

第四節 交通各業概述

一、鐵路

(一) 臺鐵部分

臺灣鐵路管理局近年來銳意革新，積極轉型推動公司化、企業化經營，提升服務品質，改善營運績效，拓展多角化經營，賡續推動多項重大工程建設與業務。在工程建設方面，已完成北迴鐵路雙軌電氣化及花東鐵路之改善，並持續進行臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設、後續建設(基隆-苗栗段)、鐵路更新軌道結構、臺鐵烏日及左營新站興建工程、基隆河八堵鐵路橋改建、鐵路行車保安設備改善計畫；在車輛採購方面，正辦理東線購置城際及區間客車計畫、汰換機車及貨車計畫、「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路先期建設計畫」增購通勤電聯車 60 輛案、因應臺鐵月臺移撥高鐵使用購置區間電聯車 112 輛計畫、「臺鐵新竹內灣支線改善計畫」購置通勤列車 12 輛案、「臺鐵臺南沙崙支線建設計畫」增購通勤電聯車 16 輛案、「臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫(基隆—苗栗段)」增購通勤電聯車 176 輛案；在業務方面，推出「寶島之星」觀光列車，積極整合資源，深耕鐵路旅遊市場，另加強與異業結盟，發展新興旅遊，同時開辦自強號幹線快遞業務，積極推動票務系統之改善計畫。

另為改善臺灣鐵路管理局財務結構，積極配合政府促進民間參與公共建設，以及建構多角化交通附屬事業策略，已完成萬華車站大樓、臺北車站特定專用區交九用地開發經營 BOT 等案之簽約。並持續拓展車站商業空間出租，增裕營收；同時，積極開源節流，擴展多角化經營，處理非業務用地，以改善財務狀況，減少營運虧損。

為消除鐵路設施對各大都會區所產生的阻隔，以紓解交通瓶頸，減少噪音公害及提升環境品質，並配合臺北都會區捷運系統與高速鐵路共構，由鐵路改建工程局積極進行大臺北地區鐵路地下化工程，第 1 期萬華至華山(含臺北車站)、第 2 期華山至松山及第 3 期萬華至板橋地區鐵路地下化已完工啓用。配合南港經貿園區開發及北市東區都市發展，第 4 期鐵路地下化東延南港工程(19.4 公里)，亦於 87 年 11 月動工，現正辦理細部設計、先期工程、主體工程等作業，預定民國 100 年 8 月完工。

配合行政院「擴大公共建設投資計畫」之「臺鐵捷運化計畫」，推動臺鐵高雄—屏東潮州捷運化(18 公里)、東部鐵路快捷化(281 公里)、臺中都會區鐵路高架捷運化(21.19 公里)、員林市區鐵路高架化(3.98 公里)、嘉義市區鐵路高架化(8.2 公里)、臺南市區鐵路地下化(7.55 公里)、高雄市區鐵路地下化(9.75 公里)、臺鐵新竹內灣支線改善(11.28 公里)及臺南沙崙支線計畫 6.4 公里)等。

(二) 捷運工程部分

發展都會區大眾捷運系統是我國重要運輸政策之一，截至 94 年 12 月底止：

- 1、臺北都會區捷運初期路網設計畫總進度為 96.68%，板橋線第 2 階段及土城線總進度 98.62%；內湖線總進度 56.17%。而後續路網新莊線及蘆洲線，截至 94 年底，總進度為 54.64%，南港線東延段總進度為 28.88%，新蘆線及南港線東延段高運量電聯車已於 94 年 12 月 28 日抵臺，核心機電系統正進行設計中。信義線總進度為 12.55%，

已全線動工；松山線總進度為 8.16%，已於 94 年 12 月 20 日公告招標，進入施工階段。有關中正國際機場線臺北市區段部分，已完成顧問遴選，正進行設計中，未來將在臺北站建立雙塔型之首都門戶。另為加強內湖科學園區、巨蛋及臺北市東區捷運之服務，目前已完成臺北市東側南北向走廊捷運路線之可行性研究。

