

均為最低，且資訊篩選功能設計欠佳，影響動物路殺熱點之預警提示效益：政府為因應智慧交通時代，積極推動智慧交通建設，公路局亦配合建置幸福公路 APP，以提升道路交通安全、改善交通壅塞及提供多元交通資訊，如：路況監視攝影機（下稱 CCTV）、路況資訊及道路績效等，並結合國道及省道之交通資訊及地圖顯示，協助用路人掌握即時路況；針對公路主管機關所轄道路之動物、施工及天氣等資訊，開發語音播報及警示功能，其中動物資訊部分，公路局與生物多樣性研究所合作，將百大動物路殺熱點路段及改善現況圖資應用於幸福公路 APP，以提醒用路人注意周邊道路環境。據公路局提供 112 年 1 至 11 月幸福公路 APP 各功能數據統計，動物資訊使用人次及點擊次數分別為 111 人次及 188 次，僅為總使用人次 666,304 人次及總點擊次數 2,503,680 次之 0.02% 及 0.01%，且資訊篩選功能設計不佳，於下載程式時已預設開啟 CCTV、路況資訊及道路績效等，易致使用者忽略動物資訊等其他功能，不利有效發揮動物路殺熱點之預警提示效益；另據生物多樣性研究所統計，截至 111 年底止，動物路殺熱點計 125 處，其中屬國道及省道計有 80 處，惟迄 113 年 6 月 11 日止，幸福公路 APP 僅提供 26 處國道及省道當心動物地點，未能揭露充足資訊。經函請交通部督促公路局優化幸福公路 APP 及資訊篩選方式，並加強宣導動物資訊功能，俾提升使用率，以有效降低動物路殺情形發生。據復：公路局後續將請開發廠商規劃改善方案，並配合更新路殺地點資訊，以利民眾查詢使用。

（二十四） 政府為落實臺鐵體制改革，設置臺鐵局撥入資產及債務管理基金，並擬訂償債計畫，惟該計畫草案於基金設立時尚未經行政院核定，又相關收入之預估及規劃未盡周延，不利償債計畫之遂行，允宜研謀改善，以利達成清償債務之目標。

政府為落實臺鐵體制改革，於 111 年 6 月公布國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例（下稱臺鐵公司設置條例），交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）並於 113 年 1 月 1 日改制為國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺鐵公司）。又為協助臺鐵公司健全財務及永續經營，依臺鐵公司設置條例第 10 條第 1 項規定，政府應移撥臺鐵局及所屬機構經營之適足資產，由交通部設立基金，處理該機構既存之短期債務。行政院爰依預算法第 21 條規定授權，於 111 年 11 月修正發布交通作業基金收支保管及運用辦法，由交通部所屬交通作業基金下增設臺鐵局撥入資產及債務管理基金（下稱償債基金），承接臺鐵局 112 年底既存之短期債務，及撥入與負債相當之資產價值，供開發收益，作為清償債務本金及其衍生利息等之財源，並以鐵道局為償債基金之管理機關。經查償債基金之規劃及籌備情形，核有下列事項：

1. 償債基金於 113 年 1 月 1 日設立，鐵道局雖已擬具償債計畫草案，惟遲未經行政院核定，影響臺鐵公司設置條例修法期程，不利後續辦理資產開發處分及容積標（讓）售作業，

