

## 交通部主管非營業基金111年度決算評估報告目錄 頁次

一、為持續辦理「桃園航空城機場園區用地取得計畫」，迄至111年底民航基金已舉債480億元支應，允宜妥適規劃辦理，以降低基金財務風險 -----	1
二、國道基金近年「業務收入」預、決算數存具落差，允宜參酌以前年度執行情形，覈實編列預算 -----	4
三、鐵道基金辦理發展鐵道產業相關事宜，允宜賡續研訂鐵道系統相關指引及措施，以增進國內廠商參與意願，俾達鐵道產業國產化目標 -----	6
四、觀光發展基金辦理國旅相關措施，宜加強國內旅遊競爭力，並避免產生選擇出國旅遊之替代效果；另臺灣好行搭乘人次仍低，又屢有詐領國旅補助情事發生，允宜研謀改善 -----	9
五、航港建設基金辦理「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」 VTS系統建置過程未盡周妥，允宜汲取相關經驗作為日後訂定計畫之參考，並持續精進航安相關資訊系統，以構建更安全之航行環境 -----	13
六、「交通部航港局經管國有公用被占用土地5年加強處理計畫」迄111年底屆期，被占用土地仍逾10萬平方公尺，允宜積極加強清理 -----	15

# 交通部主管非營業基金 111 年度決算評估報告

一、為持續辦理「桃園航空城機場園區用地取得計畫」，迄至 111 年底民航基金已舉債 480 億元支應，允宜妥適規劃辦理，以降低基金財務風險

民航事業作業基金(以下簡稱民航基金)111 年度「固定資產建設改良擴充」項下賡續編列「桃園航空城機場園區用地取得計畫」(以下簡稱本計畫)87 億 3,889 萬 2 千元，加計以前年度保留數 8 億 6,538 萬 2 千元，可用預算數 96 億 427 萬 4 千元，決算數 94 億 1,208 萬 5 千元，執行率 98.00%。經查：

## (一)本計畫辦理內容及修正概要

為實現桃園國際機場成為「東亞樞紐機場」之發展地位，本計畫辦理取得機場園區擴建用地，提供規劃興建第三跑道等重要基礎建設，並供發展自由貿易港區等使用。惟為保障桃園航空城機場園區範圍內搬遷戶之權益，落實「先建後遷」承諾，增加辦理興建安置住宅相關事宜，民航基金配合內政部核准之區段徵收計畫減少徵收面積，於 110 年辦理計畫第 1 次修正作業<sup>1</sup>，計畫總經費由 1,667 億元調降為 1,634 億元，其計畫辦理內容及修正情形詳表 1。

表 1 「桃園航空城機場園區用地取得計畫」修正概況表

		原計畫	第 1 次修正計畫
核定時間		106.08.17	110.04.19
計畫期程		99-118 年度	99-118 年度
計畫總經費		1,667 億元	1,634 億元
年度 經費來源	自償	1,723 億元	1,682 億元
	舉債	1,123 億元	1,090 億元
	自償率	103.12%	106.47%

<sup>1</sup> 資料來源：「桃園航空城機場園區用地取得計畫」第 1 次修正計畫，經行政院 110 年 4 月 19 日院臺交字第 1100011777 號函復：「業已備查」。

	原計畫	第 1 次修正計畫
辦理項目	1. 區段徵收準備作業 2. 區段徵收正式作業 3. 桃園基地代拆代建	1. 區段徵收準備作業 2. 區段徵收正式作業 3. 桃園基地代拆代建 4. 安置住宅
修正重點	1. 為落實「先建後遷」之承諾，修正增加安置住宅辦理依據、方式、工程規劃等。 2. 依據內政部 109 年 6 月 19 日核准之桃園航空城機場園區特定區土地區段徵收計畫等修正內容、相關期程、預決算執行情形及財務分析。 3. 配合行政院 109 年 12 月 29 日核定桃園國際機場園區綱要計畫(第 2 版)更新第 3 跑道完工期程及機場環境預測。	

資料來源：民航基金提供資料及本計畫(第 1 次修正計畫)定稿本；本中心製表。

## (二)自 110 年起需舉債支應「桃園航空城機場園區用地取得計畫」，允宜妥適規劃財務調度措施，以降低財務風險

近年因嚴重特殊傳染性肺炎疫情及通貨膨脹，影響民航基金原訂財務之規劃，為辦理區段徵收，營運資金已不敷支應，自 110 年度起向外借款，110 年度編列預算 300 億元<sup>2</sup>，迄 111 年度外借資金共編列 387 億 3,889 萬 2 千元(詳表 2)，實際舉借 480 億元<sup>3</sup>，惟土地取得及公共設施等開發費用支出情形及未來獲配土地標售(租)價格變動等，均影響區段徵收之財務，允宜妥適規劃財務調度措施，落實開源節流，並隨疫情趨緩積極提升機場營運效能，健全財務體質，以降低財務風險。

