

交通部、交通部鐵道局及所屬 110 年度單位預算評估報告

目錄

頁次

| | |
|---|----|
| 壹、交通部 | 1 |
| 一、原高鐵基金土開計畫結算之部分盈餘及高鐵平穩機制專戶額度分別留存及作為鐵道發展基金之財源，允宜妥適運用，俾助於鐵道監理及發展 | 1 |
| 二、續編 4 年期之智慧運輸系統發展建設計畫，允宜務實考量民眾需求，本摺節原則滾動檢討，並持續加強與民間合作，以發揮其綜效 | 3 |
| 三、臺灣新車安全評等計畫進度已延遲，允宜加速辦理，俾利政策推動及預算執行 | 8 |
| 四、近 2 年度道路交通秩序與交通安全改進方案未達預計目標，允宜持續積極辦理相關防制措施，俾降低我國道路交通傷亡情形 | 10 |
| 五、臺鐵局辦理整體購置及汰換車輛計畫，因受疫情影響或配合國內軌道產業發展政策，預算執行未盡理想 | 12 |
| 六、編列經費提升臺鐵軌道結構安全及改善鐵路行車安全，惟近年鐵路行車事故傷亡人數未見明顯改善，允宜督導臺鐵局確實辦理 | 14 |
| 七、捷運建設計畫估列之自償性財源與實際執行結果存有落差，允宜強化評估及審查機制，並追蹤自償率達成情形 | 18 |
| 八、交通運輸系統規劃作業計畫歷年之預算數多保留至以後年度支用，預算編列與執行存有時間落差，允宜審酌以往執行經驗覈實編列預算 | 20 |
| 九、金門、馬祖港埠建設計畫執行進度未如預期，允宜確實督促並協助縣府積極辦理，俾利港埠發展 | 22 |
| 一 0、鹽埔漁港客貨運專區之建設，允宜加強與當地漁民及居民溝通協調，以減少計畫執行之爭議及阻力 | 24 |
| 一一、新臺澎輪計畫採委託服務之方式辦理，契約期間長達 22 年餘，允宜審慎辦理委託服務案之訂價作業並妥適選擇航運業者，俾利計畫順利執行 | 26 |
| 一二、船舶購建計畫經多次流標致進度延遲，允宜協助地方政府積極辦理，儘 | |

| | |
|--|-----------|
| 早提供離島居民安全便利之運輸工具 ----- | 28 |
| 貳、交通部鐵道局及所屬 ----- | 30 |
| 一三、為順應民意需求增設臺鐵鳳鳴及平鎮臨時站，允宜積極培養運量，並妥善規劃運用拆除後之物資設備，俾提升其效益 ----- | 30 |
| 一四、機捷A3站預辦登機計畫將增進新北市攜帶行李旅客至桃園機場搭機之便利性，惟預辦登機服務仍有成長空間，允宜研議措施以提升使用率 ----- | 32 |
| 一五、續編之鐵路建設「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」進度略為落後，允宜賡續積極辦理，俾計畫如期如質完工 ----- | 35 |

交通部、鐵道局及所屬 110 年度單位預算評估報告

壹、交通部

交通部 110 年度預算案編列歲入 541 億 1,772 萬元，較 109 年度預算數增加 25 億 7,954 萬 4 千元(增幅 5.01%)；歲出 274 億 4,734 萬 2 千元，較 109 年度預算數增加 78 億 980 萬元(增幅 39.77%)。謹就交通部 110 年度預算案評估如下：

一、原高鐵基金土開計畫結算之部分盈餘及高鐵平穩機制專戶額度分別留存及作為鐵道發展基金之財源，允宜妥適運用，俾助於鐵道監理及發展

交通部 110 年度「營業盈餘及事業收入—非營業特種基金賸餘繳庫」編列 71 億 1,946 萬 3 千元，較 109 年度預算數 40 億 609 萬 9 千元增加 31 億 1,336 萬 4 千元(增幅 77.72%)。經查：

(一)非營業特種基金賸餘繳庫預算增加原因

交通部 110 年度編列之非營業特種基金賸餘繳庫來源包括航港建設基金及鐵道發展基金，各編列賸餘繳庫 21 億 1,946 萬 3 千元及 50 億元，較 109 年度預算分別增加 11 億 1,336 萬 4 千元及 20 億元(詳表 1)，原因如下：

1. **航港建設基金**：該基金繳庫數主要係依交通部航港局(以下簡稱航港局)公務預算基本運作需求及無償撥用高雄港 116 筆土地繳庫數編列，110 年度係配合政府財政需求增加繳庫數。
2. **鐵道發展基金**：原高速鐵路相關建設基金(以下簡稱高鐵基金)之高速鐵路車站特定區區段徵收土地開發計畫(以下簡稱土開計畫)盈餘分配案估算國庫約可分配現金約 80 億元，109 年度繳庫 30 億元，110 年度匡列繳庫 50 億元。高鐵基金係以土地開發為主軸設置之作業基金，其中土開計畫業於 108

年度(計畫終期)全數編列完畢，辦理結算後¹將依據財務計畫按交通部(鐵道局) 30%、中央政府(前省府)30%及縣市政府 40%之比例分配開發盈餘²，中央政府部分解繳國庫，交通部(鐵道局)部分留存鐵道發展基金(原高鐵基金)。

表 1 交通部主管非營業特種基金近年度賸餘繳庫情形

單位:新臺幣千元

| 非營業特種基金 | 108 年度 | | 109 年度 | 110 年度 | 110 較 109 年 度預算增加 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| | 預算 | 決算 | 預算 | 預算案 | |
| 1. 航港建設基金 | 1,054,736 | 1,054,736 | 1,006,099 | 2,119,463 | 1,113,364 |
| 2. 鐵道發展基金 | - | - | 3,000,000 | 5,000,000 | 2,000,000 |
| 合計 | 1,054,736 | 1,054,736 | 4,006,099 | 7,119,463 | 3,113,364 |

資料來源：交通部。

(二)原高鐵基金更名並轉型為鐵道發展基金，將高鐵平穩機制專戶額度納為新增財源

為建構綠色、智慧之公共運輸，強化鐵道營運監理作為及輔導國內鐵道相關產業發展，基於「取之於今日高鐵，用之於推動鐵道發展」理念，高鐵基金 109 年 2 月 7 日經行政院核定更名並轉型為鐵道發展基金，配合增修之「交通作業基金收支保管及運用辦法」於 109 年 5 月 25 日奉行政院核定，將台灣高速鐵路股份有限公司(以下簡稱高鐵公司)依高鐵興建營運合約所提撥之高鐵平穩機制專戶額度³，納為鐵道發展基金新增業務收入(110 年度鐵道發展基金預算案編列 54 億 2,700 萬元)，用以支應基金相關業務、投入高鐵興建營運合約政府應辦事項，

¹ 截至 109 年 9 月 20 日，高鐵基金土開計畫結算辦理完竣，惟結果尚未經行政院核定。

² 開發盈餘含現金及土地。

³ 依立法院審議通過之高鐵財務解決方案附帶決議，高鐵公司於每年度盈餘超過 35 億元時提列平穩額度，平穩額度累積超過 100 億元部分，提撥至平穩機制專戶，交通部得要求高鐵公司動支專戶以配合辦理有關優待或調降票價、台灣南北高速鐵路相關建設或政府政策。資料來源，交通部 108 年 10 月 15 日交會字第 1085012967 號函及行政院 109 年 2 月 7 日院臺交字第 1080041347 號函。

以及高鐵興建營運合約第四次增修契約所規範高鐵平穩機制專戶用途所需⁴。

綜上，交通部 110 年度編列「營業盈餘及事業收入—非營業特種基金賸餘繳庫」較 109 年度增加，係因航港建設基金配合政府財政需求增加繳庫數及鐵道發展基金(原高鐵基金)之土開計畫結算盈餘預估分配現金予中央政府(原省府部分)所致。鐵道發展基金由原高鐵基金更名並轉型，除留存原高鐵基金土開計畫分配予交通部(鐵道局)之結算盈餘外，復將高鐵平穩機制專戶額度納為新增財源，允宜妥適運用基金資源，俾助於國內鐵道監理及發展。

二、續編 4 年期之智慧運輸系統發展建設計畫，允宜務實考量民眾需求，本摶節原則滾動檢討，並持續加強與民間合作，以發揮其綜效

交通部 110 年度「路政管理」編列「智慧運輸系統發展建設計畫」(以下簡稱智慧運輸計畫)6 億 3,135 萬元，依預算案說明，「智慧運輸計畫(110 至 113 年)」總經費 46 億 1,600 萬元，中央負擔 42 億 8,700 萬元(本部 35 億 200 萬元、公路總局 6 億 2,500 萬元、氣象局 8,000 萬元及運研所 8,000 萬元)，地方政府負擔 3 億 2,900 萬元，期程自 110 至 113 年度。經查：

(一)為延續前期「智慧運輸計畫(106-109 年)」成果，續編 4 年期「智慧運輸計畫(110 至 113 年)」

交通部自 106 年度起推動為期 4 年、總經費 37 億 2,800 萬元⁵之「智慧運輸計畫(106-109 年)」，為延續前揭計畫成果，

⁴ 資料來源，交通部鐵道局。

⁵ 其中中央公務預算負擔 30 億元，地方政府負擔 4 億 2,300 萬元，民間投資 3 億 500 萬元。資料來源，交通部 109 年度單位預算。

擴大推動我國智慧運輸發展，以達「政策創新引導產業發展，由產業發展改善生活環境，透過智慧運輸科技打造完整移動力生活」之願景，爰再規劃 4 年期之「智慧運輸計畫(110-113 年)」⁶，並整合性質相似之計畫⁷。

依交通部 110 年度預算案說明，「智慧運輸計畫(110-113 年)」總經費 46 億 1,600 萬元，惟行政院 109 年 5 月 22 日核定函核復：「本計畫總經費暫不予核定，請務實考量其效益，擷節滾動檢討，訂定優先順序，並循年度公共建設及科技預算先期作業提報審議。」詢據交通部表示，行政院雖未核定計畫總經費，但原則同意計畫經費規劃。

