

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、行政院管制計畫及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，與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、運輸政策之研究及建議、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，其中已執行完成者 18 項，尚在執行者 20 項，主要係臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫期程展延至民國 107 年 9 月，及機電系統統包工程提速作業尚未完成等因素，仍須繼續執行。

（二）預算執行之審核

1. 歲入預算數 571 億 4,745 萬餘元，決算審核結果（表 1），修正增列實現數 5,443 萬餘元，增列應收保留數 2 億 1,722 萬餘元，係沒收工程採購案廠商違約金及應收以前年度補

表 1 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	57,147,454	61,161,138	1,689,334	62,850,472	5,703,018	9.98
交通部	49,164,397	51,688,778	1,198,484	52,887,263	3,722,866	7.57
民用航空局	30,383	45,474	5,792	51,266	20,883	68.74
中央氣象局	19,375	22,837	—	22,837	3,462	17.87
觀光局及所屬	44,969	52,833	48,061	100,894	55,925	124.36
運輸研究所	2,090	1,421	—	1,421	-668	32.00
公路總局及所屬	7,886,240	9,349,793	436,996	9,786,789	1,900,549	24.10

助省市興建示範停車場計畫經費結餘；審定實現數 611 億 6,113 萬餘元，應收保留數 16 億 8,933 萬餘元，主要係尚待收繳民航事業作業基金贖餘繳庫數等；合計決算審定數為 628 億 5,047 萬餘元，較預算超收 57 億 301 萬餘元（9.98%），主要係汽車燃料使用費收入較預計增加所致。

2. 以前年度歲入轉入數計 13 億 9,017 萬餘元，決算審核結果（表 2），審定實現數 13 億 5,806 萬餘元（97.69%）；減免數 19 萬餘元（0.01%），主要係尚待收繳之飛航違規罰鍰，經取得債權憑證，辦理註銷；應收保留數 3,191 萬餘元（2.30%），主要係尚待收繳之商港區域違規罰鍰等。

表 2 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	1,390,170	191	1,358,066	31,912	2.30
交通部	876,028	—	862,927	13,101	1.50
民用航空局	3,927	191	2,128	1,607	40.93
觀光局及所屬	13,534	—	1,561	11,973	88.46
公路總局及所屬	496,679	—	491,449	5,230	1.05

3. 歲出原編列預算數 1,097 億 5,183 萬餘元，因觀光局辦理因應陸客縮減，衝擊國內旅遊措施所需經費等事由，經動支第二預備金 1 億 2,909 萬餘元，合計 1,098 億 8,093 萬餘元，決算審核結果（表 3），審定實現數 748 億 6,378 萬餘元（68.13%），應付保留數 308 億 7,191 萬餘元（28.10%），保留原因詳「（一）計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 1,057 億 3,570 萬餘元，預算贖餘 41 億 4,523 萬餘元（3.77%），主要係臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電

表 3 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	109,880,935	74,863,785	30,871,919	105,735,704	- 4,145,230	3.77
交通部	51,141,457	18,064,351	29,139,167	47,203,519	- 3,937,937	7.70
民用航空局	330,197	303,118	—	303,118	- 27,078	8.20
中央氣象局	2,292,316	2,084,137	203,655	2,287,793	- 4,522	0.20
觀光局及所屬	5,440,194	5,033,676	290,622	5,324,298	- 115,895	2.13
運輸研究所	447,816	396,938	38,951	435,889	- 11,926	2.66
公路總局及所屬	50,228,955	48,981,562	1,199,522	50,181,085	- 47,869	0.10

氣化工程建設計畫及桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫經費，經行政院核定免予保留。

4. 以前年度歲出轉入數計 468 億 4,086 萬餘元，決算審核結果（表 4），審定實現數 225 億 8,633 萬餘元（48.22%）；減免數 60 億 3,548 萬餘元（12.89%），主要係鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年），因配合列車系統更新，辦理計畫展延及調整分年經費，爰不予保留；應付保留數 182 億 1,904 萬餘元（38.90%），主要係臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫期程展延至民國 107 年 9 月，及機電系統統包工程提速作業尚未完成等因素，須保留繼續執行。

表 4 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	46,840,867	6,035,487	22,586,336	18,219,043	38.90
交通部	40,027,849	5,910,928	18,476,490	15,640,430	39.07
中央氣象局	489,327	1,189	294,302	193,836	39.61
觀光局及所屬	347,225	16	263,371	83,837	24.14
公路總局及所屬	5,976,464	123,352	3,552,172	2,300,939	38.50

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、開發投資等 7 項未達預計目標，主要係郵件收寄量受資通訊科技發展，及國內函件郵資調漲影響；配合臺鐵捷運化及東部快捷化，增加貨運列車待避時間，及受建築業景氣影響，石灰石及水泥貨源減少，貨運量較預計減少；高雄港區土地開發股份有限公司成立較預期延後，舊港區開發案延後辦理等所致。

（二）盈虧之審定

決算審核結果，分別修正減列收入 548 元及支出 1 億 6,899 萬餘元，綜計增列稅前淨利 1 億 6,899 萬餘元，主要係臺灣鐵路管理局溢計不休假加班費；審定稅後淨利 225 億 5,823 萬餘

元，較預算增加 54 億 6,513 萬餘元，約 31.97%（表 5），主要係中華郵政股份有限公司投資股市獲利所致。其中虧損較預計減少者，有臺灣鐵路管理局 1 單位，主要係文化部承租臺北機廠土地，租賃收入增加，暨台灣電力股份有限公司實施優惠電價等，行車費用減少所致；盈餘超過預算者，有中華郵政股份有限公司、臺灣港務股份有限公司及桃園國際機場股份有限公司等 3 單位。

表 5 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	17,093,102	22,558,236	5,465,134	31.97
中華郵政股份有限公司	9,113,202	10,607,613	1,494,411	16.40
臺灣鐵路管理局	- 3,402,140	- 1,352,032	2,050,107	60.26
臺灣港務股份有限公司	5,650,628	6,490,851	840,223	14.87
桃園國際機場股份有限公司	5,731,412	6,811,803	1,080,391	18.85

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 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 14 次，展延清算期限至民國 107 年 7 月 24 日。本年度決算清理收入 9,939 萬餘元，清理費用 719 萬餘元，收支相抵，計獲利益 9,220 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 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、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、觀光大國行動方案、港灣建設計畫、高雄港（含安平港）101-105 年實質建設計畫等 11 項，實施結果，計有觀光大國行動方案、港灣建設計畫、高雄港（含安平港）101-105 年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分等 7 項，或因補助辦理遊憩據點特色增值計畫及推動境外包機、郵輪來臺獎助案件金額

較預計減少；或因高雄港區相關擴建工程所需土方由安平港取砂回填、航道浚深工程調整招標策略、工程廠商未及請款，及鋼板樁材料未達規定標準須拆除重作等，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 313 億 3,825 萬餘元，較預算增加 67 億 102 萬餘元，約 27.20% (表 6)，主要係國道公路建設管理分基金汽車燃料使用費收入較預計增加，及高速鐵路相關建設分基金投資台灣高速鐵路股份有限公司之收益高於預期所致。

2. **特別收入基金**：決算審核結果，審定賸餘 7 億 3,426 萬餘元，與預算短絀相距 17 億 5,986 萬餘元 (表 6)，主要係高雄港 (含安平港) 101-105 年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分，因高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫新生地填築工程廠商未及請款，及 S4~S5 碼頭護岸與新生地填築工程廠商因鋼板樁材料未達契約及國際規定標準，須拆除重作，致經費支出較預計減少。

表 6 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	24,637,237	31,338,258	6,701,021	27.20
交通作業基金	24,637,237	31,338,258	6,701,021	27.20
特別收入基金	- 1,025,597	734,267	1,759,864	-
航港建設基金	- 1,025,597	734,267	1,759,864	-

四、行政院管制計畫及重大公共建設計畫執行部分

依據行政院政府計畫資訊檢視平臺公告資料，交通部主管本年度列管個案計畫共 150 項，年度可支用預算數合計 2,053 億 6,043 萬餘元，實際執行數 1,759 億 4,943 萬餘元，預算執行率 85.68%。由行政院管制之個案計畫共 8 項，經交通部評核為甲等者 1 項、乙等者 7 項 (表 7)，其中屬乙等者包括「臺北捷運系統環狀線建設計畫」、「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」、「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫」、「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」、「西濱快速公路後續建設計畫」、「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」、「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫」等，有待賡續加強辦理。

又交通部主管之公共建設類個案計畫以及其他關鍵性計畫或工程案件，經行政院公共工程委員會列管為重大公共建設計畫者計有 66 項，本年度可支用預算數合計 1,523 億 8,557 萬餘元，

表 7 交通部主管行政院管制計畫評核情形表

行政院管制計畫名稱	部會評核	行政院管制計畫名稱	部會評核
臺北捷運系統環狀線建設計畫	乙等	西濱快速公路後續建設計畫	乙等
臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫	乙等	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫	乙等
台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	乙等	高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫	乙等
台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫	乙等	高雄港洲際貨櫃中心第 2 期工程計畫	甲等

資料來源：整理自行政院政府計畫管理資訊網資料。

實際執行數 1,397 億 7,397 萬餘元，執行率 91.72%，其中「臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫」、「桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫」、「臺北都會區大眾捷運系統三鶯線建設計畫」、「推動藍色經濟－東港客運碼頭整體改善工程計畫」、「國內商港未來發展及建設計畫（106-110）－馬祖港埠建設計畫」及「安坑輕軌運輸系統計畫」等 6 項計畫年度預算執行率未達 80%，係因招標多次流標、招標期程延宕或都市計畫變更尚未核定等所致，均有待賡續依計畫期程加速辦理【各項計畫明細及年度預算執行情形，請參閱中央政府總決算審核報告（附冊－總決算部分）乙、參、一、重大公共建設計畫及採購執行情形之查核】。

五、重要審核意見

（一）交通部辦理第 12 期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案，已達減少交通事故傷亡人數目標，惟有關交通監理、執法及工程業務執行間有未盡周妥，有待研謀改善。

交通部為提供安全友善之交通環境，保障人民生命財產，推動執行第 12 期（民國 105 至 107 年度）院頒道路交通秩序與交通安全改進方案，會同教育部、內政部及各地方政府協力辦理交通工程、監理、執法、教育與宣導等措施，並訂定民國 107 年度死亡人數較民國 104 年度降低 12%，平均每年度降低 4%，受傷人數自民國 105 年度開始零成長，民國 107 年度降低至民國 102 年度水準以下等目

表 8 交通事故件數及傷亡人數統計表

單位：件、人、%

年度	交通事故件數			死亡人數	較上年度增減比率	受傷人數	較上年度增減比率
	A1 類	A2 類	A3 類				
104	1,639	303,774	237,233	1,696		410,073	
105	1,555	304,001	271,889	1,604	- 5.43	403,906	- 1.50
106	1,434	283,942	275,463	1,517	- 5.42	378,602	- 6.26

註：1. A1 類係指造成人員當場或 24 小時內死亡之交通事故；A2 類係指造成人員受傷或超過 24 小時死亡之交通事故；A3 類係指僅有車輛財物受損之交通事故。

2. 民國 106 年度數據為警政署初估數。

3. 資料來源：整理自警政署提供資料。

標。據內政部警政署（下稱警政署）統計民國 104 至 106 年度 A1 及 A2 類交通事故傷亡人數呈逐年降低趨勢（表 8），整體交通事故防制已達方案目

標。經查部分交通監理、執法及工程業務辦理情形，核有下列事項：

1. **駕駛資格管理規範及相關配套機制未臻完備：**為確保駕駛人具備適切之駕駛能力，道路交通安全規則（下稱道安規則）已訂定各類駕駛執照（下稱駕照）可駕乘之車輛種類及駕駛人應具備之體格體能標準等規範，並要求 75 歲以上之高齡駕駛人應定期換照。經查交通部及公路總局辦理駕駛資格管理情形，核有：(1) 依道安規則第 61 條規定，領有聯結車、大客車、大貨車及小型車駕照者，勿須取得機車駕照，均得駕駛輕型機車。上開規定並未考量汽、機車之車體結構、駕駛方式、技巧及風險意識存有顯著差異，難以確保未取得機車駕照之小型車以上駕駛人員皆具有輕型機車之駕駛能力，允宜檢討修正，以降低渠等人員騎乘輕型機車發生事故風險；(2) 據道安規則第 76 條第 1 項第 5 款及第 2 項規定，若汽車駕駛人之體格及體能變化已不合於第 64 條及第 64 條之 1 規定標準，駕駛人或關係人應迅速將駕照繳回當地公路監理機關。未將駕照繳回者，則由公路監理機關逕行公告註銷並追繳之。公路總局為加強駕照管理，已洽請勞動部勞工保險局（下稱勞保局）提供勞工保險失能給付資料，勾稽體格體能不合規定之駕駛人，惟上開勞保失能給付資料僅涵蓋駕照持有人為勞工職業別者。經分析比對勞保局農民健康保險身心障礙給付、銓敘部公教人員保險失能給付、國防部軍人保險殘廢給付、金融監督管理委員會強制汽車責任保險殘廢給付及公路總局各類車輛駕照資料檔，發現部分駕照持有人之體格體能似已不符規定標準，允宜檢討擴大資料勾稽查核範圍，以確保持有各類駕照人員體格體能合於規定標準；(3) 公路總局為降低高齡駕駛人之交通事故，修正道安規則第 52 條之 2 規定，自民國 106 年 7 月 1 日起 75 歲以上之高齡駕駛人換發駕照，應實施體格檢查及認知功能測驗，惟查部分實施認知功能測驗醫院及衛生所，因施測人員尚未完成教育訓練、或相關行政作業準備不及（尚未訂定收費標準）等因素，致未能及時配合辦理相關檢測作業，造成高齡駕駛人換照不便等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 已研擬修正道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）第 22 條規定，增訂領有小型車以上駕照者駕駛輕型機車之處罰規定（草案），俟完成立法程序後，再據以修正道安規則第 61 條相關規定；(2) 公路總局已著手研擬於道安規則增訂取得駕駛人體格體能變化資訊相關規定，以建立法制化通報機制，並將相關機關主管之失能、殘廢保險給付等資料納入，以利駕照管理；(3) 截至民國 107 年 3 月底止，全國已有 5 百餘個醫療院所可提供高齡駕駛人體檢及認知功能測驗，將持續調查有意加入認知功能測驗單位，協助辦理施測人員教育訓練，以提升高齡駕駛人換照作業之便利性。

2. **監理所站車輛檢驗設備有待加強，逾期檢驗車輛列管處分未盡確實：**交通部為確保各式車輛之性能安全，訂有道安規則、處罰條例等規範，規定車輛檢驗項目及逾期檢驗罰則等。經查監理機關辦理車輛檢驗作業情形，核有：(1) 交通部公路總局各區監理所站車輛檢驗

作業手冊規定，各監理所站如設有機車檢驗線者，辦理機車申請牌照檢驗作業，應依序進行車重、前後輪偏差、煞車（前軸、後軸煞車）等各項儀器測試。經查公路總局所屬 37 家監理所站均設有大型重型機車檢驗線，其中設有大型重型機車檢驗儀器者僅 24 家，其餘 13 家則無（表 9），惟其轄區均登記有大型重型機車，致僅能以目視檢驗前後煞車效能及前後輪偏差等項目，難以確保符合道安規則第 39 條之 2 及第 39 條之 3 規定標準；(2) 處罰條例第 17 條第 1 項規定，汽車不依限期參加定期檢驗或臨時檢驗

表 9 公路總局所屬監理所站大型重型機車檢驗儀器設置情形表

設置情形	監理所站名稱
已設置	臺北市區監理所、士林監理站、連江監理站、基隆監理站、臺北區監理所、板橋監理站、花蓮監理站、蘆洲監理站、新竹區監理所、新竹市監理站、桃園監理站、臺中區監理所、嘉義區監理所、雲林監理站、新營監理站、臺南監理站、麻豆監理站、嘉義市監理站、東勢監理分站、高雄區監理所、屏東監理站、高雄市區監理所、苓雅監理站、旗山監理站
未設置	金門監理站、宜蘭監理站、玉里監理分站、中壢監理站、苗栗監理站、埔里監理分站、臺中市監理站、豐原監理站、彰化監理站、南投監理站、恆春監理分站、臺東監理站、澎湖監理站

資料來源：整理自公路總局提供資料。

者，處汽車所有人新臺幣 900 元以上 1,800 元以下罰鍰；逾期 1 個月以上者並吊扣其牌照，至檢驗合格後發還，逾期 6 個月以上者，註銷其牌照。經查公路總局各監理所站已依處罰條例第 17 條規定舉發未定期檢驗車輛所有人，惟未依規定列管逾期 1 個月以上仍未檢驗車輛並落實車牌吊扣作業等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 公路總局已檢討逐年編列預算增設大型重型機車檢驗儀器，並輔導代檢廠增設大型重型機車檢驗線；(2) 公路總局將會同監理、交通裁決機關研議相關實務執行逾期檢驗車輛車牌吊扣作業事宜。

3. 道路標線抗滑係數不足，增加機車自摔風險：據警政署統計，民國 105 年度機車「路上翻車、摔倒」事故計有 24,871 件，由於機車路上自摔翻車常導致後方車輛輾過，產生嚴重傷亡，而道路標線抗滑係數不足，係事故主因之一。據運輸研究所「道路交通安全改善方案之發展與評估方法之研究」報告，道路標線抗滑能力將隨時間推移而逐漸衰減，美國為減少道路標線對道路事故之影響，已發展道路標線管理系統，透過系統分析道路重繪之優先順序，建立長期監控機制，並與事故資料庫連結分析標線抗滑力與事故頻次之關聯性，惟我國目前尚無相關定期檢驗及監控機制，不利於確保道路標線應有之防滑功能。另鑑於交通事故發生地點多位於交通要道之交叉路口，且交通事故傷亡以機車駕乘者比率 76% 最高，允宜檢討提升全國機車流量較大路段及易肇事路口道路標線防滑係數，經函請交通部檢討改善，以降低機車自摔事故風險。據復：將藉由公路養護巡查作業，加強標線重新劃設作業，避免標線脫落影響辨識及降低抗滑功能，未來將按道路標線所在區域，建立各區標線抗滑能力及反光強度分級原則，預計於民國 107 年底前完成交通工程規範修訂作業。

4. 註銷車牌違規取締機制尚欠完

備：據公路總局統計，截至民國 107 年 3 月底止仍有 16 萬餘面註銷車牌迄未依規定繳回（表 10），其中以自用車牌占 98.90% 為大宗。公路總局為加強註銷車牌之收繳，已責成各區監理所站與各地方政府警政及停車管理單位（下稱停管單位）建立註銷牌照車輛即時通報與取締機制，透過路邊停車收費員開單或路外停車場車牌辨識系統比對註銷車牌，由停管單位通報警察到場取締查扣。經查相關作業辦理情形，核有：(1) 目前僅臺北區監理所及所屬監理站提供全國所有註銷車牌資料供其轄區地方停管單位查閱比對，其餘監理所站未考量車輛使用具有流動性，僅提供其轄管區域註銷車牌資料予地方停管單位，不利提升註銷車牌車輛違規查處成效；(2) 部分市縣拖吊停放場所恐有不足，如屏東縣僅有 1 處拖吊停放場所，惟該縣截至民國 107 年 3 月底止存有 8,777 輛註銷車牌車輛（表 10），不利執行註銷車牌車輛移置保管及扣繳車牌作業；(3) 為加強註銷車牌車輛停放公有路外停車場之管理，新北市等 10 個地方政府已於該市縣公有停車場管理自治條例規定主管機關得將該等車輛移置保管，惟臺北市等 12 個地方政府尚無相關規範（表 11），另各地方政府之自治條例規定，均無強制扣繳該等車輛牌照相關規範，又依臺中市、臺南市、新竹縣及屏東縣訂定之自治條例規定，須俟車輛所有人或使用人未能依書面通知期限將註銷車牌車輛移出公有路外停車場，始得將該等車輛移置保管，不利註銷車牌之收回管理並遏止民眾違規使用註銷車牌車輛等情事，經函請交通部督促檢討改善。

