中華民國 115 年 11 月

立法院第 11 屆第 6 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、 落實運輸安全人本交通　1

二、 建構韌性交通便捷網絡　13

三、 推動智慧創新科技應用　26

四、 拓展觀光產業升級轉型　31

五、 精進郵政氣象品質效能　39

六、 實踐淨零永續綠色運輸　42

參、結語　48

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。

交通建設與服務，與國民日常生活密切關聯，涵蓋陸、海、空運輸業務範疇，並涉及觀光、氣象、郵政等多元領域。為建構更加安全、高效、韌性及永續的交通環境，提供貼近民眾生活的升級服務，交通部將積極推動交通運輸效能提升，持續深化智慧交通創新應用，並秉持「人本交通 智慧安全」核心價值，聚焦於六大施政理念，包括「落實運輸安全人本交通」、「建構韌性交通便捷網絡」、「推動智慧創新科技應用」、「拓展觀光產業升級轉型」、「精進郵政氣象品質效能」及「實踐淨零永續綠色運輸」，透過以人為本的具體實踐與 AI 科技的發展應用，致力為全民提供更為便捷優質的交通建設與服務。

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、 落實運輸安全人本交通

打造以人為本的交通環境，持續推動陸海空運輸安全及完善交通建設與服務，精進道路安全政策與駕照管理制度，強化鐵道安全管理及海空運輸安全，並致力落實

偏鄉與離島運輸永續及交通平權，提供安全與便捷的交通運輸，實現人本交通理念。

（一）建構以人為本用路環境

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，115 年 1 至 8 月道路交通事故 30 日死亡人數為 1,777 人（較 112 年同期減少 212 人，-10.7%），呈下降趨勢。進一步觀察 115 年 1 至 8 月各項重要指標，與 112 年同期相比，機車事故減少 217 人（-17.1%）、高齡者族群減少 10 人（-1.3%）、行人事故減少 21 人（-9.5%）、兒少族群減少 29 人（-52.7%）、酒駕造成事故減少 99 人（-56.6%），將持續針對各項指標變動落實道安政策推動與長期趨勢追蹤。

1. 推動政策與法規：

(1) 落實道安工作：依 113 年 1 月 1 日施行「道路交通安全基本法」訂定國家道路交通安全綱要計畫（113-116 年），「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，115 年已召開 3 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。

(2) 修正發布行人專用號誌燈號顯示意義：115 年 3 月 11 日已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，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。

(3) 完善校園周邊通行環境：115 年 1 月 22 日函頒修正之「校園周邊人行空間改善參考指引」，增加通學區內交岔路口 10 公尺內不得另行規定停車處所之說明，並增加通學區起（終）點標誌、標線於交岔路口之設置圖例，以利地方政府規劃建置計畫，完善校園周邊之通行環境。

(4) 預告修正「道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法」第 4 條：直轄市與縣（市）政府獲分配道路交通違規罰鍰收入，法定提撥比率由現行「至少 12%」提高至「100%全數專款專用」，確保違規罰鍰回流第一線，用於交通安全改善與執法，守護全民用路安全。

2. 改善人行用路環境：

(1) 行人用路環境改善部分：包括路口行人安全設施改善、人行道改善、校園周邊道路改善、減少路側障礙物、行穿線退縮、行人早開專用時相等，也推動路口停止線與行穿線淨距修正為 2 至 3 公尺、強化路口行人穿越道照明，以及推動汽

車車窗黏貼隔熱紙可見光透過率管理等，建立完善的用路環境。

(2) 實體交通工程改善成果：交通部、內政部與地方政府共同推動改善計畫，115 年 1 至 8 月辦理成果路口行人安全設施改善已完成 1,652 處、改善人行道已完成 154.64 公里、減少路側障礙物已完成 475 處、校園周邊道路改善已完成 180 處，以上資料已由道安總動員網站揭露相關資訊，增加民眾參與管道，每月均定期更新事故統計。

3. 加強道安教育多元宣導：

(1) 路老師高齡者交通安全宣導團：115 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，115 年宣講預計辦理 1,700 場次，截至 115 年 9 月底已辦理共 1,813 場次、計 44,509 人次之宣導活動。

(2) 多元管道宣導停讓觀念：透過各項多元媒體通路加強停讓文化與道安意識宣教，9 月交通安全月，也透過縣市、部會及企業一同加入宣導停讓行人規定，以建立正確的用路觀念。近期亦修正「道路交通安全處罰條例」，包括駕照管理三策略、加重無照駕駛、不停讓行人致死等規定。

4. 機車安全教育推廣計畫、自行車（微型電動二輪車）安全騎乘教育訓練計畫：

(1) 114 年起推動機車安全教育推廣計畫：為促進年輕人與高齡者騎乘機車安全，提升年輕人交通安全觀念與騎乘技巧，以及強化高齡者交通安全與防禦駕駛觀念，以「騎乘機車實際體驗」、「危險感知教育」兩部分，補助各縣市申請辦理。

(2) 115 年起推動自行車（微型電動二輪車）安全騎乘教育訓練計畫：為落實交通安全教育向下扎根，強化學生及外籍人士對自行車（微型電動二輪車）路權之認知，並具備正確騎乘技巧及應變能力，透過學科理論與術科實作雙管齊下，補助各縣市政府辦理教育訓練，以營造更安全的友善騎乘環境。

（二）強化駕駛管理制度

115 年起陸續實施駕照管理三策略共 17 項措施，「以人為本」為改革核心理念，透過駕訓完善配套訓練，強化違規行為矯正，讓駕駛人具備正確觀念與道德，及安全駕駛能力，以減少交通事故風險。

1. 加強考照鑑別度，完善駕照改革措施：

(1) 實施機車筆試新制：115 年 1 月實施機車筆試新制，題型刪除是非題，改為 50 題選擇題，提高危險感知情境題出題比例至 30%；114 年機車筆試平均及格率為 69.05%，截至 115 年 9 月底約 27.2 萬人報考，並有 18.5 萬人及格，及格率 67.92%。

(2) 實施小型車場考暨大型車路考增加停讓項目：115 年 3 月實施小型車場考暨大型車路考增加停讓項目，貫徹「以人為本」的駕駛觀念考驗。

(3) 實施汽車筆試新制：115 年 6 月實施汽車筆試新制，改採全選擇題，首納危險感知情境影片題，考題由 40 題增至 50 題，114 年汽車筆試平均及格率為 85.7%，截至 115 年 9 月底約 9.9 萬人報考，並有 8.5 萬人及格，及格率 85.73%。

(4) 推動機車道路駕駛訓練：115 年 9 月完成法規預告作業，將以 116 年 1 月 1 日正式實施為目標，推動機車道路駕駛訓練，培養實際道路安全駕駛能力。

2. 強化回訓違規行為矯正：

(1) 增加矯正防制班：115 年 3 月增加矯正防制班，擇定 3 大類違規包含闖紅燈、未依規定減速、無號誌路口未依路權行使之特定累犯，要求道安講習即時矯正錯誤觀念。115 年 3 月 31 日起至 115 年 9 月底止，應參加矯正防制班之駕駛人共計 2,040 件，相較去年同期為 3,526 件，減少 1,486 件（減少 42.14%）。

(2) 實施吊銷禁考 3 年以上重考前須完成駕駛訓練課程：115 年 6 月實施吊銷禁考 3 年以上重考前須完成駕駛訓練課程，受吊銷駕照且禁考期間達 3 年以上者，重新申請考驗前，應完成道路交

通安全講習，並先至駕訓班完成駕訓課程；禁考期間達 6 年以上者，須再參加公路人員訓練所教育訓練課程。

(3) 酒駕再犯等重大違規加重講習時數：115 年 9 月 30 日起針對酒駕再犯等重大違規再犯行為人，以加重講習課程時數，深化安全認知。

3. 實施高齡換照制度：

(1) 主動關懷高齡者，70 歲以上繳回駕照者享 TPASS 乘車優惠回饋：依事故及違規統計資料分析，就常見違規及屬於事故肇因第一當事人為高齡者，以寄發通知單及電話聯繫方式，關懷高齡者留意自身駕駛行為與身心狀況。115 年 1 月 1 日起，自願繳回駕照長者，持敬老卡搭乘公共運輸回饋 50%，補助 2 年，每月回饋上限 1,500 元，截至 115 年 9 月底已補助 2 萬人。

(2) 實施換照新制：115 年 5 月 31 日實施換照新制，高齡駕駛人定期換照年齡由 75 歲修正至 70 歲，並採分齡關懷方案。滿 70 歲者，體檢合格並完成免費換照講習，可換照使用至 75 歲；至於滿 75 歲者則維持 3 年換照。截至 115 年 9 月底，已有約 24.6 萬人換照，整體辦理率達 68.67%。

(3) 預計 115 年底對於年滿 75 歲以上違規致肇事者，須自費至駕訓班完成實地駕駛訓練方可換

照，以關懷長輩安全，讓長輩更安全開車或騎車。

4. **推動毒駕嚴懲措施及強化源頭管理：**115 年 7 月 28 日立法院三讀通過「道路交通管理處罰條例」部分條文修正案，包括提高毒駕或拒測罰鍰、增訂毒駕及吸毒者預防性吊銷駕駛執照、因毒駕吊銷駕駛執照再次毒駕加重處罰、沒入車輛、同車乘客處罰鍰課予共同責任。汽車駕駛人需完成毒駕防制教育、戒癮治療等處遇措施後方可考照，並觀察 1 年無再犯始發給駕照等規定，以從源頭健全毒駕防制管理機制。

（三）精進鐵道行車安全管理

為提升鐵道行車安全，持續推動國家鐵路安全計畫，掌握國家鐵路安全水準；透過監理檢查督促鐵路機構落實法令規範；針對行車事故及事件辦理調查分析與檢討，防止類似事故再次發生；並依監理實務需求適時檢討修正鐵路相關法規，持續精進監理制度。

1. **控管高風險指標確保鐵路安全：**為保障旅客安全，持續推動國家鐵路安全計畫，115 年 1 月 9 日「國家鐵路安全計畫」進版（第三版），「車載人員零死亡」為首要目標，控管事故前兆高風險安全指標，以高風險關鍵項目管理，降低鐵路事故事件發生，提升安全水準。

2. **強化鐵路安全監理**：持續透過監理檢查，督促使各鐵路機構依規落實各項日常作業；除依法針對鐵路機構辦理年度定期檢查外，115 年 1 至 6 月，加強現場檢查深度，就安全關鍵項目共辦理 39 次例行性檢查、就鐵路營運及維修高風險項目完成 2 次特別檢查、4 次臨時性檢查，將持續執行各項鐵路監理檢查。

3. **依法落實各項監理制度並適時修法：**為健全鐵路監理制度，持續辦理法規修正，115 年 1 至 6 月，就「鐵路法」增加從業人員保障及「大眾捷運法」強化捷運安全監理機制；執行事故調查及檢討等作業，完成臺鐵專案調查、檢討及審議調查報告 10 件、高鐵審議調查報告 5 件、林鐵審議調查報告 1 件。

4. **執行安全管理系統（SMS）以「車載人員零死亡」為目標：**為確保行車安全，依據「鐵路法」、「鐵路行車規則」等法令要求，發展相關策略，並整合既有營運維修作業，建立 PDCA 運作之安全管理系統（SMS），落實辨識鐵路系統、人員作業之相關風險，並經由 SOP、教育訓練及督導考核等機制，將行車運轉及客貨營運安全風險維持在可接受的範圍。期能達成「行車運轉」與「客貨營運」零責任事故，並積極引進 SMS 第三方評鑑作業，務實推行改善活動，以符合國家鐵路安全計畫達成安全績效指標「車載人員零死亡」為目標。

5. 落實臺鐵 5 年安全提升方案，達成 115 年整體事故（件）降低 29%之目標：為降低近年事故事件，督導臺鐵公司以「降低人員的失誤率」、「提升設備的妥善率」、「消除不安全的環境」、「完善組織安全體系」等四項策略，訂定「五年安全提升方案」（113 年至 117 年），從組織面、管理面、程序面、環境面、設備面及人員安全價值思維深入等面向，整體推動執行安全提升方案，並將持續依計畫執行，以減少事故（件）發生，依計畫達成 115 年整體事故（件）降低 29%之目標。

（四）推動偏鄉運輸永續服務

持續精進幸福巴士（含幸福小黃）：115 年已達成鄉鄉有公車（含幸福巴士）目標，後續將持續與地方政府合作盤點縣市境內運輸供需情形，針對公共運輸不足之偏鄉地區，輔導推動幸福巴士，擴大服務範圍，截至 115 年 9 月底，已輔導 529 條路線，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達 95.59%。

（五）落實海空運輸安全及離島交通平權

1. 落實海空運輸安全

(1) 飛安監理機制接軌國際：依據國際民航組織（International Civil Aviation Organization, ICAO）全球航空安全計畫（2026-2028 年修正版）精神，加強對國籍民用航空運輸業、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

產品維修與製造廠之安全管理系統（Safety Management System, SMS）監理；另依據 ICAO 發布第 17 號附約檢討修正「民用航空保安管理辦法」及國家民用航空保安計畫，確保與國際無縫接軌。

(2) 精進航管基礎設施與服務：為提升航空器運作安全與效率，115 年 6 月完成桃園機場 23R 跑道左右定位臺、滑降臺及測距儀汰換。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，推動第二塔臺新建及新一代低空風切警報系統建置計畫（115 年 6 月 5 日核定）；另因應未來航行量成長，推動新一代航管系統建置工作。

(3) 推動船舶汰舊換新，提升海運服務品質：持續強化離島海運運輸安全，推動東部高齡客船汰換計畫，114 年已汰換 2 艘老舊船舶，116 年預計再完成 2 艘民船汰換，其中綠島之星 9 號（臺東－綠島）預計 116 年 1 月交船，金星 13 號（臺東－蘭嶼）預計 116 年 12 月交船，以提升運輸安全與服務品質。

(4) 導入科技強化航行安全管理：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，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 年起辦理新離岸風場航行空間船舶交通服務（Vessel

Traffic Services, VTS）系統，已於 114 年 12 月完成新離岸風場航行空間 VTS 系統擴充建置，監控範圍由 673 平方公里擴充至 4,000 平方公里；並於 115 年 1 月 3 日啟用新離岸風場航行空間船舶交通服務（VTS）中心，預計 116 年底前完成新增 4 座雷達站（刻正辦理苗栗 2 座雷達站相關設計工作及建置新北、新竹等 2 座雷達站）。

2. 離島交通平權

(1) 強化離島機場建設與服務：為提供離島安全及穩定之飛航服務，辦理金門機場空側道面整建、馬祖北竿機場跑道改善及南竿機場 EMAS（工程材料攔阻系統）工程設計作業；另為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，其中蘭嶼、綠島機場賡續施工中，預計 117 年完工，七美、望安機場刻辦理招標作業。

(2) 維持離島航線基本民行：為滿足偏遠離島運輸需求，114 年蘭嶼、綠島、七美、望安及北竿等離島偏遠航線，持續給予業者營運虧損補貼及獎助金，密切關注該等地區之空運需求，有效提供離島居民適切之運輸服務。

(3) 提供離島海運補助：為保障離島基本民行需求，依據離島綜合建設實施方案，持續辦理離島基本航次補貼、離島居民票價補貼及金門重點節

慶連續假期包船計畫，提供金門縣、連江縣、澎湖縣、屏東縣琉球鄉、臺東縣綠島鄉、蘭嶼鄉等地區海運運輸補貼，落實離島交通平權措施。

(4) 完善離島港埠設施及旅客服務：為提供完善離島港埠候船環境及服務品質，115 年 6 月 30 日臺東富岡港旅運中心試營運，可提供 78 萬人次年旅客服務量；115 年 8 月金門港旅運中心啟用，可提供 350 萬人次年旅客服務量；預計 115 年底澎湖港龍門尖山碼頭客運服務設施完工，預計 116 年 5 月澎湖港馬公郵輪旅運中心完工；預計 117 年 7 月蘭嶼開元港候船室及聯外道路工程完工。另為確保旅客上下岸安全，115 年 4 月馬祖港南竿福澳新建 F1 及 F3 浮動碼頭啟用，預計 116 年底完成東莒猛澳浮動碼頭。

二、 建構韌性交通便捷網絡

擘劃便捷、高效的交通網絡，持續優化公路、鐵路、機場與港埠建設及服務，帶動地方及產業均衡發展，並加強災害應變及精進安全管理，強化陸海空交通系統運具聯防應變機制，推動相關補助措施穩定民生運輸量能，提升運輸效能及安全韌性。

（一）打造便捷公路網絡，串聯產業地方交通

1. 建構高、快速公路整體網絡，改善危險瓶頸路段連結地方生活圈：

(1) 115 年 7 月底前完成：

A. 通車：淡江大橋、台 61 線後龍觀海大橋及西湖溪橋改建工程、台 74 線大里一交流道增設北出匝道、國 1 五股交流道北出往台 64 線匝道、台 20 線瓦筏哈橋、台 9 線賓朗外環道。

B. 開工：國 1 甲線、國 1 北上線臺北及圓山交流道改善工程、國 1 圓山橋延壽加固改善工程、國 1 增設楠梓園區匝道工程、台 61 線新北至苗栗平交路口改善、台 61 線增設布袋新塭交流道、台 1 線水底寮路段外環道工程。

(2) 115 年底前完成：

A. 通車：台 76 線台 19 線以西路段改線工程、台 61 線中彰大橋改善工程、國 1 增設臺南路段北外環交流道。

B. 開工：國 1 增設橋科匝道及集散道路工程、國 1 增設岡山第二交流道、高雄屏東間東西向第 2 條快速公路。

(3) 116 年推動重點：

A. 通車：台 66 線立體化工程（6-9K）、台 39 線高鐵橋下道路延伸線優先路段、國 1 林口交流道、國 3 金城交流道、國 3 古坑交流道平面側車道工程等。

B. 開工：國 1 楊梅至頭份段擴寬、國 2 甲線延伸台 61 線、國 7 高雄路段、國 5 銜接蘇花改、

台 9 線蘇花安計畫、台 9 線雙流新路段拓寬等。

(4) 長期重要計畫：完成國 1 楊頭段、國 1 甲線、國 2 甲線延伸台 61 線、國 7 高雄路段、國 3 銜接台 63 線、台 61 線曾文溪橋、台 61 線新北至苗栗平交路口改善、台 61 線鳳鼻至香山段、台 61 線南延高雄、台 61 乙線（美港公路）高架化、台 62 線延伸萬里、台 62 線延伸宜蘭、台 72 線銜接台 61 線、台 86 線向東延伸、台 9 線蘇花安、台 9 線安全景觀大道、台 9 線雙流新路段拓寬、台 27 甲線延伸、高屏二快、屏南快、板龍快、新梅龍快、國道相關交流道增改建等。

2. 便捷海空港聯外建設，推動重要科學或產業園區聯外交通：

(1) 建設國際機場及商港聯外交通：如國 7 高雄路段、國 1 甲線、國 2 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及路廊規劃：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；配合桃竹苗大矽谷計畫，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」，銜接板龍快速公路形成便捷路網。

（二）建置高效鐵道路網，提升交通運輸效能

1. **高效鐵道路網，串聯城際：**無縫整合高鐵、臺鐵路網，優化城際與都會軌道，以低碳運輸串聯城鄉，落實綠色交通轉型。

   (1) 115 年推動：115 年 10 月 3 日完成桃園平鎮臨時站啟用，發揮中壢站通勤運輸之分流功能；115 年 10 月 17 日臺南市區鐵路地下化第一階段通車啟用，改善都市阻隔；完成臺南延伸永康鐵路地下化綜合規劃。

   (2) 116 至 117 年推動重點：持續推動桃園鐵路地下化計畫、嘉義市區及延伸民雄地區鐵路高架化計畫、彰化田中支線鐵路新建計畫、六塊厝鐵路立體化計畫、高鐵延伸宜蘭計畫、宜蘭至羅東鐵路高架化計畫、花東鐵路雙軌化計畫，縫合鐵路兩側土地發展，提升鐵路安全，並使區域均衡發展。

   (3) 長期重要計畫：持續推動高鐵延伸屏東、臺鐵海線雙軌化（談文至追分）、彰化鐵路高架、南迴線形改善暨瓶頸路段雙軌化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. **加速北、中、南都會捷運發展，打造便利永續交通生活圈：**

(1) **115 年完成項目：**協助推動臺中機場捷運(橘線)可行性研究及各項捷運計畫修正作業；完成臺北捷運信義線東延段及新北捷運三鶯線通車。

(2) **116 年推動重點：**持續協助地方政府推動各項捷運計畫修正作業；完成桃園捷運綠線第一階段通車；並加速推動基隆捷運及新北捷運三鶯延伸八德等路線開工。

(3) **長期重要計畫：**持續完善各都會區大眾運輸系統，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、捷運中和光復線（新北市段）、桃園捷運綠線延伸至大溪、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）擴展航線航網布局，優化機場營運建設

1. **持續提升國際旅運連結：**115 年夏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 3,017 班，較 108 年疫情前恢復 102%；另為爭取國際旅客來臺，持續協助航空公司新闢及復飛航線，並與相關單位共同協力推動境外包機來臺旅遊。

2. **穩健擘劃機場整體發展：**因應空運發展趨勢及國內外社經環境變遷，以宏觀角度及前瞻性思維，擘劃我國機場發展願景，打造東亞最具競爭力與韌性機場群，提出「臺灣地區民用機場 2045 年系統規劃」，115 年 7 月經國家發展委員會審議通過，將循序報請行政院核定；另持續研擬松山、臺中及高雄機場 2045 年整體規劃。

3. **完善桃園機場設施及服務：**第三航廈已於 115 年 4 月完成主體屋頂及外牆帷幕、10 月 12 日完成雲頂天花，刻正辦理室內裝修工項，預計 116 年底啟用，提供 4,500 萬人次年旅客服務容量。第三跑道辦理埔心溪改道等第一階段工程，預計 116 年 6 月完工；第二階段工程已於 114 年 11 月陸續開工，辦理建物拆除、管線遷移、排水整地等工項；預計於 115 年底取得所需用地後全面展開。

4. **優化機場航廈及跑滑道設施：**高雄機場東側立體停車場及 A 滑行道北移工程刻正施工中，預計 116 年 6 月陸續完工，新航廈主體工程辦理細部設計，預計 117 年辦理招標；臺中機場航機維修區第一階段招租作業預計於 116 年上半年啟動，以提升航機維修量能；松山機場國際線航廈耐震補強、嘉義機場航廈改（擴）建、臺東機場跑道整建工程辦理設計作業，以提升服務品質與飛航安全。

5. **推動機場捷運增設機場第三航廈站 A14 站：**配合第三航廈建設計畫進度辦理，並與機場第三航廈

同步啟用，持續辦理 A14 站結構工程車站裝修、核心機電及行李處理設備等工程。

（四）完善港埠建設服務，精進港群營運效能

1. **完善國際商港營運設施：**高雄港於挪威船級社「2025年全球貨櫃港口排名」中名列全球第9，在「港口基礎環境」、「航線密集度」、「生產效率」及「永續程度」等關鍵指標評比受肯定；另「全球貨櫃港口績效指數」中排名全球第17名，展現臺灣港群營運效能與國際競爭力。

2. **擘劃商港未來發展藍圖：**為持續提升港口營運效能，於115年5月29日陳報行政院「國際（內）商港整體規劃及發展計畫（116-120年）」，規劃投入約572.65億元；其中國際商港預計推動34項建設，經費約477.42億元，國內商港預計推動77項建設，經費約95.23億元。

3. **擴充港埠服務能量：**為提升高雄港貨櫃裝卸能量，115年1月完成第五貨櫃中心79號碼頭改建，可供2.4萬 TEU 貨櫃船靠泊，預計115年底完成第三貨櫃中心70號碼頭改建，可供1.8萬 TEU 貨櫃船靠泊，並持續辦理第五貨櫃中心77、78號碼頭改建；另為強化離岸風機預組裝作業能力，115年4月完成臺中港37、38號碼頭新建工程。另配合行政院營建剩餘土方去化政策，115年7月臺中港開始收容，預計116年11月填築完成南填方區50公頃土地。

