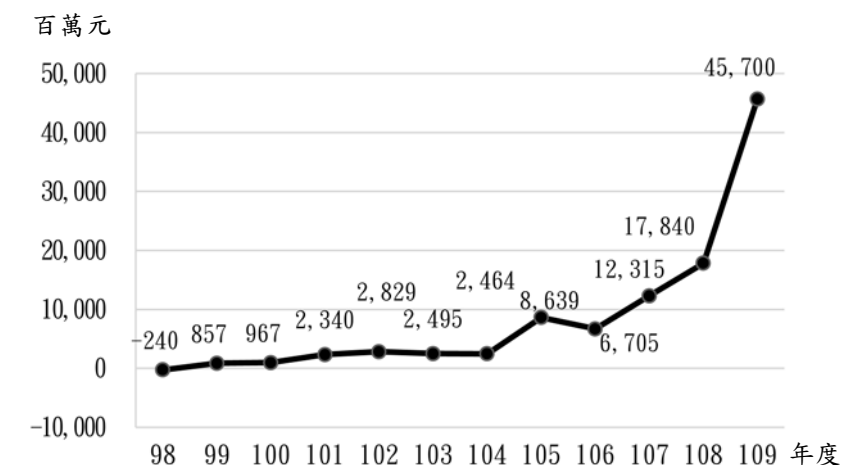


(13) 高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）109 年度營運績效優於預期，惟基金轉型後業務執行情形及成效，仍須持續研謀精進。

鐵道局經營之高速鐵路相關建設基金於109年2月7日經行政院同意更名並轉型為鐵道發展基金，以軌道建設、營運監理、軌道產業、場站開發為轉型後之主要業務。該基金109年度營運結果，因高鐵車站特定區

區段徵收土地開發計畫，併決算認列土地帳面價值與評定價值之增值利益，致決算賸餘較預算增加408億3,272萬餘元（838.87%），達457億29萬餘元，創歷年新高（圖4）。經查高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）轉型後業務執行情形及其營運成效，核有下列事項：

圖4 高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）餘絀情形

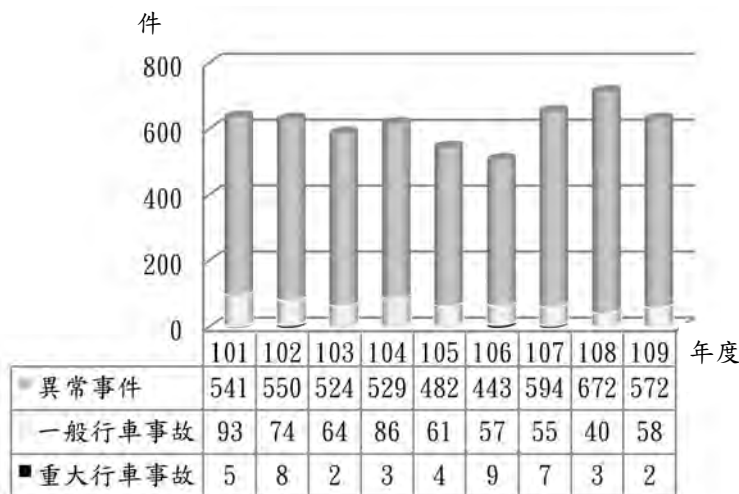


資料來源：整理自高速鐵路相關建設基金（鐵道發展基金）各年度決算書。

A. 辦理鐵道營運監理，允宜針對臺鐵局行車事故及異常事件數量居高不下之情事，檢討研議加強監理檢查頻率，並就事故或異常事件主要肇因相關業務加強查核：依鐵路

法第4條規定，國營鐵路，由交通部管理。地方營、民營及專用鐵路，由交通部監督。交通部於107年8月24日授權鐵道局辦理國營鐵路之監理。經查106至109年度鐵道局每年均辦理1次定期檢查及1至2次臨時檢查臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）經營情形。惟據統計，101至109年度臺鐵局平均每年發生之鐵路行車事故及異常事件件數為615.33件

