交通部主管113年度單位決算評估報告目錄

頁次

一、交通部辦理「第2期智慧運輸計畫」，惟部分補助地方政府案件進度延遲，允宜強化追蹤控管，俾發揮計畫成效 ---------- 1

二、交通部推動「交通領域CI資安整備計畫」，惟截至113年底所主管適用交通資安職能地圖之機關，ICS人員取證情形未臻理想，允宜持續控管改善，以提升人員專業素養，俾健全資安管控機制 ---------- 3

三、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」計畫頻仍修正，且執行成效欠佳，允宜審慎籌劃並積極辦理，俾利如期如質完成 -- 7

四、觀光署「重要景點建設計畫(113至116年)」113年度調校遊客人數統計方式，允宜審慎評估績效指標目標值設定之合宜性，以有效衡量執行成效；另113年度整體收益達成率僅六成，允宜研謀改善，以挹注政府收益 --- 11

五、公路局推動2030年市區公車全面電動化，惟執行成效未如預期，允宜研謀策進措施，俾利達成政策目標 ---------- 15

六、截至113年底鐵道局辦理「機捷延伸中壢火車站線計畫」業經2次修正展延與調增總經費，另地方政府仍有短撥數，允宜強化計畫控管，並督促地方政府按期程撥付，俾確保計畫如期完成以發揮整體效益 ---------- 18

七、港航局「非漁業用小船裝設AIS計畫」因未及於113年底完備補助作業要點，致無法執行補助而預算全數保留，允宜積極管控法制作業執行進度，俾使計畫如期執行 ---------- 21

交通部主管113年度單位決算評估報告

一、交通部辦理「第2期智慧運輸計畫」，惟部分補助地方政府案件進度延遲，允宜強化追蹤控管，俾發揮計畫成效

交通部辦理「智慧運輸系統發展建設計畫」(以下簡稱「第2期智慧運輸計畫」)，截至113年底累計預算數24億3,071萬6千元，累計預算實現數23億5,024萬4千元、占累計預算數之96.69%。經查：

(一)「第2期智慧運輸計畫」概要

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，交通部於完成「第1期智慧運輸計畫」(106至109年)後，續辦理「第2期智慧運輸計畫」，期程110至113年，總經費46億1,600萬元，中央負擔42億8,700萬元(交通部35億200萬元、公路局6億2,500萬元、氣象署8,000萬元及運研所8,000萬元)，地方政府負擔3億2,900萬元，主要以打造5G交通數據資料服務、建置交通核心路網數位基礎、營造交通行動服務生活環境、營造永續幸福運輸服務及與世界同步智慧交通新科技發展與應用等5大面向，提出多項具體作法，俾將5G、人工智慧(AI)、大數據等新興科技應用於交通，讓交通服務更貼近人民需求(詳表1)。

表1　「第2期智慧運輸計畫」策略概要表

面向	具體作法	目標
打造5G交通數據資料服務	因應5G技術時代，提供包含TDX等交通大數據建設及海氣象交通決策資訊基礎建設，整合各種資源，提供各界加值使用。	提升資料介接量、下載量、應用加值服務，為臺灣未來5G資訊環境布建準備。
建置交通核心路網數位基礎	推動省道快速公路交通控制建設、地方區域智慧交通控制建置計畫、都市智慧道路安全建設計畫等，結合既有技術，融合AI應用與5G聯網，建置數位基礎建設，使交通控制系統與管理更智慧化。	運用智慧運輸技術，提升資訊覆蓋率及降低計畫範圍內之交通事故件數，提升我國路網之安全與效率。
營造交通行動	透過交通行動服務、共享運具平臺之建	提升公共運輸使用

面向	具體作法	目標
服務生活環境	設與推廣，整合民眾日常使用之各類運輸工具，提供便利生活體驗。	率、減少旅行時間及溫室氣體排放量。
營造永續幸福運輸服務	透過整合在地運輸資源，以科技輔助建立互助共乘模式，滿足學童就學、老人就醫等基本民行需求。	服務偏鄉地區，將「行之正義」落實到臺灣最遠之角落。
與世界同步智慧交通新科技發展與應用	推動智慧機車車聯網安全系統、自駕車等創新應用服務之示範場域，讓國內交通科技研發成果透過示範計畫取得經驗，並結合高精地圖之動態資料等數位資料收集，使相關產業累積實力，發展適合我國之交通新科技服務。	透過創新與實驗型計畫，就未來創新科技導入交通預先準備。

資料來源：行政院新聞稿，「智慧運輸系統發展建設計畫—改變未來交通移動力」。

(二)部分補助地方政府案件進度延遲，容待強化追蹤控管

截至 113 年底，「第 2 期智慧運輸計畫」存有部分補助地方政府案件進度延遲情事，如：111 及 112 年度核定之臺中市交通行動服務(MaaS)平台建置及維護計畫，因期末審查及契約變更作業延誤，導致補助款未能如期請領；112 至 113 年度澎湖縣菊島智旅平台系統服務擴充計畫，亦因契約變更作業延宕；113 年度嘉義縣智慧交通控制系統提升計畫則因招標不順而延誤進度，故前開案件累計實現數占核定數比率分別為 75.91%、73.56%、80%及 26.96%(詳表 2)，另詢據交通部表示，前揭案件截至 114 年 10 月底仍未結案，仍待強化追蹤控管，並持續督促各地方政府儘速辦理。

