

第一篇 總論

第一章 概述

第四節 交通各業概述

一、鐵路

(一) 臺鐵

1、旅運方面：

臺鐵公司西部幹線目前以中、短程旅客運輸為主，並積極朝向區域通勤運輸模式；東部幹線則以加強列車運能，縮短行車時間及提高乘車舒適性為目標，提供通勤(學)及觀光旅客服務；另持續推動票務作業自動化，並強化與高鐵和其他大眾運輸系統結合運用，以拓展轉乘運輸機能。

臺鐵公司配合行政院疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例(112-114)，積極配合各縣市政府推動公共運輸通勤月票，提供區域內或跨區域搭乘各類公共運具優惠，包括公車、公路客運、捷運及公共自行車等運具，鼓勵私人運具移轉至公共運輸，吸引民眾多利用大眾運輸達到節能減碳、改善空氣品質及疏通尖峰時段道路壅塞情形。114 年臺鐵公司旅運人次達 242,772,738 人次，較 113 年成長 2.4%。

2、工程建設方面：

(1) 114 年辦理各項既有設施（備）之效能提升：

- 甲、辦理北迴線-東小清水溪橋改建工程：於 114 年 2 月 24 日開工，114 年 5 月 26 日通車。
- 乙、114 年底臺鐵完成施作 35 公里圍籬圍牆，全線共計 804 公里，以降低闖入造成民眾傷亡事故。
- 丙、談文車站修復工程於 114 年 5 月 12 日開工，預計 115 年 6 月完工，提升車站旅運服務品質；114 年 12 月 20 日啟用內壢站新建跨站天橋，於鐵路地下化施工期間，提供友善安全的行人動線。
- 丁、114 年累計完成 149 站月台提高至 115 公分，以改善身心障礙者及一般旅客進出月台、上下列車乘車安全。
- 戊、宜蘭龜山~外澳路線改善（曲線計 3 處）：工程經費 38.35 億元，行政院 108 年 11 月 25 日核定可行性研究，綜合規劃 113 年 6 月 4 日再次提送修正報告，後續依交通部 113 年 10 月 22 日審查意見修正，並依程序提報本公司董事會同意，預計於 115 年 3 月底提送交通部。
- 己、高鐵彰化站與臺鐵轉乘接駁計畫：總經費 29.55 億元，綜合規劃報告行政院業於 111 年 10 月 28 日核定，刻正由交通部鐵道局中部工程分局代辦工程設計及施工，113 年 9 月 19 日完成先期工程(田中車站裝修及旅運服務設施改善工程)細部設計，並於 114 年 1 月 11 日舉辦開工典禮；另主體工程 C011 標工程細部設計(含田中車站站前廣場及周

邊景觀工程)，已於 114 年 9 月 2 日細部設計成果核定，本案因工程建造費受整體環境變遷營造工程物價指數劇烈波動辦理修正計畫中。

庚、重點橋梁行車安全提昇計畫：總經費約 56.69 億元，計畫期程 5 年(114 年至 118 年)，113 年 11 月 18 日行政院核定，主要辦理 8 座橋梁改建，其中 7 座橋梁改建，主要為配合縣市政府或河川署之河川治理計畫，因不符合防洪治水要求須辦理改建，另 1 座下三叉河橋，則因劣化嚴重必須辦理改建，臺鐵刻辦理勞務案招標作業中。

(2) 另外，鐵道局亦辦理「都市鐵路立體化」、「電氣化與雙軌化」及其他整建計畫等相關計畫規劃及設計施工作業，包含桃園地區鐵路地下化、增設平鎮臨時站、嘉義鐵路高架、嘉義鐵路高架化延伸、臺南鐵路地下化、高雄鐵路地下化及花東地區鐵路雙軌電氣化等計畫。

3、車輛採購方面：

為使大眾運輸系統能智慧化、無縫化，並因應六都臺鐵捷運立體化、花東及南迴鐵路電氣化等國家發展政策、提升西部短程與中程通勤旅客及東部中長程旅客運輸之需求。另為帶動地區繁榮，提供支線便利快速綠色環保交通載具及打造國際級觀光鐵路，自 104 年起推動汰換現有老舊機車車輛，114 年積極持續辦理臺鐵整體購置及汰換車輛計畫(104-116 年)：

總經費 997.3 億元，購置城際電聯車 600 輛、區間電聯車 520 輛、支線客車 60 輛及機車 127 輛，以建構安全可靠及舒適便利的鐵路運輸環境，並使機車車輛於生命週期內汰舊換新，及提供優質旅運服務。通勤電聯車 520 輛已於 112 年全數交車完成；城際電聯車 600 輛案已於 113 年全數交車完成；機車 127 輛案截至 114 年底，電力機車已交車 48 輛，柴電機車已交車 29 輛；另支線客車 60 輛案目前已進入製造生產階段，預計 115 年開始交車，116 年交車完畢。

4、電務設施方面：

臺鐵電務設施包含號誌、電力及電訊 3 大系統，為管理鐵路行車與電力供應的重要基礎設施。自民國 68 年基隆－高雄西部幹線鐵路電氣化開始，陸續建置號誌聯鎖、中央行車控制(CTC)、列車自動防護(ATP)及傳輸網路設施。惟近年來列車速度、密度不斷提高，電務基礎設施須隨著調整因應，除了設備更新外，尚須採用更先進的科技檢測、智慧化的監控設備於維修管理。電務設施主要執行項目：

- (1) 號誌聯鎖電子化（取代傳統繼電聯鎖）
（期程自 108 年 1 月至 116 年 12 月）
- (2) 臺鐵第三代中央行車控制中心（系統整合以利調度）
（期程自 109 年 11 月至 115 年 12 月）
- (3) 變電站容量擴充（15MVA 擴充為 25MVA）
（期程自 112 年 7 月至 116 年 12 月）

5、業務革新方面：

(1) 郵局、超商原通路辦理退票作業

臺鐵公司 112 年 12 月 1 日起新增郵局及統一、全家、萊爾富及 OK 等 4 大便利超商於網路付款後至上述通路商取票，欲辦理退票時，僅需攜帶所購車票，即可至原通路商辦理退票作業，減少以往旅客必須至車站售票窗口辦理退票之不便。

(2) TPASS 行政院公共定期票

臺鐵公司依行政院疫後強化經濟與社會韌性及全民共享經濟成果特別條例(112-114)，積極配合推動公共運輸通勤月票，民眾可於適用區域與期限內不限次數搭乘各類公共運具，包括公車、公路客運、捷運、臺鐵及公共自行車等運具，並享有適合之優惠票價方案。

本計畫實施後，可鼓勵私人運具移轉公共運輸，同時亦減少私人運具之使用，達到節約能源減少碳排放、改善空氣品質及疏通尖峰時段道路壅塞情形。

臺鐵公司亦配合各地方政府提出新方案，如 113 年 9 月 5 日宜蘭縣通勤月票 2300 北宜方案上線，包含原本的 1800 方案與 1200 基北北桃都會通，可以暢遊雙北、基隆、桃園與宜蘭，擴大北宜民眾使用通勤月票之生活圈範圍，亦可舒緩國五雪隧壅塞之情形。另 114 年 9 月 15 日與 12 月 26 日配合臺南市、嘉義縣市政府推出南嘉嘉地區通勤定期票，提供民眾往返之通勤、通學等乘車服務。

(3) 社福卡

為促進銀髮族及身心障礙者乘坐大眾運輸工具之友善及多元性，臺鐵公司於 112 年 7 月 1 日起開辦敬老、愛心卡使用點數乘車，目前共計有 14 個縣市可使用；民眾乘車區間只要在各縣市政府指定區域內起站或迄站均可適用(南投縣及臺東縣不限境內使用)；每次乘車點數使用上限依各縣市政府規定，超出部分由電子錢包餘額扣款。

(4) 悠遊付 APP 嗶乘車服務

臺鐵公司 113 年 7 月起開通悠遊付 APP「嗶乘車」服務，旅客使用 Android 版本 6.0 (含)以上的手機，下載悠遊付 APP 並於更新 APP 版本至 3.0.98，開啟嗶乘車服務功能，就能感應進出閘門，節省購票時間，並可透過手機線上方式進行充值，大幅提升乘車進出站之便利性。

(5) 常客優惠方案及電子定期票服務

臺鐵公司為回饋旅客，自 113 年 8 月 1 日起推行電子票證常客回饋優惠，依旅客每月累計搭乘次數回饋，回饋金於次月第一次乘車出站刷卡時，即自動加值至電子票證錢包內，以擴大優惠方式取代電子票證乘車 9 折措施。另同時推出 30 日及 60 日兩種電子定期票服務，旅客購買後於期限內可無限次數搭乘，透過電子驗票閘門通關可加速進出站速度。

(6) 推動數位轉型，擘劃智慧鐵道發展方針、策略與願景目標

臺鐵公司在推動數位轉型過程中，以「數據驅動」為核心，扣合公司黃金十年目標，確立數位轉型發展策略，包含提升運營韌性、建置數位化基礎建設、發展智慧旅運服務與商模及優化數位組織與人才四大策略主軸，逐步建構智慧鐵道發展基礎，並透過營運、顧

客、商模、員工及基礎建設等多元面向深化應用；在能力養成上，已辦理多場數位知識建構講座，主題涵蓋 AI 系統治理、AIoT 智慧鐵路應用、生成式 AI 產業趨勢、公部門 AI 應用導讀及 Copilot 智能助理實務等，共計辦理 6 場次 636 人時，以強化同仁數位素養與應用認知；同時，透過跨部門共創工作坊，以「端午連假特定車站運量推估」為題，導入資料分析與 AI 模型，實際演練業務場景，驗證數據應用價值，共計辦理 4 場次 56 人時。

(7) 推動資產活化，並建構多角化附屬事業：

為突破鐵路用地開發利用困境及限制，111 年積極推動修正「鐵路法」，並爭取土地開發及關聯事業經營之自主機制，以期充分利用土地及通路資源，塑造便捷完備之行旅服務環境，藉以強化鐵路關聯事業範疇。另為因應臺鐵公司 113 年度公司化，委託專業顧問辦理「為因應公司化及鐵路法研擬臺鐵局後續土地開發策略及作業要點訂定」案及「政府移撥基金之適足資產標的不動產估價評估」案，並於 112 年底完成各項公司籌備作業，達 113 年 1 月成立臺鐵公司之目標。113 年改制公司後，資產活化擁有豐富與多元的開發方式，不再囿於國有財產法第 28 條之限制，得評估以都市更新、促參建設、設定地上權、重建開發等方式活化利用，可引入更具彈性之開發方式及產品定位，臺鐵公司新增「國營臺灣鐵路股份有限公司辦理合建開發作業要點」及「國營臺灣鐵路股份有限公司土地設定地上權作業要點」等資產活化作業規定，以增加資產活化作業流程之彈性。

甲、促參建設方面：已完成簽約者有「臺北車站特定專用區交九用地開發案」、「臺鐵南港車站大樓興建營運案」、「臺北車站大樓 G+2、G+1、U-1 層促進民間參與整建營運移轉案」、「松山車站綜合大樓暨立體停車場大樓民間參與興建營運案」、「萬華(東、西)車站大樓民間參與建設營運案」、「新左營車站旅運服務空間促進民間參與整建營運移轉案」、「板橋車站大樓 U-1、G+1、G+2、G+24 及 G+25 層促進民間參與整建營運移轉案」、及「南港車站商場促進民間參與整建營運移轉案」及「臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案」等；規劃案件有「中壢火車站站區土地開發招商規劃案」、「桃園火車站站區土地開發招商規劃案」、「高雄市高雄車站旅館大樓增、改、修建營運移轉案」。

乙、都市更新方面：公辦都市更新案已完成簽約者有「臺北市中正區行二行三都市更新案」、「新竹火車站後站地區都市更新案」、「南港調車場都市更新案」、「臺北市南港區玉成段二小段 732 地號土地都市更新事業案」、「高雄火車站站東舊宿舍區都市更新事業案」、「南港商三特公辦都市更新案」、「高雄車站更新地區車站專用區四、五及部分第四種商業區土地都市更新案」及「屏東火車站東側土地都市更新案」；參與民間自辦都市更新案已完工並完成交屋者有「臺北市大安區懷生段一小段國有土地參與忠泰長虹都市更新案」、「臺北市大同區雙連段一小段國有土地參與永德萬全街『言葉』都市更新案」、「新北市板橋區新興段土地參與『萬禧園』都市更新案」及「新北市中和區民富段土地參與『將捷 Ai

PARK』都市更新案」；參與民間自辦都市更新案已核定施工中案件有「高雄市三民區大港段 462 地號等 12 筆(原 51 筆)土地」；參與民間自辦都市更新案規劃審議中案件有「新北市中和區中原段 326 地號等 9 筆土地」、「新北市新店區碧潭段 130 地號等 48 筆土地」、「臺北市北投區新民段二小段 370 地號等 5 筆土地」、「臺北市中正區公園段一小段 1-22 地號等 69 筆土地」、「臺北市大同區市府段一小段 288-4 地號等 74 筆土地」、「臺北市大同區雙連一小段 416-6 地號等 40 筆土地」、「臺北市萬華區漢中二小段 218 地號等 28 筆土地」、「臺北市北投區大業二小段 712 地號等 27 筆土地」、「臺北市中正區河堤段四小段 664 地號等 45 筆土地」、「臺北市北投區豐年段二小段 392 地號等 22 筆土地」及「彰化縣彰化市西勢子段過溝子小段 96 地號等 54 筆土地」。

丙、合建開發方面：參與危老重建委託估價評估有「新北市永和區福和段 1417 地號等 6 筆土地重建計畫案」及「新北市板橋區光仁段 998 地號等 4 筆土地重建計畫」等。