(二)「智慧運輸計畫(110 至 113 年)」計畫內容

「智慧運輸計畫(110 至 113 年)」交通部(本部)負擔部分為 35 億 200 萬元，110 年度預算案編列 6 億 3,135 萬元，計畫項目依目的導向區分為：1. 因應 5G 時代來臨打造未來智慧交通數據資料技術與服務；2. 國家交通核心路網數位基礎建置；3. 營造智慧交通行動服務生活環境；4. 營造永續與幸福運輸服務；5. 與世界同步智慧交通新科技發展與應用(詳表 1)。

表 1 「智慧運輸計畫(110 至 113 年)」項目明細表—交通部負擔部分
單位：新臺幣千元

| 計畫項目 | 子計畫 | 110-113 年度經費需求 | 110 年度預算案數 |
|-------------------|-------------------|----------------|------------|
| 一、因應 5G 時代來臨打造未來智 | 智慧交通大數據基礎建設計畫 | 240,000 | 50,500 |
| | 發展 GIS 整合決策導航服務計畫 | 80,000 | 16,830 |
| | 交通大數據跨域治理決策工具建構 | 80,000 | 16,830 |

⁶ 資料來源，交通部 108 年 11 月 20 日交科字第 1085014477 號函。

⁷ 行政院 109 年 5 月 22 日核定函核復：「旨揭二計畫(『智慧運輸系統發展建設計畫(110-114 年)』、『NGIS 數位發展建設計畫—數位基礎建設與服務創新』)內容多處性質相似，經整合後名稱修正為『智慧運輸系統發展建設計畫(110 至 113 年)』。」前揭「NGIS 數位發展建設計畫—數位基礎建設與服務創新」，交通部於 105 至 109 年度係編列「時空資訊雲落實智慧國土計畫」。

| 計畫項目 | 子計畫 | 110-113 年度經費 需求 | 110 年度 預算案數 |
|---------------------|--------------------------|-----------------------|----------------|
| 慧交通數據資料技術與服務 | 計畫 | | |
| | 小計 | 400,000 | 84,160 |
| 二、國家交通核心路網數位基礎建置 | 地方區域智慧交通管理控制系統建置計畫 | 580,000 | 122,040 |
| | 廊道協同管理系統建設計畫 | 450,000 | 94,680 |
| | 都市智慧道路安全建設計畫 | 300,000 | 63,120 |
| | 小計 | 1,330,000 | 279,840 |
| 三、營造智慧交通行動服務生活環境 | 交通行動服務(MaaS)建設計畫 | 110,000 | 23,150 |
| | 共享運具平臺建設及推廣計畫 | 60,000 | 12,620 |
| | 跨運具交通無縫整合服務計畫 | 60,000 | 12,620 |
| | 小計 | 230,000 | 48,390 |
| 四、營造永續與幸福運輸服務 | 偏鄉準公共運輸服務模式擴散示範計畫 | 180,000 | 37,870 |
| | 偏鄉公共運輸營運品質提升計畫 | 60,000 | 12,630 |
| | 弱勢者智慧交通服務應用計畫 | 40,000 | 8,420 |
| | 運用大數據進行運輸整合規劃計畫 | 110,000 | 23,150 |
| | 小計 | 390,000 | 82,070 |
| 五、與世界同步智慧交通新科技發展與應用 | 5G 智慧交通實驗場域創新應用計畫 | 375,000 | 44,560 |
| | 無人載具於交通創新應用計畫 | 117,000 | 13,900 |
| | 智慧機車成果擴散計畫 | 250,000 | 29,710 |
| | 智慧運輸資訊安全防護計畫 | 110,000 | 13,070 |
| | 5G 交通應用車聯網高精地圖資訊基礎平臺建置計畫 | 140,000 | 16,640 |
| | 前瞻智慧運輸科技發展計畫 | 160,000 | 19,010 |
| | 小計 | 1,152,000 | 136,890 |
| 交通部(本部)合計 | | 3,502,000 | 631,350 |

資料來源：交通部及「智慧運輸系統發展建設計畫(110至113年)」核定本，109年5月；本報告整理。

(三)前期智慧運輸計畫之109年度預算執行率預計可達95%以上

交通部辦理「智慧運輸計畫(106-109年)」，106至108年度之預算執行率分別為30%、70%及81%，已逐年改善，109年度預算編列6億4,000萬元，截至109年7月底，執行數為1億

854 萬 5 千元⁸。詢據交通部表示，中央委辦經費均已完成採購作業及依契約如期執行，地方補助經費已全數核定完畢，補助地方政府執行計畫具有分期撥付之特性，以地方政府發包成立契約後撥付 20%補助款，完成期中檢驗撥付 50%，完成驗收撥付 30%為原則，預計至 109 年 12 月預算執行率可達 95%以上。

(四)前期智慧運輸計畫部分績效目標達成狀況顯著，惟各縣市達成度有所差異

經洽交通部提供「智慧運輸計畫(106-109 年)」之績效指標達成情形如表 2，該部表示，各項指標雖達成度有所差異，部分績效目標達成狀況顯著(績效目標定義為該計畫施作地點或區域範圍內之事前事後改善比較)，顯示對於實施地點或區域範圍已顯著達到紓緩交通壅塞、提升交通安全、提升公共運輸服務可及、提升偏鄉交通便捷及創造產業價值等效益，後續年期計畫將朝向複製推廣至更廣範圍為著重方向。惟除創造關聯產業價值遠超過績效目標預估值外，其他指標各縣市達成度有所差異，以「降低交通壅塞」績效指標為例，截至 108 年度實際達成值為 3%-57%，最低值及最高值分別為 107 年度補助之嘉義縣「嘉義地區整合式交通控制系統建置計畫」(3%)及桃園市「桃園市火車站周邊違規停車改善暨科技執法計畫」(57%)，2 計畫指標實際達成值相差 54 個百分點。

表 2 「智慧運輸計畫(106-109 年)」各年度績效指標預估及達成情形

| 年度 績效指標 | 106 | | 107 | | 108 | | 109 |
|--------------|------|--------|------|--------|-----|----------|-----|
| | 預估值 | 實際值 | 預估值 | 實際值 | 預估值 | 實際值 | 預估值 |
| 降低交通壅塞 | 2.5% | 5%-49% | 7.5% | 3%-57% | 15% | 3%-57% | 25% |
| 提高公共運輸使用量 | 1% | 2%-5% | 3% | 1%-19% | 6% | 0.6%-19% | 10% |
| 提高偏鄉地區公共運輸服務 | 2% | 1%-22% | 6% | 1%-22% | 12% | 1%-91.1% | 20% |

⁸ 資料來源，交通部。預算執行率=當年度執行數/法定預算數；執行數為實現數。

| 年度 績效指標 | 106 | | 107 | | 108 | | 109 |
|--------------|-----|----------|-----|---------|-----|---------|-----|
| | 預估值 | 實際值 | 預估值 | 實際值 | 預估值 | 實際值 | 預估值 |
| 可及性 | | | | | | | |
| 降低汽機車肇事率 | 2% | 17%-100% | 6% | 5%-100% | 12% | 5%-100% | 20% |
| 創造關聯產業價值(億元) | 30 | 142.7 | 90 | 281 | 180 | 426.7 | 300 |

說明：1. 各年期績效指標係採累加方式，106 至 108 年度預估值分別為 109 年預估值之 10%、30%、60%。

2. 各年度績效指標之達成狀況，係依據各執行機關提供該計畫施作範圍內績效指標達成情形，故數值呈現為一區間。績效目標定義為該計畫施作地點或區域範圍內之事前事後改善比較。

3. 產值創造指標由交通部委由資策會協助計算。

資料來源：交通部。

(五)各成果亮點均有初步產出或試點辦理，嗣後將逐步賡續推動至全國

除前述績效指標外，交通部盤點「智慧運輸計畫(106-109 年)」之成果亮點⁹，包括交通行動服務(MaaS)、機車車聯網、智慧廊道、自駕車及車聯網、統合式交通管理、偏鄉公共運輸平臺等，均有初步產出或試點辦理，嗣後將逐步賡續推動至全國。

以交通行動服務(MaaS)為例，交通部於 107 年 10 月推動第一期「UMAJI遊·買·集」交通行動服務App(以下簡稱UMAJI)計畫，初期於北宜廊道試辦，因民眾下載量成效不佳，於 109 年 5 月 30 日先下架；108 年 11 月開始進行第二期UMAJI+計畫，自 108 至 110 年度共編列 6,900 萬元，辦理區域為台灣全區，預計 110 年第一季上架，依契約設定 110 年 11 月 8 日之目標活躍人數應達 1 萬人次，刻依專家建議進行系統功能改善，朝臺鐵、高鐵票務整合、強化骨幹軌道運輸與最後一哩路地區運輸之串聯及優化旅運路線規劃等方向修正，將待功能改善完整並

⁹ 整理自交通部「智慧運輸系統發展建設計畫(110 至 113 年)」核定本，109 年 5 月。

進行測試後，再上架提供服務¹⁰。

綜上，交通部自 106 年度起推動「智慧運輸計畫(106-109 年)」，為延續上開計畫成果，110 年度起續編 4 年期之「智慧運輸計畫(110 至 113 年)」，以達「政策創新引導產業發展，由產業發展改善生活環境，透過智慧運輸科技打造完整移動力生活」之願景。前期智慧運輸計畫之 109 年度預算執行率預計可達 95%以上，部分績效目標達成狀況顯著，惟各縣市達成度有所差異，各成果亮點均有初步產出或試點辦理，嗣後亦將逐步賡續推動至全國。運用科技改善交通環境及便利國民交通運輸生活屬未來趨勢，允宜務實考量民眾需求，配合行動通訊、資通訊基礎建設之發展進程，本摺節原則滾動檢討，持續加強與民間合作，以發揮其綜效。

