

交通部、鐵道局及所屬 115 年度單位預算評估報告目錄

頁次

壹、綜合-----	1
一、捷運建設路網持續建構中，未來資金需求龐鉅，近期已引發財源不足爭議， 允宜因應財劃法修正，與地方政府研商籌謀，俾捷運建設順利推動 -----	1
貳、交通部-----	7
二、為因應政府推動運具電動化及電動車產業發展趨勢，允宜持續檢討汽燃費 徵收制度，俾確保制度與時俱進，並提供公路系統永續與安全管理之穩定 財源 -----	7
三、新增「無人載具產業發展統籌型計畫」之相關工作經費，允宜強化跨機關 協調及成效反饋，並適時調整績效指標，另同步以管理平台協助產業發展， 俾發揮計畫成效 -----	11
四、113 年度交通事故死亡人數下降幅度未達「國家道安計畫」目標，兒少與 高齡族群風險仍高，高齡駕駛管理亟待強化，允宜持續研謀精進改善 ---	13
五、毒駕案件逐年攀升，已成道路安全之隱憂，亟需跨部門協力強化執法、完 善配套與法制，以建構周延防制制度 -----	18
六、甚多捷運建設辦理計畫修正，致期程延宕與經費上升，間有採購履約爭議 而致損失之情事，亟需強化計畫控管與採購管理，俾加速路網建構 -----	21
七、已規劃優先於離島地區推動低碳交通區，惟仍待跨機關就低碳交通區建立 法規依據與推動模式，以提升計畫綜效 -----	27
八、推動第 3 期「智慧運輸計畫」，惟截至 114 年 8 月底預算執行率僅 11.78%， 允宜檢討改善，並督促各地方政府積極趕辦 -----	29
九、為確保 TNCAP 制度之永續性，允宜儘速完備財務健全之配套法制作業，並 研謀因應美國關稅衝擊之相關措施，俾強化道路安全與汽車產業競爭力 -	31
一〇、新增臺鐵「重點橋梁行車安全提昇計畫」，惟部分既有橋梁改建補強計畫 進度未如預期，且橋齡逾 40 年以上占比逾五成，允宜督促臺鐵強化橋梁養	

護更新機制，俾確保行車安全 -----	34
一一、臺鐵調整票價後預計 115 年度轉虧為盈，允宜釐清政府補貼責任並督促其強化自償性，以減輕政府財務負擔 -----	37
一二、桃機公司近年資金調度壓力與債務負擔加重，另近年空側作業及地面安全管理未盡周延，允宜督促該公司健全財務管理，並落實精進機場安全管理 -----	41
參、交通部鐵道局及所屬 -----	43
一三、新增「智慧運輸計畫」，允宜評估系統擴充性與跨機關資料整合可能性，以發揮計畫實益 -----	43
一四、桃園機場相關捷運建設計畫歷經延宕與修正，期程展延與經費增加，且截至 114 年 7 月底「機捷增設第 3 航廈站」預算實現率未及五成，允宜落實進度控管 -----	44
一五、臺鐵桃園段地下化計畫因工程流標及案內涉及遺址等因素，執行情形未如預期，並辦理計畫修正，允宜研謀改善並積極辦理 -----	48
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 -----	51

交通部、鐵道局及所屬 115 年度單位預算評估報告

壹、綜合

一、捷運建設路網持續建構中，未來資金需求龐鉅，近期已引發財源不足爭議，允宜因應財劃法修正，與地方政府研商籌謀，俾捷運建設順利推動

為提供優質公共運輸服務，紓解都會區交通擁擠，115 年度預算案交通部、鐵道局及所屬(以下簡稱鐵道局)單位預算¹各編列 81 億 5,163 萬 4 千元及 31 億 5,155 萬元推動捷運建設計畫，經查：

(一)捷運建設中央與地方之財務分擔相關規定

大眾捷運法第 13 條第 1 項規定：「大眾捷運系統之建設，由中央主管機關辦理。但經中央主管機關報請行政院同意後，得由地方主管機關辦理。」據鐵道局說明，目前除機場捷運性質特殊，屬於國家門戶國際機場之聯外運輸由中央興建外，其餘捷運均係由地方政府依前開規定統籌辦理²。交通部於 100 年 4 月間訂定發布「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」，依該要點規定地方政府完成大眾捷運系統整體路網評估計畫後，始得選擇其中最優先興建路線循序辦理提出可行性研究及綜合規劃報告，前開報告應納入周邊土地開發效益，並計算中央及地方財務分擔、地方財源籌措計畫等事內容，於綜合計畫經行政院核定後，據以辦理後續建設相關事宜；交通部及鐵道局則依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法補助各地方政府興建捷運建設。

(二)興建中之捷運建設仍有龐鉅資金需求

為因應都會區交通運輸需求，並符合綠色運輸趨勢，中央

¹ 115 年度交通部單位預算案編列於「都市大眾捷運系統建設計畫」、鐵道局及所屬單位預算案編列於「鐵道及捷運建設計畫-都市大眾捷運系統建設計畫」項下。

² 摘自鐵道局新聞稿，「鐵道局澄清捷運建設原則屬地方權責」，114 年 2 月 8 日。

政府除自行辦理之機場捷運建設計畫外，亦持續補助各地方政府投入各項捷運建設，除於交通部主管之公務預算外，亦於中央政府前瞻基礎建設計畫特別預算(以下簡稱前瞻特別預算)編列預算支應。然多數捷運建設計畫期程甚長，未來仍有龐鉅經費需求，再者，前瞻特別預算將於 114 年度屆期，捷運建設計畫陸續於 114 及 115 年度轉由交通部及鐵道局單位預算編列所需經費，勢必增加財源籌措之壓力。

除已營運捷運系統外，尚有捷運建設刻正興建中，115 年度預算案交通部主管共編列 17 件捷運建設計畫、計畫總金額 1 兆 1,223.53 億元，其中中央負擔數 4,689.96 億元，截至 115 年度已編預算(案)數 1,082.66 億元，116 年度(含)後待編預算數 3,607.3 億元(詳表 1)，仍有龐鉅資金需求，彙述如下：

1. 編列於交通部單位預算之捷運建設計畫：共 14 件，計畫總金額 1 兆 293.19 億元，中央及地方負擔數各為 4,007.21 億元、6,285.98 億元，中央負擔數部分截至 115 年度已編預算(案)數 934.41 億元，116 年度(含)後待編預算數 3,072.8 億元。
2. 編列於鐵道局單位預算之捷運建設計畫：共 3 件，計畫總金額 930.34 億元，中央及地方負擔數各為 682.75 億元、247.59 億元，其中中央負擔數部分截至 115 年度已編預算(案)數 148.25 億元，116 年度(含)後待編預算數 534.5 億元。

(三)近期已引發財源不足爭議，允宜因應財劃法修正，與各地方政府就捷運建設之財源預為研商籌謀

114 年 3 月 21 日總統修正公布財政收支劃分法(以下簡稱財劃法)，主要修正重點包括提高所得稅與營業稅提撥至地方政府比率、土地增值稅全數回歸地方等重點，另主計總處因應財政收支劃分法之修正，已於 114 年 8 月 29 日公告修正中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法，修正一般性補助款及計畫型補助款

補助事項之範圍等相關事項³。

據交通部說明，交通部補助地方政府捷運建設係依中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規定辦理，年度整體公建預算規模及建設資源分配比例則由國家發展委員會及主計總處會同相關機關研議後陳報行政院，財劃法修正後若無同步將相關事責移轉，依行政院主計總處試算對中央歲入將大幅減少，進而影響歲出規模，就交通部而言勢必排擠補助地方政府經費。是以，近期已引發臺中、雙北市政府等地方政府就捷運資源分配問題與中央政府產生爭議，交通部業發布「財劃法壓縮中央財源，交通部仍全力支持地方捷運建設」及「交通部呼籲地方承擔責任，與中央攜手推動捷運建設」新聞稿⁴，並於社群媒體以短片等方式回應⁵，容待密切關注後續中央對地方補助制度調整修正後對捷運建設財源之影響，與各地方政府預為規劃籌謀。

綜上，捷運建設計畫期程長，且前瞻特別預算將於 114 年度屆期，捷運建設計畫陸續於 114 及 115 年度轉由單位預算編列所需經費，爰 115 年度預算案交通部主管共編列 17 件捷運建設計畫，116 年度(含)後中央負擔部分待編預算數 3,607.3 億元，未來資金需求龐大。惟財劃法修正後，勢將影響中央政府補助地方政府之規模與彈性，近期已引發財源不足爭議，為確保捷運建設順利推動，允宜視中央補助制度調整後實務運作情況，及早與地方政府就財源籌措方式預為規劃，俾兼顧國家財政健全與都市運輸建設發展。

³ 摘自 114 年 8 月 29 日中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法修正總說明。

⁴ 交通部 114 年 9 月 16 日新聞稿，「財劃法壓縮中央財源，交通部仍全力支持地方捷運建設」；同年 9 月 22 日新聞稿，「交通部呼籲地方承擔責任，與中央攜手推動捷運建設」。

⁵ 參據以下連結之影片：

1. https://www.facebook.com/reel/767404876199368?locale=zh_TW。

2. <https://www.instagram.com/reel/D0vU1T6Dds3/>。

表 1 編列於交通部主管 115 年度預算案捷運建設計畫 116 年度(含)

後資金需求表

單位：新臺幣億元

編號	計畫名稱 (簡稱)	起 始 年 度	完 工 年 度	計畫經費			截至 115 年度已 編預算 數	116 年度 (含)後 待編預 算數(中 央負擔)	115 年 度預 算案 編列 數	
				總金額	中央負擔 (A)	地方負擔				
交通部單位預算										
1	臺北捷運系統 萬大—中和— 樹林線規劃報 告書暨周邊土 地發展計畫 (萬大線)	99	116	741.78	203.07	538.71	臺北市 新北市	160.37	42.70	7.50
2	臺北捷運系統 信義線向東延 伸規劃報告書 暨周邊土地發 展計畫 (信義東延線)	99	116	93.70	15.14	78.56	臺北市	11.81	3.33	0.63
3	臺北捷運系統 環狀線東環段 規劃報告書暨 周邊土地發展 計畫 (臺北環狀東 環段)	112	123	1,024.86	202.56	822.30	臺北市	8.50	194.06	3.00
4	*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 (臺北環狀北 環南環段)	108	122	1,798.98	576.78	1,222.20	臺北市 新北市	80.11	496.67	11.50
5	捷運汐止東湖 線路線規劃及 沿線周邊土地 整體開發計畫 (汐東線)	112	123	376.93	57.96	318.97	臺北市 新北市	8.53	49.43	2.58
6	*臺北都會區 大眾捷運系統 三鶯線建設計 畫 (三鶯線)	104	116	502.00	185.40	316.60	新北市	149.61	35.79	7.50

編號	計畫名稱 (簡稱)	起 始 年 度	完 工 年 度	計畫經費				截至 115 年度已 編預算 數	116 年度 (含)後 待編預 算數(中 央負擔)	115 年 度預 算案 編列 數
				總金額	中央負擔 (A)	地方負擔				
7	V 淡海輕軌運輸系統 (淡海輕軌)	102	115	153.06	87.61	65.45	新北市	86.16	1.45	0.48
8	V 臺北都會區大眾捷運系統萬大—中和—樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫(第2期) (萬大線第2期)	107	119	549.77	172.20	377.57	新北市	38.89	133.31	2.92
9	*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 (桃園航空城捷運)	105	119	982.64	397.44	585.20	桃園市	235.35	162.09	8.26
10	*臺中捷運藍線建設計畫 (臺中藍線)	110	125	1,615.14	675.59	939.55	臺中市	12.69	662.90	1.69
11	臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第1期藍線建設計畫 (臺南第1期藍線)	114	120	332.83	197.26	135.57	臺南市	0.96	196.30	0.46
12	高雄都會區大眾捷運系統小港林園線建設及周邊土地開發計畫 (高雄小港林園線)	111	120	533.11	313.14	219.97	高雄市	58.81	254.33	10.50
13	*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 (高雄黃線)	109	119	1,442.37	833.82	608.55	高雄市	81.47	752.35	23.92

編號	計畫名稱 (簡稱)	起 始 年 度	完 工 年 度	計畫經費				截至 115 年度已 編預算 數	116 年度 (含)後 待編預 算數(中 央負擔)	115 年 度預 算案 編列 數
				總金額	中央負擔 (A)	地方負擔				
14	V 高雄都會區 大眾捷運系統 岡山路竹延伸 線(第二 B 階 段)暨周邊土 地開發計畫 (岡山路竹延 伸線第 2B 階 段)	112	120	146.02	89.24	56.78	高雄市	1.15	88.09	0.58
小計(14 件)				10,293.19	4,007.21	6,285.98		934.41	3,072.80	81.52
鐵道局及所屬單位預算										
1	臺灣桃園國際 機場聯外捷運 系統延伸至中 壢火車站規劃 報告及周邊土 地發展計畫 (機捷延伸中 壢火車站線)	99	118	173.02	102.34	70.68	桃園市	89.88	12.46	6.36
2	基隆南港間通 勤軌道設計 畫 (基隆南港通 勤線)	113	123	696.89	519.98	176.91	臺北市 新北市 基隆市	13.98	506.00	9.03
3	V 機場捷運增 設機場第三航 廈站(A14 站) 計畫 (機捷增設第 3 航廈站)	106	115	60.43	60.43			44.39	16.04	16.13
小計(3 件)				930.34	682.75	247.59		148.25	534.50	31.52
合計(17 件)				11,223.53	4,689.96	6,533.57		1,082.66	3,607.30	113.03

