

109 年度交通部政府資料開放諮詢小組第 2 次會議紀錄

1. 時間：109 年 12 月 15 日（星期二）上午 10 時

2. 地點：本部 2002 會議室

3. 主席：陳次長彥伯

紀錄：李易如

4. 出席人員：如會議簽到表

5. 報告事項：

一、109 年度交通部政府資料開放諮詢小組第 1 次會議追蹤事項辦理情形。(報告單位：交通部管理資訊中心)

■ 決議：

1. 追蹤事項項次 1、8、9 續列管，請相關單位詳述後續辦理情形及時程。

(1) 列車準點資料請臺鐵局說明加快開發進程情形。

(2) 請氣象局追蹤和國土測繪中心 Geocode 之調整情形。

(3) 請觀光局追蹤景點資料完整性研究之辦理情形。

2. 追蹤事項 2、3、6 解列。

3. 追蹤事項 4、5、7，請運研所及桃機公司自行列管。

二、行政院(及國家發展委員會)發佈相關重要事項。(報告單位：交通部管理資訊中心)。

■ 發言重點：

1. 天氣風險管理顧問公司彭總經理啟明：

目前許多部會均積極推動主題式資料，交通部擁有許多數據資料，也可多參加黑客松等競賽，同時增加資料曝光度。

■ 決議：

1. 鼓勵本部及部屬機關同仁，明(110)年運用創新思維參與「黑客松」活動，透過公私協作方式，提升政府施政、改善人民服務。
2. 各單位如提供三倍卷供民眾下載，到期後請主動停止更新服務。
3. 國發會推動資料標準事宜，請各單位配合執行。

三、本部開放資料集現況、民間需求資料及資料集下架辦理情形。
(報告單位：交通部管理資訊中心)。

■ 發言重點：

◎各單位資料品質：

1. 主席：

機關內部品質統計表呈現二極化，有些機關取得白金標章，其他則無，各機關是否清楚國發會推動標章認證制度，請管理資訊中心再對下屬機關辦理說明，另外請各單位思考民眾的需求是什麼，開放相關資料，以及跨機關的資料連結。

2. 本部公路總局：

本局依據品質標章標準，有些資料內容欄位說明、屬性沒有描述正確，再做資料品質修正後通過資料檢核就能取得白金標章。

3. 本部氣象局：

國發會訂定標準白金標章必須取得國家資料標準，國家資料標準目前未含氣象類資料，目前已與國發會討論，

由本局制定國家氣象資料標準，定稿後發布就能夠取得白金認證。

4. 本部管理資訊中心：

本部制定公共運輸、路況、觀光資料標準，目前遭遇部分困難，國發會制定標準偏向欄位式規格，本部標準則採領域式分類標準，國發會目前無法套用本部格式，以至於上架後對應資料標準平臺無法取得白金認證，規劃110年討論本部標準及API。

5. Open Data 聯盟陳副會長奕廷：

在座幾位民間委員都是OpenData聯盟的成員，國發會在制定金、銀、銅標章時，張理事即為第一任會員，檢測部分可以請他協助幫忙，聯盟亦樂意協助部裡執行相關作業，也願意分享相關應用，及如何讓品質提升。

6. 公民推動資料開放張理事維志：

今年參與國發會資料標準專家會議，運用於各部會時發生很多阻力，各部會有自己的標準，國發會無法一次掌握大家制定的標準，例如氣象資料，國發會內部沒有氣象標準，而應該是由氣象局主動向國發會提出這就是國家氣象標準，此時也是時候該重新檢討新的行動策略，各單位藉此提出自己的資料標準，並向國發會告知國家交通標準，有助於未來資料產出與國家標準接軌。