丁、不動產開發前置規劃作業方面：為利土地資產活化及管理之先期規劃與效益評估，截至 114 年底，臺鐵公司已陸續完成「資產活化及管理目標、策略及執行綜合報告」、「資產管理及應用資訊擴充建置建議方案」、「具開發效益資產之活化利用、開發、營運研析規劃」、「高雄機廠、臺南車站、北投員訓中心、花蓮六期重劃區（商業區）4 處資產開發評估報告」、「鐵路立體化建設及周邊土地規劃評估與財務架構研析」、「都會區宿舍土地及可開發用地評估報告」、「臺灣鐵道文化資產發展計畫報告」、「高雄機廠遷建後土地開發策略規劃報告」、「鐵道資產設定地上權開發評估報告」、「資產活化及管理總顧問案」；另為辦理都市計畫變更、都市更新招商作業，臺鐵公司陸續推動「高雄機廠遷建後土地開發策略規劃暨都市計畫變更案」、「臺中都會區鐵路高架車站、高架橋下空間及「新北市汐止車站站區更新再發展規劃暨多目標使用申請作業案」、「湖口車站、新豐車站及竹北車站站區多目標使用整體規劃暨許可申請案」、「高雄港站（更新單元二、三、四）都市更新再開發暨招商規劃案」、「北投員訓中心周邊土地開發策略規劃暨都市計畫變更案」、「桃園火車站區都市更新規劃暨招商作業案」、「臺北市南港調車場都市更新事業計畫案(更新單元一、二)」、「新城及玉里火車站多目標使用配置構想暨申請使用許可案」、「潮州火車站多目標使用配置構想暨申請使用許可案」、「臺鐵局屏東火車站站區周邊土地都市更新先期規劃暨招商計畫案」、「臺鐵局員林火車站站區周邊土地都市更新招商計畫案」、「參與民間自辦都市更新案件不動產估價顧問案」、「烏日鋼樑廠騰空土地開發策略規劃暨都市計畫變更案」、「臺北市南港區玉成段土地都市更新開發暨招商規劃案」及「臺中市北區水源段土地都市更新開發暨招商規劃案」、「高雄市鹽埕區鹽北段土地都市更新開發暨招商規劃案」、「嘉義市鐵路高架化都市計畫與整體開發策略規劃案」、「桃園鐵路地下化都市計畫與整體開發策略規劃案」、「臺鐵臺中火車站周邊地區（國光客運臨時站）都市更新開發暨招商規

劃案」及、「臺南鐵路地下化站區騰空土地都市更新開發暨招商規劃案」、「臺北市南港區南港段二小段 671-6 地號等 52 筆土地公辦都市更新事業計畫暨權利變換計畫書評估報告案」及「花蓮市地區土地整體開發策略規劃案」、「嘉義火車站站區周邊土地都市更新招商規劃案」、「嘉義縣市鐵路高架化延伸計畫整體開發策略規劃案」、「高雄火車站站東舊宿舍區都市更新招商開發案及相關作業案」、「彰化市鐵路高架化都市計畫與整體開發策略規劃案」、「臺鐵臺中車站部分站區及周邊土地開發招商規劃案」等案件，並持續滾動檢討全國各地區開發案件進度。

(8) 推動觀光列車上線營運，推展鐵道旅遊：

臺鐵公司持續推動鐵道觀光，因應市場多元需求，陸續推出環島之星、鳴日號、鳴日廚房、藍皮解憂號以及於 113 年 12 月 7 日啟航之海風號等觀光列車。另於 114 年持續推陳出新，包含 1 月 18 日環島之星結合三麗鷗換新彩繪主題推出「環島之星萌旅號」、4 月海風號調整路線開行、4 月 19 日全新觀光列車「山嵐號」投入營運，以及 7 月鳴日廚房換新餐飲團隊並推出新菜單等作為，持續豐富鐵道旅遊產品內容，推展鐵道旅遊。

6、轉型改革漸露曙光：

114 年，國營臺灣鐵路股份有限公司邁入公司化後的第二年，臺鐵公司以「安全、穩定、轉型」為核心主軸，持續深化改革並展現具體成果。114 年不僅強化安全管理與提升服務品質，更在營運績效、工程建設與智慧鐵道等面向寫下嶄新里程碑，充分展現轉型的決心與行動力。

- (1) 114年4月17日推出台鐵 e 訂通 App「線上換票」及「一機多票」新功能，提升旅客行程安排便利性。
- (2) 114年6月25日取得環境部核頒之「莒光號」、「自強號」及「區間(快)車」碳足跡標籤使用權。
- (3) 114年11月18日取得特等站及一等站(共32站)溫室氣體盤查外部查驗意見書。
- (4) 第25屆公共工程金質獎，臺鐵公司「宜蘭工務段 PC 枕型道岔更新工程」榮獲公共工程品質優良獎優等。
- (5) 2025國家卓越建設獎，臺鐵公司「潮州機廠一期及高雄機廠遷建工程」榮獲最佳施工品質類金質獎。
- (6) 2025年臺灣永續行動獎，臺鐵公司「智慧行動票證」榮獲銀獎；「車輛維修資訊管理系統」榮獲銅獎。

(二) 捷運工程

- 1、臺北捷運路網建設計畫截至 114 年 12 月底，萬大-中和-樹林（第一期工程）進度為 94.99%，信義線東延段進度為 89.97%，環狀線北環段及南環段進度為 31%，環狀東環段進度為 10%。
- 2、新北大眾捷運負責新北市境內淡海輕軌、安坑輕軌及新北環狀線之營運，其中淡海輕軌綠山線於 107 年 12 月 24 日通車，淡海輕軌第一期藍海線於 109 年 11 月 15 日通車，安坑輕軌於 112 年 2 月 10 日通車，新北環狀線於

112 年 5 月 23 日起由新北捷運公司營運，合計營運里程 32.4 公里，營運車站 37 站。另中央核定興建中路線包含捷運三鶯線及延伸桃園八德段、汐東捷運，土城樹林線（萬大—中和—樹林線第二期）於 114 年 4 月 10 日與臺北市政府簽訂行政契約，相關工程契約已移轉由新北市政府繼受執行，截至 114 年底，捷運三鶯線已完成土建及機電工項，辦理全線穩定性測試階段，持續進行調校系統與複測，至系統達標符合理想狀態，並進入初履勘階段，土城樹林線實際進度 39.77%，此外，淡海二期辦理修正計畫中，並持續爭取五股泰山、八里、深坑、泰山板橋、民生線等規劃路線之核定，並賡續辦理中和光復線與林口線之規劃推動事宜。

- 3、基隆地區由鐵道局辦理基隆南港間通勤軌道建設計畫（基隆捷運），經行政院 113 年 1 月 31 日核定，並由新北市政府擔任後續興建及營運主管機關。新北捷運局已於 113 年 2 月 2 日啟動基本設計作業及都市計畫前置作業，於 113 年 12 月 16 日提報交通部工程經費審議，交通部於 114 年 12 月 10 日始同意函轉工程會審議，為加速推動招標作業，採取「四大優先」策略，包含「細設先行」於 114 年 7 月 15 日啟動、「機電後擴」於 114 年 11 月 4 日完成議價，保留決標中、「先期工程」於 114 年 12 月 30 日率先動工及「地下段統包工程先招標」於 114 年 12 月 29 日上網招標。
- 4、高雄都會區捷運路網建設計畫截至 113 年 12 月底，各路線執行概況如下：

(1) 高雄捷運紅橘線路網建設計畫：

本計畫採民間參與方式辦理，全線於 97 年 9 月 22 日通車營運，增設之紅線南岡山（R24）車站於 101 年 12 月 23 日通車營運，另 R11 車站配合高雄鐵路地下化工程，與高雄車站共構。107 年 9 月 5 日鐵路地下化通車，R11 永久車站南站區通車。113 年 12 月 28 日台鐵高雄車站廣場成圓天篷啟用，R11 車站全工區站體全面啟用。

(2) 高雄環狀輕軌捷運建設計畫：

本計畫採政府自辦興建方式辦理，分二階段施工。

第一階段 C1~C14 於 106 年 9 月 26 日通車營運；第二階段最後一段 C24~C32 於 112 年 12 月 23 日履勘、12 月 26 日取得營運許可，高雄環狀輕軌於 113 年 1 月 1 日全線 C1~C37 通車試營運，輕軌成圓。

(3) 高雄捷運岡山路竹延伸線建設計畫：

本計畫採政府自辦興建方式辦理，分二階段辦理。

第一階段土建統包工程由新亞建設開發股份有限公司 107 年 9 月 20 日簽約承攬本案，RK1 車站已實質完工，並委託高捷公司營運，於 113 年 6 月 30 日通車試營運，自 113 年 9 月 1 日起開始正式營運收費。

第二階段綜合規劃及環境影響說明書，分別於 108 年 3 月 4 日交通部及 108 年 7 月 17 日環保署審查通過。行政院於 110 年 3 月 4 日核定「高雄都會區大眾捷運系統岡山路竹延伸線暨周邊土地開發計畫（第二 A 階段）」綜合規劃報告書，RKC02 標土建及軌道統包工程於 111 年 1 月 17 日決標，由「遠揚營造工程股份有限公司」以 79 億 500 萬元得標承攬，於 111 年 1 月 24 日簽訂契約，並於 111 年 3 月 15 日啟動 NTP，統包商持續進行基樁工程及 BSS7 主變電站

結構體工程，RKM01 標機電系統統包工程由「新加坡科技電子有限公司」及「韓國現代樂鐵有限公司」聯合承攬，於 110 年 12 月 1 日簽訂契約。RKC02A-2 標土建及軌道統包工程於 115 年 1 月 8 日決標，由「瑞鋒營造股份有限公司」及「俊吉營造股份有限公司」以 99 億 4,700 萬元得標聯合承攬，115 年 2 月 6 日簽訂契約。第二 B 階段行政院於 112 年 4 月 12 日同意核定綜合規劃報告書，因應公路局台一線路竹段、湖內段拓寬工程，目前先辦理 RKC02B 土建、軌道細部設計標招標作業，於 114 年 7 月 28 日決標，114 年 8 月 26 日簽訂契約，俟細設完成後另發包施工標，以持續推動 2B 路段工程。

(4) 高雄都會區大眾捷運系統都會黃線

黃線綜合規劃報告書於 111 年 3 月 21 日獲行政院核定後，高雄市政府捷運工程局隨即於 3 月 22 日提送基本設計資料至交通部審議，經交通部審查無意見後核轉工程會，工程會並於 111 年 7 月 27 日完成審查核定。接續辦理 YM01 標機電系統暨機廠與主變電站統包工程、YC01 標土建及設施機電統包工程及 YT01 標軌道統包工程招標。YM01 標機電系統統包工程由「德國西門子交通運輸股份有限公司台灣分公司」、「新加坡科技電子有限公司」及「施泰德鐵路股份有限公司」聯合承攬，於 111 年 10 月 3 日簽約。YT01 標軌道統包工程由森業營造股份有限公司得標，112 年 4 月 24 日完成簽約。YC01 標捷運局經重新研議分標策略並經市府核定，採兩階段招標，第一階段採統包方式辦理，分 YC01 標、YC02 標及 YC03 標等三標，YC01 由「馬來西亞商金務大工程股份有限公司」/「世久營造探勘工程股份有限公司」得標，112 年 11 月 22 日簽約；YC02 由「工信工程股份有限公司」得標，113 年 7 月 17 日簽約；YC03 亦由「工信工程股份有限公司」得標，於 113 年 3 月 4 日完成簽約。

土建第二階段工程先辦理 YD01 細設標，由中興顧問工程公司/亞新工程顧問公司/萬鼎工程服務公司三家公司共同承攬，113 年 11 月 7 日簽約。依據行政院 114 年 10 月 21 日核定修正計畫，辦理後續施工標之招標作業。修正後計畫期程展延至 123 年。

(5) 高雄都會區大眾捷運系統小港林園線

小港林園線環境影響評估 111 年 6 月 29 日召開環評大會審議通過，8 月 16 日獲環保署備查；綜合規劃報告於 111 年 9 月 23 日獲行政院核定。為加速計畫推動，同步啟動基本設計作業。RLM01 標機電系統（含能源調度中心）統包工程由「新加坡科技電子有限公司」及「現代樂鐵股份有限公司」聯合承攬，並於 112 年 3 月 15 日完成簽約。RLT01 標軌道統包工程，「展群營造股份有限公司」為最有利標廠商，並於 112 年 5 月 10 日簽約。土建第一階段統包工程 RLC01 標由「榮工工程股份有限公司」得標，並於 112 年 11 月 14 日完成簽約。RLD01 標土建細設標，由「林同棧工程顧問有限公司」得標，113 年 4 月 30 日完成簽約，113 年 5 月 15 日開始 NTP（合約開工通知日）。依據行政院 114 年 10 月 21 日核定修正計畫，辦理後續施工標之招標作業。修正後計畫期程展延至 123 年。

(6) 高雄捷運後續路網運輸規劃：

依據交通部頒佈之「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理後續路網的報核作業，目前推動規劃路線包括旗津線可行性研究、前鎮漁港聯外軌道系統規劃、高鐵右昌學園線（紫線）可行性研究及協辦屏東縣政府林園東港林邊線可行性研究等。

5、臺灣桃園國際機場捷運系統建設計畫：

- (1) 已於 106 年通車營運，營運里程計 51.03 公里，營運車站為台北站（A1）至環北站（A21），共 21 站，連結桃園國際機場航廈、臺北車站特定專用區、高鐵桃園車站、新北市林口區、三重區及桃園市中壢區等地。
- (2) 另配合機場第三航廈建設計畫，刻正執行機場捷運增設機場第三航廈站（A14 站）計畫，該計畫委託桃園機場公司代辦 A14 車站結構體工程，刻正辦理工區交付相關作業，工程內容包括建築裝修及水電環控施工作業，截至 114 年底計畫總累計進度為 72.62%，本計畫後續將配合桃園機場第三航廈建設計畫啟用時通車營運。
- (3) 至於臺灣桃園國際機場聯外捷運系統延伸至中壢火車站建設計畫，本計畫 A22 站已於 112 年 7 月 31 日營運通車；中壢站（A23）刻正辦理結構頂板、穿堂層結構側牆施作，截至 114 年底計畫總累計進度為 86.57%。

6、桃園都會區捷運路網建設計畫各路線執行概況如下：

- (1) 捷運綠線：「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」綜合規劃報告已於 105 年 4 月 20 日奉行政院核定，目前辦理情形如下：

A.GC01 土建統包標：

目前辦理橋梁工程附屬設施、車站站體及出入口等建築裝修及水電環控等施工，於 113 年 4 月完成捷運高架橋梁合龍後，北段高架橋面已於 113 年 10 月交付予軌道標接力施工。截至 114 年底預定/實際進度：88.58%/88.63%。

B.GC02 土建統包標：

現依既定期程進行地下站體管線遷移、中間柱、開挖支撐、結構施作、潛盾隧道鑽掘及潛盾機組裝等工項；連續壁已於 113 年 11 月 15 日全數完成。截至 114 年底預定/實際進度：47.28%/47.85%。