三、臺灣新車安全評等計畫進度已延遲，允宜加速辦理，俾利政策推動及預算執行

交通部 110 年度「汽車燃料使用費經徵管理」編列「臺灣新車安全評等計畫」6,700 萬元，計畫總經費 6 億 1,870 萬元，期程自 107 至 110 年度，截至 109 年度止已編列 4 億元(108 及 109 年度各 2 億元)。經查：

(一)「臺灣新車安全評等計畫」規劃內容

交通部研擬推動「臺灣新車安全評等計畫」，由政府編列經費建置，以提升民眾用車安全及新車安全資訊透明度。計畫總經費 6.187 億元，分為「建立 T-NCAP(臺灣新車安全評等制度)規章、研議引用國外評價結果及評價項目之測試能力展示」0.275 億元、「T-NCAP 檢測能量建置」4.84 億元，及「T-NCAP 制度運作執行」1.072 億元(含運作管理、購車及測試)等 3 部分推

¹⁰ 整理自 109 年 8 月 12 日交通新聞稿「遊買集+即將進行用戶體驗測試」及交通部提供資料。關於 UMAJI 計畫，交通部係提供第二期 UMAJI+計畫相關資料。

動，核定分年經費需求詳如表 1。

表 1 臺灣新車安全評等計畫分年經費需求表 單位：新臺幣億元

| 項目名稱 | 107 年度 | 108 年度 | 109 年度 | 110 年度 | 合計 |
|-------------------------------------|--------|--------|--------|--------|-------|
| 建立 T-NCAP 規章、研議引用國外評價結果及評價項目之測試能力展示 | 0.065 | 0.125 | 0.085 | 0.000 | 0.275 |
| T-NCAP 檢測能量建置 | 0.405 | 2.375 | 2.060 | 0.000 | 4.840 |
| 運作管理費用 | 0.000 | 0.000 | 0.075 | 0.150 | 0.225 |
| 購車及測試費用 | 0.000 | 0.000 | 0.231 | 0.616 | 0.847 |
| 合計 | 0.470 | 2.500 | 2.451 | 0.766 | 6.187 |

說明：本表資料係引用核定計畫書，與實際預算編列存有差異。

資料來源：交通部「臺灣新車安全評等計畫(107-110 年)」核定版，107 年 7 月；本報告整理。

(二)該計畫採購涉及檢測設備、技術、實驗室廠房之建構及規章制度建置，複雜性高，致進度延遲

「臺灣新車安全評等計畫」經行政院於 107 年 10 月 5 日核定後，108 及 109 年度共編列預算 4 億元，截至 109 年 7 月底，執行 1 億 1,239 萬元(含 9,546 萬 2 千元之預付款)。

據交通部說明，該計畫推動層面廣泛，因採購涉及檢測設備、技術、實驗室廠房之建構及規章制度之建置，複雜性高，作業費時，致進度延遲。關於代辦工程、財物案及檢測技術建立案，交通部於 108 年 9 月 4 日與財團法人車輛研究測試中心議價完成決標，因付款方式有疑義，復於 109 年 3 月 6 日新議約變更付款方式，後續將依約辦理各期款項撥付事宜；另關於制度規章建立案，交通部於 109 年 6 月 9 日與財團法人車輛安全審驗中心完成簽約，將依契約規定辦理履約事宜，並於 109 年 9 月 30 日撥款。交通部表示未來將視執行情形滾動檢討，並視需要修正計畫。

綜上，交通部研擬推動「臺灣新車安全評等計畫」，以 4 年為期，由政府編列經費建置相關制度規章、主動及被動安全檢測能

量，及購置車輛辦理初步運作測試評價，以提升民眾用車安全及新車安全資訊透明度。惟因採購涉及檢測設備、技術、實驗室廠房之建構及規章制度之建置，複雜性高，作業費時，致進度延遲，交通部表示未來將視執行情形滾動檢討，並視需要修正計畫，允宜加速辦理，俾利政策推動及預算執行。

四、近 2 年度道路交通秩序與交通安全改進方案未達預計目標，允宜持續積極辦理相關防制措施，俾降低我國道路交通傷亡情形

交通部 110 年度「道路交通安全」編列「加強道路交通秩序整頓及行車安全」1 億 8,932 萬 3 千元及「強化全民路權與用路安全觀念」1 億 878 萬 5 千元，合計 2 億 9,810 萬 8 千元，主要辦理第 13 期院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」(108-111 年)。經查：

(一)近 2 年度道路交通秩序與交通安全改進方案未達預計目標

交通部每年持續辦理「道路交通秩序與交通安全改進方案」，107 年度目標係道路交通死亡人數(30 日)減少為 2,650 人，惟實際死亡人數(30 日)為 2,780 人；108 年度目標係道路交通死亡人數(30 日)減少為 2,500 人，18-24 歲年輕族群騎乘機車死亡人數降至 250 人，惟實際死亡人數(30 日)為 2,865 人，18-24 歲年輕族群騎乘機車死亡人數為 272 人，近 2 年度執行結果未達預計目標(詳表 1)。

表 1 「道路交通秩序與交通安全改進方案」近年度目標、執行結果及防制重點

| 年度 | 107 | | 108 | | 109(上半年) | |
|----------------------|--------------------|--------------------|---|---|-------------------------|---|
| | 目標 | 實際 | 目標 | 實際 | 目標 | 實際 |
| 道路 交通 事故 死亡 | 30 日死亡 2,650 人。 | 30 日死亡 2,780 人。 | 1. 30 日死 亡 2,500 人。 2. 18-24 歲 | 1. 30 日死 亡 2,865 人。 2. 18-24 歲 | 111 年降 為 2,300 人。 | 109 年 1-6 月 30 日死 亡人數 1,463 人。 |

| 年度 | 107 | | 108 | | 109(上半年) | |
|------|-------------------------|----|-----------------------------------|-----------------|--|----|
| | 目標 | 實際 | 目標 | 實際 | 目標 | 實際 |
| 人數 | | | 年輕族群騎乘機車降至 250 人。 | 年輕族群騎乘機車 272 人。 | | |
| 防制重點 | 1. 18-24 歲年輕族群 2. 酒駕 | | 1. 18-24 歲年輕族群 2. 高齡者 3. 酒駕 | | 1. 18-24 歲年輕族群 2. 高齡者 3. 酒駕 4. 路口安全 | |

資料來源：交通部。

(二) 針對危險族群納為道路交通事故防制重點，酒駕者死亡人數已逐年減少，惟其餘族群未見明顯改善

交通部 107 年度防制重點為 18-24 歲年輕族群及酒駕人士，108 年度增加高齡者，109 年度增加路口安全，以 105 至 109 年度上半年之道路交通事故死亡人數統計，18-24 歲年輕族群、酒駕者、高齡者及路口死亡各占 11%、12%、38%及 43%，確為相對危險族群。近年度道路交通事故死亡人數中，自 106 年度起酒駕者死亡人數逐年減少，惟自 107 年度起，全體、高齡者及路口道路交通事故死亡人數逐年增加，108 年度 18-24 歲年輕族群死亡人數亦較 107 年度增加(詳表 2)，未見明顯改善。

表 2 近年度道路交通事故死亡人數(30 日)統計

| 死亡人數(30 日) | | 105 年度 | 106 年度 | 107 年度 | 108 年度 | 109 年度 1-6 月 | 總計 |
|-------------|----|--------|--------|--------|--------|-----------------|--------|
| 全體道路交通事故 | 人數 | 2,847 | 2,697 | 2,780 | 2,865 | 1,501 | 12,690 |
| | 占比 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 18-24 歲年輕族群 | 人數 | 326 | 298 | 297 | 339 | 176 | 1,436 |
| | 占比 | 11 | 11 | 11 | 12 | 12 | 11 |
| 酒駕者 | 人數 | 399 | 332 | 315 | 294 | 143 | 1,483 |
| | 占比 | 14 | 12 | 11 | 10 | 10 | 12 |
| 高齡者(65 歲以上) | 人數 | 1,057 | 998 | 1,067 | 1,158 | 583 | 4,863 |
| | 占比 | 37 | 37 | 38 | 40 | 39 | 38 |
| 路口 | 人數 | 1,261 | 1,135 | 1,230 | 1,250 | 642 | 5,518 |
| | 占比 | 44 | 42 | 44 | 44 | 43 | 43 |

資料來源：交通部及交通部統計查詢網(查詢日期：109 年 9 月 28 日)；本報告整

理。

(三)交通部將「路口安全」視為未來事故防制重點，並提出 7 項改善措施

為抑制交通事故惡化，考量近 10 年交通事故件數及死傷人數約有 6 成發生於路口，交通部將「路口安全」視為未來事故防制重點，包括路型改善調整減少側撞、考量高齡安全通行需要(如庇護島)，及降低路口危險之違規駕駛行為等，並於 109 年 7 月 22 日邀集相關單位提出 7 項改善措施，包括：1. 加強並擴大路口路型檢討；2. 重新檢視「公路路線設計規範」；3. 道路建設工程結合人行安全；4. 協調加強執法並推動科技執法；5. 擴大車輛未禮讓行人之罰則；6. 研提不適任駕駛退場機制；7. 研擬「高齡者交通事故防制精進計畫」行動方案。

綜上，交通部持續辦理行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，107 及 108 年度執行結果未達預計目標。交通部針對危險族群納為道路交通事故防制重點，自 106 年度起酒駕者死亡人數已逐年減少，惟全體、18-24 歲年輕族群、高齡者及路口道路交通事故死亡人數未見明顯改善。考量近 10 年交通事故件數及死傷人數約有 6 成發生於路口，交通部將「路口安全」視為未來事故防制重點，並提出 7 項改善措施，允宜持續積極辦理相關防制措施，俾降低我國道路交通傷亡情形。

五、臺鐵局辦理整體購置及汰換車輛計畫，因受疫情影響或配合國內軌道產業發展政策，預算執行未盡理想

交通部 110 年度「臺灣鐵路管理局」編列投資臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵局)營業基金辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113 年)」126 億 390 萬元，該計畫總經費 997 億 3,000 萬元，中央公務預算負擔 922 億 1,208 萬 2 千元，臺鐵局負擔 75 億