- 2、高雄都會區大眾捷運系統採民間參與方式辦理紅、橘線路網建設案，此計畫案業於 90 年 10 月動工，目前正全面展開土建工程施工及機電系統製造。為確保高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線路網建設案順利進行，以及高雄捷運公司所設計、興建之捷運系統符合安全、品質與功能之要求，高雄市政府選聘「品質及安全管理監督顧問」協助執行監督與管理工作。另為因應高雄都會區之長遠發展，高雄市政府正研議延伸線及長期發展路網之研究，包括屏東、岡山路竹延伸線，並另案規劃高雄都會區輕軌運輸系統高雄臨港輕軌建設計畫，期能提供完善軌道運輸服務路網。
- 3、桃園、臺南都會區大眾捷運系統依行政院函示及促參法規定，完成優先辦理路線之民間參與可行性研究及先期規劃作業事宜，其中桃園捷運系統優先辦理路線「中正機場至中壢 B8 車站路段」，已併入「中正國際機場聯外捷運系統建設計畫」整體研議；臺南捷運系統優先辦理路線部分，目前「臺鐵臺南沙崙支線計畫」正推動中。
- 4、臺中都會區大眾捷運系統優先推動路線規劃報告已於 93 年 11 月 23 日獲行政院原則同意，並正名為「臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫」，目前已完成第 1 期總顧問服務工作招標，並於 94 年 7 月 11 日與得標廠商亞新工程顧問公司完成簽約，隨即進行基本設計、用地取得及管線遷移等相關前置作業。新竹都會區大眾捷運系統以「臺鐵新竹內灣支線改善計畫」作為優先推動方案，規劃報告已於 93 年 9 月 27 日獲行政院原則同意。
- 5、中正國際機場聯外捷運系統於 93 年 11 月 26 日開始進行第 1 期總顧問服務工作，辦理基本設計、機電系統評選、用地取得及優先辦理路段之土建工程設計施工等作業；另機電系統統包工程招標案，於 94 年 12 月 9 日由丸紅株式會社／川崎重工業株式會社／日立製作所得標。

(三) 高鐵建設部分

在高鐵建設方面，交通部與臺灣高鐵公司 87 年 7 月 23 日簽訂「臺灣南北高速鐵路興建營運合約」後，成立「建設南北高速鐵路計畫推動小組」協助處理「政府應辦事項」後續待辦工作。高鐵興建工程中政府辦理部分，已將「萬板專案」及「松山專案」中高鐵隧道及板橋車站、臺北車站、307 標高架橋工程交付臺灣高鐵公司，並繼續辦理「南港專案」高鐵工程之設計施工、各車站消防審議許可等。

另交通部依高鐵合約對臺灣高鐵公司進行監督與管理部分，共辦理 7 次財務查核、10 次定期品保查驗及 18 次不定期品保查驗，並辦理 6 次核心機電系統國外(日本)品保查驗。至於民間辦理部分，截至 94 年底止，整體工程進度為 92.76%；土建工程分 12 標，已於 93 年 11 月 25 日全部完工，實際施工進度為 100%；車站工程截至 94 年底止，計價進度為 76.07%，各車站主體結構、室內外裝修及水電、空調與電梯工程及主要建築裝修項目均已完成，細部修飾作業、站區道路、景觀、消防安全檢查及機電測試作業持續進行中，而臺北、桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄等 7 個車站，

除臺北、新竹外，均已獲得使用執照，目前新竹車站持續進行消防檢驗之改善缺失，臺北車站持續進行拆除及裝修工程；軌道工程分 5 標，已於 94 年 6 月 14 日實質完工；核心機電工程共分採購供應、整合安裝及維修服務等 3 標，前二者均已於 90 年 6 月 22 日開工，目前主要進行各項設計及部分製造、安裝作業，而 7 座主變電站及 2 座備援變電站均完成並已送電，另 30 組列車亦已全數運抵，車輛在南部試車線(臺南六甲至高雄大社，約 65 公里)測試速度已達 315km/hr，全線動態整點測試亦於 95 年 4 月 1 日開始；在維修基地工程方面，全線計分汐止、六家、烏日、太保、左營等 5 座基地及燕巢總機廠，目前除汐止、太保外，各基地廠房主要結構均已完成，內部裝修及機電設備安裝作業持續進行，實際工程進度為 87.82%；軌道工程已於 94 年 6 月 14 日實質完工；基地設備採購案部分，已完成安裝，正進行測試中。高速鐵路工程局將依約繼續積極協助臺灣高鐵公司共同推動高鐵建設，並辦理興建階段之工程監督與管理。

