

調查報告

壹、案由：據審計部 109 年度中央政府總決算審核報告及審計部函報，交通部為滿足民眾通勤與轉乘需求，辦理交通行動服務經營計畫，惟未完整建置即予上線且驗收結算作業未臻覈實，復於暫停履約後未積極依約為後續之處理，亟待檢討改善等情案。

貳、調查意見：

本案係據審計部民國（下同）109 年度中央政府總決算審核報告及審計部函報，交通部為滿足民眾通勤與轉乘需求，辦理交通行動服務經營計畫（或稱本計畫），惟未完整建置即予上線且驗收結算作業未臻覈實，復於暫停履約後未積極依約為後續之處理等情案，經本院交通及採購委員會會議決議推派調查。本案經調閱本院前卷¹、審計部²及交通部³等機關函復卷證在案，並蒐集國內相關研究論文，包含交通部所屬運輸研究所（下稱運研所）委託研究案，嗣於 111 年 1 月 25 日請審計部到院簡報相關案情資料，並於同年 6 月 8 日詢問交通部科技顧問室主任及相關主管人員。已調查竣事，茲臚列調查意見如下：

- 一、交通部辦理交通行動服務經營計畫，讓民眾從擁有車輛轉變為擁有交通服務，建立以使用者為核心的交通服務，惟因推動前規劃欠缺考量本計畫之初創性，尚無成功推動案例，嗣未參考國外既有案例，宜以小區域特性為試辦場域，並以通勤需求之固定旅次為主，

¹ 本院 108 年 10 月 16 日字第 1080706850 號函卷宗

² 審計部 109 年 11 月 27 日台審部交字第 1090012660 號函

³ 交通部 110 年 12 月 27 日交科字第 1100035390 號、111 年 5 月 30 日交科字第 1115007151 號、111 年 6 月 21 日交科字第 1115008692 號函

且對於周邊產業的參與也是不可或缺、行政與立法機關亦需配合法令推動與修正等相關配套及整合作為，致可靠性與方便性不足，無法有效減少私有運具的持有與使用，顯有疏失。

- (一) 查交通行動服務 (Mobility as a Service, 下稱 MaaS) 係西元 2015 年於芬蘭提出的全新概念，其理念為「由 MaaS 營運商將複雜及多元的交通運輸服務整合於單一的行動介面，就是希望建構一個無縫 (seamless)、及戶 (door-to-door) 的多元運具整合系統，乃至未來自動駕駛計程車等方式，讓個人可經由手機應用軟體裝置 APP (Application, 應用程式, 下同)，預訂符合個人旅次需求的整合運具服務，以減少私人運具持有及使用，並提升大眾與公共運輸使用率，減少過多私人運具帶來的空氣污染、能源損耗，達成運輸系統的永續發展。
- (二) 嗣交通部以交通行動服務經營計畫為「智慧運輸系統發展建設計畫」內六大系統計畫中「運輸資源整合共享計畫」之子計畫，計畫推動場域以「智慧運輸系統發展建設計畫」，於 106 年 9 月辦理臺北都會區及宜蘭縣交通行動服務經營計畫 (UMAJI APP 第 1 期)，主要係臺北都會區及宜蘭縣間之旅遊規劃，並整合大眾運輸之接駁與訂票等資訊，期望能改變民眾運具使用習慣，以增加公共運具使用比例，改善國道 5 號高速公路交通壅塞問題；交通部續於 108 年 11 月辦理 UMAJI 遊買集交通行動服務經營計畫 (UMAJI APP 第 2 期)，該計畫係延續前期臺北都會區及宜蘭縣交通行動服務經營計畫，提出 MaaS&T (Mobility-as-a-Service & Tool)，擴大以都會及城際走廊為目標族群，開發 MaaS APP 手機應用程式，開發手機應用程式進行臺灣鐵路、高速