4. 提升郵輪旅客服務品質：115年3月高雄港蓬萊旅運中心啟用，可供15萬噸郵輪靠泊，並增加14座人工查驗櫃檯及4座自動查驗通關系統。

（五）提升鐵公路安全防災韌性，強化災害應變與復原重建

1. 提升臺鐵鐵路安全韌性：

(1) 汛期整備到位：汛期前已要求各單位全面完成溝渠清疏，並落實各項防汛設施檢測與實兵演練，確保應變機制隨時可啟動。

(2) 科技監控高風險邊坡：全線 26 處邊坡運用「影像辨識系統」進行動態監控，掌握落石與外物入侵軌道。

(3) 告警系統持續擴建：全線 23 處「異物入侵告警系統（DWS）」正持續推進建置中，透過科技告警主動預防事故。

(4) 馬太鞍溪專案改善：針對馬太鞍溪堰塞湖防護，預計 115 年底完成隧道防水閘門與自動告警設施等改善工程，徹底強化防護能力。

(5) 集集線：完成沿線 7 座隧道擴挖補強及邊坡加固，提升行車安全，帶動沿線觀光發展，促進在地觀光逐步復甦，115 年 6 月 25 日恢復全線通車。

(6) 全力推動行政院 115 年 3 月 16 日核定「臺鐵宜花東及南迴線路段鐵路設施安全改善計畫」，從

根本提升東部及南迴鐵路的防災韌性，以落實整體安全改善，保障國人行車安全。

2. 加強公路邊坡防災監控：

(1) 國道邊坡：轄區 C 級邊坡均已裝設自動化監測儀器，沿線設置 90 座自動氣象站，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，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」，加強巡檢頻率，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，導入光達測量、UAV 航拍監測、預警攔石網落石告警系統等，提升省道邊坡之抗災能力。

3. 強化公路橋梁安全檢測：國、省道橋梁均按「公路橋梁檢測及補強規範」每 2 年辦理 1 次定期檢測，就跨河橋梁等自主提升橋梁檢測頻率，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，以確保橋梁行車安全。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. 落實公路預警防災管理：平時透過「防災宣導」，建立民眾「知災、避災、離災」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（CBS、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」目標。

5. 積極搶通災害路段及災後重建復原：

(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，導致花蓮縣光復鄉遭洪水淹沒，及台 9 線 232K 馬太鞍溪橋遭沖毀等災情。為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，避免嚴重損害再發生。

B. 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，以短期可改善及復原、便利基本物資運送為原則，減少大規模開發，讓災區自然復育，並因應氣候變遷，加強調適策略，強化災害預防及應變能力。

(2) 馬太鞍溪橋三階段搶修復原：

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，114 年 10 月 10 日下午 3 時通車。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 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：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：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，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。

6. 無人機應用於交通領域，建構安全交通韌性防線：

於施工巡查時，運用無人機掌握現場狀況，確認工程進展及工地安全；於邊坡巡檢時，深入陡峭山壁，提早發現風險及時封路；於橋梁檢測時，拍攝人工難以檢查之橋梁死角，利用 AI 找出裂縫及結構損傷；於救災支援時，掌握受困人員位置及交通設施受損情況，讓搶修更快速、安全；透過河川監測，於颱風後檢查橋墩掏空風險，及早補強與清淤。在污染防治部分，掌握油污擴散範圍，協助船隻快速清除；並透過氣象觀測，測量大氣邊界層高

空之溫度、溼度、氣壓、風場及 $PM_{2.5}$ 資料，掌握即時氣象與環境資訊。

（六）強化陸海空交通運輸系統運具聯防應變機制

1. 蘇花中斷應變機制

(1) 蘇花中斷環島串聯：由臺鐵公司加開花蓮經南迴線至新左營列車，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) 海陸交通即時備援：由公路局、臺鐵公司評估啟動海運備援，並由航港局依據疏運計畫 3 小時完成研擬船舶備援航班，於確定啟動後之次日至少提供 1 航次船班。

2. 離島應變機制

(1) 優化離島疏運應變：離島地區因天候導致停航，請航空公司加開或加大機型外，並安排船舶投入備援，視需要協調軍機投入疏運。為優化軍機候補程序，金門機場自行研發系統，納入電子化艙單登錄、軍機場禁止拍攝切結書、保險收費與收據等作業。

(2) 海空交通運具聯防：離島機場受天候影響暫停起降，依據疏運緊急應變機制計畫，航港局配合民航局需求，在海象及航行安全條件許可下，即時協調備援船舶，疏運滯留旅客，發揮海空運具聯防效益。

3. **建立商港應變機制與主動風險防護：**各商港港區範圍發生災害事件時，港務公司依災害防救及緊急通報等規定，即時執行高效應變防護機制，必要時成立緊急應變小組邀集航港局、海巡署及地方政府等單位會商處置，併同實施水域與航道管制、搜救及防汙等作為。例如 115 年高雄港寶瓶星輪機艙進水傾斜事件，即時啟動應變機制，禁止船舶進入高雄港水域，並運用 VTS 全程監控追蹤，順利移交海巡署接續監控，成功化解風險。

（七）因應國際情勢，推動大眾運輸補助，穩定民生運輸量能

因應中東衝突，國際油價攀升，推動計程車油價補貼、國內船舶客運業者及國內航線航空油價補貼措施，凍漲公路客運票價，減輕運輸產業負擔，照顧民生需求。

1. **規劃計程車油價折讓補貼：**秉持「民生安定、即時協助」兩大原則，以簡單、直接、立即有感方式，推動計程車油價折讓補貼。115 年底前，全國合法登記之在籍計程車（不含純電動車）約 9 萬輛，每車最高補助 15,000 元。

2. **補助公路客運票差優惠：**公路客運票價凍漲，並啟動「公路汽車客運路線費率臨時調整機制」（CRF），業者得申請核定新運價，由政府補貼調漲差額，不轉嫁消費者。

3. 落實油價補貼措施，保障海空運基本民行服務：協調中油公司提供國內船舶客運業者油價補貼 6 個月，補貼期間為 115 年 6 至 11 月，及提供國內航線航空燃油差額補貼 8 個月，補貼期間為 115 年 4 至 11 月，以維持基本民行需求，穩定民生運輸量能。

三、 推動智慧創新科技應用

以科技創新為核心，拓展交通運輸智慧應用，加速推升數位轉型，擴大跨域整合加值應用與創新服務；深化智慧海空港創新應用，於機場及港口導入智慧科技，升級海空場域智慧物流，發展機場智慧旅運服務，提升港口安全與效率；積極推動 AI 與無人機技術跨域應用，透過技術實證，加速未來新興科技落地，帶動智慧運輸服務創新。

（一）深化智慧交通創新應用，推升運輸科技加速發展

1. 運輸資料流通服務平臺（Transport Data eXchange, TDX）開放流通應用服務：交通部 TDX 平臺收納全國各類運輸相關資料，資料集數量近 4,800 餘項、平均單日介接次數逾 450 萬次，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，支援政府機關施政決策，落實循證治理；另持續辦理「『運輸資料流通服務』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，並執行友善出行資料標準化設計及驗證。

2. **自駕車運行安全及落地應用推廣：**114 年 3 月公告「自駕公車實驗運行安全指引（第一版）」，提供一致性指標，讓沙盒實驗申請業者能夠自行檢核自駕實驗準備度，有目標性地累積技術，並朝符合法規發展及商轉落地邁進。另自 115 年度起，將落地應用、永續維運、營運模式及商業可行性納入「智慧運輸系統發展建設計畫」（ITS）補助計畫審查重點，要求地方政府於提案階段提出設備後續利用及維運規劃，並將成果落地及推廣可行性列為重要評比項目。

3. **車聯網技術驗證與智慧交通產業發展：**完成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）2026 標準草案實證測試及 RSU 建置指引，並於淡海場域執行「大眾運輸聯網綠色通道」、「弱勢用路人聯網光導護警示」及「車路雲聯網 V2N2X」等 3 項有感服務應用示範，為產業提供從技術驗證至實際應用之解決方案，建立可複製之智慧交通推動模式。

4. **車聯網資安憑證管理機制應用：**持續推動「國內車聯網資安憑證管理機制實證研究計畫」，完成 5 個場域及相關單位導入測試，提升國內車聯網設備與資安憑證機制之應用，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，建構我國車聯網資安測試憑證管理機制。

（二）強化 AI 智慧運輸應用服務與風險管理

1. **智慧運輸改善交通服務品質：**115 年度「智慧運輸系統發展建設計畫」（ITS）地方政府徵案以安全改善、效率提升及前瞻應用三大主題為推動方向，115 年已核定 11 個縣市共計 11 項計畫，聚焦於易肇事路段改善、智慧安全路口建置，以及車聯網、自駕車等試驗場域設備建置，提升各縣市道路安全與路網服務品質。

2. **導入 AI 科技應用於交通場域：**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，公路局推動 AI 交通客服提升民眾服務品質及效率、鐵道局建立鐵道交談式專家系統，提升巡檢及工程管理效率、中央氣象署發展 AI 海象預報，提升海陸空交通場域的安全性與預報精準度。

3. **研訂 AI 風險管理規範指引：**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）」依循行政院 AI 政策，研訂交通領域 AI 風險評估及管理使用規範之指引或建議，提供交通部門推動 AI 創新發展及安全應用之規範參考；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 AI 技術應用於場域永續推動執行，以促進智慧交通邁向新的里程碑。

4. **AI 驅動交通運輸服務**：運用 AI 人工智慧、影像辨識、資通訊（ICT）、物聯網（IoT）與數位雙生等跨域技術，即時蒐集數據、分析、預測以及提前示警和提供決策建議，加速道路主管機關依實際需求進行參數調整與場域落地應用，以利交通管理最佳化與決策支援；另為強化 AI 風險管理，進行人工智慧應用風險評估檢核與內控管理，訂定管理規範與產業指引。

（三）驅動交通科技創新及產業發展：

1. **無人機產業發展及創新應用**：分階段施行「遙控無人機管理規則」，給予產業調適緩衝，並建構風險分級管理原則，推動監理作業資訊平臺，兼顧飛航安全、公共利益及產業發展。

2. **無人機物流運送創新營運驗證**：推動無人機結合汽機車之創新智慧物流營運模式，與中華郵政、foodomo 平臺等公民營單位合作，115 年 6 月起於屏東、花蓮進行郵務運送與送餐服務測試驗證，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）推動智慧機場與港口，升級交通科技應用服務

1. **推展機場智慧旅運與科技應用**

   (1) 發展機場智慧旅運服務：115 年 4 月松山機場 ONE ID 人臉辨識及電子閘門上線服務，提升旅客通關效率與服務品質。115 年 2 月、4 月桃園

與高雄機場陸續完成旅客出境安檢人流監控系統，透過 AI 預測人流與通關狀況，及時調派安檢人力；旅客可透過手機或現場看板，精準掌握等候時間。

(2) 升級機場智慧化與科技應用服務：為提升旅客服務體驗，桃園機場持續優化數位資訊整合平臺，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，已於 115 年 3 月上線，並辦理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。

(3) 推行機場智慧物流：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，115 年出口貨棧推行100%智慧辨識進倉系統及加值園區 H 棟智慧人臉辨識門禁系統；另刻正規劃桃園機場航空貨運資訊整合平臺，以「貨運資訊服務」與「園區智慧管理」為主軸發展相關功能，並於 115 年 8 月起持續辦理貨況追蹤驗證。

(4) 持續推動遙控無人機防制系統建置：桃園機場公司、軍方及民航局持續依權責推動機場遙控無人機防制系統建置，降低無人機入侵機場對航空器起降作業影響，並已於 110、112、114 年分別完成松山、高雄及桃園機場防制系統建置，刻正辦理臺東機場無人機防制系統規劃作業。

2. 推動港口智慧服務與科技應用

(1) 優化港口智慧化發展：115 年港務公司成立「AI 推動執行委員會」，推動船舶操航智慧警示輔助系統、港區自動化門哨導入 AI 影像辨識等智慧應用，及完成七大國際商港堤口安全智慧系統建置，提升港口安全與效率；預計 115 年底完成 5 類現場裝卸作業違規態樣 AI 辨識，提升港區作業安全。與航港局合作發展港口社群系統，115 年優先規劃於高雄港試行「船舶作業即時動態共享」，提供一站式查詢服務。

(2) 推展港埠智慧物流：為發展智慧車輛加值應用場域，115 年 4 月啟用臺北港南碼頭智慧車輛園區新車整備中心，導入 AI 智慧化影像辨識管控機制，預計 116 年第 1 季啟用物流中心，未來園區全面營運後，可新增 700 個就業機會，創造 1,270 億元產值。另臺北港物流倉儲區亦將於 119 年後全面啟用，可串聯海快、電商關聯產業發展，帶動北臺灣 1,800 個就業機會及創造 28.2 億元產值。

四、 拓展觀光產業升級轉型

「永續韌性」與「數位創新」雙主軸，持續拓展國際客源，形塑臺灣觀光品牌，推展智慧低碳、新興多元旅遊模式，並整合藍色公路觀光資源，推動鐵道觀光廊帶及自行車旅遊，促進臺灣觀光發展「質量並進」，邁向 2030 年觀光兆元產值。

（一）拓展觀光永續升級，布局觀光兆元產業

1. **臺灣觀光享譽國際**：臺灣榮獲 2026 年全球穆斯林旅遊指數非伊斯蘭合作組織旅遊目的地全球第 3 名；景點接駁旅運服務品牌「台灣好行」，品牌識別 3.0 榮獲 2026 德國紅點品牌與傳達設計獎(Red Dot Award: Brands & Communication Design）「品牌設計與識別」獎項。

2. **景區觀光深耕永續**：東北角及宜蘭海岸、日月潭、雲嘉南濱海、澎湖、北海岸及觀音山、東部海岸等 6 個國家風景區取得 2026 年「綠色旅遊目的地認證」（Green Destinations Awards）；東北角及宜蘭海岸與花東縱谷 2 個國家風景區管理處，分別獲得「2026 台灣觀光永續獎」之永續觀光創新及永續旅遊目的地獎項。

3. **成立「財團法人台灣觀光研訓院」**：115 年 7 月 22 日正式揭牌成立，為國家觀光智庫，聚焦觀光政策調研、國際合作鏈結、產業地方策進、人才培育認證等四大範疇功能為核心，發揮核心研發量能，促進觀光產業升級發展。

4. **觀光品牌多元主題，積極拓展全球客源：**

   (1) 國際市場行銷成果：115 年 1 至 9 月來臺旅客逾 617.6 萬人次，較 114 年同期（605.8 萬人次）成長 1.96%，前三大市場（日、港澳、韓）均突破 65 萬人次，菲律賓亦已突破 50 萬人次，國際客源市場呈現多元拓展。

(2) 全球宣傳多元並進：持續深化臺灣觀光品牌 3.0（Taiwan-Waves of Wonder）意象，組團參與柏林、倫敦等國際指標性旅展、於紐約時報廣場等重要地標刊登戶外廣告、結合各觀光代言人 KOL，多管齊下擴大宣傳。

(3) 分眾行銷整合布局：加強包機、獎勵旅遊、教育旅行等各潛力市場開發，與各部會合作推廣優質主題遊程，包含會展「順道觀光」、鼓勵旅行社推出郵輪 Fly-Cruise，及推動轉機客「一程多站」等多元套裝遊程。

5. 打造觀光亮點品牌，串聯多元旅遊體驗：

(1) 整合跨域資源，打造觀光亮點：結合中央與地方觀光資源，推出「2026-2027 臺灣觀光雙年曆」，國際級活動計 36 項、全國級活動計 73 項，共計 109 項。115 至 116 年間攜手中央、地方及民間單位共同推廣台灣觀光 100 亮點，並陸續輔導 22 個縣市政府，以輕熟青年、親子家庭及樂齡族群需求為核心，針對轄內觀光亮點進行服務設計改造，透過新遊程、新內容及新服務，打造具深度及差異化之旅遊體驗。

(2) 成立區域觀光圈聯盟：在既有 18 個觀光圈基礎上，整合區域觀光資源與產業量能，陸續成立北、中、南、東區域觀光圈聯盟，透過公私協力，強化區域觀光品牌行銷及產業合作，促進跨區旅遊發展。

(3) 辦理體驗觀光地方旅遊環境升級、重要觀光景點建設計畫：辦理重要廊帶亮點營造計畫，補助桃園、苗栗、臺南、高雄、宜蘭及花蓮等 6 縣市觀光景點建設事宜；辦理 13 處國家風景區重要國際（內）觀光景點及經營管理建設。

(4) 推動永續觀光景區亮點旗艦計畫 2.0：聚焦建設永續觀光景區亮點與建構智慧永續景點兩大核心，並透過 12 大亮點計畫，強化國家風景區管理與服務。

(5) 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，透過 10 大亮點計畫，串聯特色亮點，營造兼具海洋生態、歷史文化與慢活體驗之觀光廊帶，打造臺灣觀光新名片。

(6) 打造「縱走臺灣 Twalk」國家級步道品牌：以現有 6 條國家綠道為基礎，整備完善路線指標、山屋等硬體設施，並提供嚮導、多國語言版本等軟體服務，與國家發展委員會、農業部、經濟部、客家委員會、運動部、內政部及原住民族委員會跨部會共同行銷推廣「縱走臺灣 Twalk」品牌。

6. 擴大觀光數位應用，建構永續智慧景區：

(1) 深化智慧服務與產業數位升級：建置「AI 智慧櫃台」即時翻譯服務，強化機場旅客服務中心及國家風景區國際旅客接待量能。優化「探索臺灣

小幫手」智慧旅遊服務工具，串接高鐵、臺鐵導訂服務、即時公車動態資料，提供一站式行動旅遊服務體驗。協助觀光產業數位升級，115 年辦理 2 場「觀光產業數位博覽會」，高雄場於 115 年 9 月 18 日至 20 日辦理，臺北場預計於 12 月辦理，媒合觀光產業、科技品牌與新創團隊，輔導產業建構長期運作的數位體質。

(2) 智慧景區導入數位治理：以智慧管理、智慧服務及智慧行銷三大面向，推動「國家智慧景區」，導入人流車流辨識及智慧公廁，透過「觀光綜合管理平臺」智慧化管理及服務，藉由跨部門數據共享與應用，掌握各景區運作狀況，強化場域安全管理。

7. 觀光雙輪驅動方案，擴大國旅並引客來臺：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，115 年 9 月起陸續推動，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，預估可創造逾新臺幣 374 億元之觀光產值、帶動 440 萬旅遊人次。

（二）發展藍色公路海洋觀光，帶動郵輪旅遊升級發展

1. 完善郵輪消費保障，強化旅客權益維護：航港局擔任郵輪消費爭議主政機關，115 年起在臺母港營運之外籍郵輪公司均已委託我國籍船務代理業負責處理消費爭議案件，強化在地責任；另航港局及觀

光署亦共同完備郵輪定型化契約相關規範，以保障郵輪旅客權益。

2. **完善遊艇泊位布局，帶動遊艇觀光發展：**賡續補助地方政府建設遊艇碼頭相關服務設施，114 年遊艇泊區 26 處、泊位 1,437 席，預計 115 年底泊區擴至 28 處，泊位數達 1,537 席，行政院已於 115 年 8 月 12 日核定「遊艇碼頭整體發展計畫（116-119 年）」，航港局將持續協助地方政府改善遊艇碼頭設施，提升遊艇服務品質。

3. **賡續推動藍色公路航線，活絡海洋觀光動能：**114 年試辦基隆－花蓮、基隆－澎湖及布袋－澎湖－金門等 3 條觀光航線，載客率約達 6 至 9 成。115 年持續辦理增加航班數及提供多元船上旅遊體驗，結合澎湖花火節、花蓮夏戀嘉年華、六十石山金針嘉年華及金門節慶等地方特色活動，打造海洋旅遊新選擇，帶動國旅升級發展。

4. **全國藍色公路暨海運備援發展船舶計畫：**航港局已規劃全國藍色公路暨海運備援船舶，新船將優先投入夏季藍色公路觀光航線營運，納入花蓮鐵公路中斷、金門霧鎖備援與基隆馬祖交通替航等需求。計畫於 115 年 10 月 15 日奉行政院核定，預計 118 年底交船營運，可停泊全國及離島主要港口，以發展藍色公路及適時提供海運備援服務。

5. **加強國際行銷：**115 年港務公司延續國際郵輪市場推廣策略，已於 4 月參與美國邁阿密全球郵輪展

並設置展攤,7 月拜會日本郵輪航商及參與濟州郵輪論壇,深化與國際郵輪航商交流合作,掌握郵輪市場發展趨勢及東北亞航線布局，加強與日韓的合作交流。

6. **推出獎勵優惠措施:**115 年港務公司推出國際客船優惠措施，包含來臺首航及一程多港之碼頭碇泊費優惠,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 7 折之優惠、增加外籍旅客優惠及老客戶旅客服務費減免、靠泊花蓮港埠費用全免及高雄母港航次旅客服務費全免等優惠項目，以吸引國際郵輪航商增加靠泊臺灣商港。

7. **國際郵輪靠泊艘數及旅客人次穩定成長:**截至 115 年 10 月中已有 490 艘次靠泊，其中 17 艘郵輪首航來臺。115 年已預報 599 艘次，較 114 年 567 艘次成長 6%，旅客人次也預估逾 120 萬人次，持續穩健成長。

(三)推動鐵道觀光旅遊多元探索體驗

1. **營運多元主題觀光列車,滿足不同客群旅遊需求:**打造多樣化觀光列車產品，包含適合親子及家庭旅遊「環島之星」、高端精緻旅遊品牌「鳴日號」、結合美食體驗「鳴日廚房」、特色甜點主題列車「海風號」、結合在地食材及文化特色「山嵐號」，以及懷舊鐵道體驗「藍皮解憂號」等 6 款觀光列車，透過主題策展、餐飲服務及沿線景點串聯，提供旅客多元且深度之鐵道觀光體驗。

2. **多元票券及旅遊產品，整合服務提升旅遊便利：**持續推出多元票券方案，發行 TR-PASS 及各支線一日周遊券，推動 Taiwan PASS，整合臺鐵、高鐵、捷運、台灣觀巴及景區接駁等旅遊資源，提供旅客更便利、彈性的一站式交通旅遊服務；另將與旅行業者合作推出全新產品「臺鐵假期」，結合交通運輸與旅遊行程規劃，打造便捷且豐富的套裝旅遊體驗，滿足國內外旅客深度探索臺灣之需求。

（四）推廣自行車旅遊低碳騎乘，響應綠色永續發展

1. **響應世界自行車日，推廣「自行車友善旅宿」：**6 月 3 日為聯合國訂定之世界自行車日，為推廣自行車旅遊，持續辦理世界自行車日響應活動，帶動旅客加入自行車旅遊行列；持續輔導旅宿業者加入「自行車友善旅宿」，已有近 5,000 家業者響應，提供自行車停放空間、清潔及維修等服務，完善自行車旅遊配套，提升自行車旅遊便利性與友善度。
2. **辦理「臺灣自行車旅遊節」：**為推動自行車旅遊，111 年起結合自行車、景點、遊程及觀光圈等資源，建立「臺灣自行車旅遊節」品牌，串聯全臺自行車特色活動，推出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，豐富自行車旅遊體驗。

五、 精進郵政氣象品質效能

持續優化郵政服務體驗，創造企業信賴永續價值，透過數位轉型優化金融服務，建構安心金融環境；持續升級氣象服務與預警防災能力，藉由導入 AI、前瞻氣候科技及強化高速運算，精進強震與極端天氣即時預警，深化全臺縣市氣候展望與跨域加值應用，打造堅韌防災體系，切實守護國人生命財產安全。

（一）優化郵政服務，創造企業信賴永續價值

1. **善用臉部辨識技術，建構安心金融環境：**為打擊詐騙犯罪，加強金融自動化服務安全性，115 年 6 月起，推出 ATM 臉部遮蔽示警功能，於全臺車手提款熱點區域，擇 40 至 50 臺 ATM 進行試辦。未來將視辨識精準度與試辦成效擴大實施，守護民眾財產安全，建構安心金融環境。

2. **優化數位保險服務體驗：**115 年 6 月 30 日起，提供保戶免臨櫃申請，即可於行動郵局 APP 辦理保單借款申請；為提升核保作業效率，預計 115 年底前高齡錄音 AI 智能檢核上線，運用 AI 智能輔助檢核高齡錄音內容，減少因錄音不符規範之退件，並減輕核保人員聽審作業負擔。

3. **建立郵務綠能車隊：**配合國家淨零轉型政策並兼顧節能減碳，郵政公司已完成汰換 3,940 輛電動機車，郵運車輛運具電動化及無碳化占比達 50%。

（二）精進氣象服務品質，優化預警防災科技

1. 提升即時預警效能，深化鄉鎮尺度示警應用：

(1) 強化颱風預警服務－巨浪告警：提升颱風警報期間近岸民眾安全並強化防災意識，中央氣象署自 115 年颱風季起，針對受颱風巨浪影響之鄉鎮近岸及沿海發布細胞廣播警訊，在地民眾可即時獲取警示通知，並可同步於中央氣象署網站查詢相關資訊，以加強提醒民眾避免前往海邊觀浪或從事沿岸活動，降低巨浪造成之人員傷亡風險。

