

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（原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，嗣為清償原交通部臺灣鐵路管理局及所屬機構既存之短期債務，依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第10條第1項之規定於113年度設置臺鐵局撥入資產及債務管理分基金，爰該基金包含5個分基金）。該基金113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。113年度營運項目6項，實施結果，實際數較原預計增加者3項，減少者3項，其執行情形列表如次：

項 目	單 位	預 計 數	實 際 數	比 較 增 減		
				增 減 數	%	原 因
機 場 旅 客 服 務	千 人 次	20,019	19,042	- 977	- 4.88	
導 航 設 備 服 務	千 小 時	15,473	15,509	36	0.24	
高 速 公 路 車 輛 通 行 管 理	百 萬 延 車 公 里	30,996	32,911	1,915	6.18	國內旅遊及經濟活動熱絡，交通量較預計增加。
鐵 道 發 展 及 監 理 相 關 作 業	千 元	683,088	562,517	- 120,570	- 17.65	「輕軌列車控制及監視系統自主技術提升計畫」等補助案，因規劃作業耗時，推延公告、申請人之選定，執行進度落後。
Tourism2025—臺灣 觀 光 邁 向 2025 方 案	千 元	3,791,444	3,299,392	- 492,051	- 12.98	申請獎補助案件未如預期。
債 債 計 畫	千 元	414,261	576,000	161,739	39.04	增列財政部國有財產署執行有償撥用作業收取各期價款，償還之債務較預計增加。

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

113 年度決算審核結果，業務賸餘 315 億 8,570 萬餘元，業務外賸餘 17 億 4,677 萬餘元，審定本期賸餘 333 億 3,247 萬餘元，較預算賸餘 201 億 9,537 萬餘元，增加 131 億 3,710 萬餘元，約 65.05%，主要係台灣高速鐵路公司 112 年度營運優於預期，於 113 年度依合約增加平穩額度之提撥數及收取回饋金較預計增加所致。

3. 餘絀及撥補之審定

(1) 餘絀審定 113 年度決算經行政院核定賸餘 33,332,474,394 元，經核尚無不合，予以照數審定。

(2) 餘絀撥補 113 年度決算審定賸餘 33,332,474,394 元，其中：

A. 國道公路建設管理分基金賸餘 20,376,241,125 元，連同前期未分配賸餘 24,407,227,079 元，合計賸餘 44,783,468,204 元，經依預算撥充基金 21,216,630,000 元後，尚有未分配賸餘 23,566,838,204 元。

B. 鐵道發展分基金等 2 個分基金賸餘 8,989,031,167 元，連同前期未分配賸餘 29,173,592,166 元，合計賸餘 38,162,623,333 元，全數列為未分配賸餘。

C. 民航事業作業分基金等 2 個分基金賸餘 3,967,202,102 元，全數用以填補前期累積短絀後，尚有待填補之短絀 4,855,632,135 元。

4. 現金流量之查核

113 年度期初現金及約當現金 165 億 5,425 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 7 億 4,005 萬餘元，期末現金及約當現金為 172 億 9,431 萬餘元；其現金及約當現金淨增數較預算淨增數 22 億 6,737 萬餘元，減少 15 億 2,731 萬餘元，主要係民航事業作業分基金增加流動金融資產，原預算未編列，投資活動之淨現金流出增加所致。

5. 重要審核意見

(1) 為推動國家整體觀光發展，成立觀光發展基金，惟受 COVID-19 疫情影響，基金累計短絀龐鉅，且間有國家風景區觀光建設自償收益未如預期等情，允宜研謀改善，以提升基金經營效能。

政府考量發展觀光需相當資源配合，爰於 88 年度設置觀光發展基金，以因應推動觀光發展實際需要，依交通作業基金收支保管及運用辦法第 11 條規定，觀光發展基金之用途包括：國家風景

特定區、地方觀光景點建設，及國際與國內觀光推廣行銷等業務有關支出。經查觀光發展基金資金運用及財務管理情形，核有下列事項：

A. 受 COVID-19 疫情衝擊，基金自 109 年度起累計短絀龐鉅，且未來尚須支應重要觀光景點建設中程計畫及 Tourism 2030 方案等觀光建設與業務營運經費，財務負擔沉重：經查，觀光發展基金近 5 年度（109 至 113 年度）預算執行結果，因受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，機場服務費收入大幅減少，及為因應 COVID-19 疫情辦理觀光產業紓困振興措施等，支出增加，109 及 111 年度分別發生短絀 111 億 7,024 萬餘元及 20 億 546 萬餘元（表 1），金額龐鉅，110、112

表 1 觀光發展基金收支餘絀情形

單位：新臺幣百萬元

年度 科目	109	110	111	112	113
業務收入	17,073.61	15,725.57	13,146.59	8,161.10	9,586.02
業務成本 與費用	28,591.68	13,431.91	15,368.70	7,297.93	9,239.62
業務賸餘 (短絀)	- 11,518.06	2,293.65	- 2,222.11	863.17	346.39
業務外收入	467.85	458.09	223.39	310.99	254.29
業務外費用	120.02	14.86	6.74	890.27	16.82
業務外賸餘 (短絀)	347.82	443.23	216.65	- 579.27	237.46
本期賸餘 (短絀)	- 11,170.24	2,736.88	- 2,005.46	283.89	583.85

資料來源：整理自 109 至 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告非營業部分之交通作業基金所屬分預算收支餘絀概況表，及觀光發展基金 113 年度附屬單位分決算書。

及 113 年度雖獲有賸餘，惟尚不足填補累計短絀，該基金 113 年底待填補短絀達 44 億 9,029 萬餘元。又觀光署為打造優

質旅遊環境，報經行政院於 112 年 3 月核定「重要觀光景點建設中程計畫（113-116 年）」，所需經費中由觀光發展基金分擔部分計 12 億 3,000 萬元，於 114 至 116 年度編列支應，以建設 13 處國家風景區內多元主題景點、提升景點維運品質等；另為實現觀光立國之願景，刻正研擬之「Tourism 2030-臺灣觀光邁向 2030 方案（115-119 年）」（草案），規劃未來 5 年度（115 至 119 年度）辦理觀光業務計畫及維持機關運作等經費需求，約 333 億 7,600 萬元，預計將全數由觀光發展基金籌措支應，基金財務負擔沉重。為減輕基金未來財務負擔並降低財務風險，經函請觀光署滾動檢討基金財務規劃及強化財務管理效能，提升資源配置效率及經費運用成效，以確保基金財務結構健全。據復：後續將視機場服務費收入恢復情形及以後年度觀光產業發展整體計畫，滾動檢討並妥適規劃財務與資金運用需求，以促進觀光產業整體永續發展。

B. 辦理重要觀光景點建設中程計畫，惟估列自償率未隨增反減，又部分國家風景區管理處 112 年度實際自償收益未如預期：觀光署為打造優質旅遊環境，邁向永續觀光發展，報經行政院於 108 年 7 月核定「重要觀光景點建設中程計畫（109—112 年）」，計畫總經費 130 億 2,900 萬元，預估自償率 8.21%，另於 112 年 3 月經行政院核定「重要觀光景點建設中程計畫（113—116 年）」，計畫總經費 151 億 3,800 萬元，預估自償率 8.12%。經分析，後期中程計畫較前期增加建設經費 21 億 900 萬元（增幅 16.19%），預估到訪國家風景區遊客增加 136 萬人次（增幅 0.67%），國家風景區觀光產值增加 907 億元（增幅 20.93%），惟其預估之自償率未隨增反減 0.09 個百分點，主要係東北角及宜蘭海岸、北海岸及觀音山、雲嘉南濱海、西拉雅、東部海岸等國家風景區管理處（下稱管理處）增加預算經費，惟預估之自償性收益減少，及該署提報 113 至 116 年中程計畫時，未及將 112 年底前完成具引商收益之遊憩據點提列為預期收益項目，致估列之自償率較前期減少。另 112 年度各國家風景區建設計畫執行成果，計畫預計自償率為 8.70%，實際自償率為 7.18%，減少 1.52 個百分點，主要係大鵬灣管理處遊一區及遊艇港區、遊二區、遊三區 BOT 計畫等三案依促進民間參與公共建設法第 46 條規定以民間自提促參方式辦理重新招商，惟未依原定時程完成招商，暨雲嘉南濱海、花東縱谷等管理處之既有設施、規劃新設據點實際招商收益未如預期等所致。經函請觀光署積極輔導所屬管理處加強財務收益規劃、開闢多元財源，以提升計畫投資效益及自償率。據復：將積極新建、整建多處具收益潛力之遊客中心、停車場、遊憩服務設施及活化閒置老舊建物，並透過強化既有服務設施收益、推動促參案件及落實使用者付費機制等方式增加收益，以提升財務自償性。

(2) 觀光署為提供自由行旅客便捷之觀光景點接駁服務，推動台灣好行旅遊服務計畫，惟部分路線未串連旅次動線及觀光圈內重要景點，兼有部分營運路線搭乘人次偏低、班次時間未能有效串接交通運輸場站等情，允宜研謀改善，以有效發揮計畫綜效，增進觀光消費收入及產業發展。

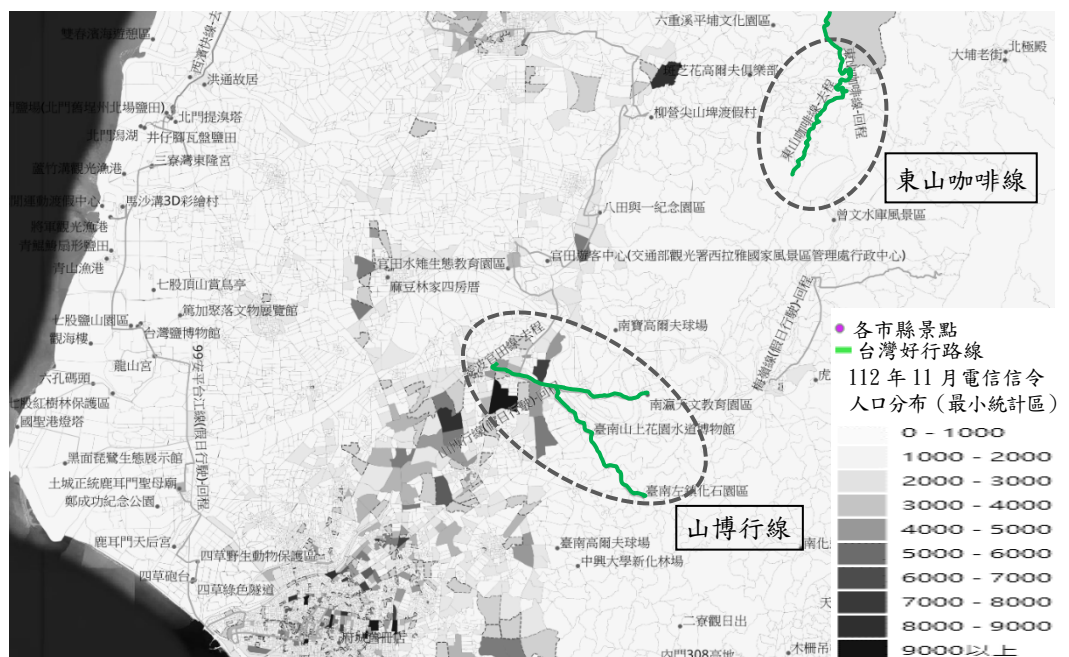
觀光署為鼓勵國內、外自由行遊客搭乘大眾運輸進行臺灣本島及離島旅遊，自 99 年度起推動台灣好行（景點接駁）旅遊服務計畫，提供串接國內主要交通運輸場站至重要觀光景點間之公車接駁服務，範圍涵蓋全臺各縣市，將公共運輸延伸至觀光旅遊目的地。嗣為持續精進服務，於「Tourism

