	2
B 嚴重	2 不太可能	酒 駕	1	—	—	—	1	—
C 危險	4 偶爾	未 遵 守 停 等 標 誌 或 標 線	68	—	7	9	21	14
C 危險	4 偶爾	超 速	95	11	28	16	26	14
C 危險	4 偶爾	未 依 標 示 行 駛	31	—	7	4	12	8
C 危險	2 不太可能	無 照 駕 駛	21	—	—	1	13	7
C 危險	4 偶爾	橫 越 停 機 坪	11	—	1	1	7	2
C 危險	3 絕少	扣 照 期 間 駕 駛	1	—	—	—	1	—
D 輕微	3 絕少	違 規 停 車	33	9	2	4	10	8
D 輕微	3 絕少	未 開 警 示 燈 / 大 燈	20	4	2	3	7	4
C 危險	3 絕少	未 放 輪 檔	29	6	2	5	15	1
D 輕微	2 不太可能	未 穿 反 光 背 心	3	—	—	—	2	1
D 輕微	2 不太可能	未 帶 駕 照	6	2	2	—	2	—
		其 他	146	31	17	33	42	23

註：1. 違規事件風險之嚴重性計有 A 災難、B 嚴重、C 危險、D 輕微、E 可忽略等 5 級，可能性計有 1 極不可能、2 不太可能、3 絕少、4 偶爾、5 頻繁等 5 級。

2. 資料來源：整理自桃園機場公司提供資料。

次、28次、38次)。另「裝備／車輛操作不當」(與桃園國際機場安全績效指標相關)違規項目，本年度發生13次亦遠高於民國100至103年度各年度發生次數(5次、5次、1次、5次)，顯示部分空側嚴重違規項目發生頻仍，甚至有較以前年度增加情形。又本年度違規次數最多前5項之「強行闖越航機」、「車禍」、「未遵守停等標誌或標線」、「超速」、「裝備／車輛操作不當」，分別發生40次、25次、14次、14次、13次，惟查桃園機場公司「違規事件風險評估及罰則」表，所列發生可能性卻分屬「偶爾」或「絕少」，已與實際發生次數產生落差，經函請該公司檢討改善。據復：將強化駕駛教育訓練及考核方式，提升駕駛素質，並於合約增列相關罰款及處罰機制，相關罰款機制將研議擴大至各空側作業單位，另將持續蒐集各項違規事件統計，據以檢討風險評估作業。

**2. 通行工作證及機坪駕照管控機制未臻健全，且機坪駕照未辦理清理作業：**桃園機場公司人證及機坪駕照之收繳回作業，依據「臺灣桃園國際機場通行工作證管理規定」、「臺灣桃園國際機場空側駕駛許可證核發作業程序」之規定，係由原領證單位於持有人離職時自主即時繳回桃園機場公司辦理註銷作業。該公司另自民國103年3月3日全面換證至民國105年2月29日止，共辦理5次久未進出管制區人證明細之清查作業，惟部分單位屢未即時繳回，俟經清查通知後，始辦理繳回註銷或由該公司暫停權限，未符前開管理規定，該公司亦未確實依規定裁處，且2次清查作業存有空窗期，已離職人員未繳回通行證，無法有效控管人員進出權限；另對機坪駕照持有人離職未繳回註銷者，並未訂有相關處罰機制，且桃園機場公司亦未定期清理，相關作業未臻健全，無法有效控管，經函請該公司檢討改善。據復：將於民國105年7月辦理清查作業，並確依相關規定處罰；機坪駕照已分階段改版換發，將併同清查有效、正確之機坪駕照，另將修訂相關作業程序與處罰機制，並研擬增設機坪駕照讀卡機，以統計分析與主動控管。

**3. 空側車輛通行證收繳未有通報及管控機制，相關規定未臻周妥：**桃園機場公司現行之車證仍為傳統紙本證件，未有相關科技化之管控方式，致使進出管制區之車輛未有任何紀錄，管制區內之車輛進出留置情形無法有效掌控；工程合約未參照該公司將人證繳回規定列入合約方式，無法有效控管與通報車輛通行月份證及施工車證；3年車證部分未就各單位車輛轉移、報廢等研議制度性管控方式，無法確實管控各單位所領用車證等情，經函請該公司檢討改善。據復：未來將建置管制區車輛動態偵測管理系統，規劃管制區通行車輛須安裝無線射頻辨識裝置，即時掌控；已將車輛通行證繳回規定列入合約，並將修訂相關作業程序；已新增空側車輛及駕駛許可證系統功能，將車輛通行證失效未繳回狀況列入紀錄，可通報車輛所屬單位繳回註銷。

4. **空側設施毀損復原求償欠缺標準作業程序**：桃園機場助導航燈光系統之維護作業，民國 103 年度（含）以前委託民航局飛航服務總臺辦理，本年度起由桃園機場公司工程處自行辦理，並將助導航燈光系統之維護作業委外辦理，承包廠商每日提供「助導航燈光系統維護日報表」，惟該日報表僅登載維護廠商當日維護品項，桃園機場公司未有「每項裝備之維護紀錄」檔可將上開每日維護紀錄依每項裝備登載，無法依維護管理紀錄及其設備壽命曲線，有效提升相關庫存品採購等維護預算管控之評估，及時辦理預防性維護替換作業；且跑道邊燈遭撞毀僅留存當日維護承包廠商提供之維護日報表，其他空側設施（如崗亭、空橋附屬勤務梯等）遭毀損，甚至未留有任何紀錄，該公司空側設施毀損復原求償欠缺標準作業程序，經函請該公司檢討改善。據復：已請維護廠商將日誌維護紀錄彙整登載為每項裝備維護紀錄，另研議依「民用機場維護作業應注意事項」規定，建置預防性維護作業電腦化系統，並已就空側設施毀損復原等研議標準通報或管制作業程序。

5. **尚未成立獨立專責之安全辦公室**：依據國際民航組織（International Civil Aviation Organization）9859 文件附錄 2 第 6.4 點建議，安全主管不宜擔任可能影響其管理安全管理系統職責之其他職務。又依桃園機場公司安全管理系統手冊第 1.2.2.3 點規定略以：本機場安全主管為航務處處長；第 1.3 點規定略以：安全服務辦公室由桃園機場公司安全主管及 3 位人員組成。桃園機場公司安全服務辦公室由航務處兼辦，依上開規定桃園機場公司航務處處長為安全主管，核與上開國際民航組織建議未合；民航局民國 104 年 11 月執行本年度桃園機場公司空側設施及作業定期查核，已建議該公司比照香港、新加坡等其他國家之主要國際機場，成立獨立之安全服務辦公室，並由職位不低於其他作業主管之資深主管擔任安全主管。惟查桃園機場公司至民國 105 年度安全委員會第一次會議（民國 105 年 3 月 24 日）始決議，由航務分組研議成立獨立專責之安全辦公室之相關架構，與民航局民國 104 年 11 月初查核建議已逾 4 個月，行政作業有欠積極，經函請該公司檢討改善。據復：已納入委外研究策略性組織架構模組研究，預計於民國 106 年 1 月前完成研議。

**（十三） 機場旅運量逐年成長，有關性能導航之推展及機場安檢人力之運用等，均待檢討改善。**

交通部民用航空局（簡稱民航局）掌理民航政策暨營運管理業務，且為維持各機場正常營運、提高飛航安全性及服務品質，持續提升各項軟硬體設施，以因應逐年成長之旅運量。惟有關性能導航之推展、機場安檢人力之運用等，核有下列尚待改進情事：

1. **為較精確引導航空器，提高飛行安全及效益，宜加速推動性能導航**：國際民航組織（International Civil Aviation Organization，簡稱 ICAO）於西元 2007 年第 36 屆大會通