(2) 持續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 月起，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。

(3) 精進強震即時警報系統效能：開發現地型 AI 震度預測模型，已完成模型建置及資料蒐集並進入訓練階段。另在「結合多測站資料與深度學習於地震預警系統模型之研究」，已完成模型建置並進行測試，預期將警報發布時間縮短 1 至 2 秒，有效縮減預警盲區，爭取黃金避難時間。

2. 導入 AI 科技，深化在地化跨域應用：

(1) 建置新竹氣象科技園區，強化氣象服務營運韌性：規劃於中央氣象署新竹氣象站建置之「新竹氣象科技園區」，115 年 5 月已完成基本設計，刻正辦理「計畫與經費審議」及「都市設計審議」，預計於 117 年底完工啟用後，提供第 8 及 9 代高速運算電腦系統進駐，提供穩定便捷的高速電腦運作環境，有效支援國際氣象資料整集與預測模式運作。

(2) 推展全球與區域 AI 預報模型之應用：引進及評估輝達公司（NVIDIA）開發之系集 AI 預報模型，可提供最長 45 天之預報資訊；持續發展「AI 天氣預報模型」與「物理型數值天氣預報模式」之混合預報架構，於 115 年 8 月上線作業。未來將結合國內學研能量及國際合作，發展適用於臺灣鄰近區域之高解析度 AI 預報模型，強化颱風及災害性天氣預報能力。

(3) 發展 AI 降尺度應用技術，提升資料解析度：應用中央氣象署與輝達公司（NVIDIA）合作開發之生成式擴散 AI 模型（Corrector Diffusion, CorrDiff），發展高解析度 AI 降尺度技術，提升 0 至 7 天短期天氣預報、1 至 4 週展期天氣預報，以及月、季尺度氣候預報之空間解析度與預報品質，提供更精細的防災預警資訊。

(4) 推動未來 1 至 3 個月縣市尺度預報：預計 115 年底完成「22 縣市」未來 3 個月氣候展望，116 年

1 月起試辦，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。

(5) 建構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。

(6) 擴展在地化跨域應用，強化精緻化氣候服務：與農業部合作，持續強化農業氣象觀測及預報，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達 76%，7 月提供精緻農業氣象預報累計達 495 個點位，提升農業氣象觀測密度與氣候監測資訊。此外，持續強化與簽訂 MOU 縣市政府於農漁業氣候服務之合作應用示範，提升氣象資訊在地化加值及諮詢應用。

六、 實踐淨零永續綠色運輸

為邁向 2050 淨零排放目標，推動運具電動化及低碳化，打造低碳交通網絡，促進運輸淨零轉型，深化海空減碳行動，落實海空永續運輸，實踐淨零綠色運輸發展，並以公私部門協力方式，共同建構綠色通勤新文化。

（一）推動運輸淨零轉型，營造友善減碳環境

1. **務實推動市區公車淨零轉型**：截至 115 年 9 月底共計 4,290 輛電動大客車（含營運及籌備中），普及率 41.5%，持續朝 119 年市區公車全面電動化邁進。與經濟部共同輔導電動大客車國產化，目前已有 6 家 18 車型符合國產化補助資格，114 年 12 月完成輔導首輛適用於國道客運之電動大客車；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。

2. **公務車輛優先符合資安管理要求**：為維護國安與資安，依行政院核定「公務車電動化推動計畫」資安要求，115 年 6 月 18 日函發各機關及地方政府「各機關購置公務小客車資安參考指引」，自 115 年 7 月 1 日起適用，協助各機關確認購置之公務車聯網功能與搭載設備符合規範，並與經濟部共同輔導車輛業者完成法規對應。

3. **持續穩健推動電動小客車**：截至 115 年 9 月底電動小客車累計新增 3 萬 1,784 輛，市售比 11.7%，較 114 年底快速提升 2.8%，顯示車市回溫及民眾持續有意願轉換使用電動運具。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 4 款，預計 116 年底前再推出 1 款通用電動小客車；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；另為簡化採購流程、提升推動效率，規劃於 115 年底前委託

臺灣銀行辦理電動公務小客車共同供應契約採購，協助各機關加速導入電動車。

4. **跨部會合作推升電動機車**：截至 115 年 9 月底電動機車累計新增 3 萬 1,570 輛，市售比 5.6%，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補助、稅費減免優惠、充換電站設置及機車行轉型補助，並持續研議相關強化政策推動措施，朝 119 年市售比 35% 邁進；同時以車隊管理角度，持續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，預期 115 年底可達 52%；外送員使用電動機車外送占比相較去年同期增加 5.7%。

5. **持續營造電動車友善充電環境**：截至 115 年 9 月底國內公共充電樁數量已有 1 萬 7,267 槍（慢充 1 萬 3,038 槍、快充 4,229 槍），整體車樁比及快充車樁比均優於歐盟建議標準；另初步完成布局環臺充電網絡，包含西部所有國道服務區 15 處及東草屯休息站、台 61 線西濱快速公路所有休息站 3 處均設有快充樁，東部則於台 9 線公路及緊鄰臺鐵車站共計 9 站點設有公共充電樁；配合電動運具數量成長，高速公路局將持續提升電動車充電服務，115 年 2 月清水服務區已擴充完成 4 格充電車位並開始營運，115 年底前將再於湖口服務區（南、北站）各增設 4 格充電車位。

6. **籌備商用車輛電動化計畫推動：**114 年 9 月 30 日行政院核定交通部「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，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，電動商用小客車、小貨車及三輪物流機車規劃於 115 年底完成補助要點訂定，並自 116 年開始受理申請推動相關示範、推廣計畫。

7. **持續與地方攜手推動 TPASS 政策：**將持續與地方共同精進 TPASS 政策，期提供便利、多元及優惠公共運輸服務。全國已有 20 個縣市推動 31 個定期票方案，截至 115 年 9 月底累計約 2,785.2 萬人次加值購買，累計約 20.95 億人次使用定期票搭乘各類公共運具；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，推出公共運輸常客優惠，截至 115 年 9 月底已有約 70.1 萬人登錄參與。115 年 1 至 8 月全國公共運輸運量相較 111 年同期約成長 44%。

（二）實踐綠色永續新生活，推動低碳運輸服務

1. **建置「綠色運輸服務平臺」：**為因應氣候變遷及 2050 淨零轉型目標，運輸部門推動減碳，鼓勵民眾改變日常移動行為，多使用公共運輸，建置「綠色運輸服務平臺」；115 年 7 月 1 日正式上線啟用，以圖像化方式呈現個人綠色里程、減碳成果，

並將減碳成果轉化為成長情形，平臺有累積成就、獎章及排名等設計，亦可查詢 TPASS 相關回饋、回饋金領取狀況，以及捷運、輕軌、臺鐵、客運、公車及公共自行車等綠色運輸使用紀錄；截至 115 年 10 月中，累積淨零里程約 56 萬公里、低碳里程約 4,194 萬公里，燃油小客車換算累計，減碳量約達 282 萬公斤。

2. **鼓勵事業員工綠色通勤：**研議事業綠色通勤標章制度，以公私協力方式，鼓勵事業單位推動綠色通勤措施，引導員工改變通勤行為以提升綠色通勤比例。透過邀請並輔導事業參與標章試辦活動，頒獎給績優者，提高事業推動綠色通勤意願。事業綠色通勤標章制度試辦活動，114 年度計有 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；115 年度已有 49 家公私部門申請參與，涵蓋運輸、醫療、金融、能源、科技等產業及中央與地方政府單位，並連結「綠色運輸服務平臺」共同推動綠色通勤，年底前完成審查，並頒發標章及舉辦成果交流發表會。

（三）提升綠色海空運輸永續發展

1. 推動航空永續運輸

(1) 深化減碳行動與打造減碳綠能機場：115 年 5 月桃園、高雄機場分別獲國際機場協會綠色機場評比 4,000 萬人次以上組金獎、500 萬至 1,500 萬人次組白金獎；高雄機場並獲碳認證等級四

認證，與桃園、香港、韓國仁川、日本關西等鄰近標竿機場並列。桃園機場規劃於 115 年底完成設置空側車輛充電樁槍孔數達 120 槍，朝低碳綠能機場邁進。

(2) 推動永續航空燃油使用：與經濟部共同成立永續航空燃油（Sustainable Aviation Fuels, SAF）工作平臺推動 SAF 使用，114 年已使用 5,900 噸 SAF，減碳量約 15,000 噸，預計 115 年底國內二家油商將提供約 6,500 噸 SAF，由國籍航空公司優先採用。

2. 推動海運永續運輸

(1) 成立海運替代燃料工作平臺與綠色燃料加注服務：航港局邀集經濟部能源署、港務公司等單位成立海運替代燃料工作平臺，持續推展公約國內法化、船員訓練等國際接軌業務外，定期盤點航商需求，規劃三階段推動海運替代燃料加注，第一階段「生質燃油」、第二階段「LNG、甲醇」，第三階段「氨、氫」；115 年 10 月起優先於高雄港推動生質燃油加注，後續將配合中油公司高雄港第七天然氣接收站興建及 118 年供氣規劃，於 118 年提供 LNG 加注。

(2) 實踐綠色港埠與永續發展：各國際商港已全數取得歐洲生態港認證，臺北港、高雄港及花蓮港預計 115 年底完成認證複評。持續推動公務車電動化、船舶減速、港區業者再生能源發電、岸

電設施、場站節能、機具減污、自動化門哨、再生水及植栽碳匯等措施，截至 115 年 9 月底減碳量達 15.44 萬公噸(約 397 座大安森林公園吸碳量）。為提升高壓岸電接用次數，115 年 7 月 30 日公告「散雜貨輪高壓岸電推廣使用獎勵方案」；目前國際商港高壓岸電設施計 11 座，配合行政院「臺灣岸電推動試辦計畫」，115 至 116 年將陸續完成 2 座郵輪岸電（基隆港、高雄港）及 3 座貨（櫃）船岸電（高雄港）設置。

參、結語

交通部持續落實「人本交通 智慧安全」核心價值，賡續推動六大施政理念，整合智慧科技創新應用，提升交通建設與服務效能，透過推展各項交通建設與服務，積極發展安全、高效、韌性及永續的交通環境，致力讓民眾體驗便利民行的交通生活，朝向美好未來邁進。

中華民國115年
立法院第11屆第6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　84
3、航空運輸　101

（二）施政規劃重點　113

貳、觀光部門 121

一、重要施政措施及成果 121

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 149

肆、氣象部門 153

一、重要施政措施及成果 153

二、施政規劃重點 164

伍、交通科技及運輸規劃 171

一、重要施政措施及成果 171

二、施政規劃重點 180

交 通 部 業 務 概 況 報 告

交通部主管全國交通行政及交通事業，涵蓋運輸、觀光、氣象、郵政等領域，秉持「人本交通、便捷臺灣」之施政理念，持續精進交通建設及服務，致力打造安全平權的交通環境，透過科技創新與運用，提升運輸服務品質，完善交通路網建設，拓展觀光新品牌魅力，強化氣象預警及應變能力，並落實淨零碳排政策，促進綠色運輸永續發展。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、公路工程建設

(1)「高速公路後續路段橋梁耐震補強工程」建設計畫

計畫內容：

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

執行情形：

本計畫第1次修正建設計畫於111年11月18日奉行政院核定，計畫期程105年1月至117年9月止，計畫總經費約498.625億元。截至115年9月底，計畫總進度89.52%，實際89.52%，符合進度。

(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805.86億元。

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及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。於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。行政院115年3月16日核定第1次修正建設計畫，計畫總經費805.86億元。本計畫土建標共分3標，執行情形如下：

A、第1標：115年3月26日開工，截至115年9月底，工程預定進度1.04%，實際進度1.06%，超前0.02%。

B、第2標：115年7月27日開工，截至115年9月底，工程預定進度0%，實際0.04%，超前0.04%。

C、第3標：115年9月16日開工，截至115年9月底，工程預定進度0%，實際0%，符合。

（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，往南經鳥松、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日奉行政院核復同意；環說書111年9月28日經環評審查委員會審核通過；建設計畫於112年3月23日奉行政院核定，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3、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，預計121年完工。

執行情形：

可行性評估報告110年11月12日奉行政院核復同意。環說書113年8月6日經環評審查委員會第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115年1月12日經交通部核定辦理，基本設計經費審議115年7月15日工程會核列經費。本案115年1月15日啟動細部設計，刻辦理細部設計（分為2個土建標）及用地取得及招標等作業，其中第 C501S 標工程已於115年8月28日上網公告招標，115年10月20日開資格標。

（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日奉行政院核復同意；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114年6月18日核列經費，興辦事業計畫於114年7月2日經交通部核定。114年7月1日啟動細部設計作業，其中第C109R標已於115年9月1日上網公告招標，115年10月13日開資格標。

（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：

可行性評估報告奉行政院於111年1月3日核復同意。環評報告於113年1月17日經環評審查委員會審核通過；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，114年7月28日及114年12月15日召開興辦事業計畫第1、2場公聽會，興辦事業計畫115年3月9日核定，刻辦理用地取得作業。另已於115年1月2日啟動細部設計，刻辦理細部設計作業。工程會115年6月4日辦理經費審議會議，刻依工程會意見修正中。

（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111年1月10日核復同意；環差報告於113年12月11日經環評審查委員會第25次會議審核通過；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。高速公路局於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），115年4月28日及29日召開興辦事業計畫第2場公聽會（3小場）；於115年6月3日啟動細部設計，交通部於115年6月9日核定興辦事業計畫，基本設計書圖依交通部審查意見辦竣後於115年8月5日轉工程會辦理經費審議作業中。

（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9月底，工程預定進度69.71％，實際69.72％，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；環說書112年3月15日經環評審查委員會審核通過；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，113年9月辦理興辦事業計畫第1場公聽會（共計13小場）、113年11至12月辦理興辦事業計畫第2場公聽會（共計11小場），興辦事業計畫經交通部114年2月4日核定辦理；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。本案分第 C104RA 標（楊梅湖口段）等5個土建標執行，各標刻依序辦理招標作業中。

（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年針對臺北、臺中及臺南等路段規劃辦理改善，截至9月底止，共計完成15處地點改善，預期完工後整體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，其中五股交流道北出匝道已於114年10月27日提前通車；另「北出往台64匝道拓寬工程」於115年5月7日完工。本案截至115年9月底，工程預定進度88.90%，實際94.09%，超前5.19%，預計116年10月完工。

（12）國道1號中豐交流道新建工程

計畫內容：

因應桃園市未來「桃園航空城」、「捷運A21轉運站」及「高鐵桃園站產業園區」商務觀光發展，將對中壢及內壢等交流道造成強大交通壓力，規劃於國道1號高架路段約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，主線及匝道於114年12月26日通車，整體工程於115年5月28日完工。

（13）國道3號增設金城交流道工程

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：

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9月底，工程預定進度77.80％，實際78.75％，超前0.95％，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，第1次修正建設計畫於115年1月12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115年9月底，工程預定進度96.44%，實際98.17%，超前1.73%，預計115年底完工。

（15）國道3號增設桃園八德交流道工程（國道3號增設中庄交流道）

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109年10月19日奉行政院核復同意；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；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114年7月7日核定，賡續辦理用地取得及設計作業。基本設計經費審議經工程會115年2月12日核列經費；115年4月27日交流道命名為「中庄交流道」。本案刻辦理細部設計作業中。

（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；本案114年1至11月共6次招標流標，已於115年1月21日決標，115年9月11日開工。

（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9月底，工程預定進度11.05%，實際19.11%，超前8.06%，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9月底，工程預定進度18.22%，實際18.25%，超前0.03%，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，截至115年9月底，已執行145.17億元，辦理300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9月底，已核定236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136件，未完工100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3次修正計畫於115年4月24日奉行政院核定，修正後計畫期程至116年2月，總經費為247.63億元，所增加經費共計17.25億元，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各1/3。

執行情形：

本建設計畫全線共分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，115年5月12日通車。

（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。」。連江縣政府115年7月28日將綜規報告（修正4版）提送公路局，公路局115年7月29日代辦部稿報部，交通部115年7月31日提報至行政院審查。國發會115年9月23日函復審查意見，公路局115年9月24日函請新工北分局儘速洽連江縣政府依各機關（單位）意見逐項回應說明並修正報告書，新工北分局115年10月1日將修正報告書送連江縣政府續處中。

（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，115年3月16日核定，計畫經費調整至208億元，期程延長至119年。計畫分10標辦理，其中4標已完工，4標施工中，2標設計中；截至115年9月底，計畫總進度69.21%。

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，7標設計中，1標施工中，2標已完工。截至115年9月底，計畫總進度24.26%。

（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，預計115年11月8日完工，截至115年9月底，計畫總進度94.69%。

（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9月底，計畫總進度52.76%。

（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9月底，計

畫總進度37.49%。

（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路優化及安全改善。

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9月，已完成環島路網優化，包括標誌697面、標線388.95公里、護欄改善19.8公里、側溝改善4公里等，另縫合重要自行車路網斷鏈共208.9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9月，已提案94件補助（16件環2線、17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41件已核定，剩餘案件將俟經費狀況辦理審議及核定。

F、第二期計畫針對環島2號線標誌標線建置補助，截至115年9月，已核定13件，並持續審議及核定，以加速推動。

（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、花東快速公路可行性評估。

E、台63線銜接國道3號中投交流道改善可行性評估。

F、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日辦理期末報告審查，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。公路局就台61線銜接台68線系統交流道設置議題持續與新竹市政府溝通協調，於未達共識前暫緩辦理。新竹市政府刻正辦理香山濕地變更為其他分區（可開發），完成後續辦環評作業並提報環境部，經環境部審查通過後賡續提報建設計畫，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，建設計畫行政院115年8月12日核定，預計核定後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，環境影響評估環境部115年8月28日審定，續辦建設計畫提報行政院審議作業，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：可行性評估行政院於112年12月14日核定。目前辦理綜合規劃及環評作業中，俟環評審定及建設計畫核定後預計7年完工。

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。

J、台61線南延至高雄地區綜合規劃及環評：可行性評估行政院115年4月10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12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臺；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線至台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年起依設計成果辦理整體軟、硬體及系統架構建置作業，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，114年8月15日開工，截至115年9月底，工程預定進度9.66％，實際4.81％，落後4.85％，預計119年6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9月底，計畫總進度31.28％。

（35）國道1號北上線台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，辦理情形如下：

A、圓山交流道：114年10月8日開工，截至115年9月底，工程預定進度2.30％，實際10.92％，超

前8.62%，預計118年6月完工。

B、台北交流道：115年7月9日開工，截至115年9月底，工程預定進度0.44%，實際1.52%，超前1.08%，預計119年8月完工。

（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9月底，工程進度預定56.11%，實際52.43%，落後3.68%，預計116年12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；本工程於115年1月21日公告招標，115年4月15日決標，115年8月5日開工，截至115年9月底，工程進度預定0.31%，實際0.57%，超前0.26%。

（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，其中C1標115年9月28日開工。

（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年執行69.87億元，刻由公路局各工程分局積極執行中，截至115年9月底，年度計畫進度51.29%。

（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1.4公里，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114年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，預計116年底完工。

（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日奉行政院核復同意；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日工程會核列經費，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，115年3月28日開工，截至115年9月底，工程進度預定1.64％，實際3.87％，超前2.23％，預計117年12月完工。

（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，高速公路局於113年12月10日完成細部設計。因桃園市政府於工區內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。本工程於114年6月16日決標，114年9月30日開工，截至115年9月底，工程預定進度15.62％，實際15.63％，超前0.01％，預計119年1月完工。

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

計畫內容：

本計畫係臺中市政府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年）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，已於115年2月10日完工。

（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115年3月16日行政院核定，總經費修正為421.12億元，期程延至119年底（112-119年）。

執行情形：

A、第一標114年9月15日開工，預計117年8月完工。

B、第二標115年3月23日開工，預計119年3月完工。

C、第三及第四標已設計完成，招標作業中。

D、第五標115年1月30日開工，預計118年1月完工。

（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：

115年3月31日開工，截至115年9月底，工程進度2.62%，進度落後3.34%，預計117年3月完工。

（47）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，於115年9月7日開放通車。

（48）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，於115年5月29日開放通車。

（49）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、和平至和中段及和仁至崇德段，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，辦理修正計畫，行政院115年8月12日核定第1次修正計畫，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），計畫期程展延至123年12月。

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、中壢及平鎮等車站標案已發包標案施工，尚未發包標案將加速辦理招標作業。

（2）嘉義市區鐵路高架化計畫

計畫內容：

本計畫路線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3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，計畫期程展延至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：

本計畫路線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，奉行政院112年5月24日核定，核定經費173.48億元，計畫期程預計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，臨時軌工程已發包施工中，CG03標辦理招標中。行政院115年10月13日核定第1次修正計畫，計畫總經費修正為274.09億元，第一階段通車時程修正為124年5月，第二階段通車修正至126年7月，整體計畫完成時間修正為126年12月。

（4）臺南市區鐵路地下化計畫

計畫內容：

本計畫路線北起於大橋車站南端，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3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，第一階段工程進度提前完成，於115年10月17日提前通

車啟用，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至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3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，辦理第4次修正計畫，業奉行政院115年3月16日核定，計畫總經費不變，計畫期程展延至119年10月。

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，114年7月4日高雄車站段地下化（明挖覆蓋）工程竣工；續辦高雄車站連通道工程設計及監造技術服務案招標作業。

（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，爰辦理第1次修正計畫，業奉行政院115年3月16日核定，計畫總經費修正為691.58億元，並採三階段通車，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，計畫期程展延至120年12月。

執行情形：

本計畫總計19標，其中14標完成發包且全面展開施工中；除 CB01B 標及 PB01C 標2標為花蓮-干城區段暫緩辦理外，其餘3標，CB04標已於115年6月12日決標；CB01A 標辦理招標中；PB01B 標辦理招標前置作業中。

（7）宜蘭至羅東鐵路高架化計畫

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，業於115年3月25日奉行政院核定，計畫期程至126年3月，計畫總經費501.54億元。

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。續辦設計及監造技術服務案招標作業。

（8）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，115年執行23.92億元，計畫期程為106至118年（行政院113年10月22日核定第1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，115年7月28日完成湖口站首站系統性切換，刻正辦理後續車站施作中，將陸續汰傳統繼電聯鎖為現代化電子聯鎖，以提升系統可靠性與安全性，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纖傳輸基礎架構，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臺。「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86%，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，目前辦理期末設計作業中，變壓器容量提升後將可增加負載容量，維護全線電力供應穩定可靠度，預計118年底完工。

（9）全國鐵路網規劃作業

A、高鐵延伸屏東：行政院114年5月22日同意高鐵延伸屏東採高雄方案續辦，鐵道局刻正辦理綜合規劃及環評作業中。本計畫經環境部環境影響評估審查委員會115年1月21日第44次會議決議進入第二階段環境影響評估，並於115年5月4日完成範疇界定指引表，啟動環境影響評估現況調查。後續俟環境影響評估經環境部審查同意通過，即辦理綜合規劃陳報行政院。

B、高鐵延伸宜蘭：環境部於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。可行性研究修正及綜合規劃報告於114年11月26日陳報行政院審議，並於115年7月28日奉行政院核定。

C、南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化：本計畫內容包含線形改善（截彎取直、曲線改善及枋寮站高架）與瓶頸路段雙軌化及單軌優化工程，行政院114年12月26日核定可行性研究，鐵道局接續辦理綜合規劃技術服務招標作業，已於115年8月26日決標，後續循序辦理綜合規劃及環評作業。

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。

（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，並分別於114年10月31日、115年3月31日提報交通部審查，交通部115年5月26日函復意見，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、並改建彰化站，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，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114年11月28日依國發會審查意見陳報修正版到部，交通部114年12月24日函送國發會續審；國發會115年1月21日召開第1次修正計畫研商會議，經臺鐵公司依審查意見修正後陳報，交通部於115年6月25日函報國發會審查中。

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2月19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，刻正辦理相關規劃作業中。

（14）高鐵屏東車站特定區臺鐵改善及六塊厝車站遷建建設計畫

計畫內容：

本計畫係配合高鐵延伸屏東之高、臺鐵旅客轉乘需求及車站特定區開發，將現有臺鐵六塊厝站遷建至未來高鐵站北側（遷移1,570公尺），並將特定區內既有臺鐵路堤改為高架（長3.0公里），俾利特定區空間發展。