高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南等 5 個車站特定區開發作業，除依 87 年 7 月 23 日交通部與臺灣高鐵公司簽訂之「臺灣南北高速鐵路站區開發合約」，協助臺灣高鐵公司辦理站區開發，並配合行政院「高鐵新市鎮開發建設推動小組」，研擬車站特定區開發相關規劃外，亦辦理車站特定區區段徵收其餘可供建築用地標售、委託開發(如出租、設定地上權)等作業。未來高速鐵路工程局仍將配合行政院政策指導，持續辦理車站特定區開發相關作業，期能早日帶動高鐵週邊發展，縮短城鄉差距。

二、公路

國道一號中山高速公路縱貫臺灣西部走廊，為南北交通最大動脈，現全線已呈飽和狀態，因此臺灣區國道高速公路局自 78 年起即籌劃予以全線拓寬，除已完成汐止五股段高架拓寬工程外，楊梅—新竹段於 88 年 9 月已完工通車、新竹—員林段於 91 年 1 月完成主線雙向 6 車道通車，而員林—高雄段，北起員林交流道，至五甲系統交流道，全長約 158 公里，預計 96 年底完成全段拓寬工程。另鑑於 921 大地震後，國道高速公路橋梁結構物已不符合最新耐震規範，須進行國道高速公路(通車路段)橋梁耐震補強工程。本工程計畫包含 3 期，第 1 期(民國 94.1.17~民國 99.1.1)為國道一號橋梁耐震補強工程，以維持高速公路之暢通與安全，並預定於 98 年底完成，期能達到減少損害、避免傷亡之目標。此外，公路總局為配合紓解國道一號中山高速公路之交通壅塞，於臺灣西部濱海地區闢建一條南北縱貫之西濱快速公路，配合國道一號中山高速公路及第二高速公路，構成 3 條南北運輸之快速公路走廊，並與陸續完工通車之 12 條東西向快速公路(公路總局 8 條、內政部營建署 4 條)構成西部走廊之高、快速公路網，彼此連接，互為貫通，以帶動沿海地區之觀光與經濟發展，及因應未來區域開發所衍生之交通需求。

為繼續提升臺灣地區城際間的交通服務品質，臺灣區國道新建工程局持續推動臺灣地區國道路網建設，近 10 年來陸續推動國道 2、3、4、6、8、10 號及國道 5 號南港石碇段，而國道 5 號石碇坪林段及頭城蘇澳段分別於 94 年 3 月及 95 年 1 月通車，另長 12.9 公里的雪山隧道已於 93 年 9 月全線貫通，土木主要工程已於 94 年 12 月底完成，正進行隧道機電及交控系統安裝及測試作業，待勘驗合格後開放通車；此外，國道 6 號南投段已於 93 年 3 月動工，預計 97 年底完工。

另公路監理業務屬政府機關服務第一線，時時感受民眾對便民及提升服務品質殷切盼望，爰本著「親民」、「便民」、「簡政」、「防弊」、「安全」等 5 大理念，針對公路監理業務持續推動簡政便民措施，包括：提供車輛檢驗線代客驗車全程服務、強化行動監理站及下鄉考照服務功能、成立違規爭議處理小組及交通違規爭議諮詢委員會、簡化通信劃撥流程作業、車輛型式認證資料上網查詢系統、推動檢驗線增設全程錄影數位化管理、推動代檢廠評核業務、實施汽車檢驗儀器查核制度、駕訓班管理分區評鑑業務，以結合數位科技與人文關懷，建立優質之服務環境，提升民眾之滿意度。