表 2　截至 113 年底止「第 2 期智慧運輸計畫」進度延遲之補助案件辦理情形表

單位：新臺幣千元；%

市縣別	核定年度	計畫名稱	核定數(A)	累計預算實現數(B)	累計預算實現數占核定數比率(B/A)	延遲原因
臺中市	111	111 年度臺中市交通行動服務(MaaS)平台建置計畫	30,000	22,773	75.91	原應於 113 年 11 月請領第 4 期款項，因地方政府辦理期末審查作業延誤，而未如期請款。
	112	臺中市交通行	18,000	13,241	73.56	原應於 113 年 10

市縣別	核定年度	計畫名稱	核定數(A)	累計預算實現數(B)	累計預算實現數占核定數比率(B/A)	延遲原因
臺中市		動服務(MaaS)平台系統維護及精進計畫				月請領第3期款項，因地方政府存有執行細節調整，而辦理契約變更作業等情事，造成進度延遲。
澎湖縣	112	112至113年菊島智旅平台系統服務擴充及介面精進計畫	5,000	4,000	80.00	原應於113年12月請領第3期款項，因地方政府存有執行細節調整，而辦理契約變更作業等情事，造成進度延遲。
嘉義縣	113	113年度嘉義縣智慧交通控制系統提升計畫	6,800	1,833	26.96	原應於113年9月請領第2期款款，惟地方政府因招標不順，致執行進度未如預期。

資料來源：交通部提供；本中心整理。

綜上，為持續導入新興科技以提升交通安全、便利性與永續性，同時促進智慧運輸相關產業發展，交通部於110至113年推動「第2期智慧運輸計畫」，惟截至113年底，部分補助地方政府案件因期末審查延誤、契約變更及招標不順等因素，導致前開案件延宕、進度未如預期，允宜強化追蹤控管機制，並督促地方政府加速辦理，俾發揮智慧運輸政策之整體效益。

二、交通部推動「交通領域CI資安整備計畫」，惟截至113年底所主管適用交通資安職能地圖之機關，ICS人員取證情形未臻理想，允宜持續控管改善，以提升人員專業素養，俾健全資安管控機制

交通部113年度「交通領域關鍵基礎設施資安整備計畫」(以下簡稱「交通領域CI資安整備計畫」)預算數1,259萬1千元，決算數1,159萬元、占預算數之92.05%。經查：

(一)「交通領域CI資安整備計畫」內容及執行概況

交通部鑑於交通領域之關鍵基礎設施（Critical Infrastructure, CI）資安風險倍增，為避免其核心系統異常，爰配合行政院國家資通安全會報第6期國家資通安全發展方案（110至113年），推動「交通領域CI資安整備計畫」（110至113年）。該計畫以工業控制系統（Industrial Control System, ICS）之資安防護為重點，透過持續監控、早期預警及緊急應變，使其遭遇攻擊時仍可穩定提供服務且迅速復原，提升防護韌性，完善整體資安管理作業，俾深化交通領域相關機關CI資安防護及遭遇攻擊時之回應能力。

該計畫110至113年度各年度決算數各為1,474萬元、1,900萬2千元、882萬4千元及1,159萬元(詳表1)，並已完成交通領域工業控制系統資安職能地圖（以下簡稱交通資安職能地圖），陸續辦理攻防演練、資通安全實地稽核、交通領域資安情資交換、資安事故回應、異常預警等事項。

表1　110至113年度「交通領域CI資安整備計畫」預算執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	110	111	112	113
預算數	14,750	19,661	9,093	12,591
決算數	14,740	19,002	8,824	11,590

資料來源：交通部提供；本中心整理。

(二)113年底交通部主管適用交通資安職能地圖之機關，整體ICS人員取證率欠佳，且部分機關取證率偏低，容待控管改善

該計畫所完成之交通資安職能地圖，係交通領域ICS人員能力指引，適用對象包括交通領域從事工業控制系統之營運技術(Operation Technology)實務工作並擔任ICS主管、ICS系統管理、ICS開發維護等ICS人員，前開人員依職能地圖完成學習

時數後，經評量通過後取得證書[1]。

ICS 人員專業素養攸關計畫推動成效，惟 113 年底交通部主管適用交通資安職能地圖之機關，其 ICS 主管應取證人數 72 人，實際取證僅 44 人，取證率 61.11%；ICS 系統管理人員應取證 197 人，取證 105 人，取證率 53.3%；ICS 開發維護人員應取證 39 人，取證 17 人，取證率 43.59%，取證率容有提升空間。另有部分機關如財團法人鐵道技術研究及驗證中心尚無人員取得證書、國營臺灣鐵路公司各類人員取證率證未及 20%、新北捷運公司各類人員取證率證未及 40%，取證率實屬偏低(詳表 2)，允宜定期盤點並督促適用人員持續完成學習與取證，以提升人員專業素質。

表 2　113 年底交通部主管適用交通資安職能地圖之機關，ICS 人員取證情形統計表

單位：人數；%

機關別	類別	應取證人數 (A)	取證人數 (B)	取證率 (B/A)
台灣高速鐵路公司	ICS 主管	13	13	100.00
	ICS 系統管理	0	0	-
	ICS 開發維護	0	0	-
	其他	0	8	-
中央氣象署	ICS 主管	2	1	50.00
	ICS 系統管理	4	2	50.00
	ICS 開發維護	1	0	0.00
	其他	0	2	-
公路局	ICS 主管	4	3	75.00
	ICS 系統管理	39	22	56.41
	ICS 開發維護	11	9	81.82
	其他	0	27	-
桃園捷運公司	ICS 主管	3	1	33.33
	ICS 系統管理	6	1	16.67
	ICS 開發維護	1	0	0.00