鐵路及客運票務銜接與整合推動方案，提供都會及城際旅運規劃及共享、電子票務等資訊，並藉由追蹤使用者習慣，訂定有效策略，提升公共運具使用量能。故由上開說明可知，交通部委辦二期 UMAJI 計畫之推動，**場域主要係以城際運輸路廊為主，旅次目的以商務、旅遊為主，其中北宜路廊國道 5 號高速公路的壅塞問題**，更是屬於連續假日所產生的旅遊、探親及返鄉的旅次目的為主，交通部並稱，該計畫主要目的為解決交通安全課題、運輸走廊壅塞、偏鄉交通不便等 3 大交通課題，並達成降低交通壅塞、降低汽機車肇事率、提高公共運輸使用率、提高偏遠地區公共運輸服務可及性、創造關聯產業產值等績效指標。

(三)經本院回顧國內相關研究及文獻計有：106 年運研所研究計畫，「公共運輸行動服務發展應用分析與策略規劃」、106 年都市交通半年刊，「我國公共運輸行動服務(MaaS)未來發展應用與策略規劃」、107 年土木水利，「交通行動服務 MAAS 之發展理念及營運構想」、108 年運研所研究計畫，「交通行動服務 MaaS 示範建置計畫」及 110 年運研所研究計畫，「交通行動服務(MaaS)後續服務擴充與推廣策略規劃」等論文及研究，經綜整上述論文研究結論如下：

- 1、國外（英國倫敦、芬蘭赫爾辛基、德國柏林）交通行動服務經營計畫**試辦範圍係以區域（都會區）特性為主，旅次特性則以上班通勤、短程、個人、定點為主**，然交通部辦理交通行動服務經營計畫—UMAJI 遊買集係以雙北宜蘭交通行動服務經營計畫為標的，是以紓解國道 5 號高速公路（路廊、城際）重大連假之交通壅塞為目的，故其**旅次特**

性以旅遊探親、城際（長程）、多日、群體、多點及具方向性為主，且由國人對私有運輸工具之使用率及持有率而言，用路人雙北宜蘭路廊連續假期旅遊運輸工具自當以自行駕車（小汽車）為首要選擇，故該計畫對國道 5 假日車流量紓解之效果有限。

2、交通行動服務經營計畫係芬蘭於西元 2015 年方提出新概念，該國於西元 2017 年始試辦執行，交通部於同年（106 年）即同步執行推動本計畫，欲解決國道 5 號高速公路假日壅塞問題，惟因本計畫初始僅有理論概念，並無相關成功案例可供參考執行步驟、推動程序、配套措施及管考指標等細則，且根據相關研究指出，交通行動服務經營計畫成敗與否的關鍵，在於公、私部門的合作，除運輸工具、支付系統的整合，相關周邊產業的參與也是不可或缺，行政與立法機關亦需配合相關法令推動與修正，顯見交通部於推動交通行動服務經營計畫過於樂觀，未能妥適考量本計畫之推動細節，而有冒然行事之失。

（四）嗣據審計部查核報告指出，依交通部統計查詢網及公路總局提供資料所載，107 年度國道 5 號高速公路小型車通行數較前一（106）年度增加 113 萬餘輛次，搭乘該路段公共客運人次則較前一（106）年度減少 20 萬餘人次，亦顯示該路段並未因 UMAJI APP 第 1 期上線提供服務，而有私有運具使用頻率減少或公共運具使用人次增加之情事，顯見國道 5 號高速公路交通壅塞問題並未改善，有失本計畫之推動目的。

（五）據交通部陳稱，考量 MaaS 為交通的新概念與新趨勢，國內外並未有實際推動之案例，該部同仁願意

接受挑戰與嘗試，勇氣尚可嘉許；惟在執行過程確實有未臻周延之處，遭致民意代表與媒體之批評，有損公部門形象，該部已對於執行本計畫同仁給予口頭警告，並督促執行同仁記取教訓及更廣泛蒐集國際間對於 MaaS 推動之案例與做法及檢討目前該部推動 MaaS 策略之妥適性。該部並於本院詢問時坦承，交通行動服務經營計畫確實有推動過早之失。

