

中 華 民 國 1 1 1 年
立法院第 10 屆第 6 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	1
（一）未來施政重點	1
（二）重要施政措施	3
1、公路運輸	3
2、鐵路運輸	38
3、捷運系統工程	56
4、推動前瞻基礎建設	60
5、鐵公路防救災機制	62
6、道路交通安全改善七大重點工作	65
7、推動無障礙交通環境	69
8、強化橋梁安全管理	71
二、航政	74
（一）未來施政重點	74
（二）重要施政措施	75
1、海運	75
2、港埠	83
3、航空運輸	99
貳、觀光部門	109
一、未來施政重點	109
二、重要施政措施	111
參、郵電部門	125
一、郵政業務加強推動數位轉型	125
（一）未來施政重點	125
（二）重要施政措施	128
二、促進電信發展及寬頻建設	148

(一) 未來施政重點	148
(二) 重要施政措施	148
肆、氣象部門	151
一、未來施政重點	151
二、重要施政措施	152
伍、運輸規劃與研究	161
一、未來施政重點	161
二、重大運輸政策研議及相關重點研究	161
三、重要運輸研究成果與未來研究主軸及應辦事項	168
陸、嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興	177
一、交通防疫國家隊	177
二、紓困	185
三、振興	191

交通部業務概況報告

本部主管公路、鐵路、海運、空運、郵政、電信、觀光及氣象等業務，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，並與產業發展密切相關，為積極有效發揮施政效能，本部努力推動重點工作包括臺鐵改革、完善陸海空運建設、落實交通平權、提升觀光品質、強化智慧節能運輸，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（含路政及航政）、觀光、郵電及氣象等四大部門、運輸規劃與研究之未來施政重點、重要施政措施以及對於 COVID-19 疫情的紓困振興措施，本部積極配合政府政策落實推動，共同協助產業振興等之辦理情形分述於後：

壹、運輸部門

一、路政

（一）未來施政重點

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，各項辦理成果及 111 年度重要辦理情形說明如下：

1、強化公共運輸發展及推動無縫運輸服務

- （1）為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）」，未來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）111 年主要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為無障礙車輛及電動大客車，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、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。持續興建國道4號豐原潭子段及桃園國2甲線，辦理興建國道3號銜接台66線增設系統交流道及國道1號增設銜接台74線系統交流道等改善工程；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。

3、推動智慧運輸系統發展建設計畫

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，將延續過去四年的亮麗成果，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。

4、道安實施策略計畫

(1) 本部第13期「道路交通秩序與交通安全改進方案」(108至111年)，明訂10項道安實施策略作為道安工作推動方向如下：

- A、善用大數據分析診斷地區交通癥結以減少事故，並降低社會與醫療成本。
- B、道安意識應普及為全民的價值、必須深入社會基層扎根宣導。
- C、科技執法矯正駕駛人違規投機習慣、減少警力負荷與安危。
- D、大破大立的考照駕訓改革。
- E、加強違規駕駛人履歷管理及回訓制度的推廣。

F、給學童一個安全通學學習環境。

G、準備高齡社會未來的安全通用道路環境。

H、正視疲勞駕駛與酒後駕車的嚴重性，並同步宣導防制。

I、汽車安全配備與機車改裝問題應未雨綢繆。

J、強化事故緊急救護醫療機制。

(2) 落實遵守用路優先權的安全守則

我國交通法規對於機動車輛與行人之用路均有規定，並在彼此行進路徑發生衝突時，亦對彼此之用路優先順序關係（或稱用路優先權）訂有明確規範，以避免衝突或事故發生，因此，如所有國人均能依據交通法規之用路優先權規範約束自己行止，不任意侵害他人之用路優先權，則道路安全自予提升。準此，本部將結合各相關機關，透過教育、宣導、執法、監理與交通工程等多管齊下，將「遵守用路優先權」列為共同落實之目標，一起努力，深化至每位國人，達到「知行合一」效果，以改善道路交通安全。

(二) 重要施政措施

1、公路運輸

(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 111 年 9 月底止，已輔導及協助 131 個鄉鎮推動幸福巴士（含幸福小黃）其中幸福巴士已通車 64 個鄉鎮、幸福小黃已通車 67 個鄉鎮，全國偏鄉地區公路公共運輸涵蓋率達 90.39%。

(B) 為推廣幸福巴士及精進幸福巴士服務，公路總局持續推動幸福巴士 2.0 示範服務，導入多元運具型態及科技媒合平台，並善

用在地運輸資源，建構因地制宜之偏鄉運輸服務。110 年及 111 年已於屏東縣滿州鄉、高雄市美濃區、臺中市和平區、南投縣鹿谷鄉、臺東縣延平鄉及達仁鄉、花蓮縣富里鄉及卓溪鄉推動幸福巴士 2.0，另公路總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。推動公路公共運輸多元票證支付環境：本部公路總局已訂定「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，後續視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。
- C、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。111 年上半年持續精進多項服務，包含時間預測單元介面優化、路網圖圖例精進、警政報案後台管理優化、動態路肩與固定開放路肩合併顯示、於網頁版增加公路總局時間預測超連結、宣導專區圖片提供下載服務等；此外，配合新通車路段更新系統圖資，包含國 4 豐潭段豐勢及潭子交流道、國 1 高架楊梅休息站等。
- D、西濱快速公路後續建設計畫、台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫、台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫 3 計畫均已完工通車，連續假期期間國內旅遊興盛，蘇花改於部分尖峰時段車潮湧現，亦有交通壅塞問題發生。為鼓勵民眾使用大眾運輸，減少私人運具之使用，公路總局自 110 年春節連

續假期起，於 3 日以上連假時段性，開放大客車行駛蘇花改路肩（緊急空間）。

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。截至 111 年 8 月底止，已有 19,331 輛多元化計程車上路營運，約占計程車總數 21.3%，相較於法規鬆綁前多元化計程車占比僅 4%，已大幅增加；另約有 11,601 輛多元化計程車採免跳表、依 App 預先報價並採行動支付計收車資。

（2）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 1,169 座橋梁進行補強工作，所需經費約 338 億元。

執行情形：

本計畫 104 年 11 月 6 日奉行政院核定，計畫期程 105 年 1 月至 114 年 6 月止，計畫總經費約 338 億元，截至 111 年 8 月底止，計畫總進度預定為 64.20%，實際為 64.31%，超前 0.11%。

（3）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，預計 112 年完工。截至 111 年 7 月底止，計畫總進度預定為 83.63%，實際為 84.05%，超前 0.42%。另第二工區施工用地因受桃園航空城區段徵收時程延後影響，致使該工區延至 110 年 8 月 1 日開工，爰因應實際執行情形辦理修正建設計畫，並奉行政院 108 年 4 月 24 日核定，期程修正至 112 年 12 月底，總建設經費為 46.067 億元。

(4) 國道 1 號甲線計畫（桃園北側）

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，經環保署於 111 年 6 月 14 日召開第 2 次初審會議結論「建議通過環評審查」，於 111 年 8 月 5 日完成環評修正報告函送環保署，並同步調整建設計畫於 111 年 7 月 7 日陳報行政院。

(5) 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，高速公路局辦理設計、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，預計 113 年完工通車，截至 111 年 7 月底止，計畫總進度預定為 58.72%，實際為 58.91%，超前 0.19%。

(6) 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，其中潭子路段已於 111 年 1 月 22 日先行通車，全線以 111 年 12 月底前通車為目標，截至 111 年 7 月底止，計畫總進度為 89.80%，與預定進度相符。

(7) 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匯出（入）國道 1 號，續以高架橋型式沿員寶庄圳，往南銜接台 74 線（約 14k 處）並增設東出、東入、西出及西入 4 支系統匝道，總經費 54.71 億元，期程至

113 年。

執行情形：

本案建設計畫奉行政院 108 年 3 月 5 日核定，高速公路局辦理設計、用地取得及工程招標作業後，於 108 年 11 月 30 日開工，預計 113 年春節前達通車標準，截至 111 年 7 月底止，計畫總進度預定為 47.15%，實際為 47.20%，超前 0.05%。

(8) 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 仁武交流道設置系統交流道，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；環境影響說明書經行政院環境保護署 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。目前環保署已於 110 年 11 月 2 日、111 年 1 月 21 日及 111 年 5 月 16 日召開專案小組 3 次初審會議，高公局於 111 年 7 月 25 日完成環評修正報告，經環保署於 111 年 8 月 15 日召開第 4 次初審會議結論「建議通過環評審查」，並請高公局於 111 年 10 月 31 日前補正報告送該署提報環評審查委員會審議。

(9) 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，往南銜接蘇花改永樂高架橋，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，預估 112 年辦理環評審查。

(10) 國道 1 號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬

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，高公局嗣接續辦理「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：

可行性評估報告業於 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」，續由高公局辦理規劃環評作業。

(11) 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，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），計畫期程至 113 年 12 月。

執行情形：

本工程已於 109 年 8 月 29 日開工，截至 111 年 7 月底止，計畫總進度預定為 72.34 %，實際為 77.10 %，超前 4.76 %。

(12) 國 2 甲由台 15 線延伸至台 61 線

計畫內容：

本路段路廊西起台 61 線，東至台 15 線銜接國 2 甲優先路段，全長約 2.9 公里。

執行情形：

高公局於 109 年 5 月重啟可行性評估，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。

(13) 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 日展開綜合規劃作業。

(14) 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，110 年 9 月展開可行性評估作業。

(15) 國道 1 號彰化路段跨越橋改建工程

計畫內容：

國道 1 號彰化系統交流道(192k)至北斗交流道(220k)間長約 28 公里，涵蓋彰化、埔鹽系統、員林等 3 處

交流道，屬經常性交通壅塞路段；該路段計有 8 座跨越橋，除 196k 及 218k 跨越橋跨距較大外，其餘 6 座跨越橋下方國 1 主線車道受限跨距不足，致車道寬僅得配置 3.5m 且無法拓寬；為改善該路段交通，須先行改建該 6 座跨越橋預留拓寬空間，惟考量改建施工對地方道路交通之衝擊，爰優先辦理國道 1 號彰化交流道至員林交流道 3 座跨越橋（分別為 201k、203k 及 209k）改建工程。

執行情形：

高公局於 109 年 8 月 18 日核定規劃報告並展開設計作業，計畫總經費 2.98 億元，110 年 4 月 19 日開工，預定 112 年 2 月 12 日完工。截至 111 年 7 月底止，計畫總進度預定為 78.62%，實際進度為 78.94%，超前 0.32%。

（16）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，圍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。110 年 10 月起辦理 8 次工程招標均流標，因應原核定計畫總經費及期程不足，高公局辦理第 1 次修正建設計畫於 111 年 7 月 15 日陳報行政院審核中，預計 115 年完工。

（17）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，於 110 年 12 月 20～23 日辦理 4 場環境影響說明書公開說明會，111 年 1 月 28 日完成環境影響說明書陳報本部，續於 111 年 6 月 21 日核轉環保署審查中。

（18）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。110 年已陸續完成新竹、彰化與臺南等路段，共計 19 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 9.3%。至 111 年底前預計改善臺北、彰化及高雄等路段，共計 11 處改善地點，完工後將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。

（19）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滙入國道 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 111 年 7 月底止，計畫總進度預定為 37.82%，實際為 41.21%，超前 3.39%，預計 112 年 10 月完工。

(20) 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：

原建設計畫奉行政院 109 年 6 月 23 日核定，總經費 20.38 億元，計畫期程至 114 年 10 月完工。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，高公局業辦理第 1 次修正建設計畫經本部於 110 年 7 月 12 日核轉行政院審核，並於 110 年 10 月 5 日奉行政院核定，計畫總經費調整為 24.62 億元，期程調整至 115 年 10 月完工。高公局自 110 年 10 月起辦理 6 次工程招標均流標，因應原核定計畫期程與計畫總經費不足，高公局辦理第 2 次修正建設計畫並於 111 年 6 月 24 日陳報行政院審核中，後續俟修正計畫核定後續辦公告招標事宜，預計 116 年完工。

(21) 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，高公局於 110 年 9 月底完成設計作業，110 年 11 月起辦理工程招標，於 111 年 6 月 28 日辦理第 7 次招標，並同步辦理第 1 次修正建設計畫，預計 114 年完工。

(22) 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。環差報告由本部於 110 年 7 月 6 日函送環保署，經環保署 111 年 6 月 29 日環評審查委員會審查通過，高公局刻辦理設計作業，預計 115 年完工通車。

(23) 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。環差報告經環保署提 111 年 1 月 5 日環評審查委員會審查通過，高公局刻辦理設計作業，預計 115 年完工通車。

(24) 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，於111年7月26日將環評報告書陳報本部審查中。高公局刻同步辦理建設計畫研擬修正作業，將俟環保署啟動環評審查後併行陳報本部核轉行政院審查。

(25) 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，預計112年完工，截至111年7月底止，計畫總進度預定為70.04%，實際為70.08%，超前0.04%。

(26) 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，110年8月完成設計，110年12月20日工程決標。本工程已於111年4月

19 日開工，預計 113 年 7 月完工，截至 111 年 7 月底止，工程預定為 1.96%，實際為 1.67%，落後 0.29%。

(27) 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，以因應未來衍生（橋頭科學園區）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。

(28) 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。

(29) 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，高公局刻辦理規劃設計暨監造委託技術服務案招標作業中。

(30) 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，俾供用路人安全、便捷、舒適之公路運輸服務。

執行情形：

「省道改善計畫（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 111 年 9 月底已核定 598 項個案計畫，刻由各工程處依預定進度積極辦理中，後續將持續辦理滾動檢討，以提升公路行車安全。

(31) 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：

A、計畫經生活圈審議小組考量地方道路改善需求，截至 111 年 7 月底止，已核定 125 件道路改善及先期作業，中央款需求合計 212.65 億元，先期規劃/工程執行計 108 件，已完成 17 件。

B、新一期計畫地方政府提案已由公路總局辦理 3 場審議會議審議完畢，刻由各地方政府依審查意見

修正中，公路總局後續將綜整提報本部核定後據以補助。

(32) 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 甲線，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。修正計畫 107 年 11 月 14 日奉行政院核定，修正後計畫期程至 113 年，總經費為 211.94 億元，所增加經費 57.64 億元按原計畫分攤方式，由交通部、新北市政府及內政部營建署共同分擔 1/3 計 19.21 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，目標 113 年底全線通車。截至 111 年 7 月底，計畫總進度 66.06%。

(33) 金門、馬祖大橋工程

A、金門大橋：本工程內容主要於大金門金寧鄉湖下與小金門烈嶼鄉后頭兩地間之金烈水道上興建之跨海大橋，全長約 5.4 公里，其中橋梁段長約 4.8 公里，橋面淨寬 15 公尺。本建設計畫因工程項目需求改變（最大計畫橋下通過船型由 800 噸提升至 5,000 噸）、地質環境變異及工程重新

發包等因素辦理 2 次建設計畫修正，計畫總經費修正為 91.67 億元。金門大橋全橋已於 111 年 7 月 22 日完成合龍，工程預計於 111 年 10 月通車，本工程截至 111 年 7 月底止，計畫總進度預定 99.17%，實際 98.97%，落後 0.20%。

B、馬祖大橋：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，其中海域橋樑段約 3.2 公里，陸域路堤段約 1.1 公里，可行性評估 107 年 12 月 10 日奉行政院核定，綜合規劃報告於 110 年 8 月 23 日陳報行政院，行政院秘書長 111 年 3 月 25 日核復請本部會同連江縣政府檢討修正後再行報院，本部並已於 111 年 6 月 30 日再陳報行政院續審中。

(34) 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、台東段）

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。

台東段拓寬範圍自台 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（台東段）：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 標設計完成（併景觀大道計畫發包），截至 111 年 7 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，目前 4 標施工中，2 標發包中，4 標設計完成，其餘設計中。截至 111 年 7 月底，計畫總進度 35.66%。

C、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 4 標規劃中，5 標設計中，1 標施工中。截至 111 年 7 月底，計畫總進度 3.46%。

(35) 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，計畫時程修正至 115 年度。

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）辦理招標中，截至 111 年 7 月底，計畫總進度 29.45%。

(36) 西濱鳳鼻-香山段計畫

計畫內容：

本計畫路線長度約 10 公里，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 147.5 億元，計畫核定後約 8 年完成。

執行情形：

可行性評估已於 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，審查通過後並將接續提報建設計畫循序推動。

(37) 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 698.49 億元，計畫期程至 119 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、環評及建設計畫提報等作業。

(38) 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 115 年，計畫總經費 66.36 億元。

執行情形：

本計畫已於 110 年 9 月完成細部設計，迄 111 年 2 月歷經 3 次公告招標，均因無廠商投標而流標，已辦理招標文件檢討及修正建設計畫，修正建設計畫報行政院審議中。第 1 次修正計畫本部 111 年 7 月 7 日報行政院，主要係因近年物價指數持續正成長趨勢，以及 109 年起因冠狀病毒疫情致專業人力短缺等因素，總建設經費修正為 89.96 億元、修正計畫期程延至 116

年。

(39) 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。

執行情形：

本計畫起點至市道 181 線，刻正辦理細部設計及編制預算中；市道 181 線至終點，刻正辦理細部設計。

(40) 公路總局代辦南方澳跨港大橋重建工程

計畫內容：

本工程於宜蘭縣蘇澳鎮境內南方澳大橋原址辦理重建，工程總長 796.53 公尺，其中橋梁 595 公尺、引道 201.53 公尺，工作項目包括道路工程、橋梁工程、照明及號誌工程、管線預埋工程、交通工程、景觀工程等。計畫時程自 108 年至 111 年，總經費約新臺幣 10.5 億元，由本部航港局航港建設基金支應。

執行情形：

本工程已於 109 年 7 月 16 日開工，109 年 9 月 15 日完成舊橋拆除作業，並進場施作主橋。西岸工區預鑄 U 型梁 U1 及 U2 單元、東岸工區逐跨場撐 U4 單元、東西岸海上施工構台已完成；目前進行懸臂工法 U3 單元施工，預定 111 年 12 月 18 日完工通車。截至 111 年 7 月底，計畫總進度 92.07%。

(41) 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，目前細部設計中，將持續進行台 9 丁線道路改善。

（42）環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫

本計畫是從自行車路網構建及觀光行銷整合等面向切入，除主幹路網的安全與優化改善外，並規劃河濱線、山岳線、環山線等自行車道路網，打造更多元自行車路線及相關旅遊服務，規劃並行銷多元型態的在地化旅遊路線，整合各地區特色景點及地方性自行車路線，以環島自行車主幹路線進行串接，依各地特色，規劃多元型態在地化旅遊路線，加以行銷推廣。結合國家風景區，完成 16 條深度旅遊路線，以及提高自行車騎士安全，就環島 1 號線及各環支線進行道路鋪面改善工程，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 季將舉行「2022 世界自行車日一騎遊環台活動」，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、110 年度已完成各 89 面多元指標及補給站標誌；環島路網優化總計完成 72.9 公里，項目包括車道配置調整、護欄修護、邊溝改善等，另為提升隧道及彎道自行車安全，於台 14 線雙福隧道、柑林隧道、育樂隧道、觀音一號隧道(及觀音二號至三號隧道)、台 21 線大雁隧道、水社隧道、台 9 丁線新澳隧道及 121k 彎道，共計新設 17 組自行車智慧偵測告警系統。
- F、新增補助地方政府經費：「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

畫內容，除執行期程自 112 年展延至 113 年外，同時增加 12 億元經費，除持續優化環島自行車路線騎乘空間外，亦縫合地方型自行車道斷鏈。111 年度已核定 20 件補助(9 件分項計畫，11 件工程案件)，預計於 111~112 年完工，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。

(43) 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，111 年初步完成 5 處重要藍綠帶優先串聯路段及 19 處優先串聯路權綠帶之盤點、執行國道生態友善植生課題研析，編擬「植地友生」高速公路植生指南，配合全國植樹計畫種植原生樹種，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。

(44) 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，公路總局與墾丁國家公園管理處於 111 年 7、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。

(45) 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

與行政院農業委員會林務局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。

(46) 推動電動大客車

A、為達成行政院「2030 年客運（公車）全面電動化」政策目標，並協助地方政府及客運業者選用優質之電動大客車投入營運，本部與經濟部、行政院環境保護署等單位共同合作，於 109-111 年推動電動大客車示範計畫，並已發布「交通部電動大客車示範計畫車輛業者資格審查作業要點」及「交通部電動大客車示範計畫補助作業要點」，採先審查車輛業者資格、再審查營運計畫兩階段方式辦理，每輛電動大客車最多可補助 1,000 萬元，期提高誘因鼓勵更多國內自主設計開發製造及國外業者，在臺投資生產電動大客車，以累積電動大客車車隊營運經驗值與回饋建立營運導入模式，提升我國電動大客車產業市場競爭力。

B、111 年已有 2 家本土業者通過示範計畫車輛業者資格審查，完成各年車輛國產化相關進程，另本部已於 110 年核定補助 134 輛、111 年第 1 波核定補助 141 輛示範型電動大客車，目前正辦理 111 年第 2 波示範型計畫審查程序中。截至 111 年 7 月底止，電動大客車領牌總數共計 987 輛，尚有已核定補助未領牌車輛約 500 輛將陸續交車領牌中，屆時電動公車總數可達約 1,500 輛。

(47) 推動運具電動化

A、積極達成國家電動車普及率及市售比目標：國發會 111 年 3 月 30 日公布臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明，2030 年將完成市區公車 1 萬 1,700 輛及公務車全面電動化，2040 年新售小客車（每年約 38 萬輛）及機車（每年約 90 萬輛）全面電動化。運具電動化涉及車輛補助、產業技術發展、充電設施建置、法規配套等策略措施，由交通部、經濟部、環保署、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 111 年 9 月已導入 1,051 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：本部將與環保署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：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，預計 2050 年底前慢速充電樁達 6,000 個、快速充電樁達 500 個。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。
- (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。

(48) 推動智慧運輸系統發展建設計畫

111 年度本部執行計畫共 8 項子計畫，主要為建置整合性交通行動服務（MaaS）、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。

A、近年本部持續推廣交通行動服務（MaaS）於地方交通生活應用，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、臺東縣及澎湖縣等皆持續開發及規劃。本部將於111年構建旅運規劃引擎、公共運輸數位化與票務資訊整合等開放式模組 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。

B、為加速機車安全與道路智慧化發展，促進安全應用範圍擴大與技術落地，並推動可長期運作之機車聯網安全服務機制，透過「機車聯網協作安全與服務擴散試驗研究計畫」，於桃園市中壢區及新北市淡水區之一般道路，設置 25 處互動智慧感測路側設施及至少 700 輛智慧聯網安全機車，進行機車駕駛行為分析與行為評鑑，並提出可應用於混合車流下的機車聯網協作安全系統方案。本計畫第一階段於 8 月底在桃園市中壢區 6 個路口共 14 處易肇事地點，完成智慧路側設施建置，以機車為主體即時偵測道路危險情況並提供警訊。同時，亦於該區域投入至少 200 輛機車，並加裝機車聯網設備及手機專屬應用軟體，讓騎士也能夠透過車輛或手機即時接收路側設施所提供警訊，實車實地驗證人車路雲之聯網協作安全系統服務，期能以智慧化方式改善機車安全。計畫第二階段除持續提升服務驗證規模，亦將延續前期計畫標準推動成效，進行標準概念驗證，強化安全警示情境與資料訊息格式的擴充，並帶動業者參與標準制定，健全標準發展。

C、本部「智慧運輸系統發展建設計畫」，以花東偏鄉地區為場域試辦噗噗共乘服務，整合在地閒置的人與車，車輛的部分包含自用車、計程車、鄉公所中巴、教會的福音車等，並開發派遣平台及搭配彈性預約機制，提供因地制宜的在地多元運輸服務；目前已在新竹縣尖石鄉、花蓮縣萬榮鄉、卓溪鄉、富里鄉以及臺東縣延平鄉(含卑南鄉利吉村)提供噗噗共乘服務，至今，已服務將超過 17 萬人次，發出將超過 4 萬班車次，服務滿意度高達 9 成以上，並於 110 年

11 月 25 日獲選全球領先資訊科技研究及顧問機構 Gartner「2021 年數位政府服務創新獎」亞太區首獎殊榮。後續偏鄉公共運輸服務仍將回歸市區客運業，目前已經協助花蓮縣富里鄉以及臺東縣延平鄉在地營運媒合單位轉型成立市區汽車客運業，花蓮縣萬榮鄉、卓溪鄉在地營運媒合單位正在申請成立市區汽車客運業，「噗噗共乘」試辦模式已納入本部公路總局幸福巴士 2.0 進行推廣，公路總局會輔導各縣市政府訂定相關審議及管理規定，此外，並透過各部會補助資源之整合以及科技平台之建立，讓偏鄉供需串聯更有效率，真正滿足偏鄉交通需求並落實行的正義。

- D、目前運輸資料整合流通服務已收納全國公共運輸、事件、路況、停車、票證、圖資等 1,500 個以上之運輸資料，並建立運輸資料流通平台以標準化 Open API 對外提供每日逾 500 萬以上之加值介接服務，111 年持續辦理運輸資料整合流通服務，擴充提供開放交通資訊資料服務，例如停車、充電樁資訊擴大收納及流通；此外，為擴散及深化服務應用，本部持續朝「推動企業策略合作與試營運有價服務」、「提升數據治理導向之智慧政府運作效能」、「建立數據創新育成發展環境」等三面向推廣推展，並營造資料有價之數據產業有利環境，以達公私部門數據的跨界整合與運用，建立共生共榮的產業生態圈。
- E、補助本部部屬機關（運輸研究所）執行「交通行動服務（MaaS）縣市推廣與督導計畫」以及無人機相關應用研究計畫。
- F、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、臺南市及屏東縣進行自動駕駛巴士及車聯網測試或規劃。
- G、針對 5G 車聯網、AI CCTV 應用、數位分身及車聯網資安等，透過淡海新市鎮智慧交通場域專

案計畫與台灣車聯網產業協會及國際 OmniAir 車聯網認證組織合作，建立國內相關產業技術標準、驗證測試流程機制，111 年持續朝規劃成立國家車聯網研究與認證中心為目標，籌備相關技術要點、營運項目、法規調適需求、標準訂定、開放式環境驗證架設與資安範規導入。目的為使國內智慧交通產業數位轉型，同時於國內建構國際認證環境，使國內產業能與國際無縫接軌，促進相關產業輸出海外。目前已於 110 年訂定 5G 車聯網 TCROS (Traffic Controller to Roadside Open Standard) 第一版標準、檢驗流程及受理國內廠商相關產品驗測，並將於 111 年擴增 TCROS 標準內容，持續調和國際車聯網標準應用，同時於淡海場域進行相關車聯網應用服務驗證(POS)。此外，為培育相關人才並廣宣淡海場域發展核心，除持續辦理產學研界創新應用競賽，帶動相關領域產業及人才加入車聯網發展外，亦將以淡海新市鎮(D City)做為國際車聯網推廣指標城市，爭取國際 OmniAir 驗證聯盟測試活動舉辦，進而逐步落實國內協同式智慧交通(Cooperative-ITS)新世代發展。

H、基於淡海新市鎮智慧交通場域研究計畫已建立道路聯網設備(RSU/OBU)之驗測能量以及淡海示範場域等成果，為延續新增車聯網設備納入品質安全與資訊防護管理範圍，同時推動車聯網認證驗證管理制度可於未來接軌國際市場，刻正聚焦國際上已具備完整車聯網管理規範之美國 OmniAir 組織進行相關產品認證及資安憑證管理規範之研析，並考量融入我國在地化需求，今年度將藉由規劃召開議題交流會議並持續蒐集國內產官學研之實務意見，促使本指引及相關制度發展周延完整並且更加貼近符合國內產業需求。

I、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。

J、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。已於 110-111 年啟動第一波補助作業，核定 9 家國內企業、帶動相關上下游產業鏈的 15 家企業，導入 11 處涵蓋陸海空之交通專屬場域，預期創造 8.75 億元整體交通服務創新資源、促成 16 億元衍生商機。

(49) 高速公路電子收費 (ETC) 計畫

統計至 111 年 7 月底，電子收費 eTag 累計有效用戶數為 775.3 萬輛，較 110 年 7 月底 (751.5 萬輛) 增加 23.8 萬輛，成長 3.2%。另 111 年 1-7 月高速公路電子收費系統平均使用率為 92.63%。

(50) 公路監理業務

A、至 111 年 6 月底止，機動車輛登記數共計 2,270 萬輛，其中汽車登記 838 萬輛，機車登記 1,432 萬輛，領有各類駕駛執照人數共 2,955 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、Line Pay、橘子支付、元大銀行、街口支付及蝦皮等 App 支付管道，提供使用者更全面性繳費服務。

(51) 營業大客車安全管理

A、公路總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 3,454 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 4,618 輛，路線 569 條監控，平均每日監控約 1 萬 6,212 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。

- B、為強化遊覽車安全監理，本部公路總局透過遊覽車評鑑制度革新，從過去以服務品質為主軸之評鑑制度，改以營運安全為核心，以基本安全紀錄、專業科技化管理及品牌化經營為評鑑之主要依據，並於 110 年 10 月公布完整最近一年度之評鑑結果。對於評鑑成績未達列等標準之業者，如經要求改善後仍未達成改善目標者，將以停止部分營業或撤銷營業執照等行政手段汰劣；另為持續檢討精進遊覽車評鑑作業，期使評鑑作業成為例行且穩定之評量制度，本部公路總局於 111 年 8 月 23 日修正發布遊覽車客運業評鑑作業要點，作業時間修正為每年定期辦理，並固定以前一年度 10 月至當年度 9 月為評鑑資料區間，另修正乙等以上業者動態調整等第機制，針對業者發生重大傷亡有責事故之情形進行降等。

