

委員會紀錄

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 5 次全體委員會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 10 月 5 日（星期三）9 時至 18 時 3 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 李委員昆澤

主席：出席委員已足法定人數，開會。

現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。進行報告事項。

報 告 事 項

一、宣讀上次會議議事錄。

立法院第 9 屆第 2 會期交通委員會第 4 次全體委員會議議事錄

時 間：中華民國 105 年 9 月 28 日（星期三）（本日會議停開）

中華民國 105 年 9 月 29 日（星期四）上午 9 時至下午 1 時 38 分

地 點：本院紅樓 201 會議室

出席委員：鄭寶清 趙正宇 劉權豪 陳歐珀 林俊憲 鄭運鵬 鄭天財 Sra · Kacaw
葉宜津 蕭美琴 李昆澤 陳素月 陳雪生 簡東明 Uliw · Qaljupayare
李鴻鈞 顏寬恒

委員出席 15 人

列席委員：廖國棟 Sufin · Siluko 黃偉哲 徐永明 黃國昌 張麗善 蘇巧慧 曾銘宗
林德福 盧秀燕 李彥秀 蘇震清 陳賴素美 陳亭妃 江啟臣 羅致政
陳明文 徐榛蔚 賴瑞隆 蔣乃辛 許毓仁 孔文吉 鍾孔炤 黃昭順
周陳秀霞 何欣純 高金素梅 王惠美

委員列席 27 人

列席官員：9 月 29 日（星期四）

國家通訊傳播委員會 主任委員 詹婷怡

綜合規劃處	處 長	王德威
平臺事業管理處	處 長	陳國龍
電臺與內容事務處	處 長	黃金益
基礎設施事務處	處 長	羅金賢
射頻與資源管理處	處 長	陳崇樹
法律事務處	處 長	謝煥乾
北區監理處	代理處長	溫俊瑜
中區監理處	處 長	黃琮祺
南區監理處	處 長	劉豐章
秘書室	主 任	石博仁
人事室	主 任	黃靜華
政風室	主 任	張一民
主計室	主 任	周文炳
經濟部投資審議委員會	執行秘書	張銘斌

主 席：陳召集委員雪生

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀 錄：簡任秘書 李美珠 研 究 員 游亦安 簡任編審 陳淑玫

科 長 黃彩鳳 專 員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜

薦任科員 郭佳勳

9 月 29 日（星期四）

報 告 事 項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

邀請國家通訊傳播委員會主任委員詹婷怡列席報告業務概況，並備質詢。

（本日會議由國家通訊傳播委員會主任委員詹婷怡報告後，計有委員鄭寶清、趙正宇、陳歐珀、劉權豪、林俊憲、鄭運鵬、鄭天財、葉宜津、蕭美琴、李昆澤、陳素月、簡東明、李鴻鈞、陳雪生、蘇震清、徐永明、黃國昌、高金素梅及廖國棟等 19 人提出質詢，均經國家通訊傳播

委員會主任委員詹婷怡及相關人員分別予以答復；委員顏寬恒及黃昭順所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決定：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請國家通訊傳播委員會儘速以書面答復。

通過臨時提案 1 項：

- 一、有鑑於國家通訊傳播委員會 NCC 為獨立行使職權單位，應秉持獨立機關的專案審查態度，中嘉案不能因政治爭議，讓專業凌駕於獨立機關的獨立性及專業性，導致傷害了一個國家的法治形象，重創國家公信力，也破壞國際評比印象，要求 NCC 尊重法律，儘快對中嘉案作出最後審視結果回覆投審會，讓正常投資案進行正常審議程序。

提案人：陳雪生

連署人：鄭天財 簡東明

散會

主席：請問各位，上次會議議事錄有無錯誤？（無）無錯誤，確定。

繼續報告。

- 二、本院財政委員會 105 年 10 月 3 日台立財字第 1052101046 號函，有關中華民國 106 年度中央政府總預算案（含附屬單位預算及綜計表—營業及非營業部分），請依照審查分配表及審查日程進行審查，並於本（105）年 11 月 16 日（星期三）、12 月 16 日（星期五）下班前分別將前揭預算案公務預算部分、營業及非營業部分之審查報告函復。

邀請交通部部長賀陳旦列席報告業務概況，並備質詢。

主席：現在請交通部賀陳部長報告，部長的報告將採簡報說明的方式。

賀陳部長旦：主席、各位委員。今天的報告我想利用螢幕，透過畫面上的資料向各位做說明，書面報告部分請委員自行參閱。

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

交通部業務報告

交通部部長 賀陳旦
105 年 10 月 5 日

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

施政主軸

建設 **服務**

安全
公共運輸
觀光發展
資訊運用

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

安全是無可替代的價值

喚起社會各界重視道路交通安全

依衛生福利部全國死亡人數與警政署交通事故資料分析統計
---我國102(2013)年每10萬人30日內交通事故死亡人數為13.47人
---與世界主要國家比較，落後甚多、必須全力改善

國家	(fatalities per 100000 ppl)			
年別	2010	2011	2012	2013
台灣	14.24	14.31	14.24	13.47
日本	4.54	4.31	4.11	4.00
韓國	11.15	10.51	10.79	10.10
新加坡	3.80	3.76	3.16	2.94
香港	1.67	1.84	1.68	1.81
俄羅斯	18.60	19.56	19.55	-
美國	10.67	10.39	10.70	10.30
澳洲	6.36	5.80	5.62	5.10
加拿大	6.53	5.88	6.04	5.50
大陸	4.80	4.56	4.40	4.30
法國	6.35	6.27	5.76	5.00
德國	4.47	4.91	4.40	4.10
義大利	6.77	6.34	6.14	5.60
紐西蘭	8.59	6.45	6.95	5.70
英國	3.11	3.10	2.83	2.80

漠視道路安全的經濟代價

---每年車輛經濟損失2.8%-3.3%的GDP(102年約4750億)

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

臺灣年輕的青春與生命不應耗損在馬路

18-24歲以下年輕族群(應屬學生)傷亡最嚴重 8成以上傷亡為機車事故

	12-15歲	16-19歲	20-24歲	25-34歲	35-44歲
103年	748	5,028	4,875	2,211	1,334
104年	782	5,198	4,945	2,199	1,299

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

道路安全從改變駕駛文化開始

加強落實各級學校交通安全教育



已獲教育部支持：

- ✓ 大專校院開設交通安全通識課程
- ✓ 大專校院交通科系結合服務學習課程
- ✓ 加強大一新生宣導交通安全意識
- ✓ 107學年度推薦交通安全專家學者參與相關領域教科書審查
- ✓ 出版社編撰教科書參考交通安全教材

4

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

道路安全從改變駕駛文化開始

善用先進科技、提升道安

研議使用無人機強化交通安全管理 試辦大專生騎乘機車裝設安全警示科技設備



花蓮縣警察局事故現場測繪

臺中市政府警察局建立事故地點圖庫

新竹市觀測交通改善成效

OBD(+3G)

APP

5

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

道路安全從改變駕駛文化開始

違規超速行為納入強制險加減費衡量因素

- ✓ 汽車強制險保費以「從人」為增加保費因素
- ✓ 機車：以「車」計算保費
- 以「從人因素加減保費」的設計，引導民眾重視行車安全

保險號碼：095
機車強制險
沒有施行**從人因素**

保險期間：自 105 年 12 月 1 日起至 106 年 11 月 30 日止 (12 個月)

險 車 牌 號 式 095 引擎/車身號
車 三陽 124

臺灣保險股份有限公司
105 年 02 月 11 日

超速行為	賠償風險
(1) 未達20KPH	+34%
(2) 20-未達40KPH	+47%
(3) 40-未達60KPH	+70%
(4) 60KPH以上	+71%

未停讓行為	賠償風險
未依規定減速或禮讓行人	+71%
闖紅燈或紅燈右轉	+50%

資料來源：保發中心委託逢甲大學研究「運用交通及保險資料分析影響駕駛風險之因素」委託研究案期中報告(105.3.31)

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

道路安全從改變駕駛文化開始

從源頭加強駕駛人訓練及考照制度

■ 強化駕訓班管理

- ✓ 辦理駕訓班師資回訓
- ✓ 規劃考驗員回訓事宜
- ✓ 研修現行法規以落實管理
- ✓ 辦理駕訓班隨機不定期查核

■ 接軌國際趨勢試辦汽車實際道路路考

1. 自105年3月1日至9月底止，參加試辦者計2,527人，及格率65.3%
2. 105年9月23日已辦理第1場大型觀摩會進行政策推廣行銷
3. 預計106年5月起全國實施





7

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

公共運輸-必須走的路

路開再多，車多還是塞
發展公共運輸才是正道

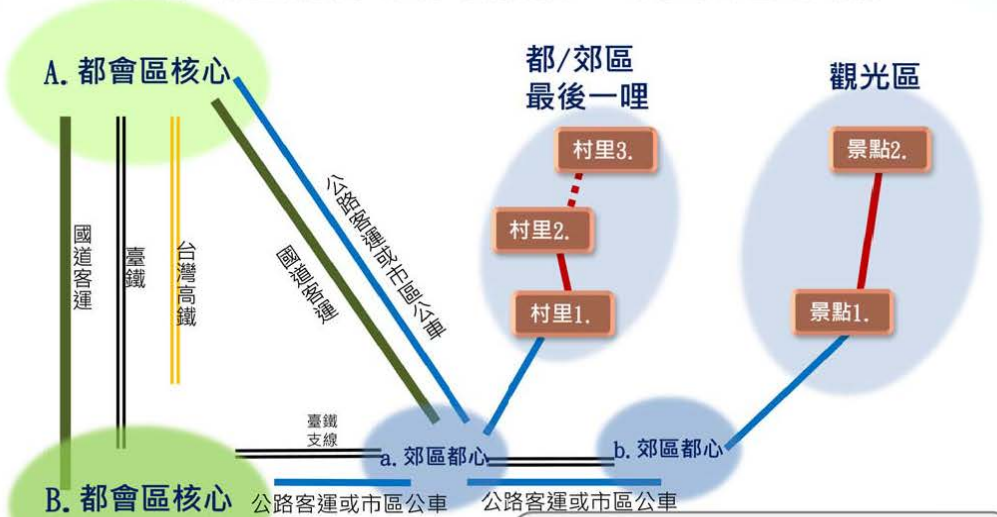


8

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

公共運輸-必須走的路

公共運輸非及門服務，轉乘是必然



A. 都會區核心
B. 都會區核心
國道客運
臺鐵
台灣高鐵
國興附屬
臺鐵支線
都/郊區最後一哩
村里3.
村里2.
村里1.
觀光區
景點2.
景點1.
a. 郊區都心
b. 郊區都心
公路客運或市區公車
公路客運或市區公車

圖例

1. 台灣高鐵	——	4. 公路	——
2. 臺鐵	——	5. 管制道路	——
3. 國道客運	——	6. 部落管制道路	——

9





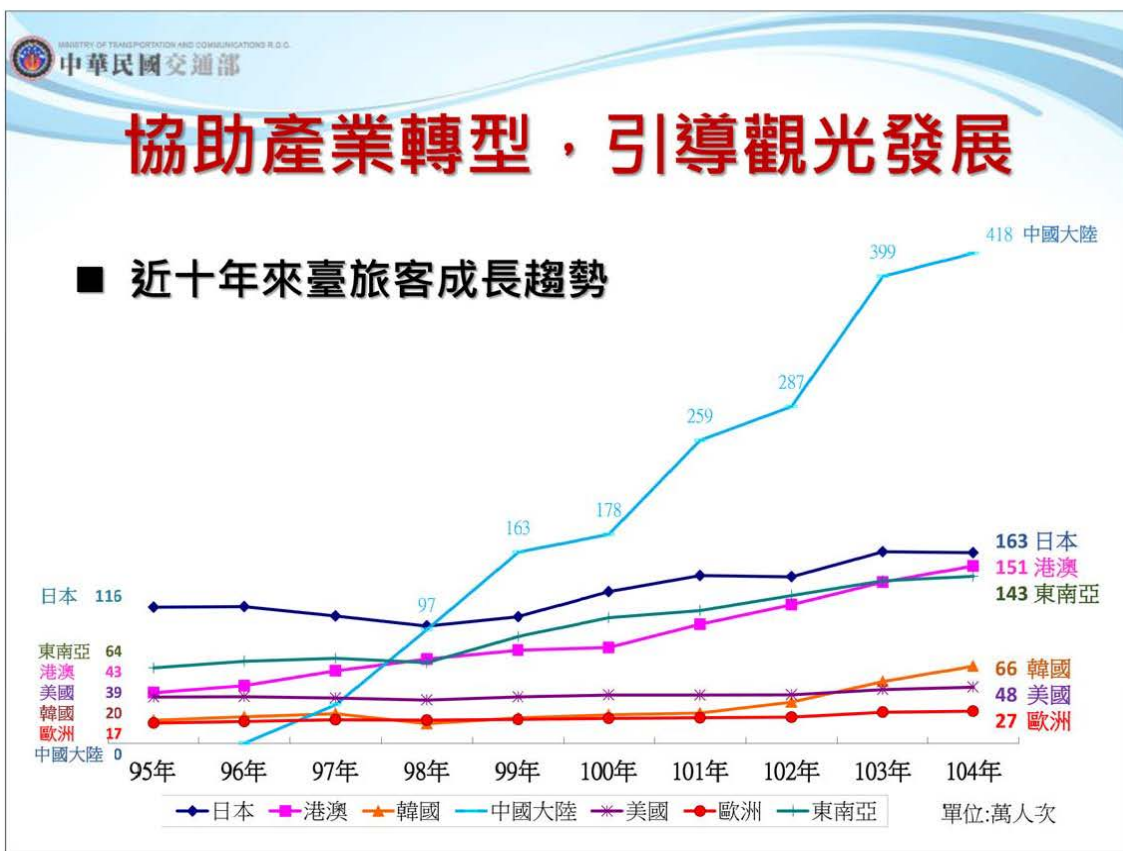
MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

公共運輸-必須走的路

給東部民眾一個公平的公共運輸環境

促成鐵公路無縫運輸	提升公共運輸服務品質
<ul style="list-style-type: none">提升鐵路效能並進行瓶頸改善改善鐵路行車安全強化聯外公路抗災能力及健全區域路網	<ul style="list-style-type: none">成立區域運輸發展研究中心協助地方政府成立專案組織改善候車設施及提高班表準點率

13



MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

協助產業轉型，引導觀光發展

國際趨勢變化

全球化

- 貿易自由化
- 商務客自由行
- 高端客高消費力

數位化

- 廉價航空興起
- 網路平台興盛
- 網路媒合供需
- 旅行社去中間化

在地化

- 越在地越國際
- 深度旅遊
- 在地小旅行

15



MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

協助產業轉型，引導觀光發展

協助產業轉型

業別	輔導措施
旅行業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 提升接待能力：輔導陸團接待社轉型接待國旅或東南亞華裔 ✓ 開發多元產品：獎勵開發特色產品，推動深度主題旅遊 ✓ 發展電子商務：輔導旅行業者運用B2B2C營運模式經營
旅宿業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 強化品牌宣傳：東南亞地區星級旅館及好客民宿品牌宣傳 ✓ 加入訂房系統：輔導旅館更新及加入訂房系統 ✓ 強化評鑑機制：強化星級旅館評鑑機制
遊樂業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 型塑品牌形象：創造旅遊亮點，加強國際宣傳 ✓ 開發新興市場：建置無障礙環境，開發銀髮族或退休族群
導遊人員	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 加強外語訓練：辦理韓語、印尼語、越南語、泰語訓練課程 ✓ 改變接待團體：獎勵華語導遊接待國內團或東南亞華裔團
遊覽車業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 招募客運駕駛：公路總局已辦市區汽車及公路客運業駕駛員招募活動 ✓ 轉職媒介機制：研商遊覽車駕駛員轉職媒介機制及市區公車路線開放

17

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

協助產業轉型，引導觀光發展 開拓多元市場

- 開拓觀光南向市場，爭取東協十國及印度旅客
- 強化成熟市場再訪，爭取日韓重遊客
- 鼓勵陸客自由行，深度體驗臺灣在地風貌
- 攜手南高屏澎推動南部縣市南進南出/北客南移觀光

數據分析
需求
來台旅客調查
國際組織報告
競爭國調查

市場區隔
產品
團體遊
自由行
MICE

簽證便捷化
簽證
電子簽/免簽

創新行銷
推廣
精進海外推廣措施

軟硬整備
環境
人才
穆斯林餐飲
印度餐廳

105/8/1泰國、汶萊免簽停留30天；9/1觀宏專案納入寮國、柬埔寨及緬甸並核發電子簽證

18

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

協助產業轉型，引導觀光發展 活絡國民旅遊

- 針對接待陸客團受衝擊影響較大之旅行社調查轉型意願
- 輔導陸團接待社接待國內旅遊，安排到受影響地區旅遊
- 協調相關部會共同推動國內旅遊
- 短期觀光產業紓困，長期協助產業轉型

原民會 - 「部落心旅行」部落主題旅遊獎勵計畫
1名國內客獎勵 500元 / 1名外國客獎勵1000元

19

MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

協助產業轉型，引導觀光發展

發展在地旅遊

- 部會合作、盤點資源、優化在地資源
- 創意激盪、發掘在地特色、小眾旅遊
- 旅遊環境優化(網路預約、社區自主)
- 推廣電子票證 (鼓勵學生使用、結合好玩卡)
- 吸引青年返鄉，平衡城鄉差距
- 資源下放(資源在中央，服務在地方)

農委會—農村再生計畫
農委會 - 農村再生區域產業輔導示範計畫
內政部 - 均衡城鄉發展推動方案
交通部 - 體驗觀光 點亮村落示範計畫



MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

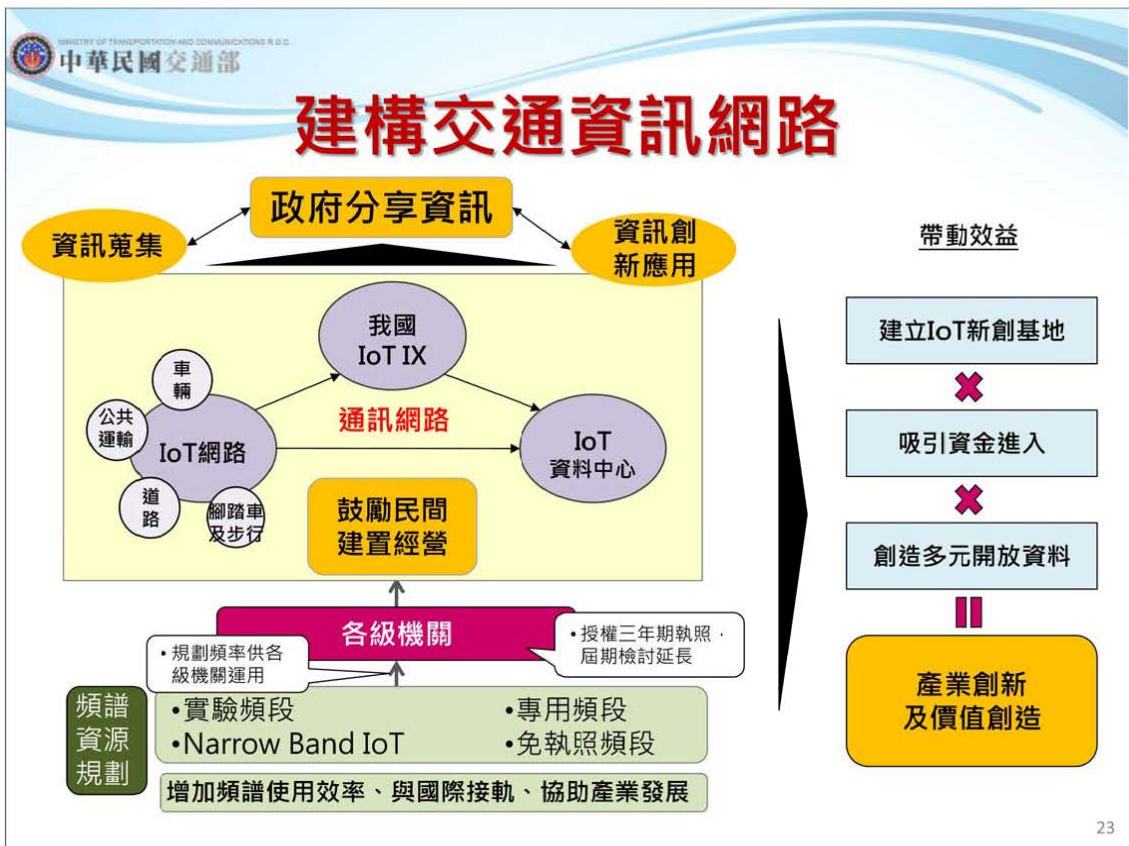
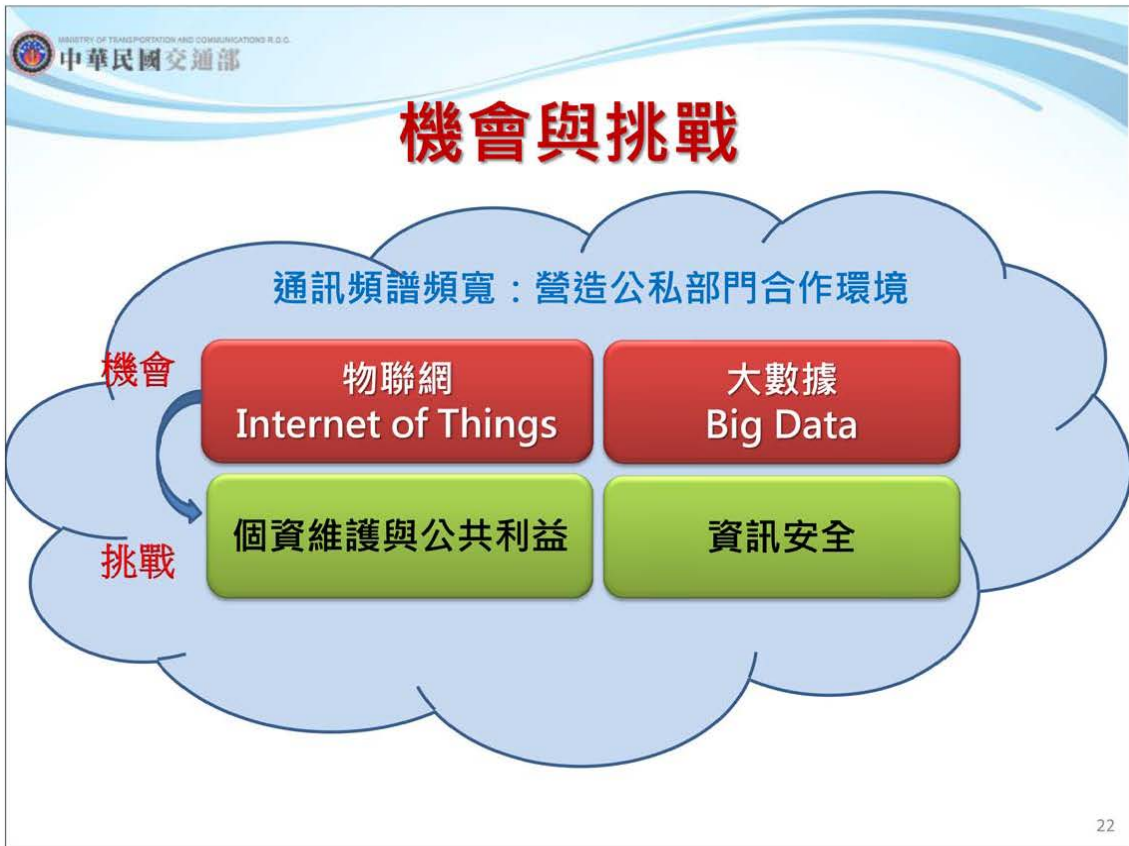
交通資訊無處不在

蒐集與分析更多不同來源的資料，找出旅運行為的模式與趨勢，研擬交通服務方案，以發揮資訊更多更廣的利用與價值



- 車輛**
 - eTag
 - 具行動通訊之行動裝置 (CVP)
 - 具GPS行動裝置(GVP)
- 公共運輸**
 - 多卡通
 - 公車動態資訊
 - 行動裝置
 - 鐵路售票訂票資訊
- 道路**
 - eTag 接收器
 - 車輛偵測器
 - 監視器
- 腳踏車及步行**
 - 多卡通
 - 行動裝置





MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

交通資訊應用

eTag
高速公路管理
替代道路旅行時間
民營停車場管理

多卡通
提供轉乘優惠
客運營運監管
路線規劃

地圖資訊
計程車網路叫車服務
需求反應式服務



MINISTRY OF TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS R.O.C.
中華民國交通部

結 語

- 發揮預算執行效益
- 強化管理作為提升服務效能
- 多元角度檢視交通整體績效
- 運用數據資料及科技工具改善交通系統
- 精進交通專業能力

25

交通部業務報告

壹、前言

主席、各位委員、各位女士、先生：

今天應邀列席貴委員會，就交通部主管各項業務提出報告，親聆各位委員的指教，謹表示感謝之意。

交通建設及服務的目的在于提供民眾安全便利的交通生活環境，為使施政措施能符合民眾期盼，本部以人本為出發點，重視「服務導向」、「尊重生命」、「多元價值」及「生態永續」等面向，透過強化管理作為、善用數據資料與科技工具，以及持續精進交通專業能力，落實施政目標，讓本部從傳統以交通建設為主的組織，漸次轉化為以交通服務為主的組織，因此，本部未來將朝下列方向努力：

- 整合既有交通建設、落實有效管理，藉由強化管理作為，提升系統效能與效率，同時也要加強與地方政府協商合作，共創雙贏。

- 重視交通安全及環境保護，喚起全民愛惜生命、重視交通安全的意識，共同努力減少交通事故；為減低對環境的衝擊，致力推動綠能及低耗能運輸系統。

- 輔導觀光產業轉型促進在地經濟發展，藉由開發多元旅遊，分散市場，協助業者建立品牌，擴增全臺觀光資源，促進在地觀光商機。

- 開放資訊並以科技整合人、車、路，配合資料開放與加值應用政策，順應數值化科技設備個人化的趨勢，積極整合相關資訊，應用智慧運輸系統（ITS），整合人車路三個介面，力求科技管理效能。

- 厚植國際運籌實力，強化國際競爭，持續優化海空營運條件，開創產業轉型新契機；精進郵電氣象服務便民措施並提出創新作法，以切合民眾生活需求。

貳、當前重點工作

一、全力改善交通安全，強化運輸風險管理

(一)精進道路交通安全作為

我國每年道路交通事故經濟損失佔 **2.8%-3.3%GDP**；依國際世界衛生組織（WHO）或經濟合作暨發展組織（OECD）以 **30** 日內死亡的人數為統計標準，根據 **104** 年衛生福利部全年國人死亡人數與警政署交通事故資料分析統計，初估我國 **30** 日內道路交通事故死亡人數仍約有 **2,900** 人，受傷人數 **41** 萬餘人，相較於日本與歐美國家的道路交通安全水準，落後甚多，必須全力改善。另分析每年我國汽機車事故肇事原因，駕駛人因素之比例占 **9** 成以上，未來將持續透過以下短、中期策進作為，導正駕駛人用路行為，提升全民用路安全：

- 落實中小學交通安全教育：持續協調教育部將交通安全教材納入學生教科書，並落實各級學校道路交通安全教育，向下扎根，從小灌輸學生遵守道路交通安全的法治觀念。

- 強化大學生騎乘機車安全：鑑於我國 **18-24** 歲年輕族群之機車交通事故死傷率最高，應運用學校的力量來改善學生騎乘機車安全，相關措施包括進校園宣導交通安全（剛入學新生須一律

實施），與學校合作鼓勵學生裝設機車限速或警示等科技配備，持續推動公車入校園，鼓勵學生搭乘大眾運輸，籲請學校重視學生騎乘機車安全並開設交通安全課程等。

—推廣小型車道路駕駛考驗：實際道路考照為現行世界各國通用之考驗方式，藉由更嚴謹的駕照考訓方式，使駕駛人養成注重安全駕駛的習慣，遵守交通法規。105 年 8 月起各監理所站全面試辦，並鼓勵民間駕訓班參與試辦道路考照。

—抑制酒駕事故發生：酒駕零容忍是改善道路安全的關鍵因素，依 104 年法務部統計資料，發現對酒駕犯量刑過低（特別是累犯），為有效遏止酒駕事故，應與法務部持續檢討現行法令規定並加重酒駕累犯刑罰，另持續加強宣導指定駕駛、代駕等多項防範酒駕作為。

—運用科技執法：道路交通事故之發生，常來自於駕駛人交通違規行為，然而違規行為稍縱即逝，因此研議無人機、監視錄影設備等現代科技作為交通執法輔助工具，可協助改善道路安全與解決警力不足問題。

—遊覽車安全策進作為：鑑於 105 年 7 月間發生的遊覽車國道火燒車不幸事故，凸顯出遊覽車及大客車車體製造等方面的管理與規範問題，本部除立即就上述人、車、路、業等面向檢討，提出短中長期各項具體策進作為外，未來持續加強聯稽路檢、防制酒駕，並透過車輛及評鑑資訊揭露，鼓勵機關學校優先租用評鑑優良業者遊覽車。此外，將訂定業者退場機制及建立優良業者品牌形象，檢討遊覽車車輛審驗後抽驗、複查及維護車輛底盤安全作法，輔以遊覽車業者自律落實自主管理，以有效改善旅遊安全。

—推動高齡駕駛管理：參採日本作法及國內醫學專家意見，研議 75 歲以上駕駛人需經體檢及認知機能檢查後，方可換發 2 年效期駕駛執照，這部分公路總局正結合監理下鄉服務進行試辦中，經宣導及評估後，最快 106 年 7 月起正式實施高齡駕駛人駕駛執照管理制度。

（二）飛航安全

· 持續強化飛航安全，本部民航局持續加強督導空運業者飛航安全的風險管理，並依飛航安全調查委員會所公布資料，研訂短中長期飛安策進作為，同時將落實安全管理系統（SMS）、實施高齡機專案檢查及要求業者與發動機製造廠緊密合作列為本年度飛安監理重點；另民航局已要求國籍航空公司於 105 年底前完成建置實施第 4 階段的安全管理系統，並依民航局年度安全目標，訂定各公司安全績效指標，執行風險管理預防作為，確保飛航安全。

· 「海峽兩岸民航飛航安全與適航合作協議」已由兩岸兩會正式完成簽署生效，後續雙方將成立專業工作小組，優先處理航機維修及航空產品適航審定，以有效提升飛航安全、降低業者營運作業成本及增進民眾搭乘便利。

（三）海運安全

為提升船舶航行安全，105 年上半年已抽查 1,396 艘次載客船舶，並完成臺華輪、臺馬之星等大型客船及海洋研究船之緊急應變演練，提升其遇險應變能力。另為預防船舶擱淺事件發生，後續將按海域風險因子，強化船舶預警作為，並配合船舶自動識別系統（AIS），監控船舶動態，適時啟動海難救護機制，以進一步強化航行安全。此外，為防止颱風期間港區船舶斷纜飄移

港安情事發生，已經重新檢討大型新造船舶（如風明輪）於颱風來襲入塢繫固，要求漁港區漁船加強繫固及進入安全水域避風等措施，並將進一步檢討納入港區防颱作業規定或法令，以確保港區安全。

二、強化公共運輸發展，全面提升交通服務

（一）精進公共運輸服務品質

· 「公共運輸」是本部極力推動的重要政策之一，因應國際潮流，透過電子票證之使用，將更有助於發展公共運輸。本部推動公路公共運輸相關計畫以來，達成了全國公車、捷運及臺鐵票證多卡通，並促進轉乘優惠、提升大眾運輸效能、市區公車低地板比例提昇至 49%、偏遠及服務性路線維持一條不減，同時本部已陳報行政院爭取下一期「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」，持續以永續、智慧、創新及友善的服務理念，善用科技管理，提供民眾更優質之公共運輸服務。

· 強化東部地區公共運輸，規劃以「軌道為主、公路為輔」的運輸模式，推動鐵公路運輸轉乘接駁改善計畫，強化鐵路與在地公共運輸系統的整合，同時考量偏鄉運輸需求與都會區不同，將以更具彈性之運輸系統服務民眾，發展因地制宜的公共運輸系統，並提供相關觀光旅遊及公共運輸乘車資訊，打造更便捷之公共運輸環境。

· 引進智慧科技管理解決交通所面臨之問題，對於運輸走廊壅塞、偏鄉地區交通不便及交通安全等問題，可藉由資通訊新科技加以改善，本部已擬訂四年期的「智慧運輸系統發展建設計畫（106-109 年）」，以優化商用車和活用數位資訊為起點，推動六項策略計畫：1.運輸走廊壅塞改善計畫、2.偏鄉交通便捷計畫、3.智慧交通安全計畫、4.運輸資源整合共享計畫、5.車聯網科技發展應用計畫、6.智慧運輸基礎與科技研發計畫，未來將驗證成功之策略推廣至全國，逐步達到無縫運輸、用路安全、交通順暢、資源共享、環境永續之目標。

· 推動多元化計程車，在現有計程車「總量不增加、不增發牌照」及乘客搭乘計程車「資訊透明」之前提下，運用 APP 網路平臺將計程車車號、駕駛人執業登記及服務評價等資訊提供預約叫車民眾知悉，並透過車輛外觀、顏色、費率等法規鬆綁，扶植計程車產業升級及發展品牌，正面迎向網路時代競爭生態，預計 105 年 10 月完成法規修訂，並同步協調地方政府輔導當地業者提出申請。

（二）完善公路建設及服務

· 推動淡江大橋及其連絡道建設計畫，已展開設計施工，優先標（第 1 標）於 103 年 9 月開工，第 2 標於 105 年 3 月開工，另主橋段（第 3 標）國際競圖於 104 年 8 月 12 日完成評選並確定設計團隊，預計 105 年完成設計，工程於 105 年底前發包。

· 推動台 9 線蘇花改、南迴公路後續改善工程，蘇花改工程預計 106 年起分段完工通車；南迴公路後續改善工程亦預計於 106 年起陸續完工通車。

· 補助辦理 36 條原民鄉道路改善計畫，已奉行政院核定由生活圈計畫補助，總經費 1.25 億元（中央款 1.07 億元）；業由公路總局生活圈審議小組審議通過計畫內容並經本部核定，正據以

辦理補助地方政府相關作業中。

· 辦理省道整體改善計畫，包括山區公路防、避災設施改善、橋梁耐震補強及瓶頸路段改善，以構建安全省道路網，預計 107 年全部完工；另花東地區民眾關切之台 9 線後續改善工程，已於本計畫（102-107 年）匡列 45.9 億元辦理各項改善工程，剩餘路段，本部已於 105 年 7 月 15 日報院專案匡列 99.75 億元，目前正審議中。

(三)提升軌道運輸整體效能

· 西部軌道建設

— 辦理臺鐵臺中、臺南、高雄（含左營、鳳山）立體化，以及基隆—苗栗、高雄—屏東潮州捷運化，其中臺鐵高雄—屏東潮州捷運化於 104 年 8 月 23 日全線通車，目前持續辦理第二期工程中；臺中鐵路高架化第一階段已於 105 年 8 月 23 至 24 日完成履勘作業。

— 都會區捷運系統及桃園機場聯外捷運

臺北捷運：環狀線第一階段、萬大線第一階段及淡海輕軌施工中；信義線向東延伸段、三鶯線及安坑輕軌設計中。

臺中捷運：辦理車站及轉彎車段用地取得、土建施工及機電基本設計作業。

高雄捷運：環狀輕軌籬仔內站至凱旋中華站路段已於 104 年 10 月 16 日通車營運，凱旋中華站至高雄展覽館站路段已於 105 年 6 月 26 日通車營運；刻正辦理第一階段高雄展覽館站至哈瑪星站路段工程施工作業及第二階段發包作業中。

桃園國際機場聯外捷運：所有土建工程均已完成，機電工程刻正全面進行系統整合測試作業及營運前運轉測試。本部已於 105 年 6 月 30 日成立機場捷運監理調查委員會，經該委員會獨立、公正、客觀、專業調查下，已於 105 年 8 月 27 日召開總結會議，將各項施工缺失釐清，提出建議；並已於 105 年 7 月 28 日順利通過旅客及行李處理系統壓力測試，此對於未來通車營運準備，具關鍵正面意義。至於機場線延伸至中壢火車站工程，土建標正施工中。

· 東部鐵路建設

— 花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫，已全線電氣化通車，新自強隧道已於 105 年 7 月 22 日完成擴挖及降挖作業，目前進行襯砌及軌道施工，預計 106 年 7 月底前完工。

— 花東線鐵路整體服務效能提升計畫，進行花蓮新城至臺東知本間共計 27 個車站的換裝及改建，其中 19 站已完工，其餘 8 站施工中。

— 臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程，完成土建設計發包作業，預計 109 年底完成全線電氣化通車。

· 臺鐵購車計畫：臺鐵第二期整體購車計畫業奉行政院核定，購車總經費 997.3 億元，預定購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線環保節能客車 60 輛，預定自 106 年起陸續交車。

(四)結合地方，強化機場整體發展

· 桃園機場：已展開第二航廈擴建工程、塔臺暨整體園區新建工程，以及第三航站區建設計

畫細部設計工作，同時積極辦理第三跑道前置作業，朝 114 年完工目標努力，並運用智慧化設施，提升機場旅客處理能量及營運效率。

· 松山機場：為提升松山機場服務品質及飛航安全，本部研擬「松山機場 2030 年整體規劃」，分階段新建國內航廈、重整棚廠、擴建國際航廈及搬遷貨運站，至於臺北市政府希望遷移服務至桃園國際機場之建議，刻另案評估中。

· 高雄及臺中機場：配合地方需求和優勢產業拓展，以區域型國際機場作為定位，相互分工合作，同時配合新南向政策，以東南亞國家為標的，朝先推動包機、節慶對開班機，再藉由航權談判成為定期航線之方向積極辦理。另於機場建設方面，高雄機場跑道整建工程預計 105 年 10 月開工，「高雄機場 2035 年整體規劃」預計 105 年底完成；臺中機場聯絡滑行道工程預計 105 年底完工，航廈整體改善工程及興建過夜機坪工程刻正進行規劃設計作業，「臺中機場 2035 年整體規劃」預計 106 年完成。

· 馬祖北竿機場：為因應馬祖地區聯外交通需求，本部研擬「南、北竿機場改善可行性評估」規劃，優先將北竿機場提升為 3C 類非精確儀降跑道，起降機型由 56 人座提升為 72 人座，後續規劃將就連江縣政府所提改善意見進行研議，以期有效提升飛航運輸效能。

(五)多元前瞻策定商港未來發展計畫

國際及國內商港未來發展計畫將以港埠營運績效、計畫執行力、整體環境變化及各單位協調聯繫等面向持續滾動檢討，並多元思考各項發展之可能性。

· 國際商港部分，將針對全球海運市場發展趨勢及內、外部環境變化擬定「前瞻性」發展策略，發揮國際港群功能，強化亞太樞紐港地位，以成為亞洲最佳服務港口為目標。相關策略包括積極推動高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫、南星土地開發計畫及第四貨櫃中心擴建、臺北港南碼頭區及物流倉儲區填海造地等重大港埠建設計畫；另為建構國際商港便捷舒適的旅運環境，積極推動基隆港東客西貨的轉型與旅運服務設施改善計畫，及高雄港舊港區開發與客運專區建設計畫，以期促進客運與水岸觀光的发展。此外，也將督促臺灣港務公司強化港埠經營專業能力與公司治理，拓展港埠業務商機。

· 國內商港部分，持續強化運輸安全及服務品質，以利用港埠資源提升客貨運服務水準，配合地方政策及資源，發展觀光旅遊為目標；積極辦理澎湖金龍頭營區土地遷建與郵輪碼頭開發建設，並推動多項金馬離島地區港埠建設，包括金門客運中心新建工程、福澳碼頭區擴建後續工程及東莒猛澳防波堤新建工程等，持續帶動商港與周邊地方經濟發展。

(六)完備離島交通建設

· 金門大橋工程，本計畫刻正辦理接續標重新發包作業，惟至 105 年 8 月計辦理 3 次資格標開標作業，皆因無廠商投標而流標，全案計畫預計延至 109 年完工。

· 持續推動臺華輪汰舊換新計畫，協助澎湖縣政府辦理營運團隊招商及新船設計與建造工程，預計 108 年 6 月完工交船。

· 提升離島運輸服務，為加強蘭嶼、綠島、七美及望安等離島偏遠地區居民之空運服務，經民航局評估由德安航空公司遞補，銜續營運，預計 105 年 11 月完成機隊更新，以提供離島偏遠航線更佳的服務品質。

三、型塑海空價值樞紐，厚植國際運籌實力

(一)落實桃園航空城核心計畫

行政院已成立專案小組持續落實推動各項工作，在都市計畫與用地取得方面，新訂都市計畫獲內政部都委會審議通過後，即展開區段徵收相關工作，本部業於 105 年 5 月辦理完成特定農業區農牧用地徵收聽證作業，預計 105 年底前研擬區段徵收範圍及抵價地比例送核；在開發建設方面，桃園國際機場第三航站區建設計畫規劃於 105 年第 4 季起陸續完成各標細部設計，分別發包施工，另第三跑道環評作業及區段徵收審議作業將同步進行，桃園機場公司已展開前置作業，朝 114 年第三跑道完工目標努力；在產業規劃與招商方面，經濟部業已會同桃園市政府規劃低污染、低耗能、低用水及高附加價值目標產業，將廣續辦理招商，以及早展現投資效益。

(二)持續拓展航網，提升整體空運競爭力

· 依據現行我國簽署之雙邊通航協定，與東南亞之新加坡、泰國、馬來西亞、汶萊等國間之客貨運總容量班次不限；與越南、印尼、菲律賓等國間亦有餘裕可增加航班，航空公司可依市場需求開闢或增加飛航上述各國航點之航班。配合政府推動新南向政策，將持續策略性拓展東協國家航權，鼓勵業者適時增加航線及航班。

· 擴增航網部分，已於 105 年 3 月 16 日與尼加拉瓜完成航空服務協定簽署、4 月 1 日與法國完成航空服務協議之修訂簽署及 6 月 28 日與巴拉圭簽署航空運輸協定，未來將持續與相關國家或地區進行航空諮商或修訂航約，以提升航空公司營運空間及彈性。至於兩岸航網方面，目前定期客運容量航班為每週 890 班，陸方開放航點為 61 個，將持續協商擴增兩岸航點航班，爭取全面開放陸客來臺轉機至第三地，以強化桃園機場轉運功能。

(三)建構自由港區優質環境

自由港區以轉口貿易方式連結國內製造產業，並以「貿易配銷」（轉口轉運貨物）及「增值服務」（委託國內廠商加工、修理、檢驗、測試）為兩大發展定位，其貿易量值均能逐年成長，營運績效顯著。

· 配合「臺灣產業之新南向」，未來將發揮自由港區「貿易配銷」功能，提供轉口便捷措施，以東協各國產業為招商對象，加強往來並奠定貿易基礎，以帶動轉口貨量及商港競爭力，開創物流產業榮景。

· 配合「五大創新研發計畫」，善用自由港區「增值服務」功能，規劃快速通關管道，將綠能科技、生技醫藥、智慧機械及國防等創新產業與國際貿易充分連結，促使相關供應鏈完整，開創製造業者永續商機。

(四)積極擴增國際商港服務能量及尋求南向合作機會

受全球經濟景氣持續低迷影響，亞太各重要貨櫃港口營運亦紛紛衰退，惟臺灣國際商港營運績效截至今（105）年 8 月累計貨櫃裝卸量為 974.68 萬 TEU，仍於逆境中維持去年同期表現；為提高航商利用臺灣港口作業，提升國際商港競爭力，將持續辦理客製化行銷獎勵措施，鼓勵航商增闢航線及貨源，並擬定商港未來發展計畫，加速推動各項重大港埠建設，擴增港埠貨運服務能量。

- 客運方面，持續打造優質行旅空間，營造國家海運門戶新意象，並配合地方政府發展規劃，拓展水岸遊憩及郵輪觀光產業，提升港埠客運服務能量，預計 105 年郵輪旅客將成長至 85 萬人次。