表 10 截至民國 107 年 3 月底止各地方政府轄內拖吊場、註吊銷車牌未繳回車輛數統計表

單位：座、輛

市縣別	拖吊場數量	註吊銷車牌未繳回車輛數	拖吊場平均需容納註銷吊車牌車輛數
合計	73	164,702	
臺北市	9	11,878	1,320
新北市	18	18,547	1,030
桃園市	5	14,824	2,965
臺中市	3	16,754	5,585
臺南市	7	14,577	2,082
高雄市	6	21,111	3,519
基隆市	1	2,265	2,265
宜蘭縣	1	2,505	2,505
新竹縣	1	4,327	4,327
新竹市	3	2,441	814
苗栗縣	1	5,624	5,624
彰化縣	2	9,073	4,537
南投縣	2	6,329	3,165
雲林縣	1	7,812	7,812
嘉義縣	6	5,618	936
嘉義市	1	1,858	1,858
屏東縣	1	8,777	8,777
花蓮縣	1	4,384	4,384
臺東縣	1	4,008	4,008
澎湖縣	1	698	698
金門縣	2	1,119	560
連江縣	—	173	—

資料來源：1. 拖吊場數量係整理自政府資料開放平臺警政署刊登之「拖吊保管場」資料。
2. 註吊銷車牌未繳回車輛數係公路總局提供。

表 11 各地方政府公有停車場管理自治條例訂有註銷車牌車輛停放限制及其後續移置保管方式規定情形表

訂定情形	市縣名稱
已訂定	新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市、新竹市、新竹縣、彰化縣、屏東縣、澎湖縣
未訂定	臺北市、基隆市、嘉義市、宜蘭縣、苗栗縣、南投縣、雲林縣、嘉義縣、臺東縣、花蓮縣、金門縣、連江縣

資料來源：整理自各地方政府公有停車場管理自治條例規定。

據復：(1) 將提供全國註銷車牌資料供地方停管單位勾稽比對；(2) 將請各地方政府協助提供車輛移置保管空間供警察機關取締違規應用；(3) 將建議地方政府修正其公有停車場管理自治條例規定，納入註銷車牌車輛移置保管機制。

5. **自行車相關管理規範欠周，且自行車與汽、機車爭道問題仍待改善：**交通部為加強自行車等慢車之用路安全，已分別於道安規則第 5 章及處罰條例第 3 章訂定該等車輛之管理規範。經查自行車相關管理規範及事故防制情形，核有：(1) 電動自行車事故件數及受傷人數逐年增加（表 12），惟交通部迄未修正處罰條例規定，規範電動自行車懸掛車牌納管事宜，不利加強該等車輛管理；(2) 臺北市、臺中市、臺南市、宜蘭縣部分易肇事路段與自行車路線相互疊合或鄰近，自行車與汽、機車易產生相互爭道及爭停等問題，不利預防自行車與機車混流造成之事故發生等情事，經函請交通部檢討改善。據復：(1) 已著手研議於處罰條例增訂電動自行車應懸掛車牌之規定，以強化管理機制；(2) 已請各地方政府檢討車道配置或建立專用自行車道，建構自行車安全行駛環境。

表 12 電動自行車事故件數及傷亡人數統計表

單位：人、件、%

年度	件數	死亡人數	增減比率	受傷人數	增減比率	事故件數	增減比率
103	7			1,630		1,774	
104	4		- 42.86	2,076	27.36	2,273	28.13
105	7		-	2,243	37.61	2,473	39.40

註：1. 增減比率係以民國 103 年度為基期。

2. 資料來源：整理自運輸研究所運輸安全網站資料。

6. **未依規定執行交通違規記點處分：**據公路總局統計，民國 102 至 106 年度汽車駕駛人依處罰條例第 63 條第 1 項規定記點，且累計點數達 6 點以上受吊扣駕照 1 個月處分及依處罰條例第 24 條第 1 項第 5 款規定接受道路交通安全講習者，平均每年約 14,088 人。惟查現行交通違規記點制度僅落實於員警發現駕駛人之違規行為當場攔截製單舉發者，至於受逕行舉發之交通違規案件，公路總局並未依照處罰條例第 85 條第 4 項規定推定受逕行舉發人有過失，並依處罰條例第 63 條第 1 項規定予以記點處分。經分析該局提供同期間舉發違反道路管理事件通知單之違規資料發現，每年逕行舉發之交通違規案件，依處罰條例第 63 條第 1 項及第 3 項規定記點累計達 6 點以上之汽、機車輛數分別約 17,084 輛及 25,301 輛，合計每年約有 42,385 輛違規車輛之受逕行舉發人（表 13）未被記點吊扣駕照並接受道路交通安全講習，不利導正違規行為及達嚇阻違規之效，經函請交通部督促檢討改善。據復：已開會討論精進交通違規記點制度，並將研擬短中長期工作項目，逐步落實逕行舉

表 13 違規記點達 6 點以上車輛分析表

單位：輛

年度	102	103	104	105	106	平均
案件種類						
合計	43,528	40,947	38,790	38,969	49,690	42,385
逕行舉發汽車	13,562	16,788	15,034	17,821	22,216	17,084
逕行舉發機車	29,966	24,159	23,756	21,148	27,474	25,301

資料來源：整理自公路總局提供民國 102 至 106 年度交通違規資料。

發違規記點，以減少肇事及交通違規情形。

(二) 交通部積極推動各項學生交通事故防制措施，改善學生交通事故發生率，惟大專校院學生騎乘機車事故傷亡人數仍多，允宜加強研析學生事故特性與癥結，研謀有效防制措施。

交通部及教育部為加強防制學生交通事故發生，已於第 12 期院頒道路交通秩序與交通安全改進方案（下稱第 12 期院頒方案）規劃加強學校道路交通安全教育宣導，積極推動各級學校交通安全教育評鑑獎懲與輔導觀摩活動、鼓勵學校推廣大專校院學生第 1 年不使用機車、鼓勵學校協調大眾運輸車輛進入校園、加強各級學校學生交通事故通報統計及追蹤輔導等防制措施，以改善學生交通事故之發生。經查相關措施執行情形，核有下列事項：

1. **部分交通事故傷亡率及違規率排名前 20 之高風險學校，未配合開設交通安全通識課程或派員參加交通安全巡迴種子教官培訓：**交通部為提升學生交通安全觀念並減少交通事故發生，與教育部合作鼓勵大專校院開設交通安全通識課程、於新生訓練或相關活動宣導交通安全意識與技能等。另教育部亦依第 12 期院頒方案持續推動交通安全巡迴教育種子教官培訓計畫，邀集高中職以上學校教官或校安人員參加研習課程，協助實施交通安全宣導教育工作。經查 105 學年度計有 23 所大專校院及 10 所技專校院開設交通安全相關課程，另民國 104 至 106 年度大專校院派員參與交通安全巡迴教育種子教官培訓計 163 人，惟經比對教育部提供 105 學年度各大專校院在校生學籍資料、內政部警政署（下稱警政署）提供之同期間 A1 及 A2 類交通事故資料與公路總局提供之同期間交通違規裁罰資料，發現 105 學年度在校生交通違規率超逾

20%之學校計有 37 所，又學生違規以不依標誌、標線號誌指示、闖紅燈等情形占大宗，違規車種以機車為主，另 105 學年度在校生交通事故傷亡率超逾 10%之學校計有 10 所，其中部分交通事故傷亡率及違規率排名前 20 之高風險學校，並未配合於 105 學年度開設交通安全通識課程及於民國 104 至 106 年度派員參加交通安全巡迴教育種子教官培訓（表 14），不利強化學生交通安全正確觀念，經函請交通部協調教育部

表 14 105 學年度交通事故傷亡率及違規率前 20 名學校開設交通安全相關課程及派員參加交通安全巡迴教育種子教官培訓情形一覽表

開課及派員參訓情形	已於 105 學年度配合開課或於民國 104 至 106 年度派員參訓	尚未配合開課及派員參訓
在校生交通違規率排名前 20 學校	國立臺灣體育運動大學、德霖技術學院、東南科技大學、臺北城市科技大學、中州科技大學、僑光科技大學、國立體育大學、南榮科技大學、明道大學、嶺東科技大學、高苑科技大學、吳鳳科技大學、景文科技大學、中華科技大學	修平科技大學、台北海洋技術學院、大漢技術學院、稻江科技暨管理學院、黎明技術學院、華夏科技大學
在校生交通事故傷亡率排名前 20 學校	正修科技大學、樹德科技大學、僑光科技大學、嶺東科技大學、建國科技大學、國立臺灣體育運動大學、中臺科技大學、弘光科技大學、高苑科技大學、輔英科技大學、南開科技大學、國立勤益科技大學、中州科技大學、朝陽科技大學、健行科技大學	修平科技大學、國立臺東專科學校、國立高雄海洋科技大學、萬能科技大學、明新科技大學

資料來源：分析自公路總局提供之民國 105 及 106 年度違規舉發資料、警政署提供之民國 105 及 106 年度交通事故調查報告資料、教育部提供之 105 學年度大專校院在校生學籍資料、交通部提供交通安全巡迴教育種子教官培訓參訓名單及大專校院開設交通安全課程名單資料。

研謀改善。據復：將函請教育部於民國 107 年度積極鼓勵大專校院開設交通安全通識課程及派員參加交通安全巡迴教育種子教官培訓，以期降低學生交通事故發生率。

2. 學生交通事故通報統計資料未臻確實，不利後續學生事故資料分析及研訂有效防制策略：為加強防制學生發生交通事故，教育部已加強督促各級學校辦理學生交通事故通報統計及追蹤輔導，並依校園安全及災害事件通報作業要點第 11 點規定，定期公布各年度各級學校校園安全及災害事件分析報告，研擬相關改善措施及建議，惟查實務上學生倘發生交通事故多未詳實告知校方，致學校無法有效掌握學生交通事故情形並依規定辦理通報作業。據教育部統計，民國 103 至 105 年度校安通報大專校院學生（含教職員）交通意外傷亡人數計 8,398 人，惟據警政署提供同期間道路交通事故調查報告資料分析結果，其中大學生（含研究生）及專科生發生 A1 及 A2 類道路交通事故人數計 58,546 人（表 15），顯示教育部學生事故傷亡人數統計數據與實況未符。查教育部及交通部均未能掌握事故傷亡學生就讀學校分布情形，不利後續學生交通事故防制策略擬定，經函請交通部檢討改善。據復：將洽請教育部及警政署協助提供學生學籍及道路交通事故調查報告等資料，以利學生交通事故統計分析運用。

表 15 大專校院學生交通事故傷亡人數統計表

單位：人次

傷亡情形 年度	教育部資料			警政署資料		
	小計	死亡	受傷	小計	死亡	受傷
合計	8,398	445	7,953	58,546	173	58,373
103	2,988	165	2,823	22,053	76	21,977
104	2,802	148	2,654	19,613	52	19,561
105	2,608	132	2,476	16,880	45	16,835

資料來源：教育部資料係取自教育部提供校安通報統計資料，警政署資料係本部分析自該署提供道路交通事故調查報告資料。

3. 大專校院交通安全教育評鑑未確實反映學校交通安全教育成果：交通部及教育部依據第 12 期院頒方案暨學校及社會交通安全教育執行作業要點，於各年度辦理交通安全教育評鑑實施計畫，由教育部聘請專家學者組成交通安全教育評鑑委員會辦理大專校院學校交通安全教育評鑑，評鑑結果分為優、甲、乙、丙、丁等 5 等第，其中優、甲等之學校由教育部頒發獎狀予以獎勵。據交通部公布之民國 104 及 105 年度評鑑報告所列（評鑑期間分別為 103 及 104 學年度），接受評鑑之 30 所大專校院評鑑結果全數列為優等及甲等。惟經依據教育部 103 及 104 學年度在校生學籍資料與警政署同期間 A1 及 A2 類交通事故調查報告資料，分析比對各校學生交通事故傷亡情形，其中樹德科技大學、中臺科技大學等 9 所學校 104 學年度學生交通事故傷亡率較 103 學年度增加，惟 104 學年度評鑑結果仍評列甲等（表 16），顯示評鑑成績並未確實反映學校交通安全教育防制成果，經函請交通部檢討改善。據復：已將各校學生交通事故及違規情形納入評鑑項目，並指派交通事故傷亡人數較高及交通安全教育評選成績落後之大專校院參加交通安全教育研討會，以增進相關教育宣導專業知能。

4. 學生騎乘機車事故傷亡人數高，安全駕駛觀念仍待強化：交通部考量大專校院新生交通事故風險較高，已偕同教育部積極推廣大專校院學生第1年不使用機車。經依據教育部104學年度在校生學籍資料，比對警政署同期間A1及A2類交通事故調查報告資料，分析104學年度71,317人次(占同期間全部交通事故傷亡411,597人次之17.33%)交通事故傷亡學生人員駕乘之交通工具別，其中因騎機車發生事故之傷亡學生計61,322人次(85.99%，表17)，為事故第1當事人計26,328人次(36.92%)，顯示學生交通事故主要為騎乘機車肇事。另分析104學年度62,424名駕駛汽、機車交通事故傷亡學生肇事原因，其中以未注意車前狀態20,559人次最多，占32.93%，其次依序為未依規定讓車、未保持行車安全距離、未依規定減速等因素，以上4項共占4成9(表18)，經函請交通部針對學生交通事故特性檢討研謀改善。據復：將持續與教育部合作鼓勵大專校院學生搭乘公車，減少使用機車，並鼓勵學校結合民間相關安全駕駛機構(或單位)及公路監理單位至校園進行機車安全駕駛訓練、安全教育及肇事防制宣導活動等，以減少學生騎乘機車肇事率。

5. 部分學校學生易於通學途中發生交通事故，允宜廣續協助推動公車進校園計畫：交通部為防制學生交通事故發生，積極推動公車進校園計畫，期透過推廣大眾運輸、抑制學生私人運具之使用等手段，減少學生交通事故。本部前於民國104年度查核該計畫規劃執行情形，發現部分學校周邊學生交通事故較多，且缺乏適足公共運輸服務，惟

表 16 104 學年度交通安全教育評鑑學校學生事故傷亡率及評鑑成績分析表
單位：%

學校名稱	104 學年度評鑑成績	學生事故傷亡率		
		103 學年度	104 學年度	104 較 103 增減百分點
樹德科技大學	甲	10.06	11.05	0.99
中臺科技大學	甲	10.36	10.53	0.17
國立金門大學	甲	5.54	6.11	0.57
聖約翰科技大學	甲	5.09	6.68	1.59
中國科技大學	甲	4.88	5.68	0.80
國立中興大學	甲	3.78	3.89	0.11
高苑科技大學	甲	9.42	9.74	0.32
真理大學	甲	3.75	3.76	0.01
臺灣觀光學院	甲	6.92	7.38	0.46

資料來源：學生事故傷亡率分析自教育部提供103及104學年度在校生學籍資料(不含碩士暑期班學生)及警政署提供同期間交通事故調查報告資料；評鑑成績資料整理自168交通安全入口網公布之民國104及105年度教育部交通安全教育評鑑總評報告。

表 17 104 學年度學生交通事故傷亡人員駕駛交通工具分析表
單位：人次、%

項目	人次	占比
交通工具別		
合計	71,317	100.00
小客車	600	0.84
小貨車	54	0.08
機車	61,322	85.99
慢車	445	0.62
其他車	3	0.00
人(含乘客)	8,893	12.47

資料來源：分析自教育部提供104學年度在校生學籍資料(不含碩士暑期班學生)及警政署提供同期間交通事故調查報告資料。

表 18 104 學年度駕駛汽、機車交通事故傷亡學生肇因分析表
單位：人次、%

肇因	人次	占比
合計	62,424	100.00
未注意車前狀態	20,559	32.93
未依規定讓車	3,521	5.64
未保持行車安全距離	3,339	5.35
未依規定減速	3,259	5.22
其他	31,746	50.86

資料來源：分析自教育部提供104學年度在校生學籍資料(不含碩士暑期班學生)及警政署提供同期間交通事故調查報告資料。

未將相關學校納入該計畫，經函請該部檢討改善，據復將檢視各大專校院周邊公路公共運輸供給情形，並徵詢相關學校意願，納入計畫辦理。據該部統計截至民國 106 年 11 月底止，已有 40 家大專校院配合推動，惟經依據教育部 104 學年度在校生學籍資料及警政署同期間交通事故調查報告資料，分析交通事故傷亡學生旅次目的類別，其中 2,212 位學生係於通學途中發生車禍，經再分析上關於通學途中發生車禍之學生就讀學校，其中學生通學途中發生車禍人數前 10 名學校，僅朝陽科技大學及樹德科技大學等 2 所學校已配合推動公車進校園計畫（表 19），經函請交通部檢討改善。據復：已請各地方政府及各區監理所持續鼓勵轄區大專校院參與推動公車進校園專案計畫。

表 19 104 學年度學生通學途中發生車禍人數前 10 名學校推動公車進校園計畫情形表

推動情形	學校名稱
已推動	朝陽科技大學、樹德科技大學
未推動	明新科技大學、僑光科技大學、美和科技大學、新生醫護管理專科學校、國立勤益科技大學、健行科技大學、修平科技大學、萬能科技大學

資料來源：分析自教育部提供 104 學年度在校生學籍資料（不含碩士暑期班學生）及警政署提供同期間交通事故調查報告資料。

（三）交通部辦理前瞻基礎建設計畫，期帶動國內經濟發展，惟軌道產業發展行動方案未指定整合機關，亦乏績效衡量指標；部分既定軌道建設標案執行有欠周妥，及停車場補助作業規範未臻周延，亟待檢討改善。

交通部為使國家基礎建設帶動都市發展、打造友善無縫之軌道系統、提供便捷安全之運輸環境，依前瞻基礎建設特別條例及相關規定，於中央政府前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算交通部主管編列歲出預算數 224 億 4,257 萬餘元，分由交通部、公路總局及中央氣象局等 3 個機關執行。經查交通部及所屬辦理前瞻基礎建設計畫，核有下列事項：

1. **交通部會同經濟部等單位成立跨機關軌道產業推動會報，推動軌道產業等發展行動方案，惟各行動方案項目尚未指定執行整合機關，影響行動方案統合成效，亦乏具體控管方式及績效衡量指標：**政府為因應綠色交通運輸之趨勢，打造臺灣軌道系統，於前瞻基礎建設計畫規劃推動軌道建設計畫（計有 38 項子計畫）。交通部為落實帶動國內軌道產業發展計畫目標，會同經濟部與行政院公共工程委員會（下稱工程會）等單位成立跨機關軌道產業推動會報，於民國 107 年 2 月 8 日訂定軌道產業推動會報組成及作業要點，並於民國 107 年 3 月 5 日召開第 1 次會議，確認 6 項軌道產業發展行動方案，惟該 6 項行動方案尚乏具體控管方式及績效衡量指標，另除推動軌道技術研究暨驗證中心計畫行動方案係由高速鐵路工程局（於民國 107 年 6 月 11 日與鐵路改建工程局整併為鐵道局）負責辦理外，其餘 5 項行動方案係分別由高速鐵路工程局、經濟部工業局、工程會、經濟部標準檢驗局、國家中山科學研究院、教育部、臺灣鐵路管理局、臺北大眾捷運股份有限公司、高雄捷運股份有限公司、台灣高速鐵路股份有限公司等相關機關單位共同執行，惟未指定統整單位，不利控管各行動方案執行成效，經函請交通部檢討

改善。據復：已訂定興建國產化及維修國產化等 2 項關鍵績效指標，作為整體軌道產業發展行動方案之績效衡量指標，並指定各行動方案之主、協辦單位，定期將執行成效提報推動會報檢討確認，以確保軌道產業發展行動方案達到預期效益。

2. 部分軌道建設標案未於發包前完成施工用地取得，或多次招標均無廠商投標而流標，影響計畫完成期程：政府為改善鐵路營運及都市交通狀況，促進運輸系統之整合及協調，辦理臺南市區鐵路地下化計畫及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，計畫總經費計 431 億 6,000 萬元，分別自民國 98 年 9 月及 99 年 4 月開始執行，並於民國 106 年 4 月納入前瞻基礎建設計畫項下辦理。經查計畫辦理情形，核有：(1) 臺南市區鐵路地下化計畫項下部分土建標所需用地涉及私有地拆遷，惟鐵路改建工程局（於民國 107 年 6 月 11 日與高速鐵路工程局整併為鐵道局）未於發包前完成施工用地取得，且部分施工路段已逾契約規定用地交付期限，影響工程施工進度；(2) 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項下核心機電工程（ME06 標），自民國 103 年 9 月至 105 年 11 月止，累計辦理 8 次招標均無廠商投標而流標，高速鐵路工程局雖已調整機電招標策略，將機場捷運 A14 站（第三航廈站）計畫之機電工程，與本計畫 A22 站機電工程合併發包，以提高廠商投標誘因，惟截至民國 107 年 4 月底止，距 ME06 標前次開標日已逾 1 年 5 個月仍未再次辦理發包作業，恐將延後計畫通車時程等情事，經函請交通部督促檢討改善。據復：(1) 已督促鐵路改建工程局掌握臺南市區鐵路地下化計畫分段用地取得時程及各標案發包期程；(2) 已適當調整機場捷運延伸中壢站之核心機電工程招標文件內容及預算，並於民國 107 年 6 月 8 日辦理公開招標作業。