1,791萬8千元，期程自104至113年度，截至109年度止，中央公務預算已編列218億5,087萬4千元。經查：

(一)預算執行未盡理想

迄109年7月底，臺鐵局辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)」之累計執行數為154億8,269萬5千元(含交通部及臺鐵局之負擔數，以下同)，占截至109年度累計預算編列數231億6,953萬3千元之66.82%，且109年度迄7月底之執行數1,898萬5千元，僅占109年度可支用預算數之0.25%(詳表1)，預算執行未盡理想。

表1 「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-113年)」預算執行表

單位：新臺幣千元

| 計畫總經費 (交通部負擔數) | 預算編列及執行情形(含交通部及臺鐵局負擔數) | | | | | |
|----------------------------|------------------------|---------------------|------------------|-----------|-------------|---------------------|
| | 累計 | | | 109年度 | | |
| | 迄109年度累計預算編列數 (1) | 迄109年7月累計執行數 (2) | 預算執行率 (2)/(1) | 可支用預算數(3) | 1月至7月執行數(4) | 可支用預算執行率 (4)/(3) |
| 99,730,000 (92,212,082) | 23,169,533 | 15,482,695 | 66.82% | 7,705,823 | 18,985 | 0.25% |

說明：109年度可支用預算數係以前年度保留數及109年度預算數之合計；109年1月至7月執行數係實支數，迄109年7月累計執行數係截至108年度累計決算數及109年1月至7月執行數之合計。

資料來源：交通部。

(二)允宜督促臺鐵局強化計畫執行力，以達預算之有效運用

詢據臺鐵局表示，該計畫主要購置城際客車、區間客車、支線客車及機車等，預算執行及辦理進度落後之原因如下：

1. 109年度受嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱 COVID-19)疫情蔓延全球影響，區間客車520輛原定109年8月第1批(20輛)交車，延遲至10月交車；城際客車600輛案細部設計原定109年6月完成，延遲至10月完成。臺鐵局將督促立約商依修正後時程如期達成，以提高預算執行率。
2. 支線客車60輛採購案，因須配合軌道產業國產化政策修訂招

標文件，致影響預算執行，後續將加速招標作業，預定 109 年 12 月底前公告招標，110 年第 2 季決標。

綜上，交通部 110 年度續編投資臺鐵局辦理整體購置及汰換車輛計畫 126 億 390 萬元，惟迄 109 年 7 月底，因受 COVID-19 疫情影響，區間客車 520 輛第 1 批(20 輛)交車及城際客車 600 輛案細部設計完成時程延遲，復配合扶植國內軌道產業發展政策，支線客車 60 輛案需再重行公告招標，以擴大國內廠商參標商機，致臺鐵局對該計畫之已編預算執行未盡理想，進度落後。交通部允宜督促臺鐵局強化計畫執行力，以達預算之有效運用。

六、編列經費提升臺鐵軌道結構安全及改善鐵路行車安全，惟近年鐵路行車事故傷亡人數未見明顯改善，允宜督導臺鐵局確實辦理

交通部 110 年度「臺灣鐵路管理局」新增投資臺鐵局營業基金辦理「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」3 億 5,400 萬元，及續編「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」31 億 5,900 萬元。經查：

(一)「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」內容

臺鐵局工務養護作業，同時面臨木岔枕維修困難、人力不足及重型機械設備量不足且逾齡之窘境，爰規劃「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」，總經費 99 億 30 萬元，其中中央公務預算負擔 96 億 5,760 萬元，臺鐵局負擔 2 億 4,270 萬元，期程自 109 至 114 年度，辦理下列事項¹¹：

1. 軌道設施及附屬設備更新計畫：將全線尚待更換之 1,946 套(占全線道岔約 52.7%)木枕型道岔分 6 年汰換為 PC 枕型道岔，抽換 25 萬公尺磨損嚴重之 50kg-N 鋼軌，並配合辦理路

¹¹ 資料來源，節錄自臺鐵局「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」(核定本)，108 年 12 月。

基改善、相關材料和因應作業增加而需要之手工機具，經費共 58 億 5,530 萬元，以提升軌道強度，減低維修。110 年度預算編列 3 億 5,400 萬元，係辦理 PC 枕型道岔 130 套更新鋪設。

2. 養路機械更新計畫：依業務需求規劃採購大型砸道車 7 輛、中型砸道車 20 輛、軌道穩定車 7 輛、軌道整碴車 7 輛、軌框搬運機 7 套、工程維修車 25 輛及鋼軌研磨車 1 輛，共計 74 輛、40 億 4,500 萬元，以汰換老舊養路車輛，降低人工作業比率。

(二)「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」與「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」相關性

據臺鐵局檢討¹²，該局刻正執行之「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」總經費 275 億 2,240 萬元，屬較綜整性之計畫，係全面檢視既有基礎設施狀況後亟需改善之事項，其中軌道設施更新計畫，僅聚焦在道岔及鋼軌更新，道岔抽換 600 套(占全線道岔約 16.3%)及抽換鋼軌 250 公里(占全線軌道長度約 7.3%)，而「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」屬軌道基礎路線設施之升級重置並加速養護機械化作業之推展，兩者之執行內容及改善標的並未重疊，且「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」執行期程逾半，尚無多餘經費可供調整支應。

(三)鐵路行車事故傷亡人數未見明顯改善

鐵路行車事故由 104 年度之 618 件，遞減至 106 年度之 509 件，惟 107 及 108 年度分別增加至 656 件及 714 件。107 年 10 月 21 日發生之普悠瑪列車出軌事故，造成 18 人死亡、267 人受

¹² 資料來源，臺鐵局「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」(核定本)第 20 及 61 頁，108 年 12 月。

傷之悲劇¹³，致該年度傷亡人數增加至 343 人；108 年度傷亡人數降至 36 人，惟 109 年截至 8 月，鐵路行車事故仍有 435 件，雖較 108 年同期之 488 件減少，然傷亡人數 46 人，其中死亡人數 24 人，均較 108 年同期增加，鐵路行車事故傷亡人數未見明顯改善(詳表 1)。

表 1 臺鐵局鐵路行車事故統計表

| 期間 | 事故總計(件) | 重大行車事故(件) | 一般行車事故(件) | 行車異常事件(件) | 傷亡人數總計(人) | 死亡(人) | 受傷(人) |
|-------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------|-------|
| 104 年 | 618 | 55 | 34 | 529 | 88 | 52 | 36 |
| 105 年 | 547 | 41 | 24 | 482 | 71 | 37 | 34 |
| 106 年 | 509 | 46 | 20 | 443 | 50 | 38 | 12 |
| 107 年 | 656 | 7 | 55 | 594 | 343 | 45 | 298 |
| 108 年 | 714 | 3 | 40 | 671 | 36 | 29 | 7 |
| 108 年截至 8 月 | 488 | 2 | 28 | 458 | 25 | 21 | 4 |
| 109 年截至 8 月 | 435 | 1 | 44 | 390 | 46 | 24 | 22 |

說明：本表件數統計係指因民眾行走鐵路路線、強越平交道、跨越鐵路路線、由車廂顛落、列車未停跳車等致死傷者之件數。

資料來源：交通部統計查詢網(查詢日期：109 年 9 月 28 日)。

(四)臺鐵總體檢之優先改善事項預計於 109 年底完成

107 年 10 月 21 日發生普悠瑪列車出軌事故，行政院於 108 年 1 月 18 日召開臺鐵總體檢第 10 次會議，原則同意臺鐵總體檢報告，提出 144 項改善事項，包括攸關行車安全且須立即改善者列為「優先改善事項」計 33 項，其餘屬短中期改善事項，或涉及制度面、組織面及跨部會協調改善事項則列為「一般改善事項」或「後續改善事項」，交由臺鐵局改善辦理中¹⁴，新增之「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」即屬臺鐵總體檢之優先改善事項¹⁵。

¹³ 行政院 107 年 12 月 21 日新聞稿「1021 鐵路事故行政調查小組公布『台鐵 6432 次列車新馬站內正線出軌事故調查事實、原因及問題改善建議報告』」。

¹⁴ 詳交通部 108 年 1 月 18 日交通新聞稿「行政院於今日召開臺鐵總體檢第 10 次會議」。

¹⁵ 資料來源，臺鐵局「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」(核定本)第

迄 109 年 9 月 9 日，臺鐵局總體檢 144 項改善事項已完成計 97 項，經交通部核定同意解除列管事項計 45 項(包括優先 18 項、一般 16 項及後續 11 項)¹⁶，餘仍陸續審查中；未完成計 47 項，其中逾期 15 項均為一般及後續改善事項。交通部責成臺鐵局於 109 年 12 月底完成優先改善事項 33 項¹⁷，台鐵局已完成 28 項，未完成包括行車事故分析及管理 1 項、軌道系統安全 1 項、車輛及系統機電 1 項、及組織效能改善 2 項等 5 項(詳表 2)，鑒於距 109 年 12 月底僅數月餘，允宜加強辦理。

表 2 臺鐵總體檢 144 項改善事項之臺鐵局自評辦理情形統計表

—截至 109 年 9 月 9 日

單位：項數

| 面向 | 優先改善事項 (33 項) | | | 一般改善事項 (54 項) | | | 後續改善事項 (57 項) | | |
|------------------|------------------|-------------|----|------------------|-------------|----|------------------|-------------|----|
| | 已完 成 | 未 完 成 | | 已完 成 | 未 完 成 | | 已完 成 | 未 完 成 | |
| | | 未逾 期 | 逾期 | | 未逾 期 | 逾期 | | 未逾 期 | 逾期 |
| 1. 行車事故分析 與管理 | 3 | 1 | 0 | 3 | 3 | 2 | 5 | 2 | 1 |
| 2. 安全管理體系 升級 | 3 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 4 | 3 | 1 |
| 3. 軌道系統安全 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 6 | 0 | 1 |
| 4. 車輛及系統機 電 | 4 | 1 | 0 | 5 | 0 | 0 | 4 | 2 | 2 |
| 5. 維修制度 | 5 | 0 | 0 | 9 | 2 | 0 | 5 | 2 | 2 |
| 6. 運轉系統 | 8 | 0 | 0 | 7 | 1 | 3 | 8 | 4 | 2 |
| 7. 組織效能 | 2 | 2 | 0 | 7 | 3 | 0 | 1 | 2 | 0 |
| 合計 | 28 | 5 | 0 | 36 | 12 | 6 | 33 | 15 | 9 |