亦未足確保償債基金債務之自償性：依行政院於 112 年 4 月召開「研商政府設立基金解決臺鐵歷史債務問題會議」結論，原則同意以交通部所擬之「臺北車站特定專用區 E1E2 街廓」（下稱 E1E2 街廓）、「臺北機廠」、「高雄港站及臨港線」及「移交財政部國有財產署（下稱國產署）接管國有非公用財產」等 4 項資產，撥入償債基金作為償債財源，該基金存續期間（30 年為限）之債務利息，由政府編列預算支應。鐵道局嗣於同年 11 月底擬具償債基金償債計畫草案（下稱償債計畫草案），期透過資產開發、處分及收益，暨文化資產採容積標（讓）售方式增加償債財源，並彈性運用各種融資工具，降低債務利息，以達成於償債基金存續期間清償全部債務本金（113 年 1 月 1 日承接債務 1,699 億餘元），及政府國庫負擔債務利息（預估 30 年間利息約 909 億餘元）逐年遞減等 2 項目標。經查償債計畫草案預估償債財源收入總金額為 1,762 億餘元，其中以容積開發收入及不動產處分收入計 1,526 億餘元為主要收入，占 86.58%（表 27），惟償債基金接管之 E1E2 街廓、臺北機廠、高雄港站及臨港線等土地，部分業經指定為古蹟、歷史建築或文化景觀之用地，且接管之建物面積逾 9 成屬古蹟或歷史建築（表 28），影響該等資產開發及處分彈性。交通部為使基金經營之國有公用資產得以順利開發、處分，或辦理容積移轉，並凝聚各機關對臺鐵公司設置條例修法之共識，於 112 年 7 月召開臺鐵公司推動會報第 61 次會議，經與行政院主計總

表 27 償債計畫草案預估財源收入情形

單位：新臺幣百萬元、%

| 項目 | 金額 | 占比 |
|-----------------------|----------------|---------------|
| 合計 | 176,291 | 100.00 |
| 容積開發收入【容積標（讓）售或開發後處分】 | 105,059 | 59.59 |
| 不動產處分收入（無需經容積調派或移轉） | 47,575 | 26.99 |
| 租金與開發經營收入 | 17,869 | 10.14 |
| 有償撥用 | 5,788 | 3.28 |

註：1. 排除營運成本及相關稅負 44 億元後之資產淨效益約 1,718.91 億元。

2. 資料來源：整理自鐵道局 112 年 12 月 27 日償債計畫草案。

表 28 償債基金撥入資產概況

單位：筆、平方公尺、新臺幣百萬元、%

| 項目 | 土地 | | | 建物 | | | | |
|---------------|-------|--------------|---------|-------|-----|-----------|--------|----|
| | 筆數 | 面積 | 價值 | 類型 | 筆數 | 面積 | 占比 | 價值 |
| 合計 | 2,004 | 1,657,544.76 | 176,217 | 合計 | 136 | 82,934.58 | 100.00 | 16 |
| | | | | 屬文化資產 | 94 | 77,677.11 | 93.66 | |
| | | | | 非文化資產 | 42 | 5,257.47 | 6.34 | |
| E1E2 街廓 | 25 | 32,297.58 | 54,266 | 小計 | 43 | 6,486.82 | 100.00 | 5 |
| | | | | 屬文化資產 | 7 | 1,751.62 | 27.00 | |
| | | | | 非文化資產 | 36 | 4,735.20 | 73.00 | |
| 臺北機廠 | 18 | 166,825.51 | 64,679 | 小計 | 84 | 74,173.87 | 100.00 | 10 |
| | | | | 屬文化資產 | 84 | 74,173.87 | 100.00 | |
| | | | | 非文化資產 | — | — | — | |
| 高雄港站及臨港線 | 1,086 | 410,508.81 | 23,639 | 小計 | 9 | 2,273.89 | 100.00 | 1 |
| | | | | 屬文化資產 | 3 | 1,751.62 | 77.03 | |
| | | | | 非文化資產 | 6 | 522.27 | 22.97 | |
| 移交國產署之國有非公用資產 | 875 | 1,047,912.86 | 33,633 | | | | | |

註：1. 土地價值係交通部與國產署及內政部營建署（國土管理署）達成之共識，參考以往案例，以 112 年公告現值 2.86 倍或加 4 成等方式計價；建物價值係以帳面價值計列。

