

## 調 查 報 告

壹、案由：鐵路運輸在東部地區雖極具競爭力，惟交通部臺灣鐵路管理局疑因投入資源不足、工程進度落後、場站設施老舊、部分地段單軌需錯車調度等，導致行車速率難以提升、運量不足，造成一票難求、民怨迭生；究該局對於東部鐵路運輸之營運計畫是否妥適，有無符合民眾所需等情乙案。

貳、調查意見：

本院前調查交通部臺灣鐵路管理局(下稱臺鐵局)經營效能欠佳等情乙案，調查重點著重於臺鐵局營運績效及國家交通建設整體規劃，惟其中關於東部鐵路營運情形，發現臺鐵局疑因對東部地區鐵路投入資源不足、工程進度落後、場站設施老舊、部分地段單軌需錯車調度等，導致行車速率難以提升、運量不足，造成一票難求、民怨迭生等情，因相關案情與原調查重點非屬一致，為深入瞭解該局對於東部鐵路運輸之營運計畫是否妥適，有無符合民眾所需等情，乃就此部分另立新案調查，合先敘明。

本院前於民國(下同)100年3月8日就「臺鐵局經營效能欠佳」乙案，邀集學者專家就該局財務及東部鐵路等問題辦理諮詢，復於同年10月28日就本案邀集交通部鐵路改建工程局(下稱鐵工局)及臺鐵局簡報東部鐵路現況及相關改善措施，並發函調閱相關卷證資料，另於同年12月15日、16日前往臺東、池上、關山、瑞穗、花

蓮等火車站，並實地訪查重要隧道、截彎取直等工程，業已調查竣事，茲臚列調查意見如次：

- 一、「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，97年3月經行政院核定實施，總經費為150億元，鐵工局復於99年6月提報修正計畫，總經費調整為254.59億元，較原計畫調增七成經費(104.59億元)，該局計畫評估不實，經費編列草率，核有未當。

(一)查政府為接續北迴鐵路完成花蓮至臺東間電氣化，並改善花東線若干瓶頸路段，鐵工局於91年開始規劃「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，經多次之審議及修正後於97年2月18日經行政院經濟建設委員會(下稱經建會)第1318次委員會議原則同意採中短程、長程分期推動辦理，並於97年3月經該院核定實施，計畫概述：

- 1、花東線鐵路北起自花蓮站止於臺東站，涵蓋29個車站，路線全長約155.46公里，進行鐵路全線電氣化及瓶頸路段雙軌化工程，工程內容包括曲線改善工程、老舊橋梁改善工程、雙軌化改善工程、隧道改善工程、電氣化工程及其他改善工程。
- 2、計畫期程為97年至104年，總計畫經費150億元。
- 3、花東線鐵路電氣化後，列車速度可由現行110公里/小時提昇為130公里/小時，大幅縮短行車時間。
- 4、解決目前往返花東線間之列車更換動力車或旅客換乘列車耗時之情事。

(二)再查97年3月上開計畫經行政院核定實施

後，鐵工局於施工期間因臺鐵局已陸續對整體鐵路系統機電設備如電力、號誌系統設備進行更新及功能提升，造成鐵工局原規劃時所考量之部分系統機電設備已不符電氣化營運安全需求等，經重新評估檢討後，鐵工局於 99 年 6 月 8 日向交通部提報修正計畫，經多次之審議及修正後，經建會於 101 年 1 月 9 日第 1421 次委員會議原則予以支持，修正後計畫總經費調整為 254.59 億元，較原計畫總經費 150 億元調增 104.59 億元，其中 5.78 億元由臺鐵局編列預算撥付鐵工局施作，計畫經費變動原因摘述如下：

- 1、配合鐵路電氣化之系統機電設備更新及營運安全等：
  - (1)原規劃第三代電力遙監控系統，配合臺鐵局提升為第四代電力遙監控系統建置、增加變電容量，並將環島鐵路電化區間各車站之電車線開關均納入監控部分，增加經費 5.78 億元(由臺鐵局籌編支應)。
  - (2)配合鐵路電氣化之系統機電設備更新及營運安全等需求部份，增加經費 7.42 億元。
  - (3)將原雙軌區間範圍由 27.2 公里延長至 31.3 公里，延長長度約 4.1 公里部分，增加經費 4.08 億元。
  - (4)軌道工程在新建之隧道段，擬由原傳統道碴式改採用預鑄混凝土直結式無道碴軌道部分，增加經費 3.8 億元。
- 2、計畫期程縮短以 5 年完成電氣化通車：

