

中華民國 115 年 4 月
立法院第 11 屆第 5 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、 打造安全平權人本交通 | 1 |
| 二、 建構高效韌性交通網絡 | 11 |
| 三、 引領智慧交通創新應用 | 24 |
| 四、 形塑觀光品牌轉型升級 | 31 |
| 五、 推升郵政氣象服務品質 | 39 |
| 六、 推動綠色運輸永續發展 | 43 |
| 參、結語 | 50 |

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，橫跨陸、海、空運輸體系，並涵蓋觀光、氣象及郵政等多元領域，與國人日常生活息息相關；面對全球數位轉型浪潮與極端氣候所帶來之複合式挑戰，交通已成為支撐國家運作與社會韌性的關鍵系統。交通部將持續深化交通系統整合，積極導入 AI 科技應用，秉持「人本交通 智慧安全」之核心施政價值，推動「打造安全平權人本交通」、「建構高效韌性交通網絡」、「引領智慧交通創新應用」、「形塑觀光品牌轉型升級」、「推升郵政氣象服務品質」、「推動綠色運輸永續發展」六大施政主軸，致力建構高效、安全且具韌性之交通環境，提供民眾更貼近生活需求的優質交通。

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、打造安全平權人本交通

以「人本、安全、平權」為核心，精進交通整體運輸環境，推動道路安全政策與駕照管理改革措施，強化鐵道行車及海空運安全服務，並致力實現偏鄉與離島交通永續平權，落實人本交通理念，建構「安全第一、均衡平等」之全民共享永續交通。

(一) **打造以人為本的用路環境**：提升道路交通安全為交通部責無旁貸之重要工作，交通部攜手各中央部會推動一系列道路安全政策，涵蓋交通工程設施改善、加強執法、推廣道安教育宣導、法規修訂等面向，結合中央跨部會及全國地方縣市的資源投入，以降低交通事故死傷人數；114年1月至12月交通事故30日死亡人數2,858人，較112年同期減少165人，呈現逐年持續下降趨勢。

1. 完善法規與政策：

- (1) **推進道安工作**：依據「道路交通安全基本法」，行政院114年共已召開4次中央道路交通安全會報，凝聚各部門力量共同推進道路交通安全；並於114年11月24日核定「交通部115年道路交通安全推動計畫」，交通部將積極落實推動道安相關工作。
- (2) **持續推動道安政策**：114年完成增加路口停止線至行穿線最小淨距之法規修訂、改善省道路口照明共420處，並發布「汽車車窗及擋風玻璃黏貼隔熱紙使用指引」。
- (3) **修正行人專用號誌燈號顯示意義**：115年3月11日會銜內政部修正發布道路交通標誌標線號誌設置規則第207條所定行人專用號誌「行走行人」綠色燈號之顯示意義，行人專用號誌綠色燈號閃光顯示係提醒行人通行時間將要結束，尚未進入道路者，避免跨入。

(4) 完善無障礙通行：114 年 12 月 10 日函頒修正為「視覺功能障礙語音號誌設置指南」，增訂優先新設語音號誌之路口條件，以利地方政府盤點及規劃建置計畫，逐步完善視覺無障礙通行環境。

2. 交通工程改善：交通部與內政部協同推動「永續提升人行安全計畫」，投入 400 億元針對「危險路口盤點改善」、「校園學區人行安全」等優先項目提出具體改善期程。截至 114 年 12 月底，路口行人安全設施改善已完成 2,682 處；改善人行道已完成 337.1 公里；校園周邊道路改善已完成 309 處；減少路側障礙物已完成 1,164 處等；行人早開及專用時相部分 114 年共完成 2,438 處。上述資料均於交通部道安總動員平臺每月公布。

3. 積極推動道安教育宣導：

(1) 交通安全保衛戰：交通部依國小各年級使用運具與通學環境製作低、中、高年級懶人包，並透過家長與教師社群宣導，開發線上闖關遊戲「交通安全保衛戰」強化學習效果。114 年推動國小通學交通安全影片計畫，補助學校依周邊道路特性拍攝步行、自行車及接送主題影片，協助學生認識通學風險並學習安全行為，提升上下學安全。

- (2) **路老師高齡者交通安全宣導團**：114 年跨機關高齡者交通安全宣導團計畫，結合路老師及跨機關資源進行交通安全宣教，深入社區鄰里與偏遠地區，截至 114 年 12 月底，宣講場次已辦理 2,064 場次、計 30,939 人次之宣導活動。
- (3) **實體活動宣導停讓觀念**：持續推動停讓文化，落實車輛停讓行人，邀請藝人柯有倫共同宣導行人安全；與藝人沈文程合作關懷高齡者，以宣導影片、記者會、快閃活動、文宣等多元媒體方式強化長者用路安全；攜手專業醫師辦理「高齡換照講座：醫師出任務」講座，帶著關懷與陪伴深入地方，製作豐富文宣，例如影片、Podcast、單圖等，深化民眾道安觀念。
- (4) **多元媒體道安宣導**：依據不同受眾屬性，交通部積極透過網路、電視及社群媒體等多元渠道，結合各機關、學校與地方政府，廣泛宣導交通安全，以提升民眾對交通安全之重視。

4. 結合科技守護與道安文化改革：

- (1) **公民參與及科技道安應用**：透過跨界合作與公民參與，從根本上改變用路人的風險意識與行為準則，建立以「安全」為最高價值的社會共識。並以智慧型運輸系統與人工智慧(AI)技術，革新教育、基礎設施與執法方式，提升道安改善的效能與精準度。

(2) AI 技術革新道安教育：打造高齡(學童)友善示範區，透過系統性的工程、教育及執法，以影像辨識(Vision Language Model, VLM)結合數位孿生(Digital Twin)技術革新道安教育。

(二) 推動駕照管理改革措施：115 年起陸續實施駕照管理三策略共 17 項措施，改革核心理念就是以人為本，讓駕駛人具備正確駕駛觀念，養成主動停讓文化，並具備安全駕駛能力。

1. 考照制度加強鑑別度：

(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；機車試題於 115 年 1 月 30 日實施新制，刪除是非題，改為選擇題，提高危險感知情境題出題比例至 30%；汽車試題亦將於 115 年下半年調整，改為全選擇題，及增加危險感知情境題。

(2) 路考加嚴安全駕駛：調整考驗科目中停讓項目，新增考驗動作要求，貫徹以人為本的駕駛考驗；持續導入機車訓考，培養實際道路安全駕駛能力。

(3) 駕訓完善配套訓練：115 年 1 月起，實施以人為本課程訓練，如停讓行人、視野死角確認及大型車指差確認，透過在駕訓班課程學習，強化考生在真實的交通環境中作出正確的判斷和反應。

2. 回訓制度強化違規違規行為矯正：

- (1) **特定累犯矯正新增講習對象：**115 年 3 月起，針對闖紅燈等特定累犯要求道安講習，即時矯正錯誤觀念。
- (2) **加嚴吊銷重考強制駕駛訓練：**115 年 6 月起，重大違規(吊銷駕照)重新考照強制需至駕訓班完成駕駛訓練。
- (3) **重大再犯加嚴加重時數：**115 年 9 月起，針對酒駕再犯等重大違規再犯行為人，以加嚴教育課程時數，深化安全認知。

3. 換照制度協助高齡者安全駕駛：

- (1) **主動關懷高齡者：**115 年 1 月起，依事故及違規統計資料分析對有常見違規及屬於事故肇因第一當事人的高齡者，結合既有屆齡換照通知作業寄發通知單及電話，關懷高齡者留意自身駕駛行為與身心狀況。
- (2) **70 歲以上繳回駕照者補助 TPASS 乘車優惠回饋：**115 年 1 月 1 日起，名下駕照皆自願繳回的長者，持敬老卡搭乘公共運輸享支出金額回饋 50%，補助 2 年期間，每月回饋上限 1,500 元。
- (3) **提前至 70 歲換照新制：**115 年 5 月起，高齡者滿 70 歲後，須體檢合格並完成免費安全教育課程訓練後，可換照使用到 75 歲；至於 75 歲長者

則維持 3 年換照，並規劃違規致肇事者須自費至駕訓班實地駕駛訓練。

(三) 強化鐵道行車安全與管理：為強化鐵道行車安全，持續推動國家鐵路安全計畫，監控國家鐵路安全水準，並透過監理檢查，促使鐵路機構依規運作，另行車事故事件進行調查及檢討，避免事故重複發生，並視監理需求適時修正相關法規。

- 1. 監控高風險指標確保鐵路安全：**持續推動國家鐵路安全計畫，於 115 年 1 月 9 日將「國家鐵路安全計畫」進版(第三版)，以「車載人員零死亡」為首要目標，控管事故前兆之高風險安全指標，期能藉由高風險關鍵項目之管理，降低事故事件發生，以提升鐵路安全水準。
- 2. 強化鐵路監理檢查深度：**114 年除依法針對鐵路機構辦理年度定期檢查外，為加強現場檢查深度，就安全關鍵項目共辦理 77 次臺鐵例行性檢查，及 5 次高鐵例行性檢查；就臺鐵營運及維修高風險項目完成調車事故等主題式安全檢查，並辦理 2 次春節疏運整備情形臨時檢查，督促鐵路機構落實各項疏運整備作業，115 年將持續執行各項鐵路監理檢查。
- 3. 依法落實各項監理制度：**持續辦理鐵路法規修正，執行事故調查及檢討等作業，114 年完成臺鐵專案調查、檢討及審議調查報告 30 件、高鐵審議調查報告 4 件、林鐵審議調查報告 3 件。

(四) 實現偏鄉運輸永續化

1. 持續推廣幸福巴士(含幸福小黃):輔導地方政府規劃路線，並導入多元、彈性之運具及預約服務機制,114 年底全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達 95.06%；截至 115 年 2 月底涵蓋率達 95.10%。
2. 達成鄉鄉有公車(含幸福巴士)目標：持續輔導 70 處偏鄉推動幸福巴士，協助績效不佳路線轉型為彈性預約服務，讓運輸供給更貼近在地需求，期許 115 年達成鄉鄉有公車(含幸福巴士)目標。

(五) 完善海空運輸安全及離島平權

1. 精進海空運輸安全管理：

- (1) 強化飛安管理及監理機制接軌國際：依據國際民航組織 (International Civil Aviation Organization, ICAO)全球航空安全計畫精神，配合該計畫 2026-2028 年修正版揭示之五大飛航風險及 3 項前兆指標之安全績效指標，持續推動以風險管理為導向之飛安監理制度；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。
- (2) 全面優化無人機管理機制：至 114 年底無人機註冊架數 40,490 架，操作證核發數 31,307 張，分別較 113 年成長 6%及 38%，為強化無人機學、術科測驗能量，迄 114 年底已設立 29 處學

科及 34 處術科測驗場地；要求 2 至 25 公斤之新上市無人機通過型式檢驗等 5 項登錄標準。

- (3) **優化海運運輸品質**：強化離島海運運輸服務，持續推動東部高齡客船汰換計畫，114 年已汰換 2 艘老舊船舶，預計 115 年 11 月再完成汰換 1 艘民船，由綠島之星 9 號加入營運(臺東-綠島)，以提升航行安全與服務品質。
- (4) **應用科技精進航安管理**：因應離岸風電第三階段區塊開發政策，兼顧風場周邊海域船舶航行安全，航港局賡續依行政院核定「我國智慧航安服務升級計畫(113-116 年)」辦理新離岸風場航行空間船舶交通服務 (Vessel Traffic Services, VTS) 系統，114 年 8 月完成雷達站用地協調、11 月完成新離岸風場航行空間 VTS 系統擴充建置等工作；監控範圍由 673 平方公里擴充至 4,000 平方公里，115 年 1 月 3 日正式啟用新離岸風場航行空間船舶交通服務(VTS)中心，監控範圍擴大近 6 倍，預計 116 年底前完成新增 4 座雷達站並運作。透過 VTS 掌握船舶位置，實施海警發布前近岸 12 浬海域淨空措施，有效控管船舶擱淺數，114 年船舶擱淺案件較 113 年大幅降低 58%。另我國海域內每年海事案件數，已由 110 年 144 件減至 114 年 101 件，減少 30%，且為近十年來新低。

2. 完善海空離島建設：

- (1) **優化離島空運建設與服務：**持續提供離島地區安全及穩定之飛航服務，展開金門機場空側道面整建工程與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) 統包工程招標作業；提升偏遠離島空運服務品質，推動蘭嶼、綠島、七美、望安機場外觀風貌改造計畫，蘭嶼、綠島機場已於 114 年 5 月開工，七美、望安機場刻辦理邀商及招標作業。114 年並開闢高雄-南竿定期航線服務；另自 114 年 11 月起至 115 年 3 月底每日保留一定數量機位(115 年 2 月配合農曆春節疏運機制爰未實施)，提供澎湖鄉親緊急往返搭機需求。
- (2) **優化離島海運建設與服務：**澎湖馬公旅運大樓辦理室內裝修及優化動線等工程，提供旅客舒適候船空間及感受，於 114 年 4 月完工；金門港旅運中心於 115 年 2 月試營運，可提供 350 萬人次年旅客服務量；澎湖港馬公郵輪旅運中心預計於 115 年 12 月完工，將可提供 15 萬噸級郵輪靠泊服務；馬祖港東莒猛澳浮動碼頭預計 116 年 12 月完工，降低潮差影響，提供旅客安全的上下岸服務。持續辦理馬祖港西莒青帆南防波堤延長工程，以有效提升港區靜穩度，確保港區航行及靠泊安全。

二、建構高效韌性交通網絡

交通部著眼國家長遠發展，致力建構高效能、高韌性交通運輸體系，持續優化整體交通網絡，連結民眾日常生活、促進產業在地發展、帶動區域均衡成長與接軌國際；並整合陸海空運輸系統，強化氣候變遷與突發災害之應變韌性，打造便捷、可靠且永續之交通網絡。

(一) 建構高效公路網，連結產業與地方交通

1. 完善高、快速公路整體路網，串聯地方生活圈道路並改善危險瓶頸路段：

(1) 114 年完成：台 76 線西庄至西湖段、台 9 線景觀大道木瓜溪橋、國 1 中豐交流道、國 1 五股交流道增設北出匝道、台 74 線增設六順橋南入匝道等完工通車。

(2) 115-116 年推動重點：

A. 通車：台 20 線瓦筏哈橋、淡江大橋、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、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、高屏二快、屏南快、國道相關交流道增改建等。

2. 健全海空港及重要科學或產業園區聯外交通：

(1) 推動國際機場與國際商港聯外道路建設：如國道 7 號高雄路段、國道 1 號甲線、國道 2 號甲線後續路段(從台 15 線延伸銜接台 61 線)等計畫，提供便捷聯外交通運輸環境。

(2) 健全產業園區聯外交通，路廊規劃結合產業園區：如台 39 線延伸至仁武新闢工程綜合規劃及環評，搭配既有台 39 線可串聯南科臺南園區、沙崙科學城、高鐵台南站、北高雄產業園區、橋頭科學園區、仁武產業園區形成產業園區廊帶；配合桃竹苗大砂谷計畫，啟動板龍快速公路可行性評估及新梅龍快速道路可行性評估，強化桃園市新屋、楊梅、龍潭及「龍潭科技園區」並銜接板龍快速公路形成便捷路網。

(二) 便捷鐵道路網，均衡城鄉發展

1. **綠色軌道、區域共榮**：透過無縫整合提升運輸效率，同步精進城際與都會軌道系統，全面推動綠色交通轉型：

(1) **114 年完成**：高雄計畫 ACL212 標高雄車站完工、「花東地區鐵路雙軌電氣化計畫」完成臺東—康樂—知本西正線切換作業、「內壢站新建跨站天橋及附屬設施(電梯與走廊)」啟用。

(2) **115-116 年推動重點**：推動桃園平鎮臨時站及臺南市區鐵路地下化第一階段通車、集集支線恢復全線通車、持續推動花東鐵路雙軌化計畫(臺東至知本)、完成臺南延伸永康鐵路地下化綜合規劃，及高鐵延伸宜蘭、宜蘭鐵路高架、六塊厝車站遷建計畫奉行政院核定。

(3) **長期重要計畫**：持續推動花東鐵路雙軌化計畫、桃園鐵路地下化及嘉義市區、延伸民雄地區、彰化田中支線等鐵路高架工程，以及高鐵延伸屏東、臺鐵海線雙軌化(談文至追分)、彰化鐵路高架等計畫奉行政院核定，健全城際軌道服務系統，邁向綠色運輸。

2. **推動北中南捷運建設，形塑便捷永續都會生活圈**：

(1) **114 年完成**：協助地方政府推動新北捷運三鶯延伸八德及臺南捷運第一期藍線綜合規劃及各項捷運計畫修正作業。

- (2) **115-116 年推動重點**：完成臺北捷運信義線東延段、新北捷運三鶯線及桃園捷運綠線第一階段通車；並持續推動基隆捷運、新北捷運三鶯延伸八德、桃園捷運棕線、桃園捷運綠線延伸中壢及臺南捷運第一期藍線等路線開工。
- (3) **長期重要計畫**：持續協助地方構建都會區捷運路網，健全交通建設，包含臺北捷運民生汐止線臺北段、新北輕軌五股泰山線、泰山板橋輕軌、深坑輕軌、八里輕軌、桃園捷運綠線延伸至大溪、桃園捷運青線、新竹縣捷運整體路網、新竹紅藍線輕軌、臺中機場捷運(橘線)、臺中捷運綠線延伸線、藍線延伸太平、屯區環狀線、嘉義捷運藍線、臺南市先進運輸系統綠線、第一期藍線延伸線、紅線、深綠線，以及高雄捷運紫線、高雄捷運延伸屏東等計畫。

(三) 拓展航線航網布局，強化機場營運建設

1. **擴大空運航線布局**：基於國家整體利益及航空公司擴展業務需求，目前已與 57 個國家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 194 條、貨運航線 97 條，合計 291 條航線，可連接全球 120 個城市。114 年國際客運量達 5,833 萬人次，恢復疫前 97% 水準，並較 113 年成長 9%；國際貨運量達 257 萬噸，較疫前成長 13%、較 113 年成長 10%，鞏固我國航空樞紐地位。

2. **穩健推動機場整體發展**：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，「臺灣地區民用機場 2045 年系統規劃」成果報告刻由民用航空局按審查意見修正，後續將循序陳報行政院核定；持續辦理松山、臺中及高雄機場整體規劃，擘劃發展藍圖。
3. **完善桃園機場設施及服務**：第三跑道第一階段工程已於 112 年 9 月開工，持續辦理埔心溪改道工程，並於 115 年 1 月底啟用臨時過夜機坪 16 個停機位；第二階段工程西側標已於 114 年 11 月開工，燈光統包標已於 114 年 12 月啟動細部設計，持續辦理工程施工作業。第三航廈北廊廳已於 114 年 12 月 25 日正式啟用，提供年旅客服務容量 580 萬人次，航廈主體及南廊廳持續依計畫期程推動中。
4. **完善機場航廈及跑滑道服務**：為提升空側運作效率，114 年 12 月啟用臺中機場新建聯絡道 1 及停機坪滑行道；高雄機場 A 滑行道北移工程及東側立體停車場主體工程分別於 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，展開高雄國際機場新航廈第一期工程；松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程、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，預計工程完成後將能有效提升空運服務品質與安全。

5. **精進航空基礎設施與服務**：114 年臺北飛航情報區過境航路費收入達 28 億元，創歷史新高。為提升運作安全與效率，114 年 11 月啟用新一代航空服務情報系統、114 年 12 月完成桃園機場 23R 跑道左右定位臺、滑降臺及測距儀汰換及其訓練模擬機汰換。配合桃園機場興建第三跑道，規劃辦理北場終端雷達異地汰換，推動第 2 塔臺新建及新一代低空風切警報系統建置計畫；另為滿足未來航行量成長，推動新一代航管系統建置。
6. **提升自由港區營運績效**：受惠 AI 關聯產業快速成長，帶動六海一空自由港區 114 年貿易值突破 6 兆元，較 113 年 3 兆元翻倍成長，後續將針對高附加價值產業持續推動招商。

(四) 推動港埠建設升級，強化港群營運韌性

1. **強化國際商港營運設施**：臺灣港群 114 年度貨櫃裝卸量達 1,355 萬 TEU；挪威船級社(DNV)評比公布「2025 年全球貨櫃港口排名」，高雄港位居第 9，在「港口基礎環境」、「航線密集度」、「生產效率」及「永續程度」等關鍵指標評比表現亮眼。為擘劃商港未來發展藍圖，115 年將完成國際商港未來 5 年整體規劃及建設計畫。另為擴充港埠服務能量，已推動臺中港 37、38 號碼頭新建工程，於 115 年 3 月底完成，全長 580 公尺；並已

辦理高雄港第三及第五貨櫃中心碼頭改建工程，第三貨櫃中心 70 號碼頭於 114 年 6 月完成第一階段改建 147 公尺工程，115 年持續辦理 70 號碼頭第二階段改建 173 公尺，預計 116 年底完工，可提供 1.8 萬 TEU 貨櫃船靠泊；第五貨櫃中心 79 號碼頭於 115 年 1 月完成改建，115 年持續辦理 77~78 號碼頭改建，預計 118 年底完工，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 12 月啟用高雄港 A6-A 2 座離岸風電重件碼頭及離岸風電海纜場，及完成臺中港南填方區 36 公頃土地填築；為便捷港口聯外服務，已完成高雄港聯外貨櫃車專用道長 8,280 公尺工程並於 114 年 7 月啟用，另 115 年底完成高雄港蓬萊旅運中心改建。

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區籌設許可。南碼頭區智慧車輛產業園區之 S05 碼頭已於 114 年 11 月完工，S04 碼頭預計 115 年 9 月完工，該園區將於 116 年第 1 季全面營運。
3. **推動港口永續及企業 ESG 發展：**港務公司為提升港埠調適能力，打造韌性港埠，截至 114 年底完成 16 座維生碼頭建置，並獲行政院第 2 屆「透明晶質獎」全國特優殊榮。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) 強化鐵公路運輸系統防災韌性

1. 強化鐵路安全設施韌性：

- (1) **落實防災預警聯防機制：**持續強化鐵路發生路線淹水及邊坡災害時之區域聯防與應變處置，例如蘇花路廊和仁至崇德間因邊坡土石滑落造成鐵公路中斷，以及馬太鞍溪堰塞湖溢流之災害造成鐵路光復路段遭土石流淹沒，透過橫向及縱向通報作業，結合交通部中央氣象署、公路局、農業部農村發展及水土保持署、林業及自然保育署、經濟部水利署、花蓮縣政府等單位通報及防救災能量，妥善運用防救災資源，有效提早預防或採取減災作業。
- (2) **強化鐵路邊坡及監測：**針對極端氣候與東部特殊地理環境，臺鐵公司已於 114 年 9 月 30 日與中央氣象署簽訂定合作備忘錄，強化臺鐵對氣象資訊掌握。針對高風險之邊坡及路線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。同時持續推動北迴線軌道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。

(3) **推動邊坡防災管理**：臺鐵已將邊坡分級，並訂定檢測頻率與巡查機制，並編列預算辦理邊坡相關改善。採工程面、管理面雙管齊下強化邊坡管理。工程面包括重新檢視邊坡調整及改善、B 級邊坡加固工程、新建邊坡預警管理系統等措施。管理面包括建置邊坡管理手冊，定期重新檢視潛在危險邊坡。

2. 公路邊坡防災管理：

(1) **國道邊坡**：轄區 604 處 C 級邊坡均已裝設自動化監測儀器，並於國道沿線共設置 90 座自動氣象站，及運用經濟部地礦中心之地質敏感區域圖資、中央氣象署推播之地震、颱風等資訊，以即時監控及處置邊坡，確保國道邊坡安全。

(2) **省道邊坡**：針對明顯(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」，加強其巡檢頻率外，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。另就早期曾發生滑動、崩塌、沉陷或為順向坡地形之邊坡，加強設置監測儀器，並導入光達測量、UAV 航拍監測、預警攔石網落石告警系統等，以提升省道邊坡之抗災能力。

3. **公路橋梁安全管理**：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」；遇地震、豪

雨、火災及車輛撞損等事件，落實啟動特別檢測作業，確保橋梁行車安全。公路橋梁針對具鋼索之特殊性橋梁，國、省道均已建置「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. **公路防災預警機制：**平時透過「防災宣導」，建立民眾「知災、避災、離災」的觀念與知識。在颱風豪雨等劇烈天候發生時，以橋梁流域管理、山區道路風險管理的概念，建立公路預警防災標準作業程序，運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)，結合第一線防救災人員，發布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。