2020—臺灣永續觀光發展方案(106—109年)」規劃辦理「台灣好行」服務升級計畫，及於「Tourism 2025—臺灣觀光邁向 2025 方案(110—114年)」規劃辦理便利自由行旅運計畫(下稱台灣好行計畫)，賡續推動台灣好行營運路線，由99年之21條增至113年之85條；近5年度(109至113年度)於觀光發展基金及中央政府疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算編列辦理各營運路線品牌行銷推廣及營運虧損補貼等經費，共計13億8,628萬餘元。經查觀光署推動台灣好行計畫執行情形，核有下列事項：

A. 部分營運路線搭乘率偏低，復未串連旅次信令人流主要軸線與觀光圈重要景點，不利旅客搭乘：台灣好行108年度搭乘量為479萬餘人次，109至111年度受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，搭乘量降至372萬餘人次、266萬餘人次及320萬餘人次，112年度回升至461萬餘人次，113年度搭乘量已達565萬餘人次，惟112及113年度之整體搭乘率分別為55.81%、57.98%，較108年度之59.53%，下降3.72及1.55個百分點。又分析113年度各路線營運概況，其中西濱快線等之搭乘率未及20%，甚有瑞龍瀑布線、山博行線、東山咖啡線等之搭乘率未及10%。另將該等路線與內政部統計處提供之112年11月各市縣電信信令人口統計資料(最小統計區)，運用地理資訊系統(QGIS)套繪結果，發現山博行線及東山咖啡線2條路線尚未串接旅次信令人流

主要軸線(圖1)。復將台灣好行路線與大西拉雅、澎湖觀光圈內景點運用QGIS套疊結果，發現關子嶺線、菱波官田線、山博行線等未能覆蓋大西拉雅觀光圈內之重要觀光景點；媽宮北

圖1 山博行線及東山咖啡線與電信信令人口統計資料套繪結果



資料來源：運用地理資訊系統(QGIS)套繪內政部統計處112年11月各市縣電信信令人口統計資料(最小統計區)與台灣好行路線之結果。

環線及媽宮西湖線，未串接澎湖觀光圈內之青螺沙灘、莊家莊民俗文物館等多處景點，尚難滿足自由行旅客之旅運需求。經函請觀光署研議運用多元技術方法及大數據資訊，深入研析旅客旅運行為，通盤檢討規劃量適質優之路線遊程及行銷推廣措施，以發揮台灣好行計畫綜效。據復：將請路線推動單位參酌電信信令人口統計資料，持續滾動檢討搭乘率較低之路線，並請搭乘率未及 50% 之路線推動單位及客運業者研提強化行銷宣傳、結合地區主題活動等運量提升策略，後續亦將視營運狀況與觀光高峰期評估調整路線及班次，以配合旅客需求。

B. 部分營運路線搭乘人次偏低，或離、尖峰時段搭乘人次有明顯落差情形：經分析台灣好行路線 113 年 9、10 月之營運數據，菱波官田線各班次平均每日搭乘人次介於 1.29 至 2.43 人次、空駕 128 班次；關子嶺線各班次平均每日搭乘人次介於 4.43 至 5.61 人次、空駕 41 班次，惟上開 2 條路線主要係使用乙類大客車及甲類低地板公車營運，致其整體搭乘率未及 5 成，營運效益欠佳。另墾丁快線及大鵬灣琉球線 113 年截至 11 月底止之搭乘率，雖分別達 68.35% 及 72.40%，惟於 113 年 7 至 9 月期間，墾丁快線尖峰時段各班次平均每日搭乘人次約 20 至 30 人次，離峰時段各班次平均每日搭乘人次則未及 10 人；大鵬灣琉球線尖峰時段各班次平均每日搭乘人次約 15 至 25 人次，離峰時段各班次平均每日搭乘人次亦未及 10 人，顯示部分路線於離峰與尖峰時段各班次平均每日搭乘人次差距最大可達 20 人，且離峰時段班次有搭乘人次偏低或無人搭乘情形。經函請觀光署督促營運路線推動單位強化旅運需求調查，並就部分路線搭乘人次偏低，或離、尖峰時段搭乘人次有明顯落差情形，檢討研謀改善，以提升整體搭乘率及營運效能。據復：將研議動態調整班次，提高離峰時段搭乘率。

C. 部分營運路線及班次時間未能有效串接交通運輸場站及其班次，不利旅客旅遊接駁：經運用 QGIS 電腦軟體套疊分析台灣好行營運路線及機場、碼頭、高鐵、臺鐵等交通運輸場站結果，金門縣台灣好行路網分布於該縣東、西兩側，惟路線間未進行串連，無法成為小三通旅客之搭乘選擇，亦有站點與機場及碼頭距離過長情形，不利旅客搭乘；連江縣「南竿—媽祖巨神像線」、臺東縣「東部海岸線」及花蓮縣「太魯閣線」，行經站點未連接至南竿機場、富岡漁港及花蓮機場，顯示部分台灣好行營運路線未能串連交通運輸場站，不利旅客運用公共運輸進行旅遊接駁。復將台灣好行各營運路線與行經國內知名觀光遊憩據點及高鐵、臺鐵車站路線等資料，運用 EXCEL 進行比對分析結果，發現大溪快線與獅山線行經高鐵車站，南庄線與斗六古坑線行經臺鐵車站，惟

該等路線發車時間未能配合高鐵、臺鐵到站時間，致旅客抵達交通運輸場站後仍須等候多時才能搭乘台灣好行，恐影響旅客搭乘意願。經函請觀光署督促台灣好行各營運路線推動單位檢視路線轉乘接駁之便利性，並協助調整班次時刻，以減少旅客轉乘等候時間，及提升搭乘大眾運輸旅遊之意願。據復：已將路線班次規劃適宜性納入 114 年度評鑑指標，針對路線班次規劃與其他大眾交通運輸工具之時刻表配合情形進行檢視與評分。

(3) 觀光署辦理觀光景點公共運輸提升方案，提供旅客在地接駁服務，惟接駁範圍尚未涵蓋部分遊憩據點及交通運輸場站，且台灣觀巴部分旅遊路線運量及網站服務功能亦待提升，允宜研謀改善，以提升整體營運效益。

交通部為加強推動公共運輸政策，降低私人運具使用造成之道路壅塞、環保衝擊及交通事故，並減輕通勤族交通負擔，研擬「促進公共運輸使用方案」，於中央政府疫後強化經濟與社會韌性及全民共享成果特別預算編列擴大公共運輸補貼相關經費 221 億元。其中觀光景點公共運輸提升方案編列經費 21 億元，由觀光署執行，規劃提升旅遊便利性及觀光路廊在地接駁服務等多項方案。經查執行情形，核有下列事項：

A. 部分旅宿位於交通便捷區域，惟相關接駁服務仍納列補助範圍，另遊憩據點周邊部分交通不便之旅宿業者，未參與相關合作提供接駁服務，補助資源配置有待檢討：觀光署為滿足自由行旅客接駁需求，補足觀光運輸服務之「最後一哩路」，於 112 年 4 月 20 日訂頒該署「補助小客車租賃業與旅宿業合作提供旅客在地接駁服務實施要點」，補助合法小客車租賃業與旅宿業合作，於運輸場站與住宿地點間提供免費接駁服務，補助期間自 112 年 7 月 1 日至 114 年 8 月 31 日止。截至 114 年 1 月底止，參與補助措施之合作旅宿業者計 438 家，補助小客車租賃業者提供免費接駁 49,540 趟次、服務 192,128 人次。經運用地理資訊系統 (QGIS) 進行套繪分析，發現部分參與補助措施之合作旅宿業者係位於交通便捷區域，惟相關接駁服務仍納列補助範圍；另有部分遊憩據點周邊旅宿業者之住宿地點，並未鄰近台灣好行路線站牌或交通運輸場站，惟未參與合作提供接駁服務，恐難提升自由行遊客旅遊便利性。經函請觀光署研議檢討補助條件與資源配置，及更具公平性之配套機制，以達補助政策目標。據復：已請各國家風景區管理處於核定路線前檢視路線合理性及周邊接駁量能，並評估增加已核定路線之參與合作旅宿業者，以擴大受益客群。

B. 台灣觀巴多數營運路線運量偏低，國外觀光旅客搭乘人次未回復至疫情前水準，且網站路線查詢與付款機制亦待強化：觀光署為提供自由行旅客便捷、舒適及友善之觀光旅遊服務，自 93 年起推出「台灣觀巴」套裝旅遊產品，嗣為配合行政院「促進公共運輸使用方案」之推動，於 112 年 4 月 20 日訂頒執行台灣觀巴在地接駁服務作業要點，補助台灣觀巴業者與旅宿業合作提供在地接駁服務，並分別於 112 年 7 月 1 日至 12 月 31 日及 113 年 3 月 1 日至 12 月 31 日，推出兩波「台灣觀巴 2 人成行，1 人免費」優惠活動，透過優惠措施增加旅客搭乘誘因。惟經分析台灣觀巴業者 112 及 113 年度旅遊路線營運情形，其中月平均搭乘人次屬該署於 113 年 7 月 23 日公告「台灣觀巴」工作計畫所定退場機制之標準（50 人以下）者，各有 73 條及 52 條路線，占比達 78.49% 及 61.18%，顯示多數路線營運績效欠佳，前揭優惠活動及補助措施成效亟待檢討。另分析 108 至 113 年度台灣觀巴搭乘人次與營運收入統計資料，113 年度搭乘人次與營運收入雖較新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情期間回升，且搭乘人次已達 115,341 人次，惟國外旅客僅 37,799 人次，約為疫情前 108 年度國外旅客 91,964 人次之 4 成，113 年度國外旅客占比 32.77%，亦未及 108 年度國外旅客占比 67.61% 之半數，顯示國際客源復甦程度與疫情前相較仍有相當落差(表 2)。

復查，台灣觀巴網站提供

中、英、日、韓 4 種語言

模式供旅客查詢遊程資

訊，惟以英、日、韓語查

詢時，顯示之旅遊路線數

量與中文版存有明顯差

異，且多數路線僅能以信

用卡或 WebATM 等方式付款，付款機制尚待強化，經函請觀光署通盤檢討路線遊程與行銷策略，並強化網站服務功能，以提升整體營運效益。據復：將輔導台灣觀巴業者包裝特色主題、規劃符合國際旅客需求之行程與服務項目，以提升搭乘人次，並藉由考核評選機制，針對服務品質欠佳路線予以退場，以維護品牌形象；另將促請台灣觀巴協會強化台灣觀巴網站路線查詢與付款機制之功能，並研議予以必要之補助，以提升網站資訊及使用功能之友善性。

表 2 台灣觀巴搭乘人次及營運收入

單位：條、人次、新臺幣千元

年度	路線數	搭乘人次			營運收入		
		合計	國人	國外旅客	合計	國人	國外旅客
108	83	136,014	44,050	91,964	267,461	85,663	181,798
109	86	54,053	44,734	9,319	117,634	99,053	18,580
110	90	30,890	30,527	363	73,393	72,876	517
111	89	25,968	25,265	703	55,531	54,250	1,281
112	93	49,427	25,336	24,091	92,991	48,913	44,078
113	85	115,341	77,542	37,799	222,027	154,755	67,272

