

中華民國 112 年
立法院第 10 屆第 8 會期交通委員會

交通部業務概況報告

(書面報告)

交通部部長 王國材

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	27
3、捷運系統工程	41
4、推動前瞻基礎建設	46
5、鐵公路防救災機制	48
6、提升行人道路交通安全	52
7、強化橋梁安全管理	53
（二）施政規劃重點	55
二、公共運輸及監理	61
（一）重要施政措施及成果	61
1、公路運輸服務	61
2、鐵路運輸服務	69
3、推動無障礙交通環境	77
（二）施政規劃重點	78
三、航政	81
（一）重要施政措施及成果	81
1、海運	81
2、港埠	88
3、航空運輸	107
（二）施政規劃重點	118
貳、郵政部門	123
一、重要施政措施及成果	123

二、施政規劃重點	142
參、觀光部門	147
一、重要施政措施及成果	147
二、施政規劃重點	165
肆、氣象部門	169
一、重要施政措施及成果	169
二、施政規劃重點	178
伍、交通科技及運輸規劃	181
一、重要施政措施及成果	181
二、施政規劃重點	199

交通部業務概況報告

本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，組織改造法案已於 112 年 9 月 15 日施行，組改後名稱仍為「交通部」，為強化觀光局及中央氣象局政策規劃功能，調整改以「署」設置，公路總局則更名為「公路局」，其餘高速公路局、鐵道局、民用航空局、航港局、運輸研究所等 5 個三級機關（構）均由原機關改設，為積極有效發揮施政效能，肩負推動國家重大交通建設、提供優質便利民行服務的重任，本部努力推動重點工作包括完成臺鐵公司化、完善全國公共運輸路網、進行高快速公路路網斷點連接、提供偏鄉基本民行、降低交通事故、爭取國際觀光客來臺、加速機場與港口建設、提升智慧運輸效益，同時全面維護交通安全，以提供安全便利、優質舒適的交通生活環境。本報告茲就運輸、郵政、觀光、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，建構安全至上及通暢便利的優質交通環境，各項辦理情形分述於後：

壹、運輸部門

一、路政及道安

（一）重要施政措施及成果

1、公路工程建设

（1）高速公路後續路段橋梁耐震補強工程

計畫內容：

本計畫針對高速公路橋梁做全面性的詳細評估與補強，計畫將目前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 112 年 8 月底止，計畫總進度預定為 73.78%，實際進度為 73.81%，超前 0.03%。

(2) 國道 2 號大園交流道至台 15 線新闢高速公路建設計畫 (國 2 甲線)

計畫內容：

本新闢高速公路位於大園交流道西側，路線西起台 15 線往東銜接至國道 2 號大園交流道，主線全長約 2 公里。

執行情形：

本計畫依用地取得方式分為第一、第二工區，第一工區工程已於 110 年 1 月 21 日完工。第二工區於用地全部交付後約 2 年 2 個月完工，全線已於 112 年 1 月 9 日通車。

(3) 國道 1 號甲線計畫

計畫內容：

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

執行情形：

本案可行性研究報告於 103 年 11 月 14 日奉行政院核復「原則支持」，並賡續辦理綜合規劃及環評作業。考量本計畫為桃園航空城發展之重要聯外運輸系統且具急迫性，而國 1 以東路段則因涉桃園煉油廠安全、遷廠時程未定等相關議題，經高公局評估調整開發規模以「台 61 線至國 1 路段」為主方案並據以修正環評報告。高公局於 111 年 5 月 13 日提出環評修正報告，經前環保署 111 年 8 月 24 日環評審查委員會第 426 次會議審議通過環評審查，建設計畫於 111 年 7 月 7 日陳報行政院，行政院於 111 年 12 月 8 日核復原則同意，112 年 2 月 8 日啟動工程設計作業，112 年 7 月 27 日至 29 日辦理興辦事業計畫第 1 場公聽會，預計 118 年完工。

(4) 國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道工程

計畫內容：

自台 66 線末端沿縣道 112 甲闢建高架聯絡道銜接大溪交流道，併同改善大溪交流道南出匝道動線，總經費 44.68 億元。

執行情形：

本案建設計畫奉行政院 107 年 5 月 10 日核定，高公局辦理設計、都市計畫變更、用地取得及工程發包等作業後，於 108 年 12 月 30 日開工，其中台 66 東行銜接北出入口匝道部分已於 112 年 6 月 30 日開放先行通車，全案預計 113 年 10 月完工通車，截至 112 年 8 月底止，工程進度預定為 65.96%，實際為 67.12%，超前 1.16%。

(5) 國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫

計畫內容：

自國道 4 號臺中環線終點台 3 線西側約 1.4 公里處起，利用臺中環線既有路廊高架通過豐原都市計畫農業區及第六公墓後，往南以隧道穿過豐原東南側山區，出隧道後跨越烏牛欄溪續往南沿丘陵地轉西南，經過新田靶場北側再跨越中 89 鄉道、新田營區西北緣南行，終點於潭子聚興地區銜接台 74 線，全長約 10.9 公里，總建設經費 304.87 億元。

執行情形：

本計畫於 109 年 11 月 24 日奉行政院核定，建設期程至 113 年 1 月，共分 5 個土建標、1 個機電照明標及 1 個交控系統標，均已全面開工，其中潭子系統交流道至潭子交流道路段(包含豐原連絡道及潭子連絡道及豐勢交流道東出匝道)111 年 1 月 22 日及 5 月 30 日提前開放通車，全線在 112 年 1 月 16 日開放通車後，可串聯豐原、潭子、北屯都會區快速公路路網。

(6) 國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道工程

計畫內容：

於國道 1 號約於 172K 新設南出和北入兩支匝道，續以高架聯絡道沿員寶庄圳，往南銜接台 74 線（約 14K 處），總經費 62.605 億元。

執行情形：

本案建設計畫奉行政院 108 年 3 月 5 日核定，高公局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於 108 年 11 月 30 日開工，預計 113 年 5 月達通車標準，截至 112 年 8 月底止，工程進度預定為 76.03%，實際為 78.30%，超前 2.27%。

(7) 國道 7 號高雄路段計畫

計畫內容：

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

執行情形：

本計畫可行性研究於 99 年 3 月 19 日奉行政院原則同意；環境影響說明書經前環保署 102 年 8 月 30 日環評審查委員會第 242 次會議決議進入第二階段環評作業，108 年 1 月 30 日完成二階環評範疇界定作業。高公局於 111 年 9 月 16 日完成環評修正報告，經前環保署 111 年 9 月 28 日環評審查委員會第 428 次會議決議通過審查。本部於 111 年 11 月 30 日將建設計畫陳報行政院審議，行政院於 112 年 3 月 23 日核復依核定本辦理，112 年 3 月 27 日啟動工程設計作業，並辦理路線優化與路權圖劃設作業中，112 年 9 月辦理興辦事業計畫第 1 場公聽會，預計 119 年完工。

(8) 國道 5 號銜接蘇花公路改善計畫

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研選銜接區位，全長約7.2公里。

執行情形：

可行性評估報告奉行政院於110年11月12日核復同意照辦。高公局於111年5月27日展開綜合規劃及環評作業，預計121年完工。

(9) 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：

國道1號大華系統交流道100年7月31日通車後，已具分流作用，依目前交通量初步分析，國1大華以北路段南北雙向服務水準尚可，大華系統交流道以南之五堵至汐止服務水準稍差，高公局接續辦理「國道1號大華系統至汐止交流道路段拓寬可行性評估」。

執行情形：

可行性評估報告於111年8月9日奉行政院核定，並更名為「國道1號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬可行性評估」，高公局於112年3月6日展開綜合規劃及環評作業。

(10) 國道2號大園交流道至機場端主線改善工程

計畫內容：

本計畫位於國道2號大園交流道東西兩側，主線雙向單側各2車道改善為3車道（已於111年11月完成並先行通車），大園交流道與國2主線分匯流處之路線須配合改善。另為簡化工程界面，國2甲進出機場匝道之匯出入路段工程併入本案一同施作。主要工程內容，包括路面、擋土牆、穿越箱涵及箱涵延長、排水、交通工程等，總經費6.32億元（含用地費0.15億元），主線部分已於111年11月20日拓寬完成先行通車。

執行情形：

本工程已於112年1月7日完工，並配合國2甲線於112年1月9日全線通車。

(11) 國道 2 號甲線後續路段(台 15 線 - 台 61 線)新建工程

計畫內容：

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

執行情形：

高公局於 109 年 5 月重啟可行性評估作業，評估報告奉行政院於 111 年 1 月 3 日核復同意照辦。高公局於 111 年 6 月展開綜合規劃作業，112 年 6 月 8 日將建設計畫報部，高公局刻依 112 年 7 月 6 日函復審查意見修正中，後續將俟環評承諾納入建設計畫後，再陳報行政院審議。俟建設計畫核定後 6 年完工。

(12) 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(160K)至大雅系統交流道(172K)，長約 12 公里，包含台中系統交流道、豐原交流道等較易壅塞交流道，就拓寬工程進行可行性評估，針對重要工程課題研擬對策，作為後續規劃、設計作業之依據。

執行情形：

高公局於 109 年 3 月 4 日展開可行性評估作業，評估報告奉行政院於 111 年 1 月 10 日核復同意照辦。高公局於 111 年 7 月 25 日展開綜合規劃及環評作業。

(13) 國道 3 號增設銜接臺中國際機場匝道

計畫內容：

本計畫將依臺中機場最新配置規劃及聯外交通運輸需求資料，考量工程、交通、用地取得、環境、民意接受度等條件研選國道增設銜接臺中國際機場匝道最佳方案。

執行情形：

高公局於 110 年 9 月展開可行性評估作業，將配合民用航空局「臺中機場 2040 年整體規劃」及「臺中機場陽西區建設綜合規劃」等上位計畫及作業時程辦理。

(14) 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，爰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。

執行情形：

可行性評估報告於 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，計畫總經費約 26.42 億元，111 年 10 月 5 日奉行政院核定第 1 次修正建設計畫，計畫總經費約 37.20 億元，本工程於 112 年 5 月 28 日開工，截至 112 年 8 月底止，工程進度預定為 0.58%，實際為 0.59%，超前 0.01%，預計 116 年 1 月 6 日完工。

(15) 國道 1 號楊梅至頭份段拓寬計畫

計畫內容：

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

執行情形：

可行性研究報告於 109 年 5 月 6 日奉行政院核復同意辦理，計畫總經費約 750 億元。高公局於 109 年 10 月 21 日展開綜合規劃及環評作業，經前環保署於 112

年 3 月 15 日召開環評審查委員會第 437 次會議審查通過。高公局於 112 年 4 月 27 日將建設計畫陳報本部，112 年 7 月 26 日核轉行政院審查中，計畫總經費約 1,314 億元。

(16) 改善高速公路重現性壅塞路段

高公局針對重現性壅塞路段，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。111 年已完成臺北、新竹、彰化、臺南與高雄等路段，共計 14 處改善地點，經改善後提升國道路段平均車速與平均降低尖峰時段壅塞比例 5.8%，112 年規劃改善臺北、臺中及高雄等路段，共計 25 處改善地點，完工後預計平均有效降低尖峰時段壅塞率 5% 以上或縮短壅塞延時半小時以上。

(17) 國道 1 號汐止交流道增設南入匝道改善工程

計畫內容：

為分散汐止交流道之連絡道路交通量、改善汐止康寧街沿線社區匯入國道 1 號南下便利性，規劃於樟江大橋西側增設南入匝道以提昇汐止交流道與地區道路間運轉績效及健全整體道路系統功能。

執行情形：

規劃報告於 109 年 5 月 11 日經本部核定，計畫總經費 4.98 億元。本工程於 110 年 8 月 7 日開工，截至 112 年 8 月底止，工程進度預定為 87.16%，實際為 92.65%，超前 5.49%，預計 112 年 10 月底通車。

(18) 國道 1 號五股交流道增設北入及北出匝道改善工程

計畫內容：

為改善楓江路號誌所造成國道主線及新五路回堵情形，規劃於既有北出匝道外側增設北出高架匝道跨越楓江路；另於台 65 線往高速公路方向新增第三車道跨越楓江路北入匝道。

執行情形：

本案建設計畫於 109 年 6 月 23 日奉行政院核定，因應新北市政府用地交付期程延後 1 年，市府用地取得配合民眾陳情意見調整設計內容及近期國內缺工與鋼材物價大漲等因素，高公局辦理第 1 次修正建設計畫於 110 年 10 月 5 日奉行政院核定，自 110 年 10 月起辦理 6 次工程招標均流標，111 年 9 月 16 日奉行政院核定第 2 次修正建設計畫，計畫總經費約 36.82 億元。本工程於 112 年 4 月 20 日開工，截至 112 年 8 月底止，工程進度預定為 1.20%，實際為 9.86%，超前 8.66%，預定 116 年 4 月完工。

(19) 國道 1 號中豐交流道新建工程

計畫內容：

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

執行情形：

建設計畫於 109 年 8 月 3 日奉行政院核定，計畫總經費 12.69 億元，111 年 10 月 5 日奉行政院核定第 1 次修正建設計畫，總經費為 16.09 億元。本工程於 112 年 2 月 1 日開工，截至 112 年 8 月底止，工程進度預定為 4.17%，實際為 7.95%，超前 3.78%，預計 115 年初完工。

(20) 國道 3 號增設金城（原北土城）交流道工程

計畫內容：

國道 3 號中和及土城交流道尖峰時段經常壅塞，北土城（清水）地區民眾上下高速公路須繞行經由中和或土城交流道進出國道，為紓解國道 3 號中和及土城交流道交通壅塞並提供清水地區民眾進出國道之服務，規劃於國道 3 號里程約 39K+600 增設喇叭型交流道銜接金城路，以提昇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。

執行情形：

可行性評估報告於 109 年 6 月 23 日奉行政院核定，計畫總經費 30.44 億元。建設計畫於 110 年 12 月 8 日奉行政院核定，計畫總經費 56.48 億元。本案用地取得納入內政部土城司法園區區段徵收案辦理，預計 112 年 10~12 月交付高公局施工。環差報告經前環保署 111 年 6 月 29 日環評審查委員會審查通過，高公局 111 年 11 月完成設計作業，本工程並已於 112 年 7 月 25 日決標，配合用地交付時程訂於 112 年底前開工，預計 116 年完工通車。

(21) 國道 1 號增設臺南路段北外環交流道工程

計畫內容：

配合臺南市政府辦理北外環快速道路工程，故增設北入及南出匝道銜接國道。

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，計畫總經費 17.25 億元。環差報告 111 年 2 月 7 日經前環保署同意備查，本工程於 112 年 8 月 6 日開工，預計 115 年底完工。

(22) 國道 3 號增設桃園八德交流道工程

計畫內容：

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

執行情形：

可行性評估報告於 109 年 10 月 19 日奉行政院核定，計畫總經費約 54.35 億元。高公局 110 年 7 月展開綜

合規劃作業，111年5月28日辦理環評公開說明會，111年10月21日函轉前環保署審查，於112年6月28日召開環評審查委員會第445次會議通過環評審查，建設計畫於112年5月26日陳報行政院審議，刻由行政院交下國發會審查中。

(23) 國道10號燕巢交流道改善工程

計畫內容：

本計畫將原燕巢交流道提昇為完整鑽石型交流道服務，新增交流道南側匝道、既有匝道改善及設置機車道，優化原有交流道運轉功能。計畫總經費約5.42億元，計畫期程至112年6月。

執行情形：

本工程已於109年12月28日開工，並於112年5月29日完工。

(24) 國道6號東草屯休息站新建工程

計畫內容：

國道6號提供南投地區東西向快捷道路運輸服務，並同時促進南投地區發展。因應國6沿線觀光旅遊興盛，規劃於國6約6.7K西行側（位處東草屯），將原收費站空地規劃為新建休息站，提供用路人休息整備之空間。

執行情形：

規劃報告於109年7月24日核定，計畫總經費3.45億元。高公局於109年2月20日展開規設作業，110年7月28日環差審議通過。本工程已於111年4月19日開工，截至112年8月底止，工程進度預定為42.39%，實際為50.67%，超前8.28%，預計113年7月完工。

(25) 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，爰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，計畫總經費 17.11 億元，高公局 110 年 8 月展開綜合規劃作業，建設計畫於 111 年 7 月 5 日陳報行政院審議，112 年 1 月 30 日奉行政院核定，計畫總經費 43.8 億元，前環保署於 112 年 3 月 29 日召開環評審查委員會第 438 次會議通過環差報告審查，高公局刻辦理設計及用地取得等作業。

(26) 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，爰增設造橋交流道。

執行情形：

可行性評估報告於 111 年 4 月 7 日奉行政院核定，高公局於 111 年 7 月展開綜合規劃作業。建設計畫於 112 年 4 月 7 日陳報本部，於 112 年 5 月 5 日陳報行政院審議中，刻由高公局依國發會意見彙整表逐項回應說明並配合修正計畫中。環差報告於 112 年 4 月 21 日陳報本部，於 112 年 5 月 18 日陳報前環保署，並於 112 年 7 月 14 日召開第 1 次專案小組會議，結論修正後再審。

(27) 國道 8 號台南系統交流道改善及跨南 133 線路口立體化工程

計畫內容：

本工程於國 8 主線及南 133 線平交路口主線立體化，利用側車道外移拓寬設置匝道銜接，增設西出東進匝道，加強國道可及性，提升主線運轉效率及行車安全

。

執行情形：

可行性評估報告於 111 年 5 月 20 日奉行政院核定，高公局於 111 年 8 月展開綜合規劃作業，環差報告經本部於 112 年 7 月 10 日核轉前環保署審查，建設計畫於 112 年 7 月 21 日陳報行政院審議中。

(28) 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：

南橫公路自 98 年受莫拉克颱風重創後，開啟漫長又艱辛的復建工程，台 20 線寶來一橋改建工程於 111 年 4 月 30 日完工；台 20 線南橫全線 111 年 5 月 1 日開放通行，睽違 13 年再度全線復通；屏鵝公路纜線地下化暨種樹百里 2.0 計畫於 111 年 12 月 23 日提前完工。「省道改善計畫（108-113 年）」第 1 次修正計畫核定總經費 511.72 億元，已於 110 年 1 月 29 日奉行政院核定，將持續辦理「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」等 6 項子計畫。截至 112 年 8 月底已核定 622 項個案計畫，刻由各工程處依預定進度積極辦理中，將持續辦理滾動檢討，以提升公路行車安全。

(29) 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，計畫期程為 111-116 年共 6 年，中央補助款額度 330 億元，持續補助各地方政府辦理生活圈道路（公路系統）之新建及改善，達到建構完整路網之目標。

執行情形：

本計畫經生活圈審議小組考量地方道路改善需求，截至 112 年 9 月底止，已核定 157 件道路改善及先期作業，中央款需求合計 263.77 億元，已完成 58 件。先期規劃/工程執行中計 91 件，已完成 66 件。

(30) 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（本部）各負擔之 1/3（亦即各分擔約 47 億元）；另配合輕軌捷運計畫路線共構所需經費約 13.3 億元由新北市政府負擔，計畫期程 103 至 109 年。第 2 次修正計畫 112 年 7 月 24 日奉行政院核定，修正後計畫期程至 115 年，總經費為 230.38 億元，所增加經費共計 76.08 億元按原計畫分攤方式，由本部、新北市政府及內政部營建署共同分擔 1/3 計 25.36 億元。

執行情形：

本建設計畫全線分 3 標，第 1 標及第 2 標工程八里端主線於 110 年 10 月 25 日開放通車、淡水端車行箱涵於 110 年 7 月 2 日通車；第 3 標（主橋段）於 108 年 2 月 23 日開工，截至 112 年 8 月底止，計畫總進度 77.99%。

(31) 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。」；綜合規劃報告（修正四版）112 年 8 月 11 日請連江縣政府續處。

(32) 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 24.8 公里及安全景觀大道計畫（花蓮段）：改善路段約 42.3 公里。

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

執行情形：

A、花東三期（後續）改善計畫：經費列於「省道改善計畫」項下，奉行政院 107 年 10 月 3 日核定計畫期程 108 年至 113 年，經費為 45.8 億元。分 8 標辦理，其中 7 標已完工，1 標發包中，截至 112 年 8 月底，計畫總進度 95.91%。

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 106-116 年止，計畫總經費 151.18 億元，分 11 標辦理，其中 1 標已完工，4 標施工中，4 標發包中，2 標設計中。截至 112 年 8 月底，計畫總進度 43.03%。

C、台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫（台東段

)：109年1月8日奉行政院核定，計畫期程110-116年，計畫總經費142.09億元，本計畫共分10標辦理，目前3標規劃中，4標設計中，2標發包中，1標施工中。截至112年8月底，計畫總進度6.99%。

(33) 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109年11月30日開工；第3標工程(西庄至西湖)於110年7月1日開工；第4標工程(西湖至瓦磘)於111年10月15日開工，截至112年8月底，計畫總進度40.46%。

(34) 西濱快速公路鳳鼻至香山段新建工程

計畫內容：

本計畫路線長度約10公里與台15線共線，原則採高架道路設計，路寬約40公尺(含側車道)，包含3處匝道(鳳岡、南寮及港南匝道)，初估總工程經費約212.58億元，計畫核定後7年完工。

執行情形：

可行性評估於109年7月7日奉行政院院臺交字第1090090314號函核定，刻正辦理綜合規劃中，將俟路線方案確定後啟動環評作業，審查通過後將提報建設

計畫循序推動。

(35) 台 9 線蘇花公路安全提升計畫

計畫內容：

依綜合規劃初步成果，東澳-南澳段採海線方案、和平-和中段採海側高架方案，和仁-崇德段採長隧道方案，計畫總經費約 820 億元，計畫期程至 121 年。

執行情形：

本部 108 年 10 月 7 日將可行性研究陳報行政院，經國發會 108 年 11 月 18 日審查通過，行政院 108 年 12 月 20 日核定可行性研究，刻正辦理綜合規劃及環境影響評估，預計 112 年底將環境影響說明書提送環境部，114 年完成環評及建設計畫報核程序，121 年完工。

(36) 台 1 線急水溪橋改建工程

計畫內容：

主要施工項目為台 1 線急水溪橋改建、兩側引道銜接與上下游防汛道路銜接，主橋長 343.4m（橋寬 25.0m）、兩側引道銜接長度約 576.6m 路寬（25.0m），工程起訖點自台 1 線 291K+480~292K+400。

執行情形：

本工程於 109 年 4 月 1 日開工，並於 112 年 7 月 5 日完工。

(37) 曾文溪橋段新建工程

計畫內容：

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

執行情形：

本計畫於 110 年 9 月完成細部設計，迄 111 年 2 月歷經 3 次公告招標，均無廠商投標，經檢討修正預算及建設計畫，修正建設計畫於 111 年 8 月 19 日奉行政院核定，工程 111 年 11 月 3 日決標，12 月 4 日開工，預計 117 年完工，截至 112 年 8 月底，計畫總進度 1.89%。

(38) 國道 10 號里港交流道至新威大橋新闢道路工程

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，計畫期程 110 年至 115 年，里港交流道至高美大橋段預計於 113 年底完工，高美大橋至新威大橋段預計於 115 年完工，計畫總經費 128.64 億元，修正計畫 112 年 7 月 13 日陳報行政院，計畫期程至 118 年，總經費為 202.13 億元。

執行情形：

本計畫起點至市道 181 線，刻正辦理工程標發包作業；市道 181 線至終點，於 112 年 6 月 30 日完成細部設計作業。

(39) 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：

已完成全線規劃，目前蘇澳-東澳段施工中，預計 112 年 11 月完工；東澳-太魯閣段進行細部設計中，將持續進行台 9 丁線道路改善。

(40) 環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫

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鋪面改善工程，視距不足之急彎險坡路段，加高護欄；針對部分隧道、橋梁車速快路段，增加智慧化自行車偵測設施；並於道路橫斷面不足以設置慢車道之路段，利用電桿下地方式、調整現有車道寬度等方式，規劃出自行車道空間，提高自行車騎士安全。另為強化地方轄管自行車路網串聯既有環島自行車路網，業奉行政院 110 年 5 月 21 日核定第 1 次修正計畫，增加編列獎補助經費約 6 億元，協助地方政府積極改善自行車道環境及斷點串聯。

執行情形：

積極推動 2021 自行車旅遊年，已於 110 年完成 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）。並於 110 年 12 月 25 日辦理「2022 台灣新騎跡多元自行車道發布會」，宣傳 16 條多元自行車路線建設成果，亦宣示未來將持續積極推動自行車旅遊。推動重點為：

A、完善法規宣導（人）：針對自行車路線指示輔助

線、自行車載人合法化及慢車道最小寬度等進行宣導。

- 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 62 項活動。111 年第 4 季舉行「2022 世界自行車日—騎遊環台活動」，透過 APP 騎乘軌跡紀錄及上傳雲端，共同串聯畫出臺灣圖型。
- C、優化騎乘環境(路)：110 年完成環島 1 號線及 16 條多元自行車路線(849.3 公里)騎乘環境優化。
- D、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。
- E、111 年度已完成 474 面多元指標及補給站標誌更新；環島路網優化總計完成 100.3 公里，項目包括車道配置調整、護欄修護、邊溝改善等，另為強化北海岸自行車騎乘環境，於台 2 線中角灣至水流公廟新建海側自行車道 2.3 公里，112 年持續往草里漁港延伸約 300 公尺，預計 112 年 10 月底完成。
- F、「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫(109-113 年)」修正計畫增列獎補助經費以縫合地方型自行車道斷鏈，截至 112 年已核定 32 件補助(9 件分項計畫，23 件工程案件)，其中 10 件已完工，剩餘案件將持續辦理，預計於 112 年底完成。

(41) 國道環境復育計畫

配合國道綠廊道政策，持續辦理「國道綠色基盤設施建構暨環境復育計畫」，工作項目包含國道綠色基盤設施盤點及生態保育連結之規劃，112 年完成國道綠

色基盤潛力設施盤點、21 處優先藍綠帶示範路段篩選並完成改善 1 處優先藍綠帶示範路段、執行國道生態友善植生課題研析，出版「植地友生」高速公路植生指南，並持續進行動物道路致死熱點路段分析及動物通道成效監測、國道生態資料庫系統功能擴充及維護並建置民眾版網頁等工作。

(42) 台 26 線（香蕉灣-砂島）護蟹保育

台 26 線墾丁香蕉灣-砂島路段為世界上最高歧異度的陸蟹組成區域，每年農曆 6 月至 9 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 112 年 8、9 月份滿月時期，於台 26 線 39.5K-41.5K 辦理護蟹交通管制，禮讓陸蟹先行。

(43) 重視工程生態保育

省道積極辦理相關保育作為，持續推動「景觀亮點計畫」及生態環境復育計畫。以交通生態繪本，傳達「人本交通」、「與環境共好」的施政理念，從工程面推動生態保育，改變交通建設生冷形象，連結綠色運輸與生態保育，分享「石虎」、「水雉」、「紫斑蝶」、「海龜」、「蝙蝠」等生態美好故事，闡述綠色運輸與生態保育之連結，並就所保育動物主要分布的縣市小學贈送相關繪本，深化交通生態保育觀念，並與農業部林業及自然保育署及特有生物研究保育中心等保育機關合作推動生態保育工作，降低道路開發對周邊環境衝擊，以達成永續發展目標。

(44) 串聯公路網路之可行性評估中計畫

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

A、台62線（七堵）延伸萬里及金山可行性評估

B、台62線瑞濱延伸至宜蘭頭城可行性評估

- C、台61乙線（美港公路）高架化可行性評估
- D、台82線東石至朴子平面道路高架化可行性評估
- E、台61線南延至高雄地區可行性評估
- F、屏南快速公路可行性評估
- G、花東快速公路可行性評估
- H、台2線福隆外環道可行性評估
- I、台8線36K~62K（含台8甲線）谷關至德基段復建可行性研究評估，本部112年7月3日報國發會續審，核定後續辦綜規。
- J、國3銜接台63線系統交流道可行性評估，公路局於112年7月20日報本部，本部交下高速公路局代部審議。
- K、台39線（高鐵橋下道路）延伸至仁武可行性評估，本部於112年5月24日報院，經國發會112年8月10日及9月1日檢送相關單位意見已於112年9月1日修竣報部轉國發會中。
- L、台2庚延伸線興建計畫可行性評估

(45) 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，預計113年6月提出期末報告，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，綜合規劃期中報告預計113年3月提出，建設計畫核定後預計6年完工。

- C、高雄-屏東間東西向第 2 條快速公路：可行性評估行政院於 107 年 8 月 21 日核定。綜合規劃已提出期末報告，整體規劃內容俟未來環評通過後再提綜合規劃成果暨建設計畫，預計 113 年 1 月底二階段環評報告書送環境部審查，建設計畫核定後預計 7 年完工。
- D、台 86 線跨越台 19 甲線系統銜接國道 3 號：可行性評估行政院 111 年 11 月 3 日核定。綜合規劃 111 年 11 月 2 日期中報告同意辦理，目前辦理期末報告作業，同步辦理環評書件作業，預計 113 年 6 月提報環境部，建設計畫核定後預計 6 年完工。
- E、台 86 線向東延伸至台 3 線新闢及改善道路工程：可行性評估行政院 109 年 12 月 10 日核定。綜合規劃 111 年 11 月 2 日期中報告同意辦理，目前辦理期末報告作業，同步辦理環評書件作業，預計 114 年 1 月提報環境部，建設計畫核定後預計 6 年完工。
- F、台 9 線蘇花公路安全提升計畫：綜合規劃依本部 112 年 2 月 13 日意見辦理修正，總經費約為 820 億元。環說書已於 112 年 9 月 4 日報部，預計 112 年 12 月底送環境部，建設計畫核定後預計 8 年完工。
- G、台 9 線 460K+300~471K+400 段（雙流-新路）拓寬計畫：可行性評估本部 107 年 12 月 5 日核復原則同意納入省道計畫。環說書 112 年 3 月 15 日環評大會通過，建設計畫 112 年 7 月 13 日本部轉陳行政院，刻正依國發會 112 年 9 月 6 日審查意見修正，建設計畫核定後預計 5 年完工。

(46) 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，中央電腦雲端化建置案已於 110 年 9 月完成、國道 4 號臺中環線豐原潭子段交通控制系統工程已於 112 年 3 月完成、高速公路北區交通控制系統更新提升工程已於 112 年 5 月完成、國道 1 號南區電力傳輸及交控設備更新已於 111 年 11 月開工，預計 113 年 10 月完成。
- B、省道快速公路部分，台 61 線西濱快速公路使用者增多而重要性提高，快速公路服務水準及管理品質也應隨之提升，109 年著手辦理「西部快速公路路網整體交通管理與控制策略」規劃工作，內容包括交通分析、新增交通管理需求評估、整體交通管理策略擬訂及交控設備擴充等工作項目。規劃 110 至 112 年於北部地區（雙北、桃園、新竹）、111 至 113 年於雲嘉南地區、112 至 113 年於中部地區（苗栗、臺中、彰化）及 113 年於南部地區（高雄、屏東），辦理相關設備與系統建置工作。

(47) 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，計畫總經費 6.3 億元，規劃報告於 111 年 8 月 12 日奉行政院核定，高公局於 111 年 8 月 25 日展開工程設計作業，俟完成設計後將辦理工程招標作業。

(48) 台 66 線 0K+100~9K+100 段平交路口高架化改善工程

計畫內容：

行政院於 111 年 4 月 7 日核定「台 66 線 0K+000~9K+100 段平交路口高架化改善工程」建設計畫，經費

納入省道改善計畫辦理，計畫路線全長約 9.1 公里，工程範圍為台 61 線與台 66 系統交流道以及 5 個路口（台 15 線、桃 89 線、桃 94 線、桃 84 線及桃 82 線）高架化，計畫總經費 80.34 億元，計畫期程為 111~116 年。

執行情形：

分 2 標 0K+000~3K+200 段及 6K+500~9K+100 段辦理設計中。

(49) 代辦台 15 線及台 4 線配合桃園國際機場擴建辦理改線工程

計畫內容：

本計畫道路依「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」辦理改線作業，以提供桃園機場擴建用地，計畫期程 110 年至 113 年，代辦經費 26.37 億元。

執行情形：

本工程 110 年 10 月 20 日開工，目標為 113 年完工，截至 112 年 8 月底，計畫總進度 29.61%。

(50) 國道 1 號北上線臺北及圓山交流道改善工程

計畫內容：

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

執行情形：

本案可行性評估報告於 111 年 8 月 9 日奉行政院核定，續由高公局辦理綜合規劃作業，建設計畫於 111 年 12 月 22 日陳報行政院審議，112 年 4 月 21 日奉行政院核定，刻正辦理設計作業中。

(51) 高雄新市鎮 1-1、1-2 及 1-3 號道路穿越高速公路工

程及國道 1 號增設橋頭科學園區匝道及集散道路工程

計畫內容：

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

執行情形：

高雄新市鎮 1-1、1-2 及 1-3 號道路穿越高速公路工程於 111 年 10 月完成設計作業，目前辦理工程招標作業中。國道 1 號增設橋科匝道及集散道路工程，高公局於 111 年 4 月 14 日展開設計作業中，俟設計完成及高雄市政府取得用地後，將辦理工程招標作業。

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，俾使東西部均衡發展。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：

本計畫於 109 年 9 月 2 日奉行政院核定，地下化路線起於鶯歌鳳鳴陸橋北側，迄於平鎮台 66 線附近，全長約 17.945 公里，除改建既有桃園、內壢及中壢站，另增設 5 座通勤站（鳳鳴、中路、桃園醫院、中原及平鎮站等），沿線消除平交道 20 處、陸橋 8 座、地下道 8 處，其中桃園車站與捷運綠線 G07 站、中壢車站與機場捷運 A23 站銜接轉乘，總經費 1047.93 億元，本建設計畫分兩階段啟用，第一階段（桃園、內壢、中壢）將於 118 年 4 月通車啟用，第二階段（鳳鳴、中路、桃醫、中原、平鎮）將於 119 年 7 月通車啟用，預定 119 年 12 月全部完工。

執行情形：

賡續辦理土建及機電工程設計及招標、用地取得作業，臨時軌工程及主體工程已開工。另增設鳳鳴臨時站工程及增設平鎮臨時站工程亦持續施工中。

(2) 嘉義市區鐵路高架化計畫

計畫內容：

行政院於 106 年 9 月 6 日核定本計畫，計畫範圍北自牛稠溪北端，南至北回歸線站南端，包括設置高架車站 2 座、增設平面車站 1 座及遷建嘉義車輛基地至水上，全長約 10.9 公里，高架段約 7.9 公里、高架車站 2 處（嘉北及嘉義站）、平面車站 1 處（北回歸線站）、新建水上車輛基地，總經費 238.98 億元，計畫期程至 115 年 9 月。

另辦理第 1 次修正計畫，擬修正總經費為 338.2 億元

，已於 111 年 6 月 8 日報行政院審議，行政院 112 年 5 月 17 日函示核復事項，鐵道局依示檢討修正後，總經費調整為 336.13 億元，本部 112 年 7 月 11 日函報行政院審核。

執行情形：

永久軌高架橋工程、高架車站工程、電車線、電訊及號誌工程已發包施工；水上車輛基地屬要徑工程，因經費不足刻正辦理修正計畫，將俟核定後儘速招標。

(3) 嘉義縣市鐵路高架化延伸計畫規劃作業

計畫內容：

規劃範圍北起臺鐵民雄路段頂寮路平交道，南迄嘉義市嘉北高架車站北端，長約 8.92 公里。

執行情形：

環評報告書經前環保署 111 年 5 月 12 日公告審查結論。綜合規劃報告行政院 112 年 5 月 24 日核定。先期工程設計技術服務 9 月 13 日決標並展開設計工作，主計畫設計及監造技術服務正辦理招標程序中。

(4) 臺南市區鐵路地下化計畫

計畫內容：

行政院於 98 年 9 月 9 日核定本計畫，總經費 293.6 億元，北起大橋車站南端，南至大林路平交道以南 0.6 公里處，全長 8.23 公里。後續因部分都市計畫變更作業遭地主抗爭，嚴重影響土地取得及發包施工進度，第二次修正計畫行政院秘書長 109 年 12 月 24 日同意計畫期程展延至 115 年 11 月，計畫總經費奉行政院 111 年 6 月 15 日同意修正為 336.71 億元。

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。

(5) 高雄市區鐵路地下化計畫（含左營及鳳山）

計畫內容：

本計畫之修正計畫於 106 年 12 月 14 日奉行政院核定，經整併高雄、左營及鳳山三計畫後，計畫總經費合計為 998.69 億元，第一階段鐵路地下化工程已於 107 年 10 月 14 日通車，整體計畫（包含第二階段地面工程）期程至 114 年 10 月止（行政院於 110 年 1 月 5 日核定第三次修正計畫報告書）。

執行情形：

第一階段高雄至鳳山間約 15.37 公里鐵路地下化工程已於 107 年 10 月 14 日通車啟用，鐵道局賡續辦理高雄車站及鳳山車站第二階段施工作業，鳳山車站開發大樓工程預定 113 年 3 月完成開發大樓主體外觀及景觀工程，並於 113 年 3 月完工；高雄車站第二階段工程，預計 113 年 12 月完工，114 年 10 月交付使用。

(6) 高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫

計畫內容：

本計畫之修正計畫於 106 年 6 月 1 日奉行政院核定，計畫期程展延至 110 年底，總經費由原核定 129.699 億元修正為 134.818 億元。

執行情形：

已於 111 年 6 月 18 日辦理啟用典禮，12 月 17 日開幕營運。

(7) 花東地區鐵路雙軌電氣化計畫

計畫內容：

本計畫於 110 年 4 月 8 日奉行政院核定，計畫總經費 456.27 億元，期程 7 年，路線範圍臺鐵花蓮站至知本站間現有單軌路段長度約 112.65 公里擴建為雙軌，並改善 13 處曲線半徑及新建 24 座鐵路跨河橋梁。預計 116 年 10 月通車，117 年全部完工，以提升花東區運輸服務品質，滿足當地住民及觀光發展之需求。

執行情形：

基本設計作業於 111 年 3 月 28 日核定、經費審議於

111年12月6日核定，目前辦理用地取得及工程發包、施工作業，首標工程已於112年3月24日開始施工，另花蓮至吉安7處風險平交道改善工程，刻正納入修正計畫檢討中。

(8) 鐵路行車安全改善計畫

計畫內容：

本計畫之第二次修正計畫奉行政院111年9月28日核定，計畫總經費維持原核定275.22億元，計畫期程自111年展延至113年。本計畫係為改善臺鐵橋梁、車輛、軌道、電力等設施，以提升行車安全。

執行情形：

刻正辦理平交道改善、橋梁補強及改建、建立邊坡滑動及土石流及強風預警系統、車站配合法令更新設施、軌道設施更新、列車電機系統更新、電務設備系統改善等工程，已完成車廂無階化改善部分。

(9) 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，112年執行20億元，計畫期程為106至113年。

執行情形：

A、號誌基礎設施提升：號誌聯鎖系統更新統包工程已於110年7月15日開工辦理設計，現勘調查已完成31站（西部幹線18站、宜蘭線9站、山線4站），並已核定系統設備架構圖、電子聯鎖設備、號誌用鎖、電鎖轉轍器-界面控制等文件，預計115年底完工。

B、96芯光纜第二環佈放工程已於112年2月10日完成驗收；環島光纖傳輸網路系統更新工程，建置臺鐵新環島骨幹傳輸網路100G、區域環40G，提供全局各電力、號誌、電訊等系統傳輸，已於

111年11月23日竣工，目前辦理驗收中；「環島自動電話系統更新工程」委設案已於111年3月17日決標，目前辦理細部設計中，本案完成後將提高通訊效率及系統容量，預計114年底完工。

C、電力基礎設施提升：台北地下隧道導電軌統包工程於107年11月27日開工辦理設計，已於111年11月26日全數51.8公里完成安裝。「變電站設備容量擴增工程」已完成初步規劃設計，目前辦理招標作業，變壓器容量提升後可增加負載容量，維護全線電力供應穩定可靠度，預計116年底完工。

(10) 全國高效鐵路網規劃作業

A、高鐵延伸屏東：110年7月20日啟動綜合規劃及環境影響評估作業；環境影響評估，經前環保署111年3月30日第416次環評審查委員會決議進入第二階段環境影響評估，並於111年7月16、17日辦理公開說明會。本部鐵道局依環境影響評估公開說明會意見檢討計畫內容，研擬高雄市仁武區路段整合高屏 2 快與高鐵延伸屏東路廊構想辦理補充評估，並經行政院112年1月3日同意辦理方向；前環保署112年6月15日召開第2次範疇界定會議，同意範疇界定。賡續辦理綜合規劃及二階環評。

