

中華民國 114 年 10 月
立法院第 11 屆第 4 會期交通委員會

交通部業務報告

(口頭報告)

部長 陳世凱

交通部業務報告 目次

壹、前言	1
貳、當前及未來重點工作	1
一、打造安全平權交通環境	1
二、構築便捷韌性交通網絡	8
三、推動交通科技創新應用	20
四、拓展永續數位觀光	25
五、提升郵政氣象服務效能	32
六、邁向淨零綠色運輸	35
參、結語	41

壹、前言

主席、各位委員、各位女士、各位先生：

今天應邀列席貴委員會，就交通部主管重要業務提出報告，親聆各位委員的指教，謹表感謝之意。

交通部業務範疇廣泛，涵蓋陸、海、空運輸，以及觀光、氣象與郵政等多元領域，緊密貼近民眾日常生活。為建構更具安全、便捷、平權及永續的交通環境，交通部秉持「人本交通 智慧安全」核心施政價值，及「以人為本、便捷臺灣、發展觀光、綠色運輸」策略，就「打造安全平權交通環境」、「構築便捷韌性交通網絡」、「推動交通科技創新應用」、「拓展永續數位觀光」、「提升郵政氣象服務效能」、「邁向淨零綠色運輸」六大主軸積極推展各項建設與服務，並透過人本關懷的實踐與創新科技的應用，致力為全民提供更優質美好的交通生活。

以下謹就施政重點工作提出簡要報告。

貳、當前及未來重點工作

一、打造安全平權交通環境

為實現以人為本的整體運輸環境，交通部以「安全」與「平權」為核心，雙軌並進，致力於健全人本道路環境、培養安全用路行為並精進駕照管理與法規制度，全面強化鐵路及海空運輸安全、推動偏鄉運輸永續發展，並完善離島交通服務，打造更安全、更平等的運輸體系。

(一) 打造以人為本，友善安全用路環境

- 1. 推動道安改善成果：**113 年交通事故死亡人數為 2,950 人，較 112 年減少 73 人，降幅 2.4%，為近 5 年來最低；行人死亡人數為 366 人，為 97 年以來最低；114 年 1 至 6 月交通事故死亡人數為 1,368 人，較 112 年同期減少 201 人(-12.8%)、較 113 年同期減少 67 人(-4.7%)，為 108 年以來同期最低；行人死亡人數為 173 人，與 112 年同期無增減、較 113 年同期減少 9 人(-4.9%)。
- 2. 推進道安三支箭守護行人安全：**
 - (1) 增加路口停止線至行穿線最小淨距：**原路口停止線與行穿線淨距原則為 1 至 3 公尺，114 年 6 月 30 日完成「道路交通標誌標線號誌設置規則」修訂，以「兩者淨距為 2 至 3 公尺。但受實際情形限制，得酌予調整，其淨距不得少於 1 公尺」，減少駕駛視野死角。
 - (2) 省道路口照明改善：**114 年度預定完成 400 處省道路口照明改善工作，截至 8 月底止已完成 243 處照明改善。
 - (3) 汽車隔熱紙透光率改善：**114 年 6 月 30 日已發布「汽車車窗及擋風玻璃黏貼隔熱紙使用指引」，以維護駕駛人及行人的安全。
- 3. 積極辦理人行環境工程改善：**交通部與內政部合作積極推動 4 年 400 億元「永續提升人行安全計

畫」，協助地方政府推動人行環境改善作業。114 年改善作業截至 7 月底，已完成 1,510 處路口行人安全設施改善、153 處校園周邊道路改善、486 處路側障礙物移除、156.1 公里人行道改善、766 處行人早開時相設置、2,885 處行人穿越道退縮；至 114 年 8 月，省道路口改善達 3,120 處，減少 28 處路側障礙物。

4. 強化道安教育宣導：

- (1) 提升高齡道安知識：交通部透過與路老師及跨機關合作，深入社區及偏遠地區進行交通事故預防宣導，並設置實境體驗活動；截至 114 年 8 月，已舉辦 1,555 場宣導，受眾超過 2 萬人次。同時並編製「銀髮族交通安全手冊」，發行 27 萬冊，並提供反光帽提高高齡者可見度，減少高齡者事故風險。
- (2) 加強未成年交通安全宣導：交通部與教育部持續推動五階段課程模組，強化學生交通安全教育；另配合教育部辦理全國高中職校園交通安全宣導，對無照駕駛違規學校進行重點宣導。

(二) 精進整體駕照管理與法規制度

1. 「考照制度」加嚴增加鑑別度：

- (1) 筆試提高鑑別難度：汽機車試題改為全選擇題型，增加鑑別安全法規知識及反應判斷；為提高鑑別危險感知及因應道路環境風險能力，機車

試題提高危險感知情境題比例，汽車試題增加危險感知情境題。

(2) **路考加嚴安全駕駛**：調整停讓項目，新增考驗動作要求，貫徹以人為本的駕駛行為考驗；長期將導入機車訓考，培養實際道路安全駕駛能力。

(3) **駕訓完善配套訓練**：強化以人為本駕駛訓練項目，深化人本交通安全觀念駕駛人；推動機車道路駕駛訓練，培養道路實際駕駛能力基礎。

2. 「回訓制度」強化違規者安全駕駛風險意識：

(1) **特定累犯矯正—新增講習對象**：特定累犯施以矯正講習，即時矯正錯誤觀念。

(2) **重大再犯加嚴—加重講習時數**：重大違規再犯危害道路安全，加嚴教育課程，深化安全認知。

(3) **加嚴吊銷重考—強制駕駛訓練**：重大違規(吊銷駕照)，強制重新考照者需至駕訓班完成駕駛訓練。

3. 「換照制度」協助高齡者安全駕駛：

(1) **提前分級關懷**：提前至 70 歲關懷長者，並規劃違規致肇事者須自費至駕訓班實地駕駛訓練。

(2) **免費教育課程**：免費提供最新交通安全法規教育訓練及道路危險感知體驗。

- (3) 完善配套措施：主動繳回駕照者補助 TPASS 乘車優惠，主動關懷常見違規及事故第一當事人、逐步增加 40 條幸福巴士彈性預約服務。
- (4) 持續檢討檢測項目：把關體檢，納入專業醫師評估適性駕駛、完善認知功能測驗，洽談衛生福利部，結合老人健檢；調整測驗通過標準。

(三) 增進鐵路行車安全

- 1. 推動鐵路安全並掌握潛在風險：以「旅客零死亡」為安全政策方針，持續推動國家鐵路安全計畫，每年定期召開會議，追蹤鐵路機構安全績效；倘有鐵路機構安全指標不符目標值，即啟動監理作為，要求提報原因分析，與改善作為並派檢查員進行檢查。
- 2. 深化鐵路檢查深度及頻率：114 年除持續依法針對鐵路機構辦理年度定期檢查外，截至目前已就安全關鍵項目實施例行性檢查 45 次、營運及維修高風險項目辦理特別檢查 4 次、春節疏運辦理臨時檢查 2 次，且有鑑於人為事故頻傳，自 114 年起調增例行性檢查頻率為每廠段每年 2 次，預計檢查計 87 次，以促使第一線能依規章執行日常作業，提升鐵路營運安全。
- 3. 增加事故調查廣度並落實處罰：針對營運期間發生的事故或事件，必要時將啟動調查，並要求鐵路機構限期改善與追蹤，截至 114 年 8 月底已完

成 16 件；此外，已成立行政處分評議委員會，強化對違法事項的評議與裁罰。

(四) 實現偏鄉運輸服務

- 1. 實現偏鄉交通平權：**落實偏鄉公共運輸，持續推動幸福巴士(含幸福小黃)，截至 114 年 8 月底全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達 95.06%；後續將持續協助輔導地方政府盤點偏鄉交通需求，以期達成 115 年全國 368 鄉鎮鄉鄉有公車(含幸福巴士)之目標。
- 2. 輔導精進幸福巴士偏鄉運輸模式：**自 112 年起訂定「空駛率大於 50%」、「平均班次載客數低於 1 人」及「人均補助金額高於全國平均人均補助金額(350 元)」等 3 項績效指標，輔導績效不佳路線轉型為「彈性預約服務」，提升整體幸福巴士及小黃路線營運績效，以永續經營讓運輸供給更貼近在地需求。

(五) 厚植海運及空運安全

- 1. 升級智慧航安服務：**依行政院核定「我國智慧航安服務建置暨發展計畫」，113 年底建造完成彰化風場航道船舶交通服務(Vessel Traffic Service,VTS)中心大樓，預訂於 114 年底啟用；因應離岸風電第三階段區塊開發，依行政院核定「我國智慧航安服務升級計畫(113-116 年)」，全面建構安全航行環境，刻正辦理雷達站用地取

得、新離岸風場航行空間 VTS 系統擴充建置工作；預計 114 年底前可將監控範圍由 673 平方公里擴充至 4,000 平方公里；116 年新增 4 座雷達站，強化海域航行安全。

2. 深化飛安管理健全航空保安制度接軌國際：依據國際民航組織(ICAO)全球航空安全計畫精神，持續推動「安全績效為導向」及「風險管理為核心」之飛安監理制度，針對國際揭示五大飛航風險，管控業者安全績效指標達成情況，定期查核對應之風險緩解措施執行成效，確保各項措施之落實，並適時檢討調整目標值，以有效反映實際風險，強化安全績效導向之監理效能；另依據 ICAO 發布第 17 號附約辦理民用航空保安管理辦法、國家民用航空保安計畫等法規與計畫檢討與修正，確保與國際無縫接軌。

(六) 提升離島海運及空運建設服務

1. 強化離島商港建設及服務：為強化國內商港港埠設施，金門港刻正辦理水頭客運中心興建及料羅碼頭區圍堤造地工程，預計本(114)年 11 月完工。另澎湖馬公大樓 1 樓裝修優化工程已於 114 年 3 月完工。
2. 打造離島機場門戶提升服務品質：為持續提升離島穩定、安全之飛航服務，已展開金門機場空側道面整建工程委託設計、馬祖北竿機場跑道改善工程委託設計、南竿機場設置 EMAS(工程材料攔

阻系統)工程等招標作業，預計於 114 年底前完成招標；另為提升偏遠離島空運服務品質，打造蘭嶼、綠島、七美、望安機場門戶新意象，持續辦理該等機場外觀風貌改造計畫；其中蘭嶼、綠島機場已於 113 年 12 月開工、114 年 5 月辦理動土典禮，預計 116 年完工。

二、構築便捷韌性交通網絡

為構築便捷具韌性的交通網絡，積極優化鐵公路網與強化設施防災韌性，全面升級機場與港埠建設水準，並增進海空運系統的氣候調適能力；同時整合陸、海、空運具，建立運輸聯防機制，強化運能調度與快速應變效能，形塑高效率並具韌性的交通系統。

(一) 便捷交通路網，均衡城鄉發展

1. 完善高、快速公路整體路網，串聯地方生活圈道路：

(1) 114 年推動項目：

A. 通車：已完成臺中市台 74 線增設六順橋南入匝道通車；並預計於 114 年底前完成彰化縣台 76 線西庄至西湖段、花東台 9 線景觀大道木瓜溪橋、國 1 新建中豐交流道及國 1 五股交流道增設北出匝道之通車。

B. 開工：苗栗縣國道 1 號增設造橋交流道已開工；並預計於 114 年底前完成國道 1 號圓山交流道改善、國道 2 號大竹交流道改善、台 66 線

0K+000~3K+200 段、國道 8 號台南系統交流道改善，及跨南 133 路口立體化工程之開工。

C. 計畫核定：已完成台 9 線蘇花安計畫、國道 1 號后里至大雅路段拓寬及高屏 2 快之計畫核定。

(2) 115-116 年推動重點：

A. 通車：淡江大橋、彰化縣台 76 線台 19 線以西路段改線工程、台 61 線後龍觀海大橋及西湖溪橋改建工程、台 61 線中彰大橋改善工程、台 66 線立體化工程、台 74 線大里一交流道增設北出匝道、台 39 線高鐵橋下道路延伸線優先路段、台 9 線安全景觀大道改善、國 1 林口、五股、圓山交流道、國 3 金城交流道、台 61 線新塭交流道工程等。

B. 開工：國道 7 號、國 1 楊頭段拓寬、國 1 甲線、國道 5 號銜接蘇花改、台 9 線蘇花安計畫、台 9 線雙流新路段拓寬等。

(3) 長期重要計畫：完成國 1 楊頭段拓寬、國 1 甲線、國 2 甲線、國道 7 號、台 61 線曾文溪橋、台 61 線新北至苗栗平交路口改善、台 61 線南延、台 61 乙線(美港公路)高架化、台 62 線延伸至萬里、台 9 線雙流新路段拓寬、台 27 甲線延伸、高屏 2 快、屏南快、國道相關交流道增改建等。

2. 建構環島高效鐵路網，推動都會區鐵路立體化：

- (1) **114 年推動項目**：完成高雄車站與捷運紅線間連通道開放通行，使轉乘更為方便；並預計於 114 年底前完成高雄車站竣工。嘉義鐵路高架延伸民雄計畫臨時軌工程開工及主體工程招標，以消除沿線平交道，縫合鐵路兩側土地發展並提升鐵路安全。
- (2) **115-116 年推動重點**：完成桃園平鎮臨時站，發揮區域通勤運輸分流功能；臺南市區鐵路地下化第一階段通車，將可改善都市阻隔；並將持續進行花東鐵路雙軌化、桃園鐵路地下化、嘉義市區鐵路高架及彰化田中支線鐵路高架等工程；另期高鐵延伸宜蘭、宜蘭鐵路高架計畫奉行政院核定，使東、西部鐵路建設均衡發展。
- (3) **長期重要計畫**：持續推動高鐵延伸屏東、臺鐵海線雙軌化(談文至追分)、彰化鐵路高架、大臺中山海線等計畫奉行政院核定，消除都市阻隔、均衡地區發展。

3. 建構北、中、南都會區捷運路網，提升都會區交通運輸樞紐功能及服務品質：

- (1) **114 年推動項目**：協助地方政府推動臺南捷運第一期藍線綜合規劃作業等捷運建設計畫，以及預計 114 年底臺北捷運信義線東延與新北捷運三鶯線完工。

- (2) **115-116 年推動重點**：持續推動臺南捷運第一期藍線綜合規劃作業，以及完成臺北捷運信義線東延與新北捷運三鶯線通車。
- (3) **長期重要計畫**：持續協助地方政府推動捷運萬大中和樹林線、汐東線、基隆捷運，桃園捷運棕線、綠線、綠線延伸中壢，臺中捷運藍線、桃園機場聯外捷運系統延伸至中壢 A23 站、高雄捷運岡山路竹延伸線、小港林園線與黃線等設計/施工中計畫。以及北北基桃、新竹、臺中與臺南高屏都會區，多項綜合規劃中及可行性研究中計畫，預期可以帶動捷運沿線產業發展。

(二) 強固鐵公路基礎設施韌性

1. 強化鐵路邊坡監測：

- (1) **增訂「鐵路邊坡維護與管理規範」**：113 年 12 月 18 日頒布，要求鐵路機構落實所轄路權內邊坡分級維護管理，並優先觀察路權外邊坡範圍。
- (2) **高鐵邊坡檢查及監測告警**：透過邊坡分級檢查機制，落實定期與不定期檢查，並辦理邊坡定期人工量測及自動化監測，以維護沿線邊坡安全並視需要進行改善工程。高鐵全線設置災害告警系統(DWS)，當偵測到落石、邊坡滑動、闖入、地震時，會自動啟動列車緊急停車；另風速、雨量、水位偵測達告警等級時，列車依標準作業程序減速或停車，確保旅客與行車安全。另平時會

同地方政府落實防災演練及防颱防汛準備，強化緊急應變。

- (3) **建構臺鐵邊坡即時監控與預警機制，強化跨機關聯防合作：**持續推動強化鐵公路韌性及災害應變能力，針對極端氣候與東部特殊地理環境，建構即時監控與預警機制，並透過跨機關聯防合作降低災害風險。同時推動北迴線實體阻隔與告警系統建置，並編擬宜花東路段安全改善計畫，以系統性補強與升級，確保南迴運輸穩定、花東交通不中斷，全面提升防災韌性與行車安全。
2. **落實公路防災預警機制：**建立公路預警防災標準作業程序，利用各項預警系統做成「預警決策」，透過各種訊息傳播管道(LBS、CMS、警廣、電視及平面媒體等)，並整合第一線防救災人員，以「避險警示」通告並疏導用路人，避免行經災害高風險路段，甚至於災前採取道路封閉作為，以達成「人命保全」之目標。
3. **推動公路橋梁安全管理：**依「公路橋梁檢測及補強規範」每2年辦理一次定期檢測，跨河橋梁等自主提升橋梁檢測頻率；另就地震、豪雨、火災及車輛撞損等事件，落實啟動橋梁特別檢測作業。此外，針對具鋼索之特殊性橋梁已建置「索力即時監測系統」或定期辦理索力詳細檢測作業，由監管系統及時應變處置。

4. 推動公路邊坡防災管理：

- (1) 國道邊坡：為確保國道邊坡安全，C 級邊坡(604 處)皆有裝設水位觀測井、傾度管、傾斜計、地錨荷重計及雨量計等自動化監測儀器；另在國道沿線共設置 90 座自動氣象站，再加上經濟部地礦中心之地質敏感區域圖資、氣象署推播之地震、颱風等資訊，藉以即時監控及處置邊坡。
- (2) 省道邊坡：為提升省道邊坡之抗災能力，特別就明顯(A 級)及疑似(B 級)不穩定徵兆之邊坡評估危害度等級篩選出「優先關注邊坡」；除加強其巡檢頻率之外，同時籌編經費辦理邊坡保護、明隧道、隧道興建等防、避災工程。另針對早期曾發生滑動、崩塌、沉陷或為順向坡地形之邊坡，加強設有監測儀器，並導入光達測量、UAV 航拍監測、預警攔石網落石告警系統等。

5. 積極搶通災害路段及推動復原重建

- (1) 因應丹娜絲颱風及 728 豪雨等天災，公路局就轄養台 3 線(嘉義大埔路段)、台 16 線、台 21 線(南投集集、信義)、台 18 線阿里山公路、台 20 線南橫(甲仙~關山路段)、台 27 線茂林路段、台 29 線(那瑪夏路段)發生重大災點共 7 路線，積極辦理道路搶通(均於 114 年 8 月 7 日前完成)。後續復建工程部分，短期邊坡強化採自辦設計監造，其餘涉及橋梁改建及整體公路提升強化，仍需辦理妥善規劃及設計。

- (2) 114 年 8 月 19 日通過「丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建特別條例」，將持續辦理災害復建，整體修復預計於 116 年底前辦理完成。
- (3) 馬太鞍溪橋 114 年 9 月 23 日因洪水沖毀，公路局已啟動三階段搶修，預計於 114 年 10 月 15 日優先完成涵管便道、115 年 2 月前完成鋼便橋，以提升通行安全。並在 115 年底完成單向橋梁可雙向通車，116 年完成全部橋梁通車。

(三) 推動機場及港埠建設再升級

1. 擴大航線佈局及穩健機場發展：

- (1) **擴大空運航線佈局：**目前已與 57 個國家或地區簽署雙邊通航協定，建立直達航網計有 32 個國家地區、客運航線 180 條、貨運航線 91 條，合計 271 條航線，可連接全球 117 個城市。為國家整體利益，兼顧機場競爭力及航空公司需求，持續策略性拓展航權，114 年 2 月 27 日臺芬(蘭)簽署航空服務協議，與北歐首度建立空運航網關係；114 年 3 月 5 日臺義(義大利)航約完成修約簽署，擴增客運容量班次，均有助提升航空公司營運空間及彈性。

- (2) **穩健布設機場整體發展：**因應空運發展趨勢及國內外社經環境變遷，以安全韌性、智慧轉型、永續發展概念，滾動檢討我國機場發展願景及建設，刻研擬臺灣地區民用機場 2045 年系統規

劃、桃園機場園區綱要計畫第三版，使機場依其功能定位發展，契合國家政策、運輸及產業發展需要，提升國家競爭力。

- (3) **完善桃園、高雄機場設施及服務**：桃園機場第三航廈刻辦理北登機廊廳進駐及試營運準備作業，預計 114 年底前啟用，增加提供年旅客服務容量 580 萬人次。第三跑道第一階段工程已於 112 年 9 月開工，預計 114 年 12 月完成臨時機坪，第二階段工程西側標及燈光統包標已於 114 年 5 月決標，將持續辦理工程施工作業；高雄機場新航廈 A 滑行道北移工程及東側立體停車場主體工程已分別於 114 年 4 月、5 月開工，並持續辦理新航廈主體工程細部設計作業。
- (4) **推動區域門戶及地方核心機場建設**：松山機場國際航廈耐震補強及設施更新工程預計於 114 年底完成規劃作業；臺中機場新建聯絡滑行道工程已於 114 年 4 月完工，大幅提升航機滑行運作效率；嘉義機場航廈改(擴)建工程及臺東機場跑道整建工程均刻辦理基本設計作業，完成後將能有效提升空運服務品質與安全。

2. 強化港埠建設營運效能：

- (1) **強化國際商港營運設施**：為擴充港埠服務能量，辦理高雄港第三及第五貨櫃中心碼頭改建工程，114 年 6 月已完成第三貨櫃中心第一階段 70 號碼頭改建工程，預計 116 年底全數完工，可提

供 1.8 萬 TEU 貨櫃船靠泊；另第五貨櫃中心 77-79 號碼頭改建，預計 118 年 4 月全數完工，屆時可提供 2.4 萬 TEU 貨櫃船靠泊。配合離岸風電政策，已於 114 年 4 月完成高雄港 A6 碼頭及後線土地填築；為便捷港口聯外服務，已完成高雄港聯外貨櫃車專用道工程並於 114 年 7 月啟用。並為推動臺中港 37、38 號碼頭新建工程，其中 37 號碼頭已於 113 年 11 月底完工，預計 115 年 3 月完成全長 580 公尺。

(2) **臺北港物流倉儲區及南碼頭區圍堤造地工程：**臺北港物流倉儲區第一期已完成招商，第二-1 期正招商並已取得自由港籌設許可。南碼頭區智慧車輛產業園區之 S05 碼頭預計於 114 年 11 月完工，S04 碼頭預計 115 年 9 月完工；園區將於 114 年底部分啟用，115 年第 3 季全面營運。

(四) 因應氣候調適，提升海空運韌性

1. **提升航空基礎設施氣候變遷調適能力：**透過妥善機場整體規劃，合理分配建設資源，加強機場整體基礎設施規劃及維護管理(如計畫性推動各機場跑道整建，跑滑道、航廈及機電系統維護巡檢機制及生命周期管理；提升機場排水防洪能力，設置抽水設備、防水閘門及抬高機電基座等配套措施)，以提升機場空、陸側設施整體調適能力及運作韌性。桃園機場已於 114 年度達到雙電源、

雙迴路供電架構，並將提高機場備援水量，提升水資源管理與應用。

2. 推動金門海運備援疏運：因應金門機場因天候等因素暫停起降，航港局配合民航局「機場暫停起降期間旅客疏運緊急應變機制」B 計畫，建立海運疏運備援機制。現行備援船舶共 5 艘，倘金門機場暫停起降，將透過與民航局建立聯繫協調機制，於海氣象許可前提下加開船班，協助疏運滯留機場旅客，發揮海空聯防機制最大效益。

3. 推動港口永續及企業 ESG 發展：

(1) 邁向港口永續：港務公司秉持誠信透明經營原則，推動多角化業務投資，持續關注永續相關投資，截至 114 年 9 月完成 13 座維生碼頭建置，提升港埠調適能力，打造韌性港埠，並獲行政院第 2 屆「透明晶質獎」全國特優殊榮。

(2) 推動企業 ESG 發展：自 102 年起針對各國際商港辦理溫室氣體盤查，114 年起同步採國際標準化組織 (ISO) 與溫室氣體盤查議定書 (GHG Protocol) 盤查標準及雙認證，並訂定溫室氣體 2030 減排 50%、2050 淨零排放目標。

(五) 機動運能整備，陸海空運具聯防

1. 提升連續假期交通疏運效能：為因應民眾返鄉、出遊需要，交通部所屬各疏運單位持續運用 AI 技術預測交通量及尖峰時段，各大眾運輸運具全力

加開班次規劃配置運能，並就各風險點擬定相關對策，運用運具聯防備援。同時交通部也要求各單位於各個連假前，務必落實相關運具設備之安檢與保養，以及指示各單位於連假期間停止工程施工，派員巡檢，維護工地安全，確保疏運順暢及安全。

2. 強化陸海空運具聯防應變：

- (1) **離島疏運應變與備援**：因應離島地區因天候停航，交通部除請航空公司加開航班或加大機型外，並安排備援船舶，於海象允許狀況下投入海運備援，持續關注天候及航空站候補情況，適時啟動疏運機制，也視需要協調國防部派遣軍機協助疏運。
- (2) **高鐵台中站跨運具聯防**：因應高鐵台中站旅客湧現出現之外溢情形，高鐵將啟動綠黃紅三色燈號(綠燈代表疏運順暢、黃燈代表搭乘自由座旅客需等候 30 分鐘以上、紅燈代表搭乘自由座旅客需等候 1 小時以上)，實施人潮管控機制。如人潮紅燈時，臺鐵將啟動對號列車增停新烏日站，並從彰化站增開臨時加班車北上臺北；另國道客運也將啟動臨時路線，調派備援車輛從高鐵台中站北上直達臺北，高鐵公司亦將協助引導旅客轉乘，於 1968 等 APP 揭露訊息。

(3) 蘇花路廊鐵公路中斷應變：

- A. 鑑於蘇花路廊地質不穩定，常因地震或豪雨引起邊坡崩塌，導致鐵公路中斷，為確保花東地區民生交通，當蘇花路廊鐵公路中斷時，花東備援機制 3 小時內評估啟動，以南迴路廊結合西部軌道之疏運模式，啟動公路接駁，加開臺鐵及高鐵列車班次(臺鐵加開花蓮至新左營列車，及高鐵協助接駁加開左營北上列車)，並視蘇花路廊搶通情形，協調航港局及民航局啟動海空運備援，以維護花東民眾行的方便與安全。
 - B. 另優化蘇花海運備援機制，鐵公路中斷時，於 3 小時完成研擬船舶備援航班外，並已協調業者建立備援輪班機制，於確定啟動海運備援後，可於次日至少提供 1 航次客船之備援服務，更即時整備啟動疏運需求。
3. 協助地方紓解大型活動交通需求：大型活動吸引大量人潮，民眾跨區域移動對地方交通疏運規劃是一大挑戰，就如白沙屯媽祖進香活動為重要宗教盛事，吸引大量民眾從各地參與。114 年交通部首次與「白沙屯拱天宮」攜手合作，採臺鐵為主、公路為輔、高鐵協同的三層運具聯防備援策略；由臺鐵以加開班次、加掛列車及對號車增停等方式，搭配公路局啟動臨時直達客運路線，並輔以高鐵加開班次，總計協助疏運超過 29 萬人次，民眾熱烈回響，獲得許多好評。將持續因應

地方辦理大型活動需求，督請所屬單位協助支援相關交通接駁疏運工作。

三、推動交通科技創新應用

隨著全球邁向科技數位轉型，未來交通領域發展將會是生活方式與治理思維的革新，交通部將持續推進 AI 與資通訊技術在智慧交通的深度應用，擴大跨域資料整合與創新服務，並推動無人機創新應用，及提升智慧機場與港口服務效能，建構智慧且永續的交通治理模式。

（一）完善 AI 風險治理與推動策略

1. 成立「交通領域 AI 推動委員會」：為落實賴總統「五大信賴產業」及「國家希望工程」揭橥之「人本交通，便捷台灣」願景；並因應行政院 AI 新十大建設等上位政策，114 年 8 月 5 日交通部成立 AI 推動委員會，規劃「發展智慧化為民服務、建構自動化行政服務、完備 AI 資料與模型、厚植 AI 應用基礎環境、打造數位平權智慧服務、培育多元 AI 職能人才，以及健全 AI 法制與治理機制」等七大推動策略，以推動「擘劃 AI 應用藍圖、督導既有 AI 應用方案、建構更完善的 AI 治理架構」等三大任務。
2. 完善 AI 風險治理：為確保 AI 風險治理與創新並重，並同步 AI 基本法草案，交通部 114 年 4 月啟動「人工智慧(AI)應用於交通運輸配套法制計畫」，研擬交通部暨所屬機關構之 AI 使用指引

及風險分類建議草案，並辦理培力活動，提升人員 AI 法制意識。

(二) 引領交通科技創新與發展

1. **發展車路聯網技術**：與新北市政府合作打造「D-City 智慧交通驗證場域」，檢討精進已訂定 TCROS(臺灣協同智慧運輸車聯網路側設施資訊開放標準)10 項車輛行駛基本訊息需求標準，並新增 TCROS RTCM(資訊發布定位)及 RSM(道路安全訊息)等 2 項標準，同時結合 5 條客運路線共 30 輛公車進行標準服務驗證，以確保未來應用服務落地時，符合一致性及穩定性的需求。
2. **完善車聯網資安憑證管理機制實證研究**：為完善我國車聯網應用服務環境及管理機制，依研究成果及國際趨勢滾動增修「國內車聯網資安憑證管理指引草案」，針對車聯網異常行為技術進行研析，同時提供產官學研、縣市政府及國內智慧交通場域試驗相關計畫測試憑證，透過不同系統架構評估資安憑證導入之相關課題，建構我國車聯網資安測試憑證管理機制，輔導國內產業逐步轉型智慧交通生態鏈。
3. **推動自駕車指引法規調適預備**：因應未來自駕車技術發展與應用，持續研議與國際接軌之車聯網產業技術標準、驗證及認證流程機制，114 年 3 月 14 日正式公告「自駕公車實驗運行安全指引」(第一版)供各界參考應用；另於 114 年 5 月啟動

「2028 國內自駕車法規調適應用管理推動計畫」，針對我國自動駕駛車輛相關法規調適推動工作，包含車輛安全審驗以及道路交通管理相關配套機制研議，以完善國內駕駛輔助系統車輛管理，因應日後各類型自駕車正式上路之法制準備。

(三) 推動智慧交通應用與數據治理

- 1. 擴散智慧運輸成果：推動「智慧運輸系統發展建設計畫(114 至 117 年)」**，補助地方政府推動具前瞻性與在地需求導向之交通科技應用計畫，導入 AI、大數據、車聯網等新興科技，提升區域整合及智慧治理效率，建構安全永續發展之智慧運輸系統，達成道路數位化與智慧化、道路安全改善、路網服務效率提升等目標。截至 114 年 8 月，已核定如 AI 辨識與智慧號控、緊急車輛優先、落實弱勢用路人平權等不同層面應用共 36 案。
- 2. 持續深化與推廣 TDX 平臺運輸資料開放流通及加值應用**：交通部運輸資料流通服務平臺 (Transport Data eXchange, TDX) 已收納全國各類運輸相關資料，包含鐵路、捷運、公車、客運、公共自行車、航運、航空、路況、道路事件、停車、充電站(樁)、旅運票證等，有效降低各界取得運輸資料門檻，促進運輸資料流通、多元加值創新應用，及鼓勵公私部門參與運輸資料整合流通生態系。目前平臺會員累計達 8,500 餘位，動靜態運輸資料集合計逾 4,800 餘個，涵蓋率平均達

95% 以上，每日介接次數平均 440 餘萬次，各界
加值應用服務逾 600 餘個。

(四) 推動無人機於交通領域創新應用

完成無人機物流運送商業營運實作驗證：與國內政府機關或物流業者等民間單位合作，規劃並驗證無人機物流商業營運模式，促進產業化及常態化發展；持續演練無人機應用於偏鄉地區緊急物資運補服務。

(五) 提升智慧機場及港口服務效能

- 1. 推動機場智慧化與科技應用服務升級：**將於桃園機場第三航廈提供自助報到及行李託運、生物辨識通關、智慧安檢、航廈間自駕電動巴士接駁等服務。114 年已辦理「內候機室管制門智慧化告警」、「出入境行李追蹤資訊共享」概念性驗證 (POC)，應用 AI 強化機場保安作業及提供旅客行李運送資訊，並持續優化數位資訊整合平臺 (ADIP)，擴增「跑道瑕疵預測模型」及「運量及航班資訊 AI 對話服務機器人」等功能；松山機場於 114 年推動新一代國際線共用報到系統(含建置自助行李託運)及整合自助登管查驗閘門系統作業，增加查驗量能、減輕查驗人力；高雄機場新航廈建設導入智慧安檢、智慧停車等設計，提升機場營運效率及旅客滿意度。

2. 升級機場智慧物流服務：為提升航空貨物處理效能，114 年 6 月啟用遠雄貨運站二期自動化分檢設備，每小時可處理 9,000 貨件；另為掌握貨物進倉資訊及提升人員進出管制安全，114 年第 2 季自由港區加值廠房啟用光學字元智慧辨識(OCR)進倉管理系統，刻建置 H 棟廠房智慧人臉辨識門禁系統；另積極規劃桃園機場航空貨運資訊整合平臺，將以「即時貨況」與「園區智慧管理」協同合作，創造高效、安全、可靠的航空貨運園區。
3. 推動港口智慧化發展：為強化港口營運管理效能，114 年持續於高雄港區運用 AI 攝影辨識技術偵測船舶進出港及港區作業安全，提供即時告警；另為打造高雄港成為智慧化港口，配合第三貨櫃中心及第五貨櫃中心改建工程，持續應用 5G AIoT 智慧科技，將高雄港整體貨櫃處理容量提升至 1,980 萬 TEU，預計分別於 116 年及 118 年底完成。此外港務公司 114 年刻持續推動港區關鍵基礎設施導入智慧安防管理設備、臺灣港群智慧能源管理系統結合儲創能設備建置、堤口不明船舶入侵偵測 AI 告警、集團總部港口動態監控中心建置、橋梁運行安全監控等智慧港口發展重要專案，預計 115 年全數建置完成。
4. 提升港埠智慧物流服務：為提升自由港區人、車、貨進出管制安全，114 年規劃海港 220 條門哨車

道導入 etag 輔助車牌辨識系統；為發展智慧車輛
加值應用場域，114 年底將啟用臺北港智慧車輛
園區之新車 PDI 廠(Pre-Delivery Inspection,PDI)，
並導入 AI 智慧化影像辨識管控機制，預估可新
增 200 個就業機會，創造 1,270 億元產值；119 年
全面啟用臺北港物流倉儲區，串聯海快、電商關
聯產業發展，可帶動北臺灣 1,800 個就業機會及
創造 28.2 億元產值。

四、拓展永續數位觀光

為全面提升臺灣觀光永續發展，透過強化國際行銷
與交流、亮點活動帶動國旅、輔導產業永續轉型、推動智
慧景區與數位治理，全面提升臺灣觀光品牌能見度與服
務品質，並推出海洋運輸旅遊新模式、持續吸引國際郵輪
來臺靠泊，強化我國觀光整體競爭力，帶動產業升級。

(一) 觀光品牌全球引客，籌設國家觀光智庫

- 1. 提升觀光品牌及行銷主要客源市場：**觀光宣傳五
路齊發，以參與國際旅展、海外觀光推廣會、戶
外廣告、線上宣傳、KOL 合作社群平臺行銷等方
式，依不同市場需求及喜好，分眾行銷臺灣觀光
品牌 3.0「台灣魅力·驚喜無限」(TAIWAN-Waves
of Wonder)，並推出國際旅客搭高鐵兩人同行一
人免費優惠活動，強化促銷誘因，擴大行銷廣度。
- 2. 強化國際交流及推廣主題遊程：**強化雙邊(臺日、
臺韓、臺越、臺泰)與多邊(亞太經濟合作會議

APEC、亞太旅行協會 PATA)交流；攜手部會共推「順道觀光」、「MICE 會展獎旅」及簽證優化等措施，並以大型活動、國際賽事引客，如透過臺灣米其林指南(114 年 8 月 19 日)、世界賞鳥博覽會(114 年 9 月 20 日)、L'ÉTAPE 環法自行車挑戰賽(114 年 10 月 18 日)及千人放天燈(114 年 12 月 17 日)，擴大國際宣傳效益與引客來臺誘因。

3. **擴展海外據點服務量能**：強化海外服務據點能量，114 年 9 月 25 日再拓點澳洲雪梨「台灣觀光服務分處(TTIC)」，全球策略布局及多元化行銷，積極提升國際來臺旅客規模。
4. **籌備觀光研訓院厚植產業人才**：積極推動「財團法人台灣觀光研訓院」之籌設工作，定位為國家級觀光智庫，透過整合產、官、學及在地社區，以觀光政策調研、國際合作鏈結、產業地方策進、人才培育認證等四大功能為核心，促進觀光產業升級發展。

(二) 環島亮點捲動國旅，跨域多元主題旅遊

1. **以活動帶動觀光旅遊熱潮**：以永續及創新為主軸，聯合中央部會、地方及民間等 52 個單位推薦景點，辦理「第 2 屆觀光亮點獎」，網路票選逾 113 萬人次，預計 114 年 11 月決選 10 大觀光亮點等 32 個獎項，並選出 115-116 年新一輪「台灣觀光 100 亮點」，並串聯中央、地方行銷觀光

雙年曆，結合系列主題活動引客，如 10 月自行車旅遊節、12 月台灣好湯，實現「月月有活動、四季有亮點」。

2. 整合區域旅遊品牌：整合全臺 18 個觀光圈為北、中、南、東、澎湖、馬祖及金門等 7 大「區域觀光圈品牌」，透過挖掘區域觀光特色，推出創意遊程行銷區域旅遊、引客分流，並規劃自 114 年 10 月 17 日起至 11 月 16 日，透過 4 個周末打造 4 場「區域觀光圈市集日」活動，擴大觀光品牌同時帶動地方產業與國際能見度。
3. 推動北回之巔旗艦計畫—微笑南灣 in 臺灣：以「北回之巔」與「微笑南灣」二大核心主軸、4 部會(交通部、農業部、內政部、文化部)的跨域合作、並以 10 大亮點計畫為主要執行工作，打造兼具海洋生態、歷史文化與慢活體驗的觀光廊帶。

(三) 引導產業永續發展，智慧景區服務升級

1. 輔導觀光產業永續韌性發展：114 年度輔導 3 家旅行業者申請 GTS 綠色旅行標章及 2 家旅行業者申請 Travelife 認證；鼓勵旅宿業者認識永續觀光趨勢，預計 114 年 11 月前辦理 3 場培訓課程，鼓勵旅宿業者導入永續認證，並推廣我國低碳觀光及旅宿業永續經營管理；推動觀光遊樂業優質化補助，協助業者推動 ESG 措施，如申辦永續認

證、強調環境保護，促進產業朝創新、智慧、安心與永續發展。

2. **推行遊程碳足跡盤查**：配合國際趨勢及旅客需求，114 年度依據「ISO 14067」及「團體旅遊產品碳足跡產品類別規則」之規範，研擬「旅行業遊程碳足跡計算指引」，提供旅行業自願性盤查依循；並選出 10 條「鳳金遊程」優先輔導盤查。
3. **推動景區永續旅遊接軌國際**：積極推動永續觀光，東北角、日月潭及雲嘉南濱海國家風景區管理處已分別取得綠色旅遊目的地金質、銀質及銅質獎認證；114 年更新新增澎湖、北海岸及觀音山國家風景區管理處，分別取得銀級、銅級認證，台灣 9 大故事勇奪「2025 全球綠色目的地百大故事獎」，其中國家風景區管理處共獲 7 個獎項，為推動永續旅遊樹立嶄新典範。
4. **推動旅宿品牌國際化**：推廣「好客民宿」，114 年已辦理 17 場包含初階與進階輔導訓練課程，計 901 家業者參與，透過實地訪查、辦理好客民宿嘉年華活動等，鼓勵業者參與認證，提高品牌價值及知名度；辦理「星級旅館」評鑑及行銷，114 年已辦理 2 場說明會，並運用多元行銷策略及管道，積極推廣「有星就是好旅館」品牌價值，並於 8 月新加坡、9 月馬來西亞 2 場海外旅展現場，向當地旅客推薦好客民宿及星級旅館。

5. 打造智慧服務提升遊客體驗：依據各風景區不同特性，導入適時、適地、適性之設備及資訊服務，如智慧公廁、熱門據點人流車流辨識管理等服務，截至 114 年 9 月已建置 99 處即時人流監控、86 處(186 支 CCTV)重要路口車流監測及 112 處導入電子商務或多元支付；優化擴充觀光大數據平臺功能，並建立觀光產業數據分析應用案例，截至 114 年 9 月已匯入或介接約 1 億 4 千多萬筆資料，開發 286 個統計分析服務。
6. 結合科技與創新打造「觀光綜合管理平臺」：彙整多元觀光與交通數據，透過跨部門共享應用，以數位技術全面掌握景區運作，推動自動化與智慧營運，預計 115 年完成景區智慧化管理及服務，以降低人力成本、提升滿意度與安全性，實現永續發展。

(四) 推動藍色公路海洋觀光及郵輪發展

1. 規劃購建全國藍色公路暨海運備援船舶，發展海洋觀光及打造韌性海運交通：
 - (1) 研擬船舶購建計畫，兼具基本民行與海洋觀光需求：因應全球極端氣候日益加劇，為建立完善的交通服務應變機制，打造具韌性之交通，並落實照顧本島與離島間基本民行，兼以發展海洋觀光。航港局刻正研擬購建全國藍色公路暨海運備援船舶計畫，預計 114 年底報行政院核定。

(2) 創造海洋運輸旅遊新模式，培養全國藍色公路船舶客源：於全國藍色公路暨海運備援船舶購建完成投入營運前，開發較具潛力及地方期待之藍色公路試點航線預作暖身，已於 114 年中試辦海洋觀光推廣航線，透過獎助方式鼓勵航商及旅行業者跨域合作；7 月底至 8 月推出基隆-花蓮、基隆-澎湖、布袋-金門-澎湖等 3 條觀光航線，7 月至 9 月臺南安平-澎湖馬公復航固定航線，以培養全國藍色公路船舶客源，促進及帶動離島經濟發展，創造海洋運輸旅遊新模式。

2. 招攬國際郵輪來臺，帶動郵輪產業穩定發展：

(1) 積極參加國際郵輪論壇及拜訪業者，加強國際行銷：港務公司 114 年 4 月與觀光署及航港局參加美國全球郵輪展 Seatrade 論壇，行銷臺灣郵輪港口及觀光景點；5 月前往日本拜訪日籍航商總部，爭取日本郵輪航商掛靠臺灣港群；7 月赴濟州郵輪論壇設置展攤並向國際郵輪航商行銷宣傳。另持續於 Cruise Industry News 及 Cruise & Ferry 等國際媒體雜誌行銷臺灣港群，加強國際媒體行銷。

(2) 推出獎勵優惠措施，吸引國際郵輪靠泊：港務公司再推出 114 年國際客船優惠措施，包含來臺首航及一程多港之碼頭碇泊費優惠，以及靠泊特定港口旅客服務費全免、達目標累計航次可享旅客服務費 5 折之優惠。另新增高雄母港優

惠及鼓勵增加外籍旅客優惠，靠泊花蓮港埠費用全免，以吸引國際郵輪航商增加靠泊臺灣商港。為爭取全球更多中小型郵輪或探索型郵輪靠泊臺灣離島，113 年 3 月 26 日修訂發布「交通部航港局推動跳島航線推廣獎助要點」，就不同郵輪噸位及靠泊離島次數，設定相對應的獎勵金發放基準，並採用累加方式給予獎勵金，停靠越多離島獎助金額越高，每案獎助以 400 萬元為上限，並延長獎助申請期限至 114 年底。

(3) 國際郵輪靠泊艘數及旅客人次皆穩定成長：113 年臺灣港群國際郵輪共 414 艘次、90 萬旅客人次，加入地中海郵輪、挪威郵輪來臺母港營運；掛靠港部分則主要有三井商船、公主郵輪、荷美郵輪等航商，已恢復至疫情前最高峰之 85%。114 年郵輪預報共 579 艘次，較 113 年成長 40%，預估旅客人次 113.35 萬人次，較 113 年成長 26%，其中首航各港的郵輪數量達 35 艘，包含高端品牌奇寶郵輪旗下「奇寶探險號」及「奇寶安可號」掛靠臺灣，為該郵輪公司近年來臺到港數最高；另挪威郵輪及星凝郵輪則分別規劃「挪威天空」及「星凝天鵝 2 號」首次來臺，其中「星凝天鵝 2 號」為 2023 年最新下水的頂級探索型郵輪，銀海郵輪亦將有全新下水「銀星號」掛靠來臺。

五、提升郵政氣象服務效能

為深化郵政與氣象服務效能，交通部持續發展智慧郵政與綠色物流，並透過數位轉型提升郵務作業效率及優化金融服務；發展 AI 技術精進氣象監測與預警之準確性及時效性，提供更細緻鄉鎮尺度的強風預警燈號及颱風風力告警，以提供更貼近民眾需求的優質服務。

（一）發展智慧郵政綠色物流

- 1. 推動郵政物流園區智慧自動化系統：**郵政物流園區已如期完成自動倉儲設備驗收啟用，倉儲中心導入高效率倉儲理貨加工作業，以提升電商物流處理效率。北臺灣郵件作業中心交通及運輸設備安裝驗收及室內裝修工程，預計 114 年底完成，115 年搬遷進駐；未來可集中處理全國 70% 以上郵件，有效提升郵件處理效率及用郵服務品質。
- 2. 建立郵務綠能車隊，響應低碳永續發展：**為配合國家電動機車產業發展政策，截至 114 年 9 月底已完成汰換郵務電動機車共 3,630 輛、占比 46.1%；另已採購郵務電動機車 310 輛，預估可提前於 114 年底前完成 3,940 輛電動機車採購目標，達成郵運車輛占比 50% 運具電動化及無碳化政策目標；並預計於 129 年前完成全數郵務機車汰換為電動機車之目標。

(二) 推動郵政數位轉型，優化便民服務

1. 優化行動郵局 APP 功能：114 年 5 月新增郵政 VISA 金融卡線上續卡服務，並提供連結帳戶付款(Account Link)授權驗證，提升服務體驗。
2. 擴增行動支付服務：114 年 2 月提供 Samsung Pay 綁定郵政 VISA 金融卡服務；114 年 3 月提供郵政金融卡雲支付客戶使用乘車碼服務，114 年 7 月開辦郵政金融卡雲支付/HCE 手機 VISA 卡用戶於「台灣行動支付」APP 之數位券匣(錢包)使用數位券服務。
3. 推動郵政壽險數位化：114 年 6 月開辦行動理賠服務，預計 114 年第 4 季新增行動郵局保險費轉帳扣款電子化授權服務，提供全日 24 小時扣款功能，持續深化數位保險服務。
4. 打造「郵你生活圈」服務：建置郵政會員點數平臺，以行動郵局 APP 作為「郵你生活圈」之單一入口，整合各業務會員資源，並運用會員點數行銷策略，提供客戶更多元、便利的服務體驗。114 年第 4 季優先開放儲匯金融帳戶登入行動郵局 APP 升級成郵政會員。

(三) 運用 AI 科技，強化氣象預警

1. 開發縣市預報產品：發展 AI 降尺度預報技術，將月季預報產品由目前的北、中、南、東四大分

區，提升至全臺 22 縣市，協助地方政府及民眾提前因應極端氣候，強化防災減災的能力。

2. 建置環島異常波浪預警系統：運用 AI 人工智慧技術，建置 16 站近岸異常波浪監測站並發展 13 縣市預報系統，強化近岸異常波浪預警量能。
3. 推展 AI 技術於氣象預報作業之應用：發展運用全球開源 AI 系集預報模型系統，進行颱風路徑預報與評估。與學研界合作精進 AI 降尺度技術-生成式擴散 AI 模型，並發展應用到降雨等在災害性天氣上重要的氣象變數。持續精進臺灣鄰近區域 AI 預報模型，並由氣象署高速運算電腦進行研發及作業建置運作環境。
4. 研發 AI 辨識技術縮短地震預警通報時間：透過 AI 技術強化地震 P 波識別能力並提升各地震度預估的準確性，強化強震即時警報系統之早期階段預警，進而縮短地震預警通報時間。

(四) 提供貼近民眾的有感氣象服務

1. 精進精緻化災害性天氣預警-鄉鎮層級強風特報分級：114 年 3 月起試辦「陸上強風特報鄉鎮燈號」，提供更細緻鄉鎮尺度強風預警燈號資訊，預計 114 年底正式上線。
2. 提升颱風風災預警能力：114 年 7 月起於颱風警報期間辦理「濱海鄉鎮風力預報」服務，並於颱風警報期間辦理縣市政府視訊連線會議，強化說