(1) 關鍵隧道工程增加地質探測並增設橫坑工作面及施工便道，以減少隧道開挖不確定因素之風險，增加經費 3.64 億元。

(2) 施工工率及機具增加，增加經費 19.01 億元

3、因應天然災害之衝擊:

(1) 山里隧道穿越野溪固床保護工程及隧道延長、自強隧道南洞口假隧道山溝固床工程部分，增加經費 14.11 億元。

(2) 河川內橋柱保護工、跨河橋梁結構形式變更、橋梁考量近斷層效應及耐震設施部分，增加經費 5.62 億元。

4、與其他單位施工介面配合之工程內容變動:

(1) 溪口隧道穿越台 11 丙線道路，增加經費 3.9 億元。

(2) 光復隧道於鳳林休憩園區大門及台 9 線公路時，配合鳳林休憩園區之營運及台 9 線公路之通行，需辦理鳳林休憩園區之營運及台 9 線公路之通行，交通維持和復舊工程，增加經費 1.44 億元。

(3) 電車線架設，沿線部分跨越橋（人行陸橋或公路橋），淨空不足需配合臨時遷建，增加經費 0.73 億元。

5、土地公告現值調整、地上物補償查估標準提高及用地取得、拆遷補償採租用、徵用及徵收等:計畫用地作業實際執行結果，土地部分及地上物補償部分總計約需 4.06 億元，另徵收作業費 0.24 億元，及租地費

0.56 億元，合計需 4.86 億元，較原規劃時預估約需增加 2.36 億元。

- 6、反映營建工程物價上漲之檢討:計畫內各標案工程預算之編列係完成於 98 至 99 年間，工料分析均係依實際之市場價格覈實編列，以免工程預算編列偏低，造成工程標案無法順利決標，需再調整單價重新再辦理招標之情事而影響計畫期程。經檢討並統計已完成預算與原計畫估算經費之物價增加直接工程費，已較原核定時經費超過甚多，估算至少增加 5.18 億元。
- 7、間接工程費:計畫施工里程範圍長達 155.5 公里，施工管理較為困難，加以在維持鐵路沿線正常營運中進行改善作業，很多工作需利用夜間未營運之短暫封鎖時段內辦理施工，有效工作時間遭嚴重壓縮且繁複；另為配合 5 年電氣化通車時程，縮短時程、施工介面增加，故必需增加管理之人力資源，估算所需之工務行政、工程管理費及配合工程趕趕所需之委託監造、自辦監造等，估計約需間接工程費 23.64 億元，約為修正後直接工程費之 11.73% 依前述分析，並依工程會「公共工程建設工程經費估算編列手冊」中，鐵路工程間接工程費可採 10%~15% 之間估列之規定，本修正計畫擬按修正後直接工程費之 12% 暫為估列，計調增間接工程費金額 16.44 億元。
- 8、工程預備費:按修正後直接工程費約 2% 估算，計增加金額 1.54 億元。
- 9、物價調整費:按修正後直接工程費、間接工

程費與工程預備費合計，扣除 99(含)以前年度已核撥經費 31.1 億元，以年增率 2% 昇冪計算，增加金額 9.54 億元。

是以，鐵工局辦理「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，本應詳實考量各項工程所面臨之狀況及其相關資金需求，且亦應與相關單位確實溝通與合作，該局雖稱計畫期程縮短以 5 年完成鐵路電氣化通車，且期間臺鐵局已陸續對整體鐵路系統機電設備更新及功能提升等因素，故重新評估後，提出修正計畫，致經費增加，然該局規劃前開計畫時，本應對工程上所應考量並納入規劃之部分詳予分析，如：因應天然災害之衝擊、土地徵收之問題，惟該局均未能詳加考量，且該局為工程完工後之使用者，鐵工局未能確實瞭解使用者之需求，致電力遙監控系統之相關設施未符需求，該局未能詳實規劃上開計畫，肇致工程經費增加 104.59 億元，增加比率將近 7 成，核有未當。