3. 改善停車問題計畫補助要點，經本部建議補強，可避免完工後閒置：交通部為協助地方政府改善停車空間不足問題，滿足轉乘及觀光等停車需求，研訂「改善停車問題計畫」納入前瞻基礎建設計畫—城鄉建設，由公路總局負責辦理，計畫期程自民國 106 至 110 年度，總經費 200 億元（中央補助款），預計補助地方政府興建 4 萬個停車格。按教育部體育署辦理「改善國民運動環境計畫」，補助各地方政府興建「國民運動中心」，規定受補助地方政府至少在建築設計審查完成前，應辦理委外經營團隊之招商業務，簽訂委外營運契約，以確定委外經營單位，俾利國民運動中心之營運廠商共同檢討建築設計之營運條件，惟查公路總局辦理改善停車問題計畫所訂補助審查執行要點（草案）（下稱補助要點），僅規定地方政府提報申請補助計畫須研提停車場營運管理計畫或委外招商經營文件，尚無及早確認經營廠商共同檢討建築設計之營運條件等機制，經建請交通部參酌教育部辦理「改善國民運動環境計畫」相關補助作業規定，妥予研訂補助要點，以避免完工後閒置。據復：已將本部建議事項納入補助要點，規定受補助

單位至少於工程設計審查完成前，應辦理委外經營團隊之招商業務，簽訂委外營運契約，以確定委外經營單位，俾利由營運單位共同參與工程設計之營運條件，以防杜閒置停車場再現。

(四) 臺鐵局營運虧損呈減緩趨勢，惟機務操作、檢修、月臺安全防護、鐵路平交道相關監視錄影設備、車站及列車服務品質、材料及出租倉庫管理，及購建固定資產預算編列與計畫執行管控等，仍待加強檢討改善。

臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）持續加強西部幹線捷運化通勤運輸服務，強化東部幹線中長程城際運輸，增設車站，改善車站設施及結合客運、公車、捷運及高鐵，進行票證、班次資訊、站場及營運整合，並陸續採購客車加入營運，近年來營收已逐年成長，本年度虧損金額 13 億 5,203 萬餘元，較預算減少虧損 20 億 5,010 萬餘元，約 60.26%，亦較前 3 年度（民國 103 至 105 年度）平均虧損 24 億 1,400 萬餘元大幅減少。惟查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 機務操作、檢修作業未盡確實，行車出軌及異常事件頻仍，影響行車安全及旅客權益：經查臺鐵局本年度發生車輛出軌事故 14 件，計影響列車 241 列次、8,250 分鐘、旅客 6 萬餘人次（表 20），據該局檢討其事故原因多屬人員機務操作、相關檢查維修作業不確實或未按規定作業所致。另本年度行車異常案件計 443 件，其中肇因於車輛、運轉保安裝置、電力設備及路線故障件數高達 337 件，占 76.07%，顯示該局各型車輛維修及設備保養作業品質亟待檢討加強，經函請臺鐵局檢討研謀改善。據復：已檢討加強軌道檢查機制，並制定木枕抽換認定標準作業程序；強化特

殊情境車輛檢修作業；建立系統化維修作業管理機制，並建立維修履歷；提升人員安全意識，加強人員教育訓練，並於民國 107 年成立專案稽核小組（6 位外聘委員、3 位內部委員），加強督導考核相關單位辦理行車事故改善作為，及逐步汰換老舊車輛與各項行車設備，以確保行車安全。

表 20 臺鐵局民國 106 年度出軌事故概況表

月/日	地點	發生原因	影響
合計			241 列次/8,250 分鐘/60,570 人次。
01/31	臺東機務分段	枕木腐朽	4 列次/75 分鐘/860 人次。
04/06	貢寮—雙溪	故障車駛運	20 列次/187 分鐘/3,910 人次。
04/30	雙溪—貢寮	車輛老舊	48 列次/ 2,153 分鐘/12,195 人次。
06/17	后里站	車輛老舊	1 列次/3 分鐘/70 人次。
07/24	七堵機務段	枕木腐朽	未影響其他列車。
07/28	善化站	人員操作疏失	101 列次/4,771 分鐘/28,600 人次。
09/27	臺北—萬華	人員操作疏失	未影響其他列車。
09/27	和平站	燒軸	28 列次/254 分鐘/6,375 人次。
09/28	崇德—新城	故障車駛運	2 列次/7 分鐘/400 人次。
10/24	三民站	枕木腐朽	14 列次/456 分鐘/1,870 人次。
11/10	新竹機務段	人員操作疏失	未影響其他列車。
11/14	嘉義站	人員操作疏失	2 列次/18 分鐘/350 人次。
12/11	三義站	人員操作疏失	20 列次/317 分鐘/5,930 人次。
12/11	二水站	人員操作疏失	1 列次/9 分鐘/10 人次。

資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

2. 車站月臺安全防護及鐵路平交道監視錄影設備，仍待加強：本年度各車站內月臺（含軌道）發生旅客由月臺跳下軌道、闖入軌道行走事故計 16 件，造成人員死亡 9 人、受傷 7 人，月臺防護設施有待加強；另本年度平交道遮斷桿遭撞損事件計有 151 件，其中因錄影設備故障、未拍攝到影像或影像模糊不清者計 33 次，約 21.85%，相關監視錄影設備效能有待檢討加強。另查本年度支線平交道發生 7 次遮斷桿遭撞損事件，惟因未裝設錄影設施，影響事故調查及鑑定作業，經函請臺鐵局檢討研謀改善。據復：該局刻正辦理「百福站試辦月臺閘門規範訂定以及推動委託技術服務」案，將先行瞭解各國傳統鐵路月臺安全防護裝置發展趨勢、設置狀況及改善效益等，再行檢討因應，另將加強廣播，提醒候車旅客注意勿超出月臺邊緣警示線，並於列車進站時加強月臺監視及人員巡視，即時處理突發狀況；至有關改善平交道監視錄影設備部分，將檢討提高平交道監視及錄影設備規格，改善設備功能，並採委外保養方式，維持設備正常運作，及逐年編列預算增設支線平交道錄影設施。

3. 車站及列車服務品質有待檢討改善：依據本年度交通部施政措施滿意度調查報告，其中有關臺鐵局之 18 項營運服務項目中，計有民眾等候空間設計等 5 項滿意度未達 80%（除網路訂票服務 1 項外，其餘 4 項已連續 5 年滿意度未達 80%，表 21），經查主要係車站改建施工品質不佳、漏水、站區或月臺標示不清等設施不良；廁所設備老舊，無法負荷乘客使用，及清潔細緻度不足；設備故障，及車輛出軌、路線故障（工程延誤）等致列車誤點；票務系統整合再造計畫進度緩慢，現有票務系統無法即時提供未售出車票資訊，訂票程序、配票模式無法滿足民眾需求等所致。另該局為達成提高列車速度、縮短列車班距、增加運輸能量及增加行車密度等，辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（2001—2015 年）」，採購城際客車及通勤電聯車 720 輛，金額 362 億 7,400 萬元，所購置之車輛業於民國 106 年 4 月全數交車，惟查該局全臺 13 個路線區間本年度區間列車之實際班距時間未達該計畫目標（表 22）；本年度城際列車，平日臺北至臺東平均 70 分鐘 1 班，未

達該計畫目標平均 65 分鐘 1 班，假日高雄至臺東平均 61 分鐘 1 班，亦未達計畫目標 60 分鐘 1 班；另本年度區間列車每日開行 732 列次，較計畫目標減少 177 列次，約 19.47%；本年度全臺各區段城際客車平均時速僅 55 至 80 公里，未達計畫目標 100 公里，經函請臺鐵局檢討改善。據

表 21 交通部施政措施滿意度調查—臺鐵局滿意度未達 80% 項目

單位：%

項目	年度				
	102	103	104	105	106
民眾等候空間設計	67.2	66.0	71.3	73.9	72.0
車站內廁所清潔程度	69.4	65.8	73.1	73.9	73.6
列車準點情形	64.5	62.5	69.4	75.5	76.0
網路訂票服務	62.5	69.6	67.6	84.5	77.1
車站內引導指標或動線安排	76.6	74.5	78.6	79.0	79.4

資料來源：整理自民國 106 年度交通部施政措施滿意度調查。

復：為提升該局營運服務滿意度，已檢討訂定「臺鐵通用設計參考手冊」作為車站各項旅客設施設計準則，並逐步汰換廁所老舊設備或重新改建，隨時督促清潔人員加強清潔工作，定期辦理事故模擬演練，強化緊急應變處理能力，以減少列車延誤影響，及加速執行票務系統整合再造計畫，以提供優質售票服務；另已向行政院請增民國 107 至 109 年度司機員額 385 人，及增加特考機檢工程人員錄取名額(民國 107 年預定錄取 200 名)，俟人力陸續補足，及相關鐵路工程完工與新購車輛投入營運後，可大幅提升運能，改善行車班距及提升行車速率。

4. 經管倉庫出租管理有未依規定

情事：臺鐵局截至民國 106 年底止，經管倉庫計有 693 幢，面積 17 萬 9 千餘平方公尺，淨值 7 億 707 萬餘元，其中供營運使用僅 312 幢。該局為活化資產，增裕營收，經依相關規定出租未使用之倉庫。經查該局辦理倉庫出租、巡查等作業，核有：(1) 高雄貨運服務所將經管無使用執照之倉庫違法出租供承租人營業使用，出租後又任由承租人違約擴、改建、分租、轉租、未依約定用途使用（且持續違規經營餐廳），未落實執行履約巡查管理；(2) 臺中貨運服務所經管房地出租遭承租人違約搭建、營業、分租，未依契約規定處理；(3) 臺鐵局財產帳列倉庫中 68 幢已拆除，16 幢已回饋地方政府或管理機關為國有財產署，未依規定辦理減帳，另有 77 幢倉庫無法確定位置及現況，2 幢建物（民國 97 年領得使用執照）未納列財產；(4) 高雄市鼓山區鐵路街 18 巷鼓山第 10、11 號倉庫周邊土地（面積計 941.21 平方公尺），於民國 65 年 2 月間即已遭占用，迄未依規定積極處理；(5) 貨運服務總所經管之中壢 1 號倉庫等 10 幢倉庫，分別由承租人經營停車場業務，惟均未依規定取得停車場登記證等情事，經函請交通部督促臺鐵局檢討研謀改善。據復：(1) 將規劃朝合法取得使用執照，或評估以其他方式辦理標的活化，或限期承租人應向建管、消防等主管機關依其使用用途申請合法安全證明，另將主動調查承租人違約轉（分）租事實，加強履約管理；(2) 承租人擅自搭蓋之違建已拆除，並返還租賃標的物，嗣後將主動調查承租人違約轉（分）租事實，加強履約管理；(3) 將切實查明、確認各該倉庫之現況，依程序辦理財產帳務處理作業；(4) 已修正「交通部臺灣鐵路管理局經管公用不動產執

表 22 臺鐵局民國 106 年度區間列車班距與購車計畫預估情形比較表

單位：分鐘／列

區域	區間	實際平均班距	購車計畫預估目標	班距時間差異
北部	基隆—新竹	23	15	8
	七堵—楊梅	18	10	8
中部	新竹—彰化	29	25	4
	豐原—彰化	26	10	16
	彰化—嘉義	29	20	9
	彰化—二水	25	15	10
南部	嘉義—高雄	28	17	11
	臺南—高雄	28	15	13
	新左營—屏東	25	10	15
	高雄—枋寮	57	50	7
東部	樹林—蘇澳	64	45	19
	蘇澳新—花蓮	84	80	4
	花蓮—臺東	152	90	62

註：1. 班距時間較預計增加，主要係因人力不足，減少班次所致。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

行取締占建占耕及環境維護管理權責劃分要點」，據以落實並妥善管理經營不動產，避免再發生遭長期占用情形；(5) 後續將妥為規劃標的使用用途，於活化閒置資產及增裕營收外，應合於相關法令規定及限制，若經營停車場，即輔導業者向地方主管機關申請合法營業許可，若無法取得相關許可，將評估以其他方式辦理標的活化。

5. 庫存 10 年以上未使用材料數量龐鉅，材料需求計畫品質及自購材料之內部控制與審核作業待加強：臺鐵局經管材料，包含供生產、營建或服務所需原料、物料、配件、燃料及設備備品暨應處理之呆廢料等。截至民國 106 年 8 月底止，庫存金額計 41 億 3,244 萬餘元。經查其使用管理情形，核有：(1) 庫存 10 年以上無領用紀錄者計有 6,418 項、金額 2 億 8,583 萬餘元，數量龐鉅，亟待積極清理；(2) 依據材料管理須知規定，用料主管部門應編製年度材料請購明細送材料處統一辦理採購，但用料單位得依事實需求依自購材料作業要點第 2 點規定辦理自購。經抽查各用料單位自購材料案件驗收日期，核有與材料處統一採購相同材料驗收日期相近，或相同材料用料單位自購單價高於採購處統一採購單價 30% 以上等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：(1) 已督促各用料主管部門持續檢討辦理呆料審查鑑定及報廢作業，並訂定可用材料領用計畫。截至民國 107 年 5 月底止，上開 10 年以上無領用紀錄之材料，已有 103 項有領用紀錄、3,908 項已研擬領用計畫、238 項將轉列為呆料辦理報廢；(2) 已檢討加強材料需求管理機制，定期召開缺料檢討會議，促請用料單位確實提列需求，並加強用料單位自購料採購審核，整併相同廠牌材料，以開口合約分批交貨方式，避免各單位自購與材料處統一採購相同品項材料發生大幅價差情事。

6. 購建固定資產預算編列與計畫執行未臻契合，預算執行率未達 3 成：臺鐵局本年度購建固定資產之可支用預算數 278 億 9,647 萬餘元，決算數 81 億 6,167 萬餘元，執行率僅 29.26%，為近 5 年度（民國 102 至 106 年度）最低（表 23）。16 項專案計畫中，「環島鐵路整體系統安全提昇計畫」、「高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫—臺鐵局工程配合款」、「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫—臺鐵局工程配合款」及「臺鐵北迴線蘇新一花蓮間瓶頸路段改善計畫」等 4 項計畫決算數為零，「臺鐵整體購置

及汰換車輛計畫 104—113 年」、「臺北機廠遷建建設計畫」及「臺鐵高雄—屏東潮州捷運化建設計畫—臺鐵局工程配合款」等 3 項計畫可支用預算執行率未達 30%，「鐵路行車安全改善

表 23 臺鐵局購建固定資產預算執行情形表

單位：新臺幣百萬元、%

項目 \ 年度	102	103	104	105	106
可支用預算數	24,729	24,746	23,284	22,153	27,896
決算數	14,806	14,831	11,075	6,586	8,161
可支用預算執行率	59.87	59.94	47.57	29.73	29.26
保留數	7,736	9,198	11,186	14,257	14,594
保留率	31.28	37.17	48.04	64.36	52.32

資料來源：整理自臺鐵局各年度決算書及交通部核定臺鐵局民國 106 年度購建固定資產保留函。

六年計畫(104-111年)」、「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫(基隆-苗栗段)」、「高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫」及「票務系統整合再造計畫」等4項計畫可支用預算執行率介於30%至60%之間,「臺鐵電務智慧化提升計畫」及「高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化計畫(106至107年)」等2項計畫可支用預算執行率介於60%至90%之間,可支用預算執行率未達90%計13項,決算數55億5,672萬餘元,僅占可支用預算數23.82%,保留數132億4,145萬餘元,占56.75%,預算保留數為執行數2.38倍。經查該局專案計畫可支用預算執行率由民國102年度之64.35%,大幅下滑至本年度之23.82%,保留金額則由民國102年度之56億6,763萬餘元,大幅增加至本年度之132億4,145萬餘元(表24)。另本年度一般建築及設備可支用預算數45億6,409萬餘元,決算數26億495萬餘元,執行率57.07%,為近5年度最佳,惟仍低於60%,顯示該局近年來購建固定資產預算編列與計畫執行未臻契合,經函請交通部督促臺鐵局檢討改善。據復:將督促臺鐵局依計畫實際執行情形,妥適檢討後續年度預算編列額度,並加強審核各項計畫預算保留額度之妥適性。另交通部及臺鐵局均定期召開重大工程督導會報,加強各項計畫預算執行情形檢討管控,俾適時針對計畫落後原因,採取因應改善措施。

表 24 臺鐵局專案計畫預算執行情形表

單位：新臺幣百萬元、%

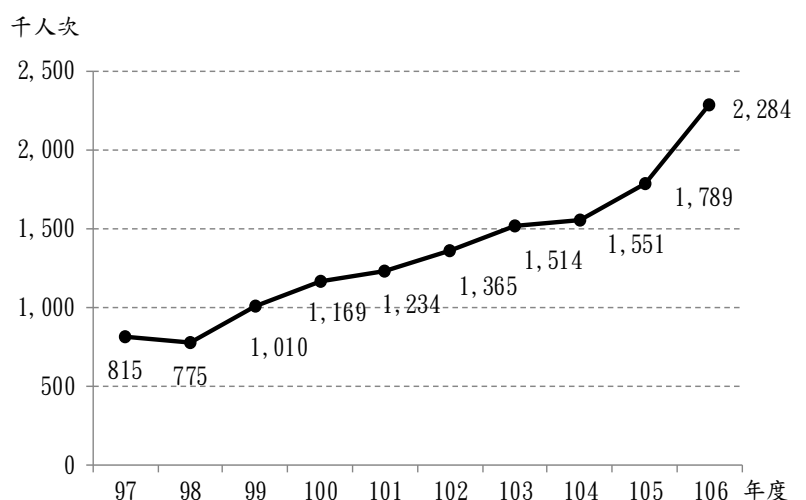
項目 \ 年度	102	103	104	105	106
可支用預算數	19,589	18,470	16,095	16,513	23,332
決算數	12,605	12,204	7,669	3,842	5,556
可支用預算執行率	64.35	66.08	47.65	23.27	23.82
保留數	5,667	5,665	7,826	12,252	13,241
保留率	28.93	30.67	48.62	74.20	56.75

資料來源：整理自臺鐵局各年度決算書及交通部核定臺鐵局民國106年度購建固定資產保留函。

(五) 觀光局推廣新南向國家來臺觀光政策，帶動旅客持續成長，惟推動促進旅遊安全措施、無障礙及銀髮族旅遊、旅宿業綠色服務及推動境外獎勵旅遊來臺獎助等計畫之執行成效，仍待檢討改善。

觀光局配合政府推動新南向政策,加強推動新南向國家旅客來臺觀光,本年度新南向18國來臺旅客人次總數達228萬餘人次,為歷年新高(圖1),政策推動已現成效。該局並配合聯合國世界觀光

圖 1 新南向 18 國來臺旅客人次趨勢圖



資料來源：整理自觀光局觀光統計資料庫。

組織 (United Nations World Tourism Organization) 將 2017 年訂為國際永續觀光發展年，滾動檢討我國觀光中長程政策，接續「觀光大國行動方案」(民國 104 至 107 年)，訂定「Tourism2020—臺灣永續觀光發展方案」(民國 106 至 109 年)，持續開拓多元國際市場及厚植國民旅遊基礎，本年度相關方案預算執行數計 33 億 8,702 萬餘元。經查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 2017 年我國整體觀光競爭力持續上升，惟促進旅遊安全措施計畫仍待加強執行：據世界經濟論壇 (World Economic Forum) 每 2 年發布 1 次之全球旅遊競爭力報告，2017 年我國整體觀光競爭力於 136 個國家中排名第 30 名，優於 2013 年之第 33 名及 2015 年之第 32 名，排名持續上升。查觀光局促進旅遊安全措施計畫 (4 年期方案計畫預算計 2 億 6,450 萬元) 執行情形，核有：(1) 本部前查核該局民國 105 年度補助地方政府執行非法旅宿業取締工作，發現民國 105 年底之非法旅宿業家數較民國 104 年底不減反增，且有 7 個縣政府民國 105 年度稽查比率未及 50%，經函請觀光局檢討督促地方政府確實加強非法旅宿業管理作為，案經追蹤覆核結果，截至民國 106 年底止國內非法旅宿業計 1,306 家，較民國 105 年底之 1,062 家，增加 244 家，增幅達 22.98%，新竹、苗栗、宜蘭、花蓮等 4 個縣政府於民國 105 及 106 年度對轄管旅宿業 (含合法及非法) 之稽查比率均未及 5 成，金門縣政府之稽查比率則由 6 成 1 下降至 4 成 3，改善成效仍待提升。又各市縣政府執行非法旅宿稽查工作，計有 18 個市縣政府未達觀光局民國 99 年函示規定稽查比率 200%，平均稽查比率僅 68.21% (表 25)，亟待加強輔導，督促積極辦

