88 年大事紀要

一月

1.1　推動本府所屬行政機關夜間開放停車場供居民停放。

1.16--2.22　招募大專工讀生協助實施路權之宣、勸導工作，藉以規範用路人行為及路權觀念的建立。

1.31　於交通部觀光局及本府一樓大廳分別建置一台台北市觀光旅遊導覽系統觸控式查詢機。

二月

2.1　以藍線漆標繪本市之裝卸貨、計程車招呼站、殘障、警車等特殊用途專用停車位，目前仍持續辦理。

2.16　正氣橋改建工程於本日(農曆大年初一)凌晨 3 時起，全面封閉正氣橋高架圓環及其下方南京東路與基隆路口交通。

三月

3.5　景美溪西岸自行車道工程開工

3.2--4.5　3 月 2 日至 7 日闢駛燈會（燈節）專車，3 月 6 日至 28 日闢駛花季專車，3 月 27、28 日及 4 月 4、5 日闢駛掃墓專車。

四月

4.11　辦理「台灣區 88 年汽車檢、考驗員」台北考區學科檢定，總計報名人數 1144 人，經筆試檢定及格人數 362 人。

4.16　實施「騎乘機車超載及附載坐人側坐」取締計畫。

4.24　辦理 424 台北淡水河新店溪畔單車遊活動。

4.26　本局新版網站正式啟用，截至 88.12.31 上網人數共計 142,162 人。

4.28　公車處正式通過 ISO9001 服務品質認證，成為國內第一家通過 ISO 國際品質認證之公營市區汽車客運業。

五月

5.1　中山南北路公車優先道取消辦理。

5.14　正式啟用「080 智慧型安全叫車系統」，提供民眾免費、安全、便捷、快速的計程車叫車服務。

5.19--5.22　辦理「台灣區 88 年汽車檢驗員、考驗員」術科檢定，總計參加檢定人數 362 人，經檢定及格人數 226 人。

5.26　監理處推動公路監理業務作業標準化，榮獲經濟部中央標準局 ISO-9002 認證，並於 88 年 7 月 16 日由市長主持授證，為全國第一個通過 ISO-9002 認證之公路監理機關。

5.31　交通事件裁決所實施單一窗口作業，設置 28 個服務窗口使用 LED 標示系統（自動叫號顯示器）。

六月

6.1　設置服務窗口實施受理違規人申請重、溢、誤繳違規罰鍰當日臨櫃以現金核退。

6.14　擴大執行「全面清除取締巷弄路霸工作」

6.18--6.20　闢駛龍舟公車

七月

7.1　於松江路、信義路、南京東路、民權西路、敦化南北路等公車專用道原公車停車彎設置裝卸貨停車位。

7.1　改用公車儲值票方式辦理轉乘優待計畫，大幅提昇民眾使用便利程度及促進轉乘運量之成長。

7.1　全家便利超商擴大全省代收本市停車費;並新增委託 7-11 統一超商加入代收行列。

7.1　落實公車限速 40 公里並裝設蜂鳴器等，加強行車安全。

7.1--7.3　闢駛考生公車

八月

8.1　監理處公館及木柵簡易檢驗站，由於儀器老舊，維持不易，奉准裁撤。

8.19　監理處推動 POS 無現金窗口/ATS 自動轉帳服務系統，與富邦銀行辦理簽約儀式。並於 88 年 10 月 15 日全面上線，提供監理規費及汽車燃料費、使用牌照稅、交通違規罰鍰、強制險違規罰鍰等相關資費繳納之服務。

8.14--8.29　8 月 14 日至 29 日闢駛無尾熊公車;8 月 25 日闢駛中元公車。

九月

9.6　租用具有幣值辨識能力、費率調整、電子計時、稽核功能及擴充功能之「電子式計時收費器」，開放供民眾使用。

9.20　將「身心障礙者小型冷氣車」委託財團法人伊甸社會福利基金會經營管理。

辦理 88 年度全國公路監理業務觀摩，且於 9 月 20 日至 23 日開放展示，藉以相互觀摩，提昇公路監理服務品質。

十月

10.　本市汽車駕駛訓練中心接受台北市公共汽車客運商業同業公會委託代辦「台北市民營公車駕駛員職前訓練」，計 150 位駕駛參訓。

10.7　本府 88 年度旅館業輔導管理工作，經「交通部旅館業管理督導考核小組」評定為特優第一名。

10.18 交通事件裁決所全面實施無現金櫃台(POS)及自動轉帳服務(ATS)系統，民眾可藉由該系統查詢及轉帳繳納交通違規罰鍰。

配合雙十形捷運路網形成，完成紅（淡水）線 21 條、棕（木柵）線 7 條接駁公車路線通車營運。

10.29 本市交通事件裁決所實施主動通知違規人辦理現金退款服務。

10.30 推動餐飲業者配合設置酒精濃度量測服務，並由國賓飯店、錢櫃 KTV 等率先響應。

十一月

11.4--11.7 1999 年第 7 屆台北國際旅展，本市首次參展，由本局邀集相關單位團體共同組成「台北館」展出。

11.11 捷運新店線南段正式營運通車，並完成綠（新店）線 8 條接駁公車路線通車營運。

11.29 完成橘（中和）線 2 條接駁公車路線通車營運。

11.26 進行台北市交通號誌 Y2K 實兵演練。

十二月

12.1 完成於公車上設置「宣導架」，並試辦於公車上裝設站名及轉乘資訊播報顯示系統。

12.15 健康國小地下停車場開放使用。

12.20 華江橋下雙層停車場開放使用。

12.24 捷運南港板橋線（市政府站至龍山寺站）正式營運通車，並完成藍（板南）線 10 條接駁公車路線通車營運，台北捷運系統雙十路網正式成型。

12.31 為加強清理及處理圓山風景區內遭占用市產，向中國青年反共救國團、財團法人中央廣播電台追繳共計 36,769,005 元之使用補償金，並依規定程序辦理租賃市有土地事宜。

印製「公車駕駛員緊急應變手冊」

順利度過 Y2K 敏感日，驗證本市所有交通系統在公元 2000 年不受年序數字影響系統運作。

大眾運輸路網結構重整

台北捷運雙十路網的完成，重新構建了台北城的生活空間版圖，市民的通勤時間縮短，可選擇的交通工具增加，距離不再是問題，而捷運的服務範圍更是大家決定生活模式的重要指標，但捷運仍要公車的配合，才能服務更多的乘客；因此捷運與公車的整合，已是發展大眾運輸的課題方向，而公車功能的重新定位與革新，更是目前當務之急。

捷運系統初期雙十路網已具雛型

隨著新店線南段(古亭站至台北車站於 88 年 11 月 11 日)及南港板橋線（市政府站至龍山寺站於 88 年 12 月 24 日）的營運通車，再銜接已運轉之木柵線及淡水線，台北都會區捷運系統初期雙十路網已具雛型，現在民眾可搭乘捷運系統直抵淡水、中永和、新店、木柵、信義計畫區及萬華等地區。

公車儲值票方式取代原用之轉乘券

考量自動化、便民、操作方便及容易管制等原則，我們參考新加坡及美國華盛頓特區實施捷運轉乘公車經驗，自 88 年 7 月 1 日起結合公車儲值票方式取代原用之轉乘券，實施後不僅因自動化節省大筆成本，亦因使用便利而廣受民眾好評，截至 88 年底搭乘捷運轉乘公車已成長至 12 月份每日平均轉乘量達 7 萬 8 千人次。未來我們也將持續推廣轉乘優惠，而且目前正研究引進 IC 智慧卡，以達成一票到底之目標，並提供民眾更為便利之轉乘收費服務。

接駁公車擴展捷運服務範圍

為提供便捷之捷運接駁服務，我們規劃 48 條捷運接駁公車路線，陸續於 88 年底通車營運，達到以捷運為骨幹、公車為神經末梢，構成點、線、面之全方位大眾運輸服務。

檢討公車路網服務

捷運系統陸續通車後，台北都會區內大眾運輸系統產生結構性轉變，我們將大眾運輸功能之定位在以捷運系統為主（提供幹道式快速、大量運輸），公車系統為輔（提供捷運周邊地區、社區至捷運站之網狀便利服務）之服務結構。88 年間除新闢捷運接駁公車路線外，同時規劃增闢 24 條及調整 51 條之公車路線，撤銷與捷運接駁公車重複之 21 條路線及 12 條績效不彰之路線，另調整 11 條路線分段點（緩衝區），也檢討公車路線之班次，

並輔導公車業者逐漸轉型。

RESTRUCTURE PUBLIC TRANSPORT NETWORK

The current mass rapid transit system provides linehaul service between central Taipei City and suburban areas, including Mucha, Tamshui, Nankang and Chungho. The service area of the trunkline system is largely enhanced by the provision of convenient feeder bus system. With the commissioning of each transit line, bus networks are adjusted to eliminate redundant bus services along transit corridors, and to provide new feeder services to terminal and major interchange stations. New bus lines and operations strategies are incorporated to enhance the service functions of the transit network.

An integrated fare system is a must for an integrated public transport system. With the introduction of bus fare cards, the transfers between MRT and buses were largely facilitated. As a step toward a more modernized system, IC card technology will be adopted in the future for passengers to travel between systems with a single card.

台北走透透

台北市為中華民國政治、經濟、金融與文化中心，隨著各種活動的蓬勃發展，已成為一現代化的國際都市。台北城擁有豐富且多元的觀光資源，兼具了自然風光與歷史古蹟，更融合了人文風與現代感，隨著觀光人口的增加，如何推廣台北之旅，將觀光資訊普及化與國際化，推銷台北城的美食與美景，是本局當前的課題。

旅遊資訊之提供

在平面資訊方面88年(增)編印有「觀光台北」、「人文薈萃・台北城」觀光旅遊系列包括（一）老街懷舊之旅—大同、萬華區、（二）山林鄉野之旅—北投、士林、內湖區及（三）茶園茗香之旅—南港文山區（四）文藝饗宴之旅—中山、中正區及（五）都會集錦之旅—大安、信義、松山區等觀光宣導刊物，放置中正機場、松山機場、台北火車站之觀光局旅遊服務中心或服務台、中正紀念堂服務台、本府文宣品贈閱區、本市各區公所、觀光旅館等處供民眾索取。

最值得一提的是，本局於88年1月引進2台觸控式觀光旅遊導覽資料查詢系統，分別放置於觀光局旅遊服務中心旅遊視聽室、本府一樓大廳，透過本設備民眾可利用系統語音、文字、影像之立即表現及便捷操作之功能，得以迅速查閱獲取旅遊相關資訊。

首次參展「台北國際旅展」

1999年第7屆台北國際旅展於88年11月4日至7日舉行，本屆共40個國家、313個單位參展，參觀人數約達67，678人次，為契合市政建設白皮書中「營造活潑多元的國際化環境」，本市首次參展，由本局邀集政府與民間資源組成「台北館」，內容主要在展現本市觀光旅遊景點、名勝古蹟、網路新都及市政重大建設。

「台北館」不論是有獎徵答獎品（如捷運電聯車模型、紀念車票、紀念套冊等）、文宣品（如台北畫刊、觀光摺頁、捷運手冊、北投溫泉區導覽地圖、故宮千禧特展、行天宮導覽、天成大飯店、慶泰大飯店、春天酒店等各單位文宣）、活動（原住民歌舞表演、農村生活體驗、品茗園地、捷運趣味問答等），均吸引大批民眾參觀並獲一致好評，並吸引許多國外團體洽詢有關台北市觀光事業事宜。本次旅展估計約有25，000個民眾進入台北館參觀。

TOURISM PROMOTION

Taipei is resourceful in tourist attraction, both in scenery and in historic legacies. These assets rely on public information services to reach the general public. A series of brochures were compiled and printed in 1999. On-line information systems were also established for citizens to retrieve tourist information. Taipei City Government also participated in the Seventh International Taipei Tourism Exhibition, and received wide recognition from the public.