過決議，要求各會員國及區域組織於西元 2009 年制定性能導航（Performance – Based Navigation，簡稱 PBN）推動計畫，期藉由各國建構區域導航（Area Navigation，簡稱 RNAV）、導航性能需求（Required Navigation Performance，簡稱 RNP）航路，將過去仰賴地面助導航電臺信號方式，逐漸轉移為 PBN 之精確模式，提升整體航管作業之安全與效率。主要係 PBN 對民航帶來相當助益，如：(1) 增加儀航程序設計可能性並加強對航機提供導引輔助，可增加安全性並降低無效飛行比例；(2) 減少地面助航設施建置成本；(3) 原本受限於地面助航設施部署而曲折之飛行路徑，可調整為更接近點對點直線飛行。據民航局預估我國全面實施 PBN 後，每年將可減省航機 63 萬餘哩飛行距離，或換算為 450 萬美金之油耗減省，相當於碳排放量每年減少 1,480 萬公斤。惟我國非 ICAO 會員國，又受限於國內航線之國籍航空器機載衛星導航等裝備未全數更新等，目前僅能以傳統航線及 PBN 並存方式運行，且我國臺北飛航情報區之航路與鄰區（如：香港及日本福岡飛航情報區等）仍未有一致性之規劃，恐減損整體飛航流量與影響 PBN 效益。為確保我國 PBN 與國際接軌、航路規劃與鄰國相配合，經函請民航局研謀因應良策。據復：預計於民國 106 年度前逐步推動航路與終端區域之 RNAV 及 RNP 運作，加速 PBN 之推展，並透過政府各部門共同合作，積極爭取參與 ICAO 各類正式會議與區域性研討會議，俾掌握國際及鄰區實施與規劃狀況，滾動式檢視、調整臺北飛航情報區相關航路規劃方向，及適時向航空業者說明相關政策方向，俾提升飛航效益。

2. 因應機場安檢人力短缺，研議由保全業者代為執行安檢工作，尚待落實法制化，並強化人員教育訓練，以有效維護飛航安全：我國各機場安檢均由內政部警政署航空警察局（簡稱航警局）依據國家安全法及民用航空法等相關法規，執行相關查驗，相關經費係由民航事業作業基金編列預算支應。據航警局及民航局提供資料，我國近年運量顯著成長之桃園國際機場、臺北松山機場、臺中機場及高雄機場等機場，本年度平均每一安檢人員服務之旅客量介於 2.6 萬至 4.5 萬人次不等（表 34），相較新加坡樟宜機場西元 2015 年安檢人員平均每人服務之旅客量 1.5 萬人次，我國安檢人力明顯

短缺。桃園國際機場為我國主要國門，其旅客人次成長最速，由民國 100 年度 2,641 萬餘人次，增加至本年度 3,847 萬餘人次（圖 2），5 年內增加 1,205 萬餘人次，該機場平均每一安檢人員服務之旅客量也由民國 100 年度之 2.6 萬人次，

表 34 民國 104 年度我國機場安檢人力配置統計表

單位：人、人次

機場名稱	配置人數	實際安檢人數			旅客人數 (B)	平均每一安檢人員服務之旅客量(C=B/A)
		合計(A)	警職	約僱		
桃園國際機場	1,083	1,049	932	117	38,473,333	36,676
臺北松山機場	181	160	144	16	5,861,902	36,636
臺中機場	46	51	41	10	2,343,346	45,947
高雄機場	236	224	201	23	6,001,487	26,792

資料來源：整理自航警局提供資料。

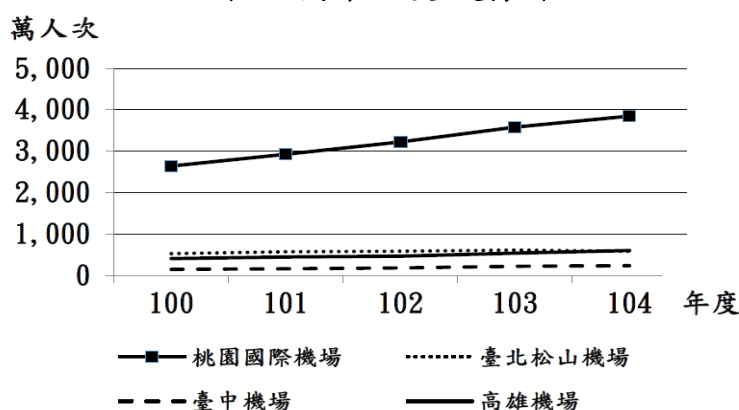
增加至本年度之 3.6 萬人次 (表 35), 惟其民國 100 至 104 年度之安檢人員, 除約僱人力逐年增加外, 警職人員之預算員額均維持 1,083 人, 未能隨逐年增加的旅運量適時調增, 甚至有每年實際進用員額均不足之情形, 安檢人力不足, 造成連假期間屢有出境旅客須大排長龍安檢, 引發民怨情事。次查, 民航局為協助航警執行機場安全維護相關工作, 雖曾參考世界各主要國家有由保全 (保安) 公司或航空站經營人執行安全檢查作業之作法, 研議將未涉公權力行使之安全檢查作業, 交由航空站經營人或其委託經內政部認證之保全業者執行, 桃園國際機場股份有限公司並於本年度轉投資成立桃園機場保

全股份有限公司, 惟依現行民用航空法第 47 條之 3 規定, 航空器載運之乘客、行李、貨物及郵件, 未經航警局安檢者, 不得進入航空器。又保全業係屬特許行業, 須由內政部核發許可證後方可營業, 且參與航空站經營人委託安檢工作之標準, 不同於一般保全作業, 相關安全檢查方式、執行安全檢查保全業之認證程序及其他相關事項之標準等, 宜有更嚴謹之規範, 以確保飛航安全, 經函請民航局檢討妥處。據復: 為因應實務需求, 將透過航空站經營人或經內政部認證之保全業者協助航警局執行安檢作業, 已於民國 105 年 3 月 28 日將擬訂完成之民用航空法部分條文修正草案報請交通部審核, 除將依法制程序賡續推動辦理外, 並將促請航警局妥善規劃人力配置及強化人員教育訓練, 落實安檢工作, 以有效維護飛航安全。

**(十四) 實施電子計程收費制度可產生節能減碳及增進行車效率等外部效益, 惟有關通行費費率方案之通盤檢討、欠費之清理及國道路況之預報服務等, 均待積極處理。**

臺灣區國道高速公路局 (簡稱高公局) 為實現用路人「走多少、付多少」之公平付費原則, 並落實政府節能減碳、貫徹綠色運輸及提升國道運輸效率, 於民國 96 年 8 月 22 日與遠通電收

圖 2 機場旅運量趨勢圖



資料來源: 整理自民航局網站資料。

表 35 桃園國際機場安檢人力配置統計表

單位: 人、人次

年度	配置人數	實際安檢人數			旅客人數 (B)	平均每一安檢人員服務之旅客量 (C=B/A)
		合計(A)	警職	約僱		
100	1,083	1,007	928	79	26,413,556	26,229
101	1,083	1,014	933	81	29,269,651	28,865
102	1,083	1,016	901	115	32,213,744	31,706
103	1,083	1,028	913	115	35,804,465	34,829
104	1,083	1,049	932	117	38,473,333	36,676

資料來源: 整理自航警局提供資料。

股份有限公司（簡稱遠通公司）簽訂「民間參與高速公路電子收費系統建置及營運」案（簡稱ETC案）契約，並自民國103年1月2日全面實施電子計程收費。迄民國104年底止，電子標籤（Electrical Tag, eTag）累計有效用戶數已達638萬餘輛，ETC使用率達93.03%。惟有關通行費費率方案之通盤檢討、欠費之清理及國道路況之預報服務等，核有下列尚待加強辦理事項：

