

\*\*\*\*\*  
**目 錄**  
 \*\*\*\*\*

**彈 劾 案**

- 一、監察委員趙昌平、錢林慧君為交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處前處長廖源隆酒後言語失態，嚴重損害政府及高階公務員形象，違失事證明確，爰依法提案彈劾…………… 1
- 二、監察委員趙榮耀、高鳳仙為外交部駐瑞士代表處前代表劉寬平對瑞士聯邦檢察署請求有關陳致中夫婦涉嫌跨國洗錢之司法協助案件任其延宕，又未督催所屬依公文處理規定儘速處理，顯有違失，爰依法提案彈劾…………… 3

**糾 正 案 復 文**

- 一、交通部函復：本院前糾正台灣鐵路局年年虧損，用人費偏高、人力資源未有效運用、事故頻繁、土地房舍長期遭侵占等問題沉痾，未積極改善，顯有違失案查處情形…………… 9
- 二、交通部函復：本院前糾正交通部暨公路總局未善盡監督及執行車輛之監理機制，輕縱尊龍客運等公司違規變更內裝而危害公共安全等違失案查處情形…………… 40
- 三、行政院函復：本院前糾正教育部對修平技術學院處理教師簡郁紘之「

- 簽立切結書」及「開立離職證明書」等事實之真相，均未查明，顯有監督不周、處置失當案查處情形…… 50
- 四、行政院函復：本院前糾正教育部對現行軍訓教官考選任用、考績遷調與指揮監督作法，及長期調用軍訓教官辦理行政業務等與法不符等，洵有違失案查處情形…………… 53
- 五、行政院函復：本院前糾正民航局花蓮航廈擴建工程委託國工局辦理，於完成消防安全設備等會勘與查驗前即對外宣布啟用時程，核有未當案查處情形…………… 58
- 六、行政院函復：本院前糾正連江縣政府執行海水淡化計畫，施工品質及進度控管不良，履約爭議處理時程冗長及決策反覆，嚴重影響計畫供水期程等，均有違失案查處情形…… 60

**會 議 紀 錄**

- 一、本院國防及情報委員會第 4 屆第 2 次會議紀錄…………… 64
- 二、本院國防及情報、內政及少數民族委員會第 4 屆第 2 次聯席會議紀錄… 68
- 三、本院國防及情報、財政及經濟委員會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄…………… 70
- 四、本院國防及情報、交通及採購委員會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄…………… 71
- 五、本院國防及情報、司法及獄政委員

會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄…… 71

六、本院國防及情報、內政及少數民族  
、教育及文化委員會第 4 屆第 1 次  
聯席會議紀錄…… 72

七、本院國防及情報、內政及少數民族  
、司法及獄政委員會第 4 屆第 2 次  
聯席會議紀錄…… 73

八、本院國防及情報、財政及經濟、司

法及獄政委員會第 4 屆第 2 次聯席  
會議紀錄…… 73

九、本院國防及情報、內政及少數民族  
、財政及經濟、交通及採購委員會  
第 4 屆第 2 次聯席會議紀錄…… 73

## 本院新聞

一、本院成立「綠建築監察論壇」…… 74

\*\*\*\*\*  
**彈 劾 案**  
\*\*\*\*\*

一、監察委員趙昌平、錢林慧君為交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處前處長廖源隆酒後言語失態，嚴重損害政府及高階公務員形象，違失事證明確，爰依法提案彈劾

監察院 公告

發文日期：中華民國 97 年 9 月 23 日  
發文字號：(97)院台業參字第 0970705683 號

主旨：為交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處前處長廖源隆，在酒宴中與立法院陳委員瑩之 2 位女性助理划拳鬥酒、酒後言語失態，並有按頭打手、打頭、掌摑、摸手、拉扯、勾肩、推肩、搭肩之肢體接觸，及公然在立法院中興大樓門口跪地求情之不當舉動，行為放蕩不檢、有失謹慎，嚴重損害政府及高階公務員形象，其違失事證明確，情節重大，爰依法提案彈劾。

依據：本案經監察委員趙昌平、錢林慧君提案，依監察法第 8 條之規定，經監察委員余騰芳等 13 人審查決定成立並公布；並依監察法第 13 條第 2 項之規定，於移送公務員懲戒委員會時公布之。

公告事項：彈劾案文壹份。

院長 王建煊

彈劾案文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

廖源隆 交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處 處長 簡任第 11 職等 現任交通部觀光局簡任技正。

貳、案由：交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處前處長廖源隆，在酒宴中與立法院陳委員瑩之 2 位女性助理划拳鬥酒、酒後言語失態，並有按頭打手、打頭、掌摑、摸手、拉扯、勾肩、推肩、搭肩之肢體接觸，及公然在立法院中興大樓門口跪地求情之不當舉動，行為放蕩不檢、有失謹慎，嚴重損害政府及高階公務員形象，其違失事證明確，情節重大，爰依法提案彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

被彈劾人廖源隆自民國（下同）93 年 1 月 16 日起擔任交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處處長（任期至 95 年 1 月 11 日止），負責綜理處務。於 94 年 12 月 29 日晚間，應行政院原住民族委員會主任委員瓦歷斯·貝林之邀，前往立法院康園餐廳參加瓦歷斯·貝林邀請新當選原住民縣市議員、鄉鎮長之宴會，並於晚宴結束後，前往台北市羅斯福路 1 段 72 巷 2 號之三槐堂咖啡屋續攤飲酒。渠為首長級之高階公務人員，且明知性騷擾防治相關法令，竟於晚宴過程中，與初次見面之立法院陳委員瑩之 2 位女性助理划拳鬥酒，酒後言語失態，並有按頭打手、打頭、掌摑、摸手等肢體接觸行為，令該 2 名女性助理有生氣、不舒服之感受，且其行為經陳委員瑩制止後，仍未停止（附件一之 1-5 頁、附件二之 1-4 頁、附件三之 3-5 頁、

附件四之 3-4 頁、附件五之 4、12 頁)。廖員猶不止於此，於三槐堂咖啡屋續攤飲宴時，與女性助理有拉扯、勾肩、推肩之肢體接觸；復於回到立法院中興大樓門口之車程中，渠不勝酒力在車上睡覺，因下車時腳步不穩，係由該 2 名女性助理搭肩摻扶，遭女性助理指控碰胸性騷擾，此事件經媒體大幅報導，社會輿論譁然，確已造成該機關名譽之損害；另渠為主管級高階公務員，竟公然於立法院中興大樓門口跪地請求該 2 名女性助理同意解凍非屬其業管之交通部觀光局日月潭污水處理預算案，行為放蕩不檢、有失謹慎，傷害公務員形象甚鉅（附件一之 3-4 頁、附件二之 2 頁、附件三之 4-5 頁、附件四之 3-4 頁、附件五之 6 頁）。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

- 一、被彈劾人廖源隆任職於交通部觀光局花管處處長期間，明知渠負有性騷擾防治責任，且曾經處理性騷擾案件，竟以「有無犯意」作為對於自己是否性騷擾之判斷，全無性騷擾敏感度，不但與初次見面之立法院陳委員瑩之 2 位女性助理划拳鬥酒，且於酒後言語失態，並對女性有按頭打手、打頭、掌摑、摸手、拉扯、勾肩、推肩、搭肩之肢體接觸及公然於立法院中興大樓門口前跪地求情，業於交通部觀光局調查時供承無異，並經本院調查屬實，有「交通部觀光局花東縱谷國家風景區管理處廖源隆處長涉嫌酒後對立法委員陳瑩之女性助理掌摑騷擾事件調查報告（95 年 1 月 12 日提報）」、「交通部觀光局簡任技正廖源

隆前於花東縱谷國家風景區管理處處長任內掌摑騷擾立法委員陳瑩之 2 位女性助理事件相關事項詳實說明報告書（97 年 8 月 25 日提報）」及廖員於 97 年 8 月 20 日本院約詢筆錄及渠向本院提出之書面說明各一份在卷可稽（詳附件一、二、五），復有陳委員瑩之 2 位女性助理於 97 年 8 月 18 日來院之談話筆錄可資佐（詳附件三、四），被彈劾人之違失行為，至為明確。

- 二、按「公務員應遵守誓言，忠心努力，依法律命令所定，執行其職務」、「公務員應誠實清廉，謹慎勤勉，不得有驕恣貪惰，奢侈放蕩，及冶遊賭博吸食煙毒等，足以損失名譽之行為。」公務員服務法第 1 條、第 5 條分別定有明文。廖員身為機關首長，理應保持高度品德操守標準，言行舉止應端莊謹慎，以為該處同仁之表率及維護該機關之聲譽與形象。詎竟與初次見面之立法院陳委員瑩之 2 位女性助理划拳鬥酒，復於酒後言語失態，且有按頭打手、打頭、掌摑、摸手、拉扯、勾肩、推肩、搭肩之肢體接觸及公然跪地求情之不當舉動，復經媒體大幅報導，社會輿論譁然，核其所為，已嚴重傷害高階公務員及機關之形象。

綜上，被彈劾人廖源隆之所為，顯已違反上開公務員服務法之規定，事證明確，情節重大，爰依監察法第 6 條之規定提案彈劾，移請公務員懲戒委員會審議。

二、監察委員趙榮耀、高鳳仙為外交部駐瑞士代表處前代表劉寬平對瑞士聯邦檢察署請求有關陳致中夫婦涉嫌跨國洗錢之司法協助案件任其延宕，又未督催所屬依公文處理規定儘速處理，顯有違失，爰依法提案彈劾

## 監察院 公告

發文日期：中華民國 97 年 9 月 30 日

發文字號：(97)院台業參字第 0970705691 號

主旨：為外交部駐瑞士代表處前代表劉寬平，對瑞士聯邦檢察署向我國司法當局請求有關陳致中夫婦涉嫌跨國洗錢之司法協助案件任其延宕，又怠忽職守未督催所屬依公文處理規定儘速處理，貽誤處理時效，造成輿論譁然，損害政府形象，顯有違失，爰依法提出彈劾。

依據：本案經監察委員趙榮耀、高鳳仙提案，依監察法第 8 條之規定，經監察委員錢林慧君等 12 人審查成立；並依監察法第 13 條第 2 項之規定，於移送公務員懲戒委員會時公布之。

公告事項：彈劾案文 1 份。

院長 王建煊

### 彈劾案文

壹、被彈劾人姓名、服務機關及職級：

劉寬平 外交部駐瑞士代表處代表，特派（民國 97 年 2 月 11 日至 97 年 8 月 15 日）。

貳、案由：對瑞士聯邦檢察署向我國司法當

局請求有關陳致中夫婦涉嫌跨國洗錢之司法協助案件任其延宕，又怠忽職守未督催所屬依公文處理規定儘速處理，貽誤處理時效，造成輿論譁然，損害政府形象，顯有違失，爰依法提出彈劾。

參、違法失職之事實與證據：

劉寬平代表自民國（下同）97 年 2 月 11 日起至 97 年 8 月 15 日止擔任外交部駐瑞士代表處代表，為政府派駐該國之最高代表，負有承外交部之命，加強與瑞士實質關係並綜理處務，及指揮監督所屬人員之責，外交部駐外代表機構組織規程第 9 條、駐外機構統一指揮要點第 3 點及第 4 點均分別定有明文【證 1】。97 年 6 月 16 日瑞士聯邦檢察署為調查前總統陳水扁之子陳致中夫婦涉嫌海外洗錢案，請求我國司法協助，以「速郵件」函請瑞士聯邦司法部代轉向我國司法當局申請刑事案件司法協助文件（法文版及中文版翻譯各一份）【證 2】。瑞士聯邦司法部於同年 7 月 2 日以 A-Post 函轉上開「陳致中涉嫌洗錢案」之刑事案件司法協助文件予駐瑞士代表處【證 3】，然該處卻遲至同年 8 月 23 日始將此國際司法協助文件以外交郵袋寄送外交部，明顯貽誤公文時效，茲將其違失事實臚陳如後：

一、駐瑞士代表處辦理本案違反行政院頒文書處理規定，劉寬平代表身為代表未能切實監督所屬落實文書處理制度，核有違失：

（一）行政院秘書處 93 年 12 月 1 日行政院院臺秘字第 0930091795 號函頒「文書處理手冊」第 4 條第 1 款規定：「收文處理：簽收、拆驗、分文、編號、登錄、傳遞。」同手冊

第 22 條第 2 款規定：「外收發人員收到之文件應登錄於外收文簿。」及第 23 條規定：「拆驗應注意事項如下：…(2)總收文人員收到文件拆封後，應檢視文內之發文日期與送達日期或封套郵戳日期是否相稱，如相隔時日較長時，應在文面註明收到日期。」【證 4】

查瑞士聯邦司法部於 97 年 7 月 2 日寄送本案司法協助文件，信函封面上郵戳日期為同年 7 月 4 日，惟因收件人地址誤植為我國駐瑞士代表處舊址（Monbijoustrasse 30 3011 Bern），經當地郵政單位重新投遞該處現址（Kirchenfeldstrasse 14 3005 Bern）【證 5】，由值班雇員陳麗鳳、鍾明芬收文，渠等卻未依上開規定登載於外收文簿。依據該處收發魏秀芬秘書 97 年 8 月 29 日書面報告略以：「本處收發文登記簿僅登記國內各單位來文，及本處呈、致國內各單位去文，瑞士各單位來函不在收發文登記之列。惟雇員倘接獲掛號信，均登記信件號碼。瑞士司法部來函，非掛號函件，並未登記。」【證 6】顯見該處未落實簽收制度；又本件公文係 97 年 7 月 2 日寄送，因收件人地址誤植為駐瑞士代表處舊址，經當地郵政重新投遞後，發文日期與送達日期相隔時日較長，魏秀芬秘書在拆驗本件公文亦未依前揭規定於文面註明收到日期，致無法確認本案收文確切日期。

綜上，劉寬平代表身為駐瑞士代表處代表負有綜理處務之責，卻未善

盡監督所屬依文書處理手冊規定建立及落實文書簽收拆驗登錄制度，造成本案正確收文日期無法確認，實有不當。

(二)次依據文書處理手冊第 25 條第 1 款規定：「來文完成分文手續後即在來文正面適當位置加蓋收文日期編號戳，依序編號並將來文機關、文號、附件及案由摘要登錄於總收文登記表。」又同手冊第 84 條第 1 款規定：「各機關對所收之公文，應按收文號予以登錄管制，並依據公文處理紀錄，作為公文檢查、催辦、銷號、製表及統計分析之基礎。」【證 7】

經查瑞士聯邦司法部司法協助公文正面未見該處收文日期編號戳，此有該文影本可稽【同證 3】。依該處收發魏秀芬秘書 97 年 8 月 29 日報告：「本案瑞士司法部之司法互助文書係 7 月 8 日收訖。當日下午約 1 時 30 分魏秘書與聯邦公證人餐敘返回代表處，雇員告知中午郵差已將本處郵件送達，魏秘書將司法部函攜回辦公室，拆封後稍微瞭解內容，直覺案情敏感，未再細讀。」又「瑞士司法部來函未蓋收文日期，應係魏秘書遺漏。」【同證 6】復查該處總收文登記表未登錄本件來文機關、文號、附件及案由摘要，致無法按收文號予以登錄管制，以作為公文檢查、催辦、銷號、製表及統計分析之基礎，違反上揭文書處理手冊之相關規定。足見該處管理鬆散，文書處理作業背離常規，劉寬平代表應負管理不周之

責。

(三)又依據文書處理手冊第 20 條第 9 款規定：「文書處理過程中之有關人員，均應於文面適當位置蓋章或簽名，並註明時間，以明責任。簽名必須清晰，以能辨明為何人所簽。」同條第 11 款規定：「機關內部各單位間文書之傳遞，均應視業務繁簡及辦公室分布情形，設置送文簿或以電子方式簽收為憑。」【證 8】關於本案內部簽收傳遞交辦情形，相關人員陳述說明如下：

1. 依據駐瑞士代表處副組長郭文欽 97 年 9 月 4 日書面補充報告略以：「雇員收件之後交給負責收發的魏秀芬秘書加蓋『日期章戳』及『標示承辦同仁章戳』，並初步勾選承辦同仁，呈送劉寬平代表核閱及批示。劉寬平代表批示簽名及加註日期後，再交負責收發的魏秀芬秘書。如遇特殊或緊急案件，劉寬平代表會親自交給承辦同仁，並指示如何辦理。至於其他一般案件，則通常劉寬平代表交由負責收發的魏秀芬秘書，再轉交給承辦同仁，或直接放置其桌上。」【證 9】
2. 魏秀芬秘書 97 年 8 月 29 日書面說明略以：「公文登錄於收發文登記簿，並呈代表核閱，代表核閱後或逕交承辦人，或交魏秘書轉交承辦人。」【同證 6】又依劉寬平代表行程表與駐瑞士代表處日誌上記載：「97 年 7 月 8 日中午劉寬平代表偕郭文欽副組長與瑞士聯邦國會下議院議員兼外

交委員會主席 Geri Mueller 餐敘，復於晚間 19 時於劉寬平代表官邸宴請多明尼加大使伉儷及公使 Alcantara。」【證 10】另魏秀芬秘書 97 年 8 月 29 日書面報告略以：「惟當日劉代表及郭組長返回辦公室時間已晚，魏秘書爰將瑞士聯邦司法部來函及其他公文於同年 7 月 9 日呈劉寬平代表核閱。至劉代表未於文件上簽名及送交郭組長，魏秘書不知原因。至何人、何時，或以何種方式送交郭組長，魏秘書已不復記憶。」【同證 6】

3. 97 年 8 月 28 日劉寬平代表於約詢表示：「我告訴郭組長先拿去研究，那天不是 7 月 11 日，應該是 9 日交給郭組長，是直接交給郭組長。」復稱：「我是 7 月 11 日給郭組長，對不起，剛這日期我答錯了，我沒親自交給郭組長。」【證 11】同日郭文欽約詢表示：「我不知道何時收到本函，因文不是交給我手上，是放在桌上，9 日我公出 9：28 分離開，回來是下午 4：20 分，10 日我到日內瓦開會，晚上 11 點多才回來，之後 7 月 11 日早上我看到此函件。」【證 12】

由上述三人陳述說明互核，劉寬平代表核閱本案司法協助文書，未在公文簽名並加註日期，實有違反常理又不符規定；復因該處未落實內部公文傳遞簽收制度，導致渠等對於本案公文確切交辦日期及如何交辦情形，說法反覆，故未能釐清相

關人員責任歸屬，益證劉寬平代表行事輕忽，駐瑞士代表處管理制度鬆散，難辭其咎。

綜上所述，劉寬平代表自派任以來，負有綜理處務之責，竟對代表處內公文簽收、拆驗、分文、傳遞諸多缺失，未善盡督導所屬建立文書管理制度，致該處對駐在國政府機關來文處置輕忽怠慢，有損與駐在國關係之增進，核有違失。

二、劉寬平代表明知本案係最速件且具敏感性及重要性，卻稽延多日未予處理迄至承辦人提醒，又經過四小時，始核批公文，復未囑咐所屬儘速寄送，怠忽職守，貽誤時效，違失嚴重：

(一)文書處理手冊第 20 條第 6 款規定：「文書處理，應隨到隨辦、隨辦隨送，不得積壓。」同手冊第 82 條規定：「各類公文之處理時限如下：1 一般公文：(1)最速件：1 日。(2)速件：3 日。…」另外交部公文時效管制獎懲實施要點第 2 點第 2 款規定：「最速件或特急件隨到隨辦，案情特殊或情況緊急者並應持陳、送發。」【證 13】均為外交部人員所熟知之公文處理規定。復按國際司法協助對我國維護治安、加入國際社會、提昇國際形象地位，具有指標性意義，尤以瑞士聯邦司法部來文涉及我國前總統家屬洗錢犯罪案件極具敏感性，更應以最快速的方法將訊息與文件傳遞至國內以為因應，而查外交部公文傳遞方式包括：郵寄、郵袋、專送、傳真、電子交換等方式，遇緊急案件可以保密電話通知外交部部長或

次長，亦為駐外人員所習知。

依據外交部前部長黃志芳 97 年 9 月 1 日約詢表示略以：「這當然是重要案件，駐外單位應先發電報，駐外館長應考慮以最快時間低調保密方式來處理報部，因外館有保密電話，可直接打電話給外交部長、次長。」【證 14】駐瑞士代表處副組長郭文欽 97 年 9 月 4 日書面補充報告：「我於 7 月 11 日（星期五）上班之後，看到辦公桌上本案信封包，立即自信封取出本案文件審閱，當發現這是瑞士司法部致本處有關陳前總統極具敏感性之司法互助文件，立即草擬呈報外交部最速件公函草稿，並於公函草稿上簽名及加註日期 7 月 11 日與時間上午 9 點 42 分後，呈送劉寬平代表核示。」又「曾稟告劉寬平代表：『這是陳致中的案子，請您看一看。』劉寬平代表答稱：『陳致中是誰？』我回答：『陳前總統的兒子。』而劉寬平代表答稱：『那你放著，我要先拿回去好好看一下。』」【同證 9】97 年 8 月 29 日劉寬平代表書面說明略以：「本件瑞士司法部之公文送至代表處時，本人原先並不知陳致中先生為何人，係經郭文欽副組長提醒，方知陳致中先生係陳前總統之子。然以本人認知，陳致中先生並非公務人員，即便為陳總統之子亦無差別，故此為一單純我國國民涉嫌犯罪案，應循一般程序處理即可。」【證 15】再參據劉寬平代表 97 年 8 月 28 日書面報告：「決定將例行性公文



處理完畢後，再詳讀該信件及函稿。」【證 16】

由上述三人陳述說明所示，劉寬平代表明知本案係最速件且涉及前國家元首之子陳致中涉嫌海外洗錢情事，極具敏感性、急迫性與重要性，攸關我國國際形象甚巨。復依郭文欽 97 年 9 月 4 日書面補充報告說明，駐外使館對轉呈司法文書不做實質審查，僅為代轉性質。又查瑞士代表處 97 年 1 月至同年 7 月 23 日止，呈外交部專電本高達 157 件，劉寬平代表身為駐處最高長官，卻將可增進我國與瑞士實質關係及牽涉前總統與國家聲譽的重要公文，卻不以電報先行報告外交部，其處置輕忽，實有違常理。

(二)外交領事人員獎懲標準表第 6 條規定：「外交領事人員有下列情形之一者，記過：…(3)處理業務不當，或未掌握公文時效，致產生糾紛或不良後果，情節嚴重者。」【證 17】依劉寬平代表 97 年 8 月 28 日書面報告略以：「7 月 11 日收悉郭副組長呈交之函稿，乃決定將例行性公文處理完畢後，再詳讀該信件及函稿。詎本人當日處理完例行公文後，因宿疾暈眩症復發而就醫。嗣 7 月 12、13 日為假日，未辦理公務；7 月 14 日本人再度公出，而未批閱公文；7 月 15 日上午處理例行公事及奧運開幕案等公文，下午會見慕尼黑辦事處新聞組長。延宕至 7 月 16 日經郭副組長提醒，本人才發覺瑞士司法部之司法互助信件尚未處理，乃隨即迅速批閱

後，交予郭副組長進行後續發文事宜。」【證 16】另郭文欽 97 年 9 月 4 日書面報告：「7 月 16 日上午，劉寬平代表與其夫人外出打高爾夫球，於中午 12 時 03 分進辦公室，我對劉寬平代表在最近這幾天（97 年 7 月 11 日至 16 日），居然可以若無其事地與其夫人外出參觀遊覽或打高爾夫球，卻不核批本案公函稿，儘快將相關文件送回國內處置乙節，實在無法理解，在再也按捺不住的情形下，我不得不硬著頭皮，於下午 1 時 30 分上班時間進入劉寬平代表辦公室向渠請示：『陳致中案呈報外交部公函草稿大使是否已經看完？』劉寬平代表驚訝地表示：有這個案子嗎？我回告：我是上星期五（7 月 11 日上午）呈交大使本人，請您找找看。劉寬平代表當著我的面，自其桌上左手邊的一些檔卷找到這份文稿，並表示：我還沒看過，我看完再交給你。我於是答稱知道之後，自行退出其辦公室，不敢再去催促。結果劉寬平代表是在 97 年 7 月 16 日下班時間，大約下午 5 時 30 分前後，才批妥此份公函稿並送出來。」【同證 9】

綜上所述，郭文欽已知本案屬機敏性及急要性之公文於 97 年 7 月 11 日以最速件方式簽辦代轉本件司法協助文書，持案親自陳送劉寬平代表核批，惟劉寬平代表無視該文書之敏感性與重要性，積壓多日，未予處理，迄至郭文欽於同年 7 月 16 日提醒後，又經過四小時，始

於當日下班時核批，經查渠自 97 年 7 月 11 日至 16 日期間，並無其他急迫性公事必須處理而無暇處理本案，然以渠對本案有違常理的態度，極欠缺駐外代表應具備之政治敏感性及對事情重要性之判斷能力，已非不適任可言。

(三) 依據文書處理手冊第 85 條規定：

「各機關對於文書流程管理之各項作業應確實管制；各級單位主管對所屬承辦之公文，應隨時檢查有無逾期之情事，予以督催，本身尤應注意公文品質及處理時限之遵守，若疏於督催致有貽誤時，應負共同責任。」【證 17】

劉寬平代表 97 年 8 月 28 日書面報告略以：「本人於 7 月 16 日即將該公文批閱完畢，交予郭副組長辦理發文事宜，後續發文之處理，本人並未置喙，故對該函後續何時發回外交部，並不知悉。」【同證 16】另郭文欽 97 年 9 月 4 日書面報告：「劉寬平代表是在 97 年 7 月 16 日下班時間，大約下午 5 時 30 分前後，才批妥此份公函稿並送出來。我拿到文稿立即繕製正式公文後，並連同附件送交負責收發的魏秀芬秘書寄遞。」【同證 9】依魏秀芬秘書 8 月 29 日書面報告：「97 年 7 月 16 日郭組長將本案公文交與魏秘書時已為下班時間（下午 5 時 30 分以後），第 18 次外交郵袋已經寄出。魏秘書並未告知郭組長當週郵袋已經寄發，惟郭組長將公文交與魏秘書時，並未給予任何指示，魏秘書爰依一般流程，