- 配合政府「新南向政策」及東協各國海運市場商機，督促臺灣港務公司積極尋求與東南亞地區國際港口合作投資機會，積極開拓海外業務。

四、觀光產業多元發展，促進轉型開拓市場

(一) 提昇觀光產業品質及在地特色化，將資源下放地方，推廣在地旅遊，以分時、分區、分流之概念，促進觀光產業多元發展。整合各部會資源並與地方政府合作，落實觀光產業在地化，開創結合地方文化、藝術及產業之特色遊程，鼓勵綠色生態、環境教育及關懷旅遊，讓觀光不只帶來產值，也藉機吸引在地青年返鄉，使城鄉均衡發展、安定當地社會結構。

(二) 持續開發高潛力客源，推動觀光新南向政策，吸引東南亞新興市場旅客來臺，透過減少簽證障礙、加強觀光宣傳、改善接待環境、增補東南亞語系導遊人力等策略，輔導業者南向拓展來臺客源。另持續開拓穆斯林客源，鼓勵餐旅取得認證，並推動交通場站、風景區、商場設置祈禱室及淨下設施，以打造友善穆斯林環境。

(三) 推動智慧旅遊，創新服務

- 推出「智慧遊樂園區創新服務」，與六福村合作，進行遊客行為大數據分析，提出遊樂園區創新服務方案。

- 推展自由行旅遊友善服務，輔導 22 縣市在地特產店、便利商店、民宿、派出所等擴大設置「借問站」已達 200 處，並提供專屬招牌、地圖資訊看板、服務手冊及該站專屬的中、英、日文宣傳摺頁等。

- 推動台灣好玩卡，整合地方資源，體驗在地特色，結合電子票卡，包括食、宿、遊、購、行等旅遊優惠，讓來臺自由行旅客，體驗臺灣好玩、好行、好精彩的城市特色，104 年已推出「高屏澎好玩卡」及「宜蘭好玩卡」，更於 105 年 8 月新增「中臺灣好玩卡」與「臺東好玩卡」，達成「一卡在手，隨我暢遊」的旅遊服務新體驗。

五、深耕郵電氣象服務，便利民眾生活需求

(一) 郵政服務

為提升郵政服務品質，持續推動美化營業環境、加強各項便民措施、增設銀髮友善服務區及關懷社區，以善盡企業社會責任，展現郵局新風貌及型塑郵局新形象。另為強化經營效能及因

應金融科技、行動支付趨勢興起，積極推動郵政物流園區開發計畫、建置 i 郵箱 (i-box) 24 小時自助取件服務、推展「貨轉郵」業務、打造數位化金融環境及創新金融服務、加強兩岸郵務及集郵業務交流合作，並將於本 (105) 年 10 月首度舉辦「臺北 2016 世界郵展」，藉以協助推動民間外交，活絡觀光產業，提升我國國際能見度。

(二) 電信服務

積極規劃 2100MHz 及 1800MHz 兩段頻譜釋出工作，並研議賦予得標者履行數位人權義務，而為配合產業發展需要，規劃物聯網及智慧型運輸系統 (ITS) 使用頻段；此外，為使各界瞭解頻率規劃資訊，近期將公告修正之「頻率供應計畫」，預計將新增物聯網 (IOT) 可用頻譜及可供各項實驗網路使用頻譜。另為加強我國網路治理能與國際接軌，持續參與網際網路名稱與號碼指配機構 (ICANN)、APECTEL 及 APriIGF 等國際會議。在持續推動網際網路通訊協定升級 (由 IPv4 升級至 IPv6) 方面，目前已完成中央及地方各政府機關 (構) 外部服務 100% 升級 IPv6，105 年已開始進行內部服務升級 IPv6，漸次達成網際網路 IPv6 全面化之服務目標，積極促進資通訊產業發展。

(三) 氣象服務

· 強化天氣及地震監測能力，今年度完成新竹等 12 站雨滴譜儀建置、4 座高山自動氣象站及 3 座離島自動氣象站；另新增 3 座井下地震觀測站，累計完成 54 座井下測站，並更新 10 站自由場強地動觀測站，完成地震及海嘯防災海纜觀測系統陸上站設備建置、海纜鋪設及海底觀測設備安裝。

· 擴大氣象地震防災資訊多元化服務，利用最新行動裝置與社群網路媒體技術，廣泛快速地對外提供氣象與地震即時訊息，自 105 年 5 月起，新增大雷雨即時訊息預警系統，提示強降雨、落雷閃電、強陣風或冰雹等劇烈天氣現象，供民眾即時防範未然；開發「劇烈天氣監測系統 (QPESUMS)」APP，提供全臺各地雨量資訊查詢功能，包含自訂區域之個人化的雨量警示功能，以行動裝置主動發送訊息的方式，隨時隨地提醒使用者注意；同時為保障出外旅遊的安全，再於 105 年 7 月起推出具備強震即時警報功能的地震測報 APP，強化以行動載具提醒公眾儘快進行地震防護作為。

· 配合國家通訊傳播委員會推動之災防告警系統 (PWS)，由氣象局提供地震速報、地震報告及大雷雨即時訊息，透過國家災害防救科技中心與電信業者建置之平臺，針對受影響地區公眾提供警示訊息，以利防災單位、媒體及民眾即時因應。

參、結語

交通建設及服務是以促進國家經濟發展及滿足民眾生活需求為依歸，本部在邁向「以交通服務為主軸」的組織過程中，將有效整合各項資源，並以多元的角度隨時檢視執行成效，因應社會環境的變遷加以適當的調整，希望打造一個安全、便捷、落實公益以及智慧科技的全方位交通環境。

以上為本部重要業務報告，敬請指教，謝謝。

主席：謝謝部長的業務報告。交通部另提書面報告，列入公報紀錄附件。

現在進行詢答。先宣告以下事項：詢答時間本會委員為 8 分鐘，得延長 2 分鐘，其他委員會的委員為 6 分鐘。截止發言登記。

請登記第一位的林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。首先肯定部長剛才的業務報告，大概也是第一次使用 PowerPoint，讓你的報告更精確及生動活潑。我聽在場 2 位資深立委表示，多年來在立法院也是第一次看到有部長用這種方式來作業務報告。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當，謝謝。

林委員俊憲：這表示你能更掌握住內容，對整個報告的節奏也是有用心的，你的進步對立委也是一種壓力。

針對你提到的四大施政方針之一，本席要請教觀光方面的問題。根據貴部最新的資料，今年 1 月至 8 月來台的觀光旅客有 714 萬人次，比去年同期還增加了 6.4%，創造外匯收益突破 3,100 億台幣，比去年同期增加 190 億台幣。

賀陳部長旦：對，我們所掌握的資訊大概也是這樣。

林委員俊憲：來自韓國的旅客有增加嗎？

主席：請交通部觀光局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。有增加。

林委員俊憲：日本？

周局長永暉：也有增加，到年底預估大概會增加 20%。

林委員俊憲：韓國會增加更多。

周局長永暉：對，將近 30%。

林委員俊憲：馬來西亞呢？

周局長永暉：東協 10 國……

林委員俊憲：新加坡、歐洲及美國都增加嗎？

周局長永暉：穩定。

林委員俊憲：唯一減少的是來自中國的觀光旅客！

部長在報告中有提到，預估今年陸客減少的人數，大概可由其他國家來的旅客打平。

賀陳部長旦：差不多是這樣。

林委員俊憲：今年預估陸客會減少多少比例？

賀陳部長旦：差不多是 19%。

林委員俊憲：大概是減少 2 成，1 年陸客大概是來 400 萬，那就減少了 80 萬左右，因此來自世界其他國家的旅客必須增加將近百萬人次嗎？

賀陳部長旦：現在大概是 80 萬左右，我們的預估也是這樣。除非大陸方面有不符合現在趨勢的作法，不然我們大致上是可以掌握到的。

林委員俊憲：由於來自中國的旅客減少，因而來自其他國家的旅客就增加了，兩者之間有沒有連帶關係呢？

賀陳部長旦：應該沒有……

林委員俊憲：原本我們就在努力讓其他國家能夠來台灣觀光旅遊，而不是因為陸客減少才增加這方面的旅客。陸客之所以會減少，主要是因為政治的介入，我們有改變觀光政策或不歡迎陸客嗎？

賀陳部長旦：沒有，我們努力開拓多元，但並沒有忽略……

林委員俊憲：陸客減少是因為政治干涉觀光及經濟活動，本席覺得有一點「以商逼政」的味道，部長的看法呢？

賀陳部長旦：我們並不希望國民旅遊被政治介入，也希望能夠繼續開拓多元……

林委員俊憲：針對藍營承認九二共識的縣市，中國準備籌組藍八旅行團來這些縣市觀光旅遊，有沒有這一回事呢？

賀陳部長旦：我們有聽說，在中國媒體上也有看到這樣的廣告。

林委員俊憲：確實會有這樣的旅行團到台灣來嗎？

賀陳部長旦：不過據我們所知，這些廣告已經下架了，表示他們在組團的成果及時程上可能不適當，所以就沒有繼續宣傳。

林委員俊憲：周局長會不會比較瞭解一點，有沒有這樣的旅行團呢？

周局長永暉：部長的說明已經精準表達了。

林委員俊憲：你認為不會有藍八旅行團嗎？

周局長永暉：這部分會有一些市場運作的機制。

林委員俊憲：如果真的有這種旅行團，我們會覺得非常遺憾，也會為陸客感到可惜。台灣是多元的地方，他們好不容易花錢及花時間來旅行，應該要到處看看才對。目前這種旅行團會不會成團呢？

賀陳部長旦：廣告已經沒有再出現，也許有別的旅行社嘗試別的組團方式。

林委員俊憲：如果有所謂的藍八旅行團到承認九二共識的縣市，這正是政治介入的狀況，否則怎麼會有這種旅行團啊！

賀陳部長旦：是的。

林委員俊憲：你們的預估及判斷是不會成行嗎？

賀陳部長旦：對。我們希望與他們進行最平實的溝通，就事論事來安排能夠對台灣產生最好印象及最完整收穫的旅行。

林委員俊憲：沒有錯，我們歡迎世界各國的民眾到台灣來，同樣也歡迎來自中國的旅客繼續到台灣來旅行。

賀陳部長旦：是。

林委員俊憲：有關台南地方的幾個問題，本席要與部長討論一下。首先是有關本席爭取的部分，就是台南市所謂的歷史區，尤其是安平區及中西區均無法申請民宿，因為必須在都市計畫區外才

能申請民宿，結果台灣歷史起源地的安平區及中西區，也是國家一級古蹟最多之處，竟然有幾百家民宿都無法合法申請民宿，台南市政府亦無法依法來管理。本席要肯定交通部，你們對這樣的法規已經有做修正，讓台南市政府可以合法來要求民宿業者，而民宿業者也可以依法來申請合法的執照，不必非法及躲在地下經營。

其次，關於台南鐵路地下化的問題，內政部已經通過都市計畫，我們希望交通部能夠儘速讓工程動工，這是地方期盼多年的建設，對台南市未來城市的發展也是非常重大的一項建設。有關這部分的工程施作，本席希望部裡能夠加快腳步。

賀陳部長旦：在 8 月 9 日內政部通過以後，我們已經朝此方向在做，也請胡局長說明一下。

林委員俊憲：大概什麼時候可以動工？

主席：請交通部鐵改局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。我們正在籌備動工的相關作業……

林委員俊憲：預計什麼時候會動工？

胡代理局長湘麟：我另外再向委員報告這部分的問題。

林委員俊憲：既然已經完成所有法律規範的申請，而且也通過了，所以應該儘速動工才對。當年通過鐵路地下化，那時是分成台南市及台南縣，就是縣市還沒有合併，這項地下化工程原本是屬於台南市，因此並不是很完整的計畫。現在我們希望交通部能夠支持地下化可以延伸到永康，因為台南市的 37 個行政區，就屬永康是人口最多的地方，台南市政府也提出要將地下化延伸到永康，而永康到新化的部分則是改採高架。當時通過計畫時，台南市是縣市分治，並沒有提出完整及一體的申請。現在台南市政府會緊密提出這部分的相關申請計畫，本席希望交通部能夠給予支持。

賀陳部長旦：我們的瞭解是台南市政府正在作業。

林委員俊憲：另外，有關曾文溪大橋計畫，台 61 線即所謂的西濱快速道路，唯一的斷點就在曾文溪口，如果曾文溪大橋做好以後，西濱快速道路可以接到 2-7 號，正等於台南市的動脈也可以接起來了。西濱快速道路經過曾文溪大橋，接到 2-7 號，再接到國道 1 號、3 號及 8 號，還有 88 號等，這項工程對台南市非常重要，下一階段是不是要進入環評呢？

賀陳部長旦：是，行政院已經核定，下面就是找環評……

林委員俊憲：縣市合併前的交通規劃會比較不完整，因為縣市政府的考量會不一樣。由於這是直轄市台南市最重要的交通建設，本席請部長儘速來推動，以協助我們地方的發展。謝謝主席、部長及各位局長。

賀陳部長旦：瞭解，謝謝委員。

主席：請鄭委員寶清質詢。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。部長是第一位採用這種簡報方式的部長，也恭喜部長在觀念及作法上有很大的改變及進步，因為觀念是主人，而行為只是工具而已。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝。

鄭委員寶清：部長開始在改變觀念，我們也非常高興。

剛才提到的藍八旅，現在他們是說 2 萬元，很清楚這就是低價團，我們也知道很多國家都是禁止低價團，這是免洗筷之旅，來一次就不會再來了，因為這種團是花很少錢要買很多東西。交通部有什麼比較好的具體措施來預防這些低價團呢？

賀陳部長旦：首先，我們會對他們的遊程做更完整的瞭解，其次，也會向旅行社進行瞭解，希望能將遊程嘉惠到這八縣市之外的其他地方，以使遊程更為合理及產生該有的效果。至於能不能組成，誠如剛才向林委員的報告，我們希望整個遊程能夠看到台灣更豐富及完整的一面，也就是不要太偏廢。

鄭委員寶清：對，可是也很奇怪，中國一直說與我們是兄弟之邦，比如兩岸血濃於水及一家親，然而他們並沒有限制他們的國人到日本或韓國去，反而是限制來台灣。部長，這是不是很惡意？就是不友善啊！藍八旅是到 8 個縣市去，其他的則不去，如果不去看 101 或蔣公公園，這該怎麼辦，是不是要將桃園的銅像統統都搬到苗栗去嗎？

賀陳部長旦：這代表陸客來後會相當的遺憾，我相信這樣的旅程……

鄭委員寶清：最主要是他們對台灣的態度不好，結果台灣人民就更為反感了。

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：我們希望他們應該創造兩岸雙贏，這才是最重要的。

彼得杜拉克特別強調時間是人類最寶貴的資源，如果不能管理時間，其他的就不用管理了。

有關桃園鐵路地下化的問題，交通部的最終審在什麼時候可以完成呢？

賀陳部長旦：我們與桃園市政府對很多細節進行討論後，預計 1 個月之內召集最後的複審，請專家及委員複審之後，就會按照程序提報至國發會及行政院。

鄭委員寶清：1 個月之內會完成嗎？

賀陳部長旦：我們會開會……

鄭委員寶清：希望不要再跳票，因為時間很重要，也謝謝你能夠加快速度。

另外，有關此次長榮航空的問題，因為交通部沒有規定，要不要飛是由航空公司自己來決定。長榮航空的飛機在下降時，正好遇到颱風，報載很多人在飛機上唸經、算佛珠及禱告，以祈求天上眾神保佑可以平安落地。我們要不要訂定一個辦法，否則就會任憑長榮或其他航空公司自行決定要不要下降？

賀陳部長旦：我的瞭解是相關的客觀技術是有規定的，但是也有一些主觀上的判斷，民航局林局長可以說明得比較清楚。

鄭委員寶清：不要讓旅客在飛機上寫遺書！

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長國顯：主席、各位委員。基本上，航空公司能不能下來，塔台會給他們幾個資訊，第一是地面上的風力及風向，他們也會自己換算側風；第二是跑道有沒有淨空；第三是與前後機有沒有安全的隔離。航空公司的駕駛員在空中必須決定飛機的耐側風能力，進而才會決定要不要下來，目前國際上及桃園機場都是這樣在作業。

有關剛才您提到的部分，就是這家航空公司的預測是不是比較樂觀，他們對天氣的預測是比較樂觀的，因此提早讓航機到上空，可是颱風並沒有在預期的時間內離開，所以在空中 holding 時，就必須由塔台給他們資訊。這些都是大型航機，耐側風能力可以達到 30 哩，我們會逐機來查，看看有沒有超過的部分。

鄭委員寶清：只有長榮航空敢下來，為什麼別的公司都不敢下來，是不是長榮比較勇敢呢？

林局長國顯：對於其他航空公司，我們在當天早上有要求他們做比較保守的簽派作業，其他航空公司後來決定在半夜 12 點以前就不飛，長榮是根據氣象顧問公司給他們的資訊認為颱風可能會離開，所以有一點過於樂觀，這一點導致他們後來……

鄭委員寶清：他們過於樂觀，結果害旅客心臟砰砰跳，那旅客有沒有權利說飛機要起飛我們也不坐嗎？

林局長國顯：在這一次長榮應該有得到一些……

鄭委員寶清：本席是問旅客有沒有權利說不坐飛機？

林局長國顯：旅客應該是已經在飛機上了。

鄭委員寶清：如果是在要起飛的時候呢？

林局長國顯：我們同仁說可以拒絕，但是基本上他們已經在飛機上了……

鄭委員寶清：如果還沒有坐上飛機，在颱風來的時候飛機硬是要起飛，他們可不可以拒絕？他們有沒有權利拒絕？有沒有保障他們的權益？

林局長國顯：可以。

鄭委員寶清：好。

林局長國顯：報告委員，我還是會要長榮……

鄭委員寶清：對，還是要定出一個比較清楚的標準。

林局長國顯：我們會來跟他們溝通。

鄭委員寶清：好。部長，長榮現在要組工會，交通部的立場是怎麼樣？

賀陳部長旦：我們並沒有特別的立場去反對，因為工會應該是會幫員工爭取相關的權益，我們也樂於見到。

鄭委員寶清：部長，本席最後要請問你關於虎航的問題，我們看到你們的報告有特別提到廉價航空興起，中華航空投資了虎航，對不對？

賀陳部長旦：對。

鄭委員寶清：部長知道現在華航已經騎虎難下了嗎？

賀陳部長旦：對，我們知道他們連續 3 年都虧損。

鄭委員寶清：而且虧損的速度愈來愈快，如果是這家公司虧損，那還無所謂，因為才剛開始，我們可以接受，但是要注意到現在的趨勢，一個管理人應該考慮公司的獲利和虧損狀況，而一個領導人應該要考慮的是整個趨勢。我們可以看到虎航這 3 年來的狀況，第 1 年虧 2 億，第 2 年虧 5 億 8,000 萬，預計 2016 年要虧 8 億 4,000 萬，虧損的問題愈來愈嚴重，部長知道是因為什麼原因嗎？

賀陳部長旦：這當然是有主客觀的因素，我請華航謝總經理向委員說明。

主席：請華航公司謝總經理答復。

謝總經理世謙：主席、各位委員。關於虎航虧損的原因，因為在台灣廉價航空是沒有辦法存活的，實際上的收入大概只有占虎航商業計畫所預估收入的 6 成。

鄭委員寶清：如果沒有辦法存活，為什麼還要投資？

謝總經理世謙：關於這個部分，我們已經查過了，其中有滿多的缺失。

鄭委員寶清：對啊！本席就覺得很奇怪，新加坡航空只有占一席，而華航占 90%，華航要做什麼事情，新加坡航空居然都有否決權，有這麼喪權辱國的條約嗎？

謝總經理世謙：當時不是我們簽的，但是我們查完以後會做妥善的處理。

鄭委員寶清：對方就是靠我們跟它租飛機就賺了 2 億了，這樣有道理嗎？部長，你們要不要去監督一下？

賀陳部長旦：華航在這個部分的投資，主要是因為航發會是它的股東，我們會洽請航發會相關的董事來了解這件事情的來龍去脈，同時對於今後的發展我們也會從主管機關的角度來關心跟進一步的查證。

鄭委員寶清：對啊！部長，本席覺得非常奇怪，虎航做不做下去也不是由我們決定的，因為新加坡航空有最後的否決權，如果他們說要繼續做就要繼續，他們說不做就不做了，部長，你不覺得很奇怪嗎？他們才只有 10% 的股權而已，我們有 90% 的股權，為什麼我們不能決定？

賀陳部長旦：這一定是當初大家在合資的時候所討論出來的條件，我們應該去了解當初討論的背景是怎麼樣。

鄭委員寶清：部長，廉價航空不成功，第一個就是因為我們沒有第五航權的談判權，第二個，我們又沒有專屬的廉價航空機場，所以才造成經營上的困難。部長，本席認為你們要趕快去處理，要快刀斬亂麻，謝謝。

賀陳部長旦：好的，謝謝。

主席：請陳委員歐珀質詢。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。本席在第 8 屆、第 9 屆的質詢發言次數大概有 600 多次，也是立法院裡面次數最高的委員。但是本席第一次看到有部長用 PowerPoint 的方式來做報告，所以本席要對你表示嘉許。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。不敢當。

陳委員歐珀：本席昨天和鄭寶清委員還有其他委員開了一場記者會，我們認為林全內閣到現在只有 4 個多月，而且正處於改革的陣痛期，只是有些用人不符合人民的期待，但是我們應該要給你們更多的期許，我們希望你們也能夠符合人民的期待，就誠如蔡總統所講的能夠解決人民的問題，我們不希望閣揆頻頻的更換，導致人心的不安，對政治來講也會造成很大的傷害，所以我很期待交通部的人事也能夠做局部的調整。當然，在你們主政之下，我們知道很多部門的首長還有國營事業也做了調整，剛剛鄭寶清委員特別提到虎航，從這件事情就可以看得出來過去的交

通部有一些很大的問題，本席等一下還要舉陽明海運的事情來讓你了解。如果交通部過去的官員是把國家的公器、國家的資源任意的對其他國家喪權，影響到整個國家財務的運作，所以報紙上說虎航根本就是喪權辱國，18 億的股本虧光光之後，我們知道它未來會繼續虧損，但是你們沒有辦法止血，以後就會變成一個無底洞。部長，你要好好去思索這個問題，本席今天不是要問這個問題，只是剛剛聽到有委員提出來。

本席現在要向部長講一個更嚴重的問題，部長，各港口都有貨櫃場，這是台北的貨櫃場，整片看過去都是貨櫃，部長，像這樣的貨櫃場，你認為看起來少了什麼？我們看到長榮、萬海的貨櫃，就是沒有看到陽明的貨櫃。我們看到基隆港的貨櫃場也是一樣，為什麼看不到陽明的貨櫃呢？因為陽明虧損連連，為了拚現金，就把貨櫃全部都賣掉了，再去租一些零星的貨櫃來充場面，所以我們到現場根本就看不到陽明的貨櫃，你們交通部是這個國營事業的大股東，擁有 37% 的股份，可是陽明的貨櫃跟船都是用租的，真的是不像話。部長，現在陽明海運的董事長是誰？

賀陳部長旦：是謝董事長。

陳委員歐珀：他叫什麼名字？

賀陳部長旦：謝志堅。

陳委員歐珀：陽明的總經理是誰？

賀陳部長旦：現在還沒有通過。

陳委員歐珀：這是陽明海運的官方網頁，如果你用手機上網，因為手機不支援，所以沒辦法查到這個人，後來本席用電腦上網查，查出來是這麼一回事，就是這兩張的內容。董事長，你就職多久了？

主席：請陽明海運謝董事長答復。

謝董事長志堅：主席、各位委員。3 個月。

陳委員歐珀：那現在總經理是誰？

謝董事長志堅：如果明天董事會通過的話，就會是林文博先生。

陳委員歐珀：他原來是你們的財務長。

謝董事長志堅：是的。

陳委員歐珀：董事長，公司的治理其實有一點很重要，就是要了解董監事是誰，可是本席看不到你們的資料啊！請你回去以後看一看，像長榮公司也不會像這樣，陽明海運是國營事業啊！

謝董事長志堅：報告委員，我回去以後會馬上改進。

陳委員歐珀：除了網頁的事情之外，本席還要探討你們過去的一些事情，陽明海運過去虧損連連，近幾年來又大賣貨櫃，所有能賣的東西都賣了，花了 21 億美元訂購了 20 艘大船，如果連同租金的話大概是 1,080 億，就是這樣大手筆的花錢買船。最近本席聽說你們還想把高明貨櫃碼頭公司賣掉，是不是有這一回事？

謝董事長志堅：報告委員，關於你剛才提到的 21 億，實際上這 20 條船是租的、不是買的，而租貨櫃的價格在目前的行情裡面算是最低的。

陳委員歐珀：你是說 21 億是用來租船嗎？

謝董事長志堅：我們是租船，沒有造船。

陳委員歐珀：因為你把船賣掉了，只好租大船回來用，對不對？

謝董事長志堅：這是兩碼事。

陳委員歐珀：部長，本席要讓你了解，臺灣港務公司是由交通部所主管的國營事業，還有陽明海運，就由這兩家公司投資第六貨櫃中心成立一個高明貨櫃碼頭公司，美國的 PA 公司入股 10%，日本的 NTK 公司也有入股，大陸的中遠集團大概有 30%，所以中資入股是大股，這一家雖然號稱是我們的子公司，可是我們對這家公司的營運和人事能不能掌握？

賀陳部長旦：據我所知，陽明還是高明貨櫃碼頭公司的大股東……

陳委員歐珀：可以掌握嗎？

謝董事長志堅：可以掌握。

陳委員歐珀：那第七貨櫃公司呢？我們去找杜拜環球金融操作集團，營運公司請他們來攬貨，我們業者卻跟我們反映它根本沒有攬貨的能力，這樣將來成立高雄洲際貨櫃碼頭公司以後，國家花那麼多錢，是不是會造成蚊子碼頭？第二，會不會有與民爭利的問題？

賀陳部長旦：跟委員報告，第七貨櫃中心現在還在籌劃當中，所謂因此而成立的洲際貨運碼頭公司也還沒有成立。

陳委員歐珀：這是因為我們在上個會期把它暫停了，我們要求對這方面要做詳細的評估。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：部長，本席要再提醒你，上一屆的董事長在任大概七年多，因為他個人的領導讓國家虧損了 338 億，部長，這個人有沒有責任？

賀陳部長旦：我們現在有請陽明公司對過去的虧損做一個整體的回顧跟檢討。

陳委員歐珀：這家公司的淨值已經跌落到股本了，如果倒閉清算的話，我們還要再賠 30 億，本席不希望陽明海運在你的任內和我們的任內變成這個樣子。

賀陳部長旦：我了解，我們正在努力。

陳委員歐珀：本席要提出幾點建議，第一，我們知道全球海運這 30 年來面臨一個很大的風暴，市場現在點名陽明跟香港的東方海外及日本的三大也就是商船三井、日本郵船跟川崎汽船是未來下一波要被整頓的對象，本席是提出這個警訊，希望新任的謝董事長能夠注意這個問題，在不景氣的時代，會有優勝劣敗的競爭。我質詢有一個特色，就是會提出建議，至於你們參不參考就是你們的事情了，本席認為，你們要去分析相關國家的作為，他們現在有依國際情勢採積極作為跟消極作為，而我們台灣卻是屬於毫無作為。積極作為就是要像中國政府一樣，他們把中遠和中海兩大航商合併要搶進全球第四大，消極作為就是刪減一些船隻來度過困境，那我們陽明現在是怎麼做的？本席不知道，本席希望下一次能夠看到陽明的策略。

最後本席要提出建議，因為董事長來自長榮，是不是可能讓長榮跟陽明合併？我相信至少可以排全世界第 5 名，甚至還可以擠下第 4 名，在長榮跟陽明合併之後，希望能夠跟臺灣港務公司大家一起合作把餅做大，而不是只有在國內市場競爭，我們要前進國際的市場，像現在新南

向也有很大的市場，我們一起來努力，不要讓國內的業者、國營的公司自己當房東跟人家收管理費和租金，竟然還下來跟人家競爭，本席認為這樣是沒有道理的。

賀陳部長旦：是。

陳委員歐珀：本席對謝董事長有很深的期待，雖然這家公司未來的營運是很困難，但是我們希望能夠看到你的努力。

賀陳部長旦：我們來努力，謝謝。

主席：請李委員鴻鈞質詢。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。其實剛才兩位委員同仁所提的就是國營事業長期受人詬病的地方，就像今天我們看到大家有爭議的虎航，本席要跟部長說，本席印象中我於 103 年在交通委員會裡面質詢，那時候華航準備要跟新加坡航空開始組虎航，本席當初在這個地方就提出反對了，因為那時候已經從內部傳出來，不只是一定要租新加坡航空的飛機，而且他們只出 10%，更何況我們還沒有主導權，其實這些話都是當初華航準備組虎航的時候，我們在交通委員會就已經講出來的，可是他們還是一意孤行要做。這就讓我們回想到長期以來國營事業的問題，就像華航，每次一個新董事長上任就開始編整機隊，我印象很深的就是那時為了因應兩岸的狀況，對於究竟要買美國的波音還是法國的 Air Bus，各方角力就進來，本來一個轉彎要買美國的，後來因為我們在交通委員會大肆出聲，結果又決定各買一半。現在看到虎航出現這樣的問題，可是我們也奈何不了他，就是奈何不了當初的決策者，這是最大的問題。就像當初航發會投資高鐵，一個命令就動了，結果華航的財務問題、累積虧損等各方面問題，承擔者永遠不需要去承擔，因為最後就是到部長這裡來，然後部長戴著鋼盔頂一下就過了，新聞過了就過了。可是後面有沒有去追究？我認為是應該要追究出來的，未來不管任何政黨輪替，只要是國營事業做重大政策違背並損害國家重大利益，本來就應該受罰，而不是為所欲為，從這次虎航事件就可以看得出是為所欲為。部長怎麼看？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。首先是當時對於一些形勢判定大概太過樂觀，其次，過去對於國營事業的相關監督，我們應該多多……

李委員鴻鈞：現在問題是我們要如何追究責任？

賀陳部長旦：關於這件事情，我剛剛之所以提到前面，就是當時一定有其背景，這個背景我們先來了解一下，當初所謂董事會中具有較高否決權的部分，到底有沒有項目上的限制。

李委員鴻鈞：這不是單一的否決權問題，這是經營策略的問題。

賀陳部長旦：對，先了解項目上的限制之後，才能夠曉得哪些方向還有機會再來努力，這個部分我們會……

李委員鴻鈞：我是覺得把這些資料蒐集以後移送檢調，這本來就應該要做的，為什麼會搞成這個樣子？我覺得應該要有這樣的動作出來，才能杜絕後面一而再、再而三繼續發生類似事情。虎航號稱廉價航空，但你知道飛日本多少錢嗎？虎航現在飛日本羽田的票價是 1 萬 2,000 元，這叫廉價航空嗎？飛沙巴單程也是 1 萬 1,000 元，這叫廉價航空嗎？我是覺得今天沒有必要在這裡為他

們做任何辯論及辯護，交通部應該立即徹查，好好徹查一遍，把問題抓出來以後真的該辦就是要辦嘛！

賀陳部長旦：是，沒有問題，我們就應該這樣做。

李委員鴻鈞：長期以來已經爛到底了，一而再、再而三，當時要組的時候就一再警告他們絕對不可以做，結果還是一意孤行，你也奈何不了他，最後做出來的事情是這樣，現在大家屁股拍拍走人，反正也不在位置上了，可是這個屁股誰來擦？部長一定要好好徹查虎航的問題，好不好？

賀陳部長旦：好，應該的。

李委員鴻鈞：同樣的問題還有，剛剛提到飛安的問題，說到那天颱風的情形就讓我們想到當初的澎湖，究竟是要降還是不降？根據剛剛民航局長的說法，大飛機是側風 30 哩、順風 10 哩、能見度 300 公尺，這是一個標準的 SOP，請問這個是由誰判斷？是不是機長在判斷？

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長國顯：主席、各位委員。報告委員，我們給的資訊是風力、風向和淨空，機長必須根據機型……

李委員鴻鈞：你就回答是不是由機長判斷，一句話就好，扯那麼多時間，本來我有 12 分鐘的時間，現在剩下 10 分鐘而已。

林局長國顯：是，不好意思。

李委員鴻鈞：哪有那麼巧，那天天上的飛機全部都是長榮的？機長要怎麼判斷？這表示是公司在判斷嘛！

林局長國顯：委員，我剛剛跟您報告過是公司的……

李委員鴻鈞：你現在不要跟我辯，也不要替誰辯，從這個邏輯就可以看得到，為什麼當天天上所有飛機沒有別家航空公司？可不可以降落是由機長判斷，為什麼當天所有在天上盤旋的飛機全部都是長榮的？

林局長國顯：我剛剛跟委員也報告過，他們公司做了一個決定就是他們要回航。

李委員鴻鈞：那就對了，那是公司在判斷，還是機長在判斷？公司的判斷力已經凌駕機長的判斷力，那就不對了。

林局長國顯：可能應該更精確的講，一定要符合公司的規定……

李委員鴻鈞：現在民航局給的答案就是，機長知道飛機的機型、知道該有的側風、該有的順風、該有的淨空、該有的能見度，機長的判斷是最準的。

林局長國顯：了解。

李委員鴻鈞：公司憑什麼去干預機長？

林局長國顯：公司只給他們一個要安全回航的指令，但是他們在做決定時一定要根據……

李委員鴻鈞：局長，你不要再辯這種問題。部長，這就是癥結點、這就是問題點。今天我們看到這個問題，對於飛機起降的判斷，公司已經凌駕於機長，這才是最大的癥結點。

賀陳部長旦：我想公司確實在這件事情上一定有過於樂觀的傾向，我們會針對那天的狀況一一了解，包括機型的狀況及公司的依據，我們會徹查這件事情。

李委員鴻鈞：這就像颱風天放假一樣，颱風天放假是由地方政府決定，結果放錯了卻怪到中央氣象局的氣象預測不準，這到底是誰的問題？這和颱風天飛機起降同樣是一個問題，對於如何統籌這個問題，應該是要檢討的時候了。飛機要降也不是、不降也不是，不降會被乘客罵，降了也會被乘客罵，幸好那天沒出問題，如果出了問題，這個大責任誰來扛？颱風假也是一樣，如果放半天，沒風沒雨要罵，有風有雨也要罵，這個問題出在哪裡？就是如何以專業為導向，要以專業為導向，一個地方政府或一家公司是做不了的，今天應該是有為的政府應該出面扛責任的時候了。

賀陳部長旦：長榮已經願意檢討，民航局會督促他們做最深刻的檢討。

李委員鴻鈞：日後包括飛機起降及颱風假，應該是由中央統籌訂定一個規範，不是機長判斷可不可以起降的問題，而是由塔台及中央根據風向等各方面數據，由中央統一處理，颱風假也是一樣，我個人也覺得應該拉到中央層級來做。

賀陳部長旦：放假是一回事，關於航機的部分，我們可能也應該了解國際上的慣例，不過委員所提的方向，我們一起納入檢討。

李委員鴻鈞：是應該要這個方向。另外，我們現在要推行 OBD 是不是？

賀陳部長旦：對。

李委員鴻鈞：就是摩托車要裝置 OBD。

賀陳部長旦：對。

李委員鴻鈞：如果這麼有效的話，為什麼汽車不裝？部長，我告訴你這個還是有它的問題，裝了 OBD 以後是從行車旅程等各方面做強制保險，然後拉高保險，但你要知道全國有將近 5 成機車沒有強制保險。

賀陳部長旦：我們不會把它當成前提，對於保險，也只有針對違規比較惡劣的項目去要求。

李委員鴻鈞：這個會有一個狀況，就是比較常騎機車的人未來保險費會比較高。

賀陳部長旦：其實我們不會全面做這個事情。

李委員鴻鈞：如果照你們的分析，這個裝置這麼有效的話，為什麼汽機車不一併處理？

賀陳部長旦：現在客運業已經這樣做了，這就是我們希望能夠……

李委員鴻鈞：但一般轎車沒有強制啊，我還是覺得這要確定處理。

賀陳部長旦：當然，我們會謹慎。

李委員鴻鈞：如果是因為要規範這個的話，其實從監理所都可以調出相關罰單知道問題所在。

賀陳部長旦：我們會對各方面資訊進行分析。

李委員鴻鈞：這部分還是要審慎一點。謝謝。

賀陳部長旦：好，一定。謝謝。

主席：請鄭委員天財質詢。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。延續剛才李委員所提的議題，長榮航空到底是要由機長、公司，還是民航局決定？最有專業的照理說應該是民航局，到底可不可以飛？如果有一個機長說可以飛，但事實上是不能飛的，民航局要不要阻止？有沒有權責阻止？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。這部分是不是讓林局長說明？

鄭委員天財：好。

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長國顯：主席、各位委員。我們給的資料是氣象和隔離，每一型飛機承受側風能力和載重都不同，所以是要根據當時狀況做決定。對於委員所提，我們會專業的給氣象資料，包括側風資料，以及地面淨空。但是機長會根據自己的技術做決定，因為每一個機師都有不一樣的側風能力。舉例來說，長榮 777 班機的側風能力可以到 30，可是當初波音公司在測試時可以達到 38，依照長榮規定，副駕駛只能一半，就是 15 哩的側風。所以，根據不同機師，是有不同的降落條件。

鄭委員天財：以這次颱風來說，所有飛機都沒有飛，除了長榮航空，你還在講這個就……

林局長國顯：報告委員……

鄭委員天財：我現在要你檢討，你講的都是般狀況、般原則，沒有錯。

林局長國顯：這個是國際上……

鄭委員天財：但是以現在已經發生這種狀況的時候，民航局必須拿出魄力。

林局長國顯：是，謝謝委員，我們會往這邊來討論。但是有國際上的班機同時也在上面，只是跟委員報告實況，謝謝。

鄭委員天財：有些人不照那個來的時候，你就必須要有一些魄力。

林局長國顯：了解，謝謝您。

鄭委員天財：部長，請問一下蘇花改會照原來你上任之後所預定的時間通車嗎？

賀陳部長旦：對，原來通車是 3 個年期，第一段年期在今年年底會先通車，整個蘇花改，我們還是朝著民國 108 年全線通車的目標努力。

鄭委員天財：會不會受到漢本遺址的影響？這是花蓮、台東人最關心的議題。

賀陳部長旦：了解，關於這個遺址，我們現在的狀況是每天都有有一些新的進展，當然我們還是希望不要受到遺址的影響，但是對於遺址該有的處理，我們還是會配合文化部做細緻的處理。

鄭委員天財：該處理的當然就要依相關法令。

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：但是我建議部長要和文化部鄭部長協調，授權交通部負責這個業務的次長和文化部負責這個業務的次長，而不是每一次都要從最基層的公務人員往上報，現在就是這樣。

賀陳部長旦：當然。

鄭委員天財：兩個部會的副首長要有一個直接可以聯繫、直接可以開會討論的機制。

賀陳部長旦：好，最近他們的會議已經慢慢建立比較高層的機制，就是照您的想法，我們會來加強。

鄭委員天財：好。另外就是花東線的雙軌化計畫，鐵改局也把這個計畫送到部裡面，部裡面是不是很快能夠按照相關程序核定？

賀陳部長旦：這部分先請胡局長說明一下。

主席：講交通部鐵改局胡代理局長答復。

胡代理局長湘麟：主席、各位委員。這個報告我們曾經送過一次，但是部裡要我們再檢討，我們也檢討了，最近已經送到部裡，我們會按照相關程序儘速處理。

鄭委員天財：也請部裡儘快處理。

賀陳部長旦：跟委員特別強調，我們不僅會加速作業，而且會想辦法將一部分的可行性及綜合規劃期程併辦，使得整個作業可以再加速。

鄭委員天財：好。中秋節剛過，和端午節相比，這次連假花東火車票實名制有擴大辦理，但是位子、車次還是太少，來回總共只有 2,400 個位子而已，要去花蓮、台東的何止這些人數？中秋節是非常非常重要的節日，卻只有這樣的位子。部長，加班車的用意是什麼？加班車就是為了返鄉啊！所以，以後尤其是元旦及接下來的春節要特別注意，國慶假日三天連假已經來不及，已經規劃了。

賀陳部長旦：我們也會辦。

鄭委員天財：已經辦了，規劃了，都已經秒殺了。

賀陳部長旦：對。

鄭委員天財：來不及了。我是說我們以元旦做為目標，因為加班車的目的就是要返鄉，那就全部採實名制，現在距離元旦還有幾個月時間，是不是就往這個方向去努力？

賀陳部長旦：好，我們來規劃。就我的了解，花蓮和台東的地方政府也有辦類似的專車。

鄭委員天財：沒有錯，但他們是不得不辦，這本來就不應該是地方政府的事情，這是交通部、鐵路局可以做的。中秋節都可以做了，端午節也可以做了，我們現在是一步一步增加你們的工作，這也應該是要做的，既然是加班車就應該往這個方向去努力，好不好？

賀陳部長旦：好，謝謝。這部分的常態化，我們儘量來努力。

鄭委員天財：現在看到的是花蓮富里鄉的永豐大橋，在尼伯特颱風時成為斷橋，阿美族的豐南部落要去富里市區、要去花蓮，都要經過這裡，國中生、高中生要上課都要走這條橋，但是到現在已經斷了 3 個多月，本來預定 9 月底要通車，我也了解因為颱風的關係、因為下雨的關係，所以又延後到 10 月幾號可以通車？

主席：請交通部公路總局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。大概 10 月下旬的時候。

鄭委員天財：還要到下旬？上禮拜告訴我 10 月 10 日。

陳局長彥伯：同仁跟我說中下旬。

鄭委員天財：部長，我們也沒辦法強求你，反正已經在做了。我們再看下一張照片，你看這個便橋是多麼簡便、多麼簡陋，現在就靠這個便橋輸送豐南部落對外的聯絡，這太簡陋了，因為公路總局用最簡便的方式做，都沒有請軍方等單位協助，這麼簡便，遇雨則斷，加上最近又常常下雨，昨天晚上也下雨，又沖毀了，已經沖毀 5 次，每一次一沖毀，學生和民眾就沒辦法到富里，也沒辦法到花蓮，這是對外聯絡唯一的通道，即使是便橋，也不能這麼簡陋，好不好？

賀陳部長旦：是。

鄭委員天財：瑞港公路是阿美族非常重要的奇美部落到瑞穗、豐濱港口、靜浦，及北迴歸線非常重要的道路，而且也是泛舟非常重要的一條道路，不僅僅是部落對外聯絡唯一的道路，更是瑞穗和豐濱之間很重要的道路。而且不管是花東縱谷管理處還是東管處，都是你的轄區。這次颱風造成道路非常嚴重的……

賀陳部長旦：據我們所知，這是縣管的公路，我們會向他們轉達。

鄭委員天財：我知道，我也非常清楚，事實上，早期還沒有精省時，這是由臺灣省公路總局負責管理維護，我們現在一再提出訴求，部長要有擔當把這個拿回去，我們把這個還給你，以前在省府時代就是由公路總局負責。這個部分非常重要，而且都在你的轄區，包括東管處及花東縱谷管理處。

賀陳部長旦：這部分涉及的可能不只有單一路段，我們會針對整個系統去瞭解。

鄭委員天財：這個部分非常重要，一定要協助，好不好？

賀陳部長旦：好，瞭解。

主席：請趙委員正宇質詢。趙正宇委員發言完畢後休息 10 分鐘，請議事人員儘速整理臨時提案，並請交通部提前準備，休息後我們立即處理相關的臨時提案。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。我想先請教周局長幾個問題，大家都知道大陸觀光團來臺的數量愈來愈少，相信你也很清楚，而你說了一句話：「走老路到不了新地方。」但是我覺得你推行的新路卻是在原地打轉，最近你們推動一項補助一億元的方案，請你說明你們如何補助？又補助到哪裡？

主席：請交通部觀光局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。其實它是一個概念，我那天說，創新的工作其實需要有更多的想法，若是常常走舊路的話，確實到不了新的地方，這是我對創新做的一個註解。這次擴大國內旅遊的方案是一個短期措施，我們確實也有做一些檢討，初步我們希望期間不要超過六個月，在部裡及行政院的全力支持下，也希望在作法上能有一些調整。針對補助旅行業的部分，我們還是要嘉惠使用者，也就是民眾，我們是設定一個蹺蹺板，假設原本的旅遊費用是 1 萬元，也許他們可以打八折變成 8,000 元……