打破交通瓶頸的的夢魘

台北市的交通真的成了台北人的惡夢嗎？每天有數百萬的人與車在路上「糾纏」；「危險交織」與「寸步難移」是市區交通常見的景象，一本以往對症下藥及"一步一腳印"的理念，本局 88 年的工作之一便是希將重點瓶頸能突破。依據不同的瓶頸路口特性，本市交工處利用調撥車道管制、號誌時制時相調整、路口槽化、轉向及停車管制等交通手段，一一將交通瓶頸打開，也企圖將「台北行，大不易」的夢魘，轉變成一「台北 Easy Go!」的美夢。

88 年度實施交通改善之瓶頸路口路段

為改善本市交通瓶頸，交工處除密切評估研擬改善對策外，並結合交通大隊及工務局各部門之力，運用交通工程及管理方法，陸續完成了建國高架圓山交流道平面匝道等 15 處本市重要路口路段、快速道路上下匝道及東湖地區瓶頸地點之改善工作，有效地疏解地區性的壅塞車流。本年度辦理瓶頸地點如下：

1. 建國高架圓山交流道平面匝道
2. 基隆路
3. 南京東路、撫遠街口
4. 市民大道永吉路匝道
5. 水源快速道路景美匝道
6. 仁愛路敦化圓環
7. 承德路(大度路至中正路)
8. 基隆路臨江街口
9. 東湖地區
10. 羅斯福路新生南路
11. 八德路四段(基隆路至成美橋)
12. 建國南北路(北往南)
13. 羅斯福路公館圓環
14. 北二高聯絡道下匝道辛亥路 3 段 157 巷
15. 自強隧道南北側

正氣橋改建，交通維持奏效

這一度曾是市民最大交通夢魘的工程案，在縝密的交通維持策略與宣導下，奇蹟

式地獲得肯定。它的交通維持計畫，主要以大範圍改道，與大範圍的提前宣導，使駕駛人充分了解並避開工區，雖仍有局部地區的動線仍需改善，但整體而言，因為各單位人力的配合投入與持續不斷的監督改善，使得原本可能是新政府最大負擔的政策措施，首先展現一張亮麗的成績單，而全體市民也充分表示肯定，正氣橋是連絡市區與基隆地區的重要樞紐，本府各單位仍正全力配合，計畫於一年後(90 年中旬)通車。

ELIMINATE TRAFFIC BOTTLENECKS

In the past year, fifteen (15) major intersections were redesigned by using traffic engineering measures, such as channelization, and signal phasing and timing adjustment, to smoothen traffic flow, as well as to minimize traffic delays. A comprehensive traffic maintenance plan is required for all major construction work on arterials, so that reasonable traffic operations may be maintained.

目錄

- 編輯手札
- 交通局的 X 檔案
- 交通透視鏡---台北的交通
- 交通佈告欄---88 年工作成果
  建立交通新秩序
  打破交通瓶頸的夢魘
  便利化的停車管理
  大眾運輸路網結構重整
  計程車管理智慧化
  現代化的公路監理制度
  台北走透透
  自行車道上路囉
- 數字會說話---交通統計資料
- 研究園地 V.S. 未來願景-
- 走過從前---87 年的大事紀要
- 交通服務區

交通局

地址：台北市市府路一號五・六樓北區及西北區

網址：www.dot.taipei.gov.tw

免付費服務電話：081-211818

科室	服務電話
運輸規劃室	2725-6843
第一科	2725-6862
第二科	2725-6871
第三科	2725-6882
第四科	2725-6897
第五科	2725-6903

交通局所屬單位

台北市公共汽車管理處

地址：台北市信區松德路 300 號

網址：tcba.tcg.gov.tw

電話：2759-5866

服務中心：2759-5336

租車專線：2759-5823

申訴專線：080-053434;2759-5823

台北市監理處

地址： 台北市八德路四段 21 號

網址：www.tcmvd.gov.tw

電話： 2763-0155

項目	分機/專線
郵寄辦理	209
驗車	122 123
駕照	201 203
車牌或行照	301 302
燃料費	316 318
牌照稅	278 279
道安講習	205
個人車行	405
計程車申訴	2767-8217

服務時間：

09:00-12:30,13:30-17:00

台北市監理處北區分處

地址：台北市承德路五段 80 號

電話：2831-4155

項目	分機
驗車	311 312
車牌或行照	329 330
報考駕照	319 320
駕照	326 327
服務台	316

台北市停車管理處

地址：臺北市信義區松德路 300 號七樓

網址：www.pma.taipei.gov.tw

電話：2759-0666

服務內容	分機
停車場規劃	6101
停車場工程	6201
停車場營運管理	6301
停車場收費員管理	6401

台北市交通管制工程處

地址：臺北市信義區松德路 300 號八樓

網址：www.bote.taipei.gov.tw

電話：2759-9741

服務內容	分機/專線
動線規劃	7102
號誌問題	7203
標誌、標線問題	7302
交通設施維修問題	7900
交通控制中心	2556-7161
交通管制設施 24 小時	2723-9757

維護專線	2723-9759 2723-9760
免付費專線	080-211-002

台北市汽車駕駛訓練中心

地址：台北市內湖區金湖路 100 號

網址：www.dtc.taipei.gov.tw

電話：2790-1807、2790-2579

報名時間：

星期一至星期五：08:30-16:30

需辦理體能測驗者，請於 16:30 之前至服務台辦理

星期六：08:30-12:00

國定例假日及週休二日之週六不受理報名

台北市車輛行車事故鑑定委員會

地址：台北市信義區松德路 300 號 2 樓

網址：www.taac.taipei.gov.tw

電話：2759-9119~9120

台北市交通事件裁決所

地址: 台北市羅斯福路四段 92 號 7~8 樓

網址：www.judge.taipei.gov.tw

交通違規電腦語音查詢：2367-5280

電話：2365-8270

服務內容	分　　機	專線
違規查詢	168~169	
道安記點	220	
易處吊扣	214~219	
退　　款	313	2368-4859
郵局郵撥	315~318、329	2365-9354
銀行代收	327	
移轉駕駛	322~325	
積案催收 強制執行	412~420	2368-9687
裁 決 書	320~321、331	
肇　　事	422~423	2367-7532
申　　訴	424~434	2364-8558 (兼傳真)

上班時間：

週一至週五上午 8:30~下午 5:30(**午間休息時間照常服務**)

每週週六上午照常服務(上午 8:30~中午 12:30)

相關交通資訊

公車資訊

公車路線查詢網址：www.busline.tcg.gov.tw

公車申訴專線：2729-1181

公車路線查詢專線：

2321-2000,2341-2000

公車儲值卡服務專線：2880-2252

交通警察大隊

勤務指揮中心：2321-9166

拖吊申訴:2321-4666#2310、2321-1606

計程車申訴專線：2394-9007

交通事故處理小組：2321-4666#1010

台北的交通

近十年來，台北市的人口數由 270 萬降至約 265 萬，而台北縣人口數卻由 316 萬增至約 350 萬，高物價、高房價令人怯居台北市，捷運系統的逐線通車，更加速人口的外移及擴大台北都會區的版圖，於是台北市與衛星城市的通勤旅次更加密集！

隨著捷運系統的通車及公車專用道的闢駛，大眾運輸更形便利，大眾運輸旅次從 87 年每日平均 208 萬人次增至 88 年 12 月單月份每日達 259 萬人次；但是，都會區內的小汽車仍約增加 6 萬輛、機車也增加 45 萬輛，顯見推動大眾運輸未來仍是一段艱辛的路。

以提升車輛行駛速率突顯交通改善，已是過時的觀念，因為在交通安全及秩序未能同步提升之前，它也有可能隱含著肇事率之攀升。在都市永續發展的生命力下，往後更應重視整體交通環境的塑造與傳承；其中，包括提升大眾運輸旅次使用比率、合理管制私人運具使用、強化人本環境與注重交通安全等各類指標。

MANAGING AN INTEGRATED TRAFFIC SYSTEM IN TAIPEI

In past decade, the population of Taipei City decreased from 2.7 to 2.65 millions, while that of Taipei County increased from 3.16 to 3.5 millions. The outward migration and the expansion of the metropolitan area largely increased the needs for transportation between the central Taipei City and the suburban Taipei County. In the same period, the registration of automobiles and motorcycles increased at a rate of 3-5 percent per year in Taipei City, despite the drop in population. The Traffic Bureau is facing an unprecedented challenge to maintain a smoothly operated traffic system in Taipei City.

It has always been the policy of Taipei City Government to promote public transport system. The mass rapid transit system provides linehaul service on major corridors, with convenient feeder bus services for enhancing the accessibility of the system. In central area, exclusive bus lanes are provided on major arterials. The new public transport network provides speedy and safe transportation services for its passengers. The service quality of the public transport system attracts considerable number of passengers from private transportation modes. Daily ridership increased from 1.97 millions in 1997 to 2.08 millions in 1998 to 2.33 millions in 1999. The

commissioning of the Blue Line from Nankang to Panchiao is expected to attract even more passengers to return to the public transport system.

The Bureau of Transportation is not limiting itself to the improvement of street traffic operations alone. Rather, the goal is set on the development of a well-integrated transportation system environment. Emphases are placed on the promotion of the use of public transport, limiting the use of private modes, promotion of traffic safety and orders, and establishing an enjoyable environment for pedestrians and bicycle riders.

交通統計數字快覽(88 年)

■ 道路面積

台北市道路面積 20,141,316 平方公尺，佔土地面積 7.4%。

■ 機動車輛數

機動車輛 1,583,090 輛；大客車 6,255 輛佔 0.4%，大貨車 6,499 輛佔 0.4%，小客車 581,831 輛佔 36.7%，小貨車 49,230 輛佔 3.1%，特種車輛(工程、救護、消防等車輛)7,876 輛佔 0.5%，機車 931,399 輛佔 58.8%。

■ 停車

停車位 358,794 位，公有路邊收費停車位 29,241 位佔 8.1%；路外收費停車位 31,198 位佔 8.7%；委託民間經營 3,264 位，佔 0.9%；建築物附設車位 287,103 位佔 80%，非建築物附設停車位 7,988 位佔 2.2%。

■ 公車

聯營公車由 14 家業者組成，市公車處為公營，另有 13 家民營公司，含小型公車，共有 372 條路線，全年平均每日配車數 3,690 輛，行駛班次 66,104 班，每日載客 198 萬人，每日營收約 2,410 萬元，每公里營收 58.33 元。

■ 公車專用道

公車專用道共 7 條，總計 44 公里。

松江路公車專用道----3.08 公里，85/1/27 通車

新生南路公車專用道----3.56 公里，85/6/1 通車

信義路公車專用道----9.0 公里，85/7/6 通車

仁愛路公車專用道----6.2 公里，85/7/27 通車

南京東路公車專用道----8.4 公里，85/7/27 通車

民權東西路公車專用道----7.2 公里，85/8/2 通車

敦化南北路公車專用道----3.15 公里，85/8/2 通車

中山南北路公車優先道----7.0 公里，85/12/30 通車，88/5/1 取消

仁愛路東延段公車專用道----2.4 公里，87/10/18 通車

民權西路西延段公車專用道----1.28 公里，87/11/22 通車

■ 捷運

5 條路線，56 個車站，營運里程約 56.6 公里，發車 263,044 車次，截至 12 月底為止平均每日載客 53.1 萬人，每日營收約 1323.3 萬元，每車次載客數 539 人。

木柵線----10.5 公里， 85/03/28 通車營運

淡水線----22.1 公里， 86/12/25 通車營運

中和線---- 5.4 公里， 87/12/24 通車營運

新店線----10.9 公里， 88/11/11 通車營運

板南線---- 7.7 公里， 88/12/24 通車營運

■ 肇事

列管(有死亡或受傷)交通事故 164 件，死亡 107 人，受傷 65 人。

主要肇事原因：行駛疏忽、違反號誌、標線、標誌管制、未注意車前狀況

主要發生時間：上午(8-10 時)、凌晨(2-4 時)。

■ 違反交通管理事件

總件數：6,023,485，平均每日發生件數：16,503

主要違規項目順序：

違規停車、爭道行駛、違反速率規定、未戴安全帽、不依規定轉彎、未繫安全帶、闖紅燈、不遵守標誌標線號誌...。

交通統計數字快覽(88 年)