5. **積極搶通災害路段及推動復原重建：**

- (1) **強化災害預防及應變力：**

- A. 114年9月23日花蓮馬太鞍溪堰塞湖災害，造成花蓮光復鄉遭洪水淹沒，台9線232K馬太鞍溪橋遭沖毀等災情。為能儘速恢復災區基礎建設服務功能及避免危及部落、社區安全，以特別預算辦理短期鐵、公路改善，並納入防災設計觀念以避免嚴重損害再發生。另落實交通設施基礎建設之重建基本理念，如

儘速恢復災區鐵路設施既有功能、省道公路及橋梁修復，將以短期可改善及復原，以利基本物資運送為原則，以減少大規模開發，讓災區自然復育，另因應氣候變遷，加強調適策略，強化災害預防及應變能力。

- B.** 花蓮馬太鞍溪堰塞湖災害致鐵路設備受損，臺鐵公司全力投入搶修，迅速恢復通車，並積極協助花蓮光復地區救災疏運，有效支撐災區對外交通命脈。
- C.** 交通部推動一站式行政落地服務，由公路局、觀光署、郵政公司聯合駐點，提供受損車輛報廢慰助、旅宿安置專案及郵局業務等服務。

(2) 馬太鞍溪橋啟動三階段搶修：

- A.** 第一階段-馬太鞍溪橋涵管便道：為迅速恢復道路通行，先行於河床施築涵管便道作為緊急通行方案，於 114 年 10 月 10 日下午 3 時通車。114 年 10 月 21 日馬太鞍溪上游新增堰塞湖潰堤，洪峰後檢視便道無沖毀情形，隔日上午 6 時立即清除雜木、淤土及加固路基，於中午 12 時恢復正常通行。114 年 11 月 10 日受鳳凰颱風外圍環流影響，便道局部遭洪水沖毀，114 年 11 月 15 日水位稍退即進場積極搶修；惟搶修期間遭逢多次因暴漲洪水沖毀已完成改道之水路，公路局搶修團隊不畏艱難，於南北向便道各增設 1 座長 24m 小

跨度鋼便橋，以利加大通洪斷面，並於 114 年 11 月 29 日中午 12 時完成搶修恢復通車。

- B.** 第二階段-鋼便橋搶修工程：經現勘評估，設置鋼便橋臨時設施於原橋上游，為增加通水斷面，跨度以 10m 為原則。為縮短施工時程，所需鋼構材均採市場成品，可省卻在鋼構廠加工時間。馬太鞍溪鋼便橋自 114 年 10 月 18 日開工後，已於 115 年 1 月 1 日搶通，進一步提升用路安全，讓在地民眾的生活早日回復正常步調。
- C.** 第三階段-馬太鞍溪橋復建工程：已於 114 年底完成工程發包，北上線預計於 115 年底前完成(可雙向通車)，南下線於 116 年完成，加速災後重建，以維持災後鳳林鎮與光復鄉交通，確保用路人通行安全，縮短運輸通勤時間、提升觀光及活絡地方。

(3) 鐵路災後應變與重建：

- A.** 為能完成災後復舊，確保及提升鐵路運輸系統服務之安全性及妥善性，編列「東部幹線鐵路 K146+100 上邊坡緊急搶修加固工程」、「東部幹線鐵路 K42+300~K43+200 暨光復站災後復原工程」等 2 項工程 1 億 4,000 萬元，已獲納入特別預算額度，目前正積極辦理。

B. 平溪線災後重建部分，因豪雨導致三貂嶺=大華間邊坡滑動、擋土牆位移，以及嶺腳=望古間路基流失，於 115 年 1 月 31 日搶修完成並通車。

(六) 整合陸海空運輸系統，提升聯防應變韌性

- 1. 蘇花中斷、運具串聯：**蘇花路廊鐵公路中斷時，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；高鐵協助加開左營北上列車接駁旅客)，並視搶通情形，啟動海空運備援。
- 2. 守護離島、海空支援：**離島地區如因天候導致停航，交通部除請航空公司加開或加大機型外，將安排船舶投入備援，並視需要協調軍機投入疏運。
- 3. 高鐵人潮、鐵公聯運：**高鐵臺中站旅客外溢，臺鐵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；也將請國道客運啟動臨時路線，從高鐵臺中站直達臺北。

(七) 精進公建執行績效，營造安全永續環境

- 1. 公建高效執行：**行政院 114 年度一般公共建設暨前瞻計畫，合計列管 420 項計畫，整體預算約 8,137.09 億元，其中交通部 132 項計畫，整體預算為 2,922.91 億元，占總體 35.92%，且執行經費達成率高達 97.71%，高於行政院設定目標值 95%。

2. **職安績效優等、強化風險控管**：交通部積極落實職業安全衛生管理，強化工程風險控管，於 114 年勞動部所辦政府機關推動職業安全衛生績效榮獲「優」等，顯示職安推動已見具體成效。

三、引領智慧交通創新應用

以科技賦能交通治理，布局多元運輸領域，加速驅動數位轉型，擴大跨域資料整合與增值應用；積極推動 AI 智慧交通與風險管理，導入科技應用服務升級，並透過實證加速落地，引領交通產業發展革新。

(一) 推動智慧運輸系統發展建設

1. **智慧交通提升道路安全**：為將科技安全改善推動擴散於縣市政府執行，交通部結合「智慧運輸系統發展建設計畫」補助地方透過先進智慧交通技術，於路口、路段針對行進中車輛或行人進行偵測防護，114 年補助 19 縣市辦理 25 案計畫，改善範圍包含弱勢行人偵測告警 113 處、緊急車輛優先通行 33 處、山區及彎道安全示警系統 23 處、行人偵測照明系統 12 處、及非號誌化路口告警及其他安全偵測等 129 處，合計 310 處路口進行安全改善。
2. **區域整合提升路網效率**：114 年補助 20 個縣市執行交控中心功能擴充、主要幹道號誌智慧化及智慧廊道升級等共 28 案，提升整體路網通行效率、進而減少二氧化碳排放量，透過交通大數據收納、

多元化儀錶板、號誌時制最佳化等智慧機制，讓用路人通行更有感；如臺北市在既有的交控中心功能上導入 AI 技術應用，針對內湖科技園區進行大數據蒐集及深度分析，並提出相對應的交通改善策略；屏東縣延續往年成果，持續打造全國最長的動態號控智慧路廊，透過 AI 影像分析，計算路口車流量及行人需求，自動化調控號誌，大幅提升路網通行效率、減少尖峰期間車流壅塞時間，減輕第一線交警指揮負擔。

- 3. TDX(Transport Data eXchange) 運輸資料平臺開放流通與應用：**交通部 TDX 平臺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，動靜態運輸資料集合計多達 4,800 餘個，有效降低各界取得運輸資料門檻，促進運輸資料流通及多元加值應用，並支援政府機關施政決策落實循證治理；另因應高齡化社會趨勢，結合交通平權政策，優化高齡者友善出行資訊面服務，與臺灣老人學學會深度訪談，114 年 10 月舉辦「高齡者共識營」，透過與高齡族群的交流歸納，以此確立具體資料規範，作為後續資料標準化及收納的依據。另建置「綠色運輸服務平臺」，整合 TPASS 多元回饋方案及企業資源提升民眾、企業員工之公共運輸使用意願，並導入碳足跡計算機制，作為未來政策評估與民眾回饋依據。

4. **自駕車相關法規調適推動：**交通部 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)，提供經濟部納入沙盒實驗審查機制，輔導產業界發展扣合安全指引，114 年 10 月辦理「自駕車推動策略研析—公共運輸導入自動駕駛推動及執行管理」計畫，透過安全指引引導自駕公車安全地進入實驗階段，聚焦評估符合我國國情需求之自駕公車落地發展策略與政策建議；同時結合電動巴士相關推動政策，尋求潛力電巴業者鼓勵其持續發展，以長期發展為目標精進技術量能，為未來商業化服務應用奠定基礎。
5. **車聯網技術驗證與產業發展：**設置淡海試驗場域，114 年累計完成 37 處車聯網路側設施布設，另參照國際車聯網 SAE J2735 標準訂定臺灣協同智慧運輸車聯網路側設施資通訊開放標準(Taiwan C-ITS Roadside Open Standards, TCROS)，除精進檢討已訂定 10 項車輛行駛基本訊息需求之標準，新增 TCROS 資訊發布定位及道路安全訊息等 2 項標準，以確保我國未來 TCROS 應用服務落地時，在執行上符合一致性及穩定性的需求。同時輔導國內地方導入具 TCROS 標準傳輸功能之相關設備，以提升地方車聯網落地應用能力及智慧交通產業轉型。
6. **車聯網資安憑證管理研究發展：**聚焦現今國際車聯網資安憑證發展趨勢，滾動式增修「國內車聯網

資安憑證管理指引草案」，並針對車聯網異常行為 (V2X PKI Misbehavior) 技術進行研析，以接軌國際相關制度規範發展，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，期透過不同系統架構實證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發展智慧交通生態鏈。

(二) AI 智慧交通應用與風險管理

1. **AI 科技於各交通場域應用**：交通部 115 年推動 AI 智慧交通服務實證，刻正由公路局、鐵道局及中央氣象署等 3 個機關導入 AI 科技應用計畫，鐵道局於鐵路改建工程範圍，建立鐵道交談式專家系統，並利用空拍 AI 辨識臨軌施工風險，以提升巡檢及工程管理效率；中央氣象署發展 AI 海象預報、低海溫預警、雷雨胞即時預警及智慧低能見度監測技術，應用於澎湖與全臺各地，以提升海陸空交通場域的安全性與預報精準度；公路局推動 AI 交通客服提升民眾服務品質及效率，建立跨單位數據應用基礎，以數據支持決策。
2. **AI 指引及風險分類管理**：因應 AI 浪潮的迅速發展，推動「智慧運輸系統發展建設計畫(114-117 年)」，研訂交通領域 AI 風險分類建議及使用 AI 之參考建議或指引，提供交通部門推動 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中央及地方導入 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。

(三) 推動智慧機場與港口，提升科技應用服務

1. 機場導入智慧化服務與科技應用：

- (1) 建置機場智慧化服務措施：**為增加查驗量能、減輕查驗人力，松山機場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，預計於 115 年上半年正式營運；為提升機場營運效率及旅客滿意度，高雄機場新航廈建設導入智慧安檢、智慧停車等設計。
- (2) 完備遙控無人機防制系統：**為避免遙控無人機不當操作影響機場航班起降，松山、高雄及桃園機場分別於 110 年、112 年及 114 年完成遙控無人機防制系統建置。松山機場另於 114 年 11 月執行無人機防制建置試辦計畫第二期，提升機場無人機防制效能；臺中機場由軍方建置系統，預計 115 年底前完成。
- (3) 推動機場智慧化與科技應用服務升級：**為優化旅客服務體驗，桃園機場第三航廈預計將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，並持續優化數位資訊整合平臺(Airport Digital Integration

Platform, ADIP), 擴增「跑道鋪面預防性維護 AI 預測」模型及「運量及航班資訊 AI 對話服務機器人」等功能。

- (4) **升級機場智慧物流服務**：為掌握桃園航空自由港區貨物進倉資訊及提升人員進出管制安全，與航空貨物處理效能，114 年第 2 季陸續啟用加值廠房 OCR 智慧辨識進倉管理系統及 H 棟智慧人臉辨識門禁系統；114 年 6 月啟用遠雄貨運站二期自動化分揀設備，每小時處理 9,000 貨件；另刻規劃建置桃園機場航空貨運資訊整合平臺，114 年已先完成系統需求訪談，持續規劃「即時貨況」與「園區智慧管理」相關功能，奠定機場智慧物流發展之基礎。

2. 港口導入智慧化服務與科技應用：

- (1) **推動港口智慧化發展**：114 年推動港灣智慧化服務，包含商港海氣象系統新增港口溢淹、長浪示警服務，快速應變港區海氣象變化，並導入堤口不明船舶入侵偵測 AI 告警服務，強化港口水域安全；另為提升港口營運管理，推動集團總部戰情中心建置、臺灣港群橋梁安全監測預警、港作業管理系統上線、商情平臺及知識庫建置等重要專案，已於 114 年完成開發。為升級高雄港櫃場全自動化作業，預計 115 年 4 月高雄港五櫃導入自動化門哨、遠端遙控作業機具及全自動無人解櫃車，強化作業調度精準度，全面提升

營運效率。此外，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。

(2) 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 年完成海港 220 條車道導入 eTag 輔助車牌辨識系統；為發展智慧車輛增值應用場域，115 年第 2 季將啟用臺北港智慧車輛園區新車整備中心 (Pre-Delivery Inspection,PDI)，並導入 AI 智慧化影像辨識管控機制，預估可新增 700 個就業機會，創造 1,270 億元產值；115 年底預計完成「高雄港中島商港區(16.24 公頃)」自由港區設置，可創造 700 個就業機會，帶動物流產業發展。119 年後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) 實證 AI 跨域公共運輸資訊服務技術：交通部導入雲端大語言模型進行交通代理人應用測試，完成 AI 驅動公共運輸資訊查詢及計程車預約服務之技術驗證。透過自然語言互動機制，民眾即可取得整合式運輸資訊，奠定我國未來發展跨域交通資訊服務整合之技術基礎。

(五) 驗證無人機物流創新營運模式：交通部以前瞻視角推動無人機結合汽機車之創新智慧物流營運模式，

與國內中華郵政、foodomo 平臺等公民營單位合作，以期藉由無人機科技，精進城鄉地區之運輸效率，亦提升防救災韌性。

四、形塑觀光品牌轉型升級

觀光發展以「質量並進」為核心策略，形塑具國際競爭力之觀光品牌，打造臺灣旅遊新風貌，並深耕海洋觀光航線、吸引國際郵輪靠泊、優化鐵道觀光廊帶及推動自行車深度旅遊，展現臺灣在地特色與多元魅力，以邁向永續觀光並帶動產業升級。

(一) 觀光發展質量並進，邁向 2030 兆元產值

1. **臺灣觀光國際讚譽：**臺灣連續 3 年(2023-2025 年)獲美國旅遊雜誌《Trazee Travel》最受歡迎的冒險旅遊目的地，並榮獲 2025 年全球穆斯林旅遊指數 (GMTI)非伊斯蘭合作組織旅遊目的地(non-OIC Destnaitons)全球第 4 名。
2. **景區永續深耕有成：**東北角及宜蘭海岸、雲嘉南、日月潭、澎湖、北海岸及觀音山、東部海岸等 6 個國家風景區取得「綠色旅遊目的地認證」(Green Destinations Awards)；臺灣 11 大故事勇奪「2025 全球綠色目的地百大故事獎」(2025 Green Destinations Top 100 Stories)，其中觀光署國家風景區管理處獲獎 7 個；此外，「2025 野柳石光夜訪女王」獲得「2025 美國繆斯創意獎」等 5 項國際大獎。

3. 觀光品牌全球引客，籌設台灣觀光研訓院：

- (1) **國際市場行銷成果**：114 年全年來臺旅客突破 857.4 萬人次，前三大市場(日、韓、港澳)均已突破百萬人次，美國與菲律賓來臺人次更創下歷史新高，觀光市場穩健成長，將持續爭取旅客來臺。
- (2) **分眾行銷整合布局**：強化臺灣觀光品牌 3.0(Taiwan-Waves of Wonder)意象，透過臺灣觀光代言人及「分眾、分市場」深化各市場行銷，如配合新南向市場，優化穆斯林旅遊環境；因應北美市場增加航班，推動北美客源倍增；加強日韓、港星馬 Fly-cruise 產品推廣；深化日本市場「教育旅行」。另 115 年預計於印尼雅加達設立臺灣觀光辦事處，積極爭取潛力市場旅客。
- (3) **部會合作多元主題旅遊**：結合臺灣多元特色，攜手文化部、農業部、經濟部、運動部、客家委員會及原住民族委員會等部會，推廣文化、休閒農漁業、會展獎旅(MICE)、國際體育賽事、客庄及原鄉等旅遊；另 114 年已召開 4 場「行政院觀光產業振興諮詢會議」，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。
- (4) **台灣觀光研訓院定位為國家級觀光智庫**：以「觀光政策調研、國際合作鏈結、產業地方策進及人才培育認證」4 大核心功能，建構完整的觀光產

業生態圈。觀光署已於 114 年 12 月 29 日成立籌備處，預計 115 年 7 月前正式掛牌營運。

4. 環島亮點推升國旅，形塑臺灣旅遊新風貌：

- (1) **推廣特色活動與景點**：結合中央與地方觀光資源，遴選出「2026-2027 臺灣觀光雙年曆」，國際級活動 36 項、全國級活動 73 項，共計 109 項，並發表 115-116 年「臺灣觀光 100 亮點」特色景點，以精采的景點、活動及遊程，結合地方文化與故事，鼓勵民眾體驗臺灣各區域四季風情。
- (2) **打造旅遊臺灣新名片**：「北回之巔旗艦計畫-微笑南灣 in 臺灣」計畫將串聯臺灣北回歸線地理軸帶及南灣半島區域，打造「北緯 23.5 軸線上世界綠洲」及「太平洋左岸島國海灣」世界旅遊臺灣新名片。分 4 年期(115-118 年)2 階段執行，預計以 10 大亮點觀光計畫，打造 68 處重點建設，透過相關部會跨域合作，打造兼具海洋生態、歷史文化與慢活體驗之觀光廊帶。
- (3) **以區域觀光圈推動地方觀光發展**：在原 18 個觀光圈基礎上，整合成為北、中、南、東及金門、澎湖、連江 3 個離島等 7 個區域觀光圈，打造「一區一品牌、一圈一特色」，擴大活動、整合推動在地遊程，透過產業合作共同行銷，並以成立社團法人為目標，以自主運作推動地方觀光發展。

5. 引導產業轉型升級，導入科技打造智慧景區：

(1) **推動產業永續數位轉型**：建構旅行業遊程碳足跡計算指引，完成 10 條「鳳金遊程」碳足跡盤查示範，並提供旅宿結合高鐵、臺鐵之低碳旅遊優惠；另輔導「台灣好行」持續榮獲 2025 年「第 2 屆 ESG 交通運輸永續獎」之「傑出獎」肯定，並輔導 25 條路線取得碳足跡認證。於 115 年辦理 2 場「觀光產業數位博覽會」，協助觀光產業數位升級。

(2) **打造國家智慧景區**：建置綜合管理平臺，整合人車流、氣象及安全影像分析，做為即時預警與決策支援；透過大數據分析觀光數據，實現精準行銷；導入 AI 遊程建議、多語即時翻譯及智慧助理，提升旅客便利性。115 年 1 月 6 日觀光署與統一超商簽署合作備忘錄，共同推廣行動旅服 PWA(Progressive Web App)與擴大國際旅客兌換金福氣通路，提供旅客最即時之旅遊資訊。

6. **觀光雙輪驅動方案，吸引國際客並促進平日國旅**：115 年度規劃於第 2 季執行，內容包含「強化國際觀光動能」及「平日國旅優惠」2 大主要項目，共計 9 個子項目，預估可創造逾 390 億元之觀光產值、帶動 470 萬旅遊人次，透過擴大國旅及國際旅客來臺觀光，刺激國內外旅遊市場消費力及提振經濟成長動能。

(二) 深耕海洋觀光航線，拓展郵輪旅遊市場

1. **加速擴增遊艇泊區據點：**因應遊艇活動熱潮，賡續補助地方政府建設遊艇泊區相關設施，帶動整體遊艇產業發展，截至 114 年底擴增泊區至 26 處，席位數增至 1,437 席，預計 115 年遊艇專屬泊區數達 28 處，席位數可增至 1,537 席；另 114 年遊艇駕照數已突破 3 萬張。刻研擬「遊艇碼頭整體發展計畫」(116-119 年)陳報行政院爭取經費，持續協助地方政府推動轄內水域遊艇泊區建設，串聯遊艇航程不斷點，並提升遊艇碼頭設施及服務品質。
2. **賡續推動藍色公路海洋觀光：**為拓展海洋觀光並強化交通韌性，交通部於 114 年 7 至 8 月推出基隆-花蓮、基隆-澎湖、布袋-澎湖-金門等 3 條觀光航線，載客率達六至九成，115 年將持續推動辦理，透過與航商、旅行業者及地方政府合作，結合地方節慶活動、串聯港口開發創新遊程體驗，打造更多元且具特色的海上旅遊產品，以培養藍色公路客源。
3. **強化旅客權益保障：**為強化在地責任及保障郵輪旅客權益，交通部已指定航港局擔任郵輪消費爭議主政機關，並要求以母港營運之外籍郵輪公司自 115 年起須在臺設立分公司或委託我國籍船務代理業負責處理消費爭議案件，同時由航港局及觀光署共同完備郵輪定型化契約相關規範。

4. **加強國際行銷：**為行銷臺灣港埠設施與觀光資源並爭取航線，港務公司 114 年 3 月與基隆市府聯手赴日本拜訪郵輪業者；114 年 4 月與觀光署及航港局參加美國全球郵輪展 Seatrade 論壇；114 年 5 月前往日本拜訪日籍航商總部；為向國際郵輪航商行銷宣傳，114 年 7 月赴濟州郵輪論壇設置展攤；為深化與亞洲重要郵輪港口合作關係，114 年 12 月赴韓國釜山拜會郵輪業者，共同推動東北亞郵輪市場發展。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。
5. **推出獎勵優惠措施：**港務公司推出 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。
6. **國際郵輪靠泊艘數及旅客人次皆穩定成長：**114 年郵輪靠泊共 567 艘次，較 113 年成長 37%，其中首航各港的郵輪數量達 33 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「星凝天蝕 2 號」首次來臺，其中「星凝天蝕 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；另 114 年進出港旅客達 115.67 萬人次，超越疫情前 105 萬人次水準，成長 10%，其中外籍旅客計 47 萬人次，亦創歷史新高。

7. 全國藍色公路暨海運備援發展船舶計畫：

(1) **規劃全國備援及藍色公路船舶：**因應近年氣候劇烈變化，蘇花及離島地區疏運需求，並以發展全國藍色公路為整體考量，航港局已規劃全國備援及藍色公路船舶，新船主要航班任務將納入花蓮鐵公路中斷與金門霧鎖備援、基隆馬祖交通替航、夏季花蓮與離島地區觀光航班等需求，計畫規劃執行 20 年，總經費 32.51 億元。

(2) **積極爭取計畫核定：**交通部爭取行政院於 115 年 4 月前核定，預計 118 年底交船營運，船舶規劃總噸位不小於 8,000，載客數 550 人(臥艙 300、座艙 250)，可停泊全國及離島主要港口，以能適時提供疏運備援任務及發展海洋觀光。

(3) **高雄港蓬萊旅運中心改建：**預計 115 年底完成改建，提供 15 萬噸郵輪靠泊，每小時通關人數可達 1,920 人。

(三) **推廣鐵道旅遊，串聯鐵路觀光廊帶：**為拓展鐵道旅遊市場及推動鐵道觀光，臺鐵公司持續推出不同風格的觀光列車，並與多方夥伴合作，優化服務品質

及推動永續鐵道觀光，以提供更多元選擇，滿足旅客深度旅遊需求；114 年搭乘觀光列車人數突破 24 萬人次，較 113 年大幅成長 35%；並全新改造觀光列車山嵐號上線營運。

1. 針對不同客群運營各式觀光列車，提供旅客多元選擇：包含親子「環島之星」、高端精緻「鳴日號」、移動五星餐廳「鳴日廚房」、甜點列車「海風號」、在地旬味「山嵐號」及懷舊復古「藍皮解憂號」等 6 輛。
2. 推出各式乘車票券，滿足國內外旅客深度旅遊需求：臺鐵公司發行 TR-pass 及支線一日周遊券外，並攜手觀光署推出 Taiwan-Pass，整合鐵路、捷運、觀巴及景點門票等。

