

2017
Annual Report

106 年 年 報

Contents

局長的話 4

總論 6

Chapter 1

踏實 8

便捷無礙 四海通達

- 10 前瞻啓動，全力推動
- 12 蘇花改蘇澳至東澳段，即將於107年春節前全線貫通
- 14 台9線南迴公路拓寬改善，勇於突破
- 17 西濱快速公路後續建設計畫
- 19 淡江大橋，開啓淡海便捷新生活
- 21 有效改善台9線蘇澳路段兩大交通瓶頸
- 23 去蕪存菁力創雙贏

Chapter 2

精實 24

頂真完善 永續平安

- 26 美好門面，打造台3線景觀大道
- 28 以景帶境，台9線花東縱谷公路安全景觀大道
- 30 精確掌握，3D多音束河床地形測量應用
- 31 橋梁流域管理，滾動檢討策進
- 33 交通動員準備暨天然災害防救業務，考評第1名
- 35 給陸蟹媽媽和石虎一條安全的路

Chapter 3

落實 38

汰舊革新 減碳有成

- 40 公路公共運輸多元推升計畫，越來越好
- 42 因地制宜，需求反應式公共運輸（DRTS）服務
- 44 推廣公車進校園及精進服務
- 46 宜花東地區，全面推動轉乘優惠
- 47 106年花季連假疏運，大幅減少塞車
- 50 常態實施，連續假期國道客運優惠及在地轉乘優惠
- 51 台灣好行路線，暑假行半價優惠
- 53 強化遊覽車客運業安全管理
- 55 屋頂來種電，經管建物屋頂設置太陽光電
- 57 節能減碳增效率，臨時通行證申辦電子化

Chapter 4

堅實 58

高效監理 躬親為民

- 60 「小型車道路駕駛考驗政策」正式上路
- 62 職業小型車駕駛人執業年齡放寬至70歲
- 63 推動宣導「銀髮族駕駛人關懷方案」
- 64 酒駕違規·震撼生命教育
- 66 汰除老舊遊覽車·增進行旅安全
- 68 大型車輛加裝行車視野輔助系統·優先補助
- 70 精進機料管理系統·提升車輛管理效率
- 72 監理服務更優質·民衆滿意創新高

Chapter 5

信實 74

智慧傳輸 築路雲端

- 76 「24小時用路人服務專線」績效更up!!
- 78 第3代公路監理資訊系統·「2017亞太電子化成就獎」發光
- 80 安全臺灣SafeTaiwan APP獲「106年度防災科技應用技術優質獎」肯定
- 82 「106年廉政試評鑑」圓滿通過
- 84 優秀同仁獲頒「交通部106年廉潔正直楷模」殊榮

Chapter 6

豐實 86

延伸志道 臻於至善

- 88 組織系統
- 89 施政績效
- 89 研究發展
- 90 參賽成果
- 92 大事紀要
- 97 預算執行

局長的話

幸福公路 築路牽成

每一條公路的背後，都有說不完的動人故事，延續著古往今來的歷史軌跡。
每一條公路的背後，還有看不盡的地理人文，刻劃出多元繽紛的在地風貌。
每一條公路的背後，更有數不清的無名英雄，守護著川流不息的用路安全。

一直以來，公路總局秉持初衷，總是站在用路人的視角，戮力背負起榮光的使命，以「完善便捷公路網絡」、「永續安全公路環境」、「簡政便民監理服務」及「優質無縫公路運輸」作為政策方向與努力目標，只為提供所有在這片土地上認真奮鬥的人們，一條安全回家的路。

這一年，我們全力以赴、竭盡所能，從蘇花改蘇澳至東澳段、南迴公路拓寬改善到西濱快速公路觀音至鳳岡段主線興建工程，均展現傲人成績。同時配合前瞻基礎建設需求，除補助地方政府提升道路品質，更塑造新穎前瞻的停車環境，有效促進區域發展。此外，發展永續生態公路亦是重要課題之一，「台3線景觀大道」及「台9線花東縱谷公路安全景觀大道」突破過往的概念與流程，以景觀主導工程，並結合在地文化、生態環境與觀光休憩等面向，提供用路人「世界愈快、心則慢」的慢活新體驗。近年來，石虎及陸蟹遭路殺時有所聞，除了全面監控路殺事件、建置動物通道及道路管制等積極作為，亦透過路殺防治保育劇巡迴推廣，提醒國人重視動物保育及交通安全議題，力求公路與環境生態融合，以達友善環境、永續發展。

然而隨著氣候變遷，豪大雨及颱風等極端劇烈天候的頻率大幅增加，持續提升防災應變能力已成為刻不容緩的任務。除了利用3D多音束測量技術檢測橋梁安全外，更導入風險管理、流域管理等概念，預警性封閉高危險路段及橋梁，並結合SafeTaiwan APP，確保用路人生命安全，達到知災、避災、離災之目標。

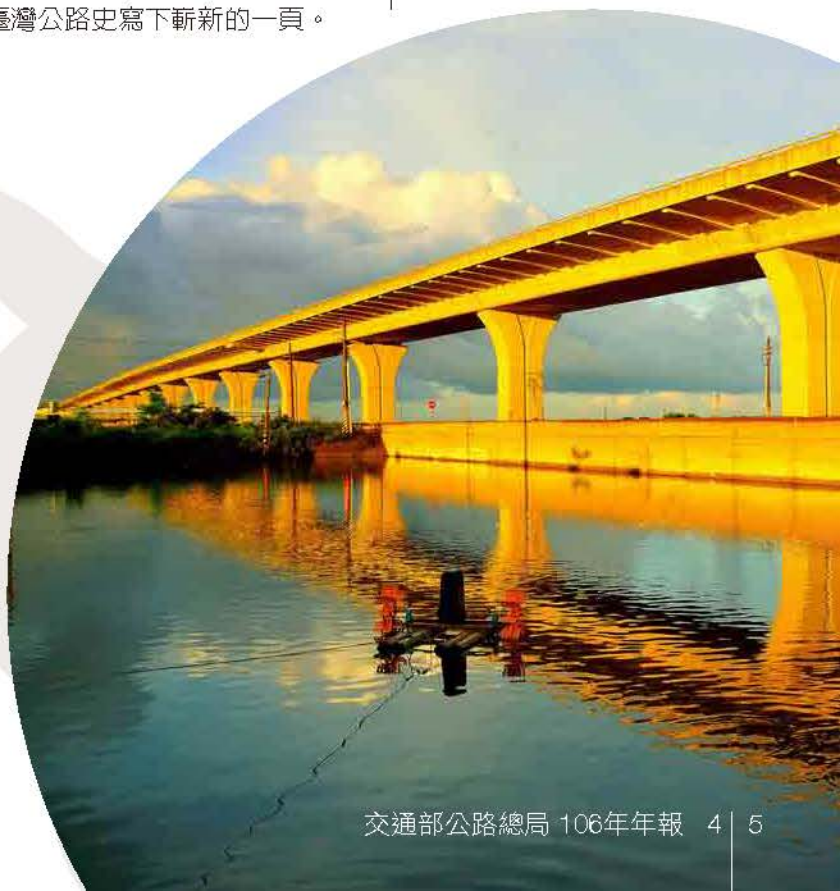
在監理服務上，則是以創新的思維與準確的行動來落實每項工作，如：實施道路考照制度改革，強化駕駛技術並養成安全駕駛之習慣；因應高齡化的社會需求，藉由嚴謹之體格檢查及認知功能測驗，放寬職業小型車駕駛人執業年齡、勸導不適合駕車的年長者停止駕駛行為，用關懷改善銀髮族的交通事故率；為避免遊覽車發生重大事故造成民衆傷亡，透過重建行政監理機制、健全業者安全管理責任，並建立高齡車輛退場機制、積極補助大型車輛加裝行車視野輔助系統，以強化遊覽車客運業安全管理、增進行旅安全。

另為提升公共運輸的服務與效能，透過公路公共運輸多元推升計畫，確保偏遠基本民行服務不中斷；持續補助客運業者汰舊換新，並鼓勵使用無障礙、綠能車輛；推動電子票證應用與轉乘優惠措施，提升公共運輸搭乘意願及帶動運量成長；並與地方政府合作推動需求反應式公共運輸服務（DRTS），發展因地制宜、彈性多元的運輸服務模式，有效改善偏遠地區公共運輸經營困難、交通不便的情況，滿足最後一哩路的服務需求。

公路人是夢想的實踐者，用愛連結臺灣每個角落，用汗水譜出幸福的公路進行曲。這一年來所有的殊榮，有賴全體公路人辛勤的付出。期許未來，我們將在各項服務上求新求變，以民優先，為臺灣公路史寫下斬新的一頁。

局長

陳彥伯



總論

實在幸福 平安之約

公路總局以「幸福的公路人」來自我期許，以創造安全、便捷、經濟的公路網絡為志業。過去這一年，公路人用堅毅的背影成就理想，用無比的熱情克服困難，在全國各角落認真踏實的付出，不僅促進了經濟的繁榮與躍升，也締造了卓越不凡的精彩實績。

第一章「踏實」是我們的態度，以「便捷無礙·四海通達」為主題，完整呈現公路總局為健全公路系統所作的努力。展望未來，透過前瞻基礎建設「科學城低碳智慧環境基礎建置公共建設部分計畫-聯外道路建置」、「提升道路品質建設計畫（公路系統）四年計畫」與「改善停車問題建設計畫」，打造更完善、便捷的公路網絡，藉以提升區域間資源流通效能，縮短區域落差；著眼現在，「蘇花改計畫蘇澳至東澳段」即將全線貫通，提供東部地區民眾一條安全回家的路；「箕山橋改建及南澳平交道立體交叉改善工程」則能有效降低蘇花改通車後對蘇澳及南澳地區之交通衝擊；而「台9線南迴公路多良至大竹段拓寬工程」獲頒碳足跡查證聲明書，將有助於建立我國道路工程碳管理制度；「台9線C2隧道標」及「西濱快速公路WH10-A標」均展現優秀施工成績，榮獲金安獎肯定；另外，「淡江大橋」興建工程也已啟動，預期未來可帶動淡海便捷新生活。

第二章「精實」是我們的管理思維，以「頂真完善·永續平安」為方向，分享公路總局在公路建設上的各項突破與創新。在設計理念方面，無論是「台3線景觀大道」或是「台9線花東縱谷公路安全景觀大道」，均突破傳統工程導向思維，將在地文化融入設計之中；在橋梁檢測與安全管理上也大幅強化，運用3D多音束測量技術，

準確得知河床



下刷嚴重區域，及早發現橋梁潛在危險，並導入公路橋梁流域管理觀念，透過滾動式檢討修正降雨觀測指標，精進防災預警應變機制，更榮獲交通動員準備暨天然災害防救業務考評第1名。除了在乎用路人的安全外，為降低陸蟹與石虎遭遇路殺危險，公路總局也積極透過道路管制與宣導，保障動物們生存的權利。

第三章「落實」是我們的決心，以「汰舊革新·減碳有成」為目標，推展優質公路公共運輸服務。如：加速汰換老舊公車、打造無障礙乘車環境；因地制宜，推動需求反應式公共運輸(DRTS)服務，保障偏遠地區基本民行需求；精進公車進校園智慧化預約系統，降低學生因騎乘機車發生事故之機率；加強遊覽車客運業安全管理，讓出遊更安心；辦理連續假期疏運、提供轉乘優惠，創造便捷、低碳的交通環境；配合太陽光電推動計畫，在經管的建物屋頂種電，以行動愛地球；建置通行證線上申辦系統，大幅減少紙本使用，節能減碳更便民。

第四章「堅實」是我們的信念，以「高效監理·躬親為民」為基礎，打造真誠關懷的貼心服務，透過小型車道路駕駛考驗、職業小型車駕駛人執業年齡放寬、辦理銀髮族駕駛人關懷方案、延長酒駕違規者安全講習時數等，讓安全駕駛不再是口號；汰除老舊遊覽車及大型車輛加裝行車視野輔助系統補助措施，增進行旅安全；精進機料管理系統，提升局內車輛管理效率，減少浪費；同時，透過調查回應民衆的需求，使監理機關的滿意度再創新高。

第五章「信實」是我們的承諾，以「智慧傳輸·築路雲端」概念出發，持續優化創造服務新高度，對外提供24小時用路人專線，還有獲獎無數的第3代公路監理資訊系統及SafeTaiwan APP；對內亦克己自律，不僅通過106年廉政試評鑑，更有優秀同仁獲頒交通部廉潔正直楷模，值得民衆信賴。

最後一章「豐實」則是我們的成果，以「延伸志道·臻於至善」串聯各專題，藉由公路總局組織系統、施政績效、研究發展、參賽成果、大事紀要、預算執行及保留等篇章，與讀者分享公路人努力不懈、辛勤打拼的豐碩果實。

踏實

便捷無礙

四海通達



Chapter 1

對於用路人的承諾，
我們用心與懇切的付出，每
一條道路的興築，串起了更美好
的生活。於是，我們戮力縮短時間
與空間的距離，更為成就一條安全
回家的路，雖然背負著沉重的
安全之約，但我們信守
必達。





9.7 公里

「蘇澳至東澳
段」為蘇花改計畫第一
階段通車路段，全長約
9.7公里，一條安全回家
的路即將完成。

前瞻啓動 · 全力推動

民國106年2月17日，行政院長於立法院第9屆第3會期施政報告中揭示「擴大公共建設，發展城鄉共榮」，從106年起推動以軌道、水環境、綠能、數位及城鄉建設等為主軸的「前瞻基礎建設」。

三項子計畫 · 戮力前進

「前瞻基礎建設」第一期特別預算業經立法院審查通過，並於106年9月13日總統令公布。面對這項國家傾力推行的政策，公路總局也全力以赴，辦理其中3項子計畫：第一項綠能建設內「科學城低碳智慧環境基礎建置」公共建設部分計畫-3條聯外道路建置；第二項城鄉建設內「提升道路品質」建設計畫-提升道路品質建設計畫（公路系統）四年計畫；第三項則是城鄉建設內「改善停車問題」建設計畫。106年3項子計畫均已完成計畫書、補助執行要點核定，106年執行成果豐碩。

串連 · 臺南高鐵特區路網

首先，為因應大臺南會展中心、創新綠能科技園區、中研院南部院區、國立交通大學臺南校區等建設計畫，落腳於高鐵臺南站特定區的未來交通需求，前瞻基礎建設-綠能建設內「科學城低碳智慧

綠色生態
建置

為前瞻計畫中實現城鄉共榮的重要一環



台26線79k+100牡丹灣公園



台3線103k穿梭山林公路



台3線103k+100路側隙地美化



台3線103k+100自然生態豐富之生態池

環境基礎建置」公共建設部分計畫-聯外道路，已在公路總局的辦理下逐步落實。

其中「台86線大潭交流道匝道（往高鐵）拓寬工程」由公路總局辦理，已完成可行性評估發包作業，其他「高鐵臺南沙崙站銜接南154線連絡道工程」及「歸仁十三路延伸至关廟道路工程」2項，則是補助臺南市政府，刻正辦理設計作業，日後將連結周邊關廟區、歸仁區、及臺南市區等都市計畫區路網系統，提供便捷交通，促進地區整體經濟產業的發展。

提升·城鄉道路工程品質

其次，由交通部及內政部共同推動的城鄉建設內「提升道路品質」建設計畫，交通部主要負責推動都市計畫區外之公路系統道路品質提升及整體改善，並交由公路總局提出「提升道路品質建設計畫（公路系統）四年計畫」。

此次補助地方政府提出整合型道路品質改善計畫。主要工作項目為改善都市計畫區外公路系統之「既有道路養護整建」、「綠色生態路網建

置」、「設立道路幸福設施」、「形塑城鄉人文地景道路」等。目前公路總局已完成16個地方政府與局內第一區及第二區養護工程處所提報工程補助案件，共計核定116件工程案件，中央補助款52.55億元，已陸續發包執行中。

改善·軌道建設停車問題

其三，城鄉建設內「改善停車問題」建設計畫，公路總局為提升並改善「公共運輸場站停車轉乘」及「觀光遊憩旅次量大地區」停車問題，並杜絕重蹈蚊子停車場之覆轍，配合軌道公共建設，以需求導向為考量，組成審議協調小組，覈實審查具前瞻性的停車場。

相關先進措施尚包括：智慧化之停車管理、引導資訊及電子票證收費系統、提高綠能友善之電動車位比例並研擬管制二行程機車進入措施，以及提升性別友善並注意女性、高齡、兒童、行動不便等族群之需求，朝向塑造新穎前瞻的停車環境。

蘇花改蘇澳至東澳段 即將於107年春節前全線貫通



蘇花改蘇澳至東澳段—蘇澳永樂路段白米景觀橋全景

台9線蘇花公路為東部與北部區域間唯一聯外公路，沿線地質條件嚴峻，邊坡因受長期風化侵蝕剝落，遇颱風豪雨屢造成崩坍而阻斷交通，且因線形不佳，車禍肇事頻繁，對當地的交通形成重大風險。

東澳隧道 · 即將完成

蘇澳至東澳段為蘇花改計畫第一階段通車路段，計畫全長約9.7公里，自民國101年9月開工以來，已分別於105年4月8日及106年7月17日完成東澳東岳段及蘇澳永樂段，歷經1千9百多個工作天，施工最為艱困的東澳隧道段於107年完工後，一條安全回家的路即將完成。

關鍵要徑工作「東澳隧道」施工期間經歷多次具規模抽坍事件，北上線13次、南下線20次共計33次，其中包含5次大湧水（1000L/min以上），

影響施工409日，但施工團隊仍不屈不撓，採調整工序、增加人力、延長工時、縮短整合測試時程等日夜精進趕辦。

目前東澳隧道全線主隧道、AC路面及標誌標線等相關作業已完成，機電及交控工程亦已進行設備建置及測試工作中，為達107年春節前通車的目標，施工伙伴們無不卯足全力，為走完最後一哩路而努力。

搶救保存·漢本遺址

值得一提的是，蘇花改工程期間，Blihun / 漢本遺址於101年3月意外問世，105年7月由疑似遺址的身份轉變為國定遺址，其具有多層文化層、遺留豐富、現象多樣等因素，整個田野發掘工作至106年9月才告一段落，歷時近5年，總計發掘面積約4,100平方公尺。

為了使考古資訊能更為人所了解，106年11月於蘭陽博物館辦理特展，除了達到社會教育的功能，也讓人們看見公路總局為保護文化資產所做的努力。



蘇花改蘇澳東澳段—東澳隧道內火災境況模擬測試—火盆測試



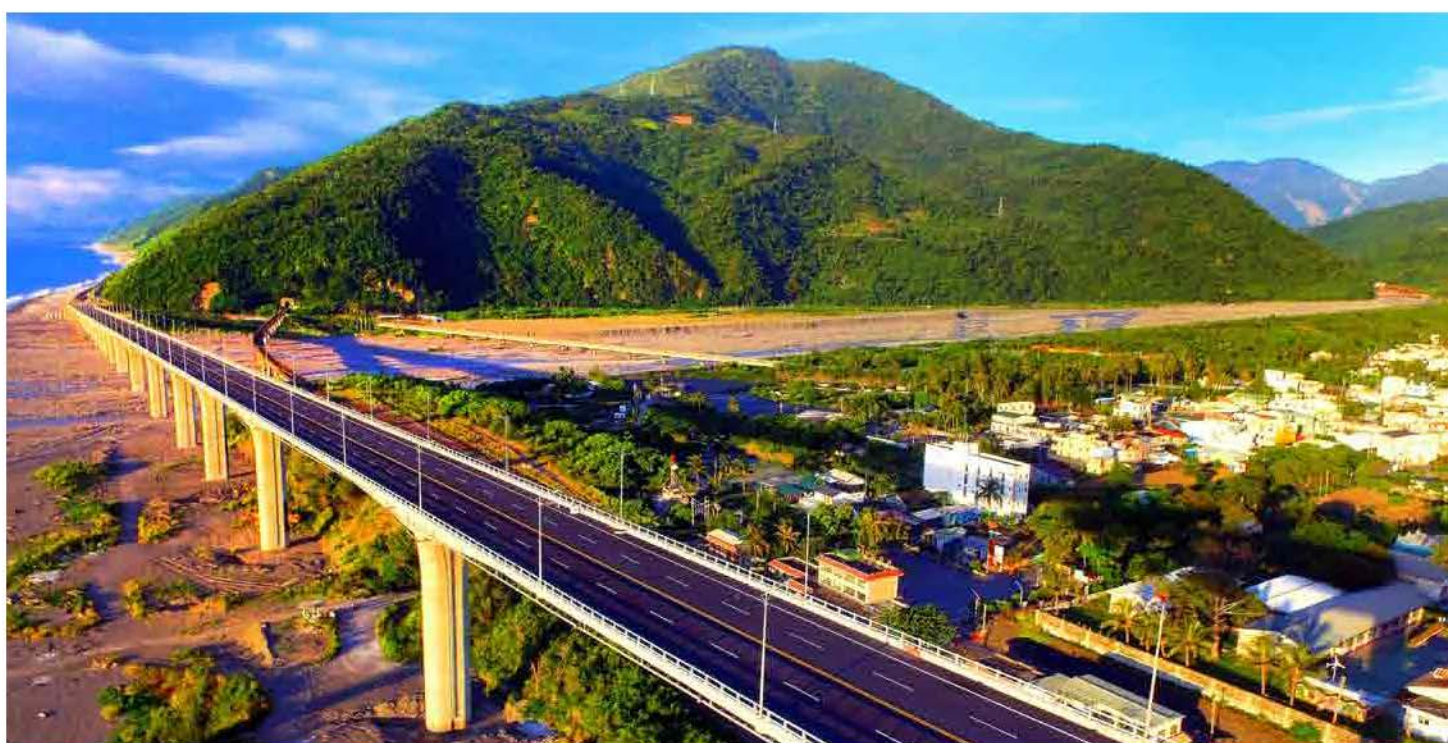
蘇花改蘇澳至東澳段—東澳東岳路段東澳北溪河川橋全景

台9線南迴公路拓寬改善 · 勇於突破

台9線南迴公路拓寬改善後續計畫分「香蘭-金崙南方」、「金崙南方-大鳥」、「安朔-草埔」3路段進行改善，其中「香蘭-金崙南方」、「金崙南方-大鳥」路段以三至四車道辦理拓寬改善，「安朔-草埔」路段則以橋梁及隧道方式截彎取直新建四車道，計畫經費204.25億元，期程自100年起至109年止，原計畫長度40.6公里，改善後路線全長36.1公里。