■ 道路面積

台北市道路面積 20,141,316 平方公尺，佔土地面積 7.4%。

■ 機動車輛數---**監理處**

機動車輛 1,583,090 輛；大客車 6,255 輛佔 0.4%，大貨車 6,499 輛佔 0.4%，小客車 581,831 輛佔 36.7%，小貨車 49,230 輛佔 3.1%，特種車輛(工程、救護、消防等車輛)7,876 輛佔 0.5%，機車 931,399 輛佔 58.8%。

■ 停車---**停管處**

停車位 358,794 位，公有路邊收費停車位 29,241 位佔 8.1%；路外收費停車位 31,198 位佔 8.7%；委託民 間經營 3,264 位，佔 0.9%；建築物附設車位 287,103 位佔 80%，非建築物附設停車位 7,988 位佔 2.2%。

■ 公車---**局第二科**

聯營公車由 14 家業者組成，市公車處為公營，另有 13 家民營公司，含小型公車，共有 372 條路線，全年平均每日配車數 3,690 輛，行駛班次 66,104 班，每日載客 198 萬人，每日營收約 2,410 萬元，每公里營收 58.33 元。

■ 公車專用道---**局規劃室**

公車專用道共 7 條，總計 44 公里。

松江路公車專用道----3.08 公里，85/1/27 通車

新生南路公車專用道----3.56 公里，85/6/1 通車

信義路公車專用道----9.0 公里，85/7/6 通車

仁愛路公車專用道----6.2 公里，85/7/27 通車

南京東路公車專用道----8.4 公里，85/7/27 通車

民權東西路公車專用道----7.2 公里，85/8/2 通車

敦化南北路公車專用道----3.15 公里，85/8/2 通車

中山南北路公車優先道----7.0 公里，85/12/30 通車，88/5/1 取消

仁愛路東延段公車專用道----2.4 公里，87/10/18 通車

民權西路西延段公車專用道----1.28 公里，87/11/22 通車

■ 捷運---**局第五科**

5 條路線，56 個車站，營運里程約 56.6 公里，發車 263,044 車次，截至 12 月底為止平均每日載客 53.1 萬人，每日營收約 1323.3 萬元，每車次載客數 539 人。

木柵線----10.5 公里， 85/03/28 通車營運
淡水線----22.1 公里， 86/12/25 通車營運
中和線---- 5.4 公里， 87/12/24 通車營運
新店線----10.9 公里， 88/11/11 通車營運
板南線---- 7.7 公里， 88/12/24 通車營運

■ 肇事---**局第一科**

列管(有死亡或受傷)交通事故 164 件，死亡 107 人，受傷 65 人。
主要肇事原因：行駛疏忽、違反號誌、標線、標誌管制、未注意車前狀況
主要發生時間：上午(8-10 時)、凌晨(2-4 時)。

■ 違反交通管理事件---**局第一科**

總件數：6,023,485，平均每日發生件數：16,503
主要違規項目順序：
違規停車、爭道行駛、違反速率規定、未戴安全帽、不依規定轉彎、未繫安全帶、闖紅燈、不遵守標誌標線號誌...。

自行車道上路囉！

自行車是一種幾乎完全及戶的交通工具，於應用上具經濟、彈性、節約能源、無空氣污染及方便性等優點，適用於短程旅次或與其他運輸工具搭配使用，是一種有益健康與環保的「綠色」交通工具。但長久以來，我們卻已經習慣台灣的道路沒有自行車行路規劃，尤其在車水馬龍的台北市，自行車騎士在車陣中險象環生的景象隨處可見，使自行車變成了「不安全」、「不健康」的交通工具。在積極推動綠色運輸系統的政策下，本局首先嘗試結合民間資源，推動公共自行車，為了保障自行車使用者的安全與權益，更辦理設置自行車專用道工程及台北市自行車道路網整體規劃，以期能積極地對交通工具進行重新分配、落實環保，消極地提供自行車使用者安全的行車空間，達到生活化、休閒化、生態及公平性的目標，以喚醒自行車在交通所扮演的角色及所應擁有的位置。

辦理四二四單車臺北淡水河新店溪畔單車遊

88 年 4 月 24 日活動當日共約 800 人參加，並由市長率民眾騎乘，現場並有補車胎大賽、電動自行車試乘、大家來比慢等活動，深受民眾喜好。

辦理景美溪西岸自行車道工程

於 88 年 12 月 29 日完成啟用，其設施計有彩石廣場、自行車架、PSC 自行車道、便道橋、木棧橋、道南橋附加自行車道、指示牌等，工程總經費計新台幣 1,900 餘萬元。

RIDING ON CYCLING ROUTES

Bicycles are an environmentally friendly transportation mode and should be promoted. New cycling routes are planned and constructed for both transportation and recreation purposes. Running along Jinmei River, the first cycling route was completed in December of 1999. A network of cycling routes is under construction in Hsin-I sub center. Other recreation routes along rivers and transportation routes serving transit stations are being planned.

未來願景

為構建一個高品質的交通系統，發展台北市成為一個優質文明的國際級都市，在大步邁向廿一世紀之際，具體而言即是塑造一個尊重生命、尊重他人、遵守規則、科學化、現代化、系統化的交通環境，更是一個整合生態、生活和生產永續發展精神的交通環境。為實現此目標，有五項基本交通理念有待落實：

◎ 以人為先、車為次的人本交通環境

◎ 資訊化運輸服務、高效率的整合運輸體系

◎ 公平的交通環境、落實使用者付費的觀念

◎ 社區化、國際化的交通服務

◎ 環境保育、資源再生的綠色運輸系統

過去的交通規劃多以車輛為導向，衍生了極不公平的空間配置及行車文化，更造成了本市都市發展的阻礙，在人本政策之主導下，產生了「人、車、路」三者關係的新思維，換言之，「人」將重新擁有應有的空間與尊重，建立一個以人為本，有愛、有序的交通系統，將是本市交通政策的重要方針；除此之外，對「環境生態」的重視，推動綠色運輸系統，許地球一個健康的未來，更是交通單位應負起的社會責任及身為國際村一員的基本義務。

未來的交通並不是夢，非常的台北要有非常的改造，美好的願景不會在心中，將實現在你我的生活中。

◎ 交通環境，由衝突改善為和諧

◎ 交通安全，由應變提昇至預防

◎ 交通資訊，由地區推廣至國際

◎ 運具使用，由私人移轉至大眾

◎ 經營管理，由公營轉型至民營

◎ 運輸服務，由一般普及至老殘

◎ 運輸科技，由傳統研發至先進

◎ 交通發展，由中心擴展至郊區

VISION

A quality transportation system is an essential element in developing Taipei into a quality international city. It is our goal to create a traffic environment that gives priority to life, to people; that is modern and orderly; and that is environmentally sustainable . The following transportation policies are necessary to achieve the goal:

(1) To give priority to people rather than vehicles;
(2) To integrate all transportation modes by using advanced technologies;
(3) To create an equitable traffic environment by implementing a user-paid management system;
(4) To provide community-based transportation services at international standards;
(5) To provide “Green” transportation services by incorporating environmental concerns in the design of traffic systems.

It is envisioned that the future Taipei City will provide

(1) A harmonious traffic environment;
(2) A preventative traffic safety system;
(3) An international traffic information system;
(4) A fully integrated public transport system;
(5) A privatized operations and management system;
(6) Extended transportation services to the elderly and the handicapped;
(7) Advanced transportation technologies; and

Transportation development throughout the whole metropolitan area.

未來願景

未來，是建構於「創新與求變」的基礎之上。

隨著國際化的脈動，都市的生活文化與成長，儼然已有不同的風格需求，交通建設與管理的觀念態度，自然也不能再受泥於傳統的思維模式。傳統的交通規劃邏輯，是根基在人的活動必須仰賴在小汽車之上，於是交通的建設理論都以小汽車當作唯一的尺度，而在經濟富裕之後，小汽車大量使用造就了肇事、壅塞、噪音與空氣污染等難以量化的社會成本，這些數據的呈現與講究國際化都市的規範相比，就會顯得格格不入。於是，交通建設與管理的觀念，必須再重新省思，而融入都市中「人」的感受與拉寬國際視野的格局，便是未來要思考的方向。

建立台北市永續都市生態的環境，是台北市非常重要的發展願景，交通局在這樣的願景之下所要建構的都市交通環境也就非常清楚。永續的定義除了是對「環境生態」的重視，另一則便是對「人」的關懷與尊重。所以未來的施政方針，係在於全力發展大眾運輸、推展綠色運具與建立弱勢族群(行人、自行車)的道路空間環境。

在大眾運輸方面，依台北都會區空氣污染排放標準換算，都會區的大眾運輸使用比例必須有百分之五十的水準，如此的指標非常明確但也非常具有挑戰；在推展綠色運具方面，市區自行車道與低污染大眾運輸工具(天然氣公車與輕軌)，也正在緊鑼密鼓籌劃之中；而無障礙的行人徒步環境(造街計畫、人行道舖面更新與行人徒步區)在不久將來也會陸續推出。整體而言，台北的交通發展願景，是要將由提供小汽車使用者良好的交通環境，逐漸改變為提供大眾運輸使用者最佳的交通環境。

展望未來，矢志邁向國際化都市的台北市，在交通方面的確必須再創新與求變，以期達到文明交通環境的理想願景：

一、「捷運化」使台北市交通產生「結構性的改變」。

二、「科技化」為台北市交通帶來「革命性的進步」

三、「民營化」使台北市交通邁向「有效性的經營」

四、「人性化」使台北市交通提供「親切性的服務」

五、「社區化」使台北市交通滿足「地方性的需要」

六、「環保化」使台北市交通追求「永續性的發展」

便利化的停車管理

停車也是台北人頭痛的生活大事，除了路外停車空間之建設之外，加強停車管理作為更是我們一個相當重要的工作方針。為落實使用者付費，反映社會成本，停車費率更應予合理化，藉以提高停車轉換率；而充分運用民間資源及人力，推動停車場委外經營及停車費委託代收，更可提高營運績效，並提昇便民服務。此外，我們也正規劃停車資訊導引系統，期以提供市民更優質的停車資訊服務。

設置身心障礙者專用停車位

為照顧弱勢族群，並落實身心障礙者保護法第 48 條中，公共停車場應保留 2% 比例作為身心障礙者專用停車位之規定。88 年計繪設身心障礙者路外汽車專用停車格位 746 格及機車專用停車格位 70 格；路邊汽車專用停車格 602 格及機車專用停車格 114 格。

隨處可繳停車費

88 年賡續推動本市民營加油站、統一超商、福客多商店、富群（ＯＫ）超商及全家便利商店全省各門市店加入代收本市停車費行列，迄今代收點由 87 年之 230 處擴增為 3,907 處代收點。

委託民間經營管理路外公有停車場

為紓解收費管理員人力不足，鼓勵民間參與市政建設，本市停車管理處推動停車場委託民間經營至 88 年 12 月 31 日止，計有內湖東湖、內湖湖興、中山北路 3 段 55 巷、內湖港富、南港研究院路、辛亥路高架橋下等 6 處平面停車場及大安森林公園、前港公園、進安公園 3 處地下停車場等共計 9 處停車場委託民間經營，自推動委託民間經營後，可運用民間資源精簡政府人力，擴大停車場服務範圍。

PARKING MANAGEMENT

In the past year, the parking management program is focused on the following three areas:

(1) Provision of parking spaces for the handicapped in all government-managed parking lots;

(2) Easy parking payment at gas stations, and convenience stores, which increased payment locations from 230 to 3907;

Contracting with private operators for the management of public parking garages.