三、郵政

郵政事業是以提供社會大眾普遍、公平、合理之郵政服務，增進公共利益為目標，並本企業化經營原則，以事業發展事業，94 年度有以下亮麗的成果：

- (一) 國內函件收寄量 27 億 7,937 萬件，國民通信率平均每人 122.1 件；國際函件收寄量 2,900 萬餘件。國內包裹收寄量 1521 萬件；國際包裹收寄量 55 萬件。國內快捷收寄量 434 萬件；國際快捷收寄量 156 萬件；電子函件作業量 18,028 萬件。
- (二) 集郵收入達新臺幣 4 億 8 千萬元，共發行郵票 28 套，其中特種郵票 18 套，紀念郵票 4 套，常用郵票 3 套，欠資郵票 1 套及郵資票 2 套。並賡續發行「電影郵票哈利波特」及「卡通明星郵票—Mickey Mouse」等主題郵票，以及推出第 5 套個人化郵票。另加強拓展「中華郵政集郵電子商城」業務，目前計有臺北、臺中、高雄、新竹、臺南、嘉義、基隆及桃園等 8 店，94 年度平均每月營收達新臺幣 335 萬元。
- (三) 94 年 8 月 19 日至 24 日於臺北世貿中心展覽大樓，舉辦「臺北 2005 第 18 屆亞洲國際郵展」，共有 22 國參展，參觀人數約 14 萬餘人，郵展營收總額約新臺幣 1 億 4 千萬元。
- (四) 截至 94 年 12 月底止，各種儲金總結存金額逾新臺幣 3 兆 6 千 8 百億元，較上年度成長 10.13%；儲戶總計 3,066 萬餘戶，較上年度增加 2.27%，平均每戶結存金額約 12 萬元；承辦匯款金額逾新臺幣 1 兆 4 千億元，較上年度成長 9.83%；劃撥儲金結存金額逾新臺幣 326 億元，較上年度成長 5.95%；劃撥儲金戶數達 181 萬戶，較上年度減少 0.40%；劃撥手續費收入逾新臺幣 20 億元，較上年度減少 7.83%。
- (五) 累積有效契約保額達新臺幣 8 千 5 百億元，較上年度增加 6.98%。並設計符合保戶需求之壽險新商品。
- (六) 94 年 4 月起開辦統一發票兌領中獎獎金業務，除特獎至 3 獎獎金須於指定郵局兌領外，各地郵局受理 4 至 6 獎之獎金兌領。
- (七) 資金運用除部分轉存中央銀行成為調節貨幣政策工具外，另運用於公民營銀行存款、國外投資、購買債券、票券、股票、保單或不動產質(抵)押貸款；並配合政府政策，專案支援國家中長期資金重大公共建設融資，促進國家經濟建設發展。截至 94 年底止，郵政資金運用金額已逾新臺幣 4 兆 1 千億元。
- (八) 推動自動化與電腦化：
 - 1、加速郵務窗口作業及簡化處理流程，購置第 2 期整合郵務窗口系統設備伺服器主機 110 臺，工作站 1,170 組，增購郵務投遞系統硬體設備 67 組。截至 94 年底止，實施

電腦化窗口局所達 1,176 局，郵務工作站 3,517 組，投遞電腦化局所達 333 局，投遞工作站 2,476 組。

- 2、截至 94 年底止，儲匯業務電腦連線郵局共 1,321 局，儲匯終端工作站 7,105 組，自動提款機 3,071 臺，分別安裝於 1,309 個郵局及其他公共場所，另提供自動補摺機 1,373 臺、互動式自助服務機 63 臺，以減少民眾在櫃臺排隊等候時間。

四、電信

我國在 85 年完成電信改制、全面加速自由化以來，電信主管機關交通部及電信監理機關電信總局持續不斷努力，確保市場公平競爭及保護消費者權益，目前我國民眾已逐漸享有價廉而高品質的多元化電信服務，電信自由化之成果頗受各界肯定，並為邁入資訊化社會建立良好基礎。

- (一) 固定通信綜合網路業務方面，截至 94 年底止，中華電信公司之國際電話營收為新臺幣 150.00 億元(佔有率為 55.14%)，3 家新進固網業者為 122.05 億元(佔有率為 44.86%)；市內電話用戶數達 1,361.54 萬戶，較 93 年同期增加 8.55 萬戶，普及率為 59.79%。
- (二) 行動通信業務方面，截至 94 年底止，行動電話用戶數(含 2G、PHS 及 3G 用戶)為 2,217.07 萬戶，較 93 年同期減少 58.94 萬戶，普及率為 97.37%，其中 3G 用戶為 133.19 萬戶(佔所有行動電話用戶數 6.01%)較 93 年成長 87.25 萬戶，目前我國行動電話普及率為世界第 8 名。
- (三) 網際網路方面，目前臺灣地區家庭上網普及率已達 68.34%，而寬頻使用比例為 56.84%。另外，依據「寬頻到府 600 萬用戶計畫」及「先進寬頻 e 化服務網路計畫」之統計資料顯示，截至 94 年底止，我國寬頻用戶數已達 460.22 萬(含共享帳號用戶)，比去年同期增加 22.69%，其中 ADSL 帳號數達 373.87 萬，Cable Modem 帳號數達 54.13 萬，固接專線帳號數達 2.12 萬，PWLAN 達 3.97 萬，而我國寬頻普及率居世界領先地位，為世界第 7，亞太第 4。
- (四) 由於使用網際網路及寬頻網路之需求快速發展，各種寬頻創新之應用亦因應而生，其中最主要的是結合寬頻網路與傳統電話網路所提供之網路電話服務，因此，「第二類電信事業管理規則」部分條文修正案於 94 年 11 月 15 日由交通部公布實施，同時電信總局亦配合公布修正「電信事業網路互連管理辦法」及「電信號碼管理辦法」等相關法案，俾供網路電話服務業者可申請取得 E.164 用戶號碼以提供服務。