1. **國道電子計程收費制度對於國道基金之財務挹注仍有不足，亟待通盤檢討費率方案，以維基金永續發展：**國道公路建設管理基金（簡稱國道基金）為辦理自償性交通建設計畫，係本於使用者付費原則，藉由穩定之通行費收入，支應國道公路建設及養護等支出。高公局為維持計程收費後之基金財務健全，以不增減年度通行費總收入220億元為規劃原則，研擬計程費率方案，經交通部於民國102年12月6日核定，並預計實施2年後通盤檢討費率方案，項目包含費率金額、優惠里程、收費範圍及通行費總收入等。經查民國103及104年度國道通行費收入分別為212億5,930萬餘元及224億7,602萬餘元，年平均約僅218億6,766萬餘元，不及原規劃每年220億之收入規模。又截至民國104年底止，國道基金長期負債仍有1,965億元（未含應付債券折價），復經高公局統計，我國未來將有國1甲、桃園北側高快速公路、國道4號台中環線豐原大坑段、國道7號及交流道新增與改善工程等多項重大資本支出計畫，且多集中於民國105至110年辦理，預計所需經費約1,900億元，皆須由國道基金支應。另據高公局估計現行每車每日20公里免付通行費及橫向國道暫不收費之優惠措施，每年減少約100億元之通行費收入。倘維持現行費率不變，通行費水準未有顯著提升，及考量未來鉅額資本支出之需求，國道基金勢必舉債因應，致債務餘額將攀升逾3,000億元。鑑於未來國道基金恐面臨龐大債務及沉重利息，影響基金之正常運作，經函請高公局研謀改善。據復：已委託專業機構辦理國道通行費率檢討之先期研究作業，研究項目包含新費率方案、優惠里程長度是否應縮短或取消等，後續將辦理民意調查及地區說明會，儘速擬訂適宜之國道新費率方案，以維持基金財務健全及永續發展。

2. **通行費欠費之清理成效有限，尚待研謀改善機制，以落實使用者付費原則：**自民國

103年度起，收費方式由舊有依通過收費站收取通行費（計次收費），改採全面電子計程收費。高公局考量收費制度之改變，為使用路人有足夠時間繳費，通行費欠費係按日歸戶，每半個月採書面通知催繳，其催繳程序係先以平信通知限期繳費，如逾期未繳費者，再以雙掛號信通知（圖3）。經查民國103年度由計

圖3 國道高速公路通行費欠費催繳流程圖



註：1. 本圖係以國道用路人於當年度7月1日至15日發生欠費為例。

2. 資料來源：整理自高公局提供資料。

次與計程收費所產生之通行費欠費轉入待催收者，合計 1 億 4,659 萬餘元（其中計程收費欠費為 1 億 1,365 萬餘元），雖經高公局採取寄送小額勸導單催繳，或欠費金額達移送執行門檻者（欠費 300 元以上）移送強制執行等因應措施。惟上開待催收之欠費本年度清理僅 719 萬餘元，占總欠費比率 4.90%，欠費尚有 1 億 3,940 萬餘元，且加計本年度產生之通行費欠費 1 億 3,585 萬餘元後，截至民國 104 年底止累計總欠費 2 億 7,525 萬餘元，未見清理成效且有欠費逐年增加趨勢。另高公局迄未就計程收費後通行費欠費鉅增之情形，蒐集相關統計數據或態樣，諸如欠費金額較多之義務人、易產生欠費之國道路段資料等，予以分析歸納妥適之控管措施，以加速清理國道通行費欠費並落實使用者付費原則，經函請高公局檢討改善。據復：針對通行費繳費通知之送達情形，加強退件管理及研議 2 次寄送措施，減少用路人有未收到繳費通知之情形，並規劃自民國 105 年下半年起，自各種途徑（如網路及實體服務通路等）加強宣導通行費計費方式及繳費管道等。另為掌握及了解用路人欠費原因，研議透過帳務系統數據資料，導入相關大數據分析欠費特性關鍵變數及區分不同態樣，俾督促遠通公司調整營運及作業模式，以提高用路人如期繳費之意願。

**3. ETC 使用率逾九成，允宜運用其巨量數據資料，建置路況預報服務：**目前國道高速公路計有 319 座 ETC 偵測門架，每日約可蒐集 1,400 萬餘筆車輛通行紀錄，民國 103 至 104 年度，已累計超過 106 億 7,432 萬餘筆資料，係交通管理上之重要數據。交通部統計處曾運用民國 103 年第 1 季之國道車輛通行資料，於第 710 期主計月刊（民國 104 年 2 月）發表「探勘交通統計大數據（Big Data）－高速公路易壅塞路段概況分析」一文，分析國道平、假日旅次特性暨易壅塞路段，並對國道之車流特性及現象，提出未來相關之政策建議走向；另專家學者與媒體輿論也多次呼籲國道 ETC 巨量資料於交通管理應用之可能性與重要性。經查高公局已透過交通資料蒐集系統，蒐集國道高速公路 ETC 行車資訊，並運用高速公路路側設施及電子計程收費門架產生之資料，建置國道即時路況資訊之網站，供用路人查詢即時交通資訊、預計行車時間及路線規劃等服務，惟該網站僅供查詢當時之國道行車速度及行車時間，未能依據歷史資料及國道車流現況進行分析，提供未來特定時點或日期之國道路況預測服務。高公局並分別於民國 104 年端午節、中秋節及國慶日連續假期之前，試辦提供民眾放假期間臺北至高雄及國道 5 號各時段行駛時間預測，其實測結果雖大部分誤差皆在 20% 以內，惟該服務主要係針對國道主線之行駛時間進行預測，有關車輛行駛至系統交流道前於平面道路壅塞機率及等待時間，尚未納入預測範圍。鑑於近年來巨量資料應用及智慧交通系統概念興起，且利用國道旅運已成為國人重要交通媒介之一，經函請高公局加強運用 ETC 巨量資料。據復：已辦理國道計程收費後之先進交通控制與交通資訊系統模式探討與實作計畫，預計於民國 107 年度完成後，即可提供用

路人路況預報服務功能。

**(十五) 觀光局促進臺灣觀光質量發展，整體觀光競爭力持續進步，惟仍應積極推動觀光大國行動方案、旅行業及觀光遊樂業稽查等事項。**

依據聯合國世界觀光組織 (The World Tourism Organization, 簡稱 UNWTO) 發布之「西元 2015 年全球旅遊報告」(UNWTO Tourism Highlights 2015 Edition) 指出，西元 2014 年全球國際遊客到訪量已達到 11 億人次，至西元 2030 年將達到 16 億人次，其中以亞太市場之成長為最，預計至西元 2030 年時，旅客到訪量將衝破 5 億人次。而西元 2014 年全球旅客到訪量成長率為 4.3%，其中亞太地區成長率為 5%，僅次於美洲之 8%，而臺灣之成長率達 24%，遠高於全球及亞太地區之成長水準。近年來政府致力推展觀光旅遊，搭配臺日、臺韓接連開放天空及兩岸直航、大陸人士來臺觀光、自由行等政策推行，經由新航點、航班、航線的擴充，成功帶動來臺旅客連翻倍增，及國民旅遊市場穩定發展，使來臺旅客、觀光外匯收入 (表 36) 及觀光產業就業人數屢創新高 (表 37)，我國整體觀光國際排名亦持續上升，根據世界經濟

**表 36 來臺旅客人數及觀光外匯收入現況表**

單位：千人次、新臺幣億元

年度	來臺旅客人數	觀光外匯收入
100	6,087	3,260
101	7,311	3,485
102	8,016	3,668
103	9,910	4,438
104	10,439	4,589

資料來源：整理自觀光局提供資料。

論壇(World Economic Forum, 簡稱 WEF) 每 2 年發布 1 次之觀光競爭力年報(The Travel & Tourism Competitiveness Report)，西元 2015 年臺灣整體觀光排名在 141 個國家中位居第 32 位，較西元 2011 及 2013 年之 33 名及 37 名進步，惟我國觀光旅遊品質提升成效，仍有下列尚待改進情事：

**表 37 觀光相關產業就業人數現況表**

單位：人

年底	合計	觀光旅館	旅館	旅行業	觀光遊樂業
100	106,977	25,207	40,193	37,501	4,076
101	110,235	25,640	42,403	38,276	3,916
102	113,469	26,591	43,613	39,474	3,791
103	121,579	27,209	48,573	41,080	4,717
104	126,952	27,968	51,903	42,558	4,523