建立交通新秩序

為徹底清除市民利用障礙物占用停車空間，並增加市民停車供給，本府相關局、處單位的全力動員，已確實還給市民停車空間並維護市容整潔；而酒醉駕車的強力取締，更保障了市民「行」的安全，酒醉駕車肇事案件的減少就是最好的成績單。新秩序新氣象，讓我們為交通執法及所有從業人員加油，更期待你我的支持與配合。

讓路霸無所遁形

自 88 年 6 月 14 日起擴大執行「全面清除取締巷弄路霸工作」，截至 12 月 31 日止，計清除 70,478 處路霸地點，劃設汽車停車格位 8,291 格，機車停車格位 18,524 格，並以電腦處理建檔上網，透過網路供市民共同監督，使路霸行為無所遁形。

酒醉駕車價更高

我們加強宣導民眾「應酬時不開車」外，同時也透過餐飲業配合提供酒精濃度量測服務，讓消費者在飽餐一頓後，量"酒"後行，交通執法人員也檢測汽、機車駕駛人口中之酒精濃度含量，並配合「代保管車輛」方式來達到法令「當場禁駛」之規定，以嚇阻駕駛人酒後開車行為。

ENHANCE TRAFFIC ORDERS

Two special enforcement programs are launched to enhance traffic orders. They are:

(1) Clearing of parking spaces in alleys

This program cleared 8,291 and 18,524 parking spaces for automobiles and motorcycles, respectively, by removing unauthorized curb blockages.

(2) Enforcement program against drunk driving

In addition to strict enforcement for drunk drivers on the streets, this program emphasized prevention of drunk driving by provision of alcohol test service at large restaurants and provision of car keeping services for those who failed the alcohol tests.

研究與發展

臺北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校(二)』

都會區的整體運輸規劃與交通政策的釐訂,必須根基於良好的運輸分析預測模式與完整正確的基本資料庫。台北都會區之運輸規劃模式，由民國六十年間所運用之 UTPS 軟體，七十至七十五年間之 TRTS I、TRTS II，八十三年間之 TRTS III (TRANSPORT+TRANPLAN)及交通局於八十六年委託研發之 DOTS I 軟體，至今已有相當的長期預測運算能力。另一方面以往使用之基本資料庫已不符現況，因此各種運輸特性資料如旅次長度、運具使用、旅行時間.....等基本資料及參數，均亟待更新；再則配合 DOTS I 模式完整性、正確性以及擴充彈性等功能之提昇,本局企圖能藉由本案重新檢討並建立一套適合交通局使用之台北都會區整體運輸規劃模式。

台北市信義計畫區輕軌運輸系統可行性研究－引進輕軌系統服務信義計畫地區

目前施工中之北二高台北連絡道信義支線所預留之大眾運輸專用路權，即在構建台北市東區南北向大眾運輸路網，以減輕台北市東區南北向運輸走廊的負荷，此外，信義計畫區配合亞太營運中心及台北國際化政策，漸將發展成為新市政、商業及金融中心，其所衍生之交通問題為當前信義計畫區發展之主要瓶頸。另考量環保問題，本局擬引進低污染、且營運效率與路線容量遠高於公車系統、施工及營運成本遠較捷運系統低之輕軌系統。

基於上述因素，台北市政府乃選定以信義計畫區為主要範圍，就輕軌運輸系統之運輸功能、運量、經濟效益、環境影響、工程技術、財務及法令可行性等觀點，進行信義計畫區引進輕軌系統之可行性研究，此為本計畫之緣起。

中小型公車路線規劃與空氣污染減研究

本研究共計規劃出 31 條路線，估計全日最大運量為 6.8 萬人次，至 97 年將可提升至 10.1 萬人次，平均每線載客數自基年之 2,200 增加至 3,300 人次。與民國 87 年 310 條聯營公車全日運量相比,約占 3.5%。

新加入中小型公車營運後，可吸引私人運具旅次轉搭乘大眾運輸工具，私人運具總旅次之轉移效果分別為基年(87 年)之 2.32%及 97 年之 2.27%，整體路網平均行駛速率大約提高 3%左右。

台北市聯營公車營運服務指標評鑑

透過評鑑，對聯營公車服務品質有更客觀的了解，依評鑑結果獎勵績優單位，對績效較差之單位，可督促改善，對提昇公車服務品質有相當之助益。

台北市聯營公車改善排放黑煙第二年度計畫

本計畫延續「台北市聯營公車改善排放黑煙計畫」追蹤一五０輛加裝各種防制污染設備產生的耐久效用，另於四十二輛公車上加裝新的污染防制設備進行除煙效率改善測試，經評估結果以觸媒濾煙器改善效果最佳達到環保署補助標準。

台北市交通空氣與污染改善成效評估計畫

檢討本局近年來執行各項空污費計畫之污染減量成效及評估各項交通改善措施、重大交通管制計畫之交通改善及污染減量成效，並結合交通與空氣品質模式模擬之概念，研擬未來短中長期交通及空氣污染改善計畫，加強交通運輸管理整體功能，提昇本市空氣品質，達到環保與交通雙贏。

計程車管理智慧化

計程車之狼曾讓台北市的婦女同胞人人自危，為保障乘客搭乘安全，提供安全、便捷的計程車服務，創造運將、乘客及市府的三贏，我們建立了０８０智慧型安全叫車轉接系統；另一方面，為照顧運將朋友，亦提供更多的服務項目，如健康檢查、加設瓦斯車檢驗站等，以提供其更安全、便利的行車環境。計程車管理首重安全，而如何追求其精緻化與全面性，實乃政府單位責無旁貸的責任與課題。

０８０智慧型安全叫車轉接系統

本局於 88 年 5 月 14 日啟用「080 智慧型安全叫車轉接系統」，民眾以自動電話撥打 0800-55850 便可進入自動語音轉接系統，行動電話使用者亦可以自費方式撥打 55850 之簡碼進入本系統叫車。截至 88 年 12 月底本系統服務人次為 150,500 人，每月平均使用人次約為 20,000 餘人。

嚴格控管修正公布「計程車運輸合作社設置管理要點臺北市補充規定」將核發計程車新增牌照人口比例比例由原先 120 人提高至 175 人，透過牌照管制措施控制計程車牌照核發數量。

提供運將朋友免費體檢

本局除協請榮民總醫院職業病防治中心提供健檢項目資料外，並邀集專家學者、醫院、計程車業界代表舉行多次會議，訂定健檢項目及流程，預計嘉惠 17,000 位運將朋友提供免費、周延的健檢服務。

瓦斯計程車檢驗

原先大臺北地區僅剩 3 家改裝廠（新動力、藍天、銀泰）且分別位於臺北縣五股鄉、林口鄉及汐止鎮，瓦斯計程車駕駛人須於車輛檢驗日期一個月內先至工廠檢測瓦斯設備合格後，再至監理處驗車，來回奔波耗日費時，造成瓦斯計程車駕駛人相當大的不便與反感。為解決瓦斯計程車駕駛人車輛檢驗不便的問題，經本局洽請國產汽車公司東湖保修廠於 88 年 10 月 29 日正式開始辦理瓦斯車輛改裝與檢驗事宜，該公司鄰近內湖加氣站，具地利之便，可嘉惠運將朋友於加氣前後順道至該公司檢驗及定期保養，大大地節省計程車駕駛朋友的時間。

在計程車管理方面，今年強調智慧，在大街上揮手叫計程車不在是您唯一的選擇，事實上這不是理想的搭乘方式，因為乘客無法選擇司機，司機也無法選擇乘客，今年我們推出「080 智慧型安全叫車轉接系統」，讓民眾搭乘安全又便利。另外，為了環保，我們鼓勵計程車改裝瓦斯動力，過去因相關配套措施（如檢驗、改裝等）供給不足，讓運將裹足不前，今年我們在東湖地區再開放一家檢驗與改裝廠，方便瓦斯計程車檢驗、改裝及加油，希望藉由瓦斯計程車之推動，未來能

擴展至其他車種。

In Taxi management, we focus on intelligent systems. Raising your hand to call a taxi is not the only way to get service. In fact, this is not the good way of service, because the rider can not choose taxi driver, and vice versa. We promote 080 intelligent safety calling service for free this year. To make the public receive more convenient and safe taxi service. Moreover, we urge the taxi vehicles to renovate its fuel system and to adopt natural gas for resisting overpollution. In the past, there are many reasons made the taxi owner hesitate to follow it. The most reason are the examination and renovation system not even completed. As a result, we integrated another one agent of the examination and renovation in TungHwu area. Hopefully, we try to popularize to each kind of vehicle in coming years.

現代化的公路監理制度

隨著機動車輛的成長，本市公路監理業務越來越繁重，惟追求電腦化、自動化的目標及各項業務的革新，改善了員工工作績效，並提供市民更為便捷的服務品質。「服務至上」不再只是口號而是逐漸落實，身為交通部門的第一線之公路監理人員，其努力希望獲得大家的肯定。

辦理全國公路監理業務觀摩

88 年全國公路監理業務觀摩，由本市監理處主辦，重點在展示近 4 年來運用企業管理理念推動「人」、「事」、「物」之革新及辦公室自動化績效。

推通過ISO-9002品質認證

本市監理處秉持『人革心』、『事、物革新』的信念，強化體質、主動服務達成『顧客滿意、員工滿意』之政策，於88年5月26日獲得ISO-9002認證登錄，為全國第一個獲此殊榮的公路監理機關。

全面開放委託代檢業務

88 年本市監理處繼續核准鼎誥、全萬能、味王、成達、欣欣等五家共六條檢驗線加入車輛檢驗業務，截至 88 年 12 月底，本市民間代檢廠計 15 家 18 條檢驗線。並自 88 年 7 月 1 日起，委託代檢廠均比照監理處加裝影像擷取系統及紅外線防弊設備，藉以提昇代檢品質。

推動無現金窗口（POS）及自動轉帳系統（ATS）

本市監理處於 88 年 10 月 15 日起全面推動無現金窗口（POS）及自動轉帳系統（ATS）繳納監理規費及汽車燃料費、使用牌照稅、交通違規罰鍰、強制汽車責任險違規罰鍰，截至同年 12 月底計自動轉帳 22,390 件。

脫胎換骨－臺北市交通事件裁決所

本市交通事件裁決所除全面更新、補強辦公室軟硬體設施外，並自 5 月 31 日起陸續開始實施以下改革措施：

1．單一窗口服務：將原有 12 個分組歸併成 4 類 28 個單一服務櫃台，同時實施 LED 顯示及叫號系統，民眾至服務台索取號碼牌後，可依序辦妥裁罰繳納罰鍰結案手續。

2．除續為實施午休時間不打烊服務外，同時更新本所便民服務手冊第三版計印製五萬

冊供民眾索閱參考。

3．重、溢及誤繳違規案件臨櫃（當場）退款作業，時間由原 30 天至 60 天縮短為現場辦理。另代保管物件查詢電腦化，將原來每件查詢需 9 至 10 分鐘縮短至 1 分鐘之內。