<sup>2</sup> 據民航局提供資料表示，該局考量民航基金財務狀況尚有餘裕，爰截至 109 年止均以民航基金自有資金墊支，110 年配合區段徵收作業進度，桃園航空城計畫預算編列經費達 699 億元，有鑑於民航基金整體財務狀況已無法全數墊支該鉅額經費，原評估基金自有資金尚可負擔 399 億元，其餘 300 億元，則以長期債務舉借方式籌措財源。

<sup>3</sup> 詢據民航局說明，受新冠肺炎疫情持續影響，民航基金機場相關收入減收情形較預期惡化，為維持該局暨所屬各航站正常營運及例行性資本支出所需，民航基金墊支本項計畫之額度下修，並適時運用桃園航空城計畫之自償性債務舉借款項，以彌補該基金往年以自有資金先行墊支後產生之資金缺口，以致 111 年度舉借債務編列金額超逾桃園航空城計畫該年度經費需求數。

表 2 「桃園航空城機場園區用地取得計畫」預算編列及執行概況表

單位：新臺幣千元；%

年度	可支用預算數				決算數	執行率
	自有資金	外借資金	以前年度保留數	合計		
99-108	3,910,833	0	0	3,910,833	1,358,431	34.74
109	10,600,000	0	1,100,756	11,700,756	11,694,484	99.95
110	39,900,000	30,000,000	6,272	69,906,272	69,040,890	98.76
111	0	8,738,892	865,382	9,604,274	9,412,085	98.00
合計	54,410,833	38,738,892	1,972,410	95,122,135	91,505,890	96.20
年度	可支用預算執行情形					
	實現數		應付數	保留數	停止執行數	合計
	年度預算數	以前年度保留數				
99-108	1,238,759	0	119,672	1,100,756	1,451,646	3,910,833
109	10,464,329	1,100,756	129,399	6,272	0	11,700,756
110	68,958,401	6,272	76,217	865,382	0	69,906,272
111	8,364,015	865,382	182,688	192,189	0	9,604,274
合計	89,025,504	1,972,410	507,976	2,164,599	0	95,122,135

說明：1. 本表 108 年度欄位之數字，均為 99 至 108 年度之累計數。

2. 停止執行數，係因內政部都委會會議審議結果，區段徵收面積縮減，開發總費用減少，致影響預算執行進度，爰賸餘數 14 億 5,164 萬 6 千元停止支用。

資料來源：民航基金 108 至 111 年度附屬單位預、決算(非營業部分)及提供資料；本中心製表。

綜上，民航基金辦理「桃園航空城機場園區用地取得計畫」，為區段徵收作業需要，自 110 年度起需舉債支應，鑑於區段徵收開發成本、未來獲配土地價格變動及計畫執行進度等，均將影響債務償還計畫，允宜妥適規劃財務調度，且隨疫情趨緩積極提升機場營運效能，落實開源節流，俾利健全財務體質，降低財務風險。

二、國道基金近年「業務收入」預、決算數存具落差，允宜參酌以前年度執行情形，覈實編列預算

國道公路建設管理基金(以下簡稱國道基金)111年度「業務收入」決算數 361 億 6,477 萬 8 千元，較預算數 323 億 8,314 萬 9 千元，增加 37 億 8,162 萬 9 千元(增幅 11.68%)。經查。

(一)107 至 111 年度「業務收入」決算數較預算數增加介於 24.7 億元至 37.81 億元，預算編列及實際執行存有落差

國道基金之「業務收入」主要係服務區與加油站之服務收入、通行費收入、汽燃費收入及土地使用費與電信機房租金等雜項業務收入，近年「業務收入」之預、決算數存有落差，107 至 111 年度預算數介於 313.54 億元至 323.83 億元，決算數介於 344.16 億元至 361.64 億元，決算數較預算數增加介於 24.7 億元至 37.81 億元，其主要差異係因「通行費收入」及「汽燃費收入」之實際執行結果所致(詳表 1)。