7. 遠通電收張總經理永昌：

- (1)資料具有高價值，但資料沒有用就不會產生價值，交通資料走進MaaS係為滿足民眾對於行動服務的需求，因此談需求、談應用，進一步談需要哪些資料，資料從鐵

路、公路、各項交通運具所提供，有因果互動關係，所以在談標準時，需思考要解決什麼問題。

- (2)各所屬主管單位可以思考跨單位間之資料串聯應用，例如中華郵政公司，也許可對應至港務、鐵路、公路相關資料，資料經過串連就能夠創造價值、激發各部門共同需求，對於資料開放的內涵、格式，就能互相發展，互動的機會，這樣資料就能越用越好，這些資料放在一起產生更大利益，才能真正站在使用者立場思考，如何使用、鼓勵應用。

8. 采威國際資訊公司蕭董事長哲君：

從業者的角度在乎應用面，如有數位招商大會必須要有很好的開放資料市集作為鋪墊，例如觀光業數位轉型，需要食、宿、遊、購、行的資料，在交通部的開放資料有多少可以提供，部裡有很多很好的資料地方政府卻沒有使用，在執行標章取得也能兼顧應用面、提升資料質量並與地方政交流，這個資料就不只是放在那，而是有效使用。

9. 天氣風險管理顧問公司彭總經理啟明：

衛福部為了讓資料上架舉辦工作坊，讓各部會了解如何作業，可以請張理事介紹這部分如何開展。

■ 決議：

1. 針對資料品質標章部分，請各單位與會代表會後再行了解內部資料品質提升情形。
2. 必要時資訊中心開說明會、或是跟國發會洽談。

◎民間需求反映事項：

1. 本部中華郵政股份有限公司：

- (1) 資料如何提供各機關都有考量，有關 3+3 郵遞區號，版本持續修訂，屬於變動，如果放上去會產生缺失，例如有些業者下載後販售給一般民眾使用，作為營利行為，但是因為版本一直更新，所以希望民眾直接自公司網頁下載，所以不適合上架。
- (2) 3+3 最大受惠者是中華郵政，讓投遞流程數據化，後面 3 碼其實就是投遞，適用對象是屬於大宗用戶，對一般民眾而言只要前 3 碼就行，放於官網本公司會做內部評估，至於放在平臺上能否確保最新版本，本公司盡最大努力，審慎研究。

2. 公民推動資料開放張理事維志：

- (1) 開放資料的目的是降低大家取得資料的門檻，依中華郵政的說明現況資料可以取得，只是怕無限擴張所以不希望成為開放資料，但這樣的措施只是增加取得門檻，最終還是有人拿去使用或擴散，這問題只有一個，就是希望有效控管版本，希望這個版本將來改變時，可以一起更動，所以開放資料就是在協助，讓大家降低取得門檻的同時也能知道取得一致的版本，所以開放資料其實是協助大家版本控管，現在能做的就是向大家說明這是測試版，請大家在使用時能夠回饋協助版本改進。以司法院裁判書為例，若即時公布會涉及個資，所以改以延遲公布方式，機關亦有時間去檢視資料內容是否合宜。
- (2) 觀光局有針對臺灣好行路線進行補助，並非單純民間營業行為，而是政府補助協助臺灣觀光推動政策計

畫，所以不是很明白拿政府補助有任何理由不開放基本的資料，例如不需要提供營業額，民眾可能是想知道臺灣好行提供路線中可以協助推薦，進一步行銷，應可要求業者在不揭露商業機密下，完成目標。

3. 遠通電收張總經理永昌：

開放的目的是希望降低資料使用的門檻，而資料取得還是要有指引與管理，而非想做什麼就做什麼，郵政公司應該是這樣的想法；另外張理事對資料開放這件事非常深入，事實上每個機關都要面對同樣問題，當內部資料開放時，過程沒有很完整，某程度上採取必要之惡，其實雙方都對，只是在數位轉型過程所要面對的問題。