B、高鐵延伸宜蘭：「高鐵延伸宜蘭可行性研究暨綜合規劃」報告書已於111年1月4日提報本部，本部於111年1月27日召開環評前審查會議，結論暫以宜蘭縣政中心南側約350公尺處站址方案為優選，並經前環保署111年8月24日審查本案對環境有重大影響之虞，應進行第二階段環境影響評估，鐵道局已於111年12月19、20日完成公開說明會；前環保署112年6月1日及7月21日召開2次範疇界定會議，已完成範疇界定程序。賡續辦理綜合規劃及二階環評。

- C、基隆捷運：108年8月30日啟動綜合規劃及環境影響評估作業；110年12月29日綜合規劃報部，本部於111年1月24日就路線規劃與臺北、新北及基隆市政府研商獲致共識，接續啟動環評補充調查作業及細部規劃；本計畫環境影響說明書於112年4月12日經環評審查委員會審議通過；至綜合規劃作業，鐵道局已針對工程規劃內容與北北基3市府完成協商並納入綜合規劃報告，於112年5月23日陳送本部審議中，本部112年8月31日及9月5日辦理現勘及初審會議，請鐵道局依會中各單位審查意見儘速修訂綜規報告後陳報本部辦理後續事宜。
- D、宜花東地區鐵路提速計畫可行性研究：依照東部現況之需求規模、產業經濟、及環境特性等條件下，分階段推動，現將臺鐵既有路線及設施改善升級，逐步提升營運速度。111年12月2日南迴鐵路雙軌化暨提速計畫可行性研究與本計畫簡報，經會中研議，後以既有線形、基礎設施改善及行車安全性具效益路段續為推動，配合修正相關報告內容，經檢討之提速工項納入花東雙軌計畫內執行，新建橋梁以活載重KS-18設計建造、鋼軌採用60公斤級，道碴厚度30cm、電車線考量提升電車線設備穩定度及保留未來提速彈性。
- E、南迴鐵路線形改善暨瓶頸路段雙軌化可行性研究：鐵道局112年2月24日將可行性研究陳報本部，本部於112年5月11日召開審查會議，鐵道局依審查意見修正報告中。
- F、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，單軌區間除造成海線列車排點缺乏彈性，列車運轉亦受交會待避作業影響，導致班次數較少，進而影響民眾搭乘意願，長遠下來造成海線地區交通不便，發展相對落後，本部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，進行談文至追分雙軌化可行性研究作業中，本部於 111 年 10 月 5 日及 112 年 4 月 11 日召開 2 次報院前審查會議，請鐵道局再檢討修正報告。

(11) 宜蘭鐵路高架化綜合規劃作業

計畫內容：

本計畫以宜蘭及羅東段為優先推動路段，高架化範圍由四城站南端至冬山排水橋，全長約 16.1 公里（含已高架 3.7 公里），將宜蘭、二結、中里、羅東等 4 車站改建為高架及新增宜蘭新站 1 站。

執行情形：

宜蘭鐵路高架化可行性研究業於 109 年 10 月 26 日奉行政院核定，鐵道局於 110 年 7 月 15 日啟動綜合規劃作業，目前於期末報告審查階段，持續就各議題深入檢討。

(12) 恆春觀光鐵路規劃作業

計畫內容：

從屏東內獅附近至恆春，採單線電化沿山側闢建，路線長度約 37.9 公里，設置共 8 座車站（含 7 座新站，1 座改建站）。

執行情形：

本部鐵道局依行政院秘書長 109 年 12 月 25 日函示，續行可行性研究報告之檢討修正，於 110 年 1 月 25 日邀集屏東縣政府及相關單位召開本計畫可行性研究修正研商會議，110 年 6 月 17 日函報本部本計畫與各軌道建設間之競合評估有初步成果，持續觀察屏東地區觀光及區域旅運需求，適時循序提報，本部 110 年 6 月 30 日函復鐵道局，請依行政院函示意見，檢討屏東整體軌道路網，並與屏東縣政府溝通後，續行辦理可行性研究報告，鐵道局檢討屏東整體軌道路網評估及 111 年 8 月 30 日與屏東縣政府召開工作會議討論，111 年 11 月 30 日綜整評估成果及屏東縣府意見陳報本部，本部於 112 年 3 月 10 日請鐵道局配合

高鐵延伸屏東綜合規劃作業持續檢討屏東地區整體軌道路網評估。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，因原假設情境已變更，請鐵道局另案重啟恆春觀光鐵道計畫可行性研究修正事宜。

(13) 高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁

計畫內容：

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

執行情形：

本計畫設計及監造技術服務，業於 112 年 7 月 10 日決標（中興工程顧問股份有限公司），目前正辦理地形測量、地質鑽探及相關工程設計作業，預定 112 年 12 月完成基本設計（初稿），並預計 113 年底辦理施工招標、114 年開工。

(14) 規劃鐵路建設

目前本部協助地方政府或部屬機關辦理之審查作業，計有宜蘭線龜山-外澳間路線改善工程、新竹大車站平台計畫、大台中地區山海線鐵路雙軌高架化、斗六鐵路立體化、臺南鐵路立體化延伸永康及花蓮至木瓜溪鐵路立體化計畫。

(15) 鐵道技術研究及驗證中心計畫

計畫內容：

本計畫奉行政院 106 年 3 月 22 日核定，並納入前瞻基礎建設計畫辦理，總經費 41.76 億元。將成立國家級鐵道技術專責機構，建立鐵道產品研發、測試、檢驗與驗證等技術，及提供營運機構所需設備改善與維

護支援，以促成我國鐵道產業及鐵道運輸長遠發展。本計畫土木工程及研發檢測設備建置由鐵道局辦理，竣工後將交付財團法人辦理營運。

執行情形：

鐵研中心第1階段行政大樓及場區土建於108年5月31日開工，於111年5月16日驗收合格；C1、C2測試研發實驗室於109年7月開工，於112年5月5日第1階段驗收合格；研發檢測設備於109年5月1日開工，於111年12月19日驗收合格。第2階段工程測試軌於112年6月1日開工；C3測試研發實驗室於112年7月17日決標，8月31日開工；第2階段研發檢測設備於112年7月28日上網公告，8月29日決標。財團法人機構於111年正式營運，於112年5月31日向TAF提出29項認證申請（第一梯次），預計112年12月取得20項TAF認證。

(16) 加速投資臺灣，推動鐵道產業發展

計畫內容：

為推動前瞻基礎建設計畫之鐵道建設計畫，藉以提升本土鐵道產業技術及產值，媒合國內廠商投入鐵道及相關建設，爰本部與經濟部、行政院公共工程委員會於107年2月組成「軌道產業推動會報」，提出鐵道產業國產化政策，現階段以「輕軌系統」為發展重點，至高鐵、臺鐵、捷運等以維修備品零組件投入開發，逐步提升國內鐵道技術能量。本部另於108年10月邀集國內產官學研代表籌組R-TEAM鐵道科技產業聯盟，並籌組交通科技產業會報研擬鐵道產業具體發展策略。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，本部「建立5G智慧鐵道運輸及監理環境」計畫已於110年3月啟動。

執行情形：

為協助國內提升鐵道核心機電系統自主技術能力，112年已啟動輕軌號誌、轉轍器、車門、集電弓、轉向架、整車設計、列車控制及監視系統、計軸器等8

項研發計畫，以及人才培育研究案，並於 112 年 3 月辦理「2023 鐵道次系統研發技術研討會」，以利研發階段性成果擴散應用。又為確保國產品品質與國際接軌，促進國內產業參與鐵道建設計畫及維修市場，「鐵路使用產品檢測驗證機構認可及監督管理辦法」112 年 2 月 21 日發布施行，112 年 8 月 1 日公告訂定「鐵路指定產品之車輛設備衝擊及振動檢測程序」，112 年 9 月 18 日公告訂定「鐵路使用產品檢測機構或驗證機構認可申請須知」；至制定國家標準，目前已完成「我國鐵道類標準整體架構及制定國家標準草案」，並累計完成 54 篇草案送經濟部標準檢驗局審議，其中 31 篇已公告。

本部「建立 5G 智慧鐵道運輸及監理環境」計畫已於 111 年 3 月完成鐵道雲平台資訊服務採購案，刻執行細部設計工作；112 年 4 月完成鐵道雲平台 3 項應用功能軟體（包含動態畫面、事件告警，以及救災支援）設計文件審查，預計 112 年第 4 季完成軟體測試並介接試驗場域資料；並辦理「智慧鐵道系統資訊及通訊技術規範」、「我國智慧鐵道頻譜評估」等作業，預計 112 年底前完成技術規範初審作業。

(17) 臺鐵導入設計美學

計畫內容：

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

執行情形：

繼鳴日號觀光列車入選 2020 Good Design Award 之後，110 年 10 月由日立製作所、臺鐵局以及臺鐵美學委員等三方協力合作之 EMU3000 新城際列車，榮獲 2021 年「最佳百大設計 (Good Design Best 100)」，為臺灣大眾運輸載具首次獲得此項殊榮。鳴日號於

110年3月接續完成餐車一鳴日廚房打造，獲得2022年日本Good Design及2022年iF設計金質獎肯定，112年上半年計約三千餘人次搭乘，銷售額約1.1億元。

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

「臺北夢工場裝修工程」於111年完成視覺整合、改善空間配置及顧客動線、增加商品陳列及收納空間之設計，目前施工中，預計112年10月完成臺鐵夢工場旗艦店改善工程。

111年7月29日舉辦嘉義車站減法美學成果發表會，由臺鐵及台灣設計研究院合作，運用全新的品牌視覺識別系統概念與人本化的優質服務流程導入，重塑臺鐵企業形象，達「品牌視覺一致化」、「服務模式人本化」、「空間模組標準化」及「品牌認知識題化」之成果，透過減法美學設計讓老建築特質重現並具備適度的當代氣度，111年正式獲選2022 Good Design Award及Shopping Design 2022 TAIWAN DESIGN BEST 100兩項大獎，為臺鐵在品牌設計領域上首次獲得此項殊榮。

(18) 高鐵車站特定區開發

A、配合高鐵財務改善方案，台灣高鐵公司將高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等5站區之事業發展用地地上權返還，本部鐵道局賡續辦理各站土地之招商開發，臺南、臺中、桃園及新竹車站專用區(二)等站土地皆已完成開發並簽約，其中臺南站「MITSUI OUTLET PARK 台南」業於111年2月25日開幕營運，其餘各站於116年相繼營運。另新竹站事業發展用地已於112年1月17日完成簽約；嘉義站事業發展用地於111年7月20日公告招商，111年12月1日開標暨資格審查，因無人申請而流標，鐵道局檢討後將辦理第

2次公告作業。

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，因受嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情衝擊及剩餘土石方處理計畫送審程序延遲影響，預計於115年完成本案全部建物與設施之興建並取得相關證照；高鐵臺中車站地區新高鐵段15地號標租案，預計112年底前開幕營運；高鐵嘉義站及臺南站產業專用區，於112年第3季前辦理土地招商公告作業，期能透過土地開發結合產業量能，帶動各高鐵車站特定區之發展。

(19) 鐵道工程及服務推動情形

臺鐵高雄車站環抱道路於111年10月29日正式開放通行，整個火車站區形成一個大圓環，全線採單向、汽機車可繞火車站通行；「桃園鐵路地下化建設計畫」首件主體工程「平鎮車站路段地下化工程」，於111年11月9日開工；嘉義蒜頭糖廠五分車於111年10月8日延駛至高鐵，路線全長約3.4公里，完成第1期通車啟用，另嘉義蒜頭糖廠至故宮南院觀光鐵路，配合第1期延伸路線，由蒜頭糖廠向西延駛至故宮南院，112年7月完工；桃園機場捷運線A3新北產業園區站自111年8月1日起，包括華航、長榮、立榮、華信及台灣虎航等5家航空公司提供預辦登機服務。

(20) 臺鐵集集支線基礎設施改善計畫

計畫內容：

本計畫108年8月23日奉行政院核定，計畫總經費23.63億元，期程自108年8月23日至115年7月31日止。主要辦理集集支線沿線各車站硬體建設、軌道線形及邊坡穩定檢測改善等作業，以提升支線整體服務強度，強化旅客便利性、安全性及觀光品質。

執行情形：

A、「隧道及邊坡改善統包工程」：主要辦理三座隧

道擴孔、集集沿線邊坡加固、排水設施改善等作業，目前立約商已於 112 年 8 月 11 日進場開始施工，刻辦理二號隧道石碴清運作業，112 年 9 月 18 日接續辦理水平排水管安裝、固結灌漿等作業。

B、車站旅運設施改善工程：沿線部分車站之廁所整建、雨棚更新、無障礙動線優化改善等，目前辦理委設標備標作業中。

C、軌道工程於 109 年 4 月陸續開工，至 112 年 9 月 13 日止，契約數量已全數完成，累計完成抽換道碴 10,889 公尺、鋼軌 10,000 公尺、道岔 18 套、平交道改善 28 處。

D、二號隧道 k23+720~k23+745 重建工程於 112 年 5 月 30 日完工；三號隧道 k23+745~k23+845 重建工程目前辦理規劃設計作業。

(21) 臺鐵軌道結構安全提升計畫

計畫內容：

本計畫於 109 年 1 月 21 日奉行政院核定，計畫總經費 99.003 億元，期程自 109 年 1 月 21 日至 114 年 12 月 31 日止。主要辦理臺鐵局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，檢討重型養路機械之需求，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。

執行情形：

A、軌道及附屬設備更新計畫

(A) 全線木枕型道岔汰換為 PC 枕型道岔，110 年完成 239 套道岔材料交貨及驗收，111 年完成 458 套道岔材料交貨及驗收，辦理工程招標及道岔更新作業，112 年完成 458 套道岔材料交貨及驗收，辦理道岔更新作業。

(B) 50kg N 鋼軌，110 年完成 139 公里，111

年累計完成共 260 公里鋼軌材料交貨及驗收，刻正鋼軌抽換作業。

- B、養路機械更新採購養路車輛，汰換逾齡設備及提升養護機械化，於 111 年 5 月 16 日函送臺銀辦理招標作業，大、中型砸道車、整碴車及穩定車 41 輛：112 年 5 月 30 日開標，刻正審標中；工程維修車 25 輛：112 年 1 月 17 日第 3 次流標，刻辦理預算檢討及調整作業；軌框搬運機 7 套：112 年 6 月 6 日決標。

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：本計畫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 日院臺交字第 1080088530 號函核定，目前臺北市政府辦理都市計畫變更及土建細部設計及招標施工中。
- B、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 22.1 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 777.81 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用地取得及施工作業中。至第二期工程財務計畫（中和至迴龍段）暨計畫期程調整案，行政院已於 107 年 10 月 17 日核定，總經費調整為 555.30 億元，計畫期程調整為計畫核定後 12 年，目前臺北市政府辦理都市計畫變更及土建細部設計及招標施工中。
- C、捷運信義線向東延伸段：其都市計畫變更案主要計畫業經 104 年 6 月 2 日內政部都委會第 838 次會議審議通過 R04 不設站，僅設置 R03 車站，爰臺北市政府辦理第 2 次修正計畫，業奉行政院 107 年 1 月 18 日核定。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 1.413 公里，工程總經費 93.698 億元，目前臺北市政府辦理施工中。
- D、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 億元。本計畫奉行政院 102 年 2 月 25 日院臺交字第 1020005699 號函核定，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）目前新北市政府辦理路線修正等修正計畫作業中。

E、捷運三鶯線：路線自土城頂埔至三峽鳳鳴，全長14.29公里，設12座車站、1座機廠，採全線高架，總經費為505.30億元，奉行政院104年6月2日院臺交字第1040028623號函核定；新北市政府辦理施工作業中。

F、安坑輕軌：路線自二叭子植物園至新店十四張地區，全長7.67公里，設置9個車站，1個機廠，總經費為166.32億元，奉行政院104年6月8日院臺交字第1040030309號函核定；新北市政府已於112年2月10日完工通車。

(2) 機場捷運延伸至中壢火車站計畫及增設第三航廈A14站

有關機場捷運延伸至中壢火車站計畫之綜合規劃報告書，業經行政院99年4月15日正式核定。規劃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，總經費138億元，機場捷運延伸A22老街溪站，本部已於112年7月7日核發營運許可，112年7月31日通車啟用；另行政院111年9月26日核定第2次修正計畫，計畫期程維持第1次修正計畫核定期程（118年7月），總經費增加至173.02億元。

A14站增設計畫業於106年8月7日奉行政院核定，嗣後配合第三航站（T3）第2次修正計畫，辦理A14站修正計畫，於109年8月6日奉行政院核定，計畫期程由112年2月展延至115年12月（展延46個月），總經費維持52.94億未調整，該（A14）站之結構工程由桃機公司代辦，目前第1期代辦工程（航廈B3層結構體）已完成、第2期代辦工程9月20日將場地清理完畢，並開始執行驗收及場地交付；實際交

付時間，仍視後續驗收完成時間滾動檢討。鐵道局 111 年 7 月 15 日經本部同意 CU05 標採最有利標辦理，並同意水電及土建裝修工程併標，已於 112 年 7 月 25 日決標，預定 10 月開工，將戮力趲趕工進以配合第三航廈啟用。

(3) 航空城捷運線（桃園捷運綠線）暨土地整合發展計畫

本計畫 105 年 4 月 20 日奉行政院核定，路線自桃園市八德區至桃園市航空城特定區，總長度為 27.8 公里（含地下段 12.5 公里、高架段 15.3 公里），設 21 座車站（含地下車站 10 座、高架車站 11 座），總經費為 982.64 億元，桃園市政府辦理施工作業中。

(4) 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 1 次計畫修正業於 99 年 7 月 7 日奉行政院核定，總經費修正為 1,839.63 億元，計畫期程修正至 106 年底。第 2 次計畫修正業於 107 年 12 月 19 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 112 年 8 月。第 3 次計畫修正業於 111 年 9 月 23 日奉行政院核定，總經費維持為 1,839.63 億元，計畫期程修正至 114 年 10 月。

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

(5) 高雄環狀輕軌建設計畫

本計畫原於 93 年 1 月 14 日奉行政院核定，係以 BOT 方式推動，因高雄市政府大幅修正規劃路線，爰修正

計畫重新報請行政院核定，97年3月20日奉行政院核定，以民間參與興建營運方式推動。惟高雄市政府檢討改由政府自辦興建方式辦理，並配合高雄港區水岸發展，修正路線為22.1公里，設置36座車站，總經費修正為165.37億元，第2次修正計畫業於101年11月26日奉行政院同意。

另行政院111年7月17日核定第5次修正計畫，全線通車期程由108年12月31日展延至113年12月31日，114年計畫完成。

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，其餘路段施工作業中。

(6) 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，修正計畫業於109年5月5日奉行政院同意，計畫期程修正至113年底，高雄市政府刻辦理土建施工及機電系統細部設計作業中，112年1月10日提報修正計畫（整併第一階段及第二階段），鐵道局112年3月9日召開初審會議，本部112年5月15日召開審查會議，本部112年9月13日陳報行政院。

(7) 高雄捷運岡山路竹延伸線（第二A階段）建設計畫

本計畫110年3月4日奉行政院核定，路線自RK1（岡山車站）至RK6（南路竹站），總長度為7.84公里，設5座車站，總經費199.32億元（含岡山車站新跨站天橋工程費1.8億元），預計116年完工通車。高雄市政府112年1月10日提報修正計畫（整併第一階段及第二A階段），鐵道局112年3月9日召開初審會議，本部112年5月15日召開審查會議，本部112年9月13日陳報行政院。

(8) 高雄捷運黃線建設計畫

本計畫111年3月21日奉行政院核定，路線自烏松

神農路至三多五路；另由澄清路至鎮中路前鎮高中，總長度為 22.91 公里，設置 1 座高架車站、22 座地下車站與 1 座機廠，總經費 1442.37 億元，計畫期程至 119 年。目前高雄市政府刻辦理設計及招標作業中。

(9) 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，路線自高雄市小港區之捷運線小港站至林園區林園工業區，全長約 12 公里，採地下型式，並於林園出土，末端站設高架車站，總計設 7 座車站，總經費 533.11 億元，預計 119 年通車營運。目前高雄市政府刻辦理設計及招標作業中。

(10) 規劃捷運建設

目前本部協助地方政府或鐵道局辦理之審查作業，計有新北捷運三鶯線延伸八德、淡海輕軌八里延伸線、輕軌深坑線、泰山板橋線；桃園捷運綠線延伸至中壢、棕線、綠線延伸大溪；新竹輕軌、臺中捷運綠線延伸線、藍線、機場捷運（橘線）、屯區捷運；臺南市先進運輸系統藍線第一期、藍線第一期延伸線等。

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，本部第四期共 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、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評估規劃作業等 8 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，爰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 106-114 年，總經費修正為 218.92 億元，後再奉行政院 111 年 10 月 12 日院臺交字第 1110029335 號函核定，將計畫總經費修正為 228.92 億元。截至 112 年 8 月底已完成審議核定共 658 項分項計畫，中央補助款約為 227.6 億元，已完工 522 件、設計中 101 件、施工中 35 件，預計於 114 年全數執行完畢。補助縣市政府優化道路 1,700 公里；推展微創開啟孔蓋、提升標線防滑係數等創新工法；持續推廣辦理人本及友善道路環境設施及行人易肇事路口改善等事項。

(3) 城鄉建設-改善停車問題計畫

透過完善優質軌道建設，配合公共運輸場站停車轉乘

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

A、計畫目標為達到「提供公共運輸場站停車轉乘需求」、「紓解觀光遊憩旅次吸引量大地區停車問題」及「人車密集商業活絡區域停車改善」等目的，本計畫推動後預期效益可帶動地方公共運輸發展，紓緩觀光遊憩旅次量大之停車需求。

B、本計畫截至 112 年 9 月底止，已核定各縣市「整體規劃」經費申請 20 件（中央補助 1.35 億元）、可行性評估 59 件（中央補助 7,192.4 萬元）及補助 20 縣市 133 座停車場，合計總工程經費為 471.58 億元，中央補助 216.25 億元。截至 112 年 9 月底止已完工 66 處停車場，提供 51 格大型車停車位、1 萬 8,453 格小型車停車位及 6,122 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。本部所屬單位業針對轄管國道、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。

本部依行政院指示針對「水」的因素，完成鐵公路地質敏感區擋土、排水、實體防護及地錨等設施總體檢，並於110年10月19日提報總體檢報告，各邊坡管理單位持續依工程會110年11月19日研商會議決議進行相關安全檢視及管理，以維護鐵公路邊坡安全。

另鑑於111年11月1日國道1號南下路段10.1K邊坡坍塌事件，本部囑咐高速公路局及公路總局，需於6個月內針對轄區C級邊坡辦理總體檢作業，重新檢視轄區C級邊坡之安全穩定狀況，以落實用路人行的安全。

(1) 國道部分

A、為有效掌控國道邊坡穩定狀況，已建置國道邊坡全生命週期維護管理系統，並依養護手冊規定定期進行邊坡巡查、監測、地錨檢測及安全評估等工作，將相關工作成果建置於系統，以利養護單位規劃後續維護策略。國道邊坡共有2,567處，目前依據高速公路養護手冊規定進行邊坡巡檢及養護作業，國道邊坡依危害徵兆及養護注意程度分為A、B、C、D四個等級。目前國道沿線轄區邊坡設有79處氣象站（含雨量計）以及監測儀器共計2,101支監控597處邊坡。有鑑於本次國道1號南下路段10.1K事件，高速公路局於6個月內完成轄區C級邊坡總體檢作業，亦透過總體檢結果，除重新檢視轄區C級坡監測儀器設置原則（含位置、密度、量測頻率等），並完成順向坡即時監測儀器完整性外，亦將依據總體檢結果，重新檢視邊坡分級之妥適性，並據以辦理後續邊坡整修補強，並達到預防災變之功效。

B、111年度優先預防性補強14處邊坡，目前補強工程均已竣工，後續將持續透過巡查、監測、地

錨檢測、安全評估、補強等預防式作為，結合系統管理滾動檢討養護制度，精進維護作為，以確保國道邊坡穩定及用路人行車安全。

- C、國道 1 號 10.1k 邊坡坍塌事件發生前，國道沿線原計 2,011 支監測儀器，事件發生後，隨即針對轄區 C 級邊坡進行檢討並全面增設自動化監測儀器，而後通盤檢討監測佈設合宜性，至 112 年 8 月底轄區共計有 2,943 支監測儀器，且完成轄區 596 處 C 級邊坡均設置自動化監測儀器，隨時監控邊坡穩定情形。
- D、國道 C 級邊坡總體檢高公局已於 112 年 4 月底全數完成，其結果屬提升 B 級邊坡者共有 14 處，；提升至 C+ 級共計 37 處；而維持 C 級者共計 545 處。針對本次提升至 B 級之邊坡，立即規劃辦理補強改善作為，除增加邊坡穩定設施外，亦針對外在水因子加強坡面排水設施、降低地下水位等，以 112 年底邊坡安全係數符合規範值，且降為 C 級為目標；至於提升至 C+ 級之邊坡規劃以增設監測儀器及擴大巡查關注範圍等，已於 112 年 7 月底改善完成，掌握邊坡潛在不穩定狀況，降低災害發生之風險。

(2) 公路部分

- 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 萬 1,771 支地錨檢測及邊坡安全評估作業，持續於 110 至 113 年辦理地錨設施補強、邊坡補強、工程設計、監測及安全評估作業，以達整體「邊坡養護安全管理」之目標。另持續就既有省道辦理各項路型拓寬改善之相關研究。
- C、針對山區公路邊坡，依據歷史災情紀錄評估致災

之風險，採 A、B、C、D 等分級管理，並依其屬性訂定應變管制機制，據以實施不同強度之預警封路作業、保全駐點守視及朝巡制度。

- D、律定山區公路汛期重點監控路段/橋梁計 74 處（一級及二級），設定特徵雨量預警值、警戒值及行動值，實施流域及風險管理執行防災預警，建立離災與防救災系統，執行預警性封路作業，並藉由汛期前強化演習、教育訓練及公路防救災設施，及運用簡訊（含 LBS）、媒體發布預告封路訊息。統計自 100 年起至 112 年 8 月底止，預警性封路 1,304 次，其中 569 次封路後致災，顯見施行防災機制具成效。
- 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、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，則視需要啟動臨時檢查機制，以確保高鐵營運安全。
- B、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，針對沿線邊坡進行安全檢查，並就相關設施實施定期維護清理，及視需要辦理修復或改善工程。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。

- C、針對臺鐵南迴線路段短期較具風險之邊坡已於103年完成監視監測系統之建置，另已於111年底建置落石告警系統；另高風險路段，臺鐵局已清查檢討全線各重點監控隧道出入口及路基邊坡、易淹水、崩滑及落石等路段，納入氣象署客製化網頁劇烈天氣監測控系統(QPESUMS)，隨時監控雨量監測，達到預警、警戒及慢行、停駛機制，確保行車安全。為加強臺鐵局邊坡維護管理制度，精進邊坡分級，已辦理「邊坡巡檢精進系統建置(委託技術服務)」，持續精進邊坡分級機制，於111年12月20日決標。
- D、臺鐵局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。

6、提升行人道路交通安全

- (1) 為提升行人道路交通安全，必須從都市整體運輸系統規劃的觀點，強化道路系統、公共運輸與人行環境的整合規劃。1997年瑞典通過「零死亡願景」(Vision Zero)，嗣後歐美等先進國家均將道路交通事故「零死亡」作為願景。考量國內交通組成較多元複雜，我國將朝道路交通事故死亡人數及行人死亡至2030分別降低30%及50%為目標，長期達到「零死亡願景」(Vision Zero)。
- (2) 112年1-6月行人死亡及受傷呈現下降趨勢，其中行人死亡人數1-3月微幅下降，4-6月下降幅度加大，1月死亡人數為40人，6月則降至17人為至今最低。另行人受傷部分，自3月開始呈現下降趨勢，1月受傷人數為1,768人，至6月為1,209人。針對行人安全改善重要指標，截至112年8月25日，路口行人安全設施改善完成726處，行人專用時相及早開時相完成3,206處，行人穿越道退縮共完成920處，校園周邊路段(口)改善完成138校，易肇事路口改善完成364處，非號誌路口改善完成3,079處，擴大機車駕訓補助26,550人，試辦機車道路駕駛訓練1,104人，霸王車牌追繳41,225輛，加強路口稽查車輛停讓737次。
- (3) 針對行人優先(汽機車不禮讓行人)、違規記點、無照駕駛及惡意逼車等法規加重罰則並落實執行，微型電動二輪車已於111年11月30日實施納管，行人優先、惡意逼車及無照駕駛等法規，亦於112年6月30日施行。

7、強化橋梁安全管理

- (1) 本部檢討提出「橋梁維護管理策進作為」報告，從全國橋梁納管機制、規範檢討及中央補助資源等各層面提出策進作為，已於109年1月3日完成修訂公路橋梁檢測及補強規範與設計規範，並奉行政院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，公路總局已於111年8月16日公布「110年度縣市政府橋梁維護管理作業評鑑報告」，並針對維修率較低縣市政府逐一督促提醒加強改善；至於中央協助地方橋梁加速整建部分，業奉行政院109年2月14日核定「協助縣市政府加速整建受損橋梁計畫3年（109-111）計畫」，總計14.26億元，辦理101座橋梁整建及詳細檢測，截至112年2月已完成41座橋梁詳細檢測、59座橋梁改建完成（含5撤案，由其他財源辦理）、1座施工中，後續將督導縣市政府積極推動橋梁改善事宜，倘地方政府仍有橋梁改善需求，可循生活圈計畫機制向中央相關部會申請補助辦理。
- (2) 依據本部修訂之「公路橋梁檢測及補強規範」，已修訂「公路橋梁目視檢測參考手冊」，並增訂納入特殊性橋梁相關檢測作業。管養28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77座特殊性橋梁已全數完成維護管理計畫。
- (3) 國道橋梁每日辦理經常巡查，每年應辦理2次平時檢測（4月及10月底前），每座橋梁每2年至少辦理全面性的定期檢測1次，若橋梁跨徑超過150公尺或特殊類型橋梁，如斜張橋、 π 型橋或鋼拱橋等，每年應檢測1次；對於箱型梁內部檢測作業，則規定每3年至少辦理1次。另於地震、颱風、大豪雨或火災等災害後，均須進行初步特別巡查及特別檢測作業（如地震地區震度4級以上須進行特別巡查；震度達5級以上地區須進行特別檢測等），檢測完成後，依橋梁狀況並視評估結果進行維修、補強。高速公路局轄管橋梁檢測結果均輸入於自行開發建置之橋梁管理系統

中管控，對於有劣化之橋梁均依規定採取適當維修補強作為，每年均管控檢測率及維修率達100%。

- (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。鑒於南方澳大橋斷裂事件，鐵道局依據「橋梁維護管理作業要點」規定建置「鐵道橋梁統計系統」，已於110年10月31日正式上線使用，由各鐵道橋梁管理機關(鐵路機構、捷運公司)將基本資料、檢測資料、監測資料及維護資料登錄該系統，以達橋梁資料掌握控管。並於111年5月31日完成每日資料自動介接至運研所全國橋梁統計資訊網功能，提供最新鐵道橋梁資訊供民眾查閱。另鐵道局優化「鐵道橋梁統計系統」採購案於111年12月31日決標，將再度廣徵使用單位之意見，就系統資料上傳流程優化、資安等功能進行精進。
- (5) 為強化捷運系統橋梁檢測維修作業，以維護公眾搭乘大眾運輸系統安全，本部依據行政院院頒之「橋梁維護管理作業要點」，修訂「大眾捷運系統經營維護與安全監督實施辦法」，增訂第17-1條明訂中央主管機關對捷運系統橋梁檢測維修情形進行評鑑作業，業於110年12月21日發布施行。本部已於111年8月29日發布「大眾捷運系統橋梁檢測維修情形評鑑作業實施要點」，臺北市、新北市、桃園市、臺中市、高雄市均已將其所轄捷運系統之110年度橋梁檢測結果送本部備查。另鐵道局將於112年第1季邀請學者專家對前述各直轄市捷運系統橋梁維護與檢修工作進行評鑑。
- (6) 臺灣港務公司(下稱港務公司)依據橋梁特性及參考橋梁相關規定，每1至2年辦理商港區內橋梁定期檢測作業，且每年至少督導各分公司各項設施1次；港務公司、公路總局及高速公路局於110年完成16座、111年完成11座橋梁檢測工作，112年度預計完成17座橋梁定期檢測工作，續依檢測成果辦理維修作業，並將維修紀錄上傳至「車行橋梁管理資訊系統

(下稱 VBMS 系統)」。

另航港局依「國際商港區域內公共基礎設施興建維護監督查核實施計畫」，每年對港務公司執行港區公共基礎設施(含橋梁)興建維護作業辦理 2 次監督查核作業，確保橋梁維護作業確實執行。

- (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，及每年至少辦理橋梁設施考核 1 次；民航局轄管橋梁數包含 4 座車行橋梁及 1 座人行橋梁，111 年度業依「交通部機場橋梁維護管理作業規定」，完成 5 座橋梁維修作業；桃機公司轄管橋梁數量為 12 座車行橋梁(含滑行道橋梁)、2 座軌道橋梁及 1 座人行橋梁，112 年前 2 季已先行完成新增橋梁資料登錄；其中車行橋梁 1 座、軌道橋梁 2 座、人行天橋 1 座，已於 111 年度完成檢測，另 11 座車行橋梁(2 座新增、9 座屆期檢測)配合施工需要，預計 112 年底前完成檢測。

(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，112 年度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

為健全完善高快速公路系統網絡，打造西濱快速公路為第 3 條縱貫南北快速幹道，貫通東西向快速公路，建構海空港聯外道路，改善道路瓶頸及危險路段，提高運輸系統流暢性。持續辦理興建國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道、國道 1 號增設銜接台 74 線系統交流道及國道 1 號五股交流道增設北出及北入匝道等改善工程；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、路口改善

(1) 校園周邊暨行車安全道路改善計畫

111年11月9日奉行政院核定內政部所報「校園周邊暨行車安全改善計畫」，公路總局規劃於111-112年協助地方政府辦理高齡人口、身障團體、婦幼族群等人口較高區域，經常性使用公共設施周邊之路口及全國各級學校周邊道路辦理改善，預計協助地方政府辦理都市計畫區外公路系統路口改善154處、141校，經費3.5億元。

(2) 無號誌路口改善

優先於111年底完成盤點近3年有事故資料等無號誌路口，共計1,741處，經公路局戮力鑽趕，112年9月底全數完成改善。同時檢討道路上無防護式路肩電力桿、燈桿及標誌桿，減少路側障礙物等，共計522處，112年底前完成改善。

3、環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫

(1) 路網優化

持續檢視環島自行車路網，加強鋪面安全平整性，提高自行車道護欄安全性，針對車流高、車速快路段，及台2線草里漁港、石城至外澳新闢路外自行車道，研擬調整道路斷面配置，提供自行車友善騎乘空間。

(2) 斷鏈路線縫合

已核定補助案件尚有22件未完工，於112年度持續執行，透過斷鏈路線縫合，除可加強地方深度旅遊外，亦為環島路線提供另一條不一樣風景的路線選擇。

4、落實道安策進作為

本部112年從「改善人行車行空間」、「形塑優質交安文化」、「強化交通安全執法」行政院治安會報提出短期十

項改善策略，並請各相關單位積極辦理，各項措施如下：

(1) 人行空間改善

研提人行道改善建議及方向（含設置實體人行道）；既有人行道改善（含清除占用騎樓、人行道障礙）、落實人行環境項目考評、建構完善人行道設計法規、行人流量高路口設置行人專用或早開時相、倒數行人燈，截至 112 年 9 月底改善號誌路口共 662 處。

(2) 車行空間改善

減少路側障礙物與加強夜間照明或警示設施；校園周邊暨行車安全道路改善 141 校 154 處路口；無號誌路口安全改善以及於全國各縣市推動行人及高齡友善區，優先於醫院周邊、住宅或公園等行人常出沒地方推動（巷弄降速至 30 公里、設置相關安全設施，例如減速設施、限速標誌，或測速桿、放大行人號誌等）。

(3) 推動行人及高齡友善區

全國各縣市推動行人及高齡友善區-優先於醫院周邊、住宅或公園等行人常出沒地方推動（巷弄降速至 30 公里、設置相關安全設施如減速設施、限速標誌，或測速桿、放大行人號誌等），公路局 112 年共計改善 5 處。

(4) 推廣停讓文化

本部已訂定「推廣『停讓文化』宣導計畫」，加強宣導車輛行近路口有行人穿越，務必「停車」讓行人先行，以及行人正確過馬路。

(5) 落實大客車駕駛管理

客運業者申請補助時須提出客運路口停讓安全教育訓練計畫；加強路口稽查，確實執行車輛慢看停。

(6) 精進機車訓考作為

擴大機車駕訓補助至 4 萬名；推動試辦機車道路駕駛

訓練預計 2,000 名。

(7) 辦理社區交安宣導

持續辦理「跨機關高齡者交通安全宣導團計畫」，深入社區鄰里與偏遠地區，針對高齡者用路風險、交通事故預防以及高齡者駕駛人換照制度進行宣講，並透過大型車視野死角及內輪差等實際體驗活動，提升對年長者交通安全宣講成效。

(8) 推動交安教育課程模組

推廣 5 階段交安教育課程模組，至少補助 650 所高級中等以下學校實施交通安全課程；推動高級中等學校機車騎乘安全課程模組。

(9) 加強重點項目執法

路口不停讓行人（包含科技執法）、無號誌路口未依標誌、標線、號誌停車再開、人行道違規停車、機車無照駕駛、闖紅燈、未戴妥安全帽及超速，落實執行護老專案保護長者取締違規車輛。

(10) 精進監理管理作為

加強駕（牌）照與違規管理；加強新手駕駛與高齡者駕駛管理；加重處罰重大違規危險駕駛以及強化監理機制提升交通違規案件清繳。

5、行人交通安全政策綱領（2023-2027）

本部於 112 年 8 月 17 日向行政院報告「行人交通安全政策綱領（2023-2027）」，提出三項行人交通安全改善精進作為：「推動道路交通安全基本法」、「建置完善公共運輸系統」、「落實行人交通安全改善」。基於政策之落實執行，執行項目將分短期（半年內）、中期（1 年內）、長期（4 年內）逐一實施：

(1) 短期項目（半年內）

A、完成「道路交通安全基本法」立法，希於本會期通過。

- B、112年9月21日完成「行政院道路交通安全會報設置要點(草案)送行政院，成立院級「中央道路交通安全會報」，113年1月實施。
- C、強化縣市管考機制，訂定縣市道安防制目標值，按月列管。
- D、行政院已於112年8月22日核定400億「永續提升人行安全計畫」(113-116)審議。
- E、盤點行人交通安全設施優先改善項目，由本部112年9月15日前盤點1,000處危險路口，請縣市確認並於11月30日前向公路局及國土管理署提報600處改善計畫，並以「永續提升人行安全計畫」經費予以補助，請另於12月31日前完成核定，以113年完成改善為目標。
- F、本部已函頒道安指引(人行空間改善原則及作法、改善機車交通環境之原則及作法、行人專用時相與行人早開時相設置原則、校園周邊人行空間改善參考指引)，接續辦理教育訓練。
- G、檢討完善人行道設計法規。
- H、機車筆試考驗前納入危險感知學習機制，推動機車駕訓及道路安駕制度。
- I、補貼客運業者營運，避免服務中斷。
- J、持續辦理駕駛徵才補助，加速人員回流。
- K、推動TPASS通勤月票，鼓勵搭乘公共運輸，112年7月1日計11個縣市完成三大生活圈上路，持續推動至112年12月底預計有16個縣市上路。
- L、電動巴士補助雙軌合一，112年12月31日前核定400輛電動大客車全面落實國產化與智慧化。

(2) 中期項目(1年內)

- A、訂定「道路交通安全計畫」：112年9月30日前完成綱要計畫、10月31日前完成部會推動計畫

、12月31日前完成縣市執行計畫。

- B、制定「行人交通安全設施條例」，內容涵蓋行人設施建設重點項目、訂定績效指標及管理與考核機制，另制定強化對地方政府課責機制，督促地方政府確實遵守中央規範，積極辦理道安改善措施，112年12月31日前由內政部函報行政院，113年2月立法院審查。
- C、建立「道路交通安全檢核」機制。
- D、高風險駕駛人管理113年3月1日前完成「受吊（註）銷及吊扣者，接受道安講習及繳清違規罰鍰後，換發短期駕照（1-6年），以強化人車監理管理機制。
- E、擴大公路公共運輸補助。
- F、健全電動巴士推廣策略，提升服務績效。
- G、擴大推動TPASS月票措施，鼓勵搭乘公共運輸，預計113年7月31日共推動20縣市（除金門、連江）。

(3) 長期項目（4年內）

- A、落實推動「道路交通安全檢核」制度。
- B、精進汽機車駕駛考驗制度及駕訓班評鑑制度。
- C、全力提升公共運輸普及率：持續推動公路公共運輸計畫；持續辦理行政院通勤月票TPASS，希望115年後納入常態預算；推動客運車輛電動化，113年12月31日前核定1,070輛電動大客車；推廣共享運具成為連結公共運輸前後一哩路服務。