隨著資訊通信科技的快速演進，電信產業革新的步調也隨之加快，其影響範圍不僅是電信、資訊、軟硬體製造業及服務業，更將擴及廣電業、媒體業及流通服務業，故整體而言，未來將朝向數位匯流趨勢發展。為因應此趨勢發展，電信總局已於 94 年 7 月成立「數位匯流政策規劃工作小組」，邀請產官學研各單位共同討論新技術發展對現行監理政策之衝擊及如何調適等問題，期使數位匯流之監理政策能更趨完善。因此，未來仍持續以嶄新的作為與思考模式，訂定前瞻性的電信政策及推動管制革新與組織改造，以加速我國通訊及傳播產業之整合發展與應用，使消費者、業者及政府皆能從三贏局面中共享實益，進而提升臺灣成為具有國際競爭力的高科技島。

五、水運

臺灣地區四面環海且位處於亞洲地區樞紐，海運航線密集遍及全球。截至 94 年底止，我國船舶運送業計有 149 家，船務代理業計有 363 家，海運承攬運送業計有 638 家，貨櫃集散站經營業計有 32 家，各航運公司擁有 100 總噸以上營運客、貨之國輪共計 270 艘，337 萬 4,761 總噸，548 萬 4,290 載重噸。

我國船舶運送業經營之國際航線提供貨櫃與散裝貨物服務，其航線涵蓋亞洲、澳洲、美洲、歐洲、南非洲等五大洲；國內客貨運航線則涵蓋基隆、臺中、高雄、花蓮等四大商港及臺北、蘇澳、布袋、馬公、金門、馬祖等國內商港與部分漁港。另有依兩岸海運便捷化政策，開放外籍貨櫃船舶得直接航行於大陸港口與我國境外航運中心之航線，及金門馬祖與大陸福建地區之小三通客貨運輸航線。

為符國際公約規定，辦理船員晉升訓練及專業訓練，截至 94 年 12 月底止，我國甲級船員上船服務人數，共計 3,751 人，其中服務於外籍船舶之人數計有 1,572 人，國籍船舶之人數計有 2,179 人。

今後在國際事務方面，將持續參與國際海運組織及 WTO 海運服務談判，以增進與各國在海運事務方面之合作，並推動與主要海運國家簽訂互免海運所得稅協定；在國內制度上，持續研擬兩岸航運權宜措施、扶植國輪航業，研訂(修)航業法規、推動落實政府機關及公營事業機構進口物資器材海運運送作業辦法；同時逐年編列預算辦理現職船員各種專業訓練，增加其專業能力以滿足航運經營之需求；以改善我國航商之經營環境及提升國際競爭力。

六、港務

高雄港為我國最大的國際商港，也是世界主要貨櫃港；基隆港亦是全球重要貨櫃港之一；臺中港為貨物(櫃)進出臺灣中部的門戶；花蓮港則肩負東部對外運輸責任，並兼具發展觀光遊憩港之功能。

為有效發揮各國際商港相輔相成的功能，交通部已對各國際港未來的發展作重點分工與定位，在規劃上，臺中港可發展為區域性製造與加工再出口及物流後勤網路中心，並設置自由貿易港區，提升貨物附加價值；高雄港為歐、亞、美全球貿易及航路必經之處，地理位置極佳，海運網遍及 5 大洲，知名的貨櫃航商在高雄港均承租專用貨櫃碼頭營運，具備發展成為海運轉運樞紐港之基礎；基隆港則為高價值貨品進出港，同時建設海運資訊通信埠，整合各國際商港之通訊系統，發揮多港一體功能，並設置自由貿易港區，提升高價值貨品加工運轉利基。目前正積極擴建改善各港設施之工程有：基隆港東岸聯外道路新建工程計畫、東三旅客中心興建工程計畫、東防波堤延伸工程、臺北港第 2 期聯外(臨港道路銜接西濱快速道路段)工程、臺北港第 2 個 5 年計畫等，及臺中港南填方區 (I) 圍堤工程、臺中港航道浚深拓寬工程、臺中港西 6 號碼頭後續興建工程、臺中港 43 號碼頭新建工程等。