（52）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，本部公路總局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。

(53) 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。本計畫目前均已順利發包辦理，預計 112 年第 1 季可發布 T-NCAP 第 1 次評價。

(54) 推動機車駕訓補助計畫內容

為增進民眾申請機車駕照考驗之駕駛人，能有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 10,000 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 111 年 7 月底大幅成長至 69 家，可供更多地區民眾進行駕訓學習。111 年除持續辦理師資訓練及教材更新外，製作防禦駕駛及模擬道路混合車流實地教案供駕訓班教學使用，讓課程內容更貼近機車實際道路駕駛，可提升實際道路行駛之駕駛能力、駕駛經驗及安全駕駛觀念，截至 111 年 7 月底已有 14,350 人參訓。

(55) 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，公路總局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 61 線南延至高雄地區可行性評估

B、台 62 線（七堵）延伸萬里及金山可行性評估

- C、台 62 線瑞濱延伸至宜蘭頭城可行性評估
- D、花東快速公路可行性評估
- E、屏南快速公路可行性評估
- F、台 61 乙線（美港公路）高架化可行性評估
- G、台 86 線跨越台 19 甲線系統銜接國道 3 號可行性評估
- H、台 2 庚延伸線興建計畫可行性評估
- I、芝投公路可行性評估
- J、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
- K、台 39 線（高鐵橋下道路）延伸至仁武可行性評估
- L、國 3 銜接台 63 線系統交流道可行性評估
- M、台 2 線福隆外環道可行性評估

（56）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，公路總局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、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，環評部分目前辦理二階環評作業中。
- B、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。環說書於 111 年 7 月 28 日經環保署召開專案小組初審，會議結論請公路總局於 111 年 11 月 30 日前修正補充後再審。
- C、台 86 線向東延伸至台 3 線新闢及改善道路工程

：可行性評估行政院 109 年 12 月 10 日核定。綜合規劃已提出期中報告。

D、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。

E、台 61 線八里及苗栗地區平交路口改善：可行性研究行政院 110 年 6 月 4 日核定，環差定稿本並於 111 年 6 月 22 日奉環保署同意備查，綜合規劃 111 年 7 月 14 日陳報本部。

F、台 13 線三義路段拓寬工程計畫：可行性評估本部 109 年 10 月 13 日核定納入省道改善計畫辦理。

G、台 74 線大里一交流道增設北出匝道改善工程：綜合規劃本部於 111 年 4 月 26 日函復同意辦理，目前修正環差報告中。

H、台 1 線 350K+300~354K+000 高雄市路竹區拓寬可行性評估本部 110 年 12 月 14 日同意，刻正辦理綜合規劃，預計於 112 完成。

(57) 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，辦理高快速路網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配合通車時間預計 111 年底完成、高速公路北區交通控制系統更新提升工程預計 112 年完成、國道 1 號南區電力傳輸及交控設備更新預計 111 年開工並於 113 年完成。

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，公路服務水準及管理品質

也應隨之提升，本部公路總局業於 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，並於 110 年起辦理相關設備與系統建置工作。規劃 110 至 111 年辦理北部地區路網（雙北、桃園、新竹等地區）設備更新；111 至 112 年辦理南部地區路網（嘉義、雲林、臺南等地區）設備更新；112 至 113 年辦理中部地區路網（苗栗、臺中、彰化等地區）設備更新。

（58）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，高公局於 110 年 11 月展開綜合規劃作業，規劃報告於 111 年 8 月 12 日奉行政院核定。

（59）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，本部推動辦理具駕駛人身份識別之數位式行車紀錄器、行車全週（環景）視野輔助、車前碰撞警示輔助系統、車道偏離警示輔助系統、盲點警示系統、胎壓偵測系統、酒精鎖及疲勞偵測系統等 8 項主被動安全設備整合系統認證標準制定、科技研發及導入試運行（成效評估）等工作事項，以提升大型車輛行車安全。

（60）台 66 線 0K+100~9K+100 段平交路口高架化改善工程

計畫內容：

建設計畫行政院111年4月7日核定。改善範圍包含台66線0K+100-3K+200及6K+500-9K+100，總長約5.8公里，總經費80.34億元，期程112年-116年。

執行情形：

本計畫刻正辦理設計作業中。

2、鐵路運輸

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：

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。

執行情形：

本計畫於 109 年 9 月 2 日奉行政院核定，鐵道局辦理設計及招標作業中。另增設鳳鳴臨時站及平鎮臨時站先期工程施工中。

(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，總經費 238.98 億元，計畫期程至 115 年 9 月。

執行情形：

永久軌高架橋工程、高架車站工程、全線電車線工程、全線電訊工程及號誌工程已發包；水上車輛基地機電檢修設備及永久軌行車調度無線電系統工程等設計中。

(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：

綜合規劃報告本部已於 111 年 4 月 27 日召開初審會議，鐵道局刻與嘉義縣政府研商相關議題並修正報告書中。環境影響評估說明書環保署已於 111 年 5 月 12 日公告審查通過，並於 111 年 6 月 27 日同意備查環說書定稿本。

(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、電車線工程已發包，賡續辦理號誌工程及電訊工程、隧道通風及監控工程設計及發包。目前辦理主體工程施作中。

(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。

(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。

(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，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，目前辦理經費審議及細部設計，預計於 111 年底起陸續發包施工。

(8) 鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 111 年）

計畫內容：

本計畫之第一次修正計畫奉行政院 106 年 12 月 6 日核定，計畫總經費維持原核定 275.22 億元，計畫期程自 109 年展延至 111 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，111 年執行 28.8 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，目前辦理系統及電源架構審查及北部繼電器室現勘作業，預計 115 年底完工。
- B、電訊基礎設施提升：96 芯光纜第二環佈放工程於 108 年 6 月 28 日開工，已於 111 年 3 月 31 日施作完成。
- 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，截至 111 年 7 月，實際進度 70.03%，目前辦理臺北車站導電軌安裝，預計 111 年底前全數施作完成。

(10) 全國高效鐵路網規劃作業

- A、高鐵延伸屏東：行政院於 109 年 12 月 10 日核定可行性研究，綜合規劃及環境影響評估作業委託技術服務案於 110 年 7 月 20 日啟動，刻正辦理綜合規劃作業；環境影響評估，經環保署於 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，後續將函請行政院環境保護署界定本案評估範疇。
- 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，並經環保署於 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，鐵道局刻正辦理第二階段環境影響評估作業中。

- C、基隆捷運：本案可行性研究於 108 年 4 月 10 日奉行政院核定，並於 108 年 8 月 30 日啟動綜合規劃作業，110 年 12 月 29 日綜合規劃陳報本部，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，環評報告業於 111 年 9 月 23 日函送環保署審查。
- 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，以 2 階段推動策略，優先將臺鐵既有路線及設備改善升級，逐步提升營運速度。階段一以提升安全性與平均營運速度為目標，配合高鐵延伸宜蘭與屏東計畫，以達成臺北-花蓮、花蓮-臺東、高雄-臺東行車時間各小於 90 分鐘之政策目標，對臺鐵東部部分路段優先進行改善，除整體安全性可提升外，亦能提升平均速度減少行車時間；階段二以提升最高速度至 160km/h 為目標，110 年 12 月 22 日召開可行性研究期末審查會議，初步評估技術可行，鐵道局於 111 年 7 月 6 日就東部鐵路提速建設推動建議至本部簡報說明，現依本部函覆意見修正後陳報。
- E、南迴鐵路雙軌化暨提速可行性研究：為強化環島鐵路網運輸服務，本部現正推動「西部高鐵、東部提速」之施政主軸，南迴線亦屬環島鐵路之一環，鐵道局辦理南迴提速可行性研究中，已於 111 年 3 月底提出期末報告初步成果，111 年 8 月 12 日召開可行性研究期末報告成果會議，後續將依相關單位所提議題修正後，預定下半年陳報本部。
- 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，鐵道局業於 110 年 11 月將可行性研究陳報本部，經本部 110 年 12 月函復審查意見，鐵道局 111 年 4 月 28 日將修正後報告陳報本部，本部 111 年 6 月 28 日再次函復審查意見，刻正檢討修正中。

(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中。

(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，目前依會議結論及行政院函示，檢討屏東整體軌道路網政策，並據以完成可行性研究報告之檢討修正後循序報核。

(13) 規劃鐵路建設

目前本部協助地方政府或部屬機關辦理之規劃作業的有高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁、宜蘭線龜山-外澳間路線改善工程、宜蘭線路線改善、新竹大車站平台計畫、大台中地區山海線鐵路雙軌高架化、彰化市鐵路高架化及斗六鐵路立體化。

(14) 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，刻正進行車輛製造及測試中，預定 112 年 4 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 111 年 9 月底已有 340 輛投入營運，預計 112 年 7 月交車完畢；城際電聯車案則已自 110 年 7 月起交車，截至 111 年 9 月底已有 252 輛投入營運，並預定 113 年 8 月交車完畢。

(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。

本計畫土建工程及研發檢測設備建置由鐵道局辦理，竣工後將交付財團法人辦理營運。

執行情形：

鐵研中心行政大樓及場區土建已於 111 年 5 月 6 日驗收完成；測試研發實驗室於 109 年 7 月開工，廠房主要鋼結構及頂版吊裝已完成，研發檢測設備進行 SAT 測試及教育訓練中；財團法人機構刻正招募人力及辦理營運準備事宜，預計於 111 年底完成第一階段實驗室廠房與儀器設備工程、人員訓練及 ISO/IEC 17025 實驗室 TAF 認證申請準備作業。

另鐵研中心第二階段(含 C3 廠房土建工程及測試軌工程)業已完成設計並辦理公告招標中。

(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組成跨部會平台，於 107 年 2 月組成「軌道產業推動會報」，落實鐵道產業國產化政策。另考量產業能量、技術門檻及未來國內鐵道市場需求，現階段以「輕軌系統」為發展重點，至高鐵、臺鐵、捷運等，將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，111 年除持續辦理輕軌號誌、轉轍器及車門次系統自主技術提升計畫外，並啟動集電弓、轉向架、整車設計、列車控制及監視系統等研發計畫，以及人才培育研究案。又為促進國內產業參與鐵道建設計畫及維修

市場，且確保鐵道設備安全與品質，本部已完成「輕軌系統採購作業指引」、「鐵道系統維修備品國產化作業指引」；至制定國家標準草案，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 48 篇草案送經濟部標準檢驗局審議，其中 20 篇已公告。另為引導營運機構建立各式新應用系統服務，善用國內資通訊技術優勢，擴大鐵道 5G 產業規模及服務效益，本部於 110 年 3 月啟動「建立 5G 智慧鐵道運輸及監理環境」計畫，並已於 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，以及「智慧鐵道系統架構與通訊技術規範」、「智慧鐵道規劃建置作業指引」、「我國智慧鐵道頻譜評估」等作業。

(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。

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。

111 年 7 月 29 日舉辦嘉義車站減法美學成果發表會，嘉義車站微改造考量古蹟建築與嘉義新車站未來高架化，老建築未來再活化利用前的過渡期間，以強

化既有空間可行與優化服務設施，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，讓建築外觀、指標系統、售票大廳、候車大廳以及第一月台，以微微清新的歷史建築面貌，再次將旅客從城市與火車間連結。

鐵道局因應南迴鐵路電氣化通車後之旅運成長需求及地方觀光發展考量，期藉由車站美學復興，重塑場站外觀風貌、美化周邊環境景觀、強化車站空間質感，並與地方觀光資源帶鏈結，打造鐵道觀光路廊，創造美學經濟，規劃辦理「臺鐵車站美學與功能提升計畫」，並納入前瞻基礎建設計畫第3期「城鄉建設」之「觀光前瞻建設計畫」項下子項辦理。本計畫辦理改善南迴車站包括：臺東縣境（大武、金崙、太麻里、知本、康樂車站）5座，屏東縣境（南州、佳冬、加祿、內獅車站）4座，現已進入細設階段，將依計畫期程積極辦理，俾利本計畫能早日完成，發揮計畫效益。

（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，交通部鐵道局賡續辦理各站土地之招商開發，臺南站於107年9月28日與三南奧特萊斯股份有限公司簽約，興建「MITSUI OUTLET PARK 台南」園區，已於111年2月25日開幕營運；臺中站於110年11月15日與第一大國際開發股份有限公司簽約，打造世界級高端時尚百貨購物中心，預計116年開幕營運；桃園站於111年5月4日與國泰人壽保險股份有限公司簽約，打造智慧中城•桃園，預計於116年開幕營運；新竹站車站專用區（二）於111年6月14日與旭源投資開發股份有限公司簽約，打造「以人為本」的科技企業辦公空間，預計於116年完工啟用；新竹站事業發展用地於111年3月24日公告招商，111年8月12日資格審查，計有3家申請人；嘉義站事業發展用地於111年7月20日公告招商，預計111年11月17日資格

審查。

B、高鐵桃園車站特定區桃園機場捷運 A19 站（桃園體育園區站）商場於 109 年 4 月 22 日與環球購物中心簽約，已於 110 年 10 月 1 日開幕營運；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）疫情衝擊影響，預計於 114 年 8 月 31 日前完成本案全部建物與設施之興建並取得相關證照；臺中車站地區新高鐵段 38、39 地號標租案，與聯合報股份有限公司之租賃契約至 110 年 2 月 9 日屆期，鐵道局於 110 年 3 月 30 日辦理公告標租，由富旺國際開發股份有限公司得標，於 110 年 6 月 9 日與鐵道局簽約，預定 113 年開幕營運。目前招商成功案件均已陸續興建完成開始營運，將帶動各高鐵車站特定區之發展。

（19）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。

目前除了已上線營運的環島之星觀光列車、鳴日號觀光列車（含鳴日廚房餐車）、郵輪式列車新玩法、藍皮解憂號觀光列車，預計 111 年 10 月 21 日推出兩鐵旅遊列車首航，另規劃打造海風號觀光列車、山嵐號觀光列車，以豐富多元鐵道旅遊產品。

（20）臺鐵集集支線基礎設施改善計畫

計畫內容：

本計畫於 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」於 111 年 2 月 7 日開工，辦理基本設計作業中。

B、軌道各工程已於 109 年 4 月 30 日開工，累計完成抽換道碴 8,685 公尺、鋼軌 10,000 公尺、道岔 16 套及平交道改善 10 處，持續辦理軌道強化作業中。

(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，並同時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，刻正辦理工程招標及道岔更新作業。

(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，刻正辦理工程招標及後續鋼軌抽換作業。

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，並於 7 月 6 日開始陸續辦理公開閱覽作業。

(22) 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，截至目前已復工 203 件工程，餘 1 件刻正辦理復工招標中；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：經盤點具異物入侵風險處所計 64 處，其中 3 處路段為人員入侵之高風險路段，已優先設置實質阻隔設施；26 處邊坡設置落石告警系統，截至 111 年 9 月已完成 15 處，預計 111 年底前完成其餘 11 處；另於營運路線上，選擇鄰近鐵路存在易入侵且無適當阻隔路段 38 處，臺鐵局提報「車輛入侵阻隔設施及告警系統建設計畫」，本部已於 111 年 6 月 29 日核定，預定 113 年 6 月 30 日前完成設置。另邊坡防護部分，28 處 B 級（疑似不穩定徵兆）邊坡改善，截至 111 年 9 月累計完成 20 處，5 處預計 111 年 12 月底前完成，112 年預計完成 3 處；1,660 處 C 級（無明顯不穩定徵兆）邊坡精進分級，已於 110 年完成全線精進分級，臺鐵局陸續召開 5 次邊坡分級檢討專案小組會議，111 年 8 月 9 日召開總結會議確認分級結果，臺鐵局預計 111 年 12 月底前核定成果報告。

(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，預計 112 年 11 月完成；辦理宜蘭線龜山-外澳間路線改善工程，預計 111 年 12 月完成綜合規劃；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 112 年 11 月 21 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，鐵道局因應本部政策，與臺鐵局洽商代辦該局邊坡、橋梁、隧道及車站等新建工程事宜，經兩局召開會議獲致共識：鐵道局原則目前代辦項目計 24 項。因各代辦項目進度不一（部分尚在規劃階段），就可估算部分之工程經費約 235.3 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，第一階段為 110 年 2 月至 113 年 2 月，第二階段的 3 年辦理後續擴充部分。
- (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，加速於 112 年 3 月底前完成全數 400 套系統安裝，刻由臺鐵局檢討雙人乘務採行宗旨及緣由，並具體補充相關實證

成果，送鐵道局確認後，再報部評估後續處置作為。

- (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：臨軌工程全面雇用保全工地管理目前計 31 處進行管制嚴禁未符合規定人員及機具進入工地；為完備臨軌工程防護規定，業於 111 年 4 月 26 日新訂「臨軌工程施工安全防護措施要點」；為提升鐵路行車安全，預計於 7 處臨軌工程試辦電子輔助瞭望員，目前已完成 3 處，其餘 4 處預計於 111 年 12 月完成。
- (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。另本部於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，以及「智慧鐵道系統架構與通訊技術規範」、「智慧鐵道規劃建置作業指引」、「我國智慧鐵道頻譜評估」等作業。

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」，並於111年5月12日函頒實施，除持續滾動更新外，未來將提報本部發布，期配合臺鐵公司113年掛牌前達到最高安全績效。
- (C) 另借鏡日本JR西日本公司經驗，由鐵道局與中華顧問工程司合作委託第三方評鑑獨立單位(DNV)，辦理臺鐵安全管理系統(SMS)第三方安全評鑑，已於111年5月16-18日、5月30-31日及6月15日等6天針對臺鐵局營運安全處、運務(含綜調所)、工務、機務、電務處等相關單位進行評鑑及文件調閱，並於臺鐵局宜蘭運務段、宜蘭電力段、宜蘭工務段、宜蘭機務分段等四處辦理現地評鑑，預計111年10月提出「111年臺鐵安全管理系統

(SMS) 第三方評鑑報告」。

- (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。目前已於 110 年 11 月 15 日獲行政院核定增聘 42 名鐵路監理檢查員，刻由鐵道局分階段辦理檢查員招聘作業，俟招募並訓練完成後，開始執行鐵路機構之檢查作業。

C、推動臺鐵組織轉型

- (A) 立法院 111 年 5 月 27 日三讀通過「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」，總統 111 年 6 月 22 日令公布。為期臺鐵局於 113 年 1 月完成臺鐵公司籌設，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「臺鐵公司推動會報」，統籌公司籌備事宜，已於 6 月 2 日召開啟始會議，6 月 15 日、7 月 21 日、8 月 4 日、8 月 19 日、9 月 5 日召開推動會報會議，就公司化相關重要議題及公司化子法內容進行研議，預訂 10 月底前完成子法確認或陳報行政院，以期 113 年 1 月成立臺鐵公司。
- (B) 臺鐵局已於 111 年 6 月 13 日將公司化子法草案初稿提供工會，並於 6 月 16 日召開協商啟始會議，6 月 30 日、7 月 8 日、7 月 19 日、7 月 20 日、7 月 27 日、8 月 10 日、8 月 11 日、8 月 18 日、8 月 25 日、9 月 7 日召開協商會議。公司化子法協商期間至少 3 個月，後續臺鐵局將持續積極與工會進行公司化子法協商並針對工會關注議題加強溝通說明。

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 111 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 96.58%，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 A 為「追蹤後續處理情形」、B 為「須辦理考核」、C 為「由各業務主管進行管控」等 3 個等級進行追蹤管考。

(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、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；新北市政府辦理施工作業中，預定 111 年底完工通車。

(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）往南延伸至中壢火車站（A23 站），路線長約 2.06 公里，計再增加 2 座地下車站；另行政院 107 年 7 月 5 日核定修正計畫，計畫期程展延至 118 年 7 月，總經費維持原核定之 138 億元，其中 A22 站預計 111 年底通車。

A14 站增設計畫業於 106 年 8 月 7 日奉行政院核定，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 億元，該結構工程已於 110 年 6 月 1 日開工，預計 112 年第 2 季完工後交付鐵道局施作本計畫水電及土建裝修工程，鐵道局於 111 年 7 月 15 日獲本部同意採最有利標辦理，並同意水電及土建裝修工程併標，已於 8 月 31 日上網招標公告，並將配合第三航廈啟用於 114 年底通車。

(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。

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，另高雄市政府刻辦理期程展延修正計畫。

（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-C17 站已於 110 年 12 月 16 日通車營運，其餘路段施工作業中，另高雄市政府刻辦理經費調整及期程展延修正計畫。

(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。

(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。

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

(9) 規劃捷運建設

目前本部協助地方政府或鐵道局辦理之規劃作業的有臺北捷運環狀線東環段；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、輕軌五股泰山線、汐東線；桃園捷運綠線延伸至中壢、棕線、綠線延伸大溪；新竹輕軌計畫、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、綠線、藍線第一期延伸線、小港林園線等。

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，本部第一期共 35 項計畫法定預算 165.00 億元（106 年度 1.62 億元、107 年度 163.38 億元），第二期共 34 項計畫法定預算 411.87 億元（108 年度 163.42 億元、109 年度 248.45 億元），第三期共 30 項計畫編列預算 388.56 億元（110 年度 170.63 億元、111 年度 217.93 億元）；已完成高鐵左營站轉乘臺鐵至屏東地區服務優化、票務系統整合再造全面上線、臺鐵成功追分雙軌化通車切換及臺鐵南迴鐵路電氣化全線通車。

(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。截至 111 年 8 月底已完成審議核定共 533 項分項計畫，中央補助款約為 201.6 億元，截至 111 年 8 月底已完工 413 件、設計中 69 件、施工中 51 件，預計於 114 年全數執行完畢。補助縣市政府優化道路 1,500 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、本計畫期程自 106 年 9 月至 113 年 12 月，中央補助經費計 200 億元。辦理內容之主要推動工作項目為「整體規劃及可行性評估」及「工程興建」。

B、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。

C、本計畫截至 111 年 8 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 124 座停車場，合計總工程經費為 420.28 億元，中央補助 197.53 億元。截至 111 年 8 月底止已完工 47 處停車場，提供 51 格大型車停車位、13,217 格小型車停車位及 3,915 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。

(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。目前國道共有 267 處邊坡設置監測儀器，除客置化訂定監測儀器之管理值外，亦依據邊坡之監測結果及所蒐集之環境變化，實施邊坡分級與辦理邊坡整修補強，以預防性養護有效節省經費，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，截至 8 月底止已完成 8 處，尚有 6 處邊坡補強工程預計於 111 年底前竣工，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。

(2) 公路部分

A、公路總局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。另公路總局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 73 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 111 年 7 月底止，預警性封路 1,228 次，其中 560 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，後續於「鐵路行車安全改善計畫（預計 113 年底完工）」（計畫期程自 109 年展延至 111 年）臺鐵全線增建 26 處自動化告警系統；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，納入中央氣象局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，臺鐵局已於 109 年 12 月 31 日邀集專家學者協助研討精進邊坡分級計畫，目前已完成全線評估，臺鐵局陸續召開 5 次邊坡分級檢討專案小組會議，111 年 8 月 9 日召開總結會議確認分級結果，臺鐵局預計 111 年 12 月底前核定成果報告。
- E、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 件臨軌工程遭本部停工，經鐵道局現場檢視及複檢，已於 110 年 7 月底完成對 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」已解除契約，重新招標中。

6、道路交通安全改善七大重點工作

提升道路交通安全為本部責無旁貸之重要工作，在行政院督導下，本部已提出七大重點工作、21 項跨部會道路交通安全改善作為，並增加道路安全預算，將結合中央跨部會及全國地方縣市的資源力量傾力投入，降低交通事故死傷人數，如下說明：

(1) 酒駕零容忍

針對備受關注酒駕事故，本部已於 111 年 3 月 31 日施行道交處罰條例 35 條加重酒駕罰則，包括初犯肇事致人重傷或死亡沒入車輛、酒駕及拒絕酒測再犯累計期限延長為 10 年、提高同車乘客罰鍰酒駕有罪判決等，另與法務部、財政部及衛福部等跨部會合作，包括從嚴認定易科罰金及假釋條件從嚴、緩起訴條件附命完成戒癮治療及提升酒癮治療服務量能，落實完整酒駕防制機制，並由警政署追查販酒場所源頭管理及本部推動酒後代駕制度等各項措施，藉以遏阻酒駕憾事一再發生。

(2) 管考加強

定期每月揭露各縣市道路交通安全工作績效與死傷資訊，且自 111 年起恢復至各縣市現場走動式視察督導，並透過本部成立「道安提升行動小組」針對績效較差的縣市進行輔導改善，截至 9 月 30 日止，已陸續安排宜蘭縣、屏東縣、新北市、臺東縣、彰化縣及高雄市等縣市於道安委員會就輔導成果進行專案報告，與會專家學者提供道安改善建議，供各縣市精進相關防制策略。

(3) 工程升級

111 年路口工程改善與內政部營建署合作預計改善完成全國 1,322 處，截至 9 月 30 日止，已完成 784 處。透過交通工程設施或交通管理手段做路口安全改善，並持續追蹤改善後成效，滾動式檢討。

A、改善行人（包含高齡者）安全穿越路口相關設施：
（行人穿越道線、庇護空間、分向島、分隔島、

停止線、機慢車停等區線、號誌、路燈及公用設施等)。具體作法如下：

- (A)縮短行穿線距離
- (B)增加庇護島
- (C)行穿線遠離路口
- (D)路口人行道擴大
- (E)安全停等空間
- (F)車道以上路口增設行人專用號誌
- (G)調整車道寬度（瘦身）

B、推動人本道路設計，落實人本交通理念，從以往「車輛」為道路空間主角的觀念，逐漸轉變為以「人」為空間主角之思考模式，本部與內政部營建署陸續修訂各項道路設計法規與頒訂各種規範法規修訂，概述如下：

- (A)修訂內政部「市區道路及附屬工程設計標準」、「市區道路及附屬工程設計規範」以及交通部暨內政部合頒「道路交通管理處罰條例」、公路路線設計規範、交通工程規範、道路交通標誌標線號誌設置規則等各項道路設計法規。
- (B)98 年 12 月頒訂內政部「都市人本交通規劃設計手冊(第一版)」，108 年 11 月頒佈新修訂手冊第二版，提供道路管理機關一致性的道路規劃設計手冊。

(4) 監理革新

A、機車駕訓補助

為減少年輕人機車事故，鼓勵參加駕駛訓練，110 年共計 19,432 人參加機車駕訓班，今(111)年持續補助且加倍至 2 萬名機車駕訓學員，截至 9 月 30 日止，已有 22,487 人參加機車駕訓。另檢討

駕訓成效，統計 110 年 1 月 1 日至 111 年 4 月 30 日期間，經駕訓者違規率 8.2%，未駕訓者違規率為 12.6%，違規風險降低 35%。

B、提升外送員作業安全

外送員安全管理持續強化，與勞動部合作，藉由四大面向，合理派單、第三人責任險、教育訓練及聯合稽查等工作，對於業者及外送員訂定相關指引並予以稽核，以落實遵循相關指引規定。截至 7 月 31 日止，對於業者端檢查 42 家次、開罰 6 家、罰鍰 30 萬元；對於外送員辦理全國性同步機車路檢，排定 87 班次，並攔查 925 輛次外送機車，違規 82 件。

C、推廣機車危險感知教育平台

增加騎士防禦駕駛的能力，養成安全駕駛的習慣，機車騎士藉由觀看行駛道路實境影片，培養事先察覺潛在風險的感知能力，目前影片本部公路總局已擴增至 62 部，自 108 年 4 月 15 日上線至 111 年 7 月底止，教育平台共計 191 萬 7,720 人次使用，培養機車騎士事先察覺潛在風險的感知，於真實行駛道路時，遇到類似狀況就能儘早採取行動，降低事故機率。

(5) 修法嚴懲

針對電動自行車納管、行人優先（汽機車不禮讓行人）、落實違規記點、加重無照駕駛罰則及加重惡意逼車罰則等法規加重罰則並落實執行，已於 111 年 2 月 9 日審查通過部分條文，提報行政院於 111 年 4 月 28 日核轉立法院審議。其中電動自行車懸掛號牌、投保強制險、限齡使用並將更名微型電動二輪車，本部已召開施行前準備會議，完成盤點 14 項配套子法需修正，電動自行車號牌製作，及公路監理資訊系統新增車籍管理子系統與金管會資料庫介接等準備工作。

(6) 執法提升

A、持續推動科技執法政策，建置 265 處路口科技執

法設備，截至 7 月 31 日止，已完成設置 121 處，截至 9 月底已全數完成。已有部分縣市推動路口科技執法取締違規行為，獲有成效。

B、恢復區間測速，已解決度量衡檢定及資安疑慮，目前全國共有 45 處恢復執法。

(7) 教育扎根

A、與教育部合作，建立 5 階段交安教育課程模組，由課程推動、師資增能、教材開發及檢核機制四大構面全面推動，將交安教育落實從小扎根。

B、加強辦理高齡者駕照管理制度，另與教育部及衛福部合作，拓展路老師宣講地點及管道，深入鄉鎮區當面互動式宣教高齡者，落實高齡教育宣導，公路總局 7 區監理所持續辦理跨機關高齡者交通安全宣導團計畫，截至 111 年 7 月，共辦理 256 場，宣導人次達 7,015 人。

C、111 年 9 月持續推動交通安全月，雙向同時與駕駛及行人溝通「車輛慢看停 行人停看聽」，其中「車輛慢看停」係呼籲駕駛車輛行經路口慢看停，「行人停看聽」係呼籲行人停看聽，並以教育、宣導方式，鼓勵企業、團體及國人全民重視及參與，喚起安全意識，並積極透過交通安全入口網及社群行銷，喚起社會大眾重視交通安全。