(三) 綜上，鐵工局規劃「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，該局未能詳實評估各項工程所需資金需求，且未與使用單位密切合作，肇致經費編列不足，修正計畫調高預算達 104.59 億元，增加比率近 7 成，核有未當。

二、鐵工局辦理「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」修正計畫，該計畫遲未經行政院通過，影響後續發包作業，且該局執行前開計畫及「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」亦有未達預定進度之情形，執行效率有欠妥適。

(一)查鐵工局辦理「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，為配合政策目標及策略變更需求(縮短 5 年完成電氣化通車)，致產生計畫經費與時程不足情況，該局雖稱已辦理修正計畫，並調增計畫金額，且修正後計畫於 101 年 1 月 9 日經行政院經建會第 1421 次委員會議原則同意，惟前開修正計畫至 101 年 2 月 29 日止，尚未經行政院核定，現有工程經費已超出原規劃匡列額度，致原於 100 年 10 月間應完成發包作業，尚有瑞穗站至三民站等 3 個土建工程標案、臺東機務分段改善工程、花東線電力系統及光復等 4 電力分駐新建工程、東里至池上等 2 個電車線基礎工程等工程待發包，鐵工局未能即時修正相關計畫，儘速送請行政院核定，致因經費不足，產生工程發包作業之延宕，交通部亦未能即時督導該局辦理計畫修正，並協助計畫之核定，致影響計畫推展，均核有未當。

(二)次查上開計畫鐵工局雖已完成所有土建及系統機電細設作業，如下表：

工程項目	工程進度情形	實際累計進度
自強隧道土建工程	自強隧道土建工程，北洞口進洞輪進開挖約 1,016 公尺，東側洞台開挖累計完成 176 公尺；南洞口進洞輪進開挖約 732.19 公尺，仰拱開挖累計完成 397.09 公尺。	39.16%
月美截彎取直工程	目前趕辦橋樑施工	51.81%
山里隧道至臺東站路段土建工程	山里隧道至臺東站路段土建工程，99 年 3 月 2 日開工，已於 101 年 3 月 4 日全線貫通，隧道襯砌累計已完 720 公尺。	56.00%
光復隧道土建工程	光復隧道土建工程，北鑽掘段隧道累計開挖完成 113.6 公尺，北明	15.68%

	挖段隧道襯砌累計完成 106.1 公尺。	
溪口隧道土建工程	明挖覆蓋累計開挖 868 公尺、北明挖段襯砌累計完成 160 公尺。	21.16%

截至 101 年 2 月 29 日止整體計畫預定計進度 37.71%，該局實際累計進度 36.22%，核有未妥。

(三)再查 99 年 3 月 12 日行政院核定「花東線鐵路整體服務效能提升計畫」綜合規劃，其中該項計畫中之車站委託設計及監造技術服務案分 A(新城站至平和站)、B(豐田站至玉里站)、C(東里站至台東站)三項，整體計畫執行情形如下表：

項次	工程進度情形
A 項	志學、吉安站改建工程期末設計已完成修正作業並提送，接續辦理招標作業。
	新城站新建工程預為公告中，審查意見已完成修正作業於 101 年 3 月 7 日提送招標文件。
B 項	鳳林站、萬榮站工程，辦理招標作業中。
	光復站、瑞穗站、玉里站已提送期中設計修正版。
C 項	東里站、東竹站已於 2 月 24 日公開閱覽中，預定 3 月 7 日招標公告。
關山站改建工程已於 100 年 11 月 18 日開工，目前辦理新結構物基礎開挖，截至 101 年 2 月 29 日預定累計進度 6.78%，實際累計進度 4.01%。	
平和站改善工程於 100 年 12 月 14 日開工，目前辦理月台加高及護欄施作。	
壽豐車站高架化永久軌土建工程：已於 101 年 1 月 5 日開工，進行壽豐村平交道南段清除掘除及施工圍籬架設中。	