[1]摘自交通領域工業控制系統資安職能地圖 V1.0。

機關別	類別	應取證人數(A)	取證人數(B)	取證率(B/A)
	其他	0	4	-
桃園國際機場公司	ICS 主管	1	0	0.00
	ICS 系統管理	7	4	57.14
	ICS 開發維護	0	0	-
	其他	0	3	-
財團法人鐵道技術研究及驗證中心	ICS 主管	3	0	0.00
	ICS 系統管理	3	0	0.00
	ICS 開發維護	0	0	-
	其他	0	0	-
高雄捷運公司	ICS 主管	6	5	83.33
	ICS 系統管理	32	32	100.00
	ICS 開發維護	4	4	100.00
	其他	0	2	-
國營臺灣鐵路公司	ICS 主管	9	1	11.11
	ICS 系統管理	26	2	7.69
	ICS 開發維護	6	1	16.67
	其他	0	3	-
新北捷運公司	ICS 主管	9	3	33.33
	ICS 系統管理	42	6	14.29
	ICS 開發維護	0	0	-
	其他	0	10	-
臺中捷運公司	ICS 主管	1	1	100.00
	ICS 系統管理	1	0	0.00
	ICS 開發維護	1	0	0.00
	其他	0	0	-
臺北捷運公司	ICS 主管	5	5	100.00
	ICS 系統管理	12	12	100.00
	ICS 開發維護	2	2	100.00
	其他	0	18	-
臺灣港務公司	ICS 主管	16	11	68.75
	ICS 系統管理	25	24	96.00
	ICS 開發維護	13	1	7.69
	其他	0	89	-
合計	ICS 主管	72	44	61.11
	ICS 系統管理	197	105	53.30
	ICS 開發維護	39	17	43.59

機關別	類別	應取證人數 (A)	取證人數 (B)	取證率 (B/A)
	其他	0	166	-

資料來源：交通部提供；本中心整理。

綜上，交通部於 110 至 113 年度推動「交通領域 CI 資安整備計畫」，並完成交通資安職能地圖等工作，以強化交通領域資安防護能量。然 113 年底所主管適用交通資安職能地圖之機關，ICS 人員取證率欠佳，其中 ICS 主管取證率僅 61.11%、ICS 系統管理人員 53.3%、ICS 開發維護人員 43.59%，且部分機關取證率偏低，顯示取證情形仍有提升空間。鑑於 ICS 人員能力攸關計畫推動成效，允宜持續定期盤點各機關取證情形，並督促相關人員依規定完成受訓與取證，以提升交通領域整體 ICS 人員素質，健全資安管控機制，俾資安事件發生時確保交通樞紐之穩定運作。

（分機：8667 楊慧敏）

三、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」計畫頻仍修正，且執行成效欠佳，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[2](以下簡稱氣象署)113 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 8 億 4,679 萬 9 千元，實現數 4,602 萬 7 千元，占可支用預算數 5.44%；歲出保留數 8 億 77 萬 2 千元，占可支用預算數 94.56%。經查：

(一)計畫頻仍修正，期程與經費多次調整，且修正後與原規劃差異頗大，允宜引以為鑑，嗣後提報計畫時應更審慎周延

南部海域計畫截至 113 年底止，已辦理 2 次修正，計畫總

[2] 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。

經費調增至 27 億 6,410 萬元，期程展延至 117 年度(110 至 117 年)，其主要修正內容說明如下(詳表 1)：

1. **原計畫**：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。
2. **第 1 次修正計畫**：因海纜建置案招標不順，於 111 年提出第 1 次修正計畫[3]，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。另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，但亦造成無法架設海洋觀測設備之限制，影響整體海洋科學研究應用[4]。
3. **第 2 次修正計畫**：112 年多次招標，受原物料上漲及中菲情勢緊張等因素影響 3 度流(廢)標，復於 112 年提出第 2 次修正計畫[5]，計畫期程再延至 117 年度(110 至 117 年)，致總經費需再調高至 27 億 6,410 萬元。因此，又將海纜鋪設規模，由原規劃鋪設 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，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。

---

[3] 據氣象署說明，第 1 次修正計畫，係因受疫情影響，造成建置材料、儀器、人力及工程施作費用飆漲，而影響廠商投標意願，致無法完成招標程序。

[4] 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。」

[5] 據氣象署說明，第 2 次修正計畫，係相關費用持續飆漲及近期南海中菲情勢緊張致使政治風險大增，造成廠商施做成本大幅提升及疑慮增加，致無法決標。

表 1　氣象署「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」修正概況表

	原定計畫	第 1 次修正計畫	第 2 次修正計畫
計畫期程	110 至 113 年	110 至 115 年	110 至 117 年
計畫總經費	26 億 6,600 萬元	26 億 9,870 萬元 (調增 3,270 萬元)	27 億 6,410 萬元 (調增 6,540 萬元)
年度經費預算來源	公共建設：25 億 3,700 萬元 基本需求： 1 億 2,900 萬元	公共建設：25 億 3,700 萬元 基本需求： 1 億 6,170 萬元	公共建設：25 億 3,700 萬元 基本需求： 2 億 2,710 萬元
計畫內容	1. 建置南部海域海纜觀測系統。 2. 維持既有海纜觀測系統設備及陸上站穩定維運。	1. 2. 同原定計畫，維持不變。 3. 新增既有海纜觀測系統部分設備升級與測站重置。	1. 2. 3. 維持不變，另因應東部海纜訊號異常之應變處理，所增經費來自縮減海纜鋪設規模之調減款，經費由 2.5 億元調增為 5.0 億元(公建經費)。
計畫目標	1. 降低臺灣西南部沿岸之海嘯、地震災害。 2. 維持既有海纜觀測系統之穩定維運。		
預期成果	1. 提升臺灣南部海域地震與海嘯自然災害之預警能力，預估對南部外海地震可以提供 10 至 20 秒之地震預警時間及 30 至 60 分鐘之海嘯預警時間。 2. 提高全世界地球科學界之能見度與地位。 3. 強化我國與菲律賓政府之跨國防災合作計畫，並增進兩國邦誼。		1. 相較於目前尚未在南部海域設置海纜測站之現況，預估對南部外海地震可以提供 14 秒之地震預警時間及 30 分鐘之海嘯預警時間。 2. 3. 同前。
與前計畫之關聯性	－	主要目標皆在即時監測馬尼拉海溝之地震與海嘯，以期縮短預警時間，降低臺灣西南部沿岸之災情。受疫情影響，自 110 至 111 年間共流(廢)標 5 次，因而辦理計畫修正，修改期程、經費及系統架構。	計畫目標不變，112 年依第 1 次修正計畫內容重新招標，又流(廢)標 3 次，再辦理第 2 次修正計畫，修改期程、經費及縮減海纜鋪設規模。
與前計畫之差異性	－	1. **將觀測系統由節點式(Node)改為嵌入式(In-line)。**	1. **鋪設規模，由原規劃鋪設 800 公里長海纜並設置 6 座**