台9線C2隧道標 · 金安獎優等肯定

這一路面對許多險阻，尤其隧道工程更因無法預期的因素較橋工及路工多，以致施工風險更須詳加管理，其中106年C2隧道標參與金安獎選拔，獲優等肯定，有幾大項備受評審青睞，首先，主隧道擴大段之開挖，屬三向度空間與二次擾動之開挖行為，此次工程特別針對這個區段進行三維數值分析，掌握隧道圍岩收斂行為及支撐系統之穩定性，確保施工過程安全無虞；其次，採用RFID主動式人車管制系統，掌握人、車、機具位置，24小時全時監控，並加以備份儲存記錄；第三，導入三維雷射掃描技術配合環向變位分析，有效進行隧道監測，並反應圍岩變位情形；最後，主辦機關之風險評估，有風險傳遞的作為，與監造單位和施工廠商共同執行，顯現對工程安全的重視。



金崙大橋



RFID管制系統

台9線C2隧道開挖，遭遇困難檢討

台9線C2隧道標開挖施工時，更遭遇許多困難，處於侷限作業空間，不易臨時增加工作面，施工過程中如遭遇抽坍、湧水等事件，更使執行中的工程要徑作業嚴重受阻；因此面對抽坍採取了相應的對策：（1）開挖前辦理前進探查、採用管幕支撐補強作業、TSP探查作業、RIP現地探查、導排水管鑽設、鏡面土心噴凝土封面及灌漿等工作；（2）局部區段以鋼線網噴凝土取代鋼纖噴凝土，並適度增加噴凝土厚度與鋼支保等級，以有效提升支撐之勁度；另本工程開挖過程中亦曾發生突發性異常湧水，瞬間最大出水量高達27噸/分，經探討遭遇地質為剪裂帶破碎岩體儲水向斜構造利於匯集地下水，發生異常湧水事件後，處理對策包括水文地質研判、利用豎井工區「岩體裂隙特性探查暨施工湧水防治研究」成果獲致處理方式、鑽設長距離排水孔，以截斷前方湧水勢能降低開挖面後方水壓，務使工程順利進行。

多良高架橋及金崙大橋通車，創造不少亮點

另外，「台9線412k+350~415k+500間拓寬改善工程」則位於臺東縣金崙至多良，包括多



抽坍



湧水

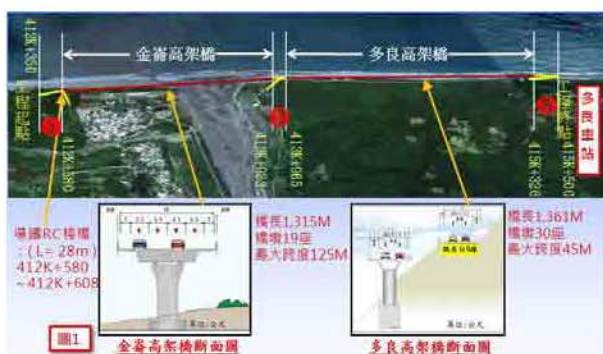
良段增設2車道，橋長1,361公尺之多良高架橋，金崙段採外環4線道路，橋長1,315公尺之金崙大橋；金崙大橋最大跨距125公尺，最高橋墩柱高35.85公尺，橋梁採大跨徑設計，可避免阻礙自然景觀生態，縮減橋梁結構量體，優化橋梁結構尺寸，使金崙大橋成為金崙地區特色地標。

多良高架橋及金崙大橋通車以來創造不少亮點，除加強道路服務容量及水準外、更紓解多良車站車潮、並親近海岸景觀、更提升了南迴公路抗災能力。

多良至大竹段拓寬工程，榮獲碳足跡查證聲明書

除此之外，本計畫台9線南迴公路多良至大竹段拓寬工程路段B1標已於106年2月開放通車，施工期間由查證公司每月查核及每年3月辦理碳足跡盤查清冊預審工作，工程完工後進行活動數據及碳足跡係數查核確認，並於106年7月提送盤查報告書與盤查清冊供查證公司審查，公路總局於106年9月5日由副局長許鈺漳代表出席授證。

這個工程是東部地區第一件獲頒碳足跡查證聲明書的工程計畫，未來在陸續辦理各工程碳足跡盤查工作後，我們將結合各計畫成果，建置本土化工程碳足跡盤查資料庫，並針對區域工程特性與碳排放的相互關係加以研究分析，進一步以實際執行經驗建立我國道路工程碳管理制度。



多良、金崙橋



碳足跡盤查授證典禮



多良高架橋

西濱快速公路後續建設計畫



永安交流道脊背橋完工圖

近年來為因應臺北港未來聯外陸運至濱海各鄉鎮之交通需求，且西濱快速公路之車輛旅次已大幅增加，加上西濱WH06~WH08標（22k~48k）、WH02標（12k~19k）及臺北港聯外道路TP01、TP02標皆完工通車，目前一般車輛可由臺北港一路通行至桃園觀音鄉之台66線快速道路，並可有效紓解臺北港繁忙之聯外運輸需求。

紓解擁擠交通·永安交流道脊背橋

然而桃園至新竹路段因僅完成側車道，無法提供完整的快速道路功能，喪失西濱快速公路紓解國道1號、台1線、與國道3號車流擁擠的原意，因此快速公路主線的興築勢在必行。為此，公路總局於近年辦理「西濱快速公路WH09、WH10標觀音至鳳岡段主線新建工程」委託測量、設計及地質探查服務工作，並計畫於台61線與永安漁港聯外道路（縣道114線）相交的路口，新建斜塔不對稱外置預力脊背橋。

因縣道114線西起永安漁港，經由新屋、中壢、八德至鶯歌，路寬約為15至20公尺，雙向佈設二至四車道，為新屋至中壢間主要之聯絡道路，而永安漁港為觀光休憩景點，港內漁船泊佈，碼頭區設有漁貨買賣及各式海味美食，予人輕鬆觀海、大啖魚蠃之觀感。

金安獎

榮獲公共工程金安獎，有助於公路總局傳承優良經驗給其它工程，提升整體施工品質。

拓印地方特色·創作更美情境

於是，以「御風船身輕，漁獲千里外」作為情境想像，將橋塔以變斷面多面斜切進行構築，配合塔身兩側不對稱鋼纜所引發之視覺變化，營造「飛鳥迎風」亦或「高桅長纜、揚帆破海」等意象，提供橋上及橋下用路人對於高架道路不同之感受。此外，更藉由橋塔指向大潭工業區之概念，進一步帶入迎風及轉動風車的想像空間，使得整體區域圖象拓印與風情隱喻意念，達到相互呼應之效。

追求品質第一·10A標金安獎佳作

不只如此，西部濱海公路觀音至鳳岡段主線興建計畫共分為四標WH09-A、WH10-A、WH10-B及WH10-C標，並由公路總局西部濱海公路北區臨時工程處第一、二工務段負責辦理監造業務，主辦機關為公路總局西部濱海公路北區臨時工程處。

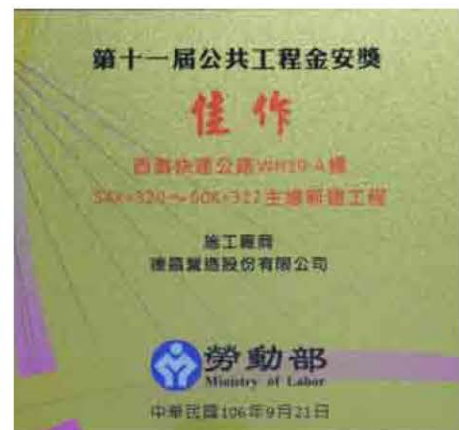
WH10-A標從開工以來，不論是水路清理、道路清潔、急難救助、地方拜拜盛事全都積極參與，為保證施工品質，從混凝土的配比與材料、盤式支承、預力構件、伸縮縫、土方、碎石級配、AC驗廠及駐廠，不論母材或成品莫不遵循規

範嚴謹執行，因品質第一的信念是不變地堅持，就是要做出最好的道路。

優良經驗傳承·散播美麗種子

工程團隊積極用心，注重事前群策群力規劃，施工中有效控管工程品質及進度，並落實於施工安全督導及環境影響監測，同時積極辦理敦親睦鄰、提升民衆對公共工程施工之正面形象，增加民衆對政府施政之向心力，發揮高於工程以外之效益。

工程不能只是獨善其身，在WH10-A標工程施工品質與工安堅持上產生卓著成效，如WH10-A標榮獲106年度公共工程金安獎，讓公路總局其他工程能獲取優良經驗加以傳承。為此，在WH10-A標工地舉辦多場勞工安全衛生觀摩、公路總局新進人員教育訓練及施工觀摩活動，也針對金安獎進行經驗分享，達教學相長之效。期盼WH10-A標散播的優良種子能在公路總局所有工程成長茁壯，進而提升臺灣的整體施工品質。



淡江大橋 · 開啓淡海便捷新生活



淡江大橋模擬示意圖

近年北部濱海地區蓬勃發展，臺北港之興建與淡海新市鎮之開發及其聯外交通運輸系統之規劃，漁人碼頭、十三行博物館等旅遊休憩景點之陸續完工，提供一個來往其間更為便捷的交統網絡已成為刻不容緩的重要工作。因此政府積極研議推動於淡水區與八里區之間淡水河口興建「淡江大橋及其連絡道路工程」，以改善台2線竹圍段及關渡大橋交通擁塞問題。

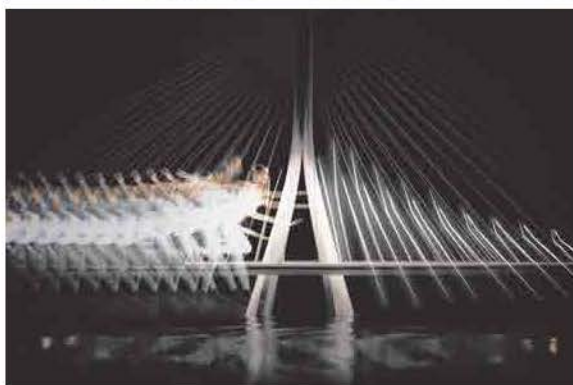
國際競圖 · 生態永續

淡江大橋全長約6公里，計畫分為3個工程標，總經費約154.3億元，預計109年全線完工通車。第1標工程已於105年11月完工。第2標工程範圍包含新北市八里區及淡水區。八里端部分約2.4公里。淡水端部分長約1.16公里，已於105年3月1日開工，預定109年初完工。

為了落實環評承諾，淡江大橋主橋（第3標）段的橋型決定，採國際競圖的方式辦理，引進國際專業設計團隊。評選委員會廣納政府機關代表、國內外專家學者、地方文化藝術工作者等委員，就主橋橋梁之型式、外觀及意涵，來評選出能兼顧夕照景觀、文化及環境保護需求的最佳橋型，並確保溼地生態的永續發展，讓淡江大橋成為一座兼具交通運輸與經濟效益之北臺灣新地標。



淡江大橋模擬示意圖



橋型發想

評選結果由德國里安顧問公司與中興顧問公司合作的團隊得標，採最有利標公開招標，自105年11月開始上網公告招標，只是至106年底多次上網公告仍無人投標，除積極檢討招標文件外，並多次邀請國內大型營造廠座談，期能盡速覓得優良廠商。另為加速行政程序，已同時併辦建設計畫修正作業，縮短時程。

縮短交通·串連生活

預計完成後，淡水及北海岸地區往來八里、五股及桃園間，不須再繞道關渡大橋，可縮短約15公里路程，減少約25分鐘行車時間，同時可減低台2線竹圍路段及關渡大橋目前的壅塞情形，不僅改善淡海新市鎮聯外交通，降低旅行時間、

行車成本、肇事成本、並減少空氣汙染等，帶來有形及無形的經濟效益，除了對於臺北港區發展物流作業有莫大助益之外，亦使北部濱海公路系統更臻完善，達到縮短行車時間、促進觀光休閒產業發展等明顯的效益。

配合「臺北都會區快速道路系統發展計畫」可形成完整之快速公路網，擴大道路服務範圍；另與輕軌捷運共構進一步串聯淡水河兩岸觀光旅遊休憩活動，促進城鄉及產業發展；除此，因淡水河口左右岸淡水區與八里區，各自擁有觀光經濟發展與交通運輸便利之地方特色，若能就近搭起兩岸聯繫之橋梁，除有效串聯八里、淡水生活圈，還可充分整合利用兩區域所擁有之優勢，相輔相成應可營造一個兼具有環境生態美感、又能維持地方傳統文化意涵永續發展的城鄉環境。

淡江大橋

兼具交通運輸與經濟效益之北臺灣新地標。

有效改善台9線蘇澳路段兩大交通瓶頸

台9線蘇花公路是北部地區往來花蓮、臺東兩縣之間最重要的一條維生道路，近年每逢連續假期必湧現大量車潮，為因應蘇花改通車後，南澳平交道及蘇澳地區可能於連續假期產生壅塞，公路總局積極辦理箕山橋改建及南澳平交道立體交叉改善工程，藉以提升交通運能及安全，降低蘇花改通車後對蘇澳及南澳地區之交通衝擊。

箕山橋交叉路口·改建拓寬

橫跨北迴鐵路蘇澳支線的箕山橋，是蘇澳鎮對外交通的重要橋梁，舊箕山橋興建於民國72年，民國86年時橋梁往兩側拓寬為17公尺，因台9線中山路、台2戊線聖愛路及蘇港路三條道路，以箕山橋為交會中心，形成四路斜交，導致車流需以N型方式跨越，有轉向視距不足、動線不順暢的情形，因此研擬改建拓寬，並以槽化重新規劃行車動線來因應，箕山橋拓寬為117公尺，周邊道路改善計520公尺（台9線251公尺、台2戊線175公尺、蘇港路94公尺），104年10月8日開工，於106年9月13日完工，工程造價1.3億元。



大南澳陸橋側照

年節南澳平交道柵欄管制·回堵嚴重

此外，台9線經過南澳街區路段，每逢春節等連續假期，因北迴鐵路疏運列車增加班次，南澳平交道柵欄管制停等時間大幅延長，造成南澳平交道前後路段車流嚴重回堵，經統計在連續假期的上午10點到下午2點鐵路列車尖峰時間，平交道的柵欄在每小時幾乎有26分鐘放下管制，造成假期開始初期，往花蓮的南下方向回堵，假期結束前往宜蘭及臺北方向的北上方向回堵，南北雙向車流回堵嚴重時，往往長達十餘公里。

南澳平交道立體交叉改善工程·完工紓解

多年來大南澳地區鄉親對此路段改善採高架跨越、地下穿越鐵路或以外環道方式避開平交道，一直有不同意見。102年1月4日公路總局與宜蘭縣政府邀集各單位召開協商會議，達成共識以高架方式跨越鐵路並決定路線後，隨即進行工程設計施工，工程範圍全長1,243公尺，其中橋梁長641公尺（命名：大南澳陸橋），道路長602公尺，104年10月15日開工，於106年9月30日完工，工程造價6.05億元，通車至今已大大改善交通瓶頸問題。



箕山橋空拍照



舊箕山橋平面示意圖



南澳平交道空拍照

去蕪存菁力創雙贏

公路總局訂定「工程規劃設計畸零地處理標準作業程序」於106年7月1日起開始實施，主要目的是為避免公路總局工程興關計畫之使用造成畸零地（含地上改良物），因籌備預算或民衆陳情等因素造成取得困難情形，影響土地及土地改良物所有權人原來的規劃利用。

因此透過工程徵調設計或土地所有權人依規定申請一併徵收（價購），將該畸零地納入或排除，以維護土地所有權人權益，減少陳情事件，進而提高用地取得順利及工程執行績效。

自106年7月1日實施日起至106年底半年期間，顧問公司於台9甲線10k+200災害修復工程、台7丁線14k+415新城橋改工程及台18線觸口明隧道改善工程規劃設計中，已在初步設計，審查會核定後階段，將路權範圍套繪地籍圖及現況圖、分算路權內各宗土地及同筆土地路權範圍外剩餘土地面積，分析路權內宗地地籍及地上物畸零情形，使得土地得到最大利用、提高用地取得效率、在減少民衆抱怨上有卓有成效。

工程規劃設計畸零地處理情形表

項次	工程處	工程名稱	評估筆數	微調設計執行成效			
				微調設計筆數	納入筆數	排除筆數	保留筆數
1	一	台9甲線10k+200災害修復工程	28	6	6	0	0
2	四	台7丁線14k+415新城橋改工程	38	7	3	3	1
3	五	台18線觸口明隧道改善工程	15	7	0	5	2
總計			81	20	9	8	3

精實

頂真完善
永續平安

Chapter 2

無論是施工細節的追求、
或至天災風險的即時示警，唯
一不變的渴求，就是打造道路便
捷、橋梁穩固、車輛暢行、各類生
命都能安心使用的用路環境，到
任何地方都可以一路通暢，
無所罣礙。

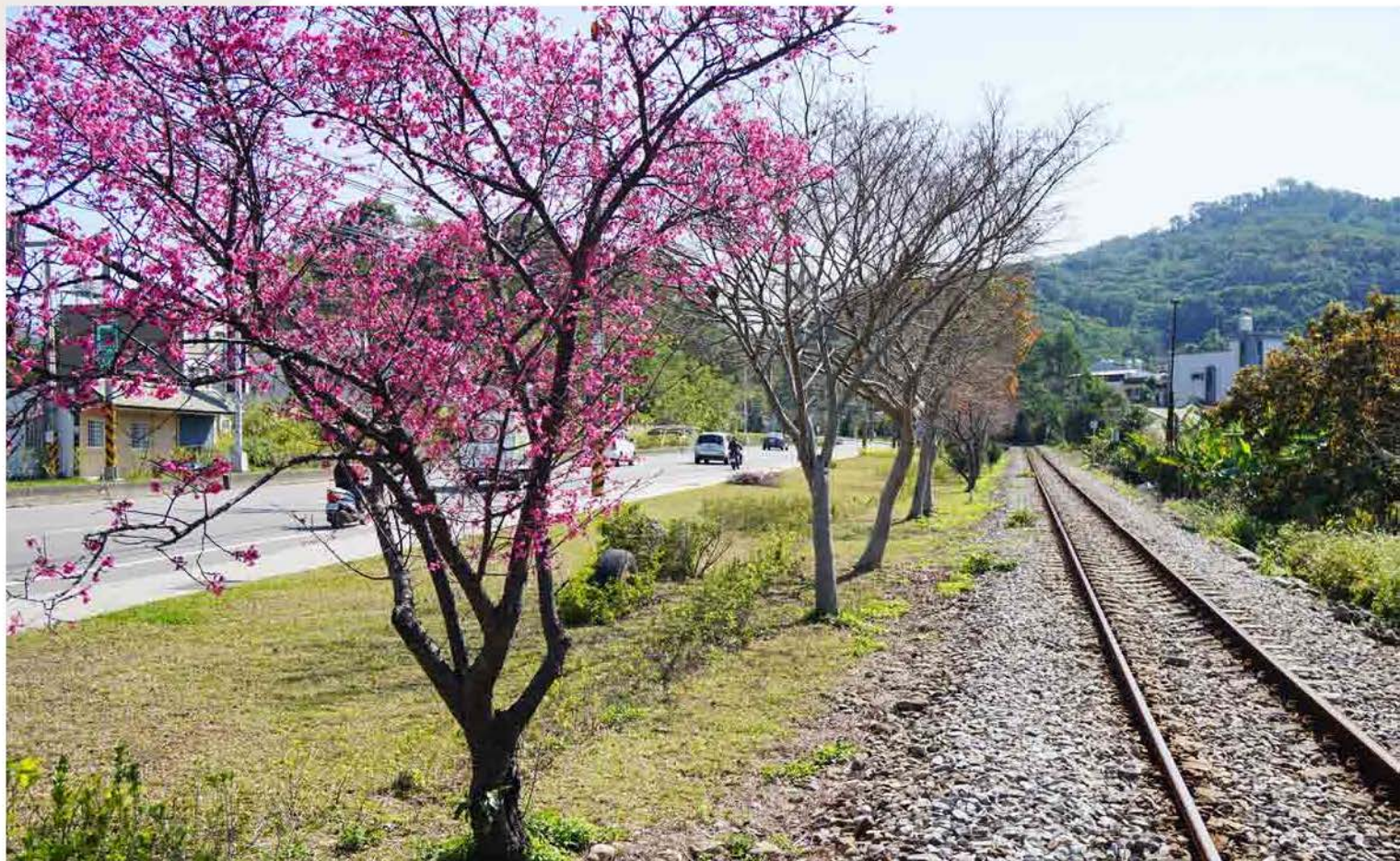




40 餘公里

「台9線花東
縱谷公路安全景觀大
道」全長約40餘公里，除
降低車禍肇事率，也將是
一條不同凡響的國際級
景觀公路。

美好門面 · 打造台3線景觀大道



台3線69k櫻花盛開

台3線

公路總局戮力實現「台3線客庄浪漫大道」願景，期許未來每位到訪遊客都能留下最完美的印象。

為執行總統「打造國家級台3線客庄浪漫大道」政見，公路總局擬定「打造台3線景觀大道計畫」改善台3線桃園大溪到臺中石岡路段用路環境，106年優先完成新竹峨眉及苗栗獅潭路段，除了加強沿線綠化及路面平整之外，還設置多處自行車休憩站，將成為台3線單車小旅行的絕佳停留休憩點。