資料來源：整理自觀光署提供資料。

(4) 觀光署為加速吸引國際觀光客，補助旅宿業者增聘服務人員所需薪資，期改善勞動條件，強化人力穩定性及服務量能，惟業者增僱人數未如預期，允宜妥謀善策，持續與業者溝通協調改善工作環境，提升從業吸引力，以有效解決觀光人力短缺問題。

觀光署為加速恢復旅宿業受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響之服務量能，於112年4月20日訂定補助旅宿業穩定接待國際旅客服務量能實施要點，並於中央政府疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別預算編列10億元（含協助旅宿業者增聘從業人員9億6,000萬元、協助旅宿業者辦理徵才及教育訓練4,000萬元），針對營業中且最近3年未經該署處分停止獎（補助）之合法旅宿業者，新增聘僱房務及清潔服務人員，於112年4月1日至113年3月31日間到職且連續實際在職6個月以上者，補助每人每月5,000元，最長12個月。以上述補助標準及所編預算規模計算，預估可補助業者增聘逾16,000人，有效紓緩缺工情形。惟經分析旅宿業於補助期間僱用員工僅增加2,617人（表3），遠不及以補助要點及特別預算列計補助業者增聘16,000人之目標，且其中觀光旅館業及旅館業客房部職工增幅均未及1成，人力短缺情形並未有效改善。復據行政院主計總處113年發布之「112年轉業就業者前職行業—按轉業原因分」統計報表，112年住宿及餐飲業員工離職原因，以待遇不符期望占比25.54%為最高，顯示旅宿業薪資待遇與求職者之需

表3 旅宿業聘僱員工數

單位：人

年	月	合計	觀光旅館業		旅館業		民宿業
			客房部員工	總員工	客房部員工	總員工	
112	4	82,728	5,855	21,550	26,079	53,573	7,605
	5	82,686	5,812	21,520	26,008	53,636	7,530
	6	82,933	5,762	21,377	26,170	53,808	7,748
	7	83,738	6,069	21,879	26,584	54,302	7,557
	8	83,641	6,125	22,156	26,465	54,027	7,458
	9	83,818	6,081	22,149	27,208	54,609	7,060
	10	82,995	6,094	22,251	26,153	53,806	6,938
	11	83,372	6,309	22,749	26,362	54,004	6,619
	12	83,723	6,339	22,959	26,342	54,055	6,709
113	1	85,825	6,574	22,969	27,636	55,978	6,878
	2	85,171	6,282	22,800	26,854	55,181	7,190
	3	85,345	6,216	22,553	27,019	55,903	6,889

資料來源：整理自觀光署行政資訊網資料。

求仍有落差。經函請觀光署妥謀善策，持續與業者溝通協調，以改善工作環境及勞動條件，提升從業吸引力，有效解決觀光人力短缺問題。據復：將持續宣導旅宿業者提供符合勞動市場之薪資，輔導業者營造友善工作環境，吸引更多人力投入，並補助旅宿業者善用科技輔助，彈性運用現有人力，以強化服務品質。

(5) 觀光署為提振花東地區觀光並加速震後產業復甦，加碼推動境外包機計畫及個別旅客住宿優惠措施，惟客源與旅宿業整體營收尚未恢復，允宜持續深化與航空及旅遊業者合作，並精進多元行銷與誘因措施，以拓展境外市場、活絡旅宿經濟，促進花東觀光穩定發展。

觀光署為促進花東地區當地觀光發展，帶動區域經濟成長，推動包機獎助制度，自 106 年起，於「花東永續旅遊自主門戶整合行銷計畫」中編列獎助花東境外包機經費，並經行政院於 111 年 11 月 8 日核定續辦「推動花東永續旅遊境外包機計畫(112-114 年)」(下稱花東境外包機計畫)，計畫總經費 8,010 萬餘元(包含花東地區永續發展基金 3,925 萬餘元及觀光發展基金 4,085 萬餘元)，獎助經營國際包機業務之航空公司或旅行業，以提升外籍旅客造訪人次。嗣因應 0403 花蓮地震後觀光振興需求，觀光署加碼實施「鼓勵境外包機旅客赴花蓮旅遊」方案，提高包機獎助額度；復為協助花蓮縣及臺東縣旅宿業於震後復甦，於 113 年 5 月 30 日訂定「交通部觀光署獎助花蓮縣及臺東縣政府辦理個別旅客住宿優惠實施要點」，辦理相關住宿優惠活動。經查觀光署辦理花東地區境外包機及個別旅客住宿優惠活動，核有下列事項：

A. 境外包機計畫執行成效未如預期，且花東地區旅遊人次亦未恢復至疫情前水準：觀光署為推動花東地區機場成為國際觀光旅客進出之門戶，透過包機獎助機制，積極招攬國內外航空公司直航花東地區，期以提升旅遊人次並擴大觀光效益，惟 112 年度實際獎助旅行社 2 家，計包機 4 架次及旅客 440 人次，僅達該年度預估值之 8.00% 及 6.67%；113 年度實際獎助旅行社 3 家，計包機 9 架次及旅客 1,501 人次，亦僅達該年度目標值之 12.86% 及 16.24% (表 4)，顯示花東境外包機獎助成效未如預期，且航班來源均集中於東南亞，尚無自日本、韓國、港澳及菲律賓入境之包機航班，航點與旅遊市場拓展仍有強化空間；又 113 年度花東包機運量亦未恢復至新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情前水準，加碼實施「鼓勵境外包機旅客赴花蓮旅遊」方案，並未有效吸引各客源國包機旅遊。經函請觀光署持續深化與航空公司及旅行業者合作，並結合多元行銷推

廣策略，積極拓展包機來源國與航點，以促進花東地區觀光產業及經濟發展。據復：考量獎（補）助機制須維持各客源市場衡平性，將結合花東地方政府、航空公司、公協會及觀光產業等，加強宣傳包機獎助措施與花東觀光資源，以持續開拓各客源市場，推動國際旅客境外包機旅遊。

表 4 花東境外包機計畫績效指標達成情形

單位：架次、人次、%

年度 績效 指標	112			113		
	預估值	實際值	達成率	目標值	實際值	達成率
抵離花東機場包機架次	50	4	8.00	70	9	12.86
使用花東機場旅客人次	6,600	440	6.67	9,240	1,501	16.24

資料來源：整理自觀光署提供資料。

B. 花東地區整體旅宿業客房住用及營業收入尚未回復至震災前水準：觀光署為

協助花蓮縣及臺東縣旅宿業於 0403 花蓮地震後旅遊復甦，推動個別旅客住宿優惠獎助措施，以提升旅遊人次、刺激在地消費，並帶動整體產業復甦，惟 113 年第 4 季花蓮縣及臺東縣之客房住用數分別為 457,283 房次及 388,043 房次，相較 112 年同期之 481,693 房次及 382,640 房次，花蓮縣減少 5.07%、臺東縣增加 1.41%（表 5），花東地區整體減少 2.20%，顯示住用情形尚未回復至震災前水準；又分析旅

表 5 花東地區旅宿業客房住用情形—按季別

單位：房次、%

業營業收入（包含房租收入、餐飲收入及其他收入），113 年第 4 季花蓮縣及臺東縣之營業收入分別為 11 億 9,342 萬餘元及 10 億 9,597 萬餘元，相較 112 年同期之

季別	花蓮縣			臺東縣		
	112 年	113 年	增減率	112 年	113 年	增減率
第 1 季	446,797	445,575	-0.27	381,368	352,825	-7.48
第 2 季	515,540	169,315	-67.16	385,664	285,417	-25.99
第 3 季	540,221	383,678	-28.98	439,008	403,202	-8.16
第 4 季	481,693	457,283	-5.07	382,640	388,043	1.41

資料來源：整理自觀光署行政資訊網旅宿業營運統計資料。

18 億 4,568 萬餘元及 12 億 1,793 萬餘元，降幅約 35.34% 及 10.01%，亦顯示旅宿業整體營收未回復至震災前水準，經函請觀光署妥擬善策，以協助花東旅宿業全面復甦，提升災區觀光產業發展。據復：將持續與地方政府共同發掘及整合在地特色、文化及觀光等亮點，深耕並活絡觀光，透過行銷推廣，導引國內外客群至目標區域，強化自由行市場，推動觀光產業由依賴補助轉向自主經營，建立永續經營之良性循環。

(6) 觀光署為建構高齡友善旅遊環境，補助旅宿業者興(修)建無障礙客房及友善設施，並於各景區設置無障礙設備及設施，惟執行情形未如預期，且仍有部分遊憩據點尚未設置無障礙廁所盥洗室，允宜研謀改善，以打造友善安全之住宿及旅遊環境。

觀光署配合「因應超高齡社會對策方案」預期效益目標三、促進世代和諧共融之「強化公共活動空間及活動規劃」具體措施，於所轄國家風景區內遊憩據點，持續推動旅遊環境通用化，並輔導旅宿業者興(修)建無障礙客房及友善設施。經查執行情形，核有：A. 為鼓勵旅宿業建構友善住宿環境，提升旅宿服務品質，112及113年度於觀光發展基金各編列預算1,000萬元補助業者興(修)建無障礙客房及固定式通用化友善設施，惟業者申請補助案件未如預期，各年度均僅核定2件，低於原訂10件之年度目標，達成率僅20%，實際補助金額分別為125萬元及135萬元(表6)，預算執行率偏低，有待檢討補助機制及加強政策宣導，提升業者參與意願，以打造友善安全之住宿環境；B. 為建構高齡及無障礙旅遊

環境，業依身心障礙者權益保障法第57條及建築技術規則建築設計施工編第167條等規定，督促所屬13個國家風景區管理處(下稱管理處)陸續於各景區活動場所設置無障礙設備及設施，惟東北角及宜蘭海岸、東部海岸、花東縱谷、日月潭、阿里山及西拉雅管理處轄內鼻頭漁港、月光小棧、羅山瀑布、日月潭慈恩塔停車場、奮起湖-杉林木棧道及紅葉公園停車場等16處遊憩據點，尚未設置無障礙廁所盥洗室(表7)，亦待督導所屬依上開規定設置，以營造年長及行動不便者之友善旅遊

表6 補助旅宿業者興(修)建無障礙客房及設施情形

單位：件、%、新臺幣千元

年度	補助案件			預算執行		
	目標值	實際值	達成率	編列數	實現數	執行率
合計	20	4	20.00	20,000	2,600	13.00
112	10	2	20.00	10,000	1,250	12.50
113	10	2	20.00	10,000	1,350	13.50

註：1. 資料時點：113年12月31日。

2. 資料來源：整理自觀光署提供資料。

表7 管理處轄內遊憩據點尚未設置無障礙廁所盥洗室情形

序號	管理處名稱	遊憩據點名稱
1	東北角及宜蘭海岸	鼻頭漁港
2		大坑景觀台
3		龍洞灣岬步道
4	東部海岸	月光小棧
5		綠島露營區
6	花東縱谷	羅山瀑布
7		天龍古道
8	日月潭	後尖山步道停車場
9		日月潭慈恩塔停車場
10		日月潭慈恩塔蔣老夫人紀念館
11	阿里山	二延平步道
12		竹林茶坊
13		竹坑溪入口
14		奮起湖-杉林木棧道
15	西拉雅	白河遊客中心
16		紅葉公園停車場

註：1. 資料時點：113年12月31日。

2. 資料來源：整理自觀光署提供資料。

環境等情事，經函請觀光署研謀改善。據復：A. 將滾動檢討補助要點規定，並加強政策宣導，協助業者瞭解無障礙補助相關內容，以提升旅宿業者興（修）建無障礙客房及友善設施意願；B. 東部海岸及花東縱谷管理處轄內之綠島露營區及天龍公廁將進行改善，餘因受限於現地空間等因素，無法增設無障礙設施，將研議於鄰近適當地點建置無障礙廁所盥洗室。