表 1 107 至 111 年度國道基金「業務收入」預算編列及執行概況表

單位：新臺幣億元

科目 \ 年度	107 年度			108 年度			109 年度		
	預算數	決算數	增減數	預算數	決算數	增減數	預算數	決算數	增減數
<b>業務收入</b>	<b>313.54</b>	<b>347.38</b>	<b>33.84</b>	<b>315.34</b>	<b>349.26</b>	<b>33.92</b>	<b>318.22</b>	<b>354.23</b>	<b>36.01</b>
勞務收入	233.11	244.20	11.09	234.55	246.06	11.51	237.61	250.99	13.38
服務收入	6.11	6.93	0.82	6.55	8.55	2.00	8.61	8.58	-0.03
通行費收入	227.00	237.27	10.27	228.00	237.51	9.51	229.00	242.41	13.41
其他業務收入	80.43	103.18	22.75	80.79	103.20	22.41	80.61	103.24	22.63
汽燃費收入	78.74	101.01	22.27	78.86	101.01	22.15	78.79	101.01	22.22
雜項業務收入	1.69	2.17	0.48	1.93	2.19	0.26	1.82	2.23	0.41
科目 \ 年度	110 年度			111 年度					
	預算數	決算數	增減數	預算數	決算數	增減數			
<b>業務收入</b>	<b>319.46</b>	<b>344.16</b>	<b>24.70</b>	<b>323.83</b>	<b>361.64</b>	<b>37.81</b>			
勞務收入	238.70	240.69	1.99	240.62	257.92	17.30			
服務收入	9.20	8.85	-0.35	10.62	11.12	0.50			
通行費收入	229.50	231.84	2.34	230.00	246.80	16.80			
其他業務收入	80.76	103.47	22.71	83.21	103.72	20.51			
汽燃費收入	78.83	101.01	22.18	81.12	101.01	19.89			
雜項業務收入	1.93	2.46	0.53	2.09	2.71	0.62			

資料來源：國道基金 107 至 111 年度附屬單位預、決算(非營業部分)；本中心製表。

## (二)允宜參酌以前年度執行情形，覈實編列「通行費收入」及「汽燃費收入」

高速公路自 103 年改採計程收費<sup>4</sup>，103 至 111 年度「通行費收入」決算數由 212.59 億元，概增至 246.8 億元。復自 105 年度起該收入決算數即已超逾 230 億元，111 年度預算「通行費收入」卻僅編列 230 億元(詳表 1 及 2)，允宜參酌以前年度執行情形，覈實編列預算；另關於汽燃費分配情形，據高速公路局說明，每年度獲配額度約 78 億多元，近年均據此額度編列「汽燃費收入」預算<sup>5</sup>，惟 107 至 111 年度決算數均為 101.01 億元<sup>6</sup>(詳表 1)，顯示其實際徵收數超出獲配額度之金額，允宜衡酌調整預算估列方式，以免連年發生預、決算數差異甚鉅之情形。

表 2 國道高速公路計程收費通行量及「通行費收入」情形表

單位：萬輛次；百萬車公里；億元

年度	通行輛次				延車公里	通行費收入
	小型車	大型車	聯結車	總計		
103	449,069	39,302	30,064	518,435	28,157	212.59
104	479,178	39,973	29,847	548,998	29,630	224.76
105	507,673	40,919	30,511	579,103	30,355	232.99
106	519,347	41,525	31,030	591,902	31,103	237.09
107	519,482	42,035	31,151	592,668	30,992	237.27
108	524,936	41,953	30,608	597,497	31,192	237.51
109	537,798	39,071	30,663	607,532	31,787	242.41
110	509,039	37,741	32,982	579,762	30,234	231.84
111	547,051	38,357	32,593	618,001	32,054	246.80

<sup>4</sup> 交通部臺灣區國道高速公路局 102 年 12 月 31 日公告「交通部臺灣區國道高速公路局高速公路電子收費自 102 年 12 月 30 日起由計次轉換為計程電子收費。」另依高公局 102 年 12 月 27 日新聞稿：為利計次轉換為計程收費，國道將實施 3 天(102 年 12 月 30 日零時至 103 年 1 月 1 日 24 時)暫停收費。

<sup>5</sup> 111 年度「汽燃費收入」援例依交通部函辦理，預算案編列 79.12 億元，經立法院審查決議：增列國道基金「業務收入」2 億元，法定預算修正為 81.12 億元。

<sup>6</sup> 詢據高速公路說明，107 至 111 年度「汽燃費收入」每年決算數係依 104 年 9 月 8 日行政院核復之汽燃費分配方案辦理，以新制方案實施前高速公路局獲配數平均值 101.01 億元為上限。

說明：1. 通行輛次及延車公里係統計行經高速公路收費區者；各車種之費率依國道高速公路通行費徵收計畫收取通行費。  
2. 「通行費收入」係各年度決算數。  
資料來源：國道基金 107 至 111 年度附屬單位預、決算(非營業部分)及高速公路局提供資料；本中心製表。

綜上，國道基金 107 至 111 年度「業務收入」決算數超逾預算數介於 24.7 億元至 37.81 億元，主要差異係因「通行費收入」及「汽燃費收入」之實際執行結果所致，預算編列及實際執行存有落差，且「通行費收入」呈現概增趨勢，「汽燃費收入」決算數連續 5 年較預算數增幅逾 24%，允宜參酌以前年度執行情形，覈實編列預算。