說明：1. 由前瞻特別預算於 114 年度移列者於計畫名稱前以*註明、共 5 件；
於 115 年度移列者於計畫名稱前以 V 註明、共 4 件。

2. 「淡海輕軌運輸系統」中央負擔款含國土管理署新市鎮開發基金分攤款 70.90 億元。

3. 「機捷延伸中壢火車站線」截至 115 年度已編預算數不含中央先行代編數 9.9 億元，桃園市政府擬於 119 至 131 年度編列預算歸墊。

4. 起始年度及完工年度以 115 年度預算案資料為填列依據。

5. 細數之合不等於合計數，係因四捨五入之故。

資料來源：交通部提供；本中心整理。

貳、交通部

交通部 115 年度預算案編列歲入 531 億 2,078 萬 2 千元，較 114 年度預算數 537 億 3,963 萬 7 千元減少 6 億 1,885 萬 5 千元(減幅 1.15%)⁶；歲出 486 億 8,355 萬 3 千元，較 114 年度預算數 508 億 9,259 萬 2 千元減少 22 億 903 萬 9 千元(減幅 4.34%)⁷。另於總預算案「直轄市及縣市政府-一般性補助款-交通部」編列 2 億 5,640 萬元(詳表 1)。謹就交通部 115 年度預算案評估如下：

表 1 115 年度預算案交通部一般性補助款編列項目明細表

單位：新臺幣千元

項次	項目	交通部 單位預算	一般性 補助款	合計
1	智慧運輸系統發展建設計畫	281,500	226,400	507,900
2	營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫	-	30,000	30,000
合計		281,500	256,400	537,900

說明：表列項目列有單位預算者，係該計畫同時編列於單位預算及一般性補助款。

資料來源：交通部 115 年度預算案；本中心整理。

二、為因應政府推動運具電動化及電動車產業發展趨勢，允宜持續檢討汽燃費徵收制度，俾確保制度與時俱進，並提供公路系統永續與安全管理之穩定財源

交通部 115 年度預算案「規費收入-使用規費收入-汽車燃料使用費」(以下簡稱汽燃費收入)編列 292 億 2,963 萬 6 千元；另於「交通運輸規劃及產業發展」項下編列汽車燃料使用費經徵管理 1,291 萬 4 千元，主要用於辦理汽車燃料使用費經徵資料之督

⁶ 主要係「營業盈餘及事業收入-股息紅利繳庫」較 114 年度減列中華郵政公司及臺灣港務公司繳庫數 3 億 9,189 萬 1 千元及「營業盈餘及事業收入-投資收益」項下陽明海運及台灣航業現金股利各減列 4 億 6,768 萬 2 千元及 1 億 1,816 萬 7 千元。

⁷ 主要係「國營臺灣鐵路股份有限公司」較 114 年度增列 66 億 3,988 萬 8 千元；「交通運輸規劃及產業發展」、「都市大眾捷運系統建設計畫」及「國際機場園區股份有限公司」各減列 4 億 8,479 萬 7 千元、18 億 7,290 萬元及 65 億 2,976 萬 6 千元。

導管理等。經查：

(一) 汽燃費徵收後，分配至各機關用於公路養護、修建及安全管理

依公路法 27 條第 1 項規定：「公路主管機關，為公路養護、修建及安全管理所需經費，得徵收汽車燃料使用費；其徵收費率，不得超過燃料進口或出廠價格百分之二十五。」同條第 2 項規定：「汽車燃料使用費之徵收及分配辦法，由交通部會商財政部定之；其有關市區道路部分之分配比例，由交通部會商內政部辦理之。」此一制度設計，隱含「道路使用者付費」之原則，透過燃料使用費之徵收及分配，使用者對其所享有之道路服務承擔相應成本，以維持公路系統之永續營運與安全品質。

交通部據前開法令訂定汽車燃料使用費徵收及分配辦法，並依該辦法第 8 條規定統籌分配汽車燃料使用費(以下簡稱汽燃費)，並依該辦法第 9 條、第 10 條⁸訂有後續分配、年度使用計畫及執行控管機制。據交通部提供資料顯示，交通部 108 至 113 年度分配之汽燃費大致介於 531 至 556 億餘元間，並分配至中央政府(列於交通部)、直轄市政府、國道公路建設管理基金及部分繳庫(詳表 1)，俾前開機關將經費用於公路養護、修建及安全管理等用途。

⁸ 汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 8 條規定：「汽車燃料使用費由交通部統籌分配，其屬市區道路部分應會同內政部辦理。」

同辦法第 9 條規定：「地方公路主管機關應將其所轄公路系統之年度公路養護、安全管理計畫，於年度開始前 4 個月報由交通部參酌各級公路之長度、面積、交通量等因素，及配合當前國家建設政策之優先次序，予以審核分配。」、「地方市區道路主管機關，應將年度市區道路養護計畫，於年度開始前 4 個月，報由內政部會同交通部參照前項因素等，予以分配。」

同辦法第 10 條規定：「地方公路主管機關及地方市區道路主管機關，應將前條各項計畫執行情形，包括項目及用款數額等，於年度終了後 2 個月內，分別列表報各該主管機關之交通部或內政部審核。」

表 1 108 至 113 年度汽燃費分配情形表

單位：新臺幣千元

年度	中央政府 (列於交通部)	直轄市政府	國道公路建設 管理基金	繳庫數	合計數
108	24,938,032	15,376,488	10,101,241	2,719,593	53,135,354
109	24,938,032	15,382,353	10,101,241	3,337,860	53,759,486
110	25,038,032	15,378,492	10,101,241	3,122,710	53,640,475
111	25,538,032	15,349,576	10,101,241	3,784,737	54,773,586
112	27,588,032	15,382,232	10,101,241	2,198,646	55,270,151
113	27,888,032	15,381,788	10,101,241	2,262,260	55,633,321

說明：表列數各年度均為決算數。

資料來源：交通部；本中心整理。

(二)因應政府推動運具電動化及電動車產業發展趨勢，允宜持續檢討汽燃費徵收制度

前開辦法第 3 條⁹規定，汽燃費計算方式係依各型汽車之汽缸總排氣量、使用燃料類別(汽、柴油)及耗油量計算表所估計每月平均耗油量徵收，採隨車徵收之方式，惟截至 114 年 7 月底，我國機動車輛¹⁰登記 2,336 萬 5 千輛，其中電能機動車輛共 90 萬餘輛(占 3.87%)免徵汽燃費，而電能汽車及電能機車自 108 年起均有成長(詳表 2)，預期未來汽燃費之稅基將減少，爰本院近年多次決議請交通部檢討汽燃費現行徵收方式是否符合使用者付費及公平原則，並研議相關配套措施¹¹。

詢據交通部說明略以，考量以車輛行駛里程作為徵收汽燃

⁹ 汽車燃料使用費徵收及分配辦法第 3 條第 1 項：「汽車燃料使用費按附表(一)及附表(二)之各型汽車每月耗油量及費額，由交通部委任公路總局或委託直轄市政府及其他指定之機關分別代徵之，其費率如下：一、汽油每公升新臺幣 2.5 元。二、柴油每公升新臺幣 1.5 元。」同條第 2 項：「前項耗油量，按各型汽車之汽缸總排氣量、行駛里程及使用效率計算之。」

¹⁰ 公路法第 2 條：「本法用詞，定義如下：…十、汽車：指非依軌道或電力架設，而以原動機行駛之車輛。…」

¹¹ 例如：113 年度中央政府總預算案審查交通部決議(二十一)、112 年度中央政府總預算案審查交通部決議(一三九)、公路總局及所屬決議(十八)、111 年度中央政府總預算案審查交通部決議(三十六)、110 年度中央政府總預算案審查交通部決議(三十六)、公路總局及所屬決議(二十七)等。

費依據之改制行政成本高且執法不易，因而現行汽燃費徵收費率，依據車輛排氣量、平均耗油量及行駛里程、使用率等因素推估計算，已適度考量不同車型車輛之使用差異對道路之負荷，共同負擔道路養護基本固定成本，尚屬簡政便民且具公平性之最適選項。惟因應國家當前淨零排放政策推動運具電動化及現行電動車產業發展趨勢，交通部已委託運輸研究所(以下簡稱運研所)通盤檢討汽車燃料使用費徵收及分配辦法之徵收規範(含徵收對象、方式、期間、規定費率及增列電動汽機車收費標準)及配套措施等，研議未來電動車課徵汽燃費之徵收時機、收費標準級距等，預計 117 年提出改善方案及配套措施，並啟動相關法制作業。

表 2 我國 108 年至 114 年 7 月電能機動車占比及成長情形表

單位：輛；%

項目		108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年	114 年 7 月
汽車	總計	8,118,885	8,193,237	8,330,774	8,453,420	8,590,732	8,679,866	8,679,102
	電能	5,672	11,876	19,080	35,532	60,775	98,740	113,692
	電能占比	0.07%	0.14%	0.23%	0.42%	0.71%	1.14%	1.31
	電能成長率	140.03%	109.38%	60.66%	86.23%	71.04%	62.47%	15.14
機車	總計	13,992,922	14,103,763	14,266,920	14,390,626	14,545,338	14,656,084	14,668,313
	電能	359,934	455,764	546,438	630,223	703,879	774,651	790,511
	電能占比	2.57%	3.23%	3.83%	4.38%	4.84%	5.28%	5.39
	電能成長率	84.93%	26.62%	19.89%	15.33%	11.69%	10.05%	2.05
機動車輛	總計	22,111,807	22,297,000	22,597,694	22,844,046	23,136,070	23,335,950	23,365,415
	電能	365,606	467,640	565,518	665,755	764,654	873,121	904,203
	電能占比	1.65%	2.10%	2.50%	2.91%	3.31%	3.74%	3.87
	電能成長率	85.59%	27.91%	20.93%	17.72%	14.86%	14.19%	3.56

說明：電能成長率係較上年增減率。

資料來源：交通部。

綜上，現行汽車燃料使用費係用於公路養護、修建及安全管理，近年依法分配汽燃費予中央、地方及國道建設基金運用，108 至 113 年度分配總額穩定維持在 531 至 556 億元間。惟隨著政府推動運具電動化政策，且電能車輛逐年成長，允宜視運研所通盤檢討徵收制度之結果，適時啟動相關法制作業及研議具體配套措

施，俾確保制度與時俱進，並提供公路系統永續與安全管理之穩定財源。

三、新增「無人載具產業發展統籌型計畫」之相關工作經費，允宜強化跨機關協調及成效反饋，並適時調整績效指標，另同步以管理平台協助產業發展，俾發揮計畫成效

交通部 115 年度預算案編列「無人載具產業發展統籌型計畫」之經費，包括「國營臺灣鐵路股份有限公司-無人載具產業發展統籌型計畫-鐵路巡查」105 萬元、「國際機場園區股份有限公司-無人載具產業發展統籌型計畫-機場園區」710 萬元、「中華郵政股份有限公司-無人載具產業發展統籌型計畫-郵務配送」800 萬元、「臺灣港務股份有限公司-無人載具產業發展統籌型計畫-商港巡檢」880 萬元及「交通作業基金-無人載具產業發展統籌型計畫-國道公路」1,514 萬 5 千元，合計 4,009 萬 5 千元，用以採購無人機執行巡查、勘災、配送與紀錄等任務。經查：

(一)「無人載具產業發展統籌型計畫」概況

經濟部考量無人機為「五大信賴產業」之重要項目，兼具國防自主與產業升級雙重戰略意涵，爰整合跨部會資源，推動「無人載具產業發展統籌型計畫」，擬定「擴大國內外需求引導產業發展」、「技術開發與國際鏈結」、「形成產業聚落暨生態系」及「完善無人載具相關管理規則」四大推動主軸，結合交通部、國防部、數發部、國科會及工程會等相關政府單位，共同建構完善之無人機產業推動機制，強化我國產業競爭力與國際參與度，預計未來將投入 442 億元，跨部會共同推動我國無人載具之發展¹²。

¹² 摘自經濟部新聞稿，「行政院通過無人載具產業發展統籌型計畫 打造無人機之民主供應鏈」，114 年 10 月 16 日。

(二)交通部辦理內容及經費需求

交通部配合該計畫，擬透過購置無人機進行下列事項：1. 鐵道之邊坡、橋樑設施及建築物工程檢測；2. 機場之災情勘查、熱源偵測及強化機場緊急事件巡查；3. 特定地區無人機配送服務；4. 商港區域施工進度管理、巡檢任務、緊急應變現場蒐證、勘災任務；5. 國道公路設施巡檢輔助作業、施工歷程與橋梁河道沖刷變遷紀錄、交通管理分析及災害調查等事項，預計 115 至 117 年之經費需求合計為 1 億 1,464 萬 5 千元（各年度經費需求詳表 1）。

表 1 交通部「無人載具產業發展統籌型計畫」經費需求表

單位：新臺幣千元

目的別	115 年度	116 年度	117 年度	合計
鐵路巡查	1,050	1,200	1,050	3,300
機場園區	7,100	0	0	7,100
郵務配送	8,000	16,000	4,500	28,500
國道公路	15,145	13,000	16,000	44,145
商港巡檢	8,800	10,200	12,600	31,600
合計	40,095	40,400	34,150	114,645