二、公共運輸及監理

(一) 重要施政措施及成果

1、公路運輸服務

(1) 「公路公共運輸服務升級計畫 (110~113)」

A、維護基本民行權益：

(A) 為持續完善公共運輸路網及滿足偏鄉基本民行需求，公路總局於 108 年起推動幸福巴士計畫，截至 112 年 9 月 15 日止，已輔導及協助 164 個鄉鎮推動幸福巴士（含幸福小黃），其中幸福巴士已通車 80 個鄉鎮、幸福小黃已通車 84 個鄉鎮，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達 91.96%。

(B) 為推廣幸福巴士及精進幸福巴士服務，持續推動幸福巴士 2.0 示範服務，導入多元運具型態及科技媒合平台，並善用地運資源，建構因地制宜之偏鄉運輸服務。截至 112 年 9 月 15 日止，已於屏東縣滿州鄉、瑪家鄉、泰武鄉、臺東縣延平暨卑南鄉、達仁鄉、花蓮縣富里鄉、卓溪鄉、萬榮鄉、宜蘭縣礁溪鄉、高雄市美濃區、杉林區、苗栗縣南庄鄉、嘉義縣溪口鄉、南投縣鹿谷鄉、臺中市和平區、桃園市復興區、新北市雙溪區、貢寮區及澎湖縣望安鄉等 20 個鄉鎮區推動幸福巴士 2.0，另公路局刻正研議輔導地方政府以幸福巴士 2.0 行駛之班車併予提供貨運服務。

B、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。

C、推動公路公共運輸多元票證支付環境：本部已訂

定「交通部公路總局公共運輸行動支付驗票設備整合補助作業要點」，補助客運業者購置裝設行動支付驗票設備，111 年度優先推動補助台灣好行、國道客運及一般公路客運路線申請裝設，112 年將視裝設完後，依使用情形再行評估擴大補助至市區客運，以完整建構公共運輸多元票證支付環境，並於 112 年 7 月實施促進公共運輸使用票證優惠方案，提升公共運輸運量。

- D、精進高速公路 1968 網頁及 App：為讓用路人全方位掌握準確、即時、便利、主動的路況資訊服務，高公局持續蒐集「高速公路 1968」App 使用者意見精進相關服務，並配合新工增修圖資顯示。112 年 6 月底利用手機定位及地理資訊技術，新增特殊路段道安相關提示推播功能（如地磅站、交流道、服務區、隧道、長坡道、高架及平面分匯流等路段），以及優化時間預測單元，除起終點外還可加入交流道或服務區為中間點。依使用者回饋推出收聽警廣功能、開放路肩增加顯示終點資訊、服務區單元介接服務區影像及充電樁資訊等功能。另「高速公路 1968 App」亦於 112 年 7 月通過數位發展部數位產業署委託行動應用資安聯盟辦理之行動 App 資安驗證並取得標章。
- E、本部為解決 Uber 租賃車與計程車營運爭議，積極輔導 Uber 駕駛人轉入多元化計程車繼續提供營運載客服務，並針對相關法令規範進一步調適修正，為計程車產業帶來服務翻轉、數位轉型之契機，因此推動多元化計程車顏色鬆綁（非黃色）、費率鬆綁（打開費率上限）、跳表鬆綁（可採預告車資）、車牌鬆綁（跨區過戶使用）等四大鬆綁，讓計程車產業從對抗走向和解多贏局面，打造多元的計程車服務。同時透過數位轉型，使駕駛人營運效率提升，降低空車率，駕駛收入提高，駕駛相較以往花費較少時間即可達到相同收入，休息時間增加，免於疲勞駕駛，亦促進道路交通安全。

(2) 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，本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，將於明年起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112年8月止，電動大客車領牌總數共計1,517輛，尚有已核定補助未領牌車輛約429輛，將陸續交車領牌中，該等車輛領牌後電動公車總數可達1,900輛。另112年已進入電動大客車推廣期，112年1月19日訂定發布「交通部公路總局補助電動大客車作業要點」，將加速公車電動計畫推動。

(3) 推動運具電動化

- A、積極達成國家電動車普及率及市售比目標：國發會111年3月30日公布臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明，2030年將完成市區公車1萬1,700輛及公務車全面電動化，2040年新售小客車（每年約38萬輛）及機車（每年約90萬輛）全面電動化。運具電動化涉及車輛補助、產業技術發展、充電設施建置、法規配套等策略措施，由本部、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：本部公共運輸先行策略，優先推動補助公車電動化，截至112年8月底已導入1,517輛電動大客車營運。計程車則將配合經濟部推動國產電動小客車量產時程，適時推動補助。

(B) 調適車輛管理法規與機制：本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 112 年 8 月底止，全國公共充電樁共計 8,536 槍（慢充 6,661 槍、快充 1,875 槍），以 112 年 8 月電動車輛登記數 50,164 輛計算，車樁比已達慢充 8：1、快充 27：1，高於歐盟建議車樁比慢充 10：1、快充 80：1，並已達 113 年 12 月公共充電樁設置目標。

b、本部規劃於相關運輸節點（如國道服務區、風景區、車站、機場、公有停車場、飯店等）督導或補助所屬機關及地方政府設置充電樁，以及「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」，計畫總經費為 9.8 億元，計畫期程為 2 年，共有 20 縣市提出申請，截至 112 年 9 月 18 日，公路局皆已核定，總計核定慢充 4,632 槍、快充 405 槍、中央補助經費合計 547,898.6 千元。經濟部亦於加油站等所屬轄管場域設置充電槍，及推動車輛製造或進口商透過經銷體系，於維修保養據點設置電動車充電設施。

c、法規配套部分，停車場法第 27 條之 1 已增訂公共停車場應設置電動汽車充電專用停車位及其充電設施；另本部已訂定「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」，112 年

9 月發布 2 年後，公有路外公共停車場之充電專用停車位數量，應達轄區內公共停車位總數之 2% 以上；民營路外公共停車場之電動車充電專用停車位應占停車位總數之 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。

(4) 高速公路電子收費 (ETC) 計畫

統計至 112 年 8 月底，電子收費 eTag 累計有效用戶數為 801.8 萬輛，較 111 年 8 月底 (777.7 萬輛) 增加 24.1 萬輛，成長 3.1%。另 112 年 1-8 月高速公路電子收費系統平均使用率為 92.93%。

(5) 公路監理業務

A、至 112 年 7 月底止，機動車輛登記數共計 2,301 萬輛，其中汽車登記 853 萬輛，機車登記 1,447 萬輛，領有各類駕駛執照人數共 2,983 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、為開發多元繳費管道，除提供線上轉帳、行動支付及臨櫃信用卡繳費外，109 年底陸續新增嗶嗶繳、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。

(6) 營業大客車安全管理

公路局已將公路客運及遊覽車全部納管，透過 GPS 及科技化的管理，可即時監控車輛。目前遊覽車動態系統已納管 1 萬 3,649 輛遊覽車強制裝設 GPS 並介接

資訊管理；公路客運動態系統已納管公路客運 4,195 輛，路線 579 條監控，平均每日監控約 1 萬 1,634 班次。未來透過系統管理，建置資料庫並進行大數據分析，協助業者改善營運狀況，並利監理機關加強管理效能。另將定期（原則每 2 年）辦理公路客運及遊覽車客運業（每年）評鑑作業，依據評鑑結果管理輔導並督促業者改善營運及提升服務品質。

(7) 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，本部公路總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、針對外界關切機車外送管理課題，本部除分別與勞政、警政機關間建立相關合作機制、擴大執行全國性外送業者及作業機車等聯合稽查計畫，分頭並進以減少外送作業交通事故發生外，111 年 1 月已製作外送員教育訓練數位教材協助業者完備教育訓練，並針對業者營運所涉交通安全項目訂定相關指引，於 111 年 3 月 1 日令頒「機車外送交通安全指引」，並由監理機關據以執行，以保障外送作業及用路人交通安全。

(8) 建立臺灣新車安全評價等 T-NCAP 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，本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。本計畫已順利發包，規劃於 112 年第 1 季發布 T-NCAP 第 1 次評價。

(9) 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 109 年起參加駕訓班機車訓練並考取駕照民眾，補助每人訓練費新臺幣 1,300 元，藉以鼓勵民眾接受完整機車騎乘

安全教育訓練，110 年 1 萬名、111 年 2 萬名補助名額皆已用罄；另 109 年原有機車訓練班業者為 24 家，經公路總局及各區監理所站輔導後，截至 112 年 8 月底大幅成長至 84 家，可供更多地區民眾進行駕訓學習，截至 112 年 9 月 18 日已有 2 萬 8,647 人參訓。112 年除持續擴大辦理補助計畫，為培養駕駛人騎乘路感及累積道路駕駛經驗，自 112 年 4 月起試辦道路駕駛訓練計畫，截至 9 月 18 日已有 1,423 人參訓。

(10) 大型車輛裝設主動預警輔助系統

鑑於車輛科技持續進步，近年來主動式預警系統發展成熟且逐漸納入大型車輛標準配備，本部將推動八項主被動安全設備，整合為一套系統。本計畫已先建立主被動安全設備整合系統認驗證標準制、111 年 10 月 3 日完成科技研發團隊簽約後，即投入整合系統研發工作，並送車輛研究測試中心進行認驗證中，後續導入試運行（成效評估）等工作事項，俾利透過整合發展成熟之駕駛人補助系統，降低大型車駕駛人行車負擔，達到減少交通事故發生率及人員傷亡之目標，同時建立產業標準，成為納入強制法規依據。

(11) 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、北中南三大生活圈通勤月票已於 112 年 7 月 1 日上路實施，截至 8 月底已有 110.8 萬人次加值購買公共運輸通勤月票方案（包含基北北桃生活圈 57.7 萬人次、中彰投苗生活圈 3.1 萬人次、南高屏生活圈 5.7 萬人次）；並已有 3,372.7 萬人次使用月票搭乘各類公共運具，包含臺鐵 255.5 萬人次、捷運（含輕軌）1,685.8 萬人次、公車

(含市區公車及公路客運) 1,272 萬人次，以及其他運具(含公共自行車及渡輪) 159.5 萬人次。

C、除三大生活圈外，宜蘭縣通勤月票亦於 112 年 8 月 28 日實施(不含臺鐵)；桃竹竹苗生活圈、基隆市、花蓮縣及臺東縣預計於 10 月上路，今年底全國將有 16 個縣市推動月票措施，113 年預計再增加雲林縣、嘉義縣、嘉義市及澎湖縣等 4 個縣市，於全國 20 縣市(除金門縣、連江縣外)推動。

2、鐵路運輸服務

(1) 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 (104-113 年)

計畫內容：

本計畫於 104 年 5 月 22 日奉行政院核定，總經費 997.3 億元，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：

目前通勤電聯車 520 輛及城際電聯車 600 輛採購案業已於 107 年度決標，分別交車中；機車 102 輛採購案於 108 年決標，其中柴電機車首批 2 輛已於 112 年 6 月中交車，而電力機車則於 112 年 9 月開始交車。餘支線客車採購案已於 111 年 8 月 25 日完成決標，預計 114 年開始交車。

通勤電聯車案第 1 組已於 110 年 4 月投入定期營運，截至 112 年 9 月底止已有 510 輛投入營運，並預定 112 年底交車完畢；城際電聯車案則已自 110 年 7 月起交車，截至 112 年 9 月底止已有 408 輛投入營運，並預定 113 年 8 月交車完畢。

臺鐵新車投入營運方面，區間電聯車(EMU900 型)110 年 4 月投入定期營運，至 112 年 9 月 5 日已有 510 輛投入營運，替駛北部區間車及開行北中南東區間快車；城際列車(EMU3000 型)110 年 12 月起投入營運，至 112 年 9 月 5 日已有 408 輛(34 編組)投入營運，東西部皆開行。

(2) 臺鐵局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，目前除已上線營運的鳴日號觀光列車（含鳴日廚房餐車）、郵輪式列車、藍皮解憂號觀光列車，環島之星-迪士尼主題列車亦於 112 年 1 月 19 日首航，3 月 3 日兩鐵旅遊列車啟航，另規劃打造海風號、山嵐號及寢台等觀光列車，以豐富多元鐵道旅遊產品。

(3) 臺鐵安全改革

鑑於 107 年、110 年發生臺鐵普悠瑪及太魯閣列車出軌事故，本部依總統及行政院長指示，著手研議臺鐵改革事項，為避免類似事故再次發生，責請臺鐵局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，臺鐵局 204 件臨軌工程標案全面停工檢視，由行政院公共工程委員會、勞動部職業安全衛生署、及本部鐵道局等確認相關施工安全管制到位，並完成查核改善後始能復工，目前已復工 203 件工程，餘 1 件刻正辦理優化工程之規劃設計作業；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，全面配發行調無線電辦理通報。

(B) 風險路段改善：邊坡防護部分，28 處 B 級（疑似不穩定徵兆）邊坡補強工程截至 111 年 12 月累計完成 22 處，臺鐵局自辦 3 處原預定 112 年底完成，延至 113 年 4 月；另鐵道局代辦 3 處預計 113 年 12 月完成；1,660 處 C 級（無明顯不穩定徵兆）邊坡精進分級已於 111 年 12 月完成。

全面盤點鐵公路鄰近具異物入侵風險處所計 64 處，其中 26 處邊坡設置落石告警系統已於 111 年 12 月 31 日完成建置，112 年汛期前全部正式上線監視；另臺鐵

局於營運路線上，選擇鄰近鐵路存在車輛易入侵且無適當阻隔路段 38 處，辦理「車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫」，預定 113 年 6 月 30 日前完成設置。

- (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，並已於 111 年 9 月 1 日正式運作；採購鋼軌探傷車，原訂 112 年 11 月完成，因多次無商投標，經檢討及修正招標文件，延至 112 年底；辦理宜蘭線龜山-外澳間路線改善工程，於 111 年 11 月 24 日陳報本部審議，本部於 112 年 3 月 3 日退回修正；辦理宜蘭線新馬站彎道改善工程，已於 111 年 5 月 1 日開工，預計 113 年 6 月 25 日完工；辦理號誌聯鎖系統更新統報工程，預計 115 年 9 月完成。
- (E) 110 年 4 月 2 日太魯閣事件後，鐵道局配合本部政策，代辦臺鐵局邊坡、橋梁、隧道及車站等新建工程，經兩局召開會議獲致共識：鐵道局原則辦理工程之設計與施工；計畫(或工程)核定前之可行性研究、綜合規劃(環評)等核定事宜，由臺鐵局辦理為原則。目前代辦項目計 24 項，工程經費約 247 億。
- (F) 提升車輛妥善率：建立車輛維修管理系統(MMIS)，以臺鐵局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，並配合與臺鐵局其它資訊系統達成資料交換。本案分兩階段各 3 年辦理，合計 6 年，首階段為 110 年 2 月至 113 年 2 月。

- (G) 確保行車運轉安全：修訂列車自動防護(ATP)考核辦法，並與國家中山科學研究院共同研究開發列車限速備援系統，已完成太魯閣及普悠瑪等列車共52套系統之安裝與測試，並於111年1月經第三方驗證(IV&V)取得安全驗證與認證書，依照行政院指示，已於112年3月底前完成全數400套系統安裝，持續進行部分車種第三方驗證作業。
- (H) 成立臺鐵局橫向聯繫小組暨地區協調中心：110年4月26日成立臺鐵局橫向聯繫小組及北、中、南、東4個地區協調中心，有效溝通臺鐵局、鐵道局及地方政府各項安全與工程事宜，縮短指揮鏈，增加督考效能。
- (I) 成立高階技術會報：臺鐵局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。
- (J) 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，臺鐵局已於110年12月2日委託專業服務顧問團隊協助系統建置及推動，持續辦理SMS種子與基層教育訓練、研提風險管理作業及SMS手冊修訂等重要工作，已於111年7月提出「安全管理系統執行手冊(第3版)」報部審查，以利後續內化至基層落實執行，形塑安全組織文化。
- (K) 健全工地管理：為完備臨軌工程防護規定，業於110年5月7日頒布「臨軌工程施工安全管制規定」，後於111年4月26日檢討頒布「臨軌工程施工安全防護措施要點」，至今持續滾動檢討修訂進版，截至112年9月最新為112年8月14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，並依使用情形修訂相關規範於「臨軌工程施工安全防護措施要點」。

- (L) 在鐵道智慧化方面，臺鐵「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) 為強化鐵路行車安全及建立健全安全制度，持續檢討修正鐵路法及鐵路行車規則等相關法令，有關鐵路法之優先推動事項，包括鐵道局之法定監理權責明確化、明定鐵道局對鐵路事故具行政調查及處分權、鬆綁國營鐵路機構不動產資產開發及經營機制，以及觀光鐵路推動等，業於 111 年 6 月 22 日公布修正。
- (B) 目前已訂定鐵道事故調查作業指引，完成修訂鐵路營運監理手冊及鐵路設備檢查手冊，以完備鐵路監理機制及專業能量。將借鏡民航監理制度，檢討現行鐵道監理作為，並推動安全管理系統，本部鐵道局已完成「國家鐵路安全計畫」，於 111 年 5 月 12 日函頒實施，並持續滾動更新，提高層級於 112 年 4 月 6 日改版由本部發布。
- (C) 臺鐵局 111 年度配合本部推動安全管理系統 (SMS) 之政策目標，由中華顧問工程司引進國際專業機構第三方單位，辦理臺鐵安全管理系統第三方評鑑，以確認推動 SMS 完整性與有效性，並於 111 年 11 月完成評鑑計畫成果報告。有關評鑑計畫執行成果報告發現事項歸納五項 SMS 加強有

效性部分，SMS 四大方面之發現事項與第三方評鑑報告發現事項 42 項，臺鐵局定期召開相關會議依評鑑內容持續改進，並按季函文鐵道局辦理情形。另 112 年持續配合第三方評鑑，臺鐵安全管理系統第三方評鑑為鐵道局主辦，已於 112 年 6 月 9 日、8 月 11 日、8 月 25 日召開「112 年臺鐵安全管理系統第三方評鑑」實地評鑑會說明、於 9 月 11 日至 9 月 22 日辦理第三方實地評鑑作業，透過人員訪談、文件查證、現場檢視等方式，確認臺鐵安全管理系統說、寫、做一致性，本項工作完成後，將提出評鑑總結報告，並提供臺鐵局潛在改善機會之具體建議。

- (D) 參考民航局引進監理檢查員制度，請增鐵路監理檢查員辦理加強現場檢查深度及頻率、強化年度定期檢查及臨時檢查作業、加強參與事故調查與改進事項追蹤等，引導臺鐵局改善行車安全；110 年 11 月 15 日經行政院核定增聘 42 名鐵路監理檢查員，鐵道局已分階段辦理檢查員招聘作業，截至 112 年 5 月 15 日共錄取並完成訓練 30 名檢查員，並於 112 年上半年展開檢查作業，後續將再持續招募以補足不足員額。

C、推動臺鐵組織轉型

- (A) 總統 111 年 6 月 22 日令公布「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」，本部及臺鐵局刻正進行各項公司籌備作業，以利 113 年 1 月 1 日成立國營臺灣鐵路股份有限公司（以下稱臺鐵公司）。本部邀行政院交通環境資源處、主計總處、人事行政總處、部屬及部內單位成立跨部會「臺鐵公司推動會報」，統籌公司籌備事宜，截至 112 年 9 月 1 日共計召開 64 次推動會報會議，就公司化相關重要議題及公司化子法內容進行研議，另臺鐵局持續與臺

灣鐵路工會進行公司化相關重要議題討論，截至 112 年 8 月 31 日共計召開 53 次會議。

- (B) 本部已督請臺鐵局於 112 年 3 月提出 113 年預算，於 5 月 8 日、6 月 26 日分將 113 年預算、投資計畫書報行政院審查，並於 8 月底將預算送立法院審議，後續 9 月間召開公司董事會籌備會議、陸續完成公司內部法規訂定、12 月向經濟部申請公司設立登記等各項公司籌備事項。
- (C) 國營臺灣鐵路股份有限公司將於 113 年 1 月 1 日掛牌成立，以公司組織體制及現代化企業經營，保障員工權益，並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，提供安全、可靠、舒適及便利之優質大眾鐵路運輸服務。

D、加強辦理現場缺失改善查察作業

- (A) 針對普悠瑪事故後續檢討改善，包括事故行政調查報告 23 項改進事項、臺鐵總體檢 144 項改善建議，以及運安會補強調查 27 項改善建議等，目前臺鐵總體檢 144 項改善事項，截至 112 年 8 月底止，經臺鐵安全管理委員會審查已完成計 139 項，里程碑達成率 96.53%，並經本部審查已同意解除列管計 109 項，餘 35 項持續列管，後續除由臺鐵局持續自行追蹤考核，本部於臺鐵年度定期檢查，就涉及安全管理部分擇要追蹤臺鐵局實際辦理成效。至於已解除列管事項涉及行車安全事項，鐵道局已於 110 年邀集行政院臺鐵總體檢委員辦理 8 場次現地查核，部分事項委員認為仍有改善精進空間，已請臺鐵局持續檢討精進。

臺鐵局區分 3 個等級進行追蹤管考，包括 A 為「追蹤後續處理情形」，每 3 個月召開會議討論各執行單位後續處理情形、B 為「列入本局 5 區分區的專案稽核項目」（已於 111 年 11 月 23 日、12 月 2 日、8 日、9 日併入 111 年事故缺失改善稽核作業辦理。）、C 為「由各業務主管進行管控」等；112 年持續召開會議檢討改善，A 級轉 B 級為 7 項，A 級轉 C 級為 2 項。

- (B) 「歷次事故事件調查缺失改善事項」就有責事故(件)單位，分 5 區(北、中、南、東及宜蘭區)辦理現地查核或專案稽核會議，就安全管理、ATP 考核、機車車輛檢修、雙計軸器、路線修建養護及規章程序、通訊用語、教育訓練標準化等議題等，查核臺鐵局應採取改善措施之辦理情形，事故(件)審議後之各項建議是否落實執行，避免相同類型之事故事件再發生。

3、推動無障礙交通環境

為提供更友善之交通環境，本部於 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，均須符合前述法令規定及無障礙規範始可取得使用執照。

A、臺鐵客運車站共 241 站，截至 112 年 7 月止已完成 179 站無障礙電梯建置，涵蓋臺鐵局服務旅客總數約 98.14%。

B、臺鐵月臺提高至 115 公分，已於 107 年開始辦理，目前已完成 132 站月臺與車廂齊平至 115cm，11 站施工中，另臺北等 69 站，配合臺鐵局購車計畫交車期程，依列車調度情形滾動檢討，預計於 115 年完成，總計 212 站。

(2) 本部所屬運輸工具依「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」規定設置相關無障礙設施，其中臺鐵車廂上下車門改成 1 階，已於 102 年全數完成；上下車門改成無階化納入臺鐵局「鐵路行車安全改善計畫(預計 113 年底完工)」辦理，已於 109 年全數完成。另客運部分，本部積極推廣低地板公車，造福老弱身障乘客，全國市區客運低地板公車比例，由 98 年之 7.2%，大幅提高達 72.24%。

(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，本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 112 年 7 月底止，已有 1,245 輛持續提供服務，包括基隆市 10 輛、臺北市 440 輛、新北市 145 輛、桃園市 72 輛、新竹市 9 輛、臺中市 73 輛、彰化縣 6 輛、雲林

縣 2 輛、嘉義縣 8 輛、嘉義市 12 輛、臺南市 51 輛、高雄市 337 輛、屏東縣 2 輛、宜蘭縣 42 輛、新竹縣 5 輛、花蓮縣 16 輛、臺東縣 11 輛、澎湖縣 1 輛、金門縣 3 輛。

- (4) 海空運無障礙設施：在空運部分，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。在海港及船舶部分，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。為強化船舶無障礙設施之協助審查機制，擬增修「客船管理規則」有關新造船舶或自國外購入之大眾運輸客船，其主要規範說明書應記載無障礙設施及設備概況供審查之規定，航港局自 109 年 7 月 14 日起辦理新建造及自國外輸入之客船須經航港局無障礙委員協助審查船舶無障礙圖說，迄今計有客船 14 艘、載客小船 38 艘，陸續增加有效落實海運友善環境。另已依「大眾運輸船舶及岸接設施無障礙補助作業要點」，協助屏東縣、臺東縣及澎湖縣政府分別完成 16 處交通船碼頭無障礙岸接設施，其中，屏東地區 3 處為東港、小琉球、後壁湖交通船碼頭、臺東 3 處為富岡、綠島、蘭嶼交通船碼頭，及澎湖 10 處為岐頭、赤崁、虎井、桶盤、員貝、潭門、七美、東吉、烏嶼及第三漁港交通船碼頭。並於前瞻基礎建設「海洋觀光計畫」項下納入交通船碼頭服務設施升級工作項目，澎湖縣政府已完成大倉漁港地區及馬公第三漁港設置浮動碼頭，將持續協助地方政府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，112 年度重要辦理情形說明如下：

1、強化公共運輸及推動無縫運輸服務

- (1) 持續推動公路公共運輸發展，行政院已核定「公路公共運輸服務升級計畫（110-113年）」，本部將持續透過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，達成公共運輸無縫、永續、安全、精緻之服務升級計畫目標。
- (2) 112年持續推動項目包括推動幸福巴士，改善偏鄉交通之不便；鼓勵地方政府及客運業者汰換電動大客車，落實人本交通及節能減碳；補助建置轉運站及候車設施，完善各地候車環境；加強設置智慧型站牌，提供公車準確到站資訊。

2、增進幸福巴士效益

- (1) 持續維持及精進全國164個鄉鎮區共433條路線（含60個偏鄉，244條路線）幸福巴士（含幸福小黃）服務；另針對全國尚無幸福巴士之偏、原鄉（剩餘10處偏鄉及9處原鄉），以及地方公共運輸服務不足之地區輔導推動幸福巴士，達成偏鄉公共運輸涵蓋率91%的目標。
- (2) 針對已通車幸福巴士路線，依路線空駛率、班次平均載客數及人均補助金額等進行績效評估與檢討改善，填補偏鄉公共運輸服務缺口，精進幸福巴士營運效能，提升民眾搭乘便利性與可及性。

3、臺鐵公司化

- (1) 在重要期程規劃方面，刻正辦理公司董事、監察人遴選作業，俟行政院核定後召開董事會第1次籌備會議、12月申請公司設立登記，逐步完成各項公司籌備事項，以達113年1月1日成立臺鐵公司為目標。
- (2) 臺鐵局將持續與臺灣鐵路工會召開協商會議，就工會重視法規內容充分說明並提供公司化相關資料，針對工會關切議題，包括組織架構、員工權益及車輛檢修經費等將持續與工會溝通討論，並進行意見處理，視

協商結果適時提報議題至本部推動會報討論。

- (3) 113 年 1 月 1 日掛牌成立國營臺灣鐵路股份有限公司後，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。

三、航政

(一) 重要施政措施及成果

1、海運

(1) 發展海洋觀光

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

(2) 修訂航港相關法規

A、112 年 2 月 24 日修正發布「船員薪資岸薪及加班費最低標準」第 3 條附表，配合勞動部 111 年 9 月 14 日公告自 112 年 1 月 1 日起調整每月基本工資為新臺幣 2 萬 6,400 元，並依據 111 年 12 月 20 日中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華海員總工會及中華民國船長公會協議調整方案所提各職級船員最低月薪標準。

B、為強化商港設施或設備安全防護，針對危害商港設施功能正常運作加重刑責及處罰，增訂商港法第 36 之 1、第 65 條之 1 至第 65 條之 3，並經總統於 112 年 6 月 28 日公布在案。

C、112 年 4 月 26 日修正發布「商港港務管理規則」第 29 條之 2，航港局並於 112 年 5 月 9 日訂定「交通部航港局審查及管理港區危險物品儲放

管理專責人員訓練單位作業要點」，將港區危險物品專責人員訓練委託民間團體辦理，以符港區業者參訓需求。

(3) 執行港口國管制，增進海域航行安全

- 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 9-11 月執行年度重點檢查（CIC）。
- B、112 年 6 月底前港口國管制共計檢查 418 艘次（留置數 49 艘次），超過上半年目標 408 艘，達成率 102.5%，以嚇阻「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。

(4) 強化我國船員專業素質並廣續履行國際公約

- A、截至 112 年 6 月底止，我國籍船員在船服務人數為 7,116 人，甲級船員為 3,550 人（本國籍船舶為 2,647 人，外籍船舶為 903 人），乙級船員為 3,566 人（本國籍船舶為 3,009 人，外籍船舶為 557 人）。
- B、為落實航海人員訓練發證及當值標準國際公約（STCW），辦理船員岸上訓練及適任性評估，已辦理完成 112 年第 1 梯次訓練及適任性評估，結訓人數 451 人，評估合格人數 92 人，合格率 20.40%。同時委託國內船員訓練機構辦理各項船員專業訓練，111 年度共計訓練 1 萬 2,500 人次，112 年截至 6 月底止，共計訓練 5,107 人次。
- C、自 101 年 8 月 1 日由本部接辦一、二等船副及管輪航海人員測驗，112 年已完成 2 次測驗，自 101 年起計完成 42 次測驗，合格人數 6,018 人，合

格率約 25.41%；其中女性 744 人合格，合格率約 3.14%。

(5) 加強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，112 年截至 6 月底共計抽查 951 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 (NSM)」規範及罰則，108 年發布「船舶安全營運與防止污染管理規則」，明確規範實施該制度所應符合的具體事項、評鑑作法及證書核發等相關事宜，目前持續督促適用該制度之航商 5 家及所屬船舶 126 艘落實安全管理制度，維持評鑑合格證書有效性，提升業者安全自主管理能力及意識。另為強化對於適用船舶執行情形之監督，持續於船舶抽查時加強執行情形查核，並依 NSM 規則第 25 條至第 27 條規定落實辦理定期評鑑作業，確保本制度有效推行。

(6) 加強海難救助工作

- A、強化海難防救作業：為增加我國海域之拖救能量，航港局於海事應急拖救案（開口合約）將合約範圍劃分為北、中、南、東四個區域採分組複數決標，以確保各區域皆有足夠之拖救能量及縮短拖船到事故現場需耗費之時間；持續編列海難災害防救預算，以維護相關設備正常運作與落實海難災害防救工作，及協助海上搜救機關辦理相關演訓，有效降低國籍商船海難事件數之發生。
- B、為提供更完整、更即時及智慧化之航安服務，航港局依行政院核定「我國智慧航安服務建置暨發展計畫（109-112 年）」，110 年 10 月 30 日正式啟用彰化風場航道船舶交通服務（VTS）中心

及海事中心（含智慧航安資訊平臺系統），該平臺系統介接漁業署、海巡署等 6 個部會 8 個單位，共計 19 個資訊系統，預計 112 年底前開發完成漂流預測模型，運用大數據資料比對分析航行軌跡，提升我國海難災害預警與決策處置能力，未來因應離岸風電第三階段區塊開發，行政院已於 112 年 6 月 5 日核定同意辦理「我國智慧航安服務升級計畫（113-116 年）」，續依期程加速推動，全面建構安全航行環境。

(7) 改善離島海運交通

- A、協助連江縣政府於 108 年 4 月 26 日奉行政院核定同意辦理「購建新臺馬輪案」，本案已於 109 年 9 月 16 日完成新臺馬輪設計、建造及營運統包採購案之招標作業，並於 12 月 16 日簽訂造船合約，考量為減輕地方政府財政負擔，於 110 年 4 月 7 日奉行政院核定，本計畫造船經費由中央全額負擔，該船已於 112 年 4 月 16 日進行首航營運，並提供基隆-南竿海運航班交通服務。另補助金門及連江縣政府持續推動金、馬港埠建設，其中金門水頭客運中心興建工程預計 113 年 9 月完工，馬祖港中柱行政旅運中心於 110 年 1 月 17 日完工、福澳旅客服務中心擴建計畫於 110 年 6 月 3 日完工，並持續推動福澳營運設施改善暨青帆內堤延長、猛澳碼頭區外廓防波堤工程（第二期）等工程，以完善離島港埠建設。
- B、協助澎湖縣政府於 108 年 5 月 16 日奉行政院核定同意辦理「澎湖縣各離島老舊交通船汰舊換新計畫」，計畫內所造船隻 4 艘已全數交船：第一艘小船「大倉」、第二艘小船「員貝」及第三艘小船「鳥嶼」已分別於 110 年 12 月 1 日、111 年 2 月 1 日及 111 年 6 月 1 日投入營運，第四艘客貨船「望安之星」於 112 年 2 月 23 日完工交船；「澎湖縣白沙之星交通船汰舊換新計畫」原於 110 年 1 月 29 日獲行政院核定，縣府因應物價漲幅及為航行安全變更船型設計，爰提報修正計畫於 111 年 11 月 18 日奉行政院核定，計畫內所

造客船「白沙之星 2 號」於 112 年 5 月 15 日開工建造，藉由汰換澎湖縣望安鄉及白沙鄉內二、三級離島之老舊交通船，提供島際居民穩定、可靠及舒適之海運服務，並滿足島際間基本民行及民生需求。另補助澎湖縣政府辦理「馬公第三漁港改善工程」、完成「後寮及潭門交通船碼頭改善工程」、「大倉漁港浮動碼頭」及「南海觀光候船室室內空間優化」等，提升澎湖離島海運客運服務設施品質。

C、協助屏東縣政府於 108 年 11 月 13 日奉行政院核定同意辦理「東琉線鋁合金公營客船新建工程計畫」案，新船「琉興」已於 110 年 11 月 23 日交船營運，提供小琉球居民便利的船舶運送服務。另已補助屏東縣政府辦理「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」、「屏東白沙港公共廁所改善工程」，完成「屏東東港越波改善工程」，提升東琉線及鹽琉線海運客運服務設施品質。

D、「臺華輪汰舊換新計畫」已辦理結案作業，另由航港局辦理澎湖輪營運及建造計畫，本案已於 110 年 4 月 6 日獲行政院核定，並於 6 月 29 日與營運商完成簽約，於 111 年 8 月 23 日展開造船作業，並於 112 年 8 月 9 日完成船舶建造、9 月 5 日新船投入高雄-馬公航線，提供澎湖地區優質的運輸服務。

(8) 採納國際公約，完備我國國際海事管理制度

A、國際海事組織（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，其中 112 年採用 IMO 海事安全委員會第 101 次、105 次會議之 MSC. 456 (101) 等 4 件決議案，並修訂相關國際證書。

B、為確保我國有效履行 IMO 所要求船旗國、港口國及沿岸國責任，與國際接軌，維持美國 21 世紀優質船旗國的優異成績，航港局於 111 年 11 月主動以非 IMO 會員國身分邀請稽核員來臺實地

稽核，111年5月辦理模擬稽核，11月正式稽核，結果顯示我國海事管理體制，已有效履行海事公約責任，在內國法化程序、公權力行使、水文調查、氣象服務、搜救及海事調查等諸多領域，均建置系統並有具體成效，最終稽核報告已於112年3月提送IMO、東京備忘錄、巴黎備忘錄及美國海岸防衛隊。

(9) 配合離岸風電政策推動作業

離岸風場航道船舶交通服務(VTS)中心已於110年10月30日正式啟用(不含雷達站)，受理船舶進入彰化風場航道之報到及提供航安監控服務等，截至112年7月底止，適用船舶依該航道航行比率近乎100%、風電工作船遵循率達100%；臺中大肚山雷達站已於7月13日完成，刻進行系統整合測試，雲林雷達站建物補強工程111年11月完工、鐵塔112年5月23日完成，刻申請使用執照，2座雷達站預計112年底前完成並運作，未來因應離岸風電第三階段區塊開發，行政院已於112年6月5日核定同意辦理「我國智慧航安服務升級計畫(113-116年)」，全面建構安全航行環境。

(10) 推廣燈塔觀光，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21座，其中三貂角燈塔、白沙岬燈塔、高雄燈塔、鵝鑾鼻燈塔、東引島燈塔及漁翁島燈塔等6座已設置多媒體數位展覽室，提供遊客不同體驗。另統計13座開放園區之參訪人數，111年為75萬4,681人次，近期因疫情趨緩，國內旅遊逐漸復甦，爰112年截至6月底前參訪人數已達58萬2,130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6座、市(縣)定古蹟5座及歷史建築3座。為加速完善

燈塔遊憩設施，導入輕食餐飲服務，高雄燈塔於111年9月8日重新開放，成為全國首座夜間開放及增設輕食餐飲服務的燈塔，另為推動燈塔持續活化，目前預計113年2月完成高美燈塔泊宿招商案，將打造為全國第一座泊宿燈塔。

2、港埠

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

(1) 落實國際及國內商港未來發展及建設計畫（111-115年）

港務公司辦理「國際商港未來發展及建設計畫（111-115年）」業於110年10月12日核定，原核定總經費381.66億元，因應政府能源政策及港埠發展需求，檢討辦理第1次修正計畫，經行政院111年11月18日核定，計畫經費調增為495.23億元。刻依核定內容推動落實各項建設與計畫，依國內外環境與市場變化滾動檢討，優化港口軟硬體建設，提升港口服務與效率。

(2) 強化國際商港營運設施

港務公司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、基隆港軍用碼頭遷建及後線設施整建工程計畫

因應基隆港區與都市發展需求，基隆港東4、5軍用碼頭及威海營區遷移至西岸，並新建營舍以及碼頭附屬設施等，以滿足國防戰備需求，未來接續開發東岸原址。

全案採分期分區辦理，先期工程業於108年1月14日完工。第一期工程131艦隊生活大樓、辦公大樓等主體營舍，業於111年7月21日完成點交軍方；第二、三期工程包括陸戰樓、綜合大樓、戰技館、岸勤及附屬公共設施等，業於109年1月14日開工，刻依預定期程施工中，全案預計112年底前完成。

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1期已全數完成招商，有2家物流業者進駐；第2-1期業於110年完成造地70公頃，111年啟動分年招商，規劃引進海空聯運、跨境電商、冷鏈物流、自由港區加值廠辦及智慧倉儲物流等產業進駐，倉1-4已於112年4月完成簽約、倉1-5刻正辦理營運計畫書審查作業，112年9月完成簽約；113年度賡續辦理剩餘6塊後線場地招商事宜，完成全區招商；同時，第2-1期申設自由港區相關作業已於112年7月7日取得籌設許可，將視招商及業者開發情況，採分期分區逐次取得營運許可，預計115年全部取得。

(B) 南碼頭區：

配合能源政策及產業發展需求，規劃南碼頭區為離岸風電及智慧車輛產業兩大園區，已於110年全數完成招商。其中離岸風電園區打造為水下基礎國產化基地，總面積約46公頃，已完成興建S09重件碼頭，111年8月完成S7~S8護岸及造地，與離岸風電儲存區S9-1、S8-1及S7-1後線土地填築工程，並先於110年完成招商，供風機製造業者投資開發，累計至112年度上半年度已完成74座國產化風機套管式水下基礎。

智慧車輛產業園區總面積約60公頃，供業者投資開發，未來將以發展汽車智慧化及綠能為主軸，汽車每年進出口量50萬輛為目標，預計115年啟用營運，刻正辦理S04、S05碼頭興建及公共設施工程，111年7月21日開工，預計115年完成S04、S05碼頭。

C、蘇澳港旅運設施工程

為推動蘇澳港觀光遊憩發展，港務公司辦理蘇澳港旅運設施工程，預計 112 年 10 月完工，並規劃蘇澳港觀光遊憩商業區投資計畫，112 年 9 月視業者投資意願辦理招商，以帶動蘇澳港觀光遊憩發展。

D、臺中港外港區擴建計畫

為配合政府達成 2025 年非核減煤及燃氣發電占比 50% 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。

110 年 6 月 25 日函送評估書予前環保署，為能具體強化對審查委員及各相關機關書面審查意見之答復說明，蒐集補強相關資料，已獲環境部同意展延補正期限至 112 年底，刻正賡續辦理。

E、37、38 號碼頭興建工程

臺中港因應國內離岸風電產業發展，辦理 37、38 號碼頭興建工程，短、中期可供 114 年第二階段風場開發之安裝期重疊調度使用，亦可供未來第三階段區塊開發使用至 124 年，長期則轉作貨櫃碼頭使用。本案已於 112 年 1 月 13 日開工，預計 114 年 11 月完工。

F、臺中港南填方區新建海堤工程

因應國家能源政策以及風電產業發展用地需求，辦理臺中港填方區開發工程，計畫內容主要為新建南填方區（Ⅲ）海堤 650 公尺、面積 36.95 公頃、填土量 386 萬方，南填方區（Ⅳ）海堤 950 公尺、面積 53.66 公頃、填土量 668 萬方，於 112 年 5 月 31 日開工，預計 115 年底提供 50 公頃土地。

