

財團法人中華顧問工程司

107 年度預算

財團法人中華顧問工程司編

財團法人中華顧問工程司

目 次

一、總說明

(一)概況	1
(二)工作計畫或方針	5
(三)本年度預算概要	29
(四)前年度及上年度已過期間預算執行情形及成果概述	30
(五)其他	36

二、主要表

(一)收支營運預計表	37
(二)現金流量預計表	38
(三)淨值變動預計表	39

三、明細表

(一)收入明細表	40
(二)支出明細表	41
(三)固定資產投資明細表	42
(四)轉投資明細表	43

四、參考表

(一)資產負債預計表	44
(二)員工人數彙計表	45
(三)用人費用彙計表	46

總 說 明

財團法人中華顧問工程司

總說明

中華民國 107 年度

壹、概況

一、設立依據與沿革

財團法人中華顧問工程司於民國 58 年由交通部等政府機構及學術團體捐助，經交通部於 58 年 12 月 17 日核准成立。

96 年間因應「工程技術顧問公司管理條例」相關規定，依法轉投資成立台灣世曦工程顧問股份有限公司(後稱台灣世曦)，由其概括繼受原有之工程顧問業績及業務，並經董事會通過修訂業務範圍為各類相關工程、科技之研究發展、檢驗、鑑定、技術輔導、教育訓練與出版品之發行，業務重心由實體建設的技術服務逐漸轉換為知識、技術的前瞻創新，並肩負匯流、教育與傳承等多重目標，轉型後的業務內容更契合創設宗旨，益發凸顯公益角色之扮演。

二、設立目的、使命與願景

依據捐助章程，本工程司設立的目的是發揮我國專門人才之技術知識，促進交通建設，改進工程技術，協助國內外之經濟發展。

本工程司自 58 年至 96 年近四十年期間，積極參與國內、外各大公共工程建設，提供規劃、設計、監造、專案

管理等技術顧問服務，對台灣的各项基礎建設及經濟發展，具有一定的貢獻；同時亦為國家培育甚多精實之工程技術人才。96年起雖組織轉型，然本工程司肩負之使命並未消滅，為因應科技創新及國際情勢、自然環境快速變遷，除原本承負之使命外，本工程司將透過參與或協助交通主管機關精進業務能力的方式，進行技轉與人才培訓，期望在交通施政方面，成為產、官、學、研各界，在技術、知識、資訊、服務整合與客觀評量的平台。

三、組織概況

(一) 業務範疇

本工程司自96年5月1日起，已不再經營公共工程建設之規劃、設計、監造、專案管理等技術顧問服務業務，轉型為財團法人性質之研究機構，業務範圍著重在各類相關工程、科技之研究發展、技術輔導、教育訓練與出版品之發行。

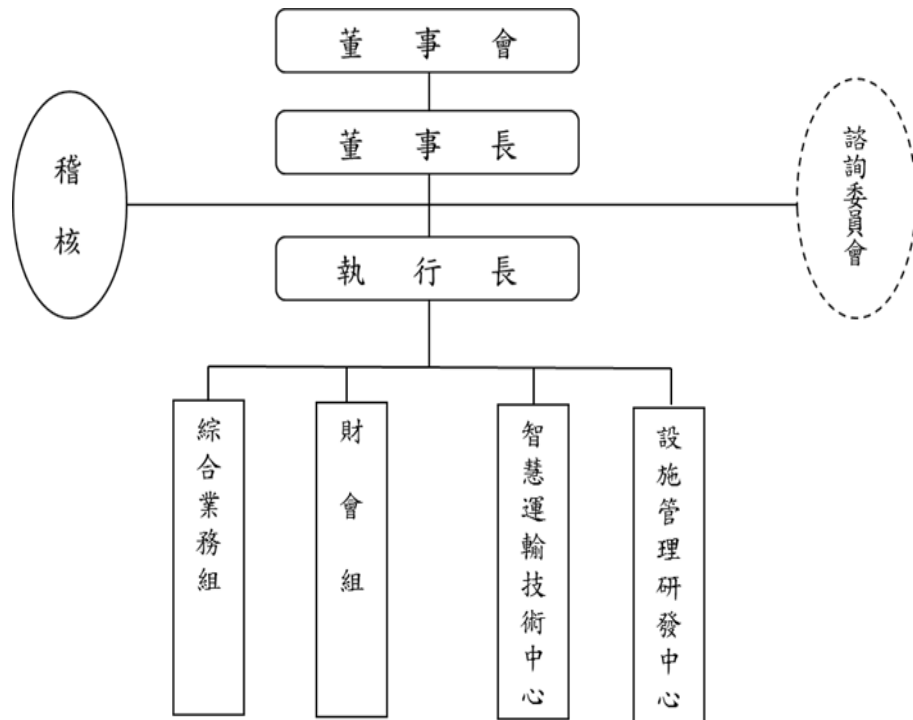
(二) 組織架構(參見附件組織架構圖)

本工程司轉型初期僅辦理對台灣世曦監督業務及綜合研發規劃，有三組(研發、財會、行政)、一室(稽核)、一處(雅加達辦事處)。嗣後應業務需要於98年增設橋梁技術中心及軌道技術中心、104年增設交通控制研究中心；然因公共工程領域涵蓋範圍廣泛，學門專長差異明顯，以本工程司有限的人力，很難長期展現廣泛而亮眼

的成效，以致外界對本工程司現今之角色與功能常有質疑，立法院於最近會期亦請交通部督促本工程司針對未來業務發展並合併人力編列進行檢討。

經考量本工程司之財務狀況、軌道中心規模有限、研發組功能定位不明確以及交通控制中心之業務將再擴增等因素，現有財會組與行政組仍維持行政單位性質，財會組名稱不變；行政組配合業務擴增改名為綜合業務組。交通控制研究中心配合交通部發展智慧運輸及大數據分析之政策目標改名為智慧運輸技術中心。橋梁中心與軌道中心因均辦理鐵公路類交通設施維護作業之技術研發，合併為設施管理研發中心。研發組之業務併入行政組；原有雅加達辦事處因任務結束將予以裁撤。調整後之組織架構由原本之三組、三中心，精實為二組、二中心。

調整後之組織架構如圖一所示。相關業務則聚焦在對交通部與部屬機關之施政協作，希望透過各種合作方式，將研究成果落實到具體施政中，以充分發揮公益法人的功能。調整後各單位之業務重點如下：



圖一、調整後中華顧問工程司組織架構圖

1. 綜合業務組：除人事、文書、總務、法務等一般行政管理業務外，增加電腦及資訊網路、常態性的教育訓練與出版等業務。
2. 財會組：維持原業務，辦理轉投資事業財務監督、財會收支、稅務申報、資金運用規劃、預算執行管控、台灣世曦公司舊制退休金提撥管理、預決算書製作等。
3. 設施管理研發中心：導入物聯網、大數據等資通訊科技，研發項目包括橋梁、鋪面、邊坡等全生命週期的管理與養護科技以及相關之教育、訓練、技術推廣等事項。