(A) 呼籲駕駛人駕駛車輛行經路口：「路口放慢速度」、「注意周圍人車」、「停讓行人通過」。

(B) 呼籲行人過馬路：「在安全地點停等」、「過馬路盯住來車」、「注意車輛警示音」。

7、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 111 年 7 月止已完成 176 站無障礙電梯建置，涵蓋臺鐵局服務旅客總數約 98%。

B、臺鐵月臺提高至 115 公分，已於 107 年開始辦理，目前已完成 121 站月臺與車廂齊平至 115cm，預計 111 年底前陸續完成 10 站，另臺北等 85 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 216 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%，111 年 5 月底大幅提高達 71.13%。

(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 111 年 7 月底止，已有 1,197 輛持續提供服務，包括基隆市 9 輛、臺北市 396 輛、新北市 140 輛、桃園市 73 輛、新竹市 9 輛、臺中市 68 輛、彰化縣 5 輛、雲林

縣 3 輛、嘉義縣 7 輛、嘉義市 9 輛、臺南市 55 輛、高雄市 342 輛、屏東縣 3 輛、宜蘭縣 42 輛、新竹縣 4 輛、花蓮縣 15 輛、臺東縣 13 輛、澎湖縣 1 輛、金門縣 3 輛。另本部業已請所屬機關，於主要大眾運輸場站檢討增設通用計程車臨時停車接送區，以策進無障礙之轉乘接駁環境。

- (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 7 艘、載客小船 24 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，持續協助地方政府於馬公第三及大倉地區設置浮動碼頭，以建立更友善海運通行無障礙環境。

8、強化橋梁安全管理

- (1) 鑒於南方澳大橋斷裂事件，為防範類似情事再度發生，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，本部公路總局已於 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 15 億元，辦理 101 座橋梁整建及詳細檢測，截至 111 年 9 月底已完成 41 座橋梁詳細檢測、54 座橋梁改建完成（含 5 撤案，由其他財源辦理）、6 座施工中，後續本部公路總局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。另鐵道局依據「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，以掌握控管鐵道橋梁資料。
- (2) 依據本部修訂之「公路橋梁檢測及補強規範」，公路總局已修訂「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。公路總局管養 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。另對於南方澳跨港大橋重建工程刻由公路總局辦理，已於 109 年 7 月 16 日開工，預定 111 年 12 月 18 日完工通車；工程考量橋梁耐久性及耐震性，設計活載重採 HS20-44 再提高 50%、設計年限不小於 100 年、下部結構防蝕設計，確保重建工程橋梁安全。

- (3) 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。
- (4) 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，依據行政院頒之「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評鑑作業，業於 110 年 12 月 21 日發布施行。鐵道局刻陳擬評鑑作業實施要點，經本部核准後公告實施，預計將於第 4 季辦理相關評鑑作業。
- (5) 臺灣港務公司(下稱港務公司)橋梁定期檢測工作係依據橋梁特性及參考橋梁相關規定，每二年或一年辦理橋梁定期檢測作業，及每年至少督導各分公司各項設施一次；港務公司、公路總局及高公局於 110 年完成 16 座港區橋梁檢測工作，111 年度應辦理定期檢測建橋梁共計 13 座，截至 111 年 7 月底已完成 10 座，尚餘 3 座橋梁預計 9 月底完成，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 BMS 系統)」。

另當地震、豪雨等天然事件發生，經「BMS 系統」通報達警戒條件時，港務公司立即辦理受影響橋梁之特別檢測作業，並將檢測結果上傳「BMS 系統」，以維護橋梁通行安全；各港 111 年度橋梁巡查、檢測及維護督導作業於 111 年 8 月完成，後續將持續追蹤缺失改善辦理情形。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。

(6) 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」，每二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一次；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包含 10 座車行橋梁、1 座人行橋梁及 2 座軌道橋梁，已完成檢測橋樑計 9 座，預計於 111 年底前完成其餘 4 座橋梁檢測作業，確保橋梁維護作業確實執行。

二、航政

(一) 未來施政重點

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，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 111 年 8 月已有客船 1 艘及載客小船 3 艘投入營運。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，並已於 6 月 29 日與營運商完成簽約作業，將儘速完成新船建造，預計 112 年 8 月底前完工交船營運。
- (3) 持續擴充「航港發展資料庫與大數據預測分析平臺」資料，整合國內重要航港與物流相關資源，以利各界充分利用，並將應用先進科技，規劃船舶運能與航線變化等之預測分析，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。

2、打造東亞最具競爭力機場群，強化飛安監理效能

- (1) 以國土發展角度完成「臺灣地區民用機場 2040 年整體規劃」，提出「東亞最具競爭力機場群」為願景，「多元門戶、地方共榮」發展目標，並接續辦理松山、臺中及高雄等各別機場 2040 年整體規劃作業；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，使國內遙控無人機產業發展與國際接軌。

（二）重要施政措施

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、111 年 1 月 7 日修正發布「外國籍船員僱用許可及管理規則」第 8 條條文，係為配合國家綠能政策，促進離岸風電產業發展，須投入部分本國籍船員，因離岸風電產業之磁吸效應，致影響部分船種招募本國籍船員困難，為配合實務需求，有限度放寬油輪、化學液體船、液化氣體船、高速船及配備特殊主機設備、從事離岸風電業務、離島貨運或海事工程之船舶，其船舶所有人或船舶營運人僱用外國籍船員人數比例。

B、111 年 3 月 14 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 110 年 10 月 15 日公告自 111 年 1 月 1 日起調整每月基本工資為新臺幣 25,250 元，並依據 110 年 12 月 28 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調整各職級船員最低月薪資標準。

(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、111 年 1-6 月港口國管制共計檢查 421 艘次（留置數 12 艘次），已達全年目標 51.6%，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賡續履行國際公約

- A、截至 111 年 7 月底，我國籍船員在船服務人數為 6,809 人，甲級船員為 3,372 人（本國籍船舶為 2,807 人，外籍船舶為 565 人），乙級船員為 3,437 人（本國籍船舶為 3,146 人，外籍船舶為 291 人）。
- B、為落實航海人員訓練發證及當值標準國際公約（STCW），辦理船員晉升訓練及適任性評估，截至 111 年 7 月底止，已辦理完成第 1 梯次，結訓人數 433 人，評估合格人數 88 人，合格率 20.32%。同時委託國內船員訓練機構辦理各項船員專業訓練，並配合船員上下船時間開班施訓，惟受 COVID-19 疫情三級警戒影響，部分課程停止實體訓練，惟為維護船員受訓之權益，特開放學科課程實施線上教學，截至 111 年 7 月底，訓練人數計 11,090 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，截至 111 年 7 月底止，共完成 38 梯次測驗，合格人數 5,492 人，合格率約 25.91%；其中女性 674 人合格，合格率約 3.18%。

(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，截至 111 年 7 月總計抽查 1,121 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 66 家及所屬船舶 128 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) 加強海難救助工作及降低國籍商船海事件數

- A、強化海難防救作業：111 年 1-7 月國籍商船海難事故為 10 件，較 110 年 25 件降低；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、持續提供船舶自動識別系統（AIS）民眾版相關服務，並視實際需要擴充衛星 AIS 系統資料，擴大資料接收範圍，提升船舶航行安全。
- C、持續提供全球海上遇險及安全系統（GMDSS）預警服務：提供船舶於我國海域所需海上遇險及安全之公共服務，以確保臺灣海峽附近海域船舶航行安全。
- D、建置中軌道衛星接收系統：因應國際衛星輔助搜救組織（Cospas-Sarant）決議改用中軌道衛星系統，航港局已完成「中軌道衛星搜救系統建置計畫」，地面接收站相關軟硬體建置，並經該組織理事會議審查通過；另臺北任務管制中心啟用驗測，刻配合該組織及上層節點日本進行連線測試，預計 112 年正式上線運作，屆時船舶遇險訊號定位誤差 5 公里以內時間將由 1.5 小時縮減到約 10 分鐘，若搭配新一代信標，可縮減定位時間在 5 分鐘內、定位誤差在 1 公里以內，除使搜救單位迅速趕往救援，提升搜救效率外，並善

盡我國參與國際衛星輔助搜救組織義務，維持與國際間良好搜救互助體制。

- E、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之「智慧航安服務建置暨發展計畫」，加速建置彰化風場航道船舶交通服務系統（VTS）及智慧航安資訊平臺系統，介接漁業署、海巡署等部會，共計 19 個資訊系統，已於 110 年完成系統開發介接資訊整合及上線，預計於 111 年底前建置海事中心之船舶漂流預測模型，運用大數據資料比對分析航行軌跡，建立航行警戒範圍及輔助海難應處決策，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，亦將持續規劃推動智慧航安 2.0 計畫(113-116 年)，以完善航行安全資訊及管理，建構更安全的航行環境。

（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，並於 111 年 1 月完成造船圖說展開造船作業，及於 111 年 8 月 2 日在日本三浦造船廠進行新船下水典禮，預計 112 年 4 月交船營運，新船投入將使東引與南竿間每日均有海運航班交通服務，以及作為霧鎖馬祖機場時支援馬祖與臺灣間的交通運輸，並作為基隆-馬祖航線之備援船舶。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」案，本案已於 109 年 11 月 27 日完成船舶統包建造標案，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，預計 111 年 12 月前完成賸餘 1 艘客船的建造工程，另白沙之星汰舊換新計畫因應物價漲幅，及為航行安全變更船型設計，澎湖縣政府已提送修正計畫，預計 113 年 7 月建造完成，以汰換澎湖縣望安鄉及白沙鄉內二、三級離島之老舊交通船，並杜絕民眾附搭漁船引發之航安風險及維護島際間基本民行需求。另補助澎湖縣政府辦理「馬公第三漁港及大倉漁港浮動碼頭改善工程」、「後寮及潭門交通船碼頭改善工程」、「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。另補助屏東縣政府辦理「鹽埔漁港客貨運專區建設計畫」、「屏東東港越波改善工程」、「屏東白沙港公共廁所改善工程」等，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，已於 111 年 8 月 23 日展開造船作業，將於 112 年 8 月底前完成船舶建造，由新船投入高雄-馬公航線，提供澎湖地區優質的運輸服務。

(8) 採納國際公約

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，其中於 110

年採納 IMO 所屬海事安全委員會第 101 次會議以及採納海洋環境保護委員會第 74 次會議之 MEPC.313 (74) 等 34 件決議案及通告，並修訂相關國際證書。

(9) 配合離岸風電政策推動作業

A、為維持離岸風場海域在施工、運維與除役等生命週期的船舶航行安全，已於 107 年 11 月修正公布「航路標識條例」，並於 108 年 5 月依國際規範發布「航路標識設置技術規範」，明確規範風場海域航路標識設置事宜，同時同步修訂「海難災害防救業務計畫」，將風場海域的防災、減災與應變機制納入。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；並已於 110 年 6 月及 9 月分別完成臺中大肚山及雲林兩座雷達站鐵塔規劃設計，刻辦理建置工作，於 112 年底前啟動第 2 階段試運轉 (含雷達站)，未來因應離岸風電第三階段區塊開發，亦將持續規劃推動智慧航安 2.0 計畫 (113-116 年)，以完善航行安全資訊及管理，建構更安全的航行環境。

B、為因應 110 至 112 年彰化離岸風場施工高峰期，航港局除訂定「離岸風場建置及營運期間工作船航行安全規範」外，業於 110 年 4 月 26 日公告「彰化風場航道及其航行指南」，規範各式船舶航經風場海域須遵循事項，並自 110 年 10 月 26 日正式實施，截至 111 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%，維護該航道的航行安全，並為離岸風電產業提供優質且安全的經營環境。

(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。109 年起因疫情影響國內觀光，統計 12 座開放園區之參訪人數，109 年為 71 萬 5,863 人次；110 年為 30 萬 1,466 人次；111 年 1-7 月為 33 萬 7,593 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，110 年以高雄燈塔作為活化再利用之示範場域，規劃夜間開放及增設輕食餐飲服務，並透過燈塔再利用工程整建，打造海景輕食區、步道區、輕食廣場服務區及無障礙公共廁所，已於 110 年 8 月 3 日開工，111 年 7 月 12 日竣工，111 年 9 月 7 日啟用。

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，持續優化港口軟硬體設施，確保核心本業，並持續推動綠色港口及永續發展，鞏固臺灣港群整體競爭力及海運樞紐之地位。

(1) 落實國際及國內商港未來發展及建設計畫（111-115年）

為提升我國整體港埠國際競爭力，並分析國際航運發展趨勢、我國產業供需環境變化及各商港營運需求，行政院業於 110 年 10 月 12 日核定商港整體發展規劃、國際及國內商港未來發展及建設計畫（111-115 年），後續將據以推動落實各項建設，同時因應國內外環境變化，適時檢討我國商港發展方向。

(2) 強化國際商港營運設施

港務公司因應市場變革訂定各港貨運發展定位，國際商港貨運發展以具備高強度競爭力為發展目標，穩定貨櫃碼頭運能、持續發展多元物流服務，藉由積極推動各項港埠設施建設與工程計畫，以強化港區使用效率，提升整體營運量能與服務品質。各項重要之港埠營運設施執行成果說明如次：

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：物流倉儲區第 1 期已全數完成招商，目前進駐 3 家物流業者，第 2-1 期已於 110 年度完成造地，刻持續辦理第 2 至 4 期造地工程，全區可招商總面積約 37 公頃，港務公司於 111 年 4 月 13 日辦理招商說明會，搭配公共設施工程進度，規劃於 111-113 年分年完成招商，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。

(B)南碼頭區：配合政策推動及重大招商成果，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。智慧車輛產業園區位於南碼頭 S04-S06 號碼頭，後線可招商土地及 S04、S05 號兩座碼頭總面積約 60 公頃，已於 110 年 10 月完成招商。園區以年汽車進出口量 50 萬輛為目標，可望帶來每年 1,270 億元以上的產值，並創造 750 個以上的就業機會，為臺灣汽車供應鏈相關產業注入新能量，預計 115 年底前正式營運。另為打造離岸風電水下基礎製造基地，提供風電業者重件碼頭及離岸風電大型構件儲轉使用，已於 110 年 4 月完成興建 S09 重件碼頭，並辦理 B 填區離岸風電儲存區 S9-1、S8-1 及 S7-1 後線土地填築工程，現已進駐 1 家風電業者，全數預計於 111 年完成造地。

C、南方澳跨港大橋重建工程及蘇澳港旅運設施工程

南方澳跨港大橋斷損事件發生後，為配合儘速恢復蘇澳港區周圍交通及南方澳商機，航港局及港務公司委由公路總局代辦南方澳跨港大橋重建工程相關事宜，工程自 109 年 7 月 16 日開工施工，截至 111 年 8 月，工程進度 93.80%，後因 P7 墩柱第 14 節塊瑕疵拆除重作，通車期展延至 111 年 12 月 18 日，目前持續趕工進，俾如

期如質於期限內完成。

另為推動蘇澳港觀光遊憩發展，港務公司並推動蘇澳港旅運設施工程，預計於 112 年 6 月完成主建物，並規劃蘇澳港觀光遊憩商業區投資計畫，預計 112 年視疫情發展辦理招商，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 日函送評估書予環保署，因委員審查意見尚須蒐集相關資料，於 110 年 7 月 15 日獲環保署同意展延。另為能更具體強化對委員及各相關機關書面審查意見之答復說明內容，且尚須蒐集相關資料，已獲環保署同意展延補正期限至 111 年 12 月 31 日。

E、臺中港 42 號碼頭新建工程

本案配合政府離岸風電發展及散雜貨裝卸規劃，已於 109 年 1 月 2 日開工，截至 111 年 7 月底實際進度 85.48%，預計 111 年 10 月完工。

F、臺中港中南二橋改善工程

為維繫臺中港西碼頭區對外聯外道路，辦理中南二橋改善工程，工程內容主要為橋梁上部結構改善，包含舊有橋面及預力梁拆除換新及排水、照明、號誌等附屬設施，本案於 110 年 1 月 29 日開工，截至 111 年 7 月底實際進度 80.34%，預計 111 年 11 月完工。

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109-112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。其中，第一期S5-S3B碼頭及部分後線場地已於111年6月22日交付長榮公司，預計112年6月開始營運。

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，包含一期後線土地地質改良(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，預計112年2月全數完工；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已施工中，預計113年2月全數完工。

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，計畫興建1棟地下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，建築工程已於111年8月完成取得旅運設施及教保中心使用執照，將於112年4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、安平港設立貨櫃集散站

為增進安平港貨櫃集散及運輸服務，由業者於安平港#8、#9號碼頭投資設置臺南地區首座貨櫃集散站，於110年6月24日獲航港局核發營運許可，已於110年10月25日舉辦典禮正式啟用，111年度截至7月底櫃場實際營運量為779TEU。

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，預計111年11月底前完成前瞻

計畫跳島郵輪通關場域整建，提供萬噸級以下跳島郵輪服務場域，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。

(3) 強化國內商港基礎設施

A、澎湖港馬公碼頭區碼頭延建工程及推動金龍頭營區開發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 112 年底完工；同時辦理金龍頭營區開發招商，刻正進行評估審議招商條件，已於 111 年 8 月 12 日辦理招商公告。

B、布袋港旅客中心及碼頭護岸興建工程

為提升布袋港旅運服務空間與效能，原旅客服務中心以現址改建之方式興建旅客中心，新旅客中心空間場地面積擴增 2 倍，場內同時段可容納約 2,000 人，已於 111 年 3 月 18 日試營運，並於 111 年 5 月 16 日舉辦啟用典禮。

C、金門港客運中心及馬祖港埠設施工程

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；馬祖港預計 111 年推動南竿福澳、東莒猛澳、西莒青帆、北竿白沙及東引中柱浮動碼頭等港埠設施工程，預計 113 年底陸續完工。

(4) 推動鞏固核心本業發展策略

A、行銷獎勵

港務公司賡續推動「111 年度行銷獎勵方案」並於 111 年 1 月 28 日公告，獎勵內容包含轉口實櫃、藍色公路、新闢航線及航港產業創新應用及數位轉型等計九大項目，至 111 年 7 月底止全臺港群計有 138 家業者申請參加。另 111 年度因持續受國際塞港及船期延誤等影響，為穩固主力航商於高雄港發展空、重櫃調度樞紐，於 111 年 7

月推出貨櫃調度獎勵，吸引航商多利用高雄港進行裝卸。

B、旅運業務推廣

受新冠肺炎疫情影響，指揮中心宣布自 109 年 2 月 6 日起禁止國際郵輪停靠我國國際商港，2 月 10 日起亦暫停兩岸海運客運直航，復因國內疫情漸趨穩定，為促進國內觀光產業復甦，自 109 年 7 月起開放國內跳（環）島郵輪行程；110 年 5 月至 12 月期間，因應國內疫情升級，停止已在臺營運之郵輪航程，後因疫情趨緩，始於 110 年 12 月 31 日恢復營運。110 年 1 月至 111 年 7 月郵輪績效為 194 艘次、11 萬 8,080 人次（以上為國際商港，不含澎湖港）；將持續視疫情發展狀況，配合指揮中心防疫政策，積極協助郵輪業者來臺營運。另為推動疫後郵輪發展，港務公司於 111 年 4 月配合觀光局參加美國邁阿密郵輪展，行銷臺灣郵輪城市及港口。

（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，111 年 1-7 月減碳量達 54,186.9 公噸，相當於 139 座大安森林公園碳吸附量，細懸浮微粒（PM_{2.5}）減量 76.7 公噸，SO₂ 減量 501.67 公噸，NO_x 減量 876.1 公噸，有效減輕空污排放；「船舶進出港減速」部分，港區範圍外至 20 浬內之船舶減速至 12 節以下達成率 46.63%，達成總艘次 14,712 艘次；另在「擴大岸電設施使用」部分，港務公司自有港勤船舶備勤時 100% 使用岸電，並持續宣導航商使用高壓岸電。

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，111 年度由高雄港、花蓮港及臺北港辦理認證複評作業，預計 111 年 10 月底完成。

C、執行臺灣港群環境監測計畫

為持續掌握臺灣港群環境品質，瞭解港區營運及開發行為對港區及鄰近區域環境品質之影響，以作為港區環境背景資料及環境管理之依據，已於商港建置 17 處空品自動測站，9 處噪音自動測站；定期於每季執行各商港水質監測及底質監測，111 年共計執行 204 點次水質及 16 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，港務公司為落實商港海岸清潔，透過「定時清、立即清、緊急清」方式，確保商港區海岸環境清潔，111 年起至 7 月底總共清除 1,282.7 公噸海岸垃圾。

鑑於休閒垂釣活動廣受民眾喜愛，已開放 14 處商港垂釣區自 111 年 1 月起供民眾垂釣不收費，111 年 5 月完成「服務釣客」及「保全管理」委託作業，另增設及全面優化商港開放垂釣區之安全及友善設施，優化現有 11 處友善廁所，並建立港區釣點查詢資訊及建置港區垂釣預約 APP，於 111 年 2 月正式上線，供釣客查看各港垂釣最新消息及預約使用。

（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整建計畫，以國際郵輪觀光為主體，提升軟硬體設施並興建旅運中心；為提供旅客舒適且多元化服務，東 3-東 4 旅客服務設施及停車場於 110 年 4 月完工，並於 111 年 6 月完成招商。西 2-3 旅運中心一樓

規劃為生活與文創商區，111 年 4 月完工，預計 9 月招商引進文創商業活動，以提供旅客舒適且多元化服務，並預計於 112 年辦理旅運複合商業大樓招商，成為基隆未來商業及觀光活動核心。

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。

（B）蓬萊商港區基礎建設改善及倉庫優化：

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 112 年 12 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，第一期工程於 111

年 9 月完工，第二期工程預計於 112 年 5 月底完工。

(C) 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）已於 110 年 12 月 13 日完成招商簽約，並於 111 年 8 月 4 日啟用試營運，預計於 111 年 10 月前正式營運，將提供 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）刻正辦理 BOT 可行性評估，預計於 111 年底啟動 BOT 作業。

D、花蓮港

為打造花蓮港觀光遊憩港埠新風貌，於 110 年 11 月 30 日辦理「#13~#16 號碼頭水陸遊憩觀光廊帶」招商規劃座談會，未來規劃將串聯國發會之海洋產業廊帶計畫，並透過變更都市計畫案與縣政府共同促成國家海洋研究院海洋資源博物館選址花蓮港之興建計畫，現階段預計 111 年 11 月底前完成 #14 倉庫萬噸級以下跳島郵輪通關場域主體工程。

E、安平港

安平港依「北觀光、南自貿」發展主軸，遊艇碼頭 A 區前由高雄港區土地開發公司與亞果遊艇集團簽訂投資契約進行開發，規劃設置遊艇大街、遊艇泊位、會所、Villa、度假飯店、公寓式酒店及商辦等，前已完成遊艇大街及第 1、2 期遊艇泊位共 103 席，預計 112 年完成 Villa 區興建工程及第 3 期假飯店開工、115 年完成第 4 期遊艇泊位、公寓式酒店及商辦，全區預計於 115 年完成開發。

另水岸複合觀光遊憩區（原遊艇碼頭B區）已於110年8月與南仁湖育樂股份有限公司完成簽約，水域規劃74席泊位，陸域規劃分5期開發，開發項目包含商場、旅館、公寓式酒店等，預估投資金額103.4億元，預計112年通過環評審議後開工，116-120年間陸續完工。

（7）發展離岸風電關聯產業

A、離岸風電碼頭興建工程

港務公司依據行政院「風力發電4年推動計畫」，提供離岸風電施工預組裝碼頭及離岸風電產業專區。臺中港為打造風機上部零件組裝及國產化製造基地，已於108及109年完成6座重件碼頭（#2、#5A、#5B、#36、#106及#107），並提供工業專業區（II）部分土地，作為國產化風機零組件產業專區。

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，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，至111年7月底尚餘17.2公頃將配合能源政策需求持續招商。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113年底至114年10月分段提供使用。

（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，已提供予世紀風電公司使用。109 年開始量產基樁，111 年量產水下基礎等風機零組件。

臺北港南碼頭 2 期造地預計於 112 年底環評通過，規劃 113 年圍堤動工，116 年開始填土。將規劃部分土地（暫訂 110 公頃）為綠能產業專區，並分期分區交付土地，提供離岸風電業者使用。

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

港勤公司積極招商爭取離岸風電業務，目前已提供 4 艘人員運維船（Crew Transfer Vessel, CTV），以擴大服務能量，提升市占率與使用率，相互搭配執行離岸風電海事工程所需大型工程組件與風機組件之海上運輸服務，拓展新業務。

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 年截至 7 月底止相關課程發證量已超過 1,800 張，109 及 110 年連 2 年蟬聯 GWO 發證量亞洲第一，國內市占率達 45%。風訓公司也憑藉著經驗累積，成功於 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、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、組件大部件陸上吊裝及運輸作業等服務，港務公司投資成立「臺灣港務重工股份有限公司」於110年4月開始營運，同步落實企業多角化經營策略，業於110年11月開始執行風機機艙駁運作業案，並積極開發離岸風電相關運輸業務。

(8) 啟動海外事業投資布局

為拓展海外投資業務，港務公司於107年5月於印尼成立「臺印貨櫃倉儲物流公司」經營貨櫃堆場業務，持續結合股東資源開拓貨源與經營項目並擴展業務範疇，目前業務營運及獲利穩定。另港務公司與國內航港業者投資成立之「台源國際控股公司」持續開拓海外事業布局，於109年10月與馬來西亞當地業者及陽明海運公司共同合資設立「臺馬紅橋貨櫃堆場公司」，110年底於印尼成立台源印尼拖車租賃公司等2案海外投資，增闢新興海外投資據點。港務公司將併同台源國際控股公司持續評估潛在之新興投資開發標的及機會，以拓展海外事業版圖。

(9) 推動臺灣港群智慧化發展

隨著資通訊、人工智慧、大數據、物聯網等數位科技時代來臨，港務公司推動數位轉型，前已提出「臺灣港群智慧轉型計畫(Trans-SMART)」，內容涵蓋海側、陸側二大構面與各項具體行動方案，其中船舶操航智慧輔助系統、物聯網海氣象即時系統、智慧監控管理系統等於110年陸續完成港群或示範港口的建置。為持續推動港口轉型與升級，港務公司提出「Trans-SMART 2.0+ 升級計畫」續以「作業安全」、「營運效率」、「服務品質」、「永續發展」為四大核心，勾勒智慧港口2030年發展願景。

- A、110 年 3 月公布「智慧港口創新科技試驗場域推動要點」，讓各項新興科技應用在港區落地測試，開啟港口與產業合作商机，自公布後截至 111 年 7 月底共計 6 案試驗計畫申請通過，包含橋式機 AI-OCR 辨識、人流管控與智慧顯示、無人載具巡檢、智慧旅運等。
- B、110 年首次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，透過實質提供獎勵補助來協助港區業者進行數位化、自動化服務。於 111 年度擴大辦理，公告「航港產業創新應用及數位轉型獎勵方案」，提升獎勵補助比例至 40%(獎勵金上限調升至 500 萬元)，申請期限至 111 年 11 月底，截至 111 年 7 月底共計 4 案獎勵提案申請，包含冷凍櫃監控系統、網路交換平台全時監控、櫃場自動化車道系統建置、導入碼頭專用作業系統等。
- C、為建立航港產業與資通訊產業溝通平台，港務公司於 111 年 3 月 24 日至 26 日首次參加「2022 高雄智慧城市展」並展出「智慧港口願景館」，展示內容包含目前海港智慧化運用與新興技術試驗等階段性成果展示，吸引超過 4 千多人到場參加。
- D、本部與高雄市政府及海洋委員會於 111 年 8 月 24 至 25 日共同辦理「2022 智慧港灣全球論壇」，並就航港產業數位轉型，以及海港執行智慧化試驗應用，透過分組座談進行討論，邀請產、官、學、研領域專家共同參與，促進臺灣航港產業邁向智慧化發展。
- E、辦理「高雄港區智慧車流系統」，優化港區交通服務品質與效率，已於 110 年 3 月 26 日啟動建置，並於 111 年 7 月完成系統上線，將結合大數據分析、人工智慧、無人載具等科技應用，持續推動港群船舶交通服務(VTS)優化及港區無人機環境巡檢 PoC(Proof of Concept，概念性驗證)計畫，加速推動臺灣航港產業邁向智慧化發展。

F、因應經濟部推動「亞灣 5G AIoT 創新園區推動方案」，於高雄港持續配合辦理 5G AIoT 場域應用相關工作項目，包含「高雄港智慧化發展」、「港埠旅運中心智慧化計畫」等工作，以促進高雄港市智慧發展。

(10) 推動自由貿易港區導向之港務發展策略

海港自由港區截至 111 年 7 月底共計有 88 家業者，包括基隆港 8 家、台北港 8 家、臺中港 32 家、高雄港 37 家、安平港 2 家及蘇澳港 1 家。1-7 月貨量 253.16 萬噸，較 110 年同期衰退 26.21%；貿易值 2,648.92 億元，較 110 年同期成長 35.32%。為強化自由貿易港區功能，建構港埠成為價值樞紐，擬訂及規劃具體推動措施如下：

A、完善自由港區基礎建設

(A) 為提升高雄港國際轉口貨物競爭力及提升系統影像辨識能力，111 年 5-6 月分別完成洲際二期第 7 貨櫃中心取得自由港區營運許可，及 4 條自動化車道導入 AI 設備；另為簡化自由港區申請計畫變更審查流程以符合實務需求，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，將有效帶動自由港區營運發展。

(B) 為因應倉儲物流業務快速成長，持續規劃臺北港物流倉儲區 2-2-1 期後線部分土地（4.64 公頃）及高雄港油駁基地（9.63 公頃）劃設案，俾業者利用自由港區利基制度，推動海港加值物流業務，提升港埠運籌競爭力。