本案工程截至 101 年 2 月 29 日止整體計畫預定計進度 24.12%；實際累計進度 23.46%，尚未達成預訂進度，核有未妥。

(四)綜上，鐵工局辦理「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，其修正計畫遲未通過，影響後續工程發包作業，且該計畫與該局另辦理之「花東線鐵路整體服務效能提升



計畫」，實際工程進度均未能達到預定進度，執行效率亟待加強，核有未妥。

三、東部地區鐵路於連續假期常發生一票難求現象，交通部多年來未能有效增加車票供給，且亦有業者利用特殊方式取得車票，加價販售予民眾，影響民眾權益，臺鐵局應重新檢視票務系統之營收管理及稽核功能，並加強查緝違法，以維護民眾權益。

(一)查東部地區因為多山而影響交通開發，隨著公路與鐵路的逐步開通，人口逐漸產生流動現象，外移人口亦逐漸增加，也因東部地區具有豐富觀光資源，因此每逢假日返鄉人口及觀光旅客即大量湧入東部地區，造成公路的壅塞不堪負荷及擔負主要運輸功能的鐵路也因花東線及南迴線尚未電氣化、雙軌化及車輛之不足，無法滿足民眾之要求，造成一票難求現象，尤以連續假期為甚，開放訂購後，即於短時間銷售完畢，以 101 年 2 月 25(星期六)至 2 月 28 日(星期二)連續假期為例:臺鐵局於 101 年 2 月 10 日開放連續假期乘車票語音及網路訂票，截至當日 18 時計完成 12 萬 7,651 筆、23 萬 39 張訂票，其中，花東線及南迴線訂票情形如下:

起迄站	訂票情形
臺北至台東	2 月 24 日(上午 10 時以後)至 2 月 25 日(14 時以前)自強及部分莒光號售完。
台北至花蓮	2 月 24 日(下午 17 時以前)自強號售完，連續假日太魯閣號列車已售完。
臺東至台北	2 月 27、28 日自強號及部分莒光號售完。
花蓮至台北	各日期部分太魯閣號列車已售完。
高雄至台東	2 月 25 日(下午 16 時以前)及 2 月 28 日(上午 11 時以後)自強號售完。
臺東至高雄	2 月 28 日(上午 9 時至下午 20 時)自強號售完。

另，東部幹線路線自強號及莒光號座位利用率如下表：

單位：%

		95 年	96 年	97 年	98 年	99 年	100 年
自強號	離峰利用率	58.50	66.41	61.10	59.69	65.70	69.76
	尖峰利用率	82.29	79.79	77.74	73.61	78.69	84.46
莒光號	離峰利用率	46.88	43.64	38.70	35.58	38.42	40.23
	尖峰利用率	61.23	55.01	51.71	49.08	51.76	53.35

上表均顯示東部地區之交通特性，假期開始即有大量民眾湧入，假期結束前亦有大量民眾離開，鐵路局雖於 97 年 5 月起每日行使花蓮至台北間 15 列次太魯閣號列車，同年 10 月於假日增開 6 列次太魯閣號列車，並於同年 12 月、98 年 6 月及 99 年於假日增開自強號列車 14 列次，100 年 9 月於假日在加開太魯閣號列車 6 列次，該局合計增開 26 列次，增加車位 13,820 位，運能增加 49.2%，且於 102 年該局新購 136 輛傾斜式列車交車完畢、花東線電氣化完工後，花東線每日可增加 20 班次之列車，大幅改善一票難求現象，惟東部鐵路熱門時段車次，長期以來均有一票難求之狀況，交通部多年來未能積極提升東部鐵路車票之供給，遲至 102 年完成採購 136 輛傾斜式列車及花東線鐵路電氣化後，始可有效提升班次，核有未當，臺鐵局亦應再檢視票務系統之營收管理，評估是否得以時段區分票價等方式，提升營運效能。