圖5 臺鐵行車事故事件



資料來源：整理自臺鐵局網站資料。

，平均每天發生1.69件行車事故或異常事件，約每2.5個月即發生1次重大行車事故（ $12 \times 9 / 43 = 2.51$ ）（圖5）；101年1月至110年4月發生之鐵路事故共造成436人死亡、811人受傷，並衍生龐大的社會成本。據鐵道局分析，106至109年10月份臺鐵局行車事故及異常事件之主要原因為鐵路設備異常、員工與承商因素、民眾與旅客違規闖入路權等。鑑於臺鐵局平均每日輸運旅客超逾50萬人次，惟每年行車事故及異常事件件數仍居高不下，且主要肇因亦源於該局營運管理品質不佳（如鐵路設備異常及員工與承商因素等），經函請鐵道局研議加強臺鐵局之監理檢查頻率，並就該局事故或異常事件主要肇因相關業務增加查核，以降低其行車安全風險。據復：除依鐵路法第41條規定，每年定期辦理臺鐵局年度檢查作業外，對於臺鐵局發生行車事故事件將視情節狀況辦理專案調查或臨時檢查，俾及時要求臺鐵局檢討改進並採取必要之處置，另對於近年來臺鐵局發生太魯閣、普悠瑪或發生斷軌等重大行車事故，除要求檢討改善外，並已派員辦理臺鐵局204件臨軌在建工程總體檢、臺鐵總體檢及派員赴現地進行軌道安全督導檢查等積極監理作為；該局統計110年截至5月底止，辦理臺鐵局事故事件專案調查或臨時檢查9件，較諸109年9件、108年6件及107年6件，事故事件之調查或檢查頻率已有所增加。後續對交通部歷次事件事故調查所要求改善事項（含已結案及未結案）之臺鐵局後續落實情形，將擬定查核計畫，以強化臺鐵局之業務查核。

**B. 推動軌道產業發展，惟10項輕軌系統優先發展項目進度落後，允宜積極檢討，加速辦理，俾利提升本土軌道產業技術及產值：**政府為推動前瞻基礎建設計畫軌道建設計畫，藉以提升本土軌道產業技術及產值，媒合國內廠商投入軌道及相關建設，由交通部、經濟部及行政院公共工程委員會等組成軌道產業推動會報。查軌道產業推動會報已於107年3月5日第1次會議制定軌道產業發展策略，確認軌道產業5項優先發展項目（含集電弓系統、車門系統、轉向架系統、轉轍器系統及自動列車防撞系統等）。嗣於107年5月18日第2次會議決議增加儲能電力管理系統、軌道複合基鈹、輕軌號誌系統、牽引系統、超級電容系統等5項優先發展項目。上開軌道產業優先發展項目原預計於109至114年度取得認證，惟查其實際辦理情形，其中僅軌道複合基鈹研發團隊於110年2月完成試量產（20組），並於同年3月完成期中審查，其餘輕軌號誌系統開發於110年4月20日公告受理業者自主技術提升計畫提案申請；集電弓、車門、轉轍器等系統技術研發補助案預計於110年上半年辦理公告受理申請（依原規劃期程，集電弓及車門系統預計於109年6月啟動研發作業），截至110年5月20日尚未辦理；