	原定計畫	第1次修正計畫	第2次修正計畫
		2.臺灣南部海域進行即時地震與海嘯監測之目標維持不變，配合計畫總經費之修正，調整分年經費分配與子項工作執行時程。	**測站，調整為舖設200公里長海纜並設置3座測站。** 2.配合計畫總經費之修正，調整分年經費分配與執行時程。

資料來源：整理自第2次修正計畫及氣象署提供資料；本中心製表。

(二)113年度預算執行率偏低，且可支用預算數逾九成保留，允宜積極辦理招標並強化期程管控，俾利如期如質完成

據氣象署提供資料顯示，由於計畫規劃及執行未臻周妥，110至113年度歷經11次流（廢）標，致多項作業無法按期推動，進而影響工程進度與後續經費動支，導致113年度可支用預算實現數僅4,602萬7千元，實現率僅5.44%，歲出保留數8億77萬2千元，保留率高達94.56%（詳表2），留待以後年度執行。鑑此，氣象署為降低地震與海嘯之危害，允宜積極辦理招標、檢討採購策略，並落實期程管控機制，俾利計畫如期如質完成。

表2　氣象署110至113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
2,764,100	110年度	-	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
	113年度	393,227	453,572	846,799	46,027	5.44	800,772	94.56

資料來源：氣象署各該年度預、決算、歲出保留數額表及該署提供之資料；本中心製表。

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，執行進度滯後，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，允宜引以為鑑，嗣後提報計畫時，應審慎籌劃。另 110 至 113 年度歷經 11 次流(廢)標，導致 113 年度可支用預算數逾九成保留至以後年度執行，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。

（分機：8657 鄧可容）

四、觀光署「重要景點建設計畫(113 至 116 年)」113 年度調校遊客人數統計方式，允宜審慎評估績效指標目標值設定之合宜性，以有效衡量執行成效；另 113 年度整體收益達成率僅六成，允宜研謀改善，以挹注政府收益

交通部觀光署及所屬(以下簡稱觀光署)113 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(113 至 116 年)」預算數 32 億 3,391 萬 4 千元，決算數 32 億 3,391 萬 4 千元(含保留數 319 萬 4 千元)。經查：

(一)預算執行情形

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(下稱重要景點建設計畫)，用以建設 13 個國家風景區，並延續「重要景點建設計畫(109 至 112 年)」建設成果，經行政院 112 年 3 月核定接續推動「重要景點建設計畫(113 至 116 年)」，總經費 151 億 3,800 萬元，公務預算負擔 139 億 800 萬元，觀光建設基金自償 12 億 3,000 萬元。觀光署 113 年度預算數 32 億 3,391 萬 4 千元，執行數 32 億 3,072 萬元，預算執行率 99.90%(詳表 1)。

表 1 113 年度「重要景點建設計畫(113 至 116 年)」預算執行概況表

單位：新臺幣千元；%

計畫總經費	113 年度		
	預算數	執行數	預算執行率
15,138,000	3,233,914	3,230,720	99.90

說　　明：「計畫總經費」為觀光署及觀光發展基金負擔之合計數；另 113 年度觀光發展基金尚未編列相關預算。

資料來源：觀光署 113 年決算書；本中心整理。

(二)113 年度調校遊客人數統計方式，並經統計實際到訪人數已達預計目標

「重要景點建設計畫(113 至 116 年)」期藉由建設 13 個國家風景區內多元主題景點、形塑區域旅遊特色，及提升景點維運品質，以吸引遊客到訪，並以「重要景點建設完成數」、「通用化設施完成數」、「參訪國家風景區遊客人數」(下稱遊客人數)及「觀光產值」等 4 項作為績效指標，其中「觀光產值」係以遊客人數乘以每人每次平均消費金額推估，故該計畫中共計 2 項績效指標與遊客人數相關(詳表 2)。

該計畫 113 年度績效指標「遊客人數」目標值 4,859 萬人(詳表 2)。據觀光署說明，113 年度實際到訪國家風景區遊客人數 5,288 萬 2 千人，已達 113 年度計畫目標，另與 112 年度實際遊客人數相比，增加 356 萬 5 千人(增幅 7.23%)，謹說明如次(詳表 3)：

1. **共計 3 個國家風景區增幅達 30%以上**：13 個國家風景區中，共計 3 個國家風景區，113 年度實際遊客人數較 112 年度增幅達 30%以上，分別為參山國家風景區增幅 40.82%、日月潭增幅 35.49%、雲嘉南濱海增幅 30.13%，主要係考量經濟情勢與疫後旅遊型態轉變，引入新式統計工具並調校統計方式，致不同年度之統計基礎產生差異，另外因霧峰觀光廊道納入參山國家風景區、日月潭伊達邵至纜車站自行車道串聯工程完