- (六)綜上，交通部規劃及執行以手機應用軟體裝置 APP，預訂符合個人旅次需求的整合運具服務，以減私人運具持有及使用，並提升大眾與公共運輸使用率，減少過多私人運具帶來的空氣污染、能源損耗，達成運輸系統的永續發展，而辦理交通行動服務經營計畫之推動，該部初期推動場域即以城際運輸路廊為主，旅次目的則以返鄉、旅遊為主，其中北宜路廊國道 5 號高速公路的壅塞問題，更是屬於連續假日所產生的旅遊、探親及返鄉的旅次為主，然該計畫之主要目的為解決交通安全課題、運輸走廊壅塞、偏鄉交通不便等 3 大交通課題，並達成降低交通壅塞、降低汽機車肇事率、提高公共運輸使用率、提高偏遠地區公共運輸服務可及性、創造關聯產業產值等績效指標，惟因推動前規劃欠缺考量該計畫之初創性，僅有理論概念，尚無成功推動案例供參，嗣未參考國外既有案例，宜以小區域特性為試辦場域，並以通勤需求之固定旅次目的為主，且對於周邊產業的參與也是不可或缺、行政與立法機關亦需配合法令推動與修正等相關配套及整合作為，終因方便性與可靠性不足，致無法有效減少私有運具的持有與使用，未能達到預期推動之目的，顯有疏失。

二、交通部未建置 UMAJI APP 第 1 期完整功能，即上線提供服務，致民眾使用意願不高，且對管考成效項目之履約驗收指標值，僅稱以滾動式調整進行修正目標，嗣同意廠商以自提目標值進行後續履約驗收，致原訂各年度規劃達成目標形同虛列，嗣第 1 期 APP 自 107 年 10 月正式發布上線，至 109 年 5 月即下線停止服務，核有財務效能不彰，顯有違失。

(一)交通部於 106 年 9 月辦理臺北都會區及宜蘭縣交通行動服務經營計畫(UMAJI APP 第 1 期)，預算金額新臺幣(下同)8,000 萬元，並以 7,990 萬元決標予中華電信股份有限數據通信分公司，履約期間為 106 年 9 月 2 日至 108 年 3 月 30 日，全案於 108 年 7 月 9 日完成驗收，該期計畫主要係臺北都會區及宜蘭縣間之旅遊規劃，並整合大眾運輸之接駁與訂票等資訊，期望能改變民眾運具使用習慣，以增加公共運具使用比例，改善國道 5 號高速公路交通壅塞問題，廠商並於 108 年 3 月 25 日計畫結束後，仍持續維護 APP 計 11 個月。因第 1 期計畫屬驗證 MaaS 服務概念及訂定公共運輸 QRcode 標準，自 108 年 7 月結案後，與廠商已無契約關係，考量 APP 因尚有持續提供服務之效益，無特別做下架動作，廠商亦有於結案報告就開發成果及營運成效提出檢討建議，嗣因後續經該部考量未來將服務範圍擴大至全國，並提供更完整旅運規劃服務，爰考量市場對階段性開發之期待落差，故於 109 年 5 月先行下架 APP，停止第 1 期階段性成果之 APP 服務，並擴充全新服務作為第 2 期計畫目標。