4．郵撥、銀行代收罰鍰作業程序時間由原需 14 天縮短為 8 天。現場繳款銷案時間由原需 1 小時縮短為 15 分鐘。

5．主動發現民眾重、溢及誤繳情形，並通知民眾來所退款。

6．落實大宗違規積案催收計畫，執行績效全年達一億元以上。

更新台北市車輛行車事故鑑定委員會網站

更新後之新網站，除供民眾查詢鑑定相關資料及下載申請書表外，未來並可擴充資料庫，供民眾查詢鑑定及法院判決結果，更有效服務民眾。

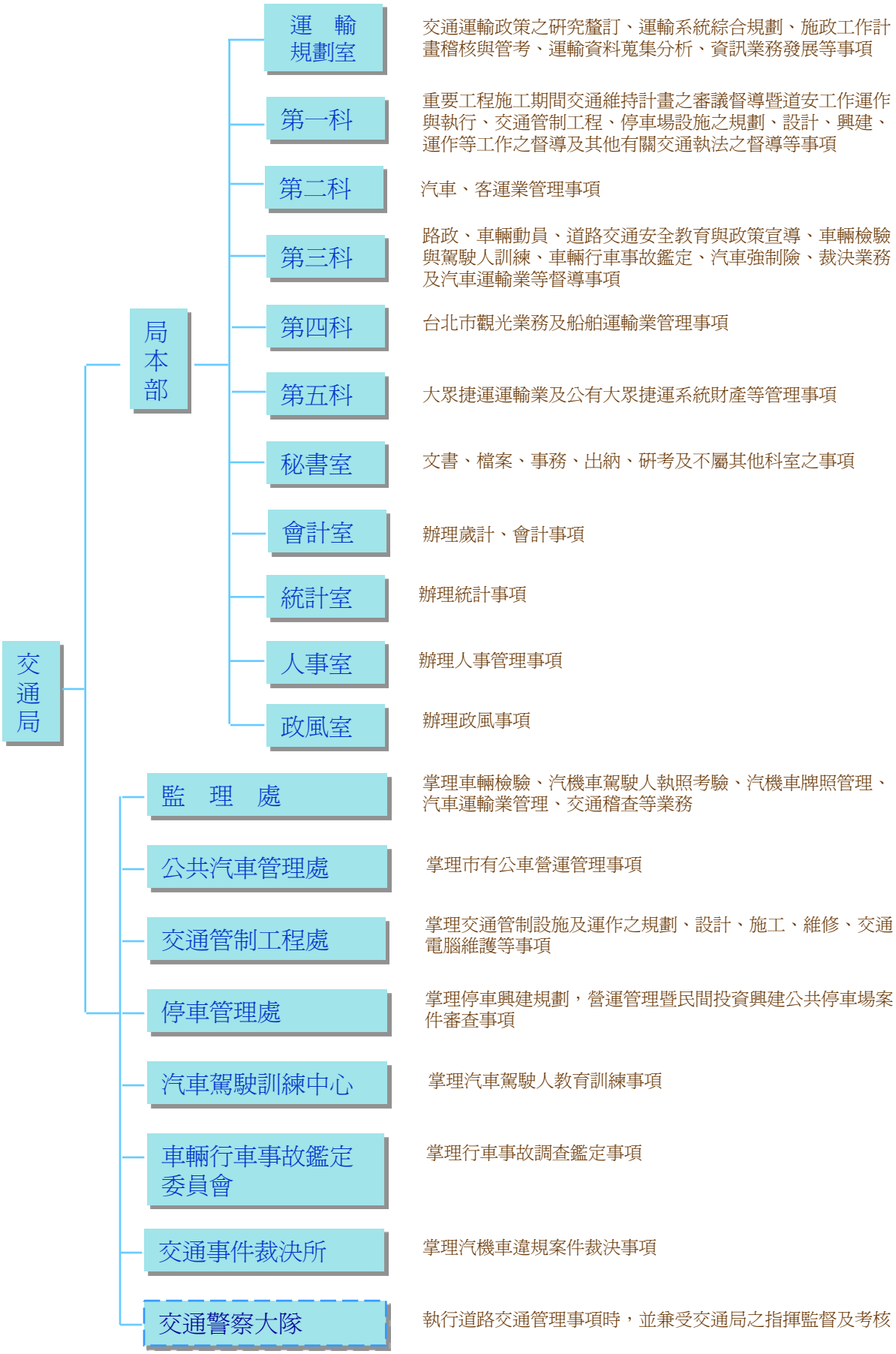
汽車駕駛訓練中心轉型為專業駕駛訓練

隨著中心定位轉型，本市汽車駕駛訓練中心已大幅縮減小型車駕駛訓練，朝大型車訓練及駕訓師資培訓、交通安全教育訓練等方面發展；並在訓練課程、方法及設備上精益求精，同時全力配合政府政策實施各項安全講習，以期真正達到改善本市交通目標。

MODERNIZE VEHICLE REGISTRATION AND INSPECTION PROCESS

In meeting the demands of growing number of vehicles in Taipei City, vehicle registration and inspection processes are largely streamlined and automated for the convenience of vehicle owners. Five private inspectors were contracted for providing vehicle inspection services at various locations. Automated Transfer System (ATS) was introduced for the collection of gas tax, registration fee, and fines for traffic violations. The Traffic Court also streamlined the petition and payment process. The registration and inspection services of Taipei City have been certified by ISO-9002 for its superior service quality.

交通局組織與職掌


交通局
局本部
運　輸規劃室
交通運輸政策之研究釐訂、運輸系統綜合規劃、施政工作計畫稽核與管考、運輸資料蒐集分析、資訊業務發展等事項
第一科
重要工程施工期間交通維持計畫之審議督導暨道安工作運作與執行、交通管制工程、停車場設施之規劃、設計、興建、運作等工作之督導及其他有關交通執法之督導等事項
第二科
汽車、客運業管理事項
第三科
路政、車輛動員、道路交通安全教育與政策宣導、車輛檢驗與駕駛人訓練、車輛行車事故鑑定、汽車強制險、裁決業務及汽車運輸業等督導事項
第四科
台北市觀光業務及船舶運輸業管理事項
第五科
大眾捷運運輸業及公有大眾捷運系統財產等管理事項
秘書室
文書、檔案、事務、出納、研考及不屬其他科室之事項
會計室
辦理歲計、會計事項
統計室
辦理統計事項
人事室
辦理人事管理事項
政風室
辦理政風事項
監　理　處
掌理車輛檢驗、汽機車駕駛人執照考驗、汽機車牌照管理、汽車運輸業管理、交通稽查等業務
公共汽車管理處
掌理市有公車營運管理事項
交通管制工程處
掌理交通管制設施及運作之規劃、設計、施工、維修、交通電腦維護等事項
停車管理處
掌理停車興建規劃，營運管理暨民間投資興建公共停車場案件審查事項
汽車駕駛訓練中心
掌理汽車駕駛人教育訓練事項
車輛行車事故鑑定委員會
掌理行車事故調查鑑定事項
交通事件裁決所
掌理汽機車違規案件裁決事項
交通警察大隊
執行道路交通管理事項時，並兼受交通局之指揮監督及考核

降低汽機車數使用，有賴推動大眾運輸

由於經濟快速成長、國民所得大幅提升，家庭購買力提高，台北市自 70 年至今所增加之 44 萬輛汽車中，主要源自自用小客車增加 42 萬輛，占增加數之 95%。 88 年底每千人擁有之自小客車數有 206 輛，較民國 70 年之 55 輛成長近 3 倍；而機車數在同一期間亦由每千人擁有 179 輛增至 353 輛。

88 年 7 月起台北市依「道路交通管理處罰條例」第 17 條規定註銷不依限定期檢驗逾期六個月以上之汽車牌照，當年計註銷汽車牌照 39,214 輛，致 88 年底登記汽車數為 651,691 輛，較 87 年底 681,386 輛減少 4.36%，若不計註銷車輛對車輛登記數之影響，則 88 年車輛成長 1.40%，亦較歷年緩和，顯示汽車成長已明顯減緩，機車之成長亦降低為 3%。

台北市近年來的交通狀況由道路與車輛之統計數字可窺見一般，其汽機車數在民國 80 年以前為高成長期，溯自 65 年起除部分年份外，汽車之成長率幾乎是每年平均成長 10%以上，甚或 15%以上，機車每年成長率也近 10%或以上。直至 81 年以後汽機車之成長率才稍見緩和，每年平均約在 3%～5%之間。

台北市道路面積在 66 至 75 年間每年平均成長 3%左右，爾後除民國 86 年因環東快速道路平面路段完工及基隆河整治堤內道路完工，致當年道路成長 3.35%以外，其餘各年平均成長率均在 1%以下。台北市在地狹車多，道路面積成長不易之情況下，每汽車享有之道路面積由 70 年底之 72.44 平方公尺，至 80 年底為 35.89 平方公尺，88 年底則為 30.91 平方公尺，若以每汽車享有之道路面積代表交通之擁擠度，則 88 年本市交通擁擠度為 80 年之 1.2 倍，為 70 年之 2.3 倍。

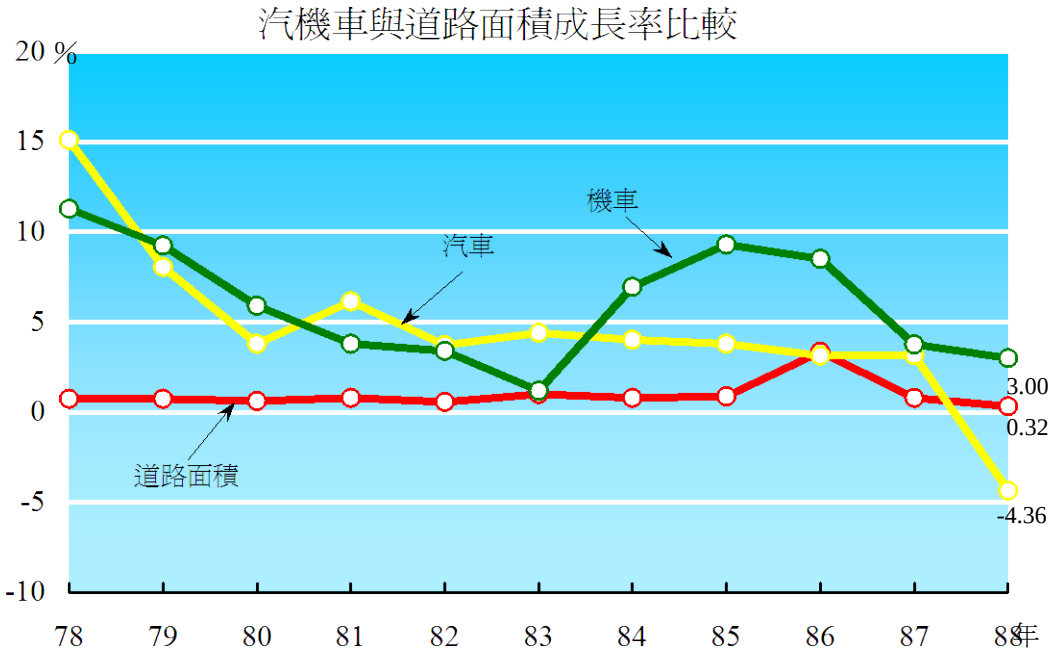
在道路面積成長不易之情況下，鼓勵搭乘大眾運輸系統，減少汽機車使用及持有，成為本市近期交通策略目標。

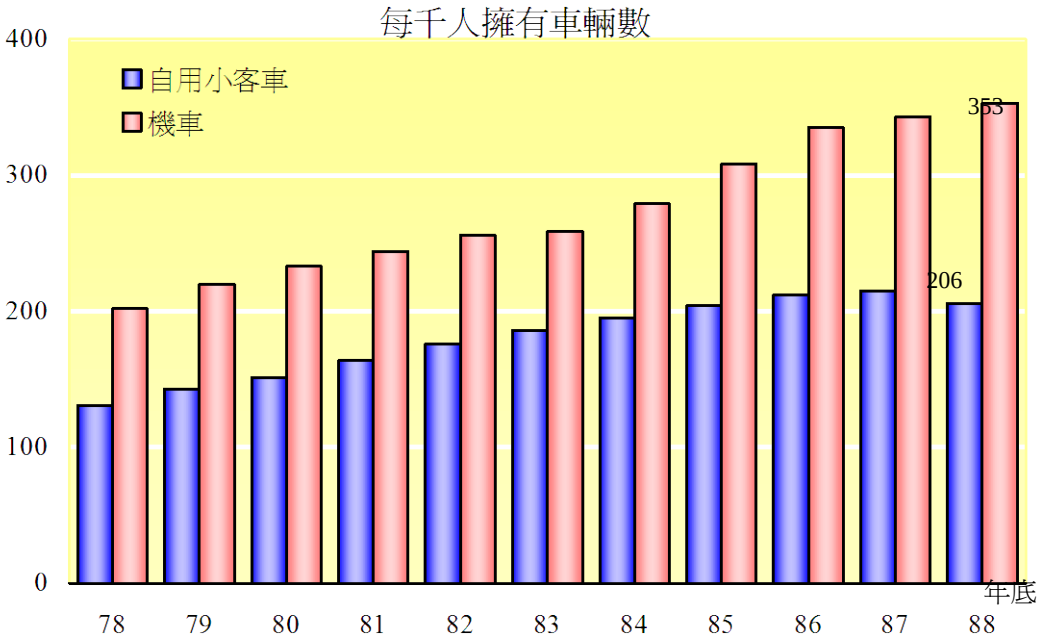
台北市機動車輛及道路成長

年底別	道路面積			汽車總數		自　用			機　車		
		年成長率	每汽車享　有		年成長率	小客車	年成長率	每千人擁有數		年成長率	每千人擁有數
單　位	平方公尺	%	M^2/輛	輛	%	輛	%	輛/千人	輛	%	輛/千人
65 年底	13,263,975	…	134.52	98,599	…	49,559	…	24	213,581	…	102
70 年底	15,110,773	*2.64*	72.44	208,603	*16.17*	124,465	*20.22*	55	406,140	*13.72*	179
75 年底	17,642,894	*3.15*	58.64	300,847	*7.60*	211,842	*11.22*	82	627,846	*9.10*	244
80 年底	18,521,432	*0.98*	35.89	515,996	*11.39*	410,222	*14.13*	151	632,816	*9.99**	233
85 年底	19,274,691	*0.80*	30.10	640,353	*4.41*	531,259	*5.31*	204	803,277	*4.89*	308
86 年底	19,920,537	*3.35*	30.16	660,486	*3.14*	549,636	*3.46*	212	871,537	*8.50*	335
87 年底	20,078,338	*0.79*	29.47	681,386	*3.16*	568,661	*3.46*	215	904,232	*3.75*	343
88 年底	20,142,153	*0.32*	30.91	651,691	*-4.36*	545,246	*-4.12*	206	931,399	*3.00*	353

