

二、交通部臺灣鐵路管理局

臺鐵局由前臺灣省政府成立於 37 年，88 年 7 月 1 日改隸交通部，資本額 2,606 億餘元，員工人數 1 萬 5 千餘人，業務範圍以經營客貨運輸為主，並兼辦有關培養與繁榮鐵路運輸所必需之貨運服務、餐旅服務等附屬事業及投資經上級機關核准之業務。截至 112 年底止，營業里程 1,065 公里，設置 241 個車站。

臺鐵局 112 年度決算，經本部書面審核並派員抽查。茲將查核結果說明如次：

(一) 業務計畫實施情形之查核

1. 營運計畫 112 年度營運計畫，主要有客、貨運等 2 項，均未達預計目標，其原因列表分析如次：

營運項目	單位	預計數	實際數	比較增減		增減原因說明
				增減數	%	
(1) 客運	百萬延人公里	10,718	10,299	- 418	- 3.91	受高鐵競爭等因素影響，客運需求減少。
(2) 貨運	百萬延噸公里	516	490	- 25	- 4.98	配合客戶船期、設備檢修等，部分貨運列車停駛。

2. 固定資產之建設改良擴充計畫 112 年度固定資產建設改良擴充預算數 227 億 2,793 萬餘元(含以後年度補辦預算，報准先行辦理 15 億 3,575 萬元)，連同 111 年度轉入數 22 億 5,999 萬餘元，合計可用預算數 249 億 8,792 萬餘元(含專案計畫 212 億 9,650 萬餘元、一般建築及設備 36 億 9,141 萬餘元)。決算支用數 219 億 8,888 萬餘元(含專案計畫 183 億 2,718 萬餘元、一般建築及設備 36 億 6,170 萬餘元)，較可用預算數減少 29 億 9,904 萬餘元，約 12.00%，主要係「臺鐵電務智慧化提升計畫」之號誌聯鎖及平交道錄影監視系統等更新工程進度落後所致。未支用數中 29 億 1,507 萬餘元(含專案計畫 29 億 421 萬餘元、一般建築及設備 1,086 萬餘元)，業經報准保留轉入以後年度繼續執行。

(二) 預算執行情形之審核

112 年度決算審核結果，營業損失 72 億 9,531 萬餘元，營業外損失 41 億 3,451 萬餘元，審定本期淨損為 114 億 2,982 萬餘元。

上述營業損失較預算數增加 47 億 7,455 萬餘元，淨損亦較預算數增加 67 億 5,705 萬餘元，主要係受高鐵競爭等因素影響，客運量較預計減少，及市場利率上升利息費用較預計增加所致。

(三) 盈虧撥補之審定

1. **盈虧之審定** 112 年度原編決算本期淨損 114 億 3,806 萬 7,403 元，行政院彙編決算照數核定，經本部審核分別修正增列收入 227 萬 3,053 元、減列支出 596 萬 5,613 元，綜計減列本期淨損 823 萬 8,666 元，審定 112 年度決算本期淨損 114 億 2,982 萬 8,737 元。

2. **盈虧撥補** 112 年度審定本期淨損 114 億 2,982 萬 8,737 元，連同其他綜合損益轉入數 15 億 6,340 萬 1,336 元，合計 129 億 9,323 萬 73 元，撥用盈餘（公積轉列數）4 億 449 萬 6,029 元填補後，尚有待填補之虧損 125 億 8,873 萬 4,044 元，留待以後年度填補。

(四) 現金流量之查核

112 年度期初現金及約當現金 29 億 6,281 萬餘元，經營業、投資及籌資活動結果，現金及約當現金淨減 9 億 9,024 萬餘元，期末現金及約當現金為 19 億 7,256 萬餘元。其現金及約當現金淨減數與預算淨增數 3,000 萬元，相距 10 億 2,024 萬餘元，主要係購建不動產、廠房及設備所致。又營業活動之淨現金流出 29 億 9,782 萬餘元，主要係經營虧損；投資活動之淨現金流出 222 億 9,245 萬餘元，主要係購建不動產、廠房及設備；籌資活動之淨現金流入 243 億 3 萬餘元，主要係政府投資。

(五) 重要審核意見

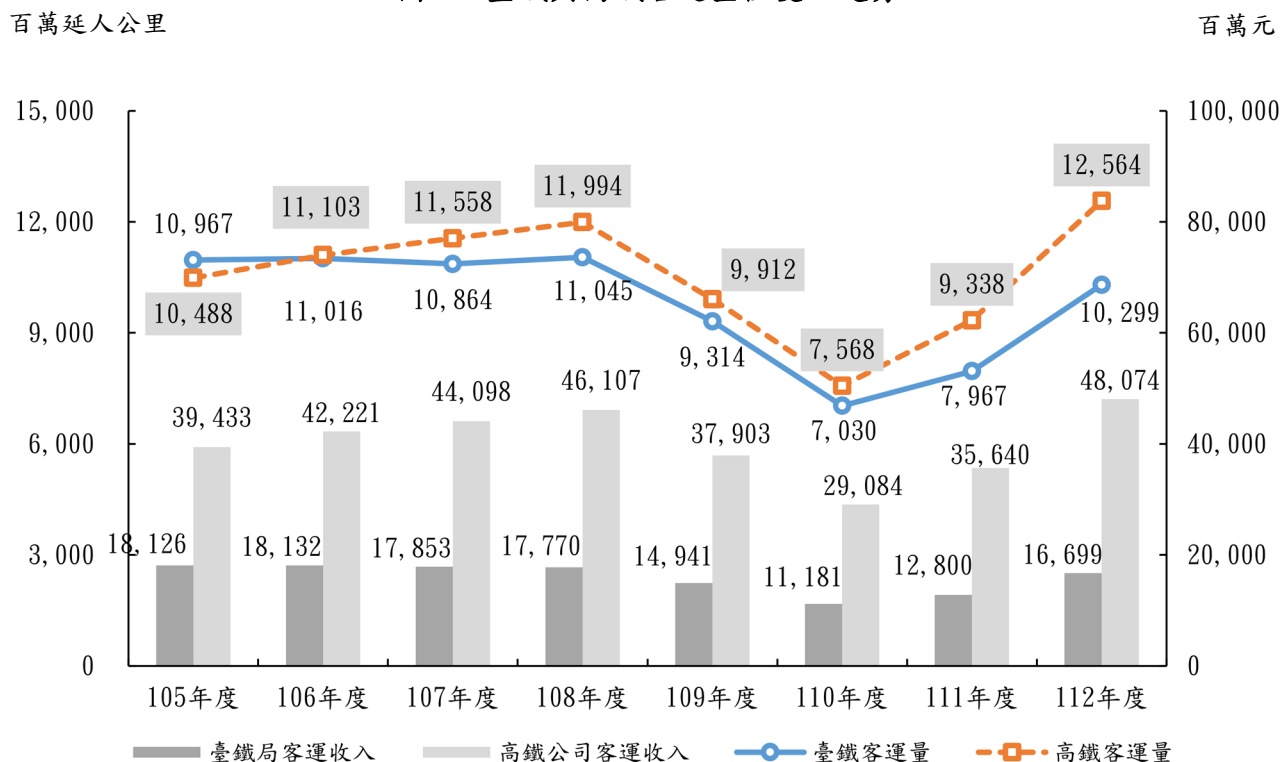
1. **交通部為促進鐵路事業健全發展，推動臺鐵局組織轉型公司化，惟本業虧損龐鉅且未妥為控管短期債務餘額，復未能有效改善人力缺口及斷層問題，不利提升營運績效，允宜檢討改善。**

臺鐵於 107、110 年間發生普悠瑪及太魯閣號列車出軌事故，政府為促進鐵路事業健全發展及行車安全，責由交通部研議臺鐵改革事項，積極推動組織轉型，嗣國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例於 111 年 6 月 22 日公布，並經行政院核定臺鐵局於 113 年 1 月 1 日改制並更名為國營臺灣鐵路股份有限公司（下稱臺灣鐵路公司），另依該條例第 10 條第 1 項及交通作業基金收支保管及運用辦法第 1 條規定，自 113 年起設置「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」（下稱償債基金），以清償臺鐵局既存之短期債務，俾利臺鐵永續發展及財務結構健全。經查臺鐵局營運成效、財務改善及人力資源管理等情形，核有下列事項：

(1) 鐵路運輸本業虧損金額龐鉅，且附屬事業獲利對彌補本業虧損之效果有限，

軌道運輸之營運定位仍待積極調適：依交通部運輸研究所 107 年 6 月提出「2046 年我國軌道運輸發展願景」及交通部鐵道局於 109 年 9 月委辦「臺灣整體鐵道網規劃（三）」成果報告，就強化全國鐵路發展定位與市場分工，提出區隔臺鐵、高鐵之主要服務市場，及加強臺鐵、高鐵間轉乘接駁服務等發展策略。惟交通部針對臺鐵局「東部運輸主軸」及「西部中程運輸主幹」之市場定位，未積極督導其規劃營運模式或調整經營方向，並與高鐵整合及分工，臺鐵客運量值自 105 年度之 109 億餘延人公里，下滑至 112 年度之 102 億餘延人公里，客運收入自 105 年度之 181 億 2,646 萬餘元，下滑至 112 年度之 166 億 9,934 萬餘元，減幅分別為 6.09% 及 7.87%，且其客運量亦自 106 年度起落後高鐵，與台灣高速鐵路股份有限公司（下稱高鐵公司）客運收入之差異日益擴大（圖 1）；另臺鐵局 112 年度客貨運業務營業毛損計 88 億 1,116 萬餘元，較新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情發生前之 108 年度增損 45 億 992 萬餘元，營業毛損率增加 27.66 個百分點，鐵路運輸本業虧損加重經營負擔，且辦理資產開發及餐旅服務等附屬事業之營業毛利，亦未能回復至疫情前水準，不利彌補運輸本業虧損，經函請交通部督促臺鐵局檢討鐵路運輸市場發展定位及附屬事業經營模

圖 1 臺鐵與高鐵客運量值變化趨勢



資料來源：整理自公開資訊觀測站、交通部統計查詢網及臺鐵局提供資料。

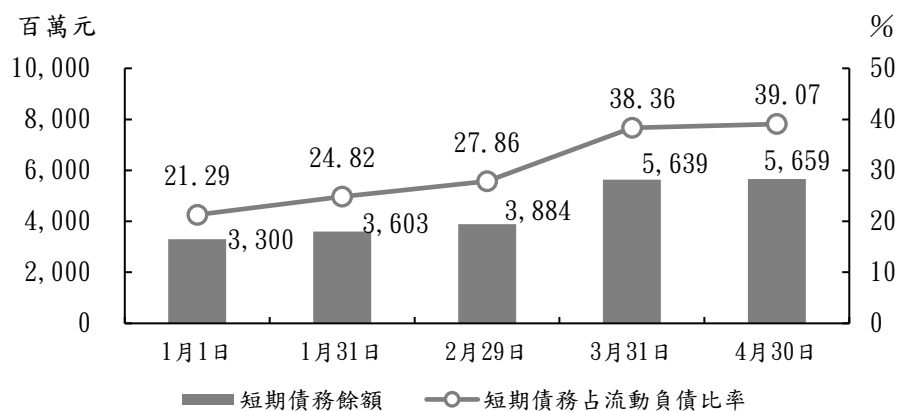
式，擘劃各項核心業務之經營策略。據復：為提升鐵路運輸本業績效，已配置城際列車優先於臺東線及南迴線開行，及配置通勤電聯車紓解北部通勤學需求，其他地區則開行中、南、東部區間快車，並配合連續假日及主題活動等旅運需求加開加掛列車，以提升運能。另將透過短期出租、都市更新或合建開發等多元方式，積極推動土地開發，持續創造附屬事業營收，以改善財務狀況。

