

## 七、交通部主管

### 交通作業基金

政府為有效推展與管理具自償性及特定財源之交通建設計畫，並統籌辦理其興建、營運、維護及自償部分之資金籌措、償還等事宜，以提升交通服務水準，依據公路法規定及行政院函示，設立交通作業基金（含民航事業作業基金、國道公路建設管理基金、鐵道發展基金、觀光發展基金等 4 個分基金）。該基金 111 年度各項營運計畫及預算之執行等，經予書面審核，並派員就地抽查，茲將查核結果說明如次：

#### 1. 營運計畫實施情形之查核

該基金主要營運計畫係統籌辦理具自償性及特定財源之交通建設計畫興建、營運及維護等。111 年度營運項目 5 項，實施結果，實際數較原預計增加者 1 項，減少者 4 項，其執行情形列表如次：

項 目	單 位	預 計 數	實 際 數	比 較		增 減 數	增 減 因 由
				增	減		
機場旅客服務	千人次	15,378	10,143	-	5,235	-34.04	受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，旅客人次減少。
導航設備服務	千小時	15,305	15,231	-	74	-0.48	
高速公路車輛通行管理	百萬延車公里	30,875	32,054	1,179		3.82	因新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情趨緩，國人出遊意願增加。
鐵道發展及監理相關作業	千元	864,635	681,254	-	183,380	-21.21	原編列捐助「輕軌號誌系統開發」自主技術提升計畫，尚無研發團隊提出申請。
Tourism2025－臺灣觀光邁向 2025 方案	千元	3,968,279	2,370,390	-	1,597,888	-40.27	受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，精準客源開拓計畫、特定客群開發計畫延後辦理，及提振國旅主題旅遊增值計畫，減少辦理相關旅遊推廣行銷等。

註：本表係就營運項目實際數與預計數差異達 10% 或達 3 千萬以上者，說明差異原因。

#### 2. 預算執行情形之審核

111 年度決算審核結果，業務賸餘 271 億 5,713 萬餘元，業務外短絀 6 億 9,618 萬餘元，

審定本期賸餘 264 億 6,094 萬餘元，較預算賸餘 266 億 6,926 萬餘元，減少 2 億 831 萬餘元，約 0.78%，主要係鐵道發展分基金投資之台灣高速鐵路股份有限公司因受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，依「台灣南北高速鐵路興建營運合約第 4 次增補協議書」規定，提撥平穩機制專戶收入較預計減少所致。各分基金中，本期短絀者計 2 個分基金，其中民航事業作業分基金短絀 23 億 8,379 萬餘元，主要係受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，客運航班及旅客人數減少，機場服務費等收入隨減所致；觀光發展分基金短絀 20 億 546 萬餘元，主要係因應新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情，依據交通部對受嚴重特殊傳染性肺炎影響發生營運困難產業事業紓困振興辦法辦理相關產業紓困補貼方案所致。至所屬分預算營運情形，請參閱後附收支餘絀概況表。

### 3. 餘絀及撥補之審定

(1) 餘絀審定 111 年度決算經行政院核定賸餘 26,460,949,893 元，經核尚無不合，予以照數審定。

(2) 餘絀撥補 111 年度決算審定賸餘 26,460,949,893 元，其中：

A. 國道公路建設管理分基金等 2 個分基金賸餘 30,850,214,369 元，連同前期末分配賸餘 42,434,724,716 元，合計賸餘 73,284,939,085 元，經撥充基金 19,506,824,000 元、解繳公庫 6,356,653,052 元，及提列其他依法分配數 122,985,912 元後，尚有未分配賸餘 47,298,476,121 元。

B. 民航事業作業基金等 2 個分基金短絀 4,389,264,476 元，連同前期待填補之短絀 3,936,112,484 元，合計短絀 8,325,376,960 元，全數列為待填補之短絀。

### 4. 現金流量之查核

111 年度期初現金及約當現金 123 億 9,382 萬餘元，經業務、投資及籌資活動，暨匯率變動影響結果，現金及約當現金淨增 46 億 6,036 萬餘元，期末現金及約當現金為 170 億 5,418 萬餘元；其現金及約當現金淨增數與預算淨減數 19 億 8,658 萬餘元，相距 66 億 4,695 萬餘元，主要係各分基金增加短期借款較預計增加，籌資活動產生淨現金流入所致。

## 5. 重要審核意見

(1) 觀光局為促進智慧觀光發展，建置觀光大數據平臺分析巨量旅遊資訊，惟尚未將歷年國民旅遊補助資料納入平臺加值應用，允宜研謀妥處，俾精進國民旅遊政策規劃，有效發揮平臺建置效益。

觀光局於「Tourism2020-臺灣永續觀光發展方案」，訂定發展智慧觀光執行策略，期藉由集中存放各項觀光數據資料及透過數據分析，提供有益於政策規劃、產業轉型、精準行銷或提升旅遊服務之參考資訊，並於 109 年建置完成觀光大數據平臺，於 110 年 10 月委外辦理觀光資訊匯集平臺功能建置及旅遊服務數據資料規格訂定等，以運用匯入該平臺之旅宿資料，規劃研發旅宿地緣標籤分析模組，作為應用平臺內大數據之基礎，據以發展智慧觀光。另財團法人工業技術研究院（下稱工研院）針對上開觀光大數據平臺之運用模式，於 109 年 12 月 8 日提出「數據應用分析案例規劃成果報告」，規劃大數據平臺應用架構（圖 1），加值應用旅客住宿行為及偏好與政府旅遊住宿補助等大數據資料，優化國民旅遊補助政策規劃及施政策略研擬，旅宿業亦可取得大數據平臺資料庫內資訊，以旅宿定價模式訂定最適房價，並針對不同客層精準行銷，期藉由數據治理及應用，

促進智慧觀光發展。經查觀光局為活絡國內旅遊市場，自 107 年 2 月起陸續推動各項國民旅遊補助，包括：振興花蓮觀光產業「花蓮遊、花蓮加油」實施計畫、促進南部灣域旅遊實施計畫、前進宜花東·高屏暖冬遊方案、擴大國旅暖冬遊方案、春遊專案、擴大秋冬國民旅遊獎勵計畫、安心旅遊補助計畫及悠遊國旅補助計畫等，截至 111 年 9 月底止，該局辦理各項國民旅遊補助計畫之總經費高達 232 億 1,520 萬元，已補助自由行及團體旅遊之旅客合計 2,814 萬

圖 1 觀光大數據平臺應用架構



資料來源：擷取自工研院 109 年 12 月 8 日提出之數據應用分析案例規劃成果報告。

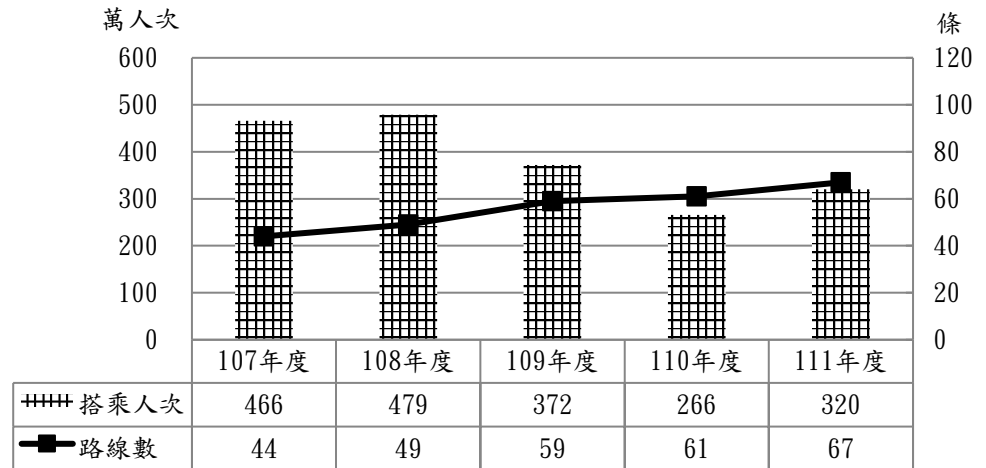
餘人次；又觀光局為利民眾申請國民旅遊補助及地方政府辦理核銷事宜，建置國民旅遊補助自由行線上申請系統，近 5 年度（107 至 111 年度）累積補助資料（含補助旅宿、住宿日期、房價、補助金額等）達 1,072 萬餘筆，已具備發展為觀光大數據應用分析案例之潛力。惟該局迄未參考前揭工研院提出之運用模式，將歷年投入國民旅遊補助之大數據資料納入平臺，致未能加值應用精進後續國民旅遊政策規劃，並提供旅宿業數位資訊作為定價行銷，不利智慧觀光之發展。經函請觀光局評估將歷年國民旅遊補助大數據資料納入觀光大數據平臺，俾有效發揮平臺建置效益。據復：已規劃於 112 年度將歷年國民旅遊補助資料匯入觀光大數據平臺，並將相關需求納入 111 年觀光大數據平臺功能擴充及維護案辦理；嗣考量資料內容保存及完整性，再評估是否開放業者運用等事宜。

**(2) 為鼓勵自由行旅客搭乘大眾運輸旅遊，推動台灣好行旅遊服務計畫，惟國人旅遊搭乘比率仍低，又營運虧損補貼機制未臻周妥，及部分路線連年補貼仍無法自主營運，允宜檢討改善並加強推廣行銷，形塑優質旅運品牌，以促進永續觀光。**

政府為鼓勵國內、外自由行遊客搭乘大眾運輸進行島內或離島旅遊，自 99 年度起推動台灣好行（景點接駁）旅遊服務計畫（下稱台灣好行計畫），提供串接國內主要交通運輸場站至重要觀光景點間之公車接駁服務，由各地方政府及國家風景區管理處就具國際發展潛力之觀光景點，提出聯外交通接駁、景區內景點交通串接等補助需求，經觀光局邀集專家成立評選小組擇優補助，並就執行情形進行管考及督導，期提供旅客較自行駕車出遊為佳之旅運方案，達到交通服務自主永續及觀光景點品質提升之目標。據觀光局統計，台灣好行營運路線自 100 年度之 20 條成長至 111 年度之 67 條，搭乘人次則由 100 年度之 76 萬餘人次增加至 108 年度之 479 萬餘人次，惟 109 及 110 年度受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，搭乘人次分別減少至 372 萬餘人次及 266 萬餘人次，嗣 111 年度因疫情逐漸趨緩，搭乘人次回升至 320 萬餘人次（圖 2）。經查觀光局推動台灣好行計畫執行情形，核有：A. 部分台灣好行營運路線於近 5 年度（107 至 111 年度）搭乘率低於 2 成，允宜運用公共運輸、國民旅遊補助及台灣好行旅客搭乘等資訊，深入研析旅客旅運行為，作為檢討現行路線站點及班次接駁轉運情形，及規劃在地接駁服務之參據，俾有效發揮台灣好行與在地接駁服務計畫綜效，提升旅客搭乘意願；