以隔週之外交郵袋寄送。」【同證 6】本案瑞士代表處於 97 年 7 月 8 日收文於同月 23 日寄發，25 日到達外交部，劉寬平代表未慮及本案具機敏性、急要性與重要性，應先以電報、電話通知外交部；復未追蹤本案公文傳遞情形，要求收發魏秀芬秘書依限付郵寄遞，劉寬平代表未督催所屬注意公文處理寄發時效，核有違失。

據上論結，劉寬平代表對所屬承辦之公文，負有隨時檢查有無逾期及督催責任，惟渠批核本案，前既郭文欽提醒公文之敏感性與重要性，又知本案被渠稽延多日，核批後卻又未注意公文處理時效，要求所屬儘快處理，任由收發延誤寄送，並自承渠不知悉本案何時發回外交部，足見劉寬平代表處理館務怠慢輕忽，一誤再誤，致引發社會各界責難，重挫政府形象，違失嚴重。

肆、彈劾理由及適用之法律條款：

劉寬平代表自 97 年 2 月 11 日派任駐瑞士代表處代表職務，負有承外交部之命綜理處務，並指揮監督所屬人員之責，外交部駐外代表機構組織規程第 9 條及駐外機構統一指揮要點第 4 點分別定有明文。劉寬平代表明知本案係最速件且具敏感性與急迫性，攸關我國國際形象甚巨，未依規定以最速件方式通報外交部，復無故稽延本案公文，迄至承辦人提醒猶未能儘速完成核批，及囑咐屬下急速寄回，一誤再誤，引發社會各界責難，重創政府形象，違失情節極為嚴重。又劉寬平於派任駐瑞士代表處代表期間未善盡職責依行政院頒文書處理手冊及

外交部公文時效管制獎懲實施要點，建立可以管考的文書處理制度，致本案在簽收、拆驗、編號、分文傳遞、陳核及送達等程序均有疏漏，文書管理制度嚴重鬆散，貽誤公文時效，引發輿論譁然，依外交領事人員獎懲標準表第 6 條第 3 款規定：「外交領事人員處理業務不當，或未掌握公文時效，致產生糾紛或不良後果，情節嚴重者，應予記過處分」，及依據文書處理手冊第 85 條規定：「…各級單位主管對所屬承辦之公文，應隨時檢查有無逾期之情事，予以督催，本身尤應注意公文品質及處理時限之遵守，若疏於督催致有貽誤時，應負共同責任。」

綜上論結，劉寬平代表於任職外交部駐瑞士代表處代表期間，處理本案瑞士聯邦司法協助文書，不思該公文具機敏性、急要性與重要性，為國際社會矚目，實應謹慎依規儘速處理，竟積壓拖延，又怠忽職守未督促所屬執行職務落實公文處理規定，文書管理制度嚴重鬆散，核與公務員服務法第 5 條公務員應謹慎及第 7 條公務員執行職務，應力求切實，不得無故稽延之規定有違，爰依監察法第 6 條之規定提案彈劾，移請公務員懲戒委員會審議。

\*\*\*\*\*  
**糾正案復文**  
 \*\*\*\*\*

一、交通部函復：本院前糾正台灣鐵路局年年虧損，用人費偏高、人力資源未有效運用、事故頻繁、

土地房舍長期遭侵占等問題沉痾，未積極改善，顯有違失案查處情形（糾正案文見本院公報第 2306 期）

**交通部 函**

發文日期：中華民國 94 年 4 月 15 日  
 發文字號：交路字第 0940026468 號

主旨：有關 大院前糾正台灣鐵路管理局年年虧損，截至 90 年度止，累計虧損已高達 983.13 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，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，有失公平競爭原則諸多問題等情之改善處置情形及 大院交通及採購委員會第 3 屆第 70 次會議通過之審核意見乙案，茲陳至 93 年 12 月底之改善情形如附件，敬請鑒督。

說明：依據 大院 93 年 10 月 26 日(九三)院台交字第 0932500308 號函辦理。

部長 林陵三

交通部臺灣鐵路管理局年年虧損等糾正案之改善情形（93 年度下半年）

壹、臺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。

一、有關臺鐵公司化：

(一)具體改善處置作法：

為落實推動臺鐵公司化計畫，本部與臺鐵局均於 91 年 9 月分別成立專案推動小組，定期召開會議積極作業並研擬「臺鐵公司化基本方案草案」陳報行政院審議。

(二)預定完成時間與效益：

1. 預定完成時程：原預定 93 年 6 月完成改制為國營公司。92 年 12 月 11 日奉行政院核示，原則同意臺鐵局改制為國營公司必須在政府同意（1）臺鐵局債務、員工退撫金等歷史包袱，由政府全部承接。（2）臺鐵局因配合政府政策要求，提供不符企業化經營之運輸服務，所造成之虧損，如老殘優待差額、小站及服務性路線之虧損等，由政府全額補貼。（3）為配合國家發展，有關鐵路基礎設施之建設、維修費用及機車、車輛購置費用，由政府負擔等基本要件後，並俟「鐵路法部分條文增修訂草案」、「臺灣鐵路股份有限公司條例草案」等 2 法與臺鐵工會協商同意並完成立法，以及行政及立法部門實質完成行政相關配套措施如債務移轉及預算編列等前題下，始能執行。

2. 預期效益：臺鐵可增加經營自主性，提高經營績效及競爭力，並澈底改善經營體質，使財務狀況轉虧為盈，進而提供優質之大眾運輸服務。

(三)目前實際執行情形與進度：

1. 臺鐵局所研提「臺鐵公司化基本

方案草案」業經本部於 92 年 8 月 8 日核轉行政院，並經 92 年 10 月 1 日「行政院公營事業民營化推動與監督管理委員會」工作小組第 106 次會議審議，惟與會各單位有諸多意見，臺鐵局已依各單位意見重新修正，目前正由臺鐵局與臺鐵工會溝通協商中。

2. 為配合臺鐵局之改制，臺鐵局已完成「鐵路法部分條文增修訂草案」及「臺灣鐵路股份有限公司條例草案」，分別於 92 年 3 月 28 日、92 年 5 月 9 日函報本部，本部已召開數次審查會議。惟臺鐵工會仍有意見，目前正由臺鐵局與臺鐵工會溝通協商中。

(四)遭遇困難與因應措施：

一個企業進行組織變革時，其最大阻力係來自員工之反對抗爭。臺鐵工會因反對公司化、民營化，致發生 92 年中秋節集體休假召開會員大會，決議 93 年春節罷工，經本部、臺鐵局積極與臺鐵工會溝通協商後，將其訴求報經行政院 92 年 12 月 11 日院臺交字第 0920093777 號函核復，原則同意下列各項：

1. 臺鐵局改制為國營公司之基本要件：

(1) 臺鐵局債務、員工退撫金等歷史包袱，由政府全部承接。

(2) 臺鐵局因配合政府政策要求，提供不符企業化經營之運輸服務，所造成之虧損，如老殘優待差額、小站及服務性路線之虧損等，由政府全額補貼。

(3) 為配合國家發展，有關鐵路基

礎設施之建設、維修費用及機車、車輛購置費用，由政府負擔。

2. 臺鐵局改制國營公司必須在政府同意上述各項後並俟「鐵路法部分條文增修訂草案」、「臺灣鐵路股份有限公司條例草案」等 2 法與臺鐵工會協商同意並完成立法，以及行政及立法部門實質完成行政相關配套措施如債務移轉及預算編列等前題下，始能執行。
3. 公司化為臺鐵局現階段推動之工作，政府應俟未來主、客觀條件具備後，再行訂定民營化時程。因此臺鐵工會亦同意取消春節罷工行動，為國人提供順暢的鐵路運輸服務。

(五) 管考機制：

臺鐵公司化之推動案，已於 90 年 10 月列入本部「全國交通會議結論具體行動方案」內，並由本部組成專案小組，定期列管追蹤辦理情形。

二、有關臺鐵與高鐵整合乙節：

(一) 具體改善處置作法：

規劃臺鐵與高鐵共構共站，透過臺鐵都會區內通勤運輸系統輔助集散高鐵城際旅客。

(二) 預定完成時間與效益：

配合高速鐵路通車（預定於 94 年 10 月）各車站之啟用時程，臺鐵原有車站之配合改善或新建站房之規劃、設計、施工正積極辦理中。未來透過兩鐵之整合，避免惡性競爭、兩敗俱傷，並得以相輔相成、創造雙贏，提供民眾高品質之運輸

服務。

(三) 目前實際執行情形與進度：

1. 臺鐵與高鐵共站之左營新站建設計畫，業經行政院經建會審議通過。本部鐵路改建工程局已於 92 年 5 月 23 日辦理決標後開始施工，目前施工進度與預期相符，預定於 94 年 6 月可以完工。
2. 與高鐵台中站共站之臺鐵烏日新站新建工程（站場部分）已於 93 年 1 月 9 日正式開工興建。站房之規劃設計於 93 年 10 月 21 日通過特種建照審議。烏日新站及站房工程預定於 94 年 8 月底完工。
3. 臺鐵台北站為因應高鐵之進駐，部分設施需做遷建，遷建工程有關預算，已由高鐵局於建設預算中核撥予臺鐵辦理施工，第一期（地下一樓以下）工程如期於 93 年 4 月完工，並於 4 月 28 日交付高鐵公司辦理高鐵相關工程之施作。第二期（地上一層）工程亦於 93 年 10 月完成，且於 10 月 31 日如期交付台灣高鐵公司。
4. 臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫業奉行政院核定，目前正陸續積極進行各相關工程施作。

(四) 遭遇困難與因應措施：

共構車站涉及臺鐵現有營運之維持、相關業務需求及權益之保障，經由本部游次長督導密集會議協商後，已全部解決。所餘待辦事項，由各相關單位積極持續協調辦理。

(五) 管考機制：

臺鐵與高鐵共構之執行，由本部依政府與台灣高鐵公司所簽訂之相關協議書執行管考。

三、臺鐵為促進低度利用土地及眷舍處理開發以改善財務，於 86 年 12 月 1 日以任務編組方式成立產管籌備處，推動不動產之管理、開發、收益及處分等業務：

(一)具體改善情形：

1.法令修訂：

(1)「鐵路法」：增訂鐵路法第 7 條之 1（不動產開發）、7 條之 2（不動產處分）、修訂鐵路法第 21 條（多角化事業經營）等。

(2)「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」修訂。

2.民間合作開發經營：

- (1)參與大眾捷運系統土地開發。
- (2)促進民間參與鐵路車站站區建設。
- (3)加強不動產開發運用及使用收益。

(二)預定完成時效與效益：

1.法令修訂：

(1)鐵路法：94 年度先行完成鐵路法第 7 條之 1（不動產開發）、7 條之 2（不動產處分）、修訂鐵路法第 21 條（多角化事業經營）為目標。

(2)「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：依車站營運需求逐年檢討研提修正意見。

2.民間合作開發經營：

(1)參與大眾捷運系統土地開發：台北車站特定專用區交九用地

開發主辦機關為台北市政府，臺鐵局以土地管理機關身分參與聯合開發。

(2)促進民間參與鐵路車站站區建設：配合重大交通建設計畫之工程時程及界面，促進民間參與車站站區之建設及經營，並以多鐵共站車站為初期建設計畫之指標案件。

(3)加強不動產開發運用及使用收益：以多目標使用規劃、活化利用營運、參與都市更新、合作開發或出租經營等為原則，辦理低度使用土地之開發運用及使用收益。

3.開發之效益：

土地開發利用涉及都市計畫、經濟環境、市場景氣等諸多不確定因素，在法令許可，都市計畫配合情形下，預估臺鐵管有資產之開發利用，初期計畫以達到總營收 15% 為目標。

(三)目前實際執行情形與進度：

1.法令修訂：

(1)鐵路法：配合臺鐵局公司化政策辦理修法事宜。

(2)「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：92 年 9 月 22 日修正條文，大幅放寬車站各樓層使用項目及面積、停車空間、專用出入口等管制措施。

（93 年 12 月 17 日內政部營建署預告修正部分條文草案，其中增列車站使用項目「補習班」及「休閒運動設施」；另增訂依促參法興建之車站用地，

不受總樓地板面積之比例限制，以促進土地有效利用。）

2.民間合作開發經營：

(1)參與大眾捷運系統土地開發：

台北車站特定專用區交九用地，捷運局於 91 年 11 月 15 日辦理第 2 次招標，至 92 年 3 月 19 日截止收件，因無人投標而流標，92 年 7 月 11 日辦理第 3 次招標，92 年 9 月 9 日開標結果，有一家廠商投標且已與投標廠商進入議約階段，雙方同意就所提 34 項議題辦理後續協商，93 年 12 月 7 日簽訂投資契約；另南勢角站聯合開發案，由於該筆作價經費已列為歲入實現數，並已併入第 3 期特別預算之決算，業由審計部完成審定在案，本部於 92 年 1 月 23 日召開本案撤銷作價事宜會議，確定臺鐵局不再參與南勢角站聯合開發。

(2)促進民間參與鐵路車站站區建設：

<1>萬華車站大樓建設案：車站規劃雙棟 20 層東、西大樓（3 至 20 層），臺鐵局依 B.O.T 方式開發，業於 93 年 7 月 22 日完成招標程序，並評選出最優申請人，93 年 11 月 24 日完成簽訂契約書。

<2>南港車站站區建設：車站站區臺鐵局管有 B1 區 25 層車站大樓、B2 區 25 層中長程客運站暨商場大樓，C1 區 14 層糧倉商業大樓、C2 區

16 層立體停車塔大樓，臺鐵局計畫依 B.O.T 方式開發，業於 93 年 8 月 19 日完成委託顧問專業服務簽訂契約，預計 94 年 6 月完成民間參與建設招標公告，95 年 12 月完成簽約為推動目標。

<3>松山車站大樓開發案：車站站區包括 11 層車站大樓及 14 層立體停車場大樓，臺鐵局計畫依 B.O.T 方式開發，93 年 11 月 3 日委託專業服務招標公告，93 年 12 月 20 日截止收件，計有 4 家送件，預計 95 年 4 月完成民間參與建設招標公告，96 年 10 月完成簽約為推動目標。

(3)加強不動產開發運用及使用收益：

<1>台中車站站區多目標使用案：車站站區西南側區域，面積約 4,708 平方公尺，臺鐵局為站區空間再利用、環境改善、服務品質提升等事項，於 92 年 4 月 11 日提送台中市政府多目標使用計畫書申請，93 年 5 月 28 日台中市政府函准予核備，臺鐵局刻正辦理後續招商相關作業及區內各單位配合騰遷事宜。

<2>苗栗車站場站（含鐵道文物展示場）多目標使用案：車站場站（含鐵道文物展示場）面積約 7.3 公頃，臺鐵局基於促進鐵路文化資產、古蹟（歷史）建築物活化再

利用，依促進民間 B.O.T 建設方式，於 92 年 9 月 18 日提送苗栗縣政府多目標使用計畫書申請，93 年 10 月 13 日苗栗縣政府核准本申請案，臺鐵局已於 93 年 8 月 16 日完成委託顧問專業服務招標作業簽訂契約，預計 94 年 2 月公告招商，94 年 5 月完成簽約為目標。

<3>台北車站特定專用區（D、E）建設案：  
臺鐵局管有之車站專用區（D、E）街廓暨周邊土地建設，因涉及交通建設計畫（機場捷運、松山捷運）、國家重要門戶計畫、古蹟活化利用、交通廣場關建、都市計畫等重要議題，因牽涉深廣，須經由整體規劃及行政協助，並俟都市計畫變更定案後，始能以 B.O.T 方式開發（按文建會正規劃辦理台灣博物館系統計畫；台北市政府正辦理中央車站與中央公園規劃；機場捷運系統《台北端》計畫等，仍待整合後整體擬訂都市計畫，據以分期分區建設開發。），俟都市計畫變更定案後，臺鐵局即積極辦理，預計第 1 期建設 96 年 12 月完成簽約，第 2 期建設 97 年 12 月完成簽約為推動目標。

<4>都市更新建設案：  
配合內政部都市更新 6 年示

範計畫（92 年～97 年），參與基隆站區、新竹站區、鳳山站區等都市更新建設規劃事宜。

(四) 遭遇困難與因應措施：

1. 法令修訂：

(1) 鐵路法：因審議程序冗長，且須配合臺鐵公司化重新檢討修正，未來本部將協助儘速完成修法審議程序，並洽請立法院同意排入優先審議法案。

(2) 「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：臺鐵將廣續向主管機關爭取就車站作多目標使用項目，依行旅需求修正。

2. 民間合作開發經營：

(1) 參與大眾捷運系統土地開發：台北都會區捷運系統主管機關為台北市政府，臺鐵管有資產參與聯合開發須經權責機關審定，臺鐵當全力配合，以求儘早完成聯合開發。

(2) 促進民間參與鐵路車站站區建設：配合鐵工局、高鐵局重大交通建設計畫，積極參與站場建設先期規劃作業，有效利用交通基礎建設與場站開發結合效應。

(3) 加強不動產開發運用及使用收益：已陸續將使用率較低之站場土地辦理不動產出租收益，惟低度使用資產全面推動再利用，須俟鐵路法修正完成後方得以鬆綁，有效提升資產運用效益。

(五) 管考機制：臺鐵持續對相關各案定



期追蹤辦理。

貳、臺鐵財務日益惡化，流動比例偏低、償債能力比例呈負數狀態，又因 88 年臺鐵資產重估，使固定資產周轉率降至 3.48，資金總額獲利率為負數，且逐年下降，顯示臺鐵已入不敷出、無力償債，須處分資產或以債養債；臺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。

#### 一、建請票價費率之合理化：

##### (一)具體改善處置做法：

擬調整各車種費率及提高起碼計費里程票價，依據立法院會議通過「鐵路運價計算公式」之法定公式訂定上限費率，由臺鐵局自行衡酌市場供需，彈性調整各車種票價，並建議將現行由交通部報請行政院核定之運價，改由交通部核定實施，以縮短運價調整時程。

##### (二)預定完成時間與效益：

運價應每 2 年進行檢討，以求合理反映票價並強化臺鐵之競爭機制。

##### (三)目前實際執行情形與進度：

臺鐵局目前已著手收集相關資料研議票價調整方案，以使票價費率合理化並能因應運輸市場之需求及變化。

##### (四)遭遇困難與因應措施：

因受國內經濟景氣低迷影響，及為避免造成物價上漲壓力增加民眾負擔，臺鐵局將慎重考慮票價之調整幅度及時機。

##### (五)管考機制：

依立法院通過之「鐵路運價計算公式」每 2 年進行檢討調整。

#### 二、發展都會區鐵路捷運化：

(一)具體改善處置作法：增設通勤車站、加開通勤列車。

##### (二)預定完成時間與效益：

配合行政院 6 年國發計畫「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫」之預算 100 億元，於 90 至 96 年間，就預算核配情形，規劃在都會區內增設通勤車站，增購電車，將臺鐵系統加以改善擴充，有效利用運能，加開通勤列車，負擔部分都會區捷運功能及高鐵旅客接駁轉運之需求。俾減輕政府捷運建設投資，有利臺鐵轉型並提供民眾現代化之鐵路運輸服務。

##### (三)目前實際執行情形與進度：

90 年度計畫增設三坑、太原、大橋等站，已分別於 92 年 5 月 9 日、91 年 11 月 22 日、91 年 10 月 4 日完工啟用；91 年度核定增設大村（花壇－員林間）及北嘉義（民雄－嘉義間）2 站，正積極辦理施工中，各預定於 94 年 2 月上旬及 94 年 1 月上旬完工。七堵－五堵間增設百福社區站、汐止－南港間增設汐科園站、及高雄－鳳山間增設工博館站之站址，臺鐵局業與相關單位及地方多次現地會勘協調達成共識，並報奉交通部原則同意，目前正辦理車站委託規劃設計。

另「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫（基隆－苗栗段）」已納入「新十大建設」（於 93 年 9 月 24 日陳報行政院，俟奉核定後即可據以執行），辦理項目包括：增設簡易通勤車站 5 座、汐止－南港間擴建第三軌工程、增購通勤

車輛 176 輛、改善既有重點場站工程、相關機電與檢修設施改善工程、沿線環境景觀及安全設施改善工程等。

(四) 遭遇困難與因應措施：

目前各都會區內路線容量已飽和，且車輛嚴重不足，現階段增設通勤車站或加開通勤列車均屬不易，需俟臺鐵長程比例降低及預算核配情形據以辦理，方能逐步顯現捷運化之功能。

(五) 管考機制：依年度核定之計畫及預算辦理管考。

三、積極辦理房地產出租、出售與開發：

(一) 房地產出租部分：

1. 具體改善處置作法：訂定「臺鐵局經管公用不動產出租及利用作業要點」，積極規劃臺鐵經管閒置房地再利用，例如針對站內閒置空間之招商經營、站區及閒置土地標租作停車場（或置場）、車站週邊閒置房地配合由地方政府整體規劃整建後再交臺鐵局招商經營（如新竹縣竹東、合興火車站及宜蘭縣宜蘭火車站）、及配合行動電話業者推動設置基地台等，以增裕營收。

2. 預定完成時間與效益：本項業務將持續推動，臺鐵局房地產租金收益將大幅成長。

3. 目前實際執行情形與進度：93 年度截至 12 月底，臺鐵局閒置土地及空間出租作停車場（或置場）收入 2 億 3,408 萬 6,715 元，基耕地出租收入 1 億 6,028 萬 1,229 元，合計 3 億 9,436 萬

7,944 元，較去年同期合計 3 億 7,588 萬 9,381 元，成長 4.9%。

4. 遭遇困難與因應措施：臺鐵局所經管之房地大部分編定為鐵路用地，其用途因受都市土地使用分區限制，是以無法作較高效益使用；臺鐵為改善該項缺失，將配合地方政府於實施都市計畫變更時，建議於業務上不再使用之鐵路用地，變更為適宜之土地使用分區，以免產生土地無法利用而肇致資源浪費情事。有關臺鐵車站業經行政院核准開放三分之一空間可作商業用途，其將有助車站空間之有效利用及增裕臺鐵營收。

5. 管考機制：定期考查經辦成效。

(二) 房地產出售部分：

1. 眷舍房地騰空標售部分：

(1) 具體改善處置做法：積極處理已騰空之眷舍房地及位於精華地段高價位適合標售之眷舍房地。

(2) 預定完成時間與效益：預定在民國 95 年底之前，將可處理之大面積眷舍房地分批予以處分，預估可為臺鐵開拓可觀之財源。

(3) 目前實際執行情形與進度：目前已奉准辦理騰空標售並移交國產局接管之眷舍房地共 62 筆，其公告現值總計有 21 億 2,000 萬元。93 年度已標售 12 筆國有眷舍房地，出售價款約 5 億 7,000 萬元。

(4) 遭遇困難與因應措施：臺鐵局

因財務困難，已報奉本部同意將一次補助費，俟房地出售完竣後再予核發合法配住戶。另行政院規定眷舍房地均需於 95 年底前處理完畢，逾期逕由管理機關收回騰空移交國產局接管，並不再發給任何補助費，將積極協調宿舍住戶配合辦理。

(5)管考機制：將處理案納入列管，定期檢討與追蹤。

## 2.一般房地出售部分：

(1)具體改善處置作法：積極處理閒置可出售房地。

(2)預定完成時間與效益：94 年預計處分 150 筆土地（含撥用），面積 84,349 平方公尺，預計可收變賣資產盈餘約 10 億餘元。

(3)目前實際執行情形與進度：台鐵局 93 年度處分（含撥用）168 筆土地，面積約 20,222 平方公尺，計收款 9 億 8,400 餘萬元。

(4)遭遇困難與因應措施：實際執行上，目前移交國產局處分之案件，其處分時程未定，且公告標售案件因市場不景氣屢屢流標，致對臺鐵預算及現金預算均難以控管；為配合臺鐵事業經營財務計畫，加速資產處理，已經與國產局協商，該局同意，凡其出售所得價款歸屬臺鐵之標售案件，在該局核定標售底價後，移由臺鐵續辦公告標售事宜。惟因底價核定與國產局所有案件排序處理，致

核定案件有限。

(5)管考機制：臺鐵局日前主動與國產局北、中、南各辦事處橫向連繫，雙方對加速臺鐵局資產處分已獲共識，94 年資產處分相信能更上層樓，以期增裕臺鐵收入。

## (三)不動產開發部分：

### 1.法令修訂：

#### (1)具體改善處置作法：

<1>修訂「鐵路法」：增訂第 7 條之 1（不動產開發）、7 條之 2（不動產處分）、修訂第 21 條（多角化事業經營）等。

<2>修訂「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：爭取臺鐵車站得作多目標使用。

#### (2)預定完成時間與效益：

<1>鐵路法（開發、處分及多角化經營部分）：94 年度完成行政院審議為目標。

<2>「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：依車站營運需求逐年檢討研提修正意見。

#### (3)目前實際執行情形與進度：

<1>併入高鐵局所提鐵路法修正案辦理，93 年 9 月 21 日至 94 年 2 月 22 日本部召開研商「鐵路法」部分條文修正草案六次專案會議，台鐵局提增訂鐵路法第 7 條之 1、第 7 條之 2 及修訂 21 條部分，分別經本部法規會第 4 及第 5 次專案會議審查通過。

<2>「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：92 年 9 月 22 日修正條文，大幅放寬車站各樓層使用項目及面積、停車空間、專用出入口等管制措施，（93 年 12 月 17 日內政部營建署預告修正部分條文草案，其中增列車站使用項目「補習班」及「休閒運動設施」；另增訂依促參法興建之車站用地，不受總樓地板面積之比例限制，以促進土地有效利用。）

