

交通部主管 112 年度單位決算評估報告目錄

頁次

一、近年我國交通事故死亡人數未能有效下降，且未達道安方案目標，另路口、 高齡及行人等防制重點族群之實施成效容有提升空間，允宜持續檢討改善	1
二、交通部「大型車輛裝設主動預警輔助系統」計畫進度延遲，並將原裝設 2,400 輛修正為 800 輛，允宜追蹤裝設後交通事故改善情形，並運用研發成果帶 動產業發展，以發揮實益 -----	3
三、「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」3 年內修正計畫 2 次，追加經費及延長辦 理期程，允宜督導地方政府擲節成本，並落實補助計畫管控機制 -----	5
四、中央氣象署辦理「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」執行 進度滯後，允宜審慎籌劃並積極辦理，俾利如期如質完成 -----	8
五、觀光署重要景點計畫(109-112 年度)部分國家風景區遊客人數未如預期， 允宜賡續積極辦理重要景點計畫(113-116 年度)，並滾動檢討預計效益達 成情形 -----	10
六、公路局近年推動服務性路線需求反應式公共運輸服務，仍無法補足運輸服 務缺口，允宜檢討改善，強化需求管理，以滿足基本民行，落實交通平權	14
七、鐵道局辦理增設台鐵平鎮臨時站建設計畫累計預算實現率落後，允宜改善 強化進度控管，俾如期完工啟用 -----	17

交通部主管 112 年度單位決算評估報告

一、近年我國交通事故死亡人數未能有效下降，且未達道安方案目標，另路口、高齡及行人等防制重點族群之實施成效容有提升空間，允宜持續檢討改善

交通部 112 年度「道路交通安全」預算數 6 億 732 萬 9 千元，實現數 4 億 6,326 萬 6 千元，保留數 7,275 萬 3 千元，合計決算數 5 億 3,601 萬 9 千元，占預算數 88.26%，賸餘 7,131 萬元，主用於辦理道路交通秩序與交通安全改進方案(以下簡稱道安方案)相關事項。經查：

(一)近年交通事故死亡人數未能有效下降，且未達道安方案目標，仍待持續檢討改善

行政院自 71 年 9 月起陸續辦理各期道安方案，108 至 111 年度辦理第 13 期道安方案，112 年度起實施第 14 期道安方案(112-115 年)，期可降低交通事故死亡人數，提升道路交通秩序與交通安全，第 13 期道安方案設定道路交通事故死亡人數目標由 108 年度之 2,500 人降至 111 年度 2,300 人以下，111 年度經交通部滾動調整目標為 2,813 人以下；第 14 期改道安方案以零死亡為願景，設定每年至少降低 5%為目標，112 年度經交通部滾動調整目標為 2,930 人以下。

惟 108 至 112 年度我國整體交通事故死亡人數各為 2,865 人、2,972 人、2,962 人、3,064 人及 3,023 人，均未達到滾動調整後目標，另部分年度雖較上年度略減，然概呈增加之勢，111 及 112 年度更突破 3 千人(詳表 1)，再者審計部就「政府推動交通安全改善執行情形」進行重要施政議題之查核，分就道路交通管考、道路交全工程等 7 大面向提出多項審核意見

¹，容待持續檢討相關措施之實施成效並滾動調整。

表 1 道安方案近年目標設定及達成情形

單位：人數

項目		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年
道路交通事故 30 日死亡人數	行政院頒 方案目標	108 年 2,500，至 111 年降為 2,300 以下				每年下降 5%為目
	滾動調整後目標	2,500	2,500	2,500	2,813	2,930 ²
	實際數	2,865	2,972	2,962	3,064	3,023

資料來源：交通部。

(二)針對路口、高齡及行人等重點防制族群之交通安全改善成效 容有提升空間

交通部 110 至 112 年度將路口、高齡及行人等列為交通安全重點防制族群，期透過工程面、教育面、執法面推動各項措施降低前開族群之交通事故，如：為改善行人交通安全，於 112 年 5 月間由交通部統合中央相關部會提出「行人優先交通安全行動綱領」，繼而行政院於 112 年 8 月間通過「行人交通安全政策綱領(2023-2027 年)」，惟前開重點防制族群族交通事故件數及受傷人數均逐年增加，另再以其交通事故死亡人數以觀，除行人交通事故死亡人數 110 至 112 年度逐年降低外，112 年度高齡者及路口交通死亡人數各為 1,277 人及 1,362 人，雖較 111 年度略減，然仍分別高於 110 年度之 1,148 人及 1,319 人，顯示對該等重點防制族群之交通安全改善成效容待持續改善。