B、降低營運成本、提高服務效能、提昇營運自由度

為營造海、空港自由港區優勢營運環境、加強事業管理及提高營運績效，刻推動「自由貿易港區 2.0 推動方案」。本方案推動期程為 109 至 111

年，將朝「營運彈性化」、「設施完善化」、「管理效能化」及「招商精準化」4個發展主軸，積極提升自由港區服務效能及營運績效。

C、擴展業務、積極招商

(A) 推動委外加工及修理、檢驗、測試業務

a、為建置自由港區創量增值的經營環境，110年核准高雄港業者申請半導體機台委外加工案，建立自由港區與科學園區間產業合作與聯結，111年持續輔導操作汽車成車及化學品等加工，並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。

b、111年截至7月委託加工有效案件數為19件，除超越110年全年件數（110年計18件）外，另依海關統計，110年委託加工貨量及貿易值為4.8萬噸及166.2億元，較109年成長61%（量）及71%（值）；至委託修理、檢驗、測試部分，110年貨量及貿易量為80公噸及1.1億元，較109年成長8%（量）及5%（值）。

(B) 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1-7月非鐵金屬貨量及貿易值為18.52萬噸及330.24億元，較110年同期成長2%（量）及27.08%（值）。

(11) 未來展望

因應疫情變化以及國際政經情勢持續影響全球航運市場變化，港務公司仍將掌握並整合港群資源，依循「以創新為核心，走向世界，成為全球卓越港埠經營集團」之願景，鞏固港埠核心本業並拓展多元營運版圖，發揮企業多角化經營綜效，藉由導入資通訊技術與智慧科技應用，朝數位轉型邁進，並透過減排策略及推動 ESG(環境保護 Environment、社會責任 Social 與公司治理 Governance)，提升港口營運環境與效能，使臺灣國際商港企業達到永續發展目標。

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 整體規劃，俾進一步擬訂各機場未來發展藍圖，預計於 111 年底提出整體規劃成果。

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，並以 113 年完成北登機廊廳、114 年完成主體航廈，115 年完成南登機廊廳為目標；另第三跑道建設計畫於 110 年 4 月奉行政院核定，預計 112 年 3 月底前完成綜合規劃及基本設計階段作業，配合 113 年 10 月前分期分區取得用地後展開施工作業，預計 119 年底前完工。

C、同步發展臺中、高雄及松山等國際機場：

(A) 臺中機場：刻正辦理新建聯絡滑行道、停機坪滑行道工程，已於 111 年 8 月決標，預計 113 年底完工；持續辦理既有航廈整建工程，預計 112 年 3 月完工後，機場年容量將增加至 369 萬人次，並視運量成長情形賡續推動其他空陸側建設，朝中部區域航空樞紐之目標發展。

(B) 高雄機場：積極辦理機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程、國際線空橋汰換及滑行道系統改善等工程，均預計 113 年完工；另為進一步提升機場服務效能，將分 2 期辦理高雄機場新航廈工程，完成後年容量可提升至 1,650 萬人次，其中第 1 期建設計畫已於 110 年 11 月奉行政院核定，續因應環評審查結論、文化藝術獎助條例修正、營建物價波動，本部於 111 年 7 月

18 日陳報修訂建設計畫，以酌增經費，並已於 111 年 3 月啟動基本設計，預計於 114 年展開施工作業，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。另民航局於 111 年 7 月研擬提出高雄機場 2040 年整體規劃，策定南部國際航線門戶、新南向基地、低成本航空基地發展定位，刻正由本部進行審查，預計於 111 年底前陳報行政院。

(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 2 月完工，以強化空側服務水準。另民航局於 111 年 8 月研擬提出松山機場 2040 年整體規劃，策定首都國際商務機場、國內航空運輸服務樞紐發展定位，刻由本部進行審查，預計 111 年底前陳報行政院。

D、馬祖機場：為提升航班可靠度及改善空運服務品質，已規劃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工程，建設計畫經行政院秘書長 111 年 5 月 5 日函復俟環評通過後再報院；因環評報告受農委會於 111 年 4 月 18 日公告新航站區為山坡地之影響，須依水土保持法規辦理相關前置作業，預計 111 年底提報環保署續審。

E、其他離島機場：為打造離島當地門戶並滿足旅運需求，刻正辦理蘭嶼、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，細部設計及監造委託服務案已於 111 年 5 月決標，預計 111 年底完成細部設計後，賡續辦理發包施工，完工後將可提升航廈服務水準、機場整體景觀及門戶意象。另為強化離島空運服務，持續投注資源改善離島機

場建設，刻正辦理蘭嶼機場跑道整建工程，預計113年2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，已啟用金門機場 24 跑道及臺南機場 36R 跑道儀器降落系統/測距儀（ILS/DME）設備；啟用北竿機場 03 跑道左右定位輔助臺/測距儀（LDA/DME）設備；啟用花蓮、臺東知本、高雄、金門、臺中清泉崗、臺東、蘭嶼、北竿、南竿、嘉義、松山、恆春等 12 地區歸航臺/定位臺（NDB/Locator）設備；啟用南竿、恆春、臺東知本、金門、臺中清泉崗等 5 地區測距儀（DME）設備。在監視設備方面，鵝鑾鼻長程雷達汰換案已於 111 年 1 月 25 日啟用。

B、增設及汰換目視助航燈光、氣象及通信設備：為確保本區飛航服務水準，在目視助航燈光方面，「新增金門機場 06 跑道第 2 迴路進場燈光系統」、「汰換澎湖機場助航燈光設施」、「汰換松山機場跑道、滑行道指示牌」及「新增及汰換高雄機場滑行道助航燈光設施」等採購案發包完成，刻正施作中。在氣象設備方面，111 年辦理七美及望安機場之自動氣象觀測系統（AWOS）汰換，目前進行相關設備架設。在通信設備方面，為維護設備妥善率及無線電通訊品質，刻正辦理汰換航管無線電機及高雄機場至壽山通信機房微波系統。

C、優化飛航指南自動化系統（eAIP）：111 年 8 月 25 日啟用第二代飛航指南自動化系統，該系統使用國際最新 AIXM 5.1 航空資料標準格式，並具備資料品質與工作流程管理相關功能，符合國際民航組織（ICAO）最新規範及航空情報管理之需求，可有效提升本區飛航指南資料之正確性與即時性。

(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，辦理民用航空保安全管理辦法、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，截至111年7月底針對各航空站及各航空公司實施之航空保安查核、檢查及測試共計82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 111 年起針對我國飛航國際航線之主要機場，如臺北國際航空站、臺中航空站、高雄國際航空站及桃園國際機場等進行網路保安檢查，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。截至 111 年 7 月底實施國籍航空公司、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 409 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，111 年 1 月至 8 月已實施高雄、臺中、臺南、臺東、蘭嶼、綠島、金門、恆春等 8 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規定

（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 111 年 8 月中旬，全國遙控無人機之註冊數已達 55,913 架、核發人員操作證 15,829 張、完成 1,163 件法人團體之作業

能力審核，另飛航活動申請許可總數為 8,837 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。民航局與縣市政府共計公告 4,103 處禁止或限制活動區域，其中民航局公告 78 處，縣市政府公告 4,025 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。

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

隨著新冠肺炎（COVID-19）疫情趨緩，航空客運需求逐步回升，截至 111 年 7 月 31 日止，我國航空器總起降架次為 17 萬 4,794 架次，較 110 年同期增加 8.2%；總旅客數為 642 萬 1,170 人次，較 110 年同期增加 40.6%；總貨運噸數為 159 萬 7,552 公噸，較 110 年同期減少 4.0%。

（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：「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫（第一階段）案」經桃園市政府於 110 年 10 月 29 日公告實施。另持續辦理桃園航空城機場園區特定區範圍內之建物自動拆遷作業、區段徵收公共工程、安置住宅及安置土地配地前置作業，桃園航空城「優先搬遷區」拆除建物比例於 111 年 8 月約達 99%，「其他搬遷區」已有超過 6 成民眾提出自動拆遷申請；另區段徵收公共工程已於 110 年 11 月開工、安置住宅於 111 年 7 月開工，預定 112 年第 1 季完成安置土地點交、113 年 3 月完工，同年 10 月完成住戶安置，落實對民眾「先建後遷」承諾。

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，刻正進行鋼構吊裝及管線預埋相關工項，另辦公

大樓工程於 111 年 9 月完成招標作業，全案預定於 115 年完成。第三跑道建設計畫書已於 110 年 4 月核定，刻正配合埔心溪治理作業辦理綜合規劃及基本設計作業，預計於 112 年 3 月完成，113 年 11 月動工、119 年底前完工。

(6) 推動桃園航空自由港區發展

空港自由港區截至 111 年 7 月底共計有 32 家業者，1-7 月貨量 1.81 萬噸，較 110 年同期成長 0.56%；貿易值 6,693.61 億元，較 110 年同期成長 38.28%。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

桃園航空自由港區面積 32.5 公頃，委託遠雄公司興建及營運，已開發面積約 24.4 公頃，主要建物包括航空貨運站、2 棟加值廠房、DHL 及近鐵物流中心，另興建中建物包括冷鏈物流、DHL 擴建及 5 棟加值廠房共計約 8.1 公頃，其中 4 棟加值廠房（C、D、E、F 棟）及自動化門哨系統預計 111 年底完工，並進行招商營運，其餘冷鏈物流專區等及 H 棟加值廠房將於 112 年底前完成，將可提升空港國際物流電子零組件及半導體等產業發展。

B、推動委外加工及修理、檢驗、測試業務

(A) 為建置自由港區創量增值的經營環境，除繼續推動加工，111 年持續輔導半導體機台及電子零組件等加工，並新增電競電腦周邊電子產品及特殊金屬材料等加工，期利用自由港區優勢，輔導業者帶動國家產業經濟發展。

(B) 111 年截至 7 月有效委託加工案件數 20 件，除超越 110 年全年件數（110 年計 17 件）外，依海關統計，110 年委託加工貨量及貿易值為 0.5 萬噸及 621.2 億元，較

109 年成長 14%（量）及 17%（值）；至委託修理、檢驗、測試業務之貨量及貿易值為 49 公噸及貿易值 48 億元，較 109 年負成長 32%（量）及 28%（值）。

C、推動桃園第二期自由港區開發計畫：持續規劃桃園第二期自由港區 73.69 公頃土地，朝國際物流配送、增值、檢測維修、生物科技及冷鏈等方向發展。

（7）拓展國際航網

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 28 個國家地區、客運航線 55 條、貨運航線 102 條，合計 157 條航線，可連接全球 69 個城市。未來將視疫情影響情形及國籍航空公司需求，採策略性拓展航權，持續提升航空公司營運空間及彈性。

（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、高雄與花蓮機場之場站屋頂，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 437.2 萬度電，減少二氧化碳排放量約 2,331 公噸。臺東航空站預計於 111 年底前完成地面型及屋頂型太陽光電設置，每年約可產生 54.3 萬度電，減少二氧化碳排放量約 273 公噸。

（9）機場智慧化服務

111 年 7 月啟動桃園機場 5G 智慧旅運空間服務實證計畫，8 月起進行桃園機場航廈間自駕接駁實驗計畫測試，預計 12 月完成松山機場 One ID 升級版系統建置。

貳、觀光部門

一、未來施政重點

本部觀光局落實推動「Tourism 2025—臺灣觀光邁向2025方案」，已因應疫情發展重新調整策略布局為「先持續提振國旅、再布局衝刺國際」，並研訂5大策略、10大重點以及24項執行措施，輔以配合改制觀光署，加強投入資源，期能將資源觀光化，建立深度多元優質的旅遊環境。現階段（111年）先持續提振國旅，以整備分區旅遊特色及提升景區品質、引導產業配合政策轉型開發多元主題旅遊產品、優化產業經營能力及培養專業職能、加強數位科技應用等為重要推動策略，為國境解封做好準備；後期（112-114年）將布局衝刺國際，除持續提振國旅外，配合中央疫情指揮中心（下稱指揮中心）研判及國際解封狀況滾動檢討全球觀光推廣之布局，並適時啟動市場開拓作為，並廣拓觀光客源，精準行銷。

（一）現階段提振國旅：

- 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；落實防疫旅遊安全，並部署疫後觀光人力，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，建置觀光大數據平台，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。

（二）後期衝刺國際：

- 1、多元主題、多樣媒體：針對疫後消費端需求導向拍攝主題旅遊影片於主要目標市場進行媒體宣傳，提供國際旅客認識臺灣多元面向，強化臺灣安心旅遊海外首選形象。
- 2、國際旅展、疫後起跑：參加亞洲及歐美主要城市國際指標旅展，並配合疫後深度旅遊需求，調整策展主題和布展手法，向全球市場業者、媒體及民眾宣示臺灣接待量能依舊。
- 3、眼見為憑、安全旅遊：因應疫後旅遊模式與旅客喜好改變，透過考察團實地踩線推廣疫後新旅遊行程，同時邀請 KOL、旅行社業者、媒體及航空公司等來臺採訪報導臺灣安全旅遊。
- 4、線上行銷、無遠弗屆：111 年同步線上線下旅展，整合臺灣各入境旅遊市場業者聯絡資訊，再結合線上會議軟體，進行 B2B 為主、B2C 為輔之行銷模式，讓疫情間與各國業者與旅客交流不中斷，並透過與網紅 KOL 合作拍攝多元旅遊影片或推文，於平臺或自有新媒體等宣傳臺灣旅遊新鮮話題。
- 5、大型活動、月月精彩：因應國境解封後，跨境旅遊潮可期，具有實體感之各項體驗或參與海外大型活動更可掀起市場話題，達到吸睛與集客之雙乘效益，另配合各市場特色節慶或出境旅遊特性，以主辦、協辦或是參與活動等方式辦理。
- 6、觀光圈行銷、跨域整合：藉由駐外辦事處行銷觀光圈行程，透過北中南東 29 個亮點踩線行程，運用多元主題旅遊帶動國旅精緻化，進而推廣至國際；111 年加強「跨域整合」旅遊服務之食宿遊購行產業鏈，藉由各駐外辦事處行銷觀光圈，廣邀入境旅行業、旅宿業、國家風景區管理處及公協會等共同研商開發新行程，以引客精緻旅遊。
- 7、異業結盟、擴大通路：異業結盟與合作創造更佳效益且

觸及率高的行銷模式，有效擴大臺灣旅遊行銷通路，觸及各市場潛在客群，持續與商場、球場、航空公司、手搖飲店、健身房、攝影協會等異業合作專案，吸引國際旅客來臺觀光。

- 8、優惠送客、成效加乘：疫後旅遊市場因機票價格與防疫成本提高，觀光局推動包機獎助及自由行旅客之交通票券優惠等措施，促進國際旅客來臺。

二、重要施政措施

（一）觀光市場實績

1、國內景區榮獲殊榮

- （1）觀光局東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處：榮獲綠色旅遊目的地(Green Destinations Awards)金獎認證(2020-2022)。
- （2）觀光局雲嘉南國家風景區管理處：榮獲 2022 年「亞太永續行動獎」金獎、「台灣永續行動獎」銅獎。
- （3）觀光局北海岸及觀音山國家風景區管理處：
 - A、以基隆和平島公園「和平永續-公私協力共創島嶼時光」專案參獎，榮獲 111 年「交通部服務獎」社會關懷服務類及「2022 國家卓越建設獎」最佳環境文化類卓越獎、「第九屆台灣景觀大獎」風景遊憩類傑出獎。
 - B、中角灣遊客中心榮獲「2022 國家卓越建設獎」最佳規劃設計類金質獎。
- （4）觀光局東部海岸國家風景區管理處：以「都蘭鼻參與式規劃」專案參獎，榮獲 111 年「交通部服務獎」社會關懷服務類。
- （5）觀光局茂林國家風景區管理處：
 - A、榮獲「第 8 屆國家環境教育獎」機關組優等。
 - B、三地門鄉森林公園步道整修及周邊環境綠美化工程榮獲「2022 國家卓越建設獎」最佳環境文

化類金質獎。

C、新威遊憩區南側末端遊憩設施及景觀綠美化工
程榮獲「2022 國家卓越建設獎」最佳環境文化
類優質獎。

(6) 觀光局參山國家風景區管理處：

A、松柏嶺遊客中心榮獲「2022 年法國 NOVUM DESIGN
AWARD(NDA)」室內設計類銀獎。

B、谷關遊客中心暨入關博物館榮獲「美國繆斯設計
大獎(Muse Design Awards)」景觀類銀獎。

(7) 觀光局西拉雅國家風景區管理處：官田遊客中心榮
獲「2022 年建築園冶獎」(臺南市公共建築景觀類)
。

(8) 觀光局日月潭國家風景區：榮獲綠色旅遊目的地
(Green Destinations Awards)銀質認證 (2022-
2024)。

2、國際讚譽獲獎連連

(1) 新加坡新月評等 (CrescentRating) 111 年 6 月 1
日舉辦首屆「2022 清真旅遊獎」(Halal In Travel
Awards 2022) 頒獎典禮，臺灣榮獲「年度最包容
旅遊目的地－非伊斯蘭合作組織 Inclusive
Destination of The Year (non-OIC)」獎項；萬
事達卡－新月評等同日發布 2022 年「全球穆斯林
旅遊指數 (GMTI)」，臺灣獲得非伊斯蘭合作組織
旅遊目的地 (non-OIC Destnaitons) 全球第二名
殊榮，臺灣推動友善穆斯林旅遊再獲肯定。

(2) 觀光局駐法蘭克福辦事處以自製之茶文化宣傳短片榮
獲「金城門 The Golden City Gate 觀光影展」之「
生態旅遊 Eco Tourism」金獎殊榮，成功行銷臺灣茶
文化旅遊及觀光特色。

(3) 旅遊權威 Lonely Planet 發布 2022 年全球十大最佳
旅遊國家、地區及城市榜單 (Best in Travel 2022

)，臺灣臺北市榮獲 2022 全球十大最佳旅遊城市第 2 名，觀光局於疫情中持續透過網路宣傳、異業結盟及實體活動，促使臺灣特色的旅遊魅力獲得全球旅遊界肯定。

(二) 觀光施政方面

1、打造魅力景點，營造分區旅遊特色

- (1) 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 6 大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 年度預計完成 12 處亮點工程，目前已完成 7 處工程。另推動「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(32 處)遊憩服務品質，並串聯各地觀光旅遊帶。
- (2) 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。111 年度完成東北角國家風景區-龍洞灣停車場優化及周邊景觀改善、東部海岸國家風景區-都蘭鼻及金崙權管土地安全維護設施、澎湖國家風景區-南海浮動碼頭整修工程、花東縱谷國家風景區-鳳林遊憩區露營區服務機能活化改善工程、馬祖國家風景區-莒光山海一家-海館興建工程、北海岸及觀音山國家風景區-基隆和平島阿拉寶灣周邊景觀改善工程、參山國家風景區-二水自行車道路線及休憩節點改善工程、日月潭國家風景區-水里溪親水環境營造暨整體景觀改善工程、阿里山國家風景區-逐鹿文化展演中心及鄒市集周邊環境改善工程、雲嘉南國家風景區-布袋遊客中心新建工程、西拉雅國家風景區-官田及大內周邊服務設施改善工程、茂林國家風景區-茂林遊客中心新建工程、大鵬灣國家風景區-濱灣公園停車場廁所新建工程等 13 項工程。
- (3) 執行「體驗觀光地方旅遊環境營造計畫(108-112 年)」，透過協助地方政府發展整體區域觀光，以整合地方政府所轄觀光遊憩建設，提升整體觀光遊憩品質，

開創疫後旅遊新契機，111 年度協助縣市政府辦理 40 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 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。

2、推廣多元主題旅遊

- (1) 辦理亮點活動：全年預計辦理 141 項亮點活動，其中，「文化」主題之「台灣燈會」於 111 年 2 月 14 至 28 日於高雄舉辦，吸引約 1,156 萬人參與；「美食」主題之「台灣美食展」於 111 年 8 月 5 至 8 日於台北世貿一館舉辦，吸引約 7.4 萬人參與；「生態」主題之「鷹揚八卦—八卦山賞鷹活動」於 111 年 3 月 19 日至 6 月 30 日於彰化八卦山地區舉辦；「樂活」主題之「台灣仲夏旅遊節」，串聯整合台灣 13 個國家風景區與 14 個縣市共 27 項夏日特色旅遊活動，並與產業跨界結盟合作，讓民眾感受台灣夏季的旅遊魅力。
- (2) 評選金質旅遊行程：於 111 年 8 月 6 日頒發「國民旅遊類」(國家風景區、文化、生態、海灣、山脈、低碳雙鐵、永續、養生共 8 組別)共 24 條金質遊程，以及「入境旅遊類」(國際魅力景區旅遊、大陸、港澳、東南亞、東北亞、歐美紐澳地區來臺旅遊共 6 組別)，總計 36 條金質遊程，供國內外旅客出遊優先選擇。
- (3) 推廣自行車旅遊：辦理「台灣自行車旅遊節」，本部響應世界自行車日，於 111 年 6 月 3 日召集相關單位及自行車團體代表，共同宣示啟動，並已完成 16 條多元自行車路線設施優化及遊程規劃、輔導 5,000 家以上業者加入「自行車友善旅宿」，並持續於第 4 季辦理極點慢旅-極西點自行車慢遊、大鵬灣 Cruising 300 及日月潭 Come!Bikeday 自行車嘉年華等系列活動。此外，於 111 年 5 至 6 月辦理「自行車友善旅宿人氣票選活動」，票選北、中、南、東及離島五區之觀光旅館、旅館、民宿各類別人氣旅宿並行銷宣傳。

- (4) 整合旅行套票：台灣好行已開行 65 條路線，包裝發行 135 款食、宿、遊、購、行多元主題套票；台灣觀光巴結合國家風景區與區域觀光圈資源，推出 91 條套裝旅遊行程。
- (5) 行銷宣傳：國內行銷宣傳部分，已辦理「旅行台灣、看鏡台灣」多元主題攝影徵件活動，共 3,448 件攝影作品投稿，涵蓋「生態、文化、美食、樂活」4 大多元主題，精選出 103 件得獎作品，並於 111 年 9 月起於國家風景區福隆、松柏嶺、官田及羅山遊客中心巡迴展出，希望民眾走出戶外，臨場感受臺灣之美；同時，於 111 年 8 月 26 日辦理「台灣樂遊趣-六大國際魅力景區好好玩」行銷宣傳記者會，透過「體驗台灣心感動 多元主題旅遊體驗展」及「觀光圈集章」等 2 場實體活動，以及 3 場網路活動，吸引國內遊客體驗臺灣多元主題旅遊。
- (6) 持續滾動推廣「臺灣觀光雙年曆」：持續擴大行銷「2022-2023 年臺灣觀光雙年曆」，包含全國級及國際級活動計 103 項，整合中央及地方政府每月推出豐富多元的特色觀光活動，輔導地方政府、民間團體及觀光局所屬國家風景區管理處，辦理臺灣觀光雙年曆活動品質提升，計有「2022 苗栗火旁龍系列活動」等 24 項活動，品質提升事項計 82 項。透過開發「亮點旅遊產品」、推動「大型活動產業化」及持續提升活動品質與內涵，成為帶動周邊經濟效益的動能。期透過活動品質提升，塑造特色集客並增加重遊旅客，以活動帶動觀光，結合地方加強城市行銷，並鼓勵結合旅行業包裝遊程商品，推展跨夜旅遊，以增加遊客停留天數及產值，活絡國人國內旅遊，俾利臺灣觀光產業持續穩健發展。
- (7) 積極推動部落觀光：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、內政部營建署、行政院農業委員會林務局、教育部青年發展署等機關召開會議，自 101 年 11 月起已召開 13 次。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。111 年度臺灣部落觀光嘉年華活動於 111 年 9 月 30 日至 10 月 2 日辦理，活動內容包含原住民觀光推動特色展示、部落遊程推廣、部落風味美食、特色工藝、各類 DIY 活動和樂舞展演，並結合在地觀光圈共同參展，規劃部落嘉年華經典遊程 3 條，讓大眾深入體驗原民特色，進而行銷部落觀光旅遊產業。

3、優化產業環境，穩固國旅品質

(1) 旅行業

促進旅行業發展方案：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，觀光局訂有促進旅行業發展輔導方案，積極輔導旅行業商業同業公會或經觀光局認可之全國性觀光公益法人，辦理有關「服務品質提升」、「產業升級與服務轉型」、「市場開拓行銷」、「旅遊安全提升及旅客權益保障」、「教育訓練及宣導」等五大面向工作。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，111 年度配合疫情警戒級別及相關情勢發展研議新審查機制，俾利協助疫後旅遊市場逐步復甦。截至 111 年 9 月底止，計同意補助 15 案，核定補助金額為 3,850 萬 9,038 元。

(2) 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 111 年 7 月底止，計 403 家旅館取得星級旅館認證、1,323 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，觀光局推動「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，並獎勵星級旅館加入國內外或創新本土連鎖品牌。另為輔導產業數位化經營，並減輕業者人力需求問題，觀光局於111年6月17日新增第5-2點補助觀光旅館業及旅館業首次購置自助式入住櫃台。截至111年9月底全案總計受理約1,344件申請案，申請金額逾2.39億元。

- C、為協助旅館業者解決融資問題，本部觀光局於110年7月22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111年7月底止，累計已有1,255家觀光產業申請貸款，融資貸款金額計新臺幣100.7億元。協助觀光產業業者進行修繕或軟硬體升級部分，截至111年7月底止，累計輔導272件觀光產業取得獎勵觀光產業優惠貸款，總額126.8億元，給予利息補貼126件，已撥付利息補貼為3.44億元。

(3) 觀光遊樂業

- A、鼓勵投資升級與轉型：為鼓勵觀光遊樂業於疫情期間持續投資，觀光局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，創造市場藍海與附加價值。觀光局111年5月11日修正「交通部觀光局補助觀光遊樂業優質化實施要點」，111年度分為以「安心遊園」為目標之政策組及創新提案之創新服務組等2組，截至111年7月底止，計21家業者提出申請，預估補助6,000萬元，將帶動整體投資超過1.2億元。
- B、強化觀光遊樂業人才優質化訓練：因應疫後產業發展趨勢，爰預定於111年10月辦理優質課程訓

練，以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，引領遊客體驗創新服務，導入數位化、防疫措施、無接觸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。

(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，111 年截至 7 月底止共計查核 253 團次。另因應國內疫情日趨穩定，觀光局配合發布旅行業辦理團體旅遊管理措施，使旅行業者於疫情警戒期間辦理團體旅遊方式有所依循，以維護旅客旅遊安全，穩固國旅品質。
- 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，111 年截至 7 月底止，合法旅宿檢查 1 萬 747 家次（合法旅館 4,454 家次、合法民宿 6,293 家次）、非法旅宿稽查 2,408 家次（未合法旅館 287 家次、日租套房 1,565 家次、未合法民宿 556 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台管理，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」，會同地方主管機關於 111 年 5 月底完成 21 家觀光遊樂業不定期檢查，暨依「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半年定期檢查，並於 111 年 8 月至 9 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、推展數位體驗，營造沉浸式線上旅行

- (1) 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、俄、西、馬來語、越南、印尼及泰文等 12 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。
- (2) 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。除運用 360 全景影像拍攝技術結合自行車旅遊主題，同時於所屬國家風景區管理處打造體驗場域，透過 3D VR 影片之沉浸感，行銷臺灣多元之美，計完成拍攝「慢遊篇」、「環島一號線」、「愛相隨」、「勇者之路」、「鐵道支線旅遊」、「與大海的約會」及「自行車逍遙趣」等 7 部 360 影片，並置於台灣觀光資訊網影音專區及 Youtube，讓世界各國旅客能透過影片於旅遊臺灣前先行體驗，提升臺灣觀光宣傳效益，吸引國外民眾來臺旅遊。
- (3) 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。同時攜手 LINE 旅遊平台瞄準旅遊愛好者，藉由 LINE 即時推播各旅遊活動資訊，並建置專頁介紹、線上直播及募集台灣旅遊涼夏行程，邀請民眾投稿自己的避暑遊程，透過多元角度認識臺灣這片美麗的土地。

- (4) 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。
- (5) 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 111 年 7 月底止，全臺已建置完成 644 處借問站。
- (6) 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台設置觀光圈產品連結協助露出，111 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（高雄市）、台東好玩卡（臺東縣）及北北基好玩卡（臺北市、新北市、基隆市）等 4 張卡片入選，持續推廣。
- (7) 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，觀光局推動台灣好行計畫，已開行 65 條景點公車接駁服務，串連全臺主要公共運輸場站及知名景點，其中 56 條路線提供無障礙服務，53 條路線提供旅客攜帶自行車上下服務；並因應行動支付時代來臨，自 111 年 7 月 1 日起車上提供掃描 QR-code 行動支付驗票服務，配合公路總局連假期間持電子票證(含行動支付)搭台灣好行半價優惠措施，推出沿線商家消費優惠，並包裝發行約 140 組食、宿、遊、購、行等多元主題套票，

以提升公共運輸附加價值。透過辦理年度整體品牌行銷宣傳活動鼓勵「區域串遊」，並於台灣好行網站、社群軟體粉絲團等多元通路擴大行銷，藉由加強在地觀光特色、整合觀光服務與資訊科技之運用，提高旅客搭乘意願及提升其便利性。

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，觀光局輔導旅行社推出「台灣觀巴」套裝旅遊行程，因應國旅市場需求，輔導旅行社轉型，以 6 大主題（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）徵選新行程，並自 110 年 10 月 1 日起上線營運。目前計有 26 家旅行社推出 89 條行程，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；另主打小團出遊(1-4 人成行)，呼應疫後時代小團體、放鬆的旅遊趨勢，除符合國旅需求之外，觀光局輔導營運旅行社車內提供免費 Wifi、提供中英日韓語音導覽服務，且已完成網站中英日文資訊建置、中英日文電子版摺頁及手冊編製，隨時做好國境開放，迎接國際旅客的準備。