(分機：1937 鄧可容)

### 三、鐵道基金辦理發展鐵道產業相關事宜，允宜賡續研訂鐵道系統相關指引及措施，以增進國內廠商參與意願，俾達鐵道產業國產化目標

鐵道發展基金(以下簡稱鐵道基金)111 年度辦理「鐵道發展及監理相關作業」項下「發展鐵道產業」決算數 4 億 4,736 萬 8 千元，經查：

#### (一)111 年度推動輕軌購車及高捷維修國產化比率實際值低於目標值

該基金發展鐵道產業之推動目標，係希冀「厚植國內鐵道關聯產業發展機會及競爭力並擴大維修國產化需求、提升國內廠商參與鐵道建設及維修市場之機會暨爭取海外市場商機，進而落實鐵道建設本土化願景」<sup>7</sup>；至於推動鐵道建設國產化之兩大重點，包括：

##### 1. 鐵道興建：交通部考量高鐵及捷運之技術及系統整合門檻較

<sup>7</sup> 詳 111 年度鐵道基金分預算案第 3-4 頁。

高，尚無完整技術能力及產業鏈，故配合前瞻基礎建設推動、各地輕軌建設需求及國內產業優勢項目，優先發展臺鐵通勤電聯車及輕軌車輛<sup>8</sup>。臺鐵通勤電聯車原以臺鐵 EMU800 實際之國產化比率 52%為依據推估未來國產化比率目標值，預計 111 年度達 62%、115 年度達 70%，惟 EMU900 由現代 Rotem(南韓)得標，因須遵循政府採購協定等因素<sup>9</sup>，難以指定國產化項目或比率，爰臺鐵通勤電聯車原定國產化比率目標值已難達成<sup>10</sup>；至於輕軌車輛部分係以安坑輕軌為標的，111 年度國產化比率為 44.5%，低於目標值 50%(詳表 1)，允宜研謀提升國產化比率。

2. 鐵道維修：111 年度高鐵、臺鐵及北捷已達成 109 年度國產化目標，惟高捷 111 年度實際值尚低於 109 年度目標值，允宜賡續落實國產化，俾於 115 年度達成維修 KPI 目標(詳表 2)。

表 1 鐵道國產化興建 KPI 目標值及現況

項目	目標值設定依據		目標值		實際值	
			111 年度	115 年度	111 年度	
	車型/系統	國產化比率	國產化比率	國產化比率	車型/系統	國產化比率
輕軌車輛	淡海輕軌	21.7%	50%	70%	安坑輕軌	44.5%

資料來源：鐵道局。

<sup>8</sup> 依行政院 107 年 3 月 15 日加速投資臺灣專案會議第 9 次會議資料。

<sup>9</sup> 臺鐵 EMU800 及 EMU900 之得標廠商國籍分別為中華民國及南韓，決標價分別為 154 億 3,900 萬元及 253 億 4,330 萬元。我國加入世界貿易組織(WTO)政府採購協定(GPA)後，適用該協定之政府機關(構)採購一定金額以上之案件，不得對於 GPA 會員國採差別待遇，意即對於採購標案指定產品為本國產製時，須同時涵蓋所有 GPA 會員國的產製品。

<sup>10</sup> 資料來源，交通部於 108 年 6 月 28 日召開之「軌道產業推動會報第 4 次會議」討論事項(三)「臺鐵購車案國產化 KPI 檢討及後續因應」結論。

**表 2 鐵道國產化維修 KPI 目標值及現況**

系統	目標值設定依據	目標值		實際值
	106 年度	109 年度	115 年度	111 年度
高鐵	15%	24%	30%	37.67%
臺鐵	35%	40%	42%	45.28%
北捷	15%	20%	24%	23.23%
高捷	15%	19%	23%	17.19%

資料來源：鐵道局。

## (二)交通部持續研訂相關措施以落實國產化目標

據鐵道局說明，有關鐵道興建方面，臺鐵通勤電聯車因由外商得標而須遵循政府採購協定等因素致無法達成原定 62%至 70%之興建國產化目標，爰交通部於 108 年 6 月 28 日召開之「軌道產業推動會報第 4 次會議」決議略以，請鐵道局與臺鐵局研擬一套採購招標配套措施，俾於後續辦理車輛、號誌等機電系統招標時，能納入國內廠商生產製造能力，該部並於 109 年 1 月 16 日函送「臺鐵車輛等機電系統採購招標配套措施」予臺鐵局，作為臺鐵局後續辦理機電系統採購招標作業時，納入相關鐵道產業國產化政策之參據；另輕軌車輛部分，交通部分別於 108 年 9 月 3 日及 111 年 6 月 15 日函頒「輕軌系統採購作業指引」及其修訂版，持續引導有意辦理輕軌系統建設之地方政府，落實促進國產化之相關措施。