轉向架系統預計111年度辦理公告

受理申請（原預計於110年度）；牽引系統、儲能電力管理系統原預計於110年度啟動研發作業，惟尚無相關規劃；另超級電容及自動列車防撞系統之研發期程與效益尚未確定

（表12）。各發展項目之辦理進度均較原規劃期程落後，能否及時參與前瞻基礎建設相關輕軌建設計畫機電系統招標，不無疑慮，經函請鐵道局積極協同相關機關協助輔導國

內廠商加速取得技術能力，使其能

參與各項輕軌建設計畫，提升本土軌道產業技術及產值。據復：輕軌號誌系統自主技術提升計畫，刻正辦理申請資格及應備文件初審；轉轍器系統、集電弓系統及車門系統等3案刻正辦理公告資料陳核行政作業；轉向架系統研發已納入111年度鐵道產業發展補助計畫，刻正持續檢討研發需求；無道碴軌道彈性基鈹系統國產化計畫已完成試產，刻正試裝進行實測；牽引系統之技術要求與列車監控制系統、車體結構與負載等相關，因國內產業尚無投入意願，將尋求學研機構參與相關研發工作，以協助國內產業掌握軌道車輛整合技術；儲能電力管理系統及超級電容主要需求者為高雄輕軌系統，已有國內設備廠商與高雄捷運公司洽談國產維修配件試裝評估事宜，將持續追蹤營運機構以維修保養經費及備品採購模式協助國內廠商提升自主技術之情形；列車自動防撞系統之設置需求與輕軌路線形式相關，將配合地方政府區域交通管理需要，適時辦理相關作業。

**C. 鐵道局持有高鐵車站專用區及特定區等可供招商開發土地，仍有約半數之**

**土地未完成招商開發作業，允宜積極檢討原因，研謀因應對策：**截至109年底止，鐵道局持有高鐵車站專用區及特定區等可供開發招商土地計102.03公頃（表13），截至110年2月底止，實際已招商開發或出租使用之土地面積計44.93公頃（44.04%），剩餘土地面積57.09公頃，扣除由該

**表 12 優先項目規劃期程與實際辦理情形**

優先項目	原規劃研發期程	預計取得認證期程	辦理情形
軌道複合基鈹	108.6-109.6	109.6-109.12	110年2月完成試量產20組。110年3月完成期中審查。
輕軌號誌	108下半年-112.6	112.6-112.12	110年4月20日始公告受理補助申請。
車門系統	109.6-112.6	112.6-112.12	預計110年上半年辦理公告補助。
集電弓系統	109.6-111.6	111.6-111.12	預計110年上半年辦理公告補助。
轉轍器系統	110.1-112.6	112.6-112.12	預計110年上半年辦理公告補助。
轉向架系統、牽引系統、儲能電力管理系統	110.1-114.1	114.1-114.6	轉向架系統預計於111年辦理公告補助。其餘2項尚無規劃。

註：1. 第4次產業推動會報決議超級電容與自動列車防撞系統，因研發期程與效益尚不確定，必要性尚待檢討。  
2. 資料來源：整理自鐵道局提供資料。

局、內政部及嘉義縣政府共同持有，尚待嘉義縣政府辦理都市計畫變更程序後始能辦理招商之嘉義站2筆土地共5.73公頃外，其餘51.36公頃土地（占全部土地面積50.34%），因產業專區未開發完成，非理想招商時機、或交通動線不佳，影響廠商進駐意願、或開發量體龐大，分期開發仍須負擔全區地租、或故宮南院發展不如預期，投資人保守看待觀光市場、或實際運量偏低，特定區

之發展緩慢等原因，致未能順利招商開發，或採行短期資產活化措施。經函請鐵道局針對各該土地未能順利招商原因，積極研謀因應對策，以提升資產運用效益。據復：(A)有關高鐵永續經營投資計畫收回之高鐵五站站區事業發展用地，其中高鐵新竹站世興段2地號，刻正檢討第2次公告適當時機、新竹站車站專用區(一)土地則預定於110年11月辦理招商公告作業、台中站新高鐵段69、70、71地號，預計110年6月辦理第二階段評選作業、桃園站事業發展用地公告招商案，因應疫情嚴峻延至110年7月辦理、至嘉義車站特定區現階段暫以短期出租方式增加收益，後續將持續關注市場變化情況、投資人意見等因素，滾動式檢討調整招商執行策略；(B)聯外計畫購置之苗栗及雲林高鐵站站區附屬事業用地，考量高鐵苗栗及雲林車站實際運量偏低，特定區發展相對遲緩，後續將配合地方政府對高鐵車站特定區發展策略辦理；(C)高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫財務結算及盈餘分配案獲配之土地，將持續依都市發展及市場條件，以大眾運輸為導向之都市發展(TOD)概念，跨域整合中央與地方相關產業、公共建設及公益設施等，帶動車站周邊整體發展。

