

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年度營業預算評估報告目錄

頁次

壹、業務經營部分	1
一、公司化後已減輕臺鐵局既存債務利息費用及舊制退撫金負擔，惟仍持續虧損，允宜研謀提升營運績效	1
二、公司化時已將既存短期債務轉由「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」承接，惟 113 年 9 月底短期債務餘額近 66 億元、占流動負債比率攀升至 45.1%，允宜強化短期債務控管，俾健全財務結構	3
三、113 年 1 至 8 月之列車準點率 93.01%，與 113 年度列車準點率設定 97% 目標仍有差距，且近年行車事故及異常事件未能有效降低，允宜持續精進改善，俾提供旅客安全便捷鐵路運輸服務	5
四、截至 113 年 6 月底，計有 1,418 人申請優惠退離，恐產生人力缺口，允宜就公司化後整體人力資源妥為規劃管理，俾維護員工權益並維持營運安全	9
五、公司化後未能掌握經管房地使用情形，仍有土地被占用或閒置，允宜規畫期程全面清查列管並妥為運用，俾提高資產運用效益，並增裕公司收入	11
六、為逐步達成淨零轉型，允宜擬定長期整體溫室氣體及碳足跡盤查計畫，並落實各項減碳措施，俾企業永續發展	14
七、為達成第 2 期運輸部門溫室氣體管制方案，臺鐵公司設定 114 年客運量成長至 2.4 億人次之目標，允宜強化提升客運量能措施之實施成效	15
八、近年觀光支線旅運量未能有效提升，允宜持續研謀善策，並儘速修復集集支線及注意維護支線鐵路安全	17
貳、營業收支部分	20
九、臺鐵公司刻規劃票價合理化方案，允宜視方案進行情形，配合調整客運收入等相關預算數	20
一〇、公司化後仍全數吸收法定優待票之負擔，允宜與相關主管機關研謀因應對策，俾健全財務及永續經營	21

一一、部分鐵路立體化車站開發案件尚無具體成果，允宜積極招商，並盤點整 合待開發資產規劃運用，俾持續擴大帶動開發效益 -----	24
參、固定資產建設、改良擴充部分 -----	27
一二、推動鐵路安全改善相關計畫，惟部分安全績效指標未達目標，復發生多 起重大傷亡意外，允待落實各項改革措施，以維鐵路公共運輸安全 -----	27
一三、邊坡防護及預警功能尚有疏漏，允宜全面盤點改善防範於未然，並與相 關機關建立聯防機制，俾強化邊坡安全管理 -----	33
一四、為維護行車安全，並提高運輸效能，允宜追蹤控管臺鐵整體購置及汰換 車輛計畫按期程交車，另配套完整訓練，俾如期如質投入營運 -----	36
一五、「自動驗票閘門系統汰舊換新」及「臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更 新案」進度落後，允宜檢討改善，俾提升旅運服務品質 -----	39
一六、辦理富岡訓練所新建工程，惟執行情形未如預期，允宜強化進度管並積 極辦理，俾如期提供員工訓練所需場所及設施 -----	41

國營臺灣鐵路股份有限公司 114 年度營業預算評估報告

國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例(以下簡稱臺鐵公司條例)於 111 年 6 月 22 日公布，定自 113 年 1 月 1 日施行，爰臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵局)自 113 年度起改制為國營臺灣鐵路股份有限公司(以下簡稱臺鐵公司)，並本企業化經營原則，以發展健全之國營鐵路事業。臺鐵公司 114 年度預算案編列營業收入 351 億 7,867 萬 1 千元，營業成本 407 億 6,893 萬 2 千元，營業費用 21 億 5,153 萬 4 千元，營業損失 77 億 4,179 萬 5 千元，本期淨損 86 億 8,970 萬元，較 113 年度預算案淨損增加 11 億 9,743 萬 2 千元(增幅 15.98%)。謹就臺鐵公司 114 年度營業預算案評估如下：

壹、業務經營部分

一、公司化後已減輕臺鐵局既存債務利息費用及舊制退撫金負擔，惟仍持續虧損，允宜研謀提升營運績效

臺鐵公司化後預期連續兩年均為虧損，113 及 114 年度預算案本期淨損 74 億 9,226 萬 8 千元及 86 億 8,970 萬元，容待研謀提升營運績效。經查：

(一)臺鐵公司化後已減輕臺鐵局既存債務利息費用及舊制退撫金負擔

為提高原臺鐵局之經營效能及競爭力，並促進鐵路事業健全發展並永續經營，於臺鐵公司 113 年 1 月 1 日公司化時，交通部為履行臺鐵局歷史包袱所造成債務由政府負擔之承諾，已依臺鐵公司條例第 10 條第 1 項規定¹，於 113 年度起於交通作業基金項下增設「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」，該基金 113 年 1 月 1 日承接臺鐵局轉入既有短期債務 1,699 億 1,000 萬元，

¹ 國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 10 條第 1 項規定：「政府應移撥臺灣鐵路管理局及所屬機構(以下簡稱原機構)經營之適足資產，由交通部設立基金，處理原機構既存之短期債務。」

臺鐵公司化後亦可減輕因該等債務而產生之利息費用²；另依同條例第 17 條明定由交通部編列預算支應舊制退撫金³，基此，臺鐵公司化後已減輕前開負擔。

(二)113 年 1 至 7 月臺鐵公司化後仍持續虧損，允宜研謀提升營運量能及開源節流等可行作法，以強化競爭力並改善營運績效

臺鐵局於公司化前連年虧損，108 至 112 年度虧損介於 32 億 8,186 萬 5 千元至 119 億 4,284 萬 4 千元間，惟公司化後雖轉型為企業化模式，然其 113 年 1 至 7 月仍虧損 61 億 6,290 萬 6 千元，且預期 113 及 114 年度預算案亦持續虧損，各為淨損 74 億 9,226 萬 8 千元及 86 億 8,970 萬元(詳表 1)，此外，面對近年即將規劃、設計或增建之高鐵⁴及捷運⁵等相關軌道建設投入公共運輸，未來亦將對臺鐵公司之營運產生影響，亟待運用公司化後組織較具彈性等特性，研謀提升營運量能及開源節流等可行作法以強化競爭力並改善營運績效。

表 1 臺鐵 108 至 114 年度簡明損益表

單位：新臺幣千元

年度	108	109	110	111	112	113	113年1-7月	114
營業收入	26,084,500	23,787,376	19,575,957	26,468,052	31,927,052	33,707,078	18,624,024	35,178,671
營業成本	27,033,941	28,403,084	28,539,522	34,526,104	37,495,111	37,019,540	21,758,609	40,768,932
營業毛利	-949,441	-4,615,708	-8,963,565	-8,058,052	-5,568,059	-3,312,462	-3,134,586	-5,590,261

² 由鐵道局及所屬單位預算編列預算撥補臺鐵局撥入資產及債務管理基金。

³ 臺鐵公司條例第 17 條規定：「原機構已辦理退休、撫卹人員，仍適用臺灣鐵路事業人員退休規則、公務人員退休資遣撫卹法之規定。前項人員退休金、撫卹金、撫慰金（遺屬金）之發放及退休照護等事項，應由臺鐵公司承接；原機構已辦理退休、撫卹人員及繼續任用人員具有參加退撫新制施行前任職年資者，其尚未支付之員工舊制退撫金，由交通部逐年編列預算支應。」，交通部 113 年度及 114 年度各編列 38 億 3,036 萬 2 千元(法定預算數)、38 億 814 萬 4 千元(預算案)支應。

⁴ 例如高鐵延伸屏東及宜蘭之規劃作業。

⁵ 例如臺北都會區大眾捷運系統環狀線北環段及南環段暨周邊土地開發計畫、臺北都會區大眾捷運系統三鶯線建設計畫、桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫、臺中捷運藍線建設計畫、高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設及周邊土地開發計畫、臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第 1 期藍線建設及周邊土地開發計畫、基隆南港間通勤軌道建設計畫等。

年度	108	109	110	111	112	113	113年1-7月	114
營業費用	1,278,004	1,260,515	1,405,638	1,525,471	1,727,257	2,902,607	1,638,169	2,151,534
營業利益	-2,227,445	-5,876,223	-10,639,202	-9,583,523	-7,295,317	-6,215,069	-4,772,755	-7,741,795
營業外收入	2,564,391	2,181,761	1,774,350	2,601,655	1,518,156	744,701	457,662	1,006,975
營業外費用	3,618,811	3,045,208	3,347,992	4,132,692	5,652,668	2,021,900	1,847,813	1,954,880
本期淨利	-3,281,865	-6,739,670	-11,942,844	-11,114,560	-11,429,829	-7,492,268	-6,162,906	-8,689,700

說明：108至112年度為審定決算數，113及114年度為預算案數，113年1-7月為實際數。

資料來源：臺鐵公司。

綜上，為提高原臺鐵局之經營效能及競爭力，並促進鐵路事業健全發展，爰於113年1月1日公司化，並減輕其員工舊制退撫金及既存債務之利息費用等負擔，期營運獲得改善，惟臺鐵公司化後113年1至7月仍持續虧損61億6,290萬6千元，且預期113及114年度亦為淨損74億9,226萬8千元及86億8,970萬元，允宜研謀提升營運量能及開源節流等可行作法，另面對未來高鐵及捷運相關軌道建設陸續投入公共運輸，亦待強化競爭力並改善營運績效，俾臺鐵公司化後之財務健全發展及永續經營。

二、公司化時已將既存短期債務轉由「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」承接，惟113年9月底短期債務餘額近66億元、占流動負債比率攀升至45.1%，允宜強化短期債務控管，俾健全財務結構

臺鐵公司114年底預計短期債務餘額112億6,152萬8千元，較113年底預計餘額81億6,860萬3千元增加30億9,292萬5千元，其短期債務控管未臻完善，經審計部出具意見略以，改制公司前未妥為控管短期債務餘額，致公司成立時既存短期債務未能全數移轉歸零，且短期債務持續攀升，增加財務負擔⁶，允宜檢討改善。經查：

⁶ 參據112年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告(營業部分)第乙-249頁。

(一)113年1月1日成立「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」承接臺鐵局既存短期債務，惟因臺鐵局未妥善控管，致尚留有短期債務餘額33億元

為履行臺鐵局歷史包袱所造成債務由政府負擔之承諾，鐵道局於112年11月24日召開「臺鐵局撥入資產及債務管理基金債務承接工作會議」，依會議結論請臺鐵局112年底短期債務需控管在1,699.11億元內⁷，後於臺鐵公司113年1月1日公司化時，已增設「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」承接臺鐵局轉入既有短期債務1,699.1億元(詳第一題)⁸，惟因臺鐵局未依前開會議結論有效控管債務，致112年底短期債務餘額1,732.1億元，故公司化時尚留有短期債務餘額33億元，未能將短期債務餘額歸零。

(二)公司化後短期債務未償餘額及占流動負債比率概呈增加之勢，容待強化管控

臺鐵公司為改善現金流，並降低虧損及短期債務餘額據，已透過公司治理及現代化企業經營方式，由各部門訂立關鍵績效指標(KPI)及成立財務改革小組，定期召開KPI檢討會議及財務會議，匯集各處室意見就收入面及成本面進行改善，如多樣化經營以增加營業收入(包括取消電子票證九折及推出電子票證常客優惠等)及其他營業收入(包括加速資產活化開發進度、逐步提升便當單價及銷售量等)，另兼採降低成本(控管加班費、電費)等措施⁹，惟113年1月1日公司化時短期債務33億元，占流動負債比率21.3%，於113年1至9月間概呈增加趨勢，