5、布局衝刺國際，適時啟動廣拓客源

(1) 為重啟入境旅遊，觀光局透過政策推動降低跨境旅遊障礙、旅遊新常態適應及旅行業辦理入(出)境團體旅客操作指引(草案)等方向，以顧客導向思維推動特色遊程，因應疫後旅客偏好戶外及樂活景點，推動六大魅力景區及觀光圈等資源整合及行銷推廣，攜手國內旅遊業者同心齊力做好準備。

(2) 2022 國際觀光行銷執行計畫參採世界觀光組織資料、主要市場趨勢調查分析、駐外辦事處現地觀察及入境旅遊業者意見，以營造「安全旅遊、首選臺灣」形象，推動臺灣為安全、熟悉且具特色的旅遊地，提出廣拓客源 8 大方針，並依各國際市場差異化擬定不同作法，結合中央及地方共同海外行銷推廣，期於疫情緩解後爭取第一波來臺旅遊市場復甦，帶動來臺旅客人次及提升旅客觀光支出；各項工作計畫執行配合指揮

中心國境開放規劃，動態滾動式檢討。廣拓客源 8 大方針推動成果如下：

- A、多元主題、多樣媒體：111 年 5 月持續運用日本阪神電鐵臺灣觀光彩繪電車提高臺灣觀光宣傳曝光度，同月與韓國電視台 Channel S 節目《再次出發的地圖》合作首播等。
- B、國際旅展、疫後起跑：參加 111 年 2 月日本九州旅行博覽會、6 月日本廣島空旅、6 月日本名古屋 Traveland 旅展、7 月 2022 吉隆坡 MITM 旅展、7 月英國全球賞鳥旅遊展等，持續推廣臺灣觀光品牌。
- C、眼見為憑、安全旅遊：邀請日臺觀光促進協會及日本旅行業協會 JATA 考察團、美國公共電視 (PBS) 旅遊專題節目、馬來西亞 MATA 穆斯林業者團等，推廣臺灣安全旅遊。
- D、線上行銷、無遠弗屆：111 年 3 月至 6 月進行 4 場線上旅遊講座，邀請旅臺日籍登山家、作家等辦理樂活主題介紹淡蘭古道、樟之細路(獅頭山)等步道；4、5 月則辦理新加坡線上分享會，由遴選出之微網紅擔任主持人，線上直播介紹臺灣休閒農場花卉旅遊、臺北(東北角)近郊一日遊主題等，持續於邊境開放前暖身提醒當地民眾關注臺灣觀光。
- E、大型活動、月月精彩：111 年 4 月與日本靜岡市共同設攤參加靜岡祭辦理臺灣推廣活動，並邀請華航、客家擂茶廠商共同出展；4 月上旬於馬來西亞檳城州辦理「單車環臺不是夢」實體宣傳活動，與近百位馬國車友共同騎乘互動；5 月與英國 Mooboo 泡泡茶連鎖店辦理臺灣茶文化行銷活動等。
- F、觀光圈行銷、跨域整合：111 年 8 月日本市場，鎖定大東北角觀光圈及 235 觀光圈為推廣主軸，辦理 B2C 線上旅遊推廣活動，另與日本旅行社規劃觀光圈新景點促銷方案等。

G、異業結盟、擴大通路：馬來西亞辦事處與泰國鼎泰豐、越南臺灣茶飲店、法蘭克福辦事處與德國 Teamate 茶飲連鎖店合作等，期觸及各市場潛在客群。

H、優惠送客、成效加乘：新加坡市場洽談 2023 年重遊旅客優惠專案、馬來西亞市場推動安心旅遊產品專案、與日本相關旅行社規劃包括放天燈、2023 年臺灣燈會、觀光圈及六大魅力景點區等促銷方案等。

(3) 重啟國際觀光交流：

A、臺韓觀光交流：111 年 6 月 30 日於新竹市舉辦「第 35 屆臺韓觀光交流會議」，為疫後時期首度國際觀光交流活動。會中雙方聚焦討論如何重啟疫後臺韓旅遊互訪，並就疫後旅遊形態及趨勢變化下之政府政策及產業轉型之調適等進行意見交流，期許共同在危機中全力尋找突破口，讓臺韓觀光交流邁向疫後新模式與新常態。

B、臺日觀光交流：邀請「日台觀光促進協會」於 7 月 31 日至 8 月 3 日來臺考察踩線，是臺日睽違兩年半的首個實體踩線團，並於 8 月 2 日辦理座談會，邀請臺日雙方業者就疫後如何包裝臺灣旅遊行程及因應疫情改變的旅遊接待模式充分交換意見。此外，111 年 9 月 2 日已於桃園舉辦「台日觀光高峰論壇」，共同朝著雙方觀光往來再開的方向努力。

C、臺越觀光交流：第 9 屆臺越觀光合作會議訂於 10 月 25 日假臺南市辦理，依據前(第 8)屆會議結論，我方邀請越方組成 30 人代表團來臺參加本次會議，會議議程及討論議題刻正與越方研議中，期透過疫後首次臺越觀光合作會議，共創臺灣與越南疫後旅遊新氣象。

參、郵電部門

一、郵政業務加強推動數位轉型

(一) 未來施政重點

1、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。111 年度截至 7 月底止，跨境物流（貨轉郵）共收寄 590 公噸，營收逾 1.34 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、商業/工業辦公大樓、社區/活動中心、醫院等人潮匯聚處布建「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 111 年 7 月底止，已布建「i 郵箱」達 2,408 座，未來將就現有點位再作效益評估，持續採穩健務實經營模式，利用數據資料進行最適點位調整，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。

2、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。111 年截至 7 月底止，「i 郵箱」取寄郵件量達 260 萬件。未來將持續優化布建點位、操作介面，並加強與電商平臺及物流商合作，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) 開辦超商代收便利包服務

為滿足網路賣家需求及增裕中華郵政公司整體營收，運用策略聯盟方式，透過全家超商、統一超商及萊爾富公司門市收寄「店到宅」便利包 1、2 號包，有效利用超商各門市 24 小時營業時間與眾多門市據點，增加便利包收寄據點及延長收寄時間。自 111 年 3 月 7 日起與統一超商、萊爾富擴大合作 3 號便利包「店寄宅」及「i 郵箱取件」服務，未來將持續洽談國內包裹郵件「超商收件，郵政投遞」（店到宅）及「超商收件，i 郵箱取件」（店到箱）合作，持續搶占網購商機。

（3）推展收件人自郵領件業務

中華郵政公司自 111 年 3 月 1 日起增加 40 處自郵領件取件點（全國共 100 處），提供收件人至郵局領取郵件，民眾於各地郵局交寄國內包裹或快捷郵件（含代收貨款郵件）時，可以開辦本項業務郵局為收件地址，並指定以「自郵領件業務」交寄，由系統發送簡訊通知收件人於服務時間內至郵局領取郵件，部分郵局於週末及連續假日亦提供本項服務。未來將結合「i 郵箱」及「存局候領」業務，提供民眾更多元便利的取件服務。

3、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，111 年 6 月完成建置「SWIFT 電訊系統」。

4、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，未來將持續優化服務，提供用郵客戶如個人帳務分析、自訂推播提醒及外匯匯款等多種態樣之數位化服務。

5、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，引進「臉部特徵值辨識」技術，無須接觸任何設備，提供多元身分驗證方式，強化客戶體驗，並簡化櫃員及主管核驗身分流程，預計 112 年年底完成建置。

6、建置「Google Pay 綁定郵政 VISA 金融卡」，擴展 VISA 金融卡支付通路，提升公司整體數位力

因應金管會金融科技發展策略無現金社會之發展潮流、持續擴展中華郵政公司 VISA 金融卡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，提供民眾使用 Google Pay 綁定郵政 VISA 金融卡，可使用手機近距離無線通訊交易模式於實體特約商店近端感應購物或於網路線上購物，預計 111 年 12 月完成建置。

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，中華郵政公司提供客戶持郵政金融卡或各銀行之金融卡於具現金存款功能之郵政自動櫃員機插卡驗證，以現金存入本人或他人之郵局或銀行帳戶，預計 111 年 12 月開辦。

8、新增開放銀行第二階段「消費者資訊查詢」業務之合作對象(臺灣集中保管結算所)，以擴大郵政金融服務場景

配合主管機關政策及提升便民服務，參加「開放應用程式介面管理平台」(Open API 管理平台)，並與臺灣集中保管結算所串接合作，提供客戶得於「集保 e 手掌握 APP」，經中華郵政公司「行動郵局 APP」完成授權認證後，查詢儲金帳戶餘額及交易明細，滿足客戶總覽資產之需求，預計 111 年 12 月完成建置。

9、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。

10、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。

11、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」，並於 111 年 6 月起提供保戶「保全/理賠聯盟鏈」及「保險理賠醫起通」服務，另預計於 111 年第 4 季推出「電子保單存證」服務，以提供民眾優質數位體驗。

12、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，預計於 111 年第 4 季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」。

13、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

因應金管會保險局綠色金融政策，推行保單無紙化作業，配合建置「電子保單管理系統」，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，預計 111 年 12 月完成建置。

（二）重要施政措施

1、110 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，111 年度規劃並辦理購置房地 2 處及興建局屋 22 處。111 年截至 7 月底止，實際辦理購置房地 2 處（完成驗收作業及蒐集資料各 1 處）、辦理興建局屋 22 處（含辦理委託技術服務或統包作業中 5 處、辦理規劃設計作業 1 處、都市設計審議作業 1 處、工程招標作業 1 處、開工準備作業 2 處、施

工 11 處及竣工 1 處)；經費分配數 5.71 億元，執行數 6.14 億元，執行率 107.5%。

(2) 郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫(103-113 年)

A、為推動「智慧物流」及邁向「數位轉型」，爰建置郵政物流園區及跨境物流營運中心。111 年度規劃興建局屋 4 處、購置機器設備 2 處。111 年截至 7 月底止，經費分配數 18.29 億元，執行數 18.03 億元，執行率 98.6%，各項工程辦理情形如下：

(A) 興建局屋辦理情形如下：

a、物流中心：111 年 7 月 5 日竣工，7 月 12 日至 7 月 15 日辦理初驗，8 月 2 日取得使用執照。

b、北臺灣郵件作業中心及營運中心：截至 111 年 7 月底止，實際進度 54.03%，目前作業中心棟完成 RF 版結構工程，營運中心棟外牆鋁帷幕工程、給排水、電力、空調、消防及電信配管配線工程施作。

c、資訊中心：截至 111 年 7 月底止，實際進度 54.69%，完成地上結構工程 98%，給排水、電力、空調、消防及電信配線工程施作。

(B) 購置機器設備辦理情形如下：

a、物流設備：物流設備財物採購案已於 111 年 5 月 16 日決標，現正進行細部設計規劃。

b、郵件自動化設備：函件及包裹分揀設備財物採購案，廠商刻正依據審查意見進行細部設計修正；郵件儲存及輸送設備財物採購案於 111 年 7 月 26 日開標，因投標廠商家數不足而流標。

，另於 7 月 27 日第 2 次上網公告招標。

B、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。

C、截至 111 年 7 月底止，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 4 月竣工，北臺灣郵件作業中心及營運中心預計 113 年 4 月竣工。

2、開辦新種業務，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 111 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、澳大利亞及荷蘭等 19 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 111 年 7 月底止，會員已達 135 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。另配合建置「EZPost 線上交寄」，俾利民眾預先於網站輸入郵件資料並列印發遞單，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、愛金卡及悠遊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，以共同促進我國電子支付之發展；截至 111 年 7 月底止，合作電子支付業者計 7 家，每月交易金額逾 20 億元，使用人數共計 73 萬 121 戶，交易筆數約計 2,209 萬餘筆，交易金額約 634.36 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 111 年 7 月底止，交易筆數共計 85 萬 3,150 筆；交易金額約 20.41 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 111 年 7 月底止，申請戶數共計 15 萬 4,052 戶，交易金額約 41.02 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 111 年 7 月底止，有效卡數為 25 萬 2,803 張、交易筆數為 21 萬 6,699 筆、交易金額約 2.78 億元。

(7) 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 111 年 7 月底止，有效卡數為 52 萬 9,617 張、交易筆數為 3,048 萬 5,196 筆、交易金額 1,122.56 億元。

(8) 持續開發壽險新商品，貼近保戶投保需求

A、配合法令變動，自 111 年 2 月 18 日起修正「郵政簡易人壽微型傷害保險附約」投保對象條件，協助經濟弱勢族群強化保險保障。

B、自 111 年 3 月 21 日起發售「郵政簡易人壽 e68 定期壽險」網路投保商品，便利民眾投保。

C、自 111 年 5 月 20 日起發售「郵政簡易人壽金幸福保險」，提供國人多元商品選擇。

D、自 111 年 7 月 21 日起「郵政簡易人壽 e68 定期壽險」調整最高投保年齡為 60 歲(原為 50 歲)，以增進國人基本保障。

E、自 111 年 7 月 21 日起「郵政簡易人壽安心小額終身壽險」調降各繳費期別之最低投保年齡為 16 歲(原為 30 歲)，以提升青壯年族群保險保障。

(9) 開辦網路投保業務

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，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。

3、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。

4、舉辦集郵推廣活動，提升集郵風氣

(1) 發行「馬偕來臺 150 週年紀念郵票小全張」並舉辦發行典禮

111 年適逢馬偕博士來臺 150 週年，為感念其對臺灣的奉獻，特於 111 年 3 月 9 日發行小全張 1 張，內含面值 28 元郵票 1 枚，以馬偕博士肖像為主題，右側襯以「淡水禮拜堂」及「滬尾偕醫館」圖案，並於同日在淡水禮拜堂舉辦郵票發行典禮。

(2) 發行「故宮古畫郵票－二十四節氣(秋)及(冬)」

為闡揚古畫之美，特以國立故宮博物院典藏之「清張若靄畫墨妙珠林(卯)冊」為主題，分次發行系列郵票 4 套，首 2 套為「秋」及「冬」，秋面值均為 8 元、冬面值均為 12 元，分別於 111 年 8 月 3 日及 11 月 3 日發行。郵票以聯刷方式印製，每枚郵票長邊中間有異形齒孔，以增添收藏價值。

(3) 發行「鳳飛飛郵票」

繼 104 年發行「鄧麗君郵票」，中華郵政公司以華語流行音樂 20 世紀後期代表性人物-鳳飛飛為主題，於 111 年 8 月 17 日發行郵票 1 套 4 枚。「帽子歌后」鳳飛飛小姐曾兩度獲頒金鐘獎女歌星演員獎項，也曾受邀赴美國、東南亞等地演唱、宣慰僑胞，參加勞軍及慈善義演等活動，有「勞工天使」的美稱，極富民眾喜愛。配合郵票發行，推出精美專冊 1 款，值得珍

藏。

(4) 發售「SNOOPY 郵你真好」聯名系列集郵商品

中華郵政公司首次以國際知名卡通明星 SNOOPY 為主題，於 111 年 6 月 30 日推出「SNOOPY 郵你真好」聯名系列集郵商品，包含歡樂音樂鈴、同樂旅行袋、溫情帆布包、郵情馬克杯 2 款、絨毛娃娃吊飾 2 款、寄情明信片、情意片片貼、心情留言貼、深情郵摺及「郵你真好限量款 A 組」等，發售當日在桃園成功路郵局、臺中民權路郵局及高雄新興郵局設置臨時郵局服務用郵民眾，現場並首度亮相「SNOOPY 彩繪郵車」。本系列商品於 111 年 8 月 10 日再推出第 2 波聯名系列商品，包含「傳情小郵車組」及「郵你真好限量款 B 組」，當日並於臺北北門郵局及台南大遠百成功店設置臨時郵局服務現場民眾。

(5) 發售「謝謝媽媽黃金鑄錠」

111 年 4 月 20 日推出本黃金鑄錠，商品委請中央造幣廠承鑄，以細膩的雕刻呈現「成語故事郵票」之「寸草春暉」圖案，輔以典藏包裝盒、專屬提袋及精美說明卡，係深具紀念意義與珍藏價值之禮品。

(6) 發售「喜迎財神黃金鑄錠」及「喜迎財神黃金鑄錠典藏版」

為豐富愛郵人士的收藏，中華郵政公司以臺灣民間信仰為主題，發售本商品。圖案選自 111 年 9 月 21 日發行之「臺灣民間信仰郵票」面值 8 元-武財神趙公明，透過細緻的雕刻及精鑄方式呈現手捧元寶之武財神，祝福招財進寶，係極具紀念意義與工藝價值之珍藏品。

(7) 舉辦「中華民國 111 年全國郵展」及「寶島風情郵票－彰化縣」發行典禮

為促進郵壇交流及提振國內集郵風氣，預訂於 111 年 11 月 11 日至 14 日在彰化郵局舉辦「中華民國 111 年全國郵展」，並於郵展首日舉辦「『中華民國 111 年全國郵展』開幕暨『寶島風情郵票-彰化縣』發行典禮」，展售郵展郵摺、郵資票郵摺、紀念掛號信封

、紀念明信片及波波鴿系列等多款集郵票(商)品，供雅好集郵人士及觀展民眾收藏。

(8) 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。111 年上半年共辦理「繽紛海洋郵票特展」、「虎嘯生風—生肖郵票特展」、「福虎迎春—暢遊方寸郵票特展」、「真善美—方寸間的女性形象特展」、「戀戀鐵道風情—火車郵票特展」及「翩翩飛羽—映像·郵票特展」等 6 項展覽；並更新臺北館「角落藝廊」展區。111 年截至 7 月底止，共計 4 萬 5,153 人次參觀。

5、提升服務品質

(1) 截至 111 年 7 月底止，全臺設有 1,298 間郵局營業，延時營業郵局有 333 處，星期六營業郵局有 281 處，星期日營業郵局有 1 處，郵政代辦所 472 處，郵票代售處 303 處。另辦理國際匯兌郵局 257 局、外幣現鈔及旅行支票買賣郵局 284 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 111 年 7 月底止，已啟用「線上取號」服務郵局有 1,046 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) 為簡化作業，自 111 年 5 月 17 日起開放法定代理人或監護人得代辦未成年人或受監護宣告者之定期存單「傳真轉移」，及繼承案件存單已遭掛失者免至立帳局辦理撤銷作業。

(4) 型塑郵局新形象，美化營業廳環境

原住民特色郵局，截至 111 年 7 月底止，已完成 23 處，以彰顯原住民族地區郵務發展新形象。

(5) 為營造外國人士友善金融環境，中華郵政公司自 111

年 6 月 21 日起，於自動櫃員機新增日文、印尼文、泰文及越南文等 4 國語言，提供 ATM 存提款、轉帳、繳費及餘額查詢等常用功能支援多國語言操作介面，以落實公平待客及普惠金融政策。

- (6) 中華郵政公司自 111 年 7 月 23 日起，於網路郵局數位支局項下「網路預約服務」新增「預約局內約定轉帳帳號」服務，以優化中華郵政公司數位支局服務，並降低臨櫃等待時間。

- (7) 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。

- (8) 金融遺產便民服務

配合財政部國稅局實施單一窗口金融遺產措施，原以書面受理及掛號回復查詢結果之作業方式，郵政壽險自 110 年 9 月 11 日起改為電腦作業，將被繼承人保單相關資料上傳至國稅局服務平台，申請人可線上下載查詢結果，提升民眾取得資訊之便利性與效率。

- (9) 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。

- (10) 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，保戶可透過網路郵局或 e 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。

(11) 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。

(12) 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，保戶得於其他保險公司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」轉送相關資料予中華郵政公司後一併辦理，大幅降低申請所需之時間成本。

6、防疫紓困

(1) 防疫紓困，關懷保戶

A、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 111 年 7 月底止，因新冠肺炎住院之郵政壽險保戶共計 3 人，理賠件數 3 件，理賠給付金額總計 3 萬 6,500 元；因新冠肺炎身故之郵政壽險保戶共計 186 人，理賠件數 216 件，理賠給付金額總計 1.23 億元。

B、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。

C、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。

D、房貸戶緩繳本金1年：確診罹患新冠肺炎或受疫情影響致還款困難之房貸借款人，自事件發生日起3個月內，得個別檢具證明文件，經申請及審理後，房貸本金得緩繳1年。

(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；111年度第1季(申辦期間自1月1日起至3月31日止)，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，撥貸金額共計461萬6,000元。

(3) 中華郵政公司利用節餘空間出租旅宿業、健身業等使用，因疫情因素紓困相關業者，111年截至7月底止，減租總金額計235萬5,679元；壽險資金投資不動產部分因疫情因素紓困相關業者，111年截至7月底止，減租總金額計422萬9,245元。

7、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111年底屆滿14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111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。

8、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」、「電票及電子支付」、「會員點數支付」等便民功能，111 年截至 7 月底止，i 郵箱收寄件數約 260 萬件。
- (2) 中華郵政公司自 111 年 7 月 4 日起，於三重中山路郵局營業廳內設置智慧型自助服務機(Intelligent Service Machine)，運用智慧掃碼及辨識技術，提供自動掃描帳單並辨識繳費資訊功能，由客戶自行完成繳費作業，降低臨櫃等候時間。
- (3) 中華郵政公司自 111 年 3 月 21 日起，推出新版「行動郵局 APP」，藉由使用者體驗研究，設計簡易明瞭之操作介面，同時兼具服務個人化、無密碼化及整合實體與數位服務，提升民眾操作之便利性，截至 111 年 7 月底止，下載「行動郵局 APP」人數達 205 萬人次。
- (4) 廣續辦理「e 動郵局 APP」業務，結合智慧型手機或平板電腦之便利性，陸續提供儲金結存、繳費、保單紅利、生存保險金、保費紀錄、保費墊繳現況、欠繳保費、保單借款現況、房貸業務、契約基本資料、郵務投遞區域、週六日服務郵局等查詢功能；另新增壽險帳戶通知功能，如生日祝福、理賠慰問、契約變更、保單滿期等訊息通知，並提供預約投保、保費試算及房貸利息試算等服務。截至 111 年 7 月底止，下載 APP 人數達 818 萬人次。
- (5) 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，111 年截至 7 月底止，投保件數共計 9,978 件。
- (6) 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 18 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 111 年 7 月底止，LINE 官方帳號好友數逾 1,128 萬 6,836 人次，貼圖轉載數逾 7.69 億次；並利用 LINE 官方帳號發布各類業務訊息 2,137 則，舉辦 on air 活動 83 次，線上活動 17 次。

- (7) 因應數位金融科技崛起、純網銀的開放及外部環境變化，建置「數位存款帳戶業務系統」，自 111 年 3 月 21 日正式開辦，提供優質、便民線上開戶流程，提升客戶開戶意願，擴增客源及優化客戶數位體驗，鞏固年輕族群品牌忠誠度，並可透過行銷活動，鼓勵設定代繳及連結帳戶付款等服務，穩定手續費收入。
- (8) 為加強便民服務，中華郵政公司自 111 年 5 月 9 日起，於「行動郵局 APP」新增「設定非約定轉帳功能」，儲戶可於「行動郵局 APP」申請網路非約定轉帳及設備綁定密碼，並持金融卡至中華郵政公司 ATM 或網路 ATM 啟用，以降低窗口臨櫃等待時間。
- (9) 為擴大觸及潛在客戶使用場景，並提供儲戶更多元的個人化金融服務體驗，中華郵政公司自 111 年 6 月 23 日起與遠傳電信股份有限公司合作，儲戶可透過「friDay 理財+」APP 查詢郵政存簿儲金帳戶及其他參與合作之金融機構帳戶餘額資訊，滿足儲戶一站式查詢多家金融機構帳戶需求，提升管理帳戶便利性。
- (10) 「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。
- (11) 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，並簡化各局作業流程，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，並提供客戶上網辦理新式數位身分證解鎖等便民服務，提升數位體驗，預計 111 年 12 月完成建置。

- (12) 因應資通安全法子法「資通安全責任等級分級辦法」修訂，強化電腦軟體資產盤點及弱點偵測機制，以掌握整體資安風險情勢，已於 111 年 8 月 1 日導入政府資通安全弱點通報機制，共完成導入 5,382 台電腦設備，未來持續擴大適用範圍。

9、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 111 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 63.69 億元。
- (3) 支持政府推動新創重點產業政策，截至 111 年 7 月底止，已投資五加二新創重點產業相關概念之有價證券 2,862.37 億元，未來將相機增加投資。

10、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（如臺中嶺東郵局），辦理活化出租。
- (3) 篩選合適房地自辦（如臺北信維郵局）、參與公辦（如臺北北門郵局）或私辦（如永和郵局、士林芝山郵局）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、彰化光復路郵局）。

- (5) 配合推展長照服務，已盤點全臺 21 處局屋節餘空間供衛生福利部評估設置長照設施可行性。經該部評估後，先擇臺北南港郵局 3-5 樓現況出租予該部基隆醫院設置住宿式長照機構及日照中心，已與該院完成簽約、公證及點交作業。

11、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，以及壽險資金外匯風險相關控管機制，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。

12、維護金融秩序

- (1) 111 年截至 7 月底止，防制金融詐騙 742 件，總計減少民眾財產損失約 3.17 億元。
- (2) 配合政府洗錢防制及打擊資恐政策方面，111 年截至 7 月底止，已申報疑似洗錢交易 814 件、大額通貨交易 16 萬 5,293 件。

13、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 111 年 12 月上線。

- (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，創造加值收益，於 110 年 12 月完成系統建置，111 年 7 月辦理員工教育訓練，8 月進行先導倉上線，預計 111 年底前完成各倉轉換上線作業。
- (3) 建置郵政物流園區物業管理系統，配合郵政物流園區未來採 24 小時營運，為維護園區建物良好設施機能及提供安全便利環境，規劃導入電子化系統輔助園區各項管理工作，並簡化工作介面流程、減少人工作業時間，透過視覺化圖表管理，提升營運管理效率。本系統已於 111 年 3 月完成建置，6 月啟用。
- (4) 為提升整體系統效能，中華郵政公司自 111 年 5 月 25 日起，啟用新一代自動櫃員機監控管理系統，使用較新技術及具擴充性系統架構，整合中華郵政公司相關監控資料源、使用單位監控與派版作業需求，建置符合時宜、具即時通知機制與提供相關統計分析報表之新一代監控管理系統。

14、持續關愛社區，善盡社會責任

- (1) 111 年截至 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 996 件、投遞 4,290 件，收寄及投遞共計 5,286 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 111 年 7 月底止，已核准 141 件公益團體提出公益平臺上架案。
- (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。111 年截至 7 月底止，共辦理 18 檔關懷農產行銷活動，農產品銷售金額總計約 2,167 萬元，公益捐款金額約 40 萬餘元，捐助對象共計 18 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 111 年 7 月底止，代收繳件數 6 萬 8,117 件。
- (5) 辦理「捐熱血 郵愛心」與「熱血郵愛」公益活動，全國各地郵局 111 年截至 7 月底止，共募集 4 萬 4,961 袋熱血。
- (6) 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，111 年截至 7 月底止，共計關懷 5 萬 2,375 人次。
- (7) 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，111 年截至 7 月底止，共計辦理 14 場次，參與人數共 1,848 人。
- (9) 提供國人保險保障及保障弱勢族群：
 - A、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 111 年 7 月底止，累計有效契約件數 11,229 件，保額約 42 億元，以投保件數計算，中低收入戶占 30.89% 最多，其次為原住民占 29.86%，身心障礙者及其家庭成員占 26.70%。
 - B、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 110 年 7 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 50 萬元提高至 70 萬元，並放寬個別被保險人有效契約件數為 3 件，以強化國人保險保障。截至 111 年 7 月底止，累計有效契約件數 12 萬 9,070 件，平均保額每件約 43 萬元。

(10) 郵政博物館參與中華文化總會於 111 年 4 月 2 日至 3 日主辦之「2022 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「喜閱展書讀」漂書、「重溫信福時光・大家來寫信」、「彩繪郵票」、「邀你一起畫風車・玩風車」及「揪你一起訪郵博」FB 打卡送禮等多項活動，邀請大、小朋友一同參與，活動期間吸引近千位民眾同樂，走進博物館參觀，對宣揚郵政文化助益頗多。

(11) 防制「非洲豬瘟」疫區肉類製品以郵件方式進入臺灣，成立「防疫應變小組」，於 107 年 12 月 18 日訂定相關防制作業標準程序及措施，107 年 12 月至 111 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 3,705 件。

15、配合政府能源政策

(1) 發展綠能，建置 1,052.1kW 屋頂型太陽光電發電系統，截至 111 年 7 月底止，已完成 26 處(容量約 508.22kW)。

(2) 持續推動 ISO 50001 能源管理系統之建置及驗證

A、108 年及 109 年於中華郵政公司金山大樓及臺北莒光郵局大樓建置 ISO 50001 能源管理系統，提高能源使用績效，通過驗證取得 ISO 50001 證書。110 年擴大能源管理系統推廣範圍，納入基隆、臺北、三重、板橋、桃園、臺中、臺南、高雄、屏東等 9 個郵局(含所轄 901 支局)，共計 11 個據點，通過 ISO 50001 驗證。

B、111 年為全面推廣階段，於中華郵政公司金山大樓及全臺 18 個郵局(含所轄 901 支局)，共計 19 個據點，建置 ISO 50001 能源管理系統，推動於年底通過 ISO 50001 驗證並取得證書。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，建立綠智能電動車隊

A、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，並持續淘汰汽油機車、大量採用電動機車，以建立綠能車隊。截至 111 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 0.326 公噸估計，每年可減少碳排放量達 1,056 公噸，相當於 2.7 座大安森林公園面積林地每年產生之二氧化碳吸附量。

