

二、國營臺灣鐵路股份有限公司

臺灣鐵路公司於 113 年 1 月 1 日由原交通部臺灣鐵路管理局改制成立，資本額 800 億元，政府（交通部）持股 100%，員工人數 1 萬 5 千餘人，業務範圍以經營客貨運輸為主，並兼辦鐵路運輸附屬事業、鐵路資產開發事業，及培養、繁榮鐵路運輸與傳承鐵路文化所必需之其他事業。截至 113 年底止，營業里程 1,065 公里，設置 242 個車站。

臺灣鐵路公司 113 年度決算，經本部參據會計師查核簽證財務報告，予以書面審核，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 113 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	11,302	10,791	- 510	- 4.52	受高鐵競爭及天然災害等因素影響，客運需求減少。
(2) 貨運	百萬延 噸公里	532	376	- 155	- 29.21	受天然災害等因素影響，部分貨運列車停駛。

2. 固定資產之建設改良擴充計畫 113 年度固定資產建設改良擴充預算數 235 億 7,822 萬餘元(含預算編列於 114 年度，報准先行辦理 5 億 686 萬餘元)，連同 112 年度轉入數 29 億 1,507 萬餘元，合計可用預算數 264 億 9,330 萬餘元(含專案計畫 250 億 3,675 萬餘元、一般建築及設備 14 億 5,655 萬餘元)。決算支用數 191 億 10 萬餘元(含專案計畫 176 億 5,555 萬餘元、一般建築及設備 14 億 4,455 萬餘元)，較可用預算數減少 73 億 9,319 萬餘元，約 27.91%，主要係「臺鐵電務智慧化提升計畫」項下中央行車控制系統新建案，因經費審議尚未核定，招標作業延宕，執行進度落後所致。未支用數中 71 億 3,387 萬餘元(含專案計畫 71 億 3,091 萬餘元、一般建築及設備 295 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

113 年度決算審核結果，營業損失 113 億 311 萬餘元，營業外損失 24 億 6,143 萬餘元，審定本期淨損為 137 億 6,454 萬餘元。

上述營業損失較預算數增加 51 億 1,004 萬餘元，稅前淨損亦較預算數增加 62 億 9,427 萬餘元，主要係受高鐵競爭等影響，客運收入減少，暨車輛及設備陸續驗收及維修汰換，提列折舊費用較預計增加所致。

(三) 盈虧撥補之審定

1. **盈虧之審定** 113 年度原編決算稅前淨損 137 億 9,008 萬 9,678 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 2,558 萬 3,209 元及支出 3 萬 8,375 元，綜計減列稅前淨損 2,554 萬 4,834 元，審定 113 年度決算稅前淨損及本期淨損均為 137 億 6,454 萬 4,844 元。

2. **課稅所得之審定** 上列稅前淨損，依行政院核定及本部審核結果，照稅法規定，無課稅所得及應繳納所得稅。

3. **盈虧撥補** 113 年度審定本期淨損 137 億 6,454 萬 4,844 元，撥用盈餘（其他綜合損益轉入數）28 億 6,502 萬 1,869 元填補後，尚有待填補之虧損 108 億 9,952 萬 2,975 元，留待以後年度填補。

(四) 現金流量之查核

113 年度期初現金及約當現金 19 億 7,256 萬餘元，經營業、投資、籌資活動及匯率變動影響，現金及約當現金淨減 8,136 萬餘元，期末現金及約當現金為 18 億 9,120 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 1 億 1,136 萬餘元，主要係政府投資較預計減少所致。又營業活動之淨現金流出 83 億 2,943 萬餘元，主要係經營虧損；投資活動之淨現金流出 184 億 5,233 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 267 億 9 萬餘元，主要係政府投資。

(五) 重要審核意見

1. **政府為改善鐵路運輸安全及促進鐵路事業健全發展，推動公司化政策，臺灣鐵路公司並訂定黃金十年目標，惟 113 年度部分指標未達標，改制公司首年虧損創新高，風險管理與內部控制制度之設計及執行亦未臻周妥，不利提升公司治理成效，允宜研謀改善。**

政府為改善鐵路行車安全及提升事業經營績效，推動臺灣鐵路公司於 113 年 1 月 1 日改制成立，期透過組織轉型，提高其經營效能及競爭力。該公司於改制後已訂定臺鐵黃金十年目標，將以

確保安全、提升服務、永續經營、幸福企業等 4 大經營策略，強化公司經營管理，並於 122 年達成「0 件重大行車事故」、「準點率提高至 99% 以上」、「附屬事業之收入占總收入超過 40%」、「財務永續、轉虧為盈」(預計於 117 年轉虧為盈)、「旅客滿意度 85 分以上」等 8 項目標。另該公司業依公司法及國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例規定設立董事會，並下設稽核室、秘書室等 2 個內部單位，及由內部董事與外部專家學者組成安全管理委員會；亦進行經理部門之第一階段組織架構調整，於總經理下設營運安全處、營業處、行控處等 17 個單位，暨附業營運處、資產開發處及北、中、南、東區營運處等 6 個分支機構，另設廠、段、中心、隊、所、分處等 49 個派出單位。經查臺灣鐵路公司 113 年度營運管理情形，核有下列事項：

(1) 依臺鐵黃金十年目標設定 113 年度相關指標之目標值，惟執行結果於提高準點率、縮減營運虧損等指標未能達標，且有較大落差：臺灣鐵路公司依據黃金十年目標所訂經營策略及 8 項目標，設定 113 年度該 8 項指標之目標值，並列入該年度營業計畫。實際執行結果，其中重大行車事件數、員工離職率等項已達成年度目標值，惟準點率、附屬事業收入占比、縮減營運虧損及旅客滿意度等 4 項則未能達成，且與年度目標值有較大落差(表 1)。其中，113 年度臺鐵列車準點率為 93.14%，未達成 97% 之目標，該公司說明主要係受天災、設備故障、路線整建等因素影響，且已持續推動汰換老舊車輛及設備等改善措施，惟亦顯示臺鐵現行營運路線因應天災風險之韌性仍待強化，車輛及設備之完善度亦應提升。又有關附屬事業收入占比、縮減營運虧損及旅客滿意度等 3 項指標未達成年度目標，經該公司說明，業已要求各業務單位檢討，並研提各項策進作

表 1 113 年度 8 項指標之目標值與實際達成情形

4 大經營策略	8 項指標之目標值	實際值
確保安全	安全運轉，0 件重大行車事故	0 件
	準點率提高至 97.0% 以上	93.14%
提升服務	每日運送旅次增加至 65 萬人次以上	64 萬 7,733 人次
	附屬事業之收入占總收入超過 23% (註 1)	21.05%
永續經營	開源節流，縮減營運虧損 20% 以上	13.5%
	盤查旅客運輸服務產品碳足跡及編製永續報告書	已完成碳足跡報告初稿；另永續報告書編製委託案尚在採購作業中，預計於 114 年完成發布。
幸福企業	旅客滿意度 84 分以上	82.77 分
	員工離職率每年 3% 以下	2.44%

註：1. 此目標值為 113 年度客運、貨運、資產開發及附業營運等預估收入之總和中，資產開發(租金、處分不動產利益、光纖管道及使用費、股利等)及附業營運(便當、文創商品及鐵道觀光等)收入之占比。

2. 資料來源：整理自臺灣鐵路公司 113 年度營業計畫及該公司提供資料。

為，惟查該公司已增設資產開發處及附業營運處，以拓展附業經營，增裕營收，因土地開發作業尚難立即產生適足之收入等，爰附屬事業收入占比未能達標，且因本業虧損仍龐鉅，113 年度本期淨損達 137 億 6,454 萬餘元，營運虧損除未如期縮減，甚呈擴大趨勢；另據該公司 113 年度旅客滿意度調查結果，13 項分項指標中計有 6 項未達目標，按該 6 項指標之服務性質分析，旅客對旅運服務最關注之重點為列車準點、乘車環境及舒適度，均待研謀改善，俾達成公司化提高經營績效之目標，經函請交通部督促臺灣鐵路公司研謀改善。據復：為達成提高準點率之年度目標，該公司將於每季誤點改善小組會議檢討誤點發生原因及追蹤改善情形，並研擬提升車輛、設備及基礎設施之妥善率，導入系統化科技即時掌握線上設備運作狀況等改善措施；又為提升附屬事業收入，持續創新開發聯名特色便當、加強臺鐵夢工場行銷策略、推動主題觀光列車、強化資產開發利用等措施，以增裕收入；另推動票價合理化調整財務結構等，以提高本業收入，縮減營運虧損；復為提升旅客滿意度，業購置全功能自動驗票閘門，更新站務資訊顯示系統等，以提高旅客便利性。

(2) 票價長年未檢討調整，未能合理反映營運成本，113 年度營運產生鉅額虧損，為歷年度最高：交通部推動臺鐵安全改革及公司化，期促進臺鐵財務健全發展及永續經營，相關改革措施並納入「票價合理化」之行動方案，探討臺鐵最適之永續經營模式。經查，臺灣鐵路公司 113 年度（公司化元年）營運結果，決算淨損 137 億 6,454 萬餘元，較預算淨損 74 億 7,026 萬餘元，增損逾 62 億元，虧損金額為歷年新高（表 2），整體經營績效趨弱，據該公司說明，因配合政府政策致對損益影響金額中，包含票價未能合理調整，以反映營運成本之 122 億 4,886 萬餘元。惟現行「鐵路客貨運輸運價計算公式」規定，鐵路依基本費率計算而得之各種票價，得視需求之時間及服務對象作彈性調整；客貨運價應否調整，除遇有特殊情形外，應每 2 年檢討 1 次。臺鐵現行票價自 84 年 9 月施行，迄至 113 年底止未曾調整，且於 111 年該公司設置條例通過前，僅於 96 年、103 年及 104 年間曾有 3 次調整方案，未依據上開計算公式，彈性調整票價及每 2 年檢討 1 次，致

表 2 臺灣鐵路公司淨利（損）預決算數

單位：新臺幣千元

項目		年度				
		109	110	111	112	113
淨利 (損)	預算數 (A)	- 2,758,656	- 3,419,984	- 3,588,920	- 4,672,776	- 7,470,268
	決算數 (B)	- 6,739,670	- 11,942,844	- 11,114,560	- 11,429,828	- 13,764,544
差異 (B-A)		- 3,981,014	- 8,522,860	- 7,525,640	- 6,757,052	- 6,294,276

資料來源：整理自臺灣鐵路公司 109 至 113 年度決算書。

無法合理反映實際營運成本。嗣該公司雖已研擬「臺鐵票價合理化方案」，經交通部陳報行政院於 114 年 3 月 28 日核定，自 114 年 6 月 23 日起實施新票價，惟該調整案係以報酬率 0.36% 核算，票價平均漲幅為 26.8%，估算每年度可增加收入約 47 億元，對提升整體收益或縮減年度虧損之效果尚待觀察。又臺鐵票價調整方案採行遞遠遞減策略，以反映變動成本之下降，及因應高速鐵路之競爭，亦待研議擴大導入其他鐵路運輸業者所採行之彈性票價等多元行銷策略，針對尖峰或離峰時段、不同等級列車或車廂服務等，採行差別訂價，以增裕客運收入，經函請交通部督促臺灣鐵路公司研謀改善。據復：臺灣鐵路公司將以前一年度成本與收入作為分析基礎，定期提報票價檢討報告予交通部，該公司並已成立收益式管理小組，強化公司收益管理運作機制，提升運能與票價策略效益，以達增裕運輸本業營收之目標。

(3) 內部控制制度相關作業設計及實施情形未臻周妥，風險管理辨識與處理作業亦未落實，不利提升公司治理成效：臺灣鐵路公司為改善鐵路安全及營運管理制度，研訂風險管理及內部控制制度，並於 113 年 11 月 8 日函報交通部備查。經查該制度設計及執行情形，核有：A. 依據行政院函頒之「行政院及所屬各機關風險管理及危機處理作業原則」、「政府內部控制監督作業要點」等規範，設計及執行其內部控制制度，惟該等規定著重於風險管理、內部稽核作業等，因與組織結構及營運活動之關聯性較低，且未依其產業特性或重要營運活動，區分各種營運循環類型及設計相關控制作業，恐未能有效及完整涵蓋所有關鍵業務項目；B. 未依據該公司所定願景、策略及營運目標，延伸至各業務單位之作業層級目標，再由各業務單位據以辨識及評估無法達成整體層級與作業層級目標之風險項目，致部分單位 113 年度風險辨識與評估結果，無法與公司目標相連結，顯未依制度設計落實執行，且建立之公司現有風險圖像間有重複列入項目，其風險管理作業仍有精進空間；C. 各單位已依自行評估計畫辦理自我檢核作業，惟未定義風險值衡量基準，且自行評估作業時程與計畫規定不符；另部分單位未就相關作業完整填報自行評估表，惟該公司彙整之評核結果，未完整涵括該等未臻落實情形，致影響衡量風險管理及內部控制評估之有效性，亦不利追蹤考核等情事，經函請臺灣鐵路公司檢討研謀改善措施。據復：A. 為落實公司改制願景與提升營運管理成效，已檢討建立明確之組織結構與權責分工、辨識主要營運循環（如票務、維修、財務、工程等）等，儘速依實際營運需求與產業特性調整內控制度，並參酌同業實務經驗，強化與風險管理、公司治理及永續發展之連結，逐步推動制度優化；B. 為強化制度執行與審核機制，提升整體風險管理及

內部控制效能，將完善目標設定與對應流程，強化風險評估結果與施政目標之對應，明確責任與落實權責歸屬，並建立追蹤機制；C. 為改善年度風險管理及內部控制自行評估作業，已明確定義風險值衡量基準及完善風險評估作業；另為完善自行評估表填報完整性，已修訂自行評估表，整合各項作業評估項目以降低填報遺漏風險，並持續檢討與改善風險管理及內部稽核效能，實行內部交叉查核，作為考核各單位執行成效之依據。

2. 政府針對未來 30 年軌道運輸發展擘劃整體軌道發展策略，並投入鉅資協助購置及汰換臺鐵營運車輛，惟臺灣鐵路公司迄未依營運定位積極調適，且客座利用率持續偏低，不利提升客運服務水準及達成購車計畫運用目標，允宜研謀改善。