C.GC03 土建統包標：

現依既定期程進行地下站體結構工程、水環裝修工程、潛盾隧道鑽掘等工項，目前桃園區 6 座車站已全數進入結構體工程。截至 114 年底預定/實際進度：69.91%/71.91%。

D.GC04B 土建統包標：

本標案於 113 年 11 月 1 日開工，目前辦理細部設計作業及路線段橋梁工程施工。截至 114 年底預定/實際進度：0.96%/2.38%。

E.GC05 電梯、電扶梯標：持續進行電梯、電扶梯北段通車期末設計、製造及安裝作業；截至 114 年底工程預定/實際進度：16.82%/27.64%。

F.GM01 機電標：北機廠、G11(藝文特區)站至 G15b(坑口)站通訊系統、監控及資料擷取系統、供電系統、機廠維修設備及特種車輛、行車監控系統及月臺門系統設備安裝及測試；列車進行動態測試；北機廠北主變電站、管理中心、主維修廠、駐車廠結構裝修作業，備品倉庫及體育場、土木軌道廠、洗車廠、污水處理廠、特殊品倉庫、廢棄物處理區、警備隊辦公室結構體施作作業；截至 114 年底預定/實際進度約 44.10%/51.64%。

- (2) 捷運綠線延伸中壢：行政院於 109 年 2 月 15 日核定可行性研究，並於 112 年 12 月 29 日核定綜合規劃，「桃園捷運綠線延伸中壢建設計畫委託專案管理暨監造技術服務」於 113 年 3 月 8 日決標，基本設計及工程經費審議 114 年 5 月 6 日獲中央通過。目前招標作業詳述如下：
1. 土建標 GEC04 標將持續上網辦理公開招標
 2. 機電標 GEM01 標將持續上網辦理公開招標
- (3) 捷運棕線：行政院於 107 年 5 月 1 日核定可行性研究，並於 113 年 3 月 1 日核定綜合規劃，「桃園都會區大眾捷運棕線(桃園-龜山-迴龍段)委託專案管理暨監造技術服務」於 113 年 5 月 15 日決標即續辦基本設計檢討及工程招標準備，行政院公共工程委員會已於 114 年 9 月 23 日辦理經費審議現勘，114 年 10 月 17 送修正版報告書至交通部續審，並於 114 年 12 月 9 日交通部函報工程會續審，俟審議通過後即可進行工程招標。目前招標作業詳述如下：機電標 BRM01 標將持續上網辦理第 2 次公開招標。
- (4) 捷運三鶯線延伸八德：行政院於 108 年 11 月 13 日獲核定可行性研究，綜合規劃報告 113 年 6 月 11 日獲國家發展委員會審議通過，114 年 8 月 1 日行政院核定綜合規劃報告，並由新北市政府擔任建設與營運地方主管機關。「三鶯線延伸桃園八德段捷運系統計畫基本設計及專案管理顧問委託技術服務」於 113 年 6 月 19 日決標即續辦基本設計檢討及工程招標準備，114 年 8 月 12 日提送經費審議報告書至交通部審議，俟審議通過後即可進行工程招標作業。
- 7、新竹市大眾捷運先期路網紅線可行性研究經交通部於 111 年 12 月 5 日召開第 52 次捷運審查委員會，結論請新竹市政府依各委員及機關意見檢討修正報告後再報交通部審議。鐵道局於 113 年 3 月 27 日召開「新竹縣市輕軌計畫整合事宜研商會議」，邀集新竹縣、市政府共同研商捷運路網整合之可能模式，結論後續將由新竹市政府整合目前縣市各自辦理之輕軌計畫（藍線、紅線），並擔任新竹輕軌整合路線陳報單位。
- 8、輕軌運輸系統部分，已於 102 年 6 月 5 日修正公布「大眾捷運法」，將部分路線採共用路權之輕軌系統納入適用；另大眾捷運法第二十四條之一明定「非完全獨立專用路權大眾捷運系統其地面路線之設置標準、規劃、管理養護及費用分擔原則等相關事項之辦法，授權由中央主管機關會同內政部定之」；「非完全獨立專用路權大眾捷運系統地面路線設置管理養護及費用分擔辦法」於 106 年 4 月 11 日發布；另交通部並於 108 年 9 月 3 日函頒「輕軌系統採購作業指引」。
- 9、臺中都會區捷運路網建設計畫，各路線執行概況如下：
- (1) 捷運綠線：已於 110 年 4 月正式營運通車。
 - (2) 捷運藍線：可行性研究於 107 年 10 月 3 日獲行政院核定；綜合規劃於 113 年 1 月 29 日獲行政院原則同意；基本設計於 113 年 10 月 29 日獲行政院公共工程委員會審議通過；114 年 6 月 26 日開工。
 - (3) 捷運綠線延伸大坑、彰化：可行性研究於 113 年 1 月 31 日獲行政院核定；刻正辦理綜合規劃作業、環境影響評估及都市計畫變更書圖等作業。
 - (4) 機場捷運(橘線)：刻正辦理可行性研究作業，並於 113 年 7 月 2 日獲交通部審查原則同意；交通部於 114 年 7 月 4 日核轉行政院審議並於 114

年 9 月 26 日提送促參平台審議；促參推進專案辦公室 114 年 11 月 26 日函知本案符合免送促參提案平台審議條件，持續爭取中央核定。

- (5) 捷運藍線延伸太平：刻正辦理可行性研究作業，113 年 6 月 20 日交通部召開初審會議；113 年 11 月 22 日依審查意見修正報告書至交通部審查；114 年 2 月 11 日交通部函復審查意見；114 年 3 月 12 日修正報告提送交通部審查；114 年 5 月 8 日交通部回函要求針對促參評估結果補件；114 年 8 月 1 日修正完成提送交通部審查。114 年 10 月 3 日交通部提送促參平台審議；促參推進專案辦公室 114 年 11 月 26 日函知本案符合免送促參提案平台審議條件，持續爭取中央核定。
- (6) 屯區捷運環狀線：刻正辦理可行性研究作業，並於 113 年 6 月 20 日由交通部召開初審會議；114 年 1 月 9 日提送修正報告書至交通部審查；114 年 4 月 11 日交通部函覆書面意見；114 年 7 月 4 日修正報告提報交通部審查；114 年 10 月 22 日交通部鐵道局函覆審查意見，刻依意見修正，以積極爭取計畫早日核定。
- (7) 崇德豐原線：刻正辦理可行性研究作業，並於 114 年 12 月 22、23 日辦理地方說明會，俟完成可行性研究報告書後，續提送中央審議。
- (8) 機場捷運(橘線)延伸海線地區：交通部於 114 年 1 月 24 日核定補助可行性研究案，臺中市政府已於 114 年 4 月 9 日上網公告招標，114 年 6 月 9 日決標，刻正辦理可行性研究作業。

(三) 高鐵建設

交通部與台灣高鐵公司於 87 年 7 月 23 日簽訂「臺灣南北高速鐵路興建營運合約」後，歷經土地取得、規劃設計及興建施工等艱鉅工作，臺北至左營全線 8 個車站首先於 96 年 3 月 2 日通車營運；新增苗栗、彰化及雲林三站也於 104 年 12 月 1 日正式通車營運，104 年全線車站數已增加為 11 個，並透過直達車、半直達車與站站停等不同停站模式之規劃，兼顧不同旅客的需求。

至於高鐵南港車站及隧道段經前交通部鐵路改建工程局施作完成後，於 105 年 7 月正式加入高鐵營運行列，全線車站數並增加為 12 個，路線長度 350 公里。

台灣高鐵原有 30 組 700T 列車投入營運載客，後續為因應旅客持續成長與高鐵延伸南港站及新增苗栗、彰化與雲林等 3 站加入營運，台灣高鐵公司新增購 4 組與現有營運中 700T 同型列車，目前共計有 34 組營運列車。

台灣高鐵公司營運 19 年（至 114 年底）累積載運旅客 9.84 億人次，累計延人公里達 1,808.66 億人公里；114 年平均日運量約 22.5 萬人次，平均座位利用率約 71.59%，並持續推出各項優惠活動及服務。

二、公路

(一) 國道建設與拓寬

國道 1 號中山高速公路縱貫臺灣西部走廊，為南北交通最大動脈，部分路段已呈飽和狀態，因此高速公路局自 78 年起即籌劃並陸續予以拓寬，汐止五股段高架拓寬工程於 86 年 10 月完工通車，五

股楊梅段高架拓寬工程於 102 年 4 月完工通車，楊梅—新竹段於 88 年 9 月完工通車、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，南至五甲系統交流道，全長約 158 公里，於 98 年 5 月完成拓寬。

橋梁耐震安全為國家永續發展之防災計畫重要課題，高速公路局自 91 年起即積極推動橋梁耐震補強工作，已於民國 99 年完成第 1 期之國道 1 號及國道 2 號全線橋梁耐震補強工程，並立即接續推動辦理「國道高速公路橋梁耐震補強第 2 期工程（第 1 優先路段）」之國道 3 號北部（汐止至香山）及南部地區部分橋梁，於 105 年 6 月 18 日完工。為全面提升國道橋梁之耐震性能，並因應經濟部地質調查及礦業管理中心 99 年 5 月公告新增第 1 類活動斷層影響路段，於 103 年針對第 2 期（第 2、3 優先路段）進行通盤檢討，並評估國道後續路段橋梁耐震補強工程之可行性。「國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程建設計畫」於 104 年 11 月 6 日奉行政院核定，計畫自 105 年啟動，分成三個區段辦理；本計畫（第 1 次修正）奉行政院 111 年 11 月 18 日院臺交字第 1110034188 號函核定，補強座數 1,182 座，計畫期程至 117 年 9 月，計畫總經費為 498 億 6,250 元。高速公路局將持續辦理「國道高速公路後續路段橋梁耐震補強工程」滾動檢討、彈性因應調整施作範圍，並加速辦理；本計畫完成後將可提升橋梁安全，建構國道生命路網，透過中度地震不壞、設計地震可修、最大考量地震不落橋或崩塌的耐震設計理念，達成國家整體防災之永續發展總目標。

目前推動中的國道計畫：

- 1、「國道 7 號高雄路段計畫」為紓解國道 1 號高雄路段交通壅塞並提升高雄主要幹道服務水準，爰辦理本計畫，全長約 23 公里。建設計畫第 1 次修正計畫於 114 年 8 月 12 日奉行政院核定，基本設計經費審議 114 年 9 月 22 日工程會核列，賡續辦理細部設計及用地取得作業。
- 2、「國道 1 號甲線（桃園航空城北側聯外高（快）速公路）計畫」為提供桃園國際機場及航空城計畫更為便捷之高快速公路服務，提升桃園機場運輸效益，爰辦理本計畫，全長約 11 公里。土木標分 3 標均已完成設計作業並辦理工程招標作業，第 1 標於 114 年 11 月 20 日決標，預定 115 年陸續開工，預計於 120 年完工。
- 3、「國道 1 號楊梅至頭份段拓寬計畫」為改善國道 1 號楊梅至頭份路段交通經常壅塞，爰辦理本計畫，全長約 36 公里。興辦事業計畫於 114 年 2 月 4 日奉交通部核定，基本設計經費審議經工程會分別於 114 年 9 月 25 日（楊梅新竹段）及 12 月 29 日（新竹頭份段）核列，賡續辦理細部設計作業。
- 4、「國道 5 號銜接蘇花公路改善計畫」因應蘇花改通車後對蘇澳地區可能產生之交通衝擊，地方民意建議國道 5 號應與蘇花改計畫銜接，爰辦理本計畫，全長約 6.8 公里。113 年 12 月 2 日展開設計作業，114 年 8 月 27 日召開橫交設施協調會，114 年 9 月及 11 月分別召開第 1、2 場興辦事業計畫公聽會，114 年 11 月 19 日基本設計經

費審議書圖陳報工程會辦理審議、114 年 12 月 31 日興辦事業計畫書陳送本部。

- 5、「國道 1 號后里至大雅路段拓寬」為有效改善國道 1 號臺中區段交通瓶頸，於后里交流道至大雅系統交流道路段之兩側各拓寬 1 車道，全長約 12.5 公里。建設計畫於 114 年 7 月 15 日奉行政院核定，114 年 11 月 17 日召開橫交設施協調會，賡續辦理設計作業。
- 6、「國道 1 號五堵交流道至汐止交流道路段拓寬」114 年 3 月及 5 月分別召開第 1、2 場興辦事業計畫公聽會（共 4 小場），興辦事業計畫於 114 年 7 月 2 日經本部核定。基本設計經費審議工程會於 114 年 6 月 18 日核列，賡續辦理細部設計作業。本工程完工後，可解決國 1 五堵至汐止主線與交流道交通瓶頸、提升整體服務水準，並解決匝道、集散道路及主線之交織與分匯流複雜之運作關聯影響，提供便捷運輸服務。
- 7、「國道 2 號甲線由台 15 線延伸至台 61 線新建計畫」為國道 2 號甲線連接台 61 線，建構航空城聯外高快速公路網，爰辦理本計畫，全長約 2.9 公里。建設計畫於 113 年 11 月 27 日奉行政院核定，賡續辦理設計作業，114 年 7 月及 12 月分別召開第 1、2 場興辦事業計畫公聽會。
- 8、「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」於 114 年 10 月 18 日開工，預計 119 年完工。本工程完工後，國道車流無需在南 133 線路口停等號誌，南 113 線路口平均停等紅燈延滯時間預期可由 80 秒降至 36 秒。國道 8 號港口路段無需停等號誌，並維持 100 公里時速，不僅大幅縮短行車時間，亦可降低路口交通事故，提升整體道路服務水準與安全。
- 9、「國道 1 號五股交流道改善工程—增設北出及北入匝道」於 112 年 4 月 20 日開工，預計 116 年完工，114 年 10 月 27 日北出匝道先行完工通車。紓解國道進出新莊、泰山車流壅塞情況，提升行車運轉效能，連結高快速道路網，提高整體路網效益。
- 10、「國道 1 號林口交流道改善工程」於 112 年 5 月 28 日開工，預計 116 年完工。利用於林口交流道鄰近範圍內之公有地辦理改善工程，期能提供林口 A 南出、北入車流更直接銜接方式，以及林口 A、B 交流道南出南入及北出北入交織改善，以提高此區域之交通運轉效率，提供用路人安全、便捷、舒適之公路運輸服務，滿足地方產業之運輸需求及促進地方發展。
- 11、「國道 1 號中豐交流道新建工程」於 112 年 2 月 1 日開工，主線部分於 114 年 12 月 26 日先行通車，預計 115 年 6 月完工。銜接市道 113 線（中豐北路、領航北路、中山南路），提供沿線 A21 區段徵收、高鐵桃園站、桃園航空城及臺灣桃園國際機場另一進出廊道，帶動中壢區及大園區地方發展；使用台灣高鐵、桃園捷運等軌道運輸之旅客，未來可藉由 A21 環北轉運站無縫轉乘公路運輸，透過本計畫及大眾運輸轉乘效益快速往來中壢區以北地區，串接中壢的站前生活圈，與青埔高鐵的桃園新都心。
- 12、「國道 1 號 114k+860 中港溪橋改建工程」於 110 年 9 月 9 日開工，於 113 年 10 月 8 日通車，114 年 2 月 21 日完工。透過改建解決原橋梁橋