¹ 依 112 年度中央政府總決算審核報告第 1 冊頁乙-134 至 152，審計部選定「政府推動交通安全改善執行情形」進行重要施政議題之查核，分就道路交通安全管考、道路交通安全工程、道路交通安全監理、道路交通安全執法、道路交通安全教育、道路交通安全宣導及道路交通安全未來趨勢等 7 個層面各提出 4 項、1 項、7 項、3 項、1 項及 2 項審核意見。

² 據交通部提供資料，112 年度道路交通事故 30 日死亡人數目標降低為 2,930 人係以 111 年度為 3,085 人計算基礎而得(3,085*95%)，後統計資料庫 111 年度為 3,064 人。

表 1 110 至 112 年度交通安全重點防制族群之交通事故統計

單位：人數

防制重點族群		110 年度	111 年度	112 年度
高齡者(65 歲以上)	件數	78,308	83,958	94,182
	受傷	60,235	63,767	71,754
	死亡	1,148	1,283	1,277
路口	件數	203,582	214,124	229,268
	受傷	274,709	288,255	311,857
	死亡	1,319	1,405	1,362
行人	件數	16,370	17,419	18,141
	受傷	15,589	16,763	17,280
	死亡	410	394	380

資料來源：交通部。

綜上，為提升道路交通安全，交通部推動各期道安方案，惟 110 至 112 年度交通事故死亡人數未能有效下降，且未達道安方案目標，另針對路口、高齡及行人等重點防制族群之交通安全改善成效容有提升空間，允宜持續檢討滾動調整，俾提升實施成效。

二、交通部「大型車輛裝設主動預警輔助系統」計畫進度延遲，並將原裝設 2,400 輛修正為 800 輛，允宜追蹤裝設後交通事故改善情形，並運用研發成果帶動產業發展，以發揮實益

交通部 112 年度「交通科技研究發展」項下「大型車輛裝設主動預警輔助系統」預算數 1 億 5,232 萬 5 千元，實現數 345 萬 5 千元，保留數 434 萬 5 千元，合計決算數 780 萬元，占預算數 5.12%，賸餘 1 億 4,452 萬 5 千元。經查：

(一)「大型車輛裝設主動預警輔助系統」計畫概述及變更情形

為提升大型車輛行車安全，交通部於 110 年推動「大型車輛裝設主動預警輔助系統」計畫，期程 110 至 113 年度，總經費 3 億 3,000 萬元（交通部負擔 3 億、行政院國家科學技術發展基金負擔 3,000 萬元），規劃完成 8 項主被動預警輔助系統之

個別功能、3 項整合系統³之認驗證標準，協助國內業者整合為 1 套完整系統，預計於 2,400 輛高風險大型車輛裝設試運行，並評估成效。後交通部因實際執行後遭遇困難，經重新盤點將原訂 112 年底需完成總裝設數量 2,400 輛大型車裝設八合一整合系統，調整為完成 800 輛，並專注協助簽約研發團隊系統認驗證及試運行成效評估，以完成階段性任務作業，轉換訂定為國內產業標準，作為其他後進業者研發製造之參考依據，另影響經費需求，其中 112 年法定預算由 1 億 5,232 萬 5 千元，變為實支 780 萬、113 年原定 3,300 萬元，降為 995 萬⁴，經國科會 112 年 7 月 31 日同意計畫變更。

(二)近年大型車輛行車安全容待提升，允宜追蹤裝設後交通事故改善情形，並運用研發成果帶動產業發展

截至 112 年底交通部辦理該計畫進度延遲，尚未進行大型車裝設八合一整合系統裝設，據交通部說明，業於 113 年 6 月 26 日完成 800 輛大型車主動預警系統裝設作業，刻正實施試運行成效評估，將以設備產出資料評估裝設後對駕駛人行為影響，另於 113 年 5 日進行成效評估期中報告，預計於 113 年底前完成成效評估作業。

按該計畫除科技研發、裝設外，尚包括試運行及成效評估等後續效能驗證，藉以追蹤計畫效益發揮情形，據交通部統計，近 5 年(108 至 112 年)每年大型車輛交通事故件數由 108 年度 9,508 件逐年增加至 112 年度為 1 萬 943 件、傷亡人數由 108 年度 1 萬 1,743 人概呈增加之勢，112 年度提高至 1 萬 3,599

³ 8 項個別功能包括具駕駛人身份識別之數位式行車紀錄、環景(全週)顯示系統(行車視野輔助系統)、車前防撞警示輔助系統、車道偏離警示輔助系統、盲點警示系統、胎壓偵測系統、酒精鎖、疲勞偵測系統(防瞌睡系統)，3 項整合系統包括完整系統、駕駛人狀態偵測次系統及車輛狀態偵測次系統。