執行情形：

行政院於115年5月20日核定建設計畫。鐵道局辦理委託設計及施工監造技術服務案於115年6月15日決標，刻辦理主體工程細部設計及用地取得等作業。

（15）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、臺南新市地區、仁德地區鐵路立體化計畫等。

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

執行情形：

第1階段土建工程與 C1、C2實驗室檢測設備於111、112年驗收合格並交由鐵研中心使用中；第2階段測試軌於113年12月25日驗收，C3實驗室114年4月26日竣工，11月14日完成驗收；測試軌後續擴充工程（含交流供電、平交道、第三軌供電系統）113年11月1日開工，並於115年8月竣工。鐵研中心於112至114年間共取得41項測試領域之全國認證基金會

（TAF）認證。

（17）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115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108年至115年9月底累計完成93篇國家標準草案送經濟部標準檢驗局審議，其中57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日完成鐵道雲平臺應用功能軟體，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臺及數位基礎建設，推動智慧鐵道運輸環境，提升行車安全與營運效能。

（18）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：

「臺北車站 B3層空間改善工程」目前已完成主體牆面金屬骨架組立作業，後續將進行鍍鋅烤漆金屬鈑封鈑施作；115年9月底完成主體牆面及柱體區域金屬牆面封鈑作業，整體空間將呈現一致性的金屬美學意象，提升車站整體環境品質與旅運空間美感，落實臺鐵導入設計美學之推動目標。

「萬華車站改善案」115年6月完成細部設計作業，115年8月提送防災計畫書變更申請資料，俟核定後辦理主體工程發包作業。

「鳳山站臺鐵便當體驗館」第1階段規劃內容為1樓臺鐵便當體驗店，已於115年6月30日開幕，截至115年9月底累計參觀2萬7,807人次、便當營收逾537萬元；第2階段規劃內容為建立1至3樓臺鐵便當體驗館定位、服務流程、空間機能配置、展示與互動策略及形塑「臺鐵便當」作為鐵道文化代表品牌，拓展場域營運可能性（教育、觀光、文化推廣、體驗經濟），規劃成果已於115年4月15日驗收通過，接續辦理設計、施工及發包等相關事宜。

「臺鐵集集支線基礎設施改善計畫-集集線站場環境提升工程」，主要辦理集集沿線源泉、濁水、龍泉、集集、水里五站候車環境改善、無障礙動線優化及廁所整建，已於115年8月1日開工，目前辦理備料及相關前置作業，預計116年底完工。

「支線客車60輛案」目前已進入車輛製造階段，各項工作刻依計畫推動中。本案於112年至113年間，經美學委員召開多次美學審議諮詢會議確認車輛外觀及內裝設計，於114年3月完成設計定案、114年5月正式開工。目前積極辦理車輛製造作業，預計自115年12月底起陸續交車及辦理測試作業，確認各項性能及功能符合契約及相關規範要求後依程序投入營運，以提升整體運輸服務品質。

「自動驗票閘門系統更新案」114年6月10日決標，115年5月26日經美學設計諮詢審議委員會審查通過，115年7月2日核定，預計115年至117年分批完成建置及既有閘門汰換。新閘門外觀設計採人體工學滑角設計以降低碰撞危險，並於閘門上端導入少量臺

鐵公司企業識別（CI）藍色元素。主結構採用不鏽鋼原色，搭配黑色霧面貼膜作為框線與重點面，頂端保留CI藍色霧面貼膜；另感應區顯示螢幕設計以「極簡流暢」為原則，以標準色號「臺鐵藍」為主體色，搭配「綠色」代表通關狀態，輔以黃色與白色」強化警示，待機畫面統一呈現臺鐵LOGO，並透過直覺性動態指引，以利旅客快速讀取通關結果及票卡餘額，加速人流通關效率。

（19）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經3次招商招商，均無人申請流標，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；臺南站產業專用區經3次招商作業均無人申請流標，後續視市場情況辦理招商開發。

（20）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109年1月21日至114年12月31日。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1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，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1次修正計畫，展延至117年。

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115年9月已完成抽換1,287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115年9月已完成抽換251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：已交貨38輛車，並完成10輛車驗收及分配作業，115年9月完成最後一批次交車。

（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。

（21）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：

本計畫康樂、知本、太麻里、金崙、大武等5站業於114年12月3日完成，並於115年5月26日完成驗收。另內獅、加祿、佳冬、南州等4站業於115年2月2日完工，刻正辦理驗收及結案相關工作；完工後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，交通部115年5月14日召開初審會議，刻由臺北市政府修正中。

C、捷運萬大—中和—樹林線：本路線由捷運中正紀念堂站經中和、樹林銜接捷運新莊線迴龍站，全長約22.8公里，採分期興建。第一期中正紀念堂至中和機廠段，長約9.5公里，總經費741.78億元；行政院107年11月29日核定第2次修正計畫，計畫期程調整至116年底，目前由臺北市政府辦理施工作業中。臺北市政府提報第一期工程第3次修正計畫，總經費擬調整為848.01億元，實質完工日由114年12月調整至116年12月，交通部115年5月18日陳報行政院，刻由行政院審議中；至第二期工程第1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，目前新北市政府辦理施工作業中。

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，已於115年8月30日辦理通車典禮；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115年4月16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，計畫期程擬調整至核定後7年。交通部115年6月1日陳報行政院，國發會115年8月24日函復審議機關意見，新北市政府115年9月9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，新北市政府115年7月2日函報修正後之第1次修正計畫，交通部審查中。

G、基隆捷運：路線由臺鐵八堵站至南港站，長15.59公里，設13座車站，其中樟樹灣至汐止區公所路段與汐東捷運共線，並與捷運汐東線整合，共用社后機廠，總經費696.89億元，行政院113年1月31日核定綜合規劃。新北市政府113年12月16日提報基本設計，經費審議報告，經

多次審議並依交通部意見修正，交通部115年5月4日函送工程會，工程會115年7月27日召開基本設計審議會議，新北市政府修正報告115年9月9日函報工程會審議，工程會115年10月12日同意基隆捷運基本設計經費審議。

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，已於115年6月30日通車營運。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114年12月9日提報第2次修正計畫，交通部115年4月20日召開初審會議，新北市政府115年7月13日函報修正後之第2次修正計畫，計畫總經費擬調整為554.91億元，計畫期程擬調整至118年12月，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114年8月1日核定綜合規劃報告，工程會115年5月26日基本設計階段工程經費審議完竣，新北市政府辦理設計作業中。

（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，本計畫111年9月26日奉行政院核定，計畫總經費修正為173.02億元，機場捷運延伸A22老街溪站已於112年7月31日通車啟用。A23站原訂117年7月通車，為配合桃捷綠線延伸計畫銜接所需，擬改採加長月臺方案，及桃園鐵路地下化施工介面等影響A23站通車時程，將提報第3次修正計畫。

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。因桃機公司第三航廈建設計畫第3次修正計畫業於114年4月17日奉行政院核定，

啟用期程展延至116年底，交通部115年7月13日提報 A14站增設計畫第3次修正計畫，通車時間由114年12月調整為116年12月、計畫完成時間由115年12月調整為117年12月，總經費維持60.43億元，行政院115年9月1日核定。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115年3月20日將修正後修正計畫報告送鐵道局審查，鐵道局115年6月17日函復審查意見，桃園市政府115年8月26日函送修正報告，交通部審議中。

（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，工程會114年5月6日基本設計階段工程經費審議完竣，桃園市政府辦理招標及施工作業中。

（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。本計畫於113年3月1日奉行政院核定，工程會115年1月6日基本設計階段工程經費審議完竣，桃園市政府辦理招標及施工作業中。

（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，臺中市政府辦理設計、用地取得、施工等作業中。

（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，工程會115年6月11日基本設計階段工程經費審議完竣，臺南市政府辦理設計、用地取得、施工等作業中。

（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。高雄市政府於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115年7月3日函報修正後之第4次修正計畫，交通部審查中。

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；高雄市政府將俟第6次修正計畫奉行政院核定後，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。高雄市政府於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115年7月7日函報修正後修正計畫，交通部審查中。

（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115年7月7日函報修正後修正計畫，交通部審查中。

（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，路線自鳥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，共設置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、中和光復線（新北市段）；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、綠線、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，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9月底，已完成審議核定共744項分項計畫（已完工737件、施工中7件），中央補助款約為226億元，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155座停車場，總工程經費為575.76億元，中央補助249.91億元，截至115年9月底止，已完工125處停車場，提供77格大型車停車位、3萬4,721格小型車停車位及1萬8,784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，110至115年持續辦理地錨設施補強、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、律定省道公路監控路段（一級及二級）/橋梁計88處，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，115年1月8日開工。惟因水保計畫尚未核定，爰廠商僅辦理水保計畫範圍外之工項；後於115年7月21日花蓮縣政府核定水保計畫，並請臺鐵公司邀集相關單位說明水保實施情形、施工進度與預定期程；臺鐵公司已請廠商進場施作水保計畫範圍內之工項。

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，115年1至8月整體30日死亡人數為1,777人（較112年同期減少212人，-10.7%），115年1至9月 A1事故人數為1,132人（較112年同期減少188人，-14.2%），整體仍呈下降趨勢。進一步觀察115年1至8月各項重要指標，與112年同期相比，機車事故減少217人（-17.1%）、高齡者族群減少10人（-1.3%）、行人事故減少21人（-9.5%）、兒少族群減少29人（-52.7%）；其中酒駕造成事故減少99人（-56.6%）降幅最大。

（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）（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；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、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、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。

D、115年1月22日函頒修正之「校園周邊人行空間改善參考指引」，修正本指引於校園周邊人行環境改善措施及注意事項增加「通學區內之交岔路口10公尺內，公路主管機關、市區道路主管機關或警察機關不得另行規定汽車之停車處所。」之內容，並於校園周邊人行空間改善檢核表、路口（段）常見的問題及改善措施及對

應國內外作法彙整表增加提醒文字。

（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及地方自籌經費挹注，協助地方推動人行環境建置作業。115年1至8月辦理成果路口行人安全設施改善已完成1,652處、改善人行道已完成154.64公里、減少路側障礙物已完成475處、校園周邊道路改善已完成180處。

B、積極辦理工程改善：包括路口行人安全設施改善、人行道改善、校園周邊道路改善、減少路側障礙物、行穿線退縮、行人早開專用時相等，也推動路口停止線與行穿線淨距修正為2-3公尺、強化路口行人穿越道照明，以及推動汽車車窗黏貼隔熱紙可見光透過率管理等，建立完善的用路環境。

C、在省道交通工程改善部分，截至115年8月省道路口照明強化539處。

D、強化「道安總動員」平臺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、115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，宣講場次，115年預計辦理1,700場次，截至115年9月底已辦理共1,813場次、計44,509人次之宣導活動。

B、透過各項多元媒體通路加強停讓文化與道安意識宣教，9月交通安全月，也透過縣市、部會及企業一同加入宣導停讓行人規定，以建立正確的用路觀念。近期也有修正道路交通安全處罰條例，包括駕照管理三策略、加重無照駕駛、不停讓行人致死等規定。

C、機車安全教育推廣計畫、自行車（微型電動二輪車）安全騎乘教育訓練計畫：

(A) 為提升初領機車駕照之年輕人交通安全觀念與騎乘技巧，並輔導其於屆齡之後考取機車駕照，以及強化高齡者交通安全與防禦駕駛觀念，以「騎乘機車實際體驗」、「危險感知教育」兩部分，補助各縣市申請辦理。

(B) 為落實交通安全教育向下扎根，強化學生及外籍人士對自行車（微型電動二輪車）路權之認知，並具備正確騎乘技巧及應變能力，透過學科理論與術科實作雙管齊下，補助各縣市政府辦理教育訓練，以營造更安全的友善騎乘環境。

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31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80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33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）為維護大眾搭乘捷運系統之安全，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」每年持續督導並辦理評鑑作業。

（6）臺灣港務公司（下稱港務公司）依據橋梁特性及橋梁養護相關規定，每1至2年辦理商港區內橋梁定期檢測作業，並視地震等災害發生情形，適時辦理特殊檢測等。另續依檢測成果完成維修作業，相關檢測暨維修紀錄均確實上傳至「車行及人行橋梁管理資訊系統（VBMS 系統）」。

港務公司已於114年完成轄管20座橋梁監測系統，即時監控橋梁位移、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」規通用無障礙海運環境推動小組定，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，後續復建經費龐大，已編列特別預算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：已編列特別預算1.93億元，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：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

115年通車之國道建設為「國道1號增設臺南路段北外環交流道工程」；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21.4億元，截至115年9月底收案94件，已核定補助14.1億元），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、持續推動兒少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9月底，已輔導及協助196個鄉鎮推動幸福巴士（含幸福小黃）共529路線，其中幸福巴士已通車108個鄉鎮、幸福小黃已通車88個鄉鎮，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達95.59%。

（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 定期票及114年1月、12月再分別推動 TPASS 2.0常客優惠、TPASS 2.0+國道常客票證優惠措施，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9月底，電動大客車領牌總數計3,595輛，另核定補助打造中車輛計834輛，共計4,429輛，其中市區客運車輛計4,290輛，電動化比例為41.5%。

C、至115年9月底止，已有華德、成運、創奕、鴻華、總盈及金龍等6家業者（18種車型）完成揭露受補助合格業者及車型，持續會同經濟部輔導提供地方政府與客運業者有更多車型可選用。

（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年新售小客車及機車全面電動化。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：交通部已與經濟部及環境部共同推動「2030客運車輛電動化計畫」，優先推動補助客運車輛電動化，鼓勵客運業者換購電動大客車及導入國產化，帶動客運車輛產業發展及市場需求。

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

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

（C）完善使用環境配套：

a、截至115年9月底止，國內公共充電樁數量已有17,267槍（慢充13,038槍、快充4,229槍），以同期電動小客車登記數159,501輛計算，整體公共充電樁數量之車樁比為9.2:1，優於歐盟建議整體車樁比達10:1；其中快充之車樁比為37.7:1，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154槍，且全數為200kW 以上快充樁，7成為350、360kW。另臺灣鐵路公司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20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9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4,941槍（包含慢充4,253槍、快充688槍）及3套充電樁資訊管理模組平臺；其中已啟用4,516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。

d、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，應達轄區內公有路外停車場之小型車停車位總數之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115年9月底，電子收費 eTag 累計有效用戶數為864.8萬輛，較114年9月底（847.1萬輛）增加17.7萬輛，成長2.09%。另115年9月高速公路電子收費系統使用率為93.42%。

（8）公路監理業務

A、至115年9月止，機動車輛登記數共計2,341萬輛，其中汽車登記874萬輛，機車登記1,467萬輛，領有各類駕駛執照人數共3,049萬人。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至公路局動態中心，加強掌握人車動態及提升管理效能；另搭配定期（原則每2年）辦理公路客運及遊覽車客運業評鑑作業，輔導並督促業者改善營運績效及提升服務品質。

（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；115年1至7月外送員於上線時間平均事故率為0.21%，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至7月）之平均事故率0.71%，減少0.5個百分點，降幅達70%。

（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115年預

計完成8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，114年目標值4萬5,000人參加訓練，實際共有6萬9,169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，114年已大幅成長至111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，另有4,484人參加考後道路安駕訓練、2,259人參加考前道路訓練；115年目標值為5萬9,500人參加訓練，截至115年9月底，共計有9萬3,361人參加機車駕駛訓練、3,700人參加考後道路安駕訓練、1,962人參加考前道路訓練，現有機車訓練班業者共計118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9月底，全國共有20個縣市實施月票方案，並累計約有2,785.2萬人次購買 TPASS 行政院通勤月票，約20.95億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115年1至8月全國公共運輸運量相較111年同期約成長44.0%，其中捷運（含輕軌）約成長54.7%、臺鐵約成長50.6%、公車（含公路客運及市區公車）約成長24.1%、其他運具（含公共自行車及渡輪）約成長125.2%，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，114年1月及12月分別推動 TPASS 2.0及 TPASS 2.0+公共運輸常客優惠回饋措施，經統計至115年9月，已有70.1萬人完成記名登錄（含26.8萬個電子支付帳戶），114年2月至115年8月共約139萬張票卡達成回饋條件，回饋金額約1.48億元。

（14）完成修正道路交通管理處罰條例重懲毒駕

行政院已跨部會檢視當前毒品及毒駕防制作為，從「源頭嚇阻、強化查緝、重懲毒駕」3大面向，提出14項作為，全力緝毒並嚴懲毒駕。在重懲毒駕方面，交通部積極與相關單位會商研擬加重毒駕罰則，立法院已於115年7月28日三讀通過行政院及相關委員提案版本，修正重點包括提高毒駕罰鍰額度、增訂毒駕與吸食毒品預防性吊銷駕駛執照處分、增訂毒駕同車乘客責任、提高毒駕吊銷後再無照上路罰鍰額度、沒入車輛、重新考照前須完成毒駕防制教育及戒癮治療並符合觀察1年無再犯始發給駕照等，期遏止毒駕犯罪，全面落實「毒駕零容忍」，共同守護用路人安全。

（15）提供計程車油價折讓補貼

秉持「民生安定、即時協助」兩大原則，以簡單、直接、立即有感方式，推動計程車油價折讓補貼措施。針對全國合法登記之在籍計程車（不含純電動車）約9萬輛，補助每車最高15,000元。補助金額直接存入駕駛向油品公司申請或註記之計程車優惠卡內，於加油時每公升折抵5元，補助金額可使用至115年12月31日。截至申請登記截止日（115年8月31日），已有85,259輛完成登記（中油：61,628輛；台塑：23,631輛），占整體比例96.3%。

2、鐵路運輸服務

（1）臺鐵整體購置及汰換車輛計畫

計畫內容：

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

執行情形：

通勤電聯車520輛及城際電聯車600輛等截至目前已全數交車並投入營運；機車102輛採購案於108年決標，首批柴電機車及電力機車分別於112年6月、112年9月交車，截至115年9月底，各交車33輛、68輛；支線客車採購案已於111年決標，預定116年底開始交車。

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）於東西部皆有開行。

（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之風險，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，已於114年12月決標，預計116年6月底前交車；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4月20日函送交通部審查，交通部115年5月16日函復審查意見，臺鐵公司刻正辦理該報告書修正作業；宜蘭線新馬站彎道改善工程，將於完成土建工項後結束代辦工程，續由臺鐵公司承辦鋪軌作業；前揭土建工程業於114年8月8日竣工、114年8月12日查驗，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，第1階段東正線切換啟用作業於115年5月23日施作，刻正辦理第2階軌道鋪設。

(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。

115年持續精進及有效強化「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，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之不定期檢查。

（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；115年至9月底為加強現場檢查深度，就安全關鍵項目共辦理58次例行性檢查、就鐵路營運及維修高風險項目完成2次特別檢查、4次臨時性檢查，持續執行各項鐵路監理檢查，以提升營運安全。

（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，115年至第3季共召開「鐵路行車事故事件調查」5次會議，完成臺鐵專案調查報告2件、臺鐵專案檢討報告3件、臺鐵審議調查報告14件、高鐵審議調查報告5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，115年至第3季評議成立1案鐵路機構裁罰案件。

（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：為健全鐵路監理制度，持續辦理法規修正，115年就鐵路法增加從業人員保障及大眾捷運法強化捷運安全監理機制，完善大眾捷運系統營運機構事故通報機制，確保行車安全，並強化主管機關對於營運機構監理機制。

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9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，截至115年9月底已完成150站月臺與車廂齊平至115公分，11站施工中；又4站鐵道局預計118年完成改善；另臺北等52站，配合臺鐵公司購車計畫交車期程，依列車調度情形滾動檢討，預計於120年完成，總計217站。

（2）交通部所屬運輸工具依「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」規定設置相關無障礙設施，其中臺鐵車廂上下車門改成1階，已於102年全數完成；上下車門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115年8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72.9%。

（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9月底，已有1,307輛持續提供服務，包括基隆市21輛、臺北市556輛、新北市150輛、桃園市67輛、新竹縣4輛、新竹市5輛、臺中市65輛、彰化縣4

輛、雲林縣2輛、嘉義縣13輛、嘉義市9輛、臺南市37輛、高雄市320輛、屏東縣2輛、宜蘭縣22輛、花蓮縣16輛、臺東縣10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。另自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，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50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，將持續於「國內商港未來發展及建設計畫（111-115年）」及「交通船碼頭旅運服務設施優化升級建設計畫」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

持續協助地方政府改善偏鄉公共運輸，並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，至115年9月底止，彈性預約服務路線已達287條，占幸福巴士路線比例約54%。

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）；截止115年8月底已開辦4期，受訓計75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）」，115年完成8車型評等結果發布。

6、駕照管理三策略

（1）加強考照鑑別度：全面強化考照制度，115年起強化以人為本的駕駛訓練項目、115年1月30日實施機車筆試新制、115年3月31日實施小型車場考暨大型車路考駕駛執照考驗評分表、115年6月30日實施汽車

筆試新制。115年9月推動機車道路駕駛訓練，115年12月規劃小型車道考增加路線數、考驗項目增加無號誌路口，116年並規劃導入汽機車駕駛模擬器訓練、機車分區試辦道考。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。115年3月31日實施新增3項特定違規行為：「闖紅燈」、「無號誌路口未依路權行駛」及「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；115年6月30日起實施吊銷駕駛執照禁考3年者重新考照需上駕訓班接受完整訓練；115年9月新增「未滿18歲無照駕駛再犯班」，並針對「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。

（3）高齡換照新制：115年5月31日正式實施高齡換照新制，將定期換照年齡由75歲調整至70歲，以關懷高齡者安全駕駛為目的。年滿70歲長者須完成體格檢查並參加高齡換照講習後，即可換發有效至75歲之駕照；75歲以上長者另須通過認知功能測驗或提出無患有中度以上失智症之證明文件，其後每滿3年換發1次。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。另後續規劃115年12月實施75歲以上高齡者違規致肇事，須自費至駕訓班完成實地訓練才可換照，以確保高齡安全駕駛。

7、導入企業化經營模式提升臺鐵服務競爭力

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

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

8、推動商用車輛電動化

依行政院114年9月30日核定「商用車輛電動化及無碳化減碳旗艦行動計畫」，交通部自116年起將推動電動商用小客車、電動小貨車、電動三輪物流機車及氫燃料電池大客車等相關補助計畫，輔導各類運具進行能源轉型，強化運輸部門減碳效益及朝綠色永續目標邁進。

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115年至9月底，港口國管制共計檢查609艘次（留置數41艘次），高風險船舶共計檢查344艘次（留置數4艘次），持續嚇阻「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115年9月底，我國籍船員在船服務人數為7,185人，甲級船員為3,784人（本國籍船舶為2,843人，外籍船舶為941人），乙級船員為3,401人（本國籍船舶為2,923人，外籍船舶為478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，截至115年9月底完成共計2梯次岸上晉升訓練及適任性評估，結訓人數782人，評估合格人數202人，合格率25.83%。同時委託國內船員訓練機構辦理各項船員專業訓練，至115年度9月底共

計訓練9,430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55次測驗，合格人數7,893人，合格率約24.60%；其中女性964人合格，合格率約28.99%。

（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，至115年9月底共計抽查1,007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，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」，已於115年5月投入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，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，其中金門料羅北碼頭圍堤工程已於115年2月完工，金門港旅運中心115年8月3日啟用。

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116年1月交船、「金星13號」預計116年12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，已完成南防波堤新建、新生地填築，富岡港旅運中心已於115年6月30日起試營運。

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，補助屏東縣政府辦理貨運碼頭港灣與建築工程。

E、為協助屏東縣政府改善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。考量客運量需求須調增候船室面積，縣府已提報修正計畫，總經費調增為3.2億元，期程113年至117年，並於115年3月4日奉行政院核定。

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，協助地方政府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。刻正建置新北林口及新竹新豐2座雷達站，預定115年底完工，116年將再新增建置苗栗苑裡及苗栗後龍等2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，至115年9月底，已累計超過66萬人次。

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5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。另「安平燈塔園區藝術與再生計畫工程」115年10月底完工。

（9）推動遊艇泊區整體發展及藍色公路發展

A、為推動遊艇碼頭產業發展，行政院已於111年6月27日核定「遊艇泊區整體發展計畫」，總經費為5.51億元，截至115年9月交通部已補助9縣市辦理區域整體規劃、11處水域辦理個別可行性評估及3處水域建設。114年底遊艇泊區已增至26處，泊位數增至1,437席，除辦理區域整體規劃外，補助地方政府以修繕既有泊位，針對新增泊區部分透過評估規劃，具可行性者再辦理改善工程，預計115年可增至28處泊區及1,537席泊位；另為獎勵民間參與投資，針對具有商業投資效益之泊區，各級政府機關及商港經營事業機構，可優先採民間投資興建經營方式辦理，並得將民間參與投資開發案件納入獎勵對象。