(二)再查東部地區因連續假日一票難求，致令部分不肖業者使用他人、虛擬身分證字號訂票等情取得車票後，以加價販售車票。該等行為嚴重影響搭乘者之權益，亦影響臺鐵局票

務系統之公正性，該局雖稱依據鐵路法第 65 條規定：「購買車票加價出售圖利者，處拘役、或科或併科一千元以下罰金。」，且該局於 97 年 12 月 17 日發佈新聞稿，如民眾提供線索並確實由警察單位查獲加價販售車票事實者，將提供檢舉獎金每 1 案件 5 萬元整，該項檢舉獎金已有 4 位提供線索民眾獲得；然查鐵路警察局自 97 年 12 月起至 100 年 11 月份止，查獲擾亂訂票秩序移送案件 150 件 171 人，車票張數約 3 萬張，金額約 875 萬餘元，其中有 9 件，車票 371 張，金額約 16.3 萬元有以加價販售車票之情事；另 141 件，經分析係以他人或虛擬身分證字號等方式進行網路訂票，其中約有 19 件，2.1 萬張係旅遊業者或提供旅遊業者因旅客搭乘列車所需車票，上開案件鐵路警察局已依偽造文書等罪嫌移送檢調單位；惟部分業者利用不當方式取得車票，甚有涉嫌違反鐵路法第 65 條以加價販售方式，迫使未能購得車票之民眾加價購買，影響民眾購票權益，雖該局於 97 年 12 月 17 日起提供檢舉加價販售車票獎金，惟迄今僅有 4 位民眾獲得，顯示推展效益尚有提升空間。該局應重新檢視票務系統之稽核功能，以避免業者以不當方式大量購置車票，維持票務系統之公平性，並積極研擬黃牛車票之查緝方式，並加強查緝販售黃牛車票之謀利行為。

(三) 綜上，東部地區鐵路每於連續假期發生一票難求現象，臺鐵局多年來均無法有效解決，臺鐵局應再檢視票務系統之營收管理，評估

是否得以時段區分票價等方式，提升營運效能；另有部分業者利用特殊方式取得車票，並加價販售予需要之民眾，影響民眾權益，臺鐵局應重新檢視票務系統之稽核功能，並加強查緝違法，以維護民眾權益。

四、鐵工局辦理「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」，該局能廣納各方及地方民眾對車站更新改善之建議與期許，並結合在地元素發展一鄉一特色，立意甚佳，惟該計畫未考量計畫執行績效，覈實編列年度預算，核有未妥。

(一)按中央政府中程計畫預算編製辦法第 26 條規定：「各主管應參酌已核定個案計畫之情形，在其獲配各年度歲出概算額度範圍內，配合擬達成之年度施政目標，本零基預算精神，重行檢討各新興或延續性計畫，並排列優先順序後，依各年度總預算編製作業規定，編製歲出概算，函報行政院。」，以上辦法已規定各機關因考量計畫執行績效，覈實編列年度預算。

(二)查鐵工局辦理「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」，為配合「花東新車站運動」，除廣納各界及地方民眾對車站更新改善之建議與期許，並邀集專家學者、地方文史工作者、臺鐵局及地方政府等辦理論壇進行交流，成立「設計元素提供及諮詢委員會」，以使未來沿線各車站設計符合民眾需求及地方特色：

1、一鄉一特色：

(1)該計畫除了提昇花東沿線各車站旅運功能之外，亦加強營造觀光休閒、與自然環境連結的樂活體驗，以呼應當地人

文、氣候及自然環境。

- (2) 車站設計均融入當地城鄉風貌，將花東沿線各老舊車站重新整修或改建，以創造為觀光加分之車站建築，並以設計手法創造空間效果，以帶動花東鐵路與各車站週邊相關產業發展。

## 2、綠建築：

- (1) 車站月台及現有建築物裝修立面，採用鐵絲網，並種植爬藤類植物，增加垂直綠化量，車站腹地大量栽種複層植栽，增加車站綠化量指標，並可做為月台介面的區隔。
  - (2) 建築採自然通風採光設計(深遮陽、通風塔、可動防颱百頁)，站務空間屋頂亦採雙層版，以達節能減碳效果。
  - (3) 站體屋頂裝設太陽能光電板，轉化之電力作為車站內日常使用。
  - (4) 設置雨水回收系統，提供一般澆灌用水，並採用卵石活鋪地坪，增加透水鋪面。
- (三) 再查鐵工局辦理「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」，於 98 年度(第 1 年)依照計畫分年預算編列 2,000 萬元，惟因該計畫綜合規劃書迄 99 年 3 月 12 日始經行政院核定，期間無法執行計畫主要工作(如設計監造標之發包)等作業，致該年度實際預算執行數僅 607 萬餘元，嗣未審慎考量其對計畫整體期程之影響，及前年度經費執行與預算保留情形，於 99 年度仍照原計畫分年預算編列 3 億元，加計上年度保留 1,392 萬餘元，合計 99 年度可支用預算數 3