資料來源：交通部提供。

(三)允宜強化跨機關協調及成效反饋，並兼顧協助產業發展

鑑於此計畫由經濟部統籌，交通部預計於 115 至 117 年度投入 1 億 1,464 萬 5 千元，以採購無人機執行巡查、勘災、配送與紀錄等任務，涵蓋鐵路、機場、郵務、港口及國道公路等五大場域，允宜視外在環境發展，適持調整各項具體量化指標，並強化跨機關整合及後續資訊運用，另以管理平台協助產業發展、提升檢測效率¹³，俾發揮計畫成效。

綜上，面對全球無人載具技術迅速演進，政府由經濟部統籌推動「無人載具產業發展統籌型計畫」，強化我國在自主研發、資

¹³ 參行政院 114 年 10 月 30 日院臺交字第 1141019522 號核定函。

安檢測及智慧運輸應用等面向之技術能量，交通部並配合採購無人機用於鐵路、機場、郵務、港口及國道公路等五大場域，允宜強化跨機關協調及成效反饋機制，並適時調整各項績效指標，另同步以管理平台協助產業發展、提升檢測效率，以確保計畫順利推展並發揮整體效益。

四、113 年度交通事故死亡人數下降幅度未達「國家道安計畫」目標，兒少與高齡族群風險仍高，高齡駕駛管理亟待強化，允宜持續研謀精進改善

交通部 115 年度預算案「交通運輸規劃及產業發展」項下「道路交通安全」（以下簡稱道安經費）編列 3 億 8,429 萬 4 千元，用於推動「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」（以下簡稱「國家道安計畫」）所需經費，以減少道路交通事故傷亡人數。經查：

（一）113 年度交通事故死亡人數下降幅度未達「國家道安計畫」之目標

我國借鏡瑞典「Vision Zero 零死亡」及聯合國於 2020 年通過「2021-2030 年道路安全行動十年」之願景，訂定以 2023 年（112 年）為基準年，至 2030 年（119 年）「整體死亡人數下降 30%」、「行人死亡人數下降 50%」¹⁴之願景，並由交通部依規定¹⁵提出「國家道安計畫(113-116 年)」，並以 112 年度為基準年，預計 116 年度達成交通事故「整體死亡人數下降 18%」、「行人死亡人數下降 30%」目標（詳表 1）。

¹⁴死亡人數，係指交通事故造成人員當場或 30 日內死亡之人數，以下同。

¹⁵道路交通安全基本法第 18 條規定：「中央各目的事業主管機關應依第 2 章道路交通安全基本政策研議部門權責政策及計畫，送交通部統合研提國家道路交通安全綱要計畫，報請行政院核定後實施。」、「前項國家道路交通安全綱要計畫應依據第 2 章道路交通安全基本政策，擬訂綜合性、長期性施政大綱與其他關於維護及提升道路交通安全施政之必要事項，並至少每 4 年檢討修正。」

惟 113 年度雖整體交通事故死亡人數與行人死亡人數皆呈現下降趨勢，但與預期目標仍有落差(詳表 2)，說明如下：

1. 交通事故整體死亡人數：從 112 年度為 3,023 人降至 113 年度之 2,950 人，減少 73 人，降幅為 2.4%。然而，原定目標為 5%，顯示實際成效未如預期。
2. 交通事故行人死亡人數：由 112 年度為 380 人降至 113 年度為 366 人，減少 14 人，降幅為 3.7%，未達成下降 7%之預期目標。

表 1 「國家道安計畫」執行期間目標表

單位：%

年度	113	114	115	116
交通事故整體死亡人數下降幅度	5	10	14	18
交通事故行人死亡下降幅度	7	15	22	30

資料來源：「國家道路交通安全綱要計畫(113-116 年)」第 2 頁。

表 2 「國家道安計畫」113 年度交通事故死亡人數下降目標達成表

類別	112 年度人數 (A)	113 年度			
		人數 (B)	與 112 年度差異 人數(C=B-A)	實際減少% (C/A)	預計目標 (%)
整體	3,023	2,950	73	2.4	5
行人	380	366	14	3.7	7

資料來源：交通部提供；本中心整理。

另交通部表示，114 年 1 至 6 月交通事故整體死亡人數 1,368 人較基礎年 112 年同期之 1,569 人，減少 201 人，減幅 12.8%；行人死亡人數為 173 人與 112 年同期相較無增減，亦待持續改善，以達成 114 年度設定較 112 年度各減少 10%、15%之目標。

(二)兒少與高齡者為交通事故中之高風險族群，惟防制成效尚待提升

兒少與高齡者為交通事故中之高風險族群，惟根據交通事故統計資料可知(詳表 3)，111 年度至 114 年上半年對前開兩大重點防制族群之交通安全改善成效仍未盡理想，部分指標呈現

惡化，顯示現行政策與措施亟需強化與調整，說明如下：

1. 兒少族群

(1) **交通事故件數**：112 年度達 2 萬 9,367 件，113 年度略降至 2 萬 8,675 件，但仍高於 111 年度。114 年上半年為 1 萬 4,430 件，與 113 年同期之 1 萬 4,052 件相比略增，顯示事故量仍居高不下。

(2) **交通事故死亡人數**：由 111 年度 75 人逐年上升至 113 年度達 78 人，雖 114 年上半年為 33 人，較 113 年同期 41 人略降，惟是否能持續改善仍待觀察。

(3) **交通事故受傷人數**：113 年度為 2 萬 8,999 人，略低於 112 年度，但仍高於 111 年度。114 年上半年為 1 萬 4,461 人，亦高於 113 年同期之 1 萬 4,141 人，顯示受傷風險未見明顯改善。

2. 高齡者

(1) **交通事故件數**：111 至 113 年度逐年攀升，113 年度達 9 萬 7,632 件，較 111 年度增加逾 1 萬 3,000 件，114 年上半年為 5 萬 1,299 件，亦高於 113 年同期之 4 萬 7,580 件。

(2) **交通事故死亡人數**：由 111 年度 1,283 人漸次緩降，至 113 年度為 1,250 人，114 年上半年死亡人數為 581 人，與 113 年度同期 589 人相近，改善幅度有限。

(3) **交通事故受傷人數**：111 至 113 年度逐年增加，113 年度達 7 萬 4,759 人，114 年上半年為 3 萬 9,110 人，亦高於 113 年同期之 3 萬 6,415 人，顯示高齡者受傷風險持續升高。

表 3 近年兒少與高齡者交通事故統計表

單位：件；人

防制重點族群		111 年度	112 年度	113 年度	114 年 1 至 6 月	113 年 1 至 6 月
兒少	件數	25,396	29,367	28,675	14,430	14,052

防制重點族群		111 年度	112 年度	113 年度	114 年 1 至 6 月	113 年 1 至 6 月
	死亡人數	75	76	78	33	41
	受傷人數	26,089	30,075	28,999	14,461	14,141
高齡者(65歲以上)	件數	83,958	94,182	97,632	51,299	47,580
	死亡人數	1,283	1,277	1,250	581	589
	受傷人數	63,767	71,754	74,759	39,110	36,415

資料來源：交通部提供；本中心整理。

(三)近年高齡駕駛肇事率增加，亟待檢討改善

隨著臺灣人口結構快速高齡化¹⁶，加上近期陸續發生多起高齡駕駛意外引發各界關注，據交通部統計，111 至 113 年高齡駕駛肇事率各為 11.9%、12.5%及 13.4%（詳表 4），有逐年攀升之趨勢，顯示高齡駕駛者於交通系統中風險日益升高，亟需強化管理與關懷機制。

交通部業陸續以工程、監理、教育宣導及執法等面向採行相關措施，公路局推出三大策略改革駕照管理制度，包括加強考照鑑別度、強化違規行為回訓矯正及高齡換照分級關懷，總共研議 9 項方案，依方案特性，將於 115 年 1 月起分階段推動 17 項改革措施，俾完備國內駕駛人管理及關懷制度，加強取得駕駛執照所應具備之法令遵循及駕駛道德鑑別度¹⁷（詳表 5），鑑於現行已有 182 萬名 70 歲以上高齡駕駛，推估 10 年後會有 272 萬名高齡駕駛¹⁸，允宜儘速進行全面檢討改革並落實執行。

¹⁶ 國家發展委員會 2024 年 10 月發布之「2024 - 2070 年人口推估報告」，臺灣於 2018 年 65 歲以上老年人口占比超過 14%，成為高齡社會；預計將於 2025 年超過 20%，邁向超高齡社會。另預估至 2070 年提高至 46.5%。

¹⁷ 公路局新聞稿「駕照制度革新！17 項新制 115 年起分階段實施，把安全變成我們的習慣、停讓變成我們的安全文化，源頭建立以人為本的駕駛道德」，114 年 10 月 1 日。

¹⁸ 參據交通部 114 年 9 月間之回復資料。

表 4 111 至 113 年高齡駕駛肇事率表

單位：件；%

年度	高齡駕駛為第 1 當事人件數(A)	交通事故總件數(B)	高齡駕駛肇事率(A/B)
111	44,594	375,844	11.9
112	50,550	402,926	12.5
113	52,974	393,882	13.4

說：高齡駕駛肇事率=高齡駕駛為第 1 當事人件數/交通事故總件數。

資料來源：交通部。

表 5 交通部採行高齡事故防制相關對策表

面向	項目	內容
工程	永續提升人行安全計畫	行政院核定該計畫總經費 400 億元，期程 113 至 116 年，用於改善路口人行道安全，建置行人及高齡友善示範區，保障安全，由國土管理署及公路局協助地方推動。
	實質改善項目	增設行人專用與早開時相、行人庇護島、行穿線退縮、改善行人安全設施、移除路側障礙物，納入通用設計，確保身障、高齡、學童安全。
監理	高齡者駕照管理	-75 歲以上駕駛換照須通過體檢與認知功能測驗，換發 3 年效期駕照。 114 年 10 月 1 日推出「駕照管理三策略」：加強考照鑑別度、強化違規行為回訓矯正、高齡換照分級關懷等，共研議 9 項方案。 -規劃措施： A. 檢討下修年長者換照年齡至 70 歲。 B. 檢討調整體檢及認知功能測驗必要項目及內容：研議精進體檢項目及測驗內容，並經交通部駕駛人醫學諮詢會審查。 C. 高齡換照增加須完成危險感知及交通安全教育課程。 D. 有肇事紀錄者需完成安全駕駛實地訓練課程等措施。 E. 高齡駕駛關懷對象將增加其他常見違規及事故第一當事人之高齡者：對 65 歲以上駕駛人若有常見違規(記點、肇事)挑檔後每季寄發關懷單，每月追蹤成效分析。 F. 補助繳回駕照者購買 TPASS 通勤月票費用。
	鼓勵使用公共運輸	-研議補助 TPASS，減輕交通費負擔。 -偏鄉推動「幸福巴士」，導入多元運具與預約服務，114 年 7 月底公共運輸涵蓋率達 94.8%。
教育宣導	提升風險意識	-編製「銀髮族交通安全手冊」27 萬冊，電子檔上網。 -完成臺語影片「安全享受美好人生」，聚焦機車事故樣態。 -製作 12 張長輩圖，透過縣市政府推廣。
	路老師宣導	-截至 114 年 8 月底辦理 1,555 場次，2 萬 5,635 人次。 -機車教案 6 主題：左轉兩段式、轉彎打燈、黃燈不搶快紅燈全停、無號誌路口慢看停、保持安全間隔、變換車

面向	項目	內容
		道小心。 -行人教案 7 主題：被看到才安全、不任意穿越、注意轉彎車、靠邊走、安全穿越無紅綠燈路段。 -加強藥駕、失智、手機使用宣導。
執法	加強取締	-督促縣市針對事故肇因及好發時段加強執法。 -善用科技執法，取締闖紅燈及未停讓行人。

資料來源：交通部提供及公路局 114 年 10 月 1 日「駕照制度革新！17 項新制 115 年起分階段實施，把安全變成我們的習慣、停讓變成我們的安全文化，源頭建立以人為本的駕駛道德」新聞稿；本中心整理。

綜上，為提升道路交通安全，交通部持續推動「國家道安計畫」，然 113 年度整體交通事故與行人死亡人數下降幅度未達既定目標，其次，兒少與高齡者兩大重點族群之交通事故風險未有效降低，允宜持續檢討改善，精進強化各項防制作為。再者，111 至 113 年度高齡駕駛人肇事率日益升高，允宜循序推動高齡駕駛管理制度改革，並強化兒少與高齡族群交通安全防制策略，以確保「國家道安計畫」目標如期達成，提升整體道路安全成效。

五、毒駕案件逐年攀升，已成道路安全之隱憂，亟需跨部門協力強化執法、完善配套與法制，以建構周延防制制度

交通部 115 年度預算案「交通運輸規劃及產業發展-道路交通安全」編列 3 億 8,429 萬 4 千元，用以落實主動預防之系統性道路交通安全改善政策，惟吸毒後駕車(以下簡稱毒駕)問題已形成道路安全之隱憂，亟待研謀解決。經查：