附　　註：(1)年成長率一欄爲當年至上一列年間之平均年成長率。
(2)76 年 4 月底註銷機車牌照 257,862 輛，致統計數列不連續，*爲 77 年至 80 年之平均年成長率。
(3)88 年 7 至 12 月註銷不依限定檢超過六個月之汽車牌照 39,214 輛，致當年汽車數負成長。

資料來源：台北市監理處、台北市政府工務局。


汽機車與道路面積成長率比較
20 %
15
10
5
0
-5
-10
機車
汽車
道路面積
3.00
0.32
-4.36
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
年


每千人擁有車輛數
400
300
200
100
0
自用小客車
機車
353
206
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
年底

接駁公車延伸捷運路網，公車捷運相輔相成

台北市公車從早年由市公車處獨家經營，至目前已有 14 家業者參與聯營公車系統，而公車載客量於 74 年曾達到每日 260 萬人次之顛峰，之後十年由於國民生活水準持續提升，使用小客車及機車人口日增，致公車族每年平均以 3.9%的速度不斷流失，至 84 年滑落至每日 175 萬人次運量之谷底，僅達 74 年之 67%。

民國 77 年捷運開工，交通環境日益惡化，公車經營進入慘澹之黑暗期；近年來我們陸續推出多項改善公車營運之措施，以提升公車之競爭優勢，而於 85 年起搭乘公車人數已逐年回升，至 88 年平均每日有 198 萬人次，較 84 年回升 12.88%，亦較 87 年平均每日 192 萬人次成長 3.15%。

台北捷運木柵線於 85 年 3 月通車營運，通車初期平均每日載客 4 萬人次，至 88 年底已有木柵線、淡水線、中和線、新店線與板南線(龍山寺站至市政府站)通車營運，捷運雙十路網形成,88 年平均每日載客 34.8 萬人次 ，較 87 年 16.7 萬人次提高 108.87%。我們為使不在捷運線上的廣大市民亦能享受捷運帶來的便捷，自 88 年 7 月起將捷運轉乘公車優惠改為轉乘免費，並自 88 年 10 月至年底共闢駛 48 線捷運接駁公車，藉此吸引更多的市民改用大眾運輸工具，以降低台北市交通之擁擠程度，88 年捷運轉乘公車平均每日達 5.7 萬人次，約占捷運人次之 16.46%。

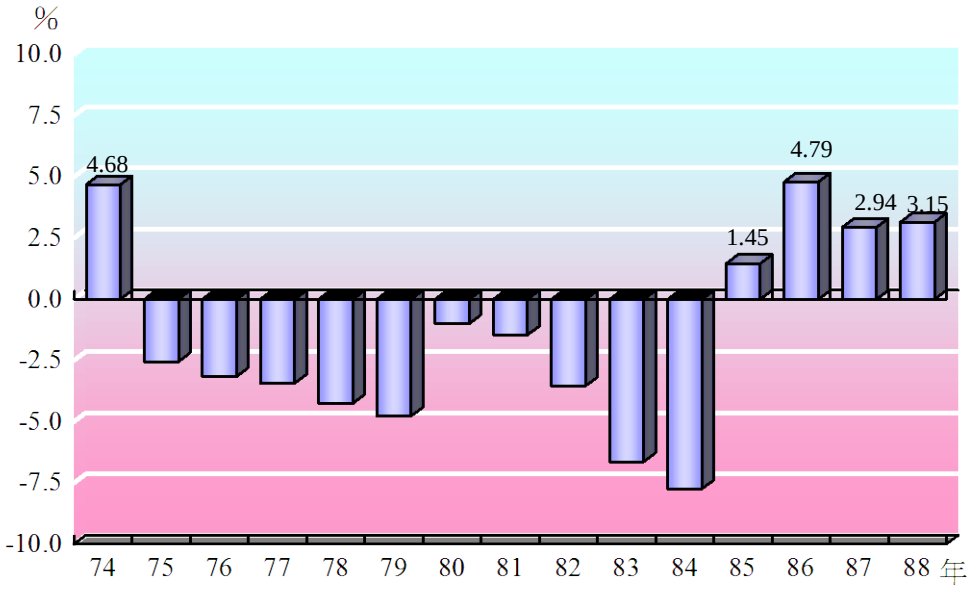
台北市大眾運輸系統載客人數

年別	總　　計		公　　車			捷　　運		
	平均每日	成長	總 運 量	平均每日	成 長	總 運 量	平均每日	成長
單位	人次	%	人次	人次	%	人次	人次	%
74 年	2,603,053	4.68	950,114,177	2,603,053	4.68	-	-	-
75 年	2,536,794	-2.55	925,929,670	2,536,794	-2.55	-	-	-
76 年	2,457,003	-3.15	896,806,135	2,457,003	-3.15	-	-	-
77 年	2,372,682	-3.43	868,401,643	2,372,682	-3.43	-	-	-
78 年	2,271,896	-4.25	829,242,210	2,271,896	-4.25	-	-	-
79 年	2,163,496	-4.77	789,675,958	2,163,496	-4.77	-	-	-
80 年	2,142,036	-0.99	781,842,962	2,142,036	-0.99	-	-	-
81 年	2,110,670	-1.46	772,505,359	2,110,670	-1.46	-	-	-
82 年	2,036,008	-3.54	743,142,882	2,036,008	-3.54	-	-	-
83 年	1,900,948	-6.63	693,845,985	1,900,948	-6.63	-	-	-
84 年	1,753,829	-7.74	640,147,701	1,753,829	-7.74	-	-	-
85 年	1,819,407	3.74	651,204,925	1,779,248	1.45	11,204,389	40,159	--
86 年	1,965,718	8.04	680,544,294	1,864,505	4.79	31,079,749	101,213	152.03
87 年	2,085,839	6.11	700,550,042	1,919,315	2.94	60,781,145	166,524	64.53
88 年	2,327,559	11.59	722,550,042	1,979,745	3.15	126,952,122	347,814	108.87

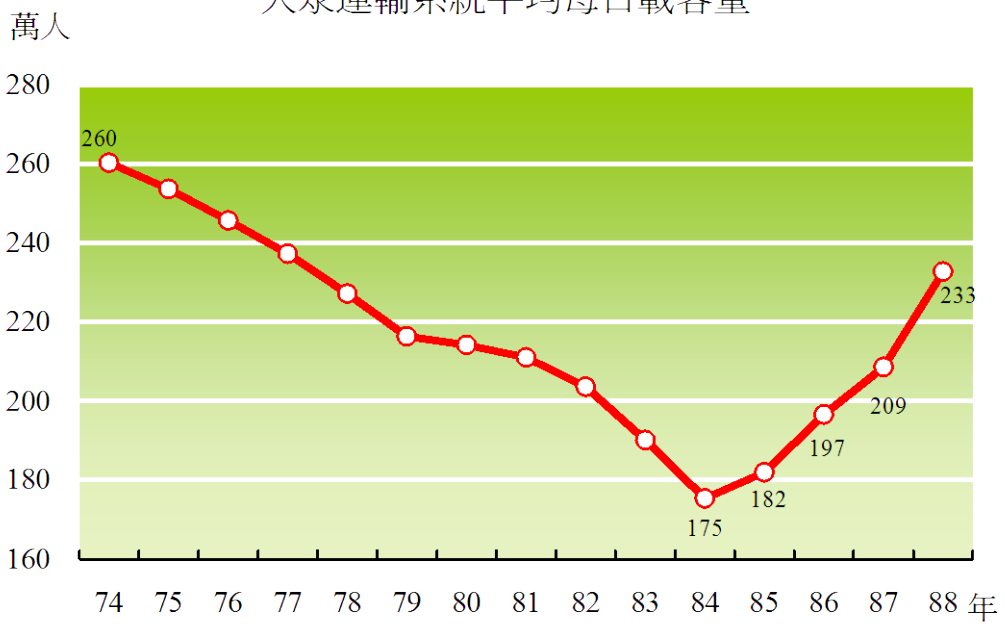
附　　註：公車包含小型公車。

資料來源：台北市公民營公車聯營管理中心。

聯營公車載客量成長率變化



大眾運輸系統平均每日載客量



台北市機動車交通事故死亡率下降幅度遠超過台灣地區

依據行政院衛生署全國人口死亡率統計資料顯示，整個台灣地區機動車交通事故死亡率呈逐年下降趨勢，台北市更是如此，下降幅度遠較台灣地區明顯。88 年台北市機動交通事故死亡率每十萬人口 8 人，較 87 年比較下降 23%，而台灣地區死亡率每十萬人口 25 人，較 87 年下降 7%。若與 85 年比較，台北市機動車交通事故死亡率下降幅度更高達 46%，較台灣地區下降 24%高出甚多。

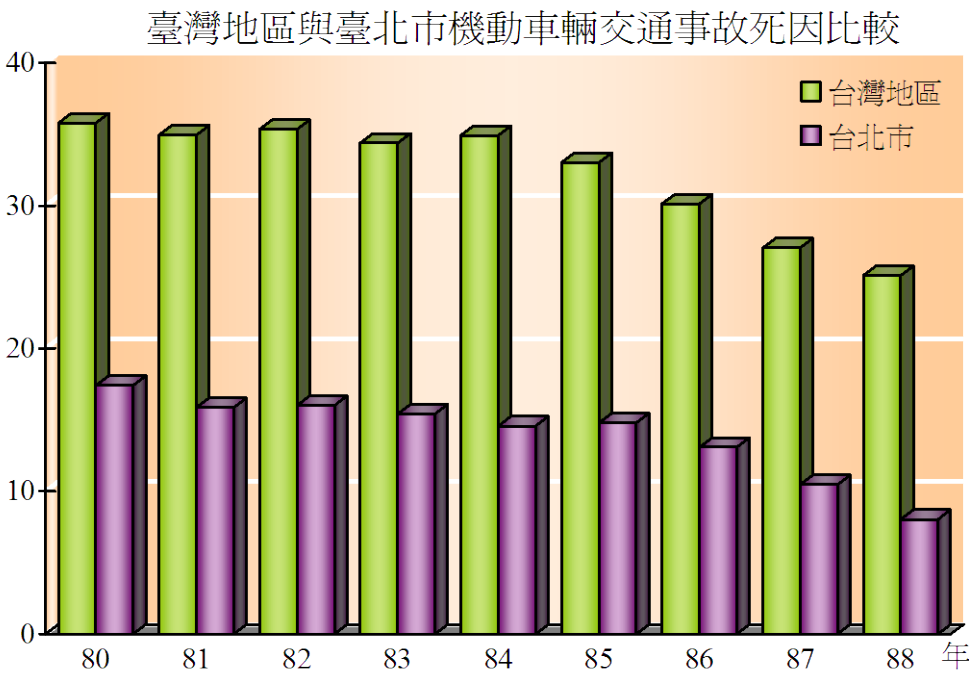
台北市交通事故死亡率的下降，與自 86 年起陸續執行的多項交通安全措施有關，如實施行駛於快速道路之小客車駕駛人及前座乘客應繫安全帶、全面實施騎乘機車未戴安全帽之取締、汽機車分流、機車二段式左轉、加強取締酒醉駕車並強制參加安全講習，88 年 6 月酒醉駕車更依刑法移送等措施，此外，並積極推動公車速限 40 公里及禮讓行人措施，改善交通號誌及交通動線等，均為近年來台北市交通事故死亡率下降的主要緣由。