4. 智慧運輸技術中心：辦理智慧交控、先進公共運輸系統、旅運資訊服務、車聯網及大數據應用等之技術研發事項。
5. 稽核：辦理所有財務、業務及營運稽核業務，並依相關規定執行稽核事項。

貳、工作計畫或方針

一、研究發展與服務計畫

(一) 計畫重點

107 年度研發業務除延續 106 年度未完成之跨年度計畫外，仍以強化用路安全認知、精進交通設施維護、合作推動智慧交控、協助發展公共運輸與綜合性研發與服務等五項重點，說明如下：

1. 強化用路安全認知

106 年交通部將「建構安全交通環境，落實運輸風險管理」列為年度施政目標，在政策上以宣導教育與數位科學輔助改善為主軸，特別關注機車與遊覽車兩大重點族群，並訂定明確改善目標，期望能夠降低「事故 30 天內死亡案件」的道路交通事故死亡人數 8%（以民國 100-102 年平均死亡人數為基期）。

為建構智慧交通安全管理體系，應建立交通安全數據資料庫，型塑數位交通母體情境，利用特徵與標記，篩選安全缺失熱點，進行問題成因診斷，建立風險指標，發展交通安全關照對策，持續監督成效改善。特別是針對交通安全風險對象，在「人」的部分進行事故資料的大數據分析；在「路」的部分則引進公路安全手冊與國際道路評量機制 (International Road Assessment Programme, iRAP) 之概念、架構與方法；在「交通管理主體」的部分，則引入 ISO 39001 的國際規範；至於「車」的部分，則由其他專業機構如車測中心或車安中心辦理。

為建立交通安全分析協作平台的核心技術，107 年計畫項目有：

(1) 交通安全大數據應用與開發

交通資訊來源是系統重要的一環，近年來因行動裝置的普及，群眾外包的新型態資料蒐集方式逐漸出現，因此期望開發相關 APP 提供商用車隊(例如：公車)使用，司機可在車輛停止時點擊面板通報事故發生、道路壅塞以及不良路段等交通相關狀況，藉由行動裝置蒐集 GPS 座標、時間等資訊回傳中心，作為後續交通安全大數據分析與應用之基礎。

(2) 建置交通安全大數據分析協作平台

將 106 年交通安全大數據分析成果系統模組化，並以視覺化圖表建構成互動式網頁，組成交通安全評量系統。工作內容包含三部分：

- A. 建立系統視覺化網站：為網頁與網頁伺服器兩部分，網頁部份即提供視覺化呈現與互動。
- B. 資料分析方法模組系統化：為系統分析與風險評量建立運算模組程式，不同運作頻率下互相配合自動運作。
- C. 分析結果提供資料介接應用程式接口 (Application Programming Interface, API)：模組運算所得結果儲存於資料庫中，提供外界介接 API 以利查詢服務。

(3) 評估引進公路安全手冊與國際道路評量機制

參考美國州公路及運輸協會 (American Association of State Highway and Transportation Officials, AASHTO) 之公路安全手冊 (Highway Safety Manual, HSM)，探討其在我國之適用性以及本土化方式。另整理與介紹在國際廣被接受之國際道路評量機制 (iRAP) 與其對應之線上道路安全軟體平台。探

討引進本土化之適用性、及其應用於我國道路體系之相關課題。

(4) 交通安全管理體系 ISO 39001 國際標準導入

ISO 39001 為聯合國推動之全球道路安全重要項目之一，本計畫將進行相關研究資料蒐集及分析，包含：

- A. ISO 組織推動 ISO 39001 現況。
- B. 日本成功推動 ISO 39001 之經驗。
- C. 國內推動臺灣職業安全衛生管理系統 (Taiwan Occupation Safety and Health Management System, TOSHMS) 之經驗，嘗試找出國內有效運用及導入 ISO 39001 之具體可行方案。

(5) 發展運輸業安全評量技術

本計畫希冀能夠借鏡美國聯邦汽車運輸管理署 (Federal Motor Carrier Safety Administration, FMCSA) 所制定 Compliance, Safety, Accountability (CSA) 計畫內容，加入台灣相關規定以及 ISO 39001 規定制定一份屬於台灣的運輸業安全性評估指標。由於國內交通法規零星散落於各個相關規範之中，使得業者不易落實各項規範，也希望透過安全性評估

指標能夠將相關安全規範作整理並且可以簡易的供民眾及業者使用。

(6) 先進駕駛輔助系統(ADAS)研發

先進駕駛輔助系統 (Advanced Driver Assistance System, ADAS)，主要是通過大量感測器進行偵測判斷，讓汽車能夠像人一樣具有對環境感知與決策控制的能力，能夠自動分析車輛行駛是否處於安全狀態，輔助、補充甚至替代駕駛員對車輛進行的複雜控制，讓駕駛行為更加安全。本計畫將以影像辨識技術為基礎，研發車輛主動車距控制巡航系統(Adaptive Cruise Control, ACC) 與主動式智慧煞車輔助系統(Forward Collision Mitigation, FCM) 等功能，期望該研發成果能有效增進行車安全，並作為本司在先進智慧運輸領域發展的核心技術之一。

2. 精進交通設施維護

交通設施維護管理系統一般是由：地理資訊系統(Geographic Information System, GIS)資料平台、屬性資料庫、成效儀表版、狀況偵測技術與設備、決策管理模組、行政管理模組與行動應用模組所組成；由於各設施主管機關現有運作中的系統不

應打掉重鍊，且相關數據之蒐集與應用亦分屬多單位，因此本工程司努力的重點將著重在建立共通性的先進技術與應用模式之研發，俾協助現有系統提升其效能。

107 年度之研發計畫除協助交通部辦理「縣市政府橋梁維護管理作業及評鑑作業品質提升方案」外部稽核之常態性工作以及應用多軸旋翼無人機 (Unmanned Aerial Vehicle, UAV) 進行橋梁檢測、三維重建與劣化區測量、跨海大橋橋梁監測計畫、基礎深度探測技術於樁柱式橋梁之驗證研究等跨年期之計畫外，107 年度之新增計畫項目包括：

(1) 鐵公路資產全生命週期 (Whole Life Cycle, WLC) 維護評量分析模組開發

研擬國內全生命成本活動架構及基礎模型，建立合適國內環境應用之 WLC 分析架構、流程及運作模式。由定義關聯輸入、輸出、方法及工具，並擬定專案各階段 WLC 活動之關鍵因子，促進 WLC 活動在地化執行。經由一致化 WLC 活動基準，提升主管機關、顧問公司、供應商之間執行 WLC 活動的溝通效能，協助彼此取得合作共識，共同為未來數位化時代之需求作準備。

