臺灣鐵路管理局112年度營業決算評估報告目錄　頁次

一、112 年度持續虧損逾百億元，且 112 年底短期債務尚有 33 億元未能於公司化時移轉歸零，允宜研謀提升營運績效及債務管理成效，俾永續經營 ---- 1

二、部分鐵路立體化車站開發案件尚無具體成果，另有部分都市更新案件亦未獲致開發效益，允宜積極推動，以提升資產運用成效 ---------- 3

三、持續推動 5 項鐵路安全改善相關計畫，惟部分計畫累計預算執行率略有落後，且行車異常事件未能有效降低，容待精進改善，俾提升鐵路運輸安全 6

臺灣鐵路管理局112年度營業決算評估報告

一、112年度持續虧損逾百億元，且112年底短期債務尚有33億元未能於公司化時移轉歸零，允宜研謀提升營運績效及債務管理成效，俾永續經營

臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵)112年度「本期淨損」決算數114億2,982萬9千元，較111年度「本期淨損」決算數111億1,456萬元增加3億1,526萬8千元[1](增幅2.84%)；另112年底「短期債務」決算數1,732億1,000萬元。經查：

(一)112年度客運人次雖有回升，惟仍持續虧損，允宜研謀改善

臺鐵108至111年度因受新冠疫情影響客運人次由108年度2億3,615萬餘人次，降至111年度1億7,025萬餘人次，為因應疫情對客運量能之衝擊，臺鐵採取包括：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，雖112年度客運人次已回升至2億1,930萬餘人次(詳表1)，惟臺鐵虧損仍由108及109年度分別為32億餘元及67億餘元，於110至112年度虧損擴大為逾百億元，且112年度虧損114億2,982萬9千元，較111年度虧損111億1,456萬元增加3億1,526萬8千元(增幅2.84%)(詳表2)，面對近年即將規劃、設計或增建之高鐵[2]及捷運[3]等相關軌道建設投入公共運輸，恐對臺鐵營運產生衝擊，

---

[1]以未取千元前之112年度「本期淨損」決算數114億2,982萬8,737元及111年度「本期淨損」決算數111億1,456萬0,438元，計算差額，二者相減差額3億1,526萬7,935元。

[2] 例如高鐵延伸屏東及宜蘭之規劃作業。

[3] 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。

亟待研謀提升營運量能等開源節流之作法，俾強化競爭力並改善持續虧損情形。

表 1 臺鐵 108 至 112 年度客運人次統計表

年度	人數(人次)
108	236,151,449
109	203,520,929
110	154,927,066
111	170,254,450
112	219,308,388

資料來源：臺鐵。

表 2 臺鐵 108 至 112 年度簡明損益表 單位：新臺幣千元

年度	108	109	110	111	112
營業收入	26,084,500	23,787,376	19,575,957	26,468,052	31,927,052
營業成本	27,033,941	28,403,084	28,539,522	34,526,104	37,495,111
營業毛利	-949,441	-4,615,708	-8,963,565	-8,058,052	-5,568,059
營業費用	1,278,004	1,260,515	1,405,638	1,525,471	1,727,257
營業損失	-2,227,445	-5,876,223	-10,639,202	-9,583,523	-7,295,317
營業外收入	2,564,391	2,181,761	1,774,350	2,601,655	1,518,156
營業外費用	3,618,811	3,045,208	3,347,992	4,132,692	5,652,668
本期淨損	-3,281,865	-6,739,670	-11,942,844	-11,114,560	-11,429,829

說　　明：表內均為決算審定數。
資料來源：臺鐵。

(二)雖政府已成立基金承接臺鐵既存短期債務，惟因臺鐵未妥善控管，迄 112 年底時，「短期債務」仍有 33 億元無法於公司化時一併移轉

為履行臺鐵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 112 年底「短期債務」需控管在 1,699.11 億元內[4]，後於臺鐵 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」承接臺鐵轉入既有

[4] 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。

短期債務 1,699.1 億元，惟因臺鐵未依前開會議結論有效控管債務，致 112 年底「短期債務」1,732.1 億元無法全數移轉由該基金承接，故公司化時尚留有「短期債務」33 億元，顯見臺鐵之財務控管容有強化空間。

綜上，臺鐵 112 年度仍持續虧損逾百億元，且「本期淨損」114 億 2,982 萬 9 千元，較 111 年度「本期淨損」111 億 1,456 萬元增加 3 億 1,526 萬 8 千元(增幅 2.84%)，允宜研謀開源節流各項措施，以面對未來高鐵及捷運之競爭，並改善營運績效。另臺鐵未能有效控管債務，致 112 年底「短期債務」1,732 億 1 千元，超過政府承諾臺鐵公司化時承接額度，仍有 33 億元未能於公司化時移轉歸零，允宜持續強化債務管理成效，以維臺鐵之財務健全。