趙委員正宇：請你解釋得快一點，這對我們來說很重要，舉例來說，在馬政府時代推了一個 3.6 億的政策，我想大家仍記憶猶新，那天每間飯店的電話都被打爆了、電腦都當機了，它補助的內容是住宿折價 1,000 元及入場券買一送一，但是所發揮的效用非常大。你剛才說希望補助能嘉惠到消費者身上，但是民眾卻感覺不出來，這 1 億元到底要如何補助消費者，所以你們一定要講清楚、說明白。

周局長永暉：主要是針對旅行業組團的部分，因為目前我們面臨的現況是整體旅客的數量確實比較少，尤其是受到陸客的影響，還有一些團費……

趙委員正宇：你們要給消費者什麼補助？也是給予住宿補助嗎？還是補助他們出遊的費用？

周局長永暉：這要看旅行社的一些想法，並與旅宿業結合。

趙委員正宇：局長剛上任，你的動作要快一點，不要原地打轉好不好？

周局長永暉：不會。

趙委員正宇：其實舊路也不錯，不要說舊的地方不好。

另外，PTT 票選出最難玩的城市是桃園，光講這個都講到我自己也有點不好意思，其實大溪有很多老茶廠，還有小小兵的繪畫牆，尤其我們有大溪老街，桃園舉辦的地景藝術節共有 90 萬人次到訪，還有我們辦的燈會也是全國有名，甚至連韓劇都到大溪來取景，我不知道桃園到底哪裡不好玩了，為什麼桃園的觀光是最後一名？請問局長知道桃園觀光最主要的景點在哪裡嗎？

周局長永暉：桃園確實有很多有趣的地方，像委員剛才特別提到韓劇……

趙委員正宇：那是大溪。我常常講一個故事，「局長，你石門水庫沒有關。」不管是男的或是女的，聽到這句話會不會看一下？

周局長永暉：這是一個意象。

趙委員正宇：為什麼現在石門水庫反而沒有人要去了？我還記得小時候有一個亞洲樂園，大家還去那裡吃活魚。與活魚有關的觀光我們也辦了很久，現在觀光局有在推動亮點計畫，請你們加快速度，找回石門水庫往日的風采。

周局長永暉：桃園有很多活魚三吃。

趙委員正宇：首先，因為石門水庫的水要用來飲用，所以不能游泳；其次，我曾親自帶觀光局的前局長及科長們親自到現場看過，石門水庫的遊艇就像我們 20 年前去大陸看到江上木製的遊艇一樣；另外，附近也不能開民宿，不能開民宿怎麼有辦法帶動觀光人潮呢？白天大家從國道 3 號塞車進來，到了下午 5、6 點又要擠出去。有關提升大溪旅遊的部分，局長要多加油，不要讓桃園的觀光在 PTT 的票選上又變成最後一名。

接著，請問部長是否記得 91 年華航曾發生一起澎湖空難？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長且：主席、各位委員。是。

趙委員正宇：那是這架飛機的最後一趟航班，原本他們想說這趟飛完之後要把飛機賣給泰國東方航空，結果就發生空難，飛機在澎湖解體。這要回溯到 20 年前，當時這架飛機就和 10 月 1 日一樣發生機尾擦撞跑道的情況，造成蒙皮受損，當初有修好這架飛機的蒙皮，結果在用了將近 20 年後，在 91 年發生澎湖空難，而且此次空難發生的原因是因為維修不確實、金屬疲勞造成飛機在上空解體。然而，10 月 1 日華航又發生相同的事情，請問部長覺得華航是不是真的有問題？

賀陳部長且：我想他們一直有在努力，這次事件是否為意外，還是制度有需要改進之處，我們會請華航……

趙委員正宇：其實很多人坐過華航那架解體的飛機，因為它非常老舊，每個人坐那架飛機時都非常害怕，今天發生這個問題之後，大家又開始害怕會不會像當時的澎湖空難一樣。另外，很多委員也提到這次颱風天長榮的問題，長榮這麼大一間公司有沒有出過事？因為它會去計算，會去負起這個責任。這次就是它算好可以利用颱風眼的時間降落，但是民航局說側風太大或風速太

大所以不允許他下來，因此造成長榮的飛機在我們的上空盤旋，可能要另外降落到臺中、高雄或是香港。我想長榮應該有評估過當時降落的危險性，但是 10 月 1 日沒有颱風卻發生機尾擦撞地面的事件，這代表駕駛員受訓不確實，平常的訓練不足，就像上次復興航空空難，左邊引擎的發動機壞掉，駕駛員卻手忙腳亂把右邊好的引擎關掉，這就是訓練不夠的原因，因此，華航應該多加改進。

剛才還有講到塑膠製品，為什麼以前要把機上的餐具改成塑膠製？

賀陳部長旦：可能是過去為了防恐的作法。

趙委員正宇：難道我們現在沒有防恐嗎？IS 沒有將我們列入嗎？現在將餐具恢復成鋼製的，除了空服員推得非常吃力外，大家也很怕刀叉的問題，所以建議還是儘量恢復成以前的塑膠製品，以保障乘客的安全，畢竟台灣還是有被列在恐攻相關國家之中，所以這是非常重要的。局長要不要考慮一下？很多民眾回國後都反映，現在怎麼都換成刀叉了？是因為經濟艙升等成商務艙，所以換成刀叉了嗎？這部分請你們要特別注意一下。

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長國顯：主席、各位委員。是，謝謝。

趙委員正宇：再談到台灣虎航問題，90%的股份是我們的，10%是欣丰虎航的，然後我們租了 8 架飛機給他們 2 億租金，請問部長，台灣虎航當初為何要跟新航合作？

賀陳部長旦：我們正在了解當初的背景。

趙委員正宇：是不是想要它的航權？有沒有這種想法？

賀陳部長旦：我不清楚，當初可能是認為新航具有廉價航空公司的管理經驗。

趙委員正宇：也就是說，如果台灣虎航要解散，還要看持有剩下 10%股份的公司的臉色？請問新加坡是地比我們大，還是人比較多？應該兩者都沒有吧！因為華航是公營的，政府部門占最大，如果今天簽約的是私人企業，你覺得有可能嗎？如果你是私人企業的董事長，你會簽這種約嗎？會簽這種喪權辱國的約嗎？

賀陳部長旦：我們應該再來徹查了解，但是商業上用技術股來代表其投票權，其實也是常見的情形。

趙委員正宇：沒錯，但之所以將 10%給他，我們要的是什麼？

賀陳部長旦：對，我們要再了解當初的背景。

趙委員正宇：既沒有航權，而技術是指什麼技術？是重落地？還是重飛飛不好、角度太大或機尾擦撞跑道？新航只有敗在哪裡？除了桃園機場那場空難外，它沒有發生過其他空難了，之前那場空難也是在颱風天，你應該還記憶猶新吧？

賀陳部長旦：是。

趙委員正宇：所以不論是什麼理由，都應該告知社會大眾，虧十幾億對交通部和我們國家來說，其損失是非常大的，因此請部長注意一下，謝謝。

賀陳部長旦：了解，謝謝。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

處理臨時提案，進行第 1 案

1、

民國 103 年復興航空 222 號班機，疑因麥德姆颱風風雨過大造成飛機降落不順利，重飛失敗，於澎湖縣湖西鄉西溪村墜落，起火燃燒，造成機上人員 48 人死亡，10 人重傷。今年梅姬颱風襲台期間，長榮航空有多架班機強行降落桃園機場，造成數架飛機出現重飛事件，導致機上旅客驚恐。顯見，民航局現行所訂颱風期間不良天候，飛機起降的標準過於寬鬆，並且事關民眾的飛行安全保障僅交給航空公司自行判斷頗為不當。為求避免日後又出現飛機在颱風天強行起降時釀成災難。是以建請民航局參考國外機場規範，並於三個月內訂出更嚴謹的颱風天飛機起降標準。是否有當，敬請公決！

提案人：李鴻鈞 鄭天財 鄭寶清 林俊憲 簡東明
劉權豪 李昆澤

主席：請問各位，對本案有無異議？

請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。倒數第三行建議改為「三個月內邀集航空公司研議更嚴謹的颱風期間派遣天氣標準」，以這種方式來處理。

主席：請問各位，對以上文字修正有無異議？（無）無異議，修正通過。

現在進行第 2 案。

2、

我國東部地區因地理環境等因素，主要對外交通僅有公路台九線、鐵路北迴線、南迴線以及零星航空班次。然而，東部地區又是我國天災頻繁地區，常因地震、颱風、豪雨、土石流等因素，造成落石、坍塌、路基流失、電力系統受損等災害，遂導致聯外鐵、公路中斷。為保障花東居民對外交通及物資輸運之權利，爰建請交通部會同花東地區發展推動小組，積極研擬永續性東部海上運輸補助計畫，納入常態性客運、貨運、農產品運輸機制，輔以觀光遊憩之需求，以建構完善的藍色公路網絡，填補東部對外交通之缺口。

提案人：蕭美琴 葉宜津 鄭寶清 李昆澤 劉權豪

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，照案通過。

現在進行第 3 案。

3、

鑒於臺鐵彰化車站雖位居我國西部鐵路山海線交會之幅奏區，站體歷史悠久、但也年久失修，去年六月臺灣鐵路管理局局務會議雖已決議檢討，卻始終未見臺鐵具體行動。爰要求交通部責成臺灣鐵路管理局針對臺鐵彰化站擴增站房空間往站前延伸，俾候車空間外移，並重新建立車站門面。

提案人：陳素月 鄭寶清 陳歐珀 葉宜津 李昆澤
劉權豪

主席：請問各位，對本案有無異議？

請交通部臺鐵局鹿代理局長說明。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。建議將倒數第三行「爰要求交通部」的「要求」兩字改為「建請」；另倒數第二行「針對臺鐵彰化站擴增站房空間」中的「擴增」前面加上「研議」兩字，因為彰化站是 50 年的車站，裡面有一些結構問題，這部分我們有向提案委員報告，提案委員也已經同意。

主席：請問各位，對以上文字修正有無異議？（無）無異議，修正通過。

現在進行第 4 案。

4、

行政院雖於 105 年 6 月核定台東縣蘭嶼機場跑道整建工程經費 7.8 億元，但其計畫期程竟長達 46 個月（預計 106 年 6 月完成規劃設計、107 年 1 月開工、109 年 4 月完工），工期牛步化。

為配合 105 年 11 月德安航空新機將上線飛航離島航線，提振蘭嶼鄉親返鄉信心，爰提案要求交通部、民航局加速趕工，希望提早於 108 年即完工啟用。

提案人：簡東明 鄭天財 陳歐珀 鄭寶清 劉權豪

主席：請問各位，對本案有無異議？

請交通部民航局林局長說明。

林局長國顯：主席、各位委員。針對第四行日期的部分，107 年是 4 月開工，109 年是 6 月完工，建議將文字修正；另建議倒數第二行「民航局加速趕工」後面增加「在不影響機場營運下，希望再檢討提前 108 年完工的可行性」等文字。

主席：請問各位，對以上文字修正有無異議？（無）無異議，修正通過。

現在進行第 5 案。

5、

鑑於高鐵一日生活圈已成功聯繫起南北交通，包括苗栗、彰化、雲林均已有設站。2013 年時經建會（國發會）國土空間發展策略計畫亦曾有提出本計畫，因此，屏東鄉親均殷切期盼「高鐵早日能延伸至屏東」，因此爰提案要求交通部將「高鐵延至屏東設站」列為 106 年度重大施政目標。

提案人：簡東明 鄭寶清 鄭天財 陳歐珀 劉權豪
李昆澤

主席：請問各位，對本案有無異議？

請交通部高鐵局胡局長說明。

胡局長湘麟：主席、各位委員。建議將倒數第三行「因此爰提案要求交通部」中的「要求」兩字改為「建請」。

主席：請問各位，對以上文字修正有無異議？（無）無異議，修正通過。

現在進行第 6 案。

6、

中華航空公司擁有 90% 虎航之股權，而新加坡航空僅擁有 10% 之股權，竟擁有最終之否決權，這種喪權辱國之合約，要求交通部應追究所有相關人員之責任。

提案人：鄭寶清 李鴻鈞 趙正宇 劉權豪 李昆澤
葉宜津

主席：請問各位，對本案有無異議？

請交通部航政司陳司長說明。

陳司長進生：主席、各位委員。剛剛向鄭委員報告過了，針對這個問題，我們一定會去處理及查核，因此建議將此案改為建請案。

鄭委員寶清：（在席位上）要求……無緣無故不要把它改掉……

陳司長進生：因為還是要尊重委員……

主席：沒問題吧？好，第 6 案就照案通過。

請華航公司謝總經理說明。

謝總經理世謙：主席、各位委員。基本上，中華航空只擁有 80%，另外華信航空擁有 10%，所以就變成所謂的華航集團。再者，新加坡航空是未擁有股份的，而新加坡子公司的名稱是欣丰……

主席：好，我們就做文字修正，並依修正文字通過。

臨時提案處理完畢，如有委員對上述提案要補簽，則列入紀錄。

繼續請簡委員東明質詢。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。方才部長的業務報告講得非常清楚，同時也強調安全是無可替代的價值，也希望生命不要耗損在馬路上。

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是的。

簡委員東明：我想這是非常重要的環，方才你們也唸出了 15 個國家相關的統計資料，請問這是國內自己去調查、統計的嗎？

賀陳部長旦：這是國際上的資料。

簡委員東明：國際上都有公開這樣的資料？

賀陳部長旦：對。

簡委員東明：這對我們國家的聲譽應該是影響滿大的。

賀陳部長旦：的確，我們應該要自我警惕。

簡委員東明：不單是對國家聲譽有影響，對於我們的觀光也有直接的影響，就這 15 個國家來看，其肇事、死亡的比例都相當的低，然後與我們最接近的就是韓國，而他們的比例是 10%，反觀我們從 2010 年開始到 2012 年，這 3 年都是百分之十四點多，後來 2013 年就降了一點，但與韓國相較，還是有百分之三的差距，因此，若部長將這個當成是施政的重點，屆時該如何改善，

讓肇事率、死亡率能夠降低，相信你會有一定的看法。方才部長有提到可以從教育開始，也可以從文化來著手，還有就是使用行為的問題，基本上，降低這方面的比率不光是交通部的問題，也牽涉到教育部、警政單位等相關部會，像國軍現在就把酒駕列為天條，只要一酒駕，不管是肇事或是遭到攔檢，通通都予以逼退，沒有第二句話。此外，目前我們這方面的法律也相當嚴格，但為何這方面的比例還是這麼高呢？部長是否有決心呢？你將採取什麼措施呢？在多少時間後，你打算將其降到一定的程度？

賀陳部長旦：坦白說，這件事情我們正在跟學者專家進行研討，並打算在這個月底以前，提出明年以及中長期的改善目標，讓我們自己有一個鞭策的對象。據了解，就死亡及受傷的集中度來說，大概就是比較跟機車有關，則是我們最需要努力的地方，其次就是委員方才提到的酒駕、超速等行為，而將來這些部分我們希望可以用保險、執法的強化等措施來加強努力，希望減少這些偏差行為的發生。

簡委員東明：目前我們的比例是 13.37%，而香港則是 1.81%，英國這麼大的一個國家，比例也只有 2.80%，所以你們有沒有研究一下，他們採取了什麼方法，讓肇事率可以這麼低？而且還低我們十個百分點以上。

賀陳部長旦：本人請謝執行秘書代為答復。

主席：請交通部道安會謝執行秘書答復。

謝執行秘書界田：主席、各位委員。之所以會有這麼大的數量，是因為我們的機車數目太多了，再來就是國人守法的觀念，所以部長才會提到教育要從小紮根，這部分經和教育部協調之後，教育部也同意從 107 年之後，高中職以下的教材中關於交通教育的部分，會占到一定的篇幅。

簡委員東明：你提到國人守法的觀念不好，所以這樣的數字等於是我們的一個恥辱、國恥，既然部長覺得這是最重要的一環，希望你能夠有一個決心，在推動相關計畫之後，逐年降低這樣的數字。

賀陳部長旦：這是一定要做的。

簡委員東明：另外，關於蘭嶼的航班問題，大概從今年 11 月 11 日就會引進 4 架 DHC6-400 型 19 人座的飛機，同時換掉多尼爾 228 型的飛機，請問這是確定的嗎？

賀陳部長旦：本人請林局長代為答復。

主席：請交通部民航局林局長答復。

林局長國顯：主席、各位委員。我們一直有在追蹤這件事情，目前這部分是進到航機審驗第四階段，且這些航機也都進來了，其中 3 架登記為國籍，另外 1 架則是正在登記過程中，若順利的話，預計可以在 11 月……

簡委員東明：11 月 11 日就可以正式上線？

林局長國顯：是。

簡委員東明：畢竟這涉及安全的問題，因為多尼爾 228 型真的已經很老舊了。

再來，關於機場跑道的改善，今年 6 月 15 日已經核定了 7.8 億的經費，可是要等到 106 年 6 月才會完成規劃、107 年才會開工、109 年 6 月才會完工，需要這麼長的時間嗎？

林局長國顯：現在的跑道有一些破損，今年底以前大概會花 1,700 萬先將跑道整修完成，因為這是屬於結構性的損害，所以必須施工處理，但因為只有一條跑道，所以從早上 7 點到下午 6 點都沒有辦法施工，必須等到收場之後至隔天早上 6 時才能施工，變成包商就沒有辦法全程來整修跑道，無論如何，我們會儘量提早，但是還是得依實際上的情況儘量來趕工。

簡委員東明：希望儘量能夠將其提前完工。

林局長國顯：好。

簡委員東明：因為要花費將近 4 年多的時間才能夠完工。

林局長國顯：因為只能夜間施工。

簡委員東明：時間拖太久，前面和後面完工的工程在外觀上可能新、舊就會變得非常明顯，既然你們已經發現跑道破損了，而且從 57 年興建至今，這個跑道也很少進行修整，無論如何，希望民航局能夠儘量將工期縮短。

林局長國顯：了解。謝謝委員。

簡委員東明：最後再請教部長或公路總局局長有關台 26 線的問題，剛才部長提到鐵公路要無縫運輸、都能夠銜接，目前全台的公路系統獨缺台 26 線沒有辦法銜接，假使那一段能夠銜接的話，整個公路系統就剛好可以繞行全台一圈，當然，這有其困難度，但是交通部或公路總局有沒有要繼續做？或是因為這段已經被列入保護區就沒有辦法做？

賀陳部長旦：現場的情況是不是讓公路總局先跟您做說明？

簡委員東明：好，請局長說明。

主席：請交通部公路總局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。委員剛才講的很清楚，現在對於台 26 線位於阿朗壹古道的部分，屏東縣政府大概有相當的意見，認為它是一個要保留的區域，所以目前還是要依照文資法的相關規定做後續的推動。

簡委員東明：以前是 6 標，2 標在台東的部分已經完工了，現在 4 標就在屏東，沒有辦法動，因為當地被列為保護區，你們也想盡了很多辦法，希望在阿朗壹古道那一段能夠做一個隧道。現在已經經過一段時間，你們可能還沒有與屏東縣政府做進一步的溝通，潘縣長上任之後，我看你們還是要進一步做溝通，好不好？

陳局長彥伯：是，我們會跟屏東縣政府了解。

簡委員東明：好，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。

主席：請蕭委員美琴質詢。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。我想延續昨天總質詢時提到幾個與花蓮交通建設有關的問題就教部長。首先是民眾最關心的蘇花改時程的問題，之前林全院長及部長到花蓮視察的時候，以及工程會吳主委在本委員會備詢的時候，都有提到針對漢本遺址的處理，文化部及交通部已經做了協調，而且預計在年底前將這個遺址交給交通部、公路總局繼續執行這項工程；但是在交通部今天的業務報告裡面卻表示，文化部將整個規劃遺址歸還給公路總局施工的時

程未定，現在的狀況到底是怎麼一回事呢？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是不是先讓公路總局陳局長做說明？

主席：請交通部公路總局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。文化部大概在 9 月 26 日有召開相關的會議，其中針對 P3S 及 P3N 這兩個墩柱有相關的決議事項，意思是可以請我們找相關的考古團隊進行這兩個墩柱的保存、掃描、提存等等工作，最後如果都做好了，也經過文化部的同意以後，就可以回填回去，相關的墩柱就可以繼續施作。至於期程，院長在相關的會議中提到，原則上在年底之前文化部會把相關的部分交付給我們。

蕭委員美琴：工程會主委也表示時程會在年底，為什麼在你們的業務報告裡面不願意提這個時程？你們不明確地寫下來，很容易讓地方誤以為這個工程又要延誤，相關的謠言及傳言已經夠多了，我希望這件事情能夠明確化，並回應花蓮地區許多民眾的期待，能夠如期完工。我知道這是一個非常困難的工程，過去除了隧道內部的問題、缺工的問題、包商的問題等等，也曾經因為蘇拉颱風而改變相關的設計，但是在大家殷切期盼之下，還是期待交通部能夠克服萬難，如期地通車。

賀陳部長旦：對於委員的提醒，如果我們的書面資料在這個地方不清楚的話，是我們的疏忽。

蕭委員美琴：謝謝你們在這個地方再次澄清，我希望以後不要再有模糊的訊息，因為模糊的訊息容易被扭曲、被誤解、變成謠言。

賀陳部長旦：是的，我了解。由於最近的協調，我想這個更清楚了，我們應該更明確地說明還是要按照原訂的時程完工，沒有問題。

蕭委員美琴：好，謝謝。另外，最近我們常在媒體上看到政府提出一些振興觀光的作為，但是這些作為目前並沒有整個 package 呈現在國人面前，都是一段、一段地提出。我記得部長好像說在今天的報告裡面會做更完整的說明，但是到目前為止我們只有聽到有關補助旅行社組團的事情。當然，這也是一種誘因，但是如果這些誘因及優惠不但沒有到消費者或想要組團的社團上，也沒有到飯店業者或導遊等等整條觀光產業的參與者上，而是只有集中在仲介的旅行社的環節上面，這樣是不是能夠構成誘因？我是存疑的，所以我還是希望你們早點把整體的規畫、短中長期等等各種方案提出來。

尤其就短期來講，我也認同應該鼓勵各種國旅、機關團體組團到其他縣市旅遊，這是一個短期可以刺激觀光產業消費的措施，但是我們除了補助旅行社之外，還有其他什麼樣的誘因？尤其是如何克服目前這些團體旅遊來到東部的交通困境？現任觀光局局長曾任臺鐵局局長，既然他對這兩個位子都如此熟悉，應該就新增的團體旅遊，包括日本客、韓國客想要來到花蓮旅遊，但是沒有辦法訂到車票、沒有交通工具的問題立即加以克服。臺鐵是不是能夠考慮增加相關的國際或團體旅遊的班次？過去的方式就是兩個月前由各個團體搶訂特定、少數配額的團體票，可是以我們現在國旅的型態，很多社團大多決議下個禮拜或下個月去旅遊，提前到二、三個月前就能夠確定的其實不多，所以應該要有更多的多元化機制，讓扶輪社、同鄉會等等各式各

樣想要組團去旅遊來刺激消費的社團、團體有安全的交通工具，今天如果臺鐵不能夠提供的話，還有什麼其他方式？我覺得這是政府有責任要去克服的難題。現在很多人想要來消費，但是我們連基礎的交通建設都供不應求，沒有辦法滿足大家想要參與整個觀光產業的機會，所以我希望你們能夠認真看待這個問題。

像我剛剛講到國外的日本團、韓國團要來，但是車票的問題一直沒有辦法做確認或克服，你們有什麼樣的方案嗎？可以增開團體列車嗎？我們不希望這些團與國內返鄉民眾的需求做相互的排擠，所以希望用增開班次的方式進行。

賀陳部長旦：是不是先請鹿代理局長說明？

蕭委員美琴：好。

主席：請交通部臺鐵局鹿代理局長答復。

鹿代理局長潔身：主席、各位委員。剛剛委員講的沒有錯，我們現在大概短期會朝向儘量用分流的方式，在運能允許的情況下儘量把這些團體的部分額外用加開專列的方式處理。剛才委員提到提早的問題，因為他們後續有很多行程的安排，必須先把交通的問題確認，所以我們提早到兩個月，也是因為業者向我們提出這個要求。

蕭委員美琴：過去我曾就中午時段北花之間班次特別少一事質詢過，你們的答復是那個時段搭乘率比較低，所以減少那個時段的班次。如果能在類似的冷門時段給團體客一些誘因，例如他們願意在這個時段搭乘，鐵路局可以加開班次，不會排擠到現有時段的營運空間，這部分是否可以優先考量？

鹿代理局長潔身：可以，我們會照委員的指示去評估。

蕭委員美琴：也應該針對有需求的團體，提供一個公平的申請機制，讓有需求的團體旅遊不只是在兩個月前由旅行社搶進位置的模式，還能提供其他申請或者加掛的機會，比如萬一一個月前發現座位不夠，可以申請加掛車廂之類的公平機制，讓國內旅遊，尤其是社團等團體旅遊能夠順利成行。

有關鐵路運能不足這部分，我曾經也在交通委員會多次提及藍色公路的可能性。當然藍色公路若遇到颱風等海象不佳的狀況時也會面臨困境，但事實上在平常時候，它能夠補足目前有限的鐵公路以及空運的能量不足的缺口。而且藍色公路不只是一個交通運輸工具，它本身也是一個景點，所以最近有民間的花東永續發展小組的委員提出，要好好地評估藍色公路等永續發展的相關補貼機制，也希望交通部能夠認真看待這個問題，以藍色公路作為另外一個可能的選項。尤其藍色公路的路程當中也有其觀光價值，雖然它的價格比鐵路貴，但是對一些比較高端的觀光客來講，它是具有吸引力的，而且可以紓解一部分訂不到火車票的遊客。

賀陳部長旦：是，今天的臨時提案中就有一案是關於這部分的，我們會按照委員會的決議，以多元的方式讓東部的旅遊能夠變成不同的體驗，我們來努力看看。

蕭委員美琴：好，也希望部長若有機會能夠試乘藍色公路，以瞭解其整體營運狀況。除了鐵公路以及海上運輸，空域的觀光其實在東部也是非常有潛力的，近年來台東在熱氣球的觀光產業發展上也展現了非常龐大的產值。除了熱氣球之外，花蓮地區輕航機的愛好者也不少，但是目前限

於輕航機起降場本身的規格問題，一直無法成為主流的、新形態的觀光媒介。所以本席希望交通部、觀光局能夠結合民航局，比照水域遊憩觀光的推廣跟管理辦法，就空域的觀光研擬相關的管理辦法。比如這麼多的輕航機也許可以裝置 GPS，然後納入管理，同時能否研擬設置一個公辦民營的、簡易的輕航機起降跑道的可行性？其實花蓮有許多堤外的空地，只是需要好好地將它找出來，提供一個合法、安全，又能夠適切地發展空域觀光的場域，這部分也需要交通部各單位的相互配合，共同來推動，本席也希望部長能夠率領相關單位積極處理此事。謝謝。

賀陳部長旦：好，關於這一類新型休閒活動的需求，我們一定想辦法多瞭解。謝謝。

主席：報告委員會，本日會議延長至登記質詢委員詢答完畢再行散會。

請徐委員榛蔚質詢。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。運研所是交通部的智庫，提供專業的資料和訊息，請問祁所長，哪一種運輸方式最方便？一個都市需有哪幾項運輸方式，它的交通才能完備、完整？

主席：請交通部運研所祁所長答復。

祁所長文中：主席、各位委員。我們希望提供的是一個以服務為導向的 **total solution**，一定要做系統的整合，包括運具的整合、資訊的整合等等，所以關鍵並不在於單一運具如何做優質化的建設。

徐委員榛蔚：人類社會的發展是從聚落到聚落，聚落到聚落之間的路是走出來的，最初且最原始的交通媒介就是路，是否如此？

祁所長文中：是。

徐委員榛蔚：所以台 9 線的蘇花公路，其實蘇花公路也是一條古棧道，也是走出來的，這條古棧道的作用是什麼呢？就是運輸，就是貨暢其流，人能走得通嘛！這麼古老的棧道，到現在都在用。其實所長心裡已經預設了立場，所以你第一句話就告訴我，不是單一的工具或單一的選項，您是做整合的工作。

祁所長文中：是。

徐委員榛蔚：所以您很怕回答。

祁所長文中：不會，我們希望跟地方共同努力。

徐委員榛蔚：謝謝。從 A 地到 B 地，從運輸的角度來看，是不是公路最方便？

祁所長文中：我們要提供的是及戶的服務，要因地制宜，有些時候可能是軌道適合，有些時候是公路適合，但重點是整體而言是完整的服務，所以最後一里路可能是……

徐委員榛蔚：好。您的服務是服務什麼？您的服務對象是什麼？

祁所長文中：人旅次或者貨物旅次都要兼顧。

徐委員榛蔚：好，那貨物呢？

祁所長文中：也一樣要提供完整的服務，可能 **maybe** 它是一個複合式的運輸，可能有部分是透過軌道或者透過海運、空運，但是也有公路。

徐委員榛蔚：好，謝謝所長。請回座。

祁所長文中：謝謝。

徐委員榛蔚：部長，花東人對您有非常大的期盼和希望，請您看看第一張，每一堂課、每一次在交通委員會質詢，本席一定要問及此事。從 7 月尼伯特颱風到現在，每一次颱風來襲花蓮就是陷入這種慘境：出不去、進不來，鐵路出不去，公路也不能走，南北都被封住了，現在連通往西部的台 8 線也被封了。然後呢？我們期待藍色公路，但是冬天的東北季風時節，船隻行駛於藍色公路上實在非常的搖晃，而且那不是一條便利的路，那只是一條觀光的路線。國內有 12 條危險的公路，花蓮就占了 5 條，我們看看台 9 線的蘇花、台 8 線的中橫、台 11 線的花蓮大橋，這一次颱風來襲期間，暴漲的水幾幾乎漫上了花蓮大橋，不曉得花蓮大橋現在該如何做？這是第一個。

第二個，我們的瑞港公路，剛才鄭天財委員也提到，瑞港公路原來在省政府時期是交通部的，為什麼現在坍了這麼大一個洞？因為地方的財政沒有辦法做，所以一直請工程會跟交通部協助，可是部裡的回應不是推說這是水保的業務，就是推給工程、地方、鄉或是縣的，就是因為地方政府沒有能力做，財源不夠嘛！

再來，有關台 23 線，也就是剛才鄭委員所提的永豐大橋，那是 50 年的老橋，這一次斷了，斷了將近 3 個月。局長原來給我們的訊息是 10 月 10 日就好了，大家就要歡聲雷動了，昨天一場大雨，我們的便橋又斷了，謝謝，剛才簡訊通知說通了，但是這樣前前後後 5 次，實在不是辦法。鐵路、公路、航空都受阻，請問部長，怎麼解決呢？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。在先天的地形之外，眼前如果有颱風的關係，即使是財源不足，也都會有一些救災的特別經費，這部分我們會幫助地方政府來協助。

徐委員榛蔚：請問部長，漢本段、漢本遺址現在該怎麼處理？不要再推給文化部文資局，交通部不能有點 guts 嗎？颱風夜還有人上班，蘇花改有兩個人失蹤，現在人還沒有找到。如果現在不動工的話，未來壓縮到工期，我也期待院長和部長說可以如期完成啊，但問題是現在已經發生勞安事件了嘛！停工越久，工期會壓縮得越短，現在出現工安事件了啊，兩個人找到了嗎？

賀陳部長旦：應該不是工安，是交通上的事故。不過委員所講如何避免工安情況來改善工期，這是我們應該努力的地方。

徐委員榛蔚：蘇花前半段會做到 108 年，是不是？

賀陳部長旦：第 1 期是 106 年……

徐委員榛蔚：第 1 期要到 108 年才會全部完工，是這樣嗎？

賀陳部長旦：委員所講的第 1 期，指的是您心目中的第 1 期，其實沒有那個……

徐委員榛蔚：也就是現在所有在施工的……

賀陳部長旦：對，現在的蘇花改。

徐委員榛蔚：會陸續從 106 年、107 年、108 年完工？我們期待在 108 年完成。

賀陳部長旦：目標還是放在 108 年，我們會努力。

徐委員榛蔚：請問第 2 期到底有沒有規劃？

賀陳部長旦：委員所講的第 2 期就是指……

徐委員榛蔚：危險路段，國道 5 號到蘇澳段，東澳到南澳段，和平到和中段，大清水到崇德段……

賀陳部長旦：這些路段在當初規劃的時候並不列為第一優先的危險路段，但是現在我們會加強評估。

徐委員榛蔚：已經開始評估了嗎？

賀陳部長旦：已經在做了。

徐委員榛蔚：什麼時候會評估好？

賀陳部長旦：我請陳局長答復委員。

主席：請交通部公路總局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。大概要 1 年的時間。

徐委員榛蔚：要 1 年的時間？

陳局長彥伯：但是，在這評估期間並不是都沒有處理，像一些邊坡或是彎道危險的地方，我們也會會做一些改善，甚至對 13 個屬於車禍的熱點，我們都會做改善。

徐委員榛蔚：所以第 2 期已經開始做評估，要 1 年的時間。好，我們再回到第 1 期，本席還是要問，漢本段到底要不要做？

賀陳部長旦：我們在最近的協調上，對於它接下來要做是已經很清楚了。

徐委員榛蔚：如果漢本段不動，也不做的話，那谷風隧道和觀音隧道就白做了，這所有的工程一共是 165 億，165 億的民脂民膏就全部廢掉了。

賀陳部長旦：不會有您擔心的狀況，我們在努力當中。

徐委員榛蔚：你說努力當中，什麼時候會開始做？

賀陳部長旦：剛才已經說了，我們的目標就是 108 年全線完成。

徐委員榛蔚：另外，部長提出這幾張報告，對於觀光產業界到底有什麼協助？對於繳不出貸款的業者有什麼幫助？時間方面呢？

賀陳部長旦：這只是短期計畫。

徐委員榛蔚：這是不負責的交通部長！

賀陳部長旦：委員講這句話請再考慮，謝謝。

主席：請葉委員宜津質詢。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。部長辛苦了，您的業務報告鋪陳了很多，諸如安全是無可替代的價值，台灣年輕的青春與生命不應該耗損在馬上，我都同意喔！

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。謝謝委員。

葉委員宜津：另外，道路安全從改變駕駛文化開始，善用先進科技提升道安。部長鋪陳了這麼多，結果是要將違規超速行為納入強制險加減費衡量因素。我們知道年輕朋友騎機車的最多，台灣的機車有千萬輛，你的作法就是想讓機車加裝 OBD（On-Board Diagnostics）是不是？

賀陳部長旦：我們不是要求全面加裝，我們是希望有一些學校對於學生及停在校園裡面的機車，能

夠輔導做這些研究。

葉委員宜津：非常好。我要提醒部長，OBD 不是現在個人安裝在小轎車的錄影行車，它是連續紀錄汽車瞬間行駛速率、行車距離以及時間功能的裝置，一台要幾千塊，你要交給保險公司，讓保險公司作為機車保險費率的參考，其實機車保險一輛只要幾百元，你要機車裝這個幾千塊的 OBD，我看會有很大的反彈喔！

賀陳部長旦：我們不會貿然做這些事情，剛才已經跟委員報告了，會從校園裡面針對一些算是一種學習和綜合研究來開始，也不會讓機車騎士直接負擔這樣的經費。

葉委員宜津：我要提醒部長，因為交通部是第一個因重大政策引起大家譁然，連執政黨的交通委員都搞不清楚狀況，交通部就提出政策，希望不要再有爭議性的事件發生。我同意可以用鼓勵的性質，鼓勵大家裝設，鼓勵家長幫小孩裝設，作為期待小孩不要超速、飆車的依據，而不是強迫性或是圖利保險公司，或是因為其他的用途，好不好？

賀陳部長旦：瞭解，一定是這樣。

葉委員宜津：我希望你的出發點真的只是安全，而不是強制的。

賀陳部長旦：是的。

葉委員宜津：部長同意，本席就可以接受。

賀陳部長旦：謝謝委員。

葉委員宜津：另外，在報告有關虎航方面，我覺得華航講一半，交通部也說一半，我沒有辦法接受，我們做的決議是要求所有相關人員，我們執政黨拚命在幫前面的政黨做災後重建，可是我們一定要先釐清責任再來重建，否則真的是亂成一團。本席以下所問的問題，部長一定要非常清楚的交代。

第一，為什麼這麼重大的投資案只用簡報方式進行而沒有完整的企劃書，也沒有華航轉投資事業管理委員會的意見？部長聽清楚，本席要答案，是誰同意用簡報而沒有企劃書就可以了？是誰授權執行者董孝行去進行這樣的事情？

第二，董孝行本來是要自己成立一個聯航，結果一年以後大轉彎，改成跟新加坡的虎航合作，這個轉折是什麼？為什麼這樣轉？有沒有其他的評估？有沒有什麼資料告訴我們這個轉折是怎麼來的？本來新航要 49%，後來剩下 10%，擁有黃金否決權，這轉折又是什麼？誰同意簽下這個合約？這是第三個問題。

再者，本來的評估是 2 年小賠、第 3 年有盈餘，但是後來情況是大虧，表示這個評估是有問題的，既然這個評估有問題，誰要負責？誰做這樣的評估？告訴我們。知道是誰做這樣的評估，我們今天這個決議才有意義，要追究相關人員的責任，「誰做這樣的評估」是第 4 個問題。

董事會決議和虎航投資的這個決議，跟合約的內容是不一樣的，誰敢這麼大膽，違背董事會的決議去簽約？告訴我們。誰這麼大膽？你們沒有交代，我們要知道，誰可以違背董事會的決議去簽約？很簡單，關於新加坡虎航應該有多少持股、董事席次、航線，你們呈現的內容完全不一樣。

好，以上一共 5 個問題，你都記清楚了？

賀陳部長旦：是。

葉委員宜津：多久給我們答案。

賀陳部長旦：我們剛才也說，這個案子我們回去馬上徹查……

葉委員宜津：多久？

賀陳部長旦：2 個禮拜之內……

葉委員宜津：好，2 個禮拜我的 5 個問題要有清楚的答案。

賀陳部長旦：好，瞭解。

葉委員宜津：最後，我再來談觀光，大陸客大量減少，我們說要南進，部長很用心，也去開了會議，非常好，但是我認為現在南進的觀光政策還是停留在紙上談兵的階段，南進的觀光政策不能夠只有紙上談兵，不能夠只有口號，我要求要有行動，用什麼行動？就是組團去招商，我願意自費跟你們去，我自己付機票錢，自己出旅費，部長能帶隊最好，如果部長不能，局長，我們一起去，就像上次我們去日本一樣，我可以自費，但是我們不希望整個台灣的觀光業者都束手無策，他們願意支持政府，認同新政府不願受制於人的做法，但是他們說他們自己去南進，沒有人理，他們說，誰知道你是玩真的還是玩假的，我們可以挑選優質的業者，或是一視同仁，只要是願意走的，都跟我們一起去，我們去東南亞，甚至是穆斯林國家，好好地去跟他們談，跟他們推銷觀光，說我們台灣各項的美，我們要行動，不要只有口號，好不好？部長你拚命點頭，你願意一起做這件事情嗎？

賀陳部長旦：這絕對是我們要一起做的，至於到時候我是否有幸跟您同行，就要看時間的安排，不過變成帶出去一起招商，是更應該努力的。

葉委員宜津：是，部長，其實有地方政府在做，不能只有地方政府做，我知道的有地方政府的觀光局長，自己帶著地方的旅遊業者去，這樣是不對的，我們當然很高興地方願意這樣做，不是只有藍 8 縣市去中國，不是只有這樣，整個中央政府，整個交通部，整個觀光局，要有作為。

賀陳部長旦：其實觀光局逐年都有編這方面的預算，只是像您剛才講的，企圖心可能還要再提高一點。

葉委員宜津：是，所以我再次提醒，要行動，我相信所有交通委員為了台灣的觀光，都會願意一起去努力，一起行動。

周局長永暉：（在席位上）請給我 1 分鐘時間跟委員報告。

葉委員宜津：好。

主席：請交通部觀光局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。其實我們一直沒有停止跟台商及相關的旅行社溝通，地方政府也是希望能夠團隊作戰，這是一個比較好的方式。11 月印尼和泰國會有相關的團會到，正如剛剛委員提的，我們也希望結合大家的力量，一起來處理，這部分我們持續在做。

葉委員宜津：部長，台灣政府在東南亞國家是有公信力的，如果我們真的有決心去做這個政策，就必須要有行動，謝謝。

賀陳部長旦：謝謝。應該的。

主席：請孔委員文吉質詢。

孔委員文吉：主席、各位列席官員、各位同仁。我先給部長看一些照片，部長，你知道照片中的情景是發生在什麼地方嗎？這是南橫公路，在南投縣海端鄉往利稻、霧鹿處，那個地方可以說是交通最脆弱的地方，昨天下午 5 時發生大坍方，把整個公路淹沒，差不多有 100 公尺，在被掩埋的地方裡面有一個明隧道，那個明隧道也被掩埋了，現在我們還不確定裡面有沒有人，但是剛才接到消息，好像有人在裡面。這個工程還在施工，還沒有完成，上次有一次很大的坍方，所以公路局關山工務段在做明隧道，還沒施工完成，我上次有去看過，怪手都在山壁上面挖，有沒有可能是一個人為的工程疏失？這個工程還沒結束，因為颱風大雨而造成坍方，把這個還在做的明隧道淹沒了，部長，你可不可以去查一下是怎麼回事？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。先請公路總局來說明一下。

孔委員文吉：說明一下什麼時候可以完成。

主席：請交通部公路總局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。我們剛才查證，沒有人受困在裡面。

孔委員文吉：你確定沒有人嗎？

陳局長彥伯：是。

孔委員文吉：坍方處長達 100 公尺，是很突然的坍方。

陳局長彥伯：跟委員報告，這個工程本來就是在我們的施工路段，我們當時有管制通行，在裡頭施工，根據同仁第一時間回報，因為沒有車輛通行，所以應該沒有外面的人進來，經過清查，也證實並無施工團隊人員受困，昨天第一時間已通報並沒有人受困在裡面。

委員特別提到什麼時候可以搶通，原則上我們會在 10 月 7 日下午 5 時以前搶通，讓它可以單線雙向通車。

孔委員文吉：現在關山工務段的段長是孫段長嗎？還是以前的李段長？

陳局長彥伯：是孫段長。

孔委員文吉：局長，你要特別交代，我們現在唯一的路是這條路，裡面的利稻村是一個世外桃源，當地居民種一些農產品，如：番茄、青椒，要運出來販賣，只有走這條路，不然就要走天龍步道，你們可不可以花一點錢改善天龍步道？有很多布農族的鄉親，在上次發生土石流災害時，都是扛著番茄、青椒，走天龍步道出去。公路總局可不可以花一點錢把天龍步道整修一下？

陳局長彥伯：跟委員報告，因為那不是公路系統的道路，所以我們在經費的支用上有所困難。

孔委員文吉：部長可不可以找觀光局幫忙，把天龍步道再整修一下？那個步道應該是觀光局的業務。

賀陳部長旦：我們可能針對災變之後的搶修來協調，看看能不能支出一些經費。

孔委員文吉：部長，蔡英文總統向原住民道歉，你有什麼感想？你看我們原住民都是活在和大自然拚生存的狀況，每天都提心吊膽。本席每次都會提中橫公路和南橫公路的狀況，南橫公路已經跳票好幾次了，從前年說要開通，到現在思源埡口、摩天嶺都還有狀況，現在又來這個災害。

上次部長告訴我南橫公路是什麼時候要通，局長知不知道南橫公路什麼時候要通？

陳局長彥伯：目前規劃是 107 年。

孔委員文吉：你跟我講清楚是 107 年幾月，現在是在立法院國會殿堂，你不要再跳票了。

陳局長彥伯：107 年 1 月。

孔委員文吉：好，我也沒叫你們提前，107 年 1 月南橫公路要全面搶通，這個不要再跳票了，好不好？

陳局長彥伯：我們朝這個目標來努力。

孔委員文吉：昨天我去了梨山和環山，那邊也在搶通，從大同鄉到梨山有 67 處坍方土石流，很多地方都已經搶通，前天我在大同鄉看到台 7 甲路基嚴重流失，獨立山工務段是有在搶通，但是旁邊的土石流有影響路基和保留地，我希望局長有時間能夠多去看一下台 7 甲。