(7) 觀光署為推動觀光發展，結合所屬國家風景區管理處辦理自行車旅遊節、騎遊活動及人力培訓課程，惟旅遊節活動成效評估缺乏一致基準，間有自行車騎遊活動參與人數及領騎人力運用效益欠佳等情，允宜研謀善策，以提升自行車觀光活動整體政策效益。

觀光署及所屬國家風景區管理處（下稱管理處）為推廣自行車活動，近3年度（111至113年度）共投入1億3,645萬元經費，辦理包括導覽人員培訓、友善旅宿輔導、主題騎遊路線設計，以及具在地文化特色之大型活動等。經查觀光署推動自行車觀光情形，核有下列事項：

A. 辦理自行車旅遊節活動以推動自行車觀光，惟活動成效評估缺乏一致基準，且多側重於經濟、觀光面向，尚乏社會、文化與環境等指標，難以全面瞭解活動整體影響及永續政策成果：觀光署為推廣自行車觀光，自111年度起持續辦理「臺灣自行車旅遊節」系列活動，並由所屬管理處依據轄

區特色，規劃相關中大型主題活動（表8），並於活動後編製成果報告，作為後續規劃與成效評估之參據。經檢視該等活動成果資料，其所採計算方式與評估基準不一，且部分

表8 管理處辦理自行車特色活動情形

管理處名稱	111 年度	112 年度	113 年度
大鵬灣	—	2023 極點慢旅—極南點鵝鑾鼻燈塔自行車活動—悠遊探索恆春半島	2024 極點慢旅—極南點鵝鑾鼻燈塔自行車活動
日月潭	日月潭 Come!Bikeday 自行車嘉年華主題日	日月潭 Come!Bikeday 自行車嘉年華主題日	日月潭 Come!Bikeday 自行車嘉年華主題日
北海岸及觀音山	自行車夏令營、極北點—富貴角燈塔騎遊	極北點—富貴角燈塔騎遊	極北點—富貴角燈塔騎遊
西拉雅	趣飛車	趣飛車	趣飛車
東北角及宜蘭海岸	福隆生活節、壯圍生活節	福隆生活節	福隆生活節
馬祖	跳島自行車慢遊集點	跳島自行車慢遊集點	—
參山	八卦山脈自行車嘉年華	2023 參山騎旅自行車嘉年華	自行車嘉年華
雲嘉南濱海	2022 極點慢旅—極西點國聖港燈塔自行車慢遊	安平·平安自行車慢遊、極西·集希自行車慢遊	—
澎湖	澎湖跳島 101km 自行車活動	澎湖跳島自行車嘉年華	澎湖跳島自行車嘉年華

資料來源：整理自管理處111至113年度自行車旅遊節成果報告。

管理處未提供具體量化成果，致活動成效缺乏對應性，不利橫向比較、獲得政策回饋資訊；又評估面向亦多集中經濟效益，對社會、文化、環境等非經濟構面之影響關注度不足，難以全面瞭解活動於地方發展與永續目標推進之實質影響，整體評估機制尚待整合與強化。經函請觀光署妥擬善策，研議建立一致且多元之評估指標，作為評核自行車活動成效與資源配置之依據。據復：已函請管理處於計算經濟成效，除離島管理處依實際遊客行為推估其平均旅遊支出外，本島管理處統一以「國人國內旅遊每人每次平均旅遊支出」計算，並於 114 年度自行車活動結案時，將社會、文化與環境等三項指標納入成效估算。

B. 部分管理處辦理自行車騎遊活動之成效欠佳：觀光署所屬管理處自 111 年度起，依據其轄區特色規劃辦理自行車騎遊活動，形式包括自行車遊程體驗、自主騎乘打卡認證及限時騎乘認證等，惟部分管理處 113 年度辦理自行車活動之騎遊人數，較 112 年度減少，活動成效有待檢討改善。經函請觀光署積極輔導管理處檢討活動辦理模式及策略，設計具特色與吸引力遊程，以有效吸引潛在遊客參與。據復：將結合在地周邊業者推出自主騎乘打卡抽好禮、辦理具有區域特色之自行車路線活動，透過完騎禮物及抽獎活動，鼓勵民眾自主騎乘於不同區域在地達人推薦之自行車路線，以持續豐富活動內容及服務。

C. 為推動自行車旅遊，辦理「自行車領騎人員」教育與認證課程，惟運用效益有待提升：觀光署 111 至 113 年度辦理「自行車領騎人員」教育與認證課程，預訂培訓領騎人員 2,770 人次，實際完成訓練人數達 2,975 人次，截至 113 年底止，已登錄領騎人員 2,525 人，培訓已初具成效。惟近 3 年度民眾申請運用自行車領騎人員服務合計 528 團次、服務 13,369 人次，若以完成登錄之領騎人員，其每年僅服務 1 團次，每團人數 5 至 25 人估算，則可提供民眾每年申請運用自行車領騎人員服務量能，即達 2,525 團次、12,625 至 63,125 人次，與管理處每年實際服務團次及人數，有極大差距。經函請觀光署全面檢討現行導覽制度，優化領騎人力運用模式，並研擬更具彈性與分眾導向之自行車旅遊策略，以充分發揮領騎人力功能，提升領騎人員培訓認證制度之成效。據復：將加強領騎服務宣傳，同時結合管理處舉辦之自行車活動、社群媒體及在地自行車租賃業者等共同配合推廣，以提高遊客或相關旅行業者洽詢申請服務意願。

(8) 為提倡自行車旅遊，豐富自行車環島遊程，辦理自行車多元路線整合計畫，惟針對高齡族群之友善設施仍顯不足，且臺灣騎跡網站設計尚待優化，旅

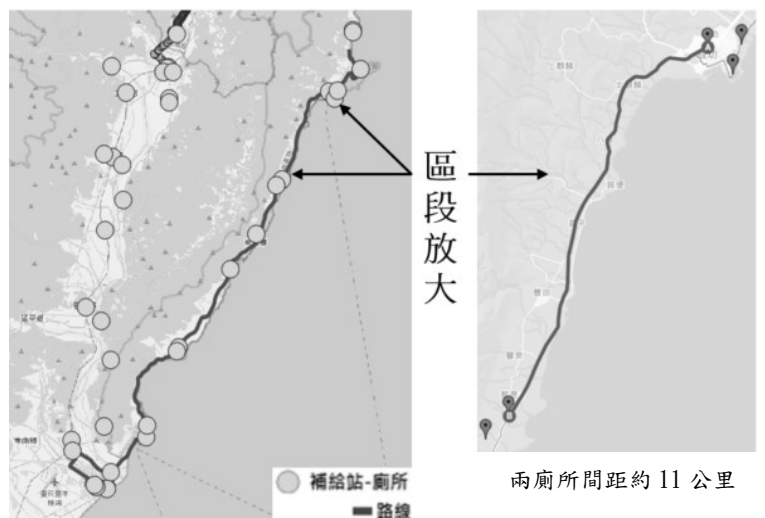
宿網相關資訊揭露亦未臻完備，允宜研謀改善，以推動自行車旅遊市場之多元發展，提升網站整體服務品質與公共資訊價值。

交通部推動「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」(109至113年)，希藉由相關設施之整備，以優化環島自行車路網之安全及友善性，並藉由辦理國際化賽事、行銷及更多元型態之自行車主題路線，帶動地方在地化之觀光產業發展。觀光署為強化自行車旅遊配套服務，自109年起推動「自行車友善旅宿」標章制度，輔導及鼓勵旅宿業者提供騎乘自行車遊客之人車住宿服務；復為提供自行車愛好者更完整且多元之資訊服務，整合「全國自行車單一總入口網」及「臺灣自行車旅遊網」，建置「臺灣騎跡—全國自行車單一總入口網」(下稱臺灣騎跡網)，並於112年5月29日啟用。經查自行車友善設施及友善旅宿之推動與建置情形，核有下列事項：

A. 部分路線沿途附設廁所之補給站間距偏長，對於高齡族群行程之如廁與休憩需求，尚難以充分供應：據國家發展委員會推估，截至113年底止，我國65歲以上老年人口達448萬餘人，占總人口19.18%，該項占比將於114年超過20%，邁入聯合國定義之超高齡社會。隨著銀髮族人口持續攀升，設計兼具健康促進與樂活體驗之慢速騎乘自行車觀光旅遊活動，已成為政府重要課題。經運用地理資訊系統(QGIS)套疊臺灣騎跡網已建構之16條多元型態旅遊路線，分析站點間之騎乘距離及高齡友善設施布建情形，發現部分路線沿途附設廁所之補給站間距偏長，對於高齡族群行程之如廁與休憩需求，尚難提供足夠資源(圖2)。經函請交通部研議擇選適當自行車路線，增設對高齡者

之友善設施，以符合超高齡社會需求。據復：將依據高齡友善城市指引，督請觀光署於臺灣騎跡網標註適合高齡族群騎乘路線及補給設施提供狀況，並請相關單位協助增設或增加補給站(含廁所)密度，以促成高齡者慢速騎乘自行車旅遊習慣，增進其健康福祉，並推動自行車旅遊市場之多元發展。

圖2 東海岸路線補給站設有廁所情形



註：1. 資料時點：113年12月31日。

2. 資料來源：整理自交通部運輸研究所及觀光署提供資料。

B. 臺灣騎跡網站尚乏使用者導向之分眾設計，且網頁語系切換機制及內容未臻完善，資訊揭露尚有優化空間：觀光署為提供自行車愛好者更完整且多元之資訊服務，建置臺灣騎跡網站，並於 112 年 5 月 29 日啟用。該網站除延續原有之全臺自行車道路線查詢與規劃功能外，亦新增路線及遊程資訊、旅遊活動與轉乘資訊、多媒體專區、用戶互動與意見回饋、常見問題集等多項功能，致力打造一站式自行車旅遊資訊平臺。截至 114 年 3 月底止，該網站共整合全國 404 條自行車路線，惟網站平臺針對不同使用族群（如親子家庭、進階車友等），尚未建立分眾導引機制，不利使用者迅速、便利查找符合需求之資訊內容，降低整體平臺操作效率與使用意願；另該網站雖已初步建置外語服務介面，期提供友善使用環境，惟外語與中文介面之切換機制未臻完善、日文網頁內容仍欠完整，且僅支援英文與日文兩種語系，不利國際觀光客瀏覽使用等情事，經函請觀光署研謀檢討改善。據復：網站後續將規劃提供使用者查詢功能，俾利不同使用族群依其路線型態、長度、鄰近轉乘點與補給設施等條件，篩選符合自身需求之推薦遊程；已修正網頁語系切換問題，並預計於 114 年補正日文網頁缺漏內容，後續將視實際遊客量成長及經費編列情形，研議新增韓語介面。

