

編輯手札

1998年，交通局有個轉變，那就是組織體系的重整。在前兩任局長的努力規劃與孕育下，終於在七月十六日與九月一日分別成立了「交通事件裁決所」與「運輸規劃室」。當政府再造的風潮尚未風起之際，交通局已因應時代的走勢調整了組織的人力，前者主要是為強化本市公路監理體系的功能，後者則須肩負擘劃台北交通建設藍圖的使命。兩個單位雖已正式掛牌營運，但如何為交通局走出不一樣的風貌與格局，仍猶待傳承者的繼續努力。

建構大眾運輸優勢的競爭環境，仍是交通局一本不變的政策。延續著既有的公車專用道路網基礎，今年更延伸了仁愛路東延段至東區的市政府、另外民權西路公車專用道也往前跨進台北縣界的台北橋。而1998年底，捷運中和線的通車，也代表著大眾運輸走廊的版圖又增加了一塊，大眾運輸量的持續攀升，無異也為1998年劃下完美的句點。另外，創新的公車義工制，使長期受到民眾批判的服務品質有著督導的機制；捷運與公車的IC卡整合的測試成功，也在在為提昇大眾運輸比例奠立了穩定成長的基礎。

其實，1998年最大的驕傲，是交通事故的死亡人數已降到102位的新低紀錄。認真而言，任何一件事故與傷亡，都反映著一個家庭的破碎，但也更讓我們警惕與省思，今日講究便利與追求速率的同時，是否已讓汽車文化淹沒了人本存在的價值？所以這個死亡數字非僅是阿拉伯數字的追逐遊戲，而也代表著未來更沉重的挑戰。

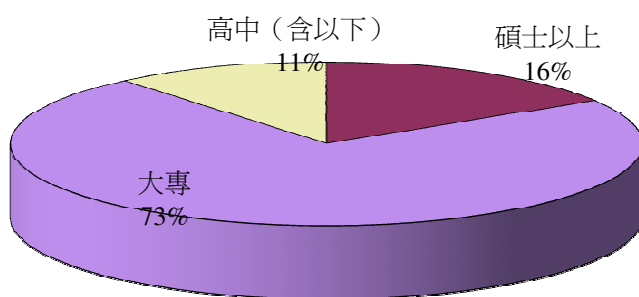
1998年的年底選舉，市民有了重新的選擇，很多人關切以往的建設是不是仍然延續？是的，從這本年刊的風貌與內容，或從擇錄的文章與記載，都可以清楚地看出以往的交通政策仍然繼續脈動與傳承著。這本刊物的付梓如同以往，也期待讀者不吝的支持與指導。

編輯小組 謹誌

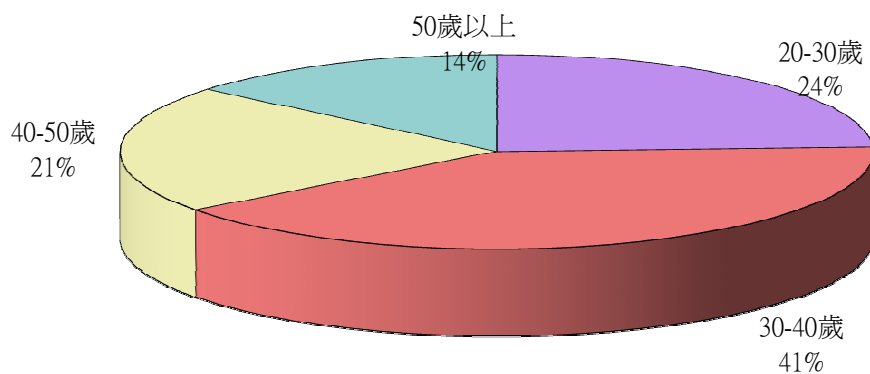
人力資源

交通局目前員工計有160人，年齡層在40歲以下佔66%，教育程度大專以上（含碩士、博士）達89%，這些無形的資產是交通改善工作的動力來源，更是交通局未來發展的原動力。

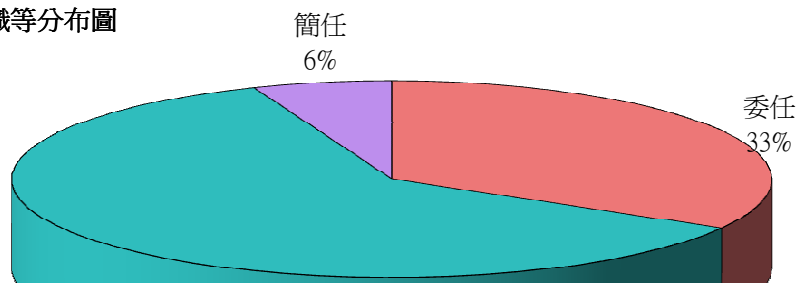
交通局員工教育程度分布圖



交通局員工年齡分布圖



交通局員工職等分布圖





薦任
61%

87 年大事紀要

1 月

- ◎01.01 實施強制汽車責任險，未投保或是保險期已屆滿未續保者，將處新台幣 6000 元以上之罰款，並吊扣車牌與駕駛執照。
- ◎01.02 委託市區內中油加油站、全家便利商門市及萊爾超商共 145 個據點代收停車費。
- ◎01.10 因應隔週週休二日制實施，推出 11 條休閒公車路線，行經各大商圈、景點，並與國家公園、休閒農業相結合。陽明山及貓空地區亦實施週休二日交通管制之常態性措施。
- ◎01.13 至 01.26 闢駛「年貨專車」往返台北車站與士林之間，服務採購年貨的民眾。
- ◎01.13 提供 5 萬多份休閒公車便民手冊，分送各區公所，方便民眾索取。
- ◎配合捷運淡水線通車營運至台北車站，於淡水線台北車站一樓設置聯營公車服務及查詢中心，服務民眾相關轉乘資訊。

2 月

- ◎02.11 至 02.15 闢駛「燈會專車」方便市民前往仁愛路燈海隧道或中正紀念堂賞燈。
- ◎02.02 起招募年滿 15 歲，固定搭乘某一路線公車之公車族當義工，執行義務公車稽查工作。
- ◎02.21 至 03.29 星期例假日及週休二日，闢駛陽明山花季專車，服務賞花民眾。
- ◎02.16 為提供公車服務品質及清新形象，擔任模範公車的二六〇路車輛上路，成效良好將推廣至其他路線。

3 月

- ◎03.01 本局成立 10 週年，局長率全體以植樹、登山健行方式慶祝，希望交通局可以像小樹成長般，繼續不斷成長。
- ◎03.01 新招募的 654 位公車義工開始執行義務公車稽查工作，在大台北區 292 條聯營公車路線中，已有 253 條路線佈有公車義工。
- ◎03.05 行政院會通過「道路交通處罰條例」第 31 條修正草案，小客車駕駛人及前座乘客均應繫安全帶，違者行駛於一般道路罰 1500，行駛於高速公路者罰 3000 元以上，6000 元以下；小客車附載幼童未依規定安置於安全椅者，處罰駕駛人 500 元，將送立法院審議。
- ◎03.24 邀集市警察局各分局、環保局及相關單位，成立專案小組，清除占據道路的違規廣告車輛，以維市容觀瞻。
- ◎03.28 至 03.29 及 04.04 至 04.06 闢駛「掃墓專車」方便民眾上山掃墓。

4月

- ◎04.08 公布品牌計程車評鑑結果，慈愛、博愛等 7 家列為優等，新生活等 17 家列為甲等，德資因曾發生聚眾滋事案件被列為乙等，婦協則因曾發生司機強暴女乘客案件，被列為丙等。
- ◎環保署核准 1 億 3 千 5 百 34 萬空氣污染防治基金補助，將用於補助中小型公車路線規劃研究、捷運與公車轉乘優惠、自行車道規劃設置計畫、天然氣公車二期示範計畫、北市交通空氣污染改善減量成效評估計畫以及北市公車動態顯示系統計畫等。
- ◎04.10 台北市公車服務品質督導小組通過「台北市聯營公車行車服務考核及懲處規定」，並追溯自 4 月 1 日起實施。
- ◎04.16 繼二六〇路公車後二二、二五五、六〇六路等 3 條黃金路線加入模範公車活動。

5月

- ◎05.05 行駛於捷運淡水線台北車站、木柵線忠孝復興站間的免費接駁公車停駛，轉乘民眾可使用轉乘優惠券、改搭二一二等 8 線聯營公車，達到轉乘的目的。
- ◎05.22 推出英文版「台北市交通指南」地圖摺頁，內容以公車、捷運路線、重要觀光(購物)景點、各國在台領事館(辦事處)及航空公司等資訊。
- ◎05.22 配合世界首都論壇會議，第一批於信義計畫區四周設置之 6 面觀光導覽地圖啟用，提供外籍人士易懂的街廓、景點導覽訊息。
- ◎05.30 及 06.12 至 06.14 闢駛「龍舟專車」，服務觀看端午節嘉年華會及國際龍舟賽民眾。
- ◎05.30 嘉惠殘障同胞的 40 部新款復康巴士，配合端午節連續假期提前上路，提供持有北市殘障手冊市民點對點運輸服務。

