

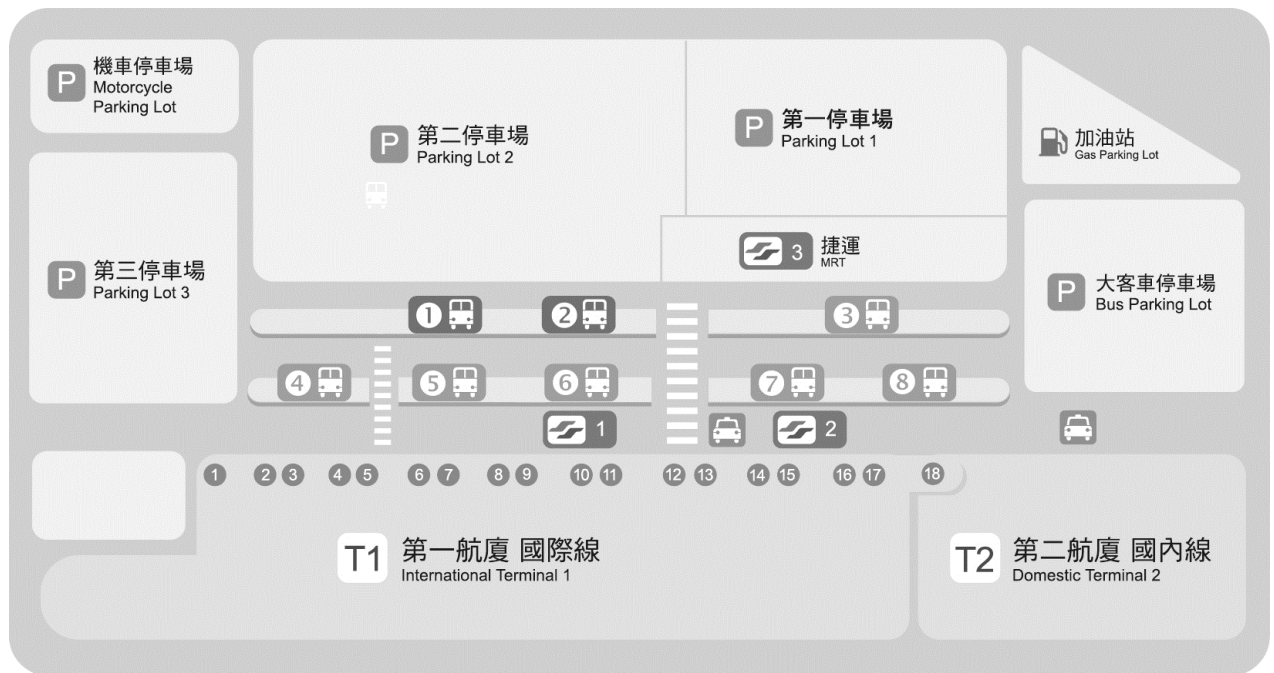
政院要求須再行檢討修正，延宕執行期程，影響後續推展作業，肇致部分分項計畫進度落後，影響振興地方觀光之成效；2. 辦理區域旅遊品牌補助計畫，經訂定審查原則及督導考核機制，惟未落實審查作業，肇致補助計畫審查通過後，因工程用地無法取得或規劃設計未臻嚴謹，耽延執行進度；復未落實督導考核業務，妥為擇選實地查訪補助案件，致 110 及 111 年度核定地方政府申請之 52 案補助計畫（工程）中，計有 21 案已撤銷補助或未於執行期限內完工，不利補助計畫原定效益之達成等情事，經函請交通部查明並督促妥適處理。據復：1. 經檢討依行政院函示將自償經費納入觀光前瞻計畫財務規劃，並於財務計畫修正期間同步研擬「區域旅遊品牌」補助案件申請須知，及啟動地方政府提案作業暨加速相關審查作業流程，另加強列管補助地方政府辦理案件執行情形，持續督導積極辦理，以有效達成計畫執行效益；2. 為避免因用地取得影響計畫推動，將於函請地方政府提案時，增列土地使用及建築執照申請等相關規定，並每月檢視行政院公共工程委員會「公共工程系統雲」內各補助案件執行進度，加強及落實督導考核，就施工進度落後達 10% 者發文催辦，施工進度落後達 20% 者副知縣（市）政府首長協助督辦。