C. 自行車友善旅宿標章未就業者服務項目細緻分類，且部分業者服務資訊揭露不足，影響住宿決策及旅遊便利性：觀光署為強化自行車旅遊配套服務，自 109 年起推動「自行車友善旅宿」標章制度，輔導並鼓勵旅宿業者提供騎乘自行車旅客人車住宿等友善服務，另為便利旅客獲取符合需求之住宿資訊，並保障消費者權益與人身安全，建置「旅宿網」，提供星級旅館、好客民宿、環保標章、溫泉標章及自行車友善旅宿等多元分類資訊，以利民眾查詢。惟自行車友善旅宿標章取得僅以提供自行車停放空間、設置有車輛清潔及維修區域等基本服務為必要條件，未就旅宿業者可提供之進階服務內容或項目再予細緻分類，影響旅客於住宿選擇時資訊之掌握；另旅宿網自行車友善資訊揭露，現行僅以友善旅宿標識及文字標籤呈現，尚乏部分業者實際提供之攜車進房及自行車租借等服務資訊，影響旅客行程規劃與住宿決策等情事，經函請觀光署研議建立更具層級與辨識度之分類標準，及加強輔導業者強化相關服務資訊揭露，以提升自行車旅遊便利性與資訊透明度。據復：將蒐整旅宿業者意見，研究國內外自行車友善旅宿之分級制度，評估建置分類標準細緻化之可行性；將協請地方主管機關督導轄內業者定期於旅宿網更新資訊，並研議建立主動提醒機制。

(9) 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 COVID-19 疫情影響，基金於 109 至 112 年度連續 4 年發生短絀，兼以未來相關建設經費龐鉅，為確保財務結構健全，允宜滾動檢討財務規劃，評估調整場站設施相關收取標準以反映營運成本，蓄積財源支應重大政策支出，俾提升基金經營效能及確保飛航服務品質。

民用航空局（下稱民航局）為提升旅客服務水準及強化對外競爭力等，持續辦理機場開發建設，然受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，機場旅客人數及民航事業作業基金收入大幅下滑，109 至 112 年度該基金分別發生短絀情事，須舉債支應營運所需支出，且截至 113 年底止，1 年以上長期債務餘額達 740 億元。經查民航事業作業基金收支保管運用情形，核有下列事項：

A. 受 COVID-19 疫情衝擊，基金自 109 年度起已 4 年財務狀況欠佳，且未來尚須分年舉債支應營運支出與機場相關重大建設計畫，財務負擔沉重：我國民用機場營運受 COVID-19 疫情影響，109 至 111 年度各機場進出旅客大幅減少，總旅客數（含國內、國際及兩岸航線）分別為 1,899 萬餘人次、759 萬餘人次及 1,548 萬餘人次，僅為 108 年度 7,215 萬餘人次之 26.33%、10.53% 及 21.46%。又 112 年度雖因疫情趨緩，總旅客數逐漸回升至 5,204 萬餘人次，惟仍較 108 年度總旅客數減少 2,011 萬餘人次，跌幅達 27.88%，致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，109 至 112 年度分別發生短絀 22 億 227 萬餘元、28 億 7,283 萬餘元、23 億 8,379 萬餘元及 7 億 8,135 萬餘元（表 9）。經查，民航局辦理「桃園航空城機場園區用地取得計畫」及「高雄國際機場 2035 年整體規劃」之用地或建設所

表 9 民航事業作業基金收支餘絀情形

單位：新臺幣百萬元

科目 \ 年度	109	110	111	112
業務收入	9,378.23	8,681.67	9,162.55	11,336.29
業務成本與費用	11,423.57	11,486.19	12,175.67	12,768.89
業務賸餘 (短絀)	-2,045.33	-2,804.51	-3,013.12	-1,432.59
業務外收入	419.94	205.17	936.87	697.48
業務外費用	576.88	273.48	307.55	46.24
業務外賸餘 (短絀)	-156.93	-68.31	629.32	651.24
本期賸餘 (短絀)	-2,202.27	-2,872.83	-2,383.79	-781.35

資料來源：整理自 109 至 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告部分之交通作業基金所屬分預算收支餘絀概況表。

需經費，須由民航事業作業基金支應金額高達 2,514 億元，基金財務負擔沉重，本部前就該基金受 COVID-19 疫情影響連年短絀，不利基金設置目的之達成等情，函請民航局審酌基金營運資金需求時程與缺口，適時評估調整相關設施收取標準以挹注收入，嗣經民航局於 112 年 3 月增列轉機過境設施使用費之收費項目，惟因疫後勞動力成本及物價上漲等因素，仍有部分收費項目尚未檢討修正。鑑於 113 年度起 COVID-19 疫情趨緩，空運旅客人數已逐漸復甦，為減輕基金未來財務負擔並降低財務風險，經函請民航局依機場開發建設期程及基金財務收支狀況，滾動檢討財務規劃，並評估調整場站服務使用費等收費規定及標準以開拓財源。據復：自 114 年起將取消臺北國際航空站房屋、土地及機庫使用費折扣，另將於 115 年檢討航空通信費收費標準，並持續滾動檢討機場各項收費標準，審慎開源節流，依各項機場建設計畫期程及實際推動狀況編列預算，暨適時評估融資借款金額，以確保基金財務結構健全。

B. 過境航路服務費收費標準已逾 17 年未檢討調整，未合理反映飛航管制成本：

依國際民航組織（International Civil Aviation Organization）第 9082 號文件所示，合理之成本回收係提供飛航服務之基礎。政府為保障飛航安全，秉持使用者付費原則，於民用航空法第 37 條第 1 項規定，使用助航設備等，應依規定繳納服務費。經查，交通部發布之「使用國營航空站助航設備及相關設施收費標準」，係自 96 年起針對過境航機，即僅行經臺北飛航情報區而未使用我國機場起降者，按次收取「過境航路服務費」1 萬元。又據民航局提供資料，亞太地區包含日本、香港、菲律賓及南韓等 12 個鄰近飛航情報區之過境航路服務費，平均每架次約 1 萬 2,356 元，如考量臺北飛航情報區位處西太平洋空中航路要衝，則同為航路要衝之日本、香港、菲律賓等 3 個飛航情報區之過境航路服務費，平均每架次約 1 萬 3,564 元，顯示我國過境航路服務費收費標準較鄰近地區為低。復依民航局統計，107 至 111 年度每架次服務成本約 1 萬 3,476 元（表 10），意即每提供一架過境航機飛航管制服務，產生虧損 3,476 元。鑑於空運為我國重要國際運輸路徑，現行過境航路服務費費率，低於亞太地區鄰近飛航情報區，且自

表 10 臺北飛航情報區過境航路服務成本

單位：新臺幣元/每架次

成本性質	金額
合計	13,476.40
人工	3,142.80
物料	661.70
設備	5,941.10
水電	854.50
維護	2,876.30

註：1. 統計期間：107 至 111 年度。
2. 資料來源：整理自民航局提供資料。

96年訂定迄今已歷17年未檢討調整，已無法支應相關服務成本，經函請民航局研議檢討，確保提供優質飛航服務。據復：為合理反映相應之服務成本，前揭收費標準業經交通部於114年1月14日修正發布，過境航路服務費率已修正，由每架次收取1萬元調整為1萬3,500元，並自114年3月1日起施行。

(10) 民航機場附設旅客停車場，提供便利之停車服務，惟間有電動汽車充電專用停車位設置比率不足及管理規範未臻完備，且部分停車場未實施收費機制或尚未導入智慧停車管理設備等，允宜督促研謀改善，以建構機場友善停車使用環境、挹注航空站收入及優化營運管理效能。

民用航空局（下稱民航局）為提升旅客便利性、安全性及機場營運效率，轄管16座民航機場除七美及望安機場外，其餘臺北松山國際機場等14座機場陸側均設有旅客停車場，由各該轄管航空站自行營運或委託廠商營運管理。經查該等停車場營運管理情形，核有下列事項：

A. 電動汽車充電專用停車位設置比率不足，且未依規定訂定充電收費基準及收費方式，並妥擬相關管理規範，致發生遭長時間停放或占用情事：民航局為配合國家淨零碳排及能源轉型，輔導所屬航空站於轄管機場旅客停車場，劃設電動汽車充電專用停車位並設置充電設施。

依交通部於112年9月13日發布實施之「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」第2條及第4條規定，公有路外公共停車場電動汽車專用停車位及其充電設施應設置2%以上，緩衝期2年。據該局提供轄管14座機場旅客停車場相關資料，截至113年10月23日止，汽車停車位共計4,100格，其中設有電動汽車充電專用停車位者僅臺北松山國際機場、臺中國際機場、臺東機場及金門機場等4座，共設15格，且除臺東機場外，其餘機場所設均未達法定之最低設置比率（2%），另10座機場則尚無電動汽車充電專用停車位之設置（表11），不利運具電動化策略推動。

表 11 民航機場旅客停車場電動汽車停車位設置情形

單位：格、%

序號	機場名稱	汽車停車位總數	電動汽車充電專用停車位	
			數量	占比
合計		4,100	15	0.37
1	高雄國際機場	1,198	—	—
2	臺北松山國際機場	823	2	0.24
3	金門機場	490	4	0.82
4	澎湖機場	416	—	—
5	臺中國際機場	278	4	1.44
6	花蓮機場	253	—	—
7	臺東機場	210	5	2.38
8	南竿機場	154	—	—
9	臺南機場	114	—	—
10	嘉義機場	62	—	—
11	恆春機場	51	—	—
12	綠島機場	29	—	—
13	蘭嶼機場	18	—	—
14	北竿機場	4	—	—

註：1. 資料時點：113年10月23日。
2. 資料來源：整理自民航局提供資料。

另已設置電動汽車充電專用停車位之部分航空站，未訂定充電收費基準及收費方式，並妥擬相關管理規範，致發生電動汽車充電車位遭長時間停放或占用情事，經函請民航局督促研謀改善。據復：將督促各航空站依相關規定於旅客停車場設置電動汽車專用停車位及充電樁，並督導已設置之航空站責成營運廠商訂定充電收費基準及方式；長期停放及占用部分亦將依規定辦理。

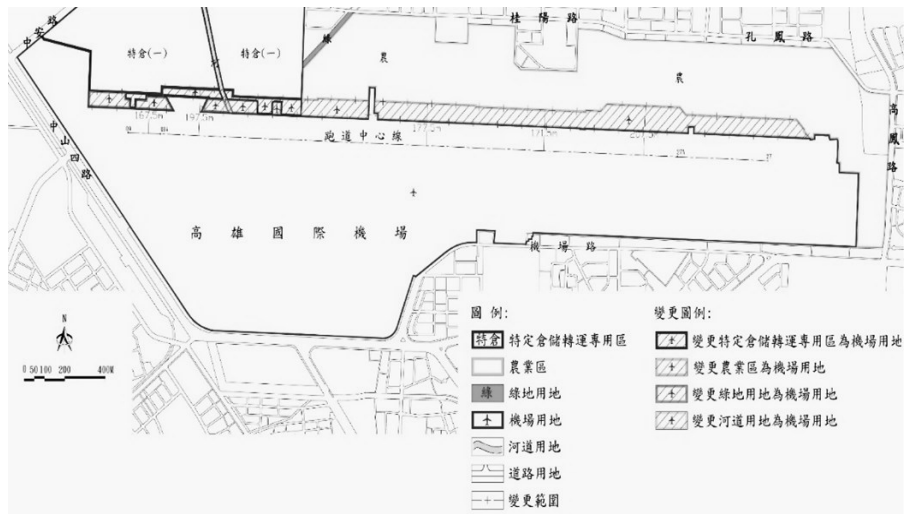
B. 部分機場機車停車場尚未實施停車收費機制，迭遭民眾長期停放無牌車輛：民航局所屬臺東及澎湖航空站 113 年度分別發生短絀 1 億 8,005 萬餘元及 2 億 6,412 萬餘元，經查其轄管臺東及澎湖機場之機車停車場係採免費停車政策，且屢遭無牌機車長期停放，不利增裕航空站收入。為落實使用者付費原則，並促進公有資源之合理使用，經函請民航局督促依規費法第 8 條第 1 項第 1 款及第 10 條規定，研議機車停車場收費之可行性，開拓財源以助益機場營運，並積極排除占用停車格位之無牌車輛，以落實公產有效管理。據復：澎湖機場機車停車場已自 114 年 1 月 1 日起收費，臺東航空站則規劃於 114 年重新整理現有機車停車場，俟完工後辦理委外經營及收費事宜。