(2) 橋梁資料庫大數據分析模型建置

利用台灣橋梁管理系統(Taiwan Bridge Management System, TBMS)已累積逾15年以上之資料，並結合中央氣象局、中央地質調查所，以及交通流量等政府開放資料，利用資料探勘技術，分析其劣化因子，並進一步建立其劣化預測模式，以提供維護管理決策參考。

(3) 災害資訊開放平台結合監控設施應用於邊坡防護之評估

選定重要維生道路潛在滑動邊坡，應用行政院災害管理資訊應用平台中之地質與山崩資料，整合坡地快速探測資料，細緻化成3D地下影像，並以低耗電無線傳送即時濕度資訊，配合平台內降雨、地震、土石流即時災害資訊，彙整為邊坡滑動之警戒與行動指標，確切掌握邊坡滑動面與方位。

(4) 影像辨識於設施管養應用研究

利用最新影像辨識、機器學習、大數據分析等技術，應用於交通設施資產管理，用以自動辨識交通設施種類分類存檔、判別設施劣化情形、並進行劣化趨勢分析，以增進管養人員工作效率，增進交通設施安全及整體品質。

(5) 共通性設施狀況偵測設備之研發

交通設施劣化或損毀前，不外乎都有振動、變形、聲音、光線等變化的物理現象，針對各種設施的種類，研析可進行的物理現象偵測，並進行數據分析與推測劣化趨，及早預防修復，以減少設施損毀後之巨額社會成本及維修成本。

(6) 設施管理系統操作介面與視覺化分析之研發

各設施狀況偵測設備可利用現代科技，結合網路技術，達成物聯網的大系統，將各設施偵測設備之即時數據，集中管理、監控與儲存，再將大數據資料進行分析與推測，提供設施管養單位良好的人機介面與管理方式。

(7) 共通性設施管養資料平台之研發

各設施狀況偵測設備可利用現代科技，結合網路技術，達成物聯網的大系統，將各設施偵測設備之即時數據，集中管理、監控與儲存，再將大數據資料進行分析與推測，提供設施管養單位良好的人機介面與管理方式。

3. 合作推動智慧交控

智慧交控部分以「智慧型車路系統」、「巨量交通資料分析與應用」、「交通控制模擬平台」為

三個研發主軸，透過即時蒐集並整合交通大數據進行分析，對路網中經常性壅塞的瓶頸路段進行檢核，探究其問題成因並研擬交通管理手段加以疏通改善。

配合交通部智慧運輸發展計畫，107 年度之研究著重在北宜廊道交通問題與交通預測技術研發。計畫項目如下：

(1) 高速公路旅行時間預測與資訊預報

以 106 年度發展之旅行時間預測作為基礎，探討該項資訊如何提供給用路人能獲得最佳之整體效益，並分析資訊預報後交通型態的演變，嘗試在預測方法中加入回饋機制。

(2) 北宜花廊道交通控制機制研發

為因應蘇花改即將自 106 年底至 109 年間陸續分階段通車，雙北地區與花蓮縣的交通易行性大幅度提高，所額外吸引之觀光旅次將對整體北宜花路廊造成交通衝擊。本案針對蘇花改分階段通車後路廊的道路狀態進行完整的交通資料蒐集與衝擊分析，經由模擬方式針對瓶頸路段提出改善策略與因應方案。

(3) 機器學習式號誌控制技術研發

基於交通大數據資料的產生將逐步實現，本計

畫探討以機器學習架構，開發與環境互動具自我學習能力的適應性號誌控制方法。使號誌運作可以因應路網環境改變即時調整決策機制，改善傳統適應性號誌控制方法較難因應外在環境調整的缺點。本年度將以單一路口/匝道為目標，研發機器學習式號誌控制技術，並測試在不同機器學習方法、輸入變數、環境回饋下對道路運行績效之影響。

(4) 以人工智慧影像辨識技術偵測交通參數

基於影像辨識技術迅速發展以及路口普遍佈設影像監視器設備，本計畫探討結合影像辨識技術應用於全時性交通參數偵測，並整合前項計畫之機器學習式號誌控制技術，作為其所需要的交通參數輸入來源。本計畫將測試與驗證影像辨識技術搭配路口影像監視系統，是否能達成全時性交通參數偵測功能與初步的成本分析，例如交通流量、車間距、速度(將應用於雪隧慢行車輛偵測，並通報坪林控制中心以廣播方式提醒慢行車輛加速，以達提升雪隧流量之效)、車隊停等長度等，以作為評估是否成為路網交通參數偵測來源的方案，並且評估其整合機器學習式號誌控制方法的可行性。

(5) 利用先進駕駛輔助系統組成車隊化運行之可行性研究

考量目前車輛主動車距控制巡航系統 (Adaptive Cruise Control, ACC) 與主動式智慧煞車輔助系統 (Forward Collision Mitigation, FCM) 等先進駕駛輔助系統 (ADAS) 已日漸普及，若透過定速、自動跟車與煞停功能，可以讓隧道內之車流形成車隊運行，就如同將公路軌道化一般，不惟可增加公路服務容量，也可大幅提昇行車安全，因此將探討相關設備之成熟度、可靠性與推廣機制，以及在設備普遍建置過程中對於雪隧車流運行的影響，俾提供作為政策參考。

4. 協助發展公共運輸

以行動力服務 (Mobility as a Service, MaaS) 為基礎的生活平台重新定義「連結」與「回應」，且正在改變全世界。傳統旅行事前要個別規劃一段接一段的行程，在強調行動力的時代，MaaS 整合戶到戶的運輸服務，提供各種運具的組合，達到多重運具、戶到戶且整合的解決方案。

本工程司屬非營利的公益法人機構，考量 MaaS 是交通運輸施政由設施新建轉為營運、管理與服

務，很重要的指標，又是國內公共運輸發展填補服務空隙與缺口，突破發展瓶頸的關鍵，也是數位時代新型態服務的代表，符合本工程司在新時代引領新技術進行創新的自我期許，且在 MaaS 的架構中，旅行時間預測是方案評估與改變民眾選擇行為的關鍵，定線(Routing)、排程(Scheduling)、派遣(Dispatching)等最佳化技術，則是效能提升的主軸，而這些技術的門檻相當高，各事業體若要獨自研發，所需投入的資源與時間將相當可觀，本工程司在區域交控、交通疏導與車流模擬等領域有豐富的能力與經驗，可以配合實際業務需要，協助進行 MaaS 核心技術的研發，並與各界合作，推展到各應用領域；因此希望能與各界共同合作，讓 MaaS 進步的服務型態，能夠在國內有發展的環境與契機。