二、部分鐵路立體化車站開發案件尚無具體成果，另有部分都市更新案件亦未獲致開發效益，允宜積極推動，以提升資產運用成效

臺鐵 108 年 3 月 1 日成立資產開發中心，期以企業化經營方式開拓附屬事業增裕營收，並促進運輸與鐵道資產互益共榮，其重點規劃包括車站商業空間活化、停車場設置、閒置房地再利用、拍攝場地設備出租、廣告空間出租、設置太陽光電發電設備等事項[5]，臺鐵因前開業務而產生之收入列於 112 年度「營業收入-其他營業收入-租賃收入」預算數 43 億 5,104 萬 3 千元、決算數 39 億 7,206 萬 1 千元；另列於「營業收入-其他營業收入-投資性不動產收入」預算數 5,856 萬元、決算數 5,917 萬 2 千元，惟仍有部分開發案件尚待積極推動。經查：

(一)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

為消除鐵路沿線平交道之阻礙，提升地區交通安全，爰有

[5] 摘自臺鐵 112 年度決算書第 7-9 頁。

將鐵路立體化之需求，臺鐵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，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」,積極推動鐵路站區開發活化，期可藉之創造效益。

據臺鐵資料可悉，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，惟截至112年底止，員林火車站周邊土地都市更新案及鳳山車站ROT案尚無具體成果(詳表1)，另監察院112年12月間之調查報告略以，臺鐵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[6]，允宜持續盤點整合鐵路立體化建設計畫案件之待開發資產，積極運用以帶動開發效益。

表1 已啟用鐵路立體化建設計畫110至112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
1-1	南港車站BOT促參案	2.34	2.70	2.68
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
臺北市區鐵路地下化東延南港計畫小計		2.75	3.12	3.22
2-1	臺中高架橋下多目標商場及停車場租賃案	0	0	0.11
2-2	臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案案	0.13	0.16	0.17
臺中都會區鐵路高架捷運化計畫小計		0.13	0.16	0.28
3-1	員林橋下空間活化利用案	0.02	0.02	0.06
3-2	員林高架橋下多目標商場及停車場	0	0	0.08

[6]監察院鐵路立體化調查報告頁19，112年12月12日。

項目	計畫名稱	110 年度	111 年度	112 年度
	租賃案			
3-3	員林火車站周邊土地都市更新案	0	0	0
員林市區鐵路高架化計畫小計		0.02	0.02	0.14
4-1	左營等地下 9 站商業空間統標案	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
高雄市區鐵路地下化小計		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
臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫		0.24	0.27	0.29
總計		3.15	3.58	3.94

資料來源：臺鐵；本中心整理。

(二)都市更新案件尚未產生開發效益，仍待持續辦理

臺鐵為開創財源，擬藉由促參建設、都市更新及設定地上權等多元開發方式推動資產活化，已完成「臺北車站特定專用區交九用地開發案」、「臺鐵南港車站大樓興建營運案」、「臺北車站大樓 G+2、G+1、U-1 層促進民間參與整建營運案」、「松山車站綜合大樓暨立體停車場大樓民間參與興建營運案」、「萬華（東、西）車站大樓民間參與建設營運案」、「新左營車站旅運服務空間促進民間參與整體營運案」、「板橋車站大樓第 2 層及 24、25 層商場招商整建營運案」及「南港車站商場促進民間參與整建營運案」及「臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案」等案件，惟截至 112 年底尚有 1.基隆火車站都市更新案、2.南港調車場都市更新案、3.新竹火車站後站地區都市更新案、4.臺北市南港區玉成段二小段 732 地號土地都市更新案、5.員林火車站周邊地區都市更新案、6.屏東火車站周邊地區都市更新案、7.高雄火車站站東舊宿舍區都市更新事業案[7]等 7 件都市更新案件尚未產生實際收入，仍待賡續辦理後續開發作業。

綜上，臺鐵近年積極推動資產活化開發業務，期可拓展開發效益，惟截至 112 年底止，已啟用 5 個立體化車站之資產開發案

[7] 摘自臺鐵 112 年度決算書第 16 至 20 頁。

件中，尚有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，另辦理中之 7 件都市更新案件亦未產生實際收入，允宜積極招商並持續推動後續開發作業，俾提升資產運用效益。

三、持續推動 5 項鐵路安全改善相關計畫，惟部分計畫累計預算執行率略有落後，且行車異常事件未能有效降低，容待精進改善，俾提升鐵路運輸安全

為維護鐵路公共運輸安全，112 年度臺鐵持續辦理 5 項鐵路安全改善相關計畫，112 年度決算數共 177 億 4,988 萬 3 千元[8]，又截至 112 年底止，累計預算數 957 億 4,366 萬 4 千元、累計決算數 918 億 1,556 萬 9 千元、累計預算執行率 95.9%（詳表 1）。經查：