(2) 改制公司前未妥為控管短期債務餘額，致公司成立時既存短期債務未能全數移轉歸零，且短期債務持續攀升，增加財務負擔：臺鐵局因各項用人及維持費用增加，暨市場利率上升等影響，短期債務餘額自 108 年初之 1,244 億 9,429 萬餘元攀升至 112 年底之 1,732 億 1,000 萬元，短期債務餘額逐年增加，112 年度利息費用亦高達 30 億 425 萬餘元，短期債務餘額及利息費用皆為近 5 年度（108 至 112 年度）新高。又依交通部鐵道局於 112 年 11 月 24 日召開「『臺鐵局撥入資產及債務管理基金』債務承接工作會議」結論，償債基金償債計畫係以 113 年 1 月 1 日承接臺鐵局短期債務 1,699 億 1,067 萬餘元為既定條件，請臺鐵局妥為控管短期債務餘額。惟該局 112 年底短期債務餘額仍超過償債基金償債計畫規劃額度，致有 33 億元短期債務未能移轉償債基金。另臺鐵局報經行政院同意依公司創立資本額提撥 12 億元之職工福利金，於 113 年 1 月間即全數撥款及辦理經費報銷，惟未考量公司財務狀況欠佳，依預算分配規劃以按月提撥方式辦理，截至 113 年 4 月底止，短期債務

餘額增至 56 億 5,926 萬餘元，占流動負債之 39.07%（圖 2），財務結構惡化，經函請交通部督促臺鐵局研擬具體改善措施，以避免短期債務餘額持續增加，加重財務負擔。據復：已督促臺鐵局靈活利用各種金融工具及

財務操作，於 113 年發行低利率商業本票以提前償還高利率銀行借款，並洽詢多家銀行開立授信額度，降低借款平均利率及利息費用，減輕財務成本負擔。

圖 2 113 年臺灣鐵路公司成立後短期債務餘額情形

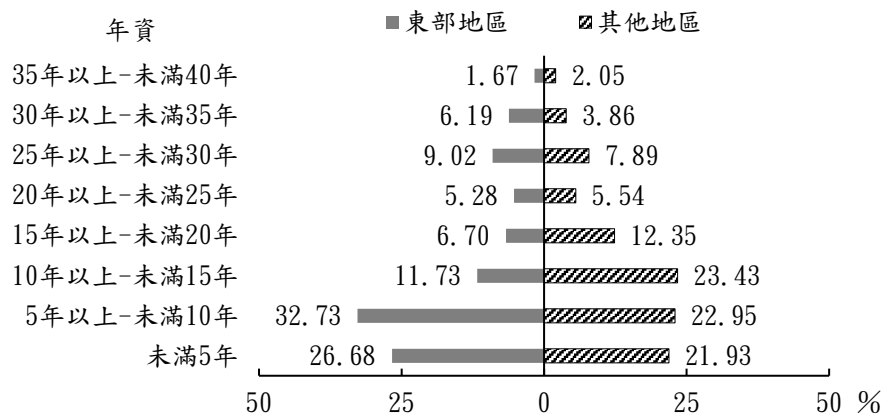


資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

(3) 辦理 113 年從業人員甄試招考，尚無法補足公司化後人力缺口，且東部地區專業技術人力斷層問題仍待改善：依行政院 108 年 1 月臺鐵總體檢報告建議，應盤點並補足各部門人力，調整 M 型人力結構，並重視經驗與文化傳承，以確保鐵路行車安全。據臺鐵局統計，截至 112 年 10 月底止，預算員額缺額為 1,462 人，又依原交通部臺灣鐵路管理局及所屬機構現職人員優惠退離辦法申請並獲同意於 113 年 1 至 6 月辦理退休、離職者計 978 人（其中 374 人為行車關鍵人力，包含司機員、檢修人員、維護人員、副站長、列車長、調度員、調車人員等），預計於 113 年屆齡退休者計 212 人，臺鐵公司化後面臨約 2 千餘人之人力缺口，惟其規劃辦理「113 年國營臺灣鐵路股份有限公司從業人員甄試試務工作」僅預計招考 599 人，尚無法補足所缺人力。另截至 112 年底止，臺鐵東部地區

工務單位（宜蘭、花蓮及臺東）年資未滿 10 年員工占比為 59.41%，高於東部以外地區 44.88%（圖 3），且花蓮電務段年資未滿 10 年員工占比為 55.74%，亦高於其他地區電務及電力單位 48.60%，東部地區資深專業技術人力較為欠缺，不利技術及經驗傳承，經

圖 3 112 年底臺鐵局工務人力年資結構



註：1. 本表年資結構情形係以各年資區間人數占該地區在職員工總數計算。
 2. 112 年底工務人力計 2,436 人，其中東部地區工務單位（宜蘭、花蓮及臺東）在職員工計 776 人。
 3. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

函請交通部督促臺鐵局研謀改善，以確保鐵路之正常營運。據復：已盤點 113 年第 1 次從業人員甄試候補備取人員缺額，積極辦理候補備取人員增補作業及第 2 次從業人員甄試，並規劃於 113 年 8 月底前招募進用短期工程助理，儘速遞補基層短缺人力。另將積極與花東地區學校辦理產學合作，結合在地就業服務單位舉辦徵才宣傳活動，以改善東部地區人力斷層情形。

2. 推動合理化待遇制度，有助強化人力資源管理，惟不符規定給予項目迄未完成報核作業並積極簡化整併，且有未覈實發給獎金津貼及落實差勤管理等情事，致用人費用逐年攀升，允宜檢討改善。

臺鐵局為解決人力不足及斷層嚴重等問題，增加員工留任誘因，自 107 年起檢討員工待遇制

度，並提出「交通部臺灣鐵路管理局合理化待遇制度評估報告」，列述該局員工待遇制度問題包括：超時工作報酬占薪資比率過高，亟須檢視薪酬制度之合理性與加班行為之管理方式；職務獎勵金項目繁多，且間有 7 項已超過 10 年未檢討等。臺鐵局並於 109 年間提出合理化待遇調整方案，及盤點非固定性給與彙整提報「交通部臺灣鐵路管理局獎金津貼及費用核發基準表（草案）」送行政院人事行政總處（下稱人事總處）審查。經查該局待遇制度檢討及用人費用執行情形，核有下列事項：

(1) **未積極就不符規定給與項目完成報核及簡化整併作業：**行政院於 103 年 4 月 1 日訂頒「軍公教人員法定給與以外其他給與項目法制化推動計畫」，人事總處爰於 104 年 7 月召開審查小組會議決議：各機關如仍有陳報行政院核定屬金錢給付性質之給與項目而未納入該推動計畫審查者，均不得再支給；未陳報行政院核定金錢給付之給與項目，亦不得再發給等。惟臺鐵局迄至 109 年間始函報交通部審查合理化待遇調整方案，並盤點未報經行政院核准之給與項目；又依人事總處審查「交通部臺灣鐵路管理局獎金津貼及費用核發基準表（草案）」意見，該基準表僅就支給項目彙整說明，未視實際發放情形及發放性質通盤檢討簡化或整併，致支給項目仍達 15 項，且截至 112 年底止尚有 5 項獎金津貼仍未獲行政院核定（表 1），未符人事總處召開審查會議決議之支給原則，經函請交通部督促臺鐵局檢討改善。據復：因非固定性給與調整涉及現職員工既有權益及勞動條件之改變，將參考工會意見，審慎研議辦理相關簡化整併作業。

表 1 112 年底行政院核定臺鐵局各項獎金津貼及費用情形

核定情形	項目
已核定	1. 個人無責任事故獎金 2. 事故搶修出勤獎金 3. 兼辦工程汽車司機獎金 4. 春節疏運出勤獎金 5. 危險職務津貼 6. 技術領班及副領班工作津貼 7. 乘務人員自主備勤津貼 8. 留才職務津貼 9. 乘務旅費 10. 值台食品費
未核定	1. 團體無責任事故獎金 2. 補票提扣獎金 3. 售票績效獎金 4. 乘務員駕駛安全獎金 5. 趕工津貼

資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

(2) **用人費用占比偏高，且用人支出逐年攀升：**依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則第 2 點規定，各事業機構編列年度用人費用預算時，應考量其營運目標、預算盈餘、營業收入、用人費用負擔能力及政策因素；其用人費用比率，以不超過最近 3 年用人費用占其事業營業收入之平均比率為原則。臺鐵局因係適用「未實施用人費率」待遇制度，尚無須採用人費用占營業收入之比率控管年度用人費用預算，惟該局 108 至 112 年度用人費用占營業收入比率介於 52.81% 至 78.70% 間，相較交通部主管中華郵政公司、臺灣港務公司及桃園國際

機場公司等國營事業介於 4.04% 至 16.57% 間，用人費用占比偏高（表 2）。

另臺鐵局近年獲行政院同意增加員額、調整員工待遇津貼及福利等，致 112 年度用人費用實際執行數達 168 億 5,920 萬餘元，較預算數 164 億 3,865 萬餘元，增加 4 億 2,054 萬餘元，約 2.56%，亦較 108 年度用人費用決算審定數 149 億

5,818 萬餘元，增加 19 億 102 萬餘元，增幅為 12.71%，加劇其財務負擔，經函請交通部督促臺鐵局檢討改善。據復：鑑於臺鐵局已於 113 年 1 月 1 日組織轉型改制為國營臺灣鐵路股份有限公司，將督促其依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則規定妥為控管，並擲節用人費用支出，以利公司永續經營。

(3) 部分獎金津貼及費用之核發未落實相關審核機制，且本職業務衍生之給與未納入員工薪資所得申報：臺鐵局 112 年度津貼及其他獎金實際數分別為 6 億 4,290 萬餘元及 2 億 2,520 萬餘元。該局各項獎金津貼及費用發放情形，核有：部分擔任鐵路列車駕駛且申領駕駛安全獎金人員，未具適切駕駛執照，核與規定未合，不利確保鐵路行車安全；未切實依員工出勤狀況核發春節疏運出勤獎金，且所屬單位發放標準不一，未能公平合理獎勵員工執行春節疏運工作；乘務旅費屬乘務人員本職業務衍生之給與，112 年度共計核發 2 億 1,133 萬餘元，惟均未納入員工薪資所得申報，與所得稅法規定未合；部分工務段仍指派公務車司機兼任夜間工程工作，並核發其兼辦工程汽車司機獎勵金，恐肇致疲勞駕駛，不利行車安全等情事，經函請臺鐵局檢討妥處。據復：已責成所屬單位自 112 年度起將乘務旅費納入員工薪資所得覈實申報，並統一春節疏運出勤獎金發放標準，及強化各項獎金津貼與費用請領審核作業，清查違規申領情形，依規定妥處；另將檢討落實駕駛執照管制及查核作業，避免無照駕駛等違規情事。

(4) 未依規定落實乘務人員之差勤管理並覈實計算延長工時，且排班規劃欠妥，增加加班費支出：依交通部臺灣鐵路管理局工作規則及交通部臺灣鐵路管理局運務處乘務人員排班注意事項第 4 點第 1 款規定，運務類乘務人員每日平均工作時間以 6 小時 40 分鐘為原則。臺鐵局臺北、基隆及彰化車班組乘務人員差勤管理、延長工作時間（下稱延長工時）核計及排班情形，核有：部分乘務人員無實際到班或離退時間之差勤紀錄，且有浮報加班時數、遲到及早退等異常情形，車班組未落實乘務人員之差勤管理，並覈實計算延長工時；乘務人員每日平均工作時間均未達