高雄港為因應未來發展需要，積極推動各項港埠設施，例如「高雄港洲際貨櫃中心第 1 期工程計畫」已獲行政院核定同意辦理，高雄港自由貿易港區亦於 94 年 1 月營運；另安平港商港區土地徵收暨第 1 期工程計畫將於 94 年 4 月全部完工。為有效利用現有

港埠資源及提供市民親水遊憩空間，高雄港 2 號碼頭闢建為「高雄港漁人碼頭」，同時實施「國際船舶與港口設施保全(ISPS)」及設置船舶辨識系統(AIS)，以提升港區作業安全。

東部擁有一名聞遐邇的陸上觀光景點，同時擁有美麗的海岸景觀，花蓮港為地方資源型之港埠，肩負東部地區產業輸運之重要責任，今後除持續擴展現有之倉儲、運輸本業外，並結合港內外之海洋觀光資源，積極推動發展觀光遊憩業務，帶動花蓮觀光人潮與商機，期使花蓮港未來能發展成為「貨、客兼具」之多功能港埠。

七、空運

近年來，國際航空市場呈現成長的趨勢，94 年我國籍及外籍航空公司經營之國際定期航線共計 202 條(包括客運 89 條，貨運 113 條)，可達全球 83 個城市，進出旅客達 2,497 萬人次，進出貨量約 178.14 萬噸。

在國內航線部分，目前計有遠東、華信、復興、立榮、德安等 5 家航空公司經營國內定期航線(德安航空公司於 94 年 6 月 8 日起以固定翼航空器經營離島偏遠航線)，另有德安及中興航空公司經營直昇機客貨運輸業務。受到國內經濟成長趨緩、城際陸路運輸建設陸續完工通車等因素影響，載客量持續下滑，94 年全年飛航 30 條航線，各機場進出旅客 1,929 萬人次，進出郵件及貨物約 3.74 萬公噸。

為滿足空運市場發展需要，計有民用航空運輸業、普通航空業、航空貨運承攬業、航空站地勤業、航空貨物集散站經營業及空廚業等 6 種特許事業提供相關服務，並受民用航空局監督管理。

我國現有 18 處民航使用之機場，中正及高雄國際機場為我國對外主要空運門戶，飛航國際定期航線(高雄國際機場兼營國內航線)；其他機場則是以營運國內航線為主；另花蓮、臺中清泉崗及馬公機場亦配合民眾及航空公司之需求，不定期飛航國際包機。

在空中交通管理方面，國際民航組織將全球空域劃分為若干「飛航情報區(FIR)」，從事飛航服務工作。我國負責之臺北飛航情報區為東南亞與太平洋地區間國際民航重要之一環，西南臨接香港飛航情報區，南與馬尼拉飛航情報區相鄰，東與東北面則與福岡飛航情報區相接。臺北飛航情報區範圍自北緯 21 度至 29 度、東經 117 度 30 分至 124 度，共有 13 條國際航路、4 條國內航路，提供飛航管制、飛航情報、航空氣象、航空通信、助導航設備等飛航服務。

航空運輸是高度科技的交通服務事業，深具國際性、複雜性及專業性，隨著全球化趨勢及民眾生活水準提升，社會大眾對航空運輸服務需求日殷，品質要求也日益提高，未來民航發展將持續與國際接軌，並以「增進飛航安全」、「提供便捷服務」、「提升旅客服務滿意度」為目標，提供優質、安全之航空運輸服務。

八、氣象

中央氣象局負責全國氣象業務，目前在臺澎金馬地區設有綜觀氣象站 25 站(其中有 2 站兼為高空氣象站)、合作氣象站 12 站、自動雨量站 259 站及自動氣象站 117 站，包括玉山、彭佳嶼、金門、馬祖等高山離島偏遠地區，每日即時或定時蒐集地面及高空

氣象資料。另設氣象衛星中心，全天候接收地球同步氣象衛星及數個繞極軌道氣象衛星之觀測資料等，配合氣象雷達站觀測，可隨時監測劇烈天氣變化及颱風動向，提供天氣預報與颱風警報作業的重要資訊。