6月

- ◎為遏止酒後開車監理處將自 6 月起自對本市酒後駕駛違規講習將延長 8 小時，拒絕參加講習者將被處以新台幣 1800 元罰鍰。
- ◎06.03 台北市議會交通委員會通過利用 1500 萬元空污補助費辦理捷運轉乘公車優惠補助，民眾搭乘捷運再轉乘公車，可獲公車票 10 元之優惠。
- ◎06.15 公布「民間拖吊業評鑑作業規定」，同時成立評鑑小組，即日起展開稽查考核評鑑，成績將作為下次租用民間拖吊車甄選考量依據。
- ◎06.24 興中立體停車場舉行開工典禮，預定 89 年 7 月完工，完成後，可望紓解南港地區停車問題。
- ◎建置觀光導覽查詢系統。

7月

- ◎07.16 台北市交通事件裁決所正式掛牌，成為全國第一個法制化裁決機關。
- ◎07.01 實施拖吊服務品質評鑑，加強對民間拖吊業者的督導與考核。

8月

- ◎08.01 中山高速公路上午7時至下午7時實施匝道儀控，並於台北交流道的南下匝道試辦大客車專用道免受儀控管制措施。
- ◎08.15 計程車新費率凌晨零時起實施，起跳價格由65元漲為70元，其餘價格不變，計費表不改，照錶加收20元，即是新運價。
- ◎ 08.16 捷安特公司捐贈1000輛公共自行車，正式放置於基隆河濱公園、南港公園、關渡自然公園、大安公園及華中公園等，供民眾免費騎乘。
- ◎ 08.31 公布87年台北市聯營公車營運服務指標評鑑期末報告，評鑑項目首度納入公車義工調查資料。7月才獲ISO-9001認證的首都客運榮登榜首，大有客運成績最差。

9月

- ◎ 09.01 台北市政會議通過「計程車運輸合作社設置要點」，其中明訂台北市的計程車牌發放原則以本市人口，每增加120人加發一張牌照，且每半年核發一次。
- ◎ 09.01 成立運輸規劃室。
- ◎ 09.02 南港區首座立體停車場--成德立體停車場舉行啟用典禮，設有183個停車位，免費提供民眾停車20天，自9月22日起開始收費。
- ◎ 09.26 至 01.20(88年)星期例假日及週休二日，配合「畢卡索的世界」各畫展，闢駛二線「藝術專車」，分別從捷運劍潭站及捷運動物園站發車到故宮，服務觀賞民眾。
- ◎ 成立「台北市計程車權益促進委員會」。

10月

- ◎ 10.01 台北市市民大道復興南路至敦化南路段地下停車場正式啟用，設有138個停車位，免費提供民眾停車15天，自10月16日起開始收費。
- ◎ 10.18 仁愛路公車專用道敦化南路至逸仙路延伸段正式通車。
- ◎ 10.19 公布第一季台北市民間拖吊業者服評鑑結果，旭鋒民權、台聯濱江等5場評為甲等，裕源士商等5場評為乙等，凡幾世貿、誼通天祥等2場評為丙等。
- ◎ 10.30 成淵地下停車場正式啟用，設有286個車位。

11月

- ◎ 11.05 中山北路計程車服務站正式啟用，可提供約 150 個停車位外，同時還有司機休息室，提供報章雜誌供駕駛朋友閱讀，台北市各計程車公會亦將派員於服務站服務。
- ◎ 11.16 計程車牌照發放抽籤，計新增 197 面車牌，扣除 4 面保留給身心障礙者，39 面核發給優良品牌車隊外，共有 154 面車牌開放申請。
- ◎ 11.22 民權西路公車專用道西延段正式啟用。
- ◎ 11.25 提供 30 萬份台北市公車路線手冊，免費供民眾索取。
- ◎ 11.27 北投區大豐公園地下停車場舉行啟用典禮，設有 250 個停車位。
- ◎ 11.30 即日起民眾可利用電子監理網站申辦監理業務，如繳納交通違規罰款、換(補)照、申請無肇事證明等。

12月

- ◎ 12.09 起黃線段從晚上 8 時到翌日上午 7 時開放停車，惟部分夜市周邊及夜間交通流量大的路段，黃線仍維持原時段禁止停車之規定，並以路緣噴字及立牌方式標示告知。
- ◎ 12.24 台北捷運中和線和新店線北段舉行通車典禮，至 27 日止優惠民眾搭乘所有捷運路線一律 20 元；本局捷運與公車雙向轉乘優惠，各優惠 5 元措施，同時配合實施。
- ◎ 12.29 全安獎 87 年表揚大會於國父紀念館舉行，會中表揚本市優良職業汽車駕駛人 200 人，並頒發獎金及獎狀獎勵。

大眾運輸版圖的重整與發展

自 84 年以來，公車與捷運的人次數逐年攀昇，的確是會讓人欣慰。從統計資料的觀察，捷運通車後，公車運量仍然在成長之中，因此長久以來所謂的競爭現象並不完全存在。所以兩者如何彼此定位、相輔相成共創大眾運輸市場，方是下一步棋應如何走的基本功課。

公車專用道持續擴張

公車專用道實施以來受到公車族普遍的好評，也提振不少公車運量。初期路網建置後的工作方向，是再評估路網聯外運輸的可行性及檢討現有路網的功能性。為此，兩條重要的專用道延伸計畫分別在 87 年完成。其一為仁愛路專用道於 10 月由敦化南路往東延伸至逸仙路進入信義計畫區的市政府站，全長達 4.4 公里的規模；其二為民權西路專用道於 11 月由承德路延伸至延平北路。前者主要的運輸功能在提供三重、板橋、萬華及台北西區民眾至信義計畫區快速便捷的通路；後者則在提供三重與台北間之快速運輸，且也為未來台北縣與內湖地區的延伸計畫預為鋪路。

公車汰舊換新從未間斷

為提供新穎與舒適的公車服務，持續督促各公車單位加強公車汰舊換新的作業從未間斷。87 年共汰換 381 輛公車。同時，聯營公車業者為顯示提昇服務品質的誠意，於 87 年出資 4040 餘萬成立「台北市聯營公車服務品質研究發展金」，尤其首都客運公司更於 87 年 6 月取得全台灣第一家公車運輸業 ISO9001 國際品保認證，為公車服務品質的提昇立下典範。

公車義工加入督導行列

交通局於 87 年正式設置「台北市聯營公車服務品質督導小組」，定期檢討營運成本及督導改善公車服務品質。此外，鑑於公車服務品質督考人力的有限，遂全面引進民間資源協助考評，公車義工制便成為國內首創的義務評監制度。這項計畫自 87 年 2 月起召募熱誠公車乘客擔任，截至 87 年底共計有 1200 名義工加入行列，這樣的規模，亦反應市民對公車的關切與愛戴。

轉運站提供城際間轉乘服務

目前交通局已計畫設置交九、市政府、動物園、濱江及南港等 5 處城際客運轉運站，以機場經營模式供合法客運業者租用，原則上均採委由民間投資興建營運方式開發。其中交九轉運站開發案由經建會整合省市雙方共同推動，市政府及濱江轉運站開發案由本府成立跨局處專案小組推動，動物園轉運站納入景美溪親水樂園開發案內辦理，至於南港轉運站則由鐵路局負責開發。