4. 本部觀光局：

臺灣好行資料路線部分有 64 條，路線名稱、站點持續開放與更新，另外針對委員建議，業務單位覺得涉及營業資料部分不要公布，委員提到將本項內容變成統計資料，應未涉及各別營利資料，會後將再與業務單位討論，朝統計資料後公布訊息。

5. 采威國際資訊公司蕭董事長哲君：

臺灣好行從食、宿、遊、購、行等面向，很多業者需要這些資訊進行商業規劃上的應用。

■ 決議：

1. 請中華郵政將 3+3 郵遞區號資料在官網說明清楚，註明下載原則或開放規範等，另外資料集朝開放為原則。
2. 「全國各類車輛廠牌型式相關資料」開放一節，請路政

司與車安中心討論後，明確說明不開放原因。

3. 請觀光局評估開放臺灣好行路線銷售統計排行情形。

4. 資料下架事宜無意見，請各單位依程序辦理。

四、各機關盤點資料辦理情形。(報告單位：交通部管理資訊中心)。

■ 決議：

請委員卓參，餘洽悉。

五、臨時動議：

(一)本部部屬機關政府資料開放小組執行情形。(報告單位：公民推動資料開放張理事維志)

1. 公民推動資料開放張理事維志：

(1) 擔任交通部委員時整體檢視了部裡所有上架之開放資料，發現部分資料集有些無法下載(如預算書有連結但無法下載)；交通部一方面有很棒的開放如 PTX 與氣象局的 API，但一方面也出現為了滿足國發會要求，刻意調整成結構化資料並提供下載。這幾年交通部的開放資料目標走向是什麼，公私協力是個方向，但目前難以看出後續推動方式及各項政策關聯性全貌。

(2) 建議交通部每年推動開放資料不是單依國發會的政策，而是應該要有自己的開放政策或數位政策白皮書，能夠協助部會同仁在未來的發展方向，而非為了衝量，無論大數據應用、使用者需求，均需有交通政策指引方向。

(3) 目前開放資料推動多依國發會的要求來執行，但多是偏向技術面，目前看來大家對 Data Schema 還不是

很了解，雖說目前主推數位轉型，但困難點主要在於許多資料本身都是表格、報告，而非資料的格式，以致推動困難；建議交通部未來召開會議時降低技術細節說明，相對於技術面長官更在意政策指引下一步走向，技術面建議由資訊單位進行協助；建議交通部對於下階段的開放資料方向和政策目標可以更明確，希望於下次會議能夠聽到各單位對開放資料與政策方向，很多領域的專家都可以協助各位調整，這也就是民間委員存在的意義，協助各單位與民間接軌、更符合民間需求。

- (4) 做完資料盤點後要做資料清單，這樣才能進行相對應的編碼，如地震、郵政、觀光景點、鐵路班次、鐵路站名編號等。以往鐵道車站編號與收費是對不上，需要經過運算調整，但如果編號一致時就可以串聯更多資料，這些基礎資訊需要部裡協調、整合。
- (5) 技術與工作坊建議由部裡召開技術會議協助各單位，協助各單位將資料以自動化方式快速整合，讓後續執行時能夠加速；其實溝通才是最大的成本，建議交通部內部對於技術及標準先有共識後再與國發會討論及協助推動所謂國家交通標準。
- (6) 網站能否有效承載盤點出來的資訊，讓大家能夠讀、下載及使用，這些與開放資料、數位轉型政策有很大關係，開放資料其實是針對部裡執行業務推動，「部」才是第一個使用者，自己先覺得好用，外部單位才能夠找出更多好用的方法。

(7) 交通部在推觀光熱點時為何沒有想到觀光熱點地圖，若提出此開放資料，交通部則在抗疫時更領先一步；口罩地圖在發展時並非思考民眾需求在哪裡，而是先將口罩資料丟出來，口罩地圖是民間在做資料分析，和物流、人口分配、在地需求有關。若觀光熱點地圖做成開放資料，在後疫情時代，花東觀光一直在推動情況下，這些資料可以協助大家在觀光防疫往下跨一步，這是交通部政策的問題，而非單屬資料問題，對業務、政策、國家治理都有幫助，也協助民間找出更多資料使用空間與方法。