(4) 遭遇困難與因應措施：

<1>鐵路法：因審議程序冗長，且須配合臺鐵公司化重新檢討修正，未來本部將協助儘速完成修法審議程序，並洽請立法院同意排入優先審議法案。

<2>「都市計畫公共設施用地多目標使用辦法」：臺鐵將繼續向主管機關爭取就車站作多目標使用項目及範圍，依行旅服務需求修正並向地方主管機關爭取。

(5) 管考機制：臺鐵局正對相關各案定期追蹤辦理。

2. 民間合作開發經營：

(1) 具體改善處置作法：

<1>參與北市大眾捷運系統土地開發。

<2>促進民間參與鐵路車站站區建設。

<3>加強不動產開發運用及使用收益。

(2) 預定完成時間與效益：

<1>參與北市大眾捷運系統土地開發：台北車站特定專用區交九用地開發主辦機關為台北市政府，臺鐵局管有土地約 54.77%，以土地管理機關身分參與聯合開發權利及意願。

<2>參與交通建設鐵路車站大樓開發：配合國家重大交通建設計畫，積極參與站場建設先期規劃，有效利用交通基礎建設與場站開發結合效應。

<3>辦理不動產開發、出租及商業多目標利用：已陸續將使用率較低之站場不動產辦理出租及商業利用。

<4>開發之效益：

土地開發利用涉及都市計畫、經濟環境、市場景氣等諸多不確定因素，在法令許可、都市計畫配合情形下，預估臺鐵管有資產之開發利用，初期建設計畫績效以達到總營收 15% 為目標。

(3) 目前實際執行情形與進度：

<1>參與大眾捷運系統土地開發：台北車站特定專用區交九用地，捷運局於 91 年 11 月 15 日辦理第 2 次招標，至 92 年 3 月 19 日截止收件，因無人投標而流標，92 年 7 月 11 日辦理第 3 次招標，92 年 9 月 9 日開標結果，有一家廠商投標且已與投標廠商進入議約階段，雙方同意

就所提 34 項議題辦理後續協商，93 年 12 月 27 日簽訂投資契約；另南勢角站聯合開發案，由於該筆作價經費已列為歲入實現數，並已併入第 3 期特別預算之決算，已由審計部完成審定在案，本部於 92 年 1 月 23 日召開本案撤銷作價事宜會議，確定臺鐵局不再參與南勢角站聯合開發。

<2>促進民間參與鐵路車站站區建設：

- 萬華車站大樓建設案：車站規劃雙棟 20 層東、西大樓（3 至 20 層），臺鐵局依 B.O.T 方式開發，業於 93 年 7 月 22 日完成招標程序，並評選出最優申請人，93 年 11 月 24 日簽訂投資契約書。
- 南港車站站區建設：車站站區臺鐵局管有 B1 區 25 層車站大樓、B2 區 25 層中長程客運站暨商場大樓，C1 區 14 層糧倉商業大樓、C2 區 16 層立體停車塔大樓，臺鐵局計畫依 B.O.T 方式開發，業於 93 年 8 月 19 日完成委託顧問專業服務簽訂契約，預計 94 年 6 月完成民間參與建設招標公告，95 年 12 月完成簽約為推動目標。
- 松山車站站區建設案：車站站區包括 11 層車站大

樓及 14 層立體停車場大樓，臺鐵局計畫依 B.O.T 方式開發，93 年 11 月 3 日委託專業服務招標公告，94 年 2 月 15 日簽訂委託專業服務契約。

<3>不動產開發運用及使用收益：

- 台中車站站區多目標使用案：
 

車站站區西南側區域，面積約 4,708 平方公尺，臺鐵局為站區空間再利用、環境改善、服務品質提昇等事項，於 92 年 4 月 11 日提送台中市政府多目標使用計畫書申請，93 年 5 月 28 日台中市政府函准予核備，臺鐵局刻正辦理後續招商相關作業及區內各單位配合騰遷事宜。
- 苗栗車站場站（含鐵道文物展示場）多目標使用案：
 

車站場站（含鐵道文物展示場）面積約 7.3 公頃，臺鐵局基於促進鐵路文化資產、古蹟（歷史）建築物活化再利用，依促進民間 B.O.T 建設方式，於 92 年 9 月 18 日提送苗栗縣政府多目標使用計畫書申請，93 年 10 月 13 日苗栗縣政府核准本申請案，臺鐵局已於 93 年 8 月 16 日完成委託顧問專業服務簽訂契約，預計 94 年 2 月公告招商，94 年 5 月完成

簽約為目標。

- 台北車站特定專用區（D、E）建設案：

臺鐵局管有之車站專用區（D、E）街廓暨周邊土地建設，因涉及交通建設計畫（機場捷運、松山捷運）、國家重要門戶計畫、古蹟活化利用、交通廣場闢建、都市計畫等重要議題，因牽涉深廣，須經由整體規劃及行政協助，並俟都市計畫變更定案後，始能以 B.O.T 方式開發；93 年 6 月 11 日臺鐵局副局長親訪北市府都發局局長，雙方就上述議題、交換意見，初步已取得部分共識，另依 93 年 11 月 11 日行政院函觀光客倍增計畫-重要交通門戶環境改善專案計畫，審議結論，本特定區建設應以整體規劃都市計畫為基礎，臺鐵局將依據整體規劃，通盤檢討，促請北市府評估本特定區之發展與定位，儘速完成基地之都市計畫程序，俟都市計畫變更定案後，臺鐵局即積極辦理，預計第一期建設 96 年 12 月完成簽約，第 2 期建設 97 年 12 月完成簽約為推動目標。

- 都市更新計畫：  
配合內政部都市更新 6 年

示範計畫（92 年～97 年），參與基隆站、新竹站、鳳山站等站區都市更新計畫建設規劃。

(4) 遭遇困難與因應措施：

<1> 參與大眾捷運系統土地開發：  
台北都會區捷運系統主管機關為台北市政府，臺鐵管有資產參與聯合開發須經權責機關審定，臺鐵當全力配合，以求儘早完成聯合開發。

<2> 促進民間參與鐵路車站站區建設：  
配合國家交通建設計畫，積極參與站場建設先期規劃，有效利用交通基礎建設與場站開發結合效應。

<3> 不動產開發運用及使用收益：  
已陸續將使用率較低之站場土地辦理多目標使用及不動產出租，惟低度利用資產全面推動再利用，須待鐵路法修訂通過，方得以鬆綁，有效提升資產運用效益。

(5) 管考機制：臺鐵局對相關各案定期追蹤辦理。

四、加強附業之推展：

(一) 具體改善處置作法：

利用車站空間增設各種附業經營，例如設置咖啡餐飲業、精品或農特產品業、藝術圖章業、美勞教育用品業、陶瓷業、視障按摩服務業等商店，及增設販賣部、自動櫃員機等，以增租金收入。

(二) 預定完成時間與效益：

1. 各車站設置自動櫃員機、販賣機業務，預定每年有 3,000 萬元以

上之租金收入。

2.93 年度擬於台北、松山、礁溪、宜蘭、羅東、台東等車站分別增設販賣部、藝術圖章商店、咖啡餐飲商店、遊樂體能器材美勞教育用品商店、盲人按摩服務站等，並於其他各站尋覓適當地點規劃設置各不同業種之商店招商經營，預定 93 年度至少可另增加 1,000 多萬元以上之經營使用費及租金收入。

3.利用各車站閒置空間，以短期出借方式租借公司行號辦理各種商品展售活動，93 年度預定至少可增加 1,200 萬元以上之租金收入。

(三)目前實際執行情形與進度：

1.93 年度時刻表計銷售約 68 萬本，營業收入約 1,070 萬元。

2.各車站設置自動販賣機、自動櫃員機，每年計有 3,500 萬元之租金收入。

3.於各車站委託統一超商公司、萊爾富公司經營之販賣部業務及於台北站委商經營之精品、農特產品、咖啡、餐飲商店等，每年約有 12 億元之營業收入，所獲得之經營使用費約有 1 億 5,723 萬元。

4.利用車站空間增設各種附業經營，例如設置販賣部、銀行金融服務業、美勞教育用品業、藝術圖章業、農特產品業、視障按摩業、咖啡餐飲業等商店業務之招標，截至目前每年租金收入計約 2,000 萬元。

5.本年度於各車站利用空間短期出

租之租金收入計約 1,400 萬元。

(四)遭遇困難與因應措施：

1.囿於各車站候車室面積狹小，難以騰出適當空間作為多角化經營使用。

2.規劃調整各車站候車室空間之有效利用。

(五)管考機制：審慎研訂契約條文，俾供雙方遵循以利管理。

參、臺鐵用人費用 88 年度達 182.14 億元，占營業收入之 87%，其中退撫卹償金額由 79 年度之 24 億元增至 88 年度之 51 億元，已占用人費之 28%，然卻遲至 88 年 1 月 1 日起始改適用公務人員退撫新制；又獎金項目繁多，計達 23 項，致增加用人費用支出，臺鐵均未適時積極改革，顯有欠當。

一、具體改善處置作法：

(一)臺鐵已將退撫制度由『恩給制』改為『儲金制』，戮力減低退撫經費支出。

(二)臺鐵業已檢討各項獎薪規章，由原訂 26 項，整併為「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」。

二、預定完成時間與效益：

(一)臺鐵資位人員經奉准 88 年 1 月 1 日起改適用公務人員退撫法，由『恩給制』，改為『儲金制』，對臺鐵退撫經費之節支，雖僅 5 年，已稍見成效；預計至民國 118 年，臺鐵僅負擔每月政府提存之退撫儲金，以現行之員額數計，屆時臺鐵每年退撫儲金負擔約 4 億餘元。

(二)臺鐵原依附「交通事業人員考成規則」之單行獎薪規章，原訂 26 項，迭經臺鐵局考量財務狀況及確實

激勵員工，多次覈實檢討，目前僅餘無責任事故發生之行車特定人員及看柵工個人、售票具有具體績效貢獻者、搶修事故具有具體績效貢獻者、兼辦工程汽車司機經考核具有具體績效貢獻者 4 項，整併為「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」並奉行政院核定自 91 年 10 月 11 日生效，年度所需金額減少 5,000 餘萬元。

三、目前實際執行情形與進度：

(一)臺鐵實施公務人員退撫新制已 5 年，於改制後退撫經費支出已較改制前之退撫經費支出減少，於 92 年度後已降至每年 40 億元以下。

(二)臺鐵各單位單行獎薪規章原計有 26 項，經再三檢討整併為「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」並奉行政院核定自 91 年 10 月 11 日生效。

(三)有關「就獎金與其他經行政院核定有案之獎金項目另案通盤檢討」，檢討情形說明如下：

1.臺鐵局係為 24 小時全年無休之運輸服務業，員工值勤採輪勤輪休制，週六、週日及國定假日等民眾休假日卻為鐵路運輸尖峰，尤其在春節期間照常出勤服務旅客，如遇行車事故，有時於下班時間亦須火速趕赴行車事故現場進行搶修，俾使行車運轉及早恢復。諸如上述週六、週日及國定假日無法如一般行政機關依法放假、春節期間犧牲與家人團聚時光，而須排班出勤、有時下班公餘時間亦須趕赴行車事故現場搶修。是以臺鐵局因從業人員工作環

境、時間有別於一般行業（機關），待遇亦未優於一般行業（機關）下，故對於確保行車安全、提昇營運服務品質、經營績效具有貢獻者，酌予獎金或行政獎勵，以激勵員工士氣。上開獎勵制度，如未能繼續維持，恐將引起基層員工反彈，甚至採取抗爭、罷工等非屬理性行動，造成諸多勞資爭議等相關問題嚴重影響大眾運輸之遂行（例如臺灣鐵路工會於 92 年 9 月 11 日中秋節當天，發動召開會員大會，以取得合法罷工權，經本部暨臺鐵局相關單位、人員溝通協調下得以圓滿落幕，將衝擊減至最小）。惟上開獎勵制度之維持亦須考慮臺鐵局之營運收支狀況、營運成本之控管暨獎金發給之正當合理性。故臺鐵局就獎金與其他經行政院核定有案之獎金項目予以通盤檢討，必須兼顧考量臺鐵局財務負擔與員工士氣激勵，訂定合理之獎勵制度。臺鐵局秉持上述士氣激勵與獎金制度合理精簡衡平原則下，訂定「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」草案，報請本部轉行政院核定在案。

2.「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」奉行政院核定自 91 年 10 月 11 日生效，依據該要點第 2 條規定：

臺鐵局員工具有下列事項之一者，得酌發獎金：

(1)無責任事故發生之行車特定人員及看柵工個人。



- (2)售票具有具體績效貢獻。
- (3)搶修事故具有具體績效貢獻。
- (4)兼辦工程汽車司機經考核具有具體績效貢獻。

復依該要點第 3 條規定：

本獎金發給基準，視個人績效貢獻程度分為 1 級至 6 級，每級新臺幣 1,000 元，並定額覈實發給，不得寬濫，各單位對於獎金之發給應覈實審核，發現有重複申領，溢領者，應追回已經發給之獎金，相關辦理人員有偽造，變造文書或其他徇私舞弊等情事，亦應依法懲處，涉及刑事責任者，並移送檢察機關辦理。

依上述說明「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」對於獎金之發給已從嚴審核；並對未達績效標準者，予以減薪或停薪之規定。

- 3.春節期間旅客疏運作業向為臺鐵局一年一度最重要之尖峰運輸工作，為發揮最大運能，臺鐵局各階層皆傾現有人力、機力，犧牲年假，全力以赴，俾圓滿達成疏運任務，參與疏運同仁備極辛勞，爰發給春節疏運獎薪。春節獎薪原發給對象為春節法定假日期間實際執行疏運任務出勤員工，最高 6 日獎薪，91 年春節獎薪降為最高 4 日，且未具工會會員資格之管理階層人員排除於核給對象，92 年之「春節疏運出勤獎金」更將金額改採定額發給（每日 800 元），最高以 4 日為限，以減少獎金之支出。臺鐵局於 92 年 11 月 19 日召集各單位並會同

臺灣鐵路工會研訂「93 年春節疏運出勤獎金」案，規定每出勤 1 日發給定額新台幣 1,000 元，最高以 4 日發給定額新台幣 4,000 元為限。

- 4.臺鐵局將在不影響業務之推展及人員工作士氣，儘速依「臺鐵局從業人員績效獎勵支給要點」第 2 條所訂 4 種事項，擬定績效評估及獎金發給基準規定並與工會協商，以取得共識。

- 5.臺鐵局之獎金項目屢遭外界質疑項目繁多，現行適用之營運獎金、駕駛安全獎金、趕工津貼…等均係行政院核定發給之獎金項目，各項支領獎金亦非全額支給，除須符合其支領條件外，對未達績效條件者，訂有減發或停發之規定，對於激勵員工士氣，維護行車安全，確有助益。依行政院函指示，臺鐵局業於 93 年 7 月 6 日已就營運獎金、駕駛安全獎金、趕工津貼…等院頒獎金是否得以簡併或廢除乙節與權責單位主管研議檢討，經以 93 年 7 月 19 日鐵人 3 字第 0930015948 號函報本部，茲奉本部 93 年 8 月 12 日交人字第 0930008333 號函覆尚有應行檢討事項，臺鐵局刻正另案蒐集相關資料辦理中。

#### 四、遭遇困難與因應措施：

臺鐵在民國 67 年前盈餘均解繳省庫，由於當時並無員工退撫基金提撥機制，且早期退休人員於大陸之服務年資暨安置國軍轉任之軍職年資亦併計於其內，至退撫金負擔極為沈重，截

至 92 年底，現職員工已少於支領月退撫金者。臺鐵改制公司後，所需負擔之退撫金高達 967 億元。此歷史性包袱業經政府（行政院）承諾承接解決。

五、管考機制：專案列管。

肆、臺鐵組織龐大，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。

一、具體改善處置作法：

(一)為達臺鐵局組織扁平化之目標，依據交通部組織法第 26 條之 1 規定臺鐵局之組織應以法律定之，就臺鐵局現有組織模式進行編制員額精簡、單位整併、層級縮減暨職稱簡併，擬具「交通部臺灣鐵路管理局組織條例」、「交通部臺灣鐵路管理局所屬分支機構組織通則」、「交通部臺灣鐵路管理局各機廠組織通則」、「交通部臺灣鐵路管理局貨運服務總所組織條例」及「交通部臺灣鐵路管理局餐旅服務總所組織條例」等案，業奉 總統 93 年 6 月 9 日公布，經行政院 93 年 6 月 30 日院臺交字第 0930030673 號令核定，並自 93 年 7 月 1 日施行，修正重點如下：

1.編制暨兼職員額精簡：

臺鐵局暨所屬機構現行編制員額 17,501 人，另防護團納編 9 人，合計 17,510 人，縮編為 16,330 人，共計精簡 1,180 個編制員額。

2.單位整併暨層級縮減：

(1)員工訓練中心組織及員額併入局本部。

(2)防護團納編局本部成立防護科。

(3)新竹機務分段、新竹檢車分段整併改設新竹機務段；嘉義機務分段、嘉義檢車分段整併改設嘉義機務段；另裁撤台中機務分段。

(4)原行政處票務中心改隸屬運務處指揮監督。

(5)材料管制中心併入材料處。

(6)運務處調度總所暨台北、彰化、高雄、花蓮調度所整併為綜合調度所。

(7)機務處台北機廠原設工區、工場二層級，裁併工區層級。

3.職稱簡併：

臺鐵局現行組織規程員級以下以資位定員額，同資位內各職稱之人數可依業務實需酌作調整，組織條例則以職稱定員額，為增加用人彈性以應業務需要，爰擬整併部分職稱，由現行 213 個職稱簡併為 141 個，計簡併 72 個職稱。

(二)臺鐵局為使人力資源有效運用，降低營運成本，現階段具體作法如下：

1.精簡預算員額，降低用人成本：

臺鐵局 88 下半年度及 89 年度編列預算員額 18,479 人，90 年度編列 17,639 人（精簡 840 人），91 年度編列 17,044 人（精簡 595 人），92 年度編列 15,568 人（精簡 1,476 人），93 年度編列 14,506 人（精簡 1,062 人），自 88 年迄今共計精簡預算員額

3,973 人，精簡幅度高達 21.5%。

2.持續出缺不補，力求精簡用人：  
臺鐵局之現有員工人數從 88 年 7 月改隸本部之 17,127 人，至 93 年底現有員工人數僅餘 13,839 人，五年半員工人數計減少 3,288 人，力求精簡用人。

3.為配合精簡政策，現有人力有效運用方面：

(1)為推動臺鐵多角化經營業務需要暨有效處理房產土地問題，以任務編組方式成立產管處，由工務處移撥 62 人、行政處移撥 10 人、貨運服務總所移撥 10 人，合計 82 人。

(2)為應宜蘭電化工程完工後維修業務之需，在臺鐵局現有員額內調整運用，由運務處移撥 26 個缺額，機務處移撥 28 個缺額，合計 54 個缺供電務處進用專業技術人員。

(三)臺鐵局為落實推動臺鐵公司化業務，於 91 年 9 月 4 日成立「臺灣鐵路管理局公司化督導小組」及「臺灣鐵路管理局公司化工作小組」，每週定期召集會議討論公司化相關事宜。將來臺鐵公司組織架構規劃如下：

- 1.運務處：由現有 5 個運務段整併為 4 個運務段；票務中心併入台北運務段內成立「票務課」；車勤部併入各運務段車班組。
- 2.工務處：由現有 7 個工務段整併為 4 個工務段；工務養護總隊改置為養護工程隊。
- 3.電務處：由現有 4 個電務段、5

個電力段整併為 4 個電務段；另電訊中心改設電務系統段。

4.機務處：由現有 7 個機務段、3 個機務分段、4 個檢車段、1 個檢車分段，共計 15 個單位研議機檢合併為 10 個機務段及 1 個分段。

5.秘書室與行政處合併為秘書處。

6.勞工安全衛生室、行車保安委員會及防護團整併為「安全管理處」。

7.餐旅服務總所、貨運服務總所與產管處（任務編組）合併為策略事業總所，並設北、中、南、東 4 個策略事業所，以拓展多角化經營。

8.轄區劃一：運、工、電各整併為 4 個段，所轄區域亦一併劃一，以利平行單位間之溝通協調。

9.總公司設運務處、工務處、機務處、電務處、企劃處、秘書處、材料處、會計處、人事處、政風處、安全管理處等 11 個處及員工訓練所。

10.將來公司化後，俟運作趨於穩定，再逐步研議分區管理經營模式。

## 二、預定完成時間與效益：

(一)有關臺鐵局組織架構之調整，已於 93 年 7 月 1 日施行之臺鐵局暨其所屬機構組織條例（通則）作相當程度之單位整併及縮減層級、職稱簡併，當能更有效活用人力，在公司化基本方案中已研議再一次調整整併，並配合公司化方案進度推動執行。

(二)臺鐵現有員工人數 13,839 人，已低於人事行政局要求之用人基準數 14,500 人。

三、目前實際執行情形與進度：

(一)有關臺鐵局組織架構之調整，已於 93 年 7 月 1 日施行之臺鐵局暨其所屬機構組織條例（通則）作相當程度之單位整併及縮減層級、職稱簡併，當能更有效活用人力，在公司化基本方案中已研議再一次調整整併，並配合公司化方案進度推動執行。

(二)台鐵現有員工人數 13,839 人，已低於人事行政局要求之用人基準數 14,500 人。

四、遭遇困難與因應措施：

有於臺鐵局即將公司化，以致高普考試及格人員或其他機關現職人員多不願調至臺鐵局服務，又無法適時舉辦鐵路特考補充人力，各單位人力不足之情況愈來愈嚴重，截至 93 年底，臺鐵局員工人數僅餘 13,839 人，已造成排班運用上之困擾，維修品質亦將無法確保，不無影響行車安全之虞。基此，為維臺鐵局業務正常運作暨因應臺鐵局陸續增購新車、東部鐵路電氣化新增龐大電務設備、增設 CTC 行車號誌系統等新增業務，致人力不足，爰專案陳報人事行政局核准專案進用臨時職員，以補充各單位所需之基層人力，並配合將來公司化將進用之僱用人員，列入從業人員進用管道，俾有效降低人事成本。

五、管考機制：

精簡高層人力，補充基層人力，以使業務正常運作並有效擷節人事費用支

出。

伍、臺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。

一、有關員工生產力偏低乙節改善情形：

(一)具體改善處置作法：

勞動生產力計算公式係為營業收入除以員工人數，按臺鐵營業收入包括客、貨運輸、營業資產租金、餐旅總所等之收入。長期以來，在政府低物價政策下，鐵路運價結構不但無法跟上物價指數亦無法反映成本，適時回應市場變化而予彈性調整，復因法令限制，難以多元化經營加上運能不足等因素，肇致獲利能力偏低，臺鐵有鑑於此，除積極增裕各項路收外，更持續出缺不補精簡人力，以有效提高員工生產力，具體作法如下：

1.臺鐵局 88 下半年度及 89 年度編列預算員額 18,479 人，90 年度編列 17,639 人（精簡 840 人），91 年度編列 17,044 人（精簡 595 人），92 年度編列 15,568 人（精簡 1,476 人），93 年度編列 14,506 人（精簡 1,062 人），自 88 年迄今共計精簡預算員額 3,973 人，精簡幅度高達 21.5%。已充分降低人力，提高員工生產力。

2.因臺鐵各項業務仍需持續推動，在員工人數不斷減少的情況下，臺鐵就現有人力充分調整運用，以工作指派方式調整員工工作內容，若涉及專業性、技術性之工作，則依相關規定接受訓練後再

行指派。

- 3.為免因人員持續出缺不補，內部調整結果造成高資位人員多、低資位人員少之不合理現象，致基層人力無法順利推動，該局擬訂各資位適度控管、部分職務凍結升遷方案，對高員級以上人員之人數作適度控管，對降低用人成本亦有俾益。

- 4.臺鐵在公司化作業中就組織調整，亦將針對如何提高人力素質等方面加以檢討，配合解除法令束縛及行政干預，進行多元化經營，當能更有效提升臺鐵之勞動生產力。

(二)預定完成時間與效益：

臺鐵除持續精簡用人外，並積極加強員工在職訓練，輔以電腦化管理，以期有效提高勞動生產力。

(三)目前實際執行情形與進度：

臺鐵持續辦理員工在職訓練，除強化專業技能外，並視業務需要以工作指派方式調整員工工作內容，更積極培養員工敬業精神，以提升生產力。

(四)遭遇困難與因應措施：

- 1.為維臺鐵局業務正常運作暨因應臺鐵局陸續增購新車、東部鐵路電氣化新增龐大電務設備、增設 CTC 行車號誌系統等新增業務，致人力不足，爰專案陳報人事行政局核准進用臨時職員，以補充各單位所需之基層人力，並配合將來公司化將進用之僱用人員，列入從業人員進用管道，俾有效降低人事成本，對行車安全與提

高勞動生產力上亦均有助益。

- 2.擴大運用社會資源，推動實施志工制度，以補充臺鐵基層人力之不足，如運務志工人數即達 339 人。
- 3.推動業務委外辦理，例如台北等站 36 個販賣部委由統一公司經營，洗車業務委由九德公司辦理等，俾精簡人力降低成本。

(五)管考機制：

持續精簡高層人力，並加強員工第二專長訓練，提高員工素質，俾增加勞動生產力。

二、關於臺鐵三機廠員工生產力方面：

(一)具體改善處置作法：

- 1.提昇動工率及工作效率，簡化工作流程，構建完整修車效益稽核體系。
- 2.推動組件更換維修制度，縮短修車在廠日數，提高車輛運用率。
- 3.建立修車與材料供應之品管責任，降低維修成本。
- 4.每週定期召開修車會議，檢討修車進度、人工、材料…等問題，並當場提出解決對策，以提升修車效率。
- 5.依修車任務編組，成立 QCC 品管圈，改善工作方法與流程，提升技術層次。

(二)預定完成時間與效益：

1.短程目標：

- (1)加強員工在職訓練，提昇修車技術與品質，93 年實施在職訓練上課時數 145 小時。
- (2)建立各級修車責任制度，查究歸屬公平獎懲，嚴格管考。

(3)配合公司化人力精簡政策，部分工作已採外包方式辦理。

2.長程目標：

(1)車輛組件國產化，減少依賴外洋料，可避免耗時待料之情事，同時降低修車成本。

(2)繼續推動降低故障之檢修目標。

(3)與材料供應商訂定供料長期合約，避免缺料情事。

(三)目前實際執行情形與進度：

1.臺鐵所使用之機車車輛因種類、廠牌繁多，零配件補充不易，造成維修效率不彰，另因車齡老舊未適時淘汰，維修時必須投入大批人力，而使產能偏低。經以 92 年客車三級檢修委外之勞務維修費用每輛新台幣 74 萬 6,211 元（如附表 1）作為修車產能計算參考基準，計算其三機廠生產力（如附表 2）。