⁷ 112年11月24日「臺鐵局撥入資產及債務管理基金債務承接工作會議」會議紀錄之會議結論第(一)、1。

⁸ 詳第一題(一)。

⁹ 參據臺鐵公司回復資料。

113 年 9 月底短期債務增至 66 億元，占流動負債比率攀升至 45.1% (詳表 1)，顯示短期債務控管容待-強化改善。

表 1 臺鐵公司 113 年 1 至 9 月各月底短期債務情形

單位：新臺幣億元、%

時間	短期債務(A)	流動負債(B)	短期債務占流動負債比率(A/B)
113 年 1 月 1 日	33.0	155.03	21.3
113 年 1 月底	36.0	145.2	24.8
113 年 2 月底	38.9	139.4	27.9
113 年 3 月底	56.4	147	38.4
113 年 4 月底	56.6	144.9	39.1
113 年 5 月底	58.6	140.1	41.8
113 年 6 月底	66.2	154.9	42.7
113 年 7 月底	62.0	148.1	41.9
113 年 8 月底	59.9	144.14	41.6
113 年 9 月底	66.0	146.34	45.1

資料來源：臺鐵公司、臺鐵公司 113 年 8 月及 9 月會計月報之資產負債表；本中心整理。

綜上，臺鐵 113 年 1 月 1 日公司化時已將既存短期債務轉由「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」承接，惟因臺鐵局未妥善控管，致尚留有短期債務餘額 33 億元，公司化後短期債務餘額及占流動負債比率概呈增加趨勢，至 113 年 9 月底短期債務增至 66 億元，占流動負債比率由 21.3% 攀升至 45.1%，顯示短期財務負擔日趨沈重，允宜研謀改善，俾臺鐵公司財務結構之健全。

三、113 年 1 至 8 月之列車準點率 93.01%，與 113 年度列車準點率設定 97% 目標仍有差距，且近年行車事故及異常事件未能有效降低，允宜持續精進改善，俾提供旅客安全便捷鐵路運輸服務

臺鐵公司將確保安全列為重要策略目標，務求鐵道安全運轉，並將 113 年度及 114 年度預計列車準點率提升至 97% 及 97.5%

以上，至 2033 年達成 0 件重大行車事故，列車準點率提高至 99% 以上¹⁰。惟：

(一)113 年度列車準點率設定 97%，惟截至 113 年 1 至 8 月底之列車準點率 93.01%，允宜持續精進提升

臺鐵公司於 113 年 1 月 1 日公司化後，原綜合調度所配合組織調整為行控處，以統一行車調度、縮短指揮鏈、強化溝通聯繫、提升緊急應變處理效率，以確保辦理行車調度及溝通協調作業順暢。另近年透過辦理各項行車設備改善、汰換計畫及引進新型車輛，持續提升服務品質，並將列車準點率納入公司重點評估指標，設定 113 年度之準點率提升至 97%¹¹，114 年度持續提升至 97.5%，且於 2033 年將準點率提高至 99% 以上。

臺鐵公司 103 至 106 年度準點率均超過 93%，於 107 及 108 年度降至 91.78% 及 90.97%，109 年度起逐年回升至 112 年度為 95.98%，然而 113 年 1 至 8 月準點率復降為 93.01% (詳表 1)。據臺鐵公司說明，主要係因震災、風災致路線中斷等影響所致¹²，另自強號及莒光號之列車準點率較整體列車準點率為低，各為 85% 及 88.06%。雖臺鐵公司表示，其已積極辦理各項行車設備改善、汰換計畫，以及新型車輛引進等措施，以提升行車設備及列車妥善率，另加強宣導提升用路人安全意識，並強化車站月台監視，避免旅客發生月台跌落及侵入路線情形¹³，惟離臺鐵公司設定 113 及 114 年度準點率為 97%、97.5% 仍有差距，容待持續改善提升。

¹⁰ 臺鐵公司，臺鐵公司化執行情況、獎敘規範暨軌道月台旅客安全規劃專題報告，113 年 9 月 26 日立法院第 11 屆第 2 會期交通委員會第 2 次全體委員會議資料。

¹¹ 摘述自臺鐵公司 FB 貼文，交長李孟諺視察臺鐵行控中心並要求提升設備效能與達今年準點率 97% 目標，113 年 6 月 20 日。

¹² 同註 10。

¹³ 臺鐵公司，針對台鐵票價上漲暨列車準點率提升作為專題報告，113 年 5 月 6 日立法院第 11 屆第 1 會期交通委員會第 11 次全體委員會議資料。

表 1 臺鐵公司旅客列車準點率統計

單位：%

年度	總計	自強號	莒光號	區間列車	普通車
103	94.19	86.58	85.27	96.01	99.86
104	93.61	85.54	86.12	95.46	98.90
105	94.50	87.65	87.23	96.04	98.35
106	94.85	91.80	89.63	95.63	98.07
107	91.78	86.62	85.06	93.05	78.86
108	90.97	85.86	84.53	92.26	78.26
109	92.34	88.56	87.08	93.30	89.00
110	92.81	87.57	85.57	94.03	96.25
111	94.98	91.67	91.40	95.71	97.68
112	95.98	94.14	93.63	96.36	96.99
113年1-8月	93.01	85.00	88.06	94.56	93.31

資料來源：113年8月交通統計月報。

(二)近年行車事故及異常事件未能有效降低，容待檢討改善

臺鐵公司為進一步降低鐵路行車事故及異常事件，提升行車安全，持續辦理健全工地管理、改善風險路段、強化軌道結構及號誌、電力設備、提升車輛妥善率、確保行車運轉安全、推動安全管理系統(SMS)等精進作為，此外，交通部委託外部單位辦理臺鐵公司 SMS 第三方評鑑，期可確保安全管理落實執行¹⁴，惟 110 年行車事故及異常事件 699 件，111 年雖降至 659 件，然 112 年度又提高至 774 件，再者，113 年 1 至 7 月為 580 件，亦高於去年同期間 415 件，增加 165 件(增幅 39.8%)，其中行車事故增加 7 件、行車異常事故增加 158 件，顯示相關措施之實施成效容有改善空間。

表 2 臺鐵 110 年度至 112 年 7 月之行車事故及異常事件情形表

單位：件

項目	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 1-7 月	112 年 1-7 月
(一)行車事故	48	43	42	29	22
1. 重大行車事故	5	2	0	2	0
正線衝撞事故	0	0	0	0	0
正線出軌事故	3	0	0	1	0

¹⁴ 參據臺鐵公司回復資料。

項目	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 1-7 月	112 年 1-7 月
正線火災事故	2	2	0	1	0
2. 一般行車事故	43	41	42	27	22
側線衝撞事故	1	1	1	2	0
側線出軌事故	9	4	5	1	1
平交道事故	8	6	11	5	6
死傷事故	24	30	25	19	15
設備損害	0	0	0	0	0
運轉中斷	1	0	0	0	0
(二)行車異常事件	651	616	732	551	393
1. 列車/車輛分離	2	1	3	0	2
2. 進入錯線	1	1	4	2	3
3. 冒進號誌	2	8	5	0	3
4. 列車貨車車輛溜逸	0	0	1	0	1
5. 違反閉塞運轉	0	0	0	0	0
6. 違反號誌運轉	0	1	0	0	0
7. 號誌處理錯誤	0	0	2	0	0
8. 車輛故障	269	224	264	167	161
9. 路線障礙	21	8	9	2	4
10. 電力設備故障	16	11	11	6	7
11. 運轉保安裝置故障	124	109	165	93	79
12. 外物入侵	45	57	74	40	41
13. 危險品洩漏	0	0	0	0	0
14. 駕駛失能	0	0	0	1	0
15. 天然災變	89	101	91	153	50
16. 列車取消	0	0	0	0	0
17. 其他事件	82	95	103	87	42
總計	699	659	774	580	415

資料來源：臺鐵公司。

綜上，臺鐵公司為提供便捷優質之鐵路運輸服務，業將確保安全列為重要策略目標，並設定 113 年度、114 年列車準點率目標為 97%、97.5%，惟截至 113 年 1 至 8 月之列車準點率 93.01%，與 113 年度目標仍有差距，另行車事故及異常事件亦未能持續有效降低，允宜持研謀提升改善，俾提升鐵路運輸服務之效率性及安全性。

四、截至 113 年 6 月底，計有 1,418 人申請優惠退離，恐產生人力缺口，允宜就公司化後整體人力資源妥為規劃管理，俾維護員工權益並維持營運安全

臺鐵公司 114 年度用人費用 183 億 7,511 萬 1 千元，預計員工人數 1 萬 7,351 人，惟據其統計截至 113 年 6 月底止，計有 1,418 人申請優惠退離。經查：

(一)截至 113 年 6 月底止，計有 1,418 人申請優惠退離

臺鐵局已於 113 年 1 月 1 日改制為臺鐵公司，依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 13 條第 2 項規定原臺鐵局員工可於 113 年 6 月底前申請優惠退離¹⁵，是以，臺鐵公司需及時補實前開人力缺口，以因應營運需求。經統計截至 113 年 6 月 30 日止，臺鐵員工申請退離人數為 1,418 人，占該時點員工人數 1 萬 5,739 人之 9.01%，另退離人數中包括行車關鍵人力(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)511 人，其它人力(含站務人員、行政人員等)907 人(詳表 1)。

表 1 截至 113 年 6 月底止，臺鐵公司申請優惠退離人數表 單位：人數

總人數	站務部門	工務部門	電務部門	機務部門	行車部門	其他
1,418	422	172	104	350	247	123
(1)行車關鍵人力：511 人(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)。						
(2)其它人力：907 人(含站務人員、行政人員等)。						
註：113 年 6 月底台鐵公司員工人數 15,739 人。						

資料來源：臺鐵公司。

(二)公司化後整體人力資源運用攸關營運安全及員工權益，亟待

¹⁵國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 13 條第 2 項規定：「臺鐵公司成立之日起六個月內自願退休、資遣或離職者，最高加發七個月薪給總額之慰助金(包括適用勞動基準法及選擇依勞動基準法規定標準給付之一個月預告工資)。」

妥為規劃管理

據臺鐵公司表示，除採取辦理 112 年鐵路特考報到人員實務訓練、移緩濟急、112 年底止招考機務、工務及電務等現場人力等各項措施因應人力缺口¹⁶外，亦於 113 年上半年度招募從業人員，原預計錄取 936 人，實際錄取 756 人、報到 672 人、人力缺額 264 人，整體缺額率 28.21%，其中技術員及助理技術員之缺額率各為 61.54%、55.95%(詳表 2)，屬技術性人員之缺額率甚高，以機務、電務、電力等專業技術人力最為明顯，且東部情形更為嚴重，如：花蓮機務段招考人數 30 人、報到 10 人、缺額 20 人；七堵機務段招考人數 21 人、報到 5 人、缺額 16 人；花蓮電務段招考人數 17 人、報到 2 人、缺額 15 人等(詳表 3)，人員招募未如預期。另審計部出具審核意見略以，臺鐵局組織轉型公司化，未能有效改善人力缺口及斷層問題，不利提升營運績效；次推動合理化待遇過程之部分缺失致用人費用逐年攀升等情事，允宜檢討改善¹⁷，容待就公司化後整體人力資源運用妥為規劃管理，以維營運安全。