表 2 交通部主管國營事業用人費用占營業收入比率

單位：%

事業名稱 \ 年度	108	109	110	111	112
臺鐵局	57.35	64.88	78.70	59.93	52.81
中華郵政公司	12.01	11.31	16.57	12.53	14.68
臺灣港務公司	15.93	15.56	14.49	13.86	13.96
桃園國際機場公司	4.04	7.76	9.16	9.13	6.34

資料來源：整理自交通部主管國營事業提供資料。

6 小時 40 分鐘之規定標準，又部分出勤日之工作時數僅約 2 小時，排班規劃每月須加班天數卻達工作天數之 20.06%，乘務人員每日工作時數差異甚大，排班規劃有欠妥適。另乘務人員於休息日之平均延長工時達 481 分鐘，依勞動基準法第 24 條規定須加倍發給延長工時工資，增加人事成本負擔等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：已請所屬單位落實差勤管理，並檢討各車班組之勤務安排，以符合每日平均工作時間規定標準及降低休息日出勤情形，減少加班費支出。

3. 規劃辦理橋梁安全提升計畫，有助改善鐵路橋涵耐洪、耐震能力，惟迄未獲核定執行，又未落實相關檢測作業，且尚乏檢測人員資格與培訓規範，允宜檢討改善。

交通部為使各鐵路機構或捷運主管機關辦理鐵路或捷運橋梁檢測、評估、維修及補強作業有所依循，於 107 年 12 月頒布鐵路橋梁之檢測及補強規範，臺鐵局並據以訂定交通部臺灣鐵路管理局鐵路橋梁檢測作業手冊(下稱鐵路橋梁檢測作業手冊)，規範各工務段經管橋梁及箱涵(下稱橋涵)、人行天橋之檢測及維護作業，另建置臺鐵橋梁及隧道管理系統管控相關檢測及維修紀錄，截至 112 年底止，臺鐵局經管橋梁 1,146 座、箱涵 617 座及人行天橋 85 座(表 3)。經查臺鐵局橋涵及人行天橋維護管理情形，核有下列事項：

表 3 112 年底經管橋涵及人行天橋使用狀況

單位：座

類別	橋梁	箱涵	人行天橋
使用狀況			
合計	1,146	617	85
正常使用	975	579	83
維修中	73	1	—
停用	97	37	2
歷史建築	1	—	—

資料來源：整理自臺鐵橋梁及隧道管理系統資料。

(1) 部分經管橋涵老舊且耐洪、耐震能力不足，惟橋梁安全提升計畫迄未獲核定執行，亦未密切追蹤需補強及改建橋涵之劣化狀況妥處：臺鐵局考量部分鐵路橋涵老舊，且存有無耐震設計、橋梁結構劣化、河床沖刷致橋梁基礎裸露等情形，影響橋涵基礎之承載力及穩定性，爰於 110 年 5 月陳報交通部「橋梁安全提升計畫」，評估尚需補強橋涵 171 座及需改建橋涵 13 座(其中 3 座未來列入河川治理計畫、2 座已列入其他計畫，其餘 8 座列入橋梁安全提升計畫)，惟該計畫自陳報起迄 112 年底止已逾 2 年半，尚未獲核定執行，影響橋涵補強及改建工程之執行。又據鐵路橋梁檢測作業手冊 3.1.3 規定，橋梁所在位置上游雨量站達豪雨時，對該區域內基礎有裸露情形之跨河橋梁、位處邊坡之橋梁及重點監控橋梁應進行特別檢測；同手冊 3.1.4 規定，橋梁所在位置上游雨量站達大豪雨時，對該區域內跨河橋梁、位處邊坡之橋梁及重點監控橋梁應進行特別檢測。

經查上述橋梁安全提升計畫所列需改建橋涵，存有橋底出水高度不足、橋長不足等阻礙水流情事，易影響通洪及造成淤塞等問題，且有影響鐵路行車安全疑慮，其中頭前溪橋、石榴班溪橋及田鶴溪橋僅需於大豪雨時辦理特別檢測，新三爺溪橋、深澳橋及二號橋則不另特別檢測，均難查察豪雨災害對該等需改建橋涵之影響。另據鐵路橋梁檢測作業手冊 2.4.1 規定，原則上橋梁每 2 年應進行全構件定期檢測 1 次，風險高之橋梁檢測頻率提高為 1 年 1 次，以及時發現損傷並維修，恢復橋梁結構能力，惟橋梁安全提升計畫所列尚需補強之 171 座橋涵中，計有 21 座橋涵定期檢測週期仍為 2 年 1 次，未能密切追蹤橋梁劣化狀況。鑑於老化或劣化橋梁耐洪、耐震能力不足，鐵路行車風險與時俱增，經函請臺鐵局積極與主管機關溝通協調，儘速核定橋梁安全提升計畫，俾利改善工程順利執行，並檢討提高需補強及改建橋涵檢測頻率，以降低事故風險。據復：交通部業於 113 年 4 月 16 日另行提報「重點橋梁行車安全提昇計畫」送行政院審議，並將於有限預算內優先辦理部分橋涵防落設施改善及基礎裸露補強作業，及持續依鐵路橋梁檢測作業手冊所訂頻率執行檢測，追蹤橋涵狀況。

(2) 鐵路橋梁檢測人員資格與培訓尚乏相關規範，不利確保鐵路橋梁檢測品質及行車安全：依鐵路橋梁檢測作業手冊 2.1 規定，定期檢測方法係依「DER&U 評等法」，針對工務段所轄橋梁進行目視檢測，評估橋梁各構件劣化程度 (Degree) 與範圍 (Extent)，並考量對橋梁結構安全性與服務性之影響 (Relevancy) 及處置之急迫性 (Urgency) 等進行評等；同手冊 1.4 規定，橋梁檢測由各轄區工務段自行辦理或委託技術顧問機構、學術、法人機構辦理，工務段辦理橋梁檢測業務應組成檢測工作組織，及指派技術人員辦理橋梁檢測作業。據臺鐵局統計，截至 112 年底止經管正常使用中橋梁計 975 座，112 年度委外辦理定期檢測者僅 41 座，其餘 934 座橋梁係由經管工務段自行檢測。該局為加強鐵路橋梁檢測品質，雖已透過各工務段自行辦理橋梁檢測教育訓練，或鼓勵同仁參與其他單位之橋梁檢測或維修補強訓練課程，惟尚未訂定鐵路橋梁檢測人員之資格條件及培訓規範。鑑於交通部業依公路修建養護管理規則，訂定公路橋梁檢測人員資格與培訓要點，據以辦理檢測人員之培訓及認證作業，鐵路橋梁攸關火車乘客生命安全，相關檢測及評估作業亦需仰賴檢測人員之專業經驗及能力，為提升鐵路橋梁檢測品質，經函請交通部參照公路橋梁檢測人員培訓及認證機制，研議訂定鐵路橋梁檢測人員資格與培訓規範，以落實橋梁檢測及確保行車安全。據復：將研議訂定鐵道橋梁檢測人員資格與培訓規範，以提升鐵道橋梁檢測從業人員或機構之能力及專業素養，精進各鐵道營運機構橋梁檢測作業品質。

(3) 部分停用橋涵下方仍有人車通行，惟未辦理定期檢測，存有公共危害風險：

據立法院審查 106 年度中央政府總預算案決議，已停用橋梁雖停止通行，惟仍具閒置風險，各維管單位應全面檢視已停用橋梁現況，並分級列管，如不具未來經濟效益或保存價值，應即辦理拆除作業。截至 112 年底止，臺鐵局因路線改善、停駛、高架化等因素停用之橋梁計 97 座、箱涵計 37 座，惟 111 至 112 年度僅圓環溝、第一石碑橋、

第二八堡圳、南員林及魚池寮等 5 座停用橋梁有定期檢測紀錄，多數停用橋涵未辦理定期檢測，以追蹤橋涵劣化狀況並為必要之處置，且其中 30 座橋梁及 6 座箱涵下方為道路、鄰房或其他設施，尚有人車通行（圖 4），存有安全疑慮，經函請臺鐵局加強停用橋涵安全管理，檢討評估停用橋涵經濟效益或保存價值，並檢視其現況予以

圖 4 停用之正義街陸橋下方人車通行情形



資料來源：臺鐵局提供資料。

分級列管、規劃拆除或活化運用，以降低橋涵閒置及公共危害風險。據復：將持續與地方政府等溝通協調停用橋涵之保存、拆除或運用規劃，並檢討於鐵路橋梁檢測作業手冊增訂有關停用橋涵定期檢測規定，以及時發現損傷劣化情形。

(4) 人行天橋未依規定辦理特別檢測及相關修復作業，不利確保旅客通行安全：

依鐵路橋梁檢測作業手冊 3.1 規定，交通部中央氣象局（112 年 9 月 15 日改制為交通部中央氣象署，下稱中央氣象署）之地震報告內震度達 5 弱（及以上）地區，該震區內人行天橋應辦理特別檢測。臺鐵局依橋梁整體結構或部分構件維修處置順序及急迫性分為「1」至「4」等級，其中「3」等級係需於 1 至 2 年內進行維修補強，避免造成更嚴重之損害或用路人傷害。據中央氣象署地震測報中心資料，112 年 9 月 5 日嘉義市發生最大震度達 5 弱之地震，經查詢臺鐵橋梁及隧道管理系統資料，位於嘉義市西區之嘉義站（電梯）人行天橋尚無特別檢測資料，又該局 111 年度檢測結果列為「3」等級且需於 1 年內維護之人行天橋計有 8 座，惟截至 112 年底止，僅登載社頭站 1 座人行天橋之維護報告，其餘 7 座具處置急迫性之人行天橋均無維護紀錄，顯未落實相關檢測機制，經函請臺鐵局檢討改善。據復：已責成各工務段依規定辦理人行天橋特別檢測，並提報預算於 113 年度修繕劣化人行天橋，以增進旅運服務品質及通行安全。

4. 為確保鐵路行車安全，業訂定軌道養護檢查相關規定，惟未確依內部規範及行政院臺鐵總體檢報告建議落實軌道檢查作業，亦未依規定期限量測確認軌道故障態樣等級及辦理改善，允宜研謀妥處，以維護列車運行品質。

臺鐵局為提高軌道結構穩定性，確保行車安全，將其路線劃分為特甲級、甲級及乙級等 3 類（表 4），除依鐵路修建養護規則、1067mm 軌距軌道養護檢查規範、交通部臺灣鐵路管理局路線巡查安全作業程序及臺灣鐵路管理局專用側線檢查要點等規範，辦理各級路線例行性養護檢查作業外，並依行政院 108 年 1 月臺鐵總體檢報告建議，加強宜蘭線小半徑曲線較多路段之軌道幾何狀態監測。經查該局軌道養護檢查情形，核有下列事項：

表 4 臺鐵路線等級分類

級別	路線別	區段
特甲級線	縱貫線	基隆至高雄
	臺中線	竹南至彰化 成功至追分
	屏東線	高雄至枋寮
	宜蘭線	八堵至蘇澳
	北迴線	蘇澳新至花蓮
	臺東線	花蓮至臺東
	南迴線	枋寮至臺東
甲級線	花蓮港線	北埔至花蓮港
乙級線	內灣線、六家線、集集線、沙崙線、平溪線、深澳線、臺中港線	