IC 卡是票證整合的利器

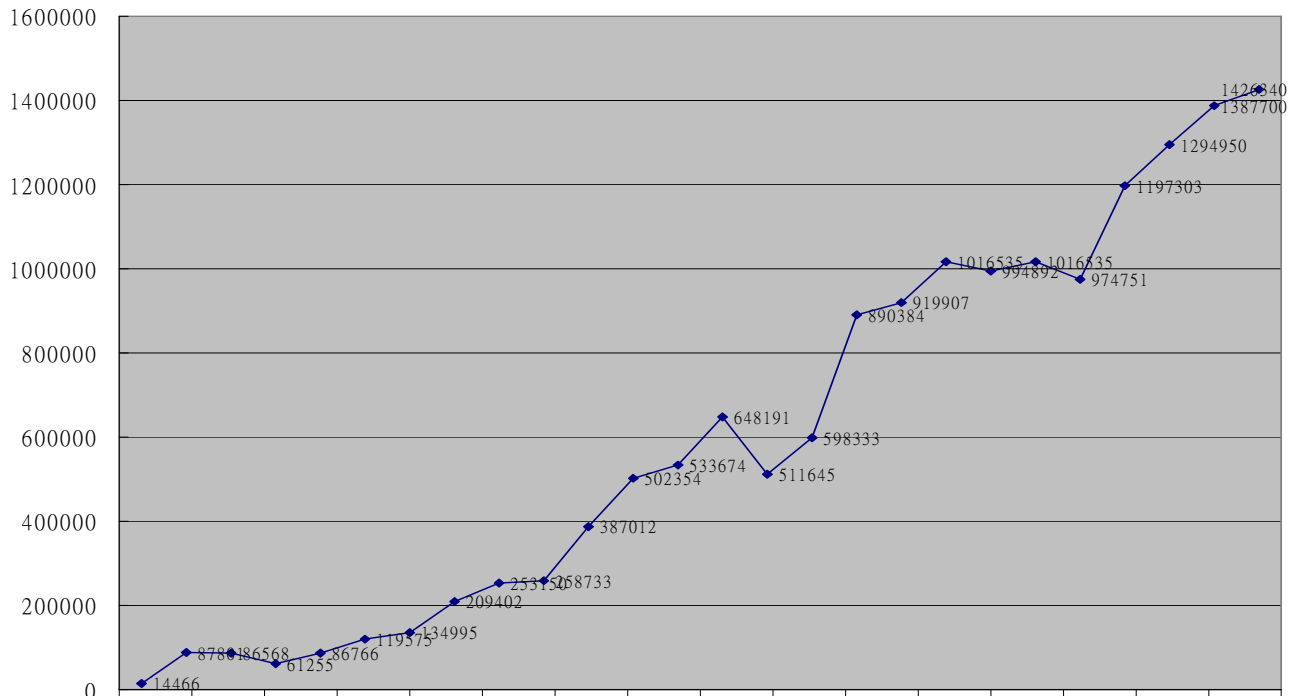
為達成台北都會區大眾運輸系統票證整合，交通局委託工業技術研究院進行非接觸式 IC 卡票證整合的規劃及測試，目前已完成規劃報告，而由整合測試計畫且也證明其技術的可行性。由於非接觸式 IC 卡係以感應方式完成付費，其驗票速度較磁卡者為快，故已有多種運輸系統採用，民眾除可持 IC 卡搭乘捷運、公車及停車外，未來也有可能運用到高速公路收費。這項計畫預計於公元 2000 年底正式營運，屆時將確實可享受到「一卡通用」的便利，而大眾運輸間的轉乘合作空間，將因此而更為寬廣。

公車捷運轉乘優待吸引不少乘客

在公車與捷運轉乘方面，台北市自 85 年 11 月開始實施轉乘優惠措施，推動至今由平均每日 2000 使用人次提高至目前的近 5 萬人次，顯示鼓勵大眾運具間轉乘政策的推動已發揮效果。然而這項計畫因受限於不同運輸系統間票證整合的限制，目前僅針對捷運轉公車單方向乘客給予 10 元補貼，未來將配合非接觸式 IC 智慧卡票證整合實施雙向轉乘優惠服務，將可吸引更多搭乘旅次。

轉乘券使用量(人次)

轉乘券使用量(人次)



轉乘券使用量(人次)	14466	86568	61255	1E+05	2E+05	3E+05	4E+05	5E+05	6E+05	6E+05	9E+05	1E+06	1E+06	1E+06	1E+06	1E+06
------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

介紹新單位--運輸規劃室與交通事件裁決所

運輸規劃室

交通局在去年有了組織結構的調整，由原來的六科五室改為五科六室，其原本的第一科改為運輸規劃室(簡稱規劃室)，第二科改置為第一科，...其餘類推。規劃室的成立，源自前兩任局長的催生與孕育，經三年多的努力，終於在九月一日正式掛牌營運。

規劃室成立的主要目的在於要擘劃全市的交通建設藍圖。以往本市重大交通建設多由工務局及捷運工程局主導，然鑑於整體運輸發展與交通管理必須充分結合，且重大交通建設亦必須配合都市發展的計畫，故規劃室的成立，代表著交通局將朝更多元與專業的脚步邁進。

目前規劃室設有運輸規劃股、管考股及資訊股，其中管考股主辦全局重大案件(交通會報、施政白皮書、委託研究案)之管考，資訊股的任務則在建立運輸資料庫與交通資訊中心的機制，另外也負責智慧型運輸系統發展的業務。從上述的業務性質觀之，規劃室任重道遠的角色，將帶領交通局開啟另一番新的風貌。

交通事件裁決所

交通事件裁決所沿於 50 年 7 月由警察局、建設局及憲兵隊共同派員組「交通處理小組」，復於 58 年依「交通事件裁決所設置辦法」由警察局、監理處共同派員以任務編方式採合署辦公。及至 86 年 3 月修正「道路交通管理處罰條例」中規定公路主管機關應設置交通裁決單位，經送台北市議會通過，台北市交通事件裁決所於 87 年 7 月 16 日正式成立，成為全國首例法制化裁決機關。

交通事件裁決所依組織置所長、副所長、秘書各一人，下設四課五室，分別職掌裁罰事項，總編制員額 175 人。該所 87 年裁罰件數為 400 餘萬件，罰鍰金額為 37 億元。

裁決所完成法制化後，積極改善各項軟硬體設施與裁罰流程，縮短裁罰作業時間，以提供市民便捷、迅速之服務，此外，亦積極推動單一窗口等各項革新工作，以全面提昇服務品質。

觀光台北的饗宴

近年來台北市增加不少觀光景點，如士林官邸、北投焚化廠觀景台及旋轉餐廳、天文科學教育館及各主題博物館等，使得台北的觀光景點是愈趨豐富且多元化。另外，台北豐富的河川、山岳與古蹟，也都值得細膩品嚐。台北市要列為國際型都市之林，觀光業務的品質化，確是現階段不得不加快腳步的工作。

編印台北市觀光導覽摺頁

隨著休閒風氣的蓬勃發展，旅遊資訊的需求也日益迫切，交通局因此編印各種觀光宣導刊物，如「觀光台北」摺頁、「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列摺頁等，供民眾及國際人士索取。其中「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列摺頁，係將12個行政區依不同特色區分老街懷舊之旅（大同、萬華區）、山林鄉野之旅（北投、士林、內湖區）、茶園茗香之旅（南港、文山區）、文藝饗宴之旅（中山、中正區）、都會集錦之旅（大安、信義、松山區）等5個系列，除提供觀光導覽外，更提供中英對照，方便國際人士查詢使用。

建置觀光全球資訊網，走入世界

除傳統的摺頁外，隨著網際網路的發展趨勢，各種資訊獲得更在彈指之間，因此，主導觀光業務的第四科精心規劃建置「觀光台北-全球資訊網」，內容除有台北觀光景點介紹、「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列外，更有旅遊行程建議及交通工具與旅館資訊。

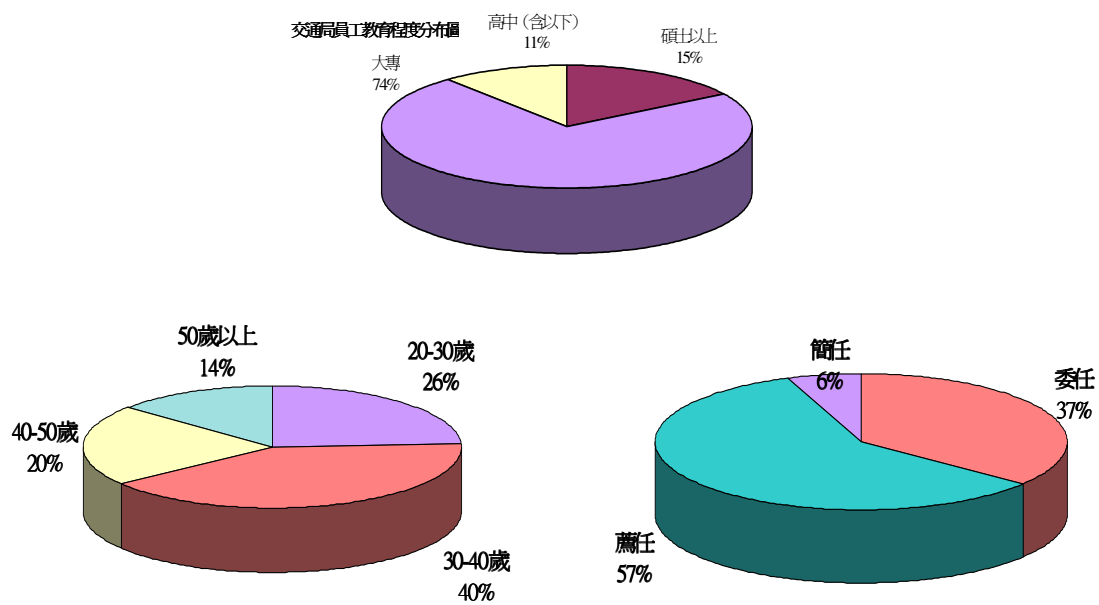
設置街頭的觀光景點標誌

為讓旅客能更容易到達旅遊景點，交通局除已針對台北市聯外道路、高快速道路及市區內重要道路，進行觀光景點指示牌面之規劃。此外，交通局亦透過民間機構贊助合作，於孔廟、兒童育樂中心、捷運新店線台大醫院站、中正紀念堂等重要遊憩點設置「觀光導覽地圖」，為邁向國際化的都市進程中，增添一些色彩。