明各縣市都會與濱海鄉鎮風力分布及變化趨勢；同時配合颱風登陸前之颱風強風告警，強化細胞廣播之發布，並已具體落實於丹娜絲、楊柳及樺加沙侵臺期間，提供各縣市政府進行停班課決策參用。

- 3. 推動氣候服務強化農漁業氣候韌性：**依據氣象署與農業部簽署之「農業氣象資訊服務及應用合作」協議，114 年度新建置 80 站農業氣象站及 20 站中高海拔霧林帶氣象站，提升農、林之氣象觀測密度與氣候監測資訊，並持續拓展與農漁領域之合作；包含與雲林縣政府合作備忘錄下，持續提升氣象資訊於雲林在地化加值及諮詢應用。另 114 年第 4 季與澎湖縣政府簽署合作備忘錄，強化澎湖鄰近海域浪高、海溫預報及在地寒害預警，提升澎湖地區之氣候韌性。
- 4. 強化強震即時警報效能：**114 年建置臺中市都會區客製化地震預警系統，將該區地震預警作業時間由 10 秒縮短至 7 秒，地震預警盲區由 35 公里縮小至 25 公里，提供民眾更多的地震預警應變時間，有效降低地震災情。

六、邁向淨零綠色運輸

為邁向淨零碳排目標，交通部致力提升大眾運輸使用率，倡導低碳永續交通生活，並積極推動運具電動化與

無碳化，擴大減碳行動；同時打造低碳綠色港埠與機場，優化運輸節能措施，建構低碳永續的交通環境。

（一）提升大眾運輸使用率，實現低碳永續新生活

- 1. TPASS 驅動綠色轉型：**為減輕民眾通勤交通負擔，交通部自 112 年 7 月推動「TPASS 行政院通勤月票」，全國已有 20 個縣市推動 29 個定期票方案，展現中央與地方共同推廣公共運輸的目標與決心。為再提升公共運輸使用推廣，交通部於 114 年 1 月推出「TPASS 2.0 公共運輸常客優惠」，以鼓勵公共運輸使用頻率較低或跨生活圈使用族群，搭乘公共運輸，截至 114 年 9 月底止，TPASS 2.0 公共運輸常客優惠完成記名登錄人數共有 25.2 萬人，完成記名登錄卡數共有 27.6 萬張，交通部將持續與地方共同精進 TPASS 政策，以持續提供便利、多元及優惠公共運輸服務。經統計 113 年公共運輸運量相較 TPASS 月票施行前(以 111 年為比較基準)約成長 27.4%；114 年 1 至 7 月相較 111 年同期約成長 41.4%。另為吸引民眾搭乘國道客運，公路局刻正規劃 TPASS 2.0+ 方案，針對中長途國道客運設計優惠措施。
- 2. 提升公共運輸服務運量：**透過補助地方政府推動公路公共運輸，並辦理高鐵聯票優惠及改善臺鐵票務系統等措施，優化公共運輸服務，並將持續推動綠色運輸核心策略「提升鐵公路公共運輸運量」，113 年鐵公路公共運輸運量達 21.96 億人

次；並以 114 年達 24.70 億人次、115 年達 25.69 億人次為目標。

3. 優化低碳運輸整體環境：與內政部積極推動「永續提升人行安全計畫」，透過補助型計畫資源挹注，協助地方推動人行環境建置作業；透過「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期(113-116 年)」計畫，繼續辦理環島及多元路網優化改善與新增串聯路線；持續增設兩鐵車站，提供鐵馬(自行車)友善搭乘臺鐵的使用環境；持續強化引導地方政府實施路邊停車收費與推動園區計程車共乘以減少私人運具需求；此外，引導運輸業者強化運輸業碳管理及減碳作為，以及推動綠色觀光及加強低碳運輸的教育。

(二) 推動淨零轉型運具電動化及無碳化

1. 持續推動市區公車電動化：市區公車 114 年截至 7 月底共計 3,919 輛電動大客車(含營運中及籌備中)，普及率約 37.5%，已達成 114 年 35% 目標。目前已有 5 廠牌 8 車型符合國產化補助資格，將持續與經濟部共同輔導國內車輛製造業者產業技術升級及國產化，推出多元電動大客車車型，逐步朝 119 年市區公車全面電動化目標邁進。
2. 推進公務車汰換為電動車：結合環境部「永續長聯盟推動永續發展成果獎勵要點」，以政府帶頭示範公務車電動化，朝 119 年正副首長專用車全面電動化邁進。

3. 營造友善充電環境，持續推升電動小客車及電動機車新車市售比：

- (1) 積極達成電動小客車新車市售比預定目標：**電動小客車 114 年截至 7 月底，累計新增 1 萬 5,228 輛，市售比 7.4%；將持續與經濟部共同輔導業者推出平價國產電動小客車，提供民眾多元購車選擇；並與環境部及財政部提供獎勵補助及稅費減免優惠，逐步邁向 114 年新車市售比 10% 目標。
- (2) 精進提升電動機車新車市售比之措施：**電動機車 114 年截至 7 月底，累計新增 2 萬 5,761 輛，市售比 6.5%；114 年已召開 2 次檢討會議邀集相關單位研議強化電動機車推動措施，另持續與經濟部、環境部及財政部以車、站、行三面向，提供電動機車新購及汰換、充換電站設置及機車行轉型補助、稅費減免優惠；並持續鼓勵郵政公司及外送平臺業者使用電動機車，朝 114 年新車市售比 20% 目標努力。
- (3) 建構充電網絡：**114 年 8 月底止，國內公共充電樁數量已有 1 萬 2,843 槍(慢充 9,512 槍、快充 3,331 槍)，整體車樁比及快充車樁比均符合歐盟建議標準；電動機車充換電站 5,622 站。另臺鐵公司於 114 年 7 月正式啟用宜花東電動汽車充電站網絡，沿著台 9 線公路及臺鐵車站由北到南設置 9 站 19 槍充電樁，改善民眾在東部駕駛

電動汽車遇到低電量充電問題，以促進發展東部低碳觀光旅遊。

(4) 擴大減碳行動：因應國際淨零排放趨勢，為達總統府氣候變遷對策委員會公布臺灣 2032 年減碳新目標為 32%、2035 年為 38%，配合行政院由上而下列管推動減碳旗艦計畫之策略，研提「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫(草案)」，規劃運具轉型範疇擴大至電動商用小客車(電動計程車)、小貨車、公路及國道客運大客車、大貨車、三輪物流機車及氫燃料電池大客車等，促成第三期運輸部門減碳貢獻 20% 目標。

(三) 打造低碳綠色港埠與機場

1. 落實綠色港埠發展：臺灣七大國際商港已全數取得歐洲生態港認證，114 年由基隆、蘇澳、臺中及安平港辦理認證複評；各國際商港持續推動設備汰換、公務車電動化、船舶減速、岸電設施、場站節能、機具減污及補換植樹等措施，114 年 8 月整體共減碳達 7 萬 464.9 公噸，細懸浮微粒 (PM2.5) 減量達 99.6 公噸，SO₂ 減量達 650.2 公噸，NO_x 減量達 1,138.6 公噸。港區範圍內船舶減速達 4 萬 3,018 艘次，達成率 93.4%，港區範圍外船舶減速達 1 萬 8,898 艘次，達成率 47.0%。國際商港現有高壓岸電共計 11 座，114 年至 8 月使用 116 艘次、使用率達 100%，另配合依行政院核定「臺灣岸電推動試辦計畫」，規劃於 114

至 115 年陸續完成郵輪岸電 2 座(基隆港、高雄港)及貨(櫃)船岸電 3 座(高雄港)。

2. **規劃水運低碳化及電動化**：配合國際海事組織推動船舶減碳措施，自 111 年起陸續公告採用船舶能源使用效率及碳排相關國際公約規範；為推廣內水柴油船汰換為電動船，研擬我國內水載客船舶電動化推動發展計畫，預計 114 年底提報行政院核定；推動船舶減碳相關措施，預計 114 年底完成海運低碳化整體藍圖規劃及推動方案研究。
3. **推動永續航空燃油使用**：與經濟部共同成立永續航空燃油(Sustainable Aviation Fuels, SAF)工作平臺，民航局已積極與相關部會、油商、航空業者及航空站就推動 SAF 使用研商，啟動於我國機場添加 SAF 試行計畫，114 年 4 月 23 日於桃園機場、松山機場及高雄機場為國籍航空首次添加 SAF，加速國籍航空碳排放減量，規劃 114 年底前使用 5,900 噸 SAF，預計減碳效益將達 15,000 噸。
4. **持續推動機場減碳措施**：各機場持續推動節能及再生能源利用措施，113 年使用橋氣橋電，減少排放量達 6,495.85 公噸二氧化碳當量，並進行太陽能光電設備設置可行性評估，積極提升地勤電動車使用比例及增設充電樁等措施。其中桃園機場已於 114 年取得國際機場協會碳認證等級四，地勤行李拖車電動化比率達 36.45%，預計 116 年

充電樁數量將由 43 座提升至 70 座；另高雄機場亦將以達到國際機場協會碳認證等級四為目標，辦理各項減碳措施，朝 2050 淨零排放目標邁進。

參、結語

交通部秉持「人本交通 智慧安全」核心施政價值，並發揮團隊合作精神，以「安全、效率、創新」三大行動準則為指引，從安全平權、便捷韌性、智慧科技、永續觀光、精準氣象預報及淨零綠色運輸等面向，積極推動建設與服務升級，提供更貼近民眾需求的有感交通。交通部將持續以穩健踏實的步伐前行，打造全民共享的優質交通生活環境，逐步實現以人為本的交通願景。

中華民國114年
立法院第11屆第4會期交通委員會

交通部業務概況報告

(書面報告)

部長 陳世凱

交通部業務概況報告（書面報告）目次 頁次

壹、運輸部門	1
一、路政及道安	1
(一) 重要施政措施及成果	1
1、公路工程建設	1
2、鐵路工程建設	26
3、捷運系統工程	37
4、推動前瞻基礎建設	44
5、鐵公路防救災機制	46
6、提升行人道路交通安全	50
7、強化橋梁安全管理	53
8、積極搶通災害路段及推動復原重建	55
(二) 施政規劃重點	56
二、公共運輸及監理	59
(一) 重要施政措施及成果	59
1、公路運輸服務	59
2、鐵路運輸服務	66
3、推動無障礙交通環境	72
(二) 施政規劃重點	73
三、航政	77
(一) 重要施政措施及成果	77
1、海運	77
2、港埠	84
3、航空運輸	101
(二) 施政規劃重點	114

貳、觀光部門	121
一、重要施政措施及成果	121
二、施政規劃重點	134
參、郵政及交通產業部門	139
一、重要施政措施及成果	139
二、施政規劃重點	150
肆、氣象部門	155
一、重要施政措施及成果	155
二、施政規劃重點	164
伍、交通科技及運輸規劃	169
一、重要施政措施及成果	169
二、施政規劃重點	180

交通部業務概況報告

交通部主管全國交通行政及交通事業，涵蓋運輸、觀光、氣象、郵政等領域，以落實「人本交通、便捷臺灣」施政理念，善用科技力量提供更具智慧與韌性之交通運輸，發展多元綠色運具，優化公共運輸系統，以永續韌性 x 數位創新為主軸推動觀光，並落實淨零碳排政策。本報告依上開施政理念分就運輸、觀光、郵政及交通產業、氣象、交通科技及運輸規劃等五大項之重要施政措施及成果、施政規劃重點，積極配合政府政策落實推動，建構安全的優質交通環境，各項辦理情形分述於後：

壹、運輸部門

一、路政及道安

(一) 重要施政措施及成果

1、公路工程建設

(1)「高速公路後續路段橋梁耐震補強工程」建設計畫

計畫內容：

本計畫就高速公路橋梁做全面性的詳細評估與補強，自105年啟動，涵蓋所有尚未符合最新耐震要求之1,182座橋梁進行補強工作。

執行情形：

本計畫第1次修正建設計畫於111年11月18日奉行政院核定，計畫期程105年1月至117年9月止，計畫總經費約498.625億元。

(2) 國道1號甲線計畫

計畫內容：

本計畫為桃園航空城計畫聯外道路之一，路廊自桃園市竹圍港附近省道台61線起，通過桃園國際機場北側自由貿易港區，於龜山區大坑里附近銜接現有國道1號，全長約11公里。沿線設置台61系統、桃5、桃3及國1系統等4處交流道，總經費約683.64億元。

執行情形：

本案可行性評估報告於103年11月14日奉行政院核復「原則支持」，並賡續辦理綜合規劃及環評作業。

考量本計畫為桃園航空城發展之重要聯外運輸系統且具急迫性，而國1以東路段則因涉桃園煉油廠安全、遷廠時程未定等相關議題，經高公局評估調整開發規模以「台61線至國1路段」為主方案並據以修正環評報告。環評報告經前環保署111年8月24日環評審查委員會審議通過，建設計畫行政院於111年12月8日核復原則同意，計畫總經費約683.64億元，計畫期程至118年。112年2月8日啟動工程設計作業，112年7月及9月辦理興辦事業計畫第1、2場公聽會，興辦事業計畫交通部113年1月2日同意辦理，因應高鐵營運安全調整部分用地範圍，交通部113年7月4日同意修正興辦事業計畫，基本設計經費審議工程會於113年9月2日核列工程建造費，刻辦理細部設計(分3土建標)及用地取得作業中，第1、3標刻辦理招標作業中。

(3) 國道7號高雄路段計畫

計畫內容：

本計畫建議路廊自高雄市南星路起，向北沿臨海工業區，經小港、鳳山、大寮、鳥松區後，於高雄市仁武區銜接國道10號，全長約23公里。並於沿線地區之主要幹道設置交流道，以服務地方民眾使用；另於台88線及國10設置系統交流道，提供高、快速公路間快速車流轉換，建構完整高快速路網系統。

執行情形：

本計畫可行性評估報告於99年3月19日奉行政院原則同意；環境影響說明書經前環保署102年8月30日環評審查委員會第242次會議決議進入第二階段環評作業，108年1月30日完成二階環評範疇界定作業。高公局於111年9月16日完成環評修正報告，經前環保署111年9月28日環評審查委員會審議通過；建設計畫經行政院於112年3月23日核復依核定本辦理，第1次修正建設計畫行政院114年8月12日核定，計畫總經費約1,501.7億元，計畫期程至119年，刻正辦理細部設計及用地取得相關作業。

(4) 國道5號銜接蘇花改公路計畫

計畫內容：

自國道5號末端往南於蘇花改白米高架橋與東澳隧道間銜接，全長約6.8公里。

執行情形：

可行性評估報告奉行政院於110年11月12日核復同意照辦。環說書於113年8月6日經環境部環境影響評估審查委員會第17次會議審核通過；建設計畫113年11月12日奉行政院核定，計畫總經費約370億元，高公局113年12月2日啟動工程設計作業，預計121年完工。

(5) 國道1號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬計畫

計畫內容：

本計畫為有效解決國道1號五堵至汐止主線與交流道交通瓶頸、提升整體服務水準，並解決匝道、集散道路及主線之交織與分匯流複雜之運作關聯影響，提供便捷運輸服務，辦理國1五堵至汐止路段拓寬，全長約5公里，包含主線車道拓寬、汐止地磅站進出動線調整、汐止南出匝道拓寬並新增匝道銜接南下集散道路、北向集散道路拓寬、汐止系統改善等。

執行情形：

可行性評估報告於111年8月9日奉行政院核定，並更名為「國道1號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬可行性評估」。高公局於112年3月6日展開綜合規劃及環評作業，環差報告於113年7月10日經環境部環境影響評估審查委員會第16次會議審核通過，建設計畫於113年6月11日奉行政院核定，計畫總經費36.51億元，計畫期程至120年9月，113年7月1日啟動工程設計作業，114年3月24日及5月21日辦理興辦事業計畫第1、2場公聽會，基本設計經費審議經工程會於6月18日核列工程費，興辦事業計畫於7月2日核定，刻辦理設計作業。

(6) 國道2號甲線後續路段（台15線－台61線）新建工程

計畫內容：

配合桃園航空城聯外道路計畫，新建國道2號甲線後續路段（台15線－台61線），本路段路廊西起台61線，東至台15線銜接國2甲優先路段，全長（含系統交流道）約2.9公里。

執行情形：

高公局於109年5月重啟可行性評估作業，評估報告奉行政院於111年1月3日核復同意照辦。環評報告於113年1月17日經環境部環評審查委員會審議通過，建設計畫113年11月27日奉行政院核定，計畫總經費約142.5億元，113年12月10日啟動設計作業，於114年7月28日召開興辦事業計畫第1場公聽會。

(7) 國道1號后里至大雅路段拓寬計畫

計畫內容：

自國道1號后里交流道（160.6k）至大雅系統交流道（173.1k）間各拓寬1車道，長約12.5公里，並辦理大甲溪橋全橋改建、豐原交流道改善增設南入匝道、后里地磅站配合改建調整、以及既有跨越橋改建等工程。

執行情形：

可行性評估報告奉行政院於111年1月10日核復同意照辦，環差報告於113年12月11日經環境部環評審查委員會第25次會議審核修正通過，建設計畫於114年7月15日奉行政院核定，計畫總經費約168.81億元，計畫期程至121年，高公局接續展開工程設計作業。

(8) 國道1號林口交流道改善工程

計畫內容：

國道1號林口交流道位於新北市林口區與桃園市龜山區交界，設有林口A（約41K）及林口B（約43K）2個鑽石型交流道，並以集散道串聯。因周邊大型開發持續增加，人口快速成長，交通量大幅增加，囿於匝道出入口受主線長爬坡、匝道縱坡、地方號誌延滯及文化一路跨越橋儲車空間不足等影響，導致車輛回堵主線壅塞嚴重，故使用林口交流道範圍內公有地辦理改善，包含「林口A交流道增設南出、北入匝道」及「林口A、B交流道南出南入及北出北入交織改善」，以滿足產業運輸需求並促進地方發展，總經費37.20億元。

執行情形：

本案可行性評估報告110年4月9日奉行政院核定；建

設計計畫於110年7月30日奉行政院核定，高公局辦理設計及工程招標作業後，於112年5月28日開工；截至114年8月底，工程預定進度45.72%，實際45.73%，超前0.01%，預計116年1月完工。

(9) 國道1號楊梅至頭份段拓寬計畫

計畫內容：

本計畫範圍自國道1號五股楊梅拓寬工程終點（71K）起往南延伸至頭份（110K），總長約36公里。

執行情形：

可行性研究報告於109年5月6日奉行政院核復同意辦理，109年10月21日展開綜合規劃及環評作業，環評書於112年3月15日經前環保署環評審查委員會審議通過；建設計畫於112年12月29日奉行政院核定，計畫總經費1,314.15億元，計畫期程至122年，高公局113年4月1日啟動基本設計，9月辦理興辦事業計畫第1場公聽會（共計13小場）、11至12月辦理興辦事業計畫第2場公聽會（共計11小場），興辦事業計畫交通部114年2月4日同意辦理，楊梅新竹段及新竹頭份段之基本設計書圖分別於114年4月29日及6月26日函送工程會審議中，刻辦理細部設計及用地取得相關作業。

(10) 改善高速公路重現性壅塞路段

高公局就重現性壅塞路段，利用大數據資料分析與觀察國道主線路段及交流道之交通變化，找出易壅塞路段之壅塞型態及成因，並規劃有效改善方案，透過短工期低成本之交通工程與管理手段併進；113年共完成北、中及南區等路段共22處地點改善，完工後尖峰時段壅塞率平均可降低5%以上。114年針對桃園、彰化及高雄等路段規劃辦理改善，上半年已完成7處易壅塞路段改善，餘5處路段改善辦理中，預期完工後尖峰時段壅塞比例平均可降低5%以上。

(11) 國道1號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程

計畫內容：

為改善楓江路號誌所造成國道主線及新五路回堵情形，規劃於既有北出匝道外側增設北出高架匝道跨

越楓江路；另於台65線往高速公路方向新增第三車道跨越楓江路北入匝道。

執行情形：

本案建設計畫於109年6月23日奉行政院核定，高公局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年4月20日開工，截至114年8月底，工程預定進度64.18%，實際68.84%，超前4.66%，預計116年10月完工。

(12) 國道1號中豐交流道新建工程

計畫內容：

因應桃園市未來「桃園航空城」、「捷運A21轉運站」及「高鐵桃園站產業園區」商務觀光發展，將對中壢及內壢等交流道造成強大交通壓力，規劃於國道1號約59.7K處，增設交流道以紓解中壢地區及航空城高鐵站區所衍生之強烈運輸需求，計畫總經費16.09億元。

執行情形：

本案建設計畫奉行政院109年8月3日核定，高公局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年2月1日開工，截至114年8月底，工程預定進度77.47%，實際76.13%，超前1.88%，預計115年6月完工。

(13) 國道3號增設金城（原北土城）交流道工程

計畫內容：

國道3號中和及土城交流道尖峰時段經常壅塞，北土城（清水）地區民眾上下高速公路須繞行經由中和或土城交流道進出國道，為紓解國道3號中和及土城交流道交通壅塞並提供清水地區民眾進出國道之服務，規劃於國道3號里程約39K+600增設喇叭型交流道銜接金城路，以提升中和及土城交流道與地區道路間運轉績效及健全整體道路系統功能，計畫總經費56.48億元。

執行情形：

本案可行性評估報告於109年6月23日奉行政院核定，建設計畫奉行政院110年12月8日核定，高公局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年10月30

日開工，截至114年8月底，工程預定進度38.64%，實際38.73%，超前0.09%，預計116年中完工通車。

(14) 國道1號增設臺南路段北外環交流道工程

計畫內容：

配合臺南市政府辦理北外環快速道路工程，故增設北入及南出匝道銜接國道，計畫總經費17.25億元。

執行情形：

可行性評估報告於109年5月22日奉行政院核定，建設計畫於110年9月27日奉行政院核定。高公局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年9月16日開工，截至114年8月底，工程預定進度51.78%，實際64.45%，超前12.67%，預計115年底完工。

(15) 國道3號增設桃園八德交流道工程

計畫內容：

桃園八德地區人口與相關建設快速發展，現況進出國道需透過北側之國道2號大湳交流道與南側之國道3號大溪交流道，因2交流道交通量龐大且間距過長，故規劃於國道3號約57K處增設八德交流道，並新增連絡道銜接豐德路及大鶯路，以減輕現有交流道與地區道路交通壓力並強化國道服務範圍。

執行情形：

可行性評估報告於109年10月19日奉行政院核定，高公局110年7月展開綜合規劃及環評作業，環評報告於112年6月28日經前環保署環評審查委員會審查通過，建設計畫112年12月19日奉行政院核定，計畫總經費約79.65億元，計畫期程至119年。高公局於113年3月21日展開設計作業，於113年11月21日邀集桃園市政府討論分工及辦理方式，後續配合桃園市政府負擔交流道部分之用地經費籌措與連絡道工程之設計期程、用地及施工時程；已於114年1月23日及4月30日召開2場公聽會(共計4小場次)，興辦事業計畫於114年7月7日核定，繼續辦理用地取得及設計作業。

(16) 國道1號增設岡山第二交流道工程

計畫內容：

國道1號岡山交流道至楠梓交流道間於上、下班時段經常壅塞，為紓解周邊交通壅塞，促進本洲工業區、永安工業區、高雄環保科技園區及岡山區零星廠區發展；並配合高雄地區整體社會經濟發展，提供便捷之交通運輸服務，以因應未來橋頭科學園區衍生之旅運需求，故增設岡山第二交流道。

執行情形：

可行性評估報告於110年5月7日奉行政院核定，112年1月30日奉行政院核定，計畫總經費約43.8億元，計畫期程至117年。環差報告於112年3月29日經前環保署環評審查委員會審議通過，高公局刻辦理設計及用地取得等作業，興辦事業計畫經高雄市政府工務局112年11月17日及交通部112年11月30日共同核定，基本設計經費審議工程會於113年5月核列工程建造費，刻辦理招標作業中。

(17) 國道1號增設造橋交流道工程

計畫內容：

102年因國道全面實施電子收費，拆除收費站及封閉公務便道，為便捷造橋地區交通，並增進觀光及產業發展，故增設造橋交流道。

執行情形：

可行性評估報告於111年4月7日奉行政院核定，建設計畫112年9月19日奉行政院核定，計畫總經費約25.95億元，計畫期程至119年。高公局接續辦理設計及用地取得作業，於112年11月21日及113年2月2日辦理興辦事業計畫2場公聽會，交通部於113年5月1日核定興辦事業計畫。環差報告經環境部於113年3月13日環評審查委員會審議通過，基本設計經費審議工程會於113年7月11日核列工程建造費，高公局於113年12月3日完成細部設計，114年4月25日決標，8月15日開工。

(18) 國道8號台南系統交流道改善及跨南133線路口立體化工程

計畫內容：

本工程於國8主線及南133線平交路口主線立體化，

利用側車道外移拓寬設置匝道銜接，增設西出東進匝道，加強國道可及性，提升主線運轉效率及行車安全。

執行情形：

可行性評估報告於111年5月20日奉行政院核定，高公局於111年8月展開綜合規劃及環差作業，環差報告於113年3月27日環境部環評審查委員會審議通過，建設計畫於112年10月20日奉行政院核定，計畫總經費約29.76億元，計畫期程至119年，基本設計經費審議工程會於113年5月9日核列工程建造費，高公局113年12月27日完成設計成果，114年5月2日決標，10月工程開工。

(19) 省道改善計畫

計畫內容：

辦理山區公路防避災設施改善、橋梁耐震補強及瓶頸路段改善，提高省道公路系統之機動性、可及性及連結性，供用路人安全、便捷、舒適之公路運輸服務。

執行情形：

「省道改善計畫（114-118年）」於114年3月28日奉行政院核定總經費700億元，目前依計畫執行機制辦理計畫下「公路先期規劃」、「公路新建及改善」、「交通安全與管理品質提升」、「橋隧安全可靠度提升」、「路面服務品質提升」、「公路防避災改善」及「省道私有既成道路土地取得計畫」等7項子計畫工作。

(20) 生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）

計畫內容：

本期計畫奉行政院110年5月6日核定，113年1月8日修正計畫通過，計畫期程為111至116年共6年，中央補助款額度330億元，另奉行政院113年1月8日核定將「都市計畫區外村里道路橋梁」納入補助項目，計畫總經費調增為345億元。持續補助各地方政府辦理生活圈道路（公路系統）之新建及改善，達到建構完整路網之目標。

執行情形：

本計畫經生活圈審議小組考量地方道路改善需求，截至114年8月底，已核定213件道路改善及先期作業。合計完成約150.23公里路段改善，目前已完工103件，未完工110件。

(21) 淡江大橋及其連絡道建設計畫

計畫內容：

本計畫北起新北市淡水區台2乙線中正路與沙崙路路口，南接八里區領港大道台61線，全長約6公里（含主橋900公尺及兩端聯絡道），主橋於104年辦理國際競圖，並由專家學者組成橋型評選委員會於104年8月評選出以單塔不對稱斜張橋型式，配合當地景觀，兼顧交通運輸及環境景觀。淡江大橋建設計畫103年1月15日奉行政院核定，計畫經費154.3億元，建造經費不含配合淡水-八里輕軌捷運計畫路線共構所需經費部分，由新北市政府、內政部營建署（基金預算）、公務預算（交通部）各負擔之1/3（亦即各分擔約47億元）；另配合輕軌捷運計畫路線共構所需經費約13.3億元由新北市政府負擔，計畫期程103至109年。第2次修正計畫112年7月24日奉行政院核定，修正後計畫期程至115年，總經費為230.38億元，所增加經費共計76.08億元按原計畫分攤方式，由交通部、新北市政府及內政部國土管理署共同分擔1/3計25.36億元。

執行情形：

本建設計畫全線分3標，第1標及第2標工程八里端主線於110年10月25日開放通車、淡水端車行箱涵於110年7月2日通車；第3標（主橋段）於108年2月23日開工，截至114年8月底，計畫總進度90.18%。

(22) 連江縣南北竿跨海大橋工程（馬祖大橋）

計畫內容：

計畫起點位於南竿環保路，終點位於北竿白沙港，全線長約4.3公里，其中海域橋梁段約3.2公里，陸域路堤段約1.1公里。

執行情形：

可行性評估107年12月10日奉行政院核定，綜合規劃報告分別於110年8月23日、110年12月10日、111年6月30日及111年12月2日陳報行政院，行政院秘書長112年6月13日核復「俟北竿機場施工期間，再依南竿機場旅運量及在地居民增長情形，重新評估興建馬祖大橋之必要性。」。公路局（新工北分局）修竣報告後於112年8月11日函送連江縣政府續處，該府於113年7月22日函表示，將依國發會評估結果考量後續計畫執行對策，俟縣府提送本案綜規修正報告，公路局將儘速協助審查並循序陳報行政院審議。

(23) 花東公路第三期道路（後續）改善、台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫（花蓮段、臺東段）

計畫內容：

台9線為花東縱谷主要且最大之交通要道，其中花蓮段拓寬範圍介於台9線木瓜溪橋至花蓮臺東縣界，包含花東三期後續改善計畫：改善路段約41.2公里及安全景觀大道計畫（花蓮段）：改善路段約42.3公里。

臺東段拓寬範圍自台9線花蓮臺東縣界至臺東市綠色隧道起點止，包含安全景觀大道計畫（臺東段）：改善路段約45.8公里。

執行情形：

A、花東三期（後續）改善計畫：經費列於「省道改善計畫」項下，奉行政院107年10月3日核定計畫期程108年至113年，經費為45.8億元。分8標辦理，其中7標已完工，1標施工中，截至114年8月底，計畫總進度96.02%。

B、台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫（花蓮段）：第1次修正計畫111年6月15日核定，計畫期程106至116年止，計畫總經費151.18億元。因物料價格上漲及缺工等因素辦理第2次修正，114年7月30日依國發會意見修正再報國發會審議，預計調整至215.79億元，並延長至119年。計畫分11標辦理，其中3標已完工，5標施工中，3標設計中；截至114年8月底，計畫總進度60.4%。

C、台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫（臺東段）：109年1月8日奉行政院核定，計畫期程110-116年，計畫總經費142.09億元，本計畫共分10標辦理，目前1標環差中，6標設計中，2標施工中，1標已完工。截至114年8月底，計畫總進度15.01%。

(24) 東西向快速公路台76線（原漢寶草屯線）台19線以西路段改線工程

計畫內容：

本計畫路廊係採彰化縣政府98年完成可行性研究之建議路廊。路廊西端以台61線芳苑交流道為起點，向東行經省道台17線，續經二林精密機械園區預定地及中科二林園區（台糖萬興農場）後，最終於員林大排銜接現有省道台76線高架段，全長約21公里，原總經費計139.9億元，計畫期程至114年底。第1次修正計畫行政院於111年4月7日核定，修正計畫總經費為195.532億元，預計115年完工。

執行情形：

本計畫共分4標辦理，第1標工程（永興至文津）於111年4月25日完工；第2標工程（文津至西庄）於113年1月28日完工；第3標工程（西庄至西湖）於110年7月1日開工；第4標工程（西湖至瓦磘）於111年10月15日開工，截至114年8月底，計畫總進度76.6%。

(25) 曾文溪橋段新建工程

計畫內容：

行政院109年5月1日核定建設計畫，曾文溪橋段為延伸已通車之「西濱快八棟寮至九塊厝段」，北起西濱快速公路305K+210，跨越北側海埔堤防至南側青草崙堤防，銜接2-7號道路，路線長度約3.38公里，雙向4快2機慢車道，計畫期程109年至117年，計畫總經費96.27億元。

執行情形：

本計畫於110年9月完成細部設計，迄111年2月歷經3次公告招標，均無廠商投標，經檢討修正預算及建

設計畫。修正建設計畫於111年8月19日奉行政院核定，工程111年11月3日決標，111年12月4日開工，預計117年完工；截至114年8月底，計畫總進度28.8%。

(26) 台27甲線新威大橋延伸至國10里港交流道工程

計畫內容：

行政院110年6月28日核定建設計畫，計畫路線以里港交流道匝道東端為起點，略往東北續行至台28線與新威大橋路口為終點，路線全長約18.1公里。第1次修正計畫112年12月29日奉行政院核定，總經費修正為202.13億元，期程延至118年。

執行情形：

本計畫共分2標辦理，里港至美濃段112年11月26日開工，美濃至六龜段113年9月3日開工。截至114年8月底，計畫總進度17.31%。

(27) 太平洋國家景觀道路-台9丁線-廊帶整體改善規劃

計畫內容：

蘇花改完工後，舊台9線（台9丁線）蘇花公路將定位為景觀慢活路線。為活化舊線景觀，辦理「太平洋國家景觀道路-台9丁線-廊帶整體改善規劃」案，將台9丁線2K~68K+900（蘇澳至大清水）及台9線171K+002~183K+710（大清水至太魯閣大橋），全長約80公里之路段整合安全、交通、生態、景觀等面向，打造台9丁線為國家級景觀道路。

執行情形：

A、已完成全線規劃，目前蘇澳-東澳段（第1期）已於113年7月1日施工期完成。經1年撫育期，於114年7月1日竣工。

B、蘇澳-東澳段（第2期）工程114年9月1日開工，預計115年10月30日竣工。

C、東澳-太魯閣段進行細部設計中，將持續進行台9丁線道路改善。

(28) 環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期

計畫內容：

本計畫是從自行車路網構建及觀光行銷整合等面向切入，除主幹路網的安全與優化改善外，並規劃河濱線、山岳線、環山線等自行車道路網，打造更多元自行車路線及相關旅遊服務。規劃並行銷多元型態的在地化旅遊路線，整合各地區特色景點及地方性自行車路線，以環島自行車主幹路線進行串接；依各地特色，規劃多元型態在地化旅遊路線，加以行銷推廣。結合國家風景區，完成16條深度旅遊路線，以及提高自行車騎士安全，就環島1號線及各環支線進行道。

執行情形：

- A、本計畫已完成16條多元自行車路線建設，包含標誌、標線及鋪面等硬體設施改善，共計完成六大類型自行車路線：濱海型（北海岸路線、東北角黃金山海線、東海岸馬到成功線、雲嘉南濱海台江線）、環山型（花東縱谷洄瀾曼波線、花東縱谷森林溫泉線、日月潭線、參山獅頭山線）、河岸型（宜蘭濱海蘭陽平原線、大鵬灣線）、山岳型（茂林高雄山城線）、田園型（花東縱谷田園風光線、西拉雅菱波官田線、雲嘉南濱海嘉義糖鐵線、參山卦山三鐵線）及離島型（澎湖菊島線）。
- B、加強遊程販售及推廣亮點活動（車）：推出16條多元路線遊程，整合食宿遊購行，部分遊程已陸續上架販售，其餘遊程將持續與旅行社洽談合作。活動部分，推出國際亮點、多元特色及各界參與三大類型共計約64項活動。
- C、整合旅遊資訊（資訊）：包含網站、App整合、優化自行車單一總入口網及車友信箱，強化旅客諮詢服務。
- D、第二期計畫截至114年8月，已完成環島路網優化，包括標誌452面、標線339.5公里、護欄改善17.4公里、側溝改善2.6公里等，另縫合重要自行車路網斷鏈共191公里。
- E、第二期計畫增列獎補助經費以縫合地方型自行車道斷鏈，截至114年8月，已提案77件補助（14件分項計畫、16件整體規劃、36件工程案

件、11件最後一哩路），其中18件已核定，剩餘案件將俟經費狀況辦理審議及核定。

(29) 台26線（香蕉灣-砂島）護蟹保育

台26線墾丁香蕉灣-砂島路段為世界上最高歧異度的陸蟹組成區域，每年農曆6月至8月的15日至17日滿月時期為抱卵母蟹降海釋幼高峰期。自105年起持續精進護蟹交管措施及生態宣導，有效降低陸蟹路殺情況；公路局與墾丁國家公園管理處於114年8、9及10月滿月時期，於台26線39.5K-41.5K辦理護蟹交通管制，禮讓陸蟹先行。

(30) 串聯公路網路之可行性評估中計畫

為完善高快速路網串聯及瓶頸路段改善，刻正辦理各項可行性評估作業，以提升運轉效率，促進國土均衡發展：

- A、台62線瑞濱延伸至宜蘭頭城可行性評估。
- B、大漢溪兩岸快速道路可行性研究(板龍快)。
- C、新梅龍快速道路可行性研究(新梅龍快)。
- D、台82線東石至朴子平面道路高架化可行性評估。
- E、台61線南延至高雄地區可行性評估。
- F、花東快速公路可行性評估。
- G、台63線銜接國道3號中投交流道改善可行性評估。
- H、台37線(高鐵橋下側車道)往南延伸可行性評估
(台37線南延)。

(31) 串聯公路網路之綜合規劃中計畫

為完善高快速路網串聯及瓶頸路段改善，刻正辦理各項綜合規劃作業，以提升運轉效率，促進國土均衡發展：

- A、台61線西快鳳鼻隧道至香山路段：可行性評估行政院109年7月7日核定，目前刻正辦理綜合規劃中，114年2月13日召開期末報告審查，立法院交通委員會於4月28日考察新竹地區交通建設，地方支持台61線儘快高架，惟建議台68系統交流道與地方有共識前先暫緩。公路局已研提台68系統交流道短中期替代方案並於7月14日函送

新竹市政府交通處，俟確認共識並修竣綜規期末報告後報核。因路廊調整為減少31棟建物拆遷，調整遠離聚落改行經香山濕地核心保育區，新竹市政府刻正辦理濕地保育利用計畫通盤檢討調整；俟變更為其他分區(可開發)後，接續辦理環評作業並預計於116年3月報環境部審查，將於環評審定後續報建設計畫，俟建設計畫核定後預計7年完工。

- B、台72線快速公路延伸銜接台61線：可行性評估行政院110年10月12日核定納入省道改善計畫辦理，刻正辦理綜規環評作業，俟建設計畫核定後預計6年完工。
- C、高雄-屏東間東西向第2條快速公路：可行性評估行政院於107年8月21日核定。綜合規劃已審定，環評部分二階評估書環境部114年3月11日審定；建設計畫業經行政院114年9月22日核定，預計122年完工。
- D、台86線跨越台19甲線系統銜接國道3號：可行性評估行政院111年11月3日核定。綜合規劃已審定，環境影響評估環境部114年5月12日審定，建設計畫114年9月8日報行政院審議中，俟建設計畫核定後預計7年完工。
- E、台86線向東延伸至台3線新闢及改善道路工程：可行性評估行政院109年12月10日核定。綜合規劃已審定，環評作業已依環境部114年6月24日專案小組審查意見修正完妥，於114年9月26日再報環境部審查，俟環評審定及建設計畫核定後預計6.5年完工。
- F、台9線蘇花公路安全提升計畫：建設計畫行政院114年8月13日核定，預計121年通車。
- G、台39線（高鐵橋下道路）延伸至仁武新闢道路工程綜合規劃及環評：可行性評估行政院112年12月14日核定。目前辦理綜合規劃及環評作業中，俟環評審定及建設計畫核定後預計7年完工。
- H、台2庚延伸線興建計畫綜合規劃及環評：可行性評估行政院113年1月29日核定，目前辦理綜合

規劃及環評作業中，俟環評審定及建設計畫核定後預計10年分階段通車。

I、台8線36K~62K（含台8甲線）谷關至德基段復建綜合規劃及環評：可行性評估行政院113年2月16日核定，目前辦理綜合規劃及環評作業中，俟環評審定及建設計畫核定後預計13年完工。

J、台62線延伸至萬里優先路段綜合規劃及環評：可行性評估行政院113年3月19日核定，目前辦理綜合規劃及環評作業中，俟環評審定及建設計畫核定後預計7年完工。

K、屏南快速公路綜合規劃及環評：可行性評估行政院113年4月9日核定，目前辦理綜合規劃及環評作業中，俟環評審定及建設計畫核定後預計7年完工。

（32）交控系統建置工程

為即時提供用路人更為可靠的旅行時間資訊，積極建置國道及省道交控系統完善收集用路資料，並配合智慧型載具使用及結合 App 功能，強化行前旅次資訊及設備維護管控之運用：

A、國道高速公路部分，交控中央電腦雲端系統已整合北、中、南區及坪林交控中心之功能，並建置全區交控私有雲平台；強化交控系統跨區備援能力，節省營運及更新費用，並與氣象署合作於高速公路設置90處之自動氣象站。114年繼續增設交流道匝環道、集散道 CCTV，提升 CCTV 建置密度，並辦理南區交控設備更新及國5隧道影像事件偵測系統（IID）提升。

B、省道快速公路部分，辦理「交控中央電腦系統及異地備援建置設計工作」及「台61線西濱快速公路整體交通安全及服務水準提升設計工作」，113年底完成新一代交控中央電腦細部設計工作及快速公路路側各子系統設施之設計原則，114年起將依照設計成果，續辦理交控中央電腦系統配合異地備援機制重新進行整體軟、硬體及系統架構建置工作，以期提升系統資訊蒐集與發布之涵蓋率及整體交控系統資訊服務

穩定度及安全性。另針對台61線、台62線~台88線東西向快速公路、台62甲線、台65線等與之銜接重要省道辦理設計作業，進行路側設備及交控系統管線、交控機房及與骨幹傳輸系統中央電腦系統連線整合、備援等設計，以增進路網運作效率及安全，並同時提升資訊服務穩定度及安全。

(33) 國道1號新營服務區賣場改建及基地空間調整改善

計畫內容：

因國道1號新營服務區賣場空間及停車空間嚴重不足，且增建困難，本計畫辦理整體服務區重置工程，以一次到位全面性重置賣場改建及基地空間調整改善，提升整體服務區之服務品質。

執行情形：

可行性評估報告於110年10月14日奉行政院核定，規劃報告於111年8月12日奉行政院核定，計畫總經費約9.81億元，計畫期程至118年。高公局於111年8月25日展開工程設計作業，於112年9月底完成設計，工程標已於114年4月7日開資格標，114年4月16日決標。

(34) 台66線0K+000~9K+100段平交路口高架化改善工程

計畫內容：

行政院於111年4月7日核定「台66線0K+000~9K+100段平交路口高架化改善工程」建設計畫，經費納入省道改善計畫辦理，計畫路線全長約9.1公里，工程範圍為台61線與台66系統交流道以及5個路口（台15線、桃89線、桃94線、桃84線及桃82線）高架化，計畫總經費80.34億元，計畫期程為111至116年。第1次修正計畫114年7月15日行政院核定，計畫期程111至118年止，計畫總經費91.77億元。

執行情形：

工程標分2標，其中0K+000~3K+200段於114年7月24日前公告招標，9月2日開標流標，9月17日第2次開標，共2家合格廠商，10月3日辦理評選；6K+500~9K+100段已於113年2月29日開工施工中，截

至114年8月底，計畫總進度11.60%。

(35) 國道1號北上線臺北及圓山交流道改善工程

計畫內容：

於台北交流道將往圓山B出口車流提前分流，並取消北上集散道，消除交織行為；至圓山交流道部分，於南出增設立交往松江路匝道，並與既有圓山B北出松江路匝道匯流後銜接市區平面道路。完工後可紓緩壅塞，提升主線及匝道服務水準，計畫總經費41.71億元。

執行情形：

本案可行性評估報告於111年8月9日奉行政院核定，續由高公局辦理綜合規劃作業，建設計畫於112年4月21日奉行政院核定，計畫總經費約41.72億元，計畫期程至117年。高公局刻正辦理設計作業中，基本設計經費審議工程會於112年11月30日核列工程建造費，高公局於113年6月27日完成工程設計，並將2交流道工程分別招標，其中圓山案已於114年10月8日開工，臺北案刻辦理招標作業中。

(36) 高雄新市鎮1-1、1-2及1-3號道路穿越高速公路工程及國道1號增設橋頭科學園區匝道及集散道路工程

計畫內容：

配合高雄橋頭科學園區開發，行政院111年3月23日核定「橋頭科學園區聯外交通整體計畫」，由高公局代辦高雄新市鎮1-1、1-2及1-3號道路穿越高速公路工程，及辦理國道1號增設橋頭科學園區匝道及集散道路工程等2項工程。

執行情形：

高雄新市鎮1-1、1-2及1-3號道路穿越高速公路工程由高公局代辦施工，於112年11月28日開工，截至114年8月底，工程進度預定21.15%，實際30.94%，超前9.79%，預計116年11月完工。

國道1號增設橋頭科學園區匝道及集散道路工程基本設計經費審議經工程會於112年7月21日核定工程費。高公局112年8月9日啟動細設作業，113年10月24日同意細設成果，因設計成果已逾公建計畫匡列之期

程與額度，修正公建計畫於114年4月18日陳報行政院，待修正公建計畫核定後辦理工程招標。

(37) 台9線440K+320~449K+200（雙流-新路）拓寬改善工程

計畫內容：

建設計畫112年11月3日經行政院核定，台9線自雙流橋起至新路部落北路口路段，除丹路外環道已完工通車外，長度約7.2公里，將拓寬為雙向4快車道2慢車道，計畫總經費57.61億元，計畫期程為112至117年。

執行情形：

本工程共分2標，第1標雙流至丹路路段，工程標3次開標，因無廠商投標流標，目前正辦理施工預算及招標文件檢討並召開招商會議，完成修正預算奉核定後重新上網公告招標；第2標丹路至新路路段辦理設計作業中。

(38) 高雄-屏東間東西向第2條快速公路

計畫內容：

西端起於高鐵左營站（台1線與高鐵路路口），東至國道3號以系統交流道銜接。全長約22.6公里，道路寬度為22.8公尺，沿線設置8處交流道（3處系統、5處一般交流道）。總經費984億元，預計122年完工。

執行情形：

建設計畫行政院114年9月22日核定。

(39) 省道快速公路改善計畫

計畫內容：

主要為提高省道快速公路系統服務能力，依整體運輸需求變化，評估路網貫通之必要性，提升整體快速公路網運作效率；藉由本計畫逐步發展理念，研擬改善方案辦理快速修建工程，以消除瓶頸路段，構建完善省道快速公路路網，提高快速公路系統之可及性與連結性，以供用路人安全、便捷、舒適之（高）快速公路運輸服務。

執行情形：

本計畫112年7月31日奉行政院核定，期程113至118年，總經費540億元。辦理快速公路先期規劃、快速公路新建、快速公路改善、交通安全與管理品質提升等4項子計畫。113年執行33.58億元，114年預計執行67.18億元，刻由公路局各工程分局積極執行中，截至114年8月底，計畫進度50.68%，114年9月辦理第4次滾動檢討。

(40) 台39線高鐵橋下道路延伸線優先路段

計畫內容：

本計畫為配合橋頭科學園區開發及營運需求，於111年6月7日奉行政院核定，納為優先路段並納入「橋頭科學園區聯外交通整體計畫」辦理，工程範圍北起市道186線至南至橋科1-2號道路，長約1.4km，總經費30.61億元。114年3月17日報行政院審議修正建設計畫，行政院6月25日核定第1次修正計畫，期程調整至116年底完工。

執行情形：

本工程114年3月3日開工，經費執行主要以用地徵收為主，截至114年8月底，總進度44.67%。

(41) 國道3號中和交流道改善工程

計畫內容：

國道3號中和交流道出口匝道因車流交織造成壅塞，為利交通運轉並提升國道服務水準，擬採出口分流方式進行改善。

執行情形：

可行性評估報告於113年4月3日奉行政院核定，建設計畫於114年6月2日奉行政院核定，計畫總經費約14.9億元，計畫期程至119年，高公局刻辦理設計作業。

(42) 國道1號增設高雄第三（楠梓）園區匝道工程

計畫內容：

配合國科會提報「高雄第三（楠梓）園區聯外交通整體計畫」，於國道1號楠梓交流道將增設北入及

南出匝道銜接園區連絡道。

執行情形：

「高雄第三（楠梓）園區聯外交通整體計畫」於113年4月24日奉行政院核定，增設匝道工程總經費約78.4億元，計畫期程預估117年底完成。高公局113年6月25日啟動基設作業，基本設計經費審議經工程會114年6月13日核定工程費，刻辦理設計作業中。

(43) 國道2號大竹交流道改善工程

計畫內容：

本工程於國道2號往青埔方向 F 匝道及市道110甲路口新建高架匝道跨越市道110甲，將直行車流直接跨越市道110甲路口，不受該號誌化路口延滯影響，解決車流回堵國道主線情形，紓解國道2號大竹路段交通壅塞情形，可提升交流道運轉效能，並提升國道及交流道服務水準。