D. 台灣高鐵公司已依約提撥平穩機制專戶收入供交通部(鐵道局)運用，為利控管該項專款收入及運用情形，允宜研議建立專屬會計科目之可行性：依據交通部與台灣高速鐵路股份有限公司(下稱台灣高鐵公司)簽訂之台灣南北高速鐵路興建營運合約第四次增修協議書規定，台灣高鐵公司應於105年度起設置財務平穩機制(每年度盈餘超過35億元時，應依合約規範提列平穩額度，平穩額度累積超過100億元部分，應提撥現金至專戶，並將專戶餘額扣除相關稅賦後，依交通部指示匯付至該部指定帳戶)，並應於106年度起將前一年度平穩額度之提列、挹注、累積額度以及專戶動支、餘額等事項執行情形於每年度股東常會承認財務報表後

表 13 截至 109 年底高鐵車站專用區及車站特定區等可供開發土地面積

單位：公頃

站區	合計	已開發或出租使用	待開發或出租使用
合計	102.03	44.93	57.09
桃園站	32.60	21.88	10.72
新竹站	6.77	1.74	5.03
台中站	22.85	3.70	19.14
嘉義站	11.15	—	11.15
台南站	17.61	17.61	—
苗栗站	4.90	—	4.90
雲林站	6.15	—	6.15

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

一個月內提報交通部，交通部確認前開執行報告內容後，台灣高鐵公司應將平穩額度超過100億元部分，扣除相關稅賦後，提撥等額現金存入「台灣高速鐵路股份有限公司平穩機制專戶」。交通部得因辦理優待或調降票價、台灣南北高速鐵路相關建設或配合政府政策等事項需要，要求台灣高鐵公司動支專戶，該公司應配合辦理。查台灣高鐵公司已於109年8月依約將超過該公司平穩額度100億元之部分計60億8,465萬餘元提撥存入平穩機制專戶，並配合交通部政策辦理專戶動支，全數撥付鐵道局，經該局以併決算方式列入鐵道發展基金109年度附屬單位決算「業務收入－其他業務收入－雜項業務收入」科目收入，復查該基金110年度預算案於相同科目編列平穩機制專戶撥款收入預算數54億2,700萬元，惟該基金預、決算書均無平穩機制專戶收入實際運用情形相關資訊。為利台灣高鐵公司平穩機制專戶撥付鐵道發展基金收入及其實際運用情形之管控，並利各界瞭解，經函請鐵道局研議於鐵道發展基金設置該項專戶款項收入及支出專屬會計科目之可行性。據復：鐵道發展基金已新增「鐵道發展及監理相關作業」計畫，其主要財源為平穩機制專戶撥付鐵道發展基金收入，該收入係專款用於辦理推動鐵道運輸、發展軌道產業、落實鐵道營運監理業務，另場站開發業務，則以收支配合觀念，編列預算及管控預算執行，該項業務主要以高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫分配該基金之土地盈餘所獲之租金及權利金收入，用以支應地價稅等出租資產成本及土地開發經營管理相關支出，有關平穩機制專戶收入運用情形將於年度決算書揭露。

## 6. 其他事項

交通作業基金計畫及預算之執行結果，前經本部依法陳報監察院，嗣經監察院於109年7月1日至110年6月30日間糾正者，摘述如次：

汽車行經高速公路地磅站之違規超載，其中未有員警到場而未予取締之案件，因交通部高速公路局與內政部警政署國道公路警察局之認事用法存有極大差異，肇致上述超載未取締案件一再發生，自104年1月起至109年8月止，已有近3成違規案件行駛於國道，且經統計，應罰而未裁處之罰鍰估計近3億元，相關機關未積極謀求解決方案，不僅造成國庫鉅額損失，更危及大眾行車安全，確有違失。經函請交通部查明妥處，並研提改善措施。惟交通部未覈實檢討處理及研謀改善措施，本部函請該部再為檢討妥處，仍未積極處理，顯有未為負責之答復情事，爰依審計法第20條第2項規定呈請監察院核辦，經監察院糾正。(110.3.11監察院公報第3217期)

茲將該基金收支餘絀與餘絀撥補之審定，餘絀審定後現金流量及資產負債狀況，暨所屬分預算收支餘絀概況，分別列表如次：