B、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年起試辦基隆-花蓮、基隆-澎湖、布袋-澎湖-金門等3條觀光航線，載客率約6至9成，具初步推廣成效；115年延續114年基礎賡續推動3條觀光航線，增加航班數、提供更多元船上體驗，並搭配加強地方節慶活動，如澎湖花火節、花蓮夏戀嘉年華、六十石山金針嘉年華、金門節慶等，讓藍色公路成為國旅升級發展的新選擇。

（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，航港局配合民航局「機場暫停起降期間旅客疏運緊急應變機制」B計畫，建立海運疏運備援機制，現行備援船舶共5艘，倘金門機場暫停起降，航港局及民航局通過橫向聯繫協調機制，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度啟動海運疏運備援 B 計畫，協調「金瑞龍」、「雲豹輪」及「藍鵲輪」疏運共計572人次。

（11）航運產業升級方案

因應全球綠色減碳、數位轉型及永續發展趨勢，航港局借鏡國內外海運標竿經驗，並蒐集國籍航商、海運公協會、海事院校及驗船中心等單位意見，掌握航運業界實務痛點，同時整合跨部會與跨領域關鍵資源，擬定「航運產業升級方案（115-118

年）」，以「引領綠色轉型」、「推動智慧創新」、「厚植人才培育」及「建構航運產業生態系」等四大面向，17項執行策略及48項行動方案，帶動我國航運產業全面升級及轉型，建構具前瞻性之產業發展基礎，進而鞏固臺灣於全球海運市場之影響力。

（12）建構水面及水下無人載具安全管理制度

A、盤點測試場域：因應水面及水下無人載具技術快速發展及產業測試需求，航港局已盤點我國可供辦理測試之水域，並於114年12月30日首次函發「水面及水下無人載具特定測試水域活動安全管理規範」，就申請程序、載具安全、人員資格、航行通報、緊急應變及活動管理等事項訂定一致性規範，提供業者於特定水域進行測試之遵循依據，兼顧技術發展與水域航行安全。再於115年7月14日修正，加入2處可供測試水域，合計可供測試水域為9處商港、5處水庫湖泊，專屬測試水域2處商港。

B、建構安全管理制度：為因應水面及水下無人載具未來於一般水域使用之需求，航港局賡續於115年7月24日函發「水面及水下無人載具一般性安全管理規範」，依載具自動化程度、操作方式及使用風險採分級管理，規劃載具登錄、證件核發、操作人員訓練與資格、定期檢查、遠端操作中心、通訊與資安及運行通報等管理機制，建構從測試至實際運行之完整安全管理制度。

C、接軌國際海事安全規範：配合國際海事組織發布非強制性海上自主水面船舶安全規範，航港局已起草我國對應之管理規則，並持續關注國際規範發展，參考國際標準及國內實務需求，滾動檢討相關申請程序與管理措施，以符合國內產業發展需求並接軌國際。

2、港埠

因應全球海運快速變遷及發展趨勢，持續優化港口軟硬體設施，推動貨櫃、能源、倉儲物流等業務，並兼顧綠能產業需求，推動港口智慧化及永續發展，強化臺灣港群整體競爭力。

（1）商港營運績效

A、受中東戰事及航運聯盟航線新增東南亞港口掛靠等影響，臺灣港群至115年9月底貨櫃裝卸量達1,008.2萬 TEU，櫃量較去年同期微幅減少，港務公司持續透過115年度行銷獎勵方案，針對貨櫃作業量、新闢遠洋航線、新興市場、專案到靠、接駁航線等給予獎勵，爭取航商空櫃及轉口櫃量，穩固海運產業發展，提升港群國際競爭力。

B、受美國對等關稅影響，Alphaliner2025年全球30大貨櫃港口排名，高雄港雖自2024年第19名降到第24名；惟在挪威船級社（DNV）發布「2025年全球貨櫃港口排名」高雄港名列全球第9名，於港口基礎環境、航線密集度、生產效率及永續程度等關鍵指標均有優異表現。另世界銀行與標普全球（S&P Global）共同發布「全球貨櫃港口績效指數」(CPPI）中排名全球第17名，展現臺灣港群仍具有國際競爭力及港口營運效能。

（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，刻正辦理碼頭改建工程，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49.1公頃土地已於112年5月取得自由港區營運許可，期引進海空聯運、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，倉1-4已於114年底點交予業者，預計115年底開工。

（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；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碼頭已於115年9月完工。

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，並配合 LNG 接收站航道及環保團體意見檢討堤型。

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。本工程已於115年4月完工，可配合政策提供第三階段離岸風場開發使用，協助提升離岸風場建置量能，加速整體開發時程。

F、臺中港南填方區新建海堤工程

配合國家能源政策風電產業發展用地及行政院收容營建土方政策需求，辦理臺中港填方區新建海堤工程，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，預計於116年11月完成填築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，70號碼頭改建預計115年底完成，69號及70號碼頭建築改建工程預計117年6月底完成，可提供1.8萬 TEU 貨櫃船靠泊；第五貨櫃中心77至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，已於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至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116年5月完工；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；龍門尖山碼頭客運服務設施改善工程預計115年底完工；馬公港8號碼頭後線新建候船室預計115年底決標、116年2月開工。

B、布袋港刻正辦理布袋港外港填區圍堤工程，115年7月30日上網公告，預計115年12月開工。為改善布袋港排水能力，已於114年8月完成港區排水設施改善工程 P1抽水站，另為提升旅運服務品質，已於114年7月9日啟用連接新旅客服務中心至登船碼頭之風雨走廊。

C、馬祖港南竿福澳新建 F1及 F3浮動碼頭，已於115年4月16日啟用；馬祖港東莒猛澳浮動碼頭116年12月完工；馬祖港西莒青帆浮動碼頭、南防波堤及西內堤延長工程，預計於118年9月完工。

D、金門料羅港東碼頭區開發計畫工程經費約23億元，預計116年第1季開工，121年完成填築。

（4）辦理行銷獎勵

為持續提升貨櫃運輸服務量能，港務公司於115年1月公告推動「115年度行銷獎勵方案」，內容包含貨櫃作業量、藍色公路、新興市場、船舶卸轉、綠色港口及航港產業數位轉型等13項措施；另因應中東戰爭衝擊，於第2季推動短期專案獎勵，並配合船舶大型化趨勢，增辦鞏固大型船舶到靠獎勵，截至115年9月底全臺港群計有185家業者申請。

（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，至115年10月中郵輪靠泊490艘次，預估115年進出港旅客人數逾120萬人次，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「115年國際客船優惠措施」，提供碼頭碇泊費及旅客服務費之優惠，包含靠泊特定港口及高雄母港航次旅客服務費全免、達目標累計航次享旅客服務費七折、外籍旅客增加優惠及老客戶旅客服務費減免等優惠項目，另提供靠泊花蓮港港埠費用全免，吸引國際郵輪航商增靠臺灣商港。

（B）拜訪郵輪業者及參加國際郵輪論壇加強國際行銷

為提高臺灣港群國際能見度，港務公司115年延續國際郵輪市場推廣策略，於4月參與美國邁阿密全球郵輪展並設置臺灣展攤；接續於7月拜會日本郵輪航商，深化交流合作以掌握郵輪市場發展趨勢，並續參與濟州郵輪論壇，掌握東北亞航線布局與合作趨勢，以區域發展角度加強與日韓的交流，提升宣傳與推廣效果。

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「基隆港西岸旅運中心後線景觀」及「公共藝術建置」工程，預計116年第1季完成，以優化人車動線並提供美觀舒適的休憩環境。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，規劃辦理西2旅客中心1樓部分空間招商案，引進

餐飲、零售等商業服務，另持續規劃東4至東6碼頭區與後線土地串聯，以及西4至西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，招商案範圍已完成都市計畫變更作業，預計115年底前辦理部分用地點交，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，第一期新建48席遊艇泊位，於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

a. 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。

b. 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，個案環評已於114年6月核備，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，原訂115年分期動工，因應旅遊型態及商用不動產市場變化，業者刻正檢討各期建築配置及營運內容。

c. 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，旅客中心都審及交評已分別於114年12月18日及115年2月23日審查通過，刻正辦理建照申請，預計115年底前開工、116年底開始營運。

（E）高雄港

a. 為提升旅運服務品質，高雄港蓬萊旅運中心已於115年3月啟用，增加約270坪旅運通關空間，及擴增215坪行李提領區，並設有14座人工查驗櫃檯及4座自動查驗通關系統，增加旅客通關、候船及休憩空間。

b. 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至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C2庫、大港倉二期倉4-1A 庫及倉6庫整建工程，並接續推動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，115年11月底前完工，另持續辦理2樓商業空間招商。

（G）花蓮港

已設置「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116年5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

為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月先提供37碼頭岸線250公尺，已於115年4月全部完工。

（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，於114年4月完工。

B、離岸風電碼頭招商

（A）臺中港

臺中港已完成8座重件碼頭（2、5A、5B、36、37、38、106及107號），規劃2號碼頭優先供海纜運維使用，106號碼頭搭配工業專業區（II）土地作為離岸風電設備與組件製造基地，其餘供離岸風電產業依各風場期程作為風機預組裝基地使用。

港務公司持續配合經濟部第3階段區塊開發政策規劃招商，目前已與湄妙離岸風電公司完成簽約，該風場預計於116年執行風機預組裝作業。港務公司將持續接洽各開發商，了解碼頭及後線土地使用需求，密切關注離岸風電政策發展，與經濟部保持密切聯繫，配合辦理土地租賃相關作業。

（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期造地工程已完成第二階段環評作業，將續辦理北外廓堤延建工程以提供遮蔽水域，另刻正辦理海岸管理審議作業，通過後持續辦理圍堤及造地工程，分期分區交付土地供離岸風電業者使用。

(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11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，該業者租期已到期，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、凰妙、海龍、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。114年相關課程發證量達4,000張，截至115年9月底，發證量約為3,200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，115年榮獲 GWO 亞太地區年度最佳培訓團隊及全球年度最佳講師。另執行航港局國籍船員培訓委託案，114年協助培育本國籍船員達88人次，至115年9月底，培育本國籍船員人數達69人次，並爭取日本及韓國海外市場訂單，115年於日本執行1項參訪專案及1項教師培訓專案、韓國執行1項教師培訓專案，未來將持續拓展國內外相關業務。

E、提供離岸風機重件運輸服務

因應風機零組件屬於「超長、超寬、超重」物件，為提供離岸風機零組件、大部件貨物之吊裝及運輸執行等整合性服務，港務公司與佳運重機械工程公司合資成立「臺灣港務重工股份有限公司」，同步落實企業多角化經營策略，並積極開發離岸風電相關運輸業務。

（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，截至115年9月底整體

共減碳效益15.44萬公噸 CO2e（約397座大安森林公園吸碳量），細懸浮微粒（$PM_{2.5}$）減量達83公噸，SO2減量達541.6公噸，NOx 減量達951.2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，至115年9月底達成4萬6,221艘次，達成率92.9%。港區範圍外至20浬，宣導船舶減速至12節以下，至115年9月底2萬380艘次。

（B）「擴大岸電設施使用」：

a. 低壓岸電：總計222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，至115年9月底高壓岸電使用124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至116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，115年由臺北港、高雄港及花蓮港辦理，預計於115年底通過認證複評。

C、執行臺灣港群環境監測計畫

持續掌握臺灣港群環境品質，作為港區環境管理之依據。

（A）自動測站：港務公司已於商港建置13處空品自動測站及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，115年第3季共計執行450點次水質及185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，航港局刻依該院秘書長115年9月1日核復意見重新檢討；為循序推動船舶減碳相關措施，已於115年7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」，並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，並已尋獲新加坡商辦新租客，預計承租至118年7月，以台源印尼租賃公司自有資金執行印尼第3次拖車租購業務，並將持續協同臺印、物流、風訓等子公司洽詢潛在海外合作與投資之商機。

（9）強化港區災害通報及應變機制

A、落實法規與快速應變機制

發生海事案件時，港務公司依據「災害防救法」、「災害緊急通報作業規定」及「交通部及所屬相關機關構災害緊急通報及應變小組作業要點」等規定，透過船舶動態監控、跨單位協處及緊急應變計畫審查等機制，進行即時應變處置，並落實複式通報，必要時成立緊急應變小組，邀集航港局、海巡署及地方環保局等單位展開跨部會會商，共同推研擬緊急應變處置作為。

B、主動風險管控與港區防護

即時實施水域與航道管制，妥為調配拖船、消防及防污器材投入搜救與防污作業，同時嚴格審查船方之救難與進港避難等計畫並監督執行，確保船舶安全靠泊或離開港區範圍後，始完成緊急應變程序。

（10）促進臺灣港群智慧化發展

因應資通訊、人工智慧、大數據及物聯網等數位科技發展趨勢，港務公司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115年智慧港口重要專案編列預算總計約6億元。

A、115年5月底完成臺北港、蘇澳港、高雄港及安平港堤口安全智慧偵測系統建置，透過 AI 影像辨識及整合船舶AIS資訊，提供主動告警功能；另預計115年底完成介接氣象署氣象數據，提升海氣象預警與航行安全應變能力。

B、為推動港口創新科技試驗，115年於高雄港建置 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，預計於115年底提出驗證成果，另持續推動船舶裝卸作業AI工安偵測及港群橋梁安全監測，預計115年底完成5類現場作業違規態樣辨識，提升港區作業安全，並持續精進智慧監控管理系統，提升跨單位緊急應變協作效能。

C、配合經濟部推動亞灣2.0－智慧科技創新園區推動方案，115年編列預算4千萬元辦理智慧創新應用及數位轉型獎勵方案，促進航港產業整體數位服務升級，115年申請時間至12月31日止。

D、因應交通部成立交通領域 AI 推動委員會，港務公司已成立「AI 推動執行委員會」，聚焦7大 AI 推動策略及智慧港口 AI 發展方向，包括推動船舶操航及堤口安全智慧系統、港區門哨導入 AI 影像辨識等，提升港口安全與效率，並為落實 AI 人才發展，規劃辦理 AI 人才分級培育計畫，115年預計達成 AI 參訓率100％目標，強化人才

AI 教育培養。

E、為提升港口作業效率與服務品質，港務公司與航港局合作推動港口社群系統（PCS）發展，已於115年4至7月間舉辦說明會以及意見蒐集，以研擬未來 PCS 發展藍圖，另優先以高雄港試行「船舶作業即時動態共享」專案，透過優化船舶智慧動態看板，整合船舶軌跡、進出港作業進度等資訊，提供業者一站式查詢服務，逐步展現PCS推動成效。

（11）發展海港自由港區

海港自由港區至115年9月底計有83家業者，包括基隆港8家、臺北港9家、臺中港30家、高雄港32家、安平港4家。115年1至9月貨量為455萬噸，貿易值為1.28兆元，較114年同期負成長3%、成長106%。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

為提升國際加油需求，114年1月核准高雄港油駁基地營運，預計於116年第1季啟用營運，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，並於115年4月啟用新車整備中心（Pre-Delivery Inspection, PDI），導入 AI 智慧化影像辨識管控機制，物流中心預計116年第1季啟用營運，園區全面啟用後可創造700個就業機會，創造1,270億元產值；119年全面啟用臺北港物流倉儲區，串聯海快、電商關聯產業發展，預計帶動北臺灣1,800個就業機會及創造28.2億元產值。

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、持續推動金屬交易業務

(A)倫敦金屬交易中心（London Metal Exchange, LME）

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26處 LME 非鐵金屬倉儲處所，114年非鐵金屬貨量及貿易值達59.6萬噸及1,271億元。

(B) 芝加哥商品交易所集團（CME Group）及旗下紐約商品交易所（COMEX）

高雄港於115年2月26日正式獲列為 COMEX 金屬鋁指定遞交港場所，目前已有國際倉儲業者與自由港區業者合作，於3個倉儲設施取得鋁交割資格，總核准儲存容量達95,000公噸，可有效串連全球金屬期貨金融市場，創造國際金屬商品於高雄港儲轉及發貨綜效。港務公司刻依自由貿易港區設置管理條例第29-2條規定，申請認定 COMEX 及其鉛商品為符合之國際金屬期貨交易所及公告認證之商品。

（12）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，相關成果如次：

A、打造低碳綠色港口

(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「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，至115年9月底實際減碳效益合計約15.44公噸

CO2e，並完成113、114年度 ISO 14064-1及 GHG Protocol 溫室氣體盤查數據清冊及報告書編製，持續辦理第三方雙認證。為降低港口營運碳排，完成太陽光電設置容量268.54kW，累計建置113槍電動車充電設施，綠色運輸通勤登錄率提升至92.1%。植樹49,049棵，累計造林面積達813公頃，吸碳量達7,903.92公噸。

(B) 交通部責成航港局邀集經濟部能源署等單位於114年成立跨部會海運替代燃料工作平臺，並規劃採三階段推動海運替代燃料加注，第一階段「生質燃油」、第二階段「LNG、甲醇」，第三階段「氨、氫」。為持續深化綠色運輸布局，高雄港於115年7月辦理生質燃油加注招商，10月與航港局、中油公司、國籍航商合作辦理首次生質燃油加注服務，引領高雄港率先接軌國際航運減碳趨勢，後續第二階段將配合中油公司高雄港第七天然氣接收站興建工程及118年供氣規劃，預計於高雄港提供LNG加注。

(C) 另為鼓勵港區夥伴低碳轉型，115至116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。至115年9月底共1,160艘船舶申請環境船舶指標（ESI）獎勵，37台機具與4座充電樁申請裝卸機具電動化獎勵，並於7月30日公告「散雜貨輪高壓岸電推廣使用獎勵方案」，以提升高壓岸電接用次數，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，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群環境。

B、落實社區回饋

落實社區關懷，投入在地公益服務，115年度規劃辦理100場次以上公益活動，至115年9月底已辦理112場次，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，115年四度蟬聯 HR Asia「亞洲最佳企業雇主獎」，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 HR Asia「科技賦能獎」，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，已完成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「透明晶質獎」全國特優殊榮。

E、企業永續報告書接軌國際

「2025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115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，115年9月底於港務公司全球資訊網永續專區公開揭露。

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：持續推動以風險管理為導向之飛安監理制度，依據國際民航組織（International Civil Aviation Organization, ICAO）全球航空安全計畫（2026-2028年修正版）精神，加強對國籍民用航空運輸業、普通航空業經營商務專機者、航空器駕駛員訓練機構，以及航空產品維修與製造廠等之安全管理系統（Safety Management System, SMS）監理。督導業者依營運現況訂定可量化安全績效指標（Safety Performance Indicator, SPI）與目標（Safety Performance Target, SPT），監理重點涵蓋ICAO揭示之五大飛航風險，並佐以3項新增之前兆安全績效指標（包含不正常跑道接觸、非動力系統/組件故障或失效，及亂流等），查核各項風險緩解措施執行成效並適時檢討目標值；監控過程倘發現業者指標異常或特定風險趨勢有偏高情形，則採取安全管理專案檢查，加強查核面向之深度及廣度，確保安全管理系統發揮實質運作效度，達成國家民用航空安全計畫整體飛安目標。

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，執行相關檢查作業，考量航空業者運作情況、業務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，適度調配查核資源以實施深度檢查，並藉由推動安全公正文化，鼓勵第一線人員主動提報。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，以及持有學、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；因應國籍航空公司機隊成長，駕駛員及維修人力需求增加，民航局亦督促公司優先培訓本國籍駕駛員，維持足夠且適職之飛航及維修人力。針對不良天候情境，要求業者確

實遵守作業規範並落實保守簽派政策，加強駕駛員對不良天候之操作訓練、警覺訓練，規劃及執行防颱計畫時，應涵蓋颱風警報發布前、警報期間及解除後各階段應對措施，以降低飛航風險。另就實際檢查、飛安相關事件調查等統計分析所得飛安資訊，回饋至檢查計畫，督導落實改善及解決安全關切問題。

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）因應國際民航組織（ICAO）針對鋰電池行動電源發布新規範，民航局邀集航空公司等單位研商相關宣導等配套措施，並自115年4月8日起實施，每位旅客攜帶行動電源數量限制為2個，並限制機上使用之規定，該局亦據以修正「空運危險物品名稱」（「危險物品清單」及「旅客及組員可攜帶或託運上機之危險物品」），於115年5月20日正式公告。

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，至115年9月已完成臺東、蘭嶼、綠島、臺中、恆春、高雄、金門等7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日第二階段強化源頭管理機制，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完整登錄要求，以確保產品安全性能及資通訊安全。截至115年9月底，全國遙控無人機註冊有效數4萬2,329架、人員操作證有效張數3萬8,290張、具飛航活動申請資格之有效法人團體934家；自109年3月31日至115年9月底止，飛航活動申請許可總數為3萬3,652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，115年5月26日召開「無人機物流作業輔導工作會議」，凝聚中央與地方在風險管控基礎下推動無人機物流作業之共識，促使我國無人機物流產業更趨穩健。國際接軌部分於115年11月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；針對研發試飛、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115年9月底已有30處學科測驗場地及33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。至115年9月底，民航局與縣市政府共計公告5,079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5,003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、民航局及軍方持續依權責推動機場遙控無人機防制系統建置，降低無人機入侵機場對航空器起降作業之影響。已完成桃園、松山及高雄機場防制系統建置，

民航局目前刻正辦理臺東機場無人機防制系統建置規劃。並賡續執行松山機場無人機防制建置試辦計畫第二期（114年11月至119年12月），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，並自114年起新增強化措施，包含定期監控各機場空側作業違規、制訂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、民航局因應空運發展趨勢及國內社經環境變遷，以宏觀角度及前瞻性思維，秉持國土均衡發展原則，滾動檢討修訂各機場未來整體發展方向，提出「臺灣地區民用機場2045年系統規劃」報告，該報告已於115年7月16日國發會第143次委員會議審議通過，後續由國發會循程序報行政院核定。另持續推動最新一期（目標年2045年）松山、臺中及高雄等機場之整體規劃修訂作業。

B、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第二階段工程已於114年11月開工，持續辦理施工作業。

C、本島機場建設：

（A）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、站前交通及設施改善工程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；站前交通及設施改善工程已完成細部設計，賡續辦理招標作業；新航廈主體工程，刻正辦理細部設計作業，預計117年辦理工程招標。

（B）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，刻進行基本設計及審查作業。

（C）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115年3月13日通過基本設計審查、10月1日原則通過細部設計審查，賡續依審查意見修正後辦理招標作業。

D、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，刻進行基本設計及審查作業。

（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年展開水深及地形測量、地質鑽探等跑道設計相關工作；持續辦理南竿機場設置工程材料攔阻系統工程計畫，115年3月完成統包工程決標，賡續辦理基本設計作業。

（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，推動蘭嶼、綠島、七美及望安等

離島機場外觀風貌改造計畫。其中綠島及蘭嶼機場刻正施工中；七美及望安機場因地理環境與施工條件特殊，先以七美機場單獨招標方式訪查潛在施工廠商投標意願，並依廠商回饋意見滾動檢討招標文件內容。

（3）充實航空基礎設施與服務

A、汰換助航設備：115年6月完成桃園機場23R跑道左右定位臺、滑降臺及測距儀汰換。

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，115年2月完成「汰換七美、望安機場指示牌及千呎牌採購案」及3月完成「金門機場周遭航空障礙燈汰換案」決標作業。在氣象設備方面，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」，經辦理使用者說明會及平行測試等相關工作後，已於115年3月上線提供服務。

C、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，推動第二塔臺新建工程計畫，以及行政院115年6月5日核定之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。

D、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，115年1至9月我國航空器總起降架次為41.9萬架次，較114年同期增加5.6%；總旅客數為5,610.6萬人次，較114年同期增加10.1%；總貨運噸數為209.4萬公噸，較114年同期增加9.4%，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，115年1至8月，該等航線共載運約11萬人次。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、115年夏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3,017班，較108年疫情前恢復102%。其中，高雄及臺中機場新闢及復飛8條航線，分別為高雄-小松/石垣島、臺中-熊本/釜山/成都/札幌/成田/青島，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115年5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。115年1至8月飛航境外包機來臺部分，臺中機場計31架次、臺南機場計4架次、花蓮機場計119架次、臺東機場計6架次、澎湖機場計4架次、金門機場4架次；後續民航局、觀光署、地方政府及業者等單位將共同協力推動境外包機旅遊。