資料來源：臺鐵局。

61 頁，108 年 12 月。

¹⁶ 臺鐵局自 108 年 6 月 4 日起按月提送至鐵道局追蹤管考，由鐵道局審查並彙整交通部相關幕僚單位審查意見後，陳報交通部函復臺鐵局據以辦理改善。前經交通部陸續於 109 年 3 月 16 日、109 年 6 月 11 日及 109 年 8 月 18 日函復臺鐵局所核定同意解除列管事項計 45 項(包括優先 18 項、一般 16 項及後續 11 項)，餘 99 項(優先 15 項、一般 38 項及後續 46 項)持續列管。此外，交通部並於 109 年 5 月 5 日、6 月 9 日、7 月 28 日及 8 月 31 日會同行政院總體檢委員，分 4 梯次實地視察臺鐵局改善辦理情形。

¹⁷ 詳交通部 108 年 11 月 22 日交通新聞稿「交通部持續督導臺鐵總體檢改善事項，後續將每季召會管考」。

綜上，交通部 110 年度新增編列投資臺鐵局營業基金辦理「臺鐵軌道結構安全提升計畫(109 至 114 年)」及續編「鐵路行車安全改善六年計畫(104 至 111 年)」，相關計畫經費龐大，期能提升軌道結構安全及鐵路行車安全。惟近年鐵路行車事故傷亡人數未見明顯改善，因普悠瑪列車出軌事故進行之臺鐵總體所提出 144 項改善事項，其中 33 項優先改善事項交通部責成臺鐵局於 109 年底前完成，迄 109 年 9 月 9 日已完成 28 項，未完成 5 項，鑒於距 109 年 12 月底僅數月餘，允宜督導臺鐵確實辦理相關安全提升改善計畫並落實改革，俾提升鐵路行車安全及營運效能。

七、捷運建設計畫估列之自償性財源與實際執行結果存有落差，允宜強化評估及審查機制，並追蹤自償率達成情形

交通部 110 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」(以下簡稱捷運建設計畫)編列 3 項建設計畫計 30 億 400 萬元，包括「臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫」1 億 4,700 萬元、「臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫」1 億 3,100 萬元及「臺北捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫」27 億 2,600 萬元，均屬延續以前年度之跨年期計畫。經查：

(一)110 年度編列之捷運建設計畫，除信義線東延計畫外，皆依修正計畫後之預定執行進度執行

交通部 110 年度公務預算編列之 3 項捷運建設計畫，於 107 或 108 年度曾修正計畫，迄 109 年 7 月底，計畫執行進度除「臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫」因工程潛盾作業遇巨石且地質堅硬影響開挖進度，及居民抗議連續壁夜間施作噪音無法於夜間施工，致進度不如預期(預定

48.57%、實際 43.76%)外，其餘 2 計畫依修正計畫後之預定執行進度執行；累計預算執行率(迄 109 年 7 月累計執行數/迄 109 年度累計編列數)介於 87.09%至 99.13%間(詳表 1)。

表 1 交通部 110 年度編列捷運建設計畫之預算編列及執行情形

單位：新臺幣千元；%

| 計畫名稱 (期程/年) | 計畫總經費 (交通部負擔數) | 交通部預算編列及執行情形 | | | 計畫總累計 執行進度 | |
|--|------------------------------|--------------------------|-----------------------------|------------------------|---------------|-------|
| | | 迄 109 年度 累計編列數 (1) | 迄 109 年 7 月 累計執行數 (2) | 累計預算 執行率 (2)/(1) | 預定 | 實際 |
| 1. 臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫(85-111) | 167,690,000 (123,302,000) | 106,818,192 | 105,889,552 | 99.13 | 96.44 | 96.45 |
| 2. 臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫(99-113) | 9,369,800 (1,513,600) | 403,237 | 351,198 | 87.09 | 48.57 | 43.76 |
| 3. 臺北捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫(99-116) | 74,178,000 (20,307,000) | 5,968,777 | 5,583,675 | 93.55 | 48.45 | 48.45 |

說明：1. 本表僅列交通部 110 年度公務預算編列之 3 項捷運建設計畫。

2. 迄 109 年 7 月累計執行數係截至 108 年度累計執行數(含實現數、應付數)及 109 年 1 月至 7 月執行數(含實現數及預付數)之合計。

資料來源：交通部 110 年度單位預算案、108 年度及 109 年 1 月 1 日至 109 年 7 月 31 日之重大計畫執行績效報告表；本報告整理。

(二)審計部於 108 年度總決算審核報告指出重大軌道建設自償率之估算、審議、達成情形之監督考核等尚待加強落實執行

中央政府依各級政府之財力級次及計畫自償率，對其捷運建設計畫給予不同之補助，為順利推動計畫及爭取中央補助，部分捷運建設計畫可能採用高自償率之運量預測。審計部於 108 年度中央政府總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告中指出，政府推動重大捷運及鐵路軌道建設計畫之自償率估算、審議、達成情形之監督考核等尚待加強落實執行及研議修訂

¹⁸，據前揭審核報告，軌道建設計畫估列之自償性財源與實際執行結果存有極大落差，以 110 年度仍編列預算之臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊及蘆洲支線建設計畫為例，其整體自償性財源實際收入(包括票箱收入、土地開發收益、租稅增額及其他自償性財源)與預計目標差異金額即達 756 億餘元，對地方政府財政狀況及軌道建設計畫之執行及維運，潛存不小之風險¹⁹，允宜強化對各項捷運建設計畫之評估及審查機制，並追蹤各計畫自償率達成情形，俾提高自償性財源之達成度。

綜上，交通部 110 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」續編 3 項建設計畫，迄 109 年 7 月底，除「臺北捷運系統信義線向東延伸規劃報告書暨周邊土地發展計畫」因地質因素及居民抗議噪音影響施工進度外，其餘 2 計畫皆依修正計畫後之預定執行進度執行。此外，審計部查核發現，軌道建設計畫估列之自償性財源與實際執行結果存有極大落差，允宜強化對各項捷運建設計畫之評估及審查機制，並追蹤各計畫自償率達成情形，俾提高自償性財源之達成度。

八、交通運輸系統規劃作業計畫歷年之預算數多保留至以後年度支用，預算編列與執行存有時間落差，允宜審酌以往執行經驗覈實編列預算

交通部 110 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」編列「交通運輸系統規劃作業計畫」4,000 萬元。經查：

(一)未納入前瞻計畫之軌道規劃作業計畫，由「交通運輸系統規劃作業計畫」支應

¹⁸ 詳 108 年度中央政府總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告第乙-79 頁。

¹⁹ 整理自 108 年度中央政府總決算暨附屬單位決算及綜計表審核報告第乙-467 頁~第乙-470 頁。

「交通運輸系統規劃作業計畫」110 年度編列 4,000 萬元，委託或補助辦理交通運輸系統規劃與營運永續發展機制與策略等相關研究，及鐵路建設、捷運建設之可行性研究、綜合規劃、環評及相關調查等相關先期作業。該計畫期程為 103 至 110 年度，106 年度起前瞻基礎建設計畫(以下簡稱前瞻計畫)特別預算雖編列軌道建設計畫之規劃作業經費，惟尚有各主辦機關辦理之其他鐵路、捷運及輕軌等軌道建設計畫規劃設計、環境影響評估等相關先期作業未納入前瞻計畫，則由「交通運輸系統規劃作業計畫」支應。據交通部表示，111 年度以後，未納入前瞻計畫之軌道規劃作業經費將由鐵道發展基金支應。

(二)交通運輸系統規劃作業計畫歷年之預算數多保留至以後年度支用，預算編列與執行存有時間落差

「交通運輸系統規劃作業計畫」103、104 年度各編列 1 億餘元，105 年度降為 8,050 萬元，惟各年度預算支用率(實現數/預算數，以下同)僅介於 1.35%至 6.61%間；106 年度以後前瞻計畫編列軌道建設計畫之規劃作業經費，交通運輸系統規劃作業計畫各年度預算數降為 2,500 萬元至 5,000 萬元，惟 106 至 108 年度之預算支用率仍僅為 12.6%至 21.18%，歷年之預算數多保留至以後年度支用(詳表 1)。

因軌道規劃作業期間可能長達數年，「交通運輸系統規劃作業計畫」除各年度保留數偏高外，迄 109 年 8 月，105 年度以後之部分保留數仍未執行。以 105 年度為例，保留數 7,517 萬 8 千元執行 3 年餘，迄 109 年 8 月仍有 782 萬元待執行；又以 107 年度為例，保留數 1,970 萬 4 千元執行已年餘，迄 109 年 8 月尚待執行數為 856 萬 5 千元(占保留數之 43%)，顯示該計畫之預算編列與執行存有時間落差(詳表 1)。

表 1 交通運輸系統規劃作業計畫之預算執行情形概況

單位：新臺幣千元

| 年度 | 預算 A | 實現數 B | 保留數 C | 決算數 D=B+C | 當年度 預算支 用率 =B/A | 迄 109 年 8 月之執行情形 | | |
|-----|---------|-------|---------|--------------|--------------------------|------------------|--------|----------------------|
| | | | | | | 累計執 行數 E | 註銷數 F | 尚待執 行數 G=A-E-F |
| 103 | 105,000 | 2,230 | 100,703 | 102,933 | 2.12% | 66,144 | 38,856 | 0 |
| 104 | 125,000 | 1,682 | 106,936 | 108,618 | 1.35% | 98,290 | 26,710 | 0 |
| 105 | 80,500 | 5,322 | 75,178 | 80,500 | 6.61% | 71,750 | 930 | 7,820 |
| 106 | 25,000 | 3,150 | 21,594 | 24,744 | 12.60% | 19,434 | 256 | 5,310 |
| 107 | 25,000 | 5,296 | 19,704 | 25,000 | 21.18% | 16,435 | 0 | 8,565 |
| 108 | 50,000 | 6,880 | 43,120 | 50,000 | 13.76% | 14,834 | 0 | 35,166 |
| 109 | 37,000 | 399 | | | 1.08% | 399 | | 36,601 |