相關計畫項目包括：

(1) MaaS 核心模組建構第二期

本工程司在 106 年度辦理 MaaS 核心模組旅行時間預測及多重運具最適行程規劃等模式之建構，107 年將繼續進行第二期計畫，除涵蓋更多公共運具與擴大驗證場域範圍，精進核心模組之準確性與細緻度外，並將以擴大台北地區、宜花蘇花改路廊及花蓮熱門景點旅遊路線

為驗證場域，在旅行時間預測方法上，亦將增加自動學習調校機制。

(2) MaaS 需求媒合平台試作

MaaS 推動之關鍵，不僅止於現有運輸業者與服務之整合，更重要的是對於使用者需求的媒合與可行路徑方案之串接與評估，因此利用 106 年的研究成果，將進一步與學術及產業界合作，發展行動力服務之媒合平台，初期將以計程車或遊覽車為對象，來填補傳統公路客運服務之不足。

5. 綜合性研發與服務

在現今資訊爆炸的時代，努力研究、創新與建置所得成果，還需要有很好的傳播、流通管道，更需要許多忠實的粉絲協助推播，才能發揮預期效能與影響力。在網路的世界中，「社群」是由許多「人」相互連結而成的網絡，由許多「產品與服務」所連結而成的網絡，則構成各種功能連通的「平台」，而許多「社群」與「平台」的連結，會形成多邊相互供需的生態體系；當所服務的對象是一般民眾或整個工程產業體系時，要以有限的人力、資源，達到改變與進步的目標，最適合的模式就是成為一個平台，利用網路連結所有關聯對象，並透過資訊的

傳遞串連互動，達到偵知、篩檢、改善、評價、認同等多重功能。

本工程司自 106 年起，以智慧運輸系統 (Intelligent Transportation System, ITS) 在實體與虛擬網路中的進展、ITS 在各行業中之應用、「車聯網」技術與應用、智慧道路的發展與公共運輸整合服務(MaaS)的發展等五項重點，進行為期四年「年度智慧運輸發展觀察報告」的撰擬，並將交通部「智慧運輸系統發展建設計畫 (106-109 年)」之執行成果納入，作為國內發展智慧運輸系統之參考。

107 年度相關計畫項目包括：

- (1) 執行交通部「前瞻智慧運輸發展與安全評量技術研究發展計畫(1/4)」，工作內容包含：
 - A. 107 年度智慧運輸觀察報告
 - B. 研提 108-109 年推動智慧運輸執行計畫
 - C. 研擬交通部下一階段「智慧運輸系統發展建設計畫」
 - D. 彙整交通部 106 年 ITS 之建設成果投稿 ITS 世界大會
- (2) 生活譜記內容平台營運與應用程式開發等
- (3) 協助交通部與所屬機關辦理國內及國際研討、

交流事務

為提升國內工程技術並與工程界互動交流，本工程司亦參與工程相關之學、協、公會之活動推展，若有必要亦可協助交通部與所屬機關辦理智慧運輸、公路、橋梁等之國際交流事務。

(二) 執行管控

為使研發計畫之執行有所依循，以確保研發品質，並管控預算，本工程司訂定研發計畫執执行程序，對研發計畫申請與審核、執行管理、計畫成果結案、應用與推廣、預算編列與管控、研發計畫檔案管理等均有詳細規定。

(三) 經費需求

107 年度，就設施管理及智慧運輸相關之延續性研究計畫方面，概估支出約 38,000 千元；在強化用路安全認知、精進交通設施維護、合作推動智慧交控、協助發展公共運輸及綜合性研發與服務之新成立研究計畫方面，概估支出約 31,000 千元。

(四) 預期效益

1. 觀察國內外智慧運輸發展趨勢，提供交通部智慧運輸政策規劃、策略研擬與建設計畫評估之參考
2. 建立交通安全評量雛型系統，增加交通安全資料蒐集管道，提供查詢並視覺化呈現結果，協助主管單

位檢視交通安全風險指數，掃描可能盲點，搭配政策與教育宣導手段，達到「自己的安全，自己關照」的效果。

3. 透過研析國外之道路安全評估方法與軟體，依我國之需求做有系統之整理與剖析。評估其適用性並建立本土化或引進策略，是為後續建構國內道路安全評估方法之先期研究。
4. 結合產、官、學、研各界發展智慧車路系統在交通安全方面的各種應用，推廣民眾自我關照的觀念，強化交通安全施政效果。
5. 基於交通大數據資料與用路人對發布預測資訊的行為反應，發展交通資訊預測方法，使該資訊更能準確預測現實情況，有效協助用路人進行決策，提升道路使用效益。
6. 結合交通大數據、人工智慧、機器學習領域，精進智慧交通管理技術，使號誌控制方法能適應不同交通狀況，並提供具智能的控制策略，有效解決國內特定區域交通瓶頸。
7. 精進智慧交通管理技術研發，引進先進國外技術，整合國內智慧交通管理技術資源並提昇水準，強化高速公路及都市交通控制及管理、交通流量預測等，解決國內特定區域交通瓶頸。

8. 發展行動力即服務的運營模式與服務平台，推動開發必要之核心模組與交通主管機關及相關業界合作，提供共通性的服務發展工具，加速公共運輸推展的速度與範圍。
9. 配合相關設備之開發，以及大數據分析，協助軌道主管機關強化設施之檢測與管理能力，降低其營運風險與維護成本。
10. 開發橋梁檢測自動化設備，協助主管機關辦理橋梁檢測外部稽核，確保橋梁管理正常、優質；開發整合性公路巡查與邊坡、鋪面管理系統，讓公路維護管理技術更趨完整，並為智慧型公路設施管理奠定基礎。
11. 推廣全生命週期成本制度於台灣工程之應用，發展設施各階段維運成本模式，幫助設施管理機關進行各類管理與養護決策，並確保設施與相關元件運作正常。
12. 藉由相關研發成果、技術與工具開發、平台建置、顧問服務、專利申請等，擴增本工程司之技術與業務能力。
13. 藉由研發成果之出版、研討，推廣，分享產、官、學、研各界，讓本工程司成為知識與技術匯流的平台，強化公益角色的扮演。

二、人才培育

(一) 計畫重點

107 年度人才培訓方式，將力求多元，讓其能更發生效果。本工程司將擇特定主題，並與交通部業務單位合作，共同舉辦創意競賽，透過競賽選出優秀的人員或團隊，體悟維護公共建設安全的重要性與使命感，從而提高投身國家公務建設的意願，能更明確達到人才培育的成效。另外，將與學術界、業界合作，協助有潛力的教授與學生，針對本工程司業務需求進行合作專題研究。