（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806戶，安置住宅興建工程竣工後，陸續取得使用執照，辦理通知繳款、移轉登記以及驗交屋，至115年9月底，已完成交屋801戶，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；至115年9月底，累計已完成自拆且核定發價者計3,396棟，完成自動拆遷比例已超過8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，刻正辦理驗收相關作業，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，至115年9月底止，取得建築執照件數共927件。

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賡續辦理埔心溪改道、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

空港自由港區至115年9月底計有36家業者，115年1至9月貨量4.68萬噸，較114年同期增加31.57%；貿易值5.64兆元，亦較114年同期成長62.31%。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，115年出口貨棧推行100%智慧辨識進倉系統及加值園區 H 棟智慧人臉辨識門禁系統；另刻正規劃桃園機場航空貨運資訊整合平臺，以「貨運資訊服務」與「園區智慧管理」為主軸發展相關功能，並於115年度辦理貨況追蹤 POC 驗證。

（B）完成全區開發並協助事業進駐：遠雄公司興建之 H 棟加值廠房於114年11月5日取得交通部營運許可後，桃園航空自由港區已完成全區開發，至115年9月已成功引進3家事業進駐營運，加值園區全區目前出租率提升至99.31%。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，持續輔導半導體機臺、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、115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，並啟動第二自由港區74公頃土地之用地調查及環境影響評估工作，以利後續開發準備，

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

我國已與58個國家或地區簽署雙邊通航協定，已建立直達航網計有33個國家地區、客運航線191條、貨運航線95條，合計286條航線，可連接全球123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，以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，115年9月兩岸客運航班平均每週飛航319班，平均載客率為81.4%。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。

（8）推動航空減碳

A、執行機場減碳措施：高雄機場於115年5月在國際機場協會舉辦之綠色機場「氣候變遷調適」主題評比，於500萬至1,500萬旅客運量分組獲得白金獎，並首度通過國際機場協會碳認證等級四認證。民航局將持續於各機場挹注資源並與跨部門合作推動機場減碳措施，以達永續發展之目標；桃園機場已於114年取得國際機場協會碳認證等級四認證，並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39.05%、預計115年底完成設置120槍孔充電樁，朝低碳綠能機場邁進。

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 Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA）」，民航局115年持續督導航空公司執行監測、申報、查證及碳抵換等工作。

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）工作平臺，民航局已積極與相關部會、油商、航空業者及航空站就推動 SAF 使用研商，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，114年使用5,900噸SAF，減碳量約15,000噸，115年國內二家油商將提供約6,500噸SAF，由國籍航空公司優先採用，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，已於115年3月上線。

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，人臉辨識及電子閘門已於115年4月正式上線，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。115年參與APEC運輸工作小組（TPTWG）2026年視訊會議以及TPTWG56會議。其中，航港局於2月12日參加TPTWG 2026年視訊會議，掌握TPTWG組織改革最新進展，瞭解各經濟體就年度政策主題之相關立場；後續將持續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116年1月交船，「金星13號」預計116年12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，已於115年5月29日陳報行政院「國際及國內商港整體規劃及發展計畫（116-120年）」作為後續規劃各港實質建設方案之依據，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、高雄港第三及第五貨櫃中心改建工程；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號碼頭之新建外，除已於115年4月辦理完成臺中港37、38號碼頭新建工程，並預計於116年底前完成臺中港填方區新建海堤工程，114年12月先啟用高雄港 A6-A 2座離岸風電重件碼頭及離岸風電海纜場，115年賡續辦理高雄港A6碼頭新建工程，另蘇澳港旅運中心周邊景觀工程預計於115年11月底前完工。

（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，將以發展汽車智慧化及綠能為主軸，其中「智慧車輛產業園區」已於115年4月啟用新車 PDI 廠（Pre-Delivery Inspection, PDI），物流中心則預計於116年第1季啟用營運，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8月啟用，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；馬祖港南竿福澳新建 F1及 F3浮動碼頭，已於115年4月16日啟用；馬祖港東莒猛澳浮動碼頭預計116年底完工；馬祖港西莒青帆浮動碼頭、南防波堤延長工程，預計分別於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年底決標、116年2

月開工；龍門尖山碼頭客運服務中心預計115年底完工；龍門尖山碼頭客運服務設施改善工程預計115年底完工；澎湖港馬公郵輪旅運中心，預計116年5月完工。

（5）臺灣港群115年持續推動能源核心業務，臺中港配合離岸風電政策已提供低度發展區供業者設置陸上變電站，並完成37、38號碼頭工程供第三階段離岸風場開發使用；蘇澳港提供場域進行波浪能發電示範驗證；臺北港已同意業者於港區進行綠甲醇發電示範驗證；高雄港作為船舶替代燃料加注基地，已於115年10月辦理生質燃油加注啟動典禮，正式提供港區加注服務，並配合中油第七天然氣接收站工程規劃LNG加注招商作業。另為配合台電LNG發電需要，港務公司於基隆港、臺中港、高雄港分別配合推動天然氣第四、第五及第七接收站工程，以提供國家未來更穩定充裕之低碳電力。未來將持續因應新能源產業用地需求，持續盤點各港可作為新能源產業發展基地，支持港區周邊產業及民生能源需求。

（6）港務公司持續推動港口智慧轉型與升級，結合生成式 AI 及雲端服務，執行各項計畫，包括擴建 IoT 監測設備、關鍵基礎設施導入 AI 智慧監控管理，提升港口營運管理效能，及推動港口社群系統（PCS），推動數據共享服務（如船舶進出港即時資訊），並與航港業者推動港區預約分時交領櫃服務，優化港口服務效率，另高雄港五櫃預計115年底導入全自動無人解櫃車作業，提升港口作業效率。

（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「轉型低碳綠色港群」、「落實港埠環境安全」、「促進多元夥伴共榮」、「打造智慧韌性港群」、「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，以提升減碳績效及調適能力，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」，配合臺北港、臺中港及高雄港相關填海造地工程收容公共工程營建土方，其中臺北港已開始收容，臺中港於115年7月底開始收容，高雄港於115年6月起開始收容。

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，國發會已於115年7月16日完成審議，後續將循程序報行政院核定，未來將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；第三航廈建設已於115年4月完成航廈主體屋頂封頂及外牆帷幕，並於115年10月12日完成雲頂天花，刻正辦理室內裝修工項；另第二塔臺建設計畫已由交通部於115年6月11日函報行政院審查，嗣經國發會審議，民航局業依該會審查意見修正計畫，並於115年9月15日函報該會續審。

（3）臺中機場航機維修區第一階段招租作業預計於116年上半年啟動，以提升航機維修量能；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，高雄機場已於115年取得國

際機場協會碳認證等級四認證，並賡續辦理各項減碳措施；桃園機場亦將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。

（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；松山機場人臉辨識及電子閘門已於115年4月正式上線，自助行李託運設備也將於測試完成後陸續啟用。

（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及「116-120年國際郵輪優惠措施」，包含碼頭碇泊費及旅客服務費優惠，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）115年臺灣港群國際郵輪預報數達599艘次（包含母港366艘次、掛靠233艘次），較114年的靠泊數567艘次成長6%，預估進出港旅客逾120萬人次，相較114

年進出港旅客115.67萬人次，持續穩健成長。115年首航各港的郵輪預報數量達20艘，包含日本全球環行的「太平世界號（PACIFIC WORLD)」、英國高端精緻與深度探索旅遊「島嶼天空號（ISLAND SKY)」以及知名頂級飯店品牌麗思卡爾頓（The Ritz-Carlton Yacht Collection）推出的全新豪華郵輪「盧米娜拉號（LUMINARA)」；其中「島嶼天空」及「世界號」預計115年首航臺中港共4艘次（4月7日及11月16日)。

（3）港務公司持續升級各港郵輪旅運中心的軟硬體設備，目前所轄郵輪港口（基隆、蘇澳、臺中、高雄、安平、花蓮、澎湖）均符合國際郵輪靠泊標準，其中高雄港蓬萊旅運中心已於115年3月完工啟用，可提供15萬噸郵輪靠泊，每小時通關人數可達1,920人；另澎湖港國際郵輪中心（1號碼頭）預計116年5月完工。

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

為推動藍色公路及海洋觀光發展，串聯本島與離島特色航線，提升海上旅遊服務量能，並兼顧蘇花交通中斷及離島地區疏運需求，建構兼具觀光營運與海運備援功能之海上運輸體系，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10月15日奉行政院核定。

貳、觀光部門

一、重要施政措施及成果

（一）重要施政措施

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，延續「Tourism2025-臺灣觀光邁向2025方案」成果，以邁向2030永續觀光發展為目標，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，續以「Tourism 2030—臺灣觀光邁向2030方案」，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。

（二）重要施政成果

1、觀光市場穩健成長

依據內政部移民署統計，115年1至9月來臺旅客逾617.6萬人次，較114年同期（605.8萬人次）成長1.96%，主要客源以日本（101.3萬人次，-1%）、港澳（90.5萬人次，-5%）、韓國（68.4萬人次，-2%）、美國（54.7萬人次，+9%）及菲律賓(54.3萬人次，+21%)為前5大市場。同時，受惠於全球航線及航班增加，瑞士(+18%)、義大利（+16%）、印尼（+12%）及越南(+11%)亦有顯著成長，顯示臺灣多元主題產品開發與市場布局已展現具體成效。國旅市場部分，依據觀光署114年「臺灣旅遊狀況調查」結果顯示，114年12歲以上國人國內旅遊達2.48億旅次，較113年成長11.52%，並較108年成長46.27%，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、北海岸及觀音山國家風景區、東部海岸國家風景區榮獲「綠色旅遊目的地認證」（Green Destinations Awards）。

B、花東縱谷國家風景區「花蓮鯉魚潭永續保存：生態環境與經濟共榮」、東北角及宜蘭海岸國家風景區「與在地共創卯澳地區觀光發展」獲

得「2026台灣觀光永續獎」肯定。

C、臺灣勇奪11項「2026全球綠色目的地百大故事獎」（2026 Green Destinations Top 100 Stories），其中交通部觀光署國家風景區管理處獲獎7個。

D、觀光署暨所屬4個國家風景區管理處，榮獲「2026亞太暨台灣永續行動獎」5項大獎：亞太永續行動獎（1銅）、台灣永續行動獎（2金、2銅）。

E、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、2026年「全球穆斯林旅遊指數（GMTI）」公布，臺灣獲得非伊斯蘭合作組織旅遊目的地（non-OIC Destinations）全球第3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、北海岸及觀音山國家風景區管理處「浪漫的延伸雙灣-雙灣自行車道古庄里段新建工程」、花東縱谷國家風景區管理處「道・米　生活博物館-通島源的蒼穹地景，以安通車站為例」榮獲「2025年第十三屆台灣景觀大獎佳作」。

F、東北角及宜蘭海岸國家風景區區管處「福爾摩沙北海岸藝術季」、雲嘉南濱海國家風景區管理處「3D 翼翔號」智慧觀廣體驗裝置，則雙雙獲得「2026MUSE設計大獎」。

3、施政績效

（1）觀光品牌全球引客

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年成長9%。其中東北亞（日韓）占3成、新南向占3成、大中華（陸港澳）占2成、歐美紐澳占約2成，市場結構朝向多元均衡發展。而日本、港澳及韓國為前3大市場，均逾百萬人次規模；此外，菲律賓成長34.28%、歐洲成長15.29%、日本成長12.4%、澳紐成長10.75%、美國成長9.86%表現亮眼。顯見臺灣觀光透過開拓多元市場作為，已成功減少對單一市場的依賴。115年度截至9月底來臺旅客逾617.6萬人次，較114年同期成長1.96%，面對115年2月爆發中東戰爭後受衝擊甚巨之全球旅市場環境，將持續爭取旅客來臺。

B、靈活運用觀光新品牌及代言人：以臺灣觀光品牌3.0「TAIWAN-Waves of Wonder（台灣魅力・驚喜無限）」為臺灣觀光品牌國際宣傳主軸，以4大主題「SHARE（分享）、DISCOVER（探索）、ENGAGE（連結）、ENJOY（享受）」於國際媒體及多元管道露出，傳達臺灣獨特魅力，各市場代言人、KOL，多管齊下宣傳，捲動臺灣觀光話題，行銷臺灣，持續衝刺來臺觀光人數。

C、推動「入境觀光振興計畫」：

（A）擴大引客：

a、獎勵旅遊及教育旅行：持續推動獎勵境外企業及教育旅行來臺旅遊，115年1至9月獎旅共151團申請（計約13,025人次）；教育旅行共128團申請（計約5,680人次）。

b、配合直航航線航點增加宣傳廣度：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，與航空公司合作廣告刊登、說明推廣會、業者/媒體踩線等。

c、強化推動主題遊程及郵輪觀光：為吸

引國際旅客離島觀光，修訂臺灣離島補助條件，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，上架全新郵輪旅遊主題宣傳影片、參加邁阿密國際郵輪展（未來規劃參加歐洲國際郵輪展），爭取航商郵輪灣靠，另持續推動「境外郵輪來臺獎助」、「空海聯營（Fly-Cruise）旅遊獎助」及「推動花東永續旅遊境外包機來臺獎助」。

（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」、「戶外廣告」及「KOL 邀訪及社群行銷」等多元觀光行銷措施具體吸客。

（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114年召開4次會議，並於115年6月30日召開第5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，並持續攜手縣市政府及跨部會推出「台灣觀光100亮點」活動，捲動國旅市場。

（B）推動「台灣觀光100亮點」：115年10月起結合中央機關、地方政府與民間單位共同行銷「台灣觀光100亮點」，透過舉辦亮點市集、電子集章、亮點玩家短影音競賽等系列活動，鼓勵民眾深度體驗國旅；另藉由名人帶路故事行銷、百工百業挺國旅，達成區域分流、延長停留時間，帶動地方觀光產業均衡發展。

（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115年9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，並已於115年6月26至28日於臺北車站多功能展演區辦理「2026部落觀光嘉年華」，本次活動以「原味漫旅」為主題，展現推動部落觀光成果，以及臺灣原住民各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「凰金樂齡旅遊」認證機制與商標授權：推動樂齡旅遊，截至115年9月，已有92條遊程通過評核取得「凰金遊程」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：115年4月25日與國內大型熟齡媒體「50+」合作，於松山文創園區參與「熱血青春！50+全臺最大運動同學會」。透過現場品牌互動專區及舞臺活動，精準觸及核心樂齡受眾及其子女，有效提升品牌能見度與世代認同感。

（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，至115年10月補助改善活動內涵及環境建置共計35案，其中補助品質提升事項共計80項。另自115年7月開始辦理專家學者實際參與查核活動行程，已查核國際級活動5項與全國級活動13項，計18項。

C、提供便捷旅運服務：

（A）台灣好行：115年持續推動「台灣好行景點接駁旅遊服務」串聯重要交通場站至熱門景點，截至115年9月底共開行91條路線，累計488萬人次搭乘，115年另推出13條「台灣好行國際級路線」，藉由優化多語訂票系統、語音導覽、即時翻譯支援等，提升國際旅客使用便利性。另截至115年9月推出135款「台灣好行優惠套票」，部分套票結合景點、在地商家及旅宿優惠，帶動地方觀光發展。

（B）台灣觀巴：截至115年9月底共計99條「台灣觀巴」套裝旅遊行程，參加人數約4.86萬人次，國際旅客約占60%。

（C）Taiwan PASS：115年4月1日將交通電子

套票 Taiwan PASS 進行全新改版升級，優化產品內容並精簡為「高鐵版」與「臺鐵版」等2款。113年至115年10月中旬，已累計超過7.9萬人次使用。

D、優化產業環境：

（A）輔導產業優化轉型

a、旅行業：持續辦理永續相關訓練，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。另於114年度辦理4場次永續旅遊教育訓練暨企業參訪，計77家次旅行業者，101人次參與；115年8月、10月亦辦理2場次永續相關訓練，藉由舉辦碳足跡盤查教育訓練工作坊提供旅行業者基礎碳管理知識及碳盤查相關實務，並於115年10月舉辦1場推動永續相關標章申請之實體活動，持續提升旅遊服務品質，打造低碳旅遊永續觀光形象。

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9月，計149家旅館取得星級旅館認證、2,032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年至115年9月受理逾1,700件（金額逾2.77億元），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，115年度補助分「政策類」及「創新類」，「政策類」計核定補助14家業者總經費約3,302萬元，「創新類」核定補助1家業者經費1,000萬元，帶動整體投資金額約1億元。

（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9月底，參與人才培訓累計14,098人，包含旅行業經理人培訓671人、關鍵人才培訓1,632人、觀光職能e學院11,606人、稀少語別導遊評量輔導訓練189人；115年截至9月底，領隊人員職前訓練1,843人、導遊人員職前訓練540人。

b、旅宿業人才培訓與人力進用：

（a）辦理觀光旅館及旅館業中階經理人訓練，115年7至12月辦理9場，參與人數至少420人。

（b）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）。自評點制新增房務專技選項以來，旅宿業已進用1,481名僑外生從事旅宿相關工作。

（c）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9月，已核准4,498名學生來臺實習。

（d）勞動部自115年起開放旅宿業引進外國技術人力，目前約有60家業者提出逾600名人力需求，首批印尼籍技術人力35人已於115年9月14日來臺。

（e）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、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，115年截至9月底，輔導辦理54場媒合會，逾729人次參加。

（b）觀光遊樂業：透過辦理從業人員教育訓練及優質化計畫，提升創新經營管理理念，輔導業者建置具有競爭優勢與資訊安全之工作環境，已於115年8月24、25日辦理1場次觀光遊樂業中高階從業人員訓練課程，課程主題包含性平、資安、AI 與數位轉型等。

（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10月2日召開「臺灣中區觀光圈聯盟協會」成立大會；115年8月12日召開「臺灣東區觀光圈聯盟協會」第一屆第一次會員大會；8月14日辦理「台灣南區觀光圈聯盟」

成立大會暨南區觀光圈跨域商品媒合會；「臺灣北區觀光圈聯盟協會」已於8月向內政部提出成立申請，並於8月24日召開「北區觀光圈觀光旅遊資源媒合會」；10月6日辦理「臺灣東區觀光圈聯盟協會」成立大會，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。另於115年10月16日至19日辦理為期4天的「區域觀光圈市集日」活動，邀請各觀光圈內在地優質商家齊聚國父紀念館，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：執行「重要觀光景點建設中程計畫（113-116年）」，持續推動及趕辦包括南雅旅服中心新建工程案、秀姑巒溪遊客中心重建工程、鯉魚潭潭西南段水岸碼頭營造工程、北竿管理站行政中心新建、集集火車站旁既有旅遊服務設施整建工程、石棹遊憩服務區周邊環境優化工程、台灣鹽產業展示館室內、新威森林公園親子遊憩服務設施及大鵬灣水服區遊艇帆船基地興建等工程，以改善及優化相關服務設施，提供優質之旅遊環境。

C、協助地方政府旅遊環境升級：持續推動「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，除已完成漫遊山海線－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處亮點工程外，持續趕辦包括桃林山海地景輕旅營造計畫、通宵海水浴場沙灘藝術街文化體驗、大肚山系步道及休憩節點環境優化、集集鎮空中月臺環山視野景觀計畫、倒風內海觀光廊道設施縫合計畫等工程。

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9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：115年輔導國家風景區轄內11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，交通部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9月，共召開4次會議。

（4）智慧景區價值升級

A、導入科技打造智慧景區：

（A）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35項內外部數據資料、285個資料集，約1.6億多筆資料，並開發344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。

（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及野柳地質公園設置 AI 智慧櫃臺，免選擇翻譯語言並自動辨識口音，且支援26國語言以上之即時翻譯服務。

b. 於115年7月9日再優化「探索臺灣 AI 小

幫手」提供多國語言且優化的問答服務引導式詢問、新增多模態圖文搜尋互動，串接高鐵、臺鐵導訂服務、即時公車動態資料。

c. 完成以旅客旅遊習慣所分之北中南東及3個離島，共7處旅遊區域之臺灣行動旅服 PWA，利用 LBS 技術主動推播周邊資訊。

d. 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。另截至115年9月底，觀光署 Facebook、Instagram 及 LINE 等3個官方帳號總粉絲數已突破180萬人，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：115年辦理南、北2場「觀光產業數位轉型博覽會，分別以 to C（應用成果互動體驗）活動推廣智慧觀光成果，to B（產業媒合交流），聚焦於推動觀光產業的數位轉型與創新應用。

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9月起執行「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、推動強化策略引客：

（1）強化品牌行銷：

A、全球宣傳多元並進：持續深化「Taiwan－Waves of Wonder」觀光品牌3.0意象，組團參與國際指標性旅展（柏林、倫敦）、於紐約時報廣場等重要地標刊登戶外廣告、結合各觀光代言人，多管齊下擴大宣傳。

B、分眾行銷整合布局：加強包機、獎勵旅遊、教育旅行等各潛力市場開發，與各部會合作推廣優質主題遊程，包含會展「順道觀光」、鼓勵旅行社推出郵輪 Fly-Cruise，及推動轉機客「短程入境體驗」、「一程多站」等多元套裝遊程。

（2）強化國際交流及推廣主題旅遊：強化雙邊（臺日、臺韓及臺越觀光合作會議）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。

（3）強化海外據點服務量能：持續透過多國城市台灣觀光服務分處（TTIC），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、強化優惠措施，擴大引客量能：

（1）提升境外旅客來臺獎勵措施115年10月10日起至116年3月31日止辦理「國際旅客獎勵旅遊加碼方案」，針對境外企業來臺辦理員工獎勵旅遊之團體，除現有獎勵措施外，若入住臺中以南、花東或離島旅宿，再加碼每人每晚1,000元，每人每次最高獎助4,000元，促進吸引境外企業來臺辦理獎勵旅遊，並鼓勵延長停留時間與提升在臺消費。

（2）國際旅客優惠與簽證便捷措施：「觀光雙輪驅動方案」項下推動「國際重遊客加碼方案」，針對115年10月10日起至116年3月31日入境之國際重遊客，4人以上團客，重遊客占團體10%以上，依每團人數提供1至3萬元之獎助金；另針對自由行旅客推出「重遊臺灣．福氣加倍」活動，最高有機會抽中新臺幣8,000元消費金（重遊客5,000+同遊親友3,000），邀請國際旅客以舊帶新重遊臺灣、「過境半日遊及600元機場消

費券」吸引轉機客、「高鐵買一送一優惠」引客中南部。

（3）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116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116年12月31日，並持續優化申請機制。

3、設立「財團法人台灣觀光研訓院」：115年7月22日正式揭牌成立，定位為國家級觀光智庫，透過整合產、官、學及在地社區，以觀光政策調研、國際合作鏈結、產業地方策進、人才培育認證等四大功能為核心，促進觀光產業升級發展。

（二） 環島亮點捲動國旅：

1、升級大型觀光活動：推動標竿活動轉型升級(「台灣燈會」結合AI及IP、「台灣仲夏節」結合北回歸線、「台灣自行車旅遊節」結合賽事、「台灣好湯」結合美食)，活動景點整合行銷，月月有活動、季季有亮點，如延續113年首次辦理之全球知名自行車賽事，「2026環法自行車挑戰賽」115年10月3日於日月潭開騎。

2、推動台灣觀光亮點：輔導22個縣市政府以三大核心客群（輕熟青年、親子家庭及樂齡族群）需求為基礎，於115-116年針對轄內觀光亮點進行服務設計改造，促進亮點質變，推出新遊程（串聯區域景點)、新內容（舊點全新體驗)、新服務（旅程貼心升級)，並推出一系列精彩主題旅遊推廣活動，包含電子集章、名人帶路故事行銷、百工百業挺觀光等，進而達成區域分流、延長停留時間，並有效轉化消費動能，重塑具差異化且深度的國旅體驗。

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。另其品牌識別設計榮獲2026德國紅點品牌與傳達設計獎（Red Dot

Award: Brands & Communication Design）「品牌設計與識別（Brand Design & Identity）」獎項。

B、台灣觀巴：115年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，加強與觀光圈平臺合作，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」、「品牌強化」之方向推動，逐步擴大交通據點及景點串聯，如結合各縣市 MaaS 產品及景區接駁服務，以引導旅客進行跨域旅遊。此外亦結合觀光署「2026台灣燈會」、「2026東海岸大地藝術節－月光．海音樂會」及「2026台北國際夏季旅展」等活動，推出限定版或限量優惠活動，為大型節慶活動與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、推動「縱走臺灣 Twalk」：以現有6條國家綠道為基礎，成立跨部會工作小組，已於115年6月及9月召開2次工作會議，督導綠道主責機關辦理整備工作，完善路線指標、山屋、公廁等硬體設施，提供嚮導、多國語言版本等軟體服務，跨部會合作，共同行銷推廣「縱走臺灣 Twalk」品牌。