有關鐵道維修方面，交通部於 110 年 9 月 10 日頒布「鐵道系統維修備品國產化作業指引」，提供鐵道設備零組件資料平台、投資抵減研發補助及其他有助國產化措施，以推動軌道維修備品國產化作業。

綜上，鐵道基金 111 年度推動輕軌購車及高捷維修國產化比率實際值尚低於目標值，且該年度臺鐵通勤電聯車購車亦未達目標值 62%，允宜賡續研訂及滾動式修正鐵道系統相關指引，以期整合各地方政府鐵道系統，俾擴大市場規模，增進國內廠商參與

鐵道建設之機會及意願，以提升國產化能力。

**四、觀光發展基金辦理國旅相關措施，宜加強國內旅遊競爭力，並避免產生選擇出國旅遊之替代效果；另臺灣好行搭乘人次仍低，又屢有詐領國旅補助情事發生，允宜研謀改善**

觀光發展基金 111 年度業務成本與費用決算數 153 億 6,870 萬 9 千元，主要辦理事項包括「悠遊國旅補助計畫」52 億元，補助防疫旅館、旅館業設置旅客友善設施及旅宿業軟硬體租用、觀光產業消費折抵補助(國旅券)及獎勵旅行業推動主題遊程等措施 65 億元，以及臺灣好行相關經費 2 億 839 萬 3 千元等。經查：

**(一)國人國旅總次數及總支出於疫情發生前即已衰退，允宜於疫後擬具策略吸引觀光客；另國家風景區仍宜加強遊憩體驗並整合食宿遊購交通等資源，以吸引旅客到訪**

觀諸國人國內旅遊總次數，105 年度為 1 億 9,037 萬 6 千次，達近年最高點，惟 106 至 108 年度逐年減少，至 109 及 110 年度更因嚴重特殊傳染性肺炎疫情影響，驟減為 1 億 4,297 萬次及 1 億 2,602 萬 7 千次；由上開趨勢觀之，國人國內旅遊於 COVID-19 疫情爆發前已開始逐年衰退<sup>11</sup>。基此，觀光局(112 年 9 月 15 日改制為觀光署，下稱觀光署)於 111 年 7 月 15 日至 12 月 15 日推動「悠遊國旅補助計畫」，藉由鼓勵國內民眾於疫情平穩後出遊以活絡經濟，受惠於上開計畫之振興效果，111 年第 3 季及第 4 季平均旅次分別較 110 年同期增加 56.25%及 14.52%；且 111 全年國人國內旅遊次數上升至 16 萬 8,558 千次，較 110 年增加 33.75%，旅遊總支出達 3,904 億元，較 110 年增加 50.33%，惟與 108 年度疫情前水準尚有些微差距(詳表

<sup>11</sup> COVID-19 疫情於 109 年 1 月爆發。

1)，觀光署允宜檢討相關政策，俾延續國旅之振興動能並帶動觀光產值。

另揆諸國家風景區觀光人次數據，104 至 108 年度雖大致呈上升趨勢，惟 109 及 110 年度因疫情影響致封鎖國境並公布各項警戒措施，爰降低來臺旅客到訪人次及國人出遊意願，連帶影響國家風景區觀光人次；111 年度雖因 10 月後疫情影響趨緩爰遊客人次上升(詳表 1)，各國家風景區仍宜依疫後旅遊市場變化，加強遊憩體驗並整合食宿遊購交通等觀光資源，以賡續吸引旅客到訪。

表 1 國人國內旅遊次數、支出及國家風景區遊客人次表

年 度	國人國內旅遊次數 (千 次)	國人國內旅遊總支出 (新 臺 幣 億 元)	國家風景區遊客人 次(萬人次)
104	178,524	3,601	4,572
105	190,376	3,971	4,841
106	183,449	4,021	4,899
107	171,090	3,769	4,850
108	169,279	3,927	6,652
109	142,970	3,478	4,664
110	126,027	2,597	3,523
111	168,558	3,904	4,599

資料來源：歷年臺灣旅遊狀況調查及政府資料開放平臺。

## (二)臺灣好行搭乘人次尚待提升；另未依觀光景點接駁觀點審核營運路線，允宜改善

111 年度臺灣旅遊狀況調查報告指出，國人選擇旅遊據點時，以交通便利或接駁方便為主要考慮因素<sup>12</sup>，為鼓勵自由行旅客搭乘大眾運輸旅遊，觀光署推動臺灣好行計畫，營運路線自 108 年度之 49 條成長至 111 年度之 67 條，109 及 110 年度受疫情影響，搭乘人次減少，111 年度因疫情逐漸趨緩，搭乘人次回升至 321 萬人次，惟較 108 年度 479 萬人次及 109 年度 372