表 25 民國 106 年度市縣政府對非法旅宿業稽查比率及獲觀光局補助情形表

單位：家、次、%、新臺幣千元

市縣別	現有非法旅宿業家數	稽查次數	稽查比率	核定補助款
合計	1,306	936	71.67	30,754
臺北市	—	—	—	3,000
新北市	61	84	137.70	1,680
桃園市	100	87	87.00	1,980
臺中市	33	43	130.30	2,580
臺南市	23	29	126.09	1,250
高雄市	24	24	100.00	3,700
基隆市	—	—	—	—
宜蘭縣	342	169	49.42	2,500
新竹縣	20	2	10.00	—
新竹市	4	3	75.00	—
苗栗縣	3	4	133.33	3,100
彰化縣	25	45	180.00	—
南投縣	193	93	48.19	3,200
雲林縣	24	13	54.17	—
嘉義縣	65	88	135.38	—
嘉義市	7	7	100.00	—
屏東縣	226	76	33.63	2,100
花蓮縣	35	30	85.71	1,894
臺東縣	75	68	90.67	1,150
澎湖縣	39	21	53.85	600
金門縣	—	—	—	560
連江縣	7	50	714.29	1,460

註：1. 稽查比率 = (稽查次數 ÷ 現有非法旅宿業家數) × 100；未達規定稽查比率 (200%) 之 18 個市縣政府，平均稽查比率為 $886 \div 1,299 = 68.21\%$ 。

2. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

理稽查業務，並參考各地區旅遊淡、旺季，調整稽查工作計畫，以提高稽查比率，強化旅遊住宿安全；(2) 本部前查核該局民國 104 年度辦理旅宿業品質精進計畫情形，發現部分非法旅宿業透過全球訂房網刊登廣告營業，經函請該局督導地方政府強化取締與裁罰作為，據復已著手研議修正發展觀光條例，訂定賦予地方政府對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，惟經追蹤覆核結果，發展觀光條例於民國 106 年 1 月 11 日修正公布增訂第 55 條之 1 及第 55 條之 2，對於訂房平臺業者登載非法旅宿之廣告訊息且未配合移除者，仍無相關罰則規範，允宜參考公平交易法刊登廣告不實之規範，加強訂房平臺業者之企業責任，以維護消費者及合法旅宿業者之權益；(3) 民國 107 年 2 月 6 日花蓮地區發生地震，造成統帥大飯店及漂亮生活旅店所屬建築物倒塌及部分旅客罹難，重創我國旅遊安全形象。經查國內計有 389 家觀光旅館業或旅館業位於土壤液化高潛勢地區，另有 11 家旅館業之營業場址位於活動斷層地質敏感區，為我國旅遊住宿安全之潛在威脅，惟該局臺灣旅宿網目前僅公布部分花蓮旅宿業結構安全鑑定情形，尚未將其他地區旅遊住宿設施實施耐震評估結果及地質資訊納入揭露範圍，旅遊安全資訊透明化尚有不足等情，經函請觀光局檢討改善。據復：(1) 將持續督促各市縣政府加強非法旅宿之稽查工作，並依據各地區旅遊淡、旺季，調整執行非法旅宿取締工作計畫；(2) 有關參考公平交易法刊登廣告不實之規範，加強訂房平臺業者之企業責任，或對於未能配合移除非非法旅宿相關資訊之平臺業者，於公告非法旅宿資料時併同公告等，後續將函請各市縣政府配合辦理；(3) 將配合建築物公共安全檢查簽證及申報辦法增訂建築物應辦理耐震能力評估檢查之施行日期等規定，協調內政部營建署（下稱營建署）取得耐震能力評估檢查結果，揭露於臺灣旅宿網，以維消費者權益。

2. 允宜確實掌握各旅館無障礙設施設置情形，將相關資訊揭露，並檢討星級旅館評鑑機制，以完善無障礙旅遊環境：觀光局因應我國高齡人口增加趨勢，旅遊市場需求改變，辦理「無障礙及銀髮族旅遊推廣計畫」，期程自民國 104 至 107 年度，經費計 1 億 3,200 萬元，除規劃建置 34 條旅遊路線，供行動不便或年長民眾遊程規劃參考外，為鼓勵觀光旅館業及旅館業提升服務品質，亦訂定相關補助規定，鼓勵星級旅館辦理興建、更新或整（修）建無障礙設施。經查其執行情形，核有：(1) 建築技術規則建築設計施工編第 167 條之 7 及既有公共建築物無障礙設施替代改善計畫作業程序及認定原則已對於我國國際觀光旅館、一般觀光旅館、一般旅館設置無障礙客房數量訂有相關規範，該局雖已協調營建署提供全國觀光旅館業及旅館業無障礙設施改善合格情形調查資料，截至民國 107 年 1 月 17 日止，臺北市、新北市、桃園市、臺中市、高雄市、基隆市、宜蘭縣、新竹縣、新竹市、彰化縣、屏東縣、花蓮縣、臺東縣及金門縣等 14 個市縣之觀光旅館業及旅館業計 2,238 家，其中尚未提供合格無障礙客房資訊之業者

計 1,911 家，占 85.39%，其餘 8 個市縣政府，仍未查復相關資訊，有待檢討確實掌握各旅館無障礙設施改善合格情形，並於臺灣旅宿網揭露相關資訊，以提供旅客無障礙旅宿資訊；(2) 截至民國 106 年 10 月底我國星級旅館計 498 家，觀光局已掌握其無障礙客房數量狀況者計有 99 家，其中 47 家（約 47.47%）之無障礙客房數量未達法規標準，惟該等業者未依該局相關補助要點提出整（修）建無障礙客房補助之申請，主要係該局所訂星級旅館評鑑作業要點未將無障礙客房設施列為評鑑之基本條件，致業者整（修）建無障礙設施之誘因不足等情事，經函請觀光局檢討改善。據復：(1) 為提供各界符合規定之無障礙設施旅館資訊，將依營建署提供之市縣政府審查合格之無障礙旅館資料，公開於臺灣旅宿網；(2) 為建立我國星級旅館品牌形象與國際接軌，透過星級旅館評鑑，以提升旅宿業整體品質，將持續研提各項鼓勵措施，並徵詢業界意見，以檢討星級旅館評鑑制度。

3. 補助旅宿業取得綠色服務標章認證之家數逐年下降，與預期目標值差距懸殊，允宜研謀改善：觀光局為促進我國觀光永續發展，辦理「旅宿業綠色服務計畫」，邀集旅館、環保及節能相關領域專家學者組成輔導小組，輔導旅宿業用綠色建材、太陽光電設備、節能設備及補助旅宿業取得星級、綠建築、環保、溫泉及防火等標章認證，計畫期程自民國 104 至 107 年度，總經費 3 億 6,000 萬元，各年度關鍵績效指標（KPI）值並訂為「輔導旅宿業取得相關認證家數」50 家。經查其執行情形，核有：(1) 截至民國 106 年底止，觀光局累計編列補助旅宿業取得相關認證預算 6,500 萬元，惟實際僅支用 763 萬餘元，執行率 11.74%，民國 104 至 106 年度實際補助家數分別為 76 家、25 家及 20 家，逐年下降，與預期目標每年 50 家差距懸殊；(2) 該局網站揭露取得溫泉標章業者計有 384 家（民國 106 年 10 月底），其中 48 家之溫泉標章已逾有效期限，惟部分業者已獲觀光主管機關同意換發標章，未即時更新網站相關資訊；另有部分業者係於標章有效期間屆滿 6 個月後，始向地方政府申請換發，核與溫泉標章申請使用辦法第 10 條有關應於屆期前 2 個月申請之規定未合；部分溫泉標章已失效之業者仍於旅遊訂房網站標示提供溫泉泳池等服務等情事，經函請觀光局檢討改善。據復：(1) 已檢討加強與衛生、環保相關機關及認證單位合作，賡續鼓勵業者取得相關標章驗證，並提供業者個案輔導及諮詢服務，及透過業務督導檢查、公會活動或辦理說明會加強宣導，以提升整體旅宿產業品質及競爭力；(2) 嗣後將加強檢視網站資訊之正確性，並函請地方政府確依規定對未取得溫泉標章或標章已失效、註銷或廢止卻仍違法營業之業者執行裁處作業，及加強溫泉標章換發作業管理。

4. 推動境外獎勵旅遊來臺獎助計畫，允宜針對個別客源地市場特性調整來臺旅遊誘因：觀光局為吸引外國企業為激勵或鼓舞公司員工銷售或達成公司管理目標而以招待其員工或相關人員來臺旅遊活動為回饋方式之旅遊，於民國 105 年 3 月 10 日發布交通部觀光局推動國外

獎勵旅遊來臺獎助要點（民國 106 年 4 月 19 日修訂為交通部觀光局推動境外獎勵旅遊來臺獎助要點，下稱境外獎助要點），執行結果，民國 105 及 106 年度分別補助旅遊團體 314 團及 367 團、43,868 人及 40,075 人，金額 1,359 萬餘元及 2,381 萬餘元（表 26）。經查相關業務執行情形，核有：

（1）部分新南向國家尚無團體申請來臺旅遊獎助，允宜針對個別客源地市場特性，調整獎勵來臺旅遊誘因；
（2）部分境外旅遊團分別獲得該局及其他機關之獎助，允宜研酌整合中央地方相關機關補助規範，俾使政府資源發揮最大效益；（3）部分境外公司來臺獎勵旅遊團體成員包含自費參加者，允宜注意加強驗證機制，以免補助資源遭誤用；（4）補助境外踩

線團來臺踏勘亟具補助成效，允宜加強推動等情事，經函請觀光局檢討改善。據復：（1）將持續透過各駐外辦事處加強宣傳境外獎助要點及與駐地企業洽談，吸引更多境外企業來臺辦理獎勵旅遊；（2）未來於審核境外獎助要點申請案之經費核銷時，倘有接受其他政府機關補助者，將注意受補助項目有否重複，及各機關補助同一項目之總額度是否不超過該項目實際支出金額（即各機關對同一項目採比例補助）等，俾使政府資源發揮最大效益；（3）將增修境外獎助要點團員資料表中相關欄位，以加強獎勵旅遊團體來臺人員身分驗證機制；（4）將持續透過各駐外辦事處於各市場加強宣傳，提升境外獎助要點曝光率，以助境外相關單位知悉此項獎助，增加申請次數、擴大補助成效。

（六）交通部推動蘇花改計畫，蘇澳至東澳段之通車有助提升東部民眾往返北部區域交通品質，惟蘇花改重貨車之移轉策略執行成效未如預期，且相關工程規劃及施工進度控管未臻周延，影響計畫完工期程，亟待研謀善策妥處。

表 26 觀光局推動境(國)外獎勵旅遊團體來臺申請、核定及實際獎(補)件數及金額情形表

單位：團、人、新臺幣元

地區別	105 年度			106 年度		
	團數	境外人士人數	補助金額	團數	境外人士人數	補助金額
合計	314	43,868	13,598,675	367	40,075	23,810,100
日本	121	15,337	4,098,100	94	10,211	3,431,425
韓國	8	893	230,000	9	3,273	2,275,600
中國	30	14,538	5,537,200	45	6,726	2,912,200
香港	3	369	(註 1) —	3	216	1,260,690
新加坡	20	2,049	990,975	21	1,695	852,200
馬來西亞	63	3,837	992,800	30	3,636	2,644,820
印尼	15	1,189	320,000	23	2,945	1,933,440
泰國	25	2,083	599,000	36	3,115	1,983,600
菲律賓	7	721	199,600	6	467	272,800
越南	14	1,989	541,000	93	6,851	5,444,156
歐洲	—	7	(註 2) —	—	—	—
美洲	2	105	30,000	—	—	—
其他市場	6	751	60,000	7	940	799,169

註：1. 僅申請紀念品。

2. 歐洲地區受補助旅客 7 人之補助金額，係包含於他國申請案件內。

3. 境外人士人數僅統計向觀光局申請部分。

4. 資料來源：整理自觀光局提供資料。

交通部為提升東部地區聯外交通之安全性與可靠性，由公路總局規劃辦理「台9線蘇花公路山區路段改善計畫」（下稱蘇花改計畫），新闢蘇澳至東澳（長約9.7公里）、南澳至和平（長約20公里）及和中至大清水（長約9公里）等三路段，路線名稱訂為新台9線，路線長度合計38.7公里（圖2），計畫總經費492億元，期程自民國99年12月至106年12月。嗣因計畫執行期間，蘇澳至東澳段項下永樂路堤改為橋梁型式、南澳至和平段發現漢本遺址影響施工及新增地方警消資源改善等因素，經行政院於民國105年6月20日核定修正計畫，調整計畫總經費為528億8,400萬元，計畫期程展延至民國109年12月底，其中蘇澳至東澳段已於民國107年2月5日通行

圖2 蘇花改計畫路線圖



資料來源：整理自公路總局提供資料。

小客車、同年5月7日開放大客車通行。經查該計畫執行情形，核有：1. 臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）配合蘇花改計畫施工友善運輸及降低蘇花公路既有公路礦砂石車輛，於計畫內編列經費3億3,800萬元辦理200輛石斗車改造，加計原有車輛實際可營運於北迴線之石斗車約250輛，惟平均每日使用59至144輛不等，使用率介於23.60%至57.60%之間，未達6成，另經統計民國105年度聯結車行駛於蘇澳至大清水等路段之每日車輛數，為民國99年度之1.12至2.05倍（表27），顯示蘇花改計畫重貨車

表27 蘇花改計畫蘇澳至崇德等路段交通量分析表

單位：輛

區段	聯結車平均每日交通量		倍數 (B/A)
	99年度 (A)	105年度 (B)	
蘇澳—東澳	647	1,325	2.05
東澳—南澳	679	1,262	1.86
南澳—和平	686	766	1.12
和中—和仁	703	933	1.33
和仁—大清水	735	934	1.27
大清水—崇德	721	684	0.95

資料來源：整理自公路總局提供資料。

之移轉策略執行成效未如預期；2. 本計畫於施工階段利用閒置舊北迴東澳隧道、觀音隧道作為施工便道及施工導坑，增進公產使用效益，惟完工後舊隧道尚乏再利用策略；3. 公路總局對於本計畫疑似或潛在文化遺址未進行縝密調查，且未於施工前完成漢本遺物出土地點試掘，嗣施工階段發現漢本文化遺址停工及辦理搶救，影響本計畫南澳至和平段通車期程較原訂延後

1 年；4. 公路總局因應長隧道群緊急應變救援之時效性，規劃於南澳新設交控中心及警消廳舍，惟工程規劃及招標作業進度落後，截至民國 107 年 5 月底止尚未決標，已較原訂民國 107 年 1 月開工時程落後；5. 公路總局未覈實考量永樂路堤對當地河川行水需求及生態環境影響，嗣後再辦理變更修正，影響蘇澳至東澳段完工通車期程 11 個月等情，經函請交通部檢討妥處。據復：1. 交通部已針對蘇花公路沿線礦砂石運輸進行探討，配合上位政策辦理各項公路管理措施，並請臺鐵局責成各廠商、貨主於石斗車上以帆布覆蓋，朝類貨櫃形式運輸，另與經濟部協調未來整體礦砂產量，朝向從源頭管控，進而減少該路段砂石運輸問題；2. 臺鐵局將評估北迴線整體運能狀況，規劃舊北迴東澳隧道、觀音隧道，作為新設第三軌路段抑或交由地方政府再造利用；3. 公路總局已針對公共工程規劃、設計、施工階段就涉及遺址保存問題，研議標準作業程序；4. 公路總局已列管南澳交控中心、警消廳舍新建工程之施工期程，積極趕辦工程進度；5. 爾後對於工程施工範圍涉及河川行水需求及生態環境影響部分，將覈實進行檢討分析，並先與當地河川管理機關達成工程規劃共識後，再納入環境影響說明書辦理。

（七） 公路總局辦理西濱快速公路後續建設計畫，尚有部分路段未施工或未與東西向快速公路串接，影響行車速率及安全，有待檢討。

公路總局配合國家整體經濟建設，構築臺灣地區西部走廊之快速公路路網，並串連國道 1 號、國道 3 號及東西向快速公路，促進西部沿海鄉鎮地方繁榮，經行政院於民國 98 年 2 月 10 日核定辦理「西濱快速公路後續建設計畫」，計畫總經費 775 億 950 萬元，期程自民國 98 年 1 月至 106 年 12 月，嗣因部分路段另辦理環境影響差異分析，無法於原核定期程完成，經行政院於民國 102 年 4 月 18 日核定修正計畫，計畫完成期程展延至民國 108 年 12 月底止，計畫總經費依各項工程實際發包金額修正為 730 億元。截至民國 106 年 12 月底，該計畫已通車路段計 53.39 公里，消除 57 處號誌路口及 75 處非號誌路口，已逐步構築臺灣西部走廊快速公路路網。經查該計畫執行情形，核有下列事項：

1. **西濱快速公路全線仍有鳳鼻至香山段及跨曾文溪橋等 2 路段未規劃施工，且尚有 2 條東西向快速公路未串接：**按省道即時交通資訊網，截至民國 107 年 4 月底止，台 61 線西濱快速公路與東西向快速公路系統尚有 2 條未連結成路網，分別為苗栗路段之台 72 線及彰化路段之台 76 線，又西濱快速公路後續建設計畫於民國 108 年 12 月底結束後，台 61 線西濱快速公路全線仍有鳳鼻至香山段及跨曾文溪橋等 2 路段尚未規劃施工，未能發揮西濱快速公路高速路網效益（圖 3），影響用路人使用意願，經函請公路總局檢討改善。據復：已加速辦理台 76 線延伸至台 61 線及台 72 線延伸至台 61 線等相關規劃，並就鳳鼻至香山段及台 61 線跨曾文溪橋路段部分，辦理可行性評估及綜合規劃作業中，賡續推動台 61 線未貫通路段施工，以發揮西濱快速

公路高速路網效益。

2. 省道即時交通資訊網未更新西濱快速公路後續建設計畫已完工路段圖資：西濱快速公路八棟寮至九塊厝段主線新建工程已於民國 106 年 11 月 11 日通車，惟截至民國 107 年 4 月底止，省道即時交通資訊網尚未更新該路段圖資，致用路人無法完整及正確獲取台 61 線西濱快速公路即時路況資料，經函請公路總局檢討改善。據復：省道即時交通資訊網頁使用 Google 公司地圖 API 服務，已向該公司反映相關問題，將持續關注台 61 線西濱快速公路圖資改善情形，爾後將注意相關電子地圖是否即時更新省道資訊。

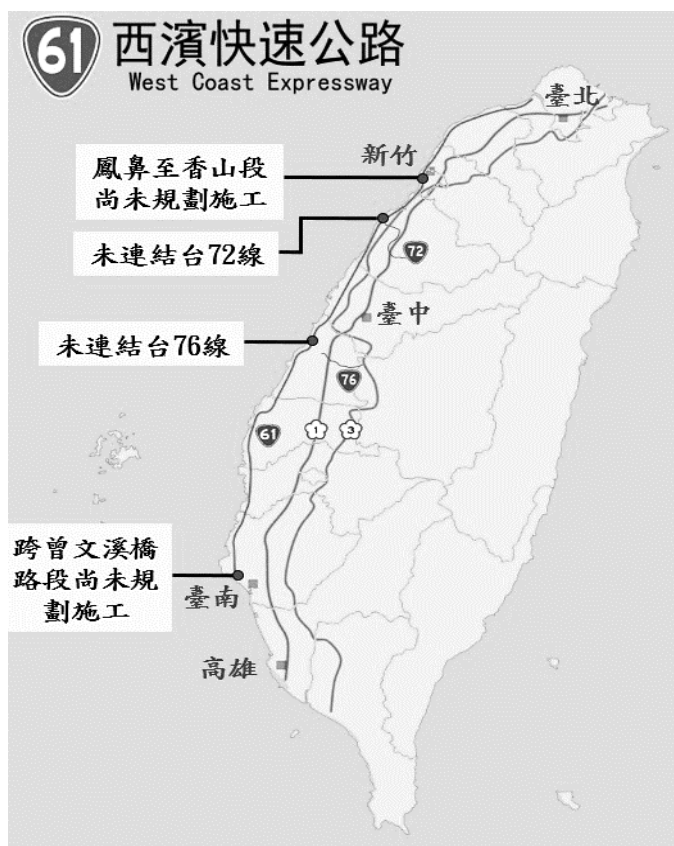
3. 易肇事路段已納入西濱快速公路後續建設計畫辦理改善，惟沿線尚有 23 處平交路口影響行車速率及地區道路