2. 資料來源：整理自鐵道局 112 年 12 月 27 日償債計畫草案及提供資料。

處、文化部、內政部、國產署、臺北市政府等共同研商，決議該條例第 10 條朝排除國有財產法第 28 條適用，及鬆綁古蹟用地辦理容積移轉之限制等修正方向，並俟償債計畫草案經行政院核定後，啟動修法程序，惟迄償債基金 113 年 1 月 1 日設立時，該草案尚未經行政院核定，影響後續修法期程，不利未來資產開發、處分及容積標（讓）售之遂行，除將增加政府債務利息負擔，亦衍生基金無法償債等財務風險。經函請行政院審慎審議償債計畫草案之周全及可行性，俾利後續依計畫處理承接之財產及儘速清償債務。據復：償債計畫業於 113 年 1 月 12 日核定，鐵道局刻正研擬臺鐵公司設置條例相關修法文件，將儘速陳報交通部後，啟動修法程序，以利按規劃方案及期程處分相關資產，確保償債基金債務之自償性。

2. 償債計畫雖預估基金收入足以作為清償債務本金及其衍生利息等之財源，惟相關收入來源之預估及規劃未盡周延，恐影響償債計畫目標之達成：文化部於 104 年 4 月公告指定「臺北機廠」為國定古蹟，嗣文化部與交通部於 106 及 107 年間簽訂合作備忘錄，同意依法令規定及協商共識處理臺北機廠土地及地上物。又行政院於 109 年 4 月同意文化部於 109 至 115 年以租賃方式向臺鐵公司取得臺北機廠房地使用權設置國家鐵道博物館（下稱鐵博館），並與交通部共同擔任行政法人鐵博館監督機關，俟鐵博館行政法人設置條例擬定時，就涉及與臺鐵公司營收分潤機制等事宜，持續與交通部協商。鐵博館籌設階段，係由文化部（鐵博館籌備處）負責文化資產修復再利用、管理維護、開放參觀等保存與活化工作及負擔相關費用，並規劃於 113 年開放部分園區供民眾參觀，預計於 116 年全面開放，依鐵道局擬定之償債計畫草案，收入來源包含文化部 113 至 115 年租金收入 9 億餘元、基地容積標（讓）售收入 822 億餘元及鐵博館 116 至 142 年門票收入 6 億餘元，惟該局僅參考 33 處國立文化相關機關平均參觀人次及國立故宮博物院票價等，預估鐵博館門票收入，未審慎評估行政法人鐵博館設置條例草案立法進度、未來鐵博館收費標準及營收分潤機制等因素，且未考量臺北機廠全區為國定古蹟，未來相關管理維護費用之分攤情形；另臺鐵公司移交國產署接管之國有非公用財產共 875 筆土地，合計面積 104.79 公頃，償債計畫草案對前揭國有非公用財產中已開發（含設定地上權、出租、社會住宅等）土地，係以 112 年度租金及權利金收入概估未來 30 年之總收入（約 15 億餘元），至其餘待開發活化土地，則因鐵道局尚未辦理現地勘查作業，致無法掌握資產現況，係以辦理標（讓）售 30% 土地概估收入（約 26 億餘元，表 29），亦未審慎評估該等土地坐落區位或地段屬性、遭占用狀況、民眾依法讓售申請進度、待開發活化程度等影響，顯示對相關財源收入之評估有欠周延完整，恐影響償債基金之財務穩健。經函請行政院督促交通部等權責機關妥適評估償債財源之可行性，並儘速辦理國有非公用財產之現地勘查作業，以充分掌握償債基金撥入資產現況。據復：鐵道局將積極與文化部會商鐵博館行政法人設置事宜，並於完成臺鐵公司設置條例修法程