因應轉型後業務的需要，調整成為一個學習型組織，是本工程司當下首要的工作之一，本工程司所屬同仁 107 年度將要求有 60 小時的學習時數，讓大家能夠充電、成長。對於所屬同仁，將會依施政需求與實務營運需要，規劃適當之研討主題，遴聘優秀講者辦理各種之訓練與研討，主題重點以新科技、創新營運模式、新服務設計為主。此外，配合協辦土木、交通、運輸等相關協會、學會、公會之系列講座、專題演講、研討及觀摩訪問，亦是人才培訓的重點之一。107 年人才培育工作計畫如下：

1. 辦理訓練課程

- 辦理數位時代的公路管養維護研習營
- 辦理公路檢測自動化點子創意競賽

- 舉辦全生命週期交通設施維護相關研習
- 辦理大數據分析應用相關技術訓練與研討
- 辦理區域交通控制與車流模擬研討
- 配合協會、學會、公會協辦技術講座
- 舉辦各類專題演講
- 規劃安排內部同仁教育訓練計畫

2. 辦理建教合作

國內各公私立大學均有充沛的人力及獨特的技術，但同學們卻缺乏與業界交流及實習的機會。本工程司刻正建置數位知識匯流平台，包括重整官網、構建知識譜記平台，技術教育(影音)頻道及生活譜記平台，除匯流各方知識資訊外，也有充實及營運平台的任務。

在校同學的創意往往是業界人士所想像不及之處，所以本工程司擬與部分大學院校師生共同耕耘我們的知識匯流平台，充實平台之數位網頁、影音內容，推播優質資訊服務，培養各年齡層的使用客群，並藉此培訓在校同學的專業技能。

107 年將嘗試與兩所具多媒體遊戲、視覺設計、廣告設計等專業校系合作，給予適當之教具及材料費補助，利用該系教學特長，洽該系老師協同學生，依本工程司官網及生活譜記網站平台的後台

管理功能，進行內容製作，充實網站素材，之後亦可提供績優學生工讀機會，讓同學提早與社會接軌。

3. 頒發勵志獎助學金

鑒於國內大學教育普及，想讀大學的均有受教的機會，但卻有少部分同學在學習中需要經濟上的扶助。本工程司將依勵志獎學金申請辦法頒予勵志獎學金。

(二) 經費需求

在辦理工程人才培育方面，概估支出約 5,000 千元。

(三) 預期效益

1. 因應交通設施營運管理需要，利用教育訓練及各類研討課程，促進知識交流與傳承，培訓專業營運與養護、管理人力，以提升主管機關與服務業者之專業能力，協助交通建設效能的發揮。
2. 參加國內外專業研討會，並與國內外專家及機構建立合作交流管道；強化組織學習機制，為同仁開設專屬課程，提升其本質學能。
3. 讓國內軌道工程單位及管理單位對獨立驗證與認證 (Independent Verification and Validation, IV&V) 及 WLC 制度有一定程度的觀念，提升我國軌道工程品質。

三、工程技術出版

(一) 計畫重點

107 年度本工程司之出版業務「中華技術」期刊將維持風格不變情形下，希望在維繫傳統時，能更彈性有效的分享、運用這些寶貴的技术知識，並能更快速的傳遞交通施政與產業發展新知。

在使用者端感應與傳輸設備遍及、電信與網際網路無遠弗屆、雲端運算快速而有效率的互聯網環境中，出版的型式與內容已有革命性的變化，主動推播的優質資訊服務，才能夠培養大量、長期的使用客群，建立起足夠的影響力，交通部這幾年在臉書上經營的「美好生活連結者」，就是很好的典範。

知識與資訊傳遞是政府或企業組織與廣大社群連結、互動最佳的媒介，本工程司為公設財團法人組織，立場客觀且無營利色彩，與公、私部門均有良好的情誼與互信，非常適合作為知識匯流、分享的平台，在交通主管機關與社會大眾間搭起一座安全的資訊連通、分享管道。107 年工程技術出版規劃如下：

1. 傳統出版計畫

就本工程司所辦理之研發計畫中，擇內容具有參考及出版價值者彙編成書出版發行，如出版發行「智慧運輸發展觀察報告」等。

就本工程司所辦理之技術研討會、研習營、公路與橋梁工程研討會等，彙整技術論文資料，編輯成書出版發行。

出版四期的「中華技術」期刊，包含系統機電、土木營管、綠能環境、橋梁軌道設計自動化等主題，並登載於本工程司官網供各界下載。

2. 數位知識匯流平台出版發行運作

本工程司已於 106 年度與在官網上建置知識譜記平台，技術教育(影音)頻道及生活譜記平台。其架構與分工如下：



(二) 經費需求

在辦理工程技術出版方面，概估支出約 7,000 千元。

(三) 預期效益

1. 維繫傳統，繼續推廣中華顧問工程司及所屬子、孫公司之技術智能。
2. 有效彙整編輯技術專書，做為各界專家、學者之經驗、學術、技術傳承管道與平台，並廣為發行，以供各界借鏡與研討。
3. 快速擷取與智慧運輸、綠色運輸、大數據、互聯網、設施養護、工程技術、營運管理有關之新知；匯流各交通主管機關活動、成效、出版、影音等資訊，經篩選整理後，分享給各交通主管機關與運輸業界同仁，增加知識學習與傳輸的管道。
4. 主動推播優質的施政資訊，培養大量、長期的使用客群，建立社群行銷的影響力。

四、一般行政業務

(一) 計畫重點

1. 辦理轉投資事業監督與管理。
2. 辦理人事管理及績效考核等事宜。
3. 辦理本工程司預算、決算等相關會計業務，配合會計師於每年進行會計作業查核，不定期提供預算執行之報表等相關作業。
4. 召開董事會議、主管會報及業務會報等會議，適時掌握工作進度及追蹤後續執行狀況。

5. 妥善運用財產，如資金運用及財產管理。
6. 辦理具本工程司舊制年資員工之退休金相關作業。
7. 辦理內外部稽核作業。

(二) 經費需求

1. 一般行政業務經費需求概估支出約 63,480 千元。
2. 退休金費用需求概估支出約 36,000 千元。

(三) 預期效益

1. 定期召開董事會議，以提供指導方針及業務決策，作為本工程司業務執行之方向。
2. 落實本工程司考核制度。
3. 強化轉投資事業之監督與管理。
4. 加強出租房舍維護與管理以提升資產價值，並增加收入。
5. 辦理各項預算、決算等相關會計業務，配合會計師於每年進行會計作業查核，掌握整體預算執行之進度。
6. 透過內外部稽核，落實內部控制管理。