浪漫台3線 · 門面重現風華

台3線，俗稱內山公路，行經臺灣西部各縣市鄰山各鄉鎮市區，沿線多丘陵台地，擁有豐富物產與文化特色，但面臨人口流失、產業外移、資本薄弱問題，因此行政院推動國家級台3線客庄浪漫大道，以重建在地產業與文化，而台

3線浪漫大道的「門面」理當是省道台3線。台3線北部路段自自然人文景觀優美，曾多次榮獲金路獎優良景觀類前3名榮耀（100年新竹北埔、104年峨眉、105年橫山及苗栗三灣），106年首重改造新竹峨眉及苗栗獅潭路段。

新竹峨眉路段·以自然生態串接

新竹峨眉台3線83~93k為106年一工處新竹工務段重點景觀改造路段，85k+600及86k+200公路隙地增設自行車停留點及休憩區、83k+200鐵皮候車亭改為與自然融合之木構建築、91k+590混凝土護欄改為視覺透空鋼板護欄等，86k+200更是公路總局首次試辦之雨花園，為維

護永續水資源盡一份心力。

苗栗獅潭路段·以在地產業造景

苗栗獅潭台3線110~120k為106年二工處苗栗工務段重點景觀改造路段，於108k+500與地方工藝工作者合作設置竹製設施，促進地方竹產業文化表現、114k+450錫隘古道入口以石階梯田改造隙地，並營造遠眺田園風光之休憩點、配合當地產業社區特色一椏柑及貓頭鷹等，改造廢棄候車亭等，讓用路人眼前一亮。

本計畫後續將持續向南北延伸，讓世界各地旅客來體驗台3線豐富的文化時，在省道台3線上先留下美好的第一印象。



台3線86k+100路景



台3線苗栗獅潭110k+300



台3線苗栗獅潭廢棄候車亭美化

以景帶境 · 台9線花東縱谷公路安全景觀大道

東部海岸自然山海景觀是臺灣珍貴的資源，一條以自然地景為資本的景觀公路，可以成為國家無形的重要資產。除了維護東部居民的安全及確保通行外，額外帶來的觀光效益更是無法計價。

以地景為本 · 國際級景觀公路

台9線花東縱谷公路安全景觀大道便是以地景為讀本，以公路為畫筆，突破過往的概念與流程，將景觀規劃放在前端，自大尺度的區域概念到小尺度的設施改良，自生態環境的保全到人本環境的健全，自「運輸通行的偏鄉公路」到「兼顧安全、生態環境與景觀的國際大道」，期許可以為臺灣打造出一條漫活的縱谷遊廊、一條不同凡響的國際級景觀公路。

帶入四季風華 · 願景落實於設計

台9線三民芒果樹路段，以「四季流轉的公路旅行」為主題，為了鼓勵遊客體驗夏季優美的縱谷綠野，並保留在地芒果樹，以快慢分道方式，區分穿越性車流與觀光慢遊車流，兼顧運輸與觀光族群之使用。



283k三民大禹段

春季時因家燕盤旋於道路間，未來將推動護燕行動，由居民或學校共同於每年冬季參與飛燕引導設施意象牌的製作，於春季時附掛於觀光漫遊車道兩側，藉由風力旋轉牌面引導飛燕抬升飛行軌道，並於芒果樹綠帶增植高灌木，以避免路殺；秋季則是縱谷稻穗飽滿、芒花滿開的季節，突破以往橋梁生硬的景觀，以穗花木藍、青葙、黃野百合、龍舌蘭等植栽配植呼應河床意象。

突破工程導向思維 · 貼近在地想像

充分考量在地環境特質而設計的公路，讓用路人每個季節到訪都能有不同的體驗，我們確實讓公路設計突破了過往工程導向的思維，開始有了創新想像的契機。

公民參與也是落實在地溝通、提升地方自明性的重要一環，在規劃階段即多次與在地民衆及NGO組織溝通協調、舉辦工作坊收集意見回饋於設計，未來也會整合社區意見與能量，串連台9線與社區活動，創造讓地方能夠參與的社區節慶，讓這條路未來更貼近在地民衆的需求與想像。



三民芒果樹路段空照模擬圖

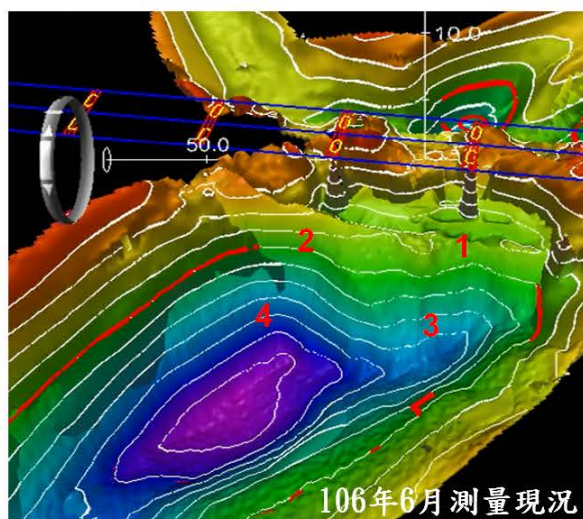
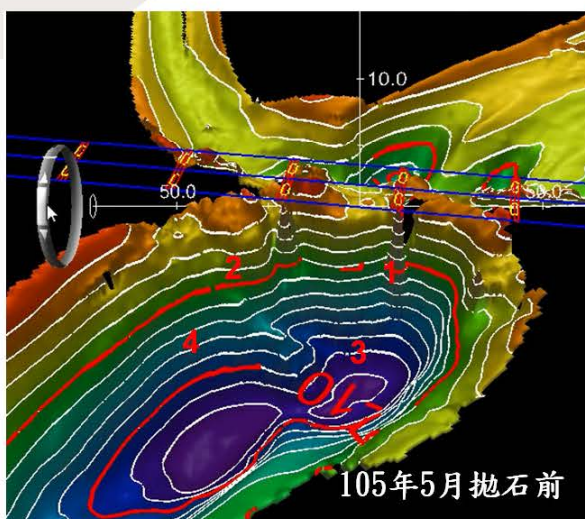


三民路樹段護燕行動模擬圖



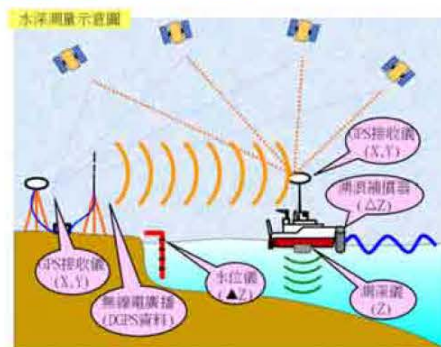
羅山入口意象改造模擬圖

精確掌握 · 3D多音束河床地形測量應用



105年拋石前與106年3D多音束測量成果比較

公路總局轄管橋梁眾多且遍及全臺，橋梁安全維護更顯重要，尤其橋梁結構受河床沖刷及河道改變影響甚鉅，最難以掌控的為河面下不可目視之河床及基礎沖刷情形，以往藉由河床斷面測量（拋重錘）方式了解片段式的河床狀況，無法掌握全面性河床地形，影響後續橋梁安全性評估或補強方式的可靠性。



3D多音束測量示意圖

突破傳統 · 以聲納測量

就以公路總局五王大橋歷年河床斷面為例，於100年進行拋石橋基保護，102至104年河床仍持續下刷，表示未能準確得知下刷嚴重區域，導致拋石橋基保護成效降低。進而邀請中興大學林呈教授現勘，並建議採用3D多音束測量替代傳統河床斷面測量（拋重錘）方式。

「3D多音束測量」是藉由同時發出200及400KHZ頻率之高低頻聲納訊號，於水底底床上遇到障礙物產生的反射訊號，依照能量的強弱轉換成色階影像來呈現河床性質及特殊目標物，獲得大範圍河床底面資訊並建置河床模型，可快速、有效且全面性掌握橋梁上下游河床斷面變化，逐年蒐集測量資料建檔及比對歷年河床變化。

清楚量測 · 為安全加分

105年5月公路總局施作3D多音束測量建置河床模型，並於河道填補下刷嚴重區域局部拋填卵（塊）石。106年施作第二次3D多音束測量，測量成果顯示106年河床深度相較於105年拋石前河床深度下刷情況趨緩，故利用3D多音束測量成果建置河床模型可確切掌握河床下刷嚴重區域，發現橋梁潛在危險，提升橋梁檢查、安全性評估及補強方式的可靠性，維護橋梁及用路人安全。

橋梁流域管理 · 滾動檢討策進

摒棄以往之舊思維，公路總局於民國100年採用風險管理概念，開啓防災預警之新觀念，而橋梁流域管理即是公路防災預警應變之主要項目之一。

傳統管理方式 · 忽略流域水情變化

主要以歷史颱風豪雨事件進行統計並律定上游單一特徵雨量站，透過歷次颱風豪雨事件，分析上游特徵雨量站累積雨量與流域內水位站之水位關係，並透過上游水位站與監控標的橋梁水位之最大流量洪峰時間差，求得該事件之洪峰時間及流速，以取得足夠之應變時間。

只是臺灣所屬流域眾多且各流域之流系分佈甚廣，僅採用單一雨量站所量測之上游降雨量，進而代表整體流域各集水區之降雨分佈及水流匯集情形，似乎較缺乏客觀性及代表性，另外，以往橋梁流域管理之方式，僅考慮遠端上游降雨經匯集後所產生下游標的橋梁之洪峰，卻忽略近端降雨亦可能造成流域水情變化。

細部滾動演算 · 迅速啓動防災預警

有鑒於此，公路總局利用中央氣象局定量降水估計（Quantitative Precipitation Estimate, QPE），透過雷達觀測與實體雨量站量測值，進行比對及誤差修正，藉此完成網格化降雨分佈，進而可藉此計算整體流域之平均降雨量，以解決實體雨量觀測站佈設密度不足之侷限。



單一特徵雨量站之流域管理示意圖

定量降水估計

公路總局有效運用定量降水估計來觀測雨量，精進防災預警應變機制。

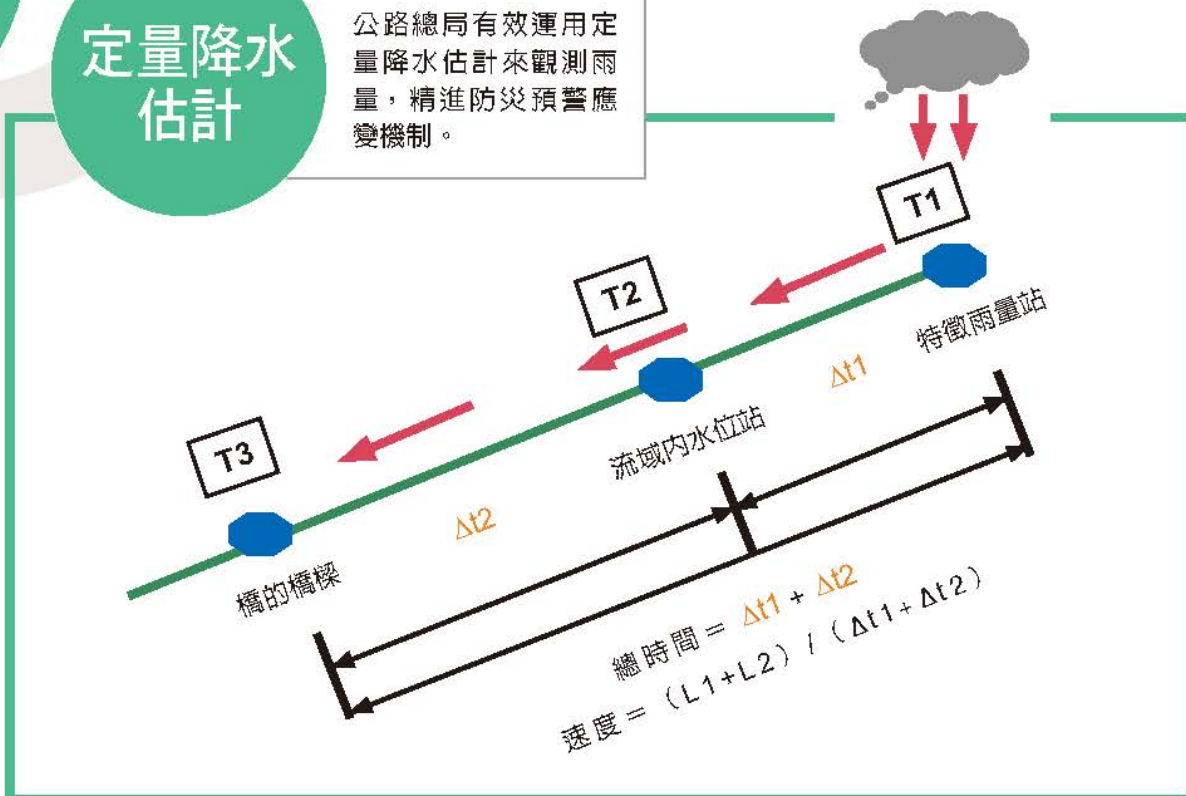
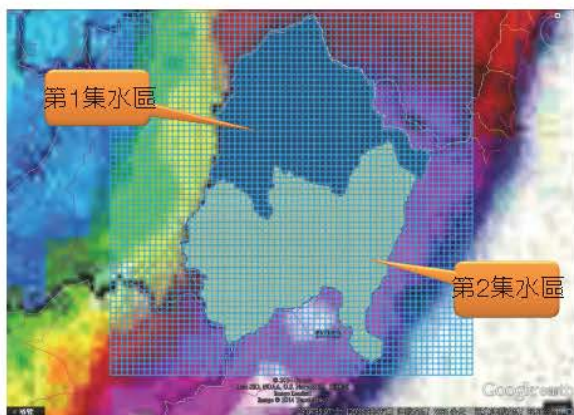


圖 特徵雨量站之流域管理示意圖



累積雨量網格點涵蓋集水區之示意圖

此外，為細緻觀察河川行經之水情，並依據水保局之集水區劃分範圍，將整體流域區分數個集水區，利用定量降水估計計算各集水區域之平均降雨量，透過各集水區之降雨門檻值律定及即時降雨演算比較，即可啟動公路防災預警應變機制。

不斷檢討改進·觀測指標更加精確

公路總局透過每次劇烈天候之檢討精進，以律定山區降雨致災高風險路段與橋梁之降雨觀測指

標，105年起試辦以公路橋梁流域管理觀念，透過中央氣象局之定量降水估計雷達觀測與實體雨量站量測值，進行比對及誤差修正，藉此完成網格化降雨分佈，進而計算整體流域之平均降雨量，並依據水保局之集水區劃分範圍計算集水區平均降雨量，並比對各集水區及整體流域之水情變化，據以律定各集水區降雨門檻值，可使觀測指標更加精確，再配合不斷藉由各降雨事件後之滾動式檢討更新，使之臻於完美，相關成果皆公布於公路總局全球資訊網之防災特報專區內，以利各方參酌精進。

交通動員準備暨天然災害防救業務 · 考評第1名



106年3月20日交通動員準備業務會報頒獎

為瞭解各交通動員準備工作推動狀況，及落實各部屬機關對天然災害整備、通報及應變等作為，以強化各部屬機關對天然災害應變處置成效。交通部每年度皆依「行政院動員準備綱領」及「交通動員準備方案」之規劃執行交通動員準備暨天然災害防救業務考評，特別敦請行政院全民防衛動員準備業務會報、行政院災害防救辦公室及國防部後備指揮部及陸、海、空軍司令部列席指導，由國防部、國家災害救科技中心及本部業管司擔任考評委員予以評核。

創新作法 · 名列第一

透過簡報、資料審閱、執行情形現地查核及綜合座談建議，瞭解各機關交通動員準備工作推動狀況、天然災害時所採行之防救措施及應變作為，共同發掘問題，進而檢討、改善並策進交通動員準備與天然災害防救相關作為。

「105年度交通動員準備暨天然災害防救業務考評」於105年12月13日至29日辦理，受評機關有國家通訊傳播委員會、國道高速公路局、農委會漁業署、臺灣鐵路管理局、高速鐵路工程局、航港局、民用航空局、營建署及公路總局等。

其項目為瞭解年度分類計畫推動執行情形，檢視交通動員準備事項編列預算納入施政計畫情形，查驗年度交通動員準備之人、物力之調查、統計、編管資料及運用是否確實，年度教育訓練講習辦理情形，交通動員相關演習執行情形，對分類計畫之執行機關動員業務指（輔）導具體作為，辦理動員業務之橫向直協調聯繫相關資料，上次業務評核建議事項辦理情形，年度天然災害整備應變及動員支援之具體作為與績效，年度有關交通動員準備之創新作法及成果等。

由考評委員針對上開考評項目依受考評機關提供之自評報告、簡報、資料審閱及執行情形查核等進考評，經各項目評核分數、權重、成績及考評紀錄（優點及建議事項），予以數值轉換為評核分數，再將全體考評委員評和分數加總後除以委員總數為其受考評機關平均分數，並分為5個等級，公路總局不僅於考列為最優等級-優等，並於全部受評機關中分數最高，名列第一。

務實演練·高速動員

公路總局為公路、車輛動員準備主管機關，歷來配合同心、自強及漢光演習調度各式編管機具支援演練及運用軍動隊實施道路搶修，皆圓滿達成任務。在105年度的各項防災業務亦已達成動員準備之目標，如教育訓練、預警技術研發、資訊系統整合e化等，皆深獲行政院及各界肯定。

另運用即時氣象情資實施公路防災預警，依據不同風險程度及情資發布注意、警戒行動報，提供有效且具體可行之防災管理決策支援，從災害中學習確實檢討，並由局長親自督導天然各項兵推、演練，強化救災知能值得肯定，從考評內各項機具展示至實作演練，全程周密流暢，顯現公路總局平時同仁動員工作之努力，展現出公路動員是一



105年度交通動員準備暨天然災害防救業務考評獎座

個充滿熱忱有向心力的團隊，尤其對基層同仁在應變期間的辛勞努力予高度讚許與肯定。

此次考評成果於106年2月7日函發，並於106年3月20日交通動員準備業務會報頒獎，後續期望藉此成果能發揮「為玉攻錯」之效，於交通動員準備暨天然災害防救業務執行過程中，能建立「自我評鑑、相互學習、經驗交流、結合防救」之目標，達到自我評估、檢討並強化交通動員準備結合天然災害防救業務，以期精進落實。

給陸蟹媽媽和石虎一條安全的路

公路總局積極推動生態保育

道路開發會對臺灣野生動物造成移動障礙或路死的狀況，尤其墾丁陸蟹產卵期間從陸上棲息地跨越省道至海中產卵，與臺灣僅存本土貓科動物石虎等，皆因穿越道路而常有路死事件發生。

台26線香蕉灣為學界公認研究陸蟹的「天堂樂園」，根據陸蟹研究學者劉烘昌博士民國98年與99年的調查，在墾丁國家公園內海岸林及溪流共記錄蟹類7科39種，其中台26線39.5k至41.5k（香蕉灣至砂島）1公頃面積內高達20幾種陸蟹，為世界上最高歧異度的陸蟹棲息地。另依據野生動物保育法，石虎已於民國97年經公告為「瀕臨絕種保育類野生動物」，目前已知族群主要分布在苗栗、臺中與南投之間的淺山地區，族群數量約有500隻左右。

