

## 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：交通部台灣鐵路管理局

貳、案

由：交通部台灣鐵路管理局年年虧損，截至九十年度止，累計虧損已高達九八三・一三億元；然該局長期以來針對退撫卹償負擔及獎金項目繁多，肇致用人費用偏高；組織層級過多，事權分散，人力資源未能有效運用；行車事故頻繁，未能落實獎懲制度；土地、房舍管理不當，長期遭占建、占住，甚有購地未辦理所有權移轉之情形；以及指定台灣鐵路貨物搬運公司為貨物裝卸人，影響作業效率，有失公平競爭原則；等諸多問題沉痾，卻未能積極謀求改善，顯有違失案。

參、事實與理由：

交通部台灣鐵路管理局（以下簡稱台鐵）之營運及財務狀況在六十四年以前尚可，惟自六十四年起因執行西部鐵路電氣化計畫，五年內投資近新台幣（以下同）二四四億元，財務狀況逐漸形惡化，此時亦暴露其財務結構、營運管理與組織結構等諸項問題。六十七年中山高速公路通車後，由於鐵路較公路運輸可及性低，因此流失大量客源，故於六十七年首次出現二・五七億元之虧損，其後數年，除七十三、七十四年收支尚稱平衡外，二十餘年來均呈現鉅額虧損狀態。台鐵由於外部運輸結

構改變及內部營運組織之缺失等問題惡性循環，更加速其營運情況之惡化；截至九十年度止，累計虧損高達九八三·一三億元，扣除依預算法第八十五條規定以公積填補虧損七五六·二億元後，虧損仍高達二二六·九二億元，約占實收資本額五五二·七四億元之四一·〇五%，顯見台鐵經營效能確有過低，致產生鉅額虧損，且益形惡化之情形。茲就本案調查發現相關之缺失，臚列如下：

一、台鐵歷年未能針對經營體制及財務狀況研擬有效改進措施，規避問題癥結、粉飾太平，坐視行政效率低落、經營績效不彰及退撫負擔日益沉重，顯有未當

台鐵於民國六十年間，為推行現代化經營管理，聘請美國漢彌敦顧問公司進行台鐵管理業務改進之研究；行政院經濟建設委員會鑑於台鐵之營運出現虧損，且有逐年增加之趨勢，為協助台鐵改善經營體制及財務狀況，亦於六十七年間，聘請德國鐵路顧問公司來台，就其財務、經營與管理等有關問題進行研究，並研提「台灣鐵路管理局自強專案業務改進計畫」報告書，為台鐵近中程目標管理之準繩；六十九年十二月間，行政院成立「台灣鐵路整理委員會」（以下簡稱整委會），由台灣省政府省主席擔任主任委員，負責規劃及監督執行台鐵內部組織、營運管理及財務之改善，至七十六年十二月止正式結束，整委會歷經七年的整理改革，共舉行十八次委員會會議及多次分組會議，其間曾提出多項改革措施，對台鐵營運績效之提升雖小有助益，惟因當時鐵路員工及中央民代

要求將台鐵收歸國營，為避免中央與地方民代形成對立，故整委會成立之目的並非純為改善台鐵營運及財務狀況，而是兼具政策協商目的，因此對於台鐵問題尚乏長期而整體之看法；七十七年四月間，整委會報請行政院另成立台灣鐵路監理委員會（以下簡稱監委會），至八十二年十二月結束為止，前後共舉行過四次會議，並擬訂「台灣鐵路管理局業務改進方案」，分就客貨運輸及附屬業務經營、精簡組織及人力、改善財務結構、改善員工待遇、政策性補助等方面，研提改進措施，惟對於台鐵組織隸屬問題及退撫制度修改為年金等根本問題仍未觸及；八十三年九月間，台灣省政府成立「台鐵業務改進方案」專案審查小組（以下簡稱審查小組），主要目的在於研提短期內具體可行之改善措施，並找出短期內無法奏效之方案另行管制，該方案計列有一一四項改進措施（包括台灣鐵路監理委員會所擬之二十八項改進措施），截至八十九年九月底止，已陸續完成九十四項，其餘尚有未屆執行期間者一項、進度符合者九項、進度落後者九項及無法掌握進度者一項。

綜上，自六十年起，行政院及台灣省政府為改善台鐵經營體制及財務狀況，雖先後聘請國外顧問公司就其財務、經營與管理等有關問題進行研究，亦陸續成立台灣鐵路整理委員會、台灣鐵路監理委員會、台鐵業務改進方案專案審查小組，並提出多項改進對策，雖尚能因應台鐵業務改革時需，對其短期經營狀