陳局長彥伯：我上禮拜有去獨立山工務段走了一下。

孔委員文吉：67 處土石流坍方是有清除，但是已經影響那邊的路基流失及保留地流失，所以那邊的水溝及擋土牆都受到影響，甚至在武陵農場入口處有一戶人家的房子被沖掉摧毀了，也是因為小土石流。

陳局長彥伯：我們來了解，然後做必要處置。

孔委員文吉：好，謝謝。

主席（劉委員權豪代）：請鄭委員運鵬質詢。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。陳局長辛苦了，剛才很多委員都有質詢到路基坍方的問題，主要大概是因為今年颱風很多，尤其是秋天之後，今年從 7 月開始到 9 月就有 4 個颱風，這些颱風好像都在考驗新政府，連颱風的名字都是，一開始是「哩嚨滴 A」，9 月 14 日是「嚨郎滴 A」，拜託它「麥攔卡」了，最後說「嚨錢」，這個新政府到底有人在、沒人在、有錢、沒錢，我們看一下狀況怎麼樣。剛才有些委員也提到很多已經搶通完成，台電也好，公路總局也好，各部會都上緊發條，大家辛苦了！

我們看一下在這段颱風期間公路總局到底做了哪些事情，預警性封閉道路都有做，包含海邊、山凹，也有災情封閉路段，我不小心以為這是我們那邊的桃園，結果是高雄市的桃源，台 20 線南橫公路的勤和便道路基流失，每次遇到大雨、颱風，這一段大概都很辛苦，所以我們特別去查了這一段狀況如何，部長和局長看一下高雄市的桃源，不是我們的桃園市，狀況大概就是這樣，其實滿嚴重的。要在這裡施工，以學工程的來說都知道這很困難，部長看了應該也知道這是不好做的工程。現在這是唯一沒有搶通的道路，可是到 10 月 15 日在那樣的環境之下便道都可以搶通，對於這種非預期性及異常的氣候，交通部可能需要更多預算和人力，部長在部內是不是可以將可以做的部分盡量鼓勵？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。是。

鄭委員運鵬：給南部的桃源多一點鼓勵，北部的桃園還是很關心他們，交通部多加油。

賀陳部長旦：好的，謝謝。

鄭委員運鵬：局長，台 20 線是不是就這樣？

主席（李委員昆澤）：請交通部公路總局陳局長答復。

陳局長彥伯：主席、各位委員。剛剛委員特別提到的勤和一復興段，我上任後第一個颱風天就跑到這個地方看了，在這裡有一個中期便道提升，長期復健的話，目前還在研議中。

鄭委員運鵬：我們不會要求你沒做好就不要回來，但是承諾的 15 號要做到。

陳局長彥伯：我們歷任的大概都有在關注這個問題。

鄭委員運鵬：針對這些問題，在部長今天的口頭報告及業務報告中第一項都強調安全，我來跟部長討論一個安全的問題。這次梅姬颱風天我自己實際上路測試，就是五楊高架段不要逆風高飛，真的不需要去開放的時候，我們來討論一下到底現在的管理是否合理。

我剛才講了，這次莫蘭蒂颱風公路總局有預警性封閉，梅姬颱風也有做，但是沒有五楊高架。我們來看五楊高架在 9 月 27 日發生了哪些狀況，9 月 27 日梅姬颱風中午 12 點開始五楊禁行大客車，小型車限速 70 公里，我在 10 點多上路測試五楊高架道路的安全問題，12 點宣布禁行大客車，小型車限速 70 公里，下午 3 點還是禁行大客車，小型車則降速到 40 公里，這是現在的管制措施，過去是怎麼樣呢？以橋梁來說，現在五楊段應該是最高的吧！其中很多路段甚至高於機場捷運。五楊高自 2013 年 4 月通車以來大概發生過以下這些政策性命令，2013 年 7 月通車 3 個月就因為颱風關係宣布全面禁止行車，2015 年 8 月也發生過禁止大客車和小客車的限速，928 也因為颱風限速 40 公里，今年就是我剛剛講的，也是限速 40 公里，這是什麼樣的規定？現在五楊高架道路的管制標準是，平均風速達到 7 級所有車速都降到 70 公里，但是大客車禁止通行。風速達到 8 級降到 40 公里，大客車還是不能走。再來就是最強的標準，平均風速達 10 級就完全封閉，曾經在 2013 年 7 月發生過一次。我是不知道怎麼封閉，但是這個標準合不合理？因為有這個管制標準，所以你們設有 9 個風力觀測站，這些都還在運作吧？

主席：請交通部高公局吳代理局長答復。

吳代理局長木富：主席、各位委員。還在運作。

鄭委員運鵬：至於這個標準到底合不合理，我給部長看那天自己實測的影片，這是我用手機拍到的狀況，剪輯了一段給部長參考一下，說不定你在我的臉書上也有看到。

10 點 43 分我從機場系統上去，風雨的狀況大概是這樣，到 11 點 03 分我走到 24 公里處，你可以看得到圓山飯店，部長等一下可以看到我的車子突然偏了三分之一左右的車道，一個車道大概是 3 公尺到 3.5 公尺，所以我大概偏了 1 公尺，瞬間的風就把我吹過來，很可怕，我也嚇一跳，11 點 08 分我就下橋。我將當天的風速測試調出來，剛才我們提到的狀況有 7 級風、8 級風、10 級風，那天在 66.95 這一段監測的情況是這樣，黃色的是 12 級風，藍色的是 9 級風，綠色是 8 級風、7 級風，你可以看到大概接近 11 點 40 分的時候，12 級風以上的狀況其實滿高頻率的，如果要達到所謂 7 級風的標準就在這裡，梅姬颱風來襲當天的平均風力都在 7 級以下，我是依照交通部所開放的路段與時間行經五楊高架，但當時該路段應已達到 12 級風，何況我還在 11 時 40 分之前行經該路段。部長，基於行車安全的考量，交通部衡量道路封閉的標準不應以平均風速為主，本席擔心駕駛人行車途中遭受瞬間變化，譬如突然有車輛、行人或小貓、小狗衝入

車道，再加上陣風讓車輛瞬間位移近 1 公尺，這種狀況實在很危險。若交通部以氣象局所發布的平均風速做為封閉道路的參考標準會比較方便，但是，本席認為颱風期間高架路段的風速比平地來得大。如果我們只參考平均風速，當天交通部於中午 12 時與下午 3 時發布封閉道路時，五楊高架的平均風速並未達標，但事實上，當車輛行駛五楊高架就會感覺風大的可怕！部長可否研究五楊高架段行車管制標準應做合理的調整？

我們看到下一張是瞬間風速圖表，7 級風每秒風速為 15.4 公尺，10 級風力才會達到封閉道路標準，每秒風速為 28.3 公尺，兩者風速相差將近一倍，要達到 10 級風才能封閉道路的規定實在很奇怪，當時瞬間陣風已經達到 12 級風，等同 7 級風每秒風速的兩倍多，如果瞬間風力高達 10 級風以上，對駕駛人實為一大威脅，因此，本席認為交通部採用平均風速是不合理的衡量標準，以現今氣象技術還是可以預測出風力，即使交通部提早封閉道路也沒有關係。

此外，梅姬颱風來襲當天高速公路有日籍旅行團的遊覽車被吹倒而翻覆，由此可見，颱風來襲期間對用路人所具有的危險性很高，這件事情還不是發生在高架路段，事實上，颱風期間連平面高速公路也都會翻車，五楊高架更為危險。颱風天車流量小，即使因颱風天而封閉五楊高架，並不會造成國道分流的壓力，駕駛人會將車開往國道一號平面路段，國道一號的車流量不多就足以負荷。既然駕駛人在颱風天不會行駛五楊高架，無論交通部採用預警性封閉，抑或是完全不開放用路，其實這對於民眾安全才最有保障，請部長再行研議。好不好？

賀陳部長旦：據我的瞭解，現今各縣市政府在颱風天決定放假與否，是以陣風為考量的標準。

鄭委員運鵬：因為陣風無法預警，確實是比平均風力更具危險性，你也不知道何時某路段的平均風力會達到 10 級風，所以本席希望交通部考量未來道路封閉以陣風為標準。

賀陳部長旦：這點我們再研究。

鄭委員運鵬：最後，無論省道發生落石擊中車輛死亡，抑或是在高速公路的車輛遭強風吹翻造成死亡，兩者均屬天然災害因素，均不符合國家賠償標準。交通部能否研議，針對強制汽車責任險只賠償第三人，對於國道及省道的天災傷亡，現今交通部有預警性的封路措施，也有制定封路的標準。如果在未封閉道路的情況之下，對用路人而言，是經由政府認定尚在安全範圍之內開放道路，我們可否考慮針對政府所轄之國道及省道造成的天災傷亡，都對駕駛人死亡給付賠償。雖然這部分並不符合國賠標準，但我認為應該可以修正保險要件。

賀陳部長旦：如果這是以廣泛用路人為對象，恐怕我們還需要再行研究，不過，我們可以研究看看要如何處理。

鄭委員運鵬：請交通部再行研究，譬如在颱風天駕駛人會行駛五楊高架，正因為政府並未宣布封路，民眾會認為政府判斷用路人仍可安全行駛，萬一駕駛人發生危險，政府也應有責任。

賀陳部長旦：我瞭解。

鄭委員運鵬：請部長與局長再行研究。謝謝。

賀陳部長旦：好的。謝謝。

主席：接下來登記質詢的高委員金素梅、周陳委員秀霞、江委員啟臣、陳委員雪生、陳委員素月及呂委員玉玲皆不在場。

請劉委員權豪質詢。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。本席接續方才有許多委員提及，因颱風來襲，造成許多地區的道路中斷，特別是台東地區因梅姬颱風來襲導致道路中斷了兩天。我從小在台東長大，遇到這樣的狀況，當然能夠理解台東鄉親自認為是二等公民或三等公民的感受，但是，我常常想自己應有的責任，要採取積極正面的態度來看待一切。本席要與部長討論的問題是，現今臺灣交通建設有些是迫不及待要趕快去做，譬如花東鐵路雙軌化、南迴鐵路電氣化等大眾運輸系統，即使興建鐵路會對當地環境造成影響，想當然爾，大家反對力道總是比較小，何況鐵路運輸量又很大，所以大家期待交通部能夠儘快完工。大家不妨試著想想，如果我們早在 30 年政府正有錢時，就配合花東鐵路拓寬工程一併建制鐵路雙軌化，如此一來，台東民眾搭乘臺鐵一票難求的問題可迎刃而解，但事情發展至今，本席希望交通部儘快執行花東鐵路雙軌化工程。就我的認知，花東鐵路雙軌化工程在進行可行性評估與綜合性規劃，兩者不是一併執行工程發包作業嗎？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。雖然目前我們還沒有這麼做，不過我們打算……

劉委員權豪：9 月份花東鐵路雙軌化工程已經完成可行性評估並送至交通部，俟交通部修改完畢後，再送至行政院。

主席：請交通部路政司林司長答復。

林司長繼國：主席、各位委員。報告委員，當時核定的計畫包括可行性研究加上綜合性規劃，這是核定一次的預算，但是，整體綜合規劃階段……

劉委員權豪：還是要分開發包嗎？

林司長繼國：還是要先完成可行性研究所核定的程序，才能夠接續進行綜合規劃。目前可行性研究的部分已經……

劉委員權豪：台東有些交通建設毫無爭議，尤其花東鐵路雙軌化，我記得花東鐵路雙軌化工程已經完成可行性評估，可行性研究評估報告早在 9 月 13、14 日就已經送過去了，請問相關期程需要多久的時間？請部長親自瞭解整體進度。

賀陳部長旦：本部將於兩週內進行審查。

劉委員權豪：好的。

賀陳部長旦：接下來希望交通部與國發會再討論下列問題：第一、花東鐵路雙軌化案能否將可行性研究與綜合規劃加速並整體辦理，俾使這項工作能夠……

劉委員權豪：本席要與部長討論花東鐵路雙軌化的問題是，目前台東鄉親一票難求的事實擺在眼前，大家對此也沒有任何爭議，我們希望縮短期程，儘速進入實質工程，本席希望交通部與國發會能夠共同解決此一問題。

賀陳部長旦：沒有問題，我們會朝此方向努力。

劉委員權豪：雖然交通部未能立即規劃出相關期程，但我們希望交通部能夠針對綜合規劃於何時進入細部計畫，何時才能開始施工？請交通部公布儘可能將期程往前推，並制定期程表，俾利台

東民眾清楚瞭解花東鐵路雙軌化的願景何時實現。

賀陳部長旦：瞭解。

劉委員權豪：第二、有些建設會面臨比較大的挑戰與困境，譬如方才有委員關心南橫公路的問題，事實上，我非常喜歡爬山，所以我橫越過南橫公路的次數非常多，本席希望能有一條全線可以安全通車的南橫公路，不只是直通台東路段，還要直通到甲仙段，但我知道相關工程遭遇到極大的挑戰。因為我看過南橫公路坍塌的情況非常嚴重，我認為人類與大自然的和諧相處與安全，這才是最主要的考量因素。當然，我們希望儘速開放南橫全線通行，我所指的是關山隧道口往高雄方向的路段，但台東境內的道路往往會牽涉到蔬菜運輸與人員就醫等等，即使我們無法完全解決坍方、落石等問題，但短期只要遇到像這兩天在利稻發生大坍方的問題，我們請局長要迅速排除落石的路障，因為有蔬菜要運送下來，還有就醫、就學等問題。短期的像這種路障排除要儘快、要迅速，至於長期的讓全線安全通車，如何從工程技術上與大自然和平相處，是我們要嚴肅面對的問題，否則只要來一次豪雨，山就崩得這麼厲害。我們希望它能做好，但也希望它是安全的工程狀態，請部長督促做好這樣的事情。

賀陳部長旦：是，應該的。

劉委員權豪：目前陸客的團客減少，這是一個事實，雖然自由行或其他國家的旅客也許有增加，但對臺東而言，還是一定會受到衝擊，因為過去五、六年來，臺東飯店業的繁榮或藝品店的繁榮都與陸客的團客有密切關係，至於陸客自由行的部分，要這些背包客去住這種大飯店或去大型藝品店的機率是少的，所以即便我們有自由行的陸客，還是有兩個問題，一是他們來到臺東的機率高不高？二是他們對我們以前的產業結構有沒有替換性的效果？部長，這是事實的狀態，部裡對於業者受到的衝擊有何因應之道？

賀陳部長旦：簡單的講，是一定要把客源及轉型一起做，針對眼前團客的某些消費行為與停留地點如果馬上能找到他們的困難，我們先對這些業者做一些輔導，也許就比較能改善問題。但對地方的整個繁榮而言，確實是要靠產業轉型，我們要看團客之外的客源能如何補充，這大概需要一些時間，我們會想辦法將這兩件事一起做。

劉委員權豪：接下來請教周局長，臺東這幾年的民宿業增加了非常多，領有執照的大概是 1,200 家左右，有些可能還在輔導當中。前幾天我與這些民宿業者座談，他們說雖然最近的生意比較清淡一點，但如果有政府或政府補助的社團幫他們在此時安排一些課程，讓他們更深入的瞭解臺東怎麼去玩的環境，幫他們規劃這類的行程，其實他們是很願意的，因為過去幾年他們可能比較忙碌，即便住在臺東，也不見得對臺東完全深入的了解，他們想要轉型，但要是有人幫助他們規劃其他的玩法，現在他們都是個別摸索、單打獨鬥，在我與他們座談時，他們一直表示對於目前遭遇的困難大家都能體諒，他們希望轉型，但是希望政府能扮演協助的角色，譬如觀光局、觀光協會或是經濟部中小企業處、中小企業協會能夠設計這樣的課程，讓他們在這段時間能更深入的瞭解，或是為民宿業的轉型找到一個定位。

主席：請交通部觀光局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。這個非常好，因為我跟他們也有些接觸，他們倒是沒有提到這一點

，但今天委員特別提醒之後，我們會優先做一些規劃。

賀陳部長旦：我們馬上來辦，在地旅遊就是要靠這些地方。

劉委員權豪：對，他們要轉型也要有人輔導他們、幫助他們，讓他們更清楚在地的特色在哪裡，當規劃玩法與行程時就更能得心應手，好不好？

賀陳部長旦：是，應該的。

主席（鄭委員運鵬代）：請李委員昆澤質詢。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。我想跟部長與局長討論一下臺灣觀光的推動。臺灣最重要的觀光特質就是我們有溫暖的人情味及對觀光客的友善，我們都是做觀光而不是做政治，所以我們歡迎世界各國旅客來到臺灣，現在的新南向及拓展東南亞或日韓旅客的方案也在逐步推動，但我要提醒部長的是，我們對於國內旅客的市場還有很大發展空間。由 2015 年觀光收支統計表可以看到，國內旅遊部分，旅客在臺灣自己國家每日的旅遊費用大概是 1,401 元，而臺灣旅客出國每日的費用大概是 6,049 元，相差約 4 倍；以整體支出而言，出國旅遊金額比國內旅遊多了 1 倍，因為國內旅遊支出大概是 3,600 億元，出國旅客的觀光支出則是 6,642 億元。以日本與臺灣國內旅遊旅客在自己國家消費的金額相較，臺灣旅客出國消費平均是每日 6,049 元，國內旅遊消費平均每日 1,401 元，相差 4 倍；日本旅客出國消費，換算成臺幣大概是每日 11,000 元，在國內旅遊的消費大概是 5,244 元，只相差 1 倍。我們希望世界各國旅客來到臺灣，但別忘了，自己國內同胞的消費力及旅遊所占的消費金額也是非常重要的比例，值得我們爭取。

現在我們要思考的是如何提升國內旅遊的動機及如何提升國內旅遊的消費，交通部觀光局目前正努力做世界各國觀光旅遊的行銷，但對自己國內的旅遊也必須加強，現在有一個拓展國旅方案，以 3 個月為測試期，經費大約是 1 億元，主要包括「台灣好行」半價優惠或是相關的其他補助，這是以平日旅行為優先補助，請局長簡單說明一下拓展國旅方案還有何具體內容。

主席：請交通部觀光局周局長答復。

周局長永暉：主席、各位委員。對於有幾個部分我們也希望能掌握，譬如一些鄰里活動，包括銀髮族或是學生的旅遊活動，我們希望做到「移峰填谷」的效果。部長特別提醒我們，希望能用鼓勵方式把 13 個管理處也一起動起來，讓 13 個管理處與地方政府能做一些結合。

李委員昆澤：剛才也提到，我們必須嚴肅探討如何提升國人在國內旅遊的動機，並提高相關消費。104 年曾做了一個國人旅遊狀況調查，針對國人為何對國內旅遊的興趣沒有那麼高，主要原因還是在於沒有時間、沒有興趣，這兩個因素值得我們好好探討。沒有時間主要是因為國內工時為三八制，就是工作 8 小時、休息 8 小時、休閒 8 小時，這種時間搭配無法做有效假期運用，連續假期非常重要，像日本也一直在推展國內旅遊，他們鼓勵員工休假、增加員工出門旅遊的意願，認為既可豐富勞工生活、提升企業經營效率，促進社會經濟的再生和活化，造成三贏局面，因此，除了加強觀光廳和企業的合作之外，教育部門也加強對家庭休閒、旅遊的行銷，例如學校 10 月 2 日辦運動會，10 月 7 日就彈性休假，創造四連休，這種四連休創造出家族的時間，帶動旅遊的需求，國民可以參加地區活動、活化商店街、發現觀光資源、增加家人團聚的時間。當然要跟企業合作，創造家族團聚的時間，單單靠交通部是不夠的，所以我們希望交通部提

出具體的改善計畫。日本已經確實在執行，所以他們國內的旅遊不只是靠國外的觀光客，日本各景點都可以看到自助旅行的日本年輕人或老年人。台灣和日本都有同樣友善、安全的環境，推動國人在國內旅行其實有相當大的空間。目前國人對於國內旅遊沒有興趣的最主要原因在於沒有建立區域旅遊品牌，所以現在高雄、台南、屏東想要建立區域旅遊品牌，交通部應全力予以協助。

賀陳部長旦：是，一定的。

李委員昆澤：區域旅遊品牌是非常重要的，就像小樽就是靠那一條運河、倉庫和製造玻璃的特色街，美國紐奧良就是靠爵士樂發源地一波旁街，不知有多少觀光客去朝聖，創造了很大的觀光價值。另外，我們要去探討國內飯店的價格是否太貴了，我們在國內旅遊，一般飯店一晚三、四千塊錢跑不了，如果要中上的飯店，大概六、七千塊錢跑不了，民宿更是貴得不得了，好一點的民宿一晚都要上萬元，交通部是不是要協調業者降低價格？當然要降低價格，還要配合交通，而我們的交通價格也高，不管是飛機或高鐵價格都很高，國外觀光客到台灣搭高鐵可享有三天的優待券，一張大約 2,400 元，但是國人搭一趟高鐵來回北高就要 2,480 元，價格真的偏高，這是我們要去思考的。同時，我們的交通工具也不太方便，國人搭乘大眾運輸工具的意願也不高，所以我一再跟部長交換意見，希望提升大眾運輸系統搭乘率，並要做好地方的接駁系統，這才是推動觀光旅遊的重要工作。我們現在一直希望推動國內旅遊，部長，交通價格、便利性、及飯店價格等等相關因素，希望交通部協助業者來做優惠，以提高國人旅遊意願，帶動整體經濟，不要忘了我們台灣本身的消費力也非常強。

賀陳部長旦：是，非常謝謝，剛剛委員提到公共運輸的電子票證，就是希望慢慢把消費和優惠結合起來。

李委員昆澤：現在電子票證是第三十六條，對不對？

賀陳部長旦：對。

李委員昆澤：台灣好行，但是主要是在於時間，如果是高運量的幾條路線，還是要加強固定班次，提高民眾利用率。

賀陳部長旦：有了電子票證，資訊就更能夠以數位化來做。

李委員昆澤：希望智慧交通能夠儘早建立，讓民眾可以好好運用。

主席（李委員昆澤）：接下來登記發言的賴委員士葆、黃委員昭順、羅委員明才及顏委員寬恒均不在場。

請施委員義芳質詢。

施委員義芳：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本席很仔細的聆聽了部長施政的主軸，其中有兩項是安全和公共運輸，但是有些遺漏的部分，本席需要提醒你。在此之前，9 月 28 日我看你陪總統到桃園機場，請問這次機場有沒有漏水等等問題？

主席：請交通部賀陳部長答復。

賀陳部長旦：主席、各位委員。前一天是停車場有一點漏水，但是當天已完全修復。

施委員義芳：我的資訊和你的不太一樣，我也問了曾董事長，他說是 joint 那些伸縮縫的漏水，在

這部分你要注意，不可以跟總統只報喜不報憂，因為總統表示滿意，但是這些問題還是要讓他知道。

賀陳部長旦：是。

施委員義芳：關於桃園機場的漏水，上次我在此問你水從哪裡來，你說從領航南路來，後來我請你保證不會漏水，後來你說這部分可以保證。

賀陳部長旦：我說淹水一定可以避免，但是漏水不敢說。

施委員義芳：接下來本席要請教有關高鐵行車安全問題，請問你可不可以保證？這個表是近幾年高鐵局提供的每年下陷量，如果把 3 年的下陷量加起來，已經沈陷了十幾公分不等，請問部長可以保證高鐵的行車安全嗎？

賀陳部長旦：這個狀況我不夠瞭解，所以不能貿然的保證，可否請高鐵公司說明？

主席：請高鐵公司鄭執行長答復。

鄭執行長光遠：主席、各位委員。我想應該沒有問題。

施委員義芳：如果有問題，我請部長換掉你。

部長，本席曾經問你很多次，但是一直都沒有得到圓滿的答案，就是沈陷量，如果彰化縣、嘉義市沒有沈陷，雲林縣沈陷，那這麼大的沈陷量，高鐵的列車怎麼能夠順利行駛？這部分希望你提出一份報告給我，到底這些沈陷如何克服？

賀陳部長旦：好。

施委員義芳：高鐵公司保證行車絕對沒有問題，我想現在台灣很依賴高鐵，這點你比我還清楚，所以這個部分現在不用讓你保證，沒有關係。

賀陳部長旦：瞭解。

施委員義芳：剛才劉權豪委員提到關於人與環境的共生，從東澳與南澳這一段都很平順，部長是交通的專家，所以我來出個考題問你。在行車速度每小時 50 公里的時候，那樣的曲線與坡度可以引起多大的災變？

賀陳部長旦：這部分我有點忘記了，抱歉，請指教。

施委員義芳：這個問題很難回答，我知道你不太會回答，不過因為你是交通專家，所以下次大概要找比較強的幕僚。半徑是 1,300 公尺，但整個路段沒有達到 1,300 公尺的半徑幾乎都很小，坡度的部分也只有 8%，這些路段都一直在死傷之中。今年 3 月的遊覽車事件也是個重要的車禍，過去 3 年中就有 9 起死亡車禍，所以本席要問的是，我們一直說要讓人有條平安回家的路，這一段在蘇花改中會不會繼續改善？

賀陳部長旦：剛才公路總局已向委員說明，我們現在已將它列入評估，不過我可以向委員報告的是，就我所瞭解，蘇花公路目前並不是以 50 公里為允許的速度。

施委員義芳：我是舉例而已。

賀陳部長旦：另外我還要報告的是，當初這一段沒有納入第一期的工程，就是因為它相對其他路段來講，在安全度上是相對較好的。

施委員義芳：比較好但卻也死了很多人。

賀陳部長旦：對，它不夠理想，但也只是……

施委員義芳：我希望你能當個有感知的部長，這個部分因為你曾做過評估，所以不要被你的屬下誤導，那次的評估只是進行一些號誌之類的評估，但這個部分的路段是轉折的，如果你們有改善的話，它也還是在轉折當中，所以這部分要拜託部長列入評估。

賀陳部長旦：好，有一些道路工程上該……

施委員義芳：所謂的「列入評估」是指改善的評估，不是號誌的評估，也不是交通的評估，而是路段設計的評估。

賀陳部長旦：當然。

施委員義芳：下次質詢的時候，我還是會繼續質詢這個部分。

賀陳部長旦：好，我再向您請教，謝謝。

主席：請鍾委員佳濱質詢。（不在場）鍾委員不在場。

請邱委員志偉質詢。（不在場）邱委員不在場。

登記質詢之委員均已詢質詢完畢，另作以下處理：陳委員素月、顏委員寬恒、徐委員榛蔚及江委員啟臣所提書面質詢列入紀錄並刊登公報。

陳委員素月書面質詢：

一、颱風天飛航安全相關問題

上週梅姬颱風來襲，在 9 月 27 日風雨最大的夜晚，當時台灣的天空，卻只有長榮一家航空公司的飛機，從各國飛回台灣，其他航空公司都停飛。

所幸當晚沒有任何飛安事故，實在天佑台灣。但颱風過後，還是要來檢討民航局在面臨颱風時，對飛安的標準是否應該提高以防意外發生。

本次風災當晚的飛行任務，長榮所有機組員所承受的壓力之大，恐怕不是外人所能體察的；但長榮比其他航空公司更敢於挑戰惡劣天氣，其背後的管理思維，恐怕才是更值得探討，畢竟機師只是執行管理階層下達的指令。

顯而易見，長榮航空無論如何都要返回桃園母港，即使讓乘客登機關在機上數小時，等台灣氣候適當起飛，或是在桃園落地後，因風勢過大，空橋根本無法運作，旅客關在機艙長達 10 小時，都在所不惜，一定要讓飛機飛回來的執念，就是省錢而已。請問民航局，若長榮飛回我國，可以省下哪些成本？

1. 飛機在外站的停泊費用遠高於自己本國的機棚。
2. 安排旅客在國外額外住宿、人員行李運送等成本。
3. 飛機滯留外站，影響隔日航班調度。
4. 飛機在外站，因機組員連續工時限制，勢必要停飛，但回本國就有其他機組員調度執勤，讓飛機充分利用。

本席認為，每個航空公司都會有成本考量，但攸關公共運輸安全的航空業可是國家特許，不是有錢就能經營的行業，對乘客的安全絕對是擺在第一位。

雖民航局表示，27 日長榮預計返回桃機降落的航班總計有 45 航班，實際降落桃園有 30 個航

班。另外有 7 架航機轉降停在香港，7 架轉降台中，1 架轉降澳門。

長榮從去年 8 月 9 日在颱風天亂呼 MAYDAY（104.8.9 長榮航空 BR189 班機原訂從東京羽田機場飛回台北松山機場，因天候不佳、落地重飛兩次失敗，又在空中盤旋九十分鐘，塔台指示轉降高雄，機長執意不去，最後喊 Mayday 求救，取得優先在桃園機場降落權。沒想到落地後取消 Mayday）到上周的颱風硬飛，一直以來都是台灣飛安的不穩定因素，雖未釀意外，卻總是讓機上的旅客、機組員及其家屬們捏了一把冷汗。台灣的飛航安全，就算航空再怎麼掛保證，也禁不起航空公司為了成本而去冒險犯難。請問交通部未來要如何因應這種飛航安全與颱風風力的應變措施？

此外，有民眾投訴，他們在日本琉球發現長榮在梅姬颱風襲台期間仍執意要飛回台灣時，長榮地勤人員竟這樣告訴他們，「如果你們不飛是你們的選擇，那麻煩你們要改機票、改機位的話，費用你們要自己出。」

也就是說，許多旅客礙於改機票、改機位必須額外增加費用，被迫登機，致使發生這種硬飛的情況，民航局與航空公司應就在颱風期間，研議放寬標準，讓想要更改航班的旅客，從寬去認定，免收更改航班手續費，避免旅客不得不飛，請問民航局是否能做到？

二、觀光業面臨陸客減少如何改善

史上第一次觀光業串聯上街頭在 9/12 發生，11 個公協會組成「百萬觀光產業自救會」，動員全台各地業者與基層人員一萬多人上凱道。自救會強調，觀光產業歡迎南向政策，但陸客減少受影響的層面持續擴大，政府有義務保障最基層的員工有工作權，且應該解決目前產業面臨的困境。

陸客減少來台灣，但是其他國家的觀光客卻大幅增加，所以台灣、我們美麗的寶島，還是有識貨的國際人士願意來台觀光的嘛。當然，陸客要來，我們也張開雙手歡迎，有些對台灣沒有信心的縣市長，要組團到中國去招攬陸客，我們也沒有太多意見；但是，要咱台灣人吞下「九二共識」才願意恢復陸客來台灣觀光，這種卑躬屈膝的事，新政府絕不能做、應該也不會做。相信部長最近也聽到泛藍八縣市首長到中國的事情，而近來有中國某大旅行社，為響應國台辦針對泛藍八縣市的政策，以「九二共識力促民生」為號召，鎖定八縣市推出台灣旅遊行程。本席想請教部長還有觀光局長，有沒有掌握到這件事的訊息和後續發展？這種低價陸客團若是充斥台灣市場，不但打壞台灣旅遊市場的行情，剝削台灣旅遊業者的利潤，甚至還可能導致前些年陸客到香港旅遊，不購物就不開車的旅遊糾紛與社會問題，本席要請問交通部主管機關究竟有什麼方法來加以規範、約束？

交通部觀光局在前天（10/3）表示將推出擴大國旅方案，祭出 1 億元補助全台旅行社業者，結合導遊推出全新國旅團行程，價格較一般國旅便宜。此方案預計 10 月中上路，初步將實施 3 個月，預計近 9 萬名旅客受惠。

這次擴大國旅方案，同時也針對陸客減少衝擊大的「災區」如新北、桃園、南投、嘉義、高雄、花蓮、台東等 8 縣市給予加成補助，鼓勵旅行社安排行程至這些縣市旅遊。

擴大國旅方案會以旅行社為出發點，延伸到旅宿、導遊、購物店。觀光局也會要求旅行社先

做教育訓練，重新包裝國旅產品，讓民眾更能深入體驗台灣在地景點；此外，輔導旅行社轉型，透過國旅先行接受國人檢驗，長期更能改變國內旅行業的結構和經營管理。

這次擴大國旅方案可望吸引 2,000 至 2,500 團報名，每團 35 人，最多近 9 萬人受惠。全案推出 3 個月後，成效若良好，將再加碼 1 億元經費並延長 3 個月。

對於觀光局主動提出擴大國內旅遊的內需市場，立意是良善的。但是補助的對象就十分值得探討。

以中台灣各縣市而言，在這波陸客減少來台所受的影響最少，也就是說，以往陸客就沒有來，以後沒有進步也不會來，之前這些觀光財就已經被這八大縣市賺走，反觀觀光局對於其他陸客較少的縣市輔導有限；現在陸客減少，政府卻又要去輔導這些過去賺錢的縣市，請問交通部，這樣說得過去嗎？

本席認為，觀光不是短期可以經營的產業，也不是透過短期補助就能看見成效的。如何藉由基礎建設，讓各國旅客固定前來，讓景點能夠永久地營運，對各縣市的產業才有幫助，而觀光局正是應該協助各縣市進行觀光總體檢的靈魂人物。但觀光局卻反其道而行，面對這些過去大賺特賺的縣市進行輔導，提出紓困貸款，又提出特定縣市的加成補助，讓他們這些過去的景點保持競爭力，只是讓虛胖的人吃補藥，對我們這些沒受到觀光局關愛的縣市而言，情何以堪？

此外，300 億旅遊紓困能解決眼前被銀行斷頭借不到錢的問題，但這是治標不治本的方式，而且貸款還是要還，沒有客源要怎麼還錢？如果沒有改變目前這些業者的營運模式，到時候這些業者跟政府借了錢卻沒有辦法償還，那又會是另一個財政災難的開端。

本席要求行政院，針對上述 300 億旅遊紓困貸款，應該要配合政府的新南向政策作為紓困貸款的要件，例如將款項用來訓練東南亞語系導遊等，讓這些原本就體質不良的觀光業來加以轉型，避免重蹈覆轍。

三、ICAO 相關問題

ICAO（國際民航組織）於準備召開 3 年一次的大會，由於此組織主要為發展國際飛航原則與技術，並促進國際航空運輸的規劃和發展。而台灣地理位置特殊，對於整體亞太航道來說可以說是非常重要。而台灣身為國際上的一份子，參與此大會是一種必然。

台灣參與 ICAO 是應有的權利，不認為任何國家或是組織，應剝奪台灣這樣的權利與義務，行政院長曾表示會嘗試用各種方式，來表示抗議與不滿。總統也針對台灣此次未收到 ICAO 邀請函一事表達遺憾，並重申飛航安全是最基本的人權，不應該有前提，也不應該被任何政治因素的介入影響、剝奪。

安全是各國運輸的唯一前提，也是世界各國必須給予旅客的最優先原則，台灣目前已是世界的重要轉運點，根據民航局最新的月報統計，我國去年提供約 153 萬架次的飛航管制服務，更有 58,15 萬 5,924 的旅運人次，而兩岸旅運人今年至 7 月底也高達 701 萬 4861 人次，在此情況下，讓台灣在如此重要的會議下缺席，可說是以政治迫害運輸安全，簡直是罔顧人命的行為，對岸如此以政治手段來干預我國飛航安全，更有如北風吹太陽，無法讓我們感受到兩國交往的誠意。此外，部分媒體和在野黨人士不斷拿中國限縮陸客來打擊新政府。本席想請教部長，究

竟目前陸客縮減的情況如何？陸客來台觀光的人數縮減，對整體來台觀光客的人數有影響嗎？照部分媒體與在野人士的說法，陸客不來台灣，台灣就要唱空城計了，有這麼嚴重嗎？請交通部說明。

面對中國政府處處打壓台灣參與國際合作的機會，本席知道部長也很努力，在世界民航組織大會的會議期間，多次投書國際媒體，為台灣發聲。但是究竟台灣在目前國際飛航安全體系當中可以扮演什麼樣角色？上次民進黨執政初期，2001 年美國爆發 911 恐怖攻擊事件，當時台灣的國際機場、民航公司如何配合國際社會、共同防範恐怖攻擊的發生；另外，台灣過去被拒於國際民航組織門外，在訊息流通上有多嚴重的落差。新政府應該要拿出這些具體的案例，去提醒國際社會，台灣加入世界民航組織的必要性。

民航局前局長沈啟曾表示，先前因無法加入 ICAO，有航路被 ICAO 片面改名，但我方不知，導致國外飛機飛進台灣卻遭我飛航管制系統拒絕、顯示為不明飛機，差點引發飛安事件，後來知道原因才解除狀況。

多年前發生在航空保安「100ml 液體上飛機」的例子。ICAO 於 2006 年 10 月公布將於 2007 年 3 月 1 日實施「液體上飛機只限 100ml 以內」規定，由於台灣未參與 ICAO，一直到生效前最後 2 個月，才在「無意間」從友邦那裡得知這項全球統一的規範。民航局倉促之下為避免出錯，決定從嚴執行；那段時間，民眾出國於機場安檢時，都被要求將 100ml 液體放在透明塑膠袋內。民航局後來才明白這項執行過分嚴苛，已造成民怨，可見我國需要的是第一線、第一手的即時資訊。

本次 ICAO 我國雖無法進入開會，但這次有 20 多國以各種方式聲援，包括透過國會法案簽署，並個別以口頭或書面管道要求讓台灣有意義參與。中華民國駐加拿大代表處在 9/29 於當地舉辦酒會，感謝所有支持台灣參與國際民航組織（ICAO）的國家。近 20 國友邦及友台國家 ICAO 代表團成員到場，其中 9 國部長或大使上台慷慨陳詞，為台灣打抱不平。

然則就本次會議中，我國民航局副局長等七人以前往開會，是否能就資訊交流等具有實質意義的行為來讓我國飛航安全不致於資訊落後？請交通部回答。而就上述航路被改名及上機時所限制之物品等資訊，民航局是否能將上述資料帶回我國，以利飛航安全？

顏委員寬恒書面質詢：

先請教為什麼在這次休會的時候，交通部進行局處首長人事大搬風？而且換來換去其實還是同一票人？專業性的考量在哪裡？交通部用人難道不是適才適所嗎？部長對這件事情有什麼說法？

本席實在不清楚，照理說交通部的局處首長都需要專業任命，但是現在就像玩大風吹，同一批人換位置，這是代表先前的政治任命錯誤？還是代表其實這些位置專業需求其實沒有那麼高？請說明。

另外針對桃園機場需要增建第三跑道跟第三航廈，現在因應政府要求跟現實考量，必須要將計畫完成時間往前移，請問部長，這樣的作法是否有經過審慎考量？是否真的有辦法如期完工？會不會發生像桃機捷運不停將完工日期往後延的情形？本席先前針對台中機場有提出四項具

體建議：1.放寬台中機場宵禁時間，可以延長到 24：00，並規劃政策獎勵措施，吸引原來降落桃園的航班改降台中機場；2.提高民航機每天的起降額度；3.興建滑行道，將軍民跑道分開使用；4.開放清泉崗現有的跑道以西區域，做為台中機場場站設施用地來擴大台中機場民航的腹地，這幾點目前交通部的規劃進度到哪裡？請說明。

另外針對公路總局轄下已經開闢的省道，共計 1 萬 8,189 筆，面積高達 548 公頃，本席認為公路總局應逐年編列預算來因應佔用私人土地的補償事項，而不是認為適法性沒有問題就放著不管，這樣對民眾觀感而言實在不佳。請教部長，請說明打算因應的計畫內容。

關於臺鐵在 10 月 20 日預計要進行改點一事，攸關鄉親從通霄到沙鹿往台中通勤區間車一案，遭臺鐵否決，原本 2601 次區間車改點前由通霄站 05：26 發車，10 月 20 日改點後將改由沙鹿站發車，這樣會造成清水，台中港，大甲，日南，苑裡，通宵的學生或鄉親無法順利搭上此班車，必須至新烏日站或台中轉乘客運至學校，已經有非常多家長抱怨此事。同樣第二班 2603 皆截短從沙鹿開車，造成清水、大甲、日南方面的學生無法坐成追線到山線，只能藉由轉車上學，舟車勞頓，由於影響許多旅客搭車的權益，還請臺鐵要多加考慮。

另外先前本席曾經針對臺鐵軌道變形提出質詢，根據臺鐵報告，司機員在看到軌道變形後，進行緊急煞車已經來不及，以現在臺鐵的設備，光靠司機員的目測，是無法在第一時間內完成緊急煞車動作以迴避事故發生的。本席認為需要增加協助司機員的前方軌道攝影鏡頭，畢竟人的視力是有極限的，透過攝影鏡頭的輔助，來增加緊急煞車的反應時間，多爭取一點反應時間，或許就能減少事故的發生，請說明目前臺鐵改善計畫的規劃進度。

徐委員榛蔚書面質詢：

部長好，每次不管是在施政總質詢或是委員會，針對東臺灣的交通問題向政府要求或建言，得到的總是以經濟效益評估為出發點的保守制式回答。但是為了六十多萬花東居民的生活權益與便利，本席還是要繼續向您爭取和反應。以下本席就分項來請教部長。

一、閣揆允諾蘇花改如期完工，交通部應更積極

1. 首先要請教部長的當然還是關乎東台灣六十多萬居民通行安全的蘇花改究竟能否如期完工的問題。雖然新政府上任後，自林院長以降包含您，都一再對國人宣示蘇花改將如期於 108 年底全線完工通車，但原應於 6 月底結束考古挖掘的漢本遺址，迄今文化部卻遲未讓工程團隊復工。為此，請教部長，我們交通部除了一直被動地等待文化部決定外，是否能在此事上有更積極的態度與做法？否則真的要坐視觀音隧道（耗資 72.5E）+谷風隧道（耗資 92.5E）共 165 億的公帑白費嗎？

2. 部長，本席這有一則可能是為了蘇花改要如期完工的壓力，有兩名負責觀音隧道工程的外勞，就連在梅姬颱風全台停班課的期間疑似趕工，以致在熬夜下班後，恐因精神不濟加上路基淘空，連人帶車被沖落河床，迄今都還未尋獲的新聞報導。因此本席要傳達給部長知道的，就是希望最後別讓無辜的包商和近兩千名的施工人員背負趕工甚至是日夜加班的壓力。部長，我想這樣因趕工而發生的悲劇，並非是大家所樂見的吧？

3. 再來就是本席先前已經預告會持續追蹤的蘇花改後續瓶頸路段改善的問題，也就是包含國 5

—蘇澳、東澳—南澳、和平—和中及大清水崇德以南的部分，這後續的改善工程，不能等到現在進行中的蘇花改完工通車後再來規劃，必須未雨綢繆預作日後的考量，不然只做了半套的蘇花改並不能滿足花東人長久的企盼，所以部長您認為這後續的蘇花改二期工程究竟要不要做？在您任內會不會做？還是這需要林全院長或蔡英文總統才能決定？

4. 另外，花東快速道路可行性研究期末報告，業已於 5 月底完成並報部審核，但後來又加入醫療及帶動經濟的周邊效益做綜合評估，其後續到底如何？部長，就您的看法，臺灣究竟需不需要一個環島快速路網？在現有蘇花改將於 106 年底陸續完工通車後，蘇澳到花蓮的車流將大幅增加，屆時會造成現有台九線容量難以消化，所以地方才有興建花東快速道路的需求。拜託部長要確切落實新政府口口聲聲高喊的公平正義好不好？

二、公路寸步難行，花東人回家真難！

1. 以莫蘭蒂襲台期間為例，在公路總局所公布全台公路封閉的路段 12 個路段中（含預警性封閉、因災情封閉及視狀況封閉），部長您知道我們東臺灣就占了幾處嗎？

2. 部長，在這 12 個全臺公路封閉路段中，花東就佔了 5 處，除了無須本席再度提醒的臺 9 線蘇花公路因豪雨到處形成水流瀑布，影響車輛通行外；臺 8 線中橫公路也多處坍方，導致道路阻塞中斷，而臺 11 線也發生土石滑落，如此情形。部長您還會堅持花東的交通建設是充足或是安全的嗎？

3. 既然權屬中央擁有充足經費建設維養的公路都如此，當然更遑論縣道或鄉道了；就以通往奇美部落的花 64 線瑞港公路為例，不用等到颱風來，平常只要豪大雨或是連日的降雨，坍方路斷更是家常便飯，總要一修再修，缺乏整體的規劃與維護。富里的永豐大橋溪底便道也是相同的狀況，都亟待中央重視地方居民的需求與心聲，看是要用專案協助或是納入公路系統予以維養，如此才能作長久一次性的處置，對此部長，您願意允諾朝此方向來研議考量？