十分慢行·十分讓路

為減輕省道公路對陸蟹及石虎生態造成的影響，以達到道路對環境生態友善的目標，公路總局積極推動生態保育作為。首先，落實在陸蟹保育上，每年



公路總局陳彥伯局長（左六）率局內及工程處同仁與清華大學曾晴賢教授（左五）合影



帆布阻擋陸蟹穿越馬路



箱涵繩梯

夏季傍晚時間是墾丁陸蟹繁殖高峰期，為降低陸蟹媽媽降海釋幼被「路殺」的危險，106年與墾丁國家公園管理處在台26線39.5k至41.5k實施道路管制措施，將四車道縮減為二車道（雙向各縮減外側車道），管制時間內每封路10分鐘後開放內線道通行10分鐘，通行時以前導車控制車速在30公里/小時以下，執行期間為8月6~8日、9月5~7日及10月4~6日（農曆七、八、九月之十五、十六、十七日），晚間18時30分至20時30分，最後1個月為晚間18時至20時。

專屬蟹道·車蟹分流

106年首次與清華大學曾晴賢教授合作，在台26線39.75k（香蕉灣路段）沿側溝架設200公尺阻隔引導帆布，利用帆布光滑面無法攀爬原理，阻擋陸蟹穿越馬路被路殺，再配合陸蟹喜好粗糙面習性，於箱涵內以麻繩配置繩梯，讓陸蟹媽媽經地下涵洞安全降海釋幼，並在涵洞入口兩側架設2組網路攝影機，進行觀察及數據分析，由於辦理成效良好，受到在地民衆及愛護陸蟹的保育人員肯定。



中西希博士與特生中心同仁一起架設自動相機



日本學者至公路總局分享講座

石虎研究，降低路殺

另外，在石虎保育上也有積極作為，為使對石虎棲息環境有更深入了解及改善省道路殺情況發生，公路總局委託農委會特有生物研究保育中心（以下簡稱特生中心）協助辦理「中部地區友善道路改善計畫」研究計畫，除完成省道17筆事故地點石虎路殺地點再確認，於卓蘭台3線及集集台3丙線各架設13台紅外線自動相機，並邀請日本學者伊澤雅子教授及中西希博士訪臺指導石虎生態學及路殺減緩研究，並至局內分享日本地區亞洲豹貓現況、及道路相關改善措施，並前往計畫示範樣區架設自動相機，並分享捕捉經驗。

除此，分別於臺中、彰化、南投及苗栗地區辦理5場路殺防治保育劇巡迴推廣，估計總共約1500人到場觀賞；另外，藉由特生中心石虎研究團隊已經發展之「阿虎出任務」校園宣導課程，於計畫執行期間將石虎保育議題帶入臺中、苗栗及南投校園，引導參與者認識石虎和其面臨威脅，已有6間國小共約500人參加活動。另經由石虎保育宣導、路殺議題環境教育及公民參與路殺調查推廣等，逐步建立國人對此議題的重視和支持，並從改變自身用路行為做起，達到路殺減緩和交通安全之成效。



特生中心團隊與石虎路殺通報者會面

落實

汰舊革新
減碳有成

Chapter 3

為了建構完善的公共運輸系統，我們不斷努力加強全國各地區公共運輸服務品質，走進校園、深入偏鄉、因地制宜、鼓勵轉乘、汰舊換新，讓更多民衆搭乘響應，攜手邁向低碳未來！





12.35

億人次

106年公路公共運
輸載客量。

公路公共運輸多元推升計畫 · 越來越好



公路公共運輸多元推升計畫—大型候車設施

公路總局依據行政院105年9月12日院台交字第1050035495號函核定「公路公共運輸多元推升計畫（106-109年）」辦理106年計畫，並以每年較104年提高公路公共運輸載客量0.5%及109年偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率達88%為計畫主要目標。

強化競爭 · 突破瓶頸

希望在既有基礎下，繼續加速提升公共運輸競爭力，同時亦提高公共運輸對於交通部門節能減碳的貢獻，減少PM2.5及相關空氣污染造成之環境破壞，106年度預算數為35億9,081萬2,000元，扣除129萬9,630元回流款後，106年度共計核定補助35億8,951萬2,370元辦理各項計畫。

延續「公路公共運輸發展計畫（99-101年）」及「公路公共運輸提升計畫（102-105年）」經驗與成果，以整合型公共運輸做為規劃理念，除持續辦理必要的常態性措施外，亦致力營造可以導入創新服務之環境條件，希望讓公共運輸的服務效能能與私有運具競爭時能夠匹敵，甚至勝出，使公共運輸成為民眾優先選項，突破公共運輸成長瓶頸。



補助高雄市政府辦理生態盛典活動



補助屏東縣政府購置春日鄉DRTS巴士

106年在主要績效指標表現已達成原本預設的目標，在公共運輸總載客量達12.35億人次，較去年成長1%，超過原本設定之12.26億人次目標；在偏鄉公共運輸涵蓋率為75.5%，亦已達成106年設定75%的目標。

加強服務·汰舊換新

在公路總局與地方政府、客運業者合作下，偏遠服務性路線一條不減，在98年之前因補貼經費不足，每年皆有客運路線停駛，4年內計停駛達70條，影響基本民行，自99年起足額補貼，106年補助1,247條路線，金額為12.50億元，維持基本民行不致中斷。

其次，加速汰換老舊公車，106年核定補助公路客運及市區公車汰換277輛老舊公車，並優先核定補助投入於離島、中南部偏遠或服務性路

線服務，提升整體乘車環境及服務品質；另藉由補助新闢16條公車路線，購置61輛全新公車。目前全國公車平均車齡已由98年的10.82年降至7年以內，車上並配備公車動態管理系統，有助於車輛動態及事故之記錄與掌握。

造福老弱·多卡相通

推廣低地板公車，打造無障礙公車環境，造福老弱身障乘客，一直是公共運輸努力發展的目標。106年補助公路客運及市區公車業者購置229輛低地板公車（含通用無障礙大客車），在106年全國市區客運低地板公車比例已逾53.44%，另補助新車亦陸續投入路線營運，將可再提高市區公車低地板比例，持續提升無障礙運輸服務。另外，公車票證多卡相通，自99年起，逐年分區補助公車建置多卡通驗票機，截至106年12月止，非直轄市使用電子票證搭乘公車比例為77%、一般公路客運為76%，民眾可持各式電子票證搭乘公車。

277輛

106年公路總局核定補助公路客運及市區公車汰換老舊車輛數。

因地制宜 · 需求反應式公共運輸（DRTS）服務

一直以來，大眾運輸系統無法滿足偏遠地區最後一哩路的服務需求，為解決這個問題，於103年起補助高雄市南岡山地區及104年起補助大湖、永安、大樹、大寮區市區公車路線離峰時段，結合計程車辦理路線接駁彈性服務計畫，其中南岡山地區紅70路線，因其運量成長顯著大於計程車運能，自103年7月起恢復全線公車行駛，該等計畫執行期間除滿足民眾基本民行外，合併減少營運虧損補助約37%之經費。

需求導向 · 改善偏鄉輸運

依此經驗，公路總局為改善偏（原）鄉地區聯外公共運輸，自105年起擴大推動偏（原）鄉「需求反應式公路公共運輸」專案計畫，在有效且多元補助概念下，提供偏遠地區民眾需求反應式的公路公共運輸服務，以切合在地需要。

專案計畫於106年度共計補助12個試辦點完善通勤、通學等基本民行服務，並已有屏東縣春日鄉、宜蘭縣壯圍鄉、苗栗縣泰安鄉、竹縣尖石鄉、彰化縣二林鎮、南投縣合歡山線、嘉義縣阿里山鄉、屏東縣春日鄉、花蓮縣萬榮鄉及玉里鎮等9個試辦點完成通車營運，各試辦鄉鎮營運模式





補助苗栗縣政府完善泰安鄉基本民行



屏東縣春日鄉DRTS

3萬6千
餘人

106年試辦推動
DRTS之整體營
運數。

及使用運具多元（中型巴士、計程車、鄉鎮小巴、租賃車及遊覽車），且都因地制宜，發展出不同之營運模式，106年整體營運載客人數達3萬6千餘人。

各地不同·載量提升

各辦理地點也有了初步成效，屏東縣春日鄉6條路線由鄉鎮公所營運，尖峰時間採定線定班（各路線1-6班次不等）、離峰時間採電話預約，並以中型巴士與小型車提供服務，106年總載客數為15,812人次。

新竹縣尖石鄉平日1條路線、假日1條路線由鄉鎮公所營運，採電話預約制，並以中型巴士提供服務，106年總載客數為1,353人次。苗栗縣泰安鄉1條路線由鄉鎮公所營運，假日提供6班次（平日4班次），並以中型巴士提供服務，106年總載客數為4,727人次。

彰化縣二林鎮1條路線由市區客運業營運，每日提供3班次定線定班及6預約班次，並以中型巴士提供服務，106年5月至12月總載客數為8,134人次。南投縣合歡山線，2條路線由一般公

路客運業營運，每日提供1班次定線定班、餘則以電話預約，並以中型巴士與小型車提供服務，106年10月至12月總載客數為4,266人次。嘉義縣阿里山1條路線由運輸業者（遊覽車）營運，每日提供10班次定線定班，並以中型巴士提供服務，106年總載客數為274人次。

花蓮縣玉里鎮3條路線由運輸業者（計程車）營運，每日每路線各提供8班次定線定班服務、餘則以電話預約，106年總載客數為1,241人次。花蓮縣萬榮鄉3條路線由鄉鎮公所營運，每日各提供2-6班次定線定班，並以中型巴士提供服務，106年6月至12月總載客數為186人次。宜蘭縣壯圍鄉1條路線由市區客運業營運，採電話預約方式，並以中型巴士提供服務，106年7月至12月總載客數為55人次。

新增區域·加惠更多

為持續擴大推動需求反應式公共運輸（DRTS），公路總局於107年已規劃於臺東綠島鄉、臺東海端鄉、花蓮秀林鄉、新北坪林區、花蓮鳳林鄉、高雄田寮區、屏東獅子鄉、屏東霧臺鄉、臺南龍崎區、苗栗獅潭鄉等10鄉鎮，優先輔導地方政府提案推動，期能繼續改善偏遠地區公共運輸服務。

推廣公車進校園及精進服務

公路總局自104年底開始推動公車進校園補助計畫後，截至106年底共計有39所學校參與，自105年起累計載客數已達310萬人次。

310萬人次

105年起公車進校園計畫累計載客數。

成效卓越 · 廣受好評

本計畫自推行以來，有效引導學生透過運具轉移使用公共運輸，使得參與本計畫之學校學生騎乘機車發生之事故件數與傷亡人數分別較計畫實施前下降31%及34%，辦理成效卓越且相關配套作為廣受學校及學生家長好評。

106年度除繼續補助新闢路線、路線調整並提供載客數及事故數績效獎勵外，為便利學生搭乘、擴張服務範圍與善用科技服務，另補助屏東客運與屏東科技大學，以客制化公共運輸營運模式為導向，辦理公車進校園智慧化預約公共運輸服務。

科技運用 · 媒合便利

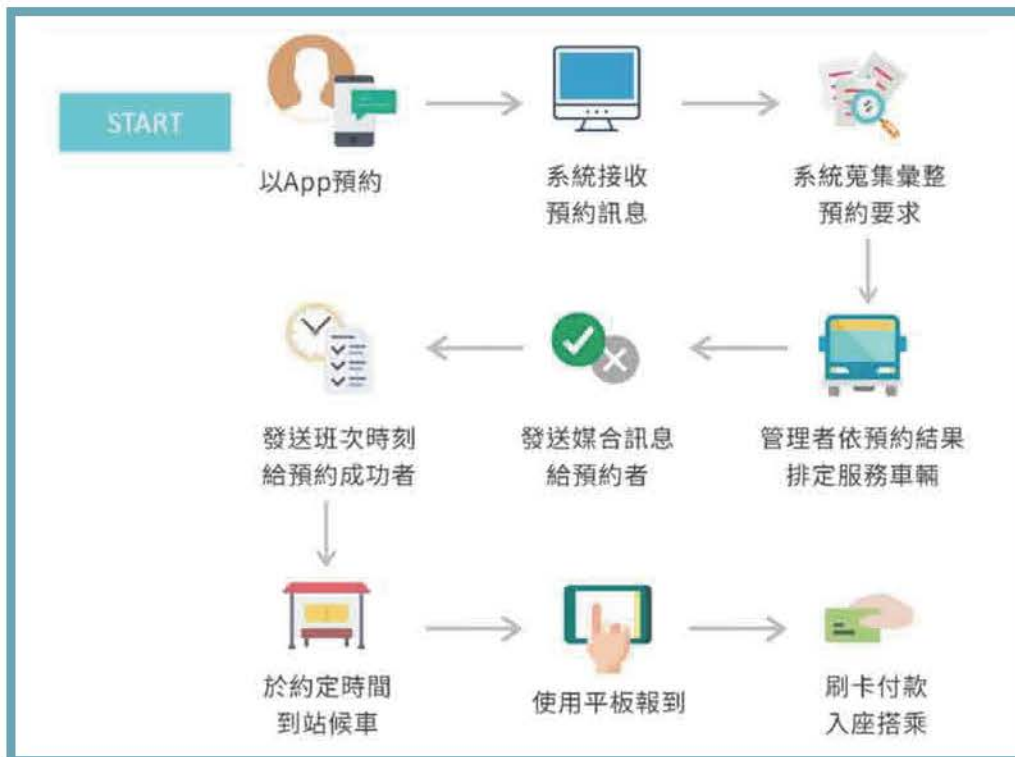
「智慧化校園彈性運輸預約媒合派遣系統」係整合國立屏東科技大學NPUST校園APP學生實名資訊，依學生需求彈性提供智慧乘車服務。學生可依通勤通學需求預約搭車時段、人數，派遣系統收到需求後將各使用者進行媒合，將預約乘車站點進行路線最佳化，並讓乘車效益最大化，使運輸資源得以更有效率地運用，突破以往單點對單點的派遣模式，提供給學生有別於傳統運輸供給的服務，以科技便利性誘導學生使用公車系統。

減少空等 · 順利乘車

該預約派遣系統主要扮演大眾運輸與乘客間的媒合角色，強化大眾運輸的便利性與彈性。乘客完成預約後只需於指定時刻到站候車，不需要於候車亭苦苦等候，大量減少空等的時間；另本計畫亦導入場域特性，部分路況狹窄地區將導入小型巴士，嚴格限制乘車人數，讓使用者乘車過程更加舒適，也因應使用者需求彈性調度路線，不論對於業者或使用者，都大大的提升交通效益。



傳統候車與智慧運輸比較圖



系統使用者端預約程序

宜花東地區 · 全面推動轉乘優惠

為提升宜花東地區公共運輸發展及培養搭乘公共運輸習慣，自106年8月7日起實施公共運輸轉乘優惠，鼓勵民衆使用電子票證於宜花東地區搭乘鐵路、國道客運、公路客運或市區客運後進行轉乘，即可享有公路客運基本里程、或市區客運一段票免費的優惠，希望藉此吸引遊客或當地民衆搭乘公共運輸，減少私人運具使用，以紓解部分道路交通壅塞，共同響應節能減碳。

轉乘優惠 · 增加利用

由於公共運輸無法依每個人的旅運需求提供及門服務，在運輸過程常需要進行轉乘，而要吸引民衆搭乘公共運輸除了須有完善、無縫的轉乘系統及服務外，提供轉乘優惠也是必要的誘因之一，以減輕民衆搭乘公共運輸負擔；另透過轉乘優惠的推動，從中找出轉乘需求的節點及相關介面的缺口，進而構建完善的轉運設施及轉乘服務，提升民衆搭乘公共運輸意願。

導入東部 · 資源改善

以臺北往返宜蘭為例，民衆可於臺北端使用電子票證搭乘國道客運至宜蘭，下車後轉乘當地市區客運可享有15元票價優惠，在當日時限內如再搭乘國道客運返回臺北，則再享有國道客運票價優惠21元，比現行部分國道業者提供的9折優惠更加划算；另如為購買國道客運紙票乘客，亦可利用場站設置之過卡機使用電子票證過卡，同樣可享有轉乘優惠。

106年東部轉乘優惠實施以來，平均每月優惠約有4萬5千餘人次使用者，帶動東部公路公共運輸運量成長約4%，已達到推廣公共運輸及鼓勵轉乘之目標，尤其是東部地區公共運輸條件相對西部較為不足，透過重點輔導及投入資源已有初步改善成效，後續公路總局也會持續關注及檢討民衆使用情形，並研擬其他公共運輸轉乘相關優惠措施，以提供民衆更完善、更便宜及更便利的公路公共運輸服務。



使用電子票證搭乘宜花東公車轉乘優惠



使用電子票證搭乘國道客運轉乘地區公車享優惠

4萬5千餘
人次

東部地區平均
每月轉乘優惠
使用人次

106年花季連假疏運·大幅減少塞車



武陵農場客運專車

公路總局辦理106年度元旦、春節、228、清明節、端午節及國慶日等各連續假期疏運，彙整國內各大型觀光景點與各地方政府舉辦之節慶活動，規劃相關疏運措施，包括交通疏導措施、公共運輸轉乘優惠，並鼓勵民衆「多搭車少開車」，以達減少塞車時間之便民目的。

重點花季·總量管制

為紓解各大型觀光景點及返鄉車潮，公路總局邀集相關單位研擬全盤疏運計畫，期望活動期間交通狀況能獲紓解，106年武陵農場櫻花季為期18日，公路總局再次與武陵農場、宜蘭縣政府及臺中市政府等相關單位共同研商相關疏運計畫，實施「場內總量管制、道路交通管制、團客預約入場、公共運輸接駁」等四大疏運措施，提供民衆多元且便捷的運輸服務，本年度實施成果良好，沿途道路交通順暢，公共運輸部分共開行1,225班次，總計疏運44,895人次，平均每日運量為2,494人次，與105年相較略有增加。

106年阿里山花季交通疏運計畫管制日期為花季期間周休2日及清明節連續假期共10日，管制時間為每日的上午6時至11時止。管制時段內遊客數為團客10,000人、住宿遊客2,000人、散客2,000人，共14,000人。相關統計數據顯示10日內合計入園數116,869人，公共運輸接駁541車次、乘客數21,130人，成功達成疏運成效，有效紓解當地連假期間交通問題。

連續假期・替代方案

另外，元旦、春節、228、清明節、端午節、國慶日等連續假期疏運，規劃10處國道易壅塞路段之替代道路，均達成公路總局訂定之績效指標，平均行駛速率每小時50公里以上；快速公路則可達70~80公里/小時的行駛速率。省道易壅塞路段，實際行駛速率亦均達績效指標，平均行駛速率每小時30公里以上。

台7甲線往武陵農場交通管制資訊

1. 除已獲武陵農場核發通行證者外，其餘車輛一律禁止進入武陵農場，請改至其他景點旅遊。
2. 台7甲線思源至梨山路段(45k-74k)屬單車道路段；另四季至思源(24k-45k)易發生濃霧，均請小心駕駛。
3. 下坡路段請用低速檔，切勿超速。
4. 台7甲線45k-55k(思源-過中124線路口)路邊於櫻花季禁止臨時停車，並加強取締違者拖吊。
5. 本管制措施並未禁止車輛進入台7甲線，民眾仍可開車至梨山地區旅遊。
6. 便民設施：加油站及廁所如圖示。

服務電話：武陵農場服務專線：04-25901257
 道路維修專線：合關工務段 04-25951224
 獨立山工務段 03-9809601

台7甲線往武陵農場交通管制資訊宣導單

106年阿里山花季疏運措施簡圖

阿里山森林遊樂園88.5k

自忠96k

大客車停車場 87~88k

65.5k湖底小型車管制點

奮起湖

觸口34k

大客車攔檢點 29k(過五虎寮橋下游300公尺處)

61k八八新舍轉乘點

106年阿里山花季疏運措施簡圖



武陵農場遊覽車停車場



台18線61k/88新舍小車接駁現場

疏運期間在公共運輸部分除要求經營中、長途國道路線之客運業者積極籌措運能，並視各路線情形機動加班營運加強疏運外，另為鼓勵民眾搭乘公共運輸及紓解國道交通壅塞，106年還配套實施連續假期「國道客運票價優惠及公共運輸轉乘優惠措施」，其中在國道客運票價優惠上，以中長途路線及有助於紓解國道交通壅塞之短途路線（如臺北 宜蘭）為原則，平均優惠額度約原始票價85折；另在搭乘國道客運或臺鐵後轉乘

在地公路客運或市區客運還可享有基本里程或一段票免費優惠。

另在宜蘭地區部分，106年連續假期持續試辦「捷運三重站 羅東」、「市府轉運站 傳藝中心」及「板橋轉運站 羅東（不經臺北市直達車）」等3條國道客運臨時路線，民眾可利用宜蘭「台灣好行」、紅綠線、宜蘭勁好行等在地公車系統串聯至各大旅遊景點；另行駛國道5號各家客運業者均發售臺北至花蓮「鐵公路聯運票」，民眾可自臺北搭乘國道客運至羅東轉乘鐵路列車至花蓮。