資料來源：整理自交通部臺灣鐵路管理局鐵路建設作業程序。

(1) 部分工務段未落實辦理列車振動檢查及專用側線檢查，且未依規定期限量測確認故障態樣等級及辦理改善，增加列車行車風險：臺鐵局為提升行車安全及搭乘舒適度，訂定交通部臺灣鐵路管理局路線巡查安全作業程序、臺灣鐵路管理局專用側線檢查要點等內部規範，依規定工務段轄區路線每月至少應辦理 1 次列車振動檢查，且專用側線廠商如使用臺鐵路線、機車車輛、司機、調車人員或會影響臺鐵行車安全之專用側線，每年須辦理 1 次甲種檢查及乙種檢查。又據工務處訂定之路線巡查紀錄表備註說明，故障態樣分為 A（持續追蹤，並安排期程辦理改善）、B（1 個月內完成改善）、C（1 週內完成改善）、D（當日或次日辦理改善）等 4 個等級，如故障態樣係屬需進行數據量測確認者，則應於巡查完成後 7 日內至現場覈實量測，再行填報等級判定及後續處置追蹤情形。惟臺北工務段 112 年 1 至 9 月未辦理轄管乙級路段內灣線之列車振動檢查作業，又臺北、高雄及宜蘭等工務段 112 年度轄管專用側線僅辦理 1 次軌道檢查（甲種、乙種檢查合併辦理，或僅辦理 1 次甲種檢查或乙種檢查），未依規定落實相關檢查頻率，另臺北工務段 112 年 6 至 11 月搭乘機（列）車巡查發現需量測之缺失，仍有 51 處未依期限於 7 日內量測確認故障態樣等級及辦理改善，增加列車行車風險，經函請臺鐵局檢討改善。據復：已責成各工務段確實依規定辦理軌道檢查，並定期將檢查成果函報工務處備查，以維護列車運行安全。

(2) **軌道檢查項目與考評項目未盡一致，不利覈實考評所屬軌道檢查情形：**臺鐵路局為維持路線養護品質，訂定臺灣鐵路管理局路線、軌道材料及號誌養護檢查作業程序，就工務處轄內各工務段、分駐所、道班之軌道等檢查作業情形辦理評比，獲評定優良單位並依交通部金路獎實施要點規定予以獎勵。惟臺鐵路局迄未依交通部110年6月2日核備修訂之「1067mm軌距軌道養護檢查規範」有關甲、乙種軌道檢查項目，配合修正上開檢查作業程序之軌道檢查考評項目，如軌道軌距、景觀環境及路線標誌等項之檢查作業均未納入評比，不利鼓勵軌道養護單位積極維護軌道運行品質，經函請臺鐵路局檢討修正上開作業程序。據復：將視軌道檢查項目與考評項目差異，據以修訂臺灣鐵路管理局路線、軌道材料及號誌養護檢查作業程序，以利覈實考評所屬各單位軌道檢查成效。

(3) **宜蘭線軌道幾何狀態未確依臺鐵總體檢報告建議加強監測，不利及時掌握軌道狀況：**依臺鐵總體檢報告建議，應儘速強化宜蘭線之軌道強度及線形整正，並加強小半徑曲線較多路段之軌道幾何狀態監測，以避免列車產生過大之擺動；在傾斜式列車引入後，因列車行車速度提升，除軌道檢查車外之其他軌道檢查、檢測作業，頻率應考量一併調整。臺鐵路局工務處考量傾斜式列車在曲線路段對軌道橫向力作用加劇，為提升軌道養護品質，業於109年間要求宜蘭工務段配合軌道乙種檢查時程，每半年於宜蘭線曲線條件不佳（暖暖至雙溪）路段實施小型軌檢儀檢測，交通部爰於109年10月29日及8月18日審查同意解除上述總體檢報告2項建議之列管。嗣因宜蘭工務段考量運用EM80軌道檢查車辦理動態檢查較為精準、快速，於110年11月報經工務處同意，自111年度起改由工務養護總隊以EM80軌道檢查車進行宜蘭線暖暖至雙溪路段之檢測，惟112年上半年因EM80軌道檢查車辦理動力系統改善，致未能執行檢測作業；又宜蘭工務段與工務養護總隊橫向聯繫機制不足，無法得知該年度EM80軌道檢查車實際檢查情形，且該段人力有限，亦未能及時運用小型軌檢儀等替代檢測措施，未依臺鐵總體檢報告建議落實強化宜蘭線暖暖至雙溪路段之軌道幾何狀態監測，經函請臺鐵路局檢討改善。據復：已責成工務養護總隊及宜蘭工務段依臺鐵總體檢報告建議加強軌道檢測，並將檢查成果函報工務處備查列管，以提升鐵路行車安全。

5. **為提高整體行車效率及準點率，耗資鉅額經費新購EMU3000及EMU900車輛，惟部分車次仍頻繁發生到站延誤情形，且雙鐵轉乘車站及部分路線旅客列車晚點發生率偏高，不利推展民眾轉乘及提升行車效率，允宜檢討改善，以優化服務品質。**

依鐵路法第 46 條第 2 項規定，鐵路機構應將旅客準時送達；未能準時送達者，應負遲延之賠償責任。另鐵路行車規則第 35 條規定，運送旅客列車於站之出發、通過及到達時刻，應依排定時刻辦理，列車運轉紊亂時，應施行運轉整理，盡力恢復準點運轉。臺鐵局為提升鐵路運輸效率，自 104 年度起辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，計畫總金額 997 億 3,000 萬元，截至 112 年底止，累計分配預算數 561 億 1,029 萬餘元，累計執行數 560 億 2,788 萬餘元，預算執行率為 99.85%，規劃新購 EMU3000 型城際電聯車（下稱 EMU3000）及 EMU900 型通勤電聯車（下稱 EMU900）等，並汰換逾齡旅客列車，以提高行車效率及準點率。該局新購 EMU3000 及 EMU900，自 109 年 10 月起陸續交車及投入營運，截至 112 年底止，EMU3000 已投入 40 編組營運，其中使用於定期班次者 26 編組，每日開行 56 車次，主要行駛東部地區；EMU900 共 52 編組已全數投入營運，其中使用於定期班次者 42 編組，每日開行 156 車次，替駛北部地區區間車及部

分莒光號，並持續強化與高鐵及其他運具間之轉乘接駁服務。經查臺鐵行車效率及準點率改善情形，核有：(1) 112 年度旅客列車之到站晚點（列車到達區間各站發生延誤）發生率為 20.40%，準點率為 96.39%，均較 111 年度改善，惟 EMU3000 定期開行車次中計有 26 個車次晚點發生率高於該車種之平均值 28.10%（表 5），占定期開行車次之 46.43%，且行駛東部地區之 256、402、422、183 車次及行駛西部地區之 145 車次晚點發生率，甚高於 50%。又 112 年度 EMU900 定期開行車次中計有 21 個車次之晚點發生率高於區間車之平均值 18.43%，新購車輛部分定期開行車次仍頻繁發生到站延誤情形，影響計畫目標之達成；(2) 臺鐵旅客列車 112 年度順、逆行車次合計發生到站晚點 143 萬餘次，晚點發生率約 20.40%，其中臺鐵與高鐵共構或共線可轉乘車站（下稱雙鐵轉乘車站）臺鐵旅客列車順行車次部分，南港、臺北、板橋及新烏日等車站之晚點發生率

表 5 臺鐵旅客列車晚點發生率及準點率

單位：%

車種	晚點發生率		準點率	
	111 年度	112 年度	111 年度	112 年度
平均	22.74	20.40	95.42	96.39
自強號	38.43	31.83	91.98	94.55
EMU3000	35.71	28.10	91.45	95.11
普悠瑪	38.56	30.37	90.36	94.76
太魯閣	32.80	22.33	94.50	96.95
其他自強號	39.46	35.70	92.44	93.54
莒光號	46.01	40.16	92.10	94.34
區間車	19.80	18.43	96.14	96.74
區間快	22.47	19.52	96.31	97.05
區間車	19.63	18.34	96.12	96.71
復興號	44.20	—	96.56	—
普通號	19.56	24.47	97.45	97.61

註：1. 統計內容僅包含定期開行且有販售車票之旅客列車停靠紀錄。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

介於 24.13%至 43.00%間；逆行車次部分，南港、臺北、新烏日、沙崙及新左營等車站之晚點發生率介於 22.33%至 39.52%間(表 6)，均高於 112 年度全線旅客列車晚點發生率，且南港、臺北、板橋等車站之順行車次及沙崙車站之逆行車次晚點發生率較 111 年度惡化，恐造成旅客轉乘高鐵列車不便，並影響民眾使用公共運輸意願；(3) 臺鐵旅客列車誤點(列車到達終點站延誤超過 5 分鐘)情形，由 108 年度之 4,216 次，逐年下降至 112 年度之 2,948 次，誤點情形已有改善，惟 112 年度因設備故障造成誤點計 2,334 次，占誤點總次數之 79.17%，其中又以列車自動防護系統故障造成誤點 1,585 次最多，設備檢修及維護品質有待提升；(4) 經分析 112 年度臺鐵各路線旅客列車晚點情形，其中縱貫線北段(順逆行)、海線(順逆行)、縱貫線南段(逆行)、北迴線(順行)及宜蘭線(順逆行)之晚點發生率介

表 6 臺鐵旅客列車雙鐵轉乘車站晚點發生率
單位：%

車站	順行車次		逆行車次	
	111 年度	112 年度	111 年度	112 年度
南港	19.66	24.13	43.53	39.52
臺北	26.69	31.64	28.66	24.70
板橋	38.81	43.00	20.84	19.06
六家	—	—	—	—
豐富	—	—	—	—
新烏日	27.27	24.81	24.72	23.88
沙崙	—	—	17.70	22.33
新左營	17.24	16.71	37.62	35.55

註：1. 統計內容僅包含定期開行且有販售車票之旅客列車停靠紀錄。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

表 7 臺鐵各路線旅客列車晚點發生率

單位：%

路線(起迄站)	順行車次	逆行車次
縱貫線北段(基隆至竹南)	22.67	23.72
山線(竹南至彰化)	12.95	17.73
海線(竹南至彰化)	28.61	30.85
縱貫線南段(彰化至高雄)	18.67	27.20
屏東線(高雄至枋寮)	9.95	12.98
南迴線(枋寮至臺東)	17.06	19.19
臺東線(花蓮至臺東)	18.70	15.16
北迴線(蘇澳新至花蓮)	27.38	14.38
宜蘭線(八堵至蘇澳新)	27.08	26.69

註：1. 統計內容僅包含定期開行且有販售車票之旅客列車停靠紀錄，不含支線。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

於 22.67%至 30.85%間(表 7)，高於 112 年度全線旅客列車晚點發生率 20.40%，主要係尖峰時段開行列車密度較高、海線部分區段仍為單線區間及施工需限速慢行等，造成列車發生連鎖延誤加劇晚點影響程度等情事，經函請臺鐵局研謀改善，以保障旅客乘車權益。據復：已新購 200 組列車自動防護系統設備，並增加原廠檢驗程序，減少設備故障造成列車誤點情形；另將加強管控新購列車投入車次及雙鐵轉乘車站延遲到站情形，持續檢討列車晚點及誤點原因，辦理相關改善措施，並滾動檢討調整列車行點安排，以減少列車延誤情形，提升列車轉乘接駁順暢及優化旅客列車服務品質。

6. 推動不動產活化措施，有助提升資產運用效益及增裕營收，惟未全面清查及列管被占用或閒置不動產，且被機關占用之國有土地清理進度緩慢，又轄管出租土地租約管理有欠周妥，允宜檢討改善，以強化經營績效。

臺鐵局經管不動產面積及價值龐巨，為增加營收利益，業訂定交通部臺灣鐵路管理局經管公用不動產出租及利用作業要點（下稱臺鐵局不動產出租及利用作業要點）及「交通部臺灣鐵路管理局112年度經管國有公用被占用不動產清查及處理計畫」，據以辦理不動產出租、利用業務及排除被占用情形。臺鐵局112年度不動產租賃收入決算數24億6,485萬餘元，較預算數26億244萬餘元減少1億3,759萬餘元，約5.29%，