B. 該局對於推動單位所提營運路線未切實以觀光景點接駁觀點進行審核，部分台灣好行營運路線仍存有行駛路線與市區公車重疊，或路線規劃初期係為滿足偏遠地區民行需求之路線

圖2 台灣好行搭乘人次及服務路線



資料來源：整理自觀光局提供資料。

等情形，與提供自由行旅客友善旅遊交通服務之目標未盡相符，允宜督促研謀改善；C. 部分台灣好行營運路線搭乘率持續偏低，連年獲營運虧損補貼仍無法自主營運，允宜督促檢討改善營運模式，並適時研議調整營運虧損補貼機制，俾利達成計畫擇優汰劣及協助營運路線自主營運之目標；D. 藉由宣傳廣告及結合特定節慶活動等多元管道行銷推廣台灣好行營運路線，惟據該局委辦之 106 至 110 年度台灣旅遊狀況調查報告，國人旅遊使用之交通運具仍以自用汽車比率最高，介於 63.90%至 69.80%之間，而選擇台灣好行作為旅遊運具之比率未及 1%，允宜加強推廣行銷及精進套票產品內容，並審酌國內智慧觀光發展趨勢，輔導台灣好行加入交通行動服務（MaaS）系統整合，以提升台灣好行便利性及旅運附加價值，俾持續深化台灣好行優質旅運品牌之形象；E. 部分台灣好行推動單位考量旅客需求及便利性，規劃路線時著重停靠站點與各項交通運具之轉乘，並凸顯行經觀光景點特色，連年獲選台灣好行評比績優獎項，允宜鼓勵推動單位參考獲獎優良案例，研議相關改善作法，俾提升各路線搭乘人數及精進旅運服務等情事，經函請觀光局研謀改善。據復：A. 已利用 GIS 技術找出台灣好行景點熱區服務缺口，並提供推動單位會同客運業者據以研議規劃班次及路線，另將藉由擴大整合行銷宣傳台灣好行旅運特性，期讓更多自駕遊旅客移轉其旅運行為，提升旅客搭乘意願；B. 部分路線行經市區通勤通學路線滿足民行需求，可增加客運業者票箱收入及業者經營意願，為提升觀光客群搭乘比例，已整合相關行銷作為，並透過台灣好行各路線串遊概念，強化觀光整體路網服務，同時結合多

元主題旅遊（生態、文化、美食、樂活）、自行車旅遊等，吸引更多國內外旅客搭乘出遊；C. 每年針對營運績效進行滾動檢討，其中營運績效較差之路線，推動單位及客運業者可採用路線站點調整方式以吸引旅客搭乘（如山博行線），或經客運業者評估後採退出台灣好行品牌之方式辦理（如清水岩線、彰南快線），另將持續檢討台灣好行營運模式，並適時研議調整營運虧損補貼額度，俾利達成計畫擇優汰劣及長期自主營運目標；D. 將持續輔導推動單位精進台灣好行套票產品內容，以符合旅客使用期待與需求，另研議於年度評鑑指標中納入「台灣好行是否加入交通行動服務（MaaS）系統整合」項目，輔導推動整合參與，以提升台灣好行便利性及旅運附加價值；E. 112 年度持續邀請績優推動單位與客運業者進行路線特色分享，及提供績優推動單位展示年度行銷文宣品予其他單位交流與學習，並持續輔導各推動單位積極研議改善，以精進旅遊服務。

**（3） 觀光局因應邊境開放，公告旅行業辦理入出境團體旅遊操作指引，惟配套作業未臻周妥，允宜加強與相關單位溝通協調，俾周延相關規範，以利入出境團體旅遊業務開放及兼顧疫情之控管。**

觀光局為因應新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情，自 109 年 4 月起獎助地方政府推動旅宿業者成立防疫旅館，惟據觀光局統計，截至 110 年 10 月 26 日止，全臺防疫旅館房間數僅約 26,000 間，預估 111 年春節（110 年 12 月 14 日至 111 年 2 月 14 日）期間回國人數約 4 萬人，量能明顯不足，可能導致民眾因訂不到防疫旅館而無法回國情事等。由於防疫旅館房間數量是否足供入境旅客需求，攸關檢疫措施之執行及旅外國民能否入境與其相關行程安排，本部前函請交通部協洽相關機關研謀因應，據復已召集衛生福利部等機關討論入境檢疫措施，並透過旅館商業同業公會邀集業者協助成立防疫旅館，以提升防疫旅宿量能。又隨著疫情趨緩，各國防疫政策鬆綁，逐步開放邊境，經中央流行疫情指揮中心綜合評估國內外疫情趨勢等因素，行政院於 111 年 9 月 29 日宣布自同年 10 月 13 日起實施邊境解封。觀光局為配合我國邊境解封時程，研提「旅行業辦理入境團體旅遊操作指引」、「旅行業辦理出境團體旅遊操作指引」（圖 3），惟遲未參酌上開防疫旅館處置經驗，儘早與相關部會及業者充分溝通配套事宜妥適處理，迨同年 9 月 30 日公告指引內容後，迭遭業者反映前置因應時間不足；復因國內尚乏保

險業者願意提供入出境旅客旅遊防疫險，致旅行社面臨帶團出遊，無法投保之窘境，相關配套措施不足；又出境指引原規定出境團體旅客須施打 3 劑疫苗且備妥證明始得出境，然接獲業者表示實務上執行不易，旋即取消檢核旅客施打疫苗之規範，顯示公告指引前與業者溝通未盡充分。鑑於政府為因應邊境開放採行之配套措施，攸關旅行社辦理入出境團體旅遊相關事宜，經函請觀光局加強與相關單位溝通協調，並蒐整旅行業之意見，俾周延相關規範，以利入出境團體旅遊業務開放及兼顧疫情之管控。據復：已邀集相關政府單位、公協會及入出境旅行業者，討論國境解封後業者接待操作實務，完善政策規劃與執行，並將持續協助旅行業與產險業溝通，促使業者提供相關保險商品。

圖 3 旅行業辦理入、出境團體旅遊操作指引簡介



資料來源：擷取自觀光局官方網站。

(4) 政府為降低新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情衝擊，推動各項紓困方案，惟間有違法旅宿業者未具觀光局肺炎紓困振興特別預算補助資格，轉向其他機關申領營業衝擊補貼情事，允宜建立跨部會溝通協調機制，並研議訂定共同性補助與查核規範，以符政策紓困美意。

觀光局為因應新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情對觀光相關產業營運造成之衝擊，自 109 年 1 月下旬至 110 年間陸續推動各項觀光產業紓困措施，其中針對旅宿業提供之紓困，包括營運資金補貼及員工薪資補貼等。依觀光旅館業及旅館業營運補貼要點第 2 點規定：「本要點補貼對象係於 110 年 4 月 30 日前依法領取營業執照或登記證且申請時仍營業之觀光旅館業及旅館業者」；民宿營運補貼要點第 2 點規定：「補貼對象：於 110 年 4 月 30 日前依法取得民宿登記證且於申請時仍營業者」，爰未領取旅館業登記證、民宿登記證之旅宿業者，不得申

請觀光局之相關補貼。又經濟部商業司為協助受疫情影響之艱困事業，於110年6月4日訂定經濟部辦理商業服務業受嚴重特殊傳染性肺炎影響之艱困事業營業衝擊補貼申請須知（下稱經濟部補貼申請須知），給予符合申請條件之艱困事業營業衝擊補貼。經本部運用經濟部商業司提供之商業服務業領取營運衝擊補貼清冊，與觀光局暨地方政府列管在案之非法旅宿明細表、觀光局臺灣旅宿網資料等勾稽比對結果，核有39家業者為列管在案之非法旅宿，或於臺灣旅宿網查無資料，其中計有25家業者經函觀光局轉請地方政府稽查確有違反發展觀光條例第55條之1規定，未領取登記證而經營旅館業務或民宿之事實，已依規定裁處，並已裁罰323萬餘元（表1）。查前開經濟部補貼申請須知，雖已規定受補貼事業違反其他相關法令規定且情節重大，得撤銷或廢止補貼，並追回已撥付之款項，惟實務上因無相關查核量能，致部分非法旅宿業者或疑有經營旅宿業事實

惟未取得登記證者，因無法申請觀光局之紓困補助，而轉向申請經濟部商業司之補貼，顯與政府協助受疫情影響合法旅宿業者之政策意旨不符，且有以政府資源挹注其違法經營之虞。經函請行政院建立跨部會

溝通協調機制，並研議明訂共同性補助與查核規範，以強化政府紓困補貼審核作業。據復：現行商業服務業多角化經營情形普遍，倘違反各目的事業主管機關所訂定之相關規定，如建管、消防或違法經營旅宿等法規，由各主管機關依法裁處；又為避免非法業者以投機方式申領政府紓困補貼，日後若再辦理紓困補貼，經濟部將透過溝通協調機制，研議訂定共同性補助與查核規範之可行性，另交通部觀光局亦將提供國內合法旅宿名單，供相關機關勾稽檢核，以強化政府紓困補貼審核作業。

(5) 為維護觀光地區景觀風貌及避免環境破壞，訂定觀光保育費收取辦法，惟多數風景區管理處仍未推動實施，且部分風景區雖訂有收費機制，惟相關收入未依觀光保育費收取目的專款專用，允宜檢討改善，以永續經營臺灣特有之自然生態與人文景觀資源。

表 1 疑似非法旅宿業者向經濟部商業司申領補貼及地方政府裁處情形

單位：家、新臺幣千元

項目	非法旅宿業者申領補貼		裁處金額
	家數	金額	
合計	25	4,030	3,232
已裁處	21	3,710	3,232
尚在裁處中	4	320	...