常態實施 · 連續假期國道客運優惠及在地轉乘優惠



國慶連假搭乘國道客運優惠及轉乘在地客運優惠

公路總局為改善連續假期期間國道壅塞情形，除持續宣導多使用公共運輸南來北往外，於106年連續假期常態實施搭乘國道客運85折優惠及轉乘在地客運一段票（市區客運）或基本里程（公路客運）免費優惠，以利民眾安排返鄉及出遊行程。

國道客運優惠 · 鼓勵搭乘

106年國慶連假期間共計14家客運公司參與國道客運優惠措施，公路總局協調相關業者針對86條重點疏運路線實施優惠之售票區間及優惠票價，平均優惠約為原價之85折；另針對連假期間易塞車的北宜路段，試辦「捷運三重站－羅東」、「市府轉運站－傳藝中心」及「板橋轉運站－羅東（不經臺北市直達車）」等3條國道客運臨時路線。此外配合高速公路局於假日針對國道5號部分路段實施大客車優先通行，搭乘客運比自行開車節省約半小時之行車時間，有效舒緩國道5號交通壅塞情形。



元旦連假搭乘國道客運優惠及轉乘在地客運優惠

在地轉乘優惠 · 首度舉辦

除國道客運票價優惠外，公路總局於106年國慶連假首次試辦國道客運轉乘在地客運優惠措施，提供民眾搭乘該86條路線後，轉乘在地公路客運基本里程或市區客運一段票免費措施，以鼓勵民眾多使用公共運輸及培養轉乘習慣；另由於轉乘優惠需透過電子票證，針對部分中長途國道客運無驗票機路線，已協調業者於場站設置過卡機，方便紙票乘客於場站完成過卡，後續亦可使用電子票證刷卡享轉乘優惠。

東部運量成長 · 再接再厲

國道客運票價優惠及公共運輸轉乘優惠措施，對於國道客運運量帶來部分成長，東部地區成效更是明顯，已達成引導公共運輸效果及紓解連假期間國道交通壓力，未來相關措施將持續辦理常態實施，培養民眾多連假搭乘公共運輸習慣。

台灣好行路線 · 暑假行半價優惠

公路總局與觀光局合作，在106年暑假期間推出搭乘「台灣好行」景點接駁公車享雙重好康活動，自7月15日起至10月15日期間，使用電子票證搭乘「台灣好行」，即可享有客運票價5折優惠，再憑券至特定景點店家消費，可享免費或折扣優惠，鼓勵民眾暑假期間多多利用公共運輸出遊，避免觀光景點周邊交通壅塞及提升旅遊品質。

半價優惠 · 載客上升

「台灣好行」接駁公車路線，主要串聯國內主要交通運輸場站至各大重要觀光景點，提供國內外自由行旅客便利及友善的公共運輸服務，每年吸引超過300萬觀光旅遊人次搭乘。為持續推廣公共運輸及綠色低碳旅遊，在106年暑假期間針對32條「台灣好行」路線推出使用電子票證半價優惠措施，鼓勵全家大小或親朋好友共同結伴出遊，並改變國人自行開車旅遊的習慣。



台灣好行半價優惠民眾搭乘踴躍

搭乘「台灣好行」路線公車觀光旅遊，除了可以減少花費及增進行車安全外，並能共同響應節能減碳。106年透過擴大優惠族群與擴大優惠路線，暑期優惠期間台灣好行整體總載客數較去年同期成長31萬人次（上揚25%），有效帶動運量成長及促進地區觀光發展。

電子票證 · 鼓勵使用

鼓勵使用電子票證搭乘公共運輸及推廣低碳旅遊是公路總局的重點工作之一，透過台灣好行半價優惠，促進公共運輸與觀光旅遊相輔相成，除了提升公共運輸服務的使用外，也進一步帶動在地觀光產業發展，並有助於紓解觀光景點周邊交通，讓國人能慢慢喜歡搭乘公共運輸旅遊，改善旅遊品質與風氣。

31萬人次

台灣好行於 106 年累計優惠期間各路線總載客數成長人數。



暑假期間持電子票證搭乘台灣好行半價優惠實施狀況

Taiwan 好行

嗶一夏價
享FUN價

5折

暑假期間搭乘台灣好行
使用電子票證可享有客運票價
並享有專屬您的店家優惠
下車前記得跟司機索取台灣好行搭車證明書！
活動期間：7/15 - 9/30

暑假期間持電子票證搭乘台灣好行半價優惠廣告文宣

強化遊覽車客運業安全管理



監警聯合稽查當場要求改善

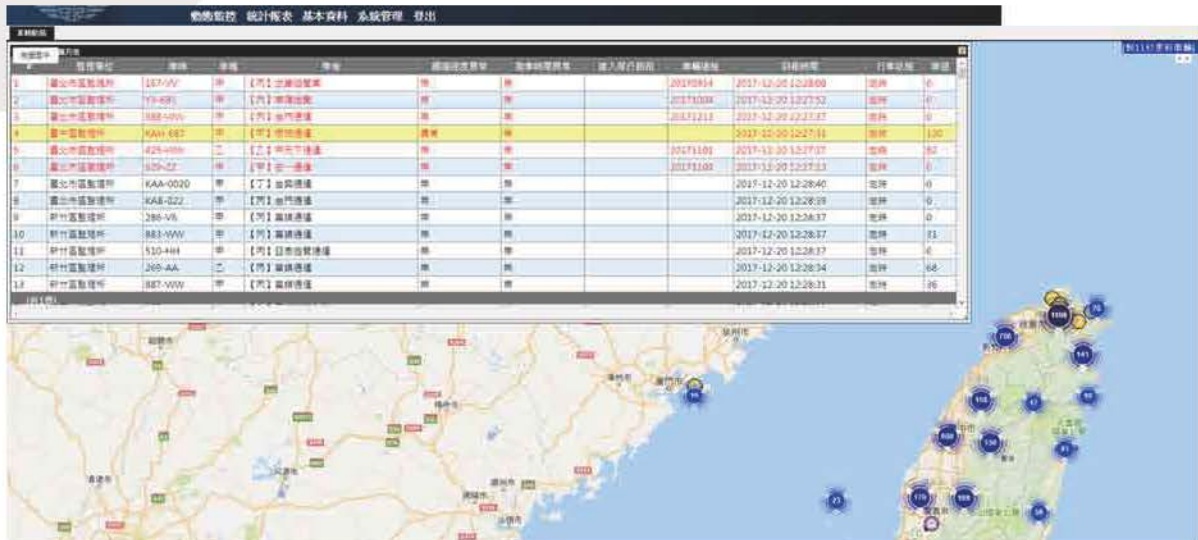
106年度發生遊覽車國道5號翻覆事故，造成民眾傷亡慘重，雖依司法單位調查並對外說明事故原因係駕駛人因素所致，然公路總局為維護民眾行程及旅遊安全，仍就遊覽車產業進行通盤檢討。在現有法律架構下，從強化行政監理機制效率及預警系統效能、建立安全駕駛從業責任、加強遊覽車車輛安全管理、健全業者安全管理責任等方向切入，據以建立遊覽車之人、車、業安全管理作為，俾落實公權力對公司的安全管理查核及加強公司稽核，同時輔導公司建立自主安全管理制度，負起公司安全之責，以強化遊覽車客運業監督管理。

安全管理 · 加強監督

公路總局已分別從重建行政監理機制、健全業者安全管理責任、智慧化車輛設備及建立高齡車輛退場機制辦理安全提升著手；首先，重建行政監理機制，106年5月完成全面修訂公司安全考核規定，無預警分級分群強化公司治理考核，5月迄今對遊覽車業者（共計927家）共已實施查核1,715家次。另

1,715家次

遊覽車業者實施
查核累計數



GPS資訊平台

並增修路檢聯稽查處置規定，對駕駛人不符資格規定、車輛逾檢、及胎紋不符規定者，均責令當場更換駕駛人或車輛，確保行程安全。

監控系統·全面裝置

其次，健全業者安全管理責任，106年5月完成修正運輸業管理規則，遊覽車客運業車輛應全面裝置具有GPS功能之設備，另為強化落實業者自主管理，亦規範業者應設置營運車輛監控管理系統，車輛動態資訊介接至主管機關指定之資訊平台；補助業者裝置GPS車輛計有10,053輛，補助營運車輛監控管理系統308套，有效協助並督導業者營運管理。

智慧設備·強制加裝

再者，智慧化車輛設備，至106年11月止已補助客運車輛2,712輛（77%）裝設防追撞及防車道偏離警示系統，以科技設備輔助提醒駕駛人注意車行狀況；立法院並已一讀通過大客車未依



規定裝設行車視野輔助系統納入處罰條例第18條之2罰則；另已規劃自108年起新型式大客車均須裝置數位式行車紀錄器。

高齡車輛·加速退場

並建立高齡車輛退場機制，結合環保署補助及加強檢驗監理作為，加速未實施車輛型式安全審驗制度（87年）前車齡18年以上遊覽車退場（543輛中，已完成報廢登記228輛）；另刻正研議未來遊覽車車齡滿15年即必須辦理車輛延壽作業（依最新車體結構法規重新打造車體）後，始能繼續作為遊覽車營業。

屋頂來種電 · 經管建物屋頂設置太陽光電

自民國104年巴黎全球氣候高峰會（COP21）後，發展再生能源及使用潔淨能源已是目前世界的潮流及趨勢。我國政府亦期以能源安全、綠色經濟及環境永續為願景，思考多項能源開發；其中，推動太陽光電能源計畫是一項符合我國自然條件，同時又能配合我國產業基礎的再生能源應用項目，除有利於我國達成二氧化碳減量目標外，並增加能源自主及穩定供應。

太陽光電推動計畫之設置目標類型分為屋頂型及地面型，其中屋頂型即是在屋頂設置太陽光電發電設備，種立一塊一塊的太陽能板；而在公有屋頂上種電，有下述優點：首先，無需編列預算負擔經費，僅提供屋頂給廠商設置太陽能發電設備，並由其專責營運維護售電，即可分享利潤貢獻國庫，共創公、私雙贏；其次，除可使國有房舍資產活化外，辦公廳舍屋頂設置太陽光電對頂樓具有隔熱效果，大約可降低室內溫度3度C，因此可減少屋內空調用電以節約能源，並節省機關電費的支出；再者，落實節能減碳，並樹立設置典範以帶動民間設置，促進國內綠能商機與就業，有助於我國太陽能設置的普及化。因此，政府將公有屋頂設置太陽能列為「太陽光電2年推動計畫」的重要項目。



公路人員訓練所南部訓練中心屋頂「種電」情形

公路總局為積極配合政府推動太陽光電計畫，於105年清查盤點經管建物屋頂共370處，經經濟部能源局篩選適合「種電」的場址共126處。鑒於這是一項新的政策，以往並無相關經驗，特別在106年2月召集所屬機關研商推動策略與方向並協助解決相關問題與疑慮，至106年8月成功標出61棟建物的設置，其餘65棟亦辦理了2至7次不等的標租，惟均無廠商投標。已標出的61棟建物目前正由得標廠商依雙方契約協定1年內完成併聯運轉，預估107年6月底可全部完成「種電」系統，目前預估發電總容量達3000瓩，屆時每年即可分享售電利潤挹注國庫收入。

參與「屋頂來種電」是公路總局落實愛地球、拯救地球的實際行動，期盼能為能源安全、綠色經濟及環境永續的願景盡一份心。

3,000瓩

公路總局響應屋頂種電計畫，107年中即可完成，預估發電總容量。



屋頂架設太陽能板



第三區養護工程處辦公室屋頂「種電」情形



太陽光電設備之變流器及電表

節能減碳增效率 · 臨時通行證申辦電子化

現行依道路交通安全規則第84條規定，載運危險物品行駛道路者，應備具危險物品道路運送計畫書、及安全資料表，向起運地或車籍所在地公路監理機關申請核發臨時通行證，以往通行證的申請，皆須由各申請業者備妥大量紙本文件送至監理機關審核，耗費時力、亦不具經濟效應。

為簡化業者及監理機關審核人員負擔，公路總局自105年11月起規劃相關通行證線上申辦系統，並簡化相關小貨車裝載液化石油氣申請程序，此系統已於106年12月31日完成並發函轉知各相關公（工）會妥加利用並多加宣導。

另外，為強化本系統之利用率及配合電子化政府，除原先線上申辦系統外，公路總局亦刻正開發線上核發系統，以相關QRcode方式，增加其防偽機制，並取代傳統紙本通行證之核發，業者可利用手機或電腦等相關電子產品開啓該通行證以供查核，無須再親自至各監理單位領取紙本通行證，可更節能減碳及增加業者方便性。



管理後台畫面步驟-1



管理後台畫面步驟-2



管理後台畫面步驟-3

堅實

高效監理
躬親為民

Chapter 4

近年來，我們持續
公路監理上追求更好的服務
品質，除了講求資訊服務網路的
完備，力求簡化作業程序、整合其
他監理相關業務外，同時也在汽機
車考照上提出改革，以期減少
肇事率，發揮為民服務的
最大效益。





95.5 %

民國106年，有
95.5%的民眾對於公路
總局所轄7區監理所及30
個監理站的整體服務品
質表示滿意。

「小型車道路駕駛考驗政策」正式上路



道路考驗項目－遵守交通號誌行車

隨著生活與科技演進，交通密度及複雜度也隨之提升，各先進國家汽車駕照考驗先後演進為道路考照，我國道路考照制度改革勢在必行。

道路考照·安全上路

參考內政部警政署104年分析，我國103年道路交通事故每十萬人口死亡率（30日內）為13.2人，高於德日英美等先進國家（日本為4.0人），交通部及公路總局為推動「降低道路交通事故死傷人數」之政策，從基礎扎根，自民國63年導入電動場考，實行至今。

為提升道路駕駛技術、強化交通安全之目標，自106年5月1日起，正式實施「道路駕駛考驗」，俗稱「道路考照」，透過汽車路考制度改革，推動並落實駕訓班道路駕駛訓練，提升駕駛人遵守交通規則並養成安全駕駛之習慣。

務求落實·違規下降

道路考照統計106年5月1日至106年12月31日，已有16萬人參加，經監理單位輔導及全臺214家駕訓業者努力，投入大量能量以強化駕駛技術、實際道路駕



出席觀摩會各單位代表合影



道路考驗項目—進行行駛前檢查



實際道路考照

駛、應變實際路況、培養交通觀念及道德等，路考的及格率從實施初期的66%，逐步回至75%，略低於105年場考的78%及格率，再加上駕訓班之民衆，考領後一個月內，其違規率從105年6~9月的1.9%、105年平均1.82%，下降至106年1~5月的1.75%，新制路考上路後6~9月的1.66%，同期下降13%，違規率有逐步下降，交通安全持續進化！

國際接軌・考訓合一

交通部及公路總局堅信交通安全的重要，即使舉步維艱，仍堅持信念、積極協助、傾聽民意、解決問題，建立配套措施，使政策執行順

暢，反轉近半世紀的考照制度，並與國際接軌！推動考訓合一，確保民衆能於駕駛訓練階段培養應有的駕駛技能、觀念、道德、習慣，平安上路駕駛！

16萬人

經監理單位輔導及全臺
214家駕訓業者努力，
 道路考照統計自**106**年
5月1日至**12月31日**，
 已有**16**萬人參加。

職業小型車駕駛人執業年齡放寬至70歲



近年來，針對職業小型車駕駛人執業年齡是否要放寬一事，社會充斥著許多不同的聲音，計程車駕駛人職業工會及商業同業公會多次陳情，冀望公路總局考量其會員生計與經濟需求，參酌國外制度，使身體健康狀況良好之計程車駕駛人，期盼有機會放寬執業年齡上限。

國際規定·以健康為依據

有鑑於人口高齡化及延後退休年齡早已是國際趨勢，為因應高齡化的社會需求，公路總局參考國外相關國家經驗，蒐集世界各國計程車駕駛人之年齡規定，經整理後發現

多數是以駕駛人個人健康狀況，作為駕照核發的依據。

102年8月公路總局再委由專業民調公司進行調查，結果顯示贊成放寬與反對意見相近。據104年公路總局「計程車道路交通事故特性分析」的內容顯示，65歲以上計程車駕駛人為非事故之最高年齡層。

同意放寬·更嚴謹的規定

為求慎重，經交通部駕駛人醫學諮詢會亦多次召開委員會議進行討論，終於在第11次委員會議中，同意以較現行60歲以上職業駕駛人體檢更嚴謹的配套措施，放寬計程車駕駛人執業年齡至70歲，其他業別職業小型車駕駛人併予放寬，內容包含體檢項目、駕駛人認知功能測驗，及計程車駕駛人為肇事第一當事人之動態管理機制等。

嘉惠駕駛·兼顧交通安全

自106年4月1日起，年滿68歲的職業小型車駕駛人，倘通過更嚴謹之體格檢查及駕駛人認知功能測驗，得繼續領用1年有效期間駕照繼續執業，另訂有肇因為延齡駕駛人，應再體檢及未患輕度以上失智症之動態管理機制，以兼顧駕駛人生計需求及公共道路交通安全。

統計至106年11月底止，全國可辦理之評鑑合格醫院計有58家，通過認知功能測驗者計1,662人，並通過體檢持續領用小型車職業駕照者計1,606人，嘉惠有繼續執業需求之駕駛人。

推動宣導「銀髮族駕駛人關懷方案」

考量我國已逐步晉升為高齡化社會，為主動關懷高齡年長者之行車安全，自106年7月1日起，公路總局實施銀髮族駕駛關懷方案。

關懷長輩·提升銀髮族用路安全

藉由體格檢查及認知功能測驗等檢測機制，讓高齡年長者了解身體狀況是否適合駕駛車輛，其家屬亦可藉以勸導不適駕車者停止駕駛行為，並喚起社會大眾對於高齡年長者用路安全之注意。

而為了表達政府關心銀髮族駕駛的心意，針對首次換照及自願繳回駕照的銀髮族駕駛人，除了特別給予一張具紀念性質並儲值金額200元的電子票證外，監理單位免收銀髮族駕駛換照規費的優惠措施，亦由民國106年底延長一年至107年底，期能減輕民眾換照的部分負擔。

逐步宣導·改善銀髮族駕駛事故率

此外，依據內政部警政署統計資料顯示，105及106年7月~11月之A1類交通事故，以75歲以上銀髮族駕駛A1類第一當事人事故率（75歲以上A1事故人數/總事故人數）分作汽車及機車比較，可發現「銀髮族駕駛人關懷方案」實施後銀髮族駕駛之事故率，有明顯下降之趨勢，公路總局未來也將結合相關宣導，希冀能持續改善銀髮族的交通事故率。

75歲以上銀髮族駕駛A1類第一當事人之事故率統計表

時間	機車		汽車	
	銀髮族事故人數 / 總事故人數	銀髮族事故率	銀髮族事故人數 / 總事故人數	銀髮族事故率
105年7~11月	41/283	14.5%	5/162	3.1%
106年7~11月	27/261	↓10.3%	2/164	↓1.2%



年長者至本所進行認知功能測驗



年長者換發駕照

酒駕違規 · 震撼生命教育



一直以來，「喝酒不開車，開車不喝酒。」這句警語始終盡職的提醒著每個駕駛人了，但喝酒開車肇事的新聞卻還是屢見不鮮。

全新上路 · 新制酒駕講習

為了能有效降低酒駕違規問題，自106年3月1日起，公路總局全面實施6小時的「酒駕違規班」及12小時「酒駕再犯專班」。新制酒駕講習進行了全面性的調整，首先，「酒駕違規班」的課程時數，由4小時延長為6小時，「酒駕再犯專班」由6小時延長為12小時，內容除著重酒駕生命教育、法律責任及酒精對人體健康影響之教育、酒癮預防與治療外，對於1年內2次以上酒駕違規者開設之「酒駕再犯專班」，亦另增加戒酒案例及通知至指定處所實地教育課程。

其中特別在「酒駕再犯專班」裡增加震撼生命教育，實地至財團法人創世社會福利基金會進行教育課程，體驗植物人專屬的立式輪椅、被約束的不自由感，親眼見證那些因酒後駕車導致傷殘的當事人或家屬，藉由感同身受的情境，強化講習矯正酒駕違規行為之講習效果。



酒精對人體的身體健康與影響課程



實地教育參訪（創世基金會）

酒駕再犯·震撼生命教育

包括財團法人創世社會福利基金會、看守所、監獄等各區監理所（站）指定講習處所實地教育；另酒駕生命教育、戒酒案例分享等係聘僱專業醫療機構之醫生、護理人，參閱以往參訓同仁問卷調查意見欄，大多表示這類課程往往較一般制式交通法令宣教更有意義，且透過醫師、護理師專業人士解說，讓其了解自身身體狀態及飲酒之影響，以降低酒駕情事。

尤其增加震撼生命教育，體驗植物人專屬的立式輪椅、被約束的不自由感，有3次酒駕紀錄的陳姓學員直呼「再也不敢了啦！」，人們酒後通常心存僥倖，獨自駕車回家，若發生事故，等於傷害2個家庭，大家真的喝酒不開車，要喝酒就叫計程車、或請家人接送，真正尊重他人、也尊重自己。