⁴ 交通部 112 年 6 月 6 日交路字第 1120096671 號函。

人(詳表 1)，顯示大型車輛行車安全容待提升，允宜追蹤裝設後交通事故改善情形，並運用研發成果帶動 ADAS(先進駕駛輔助系統)產業發展。

表 1 108 至 112 年度全國大型車輛涉入案件事故統計情形

年度	事件件數	死亡人數	受傷人數	傷亡人數
108	9,508	384	11,359	11,743
109	10,103	405	12,116	12,521
110	10,158	387	12,040	12,427
111	10,182	389	12,103	12,480
112	10,943	366	13,233	13,599

資料來源：交通部。

綜上，交通部為降低大型車輛交通事故，爰推動「大型車輛裝設主動預警輔助系統」計畫，惟因進度延遲而辦理計畫變更，將裝設輛數由 2,400 輛降至 800 輛，鑑於我國近年來大型車輛事故件數及傷亡情形並未有效降低，大型車輛行車安全容待提升，允宜追蹤裝設後大型車輛交通事故改善情形，並持續運用研發成果帶動產業發展，俾發揮實益。

(分機：8667 楊慧敏)

三、「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」3 年內修正計畫 2 次，追加經費及延長辦理期程，允宜督導地方政府擰節成本，並落實補助計畫管控機制

交通部 112 年度「偏遠地區交通建設」項下「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」預算數 1 億 3,128 萬 4 千元，決算數 1 億 3,128 萬 4 千元。經查：

(一)「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」概述

東港鹽埔漁港為第一類漁港，包括東港泊區及鹽埔泊區，為改善東港泊區長期旅客壅塞之問題，航港局⁵補助屏東縣政府

⁵ 交通部組織法及交通部航港局組織法已分別於 112 年 6 月 7 日修正及制定公布，

辦理「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」，截至 112 年底止，該計畫修正計畫 2 次，原計畫經費由 2 億 6,950 萬元增加為 4 億 3,111 萬元(增幅 59.97%)，辦理期程由 109 至 111 年延長為 109 至 113 年，說明如下(詳表 1)：

1. **原計畫**：屏東縣政府為因應東港地區至小琉球長期客、貨運之成長需要，以行政院 107 年 9 月 13 日核定「東港鹽埔漁港漁港計畫」上位指導計畫，提報「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」，並經行政院 109 年 7 月核定，計畫總經費 2 億 6,950 萬元，辦理期程 109 至 111 年，用以建設跳港遊憩轉運站、北漁業用突堤碼頭工程及永久貨運碼頭規劃評估等項目。
2. **第 1 次修正計畫**：該計畫因受嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱 COVID-19)疫情影響、缺工及營建成本上漲等因素，及為提升旅運服務品質，一併檢討調整周邊服務環境，增列停車場排水溝、重新鋪設 AC 路面、全區監視系統、停車設備系統等項目，辦理第 1 次修正計畫，追加預算 9,867 萬 5 千元及辦理期程延展 1 年，並經行政院 110 年 9 月核定。
3. **第 2 次修正計畫**：為營造跳港遊憩轉運站整體性及精進優化國內交通船碼頭旅運服務設施環境，新增跳港遊憩轉運站室內裝修工程及海洋廣場公共廁所工程，辦理第 2 次修正計畫，追加預算 6,293 萬 5 千元及再延展 1 年辦理期程，並經行政院 112 年 6 月核定。

表 1 「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」修正計畫概況表

單位：新臺幣千元

計畫修正	行政院核定年月	計畫經費負擔			期程		主要修正內容
		航港局	地方政府	合計	起	訖	
原計畫	109.07	229,700	39,800	269,500	109	111	-

施行日期經行政院定自同年 9 月 15 日施行。交通部航港局預算 112 年度以前係編列於交通部單位預算內，113 年度起自交通部單位預算移出並編列單位預算。

計畫修正	行政院核定年月	計畫經費負擔			期程		主要修正內容
		航港局	地方政府	合計	起	訖	
第1次修正計畫	110.09	311,078	57,097	368,175	109	112	跳港遊憩轉運站、戶外停車場、海洋廣場工程及觀海平台工程增加計畫預算及修正年期。
第2次修正計畫	112.06	364,245	66,865	431,110	109	113	新增室內裝修及室外公共廁所工程。

資料來源：航港局；本中心整理。

(二)預算執行情形

「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」修正後總經費4億3,111萬元，其中航港局負擔3億6,424萬5千元部分(詳表1)，截至112年底累計預算數3億1,107萬8千元，並已全數執行完竣。另據航港局說明，110年度因受COVID-19疫情及缺工等因素流標而影響辦理進度，致預算執行率僅1.39%，其餘111及112年度預算執行率均為100%(詳表2)。

