

交通部、鐵道局及所屬 115 年度單位預算評估報告

一六、「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」進度落後，修正計畫尚未獲核定，亟需加速推動以強化東部運輸動能

鐵道局 115 年度預算案「鐵道及捷運建設計畫-鐵路建設計畫」編列「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」84 億 3,920 萬元，冀提供花東地區鐵路雙線運轉，建構可靠、準點之鐵道服務。經查：

(一)「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」預算編列概況

為強化臺鐵花東地區運輸能量，交通部推動「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」，範圍涵蓋花蓮站至南迴線知本站間，路線總長約 162.5 公里，其中單軌路段約 112.6 公里，將辦理雙軌化工程¹。該計畫經費編列情形如下：

1. 依據行政院 106 年 4 月 5 日核定通過之「前瞻基礎建設計畫」，「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」總經費需求概估為 410.67 億元，擬於 106 至 113 年度前瞻特別預算中匡列 269.87 億元。
2. 嗣行政院於 110 年 4 月 8 日核定「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」綜合規劃，計畫總經費調整為 456.27 億元(內含臺鐵公司分攤款 11.41 億元)，並於 109 至 113 年度前瞻特別預算中編列 63.53 億元(第 2 至 4 期)²，114 年度改列鐵道局單位預算編列 56.4 億元、115 年度預算案編列 84.39 億元。

(二)刻正辦理第 1 次計畫修正，擬修正為 4 階段通車

因受環境變遷、營建市場物價波動劇烈、新冠疫情、法規修正及國內工地缺工等因素影響，另考量花蓮至吉安間 7 處平交道，因雙軌電氣化後鐵路車速提升、雙向班次增加，將成為

¹ 摘述自鐵道局前瞻建設—花東地區鐵路雙軌電氣化計畫介紹網站。

² 第 2 至 4 期各編列 0.3 億元、6.87 億元、55.13 億元，第 4 期由其他計畫流用 1.22 億元，合計 63.53 億元(因四捨五入，故與細數加總存在尾差)。

危險平交道，為提升行車安全，擬於計畫內增列前開 7 處平交道改善工程，鐵道局爰於 113 年 3 月 29 日函報行政院辦理第 1 次修正計畫。其修正重點摘略如下：

1. **經費增加及展期：**原核定總經費 456.27 億元，預估增加 499.58 億元，總經費增至 955.85 億元。期程由原訂 117 年 4 月屆期，擬展期至 123 年 8 月。其中平交道改善工程(花蓮-干城)屬鐵路立體化，經費約 232.67 億元。
2. **規劃採 4 階段通車：**第 1 階段臺東至知本（按原計畫於 116 年 10 月通車）；第 2 階段光復至玉里 118 年 2 月通車；第 3 階段玉里至山里 119 年 5 月通車；第 4 階段花蓮至壽豐 122 年 12 月通車。

(三)截至 114 年 8 月底執行進度未如預期，且修正計畫仍於審查中，容待視計畫修正情形滾動調整積極辦理

「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」係政府推動東部交通建設之重大工程，旨在提升花東地區鐵路運輸效能與安全性，促進區域均衡發展，惟截至 114 年 8 月底，該計畫累計預算分配數 96 億 1,393 萬 1 千元、累計預算實現數 59 億 8,407 萬 2 千元，累計預算實現率 62.24%，另該計畫總累計預定進度為 55.54%，實際進度僅達 41.38%，落後達 14.16 個百分點。詢據鐵道局說明略以，該計畫因主體工程標多次流標（如 CB02 標流標 5 次、CB05 標流標 5 次等），導致施工時程延宕；部分標案（如 CB01A、CB04 及 PB01B）因經費不足而暫緩招標，須待修正計畫核定後始得辦理；另花蓮干城段（CB01B 及 PB01C）因方案未定，為避免重複投資亦暫緩推動等因素，致執行情形難謂理想。

此外，該計畫於 113 年 3 月 29 日陳報計畫修正案至行政院，歷經國發會審查、交通部核轉及行政院交通部環境資源處

研析等審查程序(詳表 2)，行政院雖已於 114 年 9 月 23 日同意新增經費由中央全額負擔，惟因修正案納入「鐵路危險平交道安全改善工程」，其中花蓮干城路段工程經費預估約 232.67 億元，是否由花蓮縣政府依「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」辦理，尚待研商解決，致迄 114 年 8 月底尚未獲行政院核定。

據鐵道局表示，截至 114 年 8 月底已完成 14 件工程發包並持續施作中，將督促廠商加派工班、調整工序以提升進度，並於修正計畫審議通過後，儘速辦理其餘標案招標作業，據以滾動調整整體進度安排。

表 2 「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」第 1 次修正計畫辦理情形表

日期	辦理進度
113.11.29	交通部將修正計畫退回鐵道局，要求補充吉安高架段納入本次修正計畫之合理性後再行陳報。 鐵道局建議如下： 1. 花東雙軌計畫 CB01A 標(干城至壽豐)、CB04 標(東里至關山)有其急迫性，且不受花蓮干城路段方案選擇之影響，若無法於 114 年第 1 季核定後發包，將影響第 3 階段通車期程，故建議就「近期營建市場物價波動劇烈、新冠疫情、法規修正、主管機關要求及國內工地缺工等影響，修正經費增加約 266.91 億元」部分，請國發會優先核定。 2. 至於花蓮干城路段工程(232.67 億元)部分，建議由花蓮縣政府按照「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」精神，與臺鐵詳實評估財務效益及協調財務分攤，待後續協商定案，再納入修正計畫方式辦理。
114.01.14	交通部部長聽取鐵道局就花蓮干城危險平交道是否改善納入修正計畫之簡報，結論略以： 1. 花蓮-干城立體化路段仍由花蓮縣政府依據「鐵路平交道與環境改善建設及周邊土地開發計畫審查作業要點」程序辦理。 2. 本計畫原核定 CB01B 花蓮-干城平面雙軌化路段，為避免日後重複投資，暫緩辦理。 3. 本計畫其他修正部分，經重新檢討預估增加約 235.31 億元，合計約 691.58 億元。期程由原訂 117 年 4 月屆期，擬展期至 120 年 12 月，規劃採 3 階段通車，第 1 階段臺東至知本 116 年 12 月通車；第 2 階段光復至玉里、關山至山里 118 年 12 月通車；第 3 階段干城至壽豐、東里至關山 119 年 12 月通車。
114.03.27	交通部函轉國發會續辦審議。
114.04.29	國發會函報行政院，建議台鐵公司維持分攤經費 2.5%(由綜合規劃核定分攤 11.41 億元，修正計畫依比例分攤 17.29 億元，增加 5.88

日期	辦理進度
	億元)
114.09.23	有關臺鐵經費分攤部分，行政院 114 年 9 月 23 日召會結論同意依修正計畫所報經費分攤方式，新增經費全額由中央負擔。

資料來源：鐵道局提供；本中心整理。

綜上，「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」係政府推動東部交通建設之重要工程，惟計畫執行過程受多次流標、方案未定等因素影響，截至 114 年 8 月底進度明顯落後，第 1 次修正計畫亦尚未獲行政院核定。鐵道局雖已完成部分工程發包並持續施作，並規劃採分階段通車方式以因應實際情況，惟整體期程與經費規模均有大幅調整，後續仍須視修正計畫審查結果滾動調整執行方式，強化進度掌握與跨機關協調，俾能如期完工，及早發揮提升花東鐵路運輸能量與促進區域發展之成效。

（分機：8667 楊慧敏）