五、購置固定資產

(一) 計畫重點

1. 業務所需之個人電腦亦有部分陸續老舊經常故障，須持續辦理更新。
2. 網路及其安全相關之各項軟硬設備等亦需持續辦理

更新及增強。

3. 自用辦公大樓電梯全面更新、出租辦公室之空調設備及汗水管道維修。

4. 辦公家具及通訊設備老舊更新。

(二) 經費需求

購置經費需求概估支出約 10,650 千元。

(三) 預期效益

1. 汰換舊設備以提升同仁之工作效率及效能。

2. 增進電腦系統效率及穩定度。

3. 加強網路與系統之安全性。

4. 加強自用辦公大樓電梯安全性。

5. 增加出租資產之經濟效益。

參、本年度預算概要

一、收支營運概況

(一) 本年度收入預算數 1 億 8,600 萬元，較上年度預算數 1 億 9,048 萬 1 千元，減少 448 萬 1 千元，約 2.35%，主要係雅加達辦事處裁撤，服務收入減少所致。

(二) 本年度支出預算數 1 億 8,048 萬元，較上年度預算數 1 億 8,018 萬元，增加 30 萬元，約 0.17%，主要係擴展業務致服務成本增加所致。

(三) 總收支預算數相抵後，計有淨賸餘預算數 552 萬元，較上年度預算淨賸餘數 1,030 萬 1 千元，減少 478 萬 1 千

元，約 46.41%。

二、現金流量概況

(一) 業務活動之現金淨流出預算數 1,440 萬 9 千元，主要現金股利減少所致。

(二) 投資活動之淨現金流出預算數 1,205 萬元，主要係購置固定資產所致。

(三) 現金及約當現金預算數淨減少 2,645 萬 9 千元。

三、淨值變動概況

本年度基金預算數 7 億 7,014 萬 5 千元與上年度相同。上年度累積公積及其他預算數 33 億 3,409 萬 4 千元，經加計本年度淨賸餘預算數 552 萬元後，本年度累積公積及其他預算數為 33 億 3,961 萬 4 千元。

肆、前年度及上年度已過期間預算執行情形及成果概述

一、前(105)年度決算結果及成果概述

(一) 決算結果：

1. 收入決算數 2 億 1,708 萬 3 千元，較預算數 2 億 1,890 萬元，減少 181 萬 7 千元，主要係本年度財務及其他收入減少所致。
2. 支出決算數 1 億 8,185 萬 2 千元，較預算數 1 億 9,678 萬元，減少 1,492 萬 8 千元。
3. 總收支決算數相抵後，計有淨賸餘決算數 3,523 萬

1 千元，較預算數 2,212 萬元，增加 1,311 萬 1 千元。

(二) 成果概述：

105 年辦理「邊坡防護警示柵欄工法之開發」，於邊坡發生落石時發出告警訊號通知鄰近列車或車輛，以達減災或避災之目的。「單軌捷運系統在臺灣應用研究及評估計畫(II)」及「全生命週期成本制度在臺灣應用研究(II)」兩計畫為延續 104 年研發計畫成果，分別研擬跨座式單軌捷運系統設計規範草案，以供中央與地方政府相關單位參考。

又辦理全生命週期成本制度國內研討會及英國國家軌道訓練學院(NTAR)訓練研習課程，受訓人數分別為 32 人及 10 人。而「獨立驗證與認證 (IV&V) 制度研究」計畫是為因應國內軌道建設日趨蓬勃發展，而進行國際標準之研究及本土化作業。第四屆台英軌道論壇，由本工程司帶領 10 位具軌道專業背景成員，赴英國拜訪軌道相關機構，並就軌道技術進行交流與討論。

於 105 年，本工程司所辦理「平交道障礙物多重電腦視覺辨識系統」及「共用軌道電路與電源線之軌道系統」研發，已獲得台灣發明專利；另本工程司前所辦理之橋梁頂升技術研究，其中關鍵技術如「橋梁頂升千斤頂支撐托座」獲得台灣發明專利、「橋梁頂升應用三軸

並聯機構」亦獲得台灣、中國、美國專利。

105 年 1~4 月配合運研所「縣市政府橋梁維護管理外部稽核作業辦法」辦理外部稽核工作。另已持續數年之「重力式壓電片沖刷監測」計畫亦告一段落；配合金門大橋新建工程施工進度辦理「金門大橋新建工程橋梁監測計畫」之監測儀器安裝工作，與學術單位合作與橋梁維護管理有關之檢測技術「應用多軸旋翼 UAV 進行橋梁檢測、三維重建與劣化區測量」與「基礎深度探測技術於樁柱式橋梁之驗證研究」兩計畫分別展開。

國際交流部分，本工程司協助國道高速公路局主辦之「第十一屆臺美公路與橋梁工程研討會」於 105 年 10 月中旬順利完成。

在交通控制研發方面，105 年度於「交通政策網民智庫平台建置與營運計畫」已完成一交通知識庫平台，可提供相關議題資訊供民眾查詢與參與討論；「交通資訊預測先期研究計畫」已完成國道 5 號依星期、長短假或其他分群方式開發之流量預測模型；「多車道高速公路車流模式開發與模擬」一案已完成高速公路多車道巨觀車流模式，並以實際場域資料進行模式校估與驗證，可提供國道 3 號安坑-三鶯路段的即時性預測流量；於「宜花東智慧交通套案」部分，已完成模擬路網之建立並完成路廊瓶頸點分析，作為後續控制方案擬定之基礎。

「高可用度分離式路口交通號誌控制系統設計」一案已完成高可用度分離式路口交通號誌控制系統設計並進行相關專利之申請；「交通模式運作於雲端系統之評估與開發測試」可對國道即時路況資訊、歷史資料進行每日定時分析與預測，並以雲端服務提供介接以及網頁視覺化呈現；「高維度統計方法應用於路網動態資訊之探討」發展之流量傳遞關係，已可應用於車流量缺失值插補及偵測器間流量資料一致性之比對；「巨觀交通流之研究」能以數值結果分析出在面臨某些車流狀態時，會產生路段誤差漫延現象；在「高速公路上匝道儀控策略模擬與分析」提出整合型獨立匝道儀控策略，可同時考慮地區、匝道與高速公路的狀態進行匝道與地方號誌調控。「ETC 旅次資料應用於下匝道地方號誌協控策略」建立ETC與VD資料分析工具並完成短時間下匝道流量預測演算模式。

在綜合性研發與服務方面，本工程司於105年度辦理「工程3D攝錄影技術研發」，以《莫拉克風災重建》工程立體實景紀錄片與國立科學工藝博物館、桃園機場第二航廈采盟公司及公路總局幸福公路館合作展出。

另完成「屏東山川琉璃吊橋」及「蘇花改工程-蘇澳東澳段、南澳和平段」兩部工程立體實景紀錄影片。另整合以主題劇本規劃、立體拍攝記錄、後製剪輯輸出、

展示空間設計及營運維護服務等內容，包裝成《立體展示方案》之服務項目，可為公、私部門提供專業立體展示需求之服務。

另本司辦理「獨立電網風光氫能源互補發電實驗與示範計畫」，105 年度於苗栗後龍建構綠能示範屋，實地架設 6Kw 風力發電機、10Kw 太陽能板及 3Kw 氫燃料電池建構發電系統，模擬偏郊無公共電網可及之環境，風、光發電供應示範屋之電器設備使用。多餘電能則製氫儲存，以在無風無陽光時啟動氫燃料發電。