4. 花蓮縣為全國原住民人口最多的縣市，截至今年 8 月底止，總計有 208 個部落，其中大多沿臺 9 線及臺 11 線分布，由於部落生活條件遠較為落後與不便，因此道路交通對部落來說更形重要，所以是否也請部長基於照護弱勢原住民族的觀點上，多勻撥一些資源來保持原住民族交通命脈的暢通？

5. 另外鳳林鎮箭瑛大橋，相信部長對其興建由來及背景多少有些瞭解，因此先撇開張箭和鄧玉瑛兩位老師，用性命換來興建維護通行安全大橋的偉大故事不提，在經過近 40 年後，花蓮溪河道已經有巨大的改變，導致箭瑛大橋成為河道寬度有 800 公尺，但橋梁長度才 470 公尺的危橋，花蓮縣政府曾在 103 年有向中央提出改建計畫，卻遭到花東小組以耗費過鉅為由打了回票。部長，明（106）年就是張鄧兩人的逝世 40 周年，雖然橋梁已獲得水利署承諾改建，但前後 3 公里的道路拓寬工程，仍需交通部給予大力支持，部長您願意來促成嗎？

三、鐵路狀況連連，如何承擔運輸重任

1. 臺鐵今年來可說是狀況不斷，除了天災意外，又面臨內部工會為爭取合理待遇的抗議風波，因此原本花東民眾除返鄉車票一票難求之外，現在還要擔心就算買得到票，也不見得就能順利返鄉過節。部長，這是我們花東民眾每逢年節就要上演的返鄉路遙苦情戲碼，不知您可否體

會？

2. 由於今年數個颱風來襲為南花蓮帶來了強降雨，日前還曾發生水圳因宣洩不及，造成臺鐵花東線鐵路 104+300K（東竹=富里）發生路基掏空約 20 米，所幸臺鐵大型查道車發現後，緊急派出人員機具及道渣車修復，因此本席要請教的是，臺鐵在整個東部幹線（尤其是臺東線的 150.9KM）中，對於可能因天災導致中斷或阻礙列車通行的路段，究竟有無確切地掌握？為因應變化愈來愈遽烈的氣候，臺鐵到底有無提高危險路段的列管層級來作重點補強或巡查？

3. 相信講到這裡，部長應該多少能夠瞭解或體會我們花東人對於交通長期的無奈與苦處。最後本席想要告訴部長的是，站在中央政府的立場，對於東臺灣居民在交通利益的保障與促進上，實在有著刻不容緩與勇於承擔的責任和義務，所以懇請部長要用實際的支持與行動，來落實蔡英文總統所謂的謙卑與反省，讓六十多萬花東人不再淪為次等公民，可以早日同享國民應有的生活基本權利與便利！

江委員啟臣書面質詢：

ICAO

部長，我國本次未受到 ICAO 邀請函參加大會，國民黨團也發表了正式聲明，當然這有國際政治的敏感因素，但是事關我國在全球飛航安全的重大權益，日前有人表示我國就算沒參加這些組織也絲毫不會影響實質權益，你同意這樣的說法嗎？你認為未來我們還應該持續爭取這些實質參與的機會嗎？

此外，本次雖然沒有接到邀請函，但是交通部與外交部仍然出團在場外與其他國家以及 NGO 進行雙邊會晤，本次見到了哪些團體與國家？談了什麼具體的內容？有無藉機設立常設性的對口平台，有什麼實質斬獲，請部長說明。

國四豐潭段

國道四號豐原潭子段，是本席不斷關注的地方大事，目前的進度，根據報告，現在正由貴部國工局辦理工程設計、宗地市價查估、用地取得等作業，全案預定 106 年陸續發包施工，工期約 48 個月，本席也為此在今年舉辦了幾次會勘，針對工程設計民眾諸向疑問，邀請國工局下來說明，本席在此請問在進度上面有沒有什麼問題？此外，針對過去已經被徵收過，但是現在被二次徵收的鄉親，他們多所不滿，這方面的問題本席曾經提過，對他們來說，應該考慮研議給予更為優惠的土地徵收價格，過去交通部也曾經表示可以研議，但是後來也沒有看到什麼具體的法令或者行政命令修改建議，請問交通部在這方面的作法有做了什麼研究與努力嗎？

鐵路高架化

部長，鐵路高架化與豐原車站新站啟用進度，本席持續關注，在進度上目前是否維持年底啟用的目標，還是說有什麼因素會導致延宕，請部長說明。

豐原新站涉及到未來豐原都市規劃的新格局，民眾自然十分關注，此外對於豐原舊站以及整體園區意象的保留與規劃，也非常希望參與，為此本席也邀請了交通部文化部等單位在地方進行座談協調，在這部分，本席希望部長能夠切實督促交通部針對豐原新舊站如何在不影響新站功能的狀況化，邀請專家做整體園區意象保留的設計，並且給本席一個設計時程與初步報告，

而且是在新站啟用之前，到目前為止大約有兩個月到三個月的時間，部長可以答應嗎？

后彰高架

部長，后里到彰化這段交通瓶頸，本席不斷倡議設置類似五楊高架的后彰高架分流讓該段高架南北運輸與中台灣地區每日通勤車潮可以分流，當時交通部都口頭答應研議，但是來的研議回覆，都只是解釋現在對該段車潮的對應作法，比如增設某某周邊快速道路，交流道改善等，只是對現有措施的整理，並未針對后彰高架如果設置，可能對現有車潮舒解的車流做出預估，或者預估期程，經費等等，本席並未預設結果一定是建議興建，但如果連針對這項提議認真做出正反評估都沒有，本席對公部門敷衍推諉的態度感到十分失望，交通部的回覆是不及格的，也沒有體察到中台灣民眾對於交通問題的苦惱，請部長承諾重新做一份相關具體評估。

雙十輸運

提到諸項交通建設，連假往往是考驗時刻，中秋連假因為遇到颱風，減少了返鄉人潮，讓可能的憂慮暫時解除，雙十連假在即，交通部做好準備了嗎？中秋曾經出現臺鐵勞工加班爭議，本次有無事先協調完畢？

十一黃金週

十月除了雙十連假，現在也正值十一黃金週，本席請問觀光局，相較於往年陸客在十一黃金週前來台灣旅遊的數目，目前來到台灣的旅客，有無顯著的減少狀況？交通部針對南部四縣市對陸客的呼籲，有什麼新的吸引措施？

觀光南向

現在南向政策是政府的總體方針，各部會當然也必須配合，但是大多是將現有計畫，舊酒裝在新瓶裡，目前我們看到交通部觀光局針對南向的措施，也有這樣的味道，包括簡化簽證、品牌宣傳、包裝特色旅遊、接待環境改善，這四點看來也不會因為沒有新南向就不做，這方面的檢討朝野都已經提出諸多批評，本席也不想贅述，但是重點是，作為南向政策的重大指標，東南亞觀光客，部長是否應該設一個 KPI，比如說三年之內翻倍成長，五年倍增之類，至少要讓社會有一個檢驗的標準，而不只是口號喊喊而已，又如何讓民眾確信南向政策能補充陸客減少之不足？

主席：針對今天的會議，作如下決定：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部儘速以書面答復。

散會。

散會（18 時 3 分）

附件：

交通部業務概況報告

(書面報告)

交通部業務概況報告

本部掌理之業務，概分運輸、觀光、郵電及氣象四大部門，茲將未來施政重點及重要施政措施截至 105 年 7 月辦理情形分述於后：

壹、運輸部門

一、路政

(一) 未來施政重點

1、強化公共運輸發展及推動無縫運輸服務

自 99 年起執行之公路公共運輸發展計畫，已達公共運輸使用人次由 98 年之 26.64 億人次增加為 104 年之 32.24 億人次之成效，並於 102 年榮獲公共交通國際聯會(UITP)頒發亞太區政府政策承諾獎項肯定。為擴大公路公共運輸發展成效，賡續推動「公路公共運輸提昇計畫(102~105 年)」，透過公共運輸政策引導及穩定之資源投入，持續朝建立無縫公共運輸系統方向努力。工作重點包括維持偏遠及服務性路線一條不減，鼓勵汰換老舊公車及計程車、推廣無障礙公共運輸環境、新闢公車路線、改善候車設施等，並以每年提高公共運輸載客量 5%、公共運輸滿意度維持 9 成以上、使用電子票證搭乘公共運輸人次每年成長 5%、市區公車低地板公車比例每年提升 2% 為績效目標，114 年公共運輸市占率(含軌道)達到 30% 為長期目標，同時亦提高公共運輸對於交通部門節能減碳之貢獻，其辦理重點如下：

- (1) 維護基本民行路線一條不減：為避免偏遠或服務性路線因過去補貼不足，致使路線停駛，影響基本民行，進行補助，除確實無經營價值及需求之路線透過整併結束服務外，公路客運業已無路線因經費問題而停駛情形。另考量偏鄉運輸需求不同於都會區特性，將發展因地制宜之公共運輸系統，以更彈性之運輸系統(DRTS)服務民眾。
- (2) 推動電子票證整合：為方便全國民眾使用公共運輸電子票證，自 99 年起分年分區補助客運業者建置多卡通設備，目前已完成公車、臺鐵、臺北捷運、高雄捷運、高雄旗津渡輪等運輸系統多卡通之使用環

境，高鐵並預計 106 年上半年可提供多卡通服務。本部將持續協助各相關單位擴大多卡通服務範圍，達到公路與軌道運輸電子票證無縫轉乘使用目標。

- (3) 改善公共運輸車輛品質：為提升行車安全及民眾搭乘意願，以補助購置全新車輛方式，本部公路公共運輸計畫協助公車業者汰舊換新，累計至 105 年 8 月已核定補助 4,239 輛老舊公車汰舊換新。
- (4) 強化接駁網路：為強化整體運輸網路關鍵環節，落實無縫接駁理念，核定競爭型計畫輔導地方政府整併既有資源，減少重複投資，並依幹、支線特性，發展合理營運模式，以提升公共運輸服務品質及競爭力。
- (5) 推動多元化計程車：隨社會、經濟變遷及網路科技發展，觀光、商務等客製化、精緻化及多元化之發展趨勢已然成形，國內計程車均一化之品質發展已無法完全滿足消費者對服務品質之期待，為扶植計程車開拓新市場，多元化計程車之推動係在資訊透明及預約叫車前提下，與時俱進結合電子支付及 ICT 科技應用，透過車輛外觀、顏色、費率等法規鬆綁，以發展品牌，提供智慧、安全、客製化之運輸服務，正面迎向網路時代競爭生態。
- (6) 改善大專院校學生交通安全：為改善大專院校周邊地區交通安全，降低肇事件數及傷亡人數，並鼓勵學生多加利用公路公共運輸，本部與教育部共同辦理「大專院校公車進校園計畫」，104 年度第一波已納入 15 所大專院校，共計新闢 4 條、調整 14 條客運路線及 1 條路線增班，現正進行第二波 15 所學校辦理新闢、調整路線或增班等相關事宜，目前已完成 7 所學校之 11 條路線調整、2 條路線增班及 2 處站牌改善，其餘 8 所學校調整 5 條路線部分 9 月底前可全數完成通車，至其新闢 3 條市區客運路線部分(2 條位於臺北市；1 條位於高雄市)，現正分別由臺北市及高雄市政府辦理公告中。
- (7) 公路公共運輸深耕教育活動：宣導國小學童交通安全觀念，培養其搭乘公車之能力與習慣，並結合國

小學童戶外教學課程，讓國小學童藉由體驗搭乘公車，從小學習如何搭乘公車，養成使用公共運輸之能力與習慣，亦期望透過學童之影響力，帶動其家長多搭乘公共運輸，形成家庭風氣，減少對於私人運具之依賴，樂於使用較具安全、環保之公共運輸系統。

- (8) 強化高鐵新站點聯外公路公共運輸：公路總局協調地方政府共規劃 10 條新闢公車路線及調整 24 條既有公路客運路線，各站均已有新闢 1 條高鐵快捷市區公車路線提供免費接駁服務；既有公路客運路線調整部分，亦配合高鐵新增三站自 104 年 11 月 4 日起提供服務，提升民眾搭乘公共運輸之便利性與可及性。
- (9) 規劃成立區域性運輸發展研究中心：為協助各地方政府提高推動公共運輸能量，104 年度本部已結合在地學界力量成立區域性運輸發展研究中心，將可協助地方政府培養專業人才與技術輔導、亮點措施推動及跨域合作等。另「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」業奉行政院核定，將廣續補助各區域運輸發展研究中心提升研發與專業能力，並強化各區域運輸發展研究中心與地方政府之合作關係，落實公共運輸理論與實務發展之在地化。
- (10) 推動計程車新式計費表：本部為回應立法院提案要求計程車計費表應新增列印乘車證明功能，並因應計程車業界對國道計程收費計算國道通行費、計算營業區不同縣市費率、日夜間費率自動切換、語音提醒繫安全帶及播報應付車資金額之需求，推動計程車新式計費表更新，並將於 105 年底前補助換表，108 年 1 月 1 日起計程車均需安裝新式計費表。
- (11) 東部地區公共運輸：規劃以「軌道為主、公路為輔」之運輸模式，推動鐵公路運輸轉乘接駁改善計畫，強化鐵路與在地公共運輸系統之整合，發展因地制宜之公共運輸系統，考量偏鄉運輸需求不同於都會區特性，將以更彈性運輸系統（DRTS）服務民眾，並提供相關觀光旅遊及公共運輸乘車資訊，打造更便捷之公共運輸環境。

2、構建完善便捷交通網及提升交通設施安全

- (1) 健全完善公路網絡，提升道路及用路安全，建構西濱快速公路為第 3 條縱貫南北快速幹道。貫通東西向快速公路，辦理省道改善計畫，推動國道 2 號大園交流道至台 15 線高速公路計畫及國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫，改善道路瓶頸及危險路段，推動台 9 線蘇花公路山區路段改善、台 9 線南迴公路後續改善、省道橋梁耐震補強及生活圈計畫，建置智慧型運輸系統，提高運輸系統流暢性。
- (2) 強化軌道運輸服務功能，逐步建立臺灣地區軌道運輸整體路網，推動軌道工程建設及臺鐵購車計畫，辦理臺鐵捷運化、都會區鐵路立體化、東部鐵路瓶頸路段雙軌化、花東線鐵路服務效能提升、南迴線電氣化、臺北機廠遷建、高雄機廠遷建等案設計及施工，臺鐵南港至花蓮提速計畫與鐵路立體化規劃，提供完善城際軌道運輸環境。
- (3) 構建都會區捷運路網，興建臺北都會區環狀線第一階段、萬大線、信義線東延段、三鶯線、淡海輕軌及安坑輕軌等路網，桃園國際機場聯外捷運及延伸中壢火車站、臺中捷運烏日文心北屯線、高雄環狀輕軌等各項建設，提供完善都會區捷運路網。

3、推動智慧運輸系統發展建設計畫

- (1) 本部已擬定 4 年期之智慧運輸系統發展建設計畫(106-109 年)，本計畫聚焦三項交通問題：運輸走廊擁塞、交通安全、偏鄉交通不便問題；二項交通機會：資通訊科技帶動創新交通服務、車聯網技術發展。本計畫預計 4 年投入 30 億元推動六項策略計畫，包括：運輸走廊擁塞改善計畫、東部及都會區偏鄉交通便捷計畫、智慧交通安全計畫、運輸資源及服務整合計畫、車聯網科技發展應用計畫、智慧運輸基礎與研發計畫。
- (2) 本計畫初期以三大育成基地：北宜廊道育成基地、花東育成基地、都會型育成基地為視窗，繼而將驗證成功之策略逐步推廣至全國具類似問題背景之地區。

- (3) 為順利 106 年計畫之展開，本部已進行訪談國內智慧運輸系統技術研發與系統整合單位，並與國際智慧運輸標準制定組織進行交流；後續將以地區說明會及交通相關學(協)會合作辦理研討會方式，進行產官學研之交流與整合。
- (4) 未來將設置智慧運輸推動專案辦公室及成立智慧運輸推動委員會，負責計畫推動及進行跨部會、跨單位與公私部門之協調整合作業。

(二) 重要施政措施

1、公路運輸

(1) 國道耐震補強第二期工程（第一優先路段）

計畫內容：

本計畫主要係針對國道 3 號北部地區及南部地區、國道 1 號第 1 期後續工程等，依本部「公路橋梁耐震設計規範」，重新檢核及評估國道高速公路之新舊橋梁結構物，對於不符合最新耐震設計規範之橋梁，進行耐震評估及補強工程。計畫完成後可維持國道系統於大地震後之暢通、城際運輸及重要商港之正常運轉，保障國家經濟發展及人民生命財產。

執行情形：

本計畫 99 年 11 月 26 日奉行政院核定，計畫期程 100 年 1 月至 105 年 11 月 20 日，業於 105 年 6 月 18 日全數完工。

(2) 東西向快速公路健全路網改善計畫

計畫內容：

東西向快速公路建設計畫及後續建設計畫路線總長度合計 272 公里，已於 100 年全部完成，初步達成建構高快速路網目標。

惟部分緩辦路段尚未完工造成路網中斷，另部分路段因運轉不完善，致影響用路人使用意願。考量後續整體地方發展需要，並加強現有東西向快速公路運轉功能，發揮快速公路應有效益，爰擬訂「東西

向快速公路健全路網改善計畫」，持續貫通緩辦路段及改善易肇事路段。

本計畫包括「東西向快速公路觀音大溪線平交路口改善計畫-觀音大溪線縣道114線至國道1號路段平交路口改善工程」、「東西向快速公路彰濱臺中線彰濱聯絡道建設計畫」、「台78線與台17線及台61線立體交叉及設置交流道工程」、「台78線斗南交流道增設東向匝道工程」、「東西向快速公路北門玉井線台61至國1段新建計畫」、「東西向快速公路臺南關廟線台17至2-11道路建設計畫」及「台78線22K+700東西行線改建工程」等7項工程，長度21.5公里。

執行情形：

本計畫98年2月9日奉行政院核定，納入「振興景氣方案擴大公共建設投資計畫」，計畫經費216.3億元，期程98年至105年。截至105年8月底，總進度98.71%，預計105年底完工。

(3) 西濱快速公路後續建設計畫

計畫內容：

西濱快速公路係為紓解國道1號及國道3號壅塞車流，並與國道1號、國道3號及東西向快速公路，建構臺灣西部地區整體之高、快速公路路網，達到全面且快速之公路運輸目標。計畫路線北自新北市八里起，南至臺南市喜樹，全長315.4公里。另增設關渡橋至八里地區、桃園機場、香山連絡道及二仁溪橋至高雄市連絡道4處，共長36公里，合計351.4公里。至97年1月，總計完成快速公路242公里及聯絡道路36公里。惟因政府財政困難，部分路段緩辦，造成路網中斷，減少用路人使用意願，爰持續推動「西濱快速公路後續建設計畫」，貫通新竹、苗栗、彰化、雲林、臺南等主線未通路段，改善部分運轉不完善路段，如彰濱工業區及大甲大安等路段，以建構完善之交通路網，長度90公里。

執行情形：

本計畫98年2月10日奉行政院核定，納入「振興

經濟擴大公共建設投資計畫」，計畫經費 730 億元，期程 98 年至 108 年。截至 105 年 8 月底，總進度 65.52%。

(4) 台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫

計畫內容：

本計畫分為蘇澳至東澳、南澳至和平及和中至大清水等三路段辦理改善，改善長度 38.8 公里，計有 8 座隧道（長 23.8 公里）、橋梁路段 8.5 公里及平面道路 6.5 公里。

執行情形：

本計畫奉行政院 99 年 12 月 16 日院臺交字第 0990072094 號函核定，計畫經費 492 億元，期程 99 年至 106 年，惟執行期間遭遇地質因素湧水抽坍、遺址發掘及隧道安全路廊修正與增設避難道等問題，故使計畫經費調整為 528.84 億元，期程修正為 99 年至 109 年止，修正計畫業奉行政院 105 年 6 月 20 日院臺交字第 1050026371 號函核定，預計蘇澳-東澳段 106 年完工通車，和中-大清水段 108 年完工通車；至於南澳-和平段原預計 107 年完工通車，因受谷風隧道南口之漢本遺址於 105 年 7 月 1 日提升為國定遺址影響，該遺址範圍內之設施後續處置方式主管機關文化部尚未有具體審議時程與結論，故目前無法推估可能影響之時程；惟仍以 108 年全線完工為目標，努力趲趕工進。截至 105 年 8 月底，總進度 61.76%。

(5) 台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫

計畫內容：

台 9 線南迴公路香蘭至大武路段以三至四車道辦理拓寬改善、安朔至草埔路段以隧道方式截彎取直辦理拓寬四車道，計畫長度 40.616 公里，改善後路線全長 35.9 公里（改線路段約 15.7 公里，縮減為 11 公里，其中隧道長 4.6 公里）。

執行情形：

本計畫奉行政院 100 年 7 月 27 日院臺交字第

1000038377 號函核定辦理。原核定計畫經費 190.39 億元，期程 100 年至 106 年；惟受隧道地質(湧水、抽坍等)及用地徵收民眾抗爭影響，計畫期程將展延至 109 年，經費則調整為 213.67 億元，修正計畫業於 105 年 7 月 14 日陳報行政院審議。截至 105 年 8 月底，總進度 82.32%。

(6) 國道 4 號臺中環線豐原潭子段計畫

計畫內容：

自國道 4 號臺中環線終點台 3 線西側約 1.4 公里處起，利用臺中環線既有路廊高架通過豐原都市計畫農業區及第六公墓後，往南以隧道穿過豐原東南側山區，出隧道後跨越烏牛欄溪續往南沿丘陵地轉西南，經過新田靶場北側再跨越中 89 鄉道、新田營區西北緣南行，終點於潭子聚興地區銜接台 74 線，全長約 10.9 公里，總建設經費為 266.51 億元。

執行情形：

本計畫可行性研究報告，奉行政院 102 年 11 月 28 日院臺交字第 1020072291 號函核定，建設計畫奉行政院 103 年 9 月 2 日院臺交字第 1030051103 號函核定，都市計畫變更案經 105 年 6 月 28 日內政部都市計畫委員會第 877 次會議審議通過，刻由本部國工局辦理工程設計、宗地市價查估、用地取得等作業，全案預定 106 年陸續發包施工，工期約 48 個月。

(7) 國道 7 號高雄路段計畫

計畫內容：

本計畫建議路廊自高雄市南星路起，向北沿臨海工業區，經小港、鳳山、大寮、鳥松區後，於高雄市仁武區銜接國道 10 號，全長約 23 公里。並於沿線地區之主要幹道設置交流道，以服務地方民眾使用，另於台 88 線及國 10 仁武交流道設置系統交流道，提供高、快速公路間快速車流轉換，建構完整高快速路網系統。

執行情形：

本計畫可行性研究奉行政院 99 年 3 月 19 日函復原

則同意；環境影響說明書經行政院環境保護署 102 年 8 月 30 日環評審查委員會第 242 次會議決議以進入第二階段環評作業辦理，目前刻正進行二階環評範疇界定會議相關作業事宜。

(8) 省道改善計畫

計畫內容：

辦理山區公路防避災設施改善、橋梁耐震補強及瓶頸路段改善，提高省道公路系統之機動性、可及性及連結性，俾供用路人安全、便捷、舒適之公路運輸服務。

執行情形：

本建設計畫奉行政院 102 年 1 月 9 日院臺交字第 1020120657 號函核定，總建設經費約 241.633 億元。其中山區公路防避災設施改善部分，103 年底前已完成提升 244 處防避災設施，降低可能災害事件嚴重性；橋梁耐震補強部分，105 年底前預計完成 105 座省道橋梁耐震補強工程；瓶頸路段改善部分則以逐步發展理念，研擬改善方案辦理省道修建工程，以消除瓶頸構建完善省道路網。

(9) 生活圈道路交通系統建設計畫(公路系統)

計畫內容：

本計畫奉行政院 103 年 5 月 22 日院臺交字第 1030028383 號函核定，期程為 104-107 年，總經費 300 億元，補助各地方政府辦理生活圈道路(公路系統)之新建及改善，達到建構完整路網之目標。

執行情形：

本計畫經生活圈審議小組考量地方道路改善需求，目前已核定 123 項工程計畫，刻由各地方政府依預定進度積極辦理中；後續將持續辦理滾動檢討，以協助地方提升公路行車安全。

(10) 推動淡江大橋及其連絡道建設計畫

計畫內容：

本計畫北起新北市淡水區台 2 乙線中正路與沙崙路路口，南接八里區領港大道台 61 甲線，全長約 6 公里(含主橋 900 公尺及兩端聯絡道)，主橋於 104 年辦理國際競圖，並由專家學者組成橋型評選委員會於 104 年 8 月評選出以單塔不對稱斜張橋型式，配合當地景觀，兼顧交通運輸及環境景觀。計畫經費 154.3 億元，建造經費不含配合淡水-八里輕軌捷運計畫路線共構所需經費部分，由新北市政府、內政部營建署(基金預算)、公務預算(本部)各負擔之 1/3(亦即各分擔約 47 億元)；另配合輕軌捷運計畫路線共構所需經費約 13.3 億元由新北市政府負擔。計畫期程 103 至 109 年。

執行情形：

本建設計畫奉行政院 103 年 1 月 15 日院臺交字第 1030121836 號函核定，優先標於 103 年 9 月開工，第 2 標於 105 年 3 月開工，另主橋段於 104 年 8 月完成國際競圖作業，確定設計團隊及橋型，俟辦理設計後，於 105 年底前發包施工。

(11) 金門大橋工程

計畫內容：

本計畫可行性研究奉行政院 90 年 7 月 27 日台九十交字第 044018 號函同意，建設計畫由金門縣政府 98 年 6 月 12 日函送本部循序報院，經行政院 99 年 3 月 19 日函復原則同意，後續並由本部國工局代辦。嗣因工程項目需求改變(最大計畫船型由 800 噸提升至 5,000 噸)、環境因素改變、提高工程品質等因素，陳奉行政院 100 年 5 月 3 日核定第一次修正建設計畫，總建設經費由 57.05 億元修正為 73.85 億元。本工程嗣經 4 次招標流標，原廠商遭撤銷決標終止契約重新招標，及海上交維計畫因應小三通船隻安全審議延宕等不可抗力因素，第二次修正建設計畫奉行政院秘書長 104 年 11 月 12 日函復同意展延至 107 年 6 月，其餘經費追加部分(計 5.17 億元)請金門縣政府本摺節原則自籌經費支應。本工程內容主要於大金門金寧鄉湖下與小金門烈嶼鄉后頭兩地間之金烈水道上興建之跨海大橋，全長約 5.4 公

里，其中橋梁段長約 4.8 公里，橋面淨寬 15 公尺。

執行情形：

金門大橋主體工程（第 CJ02 標）原由樺棋營造有限公司於 101 年 3 月 12 日得標，嗣因投標資格不符，經本部國工局依政府採購法規定撤銷決標，並自 101 年 12 月 14 日起終止契約。經重新招標，金門大橋接續工程（CJ02-C 標）於 102 年 4 月 2 日由國登營造股份有限公司得標承攬，並於 102 年 5 月 21 日開工，預定 106 年 11 月 24 日完工；因承包商履約執行進度落後持續擴大，業由本部國工局依相關規定於 105 年 6 月 29 日終止工程契約並接管工地。接續標工程（第 CJ02-2C 標）重新發包作業業由本部國工局於 105 年 6 月 29 日辦理公開閱覽，經 105 年 8 月辦理 3 次資格標開標作業，皆因無廠商投標而流標，本部國工局將檢討招標文件及發包預算，再擇期邀請金門縣政府等開會研商後續採購策略。

(12) 全國自行車友善環境路網整體規劃及交通部自行車路網建置計畫(104-107 年)

本計畫除希望借鏡「東部自行車路網示範計畫」經驗，持續建置西部自行車休閒路網及西部自行車旅遊外，亦希望能將自行車風氣逐步擴散至生活面，將自行車融入生活，從產業發展、交通運輸、教育文化等面向，逐步構建完善之「自行車島」。於 104 年協同教育部體育署及縣市政府完成「自行車環島 1 號線」，主線長約 968 公里，另建置環支線約 235 公里，該路線除設計專屬之指示標誌標線外，另於沿線規劃 122 處補給站(含 11 處兩鐵轉運站)，並於 104 年 12 月 30 日正式啟用。

105 年規劃有 13 條環支線及 6 條連絡線，總計 105 年自行車友善環境路網全長約 744 公里，持續串接地方斷點及特色景點期擴展環島 1 號線網絡，並針對 104 年已建置路網路線進行優化，以達全國自行車友善環境。

另配合相關自行車標誌標線法制化作業，於 105 年 7 月 20 日召開設置規則修正研商會議，後續將循法

制作業程序進行修正及公告事宜，以統一完善自行車相關法規。

(13) 高速公路電子收費 (ETC) 計畫

高速公路自實施計程收費以來，104 年全年平均每日交易量 1,490 萬次，每日歸戶後通行車輛數平均 142.3 萬輛，每日平均總延車公里 8,031 萬公里。截至 105 年 7 月底止，ETC 總申裝數為 660 萬 7,148 輛，每日平均 ETC 利用率 92.8% 超過契約規定，仍持續加強宣導及鼓勵用路人申辦 eTag，以期提高 ETC 利用率，減少用路人事後繳費之困擾。

(14) 公路監理業務

至 105 年 7 月底止，汽機車輛登記數共計 2,145 萬輛，汽車登記 780 萬輛，機車登記 1,365 萬輛，領有各類駕駛執照人數共 2,780 萬人。公路監理業務已有穩定管理運作制度，目前仍持續加強提升有關汽機車與駕駛人、汽車運輸業、交通安全、違規裁罰管理及簡政便民等各項措施，並以第 3 代公路監理資訊系統提供更具便利性、擴充性、可攜性及安全性及以民為尊之便民服務。

(15) 遊覽車安全管理

為加強遊覽車安全管理作為，本部自人、車、路、業、執法等五大面向研擬多項安全改進措施，重點包括加強駕駛員專業駕駛訓練及改善駕駛員工時條件，大陸觀光團接待車輛須安裝全球衛星定位系統，持續推動遊覽車裝設 GPS 設備，整合資訊取得及申訴管道，並會同地方政府認定及公告危險及禁行路段。

另鑑於 105 年 7 月間發生之遊覽車國道火燒車不幸事故，凸顯出遊覽車客運業及大客車車體製造等方面之管理與規範可能潛藏之問題，本部除立即就上述人、車、路、業等面向檢討提出短、中長期之各項具體策進作為外，未來將續加強聯稽路檢、防制酒駕，透過車輛及評鑑資訊揭露，鼓勵機關學校優先租用評鑑優良業者遊覽車、訂定業者退場機制及

建立優良業者品牌形象，研議先進車輛安全法規檢討提前實施、車輛審驗後再抽驗複查、遊覽車底盤安全設備適車打造使用，輔以遊覽車業者自律落實自主管理，以期有效改善旅遊安全。

(16) 電子票證多卡通

完善電子票證之使用環境有助於推動公共運輸發展，本部藉由公路公共運輸相關計畫之推動，已協助全國市區公車及一般公路客運完成建置多卡通驗票設備，並逐步推廣至軌道運輸，臺鐵繼 104 年 6 月 30 日起提供西部地區鐵路多卡通服務外，並自 105 年 6 月 28 日起提供環島鐵路多卡通服務。此外，本部協助臺北捷運及高雄捷運完成建置全閘門多卡通驗票設備，臺北捷運及高雄捷運亦自 105 年 7 月 1 日起提供多卡通服務(悠遊卡及一卡通)，民眾無須再購買各地區不同之電子票證，持其現有電子票證即可通行全國。

2、鐵路運輸

為打造有序無縫軌道運輸環境、健全城際軌道服務系統、穩固都會軌道基礎、邁向綠色運輸等軌道運輸政策，已持續辦理西部鐵路建設，致力於東部鐵路改善，俾使東西部均衡發展。另亦賡續辦理各都會區捷運，相關建設計畫如下：

(1) 高速鐵路後續工程建設計畫

計畫內容：

本計畫延續高鐵建設計畫，主要辦理南港專案高鐵隧道，及車站設施交付相關作業、增設苗彰雲三站建設作業、苗栗站與臺鐵豐富新站連接通廊工程、高鐵新增路權用地取得相關作業，及工程監督管理等事宜，計畫總經費 22.3 億元。

執行情形：

高鐵雲林站、苗栗站及彰化站已於 104 年 12 月 1 日通車啟用，高鐵南港站業已於 105 年 7 月 1 日通車。

(2) 臺鐵都會區捷運化暨區域鐵路後續建設計畫（基隆－苗栗段）

計畫內容：

本計畫延續臺鐵捷運化先期計畫，以臺鐵西部幹線基隆至苗栗為範圍，主要工作內容為增設捷運化通勤車站 4 座（浮洲站、南樹林站、三姓橋站、豐富新站），改善瓶頸路段（汐止-南港間擴建三軌），改善既有站場（談文站、香山站、苗栗站）、擴充機檢（電聯車維修基地一座）。第 2 次修正計畫業奉行政院 102 年 11 月 25 日院臺交字第 1020071264 號函核定，計畫總經費修正為 84.12 億元，並展延計畫期程至 105 年底。

執行情形：

本計畫已完成工程為浮洲站、談文站、苗栗站、香山站、南樹林站、三姓橋站、豐富站及汐止-南港間擴建三軌工程，刻正辦理電聯車維修基地。

(3) 基隆火車站都市更新站區遷移計畫

計畫內容：

本計畫配合「基隆火車站暨西二西三碼頭都市更新計畫」，將基隆車站站體南移、月臺向北延伸，以騰空原車站區域內之土地，提供都更開發使用，計畫總經費 26.27 億元，本計畫綜合規劃報告於 98 年 11 月 5 日奉行政院核定。另因受都更開發尚未進行及周邊工程未完成等環境變遷因素之影響及因應基隆市政府建議進行綠美化及南站廣場設計變更納入本計畫，總經費增加至 27.27 億元，計畫期程展延至 106 年 6 月，行政院於 105 年 3 月 28 日核准同意。

執行情形：

基隆新站已於 104 年 6 月 29 日通車啟用，刻正辦理景觀及停車場工程。

(4) 臺北機廠遷建建設計畫

計畫內容：

為因應高速鐵路通車，需將臺北—松山間南隧道撥交高鐵使用，並解決臺鐵局機車、車輛進出臺北機廠維修過軌干擾問題。本計畫奉行政院 99 年 3 月 1 日核准第 1 次修正計畫，第 2 次修正計畫已奉行政院 103 年 6 月 17 日院臺交字第 1030034474 號函核定，計畫總經費由 170.14 億元調整為 155.109 億元，計畫期程為 94 年 6 月至 104 年 12 月。第 3 次修正計畫，總經費仍為 155.109 億元，計畫期程延至 105 年底完成，行政院已於 105 年 1 月 18 日同意。

執行情形：

富岡基地第一、二階段已分別於 102 年 1 月 10 日及 12 月 5 日啟用，刻正辦理新竹機務段各項工程施工及測試。

(5) 臺鐵都會區捷運化桃園段高架化建設計畫

計畫內容：

本計畫將臺鐵縱貫線 K53+350~K70+500 規劃改建為

高架鐵路，將桃園站、內壢站及中壢站改建為高架車站，新增鳳鳴、國際路、永豐路及中原大學等 4 處通勤車站，完工後消除 17 處平交道，原跨越鐵路 5 處陸橋，及 4 處穿越鐵路地下道回復平面道路，計畫總經費 308.44 億元，期程為 98 年至 106 年。

執行情形：

桃園臨時站已於 104 年 7 月 26 日切換啟用。

因桃園市政府推行鐵路地下化政策而暫緩辦理都市計畫變更作業，已造成本計畫無法賡續執行，行政院業於 104 年 10 月 2 日同意暫緩。

本部已於 105 年 5 月 17 日召開委員會議審查桃園市政府函報「臺鐵都會區桃園段高架化建設計畫改採地下化可行性研究」，桃園市政府於 105 年 8 月及 9 月函送可行性研究報告，本部刻正依「鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」審議。

(6) 臺中都會區鐵路高架捷運化計畫

計畫內容：

本計畫業於 95 年 2 月 13 日奉行政院核定，北起豐原車站北側，南至大慶車站南側。包含 5 座既有車站改建高架，另配合臺鐵捷運化計畫，新增 5 座高架通勤車站，全長 21.7 公里，修正工程經費 372.41 億元，期程為 95 至 106 年。

執行情形：

已於 105 年 8 月 23 日至 24 日辦理第一階段通車履勘作業，臺鐵局、鐵工局及臺中市政府刻正辦理缺失改善。

(7) 嘉義市區鐵路高架化計畫

計畫內容：

本計畫範圍北起牛稠溪臺鐵縱貫線里程 K293+100 處，向南經嘉義市，終點為里程 K304+000 處，全長 10.9 公里。本計畫可行性研究報告，奉行政院 95 年 7 月 5 日院臺交字第 0950031880 號函核定，經費

139.61 億元。

執行情形：

本計畫綜合規劃鐵工局於 103 年 9 月 10 日將修正後綜合規劃報告書函報行政院，行政院秘書長於 103 年 10 月 7 日函復，請照國家發展委員會研商結論辦理，鐵工局刻正會同嘉義市政府檢討修正中。

(8) 臺南市區鐵路地下化計畫

計畫內容：

本計畫綜合規劃報告書，業於 98 年 9 月 9 日奉行政院核定，計畫北起中華陸橋以南 0.17 公里處，南至生產路以南 1.91 公里處，全長 8.23 公里。核定經費分擔比例，地方 12.5%，中央 87.5%，惟實際負擔金額仍須設計完成確定總經費後再行核計。計畫總經費 293.6 億元，期程至 106 年 5 月。

執行情形：

本計畫期程原核定至 106 年 5 月，因部分都市計畫變更作業遭地主抗爭，已影響期程及進度，目前鐵工局刻正辦理修正計畫中。

(9) 高雄市區鐵路地下化延伸左營計畫

計畫內容：

本計畫於 98 年 2 月 16 日奉行政院核定，自臺鐵新左營車站以南至蔴禎路間，興建臺鐵單孔雙軌隧道一座，路線長 4.13 公里。其中現有舊左營站與高雄計畫規劃之內惟平面車站，改為地下化通勤車站。總建設經費 106.62 億元，與高雄計畫合併施工，預計 106 年 12 月完工。

執行情形：

本計畫於 98 年 2 月 16 日奉行政院核定，目前中華一路段臺鐵鐵路地下化(明挖覆蓋)南段隧道工程已完成，新庄仔路至中華一路段臺鐵鐵路地下化(明挖覆蓋)工程全面施工。

(10) 高雄市區鐵路地下化計畫

計畫內容：

本計畫包括臺鐵西幹線隧道自蓀禎路至正義路之高雄車站地下化工程，本計畫經修正經費 715.82 億元。本計畫第一次修正計畫，於 98 年 2 月 17 日核定，期程展延至 106 年 12 月。

執行情形：

目前高雄車站及東、西段各項主體工程正全面進行施工作業。

(11) 高雄鐵路地下化延伸鳳山計畫

計畫內容：

本計畫於 99 年 12 月 16 日奉行政院核定，自臺鐵屏東線大順站與中山高速公路間，至鳳山站東方大智陸橋附近，全長 4.3 公里，包括改建鳳山車站地下化，及增設正義/澄清通勤站。總經費 176.25 億元，計畫期程至 107 年 12 月。

執行情形：

目前已完成第一階段臨時軌(自大順陸橋至青年路地下道路段)切換作業，賡續進行正義路段隧道工程、鳳山車站及鳳松路段隧道工程。

(12) 高雄機廠遷建潮州及原有廠址開發計畫

計畫內容：

本計畫綜合規劃於 102 年 8 月 13 日奉行政院核定，財務計畫於 102 年 10 月 3 日奉行政院核定，本計畫原核定總經費 129.7 億元，103 年 6 月 17 日奉行政院院臺交字第 1030034474 號函同意，將臺北機廠遷建建設計畫-潮州基地建設經費 9.3 億元納入本計畫，總經費調整為 139 億元，期程 102 年至 108 年 6 月 30 日。

執行情形：

刻正辦理用地取得、細部設計及台 1 線高架橋工程施工作業。

(13) 臺鐵高雄至屏東潮州捷運化建設計畫

計畫內容：

本計畫辦理臺鐵屏東六塊厝至潮州高架雙軌電氣化，配合臺鐵高雄車站機檢段遷至屏東潮州，全長 19.37 公里。可行性研究、綜合規劃及選擇/替代方案之成本效益，於 92 年 12 月 15 日奉行政院核定，修正計畫總經費 245.65 億元，期程 94 年至 105 年。

第一階段歸來-潮州西正線高架路段業於 102 年 6 月 25 日切換啟用。第二階段全線鐵路高架雙軌電氣化，包括屏東、歸來、西勢、竹田、麟洛、潮州等六座高架車站已於 104 年 8 月 23 日全面啟用營運。

本計畫原預計 105 年 6 月全部完工，惟為配合屏東縣政府屏東站區第二階段都市計畫變更、因應屏東站區完整街廓進出動線之交通需求及屏東車站變更增設 4 部電扶梯等已於 105 年 4 月 21 日將第 3 次修正計畫函報行政院，調整計畫期程至 106 年 9 月完成，經行政院 105 年 6 月 28 日函復同意。

執行情形：

本計畫高架化及雙軌電氣化已於 104 年 8 月 23 日全面啟用營運。刻正辦理後續工程施工(包含舊屏東車站拆除)，預計 106 年 9 月全部完成。

(14) 臺鐵南迴鐵路臺東潮州段電氣化工程建設計畫

計畫內容：

本計畫業於 102 年 6 月 3 日奉行政院核定，總建設經費為 278.94 億元，預計於 109 年底完成全線電氣化通車。計畫路線總長約 123.4 公里，其中潮枋段(潮州站至枋寮站)約 25.2 公里，南迴線(枋寮站至臺東站)約 98.2 公里。本計畫預計達成鐵路快捷化、動力一元化及提升營運安全等目標。

執行情形：

本計畫先期工程之南迴線基地站場工程及潮枋段牛埔川橋工程。潮枋段主體工程預訂 105 年 9 月開工、南迴線主體工程預訂 105 年底前開工；系統機電統包工程預訂 105 年 11 月開工。鐵工局目前刻正進

行土建各分標工程細部設計成果審查及公告招標作業、系統機電工程統包招標前置作業、先期工程施工及用地取得作業。

(15) 花東線鐵路瓶頸路段雙軌化暨全線電氣化計畫

計畫內容：

本計畫北起花東鐵路花蓮站，南至臺東知本站間，長 166.1 公里，辦理花東鐵路全線電氣化，以及瓶頸路段曲線改善及雙軌化工程。第 2 次修正計畫已奉行政院 103 年 12 月 16 日核定，計畫期程由 104 年 3 月調整至 107 年 6 月，總經費仍為 254.29 億元。

執行情形：

本計畫已於 103 年 6 月 28 日全線電氣化通車啟用。另壽豐車站高架路段，已於 104 年 8 月 25 日跨 26 日完成壽豐車站切換啟用，104 年 9 月 30 日跨 10 月 1 日完成啟用壽豐站至南平站間東正線(雙線)切換啟用。目前刻正辦理新自強隧道工程施工，並已於 104 年 10 月 20 日突破沉泥層地質，完成了中導坑貫通之重要里程碑，目前仍持續進行隧道開挖及襯砌施工，期使新自強隧道雙軌電氣化能如期完工。

(16) 花東線鐵路整體服務效能提升計畫

計畫內容：

本計畫綜合規劃報告，業於 99 年 3 月 11 日奉行政院核定，本計畫辦理改善新城至臺東站間 27 個車站及周邊附屬設施。本計畫總經費 60.81 億元，計畫期程調整已於 103 年 8 月 14 日奉行政院同意展延至 106 年 8 月，另因夜間斷電封鎖施工時間不足、配合臺鐵營運限制與旅運需求及連續假期疏運期間不得施工及風災影響等相關因素，已影響相關車站施工期程，刻正辦理修正計畫中。