表2 「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」110至112年度預算執行情形

單位：新臺幣千元

項目		110年度	111年度	112年度
可支用預算數	以前年度保留	-	117,340	-
	年度預算	119,000	60,794	131,284
	合計A	119,000	178,134	131,284
預算執行情形	實現數B	1,660	178,134	131,284
	保留數	117,340	-	-
	預算執行率B/A	1.39%	100%	100%

說明：該計畫109年度未編列預算。

資料來源：航港局；本中心整理。

綜上，「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」截至112年底累計預算數雖已全數執行，惟該計畫自109年7月經行政院核定後，於110年9月至112年6月即修正計畫2次，將原計畫經費由2億6,950萬元修正為4億3,111萬元，增加約6成經費，且辦理期程由109至111年修正為109至113年，延長1倍辦理期程，鑒於該計畫完成後，航港局將接續補助屏東縣政府於鹽埔漁港客貨運

專區內辦理「鹽埔漁港貨運碼頭工程建設計畫」⁶，允宜督導地方政府擲節成本，並落實補助計畫管控機制，以使港埠建設如期如質完成，俾提升漁港使用效能。

(分機：8669 馬佳琪)

四、中央氣象署辦理「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」執行進度滯後，允宜審慎籌劃並積極辦理，俾利如期如質完成

交通部中央氣象署⁷(以下簡稱氣象署)112 年度「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」(以下簡稱南部海域計畫)之可支用預算數 4 億 5,174 萬 3 千元，實現數 5,851 萬 6 千元，占可支用預算數 12.95%；歲出保留數 3 億 9,322 萬 7 千元，占可支用預算數 87.05%(詳表 1)。經查：

(一)112 年度可支用預算數逾 8 成保留至以後年度辦理，允宜積極辦理招標事宜，俾利如期如質完成

南部海域計畫原於 109 年經行政院核定，計畫期程 110 至 113 年度，總經費 26 億 6,600 萬元，辦理建置南部海域海纜觀測系統、維持既有海纜觀測系統設備及陸上站穩定維運等，據氣象署提供資料顯示，由於計畫規劃及執行未盡周妥，於 111 年 8 月 3 日提出第 1 次修正計畫⁸，將計畫期程從 4 年延長為 6 年(110 至 115 年)，配合期程延長導致總經費需由 26 億 6,600 萬元調增至 26 億 9,870 萬元，該計畫於 110 至 112 年度執行期間，受疫情及通膨造成原物料上漲，暨受南海中菲情勢緊張等

⁶ 行政院 113 年 5 月 9 日院臺交字第 1131010062 號函核定屏東縣政府提報「鹽埔漁港貨運碼頭工程建設計畫」。

⁷ 交通部中央氣象署組織法已於 112 年 6 月 7 日公布，中央氣象局改制為中央氣象署，施行日期經行政院定自 112 年 9 月 15 日施行，爰使用改制後之組織名稱。

⁸ 第 1 次修正計畫於 112 年 1 月 30 日奉行政院核定。

因素影響，歷經 8 次流(廢)標，致 112 年度可支用預算實現數僅 5,851 萬 6 千元，實現率為 12.95%，歲出保留數 3 億 9,322 萬 7 千元，保留率高達 87.05%(詳表 1)，留待以後年度辦理；復於 112 年 12 月 22 日提出第 2 次修正計畫(草案)，預計將計畫期程再延至 117 年(110 至 117 年)，及總經費再調高至 27 億 6,410 萬元⁹。鑑此，氣象署為降低地震與海嘯之危害，允宜積極辦理招標事宜，並落實期程管控機制，俾利如期如質完成計畫。

表 1 氣象署 110 至 112 年度「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」預算執行情形表 單位：新臺幣千元

總經費	年度	可支用預算數			可支用預算執行概況			
		以前年度	本年度	合計	實現數	實現率	歲出保留數	保留率
2,698,700	110 年度	0	230,600	230,600	10,428	4.52%	220,172	95.48%
	111 年度	220,172	234,399	454,571	36,743	8.08%	417,828	91.92%
	112 年度	417,828	33,915	451,743	58,516	12.95%	393,227	87.05%

資料來源：110 至 112 年度氣象署單位決算；本中心製表。

(二)計畫修正後與原規劃差異頗大，允宜引以為鑑，嗣後提報計畫時，應審慎籌劃

為順利完成海纜觀測建置案招標程序，第 1 次修正計畫，將海纜觀測系統架構，由節點式改為嵌入式系統，以降低建置費用，符合預算規模，惟嵌入式架構無法設置海洋觀測儀器，只能以安裝地震海嘯等相關儀器為主，已影響海洋學領域之研究¹⁰；第 2 次修正計畫(草案)，預計將海纜鋪設規模，由原規劃