(四) 推動自行車旅遊，探索臺灣之美

1. 推動「臺灣自行車旅遊節」：為推動自行車旅遊，觀光署自 111 年起結合自行車、景點、遊程及觀光圈等特色，建立「臺灣自行車旅遊節」新品牌，並以環島路網為主幹路網，搭配國家風景區範圍，結合地方特色自行車路線，完成 16 條親民且具特色的多元自行車道，串聯 13 個國家風景區、地方特色景點，並聯接高鐵或臺鐵，帶動自行車旅遊風潮，為自行車愛好者創造更豐富的騎行體驗。
2. 推動自行車旅遊已有成效：觀光署以此基礎，114 年 9 月至 11 月與地方政府及自行車公會聯手辦

理「2025 臺灣自行車旅遊節」，共推出 10 大品牌活動，活動總參與人數為 99,895 人次，經濟效益 2.61 億元，有效帶動民眾參與自行車旅遊活動；115 年將持續推動相關活動，吸引國內外旅客探索臺灣之美。

3. **推動低碳騎乘旅遊**：115 年推動第二條環島自行車路線建置，提供安全友善的騎乘環境，並以深度旅遊為主軸，推動低碳旅遊與騎乘文化。

五、推升郵政氣象服務品質

持續推動郵政智慧物流，並透過數位轉型提升郵務效率、優化金融服務，打造永續企業價值；積極發展氣象精緻化預警服務，導入 AI 模型提升颱風預報準確度與強震警報效能，深化農漁業等跨域在地應用，提供民眾即時氣象情資，發揮關鍵預警效用，提升國人防災避災效能。

(一) 深化郵政服務，打造永續企業價值

1. **發展智慧物流**：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。預計 115 年 5 月底前完成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，並搬遷進駐。115 年郵政物流園區落成啟用後，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，更可加強與電商及物流業者合作，發揮產業群聚綜效。

2. 強化數位金融，並完善國際行動支付服務：

- (1) 114 年行動郵局 APP 用戶數逾 522 萬戶，較 113 年成長 16%；交易筆數逾 4 億 1,858 萬筆，較 113 年成長 10.99%。
- (2) 以 Google Pay 綁定郵政 VISA 金融卡服務外，另分別於 114 年 2 月及 12 月提供 Samsung Pay 及 Apple Pay 服務，以提高交易安全並擴增使用場域。
- (3) 114 年行動支付交易筆數逾 7,148 萬筆，較 113 年成長 16.54%；交易金額達 2,110 億元，較 113 年成長 8.45%。

3. 配合政府辦理「全民+1 政府相挺」普發現金服務： 自 114 年 11 月起，配合政府公告期程提供多元領取管道，包含登記入帳、直接入帳、ATM 領現及郵局領現 4 種多元便利領取方式，以完善普惠金融服務。

4. 提升數位保險服務體驗：深入偏鄉及離島等地區，推動微型保險與小額終老保險，完善社會安全網，同時推動網路投保，擴大保險服務觸及範圍並提升便利性。

(二) 氣象預警與精緻服務雙軸躍升

1. 強化即時預警效能，提升鄉鎮有感氣象服務：

- (1) 強化地面觀測網之監測密度：114 年增設沿海氣象站、中高海拔林業氣象站及自動農業站後，共

設置自動氣象站 621 站、自動雨量站 147 站。使得測站的整體空間密度增加，平均距離縮短至 6.8 公里，透過綿密之監測網絡，有效「優化劇烈天氣應變時窗」，為短延時強降雨等極端天氣提供更即時的預警基礎。

- (2) **精進精緻化災害性天氣預警－鄉鎮層級強風特報分級**：114 年 12 月正式發布「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。
- (3) **強化颱風風災預警服務－濱海鄉鎮風力預報**：114 年 7 月起於颱風警報期間辦理「濱海鄉鎮風力預報」服務，於縣市政府視訊連線會議時，強化說明各縣市都會與濱海鄉鎮風力分布及變化趨勢，同時深化強風於陸、海、空及軌道交通安全之跨域應用與溝通；另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、樺加沙及鳳凰等颱風侵臺期間，提供各縣市政府進行停班課決策參用。
- (4) **提升劇烈對流天氣至沿海－鄉鎮沿海大雷雨即時訊息**：為強化大雷雨即時訊息預警效能，自 115 年 3 月 2 日起將大雷雨即時訊息由陸地拓展至距岸 10 公里沿海，並針對海上移入之強對流引發 9 級以上強陣風，發布細胞廣播警訊，即時提醒沿海民眾、港口作業人員及漁業活動漁民，

有效提升強風與強對流的即時預警，保障漁業、交通航運、綠色能源、經濟與海上遊憩安全。

(5) 精進強震即時警報系統效能：114 年累計完成臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市、高雄市等六大都會區之客製化地震預警系統建置，將各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(減少 51%)，提供民眾更多的地震預警應變時間，有效降低地震災情。115 年將持續精進系統效能，提升系統的準確性及時效性。

(6) 氣象服務量能持續增加：中央氣象署全球資訊網瀏覽人次累積超過 10 億；氣象資料開放平臺目前會員 54,555 人、提供資料 467 項、114 年 1 月至 115 年 2 月下載超過 18.47 億次。

2. 結合人工智慧，深化在地應用：

(1) 應用開源全球 AI 預報模型的強化颱風預報：運用全球 AI 預報模型產製 18 種颱風路徑預報，並落實導入於預報作業應用中，提升颱風路徑預報準確度。此外，亦完成 3 種全球系集 AI 預報模型的評估，作為未來導入作業應用之依據。於 114 年度預報 24、48 小時誤差較前一年度降低達 12%、8%；優於美日 13~16%。

(2) 推動未來 1 至 3 個月縣市尺度預報：預計 115 年 12 月完成「22 縣市」未來 1 至 3 個月氣候展望，

將預報由北、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。

(3) 強化臺灣北部海面及海峽北部海象監控：目前已完成 5 座桃園中程海象雷達，預計於 115 年再完成建置 1 座桃園長程海象雷達，藉由與東莒長程海象雷達觀測資料進行整合，擴大海象監測範圍，提供即時且精確之海流、波浪等相關資訊，以提升整體航行安全。

(4) 擴大在地化跨域應用資訊，建構精緻化氣候服務：與農業部合作，持續強化農業氣象觀測及預報，預計 115 年 6 月起，全臺 283 個農業生產專區建置有鄰近農業氣象站的比例可達 75%，115 年 8 月提供精緻農業氣象預報累計達 465 個點位，提升農業氣象觀測密度與氣候監測資訊；此外，持續強化與雲林縣政府合作，提升氣象資訊於雲林在地化加值及諮詢應用，深化與澎湖縣政府合作，發展鄰近海域浪高、海溫預報、在地寒害預警及海溫監測，提升澎湖地區之氣候韌性。

六、推動綠色運輸永續發展

為實現運輸部門淨零轉型目標，交通部持續推動陸海空運具電動化與低碳化，建構低碳運輸網絡，加速綠色運輸轉型；並將減碳理念融入民眾日常生活，積極營造綠

色通勤新文化，凝聚全民對低碳移動之認同與實踐，共同打造低碳永續、宜居友善之交通環境。

(一) 加速綠色運輸轉型，打造低碳永續生活

1. **持續推動公共運輸，並與地方攜手推動 TPASS 政策：**透過公路公共運輸計畫及推動 TPASS 政策等，提升公共運輸品質，帶動公共運輸運量，114 年公共運輸運量 22.8 億人次已恢復至疫情前高峰運量之 92.5%。另全國已有 20 個縣市推動 31 個定期票方案，另為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，交通部於 114 年 1 月推出 TPASS 2.0 公共運輸常客優惠並再於 114 年 12 月升級為 TPASS 2.0+ 方案，降低中長途國道客運優惠門檻，搭乘 2 次即可獲得回饋，期提升國道客運使用率；經統計 113 年公共運輸運量相較 111 年約成長 27.4%，114 年較 111 年同期約成長 32.8%。交通部將積極配合爭取預算，期提供便利、多元及優惠公共運輸服務。
2. **穩健推動市區公車電動化：**114 年普及率已達成年度目標(35%)；115 年截至 2 月底共計 4,612 輛電動大客車(含市區公車及公路客運)，其中市區公車 4,448 輛(含營運及籌備中)，普及率 42.2%，持續朝 119 年市區公車全面電動化邁進。交通部與經濟部共同輔導電動大客車國產化，目前已有 5 家 13 車型符合國產化補助資格，另 114 年 9 月首輛取得安審合格證之長途電動城際巴士投入國道客

運路線行駛營運，將持續輔導業者完成電動低地板乙類大客車國產化補助資格審查，以利推動偏鄉公共運輸電動化之示範運行。此外，交通部已核定氫燃料電池大客車示範運行計畫計 2 案 8 輛(高雄市 5 輛及臺南市 3 輛)，後續視高雄市與臺南市計畫籌備情形，滾動調整推動措施。

3. **鼓勵公部門加速公務車電動化：**交通部「公務車電動化推動計畫」以政府帶頭示範策略，結合環境部 114 年 12 月 23 日公布之「永續長聯盟推動永續發展成果獎勵要點」，每年評比「公務小客車電動化成長率」，引導各機關朝 119 年正副首長專用車、124 年公務小客車全面電動化邁進。另為簡化採購流程、提升推動效率，後續將由交通部委託臺灣銀行辦理電動公務車輛共同供應契約採購，協助各機關加速導入電動車。
4. **穩定電動小客車推動力道：**115 年截至 2 月底，電動小客車累計新增 2,436 輛，市售比 4.8%，交通部持續與經濟部輔導業者推出平價國產電動小客車，目前已有 3 款，預計 115 年底前再推出 1 款，提供民眾多元平價購車選擇；並持續與環境部及財政部提供汰舊換新補助及稅費減免優惠，朝 119 年市售比 30% 邁進。
5. **持續以車隊管理角度推動電動機車：**115 年截至 2 月底，電動機車累計新增 4,886 輛，市售比 4.8%，交通部持續以車隊管理角度，推動郵務機車電動

化及鼓勵外送員使用電動機車外送，目前電動郵務機車占整體比例 50%，提前達成 119 年推動目標；外送員使用電動機車外送占比相較去年同期增加 5.8%。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舊換新、稅費減免優惠及充換電站設置及機車行轉型補助，並於 115 年 2 月 4 日召開年度檢討會議，請經濟部評估延續將屆期之電動機車相關推動計畫，以維持政策動能，朝 119 年市售比 35% 邁進。

6. **完成布局環臺充電網絡：**截至 115 年 2 月底止，國內公共充電樁數量已有 15,328 槍(慢充 11,426 槍、快充 3,902 槍)，整體車樁比及快充車樁比均優於歐盟建議標準；另全國 15 處國道服務區及東草屯休息站均已設有快充站，114 年 7 月再於東岸台 9 線公路及緊鄰臺鐵車站計 9 站點設有公共充電樁，已完成布局環臺充電網絡。115 年將於國道清水服務區、湖口服務區(南北站)3 站各增設 4 格充電車位，持續提升電動車充電服務。
7. **推動商用車輛電動化：**隨國內外陸續推出商用車電動車型，且為強化運輸部門減碳效益，交通部配合「臺灣總體減碳行動計畫」研提「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，已奉行政院 114 年 9 月 30 日核定；將運具轉型推動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，配合經濟部輔導業者推出國產電動商用車進程，開始推動相關示範、推廣計畫。

(二) 營造綠色通勤新文化

1. **鼓勵民眾綠色通勤：**交通部結合 TPASS 回饋與 TDX 規格化票證資料，建構「綠色運輸服務平臺」，提供多元回饋方案，並結合減碳趨勢揭露民眾碳排放量，同時，研議事業綠色通勤標章制度，鼓勵事業單位推動綠色通勤，並引導參與者改變通勤行為，提升綠色通勤比例。
2. **引導地方推廣共享汽機車：**交通部透過智慧運輸相關補助計畫，引導地方政府將共享汽機車等多元運具納入交通行動服務平臺與票證及資料整合體系，促進共享運具與公共運輸之串接與使用，以擴大公共運輸服務的範疇。運輸研究所研訂「推動共享運具連結公共運輸之指引」，提供各地方政府做為後續規劃與推動參考，以成為民眾日常使用運具之常態。

(三) 推動綠色永續海空運輸

1. 推動航空永續運輸：

- (1) **擴大空運減碳措施：**114 年松山、桃園、高雄機場為國籍航空公司添加永續航空燃油 (SAF) 5,900 噸，減碳效益達 15,000 噸，115 年國籍航空公司預計使用國內自產 8,000 噸 SAF；桃園機場已於 114 年取得國際機場協會碳認證等

級四，地勤行李拖車頭電動化比率達 36.09%，預計 115 年空側車輛充電樁槍孔數達 120 槍，高雄機場亦以達到國際機場協會碳認證等級四為目標推動。

- (2) **提升機場調適能力及運作韌性**：為加強跑滑道、航廈及機電系統維護巡檢機制及生命週期管理，計畫性推動各機場跑道整建；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。

2. 推動海運永續運輸：

- (1) **成立海運替代燃料工作平臺**：交通部責成航港局邀集航商、中油公司、經濟部能源署、財團法人驗船中心及港務公司等單位成立跨部會海運替代燃料工作平臺，於 114 年 4 月、6 月及 10 月共計召開 3 次會議，除目前已獲致共識採三階段導入港區供應替代燃料，第一階段「生質燃料」、第二階段「第 1 期 LNG、第 2 期甲醇」，第三階段「氫、氨」。
- (2) **推展港口供應綠色燃料**：航港局已協調中油公司預計基隆港於 115 年 7 月供應生質燃油；高雄港俟取得港務公司招商經營權及市政府油槽操作權，可於 115 年 12 月供應。
- (3) **推動我國內水載客船舶電動化發展計畫**：待行政院核定後，將自 116 年至 118 年正式推動，針

對雙北藍色公路、桃園市石門水庫、南投縣日月潭、臺南市運河、烏山頭水庫、高雄市鼓山-旗津、高雄港及愛河等 6 處水域，建造或汰換 57 艘電動船，建置 68 支充電樁、改善電網與碼頭設施，並提供電池與綠色行銷補助；新建、汰換或改建電動船舶最高補助 49%，同時補助岸電與必要設施建置，並要求業者配合數據回報，以確保電動船的營運環境完善。計畫完成後，每年可節省燃油超過 200 萬公升，減少二氧化碳排放約 5,279 公噸。

- (4) **落實綠色港埠與永續發展**：臺灣七大國際商港已全數取得歐洲生態港認證，114 年基隆、蘇澳、臺中及安平港再次通過歐洲生態港認證；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 年整體共減碳達 15 萬 1,770 公噸(約 392 座大安森林公園吸碳量)，細懸浮微粒 (PM2.5)減量達 149.9 公噸，SO₂ 減量達 978.8 公噸，NO_x 減量達 1,714.7 公噸。港區範圍內船舶減速達 6 萬 2,666 艘次，達成率 94.1%，港區範圍外船舶減速達 2 萬 7,974 艘次，達成率 48.1%。國際商港現有高壓岸電共計 11 座，114 年使用 182 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 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)。

參、結語

交通部持續秉持「人本交通 智慧安全」之核心價值，積極落實六大施政主軸，並透過智慧科技與運輸系統整合，全方位推動交通建設與服務升級，打造安全、便捷、智慧、永續且邁向淨零之交通環境，致力讓民眾切實感受有感幸福交通，為共享美好生活的未來，努力前進。

中華民國115年
立法院第11屆第5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 | 38 |
| 4、推動前瞻基礎建設 | 45 |
| 5、鐵公路防救災機制 | 47 |
| 6、提升行人道路交通安全 | 51 |
| 7、強化橋梁安全管理 | 54 |
| 8、積極搶通災害路段及推動復原重建 | 56 |
| （二）施政規劃重點 | 57 |
| 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 | 83 |
| 3、航空運輸 | 99 |
| （二）施政規劃重點 | 112 |

| | |
|--------------------|------------|
| 貳、觀光部門 | 119 |
| 一、重要施政措施及成果 | 119 |
| 二、施政規劃重點 | 132 |
| 參、郵政及交通產業部門 | 137 |
| 一、重要施政措施及成果 | 137 |
| 二、施政規劃重點 | 151 |
| 肆、氣象部門 | 155 |
| 一、重要施政措施及成果 | 155 |
| 二、施政規劃重點 | 166 |
| 伍、交通科技及運輸規劃 | 173 |
| 一、重要施政措施及成果 | 173 |
| 二、施政規劃重點 | 185 |

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，在「人本交通、便捷臺灣」施政願景下，透過人本關懷之實踐與創新科技之應用，提供安全、便利之交通建設與運輸服務，打造特色觀光亮點、推動跨域旅遊體驗、發展多元綠色運具，優化公共運輸系統等面向，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，建構安全優質之交通環境，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、公路工程建设

(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。截至115年2月底，計畫總進度86.21%，實際86.22%，超前0.01%。

(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，經高速公路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。土建分3標執行，均已完成設計作業。第1標及第3標分別於114年11月20日及115年2月26日決標，第2標刻辦理招標作業中。

(3) 國道7號高雄路段計畫

計畫內容：

本計畫路線自國道10號起，往南經烏松、大寮、鳳山、小港、林園，終點銜接南星路，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；另於國10及台88線設置系統交流道，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。高速公路局於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，刻辦理細部設計(分6土建標)及用地取得相關作業，其中第5、6標已完成設計作業，刻辦理招標作業中。

(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蘇花改，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，高速公路局113年12月2日啟動工程設計作業，分別於114年9月30日及11月24日舉辦2場公聽會，興辦事業計畫書115年1月12日交通部核復同意辦理，基本設計書圖115年1月16日函請工程會辦理經費審議，115年1月15日啟動細部設計，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」。高速公路局於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，114年7月1日啟動細部設計作業，114年11月26日召開細設審查會議，預計115年6月工程公告招標。

(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），路線自台61線起，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：

高速公路局於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日及12月15日召開興辦事業計畫第1、2場公聽會，115年1月2日啟動細部設計作業，刻辦理設計作業中。

(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）間雙向各拓寬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，高速公路局115年1月6日召開基本設計成果審查會議，115年2月11日及12日召開興辦事業計畫第1場公聽會(4小場)。

(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；建設計畫於110年7月30日奉行政院核定，經檢討計畫總經費及期程，修正建設計畫於111年10月5日奉行政院核定，高速公路局辦理設計及工程招標作業後，於112年5月28日開工；截至115年2月底，工程預定進度56.03%，實際56.04%，超前0.01%，預計116年10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，環說書於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，高速公路局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，基本設計經費審議經工程會於114年9月25日（楊梅新竹段）、114年12月29日（新竹頭份段）核列經費，刻正辦理細部設計及用地取得相關作業。分4個土建標執行，其中第C104G標楊梅湖口段工程刻辦理招標作業中。

(10) 改善高速公路重現性壅塞路段

高速公路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；114年共完成北、中及南區等路段共12處地點改善，完工後尖峰時段壅塞比例平均降低6.6%。115年將針對臺北、臺中及臺南等路段規劃辦理改善，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：

為改善楓江路路口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線新增第三車道跨越楓江路北入國1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，高速公路局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年4月20日開工，截至115年2月底，工程預定進度76.18%，實際80.65%，超前4.47%，預計116年10月完工。五股交流道北出匝道於114年10月27日提前通車。

(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號高架路段約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，高速公路局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年2月1日開工，截至115年2月底，工程預定進度95.17%，實際98.20%，超前3.03%，預計115年6月完工。主線及匝道已於114年12月26日通車。

(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，高速公路局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於112年10月30日開工，截至115年2月底，工程預定進度62.18%，實際62.48%，超前0.30%，預計116年9月完工。

(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，增設北入及南出匝道銜接國道1號，計畫總經費21.05億元。

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。高速公路局辦理設計、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12月底，工程預定進度66.00%，實際74.31%，超前8.31%，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，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。高速公路局於113年3月21日展開設計作業，於114年8月15日邀集新北市政府及桃園市政府等相關單位召開基本設計審查，基本設計報告交通部於115年1月5日送工程會審議，工程會115年2月12日核列工程建造費；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，賡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經發展，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，建設計畫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，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，工程會於113年5月核列工程建造費，114年1月~11月共6次招標流標，經檢討後於114年12月4日重新公告招標，已於115年1月21日決標，正辦理簽約等相關事宜。

(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。高速公路局辦理設計，用地取得及工程招標作業後，已於114年8月15日開工，截至115年2月底，工程預定進度3.74%，實際4.40%，超前0.66%，預計118年5月完工。

(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，高速公路局於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，工程會於113年5月9日核列工程建造費，本工程於114年10月18日開工，截至115年2月底，工程預定進度2.25%，實際2.53%，超前0.28%，預計119年3月完工。

(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，目前已執行92.66億元，辦理290件個案計畫。

(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。持續協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115年2月底，已核定233件道路改善及先期作業。合計完成約171公里路段改善，目前已完工123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115年2月底，計畫總進度94.65%。

(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，8標均已完工，截至114年12月底，計畫總進度100%。（已完工）

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中，計畫經費擬調整至208億元，期程擬延長至119年。計畫分11標辦理，其中4標已完工，4標施工中，3標設計中；截至115年2月底，計畫總進度65%。

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115年2月底，計畫總進度19.32%。

(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114年10月18日完工；第4標工程（西湖至瓦磘）於111年10月15日開工，截至114年12月底，計畫總進度81.70%。

(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115年2月底，計畫總進度37.70%。

(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，預定117年1月完工；美濃至六龜段113年9月3日開工，預定119年7月完工。截至115年2月底，計畫總進度26.16%。

(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11月18日竣工。

C、東澳-太魯閣段因受0403地震災害影響，目前崇德路段仍持續辦理相關災害復建施工，俟相關災害復建工程告一段落，將賡續進行細部設計作業，持續推動台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115年2月，已完成環島路網優化，包括標誌551面、標線373.5公里、護欄改善19.4公里、側溝改善4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115年2月，已提案77件補助（16件分項計畫、16件整體規劃、35件工程案件、10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每年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、大漢溪兩岸快速道路可行性研究(板龍快)。
- B、新梅龍快速道路可行性研究(新梅龍快)。
- C、台82線東石至朴子平面道路高架化可行性評估。
- D、台61線南延至高雄地區可行性評估。
- E、花東快速公路可行性評估。
- F、台63線銜接國道3號中投交流道改善可行性評估。
- G、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114年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114年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、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，建設計畫依國發會審查意見修正114年12月31日部函國發會續審，俟建設計畫核定後預計7年完工。
- D、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，環評作業環境部115年3月4日召開環評大會審查，俟環評審定及建設計畫核定後預計6.5年完工。
- E、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，環評報告於115年1月22日送環境部審查，

俟環評審定及建設計畫核定後預計7年完工。

- F、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。
- G、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。
- H、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。
- I、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，以交控光纜骨幹傳輸為基礎建置全區交控私有雲平台；具備操控權跨區移轉及異地備援功能，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，提供更精確之國道氣象資訊。115年持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，預計115年辦理完成，可提供更安全之用路環境。
- 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年增加異地備援機制，並導入 AI 功能，重新進行整體軟、硬體及系統架構設計工作。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，進行整體傳輸軟硬體連線整合、備援等設計，115年起則依設計成果辦理整體軟、硬體及系統架構建置作業，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。高速公路局於111年8月25日展開工程設計作業，於112年9月底完成設計，114年4月16日決標，8月15日開工，截至115年2月底，工程預定進度2.65%，實際1.19%，落後1.46%，預計118年9月完工。

(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，6K+500~9K+100段已於113年2月29日開工；0K+000-3K+200段已於114年11月24日開工，截至115年2月底，計畫總進度17.24%。

(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，續由高速公路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。工程會於112年11月30日核列工程建造費，高速公路局於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，截至115年2月底，工程預定進度0.18%，實際3.82%，超前3.64%，預計118年6月完工。臺北案已於115年1月21日決標，擇期辦理開工。

(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」，由高速公路局代辦高雄新市鎮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速公路局代辦施工，於112年11月28日開工，截至115年2月底，工程進度預定33.72%，實際38.75%，超前5.03%，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。高速公路局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，114年12月29日第1次修正公建計畫奉行政院核復同意，115年1月21日工程公告招標，刻辦理招標作業中。

(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標雙流至丹路路段發包中；第2標丹路至新路路段俟修正計畫後辦理發包作業。

(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：

建設計畫業經行政院114年9月22日核定，委託設計服務工作114年9月25日決標後啟動設計作業，預計115年開工，122年完工，目前辦理設計中。

(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115年2月底，年度計畫進度4.94%，115年4月辦理第5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：

