

交通部  
107 年度施政績效報告

公告日期：108 年 3 月 28 日

## 壹、前言

### 一、施政目標及年度施政重點

本部主管全國交通行政及交通事業，負責交通政策、法令規章之釐定和業務執行之督導，業務涵蓋通信、運輸、氣象、觀光等範圍，其發展與國家經濟、社會、國防、外交及民眾日常生活需求等息息相關。隨著社會環境及經貿情勢變遷，社會大眾對政府期許愈高。爰此，本部以人本為出發點，從多元的角度檢討施政，著重、評估建設開發的價值與管理，以全面維護交通安全，提供全民安心的交通環境為施政主軸。依據行政院 107 年度施政方針，配合中程施政計畫及核定預算額度，並針對當前社會狀況及本部未來發展需要，編定 107 年度施政計畫，其目標與重點如次：

- (一) 提升公共及綠能運輸服務水準。
- (二) 提升海空運服務競爭力。
- (三) 提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值。
- (四) 建構安全交通環境，落實運輸風險管理。
- (五) 增進郵電氣象服務效能。
- (六) 妥適配置預算資源，提升預算執行效率。

### 二、績效評估作業情形

- (一) 為落實「交通部中程（106 至 109 年度）施政計畫」，本部依據中程施政計畫（106 至 109 年度）關鍵策略目標對應之關鍵績效指標設定，訂定指標，以衡量本部 107 年度施政績效，各策略績效目標下之衡量指標及目標值，係經本部部務會報研訂，並奉行政院核定後實施。
- (二) 本部各部內單位及部屬機關（構）之自評作業於 108 年 1 月 25 日前完成；並由本部部長於 108 年 3 月 7 日召集內部單位主管與所屬機關（構）主管，檢討 107 年度關鍵策略目標達成情形，辦理評估作業。

### 三、外在環境分析及施政目標達成概況

- (一) 交通服務與民眾生活息息相關，近年來由於人口結構高齡化、國人生活水準提升、休閒旅遊需求增加、環保觀念抬頭、消費者意識高漲、無障礙空間之重視、高速鐵路加入營運、高速公路及都會區捷運系統路網形成，加上國際油價及經濟環境的變動等因素，使得國人對於旅運交通環境的需求日趨複雜且多元。本部充分考量使用者及管理者需求、因應未來產業、人口結構的變動與科技的進步，依既定計畫，逐步落實，以具體達成目標，完成對民眾的承諾。
- (二) 本部 107 年度關鍵策略目標共有「提升公共及綠能運輸服務水準」、「提升海空運服務競爭力」、「提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值」、「建構安全交通環境，落實運輸風險管理」、「增進郵電氣象服務效能」、「妥適配置預算資源，提升預算執行效率」等 6 大項，項下計 17 個關鍵績效指標，茲就各項所訂指標及達成概況分述如下：

#### 1、提升公共及綠能運輸服務水準：

包括「公路公共運輸載客量」、「推動前瞻軌道建設」、「前瞻城鄉建設路面改善公里數」、「高速公路重現性壅塞路段改善」、「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」及「提升航機使用橋電設備」等 6 項指標，目標達成率均為 100%。

2、提升海空運服務競爭力：

包括「國際及兩岸航空客運量（含過境）」、「桃園機場服務品質」、「國際商港進出港船舶總噸位」等 3 項指標，其中「國際及兩岸航空客運量（含過境）」、「桃園機場服務品質」2 項指標之目標達成度均為 100%；另「國際商港進出港船舶總噸位」目標達成度為 98.58%。

3、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值：

包括「觀光產業就業機會」及「觀光整體收入」等 2 項指標，目標達成率分別為 100%、95.54%。

4、建構安全交通環境，落實運輸風險管理：

包括「降低『事故 30 天內死亡案件』道路交通事故」及「飛安風險值」等 2 項指標，目標達成度均為 100%。

5、增進郵電氣象服務效能：

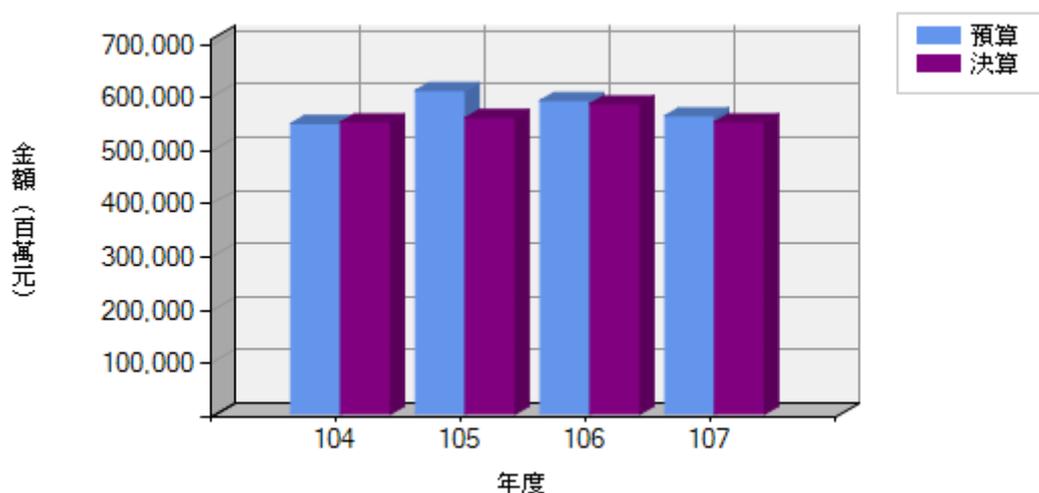
包括「提升掛號小包郵件營運量」及「提升氣象測報效能」等 2 項指標，目標達成度分別為 95.19%、100%。

6、妥適配置預算資源，提升預算執行效率：

包括「機關年度資本門預算執行率」及「機關於中程歲出概算額度內編報情形」等 2 項指標，其中「機關年度資本門預算執行率」指標之目標達成度納入不可抗力因素影響金額後為 100%；「機關於中程歲出概算額度內編報情形」指標績效未顯現，係因本部公共建設計畫係配合政府當前政策需要或依照實際業務需求編列，致編報概算數超出中程歲出概算額度核列數。

## 貳、機關 104 至 107 年度預算及人力

### 一、近 4 年預、決算趨勢（單位:新臺幣百萬元）



預決算單位：新臺幣百萬元

項目	預決算	104	105	106	107
合計	預算	546,510	608,772	588,175	560,984

	決算	549,190	557,331	578,136	549,498
	執行率 (%)	100.49%	91.55%	98.29%	97.95%
普通基金(總預算)	預算	105,836	112,117	109,881	76,409
	決算	104,797	110,504	105,736	75,958
	執行率 (%)	99.02%	98.56%	99.62%	99.41%
普通基金(特別預算)	預算	0	0	0	22,443
	決算	0	0	0	22,416
	執行率 (%)	0%	0%	0%	99.88%
特種基金	預算	440,674	496,655	478,294	462,132
	決算	444,393	446,827	472,400	451,124
	執行率 (%)	100.84%	89.97%	98.80%	97.62%

## 二、預、決算趨勢說明

### (一) 預算增減原因分析：

#### 1、普通基金（總預算）：

近 4 年公務預算略有增減，107 年度較 106 年度淨減少新臺幣(下同)333 億 4,326 萬 2 千元。

(1) 增列原因：主要係臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）、花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫、臺北捷運系統萬大-中和-樹林線規劃報告書暨周邊土地發展計畫等編列數較 106 年度增加所致。

(2) 減列原因：主要係臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫、鐵路行車安全改善六年計畫（104 至 109 年）、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫、臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104-113 年）、台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫、西濱快速公路後續建設計畫、台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫、高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫、臺北都會區大眾捷運系統後續路網新莊線及蘆洲支線建設計畫等編列數較 106 年度減少，及減列臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫、桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫改列前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算所致。

#### 2、普通基金（特別預算）：

102 至 105 年度本部無編列特別預算，106 年度及 107 年度編列前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算 224 億 4,257 萬 8 千元。

#### 3、特種基金：

##### (1) 營業基金：

近 4 年基金預算略有增減，107 年度較 106 年度淨減少 4 億 618 萬元。

A、增列原因：主要係機場公司機場第三航站及第二航廈擴建工程等重大建設支出增加所致。

B、減列原因：主要係臺鐵局用地取得困難及經費審議未完成等因素致影響後續招標，及臺灣港務公司高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫及郵政公司郵政物流園區建置計畫等考量計畫進度及執行量能減少編列所致。

(2) 交通作業基金：

近 4 年基金預算略有增減，107 年度較 106 年度減少 139 億 6,590 萬 8 千元，主要係國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫用地拆遷補償未能達成協議、松山機場北側 10 號跑道安全區用地取得計畫依進度編列，及高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫已於 106 年度屆期減少編列所致。

(3) 航港建設基金：

近 4 年基金預算略有增減，107 年度較 106 年度減少 17 億 8,990 萬 6 千元，主要係配合國際及國內商港建設計畫期程，港灣建設計畫及專案計畫減少編列所致。

(二) 預、決算落差原因分析：

1、普通基金（總預算）：

107 年度決算數較預算數減少 4 億 5,036 萬 3 千元，主要係臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網新莊蘆洲線、臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫、臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105 年）-金門港埠建設計畫等工程因用地取得困難、民眾抗爭、政策變更、廠商能力不佳及履約爭議等不可抗力因素，致影響工程進度。

2、普通基金（特別預算）：

前瞻基礎建設計畫第 1 期特別預算之決算數較預算數減少 2,666 萬 8 千元，主要係高鐵延伸屏東案站址規劃作業、北宜鐵路提速工程計畫規劃作業及雲林糖鐵延伸雲林高鐵站評估規劃作業等工程發包節餘，及東港觀光鐵道計畫規劃作業經核定暫緩辦理致經費賸餘。

3、特種基金：

(1) 營業基金：

107 年度決算數較預算數淨減少 52 億 2,252 萬 3 千元。

A、增列原因：主要係郵政公司透過損益按公允價值衡量之金融資產損失增加，致營業成本較預算數增加所致。

B、減列原因：主要係臺鐵局部分工項技術及規範審查繁複、發包前置作業較長、招標過程廠商異議、規範修訂及多次流標等因素，致影響執行進度，港務公司高雄港客運專區建設計畫之場址土壤遭油污染須依規定處理、配合高雄環狀輕軌同步施工及禁限建規定等因素，致影響後續執行。

(2) 交通作業基金：

107 年度決算數較預算數淨減少 41 億 9,758 萬 8 千元。

A、增列原因：主要係高鐵車站特定區區段徵收土地開發計畫專案讓售土地予經濟部及科技部致增加銷貨，及觀光基金配合政策辦理振興花蓮觀光產業實施計畫、獎勵南部灣域旅遊措施專案、前進宜花東高屏暖冬遊補助計畫所致。

B、減列原因：主要係桃園航空城機場園區用地取得計畫依內政部都委會審議結果縮減區段徵收面積致開發總費用減少，松山機場北側 10 號跑道安全區用地取得計畫因占有土地清理訴訟中，臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程、高雄機場跑道整建工程、國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫因廠商未辦理估驗計價請領工程款等因素，致影響工程進度。

### (3) 航港建設基金：

107 年度決算數較預算數減少 15 億 8,765 萬 7 千元，主要係高雄港過港隧道補強改善及上方航道浚深工程因聯外道路施工壅塞及過港隧道單向管制恐衝擊交通，爰延後工程期程，及高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫因第四貨櫃中心擴建區域有漁筏遷移爭議，致影響工程進度。

### 三、機關實際員額

年度	104	105	106	107
人事費占決算比例(%)	12.55%	11.79%	11.64%	12.93%
人事費(單位：千元)	68,944,704	65,700,856	67,882,640	71,074,209
合計	54,467	55,077	55,019	55,428
職員	51,474	52,190	52,235	52,741
約聘僱人員	1,592	1,577	1,568	1,540
警員	64	61	58	58
技工工友	1,337	1,249	1,158	1,089

\* 警員包括警察、法警及駐警；技工工友包括駕駛；約聘僱人員包括駐外僱員。

參、關鍵策略目標達成情形（「★」表示綠燈；「▲」表示黃燈；「●」表示紅燈；「□」表示白燈）。「初核」表示部會自行評估結果；「複核」表示行政院評估結果。

### 一、關鍵策略目標

(一) 關鍵策略目標：提升公共及綠能運輸服務水準。

#### 1、關鍵績效指標：公路公共運輸載客量

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	市區客運載客量及公路客運載客量
原訂目標值	--	12.32 億人次
實際值	--	12.45 億人次
達成度	--	100%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

市區客運載客量及公路客運載客量

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係市區客運及公路客運（含國道客運）之載客人次，以衡量民眾使用公路公共運輸情形。
- (2) 指標達成情形：近年油價維持低檔，增加民眾使用私人運具誘因，且受到人口少子化及老年化影響，爰本項目標甚具挑戰性。本部透過推動公運計畫協助各地方政府改善公共運輸環境、提升服務品質，並輔導推動各項公共運輸優惠措施，107 年累計載客量為 12.45 億人次，較去年同期增加 0.77%，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：公路公共運輸使用量提升後，可降低私人運具使用，進而減少道路壅塞、提升道路交通安全，並有助於節能減碳。