編制人力

人數單位	編制員額	總員工數	職員	職工
總計	1,328	5,448	1,205	4,243
交通局	154	168	149	19
監理處	282	399	337	62
公車處	426	2,898	290	2,608
交工處	112	203	97	106
停車處	74	1,500	77	142
汽訓中心	95	98	75	23
車鑑會	10	11	9	2
裁決所	175	171	171	0

人力素質



交通現況

交通特色

台北都會區為自然沖積而成的盆地地形，運輸型態為以台北市中心區為主之放射狀聯外路網，由於受到基隆河及淡水河的切割，北邊與東南邊的山丘環繞，主要人口活動的區域約僅土地面積的一半；而受到上述的地理限制，台北市區與衛星都市的聯外運輸常常形成交通的堵塞，也因為盆地地型的特性，車輛的排放廢氣造成空氣污染非常嚴重。

台北市人口數約 260 萬人，土地面積為 272 平方公里，居住密度達平均每平方公里近 1 萬人；機動車輛方面目前總數高達 159 萬輛之多，其中自用小客車 57 萬輛，機車則已高達 90 萬輛(平均每家庭有一輛)，其較 1989 年之 101 萬輛成長約 58%，簡而言之，用地狹、人稠、車多描述台北的特性實不為過。

由於所得的提高與厭倦都市壅塞的居住品質，近年來居住人口已有外移現象，而市區與衛星城市的通勤旅次就相對非常明顯，以 1996 年估計，每日在都會區間之交通旅次約達 1200 萬人次，其中私人運具(汽、機車)旅次總量佔 66% (汽車 33%，機車 33%)，大眾運輸佔全日旅次總量之 24%，計程車則佔 10%。而從上述統計資料顯示，私人運具中之機車，其高持有與高使用率，已為台北交通的主要特色。此外，沿街商業活動和高度混雜的交通工具，也造成了交通管理上的困難。

統計數字快覽

■ 道路面積

台北市道路面積 20,018,297 平方公尺，佔土地面積 7.3%，每部汽車分配 29 平方公尺。

■ 機動車輛數

87 年底台北市共有機動車輛 1,585,618 輛；大客車 6083 輛佔 0.4%，大貨車 6,698 輛佔 0.4%，小客車 607,205 輛佔 38.3%，小貨車 53,269 輛佔 3.4%，特種車輛(工程、救護、消防等車輛)8,131 輛佔 0.5%，機車 904,232 輛佔 57%。

■ 停車

87 年底共有停車位 324,407 位，本市停車管理處管理公有路邊收費停車位 29,654

位佔 9.1%；路外收費停車位 33,867 位佔 10.4%；委託民間經營 925 位，佔 0.3%；建築物附設車位 252,330 位佔 77.8%，非建築物附設停車位 7,631 位佔 2.4%。

■ 公車

聯營公車由十家業者組成，市公車處為公營，另有九家民營公司，共有 310 條路線，配車 3,520 輛，每日行駛班次 63,785 班，每日載客 190.9 萬人，每日營收約 2,333 萬元，每公里營收 42.32 元。

■ 捷運

木柵線---10.5 公里， 85/3/28 通車營運

淡水線---22.8 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(台大-古亭站) 3.1 公里， 87.12.24 通車營運

■ 肇事

87 年列管(有死亡或受傷)交通事故 180 件，死亡 102 人，受傷 91 人。

主要發生地點：直路及叉路口。

主要肇事原因：駕駛疏忽、超速失控、未注意車前狀態

主要發生時間：深夜(0-2 時)、清晨(4-6 時)。

■ 違反交通管理事件

總件數：5,579,100，平均每日發生件數：15,285

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...

■ 駕駛人口數

職業：65,794 人

普通車：1,092,551 人

重型機車：811,837 人

輕型機車：135,871 人

台北市自然、人文、社經及運輸背景

分類	項目	說明	分析
自然環境	位置	亞洲東南部、台灣北部	為我國之政治、經濟、文化中心
	地形	盆地地形、河流切割	地形阻隔，向外發展受限
	地質	沉積土質軟弱，位居地震帶 地下水位高	運輸系統因地質不良地下化發展困難
	氣候	冬季多雨，夏季高溫	
	面積	272 平方公里	
人口	人口	2,640,000 人	適合發展大眾運輸
	戶數	86 萬戶	土地使用和車種混合使交通管理益加困難
	密度	9,713 人/平方公里 (舊市區約 25,000 人/平方公里)	
運輸背景	道路面積	20,018,297 平方公尺 佔土地總面積 7.3%	道路面積嚴重不符車輛需求
	每車使用道路面積	29 平方公尺/輛	
	每千人汽車數	258 輛	佔用大量道路面積，造成交通嚴重阻塞
	每千人機車數	343 輛	混合車流對行車秩序造成嚴重之衝擊
	停車位	1.公有路邊收費停車位 (1)路邊收費停車位 29,654 位 (2)路外停車位 33,867 位 (3)委外經營停車位 925 位 2.建物附設停車位 252,330 位 3.非建物附設停車位 7,631 位 合計停車位數總計 324,407 位	停車位供需失調
	路網型態	市中心區成棋盤狀路網	受地形因素限制，聯外道路容量不易提昇
大眾運輸系統	公車專用道路網 8 條 51 公里長，捷運已成完 41.8 公里。	公車與捷運路網持續構建整合中	
交通事業	事業單位	聯營公車由市營之公車處與九家民營公司組成，路線 310 條，配車 3,520 輛，每日行駛班次數 63,785 班，每日載客 190.9 萬人，每日營收約 2,333 萬元，每公里營收 42.32 元。	經營及財務問題
		捷運系統由台北捷運公司營運。	路網及票證整合問題

(資計統計時間：1998 年 12 月)

智慧型運輸系統讓駕駛更容易

運輸系統的供不應求是新興工業國家及已開發國家所面臨的共同挑戰，由於運輸供給無法無限制滿足不斷成長的運輸需求，因此除了擴增硬體建設的傳統策略外，政府也開始重視交通與科技的結合，希望藉由科技使交通更順暢、更安全及更有效率，讓道路駕駛更有智慧，這就是目前政府正在進行的智慧型運輸系統 (Intelligent Transportation System, ITS)。

ITS 讓交通更智慧

何謂智慧型運輸系統？目前國際間發展智慧型運輸系統至少有下列五大項目：

■ 先進交通管理系統(Advanced Traffic Management Systems, ATMS)

在現有道路上架設或埋設車輛偵測器，可即時偵測車流量及交通事故的發生，而這些訊息傳送到交通資訊中心做處理及運算，然後將計算出的決策透過電信網路傳達至路口改變紅綠燈時相，如此可增加道路使用率，使交通更順暢，同時可利用動態資訊顯示板(DMS)顯示道路狀況、建議替代道路、預估到達時間等，使用路人行車更方便。

同樣地，在停車場架(埋)設車輛偵測器，可即時偵測空車車位，然後透過動態資訊顯示板或有(無)線網路顯示停車場空位數量及位置，更可配合車載裝置(OBE)進行電子收費(ETC)及車位預約等服務，滿足停車方面的要求。

■ 先進旅行者資訊系統(Advanced Traveler Information Systems, ATIS)

此系統主要是提供資訊服務，使用路人可以在家中、辦公室、車站、車上都能取得資訊。包括行前的資訊服務，方便路人在出發前決定欲採取的交通工具、預定路線及預估到達時間；亦可於行進中透過無線通訊，得知路況報導、路線指引及替代道路等資訊。

■ 先進大眾運輸系統(Advanced Public Transportation Systems, APTS)

大眾運輸資訊中心可根據交通狀況、車隊動態、車上承載情況及各車站乘客等候時間作機動調整，可提高大眾運輸服務品質，甚

而使用公車優先號誌，使搭乘旅客能更快速、安全到達目的地。

■ 商用運輸系統(Commercial Vehicle Operations, CVO)

運輸系統可藉由車載裝置，調度中心配合電子地圖，能精準地隨時掌控車隊中的每一車輛動態，一方面可改善人員與車輛的調度效率，提高運輸服務品質及競爭力；另一方面對運送危險或貴重物品，亦可全程保全監控，讓意外發生降至最低。