安全：公路總局為改善西濱快速公路易肇事路段行車安全，已將 123 處號誌路口及 79 處非號誌路口納入西濱快速公路後續建設計畫辦理改善，以維地區道路之安全，惟尚有 23 處平交路口未納入，分別為新北市林口路段 2 處、新竹市路段 9 處、苗栗縣路段 12 處。另經統計該 23 處平交路口於民國 104 至 106 年度合計已發生 49 次交通事故，其中 47 次交通事故發生於苗栗縣路段，5 處平交路口 3 年間每年均發生交通事故，影響行車速率及地區道路安全，經函請公路總局檢討改善。據復：該局已規劃辦理台 61 線西濱快速公路 23 處平交路口號誌改善及接管作業，持續定期追蹤易肇事地點事故防制情形，並加強研議改善交通工程相關設施，並就平交路口長期改善辦理可行性研究，持續改善道路安全。

(八) 臺灣港務公司自營貨櫃碼頭、轉口貨櫃營運績效、船舶進出港口減速計畫及第七貨櫃中心招商計畫等，仍須加強研謀改善。

臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）為貫徹政府推動郵輪產業，積極發展郵輪經濟，運用臺灣豐富文化觀光資源，吸引國際郵輪彎靠，本年度國際郵輪總計蒞臨臺灣 643 艘次，旅客人次達 98 萬餘人次，分別較民國 105 年度成長 29.90% 及 30.52%，總產值逾 50 億元，基

圖 3 台 61 線西濱快速公路路線圖



資料來源：整理自公路總局提供資料。

隆港並於 2017 年度亞洲郵輪論壇中榮獲「亞洲最佳郵輪母港」。惟查該公司基隆港及高雄港自營貨櫃碼頭、高雄港轉口貨櫃營運績效及船舶進出港口減速計畫及第七貨櫃中心招商計畫執行情形，核有下列事項：

1. **基隆港及高雄港自營貨櫃碼頭營運，持續虧損：**經查臺灣港務公司基隆港務分公司及高雄港務分公司辦理基隆港及高雄港自營貨櫃碼頭業務，其中基隆港自營貨櫃碼頭 8 座（西 16 至 18 號、西 22 至 26 號），民國 102 至 106 年度之貨櫃裝卸量介於 277,533 TEU 至 452,498 TEU 之間，僅為損益兩平營運量之 51.41% 至 63.72%，致民國 102 至 106 年度合計虧損 10 億 2,753 萬餘元（表 28），另經統計基隆港自營貨櫃碼頭近 5 年度之平均

表 28 基隆港自營貨櫃碼頭收支情形簡表

單位：TEU、新臺幣千元、%

項目 \ 年度	合計	102	103	104	105	106
貨櫃裝卸量	1,765,267	386,866	452,498	331,976	277,533	316,394
虧損金額	1,027,530	242,822	198,620	202,777	223,272	160,036
損益兩平達成率	57.98	57.21	63.72	59.14	51.41	57.27

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

使用率 27.57%，亦低於民營公司經營之碼頭（表 29），經營績效欠佳；高雄港自營貨櫃碼頭（120、121 號）自民國 104 年 7 月起營運，截至民國 106 年底止，累計虧損 9,770 萬餘元（表 30），本年度自營貨櫃碼頭之裝卸毛效率每小時 43.86 TEU 亦低於民營碼頭之每小時 52.58 TEU，營運績效亦待加強，經函請臺灣港務公司檢討研謀改善。據復：已檢討優化碼頭後線儲位配置及交通動線，提升機具妥善率，以提高作業量及效率，並提供貨櫃增量獎勵等措施，及加強與港區業者合作開源，以改善自營貨櫃碼頭營運績效。

表 29 基隆港貨櫃碼頭使用率簡表

單位：%

年度	102	103	104	105	106	平均	
自營	21.79	29.40	22.09	24.88	39.68	27.57	
民營	聯興公司	41.85	44.06	45.61	47.88	43.43	44.57
	中櫃公司	41.47	38.92	35.86	35.26	34.41	37.18

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

表 30 高雄港自營貨櫃碼頭營運實績簡表

單位：TEU、新臺幣千元

項目 \ 年度	合計	104 (7-12月)	105	106
貨櫃裝卸量	433,977	10,153	151,254	272,570
總收入	351,941	13,476	127,366	211,099
總支出	449,651	51,406	161,671	236,572
虧損金額	97,709	37,930	34,305	25,473

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

2. **國際海運聯盟重組衝擊高雄港轉口貨櫃量，允宜積極研謀相關因應措施：**高雄港民國 106 年度第 1 季全港及轉口貨櫃量均較上年度同期成長，且成長幅度達 7.63% 及 9.39%，惟運力占全球 80.80% 之 3 大海運新聯盟〔海洋聯盟（Ocean Alliance）、THE 聯盟（THE Alliance）、2M 聯盟（2M+HMM）〕於民國 106 年 4 月重組運行後，擴大在東南亞、大陸等直靠北

美之越太平洋航線數，降低中轉港口裝卸費用及運送時間，致原靠泊高雄港航線轉移，惟臺灣港務公司未及時反應國際航運市場變化，積極研謀因應措施，致該港民國 106 年度第 2 季至第 4 季全港及轉口貨櫃量均較上年度同期衰退，其中民國 106 年度第 4 季全港貨櫃量 259 萬餘 TEU，較上年度同期減少 19 萬餘 TEU，主要為轉口貨櫃量減少 18 萬餘 TEU，衰退達 13.50% (表 31)，經函請臺灣港務公司檢討研謀因應改善措施。據復：為降低國際海運聯盟重組衝擊，穩固高雄港貨櫃量，業已針對主力航商需求設計客製化措施，包括調整行銷獎勵方案，以鼓勵航商增闢國際航線，提升轉口貨櫃量，持續溝通鼓勵航商利用所屬碼頭作為中轉基地及空櫃調度中心，及與航商洽談合資經營高雄港碼頭，並規劃中長期策略朝港口最適配置及經營模式轉型，使高雄港成為智慧海港及物流加值港發展，以提升國際競爭力，吸引國際貨物前來辦理儲轉、加工或拆拼櫃後再出口，促進港埠貨量。

表 31 高雄港全港及轉口貨櫃量簡表

單位：TEU、%

年度	項目	合計	第 1 季	第 2 季	第 3 季	第 4 季
105	全港	10,464,860.00	2,431,069.25	2,670,223.25	2,578,257.75	2,785,309.75
	轉口	5,063,782.50	1,175,399.50	1,292,043.50	1,242,199.50	1,354,140.00
106	全港	10,271,018.00	2,616,492.75	2,562,846.00	2,500,629.75	2,591,049.50
	轉口	4,763,926.50	1,285,787.50	1,190,488.00	1,116,283.50	1,171,367.50
成長率	全港	- 1.85	7.63	- 4.02	- 3.01	- 6.97
	轉口	- 5.92	9.39	- 7.86	- 10.14	- 13.50

資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

3. 船舶進出港口減速計畫執行成效未盡理想：臺灣港務公司為因應國際綠色港口、生態港之趨勢，經交通部於民國 102 年 1 月 29 日核定「臺灣港群綠色港口推動方案」，自民國 102 年度起推廣船舶減速計畫（船舶於距港口 20 浬以內時，航速應降至 12 節以下），並於民國 104 年 7 月 16 日訂定「港區空氣污染減量推動港區船舶進出港減速計畫」，明訂各港船舶減速比率目標（表 32），期改善運輸貨物於海上及陸上產生環境污染。惟查本年度基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 港僅花蓮港之減速比率達到目標，經函請臺灣港務公司研謀檢討改善。據復：已於民國 107 年 1 月配合行政院辦理空氣污染防制行動方案，訂定「國際商港空氣污染防制方案」，據以推動各項空污防制措施，並主動拜會各大國籍航商，要求所屬船隊配合辦理，及公開表揚表現優良航商業者，民國 107 年 1 月各國際商港之船舶進出港減速比率已較歷年同期有顯著提升。

表 32 民國 106 年度船舶減速計畫執行情形概況表

單位：%、百分點

港別	項目	減速比率目標	實際減速比率	差異
基隆港		50.00	42.20	- 7.80
臺中港		50.00	44.10	- 5.90
高雄港		60.00	35.30	- 24.70
花蓮港		60.00	71.50	11.50

註：1. 減速比率=(符合減速船舶艘次/進出港船舶總艘次)×100。

2. 資料來源：整理自臺灣港務公司提供資料。

4. **高雄港第七貨櫃中心招商延宕，致碼頭完工後無法即時投入營運：**臺灣港務公司考量海運船舶大型化趨勢、貨櫃碼頭水深不足等因素，規劃於高雄港投資興建 S1 至 S5 共 5 座貨櫃碼頭（第七貨櫃中心），其中臺灣港務公司辦理「S4—S5 碼頭護岸及新生地填築工程」（含 S3B 碼頭）；民間投資 S4—S5 櫃場新建工程（含機具及設備採購）及 S1—S3 貨運中心，採臺灣港務公司招商合資成立新公司投資經營方式辦理，預計於民國 105 年 7 月成立合資公司後，辦理第 1 期（S3B、S4—S5）碼頭後線工程，S5 碼頭後線櫃場於民國 107 年完工投入營運，S4、S3B 碼頭後線櫃場於民國 108 年投入營運。經查臺灣港務公司辦理之第七貨櫃中心「S4—S5 碼頭護岸及新生地填築工程」（含 S3B 碼頭）經費總計 39 億 8,700 萬元，工期自民國 104 年 5 月 6 日起至 108 年 1 月 11 日，其中 S5 碼頭預計於民國 107 年 7 月完工，S4 及 S3B 碼頭預計於民國 107 年 12 月完工。惟招商合資設立洲際貨櫃碼頭股份有限公司計畫因受國際海運聯盟重組等因素影響，進度遲滯，且需合資公司完成興建 S4—S5 櫃場土建工程、附屬建築及機具設備採購後（工期約 2 至 5 年），始能投入營運，為避免上開碼頭工程完工後長期間置，影響財務效能，經函請臺灣港務公司通盤檢討，妥謀因應改善對策，以提升投資效益。據復：該公司已研擬多元化招商方式積極與潛在航商洽商，並已啟動協議機制，將儘速完成本案招商作業，積極辦理 S3B、S4—S5 碼頭後線土建工程，以利第七貨櫃中心及早投入營運。

（九）政府致力於綠色運輸政策，積極建置及推動公共自行車，惟相關營運管理機制未臻完備，有待研謀妥處，以提升營運效能。

近年來政府致力於綠色運輸政策，積極建置及推動公共自行車，已培養眾多之公共自行車使用人口（據 Youbike 官方網站統計，截至民國 107 年 6 月 20 日止，其會員人數已達 938 萬餘人，騎乘總數達 2 億 1,553 萬餘次），交通部並於民國 106 年 4 月 21 日訂定「自行車租賃定型化契約應記載及不得記載事項」（下稱自行車租賃定型化契約），作為各地方政府管理公共自行車參據。截至民國 106 年 8 月底止，各地方政府轄區內有公共自行車營運者計有 17 個市縣（表 33）。經查各地方政府辦理公共自行車營運管理相關

表 33 各地方政府公共自行車設置情形表

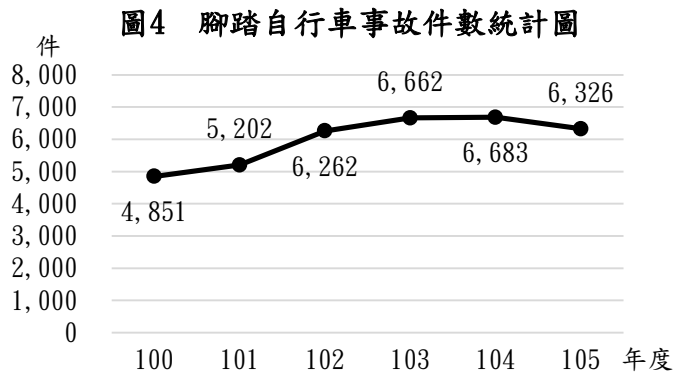
序號	地方政府	公共自行車名稱
1	臺北市	Ubike、oBike
2	新北市	Ubike、oBike
3	桃園市	Ubike
4	臺中市	Ubike
5	臺南市	T-bike、oBike
6	高雄市	CityBike、oBike
7	基隆市	oBike
8	宜蘭縣	oBike、VBIKE
9	新竹市	Ubike、oBike
10	南投縣	oBike
11	彰化縣	Ubike
12	嘉義縣	未另訂名稱
13	嘉義市	E-bike
14	屏東縣	Pbike
15	花蓮縣	oBike
16	臺東縣	oBike
17	金門縣	K Bike

註：1. VBIKE 已於民國 107 年 4 月宣布退出臺灣市場。

2. 資料來源：整理自各地方政府提供資料。

業務情形，核有下列事項：

1. **無樁式公共自行車違停車輛執法困難，有待研謀因應：**道路交通管理處罰條例第74條第4款規定，慢車駕駛人不依規定停放車輛，處新臺幣300元以上600元以下罰鍰。經查目前22個地方政府針對妨礙交通車輛（含自行車）之處理均訂有自治條例，作為移置保管及收取相關費用之依據，惟無樁式公共自行車係採可隨地借還方式營運，衍生使用人違停及業者大量投放於公共空間問題，各地方政府對於違停車輛雖可依其自治條例規定予以移置保管，惟因駕駛人不在現場，而無法依上開道路交通管理處罰條例規定開單舉發駕駛人，經函請交通部檢討研修相關規範並落實執法，以維護交通秩序。據復：租賃自行車業者如利用道路等公共空間為待租停車空間，應向地方主管機關申請，地方政府可視地區狀況，於核准業者營運範圍或簽訂營運契約中要求或限制。至租賃車輛使用人違規停放部分，因現行法規並無類似租賃汽車可轉歸責駕駛人之規定，在中央法令檢討修正將轉歸責涵蓋慢車之前，地方政府可透過修正自治條例規定進行告發處分。



資料來源：整理自內政部警政署提供資料。

2. **各地方公共自行車業者投保與使用者相關之保險種類及理賠額度不一，且多未提供使用者傷害險與第三人責任險，允宜檢討研謀強化公共自行車使用者之保障：**依據內政部警政署統計，民國105年度腳踏自行車事故件數6,326件，較民國100年度之4,851件增加1,475件，約30.41%（圖4），顯示公共自行車保險之相關配套措施需求殷切。惟查目前各地方公共自行車租賃業者投保與使用者相關之保險種類及理賠額度不一（表34），部分公共自行車租賃業者未依自行車租賃定型化契約規定揭露相關保險資訊，且自行車租賃定型化契

表34 公共自行車投保情形表

公共自行車名稱	投保種類	理賠額度
oBike	產品責任險	500萬元
VBike	產品責任險	100萬元
CityBike	公共意外責任險	未註明
Pbike	公共意外責任險	未註明
嘉義縣公共自行車	公共意外責任險	每人身體傷亡200萬元，每事故身體傷亡1,000萬元，每事故財產損失200萬元。
Ubike、T-bike、K Bike	產品責任險	未註明
	公共意外責任險	未註明
E-bike	產品責任險	未註明
	第三人責任險	未註明

資料來源：整理自各公共自行車租賃使用須知或使用者服務協定等。

約未要求出租人應提供第三人責任險及個人傷害保險，對於公共自行車使用者騎乘保障有欠周妥，經函請交通部研謀改善。據復：經與行政院消費者保護處及相關縣市政府討論租賃自行車強制納保議題，考量自行車車輛種類及地區事故風險有異，爰保險項目及金額宜由地方主管機關或經營者自行評估。至有關保險資訊揭露部分，該部已函請相關地方政府督責所轄公共自行車業者載明所投保之保險項目及內容。

3. 現行自行車租賃定型化契約押金存管規範未盡周妥：依據 oBike 使用者服務協定有關押金規定，租用人於用車前需先支付押金（每一會員 900 元），惟未載明押金存管方式。經估計截至民國 106 年 7 月底止，oBike 經營者（臺灣奧致網絡科技有限公司）已收取會員押金約 4.5 億餘元（按：該公司於民國 106 年 8 月 18 日宣布取消 oBike 押金制度，已繳押金會員可申請退還，但該公司不主動退還），惟查該公司登記之資本額僅 400 萬元。按押金係業者向用戶收取一定金額以保證使用人在租賃期間遵守服務協定，惟查現行自行車租賃定型化契約尚無押金存管相關規範，難以有效維護使用者權益，經函請交通部檢討研議增訂相關規範。據復：oBike 已於民國 106 年 8 月取消押金制度，後續該部將視市場實際需要，參考相關規定評估於自行車租賃定型化契約訂定擔保方式相關規定。

4. oBike 使用者服務協定內容有關用戶個資管理責任，與自行車租賃定型化契約規定不符：依據自行車租賃定型化契約參、不得記載事項第 4 點及第 5 點規定，不得約定免除或減輕相關法規規定應履行之義務、不得約定違反誠信或平等互惠原則等不利承租人之約定。惟查 oBike 使用者服務協定第 1.3 條規定，用戶（會員）註冊成功後，該公司將給予每個用戶一個用戶帳號，該帳號歸該公司所有，用戶完成申請註冊手續後，獲得帳號的使用權。使用者需承擔帳號與密碼的保管責任，並就其帳號及密碼項下之一切活動負全部責任。另第 6.2 條後段規定，因駭客行為或用戶的保管疏忽導致帳號、密碼遭他人非法使用者，該公司不因此承擔任何法律責任，與上開定型化契約規定不符，經函請交通部研謀妥處。據復：上開 oBike 使用者服務協定內容確與自行車租賃定型化契約不得記載事項規定不符，經該部於民國 106 年 8 月 15 日函請臺北市政府督導 oBike 業者改善，以維護消費者權益，該業者已刪除相關文字。

（十） 交通部辦理海難災害防救業務之聯繫通報及調查管理作業未盡嚴謹周妥，有待檢討改善。

依據災害防救法第 3 條規定，交通部為海難災害防救業務之中央主管機關，應負責海難災害防救業務計畫訂定與修正之研擬及執行；另依據海難災害防救業務計畫，我國海難救護之執行、監督管理及航政業務，係由航港局辦理。據航港局統計，民國 103 至 106 年度受理之海事報告簽證案件數，分別為 178 件、209 件、231 件及 220 件（圖 5）。經查相關機關辦理海難災害防救相關業務情形，核有下列事項：

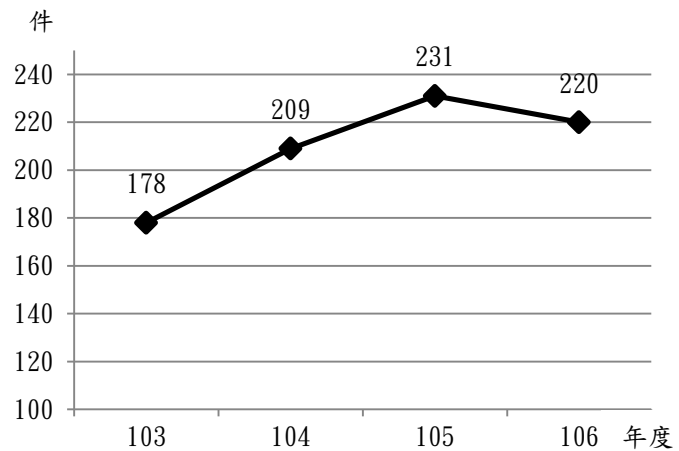
1. 海難災害案件聯繫通

報作業有待加強：依據海難災害防救業務計畫海難災害通報規定，各相關單位於接獲海難遇險警報訊息時，經查證確認後，應立即依海難災害規模及通報層級表研判該次海難災害規模，並填報海難災害通報單，依海難災害事故緊急通報處理系統圖所列通報系統通報。經抽查臺灣港務股份有限公司（下稱臺灣港務公司）臺中及高雄分公司處理丙級海難災害案件，

均以未發生人員傷亡為由，未依前開海難災害防救業務計畫規定填報海難災害通報單。另查丹麥籍貨櫃輪索羅麥司克輪於民國 106 年 1 月 31 日進入高雄港時擦碰 78 號碼頭，惟高雄分公司未即時通報航港局南部航務中心（下稱南部航務中心）並檢視設施損壞情形，建議管制肇事船舶出港，嗣該船於同年 2 月 1 日出港後，高雄分公司始於 2 月 3 日會同南部航務中心辦理現場會勘，估計碼頭修復費用約需 6,736 萬餘元，直至同年 4 月 19 日索羅麥司克輪再次停泊高雄港時，始與其船東協商碼頭修復事宜；高雄港勤服務股份有限公司港勤 241 拖船於民國 106 年 5 月 10 日碰撞高雄港 42 號碼頭，高雄分公司亦未依規定通報南部航務中心，均有欠允當，經函請交通部督促檢討改善。據復：航港局已函請臺灣港務公司應依海難災害防救業務計畫災害規模及通報層級進行通報，並於海難發生第一時間確實通報航港局航務中心，以利進行船舶適航性檢查、海事調查等作業及採取適時之管制措施，以維航安；嗣後臺灣港務公司處理類似案件，除依相關規定辦理外，亦將加強港埠設施巡檢，以維護港區安全。