交通部為利整體軌道系統長遠發展，由該屬運輸研究所於 107 年間完成「2046 年我國軌道運輸發展願景」報告，針對未來 30 年軌道運輸發展，分析整體軌道發展策略、系統間服務整合及分工等重要發展課題，作為我國軌道運輸系統推動方向之參據。又交通部依據行政院 97 年函示「為因應未來臺鐵轉型……運輸角色之營運需求，並有系統地整體規劃臺鐵未來購車計畫」，經研擬及報經行政院於 104 年 5 月核定「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，並投資相關經費，協助臺灣鐵路公司增進鐵路運輸效能，強化軌道運輸系統功能。經查臺灣鐵路公司客運業務營運規劃及經營情形，核有下列事項：

(1) 於西部運輸市場與高鐵系統之運輸發展定位逐生競合，於東部運輸市場亦因受天災等影響，致客運業務長期呈現衰退：依「2046 年我國軌道運輸發展願景」報告載述，軌道運輸系統功能之分工，城際長程運輸以高鐵系統為主，中程運輸由高鐵及臺鐵合作分工，都會區域內則以臺鐵、捷運、輕軌等系統為主（表 3）。其中臺鐵就其「西部中程運輸主幹」及「東部運輸主幹」之市場定

位，應規劃其營運方向，加強西部運輸走廊之區域服務及東部運輸服務主

表 3 我國軌道運輸市場發展定位

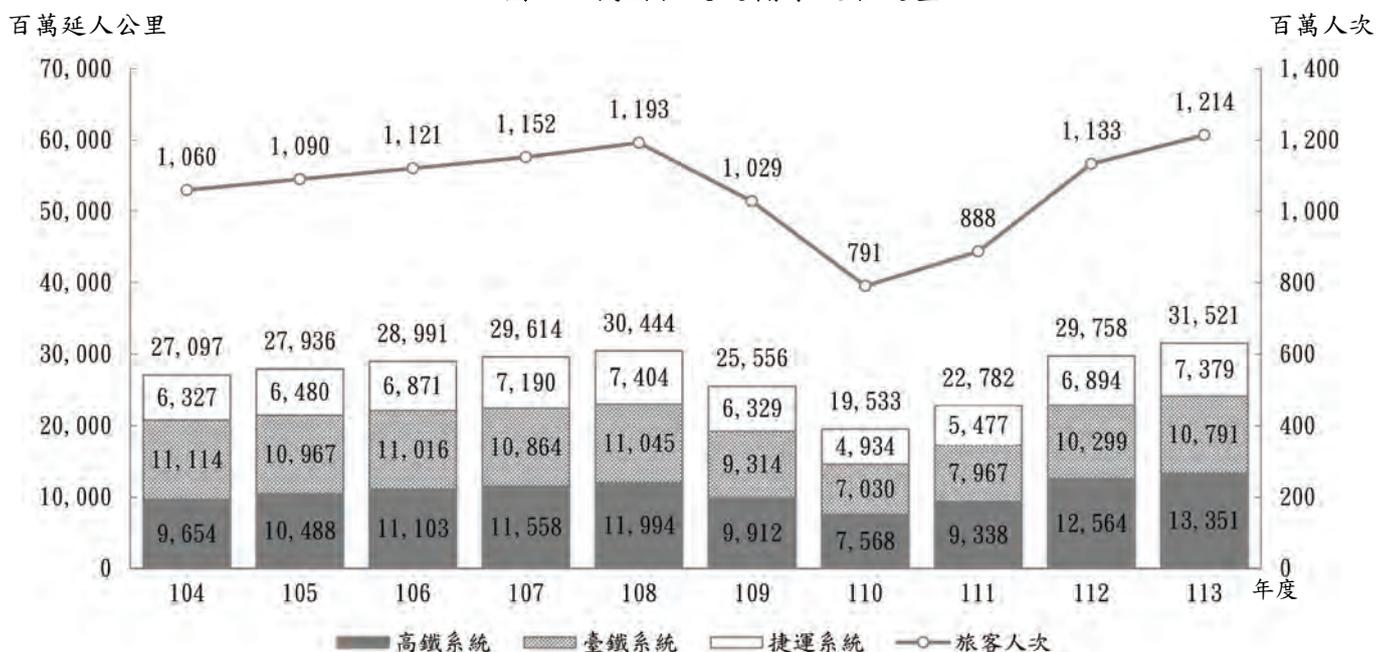
單位：公里

運輸型態		旅次類型	旅行距離	適用鐵道運具	運輸市場發展定位
城際		長程	200 至 500	高鐵、臺鐵	高鐵
		中長程	100 至 200	高鐵、臺鐵	高鐵、臺鐵
		中程	50 至 100	高鐵、臺鐵	高鐵、臺鐵
都會區	市郊及郊區	中短程	20 至 50	臺鐵、捷運	臺鐵
	核心區	短程	20 以下	臺鐵、捷運、輕軌	臺鐵、捷運、輕軌

資料來源：整理自交通部運輸研究所「2046 年我國軌道運輸發展願景」。

軸，以提升軌道城際運輸之市場地位。經查，近 10 年度（104 至 113 年度，下同）我國軌道運輸市場發展，除 109 至 111 年度受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，其餘年度客運量多隨相關建設投入而呈逐年成長趨勢，113 年度整體客運量已達 12 億餘人次、運程 315 億餘延人公里（圖 1），為近 10 年度新高。其中於西部軌道運輸部分，高鐵系統客運量運程由 104 年度之 96 億餘延人公里，擴增至 113 年度之 133 億餘延人公里，約增加 38.30%；平均每一旅客運距，則由 104 年度之 190.95 公里降為 113 年度之 170.62 公里，縮減約 10.65%，顯示與臺鐵系統於西部城際中長程（100 至 200 公里）運輸之競爭日益激烈，影響臺灣鐵路公司之中長程運輸定位及客運收入。另臺鐵系統雖為東部軌道運輸之主軸，惟因後疫情時代，部分旅客習慣改變選擇自行駕車，及 113 年度受花蓮地震、颱風等天災影響，亦造成旅客流失，致其客運量運程於 113 年度僅 107 億餘延人公里，仍較疫情前之 104 至 108 年度水準衰退。臺鐵系統客運量於整體軌道運輸系統，若依運程計算市場占有率，已由 104 年度之 41.02%，衰退至 113 年度之 34.23%（高鐵系統則由 35.63% 成長至 42.36%），客運收入亦由 104 年度之 182 億餘元，衰退至 113 年度之 173 億餘元，亟待就臺鐵系統營運發展課題妥謀因應。鑑於高鐵系統於 104 年 12 月增設苗栗、彰化、雲林等 3 站後，復

圖 1 我國軌道運輸系統客運量

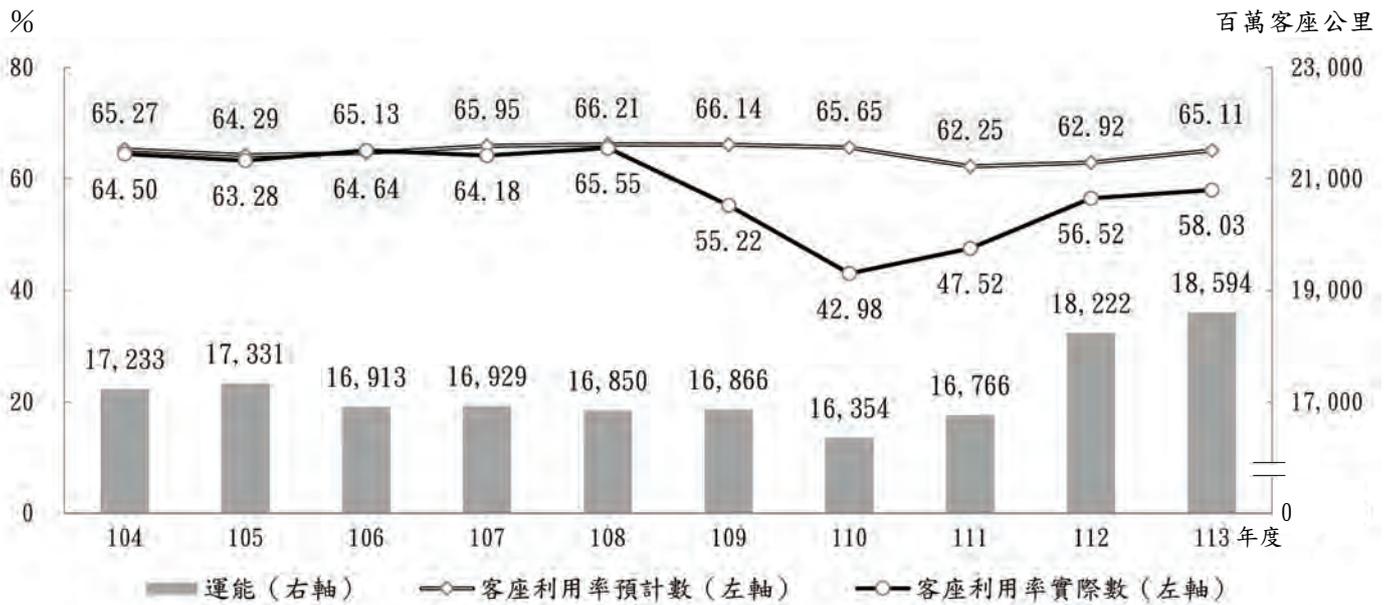


註：1. 客運量，指客運列車運送旅客之數量，通常以人數（次）或延人公里表示之。旅客人次，指於特定期間全線各站起運人數之總和；延人公里，指於特定期間內全線運送旅客之運程總和。
 2. 捷運系統包含臺北捷運、高雄捷運、桃園機場捷運、新北捷運及臺中捷運等系統，後三者分別自 106 年 3 月 2 日、108 年 2 月 1 日及 110 年 4 月 25 日起正式營運。
 3. 資料來源：整理自交通部統計查詢網。

有往南北延伸之倡議，未來於西部走廊除南投縣，各市縣皆有設站，勢將衝擊臺鐵營運，影響臺灣鐵路公司運量；又東部各鐵路車站未加強其轉乘服務或聯外交通之配套措施，以穩固運輸主軸地位，且受天災所致營運中斷頻仍，亦待強化東部運輸路網整體防災韌性，降低災損並穩定營運績效，經函請臺灣鐵路公司積極檢討規劃營運方向，研擬妥善因應對策，提升軌道運輸市場地位，以達成臺鐵軌道建設及營運之目標。據復：臺鐵系統西部幹線以中、短程旅客運輸為主，並積極朝向區域通勤輸運模式經營，東部幹線則以加強列車運能，縮短行車時間及提高乘車舒適性為目標，提供通勤（學）及觀光旅客服務。又為提升營運績效，已研擬具體改善措施，包含：完善網路團體票訂購服務，提高對號列車團體售票額度，並推動主題觀光列車，加強鐵道旅遊體驗，以推動國內旅遊發展；持續配合推動公共運輸通勤月票（TPASS）提供公共運具搭乘優惠，以鼓勵私人運具移轉公共運輸，增加旅次及營收；強化在地連結，積極攜手各市縣政府辦理活動，並推出特色鐵路行程，帶動支線與地方觀光等。

(2) 投資鉅額資金購置及汰換車輛，已大幅提升運能，惟未能有效帶動客座利用率，113 年度仍較疫情前下滑，影響計畫目標之達成：臺灣鐵路公司為配合政府提升公共運輸使用率政策及增進鐵路運輸效能，規劃購置新式車輛並汰換老舊車輛，經陳報行政院核定辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，計畫期程為 104 至 116 年，所需總經費 997 億 3,000 萬元（含交通部投資 922 億 1,208 萬餘元，該公司營運資金 75 億 1,791 萬餘元）；截至 113 年底止，累計支用數 660 億 2,355 萬餘元，其中新購之 EMU900 型通勤列車（520 輛）及 EMU3000 型城際列車（600 輛），並分別於 112 及 113 年底前全數投入營運，113 年度公司整體運能已增至 185 億餘客座公里，較 COVID-19 疫情前之 108 年度增加 10.35%。經查，該公司近 10 年度客座實際利用率情形，104 至 108 年度介於 63.28%至 65.55%間，109 至 111 年度受疫情影響衰退為 42.98%至 55.22%間，112 年度雖恢復至 56.52%，惟 113 年度仍僅 58.03%，較預計客座利用率 65.11%減少 7.08 個百分點，且未達 108 年度疫情前水準（圖 2）。另新購車輛除投資金額龐鉅外，每年亦需提列高額折舊費用，該等營運車輛 113 年度折舊費用計 5 億 6,337 萬餘元，顯示該公司雖已投入鉅額計畫經費增加運能，惟未能有效提升旅客搭乘臺鐵意願，影響原計畫預期目標及該公司經營績效，經函請臺灣鐵路公司積極研謀提升客座利用率，以達成購置及汰換車輛之實質運用效能及計畫所訂目標。據復：配

圖 2 近 10 年度客座利用率及運能



資料來源：整理自交通部統計查詢網及臺灣鐵路公司預算書。

合新購列車交車期程調度排班，以提升旅運品質及旅客乘坐率；另針對低利用率區間或班次積極檢討，研謀提升客座利用率之方案，包括配合各地方政府推行觀光及民間活動加開班次及加掛車廂等。