註：1. 資料時間：截至112年2月18日止。  
2. 資料來源：整理自經濟部商業司及觀光局提供資料。

政府為因應發展觀光衍生旅客進入觀光風景區或自然人文生態景觀區，造成環境破壞與垃圾清理經費等財源問題，於 106 年修正發展觀光條例，增訂第 38 條第 2 項規定：「觀光地區、風景特定區、自然人文生態景觀區，該管目的事業主管機關得對進入之旅客收取觀光保育費；其收費繳納方法、公告收費範圍、免收保育費對象、差別費率及相關作業方式之辦法，由中央主管機關擬訂，……。」交通部嗣於 107 年 6 月訂定發布「觀光地區與風景特定區及自然人文生態景觀區觀光保育費收取辦法」（下稱觀光保育費收取辦法），授權觀光地區、風景特定區、自然人文生態景觀區之目的事業主管機關，為維持自然生態保育、永續經營臺灣特有之自然生態與人文景觀資源及環境，得公告一定範圍，對進入之旅客收取觀光保育費。經查觀光局所屬各國家風景區管理處自上開收取辦法實施迄今，僅大鵬灣國家風景區管理處於 111 年 6 月 10 日「屏東縣琉球鄉海洋保育及漁業永續管理平臺會議」中，與各相關利害關係人，共同研商收取琉球鄉自然人文生態景觀區（即小琉球）觀光保育費事宜，其餘國家風景區均未推動觀光保育費收取措施，致轄區環境維護與垃圾清理經費，均由觀光局於觀光發展基金編列相關預算支應，未符受益者付費原則。另東北角國家風景區管理處於 105 年訂定「龜山島登島收費辦法」，係依據規費法第 10 條訂定之使用規費，

核與觀光保育費收取辦法所定，按公告收取範圍內每年旅客人數之費率基準收取觀光保育費（表 2）未盡相符，且未編列相對應同數額之環境清潔及登島設施維護等費用科目，與觀光保育費收取辦法第 8 條規定，應限定專款專用

於所公告收取觀光保育費之範圍有間。鑑於發展觀光伴隨衝擊自然生態環境之損害風險，為維持景點原有之自然環境與面貌，需有適法之穩定財源因應開放觀光後相關維護經費，經函請觀光局督促所屬國家風景區管理處，本於受益者付費原則積極推動觀光保育費收取措施，並對未依發展觀光條例授權訂定之收費辦法且未專款專用情形，妥適檢討處理。據復：大鵬灣國家風景區管理處將持續配合屏東縣政府及與相關機關共同合作，研商小琉球自然人文生態景觀區收取觀光保育費之可行方案；其餘國家風景區管理處後續將視情形滾動檢討研議評估觀光保育費收取之可行性，以符合永續旅遊之宗旨，另東北角國家風景區管理處將依「觀光地區與風景特

**表 2 公告觀光保育費收取範圍費率基準**

單位：新臺幣元

每年旅客人數級距	收費基準
未達 10 萬人次	30-60
10 萬人次以上-未達 50 萬人次	60-120
50 萬人次以上	120-200

資料來源：整理自 107 年 6 月 29 日發布之觀光地區與風景特定區及自然人文生態景觀區觀光保育費收取辦法。

定區及自然人文生態景觀區觀光保育費收取辦法」評估龜山島收取觀光保育費，若確有需求將併同檢討現行「龜山島登島收費辦法」。

**(6) 政府推動向山致敬政策，並建構永續觀光發展之生態模式，山域旅遊活動蔚為風潮，惟商業觀光登山團相關管理機制未臻周全，允宜督促相關機關共同研謀改善，俾兼顧山域旅遊活動安全及永續觀光發展。**

行政院自 108 年 2 月起邀集原住民族委員會、國家通訊傳播委員會、內政部、國防部、教育部、法務部、交通部、行政院農業委員會及金融監督管理委員會等，召開跨部會研商會議，盤點各部會針對山林政策之執掌工作，指定教育部（體育署）為登山活動主管機關，並於 108 年 10 月間推動「向山致敬」（圖 4）及宣布國家山林解禁政策，擬定「開放山林」、「資訊透明」、「便民服務」、「教育普及」及「明確責任」等 5 項政策主軸，其中「開放山林」主要內涵係開放山林、簡化管理，各山域除涉及國防安全、環境敏感及生態保育等特殊原因外，以全面開放為原則，並簡化相關管理措施，至於「明確責任」係鼓勵山友落實自主管理及責任承擔之精神，建立民眾登山責任自負觀念，並由權責地方

**圖 4 政府推動向山致敬政策**



資料來源：擷取自行政院網站。

政府檢討修正登山管理自治條例。觀光局為因應山域旅遊活動已漸為風潮，經規劃並推動 109 年為「脊梁山脈旅遊年」，透過與生態觀光發展結合，建構永續觀光發展之生態模式。據觀光局辦理 110 年臺灣旅遊狀況調查報告，國人旅遊之遊憩活動係以自然賞景為主，達 59.90%，其中又以森林步道健行、登山、露營及溯溪等山域活動占比最高，約 40.80%；另據內政部警政署公開之申請進入山地管制區人數排名前 5 個山地管制區（北大武山、玉山群峰、郡大山、玉山前峰、三叉向陽嘉明湖）統計資料顯示，110 年度申請人數最多之 5 個山地管制區人數達 11 萬 8,189 人，較新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情爆發前之 108 年度申請入山人數 8 萬 5,218 人，未減反增 3 萬 2,971 人，成長約 38.69%；111 年度截至 11 月底止，申請入山人數已達 13 萬 3,820 人，顯示山域活動人數持續增加，已成為後疫情時代國人旅遊之主要活動項

目。經查登山社及旅行社辦理之登山活動分別由體育署及觀光局主管，至非屬由登山社及旅行社辦理之商業觀光登山團，相關法令配套措施未臻周全，且間有衍生山域活動事故等情事，引發輿論關注民眾參加商業觀光登山團活動之安全維護與權益保障等，允宜健全相關管理機制，經函請行政院督促觀光局等相關機關積極研謀改善，以保障旅客生命安全、消費權益及產業之發展。據復：依據行政院 112 年 1 月 5 日會議結論，體育署轄管登山社辦理之商業登山活動由體育署主管、旅行社辦理之登山活動由交通部觀光局主管；另教育部刻正研訂山域活動定型化契約應記載及不得記載事項。惟考量商業觀光登山團相關法令規章配套仍未臻周全等議題，迭經媒體高度關注，本部已再函請行政院督促相關機關妥為建立商業觀光登山團管理機制。

**(7) 為促進國民健康與發展溫泉觀光，推動核發溫泉標章業務，惟部分業者未依限申請換發，且存有標章已逾有效期限仍非法營業情事，允宜督促地方主管機關加強輔導業者依限辦理換發作業，俾藉由定期審查機制，保障消費者權益。**

觀光局為保育及永續利用溫泉，提供輔助復健養生之場所，促進國民健康與發展觀光事業，辦理溫泉觀光發展業務。溫泉標章係政府針對溫泉場所之溫泉水權、泉質進行審查，經合格通過後所核發之認證，目的在保障泡湯民眾之權益。依溫泉法第 18 條及第 26 條規定，以溫泉作為觀光休閒遊憩目的之溫泉使用事業，應向直轄市、縣（市）觀光主管機關申請發給溫泉標章後，始得營業，未依規定取得溫泉標章而營業者處以罰鍰，並得按次連續處罰。又依溫泉標章申請使用辦法第 10 條規定，溫泉使用事業使用溫泉標章標識牌之有效期間為 3 年，期間屆滿仍有使用之必要者，應於有效期間屆滿 2 個月前，向直轄市、縣（市）政府申請換發，經審查合格者發給之。據觀光局官方網站溫泉標章取得業者專區公開資訊，110 至 111 年度地方觀光主管機關共計核（換）發 292 家業者溫泉標章，包含新申請者 38 家及有效期間屆滿申請換發者 254 家，惟查該等申請換發業者計有 196 家未依規定於屆滿 2 個月前申請換發（內含 15 家逾有效期限後始提出申請），比率高達 77.17%（表 3），其中甚有 109 家業者未及於溫泉標章生效日前，獲准換發並領取標識牌，衍生部分營業日未依規定懸掛合法溫泉標章之空窗期，核

**表 3 110 至 111 年度溫泉標章核發情形**

單位：家、%

項目		家數
合計		292
新申請		38
屆期換發	小計	254
	期限內申請	58
	逾期申請	196
占小計比率		77.17

資料來源：整理自觀光局網站公開資料。

與取得溫泉標章始得營業等規定有悖，經函請觀光局督促地方主管機關查明妥處，並加強輔導業者依限申換標章。據復：已函請地方主管機關督請溫泉使用事業依規定申請換發，及查處溫泉標章逾有效期限仍非法營業之業者，並將持續追蹤後續輔導辦理情形。

**(8) 為促進民航事業發展與飛航安全，設置民航事業作業基金，惟受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，基金營運連續 3 年發生短絀，允宜加強營運管理並開拓財源，以健全財務結構。**

民用航空局為促進民航事業發展與飛航安全，設置民航事業作業基金，收入來源主要為受分配之機場服務費、航空場站相關設施之使用費及權利金等，辦理飛航服務業務及各項民航場站建設，以提高飛航服務品質及效率，增進飛航服務安全。104 至 108 年度平均每年收支賸餘達 71 億餘元，財務狀況良好，惟自 109 年度起受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，國內民用機場旅客大幅減少，

111 年度總旅客數 1,548 萬餘人次，僅為 108 年度 7,215 萬餘人次之 21.46%，其中國際（含兩岸）航線旅客由 108 年度之 5,957 萬餘人次，減少至 111 年度之 576 萬餘人次（表 4），減幅高達 90.33%，爰民航事業作業基金助航設備服務費、機場服務費及場站降落費等收入隨減，該基金近 3 年度（109 至 111 年度）分別發生短絀 22 億 227 萬餘元、28 億 7,283 萬餘元及 23 億 8,379 萬餘元（表 5），合計短絀達 74 億 5,890 萬餘元，經撥用前期末分配賸餘予以填補外，截至 111 年底止，尚有待填補短絀高達

**表 4 民用機場客運量概況**

單位：千人次、%

航線別 \ 年度	108	109	110	111
<b>合計</b>	<b>72,157</b>	<b>18,997</b>	<b>7,597</b>	<b>15,485</b>
占 108 年度比率	100.00	26.33	10.53	21.46
國際航線	59,577	8,831	1,023	5,761
國內航線	12,241	10,112	6,573	9,706
過境	338	53	0.02	17

註：1. 國際航線含兩岸航線。  
2. 資料來源：整理自交通統計查詢網。

**表 5 民航事業作業基金收支餘絀情形**

單位：新臺幣億元

科目 \ 年度	109	110	111	較 109 增減數
<b>收入</b>	<b>97.98</b>	<b>88.86</b>	<b>100.99</b>	<b>3.01</b>
業務收入	93.78	86.81	91.62	- 2.15
業務外收入	4.19	2.05	9.36	5.16
<b>支出</b>	<b>120.00</b>	<b>117.59</b>	<b>124.83</b>	<b>4.82</b>
業務成本與費用	114.23	114.86	121.75	7.52
業務外費用	5.76	2.73	3.07	- 2.69
<b>本期賸餘（短絀）</b>	<b>- 22.02</b>	<b>- 28.72</b>	<b>- 23.83</b>	<b>- 1.81</b>