且112年底經管土地被占用及閒置者，計627筆、面積23萬餘平方公尺，帳面價值達99億餘元（表8）。經查臺鐵局辦理不動產管理及活化情形，核有下列事項：

表8 112年底臺鐵局經管土地被占用及閒置情形

單位：筆、平方公尺、新臺幣千元

態樣	筆數	面積	帳面價值	公告現值
合計	627	237,564.18	9,945,182	20,907,487
被占用	585	193,047.18	9,760,626	20,175,214
閒置	42	44,517.00	184,556	732,273

資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

(1) **未全面清查及列管被占用或閒置不動產，且部分閒置資產每年尚須負擔高額稅費，增加不經濟支出：**據臺鐵局統計，截至112年底止經管閒置土地計42筆、4萬餘平方公尺，其中38筆土地遭地方政府或私人占用，惟未納列該局列管被占用土地清冊，列管資料未盡完整，不利後續控管清理作業。另臺鐵局112年度未全面清查經管建物使用情形，僅於112年4月間調查319座屋齡超過50年之倉庫使用現況，占行政院核定投資作價該局改制公司化5,450座建物之5.85%，比率偏低，不利掌握建物狀況，又清查結果計有30座倉庫閒置無業務使用需求，且經管之房地及集合式住宅，截至113年4月底閒置未使用者計53筆、面積約6,407平方公尺，除未能收取租金收入，112年度尚須支付地價稅及房屋稅計887萬餘元，增加不經濟支出，有待積極評估，研訂處理方案，以發揮資產效益，經函請臺鐵局檢討改善。據復：將分階段清查經管土地及建物使用現況，就非業務使用及未出租不動產妥為規劃後續活化利用方式，以提升資產運用效能。

(2) **未依計畫及規定程序積極辦理經管國有公用被占用土地處理作業，清理進度緩慢：**據臺鐵局統計，截至111年底止被占用土地計588筆、面積19萬4,595.33平方公尺，其中584筆、面積19萬2,873.18平方公尺之土地係為其他政府機關占用，供作道路或公共設施使用。臺鐵局為處理該等被占用之國有土地，訂定上開清查及處理計畫，考量地方政府囿於財政拮据未能依法申辦撥用，且循司法途徑訴請排除占用亦有困難，爰訂定112年度結案率5%之目標。惟該局為因應113年1月1日組織轉型公司化，暫停變更公用財產移交財政部國有財產署接管作業，致112年度並無處理被機關占用土地之結案案件，未達原訂計畫目標，經函請臺鐵局檢討改善，以加

速清理進度。據復：後續將俟地方政府辦理都市計畫通盤檢討或個案變更時，協調將被占用開闢為公共設施土地作為優先回饋標的，以排除土地被占用情形及創造開發效益。

(3) 部分工務段未落實辦理轄管土地之承租戶巡查作業，又部分以自用住宅優惠租金出租之土地未符優惠資格，或出租土地非法經營停車場，相關租約管理有欠周妥：依臺鐵局不動產出租及利用作業要點第 18 點第 1 項第 1 款及第 2 款規定，於 82 年 7 月 21 日以前已占建房屋，在不妨礙業務使用，並繳清歷年使用補償金者，得不經公開標租程序逕予出租，其租金及一次土地使用費依法令規定之租金率計收，符合法令優惠規定且無營業行為者，依優惠租金計收。該局為強化承租戶租約管理，於 106 年 11 月 8 日函請各工務段針對轄管土地承租戶每年至少定期巡查 1 次，查察有無違反契約或租金優惠規定等情事。經查臺中工務段截至 112 年底經管出租土地 406 筆，112 年度未辦理巡查者計 169 筆，占 41.63%，未落實辦理巡查作業，不利查察承租人有無違規情事，且臺北、臺中及高雄等工務段轄管承租戶，間有其占建房屋係登記為公司、商業營業場所或工廠等設立地址，惟該局仍以供自用住宅使用計收優惠租金之異常情形。另經統計，臺鐵局經管土地提供民間廠商經營停車場，惟截至 113 年 3 月底止業者迄未取得停車場登記證者計 28 處，經管單位未注意承租人依法取得營業證照情形，並依契約規定處理，相關租約管理有欠周妥，經函請臺鐵局檢討妥處。據復：已責成各工務段落實轄管土地承租戶之巡查作業，並清查以自用住宅優惠租金出租之土地違規營業情形，及請承租業者儘速取得停車場登記證，以核實計收租金與強化租約管理。

7. 為確保鐵路行車安全，已完成全線 C 級邊坡分級精進作業，惟部分路段未納入邊坡分級管理範圍，且未參照分級精進成果報告建議，邀集路權外邊坡管理人評估邊坡崩塌風險並設置告警系統，不利掌握邊坡狀況，允宜檢討改進，以降低災害風險。

臺鐵局為強化鐵路沿線邊坡維護管理，業依鐵路修建養護規則第 6 條及第 6 條之 1 規定，訂定交通部臺灣鐵路管理局鐵路邊坡養護手冊，規範邊坡養護之巡查、安全評估、分級、補強與整治等事項，並於 108 年 3 月完成臺鐵沿線（不含南迴線）5,073 處邊坡之調查及分級，依邊坡處理需求程度及維護管理作業分為 A、B、C、D 共 4 個等級，據以辦理巡查及改善工程等，期降低邊坡災

害潛勢與風險，復於 110 年 12 月完成全線 290 處 C 級邊坡分級精進作業，依其安全性及後續應關注程度分為優先關注、持續關注、需關注 3 類，並建議各類邊坡後續處置方式（表 9）。另該局已評估全線各重點監控隧道出入口及路基邊坡、易淹水、崩滑及易遭受異物入侵之高風險路段，建置告警系統或納入中央氣象署客製化劇烈天氣監測系統監控路段，以適時派員至現場監看及辦理列車慢行、停駛等措施，確保鐵路行車安全。經查臺鐵局邊坡維護管理情形，核有：(1) 經管 126 座正常使用及維修中之隧道，除 7 座隧道上方為道路或溪流等地形無需分級、3 座隧道上方邊坡為交通部公路總局（112 年 9 月 15 日改制為交通部公路局）轄管範圍外，尚有 44 座隧道洞口上方邊坡未辦理分級，且其中新自強及山里隧道分別位於玉里斷層及利吉斷層 2 公里範圍內，恐有地震引發崩塌風險，又 72 座已辦理上方邊坡分級之隧道洞口，惟實際查證結果計有 43 座隧道洞口上方邊坡仍未納列臺鐵局邊坡分級管理範圍內，不利及早發現邊坡異狀進行防範處置，以降低鐵路邊坡災害潛勢與風險；(2) 18 處須優先或持續關注邊坡，迄未納列臺鐵局邊坡分級管理範圍，亦未定期巡查以掌握邊坡狀況，不利降低邊坡崩塌風險，且宜蘭工務段經管外澳站至頭城站間 K54+760~K54+840 邊坡，截至 112 年底止仍未依分級精進成果報告建議，邀集水土保持義務人辦理會勘，致尚未確認邊坡狀況，並依實際需要進行必要改善；(3) 94 處位於順向坡、中等規模崩塌、潛在大規模崩塌、歷史山崩等風險區域之邊坡，迄未設置告警系統或納入中央氣象署客製化劇烈天氣監測系統監控路段，不利及時查察該等邊坡崩塌或落石入侵情形，又據臺鐵局統計，112 年度落石告警系統觸發件數計 126 件，共影響 76 列車次、延誤行車時間 225 分鐘，惟查報結果僅 1 件確有羊隻入侵，其餘均無異狀，落石告警系統頻有誤判情形，增加監控單位應變作業及列車延誤等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：(1) 將請專業顧問技師評估及依交通部臺灣鐵路管理局鐵路邊坡養護手冊規定，針對尚未納列分級管理之邊坡調整與新增相關分級；(2) 已規劃於 112 至 114 年度辦理邊坡科技巡

表 9 臺鐵全線 C 級邊坡分級及後續處置建議

單位：處

邊坡類別	數量	後續處置建議
合計	290	
優先關注	4	須積極辦理現地調查及穩定分析，依調查及分析結果辦理對應之補強改善措施，如有需要時得採緊急補強改善措施。
持續關注	61	辦理現地調查及穩定分析，依調查及分析結果辦理對應之補強改善措施，或設置監測系統、告警系統、加強科技巡查持續關注邊坡穩定狀況。
需關注	225	提高巡查頻率或採科技巡查關注邊坡穩定狀況。

資料來源：整理自臺鐵局 111 年 10 月核定之「主線邊坡及擋土設施分級精進成果報告」及「支線邊坡及擋土設施分級精進成果報告」。

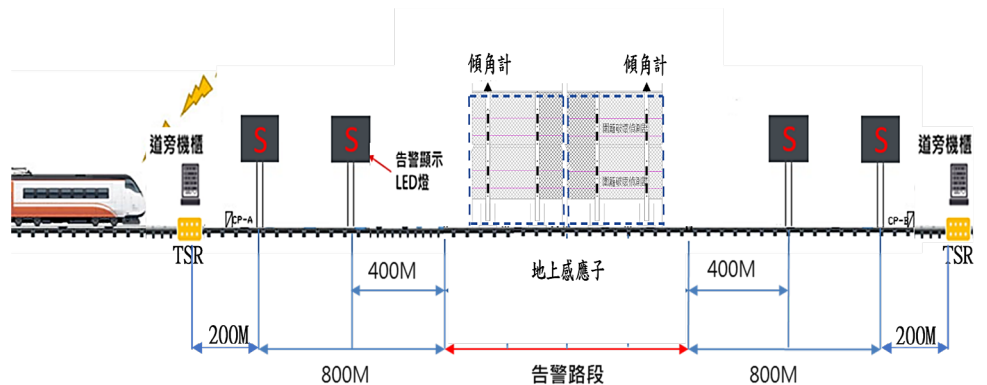
檢，藉由衛星、航照比對擴大涵蓋範圍至非鐵路邊坡大範圍之潛勢變化，預計 114 年 6 月完成全線邊坡科技巡檢，以利及時發現邊坡崩塌風險；(3) 為降低 113 年 4 月 3 日花蓮地震後北迴線邊坡崩塌及落石之風險，已於中央氣象署客製化網頁劇烈天氣監測系統新增 6 處監控地點及調整 2 處雨量警戒行動值，另盤點邊坡崩塌或落石高風險路段，將規劃設置告警系統，並不定時進行系統測試，確保正常運作，以發揮預警效果及確保鐵路行車安全。

8. 為確保鐵路全線行車安全，已針對外單位於鄰近鐵道路線及設施附近施工之工程修訂相關工作要點，及辦理車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫，惟工作要點修訂及計畫執行情形等未臻周妥，允宜研謀改善。

臺鐵局為確保鐵路全線行車安全，針對外單位於鄰近鐵道路線及設施附近施工之工程，於 107 年 8 月 16 日增（修）訂局外單位在本局路線及設施附近施工工作要點，另鑑於 110 年 4 月 2 日臺鐵 408 次太魯閣號列車於花蓮清水隧道發生出軌之重大傷亡事故，報經交通部於 111 年 6 月 29 日核定辦理車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫，選定 38 處加強阻隔設施（包括：增設實體阻隔設施 15 處、現有實體阻隔設施加固 23 處），並於其中 15 處建置告警系統（圖 5），計畫經費 6 億 1,700 萬元，預定 113 年 6 月 30 日完成。經查上開工作要點修訂及計畫執行情形，核有：

(1) 已針對外單位於鄰近鐵道路線及設施附近施工之工程訂頒相關規範，避免危及行車安全，惟未慮及工程施工機械、材料掉落於軌道上衍生行車事故之潛在風險；(2) 未針對計畫歷經 4 次修正後可執行期程