工及布袋濕地生態園區景點建設完成，吸引遊客到訪，及部分風景區辦理自行車活動所致。

2. **共計 4 個國家風景區減幅達 10%以上**：13 個國家風景區中，共計 4 個國家風景區，113 年度實際遊客人數較 112 年度減幅達 10%以上，分別為東部海岸國家風景區減幅 34.07%、澎湖減幅 14.17%、馬祖減幅 15.99%，及阿里山減幅 17.73%，主要係 113 年度調校遊客人數統計方式，及發生 0403 花蓮地震與颱風來襲，造成部分景區受損而影響旅客意願所致。

表 2 「重要景點建設計畫(113 至 116 年)」績效指標及目標值一覽表

單位:處；萬人；新臺幣億元

項目	績效指標	預期目標值			
		113 年	114 年	115 年	116 年
1	重要景點建設完成數	49	50	49	49
2	通用化設施完成數	18	17	17	70
3	**參訪國家風景區遊客人數**	4,859	5,106	5,186	5,276
4	**觀光產值**	1,249	1,309	1,330	1,353

說　　明：觀光產值係各年度遊客人數*每人每次平均消費金額推估。

資料來源：「重要景點建設計畫(113 至 116 年)」；本中心整理。

表 3 112 及 113 年度國家風景區遊客人數統計表　　單位：千人；%

項次	國家風景區	112 年度 A	113 年度 B	113 與 112 年度相比			
				差異數 B-A	增減幅 (B-A)/A	差異原因 1	差異原因 2
1	**東部海岸**	3,069	2,023	-1,046	**-34.07**	113 年度遊客人次統計係考量經濟情勢與疫後旅遊型態轉變，經引入新式統計工具並調校統計方式，致不同年度之統計基礎產生差異。	113 年 4 月 3 日花蓮地震、7 月及 10 月之凱米、康芮颱風造成部分景區受損與封閉皆影響遊客旅遊。
2	澎湖	1,270	1,090	-180	-14.17		113 年 7 月及 9 月旅遊旺季受凱米及山陀兒颱風侵襲本島，影響旅客出遊行程。
3	馬祖	224	188	-36	-15.99		依民航局統計，113 年度 4 至 6 月馬祖南北竿機場航班取消率平均為 28.07%，較 112 年度 11.47%增加 16.6 個百分點。另 113 年度夏季受天候因素影響，藍眼淚旅遊旺季多次因濃霧、不穩定氣候致使臺馬航班取消而間接影響遊客觀光意願，致使遊客人數未如預期。
4	**參山**	9,122	12,846	3,724	**40.82**		113 年將霧峰觀光廊道納入參山國家風景區，提升遊客人次。

項次	國家風景區	112年度A	113年度B	113與112年度相比			
				差異數B-A	增減幅(B-A)/A	差異原因1	差異原因2
5	**日月潭**	5,308	7,191	1,883	**35.49**		「環法自行車挑戰賽－紐崔萊 日月潭站活動」113年首次在日月潭主辦，加上伊達邵至纜車站自行車道串聯工程（第二期）基礎」完工，吸引遊客前往。
6	阿里山	5,473	4,503	-970	-17.73		113年受0403地震影響，阿里山林鐵受阻，同時崩壁落石與邊坡風險，影響遊客前往意願。
7	**雲嘉南濱海**	2,246	2,923	677	**30.13**		布袋濕地生態園區景點建設完成，加上辦理自行車系列活動，吸引遊客到訪。
合計		49,317	**52,882**	3,565	7.23		

說　　明:1.本表單獨列示之篩選標準為113與112年度相比增幅達30%以上及減幅達10%以上之國家風景區。

2.本表合計數為13個國家風景區之合計數。

資料來源：觀光署；本中心整理。

(三)113年度收益達成率僅六成

「重要景點建設計畫(113至116年)」透過設施出租、重大促參案件及使用者付費等多元財源，以提升計畫自償率，113年度收益預算數3億9,295萬9千元，決算數2億3,591萬9千元，達成率60.04%，其中2個國家風景區未達預計目標，分別為西拉雅國家風景區達成率63.65%、大鵬灣國家風景區達成率 5.77%(詳表 4)，據觀光署說明，西拉雅國家風景區收益未如預期，主要係因烏山頭水庫入園人數減少，至大鵬灣國家風景區係113年度編列權利金收入2億元，惟因BOT促參招商案需與申請人協商、陳報核定可行性評估報告書，及辦理公告招商等多項程序，致整體招商期程延長所致。

表4 113年度「重要景點建設計畫(113至116年)」收益概況表

單位：新臺幣千元；%

項次	建設計畫	113至116年度預計收益	113年度		
			預算數	決算數	達成率
1	東北角及宜蘭海岸國家風景區	145,662	34,354	37,411	108.90

項次	建設計畫	113至116年度預計收益	113年度		
			預算數	決算數	達成率
2	北海岸及觀音山國家風景區	287,462	41,823	47,369	113.26
3	參山國家風景區	49,022	11,589	14,202	122.55
4	日月潭國家風景區	117,582	27,764	35,053	126.25
5	阿里山國家風景區	82,586	13,424	17,007	126.69
6	雲嘉南濱海國家風景區	46,003	6,123	9,008	147.12
7	**西拉雅國家風景區**	**34,146**	**8,000**	**5,092**	**63.65**
8	茂林國家風景區	28,531	3,979	4,860	122.14
9	**大鵬灣國家風景區**	**179,388**	**213,338**	**12,316**	**5.77**
10	東部海岸國家風景區	80,877	16,052	27,244	169.72
11	花東縱谷國家風景區	78,065	2,103	4,236	201.43
12	澎湖國家風景區	83,014	12,812	18,582	145.04
13	馬祖國家風景區	17,400	1,598	3,539	221.46
合計		1,229,738	392,959	235,919	60.04