況改善小有助益，然對於長期存在之退撫制度、組織隸屬及民營化、台鐵與高鐵整合、閒置土地及眷舍處理開發、政策及義務性負擔政府補貼等重大問題，台鐵卻未能積極把握改革時機，主動研提具體可行解決之道，坐視行政效率低落、經營績效不彰及退撫負擔日益沉重，致任虧損日益嚴重，顯有未當。

一、台鐵財務日益惡化，流動比例偏低、償債能力比例呈負數狀態，又因八十八年台鐵資產重估，使固定資產周轉率降至三．四八，資金總額獲利率為負數，且逐年下降，顯示台鐵已入不敷出、無力償債，須處分資產或以債養債；台鐵未能適時提出具體可行方案，以改善財務狀況及提高營運績效，核有未當

台鐵過去十年之營業收入，自七十九年度一四一．二二億元提高至八十八年度二〇九．四七億元，十年成長約四八．三％，年平均成長率為四．五五％，呈穩定成長趨勢，主因為客運收入增加之故（客運收入自七十九年九五．二八億元提高至八十八年一六二．〇一億元）。而在其他收入方面，貨運收入自七十九年一九．六八億元，下降至八十八年一五．五五億元；營業外收入由七十九年度九．九三億元，增至八十八年度一二．五四億元，其中係以財產交易利益（出售資產）為主，八十八年財產交易利益為九．五億元，約占營業外收入之七五％，近十年平均每年交易利益為七．二六億元。

支出方面，台鐵總支出逐年成長主因營業支出增加之故，過去十年間平均年增

加率為四·九%。營業支出之項目有運輸費用、其他營業費用及管理費用三項，以運輸費用為主要支出；運輸費用包括：站務費用、維持費用及行車管理費用，其中維持費用又細分為工務、電務、機務維持費用，均是鐵路運輸之主要成本。營業支出自七十九年度一七九·七六億元增加至八十八年度二六九·五三億元，十年成長五〇%，其主要原因來自用人費用的大幅上升。營業外支出自七十九年度二四億元增加至八十八年度四三·一九億元，十年成長八〇%，其中主要為利息費用，八十八年度利息費用為二六·七六億元，約占該年度營業外支出之六一·七五%。

查台鐵償債能力主要可由流動比例及償債能力比例得知。流動比例（流動資產／流動負債）係指企業對短期負債之償還能力，台鐵從七十九年八十二降至八十八年的十八，顯示近幾年償債能力一直降低；另償債能力比例（不含利息及折舊之損益／當期利息總額）係指測驗台鐵內生資金償還長期借款本息之能力，在過去十年間只有七十五年度及七十六年度具有償債能力，自七十七年度起，便一直呈現負數的狀態，由七十七年之負一三·六三惡化至八十八年之負一〇五·九五，顯示台鐵已無能力償債，須仰賴處分資產或以債養債，以為因應。

另由固定資產周轉率及資金總額的獲利率亦可瞭解台鐵之營運效能。固定資產

周轉率（營業收入總額／固定資產總額）係為台鐵固定資產產生運輸業務的能力，過去十年來均維持在一二至一九％左右，表示營運收入僅能維持現有固定資產汰舊資金價值的七分之一上下，惟八十八年台鐵進行固定資產重估，固定資產由八十七年一、六一三・一八億元增至八十八年六、〇二四・七一億元，使固定資產周轉率降至三・四八，因此在投資時應需慎重考慮。資金總額的獲利率（本期損益／資產總額）在過去十年間均呈現負數，並有逐漸下降的趨勢，七十九年為負六・三至八十八年為負一・四一，顯示台鐵之獲利能力正急速下降，且正面臨入不敷出的窘境。

綜上，台鐵流動比例偏低、償債能力比例呈負數狀態，又因八十八年台鐵資產重估，使固定資產周轉率降至三・四八，資金總額的獲利率為負數，且逐年下降，顯示台鐵已入不敷出、無力償債，須處分資產或以債養債；台鐵未能適時提出具體可行方案，以改善財務狀況及提高營運績效，核有未當。