本工程由高雄市政府代辦，並於114年3月3日開工，初期經費執行主要以用地徵收為主，截至115年2月底，總進度59.73%。

(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，115年1月6日工程會核定工程經費，刻辦理細部設計作業中。

(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。高速公路局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，已於115年1月9日決標，擇期辦理開工。

(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。高速公路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，高速公路局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速公路局代辦，114年6月16日決標，114年9月30日開工，截至115年2月底，工程預定進度2.48%，實際3.13%，超前0.65%，預計119年1月完工。

(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115年2月底，工程總進度99.02%。預計115年3月完工。

(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11月3日函報國發會續審，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114年12月23日決標。

C、第三及第四標設計中。

D、第五標已於115年1月30日開工。

(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4.38億元，期程為112年至117年。

執行情形：

本工程已於114年11月21日決標，因嘉義縣政府尚未完成用地取得作業，尚無法開工，預計於115年3月31日前開工。

(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）（已完工）

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8月25日完工，截至115年2月底，計畫總進度88.55%。

(49) 台64線銜接台61線南向匝道改善工程(已完工)

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，作為臺灣北部濱海地區最方便快捷的道路，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7月完工，截至115年2月底，工程進度94.06%。

(51) 台9線蘇花公路安全提升計畫

計畫內容：

行政院於111年8月13日核定，計畫路線全長約29.9公里，工程範圍為台9線東澳至南澳段、和平至和分段及和仁至崇德段，計畫總經費1,056.48億元，計畫期程為114至123年，預計121年通車。

執行情形：

設計案分2標，建設計畫核定後旋即於114年8月14日決標，並啟動設計，目前設計中。

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：

本計畫路線起於鶯歌區鳳鳴陸橋北側(K53+255)，迄於平鎮區台66線附近(K71+200)，全長約17.945公里，改建現有3座車站(桃園、內壢及中壢)，以及新增5座通勤站(鳳鳴、中路、桃園醫院、中原及平鎮)，業奉行政院109年9月2日核定。

執行期間因受營建市場缺工、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，計畫總經費修正為1,817.01億元；調整至122年1月第一階段通車(鳳鳴、桃園、內壢、中壢及平鎮站)，123年9月第二階段通車(中路、桃醫及中原站)，計畫期程擬展延至123年12月，修正計畫刻由行政院審議中。

執行情形：

本計畫刻正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施工，尚未發包標案將俟修正計畫核定後辦理招標作業。

(2) 嘉義市區鐵路高架化計畫

計畫內容：

行計畫路線範圍為北起牛稠溪北側臺鐵縱貫線里程K291+737處，向南經嘉北站(K294+070)、嘉義站(K296+494)及北回歸線站(K300+495)後銜接至嘉義(水上)車輛基地，全長約10.9公里，業奉行政院106年9月6日核定。

執行期間因受營建物價上漲、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，行政院113年11月27日核定第三次修正計畫，計畫總經

費修正為334.25億元，調整至118年12月通車，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，綜合規劃報告奉行政院112年5月24日核定，核定經費173.48億元，預計120年通車，122年完工。

執行情形：

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。CG03標已於10月17日起分別辦理2次公開招標，因無廠商投標流標，於辦理廠商說明會後接續辦理招標。另因應物價上漲、法令變更及淨零減碳等因素，刻辦理第1次修正計畫，將俟修正計畫核定續辦理CG04車站標發包。

(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，除將臺南車站地下化外，並新增2座地下通勤站(林森及南臺南)，行政院於98年9月9日核定。

執行期間因受用地強拆延後交付、工程發現遺構(累計20處，已於113年8月底處理完成)等因素影響，行政院114年4月16日核定第三次修正計畫，計畫總經費修正為412.64億元，調整至115年12月第一階段通車，118年9月底及119年9月底分別啟用林森車站及南臺南站，計畫期程展延至120年3月。

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：

本計畫包含高雄市區鐵路地下化計畫、高雄鐵路地下化延伸左營計畫及高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫，分別於95~99年間奉行政院核定，並於106年12月14日核定計畫，範圍為高雄左營大中二路以南至鳳山大智陸橋西側間，設置長約15.37公里單孔雙軌隧(引)道1座，沿途增設7座地下通勤站(內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館及正義)，並將原有之左營、高雄及鳳山車站地下化。

行政院110年1月5日核定第三次修正計畫，總經費修正為998.69億元，調整至107年10月通車，計畫期程調整至114年10月。復因應行政院推動之高鐵南延「高雄方案」及高市府推動之大都更方案，刻正辦理第四次修正計畫，計畫總經費不變，計畫期程擬展延至119年10月，修正計畫刻由行政院審議中。

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日啓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啓用，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：

本計畫路線總長度約162.5公里，部分路段已雙軌化，對前述雙軌路段外之單軌路線長約112.6公里進行雙軌化。業於110年4月8日奉行政院核定。

執行期間因受環境變遷及營建市場物價波動劇烈、新冠疫情、法規修正及國內工地缺工等因素影響，目前刻正辦理修正計畫，計畫總經費修正為691.58億元，並規劃採三階段通車，第一階段臺東至知本116年12月通車；第二階段光復至玉里、關山至山里

118年12月通車；第三階段干城至壽豐、東里至關山
119年12月通車，計畫期程擬展延至120年12月，修
正計畫刻由行政院審議中。

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-干城區段
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。

(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」係建置具
備100G 傳輸速率頻寬之新一代（Internet
Protocol / Multiprotocol Label Switching,
IP/MPLS）多協定標籤式網路傳輸通訊系統，以
因應未來臺鐵公司各單位各類業務子系統全面
網路 IP 化介接需求。本系統採雙骨幹環及多
區域環之高可用度架構，具備高速率、高可靠
度、高擴充性及快速保護切換能力，可有效支
援行車控制、電訊、號誌、監控及智慧化應用
等關鍵業務通訊傳輸需求。本案已於112年9月
25日完成驗收，並正式投入營運，全面取代既
有傳輸系統，提供穩定、具韌性之全臺環島光

織傳輸基礎架構，強化臺鐵公司整體通訊效能與系統安全，做為未來鐵路智慧化與數位轉型之核心通訊平台。「環島自動電話系統更新工程」已於113年3月21日開工，目前工程進度已達76%，後續將新增投落站，本案完成後可提高通訊效率及系統容量，預計115年底完工。

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，將賡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。可行性研究修正及綜合規劃報告交通部於114年11月26日陳報行政院審議中。

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，業於114年12月26日奉行政院核定。

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。綜合規劃報告交通部於114年11月18日陳報行政院審議中。

(10) 屏南觀光鐵路規劃作業

計畫內容：

自臺鐵內獅站延伸鐵路路線至恆春，路線長度約39.62公里。沿線服務枋山、楓港、車城、海生館及恆春等地，沿線設置6座車站。

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，並於114年10月31日提報交通部審查，交通部於114年12月31日函復審查意見，鐵道局修正中。

(11) 彰化鐵路高架化綜合規劃作業

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日啟動綜合規劃作業，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。計畫期程為111年10月至118年12月，計畫總經費為29.55億元。本計畫於111年10月28日奉行政院核定。

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，並於11月28日依國發會審查意見陳報修正版到部，交通部12月24函送國發會續審；國發會於115年1月21日召開第1次修正計畫研商會議，臺鐵公司檢討修正中。

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116年1月7日竣工。

(13) 臺南鐵路立體化延伸永康計畫

計畫內容：

本計畫於臺鐵大橋車站至永康車站間鐵路地下化，路線長6.72公里，改建永康、大橋為地下站，及增設簡易地下站康橋站；可消除3處平交道及3座橫交陸橋。

執行情形：

臺南鐵路立體化延伸永康可行性研究業於114年9月16日奉行政院核定，鐵道局115年1月22日決標啟動綜合規劃及環評。

(14) 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、臺南鐵路立體化延伸永康計畫、臺南新市地區、仁德地區鐵路立體化計畫等。

(15) 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。本計畫土木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階段土木工程與 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，11月14日完成驗收。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。

(16) 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78篇國家標準草案送經濟部標準檢驗局審議，其中52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，已於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。

(17) 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。

(18) 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，鐵道局賡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，經114年10月31日開標因無人申請流標，後續將視市場情況辦理招商開發。

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116年完成全部建物與設施之興建；嘉義站產業專用區115年第1季開工動土；臺南站產業專用區於114年第4季辦理第3次公告招商。

(19) 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，交通部於114年11月25日函送國發會續審，行政院115年1月9日核復「臺鐵軌道結構安全提升計畫」第一次修正計畫。

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 1,943套皆已交貨，截至114年12月已完成抽換1123套。

(B) 50kg N 鋼軌，111年已完成250公里鋼軌材料交貨及驗收，截至114年12月已完成抽換221公里。

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、整碴車及穩定車41輛：第一批114年2月12日到貨(3輛，大砸、中砸、整砸) 已完成驗收，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)，已於114年12月24日驗收完成。

(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，114年4月完成驗收，並已分配各段使用。

(C) 工程維修車20輛：113年10月4日第7次開標，114年3月24日決標，預定116年交付第一批，全案117年完成驗收。

(20) 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、周邊環境及設施改善。

執行情形：

工程刻正辦理驗收結案及相關收尾工作，期可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，臺北市政府114年11月28日修正後提送，交通部審查中。
- 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。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；至第二期工程第一次修正計畫，行政院已於114年10月21日核定，總經費調整為770.47億元，實質完工日由117年12月調整至120年9月，計畫期程由119年12月調整至122年9月止，目前臺北市政府辦理招標及施工作業中。
- 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。114年10月23日行政院秘書長函核復審查意見，交通部114年10月30日函請新北市政府檢討，新北市政府114年11月21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，經鐵道局書面審查及交通部114年12月8日召開初審會議，刻由新北市政府修正報告中。
- 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、9月2日、11月5日、11月20日補充內容，交通部於114年12月10日函報工程會。

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12月9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。行政院於114年8月1日核定綜合規劃報告，工程會115年1月27日辦理基本設計現勘及經費審議會。

(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，計畫期程為99年4月至108年6月，於107年6月通車，計畫總經費為新臺幣138.01億元，業於99年4月15日奉行政院核定。本計畫第二次修正計畫業於111年9月26日奉行政院核定，計畫總經費修正為173.02億元，調整至117年7月通車，計畫期程展延至118年7月，其中A22老街溪站已於112年7月31日通車啟用。另因受A23站「加長月台」方案、配合桃園捷運綠線延伸共站規劃及 CJ17標招標遲延致中壢站二、三工區共構段延遲交付 CM01標及 C003標延遲交付軌道，導致通車時程受到影響，第三次修正計畫刻由鐵道局檢討中。

B、機場捷運增設機場第三航廈站(A14站)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。計畫期程為106年8月至112年2月，於110年7月通車，計畫總經費為新臺幣52.94億元，業於106年8月7日奉行政院核定。本計畫第二次修正計畫業於113年4月3日奉行政院核定，計畫總經費修正為60.43億元，調整至114年12月通車，計畫期程展延至115年12月。另因結構體滲漏水、CU05標招標不順及A14軌道區施工方式調整等因素影響，目前刻正辦理第三次修正計畫，計畫總經費不變，擬調整至116年底通車，計畫期程擬展延至117年底。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。電梯電扶梯工程已於114年5月5日開工；自動收費系統統包工程已於114年5月7日開工。

(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，鐵道局114年11月10日函請市府釐清修正報告後再送，刻由市府修正中。

(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，行政院114年10月21日核定綜合規劃，基本設計報告交通部審查後於115年2月11日陳報工程會審議。

(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。高雄市政府114年10月29日提出第4次修正計畫，交通部114年12月24日復審查意見，高雄市政府釐清修正中。

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。高雄市政府為辦理後續相關配合工程，於113年提報第6次修正計畫，交通部審查後於114年12月2日陳報行政院審議，計畫期程預計展延至116年12月31日。

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日通車營運；俟第6次修正計畫奉行政院核定後，高雄市政府續辦後續配合工程。

(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113年4月24日奉行政院核定，總經費調整為279.18億元；高雄市政府114年9月23日提報修正計畫，交通部115年1月2日函復審查意見，高雄市政府修正中。

(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；高雄市政府114年9月23日提報修正計畫，交通部115年1月2日函復審查意見，高雄市政府修正中。

(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，行政院114年10月21日核定修正計畫。

(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，行政院114年10月21日核定修正計畫。

(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、捷運青線；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；高雄捷運高鐵右昌學園線（紫線）；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115年2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，目前已完成審議核定共746項分項計畫，已完工706件、施工中40件。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154座停車場，總工程經費為573.78億元，中央補助249.59億元，截至115年2月底止，已完工113處停車場，提供77格大型車停車位、3萬1,556格小型車停車位及1萬5,175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：高速公路局為加強邊坡安全，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 3,467 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，高速公路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：高速公路局依據高速公路局養護手冊規定，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。高速公路局於 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 70 餘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：高速公路局養護手冊規定每 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。113 年 12 月底已完成本階段轄區全數邊

坡總體檢作業，除依總體檢結果完成增設監測儀器、擴大關注範圍及補強工程等相關改善作為外，亦將相關作業程序回饋既有養護作為，後續將持續精進邊坡穩定機制，並同步滾動調整與精進既有制度。

(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89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、臺鐵公司於鐵公路防救災機制上，持續以科技輔助與系統整合方式強化行車安全。針對邊坡落石及異物入侵風險採行影像辨識與實體阻隔雙軌之告警，另配合極端氣候趨勢，臺鐵公司結合無人機及干涉雷達等科技化巡檢作業，擴大高風險路段監控範圍，並將易致災路段納入劇烈天氣監測機制QPEPLUS，依雨量變化即時啟動警戒、慢行或停駛等應變措施。並於北迴線重點易致災路段已整合跨機關資訊共享與聯防作業，建構具韌性之鐵公路防救災體系。
- 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16日第2次開標1家廠商投標，114年10月23日完成最有利標評審，刻正辦理開工前準備作業。

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，114年1月至12月交通事故30日死亡人數2,858人，較112年同期減少165人，呈現逐年持續下降趨勢：

(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12月，院長已親自主持4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、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」第170條條文，加大停止線與行穿線之最小淨距；115年3月11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」第207條條文，修正行人專用號誌「行走行人」綠色燈號顯示意義。
- 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、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。
- E、114年12月10日函頒修正之「視覺功能障礙語音號誌設置指南」，增訂優先新設語音號誌之路口條件，以利地方政府盤點及規劃建置計畫，

逐步完善視覺無障礙通行環境。

(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12月底，已完成2,682處)、改善人行道120.75公里(截至114年12月底，已完成337.1公里)、校園周邊道路改善159處(截至114年12月底，已完成309處)、減少路側障礙物703處(截至114年12月底，已完成1,164處)。
- B、在省道交通工程改善部分，公路局預計推動5,000處省道路口改善(截止114年12月底，已完成5,002處)；省道路口照明強化400處(截至114年12月底，已完成420處)、省道人行道新增及改善6公里(截至114年12月底，已完成6公里)、省道減少路側障礙物130處(截至114年12月底，已完成130處)，均已達成目標。
- C、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、交通部依各年級使用運具與通學環境製作低、中、高年級懶人包，並透過家長與教師社群宣導，另開發線上闖關遊戲「交通安全保衛戰」強化學習效果。114年推動國小通學交通安全影片計畫，補助學校依周邊道路特性拍攝步行、自行車及接送主題影片，協助學生認識通學風險並學習安全行為，提升上下學安全。
- B、持續推動停讓文化，落實車輛停讓行人，邀請藝人柯有倫共同宣導行人安全。與沈文程合作關懷高齡者，以宣導影片、記者會、快閃活動、文宣等多元媒體方式強化長者用路安全。攜手專業醫師辦理「高齡換照講座：醫師出任務」講座，帶著一份關懷與陪伴深入地方。製作豐富

文宣，例如影片、podcast、單圖等，深化民眾道安觀念。

- 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12月底，宣講場次已辦理2,064場次、計30,939人次之宣導活動。

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；另中央協助地方受損公路、村里道路橋梁整建部分，地方政府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」，增訂納入特殊性橋梁相關檢測作業，已修訂「省道橋梁目視檢測手冊」。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。114年度大眾捷運系統橋梁檢測及維修情形評鑑報告已於114年11月28日公告，評鑑結果摘述如下：

評鑑對象：臺北、新北、桃園、臺中及高雄等5家大眾捷運系統營運機構。

整體表現：經評鑑小組審查及評審會議確認，整體結果顯示受評營運機構較往年均有顯著進步。

評等結果：

優等：新北大眾捷運股份有限公司、臺北大眾捷運股份有限公司及高雄捷運股份有限公司。

甲等：桃園大眾捷運股份有限公司及臺中捷運股份有限公司。

- (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45件，已作妥安全措施，除涉及山區邊坡嚴重災損、房舍主要結構及文資修復程序等部分，需另涉設計及招標外，其餘風景區零星災損部分皆已於115年2月底完成復原。

D、「丹娜絲颱風及七二八豪雨災後復原重建特別條例」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：本部共洽定83家廠商投入修繕家園，媒合有意願359戶完成簽約（其中施工廠商無償認養87戶），皆已完成施工。

(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，114年10月10日優先完成涵管便道、115年1月1日鋼便橋通車，以提升通行安全。預計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，截至115年2月底收案77件，補助19.6億元），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、打造安全平權交通環境

(1) 結合科技守護與道安文化改革

- A、應用智慧型運輸系統與人工智慧技術，革新教育、基礎設施與執行方式，提升道安改善的效能與精準度。
- B、透過跨界合作與公民參與，從根本上改變用路人的風險意識與行為準則，建立以「安全」為最高價值的社會共識。
- C、打造高齡(學童)友善示範區，透過系統性的工程、教育及執法，以影像辨識(VLM)結合數位孿生(Digital Twin)技術革新道安教育。

(2) 落實道安策進作為

- A、持續推動而紹及高齡者交通安全教育與宣導，並積極強化行人、機車交通安全與事故防制。
- B、落實各項道路交通安全計畫；包含國家道路交通安全綱要計畫、年度道路交通安全推動計畫及年度道路交通安全執行計畫。
- C、走動式督導促進地方落實道安工作。

二、公共運輸及監理

(一) 重要施政措施及成果

持續提升公共運輸品質以帶動公共運輸運量，114年公共運輸總運量22.8億人次已恢復至疫情前高峰運量之92.5%。其中高鐵及臺鐵114年運量皆已超越疫情前水準。

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115年2月底，已輔導及協助193個鄉鎮推動幸福巴士（含幸福小黃），其中幸福巴士已通車106個鄉鎮、幸福小黃已通車87個鄉鎮，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達95.10%。
- (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：為建構多元票證支付環境，提供便利之付費方式，至114年公路局已核定補助約6,500輛客運車輛為QR Code掃碼驗票設備，逐步導入電子支付票證服務；另於112年7月實施TPASS及114年1月、12月再分別推動TPASS 2.0、TPASS 2.0+票證優惠措施，以提供多元整合票證服務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，高速公路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115年2月底，電動大客車(含公路客運)領牌總數計2,902輛，另核定補助打造中車輛計1,710輛，共計4,612輛，市區客運電動化比例為42.2%。
- C、目前已有華德、成運、創奕、順益(鴻華)、總盈等5家業者(13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：交通部優先推動補助公車電動化(含公路客運)，截至115年2月底，已導入2,902輛電動大客車營運，已核定製造中車輛數為1,710輛，共計4,612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，並強化車輛碳排放管理規範及機制，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115年2月底止，國內公共充電樁數量已有15,328槍(慢充11,426槍、快充3,902槍)，以同期電動小客車登記數130,278輛計算，整體公共充電樁數量之車樁比為8.5:1，優於歐盟建議整體車樁比達10:1；其中快充之車樁比為33.4:1，亦優於歐盟建議快充車樁比達80:1。
- b、高速公路局於113年8月於全國15處國道服務區及東草屯休息站均設有電動車快充站，共計158槍，且全數為200kW以上快充樁，7成為350、360kW。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。
- c、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115年2月底，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4,943槍(包含慢充4,255槍、快充688槍)及3套充電樁資訊管理模組平台；其中已啟用3,537槍。經濟部、國科會亦於加油站、商業設施、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12月底，電子收費 eTag 累計有效用戶數為851.5萬輛，較113年12月底(832.1萬輛)增加19.4萬輛，成長2.3%。另114年12月高速公路電子收費系統使用率為93.21%。

(8) 公路監理業務

A、至114年12月止，機動車輛登記數共計2,339萬輛，其中汽車登記872萬輛，機車登記1,467萬輛，領有各類駕駛執照人數共3,031萬人。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，並透過GPS及科技管理即時監控車輛動態資料，以加強大客車營運安全管理。115年1月1日起規範要求遊覽車裝設駕駛識別設備並介接車輛動態及駕駛人資訊進行管理，以協助業者改善營運狀況，並利監理機關加強管理效能。另定期（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，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、針對機車外送管理交通部除就業者營運所涉交通安全項目頒布「機車外送交通安全指引」外，另與警政、勞政機關間建立相關合作機制，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9月外送員於上線時間平均事故率為0.24%，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9月)之平均事故率0.71%，減少0.47個百分點，降幅達66%。

(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11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12月底，共有6萬9,135人參加機車駕駛訓練、4,484人參加考後道路安駕訓練、2,259人參加考前道路訓練，現有機車訓練班業者共計111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、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，截至115年2月底，全國共有20個縣市實施月票方案，並累計約有2,220.3萬人次購買 TPASS 行政院通勤月票，約16.78億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年全國公共運輸運量相較111年約成長32.8%，其中捷運(含輕軌)約成長39.3%、臺鐵約成長44.8%、公車(含公路客運及市區公車)約

成長18.0%、其他運具(含公共自行車及渡輪)約成長89.5%，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，於114年1月及12月推動 TPASS 2.0及 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115年2月，已有46.3萬人完成記名登錄(含13.7萬個電子支付帳戶)，114年2至12月份共約63.1萬張票卡達成回饋條件，回饋金額共5,650.0萬元。

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自112年6月、112年9月起進行交車，截至114年12月底，各交車29輛、48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

賡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，另海風號於114年4月12日上線營運、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) 針對鐵路沿線邊坡落石及異物入侵風險，臺鐵公司已採行影像辨識與實體阻隔雙軌並行之告警機制，強化第一時間應變能力。另為即時改善傳統人力巡查對高位邊坡掌握不足之問題，臺鐵公司自112年起導入無人機、干涉雷達及光達等科技化巡檢作業，針對鐵路沿線及路權外潛在致災區域進行立體化監測，透過影像比對與變異分析，提早辨識地形及邊坡異常徵兆，轉化為主動風險管理。至於工程改善部分，除持續推動各項工程改善作業外，並已研擬「宜花東路段鐵路設施安全改善計畫」，內容涵蓋邊坡穩定、告警監測、阻隔設施及相關防災設備之系統性強化，現已依程序提報行政院審議，後續將配合核定結果持續推動，以提升東部鐵路路廊整體防災韌性。

(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、12月3日決標；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，後續經公司第17次董事會會議同意核轉，於115年1月底報部審查；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；前揭土木工程業於114年8月8日竣工、114年8月12日查驗，鐵道局代辦工程部份已移交，後續軌道鋪設及切換工作等由臺鐵公司自辦，114年8月20日開始進場施作，11月起分階段進行軌道路線切換作業，預計於115年12月底前完成所有路線切換作業。

(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，另建置安全管理系統文件資料庫，包含規章、SOP、須知、要點、規定等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。

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強化鐵路機構現場檢查深度及頻率。前於110年獲行政院同意聘用42名鐵路監理檢查員，於114年8月12日行政院再度同意維持聘用預算員額，以持續強化鐵路安全監理，除年度定期檢查以外，為加強對鐵路機構之安全管理，辦理調車作業、機車檢修、進路設定作業、電車線設備、橋梁養護制度

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年度共召開「鐵路行車事故事件調查」8次會議，完成臺鐵專案調查報告1件、臺鐵專案檢討報告4件、臺鐵審議調查報告25件、高鐵審議調查報告4件、林鐵審議調查報告3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；114年評議成立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115年1月9日頒訂「國家鐵路安全計畫」(第三版)，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，持續管控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) 強化監理法令：因應數位資訊傳輸普及與資通訊技術發展，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115年2月底已完成182站無障礙電梯建置，涵蓋臺鐵公司服務旅客總數約98.6%。