執行情形：

刻正進行各車站體改善工程，其中 19 站已完工，其餘 8 站正施工中。

(17) 鐵路行車安全改善六年計畫

計畫內容：

本計畫業於 103 年 10 月 14 日奉行政院核定，計畫總經費 275.22 億元，期程 104 年至 109 年，本計畫係對較具危險性且有改建為立體交叉可行性之平交道，推動鐵公路立體交叉工程；裝設或改善平交道告警設備及防護設備，危險路段加裝圍籬及建立邊坡滑動防護或預警設備，配合河川治理計畫改建老舊橋梁；老舊橋梁耐震、耐洪補強，配合無障礙及兩性平等相關法令，進行車站月臺提高及男女廁所改善，現有電聯車及推拉式自強號列車動力系統及輔助系統改造，現有軌道、電務及電力設備更新改善工程。

執行情形：

目前已完成 3 座車站增設無障礙電梯及 88 輛列車車廂無階化改善，刻正辦理各項工程規劃設計及經費審議事宜，各項工程已陸續發包施工，其中臺北車站整建、危險路段加裝圍籬、列車車廂無階化、變電站設備系統提升等工程刻正施工中。

(18) 北宜新線鐵路建設計畫

計畫內容：

本計畫可行性研究業於 100 年 11 月 14 日奉行政院核復同意辦理下一階段綜合規劃。可行性研究內容包含三個方案，方案一：南港至頭城直線鐵路、方案二：南港—雙溪—大溪直線鐵路及方案三：南港雙溪路線改善及雙溪大溪直線鐵路，均納入綜合規劃階段進行評估。

執行情形：

刻正辦理環境影響說明書及綜合規劃報告作業。本計畫將依規定辦理第二階段環境影響評估範疇界定及審查。

(19) 臺鐵整體購置及汰換車輛計畫 (104-113 年)

計畫內容：

本計畫係延續本部臺鐵局 90 年起執行「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（2001-2015 年）」，業於 104 年 5 月 22 日奉行政院核定，總經費 997.3 億元，預定購置城際客車 600 輛、區間客車 520 輛、機車 127 輛、支線環保節能客車（低噪音低汙染油電混合）60 輛，以更新車隊、簡化車種及提高行車效率與服務品質，並改善花東線鐵路假日一票難求之困境。

執行情形：

為釐清外界對於招標作業之質疑，配合 105 年 3 月 7 日大院交通委員會第 9 屆第 2 次全體委員會議通過臨時提案，於 520 前暫停辦理未公告之招標作業。於 520 後，考量招標及交車作業時間，並配合計畫期程，適時提出車輛採購案，目前區間客車 160 輛及支線客車 60 輛等已辦理招標作業中，餘城際客車及機車採購案進行規範編擬、審定及招標文件製作，全案預定將於 107 年起陸續交車。

(20) 軌道技術研究暨驗證中心計畫

計畫內容：

為提升軌道運輸安全並促進產業發展，本部參考日、韓、英等國前例，規劃建置國家級軌道技術訓練暨研究中心，以公正專業第三方單位之角色協助參與軌道監理、檢測驗證以及技術整合等事務。本部高鐵局已完成「軌道技術訓練暨研究中心設置計畫」可行性研究暨綜合規劃報告書，並已於 104 年 12 月 30 日函報行政院，經行政院於 105 年 3 月 28 日函復意見，本部於 7 月 21 日調整為「軌道技術研究暨驗證中心計畫」並修正計畫後再報，將俟本計畫奉核定後，立即籌設成立財團法人負責興建及營運事宜。

3、捷運系統工程

(1) 臺北都會區大眾捷運系統

- A、後續路網新莊線及蘆洲支線：新莊線及蘆洲支線路線長約 26.1 公里（計有 21 座車站及 2 座機廠），行政院核定總經費為 1,676.9 億元，蘆洲線（蘆洲站至忠孝新生站）已於 99 年 11 月 3 日通車、新莊線（大橋頭站至輔大站）已於 101 年 1 月 5 日通車，新莊線東門站已於 101 年 9 月 30 日通車，新莊線（輔大站至迴龍站）已於 102 年 6 月 29 日通車，臺北市政府持續辦理新莊機廠工程長期安全解決方案中，其修正計畫業奉行政院 103 年 5 月 5 日院臺交字第 1030023167 號函核定。
- B、捷運環狀線計畫（第一階段）：本計畫第一階段路線，由新店大坪林至五股工業區，長約 15.4 公里，設 14 座車站，第二次修正計畫奉行政院 104 年 5 月 6 日院臺交字第 1040022951 號函核定，總經費調整為 699.73 億元，刻由臺北市政府會同新北市政府積極辦理土建施工及機電系統施工作業中。
- C、捷運萬大—中和—樹林線：本路線由捷運中正紀念堂站經中和、樹林銜接捷運新莊線迴龍站，全長約 22.1 公里。優先興建第一期為中正紀念堂至中和機廠段，長約 9.5 公里，第一期工程總經費修正為 777.81 億元，業奉行政院 103 年 9 月 23 日院臺交字第 1030054370 號函核定，臺北市政府刻正辦理用地取得及施工作業中。至第二期工程（中和至迴龍段），刻由臺北市政府會同新北市政府研提修正財務計畫中。
- D、捷運信義線向東延伸段：本路線係接續信義線象山站(R05)尾軌東端，以高運量地下化向東延伸至玉成公園止，長約 1.54 公里，工程總經費修正為 131.01 億元，業奉行政院 103 年 9 月 24 日院臺交字第 1030054207 號函核定；其都市計畫變更案主要計畫業經 104 年 6 月 2 日內政

部都市計畫委員會第 838 次會議審議通過 R04 不設站，僅設置 R03 車站，爰臺北市政府辦理第 2 次修正計畫中。

E、淡海輕軌：綠山線及藍海線整合之整體路網，全長約 13.99 公里，共設 20 個車站、1 座機廠，總經費為 153 億元。本計畫奉行政院 102 年 2 月 25 日臺交字第 1020005699 號函核定，新北市政府辦理第一期路線施工作業中。

F、捷運三鶯線：路線自土城頂埔至三峽鳳鳴，全長 14.29 公里，設 12 座車站、1 座機廠，採全線高架，總經費為 505.30 億元，奉行政院 104 年 6 月 2 日院臺交字第 1040028623 號函核定；新北市政府辦理設計作業中。

G、安坑輕軌：路線自二叭子植物園至新店十四張地區，全長 7.67 公里，設置 9 個車站，1 個機廠，總經費為 166.32 億元，奉行政院 104 年 6 月 8 日院臺交字第 1040030309 號函核定；新北市政府辦理設計作業中。

(2) 臺灣桃園國際機場聯外捷運系統建設計畫(含延伸至中壢火車站計畫)

計畫內容：

A、本機場捷運計畫橫跨臺北市、新北市及桃園市，路線全長約 51.03 公里，其中地下段約 10.92 公里，高架段約 40.11 公里，沿途共設 22 座車站，包括 15 座高架車站、7 座地下車站，本計畫行政院核定總經費為 1,138.5 億元。

B、另有關機場捷運延伸至中壢火車站計畫之綜合規劃報告書，業經行政院 99 年 4 月 15 日正式核定。規劃由機場捷運之環北站(A21 站)往南延伸至中壢火車站(A23 站)，路線長約 2.06 公里，計再增加 2 座地下車站，總經費為 138 億元，計畫期程至 108 年 6 月。

執行情形：

機場捷運計畫所有土建工程均已完成，機電工程刻

正全面進行系統整合測試作業及營運前運轉測試。另本部已於 105 年 6 月 30 日成立機場捷運監理調查委員會，經該委員會獨立、公正、客觀、專業運作下，歷經兩個月餘已提出總結報告；另為延續「機場捷運監理調查委員會」成立以來機場捷運團隊所凝聚之向心力，本部及桃園市政府共同成立「機場捷運營運推動專案小組」，就監理調查委員會總結報告建議之通車前應行改善事項、系統穩定性測試、模擬演練及獨立驗證與認證報告等 4 項工作續予提出建議及追蹤管控，期望在機場捷運團隊目標一致與互相配合下，早日完成營運通車準備。

有關機場捷運延伸至中壢火車站計畫，刻正辦理土建工程施工，至機電系統統包標於 103 年起 7 次招標作業皆流標，目前正檢討招標作業中。

(3) 臺中都會區捷運系統烏日文心北屯線建設計畫

計畫內容：

本計畫由本部擔任「建設主管機關」，並將本計畫設計及施工委託臺北市政府辦理，至「營運」及「土地開發」依法由臺中市政府擔任主管機關，三方協議書並於 97 年 11 月 15 日簽署完成。

臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線採高架方式佈設，路線起自北屯區旱溪附近，連接松竹路、文心路、文心南路至高鐵臺中站，總長約 16.7 公里，因用地取得交付時程落後，行政院於 104 年 5 月 26 日核定第二次修正計畫，通車期程由 104 年 10 月延至 109 年 12 月全線通車營運，計畫期程由 105 年 10 月延至 111 年底。總經費因土徵條例改採市價徵收，調整為 593.3 億元。

執行情形：

本計畫正辦理用地取得、土建主體工程施工及核心機電系統細部設計作業。

(4) 高雄捷運紅橘線路網建設民間投資計畫

計畫內容：

高雄捷運路網建設計畫包括紅線（橋頭至臨海工業

區)，與橘線（西子灣至大寮），路線總長約 42.7 公里（共設置 37 座車站及 3 座機廠），計畫總經費為 1,813.79 億元，其中政府出資 1,508.89 億元，民間投入經費 304.9 億元，本計畫採民間參與方式辦理。修正計畫業於 99 年 7 月 7 日奉行政院核定，總經費修正為 1,839.63 億元，計畫期程修正至 106 年底。

執行情形：

本計畫紅線部分，業於 97 年 4 月 7 日正式收費營運。另橘線部分，於 97 年 9 月 22 日正式收費營運。增設之南岡山站（R24），已於 101 年 12 月 23 日完工營運，刻正辦理捷運高雄車站永久站工程。

(5) 高雄環狀輕軌建設計畫

計畫內容：

本計畫原於 93 年 1 月 14 日奉行政院核定，係以 BOT 方式推動，高雄市政府擬大幅修正規劃路線，爰須修正計畫重新報請行政院核定，97 年 3 月 20 日奉行政院核定，以民間參與興建營運方式推動。惟高雄市政府檢討擬改由政府自辦興建方式辦理，並配合高雄港區水岸發展，修正路線為 22.1 公里，設置 36 座車站，總經費修正為 165.37 億元，修正計畫業於 101 年 11 月 26 日奉行政院同意。

另第一階段(C1-C14 站)因統包商成員財務困難問題，造成土建工程進展遲延等因素，業經行政院 105 年 8 月 12 日同意通車期程由 105 年 6 月底展延至 106 年 6 月底。

執行情形：

本計畫第一階段(C1-C4)路段業於 104 年 10 月 16 日通車；(C4-C8)路段業於 105 年 6 月 26 日通車；另(C8-C14)路段刻正進行施工作業，第二階段刻正辦理細設作業中。

4、鐵公路防救災機制

(1) 近年來因極端氣候之變遷，時有發生鐵公路邊坡坍塌與落石情形，影響行車與旅運等安全。本部所屬單位業針對轄管國道、省道及代養縣道、鐵路及高速鐵路邊坡，加強辦理防災因應措施。

(2) 公路部分

A、導入全生命週期維護管理概念，開發「國道邊坡全生命週期維護管理系統」，透過建置之國道邊坡監測系統隨時監測邊坡狀況，有效蒐集環境變化，並依據監測結果實施邊坡分級與辦理邊坡整修補強，以預防性養護有效節省經費，並達到預防災變之功效。

B、針對山區公路邊坡，依據歷史災情紀錄評估致災之風險，採 A、B、C、D 等分級管理，並依其屬性訂定應變管制機制，據以實施不同強度之預警封路作業、保全駐點守視及朝巡制度。

C、依前開原則實施流域及風險管理，律定山區公路汛期重點監控路段計 84 處(一級及二級)，參照設定特徵雨量預警值、警戒值及行動值，執行防災預警，建立離災與防救災系統，執行預警性封路作業，並藉由汛期前強化演習、教育訓練及公路防救災設施，及運用簡訊(含 LBS)、媒體發布預告封路訊息。統計 103 年共預警性封路 85 次，其中 54 處於封閉後發生公路崩塌等災情，另 104 年統計共實施預警性封路 160 次，其中封路後發生公路崩塌等災情計 88 次，顯見施行防災機制具成效。

(3) 鐵路部分

A、為維護高速鐵路營運安全，臺北至彰化沿線邊坡辦理定期人工量測及建置自動化監測，以達災害預警效能；全線並設置 71 處邊坡滑動偵測器、32 處防止闖入偵測器及 94 處落石偵測器，當有異常時即啟動災害告警系統。每年均定期赴邊坡現場進行檢查，於邊坡發生安全狀況或

災害告警系統發生異常時，則視需要啟動臨時檢查機制，以確保高鐵營運安全。

- B、透過高速鐵路邊坡例行檢查、定期專業檢查與安全評估、第三者施工活動監看等安全檢查作業，針對沿線邊坡進行安全檢查，並就相關設施實施定期維護清理，及視需要辦理修復或改善工程。另高鐵局每年定期前往台灣高鐵公司查察高鐵邊坡維護及監測情形，並會同前往高鐵沿線部分地質敏感路段，勘查邊坡保護及監測設施之設置及維護情形。
- C、針對臺鐵南迴線路段短期較具風險之 6 處邊坡已完成監視監測系統之建置，後續納入「鐵路行車安全改善六年計畫(104-109 年)」辦理改善；另臺鐵全線高風險路段，臺鐵局已清查檢討全線各重點監控隧道出入口及路基邊坡、易淹水、崩滑及落石等路段，納入中央氣象局客製化網頁劇烈天氣監測控系統(QPESUMS)，隨時監控雨量監測，達到預警、警戒及慢行、停駛機制，確保行車安全。

5、道路交通秩序與安全

持續強化道路安全維護相關作為，近年來我國道路交通事故死亡人數超過 3,000 人、受傷人數超過 40 萬人，平均每萬輛機動車輛死亡人數達 1.4 人以上(機車數量占比約 6 成)，與先進國家日本(0.6 人)、美國(1.28 人)、加拿大(0.84 人)、英國(0.5 人)及德國(0.63 人)相較，仍有相當距離。以下道安工作本部將優先辦理：

(1) 推廣路考

A、105 年 8 月 15 日全面試辦汽車駕駛道路考驗，包含辦理保險理賠、考驗手冊等配套措施。

B、廣泛蒐集意見如與駕駛教育學會研商、交換意見及辦理道路考照觀摩會，並進行通盤檢討。

(2) 中小學交通安全教育

A、持續協調建議教育部未來將交通安全教材納入教科書編輯及每學期至少應有 4~6 小時授課。

B、持續透過院頒道路交通秩序與交通安全改進方案之管考機制與交通安全教育評鑑，督促各級教育主管機關與學校加強推動交通安全教育。

(3) 大學機車安全策進，為提升大專學生騎乘機車安全，本部將結合學校、學生與家長等多方力量，推動各項學生騎乘機車安全管理與減少機車使用措施：

A、大專公車入校園措施、機車安全教育延伸校園——學校多元運用行政部門與 NGO 到校宣教、鼓勵各大學校院開設交通安全課程必修或選修學分…等推動情形納入交通安全教育評鑑指標。

B、優先與國立大學合作鼓勵機車加裝速度警示配備。

C、號召大學校長重視學生機車安全與鼓勵搭乘大眾運輸。

(4) 抑制酒駕

A、為抑制酒駕情形，已請公路總局評估道安講習

時數提高實施方案（酒駕違規班由 4 小時延長為 7 小時，酒駕累犯專班由 1 日延長為 2 日），俟完成相關修訂程序後即可推動實施；另已請警政署加強執法強度，以有效抑制酒駕違規情形。

B、推動販酒場所試辦裝設酒測器，目前正與 NGO 及國內酒商協調試辦工作，預定於明年初於重點地區先行試辦及宣導。與民間企業合作印製防制酒駕繪本分送全國 9 千所學校及圖書館，並於 12 月辦理防制酒駕全國繪本結局創意比賽。

(5) 運用科技執法：已協調警政署另針對「超速」及「闖紅燈」等違規項目比照酒駕取締，加強執法強度，以有效抑制違規行為。

(6) 其他措施

A、建置道路交通安全資料庫分析整合平臺：

(A) 結合衛福部、金管會、警政署等單位資料，以利未來事故前預防、事後評估方案之研擬、易肇事路段改善及警力調派參考。

(B) 分析醫療、保險理賠等社會成本。

(C) 分析數據提供機車保險改以從人方式及肇事者後續加重保費等制度修正參考。

B、印製不超速、交叉路口路權及白天開頭燈宣導影片及海報分送全國宣導。

6、推動無障礙交通環境

- (1) 為提供更友善之交通環境，本部於 100 年 1 月 7 日成立「交通部無障礙交通環境推動小組」，並責成各部屬機關成立「通用化無障礙交通環境推動小組」，確實檢視並改善所轄無障礙設施，定期將改善情形提報「交通部無障礙交通環境推動小組」。
- (2) 目前高鐵、捷運、航空等場站依「建築技術規則建築設計施工編」及「建築物無障礙設施設計規範」規定辦理無障礙設施建置，惟臺鐵因歷史悠久，建設時尚無相關規定，仍持續依上述規範辦理相關改善作業：
 - A、臺鐵客運車站共 225 站，目前已完成 119 站無障礙電梯建置，涵蓋臺鐵局服務旅客總數約 89.09%。
 - B、臺鐵月臺提高部分，目前已完成第 1 階段月臺提高至 92-96 公分。第 2 階段將月臺提高至 115 公分，預計於車廂改善完成後接續進行。
- (3) 本部所屬運輸工具依「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」規定設置相關無障礙設施，其中，為配合臺鐵月臺提高至 92-96 公分，臺鐵車廂上下車門改成 1 階，已於 102 年全數完成；上下車門改成無階化納入臺鐵局「鐵路行車安全改善六年計畫(104-109)」辦理，預計於 109 年前陸續完成。另外，客運部分，本部積極推廣低地板公車，造福老弱身障乘客，全國市區客運低地板公車比例，由 98 年之 7.2%，大幅提高至目前逾 48%。
- (4) 推動無障礙計程車：為持續改善行動不便者行之權益，提升計程車服務品質，本部 105 年繼續推動辦理補助無障礙計程車，補助最高每輛 40 萬元，以提供通用設計之準大眾運輸服務，截至 105 年 8 月底止已陸續有 450 輛掛牌營運（包括臺北市 156 輛、新北市 143 輛、高雄市 62 輛、臺南市 34 輛，桃園市 31 輛、臺中市 12 輛、嘉義縣 1 輛、屏東縣 3 輛、花蓮縣 4 輛及臺東縣 4 輛），累計服務行動不便者

26 萬 6,863 趟次。另本部業已請所屬相關機關，於主要大眾運輸場站檢討增設無障礙計程車臨時停車接送區，以策進無障礙之轉乘接駁環境。

- (5) 推廣無障礙旅遊：就東北角、北海岸、日月潭、參山、大鵬灣等 5 條國家風景區無障礙旅遊路線，積極改善景點內 191 處無障礙設施環境，並持續推動 13 個國家風景區均建置無障礙旅遊路線。在營造友善旅遊運輸方面，持續辦理通用無障礙大客車補助，建構通用無障礙團體旅遊環境，並整合臺鐵、捷運、低地板公車、「台灣好行」、無障礙計程車等多元化之交通運輸工具，以鼓勵協助身心障礙者、年長者與行動不便者走出家門。
- (6) 海空運無障礙設施：在空運部分，依據國際民航組織(ICAO)國際民航公約等規定，於各航空站及航空器提供無障礙設施及服務。在海港及船舶部分，航港局已成立「通用無障礙海運環境推動小組」，陸續至各商港進行場站及船舶之無障礙設施實地勘檢，並參考「大眾運輸工具無障礙設施設置辦法」相關規定，納入船舶相關子法規範，持續檢討改善各項無障礙設施，以建構友善之通用無障礙海運環境。

二、航政

(一) 未來施政重點

- 1、為因應未來海運發展趨勢，營造優質海運經營環境，強化海運競爭力，維護航運秩序安全，將持續優化各項航港行政業務，提供業者及民眾滿意服務，並推動檢討航業法、商港法、船舶法、船員法、自由貿易港區設置管理條例等相關法規之修正，積極參與 APEC、WTO、FIATA 等國際事務，並落實「強化船舶安全執行計畫」，以因應業界需要，與國際接軌，提升船舶航行安全及我國海運整體競爭力。
- 2、督導民航局加強落實強化飛安短中長期計畫，以及航機務、客艙安全、危險物品、航空保安等檢查機制與空陸側管理，確保飛航安全；加強空運場站建設與規劃，提升民用機場服務水準及效能；充實助導航設備，提升飛航服務品質；積極推動兩岸空運事務，並規劃、推動各項相關計畫，提升我國民航競爭力。

(二) 重要施政措施

1、海運

(1) 兩岸海運直航

目前大陸地區開放兩岸海運直航港口，已達 72 個。自 97 年 12 月 15 日起至 105 年 7 月底，進出我國國際商港之船舶累計達 12 萬多艘次（105 年 1 月至 7 月計有 1 萬 1,342 艘次，與去年同期相同），貨櫃裝卸量累計 1,628 萬 TEU（105 年 1 月至 7 月計有 144 萬 TEU，與去年同期相同），貨物裝卸量達 7.3 億計費噸（105 年 1 月至 7 月計有 6,291 萬計費噸，與去年同期相同），載運旅客 147 萬人次（105 年 1 月至 7 月計有 9 萬餘人，同期下跌 58%）。由於運輸成本降低及運送時間縮短，進而使相關產業受惠，推昇我經貿對外競爭力。有關兩岸海運直航技術性議題，皆透過海運小兩會協商機制積極推動辦理。

(2) 修訂航港相關法規

本部於 105 年 6 月 7 日公告採用國際海事組織通過「海上人命安全國際公約 6 章第 2 條貨物資料修正案」，並於 105 年 6 月 13 日函頒「我國實施載貨貨櫃總重驗證指導原則」，以供業者參採運用，俾兼顧確保海上航行安全及我國國際貿易順遂。

為因應國際公約與國內各相關法規增修及實務作業需要，業經檢討完成「船舶法修正草案」，賡續辦理後續法制作業。

配合「船舶運送業投保營運人責任保險及旅客傷害保險辦法」、「客船管理規則」法規訂定及修正，於 105 年 2 月 26 日修正公布「船舶運送業管理規則」。

本部依據消費者保護法第 17 條第 1 項規定，於 105 年 3 月 21 日訂定發布「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約應記載及不得記載事項」，並於 105 年 4 月 19 日修正發布「國內固定航線載客船舶乘客運送定型化契約範本」。期能減少運送人與乘客間之糾紛發生，確保乘客權益及搭船安全。

(3) 執行港口國管制，增進海域航行安全

為確保我國海域航行安全及維護海洋生態環境，依據商港法第 58 條至第 60 條規定，採用國際海事組織制定之港口國管制作業程序與規範，實施我國港口國管制檢查，對進出我國國際商港之外國籍船舶進行船員資格、船體維護保養及救生設備等船舶安全事項及配合東京備忘錄 105 年度重點檢查項目（CSA），加強登輪檢查船舶貨物繫固情形。

105 年度持續提升檢查品質及強化「次標準船」檢查，港口國管制 105 年至 7 月底止共計檢查 472 艘次、留置數 52 艘次，以嚇阻「次標準船」進入我國海域，降低海難事件之發生。另為培育港口國管制檢查員及提升其專業素質，亦持續加強檢查員專業查核能力，以落實港口國管制檢查工作，善盡維護國際海事安全責任。

(4) 強化我國船員專業素質並賡續履行國際公約

截至 105 年 7 月止，我國籍船員在船服務人數為 3,852 人，甲級船員為 2,208 人（服務本國籍船舶為 940 人，外籍船舶為 1,268 人），乙級船員為 1,644 人（服務本國籍船舶為 1,090 人，外籍船舶為 554 人）。為落實航海人員訓練發證及當值標準國際公約（STCW），自 93 年起辦理船員晉升訓練及適任性評估，105 年度至 8 月底止已舉辦 2 梯次（每年舉辦 3 梯次），結訓人數為 605 人，評估合格人數 241 人，合格率 39.83%。同時委託國內船員訓練機構辦理各項之船員專業訓練，配合船員上下船時間順利開班施訓，105 年度至 8 月底止訓練人數計 1 萬 4,882 人次。

為建構航海人員考訓合一優質環境，達成國內大專校院航輪系組學生畢業後即可就業之目標，原由考選部辦理之一、二等船副及管輪航海人員考試，經考試院會通過及協商，自 101 年 8 月 1 日改由本部辦理，迄 105 年 8 月完成 16 梯次航海人員測驗，計有 10,183 人報名參測，到考人數 8,991 人，合格人數 2,491 人（含加註 54 人），合格率約 27.71%；女性 1,073 人報考，到考人數 965 人，326 人合格，合格率約 33.78%。同時為因應航商用人需求，開放船員年齡滿 65 歲，但合於船員體格檢查標準，仍得受雇用人予以僱用。另為我國因應「2006 年海事勞工公約」（MLC）之實施及 STCW 國際公約 2010 年修正決議，已完成船員法相關法規之制（修）訂，確保我國船員勞動福利條件及所持船員證書獲得國際認可，並得以順利航行國際水域。

(5) 加強載客船舶安全管理

為確保國內載客船舶航行安全，除持續強化船舶適航性檢查外，並成立載客船舶航行安全聯合督檢小組，不定期赴國內各水域抽查載客船舶之安全設備及是否有超載等情事，以保障民眾搭船安全，105 年至 7 月底止總計抽查 1,752 艘次。另外，參照「國際安全管理章程」，積極推動國內航線船舶安全管理制度，加強航行風險管理意識，增進航行安全。

(6) 加強海難救助工作

持續加強全球海上遇險及安全系統(GMDSS)之預警功能，俾提供船舶於我國海域所需海上遇險及安全之公共服務，以確保臺灣海峽附近海域船舶航行安全。另為強化海難救助作業，持續編列相關海難救助預算，以維護相關設備正常運作與落實海難災害防救工作，及協助海上搜救機關辦理相關演訓。臺北任務管制中心我搜救責任區 105 年至 7 月底接獲海難遇險信號 76 次，查證實際發生海難次數 2 次，總計獲救人數 23 人。

國際海事搜救衛星(COSPAS-SARSAT)正面臨系統轉換階段，預計未來世界各國將陸續汰換目前使用之低軌道衛星系統，升級為中軌道衛星系統，進一步加強船舶航行安全，依國際衛星輔助搜救組織 CSC-55/OPN 會議紀錄，在 2017 年 12 月前各地面站臺須完成 MEOSAR-READY；航港局規劃 106 年建置設計，107-108 年施工建造，並已於 105 年編列 300 萬元委外專案辦理我國建置中軌衛星之先期規劃專案服務作業，預定 108 年建置完成，期與未來發展接軌，維持我國衛星搜救系統運作及建立國際良好搜救互助機制，善盡國際社會義務

(7) 改善離島海運交通

為照顧離島居民之民生與觀光需求，協助連江縣政府報奉行政院核定將「臺馬輪」留用至 106 年 12 月底，以提供南竿與東引間交通服務，並建立霧鎖馬祖機場時之旅客疏運機制，及帶動地區觀光發展。

補助澎湖縣政府 18 億元辦理「臺華輪汰舊換新計畫」，縣府已於 105 年 9 月 6 日至 28 日辦理營運廠商招標公告事宜，航港局將持續輔導縣府辦理營運廠商徵選並於提出整體財務與營運構想後，再辦理船舶建造事宜，藉由引進民間企業之效率減少政府財政負擔，並拓展航線，以維持澎湖民生交通需求，進而促進觀光產業發展。

另考量連江、澎湖島際間及屏東小琉球之對外交通多仰賴海運提供民生物資及交通往返，105 年起由

公務預算補助該離島公營交通船之船舶維修經費，以促進離島居民交通便捷、維護乘客生命財產及提升船舶航行安全。

(8) 推動海運噸位稅

為與國際海運趨勢接軌，本部爭取推行海運噸位稅政策，財政部已於「所得稅法」新增第 24 條之 4 有關適用噸位稅相關規定，並於 100 年 8 月 4 日修正發布「營利事業適用所得稅法第二十四條之四計算營利事業所得額實施辦法」，我國籍船舶運送業自 101 年度申報營利事業所得稅開始適用，迄 104 年底為止，已有中鋼運通、正利航業與台塑海運等 3 家業者申請適用本稅制，推動情形尚稱良好，預計隨著國際景氣復甦與兩岸通航政策實施，將逐步擴大政策執行成效。

2、港埠

落實行政院 105 年度港埠施政方針「以高雄港為全球營運核心基地，整合各港資源，推動港埠重大建設，創造優質經營環境，配合國際發展趨勢，掌握市場發展方向，帶動航港產業發展，構建臺灣港群成為亞太海運樞紐，提升航港整體營運績效與競爭力。」及自由港區施政方針「提升自由港區跨境連結能力，強化『前店後廠、委託加工』增值利基，完善單一窗口及招商服務，鬆綁法規制度，積極發展轉口及轉運營運模式，運用快遞專區積極建立兩岸物流合作新試點，提升港埠營運及智慧運籌產業競爭力」，配合全球航運發展趨勢，建構完善港埠設施，積極籌劃介接各項港埠相關業務，提供多元港棧服務，以專業、創新、執行力、國際觀為核心價值，結合倉儲物流、觀光旅運、物業管理等多角化經營，厚實港埠營運能量，強化顧客關係管理，創造永續經營環境。

(1) 加速擴建國際商港基礎建設

A、基隆港

「港區碼頭及相關設施整建工程計畫」將辦理基隆港西 22、23 號碼頭及櫃場整建，其中土建標於 103 年 1 月 10 日開工，已於 105 年 7 月 22 日完工；碼頭供電工程標於 104 年 4 月 28 日開工，並於 105 年 7 月 25 日完工。

B、臺北港

「臺北商港物流倉儲區填海造地計畫-第一期造地工程及第二期圍堤工程計畫」，第一期造地工程於 101 年 3 月開始收土，至 105 年 3 月完工累計已完成 1,080 萬立方公尺收土作業；第二期圍堤工程截至 105 年 7 月 31 日實際進度 94.12%，預定 105 年 10 月完工。

「臺北港航道迴船池水域加深工程-後續工程」已於 104 年 2 月決標，截至 105 年 7 月底進度 51.64%，預定 105 年 12 月完工。

C、臺中港

自 101 年度起推動「臺中港優質港區及綠色港埠發展建設」計畫，除辦理泊渠水域浚深及護岸整建工程，以強化基礎建設外，並規劃興建 3 座散雜貨碼頭、1 座客貨碼頭及公共倉儲等營運設施，其中 105 號大宗散雜貨碼頭新建工程業於 105 年 4 月完工。

D、高雄港

「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」之「外廓防波堤興建工程」已於 101 年 3 月 7 日開工，截至 105 年 7 月底累計進度 59.6%，預定 107 年 12 月完工；「碼頭岸線、浚填及港勤船渠工程」已於 102 年 4 月 15 日開工，截至 105 年 7 月底累計進度 74.92%，預定 107 年 5 月完工。

「高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫」，高雄港第四貨櫃中心後線場地擴建圍堤造地工程已於 104 年 2 月開工，截至 105 年 7 月底累計進度 36.84%，預定 106 年 6 月完工。

E、安平港

「安平港第 10 號多功能碼頭新建工程」於 103 年 9 月開工，截至 105 年 7 月底累計進度 81.05%，預定 105 年 9 月底完工。

F、花蓮港

自 101 年起陸續辦理東防波堤補強及消波塊拋放工程，以維護港區安全，105 年度「40 噸方 T 塊製作」工程已於 105 年 2 月決標，並於 105 年 8 月完工。

G、蘇澳港

自 101 年起持續辦理蘇澳港航道、迴船池、港池疏濬工程，每年度疏濬量約 10~15 萬立方公尺，並將剩餘土石方填築於第四港渠，未來將配合漁業、客運及觀光發展，作為營運用地，

105 年度「蘇澳港航道、迴船池、港池疏濬工程」已於 105 年 6 月決標，截至 105 年 8 月底進度 25.80%，預定 105 年 12 月完工。

(2) 推動民間參與港埠建設及經營

105 年度已完成簽約與辦理招商之投資案件計有：臺中港工業專業區(II)約 4.7 公頃土地投資經營案、臺北港離岸物流倉儲區 A11 後線場地招商案、臺中港港埠服務專業區(II)18.14 公頃土地租賃投資經營案、高雄港南星自由貿易港區土地招商案及安平港自由貿易港區招商案、花蓮港 1~4 號碼頭親水遊憩區案。

(3) 推動各國際商港營運競爭措施

臺灣港務公司為提升港埠經營效能及臺灣「港群」整體競爭力，除在硬體上辦理各國際商港防波堤、護岸、航道及聯外道路等基礎設施興建、維護與碼頭、公共倉儲、旅運中心等營運設施建設外，亦致力於軟體上各項業務推展，如客製化行銷獎勵措施、藍色公路實櫃獎勵方案、高雄港自營櫃場經營及企業資源系統整合建置，並規劃轉投資經營貨櫃碼頭、土地資產開發業務，籌設海運發展學院，發展航運教育中心，同時辦理「人才養成班」、「人才進階班」菁英培訓計畫，以儲備經營人才，強化核心業務經營能力，投入多項多角化經營發展作為，為成為全球港埠經營集團奠定根基。

(4) 推動自由貿易港區導向之港務發展策略

目前營運中之六海港自由貿易港區，截至 105 年 7 月底止，共計有 80 家業者，包括基隆港 10 家、臺北港 5 家、臺中港 34 家、高雄港 29 家、安平港 1 家及蘇澳港 1 家，貨物量達 719.45 萬噸、貿易值達 1,903.96 億元。為強化自由貿易港區功能，建構港埠成為價值樞紐，本部將以「發展自由貿易港區為產業運籌平臺，暨促使海空港為價值轉換門戶」為目標，擬訂及規劃之具體推動措施如下：

A、在降低營運成本、提高服務效能、提昇營運自

由度面向：協助鬆綁修訂自由貿易港區設置管理條例、自由貿易港區通關管理辦法等，以符合全球運籌管理及國際供應鏈發展趨勢；強化國際物流配銷、檢測維修服務之營運模式，以發揮港埠物流服務效益；持續進行競爭力分析（成本、效率）；完善控管機制；辦理自由港區相關培訓，以加強招商服務。

B、在完善自由貿易港區基礎建設面向：臺中港港埠產業發展專業區約 2.57 公頃已取得籌設許可，相關硬體設施部分預估於 105 年 9 月底驗收後，即可提出營運許可申請。

C、在擴展業務、積極招商面向部分，自由貿易港區各項推動措施如下：

(A) 推動前店後廠，委外加工：積極參與國內外各項物流展及相關招商活動，並推動港口與地方之產業鏈結，建置創量增值之經營環境，並於招商過程中適時邀請管理機關及關務署，依業者需求提供法規、關務及行政管理等諮詢協助，期透過共同推廣自由貿易港區優勢，吸引業者進駐並操作相關業務。

(B) 推展多國貨物集併櫃：立法院於 103 年 8 月 1 日三讀通過增訂關稅法第 20-1 條，增訂承攬業就其所承攬之貨物得直接向海關傳輸貨物艙單及辦理轉運、轉口業務之法律規範，並於 105 年 8 月 20 日全面開放，有助於商港發展國際物流運籌業務。目前已協助輔導 7 家海運承攬運送業者及 5 家貨櫃集散站經營業者成功取得 MCC 操作資格，並有 5 家業者申請中，截至 105 年 7 月底累計貨物量共 100.99 噸。

(C) 推動 LME 業務：高雄港已於 102 年 6 月 17 日正式經倫敦金屬交易中心

(LME)公告成為其遞交港，並於同(102)年 11 月 26 日正式啟動營運。目前 LME 倉儲部門已正式核准 7 家國際大型倉儲業者與其各自選擇合作之高雄自貿港區業者，分別於第 4 貨櫃中心及中島商港區碼頭之 16 座倉庫，成為 LME 認證倉庫。105 年 1-7 月非鐵金屬營運量為 11.73 萬噸、營運值為 180.59 億元。

(D) 設立海運快遞專區：臺灣港務公司配合政策已向海關提出臺北港海運快遞貨運專區申請案，業於 103 年 10 月 9 日經關務署准予成立，並於 104 年 10 月 20 日開始營運，目前係以臺北港-平潭為主要航線。另於 105 年 4 月 26 日啟動安平港海運快遞之營運，係以安平港-廈門港為主要航線。後續隨大陸海運快遞專區之相關法令及專區建置完成，有助於提高吸引海運快遞業務量。海運快遞目前以出口貨物為主，截至 105 年 7 月底共計 33,610 公斤。

(5) 加強國內商港及離島港埠建設

澎湖龍門尖山碼頭區公用貨棧主體工程已於 105 年 2 月完成，馬公碼頭區辦理澎湖金龍頭開發暨海軍營區遷建計畫中，預定 106 年 9 月完成營區遷移，106 年 12 月完成第 1 階段郵輪碼頭開發工作。布袋港專用區開發計畫預定 105 年 12 月進行工程發包，並於 107 年執行完成。金門水頭港區於 105 年展開水頭港客運中心設計作業，預定 106 年動工，109 年完工；馬祖福澳碼頭區行政旅運大樓預定 105 年 11 月底完成工；港區公共設施，預定 106 年底前完成；白沙碼頭區浮動碼頭工程已於 104 年 6 月完成，東莒猛澳碼頭新建工程於 104 年 5 月開工，預定 106 年底前完成。

(6) 推廣燈塔觀光，連結資源服務便民

本部航港局轄管燈塔業務原為 35 座，104 年 12 月 12 日正式啟用南沙太平島燈塔，正式取代鵝鑾鼻燈塔成為臺灣最南端燈塔，並使燈塔數量增加至 36 座。因蘊含景觀、文化與歷史等資源，經文化資產保存法審查認證，已審定 3 座國定古蹟、2 座屬市定古蹟、2 座屬縣定古蹟及 3 座歷史建築。同時為活化資產、行銷燈塔意象，推廣我國海事教育與觀光旅遊，正積極朝開放燈塔觀光方向發展，截至 105 年 8 月底，共開放 12 座燈塔，未來亦將持續推動開放觀光帶動產業發展。另有新北市野柳及淡水港、臺南國聖港、基隆基隆嶼、屏東琉球嶼等 5 座無人駐守開放燈塔，民眾可自由參訪。為充實旅遊行程內涵、提升服務品質，已進行多項公共設施改善及開發 QR Code 影音導覽系統，至 105 年 7 月底參訪觀光人數已達 79 萬 4,352 人次，每年約有 15% 成長率。

為保存燈塔文史與推廣燈塔之美，特於 105 年編輯「臺灣燈塔風情」，174 頁圖文並茂全彩內容，收錄 36 座燈塔精美照片，預計 10 月發行。

(7) 積極拓展亞洲郵輪市場

105 年 1-7 月臺灣地區國際郵輪旅客數 46 萬人次，為因應國際郵輪市場成長趨勢，本部觀光局與香港、菲律賓及海南簽訂亞洲郵輪專案(ACF)，合作推廣郵輪旅遊，臺灣港務公司並於 105 年 7 月辦理亞洲郵輪論壇，邀請各國際郵輪業者、港口管理及觀光業等產官學代表與會，各界並就郵輪相關議題進行交流，以期爭取更多郵輪業者來臺開闢定期航線，提高郵輪旅客人次。

3、航空運輸

(1) 加強場站建設

- A、桃園國際機場經逐年軟硬體設施改善，服務品質已持續提升，針對 105 年 6 月淹水事件，本部已責成桃園機場公司研擬短中長期改善作為，並落實執行各項工作，以確保有效應變及防災，維持機場正常營運。另桃園國際機場第二航廈擴建工程已就施工疑義釐清，並於 105 年 5 月復工，積極趕工程進度。
- B、為提升松山機場服務品質及飛航安全，已研擬「松山機場 2030 年整體規劃」，刻由民航局就規劃經費及工作項目必要性、財務指標等要項檢討補充修正。
- C、配合地方需求和優勢產業拓展業務，高雄及臺中以區域型國際機場作為定位，與其他國際機場相互分工合作，同時配合新南向政策，以東南亞國家為標的，朝先推動包機、節慶對開班機，再藉由航權談判成為定期航線之方向積極辦理。另於機場建設方面，高雄機場跑道整建工程預計 105 年 10 月開工，且現已展開「高雄機場 2035 年整體規劃」，預計 105 年底完成；至臺中機場聯絡滑行道 2 工程預計 105 年底完工，航廈整體改善工程及興建過夜機坪工程刻正進行規劃設計作業，並啟動「臺中機場 2035 年整體規劃」，預計 106 年初完成。
- D、為因應馬祖地區聯外交通需求，本部研擬「南、北竿機場改善可行性評估」規劃優先將北竿機場提升為 3C 類非精確儀降跑道，可起降機型由 56 人座提升為 72 人座，將積極辦理後續規劃，並就連江縣政府所提改善意見進行研議，期有效提升飛航運輸效能；另「蘭嶼機場跑道整建工程先期規劃構想」業奉行政院 105 年 6 月核定，刻由民航局積極辦理委託規劃設計暨監造招標工作，預計 105 年底前完成。

(2) 提升航管服務及助導航設施

- A、「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程」計畫，業於 105 年 7 月 20 日開工，並持續辦理塔臺自動化系統建置工作。
- B、增設與汰換助導航、燈光與氣象設施，持續提升航管服務效能
 - (A) 增設航空氣象觀測設施：「汰換高雄及恆春機場氣象自動觀測系統採購案」已於 105 年 3 月 25 日決標，預計 105 年 11 月完工。
 - (B) 持續改善助航燈光設施：「馬公機場助航燈光及電力系統工程」已於 105 年 3 月 17 日決標，預計 105 年 12 月完成電力機房配電工程。
 - (C) 持續汰換航管及助導航設施：「新增金門終端航管雷達案」已於 105 年 7 月 7 日決標，預計 106 年 12 月前啟用。

(3) 確保飛航安全

- A、落實飛安檢查：本部民航局依據民用航空相關法規建立航空安全檢查員制度，針對各國籍航空公司各項飛航與維修作業進行定期及不定期檢查工作，對於發現之缺點，均要求航空公司限期改正。105 年 1 至 7 月實施航務、機務、客艙安全檢查共計 7,039 次，開立 261 項缺點，相關缺失均由民航局追蹤列管。
- B、強化安全管理系統：本部持續督請民航局強化安全管理系統，建立資訊交流，以與國際接軌，完善監理機制；同時改善軟硬體功能，及持續加強人員訓練與宣導，以提升應變能力。另民航局並持續督導國籍民用航空運輸業者(中華、長榮、華信、立榮、復興及遠東等 6 家)於 105 年底完成安全管理系統第四階段建置及運作，及督導國籍航空公司依安全績效現況，訂定具體可量化之安全績效指標，期以透過「數

據化指標」管理，達到主動預防確保飛安之目標。此外，並於 105 年 3 月針對國籍民用航空運輸業以及維修廠相關主管實施安全管理系統訓練課程，課程中並強調落實公正文化，以主動發掘潛藏之飛安風險，據以採取改善作為，防範事件發生。

- C、推動設立航空維修訓練機構：為提升航空器維修品質，已核准中華技術大學辦理航空器維修工程師基礎檢定訓練。配合推動新制航空器維修工程師證照制度，已核准中華航空公司及長榮航太科技公司分別於 104 年 10 月 1 日及 105 年 5 月 1 日成立航空維修訓練機構，辦理航空器型別檢定訓練，培育優秀航空器維修專業人才。
- D、建立與國際接軌之航空保安制度：為建立與國際接軌之航空保安制度，本部民航局已完成國內各航空站及各航空公司保安計畫之核定，舉辦航空保安訓練課程及召開國家航空保安會議。另為落實「交通部民用航空局航空保安品質管制計畫」，民航局每年編製「年度保安查核、檢查及測試工作預劃表及任務派遣表」，並按預劃期程實施航空保安查核、檢查及測試作業，105 年 1 至 7 月針對各航空站及各航空公司實施之航空保安查核、檢查及測試共計 120 次，檢查發現之缺失與建議事項均已督導各受檢單位依限改善
- E、強化空運危險物品安全運送作業：為符合國際民航公約第 18 號附約之規定，並加強空運危險物品之管理與監督，本部民航局仿效美國聯邦航空總署(FAA)建置危險物品檢查員制度，以加強落實空運危險物品管理制度。105 年 1 至 7 月實施國籍航空公司、外籍航空公司、普通航空業、航空貨運承攬業、航空貨物集散站營業及航空站地勤業危險物品檢查共計 300 次，檢查發現之缺失與建議事項均已督導各受檢單位依限改善。