C. 部分機場停車場尚未導入智慧停車管理設備，相關資訊揭露亦待強化：民航局轄管之 14 座機場旅客停車場中，臺北松山國際機場、臺中國際機場、臺南機場、高雄國際機場、臺東機場及金門機場等旅客停車場，受益於車牌辨識等智慧停車管理設備之導入，管理單位得依停車情形蒐集停車場使用資訊加值運用，如藉由分析各時段停車使用率，據以訂定尖離峰差別費率，並推行預約停車服務等，提升空間利用率及追求營運收入最大化。惟嘉義機場、花蓮機場、澎湖機場（汽車停車場）及南竿機場等旅客停車場，係採傳統停車管理設備，僅具出入管制，未具資訊蒐集功能；至恆春機場、澎湖機場（機車停車場）、北竿機場、綠島機場及蘭嶼機場等旅客停車場，則尚未建置停車管理設備，爰無使用情形相關資訊，且上述 8 座機場尚未將旅客停車場剩餘車位及充電服務等資訊置於網路供民眾即時查詢，管理設備之智慧化、資訊揭露措施尚待提升。經函請民航局督促所屬航空站研議導入智慧停車管理設備，蒐整停車使用資訊，以強化營運效能，並提供相關網路查詢功能，提升機場服務品質。據復：各該航空站將視機場旅客停車場使用及供需狀況，評估建置具資料蒐集能力之管理系統，並提供相關資訊查詢功能。

(11) 民用航空局為改善高雄國際機場飛航安全，規劃辦理北側圍牆外推工程，惟用地計畫執行多年仍未完成，允宜加強督導積極辦理，並管控後續工程施工進度，俾早日完工以達改善飛航安全之目標。

國家運輸安全調查委員會（下稱運安會）於 96 年 3 月發布「美國科捷公司龐巴迪爾 BD700 型機國籍註冊編號 N998AM 於高雄國際機場落地時偏出滑行道」飛航事故調查報告指出，高雄國際機場跑道北側圍牆距離跑道中心線僅 102 公尺，不符「民用機場設計暨運作規範」之 150 公尺，可能危害偏出跑道航空器之安全。民航局爰依上開運安會調查報告建議，規劃外推圍牆至距跑道中心線 197.5 公尺，為配合取得圍牆外推所需用地（圖 3），辦理「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」（下稱用地計畫），

圖 3 高雄國際機場北側圍牆外推用地徵收變更範圍示意



總經費 52 億 4,000 萬元，計畫期程為 100 至 105 年。民航局於 103 年 8 月 22 日完成計畫用地查估，同年 11 月 13 日函請高雄市政府依土地徵收條例第 18 條辦理土地徵收公告作業，因部分土地所有權人對公告徵收價格存有異議，於 105 年間提

資料來源：整理自民航局提供資料。

起行政訴訟，影響計畫執行進度。另行政院於 107 年 4 月 20 日核定辦理「高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程計畫」（下稱圍牆新建工程），核定經費 6 億 6,543 萬餘元，計畫期程為 108 至 110 年，嗣因出流管制計畫書審查費時、辦理現有巷道廢止及改道申請等，於 112 年 11 月 7 日核定變更經費為 9 億 8,162 萬餘元，計畫期程展延至 115 年底（施工階段期程 36 個月）。經查，前揭用地計畫徵收補償爭議，業經最高行政法院於 113 年 2 月 29 日判決民航局應重新辦理用地查估，該局爰於 113 年 5 月 21 日委請高雄市政府地政局重行查估市價，迄 113 年 8 月底止，部分土地地上物尚未與所有權人完成協議價購，致用地計畫已逾原核定期限 7 年仍未執行完竣，影響後續工程計畫之執行；另圍牆新建工程因計畫書審查及配合施工前協調作業，廠商遲至 113 年 7 月 20 日始申報開工，依計畫施工階段期程 36 個月推估，恐難於行政院核定之 115 年底期限完工，經函請民航局加強督導積極辦理用地計畫，並確實管控圍牆新建工程施工進度，俾如期完工及改善飛航安全。據復：業於 114 年 1 月 16 日召開協議價購會議，協調所有權人同意自行拆除地上物，並依規定發給補償金及自拆獎勵金，後續將督導高雄國際航空站依法完成用地取得及依相關規範施工。

(12) 建置國道電子收費車輛協查系統偵測車牌異常車輛，有助減少偽(變)造或冒用車牌等情事，惟檢核車牌異常態樣尚待擴增，允宜研謀妥處，並加強與公警局之通報及合作機制，俾提升執法強度，有效遏阻違法行為。

高速公路局為偵測高速公路偽冒車牌等違規行為及通行費欠費車輛，建置國道電子收費(Electronic Toll Collection, ETC)車輛協查系統，並於該系統匯入通行費申訴或註銷案件發現之異常車號資料(下稱黑名單)，包含偽(變)造車牌且原號牌已繳回車號、號牌未繳回之無效車號、失竊登記之車號、車主死亡未辦理車籍異動車號、公司行號主體已不存在未辦理車籍異動車號、車籍資料異常且年度欠費達 301 元以上車號等態樣，黑名單車輛通過 ETC 系統前端門架時，ETC 車輛協查系統即發出告警，供內政部警政署國道公路警察局(下稱公警局)作為執行攔檢之參考。據 ETC 車輛協查系統偵測資料，不同車輛懸掛相同號牌(下稱 AB 車)行駛高速公路者，自 112 年 1 月之 57 輛，攀升至 113 年 6 月之 206 輛，且 113 年度上半年即達 1,043 輛，遠超過 112 年度全年之 897 輛，違規情形有惡化趨勢，高速公路局於 113 年 8 月邀集公警局研討加強 AB 車輛之查緝作業，並經公警局辦理查緝專案結果，該協查系統偵測之 AB 車自 113 年 7 月之 194 輛，下降至 12 月之 79 輛(表 12)，顯示該局與公警局合作加強查緝，已初步發揮嚇阻之效。鑑於懸掛偽(變)造或冒用車牌之車輛行駛於高速公路，不僅影響交通安全及秩序，且民眾車牌遭冒用，並衍生通行費追繳及違規或不法犯罪等問題，嚴重影響車主權益，惟 ETC 車輛協查系統黑名單來源僅侷限於辦理通行費申訴或註銷案件發現之異常車號資料，尚難全面防杜相關違法行為，經函請高速公路局研謀妥處，俾有效解決偽(變)造及冒用車牌氾濫問題。據復：已與公路局等交通主管機關建立資訊分享機制，並定期彙整未懸掛車牌車輛可歸戶之通行時段等資料供執法單位參考，亦將賡續與公警局召開相關會議，精進通報及合作機制，以提升執法強度，遏阻違法行為。

表 12 ETC 車輛協查系統偵測 AB 車輛數

單位：輛

月份	年度	112	113
合計		897	1,766
1 月		57	146
2 月		51	168
3 月		45	169
4 月		53	170
5 月		52	184
6 月		73	206
7 月		71	194
8 月		91	159
9 月		84	125
10 月		82	87
11 月		102	79
12 月		136	79

註：1. 車輛數係按月歸戶，不包含該月重複出現之車號。
2. 資料來源：整理自高速公路局提供資料。

(13) 國道通行費提供預付管道有助減少欠費情形，惟用路人申請終止或車輛已過戶或報廢之預儲帳戶累積未退還儲值金龐鉅，另對長期欠繳通行費未研訂相關因應措施，允宜研謀改善，俾保障用路人權益及有效減少通行費欠費情事。

高速公路局於 93 年 4 月委託遠通電收股份有限公司（下稱遠通電收公司）建置及營運高速公路電子收費系統（Electronic Toll Collection, ETC），並於 95 年 2 月 10 日啟用，初期採計次之電子收費服務，後續於 103 年 1 月改採多車道自由流之計程電子收費服務，以車輛歸戶方式按車輛行駛里程計費。經查國道通行費收繳業務辦理情形，核有下列事項：

A. 用路人申請終止或車輛已過戶或報廢之預儲帳戶累積未退還儲值金龐鉅，影響用路人權益，相關退費宣導措施成效有待提升：用路人繳交高速公路通行費，可透過預儲帳戶自動扣款或事後接收通知至各通路繳費，若用路人申請終止預儲帳戶，遠通電收公司則提供臨櫃辦理、電洽客服中心及線上申請等受理管道，其中線上申請以匯款及轉儲值等 2 種退費方式，考量車主日後購置新車再申請轉儲值之需求，臨櫃及洽客服中心尚有不申請退費選項。據高速公路局統計，110 至 113 年度用路人申請終止預儲帳戶惟未退還儲值金案件，每年約 8 萬餘筆至 10 萬餘筆，金額約 2 千萬餘元至 3 千萬餘元（表 13），截至 113 年底止，歷年累積未退儲值金計 142 萬餘筆，累計金額達 4 億 6,878 萬餘元，預儲帳戶待退費案件及金額持續累增。又遠通電收公司定期發送簡訊提醒用路人辦理預儲帳戶終止，並於各監理所站

設置監理異動專線，及透過監理所站等相關通路張貼海報，惟 110 至 113 年度，車輛已過戶或報廢未申請終止預儲帳戶分別為 5 萬餘筆、5 萬餘筆、6 萬餘筆及 8 萬餘筆，

未退還儲值金為 1,695 萬餘元、2,001 萬餘元、2,333 萬餘元及 2,835 萬餘元（表 14），筆數及金額仍逐年增加，顯示相關宣導措施成效有待提升，

表 13 申請終止預儲帳戶惟尚未退還儲值金情形

單位：筆、新臺幣千元

年度 項目	110	111	112	113
筆數	80,089	87,491	96,301	101,989
待退費金額	27,123	30,097	33,332	35,543

註：1. 資料時點：113 年 12 月 31 日。

2. 資料來源：整理自高速公路局提供資料。

表 14 車輛已過戶或報廢未申請終止預儲帳戶及待退儲值金情形

單位：筆、新臺幣千元

年度 項目	110	111	112	113
筆數	50,572	59,371	68,990	80,375
待退費金額	16,951	20,010	23,331	28,359

註：1. 資料時點：113 年 12 月 31 日。

2. 資料來源：整理自高速公路局提供資料。

經函請高速公路局與營運廠商研議建立定期通知提醒退費機制，並多元化宣導、通知及退費管道，積極辦理退費事宜，以保障用路人權益。據復：已督促營運廠商針對用路人終止預儲帳戶未退費者，提供多元退費管道，並持續優化退費申請流程，後續規劃透過 ETC APP 定期提醒用戶尚有待退預儲金額，以協助其掌握退費資訊。