長不足和部分梁底高程過低的問題，使其符合經濟部水利署的治理計畫，從而滿足中港溪的通洪需求，同時確保國道旅運安全。此外，還能降低週遭地區發生水患的風險，並有助於促進地方經濟繁榮。

- 13、「國道 1 號中沙大橋耐洪與耐震能力提升改善工程暨西螺交流道穿越橋改建工程」於 109 年 11 月 29 日開工，114 年 5 月 7 日完工。本工程中沙大橋新增橋墩下部結構改建；及西螺交流道穿越橋改建，包含上部結構 PCI 型梁、橋台、橋墩等。提升中沙大橋耐洪耐震能力，減輕河道阻水；提昇西螺交流道穿越橋耐震能力，橋面拓寬強化交通效能。
- 14、「國道 1 號 248k+673 石龜溪橋耐洪與耐震能力提升改善工程」於 112 年 12 月 6 日開工，預定 116 年完工。在「橋河共治」理念下，依河川治理計畫、河川特性與新技術、新工法，規劃設計橋梁通洪能力提升改善方案，維持橋梁於颱風期間仍能照常維持通行，確保橋梁及用路人安全。
- 15、「國道 1 號北外環交流道工程（第 I105S 標）」於 112 年 9 月 16 日開工，預定 115 年底完工，完工後可擴大北外環道路開闢投資效益，完善臺南都會區高快速道路系統，分流國道 1 號臺南系統及永康交流道之交通負荷，改善區域交通瓶頸，縮短臺南市核心市區進出國道之旅行時間與距離，以利後續臺南市整體發展需求。
- 16、「國道 1 號土庫排水橋耐洪及耐震能力提升改善工程（第 B103 標）」於 113 年 3 月 4 日開工，預定 116 年完工。局部調整國 1 主線縱坡，抬升土庫排水橋梁底高程約 2.1 公尺，以符合土庫排水治理計畫要求。改善本計畫路段所在區域之淹水問題，確保用路人行車安全。
- 17、「高雄新市鎮 1-1、1-2 及 1-3 號道路穿越高速公路工程(第 X101G 標)」於 112 年 11 月 28 日開工，預定 116 年完工。新設 3 處橋涵 1-1、1-2、1-3 號道路穿越國道 1 號，另增設 1-2 號道路以南 2 處國道上、下匝道，國道 1 號主線配合增設匝道及集散道路進行拓寬。促進高雄新市鎮第二期發展區之發展。
- 18、「國道 3 號增設金城交流道工程（第 I306S 標）」於 112 年 10 月 30 日開工，預定 116 年完工。通車後將可分流中和及土城交流道約 10~20% 交通量，紓解目前尖峰時段的交通壅塞，改善國道 3 號整體交通運輸效能，提供北土城及鄰近中和、板橋地區民眾更便利進出國道的路徑選擇，減少地方道路繞行交通量，預估完工通車後最多可節省 15 分鐘車程，可帶動北土城暨司法園區發展，促進地方繁榮。
- 19、「國道 3 號銜接台 66 線增設系統交流道工程」於 108 年 12 月 30 日開工，已於 113 年 10 月 14 日通車，114 年 3 月 30 日完工。提升高快速公路路網運輸效率，紓解國道 3 號大溪交流道、連絡道（市道 112 甲線）交通壅塞，改善台 66 線終點與市道 112 甲線路口交通延滯，促進整體路網之運輸效率。
- 20、「國道 1 號增設造橋交流道工程」於 114 年 8 月 15 日開工，預計 118 年完工。分擔頭份及頭屋交流道部分車流，以提升苗栗地區國道運輸路網之效率，減少利用地區道路前往頭份、頭屋交流道之車流，以節省旅行時間及距離，提供便捷之聯外交通運輸服務，以增進造橋地區觀光及產業發展。

- 21、「國道 2 號大竹交流道改善工程」於 114 年 9 月 30 日開工，預計 118 年完工。通車後能有效解決國道 2 號大竹交流道現況交通壅塞問題，預計可減少大竹交流道西出匝道用路人 15 分鐘旅行時間。以國道 2 號大竹交流道至桃園高鐵站為例，尖峰時段將由原 28 分鐘路程縮短為 13 分鐘（旅行時間減少 54%），並減輕與周邊道路地區性車流相互交織，提昇國道 2 號大竹交流道與區域交通安全與服務水準。
- 22、「國道 1 號北上線臺北及圓山交流道改善工程」圓山交流道於 114 年 10 月 8 日開工，預計 118 年完工；臺北交流道預計 115 年開工。因應國道 1 號臺北至圓山交流道路段，現況交通需求大，並受到臺北與圓山交流道間車流交織影響，尖峰時段出現經常性壅塞，預計可紓緩國道 1 號臺北至圓山交流道之交通壅塞情形，提升該路段交通服務水準。

（二）公路交通建設

公路局為配合政府公路整體發展政策，逐步建構完善便捷的公路運輸網路，持續推動辦理淡江大橋及其連絡道路新建工程計畫、台 9 線花東縱谷公路安全景觀大道計畫（花蓮段、臺東段）、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及西濱快速公路曾文溪橋段新建工程及省道快速公路改善計畫。

賡續辦理省道改善計畫，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與延壽」、「路面服務品質提升與延壽」、「公路防避災改善」及「省道私有既成道路土地取得計畫」等 7 項工作項目，期能提升公路設施之韌性能力，分述如下：

- 1、本計畫辦理第 3 次滾動檢討作業，同意「公路先期規劃」44 項先期作業、「公路新建及改善」15 項個案改善計畫、「交通安全與管理品質提升」25 項個案計畫、「橋隧安全可靠度提升與延壽」31 項個案計畫、「路面服務品質提升與延壽」106 項路面工程、「公路防避災改善」64 項防避災工程、「省道私有既成道路土地取得計畫」5 項個案計畫，共 290 項個案計畫。
- 2、114 年度完成分項計畫項下工程竣工 12 標，「橋隧安全可靠度提升與延壽」子計畫-工程竣工 1 標(台 17 線臨安橋改建工程)，共 13 標。

辦理環島自行車道升級暨多元路線整合推動計畫，整合自行車環島路網、交通部觀光署所轄風景區、主要兩鐵轉運車站、地區型自行車道、各地方人文及風景據點等，並規劃多元型態自行車路網。114 年補助地方政府完成斷鏈路段串連 2 案、環島自行車道路網優化標誌共 518 面、標線 360.5 公里、護欄 18.4 公里；完成觀光旅遊服務設施工程 11 件及自行車友善設施（牽引道）增設。

永續提升人行安全計畫透過補助地方政府推動各項人本環境改善政策，由中央與地方共同合作逐步完善行人通行環境。114 年計畫中各項績效指標，包含路口行人安全設施改善 347 處、人行道改善長度 21 公里、校園周邊改善學校 42 校及路側障礙物移除改善 185 處等項目，皆如期完成。

（三）公路監理及運輸

公路局辦理全國監理行政，包括公路監理汽機車車輛、駕駛人管理及運輸業管理、交通違規處理及徵收公路養管費等業務，分設7個區監理所、26個監理站、4個監理分站，專責辦理相關業務。

為執行交通專業訓練業務計畫，由公路人員訓練所辦理員工在職訓練、大型車職業駕駛人定期訓練、各類交通專業師資訓練、汽車駕駛技術訓練及汽車考檢驗員與汽車修護技工訓練檢定等業務。另為達成行政院淨零轉型關鍵戰略7「運具電動化及無碳化」之「市區公車2030年公車全面電動化」目標，114年辦理7期「電動大客車保養及維修人力培訓課程」，協助市區客運業者培育後勤維修人力，提升電動大客車妥善率及行車安全，計24家汽車客運業者，派訓維修人員138人。

公路監理機關屬政府機關為民服務第一線，為使民眾感受便民及更優質的服務品質，公路局以親切的態度及快速、便捷、標準的處理流程來推動各項業務，包括推動公路監理業務中央統籌辦理、監理及戶政跨機關合作，亦於監理所（站）排定人員主動輪流巡迴服務及辦理假日門市等監理服務，更秉持「關心民眾所關心的事」和「在地收件，全程服務」服務理念，結合中央及地方政府機關，前進偏遠地區與離島，辦理下鄉考照等行動監理服務。此外，公路局亦提供駕照審驗以電子郵件主動再通知、公布「汽車車窗及擋風玻璃黏貼隔熱紙使用指引」、協助處理因災害受損不堪使用而需辦理報廢登記之車輛、車輛網路標牌選號、行動支付繳納公路養管費、交通罰鍰與強制險罰鍰，及線上申辦汽、機車繳銷報廢等便民措施，並推動汽車代檢廠無紙化作業及規費多元支付，為節能減碳盡一份心力。

另有鑒於近年來道路交通事故傷亡日趨嚴重，公路局對民眾行車安全特別注重，針對駕駛人訓練部分，擴大辦理機車駕訓補助計畫，並研擬提升駕訓班師資專業職能，增進教學品質，同時為增加民眾對於實際道路駕駛之技能與知識，試辦「考後道路安駕訓練」及「考前道路訓練」，進一步提升取得機車駕照者之實際騎乘路感及防禦駕駛觀念，經統計同時參加駕訓及道路訓練者，違規風險降低64%、事故風險降低51%；賡續推動銀髮族駕駛關懷方案計畫，針對有換照之銀髮族駕駛統計，換照前後半年違規率顯著下降，同時鼓勵無駕車需求者繳回駕照，以增進高齡駕駛人用路安全；另針對曾因酒後駕車、拒絕酒測吊銷駕駛執照者，於重新考領駕駛執照時，應申請登記配備有車輛點火自動鎖定裝置之汽車後，始發給駕駛執照，以維用路人安全，針對違規情節嚴重者(駕照吊扣或吊銷處分)，納管為高風險駕駛人，律定於6年觀察期間，接受道路交通安全講習並結清交通罰鍰後換發短期駕照，以達矯正駕駛人交通違規行為之目的。

鑒於臺灣已正式邁入高齡社會之際，因應高齡換照新制將於115年5月實施，公路局以「分級關懷、安全守護」為核心理念，透過多元且貼近生活的方式，114年於全國辦理「廟口高齡駕駛交通安全宣導開講活動」(22場次)、「醫學講座－透過醫學角度推廣駕管政策」(7場次)及「用路人風險意識快閃、落實人本交通、強化路口安全宣導快閃活動」(11場次)，亦於同年8月參加「第2屆高齡健康產業博覽

會」策展，向民眾宣導換照政策及交通安全，透過藝人沈文程、王彩樺及棒球選手吳復連及吳念庭代言，提升宣導效益。

114年新增4處交通安全教育園區(士林監理站、臺北區監理所、雲林監理站及高雄區監理所)，透過活化閒置汽車考驗場空間翻轉民眾對監理形象，導入互動體驗學習。

在堅定提供民眾更快速便利及高品質的服務理念下，公路局廣續辦理員工服務教育訓練。另為強化符合新一世代之公路監理資訊建設，及引進新技術創新服務，114年廣續執行「公路監理資訊系統資料庫暨基礎建設升級服務」及「新一代公路監理系統資訊規劃」。

為穩定公路客運運輸服務，公路局從檢討成本、提供補貼、提升效率到招募人力等多方面協助公路客運業者，114年公路客運運量已有穩定並回升趨勢。在成本方面，協助業者研議評估調整一般公路成本及運價，以如實反映營運狀況。在補貼方面，為穩定業者營運基礎，提供代駛補貼維持路線不中斷，並搭配養量補貼和績效獎金，鼓勵新業者投入、現有業者持續精進服務品質。在效率方面，協助業者進行路線優化、整併與轉型，並導入聯合排班、區間售票及彈性上下交流道等措施，進一步提升營運彈性與效率。在人力方面，自108年起推動駕駛徵才補助，114年起更提供考取普通大客車駕照至考取職業大客車駕照期間之生活津貼並提高補助金額，並要求業者改善薪資福利。未來公路局將持續與業者攜手合作，讓民眾能安心搭車、便利出行。

延續前四期公運計畫之執行經驗與工作成果，114年起持續推動「公路公共運輸永續及交通平權計畫（114-117年）」，如擴大推動幸福巴士計畫以及改善轉運場站及候車設施等相關重點及政策目標，以提供更優質的乘車環境及服務品質，提高民眾搭乘公共運輸意願及培養使用習慣，並分別自112年7月1日及114年2月1日起推動 TPASS 行政院通勤月票及 TPASS2.0 公共運輸常客優惠措施，藉由減輕民眾搭乘公共運輸通勤支出，吸引私人運具使用者移轉使用公共運輸，提升公共運輸運量，截至114年底約110.6萬人常態使用 TPASS 政策(包含114年平均每月74.5萬人使用 TPASS 定期票及36.1萬人登錄成為 TPASS 2.0會員)。

為落實推動環境永續發展與綠色運輸之理念，行政院於112年5月26日核定2030年客運車輛電動化推動計畫，執行期程為113-119年，主要工作項目為補助地方政府市區公車加上交通部公路局監理所管轄之部分一般公路客運及國道客運汰換電動大客車。截至114年底，電動大客車已領牌營運數量為2,725輛，已核定打造中車輛共1,916輛，合計共4,641輛，市區公車比例達42.6%，達成35%之年度目標。