3、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。

4、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、持續推動「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：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。

3、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；115年參與由教育部資訊及科技教育司、數位發展部數位產業署及中華民國資訊管理學會主辦的 InnoServe Awards，已連續舉辦31年，為臺灣規模最大、最具聲望的學生資通訊競賽，結合跨部會資源，擴大辦理成效。

（五）觀光雙輪驅動方案：115年9月起陸續執行，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。預估可創造逾新臺幣374億元之觀光產值、帶動440萬旅遊人次，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）115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9月，完成購置房地1處（已過戶完成1處）、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6處、基本設計階段1處、都市更新、都市設計審議作業階段2處、細部設計階段1處、建造執照申請階段2處、工程發包階段4處、施工階段11處）。

2、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）本案基地截至115年9月，已依古蹟土地分割登記替代方案，提送細部計畫修正案，並完成估價委託專業服務案簽約事宜，另事權計畫書細部計畫已配合都市計畫之細部計畫審議期程辦理公開展覽及說明會；至辦理鄰近文化資產開發許可審議，已於9月21日通過「臺北市政府古蹟歷史建築紀念建築聚落建築群考古遺址史蹟及文化景觀審議會」審議，持續配合其他審議情形滾動調整基本設計圖說規劃。

（二）推動重要業務及加強便民措施

1、「i 郵箱」服務提供民眾24小時全年無休的自助取、寄郵件服務，自106年起陸續開發並啟用「一般民眾寄件」、「共用櫃體」、「特約戶（電商業者）寄件」、「捐贈物資」、「智慧郵筒」、「郵政金融卡、儲值卡及電子支付繳付郵資」、「行動郵局 APP、郵政金融卡及台灣 Pay 支付代收貨款」、「會員點數支付」等便民功能。全國已設置2,408座，114年取寄件數約583萬件，115年截至9月取寄件數約481萬件。

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，已有110間郵局提供手語翻譯服務，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。

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9月已啟用「線上取號」服務郵局有1,036局，縮短顧客實際等候時間。

5、發行集郵票（商）品：115年度發行「2025威廉波特世界少棒冠軍紀念郵票」、「傳燈六十・百年仰望郵票」、「郵政一百三十週年紀念郵票小全張」、「總統直選三十週年紀念郵票小全張」、「臺灣鐵道列車郵票（第2輯）」、「恐龍郵票小全張（115年版）」及「臺灣美食郵票小全張（第1輯）」等郵票，以饗宴愛郵人士；配合「2025威廉波特世界少棒冠軍紀念郵票」發行，特推出「2025威廉波特世界少棒冠軍紀念郵摺」，慶祝臺灣睽違29年再度拿下威廉波特世界少棒冠軍的歷史性時刻；配合「傳燈六十・百年仰望郵票」發行，推出郵摺及專冊並與佛光山合作舉辦「傳燈六十・百年仰望郵票」發行典禮，另以「臺灣民間信仰郵票（114年版）」圖案福德正神為主題推出「福祿吉祥黃金鑄錠」2款，為極具庇佑意涵與工藝價值之珍藏品。

6、115年11月20日至25日將舉辦「臺北2026世界郵展」，以提升集郵風氣，匯聚世界郵政文化，深化國際友誼，展現臺灣多元、開放與文化實力，讓郵展成為連結世界，傳遞情誼的重要平臺，提升國家國際形象，增進觀光效益；賡續辦理「115年郵票選美活動」、「115年暑期親子集郵研習營」、結合社區資源推廣「樂齡集郵社團」及於各地區學校推廣成立「集郵教室」，扎根國小學童認識集

郵知識，推展集郵活動。推廣集郵風氣並宣傳臨時郵局戳圖之美，舉辦「115年臨時郵局戳圖選美活動」，邀請民眾票選最美的臨時郵局戳圖。

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。

（1）實體特展：115年截至10月20日，已辦理「信福傳情-信箱郵筒郵票特展」、「Oh!海郵-海洋生物郵票特展」、「郵玩數世界」、「從前從前-繪說童話郵票特展」、「方寸食光-美食郵票特展」、「郵電藝起-綻放女性芳華郵票特展」。

（2）線上特展：「真善美－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」、「FUN 玩具－童玩郵票特展」等共9部，供民眾上網瀏覽。

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115年10月20日，已上架15類401件數位典藏品。

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113年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年完成身分驗證、設備合規及網路微切分等零信任網路管控機制測試作業。115年辦理零信任網路相關管控方案採購作業，規劃115年底前完成。

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9月，檢舉偵辦161件網路詐騙案件並通報關閉63個偽冒釣魚網站；另114年5月起至115年9月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64件詐騙案件。

11、配合政府防詐作業，自115年1至9月，新增台灣 Pay、行

動郵局 APP 及網路 ATM「轉帳交易戶名查詢機制」、金融憑證網路轉帳「設定約定轉帳後次2日生效」、行動郵局APP「付款碼時效從3分鐘縮短為1分鐘」、「付款碼（含放大版之1維/2維碼）頁面新增跑馬燈防詐警語」、「無卡提款（序號及QR Code）頁面新增靜態防詐警語」及「轉帳前查詢並提示詐騙潛在被害人」等功能。

12、為維護金融秩序打擊犯罪，115年截至9月，防制金融詐騙1,335件，減少民眾財產損失約6.01億元。另配合政府洗錢防制及打擊資恐及資武擴政策方面，115年截至9月，已申報疑似洗錢交易748件，大額通貨交易20萬2,890件。

13、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4月12日已完成可由「EZPost 郵寄便」、「ｉ郵購」及「ｉ集郵」等平臺升級成郵政會員。

14、強化數位化服務，建構金融友善環境

（1）115年截至9月，行動郵局 APP 用戶數逾572萬戶（較去年同期成長13.49％），交易筆數逾3億6,890萬筆（較去年同期成長21.45％）。

（2）115年截至9月，行動支付交易筆數逾6,373萬筆（較去年同期成長37.82％），交易金額達1,842億元（較去年同期成長17.47％）。

（3）自115年1月3日起，儲戶得使用台灣行動支付 APP 之「TWQR 乘車碼」搭乘臺北捷運，並依北捷規定累計搭乘達指定次數，可享有常客優惠方案。

（4）自115年3月25日起，行動投保新增線上簽署「郵政壽險行動投保聲明暨確認同意書」服務，保戶得經由行動郵局進行身分驗證，以電子簽名取代紙本簽名，達成行動投保無紙化。

（5）自115年6月30日起，開放壽險保戶可於行動郵局 APP「申請及終止行動郵局保單借款功能」進行申辦及終止保單借款，提供保戶多元行動借款服務。

（6）自115年7月2日起，持卡人可於臺北捷運進出閘門之信用卡感應區，使用感應式 VISA 金融卡（不含 HCE 手機 VISA 卡），或綁定之國際行動支付（含 Apple

Pay、Google Pay、Samsung Pay)，以感應方式支付車資。

（7）自115年7月22日起，開放儲戶得於基金交易平臺開戶後，線上申請約定其郵政存簿儲金帳戶為扣款帳戶，提升儲戶申辦基金款項授權扣款約定之便利性。

（8）自115年8月20日起，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。

（9）因應企業機構用戶跨行即時入帳及扣款需求，115年10月13日完成即時圈存代收代付系統（eACH）建置上線，優化客戶帳戶資金交易時效面體驗。

15、提供全齡保險服務，落實普惠金融精神

（1）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。

（2）115年7月28日發售「郵政簡易人壽金郵利增額終身壽險」，滿足客戶多元投保需求，強化國人保險保障。

16、郵政博物館持續提供平常日、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，辦理普發現金作業，截至115年5月22日發放截止日，全國發放人數共2,331萬1,970人，其中郵政公司參與4種發放通路，共計發放954萬7,565人，占全國發放人數之比率為40.96%。

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。

19、配合美國現行關稅政策，便利民眾交寄出口至美國之國際郵件，並充實郵政服務範疇，自115年6月1日起開辦「出口美國國際郵件委託代寄件人繳納關稅服務」，並自同日起全面恢復收寄發往美國之商品類郵件（水陸包裹

除外)。

20、配合歐盟27國自115年7月1日起取消商品價值150歐元以下之小額豁免關稅優惠政策，為維護顧客權益且避免郵件因無完稅交付（DDP）程序而遭退回，調整收寄歐盟國家商品類郵件服務，同日起暫停收寄具有 IOSS 帳號之企業客戶、網路賣家及電商平臺等之商品類郵件（B2C)，其餘郵件仍可收寄。

（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、賡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9月，提供郵政儲金支援國家中長期經建融資之未還款餘額為49.92億元。

3、支持政府推動新創重點產業政策，截至115年9月，已投資五大信賴暨六大核心戰略產業相關概念之有價證券6,161.33億元。

（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國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，相關數據已揭露於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「空氣污染防制行動方案」，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，自115年5月23日起，各地郵局已全數開辦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。

（3）配合國家電動機車產業發展政策，預估可提前於126年完成占比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、以「SDG11綠色運輸防治空汙」、「SDG16阻詐聯防守護財產安全」及「SDG08智慧高效寄收件服務」主題參加財團法人台灣永續能源研究基金會「2026第六屆 TSAA 台灣永續行動獎」評選，獲頒「環境永續類－金級」、「社會共融類－銀級」及「經濟發展類－銅級」3項殊榮。

（五）關愛社區，善盡企業社會責任

1、115年截至第3季共計辦理「身心障礙者到府收寄及投遞掛號郵件服務」，收寄2,760件、投遞5,138件，收寄及投遞共計7,898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，115年截至9月關懷7萬3,970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115年截至9月共約981萬元。

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；115年截至9月，共辦理32檔關懷農產行銷活動，農產品銷售金額總計3,332萬元，公益捐款金額約57萬元，捐助對象共計23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，115年截至9月，代收繳件數16萬6,149件。

6、為善盡企業社會責任，115年與財團法人普仁青年關懷基金會及財團法人陽光社會福利基金會分別合作辦理「郵愛啟程　守護近貧學子勇敢築夢」及「為陽光孩子點燃希望　勇敢茁壯」公益捐款活動，以實際行動關懷協助弱勢族群，提升郵政公司公益形象及郵政 VISA 金融卡知名度。

7、為協助增進普惠金融服務，帶領民眾認識郵政 VISA 金融卡、儲匯業務數位服務及配合政策宣導防制洗錢與防制詐騙，每年定期舉辦金融知識校園、社區及社區大學講座，以強化金融教育宣導與普及金融知識，115年截至9月共舉辦148場次。

8、115年辦理「捐熱血　郵愛心」活動，以凝聚郵政同仁與民眾的熱情，為醫療體系穩定血源盡一份心力，全臺共辦理565場，合計募得4萬5,678袋血，實踐「捐血一袋救人一命」的理念。

9、為嘉惠郵政壽險保戶，持續鼓勵優秀學子勤奮向學，115年度辦理郵政壽險保戶子女獎學金活動，獎勵3,000位莘莘學子，共計核發新臺幣500萬元獎學金。

10、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，115年截至9月共計辦理19場次，參與人數共1,891人。

11、為推廣全民健康運動，郵政公司與臺北市身障桌球協會於115年7月19日在臺北市大同運動中心2樓舉辦「115年郵政壽險盃全國身心障礙桌球賽」，合計20隊計158名選

手共襄盛舉。

12、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9月，已核准240件公益平臺上架申請案。

13、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，於澎湖縣馬公市朝陽活動中心、花蓮市國立東華大學美崙校區及南投縣魚池鄉東光社區發展協會分別舉辦「115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，於員工基礎教育訓練學程提供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。

14、關懷弱勢物資捐贈活動

（1）115年7月24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」，本次捐贈民生用品等物資予財團法人心路社會福利基金會-澎湖縣樂朋家園。

（2）115年8月11日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於苗栗及宜蘭聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等物資予財團法人苗栗縣私立幼安教養院及伊甸基金會兒童資源中心。

（3）115年8月13日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於南投聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等物資予南投仁愛之家附設仁愛兒少家園。

（4）115年8月26日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於花蓮聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等物資予花蓮畢士大教養院。

（5）115年9月2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

用品及民生用品等物資予屏東縣獅子鄉丹路國民小學。

（6）115年9月16日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於嘉義聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等物資予嘉義縣阿里山鄉十字國民小學。

（7）115年9月14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物資予財團法人伊甸社會福利基金會。

（8）115年9月22日郵政公司與財團法人台灣郵政協會於臺東聯合辦理「關懷弱勢物資捐贈活動」，本次捐贈學用品及民生用品等物資予財團法人私立臺東基督教阿尼色弗兒童之家。

15、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「聽鴿鴿說故事」活動，讓親子同享溫馨週末時光；115年截至10月20日已舉辦18場次。

16、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9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6,086件。

（六）郵政公司營運實績

郵政公司營運實績表（業務面向）

單位：新臺幣千元

項　　目	115年9月止 實際數	115年度 預算數	預　算 達成率
郵件收寄件數（千件）	1,323,180	1,711,877	77.29%
集郵收入	530,944	598,000	88.79%
儲金日平均餘額	7,470,926,093	7,355,800,000	75.97%
匯款承作量	1,257,831,005	1,502,800,000	83.70%

項　　目	115年9月止 實際數	115年度 預算數	預　算 達成率
保險收入	3,713,282	5,675,000	65.43%
代理承作量	12,179,142	4,524,000	269.21%

郵政公司營運實績表（財報面向）

單位：新臺幣千元

項　　目	115年9月止 實際數	115年度 預算數	預　算 達成率
總收入	179,382,637	174,530,079	102.78%
總支出	149,689,928	168,444,489	88.87%
稅前淨利	29,692,709	6,085,590	487.92%
所得稅費用	1,658,062	1,217,118	136.23%
本期淨利	28,034,647	4,868,472	575.84%

（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），已採購電動車387台（工程用374台、業務用12台、首長公務用1台），另租賃電動車33台（工程用1台、業務用1台、首長公務用31台），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，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，115年已連續第三年發布中英文版「自然相關財務揭露」（Taskforce on Nature-related Financial Disclosures, TNFD）報告書，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主要集團子公司和關鍵供應商。持續推行「百種保育計畫」及「黑面琵鷺生態保育計畫」，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。

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年持續推動各項福利措施：定額加薪2,400元、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，以及近一年伙食津貼提高至3,000元等；並持續優化育兒福利措施：產假13週、生育補助每胎8萬元、提供10處18班職場教保中心、撫育6歲以下幼兒每工作日減少1小時工時不減薪等。

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、四度獲列普爾全球（S&P Global）永續年鑑且ESG 表現穩居全球 TOP 5％、蟬聯「道瓊領先指數（DJBIC）」，14項永續指標獲世界頂尖滿分、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、榮獲《The Asset》2026 Triple A 永續金融雙料大獎，首度獲選「永續金融最佳發行人」與「最佳可持續發展債券」，為臺灣唯一獲獎電信業者、蟬聯臺灣

證券交易所及證券櫃檯買賣中心「第十二屆公司治理評鑑」Top 5%、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，截至115年9月底，民參案件完成簽約13件約524.31億元。

（十）促進國際交流與合作

參加115年8月22至25日於中國大連舉行之亞太經濟合作（Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC）運輸工作小組第56次會議，及115年9月21至22日於中國北京舉行之運輸部長會議。第12屆 APEC 運輸部長會議以「合作與創新：共創亞太地區運輸美好未來」為主題，本次會議適逢人工智慧（AI）技術快速突破並加速改變運輸未來發展之際，我國代表團藉由本次 APEC 高層交流平臺，向國際推廣臺灣在 AI 驅動的交通領域創新成果，讓亞太各界看見臺灣以科技驅動運輸轉型的實力與能量，持續拓展臺灣在國際運輸領域的能見度與合作空間。

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9月，約節省A4用紙約658萬張，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

規劃於行動郵局 APP 增設「開立證券戶功能」，導入網銀雙因認證機制，簡化證券開戶流程，使客戶免臨櫃即可線上開立國票證券分戶帳戶，提供快速、便利之數位金融服務體驗。

（四）持續提升郵政物流園區運轉效能

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。賡續完成「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，115年5月4日已完成搬遷並啟動試營運，持續調校設備與優化作業流程，以提升園區運轉效能。

（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、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。

2、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。

3、導入「智能流程機器人」，建立壽險新商品測試自動化流程，加速驗證作業，降低營運風險。

4、為確保身心障礙者平等取得享有相關數位服務與資訊之權益，網路投保專區導入無障礙網頁功能，並取得 A 等級（含）以上無障礙認證標章。

5、為滿足儲戶多元理財需求，規劃於行動郵局 APP 提供本國成年人同意資料共享後，導至證券公司線上平臺進行開立證券分戶帳戶，同時綁定存簿儲金帳戶作為指定之出入金帳戶及授權扣款帳戶，以擴大郵政帳戶應用場景及增加帳戶投資理財功能。

6、規劃建置參與台灣票據交換所電子支票平臺系統之資訊平臺，以提供本公司儲戶更便捷之電子支票簽發及收受服務體驗，提升票據交換與金融交易支付流程效率與安全性，降低票據遺失、偽造、空頭支票風險。

7、導入電子化身分驗證 eKYC（含證件防偽、OCR 辨識）及活體辨識技術，應用於數位存款帳戶開戶及臉部辨識服務，以輔助認識客戶（KYC）審查作業，降低身分冒用及AI偽冒等風險，減輕人工審核負荷，提升客戶申辦便利性及服務效率。

8、規劃建置「台灣行動支付」APP 及「行動郵局」APP 跨境支付功能，提供客戶於境外以掃碼支付方式進行消費購物，免攜帶實體金融卡，提升跨境支付便利性與使用體驗。

（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）建置郵政會員手機號碼推播系統

規劃於行動郵局 APP 新增以手機號碼註冊郵政會員功能，建置郵政會員手機號碼推播系統，提供非儲壽客戶以手機號碼註冊後接收推播通知服務，擴大推播服務涵蓋範圍，並提供一致性之用戶體驗，提升客戶服務便利性。

（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）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。

（十二）善用臉部辨識技術，建構安心金融環境

自115年6月起，配合政府打擊詐騙犯罪，加強金融自動化服務安全性，推出 ATM 臉部遮蔽示警功能，優先於全臺車手提款熱點區域選擇40至50臺 ATM 進行試辦，未來將視辨識精準度與試辦成效擴大實施，與民眾聯手打擊詐騙犯罪，守護民眾財產安全，共同建構全民安心的金融環境。

（十三）持續辦理中華電信公司公股股權管理

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

（十四）持續促進民間參與公共建設

交通部將依行政院核定之「兆元投資國家發展方案」，持續積極推動招商行動方案，擴大辦理招商大會，引進民間資金及創新經營模式投入交通建設及觀光遊憩設施，期為民眾帶來優質的創新交通服務，共同創造政府、業界及民眾之三贏。115年度籌劃於12月2日舉辦招商大會。

（十五）持續推動國際交流與合作

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

肆、氣象部門

一、重要施政措施及成果

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

（一）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 智慧預報與氣象加值服務_執行氣象風險數位治理與跨域應用創新計畫（115-120年）：

A、整合 AI 天氣預報模型及傳統數值預報（Numerical Weather Prediction, NWP）之預報優勢，完成新一代颱風預報系統（AI Typhoon Weather Research and Forecasting Model, AITWRF）之研發，改善颱風72小時路徑預報誤差平均達25%，並已於115年7月底上線作業。

B、建置氣候監測與格點預報輔助系統，針對未來3個月氣候預報導入多模式預報指引，產製官方縣市預報產品。

C、完成短期氣候預報模式之區域動力降尺度系統（Regional Spectral Model, RSM）調修，改善地形降水分布，進一步提升預報系統對臺灣地區季節尺度的降水預報掌握能力。

D、完成衛星觀測資料與降水觀測資料之蒐集、品質檢查及前處理作業，建立模型訓練資料處理流程，以提升衛星降水估計模型跨區域泛化能力。

E、完成數值天氣預報模式/機器學習天氣預報模式（Machine Learning Weather Prediction, MLWP）與 AI 降尺度模型之自動化流程串接，產製降尺度後之精緻預報。

F、完成氣候縣市預報產品格式、編輯及產製流程優化，提升預報產製效率與品質。

G、完成災害性服務系統鄉鎮沿海大雷雨即時訊息之發布作業流程，持續優化鄉鎮沿海點位之資訊呈現與服務功能，本項服務已於115年3月3日正式上線作業。

H、完成國家氣象資料平臺資料註冊功能，統一規範資料管理流程，作為「國家氣象資料庫網頁服務建置」之核心底座架構。

I、提供客製化之點位氣象隨選服務，推動跨域資料整合，顯著提升政府氣象服務品質與民眾體驗。

J、持續優化官網及資訊服務，完成影音專區及最新消息專區改版、公視 AI 手語氣象播報影片上線；優化雲寶問天氣鄉鎮天氣警特報查詢功能，提供語音及文字查詢服務，提升警特報資訊查詢精準度與便利性，協助民眾快速掌握所在地警特報資訊。

K、115年1至8月完成《臺灣氣象資料大全》共8冊之歷史文件電子化掃描，約1,250頁及複製本16本；並完成臺灣氣象史料報文第三冊及第四冊翻譯約260頁。

（2）精進氣象雷達觀測與災防預警系統_「金馬雷達建置暨即時災防預警推升計畫」(114-119年)：

A、辦理變更金門特定區計畫（部分保護區為機關用地）案，經金門縣政府公告實施。賡續辦理金門及馬祖觀霧雷達儀國際招標採購，完成修訂採購文件，115年10月底再次開標。

B、完成移動式雙頻段雙偏極化氣象雷達儀測試驗收，並於115年7月正式啟用。未來將運用該雷達提供更精細的氣象觀測資訊，機動性支援劇烈天氣監測、防災預警及科研應用。

C、完成氣象署南區備援機房機櫃冷熱通道建置及空調汰換工程。

D、精進雙偏極化雷達監測與預警技術，建立對流胞辨識方法，並完成劇烈天氣監測系統對流胞偵測與追蹤功能之分析。在臺灣高時空解析度近海（地）面風力推估方面，完成雷達雙都卜勒合成風場與近海（地）面觀測資料之比對分析，初步建立高空風場與近海面風速之迴歸模型，並完成相關個案分析。

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) 115年4月29、30日辦理2026年有感決策支援服務工作坊，以「強化降雨預警於防災及交通之決策支援」為主題，辦理成果已做為氣象署後續優化決策支援服務的重要指引。未來將持續推動氣象特報精緻化與預報技術的升級，並針對第一線應變需求，評估並研議預警產品的時效標註與彈性退場機制。同時也將致力於將複雜的機率數字轉化為直觀的輔助資訊，協助防災單位在不確定性中做出關鍵決策。

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；海象環境資訊平臺新增南沙太平島及澎湖潭門港潮流預報服務，累計21個港。

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；新增真鯵漁場預報資訊服務，累計6個漁種，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10月中，福島電廠共有24批次的含氚廢水排放，其氚總量共41.5兆貝克，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、開發非氚放射性核種於海洋中擴散之模擬技術雛形，並納入核種的沉降、懸浮與沉積等物理機制，評估其傳輸過程對海洋生態的影響，提升臺灣周邊海域的輻射安全防護能力。

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114年高解析度氣候網格資料，115年6月30日於氣象署氣候觀測資料查詢服務（CODiS）提供2.5公里解析度氣候網格月資料之 API 下載服務，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臺，串聯中央與地方跨域應用場域：與農業部、雲林縣政府及澎湖縣政府簽署合作備忘錄，促進農漁領域在地化應用與氣候韌性發展。

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。

D、舉辦第八屆氣候服務工作坊，議題聚焦氣象署氣候預報，原為「北、中、南、東」4大區，115年底即將拓展為「全臺22縣市氣候預報」，邀集災防、農業、水資源、健康、營建、旅遊等45個產官學研單位齊聚一堂，透過專題演講

及分組討論與各領域使用者對話交流，強化水資源調度、防災應變與在地治理，並深化產官學協力，同時蒐集各領域使用者建議，讓氣候資訊發展更貼近決策。

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

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

（2）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（115年）：

A、定期巡檢完成209個農業氣象測站每年1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。

（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、完成觀塘海氣象平臺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再利用工程，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，包括提升無人機定位精確度、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套剖風光達系統持續穩定運作，提供每10分鐘解析之剖風監測數據。115年8月再完成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（Global Navigation Satellite System, 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（110-119年）：架構調整案廠商完成陸上機房伺服器汰換及海事作業；基本維運案完成115年第1、2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（111-116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，115年3月2日至16日辦理「氣象法修正草案」預告，行政院於115年7月6日審查氣象法修正草案。