G、高雄港第七貨櫃中心計畫-營運設施及基礎設施

工程

本計畫係因應船舶大型化靠泊需求，辦理高雄港第七貨櫃中心營運及基礎設施工程，計畫期程為109-113年，規劃於111年及112年分兩期交付長榮公司進行營運前準備。

第一期共7標工程已於108年12月起陸續發包並全數施工中，包含第一期S5-S3B碼頭及部分後線土地地質改良（已於110年3月完工）、櫃場設施工程、營運管理大樓、變電站、管制站及櫃場附屬建築物工程等，已於111年6月22日交付長榮公司，並於112年4月全數完工、112年5月啟用營運；第二期共5標工程，包含S1-S3碼頭工程、地質改良工程、櫃場設施工程及櫃場附屬建築物工程均施工中，其中地改工程先於112年2月完工，餘預計112年完工，113年5月啟用營運；配合七櫃營運同時啟動聯外貨櫃車專用道工程，以降低七櫃營運之交通衝擊。

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，總樓地板面積約8萬平方公尺，建築工程於111年8月完成，112年3月6日啟用，另配合未來旅運大樓營運需求及智慧化發展，刻辦理大樓室內空間裝修及智慧化應用統包工程，預計112年12月完成智慧化應用導入，打造現代化旅運通關與智慧大樓。

I、高雄港S16~S19聯合服務中心興建工程

因應高雄港洲際二期計畫將作為石化油品儲運中心、貨櫃中心、散雜貨碼頭及物流中心等，各石化業者及倉儲業者陸續進場展開建廠及營運作業，港務公司就近管理協調各進駐業者及航商，辦理S16~S19聯合服務中心興建工程，供後續管理人員進駐使用，該工程業於111年底完工。

J、花蓮港 13 號-16 號碼頭水陸遊憩觀光廊帶工程

為結合海洋資源博物館與奇萊鼻海岸景觀區遊憩廊帶資源，帶動花蓮港觀光遊憩發展，現階段辦理 14 號碼頭倉庫整建工程，規劃作為東海岸文創倉庫市集，主體工程已於 112 年 7 月底完成，後續櫃位設置預計 112 年 12 月底完成，提供萬噸級以下跳島郵輪服務。後續將配合海洋資源博物館計畫，適時推動全區實質建設，打造花蓮港觀光遊憩港埠新風貌。

K、花蓮港冷鏈物流區招商

全日物流股份有限公司 110 年 3 月 22 日完成簽約進駐物流專區，刻正興建恆低溫倉庫，於 112 年第 3 季陸續完成恆低溫倉庫之軟硬體建置，113 年開始營運，作為環島冷鏈物流基地一環。

(3) 強化國內商港基礎設施

A、為提升澎湖馬公碼頭區客運服務品質，港務公司辦理 1 號碼頭延建工程，於 110 年 11 月 25 日開工，預計 113 年 3 月完工，以提供未來 15 萬噸級郵輪靠泊，同時郵輪旅運中心及服務區興建工程 112 年 10 月動工，預計 114 年底完工；辦理金龍頭營區開發招商，分別於 111 年 8 月及 10 月辦理 2 次招標作業，惟均無業者投標，目前持續洽詢潛在業者之招商意見，研議調整政府投資項目，後續將配合統包工程作業整體調整招商條件，於 112 年第 3 季重新啟動公開招商。

B、為提升布袋港旅運服務空間與效能，111 年 5 月 16 日啟用新旅客中心，提供旅客舒適便利之乘船體驗及旅運服務。目前規劃連接新旅客中心至登船碼頭之風雨走廊，及東 3 碼頭興建 2 座浮動碼頭，預計 113 年 9 月竣工。

C、金門港刻正辦理水頭客運中心興建及料羅碼頭區圍堤造地工程，預計 113 年及 114 年完工；馬祖港刻正辦理南竿福澳及東莒猛澳、西莒青帆浮動

碼頭規劃設計及新建工程，預計分別於 114 年、119 年完工。

(4) 推動鞏固核心本業發展策略

A、辦理行銷獎勵

港務公司賡續推動「112 年度行銷獎勵方案」並於 112 年 1 月 18 日公告，獎勵內容包含轉口實櫃、藍色公路、新闢航線船舶卸轉及航港產業數位轉型等九大項目，截至 112 年 8 月，全臺港群計有 154 家業者申請參加。

B、推動旅運業務

(A) 郵輪靠泊優惠

港務公司推出「112 年國際客船優惠措施」，112 年度國際郵輪靠泊臺灣任一港口，可獲得碼頭碇泊費全免，以及旅客服務費至少 7 折的優惠，另若停靠超過目標航次成為港口忠誠客戶，可加碼享有旅客服務費全免；因應郵輪航商及業者的熱烈回饋，港務公司蒐集各界意見，規劃再推出 113 年國際客船優惠措施，除了延續 112 年原優惠措施內容，更將優惠擴大適用到全臺國際商港及澎湖國內商港，並降低臺中、安平等港口免旅客服務費門檻，以吸引國際郵輪航商增加靠泊臺灣商港。

(B) 拜訪郵輪業者及參與國際郵輪展會

港務公司 111 年 12 月拜訪日本三井客船(日本丸)航商，成功爭取日本丸於 112 年 12 月新增掛靠高雄港航線，並於 112 年 3 月與觀光局及航港局，共同參加全球郵輪界年度盛會「Seatrade Cruise Global 2023 郵輪展」，期間拜會嘉年華集團、挪威郵輪及荷美集團等郵輪航商，爭取合作機會。

(C) 112 年 7 月前往參加濟州郵輪論壇，並會面銀海郵輪港口營運副總，推薦加靠花蓮、臺中、安平、澎湖、馬祖等港口，同時爭取以基隆為母港採 Fly-Cruise 模式將國外旅客引入臺灣搭乘郵輪。港務公司將持續優化各項軟硬體服務，以提升服務品質，吸引郵輪開闢航線。

(D) 加強國際行銷

持續於國際媒體雜誌行銷臺灣港群，包含 Cruise Industry News、Cruise & Ferry、Cruise 等，加強國際媒體行銷。

(E) 完善旅運設施

港務公司投入 17 億擴建及整建基隆港東西岸旅客中心，並擴增行李託運空間與軟硬體設備等，使旅客出入境通關效率從原來每小時 1,200 人提高至每小時 2,100 人，幫助基隆港繼 106 年榮獲「亞洲最佳郵輪母港」後，於 112 年 7 月 12 日再獲亞洲領袖郵輪聯盟 (ACLN) 頒發「特別成就獎」殊榮。

花蓮港已優化既有 23 號通關站硬體設備及海浪主視覺裝飾，站內提供完善服務，如外幣兌換、旅遊諮詢服務、免費 WIFI、特色商品銷售等，同時與地方政府合作，共同推動交通及遊程行銷宣導，以創造花蓮觀光商機。

(5) 落實綠色港埠發展計畫

A、國際商港空污防制

為降低港區營運行為對環境衝擊，港務公司積極宣導推動「船舶進出港減速」、「擴大岸電設施使用」、「港區作業機具減污作為」等具體措施，112 年截至 7 月減碳量達 5 萬 1,996 公噸，相當於 134 座大安森林公園碳吸附量，細懸浮微粒 (

PM2.5) 減量 93.7 公噸，SO2 減量 482.3 公噸，NOx 減量 840.6 公噸，有效減輕空污排放。

「船舶進出港減速」：港區範圍內（3-5 哩），船舶減速至 12 節以下，112 年截至 7 月達成率 93.6%，達成總艘次 4 萬 1,529 艘次。港區範圍外至 20 哩，船舶減速至 12 節以下，達成率 46.1%，達成總艘次 1 萬 6,013 艘次。

「擴大岸電設施使用」：港務公司自有港勤船舶備勤時，100% 使用低壓岸電；高雄港及臺中港宣導航商使用高壓岸電，112 年截至 7 月使用 45 艘次，使用率達 100%。

B、持續推動生態港認證更新

港務公司轄下 7 個國際商港全數取得歐洲生態港（EcoPorts）認證，112 年度由基隆港、蘇澳港、臺中港及安平港持續辦理認證複評作業，以「因應氣候變遷擴大及維護港區陸域綠化面積」、「奇美實業有限公司廢水處理系統」等最佳實踐案例提出申請，預計於 112 年 10 月底通過認證複評。

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，瞭解港區營運與開發行為對港區及鄰近區域環境品質影響，作為港區環境背景資料及環境管理之依據。

自動測站：港務公司已於商港建置 17 處空品自動測站，152 站空氣品質微型感測器、14 處噪音及 3 處水質自動測站，每日計約 6,500 筆數據。

定期監測：港務公司每季執行各商港水質監測及底質監測，112 年 1 至 7 月共計執行 325 點次水質及 103 點次底質監測工作。

D、落實向海致敬工作

配合行政院「向海致敬」政策，為落實商港及週

邊海岸清潔，透過「定時清、立即清、緊急清」方式，確保海岸環境清潔。

112 年海岸清潔成果（統計至 112 年 7 月）：112 年港務公司所轄商港清理出 1,472 公噸海洋廢棄物。

112 年精進作為（統計至 112 年 7 月）：港務公司 112 年舉辦 6 場次淨灘活動，共計約 395 人次參與，清理 2.3 公噸海岸垃圾；舉辦 8 場次海洋教育活動，響應海洋永續教育，活動內容包含宣導油污染防治、港區歷史介紹、信號台簡介、搭乘賞鯨船探索海洋等活動，共計約 226 人次參與。

友善垂釣區：開放 14 處商港垂釣區，自 111 年起提供民眾垂釣不收費，完成「服務釣客」及「保安全管理」委託作業。全面優化商港開放垂釣區安全及友善設施，112 年（統計至 112 年 7 月）辦理 5 場救生演練、7 場教育訓練，「商港垂釣預約系統」，共計 15 萬 9,213 人次使用。

（6）打造水岸遊憩觀光

A、基隆港

基隆港以國際水岸格局規劃旅客服務設施及親水遊憩區，積極辦理東西岸旅運設施興、整建計畫，提升軟硬體設施；西 2-西 3 旅運中心一樓 111 年 4 月完工，提供旅客舒適且多元化服務，並作為生活與文創商區，訂於 112 年下半年公告招商；東 3-東 4 旅客服務設施及停車場已完成招商，刻由經營團隊進行裝修，112 年 2 月 1 樓商場開幕，2 樓商場訂於下半年營運；西 4-西 6 複合商業大樓招商案，基地位於基隆火車站及城際轉運站北側，陸側部分提供遊客及轉乘旅客停車使用，海側部分則提供港區客貨碼頭後線堆儲及國際郵輪、客輪靠泊補給之用途，以供應國際水岸旅客服務之需。

B、臺中港

為整合觀光遊憩商業區、濱海遊憩專業區開發及現有梧棲漁港觀光人潮，打造多樣化之遊憩區域廊帶，日商三井集團投資興建之 MITSUI OUTLET PARK 投資增建二期商場，並已於 110 年 12 月 16 日加入營運。港務公司配合興建相關親水觀光設施進行水岸開發，後續將辦理水岸休憩景點、遊艇碼頭、濱海主題商圈等項目之招商開發，可串聯梧棲觀光漁港、高美濕地、海洋生態博物館、電力（綠能）博物館等沿線景點，逐步形成臺中港海港型觀光商圈。

C、高雄港

(A) 高雄多功能經貿園區特定區第 20 工區開發

港務公司、航港局、高雄市政府三方已取得高雄多功能經貿園區特定區第 20 工區開發共識，航港局業於 110 年 4 月 29 日完成輕軌等回饋用地移轉登記，由高雄港區土地開發公司以分期分區方式加速推動蓬萊商港區招商開發作業。另 21 號碼頭後線土地及港區外特貿一土地，將配合行政院「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」，開發為智慧科技產業之營運總部使用，並與高雄市政府共同辦理聯合招商。

(B) 蓬萊港區既有倉庫優化及基礎設施改善

為配合蓬萊商港區土地整體開發需求，港務公司刻正辦理「基礎設施改善工程」，包括全區民生基礎管線，並進行景觀、排水及道路改善，預計於 113 年 6 月完成；另同步辦理「既有倉庫優化及整修工程」，透過屋頂翻修及功能優化，使蓬萊倉庫群由原有貨物堆置更新為商業空間營運，達資產活化利用最大化效益，預計 112 年 10 月底完工。

(C) 高雄港 4-7 號碼頭棧庫群活化招商開發

第一階段大港橋南岸之「大港倉 410 倉」7 至 10 複合商場一期已於 111 年 1 月 30 日完成招商營運；第二階段倉 4、倉 6 及周邊場域已於 111 年 12 月辦理招商說明會，並於 112 年第 3 季進行招商作業，接續推動「主題棧庫群」棧 4-2、4-3、5、6、7 庫等招商作業。

(D) 愛河灣遊艇碼頭開發招商案

由高雄市政府所轄 15 號碼頭後線陸域土地及港務公司所管水域共同合作開發，並交由高雄港區土地開發公司辦理整體規劃及招商作業，其中愛河灣遊艇碼頭 A 區（13-14 號碼頭前方水域及高流礁群陸域空間）110 年 12 月 13 日由高雄港區土地開發公司與亞果遊艇集團完成招商簽約，111 年 12 月 1 日正式營運，總計提供 87 席遊艇泊位；另 B 區（14-15 號碼頭前方水域暨高流平面停車場陸域土地）刻由高雄市政府辦理 BOT 可行性評估，後續配合評估結果辦理招商。

D、花蓮港

為打造花蓮港觀光遊憩港埠新風貌，於 13~16 號碼頭規劃「探索型郵輪跳島旅運服務基地」，總面積約 3.6 公頃，提供萬噸級以下跳島郵輪靠泊，主體工程已於 112 年 7 月底完成，後續櫃位設置預計於 112 年 12 月底前完成，現正辦理招商作業中，未來將透過變更都市計畫案與縣政府共同發展海洋觀光文化。

E、安平港

遊艇碼頭區 110 年 6 月完成第 1、2 期遊艇泊位，規劃於 112 年完成 Villa 區興建工程，第 3 期度假飯店興建工程、遊艇泊位及第 4 期公寓式酒

店及商辦等建築物，預計 115 年完工。

水岸複合觀光遊憩區 110 年 8 月完成招商，水域規劃 130 席泊位，全區規劃分 5 期開發，刻正進行環評作業，預計 113 年起分期動工，並於 116~120 年陸續完工，打造全臺規模最大的水岸綜合度假城。

(7) 發展離岸風電關聯產業

A、離岸風電碼頭興建工程

(A) 高雄港

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，於高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程，112 年 1 月 30 日開工，預計 113 年底可完成碼頭全長 526 公尺，作為水下基礎及海底電纜製作基地。

(B) 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，於臺中港興建 37、38 號碼頭興建工程，預計 113 年 10 月前先行提供 37 號碼頭 200 公尺，114 年 1 月完成 37 號碼頭 286 公尺，114 年 12 月完成全長 580 公尺。

(C) 安平港

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，於安平港 11 號岸線新建 210 公尺重件碼頭及 3 公頃後線儲運場地，111 年 3 月開工，預計 112 年底完工。

B、離岸風電碼頭招商

(A) 臺中港

臺中港前已完成新（改）建 6 座重件碼頭（#2、#5A、#5B、#36、#106 及 #107），提供各家離岸風場開發商使用，依各風

場開發期程出租予相關業者，並規劃工業專業區（II）共約 107.3 公頃土地（含道路 7.7 公頃），作為離岸風電相關組件製造產業製造基地，搭配 109 年完成興建之 #106 碼頭及相關公共道路與設施，以提供大型離岸風電設備零組件相關業者投資進駐，目前該區用地皆已出租，預計自 116 年起釋出部分土地招租，另配合經濟部 115 年起第 3 階段區塊開發，規劃興建 37、38 號碼頭，預計自 113 年底至 114 年 10 月陸續分段提供使用。另 111 年 8 月由業者投資亞太最大的離岸風場運維中心正式啟用，為港埠服務離岸風電產業奠定基礎。

（B）臺北港

臺北港南碼頭離岸風電園區已於 110 年全數完成招商，包含生產區 21 公頃，儲存區 25 公頃，及重件碼頭 220 米，作為水下基礎國產化基地，提供世紀風電公司使用。其中 1 期廠房於 109 年 10 月營運，2、3 期廠房分別於 111 年 3 月及 6 月正式營運，生產套管式水下基礎及單樁式水下基礎，累計至 112 年度上半年度已完成 74 座國產化風機套管式水下基礎。

臺北港南碼頭 2 期造地工程刻正辦理第二階段環評作業，預計 113 年底通過環評，規劃 114 年圍堤動工，116 年開始填土，未來可供離岸風電相關業者使用。

（C）高雄港

高雄港 108 年起提供洲際一期貨櫃中心 A5-A、D 及 E 區土地 5.4 公頃及 75 號碼頭後線 A 及 C 區 2.7 公頃，作為離岸風電相關組件製造商儲放暨組裝基地。另配合政府離岸風電政策，高雄港洲際一期後線 A6 土地，111 年已辦理招商作業，將洲際一期

後線 34 公頃倉儲物流用地，調整作為離岸風電設備產製與組裝區域，並建置 A6 碼頭由華新麗華股份有限公司（18.3 公頃）及洲鉅風電能源股份有限公司（前銘榮元新能源股份有限公司）（15.7 公頃）分別於 111 年 3 月 21 日及 3 月 25 日完成簽約進駐，規劃經營海底電纜與水下基礎設備組裝等業務，協助推動離岸風電國產化政策。

(D) 安平港

安平港 10 號碼頭暨後線場地用於離岸風電水下基礎及基樁之儲存及裝卸，112~114 年已完成招商。安平港 11 號碼頭暨後線場地 111 年 1 月完成招商，刻正辦理興建工程，預計 113 年 1 月供離岸風電開發商使用。

另港務公司已於 112 年 6 月 16 日與海龍公司完成#17 及#18 碼頭暨後線場地招商簽約，預計自 112 年 12 月由海龍公司租用，作為離岸風電及有關工具設備裝卸及儲存之場地。

(E) 布袋港

布袋港作為雲林離岸風場運維基地，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，相關契約續約作業已於 112 年 1 月完成。

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 艘人員運維船 (Crew Transfer Vessel, CTV) 至風場服務累積經驗，與海洋、台電、海能、沃旭、知洋、楊德諾 (JDN) 公司、凡諾德 (Vanoord) 及伯威海事等業者簽訂合約，持續優化作業程序，擴大服務能量，提升市占率與使用率。另港勤公司亦投入運輸駁船提供大型組件海上運輸，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 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。111 年度相關課程發證量達 3,796 張，112 年截至 7 月底止發證量為 2,344 張，110 年及 111 年先後取得越南、日本訓練及顧問服務案，協助當地訓練機構人才培育及顧問服務，成為國內首間跨足海外市場的訓練機構，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」之物件，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共同合資成立「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，111 年已成功取得 5 件運輸作業案，112 年至 7 月底止另已承作 1 件運輸作業案。

(8) 啟動海外事業投資布局

為拓展海外投資業務，港務公司分別於 107 年 5 月於印尼成立「臺印貨櫃倉儲物流股份有限公司」，主要

經營貨櫃堆場業務，及 107 年 10 月與國內航港業者合資成立「台源國際控股股份有限公司」，負責海外事業投資佈局。臺印公司於 111 年 9 月與韓國釜山港灣公社（BPA）轉投資之 PT. PLC 公司簽署合作備忘錄，將一同開拓印尼貨櫃碼頭、堆場及倉儲物流業務；台源公司業於 109 年 10 月於馬來西亞成立「臺馬紅橋貨櫃堆場公司」及 110 年 11 月於印尼成立「台源印尼拖車租賃公司」2 家海外投資公司，並於 112 年 3 月與 BPA 簽署合作意向書，將共同探討東南亞合資事業之可能性。

(9) 推動臺灣港群智慧化發展

因應資通訊、人工智慧、大數據、物聯網等數位科技發展趨勢，港務公司為持續推動智慧港口發展，自 110 年接續辦理「Trans-SMART 2.0+ 升級計畫」，設定「以物聯網結合大數據分析，打造安全、效率、品質、永續兼具的智慧港口」為願景目標，並以「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 111-115 年智慧港口重要專案編列預算總計約 13.78 億元。

A、112 年已完成智慧港口發展重要專案，包含 112 年 5 月完成「高雄港區智慧車流系統-第七貨櫃中心功能模組擴充」上線，提供高雄港第七貨櫃中心之港區聯外路況與管制站即時影像查詢，並持續推動港區關鍵基礎設施導入智慧安防管理設備、臺灣港群智慧能源管理系統建置、戰情平台建置等專案，並優化精進相關智慧港口重要專案，包含港區自動化車道導入 AI 影像辨識設備、持續佈建海氣象監測設備及導入預警功能、港區危險品管理系統優化等專案。

B、港務公司持續推動智慧創新應用及數位轉型獎勵方案，鼓勵港口生態圈相關業者進行數位轉型，每年編列預算總計 4 千萬元，透過實質獎勵補助來協助港區業者導入數位化之創新服務，112 年第 1 季核定 111 年通過初審提案計畫共計 10 案

，包含預約交領櫃系統、櫃場自動化車道建置、冷凍櫃插拔電監控系統、櫃場電力設備監控系統，以及智慧遊艇碼頭泊位管理等項；另 112 年度「航港產業創新應用及數位轉型獎勵方案」已於 112 年 1 月 18 日公告，期共同創造互惠共榮的航港創新產業生態圈。

C、對於創新科技試驗，港務公司公布「智慧港口創新科技試驗場域推動要點」，歡迎資通訊業者依據港口營運管理需求提出智慧化之解決方案，並於轄管港口進行技術測試 (PoC)，後續透過服務驗證 (PoS)、商業驗證 (PoB) 之模式，將相關科技解決方案落地商轉或擴展至臺灣港群應用，112 年截至 7 月共計執行 3 案試驗計畫，包含高雄港旅運中心 3D 視覺化旅客導覽、海洋能發電技術試驗，以及高雄港橋式機貨櫃裝卸作業 AI-OCR 影像辨識等。

D、港務公司為帶動整體航港產業生態圈邁向數位轉型，建立航港產業與資通訊產業溝通平台，112 年 3 月參加「2023 高雄智慧城市展」，以「智慧港口願景館」為主題分享「臺灣港群 Trans-SMART 2.0+ 升級計畫」，發表「2030 智慧港口發展藍圖」，並攜手中華電信公司展出高雄港橋式機貨櫃裝卸作業 AI-OCR 試驗計畫階段性成果，吸引超過 3.5 萬參觀人次。

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

(10) 推動海港自由港區發展

海港自由港區截至 112 年 7 月計有 89 家業者，包括基隆港 8 家、台北港 8 家、臺中港 30 家、高雄港 39 家、安平港 3 家及蘇澳港 1 家投入營運。112 年 1-7 月貨量 206.58 萬噸，較 111 年同期衰退 18.4%；貿

易值 3,441 億元，較 111 年同期成長 30%。

為強化海港自由港區功能，建構港埠成為價值樞紐，規劃及持續推動措施如下：

A、完善自由港區基礎建設

(A) 持續擴增自由港區營運面積：為提升高雄港國際轉口貨物競爭力及國際加油需求，於 111 年 5 月 31 日核可高雄港洲際二期第七貨櫃中心（149.11 公頃）營運許可及 112 年 2 月 13 日油駁基地（9.63 公頃）申設；另為因應倉儲物流業務，亦於 112 年 5 月 18 日核定臺北港物流倉儲區增設物流倉儲區第二-1 期（49.1 公頃）申設，發展國際物流、冷鏈及電商業務，預估 119 年全區營運後可提供 1,500 個就業機會，年產值增加 28.2 億元。

(B) 推動海港門哨智慧化發展：111 年完成 58 條自動化車道導入 AI 自動辨識科技設施（包括基隆 13 條、蘇澳 1 條、臺北 12 條、臺中港 16 條、高雄港 12 條、安平 4 條）。112 年再規劃新增 17 條 AI 功能車道（臺中港 4 條、高雄港 13 條），以提昇人車貨進出港區效率及管制安全。

B、推動委外加工及修理檢驗測試業務

111 年持續輔導操作汽車成車及化學品、新增機械及自行車車架等加工，期利用自由港區優勢，輔導業者帶動國家產業經濟發展。111 年委託加工及修檢測有效案件數為 20 件，相較 110 年增加 2 件。111 年委託加工貨量及貿易值為 5.85 萬噸及 275.75 億元，修檢測貨量及貿易值為 40 公噸及 1.41 億元。

C、持續推動 LME 業務

高雄港作為 LME 遞交港，目前已有 6 家國際大型倉儲業者與自由港區業者合作，並於第 4 貨櫃中

心、洲際貨櫃中心 A5 國際物流區、中島商港區、南星計畫區與前鎮商港區等地設置 19 處 LME 非鐵金屬倉儲處所，111 年非鐵金屬貨量及貿易值為 29.41 萬噸及 517.38 億元。

D、持續推動自由港區制度鬆綁

111 年 8 月 17 日完成「自由貿易港區申請設置辦法」部分修正條文發布，強化自由港區跨區貨物運送安全，並簡化申設計畫變更之行政作業流程；111 年 9 月 26 日與財政部會銜發布「試辦自由貿易港區優良事業認證及便捷措施作業要點」，提供優良事業關務便捷措施。

3、航空運輸

(1) 打造機場優質設施及服務

- A、為打造「東亞最具競爭力機場群」，建構機場多元門戶，民航局依「臺灣地區民用機場 2040 年整體規劃」積極推動各機場軟硬體建設，並持續辦理松山、臺中及高雄機場 2040 年整體規劃，擬訂各機場未來發展藍圖及分期建設方案；因應疫後空運復甦及產業經濟發展，已自 112 年 7 月啟動辦理「臺灣地區民用機場 2045 年整體規劃」，滾動檢討我國機場未來整體發展方向。
- B、發展桃園國際機場成為東亞樞紐機場：持續推動第三航站區建設計畫，主體航廈土建、機電工程已分別於 110 年 6 月、10 月開工，並持續積極趕辦中，預計分階段完成北登機廊廳、航廈主體及南登機廊廳，朝 115 年完工目標努力；另第三跑道建設計畫於 110 年 4 月奉行政院核定，綜合規劃及基本設計作業 112 年 3 月完成，細部設計及監造標 112 年 6 月發包，第一階段工程已於 112 年 7 月決標，112 年 9 月開工，並刻正辦理第二階段工程細部設計作業，於 113 年 10 月取得全部用地後全面展開施工作業，預計 119 年 9 月底前完工。
- C、同步發展臺中、高雄及松山等國際機場
 - (A) 臺中機場：既有航廈整建工程，已於 112 年 7 月完工，機場年容量增加至 369 萬人次；持續辦理新建聯絡滑行道、停機坪滑行道工程，提升空側運作效率，預計 114 年 1 月完工；賡續推動第三航廈建設，朝中部區域航空樞紐之目標發展。長期發展方面，臺中機場 2040 年整體規劃，係擬定中部地區國際航線門戶機場、國內樞紐機場、低成本航空發展基地及航空關聯產業發展核心之發展定位，已於 112 年 5 月陳報行政院，刻由國家發展委員會審議中。

(B) 高雄機場：持續辦理機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程，以及滑行道系統改善等工程，其中滑行道系統改善工程已於112年6月開工，預計115年12月完工；賡續推動國際線空橋汰換工程，預計113年完工；另為進一步提升機場服務效能，積極推動高雄機場新航廈工程，結合捷運、轉運站設施，分2期興建年容量可提升至1,650萬人次之集中式航廈，整體計畫經費約880.8億元；第1期建設計畫於112年2月奉行政院核定，刻正進行基本設計及前置工程發包作業，112年底完成東側停車場統包工程發包，預計於114年展開主體工程施工，第1期建設預定121年完工，完成後將可使航廈國際線年服務容量由609萬人次提升至1,049萬人次，並賡續推動第2期建設。另高雄機場2040年整體規劃，係擬定南部地區國際航線門戶機場、國內航線樞紐機場、新航廈政策及低成本航空發展基地之發展定位，已於112年4月奉行政院核定。

(C) 松山機場：持續辦理停機坪及滑行道等相關道面整建工程，預計112年11月底完工，以強化空側服務水準。松山機場2040年整體規劃，係擬定首都國際商務機場、國內航空運輸服務樞紐發展定位，已於112年7月陳報行政院，刻由國家發展委員會審議中。

D、馬祖機場：112年5月完成南竿機場航廈整修及擴建工程；持續辦理南竿機場設置工程材料攔阻系統統包工程前置作業，預計112年10月公告招標；持續辦理北竿機場停車場改善工程，預計113年3月完工；持續推動北竿機場跑道改善計畫，將北竿機場跑道往南延長至1,500公尺，並增設助導航設施及跑道端安全區，提升為3C類精確儀降跑道，提供ATR-72航機全載重起飛，

並預留未來擴充為 4C 跑道之彈性，同時規劃辦理新航站區擴建，建設計畫經行政院秘書長 111 年 5 月函復原則支持，俟環評通過後再報院；環評審查部分，經前環保署召開專案小組初審會議後，於 112 年 7 月 19 日經環境影響評估委員會會議審查通過，刻正辦理建設計畫修訂作業。

E、其他離島機場：為打造離島當地門戶並滿足旅運需求，持續辦理蘭嶼、綠島、七美及望安等離島機場外觀風貌改造計畫，已結合在地人文風貌，以當地特色設計出機場美學，落實本部「設計美學導入公共建設」之理念，刻正辦理細部設計審查作業，預計 113 年第 1 季開工、115 年完工。另為強化離島空運服務，持續投注資源改善離島機場建設，蘭嶼機場跑道整建工程 111 年 9 月完成南、北工區整建，刻正進行夜間中工區跑道施工，並透過夜間施工、日間提供全跑道起降，維持離島運輸服務機能，預計 113 年 6 月完工。

(2) 持續提升航管服務效能

A、汰換助航及監視設備：為確保臺北飛航情報區（下稱本區）飛航服務水準，在助航設備汰換方面，已啟用花蓮機場 03 跑道及高雄機場 09 跑道儀器降落系統/測距儀（ILS/DME）；啟用臺中機場 18 跑道左右定位臺/測距儀（LOC/DME）；啟用松山機場 10 跑道儀器降落系統/測距儀（ILS/DME）。在監視設備方面，辦理「汰換松山、花蓮及臺東終端航管雷達案」，松山雷達於 112 年 5 月 8 日啟用，臺東雷達於 112 年 5 月 9 日起停機汰換。「新增桃園國際機場第二套場面搜索雷達採購案」及「汰換及新增廣播式自動回報監視系統（ADS-B）及多點定位系統 ADS-B 車載機採購案」，已於 112 年 8 月完成設備架設，接續進行設備信心測試及航管系統融合調校，預計於 112 年底啟用。

B、增設及汰換目視助航燈光、氣象及通信設備：在目視助航燈光方面，112 年已完成「澎湖機場滑

行道邊燈第2迴路採購案」、「汰換馬祖南竿、北竿機場跑道精確進場滑降指示燈採購案」及「汰換金門機場助航燈光設施採購案」決標作業。在氣象設備方面，112年已汰新啟用七美及望安機場自動氣象觀測系統。在通信設備方面，為維護設備妥善率及無線電通訊品質，112年已完成「汰換及新增無線電設備案決標作業」。

(3) 深化飛航安全管理機制

A、強化飛安管理

(A) 完善國家航空安全監理機制：依據國際民航組織(ICAO)全球航空安全計畫訂定「國家航空安全計畫」，規劃我國國家安全監理系統(State Safety Oversight System)及營運安全風險(Operational Safety Risk)之安全強化措施與行動方案，以擬定飛安監理重點工作項目，持續推動基於風險之監理機制。

(B) 強化安全管理系統(SMS)：嚴格監督及查核國籍民用航空運輸業者、普通航空業經營商務專機業者、航空器駕駛員訓練機構及維修廠業者執行SMS之績效。持續督促業者依其飛安及營運現況，訂定合適之安全績效指標及目標(Safety Performance Indicator/Safety Performance Target)，定期彙報達成情況，以利各項風險之監控作業。

B、落實飛安檢查：依民航局航空安全檢查員手冊編訂年度檢查計畫，據以執行相關檢查作業，以確保領有民航局核發之檢定證與營運規範之業者，及持有學、術科檢定合格證書之航空人員，於營運及執業中持續符合相關檢定所須具備之標準。另就實際檢查、飛安相關事件調查等統計分析結果所得之飛安資訊，回饋至檢查計畫內容，以督導落實改善，解決安全關切問題。

C、建立健全航空保安制度並與國際接軌：

- (A) 配合國際民航組織（ICAO）發布第 17 號附約生效，辦理民用航空保安管理辦法、國家民用航空保安計畫、國家民用航空保安訓練計畫等法規與計畫修正，俾使我國民用航空保安作業與國際無縫接軌。
- (B) 執行「交通部民用航空局航空保安品質管制計畫」：按年度預劃表及任務派遣表執行航空保安查核、檢查及測試作業，112 年截至 7 月針對各航空站、飛航服務總臺及各航空公司實施之航空保安查核、檢查及測試共計 21 次，檢查發現之缺失與建議事項均已督導各受檢單位依限改善。
- (C) 落實航空保安管理系統（Security Management System, SeMS）：民航局已將 SeMS 納入國家民用航空保安計畫，並已完成國籍民用航空運輸業以及飛航國際定期航線與包機航空站建置 SeMS，另亦將 SeMS 納入例行航空保安查核及檢查重點項目，以精進航空保安體制。
- (D) 完備航空保安緊急應變機制：民航局已依本部之「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) 配合國際民航組織（ICAO）最新貨物保安政策，民航局推動我國航空貨物全面安檢制度，分階段提升安檢比例，並於 110 年 6 月 1 日達成全面安檢之目標，除能符合

ICAO 最新貨物保安政策與國際接軌外，並持續強化我國航空貨物保安體制。民航局後續亦持續督導航警局落實 X 光機及爆裂物偵檢儀(ETD)使用及精進貨物進倉至完成安檢流程與時間，以確保貨物保安並加強空運貨物運送之效率。

(F) 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，針對經營定期運輸業務之國籍民用航空運輸業，以及於 112 年再將花蓮、金門、臺東、臺南及澎湖等乙等航空站納入實施網路保安檢查，以確保相關網路保安措施之遂行。

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。112 年截至 7 月實施國籍航空公司、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共計 308 次，檢查發現之缺失與建議事項均已督導各受檢單位依限改善。

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，112 年截至 7 月已實施桃園、馬公、金門、嘉義、花蓮、七美、望安等 7 座機場之查核，相關缺失與建議事項，已請各相關單位改善。

F、完備遙控無人機管理

(A) 民用航空法增訂遙控無人機專章已自 109 年 3 月 31 日起施行，為我國遙控無人機

安全管理提供明確法源依據，民航局持續精進無人機相關管理規範，於兼顧飛航操作安全之最高原則下，促進相關產業發展。截至 112 年 8 月 3 日止，全國遙控無人機之註冊數已達 4 萬 1,369 架、核發人員操作證 3 萬 718 張、完成 1,448 件法人團體之作業能力審核，另飛航活動申請許可總數為 1 萬 4,788 件，可合法進行無人機飛航活動。

- (B) 遙控無人機安全管理注重於安全宣導與良好的資訊提供，故民航局自 111 年起每半年與各縣市政府辦理遙控無人機業務座談，會中針對無人機監理現況、趨勢及違規取締等進行交流，由中央與地方共同建構更為緊密的遙控無人機飛航安全網。另為強化遙控無人機行動服務功能，民航局已更新「Drone MAP」APP，使用者可透過 APP 進行飛航活動「報到、報離」作業，並依定期更新發布之圖資系統資訊，得以安全合法飛行。
- (C) 遙控無人機在各領域運用愈來愈廣泛，為協助推動遙控無人機相關應用發展，民航局已因應無人機重量等級及實際操作需求，分門別類調整學科測驗內容，將有助於各類操作人應試準備；另針對無人機朝向大型載人化與微型自動化等趨勢，民航局配合國家政策於嘉義縣設置「無人機檢驗辦公室」，協助業者辦理檢驗業務，並積極參與國際無人機標準研議活動，以建置我國 150 公斤以上大型無人機檢驗標準，使無人機產業發展能與國際接軌；同時規劃導入無人機射頻識別 (Remote ID) 等科技監理機制，以強化空域管理。
- (D) 為避免遙控無人機不當操作影響機場航班起降，各機場已與軍、警、地方政府或相關單位建立區域聯防機制，於機場四周發

現遙控無人機時相互通報聯繫及至現場查處，並依民用航空法規定，協同航空警察局執行違法取締作業。截至 112 年 7 月底，民航局與縣市政府共計公告 4,226 處禁止或限制活動區域，其中民航局公告 77 處，縣市政府公告 4,149 處；相關限制區域均定期檢視其必要性或適度調修範圍，期能在政策上給予遙控無人機合宜的活動空間。桃機公司及民航局持續推動建置桃園、松山、高雄及臺中等機場之遙控無人機防制系統，降低無人機入侵機場對航空器起降之影響，松山機場已於 110 年底完成無人機防制系統硬體設備建置，高雄機場 111 年辦理委外，並已於 112 年 3 月完成偵測系統硬體設備建置，桃園機場 112 年分階段導入防制系統，預計 113 年完成全系統建置，臺中機場（屬軍民合用機場）由軍方納入建置，預計 113 年底完成系統建置。

- G、持續強化對航空站地勤業務及空廚業務之管理：因應嚴重特殊傳染性肺炎（COVID-19）疫情影響，民航局已督請業者針對疫情期間及疫情恢復期應超前佈署相關工作，就員工適職性、人員派工及訓練、地面移機作業等面向加強管理，強化地面作業安全。另該局亦定期派員或以書面方式對相關業者實施查核，檢視落實辦理情形。

（4）空運服務實績

- A、隨著新冠肺炎（COVID-19）疫情趨緩，航空客運需求逐步回升，112 年截至 7 月，我國航空器總起降架次為 24 萬 4,820 架次，較 111 年同期增加 40.06%；總旅客數為 2,798 萬 2,930 人次，較 111 年同期增加 335.79%；總貨運噸數為 125 萬 8,488 公噸，較 111 年同期減少 21.22%。
- B、本部民航局持續針對蘭嶼、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，112年上半年該等航線共載運8.6萬人次，相較111年同期疫情時之7.5萬人次增加14.6%，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。

(5) 落實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，刻持續施工中，並已於112年7月20、21日辦竣3場次「桃園航空城機場園區特定區區段徵收案」安置住宅配售說明會；刻持續辦理桃園航空城機場園區特定區用地取得作業，截至112年7月底止，優先搬遷地區建物約414棟，皆已辦竣會勘並核定發放自拆獎勵金，或已依法強制拆除並點交予施工單位，拆除建物比例已達100%；其他搬遷地區建物約4,007棟，已收受自拆申請案件約2,989棟，申請自動拆遷比例已超過7成，為協助居民重建及鼓勵未搬遷戶儘速搬遷，已請本部民航局會同桃園市政府研擬加發20%重建補助及第3階段自願優先搬遷獎勵措施，加速用地取得作業。另與桃園市政府共同舉辦「桃園航空城機場園區特定區區段徵收案」安置土地抽籤暨配地作業，已於112年4月28日辦竣四階段抽籤暨分配作業，總配出面積約27.55公頃。

B、開發建設：第三航站區建設計畫，主體航廈土建、機電工程已分別於110年6月、10月開工，並持續積極趕辦中，另辦公大樓工程於112年3月開工、旅客運輸系統，預計於112年第4季完成招標，全案預計於115年完成。第三跑道建設計畫書已於110年4月核定，基本設計作業112年3月完成，細部設計及監造標112年6月發包，第一階段工程已於112年7月決標，預定113年11月全區動工，119年9月底前完工。

(6) 推動桃園航空自由港區發展

空港自由港區截至 112 年 7 月計有 29 家業者，貨量 1.6 萬噸，較 111 年同期減少 12%；貿易值 8,145 億元，較 111 年同期成長 22%。為強化空港自由港區功能，規劃及持續推動措施如下：

A、完善自由港區基礎建設

(A) 持續擴增自由港區營運面積：桃園航空自由港區面積 32.35 公頃，委託遠雄公司興建及營運，已開發面積約 30.5 公頃，包括航空貨運站、6 棟增值廠房、DHL、冷鏈物流及近鐵物流中心，其中 4 棟增值廠房（C、D、E、F 棟）於 112 年 7 月 12 日啟用，可提供 25 家物流增值及電子零組件製造產業進駐發展，增值廠房全面出租可爭取 25 家港區事業進駐、提供 5,000 個就業機會，及創造年產值 1.5 兆元商機，其餘興建中之快遞倉擴建及 H 棟增值廠房訂於 114 年完成，將可提供國際物流、電子及半導體等產業進駐，有利帶動航空貨運發展。