(四) 公路防災

公路局藉由歷史數據逐步律定監控道路橋梁特徵雨量預警值、警戒值及行動值，據以執行「公路防災預警機制」，針對省道易致災路段，透過劇烈天候事件後的滾動式檢討、復建改善工程、風險管理及流域管理手法滾動檢討監控路段及橋梁。截至114年底止，一級及二級監控路段共78處、

橋梁10處，同時強化監控易發生淹水、泥流及水瀑路段（含地下道）共22處。

公路防災預警機制係藉由平時透過「防災宣導」建立民眾「知災、避災、離災」相關知識，於劇烈天候下藉橋梁流域管理、山區道路風險管理以及各項預警系統做「預警決策」，並整合第一線防救災服務人員以「避險警示」疏導民眾，於災害發生前先將道路封閉，以達成「人命保全」之終極目標。

- 1、預警系統整合，防災節奏按步走：公路局藉由「公路防災預警機制」系統化整合各項防災預警作業，建立黃、橙、紅3階段燈號逐級操作的防災節奏，透過「源頭管理」觀念，從降雨量推展聯合防禦及預警封路工作，在雨量達預警封路行動值前，即已派人員至現場守視並完成封路設備進駐，大幅提前預警封路作業時間2~4個小時。
- 2、劇烈天候避免行駛山區道路，用路安全有保障：114年期間經歷丹娜絲颱風、薇帕颱風、0728豪雨、楊柳颱風、樺加沙颱風、鳳凰颱風等6場劇烈天候事件，公路局自100年起以「公路防災預警機制」成功守護用路人，縱使在驚人雨勢下路會坍、橋會斷，透過預判、部署、通告、預警及應變5階段，決策「預警性封路」時機，提前公告周知執行封路作業，讓用路人及早因應規劃行程，並避免劇烈天候造成之道路災害，影響用路人行車及生命財產安全。
- 3、緊急路況簡訊廣播報你知：公路局藉由國家通訊傳播委員會之協助及內政部消防署建置「應變管理資訊雲端服務」（EMIC）系統中之輔助系統「防救災訊息服務平臺」（MSP），並配合國家災害防救科技中心與國家通訊傳播委員會完成建置災防告警系統之服務系統（PWS）發送細胞廣播（CBS）及中華電信「災害緊急應變訊息通報服務」發送區域簡訊（LBS）等技術，共同加入災害訊息即時發送之服務行列。依致災潛勢及災損程度劃設警示路段提供告警訊息，強化傳遞公路「預警性封閉」或「災害封閉」相關資訊，且透過簡訊及細胞廣播等多元管道即時發送災防告警訊息予高風險路段的不特定對象提升訊息服務之廣度，以保障用路人安全。
- 4、教育訓練及演練，強化防救災能力：為加強防救災人員緊急應變能力，公路局以預判、部署、通告、預警及應變5階段預警機制，以及三級應變機制的應變重點，同時全方位掌握防救災資訊動態及與橫向聯防單位的無縫通報聯繫。公路局於114年針對不同教育訓練內容及對象辦理教育訓練（研習）課程，調訓人數約139人，各項災害防救講習訓練對象，相關災害防救之主管及承辦人員均規定參加，以利防救災業務後續推動與經驗傳承。並且辦理5場防災兵棋推演、防救災演練36場，充分強化救災能力並提升災害熟悉處置應變能力。

三、郵政

郵政事業是以增進公共利益為目標，提供社會大眾普遍、公平、合理之郵政服務，由於郵政事業持續的穩健經營，已建構成為全方位的服務事業。114年度業務績效如下：

- (一) 國內函件收寄量為 17 億 2,157 萬 6 千件，國民通信率平均每人 73.89 件；國際函件收寄量為 931 萬件。國內包裹收寄量 2,370 萬 5 千件；國際包裹收寄量 45 萬 7 千件。國內快捷收寄量為 1,587 萬 2 千件；國際快捷收寄量 78 萬 9 千件。電子函件作業量 2 億 8,815 萬件。兩岸通郵郵件量，臺灣寄大陸郵件 192 萬件，大陸寄臺灣郵件 105 萬件。
- (二) 集郵收入達新臺幣 6 億 6,674 萬元，共發行郵票 18 套，包括常用郵票 1 套、特種郵票 13 套及紀念郵票 4 套。另發行年度郵票冊精裝本、活頁本及郵票目錄各 1 款、郵摺 4 款、珍藏摺 1 款、郵票原圖明信片 5 款及「新年郵票（114 年版）」印刷全張郵品 1 款等供售。
- (三) 截至 114 年底為止，各種儲金總結存金額計新臺幣 7 兆 4,848 億餘元；儲戶總計 3,817 萬餘戶；承辦匯款金額為 1 兆 5,316 億餘元；開發張數 1,142 萬餘張。
- (四) 114 年度壽險有效契約件數總計 226 萬 2,025 件，有效契約保額計新臺幣 7,490 億餘元，有效契約實收保費收入計新臺幣 709 億 7,946 萬元。
- (五) 資金運用除部分轉存中央銀行外，另運用於公民營銀行存款、國外投資、購買債券、票券、股票、定期存單及壽險保單質押借款、不動產抵押借款或不動產投資；亦配合政府政策，提供中長期資金專案運用於支援國家重大建設及民間投資計畫，以促進國家經濟建設發展。截至 114 年底為止，郵政資金運用金額已達新臺幣 8 兆 5,345 億元。
- (六) 推出創新服務
 - 1、114年2月18日與 Samsung 公司合作推出「Samsung Pay」服務，提供郵政 VISA 金融卡持卡人多元支付管道。
 - 2、114年3月新增 EZPost 郵寄便網站上門收件專區，提供一般非假日3日內預約上門收件及預估郵資服務，讓客戶能有更多元郵件交寄方式。
 - 3、114年3月19日提供儲戶於台灣行動支付 APP 開通乘車碼服務，得於貼有「TWQR」標識之交通運輸工具，掃描乘車碼 QR Code 支付車資，落實智慧、友善之公共交通運輸服務。
 - 4、114年4月15日與國票證券合作推出「跨機構綁定證券帳戶」服務，提供成年客戶於線上同時開立郵政數位存款帳戶及證券帳戶，透過金融機構間資料共享機制，滿足客戶靈活投資理財需求。
 - 5、114年7月1日起，提供儲戶透過台灣行動支付 APP 進行數位券匣(錢包)申請、領取、支付抵用及登記等服務，至支援數位券之商家消費，得使用數位券折抵。
 - 6、114年10月15日啟用郵政會員服務，統一會員識別身分為「Post ID」，以行動郵局 APP 作為入口，提供單一帳號登入及會員點數(啖幣)制度，並於同日開放儲匯金融帳戶升級為郵政會員。
 - 7、114年11月完成農特產資訊系統建置，提供各局服務在地農友 e 化收寄功能，以符合使用者體驗之簡易操作頁面，提升填寫託運單之便利性，並自動追蹤郵件遞送貨態資訊，及優化郵務單位作業流程，提升服務品質及作業效率。
 - 8、114年12月9日與 Apple 公司合作推出「Apple Pay」發卡服務，並上線啟用

Apple Pay 綁定郵政 VISA 金融卡功能，提供民眾更多元之行動支付方式。

(七) 運用資訊科技

- 1、自 114 年 6 月 30 日起，行動平板電腦新增「行動理賠」功能，業務員可攜帶平板電腦主動到府服務，保戶得免臨櫃辦理，提供保戶更便捷與貼心的理賠體驗。
- 2、114 年 7 月上線啟用物料管理系統，將本公司各項物料之請料、發料、收料等異動及庫存控管納入電子化作業，以達到作業流程標準化、資訊即時化與透明化，提升整體物料管理效率及節能減碳效益，降低作業錯誤率，並減省人力負擔。
- 3、優化「行動郵局」APP 服務：
 - (1) 查詢快捷郵件投遞資訊：自 114 年 3 月 24 日提供收寄件人於交寄快捷郵件時，可透過行動郵局 APP 或中華郵政全球資訊網查詢郵件預定投遞時段，提升收件人妥收快捷郵件滿意度。
 - (2) 線上續卡：自 114 年 5 月 26 日起，提供郵政 VISA 金融卡持卡人於行動郵局 APP 線上續卡，提升金融卡使用便利性。
 - (3) 錢包功能：自 114 年 5 月 26 日起，新增「其他支付設定」功能，儲戶可直接向電子支付業者進行綁定，114 年合作業者有愛金卡「icash Pay」及「全支付」，其他合作業者將依開發時程陸續上線，提供儲戶多元支付管道。
- 4、持續優化 i 郵箱各項功能，提升使用便利性及服務效能：
 - (1) 建置「i 郵箱寄取店」，透過擴充儲格數量，解決傳統 i 郵箱儲格之不足，並新增包裹寄件櫃，突破單一儲格限制，便利特約戶及郵寄便會員連續寄件，提升寄件效率。
 - (2) 優化寄件流程，提供使用者更直觀的操作介面，並新增寄件自動取號功能及故障報修機制，提升寄件便利性及設備妥善率。
 - (3) 強化商流導入，持續與電商平臺、路流商及超商業者合作，以電子地圖及相關應用程式介面(API)串連郵件資訊，提供完整貨態回傳服務，讓 i 郵箱多元應用於各類場域。
 - (4) 與公益、環保及慈善團體合作，利用郵遞網絡及綿密的 i 郵箱網點，提供更便捷與多元的顧客體驗，同時籲請以回收、分享取代購買與棄，以智慧物流落實環保，並提升 i 郵箱使用量。
- 5、為強化快捷郵件預估查詢投遞時段服務功能，優化客戶用郵服務之體驗，並利客戶查詢更準確快捷郵件到達時段，提供更即時之快捷郵件郵遞資訊：
 - (1) 113 年 7 月 13 日已於郵政公司郵務窗口電腦系統建置即時查詢「國內快捷郵件投遞班次及時刻交易」，以利向寄件客戶說明。
 - (2) 113 年 11 月 27 日啟用行動郵局 APP 及全球資訊網提供客戶即時查詢快捷郵件郵遞時效功能。
 - (3) 114 年 10 月續優化查詢快捷郵件郵遞時效功能，俾利用郵客戶查詢更準確快捷郵件到達時段。

- (八) 配合政府防詐政策，建置防阻金融詐騙功能，自 114 年 2 月份起新增「留存灰名單異常轉帳資訊」、「警政署失蹤人口查詢」、「串接警政署 165 反詐騙防詐系統平臺」及台灣 Pay「轉帳交易戶名查詢機制」等作業；並加入

財金公司「金融阻詐聯防平臺」，同年 6 月 30 日起提供即時照會/被照會功能。

- (九) 持續於全國 1,275 個服務據點設置 iTaiwan 免費無線上網熱點，114 年度使用人數達 192 萬 5,534 人次。

四、產業發展

- (一) 瞭解及研析國內交通產業現況：交通部於 114 年 11 月 25 日舉辦「SMART 交通生態平台專家座談會」，充分討論我國成立 SMART 交通生態平台之可能性，以重塑我國交通產業維度並瞭解國內交通產業生態，以期達到淨零永續、人本交通及跨域整合轉型等目標願景；另交通部陸續拜會國內各交通業者（如華德動能、和欣客運、東元電機等），實地瞭解交通產業所面臨的問題及挑戰，作為未來施政之參考。
- (二) 推動民間參與公共建設及招商：交通部持續推動民間參與公共建設及招商，透過公私協力，提升交通建設服務品質，推動辦理民間參與公共建設案件，並於 114 年 11 月 19 日舉辦「交通部 114 年度招商大會」，彙集交通領域多元投資商案，案源數量及總投資商機均再創歷史新猷，共釋出 60 件案源，商機達新臺幣 3,339 億元，吸引逾 400 位國內、外業者及各界貴賓與會，本次大會整合交通部所屬各單位可供投資之商機，並擴大彙集現階段大型案源，包括臺鐵、高鐵、港區周邊土地開發、航空站區、觀光遊憩設施興建營運及交通建設計畫等多元領域，期許大家大力投資台灣，為民眾帶來優質的創新交通服務，共同創造政府、業界及民眾之三贏。

五、國際交流

促進國際交流與合作：

- (一) 參與韓國仁川於 114 年 7 月 28 日至 8 月 1 日舉行之亞太經濟合作（Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC）第 65 次觀光工作小組會議（Tourism Working Group Meeting, TWG65），APEC 2025 的三大優先主題為連結、創新、繁榮；兩項關鍵成果為 APEC 人工智慧倡議及應對人口結構變化協作框架。
- (二) 參與韓國仁川於 114 年 8 月 4 至 5 日舉行之韓國智慧移動論壇（Smart Mobility Forum）及 8 月 6 至 8 日舉行之 APEC 第 55 次運輸工作小組會議（Transportation Working Group Meeting, TPTWG55），我國代表團於前揭論壇與各經濟體代表互動交流；另於 TPTWG 55 會議中亦報告分享報告按飛行時數計費（PBTH）模式對航空安全、維修風險及監管的影響、邁向淨零：國際海運減碳新規與我國推動規劃、應用人工智能和數字孿生加強治理，除提升我國能見度外，並促進國際之交流合作。

六、海運

臺灣地區四面環海且位處於亞洲地區樞紐，海運航線密集且遍及全球。截至 114 年底止，臺灣地區總噸位 100 以上客、貨船舶共計 322 艘，總噸位 449 萬，載重噸 626 萬噸，其中船舶運送業計有 154 家，船務代理業計有 466 家，海運承攬運送業計有 1,072 家，貨櫃集散站經營業計有 33 家。

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、臺北、蘇澳、安平等七大國際商港，及布袋、澎湖、金門、

馬祖等國內商港與工業專用港、碼頭、部分漁港交通碼頭。

為配合發展離島建設政策，開辦金門、馬祖、澎湖與大陸福建地區之小三通客、貨運航線。此外，在海基會與海協會於97年11月4日完成「兩岸海運協議」簽署後，兩岸於97年12月15日起進入兩岸直航階段，我國籍、大陸籍與符合海運協議之外籍船舶，可直接航行兩岸港口，截至114年底止，兩岸直航執行成果：實際進（出）港船舶達約28.83萬艘次、總裝卸貨櫃達約4,122萬 TEU、總裝卸貨物達約17.75億計費噸、載運旅客人數達約213.17萬人次，大幅降低兩岸人員與貨物的運送時間及運輸成本。