億 1,392 萬餘元。復因執行期間，遭地方各界對於車站改建意見提出各項要求，經該局於招標前辦理論壇進行交流，整合各方意見，延誤原訂發包時程 4 個月，及受工程用地承租不順影響工程進度等，致 99 年度實際執行數僅 5,859 萬餘元（執行率 18.66%），保留預算達 2 億 5,533 萬餘元，該局於 100 年度復依計畫編列預算 6 億元，加計上年度保留預算 2 億 5,533 萬餘元，合計 100 年度可支用預算數 8 億 5,533 萬餘元，亦因「壽豐車站高架化永久軌土建工程」與各車站站房整（修）建設計，均需與「花東新車站運動」及「一鄉一特色」規劃主題呼應，且須設計成果審議委員會評定方可定案等，致細部設計階段較預定延後約 8 個月，100 年度實際執行數僅 4,391 萬餘元（執行率 7.32%），保留預算達 5 億 5,608 萬餘元，顯示鐵工局未考量該計畫執行績效，覈實編列年度預算，致計畫保留數偏高，與中央政府中程計畫預算編製辦法第 26 條之規定尚有未合。

（四）綜上，鐵工局辦理「花東線鐵路整體服務效能提昇計畫」，設計及規畫能廣納各方及在地民眾之意見，並結合在地元素及綠建築概念，以帶動花東鐵路與各車站週邊相關產業發展，使臺鐵局、民間業者、地方政府共創三贏，立意甚佳，惟該局預算編列有未符中央政府中程計畫預算編製辦法之規定，核有未妥。

五、花東線及南迴線僅以單軌運行，列車為待避對向列車而耽誤行車時程之情形仍難避免；且以行駛品質較差之列車，卻收取較昂貴之高級列

車費用，交通部允應持續加強東部鐵路之建設，提升東部鐵路營運品質；另臺鐵局所有之廢棄的老舊設施亦應妥善規劃利用。

- (一)按「花東鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化」計畫，預定於 102 年完成花東線全線電氣化工程，「臺鐵南迴線鐵路電氣化」計畫，可行性研究已於 98 年 7 月 29 日經行政院同意，以單軌電氣化方案為推動方案，現辦理綜合規劃作業中，前開 2 計畫說明未來花東線及南迴線鐵路將仍以單軌方式運行。
- (二)查花東線因屬單軌運行，列車都會有待避對向列車之情形，本院實地履勘東路鐵路建設，於搭乘第 221 次自強號，即發現該列車於鳳林站待避於樹林開往臺東第 216 次自強號列車。依花蓮至臺東間 99 年每日平均通過人數 10,697 人，上、下行對號列車每日共開行 36 列次，因未電氣化及停靠站數不同，每列次運行時分由 113 分鐘至 239 分鐘不等，平均每列次列車交會待避時間約 10.2 分鐘。該局雖稱 102 年「花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫」完工後，因全線電氣化，列車營運速度可由現行 110 公里/小時提升為 130 公里/小時，花蓮至臺東間直達車(太魯閣號)可由 113 分縮短為 88 分(減少 25 分鐘)，大幅縮短行車時間；又配合豐田至南平、鹿野至臺東、萬榮至光復、瑞穗至三民等 4 區間雙軌化，平均每列次列車交會待避時間可減少 1.2 分鐘；惟鐵路扮演東部地區對外聯絡最可靠也最穩定的運輸工具，運輸速度也較快，但「花東鐵路瓶頸路段雙軌