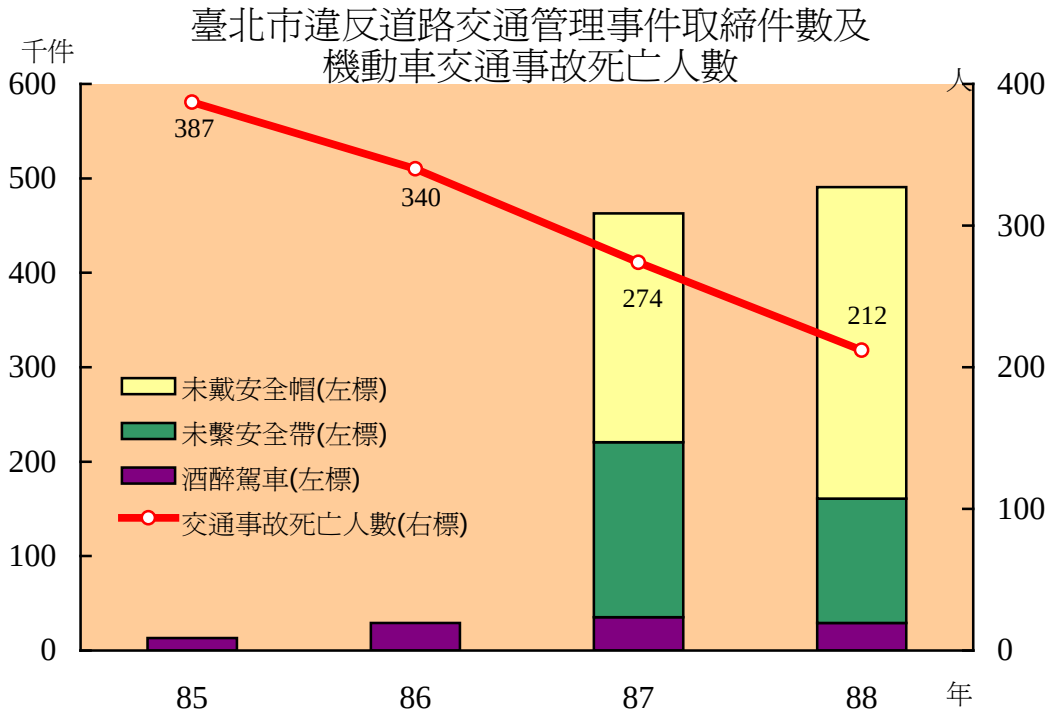
台灣地區與台北市死因統計一覽表

年別	事故傷害及不良影響				運輸事故				機動車交通事故			
	台灣地區		台北市		台灣地區		台北市		台灣地區		台北市	
	死亡人數	每十萬人口死亡率	死亡人數	每十萬人口死亡率	死亡人數	每十萬人口死亡率	死亡人數	每十萬人口死亡率	死亡人數	每十萬人口死亡率	死亡人數	每十萬人口死亡率
80 年	13,636	66.66	998	36.71	7,498	36.66	495	18.21	7,322	35.80	473	17.40
81 年	13,152	63.68	949	35.06	7,377	35.72	441	16.29	7,216	34.94	429	15.85
82 年	13,270	63.65	931	34.81	7,499	35.97	443	16.56	7,367	35.34	428	16.00
83 年	13,219	62.69	890	33.54	7,420	35.19	454	17.11	7,250	34.38	409	15.41
84 年	12,983	61.05	752	28.45	7,537	35.44	393	14.87	7,427	34.92	385	14.57
85 年	12,422	57.93	772	29.48	7,160	33.39	391	14.93	7,077	33.01	387	14.78
86 年	11,297	52.22	683	26.25	6,646	30.72	351	13.49	6,516	30.12	340	13.07
87 年	10,973	50.25	692	26.42	6,203	28.41	335	12.79	5,903	27.03	274	10.46
88 年	12,960	58.88	658	24.92	5,648	25.66	221	8.37	5,526	25.11	212	8.03

附註：1.本表資料中台北市人口死因統計係指戶籍設籍於台北市之市民而死亡原因爲以上三項者。
2.台灣地區人口爲除福建省金門、馬祖地區以外之全國總人口數。
3.運輸事故係指包含公路、鐵路、水路或航空所發生之意外事故；機動車交通事故係指由汽、機車所發生之交通事故。

資料來源：行政院衛生署。


臺灣地區與臺北市機動車輛交通事故死因比較
台灣地區
台北市
40
30
20
10
0
80
81
82
83
84
85
86
87
88
年


臺北市違反道路交通管理事件取締件數及
機動車交通事故死亡人數
千件
人
600
500
400
300
200
100
0
400
300
200
100
0
387
340
274
212
未戴安全帽(左標)
未繫安全帶(左標)
酒醉駕車(左標)
交通事故死亡人數(右標)
85
86
87
88
年

交通秩序有待全民共維護

為達成交通順暢，台北市除投注大量警力指揮交通外，並加強違規車輛之取締，88年全年共舉發交通違規案件602萬件，每日平均舉發16,503件，較87年15,285件增加1,218件，約8.0%。其中汽車之違規舉發由87年每日9,730件，至88年增為9,839件，約增加 1.1%，機車違規舉發則由87年每日5,306件，88年增為6,048件，增加 14.0%，主要係因未戴安全帽及爭道行駛取締案件增加較多之緣故。

88年本市所舉發之違規案件中屬汽車之違規有359萬件，占59.6%，機車之違規有221萬件，占36.6%，另其他有22萬件，占3.7%。汽車之違規案件最大宗的仍是違規停車占58.1%，其次是違反速率規定行駛占18.5%，闖紅燈占4.9%，未繫安全帶占3.7%；機車之違規案件中最大宗的是爭道行駛占 38.9%，其次是違規停車占 19.4%，未戴安全帽占14.9%，不依規定轉彎占6.5%，汽、機車之違規停車案全年合計251萬件，占全部違規案件之四成(41.7%)。

目前車輛違規案件係由管轄地裁罰， 88年全年被舉發交通違規總計455萬件，平均每輛車2.9件，而完成處罰之交通違規總計380萬件，計收罰鍰收入38億1,007萬元。

加強違停車輛取締告發及在重要路段執行拖吊，使馬路回歸馬路，以暢通車流。88年全年拖吊73萬輛機動車輛(汽車49萬輛、機車24萬輛)，較87年減少22.9%(主要係88年9月起與市府簽約執行拖吊車輛數驟減)，其中拖吊以紅線路段占48.0%最高，其次為重要幹道黃線違停占 10.0%，再其次為併排停車占 8.7%，人行道騎樓地違停占7.9%。。

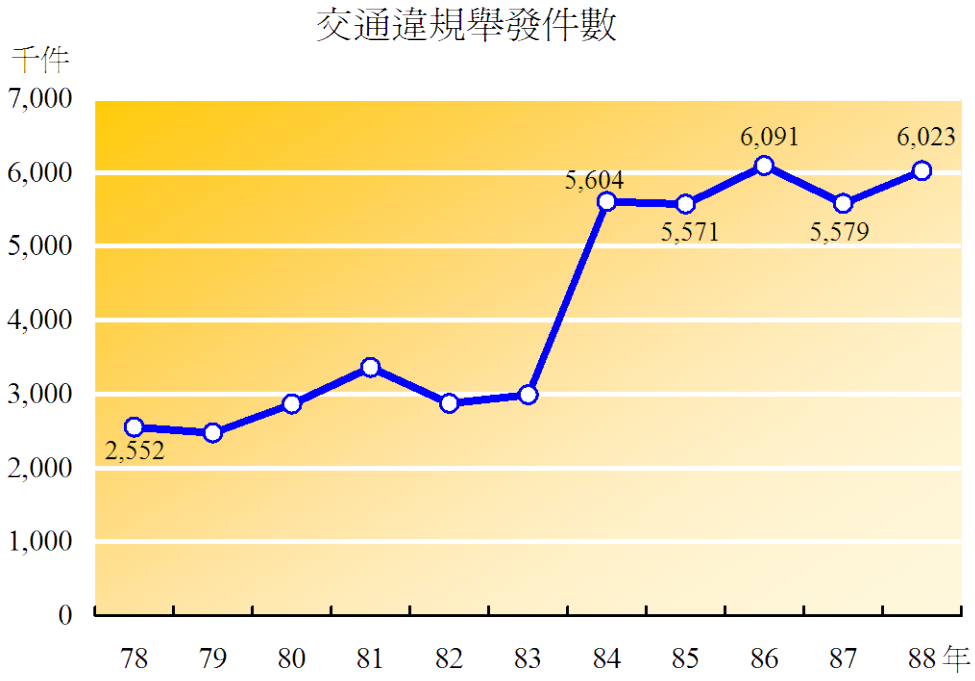
本市近年對交通執法採取較強力之作為，期能遏止違規民眾投機心理，進而建立守法有禮，忙中有序的交通世界，交通秩序的維護需要你我共同來努力。

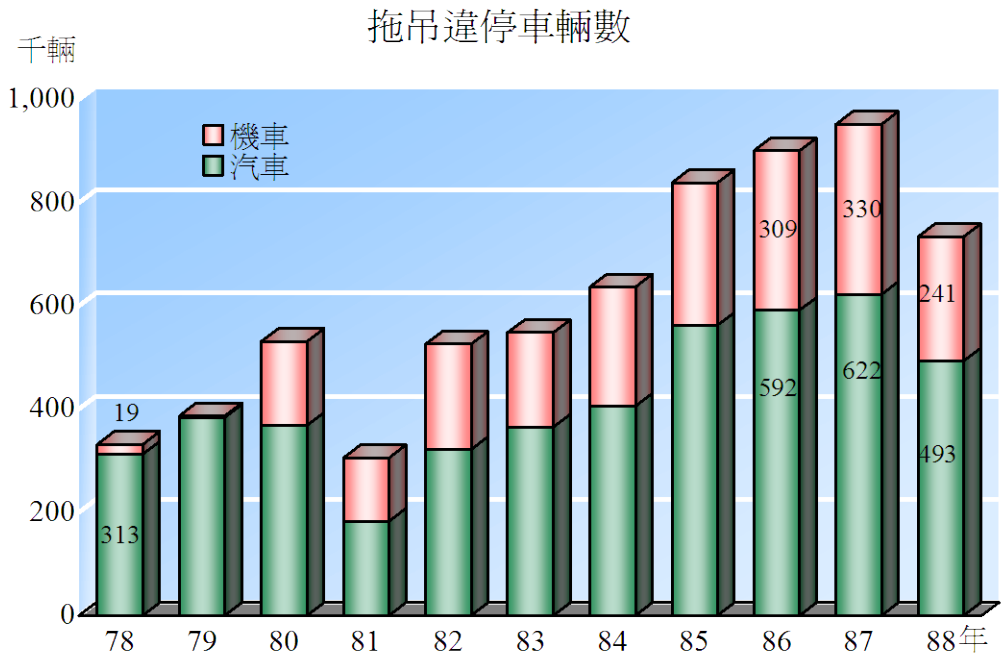
交 通 執 法

年別	違反道路交通管理					拖吊違規車輛				
	舉發件數		處罰件數		罰鍰收入	總計	汽車(含大型車)		機車	
		平均每日		平均每日				平均每日		平均每日
單位	千件	件	千件	件	百萬元	千輛	千輛	輛	千輛	輛
78年	2,552	6,992	1,588	4,351	…	331	313	856	19	51
79年	2,473	6,775	1,711	4,688	…	387	384	1,051	3	9
80年	2,865	7,850	1,862	5,101	…	531	368	1,009	163	447
81年	3,357	9,172	1,977	5,402	…	306	183	499	123	336
82年	2,870	7,864	2,517	6,896	1,989	526	322	882	204	559
83年	2,990	8,191	2,553	6,993	2,019	548	365	1,001	183	501
84年	5,604	15,354	3,307	9,061	2,247	637	406	1,111	231	633
85年	5,571	15,221	3,806	10,398	2,584	838	562	1,537	276	754
86年	6,091	16,688	3,914	10,724	3,634	901	592	1,621	309	847
87年	5,579	15,285	4,084	11,190	3,812	952	622	1,705	330	904