(B) 推動空港門哨智慧化發展：為強化空港人車貨入出管制安全並提升效率，亦於 112 年 6 月完成桃園航空自由港區 4 號自動化門哨系統及人臉辨識系統。

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，除持續輔導半導體機台及電子零組件等委外加工外，並新增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。111 年委託加工及修檢測有效案件數 19 件，相較 110 年增加 2 件。111 年委託加工貨量及貿易值為 0.53 萬噸及 556.46 億元。111 年修檢測貨量及貿易值為 59 公噸及 36.58 億元。

C、推動桃園第二期自由港區開發計畫：刻辦理桃園第二期自由港區環境評估與綜合規劃作業，針對桃園第二期自由港區 74 公頃土地進行開發準備工作，朝國際物流配銷、加值、檢測維修、生物科技及冷鏈等方向發展。

(7) 拓展國際航網及穩健有序恢復兩岸航點

目前我國已與 57 個國家或地區簽署雙邊通航協定，已建立直達航網計有 31 個國家地區、客運航線 140 條、貨運航線 103 條，合計 243 條航線，可連接全球 109 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。依據大陸委員會於 112 年 3 月 9 日公布「恢復兩岸空運客運航點之規劃」，在既有北京、上海（浦東、虹橋）、成都及廈門等 5 航點持續執行及疫情風險可控下，自 3 月 10 日起恢復深圳、廣州、南京、重慶、杭州、福州、青島、武漢、寧波、鄭州等 10 個定期航班航點；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，得申請飛航包機，計有瀋陽等 13 個航點，並自 3 月 18 日起實施。

(8) 推動綠色環保機場

為落實綠色機場政策，桃園國際機場及高雄國際機場積極參與國際機場協會（ACI）舉辦之機場碳認證計畫（Airport Carbon Accreditation, ACA），均獲得第三等級-減碳最佳化之認證，成為亞太區少數獲取殊榮之機場。另為配合政府推動綠能政策，促進機場能源多元化，已於澎湖、臺中、臺南、高雄、花蓮與臺東機場之場站屋頂，以及總臺苗栗地區助導航設施之地面可利用空間設置太陽能發電設施，總計每年約可產生 494.7 萬度電，減少二氧化碳排放量約 2,624 公噸。其中臺東機場 112 年 4 月完成地面型太陽光電設置，每年約可產生 9.86 萬度電，減少二氧化碳排放量約 50.19 公噸。

(9) 機場智慧化服務

為推動桃園機場朝智慧機場發展，桃機公司持續進行各項概念驗證（POC），以蒐集後續推動之建議與評測指標、營運模式、民間科技產業或團體合作方式等資訊，因應提升機場數位轉型作業參考。持續優化「機場數位資訊整合平臺」（Airport Digital Integration Platform, ADIP），整合桃園機場內外部系統，支援使用者快速且直覺地獲取準確之重要數據用以做支援決策之參考，112年新增利用ADIP蒐集的資料搭配AI技術，輔助機場公司空側及陸側營運，以提升旅客服務滿意度。

（二）施政規劃重點

1、營造優質海運經營環境，積極與國際接軌

- （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，111年於APEC海運專家小組首次申請基金補助概念文件計畫，獲運輸工作小組核可，並經預算管理委員會通過；112年7月邀集APEC各經濟體來臺，舉辦APEC韌性及永續郵輪產業論壇。同時為積極推動疫後我國郵輪產業發展，於111年9月13日舉辦「2022後疫情時代郵輪產業振興復甦國際論壇」，澳洲、日本及韓國等國內、外郵輪相關代表約200人共襄盛舉，所得結論做為我國超前部署疫後國際郵輪旅客觀光之政策參考。後續仍將促進國際合作及交流，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) 為優化離島海運交通，協助澎湖縣政府、連江縣政府及屏東縣政府提出澎湖島際交通船汰舊換新計畫、購建新臺馬輪計畫及東琉線鋁合金公營客船新建計畫，上開建造計畫於109年均由各縣府完成新船購建採購案決標，賡續辦理新船建造，自110年底陸續交船，截至112年9月底已有客貨船3艘及載客小船3艘投入營運。澎湖縣之交通船「望安之星」於112年2月23日已完工交船；另航港局推動澎湖輪營運及建造於110年4月6日獲行政院核定，6月29日與營運商完成簽約作業，並於112年8月9日完工交船，於9月初開始營運。
- (3) 持續擴充「航港發展資料庫與大數據預測分析平臺」資料及進行資料庫網頁改版，透過系統化歸納整合國內重要航港與物流相關資源，並建置會員機制，透過訂閱及分享建立與使用者的互動機制，有效提升使用滿意度。另應用先進科技，規劃船舶運能與航線變化等預測分析，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。舉辦「航港大數據創意應用競賽」，積極推廣並鼓勵大學院校學生、航港相關業者及對航港領域感興趣之民眾參與，進行航港相關應用及創意發想。
- (4) 配合國際衛星輔助搜救組織（下稱 Cospas-Sarsat）發展新一代中軌道衛星輔助搜救系統（下稱 MEOSAR），於107年底完成衛星地面接收站（下稱 MEOLUT）及臺北任務管制中心（下稱 TAMCC）軟硬體建置。MEOLUT 於108年11月通過 Cospas-Sarsat 審查；TAMCC 驗測報告於111年11月16日通過 Cospas-Sarsat 第67次理事會議審查，全世界計有6大資料配送區域，我國屬西北太平洋區（下稱 NWPDDR），上層結點為日本，其下成員有臺灣、韓國、中國、香港、越南，我國為 NWPDDR 中第1位通過驗測國家。可提供我國獲得更快速、精確之船舶、航空器或個人在遇險時所發出之警訊定位資料，有效縮短搜救時間及提升搜救效率，另藉由 MEOSAR 系統亦可透過國際合作模式建立良好的搜救互助機制，確保海空運輸的安全。

2、強化港埠建設及營運設施，鞏固國際商港競爭力

- (1) 為發展離岸風電產業業務，港務公司前已於臺北港完成南碼頭區土地及 S09 重件碼頭興建；臺中港完成新（改）建 6 座重件碼頭，刻正辦理 37、38 號碼頭興建工程以及南填方區工程，供第三階段風場開發使用，預計於 114 年底完工；另於安平港興建 11 號碼頭、高雄港興建 A6 碼頭，分別預計於 112 及 113 年底完工，未來供離岸風電業者使用。
- (2) 為拓增港埠營運發展空間，臺北港刻正辦理 S04、S05 碼頭興建及公共設施工程，預計於 114 年起陸續完成後，朝智慧車輛及綠能產業發展；臺中港南填方區工程預計於 116 年 2 月完工，可擴大提供離岸風電產業所需作業場域；高雄港則將前鎮商港區石化油品儲槽陸續搬遷至遠離市區之洲際商港區，112 年起逐步啟用新油品儲槽，同時將逸散性大宗散貨裝卸作業進行遷移，透過港區使用機能調整，提升港口整體營運效能；另布袋港 A3-A5 專用區基礎設施工程 112 年 5 月開工，預計 113 年 2 月完工，以提升港埠服務品質。
- (3) 為推動各港旅運及水岸觀光發展，港務公司已完成基隆港西 2、西 3 倉庫整修及再造工程，打造整體國門形象提升旅運機能與多元服務；配合高雄市政府亞洲新灣區政策，辦理高雄港蓬萊港區倉庫整建及基礎設施改善工程，並與市政府合作推動愛河灣遊艇碼頭 B 區招商相關作業；續辦臺中港辦理 20A、20B 遊艇碼頭、安平港月牙灣開發、蘇澳港旅運中心新建，以及花蓮港東海岸文創倉庫市集相關投資招商，以帶動港區水岸觀光遊憩發展。
- (4) 港務公司持續推動港口轉型與升級，續以「Trans-SMART 2.0⁺ 升級計畫」之「作業安全」、「營運效率」、「服務品質」、「永續發展」四大核心，於 112 年持續推動智慧港口發展之重要專案包含「港區自動化車道 AI 辨識建置」、「高雄港區智慧車流系統完成上線」、「港區關鍵基礎設施智慧監控管理」、「海氣象及應變即時系統優化」、「3D 智慧營運管理圖台完成上線」、「智慧能源管理系統」、「智慧商情平台」、「營運戰

情中心」等案，勾勒智慧港口 2030 年發展願景。

- (5) 港務公司為落實公司治理及提升企業永續發展，推動環境、社會及公司治理等三大面向之永續規劃工作，於 112 年成立永續發展推動辦公室，完善 ESG 公司治理架構，以逐步接軌聯合國所公布 2030 年全球永續發展目標 (SDGS)，並透過減碳、強化韌性基礎，提供穩健服務，亦提升員工照顧與社區關懷，達到人與環境、港口與社會平衡發展，落實企業永續。

3、打造東亞最具競爭力機場群，強化飛安監理效能

- (1) 延續「臺灣地區民用機場 2040 年整體規劃」方向，穩健布局我國機場規劃，策定未來發展願景，持續推動各機場建設，並因應疫後空運復甦，啟動辦理「臺灣地區民用機場 2045 年整體規劃」，持續滾動檢討研訂我國機場未來發展方向；另為建設桃園國際機場成為東亞樞紐機場，持續推動桃園航空城核心計畫以取得機場擴建所需用地；另同時持續優化各機場軟硬體、助導航設施及飛航服務。
- (2) 持續確保飛安監理效能，以符合國際飛安評鑑標準及國家民用航空安全計畫所訂之安全目標，並根據國際民航組織 (ICAO) 全球航空安全計畫，訂定我國國家航空安全計畫，擬定策略及方法，並律定各項安全強化措施及行動方案，以降低營運風險並強化飛安監理能力。另因應遙控無人機技術不斷提升且各類領域之運用愈趨廣泛，針對使用遙控無人機從事新型態且複雜之應用，持續參考國際作法以制定適合國內發展之規範及推動建置桃園、松山、高雄及臺中等機場之「遙控無人機防制系統」，使國內遙控無人機產業發展及機場四周違法無人機活動之防制與國際接軌。

4、協助郵輪產業復甦，行銷跳島郵輪旅遊

- (1) 為吸引國際郵輪航商安排來臺靠泊觀光，觀光署已就「交通部觀光局推動來臺空海聯營旅遊獎助要點」、「交通部觀光局推動境外郵輪來臺獎助要點」，延長申請期限至 114 年 12 月 31 日，臺灣港務公司並提供

112年及113年國際郵輪靠泊臺灣港口之碼頭碇泊費全免及旅客服務費優惠等措施，以鼓勵業者規劃臺灣航程。112年郵輪預報來臺共289艘次，含增靠澎湖港部分，共預報329艘次，高雄港、基隆港及花蓮港已於112年3月分別迎來疫後首艘郵輪靠泊；另基隆港部分可達60艘次、搭載人次約14.5萬，高雄港可達104艘次、搭載人次約14.9萬，基隆、高雄雙母港已儼然成形，可望逐漸恢復至疫情前水準。

- (2) 馬祖、金門及澎湖等離島皆是極具觀光吸引力的景點，搭配逐漸完備的相關港埠設施，為推廣郵輪跳島航線，航港局已訂定「交通部航港局推動跳島航線獎助要點」，獎助期間至112年12月31日止，以鼓勵郵輪至臺灣進行跳島試航活動；另航港局推動籌組亞洲跳島郵輪聯盟，於112年2月17日與韓國、菲律賓等簽署合作意向書，透過聯盟組織成員合作與交流，結合國際力量共同行銷，促成亞洲跳島遊輪航線，加速疫後郵輪產業復甦。

貳、郵政部門

一、重要施政措施及成果

(一) 112年度管制計畫執行情形

1、購建郵政局所計畫（110-113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，112年度規劃並辦理購置房地4處及興建局屋25處，實際辦理購置房地4處（截至112年7月底止，蒐集資料1處、辦理採購作業2處、完成驗收作業1處）、辦理興建局屋25處（截至112年7月底止，含辦理委託技術服務或統包作業8處、規劃設計作業2處、都市更新及都市設計審議作業3處、施工11處、竣工1處）；經費分配數6.49億元，執行數6.66億元，執行率102.62%。

2、郵政物流園區（機場捷運A7站）建置計畫（103-113年）

(1) 為推動「智慧物流」及邁向「數位轉型」，爰建置郵政物流園區包含物流中心、北臺灣郵件作業中心、資訊中心及營運中心。112年度規劃興建局屋3處、購置機器設備2處；截至112年7月底經費分配數9.38億元，執行數13.91億元，執行率148.29%，各項工程辦理情形如下：

A、興建局屋辦理情形如下：

(A) 北臺灣郵件作業中心及營運中心：截至112年7月底止，施工實際進度85.55%，目前進行營運中心1~3樓門廳牆面石材安裝，內部隔間牆油漆批土及金屬門框安裝施工，7F-12F風門安裝、燈具及給排水幹管佈線作業，RF FRP水箱組裝；作業中心鋁帷幕外牆及門窗玻璃矽膠安裝施工，#7~#9服務核電梯安裝，6F給水管配管，B1F-B2F電氣室匯流安裝，6F消防栓箱配管，戶外景觀排水溝結構施工。

(B) 資訊中心：截至112年7月底止，施工實際進度93.24%，目前進行結構體及裝修

工程，給排水、電力、空調、消防及電信配管配線工程，1F-4F 中央監控配管及盤體安裝施工。

B、購置機器設備辦理情形如下：

(A) 機械及資訊設備：物流設備採購案廠商已於 112 年 7 月 14 日完成設備生產製造並送抵現場，於到貨驗收合格後進行安裝。

(B) 交通及運輸設備：分揀設備採購案已於 112 年 4 月 1 日開始進行生產製造；輸送設備採購案已於 112 年 7 月 21 日開始生產製造。

(2) 郵政物流園區建置案於 108 年 7 月 30 日啟動廉政平臺機制，並定期召開會議檢視及檢討辦理情形，重點在以預防角度出發，藉由跨域整合橫向聯繫，並透過資訊公開透明，建立優質公務環境，維護採購作業公開公平公正，並加速工及採購案效能。

(3) 郵政物流園區之道路、公園綠地、兒童遊戲場等公共設施均已完工；資訊中心預計於 112 年 11 月竣工，北臺灣郵件作業中心及營運中心預計 113 年 5 月竣工。

(二) 開辦新種業務及加強便民措施

1、與各國郵政合作國際 e 小包業務

「跨境電商」已成為新世代的產業火車頭，為因應網路消費世代需求及電子商務發展，自 106 年 4 月 1 日起迄 112 年 7 月底止，已與日本、新加坡、越南、泰國、菲律賓、韓國、印尼、德國、馬來西亞、法國、英國、以色列、挪威、波蘭、丹麥、紐西蘭、加拿大、澳大利亞、荷蘭、香港、立陶宛及俄羅斯等 22 國郵政合作開辦國際 e 小包 (ePacket)，開發經濟型郵資，並可於網路追蹤郵件遞送狀態，提供民眾交寄小型輕件物品，並提供臺灣企業拓展全球跨境電子商務市場物流之新選擇。

2、預先傳送郵件資訊至寄達國海關，以加速郵包通關時程

配合貿易便捷化之要求，通關速度與貨物安全儼然成為國

際物流重視的議題，爰與關務署研議郵包進出口電子化通關政策，利用電子文件訊息交換(EDI)預告郵件抵達之內容物、郵政名稱、收件人姓名地址、郵件重量以及品項之貨幣現值等資訊，有助於寄達國海關預先取得郵包內容物資訊進行風險評估，加速郵包通關流程。中華郵政公司已於108年6月5日成功加入國際多邊海關資料電子交換協定，截至112年7月底止，會員已達137國，將來可透過本協定，與各郵政會員互換預報關資料，以確保資料有效利用及郵件安全遞送。另於「EZPost線上交寄」建置國際郵件電子通關資訊服務，俾利民眾預先於網站輸入郵件資料並列印發遞單以傳送電子通關資訊(ITMATT)，於107年8月提供國際快捷郵件服務，108年7月及10月新增國際e小包及國際包裹郵件服務，109年12月新增國際掛號函件網路交寄服務，111年5月新增國際平常小包服務。

3、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)共用平台」，與各支付業者合作，提供民眾可使用街口支付、一卡通Money、支付連、橘子支付、歐付寶、愛金卡、悠遊付、全支付及全盈支付等帳戶設定連結本人郵政儲金帳戶，使行動支付交易更為便捷，並將持續與各支付業者合作，共同促進我國電子支付之發展；截至112年7月底止，合作電子支付業者計9家，使用人數共計115萬1,793戶，交易筆數約計3,838萬餘筆，交易金額約1,129.99億元。

4、為因應電子商務蓬勃發展，參加財金公司跨境電子支付服務平台與大陸支付寶合作提供兩岸民眾安全便利之跨境支付服務，自106年8月14日正式營運，截至112年7月底止，交易筆數約計107萬餘筆；交易金額約26.91億元。

5、開辦實體ATM無卡提款業務

本項業務自105年12月16日開辦「局內ATM無卡提款」，106年10月12日開辦「跨行ATM無卡提款」，民眾透過行動設備取得提款序號，並於ATM端輸入提款序號及無卡提款密碼，即可於中華郵政公司或其他銀行之ATM提領現金，截至112年7月底止，申請戶數共計32萬9,180戶，交易金額約78.81億元。

6、開辦「郵政 HCE 手機 VISA 卡」業務

本業務自 106 年 12 月 29 日起開辦，透過「台灣 Pay 行動支付 APP」，提供郵政 VISA 金融卡持卡人以智慧型手機下載完成註冊，即可將郵政 VISA 金融卡卡號轉換為「HCE 手機 VISA 卡」，於全臺及世界各地設有感應式刷卡機的 VISA 實體商店購物消費，亦可於貼有「VISA」標誌 QR Code 之實體或網路特店掃碼購物。截至 112 年 7 月底止，有效卡數為 28 萬 8,540 張，交易筆數約計 32 萬餘筆，交易金額約 4.86 億元。

7、郵政自動櫃員機提供跨行存款服務，提升自動化設備功能及使用率

為完善郵政自動櫃員機存款業務功能，自 111 年 12 月 22 日起，提供客戶持郵政金融卡或各銀行金融卡，於具現金存款功能之郵政自動櫃員機插卡驗證，得以現金存入本人或他人之郵局或銀行帳戶。截至 112 年 7 月底止，交易筆數約計 21 萬 6,716 筆，交易金額 30.93 億元。

8、透過「台灣 Pay 行動支付」APP，開辦「郵政金融卡雲支付」業務

本業務自 108 年 3 月 20 日起試辦，透過「台灣 Pay 行動支付 APP」，提供郵政 VISA 金融卡或晶片金融卡持卡人以智慧型手機下載完成註冊，即可將金融卡局帳號轉換為「金融卡雲支付」，持卡人得於存簿帳戶可用結存金額內，進行轉帳、購物、提款及繳費（稅），進行感應刷卡或掃碼付款交易，亦可於具有「台灣 Pay」付款方式之網路特店進行掃碼購物。截至 112 年 7 月底止，有效卡數為 102 萬 5,790 張，交易筆數約計 5,854 萬餘筆，交易金額 2,214.91 億元。

9、持續開發壽險新商品，貼近保戶投保需求

自 112 年 6 月 1 日起發售「郵政簡易人壽好利旺利率變動型保險」，提供國人多元商品選擇，並協助國人強化保險保障，截至 112 年 7 月底止，有效契約件數共 108 件，保額約 0.2 億元。

10、開辦網路投保業務

(1) 因應金融科技發展與後疫情時代非接觸式消費趨勢，積極推動數位金融服務，已於 111 年 3 月 21 日開辦郵政壽險網路投保業務，發售「郵政簡易人壽 e68 定期壽險」，提供即時便捷的投保管道，滿足網路族群投保需求及優化服務體驗。

(2) 自 111 年 11 月 1 日起發售「郵政簡易人壽郵 e 靠保險」，增加網路投保業務多元選擇性。

(三) 建置「新一代支局系統」，全面改造支局服務客戶之連線作業系統，以改善運作及提升效能

由現行主從式 (Client/Server) 連線系統架構，改建為具高效能、高可用性、高延展性、高安全性 Web Based 架構之支局連線作業系統，藉由端末主控機虛擬化以及資料庫集中化，便利系統管理、備援與監控，降低營運中斷之風險，提供快速佈署之系統環境，並優化交易功能及改善操作介面，強化對營業單位日常作業之支援，已於 110 年 9 月完成建置，並於 111 年 7 月擇定先導局啟用，截至 112 年 7 月底止，已陸續推廣至 122 家先導局上線啟用。

(四) 發行集郵票 (商) 品，舉辦集郵推廣活動，提升集郵風氣

1、發行「國民法官新制實施紀念郵票小全張」並舉辦發行典禮

國民法官制度於 112 年 1 月 1 日正式施行，為我國司法史上首次由國民與職業法官共同審判的制度，深具時代意義，為誌紀念，發行小全張 1 張，內含面值 28 元郵票 1 枚，於同日假臺灣臺北地方法院寶慶院區國民法官法庭舉辦國民法官新制實施啟動儀式暨「國民法官新制實施紀念郵票小全張」發行典禮，並設置臨時郵局，提供銷蓋臨時郵局戳服務，供雅好集郵人士及民眾收藏。

2、發行「李前總統登輝先生百年誕辰紀念郵票小全張」

李前總統登輝先生生於民國 12 年 1 月 15 日，109 年 7 月 30 日辭世，112 年 1 月 15 日適逢李前總統百年誕辰，為感念這位臺灣首任民選總統，於 1 月 13 日發行小全張 1 張，內含面值 28 元郵票 1 枚。

3、發行「注音符號郵票 (第 1 輯)」

於 112 年 8 月 11 日發售。

8、發售「大龍獻瑞金銀鑄錠系列商品」

本系列商品以我國第一套郵票—大龍票為主題，採面值參分銀圖案，歷史意義非凡。委請中央造幣廠承鑄，以細膩的雕刻呈現，輔以典藏包裝盒、專屬提袋及經中央造幣廠簽署並加印限量序號之精美說明卡，於 112 年 8 月 11 日發售。

9、發售「清郎世寧聚瑞圖黃金畫」

以國立故宮博物院典藏之「清郎世寧聚瑞圖」結合郵票製作黃金複製畫，完美呈現黃金畫與郵票之美，可供擺設或掛飾，搭配精緻典雅的包裝盒，送禮自用皆宜，於 112 年 8 月 11 日發售。

10、舉辦「臺北 2023 第 39 屆亞洲國際郵展」

郵票是國家的名片，為拓展國民外交、提振集郵風氣，擴大與各國集郵界的交流，提升在國際郵壇地位及能見度，於 112 年 8 月 11 日至 15 日假臺北世界貿易中心展覽一館辦理「臺北 2023 第 39 屆亞洲國際郵展」，參展品 1,050 框，設置 89 個攤位。展場布置以臺灣人文、藝術、歷史為設計主軸，配合臺灣意象及郵展紀念郵票主題，運用科技、數位多媒體，建置互動體驗館，並依每日主題發行郵票與規劃活動，呈現屬於臺灣的故事，以方寸郵票，串接國際友誼，並觀摩各國郵政集郵業務推廣策略。

11、郵政博物館郵、特展活動

辦理多元、精緻郵票展覽，以吸引民眾入館欣賞郵票藝文之美。截至 112 年 7 月止，共辦理「衣態萬千—服飾郵票特展」、「記疫郵新 2.0：COVID-19 防疫郵票特展」、「這一片番薯地—豐饒之美特展」及「植感生活—植物郵票與押花特展」等 4 項展覽，共計 5 萬 9,429 人次參觀。

(五) 提升服務品質

- 1、截至 112 年 7 月底止，全臺設有 1,297 間郵局營業，延時營業郵局有 328 處，星期六營業郵局有 280 處，星期日營業郵局有 1 處，郵政代辦所 446 處，郵票代售處 275 處。另辦理國際匯兌郵局 259 局、外幣現鈔及旅行支票買賣郵

局 287 局。

- 2、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 112 年 7 月底止，已啟用「線上取號」服務郵局有 1,049 局，縮短顧客實際等候時間；並自 109 年 6 月 18 日起於「線上取號」服務增加客戶選取各局頁面主動顯示「目前叫號」及「等候人數」資訊。
- 3、中華郵政公司為配合政府推動「全民共享普發現金」措施，提供民眾登記入帳、直撥入帳、ATM 領現及郵局領現等多元領取管道。累計至 112 年 7 月底止，透過郵局各管道領現人數已逾 995 萬人。
- 4、中華郵政公司為提供完善之金融服務，於行動郵局 APP 新增個人帳務分析、自訂推播提醒、結清銷戶、英文版及數位 VISA 卡等多種態樣之數位化服務。
- 5、強化保險理賠給付服務

為強化保戶服務，自 110 年 12 月 15 日起，新增「死亡理賠保險金轉存受益人存簿儲金帳戶」作業，凡主約受益人僅 1 人，且有郵局存簿儲金帳戶者，並符合理賠轉帳給付條件者，申請死亡理賠金相關資料經審核確定後，理賠保險金自動轉存至受益人存簿帳戶，並寄發通知書及簡訊（有留存手機號碼者）予受益人，保戶免再次臨櫃辦理領款作業，改善作業流程並加速理賠保險金給付時效。

6、繳費證明服務

每年定期通報國稅局郵政壽險保戶前一年度之繳納保險費資料，保戶不論以網路、二維條碼或人工方式申報綜合所得稅採列舉扣除額時，均可應用擷取資料，免附紙本繳費證明單，保戶如仍需相關資料亦可臨櫃或於網路郵局申請補發。

7、提升查詢保單核發進度便利性

為提升服務品質，持續優化保單核發進度查詢功能，保戶可透過行動郵局 APP 查詢保單寄發日期及郵件掛號追蹤碼等相關資訊，便利又安心。

8、增加契約滿期金辦理方式

為提升保戶便利性，自 111 年 4 月 15 日起，壽險契約滿期保險金轉帳給付作業，新增郵寄、傳真等方式辦理，凡符合申辦條件者，申請滿期保險金相關資料經檢視無誤後，滿期保險金自動轉存至受益人存簿帳戶，並寄發通知書或電子郵件予受益人。

9、新增「保全/理賠聯盟鏈」及「保險理賠醫起通」服務

為縮短保戶办理流程之等待期，自 111 年 6 月 30 日起，新增「保全/理賠聯盟鏈」及「保險理賠醫起通」轉收家服務，並於 111 年 9 月 30 日起新增首家服務，保戶得於中華郵政公司網頁辦理契約要保人資料變更或理賠申請後，同意透過「保險科技運用共享平台」轉送相關資料予其他保險公司後一併辦理，大幅降低申請所需之時間成本。

(六) 防疫紓困

1、防疫紓困，關懷保戶

(1) 放寬理賠措施：日額型住院醫療保險之被保險人，因新冠肺炎入住「負壓隔離病房」者，從寬比照加護病房住院予以理賠；確診新冠肺炎者因醫院滿載而入住防疫旅館或檢疫所，可申請住院保險金。截至 112 年 7 月底止，因新冠肺炎住院之郵政壽險保戶共計 8 人，理賠件數 8 件，理賠給付金額總計 17 萬 9,500 元；因新冠肺炎身故之郵政壽險保戶共計 593 人，理賠件數 712 件，理賠給付金額總計 3 億 7,785 萬 7,871 元。

(2) 寬延繳納保險費：經確認罹患新冠肺炎之保戶及非自願性失業者，得個別檢具證明文件，申請於寬限期間屆滿（自保險費當期繳費日起算 3 個月），再給予 3 個月延長繳納保險費之寬限期間。

(3) 新增之保單借款免息：經確認罹患新冠肺炎之保戶及非自願性失業者，自事件發生日起 3 個月內，得個別檢具證明文件，申請新增之保單借款免息 3 個月。

2、郵政壽險保單借款紓困方案

依據壽險公會 110 年 11 月 17 日函報保險局之「人壽保險業針對經濟弱勢保戶提供保單借款優惠利率方案」，於每年第 1 季常態性辦理郵政壽險保單紓困借款；112 年度提供經濟弱勢及生活困難需要紓困之保戶，保單借款優惠利率 1.28% 專案借款方案，優惠期間 3 年，本專案申請截止日為 112 年 3 月 31 日，專案期間撥貸金額共計 382 萬 4,700 元。

(七) 加強兩岸郵政業務交流合作

- 1、為滿足兩岸商貿物件、跨境網購及民生用品郵寄需求，101 年起陸續開辦兩岸郵政速遞（快捷）郵件服務、兩岸「郵政 e 小包」業務及兩岸郵政速遞（快捷）-「商旅包」服務，讓民眾有更多元、更實惠的郵遞選擇，廣受民眾歡迎與使用。
- 2、兩岸郵政自 97 年直接通郵以來，至 112 年底屆滿 15 週年，過去每年皆由我方以「財團法人台灣郵政協會」與陸方「海峽兩岸郵政交流協會」為名義，就業務合作進行雙向業務交流與檢討（含人員互訪），辦理「兩岸郵政發展研討會」及「兩岸珍郵特展」。惟 109 年起迄 112 年 7 月底止，因受疫情影響，業務循往例辦理，雙方郵政同仁則暫緩實質性互訪交流，俟疫情和緩安全後再議，必要時改以電話或傳真方式，就業務合作與爭議事項進行溝通與排解，俾提供兩岸民眾更優質便利之郵政服務，共同致力於郵政永續發展。

(八) 運用資訊科技，強化資訊安全，提供便民服務

- 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，截至 112 年 7 月底止，i 郵箱取寄件數約 268 萬件。
- 2、因應金管會金融科技發展策略無現金社會之發展潮流、持續擴展多元行動支付通路及順應疫情時代降低接觸感染風險，中華郵政公司與 Google 國際公司合作，自 112 年 2 月 14 日起提供民眾使用 Google Pay 綁定郵政 VISA 金

融卡，可使用手機於實體特約商店感應購物或於網路線上購物。

- 3、為提供儲戶更多元的個人化金融服務體驗，中華郵政公司自 112 年 5 月 9 日起與臺灣集中保管結算所股份有限公司合作，民眾可透過「集保 e 手掌握」APP 查詢郵政存簿儲金帳戶資料，並可於該 APP 上查詢其他銀行帳戶、證券及基金相關資訊，滿足儲戶一次綜覽跨資產資料之需求，提升管理帳戶便利性。
- 4、為提供便捷支付服務及響應國際 ESG 全球永續發展趨勢，中華郵政公司自 112 年 7 月 21 日起推出無實體卡片之郵政數位 VISA 金融卡，郵政晶片金融卡成年持卡人可透過行動郵局 APP 申辦，即可於網路商店消費，或綁定支付錢包至實體店家以感應或掃碼方式付款。
- 5、為貼近年輕族群，與時俱進，自 103 年 4 月 29 日加入 LINE 官方帳號，並設計 19 波貼圖供廣大用戶間相互傳遞、廣泛傳播，藉由 LINE 強連結 (Strong Tie) 社群功能，推動業務行銷。截至 112 年 7 月底止，LINE 官方帳號好友數逾 1,158 萬 9,705 人次，貼圖轉載數逾 8.23 億次；並利用 LINE 官方帳號發布各類業務訊息 2,414 則，舉辦 on air 活動 83 次，線上活動 22 次。
- 6、建置「行動投保」服務作業，隨著行動裝置更加普及便利，金融數位化、網路化、行動化將是未來趨勢，客戶所需之金融服務轉向追求更快速、更即時，不受時間、空間限制之線上服務，107 年 7 月 25 日啟用以行動裝置招攬保險的「行動投保」服務項目，提供客戶更優質多元之壽險投保服務，截至 112 年 7 月底止，投保件數共計 1 萬 8,313 件。
- 7、建置「業務資訊公開說明文件數位化設備」，配合節能減碳政策，於各支局營業廳配發精簡型電腦供客戶查閱中華郵政公司網站最新郵務、儲匯、壽險、集郵及電子商務相關公告資訊及業務說明文件，大幅節省人工紙本印製作業，減少資源浪費，已於 111 年 12 月完成建置。
- 8、「郵政博物館數位典藏系統」提供前臺數位典藏品線上查詢、展示功能及後臺典藏品管理功能，並串聯整合多媒體資源，以完整呈現典藏品的性質與特性，達到保存文化資

產之目的，讓博物館典藏文物資料內容完整保存與妥善管理。本系統業於 111 年 3 月 21 日啟用，同時連結於行動郵局 APP「更多服務」項下，方便民眾查找。截至 112 年 7 月底止，已上線信箱筒等 11 類 199 件典藏品及「真善美-方寸間的女性形象特展」、「翩翩飛羽-映像·郵票特展」2 部線上展，供民眾線上瀏覽。

- 9、因應金融監督管理委員會發布「金融資安行動方案 2.0」，強化金融業資安防護能力，中華郵政公司已於 112 年 8 月 23 日加入金融資安聯防監控中心 (F-SOC) 以增進資安聯防運作效果，並預計於 112 年 12 月 31 日前進行辦理入侵與攻擊模擬 (BAS) 演練，以檢驗資安監控及防禦部署之有效性。
- 10、因應金管會保險局綠色金融政策，111 年 12 月 27 日推出「電子保單存證」服務，推行保單無紙化作業，建置「電子保單管理系統」，減少紙張用量，節能環保，落實企業永續經營精神，提升公司企業形象，並串接壽險公會保險科技運用共享平台，提供保戶簽收與下載經第三方認證之電子保單，以提供民眾優質數位體驗。

(九) 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 112 年 7 月底止，提供郵政儲金支援國家中長期經建融資之未還款餘額為 57.55 億元。
- 3、支持政府推動新創重點產業政策，截至 112 年 7 月底止，已投資六大核心戰略產業相關概念之有價證券 2,943.96 億元，未來將相機增加投資。

(十) 加強活化房地資產

- 1、持續檢視各級郵局房地實際使用情形，在不違背事業目的或原定用途前提下，調整騰出具出租潛力空間辦理活化，增裕營收。
- 2、營業使用節餘場地，經評估土地使用分區、建物用途、區

位及面積等條件可供商業使用者，辦理活化出租。

- 3、篩選合適房地自辦（如臺北信維郵局）、主辦公辦（如臺北北門郵局）或參與私辦（如永和郵局、士林芝山郵局等）都市更新案，獲取容積獎勵增加開發效益，並帶動周邊經濟繁榮。
- 4、擇大面積及經濟繁盛地區之老舊局屋拆除改建為綜合使用之商業大樓，於建物規劃設計前先覓得承租人，在符合土地使用規定下參考承租人需求興建建物，除可避免二次施工外，且增進承租方建物利用效益，大幅增加整體開發效益及效率（如中壢郵局）。

（十一）強化風險管理

- 1、為確保年度經營目標達成，均依所面臨之風險種類建立有效之風險管理制度，定期完成整體風險控管情形報告，提報風險管理委員會及董事會。
- 2、訂定年度儲匯、壽險資金風險胃納及市場、信用風險限額，以及外匯風險控管機制，定期檢視並監控風險限額運用情形及超限狀況。
- 3、訂定年度風險管理工作計畫，就郵政業務特性及經營環境內、外部因素，辨識各作業流程中可能產生之風險項目，研擬關鍵風險指標及警示值，且按季追蹤執行成效。

（十二）維護金融秩序

- 1、截至 112 年 7 月底止，防制金融詐騙 860 件，總計減少民眾財產損失約 3.50 億元。
- 2、配合政府洗錢防制及打擊資恐政策方面，截至 112 年 7 月底止，已申報疑似洗錢交易 808 件，大額通貨交易 17 萬 5,655 件。

（十三）強化資訊管理系統

- 1、建置列印封裝業務管理資訊系統，協助電腦列印封裝業務施行作業管理與監控，有效掌握物料安全存量，強化資訊安全與內控機制，完整留存作業軌跡及加強帳務管控，減少人工產製報表作業，提升整體作業效率，已於 110 年 6 月完成建置，交由使用單位測試，並持續依使用單位測試

意見優化系統功能，預計 112 年底前完成上線。

- 2、建置物流倉儲管理系統，配合郵政物流園區物流中心自用區及中華郵政公司現行各倉使用之簡易物流倉儲管理系統升級，整合物流、金流及資訊流功能，開發符合電子商務所使用之物流倉儲管理系統，提供優質倉儲服務，以自動化快速物流服務提高作業效能，發揮整體綜合效果，提升業務競爭力，降低物流作業成本，創造增值收益，於 110 年 12 月完成系統建置，111 年 7 月辦理員工教育訓練，112 年 5 月完成先導倉上線，預計 112 年底前完成各倉上線作業。
- 3、建置「郵件中心封發作業管理系統」，降低系統維運複雜度，確保郵件封發作業品質，規劃建置郵件中心封發作業管理系統，以服務導向架構（Service-Oriented Architecture, SOA）方式建立功能模組，建置具擴充彈性之系統架構，提升系統穩定性及整合效率，並提供友善的人性化操作介面，112 年 2 月完成建置，112 年 5 月辦理使用者教育訓練，112 年 8 月完成臺北郵件處理中心上線啟用。
- 4、建置「新一代投遞單位郵件作業系統」，將現行「投遞單位郵件作業系統」從主從式系統架構，轉換為網頁式多層架構，重新規劃整體系統架構，設計完整資料集中模式，以期資料集中及與其他單位資料串接能更即時，提供內部及外部資料查詢最佳之體驗，並考量郵件刷讀效能，提供符合使用單位需求之人性化操作介面，使郵務士日常系統交易操作更友善，以維持投遞服務品質，預計 114 年 6 月完成建置。
- 5、規劃擴大導入中華郵政全公司 IP 資源管理系統，確保連接內部網路電腦設備合法性，及集中監控作業系統修補更新、防毒軟體安裝控管及個人資料外洩防護軟體安裝情形，強化 IP 管理機制及設備安全，112 年 6 月完成系統建置導入。
- 6、建置「新一代票券管理系統」，整合業管單位（集郵處票券科）管理及作業需求，統整相關交易及報表，重新規劃改採網頁模式建置，提供較人性化且易使用操作介面，提升整體作業效率，112 年 7 月完成系統建置。

7、建置「物料管理系統」，汰換傳統 Windows 主從式 (Client Server) 架構，採用 Web Based 架構重新建置新版系統，降低系統維護複雜度及開發時間。採響應式網頁設計 (Responsive Web Design, 簡稱 RWD)，可跨瀏覽器及跨電腦、平板、手機等各類行動載具使用，提供使用者實體行政作業效率，預計 113 年完成系統建置。

(十四) 持續關愛社區，善盡社會責任

- 1、截至 112 年 6 月底止 (按季統計)，辦理「身心障礙者到府收寄及投遞掛號郵件服務」，收寄 1,147 件、投遞 3,865 件，收寄及投遞共計 5,012 件。
- 2、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 112 年 7 月底止，已核准 162 家次公益團體提出公益平臺上架申請。
- 3、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，計畫性協助小農獲益，提供小農網路行銷、金流代收及物流遞送等一條龍式服務，以產地直送方式，讓消費者嚐鮮，農民並配合撥出小部分貨款，捐助當地弱勢團體，創造「農民」、「消費者」、「弱勢團體」三贏。截至 112 年 7 月底，共辦理 19 檔關懷農產行銷活動，農產品銷售金額總計約 1,672 萬元，公益捐款金額約 41 萬餘元，捐助對象共計 16 個公益團體。
- 4、配合政府扶助經濟弱勢家庭政策，協助辦理「兒童與少年未來教育及發展帳戶」繳存款代收作業，截至 112 年 7 月底止，代收繳件數 8 萬 1,894 件。
- 5、持續深化關懷獨居長者，包括居家探視、緊急異常通報及年節慰問等，截至 112 年 7 月底止，共計關懷 5 萬 560 人次。
- 6、自 112 年 3 月 1 日至 3 月 31 日舉辦「捐熱血 郵愛心」公益活動，全國各地郵局共募集 4 萬 3,751 袋熱血。
- 7、112 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 500 萬元獎學金。
- 8、辦理中華郵政樂齡運動公益活動，鼓勵銀髮族保戶走出戶

外、培養運動習慣及維持身心健康，截至 112 年 7 月底止，共計辦理 19 場次，參與人數共 2,140 人。

9、提供國人保險保障及保障弱勢族群：

(1) 配合政府照顧經濟弱勢者之政策，自 103 年 10 月 23 日起銷售「郵政簡易人壽微型傷害保險附約」，提供經濟弱勢民眾與特定身分族群基本死亡及失能保障，並自 109 年 4 月 25 日起新增低收入戶或中低收入戶、身心障礙者及其他特定條件之投保身分別。截至 112 年 7 月底止，累計有效契約件數 1 萬 4,275 件，保額約 56 億元，以投保件數計算，原住民占 29.67% 最多，其次為身心障礙者及其家庭成員占 28.09%，中低收入戶占 27.79%。

(2) 自 106 年 11 月 28 日起銷售「郵政簡易人壽安心小額終身壽險」，提供高齡者最基本的保險需求，並於 112 年 5 月 1 日起依「小額終老保險商品相關規範」之修正，調整本商品最高投保金額，自新臺幣 70 萬元提高至 90 萬元，並放寬個別被保險人有效契約件數為 4 件，以強化國人保險保障。截至 112 年 7 月底止，累計有效契約件數 20 萬 2,591 件，平均保額每件約 45 萬元。