B、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。

16、配合振興經濟刺激消費政策，提供發放及兌付紙本振興三倍券、五倍券及兌付好市乘雙券服務

(1) 自 110 年 10 月 12 日起至 111 年 4 月底止於窗口發放紙本振興五倍券，合計發放 571 萬 4,454 件；另自 110 年 10 月 15 日起至 111 年 6 月底止於窗口兌付五倍券，合計兌付 868 萬 8,753 張。

(2) 桃園市政府配合中央振興五倍券推出「桃園好市乘雙券」方案，中華郵政公司自 111 年 1 月 3 日起至 6 月 30 日止，開放桃園郵局所轄各級郵局辦理兌付「桃園好市乘雙券」，合計兌付 3 萬 3,193 張。

18、營運實績

項 目	111年7月底止 實際數	111 年度 預算數	預算達成率
郵件收寄件數（千件）	1,096,702	1,797,739	61.00%
集郵收入（新臺幣千元）	416,952	558,765	74.62%
儲金日平均餘額（新臺幣千元）	6,738,708,308	6,742,763,000	58.05%
匯款承作量（新臺幣千元）	945,276,979	1,454,500,000	64.99%
保費收入（新臺幣千元）	52,852,891	82,100,000	64.38%
代理承作量（新臺幣千元）	4,595,138	4,568,250	100.59%

單位：新台幣千元

項 目	111年7月底止 實際數	111年度 預算數	預算達成率
總收入	217,192,157	212,837,485	102.05%
總支出	207,426,479	202,203,148	102.58%
稅前淨利	9,765,678	10,634,337	91.83%
所得稅費用	-3,132,596	2,126,867	-147.29%
本期淨利	12,898,274	8,507,470	151.61%

二、促進電信發展及寬頻建設

（一）未來施政重點

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）、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，國家更安全而強大。

（二）重要施政措施

1、我國電信整體資源規劃

本部為因應下世代衛星通信發展，參考國際規範於 111 年 3 月 18 日修正公告「無線電頻率供應計畫」及「中華民國無線電頻率分配表」，規劃將 10700-12700、13750-14500、17700-20200、27500-30000MHz 等頻段於第一階段先釋出，開放電信事業新申請設置作為同步／非同步衛星固定通信之公眾電信網路設備接取使用；另 27900-29500 MHz 則規定與既有行動寬頻業者完成協議，並經主管機關核准後，併同上述頻率提供衛星通信使用，以符合近期衛星通信主流服務之樣態，並俟國際同步/非同步衛星通信技術發展趨勢及服務使用需求更為明確後，滾動檢討開放釋出其他可用頻率，以與全球下世代衛星通信發展接軌。

2、參與國際交流合作

本部 111 年配合「網際網路網域名稱及位址指配機構」（ICANN）規定，以遠距方式參與 ICANN 第 73、74 次（111 年 3 月 7 日至 10 日、6 月 13 日至 16 日）會議，討論消費者權益、資通訊發展議題、網際網路之運作對各國之影響等各國政府或國際組織關切議題，以維持網際網路運作之穩定性、可靠性、多元性及安全性為目標，促進我國資通訊產業發展，確保網際網路用戶權益，並提升國際能見度。

3、建構寬頻網路優質環境

本部依行政院 110 年 5 月 6 日核定之「智慧國家方案（2021-2025 年）」所訂定 2025 年 2Gbps 非偏鄉家戶涵蓋率 90%目標，至 111 年 6 月底止，2Gbps 涵蓋率為 47.8%。未來將持續推動 Gbps 等級寬頻網路建設，創造優質寬頻網路運用環境，以提供民眾更完善之高速寬頻服務。

肆、氣象部門

一、未來施政重點

(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，氣象局將廣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，並持續推廣氣象災防教育宣導。

- 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、為強化海氣象監測能力，將持續進行七股雷達站遷移更新、雲林及宜蘭防災降雨雷達建置、墾丁及花蓮雷達更新與五分山雷達系統強化，以及發展波浪與海流資料同化預報、海岸裂流監測及預警技術。
- 3、為提高「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期系統建置，預計112年12月底完成全系統建置，可使臺灣區域預報能力提升25%，颱風路徑及強度預報準確度提升逾8%。
- 4、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。
- 5、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。
- 6、配合「向海致敬」政策，發展5公里細尺度海象氣候預報、開發海象智慧服務產品、布放海象資料浮標、增建沿岸海氣象觀測站、擴建海峽北部海象波流儀遙測監測站與建構環島異常波浪縣市預警系統及光學監測站。
- 7、新增「樂活氣象 App」之健康氣象溫差提醒、休閒旅遊海岸遊憩等功能，以及「公民參與氣象資訊」網站服務，並舉辦「魔幻天空」攝影競賽活動，增進與民眾互動。

- 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，氣象局與原子能委員會核能研究所合作，結合該局海流模式，發展氚水擴散模擬預警系統，提供氚水預報潛勢產品，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、氣象局與「臺灣氣候服務聯盟」密切合作，透由公私協力建構溝通平台，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。

二、重要施政措施

（一）氣象資訊服務方面

- 1、111 年 1 至 7 月民眾使用 166、167 電話查詢資訊者計 61 萬 1,895 人次；使用智慧型行動裝置安裝生活氣象 App 計 55 萬 7,595 人次，自上線以來共累積 434 萬 4,942 人次；安裝樂活氣象 App 自上線以來共累積 4 萬 7,408 人次。
- 2、111 年 1 至 7 月透過全球資訊網查詢氣象資訊者為 6,059 萬 7,663 人次；電子報訂閱者總計 9 萬 1,853 人；氣象資料開放平臺之資料下載超過 9 億 7,100 萬次。
- 3、111 年 1 至 7 月機關、學校、團體參觀氣象局作業者計 3 梯次 89 人（自 2 月 23 日後因疫情暫停參訪）；參觀該局

臺灣南區氣象中心附設展示場者計 4,401 人；受理申請提供氣象、海象或地震等資料案件共 1 萬 1,094 件。

- 4、每日自上午 6 時至晚上 11 時，氣象局氣象預報中心與 25 個廣播電臺即時連線，由專人講解報導最新氣象消息；每日定時發布各種天氣、海象預報供各界參考，並定期發布 1 週農業氣象預報及農業氣象旬報等農情資訊，提供農業相關作業單位及民眾參考。
- 5、為強化海氣象監測能力，氣象局持續執行「智慧海象環境防災服務計畫（110 至 115 年）」，111 年 7 月底完成臺中、七美及富貴角 3 座資料浮標年度布放，並完成海象光學影像監測站 11 處站址評估及協調作業，以及利用人工智慧發展異常波浪預警技術；另完成西部沿岸氣象站 40 處站址評估及協調作業，以及 17 站用地租用事宜；揭牌啟用氣象局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站。
- 6、為增進在地氣象服務，完成高雄氣象站搬遷計畫，並持續積極執行雲林古坑及苗栗後龍氣象站新建工程、臺北氣象站（板橋站區）及氣象儀器檢校中心合署辦公廳舍興建工程，俾達各縣市皆設置地方氣象站之目標。
- 7、為持續強化氣象資訊於水資源管理之應用，氣象局將優化現有產品，包含未來 6 個月水庫集水區逐月雨量 6 分類機率預報指引、未來 1 至 4 週水庫集水區逐週雨量預報。此外，亦將評估西北太平洋熱帶氣旋 1 至 4 週之預報能力，以為後續建置颱風展期預報產品做預先準備。上述產品將展示於新一代劇烈天氣監測系統(QPEplus)，以不同時空尺度多樣化雨量預報產品提供經濟部水利署決策參考。
- 8、氣象局與衛生福利部國民健康署及中央研究院共同組成「健康氣象 e 起來」團隊，提案「健康氣象」資訊服務，繼 109 年榮獲總統盃黑客松競賽卓越團隊後，於 110 年 8 月 24 日提供個人化「熱傷害」預警服務，並於 111 年初推出「冷傷害」預警服務。

（二）地震測報方面

- 1、111 年 1 至 7 月共發布顯著有感地震報告 83 次，小區域有感地震報告 319 次，處理地震定位資料逾 7,400 筆。

- 2、111 年 1 至 7 月執行「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」，合計增加高品質強震站即時連線 21 站，將可提升島內中大型地震之預警效能。
- 3、111 年 1 至 7 月共提供「中央氣象局地球物理資料管理系統」會員 110 人次、288 萬 3,758 筆地震觀測資料服務，另新建置之「臺灣地震與地球物理資料管理系統」計有 1,160 人使用，提供資料量達 1,754.8 GB，將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、針對部分縣市轄區幅員較大或較狹長，增加「災防告警細胞廣播系統」(PWS)「地震速報」預估震度參考點，自 111 年 1 月 1 日起由目前 22 個縣市政府所在地增為 47 個參考點，以期發送之告警訊息更貼近民眾臨震感受，提升「地震速報」細胞廣播訊息防災應用效益。
- 5、自 111 年 1 月 1 日起，調整「地震速報」災防告警細胞廣播發送訊息文字，將「趴下、掩護、穩住」等重要避難資訊文字納入細胞簡訊，供民眾於臨震時之應變參考。
- 6、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 113 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，111 年預計完成招標採購作業。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。
- 7、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)，建置都會區客製化地震預警系統，預計於 111 年前完成對臺灣北部都會區發生中大規模之淺層地震，即時提供強震警報訊息，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、111 年 1 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 683 件。

- 2、111 年 1 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：低溫特報 89 報，豪雨、大雨特報共 473 報，濃霧特報共 273 報，陸上強風特報共 127 報；即時天氣訊息 9 報，長浪即時訊息 65 報，大雷雨即時天氣訊息 328 報，高溫資訊 246 報。
- 3、強化山區遊憩安全，於 111 年 5 月 1 日針對臺北及新北市試行「山區暴雨警示訊息」災防告警細胞廣播發布服務，強化短延時強降雨導致溪水暴漲之高風遊憩區域發布警示，提供民眾及各級防災機關即時應變，並於 5 月 31 日針對新北市大豹溪流域發布首次山區暴雨警示災防告警服務。
- 4、強化颱風更早期風雨預報及預警能力，自 111 年 6 月 1 日起，推出「颱風 6 小時加密路徑預報」服務，提升對颱風登陸前後，路徑受地形影響變化之掌握，俾利民眾及防救災單位即時應變及整備工作。
- 5、111 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台。111 年 1 至 7 月接收各種氣象衛星資料 6 萬 7,400 次，處理與儲存資料量 7 萬 2,941 GB，產出應用產品 631 種。
- 6、111 年已完成 7 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 122 萬筆、沿岸潮位觀測資料約 137 萬筆、海流觀測資料約 4 萬筆。
- 7、111 年賡續辦理宜蘭、雲林 2 座防災降雨雷達建置及遷移更新七股氣象雷達，俾以提升海氣象掌握能力與定量降雨估計準確度。
- 8、111 年 1 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 16 萬 996 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) 持續發展全球 2 至 4 週、月、季之無縫隙氣象預報產品，完成臺灣地區 3 至 4 週極端溫度統計預報技術之研發與作業化系統建置，並與行政院農業委員會畜產試驗所合作，完成因應曬牧草需求而發展連續數日不下雨機率預報。
- (2) 運用人工智慧技術，完成 2 項數值預報加值產品之開發，包含陣風風速產品及地面風速推估技術。相對於原始方法產生之陣風風速和地面風速產品，透由人工智慧技術皆能提供更佳之預報，個案結果顯示，預報效能改善分別為 6% 和 30%。
- (3) 為永久保存氣象局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 111 年 7 月底，已完成雨量自記資料電子化（掃描）約 25 萬幅及數位化（辨識數據）約 12 萬幅。
- (4) 持續優化氣象局區域預報系統，包含：完成區域決定性模式之年度更新，10 米高度風速預報能力提升 11%；完成區域決定性模式中移動式 3 公里解析度模式之建置，有效改善颱風預報能力，已於 110 年正式上線作業，以 103 至 107 年之 24 小時颱風路徑預報平均誤差（77.8 公里）為基準，110 年之 24 小時颱風路徑預報平均誤差為 68.3 公里，提升預報準確度達 12%。111 年研發基於四維資料同化之颱風結構初始化技術，持续提升颱風預報能力。
- (5) 持續開發具跨平台顯示與結合先進 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 111 年 7 月底共完成本部觀光局、公路總局、臺鐵局、桃園機場、高雄市、花蓮縣、臺東縣、南投縣（含日月潭纜車閃電警示服務）、基隆市、宜蘭縣、臺南市、屏東縣等地方政府、阿里山林業鐵路、台灣高鐵公司共計 14 個客製化系統。

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 1 項氣象綠能公私部門合作協議簽訂；完成氣象局區域模式系集預報系統百

米高度風場及太陽短波輻射動態模式輸出統計預報校正系統；完成全球模式系集預報模式優化。

(2) 發展動力耦合降尺度海象氣候預報系統：藉由調整全球海氣耦合模式之海洋模式水平紊流參數，進行 109 年 1 月初始場 9 個月之穩定性積分測試，完成模式局部區域海溫異常改善與修正。

(3) 推動智慧海象服務：擴增「海岸遊憩看風險」及「操船潮便利」海象資訊服務，提供海水浴場、海釣、主要港口、休閒漁港 4 類定點海象資訊，新增高雄港、臺中港、基隆港、麥寮港及馬公港潮流預報，累計 8 港區；針對港務、遊艇等 28 個海事團體辦理「潮流圖資航港應用講習會」，推廣潮流預報及定位地理資訊服務。持續建置縣市異常波浪預警系統，提供沿海縣市預警資訊，本年度預計新增高雄市、宜蘭縣，累計 4 縣市。

3、辦理 111 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 18 項研究計畫，於 111 年 6 月已完成期中報告審查，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 號地球同步衛星接收處理系統，完成提升新屋站與氣象局租賃網路效能。啟動同步與繞極衛星「混合海洋葉綠素」、「大氣總可降水量」及「海面風分布產品」等衛星反演產品研發與產製。

5、「太陽能電網整合的創新天氣和電力預測」(110 至 113 年)：完成 111 年新增建 7 站全天空照像儀監測站採購案決標；開發本土化高時空解析度網格化雲分析技術，完成嘉義氣象站及嘉義博愛國小站影像網格定位和校正，以精進太陽能短時預報能力。

6、「農漁健康環境形塑計畫(II)-極端天氣預警與精緻多元服務及應用」(111 至 114 年)：

- (1) 探討臺灣不同天然災害對養殖漁業造成災損之概況，結果顯示，造成養殖漁業災損主要以颱風為主，其次為低溫。
- (2) 建立高時間解析度海表葉綠素濃度演算技術並驗證其準確度。
- (3) 發展未來 14 天極端溫度預報技術，及月尺度以上的熱浪預警技術。
- (4) 舉辦「參與式農業綜合氣候服務與氣象產業公私合作模式專家諮詢會議」，與農業領域產官學研界代表共同研討適用於我國之參與式農業氣象應用示範平臺機制的可行性。

7、「海域放射性物質排放事件例行化預報及異常排放示警處理研究」(110 年 7 月至 111 年 12 月)：藉由臺灣周遭海域之海象監測資料，以及長期海流模式歷史數據，完成至少 10 年之洋流月變化、季節變化分析，並建置臺灣海域歷史洋流之分析資料庫，以提升海流預報之準確度。

8、「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) 建立氣象局 25 個測站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) 利用水文模式進行灌區之水庫集水區流量推估，以使氣象旱澇資訊，透過水文旱澇資訊，應用於農業旱澇之水資源管理。

9、「氣象雷達災防預警技術提升計畫」(108 至 113 年)：

- (1) 於 111 年間完成開發每 10 分鐘更新之 10 分鐘降雨雷達降雨估計 (Quantitative Precipitation Estimation, QPE)，提供雷達觀測「短延時、強降雨」之劇烈變化降雨事件之面化資訊，可有效增加雷達資料對劇烈天氣系統強度變化之監測及診斷分析功能，掌握極短時降雨變化，提升氣象災害預警能力。

- (2) 完成 1 公里解析度混合式變分資料同化系統於新一代超級電腦之建置，經模式預報執行優化，此 1 公里資料同化系統可達作業化需求，後續將持續進行系統調校，目標提供更為精緻之降雨預報資訊。
- (3) 建置預警決策輔助系統之「警示訊息產製(WarnGen)」下游產品發布功能，擴充劇烈天氣自動警示門檻技術，提升由觀察至即時訊息發布之作業時效。
- (4) 氣象局與學界合作辦理臺美日跨國之「2022 年臺灣區域豪雨觀測與預報實驗」(TAHOPE2022)。自 111 年 5 月 25 日起針對影響臺灣之颱風及梅雨進行國際聯合觀測預報實驗，期能透過學界及國際合作，整合觀測、雷達與劇烈天氣預報相關系統與技術，提升對極端劇烈天氣之監測與預報能力，減低災害預警之不確定性，並增進學研界與防災應用領域之交流。

(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，氣象局於 111 年 6 月 15 日、6 月 22 日及 7 月 5 日辦理 3 場「氣象法規調適座談會」，邀請現有氣象預報業務事業者、已從事或潛在氣象服務相關業者及相關政府單位等利害關係人，透過座談會廣泛蒐集各界意見，做為未來氣象法規調適之參考。
- 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，氣象局於 6 月 29 日舉辦「氣候服務工作坊」，以氣候服務人才職能訓練及鑑定制度設計為主題，邀請金融與綠能相關業者，討論氣候服務職能需求。
- 3、為呼應「2050 淨零排放政策路徑藍圖」，氣象局於 8 月 24 日舉辦「臺灣氣象產業論壇」，以「臺灣 2050 淨零排放路徑之氣象產業角色與商機」為主軸，並以「綠色經濟成長需求之氣候服務」、「氣象服務數位轉型之產業機會」2 大產業趨勢進行規劃，期望透過此互動研討及交流場域提供氣象產業參與者，將氣候研究、監測、模擬所得到之科學資訊轉化為可實行之服務，協助社會因應及掌握氣候風險，爭取氣候變遷及淨零碳排轉型工作之潛在商機。

伍、運輸規劃與研究

一、未來施政重點

以促進永續發展與環境友善之綠色運輸、持續深化為民服務與實現社會公義之人本運輸、提升經濟競爭力與產業發展之交通環境等為規劃與研究重點，並且由國土規劃、節能減碳與資源分配之觀點，分別由運輸計畫、海空運輸、運輸安全、運輸經營管理、運輸科技與資訊、運輸減碳減污與調適、港灣及運輸技術等七大面向來辦理相關運輸政策研議與前瞻科技應用研究，協助部屬機關（構）與地方政府落實運輸政策及結合產/學界擴大輔導推廣，並發展運輸決策支援系統/技術手冊/審議評估工具與強化人才培育。

二、重大運輸政策研議及相關重點研究

（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 12 個產業小組依據「交通科技產業政策白皮書」，從產業興利、以人為本及科技創新三大面向，已經展現出一些階段性的成果，包括：

1、產業興利：

（1）鐵道科技產業小組致力於提升鐵道產業自主技術研發，奉行政院同意由本部設立鐵道發展基金作為研發資源，補助輕軌車輛及號誌等核心機電系統研發及人才培育研究，另已完成「輕軌系統採購作業指引」修正，協助各興建機關利用採購法及契約要求提升鐵道系統建設國產化比例，增加國內廠商參標機會及擴大市場規模。

（2）智慧電動巴士科技產業小組配合 2030 年公車全面電動化政策目標，協助本部推動「交通部電動大客車示範計畫」，截至 111 年 8 月止，計有 2 家車輛業者 3 種車型具備示範計畫參與資格（華德、成運），本部持續對已提送示範計畫車輛業者進行資格審查，提供客運業者更多選擇。截至 111 年 8 月止，市區客運電動

大客車數量為 979 輛，已核定尚未上路營運 467 輛（一般型 256 輛、示範型 211 輛）。本部公路總局持續公告受理 111 年示範型、一般型電動大客車補助，示範型計畫預計補助 225 輛，一般型計畫預計補助 300 輛，並將視補助情形滾動檢討調整。公路公共運輸服務升級計畫 110 至 113 年編列電動大客車補助經費 4 年 85 億元，另本部公路總局研擬「2030 客運車輛電動化推動計畫」專案計畫（已於 111 年 6 月 30 日報部），年期 113 年至 119 年，總經費約 650 億元（本部經費約 460 億元，環保署經費約 190 億元）。

(3)智慧電動機車科技產業小組配合經濟部 109 年 1 月 21 日公布電動車輛充電設施充電介面法規標準，本部「車輛安全檢測基準」已納入電動機車充電介面須符合前揭國家標準之規定。為引導偏鄉地區汰換電動運具，本部配合監察院於蘭嶼地區推動租賃機車電動化試辦計畫，已規劃研議獎勵機制評選構想並邀集相關國內電動機車業者研商提出與蘭嶼地區機車租賃業者、旅宿業者合作汰換為電動機車之計畫，以期整合各部會補助資源。111 年 5 月 24-25 日實地測試現行電動機車已可滿足當地地形、遊客使用需求，111 年 6 月 16-17 日由范委員巽綠等 6 位監察委員率員赴臺東縣蘭嶼鄉履勘視察本案，將持續與潛在電動機車業者、地方政府共同研議推動本案。另併將持續召開「推動電動機車增加配備車聯網等智慧科技/安全設備」、「鼓勵發展機車共享應用服務」2 工作小組討論電動機車業界關注議題。

(4)無人機科技產業小組於 111 年 3 月 31 日及 7 月 26 日召開兩次諮詢委員會議。110 至 111 年辦理「交通部無人機科技產業發展策略規劃與執行」，推動成立我國無人機大聯盟 UAS-Taiwan，並與日本無人機產業振興協會 JUIDA 簽署 MOU；「無人機在交通領域之創意應用競賽（II）」，培育無人機相關人才，也加快無人機在交通領域應用之進度；「無人機整合示範計畫（II）-物流運送之深化應用」，藉由實際測試驗證，精進無人機應用在物流運送之經驗與技術，本年度與中華郵政公司合作，預定於桃園市復興區舉辦無人機物流測試驗證。111 年 3 月 23 日於智慧城市展辦理我

國無人機大聯盟成立大會暨國際論壇；預定 111 年 10 月下旬於嘉義縣亞洲無人機 AI 創新應用研發中心辦理成果發表會。

- (5) 交通大數據科技產業小組透過 TDX 創新三案與民間公司、地方政府及研究單位合作，分別進行跨業推廣整合、數位資料治理及人才培育之工作，以增加交通資料使用對象及使用量作為全案推動目標。截至 111 年 8 月 30 日止，已完整開發 4 款公私資料混搭產品(展店選點、廣告貼標等)、與 7 個地方政府就 4 項交通應用主題(公共運輸、智慧停車、智慧觀光、交通安全)進行協作，並透過辦理「交通數據創新應用競賽」吸引 136 個單位報名，決選出「已上線服務組」3 組、「未上線服務組」6 組獲獎。上述創新三案相關成果已於 111 年 8 月 9 日辦理「交通數據生態論壇暨創新育成頒獎典禮」進行競賽頒獎、TDX 創新案階段成果發表並邀集會報委員進行指導，當日活動近 200 位產官學研專家參與。
- (6) 海空港綠能關聯產業小組於 111 年 5 月 23 日召開交通科技產業會報 111 年度第 1 次諮詢委員會，海港部分共邀集 13 位國內離岸風電產學業者，空港部分共邀集 7 位桃園國際機場推動電動化相關業者。海港部分，港務公司及航港局針對離岸風電業者於港口建設及業務推動過程中所遇之困難，提供相關回應及解決方案；空港方面，於會議中各業者就機場儲能設備建置給予寶貴意見，並針對建置策略及營運機制提供建議。
- (7) 氣象產業小組於 111 年 6 月 15 日、6 月 22 日及 7 月 5 日辦理三場「氣象法規調適座談會」，分別邀請現有氣象預報業務事業者、已從事或潛在氣象服務相關業者及相關政府單位，透過座談會來廣泛蒐集各界的意見，做為未來氣象法規調適之參考；於 6 月 29 日舉辦「氣候服務工作坊」，以氣候服務人才職能訓練及鑑定制度設計為主題，邀請金融與綠能相關業者，討論氣候服務職能的需求；於 8 月 24 日舉辦 2022 年「第三屆臺灣氣象產業論壇」，邀請產官學研共同討論氣象產業在臺灣 2050 淨零排放路徑上之角色及產業

機會，以期對我國淨零行動做出貢獻。

2、以人為本：

- (1) 智慧公共運輸服務產業小組為發展多元票證支付環境，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，計核定補助 2,927 輛車及 8 個客運場站，目前由客運業者購置設備裝設中；另本案優先鼓勵業者於台灣好行路線裝設，計有 57 條路線裝設完畢並於 7 月 1 日開通上線使用；後續將視公路客運及台灣好行路線裝設及使用成效評估擴大補助至市區客運。
- (2) 自行車及觀光旅遊產業小組持續依「環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫」優化自行車騎乘環境，另會同相關單位規劃更多元化之自行車旅遊路線，優化並縫合地方型自行車道斷鏈，吸引更多民眾使用，同時持續辦理 16 條多元自行車路線之相關宣傳及活動，推廣路線週邊景點及遊憩設施。
- (3) 智慧物流服務產業小組已於 111 年 5 月 31 日協助高雄港洲際二期第 7 貨櫃中心取得自由港區營運許可，並於 6 月完成第 7 貨櫃中心 4 條自動化車道導入 AI 設備，除提升高雄港國際轉口貨物競爭力，並強化進出車輛貨櫃(物)影像辨識能力及管理效能(預防走私)。111 年 7 月 4 日完成「尖石鄉遙控無人機物流投遞試飛」工作，已於 8 月 29 日辦理啟動儀式，試飛經驗後續可供其他山區偏鄉複製運用，同時至 7 月底亦已輔導 19 個地方政府(消防單位)完成遙控無人機緊急投擲作業能力之量能建置，提升地方救災能力。

3、科技創新：

- (1) 智慧海空港服務產業小組已完成擬定機場、港口智慧化發展規劃，並於 111 年 3 月「2022 高雄智慧城市展」，展示智慧港口行動方案、創新科技試驗場域計畫及航港產業創新獎勵機制等成果，預計於 111 年 10 月完成航港海上遇險及安全系統(GMDSS)天線設備系統汰換、12 月完成桃園機場航廈自駕車接駁階段性

展示、5G 智慧旅運空間服務實證、松山機場 One ID 1.5 版智慧通關設施建置等工作。

- (2) 5G 智慧交通實驗場域小組針對 C-V2X 車聯網場域應用，主導前瞻技術發展及測試環境整備，建置我國車聯網技術發展所需之測試環境，於淡海場域導入符合 TCROS 標準的號誌控制器及車聯網路側設施、示範智慧號誌桿及 AI CCTV 情境應用等智慧交通基礎設施，並以多條公車路線進行聯網化服務驗證(POS)。除可提供產學研界進行相關測試驗證外，亦可同步提供搭乘民眾體驗 C-V2X 車聯網應用服務，並可配合國內 2030 年台灣電動化巴士政策，落實我國聯網化快捷大眾運輸系統(Connected-Vehicle Rapid Transit, CV-RT)整體技術研究與發展。另為我國車聯網技術輸出國際準備，進行相關驗證制度及標準建立相關作業，除 110-111 年已辦理公告車聯網產業標準協定 TCROS V1.0 (V2X Map 車聯網地圖、SPaT 號誌資訊)與美國 SAE J2735 標準調和外，111-112 年將擴增 TCROS 標準內容：大眾運輸/緊急車輛號誌優先 (SRM/SSM)、弱勢用路人保護 (PSM)、用路人道路資訊提供 (TIM/RSA)、車輛交通資料蒐集 (BSM) 及緊急車輛告警訊息 (EVA) 7 項協定，加速國內協同式智慧運輸系統 (Cooperative-ITS) 推動，並以淡海新市鎮 (D City) 做為國際車聯網推廣指標城市，爭取國際 OmniAir 驗證聯盟測試活動舉辦。為建構完整我國車聯網管理制度，發展車聯網產品安全及品質一致性與資訊交換安全防護之管理措施，現規劃 111-112 年持續蒐集產官學研各界意見，研擬符合國內在地需求之車聯網產品認證制度與資安憑證管理指引，並搭配車聯網產業標準號誌控制器與車聯網路側設施間資通訊標準 1.0 版，引導國內車聯網設備廠商完成車聯網路側設備或車載設備之認證示範，同時規劃舉辦發表活動進行認證產品展示與資安憑證技術示範，藉以推廣我國車聯網安全管理創新服務概念及滾動式發展車路協同安全管理制度。

(二) 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)」、「2050運輸部門淨零排放路徑評估與路徑藍圖規劃」及「第2期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案(草案)」，並配合「空氣污染防制行動方案」辦理相關研議事宜，以及滾動檢討運輸系統調適策略等。

(三) 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) 推動「區域運輸發展研究中心服務升級2.0(110—111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，並加強深化區域治理、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(110—111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等，協助連江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 39 期及第 40 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 52 次會議」等相關專案計畫之研擬、推動及督導。

4、辦理相關重要運輸研究計畫

配合國家發展與施政需要，廣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、事故偵測、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，精進運輸部門溫室氣體減量策略決策支援，滾動檢討運輸系統調適策略，研析公路系統規劃階段強化調適能力之機制、方法與作為，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越波影像判釋、研發軌道構件缺失辨識系統、研發跨水橋梁梁底狹小空間之檢測工具、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、推動綠色航運與航安資訊、研發商港智慧環境監測技術等相關研究。
- (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。

三、重要運輸研究成果與未來研究主軸及應辦事項

(一) 運輸計畫研究

- 1、在「整體運輸規劃」方面，111 年度完成東臺區域旅次特性調查與分析；建構中臺區域運輸需求模式，進行未來供需預測，研擬中臺區域運輸發展策略；完成貨運規劃分析架構及貨運資料蒐集建議。112 年度將依據 111 年度調查與蒐集之東臺區域旅次及交通特性資料，建構東臺區域運輸需求模式，進行未來供需預測。
- 2、在「評估工具精進」方面，111 年度完成維運優化運輸規