## 2、關鍵績效指標：推動前瞻軌道建設

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	完成高鐵延伸屏東案站址規劃作業
原訂目標值	--	1 件
實際值	--	3 件
達成度	--	100%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：完成高鐵延伸屏東案站址規劃作業

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係為完備高鐵延伸屏東可行性研究，進行部分關鍵議題之評估作業。
- (2) 指標達成情形：107 年度除原預定完成之「高鐵延伸屏東站址規劃」評估報告外，為加速推動前瞻軌道建設，並提前完成「恆春觀光鐵道可行性研究」報告及「基隆南港間通勤軌道建設計畫可行性研究」(基隆輕軌)報告，爰 107 年度共計完成 3 件評估案，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：將高鐵延伸屏東站址規劃評估報告納入高鐵延伸屏東之可行性研究報告，使其更周延完備；「恆春觀光鐵道可行性研究」報告，俟核定後續規劃作業，計畫完成後將帶動恆春綠色觀光發展；另為解決樹林七堵間鐵路容量瓶頸，完成「基隆南港間通勤軌道建設計畫可行性研究」(基隆輕軌)報告，俟核定後續規劃作業，計畫完成後可提供基隆地區更佳之軌道運輸服務，並可提升花東地區鐵路運輸容量。

## 3、關鍵績效指標：前瞻城鄉建設路面改善公里數

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	前瞻城鄉建設改善道路品質：非都市計畫區之公路系統路面改善公里數
原訂目標值	--	200 公里
實際值	--	375 公里
達成度	--	100%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

前瞻城鄉建設改善道路品質：非都市計畫區之公路系統路面改善公里數

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係前瞻基礎建設補助各地方政府非都市計畫區之公路系統路面改善工程數，以提升路面品質。
- (2) 指標達成情形：截至 107 年底各地方政府已完工 95 件補助案件，路面改善 375 公里，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：改善路面平整度，大幅提升行車舒適性。

## 4、關鍵績效指標：高速公路重現性壅塞路段改善

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	每年由高速公路局選定最優先需改善 3 處重現性壅塞路段，平均減少全日(40kph 以下)壅塞率
原訂目標值	--	4%
實際值	--	18.2%
達成度	--	100%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

每年由高速公路局選定最優先需改善 3 處重現性壅塞路段，平均減少全日（40kph 以下）壅塞率

績效衡量暨達成情形分析：

(1) 衡量指標說明：本項指標針對最優先需改善 3 處重現性壅塞路段，以國道主線或匝道改善前 2 週及改善後 2 週，考量改善工法與車流特性，取平日或假日全日壅塞率（低於 40 公里以下）進行比較。計算方式為優先計算主線路段，若易壅塞路段改善為匝道改善，且主線路段原無壅塞情形，則改計算匝道路段進行比較。

(2) 指標達成情形：

為提升高速公路行車順暢度，107 年增加選定最優先須改善 6 處重現性壅塞路段，取平日或假日低於 40 公里以下尖峰時段壅塞率進行比較，目標值並由原訂 4% 提升為 10%；107 年已完成 6 處路段平均降低壅塞率 18.2%，目標達成度 100%，完成路段說明如下：

A.國 1 內湖北上出口匝道：車道由原 2 車道拓寬為 3 車道，以大幅增加儲車空間及紓解效率，於 107 年 4 月 28 日完工；考量本路段車流多為通勤旅次，比較改善前後平日之尖峰時段主線壅塞率，由 19% 降至 0%，減少 19%。

B.國 3 樹林至土城北上出口：開放小客車行駛路肩，於 107 年 10 月 15 日實施；考量本路段車流多為通勤旅次，比較改善前後平日之尖峰時段主線壅塞率，改善前後 40 公里以下之尖峰時段壅塞率均為 0%，減少 0%，另 60 公里以下之尖峰時段壅塞率由 8% 降至 3%，減少 5%。

C.國 1 后里北上出口匝道：車道拓寬為 3 車道，以大幅增加儲車空間及紓解效率，於 107 年 5 月 1 日完工；考量本路段車流多為通勤旅次，且主線並無壅塞情形，比較改善前後平日之尖峰時段匝道壅塞率，由 56% 降至 0%，減少 56%。

D.國 1 西螺-彰化系統北上路段實施精進式匝道儀控搭配流量控制門檻，於 107 年 4 月 22 日起常態實施；考量本案僅於週日實施，比較改善前後 5 週週日之尖峰時段主線壅塞率，尖峰時段為 15 至 21 時，尖峰時段壅塞率由 18% 降至 0%，減少 18%。

E.國 3 霧峰至霧峰系統車道調整：匝道處劃分為【出口專用】與【匝道】，於 107 年 3 月 11 日完工；考量本路段車流多為旅遊旅次，且主線並無壅塞情形，比較改善前後假日之尖峰時段匝道壅塞率，尖峰時段為 8 至 14 時，尖峰時段壅塞率由 29% 降至 13%，減少 16%。

F.國 1 高雄三多路出口：匝道劃設為 2 車道，減速車道往南延伸約 500m 及中正北上出口開放路肩，於 107 年 12 月 10 日前完工；考量本路段車流多為通勤旅次，比較改善前後平日之尖峰時段主線壅塞率，改善前後 40 公里以下之尖峰時段壅塞率均為 0%，減少 0%，另 60 公里以下之尖峰時段壅塞率由 3%降至 0%，減少 3%。

(3) 達成效益：改善高速公路壅塞路段，提升行車順暢度。

#### 5、關鍵績效指標：偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	依據交通部運輸研究所「公共運輸縫隙掃描決策支援系統」之推算結果，公式為： $(\text{人口密度低於全國平均 } 1/5 \text{ 之鄉鎮區中公車站牌周邊 } 500 \text{ 公尺範圍內之門牌數} \div \text{人口密度低於全國平均 } 1/5 \text{ 之鄉鎮區總門牌數}) \times 100\%$	偏鄉地區住戶可於步行 500 公尺範圍內使用公共運輸之家戶數 $\div$ 總家戶數(偏鄉地區係指人口密度低於全國平均五分之一之鄉鎮區，目前有 65 個)
原訂目標值	75%	78%
實際值	75.51%	78.08%
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	★	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

偏鄉地區住戶可於步行 500 公尺範圍內使用公共運輸之家戶數 $\div$ 總家戶數（偏鄉地區係指人口密度低於全國平均五分之一之鄉鎮區，目前有 65 個）

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係偏鄉地區住戶可於步行 500 公尺範圍內使用公共運輸之家戶數與該行政分區總家戶數之比值，數值越高表示有越多偏鄉地區居民能在合理步行距離內使用公路公共運輸。
- (2) 指標達成情形：由於偏鄉地區人口數較少且分散，公路公共運輸空間服務涵蓋率較低，爰本部輔導地方政府闢駛路線以增加服務供給，並發展較具彈性之需求反應式公共運輸及多元運具運輸模式，以改善偏鄉基本民行，截至 107 年底涵蓋率達 78.08%，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：提升偏鄉地區居民就醫、就學及生活之便利性，增加其外出參與社會活動之機會，亦可降低私人運具使用，改善道路交通安全。

#### 6、關鍵績效指標：提升航機使用橋電設備

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	使用架次
原訂目標值	--	5,305 架次
實際值	--	27,765 架次
達成度	--	100%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

使用架次

績效衡量暨達成情形分析：

(1) 衡量指標說明：本項指標係透過衡量航機使用「機艙空調機(橋氣)」及「飛機供電設備(橋電)」等設施架次，以提升綠能運輸服務水準。

(2) 指標達成情形：

A.105 年航機使用橋電設備為 2,385 架次，爰 106 年訂定 107 年施政計畫目標值時，設定 5,305 架次為目標值。

B.經桃園機場公司於 106 年完成調整橋電設備使用費率及橋電設備改善，並多方與航空公司協調與宣導，已大幅提升使用率，爰 107 年使用橋電設備航機達 27,765 架次，目標達成度 100%。

(3) 達成效益：減少地勤作業車輛，淨化機坪作業，改善機場空氣污染及噪音干擾。

(二) 關鍵策略目標：提升海空運服務競爭力。

1、關鍵績效指標：國際及兩岸航空客運量(含過境)

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	國際及兩岸航空旅客人數(含過境)	國際及兩岸航空旅客人數(含過境)
原訂目標值	4,980 萬人次	5,340 萬人次
實際值	5,488 萬人次	5,731 萬人次
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

國際及兩岸航空旅客人數(含過境)

績效衡量暨達成情形分析：

(1) 衡量指標說明：本項指標係以國際及兩岸航空客運量(含過境)，衡量空運服務競爭力程度。

(2) 指標達成情形：107 年國際及兩岸航線(含過境)旅客量為 5,731 萬人次，超越目標值 5,340 萬人次，目標達成度 100%。

(3) 達成效益：達成國際及兩岸航空客運量(含過境)目標，有助強化機場收入及在地發展，並提升我國空運服務競爭力。

2、關鍵績效指標：桃園機場服務品質

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	ASQ 評比排名(參與國際機場協會委託第三方調查之國際機場滿意度排名)	ACI 之 ASQ 評比排名(參與國際機場協會委託第三方調查之國際機場滿意度排名)
原訂目標值	3 名(年度分組排名)	10 名(年度分組排名)
實際值	1 名(年度分組排名)	10 名(年度分組排名)
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

ACI 之 ASQ 評比排名（參與國際機場協會委託第三方調查之國際機場滿意度排名）

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係國際機場協會 ACI/ASQ 之全球國際機場滿意度調查排名。桃園機場自 106 年起晉升 4,000 萬以上旅客分組，107 年共有 335 個機場參與。
- (2) 指標達成情形：107 年第 1 季至第 4 季分組排名分別為：前 3 季均為第 10 名、第 4 季為第 9 名，預估目標達成率 100%。另桃園機場於 107 年 Skytrax 評比中，共有 12 項獲前 10 名，符合獲國外知名公正機構肯定條件。
- (3) 達成效益：獲得桃園機場與其他標竿機場間旅客滿意度之比較資訊；亦可瞭解旅客對機場服務之需求做為服務改善參考，以提升服務品質及機場競爭力。

### 3、關鍵績效指標：國際商港進出港船舶總噸位

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	進出港船舶總噸位
原訂目標值	--	1,620 百萬噸
實際值	--	1,597 百萬噸
達成度	--	98.58%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

進出港船舶總噸位

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係以設定國際商港進出港船舶總噸位，以提高港區客貨量。
- (2) 指標達成情形：107 年度進出港船舶總噸位為 1,597 百萬噸，已創歷年新高，面臨亞太鄰近港口激烈競爭，新海運聯盟航線爭取不易，目標甚具挑戰性，目標達成度 98.58%。
- (3) 達成效益：107 年度臺灣港群貨物裝卸量 7.40 億計費噸，較 106 年同期成長 2.12%；貨櫃裝卸量 1,532 萬 TEU，較 106 年同期成長 2.75%；國際旅客量 120.8 萬人次，較 106 年同期成長 6.42%，各項貨、客運營運實績均創歷年新高，有助於促進國際商港區域及周邊產業發展，提升國際商港港埠競爭力。

(三) 關鍵策略目標：提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值。

#### 1、關鍵績效指標：觀光產業就業機會

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	觀光產業就業人數	觀光產業就業人數
原訂目標值	19.5 萬人次	20.5 萬人
實際值	20.2 萬人次	20.8 萬人
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

## 觀光產業就業人數

### 績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係觀光產業從業人員（旅行業、觀光旅館、一般旅館、民宿及觀光遊樂業）就業人數，以衡量觀光產業就業機會。
- (2) 指標達成情形：截至 107 年底，觀光產業就業人數達 20.8 萬人，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：觀光產業就業機會增加，有助於促進產業發展。

### 2、關鍵績效指標：觀光整體收入

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	--	年度整體收入
原訂目標值	--	8,350 億元
實際值	--	7,978 億元
達成度	--	95.54%
初核結果	--	★
複核結果	--	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