(二)交通部依 UMAJI APP 第 1 期服務建議書徵求說明書規定，廠商須針對交通行為改變(運具移轉)之數量、運具整合數量、異業結盟數、財務面績效、經濟

面績效、滿意度績效、服務水準績效等項目訂定門檻值，並經該部核定後完成。然據審計部查核報告指出，UMAJI APP 第 1 期契約僅規定專案工作、營運策略等各項計畫書交付時程及延遲提交之罰則，對於契約服務徵求說明書列載之計程車共乘媒合等相關服務功能辦理時程，則未予明訂，致該 APP 雖上線提供服務，惟尚有諸多應開發之運輸整合服務功能未建置完妥，舉如：計程車共乘媒合、包車旅遊、停車場預約、國民旅遊卡（下稱國旅卡）信用卡綁定等，上開項目與民眾往返臺北、宜蘭間之交通旅運規劃息息相關，交通部未促請廠商依約完整建置，即以功能尚未完備之 APP，即上線提供民眾服務，致雖辦理各式推廣行銷活動，仍無法提升民眾下載使用意願，截至 107 年底止，UMAJI APP 第 1 期實際下載量為 19,951 次，僅為目標值（50,000 人次）之 39.9%，民眾使用意願低落，更遑論藉由此系統達成提升公共運具使用比例之目標。另 UMAJI APP 第 1 期履約結果，截至 107 年底止，上開民眾下載使用量及私有運具移轉量僅分別為 19,951 人次、1,698 旅次，均未達契約目標值（50,000 人次、4,200 旅次），惟交通部未促請廠商檢討改善，逕同意廠商於結案報告中，將民眾下載使用量及私有運具移轉量等目標值分別調降至 20,000 人次、1,600 旅次，僅為原訂目標值之 40.00%、38.10%，俾利辦理結案。由上開說明可知，交通部執行採購本案之契約訂定時，僅有各項計畫書之交付期程，而無管考項目之履約驗收指標值，故契約書明訂由廠商自行提出後，履約時視情況修正，而稱係以滾動式調整。

(三)另查，有關其他績效指標達成情形，說明如下：1.

使用 APP 查詢並移轉使用公共運具數之查核：UMAJI APP 第 1 期自 107 年 2 月開放測試至同年 12 月底止，累積近 2 萬名會員數，據結案報告書分析結果，實際移轉使用公共運輸旅次數(1,698 次)未達原服務建議書預估之目標值(4,200 次)。2. 訂票查詢系統整合完成度之查核：訂票查詢系統整合包含國道客運線上「查詢、購票、付費、取票(QR Code)、搭車」服務皆可於 APP 上完成，另可查詢北北宜動態公車資訊、YouBike 及臺北捷運一日票線上代售。惟據營運策略計畫書(結案報告)表 6-10 需求檢討與分析表所載，尚有包車旅遊服務未上架、停車場預約未完成、包車預約未上架、國旅卡信用卡綁定未完成。3. APP 下載量及使用量之查核：UMAJI APP 第 1 期總會員數 2.3 萬人、月活躍用戶數 2,000 人，車票核銷量日均銷約 800 張。惟截至 107 年底止，APP 累積總會員數 19,951 人次，僅占服務建議書預估目標值 50,000 人次的 39.9%。4. KPI(Key Performance Indicators，關鍵績效指標，下同)訂定及未達 KPI 項目之罰則及處置情形：UMAJI APP 第 1 期 KPI 包含整合市區公車動態資訊及持續新增觀光旅遊資訊、交通行為改變(運具移轉)數量等項目，規範廠商依據期程繳交相關文件或系統資料，KPI 指標數值則依據 APP 系統實際計算數值而予以訂定，並配合每半年營運策略計畫書修正而滾動檢討。然經查上開 KPI 中，APP 下載量及私有運具移轉量係本案目標能否達成之關鍵指標，履約過程中，交通部未督促廠商確實達成服務建議書所訂關鍵指標之目標值。

(四)據交通部陳稱，UMAJI 第 1 期計畫主要著重在概念驗證(Proof of Concept, POC)及服務驗證(Proof

of Service, POS) , 建構 UMAJI 遊買集平台, 初探臺灣 MaaS 的發展, 執行內容及成果包括交通行動服務概念行銷及國際宣傳、使用者特性調查、多元交通資料介接、跨運具旅運規劃引擎開發、多元運具資源整合、線上付費及票證管理系統開發、交通行動服務設計、食宿遊購行服務整合、行銷推廣活動; 有關計程車共乘媒合、包車旅遊、停車場預約、國旅卡信用卡綁定等服務功能之開發, 考量第 1 期計畫僅於北宜小區域作概念性驗證服務, 市場需求有限, 故廠商於結案報告提出相關需求檢討, 建議納入第 2 期及第 3 期擴充計畫工項持續推動; 有關廠商於服務建議書所提 107 至 110 年 APP 下載量及運具移轉目標量, 已說明係「依據每年 APP 預估下載量, 初步假設私有運具使用者的會員數及運具轉移量, 後續將再蒐集相關資訊以進行運具轉移目標量的設定檢討」, 故本計畫於執行期間, 配合每半年營運策略計畫書修正而滾動檢討, 並設定計畫應達成目標值。