⁹ 第 2 次修正計畫於 113 年 5 月 27 日奉行政院核定。

¹⁰ 依該計畫第 1 次修正計畫(核定本)第 35 至 36 頁，「本計畫選定之海底觀測站，除規劃安裝地震海嘯等相關儀器外，若能順帶安裝溫鹽深儀、水下聽音計、流速剖面儀等海洋觀測儀器，透由將此先進技術應用於臺灣外海，預期我國在地球物理、地震學領域將有跨躍性發展外，亦可增進海洋學領域之研究，……。計畫修正，將觀測系統架構由節點式(Node)改為嵌入式(In-line)，以降低建置費用。但嵌入式架構無法設置前述海洋觀測儀器，只能以安裝地震海嘯等相關儀器為主，無法藉由此計畫協助海洋科學的發展。」

鋪設 800 公里長，設置 6 座測站，縮減為鋪設 200 公里長，設置 3 座測站，南部海域計畫修改後與原規劃差異頗大，允宜引以為鑑，嗣後提報計畫時，應審慎籌劃。

綜上，氣象署「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」，執行期間受疫情及通膨造成原物料上漲，暨受南海中菲情勢緊張等因素影響，歷經 8 次流(廢)標，致執行進度滯後，112 年度可支用預算數逾 8 成保留至以後年度辦理，允宜積極辦理招標事宜，俾利如期如質完成，以降低地震與海嘯之危害；又為使計畫順利執行，提報修正計畫之結果，已與原規劃差異頗大，宜引以為鑑，嗣後提報計畫時，應審慎籌劃。

(分機：1937 鄧可容)

五、觀光署重要景點計畫(109-112 年度)部分國家風景區遊客人數未如預期，允宜廣續積極辦理重要景點計畫(113-116 年度)，並滾動檢討預計效益達成情形

交通部觀光署及所屬¹¹(以下簡稱觀光署)112 年度「國家風景區開發與管理-國家風景區建設計畫」項下「重要觀光景點建設中程計畫(109-112 年度)」預算數 28 億 8,363 萬 2 千元(含觀光發展基金自償 2 億 6,970 萬元)，決算數 28 億 6,703 萬 7 千元(含觀光發展基金 2 億 6,673 萬 1 千元)，預算執行率 99.42%。經查：

(一)預算編列及執行情形

觀光署自 97 年起，以 4 年為 1 期推動重要觀光景點建設計畫(下稱重要景點計畫)，持續建設 13 個國家風景區，以提升國家風景區服務品質，第 4 期重要景點計畫(109-112 年度)¹²經行政院 108 年 7 月核定，計畫總經費 130.29 億元，由公務預算負

¹¹ 交通部觀光局於 112 年 9 月 15 日改制為交通部觀光署，本文均稱觀光署。

¹² 行政院 108 年 7 月 11 日院臺交字第 1080016715 號函核定。

擔 119.59 億元，觀光發展基金自償 10.70 億元，並已於 112 年屆期；據觀光署說明，該署及觀光發展基金於 109 至 112 年 4 年合計編列預算數 117.94 億元，實現數 117.77 億元，實現率 99.86%，其下各國家風景區建設子計畫 4 年合計預算規模介於 5.31 億元至 15.04 億元間，實現率除馬祖國家風景區為 97.47% 外，其餘均為 100%(詳表 1)。

馬祖國家風景區 112 年度保留數 1,659 萬 5 千元(詳表 1)，主要係東引停車場新建工程因廠商進度遲延終止契約，惟廠商就工期計算尚有爭議向行政院公共工程委員會提出調解，故尚無法於 112 年底執行完畢進行結算驗收而予保留；另南竿北海南營區周邊工程因受冬季連續多日海象不佳影響工料進場，又於開挖整地時遇花崗岩質之堅硬岩盤等因素而無法於 112 年底執行完成而申請保留¹³。

表 1 重要景點計畫(109-112 年)各國家風景區 109 至 112 年度累計預算編列及執行概況表

單位：新臺幣千元

建設計畫	預算數 A	實現數 B	保留數	賸餘數	實現率 B/A
東北角暨宜蘭海岸國家風景區	859,100	859,100	0	0	100.00%
北海岸及觀音山國家風景區	939,000	939,000	0	0	100.00%
參山國家風景區	993,800	993,800	0	0	100.00%
日月潭國家風景區	1,225,432	1,225,432	0	0	100.00%
阿里山國家風景區	1,504,100	1,504,100	0	0	100.00%
雲嘉南濱海國家風景區	898,000	898,000	0	0	100.00%
西拉雅國家風景區	530,900	530,899	0	1	100.00%
茂林國家風景區	637,416	637,416	0	0	100.00%
大鵬灣國家風景區	993,950	993,950	0	0	100.00%
東部海岸國家風景區	787,300	787,300	0	0	100.00%
花東縱谷國家風景區	906,700	906,700	0	0	100.00%
澎湖國家風景區	854,200	854,200	0	0	100.00%
馬祖國家風景區	663,925	647,110	16,595	220	97.47%
合計	11,793,823	11,777,007	16,595	221	99.86%