2.機廠 93 年實施勤惰考核說明如下：

(1)人事單位每月至少 2 次定期抽查各單位出勤情形外，另由人事室會同政風室及工作組每週不定期聯合抽查各單位出勤上工情形，93 年共計懲處 20 員。

(2)每週由副廠長帶隊成立巡查小組，不定期對現場工作情形進行督查，以確實掌握員工出勤情形，嚴控工作進度。

(3)機務處聯合抽查考核小組每月不定期赴三機廠、各機檢段抽查員工出勤及工作情形，93 年共計懲處 2 員。

3.三機廠同仁於維修中主動發覺車

輛在設計及使用上之缺失，並積極研究改善，其中較重要者有軸承類改善，目前熱軸事故大幅降低。另風泵過熱故障經改善後故障亦明顯降低，還有集電弓故障經北廠研究改善碳刷缺失，目前故障亦大幅減少。今後三機廠將持續以 QCC 品質管制之手法進行故障項目之研討改善，以提升車輛品質。

(四)遭遇困難與因應措施：

1.三機廠負責維修之車輛，除新購推拉式自強號 445 輛及 500 型 344 輛、600 型 56 輛、柴聯車 3100 型 30 輛、DRC1000 型 36 輛外，其餘車齡皆已老舊，且臺鐵車輛運用率偏高，加速車輛配件之材質老化與磨損，所以耗費修車人力及材料費，徒增修車成本，唯有汰換老舊車輛，簡化車種及轉向架型式，俾使零組件互換性高，以降低修車成本及零件庫存量，減少人力不必要之浪費。

2.三機廠因無設置噴漆房，車體噴漆均就地施作，每當噴漆時，有機溶劑瀰漫廠房，影響員工健康，勞資會議時屢遭勞方代表反應，目前已採外包維修並調整噴漆時間及加裝抽風設備因應。

(五)管考機制：

1.依據 93 年 11 月 22 日鐵行字第 0930028955 號函，新修訂「臺鐵局行車有關廠、段級單位行車責任事故管制件數及獎懲要點」，溯自 93 年 1 月 1 日起實施，有關三機廠管制件數為台北機廠 2

件、高雄機廠 1 件、花蓮機廠 1 件。今在各廠積極管控出廠車維修品質下，93 年 3 廠均未發生責任事故，將繼續保持零故障之目標。

2.93 年訂定三機廠「出廠車會檢考評實施辦法」，由機務處、各機檢段及機廠派員共同會檢出廠車之品質，本年度共辦理會檢 4 次，並針對缺失要求機廠提出具體改善對策，對機廠整體修車品質有明顯提升。

陸、臺鐵事故頻繁，近 3 年因鐵路工程施工、設施維護或管理不當之行車事故計有 90 餘件，除嚴重影響乘客權益外，傷害臺鐵經營形象更鉅；臺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。交通部亦應督促臺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。

一、有關事故頻繁改善情形：

(一)機務部分：

- 1.具體改善處置做法：臺鐵擬訂下列各項措施
  - (1)訂定檢修中心工作項目。
  - (2)對現場機車車輛維修人員提供專業的教育訓練。
  - (3)加強與原廠技術交流，並編印各類檢修專業書籍，提昇檢修品質。
  - (4)利用 QCC 之推展，加強查核各維修單位之檢修品質。
  - (5)成立「自行研究發展計畫案」小組，針對機車車輛特定問題研究。

(6)落實每月在職訓練，定期針對故障檢討原因並定期實施規章測驗，每年舉辦動力車檢查競賽。

2.預定完成時間與效益：

有鑒於動力車故障發生頻繁，不但影響旅客權益並引起媒體注意，影響臺鐵形象極大，因此改善機車車輛故障係臺鐵機務單位的首要工作；目前臺鐵動力車故障件數已有效的降低中。

3.目前實際執行情形與進度：

(1)訂定檢修中心工作項目：

每月根據上個月故障較多項目，訂立檢修中心工作，以求杜絕類似故障發生。另根據故障發生之原因及處理情形，每月統計並發文各單位，使相同車型之保養廠、段能經由故障事件中汲取經驗，並採取防範措施。

(2)對現場機車車輛維修人員提供專業的教育訓練：

93 年 3 月份起，陸續選派人員接受「中華民國非破壞檢測協會」開辦之超音波訓練班，共計 38 人完成訓練。

93 年 8 月份在員工訓練中心開辦「93 年機務動力車檢查員班」，共計 43 人完成訓練。93 年 11 月連續開辦 3 期「動力車維修技術班」，進一步加強現場基層人員之檢修技術。對於今年度 P-P 機車故障件數增加，亦要求北、高兩段利用每日工作之餘，對所有檢修人員

再一次加強訓練。

- (3) 加強與原廠技術交流，並編印各類檢修專業書籍，提昇檢修品質。

為有效運用原廠先進技術以掃除本身檢修技術盲點，臺鐵局持續與國內外專業廠商進行技術交流。2 月底由台車公司假高雄機務段辦理 EMU200 型改造為 E1200 型相關技術提供 7 天的技術訓練。對於 EMU600 型因軟體設計上的錯誤，造成年初連續發生出力不足故障，已於 3 月份修改程式設計，澈底解決此一問題。EMU500 及 P-P 機車故障診斷軟體老舊問題，已洽原廠修改，目前已完成 EMU500 型部分。在檢修專業書籍編印方面，93 年新編有「EMU500、600 型軀機系統說明」及「EMU400 型軀機裝置」兩書。並再版「EMU500 型運轉手冊」、「GE 機車構造與電路說明」。針對 93 年 1-11 月份佔動力車故障件數較高的車型，P-P 機車與 EMU 400、500 型擬重新編製司機員用故障處理手冊給各司機員，經由各種方式來降低動力車故障件數。目前已完成並分發給相關乘務員「推拉式機車故障處理手冊」，預計 94 年初可完成其餘未完成之部分。

- (4) 利用 QCC 之推展，加強查核各維修單位之檢修品質：  
藉由 QCC 之推展，要求各段

就所面臨之各項檢修缺失，提出具體可行之解決方案並針對故障件數增加之保養段特別加強督導考核。

- (5) 成立「自行研究發展計畫案」小組，針對機車車輛特定問題研究：

由許副處長擔任召集人，針對鎳鎘蓄電池未能達到原廠設計使用壽命，做專案研究，制訂出「鎳鎘蓄電池保養標準作業程序」，使電瓶的使用壽命延長，根絕因蓄電池不良而產生的故障事故。

- (6) 落實每月在職訓練，定期針對故障檢討原因並定期實施規章測驗及每年舉辦動力車檢查競賽：

93 年 3 月份已辦理完成甲類行車員工規章測驗（機班人員），期能經由測驗方式加深機班人員對行車規章的了解，避免行車事故的發生。4 月份舉行第 11 屆全路電力機車聯合檢查競賽，使現場擔任機車檢修工作的人員能經由此一競賽除加強本身檢修的技能並達到技術交流的目地。另於 10 月份辦理完成 93 年第 2 屆動力車檢修會議，針對 93 年 1-9 月份動力車故障發生之原因深入探討，並提出具體可行的防治方法。針對 EMU400 型 MA 因老舊造成故障率偏高問題，本局已研究改造為新式之 SIV 供電系統，目前已安裝 1 組在現



車試用中。另 GE 機車電子卡因屆使用壽命，造成 GE 機車故障件數增加，本局亦將逐步淘換，目前已完成 10 輛機車發包工作。

## (二)工務部分：

### 1.具體改善處置作法：

臺鐵於路線養護或切換作業施工時務必研擬施工計畫，並檢討及確認每一施工流程之可行性。遇有 2 個單位以上聯合施工且工作複雜，施工難度高之作業時，則指派指揮人員統籌指揮及協調工作，對於工作量大之工程得分階段實施，以免延誤正常營運。至於承包商及外單位在鐵路沿線施工時，均應遵照臺鐵頒訂之「局外單位在臺鐵路線及設施附近施工工作要點」及「鐵路沿線工程施工確保鐵路行車安全防範措施」規定辦理，以維行車安全。至於基層員工之訓練乙節，臺鐵每年度均提列訓練計畫並由臺鐵員工訓練中心辦理基層員工之在職訓練或養成訓練。

### 2.預定完成時間與效益：

關於承包商於路線上實施各項養護或切換作業部分，臺鐵均嚴控依其所擬訂之施工時間內完成工作，以避免發生延誤列車情事，維護列車正常營運；至於基層員工訓練部分，臺鐵每年均提列計畫依員工訓練中心排定時程辦理訓練，以期提升基層員工養護技能及加強員工服務觀念素養，俾以強化路線養護品質，確保路線

運輸安全，以提供順暢、安全之鐵路運輸服務。

### 3.目前實際執行情形與進度：

目前臺鐵內、外各項工程於路線上施工時，均按照所擬計畫與進度執行、並由施工單位每月提報工程進度，由管考單位列管追蹤辦理，並由相關單位定期派員至現場考核工程品管，評定優、缺點並限期改善；自 93 年度截至 93 年 12 月止，基層訓練部分已辦理路線電搖車指揮員、司機員訓練班、大型砸道車操作人員訓練班、土木建築實務班、橋梁隧道管理班、軌道管理班、養路機械維修班、各段、隊亦利用各種集會場合宣導路線養護技術，及強調維護行車安全概念。

### 4.遭遇困難與因應措施：

於路線上工程施工遭遇之困難，往往因工程施工面廣及複雜度高，因而需要較長時間之封鎖路線或斷電施工，但較長之時間封鎖路線及斷電勢必影響列車正常營運，因此難有較長之施工時間，造成施工上的困擾，類此工程若能分階段施工者，臺鐵均採隔日階段式施工，以縮短路線封鎖、斷電時間，儘可能維護列車正常營運，但有些工程不能分階段式施工，需整體全面性一齊施工（如路線切換工程等）者，在不得已情況下，臺鐵則採取提早公告週知，停駛或折返部分列車方式辦理，以減少對旅客之影響。

### 5.管考機制：

臺鐵於 90 年 6 月 1 日起頒訂施行「臺鐵行車有關處、段級單位行車事故管制數及獎懲要點」，以激勵臺鐵行車相關部門處、段級單位團體榮譽，並賦予各行車單位主管應負之責任。其次依業務特性及人員配置，參酌 5 年來發生之責任事故年平均數作為評定基準，力求提昇行安績效，以發揮行政管考效益。

(三)電務部分：

1.具體改善處置作法：

- (1)每 3 個月安排電車線觀察車觀察電車線設備。
- (2)加強巡查跨越電車線之陸橋，以防外物侵入。
- (3)加強檢查電車線施工地段及隧道內之電車線設備。

2.預定完成時間與效益

- (1)依據臺鐵電車線維修規範規定之檢查週期落實檢查。
- (2)針對較易發生故障之設備重點加強檢查，以防範設備故障影響行車安全。

3.目前實際執行情形與進度：

- (1)安排電車線觀察車觀察電車線設備，結果正常。
- (2)完成巡查並處理高架陸橋下可能危及電車線安全之金屬物，均正常。
- (3)全面完成陸橋下及隧道口主吊線，加裝防護措施，防止外來物掉落。
- (4)完成電車線施工地段及隧道內電車線設備檢查，均正常。

4.遭遇困難與因應措施：

臺鐵西部幹線電化自民國 68 年 7 月全線通車，迄今已逾 20 年，相關電力設備均已老舊，必須逐年汰舊換新。為改善此一老舊電力設備，臺鐵已自 86 年起開始執行電力設備更新計畫，已於 92 年度改善完成，現正配合辦理都會區捷運化改善工程，陸續改善電力設備。

5.管考機制：

- (1)配合臺鐵行車保安委員會執行「行車安全總體檢計畫」列管追蹤考核。
- (2)加強督導考核，以落實保養維修工作。

(四)行車事故頻繁，未能落實獎懲制度部分：

1.臺鐵為策進行車安全，設置行車保安委員會（簡稱行保會），為消彌外界對行車事故審查公正性之質疑，業修訂「臺鐵行車保安委員會設置要點」，自 90 年 9 月 1 日起實施，將委員總數修訂為 13 人，置主任委員 1 人由主管營運副局長兼任，委員 13 人除臺鐵運務、工務、機務、電務各處長、鐵路警察局長為當然委員外，並敦聘本部運研所運輸安全組張副組長○○、國立交通大學機械工程學系曾教授○○、國立海洋大學法律研究所陳教授○○、國立成功大學交通管理科學系李教授○○、國立台灣科技大學營建工程技術系黃教授○○、國立交通大學交通運輸研究所馮教授○○、私立逢甲大學交通工

程與管理學系葉教授○○等為委員，其中外聘專家、學者 7 人，即外聘委員超過半數以上，藉以建立客觀、超然之評議制度，以發揮委員會之功能，促進行車安全。

2.另臺鐵自 91 年 7 月 26 日起成立「行車事故獎懲審議小組」，由該局副總工程司擔任召集人，運、機、工、電務處副處長及人事室、政風室科長為小組成員，每月開 2 次小組審查會，針對行車事故案件逐案檢討，並對相關人員之獎懲作成決議，期能客觀、公正落實獎懲。

3.臺鐵為鼓勵各單位重視團體榮譽，並賦予各行車單位主管責任，特頒訂「臺鐵行車有關處、段級單位行車責任事故管制件數及獎懲要點」，自 90 年 6 月 1 日起每年考核 1 次。

4.臺鐵將持續督導相關部門落實獎懲制度之實行，冀能達到賞罰公平之目的，俾共維行車安全。

二、有關臺鐵局辦理鐵路旅客運送責任保險，以維旅客權益乙節：

(一)具體改善處置作法：積極與中華民國產物保險同業公會，商訂確認保險條款及費率內容。

(二)預定完成時間與效益：預估 93 年可開辦，每位乘客可獲保險金額，死亡給付新台幣 140 萬元，體傷醫療費用最高新台幣 30 萬元，殘廢給付最高新台幣 140 萬元。

(三)目前實際執行情形與進度：臺鐵局於 93 年 7 月 5 日完成開標作業，

93 年 8 月 1 日鐵路旅客運送責任保險開始生效。

(四)遭遇困難與因應措施：因本保險於國內係屬首次辦理，相關參考資料、數據蒐集較為耗時，惟本案經財政部、本部路政司、產物保險同業公會與臺鐵局多次共同研商審查，已核定實施，臺鐵局亦於 93 年 7 月 5 日完成決標。

(五)管考機制：相關統計資料未臻完備，有關費率訂定，擬開辦後視辦理情形不定期檢討，並適時修正調整。

三、有關臺鐵局落實對行車及客運人員在職訓練：

(一)具體改善處置作法：

依交通部頒訂「維護公共安全方案－交通運輸管理部分」之預定工作進度，93 年執行下列各項行車員工在職訓練：

- 1.調車人員在職訓練。
- 2.平交道看柵工在職訓練。
- 3.行車站長、副站長在職訓練。

(二)預定完成時間與效益：

1.調車人員在職訓練：預定 93 年 4 月起至 5 月下旬止，分台東、花蓮、宜蘭、基隆、萬華、新竹、彰化、嘉義、高雄、高雄港等 10 地區辦理，以提昇調車人員對保安設備及電氣連結線摘接之瞭解，並正確辦理調車作業，確保行車安全。

2.平交道看柵工在職訓練：預定 93 年 6 月及 10 月，分宜蘭、台北、彰化、高雄 4 地區辦理 2 次，以提昇看柵工工作技能及對突發事故之應變能力，增進平交道安

全，防止事故發生。

- 3.行車站長、副站長在職訓練：預定 93 年 8 月起至 9 月下旬止，分台東、花蓮、宜蘭、台北、新竹、彰化、嘉義、高雄等 8 地區辦理，以提昇行車幹部「變更行車閉塞方式」之應變、熟練「路線封鎖、隔斷及斷電作業」及行車事故之緊急應變處理等能力，以維護行車安全。

(三)目前實際執行情形與進度：

- 1.調車人員在職訓練：93 年 4 月 12 日起至 5 月 14 日止，分 10 地區舉辦，已如期辦理完畢；計 1,253 人參訓。
- 2.平交道看柵工在職訓練：93 年 6 月 15 日起至 6 月 25 日止（第 1 次）及 10 月 13 日至 10 月 28 日止（第 2 次）分四地區辦理，已如期辦理完畢；計訓練 460 人次。
- 3.行車站長、副站長在職訓練：93 年 8 月 24 日起至 9 月 22 日止，分 8 地區舉辦，已如期辦理完畢；計 634 員參訓。

(四)遭遇困難與因應措施：

臺鐵向來極重視行車員工之在職訓練，但在勞基法之約束及人力與預算緊縮情況下，除責由各段、站辦理常年教育外，仍如期執行各項訓練。

(五)管考機制：

- 1.每年辦理行車安全中心工作考核 2 次以上：於 93 年 1 月及 7 月，分 4 考區，指派考查員至段、站辦理考核，已如期完成。
- 2.2 月、3 月、4 月辦理行車員工規

章測驗：分站長、車長、員司、調車工、轉轍工及看柵工類，分 10 地區舉辦，已如期完成，計 2,514 員行車員工受測，平均成績 84.316 分。

- 3.每年 5 月辦理行車保安年中檢查：於 93 年 5 月 17 日起至 5 月 28 日止，分車班組、車站甲組、車站乙組、車站丙組等 4 組，指派考查員赴段、站、車班辦理考核，已如期完成。

- 4.11 月 16 日起至 11 月 22 日止，辦理行車保安檢查暨平交道安全宣導，分車班組、車站甲組、車站乙組、車站丙組等 4 組，指派考查員赴段、站、車班辦理考核，已如期完成。

依據前 4 項成績及行車責任事故件數、職業災害件數評定各單位行車安全工作考核年度成績。

- 5.每年 3 月、6 月、9 月、12 月，辦理平交道看柵工勤務季考核：93 年 3 月、6 月、9 月、12 月分 4 考區，派員至各平交道辦理考核，已如期完成。

- 6.依部頒「交通部鐵路行車安全督導計畫」及臺鐵訂定之「交通部臺灣鐵路管理局行車安全計畫執行要點」辦理臺鐵運務處及各運務段行車安全督導考核自評。

柒、臺鐵對於土地、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。

一、土地被占用案：

(一)具體改善處置作法：

- 1.臺鐵經管之土地遍及全省，又圍

於人力、經費窘困，致部分土地遭政府機關及民眾占用，為積極處理，除依據財政部 90 年 4 月 3 日台財產接字第 881 號函核定之「各機關經管國有公用被佔用不動產處理原則」辦理外，臺鐵並訂有「臺灣鐵路管理局取締占建占耕執行要點」及依國有財產法第 42 條規定（82 年 7 月 21 日前占建承租）。

2. 臺鐵經管土地遭民眾占用者，視個案情況分採提起訴訟（民事或刑事）、勸導其自行騰空交回、移送建築主管機關以違建拆除、依規定辦理出租或收取使用補償金，並依個案情況訂定分期訴訟排除之時程表專案列管。
3. 另臺鐵正積極處理後，並配合已修訂之出租作業要點，將合於承租者，納入承租。

(二) 預定完成時間與效益：

1. 預定完成時間：屬 82 年 7 月 21 日以前占建者，如符承租要件者，則納入承租；屬 82 年 7 月 21 日以後占建者，先收取土地使用補償金，在未收回前礙於經費有限，預定逐年編列預算訴訟收回，預計分 4 年（至 96 年止）編列預算提起訴訟排除。
2. 預定效益：臺鐵收回之被佔用土地，使用分區編定多屬鐵路用地或交通用地，正積極突破法令限制設法辦理出售或出租等有關收益項目之業務。

(三) 目前實際執行情形與進度：

臺鐵局奉交通部指示「徹底清查所

屬經管公有土地被占用情形總清查計畫」，臺鐵局經管土地遍及全省，有非常多土地座落於偏遠地區，囿於人力有限，依然投入有限人力，分時程積極進行清查經管土地被占用情形並排除占用措施收回土地，經所屬自 93 年 6 月底至 93 年 12 月底期間積極清查經管土地被占用（包括因清查發現新、舊占用情形）且進行排除占用收回土地，已處理結案（包括訴訟拆除、排除占用、及通知占建人辦理承租完成手續）約 583.99 平方公尺，經清查新發現被占用且經處理尚未結案（包括訴訟中、排除占用中及通知占建人承租申辦中、及不符合交通部臺灣鐵路局經管公用不動產出租及利用作業要點規定通知繳交使用補償金）約 17,351.63 平方公尺，臺鐵局仍積極將缺失改善處置並排除占用及通知占建人申辦承租、及通知繳交使用補償，全力朝預定目標執行。

(四) 遭遇困難與因應措施：

1. 人力不足：

臺鐵經管土地遍及全省，有非常多土地座落於偏遠地區，囿於人力有限，無法於短時間內全部排除占用予以收回，惟臺鐵已運用有限人力全力朝預定目標執行並完成以為因應。

2. 財力窘困：

臺鐵遭占用土地若一次依法提起訴訟收回，需要龐大訴訟經費支應，惟臺鐵目前財務窘困，無法在短期內籌措該筆財源，是以臺

鐵以逐年編列預算提訟收回以為因應。

3. 占用人的抗爭：

臺鐵公告被占用土地將收回時，經常遭受占用人各種方式之抗爭，增加排除占用的時程，臺鐵原則是先以勸導方式辦理，勸導不成再依法提訟收回。

(五)管考機制：本案臺鐵已列為重要列管案件之一，定期追蹤考核。

二、被占用宿舍處理情形：

(一)具體改善處置作法：

1. 宿舍全面普查：

臺鐵曾於八十九年初全面清查經營宿舍不合規定被占用，列管並追蹤積極確實辦理。

2. 建立宿舍管理資料：

平時積極加強宿舍異動管理，目前已完成宿舍管理電腦資訊系統終端機操作，每筆異動隨時更正，試用一段期間再檢討改善後，移由各一級單位使用，確實掌握宿舍管理動態。

(二)預定完成時間與效益：

1. 違規老案已訴訟收回：

台鐵局宿舍為數達 7,276 戶（含空戶 1,906 戶），遍佈臺鐵沿線，前使用複雜，歷經時日，違規如調離職、退休或眷屬宿舍夫妻雙亡、子女成年喪失資格仍佔住不還、或出租營商牟利，若不處理，日後積非成是，徒增處理之困難。

(三)目前實際執行情形與進度：

93 年下半年（至 12 月 31 日止）執行情形勸導中 7 戶、準備起訴 8

戶、訴訟中 25 戶、強制執行中 7 戶，共計 47 戶。

(四)遭遇困難與因應措施：

退休人員准予續住宿舍，本人及配偶死亡、成年子女佔住拒不交還者，均需一再函催促請交還或循司法途徑收回，需一段時日。

(五)管考機制：違規住戶繼續納入列管，積極處理與追蹤。

三、臺鐵收購松山油漆廠土地未辦產權移轉案：

(一)具體改善處置作法：

依目前之法令本案無法推展，惟日前內政部 93 年 10 月 6 日內授中辦地字第 0930725851 號函示：轉知各政府造冊送請所轄地政機關，協助管制購置逾 15 年未完成產權移轉登記之土地於登記簿上註記，以公示第 3 人，俾免該土地所有權人再移轉於善意第 3 人。

(二)預定完成時間與效益：

依目前之法令本案無法推展，故目前並無法預定完成時間。至其效益，倘該土地可順利辦竣移轉登記為臺鐵所經營者，因該地位處高價地段，將來處分得款頗高，倘能取得產權，對臺鐵之財務狀況應有所助益。

(三)目前實際執行情形與進度：

本案臺鐵局評估各種可行方案，惟礙於時效請求權及現行土地登記規則之限制，無法繼續辦理產權移轉登記，依據交通部 93 年 1 月 5 日交總字第 0920073069 號函轉財政部 92 年 12 月 25 日台財產接字第 0920038360 號函說明 2、(3)規

定對當時相關業務主管人員及承辦人員疏失責任均已追懲。

(四) 遭遇困難與因應措施：

所遭遇最大之困難係本案土地已逾 15 年之請求時效，加以對造（松山油漆廠股份有限公司）業經撤銷登記，故以單方或雙方會同登記之方式均不可行。

(五) 管考機制：

本案臺鐵乃列為重要列管案件之一，並責成權責單位隨時注意法令之變革，並擬於法規修正為可行之時，隨即配合辦理產權移轉登記之手續。

四、臺鐵與台航公司間土地買賣糾紛案：

(一) 具體改善處置作法：臺鐵與台航公司因台北市大安區懷生段 3 小段 360 地號土地買賣糾紛訴訟案，該公司業同意依臺鐵局所擬和解書所提和解條件，由兩造律師於 93 年 5 月 4 日臺灣高等法院民事庭達成和解。

(二) 預定完成時間與效益：已於 93 年 12 月 1 日上午 10 時進行公開標售，依臺鐵與該公司於 93 年 5 月 4 日和解內容第二點價款分配，土地出售以總價 9,066 萬元扣減地上建物住戶補償費 150 萬、臺鐵所有建物課稅現值 17 萬 7,500 元、台航公司原木造房屋財產帳殘值 4 萬 2,480 元、地上建物拆除費用及出售所需費用（含鑑價、登記規費、代書費及印花稅，目前該公司尚在估算，俟估算後檢送收據至臺鐵局）後，雙方各按 1/2 比例分配價金，並由台航公司收受出價金委款

10 日內，將臺鐵應分配之金額撥付指定帳戶。

(三) 目前實際執行情形與進度：台航公司依和解條件已於 93 年 12 月 1 日上午 10 時進行公開標售，標售底價為 7,132 萬元整，共計 9 人參與投標，最後由風和建設公司以 9,066 萬元整得標。