綠能屋自 105 年 3 月開始運作後，計有鐵路改建工程局、中央氣象局、中華電信公司、臺灣鐵路管理局、交大運管系、臺大機械系、中國土木水利工程學會等機關、學校及團體蒞臨觀摩。本司亦針對臺鐵局枋野號誌站設置綠能備援發電設備乙案，進行現場用電環境評估並提供技術諮詢。

二、上年度已過期間預算執行情形(截至 106 年 6 月 30 日止之執行情形)

106 年度上半年，橋梁方面辦理 105 年度「縣市政府橋梁檢測作業外部稽核作業」，於 4 月中旬完成連江縣以外全國 21 縣市政府之稽核，並於 5 月中旬提送成果報告予運研所，並經由數年來辦理外部稽核收集之受檢橋梁資料，探討混凝土橋梁常見劣化樣態編印成冊；持續配合金

門大橋施工進度安裝監測儀器。與橋梁維護管理有關之檢測技術「應用多軸旋翼 UAV 進行橋梁檢測、三維重建與劣化區測量」與「基礎深度探測技術於樁柱式橋梁之驗證研究」已獲初步成果。另 106 上半年獲得「橋梁頂升同步控制整合系統」台灣發明專利。

軌道技術方面，配合交通部政策，辦理「數位時代的整合運輸規劃—以軌道運輸發展為例」計畫，並規劃辦理「鐵路系統全生命週期成本分析方法研究」、「影像辨識於設施管養應用研究」及「鐵公路邊坡防護警示護欄工法開發與整合」等作業。另 106 上半年獲得「具異常檢測功能之主動式閉塞號誌電路」美國發明專利。

交控方面，於「強化用路安全認知」方面，積極規劃辦理交通安全大數據、公路安全手冊本土化、道路安全評量機制引進、道路交通安全管理標準導入等計畫，期望從人、車、路、交通管理等四個部分來改善道路安全。在「合作推動智慧交控」部分，除持續開發測試交通模式運作於雲端系統上效能外，針對北宜廊道旅行時間預測及因應蘇花改通車之改善策略研擬工作也同步進行。於「協助發展公共運輸」上，正規劃委託進行公共運輸行動服務核心模組開發、悠遊卡交通類交易資料特性分析與應用等計畫，協助國內加速公共運輸行動服務之發展。

除橋梁、軌道、交控研發工作之外，106 上半年持續

辦理「獨立電網風光氫能源互補發電實驗與示範計畫」，除記錄各項發電與儲能系統之操作數據，並研析發電穩定度與氣候之關係，以有效進行能源管理，使獨立微型電網可持續穩定供電。106 上半年計有元智大學機械系、清大科管所及台灣經濟研究院等學校與機關前往綠能示範屋參訪。

在傳統出版方面，106 年上半年已完成中華技術期刊兩期出版，包括第 113 期「永續的綠色運輸：捷運工程」及第 114 期「脫胎換骨-台灣世曦 10 週年特刊」，另出版「混凝土橋梁常見劣化樣態探討」專書；數位出版方面，本工程司著手建構「技術教育頻道」（架設於 YouTube），完成蘇花改_大清水服務區_車流模擬、國道三號三鶯交流道車流模式示意、文昌橋檢測等多部影片，推廣智慧運輸與生活化的「智慧新知」理念；另為民眾打造「生活譜記」網路平台，預計介接交通單位路況資訊、活動訊息、影音文章為主軸，以交通導向串聯生活、旅遊、活動等民生議題，協助交通施政對社會大眾進行內容行銷。

伍、其他

無重大承諾事項暨或有負債。

主 要 表

財團法人中華顧問工程司

收支營運預計表

中華民國 107年度

單位：新臺幣千元

前年度決算數		科 目	本年度預算數		上年度預算數		比較增(減-)數		說 明
金額	%		金額	%	金額	%	金額	%	
217,083	100.00%	收入	186,000	100.00%	190,481	100.00%	-4,481	-2.35%	
2,635	1.21%	服務收入	8,000	4.30%	10,300	5.41%	-2,300	-22.33%	雅加達辦事處裁撤
66,936	30.84%	租金收入	66,000	35.48%	66,000	34.65%	0	0.00%	
147,512	67.95%	其他	112,000	60.22%	114,181	59.94%	-2,181	-1.91%	
181,852	83.76%	支出	180,480	97.03%	180,180	94.59%	300	0.17%	
7,321	3.37%	服務成本	16,000	8.60%	9,980	5.24%	6,020	60.32%	擴展業務
58,630	27.01%	研究發展費用	65,000	34.95%	65,000	34.12%	0	0.00%	
49,868	22.97%	管理費用	54,080	29.08%	55,900	29.35%	-1,820	-3.26%	
66,033	30.41%	其他	45,400	24.40%	49,300	25.89%	-3,900	-7.91%	退休金準備提列減少
-		所得稅費用(利益-)	-		-				
35,231	16.23%	本期賸餘(短絀-)	5,520	2.97%	10,301	5.41%	-4,781	-46.41%	

現金流量預計表

中華民國 107 年度

單位：新臺幣千元

項目	預算數	說明
業務活動之現金流量		
稅前賸餘(短絀-)	5,520	
利息股利之調整	-26,000	
未計利息股利之稅前賸餘(短絀-)	-20,480	
調整非現金項目		
折舊費用(含不動產、廠房、設備及投資性不動產)	13,377	
攤銷費用(無形資產)	694	
採權益法之投資收益	-86,000	
其他應收款-關係人減少	500	
應付服務成本及費用減少	-20,000	
退休金準備負債增加	36,000	
未計利息股息之現金流入(流出-)	-75,909	
收取之利息	22,500	
收取之股利	39,000	
業務活動之淨現金流入(流出-)	-14,409	
投資活動之現金流量		
購置不動產、廠房及設備	-10,650	
購置無形資產	-1,400	
投資活動之淨現金流入(流出-)	-12,050	
現金及約當現金之淨增(淨減-)	-26,459	
期初現金及約當現金	1,154,550	
期末現金及約當現金	1,128,091	

財團法人中華顧問工程司

淨值變動預計表

中華民國 107年度

單位：新臺幣千元

科目	上年度餘額	本年度增(減)數	截至本年度餘額	說明
基金	770,145	-	770,145	
創立基金	850	-	850	原始捐助
其他基金	769,295	-	769,295	累積賸餘轉入
公積	3,328,909	5,520	3,334,429	
專供研究發展使用公積	65,000	-	65,000	
一般累計公積	3,263,909	5,520	3,269,429	本年度賸餘轉入
淨值其他項目	5,185	-	5,185	
金融資產之未實現損益	3,000	-	3,000	
累積其他綜合餘絀	2,185	-	2,185	
合計	4,104,239	5,520	4,109,759	