¹³ 據觀光署 113 年 6 月 5 日說明。

說明：本表「預算數」為 109 至 112 年度 4 年累計法定預算數與修改分配預算數之合計數。

資料來源：觀光署；本中心整理。

(二)績效指標及達成情形

據觀光署說明，重要景點計畫(109-112 年)設定預計 4 年內完成 226 處重要觀光景點服務設施、82 處通用化設施，並吸引到訪國家風景區遊客人數(以下簡稱遊客人數)2 億 291 萬人次，創造觀光價值 4,333 億元，經統計該 4 項績效指標達成率介於 86.70%至 113.41%，其中以遊客人數達成率 86.70%最低(詳表 2)，主要係受 COVID-19 疫情影響所致。

表 2 重要景點計畫(109-112 年)績效指標達成情形概況表

單位：處；萬人；億元

項次	績效指標	109-112 年度			
		建設計畫目標值	實際數	差異數	達成率
1	重要觀光景點建設完成數	226	229	3	101.33%
2	通用化設施完成數	82	93	11	113.41%
3	遊客人數	20,291	17,592	(2,699)	86.70%
4	觀光產值	4,333	3,815	(518)	88.05%

資料來源：觀光署；本中心整理。

另經觀察 13 個國家風景區 4 年合計遊客人數績效指標之達成率介於 50.43%至 167.83%，查我國自 112 年 5 月 1 日起調降防疫等級，惟阿里山國家風景區、雲嘉南濱海國家風景區、西拉雅國家風景區、茂林國家風景區、東部海岸國家風景區及花東縱谷國家風景區等 6 個國家風景區，112 年度遊客人數達成率較 111 年度減少 3.17 至 44.05 個百分點間，其中阿里山國家風景區及西拉雅國家風景區減少 20 個百分點以上(詳表 3)，據觀光署說明，主要係因邊境管制解除，國人旅遊型態短期改以出國旅遊為主，致該區旅遊人數未如預期所致。

表 3 重要景點計畫(109-112 年)13 個國家風景區遊客參訪人數達成情形概況表

單位：萬人

建設計畫	109-112 年			109 年 達成率	110 年 達成率	111 年 達成率 A	112 年 達成率 B	差異 B-A
	目標值	實際數	達成率					
東北角暨宜蘭海岸國家風景區	1,985	1,001	50.43%	68.09%	33.33%	43.78%	56.60%	12.82%
北海岸及觀音山國家風景區	2,408	1,826	75.83%	86.10%	54.94%	68.60%	93.34%	24.74%
參山國家風景區	3,584	3,415	95.28%	106.73%	83.24%	89.87%	101.33%	11.46%
日月潭國家風景區	2,852	1,680	58.91%	66.76%	42.80%	53.34%	72.53%	19.19%
阿里山國家風景區	1,452	1,979	136.29%	85.19%	121.45%	189.92%	145.87%	-44.05%
雲嘉南濱海國家風景區	1,722	1,156	67.13%	83.02%	66.12%	68.36%	51.49%	-16.87%
西拉雅國家風景區	1,178	1,063	90.24%	89.76%	76.19%	109.15%	85.81%	-23.34%
茂林國家風景區	697	685	98.28%	111.05%	84.97%	101.14%	96.05%	-5.09%
大鵬灣國家風景區	460	772	167.83%	98.21%	108.77%	203.45%	255.93%	52.48%
東部海岸國家風景區	1,335	1,339	100.30%	140.12%	77.41%	93.73%	90.56%	-3.17%
花東縱谷國家風景區	2,046	2,179	106.50%	117.22%	82.78%	116.60%	109.38%	-7.22%
澎湖國家風景區	496	416	83.87%	93.39%	50.41%	91.20%	100.00%	8.80%
馬祖國家風景區	76	81	106.58%	121.05%	73.68%	115.79%	115.79%	0.00%
合計	20,291	17,592	86.70%	93.36%	69.55%	90.23%	93.55%	3.32%