執行情形：

可行性評估報告於111年12月20日奉行政院核定，規劃報告112年11月30日奉交通部核定，計畫總經費約9.97億元。高公局接續辦理設計作業，基本設計經費審議交通部於113年8月22日核列工程建造費9.97億元，高公局113年12月10日完成細部設計。因桃園市政府於工區內正辦理南青路拓寬工程，為避免部分工項完工後即須拆除，經協調後部分工項移由高公局代辦，114年6月16日決標，114年10月開工。

(44) 台74線增設匝道工程-台74線大里一交流道增設北出匝道工程（十九甲）

計畫內容：

本計畫係臺中市政府於民國108年12月完成「省道台74線大里一交流道增設北出匝道改善可行性評估」工作，交通部納入省道改善計畫（108-113）辦理，於台74線主線里程32K+300之間增設北出匝道，路線長度約0.55公里，總經費7.16億元。

執行情形：

113年1月30日開工，截至114年8月底，工程總進度84.02%。預計115年完工。

(45) 台61線西濱快速公路新北市~苗栗縣平交路口改善工程

計畫內容：

本計畫路線全長約26.2公里，工程內容為台61線新北市到苗栗縣路段23處路口（新北2處、新竹9處、苗栗12處）高架化，並新設6處交流道，總經費277.82億元，計畫期程為112至118年。第1次修正計畫交通部於114年4月25日函報行政院審議，總經費修正為421.2億元，期程延至119年底(112-119年)。

執行情形：

- A、第一標新北路段已於114年9月15日開工。
- B、第二標預定114年10月14日開標。
- C、第三及第四標設計中。
- D、第五標預定114年10月15日開標。

(46) 台61線西濱快速公路增設布袋新塭交流道

計畫內容：

為建構嘉義縣觀光運輸網絡及配合雲嘉南旅遊廊帶之發展，同時兼顧地方交通旅運需求，本工程將於台61線以縣163線為連絡道路，增設布袋新塭交流道，計畫經費約2.93億元，期程為112年至116年。

執行情形：

本工程已於114年5月19日完成細部設計；環差報告已於114年4月18日經環境部環境影響評估審查委員會第31次會議審查通過。工程標114年7月31日第1次開標僅1廠商投標流標，刻正辦理第2次招標作業。

(47) 台74線增設匝道工程-台74線（26K~30K）東昇里路段增設南入匝道工程（六順橋）

計畫內容：

「台74線增設匝道工程-台74線（26K~30K）東昇里路段增設南入匝道工程」經費納入省道改善計畫辦理，計畫路線全長約526公尺，工程內容為增設上行匝道一座與平面道路拓寬工程，計畫總經費3.08億元，計畫期程為109至114年。

執行情形：

本工程112年2月27日開工，已於114年6月30日完工，9月1日舉辦通車典禮。

(48) 台61線中彰大橋改善工程

計畫內容：

台61線中彰大橋為銜接臺中市及彰化縣之重要橋梁，自民國84年7月完工啟用迄今，經全橋耐震評估結果顯示橋墩耐震及耐洪能力不足，爰為維持本橋之使用性及安全性，達成延長橋梁壽命及維修最小目標，本工程主要工項包括 P2至 P11、P26至 P57、P59、P62至 P63橋墩下半部補強工程及 P11至 P23橋梁改建工程（計480公尺）。

執行情形：

本工程110年4月28日開工，預定115年3月31日完工，截至114年8月底，計畫總進度83.90%。

(49) 台64線銜接台61線南向匝道改善工程

計畫內容：

臺北港大型重貨車與藉由台64線轉台61線西濱快速公路各型車輛逐年增加，導致路口嚴重壅塞；公路局爰與航港局共同合作辦理台64線銜接台61線南向匝道改善工程。完成後可與已完工通車的淡江大橋第二標匝道1、匝道2形成完整之系統交流道，作為台灣北部濱海地區最方便快速的道路，促進產業發展、提升國家競爭力。

執行情形：

台61線北上銜接台64線往東匝道已於113年1月30日通車；台64線西向銜接台61線往南匝道已於113年12月24日通車。

(50) 台61線後龍觀海大橋及西湖溪橋改建工程

計畫內容：

行政院於110年1月29日函核定「省道改善計畫（108~113年）第1次修正計畫」之分項計畫「橋隧安全可靠度提升及延壽」項下子計畫「台61線後龍觀海大橋改善工程」及「台61線106K+460西湖溪橋

改建工程」，改善橋梁結構安全，提升後龍觀海大橋耐震及耐洪能力，及延續西湖溪橋使用年限。

執行情形：

本工程110年11月3日開工，預計115年3月完工，截至114年8月底，工程進度81.84%。

2、鐵路工程建設

為打造有序無縫軌道運輸環境、健全城際軌道服務系統、穩固都會軌道基礎、邁向綠色運輸等軌道運輸政策；已持續辦理西部鐵路建設，致力於東部鐵路改善，以使東西部均衡發展。相關建設計畫如下：

(1) 臺鐵都會區捷運化桃園段地下化計畫

計畫內容：

本計畫地下化路線起於鶯歌鳳鳴陸橋北側，迄於埔心陸橋（台1線）附近，全長約19.145公里，除改建既有桃園、內壢及中壢站，另增設5座通勤站（鳳鳴、中路、桃園醫院、中原及平鎮站等），沿線消除平交道20處、陸橋8座、地下道8處，其中桃園車站與捷運綠線G07站、中壢車站與機場捷運A23站銜接轉乘。執行期間受營建市場缺工、缺料而招標不順，以及平鎮端南延案納入計畫辦理等因素影響，刻正辦理修正計畫，總經費增加至1,817.01億元；分兩階段啟用，第一階段通車時程（含鳳鳴、桃園、內壢、中壢及平鎮站）修正為122年1月，第二階段（中路、桃園醫院及中原站）於123年9月通車啟用，預定123年12月全部完工。

執行情形：

續辦理土建及機電工程設計、用地取得作業，臨時軌工程及桃園、中路、中原、中壢及平鎮等車站已發包標案之施工；尚未發包標案將俟修正計畫核定後辦理招標作業。目前刻正辦理第1次修正計畫，於113年8月13日函報行政院、經審議退請修正後，再於114年5月1日函報行政院，並依國發會6月9日審查意見修正後，於114年8月14日函送國發會續審。

(2) 嘉義市區鐵路高架化計畫

計畫內容：

行政院於106年9月6日核定本計畫，計畫範圍北自牛稠溪北端，南至北回歸線站南端，包括設置高架車站2座（嘉北站及嘉義站）、增設平面車站1座（北回歸線站）及遷建嘉義車輛基地至水上（水上車輛

基地），全長約10.9公里，高架橋段約7.9公里。因營建物價上漲、車站及車輛基地規模調整、基地遷建及文資處理等因素影響，奉行政院113年4月3日、11月27日核定第2次及第3次修正計畫；總經費修正為334.25億元，計畫期程調整至120年12月。

執行情形：

高架橋工程、高架及平面車站工程、水上車輛基地工程、軌道工程、電車線、電訊及號誌工程已發包施工中。

(3) 嘉義縣市鐵路高架化延伸計畫

計畫內容：

規劃範圍北起臺鐵民雄路段頂寮路平交道，南迄嘉義市嘉北高架車站北端，長約8.92公里，核定經費173.48億元，預計120年通車，122年完工。

執行情形：

綜合規劃報告奉行政院112年5月24日核定，工程建造費經奉工程會114年3月10日函復同意如數核列，114年5月21日 CG02標臨時軌工程決標，CG02標臨時軌工程於114年7月31日開工，並於114年9月26日辦理開工典禮。

(4) 臺南市區鐵路地下化計畫

計畫內容：

本計畫北起大橋車站南端，南至大林路平交道以南0.6公里處，全長8.23公里。第3次修正計畫已於114年4月16日奉行政院核定，計畫期程展延至120年3月，經費增加至412.64億元；預計115年12月第1階段地下化通車，另於118年9月底及119年9月底分別啟用林森車站及南臺南站。

執行情形：

土建主體工程、軌道工程、電車線工程、號誌工程、隧道通風、監控工程及電訊工程已發包施作中，將持續依核定里程碑之期程積極辦理。

(5) 高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）

計畫內容：

本計畫之修正計畫於106年12月14日奉行政院核定，經整併高雄、左營及鳳山三計畫後，計畫總經費合計為998.69億元，第一階段鐵路地下化工程已於107年10月14日通車，整體計畫（包含第二階段地面工程）期程至114年10月止（行政院於110年1月5日核定第3次修正計畫報告書）。為因應行政院推動之高鐵南延「高雄方案」及高雄市政府推動之「大都更方案」（高雄車站周邊大都更計畫），整合高雄車站與周邊交通設施之連通及新增相關配套作業辦理第4次修正計畫，刻依行政院114年9月11日函示意見檢討修正中，預計展延至119年10月，所需經費約145.69億元，可於原計畫核定經費內支應。

執行情形：

高雄至鳳山間約15.37公里鐵路地下化工程已於107年10月14日通車啓用，鳳山車站開發大樓工程已於113年12月16日竣工，高雄車站天棚工程於113年11月12日竣工，並於113年12月28日啟用下沉式廣場及天棚，114年1月24日高雄車站站前地下停車場啟用，114年7月4日高雄車站段地下化(明挖覆蓋)工程竣工。

(6) 花東地區鐵路雙軌電氣化計畫

計畫內容：

本計畫路線範圍臺鐵花蓮站至知本站間現有單軌路段長度約112.65公里擴建為雙軌，並改善13處曲線半徑及新建24座鐵路跨河橋梁，以提升花東區運輸服務品質，滿足當地住民及觀光發展之需求。第1次修正計畫經113年3月29日陳報行政院並依審查意見修正後，於114年3月27日函送國發會續審，國發會業於4月29日將審議意見函報行政院，原核定經費456.27億元，預計增加約235.31億元，合計約691.58億元。期程由原訂117年4月屆期，擬展期至120年12月。

執行情形：

本計畫總計19標，其中14標完成發包且全面展開施工中；除CB01B標及PB01C標2標為花蓮-千城區段暫緩辦理外，CB01A標、PB01B標及CB04標因無餘裕經費辦理工程發包，需俟修正計畫通過後，始能再

行辦理。第1階段目標於116年12月完成臺東-知本路段雙軌通車。

(7) 電務智慧化提升計畫

計畫內容：

本計畫業於106年4月12日奉行政院核定，係辦理臺鐵號誌、電訊、電力及中央行車控制系統更新；本計畫總經費306.1億元，114年執行40.57億元，計畫期程為106至118年（行政院113年10月22日核定第一次修正計畫）。

執行情形：

A、號誌基礎設施提升：號誌聯鎖系統更新統包工程已於110年7月15日開工辦理設計，現勘調查已完成34站（西部幹線21站、宜蘭線9站、山線4站），並已核定系統設備架構圖、電子聯鎖設備、號誌用鎖、電鎖轉轍器-界面控制等文件，目前辦理計軸器安裝，另同時就 CVDU 軟體進行修改及成果展現，預計118年底完工。

B、「環島光纖傳輸網路系統更新工程」為具備100G 傳輸速率頻寬之新一代 IP/MPLS 多協定標籤式網路傳輸通訊系統，以因應未來國營臺灣鐵路股份有限公司（以下稱臺鐵公司）各單位各種子系統介面網路 IP 化介接；目標可滿足未來各項高速率、高可靠度及高擴充性之通訊傳輸需求，已於112年9月25日完成驗收。「環島自動電話系統更新工程」委設案已於111年3月17日決標，工程案於112年12月20日決標，已完成施工圖及軟體文件核定，目前辦理設備廠驗及會勘作業。本案完成後將提高通訊效率及系統容量，預計115年初完工。

C、電力基礎設施提升：「變電站設備容量擴增工程」已於114年5月15日決標，目前辦理招標作業，變壓器容量提升後可增加負載容量，維護全線電力供應穩定可靠度，預計118年底完工。

(8) 全國鐵路網規劃作業

A、高鐵延伸屏東：刻正辦理綜合規劃。交通部於114年2月10日函請行政院改以沿臺鐵經高雄車

站至屏東縣之路廊方案辦理綜合規劃，行政院5月22日函覆原則同意，將赓續完成綜合規劃並循序陳報行政院審查。

- B、高鐵延伸宜蘭：環境部114年8月20日召開環境影響評估審查委員會第37次會議（環評大會），結論本案通過環境影響評估審查。鐵道局配合將環評審議結果納入綜規報告書，將循序提報行政院審查。
- C、南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化可行性研究：依歷次審查各單位意見修正後，交通部於113年4月29日陳報行政院審議，復依113年8月25日行政院秘書長函審查意見檢討修正後於113年10月22日陳報行政院。
- D、海線鐵路雙軌化：臺鐵海線目前仍有談文至大山、白沙屯至新埔、通霄至苑裡、日南至大甲及清水至追分等5路段尚未完成雙軌化，為改善海線列車營運調度問題、帶動中部地區產業、觀光與土地價值之提升並促進山、海線區域均衡發展；行政院於113年1月29日核定可行性研究，鐵道局刻正辦理綜合規劃及環評作業。

（9）宜蘭鐵路高架化綜合規劃作業

計畫內容：

本計畫以宜蘭及羅東段為優先推動路段，高架化範圍由四城站南端至冬山排水橋，全長約15.8公里（含已高架3.7公里），將宜蘭、二結、中里、羅東等4車站改建為高架及新增宜蘭新站1站。

執行情形：

環境影響評估說明書於113年6月12日經環評大會審議通過，環境部113年9月23日備查。綜合規劃鐵道局依交通部114年6月審查意見修正後，於114年9月2日函報交通部，交通部將循序召開審查會議進行審查。

（10）恆春觀光鐵路規劃作業

計畫內容：

從屏東內獅附近至恆春，採單線電化沿山側闢建，

路線長度約37.9公里，設置共8座車站（含7座新站，1座改建站）。

執行情形：

行政院112年8月16日召開屏東縣政府請中央協助事項第2次會議，請鐵道局重啟恆春觀光鐵道計畫可行性研究修正事宜。鐵道局另案以「屏南觀光鐵路」辦理可行性研究修正，於113年1月23日啟動辦理可行性研究，刻辦理期末報告審查作業中。

(11) 彰化鐵路高架化綜合規著作業

計畫內容：

本計畫於臺鐵西部幹線過國道3號後，經彰化市區，至花壇大埔截水構後止，及彰化機檢段拆遷花壇(客運列車)及二水(貨運列車)。市區鐵路高架9.5公里，新建金馬、中央2座通勤站、改建彰化站，扇形車庫採動態保存。

執行情形：

彰化鐵路高架化可行性研究業於111年1月5日奉行政院核定，鐵道局於111年5月25日啟動綜合規著作業，有關高架軌道及基地位置方案；經行政院113年3月15日研商會議溝通討論，業於113年7月22日全體工作小組會議經彰化縣政府、臺鐵公司確認達成共識，刻積極續行辦理綜合規劃及環評作業中。

(12) 高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁

計畫內容：

本計畫於111年10月28日奉行政院核定，計畫總經費29.55億元，期程7年，路線採單股道銜接田中站至彰化高鐵站，彰化高鐵特區內路線結構型式採單軌高架型式。田中支線串聯高鐵彰化站與臺鐵田中站，提供便捷之轉乘接駁系統。另營運串聯集集線鐵道穿透極具魅力的集集觀光廊帶，可藉由研議中之纜車到達日月潭風景區，建構中部區域觀光網絡。

執行情形：

本計畫由臺鐵公司委託鐵道局設計施工，設計及監造技術服務業於112年7月10日決標，刻正辦理主體工程細部設計及用地取得等作業；田中車站裝修改

善先期工程已於113年12月30日正式開工，預定115年10月30日竣工。另因設計階段工程經費已逾核定計畫經費，臺鐵公司於114年5月27日陳報第1次修正計畫書，交通部於114年8月29日函報行政院，行政院114年9月2日函請國發會審議中。

(13) 規劃鐵路建設

目前交通部協助地方政府或部屬機關辦理之審查作業，計有大臺中地區山海線鐵路雙軌高架化、斗六鐵路立體化、嘉義增設臺鐵頭橋站、水上車站大平臺、臺南鐵路立體化延伸永康計畫、臺南新市地區鐵路立體化計畫等。

(14) 鐵道技術研究及驗證中心計畫

計畫內容：

本計畫奉行政院106年3月22日核定，並於112年12月19日第2次修正計畫奉核，並納入前瞻基礎建設計畫辦理，總經費46.70億元。將成立國家級鐵道技術專責機構，建立鐵道產品研發、測試、檢驗與驗證等技術，及提供營運機構所需設備改善與維護支援，以促成我國鐵道產業及鐵道運輸長遠發展。本計畫土建工程及研發檢測設備建置由鐵道局辦理，竣工後將交付財團法人辦理營運。

執行情形：

第1階段土建工程與C1、C2實驗室檢測設備於111、112年驗收合格並交由鐵研中心使用中；第2階段測試軌於113年12月25日驗收，C3實驗室114年4月26日竣工，刻驗收中。鐵研中心於112、113年共取得41項測試領域之全國認證基金會(TAF)認證，預計115年下半年再申請3項TAF認證。

(15) 加速投資臺灣，推動鐵道產業發展

計畫內容：

為推動前瞻基礎建設計畫之鐵道建設計畫，藉以提升本土鐵道產業技術及產值，媒合國內廠商投入鐵道及相關建設，故交通部與經濟部、行政院公共工程委員會於107年2月組成「軌道產業推動會報」，提出鐵道產業國產化政策，逐步提升國內鐵道技術

能量。另為引導營運機構建立各式新應用系統服務，善用國內資通訊技術優勢，擴大鐵道5G 產業規模及服務效益，交通部於110年3月啟動「建立5G 智慧鐵道運輸及監理環境」計畫。

執行情形：

110至114年陸續進行輕軌號誌、轉轍器、車門、集電弓、轉向架、計軸器、列車控制及監視系統、車輛設計及整合等8項研發計畫；另累計完成66篇國家標準草案送經濟部標準檢驗局審議，其中49篇已公告供業界依循。

「建立5G 智慧鐵道運輸及監理環境」計畫已於113年11月29日完成鐵道雲平台應用功能軟體，將可強化監理效能；並以機場捷運線作為示範場域，將於114年下半年完成各項分項計畫（共20項計畫）。「智慧鐵道系統資訊及通訊技術規範」於113年9月30日正式發布，114至118年將補助各鐵道營運機構依循共通標準之資訊通訊規範與協定，規劃、設計及建置各自鐵道雲平台及數位基礎建設，推動智慧鐵道運輸環境，提升行車安全與營運效能。

(16) 臺鐵導入設計美學

計畫內容：

臺鐵公司於108年4月組成「臺鐵美學設計諮詢審議小組」，推動鐵道美學設計理念，以「車站、建築及路線美學」、「車輛美學設計」、「網路及媒體行銷」、「企業形象及產品開發」等分組帶動創新轉變，拉近鐵路交通建設與藝術的距離，透過跨域整合技術與設計力，全面提升臺鐵創新能量。

執行情形：

繼鳴日號觀光列車入選2020 Good Design Award 之後，110年10月由日立製作所、臺鐵公司以及臺鐵美學委員等三方協力合作之EMU3000新城際列車，榮獲2021年「最佳百大設計（Good Design Best 100）」，為臺灣大眾運輸載具首次獲得此項殊榮。鳴日號於110年3月接續完成餐車—鳴日廚房打造，獲得2022年日本Good Design 及2022年iF 設計金質獎肯定，114年上半年計37團約1,906餘人次搭乘，銷售額約

5,759萬元。

臺鐵公司藍皮解憂號觀光列車以原汁原味風格改造，呈現復古風貌，經過10個月的整裝及復舊於110年10月23日正式啟航，用其藍色的優美姿態畫出南迴鐵路的微笑曲線，廣獲大眾好評。

「臺北夢工場裝修工程」於111年完成視覺整合、改善空間配置及顧客動線、增加商品陳列及收納空間之設計，第一階段招牌更新工程業於113年4月28日完成；第二階段店內裝修工程於113年12月18日完工；竣工查驗部分，第一階段建築物消防安全設備查驗，於114年6月5日取得臺北市消防局函文符合規定，第二階段室內裝修竣工書圖查驗，由交通部鐵道局於114年7月28日函文臺北市建築師公會辦理，通過後即轉送鐵道局核發室內裝修許可函。

「南港站禮賓候車室」於113年正式啟用，室內設計比照國際機場貴賓室規格，導入傳統意象及現代美學，將1885年代南港茶之鄉、梯田紋理意象刻劃其中，結合藝廊空間設計美學，利用棕色調呈現古色古香的傳統氛圍，為繼「花蓮站禮賓候車室」後第二座設計美學導入禮賓候車室。

R200型柴電機車以及E500型電力機車分別於112年7月10日及112年10月28日舉辦新車見面會，經美學委員多次討論設計而成，考量臺灣環境以及使用最新環保引擎，其中E500型電力機車榮獲國際Good Design 2023 new focus award肯定。

110年7月決定採用EMU500型電聯車改造海風號及山嵐號觀光列車，海風號(113年12月7日上線服務)靈感來自於臺灣海洋，海水呈現出湛藍翠綠的色彩，山嵐號(114年4月19日上線服務)以臺灣山巒與平原之間雲霧繚繞景觀為概念，各取其意象融入外觀塗裝與地景產生連結，更添生氣盎然、自然優雅的情境。

(17) 高鐵車站特定區開發

A、配合高鐵財務改善方案，台灣高鐵公司將高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等5站區之事業發展用地地上權返還，交通部鐵道局繼續辦理

各站土地之招商開發，臺南、臺中、桃園及新竹等站土地皆已完成開發並簽約。嘉義站事業發展用地於114年6月30日辦理第3次公告招商。

B、高鐵桃園站產專區開發經營案已完成第1期至第4期開發營運，第5期國際商務大樓開發，預計於115年完成全部建物與設施之興建；嘉義站產業專用區113年3月27日完成簽約；左營站附屬事業開發大樓113年11月26日與原承租人新光三越百貨股份有限公司簽約；臺南站產業專用區於114年第4季適時辦理第3次公告招商。

(18) 臺鐵軌道結構安全提升計畫

計畫內容：

本計畫於109年1月21日奉行政院核定，計畫總經費99.003億元，期程自109年1月21日至114年12月31日止。主要辦理臺鐵公司全面汰換木枕型道岔及現有逾齡養路機械車輛，實施機械化軌道養護作業為目標；檢討重型養路機械需求，採購相關設備，期能提升臺鐵整體服務品質，降低維修及營運成本，第一次修正計畫於114年6月3日陳報行政院，國發會於114年8月20日函送審查意見，交通部於114年8月25日請臺鐵公司檢討修正中。

執行情形：

A、軌道及附屬設備更新計畫

(A) 全線木枕型道岔汰換為PC枕型道岔，110年完成327套道岔材料交貨及驗收，111年至113年12月累計完成1,943套道岔交貨，刻正辦理道岔更新作業。

(B) 50kg N鋼軌，111年已完成250公里鋼軌材料交貨及驗收，刻正辦理鋼軌抽換作業。

B、養路機械更新採購養路車輛，汰換逾齡設備及提升養護機械化，於111年5月16日函送臺銀辦理招標作業。

(A) 大、中型砸道車、整砸車及穩定車41輛：第一批114年2月12日到貨(3輛，大砸、中砸、整砸)刻正檢驗中，預計114年10月

驗收完成；第二批114年7月8日到貨(4輛，中砸)，刻正辦理檢驗前置作業中。

(B) 軌框搬運機7套：112年6月6日決標，已於114年2月11日全數交貨。

(C) 工程維修車20輛：113年10月4日第7次開標，惟有廠商提出申訴，後續工程會判定不受理；評選作業於114年2月19日召開，114年3月28日決標，刻正辦理設計作業中。

(19) 臺鐵車站美學與功能提升計畫

計畫內容：

本計畫於臺鐵南迴沿線辦理康樂、知本、太麻里、金崙、大武、內獅、加祿、佳冬、南州等9座車站，車站美學設計、地方周邊環境及設施改善。

執行情形：

目前9座車站已進入施工中，預定114年12月完工後，將促進地方發展及提升車站整體服務效能，強化鐵路觀光旅遊運輸功能，對於旅客及周邊聚落有提升鐵路服務品質作用，進而帶動鐵路運量增加。

3、捷運系統工程

(1) 臺北都會區大眾捷運系統

A、捷運環狀線計畫北環段及南環段：北環段路線由新北產業園區站至劍南路站，南環段路線由木柵動物園站至大坪林站，長約20.66公里；設18座地下車站及1座機廠，總經費1,377.92億元。

本計畫奉行政院108年5月31日核定，目前臺北市政府辦理施工作業中，期間臺北市政府提報第1次修正計畫，業奉行政院113年11月27日核定；總經費調整為1,798.98億元，實質完工日由117年9月調整至120年6月，計畫期程由119年9月調整至122年6月。

B、捷運環狀線計畫東環段：路線自環狀線北環段劍南路站至南環段捷運動物園站為止，長度13.25公里，設10座車站，1座機廠，總經費1,024.86億元。本計畫奉行政院112年3月29日核定，並於113年12月24日辦理開工典禮，臺北市政府辦理各區段標招標及施工作業中；臺北市政府114年6月6日函報第1次修正計畫，總經費擬調整為1,956.72億元，實質完工日由121年9月調整至123年3月，鐵道局114年9月3日函復審查意見，臺北市政府修正中。

C、捷運萬大—中和—樹林線：本路線由捷運中正紀念堂站經中和、樹林銜接捷運新莊線迴龍站，全長約22.8公里，採分期興建。第一期中正紀念堂至中和機廠段，長約9.5公里，總經費741.78億元；行政院107年11月29日核定第2次修正計畫，計畫期程調整至116年底，目前由臺北市政府辦理施工作業中。至第二期工程財務計畫（中和至迴龍段）暨計畫期程調整案，行政院已於107年10月17日核定，總經費調整為555.30億元，計畫期程調整至119年底，目前臺北市政府辦理招標及施工作業中；臺北市政府於113年11月4日提報修正後第一期工程修正計畫報告，交通部審查中；二期工程修正計畫交通部於113年11月26日函送國發會續行審議。

D、捷運信義線向東延伸段：本路線係接續信義線

象山站（R05）尾軌東端，以高運量地下化向東延伸至玉成公園止，長約1.4公里，工程總經費93.70億元，目前臺北市政府辦理施工中；另行政院112年9月27日核定第3次修正計畫，計畫期程修正至116年6月，總經費無修正，臺北市政府於114年9月5日提報修正後之第4次修正計畫，總經費擬調整為101.74億元，交通部審查中。

E、淡海輕軌：綠山線及藍海線整合之整體路網，全長約13.99公里，共設20個車站、1座機廠，總經費為153.06億元。本計畫奉行政院102年2月25日核定，第一期路網綠山線（紅樹林站至崁頂站）已於107年底通車，第一期藍海線（淡水漁人碼頭站至臺北海洋大學站）已於109年11月15日通車。至第二期藍海線（淡水站至淡水漁人碼頭站）新北市政府提報第二期路網修正計畫，經費擬調整為69.80億元，計畫期程擬調整至117年12月。鐵道局114年6月4日函復審查意見，新北市政府114年7月28日函報修正計畫，交通部審查中。

F、捷運汐東線：路線自文湖線東湖站（SB10）至汐止區公所，全長5.56公里，設6座車站、1座機廠，總經費376.93億元。本計畫奉行政院112年1月13日核定，主體工程已於114年3月20日開工，新北市政府施工中；新北市政府114年8月29日提報第1次修正計畫，計畫總經費擬調整為621.06億元，交通部審查中。

G、基隆捷運：路線由臺鐵八堵站至南港站，長15.59公里，設13座車站，其中樟樹灣至汐止區公所路段與汐東捷運共線，並與捷運汐東線整合，共用社后機廠，總經費696.89億元，行政院113年1月31日核定綜合規劃。新北市政府113年12月16日提報基本設計，交通部114年1月14日函復審議意見，新北市政府114年2月12日提送修正後基本設計報告；交通部114年6月5日、7月16日函復請新北市政府釐清修正計畫程序，鐵道局114年8月19日召開審查會議，新北市政府7月22日函復、7月30日及9月2日補充內容，

交通部審查中。

H、捷運三鶯線：路線自新北市土城區板南線頂埔站，經三峽臺北大學、鶯歌陶瓷老街，至鳳鳴國中附近，長14.29公里，設置12高架車站及1座機廠。行政院112年10月11日核定第1次修正計畫，計畫總經費502.0億元，新北市政府施工中；新北市政府114年8月15日提報第2次修正計畫，計畫總經費擬調整為544.91億元，交通部審查中。

I、捷運三鶯線延伸八德：路線自三鶯線終點站LB12站至桃園綠線G04站銜接轉乘，路線長4.03公里，設3座車站，計畫經費160.57億元。交通部113年3月1日捷運審查委員會原則同意通過，113年5月13日陳報行政院，經國發會113年6月11日綜規報告研商會議審議通過，行政院於114年8月1日核定綜合規劃報告。

(2) 機場捷運延伸至中壢火車站計畫及增設第三航廈A14站

A、機場捷運延伸至中壢火車站計畫由機場捷運之環北站（A21站）往南延伸，全線採地下化方式設置A22老街溪站，至中壢火車站（A23站），路線長約2.06公里；行政院111年9月26日核定第2次修正計畫，總經費增加至173.02億元，機場捷運延伸A22老街溪站已於112年7月31日通車啟用。A23站原訂117年7月通車，為配合桃捷綠線延伸計畫銜接所需，擬改採加長月台方案，影響A23站通車時程約12個月，所增加經費3.96億元已納入「桃園捷運綠線延伸中壢計畫」支應。

B、A14站增設計畫為配合第三航站（T3）建設計畫進度辦理，並與T3同步啟用。因桃機公司第三航廈建設計畫第3次修正計畫業於114年4月17日奉行政院核定，啟用期程展延至116年底，爰A14站增設計畫將配合T3啟用期程提報第3次修正計畫，預定展延至116年底，總經費維持60.43億元。A14站結構工程由桃機公司代辦，鐵道局負責之車站裝修、核心機電及行李處理

設備等工程持續辦理中。電梯電扶梯工程於114年2月13日決標；自動收費系統統包工程已於114年3月27日決標。

(3) 航空城捷運線（桃園捷運綠線）暨土地整合發展計畫

計畫路線行經八德區介壽路、桃園區建國路、延平路，與臺鐵桃園站共構銜接，續沿桃園區中正路、蘆竹區中正北路、省道台4線，轉坑菓路與機場捷運A11站銜接，另自G14站後路線分岔往西與機場捷運A16站銜接，路線全長約27.8公里，共設21座車站，總經費982.64億元，奉行政院105年4月20日核定。因近期營建物價波動，桃園市政府辦理修正計畫，總經費擬修正為1,216.16億元，桃園市政府114年6月30日將修正後修正計畫報告送鐵道局審查。

(4) 桃園捷運綠線延伸中壢

計畫路線自桃園捷運綠線G01站往西延伸至中壢車站與機場捷運A23站銜接轉乘，路線全長約7.2公里，共設5座車站，總經費361.59億元。本計畫奉行政院112年12月29日核定，桃園市政府辦理設計作業中。

(5) 桃園捷運棕線

計畫路線由中正路復興路口（近桃園火車站）起，向東延伸至新莊區中正路至新北市迴龍地區止。其中樹林中正路口至BRH07站與臺北捷運萬大中和樹林線共構，全長約11.38公里，共設置7座車站數，總經費456.48億元。本計畫奉行政院113年3月1日核定，桃園市政府辦理設計作業中。

(6) 臺中捷運藍線

計畫路線西起臺中港，沿臺灣大道往東串連沙鹿火車站、臺中市政府、臺中火車站，全長約24.78公里，設20座車站，1座機廠，總經費1,615.14億元；本計畫奉行政院113年1月29日核定，基本設計於113年10月29日經行政院公共工程委員會審議通過，臺中市政府將續辦理設計、用地取得、施工等作業。

(7) 臺南市先進運輸系統第一期藍線

計畫路線北起於永康大橋站（鄰近臺鐵大橋站），往南沿台1線佈設（含永康區中華路及東區中華東路），南至東區文化中心站，並由中華東路與東門路交叉路口沿東門路往東至仁德區中山路的仁德轉運站止，全長約8.39公里，共計10座車站，採高架單軌系統。計畫總經費為327.31億元，國發會於114年3月24日召開綜合規劃報告審議會議，結論原則支持，臺南市政府於114年4月23日提送修正報告；交通部於114年5月23日函報國發會賡續審議。

(8) 高雄捷運紅橘線路網建設民間投資計畫

高雄捷運路網建設計畫包括紅線（橋頭至臨海工業區），與橘線（西子灣至大寮），路線總長約42.7公里（共設置37座車站及3座機廠），計畫總經費為1,813.79億元，其中政府出資1,508.89億元，民間投入經費304.9億元，本計畫採民間參與方式辦理。第3次計畫修正業於111年9月23日奉行政院核定，總經費維持為1,839.63億元，計畫期程修正至114年10月。

本計畫紅線部分，業於97年4月7日正式收費營運。另橘線部分，於97年9月22日正式收費營運。增設之南岡山站（R24），已於101年12月23日完工營運。至捷運高雄車站永久站工程，初期營運範圍業於107年9月5日通車，目前賡續辦理第二階段施工作業中。

(9) 高雄環狀輕軌建設計畫

本計畫97年3月20日奉行政院核定，以民間參與興建營運方式推動。惟高雄市政府檢討改由政府自辦興建方式辦理，並配合高雄港區水岸發展，修正路線為22.1公里，設置36座車站，總經費修正為165.37億元，第2次修正計畫業於101年11月26日奉行政院同意。另行政院111年7月17日核定第5次修正計畫，計畫總經費修正為211.16億元，全線通車期程由108年12月31日展延至113年12月31日，114年12月31日計畫完成。高雄市政府113年提報第6次修正計畫，交通部審查後於114年8月13日陳報行政院審議。

本計畫第一階段 C1-C14站已於106年9月26日通車營運；第二階段 C32-C1站及 C14-C24站已於111年10月5日通車營運；第二階段 C24-C32路段已提前於113年

1月1日通車試營運。

(10) 高雄捷運岡山路竹延伸線（第一階段）建設計畫

本計畫105年12月27日奉行政院核定，路線自 R24（南岡山站）至 RK1（岡山火車站），總長度為1.46公里，設1座車站，總經費為30.60億元，109年5月5日行政院同意計畫期程修正至113年底，修正計畫業經行政院113年4月24日核定，總經費調整為39.65億元，本計畫已於113年6月30日通車營運。

(11) 高雄捷運岡山路竹延伸線（第二 A 階段）建設計畫

本計畫110年3月4日奉行政院核定，路線自 RK1（岡山車站）至 RK6（南路竹站），總長度為7.84公里，設5座車站，總經費199.32億元（含岡山車站新跨站天橋工程費1.8億元），預計116年完工通車。高雄市政府112年1月10日提報修正計畫（整併第一階段及第二 A 階段），交通部112年9月13日陳報行政院，行政院交下國發會審議，國發會112年11月20日函復審議意見，高雄市政府依國發會審查意見修正後於113年1月11日再次函報修正計畫書，修正計畫奉行政院113年4月24日院臺交字第1137001686號函核定，總經費調整為279.18億元。

(12) 高雄捷運岡山路竹延伸線（第二 B 階段）建設計畫

本計畫112年4月12日奉行政院核定，路線自路竹站（RK7）至大湖站（RK8），長度3.87公里，設2座車站，計畫經費146.02億元，預計118年12月31日完工。

(13) 高雄捷運黃線建設計畫

本計畫111年3月21日奉行政院核定，路線自烏松神農路至三多五路；另由澄清路至鎮中路前鎮高中，總長度為22.91公里，設置1座高架車站、22座地下車站與1座機廠，總經費1,442.37億元，計畫期程至119年。因近期營建物價波動，高雄市政府提送修正計畫，總經費擬修正為2,368.58億元，期程調整至123年，經交通部審查後於114年4月11日核轉行政院審議。國發會於6月11日函復有關機關意見，經高雄市政府修正後，交通部已於8月18日函送國發會續審。

(14) 高雄捷運小港林園線建設計畫

本計畫111年9月23日奉行政院核定，路線於高雄捷運紅線 R3車站，續採地下隧道往南延伸，過中芸排水幹線後出土爬升為高架，止於中油林園廠，路線長度12.43公里，設置7座車站，預計120年完工通車。因近期營建物價波動，高雄市政府提送修正計畫，總經費擬修正為836.82億元，期程調整至123年，經交通部審查後於114年4月11日核轉行政院審議。國發會於114年6月11日函復有關機關意見，經高雄市政府修正後，交通部已於114年8月18日函送國發會續審。

(15) 規劃捷運建設

目前交通部協助地方政府，或鐵道局辦理之審查作業，計有民生汐止線臺北市段、淡海輕軌八里延伸線、深坑輕軌、五股泰山輕軌、泰山板橋輕軌；桃園捷運綠線延伸大溪；新竹輕軌、臺中捷運綠線延伸線、機場捷運（橘線）、屯區捷運環狀線、捷運藍線延伸太平；嘉義捷運藍線；臺南市先進運輸系統第一期藍線延伸線、紅線、深綠線；屏東捷運林園東港林邊線等。

4、推動前瞻基礎建設

(1) 軌道建設

軌道建設分成高鐵臺鐵連結成網、臺鐵升級及改善東部服務、鐵路立體化及通勤提速、都市推動捷運、中南部觀光鐵路等五大主軸，交通部第四期共25項計畫法定預算511.65億元（112年度221.33億元、113年度290.32億元）；前瞻軌道已完成安坑輕軌、淡海輕軌第一期、臺鐵成功追分段鐵路雙軌化、高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化、南迴鐵路電氣化、票務系統整合再造計畫、鐵道技術研究及驗證中心第一階段啟用、雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業及嘉義蒜頭糖廠五分車延駛嘉義高鐵站及故宮南院通車啟用等9項計畫。

(2) 城鄉建設-提升道路品質建設計畫（公路系統）

「提升道路品質建設計畫（公路系統）」主要補助直轄市及縣（市）政府辦理都市計畫區外公路系統道路品質提升及景觀改善作業與行人易肇事路口改善等事項，原計畫總經費為120億元，經立法院審議時刪減部分計畫經費，故依據立法院核定預算，計畫總經費調整為118.92億元，期程為106年9月至110年8月。

本計畫修正計畫奉行政院109年9月8日院臺交字第1090030071號函核定期程修正為106至114年，總經費修正為218.92億元，後再奉行政院111年10月12日院臺交字第1110029335號函核定，將計畫總經費修正為228.92億元。經行政院匡列114年度（第5期）特別預算並經立法院審議通過為24.44億元，計畫總經費調整為226.01億元。截至114年8月底，已完成審議核定共746項分項計畫，中央補助款約為226億元，已完工672件、設計中39件、施工中35件，預計於114年全數執行完畢。補助縣市政府優化道路1,700公里；推展微創開啟孔蓋、提升標線防滑係數等創新工法；持續推廣辦理人本及友善道路環境設施及行人易肇事路口改善等事項。

(3) 城鄉建設-改善停車問題計畫

透過完善優質軌道建設，配合公共運輸場站停車轉

乘，除可帶動地方公共建設及環境品質、提高地方停車供給，且可達成紓解都會區交通擁擠，提升都會區交通運輸樞紐功能及服務品質，也將改善大眾運輸沿線之產業發展，進而擴大各地區運輸服務範圍。

- A、計畫目標為達到「提供公共運輸場站停車轉乘需求」、「紓解觀光遊憩旅次吸引量大地區停車問題」及「人車密集商業活絡區域停車改善」等目的，本計畫推動後預期效益可帶動地方公共運輸發展，紓緩觀光遊憩旅次量大之停車需求。
- B、本計畫已核定各縣市整體規劃20件、可行性評估59件及補助20縣市157座停車場，總工程經費為582.95億元，中央補助256.64億元，截至114年7月底止，已完工103處停車場，提供66格大型車停車位、2萬8,787格小型車停車位及1萬3,252格機車停車位。

5、鐵公路防救災機制

近年來因極端氣候之變遷，時有發生鐵公路邊坡坍塌與落石情形，影響行車與旅運等安全。交通部所屬單位業就轄管國道、省道及代養縣道、鐵路及高速鐵路邊坡，加強辦理防災因應措施。

(1) 國道部分

A、強化監測：高公局為加強邊坡安全，目前設有水位觀測井、傾度管、傾斜計、地錨荷重計及雨量計等監測儀器，並於轄區每處 C 級邊坡皆裝設自動化監測儀器，目前轄區共計設有3,131支監測儀器，相關數據均上傳至「國道邊坡全生命週期維護管理系統」。除此之外，交通部高公局與中央氣象署合作，國道轄區於110年已設置79座自動氣象站，並於113年6月底增設至90座，以即時掌握現地氣候資訊；另同步介接經濟部地質調查及礦業管理中心之地質敏感區域圖資，加上中央氣象署推播之地震、颱風等資訊，藉以即時監控及處置邊坡，確實掌握邊坡狀況，以維持安全。

B、邊坡韌性提昇：高公局依據該局養護手冊規定，轄區地錨邊坡每4年辦理1次地錨檢測作業，檢測結果若發現有殘餘應力衰退嚴重趨勢有影響安全之虞，將依規定重新辦理安全評估，並視評估結果依風險程度採預防式補強觀念，按排序逐年編列預算辦理後續補強工程；主要採以剛性構造物（如排樁、微型樁、止滑樁等工法）替代地錨設施，有效提高邊坡安全穩定。高公局於110年起，就殘餘應力有嚴重衰減之邊坡分階段重新檢討其安全性，截至目前為止，已完成65處地錨邊坡減量補強作業，藉以有效提升邊坡穩定性及安全性。

C、總體檢改善：高公局養護手冊規定每5年應辦理總體檢作業，已納入路權範圍外之外水影響因子，並透過空載光達測繪之高精度數值高程模型、衛星及航照影像資料，研判集水區範圍內是否有裸露地及潛在可能影響國道邊坡穩定因素。112年4月底已完成轄區597處 C 級以上邊坡

總體檢作業，共篩選出之14處提升至B級之高風險邊坡，經補強後目前已全數完成改善，並依規定程序完成安全評估檢核後調降回C級。

國道轄區其餘屬D級邊坡，高公局刻依規定辦理總體檢，已於113年底前全數完成，後續亦將依據體檢成果，持續精邊坡穩定機制，並同步滾定調整既有制度。

(2) 省道部分

- A、邊坡管理策略為利用遙感探測劃設易致災路段，邊坡採定性分級管理，利用「落石災害評分系統（RHRS）」定量律定出高風險之「優先關注邊坡」，再導入UAV等科技巡檢，並籌編經費辦理工程改善。
- B、全面辦理省道邊坡地錨檢測暨補強計畫，已完成全轄區共3.3萬支地錨檢測及邊坡安全評估作業，持續於110至114年辦理地錨設施補強、邊坡補強、工程設計、監測及安全評估作業，以達整體「邊坡養護安全管理」之目標。另持續就既有省道辦理各項路型拓寬改善之相關研究。
- C、就山區公路邊坡，依據歷史災情紀錄評估致災之風險，採A、B、C、C+、D等分級管理，並依其屬性訂定應變管制機制，據以實施不同強度之預警封路作業、保全駐點守視及朝巡制度。
- D、律定山區公路汛期重點監控路段/橋梁計80處（一級及二級），設定特徵雨量預警值、警戒值及行動值，實施流域及風險管理執行防災預警，建立防救災系統，執行預警性封路作業；並藉由汛期前強化演習、教育訓練及公路防救災設施，及運用簡訊（含LBS、CBS）、媒體發布預告封路訊息。
- E、近年來因極端氣候影響，公路災害發生機率不僅增高，規模亦逐次刷新歷史紀錄。為提升公路抗災能力，維護用路人行車安全，除持續辦理邊坡保護、明隧道、隧道興建等傳統防避災工程，及建置監測設施辦理地滑監測及預警等防災管理工作外，為提升公路設施於氣候變遷下之調適能力，將應用新科技於公路養護作為，

以提升抗災強度，包含光達測量、UAV航拍監測、預警攔石網落石告警系統等。

(3) 鐵路部分

- A、交通部於113年12月18日訂頒「鐵路邊坡維護與管理規範」，整合既有鐵路邊坡維護與管理作業，並特別納入「維護管理關注範圍」、「異物入侵」、「告警」等事項，就邊坡各項養護工作，規範應辦理檢查或檢測的方式、注意事項、邊坡分級與安全管理的處理方式等，做為鐵路機構施行邊坡維護與管理作業的依循。
- B、為維護高速鐵路營運安全，臺北至彰化沿線邊坡辦理定期人工量測及建置自動化監測，以達災害預警效能；全線設置邊坡滑動偵測器、防止闖入偵測器及落石偵測器，當有異常時即啟動災害告警系統。每年定期赴邊坡現場進行檢查，於邊坡發生安全狀況或災害告警系統發生異常時，則視需要啟動不定期檢查檢查機制，以確保高鐵營運安全。
- C、透過高速鐵路邊坡例行檢查、定期專業檢查與安全評估、第三者施工活動監看等安全檢查作業，就沿線邊坡進行安全檢查，並就相關設施實施定期維護清理，及視需要辦理維修或預防性改善工程。另鐵道局每年定期前往台灣高鐵公司查察高鐵邊坡維護及監測情形，並會同前往高鐵沿線部分地質敏感路段，勘查邊坡保護及監測設施之設置及維護情形。
- D、就臺鐵南迴線路段短期較具風險之邊坡已於103年完成監視監測系統之建置，另盤點鐵公路鄰近具異物入侵風險處所計64處；26處邊坡設置落石告警系統已於112年4月全部正式上線監視，選擇38處營運路線上鄰近鐵路，存在車輛易入侵且無適當阻隔路段，辦理車輛入侵阻隔設施及告警系統，預定114年11月全數完成。另高風險路段，臺鐵公司已清查檢討全線各重點監控隧道出入口及路基邊坡、易淹水、崩滑及落石等路段，納入氣象署客製化網頁劇烈天氣監測控系統（QPE-PLUS），隨時監控雨量監測，達

到預警、警戒及慢行、停駛機制，確保行車安全。為加強臺鐵公司邊坡維護管理制度，精進邊坡分級，已辦理「邊坡巡檢精進系統建置（委託技術服務）」，持續精進邊坡分級機制，於111年12月20日決標，113年10月7日期中報告核定，刻正進行期末報告作業中，114年6月12日召開審查會議，廠商7月18日修正完成後送臺鐵公司審查中。

E、臺鐵公司110年4月24日於武塔站發生施工人員侵入鐵路淨空事件後，204件臨軌工程停工，經鐵道局現場檢視及複檢，已於110年7月底完成204件臨軌工程之檢查作業，並同意其中203件工程復工，其中「北迴線 K51+170~500山側邊坡安全防護設施工程」已與原廠商解除契約並重新招標中；後續優化工程細部設計113年4月8日核定，114年7月24日招標公告，114年9月2日第一次開標流標，114年9月16日第2次開標1家廠商投標，後續將辦理最有利標評審。

6、提升行人道路交通安全

為建立以人為本的道路交通安全環境，達成道路交通事故零死亡的政策願景，結合中央跨部會及全國地方縣市的資源傾力投入，以降低交通事故死傷人數，並落實推動各項道安改善工作：

(1) 完善道安政策、計畫及法規：

- A、113年1月1日施行「道路交通安全基本法」，交通部依「道路交通安全基本法」於113年訂定國家道路交通安全綱要計畫(113-116年)(於113年1月25日經行政院審議通過)、114年訂定交通部道安推動計畫、並督辦各縣市擬定114年度道安執行計畫。另「中央道路交通安全會報」提升至行政院層級，由行政院長親自主持(截至114年8月，院長已親自主持7次會議)；地方則由直轄市、各縣市政府首長召開，以落實中央各機關及地方政府依權責推動道路交通安全工作。
- B、113年7月22日、10月22日、114年6月30日交通部會銜內政部修正發布「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文（包括新增通學區起（終）點標誌、標線、行人優先區標誌、加大停止線與行穿線淨距等30條條文）。
- C、114年1月3日函頒「道路交通標誌標線號誌設置參考指引-一般道路情境」，研提不同道路情境之設置圖例及運用解說，說明如何適當組合設置既有之相關標誌、標線及號誌，以提供更一致性、自明性的交通資訊，避免設置不當或錯誤。
- D、交通部公路局「整體道路規劃指引」已於114年3月5日交通部道安記者會說明與頒布，提供基層規劃人員實務辦理道路規劃作業時有所依循。