表 2 截至 113 年 7 月底止，臺鐵公司 113 上半年度招考人力缺額情形
單位：人數、%

招考人員類別	預計招考人數(A)	錄取人數(B)	錄取缺額(A-B)	報到人數(C)	人力缺額(A-C)	人力缺額率(A-C)/A
助理管理師	50	46	4	42	8	16.00
助理工程師	8	7	1	5	3	37.50
事務員	14	14	0	12	2	14.29
技術員	39	21	18	15	24	61.54

¹⁶ 參據臺鐵公司新聞稿，臺鐵局改制公司，加開關鍵人力訓練班並積極遴補人力，112 年 11 月 6 日及其回復資料。

¹⁷ 參據 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告(營業部分)頁乙-247 至 253，對交通部臺灣鐵路管理局之審核意見略以，第(五)1. 點：「推動臺鐵局組織轉型公司化，…，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。」及第(五)2. 點：「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。」

招考人員類別	預計招考人數(A)	錄取人數(B)	錄取缺額(A-B)	報到人數(C)	人力缺額(A-C)	人力缺額率(A-C)/A
助理事務員	84	82	2	73	11	13.10
助理技術員	252	129	123	111	141	55.95
助理站務員	175	175	0	161	14	8.00
服務員	314	282	32	253	61	19.43
合計	936	756	180	672	264	28.21

資料來源：臺鐵公司；本中心整理。

表 3 臺鐵公司 113 年上半年度對外招考不足報到逾 10 人明細表

招考人員類別	招考單位	預計招考人數(A)	錄取人數(B)	錄取缺額(A-B)	報到人數(C)	人力缺額(A-C)
助理技術員	花蓮機務段	30	11	19	10	20
助理技術員	七堵機務段	21	5	16	5	16
助理技術員	花蓮電務段	17	2	15	2	15
服務員	花蓮運務段	18	4	14	3	15
助理技術員	臺北機務段	17	5	12	3	14
助理技術員	臺東電力段	15	1	14	1	14
助理技術員	富岡機廠	24	17	7	14	10

資料來源：臺鐵公司。本中心整理。

綜上，臺鐵局已於 113 年 1 月 1 日改制為臺鐵公司，原臺鐵局員工計有 1,418 人於 113 年 6 月底前申請優惠退離，且退離人數中包括行車關鍵人力 511 人，臺鐵公司雖已採取相關措施因應，惟 113 年上半年度招募從業人員人力缺額 264 人，整體缺額率 28.21%，鑑於人力資源是否充足及是否妥適運用管理攸關營運得否健全運作，允宜就公司化後人力資源妥為規劃管理，俾確保員工權益並維持營運安全。

五、公司化後未能掌握經管房地使用情形，仍有土地被占用或閒置，允宜規劃期程全面清查列管並妥為運用，俾提高資產運用效益，並增裕公司收入

臺鐵公司 114 年度「營業收入-其他營業收入-租賃收入-不動產租賃收入」22 億 4,251 萬元，係運用房地獲致之租賃收入。經查：

(一)仍有土地被占用或閒置，容待持續排除占用或活化利用

據臺鐵公司說明，迄 113 年 7 月底止，該公司仍有土地 582 筆、面積 19.25 公頃、公告現值為 201.53 億元被占用；另有土地 42 筆、面積 4.45 公頃、公告現值 1.84 億元閒置(詳表 1)，合計土地 624 筆、面積 23.7 公頃、公告現值 203.37 億元，尚待持續排除占用或活化利用(詳表 1)。臺鐵公司就前開資產之處理概況如下：

1. 582 筆被占用土地之處理概況：582 筆占用土地多係為遭他機關開闢為道路或既成巷道使用，可做為臺鐵公司未來辦理附屬事業開發時都市計畫變更回饋之公共設施土地，增加都市計畫變更後可開發建築用地，以創造附業土地開發收入。將於各地方政府辦理都市計畫通盤檢討或個案變更時，積極主動提出以已開闢公共設施用地作為優先回饋標的，以排除占用並創造土地開發效益。
2. 42 筆閒置土地處理概況：臺鐵公司針對該 42 筆閒置土地分別就其座落位置、樣態分別採取洽請民間承租或活化利用之之做法，處理情形如詳表 2。

表 1 截至 113 年 7 月底止，臺鐵公司土地被占用及閒置情形

單位：公頃；新臺幣億元

被占用			閒置			合計		
筆數	面積	公告現值	筆數	面積	公告現值	筆數	總面積	公告現值
582	19.25	201.53	42	4.45	1.84	624	23.70	203.37

資料來源：臺鐵公司。

表 2 截至 113 年 7 月底止，臺鐵公司閒置土地處理概況

編號	處理概況
1	新北市中和區安邦段 256、518-1、518-2 地號等 3 筆住宅區土地(面積 20.6 M2)，目前為新北市政府都市更新範圍，配合該府辦理都市更新活化土地。
2	臺北市北投區大業段四小段 171-2 地號 1 筆住宅區土地(面積 31 M2)已出租活化中(尚未解除列管，仍列閒置)。
3	臺北市北投區大業段二小段 712-17 地號 1 筆住宅區土地(面積 8.52 M2)，臺北市政府捷運工程局占用中，將洽臺北市政府捷運工程局辦理協議價購。

編號	處理概況
4	臺中市龍井區龍田段 505-1、508、1408 地號等 3 筆農業區、住宅區土地(面積 2,598 M ²)，面積 2,002 M ² 出租中，其餘面積有占用情形刻辦理排除占用，俟完成後將配合周邊市場條件，規劃以短期辦理出租增加收益。
5	臺北市北投區大業段二小段 712 地號等 3 筆、大業段四小段 170-2 等 2 筆、豐年段二小段 811 地號等 1 筆，使用分區為住宅區、商業區土地(面積 443.48 M ²)，係原淡水支線，位於捷運淡水線旁，細長難以利用，目前有道路、占用情形，刻協調地方政府於通盤檢討時作為都市計畫須回饋土地；占用情形部分刻辦理排除占用，俟完成後將配合周邊市場條件，規劃以短期辦理出租增加收益。
6	新北市中和區民富段 35 地號、安邦段 528 地號等 10 筆工業區、住宅區土地(面積 363.57 M ²)，係原中和支線，位於板南路旁，細長難以利用，目前為居民通行通道，刻協調地方政府通盤檢討時作為都市計畫須回饋土地。
7	臺中市龍井區福麗段 58 地號等 14 筆工業區土地(面積 37,239 M ²)，有道路、溝渠等公共設施及占用情形，道路、溝渠等公共設施將協調地方政府通盤檢討時作為都市計畫須回饋土地；占用情形部分刻辦理排除占用，俟完成後將配合周邊市場條件，規劃以短期辦理出租增加收益。
8	臺中市龍井區龍田段 500-2 地號等 4 筆農業區土地(面積 5,815 M ² 公頃)，有占耕情形刻辦理排除，俟完成後將配合周邊市場條件，規劃以短期辦理出租增加收益。

(二)未全面盤點經管資產之使用狀況，容待規劃期程積極清查並妥為運用

臺鐵公司化後已訂定「國營臺灣鐵路股份有限公司不動產出租及利用作業要點」，以辦理不動產出租及利用，惟據審計部出具審核意見略以，已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¹⁸，亟待全面盤點經管資產之使用狀況，並規劃期程積極清查並妥為運用。

綜上，臺鐵公司化後未能掌握經管房地使用情形，截至 113 年 7 月底止，仍有土地 624 筆、面積 23.7 公頃、公告現值 203.37 億元被占用或閒置，允宜規劃期程全面清查列管並妥為運用，俾提高資產管理效能，並增裕公司收入。

¹⁸ 參據 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告(營業部分)頁乙-259 至 261。

六、為逐步達成淨零轉型，允宜擬定長期整體溫室氣體及碳足跡盤查計畫，並落實各項減碳措施，俾企業永續發展

為配合我國 2050 淨零排放路徑及策略，臺鐵公司 114 年度預算編列 2 億 1,556 萬 8 千元，辦理節能 214 萬 6 千元¹⁹及淨零綠生活 2 億 1,342 萬 2 千元²⁰之相關措施；另 114 年度「管理費用-服務費用-專業服務費」編列 990 萬元辦理「114 年至 115 年車站及旅客運輸服務車輛之碳足跡盤查及減碳計畫」。

經查臺鐵公司為落實 2050 淨零排放相關政策，臺鐵公司 113 年度首次針對提供旅客運輸服務的區間、自強及莒光三種列車型號，進行「旅客運輸服務碳足跡」盤查，另對全臺 4 個特等站和 28 個一等站共 32 個車站進行「組織型溫室氣體盤查」，擬取得「旅客運輸服務碳足跡標籤使用權」及車站「組織型溫室氣體外部查證」，另預計辦理「114 年至 115 年車站及旅客運輸服務車輛之碳足跡盤查及減碳計畫」²¹。

雖臺鐵公司截至 113 年 10 月底止，尚未列入環境部第 1 批及第 2 批應辦理盤查登錄溫室氣體排放量之排放源²²，惟鑑於臺鐵公司之車種、各等級車站²³、辦公處所、各項設備、提供之運輸服務及企業價值鍊等可能涉及溫室氣體及碳足跡盤查待盤查範圍甚廣，允宜擬定整體之實施計畫及早因應。

¹⁹ 主要係辦理節能管理措施，編列於「站務費用-服務費用-修理保養與保固費-交通及運輸設備修護費」198 萬 6 千元、「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫-一次性項目-其他設備改善-什項設備」16 萬元。

²⁰ 主要係辦理臺鐵票務系統優化，編列於「業務費用-租金與利息-機器租金-電腦租金及使用費」。

²¹ 摘自臺鐵公司 114 年度預算案頁 10。

²² 環境部氣候變遷署，環保署公告修正「第一批應盤查登錄溫室氣體排放量之排放源」，111 年 8 月 8 日。

²³ 據臺鐵公司說明，該公司計有特等站 4 站、一等站 28 個、二等站 25 個、三等站 72 個、簡易站 69 個、招呼站 46 個。

據台鐵公司表示，該公司持續研議採取能源多樣化措施、提升設備效能、耗能監控等相關減碳方案，以減少碳排放量，擬轉型為低碳企業，實現未來永續發展²⁴，為使前開方案發揮減碳實益，容待積極控管落實，俾逐步朝淨零轉型邁進。

綜上，臺鐵公司陸續辦理各項溫室氣體與碳足跡盤查，並採行各項減碳方案，鑑於其待盤查之範圍甚廣，允宜擬定整體盤查實施計畫，並積極落實各項減碳方案，俾逐步朝淨零轉型邁進。