說明：本表目標值為重要景點計畫(109-112 年)所列目標值；達成率=實際數/目標值。

資料來源：觀光署：本中心整理。

綜上，重要景點計畫(109-112 年度)已於 112 年度屆期，該計畫總計編列 117.94 億元已近全數執行完竣，在績效指標達成情形部分，該計畫整體遊客人數達成率自 111 年起回升，惟 13 個國家風景區中共計有阿里山國家風景區等 6 個國家風景區 112 年度遊客人數預計目標達成率較 111 年度減少，主要係 COVID-19 疫情趨緩各國開放邊境，國人改以國外旅遊所致，故觀光署辦理重要景點計畫尚有精進空間，允宜賡續積極辦理重要景點計畫(113-116 年度)所訂建設項目並滾動檢討辦理情形，以順利達成計畫目標。

(分機：8669 馬佳琪)

六、公路局近年推動服務性路線需求反應式公共運輸服務，仍無法補足運輸服務缺口，允宜檢討改善，強化需求管理，以滿足基本民行，落實交通平權

交通部公路局及所屬¹⁴(以下簡稱公路局)112 年度於「公路公共運輸服務升級計畫(110-113 年)」項下辦理推動服務性路線需求反應式公共運輸服務，補助核定數為 3 億 7,817 萬 4 千元，核銷數為 1 億 1,645 萬 2 千元(詳表 1)，核銷數僅占核定數 30.79%。經查：

(一)辦理推動服務性路線需求反應式公共運輸服務之執行情形

1. 預算執行情形：部分地區公共運輸發展條件不佳，公車收益低，難吸引客運業者主動投入，營運之存續，高度仰賴政府營運虧損補貼政策，112 年度公路局補助地方政府公共運輸不足地區之基礎營運費用，補助核定數為 3 億 7,817 萬 4 千元，核銷數為 1 億 1,645 萬 2 千元(詳表 1)，核銷數僅占核定數 30.79%，主要係因部分市縣未依規定期限提報結算資料所致。
2. 計畫執行情形：由於客運業者長期仰賴虧損補貼，未能自主營運獲利，不利路線永續經營；另部分路線營運規劃，未符偏鄉民眾之需求，造成部分偏鄉公共運輸涵蓋率未達目標值，仍有偏鄉無幸福巴士運行(詳表 2)，宜妥適規劃服務型態，進而建立永續經營之機制。

表 1 公路局 110 至 112 年底止辦理推動服務性路線需求反應式公共運輸服務預算執行情形 單位：新臺幣千元

年度	核定數	核銷數	推動情形	績效指標/ 實際達成情形
110	312,269	129,413	補助 120 鄉鎮，推動 322 條幸福巴士路線，偏鄉公共運輸涵蓋率從 88.33% 提升至 89.78%。	目標值 89%/ 實際值 89.78%

¹⁴ 交通部公路局組織法已於 112 年 6 月 7 日公布，修正後公路總局更名為公路局，行政院公告於 112 年 9 月 15 日施行，爰使用改制後之組織名稱。

年度	核定數	核銷數	推動情形	績效指標/ 實際達成情形
111	301,613	147,879	補助 152 鄉鎮，推動 399 條幸福巴士路線，偏鄉公共運輸涵蓋率從 89.78% 提升至 90.39%。	目標值 90%/ 實際值 90.39%
112	378,174	116,452	補助 173 鄉鎮，推動 436 條幸福巴士路線，偏鄉公共運輸涵蓋率從 90.39% 提升至 91.97%。	目標值 91%/ 實際值 91.97%
合計	992,056	393,744		

說明：辦理推動服務性路線需求反應式公共運輸服務，為「公路公共運輸服務升級計畫（110-113 年）」項下之行動方案，未編列專項預算，依核定數核銷。

資料來源：公路局 113 年 8 月 21 日提供資料；本中心製表。

表 2 截至 112 年底止公共運輸涵蓋率未達預定目標及尚無幸福巴士運行之偏鄉

市縣	偏鄉
公共運輸涵蓋率未達預定目標之偏鄉	
新北市	石碇區、坪林區、平溪區
臺中市	和平區
臺南市	龍崎區、南化區、楠西區
高雄市	田寮區、那瑪夏區、甲仙區、桃源區
宜蘭縣	大同鄉
新竹縣	峨眉鄉、五峰鄉、尖石鄉
苗栗縣	獅潭鄉、南庄鄉、三灣鄉、泰安鄉
南投縣	魚池鄉
嘉義縣	阿里山鄉、番路鄉
屏東縣	霧臺鄉
花蓮縣	富里鄉、玉里鎮
臺東縣	太麻里鄉、鹿野鄉、卑南鄉、長濱鄉、大武鄉
合計	30 個
尚無幸福巴士運行之偏鄉	
新北市	石碇區、坪林區、烏來區
新竹縣	峨眉鄉
苗栗縣	獅潭鄉
花蓮縣	花蓮市、玉里鎮