說明：109 年度實現數及當年度預算支用率係截至 109 年 8 月底之數據。
資料來源：交通部。

綜上，未納入前瞻計畫之軌道規劃作業計畫，由交通部「都市大眾捷運系統建設計畫」項下之「交通運輸系統規劃作業計畫」支應，惟該計畫歷年之預算數多保留至以後年度支用，預算編列與執行存有時間落差，允宜審酌以往執行經驗覈實編列預算。

九、金門、馬祖港埠建設計畫執行進度未如預期，允宜確實督促並協助縣府積極辦理，俾利港埠發展

交通部 110 年度「偏遠地區交通建設」項下編列「國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)－金門港埠建設計畫」2 億 5,500 萬元及「國內商港未來發展及建設計畫(106-110 年)－馬祖港埠建設計畫」3 億 1,500 萬元。經查：

(一)金門港埠建設計畫(106-110 年)

金門港埠建設計畫(106-110 年)自 106 年度起編列預算，計畫總經費 46 億 9,416 萬 1 千元，其中交通部負擔 38 億 5,678 萬 3 千元，截至 109 年度已編列 12 億 233 萬 6 千元。該計畫迄

109年7月累計執行7億8,527萬8千元，累計預算執行率為65.31%，進度未如預期(詳表1)，且109年度預估預算執行率²⁰為61.1%。

詢據交通部航港局表示，金門港埠建設計畫(106-110年)進度未如預期，主要係因自前期金門港埠建設計畫(101-105年)即開始辦理之「水頭客運中心第一期興建工程」經10次流標後始施作，復於108年10月施工廠商因財務問題無法繼續施作而解約，109年度重新招標，經1次流標後，第2次於109年9月9日開標，合格廠商1家，於109年9月29日辦理評選會議(本案為適用最有利標)；另「水頭港S2、S3浮動碼頭增設工程」廠商打樁進度落後，又未能掌握浮箱拖航時程及受COVID-19疫情影響，致拖航作業延遲，金門縣政府業提報第3次修正計畫，由航港局於109年9月14日函送交通部核定中，截至109年9月28日尚未核定。

(二)馬祖港埠建設計畫(106-110年)

馬祖港埠建設計畫(106-110年)自106年度起編列預算，計畫總經費22億4,722萬5千元，其中交通部負擔21億8,901萬5千元，截至109年度已編列17億1,390萬2千元。該計畫迄109年7月累計執行13億9,290萬4千元，累計預算執行率為81.27%，進度未如預期(詳表1)，且109年度預估預算執行率為60.9%。

詢據交通部航港局表示，馬祖港埠建設計畫(106-110年)進度未如預期，主要係因「福澳碼頭區營運設施改善計畫及青帆碼頭區內堤延長及護岸改建工程」先前受海氣象不佳致影響計畫進度，並經多次流標，且施工廠商尋覓工料暫存場地費時

²⁰ 109年度預估預算執行率=109年度預估執行數/109年度可支用預算數。以下馬祖港埠建設計畫同。

較久，於 109 年 6 月 10 日甫開工。惟因全台浮台船供不應求，無船可運送海事工程所需之沉箱，而施工廠商與日本製作完成之浮台船，又因疫情關係，相關人員交接及托運受到影響，施工廠商刻正與日本廠商討論交船事宜。連江縣政府業提報第 3 次修正計畫，由航港局於 109 年 9 月 14 日函送交通部核定中，截至 109 年 9 月 28 日尚未核定。

表 1 金門及馬祖港埠建設計畫預算編列及執行情形表

單位：新臺幣千元；%

| 計畫名稱 (期程/年) | 計畫總經費 (交通部負擔數) | 交通部預算編列及執行情形 | | | 計畫總累計 執行進度 | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|------------------------|---------------|-------|
| | | 迄 109 年度 累計預算數 (1) | 迄 109 年 7 月累計 執行數(2) | 累計預算 執行率 (2)/(1) | 預定 | 實際 |
| 1. 金門港埠建設 計畫(106-110 年) | 4,694,161 (3,856,783) | 1,202,336 | 785,278 | 65.31 | 65.13 | 64.80 |
| 2. 馬祖港埠建設 計畫(106-110 年) | 2,247,225 (2,189,015) | 1,713,902 | 1,392,904 | 81.27 | 68.20 | 67.40 |

說明：迄 109 年 7 月累計執行數係截至 108 年度累計執行數(實現數)及 109 年 1 月至 7 月執行數(實現數)之合計。

資料來源：交通部；本報告整理。

綜上，交通部依每 5 年為 1 期之「國內商港未來發展及建設計畫」編列預算補助金門及馬祖商港港埠建設，迄 109 年 7 月，部分工程受多次流標及疫情影響，預算執行及計畫進度未如預期，刻正辦理第 3 次修正計畫中，且 109 年度預估預算執行率均不高。交通部允宜確實督促並協助金門縣及連江縣政府積極辦理，俾利港埠發展。

一 0、鹽埔漁港客貨運專區之建設，允宜加強與當地漁民及居民溝通協調，以減少計畫執行之爭議及阻力

交通部 110 年度「偏遠地區交通建設」新增「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」1 億 1,900 萬元，期程自 109 至 111 年度，該計畫總經費 2 億 6,950 萬元，由中央公務預算負擔 2 億 2,970 萬元

(110 年度 1 億 1,900 萬元，以後年度 1 億 1,070 萬元)，屏東縣政府負擔 3,980 萬元。經查：

(一)計畫緣起

行政院 107 年 9 月 13 日核定農業委員會「東港鹽埔漁港計畫」，計畫內容包括於鹽埔泊區劃設客貨運專區，屏東縣政府爰以「東港鹽埔漁港計畫」為上位計畫，提出「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」，以因應東港地區至小琉球長期客、貨運之成長需要。

(二)計畫內容

「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」包括客貨運專用區整體配置規劃、北漁業突堤碼頭興建工程及永久貨運碼頭規劃評估，說明如下(各分項工程分年經費表詳表 1)：

1. **客貨運專用區整體配置規劃**：客運碼頭使用既有之南側漁業用突堤碼頭，考量客船進出所需迴船空間，於碼頭面前後各劃設 80 公尺管制線禁止漁船停放空間，以維船舶安全。另，「東港鹽埔漁港計畫」劃設之客貨運專用區範圍內，於陸域部分規劃設置跳港遊憩轉運站、海洋廣場、停車場及觀海平台。
2. **北漁業突堤碼頭興建工程**：為補償客船使用既有南側漁業用突堤碼頭，造成漁船泊靠碼頭長度縮減情形，爰規劃於客運碼頭對面新建一突堤碼頭，供漁船使用。
3. **永久貨運碼頭規劃評估**：為符合「東港鹽埔漁港計畫」所劃設之客貨運專用區位，兼顧漁船使用外泊區之需求，同時解決目前貨船於東港鹽埔漁港無固定貨運碼頭之區位情形，將針對當地貨船泊靠之需求條件、整體漁港水域條件及當地漁民、住戶意見，規劃提出永久貨運碼頭最適區位方案。

表 1 「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」分年經費表

單位：新臺幣千元

| 工程項目 | 109 年度 | 110 年度 | 111 年度 | 合計 |
|-----------------|--------|---------|--------|---------|
| 1. 跳港遊憩轉運站工程 | 20,000 | 102,000 | 0 | 122,000 |
| 2. 戶外停車場工程 | 10,000 | 15,600 | 20,000 | 45,600 |
| 3. 海洋廣場工程 | 10,000 | 11,200 | 0 | 21,200 |
| 4. 觀海平台工程 | 0 | 0 | 6,700 | 6,700 |
| 5. 北漁業用突堤碼頭工程 | 0 | 30,000 | 40,000 | 70,000 |
| 6. 永久貨運碼頭設置規劃評估 | 2,000 | 2,000 | 0 | 4,000 |
| 合計 | 42,000 | 160,800 | 66,700 | 269,500 |

資料來源：「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」核定本，109 年 7 月。

(三) 允宜加強溝通協調，以減少計畫執行之爭議及阻力

鹽埔漁港客運碼頭使用既有南側漁業用突堤碼頭，及永久貨運碼頭最適區位之選擇，均可能影響既有之漁船泊靠作業及居民交通習慣，中央及地方相關機關允宜加強與當地漁民及居民溝通協調，減少爭議及阻力，以因應小琉球對外客貨運輸成長之需求，帶動小琉球及鹽埔觀光發展，並兼顧當地漁民及居民權益。

綜上，為因應東港地區至小琉球長期客、貨運之成長需要，屏東縣政府以農業委員會「東港鹽埔漁港計畫」為上位計畫提出「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」，期達成旅客分流、區域均衡開發之目標。鹽埔漁港客運碼頭使用既有南側漁業用突堤碼頭，及永久貨運碼頭最適區位之選擇，均可能影響既有之漁船泊靠作業及居民交通習慣，中央及地方相關機關允宜加強與當地漁民及居民溝通協調，以減少計畫執行之爭議及阻力。

一一、新臺澎輪計畫採委託服務之方式辦理，契約期間長達 22 年餘，允宜審慎辦理委託服務案之訂價作業並妥適選擇航運業者，俾利計畫順利執行

交通部 110 年度「偏遠地區交通建設」新增「新臺澎輪計畫」

2 億 5,092 萬元，辦理新臺澎輪船舶設計及建造作業。經查：

(一)原縣府主導之臺華輪汰舊換新計畫業已終止，由中央主導新船之興建及營運

臺華輪行駛高雄往返馬公航線，其汰舊換新計畫於 103 年 12 月經行政院核定，原訂期程為 101 至 106 年度，由澎湖縣政府辦理，經多次設計修正及展延期程後，政策決定改由中央主導新船之興建及營運，臺華輪汰舊換新計畫於 109 年 1 月 17 日經行政院終止，交通部於 110 年度新增新臺澎輪計畫。