七、為達成第 2 期運輸部門溫室氣體管制方案，臺鐵公司設定 114 年客運量成長至 2.4 億人次之目標，允宜強化提升客運量能措施之實施成效

臺鐵公司 114 年度「營業收入」351 億 7,867 萬 1 千元，其中「營業收入-勞務收入-客運收入」201 億 9,801 萬 5 千元、「營業收入-勞務收入-客運收入退回與折讓」12 億 2,553 萬 3 千元，客運淨收入 189 億 7,248 萬 2 千元，另據臺鐵公司預估 113 及 114 年度客運人次分別為 2 億 3,790 萬人次及 2 億 4,455 萬人次。經查：

(一)第 2 期運輸部門溫室氣體管制方案，臺鐵公司設定 114 年客運量較 104 年成長 3.5%

為達成氣候變遷因應法第 4 條規定之國家溫室氣體長期減量目標，將減量責任分為能源、製造、運輸、住商、農業及環境等六大部門共同承擔，環境部已會商中央目的事業主管機關訂定我國第 1 期及第 2 期溫室氣體階段管制目標，其中交通部依據氣候變遷因應法第 11 條暨氣候變遷因應法施行細則第 7 條規定²⁵訂定運輸部門行動方案，目前「第 2 期運輸部門溫室氣體

²⁴ 臺鐵公司，臺鐵公司化元年，聚焦永續發展與 2050 淨零目標，113 年 10 月 9 日。

²⁵ 氣候變遷因應法第 11 條規定：「中央目的事業主管機關應依行動綱領及階段管制

排放管制行動方案」(以下簡稱第 2 期運輸部門溫室氣體管制方案)(110 年至 114 年)²⁶，採取 3 大推動策略包括(一)發展公共運輸系統，加強運輸需求管理、(二)建構綠色運輸網絡，推廣低碳運具使用，建置綠色運具導向之交通環境、(三)提升運輸系統及運具能源使用效率，並各列 14 項減碳措施，提升臺鐵運量即為其中措施²⁷，並設定 114 年度臺鐵運量(指客運量)較 104 年成長 3.5%，達 2.40 億人次²⁸為目標。

(二)臺鐵公司已採行相關措施提昇客運營運量能，容待持續強化實施成效

臺鐵公司客運人次受疫情影響由 108 年度 2.36 億餘人次，降至 111 年度 1.7 億餘人次(詳表 1)，臺鐵公司為因應新冠疫情對客運量之衝擊採取包括：1. 配合於連續假期及各縣市政府辦理地方特色及主題活動時加開列車；2. 配合新車投入調整編組運用；3. 配合各縣市政府推行 TPASS 通勤月票及社福卡點數搭乘臺鐵等相關措施，以減緩新冠疫情衝擊，提升客運量能，雖 112 年度客運人次已回升至 2 億 1,930 萬餘人次，惟 113 年 1 至 9 月客運人次 1 億 7,578 萬餘人次較去年同時期 1 億 5,900 萬餘人次增加，惟換算全年人次約 2 億 3,438 萬餘人次²⁹，容待強化實施成效始可推升 113 及 114 年度客運人次至 2 億 3,790 萬人次、2 億 4,455

目標，邀集中央及地方有關機關、學者、專家、民間團體經召開公聽會程序後，訂修所屬部門溫室氣體減量行動方案(以下簡稱部門行動方案)送中央主管機關報請行政院核定後實施，並對外公開。」

氣候變遷因應法施行細則第 7 條規定：「中央目的事業主管機關依本法第 11 條規定訂修所屬部門溫室氣體減量行動方案(以下簡稱部門行動方案)，應於各期階段管制目標核定後 6 個月內，送中央主管機關報請行政院核定後公開之。…」

²⁶ 第 1 期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案之執行期間 107 至 109 年度，第 2 期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案 111 年 9 月獲行政院核定。

²⁷ 依據第 2 期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案(110 年至 114 年)第 14-15 頁，111 年 9 月核定本。

²⁸ 232,216,800 人次 * 103.5% = 240,344,388 人次。

²⁹ 175,785,583 人次 / 9 個月 * 12 個月 = 234,380,777 人次。

萬人次，並符合 114 年度客運量較 104 年成長 3.5%、2.40 億人次目標。

表 1 臺鐵公司 104 至 114 年度客運人次

年度	人數(人次)
104	232,216,800
105	230,364,970
106	232,805,994
107	231,267,955
108	236,151,449
109	203,520,929
110	154,927,066
111	170,254,450
112	219,308,388
113(預計)	237,900,000
113 年 1-9 月	175,785,583
112 年 1-9 月	159,002,747
114(預計)	244,550,000

資料來源：臺鐵公司。

綜上，為達成我國 2050 年溫室氣體淨零排放目標，交通部刻正執行「第 2 期運輸部門溫室氣體管制方案」，並設定臺鐵 114 年客運量較 104 年成長 3.5%、2.40 億人次目標，雖臺鐵公司已採行相關措施提昇營運量能，惟 113 年 1 至 9 月客運人次 1 億 7,578 萬餘人次，換算全年人次約 2 億 3,438 萬餘人次，容待持續強化客運量能措施實施成效，俾 114 年度客運量可達成前開目標。

八、近年觀光支線旅運量未能有效提升，允宜持續研謀善策，並儘速修復集集支線及注意維護支線鐵路安全

臺鐵公司 114 年度「營業收入-勞務收入-客運收入」編列 201 億 9,801 萬 5 千元，包括縱貫線等主線及 6 條客運支線之營業收入，其中 4 條觀光支線客運收入各為內灣線 3,807 萬 5 千元、集集線 721 萬 1 千元、深澳線 359 萬 2 千元、平溪線 1,935 萬 1 千

元。經查：

(一)4 條支線已轉型為觀光支線，惟近年客運量概呈下滑之勢，亟待深究問題癥結，研謀解決

截至 113 年 10 月底臺鐵公司有 6 條客運支線，包括內灣線、集集線、平溪線、深澳線、六家線及沙崙線，早期臺鐵支線興建均有其運輸目的，例如平溪線及深澳線係為運送煤炭，集集線係為蓋電廠，內灣線係為運送水泥及林產等而建，目前已有內灣線、集集線、平溪線及深澳線³⁰等 4 條客運支線已轉型為觀光支線。

為發展鐵道觀光旅遊，臺鐵公司透過結合地方文化、展演及節慶等活動，規劃適當行銷方案，以帶動鐵道觀光³¹，惟觀諸近 10 年來臺鐵支線客運量，104 年度客運人次為近 10 年最高，內灣線 166 萬 9,370 人次、集集線 66 萬 4,136 人次、平溪線 128 萬 6,381 人次及深澳線 49 萬 8,770 人次，105 至 107 年度概呈減少之勢³²，108 年度 COVID-19 疫情爆發後，4 觀光支線人數又隨之下滑，110 年度 3 支線之客運人次為近 10 年最低，內灣支線 105 萬 0,732 人、平溪支線 23 萬 7,181 人次及深澳支線 4 萬 7,013 人次，111 及 112 年度雖因疫情趨緩均有回升，另 113 年 1 至 9 月深澳支線客運人次較去年同期間人數略增，惟整體而言，均尚未回升至 104 年度或疫情前客運量水準；此外，集集支線於 110 年 8 月間因 2 號及 3 號隧道受損，迄 113 年 10 月底尚在修復中，故客運人次已降至未及 20 萬人(詳表 1)，基此，

³⁰ 深澳線曾於 96 年停駛，嗣因國際海洋科技博物館(下稱海科館)啟用，而於 103 年 1 月 9 日瑞芳—海科館間恢復營運，105 年 12 月 28 日再延長至八斗子站，目前已轉型為觀光支線。

³¹ 臺鐵公司 114 年度預算案頁 10。

³² 除內灣支線 105 至 107 年度客運人次各為 158 萬 1,607 人次、158 萬 6,158 人次及 160 萬 7,323 人次，雖逐年略增，然亦低於 104 年度為 166 萬 9,370 人次。

臺鐵公司允宜深究各支線之問題癥結，並整合鐵道沿線觀光資源觀光，以提升臺鐵觀光支線旅運量。

表 1 近年臺鐵公司 4 條觀光支線客運量 單位：人次

年度	內灣支線	集集支線	平溪支線	深澳支線
103	1,605,538	655,599	1,203,323	285,098
104	1,669,370	664,136	1,286,381	498,770
105	1,581,607	624,920	1,147,852	374,405
106	1,586,158	583,960	1,073,868	379,043
107	1,607,323	543,110	1,024,501	281,919
108	1,600,590	526,664	967,518	250,898
109	1,376,268	410,984	433,772	84,435
110	1,050,732	235,925	237,181	47,013
111	1,130,797	126,501	261,522	54,965
112	1,562,685	183,798	671,027	109,874
113 1-9 月	1,139,685	130,057	488,366	83,811
112 年 1-9 月	1,297,435	118,784	539,262	58,106

資料來源：臺鐵公司。

(二)集集線尚未修復且觀光支線時有天然災變導致之土石鬆動、邊坡不穩等情事，允宜加強養固，以強化支線旅運觀光安全

4 條觀光支線部分路段可能位於土石流潛勢溪流或大規模崩塌潛勢區，亦因極端氣候產生致災降雨或因震災影響其行車安全，其中集集支線受損尚在修復中，另近期山陀兒颱風夾帶豪大雨勢影響，深澳支線多處土石坍方，造成深澳支線及平溪支線停駛³³等情事，允宜儘速修復集集支線，並加強軌道邊坡養護及周邊地質監測，提升觀光支線旅運安全。

綜上，臺鐵公司近年度持續拓展鐵道觀光，惟內灣支線、集集支線、平溪支線及深澳支線 4 條觀光支線於 104 年度於旅客人次為近 10 年最高，105 年度起即概呈下滑，期間又經歷 COVID-19 疫情影響致客運量難有效提升，允宜深究各支線之問題癥結研謀善策，並儘速修復集集支線及加強軌道邊坡養護及周邊地質監

³³ 臺鐵公司，受山陀兒颱風影響深澳線及平溪線今日停駛 第 13 發，113 年 10 月 4 日。

測，提升支線旅運安全，另整合鐵道沿線觀光資源觀光，俾帶動觀光並提升臺鐵公司支線旅客量。

貳、營業收支部分

九、臺鐵公司刻規劃票價合理化方案，允宜視方案進行情形，配合調整客運收入等相關預算數

臺鐵公司 114 年度「營業收入-勞務收入-客運收入」201 億 9,801 萬 5 千元、「營業收入-勞務收入-客運收入退回與折讓」12 億 2,553 萬 3 千元，客運收入淨額 189 億 7,248 萬 2 千元，係以現行鐵路客運票價預估而得。經查：

(一)鐵路票價相關規定

依鐵路法第 26 條第 1 項規定：「國營鐵路運價率之計算公式，由交通部擬訂，報請行政院送請立法院審定之；變更時亦同。」，同條第 2 項規定：「國營鐵路之運價，按前項公式計算，由交通部報請行政院核定實施；變更時亦同。」據臺鐵公司說明，現行臺鐵鐵路客運票價係依立法院 76 年審定³⁴鐵路客貨運輸運價率計算公式，每 2 年臺鐵公司都會依循檢討一次，84 年度迄 113 年 10 月底止，尚未調整客貨運票價。