圖5 臺鐵車輛入侵告警系統示意



資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

僅餘 2 年，妥為研謀因應策略，致計畫恐有未能如期完成之虞，增加行車安全風險；(3) 規劃增設車輛入侵阻隔設施、既有阻隔設施加固及建置告警系統設施等，涉及不同機關業務權責及用地權屬疑義，惟未依鐵路法規定釐清與協商經費分攤事宜，增加事業經費負擔與計畫執行溝通協調作業時程；(4) 已就國家運輸安全調查委員會所提設置軌道偵測設備等改善建議擬具因應措施，惟陳

報重大運輸事故分項執行計畫辦理情形，未將執行現況與遭遇瓶頸如實呈現等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：（1）將加強審查鐵路周邊工程提報之安全文件，並持續由工務段例行路巡、車巡查察該等工程行為，以提早發現風險；（2）除積極趕辦工程進度外，在計畫尚未完成前，已先分別函知各道路主管機關及各工務段注意鄰近鐵道之公路應加強護欄強度，以有效阻擋車輛掉落軌道，並持續派員辦理全路線之車巡、步巡，俾維護鐵路行車安全；（3）鑑於 408 次太魯閣號列車事故，有全面提升鐵路全線行車安全之急迫性，故先評估重點優先改善路段 38 處，並報經交通部同意後辦理，至用地權屬疑義，將於各標工程開工前邀集道路主管機關召開施工協商及配合事宜；（4）爾後詳實陳報計畫執行現況與遭遇瓶頸等，俾精確管控執行進度，彰顯行政效能。

9. 訂定處理原則及注意事項等規範以妥善處理旅客遺失（留）物品，惟未依規定辦理公告、公告期滿後續處理及年度查核等作業，不利協助民眾尋回失物，增加櫃存負荷及保管風險，允宜檢討改善。

臺鐵 112 年度客運量達 2 億 1,930 萬餘人次，旅客使用臺鐵設施頻繁，各站或列車多有旅客遺失（留）物品。臺鐵局為妥善處理遺失（留）物品，業訂定交通部臺灣鐵路管理局遺失（留）物處理原則、交通部臺灣鐵路管理局人員處理遺失（留）物注意事項（下稱處理遺失物注意事項）等規定，將民眾及該局從業人員拾得之物品區分為遺失物及遺留物，據以受理協尋、公告、認領、保存管理、定期盤點及招領公告期滿後續處理等作業，並建置遺失（留）物管理平臺登錄及公告相關資料，以利民眾查詢。107 至 112 年度臺鐵局遺失（留）物管理平臺登錄之物品計 19 萬餘件（表 10），經查該局遺失（留）物管理情形，核有：（1）112 年度遺失（留）物管理平臺登錄資料中，未依處理遺失物注意事項規定於遺失（留）物拾獲 24 小時內完成系統登錄者計 5,490 件，占 112 年度總登錄件數 7 萬 2,906 件之 7.53%。又部分車站未依規定於遺失（留）物管理平臺登錄旅客遺失（留）物資訊並公告，僅以自訂紙本表冊列管，不利民眾查詢，影響旅客權益及服務品質；（2）107 至 111 年間遺失（留）物管理平臺登錄拾獲之遺失（留）物計 11 萬 8,336 件，截至 113 年 4 月底經公告期滿仍無人領回，惟未依規定程序通知保管地之地方自治團體取得其所有權，或於報准後辦理繳款、拍賣、捐贈、銷毀及逕予廢棄等作業（下稱未結案

表 10 遺失（留）物管理平臺登錄件數

單位：件

年度	合計	遺失物	遺留物
合計	191,242	17,173	174,069
107	13,784	4,329	9,455
108	14,478	2,180	12,298
109	29,551	2,131	27,420
110	27,386	2,191	25,195
111	33,137	2,422	30,715
112	72,906	3,920	68,986

資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

件)者計4萬637件,占34.34%,遺失(留)物處理作業顯有延誤情形,其中以樹林、新左營、高雄及桃園等4站之未結案件數量逾2千件最多,增加櫃存負荷及保管風險;(3)112年度各運務段依規定應辦理遺失(留)物業務查核之車站計194站,惟其中150站未查核,占77.32%,不利查察各車站遺失(留)物管理及保管情形,以確保資料正確性及降低遺失風險;(4)遺失(留)物管理平臺登錄資料,存有上架日期早於物品拾獲日期、尚未經失主領取遺失(留)物之公告期間短於規定天數等情形,資料登錄多有錯漏及管理欠周等情事,經函請臺鐵局檢討改善。據復:已責成各運務段落實遺失(留)物查核、加強轄管車站現場人員教育訓練、督促各車站依規定使用統一表冊填寫遺失(留)物資料並確實登錄系統,及視遺失(留)物公告期滿情形,積極辦理後續處理作業;另將研議強化遺失(留)物管理平臺系統檢核功能,改善資料登錄錯漏情形,以完善遺失(留)物管理機制。

10. 為提升鐵路行車安全,強化鐵路客貨動力車駕駛資格規範,有助降低鐵路行車人為事故風險,惟駕駛資格相關規定採不溯及既往原則,且未建立管理機制,允宜檢討改善。

臺鐵局肩負我國陸運輸重任,為因應營運需求,購置各類客貨動力車,截至112年8月15日止,客貨動力車計有6類車種及27類車型(表11),該局考量不同車型間駕駛介面及設備未盡相同,為增進司機員操作車輛之熟悉度,降低鐵路行車人為事故風險,於112年5月修正機務處乘務人員教導訓練須知(下稱教導訓練須知),除訂定教導司機員之遴選資格、訓練內容及工作規範外,並增訂駕駛人員轉換車種、車型及路線時應實施差異訓練等。經查臺鐵局於112年7月訂定之機務處國營鐵路客貨動力車同車種不同車型駕駛資格取得規定(下稱不同車型駕駛資格取得規定),規範司機員實施「實際操作審查」時需有見證人在場,惟教導訓練須知並無相關規範,有關司機員轉換車型駕駛資格取得之訓練作業存有規範不一致情事。另臺鐵局考量司機員如須重新訓練恐影響營運人力,且因未建立司機員相關訓練紀錄檔案,

亦增加安排司機員重新訓練之困難度,爰於不同車型駕駛資格取得規定第3點規定,112年7月10日前司機員已持有某車種駕駛資格者,即具該車種所有車型之駕駛資格,無需依相關規定接受轉換車型之差異訓練,且採不溯及既往原則,惟未研擬相關配套措施,影響司機員轉換車型時操作車

表 11 客貨動力車車種及車型

車種	車型
柴電機車	R20、R100、R150、R170、R180、R200、DHL100
電力機車	E200、E300、E400、E500
電車組	EMU500、EMU600、EMU700、EMU800、EMU900、TEMU1000、TEMU2000、EMU3000
柴油客車	DR1000、DR3100、DR4000
推拉式電車	E1000
蒸氣機車	CK101、CK124、CT273、DT668

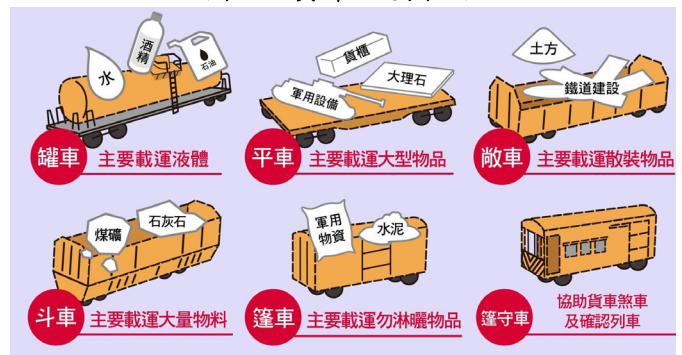
註：1. 資料期間：截至112年8月15日止。
2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

輛之熟悉度；又該局司機員可駕駛車型係由各機務段自行列管，尚無綜整及資訊化管理機制，亦不利控管司機員可駕駛車種及車型等情事，經函請交通部鐵道局督促檢討改善。據復：將持續督促臺鐵局建立司機員駕駛資格管理機制，並依規定於新增機車車輛上線營運前，對行車人員施予必要訓練。另臺鐵局刻正研議修正教導訓練須知，增訂辦理各車種及車型訓練，實際操作時應由已取得該類駕駛執照之駕駛人員在旁指導，以確保鐵路行車安全。

11. 為維護車輛檢修品質，已訂定車輛檢修程序，惟迄未依規定施行貨車四級檢修並積極汰除閒置老舊貨車，允宜檢討改善，以確保鐵路行車安全。

臺鐵局為維護車輛檢修品質，依鐵路機車車輛檢修規則第 5 條規定，訂定交通部臺灣鐵路管理局車輛檢修程序（下稱臺鐵局車輛檢修程序），其中有關貨車部分，規範三級檢修施行期限，依車種（圖 6）分為 A 級（5 年以內）、B 級（4 年以內）、C 級（3 年 6 個月以內）、D 級（3 年以內）；貨車車齡達到最低使用年限（斗車及廢料車 20 年，其他貨車 25 年）後之最近

圖 6 貨車主要種類



資料來源：擷取自 fun 臺鐵 FACEBOOK 粉絲專頁。

一次三級檢修改為四級檢修，其後偶數次三級檢修改為四級檢修等。據臺鐵局統計，112 年底經營貨車計 1,498 輛，平均車齡為 44.84 年，其中已達最低使用年限貨車為 1,421 輛，占 94.86%，該局規劃 112 至 117 年度分年施行 885 輛貨車四級檢修，惟因遲未完成貨車四級檢修應更新轉向架之規格及材質等統一規範，及囿於經費不足等情，致臺鐵局車輛檢修程序自 95 年 12 月訂定迄 112 年底止，17 年間已達最低使用年限之老舊貨車均未施行四級檢修，且尚有 536 輛已達最低使用年限之貨車未規劃施行四級檢修（表 12），不利維護貨車行車安全。另臺鐵局 112 年底自有營業用貨

表 12 112 年底臺鐵局經營貨車四級檢修規劃情形

單位：輛

使用情形 \ 種類	合計	篷車	敞車	平車	篷斗車	煤斗車	石斗車	其他
合計	1,498	173	258	354	105	2	363	243
已達最低使用年限	1,421	173	258	322	105	2	318	243
已規劃施行四級檢修	885	50	250	286	99	—	200	—
未規劃施行四級檢修	536	123	8	36	6	2	118	243
未達最低使用年限	77	—	—	32	—	—	45	—

註：1. 其他貨車包括專用守車、篷守車、工程專用車、代用非常車及工程宿營車等非營業用車。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

車留置率高達 48.81%，部分種類貨車並無使用需求，惟仍需依規定施行三級檢修，按臺鐵局辦理 112 年度貨車三級檢修勞務外包契約，各式貨車檢修單價約 4 萬餘元至 6 萬餘元，有待審慎評估使用需求，積極汰除閒置老舊貨車，以減少檢修經費支出，經函請臺鐵局檢討改善。據復：將檢討評估貨車實際使用需求，汰除閒置老舊貨車，並儘速完成貨車轉向架規範，以利依規劃落實貨車四級檢修作業，維護鐵路行車安全。