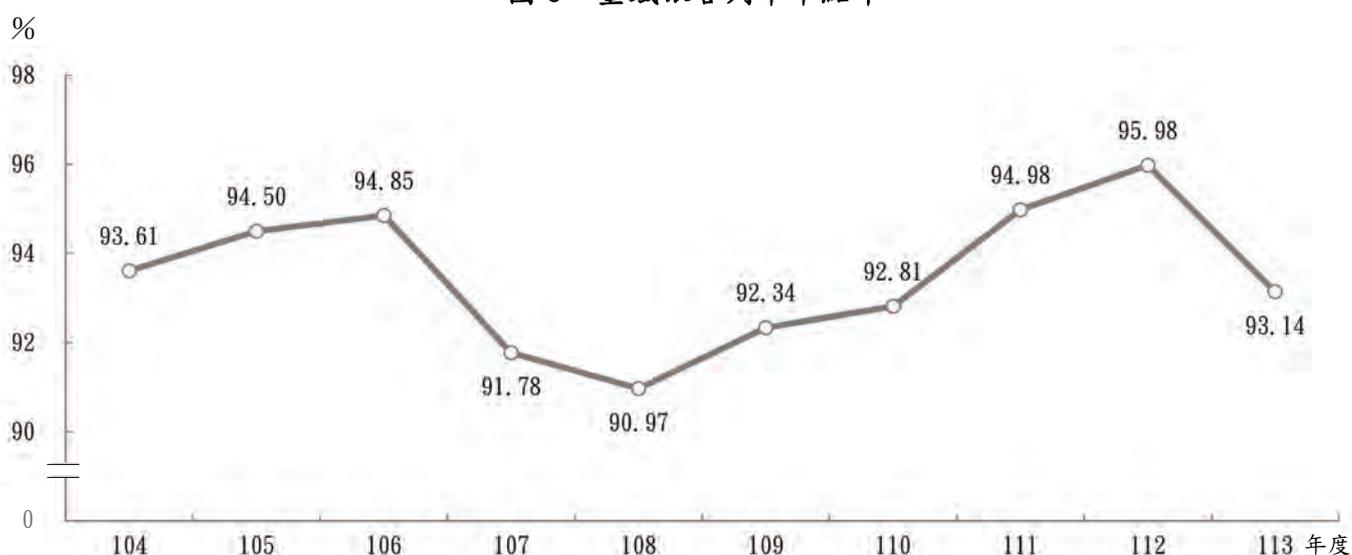
3. 為提升旅客列車服務水準，持續汰換老舊車輛及改善軌道基礎設施，惟 113 年度受天災、車輛及設備故障等因素影響，列車準點率未達年度目標；又北部主要車站持續發生列車晚點情形，列車時刻排點亦待優化，允宜研謀改善，以提升運輸服務品質。

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。又鐵路行車規則第 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。臺灣鐵路公司為提升列車速度及行車效率等，辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，期程為 104 至 116 年，計畫總金額 997 億 3,000 萬元，截至 113 年底止，已執行 660 億 2,355 萬餘元，新購之 52 編組 EMU900 型通勤電車及 50 編組 EMU3000 型城際列車於 113 年底已全數投入營運。經查臺鐵旅客列車服務品質提升情形，核有下列事項：

(1) 113 年度客運業務受天災、車輛及設備故障等因素影響，列車準點率僅 93.14%，未達年度目標，且較 112 年度惡化；臺灣鐵路公司為透過公司治理及現代化企業經營，落實安全管

理、提升服務效能及準點率，於 113 年 1 月 1 日改制成立，並提出再創臺鐵黃金十年之願景目標，其中包括將準點率提高至 99% 以上。政府為協助臺灣鐵路公司提升服務品質及準點率，近年來已持續投資該公司辦理汰換老舊車輛及改善軌道基礎設施等多項重大購建固定資產計畫，近 10 年度（104 至 113 年度）執行相關專案計畫累計已投入約 1,060 億餘元。經查，臺灣鐵路公司將 113 年度列車準點率目標設定為 97%，惟 113 年度客運業務實際營運結果，計發生列車延誤 3,226 次，影響列車 11,438 列次及延誤時間 142,501 分鐘，分別較 112 年度增加 278 次（9.43%）、3,258 列次（39.83%）及 42,799 分鐘（42.93%），致 113 年度整體列車實際準點率僅 93.14%（圖 3），未達年度目標 97%，亦較 112 年度之 95.98% 下降 2.84 個百分點。據該公司分析，113 年度列車延誤原因，主要係受颱風及地震等天然災變影響所致，計延誤 394 次，影響 2,905 列次及延誤時間 55,427 分鐘，較 112 年度之 195 次、963 列次及 25,998 分鐘，均呈倍數增加；復因辦理災後路線搶修及復原工程，對行經工區之列車採取慢行措施，其中東部幹線蘇澳新站至花蓮站間因列車降速運轉之延誤時間 7,869 分鐘，占整體慢行時分 11,929 分鐘逾 6 成，亟待強化抗災防災之營運韌性。另於列車延誤之可控因素方面，113 年度因號誌設備、車輛、列車自動防護系統及電力設備等故障，致列車延誤 2,375 次，影響列車 4,567 列次及延誤時間 47,829 分鐘，較 112 年度該等設備（施）故障，致列車延誤 2,325 次、4,888 列次及 47,589 分鐘，並無明顯改善，其中因車輛及設備故障

圖 3 臺鐵旅客列車準點率



註：1. 依臺灣鐵路統計年報之定義，列車準點係指列車到達終點站延誤 5 分鐘以內者；列車準點率係指各級列車準點列車次數占該級列車總列車次數之百分比。

2. 資料來源：整理自交通部統計查詢網。

造成之列車延誤時間占總延誤時間達 33.56%，仍有檢討精進空間，經函請臺灣鐵路公司研謀改善，以提升鐵路運輸服務品質。據復：已定期召開誤點改善小組會議，針對天災意外等不可控風險因素研提建議，強化與交通部公路局、經濟部水利署監測聯防機制，俾於汛期期間遇極端天候影響，採取預防性慢行或停駛等措施，降低列車營運風險；精進車輛維修流程，加強各級檢修效能及效率，避免車輛故障造成誤點；持續改善電力及號誌設備，加強養護量能，提升號誌設備穩定度等，以達成提高列車準點率之營運目標。

(2) 北部主要車站持續發生列車晚點情形，且部分車站列車因停留超時致列車晚點，列車時刻排點作業仍待優化：臺灣鐵路公司 113 年度旅客列車順、逆行車次合計發生晚點 132 萬餘次，發生率約 18.66%，較 112 年度已有改善（表 4），惟以該公司 113 年度進出站旅客人次達 1,000 萬以上之 12 個車站分析，其中南港、松山、臺北、板橋、樹林、桃園、中壢及新竹等 8 個位於北部之車站（統稱北部主要車站），

每日自 8 時起即有多個時段列車晚點發生率高於同一方向（順行或逆行）整體平均晚點發生率（圖 4），且南港、松山、板橋及中壢等車站部分時段晚點發生率甚至達 6 至 7 成，影響旅運服務品質。據該公司說明，造成列車晚點原因除天災及設備故障等，尚包含旅客行為、營運排點等因素，

且列車易因前一車次延誤而產生連鎖效應。另就前述 113 年度列車發生晚點 132 萬餘次情形，屬列車於前一停靠站停留超逾表定停留時間，未依表定時刻發車所致者，計 21 萬餘次，占總晚點次數之 16.42%，其中停留超時次數較多者為桃園、中壢、松山、北新竹、南港等站，並影響次一停靠站依表定時刻到站，顯示列車超時停留為次站晚點原因之一，現行列車時刻表表定停留時間或有不足。鑑於鐵路機構對旅客負有依排定時刻準時送達之義務，又為避免司機員為趕點而超速行駛，影響行車安全，經函請臺灣鐵路公司檢討列車晚點癥結原因，加強月臺旅客引導等服務，優化列車時刻排點，以減少列車晚點情形。據復：將於年度時刻調整計畫中，通盤調整北部主要車站尖峰時段

表 4 臺鐵旅客列車晚點情形

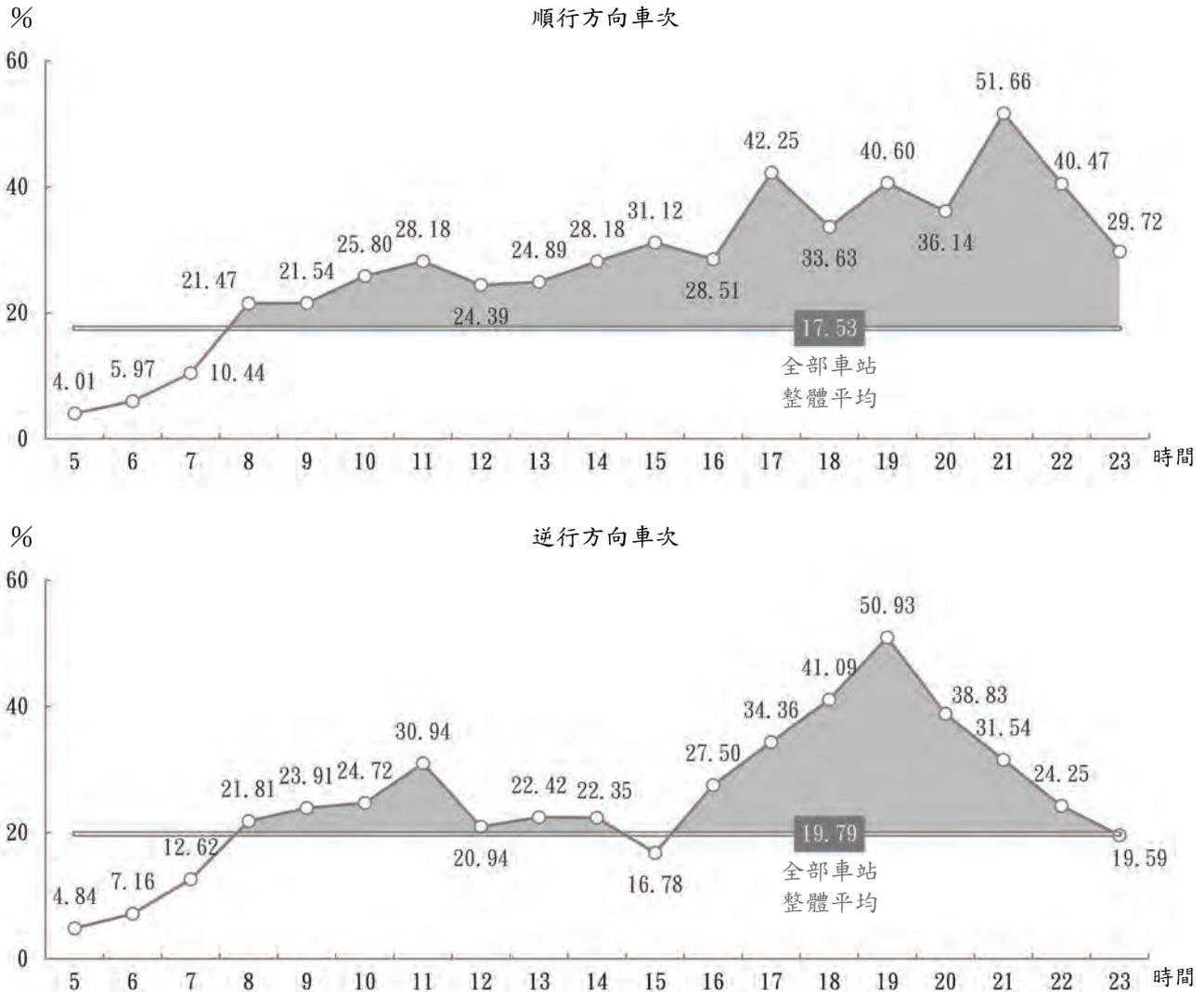
單位：次、%

項目	晚點次數		晚點發生率	
	112 年度	113 年度	112 年度	113 年度
合計	1,438,486	1,326,036	20.40	18.66
順行	674,933	622,582	19.15	17.53
逆行	763,553	703,454	21.65	19.79

- 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. 「晚點發生率」係依臺灣鐵路公司旅客列車晚點賠償規約，及交通部運輸資料流通服務平臺之臺鐵列車即時到離站資料，計算列車到站時間遲延達 1 分鐘以上之晚點事件發生率。公式為：晚點發生率＝停靠列車晚點次數÷停靠站列車總次數。
 3. 資料來源：整理自交通部運輸資料流通服務平臺及臺灣鐵路公司提供資料。

之列車停站時間，俾減少尖峰時段因通勤、通學旅客密集，造成上、下車增延時分，影響列車後續連鎖路塞及延誤擴大情形，並請車站人員加強月臺動線分流，以提升運輸服務品質。

圖 4 113 年度臺灣鐵路公司北部主要車站每日各小時列車晚點發生率變化趨勢



- 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. 本圖統計每日各小時（未包含 0 至 4 時）列車到站之平均晚點率，舉如：8 時之晚點發生率，係以每日 8 時整至 8 時 59 分列車到站之晚點次數及總次數計算之。其中以陰影標示部分，係發生率高於同方向車次之各站整體平均晚點發生率。
 3. 資料來源：整理自交通部運輸資料流通服務平臺及臺灣鐵路公司提供資料。

4. 臺灣鐵路公司改制成立後，攸關車輛及設備之核心業務單位預算員額缺額情形仍待改善，且招募從業人員報到情形欠佳，又部分與從業人員待遇及福利相關規範尚未完成法制作業；另資淺人員占比升高，各區營運處加班負荷沉重且留才不易，及東部地區技術專業人力亦面臨斷層問題等，允宜研謀改善。

臺灣鐵路公司為改善人力缺口情形，以維持公司正常營運，於 113 年間辦理從業人員招募作

業，期補足人力需求，又為依行政院臺鐵總體檢報告列管編號 1702 有關「加強部門橫向聯繫，改變運、工、機、電各自運作之作業模式，有效整合設備維修與營運需求，進行組織調整，以達企業化及營運安全目標」之建議，於 113 年初成立北、中、南、東等區營運處（下稱四區營運處），第一階段納管各運務段，以藉由分區統籌轄內各單位營運安全、維護後勤及行政支援等業務，加強區內人力運用效能。經查臺灣鐵路公司人力資源運用管理情形，核有下列事項：

(1) 攸關車輛及設備之核心業務單位於 113 年底預算員額缺額比率均逾 1 成，且招募從業人員實際報到情形欠佳，其中與行車關鍵人力相關缺額占比逾 8 成，又從業人員待遇及福利相關規範尚未完成法制作業，恐影響甄試報考意願：臺灣鐵路公司原有現職人員自改制成立之日（113 年 1 月 1 日）起 6 個月內自願退休、資遣或離職者達 1,399 人，其中 531 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），占自願退休、資遣或離職人數之 37.96%。又該公司 113 年度預算員額 17,360 人，截至 113 年底止，仍有缺額計 1,628 人，其中攸關臺鐵車輛安全及設備維護之工務處、機務處及電務處等核心單位預算員額缺額分別為 291 人、762 人及 210 人，占各該處預算員額之比率分別為 10.95%、13.14% 及 13.93%，均逾 1 成（表 5），人力短缺情形未見改善。經查，臺灣鐵路公司為遴補人力，於 113 年 1 至 3 月間辦理 113 年從業人員甄