為符合航海人員訓練發證及當值標準國際公約規定，辦理船員晉升訓練及專業訓練。截至114年底止，我國船員上船服務人數計7,050人，其中服務於外籍船舶之人數有1,436人，服務於國籍船舶之人數有5,614人。

交通部航港局自102年1月1日起，正式接管由財政部關務署移撥之航路標識，目前我國臺澎金馬地區之燈塔及其他助航設施，計有燈塔36座、燈杆43座及雷達標杆13座，另已建置 AIS 岸臺48座及建置「中軌道衛星輔助搜救系統」，並建置智慧航安資訊平台，整合6個部會、10個單位，共計25個資訊系統，並於局本部成立海事中心，大幅提升海事中心對臺灣海域的船舶動態監控、風險預測能力，並有效掌握海難應變資訊與時效，藉由智慧化與科技化之積極作為，完善航行安全資訊及管理等相关服務，建構更安全的航行環境。

因應國家離岸風電能源政策，兼顧船舶航行安全，於臺中成立離岸風場航道船舶交通服務（VTS）中心，受理船舶進入彰化風場航道之報到，24小時監控該航道船舶航行動態，確保船舶有序安全通行，配合第三階段風場開發，「離岸風場航道 VTS 中心暨中部航務中心新辦公大樓」已於113年8月完工、114年2月驗收通過，目前已於113年9月啟動辦理「離岸風場航道船舶交通服務(VTS)中心擴充與維運」，114年8月完成雷達站用地選址，115年1月3日進駐新離岸風場航道 VTS 中心並正式啟用新一代離岸風場航行空間 VTS 系統，擴大監控彰化風場航行空間與西側海域風場航行空間，監控範圍由673平方公里擴大至4,000平方公里，預計116年規劃增加 VTS 中心人員之招募與訓練、完成新增4座雷達站建置並運作，以持續確保船舶航行安全。

今後在國際事務方面，將持續參與 WTO、APEC 及其他國際海運相關組織中有關海運之諮商、會議及活動，以增進與各國在海運事務方面之交流合作及與國際接軌，並持續推動兩岸海運直航後續相關作業、研訂（修）航港法規、落實執行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等，並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，打造優質航運環境，提升整體航運產業競爭力。

七、港務

臺灣國際商港共計有基隆、臺中、高雄、花蓮、臺北、蘇澳、安平等7處，以及布袋、澎湖（由港務公司代管）、金門、馬祖（由地方政府管轄）等4處國內商港，依行政院110年核定國際商港發展目標為「強化智慧創新與多元服務，鞏固海運樞紐地位」，以「港群」觀念統籌經營管理臺灣各國際商港，採「對內協調分工、對外統合競爭」之經營策略，各國際商港發展定位如下：

- （一）基隆港：北部海運貨物進出港、國際郵輪母港。
- （二）臺中港：中部海運及產業加值港、能源及大宗物資儲轉港、客運及觀光遊憩港、臨港工商業發展基地。

- (三) 高雄港：洲際貨櫃樞紐港、智慧及物流運籌港、客運及觀光遊憩港。
- (四) 花蓮港：東部海運貨物進出港、觀光遊憩港。
- (五) 臺北港：北部海運貨物進出港、產業物流港、綠能產業港。
- (六) 蘇澳港：蘭陽地區貨物進出港、觀光遊憩港。
- (七) 安平港：嘉南地區貨物進出港、觀光遊憩港。

臺灣港務公司以企業化經營精神深耕貨運核心事業，導入創新思維推展港埠相關聯業務多元發展，持續推動旅運服務、綠色港口、智慧轉型等經營發展策略，創造有利航港經營環境，實現港口永續經營目標。

為促進港埠發展建設，提升港埠服務能量與品質，113 年度辦理臺灣國際商港重要建設計畫計有：

- (一) 落實國際商港未來發展及建設：依商港法規定，研擬並陳報「國際商港未來發展及建設計畫（111~115 年）」，前於 110 年 10 月 12 日奉行政院核定，配合經濟部離岸風電政策、環保署協助收容再生粒料政策及因應在建工程物價漲幅等，由港務公司通盤檢討後辦理第 1 次修正計畫，並經行政院於 111 年 11 月 18 日核定；嗣為配合政策推動及風電產業發展、港埠營運環境發展、工程實際需求進度及營建物價調整等因素，有新增工作及檢討經費之需求，由港務公司辦理第 2 次修正計畫，並經行政院 114 年 4 月 2 日核定。
- (二) 基隆港東 5 號碼頭改建工程：為首座老舊鋼板樁式碼頭改建為棧橋式碼頭，提高碼頭耐震能力及耐久性，同時考量東岸為國際郵輪主力碼頭，將改建加深至-11 米水深，控制碼頭法線不外移，增加未來碼頭船席調度彈性，本案於 113 年 11 月開工，預計 115 年 12 月完工。
- (三) 臺北港物流倉儲區第三、四期圍堤工程計畫：預計在計畫圍堤合攏後可提供做為大臺北地區資源處理場餘土與公共工程等營建剩餘土方之收容場所，減輕北部都會帶公共工程土方去化壓力，並因應未來油槽遷移，本案於 109 年 1 月開工，預計 116 年 5 月完工。
- (四) 臺北港南碼頭 C 填區公共設施及永久護岸暨 S04~S05 碼頭工程：為利推動智慧車輛新業務並提升物流運作效率，港務公司配合 C 填區未來朝向智慧汽車物流產業園區之發展，擬規劃 S04~S05 碼頭作為汽車專用碼頭，以供未來進駐業者進行運輸裝卸使用，本案於 111 年 7 月開工，預定 116 年 12 月完工。
- (五) 臺中港 37、38 號碼頭新建工程：臺中港定位為離岸風電母港，扮演提供預組裝基地及國產化專區之角色，辦理新建臺中港#37、#38 碼頭，本案於 112 年 1 月開工，已於 115 年 4 月 8 日完工。
- (六) 臺中港填方區新建海堤工程：為配合臺中港未來發展及國家能源政策，並因應離岸風電等相關港埠產業發展需求，以及港區長期疏浚所產生之大量土方去化問題，辦理「臺中港填方區新建海堤工程」。本計畫旨在建置封閉水域回填空間，提供港區維護浚挖土方的收容與去化，同時創造可供離岸風電相關產業進駐的腹地，進一步推動臺中港成為離岸風電產業的重要據點，本案於 112 年 5 月開工，預計 116 年 8 月完工。
- (七) 臺中港北側淤沙區漂飛沙整治第四期工程：本整治工程將擴大北側淤沙區現有植林及定沙面積，以創造港區綠化空間，防制懸浮污染，提昇港區環境品質。整治所需材料則優先使用港區回收石料、方塊及消波塊，以達到節能減碳，重複使用及節省工程經費之目標，預計可減少之碳排

放量預估減碳量約32,413.71噸CO₂。以推動本港成為綠色港埠目標，善盡企業社會責任，本案於113年3月開工，預計116年9月完工。

- (八) 高雄港第四船渠碼頭及護岸整建工程：本案#25~#26碼頭係配合亞洲新灣區開發及海巡艦艇碼頭強化計畫，整建#25碼頭、新建#26碼頭為「海巡署公務船舶專用碼頭」，#27~#28碼頭則改建以供國內線散雜貨船靠泊及卸貨，將提升海巡署公務船的靠泊能力與優化港區結構，本案於113年3月6日開工，預計於116年1月完工。
- (九) 高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程：為推動離岸風場開發並落實國產化目標，爰辦理高雄港洲際一期 A6 碼頭、護岸及新生地填築工程，本案於 112 年 1 月開工，預計於 115 年 8 月完工。
- (十) 高雄港第三及第五貨櫃中心碼頭改建工程：全球貨櫃輪持續朝向大型化發展，貨櫃航商積極擴充巨型貨櫃輪船、集貨能力及提昇運能，現有貨櫃碼頭之設計水深、繫靠設施及軌道強度等已無法滿足未來發展需求，故港務公司除了興建第七貨櫃中心之外，另辦理既有第三貨櫃中心及第五貨櫃中心碼頭改建工程，將大幅提升此二貨櫃中心之設施與營運量能，本案於 113 年 2 月開工，預計於 118 年 5 月完工。
- (十一) 花蓮港#17~#25 碼頭震災修復工程：本案係因 113 年 4 月 3 日花蓮外海發生芮氏規模 7.2 強震，造成花蓮港外港第 17 至 25 號共 9 座碼頭鋪面嚴重損壞，產生 20 公分至 70 公分不等的高低落差陷落，導致裝卸運送設備損壞及車輛動線中斷，為確保港口之營運，爰立即啟動災後修復工作，工程透過鋪面選材及微地改方式，更加強化港埠基礎設施韌性，本案於 113 年 8 月 28 日開工，已於 114 年 8 月 1 日完工。

八、空運

- (一) 民用航空局為確保飛航安全，依據國際民航公約及其附約之規範，建立國家民用航空安全計畫及國家民用航空保安計畫，並實施有效策略、法規及作為，透過完善監理機制，對民用航空運輸業、普通航空業、航空產品與其他航空相關機關（構）等實施航務、適航及空用電子、客艙安全、航空保安、危險物品、飛航服務、航空站空側等安全查核作業，持續精進各項安全監理工作，並建置「以風險為導向」之監理系統，持續精進監理作為以達國家整體飛航安全目標。此外，因應遙控無人機擴展應用，建構先進空中交通（AAM）及物流載貨環境，持續接軌國際法規與技術標準，規劃運行廊道及驗證體系，進行法規調適；並透過優化證照制度與產品檢驗機制，提升人才專業素質與產業技術規模，期在飛航安全監管下，實現智慧交通之創新應用願景。
- (二) 我國現有17座機場提供民航服務，其中桃園國際機場由桃園國際機場股份有限公司經營管理，其餘16處機場由民用航空局經營管理。配合當前國土發展架構，區域人口及產業發展，在北、中及南部地區分別布局，桃園國際機場為我國最主要國家門戶，提供洲際及區域國際航線服務，朝東亞樞紐機場與航空關聯產業發展核心之目標發展；高雄國際機場定位為南部地區區域性國際機場；臺北松山機場定位在首都商務機場及國內航空樞紐；臺中機場定位為中部地區區域性國際機場；而其餘臺南、花蓮、臺東、澎湖、金門及嘉義機場，除經營國內航線外，亦配合民眾行旅及航空公司營

- 運等需求，可飛航國際客運包機。為提供充足運能及完善的服務品質，民用航空局依上述機場布局及發展定位，積極推動各機場空陸側設施之擴整建，及各式助航設備之更新汰換，辦理松山、臺中及高雄滑行道改善工程，臺東、金門及北竿機場跑道改善工程，以提高飛航安全及飛航服務水準；進行高雄機場新航廈工程、嘉義機場航廈整建及辦理綠島、蘭嶼、七美、望安等機場景觀風貌改造，以全面提昇機場航廈容量及旅客服務水準。
- (三) 為發展桃園國際機場成為東亞樞紐機場之政策目標，配合機場園區未來推動第三跑道、客貨運設施、維修棚廠、支援輔助設施等重大基礎建設需要，規劃推動機場園區未來發展用地取得工作。民用航空局辦理桃園航空城「機場園區特定區」土地改良物區段徵收，其中優先搬遷區建物，於112年已全數完成搬遷，其他搬遷區建物，截至114年底累計超過8成已完成搬遷。秉「先建後遷」、「就近安置」安置政策目標，民眾可選配政府興建的安置住宅，或選配安置街廓，自建透天住宅。民用航空局辦理安置住宅新建工程共興建1,067戶安置宅，已於114年完工，同步完成民眾選購安置住宅之配售作業，並自114年4月起分批辦理驗交屋供民眾入住。另於114年持續辦理「機場園區特定區」區段徵收公共工程，亦已完成優先開發區之安置街廓整地、五大管線及聯外道路施工，並辦理安置街廓土地點交，供民眾自行興建住宅，以妥善安置拆遷戶。
- (四) 截至114年底，我國共有民用航空運輸業8家、普通航空業14家，適航的民用航空器達307架；另有航空站地勤業8家（其中1家單項經營機艙清潔、2家單項經營空橋操作、1家單項經營航機拖曳）、空廚業3家、航空貨運承攬業1,406家及航空貨物集散站經營業4家（另有2家外籍航空公司自營其承運貨物）。此外，檢定合格之航空器維修廠計30家，民用航空人員訓練機構計9家，其中1家為術科飛行訓練機構；另有4萬490架遙控無人機完成註冊。
- (五) 114年我國籍及來臺營運之外籍/陸籍航空公司經營國際及兩岸定期航線共計291條（包括客運194條，貨運97條），可達全球120個城市，國際及兩岸航線（含過境）旅客約5,833萬人次，國際及兩岸（含轉口）貨運量約258.5萬公噸。
- (六) 在國內航線部分，114年有華信、立榮及德安等3家航空公司經營國內定期航空運輸業務計24條航線（德安航空公司僅經營離島偏遠航線），另德安航空公司及凌天航空公司經營直昇機運輸業務，114年總計各機場國內航線進出旅客約1,056萬人次，進出郵件及貨物約3萬公噸。
- (七) 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，情報區範圍南至北緯21度與馬尼拉飛航情報區交界，北迄北緯29度，東至東經124度與福岡飛航情報區交界，西至東經117度30分與上海、廣州及香港飛航情報區交界，共有國際航路18條（其中 R596、R200及部分 B591航路僅供兩岸航班使用），國內航路4條，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。
- (八) 航空運輸為高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，社會大眾對於航空運輸服務需求日增，所要求的品質亦日益提高，未來空運發展仍將持續與國際接軌，並以「優化空運發展」及「提升公共運輸品質」做為施政目標，為民眾提供安全、

便捷、舒適及永續之優質空運服務。

九、氣象

中央氣象署負責全國氣象業務，在氣象監測方面，目前在臺澎金馬縣市及高山離島偏遠地區，設有綜觀氣象站點計 25 處（其中有 3 站點亦執行高空氣象觀測作業）、氣象雷達 4 站點、防災降雨雷達 3 座、合作氣象站 11 站、自動站 768 站（其中雨量站 147 站、氣象站 621 站）、潮位站 30 站、浮標站 12 站及波浪站 1 站；26 座閃電及落雷偵測站；每日即時或定時蒐集地面、高空氣象及海象資料。另全天候接收地球同步氣象衛星及 6 個繞極軌道氣象衛星之觀測資料等，提供衛星影像與衛星應用產品，配合氣象雷達觀測，運用遙測微波新技術，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。