(二)刻正研擬票價合理化方案，允宜視方案進程配合調整客運收入相關預算數

據臺鐵公司表示，截至 113 年 10 月底止，該公司刻正研議票價合理化方案，將考量社會成本、民眾負擔及旅客流失等因素調整，搭配遞遠遞減等方式，即旅客搭乘距離越長，與現有票價差距越小，以維持臺鐵公司客運競爭力，降低中長途旅客負擔，該方案業於 113 年 9 月 10 日董事會提案討論，後續將依

³⁴立法院 76 年 12 月 4 日立法院第 1 屆第 80 會期第 22 次審議通過。

照董事及監察人意見補充相關資料，再提董事會討論，俟通過後循程序提報交通部費率審議委員會，並於審議後轉陳行政院核定，惟目前尚無具體時程。

114 年度預算案臺鐵公司客運收入淨額 189.72 億元，據臺鐵公司估算，若依設定合理報酬各為 3%、4%或 5%調整票價，估算 114 年度客運收入淨額各為 248.88 億元、256.50 億元及 264.11 億，允宜視票價合理化方案之進程及最終結果調整相關預算數。

綜上，臺鐵公司 114 年度「營業收入-勞務收入-客運收入」201 億 9,801 萬 5 千元、「營業收入-勞務收入-客運收入退回與折讓」12 億 2,553 萬 3 千元，客運收入淨額 189 億 7,248 萬 2 千元，係以現行鐵路客運票價預估而得，惟刻正研擬票價合理化方案，鑑於鐵路票價變動將影響前開預算數，允宜視方案進程及結果配合調整客運收入相關預算數。

一〇、公司化後仍全數吸收法定優待票之負擔，允宜與相關主管機關研謀因應對策，俾健全財務及永續經營

臺鐵公司 114 年度「營業收入-勞務收入-客運收入退回與折讓-客運收入折讓-本路」編列「法定折讓」12 億 2,201 萬 1 千元，係老人、身心障礙人士及陪伴者優待票，以及未滿一定年齡之兒童免費之票價負擔。經查：

(一)法定優待票及後續補貼規定

臺鐵公司依據老人福利法、身心障礙者權益保障法、兒童及少年福利與權益保障法等規定，給予老人、身心障礙者及兒童全票半價或免費之優惠(詳表 1)，其優惠票價與全票之差額依發展大眾運輸條例及其施行細則規定，由中央主管機關協調相

關機關編列預算補貼之³⁵，未獲補貼前，得由主管機關納入各票種費率計算之考量³⁶。

表 1 臺鐵公司提供法定優待票之相關規定

法律名稱	條次	條文內容
老人福利法	第 2 條	本法所稱老人，指年滿 65 歲以上之人
	第 25 條第 1 項	老人搭乘國內公、民營水、陸、空大眾運輸工具、進入康樂場所及參觀文教設施，應予以半價優待。
身心障礙者權益保障法	第 58 條第 1 項	身心障礙者搭乘國內大眾運輸工具，憑身心障礙證明，應予半價優待。
	第 58 條第 2 項	身心障礙者經需求評估結果，認需人陪伴者，其必要陪伴者以一人為限，得享有前項之優待措施。
兒童及少年福利與權益保障法	第 33 條第 3 項	國內大眾交通運輸、文教設施、風景區與康樂場所等公營、公辦民營及民營事業，應以年齡為標準，提供兒童優惠措施，並應提供未滿一定年齡之兒童免費優惠。

資料來源：依臺鐵公司提供資料整理。

(二)法定優待票負擔為數不低，允宜與相關主管機關研謀因應對策

有關補助優待票價之處理原則，據臺鐵公司表示，前經行政院經濟建設委員會(現改組國家發展委員會)98年8月17日第1368次委員會議討論結論略以，考量財源及配套措施尚未妥善規劃確定，全面編列預算補貼大眾運輸事業法定優待票價差額，具財政及執行之困難，目前仍應維持現行作法，並依發展大眾運輸條例施行細則第7條第3項規定：「中央主管機關未協

³⁵發展大眾運輸條例第9條規定：「大眾運輸票價，除法律另有規定予以優待者外，一律全價收費。依法律規定予以優待者，其差額所造成之短收，由中央主管機關協調相關機關編列預算補貼之。」

³⁶發展大眾運輸條例施行細則第7條第1項規定：「本條例第九條所稱短收，指大眾運輸事業公告實施之全票票價與優待票價之差額。」及同條第3項規定：「第一項短收，中央主管機關未協調相關機關編列預算補貼前，得由主管機關納入各票種費率計算之考量。」

調相關機關編列預算補貼前，得由主管機關納入各票種費率計算之考量」辦理。

另臺鐵公司說明，交通部前於 108 年間已函詢衛生福利部，據復為考量政府資源有限，並兼顧社會福利、政府財務之衡平發展，建議仍維持採交叉補貼方式為宜，惟目前臺鐵公司鐵路運價率之計算公式尚難納入法定優待票之調整機制，爰臺鐵公司自行吸收之法定優待票差額仍無法以交叉補貼方式處理。基此，臺鐵公司 108 年度負擔前開法定優待票差額 11 億餘元，109 至 111 年度因疫情而減少為 8 億餘元、7 億餘元及 9 億餘元，112 年度復增至 14 億 2,963 萬 8 千元，臺鐵公司化後 113 及 114 年度亦持續編列 12 億 1,338 萬 4 千元及 12 億 2,201 萬 1 千元預算，負擔金額為數不低(詳表 2)，鑑於臺鐵公司化後仍持續虧損(詳第一題)，允宜持續與相關主管機關研謀因應對策，以健全財務。

表 2 近年臺鐵公司法定優待票差額與政府補助之預、決算情形表

單位：新臺幣千元

年度	預算數	決算數
108	1,001,322	1,101,972
109	1,086,679	867,930
110	1,086,679	702,382
111	1,086,781	919,549
112	1,110,972	1,429,638
113	1,213,384	-
114	1,222,011	-

資料來源：臺鐵公司提供。

綜上，現行老人、兒童、身心障礙人士及陪伴者優待票負擔，係由臺鐵公司全額吸收之法定優待票差額，且負擔金額不低，鑑於臺鐵公司化後持續虧損，然 113 及 114 年度仍續編列 12 億 1,338 萬 4 千元及 12 億 2,201 萬 1 千元預算，允宜與相關主管機

關研謀因應之策，俾健全財務與永續經營。

一一、部分鐵路立體化車站開發案件尚無具體成果，允宜積極招商，並盤點整合待開發資產規劃運用，俾持續擴大帶動開發效益

臺鐵公司 100 年以後已啟用 5 項鐵路立體化計畫，包括臺北市區鐵路地下化東延南港、臺鐵高雄-屏東潮州捷運化、臺中都會區鐵路高架捷運化、員林市區鐵路高架化及高雄市區鐵路地下化等 5 項鐵路立體化計畫，預計 114 年度辦理招商及促參案件將產生收入 4 億 4,139 萬元，編列於「營業收入-其他營業收入-租賃收入-不動產租賃收入」項下 1 億 7,890 萬 1 千元及「營業收入-其他營業收入-租賃收入-權利金收入」項下 2 億 6,248 萬 9 千元(詳表 1)。經查：

表 1 已啟用鐵路立體化建設計畫 114 年度開發及招商效益表

單位：新臺幣千元

項目	案名	合計	會計科目	114 年度 預算案數
1-1	南港車站 BOT 促參案	163,039	不動產租賃收入	58,139
			權利金收入	104,900
1-2	松山車站 BOT 促參案	110,663	不動產租賃收入	47,314
			權利金收入	63,349
1-3	南港車站 ROT 促參案	52,314	不動產租賃收入	4,609
			權利金收入	47,705
臺北市區鐵路地下化東延南港計畫小計				326,016
2-1	臺中高架橋下多目標商場及停車場租賃案	28,685	不動產租賃收入	28,685
2-2	臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案案土地租金及營運權利金	44,944	不動產租賃收入	9,837
			權利金收入	35,107
臺中都會區鐵路高架捷運化計畫小計				73,629
3-1	員林市區鐵路高架化計畫--員林橋下空間活化利用案	5,515	不動產租賃收入	5,515
3-2	員林高架橋下多目標商場及停車場租賃案	13,125	不動產租賃收入	13,125

項目	案名	合計	會計科目	114 年度 預算案數
員林市區鐵路高架化計畫小計				18,640
4-1	左營等地下 9 站商業空間統標案	720	不動產租賃收入	720
高雄市區鐵路地下化小計				720
5-1	屏東、潮州車站商場及停車場租賃案	22,385	不動產租賃收入	10,957
			權利金收入	11,428
臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫小計				22,385
總計		441,390	不動產租賃收入	178,901
			權利金收入	262,489

資料來源：臺鐵公司；本中心整理。

(一)「鐵路立體化及廊道平台建設財務虧損補償之協商機制」概述

臺鐵公司為創造已立體化車站之開發效益，於 109 年 7 月間建立「鐵路立體化及廊道平台建設財務虧損補償之協商機制」，針對已完工之鐵路立體化地區，積極推動鐵路站區開發活化；尚未核定之鐵路立體化計畫，則主動盤點尚未開發但具開發潛力之資產，積極與地方政府進行溝通協商，期創造效益，確保不致造成臺鐵公司未來營運財務上負擔³⁷。

(二)部分鐵路立體化車站開發案件尚無具體成果，亟待持續招商，並盤點整合待開發資產規劃運用

據臺鐵公司說明，前開已啟用 5 個立體化車站辦理招商及促參案件於 110 至 112 年度各產生 3.15 億元、3.58 億元、3.94 億元收入，113 年 1 至 7 月產生 2.47 億元收入(詳表 2)。惟截至 113 年 10 月底止，員林火車站周邊土地都市更新案已公告招標 2 次，然尚無廠商投標，刻正洽商彰化縣政府承租部分空間設置員林轉運站之意願，將視洽商結果擬再調整招商範圍及各

³⁷摘自臺鐵公司 113 年 5 月間回復資料。

項條件，預計於 113 年第 4 季再辦理公告招商；此外，鳳山車站 ROT 案已辦理第 2 次招商公告，原於 113 年 11 月 29 日截止收件，受山陀兒颱風影響，已延長至 113 年 12 月 20 日截止，容待積極進行。

另監察院 112 年 12 月間之調查報告略以，臺鐵公司可藉由更新現有老舊車站機會，積極開發車站附屬事業，將鐵路立體化對於該局營運效能之阻力化為助力，並思考配合周邊交通建設及都市更新發展，以提高車站發展潛力³⁸，允宜盤點整合鐵路立體化建設計畫案件之待開發資產，持續擴大帶動開發效益。