<sup>12</sup> 111 年度臺灣旅遊狀況調查報告摘要第 10 頁。

萬人次尚有差距(詳表 2)，且 111 年度臺灣旅遊狀況調查報告指出，國人選擇旅遊據點時，以交通便利或接駁方便為主要考慮因素<sup>13</sup>，基此，為達拓展國旅目的，該署允宜研謀增進臺灣好行搭乘人次，俾提供旅客便利化之交通服務。

**表 2 108-111 年度臺灣好行經費及執行成效**

單位：新臺幣千元；條；萬人次

項 目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年度
經費(決算數)	215,384	210,553	149,878	208,393
路線數量	49	60	65	67
搭乘人次	479	372	266	321

資料來源：觀光署。

### (三)國內觀光旅館住宿平均價格上揚，允宜提升住宿成本效益值

111 年 10 月我國邊境逐步解封，隨國外旅遊開放，將可能與國內旅遊產生排擠效應，國內旅遊高昂之住宿費用則為國內旅遊發展之不利項目。依觀光旅館營運統計資料，我國觀光旅館 111 年平均房價上漲至 4,195 元(較 110 年增幅 11.04%)，又因疫情衝擊致客房住用率僅 48.06%(詳表 3)，據觀光署表示，係因受疫情衝擊，各項原物料價格持續上漲，基本工資亦逐年調升，推升住宿、餐飲及其他休閒設施之營運成本所致。隨國際疫情趨緩及國境解封，111 年出國總人次較 110 年成長 311.92%，惟國內觀光旅館住宿平均價格上揚，恐造成國人選擇出國旅遊之替代效果。為改善住宿成本效益值，進一步提升客房住用率，允宜宣導或輔導旅宿業加強住宿品質，俾增進旅宿業營收及觀光客滿意度，以提升國內旅遊之價格競爭力。

**表 3 臺灣地區觀光旅館 102-111 年房價及住用率**

單位：新臺幣元；%

年 度	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111
平均房價	3,621	3,714	3,794	3,832	3,769	3,741	3,773	3,606	3,778	4,195
住用率	69.28	72.21	69.61	66.50	64.83	63.27	67.30	38.83	33.59	48.06

<sup>13</sup> 111 年度臺灣旅遊狀況調查報告摘要第 10 頁。

資料來源：歷年觀光統計年報及觀光旅館營運統計月報。

#### (四)觀光署辦理國旅住宿補助案，屢有旅宿業者詐領補助款情事

觀光署自 107 年 3 月起陸續辦理之國旅補助計畫，屢有業者冒用或收購人頭以詐領國旅補助之情事，而該署國旅補助資訊系統多側重於旅宿業者與旅客之基本資料登錄，系統所設定之主要查核點難以發現旅客有無住宿事實，或業者是否冒(盜)用個資偽造入住紀錄以詐領補助之情形；且該署訂定之補助要點，均欠缺對於查核作業、異常款項繳回期限、涉不實申報業者移送法辦等明確規範等<sup>14</sup>。

對此，經詢據該署查復略以：已建立隨機電話查核機制，如有異常且涉不實申報情事，均函送檢調單位偵辦，並於事實確認後追回不實申報款項，多數地方政府亦建立有隨機電話或現場稽查等機制；另補助要點規範不足部分，將針對前開項目於活動要點訂定統一規範，供各地方政府遵循執行，並加強系統查核功能及旅宿業申報資料真實性之查核事宜。

基此，觀光署允宜妥慎研訂對上開查核、款項繳回及不實申報處理之補助規範，另除落實電話及現場稽查之查核機制外，允宜審視該機制對於防制詐領之運作效益，俾利詐領補助等不法行為之即時稽查。

綜上，國人國旅總次數及總支出於疫情發生前即已衰退，觀光署於 111 年 7 月 15 日至 12 月 15 日推動「悠遊國旅補助計畫」，受惠於上開計畫之振興效果，111 年度國人國內旅遊次數及旅遊總支出已近 108 年度疫情前水準，允宜於疫後擬具策略吸引觀光客；又國內觀光旅館住宿價格不低，恐因開放國外旅遊降低國旅競爭力，允宜提升住宿成本效益以提振國旅；另為鼓勵自由行旅客搭乘大眾運輸旅遊所推動之臺灣好行計畫，111 年度搭乘人次