(四) 遭遇困難與因應措施：有關旨揭土地上房屋報廢辦理情況，本部交通事業管理小組於 93 年 6 月 29 日業管 1 字第 0930094782 號函告，業經審計部核復：已予存查。現住戶搬遷事宜，臺鐵局亦於 93 年 7 月 23 日辦妥宿舍現住戶搬遷。

(五) 管考機制：將本案納入列管，續予追蹤。

捌、臺鐵未妥適辦理台北車站 2 樓商業層出租案，致纏訟 10 餘年未決；且辦理台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。

一、有關台北車站 2 樓商業層出租案：

(一) 具體改善處置作法：

1. 成立專案小組處理相關案件，期能在維護臺鐵應有權益外，又能早日解決本案。
2. 委請務實法律事務所研議可行之解決方案，並依該事務所及承辦法官之建議，將全案情陳報本部核備，並積極就台北站 G + 2 商業層收回後之經營方式審慎規劃。

(二) 預定完成時間與效益：

期間歷經最高法院 3 次發回台灣高

等法院更審，終於在 93 年 4 月 29 日確定勝訴，現正期待法院速進行強制執行，解決該 G + 2 商業層久懸未決之紛爭。

(三)目前實際執行情形與進度：

1.遷讓返還房屋部分

- (1)臺鐵局於 92 年 11 月 20 日委請務實律師事務所向台灣台北地方法院聲請返還房屋准予強制執行之裁定。
- (2)93 年 2 月 4 日台灣台北地方法院（92 年度仲執字第 26 號）民事裁定返還房屋准予強制執行。
- (3)上嫺公司不服向高等法院及最高法院提抗告均被駁回，最高法院並於 93 年 12 月 2 日裁定再抗告駁回，不得再抗告。
- (4)臺鐵局已於 93 年 3 月 29 日向法院繳交執行費 321 萬 5,214 元整。
- (5)臺鐵局委請律師多次向法院提民事陳明狀，請地方法院民事執行處對債務人迅予強制執行。
- (6)終於 93 年 11 月 24 日接到台灣台北地方法院民事執行處執行命令，命上嫺公司收到執行命令之翌日起 4 個月內（即 94 年 3 月 23 日前），自動履行遷讓返還該房屋，如逾期不履行，即依法強制執行，並負擔執行費用。
- (7)屆時臺鐵局當將該公司履行狀況提報法院，以為後續處理。

2.經營使用費繳交及積欠情形

- (1)仲裁判斷應給付 6,827 萬 3,222

元及利息。

- (2)85 年 10 月 1 日起每月應付 334 萬 9,181 元經營使用費（原合約為每月 729 萬 9,900 元）。
- (3)85 年 11 月至 90 年 7 月止，該公司每月均依仲裁判斷繳交 334 萬 9,181 元。
- (4)惟自 90 年 8 月至 91 年 10 月每以臺鐵局無故斷電，藉各種不同理由擅自扣減應付金額，並自 91 年 11 月迄今即不繳交任何費用。雖經臺鐵局多次發函催繳均置之不理。
- (5)截至 93 年 12 月止共積欠 1 億 8,800 多萬元經營使用費及利息。

3.電費繳交及積欠情形

- (1)在 91 年 8 月前上嫺均依台電通知繳納。
- (2)91 年 9 月即因電號過戶未果，而拒繳電費。
- (3)台電轉向臺鐵局函請繳交電費，否則斷電，致上嫺聲請假處分，台電不服，而成立另一訴訟，臺鐵局為共同被告，目前在法院審理中。
- (4)同時台電亦於 92 年 1 月 22 日向法院訴請臺鐵局繳交電費，已於 92 年 6 月 30 日判決該局敗訴，臺鐵局不服於 92 年 7 月 21 日上訴高等法院，高等法院於 93 年 5 月 28 日判決駁回臺鐵局之上訴，臺鐵局不服於 93 年 7 月 15 日上訴最高法院，目前全案尚在審理中。



- (5)自 91 年 9 月至 93 年 12 月止  
欠繳電費共計新台幣 2,100 萬  
7,096 元整
- (6)因上嫺公司對電力供應，曾向  
法院聲請假處分，在無契約下  
經臺鐵局於 93 年 6 月 14 日提  
出撤銷，業經台灣台北地方法  
院全聲字第 748 號裁定撤銷，  
上嫺不服，現正在抗告中。

#### 4.民事再予強制執行案

- (1)臺鐵局以積欠經營使用費，向  
法院聲請強制執行，因上嫺公  
司蓄意脫產逃避執行，故效果  
不彰，惟取得法院發給債權憑  
證。
- (2)為確保債權，該局於 92 年 8  
月 13 日再次遞狀聲請強制執  
行，並附拘提管收其負責人：  
高○○。目前本案在台北地方法  
院審理中。
- (3)臺鐵局委請務實法律事務所於  
92 年 9 月 1 日再向台灣台北地  
方法院民事執行處遞狀聲請強  
制執行。
- (4)地方法院民事執行處於 92 年  
11 月 5 日下午至台北站 G + 2  
商業層實施強制執行、共查扣  
金額合計 2 萬 3,226 元整。
- (5)務實法律事務所於 93 年 10 月  
29 日再次向台灣台北地方法院  
民事執行處聲請持續執行。
- (6)臺鐵局當掌控請求權之時效，  
隨時與律師研討做最妥適之處  
理。

#### 5.臺鐵局之積極因應措施：

- (1)積極進行裁定返還房屋之強制

執行。

- (2)地方法院民事執行處命上嫺公  
司於 94 年 3 月 23 日前，自動  
履行遷讓返還該房屋，屆時臺  
鐵局當將該公司履行狀況提報  
法院，以為後續處理

- (3)積欠租金部分，委請律師向地  
方法院民事執行處持續積極進  
行強制執行。

#### 二、有關台北臨時車站屋頂平台廣告租約 案：

##### (一)具體改善處置作法：

臺鐵原台北臨時車站屋頂平台廣告  
招租案，未依「臺灣鐵路管理局貨  
運服務總所營運管理要點」處理，  
將本案委由職工福利委員會辦理，  
顯有未當，該等疏失人員，共有 5  
人，3 人業已受行政處分，另 2 人  
因涉刑案，由地檢署偵查後起訴，  
經法院審理後全案終審判決無罪，  
該局亦予行政處分在案。至於標的  
物於租期屆滿後，職工福利委員會  
採取斷水、斷電措施，然該平台廣  
告於夜間仍有燈光照明，顯有管理  
不周之情事，遂於民國 87 年 10 月  
將違規廣告物拆除，以絕後患。

##### (二)預定完成時間與效益：

行政院經濟建設委員會為解決台北  
車站地區景觀雜亂，土地長期不當  
或低度使用，交通秩序紊亂等情事  
，原則同意由台北市政府加速推動  
台北車站特定專用區內交通廣場用  
地闢建，進行綠美化工作。

##### (三)目前實際執行情形與進度：

原台北車站臨時站房經行政院經濟  
建設委員會邀集相關單位協商處理

後，目前已夷為平地，做為交通廣場用地，週邊並進行綠美化工作。

(四) 遭遇困難與因應措施：

本案在原合約期間，承商均如期繳交租金，故職工福利委員會對廠商於契約存續中並無終止契約之法定事由，然合約屆滿即予解約，該會自當引以為鑑。

(五) 管考機制：查台北車站臨時站目前已夷為平地，本案建請取消列管。

補充說明：被糾正機關對本案歷次改善情形，內容請見「行憲監察院實錄第八編」（參考網址 [http://www.cy.gov.tw/record/3-3-3\\_PDF/90\\_038.pdf](http://www.cy.gov.tw/record/3-3-3_PDF/90_038.pdf)），本次公報內容僅刊登最近一次被糾正機關函送之「交通部台灣鐵路管理局對監察院提出有關年年虧損等糾正案之改善情形（九十三年度上半年）」

註：本案經本院交通及採購委員會第 4 屆第 3 次會議決議：「結案存查」。

二、交通部函復：本院前糾正交通部暨公路總局未善盡監督及執行車輛之監理機制，輕縱尊龍客運等公司違規變更內裝而危害公共安全等違失案查處情形（糾正案文見本院公報第 2450 期）

## 交通部 函

發文日期：中華民國 93 年 1 月 29 日  
發文字號：交路字第 0930001085 號

主旨：有關 大院函為本部及公路總局未善盡督導及執行車輛之監理機制，輕縱尊龍客運等公司違規變更內裝而危害

公共安全，致生尊龍大客車六名乘客因逃生門遭鐵板封閉，無法開啟而慘遭大火燒死之重大事故顯有違失所提糾正案乙案，檢陳本部檢討改進報告如附件，請 鑒察。

說明：復 大院九十二年十一月二十一日（九二）院台交字第○九二二五○○四五六號函。

部長 林陵三

尊龍客運火燒車事件監察院糾正檢討改進報告

一、監察院糾正案由：「公路總局未善盡臨檢大客車違規變更內裝之責，輕縱尊龍客運等公司違規營業而危害公共安全，致生本案六名乘客死亡之重大事故」之檢討改進情形，說明如下：

(一) 本案經公路總局勘查結果，尊龍客運公司所屬肇事車輛確實有汽車運輸業管理規則第十九條第一項第五款擅自變更車輛規格之情況，故該局業依公路法第七十七條第一項規定從重懲處罰鍰新台幣九萬元，定期停止該公司營業一部分，期間為三個月（停止臺北－臺中營運路線營業一部分，停止同型號二十九輛車營業三個月）及吊銷一一二－F B 車輛牌照，並暫停本部依「促進大眾運輸方案」獎助尊龍客運公司六個月免收通行費措施。

(二) 為督促公路監理機關落實執行路邊聯合稽查及路邊臨時檢驗，本部業於九十二年八月六日邀集相關機關研商訂定「加強大客車安全管理改進措施」，包含改進措施項目、工

作重點、分工權責及完成期限，並將檢討路邊聯合稽查執行計畫列為改進措施之一，且為推動該改進措施，另行責由公路總局訂定聯合稽查及路邊臨時檢查標準程序，做為督導各公路監理機關持續落實執行聯合稽查計畫之安全設施等重點項目，以維護乘客之安全。此外，該次會議並決議，九十三年底以前，自用及營業大客車、遊覽車、校車及幼童專用車等均應至公路監理機關辦理定期檢驗，不得至代檢廠檢驗，而本部業於九十二年八月十三日將上開改進措施函請各公路監理機關配合辦理，同時並於該函中明示公路監理機關於執行聯合稽查或路邊臨時檢查時，如有下列情況應依公路法第七十七條第一項規定處罰：

- 1.安全門無法開啟或安全門封閉（活動蓋板掀起困難者，比照辦理）。
- 2.車輛前門封閉，無法與座位連通僅留中間車門供旅客上下車。
- 3.駕駛座上層內高未達一八五公分違規加設座椅。
- 4.其他違規情事經公路主管機關會商認定有嚴重影響行車安全者。

(三)公路總局為加強執行於路邊及場站內大客車臨時檢驗，改善前僅以砂石車、非法營運遊覽車為查核重點之缺失，除於九十二年七月二十三日至八月二十二日就轄區內所有大客車（遊覽車至八月三十一日止），針對其安全門、安全門通道、滅火器及車窗擊破裝置等安全設施進

行全面清查外（共查核一八、〇六六輛次，其中各項設備均合格者為一三、五七一輛次）；另該局於九十二年九月三日函請其轄屬公路監理機關，應於高速公路收費站、交流道附近及省重要幹道等地點實施臨時檢查，並由監警聯合稽查小組及各區監理所（站）車輛技術人員，分別安排至汽車運輸業場（站）執行大客車安全門、滅火器及其他安全設施之抽檢，而自九十二年十月十三日至九十二年十二月三十一日止，各所站執行大客車抽檢之總數為一九、二三六輛次，其中因安全門通道寬、安全門標識、車窗擊破裝置或座椅（數量）不合格者之數量為三、六五四輛次。

(四)為期遏止汽車運輸業者擅自變更大客車規格，影響乘客逃生之安全，公路總局於九十二年九月二十三日召開「加強路檢取締大客車駕駛座上層內高未達一八五公分違規加裝座椅及安全門部分」會議，重申自九十二年十月十三日起，各區監理所、站於執行監警聯合稽查及路邊臨時檢查時，如發現大客車有前述本部函示擅自變更車輛規格致嚴重影響行車安全者，應依公路法第七十七條第一項規定處罰，而自九十二年八月一日至九十二年十二月三十一日止，公路總局各監理機關業依上述原則舉發三、一一〇輛次之大客車違規案件。

二、糾正案由：「公路總局未確實辦理客運業者之路線評鑑，相關評鑑作業徒具形式，另評鑑人員警覺性不足，未能適時

糾正業者違規變更之情形，罔顧乘客之乘車安全，顯有怠忽職守之疏失」之檢討改進情形，說明如下：

(一)查本部公路總局定期辦理公路客運評鑑計畫之目的，係為確實瞭解國道客運業者之營運服務現況，藉由公正、公開之營運評鑑視導作業，客觀評量國道客運服務績效，並作為客運業者營運改善及提昇品質之參考，因此，有關 大院就糾正案文所述：「對攸關乘客生命財產安全之大客車安全逃生門、滅火器等設施，各該監理所檢查員均未確實反應客運業者之缺失情況」乙節，公路總局將賡續加強初評人員訓練與講習，以確實反應客運業者之缺失狀況，俾即時要求業者改善，以避免類似安全門封閉之情況再度發生，或讓評鑑制度淪為形式作業。

(二)另公路總局為提高評鑑制度中車輛安全設施之重要性，業經該計畫之公路汽車客運審議委員會檢討後，將「車輛設備與安全」、「公司經營與管理」納入國道客運公司評鑑項目，而其評鑑成績，亦將作為主管機關核定其大眾運輸路線經營權、服務路線營運虧損補貼計畫及其他大眾運輸獎助計畫審議之參考，且依據該審議委員會第二十二次全體委員會議決議，藉由設立專責服務考核與評鑑督導小組，以執行督導、考核之相關作業事項及車輛逃生安全設備查核等，瞭解各客運公司車輛之安全設備情形。

(三)此外，目前公路汽車客運業營運路線開放經營之審議項目，包含經營

能力（企業經營紀錄及形象、經營團隊組成）、營運計畫（車齡及舒適度、車輛相關設備、營運服務）…等，審議中除將前述公路客運營運服務評鑑資料納入評分依據及將車輛設備、車輛保養等項目納入考量外，公路主管機關亦提供各項違規及重大肇事紀錄，作為審議委員評核之參考，加強規範業者落實安全管理。

(四)另公路汽車客運審議委員會業於九十二年十二月二十二日召開第二十三次全體委員會議審查九十一年國道客運營運服務評鑑作業期末報告，各委員對現行之評鑑指標與項目，均認為應與本部所研擬之「大眾運輸評鑑辦法草案」一致，評比結果亦應符合社會大眾之感受與認知，因此會中決議請研究單位將相關意見提送前述之「公路客運服務考核與評鑑督導小組」進行研議配合修正，並於下次會議正式提出修正評鑑報告書，俾利後續將各公路客運之評鑑結果列等公告，提供消費者選擇搭乘之參考。

三、糾正案由：「交通部未依車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點之規定，確實於指定地點選取同車型之車輛進行實車檢測，亦未善盡監督車測中心確實執行大客車之品質一致性核驗，致未查察本案相關大客車違規變更內裝之情事，洵有違失」之檢討改進情形，說明如下：

(一)有關「車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點中之「品質一致性核驗」，係為確保量產後之車輛安全品質與原經車輛型式安全審驗合格

車輛具有一致性所為之審查及核驗，執行方式可為審查書面品質文件（執行成效報告）及工廠實地查核兩種方式，現行國外已推動車輛型式認證制度相關國家之作業方式，主要係以查核規定之品質文件作為必要之管理方式，工廠實地查核與選取同型車輛進行實車檢測之作業，一般係於發現個案異常且認定必要時之加強管理措施。本部委託財團法人車輛研究測試中心辦理車輛型式安全及品質一致性審驗作業，其執行品質一致性核驗作業現行係比照國外方式辦理，除基本必要之品質文件審查外，如有特殊或異常之情況，則由該中心報由本部同意以「抽檢」方式，進行實車檢測，以確認其車輛是否符合該要點附件之「實車檢測項目、標準及規定」，同時查核該抽檢車輛與其合格證明所載各項規格是否相符。

(二) 依據前述品質一致性核驗之執行時機，財團法人車輛研究測試中心每年均對各車輛製造廠（含打造廠）進行其內部之各項相關查檢紀錄、異常處理紀錄及人員教育訓練紀錄等書面文件進行執行成效報告審查，以確定該等打造廠是否確實執行車輛品質一致性管制計畫，並均做成完整查核紀錄，俾確保車輛製造廠基本量產後之車輛安全品質及規格。

(三) 自民國八十七年實施車輛型式安全認證制度後，因國內車輛打造生態結構，多屬少量生產或以小型打造廠商之經營模式，可能產生實際打

造車體之地點與原申請廠址不同之情況，故八十九年起財團法人車輛研究測試中心即全面進行查核該等汽車打造廠之原申請廠址與實際打造廠地址是否相符，九十年及九十一年則針對查核不合格之廠商，持續進行工廠實地追查直至合格為止，而本項工廠實地查核即前述之加強管理措施。

(四) 為期加強對車輛進行品質一致性核驗，防杜業者未依車輛型式安全審驗合格證明打造車輛或擅自變更車輛規格，本部業於前述「加強大客車安全管理改進措施」中，明定應加強執行大客車打造廠「品質一致性核驗」，並責由公路總局建立公路監理機關將聯合稽查及路邊檢查不合格車輛之車號、不合格項目、原憑領照之型式認證合格證等資料，定期彙送至車輛研究測試中心之機制；而公路總局業已邀集各公路監理機關研商並訂定對於大客車路邊檢查、聯合稽查不合格項目，各公路監理機關均應於每個月五日以前，將上個月不合格大客車之車號、不合格項目、原憑領照之型式認證合格證等資料，函送車輛研究測試中心之原則，以配合該中心執行大客車打造廠「品質一致性核驗」業務，俾對不合格車輛之製造或車身打造廠進行品質一致性核驗，俾確保該等大客車確係依相關規定打造。

(五) 除前述之改進措施外，本部業就本案尊龍客運之處置過程，進行檢討「車輛型式安全及品質一致性審驗

作業要點」之相關規定，以期加強車輛型式安全審驗合格證明之管理及申請者資格與其申請管理規範更臻周延、嚴謹及符合實際需要，並已於九十二年十二月三十一日完成要點部分條文修正發布實施，修正重點如下：

- 1.為確保及確認申請者之車輛品質一致性管制能力，明定專業機構應每年對申請者執行至少一次品質一致性核驗及增列對申請者品質一致性核驗不合格者之處理規定，並增列申請者未依規定期限內提出說明及改善措施或經專業機構複驗仍不合格者之處置方式。
- 2.增訂公路監理機關查有未依車輛型式安全審驗合格證明所載內容製造、打造或進口之車輛之通知程序及專業機構接獲通知後應為之處理作業，若抽檢確有不符時，應令其限期改善及暫停辦理同型式車輛新登檢發照，並應對已登檢領照之車輛辦理臨時檢驗。
- 3.明定未於期限內完成改善或改善仍不合格，應依公路法第七十七條之一規定廢止合格證明。
- 4.增訂品質一致性核驗不合格或車輛規格與合格證明所載內容不符，且有重大危害行車安全之虞者，得依消費者保護法規定採取必要之處置規定。

(六)此外，為有效落實品質一致性管制成效及特殊或異常情況加強管理措施，本部亦已再要求財團法人車輛研究測試中心應落實及加強執行各車輛製造廠及打造廠品質一致性核

驗，依據該中心之統計，自九十二年七月二十三日至十二月三十一日查核之廠商計有七十五家，迄至九十三年一月中旬完成審查者計有五十七家，尚在處理中計有十八家，總計九十二年度執行年度報告審查廠商計有一七四家，審查完成計有一五六家。另依九十二年度之查核結果，其中包括榮秋貿易股份有限公司、冠瑞冷凍設備企業有限公司、豐榮鐵工廠股份有限公司及柳柏工業股份有限公司四家公司查有異常情況，業已對該等廠商進行品質一致性查核，經查核判定不合者，並已由本部依規定宣告其所有該車型之車輛型式安全審驗合格證明失效。

#### 四、結語

- (一)鑑於大客車係屬國內涉及運輸公共安全之主要運具之一，本部亦始終將大客車行車安全列為施政重點工作之一，惟仍發生尊龍客運公司違規擅自變更車輛內裝而危害公共安全，致生本案大客車六名乘客死亡意外之重大事故，本部本於交通安全及運輸管理中央主管機關權責，除已立即依法對該公司予以嚴懲外，並責無旁貸針對現行有關大客車之安全管理，分別就法規、制度及執行等層面進行全面性檢討及改進，以期避免意外事故再發生，俾維護國人之運輸公共安全。
- (二)本部將廣續依據本案檢討修正之管理法規及管理制度，督導相關機關積極落實執行，俾將事故傷害降至最低。

## 行政院 函

發文日期：中華民國 93 年 6 月 28 日  
發文字號：院臺交字第 0930027445 號

主旨：貴院函，為交通部函復關於 貴院前糾正：交通部及公路總局未善盡督導及執行車輛之監理機制，輕縱尊龍客運等公司違規變更內裝而危害公共安全，致生尊龍大客車六名乘客因逃生門遭鐵板封閉，無法開啟而慘遭大火燒死之重大事故，顯有違失案之辦理情形，囑依照貴院審核意見第五項辦理見復一案，經交據交通部函報目前之辦理情形，至本案有關客運業者之評鑑報告書一節，本院並已另函交通部迅行辦理，一俟具報，當即續復，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴院九十三年三月十九日(九三)院台交字第○九三二五○○○七三號函。
- 二、影附交通部九十三年六月二日交路字第○九三○○○五六九九號函及附件各一份。

院長 游錫堃

尊龍客運火燒車事件監察院糾正案審復意見  
辦理情形說明報告

一、九十三年度第一季大客車路邊及場站稽查之執行結果：

九十三年度第一季公路總局轄屬各區監理所、站及臺北市監理處、高雄市監理處執行大客車場、站臨時檢驗及路邊攔檢，共計二四、一四八車輛次，未符規定之不合格車輛，除依規定舉發處罰外

，並依規定通知進行臨時檢驗及必要之處置；說明如次：

(一)公路總局轄屬各區監理所站

- 1.九十三年度第一季公路總局轄屬各區監理所、站執行大客車場、站臨時檢驗，共計一、二〇三輛次，執行大客車路邊攔檢為二〇、四二七輛次，其中不合格數為二五八輛次；不符合規定者，主要包括「安全門有效高」、「安全門使用說明標示」、「滅火器」、「行李箱高度」、「座椅（數量）」等項目。
- 2.另為加強路檢取締大客車車體改裝及安全門違規部分，公路總局轄屬各區監理所、站同步加強取締汽車運輸業擅自變更車輛規格之大客車，主要查檢項目為「安全門無法開啟或安全門封閉」、「車輛前門封閉無法與座位連通僅留中間門供旅客上下車」、「駕駛座上層內高未達一八五公分違規加設座椅」、「其他違規情事經公路主管機關會商認定有嚴重影響行車安全者」（含下層行李箱加裝座椅、臥鋪）等，不合格車數為一、一一七輛次。

(二)臺北市政府交通局

九十三年度第一季臺北市監理處執行大客車路邊及場站稽查，共計攔檢大客車共計二、一八一輛次，不合格數為六六輛次；不符規定者，主要包括「車身未標明車號及公司行號」、「行車執照未隨車攜帶者」、「設備不全、或擅自增、減、變更原有規格之設備者」、「駕駛

車輛未隨身攜帶駕駛執照者」等項目。

(三)高雄市政府交通局

九十三年度第一季高雄市監理處執行大客車路邊及場站稽查，共計攔檢營業遊覽大客車二六六輛、公路客運四二輛、公共汽車二九輛，共計三三七輛，不合格數為七七輛次；不符規定者，主要包括「未帶派車單」、「駕駛座上層加裝座椅」、「前門通道封死（駕駛座旁）」等項目。

二、九十三年度第一季對製造廠及打造廠執行品質一致性核驗之成果：

(一)查依車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點第二十點第一項之規定，本部授權辦理車輛型式安全審驗作業之財團法人車輛研究測試中心，每年應對取得車輛型式安全審驗合格證明之申請者，執行至少一次品質一致性核驗，並得視核驗結果，增加核驗次數或延長核驗週期；另依要點第二十一點第一項規定，公路監理機關於路邊及場站稽查不合格之車輛，均依規定列冊通報車輛研究測試中心依規定對該車輛型式安全審驗合格證明之申請者辦理品質一致性核驗作業，確認申請者是否確有未依車輛型式安全審驗合格證明所載內容製造或打造之情形，俾依據核驗結果依法為必要之處置。是以，現行對製造廠及打造廠之品質一致性核驗作業，主要包括年度與即時因應異常情況之核驗作業，車輛品質一致性核驗包括執行成效報告核驗、現場核驗或實車檢

測作業。

(二)現行財團法人車輛研究測試中心對於年度車輛品質一致性核驗之作業，係依地區及申請者類別規劃 A、B、C 三類執行，其中「A 類：南部車體打造廠（彰化以南（含彰化、台東）」，自四月份起執行；「B 類：北部車體打造廠（彰化以北（含南投、花蓮、宜蘭）」，自八月份起執行；「C 類：為車輛進口商（含機車）、車輛製造廠（含機車）」，自十二月份起執行。故九十三年度 A 類及 B 類打造廠或製造廠之品質一致性核驗作業，已自第二季起陸續辦理中；而九十二年十二月起 C 類車輛進口商及製造廠開始提送辦理之年度成效核驗作業，至九十三年五月二十五日已完成十六家核驗合格作業，十一家刻正進行核驗作業中，餘三家未提送年度成效報告之廠商已予列案管制。