2. 天氣風險管理顧問公司彭總經理啟明：

行政院通過精進政府資料開放與再利用制度，部裡是否有接收這樣的訊息？精進的部分把 open、share、close 重新定義，像 share 就是要收費，郵政公司就可以針對 3+3 郵遞區號來收費，收費有一些規則，考量建議配合國發會新訂規則調整，重新盤點。

3. 究心公益莊執行長國煜：

(1) 與國發會討論時可參考美國 NIEM(National Information Exchange Model)，類似美國進行跨部門的開放資料溝通，不一定是對外開放，而是部門對部門之間交換要訂出一套所謂的 Schema Framework，或許可檢視交通部本身已經具備的表格，參考這套標準來制定。

(2) 本公司與交通相關主要在作災害防救緊急應變的資訊處理，來開會途中即發生捷運龍山寺站緊急事件，乘客必須下車再進行安排，這 4-5 分鐘的時間，是

否有可能有交通狀況告警，以前像是臺鐵事故只能在臺鐵的網站獲得，各部會間的資料能否進行交換主動釋出並且在 M2M 情況下交換交通事件。

4. 本部管理資訊中心：

- (1) 過去部內在數位發展中有在科技產業會報規劃數據推動，而開放資料這邊亦有提出具體行動方案，其行動方案屆滿時應適時調整；資料數位發展要先想怎麼用，再去整理資料，還有每個資料對應的關聯。
- (2) 目前 PTX 的發展並無法把交通部在政府資料開放平台上架的 1 千多筆資料集全部納入，每一個資料標準推動花費許多心力，PTX 的成果為資訊中心與所有單位一起努力，這些資料產出已非單由填報系統，多為機器對機器 M2M 的介接，含括許多領域及資料標準(如氣象、公路、鐵道等)，並由各單位不斷提供資料；如委員所提的車站編碼，先前都是很大的問題，近年也已進行標準化，這些工作不斷推進且沒有間斷，交通部本身有治理的策略在指引，亦將持續擴大這些資料的標準，讓資料發揮價值。
- (3) 有關食宿遊購行這些資料亦持續進行整合，如觀光局的 POI、公路客運、站位及旅宿業資料，均為優先處理項目，委員的建議正是我們想推動的工作，惟推動的領域資料標準無法一步到位、全面性涵蓋目前所有開放資料，其推動情況可於下一次會議將目前工作的推動進程向各委員報告。
- (4) 目前運研所正在進行事件通報系統研究，但還未擴大至整個交通部門。

5. 本部運輸研究所：

本所在高雄開發一套都市交通事件整合資訊系統，主要針對都市道路部分作實驗，都市道路發生事故、施工、活動等事件，透過高雄市政府各局處通報，事件結束後解除，這只是一個展示，使用狀況良好，接下來擴散至臺南市政府，這僅是偏向都市交通，尚未涉及至全國。

6. 主席：

- (1) 張理事提到數位發展藍圖部分，部裡之前有一套 108-110 年政府資料開放具體行動方案，行動方案有政策綱領，現在是 109 年底各單位可以提前審視，下次會議拿出來討論。
- (2) 國發會有關資料標準部分，本部應有什麼態度來處理，請管理資訊中心盤點，必要時可請各委員協助或列入會議討論。至於各種資料等級要以工作坊、技術會議或研討會方式執行請管理資訊中心會後再評估辦理方式。

■ 決議：

- (1) 請運研所思考從交通部的層次往下走，開發事件通報相關服務。
- (2) 請本部各單位針對目前「交通部政府資料放具體行動方案」進行檢視，共同提出未來 3 年內開放資料政策推動方向、及後續各局推動開放資料策略擬定。