(2) 積極改善工程：

- A、交通部與內政部積極推動4年400億元「永續提升人行安全計畫」，透過補助型計畫資源挹注，協助地方推動人行環境建置作業，114年度重點推動項目為路口行人安全設施改善1,316處(截至114年7月底，已完成1,510處)、改善人行道

120.75公里(截至114年7月底，已完成156.1公里)、校園周邊道路改善159處(截至114年7月底，已完成153處)、減少路側障礙物703處(截至114年7月底，已完成486處)。

- B、在省道交通工程改善部分，交通部公路局預計推動5,000處省道路口改善(截至114年8月底，已完成3,120處)，省道路口照明強化400處(截至114年8月底，已完成243處)、省道人行道新增及改善6公里(截至114年8月底，已完成2.8公里)、省道減少路側障礙物130處(截至114年8月底，已完成28處)。
- C、為提升省道路口安全，交通部公路局轄管省道路口113年預定完成2,000處改善作業，於113年底實際完成2,978處路口改善，已達成目標。
- D、強化「道安總動員」平台社會溝通及管考機制，提升揭露資訊之完整性，增加民眾參與管道，每月定期更新事故統計，並呈現縣市道安績效與工程改善成果。

(3) 加強教育宣導：

- A、114年積極加強重點項目包括停讓行人、兒少、高齡者、機車安全等，依照各項目相關交通議題及時事製作多元主題性道安文宣，包括單圖、懶人包、短片等，使用簡明易懂圖文傳達安全用路知識(如車輛停讓行人及行人用路觀念製作文宣素材)，並將前開各項文宣放置於交通安全入口網網站，同時亦請縣市政府透過多元媒體管道深入地方宣傳。
- B、交通部持續關注兒少安全，系統性依各年級學童日常使用運具、通學交通環境及道安知識製作低、中、高年級適用之懶人包，並轉各縣市政府轉知學校透過老師家長社群宣導，亦將懶人包內容轉換成線上闖關小遊戲「交通安全保衛戰」，加深學生印象與達教學目的。亦鼓勵學校加強教導及宣導學生校園週邊道路環境與正確用路觀念，提升學生上、放學交通安全。
- C、結合路老師及跨機關資源進行高齡者交通安全

宣教，深入社區鄰里與偏遠地區，截至114年8月底，宣講場次已辦理1,555場次、合計25,635人次參加宣講活動。

7、強化橋梁安全管理

- (1) 行政院109年7月21日核定「橋梁維護管理作業要點」，統一要求各類橋梁皆建立（養護、考核、督導）三級管理制度，中央並適時對於地方政府管轄橋梁進行評鑑，交通部每年度均責成公路局就全國公路系統及13縣政府村里道路辦理橋梁評鑑作業，並將評鑑結果公布，就維修率較低縣市政府逐一督促提醒加強改善；另中央協助地方橋梁加速整建部分，已完成「協助縣市政府加速整建受損橋梁計畫3年（109-111）計畫」，總計14.26億元，共辦理完成101座橋梁整建及詳細檢測，後續將督導縣市政府積極推動橋梁改善事宜，倘地方政府仍有橋梁改善需求，可循生活圈計畫機制向中央相關部會申請補助辦理。
- (2) 依據交通部修訂之「公路橋梁檢測及補強規範」，已修訂「省道橋梁目視檢測手冊」，並增訂納入特殊性橋梁相關檢測作業。管養30座具有鋼索之特殊性橋梁，已全面建置索力「即時監測系統」，另轄管79座特殊性橋梁已全數完成維護管理計畫。國道橋梁部分，管養4座具有鋼索之特殊性橋梁，建置索力「即時監測系統」或定期辦理索力詳細檢測作業，另轄管34座特殊性橋梁已全數完成維護管理計畫。
- (3) 交通部所轄國省道橋梁均按「公路橋梁檢測及補強規範」每2年辦理一次定期檢測，並就跨河橋梁等自主提升橋梁檢測頻率，以期達到「定期檢測、發現問題、及早改善」；就地震、豪雨、火災及車輛撞損等事件，亦依據規範啟動特別檢測作業，並依橋梁構件劣化程度辦理構件修復。轄管橋梁檢測結果輸入於橋梁管理系統中管控，對於有劣化之橋梁依規定採取適當維修補強作為。另所轄國省道特殊性橋梁均依「公路橋梁檢測及補強規範」制定維護管理作業計畫，其中具鋼索之特殊性橋梁，已建置「索力即時監測系統」或定期辦理索力詳細檢測作業，如有異常情形，即由監管系統通知橋梁管理單位及時應變處置。

- (4) 鐵道局依據「鐵路法」第41條及44-1條、「地方營民營及專用鐵路監督實施辦法」第46條等相關規定監督高鐵、臺鐵、糖鐵及林鐵結構及營運安全，每年實施定期檢查作業。依「橋梁維護管理作業要點」規定建置「鐵道橋梁統計系統」，與全國車行橋梁資料介接，掌握橋梁檢查維護情形。
- (5) 交通部依「大眾捷運系統橋梁檢測維修情形評鑑作業實施要點」規定每年定期辦理大眾捷運系統橋梁檢測及維修情形評鑑作業，以維護公眾搭乘大眾運輸系統安全。已於114年7月8日召開「大眾捷運系統橋梁檢測及維修情形評鑑說明會」，啟動114年度評鑑作業。
- (6) 臺灣港務公司（下稱港務公司）依據橋梁特性及橋梁養護相關規定，每1至2年辦理商港區內橋梁定期檢測作業，並視地震等災害發生情形，適時辦理特殊檢測等。另續依檢測成果完成維修作業，相關檢測暨維修紀錄均確實上傳至「車行及人行橋梁管理資訊系統（VBMS系統）」。
- 港務公司於114年完成轄管19座橋梁監測系統，即時監控橋梁的位移、變位、傾斜、監視器等，如發現異常立即啟動特別檢查，透過預先告警機制，保障橋梁安全。
- 另航港局依「交通部商港橋梁維護管理作業」規定，每年對港務公司執行商港橋梁養護工作辦理考核作業，並由交通部辦理督導作業，共同確保商港橋梁公共通行安全。
- (7) 民用航空局（下稱民航局）及桃園國際機場股份有限公司（下稱桃機公司）均依「交通部機場橋梁維護管理作業規定」，每2年辦理所管航空站橋梁定期檢測作業。另於發生重大事故、災害等情形，適時辦理特別檢測，續依檢測結果完成維修作業，並上傳至橋梁管理系統。
- 民航局另依「交通部機場橋梁維護管理作業規定」，每年對轄管航空站及桃機公司所執行之橋梁養護相關工作辦理至少1次考核作業，並由交通部辦理督導作業，以確保機場車行、軌道及人行橋梁通行安全。

8、積極搶通災害路段及推動復原重建

(1) 丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建

A、公路部分：受災害影響共發生重大災點56處，包括：坍方(土石流)30處、洪水溢淹4處、電桿倒塌2處、路樹倒塌4處、路基流失11處及橋梁受損5處，經公路局積極搶修下，已於114年8月7日全數搶通，目前均正常通行。

B、鐵道部分：臺鐵災情總計49處均已完成搶通；另七二八豪雨造成災情總計2處亦已完成搶通。

C、觀光設施：災情位於阿里山、茂林、雲嘉南及西拉雅等4管理處轄內，共計87件，已作妥安全措施，除涉及嚴重災損主要結構及文資修復程序等部分，需另行評估修復期程，其餘部分預計於115年2月底前可完成復原。

D、「丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建特別條例」草案之特別預算：

(A) 公路部分：此次災害對省道公路及橋梁造成嚴重破壞，因後續復建經費龐大，將納入特別預算辦理，預估經費計新臺幣38.63億元，分年辦理改善，受損橋梁改善如台29線民生橋、台20線東莊橋、台7甲線百韜橋、台20線明霸克露橋、勝境橋、仙人橋；路基流失防護如台20線、台27線及台2線等路段及邊坡防護、排水改善與監測如掛網噴漿、格框植生護坡、擋土牆及防落石柵，並輔以UAV空拍與建模技術，加密邊坡監測頻率。

(B) 觀光部分：現已編列特別預算1.93億元，以協助各地方政府觀光遊憩設施修復。此工作項目主要係補助各地方政府修復受損之觀光遊憩設施，期可加速地方觀光旅遊之復甦，進而帶動周邊旅遊發展。

E、交通部協助災民修繕家園：截至114年10月1日止，本部已投入83家廠商投入修繕家園，媒合有意願346戶完成簽約(含無償認養)，皆已進行施工中，至於協助災民進行修繕工作階段，累

計共有317戶完成，其中施工廠商無償認養82戶，並已有73戶完成修繕。

(2) 馬太鞍溪橋復原重建：馬太鞍溪橋114年9月23日因洪水沖毀，公路局已啟動三階段搶修，預計於114年10月15日優先完成涵管便道、115年2月前完成鋼便橋，以提升通行安全。並在115年底完成單向橋梁可雙向通車，116年完成全部橋梁通車。

(二) 施政規劃重點

路政業務廣泛多元，為扎下良好的業務推展根基，全面展現施政效能及維護施政成果，將首重完備交通安全工作，提升交通運輸效率、精進交通服務品質，打造全方位的幸福交通生活環境，未來持續朝「改善交通安全，引導改變駕駛行為」、「強化公共運輸效能，提升交通服務品質」及「發揮建設管理綜效，積極協助產業發展」等方向努力，重要辦理情形說明如下：

1、構建完善便捷交通網及提升交通設施安全

114年通車之國道建設為「國1號道五股交流道改善工程之北出匝道」及「國道1號中豐交流道新建工程暨主線配合改善工程」2項；並加速推動國道1號甲線、國道7號高雄段、國道1號楊梅至頭份段拓寬等計畫，優化桃園、臺中及高雄地區之高快速路網，提升路網運轉效率。

2、強化用路人安全，建置以人為本之交通環境

行政院已於112年核定「永續提升人行安全計畫」，計畫期程113至116年共4年400億元之經費（內政部260億元，交通部140億元），主要推動項目包括「路口行人安全設施改善」、「改善人行道」、「校園周邊暨行車安全道路改善」、「行人及高齡友善示範區」、「減少路側障礙物」及「提升非號誌化路口安全」等6大面向，協助地方推動建設行人優先的人本交通環境。

3、環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期（113-116年）

第二期計畫總經費計57.75億元（含補助地方政府24.28億元，113年度收案72案，補助9.89億元），將延續第一期計畫目標，以自行車道升級（路網、安全、服務），

在地化（休閒旅遊、通勤生活）、國際化（推廣活動、國際賽事）為推動主軸，其五大工作項目如下：

- (1) 型塑自行車道友善環境。
- (2) 完善公共運輸場站友善服務設施。
- (3) 精進全國自行車單一總入口網。
- (4) 推廣多元自行車旅遊。
- (5) 最後一哩路推動綠色運輸示範。

4、落實道安策進作為

為符合社會大眾對道路交通安全的期盼及需求，以建立以人為本之道路交通安全環境，達成道路交通事故零死亡願景，依據道路交通安全基本法第19條規定及國家道路交通安全綱要計畫，114年1月21日核定「114交通部道路交通安全推動計畫」，由監理面、工程面、執法面、教育宣導面及其他面等面向，推動交通部114年施政規劃重點（項目）如下：

(1) 監理面向

A、駕駛人：建立完善之駕駛人訓練、考驗及資格管理制度；提升考驗筆、路試鑑別度，並研議機車道路考驗計畫等。

B、車：調和國際車輛安全法規計畫、完善車輛安全審驗計畫、完備自動駕駛輔助系統車輛安全法規調適與管理配套、精進檢驗制度計畫、確保車輛安全性制度、發展安全運具-精進臺灣新車安全評制度等。

C、運輸業：遊覽車客運業強化自主安全管理及防制高風險駕駛計畫、建立客運自主安全管理及超速違規防制管理計畫、貨運三業自主安全管理及防制高風險駕駛計畫、建置完善公共運輸系統計畫等。

(2) 工程面向：推動永續提升人行安全計畫、高、快速公路事故防制、建立道路交通安全檢核制度及推動機制、推動道路交通標誌標線號誌設置參考補充指引、完善道路交通工程法規及相關管理措施計畫、道路交通標誌標線號誌設置規則通盤檢討計畫等。

- (3) 執法面向：強化無照駕駛管理、加強交通違規裁罰及清理計畫等。
- (4) 教育宣導面向：推動停讓文化2.0、在地化互動式強化高齡交通安全等。
- (5) 其他面向：建立道路交通安全科技發展願景計畫；道路交通安全改善技術發展計畫；道安改善專業人力及技術提升。

二、公共運輸及監理

(一) 重要施政措施及成果

1、公路運輸服務

- (1) 推廣幸福巴士：為持續完善公共運輸路網及滿足偏鄉基本民行需求，公路局於105年起推動幸福巴士計畫，截至114年8月底，已輔導及協助196個鄉鎮推動幸福巴士（含幸福小黃），其中幸福巴士已通車102個鄉鎮、幸福小黃已通車94個鄉鎮，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達95.06%。
- (2) 大數據資料分析應用：目前市區客運、一般公路客運、具通勤性質國道客運、臺鐵、捷運等各交通運具皆已設置多卡通驗票設備，並已要求相關業者上傳相關票證資料，以利進行旅運分析及研議交通票證數據之多元發展應用。
- (3) 推動公路公共運輸多元票證支付環境：為建構完善之公路公共運輸多元票證支付環境，並補助客運業者購置裝設行動支付驗票設備，前已訂定「交通部公路局公共運輸行動支付驗票設備整合補助作業要點」，於111年至113年度總計已核定補助約4,200輛車；另並配合112年7月實施促進公共運輸使用票證優惠方案及114年1月14日推動 TPASS 2.0優惠措施，以整合票證及提升公共運輸運量。
- (4) 精進高速公路1968網頁及 App：為讓用路人全方位掌握準確、即時、便利、主動的路況資訊服務，高公局持續精進路況資訊服務，使用者除可透過手機瀏覽，包含路況、即時影像、資訊可變標誌、服務區資訊等各式服務，可透過適地性服務（Location-Based Service，LBS）技術，依手機定位位置接收國道路況語音播報服務。另1968 App 近期主要新增功能為擴充「即時路況單元/事件列表」單元，呈現即時事件發生位置、即時車速、影響車道等資訊。
- (5) 推動電動大客車

A、為加速推動客運車輛電動化，營造綠色公共運輸環境，交通部與環境部共同合作，提出「2030年客運車輛電動化推動計畫」，計畫期程自113年至119年共7年，總經費約643億元，

全案已於112年5月26日奉行政院核定，協助客運業者將燃油公車汰換為電動公車，預計2030年達到市區公車全面電動化的目標，並朝2050淨零排放目標繼續前進。

B、截至114年8月底，電動大客車領牌總數計2,160輛，已核定製造中將領牌輛數為1,844輛，另已再匡列地方政府第2波補助額度616輛，共計4,620輛，並將積極追蹤地方政府執行情形，期共同朝分年目標推動。

C、目前已有華德、成運、創奕、順益(鴻華)、總盈等5家業者(7種車型)完成國產化項目要求，為提供地方政府與客運業者有更多車型可選用，交通部偕同經濟部刻正輔導其他如金龍、弘鉅2家車輛業者，儘速完成10項國產化項目車輛之設計製造及資格審查。

(6) 推動運具電動化

A、積極達成國家電動車普及率及市售比目標：國發會111年3月30日公布臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明，2030年將完成市區公車1萬1,700輛及公務車全面電動化，2040年新售小客車(每年約38萬輛)及機車(每年約90萬輛)全面電動化。運具電動化涉及車輛補助、產業技術發展、充電設施建置、法規配套等策略措施，由交通部、經濟部、環境部、內政部等相關部會共同合作推動，達成運具電動化目標。

B、跨部會共同推動並滾動檢討執行計畫

(A) 補助換購電動車輛帶動市場需求：交通部公共運輸先行策略，優先推動補助公車電動化，截至114年7月底，已導入2,116輛電動大客車營運，已核定製造中將領牌輛數為1,921輛，共計4,037輛。通用計程車則將配合經濟部推動國產電動小客車量產時程，適時推動補助。

(B) 調適車輛管理法規與機制：交通部將與環境部及經濟部研訂規範促使車輛業者製造進口電動車等低碳車輛，並強化車輛碳

排管理規範及機制，以鼓勵或資訊揭露方式，影響使用者自主選擇低碳車輛及運輸方式。

(C) 完善使用環境配套：

a、截至114年8月底止，國內公共充電樁數量已有12,843槍(慢充9,512槍、快充3,331槍)，以同期電動小客車登記數113,708輛計算，整體公共充電樁數量之車樁比為8.9:1，優於歐盟建議整體公共充電樁之車樁比達10:1；其中快充之車樁比為34.1:1，亦優於歐盟建議快充車樁比達80:1；電動機車充換電站5,622站。另臺灣鐵路公司於114年7月正式啟用宜花東電動汽車充電站網絡，沿著台九線公路及臺鐵車站由北到南設置9站19槍充電樁，改善民眾在東部駕駛電動汽車遇到低電量問題，以促進發展東部低碳觀光旅遊。

b、交通部持續於相關運輸節點（如國道服務區、風景區、車站、機場、公有停車場等）及電動車經銷維修保養體系督導設置公共充電樁，並透過「前瞻基礎建設-綠能建設-公共充電樁設置及區域充電需求評估計畫」編列9.8億元，於112年至113年間補助地方政府、交通部所屬機關、轄有觀光景點之中央機關於公共停車場及交通運輸節點增設公共充電樁。截至114年8月底，交通部公路局總計核定補助全臺22縣市、觀光署、臺南監理站、太平山國家森林遊樂區、武陵農場及宜蘭大學、東華大學、中興大學(南投校區)、臺南藝術大學、暨南大學等5所觀光型國立大學，共計4,702槍(包含慢充4,015槍、快充687槍)及3套充電樁資訊管理模組平台；其中已

啟用1,824槍。經濟部、國科會亦於加油站、科學園區等所屬轄管場域推動設置充電樁。

c、法規配套部分，停車場法第27條之1已增訂公共停車場應設置電動汽車充電專用停車位及其充電設施；另交通部已於112年9月13日發布「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」，規範辦法發布施行2年後，公有路外公共停車場之充電專用停車位數量，應達轄區內公共停車位總數之2%以上；民營路外公共停車場部分，各停車場應設置1%以上。

(D) 產業技術升級轉型：透過推動車輛產業技術及技術人員升級轉型，關鍵零組件在地製造，使電動車在國內車輛市場成為平價主流商品。

(7) 高速公路電子收費(ETC)計畫

統計至114年7月底，電子收費 eTag 累計有效用戶數為843.9萬輛，較113年7月底(823.5萬輛)增加20.4萬輛，成長2.5%。另114年6月高速公路電子收費系統使用率為93.22%。

(8) 公路監理業務

A、至114年8月止，機動車輛登記數共計2,336萬輛，其中汽車登記869萬輛，機車登記1,467萬輛，領有各類駕駛執照人數共3,018萬人。公路監理業務已有穩定管理運作制度，目前仍持續加強提升有關汽機車與駕駛人、汽車運輸業、交通安全、違規裁罰管理及簡政便民等各項措施，並以第3代公路監理資訊系統提供更具便利性、擴充性、可攜性及安全性及以民為尊之便民服務。

B、持續開發多元繳費管道，除透過線上轉帳、行動支付及臨櫃信用卡繳費外，亦可使用嗶嗶繳、一卡通MONEY、橘子支付、街口支付、蝦皮、悠遊付、全支付、元大銀行及永豐銀行等App支

付管道，提供使用者更全面性繳費服務。

(9) 營業大客車安全管理

公路局已將公路客運及遊覽車全部納管，透過 GPS 及科技化的管理，可即時監控車輛。目前遊覽車動態系統已納管1萬3,492輛遊覽車強制裝設 GPS 並介接資訊管理；公路客運動態系統已納管公路客運3,875輛，路線532條監控，平均每日監控約1萬1,400班次。未來透過系統管理，建置資料庫並進行大數據分析，協助業者改善營運狀況，並利監理機關加強管理效能。另將定期（原則每2年）辦理公路客運及遊覽車客運業評鑑作業，依據評鑑結果管理輔導並督促業者改善營運及提升服務品質。

(10) 貨運安全管理

A、為落實貨運三業營運安全管理及行車安全維護，交通部公路局已訂定安全考核作業要點對於行車安全教育訓練、事故通報機制及流程、駕駛人駕照及車輛狀態檢查等進行考核，除強化監理查核機制外，並期盼透過相關查核之指標同步引導業者逐步建立自主安全管考作業能力。

B、外界關切機車外送管理課題，交通部除就業者營運所涉交通安全項目令頒「機車外送交通安全指引」，由監理機關據以執行外，另與警政、勞政機關間建立相關合作機制，如擇定外送機車頻繁之路段辦理全國性同步機車路檢及實施專案實地稽查作業，以減少外送作業交通事故發生；114年1月至6月外送員於上線時間事故率（平均每車事故件數）為0.25%，相較尚未訂定機車外送交通安全指引及實施相關管理措施同期(110年1月至6月)之事故率0.72%，減少0.47個百分點，降幅達65%。

(11) 建立臺灣新車安全評等 TNCAP 制度

為提供消費者新車安全資訊並促使業者提升車輛安全技術，交通部規劃建立臺灣新車安全評等制度，將參考國外評價作法，對市售國產車進行公開撞擊等安全測試並依測試結果予以分級。本計畫114年預計完成9車型評等結果。

(12) 推動機車駕訓補助計畫內容

為讓民眾有更完整防衛及安全駕駛觀念，自108年起參加駕訓班機車訓練並考取駕照民眾，藉以鼓勵民眾接受完整機車騎乘安全教育訓練，並建立駕駛人取得駕照上路之防禦駕駛及安全駕駛觀念，113年目標值4萬人參加訓練，實際共有4萬4,567人參加訓練。另108年原有機車訓練班業者為24家，經公路局及各區監理所站輔導後，113年已大幅成長至94家，可供更多地區民眾進行駕訓學習，另補助機車道路安駕訓練，鼓勵民眾至駕訓班由教練帶領實際上路學習，113年目標值為2,000人參加訓練，實際共有5,486人參加訓練。114年持續辦理，截至114年9月底，共有5萬7,715人參加機車駕駛訓練、3,847人參加考後道路安駕訓練、1,638人參加考前道路訓練，現有機車訓練班業者共計110家，據統計參加駕訓及道路安駕者違規風險降低64%，事故風險降低51。

(13) 推動公共運輸通勤月票

- A、為減輕民眾通勤交通負擔，以中央主導，地方參與方式，由中央盤點全國各縣市旅運型態及公共運具條件，協助地方規劃妥適之公共運輸票證方案及研訂補助策略，結合中央與地方資源鼓勵民眾搭乘公共運輸及減輕負擔，促進全國各地公共運輸之發展。
- B、交通部公路局輔導全國各縣市推動 TPASS 行政院通勤月票，其中北中南三大生活圈11個縣市率先於112年7月1日上路實施，之後包括新竹縣、新竹市、宜蘭縣、花蓮縣、臺東縣、雲林縣、嘉義縣及嘉義市及澎湖縣陸續推行，截至114年9月底，全國共有20個縣市實施月票方案，並累計約有1,822.4萬人次購買 TPASS 行政院通勤月票，約13.96億人次使用月票搭乘各類公共運具。
- C、TPASS 通勤月票自112年7月1日實施以來，經統計114年1至7月公共運具運量較實施前同期(111年1至7月)成長41.4%，其中捷運(含輕軌)約成長50.0%、臺鐵約成長59.5%、公車(含公路客運及市區公車)約成長24.6%、其他運具(含公共自行車及渡輪)約成長94.9%，有效鼓勵民眾

使用公共運輸，帶動各類運具運量成長。

D、另為擴大 TPASS 使用族群，規劃以更多元的優惠方式來吸引民眾使用公共運輸，已於114年1月14日宣布 TPASS 2.0公共運輸常客優惠回饋措施，並於114年2月1日開始累計搭乘紀錄，經統計至114年9月，已有25.2萬人完成記名登錄，經統計114年2至8月份共約37.8萬張票卡達成回饋條件，回饋金額共3,279.0萬元，共計1,429.9萬旅次符合回饋條件。另為吸引民眾搭乘國道客運，公路局刻正規劃 TPASS 2.0+方案，針對中長途國道客運設計優惠措施。

2、鐵路運輸服務

(1) 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

計畫內容：

本案已修正計畫並奉行政院113年8月9日核定，總經費維持997.3億元，計畫期程自113年展延至116年，預定購置城際電聯車600輛、通勤電聯520輛、機車127輛（本次採購102輛，餘以後續擴充方式購供）、支線客車60輛，以更新車隊、簡化車種及提高行車效率、增加運能與服務品質，並改善花東線鐵路假日一票難求之困境。

執行情形：

通勤電聯車520輛及城際電聯車600輛等截至目前已全數交車並投入營運；機車102輛採購案於108年決標，首批柴電機車及電力機車分別於112年6月、112年9月交車，截至114年7月底，各交車27輛、36輛；支線客車採購案則已於111年決標，預定115年開始交車。

另外，已投入營運之通勤電聯車（EMU900型）使用於北部區間車及開行北中南東區間快車；而城際電聯車（EMU3000型），則東西部皆有開行。

(2) 臺鐵公司鐵道觀光旅遊推動情形

繼續以環島鐵路優勢及以鐵道旅遊產品為導向進行整合與升級，加強鐵道旅遊體驗，持續推動新主題觀光列車上線營運，創新遊程內容，增加國旅市場旅遊產品多元選擇，以吸引不同客群，拓展搭乘客源。

為推展鐵道觀光，目前有環島之星、鳴日號（含鳴日廚房餐車）、藍皮解憂號、海風號及山嵐號等觀光列車上線營運，其中環島之星於114年1月17日推出三麗鷗家族角色全新主題列車彩繪，另山嵐號則於114年4月19日上線營運，以豐富多元鐵道旅遊產品。

(3) 臺鐵安全改革

鑑於臺鐵於107年、110年發生普悠瑪及太魯閣列車出軌事故，交通部著手研議臺鐵改革事項，為避免

類似事故再次發生，責請臺鐵公司優先辦理安全改革精進作為，說明如下：

A、安全改革立即作為

(A) 強化工地監督管理：加強各工地安全管理，落實工程稽核，工程主辦單位並成立「工程施工品質查證小組」每月進行工程查證作業；工地安全管理全責化，臺鐵公司各主辦單位向承攬廠商相關人員舉辦鐵路行車安全觀念講習，並全面配發行調無線電辦理通報。

(B) 風險路段改善：邊坡防護部分，28處 B 級（疑似不穩定徵兆）邊坡補強工程截至 113 年 7 月底累計完成 25 處，另鐵道局代辦 3 處部分皆已改善完成；1,660 處 C 級（無明顯不穩定徵兆）邊坡精進分級已於 111 年 12 月完成；3,385 處穩定 D 級邊坡，使用現場儀器監測其中 37 處。

全面盤點鐵公路鄰近具異物入侵風險處所計 64 處，其中 26 處邊坡設置落石告警系統已於 111 年底完成建置，並於 112 年 4 月汛期前全部正式上線監視；另於營運路線上選擇鄰近鐵路存在車輛易入侵且無適當阻隔路段 38 處，辦理「車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫」，截至 114 年 7 月完成 34 處實體阻隔，預計 114 年 11 月全數完成。

(C) 軌道改善及預防作為：強化軌道巡查機制及修訂斷軌應變處置標準作業程序，並購置先進檢查設備，以達改善及預防效果。

(D) 強化軌道結構及號誌、電力設備：建置鋼軌裂縫快篩系統 2 套，已於 111 年 9 月 1 日正式運作；採購鋼軌探傷車，臺鐵公司 113 年 6 月 7 日邀請專家召開會議檢討招標文件，工程會亦於 113 年 7 月 10 日開會檢討，114 年 7 月 18 日第 2 次開標（2 家投標，審標中）；宜蘭線龜山-外澳間路線改善工程，綜合規劃報告書於 113 年 6 月 4 日提送修正版至交通部審查，交通部 113 年 9 月 11 日退

回修正，臺鐵公司已修正完成，刻正提報董事會同意後再送交通部審查；宜蘭線新馬站彎道改善工程，將於完成土建工項後結束代辦工程，續由臺鐵公司承辦鋪軌作業；前揭土建工程業於114年8月8日竣工、114年8月12日查驗，刻正辦理竣工文件交接協商流程

- (E) 110年4月2日太魯閣事件後，鐵道局配合交通部政策，代辦臺鐵公司邊坡、橋梁、隧道及車站等新建工程，使臺鐵公司專注提升軌道運輸及養護維修。經兩單位召開會議獲致共識，目前由鐵道局代辦項目計24項，工程經費約247億元。
- (F) 提升車輛妥善率：臺鐵公司建立車輛維修管理系統（MMIS），以車輛檢修工作計畫管理及工單管理為目標，滿足車輛檢查、維修等相關需求，並配合與其他資訊系統達成資料介接交換。本案分兩階段各3年辦理，合計6年，刻正辦理保固維運作業。
- (G) 成立高階技術會報：臺鐵公司每日舉行高階技術會報，將事故責任制度轉化為品保預防制度。
- (H) 積極推動安全管理系統（SMS）：配合我國鐵路安全管理系統之架構及研訂中之12項實務操作指引，臺鐵公司已於110年12月委託專業顧問團隊導入風險管理及績效導向管理機制，持續辦理SMS種子與基層教育訓練；113年3月27日辦理政策性訓練「鐵路安全管理系統概論」3小時參訓130人，113年5至10月辦理「SMS（含風險管理）督導及稽核作業教育訓練」共8場次參訓697人，並駐點服務輔導各級單位推動SMS各項作業；另已建置安全管理制度文件資料庫，包含規章、SOP、須知、要點、規定等的基本查詢功能及危害登記資料庫等資訊化管理，完成安全管理資訊系統（SMIS）上線使用。

113年臺鐵公司組織調整，113年8月9日臺鐵公司「安全管理系統執行手冊1.1版」函報鐵道局備查，鐵道局於113年11月11日同意准予備查，113年11月13日函頒公司內部各單位實施。

114年持續辦理「臺鐵安全管理系統實務精進委託專業服務採購案(113-114年)」。有關安全風險管理更新危害登記冊辦理危害風險及危害因子重判，將風險管理導向安全管理機制，配合鐵道局SMS有效性檢查與第三方安全評鑑機構辦理評鑑作業，務實精進基層推動安全管理系統，優化資訊化管理擴充安全管理資訊系統(SMIS)風險管理資料庫模組、安全文件資料庫模組及建置稽核缺失改善追蹤管考模組。

- (I) 健全工地管理：為完備臨軌工程防護規定，業於110年5月7日頒布「臨軌工程施工安全管制規定」，後於111年4月26日檢討頒布「臨軌工程施工安全防護措施要點」，至今持續滾動檢討修訂進版，最新為112年12月22日修訂版；另為強化鐵路工地安全，於111年12月完成7處臨軌工程試辦電子輔助瞭望員，並依使用情形修訂「臨軌工程施工安全防護措施要點」。
- (J) 在鐵道智慧化方面，臺鐵公司「以多元通訊為架構之行車控制4.0系統」於既有列車控制系統中，增加「精準定位」、「連續式監控」、「即時通訊」及「車載號誌」等四種功能，透過技術創新研發，提升既有列車控制系統功能，更能兼顧安全與準點。

B、強化鐵道監理制度與執行

- (A) 檢查員計畫：參考民航局引進監理檢查員制度，鐵道局請增鐵路監理檢查員辦理加強鐵路機構現場檢查深度及頻率。110年11月15日經行政院核定增聘42名鐵路監理檢查員，111年起執行臺鐵檢查作業，

除年度定期檢查以外，為加強對鐵路機構之安全管理，辦理人員適職性、機車檢修、入庫列車、邊坡管理、平交道設備等面向不定期檢查。

- (B) 鐵道局除對臺鐵公司制度面進行「定期檢查」及前述安全管理面向之「不定期檢查」外，自113年起新增安全關鍵項目「例行性檢查」，就運、工、機、電等面向分別明定「安全關鍵項目」，指派檢查員對各廠、段、隊之符規性實地進行深入檢查；114年更加強檢查頻率，藉以促使各現場單位確依規章執行各項日常作業，提升營運安全。
- (C) 擴大調查：鐵道局就運安會立案及未立案之高風險、連續性之行車事故事件及虛驚事件，進行檢討及調查，114年度至7月底共召開「鐵路行車事故事件調查」5次會議，完成臺鐵專案調查報告1件、臺鐵專案檢討報告1件、臺鐵審議調查報告15件、高鐵審議調查報告3件、林鐵審議調查報告2件，並追蹤鐵路機構改善，以提升營運安全。
- (D) 提升執法力度：鐵道局已成立「鐵路安全行政處分評議會」，聘請鐵路及法律專家學者，就鐵路機構違反鐵路法相關規定所涉罰則之行政處分案件辦理評議；113年評議成立5案8件、114年至7月底評議成立2案鐵路機構裁罰案件，並針對鐵路機構人員違規行為，加強違反子法與母法罰則之連結性。
- (E) 國家鐵路安全計畫：交通部112年4月6日頒訂「國家鐵路安全計畫」（第二版），作為鐵路安全上位計畫，並每半年召開一次推動小組會議，鐵道局每季召開一次工作小組會議，持續控管國家鐵路安全計畫行動方案執行情形及安全指標達成情形。
- (F) 強化監理法規：因應數位資訊傳輸普及

與資通訊技術發展，於114年5月2日修正「鐵路行車規則」及「地方營民營及專用鐵路監督實施辦法」，要求鐵路機構依法通報、提報行車事故事件及營運狀況相關表報，逐步朝網路傳輸方式辦理，以快速掌握鐵路行車狀況，即時採取對應之監理作為。

3、推動無障礙交通環境

為提供更友善之交通環境，交通部於100年1月7日成立「交通部無障礙交通環境推動小組」，並責成各部屬機關成立其推動小組，邀請身心障礙團體代表擔任委員，共同檢視及改善所轄無障礙措施。

(1) 目前高鐵、捷運、航空等場站依「建築技術規則建築設計施工編」及「建築物無障礙設施設計規範」規定辦理無障礙設施建置；惟臺鐵因歷史悠久，部分老舊車站建設時尚無相關規定，故仍持續依上述規範辦理老舊車站之相關改善作業。另鐵道局辦理各計畫之鐵路車站，均依前述法令規定建置無障礙設施，於完工後經各地方政府無障礙設施勘檢小組勘檢通過，並取得建築物使用許可後啟用。

A、臺鐵客運車站共242站，截至114年9月已完成182站無障礙電梯建置，涵蓋臺鐵公司服務旅客總數約98.58%。

B、臺鐵月臺提高至115公分，目前已完成146站月臺與車廂齊平至115cm，6站施工中；另臺北等61站，配合臺鐵公司購車計畫交車期程，依列車調度情形滾動檢討，預計於120年完成，總計217站。

(2) 交通部所屬運輸工具依「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」規定設置相關無障礙設施，其中臺鐵車廂上下車門改成1階，已於102年全數完成；上下車門改成無階化納入臺鐵公司「鐵路行車安全改善計畫（預計113年底完工）」辦理，已於110年全數完成。另客運部分，交通部積極推廣低地板公車，造福老弱身障乘客，截至114年7月，全國市區客運無障礙公車比例，由98年之7.2%，大幅提高達73.54%。

(3) 推動通用計程車：為持續改善行動不便者行之權益，提升計程車服務品質，交通部持續推動辦理補助通用計程車，以提升通用設計之準大眾運輸服務，截至114年8月底，已有1,326輛持續提供服務，包括基隆市17輛、臺北市535輛、新北市146輛、桃園市74輛、新竹縣3輛、新竹市7輛、臺中市69輛、彰化縣5

輛、雲林縣2輛、嘉義縣13輛、嘉義市10輛、臺南市38輛、高雄市333輛、屏東縣2輛、宜蘭縣39輛、花蓮縣18輛、臺東縣11輛、澎湖縣1輛、金門縣3輛。

- (4) 空運無障礙設施：依據國際民航組織（ICAO）國際民航公約等規定，於各航空站及航空器提供無障礙設施及服務。
- (5) 海運無障礙設施：航港局已成立「通用無障礙海運環境推動小組」，陸續至各商港進行場站及船舶之無障礙設施實地勘檢，並已規範新建造或新購入之客船、載客小船須依「客船管理規則」及「小船管理規則」之無障礙設施相關規定辦理。航港局自109年7月14日起辦理新建造及自國外輸入之客船須經航港局無障礙委員協助審查船舶無障礙圖說，迄今計有客船14艘、載客小船38艘，陸續增加有效落實海運友善環境。另目前交通船碼頭及渡輪航線靠泊碼頭共計55處，計49處已建置岸接設施(包含浮動碼頭或斜坡板)，提供完善無障礙服務，航港局持續於「國內商港未來發展及建設計畫(111-115年)」、「交通船碼頭旅運服務設施優化升級建設計畫」及前瞻基礎建設「海洋觀光計畫」辦理浮動碼頭新建及改善，以建立更友善之海運通行無障礙環境。

（二）施政規劃重點

公共運輸及監理業務廣泛多元，為扎下良好的業務推展根基，全面展現施政效能及維護施政成果，將首重完備交通安全工作，提升交通運輸效率、精進交通服務品質，打造全方位的幸福交通生活環境，未來持續朝「強化公共運輸效能，提升交通服務品質」方向努力，重要辦理情形說明如下：

1、強化公共運輸及推動無縫運輸服務

- (1) 為持續推動公路公共運輸發展，交通部將持續透過「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117年）」之公共運輸政策引導及穩定之資源投入，改善全國公路公共運輸環境，提升公路公共運輸服務品質，並促進公共運輸產業發展及運輸部門節能減碳，協助地方政府及公車業者健全經營體質、提升公共運輸服務品質及擴充服務量能，以落實人本與交通平權理念等重要政策，並帶動產業升級。

(2) 114年持續善用在地運輸資源，輔導幸福巴士固定營運模式轉型彈性預約服務，並針對公共運輸不足之地區，輔導推動幸福巴士，擴大服務範圍；補助建置候車設施、加強設置智慧型站牌，完善各地候車環境及提供公車準確到站資訊。

2、增進幸福巴士服務

- (1) 持續維持及精進全國196個鄉鎮區共508條路線（含64個偏鄉，246條路線）幸福巴士（含幸福小黃）服務；另就全國尚無幸福巴士之偏鄉（剩餘6處），以及地方公共運輸服務不足之地區輔導推動幸福巴士。
- (2) 協助地方政府就偏鄉等公共運輸不足之地區研提計畫，及檢討固定營運模式轉型彈性預約服務，以切符民眾對班次、服務時段、服務區域之實際需求，並以114年累計完成30處固定路線轉彈性預約服務目標推動。

3、加速推動公車電動化

- (1) 透過「2030年客運車輛電動化推動計畫（113-119年）」持續協助地方政府將市區燃油公車汰換為電動公車，並按計畫分年目標持續推動，達成2030年市區公車全面電動化目標。
- (2) 交通部將持續輔導車輛業者開發更多市區客運車輛車型供客運業者選用，輔導車輛業者推出國道客運電動大客車或低地板電動中巴車型，逐步視車輛技術發展情形協助公路客運（含國道客運）汰換為電動大客車。

4、持續推動2050淨零轉型關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」行動計畫

- (1) 從「提高電動運具數量」、「完善使用環境配套」、「產業技術升級轉型」3大目標，持續開展各項行動措施計畫，以達成2030年完成市區公車11,700輛全面電動化、2040年新售小客車及機車全面電動化目標。
- (2) 因應行政院「119年市區公車全面更換電動車」之政策，公路局配合推動執行「電動大客車保養及維修人力培訓計畫」，113年已完成試辦培訓課程3期（計

60人），114年至119年北中南擴大辦理培訓課程56期（計1,120人）。

5、持續辦理臺灣新車安全評等計畫 TNCAP

依行政院112年7月20日核定「臺灣新車安全評等精進計畫（113-117年）」，114年預計完成9車型評等結果發布。

6、駕駛人依違規風險分級恢復定期換發駕照

交通部已於113年8月14日修正發布道路交通安全規則第52條之4等相關規定，加強較高風險駕駛人之駕駛執照管理。自113年10月31日起按其違規程度分級，未來受吊銷駕照重新考領、受吊扣駕照1年以上或吊扣駕照未達1年者將分別核發或換發2年、3年或6年駕駛執照，並均應再接受道路交通安全講習及結清罰鍰；及再增加統一律定駕駛人於6年觀察期之期間內無再受吊扣駕駛執照處分，方得依規定換發駕駛執照有效期間至75歲。

7、導入企業化經營模式提升臺鐵服務競爭力

(1) 113年1月1日掛牌成立臺鐵公司後，設置董事會協助審議公司內部規章及重大決策，以公司組織體制及現代化企業經營，保障員工權益，建立良好甄選制度及獎勵辦法，落實行車安全管理（員工零重大職災、行車零重大事故），提升服務效能與準點率，促進鐵路事業財務健全發展及多角化經營（預估公司設立後5年可轉虧為盈），以提供國人安全、可靠、舒適及便利之優質大眾鐵路運輸服務。

(2) 安全係臺鐵公司首要工作，於董事會下設「安全管理委員會」，負責公司安全管理政策之審議、監督及建議，另設營運安全處，直隸總經理，負責整合公司安全事務推動；又新設北、中、南及東等4個分區營運處，以強化區內運輸服務及橫向聯繫，後續將持續推動落實組織安全文化，俾確保營運安

三、航政

(一) 重要施政措施及成果

1、海運

(1) 精進海域航行安全

- A、依據商港法第58條至第60條規定，採用國際海事組織制定之港口國管制作業程序與規範，實施我國港口國管制檢查制度，對進出我國國際商港之外國籍船舶進行船員資格、船體維護保養及救生設備等船舶安全事項檢查。另參照東京備忘錄於每年9至11月執行年度重點檢查（Concentrated Inspection Campaign, CIC）。113年度東京備忘錄之年度重點檢查主題為海事勞工公約之船員工資和就業協議，各航務中心共計檢查148艘次，以維護船員工作權益。
- B、截至114年8月底，港口國管制共計檢查554艘次（留置數105艘次），高風險船舶共計檢查248艘次（留置數10艘次），將持續積極嚇阻「次標準船」進入我國海域，降低海難事件之發生。
- C、為培育港口國管制檢查員及提升其專業素質，持續加強檢查員專業查核能力，以落實港口國管制檢查工作。114年度東京備忘錄之年度重點檢查主題為壓艙水管理，於同年8月辦理檢查員訓練，並自9月起與東京備忘錄同步實施為期3個月之重點檢查。

(2) 加強我國船員專業素質並繼續履行國際公約

- A、截至114年8月底，我國籍船員在船服務人數為7,209人，甲級船員為3,776人（本國籍船舶為2,855人，外籍船舶為921人），乙級船員為3,433人（本國籍船舶為2,896人，外籍船舶為537人）。
- B、為落實航海人員訓練發證及當值標準國際公約（STCW），辦理船員岸上訓練及適任性評估，已辦理完成114年第1、2梯次訓練及適任性評估，結訓人數747人，評估合格人數203人，合格率27.18%。同時委託國內船員訓練機構辦理各項船員專業訓練，113年度共計訓練15,971人次。截至114年8月底，船員專業訓練參訓累計9,666

人次。

C、自101年8月1日由交通部接辦一、二等船副及管輪航海人員測驗，114年已完成2次測驗，自101年起計完成50次測驗，合格人數7,238人，合格率約24.96%；其中女性886人合格，合格率約17.72%。

（3）落實國內載客船舶安全管理

A、成立載客船舶航行安全聯合督檢小組：不定期赴國內各水域抽查載客船舶之安全設備及是否有超載等情事，並規劃相關連假前啟動固定航線載客船舶全面抽查，以保障民眾搭船安全，114年1至8月共計抽查993艘次

B、推動船舶安全營運及防止污染管理制度：為降低人為因素造成船舶航行意外事故發生，繼107年推動船舶法增訂「國籍船舶安全營運與防止污染管理制度（National Safety Management, NSM）」規範及罰則，108年發布「船舶安全營運與防止污染管理規則」，明確規範實施該制度所應符合的具體事項、評鑑作法及證書核發等相關事宜，目前持續督促適用該制度之航商72家及所屬船舶132艘落實安全管理制度，維持評鑑合格證書有效性，提升業者安全自主管理能力及意識。另為強化對於適用船舶執行情形之監督，持續於船舶抽查時加強執行情形查核，並依 NSM 規則第25條至第27條規定落實辦理定期評鑑作業，確保本制度有效推動。

（4）強化海難救助

A、強化海難防救作業：為增加我國海域之拖救能量，航港局持續編列海難災害防救預算並辦理海事應急拖救案（開口合約），並維護相關設備正常運作，與海上搜救機關辦理相關演訓，以確保海難災防工作落實執行。為在船舶故障漂流而船東不採取積極有效作為時，能及時介入派遣拖船拖帶，從而避免發生海難造成人員傷亡或船舶擱淺導致重大海洋污染的生態危機，航港局奉行政院核定「強化離岸風場緊急拖救

船舶能量計畫」，規劃於114年底前投入1艘大型拖船執行海事案件之救災任務，提升我國海域之救援能量。

B、為提供更完整、更即時及智慧化之航安服務，以及因應離岸風電第三階段區塊開發，航港局繼續依行政院核定「我國智慧航安服務升級計畫（113-116年）」，於113年辦理新離岸風場航行空間船舶交通服務（Vessel Traffic Services, VTS）系統規劃，完成雷達站用地選址評估，刻持續辦理雷達站用地協調及取得工作、新離岸風場航行空間 VTS 系統擴充建置工作，預計114年底前監控範圍由673平方公里擴充至4,000平方公里；至智慧航安資訊平臺系統，則規劃船舶航行異常監控預警功能，以提醒有異狀船舶先行應變處置，降低海難發生風險；辦理全球海上遇險及安全系統（GMDSS）新主系統建置之規劃作業，以確保海岸電臺可持續提供符合國際公約規範之遇險救難通信及海事安全資訊（MSI）廣播服務。

（5）優化離島海運交通

A、補助金門及連江縣政府持續推動金、馬港埠建設，以完善離島港埠建設。其中「金門水頭客運中心興建工程」預計114年10月完工；「福澳碼頭區營運設施改善計畫暨青帆碼頭區內堤延長及護岸改建工程」於114年7月18日完工及「猛澳碼頭區外廓防波堤工程（第二期）」於114年8月30日完工。

B、協助臺東縣政府辦理「臺東縣政府第六期（112-115年）離島綜合建設實施方案-臺東縣獎勵民船汰舊換新購建船補助計畫」案，預計汰換5艘老舊客船，其中「天王星21號」於114年3月、「凱旋9號」於114年5月營運，「綠島之星9號」預計於115年3月交船，提供東部地區居民更舒適、安全、便利及環保的海運客運服務品質。

C、為改善臺東富岡港交通船旅運服務設施，以提升觀光旅運服務品質，行政院核定補助臺東縣政府辦理「臺東市富岡港交通船碼頭改善工程

計畫」，經費8.04億元，已於112年完成南防波堤新建及新生地填築，預計115年6月完成旅客服務中心新建。

D、113年5月9日核定「鹽埔漁港貨運碼頭工程建設計畫」，期程114至116年，計畫經費1.65億元，辦理貨運碼頭港灣工程與建築工程。

E、為改善屏東縣後壁湖漁港交通船碼頭旅運設施服務品質，行政院112年2月4日核定「後壁湖漁港交通旅運設施改善建設計畫」，期程113至115年，計畫經費1.93億元，辦理候船室新建工程、製冰冷凍廠新建工程及漁業突堤碼頭新建工程。

F、為持續優化我國海運客貨運碼頭安全及旅運服務品質，行政院112年6月5日核定「交通船碼頭旅運服務設施優化升級建設計畫」，期程113至116年，計畫經費10.36億元，辦理商港區域外交通船水域碼頭、陸域及營運管理各項設施改善工作。

(6) 採納國際公約，完善我國國際海事管理制度

國際海事組織（International Maritime Organization, IMO）所採納及修改之國際公約日新月異，將持續關注國際公約最新的發展，114年已採用IMO「海事安全委員會」及「海洋環境保護委員會」共計2案公約或章程及其相關決議案，並辦理6案公約或章程及其相關決議案預告，預計114年底前完成採用。