(三)關於公路監理機關於路邊及場站稽查不合格車輛部分，車輛研究測試中心依據通報彙整共計十三家車體打造廠應進行品質一致性核驗作業，該中心均已於九十三年第一季辦理完成，其中對於鉅龍、承達、三坤、南杰、順益、鑫洲、景程、明盛及乾佑等九家品質系統核驗不合格之車體廠，本部均依車輛型式安全及品質一致性審驗作業要點第二十點第二項規定，停止該申請者車輛型式安全審驗、車輛型式延伸或變更及審驗合格證明換、補發之申請，至其經複驗合格後，方續同意受理其車輛型式安全審驗之申請。



另柳柏工業股份有限公司前於九十二年五月間經查有未依車輛型式安全審驗合格證明所載內容打造之情事屬實，且未能依規定於期限內回復改正，本部業以九十三年四月二十九日交路字第○九三○○○四四九三號函廢止該申請者所持之安審（八九）二二一○號之合格證明。

### 三、國道客運評鑑報告辦理情形

(一)公路汽車客運審議委員會業於九十二年十二月二十二日召開第二十三次全體委員會議審查國道客運營運服務評鑑作業期末報告，惟各委員對現行之評鑑指標與項目，均認為應與本部所研擬之「大眾運輸評鑑辦法草案」一致，評比結果亦應符合社會大眾之感受與認知，因此是次會議決議請研究單位將相關意見提送公路客運服務考核與評鑑督導小組進行研議並配合修正；案經研究單位依據修正後，已提送九十三年三月十五日公路汽車客運審議委員會第二十四次會議審查。

(二)目前公路總局已依據第二十四次會議結論就期末報告內容詳予審查及確認，後續該局將提送預定於九十三年六月中旬召開之第二十六次委員會報告後送本部核定，俾利後續將各公路客運之評鑑結果列等公告，提供消費者選擇搭乘之參考。

## 行政院 函

發文日期：中華民國 93 年 12 月 21 日  
發文字號：院臺交字第 0930058565 號

主旨：貴院函，為本院函復，關於貴院前糾

正交通部及公路總局未善盡督導及執行車輛之監理機制，輕縱尊龍客運等公司違規變更內裝而危害公共安全，致生尊龍大客車六名乘客，因逃生門遭鐵板封閉，無法開啟而慘遭大火燒死之重大事故，顯有違失案之辦理情形，仍囑依照貴院審核意見第五項辦理見復一案，經交據交通部函報說明報告，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴院九十三年八月二十六日（九三）院台交字第○九三二五○○二三八號函。
- 二、影附交通部九十三年十二月七日交路字第○九三○○一二六二五號函及檢附原附件各一份。

院長 游錫堃

尊龍客運火燒車事件監察院糾正案審復意見  
辦理情形說明報告

一、九十三年度第二、三季大客車路邊及場  
站稽查之執行結果

九十三年度第二、三季公路總局轄屬各區監理所、站及臺北市監理處、高雄市監理處執行大客車場、站臨時檢驗及路邊攔檢，共計四九、〇六五車輛次，未符規定之不合格車輛，除依規定舉發處罰外，並依規定通知進行臨時檢驗及必要之處置；說明如次：

(一)公路總局轄屬各區監理所站

九十三年度第二、三季公路總局轄屬各區監理所、站執行大客車路邊攔檢為四三、一八五輛次，其中不合格數為二、〇二一輛次；不符合規定者，主要包括「駕駛座上之最前方乘客座椅未設欄杆或保護板」或

「駕駛座上之最前方乘客座椅距離擋風玻璃未達七十公分」等項目。

(二)臺北市監理處

九十三年度第二、三季臺北市監理處執行大客車路邊及場站稽查，共計攔檢大客車共計五、三九七輛次，不合格數為四六六輛次；不符規定者，主要包括「車身未標明車號及公司行號」、「行車執照未隨車攜帶者」、「設備不全、或擅自增、減、變更原有規格之設備者」、「駕駛車輛未隨身攜帶駕駛執照者」等項目。

(三)高雄市監理處

九十三年度第二、三季高雄市監理處執行大客車路邊及場站稽查，共計攔檢營業遊覽大客車二五四輛、公路客運一八六輛、公共汽車四三輛，共計四八三輛次，不合格數為八八輛次；不符規定者，主要包括「未帶派車單」、「駕駛座上層加裝座椅」等項目。

二、財團法人車輛研究測試中心九十三年度第二、三季品質一致性核驗執行成果

(一)本部前提報車輛研究測試中心第一季執行 C 類申請者（車輛進口商、車輛製造廠）品質一致性核驗結果，其中原列尚在進行核驗之十一家申請者，車輛研究測試中心均已於九十三年六月底完成核驗作業。另於第一季未提送年度執行成效報告核驗之三家申請者，隆原國際企業（股）公司已於九十三年七月七日完成核驗，其餘仍未提送之二家廠商，已依規定管制不得申請多量車輛型式安全審驗。

(二)關於第一季執行成果提報所列鉅龍、承達、三坤、南杰、順益、鑫洲、景程、明盛及乾佑等九家品質系統核驗不合格之車體打造廠，業於九十三年五月十七日陸續完成改善，並已經車輛研究測試中心複驗合格。

(三)有關車輛研究測試中心依預定時程自九十三年四月份及八月份執行「A 類：南部車體打造廠（彰化以南（含彰化、台東）」及「B 類：北部車體打造廠（彰化以北（含南投、花蓮、宜蘭）」之作業成果，說明如次：

1.自九十三年四月份開始執行「A 類：南部車體打造廠（彰化以南（含彰化、台東）」年度成效報告核驗作業，總計登錄應提送年度執行成效報告核驗之廠商共計六八家，至九十三年第二季共有五家提送、三家聲明不再申請審驗，車輛研究測試中心並已於九月底完成核驗，餘十一家未提送年度執行成效報告核驗之廠商，已依規定管制該等廠商不得申請多量車輛型式安全審驗。

2.自九十三年八月份開始執行「B 類：北部車體打造廠（彰化以北（含南投、花蓮、宜蘭）」年度成效報告核驗作業，總計登錄應提送年度執行成效報告核驗之廠商共計八〇家，車輛研究測試中心刻正進行核驗作業中。

三、國道客運評鑑報告辦理情形及結論

(一)九十二年度「國道客運評鑑」作業，係由公路總局提送「公路汽車客

運審議委員會議第五次全體委員會議」決議後，委託亞聯工程顧問有限公司辦理完成，並經九十三年八月十日「公路汽車客運審議委員會會議第二八次全體委員會議」審查通過；評鑑對象包括三十三家國道客運公司，一六三條國道客運路線，公司部分係依照各公司日營運里程分組評分；路線部分則依路線性質分為「長程路線」、「中短程路線」、「機場路線」及「旅遊路線」四組辦理。

(二)亞聯工程顧問有限公司辦理之評鑑，包含「候車設施與服務」、「車輛設備與安全」、「行車品質與駕駛員管理」、「公司經營與管理」及「政策配合」等五大評鑑指標。復因歷經尊龍火燒車等多項事故，經公路總局提請公路汽車客運審議委員會議討論後，決議併將重大安全缺失納入計分（採扣分方式處理）；至計分權重，則以亞聯工程顧問公司評鑑成績佔八〇%、九十一、九十二年違反公路法及重大違規部分佔二〇%辦理。

(三)公路總局已將評鑑成績結果公布於該局網站供外界參考（報告內容詳參附件「國道客運營運服務評鑑作業計畫報告書」）；謹摘述評鑑結果說明如次：

- 1.公司部分：優等一家，甲等八家，乙等十九家，丙等五家。
- 2.路線部分：
  - (1)長程路線：甲等二十三條，乙等三十四條，丙等七條。
  - (2)中短程路線：優等三條，甲等

二十九條，乙等三十三條，丙等九條。

(3)機場路線：甲等六條，乙等二條，丙等二條。

(4)旅遊路線：甲等一條，乙等五條，丙等三條，丁等一條。

(四)針對國道客運評鑑各項缺失及評鑑成績較差之業者，本部已責請各級主管機關確實督導改善。此外，本部並積極推動下列措施，以促進大客車行車安全：

- 1.修正汽車運輸業管理規則第十九條，增列營業大客車業者應明確標示安全設備位置及操作方法，或製作安全逃生相關資訊影片於營運時播放。
- 2.擬對汽車駕駛人駕駛營業大客車有酒駕情形者，即吊銷其駕駛執照，並於吊銷四年後，方得再考領駕駛執照，以促使駕駛人重視乘客安全。
- 3.加強對於大客車駕駛員酒後駕車、開車時打手持式行動電話等行為取締。
- 4.規定營業大客車應於車內顯明處及車輛尾部標示駕駛員姓名、公司服務電話及該管公路主管機關申訴電話，建立行車安全監督機制。
- 5.辦理從業人員調訓，以強化大客車從業人員安全教育及專業素質。
- 6.製作宣導摺頁及影片，教育消費者應注意駕駛員精神狀態、乘車安全注意事項、緊急應變措施之處理等。

## 交通部 函

發文日期：中華民國 97 年 5 月 28 日

發文字號：交路字第 0970032510 號

主旨：關於大院前調查尊龍客運於北二高發生火燒車事故案之審核意見，本部辦理情形如說明，敬請鑒察。

說明：

- 一、復大院 97 年 5 月 26 日(97)院台交字第 0972500003 號函。
- 二、查車輛型式安全審驗管理辦法業經本部 96 年 1 月 2 日以交路字第 0960085005 號令訂定發布在案，檢附前揭辦法條文乙份(略)，敬請鑒察。

部長 毛治國

註：本案經本院交通及採購委員會第 4 屆第 3 次會議決議：「結案存查」。

- 三、行政院函復：本院前糾正教育部對修平技術學院處理教師簡郁紘之「簽立切結書」及「開立離職證明書」等事實之真相，均未查明，顯有監督不周、處置失當案查處情形(糾正案文見本院公報第 2513 期)

## 行政院 函

發文日期：中華民國 94 年 3 月 31 日

發文字號：院臺教字第 0940012561 號

主旨：貴院函，為教育部對私立修平技術學院處理教師簡郁紘之「簽立切結書」及「開立離職證明書」等事實之真相

，均未查明。又該校令簡郁紘繳納「違約金」，未符合教師進修研究獎勵辦法第 13 條之強制規定，亦未責令該校依法辦理，顯有監督不周、處置失當。爰依法提案糾正，囑轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復一案，經轉據教育部函報檢討處理情形，復請查照。

說明：

- 一、復 貴院 94 年 1 月 20 日(94)院台教字第 0942400008 號函，又本院 94 年 3 月 3 日院臺教字第 0940008223 號函諒達。
- 二、檢附本案檢討處理情形及附件各 1 份(本件電子公文交換)

### 本案檢討處理情形

一、有關陳訴人向教育部陳情，惟教育部未查明真相，致生民怨，損及政府形象，核有監督不周之疏失一節：

- (一)查依私立修平技術學院(以下簡稱該校)93 年 8 月 23 日修平人字第 0930003487 號函說明二所載：「簡郁紘先生於中華民國 90 年 6 月初到本校，擬應徵工業管理系專任講師，因簡先生仍在台灣科技大學進修博士課程，本校在系主任及人事室與其面談時即言明，依據本校『修平技術學院教師服務規則』第 23 條第 2 項規定，本校初聘仍在進修中教師，得在不佔用各系科進修教師名額情形下繼續進修，並應簽具切結書，保證在取得學位後自願再留校服務進修年限再加 1 年之時間，否則依切結書內容之規定辦理，請簡郁紘先生詳加考慮後，如

願意簽具切結書，再繼續談應徵教師之事，否則就此停止，絕無逼迫之事，再者，在面談中，曾談及簡郁紘先生到台中任教，係因為與父母親意見相左而想離家到台中來與女友同處，本校人事室請簡先生先返回宜蘭，勸其應先取得父母親之諒解，並給予 1 個星期的時間處理，簡郁紘先生在同年 6 月 18 日再度來校，告知已和家中父母談妥，沒有問題了，也同意簽具切結書後，才於同日應聘，並簽具切結書。」

【附件一】。暨同年 9 月 30 日修平人字第 0930003941 號函教育部（以下簡稱該部）說明五所載「……本校說明如下：前函之說明旨在陳述情況。本校並無先簽具切結書後，再談應徵教師之事，而是在一切權利義務雙方均認可後，在發給聘書之同時，簽具切結書予本校，……」【附件二】。該校前後 2 函所述之時間程序並不相同，惟依據該校發給簡郁紘君之聘書為 90 年 7 月，爰該校前開 93 年 9 月 30 日函所載「在發給聘書之同時，簽具切結書予本校」云云，顯非屬實。

(二) 依該校上述 93 年 8 月 23 日函所載，應係簡郁紘君於 90 年 6 月初前往該校面試，嗣於 6 月 18 日簽立切結書，同意受聘為該校教師，該校於簡君同意受聘並簽立切結書後，於同年 7 月間發聘書予簡君。

二、有關教育部三令五申，飭令學校不可抑發離職證明書，惟查私立修平技術學院未遵守教育部之行政命令，違法抑發離職證明書，教育部核有執行不力之疏失

一節：

(一) 依該部 88 年 9 月 4 日、10 月 1 日台(88)人(一)字第 88103126 號及第 88116609 號【附件三、四】函示：「關於私立學校教師離職之相關規定，請基於權利義務衡平原則，於聘約中明定，並宜先行與學校教師會協商，以避免爭議。」、「學校教師違約離職對學校造成損害與是否發給其離職證書係屬二事，離職證書於教師離職時即應發給，如因違反聘約規定，而拒絕發給離職證書，要難謂為合適。」，有關違約離職與發給離職證明書應不得混為一談，並據以為互綁之條件。

(二) 查該校上開 93 年 9 月 30 日函說明六所載「……在協談過程中，從未談及不繳違約金不發離職證明乙節」，惟簡郁紘君於同年 6 月 23 日向該校提出辭呈，該校遲未批准，而該校所開立之（違約金）收據，日期確為同年 7 月 20 日，與該校開立給簡郁紘君之教職員工服務證明書（即離職證明）所載日期相同，足見該校確於簡郁紘君繳納違約金時，方於同日交付離職證明書，該部已依私立學校法第 59 條第 1 項規定，於 94 年 3 月 1 日以台技(三)字第 0940022390 號函糾正該校上述行政缺失，並列入下年度核撥私立技專校院整體發展獎補助款之參考。【附件五】

(三) 有關教師離職證明書之發放一節，該部將參考勞動基準法第 19 條規定，於教師法修正時，明文規定賦予教師請求之權利，以貫徹保障之

意旨。

三、有關本案切結書之違約金額過高，不符教師進修研究獎勵辦法第 13 條之強制規定，教育部應責令該校依法辦理一節：

(一)按私立學校與教師間之聘任契約，其性質為私法上之契約，應為實務及學者之一致見解，此由台灣最高法院花蓮分院 89 年度勞上字第 59 號判決：「經查：關於系爭聘任契約屬性：查上訴人為私法人，其聘任被上訴人擔任教師，性質上即係私人間之契約關係，應有契約自由原則之適用，此與公立學校教師間之關係，係公法契約關係不同，被上訴人提出相關之教育部函釋或教師法之規定，對於私立學校均僅有事實上之拘束力（作為國家監督私人興學及補助款發放之依據標準，參見私立學校法第 54 條以下），並無強制形成兩造間契約內容之效力。」，足臻明確。

(二)至有關該部所訂「教師進修研究獎勵辦法」第 12 條、第 13 條之適用，該部業於本（94）年 2 月 25 日邀請專家學者就相關疑義研商，決議如次：

1.私立學校為教師進修研究事，由獲准在職進修研究之教師簽立返校服務切結書，係屬學校與教師之間私法上契約關係，如所簽訂契約無違反法律強制或禁止規定，亦無悖於公共秩序或善良風俗等等依法無效之情事者，本於契約自由精神，應容許當事人自由約定。所約定事項符合契約當事人對等及衡平原則者，尚不得任

意主張其契約為無效。

2.«教師進修研究獎勵辦法»第 12 條第 3 項：「私立學校教師進修、研究後之服務義務，依本辦法之規定」是為原則規定，同條項但書「但服務學校與教師另有約定者，從其約定」則屬例外；考其立法意旨，無非考量：私立學校，於經費來源、師資延攬及財務收支上，畢竟有別於公立學校，尚不可一律強求其一致；自應容許私立學校考量其經費來源、師資延攬及財務收支之個別情形，得以私法上契約來規範學校與教師之間，關於教師進修、研究後之服務義務（包括違反義務私法上效果，例如違約金之約定），而無庸受限於「教師進修研究獎勵辦法」各條，尤其第 12 條第 1 項及第 2 項之規定；當然，其契約之約定是否有效，仍應視其約定是否符合民法暨上述所揭櫫私法上契約之各項基本原則而定。

3.至於「教師進修研究獎勵辦法」第 13 條關於教師進修、研究後，如未履行服務義務，「應按未履行義務期間比例，償還進修、研究期間所領之薪給及補助」之規定，係在因可歸責於教師之事由未履行服務義務時，就教師於進修、研究期間已領之薪給及補助，按一定比例償還學校之部分，予以明確規範，以免不當得利，損害有限教育資源，且該條規定不分公立學校或私立學校一體

適用。考量該第 13 條立法意旨，與同辦法第 12 條第 3 項前揭容許私立學校考量其經費來源、師資延攬及財務收支之個別情形，得以私法上契約來規範學校與教師之間，關於教師進修、研究後之服務義務（包括違反義務私法上效果，例如違約金之約定），係屬不同性質及不同面向之規範，二者尚不可混為一談。

4. 該部為中央主管教育行政機關，就依法所訂頒之「教師進修研究獎勵辦法」所生適用疑義，本於法定職權自得為適當且符合立法意旨之行政解釋，其他機關應予尊重。至於學校與教師之間，關於教師進修、研究後之服務義務，另定私法上契約約定事項所生爭議，屬民事爭端，不屬行政機關職掌範圍，應循私法途徑解決。惟服務學校如因私法上契約爭議，而有不法抑留未履行服務義務教師之離職證明，或以離職教師不爭執服務義務所涉私法上契約爭議做為發給離職證明之交換條件等不當聯結情事，均嚴重損害教師合法權益，與該部歷年來一再函示各校重申無條件發給教師離職證明之意旨有違（按：離職教師是否違約及其違約之法律責任，學校應循法律途徑處理，不應以離職證明之抑發作為手段），主管教育行政機關理應本於行政監督職權，依相關法令予以導正，或依私立學校法第 59 條辦理。【附件六】

綜上所述，與會專家學者均認為違約金之約定屬於私法自治領域，非為「教師進修研究獎勵辦法」第 13 條所規範。

- (三) 有關違約金之約定，因屬私立學校與教師私法自治事項，屬當事人得自由約定之事宜，並非該部得以規範事項，蓋教師於教學期間無論為全時、部分辦公時間、休假、公餘之進修研究，皆需學校助力，倘一旦完成進修研究，卻不履行原約定，亦將造成學校資源浪費及人事之困擾，實不值鼓勵，惟違約金之約定應注意衡平原則，不得過度要求。

註：本案經本院教育及文化委員會第 4 屆第 2 次會議決議：「結案存查」。

- 四、行政院函復：本院前糾正教育部對現行軍訓教官考選任用、考績遷調與指揮監督作法，及長期調用軍訓教官辦理行政業務等與法不符等，洵有違失案查處情形（糾正案文見本院公報第 2513 期）

## 行政院 函

發文日期：中華民國 94 年 3 月 25 日  
發文字號：院臺教字第 0940011493 號

主旨：貴院函，為教育部辦理軍訓業務，對於現行軍訓教官之考選任用、考績遷調與指揮監督作法，不符大學法第 1 條規定意旨；另長期調用 89 名軍訓教官至該部軍訓處暨所屬各縣市聯絡處辦理行政業務，與軍訓教官之法定職掌不符；又該部軍訓處每年接受社

團法人中國青年救國團補助與國防部提供慰助金，未循捐獻及教育部會計程序辦理，洵有違失，爰依法提案糾正，囑轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復一案，經交據教育部函報處理情形，核尚屬實，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴院 94 年 1 月 20 日(94)院台教字第 0942400010 號函。
- 二、檢附本案處理情形 1 份  
(本件電子公文交換)

#### 本案處理情形

壹、關於「辦理軍訓業務，對於現行軍訓教官之考選、任用、考績、遷調與指揮監督作法，不符大學法第一條規定意旨」

一節：

大學軍訓教官之任用係依據「教育人員任用條例施行細則」第 25 條規定：「高級中等以上學校軍訓教官及護理教師之遴選任用，依教育部及國防部有關法規辦理」。惟於辦理各項軍訓業務時與大學法所揭意旨未合部分，教育部之具體改進措施如下：

#### 一、依法落實將級軍訓室主任之遴聘

(一)93 年 2 月 27 日大學法施行細則第 9 條修正發布，明定軍訓室置主任 1 人，由校長自職級相當人員或教育部推薦之軍訓教官 2 至 3 人中擇聘之。遇學校擬聘將級主任時，除國防部推薦之人選外，教育部併案推薦符合資格之現職軍訓教官 1 至 2 人，函請校長擇聘。

(二)93 年 9 月以前，現役將領轉任大學軍訓室主任，均透過徵詢校長同意後，再行派任。

(三)93 年 9 月起，現役將領轉任軍訓室主任已依大學法施行細則第 9 條規定，由教育部推薦 2 至 3 人供學校擇聘，因此，國防部所推薦之人選，各大學校院並非必然接受。93 學年度第 1 學期，將級軍訓室主任出缺學校 4 所，僅 1 位現役將領獲聘；預計 93 學年度第 2 學期，將持續推薦遴聘作業。

(四)各校依大學自主之精神，如原軍訓室主任屬將級編階者，欲調降為上校編階者；或主任之職缺不再補實者，均尊重各大學校院之自主權責（如國立台南大學、國立臺灣海洋大學、國立彰化師範大學）。

#### 二、改進重要軍職之遴選與遷調

(一)93 年 10 月 5 日訂頒「教育部現職將級軍訓主管遷調作業規定」、「教育部中部辦公室第六科科長及直轄市教育局軍訓室主任遴選規定」、「直轄市及縣（市）聯絡處軍訓督導遷調及遴選作業規定」，94 年 1 月 19 日另研議通過「教育部上校軍訓室主任遷調及遴選作業規定」等 4 種法規，使重要軍職人事作業法制化，均透過職缺公告→接受申請→資格審查→面試等程序完成遴選或遷調。

(二)93 年 8 月 17 日成立軍訓教官「上校以上重要軍職遴選小組」，由范政務次長異綠擔任召集人，各類重要軍職如軍訓室主任、軍訓督導、督學等，均透過公開面試遴選方式產生。遴選小組依前項各規定中申請人之停年、考績、學歷、經歷等共同遴選標準，並以最近 5 年考績



及獎懲情形綜合評量，再透過面試遴選合適人員，簽請部、次長核定。93 學年度第 1 學期已遴選 4 位上校教官、1 位直轄市政府教育局軍訓室主任、8 位軍訓督導、4 位上校軍訓室主任；預計 93 學年度第 2 學期，將持續遴選上校教官、8 位軍訓督導、4 位督學、5 位上校軍訓室主任。

### 三、改進中校以下教官之遷調作業

(一)93 年 7 月教育部編組成立「軍訓教官遷調暨出缺派職作業小組」，由呂常務次長木琳擔任會議主持人。小組成員由該部軍訓人事評審委員中遴選產生，計該部代表 3 人、軍訓處代表 2 人、票選代表 3 人，已完成 93 學年度教官遷調事宜。

(二)為使軍訓教官遷調作業依法制之行政程序辦理，達到公正公平及公開透明的作業要求，該部於 94 年 2 月 18 日訂頒「教育部辦理高級中等以上學校上校以下一般軍訓教官遷調評分標準表」，使教官申請遷調，有統一之評比標準；另刻正積極研擬「教育部軍訓教官介派遷調作業規定（草案）」，按遷調申請→審查資格及核算遷調資績總分→遷調審查及員額規劃會議→公告學校職缺→申請者公開選填志願→簽核發布遷調派令等程序進行遷調作業。

(三)按各校軍訓教官出缺時，該部 93 學年度寒假軍訓教官遷調作業已依上開之程序辦理教官之遷調與介派，均依該校之員額需求條件（如性別、學歷、階級、特別需求等）予

以上網公開徵選，並無所謂架空學校人事權問題。考量各校自主權責，該部更研議由少數幾所學校試行自辦教官缺額徵選事宜。

### 四、改進軍訓教官軍職考績之評核事宜

(一)高中職校軍訓教官之文職年度成績考核（考績），依現行公立學校教職員成績考核辦法第 5 條規定，併同教職員辦理（私立學校比照）；校長對學校成績考核委員會所初核之軍訓教官成績考核結果，有覆核權。

(二)高中職校與大學校院軍訓教官之軍職考績，考量國軍現有規定，同時賦予校長或學務長（主任）實際考評權責。一般教官之初評賦予軍訓主管對所屬教官大部分主評權責（軍訓專業部分），複評則請校長或學務長（主任）就軍訓教官擔任學校工作表現如實考評；軍訓主管由學務長（主任）初評，校長複評；但大學校院軍訓室如為一級單位，則軍訓主管由校長初評，該部複評；初、複評比例各占 50%。惟各階級等比率仍依國防部國軍軍官士官考績作業規定辦理。

### 五、解除督考分區之任務編組

督考分區原為中間「協調階層」，負責承上啟下，協助該部推展軍訓工作。惟為配合自 95 學年度起，國防通識教育及師資法制化之措施，即須符合各該等級教師聘（任）用及資格審查規定；公立大學校院因校務基金、法人化及校務整體發展，軍訓教官之員額將採逐年遞減等，最終目標將僅保留部分私立大學校院教官，該部研