三、台鐵用人費用八十八年度達一八二・一四億元，占營業收入之八七％，其中退撫卹金額由七十九年度之二十四億元增至八十八年度之五十一億元，已占用人費之二八％，然卻遲至八十八年一月一日起始改適用公務人員退撫新制；又獎金項目繁多，計達二十三項，致增加用人費用支出，台鐵均未適時積極改革，顯有欠當

台鐵早期退撫制度係以「臺灣鐵路管理局員工退休規則」及「臺灣鐵路管理局員工退休及撫卹年資接算辦法」等法令為主要架構，並為辦理台鐵員工退休、撫卹之準據。嗣後奉行政院六十一年六月二日台六十一人政肆字第一三五五五號令略以：「：：應比照交通部所屬郵電事業人員退休暫行規則辦理：：」，爰經台灣省政府依上開院令核示：「：：由台鐵依示研擬『臺灣鐵路事業人員退休規則』草案：：」，台鐵即參據「交通部所屬郵電事業人員退休暫行規則」條文內容，研擬台鐵專用之事業人員退休法令草案即為「臺灣鐵路事業人員退休規則」草案報核，經奉行政院六十二年十一月一日人政肆字第三六二五九號令核定自六十三年一月起實施，而撫卹制度部分則直接適用「交通事業人員撫卹規則」，不另訂其他撫卹法令規定以為規範。迨至八十七年十二月三十一日止（八十八年一月一日改適用公務人員退撫新制）止，計有二十五年之久。

台鐵近十年來總費用之增加，主要係受用人費用大幅上升之影響，七十九年度用人費為一一一億元，占營業收入之七八·六%；至八十八年度用人費用達一八二·一四億元，占營業收入之八七%，其中退撫金額由七十九年度二十四億元增至八十八年度五十一億元，已占用人費之二八%，可見用人費用是造成台鐵近年來財務惡化之主因。經查該局員工退休係依據臺灣鐵路事業人員退休規則辦理，員工服務已滿十年者予以一次退休金及月退金，且給付退休金基

數無上限限制，較一般公務人員退休金給付辦法優惠，致人事費用之月退休金費用負擔日趨沉重，增加營運成本負擔，使虧損程度加劇，雖自八十八年一月一日起改適用公務人員退撫新制，惟據台鐵預估，須至民國一一八年，每年退休金降至四億元後，該部分負擔方可獲得紓解。

台灣鐵路站距短、行車密度高，應屬勞力密集產業，單位里程用人原已較高，復因實施勞基法、員工待遇調整、配合政策補發軍職年資提敘差額及公務人員退休現金補償給與等因素，加上退休人員逐年增加，所需負擔退休人員退休金日益沉重，致使台鐵用人費用大幅增加；又台鐵現有各項獎金計二十三項，其中報經行政院核准有案者，僅有營運獎金、高壓電力危險工作津貼、工程獎金趕工津貼、運量里程獎金、修車積點獎金、安全保養獎金等七項，其餘大部分獎金之核發，皆係自行依交通事業人員考成規則，及交通部核定台灣鐵路管理局獎勵從業人員核發獎金要點所訂單行法規發放，獎金項目過於繁多，無視其營運不善及鉅額虧損，致使龐大用人費用支出雪上加霜。台鐵用人費用八十八年度達一八二·一四億元，占營業收入之八七%；其中退撫卹償金額七十九年度為二十四億元，八十八年度增至五十一億元，占用人費之二八%，卻遲至八十八年一月一日起始改適用公務人員退撫新制；又獎金項目繁多，計達二十三項，增加用人費用支出，台鐵均未適時積極改革，顯有欠當。



四、台鐵組織龐大，層級過多，各地區事權分散，人力資源未能有效運用，且未能澈底檢討組織架構之運作及所屬單位之績效，而採齊頭式之裁減方式，無法達到組織層級扁平化、事權集中、降低營運成本之效果，洵有未當

查由台鐵現行組織編制，計有十二個一級單位暨貨運服務總所、餐旅服務總所及員工訓練中心等三個局外一級單位，十二個一級單位有企劃、運務、工務、機務、電務、材料、行政、會計處及秘書、勞安、人事、政風室，各運務、工務、機務、電務處尚分設所、站、場、段、廠、隊、中心等。由於組織龐大，層級過多，事權分散，形成人力資源浪費；自八十一年度至八十六年度執行台鐵業務改進方案，雖陸續精簡人力四、四八七人，編制員額由七十七年度核定之二一、九一四人縮編為一七、五八六人，同時裁併若干行政管理單位，目前實際員額為一六、一二五人，但自八十四至八十八年之五年間，鐵路特考仍持續進用二、〇六四人，預計九十年將再招考進用一、二〇〇人。