資料來源：觀光署；本中心整理。

綜上，觀光署「重要景點建設計畫(113至116年)」用以投入13個國家風景區，以吸引遊客到訪，113年度實際遊客人數與112年度相比，其中4個風景區增減幅達30%以上，其變動原因之一，均包含113年度調校統計方式所致，故該計畫「參訪國家風景區遊客人數」及「觀光產值」等2項績效指標統計基礎均發生異動，允宜審慎評估績效指標目標值設定之合宜性，以有效衡量計畫執行成效；另該計畫113年度整體收益達成率僅六成，允宜研謀改善，以挹注政府收益。

（分機:8669 馬佳琪）

五、公路局推動2030年市區公車全面電動化，惟執行成效未如預期，允宜研謀策進措施，俾利達成政策目標

交通部公路局及所屬[6](以下簡稱公路局)113年度「2030年客運車輛電動化推動計畫」之可支用預算數20億3,000萬元，實現

[6] 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。

數 13 億 3,634 萬 1 千元，占可支用預算數 65.83%；歲出保留數 6 億 9,365 萬 9 千元，占可支用預算數 34.17%。經查：

(一)執行成效未如預期，允宜研謀策進措施，以提升執行績效

公路局自 99 年起即以公運計畫經費推動電動公車，囿於公運計畫經費有限，為免產生排擠效應，復循 2050 淨零排放關鍵戰略「運具電動化與無碳化」，提出「2030 年客運車輛電動化推動計畫(113 年至 119 年)」，改採專案經費加速電動公車政策之推動。據該局提供資料顯示，迄 113 年底現有市區電動公車 1,905 輛(比例 18.09%)，仍未達 113 年度市區電動公車數達 3,300 輛(比例 25%)之目標(詳表 1)；且仍有 14 個市縣電動公車比率未及二成，其中甚有 7 個縣市尚未運用電動大客車經營市區客運路線，推動成效未如預期(詳表 2)，允宜研謀策進措施，以提升執行績效。

表 1　公路局 113 年度「2030 年客運車輛電動化推動計畫」績效指標及執行情形概況表

單位：輛；%

績效指標/實際數	績效指標	實際數
年度補助車輛數	**1,070**	**1,482**
總電動公車數	3,400	1,940
市區電動公車數	3,300	1,905
市區電動公車比例	**25.00**	**18.09**

資料來源：公路局提供之資料，本中心製表。

表 2　迄至 113 年 12 月底止，現有公路及市區汽車客運電動大客車占比表

單位：輛；%

公路汽車客運		
總車輛數	迄至113年12月底止 電動大客車輛數	迄至113年12月底止 電動大客車輛占比
3,879	35	0.9

市區汽車客運(市縣別)			
市縣別	總車輛數	迄至113年12月底止 電動大客車輛數	迄至113年12月底止 電動大客車輛占比
臺北市	3,361	735	21.87
新北市	2,464	247	10.02
桃園市	782	7	0.90
臺中市	1,410	376	26.67
臺南市	502	113	22.51
高雄市	933	310	33.23
基隆市	163	0	0.00
新竹市	70	10	14.29
新竹縣	51	2	3.92
苗栗縣	23	0	0.00
彰化縣	54	11	20.37
南投縣	29	0	0.00
雲林縣	26	0	0.00
嘉義市	30	22	73.33
嘉義縣	41	0	0.00
屏東縣	157	7	4.46
宜蘭縣	142	27	19.01
花蓮縣	65	13	20.00
臺東縣	37	3	8.11
澎湖縣	64	0	0.00
金門縣	88	22	25.00
連江縣	36	0	0.00
合計	10,528	1,905	18.09

汽車客運合計		
總車輛數	迄至113年12月底止 電動大客車輛數	迄至113年12月底止 電動大客車輛占比
14,407	**1,940**	**13.47**

資料來源：公路局提供之資料；本中心製表。

(二)預算執行未如預期，且核定補助金額超逾預算數甚多，允宜審酌核定補助目標與執行方式之妥適性

觀諸113年度「2030年客運車輛電動化推動計畫」之可支用預算數20億3,000萬元，實現數13億3,634萬1千元，占可支用預算數僅65.83%，允宜檢討前揭執行成效未如預期之原因，研謀策進措施，以提升計畫執行成效，提高預算執行率；另113年度核定補助汽車客運業者購置電動大客車1,482輛，核定補助金額77億640萬元[7]，核定補助金額超逾預算數甚多(詳表3)，雖可能運用未來年度預算支應，然為避免客運業者獲核定補助後，卻無法如期收到補助款，允宜審酌核定補助目標與執行方式之妥適性。

表3　公路局113年度「2030年客運車輛電動化推動計畫」預算執行情形表

單位：新臺幣千元；%

總經費	可支用預算數	可支用預算執行概況				核定輛數	核定補助金額
		實現數	實現率	歲出保留數	保留率		
45,083,500	2,030,000	1,336,341	65.83	693,659	34.17	1,482	7,706,400

資料來源：整理自公路局113年度預、決算、歲出保留數額表及該署提供之資料，本中心製表。

綜上，公路局「2030年客運車輛電動化推動計畫」執行成效未如預期，進而影響預算執行，允宜檢討原因，研謀策進措施，以提升計畫執行成效及預算執行率；另核定補助金額超逾預算數甚多，宜審酌核定補助目標與執行方式之妥適性。