B. 對長期欠繳國道通行費之用路人，未研訂相關因應措施，以遏止持續欠費行為，又推動以電子郵件通知繳納通行費已逾 6 年，申請比率仍未及 4 成，推動成效有待提升：高速公路局對於用路人行駛高速公路之通行費，經自動繳費期、平信繳費期及雙掛號繳費期，仍逾期未繳者，即列為欠費案件，截至 113 年底止，高速公路通行欠費金額計 13 億 4,107 萬餘元，移送強制執行中案件共 33 萬 9,558 件（均係 112 年度以前欠費案件），金額計 17 億 5,915 萬餘元（含通行費、作業處理費、滯納金及其他費用等）。上述移送強制執行案件欠費金額前 20 名用路人，計有自然人 8 戶、企業 12 戶，欠費期間為 103 至 111 年度，欠費筆數介於 1,152 筆至 5,225 筆，金額介於 50 萬餘元至 196 萬餘元；其中欠費期間逾 5 年未繳交通行費者計 9 戶，甚有逾 9 年均未繳交者，該局對用路人行駛高速公路長期欠繳通行費情形，未研訂積極因應措施，致欠繳通行費持續增加。又該局為減少寄送平信催繳通知單數量，降低郵資費用及人力成本，自 107 年 7 月起推動電子帳單服務，申請電子帳單件數自 108 年度之 47,412 件，逐年增加至 113 年度之 608,685 件，相關郵資費用亦自 108 年度之 4,430 萬餘元，下降至 113 年度之 3,513 萬餘元，惟 113 年度電子帳單服務申請率（申請電子帳單件數占高速公路每日平均歸戶數比率）僅 39.03%（表 15），相關推廣成效有待積極提升，經函請高速公路局研謀妥處，以有效減少通行費欠費情形及提升電子帳單普及率。據復：國道通行費欠費案件將透過多元多階段催繳、適時移送強制執行、協助高欠費義務人分期付款等措施，積極辦理追繳作業，並不定期辦理執行專案及搭配宣導措施，減少欠費情事；另將持續利用多元管道辦理電子帳單推廣宣導，以提升民眾申請電子信箱寄送通行費帳單意願。

表 15 高速公路通行費電子帳單服務申請情形

單位：件、戶、%

年度	108	109	110	111	112	113
項目						
申請件數 (A)	47,412	143,661	232,582	345,168	469,138	608,685
每日平均歸戶數 (註 1) (B)	1,629,647	1,739,839	1,548,639	1,558,726	1,456,036	1,559,438
申請率 (A/Bx100)	2.91	8.26	15.02	22.14	32.22	39.03

註：1. 每日平均歸戶數係每日行駛高速公路之每筆交易資料，按相同車牌號碼統計後之車輛數。

2. 資料來源：整理自高速公路局提供資料。

(14) 高速公路局為處理國道服務區旅客之遺留物，設置失物招領公告專區，惟相關管理作業尚未資訊化處理及控管，且未依規定辦理旅客遺留物公告及保管期滿處理作業，允宜研謀改善，俾優化國道服務區服務品質。

高速公路局為處理國道服務區旅客之遺留物，於官網設置失物招領公告專區，除依民法第 803 條至第 807 條之 1 及公路法第 53 條等規定辦理外，另訂定高速公路局服務區遺留物處理注意事項（下稱遺留物處理注意事項），據以辦理遺留物登錄、保管、招領及公告期滿處理等事宜。經查國道服務區遺留物管理情形，核有：A. 國道服務區遺留物之管理作業，係採人工紙本登記方式辦理，尚未資訊化處理及控管遺留物，易因人為疏漏影響資料正確性及管理效能，且國道服務區係每月於高速公路局官網公告前 1 個月之遺留物清冊，相較台灣高速鐵路公司及國營臺灣鐵路公司拾獲遺留物隔日及 2 日後即於官網公告供民眾查詢，國道服務區拾獲遺留物至辦理招領公告期間過長，不利民眾即時查詢及尋回遺留物品；B. 據高速公路局官網失物招領公告專區資料，截至 113 年 8 月底止公告招領逾 1 年之遺留物計 6,128 件（表 16），占遺留物總件數 10,855 件之 56.45%，其中貴重物品及現金占比更達 36.44%，且有多件遺留物已保管逾 8 年情形，該等遺留物未依遺留物處理注意事項規定期限及處理方式定期清理，致遺留物日益累積，增加管理成本及保管風險；另失物招領專區公告之遺留物，存有同類遺留物登錄類別不一致或登錄類別錯誤、部分資訊未落實更新作業（如遺留物已領回、寄回或捐贈公益等，惟仍於失物招領專區公告），不利民眾查詢及管理的情事，經函請高速公路局檢討改善。據復：A. 將持續督導經營廠商精進遺留物登記及公告作業，建立多重查核機制，並縮短遺留物拾獲至公告招領期間為 3 日；B. 已督導各國道服務區落實遺留物資訊登錄及更新作業，並依規定完成逾 1 年未領回或拾獲人不明遺留物之清理作業，由經營廠商逕為符合公益或其他適當處理，另已修正遺留物處理注意事項，明確拾獲物品分類定義，以利民眾查詢。

表 16 截至 113 年 8 月底國道服務區失物招領專區公告招領逾 1 年未領取遺留物情形

類別	登錄件數	單位：件、%
		占比
合計	6,128	100.00
一般物品	3,635	59.32
貴重物品	1,326	21.64
現金	907	14.80
電子產品	260	4.24

註：1. 本表查詢日期 113 年 12 月 6 日。

2. 資料來源：整理自高速公路局官網失物招領公告專區登錄資料。

(15) 高速公路局建置國道鋪面管理系統以提升養護作業效率，惟尚未導入自動化檢測設備，且現行巡查紀錄無法量化、資料庫蒐集資訊不足等，影響後續導入 AI 與智慧化決策輔助機制成效，允宜研謀妥處，儘速完善鋪面養護資料整備作業。

高速公路鋪面攸關行車品質及安全，而鋪面劣化主要原因包含結構、材料性質、交通載重及氣候環境等。近年因交通量增加及極端氣候影響，鋪面損壞風險上升，111 至 113 年度高速公路局辦理國道路面整修工程經費分別為 23 億 6,449 萬餘元、26 億 1,780 萬餘元及 22 億 9,394 萬餘元，相關道路養護經費規模龐鉅。高速公路局為提升國道鋪面養護作業效率，建置國道鋪面管理系統，並登錄道路基本資料、施工履歷、績效檢測及損壞處理紀錄等（表 17），惟現行係以人工方式辦理

鋪面定期調查作業，考量高速公路車速快及交通量大等因素，調查人員無法下車實地測量車轍深度、坑洞面積等鋪面損壞狀態，相關巡查紀錄無法量化，致國道鋪面管理系統未納入量測車轍、坑洞、裂縫、補綻等之長度、寬度、深度數據資料；又該系統尚未建置各路段交通載重、氣候、原始鋪面各層結構厚度、材料種類及性質等資訊，不利建立損壞模型參數，據以評估道路狀況，訂定最適之養護或

維修工法及整修計畫。另導入自動化檢測設備調查鋪面狀況，可自動蒐集監測系統所需資料、提高調查人員安全性、方便追溯歷史資料及影像等，美國已有 46 個州使用自動化等方法量化鋪面狀況，鋪面管理系統發展智慧化決策輔助機制已漸成為國際趨勢。鑑於高速公路鋪面養護經費龐鉅，惟現行高速公路養護作業尚未導入自動化檢測設備，且巡查紀錄無法量化、資料庫蒐集資訊不足等，影響後續導入 AI 與智慧化決策輔助機制成效，經函請高速公路局研謀妥處。據復：已完成高速公路養護決策樹、績效預測模型，並辦理自動化巡查車輔助鋪面定期調查作業機制之研究發展工作，

表 17 國道鋪面管理系統登錄資料項目

項目	列舉登錄內容
道路基本資料	1. 位置 2. 路段狀況（全車道數、全路幅寬度、道路形式） 3. 路段內設施（輔助車道、槽化區、避車彎） 4. 車道角度 5. 車道中心坐標
施工履歷	1. 標案資料 2. 實際施工狀況（施工厚度、種類、材質）
績效檢測	1. 糙度 IRI 2. 鋪面行駛品質 PRQI 3. 調整後加速度均方根指標 AARI 4. 抗滑值 SN 5. 撓度 ISM
損壞處理紀錄	1. 損壞資訊（損壞說明、照片、位置、通報來源、預計處理日期及方式） 2. 修復資訊（日期、廠商、處理方式、說明、照片）

資料來源：整理自國道鋪面管理系統使用者操作手冊（112 年 8 月）。

未來將持續蒐集鋪面損壞態樣之量化數據，納入國道鋪面管理系統決策模型，以提升養護經費運用效益。

(16) 鐵道局陸續聘用檢查員增加檢查人力，並提升檢查頻率及深度，惟歷年依法裁處案件僅 4 件，且針對鐵路機構逾 1 年以上仍未改善及屢經通知改進之檢查項目，未妥為分析癥結原因，適時協助或依法裁處，允宜妥為運用檢查人力，提升監理強度，以發揮增設檢查員應有之效益。

依鐵路法第 41 條第 1 項及第 44 條之 1 規定，鐵道局應定期及不定期派員辦理國營、民營鐵路及專用鐵路機構【包含臺鐵、高速鐵路（下稱高鐵）、阿里山林業鐵路（下稱林鐵）及台灣糖業公司專用鐵路，以下統稱鐵路機構】營運等情形之檢查，並就辦理不善或缺失事項，命其限期改善。該局考量人力有限，難以提升實地檢查鐵路機構之頻率及深度，爰於 110 年 9 月規劃請增鐵路監理檢查員（下稱檢查員），經行政院於 111 年 1 月核定 42 名檢查員之聘用計畫，期藉由檢查員結合現場檢查作業，強化監理強度。據鐵道局統計，截至 113 年 10 月底止檢查員計 36 人，除辦理各鐵路機構定期及不定期檢查外，亦協助事故調查等業務。經查，鐵道局 110 至 112 年度辦理鐵路機構定期及不定期檢查，研提各類（包括違法、改進、觀察及建議等 4 類）通知事項計 1,276 項，其中屬違法事項者 13 項及改進事項者 265 項，惟迄至 113 年 8 月底止，該局依鐵路法相關規定處以鐵路機構罰鍰案件僅 4 項；又前開經鐵道局依鐵路法第 41 條第 1 項規定，於 110 至 112 年度檢查通知鐵路機構之違法及改進事項，迄至 113 年 8 月底止未獲該局解除列管者，各該年度分別計 7 項、16 項及 17 項，其中 110 及 111 年度通知事項已歷 1 至 2 年餘，仍未解除列管，該局亦未就相關鐵路機構未能依限改善等情事，依同法第 67 條規定處以罰鍰。另按鐵道局 110 年 9 月「請增鐵路監理檢查員執行計畫」載述，設置檢查員之預期效益，包含：透過風險績效排序方式，掌握鐵路機構日常營運上高風險危害，協助研提改善對策，將潛在問題及早因應等。前述鐵道局 110 至 112 年度定期檢查之通知事項中，截至 113 年 8 月底止，檢查項目屬林鐵、高鐵及臺鐵路線修建養護及管理情形之項數，占各該鐵路機構檢查總項數比率，分別為 31.13%（47 項）、64.71%（77 項）及 48.63%（213 項），均為檢查各該鐵路機構最多之項目，且其中檢查結果列為改進事項之檢查項目，屬路線修建養護及管理情形項數占總改進通知項數之比率分別為 44.44%（8 項）、72.73%

(8 項) 及 33.05% (39 項)，亦為各該鐵路機構改進事項檢查項目占比之最高或次高 (表 18)。惟鐵道局未就屢經通知相關鐵路機構路線修建養護及管理情形之應行改進事項，妥為分析問題癥結，協助鐵路機構研提改善對策，且未適時依法對鐵路機構處以罰鍰，未能有效發揮增設檢查員之預期效益，經函請鐵道局妥適運用新增檢查人力，落實執行鐵路機構違規項目之列管及裁罰作業，有效提升監理強度，以發揮增設檢查員應有之效益。據復：業就系統性問題協助及要求鐵路機構研提改善對策，對其違法事實亦依法裁處；針對長期列管項目，囑鐵路機構儘速改善，並持續追蹤，後續將落實推動檢查員制度，及提升監理強度，降低鐵路機構營運風險。