資料來源：整理自民航事業作業基金各年度決算書。

29 億 6,732 萬餘元，財務狀況亟待改善。查民用航空局為因應桃園國際機場股份有限公司建設第三跑道及擴大自由貿易港區之用地需求，辦理桃園航空城機場園區用地取得計畫（計畫期程自 99 至 118 年），資金需求達 1,634 億餘元，其中 544 億餘元由自有資金支應，其餘 1,090 億餘元向外舉債籌措，基金負債餘額將隨計畫執行而逐年提高，預估於 124 年達到最高峰 1,617 億元，157 年始能完成負債清償。由於上揭民航事業作業基金因應用地取得計畫之財源規劃，並未將新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情因素納入考量，致 110 年度需發行建設公債及向航港建設基金調借資金，以支應用地取得及營運需求。又該局為向航空業、地勤業、空廚業收取場站使用費、助航設備服務費及噪音補償金，暨向使用航空站建築物、土地、其他設備之機關、公司行號等收取使用費，分別訂定使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準，及民用航空局所轄航空站建築物土地及其他設備使用收費規定，惟上開收費標準（規定）已實施多年，尚未就疫情發展及基金營運資金需求滾動檢討評估調整，不利挹注基金收入。鑑於世界衛生組織（World Health Organization）於 2022 年 9 月中旬表示，全球因新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情死亡人數已為 2020 年 3 月以來最低點，確診病例數亦穩定下降，國際疫情趨緩，國內亦配合於 111 年 10 月 13 日開放邊境，民用航空局所屬臺北、高雄及臺中等國際航空站旅客人次隨增，顯示空運旅客人數已有逐漸復甦之趨勢，有助挹注基金收入以支應基金業務運作，經函請民用航空局加強基金營運管理，通盤檢討研議修正收費相關規定，並開拓財源，以健全財務結構。據復：目前持續配合桃園市政府辦理機場附近地區徵收作業，俟徵收作業及工程完成後，由區段徵收之剩餘可建築土地處分收入、機場專用區及自由貿易港專用區等土地租金收入，挹注民航事業作業基金；另將視空運航班及旅客運量回復情形，滾動檢討使用機場設施相關收費標準。

**（9） 國境陸續開放及航空業逐步復甦，惟航空站機組及地勤人力出現缺口，允宜加強與航空站地勤業等相關業者溝通協調，共謀因應措施，俾利後疫情時代旅運需求。**

隨著新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情趨緩，各國國境陸續解封，行政院第 3822 次院會決議，自 111 年 10 月 13 日起，正式實施入境免居家隔離、開放非免簽證國家入境及入境觀光取消禁團令等措施，各部會準備作業不應全然因襲過去作法，而須以符合現況之措施因應，期藉以帶動國內經濟，並請交通部加速爭取國際觀光客源，儘早超越桃園國際機場 2019 年入境

人次超過 1,000 餘萬人次之紀錄。另據媒體報導，觀察歐美國家經驗，航空業、交通業人力因疫情影響大幅流失，面對解封及報復性旅遊人潮，加上機師、地勤人員短缺，致航空班次大亂、行李塞爆機場等亂象，國內中華航空、長榮兩大航空公司雖未大幅裁員，惟飛機維修人員遭科技業大量挖角，兩公司機務人員流失約 20%，離職人數逾 130 人及 200 人，飛機維修人力出現缺口，恐有影響飛航安全之虞；地勤人員方面，桃園及長榮航勤公司各流失約 5% 及 20%，長榮地勤原已有人力不足之問題，疫情期間地勤人數減少將近一半以上，解封前僅回流約 6、7 成，亦可能導致地勤接待量能不足等情事。鑑於全球逐漸開放邊境，面對後疫情時代旅遊復甦之商機與人潮（表 6），飛機維修及地勤（包含航機貨物、行李、郵件裝卸載、客艙內部清潔、服務用品整理及空橋操作等）人力攸關飛航安全及地勤地面作業之執行，經函請民用航空局加強與航空站地勤業等相關業者溝通協調，盤點服務人力是否適足，積極研謀因應措施，俾利國境開放後旅運需求。據復：已要求國內各航空公司及維修廠，如人力流失衝擊維修能量，應調度人力因應，並針對疫情減緩後航空運能恢復之維修人力需求及風險評估結果，預為規劃；另已請地勤業者及早招募所需人力，並持續監控人力整備狀況，以應疫後復甦及旅運需求。

表 6 國際及兩岸航線客運量推估情形

單位：%

年度	客運量推估 (108 年度=100%)
112	40-60
113	65-80
114	80-100

資料來源：整理自民用航空局網站公開資料。

**(10) 為加強機場服務與觀光發展，實施機場服務費收費機制，惟尚未收取過境旅客轉機過境設施使用費，允宜妥為訂定相關收費辦法及標準，以符使用者付費原則，俾持續優化機場設施並提升旅客服務品質。**

政府為加強機場服務及設施，發展觀光產業，依發展觀光條例第 38 條第 1 項規定，得收取出境航空旅客之機場服務費。我國現行機場服務費係由航空公司向出境旅客收取後繳付交通作業基金，並依該基金收支保管及運用辦法第 10 條規定，分配支用於民航服務及觀光發展。按立法院交通委員會審查民用航空局 112 年度單位預算，會中立法委員質詢指出，全世界仍受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，過境旅客使用機場相關設施及服務，機場皆須配置相當公共衛生服務人員與用品，清潔消毒等防疫支出隨增，請民用航空局研議收取過境旅客機場服務費機制。經查現行機場服務費收取制度，僅就出境旅客收取，至過境轉機旅客，則尚

未收取該項費用，然該等旅客亦使用機場資源，包含旅客及貨物通關查驗機制（表 7）、候機室、機場服務設施、廁所、無障礙設施、輪椅服務等，皆須動用相當人力、設備與成本等。鑑於鄰近國家標竿機場如日本、韓國、新加坡等已向轉機過境旅客收取相關費

**表 7 通關查驗機制 (CIQS)**

序號	項目
1	海關檢查(Customs)
2	證照查驗(Immigration)
3	人員及動植物檢疫(Quarantine)
4	安全檢查(Security)

資料來源：整理自民用航空局網站公開資料。

用，且據民用航空局估計，國境解封後旅客量可於 114 年度回復至疫情前 8 成，為提供旅客優質之機場服務，經函請民用航空局基於使用者付費原則，綜合考量設施服務成本與國外實務作法，妥訂收取過境旅客機場服務費辦法及標準，俾持續優化機場設施並提升旅客服務品質。據復：為落實使用者付費原則，經會同桃園國際機場股份有限公司研議轉機過境設施使用費相關作業規範，並修正「使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準」及「桃園國際機場股份有限公司經營機場專用區設施收費基準」，報經交通部核定自 112 年 3 月 31 日起向過境旅客收取轉機過境設施使用費 500 元。

**(11) 為保障飛航安全，於臺北國際航空站設置無人機防制系統，建構偵測及反制無人機入侵機場機制，惟未妥為訂定驗收測試規範，確保具同時偵測並定位多架無人機性能，允宜檢討妥處，以強化偵防功能並維護旅客權益。**

據民用航空局所屬臺北國際航空站（下稱臺北站）統計，108 至 111 年度，臺北站遭無人機入侵機場影響班機起降計 7 次，影響航班 46 架次，影響旅客達 4,872 人次（表 8），為有效防制遙控無人機入侵機場，委由

**表 8 臺北國際航空站無人機入侵事件**

單位：分鐘、架次、人次

序號	日期	影響時間	影響航班	影響旅客
合計		247	46	4,872
1	108.03.15	68	8	589
2	108.04.12	52	5	613
3	108.05.26	44	11	1,308
4	108.08.04	33	11	1,171
5	109.12.20	27	5	223
6	111.03.01	4	2	534
7	111.11.11	19	4	434

註：1. 資料期間：108 至 111 年度。

2. 資料來源：整理自民用航空局提供資料。

國家中山科學研究院（下稱中科院）辦理「無人機防制建置試辦計畫」勞務採購案，建構偵測及反制無人機入侵機場機制，計畫期程自 109 年 11 月至 114 年 10 月，分裝備架設及維護保修等兩階段辦理，規劃以中科院研製之無人機防禦系統（Uav Defense System），結合

被動偵測系統、光電影像追蹤辨識、射頻干擾、干擾槍、車載光電干擾及系統操控臺等方式，進行無人機偵測及干擾反制。經查臺北站為確保上開無人機防制系統之效能，於前揭勞務採購案工作說明書，訂定裝備架設階段各期及維護保修階段之驗收測試（下稱驗測）方式，均係由機關於驗測範圍內指定時間地點，每地點使用 1 臺無人機進行測試，無人機機型應以不重複為原則，且須能於各期（階段）規定之測試次數成功偵測及反制防禦範圍內之無人機及遙控器或起飛處，如屬限制條件因素不能列入不合格。惟於限制條件卻明列「光電目獲（係指目標尋獲 Target Acquisition）每次可處理 1 個目標，當多目標入侵時，無法同時處理，依指揮中心命令依序處理」1 項，無法確保系統驗測合格後具同時偵測並定位多架無人機之性能，相較鄰近國家包括新加坡、越南與泰國無人機防制系統均可同時偵測、辨識並接管上百架次無人機，上述驗測標準顯有偏低，採購案之驗收規劃未盡周延。鑑於無人機入侵機場將危害飛航安全，且為釐清及追查無人機施放來源，須關閉機場及暫停航機起降，嚴重影響旅客權益，又據國際間無人機發展實務，已可同時以多架次無人機入侵特定地點，為有效防制無人機違法入侵，經函請民用航空局督促所屬各航空站妥為研訂驗收測試規範，並檢視現有無人機防制人力及設備量能之適足性，俾兼顧飛航安全、旅客權益及國家形象。據復：為降低無人機入侵機場對航機起降造成之影響，各航空站均已購置手持式干擾器，並與鄰近之軍、警等單位建立區域聯防機制，以提升防制能量；另所屬臺北站已修正無人機防禦系統維護保修階段驗收測試評分表，增訂驗測項目，以提升於防禦範圍內偵測到同時飛行之遙控無人機。

**(12) 民用航空局為管理超輕型載具活動，於民用航空法等法規制（訂）定合法安全飛航條件及相關管理規範，惟仍有違法場地未輔導合法或清理，且違法飛航活動頻傳，允宜加強取締作業，以保障民眾生命財產及飛航安全。**

民用航空局為因應超輕型載具蓬勃發展，已為現代人新型休閒活動之一，於民用航空法及超輕型載具管理辦法等法規制（訂）定合法安全飛航條件之相關管理規範，截至 111 年底止，該局公告可供超輕型載具使用且可合法飛航之活動場地，計有望安機場等 6 處，可使用空域計有大里超輕型載具活動空域等 10 處。經查超輕型載具飛航活動管理情形，核有：A. 超輕型載具活動管理雖已立法規範多年，惟超輕型載具違規活動場地仍有 10 處迄未輔導合法或清理完