#### 衡量標準：

#### 年度整體收入

### 績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係來臺旅客觀光外匯及國人國內旅遊消費總計，以衡量觀光整體收入情形。
- (2) 指標達成情形：
  - A.107 年 1-9 月整體觀光收入達 5,869 億元（來臺旅客收入達 2,965 億元；國人國民旅遊收入 2,904 億元），較 106 年同期成長 2.68%，倘以此推估全年成長率，並依 106 年觀光整體收入 7,770 億元估算，估計 107 全年可達 7,978 億元(107 年確定數據預計 108 年 6 月產出)，預估目標達成度 95.54%。
  - B.在來臺旅客觀光外匯方面，因遊客「量增、價減」及短程區域旅遊已是全球趨勢，導致來臺消費每人每日金額下滑，但在本部積極開拓多元市場、增加停留天數、爭取日、韓、歐美、新南向、穆斯林等高消費客群下，促成觀光外匯收入 107 年 1-9 月大幅成長 10.72%(107 年全年成長 10.24%)，表現亮眼；在國人國內旅遊方面，則受到線上預約平台普及與廉價航空吸引等因素，國人選擇出國旅遊而減少國內旅遊次數，影響國人國內旅遊消費，致 107 年 1-9 月份負成長 4.41%(107 年全年數據預計 108 年 6 月產出)。因此，面臨自由市場競爭下，本部仍積極開拓新興高潛力消費客源，成功促成 107 年來臺旅客再創新高，觀光外匯收入大幅增長，拉抬整體觀光收入成長 2.68%，預估目標達成度達 95.54%，實屬不易。
- (3) 達成效益：提升觀光整體收入，有助持續厚植國旅基礎及開拓國際市場，以觀光促進國內經濟發展，帶動觀光產業就業人數，提升我國觀光產業競爭力，並打造臺灣為「友善、智慧、體驗」之亞洲重要旅遊目的地。

### (四) 關鍵策略目標：建構安全交通環境，落實運輸風險管理。

#### 1、關鍵績效指標：降低「事故 30 天內死亡案件」道路交通事故

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	道路交通事故死亡人數減少比率（基準	道路交通事故死亡人數減少比率（基準

	值為 100 年至 102 年 3 年平均)	值為 100 年至 102 年 3 年平均)
原訂目標值	8%	10%
實際值	12.77%	15%
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	★	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

道路交通事故死亡人數減少比率（基準值為 100 年至 102 年 3 年平均）

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係道路交通事故死亡人數較基準值（100 年至 102 年 3 年平均 3,212 人）之減少比率，以降低交通事故死亡人數。（註：依 108 年 1 月 14 日「確認道路交通事故 30 日內死亡定義」會議，交通事故 30 日內死亡定義應不計入自殺與他殺人數，爰配合重新調整基準值由原 3,233 人調整為 3,212 人）
- (2) 指標達成情形：107 年目標值為不超過基準值 10%（2,891 人），107 年為 2,730 人，較基準值 3,212 人減少 482 人，降低 15%，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：降低死亡人數，維護交通安全。

## 2、關鍵績效指標：飛安風險值

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	我國籍民用航空運輸業渦輪噴射飛機單年百萬離場次失事率 (A) ×75% + 我國籍民用航空運輸業渦輪螺旋槳飛機單年百萬離場次失事率 (B) ×25%	我國籍民用航空運輸業渦輪噴射飛機單年百萬離場次失事率 (A) ×75% + 我國籍民用航空運輸業渦輪螺旋槳飛機單年百萬離場次失事率 (B) ×25%
原訂目標值	0.56 次/百萬離場次	0.56 次/百萬離場次
實際值	0 次/百萬離場次	0 次/百萬離場次
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

我國籍民用航空運輸業渦輪噴射飛機單年百萬離場次失事率 (A) ×75% + 我國籍民用航空運輸業渦輪螺旋槳飛機單年百萬離場次失事率 (B) ×25%

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係透過飛安風險值訂定，期降低我國籍民用航空運輸業單年百萬離場次失事率，以降低飛安風險。
- (2) 指標達成情形：107 年我國籍民用航空運輸業無發生飛機失事事件，目標達成度 100%。
- (3) 達成效益：以最高標準要求我國民航業者確實落實所建置之安全管理系統作業，維護飛航安全。

## (五) 關鍵策略目標：增進郵電氣象服務效能。

### 1、關鍵績效指標：提升掛號小包郵件營運量

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	年度營運量	年度營運量
原訂目標值	21,000 千件	22,500 千件
實際值	19,486 千件	21,417 千件
達成度	92.79%	95.19%
初核結果	▲	★
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

年度營運量

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標係國內掛號小包與國際掛號小包郵件營運量之合計，以衡量掛號小包營運績效。
- (2) 指標達成情形：輕小件郵件係市區快遞業者、超商取件主力商品，各民營物流業者無不著墨於此，市場競爭激烈；又近年類共享經濟模式盛行，Lalamove、gogovan 等以行動裝置 APP 提供貨運服務模式積極投入，強打市區(臺北市、新北市)1 小時超急快遞服務瓜分市場；且加上主要電商平臺陸續推出以行銷費用補貼超商店配免(低)運費策略、中華郵政公司 106 年 8 月 1 日起調整國內小包資費影響，若干重件小包移轉至包裹項下，原訂目標較上年度增加 150 萬件(漲幅 7.14%)，目標甚具挑戰性，該公司掛號小包業務經營形勢在如此險峻情形下，其目標達成度仍逾 95%，實屬不易。
- (3) 達成效益：增加郵政掛號小包營運量，提升郵政競爭力。

## 2、關鍵績效指標：提升氣象測報效能

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	氣象預報準確度×0.5 (A) + 強震測報效能×0.5 (B)	氣象預報準確度×0.5 (A) + 強震測報效能×0.5 (B)
原訂目標值	85.8 分	86.5 分
實際值	86.13 分	87.12 分
達成度	100%	100%
初核結果	★	★
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

氣象預報準確度×0.5 (A) + 強震測報效能×0.5 (B)

績效衡量暨達成情形分析：

- (1) 衡量指標說明：本項指標計算公式為氣象預報準確度 0.5×(A) + 強震測報效能 0.5×(B)，以衡量氣象及強震測報效能。
- (2) 指標達成情形：
  - A. 氣象預報準確度：

a.107 年度 3 日內降雨預報準確率改善率為 2.19 (a)；3 日內最高溫度預報誤差小於或等於 3 度的日數百分比改善率為 6.51 (b)；3 日內最低溫度預報誤差小於或等於 3 度的日數百分比改善率為 7.80 (c)；72 小時颱風路徑預報誤差改善率為 4.89 (d)。

b.上述項目加權計算後，分數為 87.26 分 (=83+ax0.4+bx0.1+cx0.1+dx0.4)。

B.強震測報效能：

a.107 年度地震偵測率為 97.04 分 (a)；地震定位誤差為 80.71 分 (b)；地震速報時效為 84.15 分 (c)。

b.上述項目加權計算後，分數為 86.98 分 (=ax0.3+bx0.3+cx0.4)。

綜上，計算本項指標=87.26×0.5+86.98×0.5=87.12 分，目標達成度 100%。

(3) 達成效益：有助於確保氣象預報準確度及強震測報效能。

(六) 關鍵策略目標：妥適配置預算資源，提升預算執行效率。

1、關鍵績效指標：機關年度資本門預算執行率

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數)×100%(以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)	(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數)×100%(以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)
原訂目標值	90%	90%
實際值	94.02%	97.96%
達成度	100%	100%
初核結果	▲	▲
複核結果	---	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

(本年度資本門實支數+資本門應付未付數+資本門賸餘數)÷(資本門預算數)×100%  
(以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)

績效衡量暨達成情形分析：

(1) 衡量指標說明：本項指標係以年度資本門預算執行率，衡量機關年度預算落實執行情形。

(2) 指標達成情形：本部暨所屬機關 107 年度公務預算資本門可用預算數 729 億 1,175 萬 2 千元，執行數(實支+應付+節餘數) 476 億 512 萬 9 千元，執行率 65.29%，目標達成度 72.54%，未達原訂目標值 90%；上開執行結果主要係受不可抗力因素影響，倘加計不可抗力因素影響金額計 238 億 1,577 萬 8 千元，本部暨所屬機關 107 年度公務預算資本門執行率為 97.96%，目標達成率 100%。惟參據行政院 105 年度複評結果及本部 106 年度自評結果，爰評為黃燈。不可抗力因素影響金額說明如下：

A.「非執行機關所能掌握者」計 64 億 9,573 萬 6 千元，說明如下：

a.「因政府法令新定、變更，或民眾相關權益人抗爭影響，須調整原計畫或變更設計，或須協調解決紛爭，致進度落後者」計 29 億 4,332 萬 9 千元，主要包括臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網新莊蘆洲線、臺鐵高雄-屏東潮州捷運化建設計畫、花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化、臺北都會區大眾捷運系統後續路網

信義線建設計畫、七股氣象雷達遷移更新計畫、臺北都會區大眾捷運系統建設計畫後續路網松山線等。

b. 「因不可歸責於執行機關之事由，經招標未決，進度落後者」計 22 億 4,906 萬 9 千元，主要包括臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105 年）-金門港埠建設計畫、臺東市富岡港交通船碼頭改善工程計畫、公路公共運輸提昇計畫、桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫等。

c. 「因民意機關之決議，或未能適時審通過相關法案，致所列預算無法據以執行，進度落後、緩辦或停辦者」計 11 億 1,173 萬 2 千元，主要為臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫及臺華輪汰舊換新計畫。

d. 「執行機關已在合理時間提出申請，而相權責未能在規定作業期間核發核准文件，致影響計畫執行進度者」計 1 億 6,817 萬 6 千元，主要包括建置岸基波流雷達觀測網計畫、嘉義市區鐵路高架化計畫等。

e. 「國外採購支出，因受他國政府、廠商未能配合，致進度落後者」為七股氣象雷達遷移更新計畫，計 2,343 萬元。

B. 「上級機關核定或同意變更原工程施工或設計致影響工進者」計 20 億 7,898 萬 9 千元，主要包括臺北捷運系統環狀線建設計畫（第一階段）、淡海輕軌運輸系統建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）-金門港埠建設計畫等。

C. 「受天災、地質及天候等自然環境影響者」4 億 3,753 萬 7 千元，主要包括臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）-金門港埠建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105 年）-金門港埠建設計畫、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（106-110 年）-馬祖港埠建設計畫等。

D. 「執行政府節約措施或辦理招標致預算節餘未辦保留者」1,127 萬 7 千元，主要係高速鐵路後續工程建設計畫考量組織及業務調整並配合政策節約措施，部分技術及法財顧問未遴聘動用所致。

E. 「其他經主管部會或管考機關審核認定者」計 147 億 9,223 萬 9 千元，主要包括臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫、臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫、高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設計畫、桃園機場捷運系統延伸至中壢火車站規劃報告及周邊土地發展計畫、高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫、桃園都會區大眾捷運系統航空城捷運線暨土地整合發展計畫等。

（3）達成效益：提升本部資本門預算執行率。

## 2、關鍵績效指標：機關於中程歲出概算額度內編報情形

項目	106 年度	107 年度
衡量標準	【（本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數）÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%	【（本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數）÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%
原訂目標值	5%	5%
實際值	0%	10.31%
達成度	100%	0%
初核結果	★	□
複核結果	---	---

--表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

衡量標準：

【(本年度歲出概算編報數－本年度中程歲出概算額度核列數)÷本年度中程歲出概算額度核列數】×100%

績效衡量暨達成情形分析：

(1) 衡量指標說明：本項指標係以歲出概算編報數超出中程歲出概算額度核列數之比率，衡量機關年度概算妥適編報情形。

(2) 指標達成情形：

A.107 年辦理本部暨所屬機關 108 年度公務預算歲出概算編報數 876 億 1,038 萬 6 千元，較 108 年中程歲出概算額度核列數 794 億 2,135 萬 1 千元，增加 81 億 8,903 萬 5 千元，主要係配合行政院加速投資臺灣政策，趕辦台 9 線蘇花公路改善及西濱後續工程計畫，以及為提升車輛安全性並回應民意需求，新增新車安全評等計畫；另為提升整體鐵路行車安全與服務水準，增列臺鐵購車計畫、鐵路行車安全改善六年計畫及高雄機廠遷建潮州計畫等項，以致編報概算數超出中程歲出概算額度核列數所致。

B.本項指標績效未顯現原因：本部年度歲出概算數，一般支出皆落實零基預算精神，在原有之獲配年度歲出額度內將有限資源作最有效配置，至公共建設計畫則配合政府當前政策需要或依照實際業務需求編列，以致編報概算數超出中程歲出概算額度核列數。

(3) 達成效益：提升本部預算資源配置效率。

## 二、關鍵績效指標相關計畫活動之成本

單位：千元

關鍵策略目標	計畫名稱	106 年度		107 年度		與 KPI 關聯
		預算數	預算執行進度(%)	預算數	預算執行進度(%)	
合計		105,273,985		106,611,680		
(一) 提升公共及綠能運輸服務水準	小計	47,198,217	93.34	45,192,094	96.03	公路公共運輸載客量
	交通科技管理與技術發展計畫(1/4)	8,020	86.16	5,425	100.00	
	公路公共運輸多元推升計畫	3,590,812	77.89	3,484,969	84.66	
	改善停車問題計畫	100,000	0.00	900,000	100.00	
	臺北捷運系統環狀線建設計畫(第 1 階段路線)	6,577,087	100.00	5,138,073	93.96	
	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫—萬大中和樹林線規劃報告及周邊土地發展計畫	8,424,079	97.00	6,074,458	110.96	
	臺北都會區大眾捷運系統工程計畫—	540,872	97.82	456,945	93.15	