2. 海事案件調查管理作業未盡嚴謹：依據船員法第 66 條規定，船長遇船舶沈沒、擱淺、碰撞、強迫停泊或其他意外事故及有關船舶貨載、海員或旅客之非常事變時，應作成海事報告，載明實在情況，檢送航政機關。漁船船員管理規則第 24 條第 1 項第 10 款規定，船長負責作成海事報告。海事報告規則第 10 條規定，海事報告之送請簽證，應於海事發生之後，或該船舶或船長到達第 5 條規定之港口後 7 日內為之。依航港局統計，民國 104 年度海事案件計 209 件（依海事報告送請簽證時間統計），其中發生於民國 103 年度之海事案件 16 件；民國 105 年度之海事案件計 231 件，其中發生於民國 104 年度之海事案件 14 件；本年度 1 至 6 月海事案件計 99 件，其中發生於民國 101 年度之海事案件 1 件、發生於民國 104 年度之海事案件 2 件、發生於民國 105 年度之海事案件 15 件（表 35），顯示部分海事案件有逾期提送海事報告情事；另查民國 104 年 1 月至 106 年 6 月止臺灣港務公司列管之商港設施遭受船舶碰撞求償案件中計

圖 5 海事報告簽證案件統計圖



資料來源：整理自航港局提供資料。

有 15 件未依前開船員法及海事報告規則規定辦理海事報告簽證，其中 6 件為本國籍輪船，惟航務中心並未依船員法第 78 條規定處分相關船舶船長。另前開民國 106 年 1 至 6 月簽證之海事案件中，未於規定期限內提送海事報告者計有 18 件，其中以漁船船長居多，計有 8 件，約占 44.44%。經函請交通部督促航港局檢討改善，並積極協調農業委員會漁業署（下稱漁業署）督促漁船船長落實辦理海事報告。據復：上開未依船舶法及海事報告規則辦理之海事案件，主要係臺灣港務公司未於第一時間通報航港局，或當事兩造對事件之認定不一，致未能於事發後完備海事報告簽證之程序，航港局已要求改善，並積極掌握船舶於港區與海域航行動態，俾第一時間掌握海事案件，避免類此情事發生，未來對於非因不可抗力或故意規避海事報告者，將依法處分。另已函請漁業署及航運之相關公協會協助向所監理之漁船船員或所屬會員（船員）宣導，落實海事報告機制。

3. 允宜依照規定辦理海事案件調查，以掌握分析事故發生原因，研謀提升航行安全

對策：依據海事報告規則第 8 條規定，海事報告在國內港口之航政機關簽證者，該航政機關應針對該海事案件之實際情形予以調查評議，為適當之處理。海事報告在國外港口之機關簽證者，其海事案件之調查評議由該船舶船籍港之航政機關辦理，但為船舶所有人或其代理人及船長、海員之便利，得由其住、居所最近之航政機關辦理之。經查民國 104 年 1 月至 106 年 6 月我國港口航政機關簽證之海事報告共 539 件，其中航務中心依海事報告規則，對簽證案件進行調查並作成檢查報告書者計 19 件（表 36），僅占簽證案件之 3.53%，其餘案件均僅依據船長之報告即予結案，未依上揭規定辦理調查，以確實掌握分析海難災害事件發生之原因，作為研謀提升航行安全對策之參據，經函請

表 35 海事案件發生與海事報告簽證年度分析表

單位：件

簽證年度 發生年度	104	105	106 (1至6月)
合計	209	231	99
101	—	—	1
102	—	—	—
103	16	—	—
104	193	14	2
105		217	15
106			81

資料來源：整理自航港局提供資料。

表 36 民國 104 年 1 月至 106 年 6 月底海事案件已完成調查及檢查報告書明細表

序號	發生日期	船舶名稱	備註
1	106.04.29	天富 1 號	
2	106.04.22	聯得利 2 號	
3	105.12.09	金瑞益 88 號	
4	105.12.01	康運輸	
5	105.10.01	中泰 8 號	
6	105.09.16	印度之星、威明	
7	105.08.30	墨西哥城	
8	105.07.03	巨人 6 號	
9	105.05.01	海神、海歷 1、海歷 15	
10	105.03.27	長勳輪	
11	105.03.20	德翔臺北輪	辦理海事評議
12	105.02.29	信春輪、朝發 3 號	
13	105.01.11	金祐	
14	105.01.02	新加坡籍「裕春」貨櫃輪 (WAN HAI 231) 新加坡籍「貝莉」油輪 (MAERSK PELICAN)	
15	104.10.28	忠和 2 號、永清 2 號	
16	104.09.18	亞泥 2 號、世暉 31 號	辦理海事評議
17	104.08.08	佳益、欽益、海軍軍艦、順發 66 號、成路 28 號、漢力	
18	104.06.21	立行輪、安豐 118 號	
19	103.10.10	海研 5 號	辦理海事評議

資料來源：整理自航港局提供資料。

交通部督促航港局檢討改善。據復：為完備海事行政調查規範，交通部已於船舶法修正草案增訂第 101 條之 1，規範海事行政調查之權力與義務事項，航港局亦已研擬海事行政調查作業流程（草案），配合船舶法修正條文公告施行時辦理。

4. 允宜研酌加強海事評議建議改善事項追蹤機制，以掌握實際改善成效：經查海事評議小組設置及評議作業要點自民國 101 年施行迄今，共辦理海研 5 號沈沒海事案、亞泥 2 號及世暉 31 號碰撞海事案與德翔臺北輪擱淺海事案等 3 件海事案件評議，並提出海事評議書，分別對個別船公司、臺灣港務公司、漁業署、交通部等單位提出有關落實國際安全管理章程、船舶交通服務系統之執行、拖船建置、加強漁船安全宣導及建立客貨船、研究船及交通船之船舶所有人管理機制等 10 項建議（表 37），惟航港局並未追蹤相關單位後續改善情形，致無法掌握相關建議是否均已落實執行，經函請交通部督促航港局檢討改善。據復：未來該局將精進追蹤機制，以掌握更完整之建議改善執行成效。

表 37 海事評議書所提建議事項彙整表

案件	評議日期	建議事項
德翔臺北輪擱淺海事案	106.05.31	○○公司應就船長與各重要幹部、甲板部與輪機部間之溝通協調機制，以及船長與公司之聯繫機制、船上不安全狀況之檢查與報告及矯正機制，確實依循國際安全管理章程（International Safety Management Code，下稱 ISM Code）之規定予以落實。
		臺灣港務公司所屬船舶交通服務系統（Vessel Traffic Service）持續隨時監控服務區域的船舶動態，必要時主動予以適當的警告與協助。
		臺灣港務公司研議規劃於各港口建置大馬力之外海大型具耐浪性能拖船之可行性。為提升船舶遇險之應變能力，建議航政機關研議籌編船舶自救與互救指南，提供船舶應用。
亞泥 2 號與世暉 31 號碰撞海事案	105.07.07	○○航運股份有限公司對於所屬船員，應加強其技能與專業訓練，並落實公司 ISM Code 之執行。
		建議漁業署，加強對作業漁船之航行安全宣導。
海研 5 號沈沒海事案	104.04.20	海洋研究人員極具國家貢獻價值，研究船之安全標準應予提高。未來研究船之建造，建議參酌相關法規，不論乘載研究人員人數多寡，有關安全構造及安全設備應儘可能比照海上人命安全國際公約（International Convention for the Safety of Life at Sea）客船標準。
		研究人員上船前應針對該船特性實施救生、滅火等基本訓練，具船舶基本常識。
		現行研究船應加強並落實救生、滅火演習，並建議列為交通部公共安全檢查項目。
		殷鑑本案，客貨船、研究船及交通船之船舶所有人，應速予檢討及建立管理機制，並予嚴加監督。

資料來源：整理自航港局提供資料。

（十一）交通部為強化危險物品公路運輸安全，已針對危險物品運送人員及車輛等訂定相關規範，惟相關規範及管理機制仍欠周妥，允宜檢討改善，以降低危險物品運輸風險。

交通部為健全危險物品公路運輸安全管理，已於道路交通安全規則（下稱道安規則）訂有運送人員、車輛應遵守事項等規範，及於道路交通管理處罰條例訂定相關違規罰則，並由公路

總局負責辦理相關監理業務，據該局統計民國 104 至 106 年度共計核發 60 萬餘張車輛裝載危險物品臨時通行證(下稱通行證)及 2 萬餘張危險物品運送人員專業訓練證明書(下稱訓練證明書，表 38)，並加強攔查取締危險物品運送車輛違規運送情形，以確保民眾用路安全。經查該局辦理危險物品公路運輸管理情形，核有下列事項：

表 38 通行證及訓練證明書核發情形統計表

單位：張

核發證件	年度	合計	104	105	106
通行證		605,737	166,310	208,277	231,150
訓練證明書		27,698	8,636	9,662	9,400

資料來源：整理自公路總局提供資料。

1. **部分業者違規載運毒性化學物質**：依據道安規則第 44 條第 3 項規定，出廠年份逾 10 年之營業大客車或高壓罐槽車所有人應於指定日期前 1 個月內、其他汽車所有人應於指定日期前後 1 個月內向公路監理機關申請檢驗。惟據通行證上所列注意事項第 4 點規定，車輛於指定檢驗日期前後 1 個月內檢驗合格，臨時通行證始為有效，與上開規則第 44 條第 3 項規定出廠逾 10 年之高壓罐槽車驗車期限不符。又查部分車輛裝載毒性化學物質重量超逾車輛載重限制，且部分監理所站於核發通行證時，未能查察毒性化學物質單次運送聯單申報之運送數量已逾該運送車輛行照核定裝載重量。次查業者僅須檢附各目的事業主管機關部分運送趟次之核准證明文件，監理所站即可依道安規則第 80 條第 3 項規定核發有效期間 6 個月之通行證，難以確保業者後續實際運送數量有無超載情事。另查部分車輛未依限完成定期檢驗，於通行證失效期間仍運送危險物品等違規情事，經函請交通部督促檢討改善，及協調環境保護署介接第三代公路監理資訊系統(下稱 M3 系統)車籍資料，作為核發業者申請運送許可參考。據復：已修正通行證上所列注意事項第 4 點規定內容，與道安規則第 44 條第 3 項規定一致，另為落實源頭管理，將協調環境保護署依公路總局訂定各機關應用公路監理資訊連結作業及管理要點規定，申請所需車籍資料，以利該署核發許可文件時查證參考，並督促監理機關加強審核作業。

2. **部分駕駛執照經吊銷之危險物品運送人員仍持有有效危險物品運送人員專業訓練證明書**：依據道安規則第 84 條第 1 項第 5 款規定，運送危險物品之駕駛人或隨車護送人員應經專業訓練，並隨車攜帶有效之訓練證明書。另據道路危險物品運送人員專業訓練管理辦法第 20 條規定，依道路交通管理處罰條例規定吊銷駕駛執照者，其領有之危險物品運送人員專業訓練證明書亦失其效力。經查公路總局於辦理駕駛執照吊銷時並未查察駕駛人是否領有訓練證明書，一併要求繳回，且 M3 系統列管領有之訓練證明書資料欄位未設計證照失效註記功能。經分析公路總局提供截至民國 106 年 10 月底止仍在 2 年有效期間之訓練證明書明細資料及其相對應汽車駕駛執照資料，發現部分危險物品運送人員駕駛執照業經吊銷，惟仍持有訓練證明書，經

函請公路總局檢討改善。據復：已請中華電信數據通信分公司於 M3 系統新增註記訓練證明書失效狀態之欄位，以利控管危險物品運送人員資格。

3. **部分道路主管機關危險物品禁運路線規範未臻周妥**：依道安規則第 84 條第 1 項第 1 款規定，廠商貨主運送危險物品，應責令駕駛人依規定之運輸路線及時間行駛。各道路主管機關（含各地方政府及公路總局）須依權責訂定載運危險物品禁止行駛之路線及時段，另公路監理機關於核發車輛裝載危險物品通行證時，亦須審核業者之運送路線及行駛時間有無違反禁運路線、時間限制。經查公路總局已於該局網站公告各道路主管機關訂定之危險物品車輛限定、禁止或建議行駛路段規範，惟其中金門縣、連江縣政府尚未訂定相關規範；嘉義縣政府僅公告未具強制性之危險物品「建議」運送路線，經函請公路總局檢討改善。據復：已協請金門縣、連江縣及嘉義縣政府交通主管機關研商並公告其轄內危險物品禁運路線規範。

(十二) 中華郵政公司郵政車輛採購管理間有欠嚴謹，壽險及儲匯業務內部控制亟待檢討加強改善。

中華郵政股份有限公司（下稱中華郵政公司）本年度營業決算，計獲淨利 106 億 761 萬餘元，較預算增加 14 億 9,441 萬餘元，約 16.40%，並配合政府政策建立綠能車隊，於本年度購置、租賃電動機車 1,627 輛，另為響應政府電子化支付比率五年倍增計畫，與電子支付平台業者合作，提供電子支付約定連結郵政儲金帳戶付款（Account Link）服務，促進國內電子支付產業發展。惟經抽查該公司郵政車輛採購管理及儲匯、壽險等業務辦理情形，核有下列事項：

1. **郵政車輛採購審查欠嚴謹，致有新購車輛長期間置未用，部分已屆壽年且維修費偏高車輛未即時評估繼續使用之效益**：經查該公司辦理郵政車輛採購及管理作業情形，核有：

(1) 部分民國 101 年至 106 年 9 月間購置之新車，使用單位以原有之舊車仍堪使用，無立即需求，或認為所採購之車輛不佳等為由，未立即投入使用。經統計上開期間各使用單位於接收新購車輛後，超過 50 天未啟用者計有

490 輛（表 39），金額 5,167 萬餘元，其中 42 輛截至民國 106 年 9 月底仍未啟用（閒置天數最長者達 632 天），顯示上開車輛使用單位採購需求提報不實，總公司之審查作業亦未盡確實，並疏於管控所屬新購車輛交車後實際使用及舊車現況使用情形，造成新購車輛長期間置，又未能即時調撥

表 39 中華郵政公司民國 101 年至 106 年 9 月間購置郵政車輛接收逾 50 天未啟用情形簡表

單位：輛、天、新臺幣千元

車型	輛數	接收至啟用平均天數	購置成本	閒置期間折舊費用
合計	490		51,675	3,151
二輪機車	445	219	20,734	2,108
六輪郵車	4	115	7,623	257
箱型車	41	113	23,318	785

註：1. 資料範圍係以民國 101 年至 106 年 9 月間掛牌車輛中，無立即需求而暫作庫存未啟用之車輛。

2. 資料來源：整理自中華郵政公司提供資料。

其他單位使用，徒耗車輛折舊費用（閒置期間折舊費用 315 萬餘元）及新車保固權益與零組件耗損之損失；（2）依據中華郵政公司郵政車輛管理要點第 24 點第 3 項規定，已屆壽年未達參考里程數之車輛，倘 1 次車輛修理費，達該車新購價值 10% 以上，始可勉堪使用者，或最近 3 年之維修費，平均每年超過該車新購價值 20% 以上者，始能辦理報廢。經查截至民國 106 年 9 月底，該公司使用中已屆壽年車輛，其民國 103 至 105 年度平均維修費用超過其新購價值 20% 以上者計有 204 輛（其中最高者達 83.87%），惟未積極檢討評估各該車輛繼續使用效益等情事，經函請該公司檢討妥處。據復：（1）已檢討新購車輛接收後閒置未用原因，採取加強車輛需求調查審查作業、不定期抽查新車配發後實際使用情形、取消單位備車、研擬於「郵政車務系統」增列車輛閒置提醒功能等改進措施，嗣後若有車輛閒置未用情事，將依規定議處相關人員；（2）上開已屆壽年且維修費偏高車輛，經檢討評估結果，其中 112 輛未具使用效益，已予報廢，另已研擬於「郵政車務系統」增列維修費用過高車輛提醒功能，俾利查核管控。

2. 壽險及儲匯業務內部控制未盡周妥，致生員工舞弊情事：經查中華郵政公司所營壽險業務自民國 70 年 5 月起，即無躉繳保費（即保費一次繳清）契約，基隆郵局所轄瑞芳郵局於民國 102 年間發現某經辦員違規招攬躉繳保費契約，惟未全面清查該員招攬其他保險契約有無相同情事，嗣民國 106 年 6 月經民眾檢舉該員要求各期保費一次繳清，未依契約規定按期收取等情事，經統計案關契約共 887 件，侵占未到期保費約 4 億 1,097 萬餘元。其原因主要係該公司承攬之保險契約未能逕送保戶，係透過招攬之經辦員轉交，內部稽核亦未察覺不同要保人地址相同、存款交易與保費繳納異常增加等情即時深入查核，致該員得以塗改保單繳費方式違規招攬躉繳保費契約，並自行保管已收取之保費，再於各保單繳費日到期前，以無摺存款交易方式製造分期繳納保費之假象；另該公司高雄郵局所轄二苓郵局某經辦員侵占客戶定期存款及保險契約終止給付金，共計 1,199 萬餘元。其原因經分析主要係該公司對空白存單之控管規範未盡周妥，複核主管亦未妥慎保管印鑑，致該員自民國 103 年起陸續盜取空白定期存單，再變造定期存單及伺機盜用主管章後，將變造後定存單交付客戶，並侵占該款項；該員另私自將保戶保險契約辦理提前解約並侵占終止給付金，轉存該員私人帳戶。以上顯示壽險及儲匯業務內部控制未盡周妥，致生員工舞弊情事，經函請中華郵政公司針對相關業務內部控制缺失研謀具體改進措施。據復：已針對壽險業務實施新立契約首期暨續期保險費轉帳代繳委託書之印鑑核對，改由專責人員辦理，並由主管加強複核；新立契約或變更要保人作業，增加電訪程序，確認保戶辦理契約相關內容；新立契約承保後以簡訊通知保戶，使其明確知悉所申辦項目；保單由總公司直接寄交保戶，並於明顯處加註電腦列印、塗改無效等字樣，避免偽（變）造；新增異常交易報表加強查核及管控；加強業務員及各級主管法令遵循教育訓練，落實合規文化。另

針對儲匯業務，將通函重申確依規定執行，並就未能落實執行複核工作之主管人員予以糾正及列入加強宣導注意事項；劃撥支票限轉存要保人之儲金帳戶，並由系統加強控管。

(十三) 重要交通場站及觀光旅遊地區等公共場所，多已依照規定設置自動體外心臟電擊去顫器 (AED)，惟相關之器材設置、人員訓練及管理情形未盡周妥，不利傷病旅客緊急救護作業，允宜檢討改善。

依據衛生福利部(下稱衛福部)民國 101 至 105 年調查公布之國人十大死因，心臟疾病(高血壓性疾病除外)均位居第 2 名，每年有將近 2 萬人死於心臟病。交通部為營造安全友善之交通及觀光遊憩環境，依據衛福部訂定之公共場所必要緊急救護設備管理辦法及公告應置有自動體外心臟電擊去顫器(下稱 AED)之公共場所等規定，於重要交通場站及觀光旅遊地區等公共場所設置 AED。經抽查上開公共場所 AED 設置及管理情形，核有下列事項：

1. 臺鐵局已於二等站以上車站設置 AED，惟各二等以上車站間行車時間多超逾心臟停止病患黃金救援時間，允宜研議於各級列車設置 AED 之可行性，俾能及時支援緊急救護需求：依據衛福部編製之公共場所民眾心肺復甦術(下稱 CPR)及 AED 教材指出，當心臟停止沒有及時施予 CPR，其存活率每分鐘下降 7% 至 10%，而血液循環停止 4 分鐘後，人腦會因缺氧而造成損害，缺氧超過 10 分鐘，可能造成腦部死亡，如能在第一時間施予 CPR 搭配 AED，存活率可增加近 1 倍。依據上揭衛福部公告，二等站以上之臺鐵車站應設置 AED，惟臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)各級列車並未列入應設置 AED 之公共場所範圍。依據臺鐵局民國 106 年 9 月 6 日實施之定期行駛列車時刻表，全臺 56 個二等站以上車站之站間行車時間均超過(含)4 分鐘，各級列車二等站間行車時間超過(含)10 分鐘者(表 40)，區間車有 35 段(64.81%)、莒光號有 33 段(76.74%)、自強號有 34 段(91.89%)，亦即搭乘臺鐵列車民眾倘於上開路段發生突發性心律不整、心臟停止跳動等情事時，無法於黃金救援時間內使用 AED，有影響列車上緊急救護成效之虞，經建請交通部研議