竣（表 9），其中 6 處（含花蓮縣 3 處，臺中市、彰化縣及嘉義縣各 1 處）因無合於規定之地目而為違法場地，餘 4 處（含花蓮縣及屏東縣各 2 處）之地目雖符合可變更編定規定，惟因地方政府未同意變更編定，或活動團體囿於須繳交回饋金而無意願申請變更等，且自 109 至 111 年度，計接獲 42 件疑似超輕型載具違法飛航事件通報，亟待與相關單位協調合作加強取締作業，以保障民眾生命財產及飛航與公共安全；B. 部分活動團體未取得合法從事飛航活動資格，逕於尚未完成合法化程序之場地進行飛航活動，於 107 年 7 月間曾發生超輕型載具失控墜毀造成 2 人重傷之飛安事故，亟待落實超輕型載具活動管理機制，加強違法事實蒐證，依法妥處；C. 超輕型載具之飛航活動團體，多採低功率無線通訊系統，作為超輕型載具即時定位回報功能，據國家運輸安全調查委員會於 110 年 12 月發布「AJ2199 超輕型載具重大飛航事故調查報告」提出運輸安全改善建議，請該局評估使用 ADS-B 或其他遠端識別設備，作為超輕型載具即時定位回報之管理機制，惟迄未完成評估事宜，有待研謀善策，俾利飛航安全及事故搜救效率等情事，經函請民用航空局檢討改善。據復：A. 將持續加強宣導定期舉辦法規與學科講習，並與地方政府及警政機關合作，成立通報平臺，共同研商取締違法活動場地，以確保公共安全事宜；B. 將對特定活動場域增加查核頻率，及加強違法事實蒐證，並持續與地方政府及警察機關合作，遏止非法違規活動；C. 將持續瞭解 978MHz ADS-B（廣播式自動回報監視）系統在國際上應用之發展，並已洽請合法活動團體協助進行測試，俾據以辦理後續事宜。

**表 9 111 年底超輕型載具違規活動場地數**

單位：處

地區	數量
花蓮縣	5
屏東縣	2
臺中市	1
彰化縣	1
嘉義縣	1

資料來源：整理自民用航空局提供資料。

**(13) 高速公路局辦理國道邊坡維護管理工作，惟邊坡分級及巡查檢查項目影響程度判別等缺乏客觀評定準據，又邊坡巡查檢查表未完整填報，監測儀器未具即時傳輸功能及設置點位涵蓋範圍不足，允宜研謀改善，以確保國道用路安全。**

高速公路局為確保國道邊坡穩定安全，辦理國道邊坡維護管理工作，包括邊坡巡查、監測、地錨功能檢測及安全評估等作業。經查該局辦理國道邊坡維護管理情形，核有下列事項：

**A. 邊坡分級及巡查檢查項目影響程度之判別等，缺乏客觀評定準據，允宜檢討分級管理機制，以確保防災整備效能：**111 年 11 月初國道 1 號南下 10.1 公里處邊坡發生 2 次坍方，高速公路局初步分析坍方主因係同年 9 月 18 日發生芮氏規模 6.8 地震，岩盤鬆動

產生裂縫，加以連日降雨滲入所致。該局評定前揭邊坡為 C 級，屬無明顯不穩定徵兆，僅需進行巡查或例行性維護，並視需要進行監測。經查該局高速公路養護手冊規定，有關「邊坡分級」級別標準及「邊坡巡查」檢查項目影響程度之判別準據，多為抽象概念用語，無明確定義，且缺乏具體量化基準，肇致客觀條件情境相同，因由不同巡查人員判定致結果迥異等情事，如委外廠商 111 年前後 2 次巡查紀錄，於未採行補強或改善措施情形下，評定影響程度由「中」降為「低」，及於邊坡面積、地質結構無重大變動情況下，110 及 111 年度巡查評定邊坡風險規模，由「高」降為「中」等情，經函請高速公路局通盤檢討，完善分級管理機制，以確保防災整備效能。據復：針對轄管 596 處 C 級邊坡辦理總體檢作業，重新檢視近年巡查、監測、檢測及安全評估等資料，暨分級之妥適性，據以調整邊坡分級及養護手冊內容，並研議採用無人機、空載光達之數值地形或航空影像等遙測技術輔助判釋地形地貌，以掌握路權外不利因子影響程度。

**B. 邊坡巡查檢查表未完整填報，監測儀器亦未具即時傳輸功能，且設置點位涵蓋範圍不足，允宜研謀改善，以提升監測效能：**依高速公路養護手冊規定，邊坡巡查分為經常巡查、定期巡查及特別巡查，巡查目的在於確保邊坡穩定性，及提高行車安全性，養護單位必須確實執行邊坡巡查工作，以瞭解邊坡穩定狀況，並將巡查結果作成紀錄留存。邊坡進行監測作業之目的在於當邊坡有潛在不穩定徵兆時，養護單位能透過監測紀錄資料，及時採取有效之防護與配套措施，以降低危害程度。查 111 年度截至 10 月底止，該局針對前揭坍方邊坡，計辦理定期巡查 1 次及特別巡查 3 次（地震達 4 級 2 次；颱風豪雨 1 次），惟巡查檢查表有關「災害歷史—以往災害」及「綜合評估」等欄位，委外廠商登載資料者僅 1 份，核有未確實填報檢查表，高速公路局亦未確實覆核並督促補正情事。復查該邊坡設有監測儀器 28 個，惟具即時傳輸功能者僅有 3 個，其餘 25 個因需派遣人員赴現地抄錄，無法達到即時監測之效果（表 10）；另該邊坡全高約 90 公尺，監測儀器多設於路權範圍內之坡高 45 公尺以下，與此次坍方起始點高度約 80 公尺處存有相當落差，監測點位涵蓋範圍有所不足，經函請高速公路局研謀改善。據復：已重新檢視轄區 C 級邊坡監測儀器設置狀況，完成設置自動化水位觀測井 91 支及傾斜

計 405 支，後續亦將依據總體檢結果，重新檢視 C 級邊坡監測儀器設置原則；至廠商未完整填報檢查表，已依契約

**表 10 111 年 10 月底坍方邊坡監測儀器設置數量**

單位：個

儀器類別		合計	傾斜計	地錨荷重計	傾度管	水位井	雨量計
傳輸功能	合計	28	15	5	4	3	1
即時傳輸功能	具備	3	—	1	—	1	1
	未具備	25	15	4	4	2	—

資料來源：整理自高速公路局提供資料。

罰則辦理，並請同仁確實覆核及督促廠商補正，後續將滾動調整表單欄位，並於邊坡全生命週期維護管理系統同步修正。

**(14) 高速公路局為加速排除國道交通事故及協助處理國道散落物事件，已編制事故處理人員及訂定處理國道散落物費用標準，惟交通事故處理機制未臻完善，且散落物收費成效欠佳，允宜研謀改善。**

政府為加速排除國道交通事故及防杜國道散落物（障礙物）事件發生，訂有交通部高速公路局處理交通事故作業規定（下稱處理事故規定），依規定編制事故處理人員協助處理交通事故，並於道路交通管理處罰條例（下稱處罰條例）就行駛車輛發生貨物掉（脫）落之危險情事訂定相關罰則；又高速公路局為合理收取處理國道散落物費用，訂定國道散落物處理收費要點（下稱收費要點）。111 年度截至 9 月底止，國道散落物事件計 3 萬 3,420 件，派遣緩撞車協助處理交通事故計 5.8 萬趟次，其中收取處理費計 67 件、101 萬餘元。經查高速公路局排除國道交通事故及處理國道散落物情形，核有下列事項：

**A. 為加速排除國道交通事故，與警政單位建立處理事故機制，惟派遣交通事故處理班半數未能於事故處理完竣前抵達，允宜研謀改善，強化與警政單位即時聯繫機制，以提升事故處理安全與效能：**高速公路局與內政部警政署國道公路警察局（下稱公警局）為加速排除國道交通事故，恢復正常交通，依處理事故規定第 4 點、第 10 點及第 12 點規定，編制事故處理人員及配置緩撞車，並規範事故處理人員穿著規定裝備，執勤時應開啟無線電或手機且保持暢通，如因事故現場交通阻塞或阻斷無法抵達現場時，應即主動通報交通控制中心洽公警局，由員警協助以警車開道抵達現場。查 111 年度高速公路局辦理交通事故處理工作經費 4 億 9,469 萬餘元，共成立交通事故處理班 24 組，並配置緩撞車 24 輛（另公警局自有緩撞車 12 輛），截至 9 月底止，計派遣 5.8 萬趟次。據高速公路局北區養護工程分局提供汐止等 9 個交通事故處理班出勤統計資料，截至 111 年 9 月底止，計派遣 8,851 趟次，其中於事故排除前抵達者 4,179 趟次，占該區總趟次之 47.22%。據高速公路局說明，主要係 A3 類（僅有財物損失）事故排除較為迅速，且交通事故處理班之車輛，非屬道路交通安全規則或高速公路及快速公路交通管制規則規定之具備優先通行權特殊車輛，爰事故處理班抵達率不高。惟現行高速公路局派遣交通事故處理班配合公警局處理事故情形，以北區養護工程分局轄管部分分析，逾 5 成為無實益之派遣，允宜強化與警政單位即時聯繫機制，以提升交通事故處理效能，經函請高速公路局檢討改善。據復：已將公警局緩撞車納入事故處理班派遣平臺，並與公警局勤務指揮中心以專線電話或手機通訊軟體相互通報事件發生及處理情形，另已建置事

故處理暨交通執法訓練場地，加強演練以提升事故處理熟練度，及定期針對通報流程及處理過程等進行檢討，並將所屬事故處理班車申請登記為工程救險車，加速抵達現場。

**B. 推動國道散落物處理收費機制，惟實際追查收費成效欠佳，且收費案件僅 4 成舉發交通違規，允宜研謀改善，以提升用路人行車安全：**政府為加強杜絕汽車未確實裝載貨物，致散落物影響交通安全及造成交通事故發生，於 109 年 5 月修正處罰條例第 30 條第 1 項第 2 款，增訂處罰行駛車輛發生貨物掉（脫）落之危險情事及加重相關罰則，將罰鍰上限由 9 千元增至 1 萬 8 千元。惟據高速公路局統計，國道散落物事件由 108 年度之 3 萬 9,780 件增至 109 年度之 4 萬 4,951 件，及 110 年度之 4 萬 5,677 件，國道散落物事件未因加重處罰而減少，政策施行尚未見成效。又 111 年度截至 9 月底止，國道散落物事件已達 3 萬 3,420 件，且國道散落物事件造成二次交通事故及傷亡情形，亦由 108 年度之 774 件、24 人傷亡增至 109 年度之 939 件、33 人受傷，及 110 年度之 1,091 件、57 人傷亡，國道散落物事件造成二次交通事故及肇致傷亡人數逐年遞增。另高速公路局為避免用路人貨物掉落導致後方車輛發生事故，影響行車安全及順暢，已於 108 年 9 月 9 日訂定收費要點，並於 110 年 12 月 10 日修正取消未達 30 分鐘免收取費用之規定，以加強貨物捆紮牢固之責任，及肇事者應負擔之處理成本，經查近 3 年度（109 年至 111 年 9 月底止），國道散落物事件計 12 萬 4,048 件，扣除垃圾、遊蕩動物或動物屍等 3 類散落物，總件數為 10 萬 4,835 件，其中高速公路局有效追查依收費要點收取處理費者僅 88 件、127 萬餘元。復經分析公路總局提供 111 年 1 至 9 月交通違規案件資料，汽車行駛國道發生物品散落，並依行為時之處罰條例第 30 條第 1 項第 2 款或第 33 條第 1 項第 11 款及第 16 款規定裁罰者計 9,479 件，有效追查並收費之案件僅 67 件（0.71%），成效欠佳。另高速公路局依收費要點收取國道散落物處理費之 88 件中，違反處罰條例相關款項經裁罰者 36 件（40.91%），無相關裁罰紀錄者 52 件（59.09%）（表 11），該等國道散落物事件多涉違反處罰條例規定情事，惟近 6 成收取國道散落物處理費案件未依相關條款舉發裁罰，不利導正駕駛人駕駛觀念，為降低裝載貨物脫落、掉落事件，提升用路人行車安全及順暢，經函請