資料來源：整理自觀光局提供資料。

1. 為均衡觀光質量發展，增進臺灣觀光品牌形象，允宜積極推動觀光大國行動方案，及加強稽查非法旅宿業透過全球訂房網等網站刊登廣告在臺違法營業行為：交通部觀光局 (簡稱觀光局) 為持續促進臺灣觀光質量發展，並呼應交通部「美好生活的連結者」的施政理念，經行政院於民國 104 年 8 月 4 日以院臺交字第 1040041343 號函核定，辦理觀光大國行動方案，計畫總經費 168 億 2,113 萬元，計畫期程自民國 104 至 107 年度，主要係辦理旅行業品牌化計畫、旅宿業品質精進計畫、旅宿業創新輔導計畫等 18 項子計畫。本年度編列預算數 38 億 8,766 萬餘元，截至 12 月底止，累計實現數 34 億 1,013 萬餘元，執行率 87.72%。經查其執行

情形，核有：(1) 補助要點修正發布、補助計畫內容宣導等前置作業未臻周延，致有 11 項子計畫執行率未及八成，其中「旅宿業綠色服務計畫」執行率僅 6.65%，有待積極辦理；(2) 6 項計畫 8 項績效指標未達預定目標（表 38），尚待積極辦理；(3) 補助旅行業運用網際網路經營業務之目標，仍有大幅成長空間，允宜適時調整相關規範，吸引業者投入，以提升產業競爭優勢；(4) 補助旅行業開發創新特色或專屬品牌旅遊產品（服務）之成果未如預期，允研議調整補助辦法，並適時與業者進行溝通與廣宣；(5) 部分非法旅宿業透過全球訂房網（如 Agoda、Trivago、Booking

表 38 觀光大國行動方案績效指標未達預定目標項目表

計畫名稱	績效指標	104 年度	
		目標值	達成值
旅宿業品質精進計畫	觀光旅館參加星級旅館評鑑之比率（%）	85	65
旅宿業創新輔導計畫	輔導旅館業引入在地資源異業鏈結家數（家）	50	—
	文創專櫃駐點（處）	20	—
觀光產業關鍵人才培育計畫	數位化訓練課程數（個）	50	14
特色觀光活動扶植計畫	受理全國性或其他特色活動品質提升件數（件）	5	4
高潛力客源開拓計畫	穆斯林市場旅客人數年成長率（%）	8	7
無障礙及銀髮族旅遊推廣計畫	輔導旅宿業改善無障礙設施（家）	30	—
	推廣無障礙旅遊路線（條）	13	12

註：1. 觀光大國行動方案共有 18 項子計畫，訂有 44 項績效指標。

2. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

及 Airbnb 等）刊登廣告在臺違法營業，允宜督導地方政府加強非法旅宿業及日租型套房稽查頻率，強化取締與裁罰作為，有效遏止業者違法經營等待改進事項，經函請觀光局檢討妥處。據復：(1) 將再檢討並確實編列預算，並透過不同管道宣導及輔導，以有效提升預算執行；(2) 已檢討因應並積極辦理，後續將視實際狀況酌予調整目標值；(3) 將持續依旅行業以網路化經營業務實際情形及發展需求，隨時檢視調整補助要點規定，提供旅行業以電子商務模式經營網路誘因，以發揮政策效益；(4) 將加強輔導旅行業推動品牌經營、強化從業人員品牌觀念教育、建立財務透明及開發特色優質產品等，建立公司品牌形象；(5) 已要求各地方政府加強非法旅宿業者掌握、稽查及裁處等管理作為，並刻正研議修正發展觀光條例，賦予地方主管機關對於媒體業者未依規定配合移除刊登非法旅宿訊息者處以罰鍰之規定。

2. 為提升國內旅遊品質及維護與保障消費者權益，允宜逐步提升旅行業稽查比率，有效遏止非法招攬旅行業務，及加強宣導與推廣優質行程，以提升整體旅遊品質：觀光局為提升保障旅客旅遊品質及保障消費者權益，創造穩定的客源與口碑，依據旅行業管理規則對於旅行業之設立、變更或解散登記、發照、經營管理等事項負責監督與管理。截至民國 103 及 104 年底止，觀光局列管之旅行業分別有 2,656 家及 2,779 家，有關該局辦理旅行業監督與管理情形，核有：(1) 民國 103 及 104 年度僅分別稽查 105 家（3.95%）及 99 家（3.56%）旅行業，為提升國內旅遊品質及維護與保障消費者權益，允宜逐步提升旅行業稽查比率；(2) 部分車隊

及司機透過社群網站、部落格等途徑非法招攬旅行業務，允宜加強取締，以保障合法旅行社及旅客之權益；(3) 部分司機違法販售藥品，允宜協調相關機關加強取締；(4) 陸客優質團次及人次均較上年度減少，允宜加強宣導及積極推廣優質行程，以提升整體旅遊品質；(5) 疑似違規案成案率偏低，允宜檢討問題癥結，並加強稽查人員教育訓練等待改進事項，經函請觀光局檢討妥處。據復：(1) 已將非法旅行業及經申訴旅遊消費糾紛、票據信用不佳、涉有違反旅行業管理規則規定之旅行社列為業務檢查重點對象，並訂定每年稽查目標值；(2) 業已積極並持續稽查、取締非法經營旅行業者，並列為稽查、取締重點，未來將透過觀光局駐外辦事處加強宣導，使來臺旅客能夠選擇合法旅行社安排其在臺旅遊行程，俾保障其旅遊權益；(3) 將加強稽查相關業者有無違反不得在遊覽車等場所兜售商品情形，並利用稽查時對旅行業者、導遊人員加強宣導；(4) 將持續擴大推動觀光團專案，及推動高端品質團、原民部落團、金馬澎離島住宿團、直航客船團等不受公告數額限制之專案，期以推廣產品多樣性，引導大陸旅客建立品質觀念，帶動高品質觀光消費市場及品質；(5) 業已辦理稽查人員之職能訓練，聘請講師傳授執行稽查業務、現場狀況應變處理等技巧，並辦理外站駐點同仁回訓，期藉由教育訓練提升稽查品質。

3. 為落實消費提振措施政策美意，允宜審慎評估民眾需求及與業者妥為溝通，擬定推動配套措施，並結合相關優惠措施，加乘補助成效：行政院民國 104 年 10 月 30 日公布「消費提振措施」，以「政府補助、企業加碼、全民共享」原則，範圍涵蓋 4 大面向 8 大具體措施，期能形成全民提振消費的氛圍。觀光局為配合上開措施政策，辦理「補助國人住宿遊園精采行實施計畫」，主要內容包括國內旅遊住宿及主題樂園優惠等 2 項（表 39），優惠補助活動期間為民國 104 年 11 月 20 日至 105 年 2 月 29 日止，總經費 3 億 7,500 萬元，經查其執行情形，核有：(1) 截至民國 105 年 3 月底止，累計實現數為 6,260 萬餘元，已實現比率僅 16.69%，允宜督促業者儘速辦理核銷作業；(2) 補助案件允宜審慎評估民眾需求，妥擬推動配套措施，以落實政府政策美意；(3) 主題樂園優惠券允宜與業者妥為溝通，結合相關優惠措施，加乘補助成效等待改進事項，經函請觀光局檢討妥處。據復：(1) 已督請業者儘速補正，並積極辦理核銷作業；(2) 未來辦理類似補助案件，將審慎評估並更加嚴謹辦理各項事宜；(3) 未來辦理類似案件，將與業者妥為溝通，建立活動方案區隔性，以相輔相成方式，共同提升國內消費，並確實發揮補助成效。

表 39 補助國人住宿遊園精采行實施計畫執行情形表

計畫名稱	預 計	實 際
國內旅遊住宿優惠	提供 34 萬 5,000 個補助名額	實際完成訂房者 34 萬 3,887 名
主題樂園優惠	至少帶動 16 萬人至主題樂園遊憩	帶動 5 萬 1,054 人進行主題樂園遊憩