回響熱烈·有效降低再犯

新竹區監理所長林翠蓉表示目前酒駕累犯人數不多，到達一定程度才會開班，1年約3至4班

次，收到講習單的學員務必按時到訓，若沒正當理由不到課，將會處1,800元罰鍰，經通知6個月內再不出席，則吊扣駕照6個月。

目前參與過的學員大多反應熱烈，特別是有關受害者家屬分享心路歷程的影片，得到許多回饋，觸發他們的同理心，能設身處地瞭解到自己的行為會造成多可怕的後果。課程透過聲光效果的刺激，對學員的矯正效果直接顯著，不只讓他們注意力更集中，也更能深刻反省，能有效降低酒駕的再犯率，近年酒後駕車肇事死亡人數大幅降低亦能看出端倪，也助於建立友善的交通環境。

6個月

「酒駕再犯專班」學員，若無正當理由缺課將處以新臺幣1,800元罰鍰，經通知6個月內再不出席則吊扣駕照6個月。

汰除老舊遊覽車 · 增進行旅安全



民國106年2月13日發生遊覽車重大翻車事故，主因88年6月30日前出廠遊覽車大客車，對應國內大客車安全檢測法規，乃是屬於未有通過傾斜穩定度與車身結構強度的車輛，引發社會大眾對於傾斜穩定度、車身結構強度等法規熱烈的關注與討論，因此公路總局著手檢討這兩項車輛安全法規，針對推動實施過程中，從其不同年期導入的差異性，研擬分級、分群的可行措施。

舉辦座談 · 廣納各方意見

公路總局分別於106年3月10日及3月14日（上、下午）及3月22日完成4場座談會，邀集車輛、交通管理專家學者、公會業者、觀光局及中華民國旅行商業同業公會等，聽取專家學者及業界各面向，就相關法規差異、遊覽車輛的使用限制及退場機制課題進行討論，並彙整意見。為加速汰換88年6月30日前出廠的遊覽車大客車，公路總局研擬，利用106年8月16日行政院環境保護署頒定的「淘汰老舊大型柴油車補助辦法」提供經濟誘因。

清查車體·加速老車退場

另外，再輔以相關行政監理措施，包含：事先全面清查車體存在與否、主動到公司關懷服務、增加檢驗次數與項目、加強公司查核、限速、路管及轉作交通車等，加速這類車輛的汰除。其中，針對事先全面清查車體存在與否、主動到公司關懷服務、增加檢驗次數與項目、加強公司查核等項目，公路總局業請各公路監理機關自106年11月1日起開始實施、至108年12月10日止。至於限速、路管及轉作交通車等項目涉及法規修正，也於106年11月9日函報交通部在案處理。

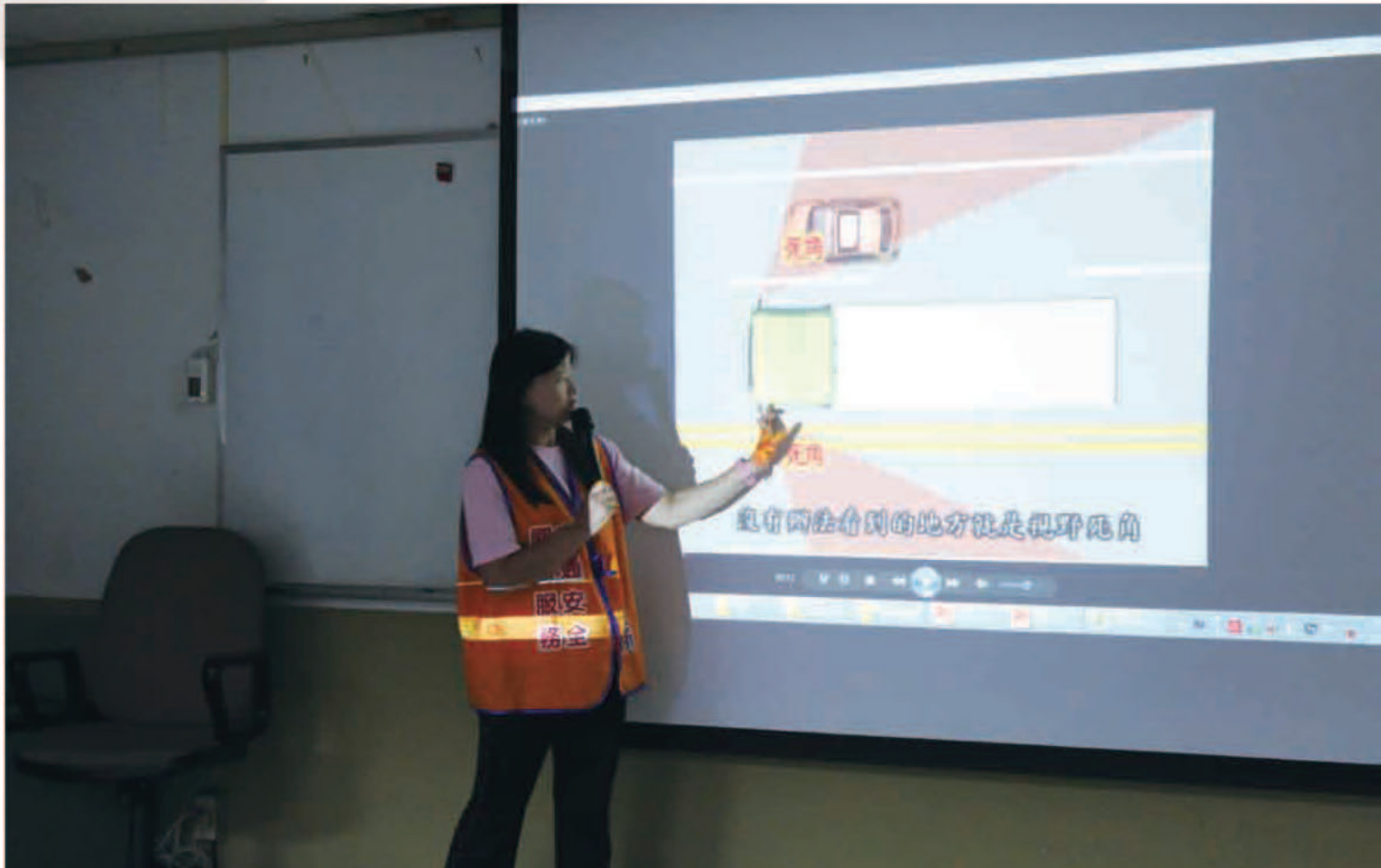
延壽作法·促使老車轉型

關於國內延壽建議作法，參酌香港COF制度精神並考量國內車輛組裝現況，將朝車輛屆滿15年後，若底盤全面檢視大修則可延用2年；若底盤全面檢視大修且車體重新打造則可延用5年。如若決定不延壽作遊覽大客車使用、或延壽後分別於2年或5年到期者，未來則轉作專辦交通車使用，以確保行旅過程的安全。



遊覽車於監理站進行檢驗

大型車輛加裝行車視野輔助系統·優先補助



視野死角

由於國內地狹人稠，截至106年12月底止，大型車輛總計約20萬輛，復以國內民眾多以機車作為代步工具，因此常有機車及大型車輛混流情形、且因大型車輛轉彎視野死角較多，且內輪差明顯，屢有發生機車、自行車騎士絆倒捲入大型車輛輪下之事故發生，嚴重影響行車安全。

行車監視錄影·解決死角問題

針對大型車輛視野死角問題，交通部順應車輛安全技術的演進，規劃綜整相關車輛安全設備及運用現行車輛監視錄影設備之功能，除要求107年起新出廠之大型車輛應設置行車視野設備外，使用中的車輛則於109年1月1日起都必須加裝，未來並會列入定期檢驗項目中。

倒車影像輔助 · 提升道路安全

行車視野輔助系統之影像系統顯示範圍，須包含左右兩側影像以及倒車影像。主要是透過車輛周遭影像系統與車內螢幕之裝設，提供駕駛人更完整的行車視野資訊，並減少大型車輛左右兩側的視覺盲點，另考量大型車輛正後方多半視野不佳，因此希望透過倒車影像的輔助，提供駕駛人後方更完整的道路狀況資訊，進而提升大型車輛倒車時的安全性。

系統安裝補助 · 率先拋磚引玉

對於使用中的大型車輛，公路總局基於維護行車安全鼓勵車主安裝，達拋磚引玉的效果，於106年10月23日公告「交通部公路總局使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統補助規定」實施補助5,000輛大型車輛，優先開放領有國際商港港區通行證的大型車輛及遊覽車申請，最早配合安

裝的前2,000輛將全額補助，其次的3,000輛補助8成；但市區公車及公路客運車輛、政府機關及國營單位所屬大型車輛不能申請，主要藉由補助案鼓勵車主主動提升行車安全，響應政府政策之目標。



內輪差

大型車輛行車視野輔助系統

補助大型車裝設行車視野輔助系統等安全設備，以改善大型車輛視野死角問題

- 第一梯：2000輛全額補助
- 第二梯：3000輛補助80%
- 107年起新車強制安裝



行車視野輔助系統

精進機料管理系統 · 提升車輛管理效率



機料管理系統最早於民國80年以Dbase為雛型，以單機版建立各工程處車輛機械的資料；爾後由公路總局資訊室設計進化為FoxPro版本，再由局屬各單位將車輛機械工作量（含里程、工時、加油量、維修費）利用電子郵件送至公路總局彙整，此時已可直接在系統中統計各單位車輛機械相關使用數據。

網路系統升級 · 快速又節能

民國90年，公路總局資訊室設計再進階為網路版，局屬各單位直接由網路鍵入相關資料，不需透過電子郵件，更加便利；再於100年啓用由廠商設計新機料系統，整合派車系統、車械基本資料、車械工作量、保養維修等，諸多報表（如：行車實績、半年報、年報）不再報送、車輛履歷簿直接由系統產生，不再需要填寫車輛履歷簿，大幅減少紙張使用量，並提供更多控管機制，例如：線上查核可知車械保修情形，進而判斷保修換料的合理性等，不需等到現場查核時才找出問題。

逐年降低油耗·輕鬆又省錢

善用這套管理系統，使耗油率逐年降低，公（工）務車輛方面97年耗油率為0.130公升/公里，100年耗油率為0.124，106年為0.123公升/公里，100年後與97年比較，換算全局每年約節省60,000公升不等；機械及考驗教練車方面97年耗油率4.924公升/小時，100年耗油率為4.479公升/小時，106年為3.495公升/小時，100年後與97年比較，換算全局每年約節省100,000公升不等，節省大量公帑。

提升控管效率·清楚又方便

除此，也提升車輛機械保修換料的管控效

率，過去需派員至所屬各單位查看車輛履歷簿等相關資料，再對有疑慮之換料紀錄進行查核，若未派員則無法得知換料及保修情形；現在，藉由機料管理系統之線上查核，可立即得知換料及保修情形，二、三級保養是否依規定進行保養，同時也可即時請使用單位說明換料情形，大幅提升管理效能。再者，透過行車工作日報，可得知每輛車械的使用情形，在車輛機械使用管理上，可輕易判斷是否不當使用。

由於公路總局車械老舊，汰換經費不斷萎縮，經由機料系統輔助管理，進而達到車械正常使用、合理之保修換料，使我們的業務可以順利推動。

表一 公（工）務車耗油率

年度	加油量 (公升)	里程 (公里)	平均耗油率 (公升/公里)	較97年節省油量 (公升)
97	1384799	10641611	0.130	
98	1364728	10644676	0.128	21,289
99	1354861	10734189	0.126	42,937
100	1277318	10331616	0.124	61,990
101	1308733	10397917	0.126	41,592
102	1224399	10161538	0.120	101,615
103	1252223	10354940	0.121	93,194
104	1210698	9996046	0.121	89,964
105	1194942	9696321	0.123	67,874
106	1075043	8734910	0.123	61,144

表二 機械及考驗教練車耗油率

年度	加油量 (公升)	工時 (小時)	平均耗油率 (公升/小時)	較97年節省油量 (公升)
97	1294278	262815	4.924	
98	1219003	264452	4.610	83,038
99	1091961	233900	4.668	59,878
100	902009	201403	4.479	89,624
101	839488	206676	4.062	178,155
102	722049	176850	4.083	148,731
103	664666	173344	3.834	188,945
104	555455	145854	0.121	700,537
105	515726	169467	0.123	813,611
106	430880	123269	0.123	591,814

監理服務更優質 · 民衆滿意創新高



監理自助無人櫃台

為了提供民衆更完善的服務，同時提升民衆對監理機關的滿意度，公路監理機關持續不斷在各方面提供更加完善的便民服務。公路總局於106年8月7日至8月31日委由民意調查公司辦理「民衆對公路總局監理所（站）服務品質滿意度調查」電話訪問，成功訪問2,478位民衆。

滿意評價 · 再創新高

調查問項包括6項洽公環境設施、6項人員服務態度與專業度、5項便民措施與推動政策及整體滿意度，其中「窗口服務等候時間」、「窗口人員服務態度」及「車檢人員服務態度」皆為單項歷年滿意度最高，有95.5%的民衆對於公路總局所轄7區監理所及30個監理站的整體服務品質表示滿意。

95.5%

去年公路總局在2,478位民衆中進行「民衆對公路總局監理所站服務品質滿意度調查」電訪民衆滿意結果。

在17項監理服務調查項目中，有10項滿意度超過九成，並且給予平均評價分數86.2分，雙創歷年調查結果新高，其中「志工或巡迴人員服務態度」（96.5%）、「服務設施便利性」（95.6%）及「輪胎胎紋深度納入車檢政策」（95.3%）滿意度更超過九成五。

專業服務 · 便民好好

此外，「窗口人員服務態度」、「窗口人員服務專業度」及「服務中心（服務台）志工及巡迴人員服務態度」的重要度及滿意度均高，持續成為整體服務上的優勢因素。在便民措施與推行政策部分，都得到民衆正向肯定，其中與用路安全有關的「胎紋深度納入車檢項目」及「報考汽車駕照須加考路考項目」政策認知度及滿意度皆高，而隨年輕用路族群增加，與3C產品有關之「監理服務網」及「監理服務APP」，重要度亦隨之提升。

透過調查，不但可以檢視公路總局各監理所站過去1年之服務品質是否有進步，亦可透過最直接的方式了解民衆的需求與意見，進而積極研議相關的對應政策與便民措施，希冀監理服務品質能夠更加提升，並確實符合民衆所需。



監理服務APP



監理主動服務

信實

智慧傳輸 築路雲端

Chapter 5

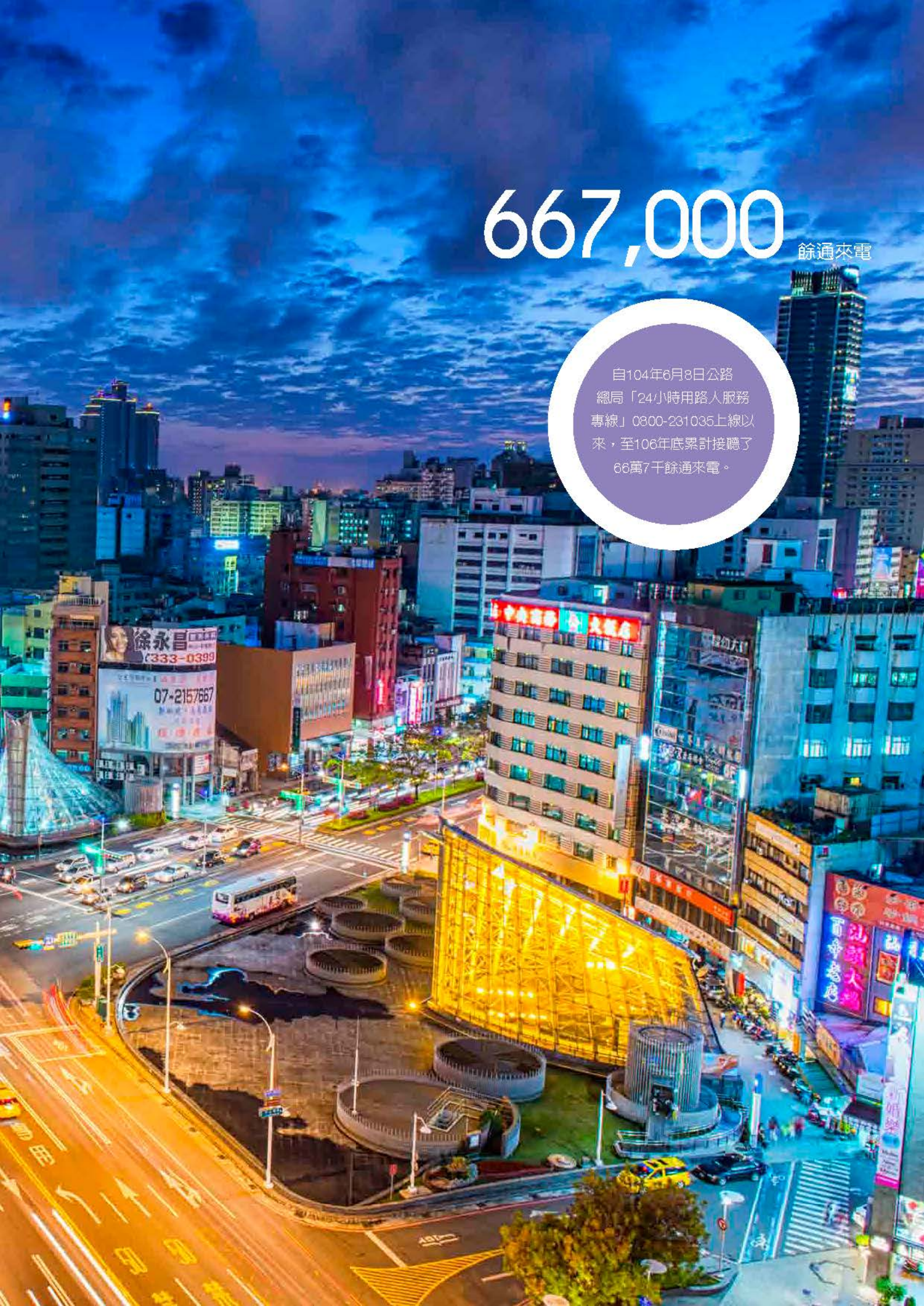
凡事以用路人為先，
無論是24小時用路人專線、
第3代公路監理資訊系統或是安全
臺灣SafeTaiwan APP都不斷精益求精，
以永續發展為目標，同時善
盡公務職責，企盼各項工作獲
得民衆更高的肯定。



667,000

餘通來電

自104年6月8日公路
總局「24小時用路人服務
專線」0800-231035上線以
來，至106年底累計接聽了
66萬7千餘通來電。



「24小時用路人服務專線」績效更up！！

自104年6月8日公路總局「24小時用路人服務專線」0800-231035上線以來，至今已累積2年多的服務經驗，至106年底累計接聽了66萬7千餘通來電，平常日每天約服務1千通的來電，不僅及時解決用路人的問題，也在公路總局與民衆間成功扮演了良好溝通的橋梁角色。

全年無休·電話一問就通

用路人服務專線設置的目的，是為了滿足民衆對公路總局各項業務問題的諮詢、通報、或陳情之需求，只要記住一組電話號碼，全年無休均可免費撥打，提供民衆方便且即時的溝通管道。此外，「用路人服務專線話務中心」設置了專業的話務值機系統、也安排受訓精良的話務人員接聽互動，以「一通來電的通話時間內解決大部分民衆諮詢問題」為目標，除了提高公路總局自身為民服務的績效外，亦可減輕業務同仁接聽、回答民衆來電的工作量。



值機人員值機情形



值機人員值機情形

訓練紮實·深受民衆肯定

回首106年度，用路人服務專線依舊持續著優良的服務成效，一線話務人員的結案率平均高達90%以上，在電話回撥滿意度調查方面，亦有87%以上民衆對於服務給予肯定，這不僅代表了這套系統的成功，也意味著FAQ知識庫與話務人員的教育訓練工作都相當紮實與精準。

除此，平均應答率及20秒接聽率均保持在90%以上，平均等待時間亦維持在1分30秒以內，顯見民衆來電後，不需等候太久，即可獲得服務，方便快速的回應是贏得民衆對於專線信賴的成功之本，也是106年度「24小時用路人服務專線」持續展現高標準營運績效的不變法則。

積極宣導·額外溝通管道

當然，為了持續提升及擴大用路人服務專線之服務成效，106年度公路總局也積極在相關網站或APP服務頁面導入用路人服務專線資訊，方



用路人服務中心值機現場

便民衆在瀏覽網站或行動服務時，進一步有諮詢需求的話，可以方便取得聯繫管道；同時更在公路總局各區監理所代表號的自動應答語音系統內導入用路人服務專線資訊，除導引民衆使用外，在監理所站下班時間後，亦有額外取得監理諮詢服務的管道，一兼二顧。