劃支援系統，建構北臺區域、南臺區域運輸需求模式成果查詢模組，及更新生活圈運輸需求模式成果資料；進行鐵路供需診斷模式軟體功能擴充，更新列車運轉相關參數及鐵路基礎建設資料，改善人機介面，以協助政策研擬及辦理相關鐵路工程基本設計經費審議。112 年度將賡續維運運輸規劃支援系統，進行圖臺改版作業，優化系統查詢介面；辦理城際鐵道編組站及末端站之容量模式構建研究，以利掌握編組站及末端站對整體路線容量之影響，並因應臺鐵號誌系統升級之容量提升需求，以及本所「傳統暨區域鐵路系統容量分析軟體」進階適用於其他城際鐵道容量分析。

- 3、在「自行車路網規劃」方面，111 年度配合本部自行車路網建設計畫督導小組針對環島路網優化、多元路線及串聯路線建置工程，辦理完工檢視，提供具體改善建議予權責單位；持續完善行政院「全國自行車單一總入口網」，提供车友信箱並優化路網資訊。112 年度將賡續辦理環島路網優化改善、多元路線及串聯路線完工檢視作業，持續盤點新增環島、多元路線及串聯路線之補給站，微調新增串聯路線，持續優化行政院「全國自行車單一總入口網」之路線查詢、開發區域路線自動路線規劃功能及建置英文版網站等工作，提升網站完整度與友善度。

（二）海空運輸發展研究

- 1、在「掌握國際海空運發展趨勢」方面，111 年度完成海空運資料庫更新、持續精進系統操作介面與功能，在重要課題方面，完成全球疫情對主航線部署之影響、國籍航商之區域航線部署分析、桃園機場近年貨運市場分析、亞洲主要機場往返歐美移動路徑比較。112 年度將賡續辦理國際相關海空運輸資料蒐集，更新海空運資料庫，及研析國際海空運發展趨勢，俾掌握全球發展方向，鞏固我國海空運樞紐中心。
- 2、在「促進海空運輸發展研究」方面，111 年度完成建立桃園國際機場空側容量評析工具，評估桃園機場現況及分析情境之空側容量，研提該機場空側運作及配置精進相關建議，以及後續發展我國國際機場空側容量評估工具套裝軟體之完整研究架構，俾供我國國際機場中長期發展之規劃運用。112 年度，在海運部分將辦理廣蒐國際上航運、港

口端及海運諮詢機構之數據匯流與分析之有用數據源，並提出數據源蒐集之建議，進行我國港口、航運發展之利基市場盤點與分析，供航港局及臺灣港務公司研擬政策之用。另將辦理我國航港資訊整合與數位化發展架構之研究，進行航港產業數位化調查與發展藍圖之研擬。在空運部分將辦理國際機場運作模擬分析軟體之系統規劃設計與軟體單元確立，提供民航局及桃園機場公司精進規劃與強化營運應用，以及應用大數據技術，建構國際機場潛在市場之評析方法，協助發掘可能之潛在市場，進而強化中轉樞紐機場地位。

（三）運輸安全研究

- 1、在「安全政策法制」方面，有關道路交通安全部分，111 年度完成「汽車運輸業建立系統性安全管理制度之研究」。112 年度將賡續辦理協助本部、公路總局及地方市政府提升我國汽車運輸業自主安全管理能量；另於鐵道安全部分，111 年度完成「鐵道安全管理系統自主評估準則與監理查核機制之研究」。112 年度將賡續辦理研析國家安全指標、目標以及營運機構的安全領先指標，辦理「研析國家鐵道安全計畫之安全績效與目標管理(1/2)--安全指標規劃與資料分析」。
- 2、在「安全道路環境」方面，111 年度完成「事故碰撞型態導向之路口設計範例推廣示範計畫(2/3)-非直轄市推廣應用(I)」。112 年度將賡續辦理其餘 8 個非直轄市的縣市交通工程相關單位第 1 線承辦人員，以系統化課程說明肇事診斷學的程序與作業方法，辦理教育訓練；另於 111 年度完成「以無人機探勘人車流動資訊之應用情境規劃與先導測試(2/3)-非號誌化路口」。112 年度將賡續辦理人車衝突、左轉衝突(進階分析)兩項先導測試計畫，驗證相關高風險情境之技術成熟度與限制等，並持續優化交通衝突分析軟體，供後續道路管理機關推動應用。
- 3、在「安全用路人」方面，111 年度完成「新興科技導入學校交通安全教育之需求評估規劃」，依據各級學校交通安全新興科技教學輔助工具需求，規劃設計及開發輔助教學之教具，做為 112 年度研提學校交通安全教育之教學輔助工具之基礎；另於 111 年度完成「應用人工智慧分析技術探勘高風險路段(2/4)：車內異常事件影像辨識技術開發

」研究，透過實驗車隊蒐集大量車內影像資料，據以分析及研提改善方針。112 年度將賡續整合前揭車內、外行車異常事件，以及蒐集如車速、煞車、轉向等各種駕駛行為相關動態資料，建立適合我國交通環境及汽車運輸業之高風險駕駛行為分析指標與相關工具。

- 4、在「安全車輛系統」方面，配合本部推動「大型車輛裝設主動預警輔助系統」，於 110 至 113 年度辦理「大型車輛裝設主動預警輔助系統之試運行使用成效評估」計畫，協助規劃各項主動預警輔助系統成效評估方法及進行評估；111 年度完成成效評估方法的設計，包含實驗方法、程序與資料蒐集計畫。112 年度將賡續就搭載主動預警輔助系統的試運行大型車輛，依據成效評估設計方法，辦理安全成效評估。

（四）運輸經營管理研究

- 1、在「政策面改善經營環境」方面，111 年度完成「區域運輸發展研究中心服務升級 2.0 計畫(110-111 年)」第 2 年期計畫，提供交通運輸及道路交通安全專業人才培訓課程及地方政府諮詢服務、競爭型計畫及偏鄉公共運輸案例研析之示範計畫（例如東部區域中心之競爭型示範計畫將結合花蓮及臺東縣在地部落觀光及運輸資源，以及規劃及實施深度部落觀光示範遊程），並追蹤各示範計畫之執行成效及研提改善建議；此外，亦完成「106—109 年公路公共運輸載客量變化狀況分析」、「電子商務對物流業影響之探討」、「國內電動大客車補助審議機制初探」及「建立我國汽車貨運業綠色標章之初探」等研究，以探討改善運輸業經營環境。112 年度將賡續辦理「區域運輸發展研究中心服務升級 2.0 計畫(112—113 年)」，以及協助公路總局推動「公路公共運輸服務升級（110—113 年）計畫」，並辦理「偏鄉交通行動服務 MaaS 服務範疇界定與推動策略規劃」、「需求反應式公共運輸服務(DRTS)營運成本、補貼制度及收費制度之研究(1/2)-合理成本與營運績效探討」等計畫，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。
- 2、在「技術面提升經營績效」方面，111 年度跨 112 年度辦理「推動通用計程車特約制度（2/2）-服務擴充及跨部會合作示範計畫」、「先進公車智慧化營運管理先導運行計畫

(2/2)-整合車載設備之駕駛數位履歷管理系統研發」、以及「汽車客運業路線別成本計算制度檢討規劃及應用軟體建置計畫(2/2)」等研究外，亦辦理「智慧公共運輸服務發展策略規劃」，探討公路公共運輸發展課題及先進科技發展趨勢，提出我國智慧公共運輸服務之發展策略。112年度跨113年度將辦理「先進公共運輸車輛與駕駛智慧化管理系統研發(1/2)-區塊鏈車載網路設備功能整合應用」，以提升公路客運安全及主管機關於公路客運車輛管理之效能。

(五) 運輸科技與資訊研究

- 1、在「科技發展創新應用」方面，111年度完成5G智慧交通數位神經中樞雛型系統開發，透過5G高速串聯技術加速各類即時交通資料(包括人流、車流、公共運輸、交通號誌等)，結合AI大數據分析，以及跨領域與跨平臺資料共享與整合機制，淬鍊出有價值之交通資訊，提出有效決策；另完成車聯網與人工智慧在號誌控制應用演算法盤點，以及進行相較於現有動態號誌控制模式之優缺點研析，同時針對單一路口多時相與幹道連鎖，進行車聯網之人工智慧強化學習號誌控制模式構建、學習與訓練，以及模擬測試與績效評估。112年度將進一步辦理5G智慧交通數位神經中樞之功能擴充與精進，研發關鍵技術並完成第一階段交通數位神經中樞系統；辦理交通行動服務之AI技術應用發展計畫之先期規劃與測試工作，並研提MaaS之AI技術應用與服務發展策略、規劃或測試旅運資訊推播模式與相關機制。
- 2、在「跨域交通數據整合、分析與應用」方面，111年度完成交通行動服務(MaaS)縣市推動與督導計畫，持續協助與督導獲本部111年度「智慧運輸系統發展建設計畫」補助之縣市政府(包括高雄市、臺中市、澎湖縣、花蓮縣及臺東縣)建置MaaS服務，以擴大縣市參與率，並深化MaaS服務之推動，以期精進臺灣地區智慧交通之服務品質；持續辦理電動大客車智慧充電示範計畫之示範系統建置、效益評估與推動，並滾動檢討修正電動大客車計畫導入國家充電標準之推動策略，以及電動大客車智慧充電管理系統示範場域建置、績效評估與成本效益分析。112年度除將持協助與督導獲本部112年度「智慧運輸系統發展建設計

畫」補助之縣市政府建置 MaaS 服務，以擴大縣市參與率，並深化 MaaS 服務之推動外，將就國外先進國家推動 MaaS 服務之應用概況及臺灣地區推動 MaaS 服務之發展經驗為基礎，綜整探討臺灣地區 MaaS 服務跨區(如可能為跨縣市、跨地區或跨國等)合作之議題，以提供本部及地方政府推動 MaaS 服務之參考應用；另將辦理電動大客車智慧充電精進計畫，進行複合能源充電之策略規劃與雛型系統開發，以防電動大客車受到區域電網供電不足或突然斷電等因素影響，導致公車無法正常發車營運。

(六) 運輸節能減碳與調適及減污研究

- 1、在「運輸部門減碳」方面，111 年度依據行政院分配之第二階段各部門減量目標，完成第 2 期運輸部門溫室氣體排放管制行動方案（草案），檢討 110 年度減量執行成果；配合國發會「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略」總說明，召開跨部會研商會議，在環保署主政的淨零綠生活關鍵戰略下，負責低碳運輸面向推動措施與具體行動方案研議，以及配合我國 2050 年淨零排放路徑評估，構建運輸部門深度減碳評估模型雛型，推估可能減碳路徑之效益及重要策略減碳潛力；進行共享電動機車問卷調查，分析用路人對共享電動機車之使用行為、運具移轉傾向、使用意願與阻礙因素，探討共享電動機車對溫室氣體排放之影響，提出減量措施建議。112 年度將持續推動第 2 期運輸部門減量事項，檢討 111 年度行動方案執行成果，持續建構運輸部門深度減碳評估模型並評估各項措施減碳效益、盤點並研擬低碳交通使用環境發展策略、以及研議低碳交通區推動機制。
- 2、在「運輸系統調適」方面，111 年度完成探討公路系統規劃階段強化調適能力之作為、提出公路系統規劃階段強化調適能力之指引建議，提出「我國氣候變遷調適行動方案（112—116 年）」之行動計畫強化方向建議，以及辦理氣候變遷調適專業知識教育訓練。112 年度將進行公路系統強化調適能力案例調查與研析，並研提強化調適能力指引應用建議。
- 3、在「交通空污減量」方面，111 年度延續 109、110 年度就雙北、臺中、高雄之問卷調查結果，完成不同特性汽機車通勤族群對交通空污之認知及對於交通管理措施之行為

反應之分析，並研析各項交通管理策略之可行性，提出短、中、長期之改善措施。112 年度將蒐集路口交通量及空污濃度資料，分析路口交通環境特性對空污之影響情形，研訂交通空污改善指引，供交通主管機關能針對當地特性，依循指引之內容進行改善。

(七) 港灣及運輸技術研究

1、在「研發防災技術」方面，111 年度完成地工織布應用於橋墩基礎保護之成效評估、軌道構件缺失人工智慧辨識系統加值應用之研究、應用多尺度影像結合人工智慧於公路邊坡崩塌之研究、應用智慧化技術於海岸公路夜間越波影像判釋技術開發、新建基隆港靜穩度分析模組、臺中港遠程外廓堤水工模型動床漂沙試驗等研究，並配合行政院「向海致敬」政策，賡續監測國內主要商港港區風力、能見度、波浪、潮汐及海流等海氣象資料，提供航港局、臺灣港務公司及民眾做為海上活動避險參考；此外，完成無人機影像監測之應用於港區設施(碰墊、反光板及車擋)影像辨識技術，並完成港區路面裂縫破損偵測技術之初步功能架構，提供臺灣港務公司強化港區土地使用狀況及特定設施安全穩定性之防災應用。112 年度將建置橋基保護工法二維數值水理沖刷模型、臺鐵宜蘭段軌道構件缺失人工智慧辨識建置應用、建立多尺度影像結合深度學習於邊坡地貌變異判識之模型，賡續應用影像智慧化技術判釋技術針對海岸公路越波情形，進行夜間越波判釋之技術開發，做為已發展之公路浪襲預警系統精進及驗證使用；賡續推動無人機影像監測技術應用於臺北港之異地驗證作業，同時新增及建立一套包含空中及地面自動化移動載具、多維度空間資訊以及智慧化分析技術，提供臺灣港務公司強化港區土地使用狀況及特定設施安全穩定性之防災應用。針對花蓮港探討現場觀測資料，進行水工模型靜穩度試驗，評估消減港內波浪能量改善方案可行性。

2、在「建立智慧航運」方面，111 年度完成精簡海象模擬作業化系統架構，新建北端海域風浪模組及優化花蓮港、蘇澳港靜穩分析模組，精進「港灣環境資訊網」及「港灣環境資訊圖臺」、「船舶特高頻資料交換系統(VDES)」之架設及測試，提供航港局及臺灣港務公司等做為船舶航行管理參考依據，並提升航行安全。112 年度將賡續推動海氣象

資訊及船舶監控預警系統整合之研究，提供航港局及臺灣港務公司等做為船舶航行管理參考依據，以提升航行安全；此外，維運新版海象模擬作業化系統、精進基隆海域風浪、水動力模組及新建基隆港靜穩模組工作，並進行「港灣環境資訊平臺」海氣象資訊整合建置與功能服務擴充。除賡續維運海象模擬作業化系統，並將新建高雄海域風浪及水動力模組，提供高雄港更細緻之海象模擬資料。另將優化「港灣環境資訊網」決策輔助資訊模組，並導入觀測波浪即時資料檢核機制，提升資料可信度及可靠性，及提供符合 OAS 標準之海氣象觀測資訊 API 介接服務。

- 3、在「精進維護管理」方面，111 年度完成擴增金屬材料腐蝕環境資料庫及工業區腐蝕環境關聯性分析、新興科技應用於港灣構造物巡查檢測作業之研究、感潮河段橋梁梁底狹小空間之檢測工具精進研究，提供臺鐵局、公路總局、高速公路局、航港局或臺灣港務公司等單位，透過科技輔助以強化軌道、橋梁與港灣構造物等工程設施維護管理，以及港區空氣品質提升之應用參據。112 年度將賡續探討臺灣地區金屬材料腐蝕環境調查與碳鋼金屬關聯性，新興科技應用於碼頭設施巡查檢測作業，橋梁梁底狹小空間檢測工具加值應用及技術推動。

（八）交通科技研究

持續辦理 111 年度科技綱要計畫「交通科技管理與技術發展計畫（4/4）」，本計畫為支援本部科技行政作業之計畫，除進行交通科技相關政策與技術研究，亦將強化科技計畫管考評估作業，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：辦理委託研究計畫「交通科技發展前瞻研究與產業推動計畫」，本計畫蒐集研析國際主要國家或區域在自動化（Automation）、連結性（Connectivity）、電動化（Electrification）、共享（Sharing）四大面向之交通前瞻科技發展趨勢，與創新服務營運模式案例，提出未來我國交通科技應用服務環境發展之細部研究主題建議；並扮演串接交通部與交科技發展相關利害關係人之溝通橋樑，強化交通部科技政策與產業發展及民眾需求之鏈結，凝聚共識以擘劃交通科技中長期發

展明確的政策願景、目標與推動策略。本計畫已舉辦 2 場「專家座談會」，並已完成第 2 次期中報告書及審查。

- 2、專業協助輔導科技計畫方面：辦理委託研究計畫「智慧交通科技與管理計畫(4/4)」，透過長期、滾動型之專案執行，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，本計畫除維運既有管考平台外，另進行介面優化與功能擴充，並不定期以電話、email 或是公文之方式進行輔導或通知，本計畫亦辦理「智慧運輸技術交流研討暨教育訓練會」及成果分享，目前已完成「智慧交通科技與管理計畫(4/4)」期中研究報告。

陸、嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興

109 年新冠肺炎疫情爆發以來，嚴重衝擊我國交通運輸及觀光產業，本部為加強防疫並降低疫情對產業之衝擊，超前部署並研提多項紓困、復甦及振興方案，重要績效摘述如下：

一、交通防疫國家隊

本部為加強防疫，以國家隊團體合作方式進行多項交通防疫措施，有效防止疫情擴散：

（一）嚴守邊境

1、船舶檢疫措施

（1）自國外靠泊我國國際港口之船舶，於進港時，除現行海事衛生聲明書外，船長須填具「防範 COVID-19 船員健康聲明表」，申報船員過去 14 天症狀；船員如要入境我國，應依疫情指揮中心規定完成檢疫後，始得進入社區；入境時有疑似症狀之船員，均安排就醫採檢；此外，船舶如出現疑似或確定病例，將進行登船檢疫與健康評估。

（2）我國於 109 年 2 月 6 日起禁止國際郵輪靠泊臺灣，中央流行疫情指揮中心（下稱指揮中心）鑑於國內疫情趨緩已獲控制，爰於 109 年 7 月 21 日、110 年 3 月 3 日同意航港局訂定之「因應嚴重特殊傳染性肺炎，申請國際郵輪靠泊國際商港進行加油加水及民生物資補給作業程序」，開放 110 年（含）後靠泊我國商港之未載客且未曾有 COVID-19 確診個案國際郵輪靠岸補給，其業者可提送補給（防疫）計畫書予航港局及該港 CIQS 單位審查，經同意後可進入我國商港，在人員不下船之前提下加油、加水及補給民生物資。

（3）在船舶檢疫部分，已建立「全船檢疫」機制，做為船舶防疫風險管控依據。另依指揮中心逐步放寬邊境防疫措施，於 111 年 4 月提報修正「交通部航港局船舶檢疫措施計畫書(2.1)」，放寬船員入境相關規定，並依衛生福利部「因應嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情之船舶靠泊防疫措施與船員健康監測指引」規定，辦理船員確診船舶於泊靠我國國際商港期間應處

之防疫作業方式。

- (4) 考量社區防疫需求，避免疫情擴散，仍對外籍船員入境採取限制，惟配合實務需求，開放本國籍船舶、本國籍船舶運送業所屬之外國船舶、來臺交船船舶及本國籍自然人或法人持有之（外籍）遊艇上之外國籍船員入境。另在港口部分，為強化船員下船防疫管制，透過入境聯檢單追蹤查核，並由船代全程隨行船員完成入境出港區程序，且已開發聯檢單電子化作業以避免接觸染疫風險。

2、港埠檢疫措施

為規範各國際商港防疫作業，航港局於 110 年 9 月 3 日訂頒「港埠登船作業管理防疫規定」，歷經 6 次修正，並配合港埠強化檢疫措施，該局於 111 年 8 月 9 日修訂最新規定如下：

(1) 強化登船管制：

A、登船前

- (A) 限制登船業別，僅船舶貨物裝卸承攬業、船務代理業、船舶理貨業、船舶公證業、船舶修理業、貨櫃、散雜貨解（繫）固業、引水人、船舶勞務承攬業、船舶運送業及驗船機構等 9 業可登船。
- (B) 設置登船檢查站，專人檢查身分（含每週快篩 1 次證明）、完整防護裝備及實名制。
- (C) 依與船員接觸風險調整登船人員防護裝備，低風險接觸者配戴口罩、護目設備及防水手套，高風險接觸者則仍須著隔離衣。

B、登船作業期間

- (A) 課予船方管理責任，船長加強對船上人員管控，禁止船上人員利用舷梯與岸上人員接觸交談。
- (B) 加強現場查核，非經許可不得放下舷梯，舷梯與碼頭面距離小於 2 公尺，未改善者

執行港口國管制檢查。

(C) 船上規範，登船人員於船上禁止飲食。

C、登船作業結束

(A) 檢查站設置除污區，人員脫除防護裝備，完成自身及其搭乘車輛清消，領回證件始得離港，醫療廢棄物回收站定期清消及巡檢。

(B) 實施健康監測，下船後每週回傳每日健康監測。

3、航空相關檢疫措施

(1) 為提升國際港埠篩檢效能及減少高風險旅客於機場等候時間，規劃就地採檢站及採檢流程之優化作業。配合指揮中心宣佈強化入境檢疫措施政策，自 110 年 7 月 2 日起，旅客由桃園、臺北、高雄或臺中機場入境時，均須至病毒核酸檢驗採檢室完成深喉唾液採檢，並由現場人員引導搭乘防疫計程車或自行駕車前往防疫旅宿或集中檢疫所。

(2) 為因應新冠肺炎疫情變化，本部及民航局持續依指揮中心指示，修訂國籍航空公司機組員防檢疫措施，機組員係按其航線及疫苗施打情形實施不同強度之檢疫管理措施，自 111 年 6 月 15 日起，調整國籍航空公司機組員返臺後之相關措施分述如下：

A、長程航班（入境旅遊疫情第三級地區）機組員：

(A) 已接種疫苗追加劑且滿 14 天者採行「以篩代檢」：7 天自主健康管理（D0-PCR 檢測；每 2 日快篩或 PCR 檢測）。

(B) 未接種疫苗追加劑（含已接種追加劑但未滿 14 天）者：3 天居家檢疫（一人一室為原則，不得外出）+4 天自主健康管理（D0-PCR 檢測；D4-D7 每日快篩或 PCR 檢測）。

B、短程航班（當班往返且未入境第三地）機組員：

- (A) 已接種疫苗追加劑且滿 14 天者：5 天自我健康監測，且每 5 天快篩或 PCR 檢測；倘最後一次派飛達 5 天且未再派飛者，得免續定期採檢（再次派飛後應重新計算）。
 - (B) 未接種疫苗追加劑（含已接種追加劑但未滿 14 天）者：7 天自主健康管理，且每 7 天 PCR 檢測；倘最後一次派飛達 7 天且未再派飛者，得免續定期採檢（再次派飛後應重新計算）。
- (3) 為協助外籍航空公司於疫情期間順利執行航班，並兼顧防疫需求，民航局持續滾動檢討外籍航空公司機組員防疫措施，並依指揮中心指示要求機組員落實手部衛生、相關人員造冊管理及健康監測，防疫旅宿設置 24 小時監控設備及一次性房卡，並加強防疫專車防疫措施，另民航局亦持續進行影像、電話及現場抽查，以強化外籍航空公司機組員來臺過境之相關防疫作為。
- (4) 因應變種病毒肆虐全球，為有效防堵 Delta 病毒蔓延至國內，民航局依行政院秘書長 110 年 8 月 18 日會議決議訂定「因應 COVID-19 變種病毒強化航空器消毒清潔指引」，因應疫情發展狀況，指揮中心宣布自 111 年 7 月 30 日起取消貨艙消毒作業，以提高機場運作效率，客艙消毒仍維持現行作業，後續依疫情發展滾動調整。另調整消毒、清潔、機務及空廚作業人員個人防護裝備等級。
- (5) 另為利貨物運送順暢，維持民生、醫療及經濟物資往來便利，要求航空公司、集散站及承攬業者依據指揮中心頒定之「企業因應疫情持續營運指引」訂定應變計畫，包括要求人員戴口罩、出入口量測體溫並宣導隨時做手部酒精消毒、重點公共區域每日間隔最少 3-4 小時即進行清消作業，每週則對全部場域進行清消等。前述相關規範，民航局除要求業者、桃園機場公司及航空站確實督導查核外，亦不定期至現場查核業者執行情形。
- (6) 指揮中心因應國內社區疫情廣泛性流行，醫療及核酸

檢驗等量能緊繃，另考量機場第一線工作人員疫苗追加劑接種率已達 97% 以上等，自 111 年 5 月 21 日起調整該等人員健康監視計畫，將第一、二類人員調整為每周快篩 1 次，第三類人員依各機關（構）及事業單位持續營運計畫自主管理及應變辦理。另監測對象於職場執行快篩陽性、執勤過程出現疑似 COVID-19 症狀且快篩陽性等，應主動洽駐港埠之疾管署，並配合採集唾液檢體及進行病毒基因定序。

(7) 指揮中心為避免 Delta 變異病毒進入社區，宣佈啟動「機場特定高風險工作人員加強監測方案」，自 110 年 8 月 30 日起，桃園、臺北、臺中與高雄等 4 國際機場之航空站與國際航線航空器清潔人員、入境旅客檢疫站及採檢站工作人員，每週一次以家用快篩試劑進行例行檢驗監測。

(8) 配合指揮中心邊境管制政策調整，桃園機場公司及民航局修訂轉機計畫，並奉指揮中心同意自 111 年 6 月 15 日起實施。另為提升我國轉機競爭力及旅客服務品質，桃園機場公司再予修正轉機計畫，開放轉機旅客至出境層購物用餐，並強化工作人員防護裝備，該計畫於 111 年 8 月 5 日奉指揮中心同意自同年 8 月 8 日起實施。

(二) 防疫車隊

1、為使國門第一線防疫工作確實，維護國境內及國人健康安全，自 109 年 3 月 4 日起，針對居家檢疫者自機場返家，以機場排班計程車及租賃車提供居家檢疫者點對點交通服務，不得搭乘大眾運輸。

2、指揮中心宣布自 111 年 3 月 7 日起，機場防疫車隊管理措施依據本部「居家檢疫者自機場返家交通方案」辦理，在維持既有防疫措施條件下，持續落實加裝隔簾或隔板、駕駛穿戴手套、外科口罩及隔離衣等防護裝備、至少接種 2 劑疫苗、每週家用快篩檢測健康狀況、無接觸化乘車單、旅客下車後立即清消、出車前量測體溫等管理措施，於載運入境旅客後，完成車輛清消通風靜置 30 分鐘以上，可載運一般旅客等措施。

3、為配合指揮中心逐步開放之政策，縮短入境旅客等候防疫

車輛時間，自 111 年 6 月 15 日起，因應指揮中心宣布開放入境旅客可採親友接送方式前往居家檢疫處所，桃園機場公司在不影響防疫車隊動線下，規劃入境旅客親友接送區供旅客利用；自 111 年 8 月 1 日起，提供入境旅客免費搭乘防疫巴士，並於尖峰時段增開班次，以加大防疫車隊服務量能。

- 4、目前各機場防疫車隊共計約 1,300 輛，量能規劃尚足應搭乘需求。截至 111 年 7 月底已提供防疫巴士及防疫車輛 100.7 萬餘人次點對點服務

（三）防疫旅館

- 1、隨疫情逐漸擴大至全球，指揮中心陸續提升旅遊疫情建議等級及擴大地區範圍，並提高入境者之管理強度，為因應居家檢疫者或隔離者之人數遽增，有進住防疫旅館之需求，並顧及接受居家檢疫者或居家隔離者之權益及國內之防疫安全，本部配合指揮中心在 109 年 2 月 20 日提前部署，請各地方政府啟動「居家檢疫及居家隔離者關懷服務中心」，其中即包含設置防疫旅館，讓有安置需求的民眾在旅館內完成 14 天的居家檢疫，並補助地方政府執行防疫旅館相關經費，以加速防疫旅館設置。

- 2、觀光協助防疫作為：

本部觀光局為因應嚴重特殊傳染性肺炎影響，獎助各直轄市及縣（市）政府推動及鼓勵合法旅宿業者加入溫馨防疫旅宿，提供居家檢疫者安心入住選擇，以降低社區感染風險，109 年 4 月 15 日訂定「交通部觀光局獎助直轄市及縣（市）政府推動溫馨防疫旅宿實施要點」，並配合指揮中心整體防疫政策，滾動式檢討獎助金額與實施期間，以建構完整防疫體系，維護我國全體居民健康，說明如下：

- （1）109 年 4 月 1 日起至 6 月 30 日止，每房每日補助新臺幣 1,000 元。
- （2）109 年 7 月 1 日起至 9 月 30 日止，每房每日補助新臺幣 1,200 元。
- （3）109 年 10 月 1 日起至 12 月 31 日止，每房每日補助新臺幣 800 元。

- (4) 110 年 1 月 1 日起至 5 月 15 日止，每房每日補助新臺幣 800 元。
- (5) 110 年 5 月 16 日起至 12 月 31 日止，每房每日補助新臺幣 1,000 元。
- (6) 111 年 1 月 1 日起至 6 月 30 日止，每房每日補助新臺幣 1,000 元。
- (7) 110 年 12 月 14 日起至 111 年 3 月 6 日止，入住者採指揮中心宣布春節檢疫專案之「7+7」方案，每房每日補助新臺幣 1,500 元。
- (8) 111 年 6 月 15 日起至 112 年 6 月 30 日止，入住者為居家檢疫或隔離者，以及居家檢疫或隔離期滿接續自主防疫者，每房每日補助新臺幣 1,000 元。