- (五) 據查, 106 年運研所研究計畫「公共運輸行動服務發展應用分析與策略規劃」指出: 「國內各地方在實施 MaaS 計畫建置之前, 則應就 MaaS 可達成的直接效益(營運績效)及間接效益(總體效益)之評估指標, 依據實施場域之特性進行達成目標之預設」; 106 年都市交通半年刊「我國公共運輸行動服務(MaaS)未來發展應用與策略規劃」亦指出: 「國內各地方在實施 MaaS 計畫建置之前, 則應就 MaaS 可達成的直接效益(營運績效)及間接效益(總體效益)之評估指標, 依據實施場域之特性進行達成目標之預設……此外, 本研究所研擬之十項效益評估指標亦即為推動 MaaS 之關鍵績效指標(KPI), 以為

檢視 MaaS 發展成效之參考。」由上開論文研究可知，交通部應於實施 MaaS 計畫建置之前，就 MaaS 可達成的直接效益(營運績效)及間接效益(總體效益)之評估指標，依據實施場域之特性進行達成目標之預設，且相關研究亦提供相關效益評估指標供參考，為推動 MaaS 之關鍵績效指標(KPI)，以為檢視 MaaS 發展成效之參考。

(六)綜上，交通部辦理 UMAJI APP 第 1 期契約訂定時，僅有各項履約計畫書之交付期程，而無管考成效項目之驗收績效指標值，契約書亦明訂驗收指標係由廠商提出後，履約時視情況由交通部核定，而稱係以滾動式調整進行修正目標，嗣同意調降廠商自訂目標值俾利後續結案驗收，致原訂各年度規劃達成目標形同虛列，且契約服務徵求說明書列載，應開發計程車共乘媒合、包車旅遊、停車場預約、國旅卡信用卡綁定等運輸整合配套服務功能，廠商服務建議書亦將上開功能納列應開發項目，應屬原契約規範需完成項目，而非屬建議後續辦理事項，足證該部尚未完成前開共乘媒合、包車旅遊、停車場預約等功能建置即予上架，顯未建置 UMAJI APP 第 1 期完備功能，即上線提供服務，嗣因民眾使用意願不高，致該期 APP 自 107 年 10 月正式發布上線，至 109 年 5 月即停止服務，該 APP 亦僅使用 1 年 7 個月，核有財務效能不彰，顯有違失。

三、交通部辦理 UMAJI APP 第 2 期計畫，未依約促請廠商提送相關履約進度與工作項目，用以規範測試對象與人數，致測試版 APP 冒然上線為民眾所用，已損及政府施政形象，且未詳加審核廠商開發成果，亦未建立適當管控機制，經暫停履約後又未積極依約為後續之處理，嗣又因推動計畫轉型而改弦易轍，刻正辦理契