B、臺鐵月臺提高至115公分，目前已完成149站月臺與車廂齊平至115cm，4站施工中；另臺北等60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；又4站鐵道局於118年完成改善，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；上下車門無階化納入臺鐵公司「鐵路行車安全改善計畫」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12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73.58%。

(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115年1月底，已有1,317輛持續提供服務，包括基隆市20輛、臺北市539輛、新北市148輛、桃園市73輛、新竹縣3輛、新竹市7輛、臺中市67輛、彰化縣5

輛、雲林縣2輛、嘉義縣12輛、嘉義市11輛、臺南市37輛、高雄市322輛、屏東縣2輛、宜蘭縣36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

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、增進幸福巴士服務

- (1) 截止115年2月止共計推動全國193個鄉鎮區共507條路線（含64個偏鄉，247條路線）幸福巴士（含幸福小黃）服務；全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達95.10%。
- (2) 檢討幸福巴士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115年累計完成40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，輔導車輛業者推出無障礙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年市區公車全面電動化、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」，114年已完成試辦培訓課程10期(計198人)，115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年完成11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. 駕照管理三策略

- (1) 加強考照鑑別度：全面強化考照制度，筆試將改為全選擇題並提高危險感知情境題比例，以強化駕駛人的交通法規知識與道德觀念。路考則增加停讓行人、無號誌路口通行等實務項目，並規劃推動機車道路駕駛訓練。目標是從源頭確保所有駕駛人皆具備足夠的安全駕駛能力和以人為本的觀念。
- (2) 強化違規者回訓：為即時矯正駕駛人違規行為，強化違規者的安全駕駛意識。新增3項特定違規行為：「闖紅燈」、「無號誌路口未依路權行駛」、「行近未設行車管制號誌之行人穿越道、醫院及學校等未依規定減速」，一般駕駛人1年達3次者、營業大型車職業駕駛人1年達2次者，納入矯正講習對象，即時矯正錯誤駕駛觀念；針對重大違規再犯危害道路安全者，新增「未滿18歲無照駕駛再犯班」，針對「講習再犯班及酒駕再犯班」，增加教育課程的內容及時數，深化安全認知；另外，吊銷駕照禁考3年以上之駕駛人，須強制完成駕訓課程，方能重新考照。
- (3) 高齡換照新制：以關懷高齡者安全駕駛為目的，民眾在滿70歲後，於換照前由專業醫師評估體檢靈活機制、免費提供最新法規及安全教育課程及危險感知體驗，讓長輩能安全駕駛。70歲長者經過體格檢查合格後，即可換照使用到75歲；至於75歲長者則維持3年換照方式，但若有違規致肇事之長者，規劃自費至駕訓班完成實地訓練後才可換照。為了滿足高齡者外出行的需求及減輕交通支出負擔，針對70歲以上繳回駕照之高齡者，提供補助 TPASS 乘車優惠回饋，確保高齡者移動權益。

8、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，俾確保營運安全。

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)。114年度東京備忘錄之年度重點檢查主題為船舶壓艙水管理，各航務中心共計檢查200艘次，共同維護海洋生態。
- B、截至114年12月底，港口國管制共計檢查867艘次(留置數155艘次)，高風險船舶共計檢查409艘次(留置數19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。115年度東京備忘錄之年度重點檢查主題為貨物繫固，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賡續履行國際公約

- A、截至114年12月底，我國籍船員在船服務人數為7,050人，甲級船員為3,716人(本國籍船舶為2,772人，外籍船舶為944人)，乙級船員為3,334人(本國籍船舶為2,842人，外籍船舶為492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，114年完成共計3梯次岸上晉升訓練及適任性評估，結訓人數1,149人，評估合格人數287人，合格率24.98%。同時委託國內船員訓練機構辦理各項船員專業訓練，114年度共計訓練16,232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，迄今已完成52次測驗，合格人數7,530人，合格率約24.87%；其中女性917人合格，合格率約29.43%。

(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年共計抽查1532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安全管理機構及船舶落實安全管理制度，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，另因應國內航商規模大小差距過大，已著手修改船舶安全營運及防止污染管理制度，未來將採分級管理，強化其組織規模及主管人員資歷。

(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115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，航港局賡續依行政院核定「我國智慧航安服務升級計畫（113-116年）」，推動智慧航安資訊平臺系統，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「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月底完工。
- 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11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 及其所屬「海事安全委員會(MSC)」及「海洋環境保護委員會(MEPC)」共計19案公約或章程及其相關決議案。

(7) 配合離岸風電政策推動航安監控作業

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，航港局賡續依行政院核定「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，已於114年完成雷達站用地協調及取得工作、114年12月17日完成擴充建置新離岸風場航行空間 VTS 系統並進駐試運作，115年1月3日正式啟用，監控範圍由673平方公里擴充至4,000平方公里；後續將規劃增設4座雷達站，強化臺灣海域安全航行環境，透過 VTS 掌握船舶位置，實施海警發布前近岸12浬海域淨空措施，有效控管船舶擱淺數，114年船舶擱淺案件較113年大幅降低58%。另我國海域內每年海事案件數，已由110年144件減至114年101件，減少30%，且為近十年以來新低。

(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12月底，已累計97萬8,077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。前已整修高雄燈塔、高美燈塔重新開放，並賡續完成東犬燈塔(東莒島燈塔)及漁翁島燈塔(西嶼燈塔)修復及再利用工程，分別於114年9月12日及115年1月31日重新開放園區。

(9) 推廣海洋觀光

- A、114年遊艇駕照累計已突破3萬張，因應遊艇活動熱潮，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，期程110年至114年，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、整備基隆-石垣國際固定航線，其中基隆-花蓮1往返航班，計載運569人次；基隆-澎湖1往返航班，計載運554人次；布袋-澎湖-金門2往返航班，計載運918人次，共吸引2,041人次搭乘，載客率達6至9成；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)之花蓮港-蘇澳港備援服務，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；114年3月3日、8月15日及10月11日3度啟動海運疏運備援 B 計畫，計協調「金瑞龍」、「雲豹輪」及「藍鵲輪」疏運572人次。

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。首先，臺灣港群114年主要推動貨櫃、能源、倉儲物流等多元核心業務招商案件，完成高雄港貨櫃碼頭、臺中港離岸風電低度發展區陸上變電站、以及蘇澳港波浪能發電試驗計畫、天然氣管道等綠能相關產業招商案及臺北港物流倉儲區第二-1期倉2-4招商案簽約，以強化港區核心業務主軸發展並兼顧綠能產業開發需求，因應各土地使用開發條件，打造產業發展作業基地。

(1) 商港營運績效

臺灣港群於114年度貨櫃裝卸量達1,355萬TEU，櫃量持續穩健復甦，另高雄港獲挪威船級社（DNV）評比，在「2025年全球貨櫃港口排名」位居第9名，並在「港口基礎環境」、「航線密集度」、「生產效率」及「永續程度」等關鍵指標評比表現亮眼。

(2) 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、基隆港碼頭改建工程

為配合基隆港威海營區西遷計畫，規劃將基隆港東4後段及東5碼頭轉作客運及客貨運碼頭使用，並持續辦理東5碼頭改建；另考量基隆港西33碼頭使用已逾49年，為確保碼頭結構安全，爰辦理碼頭改建工程，預計115年底竣工。

B、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；第二-1期已於112年5月取得自由港區籌設許可，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，其中倉1-4、倉1-5、倉2-4已與業者簽約，續將俟潛在投資人需求，賡續辦理倉1-6招商。

(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；離岸風電區已於110年完成招商，提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；刻正辦理S04、S05碼頭興建及公共設施工程，S05碼頭已於114年11月完工，S04碼頭預計115年9月竣工。

C、蘇澳港基礎設施改善工程

蘇澳港13號碼頭修復工程已於114年9月交付使用，另持續推動蘇澳港港埠基礎設施優化改善工程，預計116年底竣工。

D、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。

E、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月底完工。

F、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，辦理臺中港填方區新建海堤工程，計畫內容為新建南填方區（Ⅲ）海堤650公尺、南填方區（Ⅳ）海堤950公尺，於113年底填築10公頃，114年底增為36公頃，預計115年底完成填築50公頃土地。

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，已於114年6月完成第1階段碼頭改建147公尺，全案預計116年底完成，可提供1.8萬TEU貨櫃船靠泊；第五貨櫃中心77~79號碼頭改建加深至17公尺，全案預計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，預計於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，持續辦理1~4號倉庫群優化整建工程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。

(3) 提升國內商港港埠設施

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；馬公大樓1樓裝修優化工程於

114年4月完工，龍門尖山碼頭客運服務設施改善工程於115年9月開工。

B、為改善布袋港排水能力，布袋港港區排水設施改善工程之 P1抽水站已於114年8月完工，另刻辦理布袋港外港填區圍堤工程細部設計，預計115年6月底上網公告、115年9月開工。

C、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。

D、114年持續辦理金門港旅運中心新建工程，已於115年1月完工，115年2月試營運，另料羅港北碼頭圍堤工程已於115年2月完工。

(4) 辦理行銷獎勵

港務公司賡續於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；114年全臺港群計有168家業者申請參加。

(5) 推動旅運遊憩觀光業務

A、推動郵輪行銷

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，114年郵輪靠泊567艘次、進出港旅客人數115.67萬人次，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。115年持續推動國際郵輪停泊花蓮港之碼頭碇泊費、旅客服務費及港區清潔維護費，加強郵輪靠泊意願。

(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3月與基隆市府聯手赴日本拜訪郵輪業者行銷臺灣港埠設施與觀光資源；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；12月赴韓國釜山拜會郵輪業者，共同推動東北亞郵輪市場發展，深化與亞洲重要郵輪港口合作關係。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。

B、完善旅運設施

(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，已完成東岸及西岸旅客中心改建，並接續辦理「基隆港西2、西3倉庫後線景觀工程」，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，預計115年6月完工，提升軟硬體設施，優化人車動線並提供旅客及周遭民眾更美觀舒適的環境。港務公司持續規劃東4至東6碼頭區與後線土地串聯，以及辦理西岸4-6碼頭與後線土地招商。

(B) 臺北港

臺北港觀光遊憩商業區招商案範圍包含陸域5.4公頃及水域2.1公頃，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2季辦理部分用地點交，118年底前完成開發。

(C) 臺中港

港務公司持續發展中泊渠底端親水觀光遊憩機能，並整合觀光遊憩商業區，結合日商三井集團投資興建 MITSUI OUTLET PARK，已將20A、20B號碼頭規劃為遊艇碼頭，於113年1月與亞果遊艇公司完成簽約，第一期將新建48席遊艇泊位，預計115年第1季營運，俟119年遊艇碼頭全區營運後，中泊渠底端將打造為複合式臨水遊憩空間。

(D)安平港

- . 遊艇碼頭區103席遊艇泊位及遊艇大街已營運，並持續辦理第3期飯店工程，預計116年底完工。
- . 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，1期商場及2、3期旅館交評已分別於114年11月及6月審查通過，刻正進行都審申請，預計118至120年陸續完工。
- . 漁光島沙灘已完成招商投資，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，並點交業者辦理興建工程，刻正進行都審申請，預計116年底完工營運。

(E)高雄港

- a. 為配合蓬萊商港區土地整體開發需求，港務公司完成辦理「基礎設施改善工程」；另「既有倉庫優化及整修工程」已於114年1月完工，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。
- b. 為提升旅運服務品質，114年持續辦理高雄港蓬萊旅運中心改建工程，預計115年底完工。
- c. 港務公司偕同高雄港區土地開發股份有限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 C2庫及員工訓練所開發及招商作業。

(F)蘇澳港

蘇澳港旅運中心已啟用，港務公司刻正辦理旅運中心周邊景觀工程，預計115年6月底前完工，另持續辦理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，設置「花蓮港14號旅客通關服務站」，提供萬噸級以下跳島郵輪通關服務，並於#14碼頭設置內嵌式階梯、更換適合小型船舶靠泊之碰墊，另及於#15號碼頭設置岸水岸電設施，提供賞鯨業者及觀光船舶靠泊使用，並持續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。

(H)馬公港

已完成1號碼頭延建、馬公港埠大樓外牆暨旅運中心設施優化，及完成交通船上下安全設施改善，刻辦理郵輪旅運中心及服務區興建工程，預計115年10月完工，以構築完善港埠機能，帶動澎湖觀光發展。

(6) 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。

(B) 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年第2季完成，並於114年12月啟用 A6-A 2座離岸風電重件碼頭及離岸風電海纜場。

B、離岸風電碼頭招商

(A) 臺中港

臺中港已完成6座重件碼頭（2、5A、5B、36、106及107號），供離岸風電產業依各風場期程使用，並規劃工業專業區（II）搭配106號碼頭及相關公共設施，作為離岸風電設備與組件製造基地。另配合經濟部第3階段區塊開發，於114年2月與颯妙離岸風電公司完成新建之37、38號碼頭招商簽約。

(B) 臺北港

臺北港南碼頭離岸風電園區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1-3期廠房皆已營運，並刻辦理第5期廠房興建，預計115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，通過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號重件碼頭併同10、17及18號碼頭暨後線場地，前由海龍公司承租使用，該業者承租已到期，現由港務公司持續辦理招商作業。

(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，目前已有允能風力發電公司進駐。

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）、楊德諾（JDN）、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。截至114年底，發證量達4,000張，且113年、114年連續兩年榮獲 GWO 亞太地區年度最佳培訓團隊。另執行航港局國籍船員培訓委託案，截至114年底，培育本國籍船員達88人次，並爭取日本及韓國海外市場訂單，114年於日本已執行1項參訪專

案、1項訓練專案及1項教師培訓顧問案，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。

(7) 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，港務公司積極於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年整體共減碳達15萬1,770公噸(約392座大安森林公園吸碳量)，細懸浮微粒(PM2.5)減量達149.9公噸，SO₂減量達978.8公噸，NO_x減量達1,714.7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年達成6萬2,666艘次，達成率94.1%。港區範圍外至20浬，宣導船舶減速至12節以下，114年達成2萬7,974艘次，達成率48.1%。

(B) 「擴大岸電設施使用」：

- a. 低壓岸電：總計219座，港勤船舶於港區內備勤時，全面使用低壓岸電。
- b. 高壓岸電：總計11座，114年高壓岸電使用182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，於114年12月全數通過認證複評。

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12處空品自動測站及10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年共計執行600點次水質及246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，已於115年1月30日研擬我國內水載客船舶電動化推動計畫提報行政院；為循序推動船舶減碳相關措施，預計115年4月完成海運低碳化整體藍圖規劃及推動方案研究。

(8) 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。

(9) 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年智慧港口發展推動在港灣作業方面，重點包含持續佈建海氣象監測設備，完成溢淹、長浪示警功能，快速應變港區海氣象變化，並導入堤口不明船舶入侵偵測 AI 告警服務，強化水域安全。在營運管理方面，集團總部戰情中心建置、橋梁安全監測預警、港工作業管理系統、商港智慧商情平台及知識庫建置等專案，114年底完成高雄港船舶航行影像監控系統、港群橋梁監測系統、戰情平台及港工作業管理系統，強化港區作業安全。
- B、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114年12月底，計有9件提案申請，促進臺灣航港產業整體數位服務升級。
- C、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。
- D、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。114年8月參加「2025第十二屆國際綠色交通論壇」以「AI 擘劃智慧港灣新時代」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。

E、因應經濟部推動行政院核定「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。

F、因應交通部成立「交通領域 AI 推動委員會」，港務公司於115年成立「AI 推動執行委員會」，對焦7大 AI 推動策略及智慧港口 AI 發展，提升 AI 應用計畫之深度與廣度。

(10) 發展海港自由港區

海港自由港區截至115年2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34家、安平港6家及蘇澳港1家。114年貨量為702萬噸，較113年成長11%、貿易值為8,888億元，亦較113年成長40%；115年1月貨量為90萬噸，貿易值為1,078億元。為提升海港自由港區發展，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月核准高雄港油駁基地營運，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月核定臺北港南碼頭區自由港區營運許可，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115年第2季啟用新車 PDI 廠 (Pre-Delivery Inspection, PDI)，未來

園區全面啟用後可創造700個就業機會，創造1,270億元產值。

(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

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，114年委託加工貨量及貿易值為6萬噸及329億元，114年修檢測貨量及貿易值為46公噸及0.4億元。

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，114年非鐵金屬貨量及貿易值達596.4萬噸及1,271億元。

(11) 深化企業 ESG 永續發展

港務公司已訂定永續發展相關設置要點，成立永續發展策略委員會及推動委員會，並設置永續發展推動辦公室與7個工作小組，統籌推動永續治理，114年相關成果如次：

A、打造低碳綠色港群

(A) 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年通過 ISO 14064-1及 GHG Protocol 溫室氣體盤查雙認證，並依據「臺灣港務公司範疇一、二溫室氣體2030減排50%、2050淨零排放」目標，持續推動各項減碳作為，包括汰換燃油設備、公務車電動化、宣導船舶進出港減速、鼓勵船舶使用岸電、客貨運場站與辦公場所落實節能措施，114年補(換)植樹木88,832棵，累計植樹造林面積達826.69公頃，吸碳量達7,889.1公噸；以及港區建置再生能源設施，太陽能年度發電量預估

可達約10,000千度，每年減碳量達4,300公噸，並持續落實水資源再利用、能源管理及再生粒料循環應用等工作。

- (B) 為持續深化綠色運輸布局，115年7月基隆港將首次在臺提供海運生質燃油(低硫油)加注服務；另為鼓勵港區夥伴低碳轉型，114-115年持續辦理「綠色港埠獎勵方案」，透過獎勵機制協助港區企業加速邁向低碳轉型，鼓勵航商使用潔淨船舶進港、汰換為電動化裝卸機具及建置充電基礎設施。於114年獎勵潔淨船舶進港約1,600艘次，新購使用大型電動化裝卸機具(貨櫃門式機、解櫃車及堆高機等)共26臺，同時宣導業者導入節能設備、提升能源使用效率並落實碳盤查，以強化港區整體減碳成效，攜手打造低碳、永續且具競爭力的港埠環境。

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年底完成16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「透明品質獎」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) 精進飛航安全管理及監理機制

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，持續推動以風險管理為導向之飛安監理制度，同時配合該計畫2026-2028年修正版內容，除原所揭示之五大飛航風險外，另增加3項其他前兆安全績效指標(包括不正常跑道接觸、系統/組件故障或失效(非動力系統)及亂流等)，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，對於指標異常之項目視情況執行專案檢查，採取必要之措施，確保安全管理系統運作正常。

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。針對不良天候情境，要求業者律定保守簽派準則，加強駕駛員對不良天候之操作訓練、警覺訓練，以妥善應對降低飛航風險。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各航空站、飛航服務總臺及各航空公司之航空保安查核、檢查及測試作業，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) 鑒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，將加拿大（溫哥華、多倫多機場）至我國桃園國際機場轉機免安檢範圍擴及旅客本人、其手提及託運行李，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。將持續推動增加來臺轉機量大之鄰近標竿機場實施一站式保安。

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、蘭嶼、桃園、高雄、臺北松山等13座機場之查核，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) 為因應遙控無人機技術之快速演進，並落實安全監理與產業發展之平衡，交通部於113年11月14日發布修正「遙控無人機管理規則」，並採分階段施行，給予產業充足之調適緩衝。第一階段行政優化已於113年12月1日正式實施，包含將學習操作證及無人機註冊年齡由16歲下修至14歲，並將操作證效期自2年放寬為3年，藉此簡政便民並利於無人機教育向下扎根。針對114年12月1日施行之第二階段新制，民航局積極採取「源頭管理」策略，要求最大起飛重量（MTOW）2至25公斤之新上市無人機產品，須通過型式檢驗、資安檢測及射頻審驗等五項登錄標準，以確保產品安全性能及資通訊安全。截至114年底，全國遙控無人機之註冊有效數為4萬490架、人員操作證有效張數為3萬1,307張、具飛航活動申請資格之有效法人團體為848家；另統計自109年3月31日至114年12月底，飛航活動申請許可總數為2萬8,622件，反映出國內無人機產業活動日益活絡，並朝向規模化、多元化發展。

(B) 民航局持續深化多元宣導管道，強化中央、地方及國際間之交流合作，以完善我國無人機安全管理體系。在國內推動方面，自112年起於嘉義亞洲無人機AI創新應用研發中心定期辦理無人機活動系列工作坊，透過政策說明、法規宣導與技術交流，協助產業及民眾即時掌握修法重點與監理方

向；並自111年起定期召開縣市政府管理業務座談會，凝聚中央與地方在無人機管理、執法實務及多元應用之共識，提升整體治理效能。於國際接軌部分，114年舉辦國際無人機及先進空中交通論壇，邀請國外主管機關與專家分享國際趨勢，協助國內業者掌握國際規範。另透過數位社群及校園宣導雙軌並進，推廣飛安與法遵觀念，持續建構安全、健全之無人機飛航環境。

- (C) 為引導產業順利銜接檢驗新制，民航局全面優化無人機管理機制。在進口管理方面，訂定明確免檢限額（如最大起飛重量（MTOW）2公斤以上未達15公斤者，每人每型12個月內累計不得超過5架），超額MTOW 25公斤以上機型採專案核准，落實精準監理。在檢驗程序優化方面，積極整合金工中心、工研院等專業資源，完備25公斤以下無人機型式檢驗量能，並透過實地訪廠與配套輔導，確保新舊制度無縫接軌。在推動多元應用方面，採取風險分級原則，例如：針對低風險之農業應用，簡化25至150公斤大型農用無人機型式檢驗程序；針對災防救難、出廠試飛等緊急或特定用途，則提供彈性特種實體檢驗方案，確保無人機在關鍵時刻迅速投入作業。此外，民航局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。迄114年底已有29處學科測驗場地及34處術科測驗場地。同時，為精進無人機智慧化監理，規劃升級遙控無人機管理系統與 Drone Map APP，透過GIS圖資優化、查詢功能整合及行動端效率提升等科技監理機制，建構更精確、即時的數位監理環境。
- (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12月底，民航局與縣市政府共計公告4,737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4,661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，桃園、松山及高雄機場均已完成無人機防制系統建置，並賡續於114年11月1日至119年12月31日執行松山機場無人機防制建置試辦計畫第二期，臺中機場（屬軍民合用機場）由軍方納入建置，預計115年底前完成系統建置。

G、強化機場地面作業安全管理：

民航局持續要求地勤業者針對人力增補與訓練、裝備維護與汰換、作業程序修訂等面向進行檢討改善，並於114年新增強化措施，包含：每月監控各機場空側作業違規、制訂6項地安共通指標並每季監控、重點查核機場對跑道安全與機坪作業之管理，以及推動臺灣航勤、桃園航勤及長榮航勤等三大地勤業者加強落實安全文化等。

(2) 完善機場優質設施及服務

A、提升桃園國際機場作為東亞樞紐機場之競爭力：推動第三航站區建設計畫，114年12月啟用北廊廳，並持續推動航廈主體及南廊廳施工作業。另第三跑道建設計畫臨時過夜機坪於115年1月30日開放啟用16個停機位。

B、本島機場建設：

(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12月啟用，可大幅減少航機滑行時間，提升機場運作效率。

- (B) 高雄機場：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期興建以達年容量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A滑行道北移統包工程與東側立體停車場主體工程分別於114年4月、5月開工，實質展開高雄國際機場新航廈第一期工程，新航廈主體工程已賡續辦理細部設計作業，預計116年開工。
- (C) 松山機場：推動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，114年6月委託專案管理技術服務及規劃設計監造技術服務案決標，11月核定規劃成果。
- (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114年7月完成設計監造標決標，12月提出規劃及基本設計成果，賡續辦理經費審議；臺東機場跑道整建工程於114年11月提報交通部辦理基本設計經費審議，於115年1月召開審議會會議，民航局業依會議結果於115年2月提送修正設計成果，預計於115年3月底前完成基本設計審查作業，賡續辦理細部設計。

C、離島機場建設

- (A) 金門機場：為提升空側道面品質與安全，持續推動金門機場空側道面整建工程，於114年10月完成設計監造標決標，賡續辦理基本設計作業。
- (B) 馬祖機場：為提供馬祖地區安全及穩定之飛航服務，北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程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11月完成設計監造案決標，115年展開設計工作；持續辦理南竿機場設置工程材料攔阻系統工程計畫，114年11月統包工程案公告招標、12月開標，並於115年2月召開評選會