3、防疫旅館推動成效：截至 111 年 7 月 31 日止，補助辦理防疫旅館相關經費全案(含 110、111 年合意旅館項目)已執行 63.04 億元。

(四) 交通場站及大眾運輸防疫措施

- 1、交通場站及郵局自 109 年 4 月 1 日起全面實施量測體溫及配戴口罩，期能將交通防疫風險降至最低；另於 109 年 12 月 1 日本部與衛福部等部會，會銜公告「進入高感染傳播風險場域應佩戴口罩」，俾防治疫情擴散。
- 2、因應國內 COVID-19 疫情發展，為避免車廂內人潮聚集與飲食行為造成病毒傳播風險，自 110 年 1 月 29 日起，配合指揮中心疫情警戒標準，滾動調整大眾運輸場站及運具內飲食規範，後因疫情漸趨穩定控制，為協助民眾回歸正常生活，於 111 年 3 月 1 日取消飲食禁令迄今。
- 3、因應指揮中心宣布持續延長疫情二級警戒，本部在維持基本防疫管制條件及兼顧民眾生活需求下，配合指揮中心分階段鬆綁防疫措施規劃，經提請行政院及指揮官同意，分於 110 年 7 月 26 日、8 月 30 日、9 月 6 日、9 月 28 日、11 月 1 日及 111 年 3 月 1 日分階段鬆綁防疫管理措施，相關鬆綁措施重點如下：

- (1) 國家風景區、觀光遊樂業及旅行業團體旅遊：配合指

揮中心解除室內外群聚規定，取消景點與場域之容留量及停車場停車數上限之規定，並取消旅行業組團人數上限限制。

(2) 臺鐵及高鐵：

A、列車上如能與不特定對象保持社交距離或有適當阻隔設備之情形下（如鄰近無旅客或旅客有配戴口罩），得開放飲食，飲食期間避免交談，飲食後須戴口罩。

B、開放臺鐵各列車上便當、推車飲料、食品及普悠瑪列車上自動販賣機等各項販售服務，同時開放乘客票訂或電話訂購便當服務。

C、臺鐵觀光列車有條件開放車上卡拉 OK 設備使用。

D、高鐵自 11 月 8 日起開放自由座。

E、高鐵車站開放便當販售，車上並開放高鐵便當、飲料、食品以及各項推車商品販售服務。

(3) 國道服務區及省道休息站：

依衛福部規定，鬆綁餐飲內用限制，為確保公共場站防疫安全，各服務區座席餐桌仍維持使用隔板，執行賣場容留人數及實聯制控管，並落實餐桌、廁間及公共區域之清潔消毒。

(4) 汽車駕駛人訓練機構：配合指揮中心解除室內外群聚規定，取消相關人留總量管制及梅花座規定。

(5) 遊覽車：

A、於維持社交距離或有適當阻隔設備之情形下（如鄰近無旅客或旅客有配戴口罩），開放車內飲食，飲食期間避免交談，飲食完畢仍須配戴口罩，並有條件開放車上卡拉 OK 設備使用。

B、乘車人數上限為核定座位數，交通車乘車人數以核定座位數並固定座位為原則。另於維持適當社交距離，或鄰近旅客有配戴口罩，或鄰近無旅客

的情形下，開放於車輛內飲食；非飲食期間仍需全程佩戴口罩。

（五）防疫後勤

- 1、配送防疫口罩及快篩試劑：配合嚴重特殊傳染性肺炎指揮中心徵用口罩及口罩實名制等政策，中華郵政公司擔任防疫口罩配送任務，自 109 年 2 月 5 日起配送健保特約藥局、衛生所、公務體系及各產業等單位防疫口罩（各產業單位已於 110 年 2 月 6 日起停止配送，健保特約藥局及衛生所則於 111 年 4 月底退場不再配送），截至 111 年 7 月底止共配送約 32.2 億片口罩；為確保民眾可以順利購買快篩試劑，指揮中心請中華郵政公司自 111 年 5 月 1 日起，支援協助實名制快篩試劑配送，截至 111 年 7 月底止，送至全國各藥局及衛生所等單位計約 6,323 萬劑；另配送至各地方政府約 449 萬劑、部會機關約 180 萬劑。
- 2、協助電子防疫：中華電信公司配合指揮中心及國家通訊傳播委員會之防疫措施，提供防疫手機、門號、簡訊關懷及防疫專線，並藉由大數據分析及系統整合能力，提供全球首創的疫情監控管制系統、簡訊實聯制系統及智慧疫調平台等，協助警政、衛政、民政單位應用於防疫工作，有效增加防疫追蹤強度，協助保障我國民眾之健康安全。

二、紓困

- （一）中央政府嚴重特殊傳染性肺炎防治及紓困振興特別預算（1.0~5.0）合計編列8,393.39億元，本部編列657.72億元，跨機關流入171.52億元，可支用預算數計829.24億元，內容涵蓋觀光、陸運、海運、空運四大領域。截至111年8月31日，已執行796.65億元。
- （二）為降低疫情對產業之衝擊，研提多項紓困方案，觀光、陸運產業方面，以訓代賑、薪資補貼，直接穩住基層並為復甦做準備；海空運產業方面，提供業者專案融通貸款並補貼利息，維繫海空生命線，開放客機載貨，提供融資協助，政府支持挺過風暴，摘述如下：

1、觀光產業

- （1）觀光產業自 109 年 4 月起分階段實施各項補貼措施，

人才培訓已核撥 933 案，計培訓 12 萬 3,091 人，共 22 億 3,778 萬元；入境旅行社紓困，已核撥 199 件共 1 億 4,019 萬元；旅行業接待陸團提前離境補助，已核撥 47 團次共約 206.4 萬元；旅行業停止出入團補助，已核撥 2 萬 5,300 團共 7 億 1,548 萬元；觀光產業營運費用及員工薪資補貼共已核撥 146 億 4,161 萬元；觀光遊樂業及旅行業團體取消補貼共已核撥 3 億 536 萬元，上開項目皆已結案。

- (2) 觀光產業融資貸款及利息補貼，屬延續性補貼，統計截至 111 年 7 月底，已有 1,255 件申貸案件，業者申請貸款金額計約 100 億 5,773.8 萬元。補助辦理防疫旅館相關經費，109 年 4 月 15 日訂定「獎助直轄市及縣(市)政府推動溫馨防疫旅宿實施要點」，已核撥 63.04 億元。
- (3) 另自 110 年 6 月 7 日起受理紓困 4.0 措施，截至 110 年 8 月 31 日止，觀光遊樂業團體取消補貼，已核撥 2,312 團、核撥金額 5,819 萬元(已結案)；旅行業員工薪資及營運成本補貼，已核撥 2,708 家、核撥金額 7 億 9,738 萬元(已結案)；補貼無雇主導遊、領隊及國民旅遊隨團服務人員生計費用，已核撥 1 萬 1,439 人、核撥金額 3 億 4,291 萬元(已結案)；觀光旅館業及旅館業員工薪資及營運成本補貼，已核撥 2,995 家、核撥金額 28 億 3,398 萬元(已結案)；協助民宿紓困補貼，已核撥 8,745 家、核撥金額 4 億 3,725 萬元；旅行業團體旅遊取消補貼，已核撥 1 萬 4,837 團、核撥金額 1 億 3,730 萬元。
- (4) 自 110 年 9 月 16 日起受理紓困 5.0 措施，旅行業員工薪資及營運成本補貼，已核撥 2,614 家、核撥金額 2 億 6,503 萬 4,000 元；補貼無雇主導遊、領隊及國民旅遊隨團服務人員生計費用(含精進措施)，已核撥 1 萬 3,626 人、核撥金額 1 億 3,628 萬元；觀光旅館業及旅館業員工薪資及營運成本補貼，已核撥 380 家、核撥金額 3 億 7,164 萬 6,000 元。

2、陸運產業

- (1) 補貼計程車客運業之營業車輛油資，於 109 年 4 月 1

日開始實施，每輛每月補貼上限 2,000 元，已補貼約 10 億 5,632 萬元（109 年 12 月底結案）；補貼汽車燃料使用費及使用牌照稅，已補貼 109 年春季、夏季、秋季及冬季汽燃費繳費應徵收金額之 50%，計 19 億 1,377 萬元（109 年 12 月底結案）；補貼本期營業車輛牌照稅應徵收金額之 50%，計 5 億 1,975 萬元（109 年 12 月底結案）；國道客運路線營業車輛營運費用補貼，已受理申請 3,076 輛，計核撥 2 億 2,525 萬元（109 年 12 月底結案）；集中檢疫對象交通運輸部分，本部公路總局徵用遊覽車集中載送檢疫對象往返隔離所，計 113 輛次已完成撥付；補助各地方政府辦理防疫專車費用，計核撥 1604 萬元，已提供 21 餘萬人次點對點服務（109 年 12 月底結案）。辦理公路運輸業從業人員短期專業職能培訓，核定 350 案計核撥 4 億 7,708 萬元，核定培訓人數 3 萬 7,562 人（109 年 12 月底止已結案）；運輸從業人員薪資補貼，累計合格受理人數為 10 萬 7,437 人，補貼款已核撥 32 億 2,387 萬元（109 年 12 月底結案）；營業車輛融資貸款利息補貼，原編列 1.77 億元，已因應業務需求，調整流用 1.75 億元至「公路運輸業從業人員短期專業職能培訓」項目運用。

- （2）補助陸運運輸業者購置防疫用品，已全數完成核銷，撥付金額計 2 億 4,674 萬元（109 年 12 月底已結案）；高鐵公司完成額溫槍、口罩、酒精、酒精消毒機，以及紅外線測溫儀採購，本部鐵道局核撥 1,281 萬元（109 年 12 月底已結案）。
- （3）駕訓班方面因屬訓練機構，於 3 級警戒期間被命令停業，因此特別編列預算進行紓困補助，駕訓班依照員工人數，每位可獲 4 萬元營運補貼（補給駕訓班），駕訓班需持續支付薪水給予員工，補貼期間自 110 年 5 月 1 日起至 110 年 7 月 31 日截止，全國 229 家駕訓班統計已受理申請補貼員工數共 3,540 人，補助金額共計 1 億 6,396 萬元（含就業安定基金：2,236 萬元），各區監理所均於 6 月 30 日完成審核撥款作業（已於 110 年 10 月結案）。
- （4）對地方政府防疫專車專案補助部分，補助期間自 110

年5月11日至112年6月30日止，申請補助車資金額係依各地方政府簽訂契約內容，每車每日實際補助最高50%，計程車、租賃小客車補助上限1,750元、乙類大客車補助上限3,500元、甲類大客車補助上限5,000元，依申請先後順序核撥至預算用罄為止，防疫4.0預算4,800萬元，已依分配數於110年7月19日撥付各區監理所協助補助地方政府，防疫5.0預算5,000萬元，亦已核撥補助地方政府。另配合指揮中心宣布自110年12月14日至111年2月28日止，新增7+7及10+4春節檢疫措施，因應民眾從防疫旅館返家及住家檢疫期間外出採檢之防疫車輛接送需求，公路總局協調地方建立調度派遣聯繫窗口及跨縣市防疫巴士與地方防疫計程車接駁機制，春節專案期間持續掌握地方防疫專車運作狀況，適時予以協助與協調，累計111年春節假期專案共接駁12萬1,955人，共派遣車輛（大巴、中巴、小客車）8萬1,037輛次，運作順暢。

- (5) 因應疫情辦理紓困4.0措施，補貼陸運運輸業者購置防疫用品包含手套、口罩酒精等，自110年5月至111年7月31日止，計撥付地方政府及業者約11.13億元。
- (6) 計程車、遊覽車駕駛人及小客車租賃業代僱駕駛薪資補貼，自110年5月起給予每個月1萬元補貼，共補貼3個月，共計有10萬9,452名駕駛人獲得補貼，發放超過32.83億元；另再於110年9月起辦理第2波補貼，計補貼1萬元，截至110年9月30日申請截止日止，共有11萬1,007名駕駛人獲得補貼，發放超過11.1億元。以上共計22萬459人駕駛人次獲得補貼，補貼達43.9億元。
- (7) 遊覽車客運業營運費用補貼，補貼家數計有807家，已核撥3億1,571萬元（110年9月底結案）；公路客運營運費用補貼，依運量下降幅度分三級給予每車1萬元至3萬元之營運費用補貼，截至111年8月止，已執行約6.55億元。
- (8) 補貼臺鐵承租業者租金，已核撥381家共1億2,516萬元（109年12月底已結案）；110年度臺鐵局自該

局營業基金內辦理減收承租業者租金及定額權利金，截至 110 年 12 月 10 日已減收 1,086 家共 3 億 1,739 萬 3,114 元（110 年 12 月底已結案）。因應 111 年本土疫情變化，臺鐵同意承租業者得申請緩繳 6 月份至 8 月份租金至 9 月底繳納。

(9) 鐵道局簽奉本部核定「援引財政部國有非公用不動產紓困措施減收 111 年全年應繳租金及權利金之 20%」方式，對經管高鐵及機場捷運周邊開發用地範圍之民間經營業者辦理紓困，減收新臺幣 7,874.7 萬元。

(10) 減徵 111 年遊覽車客運業秋季汽燃費，以 111 年 4 月至 5 月遊覽車出車率相較 108 年同期達 70% 以上，減徵秋季汽燃費 50%；出車率未達 70% 者則予免徵。共計約減徵 0.9 億元。減徵 111 年小客車租賃業（短租車）秋季汽燃費 50%，共計約減徵 0.8 億元。

3、海運產業

(1) 截至 111 年 7 月底止，船舶運送業、載客小船所僱駕駛與助手及小三通港口客運場站等業者補貼合計已執行 6.52 億元：兩岸直航及小三通客運固定航線停航業者補貼已撥付 1 億 2,285 萬元；國內海運客貨運業者停航或減班補貼已撥付 3,775 萬元；小三通港口客運場站業者場地租金補貼已撥付 2,260 萬元；載客小船所僱駕駛及助手定額薪資補貼已撥付 9,278 萬元；國內海運客貨運固定航線（含小三通）船舶維修補貼已撥付 1 億 7,061 萬元；國內海運客運固定航線業者因載客量下降補貼油料及船員薪資已撥付 1 億 681 萬元；經營觀光管筏、海上平臺業者補貼已撥付 336 萬元；兩岸海運小三通客運固定航線船務代理業部分船員薪資成本補貼已撥付 598 萬元；國內海運客運非固定航線業者薪資成本補貼已撥付 535 萬元；兩岸海運小三通港口客運場站內商業服務設施業者之駐站員工薪資成本補貼已撥付 8,389 萬元。

(2) 提供海運產業貸款信用保證及貸款利息補貼，以及提供商港港區承租土地業者之土地租金補貼：航港局已開立 18 億元保證專款支票交付信保基金完成專款撥付，信保基金亦審議通過提供 3 家業者共 165 億元紓

困貸款之信用保證，並補貼 4 家航運業者借貸款利息補貼款計 2,729 萬元。另港務公司 109 年度已完成 109 年 1-6 月土地租金 10%核撥作業，共 885 案、約 1.08 億元之補貼，已於 109 年 9 月完成核撥；另配合本部紓困振興方案，實施郵輪產業紓困，辦理「國際郵輪場站內之商業服務設施場地租金補貼」，自 109 年 2 月 6 日起至 110 年 12 月 31 日止，共補貼約 438 萬元；以及「國際郵輪業者碼頭碇泊費 50%補貼」，自 109 年 6 月 1 日起至 110 年 6 月 30 日止，共補貼約 678 萬元；以及「一程多港靠泊旅客服務費優惠」，自 109 年 2 月 6 日起至 110 年 6 月 30 日止共優惠約 1,093 萬元；為協助港區產業共度疫情難關，港務公司就港區土地承租業者受疫情影響有立即營運困難者，提供租金費用分期或緩繳措施；另港區商業服務業如因三級警戒致暫停營業而有營運困難者，參酌其依行政院紓困措施所獲紓解程度給予租金費用減免，自 109 年 1 月 1 日起至 6 月 30 日止，共給予約 1 億 875 萬元之港區土地租金補貼。

- (3) 防疫用品補助部分，截至 111 年 7 月底止，港務公司及航港局已分別補助港口棧埠作業業者約 5,555 萬元，以及國籍船舶運送業、貨櫃集散站經營業、引水人辦事處及郵輪業業者約 1 億 348 萬元。
- (4) 受疫情影響、邊境持續嚴管，小三通相關產業業者係配合政府政策停航或停業，為協助業者渡過難關，航港局已配合延長小三通客運固定航線業者、船務代理業者及港口客運場站內之商業服務設施業者紓困補貼期限至 111 年 12 月 31 日。

4、空運產業

- (1) 協助業者度過疫情衝擊：COVID-19 疫情重創國際航空客運市場，為協助航空公司度過經營難關，以擴大紓困對象、簡化申請程序等原則，提供業者多項紓困補貼措施，以紓解資金壓力與營運負擔；另鬆綁疫情期間航線暫停及復航規範、協助民用航空運輸業引進貨機、濕租集團航空器飛航國內線等多項營運協助措施。

- (2) 持續補貼航空業、機場業者費用，截至 111 年 7 月底止已補貼 363 家業者相關費用，含降落費、土地、房屋、飛機修護棚廠、維護機庫使用費、權利金、機坪使用費、停留費、民航人員訓練機構及航空維修業者相關使用費等，計約 221.34 億元；此外，民航局徵用 2 架次專機載運旅客返臺集中檢疫，已撥付相關專機及棚廠等交通運輸費用計約 4,010 萬元補償；另已補貼防疫物資及辦理航空站篩檢防疫費用計約 3.72 億元；補貼防疫車隊車資及消毒防護作業費用約 15.91 億元；另提撥專款作為貸款信用保證，信保基金已審議通過提供 13 家業者共 759 億元紓困貸款之信用保證，並持續補貼航空相關業者融資貸款利息計約 9.03 億元。另補貼航空站地勤業、空廚業及受疫情影響營運艱困商業服務設施之員工薪資約 22.27 億元。
- (3) 因應國際疫情加劇，邊境持續嚴管，為維持國門各項基本服務，民航局已編列預算延長補貼機場商業服務設施業之員工薪資、基本維運、公共設施服務費，及航空與機場相關產業之機場使用費至 111 年 12 月 31 日，並持續提供紓困貸款擔保、機場防疫車隊及防疫物資補貼等。

三、振興

(一) 推動安心旅遊

在國內疫情趨於緩和下，本部觀光局配合指揮中心鼓勵民眾力行「防疫新生活運動」，以促進經濟發展之決定，規劃由國內旅遊展開振興復甦，自 109 年 5 月 27 日啟動「第一階段防疫旅遊」提升旅遊信心後，接續配合指揮中心宣布國內 109 年 6 月 7 日起逐步解封，自 109 年 7 月 1 日至 12 月 31 日推動「第二階段安心旅遊」，計投入新臺幣 96.4 億元經費，帶動 1,846 萬人次出遊，直接間接觀光效益達 654 億元，是政府投入預算乘數效果近 7 倍，有效推升國民旅遊內需「食、宿、遊、購、行」，對 109 年第三季國內消費成長 5.16%、GDP 年成長率達 3.92%，顯有有效助益。

(二) 鼓勵旅行業者轉型經營國旅市場，並與地方政府攜手合作為國旅市場保溫

為延續安心旅遊熱潮，並持續協助旅行業者於疫情期間之經營模式轉型，獎勵旅行業於淡季包裝團體旅遊，自 109 年 12 月至 110 年 1 月間辦理「冬季平日團遊獎勵專案」，其中更與地方政府協力合作推廣冬季團體旅遊，鼓勵各縣市可依縣市特性補助團體旅遊，期藉由聯合補助方式，吸引更多旅行團造訪，中央與地方攜手合作為國旅市場保溫。本案計投入新臺幣 2 億 5,173 萬 5,313 元經費，共有 1,981 家旅行社提出 1 萬 5,748 團旅遊補助（含臺北市加碼 2,004 團，花蓮縣加碼 478 團，屏東縣加碼 477 團，桃園市加碼 235 團），帶動約 39 萬人次出遊，直接間接觀光效益達 24.97 億元。

（三）改善溫泉區軟硬體設施及提升品牌形象

1、重點溫泉區環境改善：為因應嚴重特殊傳染性肺炎疫情對溫泉產業造成之衝擊，並促進國內溫泉產業復甦與振興，協助臺北市新北投溫泉區地熱谷公園景觀營造、苗栗縣泰安溫泉風景區環境營造工程、南投縣信義鄉東埔溫泉小鎮觀光服務設施改善、屏東縣四重溪公共浴池景觀環境營造、宜蘭縣礁溪溫泉公園景觀及設施改善、蘇澳冷泉阿里史冷泉區環境改善等 6 處溫泉區遊憩設施品質改善，為疫後觀光旅遊市場做好設施整備工作。

2、辦理行銷活動：

（1）辦理「台灣好湯」活動，為提升泡湯旅客人數，增加溫泉觀光產值，於 111 年 9 月 14 日辦理「2022-2023 台灣好湯」啟動儀式，以「台灣好湯-健康 40℃ 的幸福」品牌為概念，並結合日月潭意象元素為行銷主軸。同時規劃製作國際行銷影片供本部觀光局駐外辦事處推廣臺灣各溫泉區之特色，吸引國外旅客至各溫泉區觀光體驗，希望能夠藉由日月潭知名度，將臺灣溫泉文化一舉推向國際舞台。

（2）輔導地方政府及溫泉協會辦理各地特色溫泉季活動，整合轄區業者針對遊客推出溫泉推廣活動，111 年已有 12 個提案單位向本部觀光局提出計畫，後續召開審查會議核定補助計畫。

（3）暖心溫泉小巴 寶島洗遊記：規劃以一台九人座主題小巴環島快閃北、中、南、東台灣在地溫泉區，邀請各地溫泉達人與網紅主持人，搭配喔熊出任務，傳遞

當地的文化或特色。

(四) 推廣觀光圈

自 109 年 5 月 1 日從全臺 13 個國家風景區管理處中，優先擇定 7 個國家風景區管理處(東北角暨宜蘭海岸國家風景區管理處、參山國家風景區管理處、日月潭國家風景區管理處、阿里山國家風景區管理處、雲嘉南濱海國家風景區管理處、西拉雅國家風景區管理處及大鵬灣國家風景區管理處)組成 10 個觀光圈平台，以跨域整合資源共享方式，輔導店家開發在地特色商品，另引導業者盤點自我資源、跳脫以往窠臼思維，打造在地特色遊程，創造 8 億 6,730 萬元觀光產值。

為使觀光圈效益持續發酵，本部觀光局自 111 年至 114 年每年由「觀光發展基金」編列 2 億元預算，促進 13 個管理處均投入觀光圈發展，111 年度將建構 17 個觀光圈；截至 111 年 7 月底已成立 15 個觀光圈，並參與「2022 年台北國際夏季旅展」，帶動國民體驗多元在地深度旅遊。

(五) 補助觀光遊樂業投資新設施、設備重置、獎勵創新服務及數位提升

109 年 5 月 5 日修正公布「交通部觀光局補助觀光遊樂業優質化實施要點」，共計 23 家觀光遊樂業者提出申請，109 年 7 月 1 日及 7 月 6 日召開審查小組會議決議補助金額共 2 億 9,013 萬 9,626 元。另因應疫情，110 年 6 月 10 日修正要點申請核撥補助款期限展延至 110 年 9 月 30 日，實際補助總額 2 億 5,932 萬 2,487 元，帶動整體投資約 10 億元。

(六) 補助旅館業設置穆斯林旅客友善設施、無障礙客房及旅宿業硬體規劃更新之相關品質提升項目

109 年 9 月 3 日修正公布「交通部觀光局獎勵旅宿業品質提升補助要點」，擴大辦理補助旅宿業設置無障礙客房、穆斯林旅客友善設施及旅宿業硬體規劃更新等，目前持續受理旅宿業者申請補助案件，依要點審核後核撥補助。截至 111 年 7 月底，已受理逾 1,200 件申請案，刻正積極審核受理案件。

(七) 加強國際市場行銷

本部觀光局參採市場趨勢調查及客源特性，優先布局以疫前來臺客源數多之主要市場國家，如日、韓、新南向、歐盟、美加

等，包含強化線上行銷及實體活動逐步復甦，爭取國際來臺旅遊市場復甦及成長。同時運用生態、文化、美食、樂活（如親水、親山、雙鐵、自行車）、浪漫、溫泉、賞花及購物等多元主題，推出影片、電子、網路、平面、戶外廣告，且擴大線上 OTA 合作網路行銷，吸引主要目標市場客源持續關注臺灣。

（八）配合振興五倍券推出國旅券

本部觀光局配合行政院振興五倍券政策，加碼推出國旅券，中籤民眾可至與觀光局合作之旅行業、旅宿業、觀光遊樂業及溫泉標章業者購買旅遊商品折抵，透過旅遊整合相關業者帶動在地商機及永續發展，同時振興觀光產業經濟。國旅券每份面額 1,000 元，總共抽出 241 萬 4,992 份，執行自 110 年 11 月 1 日至 111 年 4 月 30 日止，共累積使用 173 萬 4,129 份(72.67%)，金額共 17 億 3,412 萬 9,000 元，依使用人數推估帶動至少 346.8 萬人出遊，合計可帶動旅遊及周邊產值推估為 84.37 億元。

（九）引導旅行社轉型，推廣跨業合作

本部觀光局於 110 年 10 月 13 日至 111 年 1 月 28 日實施「獎勵旅行業推廣特色團體旅遊補助方案」，鼓勵旅行業跨域整合各部會資源創新推出多元主題旅遊產品，旅行業組團符合基本條件及行程條件，參考各部會提供之景點場域，開發創新優質產品者，可向觀光局申請最高 2 萬元補助。後續延長受理時間至 111 年 6 月 30 日，截至 111 年 7 月底止，受理 6 萬 4,702 團申請、總金額計 12 億 9,373 萬 4,326 元，計帶動 127 萬人次出遊。期透過旅遊帶動在地商機及永續發展，增加觀光產業營收，以加速復甦國內觀光旅遊市場，並與振興五倍券產生相乘效果，擴大整體振興措施效益。

（十）提振觀光產業，推行悠遊國旅振興方案

本部觀光局於 111 年 7 月 15 日至 12 月 15 日啟動新一波「悠遊國旅補助計畫」，在歷經疫情高原期後，近期疫情已漸趨緩和，進入與疫情共存模式，盼國人在暑假期間能夠在做好防疫前提下，走出戶外，活絡內需經濟，並為觀光產業注入動能，預估可帶動約 722 萬人次出遊，創造觀光效益達 314 億元，以促進國內旅遊。

1、悠遊國旅團體旅遊優惠：透過獎助方式鼓勵旅行業包裝優

質團體旅遊商品，並落實防疫規定，行程需包含國家風景區管理處遊憩據點、國家綠道、百大經典小鎮、觀光遊樂業、各部會推薦場域等；如能包含國家綠道、16 條多元自行車路線等 8 項加碼條件，最高每團可以補助 3 萬元。此外，針對旅行業租用評鑑乙等以上之遊覽車，公路總局提供每日 1,000 元至 2,000 元之補助予遊覽車業者。

(1)業者預登之參考件數（出團後 3 日內至系統預登）：截至 111 年 9 月 15 日止，計有 2,447 家旅行社辦理 3 萬 311 團，參團人數 53 萬 6,247 人，預登金額為 8 億 5,426 萬 5,000 元，申請使用率 63.28%。

(2)已送件申請之件數：截至 111 年 9 月底止，計有 2,479 家旅行社提出 3 萬 2,063 團之補助申請，參團人數 57 萬 3,296 人，申請補助金額 9 億 602 萬元。

2、國人住宿優惠：為鼓勵民眾利用平日出遊以達到分流的效果，提供平日（週日至週四）住宿每人每晚補助 800 元；民眾若選擇入住星級旅館、好客民宿、自行車友善旅宿、環保標章或溫泉標章旅館或使用優惠旅客本人完整接種三劑疫苗等六項之一，則適用加碼方案，最高每房每晚可折抵 1,300 元。本項優惠至 111 年 9 月 8 日活動結束止，已有 9,850 家業者通過報名，已使用補助房間數約 179 萬房，已使用補助金額約 23 億元，平均每房折抵金額約為 1,286 元。

3、觀光遊樂業入園優惠：截至 111 年 9 月底止，計有 138 萬 9,717 人次使用入園優惠，申請業者 19 家，申請金額 3 億 3,655 萬 9,408 元。

（十一）陸運產業

公路汽車客運路線運量提升獎助，自 111 年 7 月 1 日起，依路線性質及營運里程分 5 級給予每位載客人數 15 元至 70 元之運量獎助。截至 111 年 8 月底止，共獎助客運業者 45 家，共計執行約 2.36 億元。

（十二）郵局辦理振興五倍券運輸、配送、發放及兌付任務

全臺 1,299 間郵局自 110 年 10 月 12 日起辦理臨櫃發放紙本振興五倍券服務；週六有 282 處郵局營業半日，並於 10 月 16

日及 23 日開放 1,200 處以上郵局全日營業，以利民眾用郵及領券。為兼顧防疫需求，振興五倍券之發放規劃各項分流措施，包括 10 月份採預約制、11 月 1 日起開放現場領券、設置專辦櫃檯及增設 100 支專線預約電話等方式，並請媒體協助宣導，另自 110 年 10 月 15 日起開始受理兌付服務，民眾至郵局領券或兌券作業皆為順暢。截至 111 年 4 月 30 日止，發放紙本振興五倍券共計 571 萬 4,454 件（111 年 4 月底止已結案），兌付至 111 年 6 月底止共計 868 萬 8,753 張，金額 38.83 億元（111 年 6 月底止已結案）。