	信義線向東延伸段 規劃報告及周邊土 地發展計畫					
	臺中都會區鐵路高 架捷運化計畫	3,103,431	92.37	2,499,604	98.34	
	臺灣桃園國際機場 聯外捷運系統延伸 至中壢火車站規劃 報告及周邊土地發 展計畫	2,530,912	85.00	1,402,083	93.49	
	臺灣桃園國際機場 聯外捷運系統建設 計畫	14,917,749	93.16	11,793,759	88.41	
	花東線鐵路整體服 務效能提升計畫	761,074	100.00	325,506	100.00	
	花東線鐵路瓶頸路 段雙軌化暨全線電 氣化計畫	908,592	100.00	881,888	100.00	
	運輸科技應用研究 計畫	25,320	100.00	25,260	100.00	
	嘉義市區鐵路高架 化計畫	87,000	6.47	215,369	95.57	
	嘉義縣民雄鄉、水 上鄉鐵路高架化綜 合規劃作業（前置 作業）	10,000	0.00	50,000	0.00	
	機場捷運增設機場 第三航廈站(A14 站)計畫	0	0.00	50,000	100.00	
	票務系統整合再造 計畫	215,917	56.03	583,795	91.77	
	臺鐵成功追分段鐵 路雙軌化新建工程 計畫	50,000	100.00	300,167	100.00	推動前瞻軌道建設
	臺鐵南迴鐵路臺東 潮州段電氣化工程 建設計畫	4,071,998	96.97	6,804,000	100.00	
	臺鐵電務智慧化提 升計畫	114,000	90.65	743,123	103.11	
	臺南市區鐵路地下 化計畫	1,159,354	97.64	3,449,670	100.00	
	高鐵延伸屏東案站 址規劃作業	2,000	0.00	8,000	100.00	
(二) 提升海空運	小計	3,720,771	85.39	11,781,343	32.92	

服務競爭力	中部國際機場既有航廈整體改善工程計畫	79,355	10.01	2,936	115.29	國際及兩岸航空客運量(含過境)
	桃園航空城機場園區用地取得計畫	0	0.00	1,584,492	100.00	
	臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫	3,641,416	87.03	10,049,097	21.35	
	航港資訊系統前瞻發展計畫(106-110年)	0	0.00	144,818	100.00	國際商港進出港船舶總噸位
(三) 提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值	小計	903,050	27.32	390,434	62.72	觀光整體收入
	國內商港未來發展及建設計畫(106-110年)－布袋港埠建設計畫	212,500	93.17	181,534	99.98	
	國內商港未來發展及建設計畫(106-110年)－澎湖港埠建設計畫	40,000	100.00	10,000	98.60	
	臺灣地區燈塔整建及發展計畫(106-109年)	8,050	108.89	48,900	100.00	
	臺華輪汰舊換新計畫	642,500	0.00	150,000	3.07	
(四) 建構安全交通環境，落實運輸風險管理	小計	48,217,823	92.97	46,828,542	107.36	降低「事故 30 天內死亡案件」道路交通事故
	一般運輸研究計畫	9,500	100.00	9,500	100.00	
	公路養護計畫	0	0.00	6,316,948	136.23	
	台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫	8,422,408	95.63	6,443,330	108.27	
	台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫	4,467,302	95.35	3,120,468	109.43	
	國道 1 號幼獅交流道改善工程	81,371	100.00	143,234	100.00	
	國道 3 號田寮 3 號高架橋及中寮隧道長期改善工程	89,923	168.73	194,189	161.79	
	國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道工程	17,400	37.93	25,120	64.49	
	國道 3 號增設鹽埔交流道工程	158,679	99.62	200,453	111.54	
	國道 3 號增設高原交流道工程	9,785	100.00	5,930	298.09	

	國道 4 號臺中環線 豐原潭子段計畫	8,141,217	102.27	5,688,419	99.30	
	國道高速公路後續 路段橋梁耐震補強 工程	1,300,000	96.92	1,730,595	100.00	
	提升道路品質建設 計畫	1,000,000	2.48	3,898,227	99.73	
	智慧運輸系統發展 建設計畫(106-109 年)	546,000	41.90	944,132	80.36	
	省道改善計畫	5,738,275	100.00	4,210,618	101.08	
	省道配合區域排水 整治及環境營造計 畫需辦理橋梁工程	199,500	0.29	178,715	101.80	
	省道配合重要河川 環境營造計畫需辦 理橋梁工程	257,156	109.97	152,829	113.28	
	科學城低碳智慧環 境基礎建置—公共 建設部分	72,000	25.92	369,341	99.07	
	西濱快速公路後續 建設計畫	9,591,911	99.38	6,483,046	102.20	
	金門大橋建設計畫	1,893,417	99.81	2,482,520	100.34	
	鐵路行車安全改善 六年計畫(104 至 111 年)	4,550,434	91.95	2,801,549	100.00	
	松山機場跑道整修 工程	55,976	37.89	286,281	159.38	
	臺灣桃園國際機場 塔臺暨整體園區新 建工程	623,285	93.04	333,548	102.71	飛安風險值
	金門尚義機場海側 護岸堤防設施工程	38,356	10.25	88,298	129.92	
	高雄機場跑道整建 工程	953,928	0.54	721,252	100.02	
	小計	373,746	93.62	415,286	100.00	
(五) 增進郵電氣 象服務效能	佈建海象監測網及 精進海象預報計畫	17,574	100.00	11,912	100.00	提升氣象測報效能
	新發射氣象衛星資 料之接收及其產品 應用計畫	20,234	100.00	18,347	99.99	
	氣象資訊在綠能開 發之應用服務	0	0.00	36,320	100.00	
	氣象資訊之智慧應	300,000	92.05	268,500	100.00	

	用服務計畫 ( I )					
	發展小區域災害性天氣即時預報系統	35,938	99.99	34,799	100.00	
	農漁業健康環境形塑--運用客製化天氣與氣候資訊	0	0.00	45,408	99.99	
	小計	4,860,378	38.19	2,003,981	100.00	
(六) 妥適配置預算資源，提升預算執行效率	基隆港、臺北港及蘇澳港之港區碼頭及相關設施興建工程計畫	90,000	99.85	290,000	100.00	機關年度資本門預算執行率
	高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫	4,770,378	37.03	1,713,981	100.00	

### 三、未達目標項目檢討

#### (一) 關鍵策略目標：提升海空運服務競爭力。

關鍵績效指標：國際商港進出港船舶總噸位

衡量標準：

進出港船舶總噸位

原訂目標值：1,620

實際值：1,597

達成度差異值：1.42

未達成原因分析暨因應策略：

- 1、本項指標未能達成原訂目標值，原因係面臨亞太鄰近港口激烈競爭，新海運聯盟航線爭取不易，目標甚具挑戰性，達成度 98.58% 已創歷年新高。
- 2、為提高我國國際商港競爭力，積極辦理各項港口重大公共基礎建設與營運設施之興建，以及推動行銷獎勵、推廣郵輪觀光，創造業者有利經營環境之措施，同時強化與航港業者合作關係，力求港棧貨、客本業蓬勃發展，鞏固臺灣亞太海運樞紐地位。

#### (二) 關鍵策略目標：提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值。

關鍵績效指標：觀光整體收入

衡量標準：

年度整體收入

原訂目標值：8,350

實際值：7,978

達成度差異值：4.46

未達成原因分析暨因應策略：

- 1、本項指標目標甚具挑戰性，在來臺旅客觀光外匯方面，因遊客「量增、價減」及短程區域旅遊已是全球趨勢，爰導致來臺消費每人每日金額下滑，但在本部積極開拓多元市場、增加停留天數、爭取日、韓、歐美、新南向、穆斯林等高消費客群下，促成觀光外匯收入 107 年 1-9 月大幅成長 10.72%(107 年全年成長 10.24%)，表現亮眼；在國人國內旅遊方

面，則受到線上預約平台普及與廉價航空吸引等因素，國人選擇出國旅遊而減少國內旅遊次數，影響國人國內旅遊消費，致 107 年 1-9 月份負成長 4.41%。因此，面臨自由市場競爭下，本部仍積極開拓新興高潛力消費客源，成功促成 107 年來臺旅客再創新高，觀光外匯收入大幅增長，拉抬整體觀光收入成長 2.68%，爰預估目標達成度 95.54%，實屬不易。

- 2、本部積極透過開拓多元國際市場及引客至中南東部，以提升來臺旅客人次及延長停留時間，並於 107 年下半年加強辦理國旅相關補助方案，刺激國旅市場消費，提升觀光整體收入，促進國內經濟發展，帶動觀光產業就業人數，提升我國觀光產業競爭力，打造臺灣為「友善、智慧、體驗」之亞洲重要旅遊目的地。

(三) 關鍵策略目標：增進郵電氣象服務效能。

關鍵績效指標：提升掛號小包郵件營運量

衡量標準：

年度營運量

原訂目標值：22,500

實際值：21,417

達成度差異值：4.81

未達成原因分析暨因應策略：

- 1、本項指標未能達成原訂目標值，主因如下：

- (1) 輕小件郵件本為市區快遞業者、超商取件主力商品，各民營物流業者無不著墨於此，市場競爭激烈。
- (2) 電商平臺陸續推出以行銷費用補貼超商店配免(低)運費策略。
- (3) 近年類共享經濟模式盛行，Lalamove、gogovan 等以行動裝置 APP 提供貨運服務模式，積極投入、強打市區(臺北市、新北市)1 小時超急快遞服務瓜分市場。
- (4) 中華郵政公司自 106 年 8 月 1 日起調漲國內小包普通資費(漲幅 20%)影響，造成國內小包部分移轉至包裹及民營業者。
- (5) 中華郵政公司掛號小包業務本不易大幅成長，且本年度目標值較上年增加 150 萬件(漲幅 7.14%)，致未能達成績效目標。

- 2、中華郵政公司採取因應策略如下：

- (1) 透過電視、網路、行動裝置、社群媒體廣告行銷便利包(掛號小包)業務。
- (2) 辦理重要節慶郵寄便利包資費優惠活動，並得寄至 i 郵箱，俾利提升掛號小包營運量。
- (3) 於合理成本考量下，透過議價機制積極搶占輕件小包(不逾 400 公克)市場，並配合便利包制式優惠價格行銷重件小包。
- (4) 積極於郵局、交通樞紐、大專院校、商業/工業辦公大樓、社區/活動中心、醫院等人潮匯聚處或大量遞送需求之地點規劃設置 i 郵箱，以提供民眾 3 號便利包寄/取件服務。
- (5) 與便利商店洽談合作事宜，代收該便利商店便利包(1、2 號包)，以延伸服務時間及據點。
- (6) 積極與國內物流業者洽談合作案，尋求共利互惠合作模式。

(7) 郵政系統於跨境電商物流上，相較於一般快遞業者，更具備「派送覆蓋率廣」、「通關簡便」、「稅費較低」等優勢，中華郵政公司透過下列方式全力推展跨境電商小包來臺中轉的「貨轉郵」服務：

A.積極招攬「掛號電商小包」業務。

B.引進新型「類掛號電商小包」業務（提供寄件資訊追蹤，惟收件人不必簽收）。

C.積極協調關務署等相關單位鬆綁法令限制，提升轉運時效。

(8) 107 年 9 月開通貨轉郵「掛號預上網服務」、108 年 3 月進一步開通「類掛號電商小包」抵達目的國資訊，使該業務更符合跨境電商平臺資訊節點透通化需求，更具市場競爭力，期有效提升國際轉口掛號及類掛號小包收寄量。

(四) 關鍵策略目標：妥適配置預算資源，提升預算執行效率。

關鍵績效指標：機關年度資本門預算執行率

衡量標準：

$(\text{本年度資本門實支數} + \text{資本門應付未付數} + \text{資本門賸餘數}) \div (\text{資本門預算數}) \times 100\%$  (以上各數均含本年度原預算、追加預算及以前年度保留數)

原訂目標值：90

實際值：72.54

達成度差異值：17.46

未達成原因分析暨因應策略：

1、未達成原因及不可抗力因素分析：

主要係補助地方政府經費，因履約期間發生爭議、承商財務問題、地方政府政策變更及民眾陳抗事件，致用地取得困難(延遲)或工程進度延宕未及請款；部分計畫奉核定(變更)時間較預定時間晚，影響後續設計及施作時程；部分計畫因招標過程不順，致進度落後；部分計畫因工程增減事項尚未完成議價，致未及辦理付款等原因，致年度執行無法達預期目標。

2、因應策略：

(1)持續督促計畫主辦機關及地方政府儘速趕辦及請款，持續辦理議價及招標作業積極趕辦。

(2)本部定期召開重大計畫督導會報檢討預算執行進度，除要求機關檢討改善並視需要辦理標案查核或計畫查訪，並按月提報部長主持之部務會報，以利加強控管、追蹤計畫執行進度，加速預算之執行。

(五) 關鍵策略目標：妥適配置預算資源，提升預算執行效率。

關鍵績效指標：機關於中程歲出概算額度內編報情形

衡量標準：

$【(\text{本年度歲出概算編報數} - \text{本年度中程歲出概算額度核列數}) \div \text{本年度中程歲出概算額度核列數}] \times 100\%$