表 2 已啟用鐵路立體化建設計畫 110-113 年度開發及招商效益表

單位：新臺幣億元

項目	計畫名稱	110 年度	111 年度	112 年度	113 年 1-7 月
1-1	南港車站 BOT 促參案	2.34	2.70	2.68	1.59
1-2	松山車站 BOT 促參案				
1-3	南港車站 ROT 促參案	0.41	0.42	0.54	0.36
臺北市區鐵路地下化東延南港計畫小計		2.75	3.12	3.22	1.95
2-1	臺中高架橋下多目標商場及停車場租賃案	0	0	0.11	0.13
2-2	臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案	0.13	0.16	0.17	0.11
臺中都會區鐵路高架捷運化計畫小計		0.13	0.16	0.28	0.24
3-1	員林橋下空間活化利用案	0.02	0.02	0.06	0.03
3-2	員林高架橋下多目標商場及停車場租賃案	0	0	0.08	0.07
3-3	員林火車站周邊土地都市更新案	0	0	0	0
員林市區鐵路高架化計畫小計		0.02	0.02	0.14	0.10
4-1	左營等地下 9 站商業空間統標案	0.01	0.01	0.01	0.01
4-2	高雄市鳳山車站開發大樓整建營運移轉案	0	0	0	0
高雄市區鐵路地下化小計		0.01	0.01	0.01	0.01
5-1	屏東、潮州車站商場及停車場租賃案	0.24	0.27	0.29	0.17
臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫		0.24	0.27	0.29	0.17
總計		3.15	3.58	3.94	2.47

資料來源：臺鐵公司；本中心整理。

³⁸ 監察院鐵路立體化調查報告頁 19，112 年 12 月 12 日。

綜上，臺鐵公司於 109 年 7 月間建立「鐵路立體化及廊道平台建設財務虧損補償之協商機制」，期可於立體化車站開發時創造效益，其中已啟用 5 個立體化車站辦理招商及促參案件於 110 至 112 年度各產生 3.15 億元、3.58 億元、3.94 億元收入，113 年 1 至 7 月產生 2.47 億元收入，惟員林火車站周邊土地都市更新案及鳳山車站 ROT 案等案件尚無具體成果，允宜積極招商，並盤點整合待開發資產規劃運用，俾持續擴大帶動開發效益。

參、固定資產建設、改良擴充部分

一二、推動鐵路安全改善相關計畫，惟部分安全績效指標未達目標，復發生多起重大傷亡意外，允待落實各項改革措施，以維鐵路公共運輸安全

為維護鐵路公共運輸安全，交通部及鐵道局³⁹主管及督導管理全國鐵路安全，由臺鐵公司辦理鐵路安全改善相關計畫，並於交通部單位預算、臺鐵公司投入營運資金及中央政府前瞻基礎建設計畫(以下簡稱前瞻)各期特別預算編列所需經費，114 年度交通部單位預算⁴⁰及前瞻第 5 期特別預算⁴¹各編列 147.91 億元、3 億元；臺鐵公司相應於「固定資產建設改良擴充」項下編列前開增資 150.91 億元⁴²。經查：

³⁹ 依據鐵路法第 4 條第 1 項及第 3 項。

⁴⁰ 交通部 114 年度單位預算案「國營臺灣鐵路股份有限公司」項下編列臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 99.41 億元、臺鐵軌道結構安全提升計畫 8.5 億元、臺鐵公司營業所需基礎設施重置維修第 1 期計畫 10 億元及臺鐵公司營業所需車輛維修第 1 期計畫 30 億元，合計 147.91 億元。

⁴¹ 前瞻第 5 期特別預算交通部「軌道建設」項下編列臺鐵集集支線基礎設施改善計畫 3 億元。

⁴² 臺鐵公司 114 年度預算案「固定資產建設改良擴充」項下臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 99.41 億元、臺鐵軌道結構安全提升計畫 8.5 億元、臺鐵公司營業所需基礎設施重置維修第 1 期計畫 10 億元、臺鐵公司營業所需車輛維修第 1 期計畫 30 億元、臺鐵集集支線基礎設施改善計畫 3 億元，合計 150.91 億元。

(一)鐵路安全改善相關計畫內容

臺鐵公司為維護鐵路安全，104 年度以來推動 7 項計畫，計畫期間介於 104 至 116 年度，計畫總金額 1,941 億餘元，由交通部、臺鐵公司營運資金及前瞻特別預算各編列 1,672 億餘元、82 億餘元及 186 億餘元支應(詳表 1)。

表 1 104 至 114 年度起臺鐵公司辦理之鐵路安全改善計畫表

金額：新臺幣千元

編號	計畫名稱	期間 (年度)	計畫總額	公務 預算	臺鐵公司 營運資金	前瞻特 別預算
1	鐵路行車安全改善計畫	104-113	27,522,400	27,522,400	-	-
2	臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	104-116	99,730,000	92,212,082	7,517,918	-
3	臺鐵軌道結構安全提升計畫	109-114	9,900,300	9,657,600	242,700	-
4	臺鐵電務智慧化提升計畫	106-113	30,610,000	13,545,700	-	17,064,300
5	臺鐵集集支線基礎設施改善計畫	108-116	3,588,497	2,002,573	-	1,585,924
6	臺鐵公司營業所需基礎設施重置維修第 1 期計畫	113-116	9,534,440	9,057,720	476,720	-
7	臺鐵公司營業所需車輛維修第 1 期計畫	113-116	13,218,250	13,218,250	-	-
合計			194,103,887	167,216,325	8,237,338	18,650,224

說明：1. 臺鐵集集支線基礎設施改善計畫中內已含規劃作業 16,500 千元(已資本化)，以下同。

2. 臺鐵公司營業所需基礎設施重置維修第 1 期計畫截至 113 年 8 月底尚未經行政院核定，暫以臺鐵 114 年度預算案資料列示，以下同。

資料來源：交通部、臺鐵公司；本中心整理。

(二)113 年度甫開辦計畫容待核定或積極趕辦，另多項計畫修正展延期程或增加經費，允宜強化進度控管

截至 113 年 7 月底止，臺鐵公司刻正推動之 7 項鐵路安全改善相關計畫，前 5 項計畫累計預算實現率逾 9 成，惟臺鐵公司營業所需基礎設施重置維修第 1 期計畫尚待行政院核定，故未開始辦理，臺鐵公司營業所需車輛維修第 1 期計畫於 113 年 2

月間甫核定，故累計預算實現率 75.82%(詳表 2)。此外，截至 113 年 8 月底止，計有 4 項計畫因環境變遷、用地取得、工程流廢標或執行延宕等因素辦理計畫修正如下(詳表 3)：

1. 鐵路行車安全改善計畫：原期程 104 至 109 年，業經第 1 次修正展延至 111 年，第 2 次修正再展延為 113 年。
2. 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫：原期程 104 至 113 年，業經第 1 次修正展延至 116 年。
3. 臺鐵電務智慧化提升計畫：原期程 106 至 113 年，擬展延至 116 年，刻正辦理第 1 次修正。
4. 臺鐵集集支線基礎設施改善計畫：原期程由 108 至 115 年，業經第 1 次修正展延至 116 年，併將計畫總額由 23.63 億元增加至 35.88 億元。

是以，為避免相關計畫持續延宕，致延後完工期程並上修計畫經費，允宜督促臺鐵公司強化進度控管。

表 2 113 年 7 月底止臺鐵公司鐵路安全改善計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元

編號	計畫名稱	截至 113 年 7 月底止預算分配數(A)	截至 113 年 7 月底止預算實現數(B)	累計預算實現率 B/A*100(%)
1	鐵路行車安全改善計畫	24,222,400	22,688,558	93.67
2	臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	62,110,296	60,702,783	97.73
3	臺鐵軌道結構安全提升計畫	2,522,603	2,530,804	100.33
4	臺鐵電務智慧化提升計畫	12,461,306	12,500,319	100.31
5	臺鐵集集支線基礎設施改善計畫	1,118,700	1,124,774	100.54
6	臺鐵公司營業所需基礎設施重置維修第 1 期計畫	55,510	0.00	0.00
7	臺鐵公司營業所需車輛維修第 1 期計畫	592,931	449,548	75.82

資料來源：交通部、臺鐵公司；本中心整理。

表 3 截至 113 年 8 月底止臺鐵公司鐵路安全改善計畫修正情形表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	期間 (年度)	計畫總金額	計畫是否變更及變更次數
鐵路行車安全改善計畫	104-113 (經兩次展延)	27,522,400	1. 第 1 次修正計畫：因受都市計畫變更影響、用地取得、地方配合款、工程流、廢標因素等情事影響辦理計畫修正，經行政院 106 年 12 月 6 日核准，期程由 104-109 年展延至 104-111 年。 2. 第 2 次修正計畫：受國際疫情、政策民意、臨軌工程招標不易等因素影響，辦理計畫修正，行政院 111 年 9 月 28 日核准，期程再展延至 104-113 年。
臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	104-116	99,730,000	第 1 次修正計畫：受環境變遷、需求改變、政策民意及國際疫情影響，辦理計畫修正，期程由 104-113 年展延至 104-116 年。
臺鐵電務智慧化提升計畫	106-113 (待修正展延)	30,610,000	1. 第 1 次修正計畫辦理中。 2. 受疫情影響招標及企業總部影響 CTC 建置等不可抗力因素，無法於原期限內完成，辦理計畫修正，期程由 106-113 年展延至 106-116 年，臺鐵公司於 111 年 8 月 26 日首次函報交通部，歷經交通部、國發會等程序審查，近期經交通部於 113 年 6 月 6 日函陳行政院轉由國發會審查中。
臺鐵集集支線基礎設施改善計畫	108-116	3,588,497	第 1 次修正計畫：因受豪雨及地震影響，使三號隧道上邊坡崩塌，致三號隧道毀損 100 公尺，需要辦理上邊坡加固及該隧道重建，辦理修正計畫增加經費由 23.63 億元增加至 35.88 億元、期程由 108-115 年展延至 108-116 年。

資料來源：臺鐵公司；本中心整理。

(三)近年來部分安全績效指標未達目標，行車安全亟待持續改善

臺鐵公司依鐵路法第 56 條之 5 第 2 項規定略以，須於每年第一季結束前，向交通部鐵道局提出當年度安全管理報告，其內容應包括事故與異常事件之檢討及預防措施等事項⁴³，臺鐵

⁴³ 鐵路法第 56 條之 5 第 2 項規定：「鐵路機構應根據前一年度之事故及異常事件檢討結果，於每年第一季結束前，向交通部鐵道局提出當年度安全管理報告；其報告內容應包括下列事項：一、鐵路機構營運之安全理念及目標。二、安全管理之組織架構及實施方式。三、為確保及提升營運安全所採取或擬採取之措施。四、事故與異常事件之檢討及預防措施。五、其他與營運安全有關之重要事項。」

公司依據「鐵路行車規則」、「鐵路運輸業營運與服務評鑑執行要點」，針對不同事故種類統計發生件數及旅客傷亡情形，訂定安全績效指標項目，包括 1. 重大行車事故率、2. 一般行車事故率、3. 行車異常事件率、4. 旅客死亡率、5. 旅客重傷率、6. 旅客輕傷率等 6 項指標，以衡量對運輸安全之達成狀況⁴⁴。

臺鐵公司 110 至 112 年度及 113 年 1 至 7 月部分安全績效指標未達成目標，其中各年度之行車異常事件率未達成目標，另 110 年度因太魯閣事故等造成重大死傷，致該年度 5 項指標未達成目標值，113 年度 1 至 7 月因地震及土石流造成之列車異常事故，亦造成 3 項指標未達成目標（詳表 4），顯示運輸安全亟待全面檢討改善。