10、為發揮寓教於樂功能，郵政博物館自 110 年 12 月起每月雙週六下午 3 時於該館 4 樓「兒童郵園」森林教室舉辦「聽鴿說故事」活動，讓親子同享溫馨週末時光。112 年截至 7 月底止已舉辦 13 場次。

11、郵政博物館參與中華文化總會於 112 年 4 月 1 日至 2 日主辦之「2023 城南有意思」春日晒書市集活動，特設置服務攤位展售集郵（票）商品並規劃「閱讀·悅讀·樂讀」漂書樂、「一封信·一份思念與祝福」寫信活動；另為吸引民眾入館參觀，活動日開放民眾免費入館參觀外，並辦理小郵俠闖關活動，與民眾互動，饒富趣味，廣受大、小朋友的喜愛。

12、結合郵政博物館高雄館「記疫郵新 2.0：COVID-19 防疫郵票特展」辦理「版印藏書票 DIY」免費手作教學，邀請社團法人高雄市唐氏症歡喜協會 23 名學員參加，展現郵政公司積極參與公益活動、善盡社會責任之優良企業形象。

13、防制「非洲豬瘟」疫區肉類製品以郵件方式進入臺灣，成立「防疫應變小組」，於 107 年 12 月 18 日訂定相關防制作業標準程序及措施，108 年 1 月至 112 年 7 月底止，配合關務署及農委會防疫檢疫局共同防制查緝含有非法肉製品之進口郵件共計 4,280 件。

(十五) 配合政府能源政策

1、發展綠能，已建置完成 110 處局屋屋頂太陽光電發電系統（含 1 處地面型），容量約 3,501kW。發電量約 387 萬度/年、減碳量約 2,076,050 公斤/年（約 5.33 座大安森林公園）。

2、持續推動 ISO 50001 能源管理系統之建置及驗證

(1) 中華郵政公司自 108 年起分階段於各責任中心局建置「ISO 50001：2018 能源管理系統」，111 年總公司金山大樓、基隆、板橋、三重、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、南投、臺南、高雄、屏東、宜蘭、花蓮、臺東郵局（含 901 支局）及臺北信義郵局，共計 19 個據點建置能源管理系統，並通過驗證取得證書。

(2) 112 年「ISO 50001：2018 能源管理系統」擴大驗證範圍共 37 處據點，期於 112 年底通過相關驗證。未來將持續推動能源管理系統，提高能源使用績效，營造安全節能環境，具體實踐企業社會責任。

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」，中華郵政公司於 106 年開始導入電動機車，並持續汰換汽油機車、大量採用電動機車，以建立綠能車隊。截至 112 年 7 月底止，已採用 3,241 輛電動機車，以每輛郵遞汽油機車每年碳排放量約 0.17 公噸估計，每年可減少碳排放量達 551 公噸，相當於 1.4 座大安森林公園面積林地每年產生之二氧化碳吸附量。

(2) 配合國家電動機車產業發展政策，未來將依據實際郵遞需求，持續增購高續航力電動機車，以逐次擴大運用規模。

(十六) 成立永續發展委員會，落實 ESG 永續發展

- 1、中華郵政公司為配合政府政策，因應氣候變遷，推動 2050 淨零排放、能源轉型及加強責任投資，以落實 ESG 永續發展，112 年 4 月 27 日第 7 屆董事會第 12 次會議，同意自 112 年 5 月起設置「永續發展委員會」，並於 112 年 5 月 30 日召開第 1 次永續發展委員會議，由董事長主持，並邀請 4 位永續發展領域的專家擔任諮詢委員。
- 2、中華郵政公司參加財團法人台灣永續能源研究基金會舉辦「2023 亞太暨台灣永續行動獎」，以「零碳生活，郵我帶動」、「創造自動化郵政服務」及「安心育兒，郵您真好」3 項活動參與評選，分別榮獲「金級」、「銀級」及「銅級」殊榮。

(十七) 督導中華電信公司配合政府推展交通科技產業與 5G 智慧應用

中華電信公司積極參與本部「交通科技產業會報」及「5G 帶動智慧交通技術與服務創新推動與管理計畫」，第一期(110 年至 111 年)已完成「5G 智慧海港無人載具應用及 UTM 服務功能驗證計畫」及「5G 智慧車路雲端服務」等兩項計畫，其中「5G 智慧海港應用」解決方案榮獲 2022 年「亞洲通訊大獎」頒發年度亞洲「最佳智慧場域獎」，成果受國際肯定，第二期(112 年至 113 年)正進行「5G 智慧海港 2.0 及創新觀光應用」計畫。

(十八) 營運實績

項 目	112 年 7 月 止 實際數	112 年 度 預算數	預 算 達成率
郵件收寄件數 (千件)	1,064,902	1,743,105	61.09%
集郵收入 (新臺幣千元)	328,340	568,900	57.71%
儲金日平均餘額 (新臺幣千元)	7,056,106,459	6,810,000,000	60.18%
匯款承作量 (新臺幣千元)	912,509,106	1,548,800,000	58.92%
保費收入 (新臺幣千元)	50,807,039	84,656,000	60.02%
代理承作量 (新臺幣千元)	33,884,881	5,473,000	619.13%

單位：新台幣千元

項 目	112 年 7 月 止 實際數	112 年 度 預算數	預 算 達成率
總收入	172,904,151	224,291,683	77.09%
總支出	164,478,372	213,122,842	77.18%
稅前淨利	8,425,779	11,168,841	75.44%
所得稅費用	87,619	2,233,768	3.92%
本期淨利	8,338,160	8,935,073	93.32%

二、施政規劃重點

(一) 適時推展新種郵遞服務、新增營業局所，滿足顧客多元用郵需求

- 1、為持續推展貨轉郵業務，已啟動「高雄港 79 號碼頭轉口倉」做為海運進口貨轉郵作業場地，並於桃園航郵中心設立進口貨棧，提供海轉空及空轉空之貨轉郵作業場域，緩解海空作業場地不足問題。截至 112 年 7 月底止，跨境物流（貨轉郵）共收寄 514 公噸，營收逾 1.16 億元。未來除持續積極推展貨郵整合業務外，並將配合貨轉郵業者需求優化資訊系統，主動更新貨態資訊供其回饋前端攬貨電商平臺，增加業務競爭力。
- 2、中華郵政公司 105 年 7 月起陸續於各地郵局、交通樞紐、大專院校、辦公大樓、社區/活動中心等人潮匯聚處布建「i 郵箱」，有效延伸郵局服務時間及據點，並於 107 年 10 月完成於臺、澎、金、馬各縣市布建目標。截至 112 年 7 月底止，已布建「i 郵箱」達 2,408 座，未來將持續優化各項作業流程，精進及改善 i 郵箱選址與設置，以提供民眾 24 小時全年無休自助取/寄郵件服務，滿足電子商務時代用郵客戶需求。

(二) 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，於疫情期間提供無接觸式服務，減少感染風險。截至 112 年 7 月底止，「i 郵箱」取寄郵件量達 268 萬件。未來將持續優化布建點位、操作介面，並加強與電商平臺、物流商及超商業者合作，提供民眾更多元便利的服務，讓 i 郵箱成為民眾物流的 ATM。

2、無紙化數位簽收作業

中華郵政公司自 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。

- (三) 建置「SWIFT 電訊系統」，以健全外匯匯款業務營運，降低與其他銀行關聯風險及強化未來業務發展性

提供自辦外匯匯款電文收發作業，透過安全、標準及可信賴的通道與各銀行同業完成外匯匯款交易，強化外匯業務管理作業與未來發展，作為申辦外匯存款業務基礎，「SWIFT 電訊系統」已於 111 年 9 月 24 日上線，行動郵局外匯匯出匯款作業服務已於 112 年 7 月 21 日上線，未來將持續規劃，提供用郵客戶更多元之外匯匯款服務。

- (四) 持續優化「行動郵局 APP」，提供用郵客戶新型態交易體驗

中華郵政公司於 111 年 3 月 21 日推出新版「行動郵局 APP」，除提供各項創新服務如「生物特徵辨識快速登入」、「QR Code 及手機號碼轉帳」、「無障礙功能設計」等，後續於 112 年 3 月提供壽險保障分析、線上購物、個人帳務分析及自訂推播提醒，112 年 7 月提供結清銷戶、手機門號轉帳 2.0、數位 VISA 卡等服務，未來將持續優化，提供用郵客戶如無卡存款認證、交通碼等多種態樣之數位化服務。

- (五) 建置「臉部辨識身分核驗系統」，應用新興科技簡化儲匯業務作業流程，提升客戶滿意度

因應生物辨識技術日趨成熟，並提供多元身分驗證方式，引進「臉部特徵值辨識」技術，儲戶申辦部分業務得透過臉部辨識輔助核驗身分，無須接觸任何設備，提升認識客戶的有效性及正確性。

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

郵政物流園區計畫總期程為 103 年至 113 年，預計投資新臺幣 258.47 億元，將創造 5,000 名就業機會，提供倉儲空間及處理全臺 70% 郵件量，是支援電商產業發展最佳後盾；臺北港、桃園機場持續發展海運快遞、航空物流，助益物流產業拓展跨境商機；三園區分別具倉儲配送、海運、空運等優勢，結合海空郵聯運發揮地理區位及豐沛運能優勢，將促進電商、物流業者深耕臺灣、航向國際。

- (七) 打造數位、友善金融環境

中華郵政公司於 111 年 3 月 21 日正式開辦數位存款帳戶，提

供本國成年客戶以網路或行動設備申請開戶，同時推出優惠利率及各項行銷活動，以吸引年輕族群申辦，於112年1月3日增加身分驗證管道，讓未持有自然人憑證之成年人，可透過臨櫃方式辦理數位存款帳戶之身分核驗，並於112年第3季擴大服務對象範圍，提供7歲以上之未成年人申辦。

(八) 推動數位金融服務

為因應金融科技發展趨勢，提供客戶便捷服務，已申請加入壽險公會建置之「保險科技運用共享平台」，並分別於111年6月30日及9月30日起提供保戶「保全/理賠聯盟鏈」及「保險理賠醫起通」轉收家及首家之服務，未來將持續優化數位體驗，提供以顧客體驗為核心的保險服務。

(九) 配合本部發展多元票證支付環境之政策，導入「交通碼」服務，以滿足民眾交通場景需求

配合本部及財政部推動交通運輸虛擬票證之「交通碼 (TWQR)」產碼服務及乘車交易附加服務功能，規劃金融卡雲支付用戶搭乘大眾交通運具進出閘門或上、下公車時，開啟「台灣行動支付」APP並出示交通碼QR Code，經掃碼核驗，車資即於持卡人金融卡雲支付帳戶內扣款，落實智慧、友善之交通運輸服務。

(十) 新增郵政帳戶身分確認服務

為提升客戶使用郵政帳戶之黏著度及便利性，已於112年3月8日擴增參加台灣票據交換所電子化授權扣款業務 (eDDA) 之「身分確認服務」。

(十一) 建置「金融FIDO晶片金融卡身分核驗」服務，提升數位金融服務效率及可及性，提供更安全便利的金融服務

配合金管會研議推動發展金融行動身分識別標準化機制，導入金融FIDO (Fast Identity Online) 機制，提供「金融FIDO晶片金融卡身分核驗」服務，未來可廣泛應用於銀行、證券、期貨、保險等多元產業的身分認證場景。針對中低風險之金融服務，提供持卡人以晶片金融卡於實體或Web ATM核驗身分，並以核驗完成產製之QR Code，向FIDO業務參加機構完成跨機構身分驗證，降低金融服務申請的繁瑣流程，進一步優化客戶服務體驗。

(十二) 因應壽險業務採用國際財務報導準則 (IFRS 17)，建置資料梳理平臺及進行資訊系統增修，以利與國際接軌

為使保險合約具有一致性衡量方法、使保險合約負債衡量反映當前價值及損益表內收入表達資訊更透明化，建置符合 IFRS 17 規範之保險業務相關計算模型及系統，使中華郵政公司財務報表符合國際財務準則，並透過新建資料梳理平臺，提升數據分析時效性及準備度，預計 112 年 12 月完成建置。

(十三) 集郵票商品創新與行銷

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

(十四) 促進 5G 創新智慧服務發展

中華電信公司藉由 5G「高速率、低延遲、大連結」的技術特性，結合人工智慧 (AI)、大數據 (Big data)、區塊鏈 (Block chain)、雲端 (Cloud)、資安 (Cyber security)、物聯網 (IoT) 等技術及跨業整合，使得各種智慧應用服務蓬勃發展如：智慧交通、智慧醫療、智慧製造、智慧文化、智慧家庭、智慧城市、智慧巡檢、智慧物流、智慧執法、企業專網、AR/VR 等)，以期帶動全民智慧生活、產業創新轉型、政府科技治理。112-113 年中華電信公司持續參與「5G 帶動智慧交通技術與服務創新推動與管理計畫」(第二期)，與國內產業共同推展 5G 智慧空港、智慧海港、智慧鐵道、智慧公路、智慧觀光等交通科技產業與 5G 智慧應用。

參、觀光部門

一、重要施政措施及成果

(一) 重要施政措施

本部觀光署已完成全國觀光政策會議、2030 觀光政策白皮書、改制觀光署階段性任務，後續將持續落實三觀（觀光立國、觀光主流化、觀光圈 2.0）任務，並透過推動「Tourism 2025—臺灣觀光邁向 2025 方案」5 大策略及 24 項計畫，以因應疫後國際觀光環境的轉變，提升旅遊體驗品質、優化重要觀光景點及響應全球觀光趨勢，將臺灣打造成為國際首選亞洲重要旅遊目的地。

1、改制觀光署，打造「觀光國家隊」

- (1) 觀光署於 112 年 9 月 15 日正式掛牌，以「觀光國家隊」打團體戰來推動觀光事業，透過跨域、跨部會共同努力，期落實觀光主流化的理念，提升觀光位階；組織量能及資源增加，提升各項服務功能，擴增國際行銷力道。另健全駐外人力組織配置由 24 名增加至 40 名，藉以改善駐外人力不足之問題，未來將依國際觀光推展業務需要調整配置人力。
- (2) 行政院於 112 年 7 月 20 日發函分行「行政院觀光產業振興諮詢會議設置要點」，成立行政院觀光產業振興諮詢會議，落實觀光主流化，整合觀光資源，協調跨機關觀光相關事務，振興觀光產業及促進國際旅客來臺。

2、打造優質旅遊環境，健全產業輔導管理

- (1) 整備分區旅遊特色及提升景區品質：盤點臺灣整體觀光資源，訂定區域旅遊主軸，並打造國際魅力景區，營造地方魅力景點，優化地方景點及廊帶旅遊環境品質，維護及宣導旅遊安全，整備景區通用環境，以落實永續、整合、優質之理念。
- (2) 引導產業配合政策轉型開發主題旅遊產品：整合觀光圈資源，加強跨域合作，持續推動多元主題旅遊、在地旅遊媒合及臺灣節慶活動推廣，如「臺灣觀光雙年

曆」活動、國際標竿觀光活動之傳承。

- (3) 優化產業經營能力及培養專業職能：從築底、優化到轉型三策略，提升觀光產業創新服務，優化產業品牌化及數位化經營，加強輔導管理機制，推展無障礙及友善旅宿環境，輔導觀光遊樂業多元轉型；推辦觀光產業人才培訓，以精進產業服務質量；同時，規劃籌辦未來我國導遊及領隊人員評量工作及賡續培訓產業人才提升專業職能。
- (4) 加強數位科技應用：強化觀光資料匯流，建置觀光大數據平臺，完備網站應用服務，推動景區數位管理，導入熱門景區人流/車流管理機制及景區 AR、VR 體驗，即時提供完善旅遊服務及數位體驗；強化 i-center 品牌化及商業模式，推動台灣好行、台灣觀巴等便利自由行旅運服務。

3、行銷疫後臺灣觀光，促進國際旅客來臺

- (1) 海外宣傳推廣：配合季節性及目標市場客群偏好，區隔各市場行銷主題，滿足不同國家旅客喜好，透過參加國際旅遊展、大型活動、異業結盟、辦理講座推廣主題遊程、廣告宣傳、數位行銷及 KOL 網紅行銷等進行海外宣傳推廣。
- (2) 中央及地方協力推廣：與其他部會及地方政府合作，全力合作推廣境外旅客來臺。例如與教育部合作推廣境外學生來臺教育旅行等。
- (3) 促銷措施：自 112 年 5 月起啟動「過境旅客入境臺灣觀光半日遊遊程」活動，提供在臺停留 7 至 24 小時轉機旅客免費體驗半日遊行程。亦提供交通運具及其他優惠，如機捷券、方便自由行連網分享的 Wi-Fi 券、自由行必備的悠遊卡等好禮，提升旅客選擇臺灣為旅遊目的地之意願。另推動企業來臺獎勵旅遊、教育旅行、包機及郵輪來臺等特定客群獎助，獎勵送客來臺。
- (4) 配合「疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例」，為加速觀光產業復甦，自 112 年 5 月起推動「加速擴大吸引國際觀光客方案」，辦理促進自

由行旅客來臺措施及加速團客來臺措施，加速促進國際觀光客來臺。

(二) 重要施政成果

1、我國觀光市場穩健復甦

(1) 疫後觀光市場回溫：112年1至7月來臺旅客323萬2,316人次，較111年同期增加1,602.10%；111年國人出國達148萬2,821人次，較110年增加311.92%，112年1至7月國人出國達616萬773人次，較111年增加1,500.54%；依據觀光署111年「臺灣旅遊狀況調查」，111年12歲以上國人國內旅遊總次數為1.69億旅次，較110年(1.26億旅次)成長33.8%，與疫情前108年(1.69億旅次)相當，顯示國人國旅量能已恢復至疫情前之水準。另依據112年調查初步結果顯示112年第1季12歲以上國人國內旅遊總次數約達6千萬旅次，較108年同期4,977萬旅次成長21%，顯示國旅市場恢復快速優於預期。

(2) 產業營運狀況

A、旅行業：截至112年7月底止，旅行業總家數(含分公司)共計3,985家，較111年同期增加90家，顯見疫後旅行業務逐漸復甦。

B、旅宿業：截至112年7月底止，旅宿業家數1萬4,628家，較111年增加343家，房間數逾24萬間；新設總家數計589家，顯示疫後旅宿業市場逐漸恢復。

C、觀光遊樂業：112年1至7月全臺27家觀光遊樂業全年入園人次達1,161萬人次，較111年成長62%；營業額達新臺幣96億元，較111年成長47%。顯見國旅振興帶動觀光遊樂業營收成長。

2、觀光市場實績

(1) 國內景區榮獲殊榮

A、觀光署東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處：以

「龜山島生態旅遊管理實例」榮獲第一屆亞洲生態旅遊聯盟 (Asian Ecotourism Network, AEN) 國際生態旅遊獎 (International Ecotourism Award) 目的地治理類 (Destination Governance)。

B、觀光署雲嘉南國家風景區管理處：

(A) 觀光前瞻計畫「(魚月) 鯉灣珊瑚海休憩區工程」榮獲「2023 國家卓越建設獎」最佳環境文化類金質獎。

(B) 2022 澎湖追風音樂節-整體光環境設計榮獲 2023 美國 MUSE 國際設計大獎 (MUSE Design Awards) 概念設計-展覽與活動項目最高榮譽「鉑金獎」。

(C) 澎湖觀光圈宣傳影片「Pescadores (葡萄牙文-漁人島)」榮獲 2023 美國 IAA 國際獎項協會 (International Awards Associates, IAA) 謬思創意獎「影片/旅遊」及「影片/生活風格」類別兩項金獎、「旅行與我, 海與風的心靈的對話(遊程)」影片榮獲謬思創意獎「影片/旅遊」類別銀獎。

C、觀光署雲嘉南濱海國家風景區管理處：與地方合作辦理「2022 年鯤鯨王平安鹽祭」活動，榮獲 2023 年台灣永續行動獎金獎及亞太永續行動獎銅獎雙獎肯定。

D、觀光署參山國家風景區管理處：推動「梨山海拔兩千的永續力」方案，榮獲 2023 年台灣永續行動獎銀獎。

E、觀光署北海岸及觀音山國家風景區管理處：

(A) 「國聖埔既有廢棄營舍活化改善工程」榮獲「2023 國家卓越建設獎」最佳環境文化類金質獎。

(B) 皇冠海岸觀光圈國際宣傳影片「冒險之冠」

榮獲美國繆思創意獎 (Muse Creative Awards) 觀光影片類金獎；「山海之冠」影片榮獲坎城世界影展 (Cannes World Film Festival) 最佳旅遊影片。

(C) 《點燃希望漁火》紀錄片榮獲美國「第 56 屆休士頓國際影展 (WorldFest Houston International Film Festival)」短片類紀錄片最高榮譽雷米白金獎肯定。

F、觀光署西拉雅國家風景區管理處：「官田遊客中心新建工程」榮獲「2023 國家卓越建設獎」最佳規劃設計類金質獎。

(2) 國際讚譽獲獎連連

A、2023 年「全球穆斯林旅遊指數 (GMTI)」公布，臺灣獲得非伊斯蘭合作組織旅遊目的地 (non-OIC Destnaitons) 全球第 3 名殊榮。臺灣自 2019 年起皆名列前 3 名，推動友善穆斯林旅遊持續獲得肯定。

B、2023 德國柏林旅展 (ITB Berlin) 金城門觀光影片獎 (The Golden City Gate Tourism Multimedia Awards)，觀光署北海岸及觀音山國家風景區管理處「冒險之冠」、阿里山國家風景區管理處「神木下的婚禮」及雲嘉南濱海國家風景區管理處「井仔腳鹽田風情」觀光影片參賽，分別榮獲觀光區域類金星獎 (GOLDEN STAR)、國際文化藝術類 (Art & Culture International) 金星獎及生態旅遊類 (Eco Tourism) 影片銀星獎等殊榮。此次獲獎是國際旅遊業界對臺灣疫情期間持續深化觀光的肯定和鼓勵，再次展現臺灣疫後旅遊的國際魅力。

C、美國商務旅遊雜誌「環旅世界」(Global Traveler) 公布 2023 年「休閒生活風格獎」，臺灣獲得國際最佳探險目的地第 8 名，臺北獲得亞洲最佳休閒目的地第 5 名之殊榮。觀光署於疫後持續透過大型媒體公關計畫、網路通路、異業結盟及實體活動等行銷宣傳，促使臺灣特色的旅遊魅力獲

得全球旅遊界肯定。

3、施政績效

(1) 優化觀光景區

A、國家風景區建設：

(A) 執行「觀光前瞻建設計畫(110-114年)」，打造國際魅力景區，已選定東北角、北觀、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等6個國家風景區管理處，以打造國際魅力景區旅遊景點特色，預計5年共打造24處亮點工程，111年已完成野柳地質公園第三區秘境風貌營造工程等12處亮點工程，112年則持續配合前瞻基礎建設第4期特別預算之推動，預計於113年底完成12處亮點工程。

(B) 執行「重要觀光景點建設中程計畫(109-112年)」，持續提升國家風景區重要景點旅遊服務品質，帶動地方經濟發展。112年已完成包括東北角國家風景區-外澳自行車多元路線優化、東部海岸國家風景區-三仙台遊憩區公共服務設施改善、都歷處本部園區植栽改善案、澎湖國家風景區-吉貝沙尾服務設施改善工程、澎南自行車道服務設施整建工程(第二期)-休憩服務站、花東縱谷國家風景區-鯉魚潭潭北水岸服務設施改善、馬祖國家風景區-北竿坂里大宅修繕、大漢據點周邊景觀改善工程三期、北海岸及觀音山國家風景區-金山獅頭山公園公廁新建、野柳遊客中心周邊景觀改善、參山國家風景區-峨眉湖環湖步道旅遊環境改善工程(至美段2期)、卦山三鐵自行車路線休憩節點優化、日月潭國家風景區-集集水里地區周邊公共設施改善、達瑪巒部落觀光旅遊情境環境營造、阿里山國家風景區-觀音瀑布步道沿線邊坡安全改善、石棹茶街及周邊遊憩服

務設施改善、雲嘉南國家風景區-台灣鹽產業展示館建物暨周邊環境改善、布袋高跟鞋教堂周邊既有鋪面暨停車空間改善、西拉雅國家風景區-官田及大內周邊服務設施改善、紅葉公園及石碇林場設施改善、茂林國家風景區-十八羅漢山周邊自行車道環境改善、大鵬灣國家風景區-紅樹林濕地公園環境改善等 22 項工程。

B、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，且提供解說導覽、標牌指示、租借輪椅、電動輪椅充電插座等人性化服務。截至 112 年 7 月底止已完成建置 208 處通用（無障礙）旅遊據點，並完成 40 條無障礙推薦遊程，以利銀髮族、身心障礙者等行動不方便之民眾參訪。
- (B) 向海致敬：負責統籌國家風景特定區範圍內 941.5 公里海岸線環境維護清理工作，與特定區內相關單位及當地直轄市、縣（市）政府建立環境維護管理機制，並定時定期辦理風景區所轄海岸清理作業，112 年截至 7 月底觀光署所屬濱海型管理處共計清理垃圾清理量 2,341.3 公噸、累計清理 5,288.2 公里海岸線。
- (C) 輔導業者取得永續認證：輔導國家風景區轄內 5 家業者取得國際 GTS 綠色旅行標章，綠色旅遊 2 星（2 家）、綠色旅遊 1 星（3 家）。

C、景區活動法規調適

- (A) 水域遊憩活動：考量經營業者與遊客並無保險法第 16 條之保險利益關係，無法擔任要保人為遊客投保傷害保險，經 111 年 5 月 18 日總統公布修正發展觀光條例第 36 條及第 60 條刪除有關經營業者應為遊客投保傷害保險規定，觀光署配合於 112

年 2 月 22 日修正發布水域遊憩活動管理辦法第 10 條。

(B) 露營活動：為輔導露營場申請設置，內政部於 111 年 7 月 20 日公告修正「非都市土地使用管制規則」，是日內政部同步公告訂定「露營場管理要點」，觀光署成立中央機關露營管理協調聯合督導小組，整合觀光、農業、建管、地政等相關部會，督導直轄市、縣（市）政府落實執行露營場管理，以及輔導協助直轄市、縣（市）政府受理露營場設置申請，維護國土保安及公共安全，中央機關露營管理協調聯合督導小組於 112 年 1 月 18 日召開第 1 次會議，並辦理 3 場現地督導業務（新竹縣、苗栗縣、南投縣各 1 場）。

D、協助地方政府發展整體區域觀光：推動「觀光前瞻區域旅遊品牌」，藉由政策引導，提升全臺各縣市景點遊憩服務品質，並串聯各地觀光旅遊帶，預計 5 年完成 32 處，111 年度已完成 16 處，112 年則持續配合前瞻基礎建設第 4 期特別預算之推動，預計於 113 年底完成 16 處亮點工程。執行「體驗觀光地方旅遊環境營造計畫(108-112 年)」，協助地方政府整合所轄觀光遊憩建設，提升整體觀光遊憩品質，開創疫後旅遊新契機，112 年已核定縣市政府補助辦理 29 處景點改善。另執行體驗觀光項下「重點景區遊憩廊帶計畫(111-112 年)」，以引導型競爭補助，協助桃園市、苗栗縣、雲林縣、嘉義縣、臺南市、屏東縣、宜蘭縣、連江縣等 8 個地方政府所提重點景區旅遊環境整備，加強整體旅遊帶服務質量，提升觀光品質，塑造觀光新魅力，並鼓勵地方政府投入經費整備環境、吸引民間參與公共建設。觀光署與地方政府攜手打造優質旅遊環境，在觀光前瞻及觀光體驗等計畫，近期全國觀光工程計有 11 案觀光建設獲得 2023 國家卓越建設獎及公共建築景觀園冶獎，顯見觀光前瞻、體驗觀光兩大計畫，對於開發及串聯國內旅遊新景點已見成效

。E、推展觀光圈：為持續與觀光業界互動對話，因應疫後國際觀光趨勢，於112年第二季分別於南、北、中、東辦理4場次「2023觀光業界座談會」，就如何配合即將推出的加速擴大吸引國際觀光客來臺相關措施等共同討論。已盤點觀光圈故事性產品27項、體驗遊程19條，透過駐外辦事處強化國際行銷。觀光署以「觀光圈」整合在地資源，串聯食宿遊購行並開拓區域旅遊特色等打底工作，建立觀光圈永續平台以擴大行銷，推展優質旅遊與打造國際品牌，並持續擴大觀光圈商品通路，建立觀光圈正向產銷循環機制，以達到觀光圈2.0永續經營、自主營運之目標。

(2) 推廣多元主題旅遊

A、辦理亮點活動：持續推動生態、文化、美食、樂活四大主題旅遊，112年規劃辦理「台灣燈會」、「台灣仲夏旅遊節」、「臺灣自行車旅遊節」及「台灣好湯-溫泉美食嘉年華」逾70項亮點活動，吸引國內外旅客暢遊臺灣。

B、推廣自行車旅遊：辦理「臺灣自行車旅遊節」，並響應世界自行車日於112年6月3日辦理「2023世界自行車日及全臺環騎活動」，由蔡總統及陳院長領騎，透過北中南3主場活動、全臺環騎45段及13縣市響應活動，總計逾1萬人次共襄盛舉。另為響應世界自行車日，「臺灣騎跡-全國自行車單一總入口網」自112年5月27日正式啟用開台服務，新增整合全國及地區特色自行車道介紹等多項功能，期滿足使用者多元需求。另截至112年7月底，已輔導5,000家以上業者加入「自行車友善旅宿」，強化自行車旅遊配套服務。

C、樂齡品牌行銷及認證：112年分別於高雄及臺北辦理樂齡旅遊工作坊，邀請逾125位業界人士、專家及學者參與，共同探討「如何吸引國際樂齡旅客來臺」及「樂齡旅遊市場趨勢與分析」等相關議題，並拍攝凰金(Golden Years)樂齡旅遊行

銷影片。另為建置鳳金樂齡旅遊認證機制，已召開 3 場研商會議，邀集相關專家學者集思討論訂定鳳金樂齡旅遊認證評核標準，並將安排實地試評作業檢視標準之客觀性及適宜性，以推動鳳金樂齡旅遊證明標章註冊及規劃認證計畫。

- D、整合旅行套票：台灣好行已開行 67 條路線，包裝發行 121 款食、宿、遊、購、行多元主題套票；台灣觀巴結合國家風景區與區域觀光圈資源，推出 93 條套裝旅遊行程。
- E、行銷宣傳：為整合行銷國內觀光亮點，觀光署結合各部會及縣市政府觀光資源，於 112 年 5 月 12 日至 6 月 30 日辦理「觀光亮點獎」全民網路票選活動，共有 42 個機關推薦生態、文化及樂活 3 大類、123 個觀光亮點參與評選，截至票選活動結束，共有 36 個亮點入圍決選，後續將選出 18 項亮點獎項，網路投票票數 192 萬 2,943 票，活動網站瀏覽數超過 927 萬人次，捲動全民參與，提高觀光亮點網路聲量。
- F、輔導辦理特色觀光活動：辦理「臺灣觀光雙年曆」工作坊，分享城市行銷、節慶活動企劃及資源整合等實務經驗；補助活動主辦單位改善活動內涵及活動環境建置，提升活動品質，截至 112 年 7 月底止，計輔導活動主辦單位辦理 40 項活動，品質提升事項共計 107 項；辦理臺灣觀光雙年曆活動查核作業，透過專家學者實際參與活動，提出改善建議，截至 112 年 7 月底止，計查核 77 項活動。
- G、積極推動部落觀光：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、文化部、勞動部、內政部國土管理署、農業部林業及自然保育署、教育部青年發展署等機關召開會議，自 101 年 11 月起與原住民族委員會輪流主辦，訂於 112 年下半年度由原住民族委員會召開第 15 次會議。另持續協助原住民部落建立觀光品牌、發掘部落特色產品和建立行銷管道、培訓部落專業導覽人員、包裝行銷部落特色節慶及民俗活動為旅遊產品，並結合相關部會資源包

裝為特色遊程，增加遊客停留部落時間。112年臺灣部落觀光嘉年華活動訂於112年10月13至15日假高雄市駁二特區棧柒庫辦理，延續「歡迎來做部落客」為主題，展現參展單位推動部落觀光成果，以及臺灣原住民16個族群各自獨特的人文風采。

(3) 輔導產業數位轉型，厚植產業人力質量

A、旅行業

(A) 為提振旅行業發展品牌，協助旅行業升級發展增加市場競爭力，並強化旅遊安全與創新旅遊產品，透過旅行業公協會做為平臺，促進推動觀光服務品質提升及產業升級與服務轉型，截至112年7月底止，已輔導旅行業公協會針對永續旅遊(ESG)、職能提升、疫後觀光等議題辦理教育訓練課程，逾3,100名旅行業旅遊相關從業人員參與培訓。

(B) 旅行業法規調適：為便利旅客購買旅遊商品加購旅平險之需求，新增旅行業業務項目，允許旅行業與保險業合作推廣旅遊相關保險商品，並附隨代收保險費；另為調適現行法令與實務發展之落差及落實旅行業監督管理，爰修正現行旅行業管理規則條文以促進旅遊安全，並於112年7月26日修正發布。

B、旅宿業

(A) 持續強化旅宿品牌形象，輔導旅宿業朝優質化精進：提高旅宿業之競爭力，辦理星級旅館評鑑與好客民宿遴選活動，持續推廣「星級旅館」及「好客民宿」兩大品牌標章認證制度，提供旅宿整體服務品質。鼓勵業者自主提升住宿品質及參與評鑑或遴選，形塑旅宿品牌，並透過多元管道宣傳。截至112年7月底止，計229家旅館取得星級旅館認證、1,574家民宿通過

好客民宿認證。

(B) 為持續鼓勵旅宿業打造友善、智慧服務空間及提升服務品質，提供國內外旅客優質住宿環境，觀光署前推動「交通部觀光局獎勵旅宿業品質提升補助要點」，補助旅館提供穆斯林旅客友善設施、無障礙客房及通用化設施、耐震能力初步評估及使用企業資源管理(ERP)或飯店管理系統(PMS)串接營運數據至旅宿網之系統導入費用，並於112年7月17日增訂補助觀光旅館業及旅館業導入行銷整合系統，輔導業者以智慧系統管理多個合作線上訂房平台作業；另新增補助觀光旅館業及旅館業取得環保標章，以鼓勵業者配合減碳及環保政策。亦針對無障礙客房及設施簡化其申請流程，以減緩業者申請期程壓力。

(C) 為協助旅館業者解決融資問題，觀光署前於111年6月16日修正發布「交通部觀光局振興觀光產業融資信用保證貸款及利息補貼作業要點」，協助擔保品不足之業者順利取得融資，截至112年7月底止，累計已有1,310家觀光產業申請貸款，融資貸款金額計新臺幣106.8億元。協助觀光產業業者進行修繕或軟硬體升級部分，截至112年7月底止，累計輔導278件觀光產業取得獎勵觀光產業優惠貸款，總額133.1億元，給予利息補貼126件，已撥付利息補貼為3.65億元。

C、觀光遊樂業

為鼓勵觀光遊樂業持續精進，觀光署以安心遊園2.0與提供國際旅客友善服務環境為112年政策目標，透過優質化計畫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之方向發展，112年計19家業者提出申請，申請補助經費達1.07億元，帶動整體投資金額超過2.82億元。

D、厚植產業人力質量

- (A) 辦理觀光產業人才培訓：持續投入資源培訓觀光產業人員，包含導遊、領隊人員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，以及輔導旅行業公協會辦理相關培訓課程；除實體課程外，透過數位學習平臺—觀光職能 E 學院，讓從業人員隨時隨地吸收產業新知，截至 112 年 7 月底培訓逾 6,600 人次。
- (B) 旅宿業產業人才培訓：辦理職能基準及職能導向課程，輔導旅館業界、培訓單位及學校機構應用職能基準規劃訓練課程，辦理培訓人才之相關訓練，增加旅館從業人員及中階經理人職場能力，112 年旅館職能導向課程研習活動，刻正辦理 6 場次實體課程、2 場次線上課程，預計培訓 390 人。
- (C) 強化觀光遊樂業人才優質化訓練：因應疫後產業發展趨勢，預計於 112 年 10 月辦理中高階觀光遊樂業從業人員訓練課程，藉由優質課程及經驗交流，提供產業創新經營管理策略，提升產業競爭力之目標，建置優質遊樂環境。課程內容以強化疫後觀光管理、數位科技應用及市場趨勢等為主，建構能滿足各年齡層遊客需求之智慧樂園，輔導觀光遊樂業多元優化轉型，導入數位服務、智慧入園軟硬體設施及智慧科技等，創建智慧園區以提升服務品質及滿意度。
- (D) 為協助業者儘速召回人力，並鼓勵有志者投入後疫情階段觀光產業發展，觀光署與勞動部、民間團體及業界等合作辦理就業媒合引才，充實產業人力。
 - a、旅行業：辦理「疫後旅行業人才回流暨新進人員增能培力計畫」，安排「

觀光入境旅遊操作」、「緊急事件應變處理」之密集實務訓練課程，幫助旅行業新鮮人或回流人才快速掌握疫後旅行業市場現況；並持續輔導導遊與領隊協會辦理人才媒合，截至112年7月底止已辦理逾70場媒合會，參加達857人次。

- b、旅宿業：協助旅宿業紓緩缺工問題，與勞動部、教育部等相關部會及旅宿業公（協）會召開跨部會議研商解方，辦理「疫後擴大旅宿服務徵才計畫」，截至112年7月底前媒合規模約8,000人，協助業者申請留用僑外生與外籍實習生共551人，開拓多元管道求才，辦理大專院校與企業徵才招募會及旅展設攤徵才共6場，共約3,700人參與；補助業者利用科技輔助降低人力需求達80家次。因勞動部尚未開放服務業引進外籍移工，短期先協助業者媒合國內人力，並已修正放寬僑外生評點制之限制。另辦理「補助旅宿業穩定接待國際旅客服務量能方案」，透過獎勵旅宿業者新增聘僱房務及清潔人員之方式，敦促業者彈性運用補助金，適時以獎金等方式回饋既有及新進員工，以鼓勵旅宿業者提供較高薪資吸引人力投入房務及清潔工作，穩定其接待國際旅客之服務量能。長期則啟動「我國旅宿業人力結構及勞動力調查評估案」，以了解國內旅宿業的人力資源規劃及運用與人力招募成效，透過資料蒐集、統計及分析國內旅宿業人力結構與勞動力市場供需情形，並參考鄰近國家人力供需情形及其因應作為與創新作法，供作後續制定勞動力政策之參考。

- C、觀光遊樂業部分持續辦理專案媒合、協助業者徵才及籌辦「優質化講習訓練」等工作。

(4) 強化旅遊安全管理

- A、旅行業部分，辦理旅行社業務檢查，並會同公路監理機關，於各主要觀光景點、國道休息站及路檢點，稽查遊覽車所接待旅行團，112 年截至 7 月底止共計查核 335 團次。另因應疫後旅遊市場復甦，觀光署持續辦理稽查工作，並加強輔導旅行業者建立旅遊安全觀念，落實旅遊安全規範，以維護旅客旅遊安全，穩固旅遊品質。
- B、旅宿業部分，訂定補助地方政府執行違法旅宿管理工作要點，持續輔導地方政府落實旅宿業管理工作，督導地方政府辦理旅宿稽查，112 年截至 7 月底止，合法旅宿檢查 1 萬 318 家次（合法旅館 2,364 家次、合法民宿 7,954 家次）、非法旅宿稽查 1,766 家次（未合法旅館 166 家次、日租套房 1,100 家次、未合法民宿 500 家次）。基於考量保障旅客住宿權益，強化非法旅宿管理制度，修正發展觀光條例第 55 條及第 55-1 條規定，提高罰鍰金額並納入訂房平臺管理，刻正進行法制作業程序。
- C、觀光遊樂業部分，依「觀光遊樂業管理規則」暨「觀光遊樂業經營管理與安全維護檢查暨督導考核競賽作業要點」，落實業者每季自主檢查，以及地方主管機關上、下半年定期檢查，並於 112 年 6 月至 8 月辦理觀光遊樂業督導考核競賽，以落實三級管理機制，加強遊樂設施之安全與緊急應變機制。

4、發展智慧觀光，打造科技智慧景區

- (1) 觀光大數據平臺：112 年增加匯入 AirLabs 全球航班動態資訊及 Google 目的地洞察與需求觀測等開放資料，合計已匯入及介接 18 項內外部數據資料、203 個資料集，約 6,600 萬筆資料，開發 147 個業務統計分析服務，並完成觀光大數據分析查詢網站及管理平臺