議，預計於115年3月底前決標，並賡續辦理設計作業。

(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) 充實航空基礎設施與服務

A、汰換助航設備：114年臺北飛航情報區過境航路費收入達28億元，創歷史新高。為確保臺北飛航情報區飛航服務水準，在助航設備方面，114年12月完成桃園機場23R 跑道左右定位臺、滑降臺及測距儀汰換案所購新設備之陣地測試。

B、汰換目視助航燈光與氣象設備：在目視助航燈光設備方面，於114年9月啟用汰換之松山機場千呎牌及迴路，於114年12月啟用汰換之馬祖南竿機場助航燈光及機場周遭障礙燈。在氣象設備方面，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，並成立轉移工作小組，規劃辦理使用者說明會及平行測試等相關工作，預計115年3月上線提供服務。

C、為建立航空情報產品自動化處理能力，接軌ICAO 要求之飛航資訊共享政策，確保航空情報服務之資訊即時性、操作易用性，提供飛航使用者更穩定正確的資訊平台，於114年11月啟用新一代航空情報服務系統；另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122年執行。

- D、為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，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，並已於114年11月18日完成驗收後啟用。
- E、為配合桃園機場未來興建第三跑道，規劃辦理北場終端雷達異地汰換，推動第2塔臺新建工程計畫及新一代低空風切警報系統建置計畫；另為滿足未來臺北飛航情報區航行量成長，提升航管系統能量，規劃採用新國際民航規範與技術，建置新一代航管系統並擴建所需大樓與機房。
- F、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。

(4) 提升空運服務實績

- A、隨著航空客運需求持續攀升，114年我國航空器總起降架次為52.8萬架次，較113年成長5.5%；總旅客數為6,889.4萬人次，較113年提升7.7%；總貨運噸數為261.5萬公噸，較113年增加10.4%。其中114年國際客運量達5,833萬人次，恢復疫前97%水準；國際貨運量達257萬噸，鞏固我國航空樞紐地位。
- 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年該等航線共載運15.5萬人次。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年冬季班表我國各機場飛航之國際及兩岸定期航點共106處，較108年疫情前恢復77%；平均每週2,976班，較108年疫情前恢復101%。其中，高雄、臺中及臺南機場新闢5條航線，分別為高雄-芽莊(金蘭)/大叻(蓮姜)、臺中-宮古島(下地島)、臺南-熊本/沖繩，便利中南部地區旅客行程規劃。
- D、為爭取國際旅客來臺，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年飛航境外包機來臺部分，臺中機場計110架次、臺南機場計10架次、花蓮機場計34架次、臺東機場計26架次、澎湖機場計8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年底，已有943位軍人及95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，於114年1月與民眾完成簽約，總計807戶，安置住宅興建工程竣工後，陸續於3至7月取得使用執照，4至10月辦理通知繳款、移轉登記以及驗交屋，預計115年3月底前完成交屋，俾供民眾入住。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，已全數完成搬遷、其他搬遷地區建物約4,007棟；截至115年1月底，累計已完成自拆且核定發價者計3,228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。為妥善安置搬遷戶，於114年1月起陸續辦理安置街廓土地點交作業，供民眾自行興建住宅。

B、開發建設：第三航站區建設計畫，114年12月啟用北廊廳，並持續推動航廈主體及南廊廳施工作業。另第三跑道建設計畫除廢續辦理埔心溪改道、臨時過夜機坪、排水整地工程外，主體工程西側標及燈光統包標分別於114年11月17日及114年12月1日開工，持續推動工程。

(6) 發展桃園航空自由港區

空港自由港區截至115年2月底計有36家業者，114

年貨量5.04萬噸，較113年增加47%、貿易值5.13兆元，亦較113年成長116%；115年1月貨量0.5萬噸、貿易值5,099億元。為提升空港自由港區發展，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) 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。

(B) 完成全區開發並協助事業進駐：H棟加值廠房遠雄公司於114年11月5日取得桃園航空自由港區營運許可後，完成全區開發，將帶動800個就業機會，增加1,000億元貿易額；另同步規劃引進1家事業進駐，加值園區全區出租率預計提升至90%，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，114年委託加工貨量及貿易值為0.2萬噸及1,190億元，114年修檢測貨量及貿易值為79公噸及52億元。

C、114年針對桃園機場未來貨運用地，包含新貨運園區及第二自由港區，辦理用地之綜合規劃作業，同時啟動第二自由港區之環境影響評估作業，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。

(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194條、貨運航線97條，合計291條航線，可連接全球120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年兩岸客運航班平均每週飛航307班，平均載客率為78%。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，迄今尚無業者提出申請。

(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114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6,474公噸(不含桃機)；桃園機場持續提升地勤電動車使用比例及設置充電樁，目前桃園機場地勤行李拖車頭電動化比率達36.09%、設置100槍孔充電樁，並已於114年取得國際機場協會碳認證等級四，朝低碳綠能機場邁進；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，至114年底使用5,900噸SAF，估計減少碳排放約15,000噸，115年國籍航空公司預計使用國內自產8,000噸 SAF；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。另持續優化數位資訊整合平臺(Airport Digital Integration Platform, ADIP)，擴增「跑道鋪面預防性維護AI預測」模型及「運量及航班資訊AI對話服務機器人」等功能。
- 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，預計於115年上半年正式營運，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。

(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「空氣污染防制行動方案」相關措施。

- (2) 為優化偏鄉離島海運交通，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」，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7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，115年將持續以使用者導向優化網站功能與內容，並透過舉辦「航港大數據創意應用競賽」，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，促進資料之加值應用，並為海運面臨之課題，提出可行之創新解方。

2、優化港埠建設及營運設施，提升國際(內)商港競爭力

- (1) 為提高因應海運市場發展趨勢，提升港口營運效能，115年完成「國際及國內商港整體規劃及發展計畫

(116-120年)」報核，據以規劃各港實質建設方案，強化商港整體戰略地位，增進國際競爭力。

- (2) 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、基隆港碼頭改建工程、高雄港第三(70號碼頭)及第五貨櫃(77~79號碼頭)中心碼頭改建工程改建加深至17公尺，已於115年1月完成79號碼頭改建，全案預計118年完成，可提供2.4萬 TEU 貨櫃船靠泊；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，115年賡續辦理臺中港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。另蘇澳港旅運中心周邊景觀工程預計於115年5月完工。
- (3) 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，全案預計116年底竣工，未來將以發展汽車智慧化及綠能為主軸，另有關增設南碼頭區62.6公頃於自由港區範圍一案，已於114年4月獲核准變更同意納入，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，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。
- (4) 提升離島海運服務品質，「金門港旅運中心」已於115年1月底完工，並於2月試營運，可提供15萬噸級郵輪靠泊服務，年旅客服務量可達350萬人次；料羅碼頭區圍堤工程則已於115年2月完工；馬祖港東莒猛澳浮動碼頭及西莒青帆南防波堤延長工程，預計分別於117年及118年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117年底完工；馬公港8號碼頭後線新建候船室

預計115年5月決標、115年6月開工，龍門尖山碼頭客運服務設施改善工程預計115年8月底完工。

- (5) 臺灣港群115年持續推動能源、倉儲物流等多元核心業務，為配合離岸風電政策，臺中港提供低度發展區供業者設置陸上變電站、蘇澳港辦理波浪能發電試驗計畫、天然氣管道等綠能相關產業招商案及臺北港物流倉儲區第二-1期倉2-4招商案簽約。另配合台電公司新建液化天然氣卸收碼頭及外廓防波堤，刻辦理臺中港外港區擴建計畫環評案相關工作，以強化港區核心業務主軸發展，並兼顧綠能產業開發需求，因應各土地使用開發條件，打造產業發展作業基地。
- (6) 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，並持續推動堤口不明船舶入侵偵測 AI 告警、港口緊急應變中心建置升級、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等，預計115年4月高雄港五櫃導入全自動無人解櫃車作業，提升調度精準度與港口作業管理效能，115年底商港智慧商情平台上線及海氣象資訊系統結合氣象預警，提升營運決策能力及港區應變韌性。
- (7) 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。
- (8) 配合行政院「營建剩餘土石方收容政策」，加速辦理臺北港、臺中港及高雄港相關填海造地工程；其中

臺北港已開始收容；臺中港預計115年9月開始收容；高雄港於115年2月起先行收容200萬方。

3、營造東亞最具競爭力機場群，精進飛安監理效能

- (1) 民航局陳報「臺灣地區民用機場2045年系統規劃」成果報告，並依交通部召開跨部會審查會議意見修正，後續將循程序報行政院核定，做為我國整體機場發展指引，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；持續辦理2045年松山、臺中及高雄機場整體規劃，擘劃發展藍圖。
- (2) 配合桃園航空城先建後遷至115年12月時限，完成安置住宅點交、提供安置街廓重建土地等先建後遷措施，並積極加速辦理已搬遷建物之拆除作業，以及預為就逾期未搬遷者，預劃依行政執行法處理之程序，以設法如期於115年12月前取得桃園航空城所需用地，加速推動第三跑道跑滑道系統等各標工程招標與施工作業，另於115年1月全數啟用16座臨時過夜停機位；第三航廈建設於115年上半年將完成航廈主體屋頂、雲頂天花及外牆帷幕；另第二塔臺於115年中提報建設計畫。
- (3) 臺中機場規劃辦理國內航廈設施調整工程及第三航廈綜合規劃，提升航站服務品質及友善環境；高雄機場賡續辦理新航廈工程、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，增進機場飛航安全與作業環境品質；松山機場賡續辦理國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程結構外審、基本設計審議及特種建築物變更等作業，並持續辦理跑滑道道面整建維護工程。
- (4) 因應國際淨零碳排趨勢，桃園機場持續提升地勤行李拖車頭電動化比率及充電樁設置數量，並預計115年底前汰換增設充電樁提升總數達到120槍孔，朝2050年淨零排放目標邁進；高雄機場亦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。
- (5) 為推動機場智慧轉型，桃園機場115年建置出境安檢區 AI 人流監控及機場車流監控，即時掌握旅客等待情形、機場聯外道路路況，並持續擴充「機場數位資訊整合平臺」(ADIP) 功能，介接新建置管理資訊

系統及第三航廈資訊通訊系統，於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；高雄機場新航廈建設亦導入智慧安檢、智慧停車等設計，優化旅客服務體驗。

- (6) 為維護飛航安全，持續要求業者落實安全管理作為，提升航空人員之適職性、優化空勤組員班表及確保航空器之適航，以因應逐漸增加的營運需求。另因應遙控無人機技術快速演進及多元應用蓬勃發展，持續參考國際作法檢討遙控無人機管理規則，輔以推動簡化操作證制度、優化無人機檢驗機制、深化飛航活動空域管理、完善無人機管理資訊系統及App功能，全面提升管理效能與服務品質，以即時回應新型態無人機應用及系統化發展需求，促進產業與國際接軌。

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及114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優惠措施，獲業者迴響，經廣蒐各界意見後再推出115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，以及靠泊特定港口或高雄港為母港旅客服務費全免、達目標累計航次可享旅客服務費7折之優惠，及鼓勵增加外籍旅客優惠，靠泊花蓮港埠費用全免，該公司亦持續參加年度國際郵輪展覽，提升曝光度，邀集國際郵輪航商來臺實地採線，以吸引國際郵輪航商增加靠泊臺灣商港。
- (2) 114年臺灣港群國際郵輪靠泊共567艘次，較113年成長37%，其中首航各港的郵輪數量達33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「星凝天蝕2號」首次來臺，其中「星凝天蝕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；另114年進出港旅客達115.67萬人次，超越疫情前105萬人次水準，成長10%，其中外籍旅客計47

萬人次，亦創歷史新高。115年已預報603艘次(母港358艘次、掛靠245艘次)，較114年成長6.3%，恢復至疫情前近9成，其中「島嶼天空」、「奧德賽」及「世界號」於疫後首航臺中港共6艘次，另進出港旅客也預估逾115萬人次，持續穩健成長。

(3) 另為提供郵輪旅客良好服務品質，高雄港蓬萊旅運中心刻進行改建工程，預訂115年底完工，可提供15萬噸郵輪靠泊，每小時通關人數可達1,920人。

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，航港局研擬購建全國藍色公路暨海運備援船舶計畫，已於115年1月30日陳報行政院。

貳、觀光部門

一、重要施政措施及成果

(一) 重要施政措施

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、並結合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

依據內政部移民署初估，114年全年來臺旅客逾857.4萬人次，較113年全年（785萬7,686人次）成長9%，日本、港澳及韓國市場均逾百萬人次規模；其中日本市場成長超過12%，較113年提早一個月突破百萬人次；歐美市場成長皆逾10%，菲律賓來臺人次成長動能強勁，全年約62.7萬人次創新高（108年50.9萬人次）。而新興市場包括澳紐及印度表現亦佳，均有2位數之成長幅度。另115年度截至2月底來臺旅客初估達134.7萬人次，與114年同期（135萬人次）相當；入境前3名國家分別為：韓國22.7萬人次、日本19萬人次、港澳16萬人次。國旅市場部分，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2.22億旅次，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、東北角及宜蘭海岸國家風景區、雲嘉南海岸國家風景區、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，及東部海岸國家風景區榮獲「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、台灣勇奪11項「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、低碳便捷旅運獲殊榮：觀光署推動「台灣好行ESG政策」，持續榮獲2025年「第二屆ESG交通運輸永續獎」傑出獎。

(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 Destnaitons)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52個最值得到訪地方的第19名。

C、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」。

D、「2025野柳石光夜訪女王」獲得「2025美國繆斯創意獎」、「2025巴黎設計獎」、「2025美國泰坦創新設計獎」、「2025倫敦設計獎」及「2026德國設計獎」。

E、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：114年全年來臺旅客逾857.4萬人次，較113年全年成長9%。115年度截至115年2月底來臺旅客初估逾134.7萬人次，

與114年同期相當。觀光市場穩健成長，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 Tambayong Mahendra)、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」持續獎勵推動境外企業來臺旅遊，截至115年度2月底共9團申請（計約4,889人次）。

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」，就國際郵輪彎靠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獎助要點，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。自由行旅客來臺消費金抽獎活動共吸引逾653萬人次登錄；團客獎助申請逾5.8萬團，參團人數逾100萬人。為感謝所有國際旅客對於抽消費金活動之支持，觀光署再於114年11月至115年1月推出感謝季抽獎活動，順利達成延續臺灣觀光話題性及關注度目的。

(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、10月15日及12月26日共計召開4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」：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。自113年11月起至115年2月止，攜手各單位推動27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12月，已輔導近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115年2月，已有69條遊程通過評核取得「鳳金遊程」商標授權；原評核基準聚焦國內旅遊市場，為積極開拓海外市場引客新路徑，並建立具備接待國際樂齡旅客友善旅遊品牌，以實踐國內外雙軌行銷，於114年12月4日舉辦工作坊，邀集專家、學者及業界代表共計35人，研商新增國際接待指標，以引導旅行業投入提升國際樂齡旅客服務接待品質。
- b、行銷樂齡旅遊及品牌：114年8月8日至8月10日參與台北世貿一館舉辦之「高齡健康產業博覽會」，以「鳳金遊程」為主題策展，現展推介取得「鳳金遊程」商標授權之69條行程。

(B) 推動「臺灣觀光雙年曆」活動：「2026-2027年臺灣觀光雙年曆」已遴選出國際級活動計36項、全國級活動計73項，共計109項，並透過觀光署粉絲團及 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，114年度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，其中114年已輔導13家客運業者計25條路線優化訂票系統、25條路線取得碳足跡認證；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)，並整合長途運具與在地旅遊產品（如：宜蘭好行3日券、南投好行3日券、高雄 MenGo、台中 Go…等）。

(A) 台灣好行優化服務：截至114年12月，搭乘約676萬人次，較113年同期(約564萬人次)成長19.7%。

(B) 觀光路廊在地有腳接駁服務：台灣觀巴截至114年12月約36.6萬人次，較113年同期(約11.5萬人次)成長217.5%。

(C) Taiwan PASS：115年截至2月底，共計銷售754套，113年迄今，累計銷售量33,920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年已輔導5家業者申請國際永續相關認證，其中3家已於115年度取得 GTS 綠色旅行標章。另分別於114年度第4季辦理4場次永續旅遊教育訓練暨企業參訪，共計77家次旅行業者，101人次參與，持續提升旅遊服務品質，打造低碳旅遊永續觀光形象。

(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115年2月，計155家旅館取得星級旅館認證、2,035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」，109年迄今(115年2月)受理逾1,600件(金額逾2.7億元)，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，114年度計核定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，114年至115年2月，培訓旅行業經理人354人、關鍵人才培訓876人、觀光職能 e 學院6,402人、稀少語別導遊評量輔導訓練183人、領隊人員職前訓練2,586人、導遊人員職前訓練1,018人，共計11,419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，截至115年2月已辦理9場，參與人數486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，114年至115年2月底，輔導辦理104場媒合會，逾1,638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115年2月，已核准2,373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1,270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，於114年10月辦理2場次觀光遊樂業防災人員訓練課程，計34人完成訓練並取得防災士證書。

(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。另已於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，已於114年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。114年完成參山國家風景區「長青

自行車道公共服務設施優化」、東北角集
集宜蘭海岸國家風景區管理處「三貂角步
道整體景觀形塑」等50處景點設施優化。

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，已完成漫遊山海線－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115年2月，已完
成建置170處通用無障礙旅遊景點，並完
成41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：

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115年2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) 強化智慧化管理與數據治理：

a. 智慧管理：除於熱門據點導入人流車
流辨識及智慧公廁，並依管理處需求
導入創新運用，如日月潭腳踏車道以
AI 影像辨識技術建構數位圍籬，避免
機車違規闖入，確保場域安全無虞。

b. 數據治理：觀光大數據平臺已彙入及
介接34項內外部數據資料、280個資料

集，約1.5億多筆資料，並開發324個業務統計分析服務；納入各管理處電動車充電站（樁）資料，並介接至交通部運輸資料整合流通服務平臺（TDX）。推動「觀光綜合管理平臺」建置作業，彙整內外部相關資料庫資料，做為後續智慧化景區營運管理作業依據。此外，為解決各管理處既有人流統計不一致與準確性問題，完成遊憩據點電信信令網格「圈選範圍」修訂，確保數據聚焦遊客實際活動區域。

(B) 優化智慧服務與科技行銷：

- a. 已於松山、桃園、高雄及臺中等國際機場設置 AI 智慧櫃台，其中高雄及臺中機場更導入支援26國語言之即時翻譯服務；於114年4月推出「喔熊 AI 小幫手」英、日文版，提供國外遊客行程引導服務。
- b. 完成北區、東區及金門觀光圈之 PWA 行動旅服模組建置，利用 LBS 技術主動推播周邊資訊。
- c. 智慧行銷：採取虛實整合策略擴大行銷綜效，線上部分統籌經營70個社群平臺，截至115年2月底，Facebook、Instagram 及 LINE 官方帳號總粉絲數已突破175萬人，有效擴大政策觸及率；線下則於國家風景區導入數位孿生及 VR/AR 等沉浸式科技應用。

B、擴大觀光產業數位化應用範圍：114年辦理南、北兩場「觀光產業數位轉型博覽會，參與人數共計1萬6,774人次；其次，藉由「觀光盃 Open Data 黑客松」競賽，針對產業痛點提出創新解方並展示成果。

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，依據行政院核定之「Tourism 2030—臺灣觀光邁向2030方案」(115-119年)，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，以質量並進創造觀光兆元產值。在短期執行策略上，因應全球經濟情勢變動，115年度第2季規劃「觀光雙輪驅動方案」，提升國內外旅客停留時間與消費力，帶動相關產業發展，增強臺灣觀光競爭力。

(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：透過多國城市台灣觀光服務分處(TTIC)，持續強化全球據點服務量能及觸角，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，預定於115年7月前正式掛牌成立。

(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」已於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，於114年7月舉辦為期3週全民票選活動，捲動超過百萬人次投票參與，並透過觀光產學專家現勘遴選，已於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：115年將推動「國際級路線」策略，遴選阿里山線、日月潭線等具國際吸引力的路線，藉由優化多語訂票系統、語音導覽、即時翻譯支援、整合周邊景點旅宿推出套票等，提升國際及國內旅客使用便利性。

B、台灣觀巴：115年將辦理台灣觀巴考評作業，獎優汰劣，優化服務品質；輔導業者推動永續旅遊認證及包裝特色主題、環境教育及永續綠色旅遊產品，加強與觀光圈平台合作，提供深度旅遊體驗，此外，加強國內外行銷宣傳，強化台灣觀巴之品牌知名度。

(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「2026台灣燈會」，推出「Taiwan PASS 台灣燈會限定版」限量優惠活動，為歷年燈會首度將大型節慶活動與全區交通產品結合的創新作法。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、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，打造「北回之巔—北緯23.5軸線上世界綠洲」及「微笑南灣—太平洋左岸島國海灣」等2張世界旅遊臺灣名片，透過相關部會跨域合作，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之觀光廊帶。

- 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、啟動「觀光資訊網整合」案：採模型上下文協定(Model Context Protocol, MCP)架構，旨在建立「AI Ready」的開放資料庫，讓觀光署的觀光資料能被 AI 輕易讀取與檢索，提供外界（如產業、一般民眾）更精準、快速管道取得資訊。另外，持續建置「觀光綜合管理平臺」，彙整觀光資料庫、GIS 平臺、觀光大數據等內部資源，同時介接交通部運輸資料流通服務平臺(Transport Data eXchange, TDX)數據與景區即時 CCTV 鏡頭等外部資訊，從宏觀角度一站式掌握各景區運作狀況。
- 2、推動 AI 應用落地與決策支援：
 - (1)如開發「龜山島封島決策支援系統」及「非法旅宿 AI 網路巡查系統」，以人機協作方式、將經驗法則數位化，提升決策可追溯性與監管裁處效率。
 - (2)建置全臺7大觀光圈行動旅服 (Progressive Web App, PWA)，並升級「喔熊 AI 小幫手」，提供引導式的問答服務和遊程規劃功能，並於115年1月6日與統一超商簽署觀光合作備忘錄，針對推廣行動旅服 PWA 與擴大國際旅客兌換金福氣通路進行合作，提供旅客最即時之旅遊資訊。
- 3、推廣跨域數位合作與導覽升級：與數位發展部合作推動「城鄉建模與數位雙生計畫」，於115年擴大野柳地質公園3D 建模範圍，結合遊戲、運動與解謎等互動形式，串聯線上到實體，創造獨特的觀光體驗；導入 AI 多語導覽系統於各國家風景區管理處實地運用。
- 4、深化產業轉型與創新：續辦「觀光產業數位轉型博覽會」，媒合科技解方以解決產業痛點；舉辦「觀光盃 Open Data 黑客松」，鼓勵運用開放資料針對觀光產業需

求提出創新解決方案，並輔導獲獎創新作品落地應用，加速產業科技化發展。

- (五) 觀光雙輪驅動方案：115年度第2季規劃執行，內容包含「強化國際觀光動能」及「平日國旅優惠」2大主要項目，共計9個子項目。本方案尚規劃研議中，預估可創造逾新臺幣390億元之觀光產值、帶動470萬旅遊人次，透過擴大國旅及國際旅客來臺觀光，刺激國內外旅遊市場消費力及提振經濟成長動能。

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，115年度規劃並辦理購置房地1處及興建局屋27處，截至115年2月，實際辦理購置房地1處（辦理產權交換過戶作業1處）、辦理興建局屋27處（辦理需求確認、委託技術服務或統包作業階段7處、都市更新、都市設計審議作業階段2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2處、施工階段10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。

(3) 115年郵政物流園區落成啟用後，可集中處理全國70%以上郵件分揀封運，並可加強與電商及物流業者合作，發揮產業群聚綜效。

3、臺北郵局公辦都市更新案（111-119年）

(1) 配合國家產業發展政策及臺北市西區門戶計畫，辦理臺北郵局公辦都市更新案，打造國家創新創意及金融中心，並將臺北北門郵局古蹟棟形塑成為郵政博物館，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。

(2) 本案基地經114年8月25日文資審議通過修正古蹟定著土地範圍，114年度完成委託規劃設計監造及耐震特別監督技術服務採購案簽約並啟動建築規劃設計作業，以及辦理都市計畫之細部計畫修正事宜；截至115年2月底已完成細部計畫補正，續配合臺北市