■ 先進車輛控制及安全系統(Advanced Vehicle Control and Safety Systems, AVCSS)

包括車輛識別與定位，利用衛星定位系統或地面信號網站等方法，可使駕駛人得知車輛所在經緯度，配合電子地圖可精準得知所在地，進一步可達到自動導引與駕駛；在車輛緊急救援方面，倘若車輛有發生任何意外，車輛會自動發出信號通知當消防或警方，增進車輛保全與駕駛人緊急呼叫功能；在車輛安全系統方面，目前世界各大車廠都在如火如荼地研發先進車輛，如消除駕駛人視線死角、車輛防撞系統、保持車距系統、自動駕駛系統等，車輛的智慧化將使用路人更安全。

ITS 在台北

綜合上述，智慧型運輸系統有降低交通擁擠、增進交通安全、提高運輸機動性、提高能源使用效率、降低空氣污染及促進相關產業發展及提昇國家競爭力等功能。目前台北市正在進行智慧型運輸系統相關的項目，有都會區快速道路智慧化系統、交控中心更新工程、IC卡票證整合、停車場資訊導引系統(信義計畫區)、台北資訊網站、公車資訊查詢系統及南港經貿園區 ITS 實驗城計畫等。

其中南港區 ITS 實驗城計畫，因南港未來有多項重大交通建設，如北宜、北二高、高鐵、台鐵、捷運轉運站，為一重要轉運樞紐，適合規劃各類 ITS，將來更可配合資訊博覽會展現交通科技成果。同樣地，將來信義計畫區停車場資訊導引系統，除可提供駕駛人明確的停車資訊，減少道路上不必要的繞行車流，並降低駕駛人因分心尋找車位造成的危險性，將帶給大家嶄新的駕駛經驗。

交通為國家經濟發展的基礎，也是生活品質的重要指標，在邁入 21 世紀的同時，運輸系統的角色已由傳統提供人們行的基本需求，演變到一般大眾對高品質運輸的要求。台灣擁有傲視全球的電腦工業，藉由科技優勢結合交通建設，可望讓我國成為名副其實的科技人文島，使台北市晉級為世界級的首都。

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、人行道鋪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」

服務資訊

停車資訊

<http://www.pma.taipei.gov.tw>

車損申訴 2759-0666 轉 6442、6443

執法申訴 2321-4666

拖吊查詢 080-000537(勿生氣)

即時路況

<http://www.tcc.taipei.gov.tw>

裁決事件

服務電話 2365-8270

<http://www.judge.Taipei.gov.tw>

違規資料查詢 2367-5280

信用卡或金融卡語音轉帳繳納罰鍰 412-1111、412-6666 轉 168

公車資訊

路線查詢 2321-2000, 2341-2000 或 www.busline.tcg.gov.tw

申訴專線：2729-1181

車儲值卡服務專線：2880-2252

計程車申訴

服務電話 2767--8217

監理資訊

服務電話 2763-0155

<http://www.tcmvd.gov.tw>

交通管制設施

服務電話 2759-9741

汽車駕駛訓練

服務電話 27901807

車輛行車事故鑑定

服務電話 2759-9119

觀光資訊

<http://www.taipei.gov.tw/tourist>

計程車管理

台北市的計程車近四萬輛，約有一萬餘營業家數。計程車在都市中扮演極重要的角色，因為其為公共運輸系統之一環，而都市在進行國際化的同時，計程車服務品質的重要性也相對提高。然而計程車管理的複雜度不亞於其他運輸系統，該如何精緻化管理並與逐線通車的捷運系統整合，是下一步的努力方向。

計程車牌照管制的檢討

近來計程車市場因諸多因素影響，空車率高達五成，而如此供需失衡的現象，勢必需要檢討與調整，尤其在開放計程車合作社後，計程車的數量更是激增。爰此，交通局乃計畫檢討修正「計程車運輸合作社設置管理要點臺北市補充規定」。依現有規定，每半年依設籍人口數，每成長 120 人則核發計程車牌照乙付，此項規定的各類額度參數究應如何調整，近期將有定論。

計程車運價調整

台北市計程車費率，依規定每二年須檢討調整乙次。歷年各類的公共事業費率的檢討，在台北市都是一件重要的大事。本次調整案，台北市計程車客運商業同業公會於 86 年即函送運價調整案，交通局則依 86 年度台北地區計程車營運情形調查資料與數據予以審核，並提送本市公用事業費率審議委員會審議。經決議，考量計程車空車率嚴重及大幅漲價可能更不利營運，故最終方案為起程運價由 65 元小幅調至 70 元，其餘維持不變。而此新運價方案並於 87 年 8 月 15 日零時起實施。

服務品質評鑑的管理模式

86 年 9 月起，計程車執前講習時數由原本的 2 小時，大幅延長至 40 小時，此目的乃期望提高駕駛人的服務素質。此外，自 86 年起，也針對台北市已設置計程車服務品牌之業者，進行公正客觀的服務品質評鑑，期透過此機制鼓勵業者改善之動力。87 年評鑑在 88 年 7 月 6 日公佈結果，而依新修正之計程車牌照發放辦法，新增牌照量中的 20%，將依服務品質評鑑結果按比例分配，此機制已更增進業者對服務品質的重視。為保障民眾搭乘計程車安全，更於 88 年 12 月起持續推動十二家觀光飯店、八家百貨公司、KTV 業者及社區住宅等實

施「安全點、平安車」計畫，經統計使用人數已高達四千二百人次。

追求 ISO 認證的公路監理服務

台北市機動車輛數約 159 萬輛，領有駕照數約 210 萬人，這些數字都與監理業務息息相關，也與民眾日常生活關係密切。蛻變後的台北市監理處、轉型中的汽訓中心及車鑑會，及剛成立全國第一個交通事件裁決所，將為公路監理業務帶來怎樣的改變？

監理處推動 ISO-90002 國際認證作業

台北市戶政區公所是第一個獲得 ISO-90002 國際認證的政府單位，服務品質獲得市民極大的評價，而其蛻變也確實掀起一段學習風潮。監理處亦是與民眾辦理業務直接的互動窗口，為提供更好的服務品質與擺脫以往民眾對監理處的不良印象，監理處在 87 年度全處動員，積極舉辦「中、高階全面品質管理」活動、在職訓練及邀請專家學者講授企業管理經驗，亦積極推動公路監理業務 ISO-90002 國際認證作業，希望藉以落實「主動服務、強化體質」，達到「顧客滿意、員工滿意」的服務品質。

裁決所掃蕩違規大戶

87 年 7 月 16 日台北市交通事件裁決所正式成立，成為全國第一個法制化裁決機關。裁決所成立後，第一個大動作即是對罰鍰金額逾 10 萬元者的「交通違規大戶」，移請警察局交通大隊將違規者資料輸入掌上型電腦，加強查案、列管及建立資料庫追蹤裁罰，以杜絕違規者對裁罰的投機心態。另外，由於裁罰業務亦必須與民眾直接互動，為加強便民形象，編印便民服務手冊及午休時間受理民眾繳納罰款，亦是裁決所成立後的革新措施。

汽訓中心逐漸轉型

隨著功能調整政策的確定，汽車駕駛訓練中心在 87 年持續縮減小型車的駕駛訓練，將業務重心鎖定民營駕訓師資的培養、大型車駕駛人、殘障駕駛人訓練、汽車考驗員及檢驗員的培訓等。另外，汽訓中心亦受委託代辦各項講習，如計程車駕駛人執前講習、酒醉駕車違規講習及公車駕駛員行車安全講習等。

行車事故鑑定品質受到肯定

車自車鑑會實施事故鑑定費以來，受理鑑定的事故案件較實施前有大幅減少的跡象，在 87 年全年受理司（軍）法機關囑託及民眾申請案件 491 件，（其中法院囑託 370 件，個人申請 117 件，機關申請 4 件），經法院判決採納者達 99.99%，顯示其鑑定品質受到相當的肯定。

停車管理的新主張

截至 87 年 12 月台北市小汽車登記數已有 607,605 輛，然同期的收費停車格位只有 64,446 個，其他大多屬建物附設車位，停車儼然已為嚴重的民生問題。在未實施買車自備停車位政策前，政府除須帶頭興建並獎勵民間投資擴大停車供給外，停車管理策略的運用係為謀求改善的當務之急。

運用價格機制，輔助大眾運輸與調整停車需求

「路外停車為主，路邊停車為輔」，一向是不變的交通政策，在停車位未盡充分供應前，運用價格機制管理有限的停車空間，是市場運作的基本法則。因此，為配合鼓勵大眾運輸發展，停管處在公車專用道沿線、市中心與商業區幹道停車費率採每小時 40 元計價，次要道路及路外停車場周邊則採每小時 30 元，其餘路邊停車位則為 20 元。隨著大眾運輸路廊的拓展，此種因地制宜的措施，將更有利於大眾運輸的發展空間。