資料來源：整理自觀光局提供資料。

4. 為督促觀光遊樂業善盡營運責任、提升服務及觀光休閒遊憩品質安全，允宜調整稽查方式及督促業者加強大量傷病患緊急醫療救護計畫應變能力，暨逐年調整補助項目權重：觀光局為督促觀光遊樂業善盡營運責任、提升服務及觀光休閒遊憩品質安全，依據觀光遊樂業管理規則負責觀光遊樂業之設立發照、經營管理、設施安全維護與檢查等事項，及考核各地方政府辦理觀光遊樂業管理輔導績效。有關該局辦理觀光遊樂業督導考核與管理情形，核有：(1) 為避免觀光遊樂業者違規從事短期租借，允宜加強稽查緊鄰經營範圍之增設設施，並通報相關主管機關查處；(2) 部分觀光遊樂業者未訂定大量傷病患緊急醫療救護計畫，允宜督促加強應變能力；(3) 本年度觀光遊樂業優質計畫核定經費 1 億 8,454 萬餘元（觀光局補助 8,262 萬餘元，業者自籌 1 億 192 萬餘元），其中申請補助人力品質提升者 642 萬餘元（3.48%）、設施修繕 7,514 萬餘元（40.72%）、遊客接駁服務 1,006 萬餘元（5.45%）、創新服務措施 9,291 萬餘元（50.35%，其中硬體設施計 7,265 萬餘元），設施修繕等硬體設施合計占八成，允宜逐年檢討服務品質優劣，調整補助項目權重，以全面提升服務品質等待改進事項，經函請該局檢討妥處。據復：(1) 將邀請警政、消防等有關機關及專家學者組成考核小組，偕同地方政府對全國觀光遊樂業者進行年度督導考核外，並將加強對園區緊鄰經營範圍之增設設施調查，倘非屬核准範圍，將通報相關主管機關查處；(2) 為提升業者應變處置能力，將函請地方主管機關於參與觀光遊樂業舉辦救難演習時，督導業者強化應變處置能力；(3) 已將大量傷病患緊急救難演練及所需設備等事項，列為優先補助重點，透過政策引導業者加強辦理，以利永續經營。

**（十六） 鐵路改建工程局辦理花東線鐵路車站整體服務效能提升計畫漸具站體特色，惟相關規劃、民間參與開發之可行性、招標作業及期程管控等未臻周延，均影響計畫執行進度，亟待檢討改進。**

交通部為提升東部鐵路運輸水準，花東線鐵路車站軟、硬體設備之效能，並平衡東西部鐵路運輸落差，責由交通部鐵路改建工程局辦理花東線鐵路車站整體服務效能提升計畫，經行政院於民國 98 年 2 月 16 日核定，計畫期程自民國 98 年 3 月至 103 年 12 月，計畫總經費為 60 億 8,100 萬元，計畫範圍北起花蓮新城車站南至臺東車站，共經過 29 個車站（嗣月眉站及溪口站配合線型調整後取消），規劃一站一特色，帶動地方觀光產業，落實政府節能減碳政策等預期效益，嗣因車站建照申辦作業遲緩、承攬廠商財務問題等因素，經行政院於民國 103 年 8 月 14 日核定修正計畫，計畫期程展延至民國 106 年 8 月底止，截至民國 104 年底止，已完成 16 站（表 40）。經查執行情形，核有：1. 未督責工程顧問公司確實辦理綜合規劃，落實政府公共工程計畫與經費審議作業要點等相關規定，充分蒐集在地居民意見等內容，致計畫核定後需重新研擬招標策略，耽延設計標發包期程；2. 未依前行政院經濟建設委員會審議意見及相關規定等，評估

本計畫沿線興建之 27 處車站，由民間參與開發之可行性，致耗時向地方政府溝通，影響多目標使用及建照取得時程；3. 本計畫年度預算執行率落後，卻未確實檢討原因覈實辦理管制考核作業；4. 本計畫部分車站改善工程，連續多次招標發生投標廠商家數不足，卻未覈實檢討預算價格致招標結果多次流標，經函請交通部督促檢討改善。據復：

表 40 花東線鐵路整體服務效能提升計畫各車站建置情形表

建置情形	縣市	車站數	車站名稱
已完成	合計	16	
	花蓮縣	11	平和站、豐田站、南平站、鳳林站、萬榮站、大富站、富源站、三民站、東里站、東竹站、富里站
	臺東縣	5	海端站、瑞和站、關山站、鹿野站、山里站
施工中	合計	11	
	花蓮縣	8	新城站、花蓮站、吉安站、志學站、壽豐站、光復站、瑞穗站、玉里站
	臺東縣	3	池上站、瑞源站、臺東站

資料來源：整理自交通部鐵路改建工程局提供截至民國 104 年底之資料。

1. 爾後將加強計畫內對民意之評估，於委託契約內訂定因應條款，適時要求工程顧問公司配合辦理，以利與地方政府、地方民意溝通協調及進度管控上符合實際；2. 爾後將於計畫完成後檢視民間參與評估檢核表內容，充分衡酌完成民間參與可行性分析並反應於計畫內容，另本計畫項下花蓮、臺東、鹿野、關山及池上等車站，業申請商業空間等相關設施，後續臺灣鐵路管理局於接管車站後，將辦理花東線其他土地及車站綜合檢討評估民間參與可行性；3. 爾後交通部鐵路改建工程局於每年 1 月、7 月及計畫期程結束 1 年前，檢討影響計畫經費及期程因素，並將影響因素量化作為是否提報修正建設計畫之依據，建立預警機制，且按管考週期彙整計畫執行情形提報主管會議定期追蹤檢討，以有效控管各重大工程計畫；4. 爾後將依政府採購法及工程經費審議相關規定，視個案情形調高工程單價及經費，以符合公共工程之特性。

**(十七) 交通部賡續推動各項重大公共建設計畫，已逐步提升交通運輸之便利與安全性，惟部分計畫未依實際執行狀況檢討或進度控管未臻周妥，影響預算執行並致保留數偏高，亟待研謀改善。**

交通部及所屬機關賡續推動各項重大公共建設計畫，本年度已賡續辦理各項軌道運輸建設計畫及落實運輸系統安全管理，已逐步提高交通運輸之便利與安全性，惟部分計畫修正作業及進度控管情形未當，影響預算執行並致保留數偏高，核有下列尚待加強改善事項：

1. **歲出預算及以前年度歲出保留數執行率明顯偏低，允宜檢討改善：**交通部本年度歲出預算數 472 億 1,518 萬餘元，執行結果，決算實現數僅為 282 億 9,841 萬餘元，約占預算數之 59.93%，相較民國 102 及 103 年度之 72.80% 及 76.10%，本年度預算執行率更趨低落，主要係該部辦理之鐵公路重要交通工程，及補助地方政府辦理都市大眾捷運系統建設計畫，因工程合約期程跨年度，或未如期取得計畫用地，或工程瑕疵尚待廠商改善，或尚待辦理驗收作

業等因素所致，又本年度預算保留數高達 185 億 2,639 萬餘元，相較民國 102 及 103 年度之 154 億 1,020 萬餘元及 137 億 1,684 萬餘元，保留金額更為龐鉅；復查該部以前年度（民國 96 至 103 年度）歲出保留轉入數 220 億 8,480 萬餘元，本年度執行結果，決算實現數僅 105 億 1,372 萬餘元，約占轉入數之 47.61%，主要係該部補助地方政府辦理都市大眾捷運系統建設計畫，或因預付款須依工程進度轉正，或工程合約期程跨年度須保留繼續辦理，致未結清數高達 111 億 3,838 萬餘元，亦分較民國 102 及 103 年度之 36 億 8,563 萬餘元及 83 億 6,795 萬餘元，增加 74 億 5,275 萬餘元及 27 億 7,042 萬餘元，保留數執行情形亦顯欠佳，經函請交通部妥適辦理預算編列及督促相關單位檢討改善，以期提升預算執行率。據復：計畫主辦機關未來將依工程進度妥善規劃及編列預算，交通部對於執行中之計畫，持續定期或不定期召開會議管控執行進度，倘涉及他機關需協調配合部分，則召開跨機關協調會議，尋求解決方案，必要時將成立專案小組，聘請專家協助診斷及處理所遇問題，俾利各項公共建設能於品質無虞之前提下順利完成，並提升預算執行成效。