台鐵近年來雖裁併若干單位、精簡部分員額，惟未能澈底檢討所屬單位之績效，所採齊頭式之裁減方式，仍無法達到組織層級扁平化、事權集中及降低營運成本之效果，應即重新檢討歸併簡化現行組織層級，例如：經營績效明顯偏低之業務或路線、站務，應考量公路之普遍及替代性等，斷然予以廢止或委外經營；各地區段級等各單位應予以整併，以釐清營運績效及事權責任；積極

檢討辦理機廠、機務及檢車等相關單位之合併；鋼構廠業務考量委外辦理、單位裁減、組織精簡或裁撤績效不彰單位等，俾期人力資源有效運用，縮減營運虧損缺口等，以達到提高整體經營績效之目標。

#### 五、台鐵所屬員工生產力偏低，且未重視所屬各單位之勞動生產力之差異，致有勞逸不均之情形，顯非允當

台鐵近年來所屬員工勞動生產力（營業收入／員工數）分別為：八十六年為一〇七・六二萬元、八十七年為一一三・八六萬元、八十八年為一二一・八二萬元、八十八年下半年及八十九年為一八八・六九萬元，每人每年平均勞動生產力尚不足一三三萬元；單就台鐵近年員工勞動生產力觀之，或許逐年略有提昇，然與郵政總局、中華電信及台中、高雄、花蓮、基隆港務局等其他交通事業單位比較之，台鐵員工每人每年平均勞動生產力僅為前開交通事業單位之二七％，較之員工勞動生產力最高之郵政總局（一、一一〇萬元），則僅為其一一％。可見台鐵員工勞動生產力確有偏低之情形，人力資源顯未有效運用。

又查台鐵各機廠每日上班八小時，每人每日實際工作六小時，其中含各型機具開機、中間休息、茶水及如廁。上午上工三小時，時間分配如下：八時上班；八時二十分點名、政令宣導及當日工作分配；八時三十分上工；十一時三十分停工；十二時設備及環境清潔整理。下午上工三小時，時間分配如下：十二時四十

分至十二時五十分下午上班打卡；十三時上工；十六時停工，收拾工具及設備、環境清潔整理；十六時三十分下班。又為瞭解台鐵台北、高雄、花蓮三機廠員工勞動生產力，經詢據台鐵查復表示，因該三處機廠修車型不一，為使三廠統一，故均以客車平均修製人為標準，以核定三機廠之工作量；經統計結果，近五年每百人每日完成修理輛數之平均數，分別為〇．二二七八及〇．二三六及〇．二六。

台鐵近年來所屬員工勞動生產力未能有效運用，員工八十六年迄今，每人每年平均勞動生產力僅為相關交通事業單位之二七％；各機廠每人每日實際工作不足六小時，且績效以每百人每日完成客車輛數為考量，未能客觀量化評比每位員工之工作績效；台鐵應重視所屬各單位之勞動生產力，並研訂可觀具體之評估機制，以杜勞逸不均之情形，進而提高整體生產力及員工士氣。

六、台鐵事故頻繁，近三年因鐵路工程施工、設施維護或管理不當之行車事故計有九十餘件，除嚴重影響乘客權益外，傷害台鐵經營形象更鉅；台鐵應加強車輛及設備之檢修、更新與人員訓練，並落實人員獎懲制度，以減少行車事故

查台鐵近三年因鐵路工程施工、設施維護或管理不當之行車事故計有九十餘件，除造成眾多乘客不便外，傷害台鐵經營形象更鉅。其中動力車故障主要原因有電力機車電車組故障偏高，以 E1U500 型新車軛機裝置與控制系統及 E100、E200、E300 型機車老舊，控制電路、電子裝置故障居多；柴電機車以牽引馬達

跳火、高壓接地故障較多；柴油客車八十八年故障增加係 DR1000 型新車投入營運後初期尚未穩定所致。近年來動力車故障情形，計有：八十六年五四九件、八十七年五四六件、八十八年四四六件、八十九年四一五件；相關懲處情形未能落實辦理，此有八十六年僅十七件二十人、八十七年僅二〇件二〇人、八十八年僅一三件十三人、八十九年僅七件八人可徵。自八十八年起故障件數雖已降低，但平均每年動力車故障高達四七六件，亦即平均每天有一·三件動力車故障事件發生，故障頻率難謂不高。