對於停車場充分運用的效益考量，停管處亦賡續以機動調整費率方式，對使用率較高的停車場調整月票金額，如前港公園及大安高工地下停車場，日間上班族優惠月票為 3600 元，夜間優惠月票維持 900 元，全月 4800 元，另為鼓勵及回饋居民，停車場半徑 300 公尺內里民可享 8 折優惠。此外，辛亥國小地下停車場自 87 年 7 月起，與台北捷運公司結合出售捷運轉乘停車證，凡於捷運辛亥站購買 1000 元儲值票 2 張，可憑購票證明至辛亥國小地下停車場以 1000 元購買轉乘停車證乙張，此類作法係朝鼓勵轉乘捷運進入市區，降低車流負擔。

拖吊評鑑制度確保服務品質

目前台北市違規拖吊作業多委託民間業者，對於抑制車輛違規停放，改善道路交通順暢確實具有正面的助益，但業者的拖吊品質卻一直遭到民眾的抱怨。為加強對民間拖吊業者的督導與考核，交通局自 87 年 7 月起定期實施拖吊服務品質評鑑。這項評鑑以三個月為一期，評鑑結果除對外公佈外，其成績優劣並列入下次租用民間拖吊車甄選條件之一。交通局希望藉由評鑑制度的實施，督促業者提高拖吊服務品質，扭轉民眾對拖吊業者不好的印象。

轉個彎就可補繳停車費

停車收費員的不足，常造成補繳停車費的不便，為改善此一現象及提

供更便捷與普及的繳費方式，停管處更在 87 年度的重要措施便是建立台北縣市共 77 處加油站、台北市 158 處全家便利商店及 4 處萊爾富超商門市店等 239 處代收據點，補繳停車費可不必再尋尋覓覓。而類似建立連鎖據點的經營方式，的確也為因工商忙碌的市民更節省時間，只因為收費據點也許真的轉個彎就到了。根據統計，87 年 1 月份有 8 萬餘張的補繳單據，至 12 月已成長至 56 萬餘張，且件數正穩定成長中。

晚上八點後，黃線可停車

因時、因地的停車作法，係為增加停車供給的另一種管理策略。台北市原路邊黃線上午 7 時至夜間 11 時的禁停規定，與社區交通的型態已不太契合，為因應實際彈性停車管理的需要，在不影響交通順暢原則下，交通局乃建議交通部修法通過，自 87 年 12 月 10 日起，每晚 8 時以後部分黃線區開放停車，車主不必擔被開罰單或拖吊，但若干夜市周邊及路幅較窄或有夜間下班（課）龐大交通流量地段，仍以加掛標誌牌方式限時停車。此類措施，乃是停車管理的另類措施。

研究與發展

■ 台北市聯營公車營運服務指標評鑑

委外進行「台北市聯營公車營運服務指標評鑑」，評鑑項目包括新車比率、駕駛平穩性和安全管理等 16 項指標，透過評鑑對聯營公車服務品質有更客觀的了解，並依評鑑結果獎勵績優單位，對於績效較差的單位，亦可督促改善，對提昇公車服務品質有相當的助益。

■ 台北市聯營公車改善排放黑煙計畫

為改善台北市聯營公車排放黑煙的狀況，委外進行「台北市聯營公車改善排放黑煙計畫」研究，希望於公車上加裝各種防制污染設備，以降低公車排放黑煙之機率。由於除煙產品眾多，本計畫針對各種產品的除煙原理、效率、價格、安裝方式、安全性及對車輛效能的影響等多方面進行研究，遴選出適當產品，分階段逐步擴大改裝車輛數。本項計畫共於 150 輛公車上加裝 16 種防制污染設備並進行實車路試，經評估結果，有 2 種防制污染設備達到環保署補助標準，直接予以補助。

■ 試辦路邊裝卸貨停車格位暨都市貨物運輸問題與對策之研究

為落實管理及提昇都會區整體交通運作效率，除要求建築物附設裝卸貨空間外，規劃設置裝卸貨停車空間以規範路側裝卸貨行為，亦為短期管理策略的必要措施。考量路段裝卸貨需求，擇定南京東路三段(建國北路—敦化北路區間)為試辦區，設置裝卸貨專用停車格，供貨車裝卸貨使用，本試辦計畫自 86 年 11 月起試辦半年後檢討績效尚佳，且有其實際需求。

為調查本市貨物運輸供需型態，實施貨物運輸管理規劃及相關問題探討，正委外進行「台北市市中心區貨物運輸問題與對策之研究」，研究期間自 87 年 6 月 15 日至 88 年 5 月 15 日止，檢視貨物運輸業者裝卸貨特性及地點、空間需求與區位分佈，評選路段設置裝卸貨停車空間，研擬短、中、長期相關管理策略，促進人、車、路、貨物交通環境使用之均衡及效率。

■ 路權觀念試辦街廓計畫執行暨推動建立路權觀念

路權觀念的建立需以交通安全及效率為著眼，並落實與融入地區的生活環境中，為加強駕駛人對於路權觀念的重視，選定民生社區為試辦範圍，依據區域內道路路網層級結構特性、交通狀況、路口安全視距

及道路幾何條件考量，界定各層級道路通行之優先權，輔以明確的「停」、「讓」標誌及標線設施配置，避免用路人發生爭道、爭先現象。這項試辦計畫已於 87 年 12 月完成交通工程設施配置，並將招募大專工讀生協助路權宣導工作。

■ 社區交通發展規劃－以信義計畫區為示範區域

本市信義計畫區屬開發中較具規模之區域，目前地區開發程度尚低，都市計畫通盤檢討作業亦正辦理中，社區發展與交通規劃尚有相當大之整合空間；此外，為因應本地區之為國際性大都會之副都心，並具備國際金融中心、業務中心之功能，以促進本市國際化之發展目標，本案在於將社區交通發展規劃概念予以引進並加以規劃，期能對地區發展、交通系統、生活及環境品質等方面具有示範性作用。本案由社區生活與地區發展之角度出發，經由旅次特性調查、運輸系統現況分析與需求預測，並透過專家學者座談與民眾參與等過程，研擬之具體成果包括大眾運輸、人行、停車、車行、智慧型運輸系統等短、中、長期規劃方案，以及社區交通管理機制之建議，可提供作為後續施政之參考。

■ 洲美快速道路的規劃

本案係為紓解承德路之交通擁塞情形並使本市環西快速道路系統能更完整，同時亦能增進洲美地區與媒體文化園區之發展。洲美路線南起環河北路終點，跨越渡頭堤防及基隆河後延洲美堤防右岸，經北投焚化廠及北投十三號道路後，至承德路及大業路止，全長約 4.2 公里。其中本案規劃階段工作本局已於 87 年 6 月完成，目前由本府工務局主政負責設計與施工等工作，其因開闢本道路而須辦理都市計畫變更之部份已於 87.11.17 送內政部都委會通過，並於 87.12.16 起公展生效。本工程預計於 91 年底完工通車。

車輛數成長稍緩，惟仍高於道路之增加

台北市近來的交通狀況由道路與車輛之統計數字可略見一斑，87 年底台北市道路面積總計 2,008 萬平方公尺，十年前為 1,814 萬平方公尺，同一期間汽車數則由 77 年底 40 萬輛增加至 87 年底 68 萬輛，機車由 49 萬輛增加至 90 萬輛，十年間汽車數增加 70%，機車數增加 84%，而道路面積由於用地取得不易，僅成長 11%，換言之，道路面積每年平均成長率為 1.02%，而汽車之年平均成長率為 5.48%，機車為 6.28%。77 年底本市平均每汽車享有之道路面積為 45.38 平方公尺，至 87 年底下降為 29.47 平方公尺，若以每汽車享有之道路面積代表本市交通之擁擠度，則台北市交通擁擠度為十年前之 1.5 倍。