表 5 113 年底核心業務單位人力缺額情形

單位：人、%

單位名稱	預算員額	實際員額	缺額	
			人數	占比
工務處	2,657	2,366	291	10.95
機務處	5,801	5,039	762	13.14
電務處	1,508	1,298	210	13.93

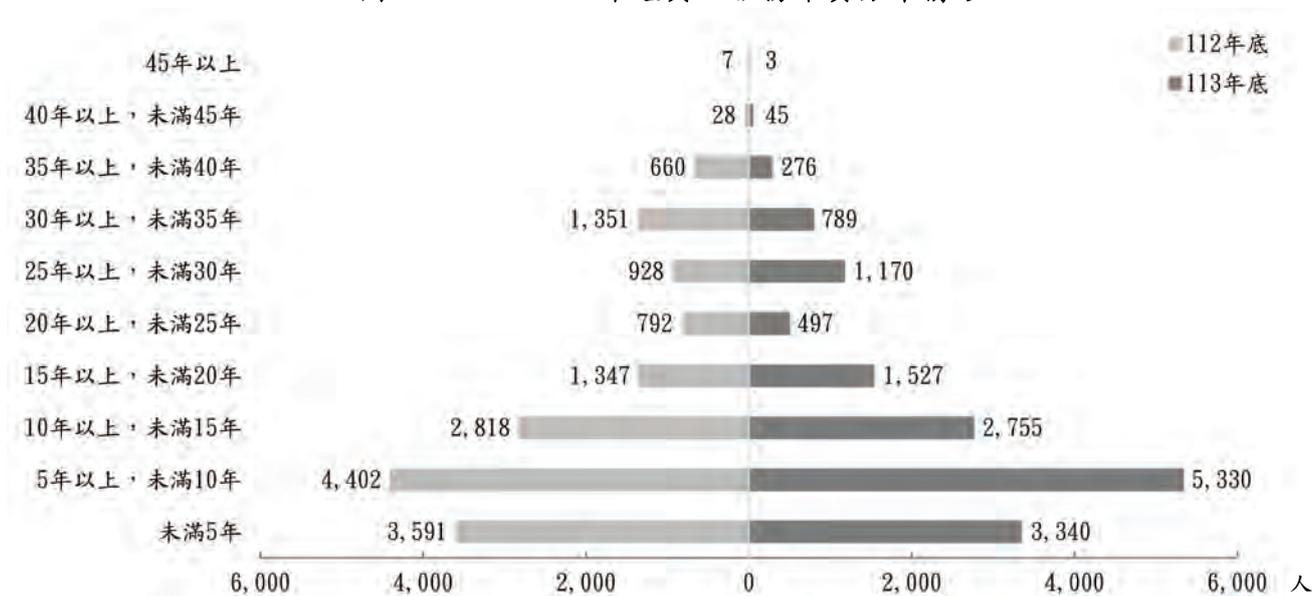
資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

試，預計錄取 936 人，惟截至 113 年 8 月底止，實際錄取 756 人，未達預計目標，且僅 672 人報到，招募缺額達 264 人（占 28.21%），其中以職稱為技術員（含助理技術員）之招募缺額 165 人為最高；如依類科別分析，招募缺額以電務類（含電力及電機）128 人、運務類 54 人及機械類 33 人為主，該等與行車關鍵人力相關類科缺額占招募缺額總人數比率逾 8 成，顯示上開招募作業仍未能補足因公司化退離之人力缺口，且招募缺額集中於攸關臺鐵行車及營運業務等單位。又「國營臺灣鐵路股份有限公司從業人員退休撫卹及資遣要點」及「國營臺灣鐵路股份有限公司從業人員核發經營績效獎金應行注意事項」等規範，迄 113 年底止仍未完成法制作業，恐因待遇及福利等事項之不確定性，影響 114 年從業人員甄試作業之報考意願，不利改善人力缺口情形，經函請臺灣鐵路公

司檢討妥謀因應，儘速補足人力，以避免影響行車安全。據復：為補足人力缺口，除就 113 年從業人員甄試錄取名單加強通知備取人員報到外，並於盤點人力需求後，立即辦理 113 年第 2 次從業人員甄試作業，嗣截至 114 年 6 月 16 日止，第 1、2 次甄試已分別進用 976 人及 400 人，另正研議從業人員招募作業須知及作業流程，將每年定期舉辦從業人員招募作業，以儘速補足人力，維護行車安全。

(2) 辦理改制前原機構現職人員優惠退離措施後，113 年底員工人數減少，年資較淺者占比升高，各區營運處加班負荷沉重且留才不易，另東部地區技術專業人力亦面臨斷層問題：臺灣鐵路公司為增進人力運用，依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 13 條第 2 項規定，辦理改制前原機構現職人員於轉調該公司成立之日起 6 個月內自願退休、資遣或離職者，得加發慰助金之優惠措施。經查，該公司 113 年底員工人數計 15,732 人，較 112 年底之 15,924 人，減少 192 人。經就 113 年底在職員工分析，其中服務年資 30 年以上者，計 1,113 人（占 7.07%），較 112 年底之 2,046 人（占 12.85%），大幅下降；另服務年資未滿 10 年者，計 8,670 人（占 55.11%），高於 112 年底之 7,993 人（占 50.19%）（圖 5），顯示該公司於優惠退離措施後，年資未滿 10 年之員工於人力結構占比已有增加，允宜投注資源於人力培訓及專業訓練，以避免發生專業知識斷層、安全管理弱化等風險。又臺灣鐵路公司針對本部前查核發現有關運務類乘務人員排班規劃欠妥情事，復稱已責由所屬單位落實差勤管理，並檢討各車班組勤務安排等。惟查，該公司四區營運處

圖 5 112 及 113 年底員工服務年資分布情形



資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

113 年度各項經費支出共 71 億 9,185 萬餘元，員工之平均延長工時加班費介於 11 萬餘元至 12 萬餘元間，為其平均薪金之 2 成以上（表 6），員工加班負荷仍顯沉重，改善措施尚未見成效。另該公司東部地區工務、電務等相關單位 113 年底之員工服務年資未滿 10 年者占 61.68%，

表 6 113 年度四區營運處員工平均薪金及延長工時加班費

單位：新臺幣元、%

單位名稱	平均薪金	平均延長工時 加班費	加班費占 薪金之比率
北區營運處	524,847	110,518	21.06
中區營運處	570,566	128,966	22.60
南區營運處	552,560	126,143	22.83
東區營運處	578,175	116,060	20.07

資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

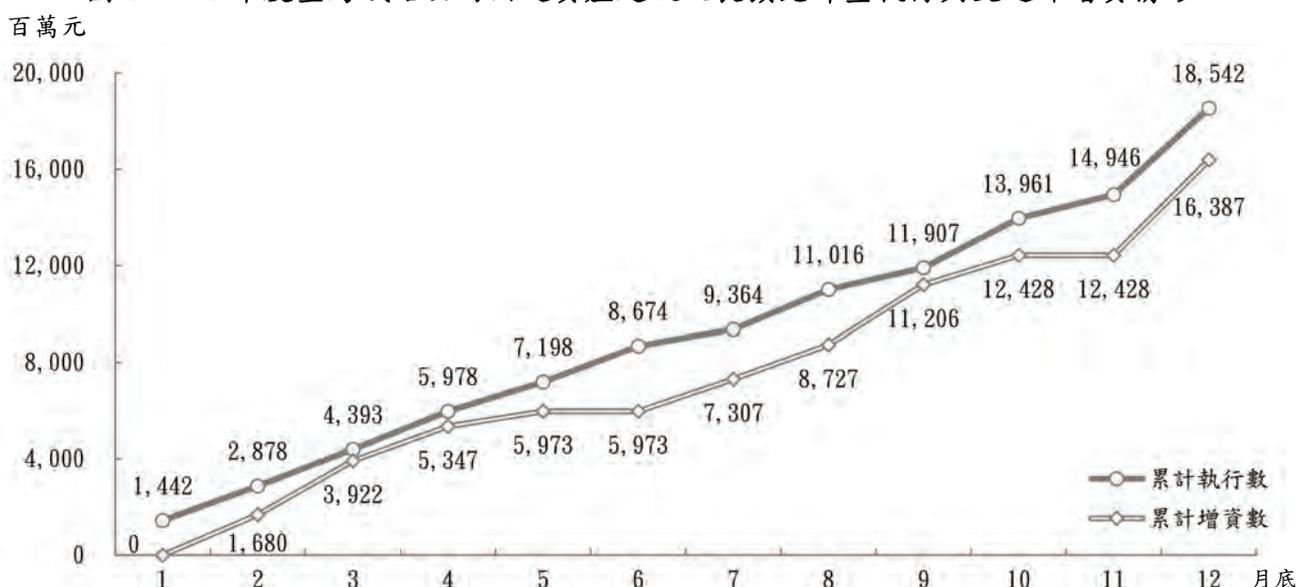
25 年以上之資深人員（149 人）僅占 13.76%，因該等資深人員屆法定退休年齡平均僅餘約 9.71 年，亦待就東區工務、電務等專業單位人力斷層問題預為因應，經函請臺灣鐵路公司研謀改善。據復：因應 113 年組織重整，已強化營運、工務、機務、電務等專業訓練，推動分層分類之職能培訓，整合實務訓練、數位教材與教育訓練管理系統，導入模組化與實作課程，並就行車人員在職訓練加入事故模擬與異常案例，以提升專業與安全應變能力；另因應東部地區單位人力缺口，刻正撰擬從業人員招募作業須知及作業流程，供急需用人單位辦理個別甄試作業，以因應東部地區技術專業員工屆齡退休產生之人力缺口。

5. 政府為維持臺灣鐵路公司財務安定，業針對該公司進行債務移撥、資金挹注及虧損補貼，惟該公司成立後各項核心業務經營成果未具適足償債能力，致短期債務未償餘額仍持續增加，償債能力有待改善，允宜研謀善策，以達成公司化財務永續之目標。

政府鑑於臺灣鐵路公司提供偏遠或不符成本效益之路線與車站營運，及歷年均需舉借債務以負擔退休人員退撫新制實施前任職年資應給與之退休金（含衍生之債務利息），又為持續改善該公司營運安全，提升服務品質，歷年皆編列預算補貼，以維護其財務安定，111 至 113 年度累計編列預算 162 億 5,348 萬餘元，執行數計 159 億 3,116 萬餘元。又政府為促進鐵路事業健全發展並永續經營，依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 10 條第 1 項規定，於 113 年 1 月 1 日將該公司改制前之短期債務 1,699 億 1,000 萬元移撥至「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」，移撥後短期債務未償餘額為 33 億元。經查，臺灣鐵路公司於公司改制後，為避免短期債務續為攀升，已適時向交通部申請投資款撥付，減少墊付情形發生，及利用各種金融工具與財務操作，提前償還高利率銀行借款，並洽詢金融機構降低借款利率及利息費用，減輕財務成本負擔。惟查，該公司短期債務未

償餘額仍持續增加至 113 年底之 100 億 4,861 萬餘元，新增借款 67 億 4,861 萬餘元，較預計數 49 億 7,178 萬餘元增加 17 億 7,683 萬餘元，致 113 年度利息費用達 1 億 1,193 萬餘元，較預算數 2,000 萬元，增加 9,193 萬餘元，約 4.6 倍。經分析該公司 113 年度短期債務未償餘額逐月增加原因，主要係為維持日常營運所需之車輛、設備汰舊與維護，須辦理各項固定資產建設改良擴充計畫，113 年度支出約 185 億 4,228 萬餘元，其中 163 億 8,774 萬餘元由交通部編列增資預算挹注所需資金，餘由該公司自行籌措，惟於 113 年 1 月 1 日改制成立時自有資金不足，營運資金為負 43 億 9,232 萬餘元，且 113 年度經營結果，營業活動為淨現金流出，雖有政府補助收入挹注，仍無法支應上開計畫所需經費，又交通部增資預算需俟計畫完成工程計價後始撥付，致 113 年度各月份資金缺口介於 4 億 7,173 萬餘元至 27 億 147 萬餘元間（圖 6），須仰賴短期借款籌措資金；另依該公司 114 年度預算案，固定資產建設改良擴充計畫需由公司自行籌措金額達 31 億 2,802 萬元，較 113 年度預算書編列 28 億 7,045 萬餘元增加，亦將加重公司財務負擔。顯示臺灣鐵路公司雖完成公司化改制，惟為配合國家重大鐵路建設，及維持日常營運所需之車輛、設備汰舊與維護，須投注鉅額經費，每月資金需求除交通部補助外，以短期借款支應，增加之利息費用持續影響該公司資金調度，不利維持其財務安定。又查，該公司 113 年度客貨運業務營運結果，計發生營業毛損 112 億 6,996 萬餘元（不含政府補助收入），如加計依「臺鐵票價合理化方案」設算可增加之客運收入 46 億 6,851 萬餘元（該方案於 114 年 3 月 28 日獲行政院核定實施，平均票價漲幅 26.80%，爰設算該方案如自 113 年 1 月 1 日實施，可增加之客運收入），仍為營業毛損 66 億 144 萬餘元；同年度資產開發業

圖 6 113 年度臺灣鐵路公司固定資產建設改良擴充計畫執行與交通部增資情形



註：1. 固定資產建設改良擴充計畫執行金額不含月底應付未付金額。

2. 資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

務及餐旅服務業務雖獲有利益，惟獲利能力未有明顯成長，且尚未回復至 108 年新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情前水準，該公司各項核心業務經營成果未具適足償債能力，影響公司化財務永續目標之達成，經函請交通部督促臺灣鐵路公司研謀改善。據復：為健全公司財務體質，臺灣鐵路公司持續啟動本業、附業雙引擎，除提升客貨運收入，並建立專業團隊，加速資產活化及多元經營以倍增附業收入，另利用各項融資工具，降低利息費用，及厲行開源節流策略，以實現財務永續目標。