**表 11 國道散落物事件裁罰概況**

單位：件、%

類別	件數	占比
<b>追查收取國道處理費案件</b>	<b>88</b>	<b>100.00</b>
1. 依處罰條例第 30 條或第 33 條相關規定裁罰者	36	40.91
2. 未依處罰條例第 30 條或第 33 條相關規定裁罰者	52	59.09
2-1 當日發生 A1、A2 交通事故	19	21.59
2-2 當日未發生 A1、A2 交通事故	33	37.50

註：1. 資料期間：109 年 1 月至 111 年 9 月。

2. 資料來源：整理自高速公路局、公路總局及警政署提供資料。

高速公路局研謀有效配套措施。據復：將加強相關宣導作為，並請所屬養護分局至貨運工（公）會辦理教育宣導，另於發生散落物時依規定收費及請公安局協助執法，公安局並已將載運不穩妥列為重點取締稽查項目，以維護高速公路行車安全與秩序。

**(15) 高速公路局依法徵收國道通行費，以因應國道興建及維運，惟橫向國道尚未依規費法及使用者付費原則徵收通行費，又委外辦理欠費催收作業成效欠佳，且推廣以電子郵件通知欠費戶比率偏低，允宜周妥評估實施橫向國道收費，並研謀有效預防欠費及提升催收效能措施，以維交通公平正義。**

高速公路局為因應用路需求及經濟建設發展，持續興建國道路網，國道高速公路計有國道 1 號、3 號、3 甲、5 號、2 號、4 號、6 號、8 號及 10 號等 9 條，總長 1,049.7 公里，興建成本總計 7,058 億 6,804 萬餘元。111 年度截至 9 月底止，國道通行費收入實際數 171 億 3,707 萬餘元，累計國道通行費催收款 10 億 441 萬餘元。經查國道通行費徵收及欠費收繳情形，核有下列事項：

**A. 因應用路需求及經濟建設發展，持續規劃興建高速公路，完善國道路網，惟橫向國道迄未依規費法及使用者付費原則徵收通行費，允宜周妥評估，以符公允，俾利國道建設及維運：**高速公路局依規費法、公路法及公路通行費徵收管理辦法等擬訂「國道高速公路通行費徵收計畫」，並據以辦理國道通行費之徵收。該局經管縱向國道（包括國道 1 號、3 號、3 甲及 5 號）總長 925.2 公里，興建成本總計 6,024 億 3,599 萬餘元，110 年度維護費用 64 億 5,805 萬餘元；橫向國道（包括國道 2 號、4 號、6 號、8 號及 10 號）總長 124.5 公里，興建成本總計 1,034 億 3,205 萬餘元，110 年度維護費用 8 億 6,458 萬餘元。就每公里興建成本分析，縱向國道為 6.5 億元，低於橫向國道之 8.3 億元；而每公里維護費用，縱向國道與橫向國道尚屬相當，平均近 7 百萬元。惟現行僅就行駛縱向國道之車輛按里程徵收通行費，至行駛橫向國道部分，迄未徵收通行費。經查上開徵收計畫實施至 111 年 9 月底止，已逾 8 年，期間該局雖 2 度提出國道通行費率檢討報告，惟多以考量橫向國道兼負偏鄉地區對外主要幹線功能及民眾尚無共識等情由（表 12），仍未實施徵收通行費，核與規費法及使用者付費原則未合。鑑

**表 12 國道通行費率檢討報告檢討橫向國道收費概況**

報告年月	檢討意見	決定
10601	考量橫向國道地區公共運輸服務相對縱向國道較為不足，且亦尚無適當之替代性道路。	基於城鄉發展需要，暫不考量將橫向國道納入收費。
10906	考量橫向國道兼負偏鄉地區對外主要幹線功能及民眾無共識。	橫向國道不宜貿然收費，避免造成地區民眾反彈。

資料來源：整理自高速公路局提供資料。

於國道興建成本及維護費用龐鉅，後續國道新興建設計畫資金需求高達 3,103 億餘元，且國道公路建設管理基金仍有長期及短期債務餘額 1,480 億餘元待償還，經函請高速公路局周妥評估橫向國道收費事宜，以符公允性，並充裕基金資金。據復：將檢討通行費率，一併考量國道營運收支、債務、未來重大建設計畫及近年民意調查結果等，評估橫向國道是否收費，俾確保國道永續發展。

**B. 委外辦理國道通行費欠費催收作業，催收成效欠佳，逾欠金額持續攀升，且推廣以電子郵件通知欠費戶，惟採用比率偏低，允宜研謀有效預防欠費及提升催收效能措施：**高速公路局依公路通行費徵收管理辦法規定，辦理國道通行費欠費催收作業。按國道自 102 年 12 月 30 日起改採計程收費，該局委由遠通電收股份有限公司（下稱遠通公司）辦理欠費催收，該公司採 2 階段寄送郵件催繳通知，先寄送平信或以電子郵件通知，並限期繳納，若逾期未繳，再寄送雙掛號通知，倘逾期仍未繳，將於欠費發生年度起算第 2 年由高速公路局移送行政執行署執行。查 110 年底催收款計 9 億 1,012 萬餘元，截至 111 年 9 月底止另自應收款轉列為催收款計 1 億 7,826 萬餘元，合計 10 億 8,838 萬餘元，惟 111 年 1 至 9 月僅收回 7,873 萬餘元，約 7.23%。復按催收款歸屬欠費年度分析，歸屬於 110 及 108 年度催收款收回尚有 1 成，歸屬於 109 及 107 年度則未及 1 成，歸屬於 106 年度以前僅 2.45%；另按催收方式分析，電子郵件或平信通知階段係屬欠費初期，可收回欠費件數及金額之比率分別為 63.85%、57.42%，惟掛號郵件通知階段則分別降至 51.05%、44.62%，移送執行階段更低至僅有 2 成，顯示拖欠時間愈久，相對收回欠費之可能性愈低。又政府於 107 年 6 月修正公路通行費徵收管理辦法，增訂第 15 條第 3 項，於徵得欠費戶同意後，得以電子郵件方式代替平信通知。修法通過歷時 4 年，高速公路局利用內政部警政署警察廣播電臺、遠通電收 ETC APP 宣傳或申辦 eTag 時詢問使用電子帳單服務等方式推廣，惟第 1 階段欠費通知作業，以電子郵件通知欠費戶比率僅 2.05%，推廣成效不佳，除未達簡政便民及提升送達效率外，亦未符減紙減碳政策，並增加平信郵寄等費用 4,506 萬餘元，經函請高速公路局研謀有效預防欠費及提升催收效能措施。據復：將持續就欠費催繳執行實務滾動檢討精進各項改善措施，並加強宣導申報電子帳單，以提升催收成效、降低欠費情形，並減少紙本平信帳單數量。

**(16) 鐵道局為達成國車國造及核心機電國產化之目標，推動鐵道產業發展政策，惟部分行動方案執行情形未盡周妥，影響政策目標之達成，允宜檢討改善。**

交通部於 107 年 2 月訂定軌道產業推動會報組成及作業要點，由交通部、經濟部及行政院公共工程委員會組成軌道產業推動會報，藉以提升本土鐵道產業技術及產值，媒合國內廠商投入鐵道相關建設，另依同年 3 月行政院「加速投資臺灣專案會議」第 9 次會議結論，由交通部（鐵道局）推行鐵道產業發展政策，期透過選定國產化優先發展項目、整合技術研發及檢測驗證能量、制定國家標準（下稱 CNS）、成立鐵道技術研究及驗證中心（下稱鐵研中心）、研訂鐵道系統採購作業指引與國產化配套措施、釋出維修商機、發展智慧鐵道系統架構，導入 4.0 科技、協助學術機構培育鐵道人才、培養臺灣鐵道機電統包廠商，以籌組鐵道科技產業聯盟國家隊（R-TEAM）等 9 項行動方案（圖 5），達成國車國造及核心機電國產化之目標。據鐵道局統計，自 109 年度起至 111 年 8 月底止，相關執行經費計 3 億 766 萬餘元。經查鐵道局推動鐵道產業發展政策執行情形，核有：A. 鐵道產業興建及維修備品國產化已達一定成效，惟就鐵道營運機構提報維修備品，因國產化節省經費統計及營運維修效益之執行成果，尚乏效益分析之一致性標準及管考機制，不利衡量推動國產化之實質效益；又建置之「鐵道設備零組件資料平台」，匯入已國產化產品及採購之資料及功能未全，國產化資訊分享機制仍待強化；B. 為建立鐵路使用之產品檢測驗證制度，鐵路法業於 109 年 5 月修正增訂第 19 條之 1，規範經交通部指定之鐵路使用產品，應經認可之檢測驗證機構認證後，方得使用，惟相關子法尚未完成訂定；又國內已具驗證優先發展項目量能之 8 家檢測驗證機構，截至 111 年 8 月底止，取得我國認證機構認證之比率仍低，且優先發展項目涵蓋認證標準計 56 項，其中尚未具 CNS 或未研訂 CNS 草案者近 4 成，均不利增進自主技術能量之建立；C. 政府已於 107 年 5 月選定 10 項系統為鐵道產業優先發展項目，交通部及經濟部工業局並已訂有相關補助機制，以吸引業者投入鐵道技術及產品之研發，

惟僅集電弓、車門、轉向架、輕軌號誌、轉轍器及軌道複合基版等 6 項優先發展項目已核定業者申請之補助計畫，其餘牽引、自動列車防撞系統、儲能電力管理及超級電容等 4 項，仍在尋求學研機構參與研發或暫緩推動，不利引導業者提升國內鐵道系

圖 5 鐵道產業發展政策行動方案



資料來源：擷取自鐵道局全球資訊網站資訊。

統自主研發技術量能等情事，經函請鐵道局研謀改善。據復：A. 將律定效益分析之一致性標準，請營運機構配合辦理，交通部亦於頒布之「鐵道系統維修備品國產化作業指引」，規範營運機構提供年度採購已國產項目及供應商之書面資料，俾瞭解採購國產品之情形；另就未完整或欠缺之資料進行分類及整理，業於 112 年 4 月匯入鐵道設備零組件資料平台，並要求營運機構就待開發國產化項目於資料平台上更新，及協調高雄捷運公司同意介接其內部採購系統；B. 交通部業於 112 年 2 月 21 日發布實施「鐵路使用產品檢測驗證機構認可及監督管理辦法」，刻正輔導鐵研中心建立 45 項檢測項目申請我國認證機構之認證，並持續協助及輔導檢測驗證機構取得認證，另將於 112 至 113 年委託專業廠商參採最新版之國際/區域標準增訂 40 篇標準草案，可涵蓋優先發展項目初期規劃建置所需之檢測驗證標準，未來仍將持續辦理軌道工程類 CNS 草案研擬作業，以完整建置我國標準規範；C. 該 10 項優先發展項目中之儲能電力管理等 4 項，因考量國內產業能量及後續建設系統需求等因素，已暫緩推動，另針對提升國內鐵道產業能量所應具備之核心系統關鍵項目，將推動「鐵道車輛整車設計」、「列車控制及監視系統」、「計軸器系統」等 3 項研發案件，以持續推動鐵道產業發展並提升國內技術能量。