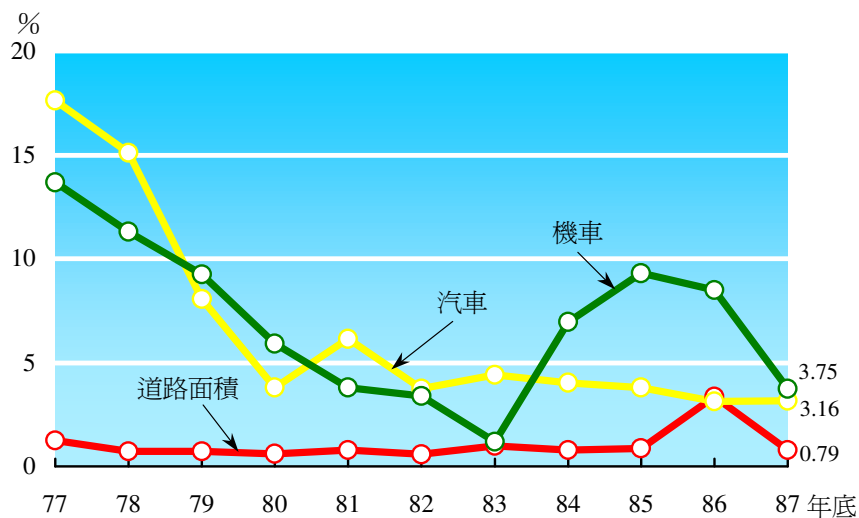
由於經濟快速成長、國民所得大幅提升，造成家庭購買力提高，台北市近十年所增加之 28 萬輛汽車中，主要源自自用小客車增加近 27 萬輛，占增加數之 95%。87 年底每千人擁有之自小客數有 215 輛，較之十年前 112 輛成長近一倍；而機車數在同一期間亦由每千人擁有 183 輛增至 343 輛。

87 年無論是汽車總數、自用小客車數或機車數之成長率均介於 3~4%間，其成長趨勢已稍見緩和，惟仍高於道路面積成長率，此一狀況若未能有效改變，台北市交通擁擠度仍將持續惡化。

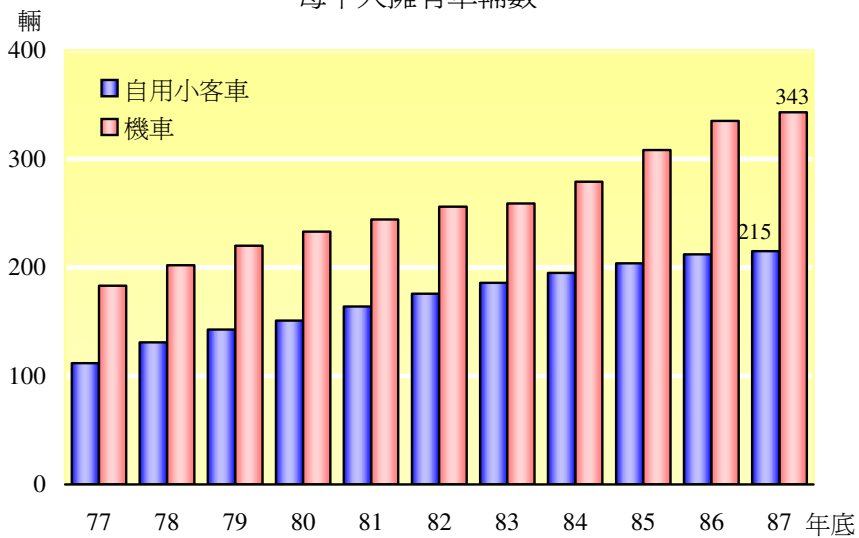
臺北市機動車輛及道路成長

年底別	道路面積			汽車總數		自用 小客車			機車		
	平方公尺	成長 %	每汽車 享有 M ² /輛	輛	成長 %	輛	成長 %	每千人 擁有數 輛/千人	輛	成長 %	每千人 擁有數 輛/千人
77 年底	18,140,904	1.24	45.38	399,747	17.63	300,486	22.31	112	491,579	13.67	183
78 年底	18,273,854	0.73	39.72	460,060	15.09	354,245	17.89	131	547,058	11.29	202
79 年底	18,407,593	0.73	37.03	497,127	8.06	388,882	9.78	143	597,586	9.24	220
80 年底	18,521,432	0.62	35.89	515,996	3.80	410,222	5.49	151	632,816	5.90	233
81 年底	18,667,052	0.79	34.09	547,660	6.14	441,088	7.52	164	656,815	3.79	244
82 年底	18,774,190	0.57	33.05	568,087	3.73	467,284	5.94	176	679,169	3.40	256
83 年底	18,959,396	0.99	31.97	593,064	4.40	492,833	5.47	186	687,267	1.19	259
84 年底	19,106,607	0.78	30.97	616,924	4.02	512,408	3.97	195	735,015	6.95	279
85 年底	19,274,691	0.88	30.10	640,353	3.80	531,259	3.68	204	803,277	9.29	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

汽機車與道路面積成長率比較



每千人擁有車輛數



整合大眾運輸系統，改善本市交通露曙光

公車一直是臺北市民的主要大眾運輸工具，從原先臺北市公車處獨家經營，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 萬人次之巔峰，之後十年由於國民生活水準持續提升，使用小客車、機車人口日多，致公車族平均以每年 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 年水準之 67%。

一方面由於交通環境日益惡化、停車困難，另一方面交通局自 84 年起陸續推出多項改善公車營運之措施，如主要幹道佈設公車專用道、縣市接運公車、捷運公車轉乘優惠、增闢公車路線等以提升公車之競爭優勢，自 85 年起公車人數已逐年回升，至 87 年平均每日有 192 萬人次之載客量。

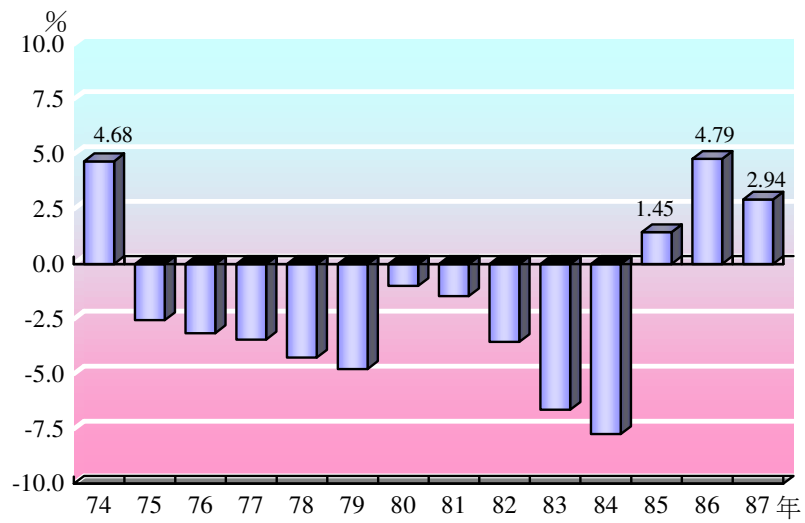
85 年 3 月台北市第一條捷運線—木柵線通車營運，開啓本市交通新紀元，88 年 4 月連同淡水線、新中線每日乘客有 32 萬人次，在路網雛形未形成之前，捷運對公車並未造成負面影響，反有相輔相成之效。台北市交通擁擠現象之改善，大眾運輸工具背負極大之使命。

臺北市大眾運輸系統載客人數

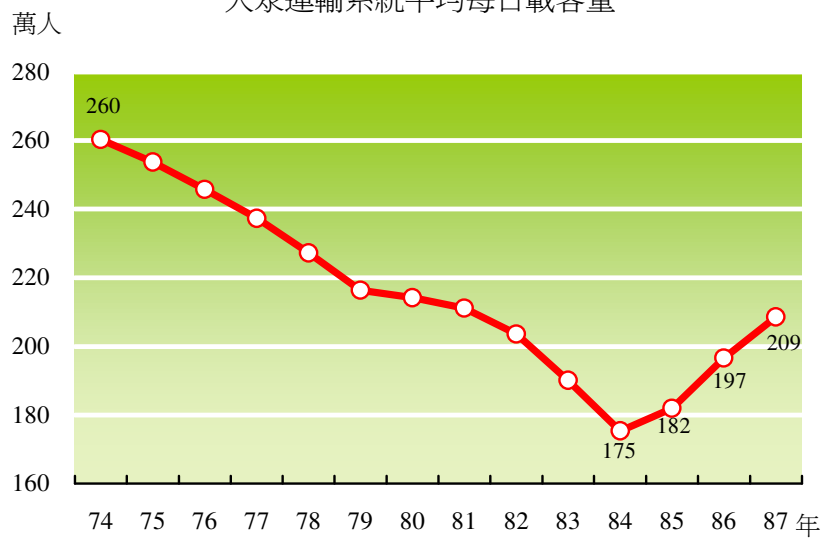
年別	大眾運輸系統平均每日運量	聯營公車系統			大眾捷運系統			
		總運量	平均每日	成長	總運量	木柵線	淡水新中線	平均每日
單位	人次	人次	人次	%	人次	人次	人次	人次
74 年	2,603,053	950,114,177	2,603,053	4.68	-	-	-	-
75 年	2,536,794	925,929,670	2,536,794	-2.55	-	-	-	-
76 年	2,457,003	896,806,135	2,457,003	-3.15	-	-	-	-
77 年	2,372,682	868,401,643	2,372,682	-3.43	-	-	-	-
78 年	2,271,896	829,242,210	2,271,896	-4.25	-	-	-	-
79 年	2,163,496	789,675,958	2,163,496	-4.77	-	-	-	-
80 年	2,142,036	781,842,962	2,142,036	-0.99	-	-	-	-
81 年	2,110,670	772,505,359	2,110,670	-1.46	-	-	-	-
82 年	2,036,008	743,142,882	2,036,008	-3.54	-	-	-	-
83 年	1,900,948	693,845,985	1,900,948	-6.63	-	-	-	-
84 年	1,753,829	640,147,701	1,753,829	-7.74	-	-	-	-
85 年	1,819,407	651,204,925	1,779,248	1.45	11,204,389	11,204,389	-	40,159
86 年	1,965,718	680,544,294	1,864,505	4.79	31,079,749	15,542,427	15,537,322	101,213
87 年	2,085,838	700,550,042	1,919,315	2.94	60,780,635	18,121,738	42,658,897	166,523