註：上年度(106)預計數係就法定預計數按實際業務狀況調整之數額（即原有之調整後預計數）。

明 細 表

財團法人中華顧問工程司

收入明細表

中華民國107年度

單位：新臺幣千元

前年度決算數	科目名稱	本年度預算數	上年度預算數	說明
2,635	服務收入	8,000	10,300	
66,936	租金收入	66,000	66,000	
35,154	財務及其他收入	26,000	28,000	
112,358	採權益法認列之投資收益	86,000	86,181	
217,083	總計	186,000	190,481	

財團法人中華顧問工程司

支出明細表

中華民國 107年度

單位：新臺幣千元

前年度決算數	科目名稱	本年度預算數	上年度預算數	說明
7,321	服務成本	16,000	9,980	
6,245	人事費用	6,000	5,980	
1,076	營運費	10,000	4,000	
58,630	研究發展費用	65,000	65,000	
31,287	人事費用	32,000	32,000	
27,343	營運費	33,000	33,000	
49,868	管理費用	54,080	55,900	
25,799	人事費用	26,080	27,900	
24,069	營運費	28,000	28,000	
66,033	其他支出	45,400	49,300	
181,852	總計	180,480	180,180	

財團法人中華顧問工程司

固定資產投資明細表

中華民國107年度

單位：新臺幣千元

項目	本年度預算數	說明
不動產、廠房及設備		
辦公設備	400	辦公用設備之採購
房屋建築及設備	8,150	電梯汰換及出租房屋設備之維修
電腦設備	1,850	網路伺服器、電腦及其他周邊商品採購
通訊設備	250	話機
總計	10,650	

財團法人中華顧問工程司

轉投資明細表

中華民國107年度

單位：新臺幣千元

投資事業名稱	本年度增(減-)數	累計投資淨額	持股比例	說明
捷邦管理顧問股份有限公司	-	3,000	6%	本年無新增
悠遊卡投資控股股份有限公司	-	22,605	2.21%	現金股利 2,000千元
台灣世曦工程顧問股份有限公司	49,000	1,547,941	100%	投資收益 86,000千元及 現金股利 37,000千元
總計	49,000	1,573,546		

参 考 表

財團法人中華顧問工程司

資產負債預計表

中華民國 107年 12 月 31 日

單位：新臺幣千元

105年 12月31日 實際數	科 目	107年 12月31日 預計數	106年 12月31日 預計數	比較增(減 -)數
	資 產			
2,945,322	流動資產	2,882,591	2,908,050	-25,459
1,192,320	現金及約當現金	1,128,091	1,154,550	-26,459
1,180,593	透過損益按公允價值衡量之金融資產-流動	1,200,000	1,200,000	0
76,013	備供出售金融資產-流動	50,000	50,000	0
4,229	其他應收款	4,000	2,500	1,500
1,251	其他應收款-關係人	0	500	-500
490,477	其他金融資產-流動	500,000	500,000	0
439	其他流動資產	500	500	0
1,528,365	長期投資	1,573,546	1,524,546	49,000
25,605	以成本衡量之金融資產-非流動	25,605	25,605	0
1,502,760	採權益法之投資淨額	1,547,941	1,498,941	49,000
49,232	不動產、廠房及設備淨額	56,109	51,319	4,790
49,232	不動產、廠房及設備淨額	56,109	51,319	4,790
257,780	投資性不動產	242,746	250,263	-7,517
257,780	投資性不動產	242,746	250,263	-7,517
2,625	無形資產	4,990	4,284	706
2,625	無形資產	4,990	4,284	706
180	其他資產	180	180	0
180	存出保證金	180	180	0
4,783,504	資 產 合 計	4,760,162	4,738,642	21,520
	負 債			
71,113	流動負債	48,950	68,950	-20,000
22,653	應付服務成本及費用	25,000	45,000	-20,000
3,761	其他應付款	3,700	3,700	0
297	預收款項	250	250	0
44,401	完工後服務支出準備	20,000	20,000	0
625,440	其他負債	601,453	565,453	36,000
623,453	退休金準備	599,453	563,453	36,000
1,987	存入保證金	2,000	2,000	0
696,553	負 債 合 計	650,403	634,403	16,000
4,086,951	淨 值	4,109,759	4,104,239	5,520
770,145	基金	770,145	770,145	0
850	創立基金	850	850	0
769,295	其他基金	769,295	769,295	0
3,318,608	公積	3,334,429	3,328,909	5,520
65,000	專供研究發展使用公積	65,000	65,000	0
3,253,608	一般累計公積	3,269,429	3,263,909	5,520
-1,802	淨值其他項目	5,185	5,185	0
-3,987	金融商品之未實現餘絀	3,000	3,000	0
2,185	累積換算調整數	2,185	2,185	0
4,086,951	淨 值 合 計	4,109,759	4,104,239	5,520
4,783,504	負債及淨值合計	4,760,162	4,738,642	21,520

註1:上年度(106)預計數係就法定預計數按實際業務狀況調整之數額(即原有之調整後預計數)

註2:依企業會計準則將上(106)年度預計數持有至到期日金融資產-流動調整至其他金融資產-流動

財團法人中華顧問工程司

員工人數彙計表

中華民國 107年度

單位：人

職類（稱）	本年度員額 預計數	說 明
董事長	1人	由董事互推一人為董事長，代表本工程司與綜理董事會一切事務。
執行長	1人	秉承董事長之命，綜理本工程司一切業務並指揮監督所屬人員。
稽核人員	1人	稽核所有財務、業務、營運及管理功能，並依法令規範項目執行。
工程、研究及綜合業務人員	30人	掌理本工程司業務範圍事項(設施管理、智慧運輸及綜合業務等)。
行政管理人員	14人	掌理本工程司行政管理事項(人事、文書、總務、人才培育、財務及會計等)。
總 計	47人	

財團法人中華顧問工程司

用人費用彙計表

中華民國 107年度

單位：新臺幣千元

科目名稱 職 稱	薪資	超時工作 報酬	未休假工資	津貼	獎金	退休、卹償 金及資遣費	分擔保險費	福利費	其他	總計
董事長	2,280	-	-	22	480	-	160	16	-	2,958
執行長	1,920	-	-	22	401	110	150	16	-	2,619
工程、研究及綜合業務 人員	26,050	-	1,400	652	5,619	2,690	2,990	488	-	39,889
稽核及行政管理人員	11,250	800	800	324	2,500	1,200	1,500	240	-	18,614
總 計	41,500	800	2,200	1,020	9,000	4,000	4,800	760	-	64,080