(一)毒駕之現行防制機制

毒品濫用問題逐漸影響交通安全，毒駕不僅危及駕駛人自身，更嚴重威脅其他用路人之生命財產安全，據交通部表示，警政署已建置標準作業程序，亦強化蒐證工具與司法配合，由處理員警落實蒐證，詳實製作測試觀察紀錄表，並採驗嫌犯尿液，完備事證進行後續司法究責(詳表 1)，後續並同時涉有刑

法第 185 條之 3 之刑事罰及道路交通管理處罰條例（下稱道交條例）第 35 條之行政罰，並優先依刑事法論處之究責（詳表 2），相關防制機制已運行中。

（二）毒駕問題日益浮現，容待與相關單位研謀解決

據審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出，毒駕案件數由 112 年 1 至 9 月為 119 件遽增至 113 年 1 至 9 月達 1,823 件¹⁹，另因毒駕而造成之交通事故死亡人數由 109 至 111 年度各為 1 人、2 人、0 人，至 112 及 113 年度增為各 3 人及 5 人，114 年上半年亦有 2 人（詳表 3），112 年度以後概呈增加之勢。詢據交通部說明略以，警政署業於 114 年 8 月及 9 月間來函提出有關釐清舉發時效及確認警方使用唾液快篩具適法性之相關修法意見，交通部已於 114 年 9 月 19 日召開會議研商後續相關事宜。鑑於審計部 113 年度審核報告指出：「毒駕嚴重危害道路交通安全，惟間有實務上尚無及時遏阻毒駕之執法機制、刑事訴訟法非侵入性採尿程序修正草案尚未完成修法，及陸運特定人員尿液採驗項目不足等情事」，允宜積極協同法務部、警政署完善修法及相關配套措施，以建立周延制度並發揮嚇阻效果。

表 1 警政署對毒駕之執行措施表

項目	說明
取締程序	自 102 年 6 月 4 日起，警政署訂定「取締疑似施用藥品後駕車作業程序」，提供全國警察機關統一依據。
佐證工具	為能具體判斷駕駛人是否因吸毒致不能安全駕駛，警政署於 102 年 10 月 2 日訂定「刑法第 185 條之 3 第 1 項第 3 款案件測試觀察紀錄表」，要求員警逐項紀錄行為狀況，以補強佐證力。
司法配合	各警察機關積極查處毒駕案件，除依刑法第 185 條之 3 以公共危險罪移送外，並建請檢察官向法院聲請羈押。員警須落實蒐證、詳實製作觀察紀錄表，並採集嫌疑人尿液，以確保司法究責事證完備。

資料來源：交通部提供；本中心整理。

¹⁹ 審計部 113 年度中央政府總決算審核報告_第 1 冊第乙-122 頁。

表 2 毒駕涉及刑事及行政處罰概要表

項目	主要內容
刑事處罰	駕駛交通工具施用毒品，經檢測判定為陽性，或有「致不能安全駕駛」情形者，依刑法第 185 條之 3 第 1 項第 3、4 款規定論處，可處 3 年以下有期徒刑，得併科 30 萬元以下罰金 ²⁰ 。
毒駕行政罰及其累犯處罰	依下列規定處罰： 道交條例第 35 條第 1 項規定：「汽機車駕駛人，駕駛汽機車經測試檢定有下列情形之一，機車駕駛人處新臺幣 1 萬 5 千元以上 9 萬元以下罰鍰，汽車駕駛人處新臺幣 3 萬元以上 12 萬元以下罰鍰，並均當場移置保管該汽機車及吊扣其駕駛執照 1 年至 2 年；附載未滿 12 歲兒童或因而肇事致人受傷者，並吊扣其駕駛執照 2 年至 4 年；致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：一、酒精濃度超過規定標準。二、吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。」 第 2 項規定：「汽車駕駛人有前項應受吊扣情形時，駕駛營業大客車者，吊銷其駕駛執照；因而肇事且附載有未滿 12 歲兒童之人者，按其吊扣駕駛執照期間加倍處分。」 第 3 項規定累犯處罰：「本條例中華民國 108 年 4 月 17 日修正公布條文施行之日起，汽機車駕駛人於 10 年內第 2 次違反第 1 項規定者，依其駕駛車輛分別依第 1 項所定罰鍰最高額處罰之，第 3 次以上者按前次違反本項所處罰鍰金額加罰新臺幣 9 萬元，並均應當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照，公路主管機關得公布其姓名、照片及違法事實；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領。」
拒測行政罰及其累犯處罰	依道交條例第 35 條第 4 項規定處罰：「汽機車駕駛人有下列各款情形之一者，處新臺幣 18 萬元罰鍰，並當場移置保管該汽機車、吊銷其駕駛執照；如肇事致人重傷或死亡者，吊銷其駕駛執照，並不得再考領：一、駕駛汽機車行經警察機關設有告示執行第 1 項測試檢定之處所，不依指示停車接受稽查。二、拒絕接受第 1 項測試之檢定。三、接受第 1 項測試檢定前，吸食服用含酒精之物、毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。四、發生交通事故後，在接受第 1 項測試檢定前，吸食服用含酒精之物、毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似之管制藥品。」 第 5 項規定拒測之累犯處罰：「汽機車駕駛人肇事拒絕接受或肇事無法實施第 1 項測試之檢定者，應由交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，將其強制移由受委託醫療或檢驗機構對其實施血液或其他檢體之採樣及測試檢定。」

資料來源：交通部提供；本中心整理。

²⁰ 刑法第 185 之 3 條第 1 項規定：「駕駛動力交通工具而有下列情形之一者，處 3 年以下有期徒刑，得併科 30 萬元以下罰金：…。三、尿液或血液所含毒品、麻醉藥品或其他相類之物或其代謝物達行政院公告之品項及濃度值以上。四、有前款以外之其他情事足認施用毒品、麻醉藥品或其他相類之物，致不能安全駕駛。」

表 3 近年毒駕交通事故死亡人數表

單位：人

年度	109	110	111	112	113	114 1 至 6 月
死亡人數	1	2	0	3	5	2

資料來源：交通部提供。

綜上，毒駕案件近年呈現增加之勢，已成交通安全隱憂，雖現行雖已有相關防制機制，惟執法即時性與法規完備性仍待加強，允宜跨部門協力推動修法與完善各項配套措施，俾建構具嚇阻效果之防制制度，以有效遏止毒駕危害。

六、甚多捷運建設辦理計畫修正，致期程延宕與經費上升，間有採購履約爭議而致損失之情事，亟需強化計畫控管與採購管理，俾加速路網建構

交通部 115 年度預算案「都市大眾捷運系統建設計畫」編列 14 項捷運建計畫，編列 81 億 5,163 萬 4 千元，各計畫總經費、起始年度、完工年度及編列預算數詳第 1 題表 1。經查：

(一)捷運建設計畫預算執行情形

截至 114 年 7 月底止，前開 14 項捷運建設計畫除臺中藍線因規劃作業進度落後，於 113 年 1 月間始奉行政院核定，致累計實現率僅 28.82%，另高雄小港林園線因廠商尚未依契約請領工程款，導致累計實現率 83.55%略低外，其餘 12 個計畫累計實現數皆約與分配數相當(詳表 1)。

表 1 截至 114 年 7 月底交通部捷運建設計畫執行情形表

單位：新臺幣億元、%

編號	計畫名稱	迄 114 年 度交通部 累計預算 數	迄 114 年 7 月底止執行情形				
			累計分配 數(1)	累計實現 數(2)	實現率 (2)/(1)	計畫總累計 執行進度	
						預定	實際
1	萬大線	152.87	139.48	138.97	99.63	91.71	91.71

編號	計畫名稱	迄 114 年 度交通部 累計預算 數	迄 114 年 7 月底止執行情形				
			累計分配 數(1)	累計實現 數(2)	實現率 (2)/(1)	計畫總累計 執行進度	
						預定	實際
2	信義東延線	11.18	10.36	10.36	100.00	86.34	86.34
3	臺北環狀東環段	5.50	4.18	4.18	100.00	7.41	7.41
4	*臺北環狀北環南環段	68.61	66.71	66.71	100.00	30.17	30.17
5	汐東線	5.95	4.25	4.25	100.00	19.43	19.43
6	*三鶯線	142.11	136.71	136.71	100.00	85.68	85.68
7	V 淡海輕軌	14.77	13.13	13.13	100.00	93.10	89.99
8	V(萬大線第 2 期	35.98	26.98	26.98	100.00	42.52	42.25
9	*桃園航空城捷運	227.09	220.09	220.09	100.00	73.70	73.69
10	*臺中藍線	11.00	11.00	3.17	28.82	4.97	4.97
11	臺南第 1 期藍線	0.50	0.00	0.00	-	-	-
12	高雄小港林園線	48.31	34.89	29.15	83.55	20.18	20.18
13	*高雄黃線	57.55	57.55	57.55	100.00	37.66	37.57
14	V 岡山路竹延伸線第 2B 階段	0.57	-	-	-	10.62	10.67

說明：由前瞻特別預算於 114 年度移列者於計畫名稱前以*註明、共 5 件；於 115 年度移列者於計畫名稱前以 V 註明、共 4 件(以下同)。

資料來源：交通部提供資料；本中心整理。

(二)部分捷運建設計畫修正，致延後完工日期或上調總經費

截至 114 年 9 月底止，前開捷運建設計畫除臺南第 1 期藍線計畫尚未核定及臺中藍線、岡山路竹延伸線第 2B 階段未辦理計畫修正外，其餘 11 項計畫均因土地徵收或撥用、都市計畫變更、文化古蹟保存、民眾抗爭、物價調整、設計改變、施工障礙、政策變更等因素已辦理第 1 至 4 次計畫修正，多數已辦理或仍有計畫修正案件尚在審查中，致使其延後完工日期或上調總經費(詳表 2)，彙述如下²¹：

²¹ 含已修正或審查中之修正計畫。

1. 延後完工日期共 10 件：期程延後 2 至 11 年，如：萬大線延後 11 年、信義東延線延後逾 9 年、高雄黃線逾 5 年及淡海輕軌 5 年等。

2. 上調總經費共 10 件：上修經費逾四成者包括臺北環狀東環段預計由 1,024.86 億元調高至 1,956.72 億元、上修 90.93%；汐東線擬由 376.93 億元上修至 621.06 億元、上調 64.77%；高雄小港林園線擬由 533.11 億元增至 836.82 億元、調幅 56.97%；高雄黃線擬由 1,442.37 億元調高為 2,368.58 億元、上調 64.21%。

表 2 截至 114 年 9 月底交通部捷運建設計畫修正情形表

單位：新臺幣億元

編號	計畫簡稱	修正次別	總經費	完工年月	核定年月	是否延後完工	是否增加經費
1	萬大線	0	未核定財務計畫	107/12	99/02	是	是
		1	777.81	109/12	103/09		
		2	741.78	116/12	107/11		
		3	848.01	118/12	審查中		
2	信義東延線	0	未核定財務計畫	106/12	99/02	是	否
		1	131.01	110/12	103/09		
		2	93.70	113/12	107/01		
		3	93.70	116/06	112/09		
		4	101.74	116/06	審查中		
3	臺北環狀東環段	0	1,024.86	121/09	112/03	是	是
		1	1,956.72	123/03	審查中		
4	*臺北環狀北環南環段	0	1,369.06	119/09	108/05	是	是
		1	1,798.98	122/06	113/11		
5	汐東線	0	376.93	123/05	112/01	否	是
		1	621.06	123/05	審查中		
6	*三鶯線	0	502.00	112/12	104/06	是	是
		1	502.00	114/12	112/10		

編號	計畫簡稱	修正 次別	總經費	完工 年月	核定 年月	是否延 後完工	是否增 加經費
		2	540.49	114/12	審 查 中		
7	V 淡海輕軌	0	153.06	113/12	102/01	是	是
		1	197.97	118/12	審 查 中		
8	V 萬大線第 2 期	0	555.30	117/12	107/10	是	是
		1	770.47	120/09	審 查 中		
9	*桃園航空城捷運	0	982.64	117/12	105/04	是	是
		1	1216.16	121/12	審 查 中		
10	*臺中藍線	0	1,615.14	123/12	113/01	未修正	
11	臺南第1期藍線	0	未核定	未核定	未核定	未修正	
12	高雄小港林園線	0	533.11	119/12	111/09	是	是
		1	836.82	121/12	審 查 中		
13	*高雄黃線	0	1,442.37	117/12	111/03	是	是
		1	2,368.58	123/07	審 查 中		
14	V 岡山路竹延伸線第 2B 階段	0	146.02	118/12	112/04	未修正	

資料來源：交通部提供資料；本中心整理。

(三)近年捷運建設產生多件採購履約爭議，採購管理及計畫控管容待精進

捷運建設計畫執行過程包括規劃設計、招標發包、契約規範、施工、工程驗收等階段，另施工過程因土地取得、交通維持、管線拆遷等事項，尚需與相關機關協調，涉及介面相對複雜，加上計畫期程甚長，間有計畫修正等情事，因而衍生多件採購履約爭議，據交通部統計 109 年至 114 年 7 月底止發生之捷運工程履約爭議案件已有 14 件已結案，包括高雄環狀輕軌第 1 階段統包工程 6 件、高雄環狀輕軌第 2 階段統包工程 2 件、淡海輕軌 1 件、安坑輕軌 2 件、桃園機場捷運 2 件、臺北環狀線第 1 階段 1 件，其中 5 件爭議事件最終不須給付廠商款項，其餘 9 件須給付廠商金額介於 200 萬元至 2 億 1,146 萬元間，共給付廠商 3 億 8,673 萬元(詳表 3)