**2. 部分重大公共建設計畫修正情形有欠周詳，未依實際執行狀況檢討工作項目及落實管考作業制度：**行政院公共工程委員會本年度列管重大公共建設計畫，其中屬交通部及所屬機關執行計畫計有 70 件，年度可支用預算合計 1,331 億 2,454 萬餘元，實際執行數 1,242 億 6,433 萬餘元，執行率為 93.34%。經查執行情形，核有：(1) 高速鐵路工程局辦理臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫，未依規定評估縮減 A23 站（中壢車站）工程範圍後對原計畫執行目標及效益影響；(2) 觀光局辦理大鵬灣國家風景區建設計畫，未依規定檢討實際計畫工作項目，辦理計畫修正作業，另大鵬灣遊二區未依行政院指示委託國際級水準之團隊參與規劃；(3) 公路總局辦理之生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）未落實補助計畫之管考，覈實督促受補助主管機關擬具改善措施，致各案進度落後情形持續存在，無法受到有效控管等情，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 將就機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站計畫效益及財務分析，另案檢討陳報行政院；(2) 大鵬灣國家風景區建設計畫將納入新一期中程計畫辦理檢討，另大鵬灣遊二區已進行初步評估事宜，後續將辦理開發及規劃作業；(3) 爾後依補助規定落實生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）分項計畫執行情形進行列管，並適時派員實地查訪，及每季定期召開檢討會議，以管控計畫執行順利及維護公共工程品質等。

**3. 金門大橋及臺南市區鐵路地下化等建設計畫，興建進度落後，影響執行成效：**政府為提供大、小金門全天候穩定舒適之陸運交通服務，及促進臺南車站地區鐵路沿線都市更新發展等，辦理金門大橋建設計畫及臺南市區鐵路地下化計畫等重大公共建設，計畫總經費 367

億 4,466 萬餘元。經查執行情形，核有：(1) 金門大橋建設計畫項下第 CJ02-C 標金門大橋接續工程因廠商施工人力、機具不足及海上作業困難等情，工程進度持續落後，趕工計畫未見執行成效；(2) 臺南市區鐵路地下化計畫因都市計畫變更作業未完成，致民國 103 及 104 年度預算保留比率分別為 73.28% 及 82.66%，有增加趨勢，且進度落後持續擴大（民國 103 及 104 年度總累計進度分別落後 19.74 及 28.53 個百分點），經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 經通知廠商限期改善工進遲緩情形，惟因廠商於改善期限屆止仍未見改善成效，截至民國 105 年 6 月，總累計預定進度 60.49%，總累計實際進度 38.30%，落後 22.19 個百分點，已於民國 105 年 6 月 29 日終止契約，重新辦理招標；(2) 積極配合內政部及臺南市政府辦理都市計畫變更各項作業，另成立進度落後專案小組，檢討落後原因並加速計畫推動。

**(十八) 臺灣港務公司辦理基隆港務大樓興建及南星土地開發計畫有效活化港區土地資源，惟其執行情形間有未盡周妥，影響整體計畫執行進度及潛在收益，執行成效欠佳情事，亟待檢討改善。**

臺灣港務股份有限公司（簡稱臺灣港務公司）為強化港區基礎設施，推動商港營運設施升級，有效運用港區土地資源，於本年度固定資產建設改良擴充編列可支用預算數 77 億 2,808 萬餘元，其中專案計畫部分，年度可支用預算數 52 億 1,086 萬餘元，執行數 25 億 9,423 萬餘元，執行率 49.79%，其部分子計畫執行情形，核有下列尚待加強改善事項：

1. **基隆港務大樓興建工程未就回饋金及回饋土地面積議題與基隆市政府達成共識，影響計畫執行進度：**臺灣港務公司配合基隆市政府都市更新案及基隆港東岸轉型為觀光商業專區，將現有海港大樓與基港大樓內各海關、證照查驗、檢疫、安檢及該公司基隆分公司相關單位遷移安置需要，併案籌設興建合署辦公大樓，辦理「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫」，經行政院於民國 99 年 1 月 29 日核定，經費 34 億 8,127 萬餘元，執行期程自民國 99 年 1 月至 103 年 12 月，預期效益除提升行政效率外，部分樓層及停車場等可供出租，計畫執行過程因涉及歷史建築等因素辦理修正計畫，嗣經行政院於民國 105 年 2 月 1 日核定，調整經費 14 億 8,377 萬餘元，執行期程自民國 99 年 1 月至 107 年 12 月。經查執行情形，核有：(1) 臺灣港務公司未能就回饋金及回饋土地面積議題與基隆市政府達成共識，無法完成都市審議及取得建築許可；(2) 臺灣港務公司未取得建築許可逕辦理工程發包，嗣因未能繼續執行而終止本計畫，造成斥資 1 億 4,325 萬餘元完成之設計成果未能使用；(3) 本計畫西三倉庫涉及歷史建築等爭議，卻先行發包該倉庫拆除工程，致因計畫終止而解約，造成完成之西三倉庫文史資料蒐集未能使用等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：(1) 建置各專案行政執行之預定進度管制表，適時檢討進度、及時發現問題及解決問題；(2) 辦理修正計畫評估民間參與投資

旅運大樓之可行性，並於工程發包前與規劃設計單位交叉檢視，確認阻礙因素排除後進行下階段作業；(3) 臺灣港務公司已於第 3 次修正計畫時，利用完成之文史資料與測繪成果，作為整建西二、西三倉庫為旅客中心之重要規劃資料。

2. 南星土地開發計畫存有部分土地未積極辦理招商作業、倉庫新建工程契約未適時修正及聯絡橋完工未能啟用等情事，亟待研謀改善：臺灣港務公司考量高雄港自由貿易港區缺乏完整土地，無法提供產業設廠進行淺層加工及生產製造，報經行政院於民國 100 年 7 月 25 日核定「南星土地開發計畫」，計畫總經費 40 億 8,014 萬餘元，計畫期程自民國 100 年 7 月至 103 年 12 月。本計畫開發範圍總計 105.46 公頃，嗣因尚有大林蒲灰渣衛生掩埋場及占用土地經營漁塢等土地撥用問題待研商解決，將全區分二期進行開發，其中第一期 62.70 公頃土地於民國 104 年 1 月 30 日完成公共設施，可進行開發土地面積 36.73 公頃，至第二期 42.76 公頃土地，需進行第二階段環評作業，經臺灣港務公司於民國 103 年 10 月 14 日報經行政院核定修正計畫，展延計畫時程至民國 105 年 12 月。經查執行情形，核有：(1) 未妥適檢討本計畫第一期已開發尚未簽約之土地招商策略，積極開發潛在投資廠商，截至民國 104 年底止，仍有 7 筆計 16.88 公頃土地尚未進行開發及利用（表 41），影響潛在權利金收入；(2) 高雄港南星倉庫新建工程於簽約前未要求設計單位釐清工項數量及可能衍生之損失，簽約後又未適時辦理契約數量修正，及依契約規定採實際施作數量辦理結算，衍生履約爭議，且迄未檢討設計單位疏失責任；(3) 未同時考量南星土地開發計畫區與高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫區完成期程不同，覈實規劃兩區間之聯絡橋興建期程，過早投注 1 億 8,312 萬餘元建造聯絡橋，惟因連結洲際貨櫃中心端尚在進行填海造地工程未設置引道，致於完工驗收後未能啟用，無法發揮效能，