(7) 配合離岸風電政策推動航安監控作業

離岸風場航行空間船舶交通服務VTS中心及大肚山與雲林2座雷達站已於112年12月全部建置完成，受理船舶進入彰化風場航道之報到及提供航安監控服務等，適用船舶依該航道航行比率近乎100%、風電工作船遵循率達100%。113年底建造完成彰化風場航行空間船舶交通服務VTS中心大樓，預計於114年12月底前完成擴充建置，並於115年初進駐及試營運。因應離岸風電第三階段區塊開發，行政院已於112年6月5日核定同意辦理「我國智慧航安服務升級計畫

（113-116年），刻規劃增設4座雷達，預計114年12月底前監控海域範圍由673平方公里大幅擴大至4,000平方公里，強化臺灣海域安全航行環境。

（8）行銷燈塔觀光，連結資源服務便民

A、目前轄管燈塔數量計36座。為活化資產、行銷燈塔意象，推廣我國海事教育與觀光旅遊，正積極朝開放燈塔觀光方向發展；目前開放參觀之燈塔共22座，其中高雄燈塔、基隆燈塔及高美燈塔已設置智慧導覽，提供遊客不同體驗。另統計14座開放園區之參訪人數，截至114年8月底，已累計69萬4,453人次。

B、我國燈塔多有百年歷史，目前計有14座經審定被列為歷史文化資產，分別為國定古蹟8座、市（縣）定古蹟3座及歷史建築3座。為加速完善燈塔遊憩設施，導入輕食餐飲服務，高雄燈塔於111年9月8日重新開放，成為全國首座夜間開放及增設輕食餐飲服務的燈塔；另於113年4月12日完成高美燈塔旅宿園區招租案，打造為全國第一座泊宿燈塔。此外，陸續完成鵝鑾鼻及三貂角燈塔常設展示更新，並於114年4月30日辦理三貂角燈塔「極東之光・歷九彌新」點燈90週年活動，透過燈塔慶祝活動促進地區觀光發展，推動燈塔文化。

（9）推廣海洋觀光

A、配合行政院「向海致敬」政策，推動前瞻基礎建設之精神，並結合2023跳島旅遊之主題旅遊年規劃，建構安全旅遊環境，以打造國際化、更優質及更具吸引力之海洋觀光環境為階段性目標，檢討盤點相關港埠設施，並就交通船、郵輪及遊艇航線作規劃，擬具「海洋觀光計畫」，已於110年6月4日獲行政院核定在案，總經費18.66億元，其中特別預算支應約17.10億元；將透過交通船碼頭服務設施升級、新闢航線行銷獎勵、郵輪靠泊港埠建設及旅運設施改善、遊艇環島航線行銷等4大主要工作項目，以達成培養海運航線客源，協助業者永續經營，增加臺灣地區觀光多元選擇，推廣觀光並增進

地方產業發展，提升海運客運服務品質，促進海運環境穩定成長等目標。

B、辦理藍色公路海洋觀光推廣活動：為積極推動海運客運航線發展，及因應極端氣候導致鐵公路中斷及霧鎖離島頻率與風險提升，於「全國海運備援暨藍色公路發展計畫」新船購建完成投入營運前，開發較具潛力及地方期待之藍色公路試點航線預作暖身。114年試辦海洋觀光推廣航線，透過獎助方式，鼓勵航商及旅行業者跨域合作，開發創新航線；7月底至8月推出基隆-花蓮、基隆-澎湖、布袋-金門-澎湖等3條觀光航線，及8至9月臺南安平-澎湖馬公復航固定航線、10月起基隆-石垣島國際固定航線；114年7月17日辦理啟航記者會進行宣傳，以培養全國藍色公路船舶客源，促進及帶動離島經濟發展，創造海洋運輸旅遊新模式

(10) 構築便捷韌性交通網絡

A、優化蘇花海運備援機制：因應蘇花路廊災阻之運輸需求，建立陸海空疏運計畫3小時 SOP，於鐵公路中斷時，將於3小時完成研擬船舶備援航班，並已協調業者建立備援輪班機制，於確定啟動海運備援後，可於次日至少提供1航次客船（約320座）之蘇澳港-花蓮港備援服務，將能更即時地整備啟動疏運需求。另為提升備援船舶調度彈性，114年度再協調4家業者、5艘船舶加入疏運計畫，現行備援船舶包含2艘客貨船、1艘貨輪及6艘客船，已達9艘，並協調業者建立備援輪班機制，將能更即時地整備啟動疏運需求。

B、配合民航局啟動 B 計畫：因應金門機場因天候等因素暫停起降，航港局配合民用航空局「機場暫停起降期間旅客疏運緊急應變機制」B計畫，建立海運疏運備援機制，現行備援船舶共5艘，倘金門機場暫停起降，航港局將透過與民航局建立之橫向聯繫協調機制，於海氣象許可前提下加開船班，協助疏運滯留機場旅客，發揮海空聯防機制最大效益。

2、港埠

為因應全球海運快速變遷及發展趨勢，港務公司以「港群」觀念統籌經營管理各國際商港，專注港埠事業經營與多元服務，優化港口軟硬體設施，穩固核心業務，推動智慧化及永續發展，強化臺灣港群整體競爭力。

(1) 強化國際商港營運設施

港務公司「國際商港未來發展及建設計畫（111-115年）」前於110年10月12日奉行政院核定，續配合政策推動及風電產業發展、港埠營運環境發展、工程實際需求進度及營建物價調整等因素滾動檢討，辦理第2次修正計畫，經行政院114年4月2日核定，計畫經費為553.69億元，刻依各國際商港條件與發展訂定各港定位，提升營運效能與多元服務，積極推動各項港埠設施建設與工程計畫，強化臺灣港群整體營運量能與服務品質。各項重要港埠營運設施之執行成果，說明如次：

A、臺北港物流倉儲區及南碼頭區圍堤造地工程計畫

(A) 物流倉儲區：

臺北港物流倉儲區第一期已全數完成招商，有2家物流業者進駐；第二-1期（招商總面積36.9公頃）申設自由港區相關作業已於112年7月取得籌設許可，規劃引進海空聯運、跨境電商、冷鏈物流、自由港區加值廠辦及智慧倉儲物流等產業進駐，將視招商及業者開發情況，採分期分區逐次取得營運許可，其中倉1-4、倉1-5已與業者簽約，倉2-4已於114年7月評定最優投資人，刻辦理投資經營計畫書之審查。

(B) 南碼頭區：

配合國家發展離岸風電及綠能政策，臺北港規劃南碼頭區為離岸風電及智慧車輛產業兩大園區；已於110年完成招商、111年8月完成S7~S8護岸及S7-1~S9-1後線土

地填築工程，並提供 S09碼頭及 S07~S09 碼頭後線土地約50公頃供世紀風電公司承租作為水下基礎生產廠房及儲存場地。

智慧車輛產業園區總面積約58.92公頃，供業者投資開發，未來以發展汽車智慧化及綠能為主軸，每年汽車進出口量50萬輛為目標。預計114年底部分啟用營運，115年第3季全數營運；刻正辦理 S04、S05碼頭興建及公共設施工程，S05碼頭已於114年8月26日完工，S04碼頭預計115年9月前完工。

B、蘇澳港旅運設施及基礎設施改善工程

蘇澳港新建旅運中心於113年6月正式啟用，另持續推動蘇澳港港埠基礎設施改善工程，包含行政大樓整建工程以及13號碼頭修復工程，全案預計114年底完工。

C、臺中港外港區擴建計畫

為配合政府達成減煤及燃氣發電之能源政策目標，辦理臺中港外廓防波堤相關規劃，提供台電公司與中油公司興建 LNG 卸收碼頭之靜穩操航空間，確保船舶靠泊穩定性與安全性，滿足 LNG 運量發展需求。目前由台電公司與港務公司持續辦理臺中港外廓防波堤環評作業。

D、臺中港37、38號碼頭興建工程

臺中港因應國內離岸風電產業發展，辦理37、38號碼頭興建工程，短、中期可供114年第二階段風場開發之安裝期重疊調度使用，亦可供未來第三階段區塊開發使用。本案於112年1月開工，全案預計115年3月完工。

E、臺中港南填方區新建海堤工程

因應國家能源政策以及風電產業發展用地需求，辦理臺中港填方區開發工程，計畫內容主要為新建南填方區（Ⅲ）海堤650公尺、面積約37公頃、填土量386萬方，南填方區（Ⅳ）海堤950公尺，面積約54公頃、填土量668萬方，於113

年底填築10公頃，預計114年底增為36公頃，115年底完成填築50公頃土地。

F、高雄港第七貨櫃中心計畫-營運設施及基礎設施工程

本計畫係因應船舶大型化靠泊需求，辦理高雄港第七貨櫃中心基礎及營運設施工程，於113年11月全面啟用，利用5G 通訊技術打造高度自動化櫃場，每年最高可處理650萬 TEU 貨櫃量。另為減輕第七貨櫃中心營運後至國道七號完工前過渡期間之聯外運輸問題，「洲際貨櫃中心聯外貨櫃車專用道工程」於114年7月完工啟用。

G、高雄港第三貨櫃中心及第五貨櫃中心改建工程

高雄港第三貨櫃中心70號碼頭改建加深至15.2公尺，預計116年底完成，可提供1.8萬 TEU 貨櫃船靠泊。另第五貨櫃中心77~79號碼頭改建加深至17公尺，預計118年完成，可提供2.4萬 TEU 貨櫃船靠泊。

H、高雄港客運專區建設計畫

為提升高雄港旅運設施及服務品質，興建地下2層、地上15層旅運與港埠功能合一之旅運大樓，並於112年3月啟用，另配合未來旅運大樓營運需求及智慧化發展，於115年底完成智慧化應用導入，打造現代化旅運通關與智慧大樓。

I、花蓮港13號-16號碼頭水陸遊憩觀光廊帶工程

為推動花蓮港觀光遊憩發展，奇萊鼻海岸景觀廊帶12米聯絡道路已於113年底竣工，並持續辦理1~4號倉庫群優化整建工程整體規劃暨港區建物耐震補強評估作業，待招商完成再辦理優化整建工程。

(2) 強化國內商港港埠設施

A、為提升澎湖馬公及龍門尖山碼頭區客運服務品質，港務公司辦理1號碼頭延建工程，提供15萬總噸級郵輪靠泊，同時郵輪旅運中心及服務區興建工程，預計115年底完工；金龍頭灣區已完成開發招商作業，刻正辦理建築物及公共基礎

設施整建工程，預計115年底完工；馬公大樓1樓裝修優化工程於114年3月完工；馬公港8號碼頭後線新建候船室預計114年12月決標，及龍門尖山碼頭客運服務設施改善工程於114年6月開工，預計115年8月底完工。

B、金門港刻正辦理水頭客運中心興建，預計114年11月完工，而料羅碼頭區圍堤造地工程則預計114年11月完工；馬祖港南竿福澳新建F3及F2浮動碼頭，分別於113年7月及114年3月啟用；另東莒猛澳浮動碼頭及西莒青帆南防波堤延長工程，於114年7月3日開工，預計分別於117年及118年完工。

(3) 鞏固核心本業發展

A、辦理行銷獎勵

港務公司繼續於114年1月3日公告推動「114年度行銷獎勵方案」，獎勵內容包含貨櫃增量、藍色公路、船舶卸轉及航港產業數位轉型等八大項目，續於第2季因應美國新關稅政策推動短期專案獎勵；統計截至114年9月，全臺港群計有163家業者申請參加。

B、推動旅運業務

港務公司持續推動疫後郵輪產業發展，積極行銷吸引郵輪業者來臺營運，113年郵輪達414艘次、90.01萬旅客人次，已恢復至疫情前最高峰之85%，14年郵輪預報579艘次、預估旅客人數113.35萬人次，推動措施說明如次：

(A) 郵輪靠泊優惠

為鼓勵國際郵輪公司布局臺灣，港務公司配合提早2年公布「國際客船優惠措施」，提供碼頭碇泊費及旅客服務費優惠，並依照各港口實際需求及狀況滾動修正。

(B) 拜訪郵輪業者及參加國際郵輪論壇加強國際行銷

港務公司114年4月與交通部觀光署及航港局參加美國全球郵輪展 Seatrade 論壇，

行銷臺灣郵輪港口及觀光景點；5月前往日本拜訪日籍航商總部，爭取日本郵輪航商掛靠臺灣港群；7月赴濟州郵輪論壇設置展攤並向國際郵輪航商行銷宣傳。持續於國際媒體雜誌行銷臺灣港群，包含Cruise Industry News及Cruise & Ferry等，加強國際媒體行銷。

(C) 完善旅運設施

基隆港已完成東岸及西岸旅客中心改建，強化旅運設施服務功能，並接續辦理「基隆港西2、西3倉庫後線景觀工程」，預計115年4月完工，優化人車動線並提供旅客及周遭民眾更美觀舒適的環境；持續規劃東4至東7碼頭區與後線土地串聯，以及西岸4-6碼頭與後線土地招商。

臺中港持續發展中泊渠底端親水觀光遊憩機能，將20A、20B碼頭規劃為遊艇碼頭，並於113年1月與亞果遊艇公司完成簽約，以分區開發方式建設遊艇碼頭與遊艇會所等水陸域服務設施，第一期將新建48席遊艇泊位，預計115年營運。

高雄港為配合蓬萊商港區土地整體開發需求，刻正辦理既有倉庫優化及整修工程，以達資產活化利用最大化效益，已於114年1月完工。

馬公港1號國際郵輪碼頭延建工程已於113年9月竣工，碼頭長度延伸至380公尺、水深浚深至10公尺，提升可靠泊郵輪噸數至15萬總噸；另旅運中心預計於115年啟用。

(4) 創建水岸遊憩觀光

A、基隆港

基隆港以國際水岸格局規劃旅客服務設施及親水遊憩區，積極辦理東西岸旅運設施興、整建計畫，提升軟硬體設施。

東3至東4旅客服務設施及停車場已於111年6月

完成招商，經裝修後1、2樓商場已分別於112年2月及113年2月開幕營運。

西2至西3倉庫111年經歷史建物修復再利用為旅客通關及服務空間，因應疫後郵輪旅遊快速復甦，以及多母港郵輪同時靠泊西岸郵輪碼頭，港務公司將持續辦理西2旅客中心1樓部分空間招商案，規劃引進餐飲、零售等商業服務。

B、臺北港

臺北港觀光遊憩商業區招商案已於113年6月完成簽約，範圍包含陸域5.4公頃及水域2.1公頃，得標業者亞果遊艇公司將投資興建遊艇碼頭及相關親水遊憩設施，致力打造觀光水岸遊憩新風貌。目前刻正辦理環評變更及都市計畫檢討等相關前置作業，預計115年第1季辦理部分用地點交，118年底前完成開發。

C、臺中港

港務公司持續整合觀光遊憩商業區並結合日商三井集團投資興建 MITSUI OUTLET PARK，另將20A、20B 號碼頭規劃為遊艇碼頭，已於113年1月與亞果遊艇公司完成簽約，未來中泊渠底端將打造為觀光遊憩水岸空間。

D、安平港

遊艇碼頭區103席遊艇泊位及遊艇大街已營運，第3期飯店於113年3月開工，預計116年完工。水岸複合觀光遊憩區規劃興建創意商場、海洋生態學院、幸福廣場、濱海遊憩中心、旅館、渡假飯店及商務中心等設施，個案環評於114年6月核定通過，刻正進行都審及交評申請，預計118至120年陸續完工。

漁光島沙灘於113年3月完成招商投資，規劃經營旅客服務中心、戶外遊憩娛樂設施及水域遊憩活動項目，於113年底分批點交業者辦理興建工程，預計116年完工營運。

E、高雄港

(A) 為配合蓬萊商港區土地整體開發需求，

港務公司辦理「基礎設施改善工程」，包括全區民生基礎管線，並進行景觀、排水及道路改善，已於113年9月竣工；另同步辦理「既有倉庫優化及整修工程」，透過屋頂翻修及功能優化，使蓬萊倉庫群由原有貨物堆置更新為商業空間營運，達資產活化利用最大化效益，已於114年1月完工。

(B) 港務公司偕同高雄港區土地開發股份有限公司(下稱土開公司)推動蓬萊商港區開發轉型計畫，現已完成棧二庫、大港倉一期倉7~10庫、棧7-2庫、Holo Park 鹽埕大戲院等舊倉庫及港區土地開發與轉型利用；另土開公司刻正辦理大港倉二期倉4-1A 庫及倉6庫整建工程，並接續推動6-2空地(即39地號)及員工訓練所開發及招商作業。

F、蘇澳港

蘇澳港旅運中心於113年6月啟用，可提供約600人之國際郵輪停靠通關，刻正辦理旅運中心周邊景觀工程，預計115年3月完工，港務公司持續辦理2樓商業空間招商。

G、花蓮港

為打造花蓮港觀光遊憩港埠新風貌，於113年6月完成14號碼頭倉庫整建工程，提供萬噸級以下跳島郵輪通關服務。另持續配合海洋委員會海洋資源博物館選址奇萊鼻海岸景觀區的開發時程，完備該區域都市計畫等事宜，打造花蓮港觀光遊憩港埠新風貌。

(5) 推動離岸風電關聯產業

A、離岸風電碼頭新建工程

(A) 臺中港

提供風電業者為離岸風電基礎設施之施工組裝及儲運之用，於臺中港新建37、38號碼頭，114年1月提供37碼頭岸線250公尺，全案預計115年3月完工。

(B) 安平港

為提供風電業者離岸風電基礎設施儲運之用，於安平港11號岸線新建210公尺重件碼頭及3公頃後線儲運場地，已於113年4月完工。

(C) 高雄港

提供風電業者為離岸風電基礎設施及海底電纜之施工組裝及儲運之用，新建高雄港洲際A6碼頭及後線土地填築工程，碼頭全長約580公尺，已於114年4月完工。為提升風電船泊作業之靜穩度，並規劃港區碼頭配置需求，新增辦理A6擋浪堤工程，預計115年底前完工。

B、離岸風電碼頭招商

(A) 臺中港

臺中港前已完成新（改）建6座重件碼頭（2、5A、5B、36、106及107號碼頭），提供離岸風電產業使用，依各風場開發期程出租予相關業者，並規劃工業專業區（II）共約107.3公頃土地（含道路7.7公頃），作為離岸風電相關組件製造基地，搭配106號碼頭及相關公共道路與設施，以提供大型離岸風電設備零組件相關業者投資進駐；配合經濟部第3階段區塊開發，規劃新建37、38號碼頭已於112年開工，預計115年3月完工並繼續辦理招商。

(B) 臺北港

臺北港南碼頭離岸風電園區包含生產區21公頃，儲存區25公頃，及重件碼頭岸線220公尺，規劃作為水下基礎國產化基地，由世紀風電公司承租使用。目前1-4期廠房皆已營運，並刻辦理第5期廠房興建，預計114年底完工，用以生產套管式水下基礎及單樁式水下基礎。

臺北港南碼頭2期造地工程刻正辦理第二

階段環評作業，預計於通過環評後持續辦理圍堤施作及造地工程，並分期分區交付土地供離岸風電相關業者使用。

(C) 高雄港

配合政府發展離岸風電政策，新建洲際貨櫃中心第一期計畫A6碼頭及後線土地填築工程於114年第2季驗收完成，並成功招商由華新麗華公司及洲鉅風電公司承租，未來可搭配A6-A及A6-B土地，打造離岸風電國產化產業聚落。

(D) 安平港

安平港10號碼頭暨後線場地用於離岸風電水下基礎及基樁之儲存及裝卸，112至114年招商已完成。安平港11號碼頭暨後線場地於111年1月完成招商，113年1月供離岸風電開發商使用。另港務公司於112年6月與海龍公司完成17及18號碼頭暨後線場地招商簽約，作為離岸風電及有關工具設備裝卸及儲存之場地。

(E) 布袋港

布袋港作為部分離岸風場運維基地，協助風電業者承租港區水、陸域設施；另提供業者所需船席，以滿足運維船靠泊需求，目前已有允能公司進駐。

C、提供港勤運維服務

(A) 運維基地

港務公司轉投資之港勤公司以臺中港作為離岸風電運維母港，經營管理運維基地之商辦、倉儲、泊位等設施，提供離岸風電運維所需全方位運維基地。

(B) 海上船舶運輸服務

港勤公司積極爭取離岸風電業務，投入4艘運維船（Crew Transfer Vessel, CTV）至風場服務，與海洋、台電、海能、沃旭、凡諾德（Vanoord）、台船環海等業者簽訂

合約，持續優化作業程序，擴大服務能量。另港勤公司亦投入運輸駁船提供大型零組件海上運輸，及起重駁船提供國內近岸工程運輸、補給及維運服務，滿足多元工程需求。

D、投入離岸風電人才培育

港務公司轉投資成立之「臺灣風能訓練股份有限公司」導入全球風能組織(Global Wind Organization, GWO)課程與設計其他風電相關訓練，奠定離岸風電人才在地化之目標。113年度相關課程發證量達3,800張，截至114年8月底，發證量約為3,050張。另執行航港局國籍船員培訓委託案，113年協助培育本國籍船員達100人次；截至114年8月底，培育本國籍船員達60人次。113年成立日本子公司取得日本市場3張訂單，為國內首間跨足海外市場的訓練機構，114年6月與南韓產官學界簽署合作備忘錄，未來將持續拓展國內外相關業務。

(6) 實踐綠色港埠發展計畫

A、國際商港空污防制

為降低港區營運行為對環境衝擊，港務公司積極宣導推動「船舶進出港減速」、「擴大岸電設施使用」、「港區作業機具減污作為」等具體措施，114年截至8月底，臺灣港群整體共減碳達7萬464.9公噸，細懸浮微粒(PM_{2.5})減量達99.6公噸，SO₂減量達650.2公噸，NO_x減量達1,138.6公噸。

(A) 「船舶進出港減速」：港區範圍內(3-5浬)，船舶減速至12節以下，114年截至7月底達成4萬3,018艘次，達成率93.4%。港區範圍外至20浬，船舶減速至12節以下，114年截至8月底達成1萬8,898艘次，達成率47%。

(B) 「擴大岸電設施使用」：

a. 低壓岸電：總計218座，港務公司自有港勤船舶備勤時，100%使用低壓

岸電。

b. 高壓岸電：總計11座，114年截至8月底，高壓岸電使用116艘次，使用率達100%，港務公司持續配合行政院113年5月14日核定環境部所報臺灣岸電推動試辦計畫，規劃於114至115年陸續完成郵輪岸電2座(基隆港、高雄港)及貨(櫃)船岸電3座(高雄港)。

(C) 港區作業機具減污作為：七大國際商港貨櫃場主要大型機具均已電動化，港區其餘機具均使用硫含量10ppm 以下之超級柴油；基隆、臺北、蘇澳、臺中、高雄、安平港所轄地方政府均已劃設空氣品質維護區，港務公司配合宣導進入港區之大型柴油車應符合管制措施。

B、港務公司轄下7個國際商港全數取得歐洲生態港(EcoPorts)認證，並每兩年輪流辦理認證複評作業，114年度由基隆港、蘇澳港、臺中港及安平港辦理，以「基隆港智慧能源管理系統」、「臺中港推動低碳與再生能源發展」、「蘇澳港減碳作為」及「安平港漁光島沙灘植栽造林」等最佳實踐案例提出申請，預計114年12月通過認證複評。

C、執行臺灣港群環境監測計畫

持續掌握臺灣港群環境品質，作為港區環境管理之依據。

(A) 自動測站：港務公司已於商港建置13處空品自動測站及11處噪音自動測站並持續維運。

(B) 定期監測：港務公司每季執行各商港水質監測及底質監測，114年截至8月底，共計執行300點次水質及123點次底質監測工作。

D、規劃水運低碳化及電動化

配合國際海事組織推動船舶減碳措施，自111年

起陸續公告採用船舶能源使用效率及碳排相關國際公約規範；為推廣內水柴油船汰換為電動船，研擬我國內水載客船舶電動化推動計畫，預計114年提報行政院核定；為循序推動船舶減碳相關措施，預計114年完成海運低碳化整體藍圖規劃及推動方案研究。

(7) 開展海外事業投資布局

為拓展海外投資業務，港務公司107年於印尼與國內及當地業者合資成立「臺印貨櫃倉儲物流股份有限公司」，114年持續推動貨櫃堆場核心業務，提高服務品質、維持良好作業效率及加強與客戶關係維持，穩固本業業務發展；以及與國內航港業者合資成立「台源國際控股股份有限公司」，台源公司前於印尼成立「台源印尼租賃公司」；另於114年3月順利完成新加坡商辦續約至115年，114年台源公司以台源印尼租賃公司自有資金執行印尼第三次拖車租購業務，並將持續洽詢潛在海外合作與投資之商機。

(8) 促進臺灣港群智慧化發展

因應資通訊、人工智慧、大數據、物聯網等數位科技發展趨勢，港務公司為持續推動智慧港口發展，以「作業安全」、「營運效率」、「服務品質」、「永續發展」為四大核心，勾勒2030年智慧港口發展願景，其中114年智慧港口重要專案編列預算總計約10.3億元。

A、114年推動智慧港口發展重要專案，包含持續推動港區關鍵基礎設施導入智慧安防管理設備、臺灣港群智慧能源管理系統結合儲創能設備建置、堤口不明船舶入侵偵測AI告警、集團總部港口動態監控中心建置等專案，預計114年底完成系統上線；另橋梁運行安全監控於114年5月完成監測設備建置，預計114年度第四季完成橋梁監測系統建置，115年完成系統上線。

B、優化精進相關智慧港口重要專案，包含全面建置E化車道導入自動化門哨AI影像辨識、持續佈建海氣象監測設備及導入溢淹、長浪示警功能、港區危險品安全管理平台優化等專案。在推動港區水域、陸域及道路挖掘工程申請作業

無紙化服務部分，113年8月於臺中分公司上線「港工作業管理系統」，提高作業申辦效率及申請進度透明化，便利民眾申辦查詢，各港於114年8月完成上線啟用，實現臺灣港群港工作業管理數位化目標。

- C、港務公司持續推動智慧創新應用及數位轉型獎勵方案，鼓勵港口生態圈相關業者進行數位轉型，每年編列預算總計4千萬元，透過實質獎勵補助來協助港區業者導入數位化之創新服務，114年度公告「航港產業數位轉型成果獎勵方案」，申請時間於114年12月31日截止，促進臺灣航港產業整體數位服務升級。
- D、對於創新科技試驗，港務公司公布「智慧港口創新科技試驗場域推動要點」，歡迎資通訊業者依據港口營運管理需求提出智慧化之解決方案，並於轄管港口進行技術測試(Proof of Concept , PoC)，後續透過服務驗證(Proof of Service , PoS) 、商業驗證(Proof of Business, PoB)之模式，將相關科技解決方案落地商轉或擴展至臺灣港群應用；114年試驗計畫包含橋式機貨櫃作業 AI 影像辨識試驗，提升貨櫃裝卸管理效率，完成櫃損辨識提供影像調閱服務，優化港口裝卸作業營運效能；另於高雄港建置 CCTV 結合 AI 影像辨識，偵測勞工安全防護完整性，以智慧科技輔助港口營運管理效能。
- E、港務公司為帶動整體航港產業生態圈邁向數位轉型，建立航港產業與資通訊產業溝通平台，114年3月18至21日參加「2025台北智慧城市展暨淨零城市展」交通願景館參展，以「智慧科技打造綠色永續港灣」為主題，展示智慧能源管理系統、植栽管理資料庫、臺北港南碼頭智慧車輛產業園區三大工作成果，透過實體展示與產業代表交流，共同推動港灣轉型升級。114年8月19日參加「2025第十二屆國際綠色交通論壇」以「AI 犹劃智慧港灣新時代」為主題進行專題演講及焦點座談，分享人工智慧技術應用於港埠營運管理多元面向，與各界專家學者共

同探討智慧港灣未來發展趨勢。

F、因應經濟部推動行政院112年5月核定之「亞灣2.0—智慧科技創新園區推動方案」，港務公司於高雄港配合辦理「港區土地合作開發」以及「智慧港灣發展推動規劃」等工作，以促進智慧港灣發展。

(9) 加強海港自由港區發展

海港自由港區截至114年8月底計有86家業者，包括基隆港8家、臺北港8家、臺中港29家、高雄港35家、安平港5家及蘇澳港1家。114年1至8月底貨量為399萬噸，貿易值為5,687億元。為強化海港自由港區功能，建構港埠成為價值樞紐，規劃及持續推動措施如下：

A、持續完善自由港區基礎建設

(A) 持續擴增營運面積：為提升國際加油需求，114年1月23日核准高雄港油駁基地(9.63公頃)營運，將發展船舶加油、油品進出口及轉口等裝卸儲運業務；114年4月29日核定臺北港南碼頭區自由港區(62.6公頃)營運許可，規劃作為「智慧車輛產業園區」，發展智慧車輛加值應用場域，並預定於114年底啟用新車PDI廠(Pre-Delivery Inspection, PDI)，未來園區全面啟用後可新增200個就業機會，創造1,270億元產值；為推動電商及物流關聯產業發展，112年5月18日核定臺北港物流倉儲區第二-1期(49.1公頃)增設，將串聯海快、電商關聯產業發展，119年全面啟用後可帶動北臺灣1,800個就業機會及創造28.2億元產值。

(B) 推動海港門哨智慧化發展：114年針對220條車道再導入etag輔助車牌辨識系統，持續提升商港人、車、貨進出管制安全。

B、推動委外加工及修理檢驗測試業務

113年持續輔導港區事業操作汽車、藥品、鋰電池、民生用品及半導體設備等相關委託加工業

務，期利用自由港區優勢輔導業者帶動國家產業經濟發展。依據海關統計數值，113年委託加工貨量及貿易值為7萬噸及415億元。113年修檢測貨量及貿易值為52公噸及1億元。

C、持續推動倫敦金屬交易中心（London Metal Exchange, LME）業務

高雄港作為LME遞交港，目前已有6家國際大型倉儲業者與自由港區業者合作，並於第4貨櫃中心、洲際貨櫃中心A5國際物流區、中島商港區、南星計畫區與前鎮商港區等地設置23處LME非鐵金屬倉儲處所，113年非鐵金屬貨量及貿易值達50萬噸及1,180億元。114年1至8月非鐵金屬貨量及貿易值達41.48萬噸及921.66億元。

（10）深化企業ESG永續發展

港務公司於112年3月設置「永續發展策略委員會」及「永續發展推動委員會」，下轄7工作小組執行永續相關業務，並於112年7月成立「永續發展推動辦公室」，協助落實永續治理，截至114年8月底「永續發展策略委員會」及「永續發展推動委員會」已各召開1次會議，滾動檢討、擬訂及審議永續發展願景、目標、策略及執行計畫，確認113年度永續發展成果及114至115年永續發展規劃，並於114年6月將相關永續發展成果與規劃陳報董事會。

A、打造低碳綠色港群

為響應國際綠色港口趨勢，臺灣港群七大國際商港於106年全數取得歐洲生態港認證，且每2年取得複評，114年由基隆、蘇澳、臺中、安平港再次辦理歐洲生態港複評認證；自102年起轄下7個國際商港均依據國際標準辦理溫室氣體盤查，並於114年起同步採用ISO與GHG Protocol盤查標準及雙認證，並訂定「港務公司範疇一、二溫室氣體2030減排50%、2050淨零排放」目標，持續推動汰換燃油設備、公務車電動化、宣導船舶進出港減速、使用岸電與客貨運場站、辦公場所節能措施及鼓勵港區業者使用再生能源發電，有效減少溫室氣體排放，截至114年8

月底，補換植樹木76,238棵，累計植樹造林面積達815.6公頃，每年減碳量達7,872.7公噸。

B、落實社區回饋

落實社區關懷，投入在地公益服務，114年度規劃辦理100場次以上公益活動，及辦理敦親睦鄰補(捐)助，並透過各項宣導溝通管道，強化企業與關係人之對話。

C、友善職場推動作業安全

推動職場作業安全管理，提供全薪家庭照顧假、育嬰縮短工時、員工協助方案(Employee Assistance Program, EAP)等照顧員工措施，並於高雄、臺中及基隆設置職場教保中心，114年三度蟬聯 HR Asia「亞洲最佳企業雇主獎」，以及榮獲「雇主關懷獎」，肯定公司在員工照顧、福利制度與推動多元共融友善職場的卓越表現。港務公司亦榮獲臺北市政府勞動局「114年度友善育兒事業獎」，並在「職場直接設置托兒服務」項目中獲頒單項績優事業組獎項，為公司致力建構友善家庭職場環境再添肯定。

D、誠信治理韌性營運

秉持誠信透明經營原則，推動多角化業務投資，並持續關注永續相關投資，因應氣候變遷風險，截至114年9月完成13座維生碼頭建置，提升港埠調適能力，打造韌性價值港埠，整體廉能作為獲行政院第2屆「透明晶質獎」全國特優殊榮。

E、企業永續報告書接軌國際

「2024年 ESG 永續報告書」依循全球永續性報告指標準則(Global Reporting Initiative Standards, GRI Standards)、永續會計準則委員會準則 (Sustainability Accounting Standards Board, SASB Standards)、氣候相關財務揭露 (Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD) 等倡議與框架編製完成，並於114年6月通過第三方查證機構-SGS 查證，符合 GRI Standards 2021 版依循選項 & AA 1000 ASv3第1類型中度保證等級。

3、航空運輸

(1) 充實航空基礎設施與服務

- A、汰換助航及監視設備：為確保臺北飛航情報區飛航服務水準，在助航設備方面，114至118年間執行汰換臺北飛航情報區儀降系統，該系統採購案於114年7月決標。在監視設備方面，辦理汰換桃園國際機場北場終端航管雷達案，並於114年3月28日決標。
- B、增設及汰換目視助航燈光、氣象及通信設備：在汰換目視助航燈光設備方面，辦理「臺東機場04/22跑道精確進場滑降指示燈採購案」於114年2月啟用，「高雄機場27跑道精確進場滑降指示燈採購案」於114年4月啟用。在汰換氣象設備方面，自111年起分三年辦理「汰換臺東及離島7座機場自動氣象觀測系統採購案」，其中臺東、綠島及蘭嶼機場自動氣象觀測系統於114年1月啟用；另為建置全新航空氣象服務網及預報作業系統，辦理「航空氣象現代化作業系統汰換及更新計畫」，於114年4月完成驗收，刻正進行系統轉移前之準備作業。
- C、為配合臺灣桃園國際機場第三跑道預計122年進行飛航測試，並達成桃園國際機場三條跑道運作之航行量起降需求、滿足機場目視管制需求以確保飛航服務安全及效率，且提升塔臺作業韌性，刻辦理「臺灣桃園國際機場第二塔臺建設計畫」規劃，預計116至121年執行。
- D、辦理臺北塔臺模擬機系統優化及臺北塔臺自動化系統發展環境席位擴充案，以因應塔臺管制人員訓練需求增加，並提升管制作業備援能力，刻正進行硬體安裝及軟體更新測試作業。
- E、因應極端氣候或其他因素災害，加強機場整體基礎設施規劃及維護管理，以提升航空基礎設施調適能力及運作韌性，減少氣候災害所帶來的損害，確保我國民航安全與營運競爭力。
- (A) 在規劃設計上，機場空陸側各項設施依各區域氣候環境及國內工程、水利與環保

等法令規定，適度提高防災等級，以強化基礎設施韌性，因應極端氣候之耐受力。在營運階段，則將防洪、緊急應變、備援系統等防災韌性機制納入運作考量，制定各項設施定期檢測維運作業，強化系統設施調適能力，減少氣候災害帶來的損害。

- (B) 於空側設施方面，計畫性辦理各機場跑道整建工程，並透過鋪面定期檢測、維護機制，確保跑滑道鋪面妥善性與運作安全性，有效預防及因應高溫強降雨對跑滑道鋪面之影響。部分機場並依據區域氣候風險進行耐氣候性材料選擇，或加強相關配套措施；如蘭嶼機場跑道整建工程，考量當地海浪侵蝕，一併整建海堤及設置消波塊設施，以增強結構長期抗風險能力。
- (C) 於陸側設施方面，因應極端降雨頻率增加，在辦理機場航廈新建/整建工程時適當提高防洪標準，並設置防洪閘門、抽水設備，相關機電設備採墊高基礎等排水防洪措施，確保各項土建或機電設施正常營運。

(2) 完善機場優質設施及服務

A、民航局因應空運發展趨勢及國內社經環境變遷，以「臺灣地區民用機場2040年整體規劃」為基礎，刻正辦理「臺灣地區民用機場2045年系統規劃(整體規劃)」，已於114年8月辦理期末規劃審查會議，本期仍以宏觀角度及前瞻性思維，秉持國土均衡發展原則，滾動檢討修訂各機場未來整體發展方向。

B、提升桃園國際機場作為東亞樞紐機場之競爭力：持續推動第三航站區建設計畫，113年2月完成航站北路改道，預計114年底前啟用北登機廊廳，並持續推動主體航廈及南登機廊廳施工作業。另第三跑道建設計畫第一階段工程於112年9月開工，預計114年12月完成臨時機坪。

C、112年已完成「松山、臺中及高雄機場2040年整體規劃」，提出各機場未來發展藍圖及分期建

設方案，並奉行政院核定；為使機場發展契合國家政策及產業發展需要，114年啟動最新一期(目標年2045年)松山、臺中及高雄等機場之整體規劃修訂作業。

- (A) 臺中機場：新建聯絡滑行道1及停機坪滑行道工程於114年4月完工，將大幅減少航機滑行時間、促進運作效率；另為提升航站服務品質及友善環境，規劃辦理國內航廈設施調整工程。
- (B) 高雄機場：繼續辦理滑行道系統改善工程、機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程，以增進機場飛航安全與作業環境品質；積極推動高雄機場新航廈工程，整體計畫經費約880.8億元，分2期興建達年容量1,650萬人次，第1期建設計畫包含東側立體停車場、A滑行道北移及新航廈東半側工程。其中新航廈主體工程於113年12月完成細部設計及監造服務招標，114年辦理細部設計作業；A滑行道北移統包工程114年4月開工，東側立體停車場主體工程114年5月開工。
- (C) 松山機場：繼112年完成國內線航廈耐震補強及啟用多功能候機室，繼續規劃辦理國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程，建設計畫於113年8月奉行政院核復同意辦理，預計114年底完成規劃作業，115年繼續辦理結構外審、基本設計審議及特種建築物變更等作業；以首都國際商務機場、國內航空運輸服務樞紐發展定位，持續強化空陸側設施服務水準，辦理跑滑道道面維護、屋頂防水及電力系統改善等工程。
- D、其他國內本島機場建設：「嘉義機場航廈改(擴)建工程計畫」於113年12月奉行政院核定，114年7月完成設計監造標決標，繼續辦理基本設計作業；臺東機場跑道整建工程於113年10月完成設計監造標決標，114年繼續辦理基本設計作業。

E、離島機場建設

- (A) 金門機場：為提升空側道面品質與安全，辦理完成空側道面整建工程可行性評估計畫，建設計畫於113年6月奉行政院核定，114年辦理委託設計監造招標作業，已於114年7月公告招標，9月召開評選會議。
- (B) 馬祖機場：為提供馬祖地區安全及穩定之飛航服務，辦理北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程規劃，其中第一期建設計畫業於113年4月奉行政院核定准予辦理，114年辦理設計監造招標作業；持續辦理南竿機場設置工程材料攔阻系統工程計畫，114年辦理統包工程招標作業。
- (C) 其他離島機場：為提升離島空運服務品質，打造離島當地門戶，帶動地方觀光發展，持續辦理蘭嶼、綠島、七美及望安等離島機場外觀風貌改造計畫，分二標辦理招標作業，綠島蘭嶼標114年5月開工，持續施工中，七美望安標因地理環境與施工條件特殊，持續辦理邀商及招標作業。

(3) 精進飛航安全管理機制

A、強化飛安管理

- (A) 依據國際民航組織 (International Civil Aviation Organization, ICAO) 全球航空安全計畫精神，持續推動「以安全績效為導向」及「以風險管理為核心」之飛安監理制度，以動態及滾動式風險監控方式，針對國際揭示之五大飛航風險，管控安全績效指標之達成情況，定期查核其對應之風險緩解措施之執行成效，確保各項措施確實落實。各項安全績效指標結合飛安現況及風險趨勢，適時檢討與調整目標值，確保指標能有效反映實際風險，強化安全績效導向監理效能，進而符合我國國家民用航空安全計畫所設定之整體安全目標。

(B) 強化安全管理系統效能 (Safety Management System, SMS)：全面加強對國籍民用航空運輸業者、普通航空業經營商務專機者、航空器駕駛員訓練機構，以及航空產品及其裝備與零組件之維修及製造廠等執行 SMS 之績效監督與查核。持續督促各業者依據自身飛安風險特性與營運實況，訂定具針對性且可衡量之安全績效指標 (Safety Performance Indicator, SPI) 與安全績效目標 (Safety Performance Target, SPT)，要求定期提交達成情形，掌握安全管理成效，強化各項風險的有效識別、監控與適時調整，進一步提升我國航空產業整體安全管理水準。

B、落實飛安檢查：依民航局航空安全檢查員手冊規劃年度檢查計畫，據以執行相關檢查作業，並依據航空業者運作情況及其業務之特殊性，以及飛安資料之趨勢分析結果，就高風險及重複性缺失，適度調配查核資源加強檢查，並對所見異常事件採取積極且適當之管制措施，以確保領有民航局核發之檢定證與營運規範之業者，及持有學、術科檢定合格證書之航空人員，於營運及執業中持續符合相關檢定所須具備之標準；同時因應國籍航空公司之機隊成長，駕駛員人力需求增加，民航局亦督促公司優先培訓本國籍駕駛員，並精進育才及留才之作法，維持足夠且適職駕駛員人力及飛航操作品質。另就實際檢查、飛安相關事件調查等統計分析結果所得之飛安資訊，回饋至檢查計畫內容，以督導落實改善，解決安全關切問題。

C、建立健全航空保安制度並與國際接軌：

(A) 配合國際民航組織 (ICAO) 發布第17號附約生效，辦理民用航空保安管理辦法、國家民用航空保安計畫、國家民用航空保安訓練計畫等法規與計畫修正，俾使我國民用航空保安作業與國際無縫接軌。

(B) 執行「交通部民航局航空保安品質管制

計畫」：按年度預劃表及任務派遣表執行航空保安查核、檢查及測試作業，114年1至9月，就各航空站、飛航服務總臺及各航空公司實施之航空保安查核、檢查共計33次，保安測試計8次，檢查發現之缺失與建議事項均已督導各受檢單位依限改善。

- (C) 落實航空保安管理系統（Security Management System, SeMS）：民航局已將SeMS納入國家民用航空保安計畫，並已完成國籍民用航空運輸業以及飛航國際定期航線與包機航空站建置SeMS，另亦將SeMS納入例行航空保安查核及檢查重點項目，以精進航空保安體制。
- (D) 完備航空保安緊急應變機制：民航局已依交通部之「交通設施重大人為危安事件及恐怖攻擊應變計畫」，配合訂定「交通部民用航空局民用航空重大人為危安事件或恐怖攻擊防救業務計畫」及「民用航空重大人為危安事件或恐怖攻擊緊急應變處理作業程序」，並督導航空站、飛航服務總臺及航空警察局訂定相關應變計畫及程序，透過各項演練作業完備應變機制，強化反恐應變能力。
- (E) 鑑於航空網路保安於國際上日益受到重視，國際民航組織（ICAO）亦將網路保安納入第17號附約予以規範，民航局為確保各單位能重視並加強航空公司相關系統之網路保安保護，已將網路保安納入該局執行各單位航空保安查核/檢查之項目，就經營定期運輸業務之國籍民用航空運輸業及航空站實施網路保安檢查，以確保相關網路保安措施之遂行。
- (F) 我國自107年起已與加拿大合作實施託運行李的一站式保安（One-Stop Security, OSS）措施，於114年9月1日起再擴大合作範圍，將轉機免檢對象擴及旅客本人與手提行李，初步估計，可節省旅客約1小

時等候時間，預計每週有21架次航班、每年約22萬名旅客受惠，不僅提升旅客轉機便利，亦對航空公司、桃園機場公司及航警局帶來效益，可謂「四贏」措施。

D、強化空運危險物品安全運送作業：為符合國際民航公約第18號附約之規定，並加強空運危險物品之管理與監督，建置危險物品檢查員制度。按年度預劃表及任務派遣表實施國籍航空公司、外籍航空公司、航空貨運承攬業、航空貨物集散站經營業及航空站地勤業危險物品檢查，檢查發現之缺失與建議事項均已督導各受檢單位依限改善。

E、執行航空站空側設施及作業查核：為使航空站之空側設施及作業符合國際民航公約第14號附約之規定，依「民用航空法」及「民用機場設計暨運作規範」實施航空站查核。民航局依據查核計畫所訂查核頻率，114年1至9月完成澎湖、七美、望安、馬祖南竿、馬祖北竿、臺中清泉崗、臺南、嘉義、花蓮等9座機場之查核；續辦理蘭嶼、桃園、高雄、松山等4座機場查核作業，並定期管控相關缺失與建議事項之改善辦理情形。

F、完備遙控無人機管理

(A) 民用航空法增訂遙控無人機專章自109年3月31日起施行，為我國遙控無人機安全管理提供明確法源依據。因應遙控無人機快速發展，朝符合社會期待、保障民眾權益方向努力，辦理遙控無人機管理規則修正並於113年11月14日發布，分三階段實施。截至114年9月底，全國遙控無人機之註冊有效數為3萬9,549架、人員操作證有效張數為2萬8,054張、具飛航活動申請資格之有效法人團體為811家；另統計自109年3月31日至114年9月底，飛航活動申請許可總數為3萬1,341件，顯示無人機安全飛航活動持續多元發展。

(B) 遙控無人機安全管理注重於安全宣導與

良好的資訊提供，故民航局自111年起每年兩次與各縣市政府就遙控無人機之業務座談，會中就無人機監理現況、趨勢及違規取締等進行交流，透過中央與地方共同努力創造安全、有序的無人機活動空間。另為強化遙控無人機行動服務功能，民航局已更新「Drone MAP」APP，使用者可透過APP進行飛航活動「報到、報離」作業，並依定期更新發布之圖資系統資訊，得以安全合法飛行。

- (C) 配合國家推動無人機產業發展之規劃，於嘉義縣亞洲無人機AI創新應用研發中心設立無人機檢驗辦公室，提升檢驗能量；此外，藉由持續辦理無人機活動系列工作坊，宣導無人機相關法規及說明政策推動方向，輔導業者熟悉相關作業程序，並為縮短低操作風險農用無人機檢驗期程，加速農用無人機運用及產業發展，民航局已調整簡化農噴無人機檢驗程序。積極輔導設立測驗場地，辦理考官標準化講習，以強化無人機學、術科測驗能量。同時，為強化空域管理，規劃導入無人機射頻識別(Remote ID)等科技監理機制。
- (D) 為避免遙控無人機不當操作影響機場航班起降，各機場已與軍、警、地方政府或相關單位建立區域聯防機制，於機場四周發現遙控無人機時相互通報聯繫及至現場查處，並依民用航空法規定，協同航空警察局執行違法取締作業。截至114年9月底，民航局與縣市政府共計公告4,640處禁止或限制活動區域，其中民航局公告76處，縣市政府公告4,564處；相關限制區域均定期檢視其必要性或適度調修範圍，期能在政策上給予遙控無人機合宜的活動空間。桃機公司及民航局持續推動建置桃園、松山、高雄及臺中等機場之遙控無人機防制系統，降低無人機入侵機場對航空器起降之影響，松山機場已於110年底完成無人

機防制系統建置，高雄機場已於112年9月完成，桃園機場自112年起分階段導入，預計於114年底完成全系統建置，臺中機場（屬軍民合用機場）由軍方納入建置，預計114年底前完成系統建置。

G、持續強化對航空站地勤業務及空廚業務之管理：

因應疫後空運復甦，民航局已督請業者就員工適職性、人員派工及訓練、地面移機作業等面向加強管理，強化地面作業安全，並透過強化事件通報、定期監控各機場每月違規事件列管改善情形，提升督導航空站經營人對空側各單位之管理強度，另民航局亦定期派員或以書面方式對相關業者實施查核，檢視落實辦理情形。

(4) 提升空運服務實績

A、隨著航空客運需求持續攀升，114年1至8月，我國航空器總起降架次為35.1萬架次，較113年同期成長5.2%；總旅客數為4,580.6萬人次，較113年同期提升6.7%；總貨運噸數為169.4萬公噸，較113年同期增加10.4%。