未來公路總局「24小時用路人服務專線」仍將致力於精進服務品質的提升，在各方面力求客服工作愈加周全，期待能獲得民衆在滿意度上更高的肯定。

第3代公路監理資訊系統 「2017亞太電子化成就獎」發光



資訊室陳守強主任代表公路總局領獎

公路監理業務是建構國家公路交通運輸管理體系的基石，如何善用新科技與工具，強化公路監理業務管理績效與服務品質，向為發展公路監理資訊系統之重要課題及挑戰。

重視創新·智慧服務

交通部為加強公路監理業務的管理與監督，提升行政效率，強化便民服務，自民國70年便建置了第1代公路監理資訊系統（以下簡稱M1），開始將公路監理作業電腦化，後為因應公路監理業務量及範圍持續擴張，遂以M1為基礎，於民國83年建置第2代公路監理資訊系統（以下簡稱M2），並於民國101年起以民衆服務為導向，規劃提供

整合 (Integration)、無所不在 (Inclusion)、智慧化 (Intelligence)、創新 (Innovation) 等服務之第3代公路監理資訊系統 (下簡稱M3)。

M3在歷經多次系統測試與全國上線演練，於104年正式上線，不但對內管理約2,100萬筆車籍資料、2,800萬筆駕駛人資料，對外提供外部行政機關、超商、代檢廠、中華郵政、電話語音及監理服務網等53項跨機關資訊服務，同時也大大提升公路監理系統效能及彈性，簡化民衆申辦作業流程，也提供了單一窗口及多項創新服務。

國內典範·國際殊榮

M3於106年參加自2003年起每2年舉辦一次，由國際性組織亞太區貿易便捷化與電子商務理事會 (AFACT) 所主辦的「2017亞太電子化成就獎 (2017 eASIA awards) 競賽」。競賽主要目的是為獎勵國內外各界應用電子商務與資訊科技及相關國際標準以改善營運效率，促進資訊使用平等，並與國際接軌，且帶來具體效益之電子化專案，以為國內產業電子化建設樹立優良典範，帶動整體產業電子化應用風潮。參賽團隊來自南韓、孟加拉及以色列等多個國家。而M3最後於競爭激烈的國際競賽中脫穎而出，贏得「開放數位政府 (Open Digital Government)」類別銀賞獎。

屢屢獲獎·為國爭光

M3上線以來，一直秉持著精益求精的態度，不斷的優化效能及服務品質，也因此於民國105年亦獲臺灣科技化服務協會評選為「2016 ITeS Award-公部門傑出科技化服務管理專案特

優獎」、專案建置重要推手 資訊室陳守強主任獲頒「2016 ITeS Award-傑出科技化服務經理人獎」，如今再獲「2017亞太電子化成就獎 (2017 eASIA awards) 競賽」之肯定，未來公路總局將繼續努力，以好還要更好為目標，期能讓系統服務發揮更大效益，提供更優質、更多元的服務內容。



M3榮獲2017亞太電子化成就獎

安全臺灣SafeTaiwan APP獲 「106年度防災科技應用技術優質獎」肯定

臺灣防災產業協會為表彰在防災科技跨領域應用之商品及服務，具有優良及創新表現之成就者、貢獻者或產品開發者，特設「防災科技應用技術優質獎」，106年9月於高雄大學舉辦為期2天的「2017國際防災嘉年華」並選出優質技術進行頒獎。參獎單位除國內主辦防救災單位外，更有許多知名商業產品參與競爭。

無私付出·災害管理

SafeTaiwan自成立以來，秉持著打破筒倉，促使各協作者基於國家整體利益、社會公益與企業公民責任等宗旨，無償提供與安全議題相關圖資服務的宗旨，不斷優化及改善效能及服務品質，同時致力於整合國內產、官、學、研、民等32個合作機關（構）的風險管理資料，避免各機關重複投資圖資處理之資源，有效提升災害訊息發布之效益，以期大眾能藉此APP達到知災、避災、離災的目標。



106年度防災科技應用技術優質獎得獎代表



106年度防災科技應用技術優質獎頒獎典禮產品簡介

激烈品評·脫穎而出

106年9月，SafeTaiwan APP在本屆「防災科技應用技術優質獎」中與眾多優秀的作品一同評選，並在激烈的比拼中脫穎而出，與國家災害防救科技中心「災害訊息細胞廣播平台系統」、天氣風險管理開發公司「臺灣全方位閃電偵測網」，同獲防災科技類別優選作品，足見公路總局及參與協作之合作機關（構）對風險管理及防災科技的跨界合作與創新應用，深受產官學各界與使用者的認同。

掌聲不斷·精益求精

自SafeTaiwan推出以來，就屢屢獲得國家級的表彰，像102年度資訊月百大創新產品、103年獲頒第10屆金圖獎、105年再度獲得資訊月百大創新產品，而今再榮獲「106年防災科技應用技術優質獎」，這些獎項無疑是最實質、也是最熱烈的肯定，也是對公路總局及參與協作之合作機關（構）執行團隊獻上最大的掌聲，這些鼓勵將不斷地驅動著我們，精益求精持續發展出更優質的服務！



與共同參與國際防災嘉年華之單位交流



公路總局ST-APP榮獲106年度防災科技應用技術優質獎

「106年廉政試評鑑」圓滿通過！！



106年廉政試評鑑與會長官合影

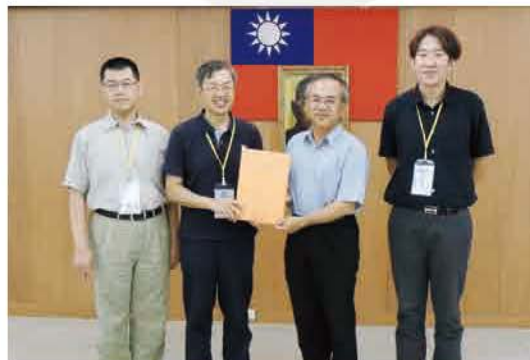
法務部廉政署委託臺灣透明組織協會辦理「推動廉政評鑑 建立『評分衡量基準』及機關試評鑑執行案」，106年選擇6個中央政府層級機關及14個地方政府層級機關進行試評鑑，檢驗各項評鑑指標之信度、效度、比較性及完整性，全面評估整體效益，公路總局經選定為106年廉政試評鑑機關，於106年4月至8月辦理廉政試評鑑工作。

內外評鑑·審視成效

此次試評鑑區分為「機關自我評鑑」及「專家實地訪評」二個階段，第一階段由局長陳彥伯擔任召集人，組成「自我評鑑小組」，就103年至105年之資料進行蒐集與分析，審視機關廉政推行之具體成效、執行困境及策進作為，並撰寫自我評鑑報告備查；第二階段則由專家學者組成



評鑑委員審閱文卷情形



局長與評鑑委員合影

評鑑小組蒞臨公路總局進行外部評鑑，評鑑小組計有世新大學行政管理學系陳俊明副教授、淡江大學公共行政學系曾冠球副教授及世新大學行政管理學系方凱弘副教授等三位委員。

機關廉能·捍衛廉政

實地訪評會議於106年8月17日於公路總局舉行，由陳彥伯局長主持，林福山主任秘書及相關業管單位一級主管皆出席與會，顯見我們對於廉能治理的重視與捍衛廉政的決心。訪評過程中，評鑑委員透過審閱文卷、局內同仁晤談及與相關單位交流問答，皆肯定公路總局對廉政業務的重視與在防貪作為、內控機制等方面所做的努力，

並提出有關加強廉政風險管控、行政透明措施等寶貴建議。在評鑑委員完成實地訪評報告後，由陳局長及評鑑小組三位委員共同簽署「訪評完成簽署書」，實地訪評活動圓滿完成。

臺灣透明組織協會和法務部廉政署於106年9月27日辦理106年廉政試評鑑舉辦成果說明會，評鑑結果函發通知公路總局，揭示公路總局廉政評鑑結果認定為「通過」（總分在90分以上），順利通過本次試評鑑，其中評鑑委員並提供改善建議予公路總局未來施政之參考，公路總局往後將參酌委員建議，持續精進強化各項透明措施及廉政作為，以達到機關廉能之目標。



106年廉政試評鑑實地訪評開會情形

優秀同仁獲頒 「交通部106年廉潔正直楷模」殊榮



交通部賀陳旦部長與106年廉潔正直楷模獲選同仁合影

清廉施政攸關機關形象，也是人民對政府信任之基礎，公路總局職司全臺公路工程暨公路監理業務，與民眾行的安全息息相關，執行業務是否廉潔、公開、透明，皆直接影響人民對於政府的觀感。

廉潔正直·楷模典範

因此，我們針對「踐行公務員廉政倫理規範拒受廠商餽贈或邀宴」、「經辦各項業務過程中節省鉅額公帑」或「提出興利除弊之創新作為」等方面，當中具有優良事蹟之局內及所屬機關同仁，於內部初審並遴薦參加「106年交通部第十屆獎勵廉潔正直楷模選拔活動」。

經過交通部及外聘學者專家嚴謹評審程序，公路總局公路人員訓練所技術發展科修護技工 汪天才及高雄市區監理所資訊室股長 陳堂昇等2位同仁，在31位優秀參選者中脫穎而出，獲選此殊榮，由交通部部長親自頒獎表揚。



106年廉潔正直楷模—公路人員訓練所技術發展科修護技工汪天才



106年廉潔正直楷模—高雄市區監理所資訊室股長陳堂昇

拒絕餽贈·依法登錄

汪員在「防貪瀆省公帑」及「踐行或推動公務員廉政倫理規範」方面表現優異：為解決公訓所現有教練車車齡過高或數量不足之窘境，主動積極與其他機關協商汰換車輛移撥，不僅提高機關教練車輛妥善率，每年更可節省車輛維修費用12萬7,000元；此外，執行業務過程中，面對業者致贈禮盒和現金，當下立即婉拒，事後並依規定向政風室登錄。

自行開發·減少浪費

陳股長則在「防貪瀆省公帑」方面具有顯著事蹟：辦理公路總局南部資訊中心電腦機房整體環境改善建置案的過程裡，除有效節省33%經費達482萬元，並提高現行機房能源使用效率；更自行開發首創「e指掌控APP」，減少管理維護

482萬元

高雄市區監理所資訊室股長陳堂昇在防貪瀆省公帑表現顯著，有效節省經費金額。

及告警簡訊費用，獲交通部105年創新提案甲等獎；並研發「智慧監理所-觸觸為民APP系統」減少案件處理時間；透過推播訊息告警，節省482萬公帑。

此次公路總局所屬機關2位同仁勇於任事、廉潔自持，獲頒交通部106年廉潔正直楷模，值得嘉許讚揚，未來將持續勉勵局內同仁將「廉潔」落實於工作與生活，共同打造「廉安、公安、資安和交安」的機關環境。

豐實

延伸志道 臻於至善



Chapter 6

我們以用路人的角度規劃，
推動迎向未來的施政方針，期待
打造一條通往平安幸福的「心」道
路，讓每一條回家的路更安全、
更便利、更順暢！

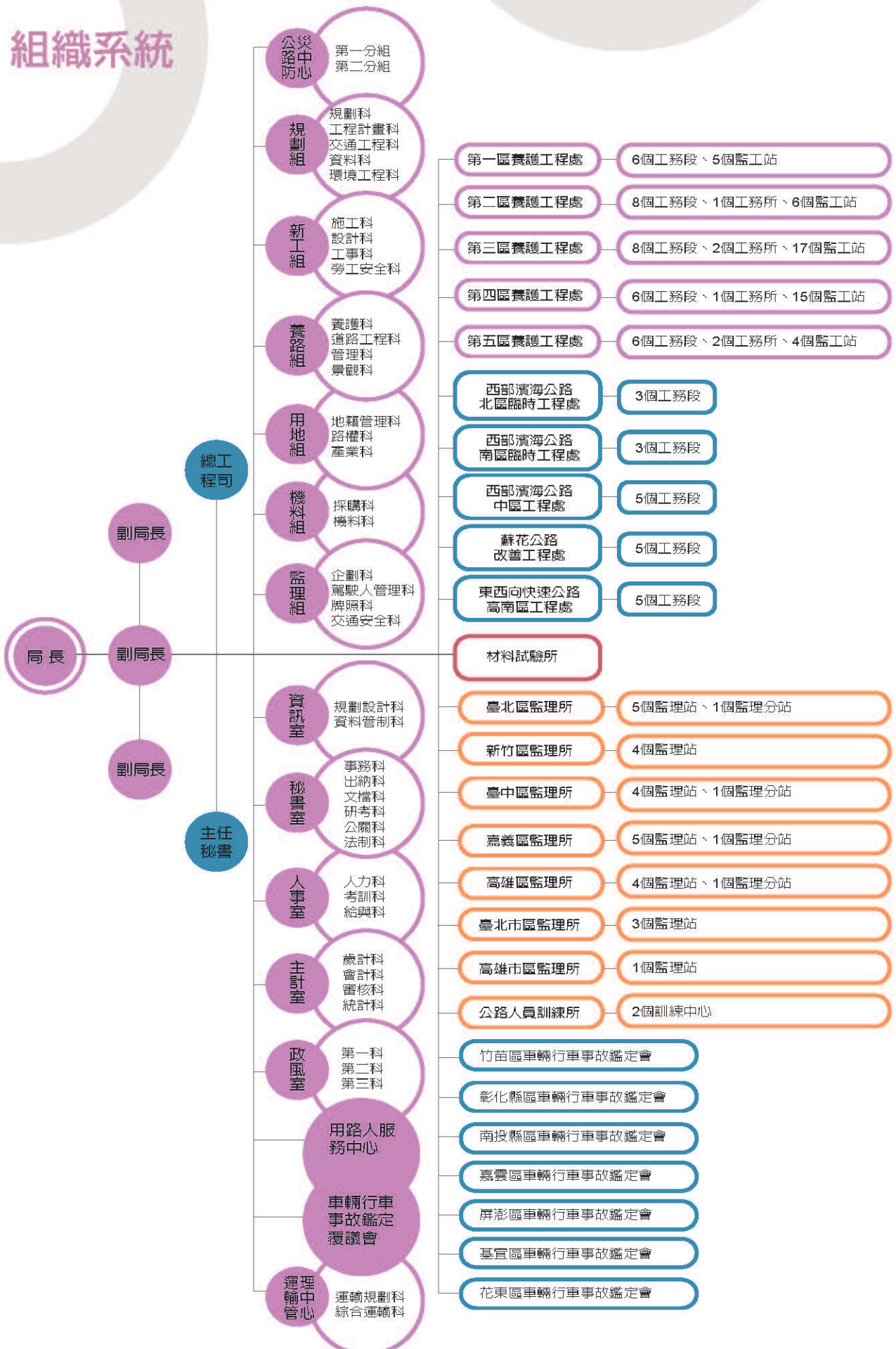




第 1 名

公路總局榮獲
106年度交通部所屬
各一級行政機關績效
考評第1名。

組織系統



施政績效

計畫名稱	年度預算 (千元)	計畫期程 (年)	列管級別
台9線蘇花公路山區路段改善計畫	7,694,158	99-109	政院管制
西濱快速公路後續建設計畫	8,618,478	98-108	政院管制
台9線南迴公路拓寬改善後續計畫	4,065,000	100-109	政院管制
台9線花東縱谷公路安全景觀大道計畫	9,000	106-113	部會管制
淡江大橋及其連絡道路建設計畫（不含基金）	648,000	103-109	部會管制
公路公共運輸多元推升計畫	2,874,782	106-109	部會管制
生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4年（104-107）計畫	3,610,212	104-107	部會管制
省道改善計畫	5,609,155	102-107	部會管制
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	251,381	104-107	部會管制
省道配合區域排水整治及環境營造計畫需辦理橋梁工程	569	104-109	自行管制
省道配合重要河川環境營造計畫需辦理橋梁工程	276,079	104-109	自行管制
公路養護計畫	9,971,695	106-106	自行管制

研究發展

編號	研究計畫名稱	研究單位	研究人員
1	國家賠償給付之保險分擔實務作業之研究	第二區養護工程處	陳敬明、謝哲雄、李西瑩、張益權
2	臺灣北部河川粒料適用範疇之研究	材料試驗所	何鴻文、朱建東、洪明澤、邱瑞昌、曾子彥、黃榮波、蘇信詠
3	不同瀝青混凝土填縫料之成效特性研究	材料試驗所	何鴻文、朱建東、洪明澤、郭鴻騰、蘇信詠、林意誠
4	新增機車路考考驗項目實施成效之研究-以板橋監理站為例	臺北區監理所 板橋監理站	王梅香、林材忠、鄭寶豐、張瑜倩、廖素珍、張玉城
5	公共運輸安全教育向下扎根	新竹區監理所	林翠蓉、李瑞銘、梁春泉、黃成民、蘇淑賢、傅珮瑄、林以晨、江玟瑩
6	道安講習委外辦理研究案	新竹區監理所 苗栗監理站	陳富發、朱守信、鄭瑞隆
7	數位教育應用於定期訓練學科科目教學之可行性研究	公路人員訓練所	曾幸敏、謝亦賢、葉沛均、吳廖晟、韓孟霖
8	道路考驗車加裝照後鏡盲點警示系統可行性及效益評估	公路人員訓練所 中部訓練中心	葉奇撰、莊介棠、陳宗欣、戴良翰、簡沛慶

參賽成果

序號	考評（核）或競賽名稱	得獎單位	成績
1	106年度交通部所屬各一級行政機關績效考評	交通部	第1名
2	105年度公路監理機關徵收汽車燃料使用費績效評比	公路總局	特優
3	東西向快速公路健全路網改善計畫	公路總局	優等
4	106年交通部金路獎—優良景觀類	第一區養護工程處 景美工務段	第1名
5	106年交通部金路獎—路況用路人資訊類	第一區養護工程處 中和工務段	第1名
6	105年度交通動員準備暨天然災害防救業務考評	第一區養護工程處	優等
7	106年行政院勞動部推動職業安全衛生優良公共工程—台13甲線13k+707北勢大橋改建工程	第二區養護工程處 苗栗工務段	優等
8	106年行政院勞動部推動職業安全衛生優良公共工程—台21線78k+647龍神橋改建工程	第二區養護工程處 信義工務段	優等
9	105年度交通部創新提案制度—交通雲端病歷	第二區養護工程處	創意獎
10	106年度交通部金路獎—優良景觀類	第三區養護工程處 楓港工務段	第1名
11	105年度橋梁維護管理作業評鑑—工務段	第三區養護工程處 楓港工務段	第1名
12	105年度參與災害防救工作	第三區養護工程處	特優
13	106年度交通部金路獎—路況養護類	第四區養護工程處	第1名
14	105年度參與災害防救工作	第四區養護工程處	特優
15	106年度交通部金路獎—路況養護類	第五區養護工程處 阿里山工務段	第1名
16	106年行政院勞動部推動職業安全衛生優良公共工程—台18線五彎仔地滑區整治工程（第二期）	第五區養護工程處 阿里山工務段	佳作
17	第15屆金展獎—106年積極進用身心障礙員工	第五區養護工程處	一等獎
18	第15屆金展獎—106年積極進用身心障礙員工	西部濱海公路 北區臨時工程處	一等獎
19	106年行政院勞動部推動職業安全衛生優良公共工程—西濱快速公路WH-10A標(54k+320~60k+312)主線新建工程	西部濱海公路 北區臨時工程處	佳作
20	第16屆公共工程金質獎—西濱快速公路195k+995~199k+348.5（WH50-2標）王功至永興段新建工程	西部濱海公路 中區工程處	優等
21	106年行政院勞動部推動職業安全衛生優良公共工程—台9線南迴公路C2隧道標工程	西部濱海公路 南區臨時工程處	優等

序號	考評(核)或競賽名稱	得獎單位	成績
22	106年行政院勞動部推動職業安全衛生優良公共工程—代辦交通部臺灣鐵路管理局高雄機廠遷建潮州台1線高架橋工程	東西向快速公路 高南區工程處	佳作
23	第16屆公共工程金質獎—台9線蘇花公路蘇澳永樂段新建工程	蘇花公路改善工程處	土木類1級佳作
24	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導—團體總成績第1組	新北市政府 (臺北區監理所)	第1名
25	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導—安全宣導第1組	新北市政府 (臺北區監理所)	第1名
26	第9屆道安創新貢獻獎(公路監理)	臺北區監理所	第1名
27	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導—公路監理第2組	新竹縣政府 (新竹區監理所)	第1名
28	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導—團體總成績第2組	新竹縣政府 (新竹區監理所)	第1名
29	105年「汽車貨運調查」績優營業貨車調查單位	新竹區監理所	第1名
30	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導—團體總成績第3組	南投縣政府 (臺中區監理所)	第1名
31	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導—公路監理第3組	南投縣政府 (臺中區監理所)	第1名
32	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導-砂石車安全管理	臺南市政府 (嘉義區監理所)	第1名
33	105年度院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」年終視導-公路監理第1組	臺南市政府 (嘉義區監理所)	第1名
34	105年度直轄市、縣(市)全民戰力綜合協調會報督考成績評比	嘉義市政府 (嘉義區監理站)	第1名特優
35	第15屆金展獎—106年積極進用身心障礙員工	高雄區監理所	一等獎
36	105年度交通部創新提案制度—汽機車新領牌照網路化申辦服務	臺北市區監理所	創意獎
37	105年度交通部創新提案創新獎—無人自助監理e把罩，偏鄉遠距實作服務	高雄市區監理所	創新提案創新獎 甲等獎
38	105年度交通部創新提案創新獎—物聯網智慧行動管理—e指掌控APP	高雄市區監理所	創新提案創新獎 甲等獎
39	交通部服務品質獎—第一線服務機關類	高雄市區監理所	優等獎
40	瀝青磚之安裝工法	材料試驗所	獲得專利