建置、景區人車流資料查詢分析功能開發及景區人潮預測模型開發及驗證作業。

- (2) 建置多語系「台灣觀光資訊網」：為便利自由行旅客深入旅遊臺灣，透過網路及行動裝置整合空間位置相關資訊，精準掌握使用者的位置，融入「行動優先」概念，進而提供適地性 (Location Based Service, LBS) 旅遊情報、周邊交通場站、景點、活動、旅遊服務中心 (含借問站) 等旅遊便捷化服務，且具有中、英、日、韓、德、法、西、馬來、越南、印尼及泰文等 11 種語言版本，以適合行動裝置瀏覽之 RWD 網頁，便利旅客取得資訊。同時透過系統紀錄使用者在網站之操作行為及瀏覽紀錄，利用大數據分析其行為模式，並歸納出使用者瀏覽網站之喜好，提供 SPS 智慧資訊推播服務。
- (3) 強化數位觀光科技體驗：推動探索行動化、體驗立體化 (AR、VR) 等數位加值服務。推廣臺灣多元自行車路線，辦理「Taiwan Cycling Paradise 臺灣自行車騎乘天堂」活動，全球來自 56 個國家的 2 萬名車友透過國際自行車虛擬騎乘平臺，體驗臺灣不同挑戰度及風景的自行車路線，經由網際網路認識並欣賞臺灣自行車路線的美麗與特色。另運用數位科技與當地文化特色結合，提升遊客觀光體驗，於茂林國家風景區新威遊客中心及禮納里遊客中心導入 AR 沉浸式互動觀光體驗，呈現紫斑蝶、原住民文化、龍頭山地形景觀等擴增實境，自 112 年 7 月 1 日開放遊客體驗，截至 7 月底已有 5 萬 3,813 人次觸及相關宣傳活動。
- (4) 數位媒體虛實整合行銷臺灣：透過 Facebook、Line、Instagram 等管道，透過社群媒體經營強化網友忠誠度，提供網友即時旅遊資訊，吸引網友參與旅遊話題，加強社群使用者強大黏著性，並透過網紅分享旅遊經驗、搭配實體遊程活動，以提升線上網友看見觀光品牌、認識在地觀光資源，截至 112 年 7 月底止，已有 4,539 萬 8,669 人次觸及相關宣傳訊息。
- (5) 導入科技技術打造智慧景區：依據各管理處轄區封閉型、開放型、島嶼型等不同特性遊憩景區，透過市面上具體可行之數位技術、工具於各管理處場域，導入

適時、適地、適性之軟硬體設備及資訊服務，如智慧公廁、智慧停車場、AR\VR 互動、景區即時影像、無接觸式進場系統、智慧監控安全系統、熱門據點人流車流辨識管理、自動化人車潮統計、數位語音導覽、預警設施等服務，停車場設置智慧車流偵測系統，透過車牌與車種辨識系統分析，協助觀測人車流動向，有效交通疏導管理及交通動線之安排，提供遊客更安全更舒適旅遊體驗，同時能提高旅客滿意度，截至 112 年 7 月底止，全臺熱門景區建置完成 49 處智慧停車場、89 處即時人流監控、104 處重要路口車流監測及 3 處導入電子商務。

(6) 完善自由行旅客服務：積極建置「借問站」及輔導各管理處推動走動式旅遊諮詢服務（行動旅服），持續擴點及主動出擊，擴大 i-center 旅遊服務體系之密度及深度，截至 112 年 7 月底止，全臺已建置完成 650 處借問站。另為提升借問站品牌知名度及強化品牌形象，112 年將辦理績優借問站評審、網路行銷宣傳等活動，以及拍攝行銷影片，透過 FB、Google 多媒體聯播網廣告宣傳。

(7) 推廣「台灣好玩卡」：為強化既有好玩卡發行縣市產品包裝能力，持續以區域整合方式輔導縣市政府包裝產品、參與推廣，並導入觀光圈概念，規劃於好玩卡銷售平臺設置觀光圈產品連結協助露出，112 年計有中台灣好玩卡（南投縣、苗栗縣、新竹縣、嘉義縣）、高雄好玩卡、台東好玩卡及北北基好玩卡等 4 張卡片入選，持續推廣。目前國際經典遊程有 46 條、深耕特色遊程有 61 條；銷售金額方面，截至 112 年 7 月底止，交易筆數達 35 萬 4,000 筆、累計銷售金額為 4 億 4,426 萬元。

(8) 整合旅運優惠套票，鼓勵搭乘公共運具：

A、為振興國內觀光暨鼓勵民眾利用公共運輸出遊，112 年計有 67 條「台灣好行」路線行駛營運，串連全臺各主要公共運輸場站及知名景點，包裝發行 121 組多元套票，及 52 條路線提供攜自行車上車服務。另配合行政院「促進公共運輸使用方案」，於「觀光景點公共運輸接駁方案」規劃執

行「台灣好行優化服務」，透過票價半價優惠、增開班次、新增運輸場站至景點及景點間串遊路線、景點招呼站牌融入景點特色等面向，全面提升台灣好行營運品質，吸引旅客搭乘。又為提升旅客數位便利體驗，持續優化台灣好行旅遊服務網站，提升路線、套票等資訊查詢體驗，並推出「搭好行賞花趣」、「搭好行騎車趣」、「搭台灣好行秋冬遊」等旅遊專區；逐步建置中、英、日、韓語版台灣好行串遊電子書及電子摺頁；同時推動台灣好行路線車上行動支付驗票服務，大幅提升數位觀光體驗。

- B、為提供國內外自由行旅客便利抵達主要觀光景點之旅運服務，觀光署輔導 24 家旅行業者推出 93 條「台灣觀巴」套裝旅遊行程，車上提供免費 Wi-Fi、專業導覽服務，並規劃養生療癒旅遊、人文古蹟、網紅打卡、話題性活動、部落文化體驗、秘境探訪 6 大主題，藉由行程主題化、結合觀光圈資源，納入當地特色餐食及體驗活動等方式，帶領遊客深化在地體驗。
- C、另配合行政院「促進公共運輸使用方案」於「觀光景點公共運輸接駁方案」規劃執行「觀光路廊在地有腳接駁服務」，輔導業者自 112 年 7 月 1 日至 12 月 31 日，推出不分平假日台灣觀巴 2 人成行 1 人免費優惠活動，另於 112 年 7 月 1 日至 114 年 8 月 31 日期間補助小客車租賃業者與旅宿業者合作，提供旅客運輸場站至住宿地點間，免付費且附有駕駛之定時定點接駁服務，期透過優惠便捷之交通旅遊服務，提升旅客於在地旅遊之便利性，同時為當地景點帶來觀光效益。

5、廣拓客源市場，加大海外宣傳力道

- (1) 依市場客源特性分季、依主題在轄區辦理旅展、大型活動、異業結盟、推廣說明會（向消費者及業者說明疫後臺灣是安心旅遊目的地，以及介紹臺灣主題旅遊產品），透過廣告宣傳、數位與 KOL 行銷來臺觀光，並與各駐地旅行社合作送客優惠促銷方案，總計約 400 項行動計畫，預計可觸及達 2.6 億多人次、期望

吸引約 600 萬旅客入境。

- (2) 自 112 年 5 月起至 114 年 12 月推動「加速擴大吸引國際觀光客方案」，分別辦理促進自由行旅客來臺措施及加速團客來臺措施，觀光外匯收入以 72 億美元為目標。截至 9 月 30 日止，自由行旅客來臺消費金抽獎活動，約有 82 萬人次登錄參加抽獎，其中以香港、韓國、日本、新加坡、馬來西亞為前五大市場；團客獎助申請共 6,900 團，參團人數約 13 萬人，來臺旅客約達 434 萬人次，恢復疫情前（108 年）同期約 49%，觀光復甦力道明顯。
- (3) 為吸引國際旅客搭乘郵輪來臺觀光，推動「境外郵輪來臺獎助」及「空海聯營（Fly-Cruise）旅遊獎助」，針對國際郵輪彎靠及母港航線皆有獎助，並整合高雄、臺中等 6 大郵輪港口岸上觀光景點、美食及伴手禮等，出版全新郵輪手冊及摺頁，向國際航商及旅客行銷宣傳。
- (4) 為針對疫後重點市場（日韓、港澳及東南亞地區）來臺飛抵中、南部機場，將修訂包機獎助金額提高 1 成，並推出短期加碼優惠措施，以及比照花東永續旅遊境外包機獎助，凡跨日留宿於抵達機場之縣市 1 夜以上者，再增加 1 成獎助金額，以加強各市場航空及旅遊業者包機前來中南部旅遊意願。
- (5) 推出全新國際宣傳計畫，啟動新觀光代言人，日本市場邀請川口春奈，韓國市場邀請魏嘏雋，馬來西亞及泰國市場則分別邀請艾達婕班、帕貢·查博里拉，為臺灣觀光代言，藉由代言人的影響力，積極爭取旅客來臺觀光，感受旅遊臺灣的魅力與新奇感受。

二、施政規劃重點

（一）「Tourism 2025-臺灣觀光邁向 2025 方案（110-114）」

奠基於「Taiwan Tourism 2030 台灣觀光政策白皮書」研訂之觀光立國、觀光主流化基礎下，為落實白皮書研訂之指導方針，觀光署衡酌 Covid-19 疫情及產業轉型重點，透過「打造魅力景點、整備主題旅遊、優化產業環境、推展數位體驗、廣拓觀光客源」之 5 大執行策略，整備臺灣軟硬體實力，協助觀光

業者升級轉型，提升產業營運及服務量能，積極邁向「臺灣五好」：

- 1、臺灣好魅力（打造魅力景點）：加速觀光景區建設，積極推動「觀光前瞻建設計畫」，打造 6 大國際魅力景區，並建設 13 處國家風景區重要觀光景點，同時，提升地方重要景區及廊帶之旅遊環境，讓臺灣處處充滿魅力。
- 2、臺灣好多元（整備主題旅遊）：整合觀光圈資源，加強跨域合作，整合生態、文化、美食及樂活等 4 大主題，行銷各主題之亮點建設、活動、遊程，推廣臺灣旅遊體驗的多元精彩。
- 3、臺灣好服務（優化產業環境）：從築底、優化到轉型三策略，落實防疫旅遊安全，提升觀光產業數位、創新、品牌經營能力，並部署疫後觀光人力，以精進產業服務質量，讓臺味服務感動旅人的心。
- 4、臺灣好暢遊（推展數位體驗）：推動景區數位管理，導入熱門景區人流/車流管理機制，並推廣台灣好行數位服務，以及景區 AR、VR 體驗，以即時資訊提供完善旅遊服務及數位體驗，讓自由行旅客便利暢遊臺灣。
- 5、臺灣好集客（廣拓觀光客源）：推廣金質遊程、樂齡旅遊及觀光圈區域品牌，鼓勵開發特色新遊程，拓展國內外旅遊市場商機；同時，以創新行銷、創新話題，鎖定重點入境市場，全力吸引國際旅客來臺，打造臺灣為國際旅客優先選擇之疫後安心旅遊目的地。

（二）疫後旅遊新常態策略

後疫情時代為觀光產業調整體質的關鍵期，觀光署將持續落實「Tourism 2025—臺灣觀光邁向 2025 方案（110-114 年）」各項計畫，並以發展數位轉型、疫後新產品及永續觀光為優先推動重點，推出「產品優化」、「服務升級」、「戰略布局」三大策略：

- 1、產品優化：整備觀光前瞻國際魅力景區 12 項亮點工程，積極開發疫後旅遊新產品及新活動。新產品部分，推動包括新興遊憩活動管理（露營場、水域遊憩活動、國家綠道）、觀光圈特色主題旅遊、台灣好行及台灣觀巴創新轉型、

樂齡與全齡化遊樂園，及全球新行程開發與優質行程獎勵等產品包裝；新活動部分，持續提升台灣燈會、臺灣仲夏旅遊節、臺灣自行車旅遊節及臺灣好湯等 4 大標竿型活動內涵，帶動旅遊風潮。

- 2、服務升級：發展數位轉型、疫後人才、品牌認證。輔導產業數位化經營，加強從業人力之媒合及專業職能與分級訓練、規劃 113 年自辦導遊領隊人員評量制度；推廣星級旅館評鑑新制、自行車友善旅宿、環境教育場域、綠色標章等永續旅遊認證。
- 3、戰略布局：以「疫後活絡國旅整合行銷宣傳計畫」盤整既有之主題旅遊，辦理觀光亮點評選活動，擴大宣傳效益；對外積極推動「加速擴大吸引國際觀光客方案」，擴大參展推廣、影片推播多元宣傳、邀訪踩線及專案促銷等行銷作為積極攬客，以達成 112 年來臺旅客 600 萬人次目標、113 年恢復疫前水準達 1,186 萬人次，114 年超越疫前水準，共創造觀光產值約新臺幣 1 兆元的目標。

肆、氣象部門

一、重要施政措施及成果

本部氣象署完成新版「氣象業務白皮書」，做為未來 10 年業務發展的藍圖，將持續以「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，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；更進一步強化在支援國家因應氣候變遷下扮演的角色，透由公私協力結合氣象產業加強整體氣候服務量能，提升國家面對氣候衝擊與風險的韌性。

(一) 氣象資訊服務方面

- 1、112 年截至 7 月民眾使用 166、167 電話查詢資訊者計 51 萬 4,161 人次；使用智慧型行動裝置安裝生活氣象 App 計 31 萬 3,692 人次，自上線以來累計達 490 萬 955 人次；安裝樂活氣象自上線以來累計達 5 萬 6,430 人次。
- 2、「樂活氣象 App」之「校園氣象」主題全新改版，除了更方便查詢校園點位外，亦讓學生、老師及家長輕鬆掌握最新之校園天氣；同時推出「氣象圖說」主題，整合不同類別最新氣象圖資並搭配詳細之文字解說，增進與民眾互動，掌握最新之天氣即時動態。
- 3、112 年截至 7 月透過全球資訊網查詢氣象資訊者為 7,230 萬 3,678 人次；電子報訂閱者計 9 萬 3,565 人；氣象資料開放平臺之資料下載超過 6 億 9,057 萬次。
- 4、112 年截至 7 月接待機關、學校、團體參訪計 64 梯次 2,010 人；參訪臺灣南區氣象中心附設展示場計 8,070 人，另於 7 月 1 日至 2 日辦理 82 週年局慶開放參觀活動「玉山 80-堅持與創新」特展，共展出 42 項活動相關主題攤位，蒞臨貴賓及參訪民眾共計逾 6,600 人；受理申請提供氣象、海象或地震等資料案件計 6,051 件。
- 5、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）」，截至 112 年 7 月已完成臺中、彭佳嶼、七美及富貴角 4 座資料浮標年度布放；完成新增高密度沿岸海氣象觀測站（含離島）設置地點規劃

及場勘作業，完成建置高密度沿岸海氣象觀測站至總數 56 站及娛樂漁船裝設氣象觀測儀器 10 艘（累計 13 艘）；完成與國立中央大學及桃園市政府合作建置之高頻（HF）波段陣列式測波流遙測儀觀音大潭站及大園北港站建置。

- 6、為增進在地氣象服務，持續積極執行雲林古坑及苗栗後龍氣象站新建工程，逐步達成各縣市皆設置地方氣象站之目標。
- 7、氣象署持續執行「水庫集水區雨量長期預報技術開發第 3 期」計畫，提供水利署由即時至月季的全方面預報服務，支援政府進行水資源管理決策。112 年度完成水庫集水區觀測雨量檢核作業流程建置，強化高解析網格雨量估計產品；運用歐洲氣象中心之展期預報，發展統計後處理技術，產製未來 9 天之逐 3 日、1 至 4 週雨量預報產品、1 至 6 個月的水庫集水區雨量預報產品，以及每旬的流量預測，熱帶氣旋預報頻率由每週 2 次提升至每日。

（二）地震測報方面

- 1、112 年截至 7 月共發布顯著有感地震報告 54 次，小區域有感地震報告 232 次，處理地震定位資料逾 1 萬 4,000 筆。
- 2、112 年執行「強地動觀測第 6 期計畫-發展智慧化地震預警系統」及前瞻基礎建設「都會區強震預警精進計畫」，至 7 月底已增加高品質強震站即時連線 17 站，可提升島內中大型地震之預警效能。
- 3、112 年截至 7 月「臺灣地震與地球物理資料管理系統」提供資料服務計 1,951 人次、190 萬 8,443 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；另持續提供強震即時警報訊息至全國中小學、防救災、交通事業等 4,300 個用戶近 5,000 個使用端。
- 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」(110 至 115 年)，再擴建海纜 800 公里至總長度 1,535 公里，並新增 6 座海底觀測站至總數 15 座，112 年修正計畫書獲行政院核定，擴建海纜採購案刻正上網公告招標中。計畫完成後預估對臺灣西南部沿岸提供 10 至 20 秒地震預警時間及 30 至 60 分鐘海嘯預警時間。

- 5、執行前瞻基礎建設 2.0「都會區強震預警精進計畫」(110 至 114 年 8 月)，逐年分區建置都會區客製化地震預警系統，112 年開發臺南市現地型地震預警演算法及客製化地震預警系統並完成上線測試，訂於 112 年底完成建置，對臺灣南部都會區發生中大規模之淺層地震，地震警報發布時間將由地震後 10 秒縮短至 7 秒左右，地震預警盲區大小亦縮小至 25 公里。

(三) 氣象、海象測報方面

- 1、112 年截至 7 月從事地面氣象、高空氣象及大氣物理化學等觀測計約 8 萬次；另為確保觀測品質，校正各類氣象儀器 633 件。
- 2、112 年截至 7 月發布一般天氣預報：全國各鄉鎮市區天氣預報共 31 萬 2,064 報，臺灣附近各海域漁業氣象預報共 2 萬 7,136 報；發布各類災害性天氣特報：低溫 136 報，豪雨、大雨特報共 441 報，濃霧特報共 173 報，陸上強風特報共 149 報；即時天氣訊息 1 報，長浪即時訊息 116 報，大雷雨即時天氣訊息 282 報，高溫資訊 171 報；熱帶性低氣壓 0 報、颱風警報共 48 報。
- 3、自 112 年 5 月起延長定量降水預報時效，發布未來 48 小時逐 12 小時及逐 6 小時預報，並於颱風警報（陸警或具威脅之海警）及大規模劇烈豪雨期間，發布未來 12 小時之「3 小時定量降水即時預報」，提供更長延時之定量降雨預報產品，供民眾及各級單位參用，並以更密集之即時氣象資訊提供防救災單位應用，提升地方政府之氣象情資服務。
- 4、為強化溪流活動安全，112 年除持續與雙北市政府合作外，自 7 月 1 日起擴大試行範圍，提供試辦溪流區未來 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。
- 5、氣象署精緻化預報自 101 年起已邁入第 12 年，經過多年努力，從 368 鄉鎮到原鄉客庄，從生活育樂到農漁產業，預報深入臺灣每個角落，為提升服務品質，自 112 年 2 月 1 日起，精緻化預報逐 3 小時天氣，時效由 2 天延長為 3

天，讓使用者能掌握 3 天內更為細緻之天氣資訊。

- 6、全球暖化氣候變遷影響下，夏季溫度屢創新高，導致國民健康、勞動安全、戶外運動風險與農漁業災害等重大影響。為提供更精緻之高溫預警資訊於 112 年 6 月 15 日起將原高溫資訊進一步提升為鄉鎮燈號，更精細地提供鄉鎮市區（含山地原住民區）高溫燈號資訊，提供政府與民眾對於夏季高溫之應變與調適。
- 7、颱風是影響臺灣最重要之災害性天氣，經常造成國民生命財產重大損失，為提升更精確颱風暴風圈影響分析，開發颱風不對稱暴風半徑分析方法，自 112 年 7 月 1 日起，對外發布颱風不對稱暴風半徑資訊，反映不同大氣環境之颱風不對稱圓結構，以供政府與民眾應變參考。
- 8、112 年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。112 年 1 至 7 月接收各種氣象衛星資料 6 萬 6,182 次，處理與儲存資料量 7 萬 3,446 GB，產出應用產品 635 種。
- 9、112 年已完成 8 處海上資料浮標年度更換；接收波浪觀測資料約 22 萬筆、海水溫觀測資料約 120 萬筆、沿岸潮位觀測資料約 120 萬筆、海流觀測資料約 4 萬筆。
- 10、112 年完成花蓮氣象雷達更新為雙偏極化都卜勒氣象雷達系統；賡續辦理宜蘭、雲林 2 座防災降雨雷達建置，俾提升氣象掌握能力與定量降雨估計準確度。
- 11、112 年截至 7 月針對中央政府、各地方政府與所轄防災相關局處所、農漁會、新聞傳播機構及民間團體等，傳真通報災害性天氣警特報共 15 萬 185 家次。

（四）氣象科技研究發展方面

1、「氣象資訊之智慧應用服務計畫（II）」（109 至 112 年）：

- （1）持續精進人工智慧應用於系集定量降水產品之發展，完成仿平行作業建置與降兩個案校驗，初步結果顯示人工智慧產品優於系集機率擬合平均之定量降水預報，但對於降水極值之掌握仍有待改善。此外，並將此技術，延伸應用至強化系集颱風定量降雨系統，且完成初步人工智慧模型建置。

- (2) 為永久保存氣象站歷史自記資料，開發雨量自記觀測資料辨識技術，並數位化自記資料，109 年至 112 年 7 月底，已完成雨量自記資料電子化（掃描）約 41.5 萬幅及數位化（辨識數據）約 24 萬幅。
- (3) 完成區域預報系統 112 年更新，包含：更新區域模式版本（由 WRF V3.8.1 版至 WRF V4.4.2 版本）、模式靜態資料更新、物理與動力參數法之測試及優化，根據新版區域預報系統預報結果顯示，能有效改善臺灣近地面風速、溫度、水氣及高層大氣預報表現，於 112 年 7 月 17 日上線作業。
- (4) 持續開發具跨平臺顯示與結合先進 GIS 之新一代劇烈天氣監測系統（QPEplus），以防減災單位需求為導向，提供客製化海氣象資訊預警服務，109 至 112 年 7 月底已完成 QPEplus 防災（專業）版及公路局、臺灣鐵路管理局、高速公路局、水利署、水土保持局、民用航空局、桃園機場公司、觀光署、臺灣港務公司、台灣高鐵公司、阿里山林業鐵路、內政部空勤總隊、海軍大氣海洋局、海洋委員會海巡署、空軍氣象中心、臺北、新北、桃、基、苗、中、投、南、高、屏、宜、花、東、新竹縣市（複合式版）及嘉義縣市（複合式版）等縣市政府共 31 個客製化版本。
- (5) 天氣資料整合暨即時預報系統（WINS）利用雲端機制至 112 年 7 月已支援美國國家海洋暨大氣總署、美國國家大氣科學研究中心、資拓宏宇公司、民航局、環境部、臺灣大學大氣資源與災害研究中心、空軍氣象中心、成大水利及海洋研究發展文教基金會、臺北市政府資訊局、彰化師範大學地理學系、臺灣師範大學地科系、海軍大氣海洋局、氣象應用推廣基金會、臺大大氣 P3 實驗室、臺北市政府消防局、國防大學理工學院、公路局、臺灣大學大氣科學系對流與降水實驗室、中國文化大學大氣科學系、中央大學大氣科學系等 20 個單位，同步分享即時氣象資訊，並持續發展新一代天氣資料整合暨即時預報系統（WINS/A2），以引進最新資通訊技術，提升氣象預報決策輔助能力。

2、「智慧海象環境災防服務-創新安全效能計畫」（110 至 115 年）：

- (1) 完善海域風能預報系統：完成建置區域模式系集預報系統 (WEPS) 之百米風場、太陽短波輻射分類 (DMOS) 校正系統，以及建置公私部門氣象綠能「知識交流系統平臺」，以提升再生能源發電量預報技術與能力，並逐步形塑友善公私部門之合作環境。
 - (2) 發展動力耦合降尺度海象氣候預報系統：完成使用區域海氣耦合模式 (RSM-TIMCOM) 以 1 週 1 報方式進行 2023 年 1-6 月之 45 天後報實驗，並針對臺灣周圍不同區域的海域進行海溫 (SST) 之均方根誤差校驗；完成全球海氣耦合模式 (CWBGFS-TIMCOM) 進行 2023 年 3 月份模式 15 天之預報校驗及瑪娃 (Mawar) 颱風 7 天預報路徑誤差校驗。
 - (3) 推動智慧海象服務：新增小琉球及基隆深澳望海巷灣 2 個港口之高解析度潮流預報及定位地理資訊服務 (累計 13 個)；新增白帶魚漁場時空分布預報服務 (累計 3 種)；智慧風浪航路規劃技術程序擴增多點航路、歷史航路 2 個功能參數；完成海上作業浪級機率單點 72 小時預報技術發展；派員至觀光署小琉球管理站、海巡署艦隊分署、東港區漁會、小琉球區漁會推廣海象環境資訊平臺，並訪談藍色產業推播資訊需求；累計完成 5 縣市異常波浪 (浪襲) 預警系統，持續利用蒐集案例驗證與提升準確度，提供沿海縣市浪襲預警資訊。
- 3、辦理 112 年度地震類委託研究計畫，包括「地震前兆監測資料彙整及分析」、「中大型地震震源資訊之快速彙整與提供」、「地震資料之分析應用」、「臺灣海域地震與海嘯觀測之相關研究」、「人工智慧技術建立微分區地震預警系統相關研究」及「機器學習技術建立現地型地震預警系統相關研究」等計 6 大類共 19 項研究計畫，於 112 年 6 月已完成期中報告審查，期末研究成果可供地震與地球物理觀測作業參考，逐步提升地震測報技術。
- 4、「氣象衛星資料環境監測服務計畫」(111 至 116 年)：建置日本向日葵 9 號高時空解析度衛星資料接收處理系統，提升系統網際服務網網路 (GSN/VPN) 效能，改善繞極衛星資料處理與備份等傳輸作業，新增接收處理設施以強化南區氣象中心之衛星備援系統作業效能。運用微波觀測資料改

善德沃夏克技術在颱風強度估計準確度，發展衛星定量降水估計偏差修正，利用同步衛星資料研發與產製 PM10 濃度強化空氣品質監測；透過繞極衛星高空間解析度資料探討植被指數在林火監測之應用而發展標準化差異建物指數、建物指數及標準化燃燒比例（NBR）等多項衛星產品。

5、「建構無縫隙氣象服務價值鏈—橋接農、漁、光電領域」（112 至 115 年）：

- (1) 建置臺灣西半部全天空照像儀監測網（截至 112 年 6 月底已完成建置淡水、基隆、新北、東吉島、臺中等 5 站，全期預計建置 20 站以上）及高解析度網格化雲分析系統。
- (2) 開發及建置作業化太陽能短期預測系統，以保障太陽能占比提高後之電力調度及能源安全。
- (3) 建立虱目魚天氣變化預警模型，連結虱目魚生長狀況與水溫及氣溫關聯性，提供低溫預警資訊供虱目魚養殖業適時採取防護措施。
- (4) 利用同步、繞極衛星資料及數值模式資料，建立東亞區域潛在漁場（海水葉綠素含量）分布模型，供漁業界參用。
- (5) 發展衛星環境資源監測產品、延長致災性極端天氣事件預警時間至月與季時間尺度、提供農業、畜牧業、漁業領域更精緻且多樣化的客製化氣象資訊，以提升氣象資訊在農、漁業日常作業及防災與減災的應用效能。
- (6) 完成農、漁業各領域氣象服務經濟效益評估，並擬訂農、漁領域氣候服務框架行動方案，協助農、漁業轉型升級及因應氣候變遷。
- (7) 農電共生微氣候之探討評估，以瞭解農電共生下光電板對農業微氣候之影響，進一步提升農電共生最佳化設計規劃。

6、「國家海域放射性物質擴散預警及安全評估應對計畫」（111 至 114 年）：放射性物質海洋傳輸擴散預報作業化系統正式上線，及進行該海洋傳輸擴散預報作業預報天數由 4 天

延長至 7 天評估與測試。

7、「農業水資源精準管理科技決策支援體系之建構-農業水資源之農業氣象產品客製化研發」(111 至 114 年)：

- (1) 建立鄰近臺灣高解析格點(1 公里解析度)之氣象乾旱指標監測作業化流程，提供氣象乾旱指標空間與時間序列之乾旱監測預警產品，並開發水庫集水區乾旱監測指標，以做為乾旱超前部署之參考。
- (2) 強化農業土壤水分監測：於 10 個農業氣象站增設土壤水分監測計，提供農業單位進行科研應用。
- (3) 結合偏差修正後的降雨預報與水文模式，進行嘉南管理灌區曾文水庫入流量預測，完成水文模式之參數率定，後續將進行流量預報效能評析。

8、「農業氣象測站資訊維運暨客製化服務」(112 至 113 年)：

- (1) 農業氣象測站硬體及資料品質維護：完成 53 個農業氣象測站第 1 次例行保養維護(其餘 6 個於 110 年建置之 6 個農業氣象站仍在保固期內)，以及 112 年氣象儀器備品採購之招標程序。
- (2) 強化農業氣象客製化資訊服務介面：完成新增地號查詢經緯度功能，強化測站推薦功能之篩選結果及使用者體驗。
- (3) 農業氣象加值之客製化預報資訊產品開發：112 年將著手開發 2 項加值預報產品，包括臺灣地區 110 個測站點未來 1 週連續 2、3 天高溫(夏季)與低溫(冬季)機率預報，以及未來 1 至 45 天逐日之高解析格點(1 公里解析度)溫濕度預報指標。

9、「氣象雷達災防預警技術提升計畫」(108 至 113 年)：

- (1) 強化中央、地方及產業防災夥伴關係，提升我國各級政府颱風警報期間之預警決策服務，於 112 年 4 月 12、13 日邀請颱風期間各地方政府之氣象水文專家諮詢團隊、國家災害防救科技中心及美國 UCAR/COMET 有感預報支援服務專家等，辦理「2023 風災有感預警

決策支援服務工作坊」，共 44 人參加，並由現場參與人員票選可優先協助之改善方案。

- (2) 整合雷達與系集天氣預報系統，持續強化「雷達資料同化」與大數據「雷達資料探勘」技術，並結合系集預報資料後處理與資料科學統計方法，提升定量降水即時預報能力，據以延長 112 年起對外發布 48 小時內之定量降水預報，以及 12 小時內之定量降水即時預報。
- (3) 整合自動雨量站、雷達及閃電等即時觀測網，透過強化雙偏極化雷達分析與「雷雨胞追蹤」技術，應用於「大雷雨即時訊息」作業，逐步提升雷達即時預警效能。另，擴大與雙北以外全國有需求之地方政府合作取得溪流易致災點位，以地理資訊分析技術劃分遊憩點上游集水區範圍，成功應用於試辦之「山區暴雨之溪水暴漲警示訊息」災防告警細胞廣播服務。
- (4) 完成分析評估整合 S 波段與 C 波段雙偏極化雷達觀測參數於 QPE 之成效，並進行分析評估結合雙偏極化雷達與雨滴譜儀觀測資料發展之雷達降雨率於 QPE 之成效。
- (5) 與美國氣象局合作完成五分山氣象雷達第 21 版雷達軟體升級作業；辦理移動式雷達儀頻率指配及技術協調會議；並完成花蓮氣象雷達更新為雙偏極化系統。
- (6) 評析對流尺度系集預報系統 (CEPS) 不同時段之預報誤差之差異分析，擬定 CEPS 未來執行方案以及取用延時系集 (lag ensemble) 之使用策略。
- (7) 導入閃電躍升決策樹大雨機率預警指引以及對流胞路徑潛勢預報等預報指引，並可直接以已開啟之圖資轉換至 warngen 發布頁面，進行內部發布測試。

(五) 氣象產業發展方面

- 1、為營造我國氣象產業發展有利環境，於 112 年 6 月 12 日辦理「氣象法及相關法規調適專家諮詢會議」，邀請產業、學研及法律界之專家學者，針對促進氣象產業發展、認證標準、關鍵基礎設施、資料開放、機關互動、國家標準、

組織改造等氣象法相關 7 大議題討論。

- 2、因應我國氣候相關財務揭露 (TCFD) 與 2050 淨零碳排等氣候變遷轉型及發展衍生之氣候服務人才需求缺口，於 112 年 5 月 23 日舉辦「氣候服務職能訓練-離岸風電氣象資訊應用課程規劃學者專家諮詢座談會」，邀請離岸風電領域及氣象專業背景之學者專家參與討論，並於 112 年下半年辦理 2 場職能訓練課程。
- 3、為呼應「2050 淨零排放政策路徑」及行政機關組織改造，於 112 年 8 月 23 日舉辦「第四屆臺灣氣象產業論壇」，以「攜手共進，創造永續：政府組織變革與產業合作應對氣候變遷」為主題，讓與會者理解政府應對氣候變遷之具體策略。另外，本次論壇特別邀請日本氣象協會針對「防災」、「健康」，以及「科技」領域在面對氣候變遷下採行氣候行動之實際應用案例經驗分享。

二、施政規劃重點

(一) 提升氣象測報效能及提供多元服務

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，俾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，並持續推廣氣象防災教育宣導。

- 1、為加強預報技術發展，持續建置預報作業輔助系統及提升精緻預報及劇烈天氣預警技術，以逐步精進海氣象預報效能。
- 2、為強化氣象監測能力，持續辦理五分山雷達功能強化、金馬雷達站址評估、移動式氣象雷達儀廠驗以及進行雲林及宜蘭防災降雨雷達建置。
- 3、「數值天氣預報」效能，規劃分 3 年建置新一代高速運算電腦系統，已完成第 1 及 2 期系統建置，提供 6 PFlops 運算量能，目前正進行第 3 期 (112 年) 建置工作，完成建置後運算量能將再提升至 10 PFlops 及 2 PFlops 之圖形處理器 (GPU) 運算量能，可進一步提高數值天氣預報系統作業效能，預計全球模式解析度可提升為 10 公里、區域模式解析度則提升為 1 公里；預期全球模式之預報能力可提升 6%、區域模

式臺灣地區之預報能力則可提升 25%，颱風路徑及強度預報準確度可提升 8% 以上；對於氣象資訊之公眾服務、水資源管理、空氣品質預報、航空氣象及農林漁牧各領域之跨域應用，將可提供更精細的預報資訊。

- 4、為強化氣象觀測、天氣守視及預報能力，並提升氣象服務品質，雲林縣及苗栗縣增設有專業人員駐守之附屬氣象站，除可有效掌握當地即時天氣變化，加強防災單位之應變能力，並可提供民眾多元且在地化的氣象服務。另為強化臺灣地區與周遭海域及邊界層之監測能力，持續建置沿岸海氣象觀測站、AIS 船舶觀測、邊界層無人機觀測系統及高空剖面（迷你探空、光達等）氣象儀器。
- 5、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，開放地震預警資訊，以提供民間廠商開發應用。
- 6、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。
- 7、配合「向海致敬」政策，持續辦理臺灣沿岸北段自動氣象站採購與安裝作業、海氣象資料浮標維運；建置桃園海岸陣列式波流遙測儀；新增縣市異常波浪預警系統、擴增智慧風浪航路決策參數，精進與拓展臺灣海域海氣象觀測系統，強化海象資訊應用與推廣。
- 8、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。
- 9、因應日本將排放含氚處理水，與原子能委員會核能研究所合作，結合海洋傳輸擴散預報模式，發展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。

（二）促進氣象產業發展

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。

- 1、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、強化資料服務，並拓展氣象跨領域應用，包括促進跨域應用合作、建立資料交換與傳播管道，及提供適足資料予相關領域應用。
- 3、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。
- 4、研擬推動「氣候服務人才職能訓練及鑑定制度」(名稱暫定)，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。
- 5、實施「氣象資源創新試用方案」，112年截至7月共有4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。

伍、交通科技及運輸規劃

一、重要施政措施及成果

(一) 交通科技產業會報

本部自 108 年 9 月成立交通科技產業會報迄今，從「標準化」、「實證應用」、「鏈結國際」、「開創商機」4 個階段，逐步推動臺灣交通科技產業之發展，同時也在政策及法規面向提出相關的配套，目前 9 個產業小組依據「交通科技產業政策白皮書」，推動相關措施，包括：

- 1、鐵道科技產業小組：在機電系統國產化方面，110 年至 112 年已啟動輕軌號誌及車輛次系統共 8 案研發計畫；112 年 3 月辦理「2023 鐵道次系統研發技術研討會」，對外說明各研發案階段性研發成果；財團法人鐵道技術研究及驗證中心於 112 年 5 月向全國認證基金會（TAF）申請 29 項測試認證；「鐵路使用產品檢測驗證機構認可及監督管理辦法」112 年 2 月發布施行，於 112 年 3 月至 5 月公告「鐵路指定產品之車輛設備衝擊及振動檢測程序」草案。在發展智慧鐵道方面，於 112 年 4 月完成鐵道雲平台 3 項應用功能軟體設計文件審查，預計 112 年第 4 季完成軟體測試並介接試驗場域資料。
- 2、智慧公共運輸（智慧電動巴士科技產業小組及智慧公共運輸服務產業小組）：
 - (1) 為持續推動電動大客車及落實國產化政策目標，112 年起電動大客補助將以符合「交通部電動大客車推動計畫車輛業者資格審查作業要點」之車輛；截至 112 年 7 月底止已有 2 家電動大客車業者符合 10 項國產化項目要求，另有數家業者辦理對應作業中。為加速推動及鼓勵業者汰換，本部已擬訂「2030 年客運車輛電動化推動計畫」，於 112 年 5 月 26 日奉行政院核定，計畫期程為 113-119 年，總經費 643 億元（包含環保署維運補助經費 192 億元），以持續推動電動大客車及促進相關產業發展。
 - (2) 為建構公路公共運輸行動支付環境，公路局已推動補助汰換行動支付驗票機，112 年 7 月已於公路客運、國道客運及台灣好行路線共 1,834 輛車完成裝設，其

他車輛並陸續裝設中，9 月啟動市區客運補助作業，以全面完成環境佈建，提供民眾更為便利、多元及智慧之支付方式。

- 3、智慧電動機車科技產業小組：辦理「機車聯網協作安全與服務擴散試驗研究計畫」，擴大實施場域於開放式一般道路，已於 111 年 12 月底在淡水及中壢設置共 25 處互動智慧感測路側設施，並以輕量化方式簡化路側設施配置以降低門檻。同時，也深化與機車業者合作，設置 700 輛智慧聯網安全機車，強化對機車的聯網與安全應用服務的試行與驗證。本計畫持續在淡水場域與中壢場域分別進行機車聯網協作安全系統之標準概念驗證及服務成效驗證，蒐集相關資料，進行標準測試、安全改善成效、騎乘行為及道路風險等分析，提供未來系統擴大建置之指引基礎。計畫期間，於 112 年 3 月、4 月及 7 月，分別從產業發展、標準調和及落地擴散等層面為主軸，辦理三場研討座談會議，期望透過與產業、標準組織及地方政府的交流探討建立共識，帶動機車安全的提升及產業生態的整合與轉型，並創造機車聯網應用商機。
- 4、觀光旅遊產業小組：在旅宿業方面，推動「自助式入住櫃台無接觸式服務串接營運數據」，111 年已補助 74 家設置，協助旅館業提供無接觸式服務，紓緩櫃台人力、解決缺工問題。在觀光遊樂業方面，112 年協助 4 家大型遊樂園業者導入安心遊園智慧入園系統，透過無接觸無紙化服務，減少排隊時間，並提升園區顧客管理與銷售數位分析能力。此外，為確保大型活動期間之遊客安全，於 2023 台灣燈會透過人流識別攝影系統有效即時掌握賞燈人潮，做為啟動應變措施之參考；另持續於各國家風景區熱門景點導入停車場智慧車流偵測系統、人流辨識管理及自動化人車流統計，做為人潮示警、壅塞分流之因應依據及揭露重要停車場即時空位資訊，截至 112 年 7 月底止，已建置完成 49 處智慧停車場、89 處即時人流監控系統及 104 處重要路口車流監測系統。在自行車旅遊方面，持續優化自行車騎乘環境、縫合車道斷鏈，並規劃多元自行車旅遊路線，截至 112 年 7 月底止自行車旅遊領騎人員已培訓 1,331 人次、自行車友善旅宿已提升至 5,159 家，並結合觀光圈辦理路線宣傳及活動，同時完成 2 條自行車虛擬騎乘畫面，推廣周邊景點及遊憩設施。