議自 94 年 4 月 1 日起廢除督考分區設置。

貳、關於「長期調用 89 名軍訓教官至該部軍訓處暨所屬各縣市聯絡處辦理行政業務，與軍訓教官之法定職掌不符」一節：現行「教育部組織法」已 30 餘年未修正，且本院要求所屬機關落實組織員額精簡政策，軍訓處現有編制員額已無法增加（現行軍訓處正式編制員額為 8 員），故長久以來調用適額教官分擔轄屬 4000 餘位軍訓教官及護理教師全般事宜與各項軍訓工作推展，實有其必要性；另以該部各單位 93 年 10 月份承（會）辦公文逾期比較表為例，軍訓處人員含商借 16 位教官，辦理公文案件數，每人每月平均收文案件數量高達 62 件，已超出該部各單位平均收文數 35 件甚多，並以任務編組方式設置縣市聯絡處及督考分區，協助各相關業務之推動，實為不得已之措施。為避免此等商借人員與軍訓教官之法定職掌不符之疑義，該部之具體改進措施如下：

一、配合政府組織再造，於修正教育部組織法之同時，檢討調整學生軍訓處之職掌及員額編制。

二、律定借調人員之任期制度

（一）已於 93 年 10 月 5 日訂頒「教育部借調軍訓教官任期規定」，就商借人員之適用範圍、商借任期、作業程序等均予以明確規範，期使相關商借行政處理程序更為嚴謹周妥。

（二）該部各業務單位向部外機關、學校商請支援之人員，係以暫寄職缺方式由學校支薪並未占該部員額；其薪資依本院 90 年 1 月 29 日台（90）人政字第 90009454 號函，轉發

「軍訓教官、護理教師暨軍訓室軍職人員各階俸額及加給支給標準」支薪；又現行軍訓處與中部辦公室商借之軍訓教官，均依行政程序簽奉核定後，員額由該部嚴格控管。

三、研擬各縣市聯絡處組織簡併事宜（近程）

（一）該部各縣市聯絡處，除須承上啟下協助該部推展軍訓工作及服務全國高中職校學生外，另須擔負所屬學校及教官之人事、教育及後勤等各項行政事務，且職司各縣市學生校外生活輔導委員會執行秘書工作，除高級中學以上學校學生外，更服務所有中小學學生，就實務工作推展而言，極具功能性與必要性，故各縣市聯絡處之商借人員（軍訓督導及助理）短期內尚無法完全廢除，惟該部將在組織結構及行政體系上，以「組織簡併」為規劃方向，研擬精簡與整併各縣市聯絡處，並配合組織法修正，審慎訂定商借或編制合理員額。

（二）各高中職校軍訓教官均屬介派性質，於校園內推動軍訓工作，應接受學校實務指揮及監督考核，惟因軍訓教官部分軍訓人事、後勤業務與國防部相關單位關係密切；且各縣市學生校外生活指導委員會之相關工作，既非屬單一學校業管，亦與各縣市政府之行政單位相關，故仍有獨立存在於校外之必要，惟在行政業務上，將強化其統整功能及執行能力，以期達到「健全組織、編制合理、效能提昇」之規劃目標。

參、有關「軍訓處每年接受社團法人中國青

年救國團補助與國防部提供慰助金，未循捐獻及教育部會計程序辦理」一節：軍訓業務自 49 年 7 月 1 日起由中國青年反共救國團（後改稱社團法人中國青年救國團，以下簡稱救國團）移歸該部軍訓處主政，迄 93 年 7 月止，軍訓處長每年接受救國團補助；另於 91 年年底之前，軍訓處長每年接受國防部補助約 40 萬元之慰助金，該等經費依其淵源、性質、使用裁量及由軍訓處處長指定專人管理等作為，顯示係以軍訓處處長之「特補費」模式辦理該經費，並經數十年循例至今，該部相關單位各承辦人，實非明顯故意違失：

#### 一、救國團與國防部補助經費非對該部（機關）之捐助

（一）救國團補助之經費，究其支付對象及支用性質，係屬提供救國團第一組組長（處長）對團員（軍訓人員）辦理獎勵及慶典活動所需，為組長（處長）之特補費。另經詢該團，如以本機關（教育部）名義掣據方式，是否賡續辦理，該團表示該經費非對教育部捐助，無法同意以本機關領據賡續辦理，故此經費顯非對機關之捐助。

（二）國防部補助之經費，據國防部參謀本部人事參謀次長室王根林次長陳稱該經費為中將階之特補費，係屬對特定個人（中將階將領）之補助。因以往軍訓處處長為中將階將官，且領導 4000 餘位現役軍官，為強化軍訓處處長之領導統御，國防部乃補助其個人特補費；且其執行係先以現金代墊國防部慰問該部軍職人員，彙整個人領據後，再由國

防部以現金逕付代墊之慰助經費，故是項經費係軍訓處處長代為執行國防部對該部軍職人員之慰問，非對本機關之捐助。

#### 二、前開經費是否為清查帳外帳之範疇仍有商榷之處

有關本院主計處 91.7.10 處會字第 091004940 號函清查中央各公務機關「帳外帳、未入國庫款項」一節，該函主旨：有關公款之存管請確實依會計法、國庫法及中央政府各機關專戶存管款項收支管理辦法等規定辦理，並於相關會計帳表妥適表達，不得再有未經核准自行開立帳戶或以其他名義開立帳戶存管公款，而致衍生帳外帳之情事，內部審核人員並應確實負責檢查審核。該函顯指對公款之存管而言。然救國團與國防部之補助經費，既非對該部之捐助，則是否為公款、須由機關經管及屬該函清查帳外帳之範疇，仍有商榷之處。

#### 三、前開經費停止辦理與執行

（一）有關國防部提供軍訓處處長對該部軍訓教官之慰助特補經費，業於 91 年年底停止辦理。

（二）有關救國團歷年來以協助團務推動為名義之特補費部分，目前考量司法審裁佐證所需，除凍結該帳戶及結餘款外，救國團也未續予撥付。該款項雖非屬機關法定職權業務範圍，惟因救國團無法同意以該部名義具領，致無法依會計事務處理程序於相關會計帳表作妥適表達，該部將終止是項特補費之執行。

註：本案經本院教育及文化委員會第 4 屆第 2 次會議決議：「結案存查」。

五、行政院函復：本院前糾正民航局花蓮航廈擴建工程委託國工局辦理，於完成消防安全設備等會勘與查驗前即對外宣布啟用時程，核有未當案查處情形（糾正案文見本院公報第 2516 期）

## 行政院 函

發文日期：中華民國 94 年 3 月 17 日  
發文字號：院臺交字第 0940010351 號

主旨：貴院函，為交通部民用航空局花蓮航空站航站大廈擴建工程係委託台灣區國道新建工程局辦理，惟該工程於完成消防安全設備會勘與建築物完工查驗前即倉促對外宣布啟用時程，嗣因前開查驗過程中發現缺失甚多，致無法如期改善工程缺失取得建築使用執照，因而展延啟用營運日期逾 2 個月，嚴重影響政府形象，核有未當。爰依法提案糾正，囑轉飭所屬確實檢討並依法妥處見復一案，經交據交通部函報檢討辦理情形，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴院 94 年 1 月 24 日(94)院台交字第 0942500010 號函。
  - 二、抄附交通部對本案之檢討辦理情形 1 份
- （本件電子公文交換）

交通部對「監察院函，為交通部民用航空局花蓮航空站航站大廈擴建工程係委託台灣區國道新建工程局辦理，惟該工程於完成消防安全設備會勘與建築物完工查驗前即倉促對外宣布啟用時程，嗣因前開查驗過程中發現

缺失甚多，致無法如期改善工程缺失取得建築使用執照，因而展延啟用營運日期逾 2 個月，嚴重影響政府形象，核有未當」案之檢討辦理情形

一、糾正意見關於花蓮航空站航廈擴建工程於完成消防安全設備會勘與建築物完工查驗前即倉促對外宣布啟用時程，嗣因前開查驗過程中發現缺失甚多，致無法如期改善工程缺失取得使用執照，因而展延啟用營運日期逾二個月，嚴重影響政府形象，核有未當一節，檢討說明如下：

（一）為服務花蓮地區 93 年春節返鄉民眾，並提昇花蓮航空站服務品質，花蓮航空站航廈擴建工程（以下簡稱本工程）原訂於 93 年 1 月 15 日啟用，依啟用前該部國道新建工程局（以下簡稱國工局）及民用航空局（以下簡稱民航局）召開之多次檢討會議評估情形，相關事宜應可於啟用前努力完成，其中關於消防安全設備會勘之缺失，均已於預定啟用日前依地方主管機關之要求配合改善完成。至本工程建築使用執照之申請，國工局確已積極辦理，以期達成啟用目標，經該局檢討申辦過程，主要係因建築師審查不夠周延，造成地方主管機關審查應改正項目較多，致未能於預定時程前取得，為此國工局已糾正建築師，並予適當之處置（撤換建築師之監造經理、工地主任及建築師暫停估驗），另國工局原派駐現場督導之花蓮工務所郭主任瑒漢，亦因辦理相關過程有不夠週延之處，已由該局調整為非主管職務處置，以為警

惕。

(二)花蓮航空站新建航廈於 93 年 1 月 19 日取得使用執照後，經國工局及民航局等相關單位協商，考量 93 年 1 月 20 日即為除夕，恐將因返鄉旅客對新航廈環境較生疏而導致混亂，該二局乃於 93 年 2 月 10 日、2 月 19 日及 3 月 10 日召集相關單位再就各項周邊工程予以更詳細的檢視勘查，以期提供民眾更良好完善的服務品質，故決定新航廈延至 93 年 3 月 19 日始正式對外營運啟用，而較原訂啟用期程延後 2 個月。

(三)爾後有關新建航廈之啟用日程，該部已要求民航局更為審慎評估後再予訂定。

二、糾正意見敘及花蓮新航廈於啟用後發生之各項缺失，謹分項檢討說明如次：

(一)有關航廈滲漏水情形，經國工局檢討，主要係因 93 年 5 月 1 日花蓮地區發生規模 7 之地震，又數度豪雨所致，經該局責成承商改善，目前大部分滲漏位置業已改善完妥，國工局將持續密切督促承商完成其餘細部滲漏部分之改善。因本案已造成民眾困擾，負責督導該工程之工程處處長及工務所主任已自請處分，國工局並分別予以申誡一、二次之懲處在案。

(二)另行李轉盤故障係因原預設光電開關偵測器設定行李通過時間秒數為 3 秒鐘，但實際營運時有特殊行李經過，其時間超過 3 秒鐘，致偵測器誤判為行李卡料，而自動停機以保護行李，經調整光電開關偵測器

秒數為 5 秒鐘後，現已正常運作，並無行李系統故障情事。

(三)至第 2 階段施工動線及圍籬部分，因本工程係於軍方撥用之有限用地範圍內興建，腹地狹窄，新增機坪及貨運站位於舊有航廈及停車場原址，需俟新航廈營運後始能拆除興建，故需分 2 階段施工，經相關單位檢討考量在不影響旅客服務品質情形下，需適度調整旅客動線。而施工圍籬之設置係依環保法令及機場安全管制等相關規定辦理，為考量加強服務旅客，已另增設雨庇及燈箱等導引設施，俟完工後將儘速拆除，屆時即可展現原設計風貌。

三、糾正意見敘及本工程獲該部 92 年度重大工程品質查核甲等獎，其查核之公信力令人質疑乙節，謹說明如次：

(一)該部曾分別於 92 年 8 月 8 日及 93 年 7 月 14 日辦理「AE02 標花蓮航空站航廈主體工程」之查核作業在案（93 年 7 月 14 日查核第二階段工程），該 2 次查核作業之查核委員，評定分數及缺失項目等如附件（略）。

(二)該部辦理查核作業均依據行政院公共工程委員會訂頒之「工程施工查核小組作業辦法」查核所屬工程之品質與進度，並遴聘工程會建置之「查核專家名單」所列查核委員記錄查核缺失及評分等作業，以維持查核作業之獨立及客觀，查核評分乃由各查核委員之評分平均得來，並非由該部評分。

(三)該部辦理前述 2 次查核作業時，該工程尚未完工驗收，其工程進度分

別為 70.43%（92 年 8 月 8 日）及 92.18%（93 年 7 月 14 日），故有關該工程「於完成消防安全設備會勘與建築物完工查驗前宣布啟用時程……，無法如期改善工程缺失取得建築使用執照，……展延啟用營運日期逾 2 個月」等竣工及啟用階段之缺失，尚無法列為查核項目。

(四)該部未來辦理工程施工查核作業時，將加強工程竣工及啟用相關缺失部分之查核。

註：本案經本院交通及採購、內政及少數民族委員會第 4 屆第 2 次會議決議：「結案存查」。

六、行政院函復：本院前糾正連江縣政府執行海水淡化計畫，施工品質及進度控管不良，履約爭議處理時程冗長及決策反覆，嚴重影響計畫供水期程等，均有違失案查處情形（糾正案文見本院公報第 2516 期）

## 行政院 函

發文日期：中華民國 94 年 4 月 8 日  
發文字號：院臺經字第 0940012760 號

主旨：貴院函，為福建省連江縣政府執行海水淡化計畫，施工品質及進度控管不良，履約爭議處理時程冗長及決策反覆，致試車期程屢屢延宕，嚴重影響計畫供水期程；試車期間未依合約規定項目檢驗水質，驗收階段亦未考量試車已存在之諸多問題確實查驗產水性能，致已正式運轉量產之海水淡化

廠運轉效能偏低；另部分用地徵收後未及時完成產權移轉登記，致廠房竣工後長期間置，須耗費公帑二度辦理徵收，包裝水空瓶驗交後未妥適儲存報廢，造成財物損失等；經核均有違失。爰依法提案糾正，囑督飭所屬確實檢討並依法妥處見復一案，經轉據經濟部會商有關機關辦理情形，核屬實情，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴院 94 年 1 月 24 日(94)院台交字第 0942500014 號函。
  - 二、檢附經濟部會商有關機關辦理情形 1 份。
- (本件電子公文交換)

經濟部會商有關機關辦理情形

一、關於連江縣政府辦理馬祖地區海水淡化計畫，施工品質及進度控管不良，履約爭議處理時程冗長並決策反覆，致試車期程屢屢延宕，耗費公帑修繕，執行效能明顯偏低，嚴重影響計畫供水期程，核有疏失一節：

(一)經濟部查證結果

1.馬祖南竿海水淡化廠（南竿 1 期）工程部分：

- (1)依工程合約規定，整體試車時海水水質總溶解固體量 TDS 超過 36,000mg/l 時，不列作試車評估。連江縣政府依合約規定超出適產水質時，不計不合格天數尚屬合理。
- (2)其餘因梅雨期降雨過剩、芭比絲颱風破壞取水設施、功能提昇計畫、電力供應不穩等理由，查合約書均未予規範可予停

產，縣府未予審慎考量合約相關規定，核予不計不合格天數，似有不妥。

## 2.西莒海水淡化廠工程部分：

(1)經查本工程於 89.01.25 完工後，因台電公司未能配合送電，無法即刻辦理調整試車，至 89.07.21 開始供電，並於 89.08.21 進行試車。關於台電公司未能配合送電一事，連江縣政府未積極協調處理，似有不妥。

(2)該工程自 89.08.21 進行第 1 階段整體試車，然承商（光正公司）無法依約要求完成第 1 階段整體試車，縣府遂依合約規定於同年 11 月間具函承商解約，承商不服乃向工程會提出調解，91 年 7 月調解方案確立後，承商仍無法完成第 1 階段整體試車工作，並於 91 年 8 月撤離，縣府爰於 92 年 2 月通知保證廠商承接本案，然保證廠商無回應後，縣府依法於 92 年 4 月具函聲明解約。本案連江縣政府雖依法處理履約爭議，惟爭議時程冗長，未能積極辦理並設法壓縮處理時程，儘速排除爭議，使試車工期一再延宕，導致逆滲透膜 RO 設備損毀，確有欠當。

## 3.南竿海水淡化廠第 2 期工程：

(1)本工程前承商（長城重工公司）因財務調度困難，無力續辦，於 89.04.12 要求解約，本工程承接廠商（上鋒公司）於試

車階段不合格天數已達解約條件，縣府於 92.03.25 提出解約，惟承商不服提出異議，並向工程會申請調解，工程會考量馬祖地區需水恐急，基於公共利益考量，建議將試車不合格天數以違約金方式處理，同意承商繼續履約，續由縣府認定試車合格完成及辦理驗收。

(2)本工程試車階段發生問題後，縣府考量先前已解約 1 次，對於後續承接之承商違約是否解約，猶豫懸而不決，工程因此停頓，執行效能確實偏低。

## (二)經濟部督導連江縣政府檢討改善辦理情形

1.經濟部已責成該部水利署應加強督導連江縣政府辦理海水淡化廠運轉維護事項，俾能即時發現問題，尋求解決對策。

2.經濟部已加強督導相關補助各離島辦理之水資源工程，並請該部水利署訂定水資源特殊工程（海水淡化廠興建工程）督導驗收辦法頒行。

3.關於連江縣政府於海水淡化廠規劃設計、招商、施工與監造、試車與驗收等各階段之執行缺失原因，經濟部水利署已請專業技術顧問協助該府檢討，俾供連江縣政府後續執行參考，避免發生類似事件。

4.連江縣政府辦理海水淡化計畫，施工品質及進度控管不良情形，經濟部已建議縣府應積極謀求改善措施，建立一套可行之工程品

質與進度管控機制，以免再發生類似事件。

- 5.連江縣政府辦理海水淡化廠工程，屢發生履約爭議，經濟部已建議縣府應澈底檢討合約內容設計是否妥當，並儘可能防範於未然，履約爭議發生時除應考量法理面，亦應考量國家整體之利益。
- 6.馬祖地區部分已完工運轉之海水淡化廠，由於縣府欠缺實務經驗，導致技術面遭遇困難，績效亦難達預期效果，經濟部已建議縣府針對現有營運不良或委託操作到期之海水淡化廠，可考慮改採促進民間參與公共建設法民間參與方式，如 ROT 等方式招商（政府委託或租予民間整建－民間營運－營運權歸還政府），在政府保證一定水量收購及水價下，藉由市場機制委由民間操作維護，以改善及提昇海水淡化廠的供水能力。
- 7.有關違約承商，已請連江縣政府持續依法律程序辦理相關之追償責任，並積極辦理，務必於法律請求時效內辦結。
- 8.海水淡化廠完工後，台電公司無法配合送電或試車期間屢有電力不穩之現象，縣府爾後辦理類似工程，當儘早邀相關單位協商解決，避免於完工後產生營運不順之情事。
- 9.海水淡化廠於施工或試車階段，屢有颱風破壞取水設施之情形，經濟部已建請連江縣政府調查是設計不當或施工不良造成，並請

儘速改善，以防止再受颱風破壞，影響供水。

- 二、關於縣府於辦理海水淡化廠工程試車期間，未依合約規定項目檢驗水質，即判定合格；驗收階段亦未考量試車已存在之諸多問題確實查驗產水性能，即驗收合格結案，致已正式運轉量產之海水淡化廠運轉效能偏低，顯有未當一節：

(一)經濟部查證結果

- 1.本案 87.02.18 至 87.02.28 期間之試車紀錄日報表雖記載合格，惟內容僅記載濁度、PH 值及總溶解固體量 3 項數據，其餘合約規定之每日海水水質（TDS），每日應檢驗之一般項目：色度、臭度、鐵、錳、比導電度、氫碳酸、氯鹽、大腸菌類數，及每月應檢驗 1 次之特殊項目：碳酸、游離碳酸、硫酸鹽、游離氨氮、鈣、鎂、氟鹽、砷、硝酸鹽氮等，日報表內均無記錄，據承辦人員口述，當初因該府無相關之檢測儀器，故該等檢測工作未予辦理，實有違失。
- 2.查馬祖南竿海水淡化廠（南竿 1 期）工程、西莒海水淡化廠工程及南竿海水淡化廠第 2 期工程等 3 案，因日常之檢測工作不落實，縣府驗收人員亦未考量產水設備於試車過程已存在諸多問題，僅注重硬體設備外觀尺寸是否符合，致驗收完成後，產水效能明顯偏低。

(二)經濟部督導連江縣政府檢討改善措施

- 1.海水淡化廠非傳統之水資源工程



，從規劃、設計至施工驗收，每一環節均有其專業性，除應慎選優良廠商從事規劃、設計、施工與監造外，經濟部已建議縣府倘相關專業人力不足，可另委請專業技術顧問協助驗收作業。

- 2.連江縣政府爾後辦理各項工程，將依合約規定落實各項驗收應辦事項，尤其對試車階段相關之營運資料，應確實查驗，避免驗收運轉後，產生效益不佳之情形。

三、關於「南竿海淡廠 2 期附屬設備工程及委託操作銷售案」部分用地徵收後未及時完成產權移轉登記，致廠房竣工後長期間置，須耗費公帑二度辦理徵收；另包裝水空瓶驗交後未妥適儲存報廢，造成財物損失，核有違失一節：

(一)經濟部查證結果

- 1.馬祖地區早年屬戰地政務時期，71 年辦理土地徵收時，土地尚未清查無地號及印領清冊，地主無法取得權狀，縣府徵收後無法辦理移轉手續，76 年辦理時，因當時承辦人未辦妥部分有權狀土地之移轉而無法取得所有權，嗣縣府雖曾委請律師辦理土地移轉訴訟，惟因時隔多年已逾民法 15 年之請求權時效，當事人及其繼承人相關資料無法查詢或拒絕配合，無法提起訴訟。本案縣府對於用地取得未積極辦理致逾民法 15 年之請求權時效，須耗費公帑 2 度辦理徵收，實有疏失。
- 2.本案工程用地未全部完成產權移轉登記，即逕為工程廠址之用，違反建築法第 25 條規定，形成

無照興建，致廠房於 89 年 9 月驗收結算後，無法取得使用執照及辦理工廠登記，無法營運迄 93 年底已逾 4 年，確有疏失。

- 3.廠房於 89 年 9 月驗收結算後，未妥適儲存廠商交付已完成驗收之包裝空瓶，放置於露天廣場，經風吹雨淋，達無法使用程度，確有違失。

(二)經濟部督導連江縣政府檢討改善措施

- 1.有關「南竿海淡廠 2 期附屬設備工程及委託操作銷售案」工程用地未全部完成產權移轉登記，形成無照興建，無法取得使用執照及辦理工廠登記一事，連江縣政府應檢討相關之用地處理程序，避免類似事件發生。已請縣府加速辦理相關產權移轉登記，並擬訂完成日期，專案控管執行進度，俾早日取得使用執照，發揮該項工程效益。
- 2.有關南竿海淡廠工程用地，早年因土地尚未清查無地號及印領清冊，地主無法取得權狀，致縣府徵收後無法辦理產權移轉手續，而委請律師辦理土地移轉訴訟，惟已逾民法 15 年之請求權時效一節，請縣府爾後若有類似案件，應積極辦理並請注意法律時效。
- 3.有關「南竿海淡廠 2 期附屬設備工程及委託操作銷售案」之包裝水空瓶驗交後未妥適儲存報廢，造成財物損失一節，已請連江縣政府注意爾後驗收完後之物品，如暫時不用，應妥善保管，並事

前規劃適當存放地點，以免存放不當，造成損壞。

四、關於連江縣政府辦理工程試車、驗收作業程序顛倒錯置，不良廠商刊登政府採購公報引用法條款次錯誤，虛耗作業時日，應確實檢討改進一節：

(一)經濟部查證結果

- 1.依西莒海水淡化廠工程、南竿海水淡化廠第 2 期工程及其附屬設備工程、委託操作銷售案等 3 案合約規定，工程完工後應先進行整體試車，驗證設備產水性能，試車完成後方辦理驗收。查前揭 3 案承攬廠商（含後續接辦廠商）光正公司、長城公司、上鋒公司、雅葳公司等於申報竣工後，縣府未依合約規定先進行整體試車即辦理初驗及缺失改善，作業程序明顯顛倒錯置，應確實檢討改進。
- 2.連江縣政府處理西莒海水淡化廠工程原承商（光正公司）刊登政府採購公報作業過程，引用法條款次錯誤，遭工程會指正重新作業，虛耗數月作業時日，確應檢討改進。

(二)經濟部督導連江縣政府檢討改善措施：已請連江縣政府對從事採購相關人員實施訓練，充實相關專業智能，避免再發生類似採購疏失。

註：本案經本院交通及採購委員會第 4 屆第 3 次會議決議：「結案存查」。

\*\*\*\*\*  
**會議紀錄**  
\*\*\*\*\*

一、本院國防及情報委員會第 4 屆第 2 次會議紀錄

時間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 10 時 35 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 周陽山 林鉅銀  
洪昭男 陳健民 黃武次  
黃煌雄 葛永光 趙昌平

列席委員：李炳南 馬以工 程仁宏  
趙榮耀 劉玉山 錢林慧君

主席：陳健民

主任秘書：吳昌發

紀錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：除討論事項第一案參，中央機關巡察（1-4 頁）之巡察時間，行政院退輔會改為 97 年 10 月 20 日（星期一）上午。國家安全局改為 97 年 11 月 17 日（星期一）上午外，其餘確定。

乙、討論事項

一、葛委員永光調查據審計部函報：國防部聯合後勤司令部辦理「J P - 5 燃油等五項（F U 9 0 0 3 2 L 1 1 2 P E）」採購案，核有採購計畫作業程序不當及未依規定辦理契約變更情事之調查報告乙案。提請 討論案。

決議：一、調查報告通過。

二、抄調查意見函請國防部於 2 個月內確實檢討改進見復。

三、抄調查意見函請審計部參考。  
 二、國防部函：函復大院對本部「中山科學研究院等國防關鍵科技人才流失情形案」辦理情形審議第 2 次核提意見再說明乙案，提請 討論案。

決議：一、中科院院長下轄八千餘人，無人事核定權，有礙領導統御等相關問題，列入第 4 屆監察委員年度巡察辦理。

二、調查案結案存查。

三、司法院及國防部函：檢陳大院「據王朝安君陳訴：前警總在戒嚴時期假借聘僱名義，以武力將渠等 7 員押解綠島非法羈押，受害人聲請冤獄賠償案」調查意見辦理情形乙案（計 2 件），提請 討論案。