大事紀要

1月

1月3日	元旦連假期間（105年12月31日至106年1月2日）疏運工作於106年1月3日圓滿完成，西部國道客運每日平均開行1萬2,226班次，疏運26萬654人次；國道5號客運每日平均開行2,029班，疏運3萬7,798人次。	運管中心
1月9日	台66線跨越桃81、桃79及台31線等三路口立體化改善工程106年1月9日通車典禮。	新工組
1月16日	公路總局總工程司職務（原總工程司張運鴻屆齡退休）由公路總局副總工程司賴常雄調陞，經交通部106年1月4日交人字第1057101785號令核定在案。	人事室
1月16日	臺北區監理所所長職務（原所長陳玉好屆齡退休）由公路總局秘書室主任李應當調陞，經交通部106年1月4日交人字第1057101785號令核定在案。	人事室
1月24日	台9線南迴公路拓寬改善後續計畫A3標多良高架橋路段106年1月24日開放通車。	新工組
1月24日	配合春節疏運沙鹿陸橋於106年1月24日上午9時起開放，改建完成之中央主線開放行駛，以主線及匝道全線通行。	養路組

2月

2月11日	106年武陵農場櫻花季疏運於2月11日展開，並持續至2月28日，於櫻花季期間即時掌握沿途交通路況、公共運輸疏運情形，確保各項疏運措施運作順利。	規劃組
2月25-28日	106年228連續假期自2月25日至28日止為期4日，加強疏運措施計畫及聯稽路檢勤務。	規劃組 監理組
2月27日	台9線240k+700~242k+695（鳳信路段）路基拓寬工程106年2月27日完工。	新工組

3月

3月1日	106年3月1日起，所轄各區監理所（站）對於汽車駕駛人因違反道路交通安全管理處罰條例第35條規定應接受道路交通安全講習所開設「酒駕違規班」及「酒駕再犯專班」之道路交通安全講習時數，將由現行4小時及6小時分別延長為6小時及12小時。	監理組
3月10日	106年3月10日西濱快速公路後續計畫WH77-C標九塊厝交流道新建工程竣工。	新工組
3月10日	106年阿里山花季期間為3月10日至4月10日，公路總局進行各管制點現場勘驗巡查。	規劃組
3月25日	106年3月25日「台9線南迴公路安朔至草埔段C2隧道標新建工程」南下線南口至豎井段工作面上半斷面貫通。	新工組

4月

4月1日	106年4月1日起實施小型車職業駕駛人執業年齡由68歲延長至70歲，駕駛人通過認知功能測驗及體格檢查標準，得領用有效期間1年之駕照，每年審查換照繼續執業至年滿70歲止。	監理組
4月1-4日	106年4月1日至4日執行「106年清明節連續假期疏運計畫」有效掌握疏運資訊及應變能力；圓滿完成西部國道客運每日平均開行1萬1,724班次，疏運25萬0,444人次；國道5號客運每日平均開行1,956班次，疏運3萬8,715人次。	規劃組 運輸管理中心

	4月29日	台20線桃源勤和至復興路段中期便道（橋）修復工程，公路總局投入經費9.6億元辦理，於106年4月29日完工，可提升該路段中期抗災能力。	養路組
5月	5月1日	公路總局於106年5月1日實施小型車駕駛執照考驗制度，增加一般道路駕駛考驗，使民衆考取駕照後更有信心駕車上路，以增進行車安全。	監理組
	5月5日	106年5月5日公路總局曹專門委員金煌、副工程司遲麗民及第五區養護工程處黃段長秋揚等3員，榮獲交通部106年模範公務人員殊榮。	人事室
	5月10日	烏來聯外要道台9甲線新烏公路，1年多前因蘇迪勒風災一度成為孤島，公路總局於最短時間內展開復建，其中規模最大且艱鉅的復建工程為位於台9甲線10.2k的彩虹橋，在公路總局全力趕辦下於106年5月10日通車。	養路組
	5月15日	106年5月15日局長至西濱中工處主持新工楷模揭牌暨視察WH50-2標及WH51標工地。	新工組
	5月15日	106年5月15日幸福公路館「走在台三線」特展開幕，展出台3線開發歷史、沿線人文風情、產業經濟及自然風光等內容，展期至7月30日止。	用路人服務中心
	5月26-31日	106年5月26日執行「106年端午節連續假期疏運計畫」有效掌握疏運資訊及應變能力；圓滿完成西部國道客運每日平均開行1萬1,876班次，疏運24萬3,769人次；國道5號客運每日平均開行1,968班，疏運3萬8,664人次。	規劃組 運輸管理中心
6月	6月3日	106年6月3日部長視察台9線蘇花公路A2標東澳隧道新建工程進度。	新工組
	6月16日	106年6月16日起「台82線30k+700~31k+400路面加高改善工程」全面開放通車，為改善台82線30~32k路段，路面加高回填土方最高近3公尺。	養路組
	6月22-23日	106年6月22至23日行政院公共工程委員會吳主任委員宏謀訪察「台9線南迴公路拓寬改善後續計畫」。	新工組
	6月30日	公路防災中心幫工程司徐世軒、監理組科長楊聰賢、資訊室工務員黃惠珍、第二區養護工程處正工程司兼養護課課長吳誌中、第三區養護工程處幫工程司兼關山工務段段長孫百慶、第四區養護工程處副工程司兼南澳工務段副段長陳鶴仁、臺北區監理所蘆洲監理站站長江梅英、新竹區監理所副所長李瑞銘、臺中區監理所課員陳蕙禎、高雄區監理所臺東監理站副站長鍾秉均、臺北市區監理所秘書李明正、高雄市區監理所資訊室主任何明勇、西濱北區臨時工程處幫工程司鍾宗穎、西濱中區工程處工務員顏華龍、東西向高南工程處正工程司兼工程課長楊凱麟等15人，榮獲公路總局106年優秀公務人員殊榮，業於106年6月26日局務會議頒獎表揚。	人事室
7月	7月1日	高齡駕駛人駕照管理新制於106年7月1日實施，剛屆滿75歲者於3年內及逾75歲有違規記點或吊扣駕照者應於3個月內換發3年效期之駕照。	監理組
	7月17日	公路總局副局長職務由交通部臺灣區國道高速公路局總工程司許鈺漳調陞。	人事室

7月17日	台9線蘇花公路蘇澳永樂段新建工程完工。	新工組
7月18日	「『Web版數位公路服務平台』建置（第2階段）」案，於106年7月18日廠商、監驗之主計室、政風室均同出席，已驗收完成。	規劃組
7月20日	環保署同意備查「台31線由台66線延伸至台1線」環境影響說明書第3次變更內容對照表-申請停止營運期間環境監測（定稿本）」。	規劃組
7月25日	環保署同意備查「淡江大橋及其連絡道路規劃第2次環境影響差異分析報告（定稿本）」。	規劃組
7月27日	台20線寶來一橋橋墩穿上鐵衣，係為98年莫拉克風災後橋墩墩柱遭溪水土石及漂流木撞擊威脅，為避免危及橋墩安全，公路總局第三區養護工程處於橋墩外圍包覆防撞鋼板以保護橋墩工程已完工，可增加抗洪能力並提高耐震係數。	養路組
7月28日	局長視察西濱快速公路後續計畫-觀音至鳳岡段。	新工組

8月

8月2日	公路總局主任秘書職務（原主任秘書陳文瑞調陞交通部路政司司長）由副總工程司林福山調陞，經交通部106年8月1日交人字第1067100835號令核定在案。	人事室
8月10日	台9線蘇花公路南澳武塔段新建工程第一階段完工。	新工組
8月14日	公路總局於幸福公路館辦理「安全來上路－駕照的故事」特展。	用路人服務中心
8月16日	交通部賀陳旦部長及公路總局陳彥伯局長、主任秘書、各區監理所所長參加「選擇、在你身邊」公路公共運輸網路分享活動成果記者會。	運管中心
8月17日	環保署同意備查「台9線蘇花公路山區路段改善計畫（蘇澳~東澳、南澳~和平、和中~大清水）環境影響說明書第二次變更內容對照表（定稿本）」。	規劃組
8月25日	公路總局「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）」第6次分項計畫書業於106年8月25日奉交通部核定在案，其中新增分項計畫8項，修正分項計畫共3項。 規劃組已於106年8月25日函知各區養護工程處及地方政府據以推動。	規劃組
8月29日	交通部賀陳旦部長於29日視察台9線安全景觀大道計畫工程，期許構築人文景觀路廊。	養路組
8月31日	交通部祁文中次長及公路總局陳彥伯局長於交通部集思會議中心辦理2017年公路公共運輸規劃競賽第2階段評審暨頒獎。	運管中心

9月

9月1日	為提升大型車之行車安全，道路交通安全規則將轉彎及倒車警報裝置、行車視野輔助系統設備，以及查核大客車電氣設備應於紀錄相符等作業納入汽車新領牌照及定期檢驗之項目，業於106年9月1日發布施行。	監理組
9月4日	「西濱快速公路195k+995-199k+348.5（WH50-2標）王功至永興段新建工程」竣工。	新工組
9月12日	交通部公路總局「第3代公路監理資訊系統建置案」獲頒「2017亞太電子化成就獎」-「Open Digital Government」類別銀賞獎。	資訊室
9月12日	台9線蘇花公路南澳武塔段新建工程（B1標）竣工。	新工組

9月13日	台9線貫山橋改善工程順利完工，原交叉路口之道路線形與路面高差問題經規劃改善後，能提升用路人行車視距，減少交通事故的發生機率，改善蘇澳當地長年來交通瓶頸路段。	養路組
9月14日	西濱快速公路八棟寮至九塊厝WH77-B標七股溪橋新建工程竣工。	新工組
9月18日	西濱快速公路WH09-A標48k+970~54k+320主線新建工程竣工。	新工組
9月19日	交通部王政務次長國材視察台9線南迴公路拓寬改善後續計畫。	新工組
9月20日	交通部公路總局「SafeTaiwan安全臺灣APP」榮獲臺灣防災產業協會頒發「106年度防災科技應用技術優質獎」。	資訊室
9月30日	南澳平交道立體交叉改善工程，該工程於104年10月15日開工，全部工程於106年9月30日完工，解決當地平交道柵欄管制，造成壅塞回堵情形，疏通當地塞車問題。	養路組
10月		
10月5日	越南國家交通委員會副主席率越方相關成員，應邀來臺參訪公路總局國內機車監理制度、公路公共運輸發展及機車交通管理措施。	監理組
10月15日	「台9線412k+350~415k+500間拓寬改善工程」位於臺東縣金崙至多良，採外環4線道規劃為金崙大橋，工程完工並於106年10月15日下午5時開放通車。	養路組 新工組
10月18日	花東區車輛行車事故鑑定會主任委員長職務由臺北區監理所花蓮監理站林富英站長派兼，經交通部106年10月17日交人字第1067101093號令核定在案。	人事室
10月18日	基宜區車輛行車事故鑑定會主任委員長職務由臺北區監理所宜蘭監理站站長陳鴻達派兼，經交通部106年10月17日交人字第1067101093號令核定在案。	人事室
10月19日	前瞻基礎建設-提升道路品質計畫第2次審議（嘉義、雲林及新北市）。	規劃組
10月23日	公路總局配合交通部執行「使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統補助規定」，業奉交通部核定，已於106年10月23日公告受理補助申請。	監理組
10月27日	前瞻基礎建設-提升道路品質計畫第3次審議（高雄、屏東、臺東、澎湖、南投、苗栗及桃園市）。	規劃組
11月		
11月1日	公路總局第三區養護工程處甲仙工務段段長王慶雄獲選為106年公務人員傑出貢獻獎得獎人，考試院將於12月13日在該院傳賢樓10樓大禮堂，由考試院院長主持表揚大會，公開表揚，表彰其專業與卓越貢獻。	人事室
11月1日	台8線178k+500布洛灣隧道改線工程，中橫公路天祥至太魯閣之間，100年10月7日曾發生大規模崩塌約4萬立方公尺，研判仍有發生崩坍可能，經評估採截彎取直打設隧道。改線工程於104年6月24日開工，經費約2.19億元，隧道全長462公尺（單孔雙車道隧道），改線總長度為650公尺，於106年11月1日開放通車。有效縮短車輛行駛時間，避開崩塌區危險路段，保障用路人車安全。	養路組
11月10日	「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」補助審查執行要點奉行政院106年11月10日院授主預經字第1060102558號函示，依相關機關意見修正後，同意備查。	規劃組

12月

11月11日	西濱快速公路七股交流道至十份交流道通車。	新工組
11月13日	環保署召開「台九線南迴公路拓寬改善計畫第二次環境影響差異分析報告（草埔段及丹路段改善工程）」第2次專案小組會議，結論「本報告建議審核修正後通過」。	規劃組
11月17日	生活圈道路交通建設計畫104-107年第7次修正分項計畫書奉交通部核定。	規劃組
11月19-24日	中日工程技術研討會。	規劃組
11月27日	「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」案，地方政府陸續提出整體規劃經費申請，公路總局已於106年11月27日首批補助經費核定各縣市申請經費，合計1億3,520萬元。	規劃組
11月27日	前瞻基礎建設-道路品質提升計畫（公路系統）「旗艦競爭型」案件第2次審議會議。	規劃組
11月30日	公路總局配合交通部執行「使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統」，業已完成受理登記。	監理組
12月1日	12月1日起強制險違規罰鍰辦理分期手續，並繳納第1期罰鍰後，其餘各期在限期內均可在統一、全家2家超商繳納。	監理組
12月1日	因應政府資料開放應用需求，在不涉及個資及「使用者付費」原則下於106年12月1日起提供公路監理資料有償利用服務。	監理組
12月1日	苗栗市台13線32k~33k大坪頂路段新闢工程，106年12月1日完工通車，本工程於104年12月31日開工，全長980公尺其中468公尺長為高架橋梁路段，道路長512公尺，工程經費4.35億元，計畫完成後，將便利交通，增進當地社會發展，提升經濟繁榮。	養路組
12月5日	西部濱海公路觀音交流道至永安交流道開放通車。	新工組
12月7日 12月22日	前瞻基礎建設-「提升道路品質（公路系統）計畫」旗艦競爭型提案第5次審查會議，初步同意合計13案納入補助，中央款合計23.3億。另於106年12月22日政策輔導型提案共103案，中央補助款29.1億元。	規劃組
12月15日	將「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫補助審查執行要點」核定本函送各縣市政府。	規劃組
12月19日	西濱快速公路王功交流道至芳苑交流道工程開放通車。	新工組
12月20日	環保署環境影響評估審查委員會第322次會議討論案「台九線南迴公路拓寬改善計畫第二次環境影響差異分析報告（草埔段及丹路段改善工程）」，結論「本報告審核修正後通過」。	規劃組
12月21日	公路總局陳報「台9線467k+450~468k+500（丹路外環道）改善工程」修正計畫相關事宜至交通部。	規劃組
12月22日	公路總局辦理台9線蘇花公路改善工程蘇澳至東澳段通車前防救災第1場次演練（地震、系統斷電、隧道內車輛追撞事故情境）並邀請聯防單位共同參演及專家學者蒞臨指導。	公路防災中心
12月27日	公路總局辦理台9線蘇花公路改善工程蘇澳至東澳段通車前防救災第2場次演練（隧道內故障車排除含初期火災情境）並邀請聯防單位共同參演及專家學者蒞臨指導。	公路防災中心

預算執行

一、預算執行

(一) 歲入部分

106年度 本年度預算數78億8,624萬元，實收數92億9,536萬元，應收數4億3,699萬6千元（占預算數5.54%），合計97億3,235萬6千元，執行率123.41%。

以前年度 以前年度歲入應收款4億9,667萬9千元，實收數4億9,144萬9千元（占應收款98.95%），餘523萬元，轉入下年度繼續執行（占預算數1.05%）。

本年度	預算數 (1)	實收數 (2)		應收數		執行數	
				金額 (3)	占預算數% (3) / (1)	金額 (4) = (2) + (3)	% (4) / (1)
	7,886,240	9,295,360		436,996	5.54	9,732,356	123.41
以前年度	歲入應收款 (1)	實收數		轉入下年度繼續執行數			
		金額 (2)	占應收款% (2) / (1)	金額 (3) = (1) - (2)	占應收款% (3) / (1)		
	496,679	491,449	98.95	5,230		1.05	

(二) 歲出部分

106年度 本年度預算數502億2,895萬5千元，實支數489億8,156萬3千元，應付數19萬6千元，賸餘數4,787萬元（占預算數0.1%），預付款4億1,623萬8千元，執行率（含預付款）98.44%。

以前年度 保留轉入數59億7,646萬4千元，實支數35億5,217萬3千元，註銷減免數1億2,335萬2千元（占保留數2.06%），預付款14億4,097萬元，執行率（含預付款）85.61%。

本年度	預算數 (1)	實支數 (2)	應付數 (3)	賸餘數		預付款 (5)	執行數	
				金額 (4)	占預算數% (4) / (1)		金額 (6) = (2) + (3) + (4) + (5)	% (6) / (1)
	50,228,955	48,981,563	196	47,870	0.10	416,238	49,445,867	98.44
以前年度	保留轉入數 (1)	實支數 (2)		註銷減免數		預付款 (4)	執行數	
		金額 (3)	占保留轉入數% (3) / (1)	金額 (5) = (2) + (3) + (4)	% (5) / (1)			
	5,976,464	3,552,173		123,352		1,440,970	5,116,495	85.61

二、預算保留

歲出部分

106年度 預算保留申請數11億9,952萬2千元（占預算數2.39%）。

以前年度 預算保留申請數23億93萬9千元（占保留轉入數38.50%）。

	保留申請數	申請數占預算 (保留轉入) 數%
本年度	1,199,522	2.39
以前年度	2,300,939	38.50
合計	3,500,461	6.23

國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

交通部公路總局年報, 106年 / 林福山總編輯, --
初版. -- 臺北市: 交通部公路總局, 民 107.04
面; 公分
ISBN 978-986-05-4613-2(平裝附數位影音光碟)

1. 交通部公路總局

557.32

107006297

交通部公路總局106年年報

- 出版機關 交通部公路總局
初版年月 中華民國 107 年 4 月
發行人 陳彥伯
地址 10863 臺北市萬華區東園街 65 號
電話 (02) 2307-0123
網址 <http://www.thb.gov.tw/> 本局資訊 / 影音及出版品
編輯指導 許鈺漳、黃運貴
總編輯 林福山
編輯委員 王銘德、王鎮國、何鴻文、馬文林、唐述如、劉育麟、陳守強、陳惠敏、陳敬明、
陳聰乾、蔡宗成、薛讚添 (依姓氏筆劃)
撰稿委員 王介華、王柏鈞、王銘德、王韻瑾、李正偉、周士淳、林友康、林正欣、林守信、
林亨杰、林明宗、林秋妤、林哲璋、侯志龍、洪宗亨、常書娟、符書維、張家豪、
張富凱、張雅晴、張瑞芬、曾心乃、曾秀玫、黃心嵐、黃家鴻、黃淑敏、黃惠珍、
黃鴻文、黃國亭、廖珮芝、廖毅哲、郭重佑、郭婷文、葉建宏、陳明如、陳明宜、
陳信銘、陳怡安、陳洽文、陳恩柔、陳博揚、謝述澄、蔡清泉、簡瑜玟、簡豪挺、
鄭其正、鄭景木、羅一中 (依姓氏筆劃)
- 編印單位 秘書室 (02) 2307-0123
設計印製 沈氏藝術印刷股份有限公司
電話 (02) 2270-8198

中華民國107年4月初版1刷

GPN : 1010700504

ISBN : 978-986-05-4613-2 (平裝附數位影音光碟)

定價 : 新臺幣500元

著作財產權屬交通部公路總局，欲利用本書全部或部分內容者，須徵求著作財產權人（公路總局）同意或書面授權，請洽公路總局秘書室（電話同編印單位）。

展售地點：

國家書店（松江門市）：10485臺北市中山區松江路209號1樓

電話：(02) 2518-0207 / 傳真：(02) 2518-0778

網路書店：<http://www.govbooks.com.tw>

五南文化廣場（臺中總店）：40042臺中市西區中山路6號

電話：(04) 2226-0330 / 傳真 (04) 2225-8234

網路書店：<http://www.wunanbooks.com.tw>

2017

Annual Report



交通部公路總局

DIRECTORATE GENERAL OF HIGHWAYS, MOTC

10863 臺北市萬華區東園街65號

電話：(02) 2307-0123

www.thb.gov.tw



ISBN 978-986-05-4613-2



9 789860 546132

GPN: 1010700504

定價：新臺幣 500 元