在氣象預報方面，中央氣象局利用 FUJITSU VPP5000 超級電腦及第 3 代數值預報系統(包括全球、區域、颱風路徑等 3 個預報系統)，從事例行數值預報作業，目前每日發布氣象預報已增加至 10 種以上，遇有強風、豪雨、寒潮或颱風來襲時，更不分晝夜地加強監視，適時發布特報或警報，透過大眾傳播媒體及「166」國語、「167」閩南語和客家語服務電話，迅速報導，並隨時插播最新氣象消息，籲請社會大眾採取防範措施，以減輕災害損失，發揮氣象服務的功能。另為加強蒐集對強地動及地殼變化之資訊，於臺灣地區所建自由場強地動觀測站累計達 688 站；全球衛星定位系統地面觀測站 150 站，並在 61 座包括橋梁及建築結構物上安裝強震監測系統，以廣泛蒐集資料。

而為了適應民眾對氣象資訊的迫切需求，更廣闢氣象資訊取得管道，諸如語音傳真回覆系統 (FOD) 及在全球資訊網 (WWW) 上設立氣象資訊服務站、電子報，並於 94 年 4 月開始提供個人化網站服務，以單旁波帶 (Single Side Band; SSB) 無線電臺開播氣象語音廣播服務，24 小時播放最新氣象資訊，以服務海上漁民及航行船隻。同時，拓展氣象視訊服務，製作氣象宣導短片，提供電視臺播放，並置於中央氣象局資訊服務網站供民眾查詢，另建置「點對點氣象防災資訊服務系統」，主動提供中央與地方政府防救災單位豪大雨特報、颱風警報、地震報告等資訊，以提升防救災之效益。

九、觀光

2005 年是臺灣觀光產業豐收的一年，在政府與民間共同努力之下，2005 年不僅達成來臺旅客 325 萬人次之預定目標，更高達 337 萬 8,118 人次，創下歷史新高，並因國際行銷宣傳策略成功，日籍旅客首度突破 100 萬人次，也讓臺灣的觀光發展邁向另一個里程碑。

為積極建置優質旅遊環境，提供旅客便捷之旅遊諮詢與行的便利，輔導推動 43 條臺灣觀光巴士，提供外語解說服務，並於重要機場、車站輔導建置完成 36 處旅遊服務中心，及設立 0800011765 中、英、日語 24 小時旅遊諮詢服務熱線；此外，為提供國內外旅客於都會區或觀光景點地區便利之旅遊資訊及方位指引，輔導臺北市政府完成信義區、萬華區、西門地區等計 25 面觀光地圖導覽牌作業，並賡續輔導臺北縣、苗栗縣、臺中市、彰化縣政府建置觀光地圖導覽牌。

為落實執行「觀光客倍增計畫」之套裝旅遊線整備工作，積極規劃及建設東北角、東海岸、澎湖、大鵬灣、花東縱谷、馬祖、日月潭、參山、阿里山、茂林、北海岸及觀音山、雲嘉南濱海等 12 處國家風景區觀光遊憩系統，並加強整頓旅遊線重要道路沿線環境景觀，發展多元化遊憩活動；另為推動嘉南地區山水遊憩、農產特色、古蹟民俗資源，永續發展地方資產，94 年 11 月 26 日增設「西拉雅國家風景區」。

在推動民間投資方面，94 年度順利完成福隆海濱休閒度假區 BOT+ROT 案招商與簽約，以及臺北地區南海段旅館 BOT 案招商，由臺北花園大酒店取得經營權，預計 96 年底完工營運。另首件民間自提「日月潭至九族文化村纜車案」，以及融合生態保育、

環境教育與解說服務之「野柳地質公園」，均完成簽約，有助打造觀光客倍增計畫之發展基礎。

此外，為建構臺灣成為主要亞洲旅遊目的地，吸引更多國際旅客來臺觀光，研定「臺灣暨各縣市觀光旗艦計畫」，遴選臺灣 8 大景點(臺北 101 大樓、臺北故宮、高雄愛河、玉山、阿里山、日月潭、太魯閣及墾丁)、5 大活動(臺灣慶元宵、宗教系列、原住民系列、客家系列及特殊產業活動)、4 大特色(美食小吃、夜市、熱情好客、24 小時的旅遊環境)，以及各縣市具特色之旗艦觀光景點 27 處與旗艦觀光活動 16 項，並訂定實施策略及具體措施，以發揮臺灣觀光的潛力，再創臺灣觀光新高峰。