原訂目標值：5(不超過 5，即達成目標)

實際值：10.31

達成度差異值：100

未達成原因分析暨因應策略：

主要係配合行政院加速投資臺灣政策，趕辦台 9 線蘇花公路改善及西濱後續工程計畫，以及為提升車輛安全性並回應民意需求，新增新車安全評等計畫；另為提升整體鐵路行車安全與服務水準，增列臺鐵購車計畫、鐵路行車安全改善六年計畫及高雄機廠遷建潮州計畫等項。本部年度歲出概算數，一般支出皆落實零基預算精神，在原有之獲配年度歲出額度內將有限

資源作最有效配置，至公共建設計畫則配合政府當前政策需要或依照實際業務需求編列，以致編報概算數超出中程歲出概算額度核列數。

## 肆、推動成果具體事蹟

### 一、提升公共及綠能運輸服務水準

(一) 提升公路公共運輸載客量及偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率：為擴大推廣民眾搭乘公路公共運輸，並填補偏鄉地區公路公共運輸服務縫隙，本部執行公路公共運輸多元推升計畫（106-109年），相關措施及推動成果如下：

- 1、擴大推廣民眾搭乘公路公共運輸（含市區客運載客量及公路客運）：補助各地方政府新闢路線完善路網、改善候車環境、車輛汰舊換新、持續推廣公車進校園，並辦理公共運輸票價及轉乘優惠等行銷措施，以帶動整體運量成長。107年公路公共運輸載客量達12.45億人次，創下近10年來新高。
- 2、填補偏鄉地區公路公共運輸服務縫隙：補助地方政府檢討增闢公車路線，並輔導其發展多元、彈性之需求反應式公共運輸模式（DRTS），引進適性運具及提供預約服務，增進民眾使用公共運輸之方便性與可及性。107年共補助花蓮縣萬榮鄉、新竹縣尖石鄉、苗栗縣泰安鄉、南投縣仁愛鄉、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、臺東縣延平鄉、南投縣信義鄉、屏東縣三地門鄉、瑪家鄉、泰武鄉、來義鄉、牡丹鄉及臺東縣達仁鄉等14個偏鄉，107年公路公共運輸空間服務涵蓋率已逾78%。

(二) 推動前瞻基礎建設

- 1、軌道建設—高鐵延伸屏東案規劃：為擴大高鐵服務範圍，107年完成高鐵延伸屏東案規劃作業，後續將併入「高雄延伸新闢路線可行性研究報告」陳報行政院，作為下一步決策參考；另前瞻基礎建設計畫第二期特別預算已編列0.2億元，將辦理高鐵延伸屏東之車站周邊及沿線土地開發、高鐵往東延伸路廊等規劃進行效益評估，以完備高鐵延伸屏東案先期規劃作業。
- 2、城鄉建設—改善道路品質：107年完成非都市計畫區之公路系統路面改善達375公里，整體改善路面平整度，提升道路路面品質，大幅提升行車舒適度。

(三) 降低重現性壅塞路段壅塞率：高速公路部分交流道於尖峰時段有壅塞情形，且易導致事故發生。考量多數壅塞交流道均位於都會區，難以辦理大規模工程改善，本部透過大數據分析、空拍機及交控設備蒐集資料並分析壅塞原因，以運輸系統管理策略，採取成本較低且工期較短之交通工程改善方式，如開放路肩、局部拓寬、調整車道配置或行車動線等，以縮短壅塞時間、降低壅塞率並減少因回堵車流所導致之事故發生。107年完成國1內湖北上出口匝道、國3樹林至土城北上出口匝道、國1后里北上出口匝道、國1西螺-彰化系統北上路段、國3霧峰至霧峰系統路段及國1高雄三多路出口匝道等多處壅塞嚴重的交流道改善，平均降低尖峰時段壅塞率約18%。

(四) 提升航機使用橋電設備：為促進航空公司使用橋電設備，桃園機場公司於106年完成調整橋電設備使用費率並改善橋電設備，並多方與航空公司協調與宣導，已大幅提升航機橋電設備使用率，107年使用橋電設備航機達27,765架次，減少地勤作業車輛及淨化機坪作業，並改善機場空氣污染及噪音干擾情形。

### 二、提升海空運服務競爭力

(一) 提升國際及兩岸航空客運量（含過境）

1、擴增新南向航班，提供便捷空運服務：為拓展新南向國家空運航點及航班，本部自 107 年 1 月 1 日起針對松山機場以外之高雄、臺中等機場飛航新南向國家之航班，降落費再調降約 20%，且新闢航線及增加班次優惠仍繼續維持；另持續推動拓展航權、配合地方政府協調延長仍有宵禁機場之營運時間、協助配合空海聯營旅遊（Fly Cruise）在臺發展等措施，以增加航空公司進駐相關機場或增飛航班意願。截至 107 年我國飛航新南向國家（包含印尼、印度、緬甸、汶萊、柬埔寨、泰國、馬來西亞、菲律賓、越南、新加坡、澳大利亞及紐西蘭等國）間之平均每週航班數及載客人數分別為 621 班及 1,263 萬人次，均較 106 年同期成長 12%。

2、擘劃新南向發展基地，引領機場服務升級

（1）高雄機場：行政院於 107 年 2 月核定「高雄國際機場 2035 年整體規劃」，賦予高雄機場新南向政策發展基地、低成本航空發展基地等功能定位，並規劃投入 252.19 億元推動新航廈、轉運中心、維修棚廠等重大建設；107 年已啟動新航廈及轉運中心、空橋汰換、滑行道系統改善等工程前置規劃作業。

（2）臺中機場：行政院於 107 年 8 月核定「臺中機場 2035 年整體規劃」，賦予臺中機場低成本航空發展基地及航太關聯產業發展核心等功能定位，並規劃投入 248 億元推動機場建設，107 年已啟動短期計畫推動空側改善工程前置作業，有效提升機場服務品質。

（二）打造東亞樞紐機場，厚植國際運籌競爭力

1、持續推動桃園機場航空城計畫

（1）用地取得部分，內政部都市計畫委員會於 107 年 3 月再審定「擬定桃園國際機場園區及附近地區特定區計畫」，並於 107 年 12 月經內政部核定區段徵收範圍及抵價地比例，將賡續辦理區段徵收審議作業。

（2）開發建設部分，第三航站區建設計畫項下土方及航廈基礎、停機坪等工程、資通訊系統、航空地面燈光、行李處理系統、空橋系統等均完成招標並施工中，並持續辦理主體航廈工程招標作業。第二航廈擴建工程與旅客服務相關之公共空間於 107 年 12 月完工，其中供旅客出境部分並已同時啟用，使航廈年客運容量由 1,700 萬人次提升至 2,200 萬人次，至第三跑道建設已進入第二階段環境影響評估，朝 114 年完工目標努力推動。

（3）前開重大建設完成後，將有效提升機場服務品質及能量，使桃園機場發展成為東亞樞紐機場，厚植國際運籌競爭力。

2、提升桃園機場服務品質：為提升桃園機場服務品質，桃園機場公司透過協調航警局及移民署等權責單位，於尖峰時段全數開啟安檢線及證照查驗櫃檯、提出績效目標，並協調航警局於 107 年 8 月起增加 214 名保全人力協助安檢等措施，以有效改善桃園機場通關效率。另 107 年 12 月完成第二航廈擴建工程與旅客服務相關之公共空間，擴充出境大廳面積 50%，增加 4 處報到櫃檯島區，在多方提升機場軟硬體設施之努力下，使桃園機場於 107 年度 ACI/ASQ4,000 萬以上旅客分組排名，前 3 季均獲第 10 名、第 4 季獲得第 9 名佳績。

（三）精進空運管理及服務品質，保障旅客消費權益

1、檢討航空公司設立及暫停航線配套措施：為避免國籍航空公司無預警停飛及解散對各界造成重大影響，本部於 107 年 4 月修正發布「民用航空法」，增訂民用航空運輸業停業或結束營業前，應將停業或結束營業計畫報請本部核准，並於本部核准 60 日後始得停業

或結束營業；且未經本部核准即停業或結束營業、或未依核准停業或結束營業計畫執行，公司及其負責人（依公司法定義包括董監事及經理人）將予以處罰之規定。並於 107 年 11 月修正發布「民用航空運輸業管理規則」第 29 條之 3。

- 2、停業前報核，加強旅客權益保障：考量航空公司如暫停或終止航線，對於已訂票旅客之權益影響甚鉅，本部參考日本作法，於 107 年 6 月修正發布「民用航空運輸業管理規則」第 13 條之 1，增訂民用航空運輸業暫停或終止客運定期航線之申請期限及應提報消費者保護措施之規定。
- 3、增進民用航空運輸業經營者社會責任：本部於 107 年 11 月訂定發布「民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法」，民用航空運輸業實收資本額達 20 億元者，應設置至少 1 名公益性獨立董事，以增進我國民用航空運輸業經營者之社會責任，以維護飛航安全及保障消費者權益。

#### （四）強化港埠建設及觀光行銷，提升國際商港競爭力

為提升我國國際商港競爭力，臺灣港務公司積極辦理各項港口重大公共基礎建設與營運設施之興建，並推動行銷獎勵、推廣郵輪觀光，創造業者有利經營環境之措施，同時強化與航港業者合作關係，力求港棧貨、客本業蓬勃發展，促使臺灣成為亞太營運樞紐。107 年度進出國際商港船舶總噸位達 1,597 百萬噸，已創歷年新高。相關強化作為如下：

- 1、強化港埠基礎設施：為維持臺灣港群（基隆港、臺北港、臺中港、安平港、高雄港、花蓮港、蘇澳港等 7 個國際商港）貨運樞紐地位，辦理所轄國際商港港區航道浚深、圍堤造地、公共設施興建及土地取得等專案計畫與年度公共設施補強、港區水域維護等港灣建設計畫，以維持良好的港區經營環境，吸引廠商進駐經營。107 年完成高雄港聯外高架道路興建工程、臺中港聯外道路、防波堤等公用設施工程、臺中港 106 號風電兼作散雜貨碼頭新建工程用地、花蓮港港埠基礎設施改善工程、外廓防波堤檢修與補強工程及聯絡道路等工程。
- 2、改善港棧營運設施：配合港區營運需求，辦理所轄國際商港營運碼頭新（改）建、物流倉庫興建與年度旅運設施改善、裝卸機具強化等計畫，提供良好港區作業環境及旅客休憩空間。107 年完成臺北港東 1 之 1 第二倉庫興建工程、北 1 及北 2 碼頭（含登船廊道）新建工程、臺中港淺水船渠整建工程、34 號碼頭橋式機軌道基礎整建工程、海運發展學院教學大樓裝修工程、中泊渠底端鋪面暨旅客服務中心人行步道工程、高雄港及其附屬港區監視系統工程、蓬萊區周邊景觀改善、棧二庫、棧二之一庫修復及再利用工程、花蓮港 23-25 碼頭鋪面及西防波堤震災修復、港區碼頭設施與營運設施整建工程等計畫。
- 3、推動客製化行銷獎勵：為維持臺灣港群競爭力，並鞏固高雄港貨櫃樞紐地位，持續關注航商調派航線及貨量變化情形，推動新闢航線、轉口櫃量增量、藍色公路及高雄港碼頭增量等年度行銷獎勵措施，以減緩新海運聯盟衝擊，刺激航商增量。107 年計有 48 家航運業者申請獎勵，且有效提升臺灣港群櫃量表現，107 年貨櫃量達 1,532 萬 TEU，創下歷年新高。
- 4、推展郵輪觀光行銷：為拓展郵輪觀光旅運業務，積極優化港口建設與通關服務設施，並提升臺灣郵輪觀光及臺灣港群國際知名度，參加國際性郵輪論壇進行國際行銷宣傳、赴美國羅德岱堡、中國上海、韓國及日本拜會郵輪業者；另為永續發展郵輪觀光，致力於提升郵輪旅遊友善環境，架設郵輪旅遊網以整合郵輪旅遊資源、辦理多場國內業者座談會並協助舉辦郵輪迎賓活動，期能成為國際郵輪亞洲具競爭力之郵輪港口。目前國內基

隆、臺中、高雄、花蓮等主要郵輪港口皆可停靠 16 萬總噸以上郵輪，107 年國際旅客量更達 120.8 萬人次，創歷年新高，且較 106 年成長 6.42%。

- 5、提升港航服務品質：臺灣港務公司藉由定期舉辦航港業務座談會，邀請港區內航商業者、各公協會與 CIQS（Customs, Immigration, Quarantine, Security，港口通關作業、移民、檢疫作業及船舶安檢作業等）等相關單位參與，使各方需求與建議得以反映並進行意見交換，作為該公司營運規劃與服務改善參考。另為維繫良好客戶關係，亦選列重點客戶進行拜會交流，並同步制定客戶意見處理程序，追蹤客戶意見辦理情形及回復客戶。107 年於基隆、臺中、高雄及花蓮等港共計舉辦 9 場次航港業務座談會。