檢討改進。據復：考量列車行進搖晃及車廂走道狹窄將影響急救效果，致未於列車上設置 AED，惟如遇乘客緊急需要，可就近停車尋求協助，臺鐵局並已再擇選部分站間距離較長之三等站先行設置 AED(其中位於六

表 40 各段列車於二等以上車站間之行車時間超過(含)10 分鐘統計表

單位：段、%

車種	列舉班次 (環島一周)	二等以上車站間 之行車總段數	行車時間超過(含) 10 分鐘段數	占比
區間車	1113、1802、2103、 2503、3121、3113、 3301、4104、4102、 4656	54	35	64.81
莒光號	507、612、642、704	43	33	76.74
自強號	117、103、204、402、 302	37	34	91.89

資料來源：整理自臺鐵局網站民國 106 年 9 月 6 日實施之定期行駛列車時刻表。

都之三等站皆已完成 AED 之設置），倘預算許可，再擴大至各三等站設置，期能達成相同緊急救護之效。

2. 部分國家風景區等公共場所未依規定設置 AED 設備：經查交通部及所屬業管之交通要衝、長距離交通工具、觀光旅遊地區等公共場所，截至民國 106 年 9 月底應設置 AED 者共 316 處，其中尚有 20 處（包含總噸位 100 噸以上或乘客超過 150 人之客船 1 處、國家風景特定區 15 處及客房房間超過 250 間之旅館 4 處）未依規定設置 AED，經函請交通部督促檢討改善。據復：該部航港局已要求未設置 AED 之船舶業者（現正辦理復航特別檢查作業中）裝設 AED，將於現場確認合格後始核發相關證書，觀光局所屬 15 處尚未設置 AED 國家風景區場所，該局已於民國 107 年 3 月 16 日函請相關國家風景區管理處配合辦理，至於旅館業者部分，均已依規定設置 AED，該局已通知業者於民國 107 年 3 月底前依規定上傳主管機關指定之資料庫，並將登錄資料送市縣衛生主管機關備查。

3. 部分單位公共場所 AED 之設置及管理間有未依規定辦理情事，有待檢討改進：經查交通部及所屬轄管公共場所 AED 設置及管理情形，核有：(1) 部分已設置 AED 之場所未依規定將相關資料上傳主管機關指定之資料庫，並送市縣衛生主管機關備查；(2) 部分設置 AED 之場所，其指定之管理員未依規定接受 CPR 及 AED 相關複訓；(3) 部分設置 AED 之場所未依規定製作 AED 檢查紀錄，且 AED 電池或電擊貼片逾有效期；(4) 部分設置 AED 之場所未依規定於使用 AED 急救結束後，報請中央衛生福利主管機關備查等情事，經函請交通部督促檢討改進。據復：(1) 已函請相關公共場所依規定上傳、登錄相關資料，並送市縣衛生主管機關備查；(2) 已全面檢視督促相關公共場所之管理員依規定接受複訓；(3) 已督促轄管之公共場所依規定製作電池、耗材檢查紀錄，及完成汰換已逾有效期之 AED 電池及電擊貼片；(4) 已督促轄管之公共場所依規定於 AED 使用結束後報衛福部備查。

（十四） 桃園機場服務品質獲國際機構調查評比為全球第 3 名，惟機場服務品質部分關鍵績效指標及預辦登機服務人次，未達預計目標，允宜持續檢討精進。

桃園國際機場股份有限公司（下稱桃園機場公司）自民國 99 年 11 月成立以來，為提升桃園國際機場（下稱桃園機場）整體服務品質，陸續投資更新各項軟硬體設施及擴充出境安檢空間等，本年度桃園機場入出境旅客達 4,487 萬人次，在國際機場協會（Airports Council International）評比機場服務品質（Airport Service Quality）分組中，與新加坡樟宜、香港赤鱗角等國際機場列為同一分組（運量級距 4,000 萬人次以上），並獲得該協會 2017 年機場服務品質評比為全球第 3 名。經查該公司為持續提升服務品質，針對「航空公司報到櫃檯等候時間」、「出境證照檢查等候時間」、「安檢等候時間」、「入境證照檢查等候時間」、「大型手推車

是否方便充足」、「WiFi 訊號及連結頁面時間」、「廁所清潔度」、「行李抵達時間」、「跨航廈管制區內步行距離」等 9 項旅客較常反映不滿意意見之項目，建立關鍵績效指標 (KPI)，並設定目標值，及於桃園機場捷運臺北車站 (A1) 站提供出境旅客辦理預辦登機及行李託運服務，預計每日可提供服務 2,700 人次 (民國 106 年 9 月 28 日修正為每日 1,000 人次)。經查相關業務辦理情形，核有：1. 「航空公司報到櫃檯等候時間」、「出境證照檢查等候時間」、「安檢等候時間」、「入境證照檢查等候時間」、「行李抵達時間」等 5 項關鍵績效指標目標值均低於同等級之新加坡樟宜、香港赤鱗角國際機場 (表 41)，且未達自定之目標值；2. 民國 106 年 2 月 16 日 (桃園機場捷運試營運啟始日) 至民國 107 年 2 月底止，桃園機場出境旅客於 A1 站預辦登機者合計 18 萬餘人 (表 42)，平均每日僅 483 人次，遠低於目標值等情事，經函請桃園機場公司檢討研謀改善。據復：1. 該公司自本年度起設定明確且具體化服務品質關鍵績效指標目標值，施行初期係以建立信度及效度為主，並建立公信力，未來將視執行情形逐年檢討，以發揮管理功能；上開績效指標有關通關效率落後項目，內政部警政署航空警察局及移民署已規劃自聘保全執行旅客通關安檢之非核心業務，並向行政院人事行政總處請增正式員額，該公司亦將開發報到櫃檯預

表 41 桃園機場民國 106 年度服務品質關鍵績效指標目標值與標竿機場目標值比較表

單位：%

項次	KPI 項目	航廈別/地點		桃園機場				新加坡樟宜國際機場		香港赤鱗角國際機場	
				目標值		實際值		目標值		目標值	
				時間	達成率	時間	達成率	時間	達成率	時間	達成率
1	航空公司報到櫃檯等候時間	T1		26 分 10 秒	80.00	24 分 53 秒	77.70	10 分 00 秒	92.00	12 分 00 秒	92.00
		T2		25 分 13 秒		23 分 53 秒	78.90				
		LCC		27 分 22 秒		28 分 19 秒	72.40				
2	出境證照檢查等候時間	T1		07 分 05 秒	80.00	08 分 21 秒	64.20	06 分 00 秒	90.00	15 分 00 秒 (含證照檢查時間)	95.00
		T2		06 分 08 秒		10 分 03 秒	36.60				
3	安檢等候時間	T1 保安		02 分 09 秒	80.00	02 分 41 秒	67.00	/	/	04 分 30 秒	97.00
		T1 安檢		06 分 12 秒		06 分 12 秒	75.60				
		T2 保安		01 分 54 秒		04 分 59 秒	47.40				
		T2 安檢		06 分 56 秒		09 分 37 秒	52.90				
4	入境證照檢查等候時間	本國人	T1	03 分 59 秒	80.00	04 分 40 秒	65.70	/	/	/	/
			T2	04 分 37 秒		05 分 29 秒	63.20				
		外國人	T1	28 分 53 秒		34 分 37 秒	63.60				
			T2	20 分 13 秒		25 分 08 秒	56.20				
5	行李抵達時間	T1 窄體	第 1 件	13 分 00 秒	80.00	13 分 00 秒	80.20	第一件 10 分 00 秒	第一件 92.00	第一件 15 分 00 秒	第一件 95.50
			第末件	28 分 00 秒		31 分 00 秒	60.80				
		T1 廣體	第 1 件	15 分 00 秒		15 分 00 秒	82.60				
			第末件	33 分 00 秒		35 分 00 秒	69.70				
		T2 窄體	第 1 件	14 分 00 秒		13 分 00 秒	87.40	第末件 25 分 00 秒	第末件 92.00	第末件 30 分 00 秒	第末件 97.80
			第末件	27 分 00 秒		29 分 00 秒	66.30				
		T2 廣體	第 1 件	15 分 00 秒		14 分 00 秒	90.20				
			第末件	35 分 00 秒		39 分 00 秒	69.40				

註：1. T1：第一航廈；T2：第二航廈；LCC：廉價航空。

2. 資料來源：整理自桃園機場公司提供資料。

排系統，加強報到櫃檯管理及運用，以提升服務品質；2. 經積極推動航空公司加入預辦登機服務，除中華、華信、長榮及立榮等 4 家國籍航空公司外，已再新增國泰等 5 家航空公司於 A1 站提供自助報到機列印登機證服務，另全亞洲等 5 家航空公司預計於民國 107 年底前提提供相關服務，該公司將持續向航空公司及民眾推廣 A1 站預辦登機服務、增加預辦登機服務時間及研擬規劃設置機場早到行李區，以提升預辦登機服務使用人次。

(十五) 交通部為提升公路汽車客運及離島海運客運營運品質，已訂有相關營運虧損補貼及管理規範，惟部分規範及監督管理作業未盡周妥，允宜檢討改善。

交通部為促進大眾運輸發展，督促業者提升營運效能及服務品質，已訂定公路法、汽車運輸業管理規則（下稱運管規則）及大眾運輸營運與服務評鑑辦法等規範，另為提供基本民行需求，依大眾運輸事業補貼辦法第 5 條規定，訂定公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點（下稱公路汽車客運補貼要點）、離島海運客運固定航線營運補貼作業規定（下稱海運客運補貼規定）等規範，辦理相關補貼作業，本年度補貼業者金額計 7 億 2,762 萬餘元（公路汽車客運 6 億 5,003 萬餘元、離島海運客運 7,758 萬餘元）。經查相關業務辦理情形，核有下列事項：

1. 相關營運虧損補貼及管理規範欠周妥：經查公路汽車客運及離島海運客運相關營運虧損補貼及管理規範訂定情形，核有：(1) 查公路汽車客運補貼要點第 5 點規定之申請路線別營運虧損最高補貼金額概算表，僅以客票收入計算業者營運實績，未將車廂廣告等業外收入納入計算，致未能覈實計算業者實際收入金額，而高計虧損金額，增加政府補貼經費支出；(2) 現行海運客運補貼規定係依個別航線當年預估虧損金額占所有航線虧損金額之比率審定，未納入服務品質因子（營運與服務評鑑成績）及航線經營績效因子（該航線上年度每航次載客人數成長率）調整補貼金額之分配比率，不利強化業者提升營運服務品質及經營績效之誘因，改善營運虧損情形；(3) 迄未依大眾運輸營運與服務評鑑辦法第 4 條規定，訂定載客小船及船舶運

表 42 桃園機場捷運臺北車站 (A1) 站出境旅客預辦登機及行李託運服務使用情形表

單位：人次、件、天

期間	當月使用情形		營運天數	平均數	
	報到人數	託運行李件數		報到人數	託運行李件數
合計	182,840	166,750	378		
106 年 2 月	3,242	3,085	13	249	237
106 年 3 月	14,271	14,864	31	460	479
106 年 4 月	15,412	14,437	30	513	481
106 年 5 月	15,292	13,902	31	493	448
106 年 6 月	14,327	12,618	30	477	420
106 年 7 月	14,360	11,891	31	463	383
106 年 8 月	16,063	13,432	31	518	433
106 年 9 月	11,663	10,687	30	388	356
106 年 10 月	16,192	14,561	31	522	469
106 年 11 月	14,815	13,857	30	493	461
106 年 12 月	16,500	15,126	31	532	487
107 年 1 月	16,290	14,919	31	525	481
107 年 2 月	14,413	13,371	28	514	477

註：1. 預辦登機服務始於民國 106 年 2 月 16 日（桃園機場捷運試營運啟始日），當月營運天數為 13 天。

2. 資料來源：整理自桃園機場公司提供資料。

送業營運與服務評鑑執行要點，不利有效督促業者提升營運服務品質等情事，經函請交通部及公路總局檢討改善。據復：(1) 將俟汽車運輸業營運成本重估及運價調整時，檢討將車體廣告收入納入業者實際營運收入計算，以核計抵減營運虧損補貼金額；(2) 刻正辦理「我國海運客運營運發展及獎補助機制之策進研析」，檢討現有載客小船及船舶運送業補貼之航線經營情形，並將參考公路汽車客運補貼要點相關審議條件建立獎勵制度，或以其他方式提升整體離島海運經營之乘載率及服務品質；(3) 將依大眾運輸營運與服務評鑑辦法規定，修正交通部航港局營運與服務績優客船及載客小船選拔實施要點，以有效促進業者提升服務品質。

2. 監督管理作業未盡確實：經查交通部及所屬辦理公路汽車客運業、離島海運客運業監理管理情形，核有：(1) 公路總局各監理所站未確實查核公路汽車客運業者班車是否依運管規則第 40 條第 1 項規定之核定路線行駛，致有部分業者班車未依核定路線行駛，影響旅客權益；(2) 交通部及部分航務中心未依海運客運補貼規定第 10 點規定，定期派員抽查考核離島海運客運固定航線業者補貼計畫執行情形等情事，經函請交通部及公路總局檢討改善。據復：(1) 業已針對業者違反運管規則第 40 條第 1 項規定情事，依照公路法第 77 條第 1 項規定舉發，並積極研謀運用公路汽車客運動態資訊管理系統，加強監測班車未依核定路線行駛情形；(2) 已修訂海運客運補貼規定第 10 點，明定由初審機關（航港局各航務中心）於年度補貼計畫核定後派員抽查考核業者補貼計畫之執行情形，並已督促各航務中心依規定辦理抽查作業。

(十六) 高公局已建置交通控制系統大數據分析平臺，有助於強化各項交通工程與管理決策分析品質，允宜加強運用，以提升高速公路服務及養護品質。

臺灣區國道高速公路局(於民國 107 年 2 月 12 日與臺灣區國道新建工程局整併為高速公路局，下稱高公局)自實施國道電子收費後，透過交通資訊蒐集支援系統蒐集國道通行資料，並上傳至該局建置之交通控制系統大數據分析平臺(下稱 SAS 大數據分析平臺)，運用動態維度分析等功能，產出相關資訊作為擬訂國道相關交通工程與管理決策參考。經運用該局交通資訊管理系統之時空圖報表功能，分析民國 106 年 9 至 11 月高速公路南北向各路段/時段之行車狀況，發現有 27 處/段易壅塞之路段/時段(平均時速低於 40 公里)(表 43)，由於國道壅塞與車流量正相關，惟目前上開易壅塞路段之上游交通資訊，尚未納入該局交通控制系統雲端資料庫，不利於整合分析應用，以研提有效之交通工程與管理改善措施；另該局北區工程處已利用 SAS 大數據分析平臺，找出對國道路面修復影響最大之重車(包括大客車、聯結車、大貨車)集中路段，並針對鋪面強度不足路段加強養護，有效減少其轄區養護里程數(自民國 105 年之 473 公里減少為民國 106 年之 448 公里，約減少 5.29%)，節省養護經費約 5,000 萬元。經運用 SAS 大數據分析平臺分析高速公路本年度重車通過前十大路段，其中屬中區及南區工程處管轄者計

有 7 處，允宜參考北區工程處作法，以精進道路養護作業，經函請高公局研謀改善。據復：考量易壅塞路段之上游入口車輛可能回堵地方道路情形，將高速公路入口處附近之市縣政府交通資訊納入分析對該局匝道儀控實施或有助益，將考量評估其實際效益後再研議辦理，目前已利用相關大數據分析平臺瞭解高速公路易壅塞瓶頸路段之車流來源組成及交通量，以精進高速公路服務品質；另已利用電子收費系統（ETC）數據加強檢核須予補強鋪面之路段，納入所屬各區養護工程單位年度鋪面整修計畫，並將建立鋪面強度之資料庫與評估準則，以提升高速公路養護及服務品質。

（十七）交通部推動國家民用航空保安計畫，強化民用航空運輸之安全與規律，惟管理機關航警局對於保安相關作業之控管及檢查等尚欠周妥，允宜督導改善。

交通部為完備我國航空保安制度，參酌國際民航公約規範，訂定「國家民用航空保安計畫」，作為我國境內機場、航空站各相關單位及業者執行航空保安工作之依據，以維持民用航空運輸之安全與規律。依照上開計畫，內政部警政署航空警察局（下稱航警局）為各航空站之航空保安全管理機關，應擬訂各航空站保安計畫及其航空保安品質管制計畫，報請民用航空局（下稱民航局）核定後實施。經查民航事業作業基金本年度計編列航警局辦理航空保安工作相關預算 31 億 1,318 萬餘元，相關業務執行情形，核有：1. 未能及時發現部分民營機構聘用之航空保安主管，未具接受航空保安訓練結業或考驗及格之證明文件，控管作業有欠嚴謹；2. 近 3 年度（民國 104 至 106 年度）派

表 43 民國 106 年 9 至 11 月高速公路南北向平（假）日易壅塞路段／時段明細表

編號	路線	路段	時段	方向
平日				
1	國道 1 號	汐止系統－內湖	8-9	南下
2	國道 1 號	圓山－汐止系統	18-20	北上
3	國道 1 號	桃園－林口（文化一路）	8-9	北上
4	國道 1 號	五股－圓山	8-11	北上
5	國道 1 號	林口（文化北路）－高公局	17-18	北上
6	國道 1 號	汐止系統－圓山	14-19	南下
7	國道 1 號	中壢服務區－中壢	16-19	南下
8	國道 1 號	環北一下塔悠北出（高架）	8-9	北上
9	國道 1 號	五股－環北（高架）	17-19	北上
10	國道 1 號	汐止端－堤頂（高架）	17-18	南下
11	國道 3 號	安坑－木柵	8-9	北上
12	國道 3 號	大溪－樹林收費站	17-18	北上
13	國道 3 號	南港－新店	17-18	南下
14	國道 3 號	新店－安坑	17-19	南下
假日				
15	國道 1 號	臺北－汐止系統	10-12	北上
16	國道 1 號	西螺－員林	16-20	北上
17	國道 1 號	新竹系統－竹北	16-20	北上
18	國道 1 號	湖口－新竹（園區二路）	9-11	南下
19	國道 1 號	后里－豐原	17-18	南下
20	國道 1 號	彰化系統－埔鹽系統	10-11	南下
21	國道 1 號	汐止端－堤頂（高架）	16-18	南下
22	國道 3 號	關西服務區－樹林收費站	16-20	北上
23	國道 3 號	竹山－南投	17-19	北上
24	國道 3 號	新店－安坑	16-18	南下
25	國道 3 號	樹林－關西服務區	9-11	南下
26	國道 5 號	羅東－坪林	14-17	北上
27	國道 5 號	南港系統－坪林	7-15	南下

資料來源：整理自高公局提供資料。

員辦理保安控管人查核作業合計 70 家，僅占民國 106 年底列管之保安控管人 527 家之 13.28%，核與國家民用航空保安計畫所訂至少每 3 年實施 1 次查核之規定不合；3. 查核發現保安控管人未依規定期程提報保安計畫，僅於查核報告提醒業者應定期檢視修正，未要求業者依規定重新提送相關文件申請核准，有欠妥適；4. 部分旅客攜帶目的地（或轉機）機場管制品（如：電擊棒及具彈射力之器械等）出境，致遭當地海關裁罰，有待加強出境旅客安全檢查作業等情事，經函請民航局督促檢討改善。據復：1. 將針對所轄應提報保安主管之單位，建立保安主管名冊，由專人控管，列入每年保安檢查項目實施查對，確實掌握保安主管狀況；2. 於民國 107 年底前將尚未查核之保安控管人全數查核完畢，並自民國 108 年起，每年預排查核進度表，分 3 年實施查核作業，以符規定；3. 已函請逾核准效期之保安控管人重新提報保安計畫送審，未依限提報者，則廢止其保安控管人資格；4. 已檢討加強宣導出境旅客禁止攜帶之空運危險（安）物品，並於執行桃園國際機場民國 107 年度航空保安檢查時，律定人身及手提行李與金屬門之複查比例，以加強旅客出境安全檢查作業。