經函請交通部查明妥適處理。據復：(1) 已加強本計畫第一期已開發尚未簽約之土地招商引資，並以 A5、A6、A9 等單元為招商主軸；(2) 已予以扣罰高雄港南星倉庫新建工程設計單位違約金 28 萬餘元，並就工程契約變更時機及竣工查核應辦作業程序修訂或增訂相關內部控管措施；(3) 爾後於檢討高雄港整體港埠開發作業時，將確實考量各關聯計畫間分項工程完工期程，並訂於

表 41 南星土地開發計畫第一期開發進度一覽表

單位：公頃

區塊	面積	簽約日期	開發進度
合計	36.73		
A1	2.00	104 年 9 月 28 日	已簽約，廠商規劃中。
A2	2.00	104 年 9 月 17 日	已簽約，廠商規劃中。
A3	2.46	103 年 6 月 27 日	已簽約，廠商規劃中。
A4	2.50	103 年 6 月 27 日	已簽約，廠商規劃中。
A5	2.50	—	招商中。
A6	2.50	—	招商中。
A7	3.00	102 年 10 月 17 日	已簽約，廠商興建中。
A8	3.00	102 年 12 月 20 日	已簽約，廠商興建中。
A9	3.07	—	招商中。
D1	2.67	—	未招商。
D2	2.00	—	未招商。
D3	2.33	—	未招商。
B1	3.48	104 年 7 月 15 日	已簽約，廠商營運中。
B2	1.81	—	未招商。
B3	1.41	102 年 9 月 18 日	已簽約，廠商興建中。

註：1. 資料統計截至民國 104 年底止。

2. 資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

民國 105 年底前辦理區內聯絡道路工程招標作業，以加速聯絡橋啟用。

**(十九) 鐵工局及臺鐵局辦理臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫，改善都會區大眾運輸服務品質，惟間有擴大用地徵收、地上物拆除作業未盡嚴謹或計畫修正檢討尚欠周延，整體計畫進度陷入停滯，亟待研謀改進。**

交通部鐵路改建工程局（簡稱鐵工局）及臺灣鐵路管理局（簡稱臺鐵局）為達臺鐵西部幹線鶯歌至埔心沿線（53K+350 至 70K+500）土地有效開發利用，促進都市均衡發展；提高行車效率與路線容量，改善都會區大眾運輸服務品質，提升行車安全等目標，規劃辦理「臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫」，經行政院於民國 98 年 2 月 27 日核定，計畫期程為 9 年，預定於民國 106 年 12 月完成，計畫總經費為 308 億 4,440 萬餘元，其中桃園市政府分攤 101 億 8,200 萬元、新北市政府分攤 6 億 8,700 萬元。本計畫執行期間，因都市計畫變更作業進度落後，臨時軌道路基工程用地範圍內之私有地租用困難，及桃園市政府於民國 104 年 1 月間改推行桃園地區鐵路地下化政策等，經行政院於民國 104 年 10 月 2 日同意本計畫臨時軌工程完成桃園車站北端（56K+375）至內壢車站以北（62K+989）路段後，先予暫停。經查執行情形，核有：1. 臺鐵局於計畫規劃階段，未就園林大道擴大本案都市計畫用地徵收之可行性及在地住民意見一併納入計畫檢討，嗣經內政部都市計畫委員會審查階段，眾多公民或團體提出拆除民房甚多等疑慮，始取消園林大道都市計畫變更案，影響計畫整體期程 3 年 8 個月；2. 臺鐵局已知本計畫臨時軌用地涉及拆除路權外私有建物，未依本計畫綜合規劃報告研擬對策辦理用地取得，致因部分用地無法取得，影響臨時軌工程施工進度，且因內壢以南區段臨時軌土地租用未連續無法進行施工，該區段已支付之土地租金無實質使用效益；3. 鐵工局及臺鐵局對於前桃園縣政府所提桃園地區鐵路高架改採地下方案，未依規定循原核定程序陳報行政院辦理計畫檢討，又未針對改採地下化將影響本計畫執行之議題，持續召開溝通平台會議討論等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：1. 嗣後辦理綜合規劃將覈實蒐集用地取得範圍之拆遷戶數及在地住民意見，並納入綜合規劃檢討及研擬因應對策，促使計畫後續辦理都市計畫變更及用地取得作業能如期完成；2. 嗣後辦理類案用地取得作業，於前置規劃作業時，當依「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」規定，要求於綜合規劃報告陳報行政院前，變更都市計畫案至少應送請地方政府都市計畫委員會審議，另內壢以南區段臨時軌土地已檢討停租，用地年租金減省 399 萬餘元；3. 積極參與桃園市政府辦理桃園地區鐵路地下化可行性研究相關工作會議並充分表達意見，並俟地下化可行性評估審議情勢明朗後，辦理計畫修正。

**(二十) 高鐵局辦理桃園國際機場捷運建設計畫，已完成各站建築主體興建，惟機電統包工程執行控管情形未臻周妥，又未要求轉包號誌廠商負連帶履約**

責任，及督促統包商針對施工品質不良原因及時提出改善計畫，造成通車期程一再延宕，亟待儘速檢討改進。

交通部高速鐵路工程局（簡稱高鐵局）為提供臺灣桃園國際機場便利之聯外交通系統，縮短桃園機場至臺北及桃園都會區間之旅行時間及紓解臺北至桃園機場段高速公路負擔，辦理臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫，經行政院於民國 93 年 3 月 9 日審議通過，計畫期程為民國 92 年 6 月至 102 年 6 月，計畫總經費 936 億 2,509 萬餘元，計畫執行期間，歷經 2 次計畫修正，計畫經費調增至 1,138 億 4,979 萬餘元，通車時程展延至民國 104 年底，計畫竣工期限至民國 106 年底止（表 42）。截

至民國 105 年 3 月底止，因系統整合測試穩定性未達標準，無法達成本計畫通車目標。經查執行情形，核有：1. 高鐵局知悉機電統包工程廠商將號誌設計部分轉包，雖考量終止契約不符公共利益，卻未依政府採購法第 66 條第

表 42 桃園機場捷運計畫歷次修正計畫經費及期程表

	原核定計畫	第一次修正計畫	第二次修正計畫
計畫期程	92 年 6 月至 102 年 6 月	92 年 6 月至 104 年 10 月	92 年 6 月至 106 年 12 月
三重至中壢段	99 年底完工	102 年 2 月底完工、102 年 6 月底通車營運	104 年底通車營運
三重至臺北段	101 年底完工	103 年 8 月底完工、103 年 10 月底通車營運	104 年底通車營運
計畫經費	936.25 億元	1,138.49 億元	1,138.49 億元

資料來源：整理自高鐵局提供資料。

2 項規定，要求轉包廠商負連帶履行契約責任，衍生本計畫號誌系統關鍵核心技術受制於號誌設備供應商，復未就承攬廠商履約能力不足，擬具因應對策或措施，致迄民國 105 年 3 月底止仍未達成通車目標，亦無法確定實際改善完成日期及通車期程；2. 高鐵局於機電統包工程履約過程發生埋入式軌道填充材料過期、鋼軌墊片及基鈹墊片斷裂、第三軌跳接線設計不良致燒毀等情事，未要求監造單位就特殊事件提出評估影響及處理建議，復未及時釐清事故發生原因並檢討統包商設計施工及總顧問設計審查責任，影響本計畫通車期程；3. 高鐵局明知機電統包工程為本計畫之要徑工程，惟統包商履約期程多次修正，卻未有效督促該公司提出具體可行之工作計畫，並循契約規定方式，對工期計算爭議積極協調，擬定可行之預定進度據以控管，督責統包商趕工進之相關處置措施及因應對策又付之闕如，造成本計畫通車期程一再延宕等情事，經函請交通部查明妥處。