表 3 109 年至 114 年 7 月底捷運建設計畫發生履約爭議已結案件表

單位：新臺幣千元

工程別	履約爭議案件名稱	結案日 (年/月)	處理結果	金額
高雄環狀輕軌第 1 階段統包工程	1. 111 仲雄聲義字第 12 號-統包商提橋梁變更設計等	112/12	仲裁庭駁回統包商請求事項。	0
	2. 112 年度建字第 2 號-C 統包商提 81 石化氣爆災害搶修費用及 C1~C8 先期試運轉契約變更費用	113/10	雙方同意和解，和解金額 394 萬 2 千元。	3,942
	3. (108 調 29 號)有關統包商提關於愛河水利分析等爭議	113/04	雙方調解成立，同意給付 302 萬元。	3,020
	4. 109 年調 004 號-專案管理廠商 CECI 請求展延工期服務費用調解案	110/04	雙方調解成立，同意給付服務費用 1,050 萬 9 千元。	10,509
	5. 111 年度台上字第 1336 號-閻辰昌建築師事務所向本局請求統包商未給付之工程設計費用	112/10	最高法院裁定駁回請求。	0
	6. 108 年度建字第 92 號輕軌第 1 階段統包商成員長鴻營造股份有限公司之分包商金詮營造有限公司所提給付工程款案	112/10	臺灣高雄地方法院民事裁定駁回金詮公司二審上訴，本案定讞(原告金詮公司一審駁回請求確定)。	0
高雄環狀輕軌第 2 階段統包工程	1. 112 年度大字第 2 號-112 年度最高行政法院審理輕軌第 2 階段工程案對於機關審標及決標處分言詞教示之法律效力未有一致見解，提案大法庭裁定案	113/03	以言詞所為不具一般處分性質之行政處分，未為救濟期間之教示時，法律效果應類推適用行政程序法第 98 條第 3 項規定。	0
	2. 112 年度抗字第 27 號-112 年度西班牙商卡夫公司對於輕軌二階段工程評選爭議	113/03	原裁定廢棄，應由高雄高等法院高等行政訴訟庭更為裁判。	0

工程別	履約爭議案件名稱	結案日 (年/月)	處理結果	金額
	聲明撤銷中鋼公司最有利標之決標處分並予以賠償損失案			
淡海輕軌	淡海一期給付工程款	113/09	台灣新北地方法院調解，須給付 2 億 1,146 萬元。	211,460
安坑輕軌	1. 供機電系統配管所需預埋管費用	112/10	新北市政府採購申訴審議委員會調解，須給付 6,077 萬 4 千元。	60,774
	2. 高架橋梁寬度配合機電系統統包商需求調整費用	112/10	新北市政府採購申訴審議委員會調解，須給付 3,629 萬 4,415 元整(含稅)。	36,294
桃園機場捷運	1. ME03 標行李處理設備工程工期展延爭議訴訟	113/02	公共工程委員會調解，須給付 1,286 萬 1 千元。	12,861
	2. CE02 標工程工期展延給付爭議訴訟	112/12	臺灣高等法院調解，須給付 4,500 萬元，另加計利息至清償日共 4,587 萬元。	45,870
臺北環狀線第 1 階段	捷運環狀線 CF650 區段標工程「永遷管線以 CLSM 取代回填料單價爭議」訴訟案	109/08	100 年 5 月 18 日所簽訂「環狀線 CF650 區段標工程」採購合約(包含 CF651A 子標及 CF51B 子標，契約履約期間實際施作高性能低強度混凝土(下稱「CLSM」)項目數量之總價金爭議，最終給付 200 萬元。	2,000
合計 14 案				386,730

說明：統計 109 年至 114 年 7 月底止之採購履約爭議案件。

資料來源：交通部；本中心整理。

綜上，捷運建設計畫具有提升城市交通效能與促進區域發展之效益，惟目前多數計畫面臨完工期程延宕、經費大幅上修，並間有採購履約爭議等問題，顯示計畫執行與管理機制尚有待強化，允宜強化計畫控管並精進採購管理制度，俾捷運計畫順利推動，並加速捷運路網建構。

七、已規劃優先於離島地區推動低碳交通區，惟仍待跨機關就低碳交通區建立法規依據與推動模式，以提升計畫綜效

交通部為辦理「營造深度減碳運輸環境暨打造低耗能交通場域計畫」(以下簡稱「營造深度減碳運輸計畫」，115 年度於總預算案「直轄市及縣市政府－一般性補助款-交通部」編列 3,000 萬元，用於補助直轄市及各縣市政府建立低碳交通示範區，俾以多元方式營造低耗能低排碳之運輸環境。經查：

(一)「營造深度減碳運輸計畫」概況及經費編列情形

為達成 2050 運輸部門淨零排放目標，交通部及運研所等機關偕同地方政府推動「營造深度減碳運輸計畫」，該計畫期程 112 至 115 年度，總經費 3 億 9,630 萬元，中央政府負擔 2 億 7,630 萬元(交通部 1 億 2,000 萬元、運研所 1 億 5,630 萬元)、地方政府負擔 1 億 2,000 萬元，交通部負擔經費部分已由 114 年度交通部單位預算編列 6,000 萬元，其餘 6,000 萬元擬於總預算案以「直轄市及縣市政府－一般性補助款-交通部」方式編列經費支應，並於 115 年度預算案編列 3,000 萬元²²。

(二)交通部規劃優先於離島地區推動低碳交通區，惟仍待跨機關建立法規依據與推動模式

根據交通部表示，運研所於 112 至 113 年度間辦理低碳交通區推動研究，並於 114 年 7 月 10 日函送「地方政府低碳交通區推動指引」供各地方政府參考，其考量各地交通環境、民眾接受度及綠色運輸條件差異，建議短期內先行試辦低碳交通區，累積經驗後再因地制宜擬定具體車輛碳排放管制標準。是以，交通部規劃優先於離島地區推動，並設定 114 年底核定兩處低碳交通區之績效目標。另預計於 114 年度第 3 季完成與相

²² 摘自 115 年度交通部單位預算案第 216 頁。

關部會及地方政府研討推動要點後，續擬訂補助作業要點，以利地方政府申請及執行管考。

然 113 年度審計部總決算審核報告指出：「交通部為推動低碳交通區，納入運具電動化及無碳化行動計畫相關措施，部分地方政府為因應氣候變遷，業制定（研擬）淨零自治條例（草案）據以推動，惟中央主管機關尚無法規或指引作為地方政府依循及參考，管制對象之界定亦乏一致性標準，致地方政府規範存有差異，易使民眾產生混淆，允宜研謀改善」²³。

復經交通部統計，截至 114 年 8 月底，已有臺北市政府及桃園市政府訂定淨零排放相關自治法規，分別為臺北市淨零排放管理自治條例及桃園市推動淨零城市自治條例。惟兩者在納管車輛種類及罰則設計上仍存有些微差異(詳表 1)，突顯中央政府亟需跨機關協調，建立統一之法規架構與推動模式，以確保政策落實之效率與公平性。

表 1 臺北市政府及桃園市政府淨零排放自治法規概況表

縣市別	自治法規名稱	規範重點
臺北市	臺北市淨零排放管理自治條例	1.定義：低碳交通區係指在特定時段內，特定車種(電動車、油電混合車、氫能車或其他能源車等)、能源效率或每公里碳排放符合一定標準之車輛，方能進入之區域。 2.做法：市政府得劃定低碳交通區，限制高排碳車輛通行。低碳交通區範圍及管制事項，經氣候變遷因應推動會審議通過，由市政府分階段公告之。 3.罰則：違反規定者，處交通工具之所有人或使用人新臺幣 500 元以上 2,000 元以下罰鍰。
桃園市	桃園市推動淨零城市自治條例	1.定義：低碳交通區係指低污染車輛、能源效率或每公里碳排放符合一定標準之車輛，方能在特定時段進入之區域。低污染車輛指電動汽車、微型電動二輪車、電動輔助自行車、油電混合車及其他使用低碳燃料驅動之車輛。 2.做法：市政府得指定特定路段、區域或時段，劃定低碳交通區，限制高排碳車輛通行。前述指定及限制事項，由市政府公告之。 3.罰則：違反規定者，處車輛所有人新臺幣 300 元以上 3,000 元

²³ 審計部 113 年度中央政府總決算審核報告_第 2 冊第丙 449-451 頁。

縣市別	自治法規名稱	規範重點
		以下罰鍰。

資料來源：交通部提供資料；本中心整理。

綜上，交通部推動「營造深度減碳運輸計畫」，擬透過補助地方建立低碳交通示範區之方式，由中央與地方協力達成淨零排放之目標，惟為確保政策推動具一致性，允宜儘速完成跨部會協調，就低碳交通區建立一致性法規依據與推動模式，以提升政策執行效率，俾落實推動我國運輸部門邁向淨零排放之目標。

八、推動第 3 期「智慧運輸計畫」，惟截至 114 年 8 月底預算執行率僅 11.78%，允宜檢討改善，並督促各地方政府積極趕辦

交通部 115 年度預算案「交通運輸規劃及產業發展」項下編列「智慧運輸系統發展建設計畫」（以下簡稱「智慧運輸計畫」）2 億 8,150 萬元，另於總預算案「直轄市及縣市政府—一般性補助款—交通部」編列 2 億 2,640 萬元，二者合計 5 億 790 萬元。經查：

（一）114 年起推動第 3 期「智慧運輸計畫」

為持續導入科技以提升交通安全，並促進智慧運輸相關產業發展，交通部自 106 年度起推動「智慧運輸計畫」，已分別完成第 1 期（106 至 109 年）及第 2 期（110 至 113 年）計畫，並自 114 年度起啟動第 3 期計畫，期程為 114 至 117 年，總經費 64 億元，其中中央政府負擔 54 億元，地方政府負擔 10 億元。中央部分由交通部編列 51 億 8,350 萬元，另氣象署、運研所、鐵道局及公路局亦負擔該計畫所需經費。

為推動第 3 期「智慧運輸計畫」，交通部於 114 年度編列 6 億 8,884 萬 2 千元，並於 115 年度預算案持續編列 2 億 8,150 萬元，另於總預算案「直轄市及縣市政府—一般性補助款—交通部」項下編列 2 億 2,640 萬元，兩者合計 5 億 790 萬元。該

預算將用於推動包括：平權和諧之交通共善、綠色運輸移動服務、智慧路網服務精進、車路聯網技術整備，以及數據驅動之韌性管理等事項。

(二)截至 114 年 8 月底預算執行率偏低，亟需檢討改善

交通部雖已於 114 年度啟動第 3 期「智慧運輸計畫」並編列預算 6 億 8,884 萬 2 千元，惟截至同年 8 月底預算分配數 3 億 1,560 萬元，實際執行金額為 3,718 萬 1 千元，分配預算執行率僅 11.78%，整體執行成效不彰。據交通部說明，主因為預算通過時程延後，另原於 114 年 1 月 7 日核定補助經費合計 6 億 2,112 萬元(含跨年度執行及暫匡跨年度經費)，後因財政收支劃分法修正後，對於 115 年度地方補助款之補助原則仍未確定，交通部經全面盤點地方政府補助計畫內容與額度，並請地方政府調整修正後，已於 114 年 8 月底重行核定 114 年度補助案件共 39 件，總金額 4 億 8,789 萬 6 千元(詳表 1)，由地方政府後續辦理採購等作業。惟截至 114 年 8 月底執行金額仍僅 3,718 萬 1 千元，尚有 6 億 5,166 萬 1 千元待執行，顯示推動進度仍需加強，亦亟督促各地方政府積極趕辦。

表 1 截至 114 年 8 月底交通部核定第 3 期「智慧運輸計畫」補助地方政府情形表

單位：件、新臺幣千元

市縣別	件數	核定金額
臺北市	3	11,448
新北市	2	31,931
桃園市	2	18,644
臺中市	3	40,247
臺南市	4	31,543
高雄市	3	35,467
基隆市	3	27,320
新竹市	1	25,817
新竹縣	1	24,361
苗栗縣	2	23,169
彰化縣	1	20,381
南投縣	2	15,117

市縣別	件數	核定金額
雲林縣	2	29,291
嘉義市	1	23,169
屏東縣	3	32,928
宜蘭縣	1	25,895
花蓮縣	1	16,651
臺東縣	1	17,134
金門縣	1	23,364
連江縣	2	14,018
合計	39	487,896

說明：細數之合與總數不合，係因四捨五入之故。

資料來源：交通部。

綜上，為因應交通安全、效率與永續發展等多重挑戰，交通部持續推動「智慧運輸計畫」，並於 114 年度啟動第 3 期計畫，惟截至 114 年 8 月底預算分配數 3 億 1,560 萬元、執行數 3,718 萬 1 千元，分配預算執行率僅 11.78%，明顯偏低，允宜強化中央與地方溝通機制，並建立更具彈性與前瞻性之執行架構，以提升資源運用效率，確保智慧運輸建設能如期推動並發揮實質效益。

九、為確保 TNCAP 制度之永續性，允宜儘速完備財務健全之配套法制作業，並研謀因應美國關稅衝擊之相關措施，俾強化道路安全與汽車產業競爭力

交通部 115 年度預算案「交通運輸規劃及產業發展」編列「臺灣新車安全評等精進計畫」(以下簡稱 TNCAP 精進計畫)2 億 5,548 萬元，以支應運作管理、車輛購置及測試、以及新版規章研議等支出。經查：