### 三、建構安全交通環境，落實運輸風險管理

#### （一）降低「事故 30 天內死亡案件」道路交通事故相關措施

##### 1、酒駕零容忍措施

- （1）為樹立不酒駕文化，本部參照日本作法，鼓勵企業團體訂定自律公約、宣誓杜絕酒駕，於 106 年 12 月 21 日辦理「不酒駕我行」交通部暨企業自律宣誓記者會，現場計有 55 家企業響應簽署，迄至 107 年 1 月 9 日有 159 家企業機關公司行號簽署。另於 107 年 7 月 28 日與民間團體合作辦理「不酒駕我行」宣示募集記者會，現場計有 17 家酒類經銷通路與 25 家民間企業加入，線上募集人數已達 78,009 人
- （2）延長酒駕違規者道安講習時數，酒駕違規班由 4 小時延長為 6 小時；酒駕累犯專班由 6 小時延長為 12 小時。
- （3）請警政署加強執法強度，以有效抑制酒駕違規，107 年舉發計 10 萬 1 千餘件。

##### 2、各級學校交通安全教育

- （1）道安觀念深入校園：各校新生入學宣導，請各縣市道安會報邀請所轄大專校院參與、加強入學新生宣導交通安全。
- （2）持續推動公車入校園措施；結合機車安駕團體（NGO）到校園進行安駕課程。
- （3）與教育部共同辦理交通安全教育訪視：針對大專組之訪視指標，配合「18 至 24 歲機車事故防制」整體目標達成予以修正，並督促各級教育主管機關與學校加強推動交通安全教育。
- （4）結合教育部鼓勵大專校院開設交通安全相關課程：大專校院 106 學年度共有 35 校，開設 89 門交通安全議題相關課程。

#### （二）強化飛航安全管理措施

##### 1、持續精進飛航安全

- （1）提升航空業者安全管理能力：本部持續督導及輔導航空服務提供者落實安全管理系統運作，並辦理安全管理系統實務運作有效性評鑑及相關研習會議。另建立航空安全自願報告系統，鼓勵航空從業人員通報所有安全疑慮或事件。
- （2）提升航空人員作業安全能力：本部輔導航空公司建立飛航駕駛員複訓實證訓練能量，藉由駕駛員背景查證及訓練/考驗加強管理措施，降低潛藏作業風險。落實航空器維修工程師證照新制度，以提升其專業職能。另持續推動組員疲勞管理相關法規修訂，督導業者建置有效管理措施。
- （3）確保航空器持續適航條件：本部辦理航空公司高階維修主管法規訓練，提升業者維修管理能力；另針對高齡飛機及發動機執行可靠度專案檢查，以確保航空器維持適航條件。

- (4) 採取風險導向之監理作為：本部要求航空業者將「航機衝/偏出跑道」、「可控飛行撞地」及「飛行中失控」等全球 3 大飛航事故肇因，納入安全管理系統指標進行風險管理，並鼓勵業者分享飛航操作品質保證系統之相關參數，以監控可能之潛在風險。
- (5) 提升地勤業者安全管理能力：本部持續督導臺灣航勤、桃園航勤與長榮航勤等三家主要航空站地勤業者落實執行安全管理系統。
- (6) 兼顧安全與產業發展需求，健全無人機管理：本部於 107 年 4 月修正發布「民用航空法」遙控無人機專章，在兼顧安全與產業發展需求原則下，健全無人機管理機制，並成立遙控無人機專案推動辦公室，以辦理相關配套作業包括子法及標準訂定、註冊管理系統、協調整合相關應用事宜及教育宣導等事宜。

## 2、強化航空保安與危險物品空運安全

- (1) 為加強國際保安與危險物品空運安全交流，本部派員參與國際航空運輸協會舉辦之危險物品專家委員會、全球貨運年會及航空保安年會；美國運輸保安署除派員來臺進行保安評估及交流外，亦派遣航空保安專家來臺分享有關粉狀物質偵測經驗及安檢措施執行方式，有助強化我國空運安檢。
- (2) 逐步推動一站式保安措施（One Stop Security），使安檢措施較我國高或等同我國之國家來臺轉機託運行李於桃園機場得免除安全檢查，提升我國機場轉運競爭力，本部除完成推動長榮及中華航空自美國舊金山及西雅圖機場至桃園機場轉機之託運行李得免除安全檢查外，並派員至加拿大多倫多及溫哥華機場進行驗證，以擴大一站式保安之適用機場。
- (3) 配合國際民航公約第 17 號附約，修訂我國國家民用航空保安計畫，並於 107 年 6 月奉行政院核定；另因應本部訂定「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」，並督導所屬航空站訂定相關應變計畫及程序，以完備我國航空保安應變機制。
- (4) 為強化航空保安措施，本部持續推動航空保安管理系統（Security Management System；SeMS），並納入國家民用航空保安計畫中規範，除已完成民用航空運輸業以及飛航國際定期航線與包機航空站之 SeMS 建置外，亦納入航空保安查核及檢查重點項目，以精進航空保安體制。

## 四、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值

### （一）提升觀光產業就業機會及觀光整體收入

- 1、本部依據行政院核定「Tourism 2020 臺灣永續觀光發展方案」，透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」5 大策略及 21 項執行計畫，形塑臺灣成為「友善、智慧、體驗」之亞洲重要旅遊目的地。積極開拓多元市場，來臺旅客已連續四年突破千萬，並於 107 年 12 月 30 日突破 1,100 萬旅客大關，再創佳績，新南向 18 國旅客約達 260 萬人次，效益良好；其中東北亞、新南向、港澳歐美及大陸市場旅客占比各約 1/4，客源結構漸趨均衡；旅遊型態產生質變，朝多元、主題、深度體驗自由行，帶動觀光效益能深入臺灣各地，在地特色得以發揮、青年得以留鄉，活絡在地經濟發展，並安定在地社會結構。
- 2、為活絡國旅、引客前往中、南、東部旅遊，本部推動國民旅遊卡新制及「臺灣觀光新年曆」，並為因應花蓮地震，推動振興花蓮、南部灣域及前進宜花東高屏暖冬遊等擴大國

旅補助措施多管齊下，帶動地方觀光發展，衡平區域發展及平日旅遊市場。另推動 2018 海灣旅遊年，辦理 40 場以上海灣活動，創造 55.4 億元以上產值，帶動國人深度旅遊。

- 3、107 年觀光整體收入預估全年可達 7,978 億元，有助持續厚植國旅基礎及開拓國際市場，以觀光促進國內經濟發展，帶動觀光產業就業人數，提升我國觀光產業競爭力。種種努力亦獲得國際肯定，包含知名商務旅遊雜誌 Global Traveler，2018 年票選台灣為 Best Leisure Destination in Asia；臺灣獲選為萬事達卡 2018 年「新月評等—全球穆斯林旅遊指數(GMTI)」非伊斯蘭教組織中最佳旅遊目的地第 5 名；「親山篇」廣告影片獲美國旅遊周刊「2018 麥哲倫獎」-「冒險旅遊目的地」銀獎殊榮；「East of Taiwan 國際行銷影片」獲 2018 葡萄牙國際觀光影片節最佳亞洲影片；北觀處和平島公園及白沙灣榮獲 Svayam Accessibility Awards 2018 最佳無障礙觀光景點獎等。

- (二) 推展郵輪觀光行銷：為拓展郵輪觀光旅運業務，積極優化港口建設與通關服務設施，並提升臺灣郵輪觀光及臺灣港群國際知名度，參加國際性郵輪論壇進行國際行銷宣傳、赴美國羅德岱堡、中國上海、韓國及日本拜會郵輪業者；另為郵輪觀光永續發展，致力提升郵輪旅遊友善環境，架設郵輪旅遊網整合郵輪旅遊資源、辦理多場國內業者座談會並協助舉辦郵輪迎賓活動，期能成為國際郵輪亞洲具競爭力之郵輪港口。目前國內基隆、臺中、高雄、花蓮等主要郵輪港口皆可停靠 16 萬總噸以上郵輪，107 年國際旅客量達 120.8 萬人次，創下歷年新高，且較 106 年成長 6.42%。

## 五、提升郵電氣象服務效能

- (一) 提升掛號小包郵件營運量：為降低郵務函件衰退之經營壓力，中華郵政公司 107 年除持續推廣「便利包服務」優惠方案，亦積極開發跨境電商物流商機，全力推展「貨轉郵」服務，107 年中華郵政公司國內及國際掛號小包合計營運量約 2,142 萬件，相關措施如下：

- 1、招攬「掛號電商小包」業務方面：107 年度共收寄 83 萬件，較 106 年增加 52 萬件，成長 168%。
- 2、新型「類掛號電商小包」業務（提供寄件資訊追蹤，惟收件人不必簽收）：107 年度共收寄 3,244 萬件，較 106 年度增加 2,546 萬件，成長 365%。

- (二) 提升氣象測報效能及服務

- 1、精進氣象預測報技術：本部持續精進預測報技術，提升氣象預報準確度及強震測報效能，並推出「颱風強風災防告警細胞廣播」服務，針對即將遭受颱風強風影響陸上地區提供即時告警，107 年 7 月 11 日瑪莉亞颱風期間首度啟用細胞廣播發布「颱風強風告警」。另開發客製化氣象情資整合平台（MetWatch）雛型系統，提供客戶所需預報資訊並產製專屬客製化網頁，如「海巡署客製化氣象情資整合網」、「桃園農博客製化氣象情資整合網」及「漁廣客製化氣象情資整合網」供相關單位參考使用。

- 2、強化氣象測報服務

- (1) 為強化高溫天氣監測預報服務，「高溫資訊」自 107 年 6 月 15 日起正式上線作業，定義高溫為地面氣溫上升至攝氏 36 度以上現象，依觀測或預測氣溫高低與延續情形，分黃、橙、紅 3 等級燈號，按縣市分區進行，並於同年 6 月 21 日發布第 1 報高溫資訊，提醒政府與民眾及早因應。
- (2) 為減少氣象資訊解讀落差，加強與地方政府橫向聯繫管道，協助縣市首長獲得最新資訊以供防颱決策參考，107 年 7 月 10 日瑪莉亞颱風侵襲期間，首次於颱風直接侵襲前一日與各縣市召開視訊連線會議，即時說明颱風動態、影響時程及風雨預估等重要資訊，並獲多數地方政府肯定。

### 3、提升地震測報品質

- (1) 新一代有感地震報告發布系統自 107 年 7 月 23 日正式上線運作，特色包括加密測站分布數量、增加觀測儀器種類、提升觀測資料品質、優化系統整合平臺及更新地震報告圖示，以強化中小型規模地震與遠震偵測能力及地震報告之呈現。
- (2) 為改善地震訊號品質、增進地震測報效能，持續積極推動井下地震觀測站建置，107 年完成 3 座新井下地震觀測站，累計 62 座。另在地震相關資料服務應用方面，107 年透過「地球物理資料管理系統」提供各機構及個人地震資料申請共計 1,434,890 筆。

## 伍、績效總評

一、績效燈號表（「★」表示綠燈；「▲」表示黃燈；「●」表示紅燈；「□」表示白燈）。「初核」表示部會自行評估結果；「複核」表示行政院評估結果。）

### (一) 各關鍵績效指標燈號

關鍵策略目標		項次	關鍵績效指標	初核	複核
1	提升公共及綠能運輸服務水準	(1)	公路公共運輸載客量	★	---
		(2)	推動前瞻軌道建設	★	---
		(3)	前瞻城鄉建設路面改善公里數	★	---
		(4)	高速公路重現性壅塞路段改善	★	---
		(5)	偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率	★	---
		(6)	提升航機使用橋電設備	★	---
2	提升海空運服務競爭力	(1)	國際及兩岸航空客運量（含過境）	★	---
		(2)	桃園機場服務品質	★	---
		(3)	國際商港進出港船舶總噸位	★	---
3	提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值	(1)	觀光產業就業機會	★	---
		(2)	觀光整體收入	★	---
4	建構安全交通環境，落實運輸風險管理	(1)	降低「事故 30 天內死亡案件」道路交通事故	★	---
		(2)	飛安風險值	★	---
5	增進郵電氣象服務效能	(1)	提升掛號小包郵件營運量	★	---
		(2)	提升氣象測報效能	★	---
6	妥適配置預算資源，提升預算執行效率	(1)	機關年度資本門預算執行率	▲	---
		(2)	機關於中程歲出概算額度內編報情形	□	---

---表示本指標係部會評估指標，依部會評核結果核列

### (二) 績效燈號統計(本統計不含共同性指標，106 年度以後僅統計院核評估部分)

構面	年度		104		105		106		107	
	燈號		項數	比例(%)	項數	比例(%)	項數	比例(%)	項數	比例(%)
關鍵策略目標	小計	初核	21	100.00	26	100.00	3	100.00	0	0.00
		複核	21	100.00	26	100.00	3	100.00	0	0.00
	綠燈	初核	20	95.24	22	84.62	2	66.67	0	0.00
		複核	15	71.43	19	73.08	2	66.67	0	0.00