（分機：8657 鄧可容）

六、截至113年底鐵道局辦理「機捷延伸中壢火車站線計畫」業經2次修正展延與調增總經費，另地方政府仍有短撥數，允宜強化計畫控管，並督促地方政府按期程撥付，俾確保計畫如期完成以發揮整體效益

[7] 據公路據說明，先以每輛520萬元估算，電動大客車補助案經核定後，客運業者尚需與車輛業者簽約，車輛業者需半年至1年時程打造車輛及交車，後續將依簽約及領牌期程分期撥付。

鐵道局持續辦理「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計畫」)，截至 113 年底累計預算數 90 億 9,649 萬 8 千元，累計預算實現數 87 億 8,548 萬 9 千元、占累計預算數之 96.58%。經查：

(一)「機捷延伸中壢火車站線計畫」已辦理 2 次計畫修正

為使桃園國際機場無接縫之運輸系統服務，鐵道局爰辦理「機捷延伸中壢火車站線計畫」，該計畫自 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，原經行政院於 99 年 12 月間核定，截至 113 年底已辦理 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（詳表 1），增加達 25.37%。

表 1　「機捷延伸中壢火車站線計畫」概要及計畫修正情形表

項目	內容
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。
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。
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。
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。
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。
原核定計畫	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。
第 1 次	1.核定日：107 年 7 月。

項目	內容
修正計畫	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。
第 2 次修正計畫	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

資料來源：摘自鐵道局網站及該計畫第 2 次修正計畫書。

(二)截至 113 年底止地方政府仍有 3.07 億元短撥數

據行政院於 111 年 9 月間核定「機捷延伸中壢火車站線計畫」第 2 次修正計畫，修正後總經費 173.02 億元，由中央政府負擔經費 102.345 億元、桃園市政府負擔 70.675 億元(含既成道路費用 8.33 億元及配合臺鐵地下化增加經費 2.93 億元)，並由中央先行編列預算支應，再由桃園市政府逐年以區段徵收開發效益及自償性財源挹注，爰中央再行增加土地取得費用 20.95 億元及自償性經費 21.908 億元，總計需編列 145.203 億元。

截至 113 年底止桃園市政府累計應撥付數 12.27 億元，惟僅撥付鐵道局 9.2 億元(含自償性經費 5.37 億元及配合臺鐵桃園段地下化增加經費 3.83 億元)，仍有 3.07 億元尚未撥付(詳表 2)。詢據鐵道局表示已陸續函請桃園市政府補足[8]，容待持續督促地方政府確實負擔其財務責任，依時程撥付款項。

表 2 截至 113 年底止「機捷延伸中壢火車站線計畫」桃園市政府經費撥付情形表

單位:新臺幣億元

年度		106 及以前	107	108	109	110	111	112	113	合計
自償性經費	應撥數	-	-	1.44	0.83	0.86	1.75	1.76	1.78877	8.44
	實撥數	-	-	-	0.45	0.13	2.00	1.00	1.78902	5.37

[8] 鐵道局北部工程分局分別於 113 年 3 月 19 日、5 月 10 日、9 月 25 日及 114 年 4 月 15 日陸續函請桃園市政府編足配合款。

年度		106及以前	107	108	109	110	111	112	113	合計
	差異數	-	-	-1.44	-0.38	-0.73	0.25	-0.76	0.00025	-3.07
配合臺鐵桃園段地下化增加經費	應撥數	1.10	0.70	0.98	0.50	-	1.00	-	-0.449（說明3）	3.83
	實撥數	1.10	0.70	0.98	0.50	-	1.00	-	-0.449	3.83
	差異數	-	-	-	-	-	-	-	-	-
合計	應撥數	1.10	0.70	2.42	1.33	0.86	2.75	1.76	1.33977	12.27
	實撥數	1.10	0.70	0.98	0.95	0.13	3.00	1.00	1.34002	9.20
	差異數	0.00	0.00	-1.44	-0.38	-0.73	0.25	-0.76	0.00025	-3.07

說　　明：1.差異數=實撥數-應撥數。

2.本表合計數與細數之和或略有出入，係4捨5入之故。

3.依該計畫第 1 次修正計畫，桃園市政府「配合臺鐵桃園段地下化增加經費」於106年至111年累計撥付4.2756億元，第2次修正計畫後，重新核定為2.93億元，多撥數額1.3456億元，於113年度(0.449億元)、114年度(0.449億元)及115年度(0.4476億元)減列。

資料來源：鐵道局；本中心整理。

綜上，鐵道局辦理「機捷延伸中壢火車站線計畫」以提升桃園都會區交通效能及串聯三大運輸樞紐，惟截至 113 年底該計畫歷經 2 次修正，完工期限延宕逾 10 年，且總經費增加幅度達25.37%，顯示計畫執行進度與經費控管均有待加強。另桃園市政府尚有3.07億元短撥數未依期程撥付，允宜持續強化工程進度與經費管理，並督促地方政府依核定期程確實履行財務責任，俾確保計畫如期完成以發揮整體效益。

（分機：8667 楊慧敏）

七、港航局「非漁業用小船裝設AIS計畫」因未及於113年底完備補助作業要點，致無法執行補助而預算全數保留，允宜積極管控法制作業執行進度，俾使計畫如期執行

航港局113年度「航港業務管理及發展-獎補助費」項下辦理「總噸位未滿二十之非載客非漁業用小船及全長未滿十二公尺自用遊艇全面裝設船舶自動識別系統船載臺執行計畫」(下稱「非漁