(一)TNCAP 精進計畫執行情形

交通部參考歐洲新車安全評等制度 (Euro NCAP)，推動「臺灣新車安全評等計畫」(TNCAP)，以提升車輛安全水準並降低交通事故傷亡。該計畫已完成第 1 期 (107 至 112 年)，113 年度起續推動第 2 期精進計畫 (113 至 117 年)，並以 117 年達成新

車市場 70% 覆蓋率為目標，總經費為 22 億 5,340 萬元。

該計畫 113 年度預算數 9,600 萬元，決算數為 8,517 萬 1 千元，執行率 88.72%，主要因新車安全評等測試費用低於預期；114 年度預算數 1 億 6,700 萬元，截至 114 年 7 月底預算分配數 8,100 萬元，執行數 5,643 萬 8 千元，分配預算執行率 69.68%，係因廠商需待第三季成果發布後始得請領款項所致(詳表 1)。

表 1 TNCAP 精進計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元、%

年度	預算數	決算數/執行數	執行率	執行率未達九成之原因
113	96,000	85,171	88.72	主要係新車安全評等測試費用較預期減少所致。
114	167,000	-	-	-
114 年截至 7 月底	81,000 (預算分配數)	56,438	69.68	主要係廠商須至第三季成果發布後方得再次請領款項

資料來源：交通部。

(二)TNCAP 評等概況

TNCAP 評等涵蓋成人保護、兒童保護、行人保護及安全輔助四大領域，依車型防護能力出具 0 至 5 顆星等之評等。TNCAP 受評對象為國內販售之小客車及小客貨兩用車，並挑選國內市場銷售量較高車型評等，以提高市場涵蓋率，截至 114 年 8 月底已公告 18 款車型評等結果(詳表 2)。若每年穩定執行 8 款車型評等，預估 116 年底可達成 70% 市場覆蓋率之目標。

表 2 截至 114 年 8 月底 TNCAP 評等概況表

項目	112 年度	113 年度	114 年度
受評車型	8	6	11
1. 自費	0	2	3
2. 政府經費	8	4	8
已公告受評結果	8	6	4
尚未公告受評結果	0	0	7

說明：TNCAP 大致每季公布 2 款車型受評結果。

資料來源：交通部提供；本中心整理。

(三)降低 TNCAP 制度財務負擔之法制作業尚未完備

為降低政府財務支出，行政院 112 年 7 月核定該計畫時，即併請交通部檢討修訂相關法令，要求業者負擔 TNCAP 評等相關費用，俾使 TNCAP 制度儘早自給自足運作²⁴，詢據交通部表示，刻正規劃國內暢銷車型(包含燃油車、電動車)分階段由車輛業者負擔相關經費，並研擬相關之公路法修正草案及 TNCAP 管理辦法草案，冀於 115 年底前完成法規修正，惟仍與外界溝通尋求共識。其初步規劃如下：

1. 117 年公布評等之 TNCAP 受評車型：車輛業者應提供評等所需汽車及零組件。

2. 118 年公布評等之 TNCAP 受評車型：車輛業者應辦理自費申請評等，包含負擔所需汽車(含零組件)、試驗及評等費用等。

(四)美國對等關稅之實施，將衝擊我國汽車產業，容待採行相關措施協助企業因應變局

面對美國對等關稅政策之實施，交通部評估國內汽車產業恐面臨進口車價格調整與市場競爭力再平衡衝擊，國產車若成本結構受壓，須兼顧安全技術升級與市場競爭力，將面臨雙重挑戰。為此，TNCAP 制度擬採行：

1. 允許部分車型沿用前一版評等結果，減輕重複測試成本。
2. 逐步提升評等試驗標準要求，給予國產車廠技術轉型緩衝期，並分階段公布未來 TNCAP 評等發展藍圖，使產業可預先規劃研發。
3. 設計「最佳安全車型獎」、「最佳進步獎」等獎項，提升品牌形象。
4. 持續與國際 NCAP(新車評等)制度接軌，降低重複測試負擔，並提升外銷競爭力等措施²⁵。

²⁴ 行政院 112 年 7 月 20 日核定函。

²⁵ 摘自交通部 114 年 9 月間回覆資料。

綜上，交通部為導引民眾購買安全性較高車輛，降低道路意外事故傷亡率，爰推動 TNCAP，以提供完整車輛安全資訊供消費者參考。為該制度之永續性，允宜持續透過法制修正，建立降低政府負擔、落實業者分擔機制之財務自主之可行作法，並視美國推動對等關稅政策對國內汽車產業之衝擊，採行配套措施，以兼顧消費者權益，提升道路安全及產業競爭力，確保制度長期永續推動。

一〇、新增臺鐵「重點橋梁行車安全提昇計畫」，惟部分既有橋梁改建補強計畫進度未如預期，且橋齡逾 40 年以上占比逾五成，允宜督促臺鐵強化橋梁養護更新機制，俾確保行車安全

交通部 115 年度預算案「營業基金-國營臺灣鐵路股份有限公司(以下簡稱臺鐵)」新增「重點橋梁行車安全提昇計畫」2 億 3,800 萬元，用於投資臺鐵辦理橋梁改建工程之規劃與設計工作、用地申請與取得作業及新三爺水溪橋發包施作改善工程。經查：

(一)「重點橋梁行車安全提昇計畫」概述

為因應極端氣候與地震頻繁等挑戰，部分鐵路橋梁不符河川治理計畫標準，臺鐵公司遂推動「重點橋梁行車安全提昇計畫」，優先改善 8 座重點橋梁。其中 7 座(石榴班橋、八掌溪橋、高屏溪大橋、深澳橋、二號橋、田鶴溪橋、新三爺溪橋)配合河川治理提升防洪標準，另 1 座老舊橋梁(下三叉河橋)則辦理改建，以強化橋梁耐震與耐洪能力。該計畫已於 113 年 11 月 18 日獲行政院核定，總經費為 56.69 億元，期程 115 至 118 年，中央負擔 55.27 億元，臺鐵自籌 1.42 億元(詳表 1)。

表 1 「重點橋梁行車安全提昇計畫」經費需求表 單位：新臺幣千元

經費來源	115 年度	116 年度	117 年度	118 年度	合計
中央負擔	238,000	884,000	1,089,000	3,316,236	5,527,236
臺鐵自籌	-	-	-	141,724	141,724
合計	238,000	884,000	1,089,000	3,316,236	5,668,960

資料來源：交通部；本中心整理。

(二)部分既有橋梁改建補強工程執行進度未如預期

截至 114 年 8 月底，臺鐵尚有執行中之橋梁改建補強工程進度未如預期(詳表 2)，說明如下：

1. 辦理「橋梁補強及改建符合現有法律規範計畫橋梁改建計畫」子計畫，尚有 4 座未完成：臺鐵於「鐵路行車安全改善計畫」(104 至 113 年)期間辦理該子計畫，原預計施作 138 座橋梁補強及 16 座橋梁改建。截至 113 年底，橋梁補強部分已全數完成，橋梁改建則完成 12 座，尚有 4 座未如期完成，包括「二結排水箱涵」及「四結溪橋」暫緩辦理，「第一、二雙溪橋改建工程」及「第三雙溪及新社橋改建工程」預計於 114 年底前完成²⁶。
2. 「一般建築及設備」項下橋梁改建補強工程中，仍有 3 案執行進度落後：截至 114 年 8 月底，臺鐵前開計畫尚有 5 件工程進行中，其中第 1 至 3 案已併入「重點橋梁行車安全提昇計畫」辦理，另高屏溪鐵路橋結構改善工程、三爺溪橋改建工程及宜蘭工務段轄區鐵路跨河橋梁基礎裸露補強工程等 3 案，累計預算實現率分別為 65.95%、46.3%及 56.14% (詳表 2)，顯示執行進度未如預期。

²⁶ 摘述彙整自交通部 114 年 7 月 17 日交路(一)字第 1148900241 號函，該函係交通部函復審計部派員調查國營臺灣鐵路股份有限公司辦理「鐵路行車安全改善計畫」之執行情形，核有效能過低情事一案。

表 2 臺鐵一般建築及設備計畫項下之橋梁改建補強工程執行情形表

單位：新臺幣千元；%

計畫名稱	計畫年度	計畫總經費	截至 114 年累計預算數	114 年 8 月底止累計數		
				預算分配數(1)	預算實現數(2)	預算實現率(2)/(1)
1. 高屏溪鐵路橋結構改善工程	111-117	667,101	22,969	19,469	12,840	65.95
2. 三爺溪橋改建工程	110-118	391,780	8,622	6,622	3,066	46.30
3. 縱貫線下三叉河橋改建工程	111-118	1,538,500	10,947	7,947	8,406	105.77
4. 臺中、嘉義及宜蘭工務段轄區鐵路跨河橋梁基礎裸露補強工程	108-117	158,036	74,505	71,505	87,756	122.73
5. 宜蘭工務段轄區鐵路跨河橋梁基礎裸露補強工程	113-116	172,050	75,000	80,000	44,915	56.14

資料來源：臺鐵提供；本中心整理。

(三)鐵路橋梁橋齡超過 40 年以上逾五成，容待長期控管養護及適時更新

據臺鐵表示，臺灣本島鐵公路網自 1960 年代逐步建設至今已大致完成，依混凝土設施約 50 年之老化週期，各項設施已由壯年期進入老化階段，應加強養護、維修與補強之風險管理。截至 114 年 7 月底，臺鐵轄管鐵路橋梁共 1,149 座，其中橋齡逾 50 年者占 34.9%，40 至 50 年者占 19.06%，合計逾 40 年者占比達 53.96%（詳表 3），顯示橋梁系統整體已進入高齡化階段，結構老化與維修需求日益增加，亟需建立完善之長期控管、養護及更新機制。

表 3 迄 114 年 7 月底臺鐵鐵路橋梁橋齡分布表

單位：座；%

橋齡	10 年內	10-20 年	20-30 年	30-40 年	40-50 年	50 年以上	合計
數量(座)	56	121	154	198	219	401	1,149

橋齡	10 年內	10-20 年	20-30 年	30-40 年	40-50 年	50 年以上	合計
占比	4.87	10.53	13.40	17.23	19.06	34.90	100.00

資料來源：交通部；本中心整理。

綜上，臺鐵橋梁系統已逐步進入老化階段，迄 114 年 7 月底橋齡逾 40 年以上者占比達 53.96%，顯示結構安全風險逐漸升高，雖交通部已擬增資臺鐵辦理「重點橋梁行車安全提昇計畫」，著手進行規劃設計與改建施作，惟臺鐵部分既有改建補強計畫之工程進度未如預期，允宜加強工程進度控管與資源整合，並建立長期橋梁養護及更新機制，俾確保鐵路行車安全與基礎設施韌性。

一一、臺鐵調整票價後預計 115 年度轉虧為盈，允宜釐清政府補貼責任並督促其強化自償性，以減輕政府財務負擔

交通部 115 年度預算案「營業基金-國營臺灣鐵路股份有限公司」編列政府對臺鐵應負擔項目之預算，包括「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」等 11 項計畫 263 億 3,260 萬 5 千元(詳表 1)。經查：

表 1 交通部 113 至 115 年度「國營臺灣鐵路股份有限公司」計畫之預、決算概況表

單位：新臺幣千元

項目(分支計畫)	113 年度	114 年度	115 年度
	決算數	預算數	預算案數
01. 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫	10,000,000	8,767,487	7,141,000
02. 臺鐵軌道結構安全提升計畫	615,000	850,000	1,172,359
03. 高雄機廠潮州基地二期工程建設計畫	959,397	959,400	1,500,000
04. 臺鐵營運虧損及提升行車安全作為之補貼	1,171,538	1,357,686	7,898,787
05. 臺鐵舊制退撫金(及其衍生債務利息)	3,830,362	3,808,144	3,898,309
06. 臺鐵公司營業所需基礎設施建設重置計畫	685,000	950,000	933,100
07. 臺鐵公司營業所需車輛維修計畫	1,080,000	3,000,000	2,500,000
08 高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計			200,000

項目(分支計畫)	113 年度	114 年度	115 年度
	決算數	預算數	預算案數
畫			
09 臺鐵集集支線基礎設施改善計畫			850,000
10 重點橋梁行車安全提昇計畫	-		238,000
11 無人載具產業發展統籌型計畫—鐵路巡查	-		1,050
鐵路行車安全改善計畫	3,885,803		
合計	22,226,100	19,692,717	26,332,605

說明：項目編號係交通部 115 年度預算案分支計畫編號，均屬政府對臺鐵應負擔項目。

資料來源：交通部 114 及 115 年度預算書及其提供之資料；本中心整理。

(一)為臺鐵營運虧損補貼機制之明確化，容待加速子法研訂以釐清政府責任

國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例（以下簡稱臺鐵設置條例）於 111 年 6 月 22 日公布，並自 113 年 1 月 1 日施行。交通部依該條例規定，政府應負擔並補貼臺鐵之項目包括：短期債務、員工舊制退撫金、鐵路基礎設施及車輛之建設重置、購置與維修經費，以及因配合政府政策任務所造成之營運虧損。前述前 3 項補貼機制已確認並完成相關辦法之訂定或修訂；至於第 4 項營運虧損補貼部分，據交通部及臺鐵表示，設置條例第 21 條所規定之子法「政府對臺灣鐵路股份有限公司配合政府政策任務造成營運虧損補貼辦法」目前仍處於草案階段，尚待交通部與主計總處就補助範圍達成共識(詳表 2)。