- F、執行航空站空側設施及作業查核：為使航空站之空側設施及作業符合國際民航公約第 14 號附約之規定，依「民用航空法」及「民用機場設計暨運作規範」實施航空站查核，105 年 1 至 7 月，計實施金門、臺東、蘭嶼、綠島、高雄、恆春等 6 處航空站之查核，相關缺失與建議事項，已請各相關單位改善。
- G、健全新型態航空產業管理機制：因應商務、低成本航空、超輕載具及自由氣球等作業需求，已完成民用航空法及有關規則之修訂。為與國際接軌並符合規費法相關規定，另完成超輕型載具管理辦法修正作業，預計 105 年 9 月底實施。
- H、完備遙控無人機管理規定：遙控無人機作業管理，目前係以航空公報「(Aeronautical Information Circular, AIC)無人駕駛航空器系統(Unmanned Aircraft Systems, UAS)在臺北飛航情報區之作業」針對國防、公務機關與以政府經費進行研究、測試以及展示之 UAS，規範其作業。而為健全遙控無人機發展，本部民航局前已擬具民用航空法修正草案，增訂遙控無人機專章相關條文，明確規範遙控無人機之作業或活動時應遵守事項及中央與地方分權管理之法理依據，並於 104 年 9 月 24 日由行政院函送立法院，適逢立法院第 8 屆立法委員屆期不續審，草案由行政機關就其妥適性再予重新調整。本部民航局再度於 105 年 7 月 7 日及 25 日邀集地方與中央相關單位研議，並於 105 年 8 月 17 日邀集產、學界舉辦說明會聽取意見，調整後草案預計 105 年 9 月底前送本部後，循法制程序辦理陳報行政院審議事宜。
- I、推動「海峽兩岸民航飛航安全與適航合作」協議完成簽署：為保障海峽兩岸民用航空飛航安全與維護公眾利益，並促進民用航空發展，本部暨所屬民航局積極配合陸委會規劃，就兩岸民航飛航安全與適航合作事宜，進行平等協商後，由財團法人海峽交流基金會及大陸海峽兩

岸關係協會於 104 年 8 月 25 日完成協議簽署，並自 104 年 12 月 31 日起正式生效。海峽兩岸雙方同意秉持「對等、尊嚴、互惠」原則進行交流與合作，並適時向國會及民眾溝通說明，在專業務實之基礎上，加強飛航安全與適航業務交流與合作，共同推動建立兩岸飛航安全與適航監理機制，增進兩岸民用航空發展。

J、透過三級監理機制加強對航空站地勤業及空廚業之管理：

- (A) 第一級-督導地勤業者落實自我督察機制：透過「航空站地勤業及空廚業管理督導查核計畫」，對業者每半年自我督查結果進行文件、程序及紀錄審核，強化空側作業管理。
- (B) 第二級-加強航空站對業者機坪作業安全之管理：透過航空站空側作業自我督察、航空站設施及作業查核時之實地複查，及督導航空站強化 SMS 安全管理系統之運作等，落實航空站對空側作業安全之管理。
- (C) 對地勤業及空廚業持續進行定期及不定期查核：透過現場查核機制，瞭解各業者落實自我風險管控機制、缺失改善追蹤機制、人員訓練落實、變動管理作業及裝備狀況定期檢討及汰換等之公司運作，提供有效之改善建議並納入本部民航局後續追蹤業者改善之重點項目。

(4) 空運服務實績

總量：105 年 1 至 7 月，總起降架次為 31 萬 717 架次，較上年同期增加 12.4%；總旅客數為 3,734 萬 2,061 人次，較上年同期增加 11.6%；總貨運噸數為 123 萬 5,113 公噸，較上年同期減少 2.3%

(5) 提升機場營運效能

- A、實施費率優惠措施：為鼓勵航空業者利用桃園、松山以外之機場起降或增加航機班次，民航局自 102 年 7 月實施「屬新闢國際航線或原有國際航線增加班次者減（免）收國際線降落費」措施迄今，起降架次、旅客人次及降落費收入均較實施前增加。高雄國際機場更吸引春秋、樂桃、釜山、台灣虎航、香草、酷航及馬亞航等廉價航空公司開闢浦東、大阪、釜山、澳門、東京、新加坡及吉隆坡等航線，擴大我國空運市場。
- B、改善旅客通關作業：為縮短機場旅客證照查驗時間，提供旅客便捷通關服務，經協調內政部移民署，將於 105 年底前在松山、桃園、臺中及高雄機場再增設計 13 座自動通關查驗系統。

(6) 推動桃園國際機場園區與航空城建設

因應亞太地區國際航空客貨運量成長趨勢，並提升國家競爭力，本部全力推動「桃園航空城」計畫，期能帶動機場及周邊土地與產業發展，朝東亞空運樞紐目標邁進，相關辦理情形說明如次：

- A、都市計畫與用地取得：在新訂都市計畫獲內政部都委會審議通過後，即展開區段徵收相關工作，本部業於 105 年 5 月辦竣特定農業區農牧用地徵收聽證作業，將賡續於 105 年底前研擬區徵範圍及抵價地比例送核。
- B、開發建設部分：桃園國際機場第三航站區建設計畫業由設計顧問提出基本設計圖說，刻正審查作業，預計 105 年第 4 季起陸續完成各標細部設計分別發包施工，另第三跑道環評作業及區段徵收審議作業將同步進行，桃園機場公司已展開前置作業，朝 114 年第三跑道完工目標努力；另 WC 滑行道遷建及雙線化工程已於 105 年 8 月展開交通維持措施，賡續就各工作面積極趕，俾使第三航站區建設如期展開。

(7) 推動桃園航空自由貿易港區

迄 105 年 7 月底桃園航空自由貿易港區（34.85 公頃）計有 34 家事業取得營運許可；105 年 1 至 7 月貨物量達 1.05 萬噸、貿易值達新臺幣 1,740 億元。

(8) 提升離島運輸服務

為維持離島偏遠航線空運服務，本部民航局前公告徵求業者籌設經營離島偏遠航線案，業經評估由德安航空公司遞補為最優申請人。該公司為現有經營業者，預計於 105 年 11 月中旬前全面完成機隊更新，以提供往返離島偏遠地區民眾更優質之空運服務。另為加強離島地區重要節日、連續假期之疏運，該局已建立協調國防部軍用運輸機及海運客運業者待命機制，以滿足疏運需求。

(9) 拓展航網提升空運競爭力

A、依據現行我國簽署之雙邊通航協定，與東南亞之新加坡、泰國、馬來西亞、汶萊等國間之客貨運總容量班次不限；與越南、印尼、菲律賓等國間亦有餘裕可增加航班，航空公司可依市場需求開闢或增加飛航上述各國航點之航班。配合新南向政策之推動，將持續策略性拓展東協國家航權，鼓勵業者適時增加航線及航班。

B、在兩岸空運方面，目前兩岸客運定期航班總班次為每週 890 班，兩岸貨運定期航班總班次為每週 84 班，雙方航空公司可飛航航點，我方計 10 個，陸方計 61 個。未來將視情向陸方爭取增加熱門航點航班；至於陸客來臺中轉部分，已自 105 年 2 月 1 日開始實施昆明、重慶及南昌開放大陸居民來臺中轉，後續本部及民航局將配合陸委會及海基會爭取儘早達成全面開放陸客來臺中轉之目標。

(10) 落實航空產業永續經營

A、推動綠色機場方面，民航局自 99 年起建立航空站溫室氣體排放盤查程序，並設立「航空體系溫室氣體盤查登錄網路平台」，提供各航空公司及各航空站進行申報及登錄作業，使我國民

航體系溫室氣體資料全面電子化。另民航局並輔導臺北及高雄航空站取得 ISO 14001 環境管理系統驗證，有效落實環境管理，優化機場環境品質；同時亦協助臺中及高雄航空站導入 ISO 50001 能源管理系統，有效提升能源使用效率；此外，更推動機場能源多元化，於馬公、臺中、臺南及高雄等航空站設置太陽能發電設施，除能活化航空站屋頂空間，並能生產清淨再生能源。經過多年努力，高雄航空站業於 105 年上半年獲國際機場協會 (AOI) 所推出之機場碳認證計畫等級三碳認證標章，成為亞太區少數獲取該殊榮之機場。

- B、推動航空產業綠色經營方面，除自 99 年起推動我國各主要民用航空運輸業每年線上登錄溫室氣體排放資料外，並協助立榮航空公司完成國內自馬公機場對外五條航線之碳足跡計算及驗證；依循國際民航組織推動航空運輸溫室氣體減量之政策，輔導中華航空及長榮航空提出溫室氣體自願性減量作為聲明書，承諾支持國際航空運輸協會所訂定之三階段溫室氣體減量目標，未來將續推動航空旅客運輸服務碳足跡產品類別規則，以作為未來推動綠色運輸之基礎。

貳、觀光部門

一、未來施政重點

在受到國際市場變化、兩岸情勢轉變及網路科技發展之影響下，國內觀光產業面臨國際化、品牌化及智慧化帶來挑戰，來臺客源結構轉向新興市場及自由行旅客，旅客旅遊型態也從「走馬看花」轉向「深度體驗」。而近期陸客來臺市場呈現縮減現象，造成部分業者適應不良，也反映出產業亟待調整體質及轉型升級、創新發展。因此，觀光施政將著重於「輔導產業多元發展，促進轉型開拓市場」，積極發揮臺灣獨有之觀光資源及產業優勢，讓觀光旅遊不只帶來產值，也能促進地方就業及安定社會結構。相信透過輔導產業轉型、推廣在地旅遊、推展智慧觀光、深耕重遊旅客、活絡國旅市場、開拓南向市場等積極作為，營造臺灣成為亞洲重要旅遊目的地，讓臺灣觀光產業更具競爭力。

二、重要施政措施

(一) 觀光市場實績

- 1、105 年 1-7 月份來臺旅客人數計 628 萬 0,372 人次，較 104 年同期 581 萬 8,823 人次，成長 7.93%，以觀光目的來臺者所占比例達 71.18%。
- 2、在國人出國方面，105 年 1-7 月份國人出國計 865 萬 1,793 人次，較 104 年同期 773 萬 8,955 人次比較，成長 11.80%。
- 3、國內旅遊部分，105 年 1-6 月份臺閩地區 306 處主要觀光遊憩區遊客人數計 1 億 2,038 萬 2,634 人次。依個別觀光遊憩區排名，公營觀光區以東豐自行車綠廊及后豐鐵馬道排名第 1，民營觀光區則以臺北 101 遊客人數居首。
- 4、國際肯定部分，臺灣獲美國 BUSINESS INSIDER 網站評定為「2016 年必去新興旅遊景點第 6 名」、美國萬事達卡評選臺灣為「2016 年十大非穆斯林地區首選旅遊地第 7 名」，及美國 CNN 網站評選臺灣為「2016 年 10 個熱門旅遊景點之一」。

(二) 觀光施政方面

- 1、提升觀光產業品質，厚植產業獲利及轉型基礎

(1) 精進陸客旅遊品質，鼓勵分時、分區、分流

- A、為有效調整陸客來臺客源結構及品質優化，秉持「穩妥安全、循序漸進」原則，已調整觀光團及自由行配額為每日平均各 5,000 人，並鼓勵分時、分區、分流，引導旅客深度旅遊，以提升旅遊品質。
- B、為區隔不同客源市場，創新來臺旅遊市場精緻商品，陸續推動高端品質團、原民部落團、金馬澎離島住宿團、直航客船團等專案，不受公告限額限制，期以推廣產品多樣性，引導大陸旅客建立品質觀念，帶動高品質觀光市場。
- C、針對購物商店私設銀聯卡刷卡機、陸客購物之稅務查核、落實商品標示、食品衛生及查緝觀光旅遊犯罪案件等問題，行政院觀光發展推動委員會特召開跨部會會議，由相關主管部會依權責積極辦理。104 年 8 月並設置觀光稽查專責單位，優先針對危害市場秩序嚴重之「自由行團客化」、「假優質團」、「假高端團」、「假部落團」等主要違規情形加強稽查。
- D、強化團體旅遊安全措施，將旅行業、導遊及隨團服務人員於運送旅客前之遊覽車檢查及逃生演練，列為觀光團體稽查重點項目，另將要求國內所有旅行團於出發前，落實由導遊或隨團服務人員檢查所有安全出口及安全設備；研訂「旅行團搭乘國內遊覽車安全相關宣導事項」，將旅客上車前、後應宣導之安全事項、逃生模擬演練及緊急突發事件之應變措施等，列入旅行業、導遊及隨團服務人員之教育訓練課程內容，並向旅客宣導、演練，以強化及維護旅客旅遊乘車安全。

(2) 促進觀光產業朝優質化、品牌化、國際化發展

- A、輔導旅行業朝優質化、品牌化、電商化發展，鼓勵業者經營品牌，加強電子商務及研發能力，開發特色優質在地產品，並透過海外考察團辦理 workshop 及舉辦市場開拓座談會，協助陸

客團旅行社轉型接待其他國家旅客。

- B、輔導旅宿業轉型為在地特色旅館或背包客或青年旅館，輔導中小型旅館加入訂房系統，強化星級旅館及好客民宿之品牌宣傳，研修法規落實觀光旅館及 50 間以上旅館接受星級旅館評鑑義務；另外，加強稽查非法旅宿業，主動抽查訂房網站，並補助地方政府稽查經費，以加強稽查頻率及成效。
- C、輔導觀光遊樂業國際化，擴大國際宣傳，組團至香港、新加坡、馬來西亞旅展宣傳推廣，並媒合觀光遊樂業及國內 Inbound 旅行社合作包裝產品；此外，形塑樂園亮點，導入在地文創及農產，提供多語化網站、文宣品及設施標示，設置外語專門導覽諮詢人才。
- D、落實培訓關鍵人才，105 年 1 月至 8 月止，國內中階主管訓練部分計培訓 318 人，高階主管養成部分計 69 人完成管理核心、主題模組課程(國外參訪觀摩行程 9 月至 10 月間完成)。另針對高階主管辦理與大師對談課程，計 67 人完成。104 年 1 月至 105 年 8 月 31 日止，累積國內中階主管訓練部分計培訓 768 人，高階主管養成部分計 130 人。另輔導九族文化村、遠雄海洋公園、小人國主題樂園及杉林溪森林生態渡假園區等 4 家遊樂園建立人才培育機制，已完成 12 項創新措施。

2、推廣在地旅遊體驗經濟，吸引在地青年返鄉

- (1) 研提「體驗觀光·點亮村落」示範計畫，將資源下放地方，整合地方文化、藝術及產業等觀光特色，推廣在地旅遊，鼓勵綠色生態及關懷旅遊，落實環境教育，讓觀光旅遊不只帶來產值，也可以促進旅遊產業多元發展，吸引在地青年返鄉，使城鄉均衡發展、安定當地社會結構。
- (2) 辦理方式如下：

A、協助發掘在地獨特資源，運用創新創意，讓特

色再加工，營造獨一無二之觀光吸引力。

- B、協助輔導專業經營組織及解說訓練人才，提升村落自主經營能力，吸引青年返鄉回流。
- C、協助特色資源產業化，輔導發展特色產業，包裝主題、深度體驗遊程，推展特色觀光活動，並運用網路行銷及多元通路，加強宣傳。
- D、小規模改善當地旅遊服務設施，營造友善且合宜之旅遊環境。
- E、妥善規劃聯外交通轉接機制及規模，有效維護生態資源及旅遊品質。

(3) 示範計畫內容：

- A、北部—新北市石門區嵩山社區：推動「石門 fun 風趣 嵩山千歲米」計畫，推廣石門風箏文創產業及嵩山梯田以工換宿農耕體驗之旅。透過輔導訓練社區導覽人員、協助農特產品包裝、結合旅行社及台灣觀巴包裝遊程及產品、製作遊程專屬網頁、結合台灣好行電子套票、輔導架設遠端網路直播、協助宣傳推廣套裝遊程及農特產品等策略，增加深度旅客體驗及扶植在地農特產品產業。
- B、中部—苗栗縣南庄鄉蓬萊社區：推動「蔬活蓬萊 慢食廚房」計畫，推廣蓬萊社區客家廚房慢食體驗及特色童玩 DIY 體驗之旅。透過異業結合包裝及行銷套裝行程、推展在地工藝師 DIY 及客家廚房體驗活動、開發在地伴手禮品牌及行銷、輔導社區自主經營生態環境等策略，以導覽式小眾旅遊，推廣慢食漫遊之深度旅遊，並建立社區資訊平臺，以共產、共生、共享理念，吸引青年回鄉，並凝聚在地居民向心力。
- C、南部—嘉義縣中埔鄉石碇、深坑村：推動「農趣中埔 GO」計畫，推廣深坑童年野溪生態體驗及石碇 23.5 鄉野農事體驗之旅。輔導業者開發小旅行遊程及遊程商品化，協助業者加入產業聯盟，並運用資訊科技，強化在地產業分析，

透過「i購西拉雅」網路平臺，協助行銷小旅行產品，俾提升小旅行體驗精緻度、建立產業合作模式、提升當地產業發展，增加青年返鄉意願。

- D、東部—臺東縣長濱鄉南竹湖部落：推動「一起跳吧 南竹湖」計畫，推廣南竹湖童趣之旅及安通古道絲路之旅。透過辦理東部海岸部落工作假期招募志工，協助部落環境營造、測試開發新遊程，並以部落絲路之旅，規劃安通越嶺古道遊程，並輔導部落發展餐飲、工藝、伴手禮產業，增進部落青年工作機會。
- E、離島—澎湖縣北寮奎壁山地質公園：推動「南寮農情蜜 北寮嚐馨蠶」計畫，透過摩西分海地景奇觀，整合推廣南寮農村生態體驗、北寮漁村人文生態體驗之旅。透過多元管理，輔導社區自主經營及維護生態環境，開發導覽式體驗遊程及文創商品，並運用科技設備，輔助遊程推廣，提高社區能見度，俾提升在地自主維護生態環境、發展觀光產業及提升就業人口。
- F、離離離島—連江縣莒光鄉大坪村/東莒社區：推動「點亮離離離島 東莒洛神赴」計畫，推廣戰地島嶼生活之深度旅遊體驗。透過社區導覽小眾旅遊方式，整合在地資源，開發社區特色旅遊行程、農漁加工體驗及行銷推廣活動，並運用現有資訊平臺上架，以達共產、共生、共享之理念，輔導在地觀光產業及從業人員多元發展，吸引青年返鄉，有效凝聚東莒在地居民向心力及社區意識，安定偏鄉就業機會，永續發展在地經濟。

(4) 預期效益：

- A、培養在地觀光經營人才，提升在地旅遊特色，推廣深度套裝遊程，提升在地產業之品質及產值。
- B、輔導當地產業自我提升，建立跨業合作機制，促進在地經濟發展，增加青年返鄉就業意願。

C、藉由當地青年返鄉，促成在地社會力凝聚，併同處理偏鄉老人長期照護、活化因人口外流之廢校空間、社區閒置空間、以及土石流公害等公共事務，以安定當地社會、均衡區域發展及平衡經濟結構。

3、開發高潛力客源市場，促進國際觀光能見度

(1) 推動觀光新南向，擴大吸引東協十國旅客來臺

A、來臺簽證簡化：協調外交部放寬東協及印度旅客來臺簽證規定，降低來臺旅遊障礙：

(A) 擴大免簽適用國家，除現有新加坡、馬來西亞 2 國外，自 105 年 8 月 1 日起對泰國及汶萊旅客來臺實施 30 天免簽，並先行試辦 1 年。

(B) 擴大有條件免簽適用國家：自 105 年 9 月 1 日起，10 年內曾持美、加、英、日、澳、紐、歐盟申根及韓國等指定國家簽證之印尼、越南、菲律賓、印度、緬甸、柬埔寨及寮國旅客，得先上網登錄，取得憑證後，免簽入境臺灣。(原適用國家泰國已另試辦免簽)。

(C) 擴大團簽簡化作業(觀宏專案)團進團出適用對象，自 105 年 9 月 1 日起，由原來印尼、印度、越南、菲律賓等國家，增加寮國、柬埔寨及緬甸納入適用國家。(原適用國家泰國已另試辦免簽)。

B、品牌宣傳推廣：針對新開免簽及有條件免簽國家(泰國、汶萊、印尼、菲律賓、越南、緬甸、寮國及柬埔寨)加強臺灣觀光品牌行銷及消費者宣傳，提供當地語版旅遊資訊及文宣。

C、包裝特色旅遊：精進國內旅遊業及地方政府組團赴海外推廣模式；邀請海外旅遊業者來臺，安排與國內接待業者洽談；辦理國內接待旅行

社從業人員教育訓練及新景點路線考察，促進包裝特色旅遊。

D、整備接待環境：辦理觀光產業從業人員接待東南亞旅客相關教育訓練。檢討導遊考照與執業相關規定，短期將放寬旅行社得由英語導遊接待東南亞旅遊團，中長期朝輔導新住民、留學生、僑生考取導遊證照方式辦理。

(2) 與國際品牌合作，擴大國際能見度

A、與紐約知名服裝設計師 Malan Breton 合作，以臺灣為創作元素登上 2016 年紐約時裝週，並合作拍攝時尚短片「A Journey to Taiwan」，榮獲紐約國際電影節之最佳紀錄短片獎。

B、與加拿大休閒服飾品牌 Roots 合作製作「Roots Loves Taiwan」系列形象廣告，在全加拿大 Roots 店櫥窗陳列播放，宣揚臺灣美食和風景之美。

C、與丹麥品牌 PANDORA 合作，邀請在 Instagram 擁有 400 萬粉絲之全球最閃夫妻－俄羅斯攝影師穆拉德（Murad Osmonov）及妻子娜塔利（Nataly Zakharova）來臺拍攝型錄，光 1 張 Follow Me To 阿里山牽手照，就有 25 萬人按讚。

D、邀請韓星呂珍九擔任臺灣觀光形象代言人，拍攝新版宣傳微電影及廣告，並透過韓國電視及網路媒體等管道露出。

4、推動智慧觀光，創新服務

(1) 透過網站及 FB 行銷，並強化旅行臺灣 APP 相關功能，提供超過 6 萬筆之適地性定位服務，便利遊客查詢旅行前、中、後之資訊服務。

(2) 為推展自由行旅遊友善服務，輔導高速公路服務區、觀光局所屬 13 個風景區管理處轄內業者及 22 縣市政府所轄在地特產店、便利商店、民宿、派出所等業者設置借問站，至 105 年 8 月底止全臺已設有

200 處借問站，各借問站並有專屬識別招牌、識別貼紙、地圖資訊看板、無線網路分享、電子摺頁下載及專屬服務手冊等。

- (3) 推動台灣好玩卡，結合電子票卡、包括食、宿、遊、購、行等旅遊優惠，讓來臺自由行旅客，享受全新、輕鬆之旅遊體驗，104 年 7 月推出高屏澎好玩卡及宜蘭好玩卡、於 105 年 8 月推出中臺灣好玩卡(結合苗、中、彰、投、雲、嘉義縣市)及臺東好玩卡，達成「一卡在手，隨我暢遊」之旅遊服務新體驗。
- (4) 推出「智慧遊樂園區創新服務」，與六福村合作，提出遊樂園區排隊服務創新服務方案，並進行遊客行為大數據分析。

5、提升景點服務能量，營造國際觀光魅力據點

- (1) 持續推動「重要觀光景點建設中程計畫」，105 年度計辦理東北角管理處壯圍旅遊服務園區暨周邊景觀工程、澎湖管理處吉貝沙尾服務設施改善工程、參山管理處梨山賓館串接攬勝樓步道暨耶穌堂幸福廣場營造工程、日月潭管理處水社碼頭平臺擴建、服務通道新建、浮排整建工程、馬祖管理處莒光山海一家主體整修工程、阿里山管理處太平雲梯主體、遊客中心及環南步道、茂林管理處新威行政管理中心新建、市內裝修及周邊景觀工程、北觀管理處觀音山遊客中心改善及展示工程、西拉雅管理處西拉雅管理處處本部新建工程、雲嘉南管理處七股遊客中心周邊景觀及服務設施工程等重大觀光工程，積極營造友善旅遊環境及優化觀光遊憩服務品質。
- (2) 針對地方重要風景區、觀光地區及旅遊帶等，進行遊憩據點特色加值之重點投資、環境改造及整體旅遊服務品質提升工作，105 年度計辦理新北市十分風景特定區觀光設施整建工程、桃園縣大溪中正公園暨周邊崖線步道整建工程、宜蘭縣員山水漾童玩村整體觀光整備計畫、新竹縣新豐鄉紅毛港遊憩區環境改善計畫、新竹市青青草原遊憩設施暨景觀環境改善工程、苗栗縣卓蘭鎮全鎮遊憩景觀工程、臺中市大安區濱海廊道觀光環境營造計畫、南投縣山坪

頂及加走寮觀光遊憩建設計畫、彰化縣二水鄉二水車站周邊亮點計畫、雲林縣北港觀光大橋整修計畫工程、嘉義縣故宮南院周邊觀光小鎮營造第四期工程、嘉義市棒球原鄉 KANO 園區計畫(二期)暨周邊景點整備觀光遊憩設施工程、臺南市葫蘆埤南北埤遊憩廊道串連計畫工程、高雄市崗山之眼周邊環境整建工程、屏東縣恆春鎮猴洞山整體景觀營造暨赤牛嶺景觀步道計畫工程、花蓮市 193 縣道串珠計畫-太平洋公園優質縫合計畫、臺東縣金樽衝浪遊憩區設施升級計畫、澎湖縣觀光遊憩設施整建計畫、金門烈嶼鄉軍事體驗園區整備計畫及連江縣媽祖宗教園區之祈福坑道施作美化工程等。

參、郵電部門

一、郵政

(一) 未來施政重點

- 1、舉辦「臺北 2016 世界郵展」，促進國際集郵交流，提升我國國際能見度

為持續推廣國內集郵風氣，促進國際集郵交流及展現我國參與國際事務之熱忱，中華郵政公司於 103 年向國際集郵聯合會(Fédération Internationale de Philatélie, FIP)申辦本郵展，預訂 105 年 10 月 21 日至 26 日假臺北世界貿易展覽一館辦理，將邀請國際集郵聯合會 92 個會員國之郵政、郵會代表及集郵人士前來共襄盛會，預計參展集逾 2,400 框，攤位 130 個。截至 105 年 8 月 31 日止，共計 80 國與展(內含 19 國郵政)，藉由國際集郵盛會在我國舉辦，以協助推動民間外交，活絡觀光產業，提升我國國際能見度。

- 2、適時推展新種郵遞服務，滿足顧客多元用郵需求

秉持服務第一之精神，深入了解顧客多元需求，配合跨境網購需求特性，推動「貨轉郵」業務，將現行「轉口郵件」業務，擴及小包、包裹及快捷郵件，並落實「境內關外」之作業模式；同時為建構國際電子商務物流操作優勢及誘因，吸引國內外廠商來臺設立海外發貨倉，開創跨境電商物流商機，積極爭取辦理「保稅出口郵寄」及「保稅進口郵寄」業務。另在臺北市設置局內 i 郵箱(iBox)自動取件站，提供民眾 365 天全年無休之 24 小時之包裹、快捷郵件 3 日內免費取件功能，未來將持續擴大設置，展現優化服務、貼近客戶之用心，提供民眾更便捷之遞送服務。

- 3、推動郵政物流園區建置計畫、發展郵政電商平臺，改善經營體質與業務競爭力

基於業務轉型及配合政府施政目標，掌握物流發展趨勢，已向內政部購置機場捷運 A7 站產業專用區 B 標土地，整合商流、物流、金流及資訊流功能，建置郵政現代化物流園區，包含物流中心、北臺灣郵件作業中心、資訊中心、

訓練中心及工商服務中心，計畫期程為 103-109 年，期能優化業務服務品質，提供當地民眾就業機會及帶動國家整體經濟發展。另為配合行政院推動電子商務業務，發展郵政電商平臺，結合郵政既有金、物流及實體通路資源，發展郵政商城業務，除舉辦關懷農產行銷活動，持續建置農產行銷行事曆，有計畫協助小農獲益，提升公益郵政形象外；延續代售嚴選機制，提供民眾安心便利之網路購物環境，塑造郵政商城之價值品牌。

4、因應市場趨勢與民眾需要，打造便利、安全之數位化金融環境

鑒於網路資訊科技蓬勃發展，行動設備日益精進普及，未來數位化金融服務將大幅取代臨櫃金融服務。為打造便利且安全之數位化金融環境，105 年已推出「網路郵局外匯匯出匯款」、「線上設定約定轉入帳號」、「郵政 VISA 金融卡效期屆滿自動續卡」等服務，未來將再陸續推出「無卡提款」、「郵政儲金帳戶連結扣款」、「網路預約辦理儲金帳戶變更資料」、「e 動郵局行動身分認證作業」等服務，俾節省顧客臨櫃辦理時間，提升便民服務。

5、積極推動公益活動，善盡社會責任，塑造優質企業形象

為善盡企業社會責任，持續辦理送信兼送愛心關懷獨居長者、協助維護金融秩序防制金融詐騙、郵政博物館巡迴展、利用中華郵政公司全球資訊網提供公益平臺、全國身心障礙桌球賽、壽險保戶子女獎學金及捐血…等公益活動；另設置適合輪椅民眾使用之 ATM、供視障人士使用具語音功能之 ATM、營業廳設置民眾使用廁所、銀髮友善服務區及漂書站，未來將廣續推動辦理。

(二) 重要施政措施

1、舉辦「郵政博物館開館 50 週年館慶特展」

- (1) 為慶祝郵政博物館開館 50 週年暨宣傳「臺北 2016 世界郵展」，自 105 年 7 月 9 日起，在郵政博物館 1 樓及 2 樓展場舉辦「郵政博物館開館 50 週年館慶特展」及系列活動，特展展期至 106 年 1 月 10 日止。
- (2) 展覽內容：除展出館藏上海版飛雁加印郵票及紅印花加蓋暫作郵票等珍郵及封片、古籍修護成果、各

國精彩有趣之異材質郵票外，展場另設置活潑有趣之「郵務士大體驗」及「我是郵票設計師」多媒體互動區、「行動郵車」情境、郵筒翻翻板、寄張明信片實做互動等，增添民眾參觀樂趣。

- (3) 另為推廣集郵，本次展覽特別設立「集郵名人堂」展示區，藉此對國人積極參加世界或亞洲郵展，榮獲榮譽大獎、國家大獎或國際大獎之集郵成就，表示尊崇，期望藉由彰顯渠等集郵家積極參與國內外集郵團體活動，推動集郵不遺餘力等卓著貢獻，吸引民眾加入集郵行列，增加集郵人口。

2、提升服務品質

- (1) 營業窗口等候時間，各責任中心局目標值均設定為 5 分鐘內，除 105 年 2 月份適逢春節期間，平均等候時間為 7 分 05 秒較長外，其餘截至 105 年第 2 季底止，各月份窗口平均等候時間均於目標值內。
- (2) 型塑郵局新形象，美化營業廳環境
 - A、為進行營業空間整體意象美化裝修工程，選定大、中、小型郵局各一作為示範郵局，104 年底已全數完成。105 年於北、中、南各區共擇 6 處作為示範郵局，持續推廣建置。
 - B、為有效改善營業廳內海報零亂現象，規劃設置電子海報看板，103 年度已建置 28 處，104 年度再建置 77 處，105 年度預定再建置 100 處，截至 105 年 7 月底已建置 29 處。
- (3) 開辦代收貨價郵件簡訊回傳業務，於代收貨款妥收入帳後，以簡訊通知寄件人；另提供客戶於中華郵政全球資訊網查詢相關帳款妥收資訊。
- (4) 自 103 年 3 月 12 日起，國際匯款匯入幣別增為人民幣、美元、港幣及歐元，105 年截至 7 月底止，共受理國際匯入匯款 2,498 筆，金額新臺幣 2 億 8,130 萬餘元。
- (5) 自 103 年 5 月 31 日起，為便利民眾繳納高速公路通行費，於各局開辦臨櫃代收民眾無單繳納 ETC 費用

業務，截至 105 年 7 月底止，累計受理 34 萬 9,024 筆。

- (6) 新增「應領未領滿期/生存/理賠保險金資料庫」及查詢交易，於保戶臨櫃辦理壽險交易或電話洽詢郵政公司顧客服務中心時，由系統主動查詢保戶是否有應領未領滿期/生存/理賠保險金，若有相關資料時，將告知保戶辦理後續事宜，以維保戶權益。
- (7) 為關懷 105 年 2 月 6 日南臺大地震及 7 月 8 日尼伯特颱風受災保戶，除主動派員慰唁及協助辦理理賠事宜外，並提供寬延繳納保險費、保單借款免息、免費補發保險單及房貸 1 年寬限期只付利息免還本金等優惠措施。
- (8) 105 年 7 月至 8 月間委託救國團辦理暑期集郵活動，截至 105 年 7 月底止，已於臺北、新北、基隆、桃園、苗栗等 5 縣市陸續辦理營隊，於營隊課程中安排集郵教學，使集郵營隊活動從國小推廣至國、高中生，擴大不同年齡層之參與。
- (9) 105 年 1 月 13 日發行「扇面書畫郵票小全張」，係郵政公司首次採竹片材質印製之郵票，以國立歷史博物館典藏之明朝文徵明「行草」扇面為題材，郵票圖案為扇形；105 年 5 月 20 日發行「第十四任總統副總統就職紀念郵票」，以數位幾何像素 (PIXEL) 與簡單線條構成設計，展現新世代之美學觀點；105 年 10 月 21 日預計發行「臺北 2016 世界郵展紀念郵票」小全張，採局部打凸及燙印雷射全像膜方式印製，增添票品之精緻與華麗；105 年 10 月 21 日預計發行「臺北 2016 世界郵展郵票 - 臺灣是寶島」採橫聯刷設計，每組郵票間有 1 個蝴蝶造型齒孔；105 年 10 月 22 日預計發行「臺北 2016 世界郵展郵票 - 樂享動漫趣」小版張採特殊軋形設計，以增加票品之活潑性；105 年 10 月 24 日預計發行「扇面書畫郵票小全張 - 山陰客窗圖」印製小全張雙連張，以增添集郵趣味。
- (10) 截至 105 年 7 月底止，郵政博物館巡迴展共辦理 19 場，參觀人數達 4 萬餘人。

3、開辦新種業務，加強便民措施

- (1) 截至 105 年 7 月底止，延長營業時間郵局有 72 處，星期六營業郵局有 288 處，星期日營業郵局有 2 處，另有郵政代辦所 595 處，郵票代售處 476 處。
- (2) 持續提供高效率、全方位之電子商務平臺，適時更新「郵政商城」網路購物平臺系統；截至 105 年 7 月底止，已有 2,156 家廠商申請加盟。
- (3) 為因應電子商務蓬勃發展，提供賣方(如網路商店、個人賣家等)與消費者之間安全及便利之交易平臺，104 年 12 月 4 日開辦網路代收代付(第三方支付)業務。
- (4) 103 年 2 月 19 日開辦人民幣匯款業務，提供民眾更便利之匯款服務，截至 105 年 7 月底止，共有 216 個郵局辦理人民幣匯出匯款業務，105 年度截至 7 月底止匯出及匯入交易筆數 4,154 筆，金額人民幣約 3,617 萬餘元。
- (5) 持續增加國際匯兌、外幣、人民幣及旅行支票買賣經辦郵局，截至 105 年 7 月底止，國際匯兌局新增 3 局，共計開辦 216 局；外幣、人民幣及旅行支票買賣經辦局新增 2 局，共計開辦 247 局。
- (6) 賡續推展郵政 VISA 金融卡業務，自 98 年 9 月 30 日開辦起至 105 年 7 月底止，流通卡數為 380 萬餘張。105 年截至 7 月底止，刷卡及國外提款金額計新臺幣 145 億 8,251 萬餘元。
- (7) 與臺灣行動支付公司合作，利用該公司「金流信任服務管理平台」及其所開發之數位皮夾 APP，自 104 年 10 月 15 日起開辦行動 VISA 卡/行動金融卡業務。

4、加強兩岸郵政業務交流合作

- (1) 為滿足兩岸商貿物件、跨境網購及民生用品郵寄需求，101 年 9 月 17 日開辦兩岸郵政速遞(快捷)航空郵件服務；102 年 3 月 20 日更進一步開通兩岸郵政速遞(快捷)海運郵件服務，廣受民眾歡迎與使

用，截至 105 年 7 月底止，共收寄 51 萬 5,112 件。

- (2) 為因應兩岸跨境網購寄件輕小化趨勢，102 年 12 月 16 日開辦兩岸「郵政 e 小包」業務，針對 2 公斤以內輕小物品提供客製化跨境郵遞服務，讓民眾有更多元、更實惠之郵遞選擇，截至 105 年 7 月底止，共收寄 43 萬 64 件。

5、運用資訊科技，提供便民服務

- (1) 賡續推展「e 動郵局」業務，結合智慧型手機或平板電腦之便利性，陸續提供儲金結存、繳費、保單紅利、生存保險金、保費紀錄、保費墊繳現況、契約轉換試算及變更要保人資料等查詢及變更作業，及郵務投遞區域、週六日服務郵局查詢功能等。截至 105 年 7 月底止，下載 APP 人數達 104 萬人次。
- (2) 持續於全國 1,298 個服務據點設置 iTaiwan 免費無線上網熱點，105 年截至 7 月底止，使用人數已達 391 萬 5,398 人次。另配合行政院以 iTaiwan 無線上網服務熱點為基礎，擴大行政院所屬機關主管公共區域推動設置手機充電站，延伸為民服務政策，完成設置 1,314 個公共手機充電站。
- (3) 郵政公司與臺灣行動支付公司合作，利用該公司「金流信任服務管理平台」(Payment Service Provider Trusted Service Manager, PSP TSM)及其所開發之數位皮夾 APP，自 104 年 10 月 15 日起開辦行動 VISA 卡/行動金融卡業務，並陸續舉辦各項行銷推展活動。截至 105 年 7 月底止，申辦卡數為 1,660 張，於 20 多家同業中排名前 5 名。
- (4) 「網路郵局外匯匯出匯款業務」於 105 年 3 月 22 日上線啟用，客戶可透過網路郵局線上服務，自本人帳戶扣款結匯，辦理美元、歐元、人民幣及港幣即時匯出匯款，郵政公司於當日匯率收盤後繼續承作交易至每日晚間 10 點，營運時間較同業長，提供更為便民服務方式。
- (5) 建置新一代網路郵局系統，現行網路郵局系統開發建置於民國 96 至 97 年間，受限當時技術背景及系

統架構，目前已無法滿足客戶各類行動設備使用等多元需求，亟需建置新系統及其行動版網頁，提供客戶完整服務及滿足現行主流行動裝置使用之需求，並持續提供多元服務及行銷通路，擴大服務客群、提升客戶滿意度及強化金融資訊服務之競爭力。本系統預計 106 年 3 月完成建置。

- (6) 建置郵政電子商務第二代平臺系統，現行「郵政商城系統」於 99 年 10 月上線至今，系統版本已使用多年，可客製化程度不高，難以因應未來業務成長及多樣化營運需求，整合現行「郵政商城系統」及「網購中心系統」，依現行電子商務市場需求及新資訊技術，建置郵政電子商務第二代平臺系統，提供具擴充性、相容性、安全性、方便性及高效率之開放式平臺應用系統及架構。消費端及供應端完整服務功能系統，強化郵政服務機能，擴大服務客群、提高服務品質、提升客戶滿意度及企業整體競爭力。本系統預計 105 年 12 月完成建置。
- (7) 郵政博物館網站改版，現行網站內容以各樓層及分館介紹、參觀及展覽資訊、場地租借、預約導覽及商品區等為主要內容，欠缺典藏、研究、藏書等相關內容可供瀏覽。為持續充實網站內容及提升民眾瀏覽便利性，規劃以服務內容做為網站設計主軸，辦理改版更新作業，除提供原網站之功能外，另增加典藏研究、藏書等服務資訊，並建置行動版網頁，客戶可透過電腦及智慧型手機等行動裝置瀏覽網站，提供最佳之視覺體驗，滿足行動服務需求。已於 105 年 3 月完成改版開發作業，並配合業務需求，於 105 年 7 月 8 日上線啟用。
- (8) 郵政公司將於 105 年 10 月 21 日至 26 日舉辦「臺北 2016 世界郵展」，並建置「臺北 2016 世界郵展」網站，提供各項世界郵展資訊查詢，及後端網頁資料維護與管理功能，於郵展籌備及展覽期間，協助宣傳與推展各項郵展活動，加強國際集郵交流並提升國內集郵水準，以期帶動我國集郵活動蓬勃發展，已於 105 年 6 月底完成系統建置並上線啟用。
- (9) 郵政公司為貼近年輕族群，與時俱進，該公司自 103

年 4 月 29 日加入 LINE 官方帳號，藉由 LINE 強連結 (Strong Tie) 社群功能，已設計 5 波貼圖供廣大用戶間相互傳遞、廣泛傳播，以利業務行銷。截至 105 年 7 月底，加入該公司好友數逾 806 萬人次，貼圖轉載數逾 1 億 6,700 萬次；並即時提供、發布各類郵務、儲匯、壽險與集郵等業務訊息共 520 則，及利用 52 次 on air 模式辦理贈獎活動。

6、提高資金運用效益，持續支援政府公共建設

密切關注國內、外金融市場情勢變化，審慎規劃資產配置，加強避險策略及資產負債管理，以降低投資風險及提升資金運用效益，並賡續配合辦理政府核准之重大公共建設及民間投資計畫融資。

- (1) 105 年擬新增國內股票委外投資 100 億元，預定委託家數為 4 家，每家 25 億元。
- (2) 截至 105 年 7 月底止，提供郵政儲金支援國家中長期經建融資之未還款餘額為新臺幣 858 億元。

7、加強活化房地資產

- (1) 提高各級郵局營業空間使用坪效，出租節餘空間以增裕營收。另配合活化策略辦理土地使用分區變更，改建開發自有房地及參與都市更新。
- (2) 營業使用節餘場地，經評估土地使用分區、建物用途、區位及面積等條件，可供商辦大樓、商務飯店等使用者，將配合其需求辦理活化出租。

8、強化風險管理

- (1) 訂定年度儲匯資金及壽險資金風險胃納及市場、信用風險限額及風險燈號警示範圍。
- (2) 訂定年度壽險資金外匯風險、外匯曝險比率及外匯價格變動準備金餘額比率控管機制。
- (3) 訂定年度風險管理工作計畫，並按季檢討執行成效。
- (4) 預估未來年壽險資金資本適足率(RBC)。

- (5) 定期執行儲匯業務資本適足(BIS)分析。
- (6) 定期執行敏感性分析及壓力測試。
- (7) 定期執行壽險資金無活絡市場債務工具風險評估。
- (8) 建置流動性與銀行簿利率風險管理系統。
- (9) 建置作業風險管理系統。
- (10) 檢核保險業風險管理實務守則，「應」執行條文之執行情形，皆為「完全符合」。
- (11) 檢視公司整體風險管理發展及執行效能，定期完成整體風險控管情形報告。
- (12) 定期監控公司整體投資部位曝險情形，確保於風險可承受範圍內，達成年度經營目標。

9、維護金融秩序，減少民眾財產損失

105 年截至 7 月底止，防制金融詐騙 396 件，總計減少民眾財產損失達新臺幣 6,649 萬餘元。

10、強化資訊管理系統

- (1) 依本部及所屬機關(構)103 年 11 月 12 日資訊安全長會議決議事項，有關 Windows XP 作業系統升級作業案，務必於 106 年完成。截至 105 年 8 月 12 日止，Windows XP 作業系統占個人電腦總數 13.7%，共計 909 臺，預計 105 年底前全數汰換完畢。
- (2) 依中華民國銀行商業同業公會「金融機構辦理電腦系統資訊安全評估辦法」及中華民國人壽保險商業同業公會「壽險業辦理電腦系統資訊安全評估作業原則」規定，105 年 2 月完成檢測公司對外服務網站第 1 類系統評估作業。
- (3) 為強化個資外洩防護系統，自 105 年 3 月 1 日起個資外洩防護系統實施第 1 階段電子郵件自動加密機制，含中/高等級風險個資之電子郵件將由系統自動加密後傳送；第 2 階段自 4 月 19 日起，非由系統自動加密之電子郵件將予以阻擋。