復查台鐵目前尚未辦理旅客意外保險，惟旅客傷亡可依部頒「鐵路行車及其他事故損害賠償暨補助費發給辦法」之規定辦理。交通部於八十五年九月二日召開研商鐵路旅客責任保險有關事宜並作成結論：「由財政部指定產險公會邀集相關單位籌組專案小組，負責研擬保險條款及保險費率」。產險公會於八十九年七月五日以(89)產意字第〇二六號函檢送研訂之「鐵路旅客運送責任保險」保險單條款暨費率計算說明至財政部、交通部審議。財政部保險司八十九年九月七日召開審查財產商品申請案會議，就委員會初步審查後建議修正部分條文提會討論，本案尚在財政部辦理中。交通部應協助台鐵辦理鐵路旅客運送責任保險，以維旅客權益。

台鐵應綜整歷來行車事故態樣及相關檢修資料，深切檢討癥結原因，並加強

員工在職訓練及維修之督導考核，以減少人為疏失肇致之故障情事發生，且落實獎懲制度；交通部亦應督促台鐵減少行車事故及協助辦理鐵路旅客運送責任保險，以維旅客權益。

七、台鐵對於土地、房舍之管理不當，長期遭占建及占住者未予依法處理，甚有購地未辦理所有權移轉之情形，核有疏失

台鐵現有之房舍及土地，係分由「產管籌備處」及「貨運服務總所」管理，經管土地共計六、二五二公頃，路線外用地高達一、四五〇公頃。至八十八年度產管籌備處部分：土地六、二二四餘公頃，公告現值五、四二七餘億元；被占用土地尚待處理者計一七四筆，面積達十五公頃；又台鐵宿舍遍佈全線各地，宿舍退休人員及遺眷配住有四、〇四〇戶、現職借住有二、〇二二戶，使用狀況歷經時日違規情形層出不窮，尤其退休人員准予續住之宿舍合計三千餘戶，本人及配偶死亡、子女成年喪失借住資格，仍占住不還，皆違反宿舍管理規定，被占用宿舍計一八一戶。貨運服務總所部分：土地二十八餘公頃，公告現值八十八餘億元；被占用土地尚待處理者計三十一筆，面積達一公頃餘。

另查台鐵於四十九年間，依據國民黨台灣省黨部指示收購松山油漆廠土地（松山區興雅段六三〇及六四〇地號，重測後分別為信義區雅祥段四小段二七七地號及同區逸仙段二小段四九地號）及地上建物十棟，土地面積四、七二八平方公尺，

目前都市計畫劃定為住宅區及部分商業區，依據八十九年公告現值計算為十二億六九、七五萬餘元（市價約三十五億元）；購地當時台鐵雖曾委託土地代書辦理產權移轉手續，惟因未繳納土地增值稅等因素，致遭退件，其後經水災侵蝕文件（資料已模糊不清）及承辦人員之更迭，除地價稅完稅證明外，其他相關資料僅餘影本，且因松山油漆廠股份有限公司業經前台灣省建設廳五十三年九月五日公告撤銷，致該筆土地迄今仍無法完成土地登記手續。又五十年間，台鐵向台航公司承購一筆土地，買賣總價款原為十九萬八千七百三十一元四角，台鐵已於五十年先行支付九萬八千七百三十一元四角予台航公司，待該筆土地自國有財產局撥用予台航公司，並完成移轉登記予台鐵後，再給付餘款十萬元，惟台航公司於六十八年取得產權，該筆土地所有權卻迄未辦理移轉予台鐵，雙方雖歷經多次協調，皆未能達成共識，目前尚繫司法纏訟中。

綜上，台鐵長期以來任由權屬土地、房舍遭占建、占住而不予依法處理，松山油漆廠及台航公司兩宗購地案因所有權移轉程序不備，延宕四十年未能解決，相關產管單位顯未恪盡財產善良管理之責，核有疏失。

八、台鐵未妥適辦理臺北車站二樓商業層出租案，致纏訟十餘年未決；且辦理臺北臨時車站屋頂平台廣告租約不當，未依合約規定拆除廣告物及積極主張使用、管理及收益之權，致使廣告承租商續向廣告主收取廣告費，獲取不當得利，致生減少