B、民航局持續就蘭嶼、綠島、七美、望安及北竿等離島偏遠航線給予業者營運虧損補貼及獎助金，以維持偏遠離島之基本民行。經統計，114年1至8月，該等航線共載運10.8萬人次，相較113年同期之11.9萬人次減少9%。民航局將密切關注該等地區之空運需求，俾有效提供離島居民適切之運輸服務。

C、114年夏季班表我國各機場飛航之國際及兩岸定期航點共104處，較108年疫情前恢復75%；平均每週2,857班，較108年疫情前恢復97%。其中，高雄及臺中機場新闢及復飛計5條航線，分別為高雄-重慶/仙台/濟州、臺中-神戶/濟州，便利中南部地區旅客行程規劃。

D、為爭取國際旅客來臺，交通部觀光署於113年6月修訂補助「推動花東永續旅遊境外包機來臺獎助要點」及114年7月修訂「推動境外包機旅客來臺獎助要點」，民航局亦對於航空業者飛航特定機場，實施減(免)降落費措施，以增加

業者飛航包機誘因。114年1至9月，飛航境外包機來臺部分，除桃園及松山機場外，臺中機場計109架次、臺南機場計10架次、花蓮機場計6架次、臺東機場計20架次、澎湖機場計4架次；後續民航局、觀光署、地方政府及業者等單位將共同協力推動境外包機旅遊。

E、為表達對現役軍人的敬意，民航局與各業者共同研議討論，自114年7月1日起，中華、長榮、星宇、台虎、華信及立榮6家國籍航空公司實施現役軍人優先登機服務。在民航局持續鼓勵下，國籍航空公司於114年9月3日軍人節提供現役軍人搭乘臺灣出發之區域線空位升等商務艙服務，另軍人優先登機服務亦自該日起擴大適用對象至1位持眷屬證之同行眷屬。截至114年9月30日，已有559位軍人及43位同行眷屬享有優先登機禮遇，另9月3日共有63位軍人享有商務艙空位升等禮遇。

(5) 實施桃園航空城核心計畫：為因應國際航空客貨運發展及提升國家競爭力，持續加速推動「桃園航空城」計畫，期帶動機場及周邊土地與產業發展，朝東亞空運樞紐目標邁進，相關辦理情形說明如次：

A、都市計畫與用地取得：為落實「先建後遷」政策，111年7月展開安置住宅工程，並於113年7至8月完成第1批次選屋結果公告，10至11月完成與民眾簽約；另於113年9至10月受理安置住宅第2批次配售之民眾申請，於11月辦竣抽籤及選屋作業，於114年1月與民眾完成簽約，總計完成配售807戶，陸續於3至7月取得使用執照，4至9月陸續辦理通知繳款、移轉登記以及驗交屋，預計114年9至11月完成交屋。另持續辦理桃園航空城機場園區特定區用地取得作業，優先搬遷地區建物計414棟，截至112年止已全數完成搬遷、其他搬遷地區建物約4,007棟；截至114年9月底，累計已完成自拆且核定發價者計3,127棟，完成自動拆遷比例已超過7成。辦理桃園航空城機場園區特定區區段徵收公共工程，分為優先開發區及其餘區，其中優先開發區計

3分標，已分別於114年3至7月間陸續竣工，其餘區則持續施工中。與桃園市政府共同辦理「桃園航空城機場園區特定區區段徵收案」安置土地抽籤暨配地作業，於113年11月辦竣抽籤暨分配，累計配出面積約27.63公頃，於114年1月15日至2月27日、5月28日至5月29日間陸續點交安置土地予安置戶自行興建住宅。

B、開發建設：持續推動第三航站區建設計畫，113年2月完成航站北路改道作業，預計114年底前啟用北登機廊廳，並持續推動主體航廈及南登機廊廳施工作業。另第三跑道建設計畫114年5月已完成主體工程西側標及燈光統包標招標作業，賡續辦理埔心溪改道、臨時停機坪、排水整地工程，預計於114年12月完成臨時機坪工程。

(6) 發展桃園航空自由港區

空港自由港區114年8月底計有34家業者，114年1至8月貨量3.11萬噸，較113年同期增加39%；貿易值2.97兆元，較113年同期成長86.6%。為強化空港自由港區功能，規劃及持續推動措施如下：

A、永續經營桃園航空自由港區

(A) 擴增營運面積：本港區面積31.99公頃，委託遠雄公司興建及營運，已開發面積約30.5公頃，包括航空貨運站、6棟加值廠房、DHL、冷鏈物流及近鐵物流中心，其中112年7月12日啟用之4棟加值廠房(C、D、E、F棟)持續吸引國際物流、電子、半導體及國際指標企業進駐，並使營運績效再創新高。

(B) 升級智慧物流服務：為提升航空貨物處理效能，114年6月啟用遠雄貨運站二期自動化分揀設備，每小時可處理9,000貨件；另為掌握貨物進倉資訊及提升人員進出管制安全，114年第2季自由港區加值廠房啟用OCR智慧辨識進倉管理系統，並刻建置H棟廠房智慧人臉辨識門禁系統；另刻規劃桃園機場航空貨運資訊整合平臺，將以「即時貨況」與「園區智慧管理」協同合

作，創造高效、安全、可靠的航空貨運園區。

(C) 完成全區開發並協助事業進駐：H 棟加值廠房遠雄公司於113年底完成興建、114年底取得桃園航空自由港區營運許可後，即完成全區開發；另同步規劃引進5家事業進駐，加值園區出租率預計提升至85%，民航局將積極協助事業進駐申請行政作業程序。

B、推動委外加工及修理、檢驗、測試業務

為建置自由港區創量增值的經營環境，持續輔導半導體機台、電子零組件、電競電腦周邊電子產品及特殊金屬材料等委外加工，期利用自由港區優勢，輔導業者帶動國家產業經濟發展。依據海關統計數值，113年委託加工貨量及貿易值為0.3萬噸及1,298億元。113年修檢測貨量及貿易值為54公噸及15億元。

C、113年已啟動桃園第二期自由港區規劃招標作業，就桃園第二期自由港區74公頃土地進行開發準備工作，朝國際物流、加工加值等方向發展。114年啟動桃園第二期自由港區綜合規劃委託案進行土地規劃前置調查及環境影響評估作業。

(7) 擴充國際航網及穩健佈局兩岸航點

目前我國已與57個國家或地區簽署雙邊通航協定，已建立直達航網計有32個國家地區、客運航線180條、貨運航線91條，合計271條航線，可連接全球117個城市。基於國家整體利益，兼顧機場競爭力及航空公司需求，持續策略性拓展航權；114年2月27日臺芬蘭簽署航空服務協議，與北歐首度建立空運航網關係；114年3月5日臺義航約完成修約簽署，擴增客運容量班次，均有助提升航空公司營運空間及彈性。兩岸客運航班現有北京、上海（浦東、虹橋）、廣州、重慶、杭州、福州等15個定期航班航點，114年1至8月，兩岸客運航班平均每週飛航307班，平均載客率為76.1%。另對於評估有市場需求但尚無條件恢復定期航班的航點亦加以考量，航空公司可於獲配航權額度內，於節慶期間申請飛航包機，計有瀋

陽等13個航點，並自112年3月18日起實施，至114年8月底尚無業者提出申請。

(8) 推動航空減碳

- A、執行機場減碳措施：各機場持續推動節能及再生能源利用措施，包括113年完成橋氣橋電、太陽能光電設備更新及設置，減少二氧化碳排放量約6,495.85公噸；114年提升地勤電動車使用比例及設置充電樁，目前桃園機場地勤電動行李拖車頭電動化比率達36.45%，並設置43座充電樁，預計116年充電樁數量可提升至70座；桃園機場於114年取得國際機場協會碳認證等級四，未來將持續朝2050年淨零排放目標邁進，另高雄機場亦將以達到國際機場協會碳認證等級四為目標，辦理各項減碳措施。
- B、執行國際航空業碳抵換及減量計畫：配合國際民航組織 (International Civil Aviation Organization, ICAO)推動「國際航空業碳抵換及減量計畫 (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA)」，民航局已於112年修訂公告民用航空運輸業管理規則及普通航空業管理規則，將該機制國內法制化，114年持續督導航空公司執行監測、申報、查證及碳抵換工作。
- C、推動永續航空燃油使用：交通部與經濟部共同成立永續航空燃油 (Sustainable Aviation Fuels, SAF)工作平台，民航局已積極與相關部會、油商、航空業者及航空站就推動 SAF 使用研商，並啟動於我國機場添加 SAF 試行計畫，114年4月於桃園機場、松山機場及高雄機場為國籍航空首次添加 SAF，加速國籍航空碳排放減量，並規劃114年底將使用5,900噸SAF，預計減碳效益可達15,000噸；民航局亦鼓勵國籍航空公司於2030年使用 SAF 達5%，進而於2050年達到 ICAO 淨零排放目標。

(9) 推動機場智慧化服務

- A、為推動桃園機場朝智慧機場發展，桃機公司於112年8月辦理為期3年之「112年智慧機場藍圖

精進及概念測試(Proof of Concept, POC)推動案」，114年自7月1日至8月31日完成執行「內候機室管制門智慧化告警」及「出入境行李追蹤資訊共享」POC案，期望藉由AI應用達到加強航廈管制區保安作業，及提供旅客行李運送資訊狀態，並將依測試結果評估後續推進之可行性。另桃機公司亦將持續擴充「機場數位資訊整合平臺」(Airport Digital Integration Platform, ADIP)功能，配合新建置管理資訊系統(簡稱 MIS 2.0)及第三航廈資訊系統(簡稱 T3 ICT)擴充介接，以能因應未來第三航廈北登機廊廳、主體航廈及南登機廊廳啟用，優化資料介接服務，並規劃提供自助報到及行李託運、生物辨識通關、智慧安檢、航廈間自駕電動巴士接駁等服務；辦理自助式商業智慧分析平台及資料流通服務入口網建置，方便內外部使用者一站式取得航班、行李、旅運量及營業收入等營運，持續發揮數位資訊整合效益。

B、松山機場為我國推動智慧機場之示範機場，近年陸續完成多項智慧化措施。114年推動辦理新一代國際線共用報到系統(含建置自助行李託運)及整合自助登管查驗閘門系統作業，期增加查驗量能、減輕查驗人力，提升機場營運效率及旅客滿意度。高雄機場新航廈建設亦導入智慧安檢、智慧停車等設計。

(二) 施政規劃重點

1、建構優良海運經營環境，積極接軌國際

(1) 為「健全航行安全管理」、「優化航港行政服務」、「促進海運產業發展」及「完善海運友善環境」，以提供更好的航運服務，將持續優化各項航港行政業務，提供業者及民眾滿意服務，並滾動檢討修正業管法規，積極參與APEC、WTO、IAPH及APP等國際會議及事務。114年參與APEC運輸工作小組(TPTWG)政策主題視訊會議以及TPTWG55會議。其中，航港局於4月17日參加TPTWG關鍵政策主題視訊會議，於海運專家小組(MEG)會議中簡報「推動海運勞動力的永續

發展—完善制度與提升包容性的雙重目標」，就我國海運勞動力之訓練、測驗及就業等內容進行分享；8月5日至8月8日赴韓國參與TPTWG 55會議，於海運專家小組(MEG)會議中簡報，就我國於綠色海運之推動、作為及未來規劃進行分享；後續仍將持續積極促進國際交流與合作，增加我國發聲管道。並落實「強化船舶安全執行計畫」，以因應業界需要，與國際接軌，提升船舶航行安全及我國海運整體競爭力。另為協助我國航運產業拓展海外布局，秉持良好海運經營環境服務提供者的理念，積極與新南向國家建立暢通之溝通平臺，蒐集各國商情及法規，提供業者參考，做為海運業者向外拓展的堅實後盾。並配合國家離岸風電政策，與落實執行「空氣污染防治行動方案」相關措施。

- (2) 為優化偏鄉離島海運交通，協助澎湖縣政府及臺東縣政府辦理「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」及「臺東縣政府第六期（112-115年）離島綜合建設實施方案-臺東縣獎勵民船汰舊換新購建船補助計畫」，其中澎湖縣之交通船「白沙之星2號」於113年7月完工交船，臺東縣民船汰舊換新，其中「天王星21號」於114年3月、「凱旋9號」於114年5月營運，「綠島之星9號」預計於115年3月交船。
- (3)「航港發展資料庫」聚焦呈現全球海運指數、臺灣數據統計、航港法令、國際組織動態、即時與豐富的海運時事等航港資訊，並提供使用者線上簡易操作的數據統計工具，全新的一站式航港資訊服務，協助業者瞭解海運發展，擴展市場及掌握優勢，發揮資源共享效益，提供海運界經營策略與佈局參考，並持續精進網站功能；114年新增「新聞訂閱」、「十大常用功能」及「手機版網站導覽影片」等功能。持續舉辦「航港大數據創意應用競賽」，積極推廣並鼓勵大學院校學生、航港相關業者及對航港領域感興趣之民眾參與，進行航港相關應用及創意發想。

2、優化港埠建設及營運設施，提升國際商港競爭力

- (1) 港務公司將續依行政院核定之「國際商港未來發展及建設計畫(111~115年)」(含第2次修正計畫)推動各項港埠計畫與建設，包含臺北港物流倉儲區第四

期造地工程、高雄港第三及第五貨櫃中心碼頭加深改建工程、基隆港碼頭改建工程等；另為發展離岸風電產業業務，港務公司除前已完成臺北港南碼頭區填土與 S09 重件碼頭新建、臺中港新(改)建 6 座重件碼頭及安平港 11 號碼頭之新建，114 年繼續辦理臺中港 37、38 號碼頭新建工程以及臺中港南填方區新建海堤工程、高雄港 A6 碼頭新建工程，供第三階段風場開發使用，預計於 115 年陸續完工。

- (2) 為拓增港埠營運發展空間，臺北港持續辦理 S04、S05 碼頭興建及公共設施工程，預計 116 年 10 月完工，未來將以發展汽車智慧化及綠能為主軸，另規劃新增南碼頭區 62.6 公頃納入自由港區，並於 114 年 4 月取得營運許可，將有助於提升自由港區貨量及貿易值、創造就業人口；臺中港持續擴大提供離岸風電產業所需作業場域，預計於 116 年底完工；高雄港則透過使用機能調整，陸續將中島區內逸散性大宗散貨及其裝卸作業遷移至洲際區域進行，並配合該區散雜貨碼頭及長榮第七貨櫃中心之啟用，作為未來主要發展區域，增加高雄港貨物轉儲能力，提升港埠設施量能與服務品質。
- (3) 臺灣港群積極推動水岸複合觀光遊憩區域之招商，於 113 年完成「臺北港觀光遊憩商業區」、「臺中港 20A、20B 水域暨觀光遊憩商業區」及「安平港漁光島沙灘」招商案件簽約，114 年持續辦理水岸觀光，推動「基隆港西 2 旅客中心 1 樓部分空間招商案」、「蘇澳港觀光遊憩商業區招商案」等招商計畫，以帶動區域城市發展同時兼顧港區資產活化轉型，因應各土地使用開發條件，打造新產業聚落，達成港市共榮。
- (4) 港務公司持續推動港口轉型與升級，以「作業安全」、「營運效率」、「服務品質」、「永續發展」四大核心，於 114 年持續推動智慧港口發展之重要專案包含堤口不明船舶入侵偵測 AI 告警、港區動態監控中心建置升級、全港群智慧能源管理系統導入 AI 智慧調度與異常分析管理規劃、臺灣港群橋梁監測系統建置、全港群港工作業管理系統等項目，提升港口營運管理效能。

(5) 接軌國際永續趨勢及落實企業永續發展，訂定「低碳、共榮、韌性港埠」之永續發展願景，據以依循推動環境、社會及治理面向各項工作，並設定永續發展「轉型低碳綠色港埠」、「落實港埠環境安全」、「促進多元夥伴共榮」、「打造智慧韌性港埠」、「營運誠信永續治理」等五大永續發展目標，持續落實永續治理；另為邁向2050淨零排放目標，港務公司持續落實減碳路徑及相關減排策略，如推廣低碳潔淨能源、增加自發自用之綠電能量、再生粒料(如轉爐石)及浚挖土方等填築新生地、建置韌性基礎設施與維生碼頭、植栽及碳匯管理示範計畫、新興能源於港區應用評估、碳權申請等，以提升減緩及調適能力，並編製年度ESG永續報告書，展現企業ESG永續治理成效。

3、營造東亞最具競爭力機場群，精進飛安監理效能

- (1) 延續「臺灣地區民用機場2040年整體規劃」方向，穩健布局我國機場規劃，策定未來發展願景，推動各機場建設，並持續滾動檢討研訂我國機場未來發展方向，辦理「臺灣地區民用機場2045年系統規劃(整體規劃)」；為建設桃園國際機場成為東亞樞紐機場，持續推動桃園航空城核心計畫以取得機場擴建所需用地；持續辦理2045年松山、臺中及高雄機場整體規劃，並優化各機場軟硬體、助導航設施及飛航服務。
- (2) 為提升飛航安全，要求業者落實安全管理作為，提升航空人員之適職性及確保航空器之適航，加強飛航組員適職性訓練與考驗，及落實航空器定期檢查及預防性維護措施，並促進國籍航空公司間有關航空器適航管理與安全管理經驗之技術交流及研討等，以因應逐漸增加的營運需求並確保飛航安全。另因應遙控無人機技術不斷提升且各類領域之運用愈趨廣泛，持續參考國際作法以修訂適合國內發展規範，使國內遙控無人機產業發展與國際接軌。

4、支持郵輪產業復甦，行銷跳島郵輪旅遊

- (1) 港務公司配合觀光署延長獎勵境外郵輪來臺措施，113年配合推出「國際客船優惠措施」，提供國際郵

輪靠泊臺灣港口之碼頭碇泊費全免及旅客服務費優惠，復因應業者回響，廣蒐各界意見後再推出114年國際客船優惠措施，包含來臺首航及一程多港之碼頭碇泊費優惠，以及靠泊特定港口旅客服務費全免、達目標累計航次可享旅客服務費5折之優惠，另新增高雄母港優惠及鼓勵增加外籍旅客優惠，靠泊花蓮港埠費用全免，以吸引國際郵輪航商增加靠泊臺灣商港。

- (2) 113年臺灣港群國際郵輪共414艘次、90.01萬旅客人次，除了歌詩達郵輪、名勝世界郵輪維持來臺母港作業外，再加入地中海郵輪、挪威郵輪來臺母港營運；掛靠港部分則主要有三井商船、公主遊輪、荷美郵輪等航商，郵輪產業可望逐步復甦至疫情前水準。114年臺灣港群國際郵輪預報共579艘次，較113年成長40%，其中首航各港的郵輪數量達35艘，包含高端品牌郵輪—奇寶郵輪將帶來旗下船隊的「奇寶探險號」及「奇寶安可號」掛靠臺灣，為該郵輪公司近年來臺到港數最高；另挪威郵輪及星凝郵輪則分別規劃「挪威天空」及「星凝天鵝2號」首次來臺，其中「星凝天鵝2號」為2023年最新下水的頂級探索型郵輪，銀海郵輪亦將有全新下水「銀星號」掛靠來臺。
- (3) 為推動亞洲跳島郵輪發展，增加國際郵輪航商對於亞洲跳島市場之認識，航港局業於113年1月22日辦理「亞洲跳島郵輪聯盟（AACI）推廣介紹會」，邀請七家國際郵輪航商與會，並與韓國、菲律賓及日本等亞洲國家之郵輪產業發展單位合作，藉由整合各國郵輪行銷及獎勵資源，推廣予各國際郵輪航商，另串聯國內地方政府及觀光圈，以輪桌交流方式與航商進行對談，共計達成120場次交流，且設置20個攤位展覽展示各地特色美食、文化及旅遊行程，有效達成目的地行銷，提升國際郵輪航商來臺規劃跳島航程意願。
- (4) 航港局為爭取全球更多中小型郵輪或探索型郵輪靠泊臺灣離島，113年3月26日修訂發布「交通部航港局推動跳島航線推廣獎助要點」，新增「跳島航線獎勵金計算基準表」，就不同郵輪噸位及靠泊離島次數，

設定相對應的獎勵金發放基準，並採用累加方式給予獎勵金，停靠越多離島獎助金額越高，每案獎助以400萬元為上限，並延長獎助申請期限至114年底。

5、購建全國藍色公路暨海運備援船舶，發展海洋觀光及打造韌性交通

因應全球極端氣候日益加劇，為建立完善的交通服務應變機制，打造具有韌性之交通，並落實照顧本島與離島間基本民行，兼以發展海洋觀光，航港局刻正研擬購建全國藍色公路暨海運備援船舶計畫，預計114年底報行政院核定。

貳、觀光部門

一、重要施政措施及成果

(一) 重要施政措施

交通部觀光署因應疫後國際觀光趨勢及轉變，推動臺灣觀光「永續 X 數位」雙軸轉型發展，依據「Tourism2025-臺灣觀光邁向2025方案」推行，並以邁向2030永續觀光發展為目標。同時，配合政策執行「疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果」(加速擴大吸引國際觀光客方案、觀光景點公共運輸接駁)、「觀光前瞻建設計畫」等，並遵照行政院113年5月30日院會通過「拓展觀光亮點，帶動兆元產業」施政方向，透過觀光品牌全球引客、環島亮點捲動國旅、跨域整合多元旅遊及智慧景區價值升級等四大策略，融入永續韌性及數位創新之發展主軸，擴大吸引國際旅客來臺。

1、Tourism 2025—臺灣觀光邁向2025方案（110-114年）

依行政院核定之計畫內容，滾動檢討推動5大重點工作(打造魅力景點、整備主題旅遊、優化產業環境、推展數位體驗及廣拓觀光客源)，透過「永續韌性 X 數位創新」雙軸轉型、推動 Eco-travel 低碳生態旅遊及數位轉型升級為發展重點，帶動臺灣觀光整體發展。除積極深耕國際市場，積極拓點，布局全球，並以國際宣傳五路齊開，廣拓客源；同時，輔導觀光產業品牌化及永續化，透過產學合作，培訓觀光產業關鍵人才外，更落實景區經營，強調永續經營與安全管理，營造國際魅力景區，取得6處綠色旅遊目的地認證，並整備多元主題旅遊，透過活動帶動觀光熱潮。

2、疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果

「加速擴大吸引國際觀光客方案」自112年起辦理促進自由行旅客來臺措施(至114年9月)、加速團客來臺措施(至114年11月)，及穩定旅宿業接待國際觀光客服務量能等3項措施，提升來臺旅遊誘因，加速國際觀光客來臺；推動「觀光景點公共運輸接駁服務」，透過台灣好行優化服務及觀光路廊在地有腳接駁，提供自由行旅客抵達主要觀光景點之旅運服務，恢復旅客搭乘公共運輸出遊信心。

3、執行觀光前瞻、重要觀光景點建設計畫

在「觀光立國」之發展願景下，建設國際級景區及轉型、並結地方區域旅遊帶之串聯，以「觀光前瞻」之角度，促進觀光產業之永續發展，打造東北角暨宜蘭海岸、北海岸及觀音山、日月潭、阿里山、東部海岸及澎湖等6個國家風景區管理處為國際魅力景區。

（二）重要施政成果

1、觀光市場穩健成長

113年全年來台旅客逾785萬7,686人次，較112年全年（648萬6,951人次）成長21.13%，日本、港澳及韓國市場均逾百萬人次規模；歐美市場恢復良好，尤以美國較疫前成長7.64%，表現亮眼。依據內政部移民署初估，114年1至9月來台旅客約605萬人次，較113年同期成長逾9%，來台旅客人數持續穩定成長。依據觀光署113年「臺灣旅遊狀況調查」結果顯示，113年12歲以上國人國內旅遊達2.2億旅次，較112年成長7.39%，並較108年成長31.16%，創歷年新高。

2、觀光市場實績

（1）打造低碳永續景區榮獲殊榮

- A、日月潭國家風景區、澎湖國家風景區與北海岸及觀音山國家風景區，榮獲2025年「綠色旅遊目的地認證」（Green Destinations Awards）。
- B、花東縱國家風景區「縱谷原遊會—部落食樂園」、雲嘉南國家風景區「鹽田與文化的永續對話：重塑白色雲嘉南之美」獲得「2025 台灣觀光永續獎」肯定。
- C、台灣9大故事勇奪「2025全球綠色目的地百大故事獎」（2025 Green Destinations Top 100 Stories），其中本部觀光署國家風景區管理處獲獎7個。
- D、觀光署暨所屬5個國家風景區管理處，榮獲「2025亞太暨台灣永續行動獎」9項大獎：亞太永續行動獎（2銀、2銅）、台灣永續行動獎（1銀、4銅）。
- E、參山國家風景區管理處「峨眉湖環湖步道旅遊環境改善工程」、東北角及宜蘭海岸國家風景

區管理處「南雅旅遊服務中心」榮獲「2024國家卓越建設獎」最佳規劃設計類金質獎及卓越獎。

F、觀光署推動「台灣好行 ESG 政策」、東北角及宜蘭海岸國家風景區管理處「壯圍濱海地區觀光發展」，雙雙榮獲2024年「第一屆 ESG 交通永續獎」傑出獎殊榮。

(2) 國際讚譽獲獎連連

A、2025年「全球穆斯林旅遊指數 (GMTI)」公布，臺灣獲得非伊斯蘭合作組織旅遊目的地 (non-OIC Destinations) 全球第4名殊榮，推動友善穆斯林旅遊持續獲得肯定。

B、阿里山林鐵入選紐約時報推薦為2025年全球值得去的52個地方之第19名。

C、觀光署「嗶嗶嗶台灣號」主題彩繪列車之視覺設計，榮獲2025年日本第14屆東京屋外廣告競賽「會長獎」、美國 NY TDC(The Type Directors Club, New York)紐約字體設計「競賽獎」。

D、2024年臺灣獲選美國知名旅遊雜誌《Global Traveler》(環旅世界)「亞洲最佳休閒旅遊目的地」、英國歷史最悠久且最具影響力的旅遊雜誌《Wanderlust》，評選為「全球最嚮往旅訪島嶼-銀獎」，並連續3年(2023-2025年)榮獲美國旅遊雜誌《Trazee Travel》「最受歡迎的冒險旅遊目的地」。

E、臺灣觀光六大主題「Show @ Taiwan」文化篇影片榮獲2024年度日本國際觀光電影節 (JWTFF, Japan World's Tourism Film Festival) 亞洲競賽部門金獎。

F、東北角及宜蘭海岸國家風景區管理處「漫旅東北角-花沫。鐵道微旅」觀光影片，榮獲2024德國柏林旅展 (ITB Berlin) 金城門觀光影片獎殊榮。

G、參山國家風景區管理處「Birding in Taiwan」中部地區賞鳥國際行銷影片，榮獲2025日本國

際觀光電影節 (Japan World's Tourism Film Festival 2025) 金獎。

H、東北角及宜蘭海岸國家風景區管理處「舊草嶺隧道百周年光雕展演」及「卯澳故事體驗場域營造工程」，榮獲「2025 MUSE 設計大獎展覽項目類金獎」及「2024第十二屆台灣景觀大獎佳作」雙獎。

3、施政績效

(1) 觀光品牌引客千萬

A、國際市場行銷成果：113年全年來臺旅客逾785.7萬人次，較112年全年成長21.13%，觀光復甦力道明顯，依據內政部移民署初估，114年1至9月來台旅客約605萬人次，較113年同期成長逾9%，將持續爭取旅客來臺。

B、靈活運用觀光新品牌：113年5月6日推出觀光新品牌3.0—「TAIWAN, Waves of Wonder」（台灣魅力 驚喜無限），於各市場強力播送形象廣告，形塑臺灣觀光形象，吸引外國旅客一年四季來臺觀光；搭配觀光品牌3.0推出全新國際宣傳影片，於我國主要引客市場具有影響力之媒體（如英國 BBC 電視、美國 CNN 電視等主流媒體、紐約時報廣場戶外螢幕及數位媒體如 Netflix、Google、YouTube 等）強力放送；日本、韓國、馬來西亞（穆斯林）、印尼、泰國及菲律賓市場推出全新增年度觀光代言人，分別為知名日本影帝妻夫木聰、韓團 Super Junior 成員圭賢、馬來西亞女星娜比拉·拉扎利 (Nabila Razali)、印尼人氣巨星咪卡·譚巴勇 (Mikha Tambayoung Mahenra)、泰國當紅實力派演員提拉德 (Teeradetch Metawarayut)、菲律賓當紅明星加比加西亞 (Gabbi Garcia) 與卡里爾拉莫斯 (Khalil Ramos)，以捲動臺灣觀光話題，魅力行銷臺灣，衝刺來臺觀光人數。

C、推動「入境觀光振興計畫」：

(A) 擴大引客：

- a、獎勵旅遊：以「T2025方案-廣拓觀光客源計畫」持續推動境外企業來臺獎勵旅遊，114年度截至9月底共申請54團（計約8,591人次）申請。
- b、航線航點增加：搭配航空公司擴增臺灣往返各市場航班密度，加強市場重點引客，114年3月5日完成臺義(義大利)空運服務協定簽署，擴增往返歐洲客運容量及航點，綿密航網提升北美及歐洲市場旅客前往臺灣的便利性。
- c、主題遊程及郵輪觀光：為吸引國際旅客離島觀光，113年11月12日修訂放寬臺灣離島補助條件，降低包機獎助門檻，推動郵輪觀光，整合高雄、臺中等6大郵輪港口岸上觀光資源，出版全新郵輪手冊及摺頁，另持續推動「境外郵輪來臺獎助」及「空海聯營(Fly-Cruise)旅遊獎助」，就國際郵輪靠泊及母港航線皆有獎助，其中境外郵輪獎助，並於113年7月10日修正發布 Fly-Cruise 嘉獎要點，將國內旅行業納入獎助對象並簡化申請流程。

(B) 擴大行銷：藉由「參加各市場海外旅展」、「辦理講座/推廣會」、「數位影音媒體廣告」、「OOH 戶外廣告」及「KOL 邀訪及社群行銷」等五路齊開措施具體吸客，加強宣傳「加速擴大吸引國際觀光客方案」自由行旅客來臺抽消費金5,000元實施期間延長至114年9月30日止，團客獎助期限延長至114年11月30日止，創造來臺旅客熱潮。114年度截至9月底，自由行旅客來臺消費金抽獎活動，逾653萬人次登錄；團客獎助申請逾5.4萬團，參團人數逾93萬人。

(C) 擴大合作：

- a、設立「行政院觀光產業振興諮詢會議（簡稱政觀諮）」：由行政院副院長擔任召集人，行政院政務委員及交通部長擔任副召集人。政觀諮會議已分別於114年1月22日、7月31日召開，並排定10月15日召開第3次會議，透過各層級觀光推動平臺，多管齊下加強與業者溝通，協調跨部會觀光事務，期透過「部會合作、專家參與、產業對話」，整合觀光資源，加速觀光產業發展。
- b、擴大跨部會合作：觀光署為平臺，擴大部會合作，攜手文化部、農業部、教育部、客家委員會及原住民族委員會等跨域觀光治理，壯大觀光產業。

(2) 環島亮點捲動國旅

A、推動觀光主題活動

- (A) 推動6大標竿活動（「台灣燈會」、「台灣仲夏節」、「臺灣自行車旅遊節」、「台灣好湯—溫泉美食嘉年華」、「台灣美食展」及「東海岸月光・海音樂會」），吸引國內外旅客暢遊臺灣，並於113年11月起，攜手縣市政府及跨部會推出「台灣觀光100亮點」活動，持續捲動國旅市場。
- (B) 推動「台灣觀光100亮點」：自113年11月至114年10月期間，結合中央機關及地方政府，共同行銷「台灣觀光100亮點」，透過舉辦風格旅遊策展、亮點市集、電子集章抽獎、遊程規劃競賽、及壯遊體驗徵選等系列波段行銷活動；並規劃串聯全臺22縣市舉辦「環島月月 Party」話題行銷，每月擇定1至3個主打星縣市，由該縣市推出食宿遊購行好康優惠，並結合當月大型主題活動，鼓勵旅客每月逛亮點、遊活動、享優惠，體驗臺灣各區域四季風情，帶動地方觀光產業發展。截至114年9月，已攜

手各地方政府舉辦17場次亮點主題活動。

- (C) 推廣自行車旅遊：辦理「臺灣自行車旅遊節」主軸活動及系列活動，包含臺灣自行車登山王挑戰、騎遇福爾摩沙900、日月潭 Come!Bikeday 等10大品牌活動，截至114年9月，已輔導約5,000家業者加入「自行車友善旅宿」，強化自行車旅遊配套服務。
- (D) 推動部落觀光：觀光署前成立「交通部觀光局原住民族地區觀光推動會」定期邀請原住民族委員會等6個機關召開會議，目前原住民族委員會已召開第16次會議，並於114年9月26至28日於臺北車站多功能展演區辦理「2025部落觀光嘉年華」，延續「歡迎來做部落客」為主題，展現推動部落觀光成果，以及臺灣原住民16個族群各自獨特的人文風采。

B、推廣主題旅遊

- (A) 樂齡品牌行銷及認證：

- a、訂定「鳳金樂齡旅遊」認證機制：推動樂齡旅遊，截至114年9月，已有69條遊程通過評核取得「鳳金遊程」商標授權。另為鼓勵業者申請，113年已辦理5場教育訓練暨說明會，參與旅行業者踴躍，計374人。
- b、行銷樂齡旅遊及品牌：於113年9月、114年2月共舉辦3場媒體遊程體驗活動，提升品牌曝光度，並於114年4月30日舉辦「鳳金遊程 GOLDEN YEARS + 旅行生活分享日」發表會，邀請5家獲得「鳳金遊程」認證之旅行業者進行遊程規劃經驗分享，並現場展示23條鳳金遊程，進行實體行銷推廣。

- (B) 推動「臺灣觀光雙年曆」活動：「2024-2025年臺灣觀光雙年曆」已遴選出國際級計40項、全國級計68項，共計108項活動，

113年總遊客數逾8,469萬人次，經濟效益約新臺幣1,137億元，後續將透過交通部觀光署粉絲團及 LINE@社群加強行銷推廣。補助活動主辦單位改善活動內涵及環境建置，截至114年9月，補助改善活動內涵及環境建置共計36案，其中補助品質提升事項共計90項。另辦理專家學者實際參與查核活動，共計查核44個活動。

C、提供便捷旅運服務：執行「觀光景點公共運輸接駁方案」，包含「台灣好行優化服務」及「觀光路廊在地有腳接駁服務」，透過票價半價優惠、增開班次、新增運輸場站至景點及景點間串遊路線、景點招呼站牌融入景點特色及服務功能提升、車輛車外識別更新、車內乘坐環境優化、候車空間路線旅遊資訊更新、訂票系統優化更新、推動路線減碳與永續發展之人才教育訓練、訂定作業指引、碳盤查及ESG相關輔導作業等面向，全面提升台灣好行營運品質；Taiwan PASS 部分，114年將原有產品升級為經典版，並推出3款新產品(Taiwan PASS 高鐵景點版、臺鐵景點版及亮點 EasyGo 版)，並結合宜蘭好行3日券、南投好行3日券、高雄 MenGo、台中 Go 等產品，擴大與地方政府的合作；並納入沿線14處精選景點票券，整合長途運具與在地旅遊產品。

(A) 台灣好行優化服務：截至114年8月，搭乘約445萬人次，較113年同期(約308萬人次)成長44%。

(B) 觀光路廊在地有腳接駁服務：114年推出「台灣觀巴」花蓮地區以外套裝遊程享2人同行1人免費優惠，另配合「台灣觀光100 亮點」每月主軸活動之輪值縣市，按季加碼為3折優惠。截至114年8月，搭乘約28.3萬人次，較113年同期(約4.5萬人次)成長約524%。

(C) Taiwan PASS：截至114年9月30日，共計銷售6,605套，113年迄今，累計銷售量31,326套。

D、優化產業環境：

(A) 輔導產業優化轉型

a、旅行業

(a) 辦理永續相關訓練：114年持續鼓勵旅行業者申請國際永續相關認證，並於6月20日邀集產官學界辦理「旅行業遊程碳足跡計算指引研商會議」，協助旅行業者落實永續管理，揭露遊程碳足跡。

(b) 旅行業法規調適：觀光署於113年辦理首屆評量，並據此檢討修正「導遊人員管理規則」及「領隊人員管理規則」，於10月16日完成修正發布。同時，因應社會環境變遷及疫後旅遊形態改變，為縮減現行法規與實務發展落差並保障消費者權益，修正旅行業管理規則，並已於114年1月1日生效。

b、旅宿業

(a) 強化旅宿品牌形象：持續推廣「星級旅館」及「好客民宿」兩大品牌標章認證制度。截至114年9月，計162家旅館取得星級旅館認證、1,881家民宿通過好客民宿認證。

(b) 提升旅宿業服務品質：推動「交通部觀光署獎勵旅宿業品質提升補助要點」，受理逾1,463件(金額逾2億元)，申請建置無障礙及友善設施、導入智慧化設備或系統、推動永續發展等相關項目；並持續補助旅宿業取得國內外永續、節能減碳及綠色環保等相關認證，鼓勵業者接軌國際永續趨勢。

c、觀光遊樂業觀光遊樂業優質化補助以「永續發展 ESG」為政策目標，持續輔導觀光遊樂業朝創新服務、智慧園區、安心旅遊、全齡友善及綠色永續方向發展，截至114年9月，計核定17家業者申請，補助經費約3,640萬元，帶動整體投資金額約1.13億元。

(B) 厚植產業人力質量

a、辦理觀光產業人才培訓：辦理導遊、領隊人員職前及在職訓練與旅行業經理人之專業職能訓練、各產業別中高階管理人員與基層從業人員培育課程、觀光遊樂業中高階從業人員訓練；除實體課程外，透過數位學習平臺—觀光職能e學院，讓從業人員隨時隨地吸收產業新知，截至114年9月，培訓旅行業經理人282人、關鍵人才培訓603人、觀光職能e學院4,891人(截至114年8月)、稀少語別導遊評量輔導訓練86人、領隊人員職前訓練1,717人、導遊人員職前訓練817人，共計8,396人次。

b、旅宿業人才培訓：辦理觀光旅館及旅館業中階經理人訓練，114年(8至11月)規劃辦理8場次主題課程及1場專題課程，截至114年9月已辦理7場，參與人數388人。

c、跨部會就業媒合引才：

(a) 旅行業：輔導導遊與領隊協會辦理人才媒合，截至114年8月，輔導辦理62場媒合會，逾881人次參加。

(b) 旅宿業：辦理「補助旅宿業穩定接待國際旅客服務量能方案」，112年4月1日至113年9月30日補助期間，旅宿業者已新增聘僱房務及清潔人員共計2,811人。另

協調勞動部放寬僑外生留臺工作規定(調整評點制及開放從事旅宿服務工作)，並於114年1月起放寬觀光旅館業及旅館業申請外國籍學生來臺實習之許可期間，最長為學制的二分之一，同年7月修正新增來臺外籍學生科系，俾緩解人力缺口，截至114年9月，已核准1,289名學生來臺實習。另外，自評點制新增房務專技選項以來，旅宿業已進用1,114名僑外生從事旅宿相關工作。另委託辦理「我國旅宿業人力結構及勞動力調查評估案」，以了解旅宿業人力資源規劃及人力招募成效。

(c) 觀光遊樂業：透過辦理從業人員教育訓練及優質化計畫，輔導業者建置優質工作環境，打造幸福企業，藉以引才與留才。此外，為加強業者相關工作人員防災能力，訂於114年10月辦理2場次觀光遊樂業防災人員訓練課程，強化業者預防與救災觀念。

(3) 跨域整合多元旅遊

A、推動區域觀光圈品牌：以「區域共好」為目標，國家風景區管理處整合區域觀光資源，以18個觀光圈品牌成果為基礎，推動轉型為北、中、南、東及3個離島計7個全新「區域觀光圈品牌」，分別於114年5月21日及7月2日召開「北區觀光圈聯盟成立大會暨策略推動座談會」及「南區觀光圈共識會議」，透過業者交流打開區域觀光圈產業對話，為成立社團法人團體，朝自主運作發展凝聚共識。另訂於10月17日至11月16日，辦理4場「區域觀光圈市集日」活動，每場約有70家在地優質商家齊聚華山文創園區，讓民眾一站暢遊全臺灣，共享觀光圈產

業振興成果。

B、優化景區建設，打造多元特色景點：

(A) 執行「觀光前瞻建設計畫（110-114年）」：打造東北角及宜蘭海岸、澎湖等6個國家風景區管理處，為國際魅力景區，預計於本(114)年度完成伊達邵中正停車場、隘門沙灘服務設施整建等24處亮點工程。

(B) 執行「重要觀光景點建設中程計畫（113-116年）」：藉由形塑區域旅遊特色等，打造多元體驗、永續感動的國家風景區。113年已完成東北角及宜蘭海岸國家風景區「龍洞灣海洋公園休憩空間營造」、馬祖國家風景區「北竿鄉08據點服務設施建置」等49項工程。114年將完成參山國家風景區「長青自行車道公共服務設施優化」、東部海岸國家風景區「東河橋遊憩區公共服務設施改善」等50處景點設施優化，截至114年9月，已完成10項。

C、協助地方政府旅遊環境升級：推動「觀光前瞻區域旅遊品牌」，藉由政策引導，提升全臺各縣市景點遊憩服務品質，並串聯各地觀光旅遊帶，預計於本(114)年度完成漫遊山海線—聚落・鐵道・自行車魅力輕旅廊道營造、北橫故事-角板山觀光場域等32處亮點工程。

D、景區維護管理：

(A) 國家風景區通用旅遊環境：建置無障礙旅遊環境，提供租借輪椅、電動輪椅充電插座等人性化服務。截至114年9月，已完成建置171處通用無障礙旅遊景點，並完成40條無障礙推薦遊程，以利銀髮族、身心障礙者等行動不便民眾參訪。

(B) 輔導業者取得永續認證：114年輔導國家風景區轄內17家業者取得國際GTS綠色旅行標章。

E、景區活動法規調適：

- (A) 水域遊憩活動：觀光署業於113年4月16日修正水域遊憩活動管理辦法（下稱本辦法），於本辦法第2章第2節潛水活動新增「自由潛水」態樣，並配合增訂帶客從事自由潛水相關規定。
- (B) 露營活動：為輔導露營場申請設置，本部111年7月20日公告訂定「露營場管理要點」，觀光署整合相關部會成立中央機關露營管理協調聯合督導小組，督導直轄市、縣（市）政府落實執行露營場管理，113年至114年9月，共召開4次會議。

(4) 智慧景區價值升級

A、導入科技打造智慧景區：

- (A) 依據各管理處不同特性，透過數位技術，導入適時、適地、適性之設備及資訊服務，如智慧公廁、熱門據點人流車流辨識管理等服務，以提供遊客更安全更舒適旅遊體驗，截至114年9月，99處即時人流監控、86處(186支 CCTV)重要路口車流監測及112處導入電子商務或多元支付。
- (B) 為有效推動國家風景區智慧化發展，並協助觀光產業數位轉型，觀光署成立PMO專案辦公室，統籌各國家風景區智慧化應用之推動，並邀集外部專家學者組成「數位轉型推動委員會」，透過實地考察與交流，凝聚共識，確立智慧景區發展藍圖及114年六大示範景區重點發展方向。

B、建置觀光大數據平臺：擴大及優化觀光署現有之觀光大數據平臺，截至114年9月，合計已匯入及介接28項內外部數據資料、236個資料集，約1億4千多萬筆資料，開發286個業務統計分析服務。

C、提供數位觀光加值服務：

- (A) 旅遊資訊服務行動化：建置多語系「台灣觀光資訊網」，以「行動優先」為設計概念，提供適地性旅遊情報、旅遊服務中

心（含借問站）等旅遊便捷化服務，並支援11種語言版本與RWD響應式網頁設計，便利國內外旅客跨裝置查詢觀光資訊。

(B) 拍攝多元自行車路線影片：推廣臺灣多元自行車路線，完整推出臺灣16條多元路線，並完成6條路線宣傳影片拍攝及上架觀光署官方網站（河岸型-宜蘭濱海蘭陽平原線、濱海型-黃金山海線、環山型-日月潭路線、山岳型-茂霖高雄山城線、田園型-雲嘉南濱海線-嘉義糖鐵、夕鹽段、離島型-澎湖菊島線）。

D、擴大觀光產業數位化應用範圍：透過辦理「觀光產業數位轉型博覽會」與「玩轉科技交流站」，邀請來自政府、產業與學界代表分享推動智慧觀光的成功經驗，促進觀光業者與科技業者間的交流合作，114年擴大於6月27至29日於高雄駁二辦理南部場，並預計於12月2至3日於台北松菸辦理北部場博覽會。

E、數位媒體虛實整合行銷臺灣：觀光署及所屬國家風景管理處、駐外辦事處，依其市場區隔，共經營70個社群媒體，搭配相關行銷活動加強觸及主要目標市場。截至114年9月，觀光署Facebook計有42萬位粉絲、Instagram計有9.1萬位粉絲及LINE突破121.8萬位好友數。

二、施政規劃重點

遵照賴總統「國家希望工程」之國政願景，以邁向2030年觀光產業為兆元產業，延續「觀光立國」目標，扣合永續與數位之國際發展趨勢，推動觀光品牌全球引客、環島亮點捲動國旅、跨域整合多元旅遊及智慧景區價值升級等4大策略，擴大吸引國際旅客來臺，逐步打造觀光產業成為兆元產業。

(一) 觀光品牌全球引客

1、推動「三個強化策略」引客：

(1) 強化品牌行銷：

A、以觀光宣傳五路齊發（包括參與國際旅展、海外觀光推廣會、戶外廣告、線上宣傳、KOL合作社群平臺行銷等）擴大行銷廣度，以臺灣觀光

全球宣傳影片於國際重要媒體如 CNN、BBC 及社群平臺(如 FB、IG、YouTube 等)播放。

- B、穆斯林倍增計畫：配合新南向政策，以穆斯林人口為多數之馬來西亞與印尼市場為優先目標，精確掌握穆斯林旅遊需求與旅客特性，積極邀請穆斯林網紅、電視旅遊節目等來臺拍攝取材，透過其社群網路、收視群、旅展及推廣活動等對目標客群宣傳，同時持續優化穆斯林友善環境，輔導業者建構清真餐飲友善餐廳、旅宿，完成清真/穆斯林友善認證。
- C、北美客倍增計畫：持續透過參加指標性旅展及舉辦推廣會等，直接與目標客群互動，並藉由與北美主流媒體、網路自媒體及網紅社群等合作宣傳曝光、刊登大型戶外廣告，深化臺灣觀光品牌，並結合亞洲地區主要旅遊目的地主打「一程多站」行程，吸引更多北美旅客順遊臺灣。

(2) 強化合作推廣主題旅遊：

- A、強化雙邊（臺日、臺韓、臺越、臺泰觀光會議及臺泰人才交流）與多邊（如參加 APEC、PATA 等）交流，以台灣燈會、仲夏節、台灣美食展、自行車旅遊節、台灣好湯等多元主題，並整合各縣市在地觀光資源跨部會中央與地方合作，齊心推動觀光主流化。
- B、推動新南向簽證簡便措施：菲律賓、汶萊及泰國已獲行政院同意延長試辦免簽至115年7月31日；並持續爭取「東南亞國家人民來臺先行上網查核」（TAC）恢復越南旅客持日韓證件者適用，以及觀宏專案獲行政院同意延長辦理至115年12月31日，並持續優化申請機制。

(3) 強化海外據點服務：持續強化全球據點服務量能及觸角，拓點多國城市設立台灣觀光服務分處(TTIC)，以全球策略布局及多元化行銷，積極提升國際來臺旅客規模。

2、積極推動「財團法人台灣觀光研訓院」之籌設工作：定位為國家級觀光智庫，透過整合產、官、學及在地社區，

以觀光政策調研、國際合作鏈結、產業地方策進、人才培育認證等四大功能為核心，促進觀光產業升級發展。

（二）環島亮點捲動國旅：

- 1、升級大型觀光活動：推動標竿活動轉型升級（「台灣燈會」結合AI及IP、「台灣仲夏節」結合北回歸線、「台灣自行車旅遊節」結合賽事、「台灣好湯」結合美食），活動景點整合行銷，月月有活動、季季有亮點，如延續113年首次辦理全球知名自行車賽事，「2025環法自行車挑戰賽」訂於114年10月18日於日月潭開騎，預估吸引來自全球40個國家、逾3,500名車友。
- 2、推動第2屆「觀光亮點獎」選拔活動：整合各中央部會、縣市政府、民間公益法人52個推薦單位，結合民間創意與在地力量，推薦191個景點參與遴選，並自114年7月11日起至7月31日為期3週舉辦全民票選活動，提升民眾參與感，捲動超過百萬人次投票參與。後續透過觀光產學專家現勘遴選，將於114年11月11日公布「十大觀光亮點獎」、「最佳國際推薦獎」、「最佳國旅創新獎」及「最佳人氣獎」共32個獎項及啟動行銷推動，並選出115至116年新一輪「台灣觀光100亮點」，鼓勵旅客體驗臺灣各區域四季風情。