- 5、無人機科技產業小組：112年6月26日召開第七次諮詢委員會議。在國際交流方面，應美國在臺協會邀請，會同國內無人機產官學研單位參加美國國際無人機系統展，並拜會國際無人系統協會 AUVSI 執行長。在人才培育與產業發展方面，持續辦理無人機在交通領域之創意應用競賽，並辦理國際交流活動。辦理無人機偏鄉物流運送服務驗證計畫，邀請國內無人機業者參與，並擇定國內偏鄉及離島地區做為驗證場域。無人機搭配 AI 影像辨識應用於橋梁檢測方面，112年度與高速公路局合作，並於國道3號頭前溪橋梁進行成果驗證。
- 6、智慧海空港物流（智慧海空港服務產業小組及智慧物流服務產業小組）：
- (1) 智慧機場：112年5月24日完成桃園機場開放場域中高速自駕接駁實驗，確認自駕技術在機場開放道路運行可行外，未來可拓展至電動巴士載具降低駕駛負擔，提升機場公共運輸安全性。112年7月13日松山機場 One ID 智慧通關系統再新增登機證2部查驗設備，提升旅客通關及登機效率並節省人力。
 - (2) 智慧海港：112年8月底，已完成橋式機貨櫃作業辨識系統試驗計畫之貨櫃辨識、封條辨識、IMDG 危標辨識、車號辨識、船邊車輛導引及櫃損辨識技術開發，可優化貨櫃裝卸管理效率、降低誤判風險機率、提升船邊作業安全，以及輔助現場人員作業。
 - (3) 智慧物流：112年7月12日完成並啟用遠雄航空自由貿易港區 CDEF 棟加值廠房（計3.4萬坪），可提供25家廠商進駐，帶動桃園機場航空貨量成長外，亦可為自由貿易港區再創造更多產值。
- 7、5G 智慧交通應用（交通大數據科技產業小組及5G智慧交通應用推動小組）：數據為未來城市發展、政府數位轉型、產業科技創新之重要基礎，TDX 作為我國交通運輸數據流通之核心數位基盤，已逐步獲得國內外產官學研之大量使用與重視，並獲得我國112年智慧城市創新應用獎。截至112年8月已有1,100多名學員註冊參與育才課程且網站瀏覽達10萬8,000餘次；與6個縣市進行數據治理場域實作；完成共4項數據應用產品開發，並與6個政府單位

及 3 個企業公司合作，總經濟效益共計約新臺幣 4 千萬元。112 年度擴大數位治理涵蓋率、提升資料品質及增訂治理資料標準，與政府機關、學校及區域研究中心建立智慧治理育才輔導機制，並配合 TDX 收費機制推動互惠及專案協作，落實資料共享永續營運模式。

為進一步使智慧交通數據治理、車聯網、自駕車等技術結合並發揮綜效，本部以「智慧道路」數位化、智慧化及自動化作為三階段推動目標，提供新世代智慧道路應用及數據服務為重要發展要項。目前已完成智慧道路服務等級與服務項目定義，並於第一階段數位化部分，完成「智慧道路設施數位化標準」草案及 14 個縣市政府試辦；此外，本部協助台灣車聯網產業協會於 112 年 6 月公告發布 TCROS 2023 標準及驗證流程文件。同時於 112 年 8 月底完成 3 條公車路線聯網化服務，共計 20 輛聯網公車及 29 處聯網化路口設施。而針對接軌國際驗證標準，已於 112 年 6 月完成導入國際車聯網 OmniAir 驗證標準環境及測試項目，在台灣建立第一個符合 OmniAir 標準驗證實驗室。

- 8、海空港綠能關聯產業小組：為推動綠能關聯產業於海空港之發展，小組分別於 112 年 4 月 11 日及 4 月 19 日召開 112 年度第一次海港及空港諮詢委員會議，海港部分共邀集 16 位國內離岸風電產學業者，空港部分則邀集 7 位桃園國際機場推動電動化相關業者，共同傾聽產官學研界之意見及建議，並積極給予回應。為可掌握業者實際需求，幫助產業發展，港務公司於 112 年 4 月 26 日召開「臺中港第 3 階段區塊開發風場基地配置座談會」，邀集第 3 階段第 1 期各得標風場開發商溝通交流。另港務公司及英國在台辦事處於 112 年 5 月 10 日假台北晶華酒店舉辦台英能源轉型論壇－「台灣離岸風電港口管理研究報告」成果發表會，分享台灣港口支援離岸風電之量能，強化對離岸風電產業供需之了解，促進多方跨部會溝通交流，俾利推動台灣離岸風電產業永續發展。航港局已安排 11 名船員進行「動態定位操作」、26 名船員進行「GWO 吊掛訓練指揮訓練」。因應氣候變遷衝擊及「2050 淨零排放」目標，機場公司亦於 112 年 6 月 14 日舉行「共同合作減碳意向書簽署暨循環經濟座談會」，結盟機場夥伴共 85 個單位，以「減碳」作為基礎開始做起，持續積極推動「空側作業車輛電動化」及其他節能措施，期帶動綠能相關產業共同

努力。機場公司現階段空側電動車充電樁，已完成 43 座之建置工程，持續進行增設規劃中。

- 9、氣象產業小組：112 年 5 月 23 日舉辦「氣候服務職能訓練-離岸風電氣象資訊應用課程規劃學者專家諮詢座談會」，於 112 年下半年辦理 2 場職能訓練課程；112 年 6 月 12 日辦理「氣象法及相關法規調適專家諮詢會議」，邀請邀請產業、學研及法律界的專家學者，針對促進氣象產業發展、認證標準、關鍵基礎設施、資料開放、機關互動、國家標準、組織改造等氣象法內外部 7 大議題討論；112 年 8 月 23 日舉辦「第四屆臺灣氣象產業論壇」，以「攜手共進，創造永續：政府組織變革與產業合作應對氣候變遷」為主題，邀請產官學研及日本氣象協會在面對氣候變遷下採行氣候行動的實際應用案例經驗分享。

（二）交通科技研究

持續辦理 112 年度科技綱要計畫「交通科技發展與管理計畫(2/4)」，並辦理項下子計畫「交通科技管考精進與平台擴充計畫」，本計畫為支援本部科技行政作業之計畫，透過長期、滾動型之專案計畫執行，推動本部科技管理發展、支援科技行政作業，以交通科技專業知識及管理技術，規劃前瞻性整體願景藍圖，進行各計畫輔導管考、執行與推動策略統籌，促進交通科技之國際交流與合作，藉以提升本部科技行政作業效能，推動交通科技之發展，計畫重點主軸及辦理事項如下：

1、交通技術及科技發展方面：

順應世界科技發展方向、參考新技術應用模式，以需求導向創造安全便利的生活服務，持續配合防疫作為科技之發展，進行交通科技政策指引及研發，舉辦相關交通科技人才培訓、相關論壇及研討會，配合國家重大議題及需求性之政策，發展相關論述成果以供參考。

2、專業協助輔導科技計畫方面：

辦理專案管理計畫，針對本部補助中央及地方計畫、本部科技相關計畫進行績效追蹤督考，持續辦理智慧運輸系統發展建設計畫專案管考與檢核機制，本計畫除維運既有計畫管考平台外，另進行介面優化與功能擴充，在管考機制作為層面，建立系統性、指向性方針，補助中央及地方計

畫及自辦之科技計畫範疇，使執行成果符合社會所需。

(三) 推動智慧運輸系統發展建設

112 年度本部主要為建置整合性交通行動服務、應用車聯網技術於機車安全提升、淡海新市鎮智慧交通場域測試、推動偏鄉在地共享運輸及擴展交通資訊匯流平臺等。並推動國家交通核心路網數位基礎建置、營造智慧交通行動服務生活環境、營造永續與幸福運輸服務、其他新興技術應用創新，於 9 月提出智慧運輸系統發展建設計畫（114~117 年）。

- 1、近年本部持續推廣交通行動服務於各地方交通生活應用，並補助地方政府發展當地交通運輸整合服務，如高雄市（MEN GO）、臺中市、花蓮縣、臺東縣及澎湖縣等皆持續開發及規劃。本部已構建相關開放式功能模組 API，供地方政府及相關產業介接加值擴大應用，並作為未來 MaaS 服務整合示範推動者，友好 MaaS 生態系，以提升對終端使用者之服務品質及效益，112 年度將持續補助輔導地方政府介接本部開發功能模組，並推動 Green MaaS，邀請營運商及一般企業加入推動綠色憑證試辦及機制。
- 2、為持續推動機車安全與配合道路智慧化發展，建立可長期運作之機車聯網安全服務機制，本部執行「機車聯網協作安全與服務擴散試驗研究計畫」，以市區道路之易肇事路口為實施地點，建立服務驗證場域及標準概念驗證場域，於桃園中壢及新北淡水地區設置共 25 處互動智慧感測路側設施，發展智慧路側設施，建立人車路雲之聯網協作安全系統，示範運行機車安全風險平台，驗證機車聯網協作之概念與服務，提出可應用於混合車流下的機車聯網協作安全系統方案。並與機車製造及商用服務等業者合作，於兩場域投入近 700 輛智慧聯網機車，藉由加裝機車聯網設備或安裝手機專屬應用軟體，讓機車能與路側端及雲端系統協作，以智慧化方式改善機車安全，並驗證人車路雲之聯網系統服務機制。計畫執行期間，除於淡水區場域進行 TWM（Two-Wheeler Message）標準互通性與時效性測試，並與本部「淡海新市鎮智慧交通場域試驗研究計畫」合作，透過與 TCROS 標準訊號串接，驗證與 TWM 標準調和，健全未來車聯網相關標準及產業發展基礎。
- 3、本部以花東偏鄉地區為場域試辦嘍嘍共乘服務，提供因地

制宜的在地多元運輸服務，至今已服務超過 23 萬人次，發出超過 5.8 萬班車次。花蓮縣的萬榮鄉、卓溪鄉、富里鄉以及臺東縣的延平鄉提供嘍嘍共乘服務，並因應汽車運輸業管理規則修改，嘍嘍共乘服務回歸市區客運業，目前花蓮縣及臺東縣等 5 個鄉鎮在地營運媒合單位已取得市區汽車客運業資格，並納入本部公路局幸福巴士 2.0 進行推廣。此外，偏鄉居民重視的「客貨共載」服務，已於 110 年 11 月 24 日完成「汽車運輸業管理規則」修訂，讓偏鄉「客貨共載」服務可以合法實施，卓溪鄉於 111 年 10 月 24 日進行客貨共載機制試辦（日常採買、食材代領、藥物代領、物資代運），截至 112 年 7 月 10 日共載 131 趟次。讓在地民眾可透過共享服務進行民生物資運送，提升生活便利性。

新竹縣尖石鄉玉峰村及秀巒村多元運輸共享服務總人次已超過 3.2 萬人以上、將近 6 千班次，持續滾動檢討在地需求，同時已納入偏鄉交通媒合營運管理平臺。此外，因應尖石鄉媒合派遣需求及與霞喀囉國家古道觀光接駁整合，優化尖石鄉 DRTS 預約平台，真正滿足偏鄉交通需求並落實行的正義。112 年 6 月已完成輔導及推廣 4 個偏鄉場域使用偏鄉交通資源整合服務平臺並精進平臺功能。

- 4、目前運輸資料整合流通服務 (TDX) 已收納全國航空、臺鐵、高鐵、捷運、輕軌、貓纜、林鐵、全臺市區公車及公路客運、臺灣好行、公共自行車、航運、即時路況、停車、觀光、旅運票證、基礎路段編碼、交通路網圖資等之動靜態資料等 5,100 多個運輸資料集，平臺會員總數已達 6,500 多位，會員類型涵蓋國內外產官學研，每日介接次數達 510 萬次。

另本部積極協調各單位共同參與運輸資料整合與供應生態體系，成果包含整體公共運輸旅運資料涵蓋率已達 98% 以上（公車 99%、軌道 98%、航空 99%、航運 80%、自行車 100%）；全臺即時路況資料涵蓋率已達 86%；全臺路外停車場資料已逾 1,500 場，其中重要運輸場站、高速公路服務區、重要觀光景點路外停車場靜態資料涵蓋率已達 90%，縣市路外停車場資料涵蓋率達 82%，路邊停車路段數已逾 1,970 個（格位數 130,509 個），資料涵蓋率達 32%；全臺票證資料之路線涵蓋率已逾 75%。112 年度更新增

充電樁、事件及 DRTS 資料標準，擴大資料收納項目及流通，並舉辦「打造交通運輸 API 生態系座談會」，邀請五大類型業者（包含共享運具業者、私部門停車場營運業者、私部門充電樁廠商、客運訂票業者、計程車車隊）參與，就未來交通運輸 API 資料服務發展進行合作模式及意見交流，並尋求未來進一步合作供應運輸資料服務之可行性。

為擴散及深化 TDX 數位治理服務應用，112 年度著重開發共通性治理應用主題指標項目，並與 6 個地方縣市政府合作執行落地輔導，驗證共通性平臺雲端化架構及數位治理共同供應契約輔導機制，以共通性需求導向方式，將數位治理成功經驗拓展至其他機關單位，建立完善的 TDX 治理服務生態系。

- 5、補助本部運輸研究所執行「智慧道路事件偵測及交通資料蒐集技術研發計畫」以及無人載具交通設施管理應用研發計畫等相關應用研究計畫。
- 6、本部積極與國發會、經濟部、科技部及內政部等跨部會合作，推動自駕巴士於國內道路環境驗證測試，111 年度核定補助新北市、新竹縣、臺中市、臺南市及屏東縣，112 年南投縣進行自動駕駛巴士及車聯網測試或規劃。
- 7、為接軌國際間發展車路協同應用及產品認（驗）證管理趨勢，促進我國提前準備未來智慧運輸應用落地，並積極推廣我國車聯網預期成效與提升產業競爭力，本部基於淡海一期計畫成果（號誌控制器與車聯網路側設施間資通訊標準，TCROS V1.0）進行調和外，同步考量車聯網路側設備（RSU）及車載設備（OBU）佈建於公共道路時所新增之安全風險管控議題，新增建立國內資通訊訊息交換協定與產品量產品質一致性之管理規範並確保車聯網產品訊息交換之安全防護，參考國際間認（驗）證管理做法、國際標準 IEEE 1609.2 及 OmniAir 2022 年測試規範，完成「自願性車聯網產品型式認證管理指引草案」及「國內車聯網資安憑證管理指引草案」。相關草案經召開 6 場對外交流會議後已獲共識，為確保前述指引草案內容具有可執行性，本部請車安中心及中華電信於計畫期間擔任認證執行機構及資安憑證核發機構，受理參與廠商及實驗室申請及提供車聯網資安憑證請領等業務，俾利後續作為我國對應車聯網產品認證及資安憑證管理制度之依據。另為展現「國

內車聯網認證暨資安憑證管理指引建立先導計畫」之成果，已於淡海場域建置資安憑證測試環境，並邀請國內廠商共同試行產品認證示範，規劃於 112 年底前對外展示車聯網產品認證及資安憑證情境應用之成果發表，期持續建構我國車聯網產品產業鏈生態，落實道路使用者有感體驗及確保聯網產品與環境應用安全之目標。

- 8、為提升車輛與路口交通安全，補助地方政府 21 縣市執行共 77 項子計畫，進行交通控制系統之功能升級與區域交通整合管理、偏鄉運輸服務改善及自駕巴士道路測試等。
- 9、本部經由「5G 帶動智慧交通技術與服務創新及產業發展計畫」輔導產業參與交通專屬領域關鍵課題解決方案，並協調開放場域、突破過往具管制性之交通專屬場域進入障礙，加速產業與服務之創新轉型。計畫執行期間係 2 年為一期，已於 110-111 年啟動第一波補助，著重評估審查挑選具代表性計畫先行導入，成效卓著，現已啟動第二期(112-113 年)補助案，除持續帶動新穎的智慧交通創新應用導入外，亦奠基於第三期的創始，建立進階深化、廣化之應用模式，探耕具延續性與深化價值、符合市場需求並具國際拓展潛力之優良範例持續輔導，期達成輔導廠商發展商品化輸出之最終目標，現已核定 10 件受補助計畫，政府投入 3.31 億萬元補助預算，帶動業者投入約 6 億餘元自籌款項於 5G 交通領域，預期整體可創造 9.39 億元交通服務創新資源，促成相關上、下游產業鏈，計 17 家企業，導入 18 處以上交通實證場域，吸引國內知名科技大廠積極投入，擴散交通場域的應用服務。

(四) 重大運輸政策方向與施政研議

重大運輸施政支援，包括「運輸部門溫室氣體排放管制行動方案成果報告」、協助推動「公路公共運輸服務升級計畫(110-113 年)」、「推動電動大客車示範計畫」、「商港整體發展規劃(111-115 年)」、「推動 5G 提升智慧交通服務效能與安全」、「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫修正計畫(109-113 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)」及「第 2 期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案」，並配合「空氣污染防治方案」辦理相關研議事宜，以及滾動檢討運輸系統調適策略與研提調適行動方案(112-

115年)等。

(五) 配合運輸施政之重點研究

1、重要議題之協調與審議

擔任「行政院國家永續發展委員會永續運輸工作分組」、「行政院能源及減碳辦公室淨零排放路徑專案工作組-綠運輸與運具電氣化工作圈」、「行政院離島建設指導委員會」、「內政部國土計畫審議會」、「內政部都市計畫委員會」、「內政部區域計畫委員會」、行政院金管會「強制汽車責任保險費率審議委員會」、「行政院推動桃園航空城核心計畫聯外運輸系統工作小組」及農委會「前鎮漁港建設專案中長程計畫推動小組」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) 賡續推動「區域運輸發展研究中心服務升級 2.0(112-113年)」計畫，透過6個區域運輸發展研究中心，結合學研能量，辦理交通運輸專業人才培訓課程、透過公共運輸及運輸安全案例協助地方政府進行改善並接受地方政府諮詢之服務，以區域中心為橋梁，加強中央與地方政府之溝通與合作，藉由區域中心強化地方政府能力建構，促進學界與產業、政府部門的合作發展，落實在地公共運輸之永續發展，提升地方政府改善道安之能量，以加強深化區域治理、在地深耕、跨域整合及政策支援等功能。另辦理「推動通用計程車特約制度(111-112年)」，賡續推動「預約式通用計程車服務」，輔導臺北市、新北市、桃園市、臺中市、臺南市及高雄市等試辦導入通用計程車特約制度，以提升通用計程車營運績效，並提供身心障礙者、高齡者及行動不便者統一預約車輛管道之便民措施，協助解決其日常生活交通需求。

(2) 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。

- (3) 推動「智慧運輸創新應用與精進服務」，提供部屬機關及地方政府有關交通行動服務 (MaaS)、應用人工智慧 (AI) 之交通影像偵測、號誌控制等應用之技術協助與督導，以及推動 5G 提升智慧交通服務效能與安全，發展 5G 智慧交通數位神經中樞。
- (4) 配合本部「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轄下事故特性，及應用各項交通工程方法研提改善策略。

3、專案計畫之研擬、推動與督導

辦理「112 年度交通及建設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」、「春節疏運計畫」及「小客車租賃業數位轉型發展計畫 (110-111 年)」、以及籌備參與「APEC 運輸工作小組第 53 次會議」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) 辦理東臺區域整體運輸規劃、鐵公路容量相關研究、教育訓練及推動應用。
- (2) 利用大數據分析技術，掌握國際海空運發展趨勢，研議海空運政策與整體發展策略。
- (3) 持續運輸安全管理系統研究，推動第一線運輸產業落實建置相關管理機制，開發安全資料蒐集分析、危險偵測、預防及改善工具，協助各項運輸安全政策研擬，並持續推展實務應用。
- (4) 檢討及規劃汽車客運業路線別成本計算制度、整合車載設備之駕駛工時管理系統研發，以優化公共運輸經營環境，打造綠色、優質、永續的公共運輸系統。
- (5) 研議運輸科技發展及應用策略規劃，跨領域合作推動

運輸資通訊科技應用之研發、整合、加值及推廣，強化運輸研發成果之智慧財產與知識管理。

- (6) 辦理 2050 運輸部門淨零排放路徑評估模型研究，精進運輸部門溫室氣體減量策略決策支援，強化淨零排放策略之社會溝通，另研析鐵公路系統規劃階段強化調適能力作為，探討交通管理減污作為，營造潔淨運輸環境。
- (7) 應用智慧化技術進行海岸公路日間及夜間越波影像判釋、研發跨河橋梁梁底狹小空間之檢測工具、土工織布橋基保護工法、發展港區影像智慧辨識技術、擴建臺灣金屬材料腐蝕環境調查資料庫、執行港灣環境調查監測、資料品管、數值模擬及防災應用技術、研發商港智慧環境監測技術等相關研究，提供運輸設施的日常維護管理及防災應用。
- (8) 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。
- (9) 辦理無人機搭配 AI 影像辨識應用於橋梁檢測之研究，建立以無人機搭配 AI 影像辨識模式之標準作業程序，並採以自動化方式進行橋梁檢測工作，協助橋梁維管機關提升橋梁檢測作業之品質及效率。

(六) 運輸安全

1、精進「國家鐵道安全計畫」之安全績效指標與目標

配合國家鐵道安全計畫，協助鐵道局推動鐵道監理之績效目標管理，規劃 112-113 年度進行 2 年期計畫。112 年度完成先進國家鐵道監理機關與營運機構安全資料類型與績效指標內涵回顧、研析國家鐵道安全績效指標內容與目標值，以及鐵道營運機構安全領先指標，識別鐵道營運機構高風險項目及有助監理業務之推動。

2、導入新興科技學校交通安全教育

依據本部 109 年度各學習階段交通安全基本能力架構，選擇學校教學端普遍適合應用之操作平臺（如電腦、平板、手機等），進行國小、國中及高中版本教學輔助軟體之系

統架構與學習主題規劃。辦理教學輔助軟體規劃與開發，以國小的行人步行演練、國中的自行車騎乘演練、高中的機車騎乘情境等模組，針對相關交通安全規則、常見事故樣態，規劃基本學習情境與路口、路段危險情境感知，並以教師及學生的使用經驗進行系統功能增修調整。

3、研發橋梁維管新技術

持續優化跨河橋梁梁底狹小空間之檢測工具，研訂橋檢工具使用手冊及辦理技術移轉，提升橋梁檢測品質及效率。另為提升橋梁基礎抗沖刷能力，持續進行現地鼎型塊+土工織布之新橋基保護工法保護成效驗證與數值模擬成效評估，提供高速公路局中區養護工程分局大甲工務段國道3號大甲溪橋橋基保護決策之應用，進而提升橋梁通行安全。

4、精進橋管系統與檢測人員培訓

精進橋管系統部分，完成「全國橋梁統計網暨車行橋梁統計系統」建置，其中「全國橋梁統計網」已於112年2月1日開放民眾查詢。在「車行橋梁管理資訊系統」功能精進包括強化檢測現地作業程序，調整功能確保檢測人員在橋梁限定範圍內方能執行檢測，落實現地檢測上傳照片正確性，限定橋梁構件均須先以平板現地拍攝，降低照片誤植機率；確保現場檢測人員資格，以AI人臉辨識技術自動比對檢測人員頭像，確保現地執行檢測人員正確性。前述功能已於112年3月1日實施，未來將持續維護系統之安全穩定與正常運作，精進系統功能以符合各橋梁管理機關及第一線使用者之需求。公路橋梁檢測人員培訓，112年9月底辦理北、中、南3地共計9梯次共計450人（初訓5梯計250人、回訓4梯計200人）完成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。

5、研發港埠設施巡查新技術

完成示範港區數值地形模型建構及正射影像產製，評估各類別無人移動載具性能及可應用之範疇，且建立港區特定設施之訓練樣本，採用機器學習，發展自動化辨識之港埠設施巡查新技術，達到以創新科技提升港區管理效能之目的。

6、精進港灣環境資訊及海象預測模擬

精進港灣環境資訊圖臺颱風圖層，提供海氣象即時資訊 API 介接服務，分享資訊於政府資料開放平台、海委會海域遊憩活動一站式平臺及國家海洋資料庫，建置高雄海域風浪及水動力模組，提升高雄海域波浪及水位模擬準確度。

(七) 運輸效率及交通平權

1、推動無人機在交通領域之創新應用與產業發展

- (1) 112 年 5 月應美國在臺協會邀請，會同臺灣無人機大聯盟等國內無人機產官學研單位，參加美國國際無人機系統展，並拜會國際無人系統協會 AUVSI 執行長。
- (2) 112 年 6 月 26 日召開「無人機科技產業小組第 7 次諮詢委員會議」，邀請財團法人工業技術研究院機械與機電系統研究所彭文陽副所長說明本部運研所與經濟部技術處共同執行「先進陸空載具關鍵技術與系統整合-無人機自主通用關鍵技術開發計畫」，並報告無人機科技產業小組工作成果與展望。
- (3) 辦理無人機產業創新與推廣計畫、辦理無人機在交通領域之創意應用競賽及國際交流活動，以及辦理無人機偏鄉物流運送服務驗證計畫，擇定國內偏鄉及離島地區做為驗證場域。無人機搭配 AI 影像辨識應用於橋梁檢測方面，112 年度與高速公路局合作，於國道 3 號頭前溪橋梁進行成果驗證。

2、持續並擴大推動愛接送通用計程車特約制度

完成六都導入愛接送通用計程車特約制度，建構身心障礙者、行動不便者之友善運輸環境，提升其行動自主性，解決日常生活交通需求，擴大社交領域及融入社會。

3、辦理「小客車租賃服務整合旅遊生態系平台」技術授權

完成中華民國小客車租賃商業同業公會全國聯合會及臺中市小客車租賃商業同業公會申請「小客車租賃服務整合旅遊生態系平台」軟體著作權授權資料審查作業，俟與前揭單位完成「小客車租賃服務整合旅遊生態系平台」研發

成果授權契約簽訂後，協助輔導小客車租賃產業進行數位轉型。

4、推動區域運輸發展研究中心服務升級 2.0 計畫

藉由推動區域運輸發展研究中心服務升級 2.0 計畫，在公共運輸推動方面，112 年 7 月底前已完成地方政府諮詢服務約 60 次、辦理人才培訓共 18 門課程。研析區域公共運輸年度發展趨勢與政策方針，訂於 112 年底前辦理 6 場次區域交通首長論壇，以凝聚地方發展公共運輸共識與方向。另於年底前辦理 1 場國際交流論壇，主題為「偏鄉公共運輸跨域資源整合之推動與挑戰」，擬邀請國外學者專家、國內產官學研各界代表，與國際交流透過新興智慧技術應用或政策，協助改善推動偏鄉地區公共運輸發展之經驗與案例分享；在道安改善方面，本部「道安提升行動小組」輔導地方政府提報「道路交通事故防制策略作為」，112 年 9 月底完成臺中市、彰化縣、臺南市、雲林縣、嘉義縣、宜蘭縣、南投縣及屏東縣等 8 縣市提報作業。並於 5 到 7 月期間，配合本部「112 年交通部行人安全環境改善專案視導計畫」，共同視導全國 22 縣市，以輔導方式提供縣市政府改善建議，一同打造用路人安全環境。

5、推動交通行動服務 (MaaS) 應用深化與跨域合作

(1) 持續蒐集國內外推動 MaaS 之案例與經驗，探討 MaaS 使用者數據資料應用面向、跨域合作、服務永續提供、節能減碳、包容性等議題，滾動式更新 MaaS 服務相關應用發展及落實應用服務，以加速構建我國 MaaS 服務之發展及應用環境。

(2) 完成臺灣地區 MaaS 服務使用者數據資料之相關應用、MaaS 服務永續穩定維運、MaaS 服務跨域合作等議題之探討並研提相關建議。同時擇定一 MaaS 服務已實際上線的直轄市或縣(市)政府，協助其研擬 MaaS 服務跨域合作之可能策略/方式、合作方案，並協助其實際推動跨域合作。

6、電動大客車營運數據監控管理平台建置與應用

(1) 因應行政院為落實推動環境永續發展與綠色運輸理念，達成「紅害減半」目標，106 年 12 月 21 日宣布「

2030 市區公車全面電動化」政策，成立電動大客車專案小組，協助訂定「2030 電動大客車推動策略」，加速計畫推動執行，期能透過制定資料傳輸機制與管理平台建置，蒐集導入車輛營運數據與資訊，掌握電動大客車車輛性能及營運狀態並進行績效分析，達成「支援大客車電動化政策目標」、「提升電動大客車智慧化管理作為」及「透過資料共享提升平台應用價值」等三大目標。

- (2) 截至 112 年 9 月完成示範計畫 3 家業者、4 個車型，以及一般型計畫累計 20 家客運業者，132 條營運路線，共 642 輛電動大客車資料傳輸檢核作業（另 264 輛申請中），持續透過系統化呈現業者車隊平均每車年營運里程、每年班次妥善率（平台接收完整比率）資訊，做為現行補助辦法之營運數據指標參據，並透過平台長期累積國內本土電巴資料及趨勢分析，做為補助制度及政策推動滾動檢討、調整之依據；持續累積電動大客車營運數據與性能資訊，供後續研究分析、產品升級、提升車輛安全與營運效率之加值應用。
- (3) 持續進行電動大客車營運數據監控管理平臺維運、資料傳輸與檢核作業，依據電動大客車營運數據監控管理平臺所累積之靜態與動態數據，完成車輛耗能效率、續航力與營運成本等關鍵指標進行追蹤與研析。
- (4) 為因應客運業者車隊逐步改換為電動大客車時，將面臨停車場空間、充電站數量、台電供電容量、車隊可充電時間等限制條件，進而影響整體車隊稼動率，以及衝擊客運業者營運效能，112 年度完成電動大客車智慧充電服務驗證－智慧排程系統優化與實證，並就電動大客車運行與充電資料進行整體性分析，以期能提高整體車隊充電效能，做為相關政策研議之參據。

（八）國際海空競爭力

1、國際海運資料庫維護精進及議題分析

112 年度完成更新「國際海運資料庫」資料，進行我國港群及競爭港口間之比較分析，透過貨櫃航線數據的解析，掌握我國與競爭港口間的消長態勢，並著手進行資料庫優化之規劃作業。

2、國際空運資料庫維護精進及議題分析

112 年度「國際空運資料庫」完成 200 餘座全球重要機場資料更新維護，探討 2020-2022 年期間全球各區主要機場營運概況與變化、進行北美航線轉機鏈結力指標分析，蒐集東南亞往返北美起迄資料，透過數據解析，掌握疫情期間航空客運市場之變化。

3、我國航港資訊整合與數位化發展架構之研究

推動國際海運數位化先導研究，進行航港產業數位化調查，完成訪談貨櫃運輸鏈之業別，以蒐整航港產業數位化現況、投入數位化成效、未來規劃等相關資料，做為下一階段研擬發展藍圖雛形參考資料。

4、國際機場運作模擬分析軟體系統規劃與建置

完成桃園機場公司、民航局、飛航服務總臺及運研所等相關單位之機場空側運作軟體需求訪談與需求文件彙整，釐清未來使用者運用軟體之作業需求及軟體功能，後續將據以進行軟體系統分析與設計。

(九) 永續運輸發展

1、推動運輸部門溫室氣體減量

配合環境部辦理第 3 期溫室氣體階段管制目標訂定作業，完成第 3 期（115-119 年）運輸部門溫室氣體排放之減量目標、能源需求及溫室氣體排放基線推估，彙提「111 年運輸部門溫室氣體減量行動方案成果報告」，及建構運輸部門 2050 淨零排放評估模型。

2、推動淨零綠運輸

112 年度配合行政院臺灣 2050 淨零轉型關鍵戰略行動計畫研訂作業，本部主辦關鍵戰略 7「運具電動化及無碳化」，提出「提高電動運具數量、完善使用環境配套、產業技術升級轉型」三大目標，並規劃「電動運具數量提升及使用示範」等 10 項推動路徑，及 57 項行動計畫，於 112 年 4 月 21 日奉行政院核定；另配合環境部所推動之關鍵戰略 10「淨零綠生活」，於其六大面向之「低碳運輸網絡」項下，本部研提 23 項行動計畫亦於 112 年 4 月 21 日奉行政院核定。112 年度完成地方政府推動低碳交通區設置

之評估與配套措施，以及分期推動之初步建議；另完成綠運輸生活型態體驗推廣作法規劃並辦理教育宣導或體驗推廣活動。

3、推動運輸氣候變遷調適

112 年度完成公路系統因應氣候變遷強化調適能力案例研析，並精進調適指引之內容；盤點運輸管理機關（構）人員調適專業知能之缺口，規劃氣候變遷調適專業知識課程及辦理教育訓練。統合綜整「111 年度維生基礎設施領域調適成果報告」，彙提「國家氣候變遷調適行動方案（112-115 年）」之維生基礎設施領域調適行動計畫。

4、精進自行車資訊服務

(1) 強化自行車相關軟體服務，持續優化「全國自行車單一總入口網」，完成自行車自動路線規劃功能及與觀光署「自行車旅遊網」整併規劃，截至 112 年 5 月底止瀏覽人數已超過 74 萬人次，本網站亦已於 112 年 5 月 29 日正式移轉由觀光署維運。

(2) 推廣環騎圓夢 App 並協助觀光署辦理「2023 世界自行車日-全臺環騎」活動，順利呈現環臺軌跡資料，辦理 5 場環騎圓夢 App 教育訓練，並於 112 年 6 月 3 日透過環騎圓夢 App，「以自行車道做畫布，騎自行車當畫筆」，完成藝術創作「臺灣騎跡」之壯舉。

(3) 完成「自行車通勤路線示範計畫-臺北都會區」路線規劃、成果發表記者會及利用環騎圓夢 App 辦理 2 個月線上集章活動。

(十) 綜理本部參與 APEC 運輸領域事務

1、持續由運輸研究所派員擔任 TPTWG 副主事成員及複合運輸與智慧型運輸系統專家小組（IIEG）副主席，充分展現與發揮我國對於 APEC 的貢獻、提升我國能見度，以及參與該國際組織對我運輸領域之價值。

2、部長率團出席 112 年 5 月 15 日至 17 日於美國底特律召開之「APEC 第 11 次運輸部長會議（TMM11）」，以及 5 月 18 日「實踐 APEC 運輸部長會議目標：創新、永續及移動」場邊商業論壇。於 TMM11 會議分享我國在綠色海運發展、

疫情下海空運供應鏈維運及強化、積極推動離岸風電關聯產業、照護行動不便民眾與偏鄉之運輸包容性等成果，並吸收他國觀念，做為推動相關事務參考。會議期間與美、日、澳、韓、新、越等國進行雙邊或場邊會談；另見證臺美雙邊產、官、學代表簽署三份合作備忘錄，行程成果豐碩。

3、2023 年我國於運輸工作小組 (TPTWG) 辦理之重要活動

- (1) 持續參與 APEC 重要活動與會議，包括 112 年 3 月舉行之 2023 年運輸工作小組 (TPTWG) 政策主題線上會議 (4 場次)。
- (2) 112 年 7 月 25 至 7 月 26 日：航港局主辦 APEC 韌性及永續郵輪產業論壇。
- (3) 112 年 9 月 19 日至 10 月 11 日：運研所主辦「APEC 第 53 次運輸工作小組會議 (TPTWG53)」(包括 4 場專家小組會議及 1 場閉幕會議)。

二、施政規劃重點

(一) 智慧運輸系統發展建設方面：

本部 4 年期之「智慧運輸系統發展建設計畫」(110-113 年) 109 年 5 月 22 日經行政院核定，延續過去 4 年的亮麗成果，在物聯網、AI、5G、大數據、高精地圖、區塊鏈等新技術更成熟發展環境下，帶動智慧運輸深化、升級，實現旅運需求供需平衡的永續智慧運輸管理。另經由「5G 帶動智慧交通技術與服務創新及產業發展計畫」(110-114 年) 結合 5G 通訊技術與先進交通科技，創新服務應用方案實際落地本部場域進行驗證。

(二) 運輸安全方面：

- 1、精進「國家鐵道安全計畫」之安全績效指標與目標，配合國家鐵道安全計畫，運輸研究所協助鐵道局推動鐵道監理之績效目標管理，規劃進行 2 年期計畫。透過研訂具體之國家安全績效指標與目標值，引導營運機構自訂有效的安全領先指標，研擬國家鐵道監理機關及營運機構之風險課題與控管機制，及鐵道監理推動績效目標管理的重要對策，提供鐵道營運機構建構自主安全目標管理機制。

- 2、研發安全檢查及交通衝突分析改善工具及推廣應用，導入道路交通安全檢查制度，研擬我國道路安全檢查表分類項目與檢查要項，以協助道路管理機關提升道路安全水準。此外，以無人機空拍結合 AI 影像辨識之交通衝突分析技術，由路口延伸至路段，分析車道交通衝突議題，以協助管理機關改善。
- 3、應用先進技術提升道路交通安全，配合「大型車輛裝設主動預警輔助系統（110-113 年）」，以大型車為對象，蒐集駕駛人實際於道路駕駛之駕駛行為資料，開發高風險駕駛行為分析工具，並據以分析大型車輛裝設主動預警輔助系統之使用成效。
- 4、強化航安管理系統及精進智慧化航安基礎與環境，配合我國智慧航安服務升級計畫（113-116 年），規劃 2 年期計畫，協助航港局研析我國海上自主水面船舶安全管理之風險評估。
- 5、精進交通設施維護管理與災防技術，研發及精進鐵公路及商港災防技術，探討新興科技應用於交通設施維護管理之可行性，並優化港區環境資訊應用與設施管理功能，提升港區海氣象監測技術。

（三）運輸效率與交通平權方面：

- 1、賡續推動無人機在交通領域之創新應用與產業發展，朝向 2025 年無人機在交通領域應用里程碑之目標邁進，針對我國無人機在 2025 年之物流運送與橋梁檢測兩項里程碑，盤點實務需求、國外發展現況與現階段國內技術缺口，研擬推動策略、執行方案與路徑圖，做為相關業務單位之推動依據，並提供產業界參考，並持續推動國際交流合作。
- 2、持續精進區域運輸發展研究中心服務升級 2.0 計畫，以穩健推動公共運輸發展及強化道路交通安全；另新增辦理「國際交流合作」項目，強化與國際組織（如亞太經濟合作 APEC）關注之政策議題連結，以了解國際間於交通領域發展動態，並分享我國推動經驗，尋求技術輸出之機會。
- 3、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、持續更新國際海空運資料庫，掌握市場發展趨勢，賡續辦理各月全球貨櫃航線資料更新，優化資料庫架構，持續友善化使用者介面、增進資料處理與篩選效能、強化資料統計分析之彈性，並分析相關海運議題，提供決策參考及應用。另將賡續辦理更新全球 200 座主要機場之航線、設施、營運概況等資料，精進使用者介面與統計分析功能，並進行重要空運議題分析，提供決策參考應用。
- 2、推動國際海運數位化先導研究，研擬航港產業數位化發展藍圖與研訂航港產業數位化發展指引，以及探討如何透過協作提高訊息透明度及能見度，提升港口資源使用效率，減少燃料消耗及溫室氣體排放。
- 3、持續推動國際機場運作模擬分析軟體系統建置，完成機場空側系統、程式設計與軟體研發，並強化人機介面之操作親和性，以及完成機場日常情境及干擾情境實例建立與測試，提出系統未來擴充或精進建議。且將辦理軟體教育訓練相關事宜，以利後續軟體移轉與落地應用。

(五) 永續運輸發展方面：

- 1、持續推動溫室氣體減量及淨零排放工作，推動第 2 期運輸部門減量事項，檢討 112 年度行動方案執行成果，精進運輸部門 2050 淨零排放評估模型功能，以推估運輸部門減碳路徑相關策略與措施之減碳效益與淨零排放缺口，研議未來各年期之減碳目標。
- 2、持續協助推動運輸部門淨零轉型，研擬低碳交通區補助作業要點草案，完成綠運輸生活型態體驗推廣機制，鼓勵地方政府設置低碳交通區及推廣綠運輸生活型態。
- 3、持續推動運輸系統調適，辦理鐵道系統強化調適能力之探討，研提鐵道系統因應氣候變遷強化調適能力之機制與方法；另辦理運輸調適專業知識課程，研議運輸設施權管機關（構）調適專業人才培育機制。
- 4、持續辦理自行車路線整合，協助推動「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」，研擬「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）」計畫草案。

(六) 綜理本部參與 APEC 運輸領域事務方面：

- 1、於「APEC 運輸工作小組 (TPTWG) 複合運輸與智慧型運輸系統專家小組 (IIEG)」提案辦理自籌經費計畫「偏鄉公共運輸跨域資源整合之推動與挑戰 (Promoting and Addressing Challenges of Cross-Sector Resource Integration in Rural Public Transportation)」論壇，透過各經濟體導入新興科技與跨域資源整合政策之經驗分享，就如何促進偏鄉公共運輸實現可及性與包容性提出建議。
- 2、參與 APEC 第 53 次運輸工作小組會議 (TPTWG53) (112 年 9 月 19 日至 10 月 11 日舉行)。
- 3、112 年 10 月辦理提昇移動力整合新紀元國際論壇，除分享我國 MaaS 執行經驗外，亦邀請目前推動 MaaS 服務、其他運具整合服務或有成功案例之國家或地區參與論壇，加速國際交流。
- 4、舉辦「偏鄉公共運輸跨域資源整合之推動與挑戰」論壇 (暫定於 10-11 月舉行)。
- 5、持續與相關部會 (外交部、國發會、國貿署) 密切合作，提供運輸領域專業意見。