約變更及修正，致計畫推動延遲，核有執行效能不彰，顯有怠失。

- (一)交通部續於 108 年 11 月辦理 UMAJI 遊買集交通行動服務經營計畫(UMAJI APP 第 2 期)，該計畫係延續前期臺北都會區及宜蘭縣交通行動服務經營計畫，提出 MaaS&T，擴大以都會及城際走廊為目標族群，開發 MaaS APP 手機應用程式，以手機應用程式進行臺灣鐵路、高速鐵路及客運票務銜接與整合推動方案，提供都會及城際旅運規劃及共享、電子票務等資訊，並藉由追蹤使用者習慣，訂定有效策略，提升公共運具使用量能，UMAJI APP 第 2 期預算金額 7,000 萬元，並以 6,900 萬元決標予美商美創資通股份有限公司臺灣分公司(下稱美創公司)，履約期間為 108 年 11 月 9 日至 110 年 11 月 9 日。依 UMAJI 遊買集交通行動服務經營計畫(UMAJI APP 第 2 期)契約第 8 條第 1 款規定：「本契約履約開始後，廠商應於每月至少召開 1 次工作會議，並將會議內容作成會議紀錄函送機關，……。履約期間機關得視需要，不定期請廠商配合提送相關進度，工作項目內容說明、績效成果報告等資料。」及第 15 條第 7 款規定：「廠商未依契約規定履約者，機關得隨時通知廠商部分或全部暫停執行，至情況改正後方准恢復履約。廠商不得就暫停執行請求延長履約期限或增加契約價金。」故由上開契約可知，交通部於履約期間得視需要，不定期請廠商配合提送相關進度，工作項目內容說明、績效成果報告等資料。
- (二)查 UMAJI APP 第 2 期計畫於 108 年 11 月開始啟動，廠商於 109 年 3 月進行第 2 階段(都會旅次旅運規劃與共享)初步開發後，為瞭解系統能否順利連

線下載，於同年月將 UMAJI APP 第 2 期置於 Apple 及 Google play 行動應用程式商店(Application Store)測試，並供民眾下載使用，由於該 APP 係初步開發結果，有關票務導購、運具共享等相關功能尚未建置完妥，並有提供錯誤旅運規劃訊息情事，且經民眾使用發現，該 APP 與坊間 Google 地圖等免費軟體功能相近，致屢遭輿論媒體等各方批評。交通部雖於 109 年 2 月份工作會議中，要求廠商於同年 3 月進行 UMAJI APP 第 2 期使用者測試，惟未規範測試對象與人數，亦未依契約第 8 條第 1 款規定，不定期請廠商提送相關進度及工作項目內容說明等資料，致未能察覺廠商逕自將測試階段之 UMAJI APP 第 2 期上線供全國民眾下載使用，嗣經交通部檢討後，將上線 2 個月之 UMAJI APP 第 2 期於 109 年 5 月移除下架。

- (三) UMAJI APP 第 2 期計畫執行期間為自 108 年 11 月 8 日決標後次日起 730 個日曆天內，計畫分 6 個階段執行，完成至第 2 階段時，共給付廠商 2,415 萬元，然廠商執行至第 3 階段期中報告(2/4)時，因未依交通部要求修正旅運規劃功能問題，恐致無法正確揭露旅運資訊，致遲無法交付完整成果，該部於 109 年 9 月 24 日函請廠商於 1 個月內改善相關內容，惟未臻完善，爰此，依據契約第 8 條第 13 款第 3 目規定：「廠商不於期限內，依照改善或履行者，機關得通知廠商暫停履約」，因廠商修訂旅運規劃功能測試異常結果多次未通過，無法產出合格產品，交通部於 109 年 12 月 11 日通知暫停履約，另因交通部於 110 年 3 月 31 日召開外部專家審查會議確認廠商未依限改善功能瑕疵已達終止契約要件，囿於廠商未出席該會議，應予廠商申復機會，