3、提供便捷旅運服務：

（1）優化台灣好行及台灣觀巴：

A、台灣好行：為提升國內旅運資源，自112年5月20日至114年10月31日止國內外自由行旅客採電子票證，即享半價，另針對宜花東地區，並自114年1月1日至10月31日，花蓮路線可免費搭乘。

B、台灣觀巴：輔導旅行業者自114年1月1日至10月31日推出「台灣觀巴」套裝旅遊行程2人同行1人免費，配合「台灣觀光100亮點」每月輪值縣市，按季加碼為3折優惠，另配合「台灣仲夏節」114年6月1日至9月1日屏東地區加碼為3折優惠；花蓮地區114年1月1日至4月30日1折優惠、5月1日至9月1日3折優惠、9月2日至10月31日2人同行1人免費，透過媒體廣為宣傳及吸引外國旅客搭乘。

（2）整合運具包裝「Taiwan PASS」便利自由行旅客：持

續朝「產品優化」、「強化品牌」之方向推動，並逐步依照旅客需求，擴大交通及景點串聯，如結合各縣市 Maas 產品，及各交通沿線景點門票，以滿足旅客行旅需求。此外亦結合觀光署「台灣仲夏節-鐵道旅遊節」，推出「鐵道旅遊節特別版」限量優惠專案，吸引民眾使用；另積極結合駐外辦事處資源推廣，強化線上線下行銷推廣，建立來臺首選旅遊商品的品牌印象。

4、接軌永續旅遊：擴大跨域合作，結合業界與部會，串聯鐵道、步道及鐵馬道旅遊環境，推動台灣好行路線減碳、環保及永續化；提升產業人力服務量能，打造更高品質的旅遊體驗與創新服務，擴大觀光經濟效益。

（三）跨域整合多元旅遊：

- 1、景區國際化、旅遊品牌化：繼續執行「觀光前瞻建設計畫」，延續前期執行成果，110至114年共計打造中央國際魅力景區24處亮點，並與地方政府推動地方區域旅遊品牌32處亮點，加強旅遊帶串聯。
- 2、重要廊帶、亮點營造：聯手地方政府執行6處重要廊帶、亮點營造（包括高雄市、臺南市、桃園市、苗栗縣、宜蘭縣及花蓮縣），透過區域資源整合，推動縣市景區國際化。
- 3、推動區域觀光圈觀光：以區域觀光圈做為地方觀光資源整合平臺，打造多元特色的區域旅遊產品，透過大型旅展、市集日等整合行銷，提高各區域觀光圈產品能見度，帶動觀光圈產業發展。

（四）智慧景區價值升級：

- 1、114年擴大辦理「觀光產業數位轉型博覽會」：
 - (1) 邀請產、官、學界共同探討觀光產業數位化之政策推動，匯集旅行業、旅宿業、觀光遊樂業三大觀光產業及科技業之業界代表，透過論壇活動，聚焦產業趨勢及科技應用，分享交流各領域推動智慧觀光成功經驗。
 - (2) 透過智慧觀光相關科技商品廠商交流展示相關產品等創新體驗，提供觀光產業利用科技產品降低人力短缺及提升服務品質之契機。

(3) 為延伸博覽會品牌效益，114年6月27至29日結合交通部觀光署6至9月仲夏節系列活動，至高雄駁二辦理推動「觀光產業數位轉型博覽會-南部場」，協助推動南部地區觀光產業數位轉型意識，擴大展會品牌影響力；另北部場預計12月2至3日辦理。

- 2、辦理「觀光盃 open data 黑客松」活動：舉辦「觀光盃 open data 黑客松」活動，透過競賽方式邀請大專院校學生及新創/企業團隊分組競賽，利用交通部觀光署提供的開放資料，進行數位加值應用，強化觀光開放資料之加值運用；並就觀光產業現行發展痛點，透過科技思考新的解決方案，使觀光產業得以在科技浪潮下持續穩健發展。
- 3、建置「觀光綜合管理平臺」—智慧景區部分：結合科技與創新打造「觀光綜合管理平臺」，第一階段以景區智慧化管理、服務為主軸，彙整多元觀光及交通數據，以跨部門數據共享與應用之方式，通過運用數位技術，以數據治理的概念，由宏觀角度掌握各景區運作狀況，進行自動化和智慧化景區營運管理，減少人力成本，提高遊客滿意度，增強安全保障，實現景區的永續發展。
- 4、設置自動判讀多國語言之 AI 智慧櫃台即時翻譯服務：已於台北松山機場、桃園國際機場、高雄國際機場設置 AI 智慧櫃台即時翻譯櫃台，提供外籍旅客來臺旅遊諮詢需求；114年更進一步於臺中國際機場導入可自動切換多達20國以上不同國家語言之 AI 智慧櫃台即時翻譯服務，增加來台旅遊環境的友善程度。

(五) 推動淨零排碳作業：配合2050淨零轉型政策，以「永續韌性X 數位創新」雙軸轉型為目標，參考國家公園署推動淨零排碳作業方式，以減碳和增匯方式辦理：

1、減碳

建置遊程碳足跡估算平台：就旅行之交通、住宿、餐飲、活動四大面向建立係數，旅行業者可輸入資料計算碳足跡，協助旅行業設計低碳旅遊產品，對接永續旅遊產業鏈。

2、增匯：參考內政部國家公園署作法，針對13個國家風景區內森林、草地、濕地進行碳匯量估算。

參、郵政及交通產業部門

一、重要施政措施及成果

(一) 114年度管制計畫執行情形

1、購建郵政局所計畫（114-117年）

為提升服務品質，提供顧客寬敞舒適用郵空間，並活化資產管理與營運，114年度規劃並辦理購置房地2處及興建局屋25處，截至114年8月，實際辦理購置房地2處（辦理議約1處、辦理使照變更1處）、辦理興建局屋25處（辦理需求確認、委託技術服務或統包作業階段5處、規劃設計作業階段2處、都市更新、都市設計審議作業階段1處、細部設計階段2處、建造執照申請階段4處、工程發包階段1處、施工階段9處、工程竣工1處）。

2、郵政物流園區（機場捷運A7站）建置計畫（103-114年）

- (1) 為推動「智慧物流」及邁向「數位轉型」，建置郵政物流園區包含物流中心、北臺灣郵件作業中心、資訊中心及營運中心。
- (2) 郵政物流園區之道路、公園綠地、兒童遊戲場等公共設施、物流中心、資訊中心、北臺灣郵件作業中心及營運中心均已完工。

(二) 推動重要業務及加強便民措施

1、「i 郵箱」服務提供民眾24小時全年無休的自助取、寄郵件服務，自106年起陸續開發並啟用「一般民眾寄件」、「共用櫃體」、「特約戶（電商業者）寄件」、「捐贈物資」、「智慧郵筒」、「郵政金融卡、儲值卡及電子支付繳付郵資」、「行動郵局APP、郵政金融卡及台灣Pay支付代收貨款」、「會員點數支付」等便民功能。全國已設置2,408座，114年8月底取寄件數約375萬件。

2、配合政府推動行動支付政策，建置「電子支付連結郵政儲金帳戶付款（Account Link）共用平臺」，與各支付業者合作，提供民眾可使用街口支付、i PASS Money、支付連、橘子支付、歐付寶、愛金卡、悠遊付、全支付、全盈支付及玉山Wallet電子支付等帳戶設定連結本人郵政儲金帳戶，使行動支付交易更為便捷，並將持續與各支付業者合作，共同促進我國電子支付之發展。

3、為加強金融友善服務，提供聽、語障者更妥適之協助措

施，自113年3月29日起，於19個縣市及離島主要郵局（共20處）開辦手語翻譯服務，委由身心障礙權益團體手語翻譯員透過視訊（即時）或現場（事先預約）翻譯，協助試辦郵局與聽、語障者溝通。

- 4、建置智慧型叫號機「線上取號」功能，及開辦線上預填表單服務，客戶可於線上預先填妥儲匯單據，列印或儲存預填單條碼，於臨櫃時交櫃員讀取並完成交易，免填寫紙本單據，截至114年已啟用「線上取號」服務郵局有1,048局，縮短顧客實際等候時間。
- 5、為擴大服務價值並強化客戶黏著度，限量推出全臺首張採用VISA 2024年巴黎奧運主題卡面之郵政VISA金融卡實體卡。
- 6、為保障客戶儲金安全、降低遺失卡片風險，自113年3月16日起，未成年儲戶申請VISA金融卡，限額調整為每筆新臺幣2萬元、每日2萬元、每月10萬元，並開放持卡人得依個人消費習慣申請調整VISA刷卡交易限額。
- 7、發行集郵票（商）品：114年度發行「2024年第3屆世界12強棒球錦標賽冠軍紀念郵票」、「國父逝世百週年紀念郵票小全張」、「史懷哲誕生150年紀念郵票」、「量子科學與技術郵票小全張」、「臺灣民間信仰郵票(114年版)」、「臺灣工藝郵票」、「休閒活動郵票(第3輯)」、「臺灣鐵道列車郵票(第1輯)」、「安徒生童話郵票等郵票」及「書法藝術郵票-宋蘇軾書前赤壁賦(下輯)」、「可愛寵物郵票」及「貓貓蟲咖波郵票小全張」等郵票，以饗宴愛郵人士；配合「量子科學與技術郵票小全張」發行，特推出「量子科學與技術郵摺」，內含之小全張採燙印金箔，廣受市場好評；另以4月25日發行之「臺灣民間信仰郵票(114年版)」觀世音菩薩為主題推出「慈光普照黃金鑄錠」2款，為極具庇佑意涵與工藝價值之珍藏品；配合「臺灣鐵道列車郵票(第1輯)」發行，與臺鐵公司共同發揮文創精神，發售6款「中華郵政X臺鐵聯名系列商品」，滿足集郵及鐵道愛好者。另於「貓貓蟲咖波郵票小全張」發行暨商品發表會現場同步揭曉「咖波悠郵好日子」聯名商品，跨界合作展現郵票設計創新一面。
- 8、辦理「114年郵票選美活動」、「2024年第3屆世界12強棒球錦標賽冠軍紀念郵票」發行典禮、「史懷哲誕生150年

「紀念郵票」發行典禮、「臺灣工藝郵票」發行典禮、「海底郵筒擴大再次登陸」活動發布記者、「中華民國114年全國郵展暨中泰聯合郵展」，並於全臺各地郵局辦理「114年暑期親子集郵研習營」，及各地區學校推廣成立「集郵教室」；結合社區資源推廣「樂齡集郵社團」，推展集郵活動，發揚集郵文化。

- 9、郵政博物館辦理多元、精緻郵票展覽，以吸引民眾入館欣賞。截至114年9月，共辦理「幸福滋味-美食郵票特展」、「郵電藝起-臺灣近代畫作郵票特展」、「翱翔郵壇-飛雁古票特展」、「FUN 玩具-童玩郵票特展」、「數學郵樂園」及「蛇來蛇趣生肖郵票集錦」等6項展覽。
- 10、「郵政博物館數位典藏系統」提供前臺典藏品線上查詢、展示及後臺管理功能，並串聯整合多媒體資源，達到保存文化資產之目的。截至114年9月，已上線15類296件典藏品及「真善美一方寸間的女性形象特展」、「翩翩飛羽-映像·郵票特展」、「記疫郵新2.0：COVID-19防疫郵票特展」、「奇幻星空郵票展」、「ㄉㄉㄇㄉ遊臺灣特展」、「珍稀古票郵封特展」、「童真藝趣-世界兒童畫特展」等7部「線上展覽」，供民眾上網瀏覽。
- 11、因應金融監督管理委員會發布「金融資安行動方案2.0」，自113年3月12日起參與金管會「零信任網路架構工作坊」，辦理零信任網路現況調查作業及提供「金融零信任架構參考指引（草案）」修正建議，並完成零信任網路導入規劃於12月27日提報董事會通過，以配合政府政策強化資安防護。114年辦理身分驗證、設備合規及網路微切分等零信任網路管控機制測試作業。
- 12、為防堵網路詐騙管道，郵政公司持續主動偵測及通報關閉偽冒釣魚網站，並協助民眾檢舉偵辦電子郵件或簡訊詐騙案件。自113年迄今，檢舉偵辦134件網路詐騙案件並通報關閉41個偽冒釣魚網站。
- 13、配合政府防詐作業，自114年2月起，配合主管機關要求積極辦理各項防詐作業，新增「留存灰名單異常轉帳資訊」、「警政署失蹤人口查詢」、「串接警政署165反詐騙防詐系統平臺」、「轉帳交易戶名查詢機制」等作業，以及加入財金公司「金融阻詐聯防平臺」，於114年6月30日起提供即時照會/被照會功能。

14、為維護金融秩序打擊犯罪，截至114年8月，防制金融詐騙1,900件，減少民眾財產損失約9.11億元。另配合政府洗錢防制及打擊資恐及資武擴政策方面，113年至114年9月，已申報疑似洗錢交易2,204件，大額通貨交易51萬6,971件。

15、為提升客戶體驗，已於113年12月優化 EZpost 郵寄便網站國內寄件功能使用者操作介面，由系統依照客戶輸入之收寄件人、郵件重量及尺寸等基本資料，自動預估郵資，並推薦適合的交寄方式供客戶選擇。另於114年3月新增 EZPost 郵寄便網站上門收件專區，提供預估郵資及一般非假日3日內預約上門收件服務，提供客戶更多郵件交寄方式。

16、強化數位化服務，建構金融友善環境

- (1) 自113年7月27日開辦印尼小額安心匯款服務，提供移工客戶合法、安全又便捷之匯款管道，落實普惠金融。
- (2) 自113年7月27日起，新成立契約如有因辦理撤保、不同意承保或承保內容變更致須退還保險費者，要保人如未臨櫃辦理，郵政公司得將應退還之保險費逕退予轉帳代繳保費之帳戶，以加速退費效率。
- (3) 自113年8月6日起，與證券公司合作跨業整合線上開戶服務，客戶申請郵政數位存款帳戶時，得視需求同時線上開立證券帳戶，並設定郵政帳戶為證券出入金帳戶，擴大郵政帳戶應用場景及增加帳戶投資理財功能。
- (4) 自113年9月19日起，高齡錄音新增離線錄音功能，業務員於執行高齡者錄音過程中，如因網路訊號不良斷線，系統仍可持續錄音，俟連線後再進行上傳作業。
- (5) 自113年10月30日起，開放全體業務員使用行動投保「保險費轉帳扣款電子化授權服務」功能權限，以加速推展行動投保無紙化作業。
- (6) 為因應身心障礙者、高齡族群等多元客群的需求，自113年11月16日起，郵政公司網路郵局新增壽險業務無障礙網頁功能，以提升金融友善服務體驗。

- (7) 自113年12月24日起，放寬非標準件均得以行動投保進件，以提升行動投保使用便利性，並加速要保書資料數位化，以利推動輔助核保作業，提升核保品質。
- (8) 自114年2月18日起，提供 Samsung Pay 綁定郵政 VISA 金融卡之多元行動支付服務。
- (9) 自114年3月19日起，為強化安全控管，限制行動郵局之設備綁定功能於同一裝置可綁定帳號數量。
- (10) 自114年3月26日起，開放全體業務員於支局櫃員系統登打行動投保資料，以加速業務員要保書建檔速度及促進流程數位化。
- (11) 自114年5月26日起，於行動郵局 APP「錢包」功能新增「其他支付設定」功能，用戶可於行動郵局直接向電子支付業者進行連結帳戶綁定。
- (12) 自114年5月26日起，於行動郵局 APP 新增「線上續卡」功能，方便儲戶於行動郵局進行續卡申請，可選擇於支局領卡或郵寄領卡方式。
- (13) 自114年6月30日起，開放全體業務員使用行動投保辦理理賠作業，業務員可主動提供理賠服務，保戶得免臨櫃辦理，優化保戶服務體驗。

17、提供全齡保險服務，落實普惠金融精神

- (1) 113年9月5日發售「郵政簡易人壽珍愛015保險」兒童保險新商品，有助滿足兒童族群基本保險需求。
- (2) 113年12月16日發售「郵政簡易人壽心e88定期壽險」，貼近保戶投保需求，提供全齡保險服務。
- (3) 114年6月26日發售「郵政簡易人壽好吉利保險」，滿足客戶多元投保需求，強化國人保險保障。

(三) 提高資金運用效益，持續支援政府公共建設及民間投資計畫

- 1、密切關注國內、外金融市場情勢變化，審慎規劃資產配置，加強避險策略及資產負債管理，以降低投資風險，提升資金運用效益。
- 2、繼續配合辦理政府核准之重大公共建設及民間投資計畫融資，截至114年9月，提供郵政儲金支援國家中長期經建融資之未還款餘額為50.8億元。

3、支持政府推動新創重點產業政策，截至114年9月，已投資六大核心戰略產業相關概念之有價證券4,556.02億元。

（四）配合政府能源政策，促進環境永續發展

1自108年起辦理溫室氣體盤查及查證，取 ISO 14064-1證書。

113年辦理總公司(金山及愛國大樓)、臺北郵件處理中心及全臺各級支局(1,295局)溫室氣體盤查及查證專案，取得郵政公司組織層級碳排放總量，相關數據揭露於113年永續報告書。

2、持續推動 ISO 50001能源管理系統

(1) 為順應國際重視企業能源管理之趨勢，具體實踐企業社會責任，持續推動能源管理系統，以系統化、標準化及制度化的方式，提升能源使用效率，並透過盤點所有重大耗能設備，找出改善的機會點，以落實能源管理。

(2) 自108年起啟動建置「ISO 50001：2018能源管理系統」，111年完成總公司(金山大樓)及基隆郵局等19處據點；112年增加澎湖郵局等18處據點；113年納入各等郵局所轄特級及甲級支局參與能源管理系統。郵政公司每年皆完成第三方驗證並取得 ISO 50001證書，未來持續改進能源績效、提升綠色競爭力及促進環境永續發展。

3、配合節能減碳政策，建立綠能物流車隊

(1) 為響應政府推動綠能產業及配合行政院「空氣污染防治行動方案」，於106年開始導入電動機車，並持續汰換燃油機車、大量採用電動機車，以建立綠能車隊。截至114年9月底，已完成電動機車交車500輛，其中汰換燃油機車為電動機車205輛、電動機車汰舊換新295輛，交車後電動機車數量3,630輛，占比為46.1%。

(2) 配合節能減碳政策，於113年11月新增招領郵件數位簽收功能，客戶臨櫃領取郵件時，無須列印單據，直接於郵務窗口金融讀卡機進行數位簽收，截至114年9月，已有438局啟用此服務。

(3) 配合國家電動機車產業發展政策，預估可提前於114、128年完成占比50%及100%運具電動化及無碳化目

標。

4、致力於 ESG 永續發展，積極推動永續金融

持續將永續 ESG 理念嵌入各項金融產品與服務，針對郵政 VISA 金融卡申請 IS014067 碳足跡認證，113 年 10 月 1 日取得環境部「IS014067：2018」碳足跡標籤，透過盤查金融卡服務生命週期，計算所產生之碳排放量，作為未來節能減碳參考依據，以具體行動響應政府淨零碳排目標，接軌國際永續趨勢。

5、郵政公司分別以主題「SDG13 落實碳管理」、「SDG04 攜手員工共創智慧郵政」及「SDG08 擘劃智慧郵務新藍圖」，參加財團法人台灣永續能源研究基金會「2025 第五屆台灣永續行動獎」評選，獲頒「環境永續—金級」、「社會共融—金級」及「經濟發展—銅級」3 項殊榮。

（五）關愛社區，善盡企業社會責任

- 1、截至 114 年 6 月，辦理「身心障礙者到府收寄及投遞掛號郵件服務」，收寄 1,358 件、投遞 3,749 件，收寄及投遞共計 5,107 件。
- 2、持續深化關懷獨居長者，包括居家探視、緊急異常通報及年節慰問等，截至 114 年 8 月，共計關懷 61,345 人次。
- 3、積極贊助社會福利工作推展，對於依法設立之社會福利團體給予適當郵資優惠，截至 114 年 7 月，郵費折讓郵資優惠共 794 萬餘元。
- 4、依農產品產期製定年度「郵政協助各地特色農產行銷行事曆」，建構「中華郵政協助農產品行銷服務平臺」，辦理關懷農產行銷活動，提供小農網路行銷、金流代收及物流遞送等一條龍式服務，以產地直送方式，讓消費者嚐鮮，農民並配合撥出小部分貨款，捐助當地弱勢團體，創造「農民」、「消費者」、「弱勢團體」三贏。截至 114 年 8 月，共辦理 28 檔關懷農產行銷活動，農產品銷售金額總計 2,464 萬元，公益捐款金額約 40 萬元，捐助對象共計 20 個公益團體。
- 5、配合政府扶助經濟弱勢家庭政策，協助辦理「兒童與少年未來教育及發展帳戶」繳存款代收作業，截至 114 年 8 月，代收繳件數 125,010 件。
- 6、為善盡企業社會責任，114 年度與財團法人陽光社會福利

基金會合作辦理「為陽光孩子點燃希望 勇敢茁壯」公益捐款活動，以實際行動關懷協助弱勢族群，提升郵政公司公益形象及郵政 VISA 金融卡知名度。

- 7、為協助增進普惠金融服務，帶領民眾認識郵政 VISA 金融卡、儲匯業務數位服務及配合政策宣導防制洗錢與防制詐騙，每年定期舉辦金融知識校園、社區及社區大學講座，以強化金融教育宣導與普及金融知識，截至114年8月，共舉辦112場次。
- 8、辦理中華郵政樂齡運動公益活動，鼓勵銀髮族保戶走出戶外、培養運動習慣及維持身心健康，截至114年9月，共計辦理20場次，參與人數共1,960人。
- 9、為推廣全民健康運動，郵政公司與臺北市身障桌球協會於114年7月12日舉辦「114年郵政壽險盃全國身心障礙桌球賽」，合計20隊計135名選手共襄盛舉。
- 10、利用中華郵政全球資訊網建置郵政公益平臺，免費提供公益勸募團體提出申請，截至114年9月，已核准225件公益平臺上架申請案。
- 11、扎根人文關懷，落實公平待客
 - (1) 郵政公司落實普惠金融，長期透過全臺各地郵局，走入社區和校園加強金融保險知識暨防詐的宣導，近年更擴及原鄉、偏鄉及離島等地區，於板橋致理科技大學及苗栗獅潭鄉竹木社區活動中心分別舉辦「114年金融保險知識暨防詐宣導公益講座」，提升民眾防詐意識並建立正確的金融保險知識，消弭城鄉差距，發揮在地力量。
 - (2) 郵政公司為提供高齡保戶更貼心的服務，於114年下半年陸續開辦高齡模擬體驗課程，真實體驗身體機能退化在日常生活中所面臨的不便與挑戰，並於員工基礎教育訓練學程新增高齡保戶權益保障及金融友善服務相關課程，塑造高齡友善的環境，全面提升郵政服務品質。
 - (3) 郵政公司榮獲金融監督管理委員會「113年度保險業配合政策推動各項業務頒獎典禮」微型保險競賽「業務績優獎」、「身心障礙關懷獎」、小額終老保險競賽「友善高齡獎」、「普及保障獎」等殊榮，將保險守護傘延伸至偏鄉離島，讓更多弱勢家庭和高齡

長者享有基本保障。

12、關懷弱勢物資捐贈活動

(1) 114年6月4日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於苗栗聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品、農產品及民生用品等物資予苗栗縣獅潭鄉竹木社區發展協會及苗栗縣獅潭鄉豐林國小。

(2) 114年7月11日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於屏東聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等予屏東縣萬丹鄉興化國小。

13、為發揮寓教於樂功能，郵政博物館自110年12月起，每月雙週六下午3時於該館4樓「兒童郵園」森林教室舉辦「聽鴿鴿說故事」活動，讓親子同享溫馨週末時光；截至114年9月，共舉辦17場次。

14、防制「非洲豬瘟」疫區肉類製品以郵件方式進入臺灣，成立「防疫應變小組」，於107年12月18日訂定相關防制作業標準程序及措施；108年1月至114年8月，配合財政部關務署及農業部動植物防疫檢疫署共同防制查緝含有非法肉製品之進口郵件共計5,432件。

(六) 郵政公司營運實績

表格1

郵政公司營運實績表（業務面向）

單位：新台幣千元

項目	114年8月止 實際數	114年度 預算數	預算 達成率
郵件收寄件數（千件）	1,202,028	1,741,254	69.03%
集郵收入	496,460	568,900	87.27%
儲金日平均餘額	7,386,200,014	7,300,000,000	67.36%
匯款承作量	1,016,353,551	1,393,000,000	72.96%
保費收入	50,473,356	85,336,000	59.15%
代理承作量	3,238,581	4,541,000	71.33%

表格2

郵政公司營運實績表（財報面向）

單位：新台幣千元

項目	114年8月止 實際數	114年度 預算數	預算 達成率
總收入	236,197,239	247,474,110	95.44%
總支出	236,012,068	243,071,509	97.10%
稅前淨利	185,171	4,402,601	4.21%
所得稅費用	-3,915,000	880,520	-444.62%
本期淨利	4,100,171	3,522,081	116.41%

（七）中華電信公司公股股權管理

依據行政院「公股股權管理及處分要點」規定，辦理中華電信公司公股股權管理，114年股東常會通過113年盈餘每股配發現金股利5元，獲配逾136億元現金股利，增裕國庫。

（八）督導中華電信公司配合政府推動淨零轉型，落實 ESG（環境保護 Environmental、社會責任 Social、公司治理 Governance）永續理念

- 1、中華電信公司配合交通部2050淨零轉型關鍵戰略七「運具電動化及無碳化」，全面推動營業用車輛汰換為電動車計畫，113年起除加入EV100國際倡議，已採購292台工程電動車、2台業務電動車、33台首長公務租賃燃油車輛改為電動車，且於營運據點及公司內安裝充電設備，致力降低營運所產生的碳排放量，共同響應低碳交通轉型。
- 2、為因應全球氣候變遷並接軌聯合國2050年淨零目標，中華電信公司於董事會功能性委員會層級成立永續發展暨策略委員會，並於經營層級成立永續發展推動委員會，積極參與國際倡議組織，包括RE100、SBTi、EV100認證等，擬訂永續發展策略及推展各項永續／ESG行動方案，並攜手供應商一起為淨零減碳努力，為產業及社會的永續發展做出更多貢獻。113年通過SBTi溫室氣體淨零（Net Zero）目標驗證，超前承諾在2045年即達成淨零目標。同時，中華電信亦積極推動生物多樣性，113年發布臺灣電信業首本中英文版的TNFD報告書，並推行「百種保育計畫」

及「黑面琵鷺 AI 辨識解決方案」，結合 AIoT 技術實現即時監測與風險管理，以科技創新支持生物多樣性保育；已於114年7月完成2024年度 TNFD 報告書。

- 3、中華電信公司致力打造友善幸福的工作環境，助員工好薪情「願婚、敢生、樂養」，114年持續推動各項福利措施：定額加薪2,400元、伙食津貼每月由2,400元提高至3,000元，及增給交通津貼每月1,000元、發放一次性獎金2萬元；並持續優化育兒福利措施：撫育6歲以下幼兒每工作日減少1小時工時不減薪、設立10處18班職場教保中心、產假13週、生育補助每胎8萬元等。
- 4、中華電信公司全面落實永續作為，屢獲國內外評比機構肯定，包括：晉升 MSCI ESG 最高等級 AAA 評等、三度獲列 S&P Global 永續年鑑且 ESG 表現穩居全球 TOP 5%、蟬聯 DJSI 道瓊永續指數世界成分股且13度榮登新興市場成分股、全球唯一獲標準普爾 S&P 長期信用最高評等 AA 之電信公司、連續四年榮獲 The Asset ESG 最高榮譽 Jade Award、Newsweek 雜誌全球十一大及台灣唯一入榜「2024 年全球最值得信賴企業」電信業者、國內唯一榮獲英國標準協會(BSI)2024「ESG 永續發展人才培育典範獎」、TCSA 2024台灣企業永續獎十大典範企業及永續報告書白金獎、臺灣證券交易所公司治理評鑑十度榮獲 Top 5% 等。

（九）推動民間參與公共建設及招商

透過公私協力，提升交通建設服務品質，推動辦理民間參與公共建設案件，截至114年9月，完成簽約6件約85.27億元。

（十）促進國際交流與合作

- 1、參與韓國仁川於114年7月28日至8月1日舉行之亞太經濟合作 (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) 第65次觀光工作小組會議 (Tourism Working Group Meeting, TWG65)，APEC 2025的三大優先主題為連結、創新、繁榮；兩項關鍵成果為 APEC 人工智能倡議及應對人口結構變化協作框架。
- 2、參與韓國仁川於114年8月4至5日舉行之韓國智慧移動論壇(Smart Mobility Forum)及8月6至8日舉行之 APEC 第55次運輸工作小組會議 (Transportation Working Group Meeting, TPTWG55)，我國代表團於前揭論壇與各經濟體代表互動交流；另於 TPTWG 55會議中亦報告分享報告按

飛行時數計費（PBTH）模式對航空安全、維修風險及監管的影響、邁向淨零：國際海運減碳新規與我國推動規劃、應用人工智能和數字孿生加強治理，除提升我國能見度外，並促進國際之交流合作。

二、施政規劃重點

（一）適時推展新種郵遞服務，滿足顧客多元用郵需求

配合政府全球運籌管理政策，結合郵政通關簡便、普及投遞特點與自由貿易港區境內關外優勢，推展自由貿易港區貨物郵遞出口業務（簡稱自轉郵），積極洽商跨境電商平臺與港區事業合作，來臺設立發貨倉並透過自轉郵機制郵遞出口。

（二）持續辦理包裹快捷多元收寄管道與遞送服務

1、提升 i 郵箱使用率

i 郵箱提供民眾24小時全年自助取/寄件服務，有效延伸郵局營業時間，自開辦以來不斷擴大應用場景，除持續優化布建點位及操作介面並與電商、物流商及超商業者合作外，更響應低碳永續理念，發展成為環保、公益及資源再利用的平臺，活化閒置物資創造減碳效益。

2、無紙化數位簽收作業

自111年7月1日起，投遞人員使用 PDA 投遞快捷、包裹郵件時，提供消費者包括面板簽名、照相及 QRcode 無接觸數位簽收方式，並利消費者可即時查詢郵件遞送結果及簽收資料，透過此無紙化簽收服務，兼收節能減碳及提升消費者滿意度之效。111年7月1日至114年9月，約節省A4用紙約495萬張，未來持續推廣辦理。

（三）持續優化「行動郵局」APP，提供用郵客戶新型態交易體驗

1、111年3月21日推出新版「行動郵局」APP，提供各項創新服務如「生物特徵辨識快速登入」、「QR Code 及手機號碼轉帳」、「無障礙功能設計」等；續於112年3月提供壽險保障分析、線上購物、個人帳務分析及自訂推播提醒；7月提供結清銷戶、手機門號轉帳2.0、數位 VISA 卡、外匯匯出匯款等服務，12月提供非約定預約轉帳功能。

2、113年1月新增錢包及無卡存款認證，3月優化設備綁定流程及卡片功能設定服務（調整刷卡額度）；6月新增自動偵測手機使用語系功能，引導用戶切換英文操作介面使用行動郵局所有功能，全面升級友善操作環境；7月開辦

印尼小額安心匯款服務，提供合法、安全又便捷之匯款管道。

3、114年5月「錢包」功能新增「其他支付設定」功能，用戶可於行動郵局直接向支付業者進行連結帳戶綁定，新增「線上續卡」功能，方便儲戶於行動郵局進行續卡申請，可選擇於支局領卡或郵寄領卡方式。未來將持續優化，提供用郵客戶多種態樣之數位化服務。

（四）持續建置郵政物流園區，結合臺北港、桃園機場海空運優勢，創造海空郵聯運國際商機

郵政物流園區計畫期程於114年結束，園區各項工程於114年7月北臺灣郵件作業中心及營運中心工程完成驗收後已全數完工。114年底將完成「分揀設備採購案」與「輸送設備採購案」驗收及點交工作。園區建置完成後，將創造5,000名就業機會，提供倉儲空間及處理全臺70%郵件量，是支援電商產業發展最佳後盾；臺北港、桃園機場持續發展海運快遞、航空物流，助益物流產業拓展跨境商機；三園區分別具倉儲配送、海運、空運等優勢，結合海空郵聯運發揮地理區位及豐沛運能優勢，將促進電商、物流業者深耕臺灣、航向國際。

（五）持續辦理臺北郵局參與公辦都市更新案

本案係國家級公辦都市更新之指標性案件，由郵政公司擔任實施者，結合國家產業發展政策，預計打造國家創新創意及金融中心，並配合西區門戶計畫，將臺北北門郵局古蹟棟形塑成為國家級郵政博物館，導入科技技術結合歷史文化古蹟，創造智慧科技與人文藝術兼顧之生活價值，可帶動周邊觀光、旅遊、文化產業整體發展。114年郵政公司預計辦理古蹟土地範圍修正、容積調派及委託設計監造建築師招標等作業，已於9月25日向地政事務所申請辦理古蹟土地分割作業；9月26日完成委託設計監造建築師決標，持續積極辦理。

（六）持續推動數位金融服務

1、為因應金融科技發展趨勢，提供客戶便捷服務，持續運用數位科技提升保險服務，優化消費者體驗歷程，已規劃將行動投保全面無紙化，以達成省紙及節能減碳之成效。

2、為提供方便與即時的保險科技服務，規劃導入AI技術，利用生成式AI建立智能回復生成Chatbot，方便業務員內部作業規章搜尋功能，提升作業效率。另規劃導入高

齡錄音 AI 智能檢核功能，以持續精進高齡友善作為，落實公平待客原則。

(七) 為落實多元票證支付環境之政策，續推動「乘車碼」服務，以滿足民眾交通場景需求

持續推動交通運輸虛擬票證之「乘車碼 (TWQR)」產碼服務及乘車交易附加服務功能，114年3月19日開辦金融卡雲支付用戶搭乘大眾交通運具進出閘門或上、下公車時，開啟「台灣行動支付」APP 並出示乘車碼 QR Code，經交通運輸業者之車機（或閘門設備）掃碼核驗，車資即於持卡人金融卡雲支付帳戶內扣款，落實智慧、友善之交通運輸服務。

(八) 開辦存簿儲金通儲戶得以簽名做為預留印鑑服務

為提升友善金融服務，存簿儲金通儲戶開放得使用簽名做為預留印鑑，嗣後臨櫃提款或申辦各項業務，可憑簽名辦理，以提升客戶使用存簿儲金之便利性。

(九) 持續推動集郵票商品創新與行銷

持續運用特殊材質、印刷工藝印製郵票，設計實用、潮流之集郵商品，形塑品牌形象，並導入行銷科技，運用數位科技打造多樣性互動體驗，貼近客戶生活，培養年輕集郵客群，及分析用戶數據，以利後續行銷及追蹤行銷效果。

(十) 配合政府推動數位支付政策，提供「數位券」服務，以利儲戶便捷領取並使用政府補助

為優化數位金流及支付作業，由財金公司建置「數位公共建設金流平臺-數位券」，並偕同金融機構運用「TWQR」完善我國消費支付環境。114年7月1日開辦郵政金融卡雲支付/HCE 手機 VISA 卡用戶於「台灣行動支付」APP 進行數位券匣(錢包)申請、領取、支付抵用、登記等服務，至支援數位券之商家消費，得使用數位券折抵。

(十一) 整合郵政各業務會員資源，打造郵政生活圈

建置郵政會員點數平臺，以行動郵局 APP 作為「郵你生活圈」之單一入口，整合各業務會員資源，並運用會員點數行銷策略，提供客戶更多元、便利的服務體驗。

(十二) 持續擴增行動支付使用場域

114年2月18日開辦 Samsung Pay 服務，客戶使用 Samsung Pay 綁定郵政 VISA 卡後，即可使用手機購物，並透過 VISA 國際組織代碼化服務，提高交易安全，擴增使用場域；後續規劃建置

Apple Pay 綁定郵政 VISA 金融卡功能，提供民眾更多元行動支付方式。

（十三）持續辦理中華電信公司公股股權管理

依據行政院「公股股權管理及處分要點」規定，辦理中華電信公司公股股權管理，除秉持強化公司治理、維護公股股權及落實企業經營之原則外，並持續督請該公司加強風險管理、落實稽核作業，及達成兼顧客戶服務、股東權益及員工權益之三贏目標。

（十四）持續促進民間參與公共建設

交通部將依行政院核定之「兆元投資國家發展方案」，持續積極推動招商行動方案，擴大辦理招商大會，引進民間資金及創新經營模式投入交通建設及觀光遊憩設施，期為民眾帶來優質的創新交通服務，共同創造政府、業界及民眾之三贏。

（十五）持續推動國際交流與合作

交通部將持續辦理本部部次長接見外國官員、駐臺代表等拜會案，並將持續辦理我國對外雙邊及多邊經貿合作協定等涉及運輸、觀光、郵政等相關事務，促進我國交通運輸之國際交流與合作。

肆、氣象部門

一、重要施政措施及成果

交通部中央氣象署（以下簡稱氣象署）透由「氣象業務白皮書」，做為未來10年業務發展的藍圖，持續以「運用前瞻科技，提供人民有感、社會有用、國家有益的氣象服務，共創韌性永續的生活」為使命，以「核心技術」、「有感服務」、「夥伴關係」及「營運韌性」為四大主軸，積極推動「深化核心技術，接軌國際前瞻科技」、「優化有感服務，貼合各界使用需求」、「活化夥伴關係，實現互惠永續成長」及「強化營運韌性，建構穩健高效組織」4大政策；更進一步強化支援國家因應氣候變遷，透由公私協力結合氣象產業提升我國整體氣候服務量能，增進國家面對氣候衝擊與風險的韌性。

（一）氣象資訊服務方面

- 1、114年1至9月，透過全球資訊網查詢氣象資訊者為1億6,032萬3,732人次；114年1至8月，使用智慧型行動裝置安裝生活氣象App計34萬673人次，自上線以來累積下載達599萬人次；114年1至9月氣象資料開放平臺之資料下載超過11.17億次。
- 2、114年1至9月，氣象署署本部接待機關、學校、團體參訪計140梯次4,632人；參訪臺灣南區氣象中心附設展示場計1萬4,898人，於114年7月12至14日辦理氣象署2025年度開放參觀活動「透視風雲 掌握未來—氣象遙測新視界特展」，共展出54項活動相關主題攤位，蒞臨貴賓及參訪民眾共計逾10,012人；受理申請提供氣象、海象或地震等資料案件計1萬7,867件。
- 3、為強化海氣象監測能力，氣象署持續執行「智慧海象環境防災服務計畫（110至115年）」，113年1月至114年7月完成臺中、彭佳嶼、七美、富貴角及蘭嶼共5座資料浮標年度布放；113年至114年7月完成20個高密度沿岸海氣象觀測站建置作業，預計年底完成全案新增110站沿海氣象站之目標；至今完成新增10艘船舶氣象觀測驗收（累計30艘），114年預計累計完成50艘船舶氣象站安裝作業。
- 4、氣象署及經濟部水利署持續進行「氣象水利防減災與氣候變遷」合作提供之水庫集水區客製化雨量預報產品，對政府各單位辦理水資源管理相關重大決策，具實質助益，尤其對水利署於水情研判及供水情勢檢討作業，提

供重要決策參考依據。

- 5、氣象署與農業部簽訂「農業氣象資訊服務及應用合作」協議，執行「提供全方位農業氣象資訊」及「強化農業氣象觀測服務網絡」計畫，提升農業生產、災防及風險管理等效益。至114年9月底，新增或升級89站農作專區農業氣象站，另於10個農業氣象站新增設土壤水分監測計（累計達40個站），提供農業單位進行科研應用。作業化產製291個作物或畜牧專區（含5個參與式防災自設點）、55個養殖漁業專區、124個農業氣象站點及368個鄉鎮，共838個精緻預報點位。
- 6、為加強防災氣象（含地震、海嘯）警示訊息之推播，以增進社會大眾接收預警通知及應變需求，截至114年9月底，與12家電視媒體簽約，即時推播預警訊息。

（二）地震測報方面

- 1、114年1至9月，共發布顯著有感地震報告125次，小區域有感地震報告407次，處理地震定位資料逾1萬9,500筆，透過災防告警細胞廣播訊息系統(PWS)發布地震預警計294次。
- 2、114年執行「強地動觀測第6期計畫-發展智慧化地震預警系統」並配合前瞻基礎建設2.0「都會區強震預警精進計畫」(110至114年)，逐年分區建置都會區客製化地震預警系統，113年如期完成高雄市現地型地震預警演算法及客製化地震預警系統並進行上線測試。114年刻正建置臺中市客製化地震預警系統，對中部都會區發生中大規模之淺層地震，地震警報發布時間由地震後10秒縮短至7秒左右，地震預警盲區大小亦縮小至25公里，具體提升中部都會區中大型地震之預警效能。
- 3、114年1至8月「臺灣地震與地球物理資料管理系統」提供資料服務計793人次、520萬5,074筆地震觀測資料，持續推動地震與地球物理資料庫整合及服務。另繼續提供強震即時警報訊息至全國高中職、中小學、防救災單位、政府機關及交通運輸主管單位等逾4,400個客戶。
- 4、為強化馬尼拉海溝地震與海嘯即時監測，執行「臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫」，113年5月27日第2次修正計畫書奉行政院核定，期程改為110至117年，系統規模縮修減為200公里長海纜與3座測站。計畫

完成後預估對臺灣西南部沿岸提供14秒地震預警時間及30分鐘海嘯預警時間。

(三) 氣象、海象測報方面

- 1、精緻化預報自101年起已邁入第13年，預報深入臺灣每個角落，逐3小時天氣預報，時效由2天延長為3天，洋面預報服務時效方面，遠近海預報延長至5日，鄉鎮沿海預報延長至3日，未來1日之溫、濕度預報時間解析度由3小時提升至1小時，未來3日之降雨機率預報時間解析度由6小時提升至3小時；透過更細緻之預報資料，讓使用者更能掌握溫濕度及降雨機率變化時序，以利各項戶外活動參考使用。
- 2、為提升颱風風災預警能力，於114年颱風季起於颱風警報期間辦理「濱海鄉鎮風力預報」服務，於「風力預報單」新增濱海鄉鎮風力預報，民眾可於颱風警報期間，透過官方網站或生活氣象 App 查詢濱海鄉鎮與都會區的風力預報；並於颱風警報期間辦理縣市政府視訊連線會議說明都會與濱海鄉鎮風力分布及變化趨勢，使地方政府更了解都會區及濱海鄉鎮的風力影響差異，提供各縣市政府進行停班課決策參用，該服務已於丹娜絲颱風警報期間(114年7月5至7日)首次提供。
- 3、為強化溪流活動安全，自113年起正式實施「山區暴雨之溪水暴漲警示訊息」，提供全臺11縣市24個溪流區未來72小時逐3小時及未來7日逐12小時天氣預報資訊；並於短延時強降雨可能導致溪水暴漲時發布「山區暴雨之溪水暴漲警示訊息」災防告警細胞廣播服務，提供民眾及各級防災機關即時應變並進行溪流遊憩民眾之疏散撤離，113年1月至114年7月，總計勸離268場計3,225人(其中114年1至7月底，總計勸離88場共47人)。
- 4、強化天氣特報資訊，111年低溫特報鄉鎮燈號上線、112年再推出高溫資訊鄉鎮燈號；114年3月起開始試辦「陸上強風特報鄉鎮燈號」，提供更細緻的鄉鎮強風預警與燈號分級資訊，預計114年底正式上線，供民眾參考及政府相關防災單位應變決策使用。
- 5、114年繼續辦理宜蘭、雲林2座防災降雨雷達建置，土建工程已完工，後續完成雷達建置後，有助升氣象掌握能力與定量降雨估計準確度；114年6月10日馬祖觀雨雷達

站房設計監造採購案決標，9月30日完成規劃報告書。

- 6、114年1至8月發布一般天氣預報：全國各鄉鎮市區天氣預報共35萬7,696報，臺灣附近各海域漁業氣象預報共3萬1,104報；發布各類災害性天氣特報：低溫219報，豪雨、大雨特報共621報，濃霧特報共160報，陸上強風特報共630報；即時天氣訊息2報，長浪即時訊息70報，大雷雨即時天氣訊息815報，高溫資訊435報；熱帶性低氣壓6報、颱風警報共49報，至9月較大規模或較劇烈豪雨加強作業3次。
- 7、持續進行日本氣象衛星向日葵及各國繞極衛星資料之接收任務，建立衛星遙測資料接收監控平臺。114年1至9月接收各種氣象衛星資料7萬7,172次，處理與儲存資料量9萬2,368GB，產出應用產品643種。
- 8、114年1至9月完成龜山島、蘭嶼、七美、臺中、龍洞、東沙島、馬祖、彭佳嶼、富貴角、花蓮、新竹、小琉球海氣象資料浮標年度布放；114年1至7月接收波浪觀測資料約13萬筆、海水溫觀測資料約119萬筆、沿岸潮位觀測資料約118萬筆、海流觀測資料約4萬筆。
- 9、114年1至9月，因應丹娜絲颱風暨0709大規模豪雨事件、薇帕颱風、0728豪雨、楊柳颱風及樺加沙颱風警報暨0923大規模豪雨事件 CEOC 開設，氣象署共進駐(含參加視訊會議)共119人次；各氣象站進駐 EOC 共32人次。

（四）氣象科技研究發展方面

- 1、推進氣象科技與智慧預報量能：

透過導入全球 AI 預報模型、優化高解析度預報系統與衛星監測技術，並整合雷達與雲端資料共享平臺，提供精準氣象服務。另聚焦氣象雷達災防預警技術提升，結合 AI 降雨與冰雹識別、快速反應資料同化及機率式預報應用，強化即時監測與預警精準度。

（1）執行氣象數位治理及產業應用創新計畫(114年)：

- A、全面導入全球 AI 預報模型（如：GraphCast、Aurora 等），主動掌握國際技術趨勢。強化區域預報解析力，落實地形與地表參數即時優化應用開發預報加值產品（如：能見度、陣風風速等），快速轉換預測結果為實用資訊服務。

B、完成第3及4週全年不同模式降尺度至臺灣降雨預報歷史預報評估及高解析格點降尺度預報模型&校驗程式 GPU 化；完成焚風機率預報之長期評估(斑鳩站)。

C、活化資料治理，創造永續價值，完成國家氣象資料庫身分驗證功能。

D、於雲寶問天氣測試英語文字輸入及語音辨識功能，進行對話調整與問題修正；完成氣象史料《臺灣氣象資料大全》9冊掃描及2冊繕打。

(2) 執行精進氣象雷達與災防預警計畫(108-114年)：

A、執行「金馬雷達建置暨即時災防預警推升計畫」：「馬祖觀雨雷達規劃設計監造」採購案決標，並辦理觀霧雷達儀採購計畫、資格、規格擬訂會議，114年7月21日函請臺灣銀行採購部協助代辦雷達儀國際招標事宜。

B、完成南區備援機房機櫃冷熱通道建置工程之前期整體設計規劃及採購公告。完成花蓮與墾丁雷達站各一座資料儲存設備的能量擴充。

C、精進雙偏極化雷達監測預警技術，建立本土化雷雨追蹤技術：完成10分鐘雨量與時雨量3年雨量分布差異特性分析。進行 S 波段雷達於強降雨個案(觀測時雨量 $\geq 40\text{mm/hr}$)觀測之雙偏極化參數特徵分析與統計。完成雷達反演風場與衛星近海面風場的比較特性分析。

D、發展無縫隙定量降雨即時預報，提升災害預警決策服務：

(A)建立臺灣極短期定量降水預報整合系統 (Integration on Taiwan Extended Ensemble Nowcasting, iTEEN) 作業網頁所需雨量預報格點下載與產製圖檔之作業產線。

(B)於114年4月22、23日辦理2025年有感決策支援服務工作坊，以「精緻風力預報與交通氣象」為主題，期望能提升有感決策支援服務 (Impact-Based Decision Support Services, IDSS) 效能，在自然