12. 為維護用電安全及降低電力設備故障風險，業訂定電車線設備保養規範及標準作業程序等，惟部分設備養護作業未盡落實，允宜檢討改善，以確保電力設備正常運作。

依交通部訂定之鐵路修建養護規則第 79 條規定，電力設備包括發電、輸電、變電、電車線等設備及其附屬裝置；第 80 條規定，鐵路機構自行設置之發電設備、輸電設備及變電設備，其養護應符合電業機構各有關規定。臺鐵局為確保各項電力設備正常運作，除依鐵路修建養護規則、用電場所及專任電氣技術人員管理規則（下稱用電場所管理規則）等規定辦理維護作業，另訂定鐵路電車線維修規範、鐵路變電站維修規範、電車線設備保養須知、要點及標準作業程序等，供該局各電力段遵循。經查臺鐵局電力設備維護情形，核有：(1) 臺北電力段轄管南港、樹林、內壢及新竹等變電站，均屬特高壓受電之用電場所，該段業依用電場所管理規則規定責成所屬員工或委由檢驗維護業者擔任專任高級電氣技術人員，惟查上開變電站 112 年度均非由該等專任高級電氣技術人員辦理檢驗，檢測專業能力恐有不足，核與用電場所管理規則第 10 條第 1 項規定未合；(2) 於 112 年 12 月委外辦理 112 年度臺北電力段南港、樹林、內壢及新竹變電站專任電氣技術人員檢驗作業，惟據經濟部能源署「合格電器承裝檢驗維護業資料查詢系統」資料，承商登記維護範圍僅基隆市、臺北市、新北市及桃園市，並未包含新竹縣市，未具承包資格，相關採購作業有欠妥適；(3) 臺北電力段樹林分駐所 112 年上半年未依電車線設備保養相關規定巡查轄管浮洲至南樹林、中壢至楊梅等路段之自動張力調整裝置，亦未檢查經管 21 座跨越鐵路陸橋有無外物入侵之安全淨空狀況，不利維護用電安全及降低電力設備故障風險等情事，經函請臺鐵局檢討改善。據復：(1) 113 年度已依規定辦理相關作業，後續並將持續編列預算委託合格用電設備檢驗維護業者辦理變電站檢驗事宜；(2) 承商已將新竹變電站之電力設備檢驗作業，分包由其他合格業者辦理；(3) 已責成各電力段落落實電車線設備養護，並將加強不定期督導與檢查辦理情形，以確保鐵路行車安全。

(六) 111 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 111 年度審核報告營業部分內列重要審核意見 13 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，

仍待繼續改善者 5 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 8 項（表 13），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 5 項通知檢討改善。

表 13 111 年度審核報告營業部分所列臺鐵局重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
仍待繼續改善	
1. 臺鐵係市占率最高之公共運具，對公共運輸有極大影響性，惟列車誤點頻仍，且長期未有效優化改善，允宜加強運用數據分析，探究發生原因並確實研謀改善，以提升運輸服務品質。	因部分車次、車站及路線仍頻繁發生到站遲延情形，且設備故障仍為列車誤點主因，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 5.」。
2. 已訂有鐵路兩側禁限建規定，惟針對臨軌工程管理所採權宜作法及管控措施並未落實執行，鐵路安全存有重大風險，允宜研謀改善，以維鐵路行車安全。	因臺鐵局針對外單位於鄰近鐵道路線及設施附近施工所訂規範欠周妥，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 8.」。
3. 為確保鐵路行車安全，已完成全線 C 級邊坡分級精進作業，惟迄未依相關建議辦理補強措施及設置告警系統，並檢討修正邊坡巡查作業規範，不利維護鐵路行車安全，允宜檢討改進。	因邊坡分級管理範圍未盡周全，且未參照分級精進成果報告建議辦理改善，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 7.」。
4. 推動公司化並設置償債基金以進行財務改善，惟臺鐵局營業長期發生虧損，資金缺口所致短期債務未償餘額逐年升高，復受市場升息影響加重財務成本負擔，允宜檢討強化財務規劃。	因臺鐵局 112 年度營運持續虧損，財務成本負擔沉重，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 1.」。
5. 為因應公司化在即，積極清查盤點移轉交通部及作價投資國營臺灣鐵路股份有限公司資產與負債，惟待開發及被占用土地或宿舍、停車場等資產管理作業未臻周妥，影響機關權益，允宜研謀改善。	因未全面盤點閒置不動產並妥為開發利用，資產管理作業仍欠周妥，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 6.」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
1. 為建立安全文化及確保行車安全，已推行安全管理系統，惟相關人員訓練情形欠佳，不利有效推動並落實基層，又安全管理系統稽核作業機制仍待完善，稽核委員專業能力亦待訓練提升，允宜檢討改善。	/
2. 近 5 年度重大行車事故、一般行車事故件數已呈下降趨勢，惟與行車安全攸關之行保系統未依規定落實資料登載及維護，系統功能亦欠周全，致無法善用系統資訊分析，不利達成事故防範之目標，且相關措施亦未落實執行，允宜研謀改善。	

表 13 111 年度審核報告營業部分所列臺鐵局重要審核意見覆核辦理情形 (續)

重要審核意見標題	說明
3. 為確保列車運轉安全，裝置 ATP 輔助裝置，俾對列車運行進行超速防護，惟故障或異常事故頻仍，未能查明問題癥結確實改善，且採購 ATP 車載設備 MMI 維修包，未實際安裝測試品質，妥善率未能有效提升，允宜檢討改善。	
4. 規劃建置新 MMIS，第一階段預計完成 25 款車型建置作業，以掌握車輛維修成本及未來維修材料管理，惟既有維修資料經轉置至新建系統，仍存有維修材料斷料、缺料或存量過高等風險，且未依規定將該系統檢討納入年度資通安全維護計畫，據以辦理資安防護措施，允宜檢討改善。	
5. 已建置營運車輛關鍵性材料安全庫存管理機制，惟所訂規範未臻完善，亦未落實執行相關管理措施，影響採購及庫存管理效能，又料帳處理作業亦待檢討改正，允宜研謀改善。	
6. 為提升儲運效率，於富岡基地建置材料自動倉儲系統，惟該系統未符契約所訂計算功能，且未能與材料管理資訊系統介接，臺鐵局於發現後長達 6 年餘仍未積極督促履約廠商改善；又未妥為規劃儲位規格，致降低儲存量能，均不符電腦化整合庫存及提升儲運效率之目標效能，允宜研謀改善。	前經依法陳報監察院，該院業同意備查，詳「(七)其他事項 2. (1)」。
7. 為彌補歷年累積虧損，多元拓展資產開發運用業務，惟部分停車場與集合式住宅公開標租、促進民間參與公共建設案招商及履約管理作業未臻周全，都市更新案件執行進度停滯等，均影響機關權益及房產出租收益，允宜研謀改善。	
8. 為防止職業災害，已訂定職業安全績效指標項目並納入年度安全管理報告揭露，惟未確實掌握承攬工程廠商之職災案件及勞動檢查缺失情形，不利風險評估、承攬管理及防止職災事件發生，允宜檢討改善。	

(七) 其他事項

1. 行政院依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例規定，核定臺鐵局於 113 年 1 月 1 日改制並更名為國營臺灣鐵路股份有限公司，原臺鐵局資產及負債，除移撥既存短期債務 1,699 億

1,000 萬元及適足資產至交通部設立之「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」、部分經管地方政府土地變更管理機關為交通部鐵道局或返還地方政府外，其餘全數作價投資國營臺灣鐵路股份有限公司（資本額 800 億元）。

2. 臺鐵局計畫及預算之執行結果，前經本部查核後於審核報告揭露，或依法陳報監察院，嗣經監察院於 112 年 7 月 1 日至 113 年 6 月 30 日同意備查者，摘述如次：

(1) 辦理材料自動倉儲系統建置及運用情形，核有：未積極督促履約廠商介接材料自動倉儲系統及材料管理資訊系統資料，致需重複登載材料出入庫數量資料，未能達成材料資料自動交換之目標效能；未妥為規劃儲位規格，致多項材料因超過尺寸限制無法儲存於材料自動倉儲系統，降低儲存量能，不符電腦化整合庫存及提升儲運效率之目標等情事，經依審計法第 69 條第 1 項前段規定，函請交通部查明處理，並報告監察院。嗣經交通部檢討結果，臺鐵局已辦理材料自動倉儲系統與材料管理資訊系統介接採購案，並妥為規劃材料儲存空間，以增進儲運效率。案經本部陳報監察院，於 112 年 9 月 26 日獲同意備查。

(2) 辦理 CL221-2 標北區供應廠及機廠辦公大樓工程，設備啟用後，未依機關提報巨額採購使用情形及效益分析作業規定向行政院公共工程委員會提報相關使用及效益分析資料，致未能實際瞭解建置設備之使用功效、滿意程度及投資報酬等，經函請交通部查明妥處，據復已予失職人員適當處分，並採行改善措施。案經本部陳報監察院，於 112 年 10 月 31 日獲同意備查。

3. 臺鐵局為配合其他機關有償撥用、區段徵收及財政部國有財產署代處分該局土地辦理期程，112 年度資產變賣預算不足 4 億 1,932 萬餘元，報准先行辦理，於以後年度補辦預算。

4. 臺鐵局為配合轉投資之亞太電信股份有限公司與遠傳電信股份有限公司進行股份轉換合併，收回亞太電信股份有限公司投資 39 億 9,477 萬元，及增加投資遠傳電信股份有限公司 19 億 4,990 萬餘元，未及編列預算，報准先行辦理，並補辦 114 年度預算。

5. 臺鐵局為提升服務品質及準點率，辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）」（期間 104 年 1 月至 113 年 12 月，投資金額 997 億 3,000 萬元），分年編列預算，112 年度編列預算不足支應實際需求，報准提前動支 113 年度預算 15 億 3,575 萬元，112 年度決算支用數為 134 億 6,173 萬餘元，主要係支付城際電聯車等購車款。

茲將臺鐵局 112 年度損益計算、盈虧撥補審定數額、盈虧審定後現金流量與資產負債情形，分別列表如次：

交通部臺灣鐵路管理局損益計算審定表

中華民國 112 年度

單位：新臺幣元

科 目	預 算 數	決 算 數	審 定 數	審定數與預算數比較增減	
				金 額	%
營業收入	29,643,209,000	31,927,051,850	31,927,051,850	2,283,842,850	7.70
勞務收入	18,553,426,000	17,266,824,948	17,266,824,948	- 1,286,601,052	- 6.93
其他營業收入	11,089,783,000	14,660,226,902	14,660,226,902	3,570,443,902	32.20
營業成本	30,390,168,000	37,495,111,067	37,495,111,067	7,104,943,067	23.38
勞務成本	28,763,584,000	35,888,816,460	35,888,816,460	7,125,232,460	24.77
其他營業成本	1,626,584,000	1,606,294,607	1,606,294,607	- 20,289,393	- 1.25
營業毛利(毛損)	- 746,959,000	- 5,568,059,217	- 5,568,059,217	- 4,821,100,217	645.43
營業費用	1,773,798,000	1,727,257,329	1,727,257,329	- 46,540,671	- 2.62
業務費用	816,734,000	815,820,961	815,820,961	- 913,039	- 0.11
管理費用	850,675,000	826,407,146	826,407,146	- 24,267,854	- 2.85
其他營業費用	106,389,000	85,029,222	85,029,222	- 21,359,778	- 20.08
營業利益(損失)	- 2,520,757,000	- 7,295,316,546	- 7,295,316,546	- 4,774,559,546	189.41
營業外收入	1,001,306,000	1,515,883,004	1,518,156,057	516,850,057	51.62
其他營業外收入	1,001,306,000	1,515,883,004	1,518,156,057	516,850,057	51.62
營業外費用	3,153,325,000	5,658,633,861	5,652,668,248	2,499,343,248	79.26
財務成本	1,048,670,000	3,004,254,128	3,004,254,128	1,955,584,128	186.48
其他營業外費用	2,104,655,000	2,654,379,733	2,648,414,120	543,759,120	25.84
營業外利益(損失)	- 2,152,019,000	- 4,142,750,857	- 4,134,512,191	- 1,982,493,191	92.12
稅前淨利(淨損)	- 4,672,776,000	- 11,438,067,403	- 11,429,828,737	- 6,757,052,737	144.60
所得稅費用(利益)	—	—	—	—	--
本期淨利(淨損)	- 4,672,776,000	- 11,438,067,403	- 11,429,828,737	- 6,757,052,737	144.60