（一）在天氣預報方面，應用數值天氣預報系統（包括全球、區域、颱風、短期氣候、波浪、暴潮及海流等多個預報系統），目前每日發布 10 種以上精緻化氣象、海象預報資訊，當有強風、豪雨、寒潮、高溫、颱風或熱帶性低氣壓來襲時，為加強監測守視，並適時發布特報或警報，重要產品及服務時程如下：

1、一般生活與遊憩天氣，讓使用者能提前掌握海氣象變化的細緻趨勢，安排日常活動：

- （1）101 年起發布鄉鎮天氣預報，為精緻化天氣預報的開端，並陸續推出原鄉、客庄、生活育樂等天氣預報。
- （2）109 年起發布「鄉鎮沿海預報」服務，並對臺灣及離島鄉鎮沿海、海水浴場、休閒漁港、海釣地點提供逐 3 小時海氣象預報資訊，並產製 QRcode 提供各場域管理單位連結運用。
- （3）110 年新增「沿海遊憩看風險」服務，提供鄉鎮沿海海上遊憩風險值。
- （4）113 年起將「遠、近海漁業氣象預報」延長至 5 日，「鄉鎮沿海預報」延長至 3 日。

2、小區域劇烈天氣警示，與國家災害防救科技中心合作，透過「災防告警細胞廣播系統（PWS）」發布手機警訊，提供各級政府防災單位及民眾即時應變，採取適當避難措施，產品包含：

- （1）105 年起發布「大雷雨即時訊息」。
- （2）107 年起發布「颱風強風告警」。
- （3）111 至 112 年試辦、113 年起正式辦理「山區暴雨之溪水暴漲警示訊息」（共 11 縣市 26 處高風險溪流區）。

3、推動災害性天氣精緻化預警服務，除適當因應氣候變遷，調整預警標準外，部分預警服務已精緻至鄉鎮市區，並提供黃、橙、紅 3 色燈號區分危害程度：

- （1）高溫資訊：107 年 6 月 15 日起推出燈號分級；112 年 6 月 15 日起提供鄉鎮燈號資訊。
- （2）低溫特報：108 年 11 月 1 日起推出燈號分級；111 年 11 月起提供鄉鎮燈號資訊。
- （3）豪（大）雨特報：為強化致災性短延時強降雨現象之災防預警效能，109 年 3 月 1 日起新增「3 小時累積雨量達 200 毫米以上」之短延時大豪雨發布標準。

- (4)陸上強風特報：114 年 3 月起試辦，同年 12 月起正式發布鄉鎮燈號資訊。
- 4、颱風預警：
- (1) 110 年 5 月 1 日起推出「熱帶性低氣壓 5 日預報」服務，強化熱帶系統早期預警資訊。
 - (2) 111 年颱風季起，於海上警報颱風外圍環流影響期間，預期颱風將對陸地造成顯著風雨衝擊時，適時發布縣市風雨預測。
 - (3) 112 年 7 月 1 日起，發布颱風不對稱暴風半徑現況分析資訊。
 - (4) 113 年 7 月 1 日起新增「颱風暴風可能到達時間」及「颱風暴風可能最早到達時間」資訊。
 - (5) 113 年颱風季起，於颱風警報期間辦理縣市政府視訊連線會議時，試辦「濱海鄉鎮風力預報」，並自 114 年颱風季起正式對外發布。
- (二) 在氣候預報方面，氣象署目前提供月與季官方預報產品，包含北、中、南、東 4 分區之 3 分類溫度雨量機率預報，未來將逐步提高解析度，提供更細緻化及預報時效更長之預報產品。為提供更優質氣候服務，開發第二代海氣耦合氣候模式預報系統，並搭配涵蓋臺灣周遭之區域氣候模式產製在地化（12 公里解析度）之氣候預報。同時為彌補短期氣候預報系統於次季節尺度上的不足，開發第三代全球展期天氣系集預報系統，除耦合更完整物理過程的海洋模式，亦搭配了 5 公里解析度的區域動力降尺度系統，提供全球及臺灣更細緻之 2~6 週預報資訊。此外，透過結合國外多模式氣候預報資料，包括美國國家環境中心（NCEP）與歐洲中期天氣預報中心（ECMWF），應用統計後處理方法來提供更高解析度及更精準之各項預報產品，提供跨域單位更多之氣候預報資訊，例如：持續優化及提供臺灣各水庫集水區中期、展期及長期之雨量預報及各類氣象預報資訊，並維運優化水情展示平臺功能，以提供及時之水資源應用管理與決策之參考依據，並提升臺灣水資源管理智慧化與科學化，強化我國面對水旱災害之應變韌性，穩健應對極端氣候之挑戰。除了發展氣候模式以外，近幾年亦投入在預報指引之建立，包含聖嬰/反聖嬰、季內振盪、印度洋偶極振盪、中緯度波列、太平洋年代際振盪等訊號對於臺灣氣候之影響，同時也開發臺灣各種極端事件，包含高溫、寒潮、乾旱、颱風等預報指引產品，期望能提高預報時效，以達到提早預警機制，讓跨領域單位有充足時間進行相關防災措施之準備。另亦致力於長期氣候資料分析、推廣氣候知識與資訊應用服務，以支援國家氣象風險管理與氣候變遷調適應用，降低氣候變遷對民生經濟與社會安全之影響。
- (三) 在跨領域應用方面，中央氣象署近年來積極推動氣象資訊之跨領域應用，在農業領域部分，自 112 年與行政院農業委員會（112 年 8 月 1 日改制為農業部，以下稱農業部）簽訂「農業氣象資訊服務及應用合作」協議，持續就提升氣象觀測資料服務品質、深化農業氣象跨域應用、促進資訊交換與服務推廣等 3 大面向合作。同時透過「農業氣象觀測網監測系統」網頁，提供農業客製化氣象資訊應用服務，包括提供超過 700 個氣象測站觀測資料之查詢及下載，以及各作物生產專區、畜牧生產區等共 415 個點位之客製化預報產品資訊，藉此強化氣象資訊在農業領域的跨域應用，有效支援農業風險管理與加值應用，降低風險、減少災損、創造更高經濟效益。此外，與農業部合作執行「農業水資源之農業氣象產品客製化研發」計畫（111-114 年），114 年結合降雨預報及水文模式進行東部示範灌區-關山

大圳灌區之流量預報，並提供水文乾旱監測與預報等相關資訊給農業水資源決策平臺參考。另外，亦利用氣象預測資料與櫻花物候預測日月潭八重櫻及阿里山染井吉野櫻開花日期，提供國人旅遊之參考。在漁業領域部分，針對沿近海鎖管、白帶魚、烏魚、鯖魚進行漁場資源預報，除可節省漁船油耗成本、降低海上作業時間風險、增加漁民漁獲率、提供漁政單位進行捕撈決策參用外，更有利於國家漁業之永續經營。在海運領域部分，114 年建立進出港定位潮流預報服務及東亞智慧風浪航路資訊服務，以開放資料連結船舶導航設備方式，提供國內商港、遊艇港、離島進出港定位，提升東亞海運航線安全，並供遊艇、帆船等運動操船應用。在能源領域部分，透過「氣象資訊綠能虛擬營運中心」網頁，提供太陽能與風能產值的歷史評估、即時現況及預報資訊，包含監測分析、綠能評估及綠能預報 3 大部分。於 114 年 10 月 1 日與台灣電力企業聯合會共同舉辦「114 年氣象資訊服務於綠能領域應用研討會及工作坊」，包含能源及氣象領域相關產學研界共約 110 餘人參加，有助於強化公私協作共識與開發氣象資訊在綠能領域的潛在應用價值。

- (四) 在地震海嘯監測方面，中央氣象署至 114 年設有 94 座井下地震觀測站、707 站自由場強地動觀測站，除提供地震測報發布外，所蒐錄的強震資料在災害預估與耐震設計規範上提供重要的參考依據。而截至 114 年底共設置 153 座全球導航衛星系統（GNSS）觀測站，可完整蒐錄地殼變形量資料，用以嚴密監測斷層活動，以期歸納地殼變形與地震間之相關性，做為發展地震前兆技術之基礎，為提升觀測網之效能，自 113 年起開始升級全球導航衛星系統觀測儀器，截至 114 年底共升級 71 座 GNSS 觀測站。為加強地震海嘯監測，中央氣象署自 106 年起執行前瞻基礎建設—海陸地震聯合觀測網計畫，持續分年增建及更新地震監測設備，並為加強海域地震海嘯監測，於 109 年完成擴建電纜式海底地震及海嘯觀測系統 620 公里海纜鋪設及 6 座即時地震海嘯觀測站設置，海纜長度由原有 115 公里延伸至 735 公里，海底觀測站由 3 座增至 9 座，並有頭城及枋山 2 處陸上站。109 年 12 月 31 日於國立臺灣科學教育館舉辦「民生公共物聯網海纜觀測系統」啟用典禮，由總統主持啟用儀式。該系統將提高海域地震定位準確度，預期對於臺灣東南海域所可能發生之致災性地震可爭取 10 秒以上的預警時間，也對西太平洋地區所發生海嘯可多爭取 20 至 30 分鐘之預警時間。110 年起執行前瞻基礎建設-都會區強震預警精進計畫（110 至 114 年），於 114 年持續執行前瞻計畫擴建井下地震觀測網，完成安裝 5 座井下地震站儀器設備，並納入觀測網運作，以提升強震預警系統效能。「前瞻基礎建設-都會區強震預警精進計畫」（110 至 114 年），逐年分區建置都會區客製化地震預警系統，針對都會區建置專屬客製化地震預警系統，對於臺灣都會區發生中大規模之淺層地震，即時提供強震警報訊息，地震警報發布時間由地震後 10 秒縮短至 7 秒左右，截至 114 年已完成臺北、新北、桃園、臺南、高雄及臺中 6 個大都會區域。
- (五) 在災害防救方面，中央氣象署為拓展劇烈天氣監測系統（QPESUMS）雷達資料處理技術及客製化氣象情資整合平臺（MetWatch）於防救災之應用，運用先進資訊技術並結合地理資訊系統（GIS），發展可跨瀏覽器使用之新一代劇烈天氣監測系統 QPEplus，針對各機關防災業務需求之特性，開發專屬客製化系統，協助各介接單位警戒值滾動更新。至 113 年已建置完成

QPEplus 防災（專業）版及公路局、臺灣鐵路公司、高速公路局、水利署、農業部農村發展及水土保持署、民用航空局、桃園機場公司、觀光署、航港局、臺灣港務公司、台灣高鐵公司、阿里山林業鐵路、內政部空勤總隊、海軍大氣海洋局、海洋委員會海巡署、空軍氣象中心以及全臺（不含離島）各縣市政府共 35 個客製化版本。為拓展本系統在劇烈天氣監測上的即時應用範疇，開發「鄉鎮區級劇烈天氣警示服務」，將警示服務擴展到縣市政府所屬鄉鎮區域，增加縣市政府進行防救災措施時所需之參考資訊；發展「警示燈號推播」功能，達成「警示資訊推播到手不漏接」主動服務的精神。氣象署銜接過去與縣市政府點對點資訊傳輸的需求，自 107 年起創新開發高度自由化的客製化氣象情資整合平臺 MetWatch，整合氣象署眾多氣象資訊，讓使用者可任意挑選所需的氣象情資，自行建立數個專屬主題桌面，使不同單位可依其所轄之屬性，透過平臺取得關鍵防災氣象情資，便於其防災決策應用。目前推廣此系統至政府單位及活動服務計有 50 個。氣象署繼續發展異常波浪預警技術，降低從事沿海活動民眾遭受突發性大浪之威脅，至 114 年底已完成 18 站異常波浪監測站及 16 個異常波浪預警系統建置，持續擴大異常波浪預警之量能。

- （六）在資訊通報方面，氣象署採多元方式，除持續透由簡訊及傳真等途徑，並以 LINE（含 LINE Notify）針對各級政府防救災單位、大眾傳播媒體、軍方、國營事業單位等對象保持密切聯繫，適時通報災害性天氣及地震、海嘯等資訊，於 107 年起啟動颱風警報期間縣市政府視訊連線，於重點時刻向中央部會及縣市政府防災單位直接說明預報決策及潛在影響，有助降低資訊傳遞及解讀落差，俾利相關單位得以及早進行調派防救災人力及資源、停班課等相關應變作為；同時，透過災防告警系統（PWS）將地震速報、海嘯警報、大雷雨即時訊息、颱風強風告警、山區暴雨之溪水暴漲警示等告警訊息，直接通報至受影響區域民眾，另外透過與東森、三立、TVBS、中視集團、大愛、民視、公視、華視、鏡電視、今日傳媒、臺視及時報資訊等 12 家電視臺合作，將告警訊息以節目蓋臺方式呈現，使閱聽民眾在第一時間獲知災害威脅，並採取必要的行動，以達防災、離災及減災之效。
- （七）在多元服務方面，為滿足民眾對氣象資訊的需求，廣闢氣象資訊服務管道及產品，例如全球資訊網（WWW）、電子報、網路申購、個人化網站、社群網站（「報天氣」、「報地震」、「報天文」、「報氣候」等粉絲專頁）、行動裝置 App、RSS 訂閱、預約氣象、氣象資訊 QR Code 服務、以單旁波帶（Single Side Band；SSB）及雙旁波帶（Double Side Band；DSB）無線電臺提供氣象語音廣播服務海上漁民及航行船舶、不定時由預報員分享最新天氣資訊及小常識，同時提供氣象短知識影片及宣導短片拓展氣象視訊服務；另提供氣象開放資料服務，以統一資源識別元（Uniform Resource Identifier，簡稱 URI）或應用程式介面（Application Programming Interface，簡稱 API）方式提供預報、觀測、地震海嘯、天氣警特報、氣候、數值預報與天文等資料；114 年新增開放資料 2 項資料，迄今開放數量總計 7 大類 467 項資料。「全球資訊網（WWW）」114 年生活氣象新增 2 處溪流、3 座棒球場及 50 個農業氣象站，共 55 個新點位，納入即時天氣現況與海氣象預報，114 年生活氣象累計已提供 1,578 個點位每小時天氣現況及一週內天氣預報。此外，亦新增春節連假天氣圖卡網頁、陸上強風特報改版鄉