	黃燈	初核	0	0.00	2	7.69	0	0.00	0	0.00
		複核	5	23.81	5	19.23	0	0.00	0	0.00
	紅燈	初核	1	4.76	0	0.00	0	0.00	0	0.00
		複核	1	4.76	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	白燈	初核	0	0.00	2	7.69	1	33.33	0	0.00
		複核	0	0.00	2	7.69	1	33.33	0	0.00

## 二、綜合評估分析（擬俟本案施政績效評估會議確認評核結果後予以分析）

- (一) 本部 107 年度所訂 6 項關鍵策略目標之 17 項關鍵績效指標中，評核結果為綠燈者計 15 項，占比 88.24%，較 106 年度綠燈比 70.59% 增加 17.65%，其中黃燈、白燈均減少為 1 項，紅燈項數則相同。
- (二) 107 年度目標達成度未達 100% 之關鍵績效指標計有「國際商港進出港船舶總噸位」、「觀光整體收入」、「提升掛號小包郵件營運量」、「機關年度資本門預算執行率」及「機關於中程歲出概算額度內編報情形」等 5 項，經各主辦機關（單位）切實檢討並研擬相關因應措施（詳「四、未達目標項目檢討」），其內容與做法實屬適切，本部將透過相關考核機制督導改善效果，以求落實。

## 陸、前年度「行政院評估綜合意見」及前年度施政績效評估總報告「後續推動建議」辦理情形

### 一、前（106）年度「行政院評估綜合意見」辦理情形

- (一) 提升公共及綠能運輸服務水準方面：106 年偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率達到 75.51%，超越原訂 75% 目標值，主要係因偏鄉地區擴大試辦需求反應式公共運輸（DRTS）所致，此一透過補助方式提升民間單位、地方政府經營偏鄉運輸路線更為彈性之作法，建議持續追蹤試辦路線實際經營及運量培養成果，以逐步展現公共運輸服務績效。另 106 年以「公共運輸市占率」指標取代「客運載客量」指標，因公共運輸市占率指標存在調查誤差及成長趨緩，再於 106 年 8 月修正「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」時刪除該指標，且經查原客運載客量指標於 104 年負成長後雖已逐年恢復正成長，惟仍未達到 103 年客運載客量水準，請就公路公共運輸相關計畫確實檢討過往年度執行情形，並藉由訂定妥適績效指標等措施，控管達成強化公共運輸服務品質與競爭力之計畫目標。

說明：

- 1、有關持續追蹤需求反應式公共運輸（DRTS）試辦路線實際經營成果一節：本部推動需求反應式公共運輸（DRTS）專案計畫，包括屏東縣春日鄉等 10 個偏鄉，經統計至 107 年 12 月為止累計載客量超過 13 萬人次。在各路線營運階段，透過落實預約服務、彈性調整路線及加強行銷宣傳等方式，107 年較 106 年運量各有成長，其中成長幅度較大包括嘉義縣阿里山鄉（成長 139%）、苗栗縣泰安鄉（成長 159%）、新竹縣尖石鄉（成長 67%）及屏東縣春日鄉（成長 95%）等，將持續檢討追蹤服務績效。
- 2、有關檢討公路公共運輸相關計畫執行情形一節：考量客運載客量指標較為精準明確，較能凸顯公運計畫推動成果，爰公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）以客運載客量為主要績效指標，並透過推動各項補助及輔導措施，以提升民眾使用意願，爰 106 年及 107 年運量均持續成長，107 年全年達 12.45 億人次，超越 103 年 12.39 億人次，創下近 10 年來新高。

(二) 提升海空運服務競爭力方面：106 年桃園國際機場旅客量持續增加逾 4,400 萬人次，帶動我國國際及兩岸航線（含過境）旅客量屢創新高，桃園國際機場為因應旅客量已超過第 1 及第 2 航廈設計容量，刻正擴建第 2 航廈及興建第 3 航廈，惟 2 計畫均無法依原定時程（106 年底、109 年底）完工，請強化計畫要徑工項之進度管理，積極協調解決工程執行遭遇問題。另國際商港進出港船舶噸位成長趨緩，其中臺北港及臺中港 106 年已較 105 年呈現負成長，為因應國際貨櫃航商重組海運聯盟、調派大型貨櫃船整併聯營之趨勢，除加強港埠建設提升大型貨櫃船舶靠泊之競爭力外，請研議提供友善租約及服務等措施，藉由有利於航商營運之實質誘因，爭取航商長期租約或投資經營我國國際商港。

說明：

1、有關強化桃園國際機場第二航廈擴建工程及第三航站區建設計畫進度管理一節：

- (1) 桃園國際機場第二航廈擴建工程建設計畫：本計畫前經本部 103 年 10 月核定，計畫期程至 106 年，經費 20.47 億元。惟執行期間為因應旅客量大幅成長，爰須配合營運需求就相關工項、工法及排程調整，並於 105 年 12 月經桃園機場公司依據「國際機場園區發展條例」修正計畫期程至 108 年 3 月，經費增至 22.97 億元。案經桃園機場公司每週召開專案會議，持續增加工班及夜間施作能量下，本工程與旅客服務相關之公共空間已於 107 年 12 月完工，其中供旅客出境部分並已同時啟用，航廈年客運容量已由 1,700 萬人次提升至 2,200 萬人次，有助於降低航廈服務容量不足之衝擊。
- (2) 桃園國際機場第三航站區建設計畫：本計畫前奉行政院於 104 年 3 月核定，完工期程為 109 年，經費 746.89 億元，惟執行期間因業界反映應延長本建設主體航廈工期、主體航廈工程歷 2 次招標未決及其他外部環境變化等因素，爰擬修正計畫經費及期程，並奉行政院於 108 年 1 月同意將完工時間展延至 112 年，經費則調增至 789.07 億元。本計畫主體航廈工程，經本部督同桃園機場公司召開多次專家學者會議、廠商說明會、採取縮短工期獎勵作法、提供海軍「桃園機場」設置臨時性工務設施等提高廠商投標及加速工進之誘因，現已完成招標文件初步檢討，預計 108 年 3 月公告招標，同年 9 月動工，本部將督導桃園機場公司嚴加控管執行進度，即早協調界面整合問題，俾如期如質完工。

2、有關研議提供有利航商營運之友善租約及服務等措施一節：

臺灣港務公司已針對船舶大型化、航運聯盟重組等國際趨勢分析，積極爭取航商、業者船舶到港靠泊作業，並強化港埠基礎設施，提供船舶航行安全、貨物裝卸高效之作業環境，研議友善租約條件及良善及服務，提供業者進駐營運之良好環境，以期大幅提高航商、業者到港意願，相關之因應作為及研議作法如下：

- (1) 強化港灣基礎設施，並興建符合大型貨櫃輪停泊作業現代化碼頭：面臨全球貨櫃輪裝載能量的提升，其於港區航道水深、迴船池迴轉半徑、碼頭長度、水深乃至於貨物裝卸機具等條件要求都更加嚴格，興辦臺北港第一貨櫃儲運中心 BOT 招商開發及高雄港洲際貨櫃中心第二期開發計畫，進行圍堤造地並建置更符合大型船舶停泊作業之現代化碼頭；此外，應各港營運發展需求，更於近年辦理各港碼頭加深改建工程、航道迴船池浚深工作、裝卸機具購置計畫，積極強化各港港灣基礎設施，提供船舶航行安全及貨物裝卸高效之港棧作業環境。
- (2) 秉持互惠雙贏原則，爭取國際主要貨櫃航商聯盟到港靠泊作業：為持續鞏固貨源及維持樞紐港地位，臺灣港務公司秉持「互惠雙贏」原則、「顧客導向」理念，以「與業者共創雙贏局面」為目標，持續辦理招商相關措施。目前國內主要航商（長

榮、陽明、萬海)、國際 3 大航商聯盟(OCEAN、2M+HMM 及 THE)及獨立航商均配置航線靠泊我國國際商港。

(3) 積極招攬國際主要航商承租碼頭，並持續完成碼頭續約：臺灣港務公司招商政策係以「降低業者營運成本，創造友善經營環境」為主軸，積極辦理行銷獎勵及提升設施服務品質等相關措施，國內外重要航商，均於我國國際商港承租碼頭，招商成果顯著。

(4) 辦理高雄港第七貨櫃中心招商，促成航運聯盟深耕經營：為確保高雄港第七貨櫃中心永續經營及開發成效已於 107 年 12 月 11 日與長榮海運公司簽訂「長榮海運股份有限公司租賃經營高雄港第七貨櫃中心 S1 至 S5 碼頭及附屬設施契約」20 年之租約，促成該公司持續深耕經營高雄港，並於高雄港建立其與所屬 OCEAN 聯盟於東亞轉運基地，有助於鞏固貨源及維持樞紐港地位。

(三) 提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值方面：觀光外匯收入受全球旅遊趨勢(如旅客傾向短程、短天數旅遊及旅客縮減旅遊預算等)及來臺旅客消費習慣改變(如陸客購物消費型態改變、自由行旅客偏好選擇性價比高之旅遊產品等)等影響，致影響整體觀光外匯收入，爰此，行政院已於 107 年 1 月 4 日核定「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案(106-109 年)」，請依國家發展計畫之永續觀光發展策略，從短期輔導產業轉型升級，至長期引導產業多元發展，整合跨部會及地方資源，並落實推動前揭院核方案五大執行策略之各項觀光提振措施，發揮臺灣獨有之觀光資源及產業優勢，使臺灣成為國際旅客亞洲旅遊重要目的地。

說明：

1、近年我國觀光持續面臨全球化、數位化、在地化等趨勢，以及來臺客源市場結構盤整、區域旅遊競爭激烈及產業關鍵轉型等挑戰，為持續促進我國整體觀光質量均衡發展，本部參據國際觀光發展趨勢、他國推動經驗及在地觀光發展現況與需求等，研訂「Tourism 2020-臺灣永續觀光發展方案(106-109 年)」。

2、為積極打造臺灣觀光品牌，朝永續觀光發展，持續透過「開拓多元市場、活絡國民旅遊、輔導產業轉型、發展智慧觀光及推廣體驗觀光」5 大策略、21 項執行計畫，打造「友善、智慧、體驗」之亞洲旅遊重要目的地，目標設定已達 4 年來臺國際旅客千萬人次。

(四) 建構安全交通環境，落實運輸風險管理方面：106 年道路交通事故 A1 類(24 小時內)及 30 天內死亡人數連續 6 年下降，惟與國際主要國家比較每 10 萬人死亡人數，仍高於 2 倍以上，且道路交通事故中，以使用機車者占總死亡人數超過 4 成為最高，肇事原因包含行駛速度過高、安全駕駛知識不足、駕駛技巧與應變能力不足等，請持續落實推動「道路交通秩序與交通安全改進方案」各項重點項目及工作執行計畫，並結合「機車交通政策白皮書」之交通事故防制策略，以降低事故發生機率及嚴重性。

說明：

已持續落實推動「道路交通秩序與交通安全改進方案」各項重點項目及工作執行計畫，降低機車事故發生機率及嚴重性。相關措施如下：

1、持續推動「大專院校公車進校園計畫」：104 年開始推動「大專院校公車進校園計畫」與學校、地方政府及客運業者共同合作，改善學校聯外公共運輸環境及促使學生降低使用機車，進而降低大專院校學生族群機車事故率。目前計有 40 所學校參與，計新闢路線 9 條及調整路線 41 條。

2、106 年至 109 年推動「智慧機車計畫」：引入物聯網技術提高機車安全、大數據分析改善用路環境、山區路段急轉彎或易肇事之提醒。

(1) 目標：

- A. 學生車禍事故率與基準年相比年降 6%，四年降低 20%。
- B. 建立適合台灣的智慧道路參考設計規劃。
- C. 推動機車廠設計智慧安全機車。
- D. 建立未來 U-moto 安全標準與管理辦法。

(2) 配合學校包括淡江大學蘭陽校區、佛光大學、東華大學，共計 9,000 輛機車（所有師生）、50 處路口。

3、強化風險意識及宣導：

- (1) 鼓勵大專校院開設交通安全通識課程。
- (2) 大專校院 106 學年度共有 35 校，開設 89 門交通安全議題相關課程。
- (3) 結合學校網站、粉絲頁、臉書，強化風險意識宣導。
- (4) 入學新生宣導交通安全與事故案例。
- (5) 學校周邊交通環境特性的認識。

4、運用民間力量，提高安全觀念：

- (1) 結合機車相關社團團體進行防禦駕駛觀念宣導。
- (2) 結合機車安駕團體（NGO）到校園進行安駕課程。

(五) 增進郵電氣象服務效能方面：國內與國際掛號小包郵件營運量連續 2 年減少，且 106 年營運量僅達目標值之 92.79%，為利後續年度達成本績效指標所訂逐年提高之目標值，請確實檢討實際營運量未能提升之原因，研議結合近期推動之「貨轉郵」、郵政商城等業務，併同審酌績效目標訂定事宜，以展現整體郵務業務績效。另在提升氣象測報效能部分，針對近期規劃推動之「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫、地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫等，請積極推動辦理，俾利強化農漁業災害及地震海嘯預警效能。