業用小船裝設AIS[9]計畫」)係以動支第二預備金及勻支預算支應，決算數6,160萬元，全數為保留數。經查：

(一)計畫概述

我國水域於113年6月9日發生中國大陸籍男子駕快艇自外海長驅直入淡水河渡船頭，引發國安疑慮，航港局配合國家政策，推動所有船舶裝設AIS，經行政院113年12月26日核定「非漁業用小船裝設AIS計畫」，用以補助總噸位未滿20之非載客非漁業用小船及全長未滿12公尺自用遊艇(下稱非漁業用小船)全面裝設AIS，經盤點預計補助船舶4,609艘，且每臺AIS之採購、安裝及測試經費以2萬元為限，計畫總經費9,218萬元(詳表1)，辦理期間113年12月1日至115年6月30日止。

表1 航港局「非漁業用小船裝設AIS計畫」分年經費表

單位：艘；新臺幣萬元

年度	船舶艘數	經費預估
113年度	1,000	2,000
114年度	2,000	4,000
115年度	1,609	3,218
合計	4,609	9,218

資料來源：「非漁業用小船裝設AIS計畫」；本中心整理。

(二)截至113年底配套法規修正進度

據航港局說明，為提升我國水域航行船舶敵我辨識能力及避免國安破口，「非漁業用小船裝設AIS計畫」執行方法，包含推動所有船舶裝設AIS、要求補助裝設之AIS不得為中國大陸生產、製造或銷售、船舶於航行時應全時開啟AIS及應善盡設備維護等義務，並需配合訂修「交通部航港局補助全長未滿12公尺自用遊艇與動力帆船及總噸位未滿20之小船裝設船舶自動識別系統船載臺作業要點」(簡稱「補助非漁業用小船裝設AIS作業要點」)等3項規定(詳表2)。

[9] Automatic Identification System，簡稱AIS。

截至113年底止，「補助非漁業用小船裝設AIS作業要點」已函送交通部[10]，需待核定後使得辦理補助作業，另尚須配合修正小船檢查丈量規則及遊艇管理規則，以要求所有船舶裝設AIS，並已啟動相關法規修正程序(詳表2)。

表2 截至113年底，航港局「非漁業用小船裝設AIS計畫」配套法規修正進度表

項次	執行方式	法規名稱	主要修正內容	截至113年底辦理情形
1	訂定裝設AIS補助要點	「補助非漁業用小船裝設AIS作業要點」	1.訂定目的:辦理補助作業之準據。 2.每艘船舶補助一臺B級AIS為限。另已接受過航港局或其他單位補助AIS設備者，將不予補助。 3.明定不得裝設中國大陸生產、製造或銷售之AIS，另補助申請之通知、受理申請、安裝、驗收及其他相關事項，統一由航港局辦理。	截至113年底已函送交通部。(於114年5月核定。)
2	裝設AIS法規修正	小船檢查丈量規則	1.修正目的: 擴大各類小船應裝設AIS。 2.現行規定:除航行於本國江河湖泊及其他內陸水道時，得免裝設AIS，「載客小船」應裝AIS。 3.預計修正內容:除航行於本國江河湖泊及其他內陸水道時，得免裝設AIS，「小船」應裝設AIS。	截至113年底，已啟動法規修正作業。(於114年3月法規預告，預計同年底發布修正法規。)
		遊艇管理規則	1.修正目的:各類遊艇應具備AIS。 2.現行規定:「非自用遊艇及全長十二公尺以上之自用遊艇」應具備AIS。但動力帆船得以雷達反射器取代。 3.預計修正內容:「遊艇」應具備AIS。	

資料來源：航港局；本中心整理。

(三)該計畫113年度可支用預算數全數保留

「非漁業用小船裝設AIS計畫」總經費9,218萬元，113年度預計補助1,000艘次，所需經費2,000萬元(詳表1)，航港

[10] 據航港局說明，「交通部航港局補助全長未滿12公尺自用遊艇與動力帆船及總噸位未滿20之小船裝設自動識別系統船載臺作業要點」於114年5月2日始完成訂頒施行。

局 113 年度以第二預備金 2,000 萬元支應，另再自「對國內團體之捐助」勻支 4,160 萬元供該計畫使用，故 113 年度可支用預算數增加為 6,160 萬，惟全數保留(詳表 3)。據航港局說明，因截至 113 年底「補助非漁業用小船裝設 AIS 作業要點」尚報交通部核定中，需待核定後始得辦理補助作業所致。

表 3 113 年度「非漁業用小船裝設 AIS 計畫」經費來源及執行概況表

單位:新臺幣千元；%

年度	預算數	動支第二預備金	預算調整			可支用預算數	執行數	執行率	保留數
			性質	金額	流出科目				
113	0	20,000	勻支	41,600	「對國內團體之捐助」	61,600	0	0.00	61,600

說　　明：流出科目賸餘原因，主要係離島海運營運虧損補貼較預計減少。
資料來源：航港局；本中心整理。

綜上，航港局因應國家政策辦理「非漁業用小船裝設 AIS 計畫」，並需配合修訂「補助非漁業用小船裝設 AIS 作業要點」等 3 項規定。該計畫原定 113 年度經費需求 2,000 萬元，航港局以第二預備金支應，另再自「對國內團體之捐助」勻支 4,160 萬元供該計畫使用，顯示該計畫具一定急迫性，惟因「補助非漁業用小船裝設 AIS 作業要點」未及於 113 年度完成訂定，致無法執行相關補助作業，而將可支用預算數 6 ,160 萬元全數保留，允宜積極管控相關法制作業執行進度，俾使計畫如期執行，以儘早強化我國水域航行船舶辨識能力。

（分機:8669 馬佳琪）