後經廠商於 110 年 5 月 21 日提出相關說明及改善規劃，廠商於 110 年 6 月 7 日提送期中報告(2/4)修正 3 版，並完成旅運規劃功能異常修正，併同於 110 年 6 月 25 日召開期中報告(2/4)審查會議一同審查，審查結果為原則通過。嗣交通部參考 110 年 6 月至 8 月間所辦理多次專家座談會之委員建議，MaaS 應充分運用民間對於顧客與業務經營之彈性來推動，爰計畫執行方向將改以由 G2C(Government to Citizen，下同)策略調整為 G2B(Government to Business，下同)，並研議計畫轉型不作 G2C，改作 G2B。111 年 1 月 5 日交通部執行恢復履約、通知廠商辦理契約變更。111 年 1 月 27 日完成第 1 次契約變更(第 3、4 階段暫緩辦理及減作工項調整，後依照契變內容撥付第 3 階段款項予廠商)。111 年 5 月 6 日召開第 2 次契約變更研商會議(辦理第 5、6 階段工項增減、交付項目及 KPI 等課題調整)，刻正辦理第 2 次契約變更議價程序。由上開履約過程可知，交通部已於 109 年 9 月 24 日函請廠商於 1 個月內改善內容，並於同年 12 月 11 日通知暫停履約，廠商嗣於 110 年 6 月 7 日又提送期中報告(2/4)修正 3 版，並完成旅運規劃功能異常修正，惟至 111 年 6 月 10 日始完成第 2 次契約變更，預計於 111 年底完成合約履行，顯與原訂履約期限至 110 年 11 月 9 日有合約執行延誤之失。

(四)據交通部函復，經參考行政院及所屬各機關行動化服務發展作業原則(發布日：101 年 1 月 3 日)第 5 點規定，各機關開發行動化服務前，宜優先評估將政府資訊開放民間加值創新應用之可行性。因此，該部認為 MaaS 服務似不宜由公部門來經營，應善用民間資源，充分運用民間對於顧客與業務經營

之彈性來推動 MaaS 服務。該部遂研議將第 3 期計畫朝向建立臺灣 MaaS 生態系聯盟，及構建 MaaS 服務核心引擎 Open API(Application Programming Interface，應用程式介面，下同)，包括：旅運規劃引擎 API、公共運輸數位化與票務整合及 MaaS 服務整合 API 及彈性運輸派遣 API 等，供民間相關企業服務進行介接，以促成企業推出 MaaS 服務。惟查，UMAJI APP 第 2 期計畫係 108 年推動上路，與交通部所稱上開作業原則係 101 年發布實施，與該作業原則所稱宜優先評估將政府資訊開放民間加值創新應用之可行性等情相違；第 2 期 UMAJI APP 廠商於 109 年 3 月上架目的係僅為進行 Apple store 及 Google play 行動應用程式商店(Application Store)上架審核程序，尚無執行任何推廣作為，民眾雖可自由下載使用，但開啟 APP 會跳出「本上架版本 UMAJI+BetaV1.35.2 僅供測試使用，非正式營運，請知悉。」訊息，係已告知使用者此 APP 為系統測試版本，未正式上線營運。惟交通部為避免未來再發生民眾下載到功能欠佳之測試版 APP，經檢討後續該部若再有相關 APP 開發計畫，應於 APP 完成階段成果並經相關測試完成後，再進行上架審核程序。

- (五)綜上，交通部未依 UMAJI APP 第 2 期計畫契約所定，於履約期間得視需要，不定期請廠商配合提送相關進度，工作項目內容說明、績效成果報告等資料，用以規範 APP 測試對象與人數，致廠商以測試版 APP 上線為民眾所使用，損及政府施政形象，且該部已於 109 年 9 月 24 日函請廠商於 1 個月內改善成果內容，並於同年 12 月 11 日通知暫停履約，廠商嗣於 110 年 6 月 7 日方提送期中報告修正版，並

完成旅運規劃功能異常修正，嗣又因推動計畫轉型而改弦易轍，惟至 111 年 5 月 6 日該部仍在召開第 2 次契約變更研商會議，顯與原訂履約期限至 110 年 11 月 9 日有執行延誤之失，核有未詳加審核廠商開發成果，亦未建立適當管控機制，經暫停履約後又未積極依約為後續之處理，嗣又辦理契約變更及修正，致計畫推動延遲，有執行效能不彰，顯有怠失。

參、處理辦法：

- 一、調查意見一至三，提案糾正交通部。
- 二、調查意見一至三，函復審計部。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：葉宜津

蘇麗瓊

中 華 民 國 1 1 1 年 8 月 9 日