表 18 110 至 112 年度鐵道局定期檢查林鐵、高鐵及臺鐵等鐵路機構之檢查項目與通知事項

單位：項、%

鐵路機構	合計			改進			觀察		建議	
	總項數	路線修建養護及管理情形		項數	路線修建養護及管理情形		項數	路線修建養護及管理情形	項數	路線修建養護及管理情形
		占比	占比							
林鐵	151	47	31.13	18	8	44.44	25	6	108	33
高鐵	119	77	64.71	11	8	72.73	—	—	108	69
臺鐵	438	213	48.63	118	39	33.05	48	21	272	153

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

(17) 設置償債基金承接原臺鐵局之短期債務及適足資產，期多元活化運用以創造收益，確保基金財務自償性，惟鐵道局規劃針對接管之多筆國有非公用土地委外辦理現地勘查，因招標作業不順，致未如期完成經管土地現況勘查確認，不利償債基金資產收益與管理，允宜研謀改善。

臺鐵局撥入資產及債務管理基金 (下稱償債基金) 於 113 年 1 月 1 日設立，承接原交通部臺灣鐵路管理局 (113 年 1 月 1 日改制為國營臺灣鐵路股份有限公司，下稱原臺鐵局) 既存之短期債務，並撥入「臺北車站特定專用區 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 大項資產，作為清償債務本金及其衍生利息等之財源，由鐵道局為該基金之管理機關。依行政院 112 年 10 月 6 日核定之「國營臺灣鐵路股份有限公司投資計畫書」列載，前述撥入償債基金之「移交國產署接管國有非公用財產」計

有 882 筆土地，據鐵道局統計，截至 113 年 8 月底止，該等土地經分割增加 6 筆、合併減少 2 筆、剔除有誤資料 1 筆，及扣除已讓售民眾 16 筆後，其餘 869 筆土地，已處分或完成處理者 368 筆（占 42.35%），待開發活化或被占用者 501 筆（占 57.65%）（表 19）；又分布於全國 19 個市縣，並以臺東縣（162 筆）、新北市（149 筆）及高雄市（113 筆）為最多。經查，該等國有非公用財產現地勘查作業辦理情形，前經國產署於 113 年 3 月 21 日函復鐵道局，請該局本基金管理機關權責自行辦理，因

表 19 截至 113 年 8 月底撥入償債基金之國有非公用土地處理方式

單位：筆、%

依處理方式分類	筆數	占比
合計	869	100.00
1. 已處分或完成招商小計	368	42.35
設定地上權	23	2.65
出租	284	32.68
社會住宅	46	5.29
民眾依法申請讓售	12	1.38
都市更新	3	0.35
2. 待開發活化小計	501	57.65
占用	106	12.20
待開發活化	395	45.45

資料來源：整理自鐵道局提供資料。

鐵道局辦理其財產業務承辦人力不足，乃規劃委託廠商辦理現地勘查作業，惟於 113 年 5 月及 8 月間辦理 2 次採購招標公告作業結果，均因無廠商投標而流標，爰該局僅就國產署函轉其接獲土地維管及清理之案件，配合出席現地勘查，截至 113 年 8 月底止，完成 27 筆經管土地現況之確認，僅占接管土地總數 869 筆之 3.11%。鑑於償債基金承接原臺鐵局移交國產署之國有非公用財產土地筆數眾多，其中待開發活化或被占用土地逾 5 成，且分布於全國 19 個市縣，現地勘查作業有其重要性及困難度，經函請鐵道局針對委託現地勘查採購標案流標之問題癥結妥為研謀因應，儘速啟動現勘作業，以利後續資產處分規劃之遂行。據復：將補足人力及持續滾動檢討人力需求，並檢討精進現地勘查之招標作業，儘速辦理，俾利債務清償。

6. 112 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 112 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 4 項、處理中 2 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 10 項（表 20），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 4 項通知檢討改善。

表 20 112 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
仍待繼續改善	
<p>(1) 設置觀光發展基金推動觀光發展，惟間有財務管理未臻嚴謹情形，允宜檢討並強化管理運用基金資源，避免影響基金資金調度能力及排擠原定用途，以維基金財務健全。</p>	<p>因觀光發展基金累計短絀龐鉅，且未來尚需支應重要觀光景點建設經費支出，業再研提審核意見詳「5.重要審核意見(1)」。</p>
<p>(2) 觀光署因應超高齡社會環境，辦理獎勵旅宿業設置無障礙及住宿友善設施補助業務，有助提升旅宿業服務品質，惟部分補助項目申請未如預期，致預算執行率偏低，且訪查機制未臻周延，允宜加強宣導與追蹤輔導，以確保補助資源有效運用並發揮政策美意。</p>	<p>因輔導旅宿業改善及建構無障礙環境設施之案件數及預算執行率仍低，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「5.重要審核意見(6)」。</p>
<p>(3) 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，需舉債支應基金營運及機場建設資金，允宜強化風險管理機制，滾動檢討調整財務規劃，並厲行開源節流，積極提升機場營運效能，確保基金長期穩定運作。</p>	<p>因場站相關設施服務使用費等收取標準仍待評估調整，以反映營運成本並挹注收入，業再研提審核意見詳「5.重要審核意見(9)」。</p>
<p>(4) 民用航空局據國家運輸安全調查委員會調查報告提出高雄國際機場發生航機滑出跑道飛航事故改善措施，以符合民用機場設計暨運作規範，惟歷時16年餘仍未完成改善，允宜積極檢討並加速推動計畫，以提升飛航安全。</p>	<p>因「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」執行多年仍未完成，影響後續工程施工期程，業再研提審核意見詳「5.重要審核意見(11)」。</p>
處理中	
<p>(1) 觀光署日月潭國家風景區管理處為提升日月潭載客船舶服務品質，促進日月潭國家風景區朝向綠色低碳湖發展永續觀光，訂定日月潭電動載客船舶補助要點鼓勵業者改裝或新建電動船，惟補助標準實施10餘年未檢討修正，誘因不足且未符實需，致電動船推廣成效未如預期，允宜督促檢討並研謀相關配套措施，以提升業者汰換意願暨方案執行成效。</p>	<p>前經監察院立案調查，該院尚在處理中。</p>
<p>(2) 觀光署為維護國家風景區設施安全及永續利用，督促各國家風景區管理處定期辦理橋梁與步道維護更新改善工程，惟人行天橋管理資訊系統登載橋梁資訊未盡詳實，且部分橋梁構件劣化亟待維修，又運用空間資訊整合平臺列管設施巡查案件，仍有部分步道巡查缺失遲未改善，允宜檢討研謀改善，以確保旅客旅遊安全。</p>	<p>前經監察院立案調查，該院業糾正，詳「7.其他事項」。</p>

表 20 112 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)

已研謀改善或依改善措施持續辦理	
<p>(1) 觀光署為因應後疫情時代全球觀光市場變化，接軌全球永續觀光發展趨勢，辦理數位觀光相關計畫，惟預算執行及觀光資訊公開情形尚待精進，又補助地方政府設置旅遊服務中心及借問站暨推動台灣好行營運路線等，服務品質尚待提升，允宜研謀改善。</p>	
<p>(2) 觀光署為完善旅遊資訊服務，建置觀光大數據平臺及觀光多媒體資料庫，並持續輔導觀光產業數位轉型，惟觀光產業營運資料、遊憩資訊建置情形未臻周全，相關補助業務尚待強化，又國際旅客來臺促進消費活動未妥適蒐集資訊運用，允宜檢討研謀改善，增進觀光資訊加值應用，以提升競爭優勢。</p>	
<p>(3) 隨新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情趨緩，國內各機場航空運量逐漸恢復，惟仍未及全球航空運量復甦程度，允宜加強與觀光主管機關等多方協調合作，積極提供增加航班之誘因配套措施，以促進航空運輸業持續復甦與發展。</p>	
<p>(4) 民用航空局辦理所轄機場航廈可租用商業設施招商，提供旅客便利服務，惟部分機場航廈場地出租面積比率尚未恢復疫情前水準且有未達 8 成情形，允宜全面檢討及規劃可租用空間，並積極辦理招商作業，以提升服務品質及增裕基金收入。</p>	
<p>(5) 民用航空局因應遙控無人機技術快速發展，逐步修訂遙控無人機相關規範以利管理，惟有關遙控無人機射頻識別功能公告、物流應用發展措施等作業未臻周妥，允宜檢討研謀改善。</p>	
<p>(6) 民用航空局為因應國際航空站溫室氣體排放減量政策，已訂定「航空站溫室氣體減量藍圖」，惟尚有 7 座機場未納入推動範圍，允宜全面盤查航空站排放情形，積極推動相關減量措施，以提升溫室氣體減量成效，早日達成淨零排放之目標。</p>	
<p>(7) 為維護國道用路人安全，設置地磅站以稽查及取締違規超載車輛，惟部分地磅站連續 9 個月未實施稽核督導作業，且偏重稽核部分區域，允宜督促研謀改善，研訂妥適之地磅業務督導規範，以確保地磅設施之運作及用路人安全。</p>	

表 20 112 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)

已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(8) 高速公路局已於部分服務區完成電動汽車快速充電站建置，並建立占用充電車位防制機制，惟部分功能未臻完備，且清水服務區充電車位設置比率偏低，允宜研議導入車牌辨識等作法，及依服務區規模評估設置適足之充電停車位，以優化充電服務，消弭用路人里程焦慮。	/
(9) 高速公路局已依法公告載運危險物品車輛之禁行路段、時段及其他通行條件等，惟未能即時監控該等車輛實際行駛行為，允宜研議介接公路局建置危險物品車輛動態系統或取得系統使用權限，以精進風險控管機制。	
(10) 建置鐵路安全自願報告系統有助及早發現潛在運輸安全危險因子，惟通報媒介單一且推廣不足，又系統網頁公開資訊未盡完善，亦無相關查詢及回報機制，均不利通報者操作及信賴使用，致系統使用率欠佳，允宜研謀改善，以有效發揮系統預警功能。	

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，經監察院請本部提供資料，嗣經該院於 113 年 7 月 1 日至 114 年 6 月 30 日間糾正者，摘述如次：

觀光署對於所轄國家風景區人行天橋之養護管理作業，雖已於「風景特定區橋梁維護管理作業要點」建立相關養護及督導考核機制，惟部分管理處於「人行天橋管理資訊系統」登載橋梁基本資料及檢測紀錄，逾百筆內容有不一致或缺漏情形，復未積極辦理維護管理人員之教育訓練，且該署迄未掌握補助地方政府建置之橋梁狀況，迨至上開要點生效後近 4 年，始完成轄管橋梁首次督導及考核作業，核有違失，經監察院糾正。(114 年 6 月 18 日監察院公報第 3413 期)

8. 投資民營事業概況

113 年度投資民營事業僅台灣高速鐵路公司 1 家，營運結果獲有盈餘。請參閱審核報告營業部分戊、參、「中央政府投資民營事業效益之查核」內「中央政府投資民營事業明細表」。

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，詳戊、附表、壹、各基金附表〔請至審計部全球資訊網之總決算審核報告查詢平台 (<https://auditreport.audit.gov.tw/>) 查閱〕。