鎮燈號、新增風力排行網頁、APCSW 氣象 AI 全民早期預警專題報導網頁、風雨預報網頁新增濱海鄉鎮風力預報、颱風警報期間實際風力觀測網頁、衛星海溫圖，以及颱風警報/颱風消息網頁改版。累積雨量圖表延長至 5 日，藍色公路新增 3 條航線，雨量觀測「10 分鐘資料」由 3 日累積擴增到 5 日累積。114 年透過本署全球資訊網查詢氣象資訊達 2 億 319 萬 6,083 人次。「W-生活氣象 App」114 年陸上強風特報改版為以鄉鎮燈號顯示、新增風力排行網頁、風雨預報網頁新增濱海鄉鎮風力預報、累積雨量圖表延長至 5 日、藍色公路新增 3 條航線、雨量觀測「10 分鐘資料」由 3 日累積擴增到 5 日累積。並通過行動應用程式資安檢測，以最快的速度改版以符合行動載具 OS 或軟體更新，貼近民眾的需要，讓氣象資訊更能融入民眾的生活及社會各界之應用。114 年民眾使用智慧型行動裝置安裝「生活氣象 W-App」計 47 萬 5,105 人次，自上線以來共累積 613 萬 591 人次。地震方面，109 年全新改版中央氣象署 E-地震測報 App 為 3.0.1 版 (iOS, Android)，版面設計採明亮風格，規劃更適宜的單元內容呈現，新架構讓使用者能更便利查詢地震資訊，而且配合國家發展委員會「2030 雙語化國家政策發展藍圖」，提供中英文雙語化內容，並配合 109 年新震度分級，完整顯示地震報告內容，112 年地震測報 App 配合組織改制調整內容，於 114 年底 iOS 及 Android 版累積下載使用人數分別逾 59 及 47 萬人。自 113 年 3 月 1 日起，每日定時於太空天氣作業辦公室網站(<https://swoo.cwa.gov.tw>)更新 2 次太空天氣概況與未來發展文字說明，提供使用者了解太空環境變化及未來趨勢。

- (八) 在推動氣象產業發展方面，為呼應世界氣象組織 (WMO) 提出推動全球氣候服務框架 (Global Framework for Climate Services；GFCS) 及「全球氣象事業」(Global Weather Enterprise；GWE) 之倡議，擴大全球氣象科學家、國家氣象局及氣象業者共同合作，協助各國瞭解氣候變遷的衝擊，並適當因應氣候風險，共同對抗全球暖化與極端氣候現象及災害對各國社會經濟造成的影響。中央氣象署 114 年 4 月 22 日推出「氣候服務入口網」，以氣候科學與服務、即時氣候監測、氣候預報、氣候資料、新聞與活動等面向，提供服務及資訊共享，協助國家強化氣候韌性。中央氣象署 114 年 6 月召開氣象法審查會議，完成氣象法修正草案制定；配合氣象法修正草案，於 114 年辦理 2 場「研商氣象預報警報統一發布修正草案會議」，蒐集相關利害關係人之意見；舉辦「第 6 屆臺灣氣象產業論壇」，以「藍色經濟新契機：海氣象產業與產業創新」為主題，聚焦於海洋與氣象資料之整合應用與合作的可能；辦理「離岸風電氣象資訊應用課程」及「氣候資料在 TCFD 之應用」及「海氣象資訊應用於港埠氣候變遷實體風險評估課程」氣候服務職能訓練，提供氣象基礎及實務能力培訓，提高氣象資訊基礎判讀及應用於離岸風電能力，以及進行氣候相關實體風險評估，應用氣候資訊所需具備之氣候科學基礎知識、實體風險評估概念。

十、觀光

觀光發展以「質量並進」為核心策略，形塑具國際競爭力之觀光品牌，打造臺灣旅遊新風貌，透過觀光品牌全球引客、環島亮點捲動國旅、跨域整合多元旅遊及智慧景區價值升級等四大策略，擴大吸引國際旅客來台，拓展臺灣觀

光亮點。

（一）台灣觀光國際讚譽

- 1、臺灣觀光國際讚譽：臺灣連續3年(2023-2025年)獲美國旅遊雜誌《Trazee Travel》最受歡迎的冒險旅遊目的地，並榮獲2025年全球穆斯林旅遊指數(GMTI)非伊斯蘭合作組織旅遊目的地(non-OIC Destnaitons)全球第4名。
- 2、景區永續深耕有成：東北角及宜蘭海岸、雲嘉南、日月潭、澎湖、北海岸及觀音山、東部海岸等6個國家風景區取得「綠色旅遊目的地認證」(Green Destinations Awards)；臺灣11大故事勇奪「2025全球綠色目的地百大故事獎」(2025 Green Destinations Top 100 Stories)，其中觀光署國家風景區管理處獲獎7個；此外，「2025野柳石光夜訪女王」獲得「2025美國繆斯創意獎」等5項國際大獎。

（二）觀光品牌全球引客

- 1、國際市場行銷成果：114 年全年來臺旅客逾 857.4 萬人次，較 113 年全年成長 9%，日本、港澳及韓國市場均逾百萬人次規模，美國與菲律賓來臺人次更創下歷史新高，觀光市場穩健成長，將持續爭取旅客來臺。
- 2、開拓國際宣傳據點：114 年成立荷蘭阿姆斯特丹、美國西雅圖及澳洲雪梨等 3 處臺灣觀光服務分處(TTIC)，強化全球據點服務能量。
- 3、分眾行銷整合布局：強化臺灣觀光品牌 3.0(Taiwan-Waves of Wonder)意象，透過臺灣觀光代言人及「分眾、分市場」深化各市場行銷，如配合新南向市場，優化穆斯林旅遊環境；因應北美市場增加航班，推動北美客源倍增；加強日韓、港星馬 Fly-cruise 產品推廣；深化日本市場「教育旅行」。
- 4、部會合作多元主題旅遊：結合臺灣多元特色，攜手文化部、農業部、經濟部、運動部、客家委員會及原住民族委員會等部會，推廣文化、休閒農漁業、會展獎旅(MICE)、國際體育賽事、客庄及原鄉等旅遊；另 114 年已召開 4 場「行政院觀光產業振興諮詢會議」，透過「部會合作、專家參與、產業對話」，整合觀光資源，加速觀光產業發展。
- 5、籌設「財團法人台灣觀光研訓院」：定位為國家級觀光智庫，以「觀光政策調研、國際合作鏈結、產業地方策進及人才培育認證」4 大核心功能，建構完整的觀光產業生態圈，114 年 12 月 29 日成立籌備處。

（三）環島亮點捲動國旅

- 1、推動觀光主題活動：
 - (1) 推動 6 大標竿活動(「台灣燈會」、「台灣仲夏節」、「東海岸月光・海音樂會」、「台灣美食展」、「臺灣自行車旅遊節」及「台灣好湯」)，吸引國內外旅客暢遊臺灣，並攜手縣市政府及跨部會推出「台灣觀光 100 亮點」活動，持續捲動國旅市場。
 - (2) 推廣自行車旅遊：辦理「臺灣自行車旅遊節」主軸活動及系列活動，114 年 10 月 18 日於日月潭舉辦環法自行車挑戰賽，吸引逾 3,500 位車友來台比賽。截至 114 年底，已輔導近 5,000 家業者加入「自行車友善旅宿」。

- (3) 推動部落觀光：成立「原住民族地區觀光推動會」定期邀請原住民族委員會等 6 個機關召開會議。114 年 9 月 26 至 28 日辦理「2025 部落觀光嘉年華」活動。

2、推廣主題旅遊：

- (1) 樂齡品牌行銷及認證：推動「鳳金樂齡旅遊」認證，已有 69 條遊程通過評核取得「鳳金遊程」。參加 114 年 8 月 8 日至 10 日「高齡健康產業博覽會」，以「鳳金遊程」為主題策展。
- (2) 推動「臺灣觀光雙年曆」活動：「2026-2027 年臺灣觀光雙年曆」已遴選出國際級計 36 項、全國級計 73 項，共計 109 項活動，透過交通部觀光署粉絲團及 LINE@社群加強行銷推廣。

3、提供便捷旅運服務：執行「觀光景點公共運輸接駁方案」，114 年輔導「台灣好行」13 家客運業者計 25 條路線優化訂票系統、25 條路線取得碳足跡認證。114 年全年，「台灣好行」搭乘約 676 萬人次，較 113 年成長 20%；「台灣觀巴」搭乘人數逾 36.6 萬人，較 113 年成長 217.5%；「Taiwan PASS」114 年共計銷售 8,445 套。

4、優化產業環境：

- (1) 輔導產業優化轉型：114 年輔導 5 家旅行業者申請國際永續相關認證及標章、161 家旅館取得星級旅館認證、1,875 家民宿通過好客民宿認證、輔導 17 家觀光遊樂業者推動 ESG，促進品質提升及永續發展。

A. 旅行業：114 年已輔導 5 家業者申請國際永續相關認證。辦理 4 場次永續相關教育訓練及 4 場次企業參訪，共計 77 家旅行業者，101 人次參與。為縮減現行法規與實務發展落差並保障消費者權益，修正旅行業管理規則，並已於 114 年 1 月 1 日生效。

B. 旅宿業：161 家旅館取得「星級旅館」認證、1,875 家民宿通過「好客民宿」認證。推動「交通部觀光署獎勵旅宿業品質提升補助要點」，輔導旅館申請建置友善設施、導入智慧化設備或系統、推動永續發展等項目。

C. 觀光遊樂業：以「永續發展 ESG」為政策目標，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發展，114 年核定 17 家業者申請。

- (2) 厚植產業人力質量：辦理導遊、領隊人員職前及在職訓練與旅行業經理人之專業職能訓練、各產業別中高階管理人員與基層從業人員培育課程、觀光遊樂業中高階從業人員訓練等，共計 10,185 人次。

(四) 跨域整合多元旅遊

1、推動區域觀光區品牌：打造北、中、南、東及離島（金門、馬祖及澎湖）之 7 個「區域觀光圈品牌」，114 年 5 月 21 日及 7 月 2 日召開「北區觀光圈聯盟成立大會暨策略推動座談會」及「南區觀光圈共識會議」，並於 10 月 17 日至 11 月 16 日，辦理北、中、南、東 4 場「區域觀光圈市集日」活動，強化資源串聯並激發地方經濟潛力。

2、優化景區建設，打造特色亮點：執行「觀光前瞻建設計畫（110-114 年）」，打造東北角、北觀、日月潭、阿里山、東海岸及澎湖等 6 個國際魅力景區，114 年完成伊達邵中正停車場、隘門沙灘服務設施整建等 24 處亮點

工程；落實「重要觀光景點建設中程計畫（113-116 年）」，持續提升國家風景區重要景點旅遊服務品質，114 年完成參山國家風景區「長青自行車道公共服務設施優化」、東北角及宜蘭海岸國家風景區管理處「三貂角步道整體景觀形塑」等 50 項工程。

- 3、協助地方政府旅遊環境升級：推動「觀光前瞻區域旅遊品牌」，提升全臺各縣市景點遊憩服務品質，已完成漫遊山海線－聚落・鐵道・自行車魅力輕旅廊道營造、北橫故事-角板山觀光場域等 32 處亮點工程。
- 4、景區維護管理：建置無障礙旅遊環境，114 年已建置 170 處通用無障礙旅遊景點，並完成 41 條無障礙推薦遊程。114 年輔導國家風景區轄內 17 家業者取得國際 GTS 綠色旅行標章。

（五）智慧景區價值升級

1、導入科技打造智慧景區：

- (1)強化智慧化管理與數據治理：於熱門據點導入人流車流辨識及智慧公廁，並依各國家風景區管理處需求，導入創新科技運用，以提升管理效率、降低營運成本；觀光大數據平臺已匯入及介接 28 項內外部數據資料、236 個資料集，約 1.5 億多筆資料，並開發 286 個業務統計分析服務；建置「觀光綜合管理平臺」，彙整內外部相關資料庫資料，做為後續智慧景區營運管理數據。
- (2)優化智慧服務與科技行銷：於松山、桃園、高雄及臺中等國際機場設置 AI 智慧櫃臺，並於 114 年 4 月推出「喔熊 AI 小幫手」英、日文版，提供國外遊客行程引導服務；完成北區、東區及金門觀光圈之 PWA(Progressive Web App)行動旅服模組建置，利用行動定位服務(Location-Based Service, LBS)技術主動推播周邊資訊；線上統籌經營 70 個社群平臺，截至 114 年 12 月，Facebook、Instagram 及 LINE 官方帳號總粉絲數已突破 175 萬人，有效擴大政策觸及率；線下則於國家風景區導入數位孿生及 VR/AR 等沉浸式科技應用。
- 2、擴大觀光產業數位化應用範圍：114 年辦理 2 場「觀光產業數位轉型博覽會」，參與人數共計 1 萬 6,774 人；舉辦「觀光盃 Open Data 萬黑客松」競賽，針對產業痛點提出創新解方並展示成果。

十一、道路交通安全

- （一）114 年之 30 日死亡人數為 2,858 人（較 112 年減少 165 人，-5.5%），行人死亡 354 人（比 112 年同期減少 26 人，-6.8%）。114 年之 30 日整體及行人道路交通事故死傷人數及事故件數亦皆較 112 年(基準年)同期下降，整體仍呈下降趨勢。
- （二）114 年完成「2,682 處路口行人安全設施改善」、「309 處校園周邊道路改善工程」、「2,028 處行人早開及 410 處行人專用時相」、「5,002 處(公路局自辦)省道路口改善」等，並於交通部道安總動員平台每月公布。相關補助工程改善案件，內政部國土管理署及交通部公路局均依補助計畫執行要點規定進行督導管考，掌握地方政府推動進度。
- （三）提升停讓文化與道安意識：透過各項多元媒體通路加強宣教，及修正道路交通安全處罰條例，包括駕照管理三策略、加重無照駕駛、不停讓行人致死等規定。具體成效例如邀請沈文程、吳念庭吳復連父子、王彩樺代言影片或出席記者會及快閃活動，並完成單圖、影片等多元素材提供各界及縣市使用。

- (四) 平台強化社會溝通及輔導縣市協助道安改善：每月公布縣市事故數據、工程改善情形，讓資訊更透明，並針對連續未達標之縣市成立道安提升行動小組，進行輔導改善。