災害發生時做出更精準有效的決策，確保交通安全與運輸效率。並於雷達災防即時監測預警應用平臺，建立公路局各級監控路段及橋梁歷史燈號作業服務。

2、提升氣候韌性與災害風險管理：

規劃「發展海域海象預報技術，打造臺灣地區便利即時的海域活動資訊」、「推動智慧海象服務，建立新式科技智慧雲端海象服務」與「精進海域海象監測作業，逐步厚實近岸觀測能量」等3大目標做為發展業務主軸，強化原有的海氣預報能力與產業服務，更智慧化推播海氣象資訊到用戶端，達到「以人為本、創新價值、永續發展」的願景。

(1) 執行智慧海象環境災防服務—創新安全效能計畫 (110-117年)：

- A、推動智慧海象服務：完成綠能虛擬營運中心新版網頁上線；海象環境資訊平台新增金門水頭港、料羅、馬祖南竿福澳、北竿白沙4港灣潮流預報服務。
- B、強化沿海港區與漁場預報，建立精細海象資料供應體系，提供漁業應用；建置沿近海鎖管、白帶魚、烏魚、鯖魚等漁場預報地理資訊服務，以節省漁船燃油及降低海上作業風險。
- C、佈建異常波浪預警系統，提升沿海縣市風險預警覆蓋率：運用 AI 人工智慧技術，發展與建置 16 站近岸異常波浪監測站與 13 縣市預報系統，強化近岸異常波浪預警量能。
- D、導入多變數航路決策建議，協助業者避開惡浪路徑：應用風、浪、流模擬東亞港口對港口智慧風浪航路規劃服務，提供 S-100 國際標準航路資訊供海運導航使用，提升船舶航行安全。
- E、發展沿海遊憩、漁業、航港、離岸風電等藍色產業海象環境資訊服務，配合人工智慧、物聯網與新式通訊技術等新興科技趨勢，提升產官學氣候應用交流。

(2) 執行國家海域放射性物質擴散預警及安全評估應對計畫 (112至115年)：

A、氣象署依據日本官方公告之排放濃度資料，結合高解析度海流預報模式與擴散模擬技術，每日產製未來7日內海水氚濃度分布預報結果，提供核能安全委員會及國家原子能科技研究院作為資訊揭露與風險溝通參考。

B、迄今已完成福清、泰山與大亞灣三座核電廠之氚廢水擴散模擬，並依據歷史海流條件分析潛在影響區域，提供後續環境監測佈點及源項推估機制設計之參考依據。

3、擴展氣象服務鏈與跨域永續應用：

因應氣候變遷對各個氣候敏感領域的影響持續增加，氣象署積極拓展氣象資料之跨域應用，協助農業單位及早掌握氣象(候)與水文變化趨勢，強化對極端天氣與氣候之策略規劃及永續管理能力。

(1) 執行建構無縫隙氣象服務價值鏈—橋接農、漁、光電領域(112-115年)

A、打造高解析氣候資料庫，強化週至月尺度極端天氣預報能量：

(A)完成產製100至113年高解析度氣候網格資料，提供下游單位加值應用。

(B)建立月尺度氣象乾旱指標監測產品流程，並完成在地化高溫預警系統建置，每月提供週至月時間尺度的極端高溫預報資訊。

(C)供應1至45天高解析度逐日高低溫及1至14天極端高低溫機率預報，協助農漁民提早採取防範措施。

B、啟動農漁氣候服務合作平台，串聯中央與地方跨域應用場域：與農業部及雲林縣政府簽署合作協議與備忘錄；114年5月27日與澎湖縣政府進行交流會議，後續將簽訂合作備忘錄。

C、全臺累計建置22站全天空照像儀監測站，另運用向日葵衛星資料，完成短期日射量預報系統開發，現已自動化產製未來3小時高解析度地表日射量預報，作為太陽能發電預測及能源調度之依據。

(2) 執行農業水資源精準管理科技決策支援計畫-農業水資源之農業氣象產品客製化研發(111至114年)：

A、運用觀測資料進行客觀分析，加值產出各測站最近格點之氣象乾旱監測指標，於氣象署農業氣象服務網頁「農業氣象觀測網監測系統」提供資訊。

B、進行臺灣東部關山大圳及卑南大圳灌區其水源集水區展期(未來1至4週)流量預報，並結合北、中、南3個示範區之成果，於作業化後提供各示範區水源集水區展期流量預報予農業水資源管理單位。

4、精進觀測系統與遙測技術研發：

面對氣候變遷與日益頻繁的極端天氣事件，精確而高效的觀測系統與遙測技術成為強化環境監測與農業氣象應用的關鍵基礎。

(1) 執行氣象衛星資料環境監測服務計畫(111-116年)：

A、完成建置歐盟次世代繞極軌道衛星資料接收系統，穩定接收處理國際即時觀測資料。

B、強化AI自動判識衛星影像演算法，提升颱風中心定位與降水估計精度；並運用AI技術建立日射量預測模型，支援光電業者預估極短期(0至3小時)發電量與調度智慧化應用。

C、建立自動化衛星定量降水估計模型評比流程，並改善模型性能以提升預測準確率。

(2) 執行農業氣象站維護與氣象資訊服務(114年)：

A、定期巡檢完成59個農業氣象測站每年2次例行保養維護，確保感測數據即時與準確率維持大於90%。

B、維持資料異常監控機制，快速發現並修正觀測資料異常波動。

C、截至114年9月，已提供81項次農業所需氣象資訊予農業單位，強化跨域應用。

5、深耕地球物理觀測與地震科技創新：

持續精進地震測報效能並發展地震前兆分析技術，縮短

地震及海嘯預警的發布作業時間，以提供民眾更充裕的應變時間，達到減輕災損的目標。

- (1) 執行地震前兆觀測精進計畫(114-119年)：進行全球導航衛星系統(GNSS)設備升級採購作業；導入AI技術分析地球物理觀測資料，開發及精進地震前兆分析技術。
- (2) 執行臺灣南部海域地震與海嘯海底監測系統建置計畫(110-117年)：架構調整案廠商已完成交付「施作計畫書」並審核通過；完成114年上半年現有海纜觀測系統之陸上站管理維運及觀測系統維護。
- (3) 執行強地動觀測第6期計畫—發展智慧化地震預警系統(110-116年)：
 - A、藉由近即時分析震源特性，瞭解地震成因及後續餘震發展；運用海纜觀測系統資料，擴展海域地震海嘯監測涵蓋範圍及效能。
 - B、發展AI地震預警演算法，提升地震預警時效及準確度；建構自動化與AI分析地球物理資料程序，察覺可能地震前兆現象。

(五) 氣象產業與永續發展方面

- 1、為營造我國氣象產業發展有利環境，於112年辦理3場「氣象法及相關法規調適專家諮詢會議」，就機關互動、氣象人才培育、組織功能調整、預報及傳播、資料開放等氣象法相關議題做為修法的方向；113年辦理4場「氣象法相關子法社會溝通會議」，議題為氣象觀測站與儀器校正、從事氣象海象預報業務許可、交通部中央氣象署規費收費標準、氣象事業人員培訓及管理等相關子法。於114年8月辦理預告「氣象法」修正草案。
- 2、因應我國氣候相關財務揭露 (Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD) 與2050淨零碳排等氣候變遷轉型及發展衍生之氣候服務人才需求缺口，自112年起辦理「氣候服務職能訓練」相關課程，包括離岸風電氣象資訊應用及氣候資訊在TCFD實體風險評估之應用，累積至今已有198位學員參加，提供氣象基礎及實務能力培訓，加強綠能及氣候金融應用之需求與認知。
- 3、114年8月19日舉辦「第六屆臺灣氣象產業論壇」，以「藍

色經濟新契機：海氣象產業與產業創新」為主題，聚焦於海洋與氣象產業之整合應用與合作，探討智慧海氣象科技的最新發展。

4、氣象署以臺灣氣象南區中心做為示範點位，於112年12月29日完成該中心111年度溫室氣體盤查報告書；並規劃於今(114)年完成113年度氣象署溫室氣體盤查報告書，截至114年7月，已完成所屬各單位共計61點位溫室氣體排放清冊，113年總排放量11,758.7645tCO₂e。

二、施政規劃重點

為提供準確、即時及全面之氣象、海象及地震測報服務，將繼續強化監測與預警能力，以及災害性天氣客製服務普及率，以達成提升測報整體效能目標，同時積極拓展氣象跨域資訊應用等多元服務，並持續推廣氣象災防教育宣導。

(一) 持續建置基礎設施，強化氣象觀測及地震監測

1、氣象、海象觀測：

- (1) 強化氣象監測能力，持續辦理金門及馬祖雷達站建置、移動式氣象雷達儀驗收並執行觀測任務以及完成雲林及宜蘭防災降雨雷達儀安裝。
- (2) 持續強化沿岸海氣象觀測設施建置，包含微型探空自動觀測、觀塘港區海氣象平臺觀測設備與苗栗外海氣象觀測樁補強工程及 AIS 船舶自動觀測建置。
- (3) 配合「向海致敬」政策，辦理臺灣沿岸及離島地區自動氣象站與高空剖面觀測建置作業、海氣象資料浮標布建及維運；建置環島異常波浪中控系統，優化異常波浪預報系統；維運桃園海岸陣列式波流遙測儀。
- (4) 持續辦理金門及馬祖雷達站房規劃設計及工程發包；配合不同季節及天氣事件，建立移動式雷達執行觀測任務基本作業方法，並進行可定期觀測站點之選址環境調查。
- (5) 完成東莒、桃園及彭佳嶼長程雷達資料整合，提供臺灣海峽北部及臺灣北部海面即時波流資訊。
- (6) 完成氣象儀器履歷管理系統及資料分級倉儲管理系統離型建置與氣象觀測儀器及觀測站分級標準草案。

2、地震監測及預警：

- (1) 增加偏鄉地區即時強震站，提供地震預警及地震速報應用，以強化地震觀測網之效能及效益。持續妥善維運地震與地球物理觀測站，發展智慧化地震預警系統，改善地震定位流程，研發人工智慧及機器學習技術。
- (2) 開放地震預警資訊，以提供民間廠商開發應用；開發新一代地震前兆分析技術與方法，強化我國地震前兆之研究及作業能力。
- (3) 賽續建置臺灣南部海域海纜觀測系統，擴展地震海嘯監測範圍，提升南部海域強震及海嘯預警能力，並維持既有海纜觀測系統設備及陸上站穩定維運，計畫完成後預估對臺灣西南部沿岸提供14秒地震預警時間及30分鐘海嘯預警時間。

(二) 深化核心技術，積極推動預(警)報效能

1、高速運算電腦及AI：

- (1) 第6代高速運算電腦提供氣象署發展人工智慧氣象測報模式（新式資料驅動模型），為新世代氣象測報業務之基石，並持續進行全球開源AI系集預報模型的作業導入與評估工作。
- (2) 「數值天氣測報高速運算電腦建設計畫」已於114年4月獲行政院核定，刻正進行新竹氣象科學園區規劃、設計及監造委託服務案，預計於115年辦理營造與機電採購案。

2、預報高解析度精緻化：

- (1) 結合數值模式與統計方法發展地面氣象分析場；強化鄉鎮尺度風力預報能力，並完成紫外線逐3小時預報指引模組；完成颱風AI分析與預報前瞻技術網頁建置及臺灣官方版未來1至3個月溫度及雨量縣市預報產品。
- (2) 運用AI技術，連結10分鐘雷達降雨估計資料與降雨預報有關的衛星產品因子，以建立衛星短時降雨預報模型；運用開放的衛星觀測溫室氣體資料，建立CO₂濃度反演模型。
- (3) 新增縣市異常波浪預警系統、擴增智慧風浪航路決

策參數，創新裂流影像 AI 分析技術，建立作業化裂流預警示範系統；提升近岸波浪預測模式最小解析度至2.5公里、預報時間5日。

- (4) 運用 AI 技術結合衛星觀測資料及衛星產品數據，持續研發「颱風形成預警」與「快速掃描雲導風速」產品；完成太空天氣數值預測系統作業化建置。
- (5) 因應日本持續排放含氚處理水，與核能安全委員會合作，結合海洋傳輸擴散預報模式，發展及強化氚水擴散模擬預警系統，並進行每日常規作業，提供氚水預報潛勢資訊，降低對我國海域生態之影響。

(三) 優化有感服務，貼合各界需求，活化夥伴關係

1、科普教育宣導：持續辦理氣象科普與氣候變遷環境教育推廣及校園宣導服務，並拓展氣象資訊於救災、救難及國防之應用範疇。

2、跨域合作及資訊服務支援：

- (1) 依據與農業部簽訂之「農業氣象資訊服務及應用合作」協議，針對提升觀測資料服務品質、深化農業氣象跨域應用及促進資訊交換與服務推廣等三大面向，共同推動農業領域之氣候服務，強化極端氣候下的防災與調適能力。
- (2) 氣象署持續與經濟部水利署合作，提供水庫集水區氣象預測及雨量預報等專業服務，包含水利署客製化系統(QPE plus)維運，作業化產製中期、展期及長期之雨量預報產品。
- (3) 實施「氣象資源創新試用方案」，截至114年9月，共有18家氣象服務業者簽訂氣象資源創新試用方案合約書，並試用氣象署所提供之氣象資源，以協助降低業者在面對跨領域應用服務需求時，所需投入研發、測試及驗證等工作之門檻，實質促進氣象產業發展以及氣象資源之有效運用。
- (4) 擴大地震速報資訊之應用，無償開放地震速報資訊，提供民間單位進行開發應用；「國家防災日」是推廣地震防災最佳時機，向全國4,300所高中職、中小學及防救災單位發布地震速報演練訊息，亦向大眾發布災防告警手機訊息，內容強調地震避難原則，深

化民眾對於地震防護的正確反應作為。

3、氣象產業及永續發展：

- (1) 為促進氣象產業發展，提升我國氣象產業之國際競爭力，並協助我國未來面對氣候風險韌性，落實永續發展；與「臺灣氣候服務聯盟」密切合作，透由公私協力建構溝通平臺，持續促進氣象服務相關產、官、學、研、金各界交流互動，完備我國整體氣象產業鏈之供需連結。
- (2) 調修法規政策，拓展氣象產業發展機會，並輔以培養氣象實務人才，營造氣象產業發展的有利環境。
- (3) 研擬推動不同領域的「氣候服務職能訓練」，提供各領域有氣候服務相關需求者所需之專業人才，以滿足公私各界對氣候服務的期待。
- (4) 建置氣象署官網之數位服務藍圖；執行臺灣氣象史料數位化；進行氣象產官學研交流；進行氣象資訊應用之社會經濟效益評估。

4、公共服務：

- (1) 氣象署官網及 W-生活氣象 App 服務對象涵蓋全民，使用情境多元，為提升使用滿意度及便利性，遂推動使用者需求研究及數位服務優化作業。透過大數據分析與問卷調查掌握使用需求，並結合內部訪談與共創工作坊，繪製統一數位服務架構圖，進而設計新版官網與 App 原型，作為未來改版依據，期能提升服務一致性與使用體驗，更貼近全民需求。
- (2) 智慧運輸系統發展建設計畫：執行海氣象資訊於交通決策之應用與服務計畫，支援智慧道路應用資料服務；AI 智慧交通執行機制計畫，針對藍色公路預報、澎湖低海溫預報、雷雨即時預警及低能見度監測，開發人工智能技術與服務。
- (3) 為提供民眾申購資料付費多管道，預計114年第4季新增多元支付功能，例如台灣 Pay 多元支付功能，例如台灣 Pay。

伍、交通科技及運輸規劃

一、重要施政措施及成果

(一) 交通科技研究

辦理科技綱要計畫「交通科技發展與管理計畫」項下子計畫，113年度辦理「交通科技管考精進與平台擴充計畫」，支援交通部科技行政作業之計畫，透過長期、滾動型之專案計畫執行，推動交通部科技管理發展。114年度辦理「人工智能（AI）應用於交通運輸配套法制研究計畫」，透過研訂本部AI風險分類建議及使用AI之參考建議或指引，提供本部推動AI創新發展及安全應用之規範參考，本部相關單位或各部屬機關（構）後續即得按各自主管業務或關鍵基礎設施，訂定合於各該業務及設施特性之AI風險分類管理規範，並據以要求相關目的事業落實AI安全管理。

(二) 推動智慧運輸系統發展建設

114至117年度「智慧運輸系統發展建設計畫」經行政院113年3月26日核定，114年度計畫主要目標為打造智慧、安全與永續的運輸環境，透過AI新興科技導入應用，加速智慧交通落實，逐步完成道路設施數位化、智慧化與自動化。另持續推行整合性交通行動服務、完善淡海新市鎮智慧交通場域測試、推動交通數據資訊流通應用，使政策創新引導產業發展，提供人民有感的交通便捷服務，並透過科技手段達成路網效率提升與完善人本安全之目標。

1、補助各地方政府完成智慧交控中心建設並持續推動號誌智慧化及道路設施數位化，同時導入AI技術強化區域整合能力，以提升路網整體行車效率，包含交通控制系統功能升級與區域整合管理、主要幹道號誌智慧化及壅塞改善、智慧停車導引系統建置等。例如臺北市交控中心透過科技執法、號誌動態調整提升交通效率，今(114)年度進一步擴充平台功能及資料雲端化，著手改善重點區域交通壅塞問題。屏東縣推動「運輸資訊平台功能提升」等相關計畫，建置全國最長的動態號誌控制路段；運用自動化調控號誌協助疏導大量車流，在連假期間有效減輕第一線員警的交通指揮負擔；同時因路網效率提升，全年累計減少的二氧化碳排放量相當於9座大安森林公園一整年的吸碳量，上述案例均為交通效率與實現環境永續雙重價值之體現。

- 2、制定以人為本的智慧路網服務行動方案，透過精進道路安全警示技術，提高民眾對交通環境的意識和關注度，以政策型計畫補助地方政府發展「科技改善道路安全」與「平權共善相關」兩類別，相關應用可延伸於緊急車輛通行，通學巷、山區易致災地區、連續彎道、涵洞防撞及行人告警等，此外，本部亦透過 AI 辨識導入、多元違規偵測、非號誌化路口安全防護、弱勢用路人平權等不同科技手段配合政策推行，目前已核定補助14縣市相關安全改善之17案計畫，透過擴散科技手段提升行車安全防護質量，以建構強韌的交通防護網。
- 3、智慧交通行動服務應用部分，交通部已完成開放式功能模組 API，供地方政府及相關產業介接加值擴大應用，做為未來 MaaS 服務整合發展利基，以提升對終端使用者之服務品質及效益。目前臺中市、高雄市、花蓮縣、臺東縣及澎湖縣均已上線營運，基隆市及桃園市刻正持續建置中；另因應公私部門數位化程度提升、旅運多元資訊整合等因素，目前正著手辦理「交通行動服務應用發展輔導及策略規劃計畫」，與相關標竿業者建立策略合作夥伴關係。
- 4、導入創新科技於實驗場域進行概念驗證與服務驗證部分，將先進科技對應各類交通服務應用情境加以發展：
- (1)「淡海新市鎮智慧交通場域試驗研究三期計畫」進行滾動式檢討精進已訂定之 TCROS(臺灣協同智慧運輸車聯網路側設施資訊開放標準) 10項標準內容，並邀請產學研召開標準討論會議針對 TCROS RTCM(資訊發布定位)及 RSM(道路安全訊息)之2項新增標準進行研議，以因應國際車聯網發展及符合國內在地化需求。另規劃結合5條客運路線共30輛公車進行標準服務驗證，以確保未來應用服務落地時，符合一致性及穩定性的需求。
- (2)因應自駕車發展及提升智慧交通數位轉型，本部設置淡海實驗場域，並研議與國際接軌之車聯網產業技術標準、驗證及認證流程機制，114年3月14日正式公告「自駕公車實驗運行安全指引」(第一版)供各界參考應用。另於114年5月啟動「2028國內自駕車法規調適應用管理推動計畫」，針對我國自動駕駛車輛相關法規調適推動工作，包含車輛安全審驗以

及道路交通管理相關配套機制研議，以完善國內駕駛輔助系統車輛管理，以及因應日後各類型自駕車正式上路之法制準備。

(3) 交通部運輸研究所執行「智慧道路事件偵測及交通資料蒐集技術研發計畫」導入人工智慧強化學習於交通號誌控制，紓解交通壅塞現象，同時提升行車安全；藉由行車異常事件影像辨識技術，運輸業者得以找出真正具安全隱憂的異常事件並據以管理，可保護駕駛人、乘客及其他用路人之生命財產安全。

5、智慧交通數據資料技術與服務發展部分，目前運輸資料整合流通服務平臺：

(1) 本平台於113年實施收費機制，目前已收納全國臺鐵、高鐵、觀光、氣象等多達4,800餘個動靜態運輸資料集，平臺會員涵蓋國內外產官學研，會員總數已達8,500多位，每日平均介接次數達440萬次，廣泛應用於跨運具旅運規劃、導航、以及 MaaS 交通行動整合服務等領域。

(2) 本平台目前公共運輸旅運資料涵蓋率高達98%以上，全台即時路況資料涵蓋率亦達到95%、整合超過2,000個路外停車場、6,200多個路邊停車路段，並提供全台21個縣市的路邊停車繳費查詢 API 服務。另為推動智慧交通發展，積極協調私部門如共享運具和電動機車電池交換站，共同參與運輸資料整合流通生態系，更訂定「智慧道路設施數位化資料標準」，以利未來推動道路設施數位化資料的收納與應用。

(三) 重大運輸政策方向與施政研議

重大運輸施政支援，包括協助推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫(114-117)」、「推動5G提升智慧交通服務效能與安全(110-114年)」、「臺灣2050淨零轉型關鍵戰略行動計畫(關鍵戰略7『運具電動化及無碳化』及關鍵戰略10『淨零綠生活』之低碳運輸網絡面向)」、「運輸部門溫室氣體減量行動方案成果報告」、「第3期運輸部門溫室氣體減量行動方案(草案)」，以及研提113年維生基礎設施調適行動方案成果報告等。

(四) 配合運輸施政之重點研究

1、重要議題之協調與審議

擔任「行政院國家永續發展委員會永續運輸工作分組」、「行政院離島建設指導委員會」、「內政部都市計畫委員會」、「內政部區域計畫委員會」、「行政院推動桃園航空城核心計畫聯外運輸系統工作小組」等重要議題之幕僚、協調與審議。

2、協助地方政府交通規劃

- (1) 持續辦理各縣市交通建設計畫申請中央補助審查、辦理連江縣政府國內商港未來發展及建設計畫
(111-115年)港埠經營管理資訊系統維護更新及金門港港灣構造物維護管理系統及海氣象觀測研究計畫(111-115年)等，協助連江及金門縣政府推動各港區建設及智慧港口服務。
- (2) 推動「智慧運輸創新應用與精進服務」，提供部屬機關及地方政府發展交通行動服務、應用人工智慧(AI)之交通影像偵測、號誌控制等應用之技術以提升交通服務效能與安全。
- (3) 配合交通部「路口交通安全改善及易肇事路段改善計畫」，辦理事故碰撞型態導向之路口交通工程設計範例之教育訓練及推廣應用，輔導縣市政府及各級道路主管機關分析所轄路口事故特性，及應用各式交通工程設計範例研提改善策略。

3、專案計畫之研擬、推動與督導

辦理「115年度交通部門公共建設計畫先期作業」、「年度中長程建設計畫協調審議評估」、「第40期及第41期臺灣地區易肇事路段改善計畫」、「金路獎用路人資訊類考評」等相關專案計畫。

4、辦理相關重要運輸研究計畫

配合國家發展與施政需要，繼續進行相關研究及政策研析，包括：

(1) 智慧運輸系統發展建設

A、運用科技精進連續假期疏運計畫先期研究

透過數據驅動與 AIoT 技術，以「智慧交通數位神經中樞」為基礎，全面提升我國高速公路連續假期疏運效率與管理效能。本計畫聚焦中部國道及台74線示範路網，盤點並分析連續假期間

上匝道管制、下匝道通行、事件衝擊、路肩開放及使用者資訊提供等五大關鍵交通壅塞挑戰。目前已成功開發數位神經中樞系統雛形，初步實現交通監控、流量/速率預測、設備監測及匝道儀控決策等功能，預期將顯著提升國道疏運效能，並規劃於114年雙十連假期間啟動臺中交流道、南屯交流道及其周邊道路的小規模試行計畫以實證成效。

B、推動人工智慧在都市交通管理應用

- (A) 蒐集示範城市實證場域範圍各類即時交通數據，提升緊急救援車輛智慧優先號控功能實作成效，發展人工智慧交通管理/公共運輸之相關模式庫與知識庫，並將所研發之相關關鍵技術整合數位雙生(Digital Twins)模型，完成智慧交通數位神經中樞系統功能擴充與精進。
- (B) 完成臺南市台86線與台19甲線路口的多任務強化學習號誌控制模式精進，及其模擬模式校估；利用臺北市113年交通事故/車流/降雨量等資料來構建生成式人工智慧模型與非重現性交通壅塞課題探討，完成前述資料蒐集、生成式人工智慧擴散模型與訓練架構設計。
- (C) 進行都市交通控制通訊協定3.0版檢討，完成新版都市交通控制通訊協定3.5版初稿研擬，及其測試工具之測試項目設計。

C、推動交通行動服務(MaaS)應用深化與跨域合作

完成探討MaaS使用者數據資料應用面向、跨域合作、服務永續提供、節能減碳等議題。另藉由持續補助輔導地方政府介接已開發功能模組進行因地制宜之應用，研議企業參與之運作機制。

D、擴展交通數據資訊流通應用並提供政策規劃及成效研究使用

持續擴大收納各種海陸空動靜態資料並精進品

質，提供各界進行多元加值創新應用，並積極擴散及深化 TDX 數位治理服務應用，輔導縣市善用數據並導入交通業務治理，更回饋資料供交通運輸研究所、各區區域運輸發展研究中心等進行政策實施成效研究分析，以進一步做為後續政策研擬參考。

E、推動無人機及先進空中交通創新應用發展

推動無人機物流運送服務驗證，於花蓮太魯閣地區大禮部落及中橫公路，以及澎湖縣馬公市及西嶼鄉為驗證場域，與中華郵政及國內無人機業者合作，進行無人機運送物資實作驗證。辦理先進空中交通國際論壇，邀請國際專家學者，共同擘劃我國先進空中交通之發展策略。

(2) 運輸安全

A、協助鐵道局發展鐵路臨軌工程計畫的安全管理系統

研擬鐵路臨軌工程導入安全管理制度，協助鐵道局發展鐵路臨軌工程計畫的安全管理制度，導引施工廠商、監造單位、工程主辦機關（構）、營運機關（構）有效執行自主式安全管理，並以工程主辦機關（構）角度建立安全管理實務作業指引及教育訓練教材，期望透過管理系統 PDCA 循環，確保持續精進安全。

B、高齡者交通安全多元體驗學習計畫

為落實「高齡社會白皮書」所提及提升高齡者數位連結、強化道安宣導方向，並輔助既有路老師的宣講計畫，將交通安全宣導課程內容結合數位科技及高齡者生活型態，設計多樣化的體驗宣導活動，以提升高齡者參與交通安全課程的興趣，進而達到提升高齡者數位連結及交通安全認知的目的。

C、導入無人機空拍及影像辨識技術

利用無人機及 AI 影像辨識技術，分析軌跡以探討路段的路側交通衝突議題，包括公車進出站衝突、路外設施進出車流衝突，透過與新北市、桃園市合作先導測試計畫，評估在路段人車流

動資訊的交通安全，協助道路管理機關診斷路
段可能的危險熱區。另就已完成國道客運開發
行車異常事件影像辨識技術，及整合開發以影
像辨識技術為核心之安全管理與風險分析平台，
協助運輸業者降低科技導入之人力、財務與技
術門檻，114年持續就已開發之技術進行試辦、
輔導，並進一步拓展至市區環境。

D、導入道路安全檢查制度

蒐集歐盟、德國、英國、澳洲、美國、新加坡
等國道路安全檢查相關制度文獻，研擬我國道
路安全檢核發展架構，提出道路交通安全表與
檢查手冊初稿，供道路管理機關辦理道路安全
檢查，協助道路管理機關提升道路安全水準。

E、強化航安管理系統及精進智慧化航安基礎與環 境

配合我國智慧航安服務升級計畫（113-116年），
規劃2年期計畫，協助本部航港局研析我國海上
自主水面船舶安全管理之風險評估，提升我國
對於航行安全規劃與管理作為。

F、研提我國標誌標線號誌設置之參考指引

114年承繼前期計畫成果，就國內複雜道路情境
研擬設置圖例與運用解說，並滾動檢討一般道
路情境之相關成果，同時研擬道路交通標誌標
線號誌設置規則更新機制，以有效提升國內交
通工程設計能力與品質。

G、研發橋梁維管新技術

113年完成開發及精進可用於檢測橋梁底狹小
空間之工具，研訂橋檢工具使用手冊，並於114
年辦理上網公告授權，提供給部屬機關（構）及
業界移轉應用，進而提升橋梁檢測品質及效率。
此外，辦理無人機搭配AI影像辨識應用於橋梁
檢測，並建立橋梁3D 影像模型作業程序，以瞭
解構件劣化。

H、精進橋管系統與檢測人員培訓

持續精進及維護車行橋梁管理資訊系統及全國
車行橋梁統計系統，協助各橋梁主管機關有效

進行橋梁管理，進而提高橋梁服務水準，確保橋梁安全。公路橋梁檢測人員培訓，114年辦理北、中、南3地共計7梯次（5梯次初訓名額計225人、2梯次回訓名額計187人），現地橋梁檢測人員培訓課程，提升我國公路橋梁檢測之品質及能量，以確保橋梁檢測人員專業素質。

I、精進港灣環境資訊及海象預測模擬

開發港區施工應用功能離形與精進港灣環境資訊圖颱風專區儀表板功能、新增各商港靜穩度資訊與海氣象分析展示模組，亦提供海氣象即時資訊 API 介接服務，並持續優化港灣環境資訊網，針對實務作業之關鍵使用者進行需求訪談及取得港灣環境資訊網無障礙標章認證，分享資訊於政府資料開放平台、海委會海域遊憩活動一站式平臺及國家海洋資料庫，建置與精進臺北海域風浪及水動力模組，提升臺北海域波浪及水位模擬準確度。

J、發展影像越波判釋技術

113年完成發展花蓮港區防波堤之越波影像判釋技術及數值模式之越波機器學習模型，114年辦理防波堤之越波影像判釋及越波機器學習模型自動化，越波之影像判釋示警及數值預警資訊，提供臺灣港務股份有限公司花蓮港務分公司做為花蓮港東堤作業及工程施工、釣客活動及人員巡查之安全示警應用。

（3）運輸效率及交通平權

A、推動區域運輸發展研究中心服務升級3.0計畫 (114-115年)

- (A) 本屆六大區域運輸發展研究中心於114年3月1日成立，協助中央及地方政府推動公共運輸及道路交通安全政策。
- (B) 完成協調各公共運輸案例合作縣市，並輔導公共運輸提案。
- (C) 為健全公車路網，提升公共運輸使用量，本部運輸研究所與高屏澎區域運輸發展研究中心、屏東縣政府及高雄區監理所於

114年6月25日共同簽署「屏東縣幹支線公共運輸路網規劃簽署合作備忘錄」，合作推動縣內公共運輸路網整合優化。

(D) 在道安改善計畫部分，各區域中心已盤點地方縣市道安問題並完成課程規劃。

(4) 國際海空競爭力

A、國際海運資料庫維護精進及議題分析

114年完成1至9月航線資料更新，及資料庫雲端化評估分析，持續強化資料庫統計分析功能。

B、國際空運資料庫維護精進及議題分析

完成全球200餘座重要機場客貨運量、航線航網、基礎設施等營運資料更，完成議題分析包括：東南亞與北美往返市場於疫情前後之變化分析、桃園機場在亞歐航線起迄與中轉市場之現況分析、低成本與傳統航空公司疫後於我國航線市場競爭分析。

C、我國貨櫃航運產業數位與永續雙軸轉型研究

114年延續112至113年推動國際海運數位化先導研究，評估我國貨櫃運輸產業數位與永續之雙軸轉型能力，結合技術應用與產業合作，規劃行動方案架構。

D、我國機場環境永續發展研究

114年完成蒐整機場環境永續之國際發展趨勢、先進國家(包括歐盟、荷蘭、法國、英國、日本、新加坡)環境永續機場政策規劃、國際標竿機場(包括荷蘭史基浦、日本成田、韓國仁川、新加坡樟宜、香港赤鱲角機場)之環境永續推動政策與發展成果，做為後續研訂我國機場環境永續政策綱領與推動指引之參用。

(5) 永續運輸發展

A、推動運輸部門溫室氣體減量

辦理2050運輸部門淨零排放評估模型研究，精進運輸部門溫室氣體減量策略決策支援，配合環境部辦理第三期溫室氣體減量行動方案編撰作業，完成第三期(115-119年)運輸部門溫室

氣體減量行動方案(草案)，並於114年7月10日召開公聽會，說明運輸部門未來減碳行動，並即時回應現場意見，落實資訊公開及民眾參與，廣徵意見。

B、推動淨零綠運輸

完成地方政府低碳交通區推動指引；辦理事業減碳通勤優良單位標章制度試辦活動，滾動修訂事業員工綠運輸通勤指引，以提升綠色運具使用。另完成我國汽車貨運業達成環境永續目標利基路徑整體策略架構。

C、推動運輸氣候變遷調適

114年研提鐵道系統因應氣候變遷強化調適能力之作為與指引(高鐵與臺鐵)，協助交通部彙整及檢討113年度運輸系統因應氣候變遷調適成果；滾動檢討運輸調適課程之規劃，辦理調適教育訓練課程及工作坊，製作運輸系統因應氣候變遷調適知識本。

D、精進自行車路網規劃及安全強化

- (A) 辦理「自行車路網整併暨第二條環島路線規劃」，並於114年3月辦理5場次分區說明會。
- (B) 完成「環島1號線優化改善檢討報告」。
- (C) 進行多元自行車路線檢視，並研提缺失改善建議予路權單位，以確保自行車騎乘安全。

E、推廣電動大客車智慧充電管理系統並擴充功能

- (A) 完成臺北市天母東路示範站點建置及服務驗證，並規劃電動大客車場站間備援機制建立與模擬。
- (B) 本系統經實證可降低用電契約容量、基礎設施成本以及人力需求，本部運輸研究所與「臺灣電動車輛電能補充產業技術推動聯盟」合作完成智慧充電管理系統業界標準。
- (C) 配合計畫實證成果，檢討電動大客車智

慧充電推動相關補助政策，並已向電動大客車廠、客運業者等說明並獲一致支持，提供本部修訂電動大客車補助作業要點參考。

(D) 本案成果國內榮獲「2024年智慧城市展我國智慧城市創新獎（智慧交通類）」、以「電動公車服務數位創新加值計畫-驅動智慧城市能源管理新思維」提案榮獲「行政院第七屆政府服務獎（數位創新加值項）」、國際上「2024 APEC-ESCI 智慧交通類別金牌獎」及國際公共運輸聯盟 2025 全球大獎競賽（UITP AWARD2025），經評審團認可為傑出計畫，獲大會頒發特別成就獎（Special Recognition Award）。

（五）綜理交通部參與 APEC 運輸領域事務

1、持續由運輸研究所派員擔任 TPTWG (Transportation Working Group) 副主事成員及複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 (IIEG) 副主席，充分展現與發揮我國對於 APEC 的貢獻、提升我國能見度，以及參與該國際組織對我運輸領域之價值。

2、2025我國參與運輸工作小組 (TPTWG) 之重要活動

(1) 參與「APEC 運輸工作小組2025年政策主題視訊會議 (TPTWG Thematic Virtual Meetings April 2025)」會議共計4天，分別為4月10日（陸運專家小組 (LEG)+ 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 (IIEG)）、4月15日 (AEG)、4月17日 (海運專家小組 (MEG)) 及4月25日（全體閉幕會議）。我國代表團人數共計62人，政府部門代表計43人，民間／法人機構（含學術界組織）計19人。我國此次共計提報3份資料，分別如下：

A、財團法人車輛研究測試中心：於 IIEG 會議報告「我國自駕車發展計畫」。

B、民用航空局：於 AEG 會議報告「我國航空產業人力概況及訓練」。

C、航港局：於 MEG 會議報告「我國航海人員人力

及訓練情形」。

(2) 114年8月4至8日本部運輸研究所籌組代表團出席於韓國仁川召開之「智慧移動論壇」及「APEC 第55次運輸工作小組會議 (TPTWG55)」。

二、施政規劃重點

(一) 智慧運輸系統發展建設方面：

交通部新一期「智慧運輸系統發展建設計畫」(114-117年)於113年3月26日經行政院核定，延續過去8年的亮麗成果，並因應新興科技如人工智慧、大數據分析之發展，以及高齡、安全、淨零、數位轉型等議題，規劃推動平權和諧交通共善、綠色運輸移動服務、智慧路網服務精進、車路聯網技術整備、數據驅動韌性管理等五大行動方案，以營造更安全友善、智慧整合、綠色永續的整體運輸生活環境。

- 1、平權和諧交通共善：著眼從不同層面營造交通便利環境，藉由建構弱勢用路人交通運輸便利環境、整合公私資源提升偏鄉運輸生活體驗、引導創新之智慧載具安全技術升級，或透過資訊媒合，發展友善可靠運輸服務；另因應臺灣邁入超高齡社會，將辦理「友善出行資料創新驗證-以高齡者為例」計畫，探討高齡者出行痛點及資訊需求，並規劃就友善出行資料進行標準化設計及驗證。
- 2、綠色運輸移動服務：以交通行動服務概念整合多種交通運具與多元服務，構建旅運規劃相關功能模組銜接「運輸資料流通服務平臺」，並與相關標竿業者建立策略合作夥伴關係，供地方政府及民間企業加值應用，提供使用者客製化的運輸服務選擇；另因應全球2050年淨零排放，藉由公私協力共思如何善用智慧科技結合交通行動服務概念，鼓勵產業投入，凝聚社會中堅力量共同推動綠色運輸移動服務，建立綠運輸足跡數位盤查機制。
- 3、智慧路網服務精進：為系統性提升智慧廊道、改善道路行駛效率，將整合過去成果，研擬智慧道路升級部署指引，涵蓋路口連線率提升、動態控制系統應用原則，以及路側設備的布設規範等，提供縣市政府據以推動；另外為進一步推動智慧道路發展，除擴充相關服務資料標準外，將串聯不同地區的交通控制中心及資訊系統，以實現跨區域交通資訊共享與協調管理。此外，持續發展AI 技術應用於交通管理策略，透過與道路主管機關合作，

於「智慧道路設施數位化平台」上進行資料蒐集、分析、發布與協作的先導實證，逐步建構完整的交通數位基礎建設。

- 4、車路聯網技術整備：因應全球5G、自駕車、車聯網等創新科技的時勢潮流，協同新北市政府合力打造「淡海 D-City 試驗場域」，做為我國車聯網 CV2X 首要開放性試驗場域，聚焦研析車聯網趨勢脈動，深化進行多車、多聯網及資安憑證之智慧交通服務情境試驗，建立檢測機制，以激發新產業生態鏈的形成，促使國內車聯網相關設施產品接軌國際。另外為支持我國發展自駕公車落地應用服務，透過沙盒實驗計畫之輔導滾動增修安全指引內容，以提升沙盒實驗運行安全，降低失能及發生嚴重事故之風險。
- 5、數據驅動韌性管理：為配合行政院 TPASS、Green MaaS 及淨零等政策，將持續擴充公共運輸票證資料的收納，以利進行政策成效與規劃分析。同時為確保公車票證資料的完整性及時效性，將邀集各縣市政府、公路局、六都公車動態中心及四大驗票機業者共同合作，研擬改善措施並加速資料上傳。此外，也將針對停車、道路交通事件、充電樁及電動機車充電站等資料的收納與流通，積極聯繫各縣市政府透過辦理輔導作業與教育訓練，主動向加值應用業者推廣資料使用，以促進數據的有效應用。
- 6、AI 科技於各交通場域應用：因應 AI 浪潮的迅速發展，「智慧運輸系統發展建設計畫（114-117年）」計畫將依循行政院 AI 政策進行交通運輸配套法制研究計畫，研訂本部 AI 風險分類建議及使用 AI 之參考建議或指引，提供本部推動 AI 創新發展及安全應用之規範參考；同時由上而下全面引導運輸部門及地方政府單位導入 AI 智慧交通，透過公私協力，將產業的知識與技能帶進場域，將相關應用 AI 技術留用場域永續推動執行，以促進智慧交通邁向新的里程碑。
- 7、推動人工智慧在都市交通管理應用
 - (1) 膚續運用5G 結合 AIoT 等創新技術，精進優化交通管理所需模式庫與知識庫，完成全系統開發整合與實作，實際輔導完成落地應用及成效評估作業，以支援中央/地方交通管理單位進行適當交通監控與

管理。

(2) 賽續針對人工智慧號誌控制研發成果，探究生成式概念的人工智慧應用於都會區非重現交通壅塞號誌控制模式之可能，並在多目標強化學習號誌控制模型中進行緊急車輛與行人模型構建，並於模擬環境下進行對應之車流導引與動態號誌控制策略探討。同時進行國家級號誌控制實驗場域之評估與含維運機制之規劃，做為未來各種號誌控制模型實測場地之預劃；此外，根據114年開發之都市交通控制通訊協定3.5版驗測工具，進行實測作業，以確立驗測工具之實用性。

8、辦理先進空中交通創新服務之前瞻規劃及前驅市場實作驗證，研析我國發展先進空中交通旅客運輸服務之基本條件、營運情境及監理規範，發展需求分析方法及廊道評估基準，提出先導規劃方案；並以無人機物流運送服務做為前驅市場驗證標的，結合國內公私部門實際需求情境及場域，完成商業營運實作驗證。

(二) 運輸安全方面：

- 1、高齡者交通安全多元體驗學習計畫延續前期計畫成果，進行高齡者設計交通安全數位學習輔助軟體之系統優化，以及高齡者交通安全體驗實作活動，並透過學習觀摩與討論，擴大研發成果之應用推廣。
- 2、辦理「鐵道營運機構安全文化評估及推廣機制之探討」研究，擬定安全文化評估模型及具可操作性之評估準則與工具，協助鐵道局掌握鐵道營運機構安全文化程度，做為後續監理輔導業務推動之政策參考使用。
- 3、延續前期道路安全檢查制度導入的成果，除持續推廣既有道路安全檢查的應用外，擴充導入道路全生命週期的道路安全檢核(包含規劃、設計等階段)，並針對相關制度、工具與人力等進行擴充與整備。
- 4、精進船舶安全營運及防止污染管理制度（NSM）之執行作業研究，重點包括檢討現行船舶檢查流程，分析監理查核機制設計、執行與監督上的問題，並提出可行改進策略，協助航港局提升智慧化海運業務的安全與效率。
- 5、研提我國標誌標線號誌設置之參考指引案，延續113至114年之計畫，精進設置規則檢討修正機制，以研提最後

版本及參考指引之維護更新機制，並提供相關應用單位辦理之參考應用。

6、持續精進交通設施維護管理與災防技術，研發及精進鐵公路及商港災防技術；114年辦理港區影像智慧辨識技術之研究，結合無人機及港區現有之感測裝置，發展資料整合及巡檢應用技術。

（三）運輸效率及交通平權方面：

1、賡續辦理區域運輸發展研究中心服務升級3.0計畫（114-115年），協助交通部推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117年）」，建構包容、永續的公共運輸，促進交通平權，提升公共運輸服務品質，另協助地方政府診斷道安問題及研提道路交通事故防制策略，輔導縣市提升道安專業能力。規劃於114年10至11月與六區區域中心共同辦理6場「跨域整合首長論壇」，針對公共運輸跨域合作相關課題，提出建議解決方向，達到中央與地方雙向溝通交流之目的及促成跨域合作機會。

2、賡續辦理共享運具連結公共運輸計畫，進行2處示範場域實證，並根據示範計畫推動結果，研提如何因應不同類型場域擴大服務範圍之建議及相關配套精進措施，並滾動修訂不同共享運具連結公共運輸之指引內容。

3、辦理第6期整體運輸規劃系列研究，進行旅次特性問卷與交通量調查等作業，並進行城際貨運需求模式構建，以做為賡續辦理全國運輸需求模式整合構建與未來運輸供需預測之參據。

4、持續精進本土化鐵公路容量研究，辦理一系列鐵道容量分析與公路容量本土化相關研究及教育訓練，以利各界參考應用。

（四）國際海空競爭力方面：

1、持續更新航線、港口及船舶運能資料，優化資料庫架構，提升資料處理能力，強化資料統計分析及圖像化功能，友善化使用者介面，進行海運議題分析，提供決策參考及應用。持續更新全球主要機場之客貨運量、航網航線、基礎設施等營運概況資料，強化資料庫使用彈性與統計分析功能，並進行重要空運議題分析，提供決策參考應用。

- 2、針對適用於我國貨櫃航運產業數位與永續雙軸轉型解決方案架構及策略，研擬行動方案及預估成效，規劃落地應用之擴散計畫，以協助我國航港產業利用數位工具，走向綠色轉型。
- 3、持續進行「我國機場環境永續發展研究」，釐清我國機場在環境永續發展相關課題，並研擬我國機場環境韌性及綠色環保政策綱領與推動指引，以循序建立發展藍圖及行動方案，落實機場長期環境永續發展，俾與國際發展接軌及提升國際競爭力。

（五）永續運輸發展方面：

- 1、持續推動溫室氣體減量及淨零排放工作，推動第2期運輸部門減量事項，彙提「運輸部門溫室氣體減量行動方案114年成果報告」，針對地方政府第3期溫室氣體減量執行方案研提意見，更新運輸部門2050淨零排放評估模型參數資料，新增策略減碳效益評估工具，以持續精進推估運輸部門減碳路徑相關策略與措施之減碳效益。
- 2、續協助推動運輸部門淨零轉型，推動「事業減碳通勤優良單位標章制度」試辦、研擬汽車貨運業淨零轉型之行動計畫及研議汽車貨運業綠色認證制度。
- 3、持續推動運輸系統調適，辦理鐵道系統強化調適能力之探討，並研提捷運與輕軌之指引內容及應用案例研析；另持續辦理調適教育訓練課程及工作坊，研析運輸調適公版教材編撰機制。
- 4、配合行政院核定之「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期（113-116年）」計畫，繼續辦理環島及多元路網優化改善與新增串聯路線，就已完工路線辦理完工抽檢，並研提缺失改善建議表予權責單位據以辦理缺失改善事宜，以提供友善自行車騎乘環境；此外，持續滾動檢討「自行車路網整併暨第二條環島路線規劃」及「環島1號線優化改善」，以提升自行車騎乘安全性；並配合相關法規修訂「自行車道系統規劃設計參考手冊」。
- 5、因應協助電動大客車智慧充電管理系統補助政策推動，提供智慧充電管理系統實務之專業諮詢與輔導，協助客運業者導入智慧充電管理系統。另針對各縣市政府建置電動大客車智慧型公共充電站之規劃建置需求，提供專業諮詢，同時與地方政府合作建置電動大客車智慧型公

共充電管理系統示範場域，並就實證結果研提包含車輛種類、充電樁系統及通訊格式或內容之需求建議，以供各地方政府參考應用。

(六) 綜理交通部參與 APEC 運輸領域事務方面：

- 1、統籌運輸部門參與「APEC 運輸工作小組2025年政策主題會議」，協助運輸部門相關單位參與運輸工作小組政策主題會議，與 APEC 各國交流重要運輸議題之政策理念。
- 2、辦理「出席亞太經濟合作(APEC)第12次運輸部長會議」，並蒐集、彙整我國目前運輸部門發展之施政成果，拓展與 APEC 會員體間之政策、技術交流與產業發展之契機，攜手建立更具韌性、永續與包容性的運輸設施與服務。
- 3、統籌運輸部門針對運輸工作小組改革之意見，促使現有運輸工作專家小組無縫接軌為新運輸研究專家小組，並協助運輸工作小組完成組織章程之修改及制定新運輸研究專家小組之組織章程，同時於此討論期間，爭取並維護我國權益，讓我國創新研究、計畫得以在 APEC 活動中推廣，提高我國與 APEC 各國之互動與交流，增加國際能見度。

交通部始終秉持「人本交通」之核心價值，持續推動交通安全觀念，致力於交通平權、運輸之運行便捷、提升服務品質、帶動觀光產業、精進氣象服務，並完善綠色交通運輸，開創永續發展新局面，創造安全快捷路網及便利舒適服務，以創新及制度化之科技治理，提供民眾安全、友善的交通建設與服務，達成以人為本之交通安全永續目標。