（十八） 公路總局補助嘉義市政府辦理嘉義市先期交通轉運中心，已逐步提升嘉義地區整體交通運輸環境品質，惟該轉運中心部分設施空間閒置未利用，亟待檢討改善。

公路總局為促進大眾運輸永續發展，帶動相關產業發展與就業機會，及改變運具使用分配，降低運輸社會成本等，推動提昇地方公共交通網計畫，於民國 96 年 5 月 25 日核定補助嘉義市政府辦理嘉義市先期交通轉運中心新建工程計畫，總經費計 2 億 7,000 萬元（公路總局補助 2 億元），並於民國 99 年 5 月 17 日完成驗收，民國 100 年 1 月 20 日啟用。經查該轉運中心空間設施使用管理情形，核有：1. 該轉運中心啟用後，因延誤與相關客運及公車業者協調遷入時機，亦未依法要求業者調整行車路線或採取其他可行方案，致前棟建物啟用後即閒置，後棟 2 樓內部公共空間亦未使用，公路總局未依行政院活化閒置公共設施推動方案規定，清查並掌握嘉義轉運中心使用狀況，提報行政院活化閒置公共設施專案小組納入列管追蹤，遲至媒體報導後始於民國 102 年 12 月 23 日由上開專案小組將該轉運中心納入列管活化，斲傷政府形象，並肇致該轉運中心自啟用後閒置至納入列管止，期間近 3 年該專案小組無法即時針對執行遭遇困難協調解決；2. 該轉運中心閒置案經交通部於民國 105 年 7 月 18 日確認設施使用情形已達活化標準後予以解除列管，惟解除列管後，前棟商業區、售票櫃檯及辦公室等可出租室內空間（面積 76.46 平方公尺）均未使用，公路總局未依行政院活化閒置公共設施續處作法規定，持續督促嘉義市政府追蹤改善成效，致未能掌握前棟建物部分空間持續閒置，及汽車停車場停車率再度低於活化標準，即時輔導協助改善等情事，經函請交通部督促檢討妥處。據復：1. 公路總局業於民國

107年3月訂定「交通部公路總局107年公路公共運輸多元推升計畫查核作業」，以適時清查及掌握補助地方政府興建公共設施情形，落實績效管理機制；2.公路總局已督促嘉義市政府至行政院公共工程委員會「行政院活化閒置公共設施管理系統」填報該轉運中心前1年度使用情形，以賡續追蹤前棟建物閒置空間及汽車停車場活化成效，並積極輔導及監督該府強化相關空間及設施運用，以提升民眾轉乘方便性及公共設施使用效益。

（十九） 高公局辦理國道電子計程收費系統建置及營運 BOT 案屢獲肯定，惟有關客運業者申報免徵通行費之查核補徵、民眾溢繳通行費之退還、原收費站區辦公廳舍之活化利用，及國道二次事故預防等管理作為，尚待加強改進。

臺灣區國道高速公路局(於民國107年2月12日與臺灣區國道新建工程局整併為高速公路局，下稱高公局)以BOT方式委託遠通電收股份有限公司(下稱遠通公司)辦理國道電子收費系統建置及營運，並自民國103年1月2日起全面實施電子計程收費，成效良好，除近年來屢獲國際獎項肯定外，於民國106年11月初財政部舉辦之「第15屆民間參與公共建設金擘獎」，該局與遠通公司皆以本案獲選特優，顯示本案於社會公共利益、經濟效益、環保節能成果等均極優異。惟查高公局辦理國道電子計程收費相關業務情形，核有：1.民國103年1月至104年7月客運業者申辦汽車客運班車免徵收國道通行費優惠案件(係採路線稽核方式查核)遲未完成勾稽查證，以確認業者有無未依許可之營運路線違規行駛，及應補徵之通行費金額；嗣民國104年8月以後業者申辦案件改以營運班次數額作為免徵收通行費之核算基準，惟有部分業者未依規定期限申報免徵通行費，均待積極查處；2.遠通公司委託超商通路代收國道通行費，於民國106年3月完成超商代收系統與遠通公司後端系統可即時連線之前，民眾於超商溢繳之通行費迄未辦理退還者，截至民國106年10月底計有11萬餘件、2,284萬餘元；另國道電子收費系統由eTag取代e通機(下稱OBU)已近4年，惟截至民國106年10月底，民眾原使用於OBU之IC卡尚有22萬餘張、餘額7,139萬餘元(不含押金)，未轉入eTag預儲帳戶或退還，並滯存遠通公司信託帳戶，仍待督促積極處理，以維民眾權益；3.截至民國106年11月底止，國道沿線原收費站區辦公廳舍仍有35筆、面積39,265.37平方公尺(占75.48%)閒置未用；4.近年來國道發生施工事故(因國道施工致遭追撞)及二次事故(係指發生交通事故後，於處理完畢前，事故相關車輛、當事人或處理員警又遭行經該事故地點之車輛撞擊，造成第二次交通事故)頻傳，造成多人傷亡，有待積極檢討分析發生原因，妥訂因應改善措施等情事，經函請高公局檢討改善。據復：1.民國104年8月以前客運業者申辦免徵收國道通行費案件，因攸關法律變更(國道由計次改計程收費)適用事宜，須審慎研議討論，致通行費追繳作業期程展延，預計將於民國107年底前完成核算及追繳作業；另針對民國104年8月以後客運業者延遲申報案件，

該局已予行政處分，應補徵通行費 944 萬餘元；2. 遠通公司已於民國 107 年 5 月將民國 106 年底止已逾 5 年（即繳款日為民國 95 至 101 年）未申請退費之重複繳款通行費款項 231 萬餘元匯撥該局，後續並將按季撥繳處理；另 IC 卡餘額未退還持卡人部分，將持續督促該公司積極辦理民眾申辦退費事宜；3. 已督促所屬積極辦理相關房舍活化利用，俾提升資產運用效能；4. 已針對施工人員於國道遭撞職災案件分析檢討，提出策進作為建議，並於民國 107 年 1 月修訂「施工之交通管制守則」，加強前方警示設施之施工安全管制規定，函送所屬單位配合辦理，及持續宣導用路人注意車前狀態，以避免撞擊施工區；另於接獲國道交通事故通報後，立即將相關事故資訊宣導用路人注意前方路況，避免發生二次事故，交通部並已研擬修正高速公路及快速公路交通管制規則，新增放置故障標誌之人員應穿著高可見度服裝（背心）之規定，以增加用路人可辨識度，警示後方來車，提升自身安全。

（二十） 交通部所屬機關辦理採購案件，間有管理作業未盡確實，允宜檢討改善。

公路總局、臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）、桃園國際機場股份有限公司（下稱桃機公司）、中華郵政股份有限公司（下稱中華郵政公司）等機關於民國 104 及 105 年度辦理 6 件昇降設備維護保養勞務採購案，契約金額合計 2 億 6,850 萬餘元；鐵路改建工程局（於民國 107 年 6 月 11 日與高速鐵路工程局整併為鐵道局，下稱鐵工局）辦理「SL305 標臺東站、瑞源站新建工程」等 3 件工程採購案，契約金額合計 6 億 8,806 萬餘元。經查上開機關辦理相關採購案件情形，核有下列事項：

1. 部分昇降設備委託維護保養勞務採購案履約管理有欠允當，未落實查核：公路總局、臺鐵局、桃機公司、中華郵政公司為確保民眾每天出入往來監理站、火車站、機場、郵局使用之昇降設備機械長期安全及正常運作，定期委外專業廠商進行保養維護。經抽查上開機關（構）民國 104 及 105 年度辦理昇降設備維護保養勞務採購案履約管理情形，核有：（1）委託之專業廠商未執行維護保養工作，機關未檢討有無違約責任及造成權益損失；（2）未依建築物昇降設備設置及檢查管理辦法規定訂定昇降設備維護保養人員資格，落實查核專業技術人員維護保養紀錄表登載情形；（3）未查核廠商保養維護人員資格，落實辦理人員檢核機制，致履約期間發生未經核備之人員或未具有專業技術人員登記證人員等執行昇降設備保養作業情事；（4）未於契約訂定廠商故障維修期限及相關罰則，影響電梯故障修復時效；（5）未督促廠商依建築法與建築物昇降設備設置及檢查管理辦法定期申辦昇降設備安全檢查（表 44）等情事，經分別函請公路總局、臺鐵局、桃機公司、中華郵政公司檢討改善。據復：各該機關（構）業已採取：（1）已依契約規定計罰廠商未按契約執行維護保養工作違約金；（2）已檢討修訂昇降設備維護

保養契約書範本，增訂廠商履約前檢具技術人員名冊併登記證影本送機關備查；(3) 已將廠商現有技術人員名冊提送各管理單位審查維修保養人員身分，落實辦理人員檢核；(4) 已於契約增訂昇降設備故障維修期限及相關罰則，俾使規範更臻完善；(5) 將加強督導廠商於昇降設備使用許可證使用期限屆滿前 2 個月內申辦昇降設備安全檢查等改善措施。

表 44 民國 104 及 105 年度昇降設備維護保養履約管理缺失一覽表

缺失態樣	招標機關			
	公路總局	臺鐵局	桃機公司	中華郵政公司
委託之專業廠商未執行維護保養工作。	✓			✓
未訂定昇降設備維護保養人員資格，落實查核維護保養紀錄表登載情形。	✓		✓	✓
未查核廠商保養維護人員資格，復未落實辦理人員檢核機制。		✓		
未於契約訂定廠商故障維修期限及相關罰則，進而影響電梯故障修復時效。	✓			
未督促廠商定期申辦昇降設備安全檢查。	✓			✓

資料來源：整理自公路總局、臺鐵局、桃機公司、中華郵政公司等提供資料。

2. 工程採購案件因廠商財務問題終止契約，未依規定沒入廠商履約保證金：依據押標金保證金暨其他擔保作業辦法第 20 條第 2 項第 4 款規定，廠商所繳納之履約保證金，如因可歸責於廠商之事由，致部分終止或解除契約者，該部分所占契約金額比率計算之保證金不發還。經查鐵工局辦理「SL305 標臺東站、瑞源站新建工程」、「CL315 標臺東機務分段改善工程」、「SL-103 標吉安站改善工程」等 3 件採購案，均因廠商財務問題無故停工致終止契約，惟該局未依前開規定沒入廠商履約保證金，經函請鐵工局查明妥適處理。據復：經彙整相關工程結算資料，分別向履約保證銀行及履約保證保險公司要求給付上開工程採購案件履約保證金，並已收繳履約保證金合計 3,954 萬餘元，嗣後如有類似上開終止契約案件，將積極辦理工程結算作業，俾利及早收繳履約保證金。

六、上年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於民國 105 年度總決算審核報告列內重要審核意見 19 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 1 項、處理中者 7 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 11 項(表 45)，其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 1 項通知檢討改善。

表 45 民國 105 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
仍待繼續改善	
我國觀光競爭力國際排名持續上升，來臺旅客人數屢創新高，惟推動提升旅宿業服務品質、智慧觀光服務、擴大國內旅遊補助及拓展穆斯林旅遊市場等計畫執行成效，仍須檢討加強。	因非法旅宿稽查作業仍待加強積極辦理，業再研提審核意見詳「五、重要審核意見(五)1。」。

表 45 民國 105 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 (續)

重要審核意見標題	說明
處理中	
(一) 中華郵政公司本年度整體營運獲有盈餘，惟郵務業務由盈轉虧，壽險業務營收成長低於整體市場；行動卡片及郵保付業務營運量值未如預期，允宜積極檢討，研謀改善。	前經監察院立案調查，該院尚在處理中。
(二) 桃園機場本年度入出境旅客已逾 4 千萬人次，營收及獲利亦創新高，並獲國際機構機場服務品質調查評比第 1 名，惟機場未來重大建設計畫之財務計畫及轉投資事業之可行性評估與轉機業務之推動成效，仍須持續研謀改善。	前經監察院立案調查，該院尚在處理中。
(三) 國道電子計程收費系統獲國際肯定，惟通行費欠費金額逐年累增，允宜檢討加強相關欠費催繳管控作業，提升欠費清理成效。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(四) 高公局經管國道沿線加油站污染防治作業未盡周妥，允宜檢討加強相關設施之興建維護與監督管理，以降低環境污染風險。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(五) 臺灣港務公司本年度營收及淨利均增加，惟投資建置碼頭高壓岸電設施、碼頭安全維護管理及拓展郵輪旅客等業務執行成效，仍須加強檢討改善。	前經監察院立案調查，有關投資建置碼頭高壓岸電設施，該院業提出調查報告，有關碼頭安全維護管理，該院尚在處理中。
(六) 臺鐵局本年度營收持續成長，虧損金額減少，惟有關人員進用及財務收支內部控制等業務，仍須持續檢討精進。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
(七) 民航局辦理高雄機場跑道整建工程，相關採購作業規劃及工期管控等未臻周延，影響計畫執行進度，亟待檢討改進。	前經監察院立案調查，該院業提出調查報告。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 臺灣港務公司建置旅運中心暨海運快遞專區，整體規劃評估作業欠周妥，啟用後營運效益未如預期，亟待檢討改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查，詳「七、其他事項(一)」。
(二) 臺鐵局配合高鐵通車營運，規劃興建新烏日站，提供旅客便捷轉運服務，惟該站地上 3 至 5 層旅運服務設施空間完工驗收已逾 7 年仍未招商使用，亟待檢討改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查，詳「七、其他事項(二)」。
(三) 觀光局日月潭國家風景區管理處申請撥用水里聯勤招待所規劃作為南口服務區，惟興辦事業計畫未落實調查與評估法律可行性，致歷經 7 年仍未達成提升遊客服務品質之計畫目標，亟待檢討改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查。
(四) 中央氣象局辦理建置區域防災降雨雷達網計畫，相關採購作業規劃欠周妥，延宕計畫工期並增加採購成本，亟待檢討改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查。
(五) 公路公共運輸提昇計畫執行結果，整體公共運輸市占率再創新高，惟尚未達到預定績效目標，汽車客運業之補貼作業及營運管理亦有欠周妥，允宜持續檢討研謀改善。	/
(六) 已訂定汽車運輸業之營運管理法規，惟部分制度規章未臻完備，且相關營運管理措施未臻落實，有待檢討改善並研議與相關機關介接建置資訊分享勾稽機制，以強化汽車運輸業之營運管理。	
(七) 交通部為強化遊覽車客運業之監督管理，已陸續採取各項具體措施，惟相關管理機制仍未盡周妥，亟待研謀善策，以維護民眾乘車安全。	

表 45 民國 105 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（續）

重要審核意見標題	說明
(八) 交通部推動全國自行車友善環境路網規劃及建置計畫，有助提升自行車運動人口及導引民眾利用自行車作為短程交通代步工具，惟部分自行車道因建置地點之客觀條件不佳、缺乏跨域整合，或維護管理不當，致使用效益較低，亟待研謀善策妥處。	/
(九) 本年度高鐵基金營運績效優於預期，惟部分營運計畫執行成效未盡理想，允宜研謀改善。	
(十) 民航局為健全國家飛航安全監督體制，積極推動國家民用航空安全計畫，惟計畫內容、機組人員勤務管理與無人機之監管作業等未盡周妥，允宜檢討改善。	
(十一) 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，惟有關計畫之審查及執行情形之管控，與相關財務計畫之作業規範，仍須持續檢討改善。	

七、其他事項

交通部主管推動施政計畫之執行結果，前經本部查核後於審核報告揭露，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 106 年 7 月 16 日至 107 年 6 月 30 日間同意備查者，摘述如次：

(一) 臺灣港務公司辦理臺北港旅運中心暨海運快遞專區興建工程，核有：1. 工程發包興建後，原規劃之旅運中心因欠缺相關通關設施，再增設客運空橋、登船廊道、浮動平臺等相關客運設施，增加工程經費並展延完工日期，致延後旅運中心旅客通關服務作業時程，整體規劃及評估作業欠周妥；2. 海運快遞專區相關貨源及營收之評估過於樂觀，致實際營運量值僅 4 萬餘元，僅為預計營收 4,968 萬餘元之 0.08%（截至民國 105 年 9 月底止），且遠低於固定營業成本（第 1 年約 674 萬餘元），投資效益欠佳等缺失，經依審計法第 69 條第 1 項規定，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：1. 該公司嗣後辦理相關投資案件之規劃，將於研議階段，納入分期分階段等開發方案檢討評估，以降低投資風險。另規劃於旅運中心引進免稅商店等商業行為，以增裕收入；2. 該公司業已成立專案小組，分就關務、資訊、運力、貨源等面向推動營運策進作為，將持續協調財政部關務署鬆綁相關法規及研議跨境電商通關新制，並鼓勵航運公司投入經營兩岸航線，另與桃園機場公司簽署海空結盟意向書，並合作成立工作小組，積極推動海空貨物聯運相關事宜，俾期能對海運快遞專區營運產生正面助益。案經本部陳報監察院，並經該院於民國 106 年 8 月 1 日同意備查。

(二) 臺鐵局經營臺鐵新烏日站之設施使用管理情形，核有：1. 未即時依照都市計畫法規定申請「變更高速公路王田交流道附近特定區計畫（高速鐵路台中車站地區）案」細部計畫變更，耽延 3 年 9 個月始申辦站區內附屬事業使用面積變更（增加）作業，致新烏日站地上 3

至 5 層旅運服務設施空間迄至民國 105 年 6 月底仍未招商使用；2. 未確實依交通部指示清查所屬設施使用情形，將新烏日站地上 3 至 5 層空間閒置情形提報交通部列管改善，復未依政府採購法與機關提報巨額採購使用情形及效益分析作業規定，於新烏日站啟用後逐年向主管機關提報使用情形及上揭閒置設施未啟用之原因，致無法有效掌握不動產閒置情形及改善活化進度等缺失，經依審計法第 69 條第 1 項規定，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：1. 已依該修正發布實施之都市計畫，積極辦理新烏日站商業空間委託經營，並於民國 106 年 5 月 25 日完成招商決標，另檢討嗣後類似案件，將於規劃階段充分檢視相關空間之規劃設計是否符合都市計畫規定，避免延宕招商作業期程；2. 嗣後臺鐵局將依規定於每年第 2 季向主管機關提報新烏日站使用情形，並定期清查經管公共設施使用現況，若有閒置情形，即依資產活化機制，積極辦理活化作業。案經本部陳報監察院，並經該院於民國 106 年 8 月 14 日同意備查。

（三）交通部前高雄港務局及臺灣港務公司辦理「高雄港客運專區建設計畫」，核有：1. 前高雄港務局租予臺灣中油股份有限公司高雄煉油廠之高雄港第 18 至 20 號碼頭後方土壤遭油污污染，退租時未依約要求該廠處理土壤污染即同意點交，該區域污染物總石油碳氫化合物（Total petroleum hydrocarbons，下稱 TPH）超過管制標準，惟該局提報「高雄港客運專區建設計畫」規劃報告書，卻未載述土壤污染相關事項；2. 「高雄港客運專區建設計畫」建築基地污染物 TPH 超過土壤污染管制標準，惟前高雄港務局委託廠商辦理先期規劃、可行性評估及規劃設計時，仍未依規定辦理土壤污染調查、試驗及研擬污染處理計畫；3. 港埠旅運中心建築工程開工翌日即因土壤污染，停工 250 日曆天辦理土壤污染調查及研擬處理計畫，又臺灣港務公司為規避公開招標，未依政府採購法規定辦理相關採購案；4. 港埠旅運中心建築工程地下室開挖施工作業延後，肇致與高雄輕軌捷運產生施工介面影響，衍生額外費用支出 5,056 萬元及增加工期 128 日曆天；5. 港埠旅運中心預計延後 378 日曆天完工啟用營運，減少國際郵輪觀光效益約 2 億 9,723 萬餘元等缺失，經依審計法第 69 條第 1 項規定，函請交通部查明妥適處理，並報告監察院。嗣經交通部督促臺灣港務公司檢討結果，除議處相關失職人員外，並研提下列改善措施：1. 訂定「港區出租土地從事具有污染風險之業別管理作業規定」，強化出租土地之污染管理機制；2. 本計畫基地污染控制場址之土壤，經高雄市政府環境保護局檢測結果，已低於土壤污染標準；3. 針對規劃設計、監造及採購作業等，訂定標準作業程序，提升採購效率；4. 已針對施工介面加強監測系統，增設基地周圍沉陷量觀測點、開挖面隆起量點，並訂定警戒值與行動值等施工管制措施，以確保捷運系統暨本計畫之興建及執行安全無虞；5. 於棧 9—2 庫增設國際旅客通關設施，提供旅客通關需求，並透過舊港區資產活化及加強郵輪服務措施，降低對於國際郵輪觀光效益之影響。案經本部陳報監察院，並經該院於民國 106 年 8 月 3 日同意備查。