表 2 截至 114 年 8 月底臺鐵設置條例有關由政府支應及補貼之相關規定辦理概況表

項目	條次及條文內容	辦理概況
1. 短期債務	第 10 條 第 1 項：政府應移撥臺灣鐵路管理局及所屬機構(以下簡稱原機構)經管之適足資產，由交通部設立基金，處理原機構既存之短期債務。 第 4 項：前項所定基金，應由交通部編製附屬單位預算。後續年度基金來	1. 交通部於 111 年 11 月 3 日修正發布交通作業基金收支保管及運用辦法，新增臺鐵局撥入資產及債務管理基金，以清償臺鐵局既存之短期債務，自臺鐵設置條例施行之日施行。

項目	條次及條文內容	辦理概況
	源包括資產開發、處分、收益、政府循預算程序之撥款、基金孳息、人民或團體捐助及其他收入。	2. 已於 113 年起新增「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」，以清償臺鐵局既存之短期債務。
2. 員工舊制退撫金	第 17 條第 2 項 …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。	交通部逐年編列預算補貼。
3. 鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費	第 19 條第 1 項至第 3 項 臺鐵公司營業所需鐵路基礎設施之建設、重置，及營業與維修車輛之購置，由交通部編列預算支應。 前項具有自償性經費，且可歸屬臺鐵公司部分，由臺鐵公司負擔之。 臺鐵公司為維護鐵路基礎設施及車輛以確保鐵路行車安全，其能延長資產耐用年限、提升服務能量及效率之維修所需費用，應由交通部編列預算支應。	1. 交通部於 112 年 6 月 17 日訂定發布「執行國營臺灣鐵路股份有限公司營業所需鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費辦法」，自 113 年 1 月 1 日施行。 2. 交通部逐年編列預算補貼。
4. 配合政府政策任務造成營運虧損	第 21 條 臺鐵公司因配合政府政策任務所造成之營運虧損，由政府負責補貼之。 前項補貼事項之辦法，由交通部擬訂，報請行政院核定。	「政府對臺灣鐵路股份有限公司配合政府政策任務造成營運虧損補貼辦法」(草案)仍待研商取得共識，並取得行政院核定。

資料來源：全國法規資料庫及交通部提供；本中心整理。

(二)臺鐵預計 115 年度轉虧為盈，允宜釐清政府與臺鐵應負擔項目

臺鐵設置條例第 21 條第 1 項規定：「臺鐵公司因配合政府政策任務所造成之營運虧損，由政府負責補貼之。」因而票價調整將影響前開補貼額度之計算；另依臺鐵設置條例第 19 條第 1 項及第 2 項規定：「臺鐵公司營業所需鐵路基礎設施之建設、重置，及營業與維修車輛之購置，由交通部編列預算支應。」、「前項具有自償性經費，且可歸屬臺鐵公司部分，由臺鐵公司負擔之。」故票價調整將影響「鐵路基礎設施及車輛之建設重置購置維修經費」是否具自償性，究應由臺鐵公司或政府負擔

之判斷，宜明確釐清。

據臺鐵說明，該公司依據立法院 76 年核定之「鐵路客貨運輸運價計算公式」，以合理投資報酬率提報票價合理化方案，並實施遞遠遞減制度，經行政院核定後實施自 114 年 6 月 23 日起調整票價，並預計 115 年度將轉虧為盈，115 年度預計淨利 18 億 3,581 萬 6 千元(詳表 3)，允宜審慎檢視釐清政府與臺鐵應負擔項目，重行調整預算額度，並督促臺鐵持續提升營運績效以提高自償性，並對未來營運所需重大支出妥善規劃，降低政府財務負擔。

表 3 臺鐵 112 至 115 年度損益情形表

單位：新臺幣千元

年度	115 年度 預算案	114 年度 預算案	114 年 1 至 7 月執行數	113 年度 決算	112 年度 決算
營業收入	47,982,263	35,178,671	19,607,804	32,731,993	31,927,052
營業成本	41,790,989	40,768,932	23,481,798	39,737,697	37,495,111
營業毛利	6,191,274	-5,590,261	-3,873,994	-7,005,704	-5,568,059
營業費用	2,236,745	2,151,534	1,023,515	4,297,408	1,727,257
營業利益	3,954,529	-7,741,795	-4,897,509	-11,303,112	-7,295,317
營業外收入	305,823	1,006,975	531,136	870,434	1,518,156
營業外費用	2,424,536	1,954,880	1,562,534	3,331,867	5,652,668
本期淨利	1,835,816	-8,689,700	-5,928,907	-13,764,545	-11,429,829

資料來源：臺鐵。

綜上，為促進鐵路事業健全發展，爰制定臺鐵設置條例，並自臺鐵於 113 年公司化後，依該條例逐步補貼其短期債務、舊制退撫金及基礎設施與車輛建設等項目，惟隨著臺鐵於 115 年度預計轉虧為盈，票價調整與營運績效提升將直接影響政府與臺鐵間支出責任之界定，尤其在自償性經費之認定上更需審慎釐清，允宜督促臺鐵強化營運與財務規劃，俾確保鐵路服務品質與安全穩定，同時降低政府財務負擔。

一二、桃機公司近年資金調度壓力與債務負擔加重，另近年空側作業及地面安全管理未盡周延，允宜督促該公司健全財務管理，並落實精進機場安全管理

交通部 115 年度預算案「營業基金-國際機場園區股份有限公司」編列 45 億元，由國庫增資國際機場園區股份有限公司(以下簡稱桃機公司)，另 112 至 114 年度國庫已分別增資 141 億元、120.43 億元、63.8 億元²⁷。經查：

(一)桃機公司近年資金調度壓力與債務負擔加重

為提升桃園機場國際競爭力，桃機公司進行第三航站區之基礎建設，惟桃機公司營運資金不足以支應，爰請求政府增資協助，本案經行政院原則同意由政府增資 600 億元，交通部已於 112 至 114 年度增資 325.23 億元。惟桃機公司表示，隨著第三航站區建設進入付款高峰期，115 年度預計支出達 274.77 億元，後續尚需約 450 億元，其中僅 45 億元由行政院核列，其餘須由公司自籌，導致借款總額顯著上升，自 111 年底 202 億元增至 115 年底預估 392.4 億元，其中短期借款達 192.4 億元(詳表 1)。

再者，據桃機公司近年財務資料顯示，該公司自推動第三航站區與第三跑道等重大建設以來，資金需求急遽上升，導致營運資金連年為負，111 年度營運資金餘額為負 27.55 億元，預計 115 年度擴大至負 191.6 億元，顯示資金缺口持續擴大，反映桃機公司資金調度壓力與債務負擔加重。

²⁷ 據桃機公司說明，有關桃園國際機場第三航站區等重大建設所需，案經行政院原則同意由政府增資 600 億元，以利重大建設順利推展及健全桃機公司財務。

表 1 桃機公司 111 至 115 年底借款及營運資金狀況表 單位：新臺幣千元

項目		111 年底	112 年底	113 年底	114 年底	114 年 7 月底	115 年底
借款	短期	8,200,000	5,500,000	3,700,000	14,800,000	7,000,000	19,240,000
	長期	12,000,000	6,000,000	0	0	0	20,000,000
	合計	20,200,000	11,500,000	3,700,000	14,800,000	7,000,000	39,240,000
流動資產(A)		11,475,598	7,882,489	5,423,722	9,128,416	7,775,790	9,927,101
流動負債(B)		14,230,712	13,697,897	10,419,324	24,559,818	12,278,159	29,087,518
營運資金餘額(A-B)		-2,755,114	-5,815,408	-4,995,602	-15,431,402	-4,502,369	-19,160,417

說明：111 至 113 年底為審定決算數，114 及 115 年底為預算案數²⁸，114 年 7 月底為實際數。

資料來源：桃機公司提供；本中心整理。

(二)桃機公司近年空側作業及地面安全管理未盡周延

機場安全管理涵蓋空側作業、地面運輸、安檢流程、消防系統及資訊安全等多個面向，為航空運輸順暢運作之基石。惟桃機公司 110 年度空側違規案件達 225 件，並逐年攀升至 113 年度 335 件，114 年 1 至 7 月亦達 107 件，顯示空側作業管理仍有精進空間。此外，110 至 113 年度地面安全事件分別為 7 件、3 件、17 件及 12 件，114 年 1 至 7 月亦發生 6 件，反映現場作業與設備維護仍存風險，亟需督促桃機公司檢討並加強改善。

表 1 桃機公司近年空側違規及地面安全事件表

年度	空側違規案件	地面安全事件
110 年	225 件	7 件
111 年	255 件	3 件
112 年	334 件	17 件
113 年	335 件	12 件
114 年 1 至 7 月	107 件	6 件

資料來源：桃機公司提供；本中心整理。

綜上，桃園公司近年第三航站區與第三跑道之相關建設，惟面臨營運資金長期不足與安全管控成效待強化之挑戰，允宜督促

²⁸ 114 年度預算案數係取自 115 年預算案內之 114 年度資料。

其開源節流及建立穩健具前瞻性之資金管理策略，並落實人員訓練與制度管理，以降低違規與事故風險，確保建設順利推展並維持機場營運品質與國際形象。

參、交通部鐵道局及所屬

交通部鐵道局及所屬(以下簡稱鐵道局)115 年度預算案編列歲入 3,299 萬元，較 114 年度預算數 20 億 3,293 萬 5 千元減少 19 億 9,994 萬 5 千元(減幅 98.38%)，主要係鐵道發展基金賸餘繳庫數減少 20 億元所致；歲出 367 億 6,891 萬 2 千元，較 114 年度預算數 224 億 6,467 萬 9 千元增加 143 億 423 萬 3 千元(增幅 63.67%)，主要係前瞻特別預算之 4 項軌道建設計畫移列所致。謹就鐵道局 115 年度預算案評估如下：

一三、新增「智慧運輸計畫」，允宜評估系統擴充性與跨機關資料整合可能性，以發揮計畫實益

鐵道局 115 年度預算案「鐵道及捷運建設計畫-鐵路建設計畫」新增「智慧運輸運輸系統發展建設計畫」(以下簡稱「智慧運輸計畫」)3,750 萬元。經查：

(一)鐵道局新增「智慧運輸計畫」主要內容

交通部於 114 年度開始第 3 期「智慧運輸計畫」，計畫期程 114 至 117 年、計畫總經費 64 億元(中央政府負擔 54 億元、地方政府負擔 10 億元)，交通部為辦理其中之「AI 智慧交通執行機制」案，爰經鐵道局提案後將「應用 AI 提升鐵道專業數位轉型計畫」²⁹納入其下之子計畫，並於 115 年度預算案編列 3,750 萬元之經費，辦理下列事項：1. 應用 AI 鐵道專業服務及巡檢數位轉型建置之規劃設計及監督審驗技術服務等 600 萬元；2. 建

²⁹ 本子計畫於交通部核定時由「應用 AI 提升鐵道工程管理及監理作業數位轉型計畫」更名為「應用 AI 提升鐵道專業數位轉型計畫」。

置應用 AI 建構鐵道專業服務及巡檢數位轉型系統等 3,150 萬元。

(二)強化系統擴充性與資料整合，提升智慧鐵道效益

據鐵道局說明，該子計畫擬藉由 AI 技術建置鐵道專業資料庫，整合影像、相片、感測數據等資訊，提供智慧化檢查、預警分析與專業諮詢服務，以解決現場巡查、設備維護及工程管理作業之瓶頸，俾提升行政效率與作業品質，是以，為未來擴充性及與其他鐵道管理單位或相關機關間之資料整合需求，允宜強化成效追蹤機制，並研議系統模組化設計與資料介接標準，以利未來推廣應用至其他單位。

綜上，鐵道局新增「智慧運輸計畫」，擬提升鐵道巡檢效率與數位轉型潛力，惟為確保計畫實益並使擴散運用，允宜應強化系統擴充性設計與跨機關資料整合機制，俾利後續推廣與整體鐵道運輸安全提升。

一四、桃園機場相關捷運建設計畫歷經延宕與修正，期程展延與經費增加，且截至 114 年 7 月底「機捷增設第 3 航廈站」預算實現率未及五成，允宜落實進度控管

鐵道局 115 年度預算案「鐵道及捷運建設計畫-都市大眾捷運系統建設計畫」項下編列「臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫」(以下簡稱「機捷延伸中壢火車站線」)6 億 3,600 萬元及「機場捷運增設機場第三航廈站(A14 站)計畫」(以下簡稱「機捷增設第 3 航廈站」)16 億 1,250 萬元，前開 2 項計畫有助於桃園國際機場聯外交通便捷性並提升機場競爭力。經查：

