

國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年度營業決算評估報告

三、辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，惟交車期程延遲，且列車準點率及客座利用率未能有效提升改善，允宜追蹤控管，俾提升節能減碳成效及運轉效能

臺鐵推動「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，截至 113 年度累計預算數 661 億 1,029 萬 6 千元、累計決算數 660 億 2,355 萬 1 千元、累計預算執行率 99.87%。經查：

(一)修正「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，將交車期程期程由 104 至 113 年展延至 116 年，影響節能減碳之成效

為汰換逾齡車輛、提升安全與服務，並建構節能減碳綠色運輸網，交通部依行政院 97 年間函示¹擬定「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，並經行政院於 104 年 5 月間核定，計畫總經費 997.3 億元(中央公務預算負擔 922.12 億元，臺鐵負擔 75.18 千元)，由臺鐵執行，預計購置通勤電聯車(區間客車)520 輛、城際電聯車 600 輛、機車 127 輛及支線客車 60 輛。後因受環境變遷、需求改變、政策民意及國際疫情影響而延遲交車期程(詳表 1)，業經行政院於 113 年 8 月間核定辦理計畫修正，期程由 104 至 113 年展延至 116 年。

表 1 「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」修正前後交車時間表

單位：車輛數

車種		年度 合計	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116
區間 客車	修正前	520		48	56		24	96	96	96	56	48			
	修正後	520						20	140	220	140				
城際 客車	修正前	600				24	96	96	96	96	96	96			
	修正後	600							84	204	192	120			

¹行政院 97 年 1 月 14 日院臺交字第 0970000817 號函略以，為因應未來臺鐵轉型為都會區捷運化運輸角色之營運需求，並有系統地整體規劃臺鐵未來購車計畫，請交通部研擬臺鐵未來 10 年各項購置、汰換車輛計畫，陳報行政院核定。

車種		年度 合計	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116
機車	修正前	127			4	20	20	20	20	21	22				
	修正後	127									7	36	39	20	25
支線 客車	修正前	60		8	52										
	修正後	60											52	8	

資料來源：臺鐵提供；本中心整理。

因前開展延期程，延後交車情事，業經審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出²：「原預計交車時程大幅延遲，爰於新車投入營運前，仍須使用老舊逾齡且高耗能車輛續行運作，影響政府節能減碳綠色運輸政策之成效」，容待強化交車進度控管，俾發揮節能減碳效果。

(二)113 年度列車準點率未達設定目標，亟待提升改善

臺鐵近年透過辦理前開計畫，汰換老舊車輛，期可改善行車便利及安全，並將列車準點率納入重點評估指標，設定 113 年度之準點率提升至 97%³。惟臺鐵 103 至 106 年度準點率均超過 93%，於 107 及 108 年度降至 91.78%及 90.97%，109 年度起逐年回升至 112 年度為 95.98%，然而 113 年度降為 93.14%(詳表 2)，離臺鐵設定 113 年度準點率為 97%仍有差距，另自強號及莒光號之列車準點率較整體列車準點率為低。

再者，審計部 113 年度中央政府總決算審核報告出具「為提升旅客列車服務水準，持續汰換老舊車輛及改善軌道基礎設施，惟 113 年度受天災、車輛及設備故障等因素影響，列車準點率未達年度目標；又北部主要車站持續發生列車晚點情形，列車時刻排點亦待優化，允宜研謀改善，以提升運輸服務品質」

² 審計部 113 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告_營業部分，頁乙-272 頁。

³ 參據臺鐵 114 及 115 年度預算書，臺鐵設定 113 年度之準點率提升至 97%，114 及 115 年度持續提升至 97.5%、97.7%以上。

之意見⁴，顯示臺鐵推動本項計畫對於列車準點率之成效，及因應天災風險之韌性亟待深究改善。

表 2 臺鐵旅客列車準點率統計表

單位：%

年度	總計	自強號	莒光號	區間列車	普通車
103	94.19	86.58	85.27	96.01	99.86
104	93.61	85.54	86.12	95.46	98.90
105	94.50	87.65	87.23	96.04	98.35
106	94.85	91.80	89.63	95.63	98.07
107	91.78	86.62	85.06	93.05	78.86
108	90.97	85.86	84.53	92.26	78.26
109	92.34	88.56	87.08	93.30	89.00
110	92.81	87.57	85.57	94.03	96.25
111	94.98	91.67	91.40	95.71	97.68
112	95.98	94.14	93.63	96.36	96.99
113	93.14	86.49	87.02	94.46	94.60

資料來源：交通統計查詢網。

(三)113 年度客座利用率仍低於 COVID-19 疫情爆發前之水準，容待研謀對策

據臺鐵表示，113 年度已明確運輸市場定位，強化東西部幹線中長程城際運輸(臺北-臺東與臺北-高雄)及跨線運輸(臺中-花蓮、臺南-臺東)，加強西部幹線區域通勤運輸，且於該計畫之各項列車陸續交車後，部分路線及車型之運能亦有提高⁵。

惟臺鐵自 104 至 108 年度客運人次在 2.3 億人次左右，客座利用率介於 63.28%至 65.55%之間，均高於六成，然自 109 年度 COVID-19 疫情爆發後，客運人次、收入與客座利用率皆大幅下滑，至 110 年度客運量降至 1.54 億人次，客座利用率更跌至 42.98%，隨疫情趨緩，112 年度起客運量逐步回升，113 年度達 2.37 億人次，客座利用率提升至 58.03%，仍低於疫情前水準(詳表 3)，並經審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出：「臺

⁴ 審計部 113 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告_營業部分，頁乙-263 至 266。

⁵ 摘自臺鐵 113 年度決算書第 4 頁。

鐵迄未依營運定位積極調適，且客座利用率持續偏低，不利提升客運服務水準及達成購車計畫運用目標，允宜研謀改善」⁶，顯示臺鐵客座利用率仍待提升，允宜持續調整營運定位，並強化服務品質與運能效率。

表 3 臺鐵 104 至 113 年度客運人次及客座利用率情形表 單位：人次；%

年度	人次	客座利用率
104	232,216,800	64.50
105	230,364,970	63.28
106	232,805,994	65.13
107	231,267,955	64.18
108	236,151,449	65.55
109	203,520,929	55.22
110	154,927,066	42.98
111	170,254,450	47.52
112	219,308,388	56.52
113	237,070,271	58.03

說明：臺鐵提供；本中心整理。

綜上，臺鐵雖持續推動「整體購置及汰換車輛計畫」，原擬透過新車投入，汰換老舊車輛以提升安全、便利與服務品質，並建構節能減碳之綠色運輸網，然實際執行時因交車延宕等因素，業經修正計畫將交車期程由 104 至 113 年度展延至 116 年度，且 113 年度準點率未達設定目標，另客座利用率亦屬偏低，顯示計畫效益仍有提升空間，允宜持續改善精進，俾提升節能減碳及運轉效能，以穩固市場定位並強化營運績效。

（分機：8667 楊慧敏）

⁶ 審計部 113 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告_營業部分，頁 260 頁。