決議：調查案結案存查。

四、行政院研考會及國防部函：有關桃園縣「居易新村」共同持有之 1,020 坪土地等相關爭議與責任檢討情形，國防部業已辦理完竣，建請解除列管一案。提請 討論案。

決議：結案存查。

五、行政院函：本院函復有關貴院前調查「據林金源君陳訴：國防部三軍聯訓基地濫墾濫挖，將保力山、三台山、虎頭山及赤牛嶺等地區之樹木砍除作為訓練基地，造成屏東縣恆春地區土壤涵水率僅剩 5%，排水系統失衡，每遇豪雨便氾濫成災，嚴重影響居民生命財產安全。究相關機關有無違失？」案辦理情形，囑依所附審議意見辦理見復一案。經交據國防部會同相關機關函報改進情形案暨屏東縣恆春鎮公所函副本有關恆春三軍聯訓基地執行山區訓場放牧管制措施成效不彰，牛羊啃食新植樹苗造成水土

保持工作難以維持，若遇豪雨來襲恐土石鬆動滑落，嚴重危害當地居民生命財產安全案（計 3 件），提請 討論案。

決議：一、抄核簽意見二，函請行政院將「三軍聯訓基地銜外排水計畫工作協調會」之會議結論後續辦理情形函復本院。屏東縣恆春鎮公所於 94.03.04 以副本函知本院，已併行政院函處理，原副本予以存查。

二、屏東縣恆春鎮公所 94.06.27 函，係向本院陳訴：「國防部對擅闖基地放牧之民眾報警處理，卻因民代出面說情而撤銷告訴」。此陳訴事項原非調查範圍，惟基於落實公權力，維護水土保持之考量，檢送該函請行政院轉飭所屬處理見復。

三、以上 2 點，函請行政院轉飭所屬於文到後 2 個月內辦理見復。

六、國家安全局函：財團法人台灣綜合研究院返還本局財產案暨法務部函：關於大院函送有關「親民黨立法院黨團陳述：請就國家安全局預算外秘密帳戶之資金往來、運用、流向及經手人員等是否涉及不法，詳予調查等情，另輿論亦對國家安全局預算外秘密帳戶之運用有各種不同之評述，對機關形象影響甚大」一案，該調查意見第二及第三項內容所述，其中是否涉及不法情事及台灣台北地方法院檢察署函：請惠予查明貴院 93 年 11 月 1 日院台國字第 0932100432 號函調查案承辦之調查官姓名惠復等乙案（計 7 件），提請 討論案。

- 決議：一、法務部部分，函請國防部高等軍事法院檢察署將偵查結果見復。
- 二、國家安全局部分，抄簽注意見三之(一)(二)(三)(四)有待澄清各點，函請國家安全局詳實補充說明。
- 三、台灣台北地方法院檢察署部分，函復該署對於調查案情若有不明瞭之處，應以書面方式函送本院。
- 七、國防部函：函送大院對「立法委員廖婉汝陳訴：國防部辦理『特高頻無線電機及配件』釋商案，涉有貪瀆不法情事，訴請查處等情」之調查意見辦理情形乙案，提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見三，函請國防部辦理見復。
- 八、國防部函：檢陳本部對大院函示「嚴格督導中科院切實執行洩密案改進措施」案辦理情形乙案，提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見四之(一)、(二)項，函請國防部辦理見復。
- 九、國防部函：謹呈大院對「陸軍花防部盧文雄服役期間失蹤案」調查意見本部檢討辦理情形乙案，提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見三，函請國防部檢討改進見復。
- 十、國防部函：函送大院對「故陸軍上尉龐子偉家屬申請改以作戰死亡撫卹案」審議意見辦理情形乙案，提請 討論案。
- 決議：抄核簽意見三函復國防部處理見復。
- 十一、國防部函：檢送監察院對「國防二法實施後，對國軍建立文官制度現況之檢討」專案調查研究案報告「結論與建議」調查意見，本部辦理情形說明資料乙份，提請 討論案。
- 決議：函請國防部將本專案調查研究最新辦理情形見復。
- 十二、國防部函：函陳本部「現行常備士官專案調查報告建議事項」民國 93-95 年度辦理情形乙案（計 3 件），提請 討論案。
- 決議：函請國防部依附表所列提供統計數據，並請說明其動向原委及未來兵役制度變革對現行士官制度運作的影響見復。
- 十三、古漢宏君續訴：空軍總司令部處理葉蒲竊佔眷舍糾紛有偏袒等情乙案（計 2 件），提請 討論案。
- 決議：影附陳情書函請國防部查明處理逕復陳訴人並副知本院。
- 十四、方中立君續訴：國防部承辦台南市富台新村改建案，未將第 647 號等筆土地（面積約 2 公頃）列入輔助購宅款及地上物拆遷補助費之計算標準，涉有違失等情乙案，提請 討論案。
- 決議：影附陳訴書函請國防部查處並將有關判決結果見復。
- 十五、龐介華續訴：國防部及聯勤總部迄今仍未辦理渠父陸軍上尉龐子偉作戰死亡 20 年撫卹及入祀台北圓山忠烈祠，請求本院協助處理乙案（計 3 件），提請 討論案。
- 決議：將陳訴人續訴意旨函請國防部協助處理並副知陳訴人。
- 十六、張尚強君代理劉伯陽陳訴：故榮民劉昊（劉重陽）之遺產於民國 84 年間遭兩岸詐騙集團聯手冒領得逞，經向行政院退輔會及海基會陳情，尋求解決未果，請求協助，以保障合法權益等情乙案

- (計 4 件)，提請 討論案。
- 決議：一、抄簽注意見二之(一)、(二)，建請陳訴人逕循司法途徑解決。
- 二、抄簽注意見二之(三)，及影附陳情書函請退輔會確實查處逕復陳訴人，並副知本院。
- 十七、黃揚證君陳訴：渠為公地自建單位管理之自建戶，不服國防部之決策，並檢送國防部函文，陳請監察院還民公道等語乙案，提請 討論案。
- 決議：影附陳情書(含附件)及抄簽注意見三，函請國防部妥處逕復陳訴人，並副知本院。
- 十八、國防部及內政部等函：檢送本部處理金門地區 64、65 年次兵役問題補救措施乙案(計 3 件)，提請 討論案。
- 決議：影附國防部等復函函復陳訴人後併案存查。
- 十九、陳訴人林平懇請本院提供 89 年 1 月 12 日調查陸軍總司令部第八軍團辦理台富 4 眷村改建案之調查結果乙案，提請 討論案。
- 決議：影附本案調查意見函復陳訴人。
- 二十、審計部函報，本院函囑查明國防部聯合後勤司令部保修署辦理「綜合測試器記憶體板等 19 項維修案」其項目、數量及金額等乙案，提請 討論案。
- 決議：函復審計部准予備查。
- 二十一、據審計部函報：該部書面審核海軍左營後勤支援指揮部(下稱左支部)民國 96 年度原始憑證，核有辦理核發艦艇修護獎金「優等」事蹟之評定未盡確實，涉有違失，經函請國防部主計局帳務中心轉知左支部查處，據復已予失職人員適當處分，報請本院備查等情乙案，提請 討論案。
- 決議：函復審計部准予備查。
- 二十二、據審計部函報：審計部派員調查國防部所屬辦理共同供應契約採購案，據報核有履約管理未確實依契約規定辦理之缺失，經通知查明妥處，據復已予失職人員適當處分，並研提改進措施案，報請本院備查等情乙案，提請 討論案。
- 決議：函復審計部准予備查。
- 二十三、審計部函報，派員調查空軍第二後勤指揮部軍品清點調整作業，據報涉有違失情事，經通知查明相關人員違失責任，業經依權責處分，並已採取相關改進措施，經核尚屬妥適，報請備查乙案，提請 討論案。
- 決議：函復審計部准予備查。
- 二十四、國防部函送，本院審議「中華民國 92 年度中央政府總決算審核報告」決議簡明表，有關該部所列事項辦理情形乙案，提請 討論案。
- 決議：併案存查。
- 二十五、審計部函「鈞院函送民國 86 年度劾字第 10 號彈劾案文，彈劾空軍總司令部及其所屬後勤司令部部分軍官違法失職案，囑本部對於案內有無財務違失或被彈劾人財務責任部分，依法嚴加追稽見復乙案，謹將後續辦理情形，陳復如說明」乙案(計 2 件)，提請 討論案。
- 決議：併案存查。
- 二十六、藍壽山陳訴「為前服務保一總隊因病就醫，退輔會涉有違失致其遭除名開缺」乙案，提請 討論案。
- 決議：併案存查。
- 二十七、郭勝華君續訴及立法院司法委員會函，就僑務委員會郭委員勝華請願，其

父郭章垣於二二八事件遇難，相關機關及本院應妥處以維權益乙節，函請本院提供書面說明乙案（計 2 件），提請討論案。

決議：本案已於 96 年 1 月 16 日辦理完竣，併案存查。

二十八、姜錦超君陳訴「為前訴在軍中服務期間遭迫害，請求國家賠償案續訴」之副本乙案，提請討論案。

決議：併案存查。

二十九、立委朱鳳芝國會辦公室書函：茲為協助中華民國敵前敵後作戰返台國軍官兵權益聯合促進會韓蔚天等人爭取適當之補償，敬請惠予提供貴院國防及情報委員會 87 年 5 月翟監委宗泉之調查報告影本乙份案，提請討論案。

決議：本件已於 97 年 7 月 8 日辦理完竣，併案存查。

三十、立法委員彭添富國會辦公室書函：惠請查告鈞院曾否對國防部糾正「軍人涉及違法兼差案」。提請討論案。

決議：本件已於 94 年 8 月 24 日辦理完竣，併卷存查。

三十一、國防部部長辦公室送來「本室機密文書機密等級變更或註銷建議單 1 份，建請惠予辦理機密等級變更事宜，請查照」乙案，提請討論案。

決議：辦理解密並函復國防部辦理。

散會：上午 11 時 15 分

二、本院國防及情報、內政及少數民族委員會第 4 屆第 2 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 9 時 30 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 吳豐山 杜善良  
沈美真 周陽山 林鉅銀  
洪昭男 洪德旋 馬以工  
高鳳仙 陳健民 程仁宏  
黃武次 黃煌雄 葛永光  
趙昌平 劉玉山

列席委員：李炳南 楊美鈴 趙榮耀  
錢林慧君

主席：陳健民

主任秘書：吳昌發 周萬順

紀錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國防部等函：覆大院對退伍軍官趙龍劍陳訴本部未准發放退休俸及生活補助費調查意見乙案（計 5 件），提請討論案。

決議：調查案結案存查。

二、國防部函：檢送大院調查「郭義雨君陳訴」調查意見查復書暨桃園縣政府函：「郭義雨陳訴：渠於桃園縣八德市大發段 2059、1496 及 1497 等地號土地上耕種已 20 餘年，依『各機關經管國有公用被占用不動產處理原則』得承租該地，惟國防部未儘速清查處理該等非公共用途土地並歸還財政部國有財產局，影響渠權益」復如說明乙案（計 6 件），提請討論案。

決議：一、調查案結案存查。

二、函復陳訴人有關申請承租事宜，逕向國有財產局申請。

三、大安里民陳訴部分，函請國有財產局說明系爭地現況移

交接管後，是否尚遭占用等情見復。

三、行政院函「貴院函，為本院指示國防部、教育部、內政部等機關辦理國防役，迄無明確法律依據，為擴大員額來源，復函示修正有關規定，對於未錄取預備軍官且未具預備士官資格者，得以預備士官服國防役，使國防役之實施違反依法行政原則及平等原則之情形，更為嚴重；又國防部、教育部、內政部等機關組成之大專程度義務役預備軍（士）官考選委員會，負責小留學生服國防役考試成績及錄取資格審查，竟擅以行政措施逾越其上位法令，破壞預備軍官預備士官考選及國防役制度之公正性與公信力。本院及其所屬相關部會開放小留學生回國參加國防役甄選，其政策與執行未作整體性及合法性考量，僅從單一施政目的及政府機關業務需求，選擇性提供優惠，忽略對於兵源之掌握，貿然實施小留學生服國防役，殊欠週延，難辭違法失當之責，囑依 貴院審議意見切實檢討見復一案，經交據國防部會同有關機關函報對 貴院審議意見之檢討改進辦理情形乙案（計 13 件），提請討論案。

決議：一、調查案結案存查。

二、函請行政院說明：研發替代役與國防工業訓儲制度之比較，以及小留學生返國服「研發替代役」之申請及錄取人數等實施現況，該等人員返國服役貢獻所學問題是否已獲確實解決？並檢附佐證資料見復。

三、對「研發替代役」之事項，

如有繼續瞭解之必要，可書面質問國防部。

四、行政院函：為對「照護機構資源未能有效整合，閒置情形嚴重；公費安養機構安養功能調整計畫欠缺控管機制，執行成效不明」及「內政部所屬老人福利機構辦理安養養護業務之規範欠周」乙案調查意見改進情形乙份，提請 討論案。決議：抄簽注意見二表列調查意見（一至五、七至十一項）及簽注意見，函請行政院轉飭所屬再為補充說明見復。

五、行政院函：「有關貴院前糾正本院國軍退除役官兵輔導委員會未確實審查退除役官兵就養安置條件，復未依規定，落實定期驗證機制，致多年未返回國內人員及十年內進出國境二百餘次之退除役官兵，每月仍領有就養給與，核與規定有違，易滋弊端，實有重大違失案之檢討改進情形案中之糾正事項二部分，囑轉知所屬，將最後處理結果見復一案，經交據本院國軍退除役官兵輔導委員會函報查處情形，尚屬實情」乙案，提請討論案。

決議：函請行政院轉知所屬將最新處理情形見復。

六、行政院函「貴院函，前國防部所屬游擊傘兵總隊於四十二年間『徵購』坐落桃園縣龍潭鄉三角林段一五地號等二十餘筆土地，未本諸營產管理及使用機關職責，立即辦理及追蹤完成所有權移轉登記；陸軍總司令部於六十一年間遷建至該等土地後，亦未能履續追蹤完成，復於部分土地原所有權人主動要求辦理所有權移轉登記時，仍未能積極處理，任令延宕，確有怠忽職責之咎，而國防部

亦未善盡上級機關指揮、監督職責；又桃園縣政府未能基於土地徵收執行機關職責，詳為查明本案土地於公告徵收後何以如該府所稱改以價購方式辦理取得作業之事證，均有疏失」，仍囑依貴院審議意見查處見復一案。茲據國防部函以，本案因「徵收」、「價購」等疑義尚待釐清確認，陸軍總司令部前於 91 年 11 月 20 日提起行政訴訟，現仍由台北高等行政法院審理中，惟尚未獲復，俟判決確定後當即函復貴院。提請討論案。

決議：抄簽注意見三函請行政院查明見復。

七、最高法院檢察署函：大院函查「據賴文誠君陳訴：蘇章林等 48 人，平時居住於中國大陸，以不實證件向我政府申請榮民津貼等各種福利待遇，有關單位是否涉有疏失」乙案，請針對本案涉嫌刑事責任部分，查明依法辦理具報乙案（計 12 件），提請討論案。

決議：抄核簽意見三函請最高法院檢察署辦理見復。

八、國防部函：檢陳大院調查「台北市內湖區西湖段 14 筆土地，軍方長期占用，未給予任何補償」案處理情形及檢討意見乙案（計 3 件），提請討論案。

決議：函復國防部同意於達成協議後再將協商結果具復。

九、國防部函：檢陳大院為調查 67 年次替代役役男熊偉強入營驗退作業辦理情形說明資料乙案，提請討論案。

決議：函國防部：貴部所稱已責令後備司令部檢討議處失職人員乙節，請檢具辦理結果及佐證資料見復。

十、張良澤君陳訴：財政部國有財產局、台

南縣政府消防局、台南縣歸仁鄉公所就台南縣歸仁鄉八甲段第 33-4 及 33-6 地號土地之使用、管理，請查明有否違反國有財產法第 39 條及徵收土地之相關法令規定，以維陳訴人權益乙案（計 2 件），提請討論案。

決議：抄簽注意見三及檢附陳訴書影本函請財政部國有財產局詳實查明見復，另副知陳訴人。

十一、公關室送來立法委員余政道國會辦公室函：因問政需要，請提供柯委員明謀調查林建宏君代理何永興等陳訴：渠等所有坐落台北市北投區振興段一小段六九地號土地，於五十三年間遭國防部陸軍總司令部以設立美軍倉庫及通信隊遷建需要收購，惟未依原收購目的使用，興建振興醫院招收病患，嚴重影響渠等權益，涉有違失等情之調查報告。提請討論案。

決議：本件已於 96 年 5 月 16 日辦理完竣，併卷存查。

散會：上午 9 時 55 分

### 三、本院國防及情報、財政及經濟委員會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 9 時 55 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 李炳南 周陽山  
林鉅銀 洪昭男 馬秀如  
陳健民 程仁宏 黃武次  
黃煌雄 楊美鈴 葛永光  
趙昌平 劉玉山 錢林慧君  
列席委員：吳豐山 沈美真 馬以工  
趙榮耀



主 席：陳健民

主任秘書：吳昌發 魏嘉生

紀 錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國防部函：檢送大院調查「全國所有空  
置營地之管理及處理情形」案檢討報告  
1 份乙案，提請 討論案。

決議：調查案結案存查。

二、國防部函：函送本部推動「軍工廠國有  
民營」及「軍機策略性商維」執行成效  
檢討（含成本效益分析）乙案，提請  
討論案。

決議：函請國防部將 94-97 年軍工廠國  
有民營及軍機商維之執行成效見  
復。

三、法務部函：大院函送對「台北榮民總醫  
院私設『榮光基金』秘密帳戶，前院長  
張茂松且獨創『產官學研究開發中心』  
，做為榮總對外收取費用之窗口，種種  
規避預算程序之不法事項是否屬實，認  
有深入了解之必要」乙案之調查報告，  
囑轉飭檢調單位依法處理見復，復如說  
明三、四乙案（計 4 件），提請 討論  
案。

決議：併案存查。

散會：上午 10 時 0 分

四、本院國防及情報、交通及採購委  
員會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期  
四）上午 10 時

地 點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 杜善良 周陽山

林鉅銀 洪昭男 洪德旋

陳健民 黃武次 黃煌雄

葛永光 趙昌平 劉玉山

列席委員：吳豐山 李炳南 馬以工

程仁宏 楊美鈴 趙榮耀

錢林慧君

主 席：陳健民

主任秘書：吳昌發 翁秀華

紀 錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、行政院國軍退除役官兵輔導委員會函：  
謹陳 大院轉飭本會台北榮民總醫院檢  
討，有關「92 年間標得『台北榮總與  
市立關渡醫院太平間委外營運壹年』採  
購案，惟該院未依約履行並撤銷欣欣殯  
儀公司得標資格及沒收押標金，致權益  
受損」調查意見，復如附件乙案，提請  
討論案。

決議：調查案結案存查。

二、國防部函報，林委員將財、詹委員益彰  
提示：「花蓮吉安鄉中正路 2 段南端道  
路拓寬工程，為了退縮 10 公尺，和空  
軍三指部溝通 8 年，最後連縣長出面協  
調，仍陷入僵局，毫無進展」剪報。該  
部辦理情形乙案，提請討論案。

決議：結案存查。

散會：上午 10 時 5 分

五、本院國防及情報、司法及獄政委  
員會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期

四) 上午 10 時 5 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 周陽山 林鉅銀

洪昭男 馬秀如 高鳳仙

陳健民 黃武次 黃煌雄

楊美鈴 葛永光 趙昌平

列席委員：吳豐山 李炳南 沈美真

馬以工 程仁宏 趙榮耀

劉玉山 錢林慧君

請假委員：劉興善

主 席：陳健民

主任秘書：吳昌發 徐夢瓊

紀 錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國防部函：檢送大院糾正本部軍醫局及主計局「會計事務員余月美虛設人頭帳戶詐領獎助金違失案」之檢討改進辦理情形乙案，提請 討論案。

決議：糾正案結案存查。

二、臺灣臺北地方法院檢察署函「檢陳本署 93 年度偵字第 18337 號被告余月美違反貪污治罪條例案檢察官起訴書、不起訴處分書正本各一件」乙案，提請 討論案。

決議：俟馬委員秀如提出研究意見後提下次會議討論。

三、朱昭介君續訴：本院寄送之文書影本內容不夠清楚，請提供更清晰之影本云云（計 2 件），提請 討論案。

決議：依規定逕行存查，不予函復。

散會：上午 10 時 15 分

六、本院國防及情報、內政及少數民族、教育及文化委員會第 4 屆第 1 次聯席會議紀錄

時 間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 10 時 15 分

地 點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 吳豐山 李炳南

杜善良 沈美真 周陽山

林鉅銀 洪昭男 洪德旋

馬以工 馬秀如 高鳳仙

陳健民 程仁宏 黃武次

黃煌雄 葛永光 趙昌平

趙榮耀 劉玉山 錢林慧君

列席委員：楊美鈴

請假委員：劉興善

主 席：陳健民

主任秘書：吳昌發 周萬順 柯進雄

紀 錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國防部函：檢陳大院調查「高鐵雲林車站特定區區段徵收現耕戶救濟金發放案」辦理情形；行政院新聞局函：有關本局協調財團法人中央廣播電臺就雲林縣政府辦理「高速鐵路雲林車站特定區」區段徵收虎尾分臺所獲補償費，研議比照國防部發放予現耕戶救濟金之核發作業辦理情形暨雲林縣政府函：「有關立法委員林國華等陪同王建東君陳訴：國防部及財團法人中央廣播電臺對於台灣高速鐵路雲林車站特定區區段徵收比照雲林監獄補償」乙案（計 3 件），提請 討論案。

決議：調查案結案存查。

散會：上午 10 時 20 分

七、本院國防及情報、內政及少數民族、司法及獄政委員會第 4 屆第 2 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 10 時 20 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 吳豐山 杜善良  
沈美真 周陽山 林鉅銀  
洪昭男 洪德旋 馬以工  
馬秀如 高鳳仙 陳健民  
程仁宏 黃武次 黃煌雄  
楊美鈴 葛永光 趙昌平  
劉玉山

列席委員：李炳南 趙榮耀

請假委員：劉興善

主席：陳健民

主任秘書：吳昌發 周萬順 徐夢瓊

紀錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、司法院函：據藍明祥先生陳訴指台灣高雄地方法院駁回渠聲請冤獄賠償案件，影響渠權益等情之調查意見本院處理情形乙案，提請 討論案。

決議：影送本案調查報告全文及前臺灣南部地區警備司令部軍事檢察官不起訴處分書（七十年法字第四十五號）影本各 1 份，函請司法院轉飭所屬再行查明檢討見復。

散會：上午 10 時 25 分

八、本院國防及情報、財政及經濟、司法及獄政委員會第 4 屆第 2 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 10 時 25 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 李炳南 周陽山  
林鉅銀 洪昭男 馬秀如  
高鳳仙 陳健民 程仁宏  
黃武次 黃煌雄 楊美鈴  
葛永光 趙昌平 劉玉山  
錢林慧君

列席委員：吳豐山 沈美真 馬以工  
趙榮耀

請假委員：劉興善

主席：陳健民

主任秘書：吳昌發 魏嘉生 徐夢瓊

紀錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、國防部函：有關大院調查「蔡炳東少校陳訴」案，陳請同意辦理展延。提請討論案。

決議：函請國防部將調查案最新執行情形見復。

散會：上午 10 時 28 分

九、本院國防及情報、內政及少數民族、財政及經濟、交通及採購委員會第 4 屆第 2 次聯席會議紀錄

時間：中華民國 97 年 9 月 18 日（星期四）上午 10 時 28 分

地點：第 1 會議室

出席委員：余騰芳 吳豐山 李炳南  
杜善良 沈美真 周陽山  
林鉅銀 洪昭男 洪德旋  
馬以工 馬秀如 高鳳仙  
陳健民 程仁宏 黃武次  
黃煌雄 楊美鈴 葛永光  
趙昌平 劉玉山 錢林慧君

列席委員：趙榮耀

主 席：陳健民

主任秘書：吳昌發 周萬順 魏嘉生  
翁秀華

紀 錄：游秀金

甲、報告事項

一、宣讀上次會議紀錄。

決定：確定。

乙、討論事項

一、「陸光七村」甲、乙、丙社區聯合管理委員會函：「陸光七村」甲、乙、丙社區大樓住宅及設施缺失陳情事宜之副本乙案，提請 討論案。

決議：函請國防部於 1 個月內提供：「陸光七村」甲、乙、丙社區聯合管理委員於 97 年 8 月 9 日函請（聯管字第 9708001 號）該部要求協助解決該社區大樓住宅及設施與機電諸多缺失等情之辦理情形見復。

散會：上午 10 時 35 分

\*\*\*\*\*  
**本院新聞**  
\*\*\*\*\*

一、本院成立「綠建築監察論壇」

在全球一片節能減碳浪潮中，本院為瞭解國內綠建築推動成效，已設置「綠建築監察論壇（網址：<http://www.cy.gov.tw/newstalk.asp>）」，歡迎各界踴躍利用該論壇提供寶貴意見。

行政院於民國 90 年 3 月 8 日核定「綠建築推動方案」迄今已 7 年，其執行成效如何？執行過程衍生何種問題？對綠建築消費者保護是否周延？為全盤瞭解執行成效和問題癥結，促使相關主管機關積極面對問題，籌謀有效之因應對策，經 97 年 8 月 20 日內政及少數民族委員會第 4 屆第 2 次會議決議針對綠建築推動成效辦理專案調查，專案小組並設置「綠建築監察論壇」廣泛蒐集各方意見。

此次設置的「綠建築監察論壇」主要在蒐集主管機關、學界、消費者、建築業、房屋仲介業對於綠建築消費者保護、綠建築宣導、綠建築容積獎勵、新舊建築和公私有建築實施綠建築成效、候選綠建築證書、法令、追蹤查核、跨部會整合等議題之意見，以真確掌握綠建築政策優缺點。

「綠建築監察論壇」所蒐集之各方意見，經歸納整理之後，將作為專案調查參考資料；調查結論並將促請相關主管機關積極面對問題，籌謀有效改善對策，有助綠建築正向發展。