6. 配合國家淨零減碳政策，推動淨零轉型及永續發展等措施，惟相關推動作業執行成效欠佳，未善用鐵路貨運低能耗優勢發展運輸市場定位，碳足跡盤查亦較預計取得時程推延，允宜檢討改善。

我國為因應國際淨零排放趨勢，並接軌國際訂定國家自定貢獻目標，於 111 年 3 月公布「臺灣 2050 淨零排放路徑」，復於 114 年 1 月滾動調整推動策略，擬訂「臺灣總體減碳行動計畫」，以達成 2050 淨零目標。臺灣鐵路公司為遵循政府減碳政策，除由政府投資購置新型節能列車，及持續更新電車線與光纖系統設備，以節省能耗，減少碳排；並持續盤點場域空間，截至 113 年底已完成及設置中之太陽能光電系統，總設置容量 37.2 千瓩，預估每年可生產 5,406 萬度綠電；另於 113 年啟動「旅客運輸服務碳足跡」盤查等作業，以履行企業社會責任，共同實現低碳社會與永續發展目標。經查臺灣鐵路公司推動淨零轉型及永續發展相關措施，核有下列事項：

(1) 臺鐵肩負公共運輸、綠色運具及對環境友善等重要職責，惟於提升運量、汰換高耗能車輛及無障礙設施改善等執行成效欠佳，未能達成預定目標：為推動國家溫室氣體減量政策，交通部會同相關部會擬定「運輸部門溫室氣體排放管制行動方案」，其中第二期行動方案推動期程為 110 至 114 年，報經行政院於 111 年 9 月 16 日核定，114 年運輸部門溫室氣體排放目標，係較 94 年減碳約 6.79%，即 35.41 百萬公噸二氧化碳當量 (MtCO₂e)，及 110 至 114 年全期管制目標，為 5 年總排放量不超過 181.626 MtCO₂e。按交通部所訂該方案之推動策略及減碳措施，其中與臺灣鐵路公司相關者，包括提升臺鐵運量，預期於 114 年運量將較 104 年成長 3.5%，達 2.4 億人次；汰換高耗能車輛，於 110 至 113 年完成臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，引進新型節能車輛以淘汰報廢老舊車輛 833 輛。經查，截至 113 年底止實際執行情形，於提升臺鐵運量方面，因後疫情時

代旅客習慣改變，選擇自行駕車或搭乘速度快捷之高鐵，致 109 至 112 年度實績值均較基期減少、113 年度亦僅較 104 年度成長 2.09%(表 7)；又汰換高耗能車輛方面，臺灣鐵路公司辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」，原計畫汰換逾齡機車 127 輛、汰換支線柴油客車為節能環保客車 60 輛，因採購過程招標不順，規範檢討修正後，分別於 108 及 111 年間決標，截至

113 年底僅累計完成交車 36 輛及 0 輛，均較原預計交車時程大幅延遲，爰於新車投入營運前，仍須使用老舊逾齡且高耗能車輛續行運作，影響政府節能減碳綠色運輸政策之成效；另按行政院國家永續發展委員會於 113 年 12 月編製完成之「2020-2023 年臺灣永續發展目標階段性檢討報告」，核心目標 9-永續運輸項下指標與臺灣鐵路公司相關者，包括指標 9.1.2 臺鐵運量成長比率及指標 9.3.3 臺鐵車站無障礙電梯建置改善之車站比率等 2 項，查後者於 109 至 112 年度之目標值，均為累計完成 182 站之建置改善工程，服務對象占臺鐵服務旅客總數之 98.5%，惟臺灣鐵路公司實際執行成果，因原訂執行之「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 109 年)」延宕，影響無障礙設施改善，截至 112 年底止之實績值僅 179 站、98.14%，依前揭檢討報告列述該項指標「4 年(2020-2023 年)均未達標」，顯示臺鐵車站無障礙電梯建置改善之推動亦欠積極，均待檢討改進，經函請臺灣鐵路公司研謀具體改善措施，致力達成淨零目標及實現永續經營。據復：已持續將新購車輛投入營運，提升整體運能；又原預計汰換 127 輛機車及 60 輛支線客車案，因烏俄戰爭等全球性因素而延宕，車輛交期預計展延至 115 年，將俟完成測試後投入營運；至無障礙電梯之建置，114 年中已趕辦完成 182 站。

(2) 鐵路貨運於能源消耗等具有優勢，且政府已耗費鉅資汰換臺鐵老舊機車，惟尚未就貨運業務逐年衰退等情，研謀提升貨運市場發展策略，不利節能減碳及增裕營收：依環境部氣候變遷署網站公告資訊，我國運輸部門 111 年溫室氣體排放量約為 36.282 MtCO₂e，占國家總體排放量約 12.69%，又運輸部門排放量中，96.79%係來自公路運輸，軌道運輸僅占 2.11%。而於

表 7 運輸部門溫室氣體排放管制行動方案—臺鐵運量評量指標達成情形

年度	客運量(人次)	實績值
109	203,520,929	減少 12.36%
110	154,927,066	減少 33.28%
111	170,254,450	減少 26.68%
112	219,308,388	減少 5.56%
113	237,070,271	成長 2.09%

註：1. 目標值係以 104 年度為基期，第一期及第二期行動方案分別係設定至 109 及 114 年度時達成之目標。又臺鐵 104 年度客運量為 232,216,800 人次。

2. 資料來源：整理自臺灣鐵路公司各該年度附屬單位決算書。

貨物運輸方面，公路貨運之砂石車、貨櫃車常因超載致破壞路面，且肇事率亦高，對整體社會及交通產生嚴重影響，反觀鐵路貨運具有大量、長途運送之優勢，於安全性、準點率亦較公路貨運為高；復依交通部 2020 運輸政策白皮書—綠運輸載述，該部運輸研究所於 107 年間就運輸部門運具別排放推估之研究結果，在載貨運具之能源使用效率，臺鐵貨運優於貨車，顯示鐵路運輸於運輸部門中具有能源低消耗之優勢。臺灣鐵路公司為強化運輸本業之發展，近年來除持續強化鐵路基礎設施及達成全線電氣化等外，政府亦已投資該公司辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，據該計畫列述，因我國西部砂石需求量大，東砂西運為目前臺鐵貨運業務主要貨源，惟囿於臺鐵機車車輛運能不足，業者僅能選擇公路或海運，致蘇花公路砂石車絡繹不絕，爰該計畫規劃購置 E500 型電力機車及 R200 型柴電機車共 127 輛，汰換原牽引貨物列車之逾齡老舊機車，以提升臺鐵機車車輛運能及貨運服務效能，並達到節能減碳政策目標及增裕營收；截至 113 年底止，累計完成機車交車 36 輛，並陸續投入營運。惟查，該公司近 10 年度（104 至 113 年度）貨運業務經營情形，因以客運為主、貨運為輔，時有加開客運列車或縮短發車班距，致路線容量不足影響貨物列車運能情事，且為配合鐵路立體化工程，部分車站接連停辦貨運，各都會區主要貨場逐漸喪失，進而影響整體貨運量能。113 年度各項貨運量值，較 104 年度已減少達 4、5 成以上（表 8），且臺鐵貨運業務運輸量與公路

表 8 臺鐵貨運量值及市占率變動趨勢

單位：%

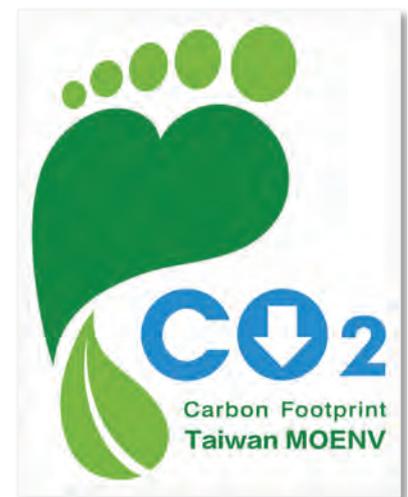
年度	成長率			貨運收入占 客貨運收入之比率	市占率
	噸數	延噸公里	貨運收入		
104				4.00	1.65
105	- 15.53	- 11.34	- 12.06	3.55	1.44
106	- 28.84	- 19.21	- 18.45	3.30	1.25
107	- 29.24	- 14.46	- 15.10	3.49	1.21
108	- 32.97	- 18.55	- 16.01	3.47	1.15
109	- 33.50	- 21.96	- 20.84	3.87	1.47
110	- 39.43	- 29.84	- 29.69	4.56	1.29
111	- 37.62	- 25.49	- 26.50	4.18	1.37
112	- 36.61	- 22.61	- 25.31	3.29	1.46
113	- 50.23	- 40.59	- 42.46	2.45	1.10

- 註：1. 成長率，係以 104 年度為基期，計算其後續年度與 104 年度數據之比值。
 2. 延噸公里，係指某特定期間內運送貨物重量（以噸為單位）與其運送距離（以公里為單位）乘積之總和。
 3. 市占率，係以鐵路貨運之延噸公里及公路貨運之延噸公里計算占比。
 4. 資料來源：整理自臺灣鐵路公司各該年度附屬單位決算書及交通部統計查詢網。

貨運相較，市占率亦由 104 年度之 1.65%，下降至 113 年度之 1.10%，為近 10 年度最低。該公司就上述貨運業務量逐年萎縮、新增運能未能充分發揮等貨運發展課題，尚未訂定市場發展策略或執行計畫，經函請臺灣鐵路公司通盤檢討經營策略，以提升產業競爭力，及產生公路運輸轉移至鐵路運輸之效益。據復：已密切配合貨主需求加開貨運列車班次，並積極與公路運送業者洽談合作方案，以期提升貨運績效。

(3) 規劃取得旅客運輸服務碳足跡標籤使用權，惟未積極落實執行，致已推延預計取得時程，且與標竿鐵路運輸事業相較顯有落後：依氣候變遷因應法第 21 條第 1 項規定：「事業具有經中央主管機關公告之排放源，應進行排放量盤查，並於規定期限前登錄於中央主管機關指定資訊平台；其經中央主管機關公告指定應查驗者，盤查相關資料並應經查驗機構查驗。」環境部於 113 年底公布提高 2030 年溫室氣體階段管制目標，亦同時宣布將擴大盤查，由原有之能源、製造部門，擴增至住商及運輸部門，結合各項輔導措施深度節能，以加速及增加減碳力道。嗣該部訂定之「事業應盤查登錄溫室氣體排放量之排放源」，經預告、研商及參採各界意見後，於 114 年 3 月 4 日公告並生效。按此次推動擴大盤查對象，包括符合事業年外購電力合計 2 千萬度以上者，或事業之單一場所年外購電力 1 千萬度以上之鐵路運輸業等，該等事業自 115 年起，應於每年 4 月 30 日前完成前一年度溫室氣體排放量盤查登錄。臺灣鐵路公司為配合政府 2050 淨零排放政策，於 113 年規劃減碳路徑圖，針對提供旅客運輸服務之區間、自強及莒光等 3 種列車型號，進行「旅客運輸服務碳足跡」盤查，及就全臺 4 個特等站與 28 個一等站共 32 個車站，進行「組織型溫室氣體盤查」。依該公司 113 年 10 月 9 日發布新聞稿載述，規劃於 114 年第 1 季取得前開 3 種列車型號之旅客運輸服務碳足跡標籤(圖 7)使用權、同年第 4 季通過前開 32 個車站之組織型溫室氣體外部查證，另規劃於 115 年提出公司永續發展報告書。惟嗣依其於 114 年 2 月公布資料，原訂於 114 年第 1 季取得之旅客運輸服務碳足跡標籤使用權，已變更為預訂於同年第 2 季方能取得，業較原訂時程推延。按台灣高速鐵路股份有限公司網站公開資訊，該公司多年前即已辦理「高速鐵路運輸服務碳足跡」盤查作業，計算高速鐵路運輸服務從原料取得、服務及廢棄處理階段等過程產生之

圖 7 碳足跡減量標籤



資料來源：擷取自產品碳足跡資訊網。

溫室氣體排放量，嗣於 103 年 12 月取得環境部「高速鐵路運輸服務碳足跡」標籤證書，率先國內交通運輸（航空、鐵路、捷運、公路、航運）業者取得「旅客運輸服務（陸上及水上運輸）」產品類別碳標籤之交通運具，提升公司綠色品牌形象及國際市場知名度，經函請臺灣鐵路公司加強標竿學習，積極推動綠色淨零及能源管理，以儘速取得旅客運輸服務碳足跡標籤使用權等，強化公司社會責任及永續經營成效。據復：為取得旅客運輸服務碳足跡標籤使用權，截至 114 年 6 月底止，已通過外部查證並取得查證聲明書，提送碳標籤申請文件予環境部審查，預計於 114 年 8 月取得使用權。

7. 為達成行車零責任事故之安全運輸目標，推動 SMS 建置並提出五年安全提升計畫，惟計畫實施結果未達成預期效益，行車事故件數不降反增；又鐵道局為提升 SMS 系統效能，已辦理 2 次第三方評鑑作業，評鑑結果發現事項未積極改善，致有近 8 成係屬延續性缺失，允宜檢討改善，以有效提升鐵道運輸安全。