序後，與國產署同步辦理土地活化，以確保償債計畫之債務自償性，促進償債基金之財務健全。

表 29 移交國產署接管國有非公用土地之處理方式及預估收入

單位：筆、平方公尺、新臺幣百萬元

| 處理方式 | 筆數 | 面積 | 處理類型及收入項目 | 收入金額 |
|------------------|-----|--------------|-------------------------|-------|
| 合計 | 875 | 1,047,912.86 | | 4,187 |
| 設定地上權 | 23 | 13,645.69 | 已處分或完成招商/ 土地租金及權利金收入 | 1,526 |
| 出租 | 288 | 55,889.22 | | |
| 社會住宅 | 47 | 31,684.07 | 待開發活化/ 土地標(讓)售收入 | 2,661 |
| 都市更新 | 3 | 374.00 | | |
| 待開發活化 | 399 | 923,596.77 | | |
| 原規劃設定地上權，可供活化之土地 | 1 | 820.00 | (償債計畫草案未敘明) | |
| 民眾依法讓售申請 | 15 | 874.26 | | |
| 占用 | 99 | 21,028.85 | | |

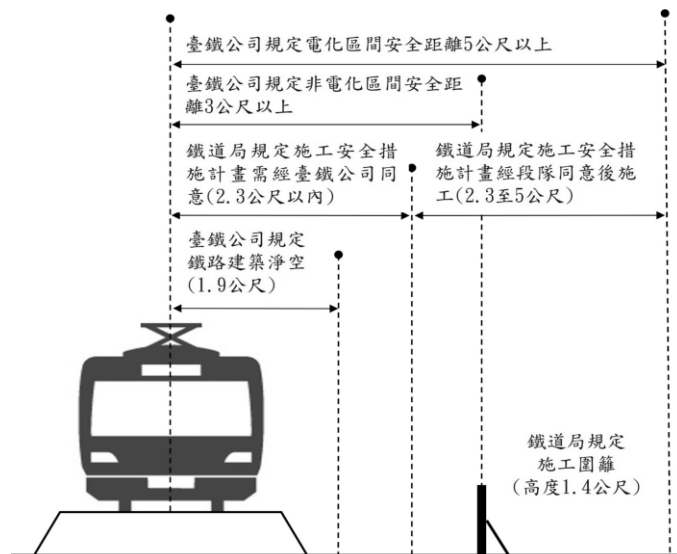
註：1. 據鐵道局說明，既有已處分或完成招商部分，以臺鐵公司提供每年權利金(約0.09億元)及租金(約0.41億元)，估算30年收入15.26億元；其餘待開發活化土地，規劃採標售方式處理，初估僅臺北市1筆位置佳，可標售11.68億元，其他多數區位及形狀不佳，預估僅30%可標(讓)售(約14.93億元)，合計收入共41.87億元，減除地價稅2.26億元後淨收入約39.61億元。

2. 資料來源：整理自鐵道局112年12月27日償債計畫草案。

(二十五) 鐵道局推動臺南市區鐵路地下化計畫，改善臺南鐵路平交道造成市區阻隔及交通壅塞情形，惟各標工程臨軌路段辦理情形間有未落實施工及安全衛生規範等情事，且施工地段距軌道中心安全距離標準，與臺鐵公司規定存有落差等，允宜研謀改善。

鐵道局為改善鐵路平交道造成臺南市區阻隔及交通壅塞情形，推動臺南市區鐵路地下化計畫，計畫總經費336億7,078萬餘元，主要包含C211標臺南北段、C212標臺南車站及C213標林森站路段等地下化工程，預定115年11月完工。因各標工程部分路段緊鄰臺鐵營運路線，為不影響臺鐵正常營運，該計畫應依臺鐵公司108年1月2日訂頒「鐵路沿線施工安全作業標準」及營造安全衛生設施標準等規定確實辦理。經查上開計畫項下各標工程臨軌路段之施工辦理情形，核有：1. C211標工程UK355+800處，臨軌側側牆施工架距離行進間之列車車身僅約2公尺，未以相關設施進行支撐，且第2層施工架與軌道平面高差逾2.5公尺，上下樓梯僅設立單側扶手，與營造安全衛生設施標準第45條等規定未合；2. C211標等工程廠商未指派瞭望員等違失項目，未按契約扣減標準計罰；施工區域潛藏危及行車安全風險，惟未進一步探究事實原委並予妥處；設置圍

圖16 臨軌路段施工安全距離標準示意



資料來源：整理自鐵道局提供資料。