表 4 110 至 112 年度及 113 年 1 至 7 月未達成安全績效指標項目表

單位：%

年度	項次	安全績效指標項目	實際件數	目標值	實際值
110	1	重大行車事故率	5	≤0.077	0.109
	3	行車異常事件率	653	≤11.787	14.223
	4	旅客死亡率	47	0	0.303
	5	旅客重傷率	5	0	0.032
	6	旅客輕傷率	304	0	1.962
111	3	行車異常事件率	616	≤12.232	13.381
112	3	行車異常事件率	737	≤11.925	15.410
113	1	重大行車事故率	2	≤0.045	0.071
	2	一般行車事故率	27	≤0.798	0.964
	3	行車異常事件率	551	≤12.904	19.679

說明：1. 重大行車事故率、一般行車事故率、行車異常事件率以百萬列車公里計算。旅客死亡率、旅客重傷率、旅客輕傷率以百萬人次計算。

2. 此旅客死亡率及受傷率之計算為可歸因於臺鐵公司因素，不計非臺鐵公司所能掌控因素。

資料來源：臺鐵公司；本中心整理。

⁴⁴臺鐵公司，113 年安全管理報告頁 2 至 3，113 年 2 月。

(四)近年重大行車事故提出之各項待改革事項，亟待督促臺鐵公司賡續追蹤積極落實

交通部及鐵道局主管及督導管理全國鐵路安全，允確實監督臺鐵公司之營運安全，俾維護鐵路行車安全，惟據臺鐵公司提供資料，107年至113年7月底，臺鐵公司重大行車事故計有7項，行政院及交通部、鐵道局及臺鐵公司於重大行車事故後提出因應對策，另由運安會提出調查報告建議改善事項，惟迄113年8月底止，107年度普悠瑪事故臺鐵總體檢報告仍有19項未解除列管、運安會調查報告建議改善事項4項依列管期程執行改善中；110年太魯閣事故之安全改革及5年安全提升計畫仍待持續推動、運安會調查報告建議改善事項1項依列管期程執行改善中。此外，113年4至7月間發生落石及土石流衝擊致列車出軌事件提出擬採行措施亦待辦理(詳表5)，亟待督促臺鐵公司賡續追蹤控管積極推動。

表5 107年至113年8月底止臺鐵公司重大事故處理情形表

項次、時間	事件	檢討改善概況
1. 107年10月21日	臺鐵第6432次車新馬站重大鐵道事故(簡稱107年普悠瑪事故)	1. 臺鐵總體檢報告經交通部核定同意解除列管125項，其餘19項持續列管。 2. 運安會事故調查改善建議18項獲同意解除列管14項，4項依列管期程執行改善中。
2. 110年4月2日	臺鐵第408次車清水隧道重大鐵道事故(簡稱110年太魯閣事故)	1. 持續辦理安全改革及5年安全提升計畫 ⁴⁵ 。 2. 運安會事故調查改善建議9項獲同意解除列管8項，1項依列管期程執行改善中。
3. 113年4月10日	第445次列車於和平站南邊擦撞落石致二軸出軌	1. 與公路局持續橫向聯繫配合，加強清理台9線坍方路段邊坡不穩定之土石。 2. 落石侵入軌道之處所，辦理鋼軌柵欄加

⁴⁵110年太魯閣事故發生後，臺鐵局公司優先辦理安全改革精進作為，透過檢視人、車、路各面向，積極推動各項安全改善措施，110年5月擬定計畫，包括6項策略34方案，其中有部分方案計畫屬中長期，持續推動。配合臺鐵轉型改革公司後研擬推動「5年安全提升計畫」，將前述中長期方案計畫納入持續辦理並整體推動執行安全提升計畫，以有效降低安全風險，提升效能，確保安全。

項次、時間	事件	檢討改善概況
		固，並加強路線巡查，以維行車安全。
4. 113年6月21日	和仁=崇德間西正線 51k 發生土石流衝擊行駛中列車	擬辦理下列事項： 1. 野溪疏濬整治。 2. 增設土石溢流告警系統+CCTV 人工監控。 3. 宜花東地區鐵路沿線檢討增設阻隔設施及告警系統，研擬整體改善計畫。
5. 113年7月1日	和仁=崇德間 (K48+100~600)、(K56+500~980) 兩處發生土石流淹沒軌道致雙線不通	1. 和仁=崇德間 (K48+100~600)、兩處 (K56+500~980) 發生土石流淹沒軌道致雙線不通：部分已搶通，部分待 113 年 9 月 10 日或 113 年底完成。 2. 已於於鐵路致災路段短期增設護欄工程、告警系統及監視設備，並與公路局、農村發展及水土保持署建立聯防機制，連接各單位之邊坡雨量及監視資訊。
6. 113年7月4日	和仁=崇德間東正線 (K48+730) 巨石掉落	3. 長期：將由專業顧問公司規劃設計土石流及落石之防治工程。
7. 113年7月24至25日	凱米颱風路線災損情況	1. 八掌溪橋南橋台復舊：已完成搶通，雙線恢復通行。 2. 北迴線 4 處復原工作辦理情形如下：部分已搶通，部分待 113 年 9 月 10 日或 113 年 12 月底完成。

資料來源：臺鐵公司及交通部、臺鐵公司新聞稿；本中心整理。

綜上，為建構安全、安心之鐵路運輸系統，交通部、臺鐵公司營運資金及前瞻特別預算編列經費，並由臺鐵公司辦理鐵路行車安全改善相關計畫，然臺鐵公司部分年度安全績效指標未達目標，復發生多起重大傷亡或行車意外事故，顯示相關計畫之實施成效容待提升，臺鐵公司允宜積極落實各項改革措施及運安會事故調查報告之建議改善事項，以維營運安全。

一三、邊坡防護及預警功能尚有疏漏，允宜全面盤點改善防範於未然，並與相關機關建立聯防機制，俾強化邊坡安全管理

為強化邊坡防護及預警功能，臺鐵公司由刻正執行之「鐵路行車安全改善計畫」(104-113 年) 中辦理邊坡防護及落石預警等相關事項；另於 114 年度「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」項下編列邊坡巡檢精進系統建置 269 萬 7 千元。經查：

(一)邊坡防護及落石預警進行概況

據臺鐵公司表示，該公司已於 108 年間完成邊坡巡檢及分級作業，另於 110 年太魯閣事故後，為降低危害發生，業於「鐵路行車安全改善計畫」中針對沿線臨軌工程及高風險路段，增設安全防護設施，辦理邊坡防護及落石預警等相關事項，包括⁴⁶：

1. **邊坡改善工程**：已於 108 年 3 月完成邊坡巡檢及分級作業，將邊坡依其穩定狀況分為 4 級⁴⁷，其中 28 處 B 級邊坡改善工程，111 年底已完成 22 處，113 年 4 月再完成 3 處，剩餘 3 處為鐵道局代辦瑞芳至猴硐、猴硐至三貂嶺、八斗子至海科館，預計 113 年底完成，持續進行擴大邊坡精進分級及邊坡總體檢等相關事項。
2. **建置 26 處邊坡落石告警系統**：針對營運路段部分位處高遠或陡峭邊坡路段，具有落石、土石流等潛在危險因子，難以工程手段全面改善者，建置 26 處落石告警系統，當落石入侵軌道淨空，系統立即發送告警訊息通知行經該路段之列車及監控台，以達及時煞車免於行車事故發生，硬體部分已於 111 年 12 月 31 日前皆建置完成，軟體部份則於 112 年 4 月全數上線。

另據審計部 112 年度決算審核報告出具意見略以，臺鐵公司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⁴⁸。

⁴⁶ 參據臺鐵安全改革報告書第 10-13 頁，112 年 12 月。

⁴⁷ A 級：明顯不穩定徵兆，共 0 處、B 級疑似不穩定徵兆：28 處、C 級無顯不穩定徵兆：1,660 處；D 級穩定狀況：3,385 處，合計 5,073 處。

⁴⁸ 摘自 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分第乙-261 頁。

(二)112 年起進行邊坡巡檢精進系統建置計畫，運用科技提供廣域邊坡風險資訊

臺鐵公司除依鐵路邊坡手冊辦理前開邊坡防護及落石預警外，另針對人工難以巡查之廣範圍邊坡，於 112 年度起辦理邊坡巡檢精進系統建置計畫，總經費 6,520 萬 4 千元，計畫期程 112 至 115 年度，截至 114 年度已編預算數 4,823 萬 7 千元⁴⁹，擬藉由衛星、航照比對涵蓋範圍至非鐵路邊坡之大範圍潛勢變化，以利提早發現風險，提供廣域邊坡風險資訊。

(三)近期仍持續發生相關事故，允待全面盤點改善防範於未然，並與公路局等機關協調聯防，強化邊坡安全管理體系

承上所述，臺鐵公司已辦理邊坡防護及落石預警與建置巡檢精進系統等相關事項，然 113 年 4 月 10 日發生列車於和平站南邊擦撞落石致二軸出軌事故，後又於 113 年 6 月 21 日因大清水溪土石流溢流覆蓋軌面影響，造成列車出軌，其次再於同年 7 月 1 日間和仁=崇德間(K48+100~600)、(K56+500~980)兩處發生土石流淹沒軌道致雙線不通、7 月 4 日和仁=崇德間東正線(K48+730)巨石掉落，損及路線及電車線，影響列車雙向通行等事件，再者受凱米颱風⁵⁰、山陀兒颱風⁵¹影響亦多處受創，顯示在氣候變遷及極端天候下，防護及預警功能容待精進，鑑於鐵路邊坡管理或與公路局、農村發展及水土保持署權管之邊坡或

⁴⁹ 參據臺鐵公司 114 年度預算案頁 152 至 153。

⁵⁰ 據臺鐵公司 113 年 7 月 25 日「臺鐵公司因應凱米颱風 7 月 26 日列車行駛資訊 第 5 發」新聞稿，路線災損情況包括：1. 北迴線(和仁=崇德間)K48+500、K56+620 及 K56+800 受土石流影響，淹沒東西正線軌道各約 250 公尺，土石方量約 2 萬 1500 立方公尺。2. 北迴線(和仁=崇德間)K53+800 小清水溪橋，西正線橋梁因溪水暴漲遭土石沖毀 40 公尺。3. 縱貫線八掌溪橋(南靖=後壁)K306+950 處，受溪水暴漲影響，路基遭沖刷約 30 公尺。

⁵¹ 據臺鐵公司 113 年 10 月 4 日「臺鐵公司因應山陀兒颱風列車行駛資訊 第 13 發及第 14 發」新聞稿，山陀兒颱風期間發生包括深澳線多處土石坍方、南迴線太麻里=知本間 K80+050~K80+070 處路基流失、太麻里站有土石流侵入路線等情事。

周遭水土保持息息相關，允宜持續運用廣域邊坡風險資訊及早發現潛勢危險邊坡，全面盤點改善以防範於未然，並與相關機關建立聯防機制，以維行車安全。

綜上，臺鐵公司已辦理邊坡防護及落石預警與建置巡檢精進系統等相關事項，惟於地震及風災發生時，仍陸續發生邊坡土石坍方而影響行車等情事，於氣候變遷及極端天候下，防護及預警功能容有精進空間，允宜運用廣域邊坡風險資訊及早發現潛勢危險邊坡，全面盤點改善防範未然，並與公路局及農村發展及水土保持署權管建立聯防機制，強化邊坡安全管理體系，以維行車安全。