交通部為增進鐵路機構整體安全，於 111 年 1 月 3 日修正發布鐵路行車規則第 3 條規定，鐵路機構應依其系統之規模及特性，設置安全管理組織，並應自 113 年 1 月 1 日起實施安全管理系統（Safety Management System, SMS），且 SMS 之建立應符合「安全管理系統之實施架構指引」；又鐵路營運機構完成 SMS 建立後，應將其執行手冊報交通部鐵道局（下稱鐵道局）備查。臺灣鐵路公司於 107 年發生普悠瑪事故後，依交通部指示，參採交通部運輸研究所「鐵道運輸安全管理系統制度化策略之研擬」研究成果，逐步推動 SMS 建置作業，其中具體作為包含：成立營運安全處、設置安全管理委員會、制定 SMS 執行手冊、實施第三方評鑑作業等。經查該公司 SMS 推動情形，核有：(1) 為確保鐵路營運之穩定性及安全性、降低行車事故件數、提升智慧化風險管控及建立公司安全文化，於 113 年 8 月提出五年安全提升計畫（113 至 117 年），除遵循國家鐵路安全計畫訂定 3 層安全績效指標，另自訂第 4 層指標（包含虛驚事件發生率、號誌及控制系統異常率、遮斷桿撞損率等），其中造成旅客死亡之重大行車事故發生率以 0 件為目標值，一般行車事故及行車異常事故之目標件數為第 1 年（113 年度）降低 20%，並於第 5 年（117 年度）時達成件數降低 50% 之目標。惟 113 年度重大行車事故、一般行車事故及異常事件，實際發生 4 件及較 112 年度增加，均未達成預計目標（表 9），且行車事故（件）合計 991 件，較 107 年度推動 SMS 建置作業前不降反增，增加 335 件（51.07%）；又五年安全提升計畫 113 年度各項安全指標之達成情形，其中第 3 層之

表 9 臺灣鐵路公司行車事故及行車異常事件發生情形

單位：件、%

類別	五年安全提升計畫 113 年度目標	執行情形				達成情形
		112 年度	113 年度	113 較 112 年度增減		
				件數	比率	
重大行車事故	維持 0 件	—	4	4	—	未達成
一般行車事故	件數降低 20%	42	44	2	4.76	未達成
行車異常事件	件數降低 20%	732	943	211	28.83	未達成

資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

「人為操作不當或設備故障之異常事件發生率」實際值為 10.044，較目標值 8.694 增加，主要係車輛故障及運轉保安裝置故障增加等所致，均有待檢討執行成效；(2) 鐵道局為達成交通部推動臺灣鐵路公司安全改革之政策目標，及基於監理職責檢視該公司 SMS 運作機制之有效性與完備性，引進第三方獨立事業機構，分別於 110 年 10 月及 112 年 3 月委託財團法人中華顧問工程司辦理 SMS 第三方安全評鑑作業，並於 111 年 10 月及 112 年 11 月提出評鑑執行報告，提出 42 項及 31 項發現事項。惟查，臺灣鐵路公司針對 111 年評鑑報告提出之事項，並未積極改善，致 112 年評鑑結果屬 111 年評鑑發現之延續性缺失達 24 項 (77.42%)，且截至 113 年第 3 季止，各發現事項均處於執行階段，仍未解除列管，執行進度未臻理想等情事，經函請臺灣鐵路公司檢討改善。據復：(1) 為降低鐵路行車事故 (件)，持續健全工地管理、改善風險路段、強化軌道結構及設備、提升車輛妥善率等安全改革精進作為，並追蹤執行成效，另已針對車輛及運轉保安裝置故障，汰換老舊車輛並檢討追蹤各事故案件，及故障裝置更換材料與持續觀察其可靠度；(2) 將持續推動改善作為，定期召開「安全管理系統 (SMS) 暨第三方評鑑發現事項辦理情形會議」追蹤改善情形，並持續配合辦理 SMS 第三方評鑑作業，建立全生命週期之 SMS。

8. 為減少列車運行之突發事故，提升鐵路營運安全與運輸效能，辦理行車安全改善計畫，惟先期規劃作業欠周，且未確實檢討計畫及工程執行落後原委，並研提具體因應對策，致未能充分發揮整體計畫執行成效，允宜研謀改善。

臺灣鐵路公司考量部分既有設施老舊、不符合法令規定，為減少列車運行之突發事故，提升鐵路營運安全與運輸效能等，報經行政院於 103 年 10 月 14 日核定辦理「鐵路行車安全改善六年計畫」，期程為 104 至 109 年，總經費 275 億 2,236 萬元，規劃辦理平交道改善計畫、危險路段加裝

圍籬及隔音牆計畫、橋梁補強及改建符合現有法律規範計畫、建立邊坡滑動及土石流及強風預警系統計畫、車站配合法令更新設施計畫、軌道設施更新計畫、列車電機系統更新計畫、無障礙設施改善計畫、電務設備系統改善計畫等 9 項子計畫。嗣該公司以環境時空轉變及民意需求等由，報經行政院於 106 年 12 月 6 日核定第 1 次修正計畫，期程展延至 111 年，總經費不變，部分子計畫間經費調整流用，部分工程減作或增作；111 年間該公司再以環境變遷、需求改變、國際疫情影響等由，報經行政院於 111 年 9 月 28 日核定第 2 次修正計畫，名稱修正為鐵路行車安全改善計畫（下稱行車安全改善計畫），期程展延至 113 年，總經費雖仍不變，惟多項子計畫內容大幅變動，多件工程減作或增作。經查執行情形，核有：(1) 先期規劃作業欠周，間有虛耗公帑未能發揮預算執行效益、實際執行結果與原計畫內容差異甚巨、計畫與工程執行延誤等情，致未能充分發揮整體計畫執行成效；(2) 整體計畫及多項子計畫之經費執行情形未如預期（表 10），且有未依行政院所屬各機關個案計畫管制評核作業要點規定督促主辦單位確實檢討計畫及工程執行落後原委，研提具體因應對策，並由管考單位提出管考建議，又對於執行逾計畫期限，亦未依行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點規定辦理修正計畫，肇致原訂計畫目標未能充分達成等情事，經函請交通部查明妥適處理。

表 10 行車安全改善計畫各項子計畫經費執行情形

單位：新臺幣千元、%

項次	子計畫名稱	分配數 (A)	執行數 (B)	執行率 (B/A×100)
合計		26,604,357	23,445,030	88.12
1	平交道改善計畫	2,607,000	1,871,651	71.79
2	危險路段加裝圍籬及隔音牆計畫	531,000	435,024	81.93
3	橋梁補強及改建符合現有法律規範計畫	5,058,803	5,443,412	107.60
4	建立邊坡滑動及土石流及強風預警系統計畫	1,422,000	1,394,057	98.03
5	車站配合法令更新設施計畫	1,705,000	1,683,224	98.72
6	軌道設施更新計畫	5,065,197	4,873,310	96.21
7	列車電機系統更新計畫	4,617,400	3,149,778	68.22
8	無障礙設施改善計畫	3,340,600	2,396,239	71.73
9	電務設備系統改善計畫	2,257,357	2,198,335	97.39

註：1. 統計期間截至 113 年底止。

2. 資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料（其中分配數係擷取自行車安全改善計畫第 2 次修正核定本所載各項子計畫經費；執行數係擷取自該公司填報於行政院政府計畫管理資訊網資料，包含實現數及節餘數）。

9. 為避免邊坡土石滑落，造成軌道掩埋、路基流失等危及行車安全，辦理邊坡滑動及土石流與強風預警系統計畫，惟預算執行情形欠佳，所建置預警系統異常頻仍，且乏土石流與強風之預警功能等，允宜研謀改善。

臺灣鐵路公司為避免邊坡落石、土石滑落，造成軌道掩埋、路基流失等危及行車安全，報經行政院於 103 年 10 月 14 日核定辦理鐵路行車安全改善六年計畫項下之建立邊坡滑動及土石流及強風預警系統計畫，期程為 104 至 109 年，編列經費 10 億 5,720 萬元，包含高風險路段邊坡、路基及排水設施改善工程，與預警系統計畫等。嗣報經行政院於 106 年 12 月 6 日及 111 年 9 月 28 日核定第 1 次與第 2 次修正計畫，展延計畫期程至 111 年 12 月及增加經費 3 億 6,480 萬元，修正為委託專案管理、委託制度訂定技術服務、委託設計及監造技術服務、補強工程、預警及管理系統統包工程等 5 項，該公司並於 108 年 5 月 28 日辦理「鐵路行車安全改善六年計畫—邊坡全生命周期維護管理（預警及維護管理系統統包工程）」（下稱預警系統統包工程）案，擬於北迴線和仁～崇德（大清水隧道）等 26 處高風險邊坡路段設置預警資訊管理系統（下稱預警系統）。經查執行情形，核有：(1) 辦理預警系統統包工程，預算執行情形欠佳，所建置之預警系統無法如期完成且異常頻仍（表 11），難以發揮預警功能，潛存災害發生造成損失之風險；(2) 臺鐵部分行車路線位處土石

表 11 預警系統發生異常情形

單位：次

年月	工務段（路線）別						
	臺北	臺北（內灣）	高雄	臺東	宜蘭	宜蘭（平溪）	花蓮
112.9	24	77	91	94	235	367	49
112.10	28	65	129	203	295	424	87
112.11	26	27	178	157	227	348	19
112.12	11	99	151	—	301	265	46
113.1	—	—	76	—	71	82	10
113.2	53	872	60	230	568	549	83
113.3	78	499	96	499	982	646	292
113.4	119	2,876	102	587	1,957	759	756
113.5	181	3,854	405	380	1,747	426	1,097
113.6	138	372	349	534	920	887	473
113.7	47	2,882	314	715	1,301	1,101	407
113.8	38	304	321	327	964	1,459	45
113.9	177	725	1,246	525	1,188	1,796	260

註：1. 異常告警數量以反光、雜草等類型，分占第 1 名及第 2 名。

2. 資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

流潛勢溪流影響範圍（表 12），惟所建置預警系統僅能就一定尺寸及停留時間以上之落石等異物予以辨識，尚難提供發生土石流與強風時之預警功能，不利減少列車運行之突發事故風險；(3) 委託廠商建置預警系統，惟上線進行 AI（人工智慧）學習期間，發生落石入侵軌道範圍事件，系統應告警而未告警，且未依規定通報行控中心及製作通報紀錄，潛存影響公司行車安全之風險等情事，經函請臺灣鐵路公司研謀改善。據復：(1) 因相關文件修正意見需多次調整，致作業期程延長，後續將積極辦理估驗計價作業，對於系統異常情形，已配合人工監看與現場判斷，並透過系統比對前後影像變化，依預設樣本進行分類判斷，觸發警示；(2) 已針對土石流、強風等其他天然災害，同步推動設置「電網外物入侵感測型告警系統」，可即時感測異物入侵，並透過列車防護無線電及臨時速度限制系統（TSR）發送預警訊息，以強化高風險邊坡路段之即時監測能力；(3) 預警系統仍處於測試調校階段，尚未納入正式營運使用範疇，故通報流程係依該公司現行「災害事故應變處理須知」及「災害事故通報作業要點」相關規範辦理。

10. 為降低鐵路邊坡災害潛勢與風險，提高行車安全性，辦理邊坡調查、巡查、維護管理作業及建置預警系統，惟部分工務段未依邊坡養護手冊落實辦理，且建置系統尚未正式上線使用等，均不利邊坡維護管理，存有影響鐵路行車安全之潛在風險，允宜研謀改善。

臺灣鐵路公司為降低鐵路邊坡災害潛勢與風險，提高行車安全性，於 105 年 12 月 13 日委託廠商辦理「鐵路行車安全改善六年計畫—邊坡全生命周期維護管理（委託設計及監造技術服務）」

表 12 臺鐵路線行經土石流風險潛勢範圍

單位：處

主要所在市縣	合計	土石流風險潛勢 (註1)			持續觀察 (註2)
		高	中	低	
合計	41	8	16	13	4
臺東縣	17	4	4	6	3
宜蘭縣	6	1	1	4	—
花蓮縣	5	1	3	—	1
新北市	4	—	2	2	—
新竹縣	2	1	1	—	—
苗栗縣	2	—	2	—	—
彰化縣	2	—	2	—	—
南投縣	2	1	—	1	—
基隆市	1	—	1	—	—

- 註：1. 依農業部農村發展及水土保持署（下稱水保署）所訂之土石流發生潛勢因子配分表，將土石流風險潛勢判別分高、中及低 3 等級。
 2. 依「土石流及大規模崩塌防災資訊網」資料，凡公開之土石流潛勢溪流影響範圍內無保全住戶，或僅有公共設施，且該設施權責單位有配套管制措施者，則將該土石流潛勢溪流改列為「持續觀察」等級。
 3. 資料來源：整理自水保署 113 年公布土石流潛勢溪流影響範圍、臺灣鐵路公司提供之臺鐵路線等地理資訊圖資，並套繪 QGIS 軟體結果。

案，決標金額 2 億 5,161 萬餘元，108 年 1 月完成全線邊坡檢測調查作業，108 年 12 月及 109 年 3 月分別完成主線、支線邊坡及擋土設施安全分析與評估報告，其中邊坡分級結果，計有 B 級 28 處、C 級 1,660 處及 D 級 3,385 處，合計 5,073 處（不含由鐵道局巡查及維管之南迴線邊坡）；另於 108 年 5 月 28 日委託廠商辦理「鐵路行車安全改善六年計畫—邊坡全生命周期維護管理（預警及維護管理系統統包工程）」案，決標金額 2 億 6,901 萬餘元，112 年 9 月建置預警系統；及由所屬工務段分別委託專業廠商依據該公司 109 年頒布「鐵路邊坡養護手冊」，辦理邊坡巡查、監測、維護管理作業及補強改善工程。經查執行情形，

表 13 鐵路邊坡定期巡查頻率

邊坡等級	邊坡災害潛感因子		
	低	中	高
A 級	1 季 1 次	1 季 1 次	1 月 1 次
B 級	半年 1 次	1 季 1 次	1 季 1 次
C 級	2 年 1 次	1 年 1 次	1 年 1 次
D 級	4 年 1 次	—	—