市縣	偏鄉
臺東縣	太麻里鄉、鹿野鄉
合計	9 個

說明：公路局明定公共運輸涵蓋率為績效指標，112 年設定目標值為 91%。
資料來源：公路局 113 年 8 月 21 日提供資料；本中心製表。

(二)偏鄉公共運輸涵蓋率雖達 91.97%，仍出現運輸缺口，允宜強化需求管理，妥適規劃服務型態，滿足基本民行，落實交通平權

偏鄉地區乘客多為老人、學生及經濟弱勢族群，受限搭乘者，其運具替代性相對較少，多依賴市區公車或公路客運提供之公共運輸服務，公路局規劃藉由幸福巴士(含幸福小黃)，補足路網末端民行服務不足之處，迄 112 年底止，已於 173 鄉鎮(偏鄉 62 個)推動 436 條(偏鄉 230 條)幸福巴士(含幸福小黃)路線，其中幸福巴士已通車 81 個鄉鎮(偏鄉 49 個)推動 252 條(偏鄉 179 條)，幸福小黃已通車 92 個鄉鎮(偏鄉 13 個)推動 184 條(偏鄉 51 條)。公路局推動服務性路線需求反應式公共運輸服務多年，偏鄉公共運輸涵蓋率雖已提升至 91.97%，仍出現運輸缺口，允宜強化需求管理，妥適規劃服務型態，以滿足基本民行，落實交通平權。

綜上，公路局 112 年度於「公路公共運輸服務升級計畫(110-113 年)」項下辦理推動服務性路線需求反應式公共運輸服務，規劃藉由幸福巴士(含幸福小黃)，補足路網末端民行服務不足之處，惟仍無法補足運輸服務缺口，允宜掌握需求及旅次特性，強化需求管理，妥適規劃服務型態，以滿足偏鄉基本民行，落實交通平權。

(分機：1937 鄧可容)

七、鐵道局辦理增設台鐵平鎮臨時站建設計畫累計預算實現率落後，允宜改善強化進度控管，俾如期完工啟用

鐵道局截至 112 年底「鐵路建設計畫」項下「增設台鐵平鎮臨時站建設計畫」累計預算數 6,728 萬元、累計實現數 5,002 萬 5 千元、累計預算實現率 74.35%。經查：

(一)增設台鐵平鎮臨時站建設計畫概述

交通部早期為解決都會區之通勤運輸需求，93 年間交由臺鐵局推動「臺鐵捷運化」，其中增設鳳鳴站及平鎮站原為規劃範圍，後因政策或計畫變更之故，納入「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」增設之車站 8 站，包括將原有桃園、內壢、中壢三座地面車站改建為地下車站，並增設鳳鳴、中路、桃園醫院、中原、平鎮 5 座車站，計畫期程 109 年 9 月至 119 年 12 月間¹⁵，另行政院為順應早日通車啟用之民意訴求，爰增設鳳鳴臨時站¹⁶及平鎮臨時站，其中「增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫」於 109 年 8 月間經行政院核定，期程 109 至 115 年度、總經費 4 億 9,716 萬元。

(二)截至 112 年底累計預算實現率 74.35%，容待檢討改善

截至 112 年底該計畫因土建工程 CJ18 標-平鎮臨時站之預付款需配合工程進度始可核銷轉正所致，故累計預算數 6,728 萬元、累計實現數 5,002 萬 5 千元、累計預算實現率 74.35%，執行情形未盡理想，鐵道局已督促廠商積極趕工進並辦理估價驗計價，允宜強化進度控管。

綜上，臺鐵平鎮站係列入「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化

¹⁵ 該計畫於 109 年 9 月間核定，交通部已於 113 年 8 月間函報第 1 次修正計畫，擬將計畫總額由 1,047.93 億元提高為 1,817.01 億元、完工期限由 119 年 12 月延長至 123 年 12 月，截至 113 年 10 月底尚待行政院核定。

¹⁶ 據交通部 113 年 11 月 30 日「增設鳳鳴車站啟用典禮」新聞稿，新增設臺鐵鳳鳴站已於 113 年 11 月底啟用。

建設計畫」擬增設車站，惟因前開建設計畫為時較久，為順應及早通車啟用之民意，鐵道局爰進行「增設臺鐵平鎮臨時站建設計畫」，並預計於 115 年間完工啟用，惟截至 112 年底累計預算實現率 74.35%，執行情形容有改善空間，允宜強化進度控管積極趕辦，俾如期完工啟用。

(分機：8667 楊慧敏)