**（二十一） 民航局建置桃園大園客運園區土地使用率已逾九成，惟園區內污水處理廠完工驗收 9 年餘尚未移交與啟用，另桃園市大園區公所管養園區內公共設施遭竊頻仍，且有部分道路尚未開放，亟待檢討改善。**

交通部民用航空局（簡稱民航局）於民國 84 年配合政府推動亞太營運中心計畫，選定位於桃園市大園區南港地區，經行政院於民國 86 年 5 月 16 日核定「桃園航空城先期發展計畫」，計

畫期程為民國 86 年至 94 年底，經費為 99 億 3,684 萬餘元，以提供完善客貨運後勤作業設施，引進航空客貨運相關產業，積極爭取國際商機。其中該計畫項下客運園區土地計 197.45 公頃，截至民國 104 年底，已處分或使用土地面積 189.61 公頃，使用率已達 96.03%，惟該客運園區污水處理廠迄未完成移交桃園市政府及營運啟用，且該園區內公共設施遭受破壞。經查執行情形，核有：1. 民航局未依上級機關交通部函示，持續與桃園市政府協商客運園區污水處理廠移交接管方案，造成該廠設施自民國 94 年 9 月底完工驗收後迄今仍未運轉；2. 桃園市政府未善盡該園區污水下水道及污水處理廠管理營運權責，一再拒絕接管營運，復未依下水道法規研訂監督管理配套措施，造成該園區內污水未經妥適處理直接排放，影響環境衛生；3. 桃園市大園區公所管養園區內公共設施遭竊頻仍，且有部分道路尚未開放等情事，經函請交通部及桃園市市長查明妥處。

## 六、上年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於民國 103 年度總決算審核報告列重要審核意見 20 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，經核已研謀改善或依改善措施持續辦理中者計 13 項，處理中或仍待繼續改善者 7 項(表 43)，其中 5 項經再研提審核意見通知檢討改善。

表 43 民國 103 年度總決算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
<b>處理中或仍待繼續改善</b>	
(一) 交通部推動第 11 期道安改進方案，交通事故死亡人數雖已有下降，惟交通事故肇事率及受傷人數逐年攀升，且酒駕、青年學生騎乘機車及自行車等事故防制措施暨教育評鑑之規劃與執行未臻周妥，亟待賡續研謀改善。	業再研提審核意見詳「五、重要審核意見(一)」。
(二) 推動公路公共運輸計畫有助交通建設發展，惟規劃及執行情形間有欠周，容有改善空間。	業再研提審核意見詳「五、重要審核意見(四)」。
(三) 臺鐵局辦理臺北車站大樓特種建築物變更程序延宕，且車站大樓防火避難設施與消防安全設備改善工程進度落後，影響臺北車站租金及權利金收入，遲未達成建構防災中心及大樓監控系統整合目標。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查，詳「七、其他事項」。
(四) 臺灣港務公司辦理高雄港客運專區建設計畫，未積極處理基地土壤油污染，致現代化港埠旅運中心延後完工啟用，衍生額外費用支出及減少國際郵輪觀光效益。	前經依法陳報監察院，該院尚在處理中。
(五) 國道採行計程電子收費後，有關用路人車輛通行資料之監督管理、電子收費系統之帳務處理，及國道肇事事故之管制作為等未盡周妥，尚待檢討改善。	業再研提審核意見「五、重要審核意見(十四)」。
(六) 觀光局持續強化臺灣觀光國際競爭力及內涵，惟魅力據點示範及國際光點等計畫，暨旅館業監督管理與國家風景區旅遊安全維護執行成效仍待持續提升。	業再研提審核意見「五、重要審核意見(十五)」。
(七) 高鐵基金累計短絀仍鉅且負債龐鉅、資金流量不足，復因台灣高鐵公司特別股還本訴訟，影響其繼續經營能力及回饋金給付，亟待積極研謀改善，以健全基金之財務狀況。	業再研提審核意見詳「五、重要審核意見(七)」。
<b>已改善辦理</b>	
(一) 交通部已建置鐵路安全管理監督制度，行車事故件數及死傷人數已有減少，惟異常行車事故仍多，亟待加強行車安全管理，暨落實相關監督管理制度。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(二) 交通部及公路總局持續強化對公路及市區汽車客運業之風險控管及監督管理，行車安全已有改善，惟駕駛員及車輛安全管理仍待強化，且公路汽	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。

重要審核意見標題	說明
車客運服務品質評鑑及市區汽車客運之監理作業未臻周全。	
(三) 交通部及公路總局辦理各項監理業務雖已訂定相關規定，惟危險物品公路運輸監理業務及車輛牌照管理之規劃及執行，仍未臻周妥，亟待檢討改善。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(四) 交通部為便利民眾跨區使用公路公共運輸電子票證，辦理多卡通電子票證整合補助，惟迄未能全面提供服務且部分規範未臻周延，亟待檢討改善。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(五) 氣象局強化氣象預報能力，惟對於氣象監測品質、氣象資料跨域加值、地震觀測系統維護及辦公廳舍整建工程，容有改善空間。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(六) 臺鐵局辦理臺北機廠遷建設計畫設計未臻周延，驗收作業延遲，復未就維修專業技術及經驗之轉移等妥為研謀因應措施，致車輛檢修效率及能量大為低落。	前經依法陳報監察院，該院尚在處理中。
(七) 中華郵政公司辦理淡水新市路郵局興建計畫，完工後未能積極控管使用執照申辦時程，耗費 1 年 6 個月始取得使用執照，又未依計畫期程啟用郵局，且未騰空市區精華地段空間做為生財資產，影響投資效益。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查。
(八) 桃園機場公司服務品質已獲國際肯定，惟辦理桃園機場實施計畫相關規劃及執行核欠妥適，亟待研謀改善。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(九) 桃園機場公司未確實監督桃園航空自由貿易港區民間投資興建執行進度，工程進度嚴重落後，復又核定刪減加值園區大樓，致整合製程作業與航空貨運作業機能不彰。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(十) 臺灣港務公司營運結果雖獲營業利益，惟核心業務營收及綠色港口推動成效未如預期。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(十一) 民航局持續推動桃園航空城計畫及機場溫室氣體減量措施，惟徵收財務計畫及機場溫室氣體盤查尚待檢討。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(十二) 航港建設基金商港服務費之收取作業未臻完善，亟待檢討改善，以確保基金權益。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。
(十三) 交通部廣續推動各項重大公共建設計畫，惟部分計畫之財務規劃內容及執行控管情形未臻周妥，亟待研謀改善。	已研謀改善或依改善措施持續辦理中。

## 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，或該院請本部協助查核、提供資料，嗣經監察院於民國 104 年 7 月 1 日至 105 年 7 月 15 日間彈劾、糾正、同意備查者，摘述如次：

臺灣鐵路管理局辦理臺北車站大樓防火避難設施與消防安全設備改善工程，核有：(一) 未就全棟防災計畫進行通盤檢討，且未將防災計畫及特種建築物變更列為委託規劃案優先辦理項目，耽延辦理時程 3 年 4 個月，減少租金及權利金收入 1 億 2,225 萬餘元；(二) 未按契約規定與廠商合意變更價金及期限，歷時 2 年 2 個月仍未與廠商完成契約變更議價程序並耽延估驗付款作業；(三) 施工階段發現臺北車站大樓防災中心牆面滲水，未綜合考量各項風險，管控各項工作辦理時程，造成本工程停工而終止契約，預定完工時程延後逾 3 年等缺失。經依審計法第 69 條規定，函請交通部督促檢討妥處，並報告監察院。嗣經交通部研提下列改善措施：(一) 臺鐵局研擬成立專責編組，負責辦理車站消防設備之管理及督檢、查核等工作，並建立更完善之檢核機制及標準作業程序等；(二) 有變更設計情況依臺鐵局採購案件權責劃分及內部控制機制表規定，落實檢討及控管契約變更項目及金額；(三) 就終止契約之後續結算作業，列入臺鐵局工務處異常重大工程督導晨報控管，以發揮內部控制機制進行風險管理。案經本部陳報監察院，並經該院於民國 104 年 7 月 13 日同意備查。