(一)截至 112 年底止，部分鐵路安全改善計畫累計預算執行率略低，容待密切掌握控管

112 年度臺鐵賡續推動辦理鐵路行車安全改善計畫、臺鐵整體購置及汰換車輛計畫、臺鐵軌道結構安全提升計畫、臺鐵電務智慧化提升計畫及臺鐵集集支線基礎設施改善計畫等 5 項鐵路安全改善相關計畫，截至 112 年底止，累計預算執行率介於 81.95%至 100%之間，其中臺鐵軌道結構安全提升計畫因砸道車軌道整碴車及軌道穩定車採購案於 112 年 9 月 22 日始決標，致影響執行進度，累計預算執行率 81.95%；臺鐵電務智慧化提升計畫因沿線鐵路電務設備整合及審查程序繁雜，另部分設備需

[8] 112 年度該 5 項計畫決算數如下：鐵路行車安全改善計畫 23 億 7,300 萬元、臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 133 億 7,931 萬 8 千元、臺鐵軌道結構安全提升計畫 6 億 4,365 萬 3 千元、臺鐵電務智慧化提升計畫 12 億 8,825 萬 2 千元及臺鐵集集支線基礎設施改善計畫 6,566 萬元，合計 177 億 4,988 萬 3 千元。

辦理各項測試，驗收程序繁瑣，致影響執行進度，累計預算執行率 83.03%(詳表 1)，該二項計畫累計預算執行率略低，容待強化進度控管。

表 1 截至 112 年底止，臺鐵鐵路安全改善相關計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元、%

計畫名稱	截至 112 年底止累計預算數	截至 112 年底止累計決算數	累計預算執行率
鐵路行車安全改善計畫	23,386,312	22,152,312	94.72
臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	56,110,296	56,027,883	99.85
臺鐵軌道結構安全提升計畫	1,974,000	1,617,653	81.95
臺鐵電務智慧化提升計畫	13,287,132	11,031,797	83.03
臺鐵集集支線基礎設施改善計畫	985,924	985,924	100.00
合計	95,743,664	91,815,569	95.90

資料來源：臺鐵及其 112 年度決算書之固定資產改良擴充計畫預算與實際進度比較表。

(二)110 至 112 年度行車異常事故率未達安全績效指標設定目標

臺鐵依鐵路法第 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，其內容應應包括事故與異常事件之檢討及預防措施等事項[9]，臺鐵依據「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[10]。臺鐵 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，

[9]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。」

[10]臺鐵公司，113 年安全管理報告頁 2 至 3，113 年 2 月。

另 110 至 112 年度之行車異常事件率均未達成目標(詳表 2)，允宜研謀解決。

表 2 臺鐵 110 至 112 年度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

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；本中心整理。

(三)112 年度行車異常事件未能有效降低，容待檢討改善

臺鐵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 SMS 第三方評鑑，期可確保安全管理落實執行[11]，惟 110 年度行車異常事件 651 件，111 年度雖降至 616 件，然 112 年度又提高至 732 件(詳表 3)，容待持續改善。

表 3　臺鐵 110 至 112 年度之行車異常事件情形表 單位:件

項目	110 年度	111 年度	112 年度
1.列車/車輛分離	2	1	3
2.進入錯線	1	1	4
3.冒進號誌	2	8	5
4.列車貨車車輛溜逸	0	0	1
5.違反閉塞運轉	0	0	0

[11] 參據臺鐵回復資料。

項目	110 年度	111 年度	112 年度
6.違反號誌運轉	0	1	0
7.號誌處理錯誤	0	0	2
8.車輛故障	269	224	264
9.路線障礙	21	8	9
10.電力設備故障	16	11	11
11.運轉保安裝置故障	124	109	165
12.外物入侵	45	57	74
13.危險品洩漏	0	0	0
14.駕駛失能	0	0	0
15.天然災變	89	101	91
16.列車取消	0	0	0
17.其他事件	82	95	103
合計	**651**	**616**	**732**

資料來源：臺鐵公司。

綜上，為提供安全、安心之鐵路運輸，臺鐵辦理鐵路安全改善相關計畫，然截至 112 年底止部分計畫累計預算執行率略低，允宜強化進度控管，避免持續延宕。另 110 至 112 年度行車異常事故率未達安全績效指標設定目標，且 112 年度行車異常事件未能有效降低，允宜持續精進改善，提升計畫執行成效，以維護鐵路運輸安全。

（分機：8667 楊慧敏）