(二)新臺澎輪計畫採委託服務之方式辦理

航港局將採勞務採購準用最有利標方式，依據航運業者規劃之船舶規格、營運計畫、創新及加值方案及公司經營實績等項決定得標之航運業者，提供高雄往返馬公航線航班服務，並為符合國輪國造之政策目標，該航運業者需探尋我國造船廠建造 1 艘新船(船舶所有人為航運業者)始得營運該航線，每年預估採購 300 航班，與目前臺華輪營運航班相近。

新臺澎輪計畫係首案採委託服務之方式辦理，與以往由政府購船方式不同。詢據航港局表示，由航運業者負責新船之購建及營運，將可使新船規格設計符合未來營運需求，且由航運業者自負營運盈虧，未來政府亦無需再補貼該航線之營運虧損及船舶維修等費用，委託服務 20 年屆期後，再視船況決定是否擴充契約服務期間。

(三)新臺澎輪計畫經費編列

該計畫預計總經費 27.88 億元，全由中央編列服務費用，契約履約期間為 22 年 8 個月，含 2 年 8 個月船舶建造期及 20 年營運期，110 年度至 112 年度編列預付款(30%)經費，各年度依序為 2 億 5,092 萬元、4 億 1,820 萬元及 1 億 6,728 萬元，113

至 132 年度逐年編列 9,758 萬元，惟該計畫截至 109 年 9 月 28 日尚未經行政院核定。

綜上，原澎湖縣府主導高雄往返馬公航線之臺華輪汰舊換新計畫業已終止，改由中央主導新船之興建及營運，規劃由航運業者負責新船之購建及營運，使新船規格設計符合未來營運需求，並由航運業者自負營運盈虧。新臺澎輪計畫係首案採委託服務之方式辦理，契約期間長達 22 年 8 個月，允宜審慎辦理委託服務案之訂價作業並妥適選擇航運業者，俾利計畫順利執行。

一二、船舶購建計畫經多次流標致進度延遲，允宜協助地方政府積極辦理，儘早提供離島居民安全便利之運輸工具

交通部 110 年度續編「購建新臺馬輪計畫」2 億 3,340 萬元、「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」7,422 萬 7 千元及「東琉線鋁合金客船新建工程計畫」417 萬 9 千元，前揭計畫均為 109 年度起編列，說明如下(詳表 1)：

(一)購建新臺馬輪計畫：該計畫 109 年度編列 2 億元，迄 109 年 7 月底預算尚未執行。詢據航港局表示，該計畫經 4 次流標，致執行進度延遲，惟連江縣政府業於 109 年 9 月 16 日決標。

(二)澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫：該計畫 109 年度編列 5,000 萬元，迄 109 年 7 月執行數為 65 萬 3 千元。詢據航港局表示，「新建船舶統包工程採購案」業經 4 次流標，截至 109 年 9 月 28 日止第 5 次招標中，主因係該計畫總噸位 99.9 之船舶須入級財團法人中國驗船中心²¹，另因疫情影響致船舶零件進

²¹ 入級係指經由主管機關委託之驗船機構依據規範及審核船舶圖說內容執行技術檢驗，合格者將由驗船機構就船舶安全之各項設施授給相對應之證書，而我國委託之驗船機構為財團法人中國驗船中心。「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」其中 1 艘客船規劃總噸位為 99.9 以下，依船舶法規定不需入級(總噸位 100 以上需入級)，惟為加強離島船舶安全，交通部於審查計畫時要求該艘客船必須入

口價格大增，皆導致廠商負擔成本增加，澎湖縣政府已協同專案管理廠商討論修正船舶規格及船東需求規範。

(三)東琉線鋁合金客船新建工程計畫：該計畫 109 年度編列 963 萬 6 千元²²，迄 109 年 7 月底預算尚未執行，係因「船舶統包工程採購案」因交船期程較短，經 4 次流標，第 5 次於 109 年 7 月 27 日決標，8 月完成議約及簽約事宜，10 月初開工建造船舶。

綜上，交通部 110 年度續編 109 年度新增之「購建新臺馬輪計畫」、「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」及「東琉線鋁合金客船新建工程計畫」3 項購建船舶計畫，迄 109 年 7 月底，前揭計畫經多次流標致進度延遲，預算執行欠佳，其中「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」截至 109 年 9 月 28 日止尚未決標，允宜協助地方政府積極辦理，儘早提供離島居民安全穩定之運輸工具。

表 1 交通部 109 年度購建船舶計畫預算編列及執行情形一覽表

單位：新臺幣千元；%

| 計畫名稱 (期程/年) | 計畫總經費 (交通部負擔數) | 交通部預算編列及執行情形 | | | | |
|---|------------------------|----------------------|-----------------|------------------|-------|------------|
| | | 109 年度 預算數 (1) | 迄 109 年 7 月執行情形 | | | 計畫 執行進度 |
| | | | 執行數(2) | 預算執行 率(2)/(1) | 預定 | |
| 1. 購建新臺馬輪 計畫(109-111) | 1,140,000 (917,757) | 200,000 | 0 | 0.00 | 18.83 | 4.25 |
| 2. 澎湖縣各離島 老舊交通船汰 舊換新計畫 (109-110) | 154,000 (124,227) | 50,000 | 653 | 1.31 | 54.92 | 54.92 |
| 3. 東琉線鋁合金 客船新建工程 | 92,100 (13,815) | 9,636 | 0 | 0.00 | 27.50 | 20.90 |

級中國驗船中心，接受新船建造中之檢驗(包含船體及機械設備之檢驗)，而經專案管理廠商評估入級財團法人中國驗船中心所需增加之費用約為 800 萬元。

²² 東琉線鋁合金客船新建工程計畫，原為新建 99 總噸東琉線客船新建工程計畫，行政院於 108 年 3 月核定，109 年度中央公務預算編列 963 萬 6 千元，惟屏東縣政府於 108 年 10 月提報修正計畫，計畫期程從 109 年度修正為 109 至 110 年度，中央公務預算所需經費由 1,117 萬 5 千元增加至 1,381 萬 5 千元(109 年度為 574 萬元、110 年度 807 萬 5 千元)，業經行政院於 108 年 11 月核定。

| 計畫名稱 (期程/年) | 計畫總經費 (交通部負擔數) | 交通部預算編列及執行情形 | | | | | |
|----------------|-------------------|----------------------|-----------------|------------------|--|------------|----|
| | | 109 年度 預算數 (1) | 迄 109 年 7 月執行情形 | | | 計畫 執行進度 | |
| | | | 執行數(2) | 預算執行 率(2)/(1) | | 預定 | 實際 |
| 計畫(109-110) | | | | | | | |

資料來源：交通部及 109 年 1 月 1 日至 109 年 7 月 31 日之重大計畫執行績效報告表；本報告整理。

貳、交通部鐵道局及所屬

交通部鐵道局及所屬(以下簡稱鐵道局)110 年度預算案編列歲入 9,947 萬 7 千元,較 109 年度預算數增加 4,053 萬 2 千元(增幅 68.76%); 歲出 35 億 8,028 萬 5 千元,較 109 年度預算數減少 32 億 3,680 萬 1 千元(減幅 47.48%)。謹就鐵道局 110 年度預算案評估如下：

一三、為順應民意需求增設臺鐵鳳鳴及平鎮臨時站，允宜積極培養運量，並妥善規劃運用拆除後之物資設備，俾提升其效益

鐵道局 110 年度「鐵路建設計畫」項下新增「增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫」1 億 550 萬元及「增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫」4,308 萬元。經查：

(一)計畫緣起

增設鳳鳴站及平鎮站為早期臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期(基隆-新竹段)及後續(基隆-苗栗段)建設計畫辦理事項，因政策或計畫變更造成通車時間延後，目前為「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」(以下簡稱桃地計畫)增設之車站，惟桃地計畫於 109 年 9 月 2 日甫經行政院核定，期程為計畫核定後 8 年第一階段通車(桃園站、內壢站、中壢站)、9 年全線完工(鳳鳴、中路、桃園醫院、中原及平鎮等通勤站)²³，爰目前距通車仍需 9 年，行政院為順應早日通車啟用之民意訴

²³ 資料來源，鐵道局。

求，決定增設鳳鳴臨時站及平鎮臨時站²⁴。

(二)計畫經費及期程

1. 鳳鳴臨時站：經行政院 108 年 10 月核定，總經費 6 億 1,268 萬元，計畫期程為 108 至 113 年度，109 年度預計先行辦理 1,661 萬元，經行政院同意以第二預備金支應，迄 109 年 8 月底，執行數為 481 萬 9 千元。110 年度編列 1 億 550 萬元，包括規劃設計、土建及機電工程等費用。
2. 平鎮臨時站：經行政院 109 年 8 月核定，總經費 4 億 9,716 萬元，計畫期程為 109 至 115 年度，109 年度預計先行辦理 180 萬元，將以第一預備金支應。110 年度編列 4,308 萬元，包括規劃設計及用地取得費用。

表 1 鐵道局 110 年度編列鐵路建設計畫之預算編列及執行情形

單位：新臺幣千元

| 計畫名稱 | 行政院核定日期 | 計畫總經費 | 計畫期程 | 110 年度預算案數 | 迄 109 年 8 月執行數 | 109 年度預計先行辦理數 | 109 年度經費來源 |
|------------------|-----------|---------|---------|------------|----------------|---------------|------------|
| 1. 增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫 | 108.10.24 | 612,680 | 108-113 | 105,500 | 4,819 | 16,610 | 第二預備金 |
| 2. 增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫 | 109.8.3. | 497,160 | 109-115 | 43,080 | 0 | 1,800 | 第一預備金 |

資料來源：鐵道局；本報告整理。

(三)允宜積極培養運量，並妥善規劃運用拆除後之物資設備，俾提升其效益

俟桃地計畫完工通車後，將拆除鳳鳴臨時站及平鎮臨時站，增設臨時站雖係順應民意需求，提升交通便利性，惟鐵道局評估該 2 計畫之經濟效益及財務效益評估均不顯著²⁵，允宜