- (4) 郵政公司 ATM 屬 Windows XP 作業系統者共 1,284 臺，為維護 ATM 作業安全，目前規劃其中 611 臺將優先於 106 年購置新機汰換；673 臺將依政府採購法規定辦理作業版本升級，並於汰換及升級作業完成前，加強該公司 ATM 資安維護作業。
- (5) 鑑於加密協定漏洞一再被揭露，嚴重影響採用加密傳輸網站之安全性，105 年 1 月 22 日完成對外服務網站 RC4 加密協定漏洞停用與後續 SHA1 提升改善作業。
- (6) 為強化內部系統對外開放之存取安全性及資訊系統管理員遠端管理之連線安全，與配合主管機關資安稽核建議，105 年 3 月 14 日完成建置全員 SSL VPN 安全存取系統，並於 5 月 2 日啟用。
- (7) 近來勒索軟體惡意加密電腦設備事件層出不窮，為降低發生類似事件對郵政公司造成損失，於 105 年 7 月 29 日完成所有個人電腦防毒軟體版本 (OfficeScan 11) 提升作業，啟用勒索軟體存取防護功能，並於電子郵件及上網安全防護設備禁止下載特定類型檔案(如 JS 類型檔案)。
- (8) 鑑於 Adobe Reader、Adobe Flash Player、Java 及非 IE 瀏覽器等高風險網路應用程式，常遭駭客利用其漏洞作為入侵攻擊之媒介，為避免前述應用程式弱點存在於內網個人電腦設備，於 105 年 4 月完成應用程式更新自動派送機制，以自動化程序進行應用程式版本比對、更新及修補作業。

11、持續關愛社區，善盡社會責任

- (1) 105 年度 1-2 季辦理「身心障礙者到府收寄及投遞掛號郵件服務」，收寄 1,373 件、投遞 4,886 件，共計 6,259 件。
- (2) 105 年度 1-7 月辦理「郵政關懷獨居老人服務」，包括居家探視、緊急異常通報及年節慰問等，共計 3 萬 2,585 人次。
- (3) 利用中華郵政全球資訊網建置郵政公益平臺，免費

提供公益勸募團體提出申請，截至 105 年 7 月底止，共有 62 家公益團體提出募款申請，已核准 58 家。

- (4) 篩選適合以郵局包裹或快捷遞送之地方農特產品，依產期制定年度「郵政協助各地特色農產運銷行事曆」，協助小農行銷，並提供上收及寄送服務，以產地直送方式，讓消費者嚐鮮，農民並配合撥出小部分貨款，捐助當地弱勢團體，創造「農民」、「消費者」、「弱勢團體」三贏局面。105 年截至 7 月底，共辦理 5 檔關懷農產行銷活動，公益捐助捐款金額共計 34 萬 6,010 元，捐助對象包含伊甸基金會、創世基金會、壯圍鄉新南國小、臺南玉井希望之家等 4 個公益團體。
- (5) 配合政策，調降代收學雜費之手續費，105 年截至 7 月底止，減收手續費計新臺幣 284 萬餘元。
- (6) 辦理郵政壽險保戶子女獎學金抽獎活動，本（105）年度申請人數共計 2 萬 6,631 人，實際得獎 3,417 人，發出獎學金總額 571 萬 3,000 元，已全數匯入得獎人指定帳戶。
- (7) 105 年度兒童創意寫生繪畫比賽，已分別於全國各地郵局舉行，共計 6,040 位兒童參與。
- (8) 105 年 3 月 1 日至 3 月 31 日辦理「捐熱血 獻愛心 郵我開始」活動，全國各地郵局共募集 2 萬 7,170 袋熱血。

12、105 年度管制計畫執行情形

(1) 購建郵政局所計畫(102-105 年)

為改善營業廳舍環境，提供顧客寬敞舒適用郵空間，並活化資產管理與營運，105 年度計畫購置房地 1 處、興建局屋 13 處。截至 105 年 7 月底止，辦理購置房地 1 處（總公司准購），辦理興建局屋 13 處（資料收集/需求確認中 2 處、辦理委託規劃設計及監造技術服務招標中 1 處、設計中 2 處、辦理都市設計審議作業中 1 處、申請建造執照中 3 處、繪製招標圖說中 1 處、辦理開工準備作業中 1 處、申請

使用執照中 2 處)；另可支用預算數新臺幣 4,971 萬 8 千元，預算執行數 7,768 萬 8 千元，預算執行率 156.26%。

(2) 郵政物流園區(機場捷運 A7 站)建置計畫(103-109 年)

為發展物流業務需要，建置全方位物流園區。105 年度計畫購置房地 1 處(第三期款)、興建局屋 3 處、購置機器設備 2 處。

A、截至 105 年 7 月底止，購置房地 1 處(第三期款)刻正促請內政部辦理廢棄物清理及回填，興建局屋辦理情形如下：

(A) 公共設施：整體開發計畫、環評及交評報告送審。

(B) 物流中心：建物委託技術服務案需求確認及基本設計。

(C) 北臺灣郵件作業中心：建物委託技術服務案招標文件修正中。

(D) 郵政資訊中心：建物委託技術服務案招標文件修正中。

購置機器設備辦理情形如下：

(A) 物流設備：財物採購案使用需求重新檢討研議中。

(B) 郵件自動化設備：委託技術服務案招標文件修改中。

B、截至 105 年 7 月底止，可支用預算數新臺幣 2,509 萬 1 千元，預算執行數 265 萬元，預算執行率 10.56%。

(3) 郵政資訊作業發展計畫(102-105 年)

運用資訊科技，提升郵儲壽、電子商務等業務服務效能，並強化資訊安全管控，105 年度計畫購置主機週邊設備 4 組〈套〉。截至 105 年 7 月止，完成

招標文件製作與會章及陳核作業，續辦理採購招標公告作業；另可支用預算數 255 萬 5 千元，預算執行數為 255 萬元，預算執行率 99.8%。

(4) 自動化機器設備購置計畫(102-105 年)

各郵件處理中心自動化機器已逾使用壽年，處理效率降低，規劃汰換舊有設備，以提升郵件處理品質及時效。105 年度計畫完成購置自動化機器設備 7 臺及管理資訊系統設備 1 套之細部設計文件簽認、工廠製造、工廠查驗、到貨驗收、安裝、測試、竣工、驗收、付款、結案。本採購案經 3 次招標，於 104 年 9 月 7 日決標，目前臺中及臺南郵件處理中心拆除作業進行中，並已完成函件分揀機及包裹分揀機工廠查驗，相關設備裝船交運中；另可支用預算數新臺幣 3,767 萬 3 千元，預算執行數 3,760 萬 2 千元，預算執行率 99.81%。

(三) 營運實績

項 目	105 年 7 月底止 實際數	105 年度 預算數	執行率%
郵件收寄件數 (千件)	1,477,351	2,615,859	56.48%
集郵收入 (新臺幣千元)	572,198	683,000	83.78%
儲金日平均餘額 (新臺幣千元)	5,969,869,670	5,830,000,000	59.59%
匯款承作量 (新臺幣千元)	972,160,318	1,604,320,000	60.60%
保費收入 (新臺幣千元)	88,682,036	143,000,000	62.02%
代理承作量 (新臺幣千元)	11,158,015	18,542,000	60.18%

(105 年 7 月底止本期淨利達成年度預算數 63.82%)

單位：新臺幣千元

項 目	105 年 7 月底止	105 年度預算數	預算達成率
總 收 入	241,448,210	321,551,737	75.09%
總 支 出	234,703,559	311,251,633	75.41%
稅 前 淨 利	6,744,651	10,300,104	65.48%
所 得 稅 費 用	1,288,473	1,751,018	73.58%
本 期 淨 利	5,456,178	8,549,086	63.82%

二、電信資源規劃及產業經營策略之協助

(一) 未來施政重點

1、營造行動寬頻新時代

動態規劃我國長期無線電頻譜資源分配政策並定期公告，以提供行動通信基礎建設使用所需頻譜資源，同時讓業者能據以進行其中長期服務佈局計畫，期能帶動無線通信網路應用及物聯網(IoT)發展，增進民眾生活便利及產業發展。

2、下世代通訊技術(5G)頻譜規劃

依照 5G 新行動通信技術發展趨勢，配合國內研發需求，適時提供新實驗頻譜，以使我國在下世代行動通信領域能居於領先地位。

3、推動我國網際網路通訊協定升級(IPv4 升級至 IPv6)

依據行政院核定之「網際網路通訊協定升級推動方案」，繼續 104 年完成各政府機關(構)外部服務系統升級 IPv6 後，於 105 年開始進行內部使用服務系統升級 IPv6。

4、協調業者建置高品質網路環境

依據國家發展委員會研議之「亞洲矽谷推動方案」，其中策略四「網實群聚，提供創新創業與智慧化多元示範場域策略」-建構試驗及驗證環境之「建置高品質網路環境」措施，係選擇試驗區域，由政府主導佈建高速寬頻網路，以發展物聯網各類型創新應用，本項將由經濟部擔任主辦機關確認試驗區域、產業需求，本部配合經濟部之規劃或需求，協調電信業者佈建高速寬頻網路。

(二) 重要施政措施

1、修正「中華民國無線電頻率分配表」

持續依我國需求及國際技術發展動態，修正「中華民國無線電頻率分配表」，以增進民眾生活便利性及促進產業發展。

2、第三代行動通信(3G)業務屆期之後續處理方案

我國之 3G 業務執照將於 107 年底屆期終止，因 3G 現有逾 1,200 萬用戶，為免影響民眾日常通信，3G 頻段後續處理方式應儘速定案，本部已於 104 年起即參考國際慣例及我國情況，開始進行規劃及討論，以保障消費者權益，本次共規劃釋出 2100MHz 及 1800MHz 兩頻段，並研議賦予 1800MHz 頻段得標者履行數位人權義務，目前規劃方案已完成，並陳報行政院審議中。

3、協調新行動通信頻譜釋出

依國際電信聯合會(ITU)2015 年之世界通信大會，最新行動通信頻譜規定，配合國際發展趨勢及我國之相關頻譜使用情形，研究及協商新行動通信頻譜釋出及使用規範，以充裕我國行動通信頻譜，因應行動上網流量急速增加之趨勢。

4、物聯網頻譜規劃：

依目前國內需求，進行智慧電表(850-861MHz)、免執照物聯網(920-928MHz)及智慧型運輸系統(ITS, 5850-5925MHz)使用頻段規劃，智慧電表頻段待電表規格確定後，將再配合電表需求修正，免執照物聯網頻段待無線電頻率分配表修正草案公開諮詢期間結束後即可公告生效，智慧型運輸系統頻段待配合國際規格修正；另因物聯網之形式多元，未來將持續配合國際發展趨勢及我國之相關需求，辦理新物聯網應用之使用頻譜規劃，以協助相關產業及應用服務發展。

5、滾動式修正頻率供應計畫

於 104 年 5 月 4 日公告發布「頻率供應計畫」，提供各界有關我國 104 年、105 年及 106 年以後頻率釋出規劃之參考資訊，未來每年將依國際發展情況及國內需求趨勢作滾動式檢討，並適當修正該計畫內容。

6、參與國際交流合作

參與「網際網路名稱與號碼指配機構(ICANN)」、「亞太區網際網路治理論壇(APrIGF)」等國際會議，討論消費者權益、網際網路之運作對各國之影響、各國政府或國際組織關切議題，以維持全球網際網路運作之穩定性、可靠性、多元性及安全性為目標，確保網際網路用戶權益，

並提升國際能見度。

7、持續辦理「網際網路通訊協定升級推動計畫」

依據行政院核定之「網際網路通訊協定升級推動方案」，持續辦理「網際網路通訊協定升級推動計畫」(4/4)，105 年度進行各政府機關(構)內部服務網升級 IPv6，截至 105 年 7 月止，辦理 IPv6 內部網路升級說明會 10 場。另我國累計 IPv6 Ready Logo 金質標章認證(Phase 2)302 件，包含 105 年新增 6 件，名列世界第 2 名(僅次於美國)。

肆、氣象部門

一、未來施政重點

持續加強氣象資訊服務與氣象防災教育宣導，強化氣象觀測設施與技術，提升氣象監測能力。加強氣象預報技術發展，提升氣候與劇烈天氣監測及預報能力。強化海象觀測設施與技術，提升海象測報能力。提高地震測報效能，加強地震預測研究。

二、重要施政措施

(一) 氣象資訊服務方面

- 1、105 年 1 至 7 月民眾使用 166、167 電話查詢資訊者計 172 萬 5,555 人次；使用智慧型行動裝置安裝生活氣象 APP 計 15 萬 8,250 人次，自上線以來共累積 121 萬 1,574 人次。
- 2、105 年 1 至 7 月透過全球資訊網查詢氣象資訊者為 2,036 萬 5,860 人次；電子報訂閱者至今共累計 7 萬 6,007 人；氣象資料開放平臺之資料下載共計 2,730 萬 6,956 次。
- 3、105 年 1 至 7 月機關、學校、團體參觀中央氣象局作業者計 124 梯次 3 萬 0,714 人；參觀中央氣象局臺灣南區氣象中心附設展示場者計 113 梯次 1 萬 2,100 人。
- 4、105 年 1 至 7 月共舉辦 78 場次演講宣導活動；受理申請提供氣象、海象或地震等資料案件共 9,282 件。
- 5、每日自上午 6 時至晚上 11 時，中央氣象局氣象預報中心與 16 個廣播電臺即時連線 28 次，由專人講解報導最新氣象消息。
- 6、每日定時發布各種天氣、海象預報供各界參考，並定期發布 1 週農業氣象預報及農業氣象旬報等農情資訊，提供農業相關作業單位及民眾參考。自 105 年 1 月 1 日起，發布體感溫度及紫外線指數預報產品，供大眾進行戶外活動時穿著及防曬參考；自 5 月 1 日起適時發布大雷雨即時訊息，提供防災單位、媒體及民眾即時因應。
- 7、為推廣氣象科普常識，自行製作配合時事之氣象短知識影片上網供民眾點閱，已上傳計 25 部影片，總點閱人次達 280 萬次以上，其中 1 月 21 日發布「北極振盪」短片，

在 youtube 上即超過 200 萬人次點閱，6 千餘人按讚。

(二) 地震測報方面

- 1、加強地震測報，105 年 1 至 7 月共發布顯著有感地震報告 88 次，發布小區域有感地震報告 413 次，處理地震定位資料 3 萬 3,716 筆。
- 2、執行「強地動觀測第 5 期計畫－強震即時警報於防災之應用」，積極規劃建置新一代高品質井下地震儀觀測站，105 年完成 3 座井下地震觀測站之建置。
- 3、持續推動地震與地球物理資料庫整合與服務，提供各式地震相關觀測資訊，105 年 1 至 7 月共提供 259 人次 21 萬 6,155 筆地震觀測資料服務。
- 4、提供強震即時警報訊息至全國中小學、防救災、交通事業等 3855 個用戶近 5000 個使用端，平均在 1 秒內可傳送完成。目前已與 13 家民間業者簽署合作協議書，拓展各項防震減災之開發應用。105 年 5 月起透過災防告警細胞廣播訊息系統(PWS)，針對規模 5.0 以上之地震，提供強震即時警報之手機廣播通報。

(三) 氣象、海象測報方面

- 1、105 年 1 至 7 月從事地面氣象、高空氣象、大氣物理化學等觀測計約 37 萬 2 千次；為確保觀測品質，校正各類氣象儀器 675 件。
- 2、105 年 1 至 7 月發布一般天氣預報：全國各鄉鎮市區天氣預報共 31 萬 3,536 報；臺灣附近各海域漁業氣象預報共 2 萬 7,264 報。發布各類災害性天氣特報：低溫特報 6 次，共 89 報；豪雨、大雨特報 156 次，共 494 報；濃霧特報 93 次，共 125 報；陸上強風特報 11 次，共 115 報；即時天氣訊息 245 報，長浪即時訊息 13 報，大雷雨即時天氣訊息 106 報；颱風警報 1 次，共 25 報，熱帶性低氣壓特報 1 次，共 1 報。
- 3、105 年 1 至 7 月接收氣象衛星資料 7 萬 3,030 次，處理與儲存資料量 3 萬 3,452GB，產出應用產品 630 種，並持續以即時連線方式將資料提供相關新聞傳播媒體、機關及學校應用。

- 4、105 年 1 至 7 月完成東沙島、七美、富貴角及臺東外洋等 4 處海上資料浮標年度更換；從事波浪觀測共 18 萬 8,232 次、海水溫觀測 76 萬 9,807 次、沿岸潮位觀測 110 萬 70 次，海流觀測 12 萬 796 次，除公布供各界查詢外，並即時傳輸海象監測資料供海岸巡防署、水利署、環境保護署、觀光局、海軍大氣海洋局、國家災害防救科技中心及其他防災單位等機關應用。
- 5、105 年 1 至 7 月針對中央政府、各地方政府與所轄防災相關局處所、農漁會、新聞傳播機構及民間團體等，通報災害性天氣特報共 21 萬 8,609 家次。
- 6、105 年 8 月完成五分山雷達站 C 頻段降雨雷達安裝，可涵蓋該站因蘇迪勒颱風受損之 S 頻段雙偏極化氣象雷達觀測區域之 50%，並可做為日後之備援雷達；前述 S 頻段雷達預計於 105 年底完成修復。

(四) 氣象科技研究發展方面

- 1、執行「氣象資訊之智慧應用服務計畫(I)」(105-108 年)，完成新版高解析度天氣研究與預報模式(WRF15/3 公里)上線作業，強化災變天氣預報與防災應用。完成與鄰近國家、日本、菲律賓、香港與韓國之東亞雷達回波資料整合於氣象局資訊作業系統劇烈天氣監測系統(QPESUMS)及天氣資料整合與即時預報系統(WINS)進行即時顯示，提升觀測資料品質。完成暴潮預報作業系統更新，其產品除了臺澎金馬沿岸 34 站天文潮及暴潮預報水位外，新增未來 48 小時最大暴潮水位、最大天文潮水位及暴潮天文潮偏差水位 2 維圖檔，提供更為可靠之海岸災防警示資訊。另，氣象局進行新版生活氣象手機應用程式(APP)各類氣象資訊雛型功能設計開發，結合定位功能，提供所在地(鄉鎮區)之天氣警特報訊息、天氣現象、溫度、體感溫度、一周天氣預報及一句簡短之每日天氣小叮嚀等資訊，讓民眾輕鬆且快速掌握現在及未來一周之天氣變化資訊。
- 2、執行「氣候變遷應用服務能力發展計畫」(103-106 年)，為深入區域漁業之氣候資訊應用服務，於 105 年 7 月 22 日邀請彰化區漁會遠近海捕撈漁民至氣象局參訪預報、衛星與海象中心等單位，並舉行座談會與漁民進行深入之意

見交流，強化漁業氣象資訊服務，並與漁業相關學者專家及從業人員，就氣象資訊之服務需求進行座談，以提供更適切之氣象應用服務。

另 105 年 1-7 月為增進氣象科技交流，陸續邀請國內、外著名學者專家 47 人，進行專題演講並實際與從事氣象科技研發、預報作業等人員進行知識分享與技術指導計 48 場次，主題涵蓋劇烈天氣、颱風、季風、聖嬰現象、氣候變遷、氣候應用服務、系集預報、資料同化、數值預報模式及其未來發展規劃等領域。

- 3、辦理 105 年度地震類委託研究計畫，包括「地震前兆監測體制強化之相關研究」、「地震速報及預警系統之強化與應用研究」、「強震資料在強化地震測報作業之應用研究」以及「地震資料之應用、海域地震海嘯觀測、水下技術、海洋物理之相關研究」等 4 大類共 10 項研究計畫。另為加強與臺灣地震科學中心合作，綜整臺灣地區地球物理觀測資料，分析地震活動特性與進行地震前兆關連研究，105 年共辦理 1 場次「美濃地震學術討論會」及 2 場次「臺灣地區地震活動暨前兆分析討論會」。
- 4、執行「極端海象預報技術研究」(105-108 年)計畫，新增波浪系集展示系統測站模式風場產品；改進與評估東北角瘋狗浪與外洋異常波浪預警系統運作成效；研發產製 3 種暴潮預報產品。
- 5、執行「強化臺灣海象暨氣象災防環境監測計畫」(104-109 年)，完成新竹、金門、竹子湖、玉山、蘭嶼、梧棲、彭佳嶼、馬祖、新屋、大武、東吉島及臺東等 12 站雨滴譜儀建置；完成 4 座高山自動氣象站及 3 座離島自動氣象站建站安裝工作。
- 6、執行「發展小區域災害性天氣即時預報系統」(104-107 年)計畫，落實於預報作業流程，強化災害性天氣預報技術。於 105 年新增養殖漁業精緻化預報，以利漁民及早應變；新增大雷雨即時訊息之預警服務，並配合國家防災通報政策，透過「災防告警系統」之「細胞廣播服務」，發送災防告警訊息提供民眾與政府防災相關單位參考。
- 7、執行「地震及海嘯防災海纜觀測系統擴建計畫」(104-106 年)，完成海纜鋪設許可申請與海纜擴建設備廠驗，105

年下半年將進行實地佈放與系統整合測試，預定 106 年第 3 季驗收啟用，併入氣象局地震速報系統進行海陸聯合觀測，有效提昇臺灣東部海域地震與海嘯監測與預警能力。

伍、運輸規劃與研究

一、未來施政重點

致力環境保育之綠能運輸、實現社會公義之人本運輸及提升經濟競爭之交通環境，並從國土、節能減碳與資源分配之觀點，持續由運輸計畫、海空運輸、運輸安全、運輸經營管理、運輸科技與資訊、運輸綜合技術、港灣技術及交通科技等面向辦理相關政策研究，以支援本部重大運輸施政需要及協助部屬機關及地方政府落實重大運輸政策，並檢討研擬運輸系統技術標準與資訊平臺及強化研究成果推廣應用成效。

二、重大運輸政策研議及相關重點研究

(一) 重大運輸政策方向與施政研議

重大運輸施政支援，包括辦理「國家綠能低碳總行動方案」之運輸部門工作項目管考、「行政院能源及減碳辦公室」空氣污染防治及溫室氣體減量專案與運輸相關業務、「桃園航空城聯外運輸系統之推動」、「大數據在交通之創新應用」、「第 12 期道路交通秩序與交通安全改進方案」及「大眾運輸鐵公路資訊整合分析」等專案及「軌道發展趨勢論壇」，研提「公路公共運輸多元推升計畫（106-109 年）」、「機車交通政策白皮書」、「全國國土計畫交通部門空間發展策略」、「都市軌道運輸系統型式發展之研究」、「東部地區整體交通系統改善策略計畫」、「補助學界成立區域運輸發展研究中心計畫」、「智慧運輸系統發展建設計畫（106-109 年）」、「商港整體發展規劃（106-110 年）」、橋梁管理資訊系統評鑑及訓練講習以及自行車環島串連路網規劃等施政計畫。

(二) 配合施政之重點研究工作

1、重要議題之協調與審議

辦理行政院國家永續發展委員會「交通與生活分組」、行政院綠能低碳推動會、環保署「溫室氣體階段管制目標諮詢委員會」、行政院觀光推動發展委員會、行政院離島建設指導委員會、國家發展委員會「規劃推動氣候變遷調適政策綱領及行動計畫（維生基礎設施領域）」專案小組、環保署「環境影響評估」審查會議、內政部都市計畫委員會、內政部區域計畫委員會、本部交通費率委員會、桃園

航空城核心計畫專案小組開發建設分組、駕駛人醫學諮詢會、永續公共工程推動小組及性別平等工作小組、公路總局公路公共汽車客運審議會、遊覽車客運業審議會、民用航空局國籍民用航空運輸業營運與服務評鑑委員會、航空客貨運運價及補貼獎助審議會，以及離島海運客運固定航線營運補貼審查小組等重要議題之協調與審議。

2、協助地方政府交通規劃

- (1) 協助地方政府推動公共運輸發展，改善市區公車經營環境，檢討路線經營許可制度，持續進行路線檢討與調整，並賡續辦理服務性路線之虧損補貼作業。強化公共運輸廊帶服務效能，重要城際節點如在高鐵場站、臺鐵場站或觀光風景區等，亦以公車服務配合城際鐵路幹線發展無縫接駁運輸，並藉由整併既有公車路線服務，建構更便捷之公共運輸網絡。
- (2) 協助地方政府辦理國 1 林口交流道、國 1 鼎金系統交流道，及國 3 中和交流道等周邊交通改善方案、北宜運輸路廊供需體檢等計畫。
- (3) 辦理各縣市交通建設計畫申請中央補助審查、辦理金門港埠碼頭防波堤檢測及修復建議服務、金門港區港灣構造物維護管理系統建置與安全評估、金門海域海氣象觀測及特性研究、協助推動金門縣料羅港、水頭港及九宮港之建設以及辦理馬祖港環境調查與系統建置計畫，協助連江縣政府推動馬祖各港區建設。
- (4) 持續協助推動「智慧運輸服務」，提供部屬機關及地方政府有關智慧交通協控及用路人資訊整合服務及低碳智慧觀光等技術面協助與督導，並協助相關計畫之審查作業。
- (5) 賡續推動「補助學界成立區域運輸發展研究中心」，將政府資源結合學研能量，進行區域人才培訓，以補足地方政府普遍欠缺推動公路公共運輸之人力及能力，並進行「交通運輸專業人才培訓」、「輔導強化地方政府及運輸產業界規劃能力」及「強化產學合作，開發應用性成果」等 3 項工作，以協助縣市

政府及公路公共運輸產業之服務升級。

3、專案計畫之研擬、推動與督導

辦理「年度中長程建設計畫協調審議評估」、「自行車環島串連路網規劃」、「年度縣市（含直轄市）橋梁維護管理作業評鑑」、「解決國 5 常態性壅塞改善措施」、「臺灣地區易肇事路段改善」、「春節及長假期疏運計畫」、「山地原住民鄉（區）交通改善計畫」、院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」、院頒「砂石貨運業考核督導計畫」、交通事故重點防制策略、汽車運輸業管理相關規定法制化作業研究、國道客運、一般公路客運及市區公車及遊覽車客運業之營運與服務評鑑、公路公共運輸發展、計程車營運市場改革與產業輔導、計程車新式計費表推動、參與 APEC 運輸部長會議及運輸工作小組會議等相關國際事務、推動臺越交通合作論壇、交通旅運資料開放業者介接加值等相關專案計畫之研擬、推動及督導。

4、辦理相關研究計畫

配合國家發展與施政需要，賡續進行相關研究及政策研析，包括：

- (1) 辦理臺灣地區整體運輸規劃、國家運輸建設中長程計畫審議作業。
- (2) 研議鐵公路系統發展策略、辦理鐵公路容量、設施管理等相關研究及教育訓練。
- (3) 研議海運、空運政策與整體發展策略。
- (4) 加強運輸安全系統研究並持續推展實務應用。
- (5) 促進公共運輸永續發展、健全運輸物流發展環境。
- (6) 研議運輸科技發展及應用策略規劃，跨領域合作推動運輸資通訊科技之研發，強化運輸研發成果之智慧財產與知識管理。
- (7) 辦理因應氣候變遷運輸部門減緩與調適、永續運輸發展及交通影響評估等相關研究暨業務推動。
- (8) 加強海岸及道路橋梁災害防救科技、大氣腐蝕環境、海氣象與港灣資訊、港灣及海岸環境監測調查、

港灣構造物及航行安全、海岸保育及綠色港埠新技術等之研究。

三、105年度重要研究成果與106年度研究主軸

(一) 運輸計畫研究

- 1、105 年完成「106 年度政府公共建設計畫先期作業協調審議評估」、「102 及以前年度完工重大公共建設計畫營運評估」、「104 年度屆期重大公共建設計畫執行成效評估」、「105 年度重大公共建設計畫期中評估」，同時亦依「運輸系統發展策略規劃」、「評估工具開發」及「設施管理制度精進」等三大研究主軸進行相關研究。
- 2、在「運輸系統發展策略規劃」方面，105 年完成「北臺區域整體運輸規劃—社經與旅次起迄整合分析」、「應用大數據技術建置重要瓶頸路段及運輸走廊之交通預警機制」、「樂活綠色運具指標系統適用性之績效研析」、「自行車友善環境路網整體規劃與檢視評估(1/3)」、「自行車路網示範系統圖資建置與行銷(1/3)」、「都市軌道運輸系統型式發展之研究」、「高鐵營運對西部城際陸路公共運輸消長之觀察(104 年)」等研究計畫。106 年預計辦理「北臺區域整體運輸規劃—旅次特性調查與供需預測分析」、「鐵路立體化前後對交通改善及都市發展等影響之研究」、「建立交通服務議題視覺化分析系統」、「自行車友善環境路網整體規劃與檢視評估(2/3)」、「自行車路網示範系統之圖資建置與行銷(2/3)」等研究。
- 3、在「評估工具開發」方面，105 年完成「海量資料分析於中長程計畫審議決策支援系統之應用服務(105 年)」、「反映實際交通情境之大貨車動態能耗與碳排放特性研究」、「公路交通系統模擬模式調校與新版容量手冊研訂(1/3)」、「交通建設計畫經濟效益評估指導手冊(105 年版)與應用軟體更新」、「郊區雙車道公路自由速率及號誌化路口車流特性調查」及「104—105 臺灣公路容量分析軟體 (THCS) 優化與推廣(2/2)」等研究。106 年預計辦理「海量資料分析於交通建設計畫審議決策之應用服務(106 年)」、「反映實際交通情境之車輛動態能耗與碳排放特性研究—以小貨車為例(1/2)」、「應用大數據技術蒐集行車成本(1/2)」、「傳統暨區域鐵路系統容量軟體整併與升級」、「公路交通模擬模式調校與新版容量手冊研訂(2/3)」、「

106—107 年度臺灣公路容量分析軟體 (THCS) 功能擴充與推廣(1/2)」、及「郊區多車道公路坡度路段自由速率調查」等研究。

- 4、在「設施管理制度精進」方面，105 年完成「105 年度臺灣地區橋梁管理教育訓練」、「105 年度臺灣地區橋梁管理資訊系統維護管理服務」、「我國橋梁檢測方式之發展探究」、「UAV 結合 VR 技術之先期研究暨水下橋檢工具初探」、「公路養護督導現地考核程式建置技術服務」等研究。106 年預計辦理「105 年度臺灣地區橋梁管理教育訓練」、「105 年度臺灣地區橋梁管理資訊系統維護管理服務」等研究。

(二) 海空運輸研究

- 1、在「海空運政策分析研究」方面，105 年度海運部分辦理「由國際航運網路模型探討臺灣港群之營運策略與未來發展」及空運部分辦理「臺灣國際機場引進機場協調整合決策 (A-CDM) 系統之研究」。
- 2、在「國際發展趨勢蒐整分析」方面，105 及 106 年度持續進行國際相關海空運輸資料蒐集研究，建置海空運資料庫、蒐集國際發展趨勢、掌握市場發展方向，以提供決策支援。
- 3、106 年度將辦理「構建空域模擬模式之研究—以臺北終端管制區域為例」及「國際航運網路模型功能擴充之研究」。

(三) 運輸安全研究

- 1、在「提昇運輸安全」方面，105 年度辦理「國際船舶安全管理章程風險管理規範之推行策略」及「鐵路危害防制實務作業之研析與精進策略」等研究計畫，106 年度將持續針對船舶安全管理暨大眾捷運系統獨立驗證與認證課題等進行研究。
- 2、在「完善道路安全法規、制度、對策及業務推動」方面，105 年度完成「機車交通政策白皮書」，刻正辦理「機車危險感知學習工具開發與應用(2/2)」、「混合車流情境路口交通工程設計範例」、「行人及自行車騎士之道路通行環境調查與輔助工具研發(2/3)」、「道路交通安全管理 (ISO 39001) 規範之評估及推廣」、「道路安全大數

據案例分析與應用」、「交通事故傷害資料蒐集體系建構及應用(1/2)」、「我國汽車駕駛執照分類管理制度之研析」、「第 34 期臺灣地區易肇事路段改善計畫」等研究計畫、並督導直轄市及縣(市)政府執行「智慧交通基礎建設與應用計畫」,106 年度將持續進行機車交通工程改善、機車危險感知學習工具開發、道路環境安全調查與改善、運輸業安全管理系統示範與推廣、大數據於道路安全之應用分析及我國危險物品運輸安全管理機制之檢討與分析等研究。

(四) 運輸經營管理研究

- 1、為提升運輸及物流產業永續經營及管理技術,105 年度除推動「補助學界成立區域運輸發展研究中心計畫」及「公路公共運輸提昇計畫(102-105 年)」進行 105 年度計畫之審議、核定及推動外,並擬訂「公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)」,以及辦理「電子票證資料增值應用分析之研究及示範計畫」、「計程車產業發展分析模式之研究及資訊平台建置」、「以責任保險角度探討汽車運輸業經營管理之研究」、「臺北都會區至宜蘭地區多點國道客運路線需求調查分析暨假日景點公車路線之檢討規劃」、「我國多國併櫃業務發展策略初探」、「電動大客車妥善率調查研究」、「大數據應用於汽車貨運產業分析之初探」、「軌道運輸資訊平台數據應用分析—以國內主要生活圈鐵路運輸型態觀察為例」等研究計畫。
- 2、106 年度除推動第 2 期「補助學界成立區域運輸發展研究中心計畫」及「公路公共運輸多元推升計畫(106-109 年)」進行 106 年度計畫之審議、核定及推動外,並辦理「公共運輸縫隙掃描決策支援系統應用健保及學籍資料之研究」、「我國汽車貨運產業導入績效運籌模式之研究—以貨車租賃為例」、「預約式無障礙小客車運輸服務之整合研究」等研究計畫,以及公路公共運輸、計程車、遊覽車及運輸物流等相關議題研究,並賡續協助推動洽簽國際經濟合作協定,以及辦理人力建構教育訓練。

(五) 運輸科技與資訊研究

- 1、依「科技發展創新應用」、「資訊整合跨域增值」以及「國際合作促進連結」等三大研究主軸進行相關研究,105 年度辦理「科技計畫研發成果管理推廣與交通科技知識分享

(1/2)」、「我國智慧型運輸系統車路整合應用模式探討與先期模擬測試」、「交通旅運資訊多元整合服務計畫(1/2)」、「交通大數據分析與應用機制先期規劃」、「公共運輸行動服務(MaaS, Mobility as a Service)發展應用分析與策略規劃」、「區域交通控制中心雲端化計畫-以國道 5 號臺北宜蘭間整合式運輸走廊交通管理 (Integrated Corridor Management, ICM) 為例」以及「105 年度參與 APEC 運輸部門相關國際事務與資訊管理」等研究計畫。在 106 年度則辦理「科技計畫研發成果管理推廣與交通科技知識分享(2/2)」、「交通旅運資訊多元整合服務計畫(2/2)」、「交通旅運巨量時空資料決策支援與服務應用發展計畫」及「宜蘭地區公共運輸行動服務應用與實作策略規劃」等計畫。

- 2、在「資訊整合跨域加值」方面，推動公共運輸資訊整合服務平臺建置及交通大數據匯流平臺，105 年度持續辦理「交通服務 e 網通」網站服務及資料庫之維運更新。106 年度針對事件資料蒐集發布、大數據之應用及交通訊息服務等議題進行精進規劃。

(六) 運輸綜合技術研究

- 1、持續支援並配合行政院「綠能低碳推動會」，辦理「國家綠能低碳總行動方案」年度目標研提、工作計畫推動與管考等工作，支援「行政院能源及減碳辦公室」，辦理空氣污染防治及溫室氣體減量專案與運輸相關業務，支援環保署訂定「溫室氣體階段管制目標及管制方式作業準則」、研擬運輸部門階段管制目標及管制行動方案，以及配合國家發展委員會「國家氣候變遷調適政策綱領」辦理「維生基礎設施」調適領域行動方案之推動與檢討作業；同時亦依因應氣候變遷「減緩」及「調適」兩大研究主軸進行相關研究。
- 2、在因應氣候變遷「減緩」方面，105 年度除協助環保署訂定「溫室氣體階段管制目標及管制方式作業準則」及「國家因應氣候變遷行動綱領」外，另開發城際運輸節能減碳策略評估模組、完成 2 家公路貨運業者碳足跡調查及研擬「公路貨運服務碳足跡產品類別規則」送環保署審查通過、完成「快速公路 LED 路燈量測計畫與成本效益分析(1/2)」及「運輸部門能源消費趨勢及未來需求分析」等研究計

畫。106 年度將持續進行快速公路 LED 路燈量測計畫與成本效益分析、開發都會運輸節能減碳策略評估模組，以及進行陸路運輸業能源消耗及溫室氣體排放推估及評估指標研析計畫。

- 3、在因應氣候變遷「調適」方面，105 年度完成「氣候變遷運輸設施風險評估暨風險資訊進階服務計畫」，建立「鐵公路氣候變遷調適資訊平台」及風險評估機制，並推廣至鐵公路主管機關應用。106 年度將辦理「鐵公路氣候變遷調適行動方案之研究」計畫，支援本部後續有關調適整體方向及策略規劃，俾利鐵公路主管機關據以擬訂調適計畫。

(七) 港灣技術研究

- 1、在提升道路橋梁防救災能力、提高港灣構造物生命週期維護管理效能、建置環境資訊及強化臺灣國際商港競爭力之研究主軸下，105 年度完成 2 年期之「港灣及道路運輸效能提升與災防技術研發」中程運輸科技研究計畫，包括「道路及橋梁災害防治技術整合之研究(2/2)」、「腐蝕環境分類及港灣構造物腐蝕劣化調查研究(2/2)」、「港灣碼頭耐震性能評估之研究-以高雄港為例(2/2)」、「西南沿海地區地層下陷調查及基本資料建置研究(2/2)」及「我國貨櫃港口營運環境改善之研究(2/2)」等研究計畫。106 年度將開始辦理為期 4 年之「運輸環境災防技術與發展研究」中程科技研究計畫，包括：「橋梁災害防治技術強化研究」、「道路災害防治技術強化研究」、「臺灣地區金屬材料腐蝕環境調查研究」、「臺灣西南地區地層下陷調查及基本資料建置研究」、「港灣構造物設計基準修訂及維護管理之研究」及「國際航港動態暨重要發展趨勢對我國港口之影響研究」等 6 項細部計畫。就橋梁耐震能力與檢測評估、降雨引致邊坡深層崩塌之預警系統雛型、易致災公路區段異常浪溯上與溢淹、金屬材料防蝕方法、港區工程基本資料網路查詢系統、港灣構造物設計基準修訂及維護管理、最新國際航港發展動態對我國港埠之影響等進行系統建置及精進之研究。
- 2、在建置港灣環境資訊系統、提升航行安全與防救災能力、研發綠色港埠新技術及維護港灣構造物安全之研究主軸下，自 105 年度完成 4 年期之「提升海洋防災科技及永續

發展」中程計畫包括「臺灣港灣長期性海象調查及資訊應用系統建置之研究」、「創造綠色港埠之新技術研發」、「水波時頻分析之優化」、「港灣構造物與波流互制研究」、「港灣海氣象環境資訊整合及統計分析研究」及「全球暖化引致臺灣海域海面水位升降變動率之評估研究」等研究計畫。106 年度將開始辦理為期 4 年之「綠色海洋與航安科技發展計畫」中程科技研究計畫，包括：「臺灣港灣海氣象調查系統營運與分析應用」、「綠色航運與航安資訊之整合研發」、「水波時尺或時頻分析法之比較與應用」、「臺灣港灣海象模擬技術研發與防災之應用」及「港灣環境資訊整合及預警應用研究」等 5 項細部計畫。就國內 12 個主要港區進行海氣象監測及統計、降低航行風險、預測海域及陸域空污排放量與空間分佈、船舶航行之海象模擬模組及資訊、引進雲端建置整合港灣環境大數據資料庫與港灣環境資訊網等進行系統建置及精進之研究。

- 3、在離岸風能海下工程技術研發之研究主軸下，106 年度開始辦理包括：離岸風能海氣象觀測與特性分析、離岸風場鄰近海岸漂沙機制探討、離岸風能水下技術研發、離岸風能建置與航安技術研發及風能產業對港區空間利用等之研究。

(八) 交通科技研究

1、智慧型運輸系統之推動

補助已建置都市交控中心之縣市，依其需求辦理區域交控與協控系統、都會區域際運輸走廊交控最佳化工作。計有新北市、臺南市、高雄市、屏東縣、宜蘭縣、基隆市、臺北市、桃園縣、新竹市、新竹縣、苗栗縣、嘉義市、嘉義縣、臺中市、與澎湖縣等 15 個縣市獲得補助，目前各縣市均已撥付第 1 期補助款，11 個縣市已撥付第 2 期補助款。其效益除建立跨縣市或跨組織之交通管理合作協調機制，並可提升區域內幹道運輸效率，協助改善各縣市交控人才缺乏，與降低因交通壅塞造成之空氣汙染問題。本計畫正持續辦理中。

2、104 年度研究成果

104 年度辦理 2 項研究計畫「交通技術發展規劃研究第二期計畫(2/4)」、「區域交通控制中心雲端化(4/4)」

及，概述如下：

(1) 交通技術發展規劃研究第二期計畫 (2/4)

本計畫 104 年度辦理交通技術研發與交通科技之相關研究，同時支援本部科技行政作業，包括 3 項子計畫，其中「號誌控制技術研究計畫 (2/4)」為延續前 1 年計畫完成成果，以號誌控制最佳化模式為基礎架構，針對不同道路幾何狀況，新增機車專用道與機車優先道、公車專用道及快慢分隔島模式。另一子計畫「混合車流模擬技術研發-機車行為研究」預期完成機車行為特性資料蒐集與整理，並建立機車於路段中之橫向位置選擇行為、機車對公車靠站與路側車輛停等之反應行為、機車路口停等位置選擇與路口紓解率等機車行為模式，以描述機車在混合車流內之移動情況。「交通科技管理與發展計畫(1/3)」為支援本部科技行政作業之計畫，除進行運輸科技研發策略研擬，亦研議強化科技計畫管考評估作業，促進交通科技之國際交流與合作，藉以提升本部科技行政作業效能，計畫已完成期末研究報告。

(2) 區域交通控制中心雲端化 (4/4)

本計畫 104 年度工作重點為：(A)建置國道 5 號臺北宜蘭間雲端化整合式運輸走廊交通管理決策支援系統(Cloud Based Integrated Corridor Management Decision Support System, C-ICMDSS)，內容包括構建即時與歷史交通資料庫、旅行時間分析模組、替代路徑導引模組、大數據交通管理決策支援分析模組、地圖式事件反應計畫模組、Web 化即時交通監控模組、地圖式事件反應計畫模組、跨機關協控指令發布模組、協控運作與資料記錄模組與協控量化績效統計分析/報表列印模組等；(B)於連續假期期間進行雲端化整合運輸走廊管理決策支援系統(C-ICMDSS)實測與量化績效評估。

本研究透過交控系統及交控資料雲端化，建構整合式都市交通控制雲端服務示範平臺，及交控資料之整合與共享平臺，以強化區域性交通協同管理合作

及我國交通控制核心技術之研發能量，建立區域交通協同管理之典範。本計畫目前已透過 105 年端午節與宜蘭縣童玩節等試運轉，進行軟體測試與調整；試運轉進行前同時辦理跨機關協調會議與教育訓練。後續持續透過連續假期，進行跨機關協控測試與驗證。

3、105 年度研究計畫案

105 年度辦理 1 項研究計畫「交通技術發展規劃研究第二期計畫(3/4)」，包括 2 項子計畫，其中「號誌控制技術研究計畫(3/4)」之工作重點係為延續前期計畫成果，新增評估模式處理有關單行道、機車直接左轉及行人專用時相(所有行車方向之車輛暫停)等實際道路狀況。另一子計畫「交通科技管理與發展計畫(2/3)」旨在規劃未來我國交通科技發展方向，並輔以交通政策及跨域、跨部會整合，期能提出一完善交通發展規劃。