資料來源：整理自臺灣鐵路公司提供資料。

核有：(1) 部分工務段未依鐵路邊坡養護手冊所載，按邊坡災害潛感因子高中低等 3 級頻率（表 13）落實辦理定期巡查作業，又建置預警系統尚未正式上線供廠商傳輸巡檢資料，且無法確保監測數據之正確性或精準度，復未依委外評估報告之後續改善建議方案，積極辦理邊坡補強改善工程及巡查作業，均不利於邊坡之維護管理，難以降低鐵路邊坡災害潛勢與風險；(2) 已導入無人航空載具協助辦理邊坡巡查作業，惟針對崩塌潛勢較高之優先關注邊坡，尚未應用新興量測技術瞭解分析該等邊坡之長期變化，提供邊坡災害預警，提升鐵道行車安全；(3) 辦理鐵路邊坡維護管理，未充分考量路權外水因素及土地利用變化亦為影響邊坡穩定之重要因素，又未針對邊坡檢查發現設施異狀之通報與處置程序等，研議納入養護手冊落實執行，不利後續邊坡維護管理等情事，經函請臺灣鐵路公司研謀改善。據復：(1) 巡查作業依邊坡分級成果編列計畫辦理，後續於邊坡養護手冊修訂作業研議調整「潛感因子」巡查頻率，俾利即時掌握邊坡動態變化，確保設施穩定安全，又已請各工務段上傳既有巡查資料，確保資料建置及維護作業之完整性，並滾動檢討高風險邊坡治理計畫，編列預算分年分期辦理改善工程，以降低致災風險，強化行車安全保障；(2) 將持續導入無人航空載具、干涉雷達及雷射掃描等科技巡檢作業，並針對大範圍邊坡區域進行潛勢變化影像比對與資料建置，以提升監測成效與應變效能；(3) 已啟動邊坡養護手冊修訂作業，納入路權外水、土地利用變化影響因素，及異狀通報與處置機制等議題，提升邊坡維護作業之完整性與災害應變之即時性。

11. 臺北機務段及花蓮機務段未妥善維護設施正常運作，且未落實污染防治工作，致油料洩漏污染土壤及地下水，須花費鉅額公帑與冗長期程進行後續整治改善；又七堵機務段長期以油罐車替代儲油槽儲存柴油，油料管理與污染防治作業核與環保及消防規範未符，增加公共安全危害風險，允宜研謀改善。

臺灣鐵路公司負責經營臺灣環島傳統鐵道系統之客貨運輸，相關車輛檢測、維修、保養等係由該公司機務處下設之各機務單位（含 9 個機務段及 3 個機廠）辦理。各機務單位為確保列車正常營運，於車輛檢修基地多設有柴油儲油槽及加油設施，以應柴油客車、柴電機車及柴液機車等加油所需；復為處理車廂廢水、洗車廢水、檢修作業含油廢水及員工生活污水等事業廢棄物及廢污水，亦設有廢污水處理設施。為配合政府環境保護政策，近年度均編列數億元預算辦理污染防治措施（包括改善廢污水處理設備及自動化系統，加強廢棄物管理與減量，並定期委託檢驗機構辦理放流水採樣檢驗工作，監控廢污水處理系統正常運作等），以減緩營運產生之環境衝擊，並善盡環境保護責任。經查，該公司機務單位於場址內從事動力車運轉（含車輛加油、檢查、清潔、維修、保養等）等工作，屬高污染事業類別，其油料管理及污染防治作業辦理情形，核有：(1) 臺北機務段及花蓮機務段辦理列車加油、清潔及檢修等作業，長期未落實設施保養維護工作，及加強自主管理，致油槽、管線因老化或保養不足，發生破損洩漏，亦未確依油料使用管制相關作業規定落實執行，油量覆核控管機制未能發揮，規定流於形式，油品洩（溢、滲）漏而不知，並肇致土壤及地下水嚴重污染，經新北市政府環境保護局及花蓮縣環境保護局稽查結果，土壤及地下水中總石油碳氫化合物（Total Petroleum Hydrocarbon, TPH）濃度皆超逾管制標準值，又遭公告為污染控制場址後，未積極採取應變措施進行污染阻絕及避免污染擴大，致污染程度持續惡化，經環境部評估有嚴重危害國民健康及生活環境之虞，除裁處罰鍰，並公告為土壤及地下水污染整治場址，須辦理長期污染整治計畫，耗費鉅額公帑且造成環境嚴重污染；(2) 七堵機務段為應鐵路柴油機車加油需要，於七堵調車場設置儲存柴油之地下油槽，自 104 年起因該油槽漏油而停用，改以鐵路油罐車替代儲油槽方式運作，後續遲未辦理工程改善，亦未依防止貯存系統污染地下水體設施及監測設備設置管理辦法第 18 條規定，設置防止污染地下水體設施，定期維護，並每月進行巡查檢視與記錄，進行總量進

出管制及環境監測，暨依同辦法第 32 條所定期限提報改善計畫，於 114 年 1 月 1 日前完成改善，致儲油設施長期處於不安全狀態，復未訂定消防防災計畫，遴用專業人員執行儲存場所之安全管理、災害預防及緊急措施等事務，且油罐車停放處所及外圍區劃等均與消防法規有悖（圖 8），增加公共安全危害風險等情事，經函請上級機關交通部督促查明妥處，並研謀改善措施。

圖 8 七堵機務段油罐車現況



註：1. 該油罐車上方為 2 萬 5,000 伏特高壓電之高架電車線，未保持安全距離，其外圍亦無圍欄區劃、保留空地寬度。
2. 資料來源：本部於 113 年 3 月 6 日拍攝。

12. 為提升軌道檢查量能及落實安全管理，改裝 DR2800 型列車搭載軌道檢測儀執行軌道檢查車業務，惟軌道檢測儀採購案驗收作業未臻周妥，影響軌道檢查業務之執行，不利行車安全，允宜檢討改進。

據行政院 108 年 1 月 18 日臺鐵總體檢報告所列應行改善事項，針對軌道檢測與行車安全提有多項具體建議，包括：列管編號 2101，歷年行車及正線出軌事故中，以「軌道不整」與「轉轍器異常」為主要肇因，建議應優先研議預防及改善措施；編號 2301，新購軌道檢查車應於完成驗收後儘速投入使用，以提升檢測頻率；編號 3301，為提升行車安全，軌道檢查車對軌道不整之檢測頻率以縮短為每 2 個月 1 次為目標；及編號 3305，軌道檢查車之檢測結果應具備完整統計分析，後續作業應建立獨立追蹤考核機制，落實提升軌道品質等。臺灣鐵路公司為汰換已達耐用年限之 EM80 軌道檢查車（下稱 EM80），前於 105 年購置 KE100 軌道檢查車（下稱 KE100），惟其採購作業辦理情形，經監察院調查結果，履約過程核有怠失，於 110 年 8 月 10 日糾正該公司。臺灣鐵路公司因 KE100 多項缺失未能改正致無法通過驗收，考量軌道檢查需求，爰分別於 110 年 4 月及 11 月公告辦理「軌道幾何線形檢測裝置（含安裝）1 台」財物採購案（下稱軌道檢測儀購置案），及「DR2800 型列車改裝軌道檢查設備運轉平台統包工程」（下稱 DR2800 改裝案），規劃於 DR2800 改裝案完工後，將軌道檢測儀搭載於該列車作為軌道檢查車（下稱 DR2800）執行軌道檢查任務。據該公司就

前述臺鐵總體檢報告列管事項，於 114 年第 1 季公告之改善辦理情形列述，改裝 DR2800 後，具有統計、分析功能，配合追蹤管制機制，可有效提升檢查與養護品質，後續將依年度軌道檢查計畫執行，改善成果將回報並留存於各工務段安全管理系統之安全文件，由該公司每年派員進行稽核，比對檢測結果與改善路段；另該公司亦已辦理 EM80 動力系統改善統包工程，規劃於驗收完成後，自 113 年起由 DR2800 及 EM80 相互配合進行軌道檢查作業，全年度檢查頻率可提升至 1 年 6 次。經查，臺灣鐵路公司辦理軌道檢測儀購置案及 DR2800 改裝案，分別於 112 年 3 月 31 日及 111 年 11 月 30 日驗收合格，惟嗣搭載軌道檢測儀之 DR2800 於 112 年 9 月間首次實際投入軌道檢查，其各次量測數據均核有里程定位經緯度與正線發生偏移、幾何不整準確性等問題，經該公司與 EM80 檢查數據比對結果，存有多數里程路線別錯置、東西線錯置、里程誤差等缺失，又 113 年 3 月於花蓮站至鳳林站間進行軌道量測作業，亦發生相同路段檢測結果與靜態檢測結果不一，或檔案缺漏等狀況，截至 114 年 5 月 2 日止，已歷 1 年半餘仍未能完成改善，顯示該公司未能以 105 年購置 KE100 軌道檢查車之缺失為鑑，驗收過程未就臺鐵全線路段完整檢測裝置各項功能運作情形，且未積極完成改善，肇致無法有效運用於軌道檢查情事，前揭臺鐵總體檢報告所列應行改善事項之辦理情形未能切實達成，影響軌道巡檢業務，經函請臺灣鐵路公司檢討研謀善策。據復：因臺鐵路線現況差異大，於驗收檢驗時不易涵蓋所有路線，後續上線使用遇檢測結果不符，已即時與承商討論研議，及加裝無線射頻辨識器 (RFID) 以更新校正里程並獲改善，後續將配合 EM80 一同辦理軌道檢查作業。

(六) 112 年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於 112 年度審核報告營業部分內列重要審核意見 12 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 6 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 6 項 (表 14)，其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 7 項通知檢討改善。

表 14 112 年度審核報告營業部分所列臺灣鐵路公司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. 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。	因臺灣鐵路公司 113 年度營運產生鉅額虧損，短期債務未償餘額持續增加，人力短缺情形仍待改善等，業再研提審核意見詳「(五) 重要審核意見 1.、4. 及 5.」。

表 14 112 年度審核報告營業部分所列臺灣鐵路公司重要審核意見覆核辦理情形 (續)

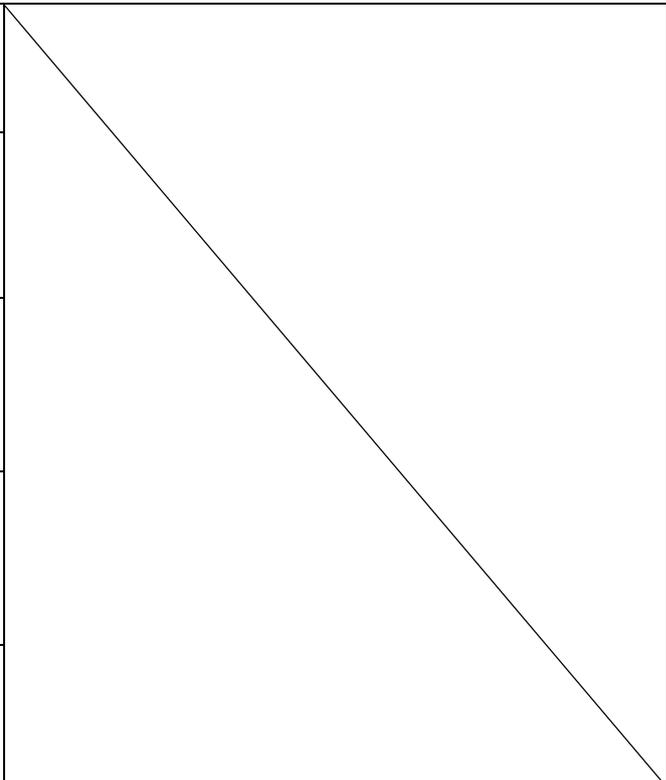
重要審核意見標題	說明
2. 推動合理化待遇制度，有助強化人力資源管理，惟不符規定給予項目迄未完成報核作業並積極簡化整併，且有未覈實發給獎金津貼及落實差勤管理等情事，致用人費用逐年攀升，允宜檢討改善。	因臺灣鐵路公司 113 年度各區營運處加班負荷沉重且留才不易，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 4.」。
3. 為確保鐵路行車安全，業訂定軌道養護檢查相關規定，惟未確依內部規範及行政院臺鐵總體檢報告建議落實軌道檢查作業，亦未依規定期限量測確認軌道故障態樣等級及辦理改善，允宜研謀妥處，以維護列車運行品質。	因軌道檢測儀採購案驗收作業未臻周妥，影響軌道檢查業務之執行，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 12.」。
4. 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。	因列車準點率未達年度目標，部分車站持續發生列車晚點情形，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 3.」。
5. 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。	因部分工務段未落實邊坡維護管理作業，且建置系統尚未正式上線使用，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 10.」。
6. 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。	因建置之邊坡預警系統異常頻仍，且乏土石流與強風之預警功能，業再研提審核意見詳「(五)重要審核意見 9.」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
1. 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。	
2. 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。	
3. 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。	
4. 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。	
5. 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。	

表 14 112 年度審核報告營業部分所列臺灣鐵路公司重要審核意見覆核辦理情形 (續)

重要審核意見標題	說明
6. 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。	

(七) 其他事項

1. 臺灣鐵路公司計畫及預算之執行結果，前經本部查核後依法陳報監察院，嗣經監察院於 113 年 7 月 1 日至 114 年 6 月 30 日同意備查者，摘述如次：

(1) 辦理行車調度無線電手機管理作業，核有：財產管理及盤點作業未落實，及保管使用人遺失經管財物，未即時報請處理，或未依相關規定議處疏失人員等情，經函請交通部督促臺灣鐵路公司查明妥處，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，分別於 113 年 10 月 9 日及 21 日、114 年 2 月 7 日獲同意備查。

(2) 辦理購建固定資產計畫，核有：111 年度辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」等計畫，原編列預算不足支應，未依相關規定陳報主管機關或行政院核准先行辦理，即以其他預付款支付，並於次年度核銷轉正，核與預算法等規定未合，經函請交通部督促臺灣鐵路公司查明妥處，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 114 年 2 月 13 日獲同意備查。

2. 臺灣鐵路公司為維持各營業車輛與維修工程車輛之可靠度及妥善性，辦理「臺鐵公司營業所需車輛維修第 1 期計畫(113 年至 116 年)」(投資金額 132 億 1,825 萬元)，分年編列預算，為支應車輛維修用料，113 年度編列預算不足 3 億 886 萬餘元，報准提前動支 114 年度預算。

3. 臺灣鐵路公司辦理「海風號及山嵐號觀光列車設備更新案」(投資金額 1 億 7,946 萬餘元)，以增加觀光旅次並創造觀光產值，因辦理契約變更及工期展延等事由，延至 113 年 11 月始完成驗收，所需經費 1 億 5,300 萬元未及編列預算，報准提前動支 114 年度預算。

4. 臺灣鐵路公司辦理「臺鐵西小清水溪橋凱米颱風災後緊急復原工程(土建部分)」(投資金額 4,517 萬餘元)，以搶修 113 年 7 月遭颱風沖毀之鐵路橋梁，所需經費 4,500 萬元未及編列預算，報准提前動支 114 年度預算。