<sup>14</sup>監察院 111 年 8 月 9 日「觀光局辦理各項國旅住宿優惠補助案」調查報告。

雖較 110 年度成長，惟與 108 及 109 年度相較尚屬偏低；又業者詐領國旅補助情事屢生，觀光署允宜妥慎研訂補助規範，並建立及落實完備之查核機制，以防範詐領補助等不法情事。

(分機：1911 劉雲霞)

**五、航港建設基金辦理「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」 VTS 系統建置過程未盡周妥，允宜汲取相關經驗作為日後訂定計畫之參考，並持續精進航安相關資訊系統，以構建更安全之航行環境**

航港建設基金 111 年度「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」預算數 4 億 2,754 萬 4 千元，決算數 3 億 1,923 萬 3 千元，預算執行率為 74.67%。經查：

**(一)截至 111 年底止「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」累計執行率為 89.1%**

「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」規劃建置及整合航安相關資訊系統，俾提升航安預警監控、海難救助及交通服務等效能，減少海難事故發生及生命財產損失，包括辦理助導航設施升級、航安基礎設施構建、海事中心相關基礎設施構建及維運，暨基隆海岸電臺及臺北任務管制中心四大項目。該計畫於 108 年 12 月經行政院核定，總經費 18 億 7,741 萬 8 千元，期程自 109 至 112 年度；109 年 11 月經行政院同意第 1 次修正計畫，調整各年度經費分配，惟總經費及總期程不變；截至 111 年底止累計預算數 11 億 322 萬 2 千元，累計執行數 9 億 8,299 萬 1 千元，累計預算執行率為 89.1%(詳表 1)。

表 1 「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」截至 111 年度預算編列及  
執行情形

單位：新臺幣千元

項目		截至 111 年度 累計預算數	截至 111 年度 累計執行數	截至 111 年度 累計預算 執行率
一、助導航設施升級		101,346	99,124	97.81%
二、航安基礎設 施構建	彰化離岸風場航道船舶交通服務系統建置	252,114	183,695	72.86%
	助導航設施整建	222,340	182,733	82.19%
	小計	474,454	366,428	77.23%
三、海事中心相關基礎設施構建及維運		248,267	241,897	97.43%
四、基隆海岸電臺及臺北任務管制中心		279,155	275,542	98.71%
合計		1,103,222	982,991	89.10%

資料來源：航港局；本中心整理。

## (二)VTS 系統建置執行過程未盡周妥，致修正計畫延長工期

航港局為利監視船舶於彰化離岸風場航道之航行安全，辦理彰化離岸風場航道船舶交通服務系統建置(船舶交通服務，以下簡稱 VTS)，原計畫原擬於 110 年完成彰化離岸風場航道 VTS 系統建置並運轉<sup>15</sup>，嗣因計畫執行期間，受嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情影響、用地選址與相關經管機關協調未果等因素修正計畫展延期程，致修正計畫細項為 110 年辦理彰化離岸風場航道 VTS 系統第 1 階段試運轉、111 年建置彰化離岸風場航道 VTS 系統之雷達站，112 年完成彰化離岸風場航道 VTS 系統及雷達站之建置<sup>16</sup>。

復據審計部 111 年度就「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」出具之審核意見略以，該計畫辦理彰化離岸風場航道 VTS 系統建置，雖 VTS 中心已於 110 年 10 月正式啟用，並完成船舶

<sup>15</sup> 行政院 108 年 12 月 20 日核定交通部「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」(核定本)第 53-54 頁，彰化離岸風場航道船舶交通服務系統建置之工作項目，110 年績效指標為完成彰化風場航道 VTS 建置並運轉、111 及 112 年績效指標均為完成彰化風場航道 VTS 維護營運。

<sup>16</sup> 行政院 109 年 11 月 5 日核定交通部「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」第 1 次修正，第 66 頁。

自動識別系統(AIS)，惟原擬建置用以輔助 AIS 之雷達系統，未能配合該航道實施及 VTS 中心啟用期程完成建置，影響船舶監控功能<sup>17</sup>；另建置智慧航安資訊平臺，惟對於航經臺灣海域卻未進入我國國際商港之船舶，未能有效提供系統服務予相關機關執行搜索救難或驅離作業，系統功能仍待持續強化<sup>18</sup>。

綜上，航港局辦理「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」，迄 111 年底，彰化離岸風場航道 VTS 中心業已啟用，惟因部分雷達站未完成建置，影響船舶監控效能，另智慧航安資訊平臺尚未能有效提供系統服務予執行搜索救難或驅離作業之相關機關，針對前開未盡周妥之處，航港局賡續於 112 年辦理，允宜汲取雷達系統建置困難之經驗，作為日後擬訂相關計畫之參據，避免因細部計畫未即時完成影響整體效能之情事，並持續精進航安相關資訊系統，以構建更安全之航行環境。