88 年	6,023	16,503	3,799	10,408	3,810	735	493	1,351	241	662

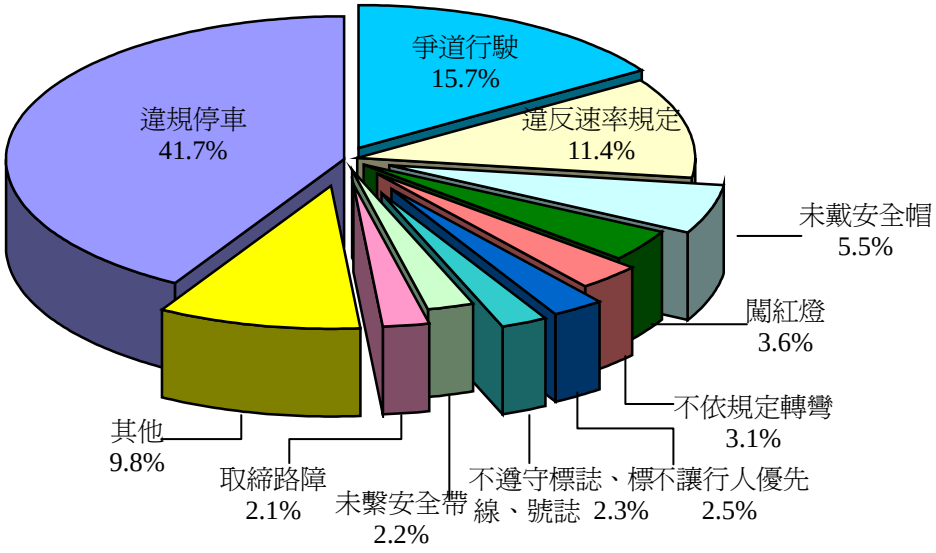
資料來源：台北市政府警察局、台北市交通事件裁決所。





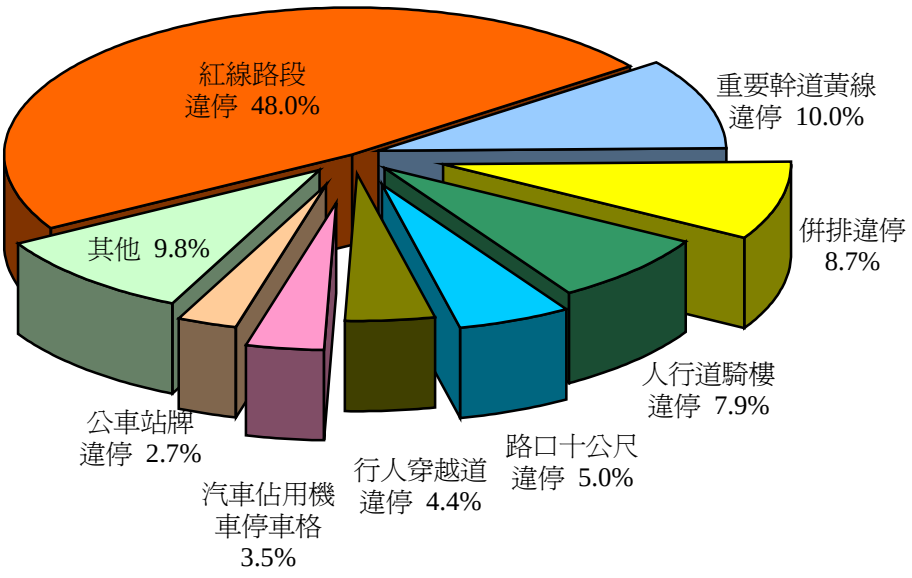
舉發違反道路交通管理事件

民國八十八年
總計6,023,485件



汽車違停拖吊概況

民國八十八年
總計493,035輛



其他交通相關統計資料

觀 光 管 理

年別	觀光旅館		普通旅館		旅行社	來華旅客人數								
						來華目的					居住地			
	家數	房間數	家數	房間數	家數	合計	成長	業務	觀光	其他	日本	美國	香港	泰國
單位	家	間	家	間	家	千人	%	千人	千人	千人	千人	千人	千人	千人
78 年	49	11,133	…	…	572	2,004	3.6	410	1,100	494	965	221	212	22
79 年	51	12,558	…	…	662	1,934	-3.5	400	1,038	496	917	225	194	22
80 年	50	12,773	353	…	699	1,855	-4.1	436	826	592	834	240	182	25
81 年	44	12,278	377	…	767	1,873	1.0	497	809	567	800	259	194	34
82 年	42	12,136	363	10,477	818	1,850	-1.2	525	701	624	704	269	214	90
83 年	39	11,612	331	9,962	857	2,127	15.0	595	861	672	824	287	242	116
84 年	39	11,503	307	9,752	862	2,332	9.6	652	940	740	914	290	247	147
85 年	38	10,388	295	9,282	888	2,358	1.1	704	904	749	918	290	263	121
86 年	37	11,331	298	9,527	945	2,372	0.6	750	843	779	906	304	260	122
87 年	35	10,456	300	9,593	977	2,299	-3.1	771	762	766	827	308	280	129
88 年	36	10,777	298	9,420	1,010	2,411	4.90	806	783	822	826	318	320	138

資料來源：台北市政府交通局第四科、交通部觀光局。

汽 機 車 停 車 位

年底別	總計	臺北市停管處收費停車位				建物附設	非建物附設
		路邊	路外	委外經營	總收入		
單位	格位	格位	格位	格位	百萬元	格位	格位
78 年底	138,555	19,712	16,631	-	1,232	102,212	…
79 年底	150,434	22,342	17,440	-	1,570	110,652	…
80 年底	161,844	23,759	18,953	-	1,738	119,132	…
81 年底	178,513	27,266	22,733	-	1,692	128,514	…
82 年底	189,896	29,294	21,301	-	1,922	139,301	…
83 年底	210,900	29,512	22,408	-	2,152	155,851	3,129
84 年底	233,128	30,954	23,478	-	2,299	174,603	4,093
85 年底	265,227	30,238	29,108	250	2,573	200,000	5,631
86 年底	295,196	30,574	30,192	868	2,876	225,835	7,727
87 年底	324,407	29,654	33,867	925	3,110	252,330	7,631
88 年底	358,794	29,241	31,198	3,264	3,211	287,103	7,988

資料來源：台北市停車管理處、台北市政府工務局。

車 輛 行 車 事 故 鑑 定

年別	受理案件				損傷情形			肇事原因		
	件數	汽車	機車	行人(含慢車)	死亡人數	受傷人數	車損件數	超速	酒醉駕駛	行人違規
單位	件	輛	輛	人	人	人	件	車次	車次	人次
81年底	1,110	1,689	528	225	222	796	899	128	70	…
82年底	1,226	1,902	673	219	251	851	972	180	90	97
83年底	1,156	1,826	518	173	234	669	417	247	119	65
84年底	1,282	2,111	644	165	217	670	439	248	160	69
85年底	1,202	1,849	574	116	162	238	625	356	170	44
86年底	681	1,092	337	80	108	241	317	186	97	42
87年底	491	743	258	76	75	419	419	71	47	30
88年底	479	660	309	84	93	447	447	63	32	6

資料來源：台北市車輛行車事故鑑定委員會。

臺灣地區交通特性比較

民國88年(底)

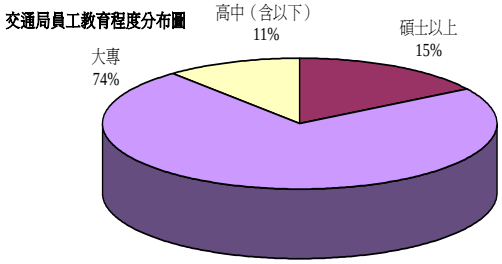
地區別	土地面積	人口數	汽車數	機車數	交通事故			
					肇事率	死亡人數	重傷人數	每萬人口死傷人數
單位	平方公里	人	輛	輛	件/萬輛	人	人	人/萬人
臺灣地區	36,006	22,034,096	5,347,014	10,932,150	1.54	2,387	1,599	1.82
臺北市	272	2,641,312	651,691	931,399	1.05	109	70	0.68
高雄市	154	1,475,505	347,503	904,496	1.05	57	98	1.06
臺灣省	35,581	17,917,279	4,347,820	9,096,255	1.51	2,083	1,216	1.85

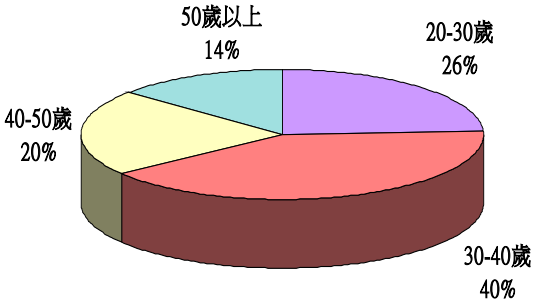
附　　註：本表交通事故均含保二、港警所、航警局及鐵路交通事故，故台北市資料與前表不盡相同。
資料來源：警政署。

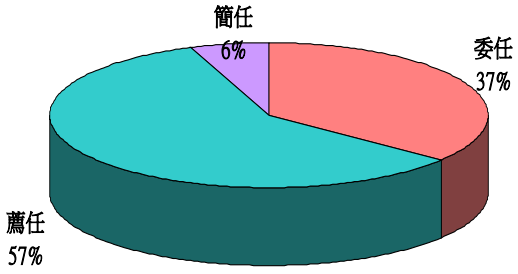
編制人力

人數 單位	編制員額	總員工數	職員	職工
總計	1,328	4,988	1,179	2,319
交通局	154	169	150	19
監理處	282	408	335	63
公車處	426	2,360	273	2,076
交工處	112	202	92	110
停車處	74	1,494	73	9
汽訓中心	95	93	74	19
車鑑會	10	11	9	2
裁決所	175	251	173	21

人力素質







編輯手扎

台北城正在改變

1999 年，是台北市大眾運輸建設的一個重要里程碑。

7 月，捷運車站設置公車儲值票讀卡機，提供了捷運轉乘公車優惠措施；11 月，捷運系統新店線南段通車營運，12 月，，板南線龍山寺站至市政府站通車營運，台北都會區捷運雙十路網建構完成;接續 48 條捷運接駁公車使得便捷的大眾運輸網絡得比拓展，而配襯的人行道鋪面改善，也提供大眾運輸族群舒適的通道；12 月 31 日，捷運、公車與停車場三合一票證整合 IC 卡正式完成簽約。一步步的改造點滴，已為台北市成為大眾運輸城市奠立基礎。

「文明交通」，是為台北交通政策的終極訴求，1999 年已將交通安全與人道關懷列為重點工作。比如持續落實取締騎乘機車未戴安全帽、聯合台北縣擴大執行酒醉駕車臨檢、落實公車限速 40 公里、學校週邊規劃設置通學巷、持續擴大取締路霸、推動機車退出騎樓及設置０８０智慧型婦女安全叫車轉接系統等，都在在顯示交通必須與人本關懷契合的重要性。

展望未來，台北城要成為一個以大眾運輸為主的國際化都會將是指日可待。人們可以悠遊漫步在平坦的人行道、小朋友可安全地在通學巷嬉戲追逐、徒步區有著不同的都市聚集活動，這些都應是不遠的夢想，然而這一切願景，除有待政府部門的共同努力，也期待各界能予不斷地批評指正。

編輯小組 2000 年 6 月