## 6. 110 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 110 年度審核報告非營業部分內列重要審核意見 16 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 1 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 15 項（表 13），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 13 110 年度審核報告非營業部分所列交通作業基金重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
<b>仍待繼續改善</b>	
民航事業作業基金受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，連續 2 年發生短絀，允宜積極研謀因應對策，並依機場開發建設期程及基金財務收支狀況，滾動檢討調整財務規劃。	受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，民航事業作業基金連續 3 年發生短絀，允宜加強營運管理並開拓財源，業再研提審核意見詳「5. 重要審核意見（8）」。
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
(1) 新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情長期影響觀光產業營運，惟相關紓困振興措施多屬短期方案，致業者難以預見可獲政府補助資源規模，據以評估疫情期間之營運對策，允宜研謀改善。	/
(2) 觀光局提供觀光產業貸款信用保證及利息補貼，有助於相關業者於新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情期間營運，惟間有業者於貸款後停（歇）業或解散，仍續予補貼利息、部分業者營收逐年增長仍予補貼貸款利息，及部分貸款貸放及利息補貼資料內容未盡完整正確等情事，亟待研謀改善。	
(3) 觀光局推動數位國旅券活動有助於國旅業者營運收益，惟採數位登記抽籤方式發放，較難精準補助需要者，且有少數參與業者及中籤民眾違規販售商品禮券或轉售數位國旅券情事，嗣後辦理類似補助活動，允宜審慎規劃及加強宣（輔）導，俾能充分發揮紓困振興觀光產業目的。	
(4) 觀光局為活絡國內觀光產業，陸續辦理多項國民旅遊補助活動，有助於相關產業之營運，惟間有旅宿業者以人頭偽造入住紀錄詐領國旅補助款，允宜檢討加強相關補助稽查機制，以杜絕不肖業者舞弊行為。	

表 13 110 年度審核報告非營業部分所列交通作業基金重要審核意見覆核辦理情形 (續)

重要審核意見標題	說明
(5) 觀光局為因應新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，獎助地方政府推動旅宿業者申請成立防疫旅館，提供入境旅客居家檢疫住宿，惟 111 年春節防疫旅館量能吃緊，亟待積極研謀因應措施，以免影響檢疫措施之執行及旅外國民入境行程安排。	
(6) 日月潭獲選為全球百大綠色旅遊目的地，惟觀光局日月潭國家風景區管理處推動電動船行動策略方案 10 年餘，柴油船汰換率未及 3 成，部分獲補助之電動船舶有船籍註銷或停航情事，亟待檢討癥結原因，研謀改善。	
(7) 觀光局推動觀光圈計畫，促進結合在地資源，發展特色國際化旅遊產品，惟部分觀光圈尚未推出國際化旅遊產品，亦未訂定計畫績效目標，且多數區域觀光產業聯盟仰賴政府挹注運作經費，允宜研謀改善。	
(8) 民用航空局定期依民用航空法等規定對航空業者營運及財務狀況辦理查核，惟未能察覺經營離島偏遠航線業者長期不法舞弊詐領營運虧損補貼情事，允宜積極檢討加強相關稽查管理機制，俾有效防杜不法。	
(9) 民航事業作業基金固定資產建設改良擴充計畫預算逐年成長，惟執行率逐年下降，允宜檢討研謀改善。	
(10) 民用航空局為強化國籍航空公司機組人員防疫健康管控，訂定相關管控措施，惟部分國籍航空公司防疫監督管理未盡周妥，導致疫情擴散，允宜督導落實管理，降低疫情傳播風險。	
(11) 高雄國際航空站因應防疫需求，由業者自主成立防疫車隊，惟未確實執行駕駛人員健康監測措施，允宜督導改善。	
(12) 國道公路建設管理基金經管高速公路沿線原收費站區用地及辦公廳舍，閒置或低度利用比率仍高，允宜強化相關活化措施，以提升國道服務水準及發揮資產運用效益。	
(13) 為建構綠能運具友善之使用環境，允宜妥為規劃適時於高速公路服務區設置電動車快充站，以滿足電動車用路人中長程用路需求。	
(14) 高速公路局為避免國道 5 號雪山隧道溫度偏高影響行車安全，規劃於雪山隧道內設置噴霧降溫系統，惟未及時辦理先期規劃構想或可行性評估作業及落實工程技術服務案之全生命週期評估等，亟待檢討改善。	
(15) 鐵道發展基金 110 年度營運持續產生賸餘，惟辦理高鐵車站專用區及特定區土地招商開發等計畫執行成效仍須加強研謀改善。	

## 7. 其他事項

交通作業基金計畫及預算之執行結果，前經本部查核後於審核報告揭露，並依法陳報監察院，嗣經監察院於 111 年 7 月 1 日至 112 年 6 月 30 日間同意備查者，摘述如次：

交通部觀光局補助雲林縣政府辦理西螺米食文化園區興建及營運情形，核有：觀光局未依規定要求雲林縣政府提送符合補助條件之經營管理計畫，並確實辦理相關審查作業，且於工程結案後逾 10 年均未辦理現地查核，未積極追蹤相關設施後續經營管理及維護情形，致未能達成補助計畫之效益，亟待檢討妥處等效能過低情事，經依審計法第 69 條第 1 項前段規定，函請交通部督促查明妥處，並報告監察院。嗣經交通部檢討結果，已督促所屬要求提案單位於提案計畫書中評估計畫之財務自償能力，並就回饋計畫及經營管理與維護計畫進行審查，又為考評計畫效益，將持續辦理設施維護管理查核，及將查核結果納入後續年度提案審查參考資料。案經本部陳報監察院，於 111 年 8 月 22 日獲同意備查。

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：

## 交通作業基金收支餘絀審定表

中華民國 111 年度

單位：新臺幣元

科 目	預 算 數	決 算 數	修 正 數	決算審定數	審 定 數 與 預 算 數 比 較 增 減	
					金 額	%
業 務 收 入	63,281,727,000	69,405,570,405	—	69,405,570,405	6,123,843,405	9.68
勞 務 收 入	29,448,609,000	29,222,283,527	—	29,222,283,527	- 226,325,473	- 0.77
租金及權利金收入	8,534,534,000	15,890,298,772	—	15,890,298,772	7,355,764,772	86.19
投融資業務收入	2,311,960,000	1,651,369,414	—	1,651,369,414	- 660,590,586	- 28.57
其他業務收入	22,986,624,000	22,641,618,692	—	22,641,618,692	- 345,005,308	- 1.50
業 務 成 本 與 費 用	36,009,557,000	42,248,439,353	—	42,248,439,353	6,238,882,353	17.33
勞 務 成 本	26,900,148,000	34,990,520,345	—	34,990,520,345	8,090,372,345	30.08
出租資產成本	182,903,000	198,912,089	—	198,912,089	16,009,089	8.75
行銷及業務費用	3,175,427,000	1,854,911,660	—	1,854,911,660	- 1,320,515,340	- 41.59
管理及總務費用	4,971,850,000	4,607,987,137	—	4,607,987,137	- 363,862,863	- 7.32
其他業務費用	779,229,000	596,108,122	—	596,108,122	- 183,120,878	- 23.50
業 務 賸 餘 ( 短 絀 )	27,272,170,000	27,157,131,052	—	27,157,131,052	- 115,038,948	- 0.42
業 務 外 收 入	1,798,956,000	2,173,336,976	—	2,173,336,976	374,380,976	20.81
財 務 收 入	13,123,000	758,529,201	—	758,529,201	745,406,201	5,680.15
其他業務外收入	1,785,833,000	1,414,807,775	—	1,414,807,775	- 371,025,225	- 20.78
業 務 外 費 用	2,401,858,000	2,869,518,135	—	2,869,518,135	467,660,135	19.47
財 務 費 用	2,399,490,000	2,418,280,665	—	2,418,280,665	18,790,665	0.78
其他業務外費用	2,368,000	451,237,470	—	451,237,470	448,869,470	18,955.64
業 務 外 賸 餘 ( 短 絀 )	- 602,902,000	- 696,181,159	—	- 696,181,159	- 93,279,159	15.47
本 期 賸 餘 ( 短 絀 )	26,669,268,000	26,460,949,893	—	26,460,949,893	- 208,318,107	- 0.78

## 交通作業基金餘絀撥補審定表

中華民國 111 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	修 正 數	決算審定數	審定數與預算數比較增減	
					金 額	%
<b>賸 餘 之 部</b>	83,789,137,000	73,284,939,085	—	73,284,939,085	- 10,504,197,915	- 12.54
本期賸餘	32,589,922,000	30,850,214,369	—	30,850,214,369	- 1,739,707,631	- 5.34
前期未分配賸餘	51,199,215,000	42,434,724,716	—	42,434,724,716	- 8,764,490,284	- 17.12
<b>分 配 之 部</b>	28,125,152,000	25,986,462,964	—	25,986,462,964	- 2,138,689,036	- 7.60
填補累積短絀	2,142,411,000	—	—	—	- 2,142,411,000	- 100.00
賸餘撥充基金數	19,506,824,000	19,506,824,000	—	19,506,824,000	—	—
解繳公庫淨額	6,360,135,000	6,356,653,052	—	6,356,653,052	- 3,481,948	- 0.05
其他依法分配數	115,782,000	122,985,912	—	122,985,912	7,203,912	6.22
<b>未 分 配 賸 餘</b>	55,663,985,000	47,298,476,121	—	47,298,476,121	- 8,365,508,879	- 15.03
<b>短 絀 之 部</b>	14,095,131,000	8,325,376,960	—	8,325,376,960	- 5,769,754,040	- 40.93
本期短絀	5,920,654,000	4,389,264,476	—	4,389,264,476	- 1,531,389,524	- 25.87
前期待填補之短絀	8,174,477,000	3,936,112,484	—	3,936,112,484	- 4,238,364,516	- 51.85
<b>填 補 之 部</b>	2,142,411,000	—	—	—	- 2,142,411,000	- 100.00
撥用賸餘	2,142,411,000	—	—	—	- 2,142,411,000	- 100.00
<b>待 填 補 之 短 絀</b>	11,952,720,000	8,325,376,960	—	8,325,376,960	- 3,627,343,040	- 30.35