政府都市計畫委員會審議程序辦理。

(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，至114年取寄件數約583萬件，115年截至2月取寄件數約88萬件。
- 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、橘子支付、歐付寶、愛金卡、悠遊付、全支付、全盈支付、玉山 Wallet 電子支付及 Line Pay Money 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，協助郵局與聽、語障者溝通；另自114年12月22日起，擴大增設90處現場翻譯郵局，計有110間郵局提供該項服務。
- 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115年2月已啟用「線上取號」服務郵局有1,042局，縮短顧客實際等候時間。
- 5、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」、「書法藝術郵票-宋蘇軾書前赤壁賦(下輯)」、「可愛寵物郵票」、「貓貓蟲咖波郵票小全張」、「國立故宮博物院100+院慶紀念郵

票」及「恐龍郵票小全張」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；另推出「書法藝術郵票—宋蘇軾書前赤壁賦珍藏摺」，完整收錄上、中、下輯15枚郵票，採聯刷設計，全長52公分，極具收藏價值。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×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。另115年2月發行「2025威廉波特世界少棒冠軍紀念郵票」暨辦理郵票發行典禮。

- 6、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、「海底郵筒擴大再次登陸」活動發布記者會、「臺灣工藝郵票」發行典禮、參與韓國2025世界郵展，並辦理「臺北之夜」活動，宣傳「臺北2026世界郵展」、「中華民國114年全國郵展暨中泰聯合郵展」、「貓貓蟲咖波郵票小全張發行暨商品發表會」、「國立故宮博物院100+院慶紀念郵票」發行典禮，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。
- 7、郵政博物館辦理多元、精緻郵票展覽，以吸引民眾入館欣賞。114年共辦理「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」、「漫步郵趣-動漫郵票特展」、「馬的不思議-生肖郵票特展」及「勺夕口悠郵環島」等9項展覽。115年截至2月，已辦理「信福傳情-信箱郵筒郵票特展」。
- 8、「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12月，已上線15類301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」、「ㄅㄆㄇ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。

(1) 截至115年2月，已上架15類301件典藏品。

(2) 提供8部「線上特覽」，包括「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」、「ㄅㄆㄇ遊臺灣特展」、「珍稀古票郵封特展」、「童真藝趣-世界兒童畫特展」、「遊賞鐵道風情-火車郵票特展」等，供民眾上網瀏覽。

9、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。

10、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年至115年2月，檢舉偵辦150件網路詐騙案件並通報關閉50個偽冒釣魚網站；另114年5月起配合數位發展部審查「網路詐騙通報查詢網」民眾通報詐騙案件，共完成審查33件詐騙案件。

11、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」、台灣 Pay「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。

12、為維護金融秩序打擊犯罪，114年至115年2月，防制金融詐騙2,697件，減少民眾財產損失約13.05億元。另配合政府洗錢防制及打擊資恐及資武擴政策方面，114年至115年2月，已申報疑似洗錢交易1,012件，大額通貨交易32萬3,661件。

13、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。

14、強化數位化服務，建構金融友善環境

- (1) 114年行動郵局 APP 用戶數逾522萬戶(年成長16%)，交易筆數逾4億1,858萬筆(年成長10.99%)。
- (2) 114年行動支付交易筆數逾7,148萬筆(年成長16.54%)，交易金額達2,110億元(年成長8.45%)。
- (3) 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，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。
- (4) 自114年2月22日起，存簿儲金通儲戶開放得使用簽名做為預留印鑑，可憑簽名辦理各項業務，提升客戶使用存簿儲金之便利性。
- (5) 自114年3月19日起，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。
- (6) 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。
- (7) 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。
- (8) 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。
- (9) 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。

- (10) 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。
- (11) 自114年7月1日起，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。
- (12) 自114年7月19日起，保戶留存的地址若曾有通知單無法寄達，保戶臨櫃辦理部分保全交易時，系統將提示其變更契約地址，以維持資料正確性及保障客戶權益。
- (13) 自114年9月24日起，行動郵局 APP 新增保費轉帳扣款電子化授權確認功能，以貼近客戶使用行動裝置習慣並提升使用便利性。
- (14) 自114年10月15日起，配合行動郵局郵你生活圈會員點數開辦，壽險業務提供新立保險契約選用電子保單會員累積點數活動，以鼓勵客戶使用電子保單。
- (15) 自114年11月15日起，對於要保人為65歲(含)以上之保戶辦理臨櫃借款、終止契約等業務，交易金額達新臺幣3萬元(含)以上者，於執行交易前先進行關懷提問，以確保保單借款及終止契約目的之合理性。
- (16) 自114年12月9日起，提供 Apple Pay 綁定郵政 VISA 金融卡之多元行動支付服務，提高交易安全，並擴增使用場域。
- (17) 自114年12月18日起，開放客戶使用保險費轉帳扣款電子化授權者，業務員可於行動平板全日24小時執行新立契約保險費扣繳作業，以提升行動投保使用之便利性。

15、提供全齡保險服務，落實普惠金融精神

- (1) 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。
- (2) 114年10月30日發售「郵政簡易人壽金滿溢保險」，兼具保障與財務規劃功能，滿足人生階段性需求。

(3) 115年1月28日發售「郵政簡易人壽守護小額終身壽險」，協助國人強化保險保障額度，補強社會安全網。

16、郵政博物館自114年8月1日起推出平常日、週休二日、國定及連續假日「免預約、定時導覽服務」，獲入館民眾熱烈迴響與好評，期藉此吸引更多家庭及觀光客參與，並深入了解展品背後的意義與博大精深的郵政歷史，進一步推動文化的普及、共享與企業永續發展。

17、配合「全民+1 政府相挺 普發現金」政策，自114年11月12日起，陸續提供「直接入帳」、「登記入帳」、「ATM領現」及「郵局窗口領現」等多元管道領取普發1萬元現金作業，並於行動郵局APP及中華郵政全球資訊網新增「全民+1政府相挺 普發10000元」連結圖示，以利客戶取得相關資訊。

18、為提升農友體驗及作業效率，建置農特產資訊系統，提供各局服務在地農友各項 e 化收寄功能，規劃符合使用者體驗之簡易操作頁面，改善手寫託運單之不便利性，並自動追蹤郵件遞送貨態資訊，及優化郵務單位作業流程。

(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、廣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115年2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50.18億元。

3、支持政府推動新創重點產業政策，截至115年2月，已投資六大核心戰略產業相關概念之有價證券4,889.35億元。

(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，取得 ISO 14064-1 證書。114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，相關數據將揭露於114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；自114年起，總公司金山大樓、愛國大樓(前、後棟)及臺中備援中心導入能源管理系統，並以19個責任中心局為主軸，管理其所轄各支局，持續改善用電能源設備，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，並已於114年度完成電動機車購置總數3,940輛，達成占比50%運具電動化及無碳化目標。
- (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115年2月，已有867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

將永續 ESG 理念嵌入各項金融產品與服務，郵政 VISA 金融卡於113年10月1日取得環境部「ISO14067：2018」碳足跡標籤，並自114年7月3日起，啟用含碳標籤之 VISA 金融卡，以響應政府淨零碳排目標。

- 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「環境永續一金級」、「社會共融一金級」及「經濟發展一銅級」3項殊榮。另參加財

團法人台灣永續能源研究基金會「2025第18屆 TCSA 台灣企業永續獎」評選，獲頒「台灣百大永續典範企業獎」及「企業永續報告—白金獎」。

(五) 關愛社區，善盡企業社會責任

- 1、114年共計辦理「身心障礙者到府收寄及投遞掛號郵件服務」，收寄3,004件、投遞7,388件，收寄及投遞共計10,392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，114年共計關懷93,408人次，截至115年1月關懷7,748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，郵費折讓郵資優惠114年共1,696萬餘元，截至115年1月共92萬餘元。
- 4、依農產品產期製定年度「郵政協助各地特色農產運銷行事曆」，建構「中華郵政協助農產品運銷服務平臺」，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。114年共辦理30檔關懷農產行銷活動，農產品銷售金額總計2,996萬元，公益捐款金額約47萬元，捐助對象共計25個公益團體；截至115年1月，共辦理7檔關懷農產行銷活動，農產品銷售金額總計462萬元，公益捐款金額約8萬元，捐助對象共計7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115年2月，代收繳件數34,146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及財團法人普仁青年關懷基金會分別合作辦理「為陽光孩子點燃希望 勇敢茁壯」及「郵你相伴 力挺近貧學子穩定就學」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，114年共舉辦182場次；截至115年2月，共舉辦9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，114年共計辦理39場次，參與人數共3,987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115年2月，已核准230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，於新北市板橋區致理科技大學及苗栗縣獅潭鄉竹木社區活動中心及臺南市永康區南臺科技大學分別舉辦「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「114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。
- (3) 114年8月5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來義鄉南和國小。
- (4) 114年8月26日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於澎湖聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等予財團法人博幼社會福利基金會。
- (5) 114年9月1日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於臺中聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈民生用品等予社團法人中華小腦萎縮症病友協會及社團法人臺灣畫話協會。
- (6) 114年9月3日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於澎湖聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等予澎湖縣私立財團法人天主教澎湖教區附設惠民啟智中心。
- (7) 114年9月9日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於基隆聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等予創世基金會基隆分院及國立基隆特殊教育學校。
- (8) 114年9月9日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於雲林聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等予雲林特殊教育學校及財團法人台灣兒童暨家庭扶助基金會雲林分事務所。
- (9) 114年9月18日郵政公司於南投辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈民生用品等予南投縣榮民服務處。

13、為推廣社會教育並發揮寓教於樂功能，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「聽鴿說故事」活動，讓親子同享溫馨週末時光；114年共舉辦23場次；截至115年2月已舉辦4

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；107年12月至115年1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5,768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：新臺幣千元

| 項 目 | 115年1月止 實際數 | 115年度 預算數 | 預 算 達成率 |
|------------|----------------|---------------|------------|
| 郵件收寄件數（千件） | 147,996 | 1,711,877 | 8.65% |
| 集郵收入 | 180,166 | 598,000 | 30.13% |
| 儲金日平均餘額 | 7,486,695,710 | 7,355,800,000 | 8.64% |
| 匯款承作量 | 154,865,391 | 1,502,800,000 | 10.31% |
| 保險收入 | 398,415 | 5,675,000 | 7.02% |
| 代理承作量 | 5,668,033 | 4,524,000 | 125.29% |

表格2

郵政公司營運實績表（財報面向）

單位：新臺幣千元

| 項 目 | 115年1月止 實際數 | 115年度 預算數 | 預 算 達成率 |
|-------|----------------|--------------|------------|
| 總收入 | 29,860,054 | 174,530,079 | 17.11% |
| 總支出 | 15,489,116 | 168,444,489 | 9.20% |
| 稅前淨利 | 14,370,938 | 6,085,590 | 236.15% |
| 所得稅費用 | 572,000 | 1,217,118 | 47.00% |
| 本期淨利 | 13,798,938 | 4,868,472 | 283.43% |

(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，115年董事會通過114年盈餘每股配發現金股利5.2元，獲配逾142億元現金股利，增裕國庫。

(八) 督導中華電信公司配合政府推動淨零轉型，落實永續／環境保護、社會責任及公司治理 (Environmental、Social、Governance, ESG) 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年起加入交通載具電動化國際倡議 (Energy Vehicles 100%, EV100)，並已採購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，包括再生能源倡議 (Renewable Energy 100%, RE100)、科學基礎減碳目標倡議 (Science Based Targets initiative, 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。中華電信於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「自然相關財務揭露」 (Taskforce on Nature-related Financial Disclosures, TNFD) 報告書(2023年版)，並推行「百種保育計畫」及「黑面琵鷺生態保育計」，結合人工智慧 (artificial intelligence, AI) 影像與聲音辨識、AI電子圍籬以及人工智慧物聯網 (Artificial Intelligence of Things, AIoT) 水情/水質監測技術，實現自動化、智慧化的即時監測，以創新科技推動生物多樣性保育；114年擴大自然環境生態分析範疇至中華電信陸域營運據點以及集團子公司和關鍵供應商，並於114年中出版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」，115年將持續推動各項福利措施：定額加薪2,400元、伙食津貼每月3,000元，及交通津貼每月由1,000元提高至2,500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、提供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：晉升明晟永續指數（MSCI ESG）最高等級AAA評等、三度獲列普爾全球（S&P Global）永續年鑑且ESG表現穩居全球TOP 5%、蟬聯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、連續五年榮獲The Asset ESG最高榮譽玉璽獎、榮獲英國金融時報Financial Times「2025亞太氣候領袖」殊榮並名列臺灣電信業第一名、Newsweek雜誌全球電信營運商第四名及蟬聯臺灣唯一入榜「2025年全球最值得信賴企業」電信業者、TCSA 2025台灣企業永續獎十大典範企業及永續報告書白金獎。

（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，並於114年11月19日舉辦「交通部114年度招商大會」，以「交通招商多領域，打造榮景同躍進」為主題，釋出案源計60件，釋出商機規模達3,339億元，首次突破3,000億大關。

（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人工智慧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115年2月，約節省A4用紙約564萬張，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

規劃行動郵局 APP 導入行動身分識別(Mobile ID)服務，提供客戶身分多元認證方式，免以臨櫃或金融卡認證，即可完成設備綁定，快速又便捷。

（四）完成郵政物流園區建置

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。廣續將完成「分揀設備採購案」與「輸送設備採購案」驗收及點交工作，及室內裝修等營運前整備工作，預計115年5月底前完成搬遷，6月底前落成啟用。

(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。

(六) 運用科技加速數位轉型，持續精進業務及服務模式

- 1、保戶經由行動郵局進行身分驗證，以電子簽名取代行動服務同意書之紙本簽名，達成行動投保無紙化。
- 2、高齡錄音系統導入 AI 檢核功能，業務員與客戶對答內容可即時進行線上驗證、糾錯，提高錄音成功率，另錄音檔經過 AI 檢核後正確率大幅提升，減輕核保人員檢核負擔。
- 3、優化行動郵局功能，提供保戶免臨櫃申請，可逕於行動郵局 APP 辦理保單借款申請及壽險紅利轉帳帳戶變更手續。
- 4、導入機器人流程自動化(RPA)及影像辨識技術輔助，以人機協作模式處理及彙整「清理應支付而未能給付保戶款項」作業。
- 5、因應企業機構用戶跨行即時入帳及扣款需求，建置即時圈存代收代付系統(eACH)，優化客戶帳戶資金交易時效面體驗。

(七) 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。

(八) 整合郵政各業務會員資源，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。115年第1季陸續開放由「EZPost 郵寄便」、「i 郵購」及「i 集郵」等平臺升級成郵政會員。

(九) 持續提升郵政智能客服系統之答題精準度

規劃郵政智能客服系統自然語言處理技術導入語意分析升級引擎，系統可針對前後語意，智慧性關聯使用者對話之前後關係，打造智慧語句互動，以提升答題精準度及顧客信任度，透過自然語言處理自動訓練機制，答題精準度可大幅提升。

(十) 持續優化郵政自動櫃員機服務體驗

規劃進行郵政自動櫃員機服務及介面改版，運用數據分析並導入以顧客為中心之設計思維，重新規劃 ATM 服務操作介面，以提升客戶使用體驗，同時配合政府防詐政策，於介面中增設相關提示警語，以達普惠金融及防詐警示之效益。

(十一) 提供「全民+1政府相挺」普發現金郵局發放服務

配合政府「因應國際情勢強化經濟社會及民生國安韌性特別條例」，自114年11月起辦理普發現金服務，提供民眾登記入帳、直接入帳、ATM 領現及郵局領現共4種多元便利的領取方式，並辦理廣宣活動，將持續發揮營業據點及 ATM 遍布全國優勢，確保服務不中斷；截至115年2月，共發放927萬341筆。

(十二) 基金線上約定授權作業

優化客戶申請基金約定授權扣款作業流程，新增客戶得透過基金交易平台辦理線上約定授權扣款服務功能，以減少紙本授權書郵寄遞送作業時間及人工審核作業，提升客戶線上申請便利性。

(十三) 外匯匯款預填表單

為優化作業流程，新增「外匯匯款預填表單」服務，客戶可事先至網路郵局或行動郵局 APP 以「預填表單」功能填寫資料，臨櫃申辦時由系統自動帶入交易欄位，客戶免再書寫繁複資料，並縮短窗口作業時間。

(十四) 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。

(十五) 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。

(十六) 持續推動國際交流與合作

交通部將持續辦理本部部長接見外國官員、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）重要施政措施

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）強化 AI 智慧預報與氣象增值服務_執行氣象數位治理及產業應用創新計畫(114年)：

- A、運用 AI 全球預報模型產製18種颱風路徑預報技術，落實於颱風路徑預報作業應用，可提升颱風路徑預報準確度，並提供預報不確定性資訊，有助於及早輔助災防應變決策，114年導入 AI 技術於24、48小時預報路徑誤差較113年度降低達12%、8%；且優於美日13~16%。
- B、引進美國國家海洋暨大氣總署開發之統一後處理模組，新增預報增值產品（如：能見度、陣風風速等），快速轉換預測結果為實用資訊服務。此外，建立新一代區域數值模式，最高解析度為2公里，已完成平行作業建置，每日執行兩次，可提供未來7日預報，提升區域模式服務量能。
- C、運用深度學習建立 AI 預報模型及預報指引，與過去統計降尺度相比，提升3至4週降雨預報技

術。除此之外，建置氣候診斷及統計後處理系統，定期產製預報指引，最終連結氣候監測與格點預報輔助系統，產製官方預報產品；完成臺東地區測站未來4天「焚風」預警產品之開發測試，預報校驗結果顯示：焚風機率預報具有可信度和區辨能力。此預警產品已介接到氣象預報中心，提供預報員參考。完成臺灣地區測站連續兩日高低溫機率預報之開發測試。

- D、活化資料治理，創造永續價值，完成國家氣象資料庫資料上架功能。
- E、持續提升使用者體驗，完成部分官網頁面優化，並推動新一代生活氣象 App 改版作業；另氣象語音客服「雲寶問天氣」已導入大型語言模型（LLM）結合檢索增強生成（RAG），提供氣象科普內容之口語化回覆，整體提升智慧語音氣象服務品質；完成日治時期《臺灣氣象資料大全》共9冊掃描，並進行繕打與製作複製本；翻譯日治時期臺灣總督府檔案及臺灣氣象報文第1、2冊。

(2) 精進氣象雷達觀測與災防預警系統_執行精進氣象雷達與災防預警計畫(108-114年)：

- A、自105至112年間陸續完成3座防災降雨雷達，同時將所有 S 波段雷達升級為雙偏極化功能，並導入3座空軍雙偏極化雷達觀測資料，不僅提升雷達監測劇烈天氣的準確度，同時透由綿密的雷達觀測網，強化氣象雷達網作業韌性。整體擴展雷達最低高度(低於1公里)觀測範圍擴展約達2倍，且雷達估計降雨量準確度可提升達16%。
- B、執行「金馬雷達建置暨即時災防預警推升計畫」：「金門觀雨雷達規劃設計監造」採購案辦理地形測量、地質鑽探調查及修正規劃報告書等工作，「馬祖觀雨雷達規劃設計監造」採購案辦理「水土保持設計圖說」及「加強山坡地雜項執照辦理與送審」工項；並辦理觀霧雷達儀採購計畫、資格、規格擬訂會議，刻正委由臺灣銀行採購部代辦雷達儀採購。

- C、完成移動式氣象雷達工廠測試及啟運，預計115年3月底前可運抵臺灣。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。完成臺灣南區氣象中心1樓及新七股雷達站2地之雷達生活應用展示建置。
- D、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。
- E、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) 強化海象環境監測與預警應用服務_執行智慧海象環境災防服務—科技創新計畫(111-115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 21 站近岸異常海象監測站與 16 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) 精進海域放射性物質擴散預警監測_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 天之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。至 115 年 2 月底止，福島電廠共有 17 批次的含氚廢水排放，其氚總量共 31.3 兆貝克，模擬與採樣結果皆顯示，目前福島含氚廢水對臺灣周圍海域無顯著影響。
- B、迄今已完成福清、秦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) 強化農、漁與綠能領域之氣象服務韌性_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及未來1個月旬累積雨量預報，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11月25日與澎湖縣政府簽訂合作備忘錄。

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參考依據。

(2) 精進農業水資源氣象客製化研發_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) 提升衛星監測技術與光電氣象應用_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 自動辨識衛星影像演算法，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) 強化農業氣象站維護與資訊服務_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、提供96項次農業所需氣象資訊予農業單位，強化跨域應用。

(3) 提升自動化海氣象監測與無人機應用_執行強化災防服務及環境監測-智慧海象環境災防務計畫(110-115年)

- A、完成觀塘海氣象平台建置作業及所需電力系統與自動觀測等設備之安裝測試，並持續進行苗栗海氣象樁結構體在利用工程，期能強化近海氣象監測資訊，以提供天氣預報及劇烈災變天氣之防救災作業應用。
- B、完成大氣邊界層觀測系統（無人機觀測系統）

優化作業，包括提昇無人機定位精確度、自動起降設備與電池管理，使觀測系統朝向例行作業化目標改進。

- C、已完成3套剖風光達系統建置，穩定提供每10分鐘解析之剖風監測數據。114年亦完成國內自主研發之剖風光達離型設備1套，預計於今(115)年完成2套自主研發之剖風光達系統建置。

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) 精進衛星定位技術與地震前兆分析_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) 強化南部海域地震海嘯監測系統_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)：架構調整案廠商完成伺服器汰換並繳交完工報告；完成114年4期現有海纜觀測系統之陸上站管理維運及觀測系統維護。
- (3) 提升強地動觀測與智慧化地震預警_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。

6、強化氣象產業與永續發展：

- (1) 調整氣象法規體系與公眾溝通環境：為營造我國氣象產業發展有利環境，114年辦理3場「氣象法及相關子法社會溝通會議」，議題為氣象法及氣象預報警報統一發布辦法等相關法規。
- (2) 培育氣候金融與綠能產業人才：因應我國氣候相關財務揭露與2050淨零碳排等氣候變遷轉型及發展行

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氣候相關財務揭露實體風險評估之應用等課程，累積至今已有251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) 海氣象科技整合與產業應用：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) 溫室氣體盤查與淨零管理：氣象署於114年12月9日完成全署113年度溫室氣體盤查報告書，全署61點位113年總排放量為11578.2998tCO₂e。完整成果與量化結果已彙整於113年度氣象署溫室氣體盤查報告書，可供後續精進盤查制度與擴大推動時之重要參考。

(二) 重要施政成果

1、提升數據服務效能與氣象科普素養：

- (1) 114年1月至115年2月，透過全球資訊網查詢氣象資訊者為2億2,271萬2,014人次，總累積瀏覽人次超過10億；氣象資料開放平臺之資料下載超過18.47億次，使用智慧型行動裝置安裝生活氣象 App 計53萬8,924人次，累積下載達619萬人次。
- (2) 114年1月至115年2月，氣象署署本部接待機關、學校、團體參訪計209梯次6,503人；參訪臺灣南區氣象中心附設展示場計1萬9,527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1萬12人；受理申請提供氣象、海象或地震等資料案件計2萬1820件。
- (3) 114年1月至115年2月發布一般天氣預報：全國各鄉鎮市區天氣預報共62萬4,128報，臺灣附近各海域漁業氣象預報共5萬4,272報；發布各類災害性天氣特報：低溫372報，豪雨、大雨特報共873報，濃霧特

報共211報，陸上強風特報共1,195報；即時天氣訊息2報，長浪即時訊息185報，大雷雨即時天氣訊息1,001報，高溫資訊616報；熱帶性低氣壓8報、颱風警報共88報，至2月較大規模或較劇烈豪雨加強作業4次。

2、預報技術精緻化與全時災防監測：

- (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，透由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115年2月，總計勸離329場計3,263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，於114年12月正式上線，供民眾參考及政府相關防災單位應變決策使用；115年3月2日起鄉鎮沿海大雷雨即時訊息上線，將預警範圍由陸地拓展至距岸10公里沿海，並針對海上移入之強對流引發9級以上強陣風，發布細胞廣播警訊，即時提醒沿海民眾、港口作業人員及漁業活動漁民，有效提升強風與強對流的即時預警，保障漁業、交通航運、綠色能源、經濟與海上遊憩安全。