註：1. 本期其他綜合損益836,653,577元，包括確定福利計畫之再衡量數481,465,843元、透過其他綜合損益按公允價值衡量之權益工具投資損益355,187,734元。

2. 臺鐵路依行政院頒軍公教人員年終工作獎金發給注意事項、交通事業人員考成條例及公務人員考績法等規定暫列考核獎金2,123,149,000元，循例暫照列，俟主管機關專案審核定案後，依案辦理。

3. 臺鐵路為非公司組織之事業，按每股10元設算股數，本期淨損11,429,828,737元，除以設算股數25,192,053,309股後，設算基本每股虧損0.45元。

4. 臺鐵路員工乘車優惠如次：購買莒光號以下各級車票，員工本人按票價2.5折，眷屬按票價5折付費。員工本人及眷屬並得以加價補差額搭乘自強號，惟週六、週日、國定假日及元旦春節疏運期間，加價換購自強號規定暫停使用。購買優待車票，每年以本人及眷屬往返各10次(合計20次)為限。該局以優惠票面價值列為客運收入，優惠金額112年度估算約936萬餘元。

交通部臺灣鐵路管理局盈虧撥補審定表

中華民國 112 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	審 定 數	審定數與預算數比較增減	
				金 額	%
盈 餘 之 部	346,800,000	404,496,029	404,496,029	57,696,029	16.64
公 積 轉 列 數	346,800,000	404,496,029	404,496,029	57,696,029	16.64
分 配 之 部	346,800,000	404,496,029	404,496,029	57,696,029	16.64
留 存 事 業 機 關 者	346,800,000	404,496,029	404,496,029	57,696,029	16.64
填 補 虧 損	346,800,000	404,496,029	404,496,029	57,696,029	16.64
虧 損 之 部	4,672,776,000	11,568,074,726	12,993,230,073	8,320,454,073	178.06
本 期 淨 損	4,672,776,000	11,438,067,403	11,429,828,737	6,757,052,737	144.60
其 他 綜 合 損 益 轉 入 數	—	130,007,323	1,563,401,336	1,563,401,336	--
填 補 之 部	4,672,776,000	11,568,074,726	12,993,230,073	8,320,454,073	178.06
事 業 機 關 負 擔 者	4,672,776,000	11,568,074,726	12,993,230,073	8,320,454,073	178.06
撥 用 盈 餘	346,800,000	404,496,029	404,496,029	57,696,029	16.64
撥 用 特 別 公 積	4,325,976,000	—	—	- 4,325,976,000	- 100.00
待 填 補 之 虧 損	—	11,163,578,697	12,588,734,044	12,588,734,044	--

交通部臺灣鐵路管理局盈虧審定後現金流量表

中華民國 112 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	比 較 增 減	
			金 額	%
營業活動之現金流量				
稅前淨利（淨損）	- 4,672,776,000	- 11,429,828,737	- 6,757,052,737	144.60
利息股利之調整	1,048,416,000	3,004,001,067	1,955,585,067	186.53
未計利息股利之稅前淨利（淨損）	- 3,624,360,000	- 8,425,827,670	- 4,801,467,670	132.48
調整項目	901,999,000	5,428,000,429	4,526,001,429	501.77
未計利息股利之現金流入（流出）	- 2,722,361,000	- 2,997,827,241	- 275,466,241	10.12
營業活動之淨現金流入（流出）	- 2,722,361,000	- 2,997,827,241	- 275,466,241	10.12
投資活動之現金流量				
減少不動產、廠房及設備	93,271,000	493,663,789	400,392,789	429.28
無形資產及其他資產淨減（淨增）	1,235,904,000	- 325,600,184	- 1,561,504,184	--
收取利息	-	126,053	126,053	--
收取股利	254,000	127,008	- 126,992	- 50.00
增加不動產、廠房及設備	- 21,192,183,000	- 22,460,768,360	- 1,268,585,360	5.99
投資活動之淨現金流入（流出）	- 19,862,754,000	- 22,292,451,694	- 2,429,697,694	12.23
籌資活動之現金流量				
短期債務淨增（淨減）	5,033,464,000	9,313,479,830	4,280,015,830	85.03
其他負債淨增（淨減）	-	130,219,211	130,219,211	--
增加資本、公積及填補虧損	18,630,321,000	17,546,928,346	- 1,083,392,654	- 5.82
支付利息	- 1,048,670,000	- 2,690,589,994	- 1,641,919,994	156.57
籌資活動之淨現金流入（流出）	22,615,115,000	24,300,037,393	1,684,922,393	7.45
現金及約當現金之淨增（淨減）	30,000,000	- 990,241,543	- 1,020,241,543	--
期初現金及約當現金	693,607,000	2,962,811,103	2,269,204,103	327.16
期末現金及約當現金	723,607,000	1,972,569,560	1,248,962,560	172.60

註：1. 本表現金及約當現金係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，包括預期信用損益及評價損益、提存各項準備、折舊及減損、攤銷、沖轉遞延負債、外幣兌換損失（利益）、處理資產損失（利益）、債務整理損失（利益）、其他、流動金融資產淨減（淨增）、流動資產淨減（淨增）、流動金融負債淨增（淨減）及流動負債淨增（淨減）。

3. 本表各項數字因採四捨五入方式計算，細項數字之和與合計數或有差異。

交通部臺灣鐵路管理局盈虧審定後資產負債表

中華民國 112 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	112 年 12 月 31 日		111 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
資 產	818,362,654,332	100.00	769,027,902,558	100.00	49,334,751,774	6.42
流動資產	28,682,287,067	3.50	32,151,254,809	4.18	- 3,468,967,742	- 10.79
現金	1,972,569,560	0.24	2,962,811,103	0.39	- 990,241,543	- 33.42
應收款項	1,614,781,464	0.20	1,104,208,381	0.14	510,573,083	46.24
存貨	4,147,861,221	0.51	4,591,227,128	0.60	- 443,365,907	- 9.66
預付款項	3,444,300,475	0.42	5,648,899,177	0.73	- 2,204,598,702	- 39.03
待出售非流動資產	17,502,414,347	2.14	17,844,109,020	2.32	- 341,694,673	- 1.91
其他流動資產	360,000	0.00	—	—	360,000	--
基金、投資及長期應收款	1,952,349,374	0.24	1,597,161,640	0.21	355,187,734	22.24
非流動金融資產	1,952,349,374	0.24	1,597,161,640	0.21	355,187,734	22.24
不動產、廠房及設備	781,013,368,677	95.44	728,842,721,137	94.77	52,170,647,540	7.16
土地	421,287,274,676	51.48	419,531,057,396	54.55	1,756,217,280	0.42
土地改良物	111,156,286,311	13.58	84,978,145,075	11.05	26,178,141,236	30.81
房屋及建築	49,654,526,401	6.07	44,616,245,165	5.80	5,038,281,236	11.29
機械及設備	11,759,299,550	1.44	10,288,249,511	1.34	1,471,050,039	14.30
交通及運輸設備	85,111,814,817	10.40	70,329,194,194	9.15	14,782,620,623	21.02
什項設備	2,176,610,087	0.27	1,193,984,478	0.16	982,625,609	82.30
購建中固定資產	99,867,556,835	12.20	97,905,845,318	12.73	1,961,711,517	2.00
投資性不動產	5,103,296,640	0.62	5,103,296,640	0.66	—	—
投資性不動產—土地	5,103,296,640	0.62	5,103,296,640	0.66	—	—
無形資產	31,509,419	0.00	36,481,041	0.00	- 4,971,622	- 13.63
無形資產	31,509,419	0.00	36,481,041	0.00	- 4,971,622	- 13.63
其他資產	1,579,843,155	0.19	1,296,987,292	0.17	282,855,864	21.81
遞延資產	4,144,064	0.00	5,633,294	0.00	- 1,489,230	- 26.44
什項資產	1,575,699,091	0.19	1,291,353,998	0.17	284,345,094	22.02
資 產 總 額	818,362,654,332	100.00	769,027,902,558	100.00	49,334,751,774	6.42

- 註：1. 信託代理與保證之或有資產與或有負債，112 年底及 111 年底各有 5,629,422,312 元及 5,521,233,823 元。
 2. 外幣資產已按期末匯率辦理評價。
 3. 存貨成本係採移動加權平均法計算，期末以成本法衡量。
 4. 不動產、廠房及設備之折舊係採平均法計算。
 5. 待出售非流動資產、不動產、廠房及設備，依其相關可回收金額衡量帳面價值，認列資產減損及迴轉減損。

交通部臺灣鐵路管理局盈虧審定後資產負債表（續）

中華民國 112 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	112 年 12 月 31 日		111 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
負 債	416,802,137,355	50.93	375,376,887,575	48.81	41,425,249,780	11.04
流動負債	185,390,110,516	22.65	177,066,458,886	23.02	8,323,651,630	4.70
短期債務	173,210,000,000	21.17	163,896,520,170	21.31	9,313,479,830	5.68
應付款項	10,433,016,279	1.27	10,397,331,319	1.35	35,684,960	0.34
預收款項	1,747,094,237	0.21	2,772,607,398	0.36	- 1,025,513,161	- 36.99
長期負債	51,800,079,947	6.33	55,660,038,697	7.24	- 3,859,958,750	- 6.93
長期債務	51,800,079,947	6.33	55,660,038,697	7.24	- 3,859,958,750	- 6.93
其他負債	179,611,946,892	21.95	142,650,389,991	18.55	36,961,556,901	25.91
遞延負債	177,086,532,517	21.64	140,000,731,424	18.20	37,085,801,093	26.49
什項負債	2,525,414,375	0.31	2,649,658,568	0.34	- 124,244,193	- 4.69
權 益	401,560,516,977	49.07	393,651,014,984	51.19	7,909,501,993	2.01
資本	260,642,908,232	31.85	243,078,032,794	31.61	17,564,875,439	7.23
資本	260,642,908,232	31.85	243,078,032,794	31.61	17,564,875,439	7.23
資本公積	10,675,833,483	1.30	9,738,031,768	1.27	937,801,715	9.63
資本公積	10,675,833,483	1.30	9,738,031,768	1.27	937,801,715	9.63
保留盈餘（或累積虧損）	130,239,328,709	15.91	143,232,558,782	18.63	- 12,993,230,073	- 9.07
已指撥保留盈餘	142,828,062,753	17.45	143,232,558,782	18.63	- 404,496,029	- 0.28
累積虧損	- 12,588,734,044	- 1.54	—	—	- 12,588,734,044	--
累積其他綜合損益	2,446,553	0.00	- 2,397,608,360	- 0.31	2,400,054,913	--
透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產損益	2,446,553	0.00	- 2,397,608,360	- 0.31	2,400,054,913	--
負債及權益總額	818,362,654,332	100.00	769,027,902,558	100.00	49,334,751,774	6.42

6. 土地曾按 84 年 7 月之公告現值辦理重估。

7. 期末已提撥退休金資產 7 億 4,939 萬餘元，及提列員工福利負債準備（屬退休金部分）554 億 7,227 萬餘元。

8. 期末資本增加 17,564,875,439 元，係執行各項鐵路建設專案計畫，經交通部現金增資。

9. 本表各項數字因採四捨五入方式計算，細項數字之和與合計數或有差異。