（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衍生之氣候服務人才需求缺口，自112年起辦理「氣候

服務職能訓練」相關課程，包括離岸風電氣象資訊應用及氣候資訊在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281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：115年8月25日舉辦「第七屆臺灣氣象產業論壇」，以「從觀測到決策：氣象資料整合的多元價值與產業加值應用」為主題，共同探討氣象觀測技術、資料整合及跨領域應用的最新發展，促進氣象資訊與各產業需求接軌。

（4）溫室氣體盤查與淨零管理：氣象署於115年5月15日完成全署114年度61點位溫室氣體盤查，114年總排放量為8693.828噸二氧化碳當量（tCO_2e），較113年度減少3,037.711噸二氧化碳當量（tCO_2e），減幅約25.9%。整體而言，氣象署排放量變化主要受外購電力使用量變動影響，顯示能源管理仍為氣象署未來溫室氣體減量工作的重點方向。

（二）重要施政成果

1、提升數據服務效能與氣象科普素養：

（1）115年1至9月，透過全球資訊網查詢氣象資訊者為1億4,496萬9,452人次；使用智慧型行動裝置安裝生活氣象 App 計32萬895人次，自上線以來累積下載達645萬人次；氣象資料開放平臺之資料下載超過14.4億次。

（2）115年1至2月，氣象署署本部接待機關、學校、團體參訪計25梯次710人（因署本部大廳優化改建工程，於115年3月起暫停開放參訪）；115年1至9月，參訪臺灣南區氣象中心附設展示場計10,323人；受理申請提供氣象、海象或地震等資料案件計1萬6,271件。

（3）115年1至9月發布一般天氣預報：全國各鄉鎮市區天氣預報共40萬1,856報，臺灣附近各海域漁業氣象預報共3萬4,944報；發布各類災害性天氣特報：低溫173報，豪雨、大雨特報共575報，濃霧特報共142報，陸上強風特報共716報；即時天氣訊息1報，長浪即時訊息203報，大雷雨即時天氣訊息849報，高溫資

訊528報；熱帶性低氣壓特報共4報、颱風警報共66報、巨浪告警10報，至9月較大規模或較劇烈豪雨加強作業3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15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26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9月，總計勸離454場計3,333人（115年1至9月底，總計勸離126場共70人）。

（3）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「鄉鎮沿海大雷雨即時訊息」上線作業，拓展大雷雨即時訊息預警範圍至距岸10公里內沿海，並強化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。115年7月「巨浪告警」正式上線，針對受颱風巨浪影響之鄉鎮近岸及沿海發布細胞廣播警訊，加強提醒民眾避免前往海邊觀浪或從事沿岸活動，降低人員傷亡風險。

（4）115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；馬祖觀雨雷達站房工程，115年4月10日完成經費審議；金門觀雨雷達站房115年5月

完成基本設計，115年月6月25日完成地目變更。

（5）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。115年1至9月穩定接收各種氣象衛星資料，處理與儲存資料量達9萬8,748GB，產出應用產品643種。

（6）115年1至9月，因應萬里溪堰塞湖、巴威颱風、紅霞颱風、白海豚颱風、0822豪雨及沙德爾颱風中央災害應變中心開設，氣象署共進駐115人次；各氣象站進駐各地方政府災害應變中心共26人次。

3、強化地震與海嘯預警及都會區減災防護：

（1）115年1至9月共發布顯著有感地震報告67次，小區域有感地震報告200次，其中透由災防告警細胞廣播訊息系統（PWS）發布地震預警逾20次。另處理地震定位資料逾2萬4,000筆。

（2）115年執行「強地動觀測第6期計畫-發展智慧化地震預警系統」(111-116年)，為持續提升地震預警系統效能，開發現地型 AI 震度預測模型，已完成模型建置及資料蒐集並進入訓練階段。

（3）115年1至9月「臺灣地震與地球物理資料管理系統」提供資料服務計1,082人次、801萬7,820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」，第3次修正計畫於115年1月9日奉行政院核定，主要工作項目海纜觀測系統建置案於9月10日決標，將依合約賡續辦理海纜鋪設路線調查、陸上設備製造、海纜與海底觀測設備製造，以及進行海纜鋪設、海底儀器安裝、整合測試等工作。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115年9月底，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）」，累計完成50艘船舶氣象站安裝作業。

（2）115年1至9月完成龜山島、蘭嶼、七美、臺中、龍洞、東沙島、馬祖、彭佳嶼、富貴角、小琉球、花蓮、新竹共12座海氣象資料浮標年度布放；115年1至9月接收波浪觀測資料約25萬筆、海水溫觀測資料約169萬筆、沿岸潮位觀測資料約169萬筆、海流觀測資料約6萬筆。

（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；115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，統計至115年9月底止，共計提供38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（QPEplus）維運作業，產製中期、展期及長期之雨量預報產品。

（4）持續深化與農業部及其所屬單位之農業氣象應用合作：

A、依「農業氣象資訊服務及應用合作」協議，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9月底，新增或升級150站農業氣象站。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、204個農業氣象站點及368個鄉鎮，共918個點位之精緻預報；另執行「農業氣象資料中心核心氣象資料產製及供應服務」計畫，完成產製溫度、雨量等網格分析資料，有效支援農業部農業氣象資料中心進行精進災損數據與氣象資訊之關聯分析。截至115年9月，已提供27項次氣象資訊予前述資料中心，強化跨域應用。

B、執行「優化農業生產穩定性及氣候風險管理技

術研發_強化農業氣候風險評估之氣象產品研發計畫」(115-118年)。發展未來1至30天累積氣溫預報產品，後續提供農研單位進行果樹低溫開花模型驗證等議題之科研應用。開發高解析農業乾旱指標監測產品與土壤溫度及土壤濕度面化資訊，以做為研析農業乾旱之參考。截至115年9月底，已提供89項次氣象資訊予執行綱要計畫相關之農業研究單位，支援農業部強化中長期農業生產調適應用，提升氣象資訊農業科研應用之效益。

（5）推廣海氣象資訊於商港之應用，以提升船舶航行安全。氣象署與臺灣港務股份有限公司合作，雙方共同推動115年「港區微氣候觀測網建置發展計畫（第一階段)」委託研究案，透過科學化評估及資訊導入，強化港區預警能力與防災應變決策機制；該委託研究案已於115年5月27日獲交通部函復同意，並於6月10日完成雙方契約書簽署。此外，為深化氣象資訊於實務操作之連結，並協助各港務分公司現場人員充分瞭解氣象產品之應用情境，規劃115年辦理4次教育訓練。統計至115年9月底止，已分別於4月23日及7月1日順利完成2場次之教育訓練。

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、執行移動式氣象雷達儀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：完成東莒及桃園高頻雷達觀測資料之優化，提升資料穩定度與即時性，並進行2站雷達資料合成，另同步評估東莒與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：賡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，引進及評估輝達公司（NVIDIA）開發之全球系集 AI 預報模型（FourCastNet3, FCN3），可提供50個系集成員及最長45天之預報資訊。

（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115年1月獲行政院核定修正，刻正規劃於新竹氣象站建置「新竹氣象科技園區」（預計117年底完成），將成為氣象署算力中心，以支持 AI 氣象模型發展與氣象數值預報作業及研發等業務。

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）精進「AI 定量降水估計」並擴充「對流雲生命週期與降雨關係」資料集，藉 AI 技術深入掌握降雨機制。

（3）精進近岸波浪預警與裂流監測技術：優化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站；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：發展「颱風七級風與十級風半徑分析」與「颱風中心機率定位法」，以精進颱風定位精度與暴風範圍評估技術，有效提升警報發布準確性，強化防災應變與決策支援效能；建置太空天氣數值預測系統作業化。

（5）建立跨部會含氚處理水擴散模擬預警：因應日本持續排放含氚處理水，與核能安全委員會合作，結合海洋傳輸擴散預報模式，發展及強化氚水擴散模擬預警系統，並進行每日常規作業，提供氚水預報潛勢資訊，降低對我國海域生態之影響。

（6）發展 AI 降尺度應用技術，提升資料解析度：應用氣象署與輝達公司（NVIDIA）合作開發之生成式擴散 AI 模型（Corrector Diffusion, CorrDiff），發展高解析度 AI 降尺度技術，提升0至7天短期天氣預報、1至4週展期天氣預報，以及月、季尺度氣候預報之空間解析度與預報品質，提供更精細的防災預警資訊。

（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115年9月底，共有24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，向全國逾4,400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，115年度辦理「人工智慧（AI）應用於交通運輸配套法制研究計畫」，研訂交通領域 AI 風險評估及管理使用規範之指引或建議，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。

（二）推動智慧運輸系統發展建設

「智慧運輸系統發展建設計畫（114-117年）」115年聚焦於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「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。

1、115年度「智慧運輸系統發展建設計畫」（ITS）地方政府徵案以安全改善、效率提升及前瞻應用三大主題為推動方向，聚焦於易肇事路段（如通學巷弄、行人熱區）改善、智慧安全路口建置、區域交通整合管理、主要幹道號誌智慧化，以及車聯網、自駕車等試驗場域設備建置，以提升各縣市道路安全與路網服務品質。目前已核定11個縣市共計11項計畫。

2、建置「綠色運輸服務平臺」，並先行推動交通部及所屬機關（構）參與通勤盤查。該平臺已於115年7月1日正式上線，截至115年10月中，累積淨零里程約56萬公里、低碳里程約4,194萬公里。若以燃油小客車作為比較基準估算，減碳量約達282萬公斤。

3、推動「自駕公車實驗運行安全指引」修訂作業，使沙盒實驗業者能介接最新的法規要求及更全面檢視系統安全；另為協助中央支援地方縣市籌備自駕車商轉，召開3場專家諮詢會議，以道路、車輛以及營運為基礎進行具體方案之可行性確認，並彙整成我國自駕車上路政策建議，作為相關主管機關（交通部、經濟部等）持續合作推動

我國自駕車上路之發展路徑。

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）完成 TCROS 2026標準草案實證測試及 RSM 訊息技術規格確認，並於淡海場域執行「大眾運輸聯網綠色通道」、「弱勢用路人聯網光導護警示」及「車路雲聯網 V2N2X」等3項民眾有感服務應用示範，為產業提供從技術驗證至實際應用之解決方案，並建立可複製之智慧交通推動模式。

（2）持續推動「國內車聯網資安憑證管理機制實證研究計畫」，完成5個場域及相關單位導入測試，提升國內車聯網設備與資安憑證機制之應用。另舉辦車聯網資安憑證成果交流會議，邀集產官學研各界共同參與交流研討，促進技術、標準與應用推動共識，並為後續制度精進及擴大場域導入奠定基礎。

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）平臺會員數已逾1萬5,000餘位、資料集數量近4,800項、平均單日介接次數逾450萬次。持續擴充運輸資料收納範疇，包含需求反應式公車（DRTS）、醫院及科學園區接駁車、公車及軌道站間里程、航運氣象、TPASS 通勤月票相關票證資訊、充電樁、道路交通事件、公共自行車票證，以及電動機車電池交換站第三方 API 服務，並因應觀光及高齡化社會發展之需要，推動軌道車站日韓語資訊、智慧站牌及友善設施相關資訊收納。

（2）持續推動智慧道路發展，蒐集國際智慧道路應用發展服務與案例、研析智慧道路發展路徑規劃，並擴充智慧道路資料服務標準體系，範疇涵蓋「定時號誌時制計畫標準」、「高速公路匝道儀控」、「路肩開放」及「道路交通氣象資料」等標準研訂，以及規劃定時號誌資訊服務概念性驗證方案，並辦理導航業者交流會，了解業界未來資訊服務需求。

（3）持續辦理「『運輸資料流通服務』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，並執行友善出行資料標準化設計及驗證，

相關資料示範應用預計於「高鐵站空間導引示範網頁」與「安心就醫路示範網頁」展示，並提供觀光署「臺灣行動旅服網頁」結合應用。

（三）重大運輸政策方向與施政研議

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

（四）配合運輸施政之重點研究

1、重要議題之協調與審議

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

2、協助地方政府交通規劃

（1）持續辦理各縣市交通建設計畫申請中央補助審查、辦理連江縣政府國內商港未來發展及建設計畫（111-115年）港埠經營管理資訊系統維護更新及金門港港灣構造物維護管理系統及海氣象觀測研究計畫（111-115年）等，協助連江及金門縣政府推動各港區建設及智慧港口服務。

（2）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「116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、路肩開放及使用者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臺雛型，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全系統建構與多項模式實證應用，並研訂各項應用服務通案性建置指引手冊，以供各單位建置參採。

（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，並以臺北市忠孝東路六段為模擬案例，進行非重現性交通壅塞之生成並嘗試以動態號誌控制方式進行模擬試驗，以證明 AI 號誌調整對交通狀況之復原有所助益，提

升路網對於事件應對之韌性。

（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、擴展交通數據資訊流通應用並提供政策規劃及成效研究使用

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

D、推動無人機及先進空中交通創新應用發展

持續推動無人機物流運送服務試辦驗證，於花蓮縣、屏東縣及澎湖縣等地，與中華郵政、國內物流及無人機業者合作，於實際場域進行作業流程與相關技術驗證，促進我國無人機物流服務朝向常態營運發展。

（2）運輸安全

A、鐵道營運機構安全文化評估及推廣機制之探討

透過文獻及進行國內業界交流訪談，蒐集國內外鐵道營運機構現階段有關安全文化之作法，初擬安全文化評估模型及具可操作性之評估準則與工具，並提出鐵道營運機構公正文化決策指引構想，可供鐵道營運機構掌握自身安全文化程度，做為後續自主監理輔導業務推動之政策參考使用。

B、推動汽車運輸業建立系統性安全管理制度

配合「國家道路交通安全綱要計畫」強化遊覽車客運業及貨運三業自主安全管理之目標，透過「推動汽車運輸業建立系統性安全管理制度」2期計畫，協助運輸業者提升自主安全管理能量，114年已完成針對汽車運輸業規模不同的小、中、大3等級之安全管理制度規劃等整備工作，115年繼續辦理相關人員專業知能教育訓練，及輔

導4家汽車運輸業者進行制度先期導入測試，並規劃建立成效評估機制，期能有效降低交通事故風險、促進運輸產業道安水準之永續發展。

C、導入道路安全檢核制度

透過113-114年「道路安全檢查制度導入研究」計畫，已完成針對既成道路的道路安全檢查表及手冊、「公路基礎設施安全管理規範」(草案)與「檢核員培訓與認證要點」，做為推動道路安全檢查的基礎；115年接續辦理「推動全生命週期道路交通安全檢核制度（1/2）-制度整備」，擴充導入涵蓋道路全生命週期（包含規劃、設計等階段）的道路安全檢核相關工具與規範草案。

D、精進我國國內航線船舶安全管理制度（National. Safety Management, NSM）之評鑑制度

研析我國國內航線船舶安全管理制度（NSM）評鑑制度的安全管理與發展現況，全面瞭解制度運作成效與不足之處。同時，蒐集國際先進國家針對國內航線船舶安全管理的實務經驗與管理措施，進行制度比較與盤點，另結合風險自主評估及監理查核機制工作，為優化我國相關制度提供具體參考意見。

E、研提我國標誌標線號誌設置之參考指引

研提道路交通標誌標線號誌設置之參考指引完整版，將綜整歷年之研究成果，並新增功能模組，使用者可依據不同路口環境，將各情境圖例拆解組合；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。

F、道安專業能力培訓暨知識平臺策略內容研析

113年完成「道安改善專業能力建構」計畫，建立道安知識平臺、道安專業人力培訓之架構與課程大綱；並針對道安從業人員部分提出示範性教材，114、115年持續辦理「道安專業人力培訓暨知識平臺策略內容研析」，逐步充實相

關內容，建構完整專業道安產業鏈訓練體系，協助推動道安改善工作。

G、應用影像辨識技術開發市區客運風險分析工具

以114年研究架構為基礎，115年針對車外環境（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，逐步提升市區客運業安全管理能力。

H、研發橋梁維管新技術

研發箱型橋梁內部檢測工具，提供橋梁養護機關維運管理之應用，提升橋梁檢測品質、效率，確保橋梁通行安全。

I、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，115年辦理北、中、南3地共計8梯次（6梯次初訓名額計260人、2梯次回訓名額計179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。

J、精進港灣環境資訊及海象預測模擬

持續精進「港灣環境資訊網」，強化颱風專區、港區靜穩度及海氣象分析功能，提供即時海氣象資訊 API 介接服務，並優化系統操作及取得無障礙標章。此外，持續精進臺北海域風浪及水動力模組，並建置臺中海域風浪模組，提升海氣象模擬準確度與資訊服務效益。

（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）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。

（D）在道安改善計畫部分，各區域中心115年盤點地方縣市道安問題，並規劃辦理相關課程訓練，另針對縣市挑選之改善地點辦理事前事後績效評估，訓練各縣市道安改善人員實務能力。

（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

完成115年1至9月全球貨櫃定期航線資料更新，及資料庫系統更新，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，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

115年延續前期（114年）完成之雙軸轉型評估量表，分析轉型現況及能力與關鍵瓶頸等初步成果，接續完成初步研擬四大推動策略及行動方案，透過召開焦點座談會，蒐集意見調整前述推動策略及行動方案內容，並藉以持續完成方案落地應用及擴散之規劃。

D、我國機場環境永續發展研究

115年在前期（114年）蒐整國際組織指導文件、先進國家與標竿機場推動政策與發展成果及盤點我國機場發展現況與未來規劃基礎上，繼續

界定我國機場環境永續之發展願景、定位與目標，進行民航局、機場單位、民航六業訪談與召開座談會議，以利凝聚後續研訂我國機場環境永續政策綱領與推動指引之共識。

（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，完成第三期（115-119年）運輸部門溫室氣體減量行動方案，並於115年2月26日經行政院核定。

B、推動淨零綠運輸

辦理事業綠色通勤標章制度試辦活動，114年度已有醫療、運輸、金融、能源、資訊等20家事業單位參與；115年度參與家數達49家，並連結交通部「綠色運輸服務平臺」共同推動綠色通勤。

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）計畫，115年賡續研訂捷運及輕軌調適指引；考量商港為國家重要維生及關鍵基礎設施，115年啟動探討我國商港面臨之潛在氣候衝擊類型、風險評估以及研提調適建議，以逐步提升商港災防韌性。此外，透過辦理運輸調適課程及工作坊，以及研擬科普版運輸調適知識本，研製公路系統規劃階段氣候變遷調適指引公版教材，強化運輸管理機關（構）調適專業能力；另協助交通部彙整及檢討年度運輸系統因應氣候變遷調適成果，並彙整「維生基礎設施」領域氣候變遷調適行動方案（116-119年）（初稿）送環境部整合擬訂「國家氣候變遷調適行動計畫」。

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115年5月辦理1場次分區說明會。

（B）賡續辦理環島2號線標誌標線設計書圖檢視。

E、推廣電動大客車智慧充電管理系統並擴充功能

115年延續前期（113年）完成之電動大客車智慧充電管理系統服務驗證，賡續將其應用擴充至跨客運業者間，完成電動大客車智慧充電管理系統之共享充電服務作業機制規劃，並提供客運業者智慧充電管理系統實務之專業諮詢與輔導。

（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，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、2026我國參與運輸工作小組（TPTWG）之重要活動

（1）2月12日「2026年 APEC 運輸工作小組（TPTWG）視訊全體會議（Virtual Plenary Meeting）」：我國除於會中針對年度政策主題進行提案報告外，亦參與TPTWG 2026-2029策略行動計畫內容討論。

（2）8月21日至25日於中國大連舉辦之運輸工作小組第56次會議（TPTWG56）：交通部運輸研究所籌組運輸部門代表團並一同出席會議，於會中與各經濟體互相交流並針對運輸部長聯合宣言內容進行討論。

（3）9月21日至22日於中國北京舉辦之第十二屆運輸部長會議（TMM12）：交通部運輸研究所籌組運輸部門代表團，並一同出席會議，除於會議中與友好經濟代表團體互相交流外，並進行專題報告，以分享我國運輸部發展之相關成果。

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年聚焦 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。

1、平權和諧交通共善：著眼從不同層面營造交通便利環境，藉由建構弱勢用路人交通運輸便利環境、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，辦理「『運輸資料流通服務』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，並執行友善出行資料標準化設計及驗證。

2、綠色運輸移動服務：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臺」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：交通部秉持「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（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、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）」依循行政院AI政策，研訂交通領域AI風險評估及管理使用規範之指引或建議，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）賡續運用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）賡續針對人工智慧號誌控制研發成果，除將已開發之多目標強化學習號誌控制模型與其他號誌最佳化軟體進行比較外，針對前述模型亦探討於緊急車輛通行需求其路口行人穿越之環境應用擴充。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，依循國際發展趨勢，研提我國發展先進空中交通旅客運輸服務之先導規劃方案；並以無人機物流運送服務做為前驅市場驗證標的，透過國內公民營物流業者實際需求情境及應用場域，結合既有陸運車輛與無人機，進行商業營運實作驗證。

（二）運輸安全方面：

1、接續辦理鐵道營運機構安全文化評估及推廣機制之探討研究，透過與鐵道營運機構進行實證合作，滾動精進安全文化評估模型及具可操作性之評估準則與工具，並發展鐵道營運機構安全文化建立之適任性管理教育訓練教材，以及提出未來鐵道局監理機關輔導鐵道營運機構建立安全文化之行動方案。

2、接續辦理推動全生命週期道路交通安全檢核制度計畫，除繼續推廣既有道路的安全檢查應用外，並將透過先期測試導入道路全生命週期的道路安全檢核，同時優化115年完成的相關制度、工具與人力整備工作。

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、持續精進並滾動檢討「道路交通標誌標線號誌設置參考指引」內容，建構及運行本參考指引之常態化修正機制，並就本參考指引需納入中長期探討之人因工程議題，進行系統性盤點與前期研究，擘劃後續之研究藍圖。

5、道安改善專業知能提升及永續機制推動，將執行培訓制度，辦理在職人員培訓，系統性建立道安從業人員專業能量，讓道安知識能模組化學習，技術與經驗能被傳承與應用，吸引更多人才與資源投入道安產業體系。

6、應用影像辨識技術開發市區客運風險分析工具，以影像辨識技術開發成果檢討行車異常事件類別、定義、各項所需資料及對應之影像辨識或分析功能，盤點與高風險駕駛行為相關之駕駛行為資料，開發適合我國市區環境之市區客運高風險駕駛行為分析及管理工具。成果可提

供汽車運輸業者、設備平臺產業及監理機關參考應用，協助提升汽車運輸業安全。

7、持續精進交通設施維護管理，研發鐵公路與商港災防技術。

（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，透過與與國際公共交通聯會（UITP），就國際間關注之公共運輸政策議題，聚焦探討數位科技如何作為核心驅動力，協助公共運輸系統，並於115年9月16日至18日辦理公共運輸雙軸發展國際論壇，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，將持續輔導各縣市針對所轄地區道安課題研提改善方案、辦理教育訓練，辦理選取地點的改善績效分析。

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、友善使用者介面，及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，以做為交通部、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3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、擴大推動事業綠色通勤標章制度試辦活動，並研議未來常態制度化之建議方向；另滾動修訂事業員工綠色通勤指引，以協助事業單位引導員工使用綠色運具。

3、持續推動運輸系統調適落地應用，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114年「維生基礎設施領域」氣候變遷調適成果報告；另持續辦理運輸調適課程及工作坊，製作科普版運輸調適知識本，編撰公路系統規劃階段氣候變遷調適指引公版教材。

4、配合行政院核定之「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫第二期（113-116年）」計畫，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。

5、賡續辦理電動大客車智慧充電管理系統推廣與功能擴充，依據前期規劃成果，進行共享充電服務示範場域建置與運作機制實證，可做為客運業者導入智慧充電管理系統之前期建置規劃及後期經營管理之參考應用，並持續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。

（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、統籌運輸部門參與運輸研究專家小組相關業務，並適時邀請國內專家學者共同參與討論，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。同時爭對其他經濟體之提案計畫，與我國運輸部門相關單位共同評估合作之可能，以建立與其他經濟體互惠之合作模式。

3、統籌運輸部門參與第57次運輸工作小組會議，與我國相關單位共同參與，適時與其他經濟體分享我國運輸部門相關發展之經驗或成果，以提升我國曝光度，同時進行相關交流活動。

交通部始終秉持「人本交通」之核心價值，持續強化交通建設、提升運輸安全、優化公共運輸服務、發展永續觀光、精進氣象服務，並推動智慧交通與淨零轉型，建構高效韌性的交通環境，提供安全、友善之交通建設與服務，期打造更貼近民眾生活的人本交通環境。