(一)鐵道局推動之桃園機場相關捷運建設概述

為強化國際機場便捷之聯外捷運服務，鐵道局刻辦理 2 項

與桃園機場相關捷運計畫，簡摘如下(詳表 1)：

1. 「機捷延伸中壢火車站線」：延伸路線自 A21 環北站至 A23 中壢站，全長約 2.06 公里，採地下化施工，途經 A22 老街溪站，此計畫擬串聯桃園國際機場、高鐵桃園站與臺鐵中壢火車站三大運輸樞紐，計畫期程 99 至 118 年度，計畫總經費 173.02 億元。
2. 「機捷增設第 3 航廈站」：原規劃機場捷運時已預留車站空間，初期僅建設月台隧道，現因應第 3 航廈漸次完工而進行完整車站施工，此站位於 A14，將與第 1、第 2 航廈站串聯，提供旅客更便捷之聯外捷運服務，計畫期程 106 至 115 年度，計畫總經費為 60.43 億元。

表 1 114 年度進行之桃園機場相關捷運建設摘述表

計畫名稱	機捷延伸中壢火車站線	機捷運增設第 3 航廈站
計畫緣起	本計畫於 89 年辦理「桃園都會區大眾捷運系統規劃報告」及 92 年辦理「中正國際機場至桃園都會區軌道系統綜合規劃報告」時，已將原桃園捷運藍線 B1 至 B10 路段列為優先辦理路線，本計畫路線係原規劃路線之部分路段(原 B8 至 B10 段)，可串聯桃園國際機場、高鐵桃園站及臺鐵中壢火車站等交通節點，提升聯外運輸效能。	本計畫屬臺灣桃園國際機場第 3 航站區建設計畫(下稱 T3 計畫)接續計畫，T3 計畫係桃園國際機場股份有限公司主辦，因 A14 站包含於第 3 航廈內部，爰由桃機公司代辦 A14 站之結構體工程，另本計畫則辦理 A14 車站後續相關工程。
計畫期程	99 至 118 年度	106 至 115 年度
計畫經費	173.02 億元	60.43 億元
計畫範圍	A21 環北站(不含)至 A23 中壢站，全長約 2.06 公里，地下化施工。	A14 站位於第三航廈下方，原為過站隧道，現進行完整車站建設。
工程內容	本計畫由機場捷運 A21 環北站(不含)起，全長約 2.06 公里，全線採地下化方式前進，經 A22 老街溪站，至 A23 中壢站。含 A22 老街溪站主體工程、潛盾隧道、橫渡線、A23 中壢站主體工程。	車站裝修、水電環控、電梯扶梯、出入口、機電系統、行李與航班資訊系統等
主要效益	串聯三大運輸系統，打造無縫轉乘節點，促進中壢地區都市發展與土地利用。	提供機場旅客無縫便捷聯外捷運服務；與第一航廈站(A12)、第二航廈站(A13)串聯將提供進

計畫名稱	機捷延伸中壢火車站線	機捷運增設第3航廈站
		出桃園國際機場旅客優質運輸服務，提升桃園國際機場之競爭力及形象。
區域影響	強化桃園都會區交通機能，配合中壢車站地下化與都市更新，帶動周邊繁榮。	配合航空城計畫，促進機場周邊產業與商業成長。

資料來源：摘自鐵道局網站。

(二)2 項計畫均經延宕而修正展展延期程並提高經費

前開 2 項計畫均因計畫延宕等因素而辦理 2 次修正計畫，業展展延期程並提高經費，說明如下(詳表 2)：

1. 「機捷延伸中壢火車站線」：已辦理 2 次計畫修正，完工期限由 108 年 6 月後延至 118 年 7 月，延後逾 10 年；計畫總額由 138.01 億元提高為 173.02 億元，增加 25.37%。
2. 「機捷增設第 3 航廈站」：已辦理 2 次計畫修正，完工期限由 112 年 2 月後延至 115 年 12 月，延後逾 3 年；計畫總額由 52.94 億元提高為 60.43 億元，增加 14.15%。另因 T3 計畫第 3 次修正計畫業經行政院 114 年 4 月 17 日核定，鐵道局刻擬依其修正期程辦理「機捷增設第 3 航廈站」第 3 次修正計畫。

表 2 桃園機場相關捷運建設計畫修正表

計畫名稱	機捷延伸中壢火車站線	機捷運增設第3航廈站
原核定	1. 核定日：99 年 12 月。 2. 計畫期程：99 年至 108 年 6 月。 3. 總經費：138.01 億元。	1. 核定日：106 年 8 月。 2. 計畫期程：106 年至 112 年 2 月。 3. 總經費：52.94 億元。
第 1 次修正	1. 核定日：107 年 7 月。 2. 修正後期程：延長至 118 年 7 月。 3. 修正後總經費：維持原核定額 138.01 億元。 4. 修正原因：因臺鐵中壢車站地下化工程影響，捷運工程需分階段通車，A22 與 A23 站施工順序調整。	1. 核定日：109 年 8 月。 2. 修正後期程：延長至 115 年 12 月。 3. 修正後總經費：維持原核定 52.94 億元。 4. 修正原因：配合 T3 計畫修正，調整計畫期程。

計畫名稱	機捷延伸中壢火車站線	機捷運增設第3航廈站
第2次修正	1. 核定日：111年9月。 2. 修正後期程：維持至118年7月。 3. 修正後總經費：提高為173.02億元。 4. 修正原因：因物價上漲與共構介面工程納入，原預算不足，需追加經費以支應實際需求	1. 核定日：113年4月。 2. 修正後期程：維持至115年12月。 3. 修正後總經費：提高為60.43億元。 4. 修正原因：因市場缺工、缺料、物價上漲導致工程成本提高。

說明：本表列示截至114年8月底之計畫修正情形，

資料來源：摘自鐵道局網站及該2項計畫之第2次修正計畫書。

(三)機捷增設第3航廈站預算執行未如預期

截至114年7月底，「機捷延伸中壢火車站線」、「機捷延伸中壢火車站線」累計分配預算實現率各為96.93%、44.98%，其中「機捷增設第3航廈站」因T3計畫場地交付延誤及CU05標流標5次後始決標等因素，故迄114年7月底預算分配數為19.77億元，實現數僅8.89億元，實現率僅44.98%，另實際進度67.85%亦較預定進度68.76%略低(詳表3)，顯示計畫控管未盡理想。

表3 截至114年7月底桃園機場相關捷運建設計畫執行情形表

單位：新臺幣億元、%

計畫名稱	迄114年度 累計預算數	迄114年7月底止執行情形				
		累計分配 數(1)	累計實現 數(2)	累計實現率 (2)/(1)	計畫總累計 執行進度	
					預定	實際
機捷延伸中壢火車站線	93.42	93.11	90.25	96.93	85.22	85.41
機捷延伸中壢火車站線	28.26	19.77	8.89	44.98	68.76	67.85

資料來源：鐵道局提供。

綜上，與桃園機場相關之2項捷運建設計畫雖具提升運輸效能與機場競爭力之效益，惟執行過程均經兩次修正，導致期程展延與經費增加，「機捷延伸中壢火車站線」與「機捷增設第3航廈站」期程分別延後逾10年與逾3年，經費亦各增加25.37%與

14.15%。此外，「機捷增設第3航廈站」截至114年7月底累計分配預算實現率僅44.98%，實屬偏低，另有計畫進度略低於預期之情事，顯示計畫控管仍有不足，允宜強化進度掌握與執行效率，俾加速提升桃園機場旅客公共運輸之便捷性並提升機場競爭力。

一五、臺鐵桃園段地下化計畫因工程流標及案內涉及遺址等因素，執行情形未如預期，並辦理計畫修正，允宜研謀改善並積極辦理

近年各地方政府為帶動整合都市發展及土地開發，創造都市更新之契機，陸續提出鐵路立體化建設需求，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4項鐵路立體化計畫經費，包括「臺鐵都會區捷運化桃園段地下化建設計畫」（以下簡稱「臺鐵桃園段地下化計畫」）120億元、「嘉義市區鐵路高架化計畫」（以下簡稱「嘉義鐵路高架化計畫」）40億4,940萬元、嘉義縣市鐵路高架化延伸計畫（以下簡稱「嘉義鐵路高架化延伸計畫」）8億8,170萬8千元及臺南市區鐵路地下化計畫20億7,030萬元（詳表1），合計190億140萬8千元。經查：

（一）4項鐵路立體化計畫辦理情形

鐵道局115年度預算案編列辦理「臺鐵桃園段地下化計畫」、「嘉義鐵路高架化計畫」、「嘉義鐵路高架化延伸計畫」及「臺南鐵路地下化計畫」等4項鐵路立體化建設經費，各計畫總經費分別為1,047.93億元、334.25億元、173.48億元及412.64億元，「臺鐵桃園段地下化計畫」總經費逾千億元，而「嘉義鐵路高架化延伸計畫」規模相對較小；各計畫起始年度從98年至112年不等，完工年度則集中在119年至122年（詳表1）。截至114年7月底，4項鐵路立體化計畫累計分配預算實現率各為63.01%、95.64%、96.54%及99.97%，「臺鐵桃園段地下化計畫」實現率欠佳，另該案預定進度44.87%、實際進度33.27%，

亦有執行進度未如預期之情事(詳表 2)。

表 1 115 年度預算案鐵道局 4 項鐵路立體化計畫預算編列情形表

單位：新臺幣億元

編號	計畫名稱	起始年度	完工年度	計畫經費				截至 115 年度已編預算數(中央負擔)	115 年度預算案數
				總金額	中央負擔	地方負擔			
1	*臺鐵桃園段地下化計畫	109	119	1,047.93	785.95	261.98	新北市 桃園市	272.87	120.00
2	*嘉義鐵路高架化計畫	106	120	334.25	287.02	47.23	嘉義市	170.04	40.49
3	V 嘉義鐵路高架化延伸計畫	112	122	173.48	146.05	27.43	嘉義縣	14.09	8.82
4	V 臺南鐵路地下化計畫	98	120	412.64	361.06	51.58	臺南市	247.05	20.70

說明：由前瞻特別預算於 114 年度移列者於計畫名稱前以*註明、共 2 件；於 115 年度移列者於計畫名稱前以 V 註明、共 2 件。

資料來源：鐵道局提供；本中心整理。

表 2 截至 114 年 7 月底鐵道局鐵路立體化計畫執行情形表

單位：新臺幣億元；%

編號	計畫名稱	迄 114 年度累計預算數	迄 114 年 7 月底止執行情形				
			累計分配數(1)	累計實現數(2)	實現率(2)/(1)	計畫總累計執行進度	
						預定	實際
1	*臺鐵桃園段地下化計畫	152.87	140.32	88.41	63.01	44.87	33.27
2	*嘉義鐵路高架化計畫	119.46	113.58	108.63	95.64	52.56	52.59
3	V 嘉義鐵路高架化延伸計畫	5.27	1.72	1.66	96.54	4.43	4.43
4	V 臺南鐵路地下化計畫	226.35	206.33	206.26	99.97	75.71	75.88

說明：由前瞻特別預算於 114 年度移列者於計畫名稱前以*註明、共 2 件；於 115 年度移列者於計畫名稱前以 V 註明、共 2 件。

資料來源：鐵道局提供；本中心整理。

(二)「臺鐵桃園段地下化計畫」因多次流標、營建物價波動及涉
及文資等因素，致申請計畫修正，累計分配預算實現率偏低

截至 114 年 7 月底「臺鐵桃園段地下化計畫」因計畫項下

工程多次流標、營建物價波動致經費不足及 CJ12 標涉及遺址須辦理相關文資作業等因素，已於 113 年 8 月 13 日陳報行政院辦理計畫修正，期間並已依各階段審查意見調整計畫內容，預計將期程延後至 123 年，經費由 1,047.93 億元修正為 1,817.01 億元，截至 114 年 9 月底該案尚於審查中。另雖該案鐵道局已採取相關措施（詳表 3），惟仍因前開因素導致累計分配預算實現率偏低僅 63.01%及進度落後情事，容待精進改善。

表 3 鐵况局針對臺鐵桃園段地下化計畫進度欠佳採行改善措施表

項目	已採取措施
工程多次流標	主體工程（CJ12、CJ13、CJ16、CJ17 標）自 112 年起排定施工進度，雖已完成決標，但仍處於開工前期階段，尚無法追上原訂進度。鐵道局將持續督促廠商加速動員並趕工進，以提升整體進度。
CJ12 標涉及遺址文資作業	鐵道局已與文化部及桃園市政府協商，依遺址敏感程度分別採發掘、試掘或施工監看方式，以降低對工程期程影響。計畫書已獲文化局備查並依核定內容執行，後續將依預定時程辦理文資審議與發掘作業，並由北工分局督導廠商依法推動。

資料來源：鐵道局提供；本中心整理。

綜上，為配合各地方政府鐵路立體化建設需求，鐵道局 115 年度預算案編列「臺鐵桃園段地下化計畫」、「嘉義鐵路高架化計畫」、「嘉義鐵路高架化延伸計畫」及「臺南鐵路地下化計畫」等 4 項計畫合計 190 億 140 萬 8 千元之經費，惟截至 114 年 7 月底，「臺鐵桃園段地下化計畫」累計分配預算實現率僅 63.01%，實際進度亦低於預定進度，顯示執行力仍待強化。雖鐵道局刻辦理修正計畫，將期程延至 123 年並調高總經費至 1,817.01 億元，另採取包括督促廠商加速動員及協調辦理遺址文資處理相關作業，惟本案期程甚長，後續仍須落實進度控管，俾確保計畫目標如期達成，發揮帶動交通便利性與都市發展之效益。

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³⁰。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)³¹，114 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

³⁰ 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。

³¹ 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)。

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-千城)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；另花蓮千城段（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 億元)

日期	辦理進度
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）