## 交通作業基金所屬分預算收支餘絀概況表

中華民國 111 年度

單位：新臺幣千元

分預算名稱	業務收入	業務成本 與費用	業務賸餘 (短絀)	業務外收入	業務外費用	業務外賸餘 (短絀)	本期賸餘 (短絀)			
							預算數	審定數	比較增減 金 額	%
民航事業作業基金	9,162,555	12,175,675	- 3,013,120	936,870	307,550	629,320	- 2,188,488	- 2,383,799	- 195,311	8.92
國道公路建設 管理基金	36,164,777	13,866,977	22,297,799	1,005,131	2,244,425	- 1,239,294	17,761,503	21,058,505	3,297,002	18.56
鐵道發展基金	10,931,643	837,076	10,094,566	7,939	310,797	- 302,858	14,828,419	9,791,708	- 5,036,710	- 33.97
觀光發展基金	13,146,593	15,368,709	- 2,222,115	223,394	6,744	216,650	- 3,732,166	- 2,005,465	1,726,700	- 46.27

註：本表係依本部審定該基金決算數額編列。

## 交通作業基金餘絀審定後現金流量表

中華民國 111 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	比 較 增 減	
			金 額	%
<b>業務活動之現金流量</b>				
本期賸餘（短絀）	26,669,268,000	26,460,949,893	- 208,318,107	- 0.78
利息股利之調整	2,383,367,000	2,314,400,533	- 68,966,467	- 2.89
未計利息股利之本期賸餘（短絀）	29,052,635,000	28,775,350,426	- 277,284,574	- 0.95
調整項目	1,495,867,000	285,207,903	- 1,210,659,097	- 80.93
未計利息股利之現金流入（流出）	30,548,502,000	29,060,558,329	- 1,487,943,671	- 4.87
收取利息	13,123,000	95,275,405	82,152,405	626.02
支付利息	- 2,396,490,000	- 2,682,623,861	- 286,133,861	11.94
<b>業務活動之淨現金流入（流出）</b>	<b>28,165,135,000</b>	<b>26,473,209,873</b>	<b>- 1,691,925,127</b>	<b>- 6.01</b>
<b>投資活動之現金流量</b>				
減少流動金融資產及短期貸墊款	194,000	62,232,017,776	62,231,823,776	32,078,259.68
減少投資、長期應收款、貸墊款及準備金	—	74,100,412	74,100,412	--
減少不動產、廠房及設備、礦產資源	991,000	624,480,884	623,489,884	62,915.23
減少無形資產及其他資產	1,382,425,000	11,037,628,926	9,655,203,926	698.43
收取股利	2,903,516,000	1,834,360,000	- 1,069,156,000	- 36.82
增加流動金融資產及短期貸墊款	—	- 62,795,443,206	- 62,795,443,206	--
增加投資、長期應收款、貸墊款及準備金	- 2,435,532,000	- 957,498,795	1,478,033,205	- 60.69
增加不動產、廠房及設備、礦產資源	- 24,174,515,000	- 25,935,937,965	- 1,761,422,965	7.29
增加無形資產及其他資產	- 91,848,000	- 11,606,041,542	- 11,514,193,542	12,536.14
<b>投資活動之淨現金流入（流出）</b>	<b>- 22,414,769,000</b>	<b>- 25,492,333,510</b>	<b>- 3,077,564,510</b>	<b>13.73</b>
<b>籌資活動之現金流量</b>				
增加短期債務、流動金融負債及其他負債	740,000	31,380,869,393	31,380,129,393	4,240,558.03
增加長期負債	42,472,226,000	34,311,165,358	- 8,161,060,642	- 19.22
增加基金、公積及填補短絀	265,000,000	265,000,000	—	—
減少短期債務、流動金融負債及其他負債	- 13,996,000,000	- 26,454,859,228	- 12,458,859,228	89.02
減少長期負債	- 30,000,000,000	- 29,997,695,897	2,304,103	- 0.01
賸餘分配款	- 6,475,917,000	- 6,479,638,964	- 3,721,964	0.06
<b>籌資活動之淨現金流入（流出）</b>	<b>- 7,733,951,000</b>	<b>3,024,840,662</b>	<b>10,758,791,662</b>	<b>--</b>
<b>匯率影響數</b>	<b>- 3,000,000</b>	<b>654,649,069</b>	<b>657,649,069</b>	<b>--</b>
<b>現金及約當現金之淨增（淨減）</b>	<b>- 1,986,585,000</b>	<b>4,660,366,094</b>	<b>6,646,951,094</b>	<b>--</b>
<b>期初現金及約當現金</b>	<b>18,007,565,000</b>	<b>12,393,820,943</b>	<b>- 5,613,744,057</b>	<b>- 31.17</b>
<b>期末現金及約當現金</b>	<b>16,020,980,000</b>	<b>17,054,187,037</b>	<b>1,033,207,037</b>	<b>6.45</b>

註：1. 本表係採現金及約當現金基礎，包括現金及自投資日起3個月內到期或清償之債權證券。

2. 本表「調整項目」欄所列，包括提存呆帳、醫療折讓及評價短絀、提存各項準備、折舊、減損及折耗、攤銷、兌換短絀（賸餘）、處理資產短絀（賸餘）、債務整理短絀（賸餘）、其他、流動資產淨減（淨增）及流動負債淨增（淨減）。

## 交通作業基金餘絀審定後平衡表

中華民國 111 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	111 年 12 月 31 日		110 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
<b>資 產</b>	<b>1,299,603,790,204</b>	<b>100.00</b>	<b>1,269,435,496,448</b>	<b>100.00</b>	<b>30,168,293,756</b>	<b>2.38</b>
流動資產	31,408,314,028	2.42	24,319,242,527	1.92	7,089,071,501	29.15
現金	17,054,187,037	1.31	12,393,820,943	0.98	4,660,366,094	37.60
流動金融資產	5,586,127,068	0.43	5,034,152,605	0.40	551,974,463	10.96
應收款項	3,706,796,755	0.29	2,949,160,630	0.23	757,636,125	25.69
存貨	110,176,463	0.01	129,730,844	0.01	- 19,554,381	- 15.07
預付款項	4,886,305,307	0.38	3,759,107,074	0.30	1,127,198,233	29.99
短期貸墊款	64,721,398	0.00	53,270,431	0.00	11,450,967	21.50
投資、長期應收款、貸墊款及準備金	61,393,439,895	4.72	60,696,448,244	4.78	696,991,651	1.15
採權益法之投資	27,543,442,572	2.12	27,722,561,008	2.18	- 179,118,436	- 0.65
其他長期投資	26,126,244,059	2.01	25,226,244,059	1.99	900,000,000	3.57
準備金	7,723,753,264	0.59	7,747,643,177	0.61	- 23,889,913	- 0.31
不動產、廠房及設備	1,186,235,080,880	91.28	1,164,346,442,958	91.72	21,888,637,922	1.88
土地	368,278,716,306	28.34	358,510,401,160	28.24	9,768,315,146	2.72
土地改良物	571,998,604,229	44.01	569,187,839,960	44.84	2,810,764,269	0.49
房屋及建築	28,183,422,877	2.17	28,168,815,250	2.22	14,607,627	0.05
機械及設備	8,599,633,591	0.66	8,850,325,157	0.70	- 250,691,566	- 2.83
交通及運輸設備	57,439,961,776	4.42	57,629,411,618	4.54	- 189,449,842	- 0.33
什項設備	1,622,824,028	0.12	1,709,931,062	0.13	- 87,107,034	- 5.09
購建中固定資產	150,111,918,073	11.55	140,289,718,751	11.05	9,822,199,322	7.00
無形資產	849,337,953	0.07	834,866,469	0.07	14,471,484	1.73
無形資產	849,337,953	0.07	834,866,469	0.07	14,471,484	1.73
其他資產	19,717,617,448	1.52	19,238,496,250	1.52	479,121,198	2.49
遞延資產	1,034,777,808	0.08	1,170,219,110	0.09	- 135,441,302	- 11.57
什項資產	17,933,446,935	1.38	17,302,861,411	1.36	630,585,524	3.64
待處理資產	749,392,705	0.06	765,415,729	0.06	- 16,023,024	- 2.09
<b>合 計</b>	<b>1,299,603,790,204</b>	<b>100.00</b>	<b>1,269,435,496,448</b>	<b>100.00</b>	<b>30,168,293,756</b>	<b>2.38</b>

註：1. 信託代理與保證資產（負債），111 年底及 110 年底各有 10,753,219,387 元及 10,654,463,837 元。

2. 111 年底因擔保、保證或契約可能造成未來會計年度支出事項（包括或有負債）為 724,659,418 元，係國道公路建設管理分基金工程履約爭議之爭訟金額。

## 交通作業基金餘絀審定後平衡表 (續)

中華民國 111 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	111 年 12 月 31 日		110 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
<b>負 債</b>	255,877,128,782	19.69	246,111,612,470	19.39	9,765,516,312	3.97
流動負債	45,523,207,083	3.50	67,257,075,792	5.30	- 21,733,868,709	- 32.31
短期債務	24,321,000,000	1.87	46,468,695,897	3.66	- 22,147,695,897	- 47.66
應付款項	20,091,206,242	1.55	18,521,831,588	1.46	1,569,374,654	8.47
預收款項	1,111,000,841	0.09	2,266,548,307	0.18	- 1,155,547,466	- 50.98
長期負債	205,338,371,761	15.80	170,901,092,872	13.46	34,437,278,889	20.15
長期債務	205,338,371,761	15.80	170,901,092,872	13.46	34,437,278,889	20.15
其他負債	5,015,549,938	0.39	7,953,443,806	0.63	- 2,937,893,868	- 36.94
遞延負債	3,994,066	0.00	4,377,501	0.00	- 383,435	- 8.76
什項負債	5,011,555,872	0.39	7,949,066,305	0.63	- 2,937,510,433	- 36.95
<b>淨 值</b>	1,043,726,661,422	80.31	1,023,323,883,978	80.61	20,402,777,444	1.99
基金	878,082,541,229	67.57	858,388,525,695	67.62	19,694,015,534	2.29
基金	878,082,541,229	67.57	858,388,525,695	67.62	19,694,015,534	2.29
公積	4,313,466,692	0.33	4,082,281,827	0.32	231,184,865	5.66
資本公積	4,313,466,673	0.33	4,082,281,808	0.32	231,184,865	5.66
特別公積	19	0.00	19	0.00	—	—
累積餘絀	38,973,099,161	3.00	38,498,612,232	3.03	474,486,929	1.23
累積贖餘	38,973,099,161	3.00	38,498,612,232	3.03	474,486,929	1.23
淨值其他項目	122,357,554,340	9.41	122,354,464,224	9.64	3,090,116	0.00
累積其他綜合餘絀	122,357,554,340	9.41	122,354,464,224	9.64	3,090,116	0.00
<b>合 計</b>	1,299,603,790,204	100.00	1,269,435,496,448	100.00	30,168,293,756	2.38