²⁴ 本段整理自鐵道局「增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫」核定本(108 年 10 月)及「增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫」核定本(109 年 8 月)。

²⁵ 詳鐵道局「增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫」核定本(108 年 10 月)及「增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫」核定本(109 年 8 月)。

積極研議相關措施以培養運量，並妥善規劃運用拆除後之物資設備，俾提升其效益。

綜上，鐵道局 110 年度「鐵路建設計畫」項下新增「增設臺鐵鳳鳴臨時站建設計畫」及「增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫」，前揭 2 計畫均經行政院核定，並於 109 年度先行辦理。增設鳳鳴站及平鎮站為早期規劃之辦理事項，因政策或計畫變更造成通車時間延後，行政院為順應民意需求，決定先設臨時站，俟桃地計畫完工通車後再行拆除，允宜積極研議相關措施以培養運量，並妥善規劃運用拆除後之物資設備，俾提升其效益。

一四、機捷 A3 站預辦登機計畫將增進新北市攜帶行李旅客至桃園機場搭機之便利性，惟預辦登機服務仍有成長空間，允宜研議措施以提升使用率

鐵道局 110 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」項下新增「機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫」(以下簡稱機捷 A3 站預辦登機計畫)3 億 6,717 萬 3 千元。經查：

(一)計畫緣起

「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫」(以下簡稱機捷計畫)已於 106 年通車營運，原規劃時除台北車站(A1)站預辦登機設施外，亦含後續擴充之 A3 站行李處理系統建置費用，惟經評估後暫未辦理 A3 站之擴充。

為配合臺北捷運環狀線第一階段於 109 年 1 月 31 日通車，A3 站同步啟用預辦登機服務，採建置人工報到櫃台等旅客服務設施並以貨車運送行李至機場，後續擬於 A3 站建置預辦登機及行李處理系統之永久設施工程，爰規劃機捷 A3 站預辦登機

計畫²⁶。

(二)計畫經費及期程

機捷A3站預辦登機計畫於109年8月經行政院核定，總經費5億3,500萬元，期程為109至111年度，因機捷計畫預算至106年度已全數編列，尚有部分經費保留²⁷，依決算法規定可保留4年²⁸，因此109年度經費1億628萬7千元由機捷計畫保留款支應，110至111年度新增經費上限為4億2,871萬3千元，由公務預算籌編²⁹(詳表1)。

表1 機捷A3站預辦登機計畫分年經費分配表 單位：新臺幣千元

| 項目 | 109年度 | 110年度 | 111年度 | 合計 |
|------|---------------|---------|--------|---------|
| 經費 | 106,287 | 367,173 | 61,540 | 535,000 |
| 經費來源 | 機捷計畫 保留款支應 | 公務預算 | 公務預算 | |

資料來源：鐵道局「機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫」，109年5月。

(三)允宜研議提升機捷預辦登機之使用率，並適時評估使用者或受益者付費之可行性

1. 機捷A3站於109年1月31日配合臺北捷運環狀線第一階段通車先行提供預辦登機服務，提供服務之航空公司為長榮、華航、華信、立榮4家航空公司，惟受COVID-19疫情影響，出國旅客人次銳減，因此尚無法以常態評估其使用量。
2. 觀察106年度開辦預辦登機服務之A1站使用情形，提供服務之航空公司為長榮、華航、華信、立榮、國泰、國泰港龍及全亞洲航空集團7家航空公司，辦理預辦登機之旅客多為商

²⁶ 整理自鐵道局「機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫」，109年5月。

²⁷ 截至109年7月底，機捷計畫因工程缺失改善未完成、工程所衍生之履約爭議及訴訟案件等，尚保留58億餘元未能辦理結案。資料來源，鐵道局。

²⁸ 決算法第7條：「決算所列各項應收款、應付款、保留數準備，於其年度終了屆滿4年，而仍未能實現者，可免予編列。…」。

²⁹ 整理自「機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫」交通部109年5月28日申請函及行政院109年8月3日核定函。

務客，107 及 108 年度每日預辦登機人數分別為 525 人及 668 人，占 A1 站機場旅次之 7.11% 及 7.85% (詳表 2)，仍有成長空間³⁰。

3. 預辦登機係對航空旅客所提供之便利性加值服務，機捷 A3 站預辦登機計畫將增進新北市攜帶行李旅客至桃園機場搭機之便利性，國際上提供市區預辦登機服務之系統有韓國仁川機場快線、香港機場快線及吉隆坡機場快線等³¹，惟多採搭乘機場捷運內含預辦登機託運行李之訂價策略³²，與我國現行市區預辦登機不限搭乘機捷旅客之措施不同。為提升機捷預辦登機之使用率，允宜研議協調增加航空公司服務家數等措施，俟預辦登機使用率提升後，並考量依行政院 109 年 8 月 3 日核定函示，適時評估使用者或受益者付費之可行性。

表 2 機捷台北車站(A1)站預辦登機旅客使用情形

| 項目 | 107 年度 | 108 年度 |
|---------------|--------|--------|
| 預辦登機人數(人/日) | 525 | 668 |
| A1 站機場旅次(人/日) | 7,384 | 8,511 |
| 預辦登機使用率 | 7.11% | 7.85% |

資料來源：鐵道局「機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫」，109 年 5 月。

綜上，鐵道局 110 年度「都市大眾捷運系統建設計畫」項下新增機捷 A3 站預辦登機計畫，以增進新北市攜帶行李旅客至桃園機場搭機之便利性，該計畫業經行政院核定，109 年度先行辦理經費由機捷計畫保留款支應，110 至 111 年度新增經費由公務預算籌編。鑒於 106 年度即開辦預辦登機服務之 A1 站使用率仍有成長空

³⁰ 整理自鐵道局「機場捷運新北產業園區站(A3)預辦登機及行李處理系統建置計畫」，109 年 5 月。

³¹ 資料來源，桃園捷運公司網站首頁/市區預辦登機/服務簡介。

³² 參考資料來源，

<https://www.funtime.com.tw/blog/funtime/%E9%A0%90%E8%BE%A6%E7%99%BB%E6%A9%9F%E5%A5%BD%E6%96%B9%E4%BE%BF%EF%BC%81%E4%BA%9E%E6%B4%B24%E5%80%8B%E6%9C%89%E9%A0%90%E8%BE%A6%E7%99%BB%E6%A9%9F%E6%9C%8D%E5%8B%99%E6%A9%9F%E5%A0%B4%E6%95%B4%E7%90%86>

間，允宜研議協調增加航空公司服務家數等措施，俟預辦登機使用率提升後，並考量依行政院核定函示，適時評估使用者或受益者付費之可行性。

一五、續編之鐵路建設「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」進度略為落後，允宜賡續積極辦理，俾計畫如期如質完工

鐵道局 110 年度「鐵路建設計畫」項下續編「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」1 億 990 萬元，「都市大眾捷運系統建設計畫」項下續編「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」11 億 4,800 萬元及「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」2 億 4,664 萬 7 千元。經查：

(一)「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」進度略為落後

迄 109 年 7 月，該計畫累計預算執行率為 99.51%，實際進度較預定落後 0.15 個百分點(預定 89.41%、實際 89.26%)(詳表 1)，係因中博高架橋原預定於 108 年 7 月中旬拆除完成，高雄市政府要求於替代道路未完成前暫緩拆除，致影響計畫進度。依高雄車站施工協議平台會議決議，中博高架橋預定於 110 年 1 月開始拆除。

(二)捷運建設計畫進度超前

1. 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫：迄 109 年 7 月，該計畫累計預算執行率為 92.21%，執行進度超前(預定 53.5%、實際 54.85%)(詳表 1)。

2. 臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫：迄 109 年 7 月，該計畫累計預算執行率為 98.45%，執行進度超前(預

定 92.08%、實際 93.37%)(詳表 1)。

表 1 鐵道局 110 年度續編鐵道建設計畫之預算編列及執行情形

單位：新臺幣千元；%

| 計畫名稱 (期程/年) | 計畫總經費 (鐵道局負擔數) | 鐵道局預算編列及執行情形 | | | 計畫總累計 執行進度 | |
|--|----------------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------|-------|
| | | 迄 109 年度累 計編列數 | 迄 109 年 7 月 累計執行數 (2) | 累計預算 執行率 =(2)/(1) | 預定 | 實際 |
| 1. 高雄市區 鐵路地下化 計畫(含左 營及鳳山) (95-112) | 99,869,429 (70,267,916) | 45,256,651 | 45,036,574 | 99.51 | 89.41 | 89.26 |
| 2. 臺灣桃園 國際機場聯 外捷運系統 延伸至中壢 火車站規劃 報告及周邊 土地發展計 畫(99-118) | 13,800,000 (7,025,500) | 5,820,302 | 5,367,116 | 92.21 | 53.50 | 54.85 |
| 3. 臺中都會 區大眾捷運 系統烏日文 心北屯線建 設計畫(94- 111) | 59,337,000 (32,834,000) | 26,823,106 | 26,407,713 | 98.45 | 92.08 | 93.37 |

說明：1. 本表僅列鐵道局 110 年度公務預算續編之鐵道建設計畫(含「鐵路建設計畫」及「都市大眾捷運系統建設計畫」)。

2. 迄 109 年 7 月累計執行數係截至 108 年度累計執行數(實現數)及 109 年 1 月至 7 月執行數(含實現數及預付數)之合計。

資料來源：鐵道局 110 年度單位預算案、108 年度及 109 年 1 月 1 日至 109 年 7 月 31 日之重大計畫執行績效報告表；本報告整理。

綜上，鐵道局及所屬 110 年度續編 3 項鐵道建設計畫，迄 109 年 7 月底，「鐵路建設計畫」項下「高雄市區鐵路地下化計畫(含左營及鳳山)」進度略為落後，「都市大眾捷運系統建設計畫」項下之「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」及「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」均進度超前，允宜賡續積極辦理，俾計畫如期如質完工。