說明：

1、有關檢討掛號小包實際營運量未能提升一節：

(1) 主要影響因素：

- A. 便利包服務自 102 年開辦，在開辦初期數年均大幅成長下基期已高，業績成長不易。
- B. 掛號小包係屬競爭性業務，進入門檻不高，民營業者於都會區低價競攬情況日益嚴重，分食小包配送市場。
- C. 大型網購業者為積極爭搶市占率，107 年紛以自有行銷資源補貼，持續辦理交易滿額便利商店店配免運費促銷活動。而中華郵政公司為國營事業單位，業務宣導費預算有限，且須依相關規定支用，難以因應外界廠商削價競爭作法。
- D. 郵資調整造成業務移轉，部分重件小包（逾 400 公克，郵資 80 元以上者），改以包裹交寄（同縣市 70 元）。
- E. 掛號小包業務本不易大幅成長，掛號小包本不易大幅成長，且 106 年度目標值較上年增加 300 萬件，致未能達成績效目標。

(2) 鑑於上述大型網拍業者店配免運費應屬短期促銷措施，營運終需回歸商業本質，中華郵政公司將密切關注業界動態，積極與大宗客戶溝通聯繫，並適時辦理業務行銷推廣活動。

(3) 有關研議結合近期推動之「貨轉郵」、郵政商城等業務部分，中華郵政公司辦理情形說明如下：

A.目前除持續輔導國內有意進入貨轉郵市場的物流業者上線外，亦透過已簽約之物流業者，積極開發與國外跨境物流服務商或電商平臺間的合作模式，增裕貨源，並優化服務品質，全力推展「貨轉郵」業務，俾有效提升「掛號電商小包」及「新型類掛號電商小包」營運量。

B.盤點郵政商城上架產品規格及交易數據，結合創新推出 O2O（線上線下）郵購站新零售模式，精確掌握或提升郵遞需求，主動輔導店家使用掛號小包郵寄網購商品。

(4) 107 年掛號小包郵件營運量 2,142 萬件達成率雖未達原訂目標值，惟達成度已逾 95%，相較 106 年已有提升。

## 2、有關提升氣象測報效能一節：

(1) 「農漁業健康環境形塑—運用客製化天氣與氣候資訊」計畫，屬「5+2 產業創新」之新農業類別重點政策額度科技計畫，透過與農委會跨域合作，進行氣象預報資訊技術開發及整合應用，強化農漁業災害預警及增產效能。107 年執行成果如下：

A.依農委會水產試驗所需求，提供海洋表面溫度預報資料，就選定魚種漁場進行漁業資源預估，供漁政單位捕撈政策制定參用，有助漁業永續經營。

B.配合農委會農作物天然災害保險，完成 5 種作物（水稻、高接梨、芒果、番荔枝、蓮霧）在 4 項天氣要素（溫度、雨量、相對溼度及風速）下，分析整理出 28 個可能使作物遭受危害之環境條件，供農民進行物種栽種規劃，以達增產減損目標。

C.完成臺中市與臺南市害蟲監測點建置及陷阱設置，後續採集數據資料配合提供之氣象資訊，可供農民參考，做為病蟲害防治依據。

(2) 106 至 107 年「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫」辦理概況：

A.海纜觀測系統延伸海纜長度 70 公里至 115 公里，並修復 1 座及新建 2 座海底地震與海嘯即時觀測站，於 106 年 10 月 18 日如期完成啟用觀測。

B.本系統觀測資料經整合測試結果顯示品質良好，以 106 年 10 月 18 日至 107 年 10 月 17 日宜花海域監測 73 個規模 3 以上地震事件，平均提升地震定位準確度約 12.4% 及增加預警時效約 7.9%，符合計畫目標。另該期間 3 座海底地震即時觀測站收錄 5,000 次以上地震事件，被使用於地震定位次數分別為 6,920、6,883 與 5,729 次。至運用海纜系統海底地震儀觀測資料進行研究方面，107 年度初步有 3 篇研究報告產出。

## 二、前(106)年度施政績效評估總報告「後續推動建議」辦理情形

整合觀光資源，提升在臺旅遊價值

觀光外匯收入受全球旅遊趨勢（如旅客傾向短程、短天數旅遊及旅客縮減旅遊預算等）及來臺旅客消費習慣改變（如陸客購物消費型態改變、自由行旅客偏好選擇性價比高之旅遊產品等）等影響，致影響整體觀光外匯收入，請依國家發展計畫之永續觀光發展策略，從短期輔導產業轉型升級，至長期引導產業多元發展，整合跨部會及地方資源，並落實「Tourism 2020—臺灣永續觀光發展方案（106-109 年）」中各項觀光提振措施，發揮臺灣獨有之觀光資源及產業優勢，使臺灣成為國際旅客亞洲旅遊重要目的地。

說明：

持續執行「Tourism 2020 臺灣永續觀光發展方案」，整合跨部會及地方觀光資源，進而帶動地方產業轉型升級，促進市場多元發展。相關策略如下：

(一) 開拓多元市場，精準行銷策略：重點十國擴大行銷、強化文化及運動觀光引客至中南部。

- (二) 活絡國民旅遊，吸引青年出遊：運用臺灣觀光年曆及辦理擴大暖冬國民旅遊，加碼鼓勵樂齡及青年旅遊。
- (三) 輔導產業轉型，加強商序維護：陸客市場品質維護、協助青創業者推動在地旅遊及研議降低旅行社成立門檻，推廣地方創生，提升產業競爭力。檢討修正星級旅館評鑑制度及研擬旅遊業診斷輔導計畫，引導產業與時俱進，提升服務水準：
- (四) 發展智慧觀光，友善旅遊體驗：建置臺灣觀光大數據資料庫，精進台灣好行與台灣觀光巴士服務品質，擴大 i-center 旅遊服務體系及跨域整合推廣電子票證。
- (五) 推廣體驗觀光，營造感動體驗：啟動 2019 年小鎮漫遊年，優化國內旅遊環境。

## 柒、評估綜合意見

### 一、提升公共及綠能運輸服務水準方面：

- (一) 107 年偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率達到 78.08%，已達原定 78% 目標值，主要係於偏鄉地區推動需求反應式公共運輸 (DRTS)，考量偏鄉地區公路公共運輸仍宜再思考以更具彈性之營運模式推動，以滿足偏鄉地區民眾之使用需求，並期永續經營及減少補助，持續檢討辦理成效。
- (二) 公路公共運輸載客量提升部分，考量公共運輸載客量易受油價等因素影響，欲逐年成長亦具相當挑戰度，持續觀察歷年公路公共運輸載客量變動情形，並研議妥善措施，以持續強化公共運輸品質及競爭力。

### 二、提升海空運服務競爭力方面：

- (一) 為落實政府新南向政策，持續策略性拓展東協國家及其他地區航權，鼓勵業者適時增加航線及航班，以提升航空公司營運空間及彈性。
- (二) 為保障消費者權益及增進運輸業經營者之社會責任，本部檢討修訂「民用航空法」、「民用航空運輸業管理規則」及訂定「民用航空運輸業公益性獨立董事設置及應遵循事項辦法」，督促業者配合辦理。
- (三) 桃園國際機場旅客量 107 年已達 4,653 萬人次，屢創歷史新高，為因應持續成長的旅客量，並與國際標竿機場最新發展趨勢接軌，積極推動第三航站區建設計畫，並應善用資通訊技術，規劃多項智慧化措施，以達成智慧機場目標，提升機場管理及通關效能。
- (四) 海運部分，持續研擬經營策略及投入相關建設提升服務品質與能量，吸引並滿足更多更大型船舶進出使用，提高港區貨量及旅客人數，爭取航商長期租約或投資經營我國國際商港。

### 三、提升觀光旅遊產業品質，多元行銷創造全球產值方面：

為活絡國旅、引客前往中、南、東部旅遊，本部推動國民旅遊卡新制及「臺灣觀光新年曆」。另為因應花蓮地震，推動振興花蓮、南部灣域及前進宜花東高屏暖冬遊等擴大國旅補助措施，以帶動地方觀光發展，平衡區域發展及平日旅遊市場。推動 2018 海灣旅遊年，辦理 40 場以上海灣活動，創造新台幣 55.4 億元以上產值，帶動國人深度旅遊。後續在規劃推動類似國旅補助措施時，應思考中央及地方政府共同合作，扮演同樣重要之角色及地位，由地方政府主動提出具體作法（如依季節、地方特色，搭配地方活動或慶典加強行銷），再由本部適時協助。

### 四、建構安全交通環境，落實運輸風險管理方面：

- (一) 在道路交通安全方面，持續與各地方政府推動「道路交通秩序與交通安全改進方案」各項重點項目及工作執行計畫，從工程、監理、執法、教育、宣導、管考等六面向戮力執行，以達降低道路交通事故死亡人數之目標。

(二) 在飛航安全方面，107 年我國籍民用航空運輸業尚無發生飛機失事事件，持續落實所提各項精進飛航安全作為；另在遙控無人機管理方面，預計 108 年度施行民用航空法及相關子法之管理作為，妥適規劃人員操作證考驗、無人機檢驗與註冊等各項作業之期程及執行方式，並透由各管道加強對民眾宣導，以收管理之效。

#### 五、增進郵電氣象服務效能方面：

(一) 中華郵政公司近年來積極推展貨轉郵業務，將境外流通的電商物流貨件，吸引來臺轉為郵件後出口，為國內物流產業鏈帶進額外的商機。持續積極拓展與國外跨境物流服務商或電商平台間的合作模式，以擴大業務市場規模。另為因應電子商務發展及消費型態改變，中華郵政公司開發智慧物流設置 i 郵箱，提供全年無休、自助寄、領取郵件之服務，持續於各地交通要道及商場人潮聚集處等增設 i 郵箱，以滿足用郵顧客便捷之最後一哩配送需求。

(二) 為優化行動支付環境，中華郵政公司 107 年已開辦多項行動設備綁定服務，持續推廣以擴大行動支付的普及應用，打造更便利的數位化金融環境。為加速減緩國內空氣污染問題，配合行政院「空氣污染防治行動方案」推動低噪音、零排放電動車普及化政策目標，持續逐步汰換郵務汽油機車，以帶動各界重視環保議題，維護環境永續發展。

(三) 有關我國頻譜資源規劃，本部於 107 年完成新版「頻率供應計畫」、「無線電頻率分配表」修訂及「創新實驗頻譜」公告等多項重要工作，期望藉由頻譜政策規劃藍圖之揭露，以推動整體資通訊產業發展。針對下世代 5G 行動通訊，行政院已召開多次會議討論，並將 5G 頻譜釋出時程目標訂於 109 年，本部已著手研擬修訂「第一類電信事業開放之業務項目、範圍、時程及家數一覽表」，預計將於 108 年 8 月底修訂完成，以利達成 109 年 5G 釋出之目標。後續並配合國內頻譜需求及國際發展趨勢，滾動式修正我國頻率供應計畫，公告可供實驗頻率及場域，以推展電信監理沙盒機制，協助資通訊產業發展。本部長期參與網際網路名稱與號碼指配機構 (ICANN) 政府諮詢委員會 (GAC)，並受行政院指示擴大各部會參與 ICANN 國際組織，持續協助推動，以維護我國網際網路權益，並提升國際能見度。

(四) 有關推動「數位國家·創新經濟發展方案 (2017-2025 年)」之「提升 Gbps 等級家戶涵蓋率達 90%」辦理措施，107 年 11 月底 1Gbps 涵蓋率為 53.1%，超過原訂目標 45%，108 年底 1Gbps 涵蓋率須達到 70% 目標，有線電視已完成全面數位化，未來推出 Gbps 服務將有助於提升涵蓋率，持續協調國家通訊傳播委員會積極推動辦理，俾利提供民眾更高速優質之上網環境。

(五) 在氣象方面，鑑於近年來極端氣候下「短延時強降雨」及「長延時降雨」現象明顯增加，加強熱帶低壓等致災性天氣即時與短期天氣預報能力；另前瞻基礎建設計畫之「海陸地震聯合觀測網計畫」，依行政院核定計畫積極辦理，俾如期如質完成。

六、有關 107 年本部關鍵策略目標達成情形，17 項關鍵績效指標有 15 項評為綠燈，綠燈比約 88%，績效良好。其中民眾較有感知的指標，如「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」原訂目標值 78%，實際值 78.08%，本部透過補助地方政府檢討增闢公車路線、輔導發展多元、彈性之需求反應式公共運輸 (DRTS) 服務，逐步提升偏鄉地區公共運輸便利性，滿足民眾行的需求，實踐與民同行的施政理念；「降低『事故 30 天內死亡案件』道路交通事故人數比率」原訂目標值為較基準值(100 年至 102 年 3 年平均值)減少 10%，107 年減少比率達 15%，本部積極推動酒駕零容忍及各級學校交通安全教育等，已達到逐年降低道路交通事故死亡人數之目標，致力維護人民生命安全，營造以人為本的交通安全環境。