一四、為維護行車安全，並提高運輸效能，允宜追蹤控管臺鐵整體購置及汰換車輛計畫按期程交車，另配套完整訓練，俾如期如質投入營運

臺鐵公司 114 年度「固定資產建設改良擴充-專案計畫」項下「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」(104-116 年)99 億 4,100 萬元；另於「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」項下編列新駕駛模擬機(器)採購計畫 1 億 2,000 萬元。經查：

(一)臺鐵整體購置及汰換車輛計畫業經修正，將期程由 113 年度展延至 116 年度

為提昇傳統鐵路運輸效能，強化臺灣地區軌道運輸系統功能，無縫銜接都會捷運系統及南、北高速鐵路運輸，提高民眾對大眾運輸工具之使用率，以達到節能減碳政策目標，交通部依行政院 97 年間函示⁵²擬定臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，並

⁵²行政院 97 年 1 月 14 日院臺交字第 0970000817 號函略以，為因應未來臺鐵轉型為都會區捷運化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，請交通部研擬臺鐵未來 10 年各項購置、汰換車輛計畫，陳報行政院核定。

經行政院於 104 年 5 月間核定，計畫總經費 997.3 億元(中央公務預算負擔 922.12 億元，臺鐵公司負擔 75.18 千元)，由臺鐵公司執行，預計購置通勤電聯車 520 輛、城際電聯車 600 輛、機車 127 輛及支線客車 60 輛。後因受環境變遷、需求改變、政策民意及國際疫情影響而延遲交車期程(詳表 1)，業經行政院於 113 年 8 月間核定辦理計畫修正，期程由 104 至 113 年度展延至 116 年度。

表 1 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫修正前後交車時間表

單位：車輛數

車種		年度 合計	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116
			區間 客車	修正前	520	48	56		24	96	96	96	96	56	48
	修正後	520						20	140	220	140				
城際 客車	修正前	600				24	96	96	96	96	96	96			
	修正後	600							84	204	192	120			
機車	修正前	127			4	20	20	20	20	21	22				
	修正後	127									7	36	39	20	25
支線 客車	修正前	60		8	52										
	修正後	60											52	8	

資料來源：臺鐵公司；本中心整理。

(二)截至 113 年 9 月底止，臺鐵整體購置及汰換車輛計畫交車概況

截至 113 年 9 月底止，臺鐵整體購置及汰換車輛計畫之交車情形如下：

1. 區間客車：通勤電聯車(EMU900 型)520 輛已於 112 年全部交車完成。
2. 城際客車：城際電聯車(EMU3000 型)600 輛已於 113 年 8 月間全數交車。
3. 機車(含柴電機車及電力機車)：柴電機車 34 輛(R200)已

交付 12 輛，目前已投入營運 4 輛，預定 114 年 12 月底前交付其餘 22 輛；電力機車 68 輛(E500)已交付 12 輛。後續擬增購 25 輛，預計可於 116 年底完成。

4. 支線客車：預計購置 60 輛，刻正細部設計中。

(三)EMU3000 型及 EMU900 型電聯車投入運行後之效能容有提升空間，亟待檢討強化

臺鐵公司原預估 600 輛 EMU3000 型城際列車及 520 輛 EMU900 型區間客車於 113 年 9 月全數投入營運後，較 109 年未投入時整體自強號運能提升 40%，其中東部地區提升 54%；整體區間(快)車運能提升 35%，其中北部地區提升 25%⁵³，然審計部 112 年度決算審查報告略以，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⁵⁴。

又臺鐵公司表示，全新 R200 型柴電機車於 113 年 6 月 19 日正式投入營運，預期 34 輛新車陸續上線營運後，將可大幅提高貨運運輸安全及效率，降低運輸成本，增加貨商滿意度及可用度⁵⁵，惟 113 年 10 月 8 日該款電機車在花蓮模擬拖拉普悠瑪列車時發生動力異常，導致中華路平交道、建國路平交道受阻逾 30 分鐘、2 班列車受影響⁵⁶，容待於交付車輛過程嚴控交車品質，並使其投入營運運作無虞。

⁵³ 摘自 113 年 6 月 20 日；113 年 9 月 26 日立法院第 11 屆第 2 會期交通委員會第 2 次全體委員會議「臺鐵公司化執行情況、獎敘規範暨軌道月台旅客安全規劃」專題報告。

⁵⁴ 摘自 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分第乙-257 頁。

⁵⁵ 摘述自臺鐵公司 FB 貼文，臺鐵公司 R200 型柴電機車首航 新舊傳承世代交接，113 年 6 月 19 日。

⁵⁶ 參據公視新聞網，台鐵 R200 柴電機車 6 月才啟用 今上午動力異常卡在花蓮平交道，113 年 10 月 8 日。

(四)為利新車投入營運時順利運轉及行車安全，新駕駛模擬機(器)採購計畫允宜扣合新車交車期程訓練所需，並配套完整訓練

為加強司機員訓練，強化考取證照、駕駛操作、路線熟悉、故障排除等技能，於員訓中心及各機務段設置駕駛模擬器供司機員班學員訓練及司機員回訓使用，臺鐵公司辦理新駕駛模擬機(器)採購計畫，計畫總經費 2 億 40 萬元，計畫期程 112 至 115 年度，112 年度編列 10 萬元、113 年度編列 10 萬元及 114 年度編列 1 億 2,000 萬元，截至 113 年 8 月底立約商所提送之工作計畫及設計細部設計文件尚於審核階段，故尚未達付款條件，允宜追蹤控管辦理進度，為利新車投入營運時順利運轉及行車安全，務使其扣合新車交車期程，並配套完整訓練。

綜上，為提升運輸效能，臺鐵公司辦理臺鐵整體購置及汰換車輛計畫，並已將交車期程由 113 年度展延至 116 年度，刻依時程陸續交付 EMU3000 型、EMU900 型電聯車、柴電機車 (R200)、電力機車(E500)等車輛，惟投入運轉後存有列車準點率待提升及模擬營運時發生異常等情事，允宜追蹤控管如期交車，另確保新駕駛模擬機(器)採購計畫扣合新車交車期程訓練所需，並配套完整訓練，俾其投入營運時發揮提高運轉效能之實益，並維行車安全。

一五、「自動驗票閘門系統汰舊換新」及「臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更新案」進度落後，允宜檢討改善，俾提升旅運服務品質

臺鐵公司 114 年度「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」項下編列「自動驗票閘門系統汰舊換新」2 億 3,828 萬元及「臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更新案」1 億 8,545 萬 9 千元。經查：

(一)「自動驗票閘門系統汰舊換新」辦理情形：為加強系統整合，提高營運效率，臺鐵公司辦理「自動驗票閘門系統汰舊換新」，計畫總經費 9 億 9,283 萬 9 千元，期程 111 至 116 年度，惟因 112 年 7 月間 TPASS 行政院通勤月票上線，爰配合採購 TPASS 驗票機設置專用通道，以利旅客驗票使用，致使該案採購規格、數量皆需配合重新審視調整，截至 113 年 8 月底止，預算實現率僅 25.36%(詳表 1)。

(二)「臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更新案」辦理情形：為提供乘客即時性之列車行車訊息及臨時事件之插播訊息等旅運多元資訊，提升旅客觸及率，臺鐵公司辦理「臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更新案」計畫總經費 7 億 5,097 萬 9 千元，期程 111 至 116 年度，因配合資安需求，故研議新增防火牆等措施，改以最有利標進行，並辦理公開說明會等因素，造成進度延遲，截至 113 年 8 月底止，預算實現率僅 2.54%(詳表 1)。

表 1 截至 113 年 8 月底止，「自動驗票閘門系統汰舊換新」及「臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更新案」預算執行情形

單位：新臺幣千元

計畫名稱	計畫期間	計畫總經費	截至 113 年累計預算數(D)	截至 113 年 8 月底止執行情形			114 年預算案數
				預算分配數A	實現數B	實現率 B/A	
自動驗票閘門系統汰舊換新	111-116	992,839	151,687	76,507	19,403	25.36%	238,280
臺鐵全線列車暨站務資訊顯示系統更新案	111-116	750,979	155,442	80,442	2,044	2.54%	185,459

資料來源：臺鐵公司及其 114 年度預算案頁 154 至 155；本中心整理。

綜上，為提供乘客更便捷優質便利服務，臺鐵公司 111 年度起辦理「自動驗票閘門系統汰舊換新」及「臺鐵全線列車暨站務

資訊顯示系統更新案」，惟截至 113 年 8 月底止預算實現僅各為 25.36%及 2.54%，辦理進度顯有落後，允宜檢討改善，俾提升旅運服務品質。

一六、辦理富岡訓練所新建工程，惟執行情形未如預期，允宜強化進度管並積極辦理，俾如期提供員工訓練所需場所及設施

臺鐵公司 114 年度「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」項下編列「新設富岡基地綜合實習訓練所新建工程（含訓練設施）」（以下簡稱富岡訓練所新建工程）3,523 萬 8 千元。經查：

（一）富岡訓練所新建工程

為提供受訓學員實習時所需場所及相關設施，臺鐵公司推動富岡訓練所新建工程，規劃於富岡基地建置新建內含教學大樓、生活大樓、安全教育館及員工實習廠區之綜合實習訓練所，期可設置符合現場實務情境之教學環境，計畫總金額 19 億 6,726 萬元，期程 111 至 118 年度⁵⁷。

（二）截至 113 年 8 月底止，累計預算實現率偏低，容待強化進度管並積極辦理

該計畫截至 113 年底已編預算數 1 億 2,369 萬 4 千元，113 年 8 月底累計預算分配數 5,009 萬 2 千元、累計預算實現數 1,609 萬 7 千元、累計預算實現率僅 32.13%，實際執行情形難謂理想，據臺鐵公司說明，該案因涉及都市計畫之變更及建築執照之核發等作業，故時程較長，預計開工後陸續可完成安全教育館等各項工程，於 1,680 日曆天完成⁵⁸，惟該工程案於 113

⁵⁷ 依 114 年度預算案頁 152-153 「固定資產建設改良擴充計畫預計」所載期程。

⁵⁸ 據臺鐵公司說明略以，廠商須優先完成安全教育館結構體，並須於開工後 455 日曆天前完成結構體不封頂板，將 ET2 綜合實習廠區位置之太魯閣號事故列車移至安全教育館；開工後 610 日曆天前完成安全教育館工程，並向地方主管機關申請安全教育館部分使用執照；ET2 綜合實習廠區須於機關完成用地交付後隔日起

年 8 月 29 日公告招標，113 年 9 月 30 日因無人投標而流標，容
待強化進度控管積極辦理。

綜上，臺鐵公司為提供員工訓練所需場所及設施，爰辦理富
岡訓練所新建工程，惟截至 113 年 8 月底止，累計預算實現率僅
32.13%，並於 113 年 9 月 30 日因無人投標而流標，允宜強化進度
管並積極辦理，俾如期提供員工訓練所需場所及設施。

(分機：8667 楊慧敏)

365 日曆天內完成；其餘工程均須於開工日起 1,680 日曆天內完成。