茲將臺灣鐵路公司 113 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：

國營臺灣鐵路股份有限公司損益計算審定表

中華民國 113 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	33,727,078,000	32,706,410,071	32,731,993,280	- 995,084,720	- 2.95
勞務收入	19,146,299,000	17,836,784,567	17,856,970,213	- 1,289,328,787	- 6.73
其他營業收入	14,580,779,000	14,869,625,504	14,875,023,067	294,244,067	2.02
營業成本	37,017,540,000	39,737,697,222	39,737,697,222	2,720,157,222	7.35
勞務成本	35,411,618,000	38,148,222,137	38,148,222,137	2,736,604,137	7.73
其他營業成本	1,605,922,000	1,589,475,085	1,589,475,085	- 16,446,915	- 1.02
營業毛利(毛損)	- 3,290,462,000	- 7,031,287,151	- 7,005,703,942	- 3,715,241,942	112.91
營業費用	2,902,607,000	4,297,369,679	4,297,408,054	1,394,801,054	48.05
業務費用	810,889,000	926,562,402	926,562,402	115,673,402	14.27
管理費用	1,981,916,000	3,278,296,378	3,278,334,753	1,296,418,753	65.41
其他營業費用	109,802,000	92,510,899	92,510,899	- 17,291,101	- 15.75
營業利益(損失)	- 6,193,069,000	- 11,328,656,830	- 11,303,111,996	- 5,110,042,996	82.51
營業外收入	744,701,000	870,433,726	870,433,726	125,732,726	16.88
其他營業外收入	744,701,000	870,433,726	870,433,726	125,732,726	16.88
營業外費用	2,021,900,000	3,331,866,574	3,331,866,574	1,309,966,574	64.79
財務成本	20,000,000	111,932,988	111,932,988	91,932,988	459.66
其他營業外費用	2,001,900,000	3,219,933,586	3,219,933,586	1,218,033,586	60.84
營業外利益(損失)	- 1,277,199,000	- 2,461,432,848	- 2,461,432,848	- 1,184,233,848	92.72
稅前淨利(淨損)	- 7,470,268,000	- 13,790,089,678	- 13,764,544,844	- 6,294,276,844	84.26
所得稅費用(利益)	—	—	—	—	—
本期淨利(淨損)	- 7,470,268,000	- 13,790,089,678	- 13,764,544,844	- 6,294,276,844	84.26

註：1. 本期其他綜合損益3,128,805,380元，包括確定福利計畫之再衡量數2,865,021,869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263,783,511元。

2. 臺灣鐵路公司113年度經營績效獎金預算依行政院核定國營事業經營績效獎金核算制度檢討報告編列，行政院彙編113年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表(營業部分)按前開檢討報告及交通部所屬用人費率事業機構薪給管理要點，暨交通部所屬實施用人費率事業機構經營績效獎金實施要點等規定暫列經營績效獎金2,158,324,003元，循例暫照列，俟主管機關專案審核定案後，依案辦理。

3. 臺灣鐵路公司本期淨損13,764,544,844元，除以加權平均流通在外普通股股數8,000,000,000股後，基本每股虧損1.72元。

4. 稅前淨損13,764,544,844元，扣除免稅所得及員工退休金提撥數與帳列數之財稅差異等項目3,290,460,728元，加計未實現之職工福利金等項目1,841,325,675元後，無課稅所得、應繳納所得稅及所得稅費用。

5. 臺灣鐵路公司員工乘車優惠如次：員工及眷屬得購買優待票搭乘各級列車(不含商務座艙、各式觀光列車、郵輪式列車、專開列車、團體列車及其他指定列車與車廂)，員工按票價四分之一，眷屬按票價二分之一付費，每月以8次為限。該公司以優惠票面價值列為客運收入，優惠金額113年度估算約3,013萬餘元。

國營臺灣鐵路股份有限公司盈虧撥補審定表

中華民國 113 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	—	2,864,978,294	2,865,021,869	2,865,021,869	--
其他綜合損益轉入數	—	2,864,978,294	2,865,021,869	2,865,021,869	--
分 配 之 部	—	2,864,978,294	2,865,021,869	2,865,021,869	--
留存事業機關者	—	2,864,978,294	2,865,021,869	2,865,021,869	--
填 補 虧 損	—	2,864,978,294	2,865,021,869	2,865,021,869	--
虧 損 之 部	7,470,268,000	13,790,089,678	13,764,544,844	6,294,276,844	84.26
本 期 淨 損	7,470,268,000	13,790,089,678	13,764,544,844	6,294,276,844	84.26
填 補 之 部	7,470,268,000	13,790,089,678	13,764,544,844	6,294,276,844	84.26
事業機關負擔者	7,470,268,000	13,790,089,678	13,764,544,844	6,294,276,844	84.26
撥 用 盈 餘	—	2,864,978,294	2,865,021,869	2,865,021,869	--
待 填 補 之 虧 損	7,470,268,000	10,925,111,384	10,899,522,975	3,429,254,975	45.91

註：原交通部臺灣鐵路管理局於 113 年 1 月 1 日改制為臺灣鐵路公司，將資產以帳面價值計價，作價投資該公司，資產減負債後之淨額作為該公司股本及資本公積，累積虧損 12,588,734,044 元隨同沖銷。

國營臺灣鐵路股份有限公司盈虧審定後現金流量表

中華民國 113 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）	- 7,470,268,000	- 13,764,544,844	- 6,294,276,844	84.26
利息股利之調整	19,746,000	31,213,105	11,467,105	58.07
未計利息股利之稅前淨利（淨損）	- 7,450,522,000	- 13,733,331,739	- 6,282,809,739	84.33
調整項目	1,575,814,000	5,403,894,963	3,828,080,963	242.93
未計利息股利之現金流入（流出）	- 5,874,708,000	- 8,329,436,776	- 2,454,728,776	41.78
營業活動之淨現金流入（流出）	- 5,874,708,000	- 8,329,436,776	- 2,454,728,776	41.78
投資活動之現金流量				
減少不動產、廠房及設備	3,984,000	489,138,608	485,154,608	12,177.58
無形資產及其他資產淨減（淨增）	- 11,222,000	- 31,271,147	- 20,049,147	178.66
收取利息	—	1,029,117	1,029,117	--
收取股利	254,000	79,690,766	79,436,766	31,274.32
增加不動產、廠房及設備	- 24,607,110,000	- 18,990,920,153	5,616,189,847	- 22.82
投資活動之淨現金流入（流出）	- 24,614,094,000	- 18,452,332,809	6,161,761,191	- 25.03
籌資活動之現金流量				
短期債務淨增（淨減）	4,971,787,000	6,748,618,449	1,776,831,449	35.74
其他負債淨增（淨減）	—	- 128,995,002	- 128,995,002	--
增加資本、公積及填補虧損	25,567,015,000	20,218,107,095	- 5,348,907,905	- 20.92
支付利息	- 20,000,000	- 137,636,418	- 117,636,418	588.18
籌資活動之淨現金流入（流出）	30,518,802,000	26,700,094,124	- 3,818,707,876	- 12.51
匯率影響數	—	313,147	313,147	--
現金及約當現金之淨增（淨減）	30,000,000	- 81,362,314	- 111,362,314	--
期初現金及約當現金	692,812,000	1,972,569,560	1,279,757,560	184.72
期末現金及約當現金	722,812,000	1,891,207,246	1,168,395,246	161.65

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）。

國營臺灣鐵路股份有限公司盈虧審定後資產負債表

中華民國 113 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	113 年 12 月 31 日		112 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
資 產	780,164,512,409	100.00	818,178,751,707	100.00	- 38,014,239,298	- 4.65
流動資產	11,262,709,198	1.44	28,682,287,067	3.51	- 17,419,577,869	- 60.73
現金	1,891,207,246	0.24	1,972,569,560	0.24	- 81,362,314	- 4.12
應收款項	1,195,167,834	0.15	1,614,781,464	0.20	- 419,613,630	- 25.99
存貨	4,767,215,062	0.61	4,147,861,221	0.51	619,353,841	14.93
預付款項	3,409,119,056	0.44	3,444,300,475	0.42	- 35,181,419	- 1.02
待出售非流動資產	—	—	17,502,414,347	2.14	- 17,502,414,347	- 100.00
其他流動資產	—	—	360,000	0.00	- 360,000	- 100.00
基金、投資及長期應收款	2,216,132,885	0.28	1,952,349,374	0.24	263,783,511	13.51
非流動金融資產	2,216,132,885	0.28	1,952,349,374	0.24	263,783,511	13.51
不動產、廠房及設備	760,195,672,509	97.44	781,013,368,677	95.46	- 20,817,696,168	- 2.67
土地	390,912,377,812	50.11	421,287,274,676	51.49	- 30,374,896,864	- 7.21
土地改良物	106,593,323,275	13.66	111,156,286,311	13.59	- 4,562,963,036	- 4.10
房屋及建築	49,196,410,985	6.31	49,654,526,401	6.07	- 458,115,416	- 0.92
機械及設備	12,770,269,442	1.64	11,759,299,550	1.44	1,010,969,892	8.60
交通及運輸設備	101,618,637,633	13.03	85,111,814,817	10.40	16,506,822,816	19.39
什項設備	2,435,393,430	0.31	2,176,610,087	0.27	258,783,343	11.89
購建中固定資產	96,669,259,932	12.39	99,867,556,835	12.21	- 3,198,296,903	- 3.20
投資性不動產	5,103,296,640	0.65	5,103,296,640	0.62	—	—
投資性不動產—土地	5,103,296,640	0.65	5,103,296,640	0.62	—	—
無形資產	40,276,699	0.01	31,509,419	0.00	8,767,280	27.82
無形資產	40,276,699	0.01	31,509,419	0.00	8,767,280	27.82
其他資產	1,346,424,478	0.17	1,395,940,530	0.17	- 49,516,052	- 3.55
遞延資產	2,654,834	0.00	4,144,064	0.00	- 1,489,230	- 35.94
什項資產	1,343,769,644	0.17	1,391,796,466	0.17	- 48,026,822	- 3.45
資 產 總 額	780,164,512,409	100.00	818,178,751,707	100.00	- 38,014,239,298	- 4.65

註：1. 信託代理與保證之或有資產與或有負債，113 年底及 112 年底各有 5,388,442,943 元及 5,629,422,312 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. 投資性不動產後續衡量係採成本模式。

5. 不動產、廠房及設備之折舊係採平均法計算。

6. 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。

7. 土地曾按 84 年 7 月之公告現值辦理重估。

8. 期末已提撥退休金資產 7 億 3,274 萬餘元，及提列員工福利負債準備（屬退休金部分）497 億 79 萬餘元。

國營臺灣鐵路股份有限公司盈虧審定後資產負債表（續）

中華民國 113 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	113 年 12 月 31 日		112 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
負 債	247,117,823,482	31.68	416,618,234,730	50.92	- 169,500,411,248	- 40.68
流動負債	21,852,349,300	2.80	185,390,110,516	22.66	- 163,537,761,216	- 88.21
短期債務	10,048,618,449	1.29	173,210,000,000	21.17	- 163,161,381,551	- 94.20
應付款項	9,604,007,115	1.23	10,433,016,279	1.28	- 829,009,164	- 7.95
預收款項	2,199,723,736	0.28	1,747,094,237	0.21	452,629,499	25.91
長期負債	46,853,599,600	6.01	51,800,079,947	6.33	- 4,946,480,347	- 9.55
長期債務	46,853,599,600	6.01	51,800,079,947	6.33	- 4,946,480,347	- 9.55
其他負債	178,411,874,582	22.87	179,428,044,267	21.93	- 1,016,169,685	- 0.57
遞延負債	176,352,897,516	22.60	177,086,532,517	21.64	- 733,635,001	- 0.41
什項負債	2,058,977,066	0.26	2,341,511,750	0.29	- 282,534,684	- 12.07
權 益	533,046,688,927	68.32	401,560,516,977	49.08	131,486,171,950	32.74
資本	100,218,107,095	12.85	260,642,908,232	31.86	- 160,424,801,137	- 61.55
資本公積	80,000,000,000	10.25	260,642,908,232	31.86	- 180,642,908,232	- 69.31
預收資本	20,218,107,095	2.59	—	—	20,218,107,095	--
資本公積	443,461,874,743	56.84	10,675,833,483	1.30	432,786,041,260	4,053.89
資本公積	443,461,874,743	56.84	10,675,833,483	1.30	432,786,041,260	4,053.89
保留盈餘（或累積虧損）	- 10,899,522,975	- 1.40	130,239,328,709	15.92	- 141,138,851,684	--
已指撥保留盈餘	—	—	142,828,062,753	17.46	- 142,828,062,753	- 100.00
累積虧損	- 10,899,522,975	- 1.40	- 12,588,734,044	- 1.54	1,689,211,069	- 13.42
累積其他綜合損益	266,230,064	0.03	2,446,553	0.00	263,783,511	10,781.84
透過其他綜合損益按公允價值衡量之金融資產損益	266,230,064	0.03	2,446,553	0.00	263,783,511	10,781.84
負債及權益總額	780,164,512,409	100.00	818,178,751,707	100.00	- 38,014,239,298	- 4.65

9. 期末資本減少 180,642,908,232 元，資本公積增加 432,786,041,260 元，係原交通部臺灣鐵路管理局於 113 年 1 月 1 日改制為臺灣鐵路公司，依行政院核定之投資計畫書，資產減負債後之淨額作為該公司股份及資本公積，並以 800 億元為設立資本額，其餘列入資本公積項下。

10. 期末預收資本增加 20,218,107,095 元，係執行各項鐵路建設專案計畫及支應原交通部臺灣鐵路管理局員工舊制退撫金，經交通部現金增資。

11. 原交通部臺灣鐵路管理局自 113 年 1 月 1 日起改制為臺灣鐵路公司，本表 112 年 12 月 31 日金額按交通部臺灣鐵路管理局之數據表達，其中「什項資產」與「什項負債」112 年 12 月 31 日金額，配合行政院主計總處自 113 年度起將「應付代管資產」由「什項負債」移列至「什項資產」之減項，辦理重分類。