**（三十） 民用航空局研議於臺北松山機場試辦開放多元化計程車進入機場營運，以提供旅客完善接機服務，惟試辦計畫囿於現行法令暫緩實施，允宜與相關業者加強溝通協調，綜合考量旅客實際需求，俾利提升機場形象及旅客服務品質。**

依據民用航空機場客運汽車管理辦法規定，未領有機場排班登記證之計程車客運業及未備具汽車出租單之小客車租賃業不得進入臺灣桃園國際機場營運，小客車租賃業進入臺北松山機場（下稱臺北機場）及高雄國際機場（下稱高雄機場）營運之條件限制亦準用上開規定，另計程車客運業在臺北機場及高雄機場營運方式，排班計程車應依規定於指定處依序停車等候載客，不得於其他處所任意攬客搭載，但載客駛進機場在指定下客處下客後，得至未領有機場排班登記證之巡迴計程車指定上客處順道載客；巡迴計程車載客駛進機場在指定下客處下客後，得至指定上客處順道載客，不得停留候客或於其他處所任意攬客搭載。據媒體報導，現行法規僅租賃車業者、備具排班登記證之計程車得於機場範圍載客，必須符合車型車齡等條件，向民用航空局登記才能成為機場排班計程車，以臺北機場為例，旅客欲搭乘其他計程車，須徒步至機場旁之加油站或停車場搭乘（圖 19）。該局為滿足旅客之交通需求，原研議 112 年 4 月 1 日於臺北機場試辦開放多元化計程車亦可於航廈出口指定點載客接機，嗣交通部於 112 年 4 月 24 日暫緩實施，並發布新聞稿說明，現行多元化計程車規定僅能接受預約載客，至於空車接受預約進入機場載客，尚不符民用航空機場客運汽車管理辦法有關臺北機場計程車營運方式規定。惟多元化計程車業者指出，國際旅客多習慣以網路或應用程式（APP）預約機場接送服務，

政府已推動計程車產業數位化及放寬多元化計程車使用 APP 叫車服務，國外機場亦有網路預約出租汽車接送專區，現行法規已不合時宜。鑑於國際及兩岸航線客運量於疫後已逐漸復甦，為提供旅客更即時及完善之接機服務，並兼顧供需平衡及各方利益，允宜與多元化計程車等相關業者加強溝通協調，綜合考量旅客實際需求，俾利提升機場形象及旅客服務品質，經函請民用航空局研謀改善。據復：為提供完善之接機服務，已就多元化計程車於臺北機場營運適法性課題召開協商會議，與相關業者持續溝通協調，並邀集公路主管機關及專家學者共同研商，以滾動檢討法規合宜性。

圖 19 臺北機場周邊交通設施



資料來源：擷取自臺北機場網站資料。

**（三十一）交通部補助臺北市政府辦理大眾捷運系統新莊線及蘆洲支線計畫，有助改善大臺北地區交通壅塞，惟相關督導考核作業欠周，未能避免已進貨材料設備鏽蝕損毀，須再耗資重新購置；又未依大眾捷運法規定及時督促改善，致未能提升新莊機廠維修效能及使用效益，允宜研謀改善。**

臺北市政府考量新北市三重、新莊、蘆洲地區與臺北市間之運輸需求量，為紓解大臺北地區運輸走廊之擁擠問題，並帶動沿線地區整體發展，報經行政院於 83 年 9 月 17 日核定臺北都會區大眾捷運系統（下稱臺北捷運）新莊線及蘆洲支線計畫規劃報告（圖 20），計畫期程自 87 年 7 月 1 日至 99 年 12 月 31 日，87 年 7 月 15 日核定財務計畫，總經費 1,676 億餘元，其中中央經費分擔部分，由交通部編列預算補助 1,063 億餘元，原訂 99 年 12 月全線通車，嗣因新莊機廠用地受樂生療養院文化資產保存方案等影響，歷經 5 次修正，計畫期程展延至 111 年 3