化暨全線電氣化」計畫完成後，仍為單線運轉，列車為待避對向列車而耽誤行車時程之情形仍難避免，為提升東部鐵路現代化之軌道運輸水準，交通部允應確實檢討，應否積極規劃東部鐵路雙軌化之可行性。

(三)次查「臺鐵南迴線鐵路電氣化」計畫，該計畫內容主要辦理南迴鐵路（枋寮至臺東間）電氣化作業，可行性研究已於 98 年 7 月 29 日經行政院核復同意在案，現辦理綜合規劃作業中。然南迴線鐵路電氣化涉及環島鐵路網之動力一元化，對臺鐵局環島列車之規劃影響深遠，惟南迴鐵路電氣化計畫目前僅於規劃中，且亦如花東線以單軌電氣化方案推動，交通部允應積極規劃，加速推動南迴鐵路電氣化及雙軌化，以改善因鐵路交通未完善，民眾大量使用公路之情形，使環島鐵路網切實發揮應有之效能。

(四)再查花東線及南迴線平日上、下行列車每日共開行班次情形：

		花東線	南迴線
自強號	班次	24	13
	行車時間	113 至 168 分鐘	104 至 140 分鐘
莒光號	班次	8	13
	行車時間	185 至 230 分鐘	121 至 178 分鐘
區間車	班次	2	2
	行車時間	228 至 239 分鐘	206 至 208 分鐘

假日花東線及南迴線則各開行 75 及 29 列次。然因前開 2 路線均非電氣化區間，鐵路以行駛柴聯式或以一般非動力客車附掛柴電機車之列車，該等列車速度較一般電力車型稍慢，行駛時噪音亦較電力車型大，且因停靠車站及待避列車等原因，同等級列車行車



時間最大差距近 1 小時，乘坐品質較差，惟平日花東線然花東線及南迴線間行使之列車自強號達 37 班次，莒光號 21 班次，區間車(以復興號票價收取)則有 4 班次，該等區間以行駛自強號為主，占總班次近 60%，然依下表：

臺鐵局各種列車每人每公里票價表

	每人每公里票價(元)
自強號	2.27
莒光號	1.75
復興號/區間車	1.46
普通(快)車	1.06

自強號票價較莒光號及復興號票價約高 30% 及 55%，臺鐵局行駛品質較差之列車（相當於莒光號或復興號），卻仍依收費較昂貴自強號等級之價格，未能提供相對之服務品質，台鐵局允應確實檢討，以其提供之服務品質收取適當之票價。

- (五)末查本院前於 99 年 3 月間辦理台東地區地方巡察，發現臺鐵池上車站旁廢棄宿舍週遭環境雜亂不堪，並要求臺鐵局改善。因本院訂於 100 年 12 月 16 日實地訪查，該局乃於 100 年 12 月 11 日將老舊宿舍拆除完畢，並將週遭環境整理乾淨，然仍為一片空地，該局雖稱短期內該土地預定交由池上鄉公所或地方社區認養綠美化，長期以配合地方發展，變更都市計畫充分利用為目標，惟該局對於池上車站旁廢棄宿舍週遭長期以來雜亂不堪之情形，遲至本院履勘前數日始整理完竣，顯示平時對於閒置土地、房舍之管理鬆散。另查截至 99 年度尚有 103 筆之閒置

土地未規劃使用，該局除應加強維護該局所有之各站區及其週邊之土地及建物，遇有閒置情形應積極處理外，亦應訂定明確目標及期程，以提升閒置土地處理績效。

(六)綜上，交通部未能積極規畫東部鐵路之改善工程，致花東線及南迴線僅以單軌運行，造成列車仍有錯車待避情形，且以行駛品質較差之列車，卻收取較昂貴之高級列車費用，交通部允應加強東部鐵路之建設，提升東部鐵路營運品質；另台鐵局除應加強維護該局所有之各站區及其週邊之土地及建物，遇有閒置情形應積極處理外，亦應明訂目標及期程，以提升閒置土地處理績效。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至五，函請交通部督飭所屬檢討改進見復。
- 二、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會會議處理。

調查委員：劉玉山  
程仁宏  
林鉅銀  
馬秀如  
楊美鈴