- (5) 114年賡續辦理宜蘭、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，有助提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，12月17日完成基本設計書圖；114年12月1日金門觀雨雷達站房設計監造採購案決標。
- (6) 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月至115年2月接收各種氣象衛星資料12萬2,539次，處理與儲存資料量14萬4,452GB，產出應用產品643種。
- (7) 114年1月至115年2月，因應丹娜絲颱風暨0709大規模豪雨事件、薇帕颱風、0728豪雨、0730海嘯、楊柳颱風及樺加沙颱風警報暨0923大規模豪雨、花蓮堰塞湖與1020大規模豪雨、鳳凰颱風 CEOC 開設，氣象署共進駐(含參加視訊會議、進駐花蓮前進協調所)183人次；各氣象站進駐 EOC 共39人次。

3、強化地震與海嘯預警及都會區減災防護：

- (1) 114年1月至115年2月共發布顯著有感地震報告172次，小區域有感地震報告565次，其中透由災防告警細胞廣播訊息系統(PWS)發布地震預警計41次。另處理地震定位資料逾4萬1,000筆。
- (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，114年如期完成臺中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，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由35公里縮小至25公里（減少51%），具體提升中部都會區中大型地震之預警效能。

- (3) 114年1月至115年2月「臺灣地震與地球物理資料管理系統」提供資料服務計1,469人次、849萬9,061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。另賡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」，於114年10月提報並刻正辦理第3次修正計畫書相關核定工作，期程延長至119年。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。
- (5) 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1月至115年2月，與12家電視媒體簽約，即時推播警示訊息。

4、跨部會合作與產業應用實績：

- (1) 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）」，114年1至12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；114年新增5個高密度沿岸海氣象觀測站建置作業，完成全案新增110站沿海氣象站之目標；114年新增20艘船舶氣象觀測安裝測試，累計完成50艘船舶氣象站安裝作業。
- (2) 114年1至12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12月接收波浪觀測資料約26萬筆、海水溫觀測資料約220萬筆、沿岸潮位觀測資料約220萬筆、海流觀測資料約8萬筆；115年1至2月接收波浪觀測資料約6萬筆、海水溫觀測資料約2萬筆、沿岸潮位觀測資料約37萬筆、海流觀測資料約1萬筆。
- (3) 依「氣象水利防減災與氣候變遷合作協議」，於計畫

執行期間提供之水庫集水區客製化雨量預報成果，對經濟部水利署進行水情研判及供水情勢檢討發揮顯著助益；114年氣象署與經濟部水利署持續合作，提供水庫集水區氣象預測及無縫隙雨量預報等專業服務，114年共計提供28場次水情簡報；115年1至2月底止，共提供10場次的水情簡報，支援水資源管理決策，同時進行經濟部水利署客製化系統(QPE plus)維運作業，產製中期、展期及長期之雨量預報產品。

- (4) 在氣象署與農業部簽訂之「農業氣象資訊服務及應用合作」協議下，持續執行「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115年2月底，新增或升級150站農業氣象站。另參與農業水資源相關科研計畫，於9個農業氣象站新增設土壤水分監測計（累計達49個站），提供農業單位進行科研應用。在預報資訊方面，累計已作業化產製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個點位之精緻預報。

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，將賡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、精進氣象海象監測與預警服務體系：

- (1) 布建全臺防救災雷達觀測網：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) 建構環島海洋監測與異常波浪預警體系：配合「向海致敬」政策，持續強化相關海氣象觀測設施，除了辦理臺灣沿岸及離島地區自動氣象站、微型探空及無人機等高空剖面觀測建置作業、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、AIS 船舶自動觀測建置、海氣象資料浮標布建及維運；並建置環島異常波浪中控系統，優化異常波浪預報系統；維運東莒、彭佳嶼及桃園海岸陣列式波流遙測儀及臺灣北部、東北部近岸微波雷達系統。

- (3) 精進離島雷達站工程與觀測標準化作業：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。
- (4) 優化北方海域雷達網與觀測覆蓋率：完成東莒高頻雷達觀測資料之優化，提升資料穩定度與即時性，並同步評估其與桃園及彭佳嶼長程雷達資料之整合，擴增臺灣海峽北部及臺灣北部海面之觀測覆蓋範圍與解析度。
- (5) 建立氣象儀器全生命週期與資產管理體系：完成氣象儀器履歷管理系統及資料分級倉儲管理系統雛型建置與氣象觀測儀器及觀測站分級標準草案。
- (6) 推動智慧氣象站與多元決策支援服務：推動氣象站轉型作業與人力優化，使氣象站跳脫氣象觀測為主的業務框架，結合跨域合作與發展多元在地氣象服務，並主動支援各縣市防災單位，強化氣象站核心價值。

2、強化地動觀測與地震快速預警效能：

- (1) 全方位觀測網與 AI 智慧地震預警：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) 民間資訊應用與精進地震前兆技術：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) 南部海域海纜觀測與海嘯預警能力：廣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、高速運算能力升級與導入AI預報作業：

- (1) 第6代高速運算電腦與測報基礎建設：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) 新竹氣象科學園區規劃與建設計畫：「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年底辦理營造與機電採購案。
- (3) 硬體規格升級與調整機電設計規劃：因應新世代GPU規格快速演進，需全面滾動調整資料中心機電設計規劃及新竹氣象站之整體活化利用，致使設計內容與契約範圍需重新檢討進而影響進度，於114年11月25日提交修正計畫至國家科學及技術委員會審查，延長新竹氣象科技園區建置期程至117年，以確保計畫執行品質與進度合理性，期使整體計畫得以穩健推進並達成預期目標。

2、發展AI應用與提升氣象監測解析度：

- (1) 建構高解析度地面氣象分析與鄉鎮級預報：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。
- (2) 強化AI衛星降雨預估與溫室氣體監測：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) 精進近岸波浪預警與裂流監測技術：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) 強化颱風形成預警與提升太空天氣預測：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；建置太空天氣數值預測系統作業化。
- (5) 建立跨部會含氫處理水擴散模擬預警：因應日本持續排放含氫處理水，與核能安全委員會合作，結合海洋傳輸擴散預報模式，發展及強化氫水擴散模擬預警系統，並進行每日常規作業，提供氫水預報潛勢資訊，降低對我國海域生態之影響。
- (6) 優化 AI 在地化降尺度預報技術應用：發展 AI 天氣降尺度技術的在地化應用，提升資料清晰度，115年將增加不同訓練資料集與訓練變數重新訓練降尺度模組，新增降雨等的氣象變數輸出，並持續進行模型優化及參數調校，以期強化天氣預報災防情資的相關研判。
- (7) 應用 AI 技術精進月尺度與季尺度氣候預報：應用 AI 降尺度與偏差修正，導入氣候預報作業，發展臺灣官方版未來1至3個月溫度及雨量縣市預報，強化防災整備時間與國家氣候韌性。

(三) 優化有感服務，貼合各界需求，活化夥伴關係

- 1、推廣氣象科普教育與環境教育：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、提升農業水資源應用與強化產業資源共享：
 - (1) 農業氣象應用與精進氣候調適服務：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) 水庫集水區中長期雨量預報服務：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(QPEplus)維運，作業化產製中期、展期及長期之雨量預報產品。

- (3) 創新試用方案促進氣象服務產業化：實施「氣象資源創新試用方案」，截至114年12月，共有20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) 地震速報資訊共享與提升防災意識：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、精進氣象產業發展與提升永續價值：

- (1) 攜手氣候服務聯盟促進產業發展：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) 優化氣象法規體系提升人才培育效益：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) 推動氣候服務職能訓練提升專業認證：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) 規劃數位服務與提升氣象資料價值評估：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、強化數位服務體驗與提升智慧生活應用：

- (1) 優化氣象官網與 App 數位服務體驗：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) 強化 AI 海氣象資訊與提升海陸預警服務：配合智慧運輸系統發展建設，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，開發人工智慧技術與服務。

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，114年度辦理「人工智慧(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

新一期「智慧運輸系統發展建設計畫(114至117年)」經行政院113年3月26日核定，114年度延續過去亮點成果，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，並透過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，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、為將智慧交通提升道路安全推動擴散於縣市政府執行，本部結合「智慧運輸系統發展建設計畫」補助地方透過先進智慧交通技術，於路口、路段針對行進中車輛或行人進行偵測防護，114年補助19縣市辦理25案計畫，改善範圍包含弱勢行人偵測告警113處、緊急車輛優先通行33處、山區及彎道安全示警系統23處、行人偵測照明系統12處、及非號誌化路口告警及其他安全偵測等129處，合計310處路口進行安全改善。
- 2、114年補助20個縣市執行交控中心功能擴充、主要幹道號誌智慧化及智慧廊道升級等共28案，提升整體路網通行效率、進而減少二氧化碳排放量，各縣市透過交通大數據收納、多元化儀錶板、號誌時制最佳化等智慧機制，讓用路人通行更有感；如臺北市在既有的交控中心功能上導入 AI 技術應用，針對內湖科技園區進行大數據蒐集及深度分析，並提出相對應的交通改善策略；屏東縣延續往年成果，持續打造全國最長的動態號控智慧路廊，該智慧廊道透過 AI 影像分析，計算路口車流量及行人需

求，並自動化調控號誌，大幅提升路網通行效率、減少尖峰期間車流壅塞時間，減輕第一線交警指揮負擔。

- 3、智慧交通行動服務應用部分，本部已完成開放式功能模組應用程式介面（Application Programming Interface, 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。另因應公私部門數位化程度提升，公部門逐步從主導角色轉型為輔助角色，結合業界動能與標竿業者建立策略合作關係，公私協力發展交通行動服務，促成第三方服務開放，供地方政府及民間企業加值應用。
- 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) 因應自駕車發展及提升智慧交通數位轉型，本部設置淡海試驗場域114年累計完成37處車聯網路側設施佈設，另參照國際車聯網 SAE J2735標準訂定臺灣協同智慧運輸車聯網路側設施資通訊開放標準(Taiwan C-ITS Roadside Open Standards, TCROS)，除精進檢討已訂定10項車輛行駛基本訊息需求之標準，並新增 TCROS 資訊發布定位及道路安全訊息等2項標準，以確保我國未來 TCROS 應用服務落地時，在執行上符合一致性及穩定性的需求。同時輔導國內地方導入具 TCROS 標準傳輸功能之相關設備，以提升地方車聯網落地應用能力及智慧交通產業轉型。
 - (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10月辦理「自駕車推動策略研析—公共運輸導入自動駕駛推動及執行管理」計畫，透過安全指引引導自駕公車安全地進入實驗階段，聚焦評估更符合我國國情需求之自駕公車落地發展策略與政策建議，同時結合本部電動巴士相關推動政策，尋求潛力電巴業者鼓勵其持續發展，以長期發展為目標精進技術量能，為未來商業化服務應用奠定基礎。

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) 本平臺以標準化應用介面對外提供加值介接服務，並收納全國臺鐵、高鐵、捷運、輕軌、貓纜、林鐵、市區公車及公路客運、臺灣好行、公共自行車、即時路況、道路交通事件、停車、充電站(樁)、航空、航運、旅運票證、基礎路段編碼、交通路網圖資、觀光、氣象等，多達4,800動靜態資料流通共各界加值應用。
- (2) 配合2050淨零轉型「運具電動化及無碳化」關鍵戰略行動計畫，訂定電動車充電樁標準，並推動資料收納流通作業，輔導各單位以標準化格式供應充電站(樁)動靜態資料，資料範圍涵蓋國道服務區、交通運輸場站、觀光景點、各縣市之充電場站。
- (3) 積極協調私部門加入運輸資料整合流通生態系，邀請汽機車共享運具及電動機車電池交換站業者共同研商API服務規範，鼓勵開發API服務上架至平臺，期透過公私協力共創雙贏互利，拓展運輸資料服務合作供應。
- (4) 因應高齡化社會趨勢，結合交通平權政策，優化高齡者友善出行資訊面服務，以醫療院所及觀光景點周邊之交通運輸場站進行試辦，盤點高齡用路人出門至到達場域間之所需交通班次、轉乘服務及場站友善設施等資訊，以此確立具體資料規範，作為後續資料標準化及收納的依據。
- (5) 積極推動慧道路發展，強化「道路設施數位化」基盤，編制道路設施數位化指引文件，並優先推動標誌設施數位化填報與自動化上傳機制，建立一致且可遵循的作業規範，持續辦理智慧路廊數位化設施資訊收納。

(三) 114年度交通公共建設暨前瞻績效

行政院114年度一般公共建設暨前瞻計畫，合計列管420項計畫，整體預算約8,137.09億元，其中交通部132項計畫，整體預算為2,922.91億元，占總體35.92%，且執行經費達成率高達97.71%，高於行政院設定目標值95%。同時交通部積極落實職業安全衛生管理，強化工程風險控管，於114年勞動部所辦

政府機關推動職業安全衛生績效榮獲「優」等，顯示職安推動已見具體成效。

(四) 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。

(五) 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，賡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，聚焦中部國道及台74線示範路網，盤點並分析連假期間上匝道管制、下匝道通行、事件衝擊、路肩開放及使用資訊提供等五大關鍵交通壅塞挑戰。完成25個核心功能知識庫及模式庫模組規劃，並以高速公路路況資料試作大數據管理平台雛型，完成交通監控、流量/速率預測、設備監測及匝道儀控決策等功能測試。

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) 完成新版都市交通控制通訊協定3.5版，並於114年11月27日正式函頒。

C、推動交通行動服務 (Mobility as a

Service, MaaS) 應用深化與跨域合作

於「運輸資料流通服務平臺(Transport Data eXchange , TDX)」持續提供交通行動服務相關功能模組，並結合業界動能與標竿業者建立策略合作關係，公私協力發展交通行動服務，促成第三方服務開放，供地方政府及民間企業加值應用。

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，更回饋資料供運輸研究所及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。

(2) 運輸安全

A、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系統，發展鐵路臨軌工程計畫的安全管理系統，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、推動高齡者交通安全多元體驗學習計畫

配合「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，發展高齡者交通安全體驗學習活動及數位學習輔助軟體，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，可提供後續交通、教育相關部門開發交通安全教育多元教材之基礎。

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衝突情形，協助道路管理機關診斷路段可能的危險熱區。

D、導入道路安全檢查制度

透過不同型態路段的試辦檢查，驗證113年研提之道路安全檢查工具，並完成修正道路安全檢查表及手冊第一版，同步規劃道路安全檢查人員培訓與認證機制，從機制面充實檢查人力，做為推動道路安全檢查的基礎。另持續研修公路法授權制定的「公路基礎設施安全管理規範」(草案)，做為推動道路安全檢查的法規依據。

E、研提海上自主水面船舶(MASS)安全管理模式之風險評估與因應對策

透過蒐集國際海事組織(IMO)公布之 MASS Code(自主船章程) 核心內容，比較歐盟及其他先進國家的技術推動、風險辨識與管理措施，以掌握全球發展趨勢。同時，結合產官學研意見及臺灣海域特性，評估自主船舶於我國沿海、港區與運輸場域可能面臨的風險，據以研擬我國 MASS 發展的因應策略、優先課題與行動方案。

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，針對國內複雜道路情境完成19類設置圖例與運用解說，針對非典型、難以配置相關交通設施卻又常見於國內道路環境的複雜道路，提出相關設施的配置與設計圖例，同步滾動檢討一般道路情境之前期成果，以有效提升國內交通工程設計能力與品質。

G、應用科技技術提升道路交通安全

114年盤點近年本部智慧運輸系統發展建設計畫

補助地方政府應用科技計畫成果，並參考國際ITS發展計畫期程，彙整國內外科技技術輔助之重要道安改善計畫，完成路側動態警示牌面設置指引，以及研擬科技技術應用於道路交通安全類之補助提案原則草案，並透過概念性驗證成效，建立驗證流程標準化，提供地方政府推廣落地技術過程參考，以提升國內科技技術應用於道路交通安全之成果品質。

H、建立道安改善專業人力培育及技術提升

114年完成道路交通安全改善成效評估報告及簡易查詢網站建置，並推動道安從業人員在職教育訓練，完成「道路交通安全」教科書章節架構與規劃，以及我國道路交通死亡事故調查及報告系統作業手冊。透過成果盤點與制度設計，建立基礎工具與教材框架，並提供地方政府及相關單位在推動改善措施時之參考，逐步提升專業人員對事故根本原因之理解與改善資源之應用能力，奠定後續制度化推動之基礎。

I、應用影像辨識技術開發市區客運風險分析工具

114年盤點市區客運與事故特性相關研究，建立計畫研究架構，回顧國內外運輸安全、自然駕駛、先進駕駛輔助系統、駕駛行為分析及影像辨識技術應用等文獻，並辦理多場次客運業者座談會，掌握不同地區與營運類型業者之安全管理需求；同時應用事故資料分析釐清市區大型車輛事故特性，研提行車異常事件與風險分析指標，並蒐集小規模車內外影像樣本，盤點不同業者、車型與路線差異，確認影像辨識技術可行性；另啟動市區客運自然駕駛資料蒐集計畫，並輔導國道客運業者應用影像辨識技術精進安全管理，建立安全管理關鍵績效指標，完成教育訓練活動，提供後續技術開發與制度推動之基礎。

J、研發橋梁維管新技術

完成開發及精進可用於檢測橋梁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，113年完成建立橋梁3D影像模型作業程序，以瞭解構件劣化分布，114年開發多時期比對技術，以追蹤構件劣化狀況。

K、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。

L、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雛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。

M、發展影像越波判釋技術

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) 完成與六區區域中心合作辦理6場次「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。

(E) 在道安改善計畫部分，各區域中心114年已盤點地方縣市道安問題，並辦理相關課程訓練，另針對縣市選出的改善地點完成事前績效評估。

(4) 國際海空競爭力

A、海運國際資料庫維護精進及議題分析

114年完成1至11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、空運國際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新，完成議題分析包括：東南亞往返北美市場之客量變化分析、高雄機場新航線市場探索，並持續精進資料庫統計分析功能。

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、香港赤鱘角機場)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，落實資訊公開及民眾參與已參照各界意見完成草案修訂，依氣候變遷因應法規定函送環境部。

B、推動淨零綠運輸

辦理事業減碳通勤優良單位標章制度試辦活動，計有醫療、運輸、金融、能源、資訊等20家事業單位參與，8家獲頒金級標章及12家獲頒綠級標章，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因應淨零轉型策略規劃之行動計畫研擬及共享運具連結公共運輸指引。

C、推動運輸氣候變遷調適

114年完成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，更新調適課程師資庫，研析公版教材編撰機制。

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、10月及11月辦理9場次分區說明會。

- (B) 完成「環島1號線優化改善檢討報告」。
- (C) 完成6條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。
- (D) 配合相關法規修訂，完成「自行車道系統規劃設計參考手冊(2025年修訂版)」。

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應用。
- (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增值計畫-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（數位創新增值項）」、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）。

(六) 綜理參與 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：

經前期計畫(110-113年)之推動，已進行國家核心路網數位化、永續幸福交通運輸等亮點，然仍有賴持續促進資源整合及連結，發展跨域科技整合，如人工智慧、大數據分析等，故115年將聚焦於 AI 技術應用、數據治理、平權共善服務、淨零轉型等項目，加強擴散智慧號控應用，示範 AI 技術應於交通管理策略，運用 AI 打造創新智慧化便民服務，同時配合國家希望工程及「AI 新大建設-全民智慧生活圈」政策，實現以交通為本、以人為核心的創新服務環境。

- 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、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(Transport Data eXchange ,TDX)」，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，推動「綠色運輸服務平臺」，整合 TPASS 多元回饋方案及企業資源提升民眾、企業員工之公共運輸使用意願，並導入碳足跡計算機制，作為未來政策評估與民眾回饋依據。
- 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」，作為我國車聯網-蜂巢式技術 (Cellular Vehicle-to-Everything ,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：本部秉持「以運輸資料開放流通驅動多元加值創新應用發展，打造我國韌性、多元的交通服務數位基盤」為目標，持續強化交通大數據基礎建設軟硬體及資安環境，建立雲原生容器化服務與管理架構，

提高基礎建設擴充彈性與可靠性。另因應我國推動車聯網、智慧道路，以及 ESG 綠色運輸服務數據發展應用需求，擴大升級運輸資料流通服務平臺(Transport Data eXchange ,TDX)，支持公部門及私部門數據之開放流通、跨界整合及應用。

6、推動 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，研訂交通領域 AI 風險分類建議及使用 AI 之參考建議或指引，提供交通部門推動 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中央及地方導入 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。目前在交通場域引入 AI 新興科技應用之計畫有鐵道局於所執行鐵路改建工程範圍，建立鐵道交談式專家系統，並利用空拍 AI 辨識臨軌施工風險，以提升巡檢及工程管理效率；中央氣象署發展 AI 海象預報、低海溫預警、雷雨胞即時預警及智慧低能見度監測技術，應用於澎湖與全臺各地，以提升海陸空交通場域的安全性與預報精準度；公路局推動 AI 交通客服提升民眾服務品質及效率，建立跨單位數據應用基礎，以數據支持決策。

7、推動人工智慧在都市交通管理應用

(1) 廣續運用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) 廣續針對人工智慧號誌控制研發成果，探研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、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，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。
- 2、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，並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)，暨針對相關制度、工具與人力等進行擴充與整備。
- 3、精進我國船舶安全營運及防止污染管理制度(NSM)之執行作業研究，將著重於NSM評鑑之各類船舶檢查及流程之執行作業，並透過蒐集與彙整風險管理相關資料，全面掌握我國與國際在NSM作業上的差異，以做為航港局未來強化NSM評鑑制度的重要參考。
- 4、研提道路交通標誌標線號誌設置之參考指引完整版，將綜整113、114年之研究成果，強化各情境圖例間的調和與關聯，新增介間模組圖塊；另精進設置規則檢討修正機制，並研提參考指引維護更新機制，以提供相關單位辦理之參考應用。
- 5、建立道安改善專業人力培育及技術提升延續114年成果，持續完成道路交通安全改善成效評估報告及在職教育訓練，並完成「道路交通安全」教科書定稿，建立完整教材內容，另完成死亡事故調查員／分析員培訓課程規劃。藉由教材深化與專業訓練制度設計，強化人員專業素養，且透過成功案例分享，協助各級道路主管機關掌握改善策略成效，並提供可複製之推廣模式，以提升道路交通安全改善之專業能力與政策執行品質。
- 6、應用影像辨識技術開發市區客運風險分析工具是延續114年研究架構為基礎，針對車外環境(含他車、用路人及道

路設施互動)開發影像辨識技術，並滾動修正研究架構；應用所開發技術篩選蒐集資料中的車外行車異常事件，分析其好發情境與特性，從業者及監理機關角度提出精進安全管理策略；同時依據研究成果，研提相關設備規格、安裝方式及資料格式建議，建立車外異常事件辨識技術之應用基礎，逐步提升市區客運安全管理能力。

- 7、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。此外，透過與國際組織合作，就國際間關注之公共運輸政策議題，規劃於115年10月前辦理國際交流活動，透過新興智慧技術應用與公共運輸發展趨勢及政策，進行公共運輸發展之經驗與案例分享。道安改善部分，將持續輔導各縣市探討地區道安課題與研提改善方案、辦理教育訓練，另將針對114年選取的改善地點完成改善後績效評估。
- 2、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。
- 3、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；另推動「航運產業升級方案」各項措施，以促進我國航運產業升級轉型。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，以做為本部、民航局及機場公司後續推動參用，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、擴大推動事業減碳通勤優良單位標章制度試辦活動，公布事業員工綠運輸通勤指引，以普及綠色通勤。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、由本部尋找願意試辦低碳交通區之地方政府及相關單位，規劃選定2處試辦場域(包含景區型低碳交通區)，共同討論研提具體可操作之試辦計畫，做為本部推動低碳交通區試辦及規劃未來擴大推動之參考應用。
- 4、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，撰擬捷運與輕軌之指引內容及應用案例研析，並彙整與提報「維生基礎設施領域」調適行動方案(116-119年)送環境部納編於「國家氣候變遷調適行動計畫」(116-119年)；另持續辦理調適教育訓練課程及工作坊，針對112-115年課程辦理成果進行總評估，更新運輸調適知識本，編撰運輸調適公版教材。
- 5、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，賡續辦理環島及

多元路網優化改善，就已完工路線辦理完工檢視，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。

- 6、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，以人本安全、智慧創新之理念，持續推動交通安全觀念，致力於交通平權，強化運行便捷、提升服務品質、優化觀光質量、精進氣象服務，並完善綠色交通運輸，開創永續發展新局面，期能創造安全快捷路網及便利舒適服務，提供民眾安全、友善之交通建設與服務，落實以人為本之交通安全永續目標。