公帑收入之情事，顯有疏失

查臺北車站二樓商業層出租案，因投標須知及合約之訂定未臻周延，產權移轉不清，致與承包商上嫻公司間發生訴訟，又對於終止租賃契約請求返還乙案，未能及時妥適依法辦理，致判決敗訴，延誤仲裁程序辦理時機；且目前尚有二件撤銷仲裁案在法院審理中，亦即上嫻公司訴請撤銷返還租賃物之仲裁案及台鐵訴請撤銷續訂租約之仲裁案，台鐵已委請務實法律事務所研擬可行之解決方案，並由該所出具詳盡之法律意見書，建議採協商方式解決；依合約規定，上嫻公司自七十八年十一月九日營業起至八十六年六月三十日止，應給付經營使用費為六六六、八七四、〇九一元，惟按仲裁判斷該公司只須繳交二七九、七一八、七五九元正，台鐵短收三八七、一五五、三三二元，目前上嫻公司每月僅繳交三、三四九、一八一元。複查該局前未依「臺灣鐵路管理局貨運總所營運管理要點」之規定，將臺北臨時車站屋頂平台廣告委由貨運服務總所辦理，卻交由該局職工福利委員會辦理，嗣因廣告承租商於租約屆期未依合約規定拆除廣告物，該局未能積極主張使用、管理及收益之權，致使廣告承租商於未取得使用權之情形下，續向廣告主收取廣告費，獲取不當得利，致生減少公帑收入之情事，顯屬怠忽職責。

九、台鐵現行貨運承攬運輸係採運務處、承攬人及台灣鐵路貨物搬運公司之三級制，層級過多；又台鐵指定台灣鐵路貨物搬運公司為貨物裝卸人，增加貨物搬運流程，

影響作業效率，有失公平競爭原則，顯有未當

查台鐵現行貨運承攬運輸係採三級，其中台鐵運務處負責貨車等運具之提供、承攬人（含台鐵貨運總所及民間貨運承攬公司）負責鐵路貨運之承攬工作、台灣鐵路貨物搬運公司負責站內及正線上貨物之裝卸作業。按台灣鐵路貨物搬運公司，係由台灣光復前之「台灣運送荷役株式會社」及「全省經營鐵路貨運業務之民間運送業者」於民國三十五年八月改組，依公司法成立公、民合營之股份有限公司，現有資本額六、〇四八萬元，其中公股由鐵路局轉投資占八〇・一二％，民股由全省一五三家民營運送業者投資占一九・八八％。該公司主要兩大業務為「鐵路運輸貨物之裝卸」及「鐵路車輛清洗工作」，近年來每年維持約二千餘萬元盈餘。依據鐵路運送規則第六十九條：「貨物裝卸，按貨物性質、運送種類、裝卸地點，分由鐵路負責裝卸或託運人、貨物所有人負責裝卸，由託運人、貨物所有人負責裝卸之貨物，其裝卸工作應由鐵路或鐵路指定之裝卸人代為辦理。」，然台灣鐵路貨物搬運公司，係台鐵指定之裝卸人，貨物之裝卸均須由該公司辦理，而不得由託運人或貨主自辦，僅站外非營業場所，得由託運人或貨物所有人，自行派工辦理裝卸。

台鐵現行貨運承攬運輸係採運務處、承攬人及台灣鐵路貨物搬運公司之三級制，層級過多；又台灣鐵路貨物搬運公司為台鐵指定之貨物裝卸人，增加貨物搬



運流程，影響作業效率，有失公平競爭原則，顯有未當，應予檢討改善。

綜上所述，交通部台灣鐵路管理局於六十七年首次出現虧損至今，由於外部運輸結構改變及內部營運組織之缺失等問題惡性循環，更加速其營運情況之惡化，截至九十年度止，累計虧損已高達九八三·一三億元；然該局長期以來卻未針對退撫卹償負擔及獎金項目繁多，肇致用人費用偏高；組織層級過多，事權分散，人力資源未能有效運用；行車事故頻繁，未能落實獎懲制度；土地、房舍管理不當，長期遭占建、占住，甚有購地未辦理所有權移轉之情形；以及指定台灣鐵路貨物搬運公司為貨物裝卸人，影響作業效率，有失公平競爭原則；等諸多問題癥結，未務實檢討改善，坐視行政效率低落、經營績效不彰及退撫負擔日益沉重，顯有違失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正，送請交通部轉飭所屬於二個月內檢討改進見復。

提案委員：

中 華 民 國 八 十 九 年 十 二 月 三 十 日