#### 六、「交通部航港局經管國有公用被占用土地 5 年加強處理計畫」迄 111 年底屆期，被占用土地仍逾 10 萬平方公尺，允宜積極加強清理

航港建設基金 111 年度「其他財產收入」預算數 113 萬 1 千元，係航港局依各機關經管國有公用被占用不動產處理原則，向占用者收取使用補償金，前揭補償金決算數為 188 萬元。

航港局於 106 年 10 月訂定「交通部航港局經管國有公用被占用土地 5 年加強處理計畫」，期於 5 年內解決被占用土地問題，當

<sup>17</sup> 審計部 111 年度中央政府總決算審核報告各公務機關重要審核意見(第 2 冊)，丙-410 至 411 頁。詢據航港局說明，彰化離岸風場航道 VTS 系統雷達站於 112 年 12 月已完成建置及運作。

<sup>18</sup> 審計部 111 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，乙-435 至 436 頁。詢據航港局說明，智慧航安資訊平臺於 112 年 11 月已介接國際船舶資料庫及完成落海人員或無動力船舶漂流預測功能，並提供予相關機關執行搜索救難與驅離作業。

時應處理被占用數為 846 錄，面積 18 萬 4,870.06 平方公尺<sup>19</sup>；截至 111 年 12 月底止，航港局經管被占用土地仍有 621 錄、10 萬 1,058.01 平方公尺(包括航港局公務預算 257 錄、3 萬 8,649.61 平方公尺，航港建設基金 364 錄、6 萬 2,408.4 平方公尺)，按土地面積計算之未結案率為 52.36%(詳表 1)。

詢據航港局說明，該局繼受接管原各港務局財產後，於 104 至 105 年間委託廠商辦理港區外土地清查，發現上百筆土地被占用，遂於 106 年陳報交通部列管，惟並未獲得增配員額或委外辦理經費，該局 107 至 111 年度均達交通部訂定之年度 10%結案率目標，另因占用數量龐大且多有占用人不詳情形，故前揭 5 年加強處理計畫訂有「5 年屆期，未完成處理者，繼續列管並滾動檢討後續加強處理計畫」，並於 111 年 11 月續訂「交通部航港局經管國有公用被占用土地處理計畫(112~116 年)」。

綜上，航港局於 106 年 10 月訂定「交通部航港局經管國有公用被占用土地 5 年加強處理計畫」，期於 5 年內解決被占用土地問題，雖 107 至 111 年度均達交通部訂定之年度 10%結案率目標，惟迄 111 年底屆期，被占用土地仍有 621 錄、10 萬 1,058.01 平方公尺，並賡續訂定「交通部航港局經管國有公用被占用土地處理計畫(112~116 年)」，允宜積極加強清理。

表 1 「交通部航港局經管國有公用被占用土地 5 年加強處理計畫」辦理情形  
單位：錄；平方公尺

項目		公務預算	航港建設基金	合計
待處理數(106 年 12 月底未結案數)	錄數	265	589	854
	面積	88,503.71	96,710.15	185,213.86
107-111 年度	錄數	320	693	1,013

<sup>19</sup> 係航港局 106 年 10 月訂定 5 年加強處理計畫時之清查結果，嗣後陸續辦理清查，爰與表 1 之待處理數(106 年 12 月底未結案數)數據產生差異。每 1 錄代表每 1 筆土地或建物列管之 1 件占用案，例如 1 筆土地全筆面積 100 m<sup>2</sup>，其中 50 m<sup>2</sup>被某甲占建房屋，20 m<sup>2</sup>被某乙占耕，填製時以「2 錄、70 m<sup>2</sup>」列計。

項目		公務預算	航港建設基金	合計
應處理數	面積	94,591.70	98,396.77	192,988.47
107-111 年度 實際處理數	錄數	63	329	392
	面積	55,942.09	35,988.37	91,930.46
	結案率	59.14%	36.57%	47.64%
111 年底 未結案數	錄數	257	364	621
	面積	38,649.61	62,408.40	101,058.01
	未結案率	40.86%	63.43%	52.36%

說明：1. 107-111 年度應處理數：係國有非公用不動產被占用處理要點第 3 點所稱無權占有國有非公用不動產，截至 106 年 12 月底之待處理錄數、面積，加計 107-111 年度間新增之錄數、面積。

2. 107-111 年度實際處理數結案率：依據「交通部所屬國營事業土地清理活化推動小組第 8 次會議」決議，結案率以被占用錄數或面積較高者計算，爰係以 107-111 年度間實際處理面積÷應處理面積計算。

資料來源：航港局；本中心整理。

(分機：8669 馬佳琪)