附註：聯營公車包含小型公車。

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



交通事故創新低

近年來由於市府對於交通品質非常重視，行車順暢外更要行車平安，87年在市府訂為三安年(公安、治安、交安)之目標下，市府與市民共同努力，當年重大交通事故發生180件，車禍死亡102人，重傷91人，均創本市五十七年改制以來之最低紀錄。

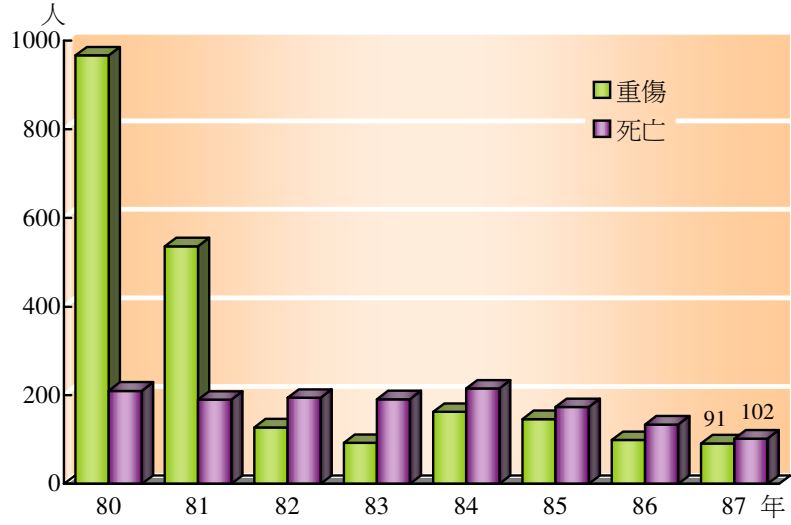
依據台北市歷年統計資料顯示，過去每年約有200人因車禍而喪生，經過近年之努力，改善交通號誌、規劃交通動線、加強交通執法等措施，車輛肇事率與交通事故死亡人數遂逐年下降，87年車禍死亡人數降至102人，約為往年之半，每萬輛車肇事1.15件，肇事車輛數每萬輛汽車約有2.58輛，每萬輛機車約有1.36輛，均有顯著降低。另近年來強力取締之酒醉駕車87年降低至16件，較86年減少3件，仍居肇因排名第五名。

縱使交通安全已有明顯改善，但我們並不以此自足，交通安全尚有努力的空間，亦是市民殷殷的期盼。

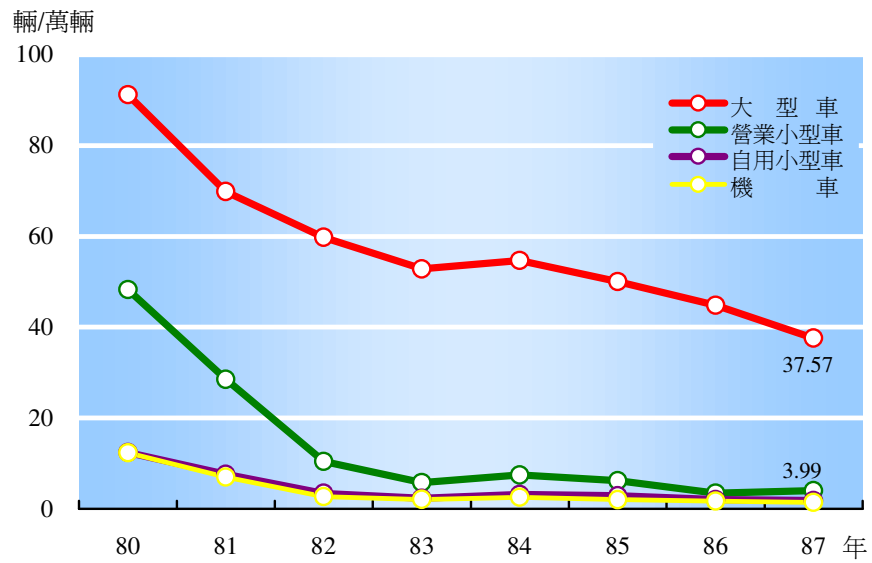
臺北市列管(死亡及重傷)交通事故

年別	發生件數		死亡人數		受傷人數	肇事相關車輛				肇事原因			
						汽車		機車		超速		酒醉駕車	
	件	件/萬輛	人	人		輛	肇事率	輛	肇事率	件事	排名	件事	排名
80年	998	8.90	210	86	967	883	17.43	758	12.32	154	3	...	...
81年	621	5.28	190	76	536	569	10.70	449	6.96	118	2	...	...
82年	301	2.46	194	90	127	293	5.22	177	2.65	58	1	...	...
83年	239	1.89	191	89	92	212	3.65	139	2.03	55	1	38	2
84年	291	2.21	215	88	162	272	4.45	179	2.52	41	2	38	3
85年	262	1.87	173	76	146	250	3.98	154	2.00	31	4	42	1
86年	217	1.46	134	71	99	187	2.88	139	1.66	31	3	19	5
87年	180	1.15	102	40	91	173	2.58	121	1.36	27	2	16	5

臺北市交通事故死傷人數



每萬輛車輛肇事率



交通秩序有待全民共維護

台北市土地面積僅占全臺灣地區千分之七·五，卻匯集臺灣地區 12%人口，20%工商行業，10%機動車輛數，再加上日間由外圍城鎮進入就業、就學之人車流，使本市交通益發繁忙，遺憾的是都市發展的結果人車擁擠，市民守法精神受到嚴厲的考驗，致台北市交通飽受衝擊。

台北市政府為達成交通順暢，除投注大量警力指揮交通外，並加強違規車輛之取締，87 年全年共舉發交通違規案件 558 萬件，平均每日舉發 15,285 件，為十年前每日 4,808 件之 3.2 倍，較同一期間車輛數增加為 1.8 倍高出甚多，除顯示市民違規狀況日益嚴重外，另方面則是台北市政府為導正市民遵循交通規則加強交通執法之結果。87 年台北市所舉發之違規案件近半數係違規停車，計 259 萬件，其次為爭道行駛 90 萬件，違反速率規定 62 萬件。

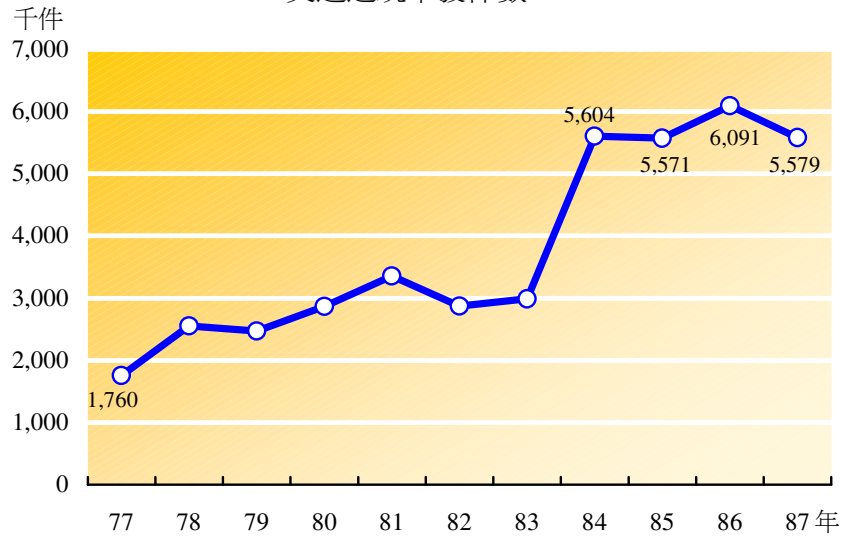
台北市對於違停車輛除加強取締告發外，另在市區重要路段配合執行拖吊，使馬路回歸馬路，以暢通車流。近年拖吊車輛數逐步增加，87 年全年拖吊汽車 62 萬輛，機車 33 萬輛，是歷年來之最高。

台北市近年對交通執法採取較強力之作爲，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。

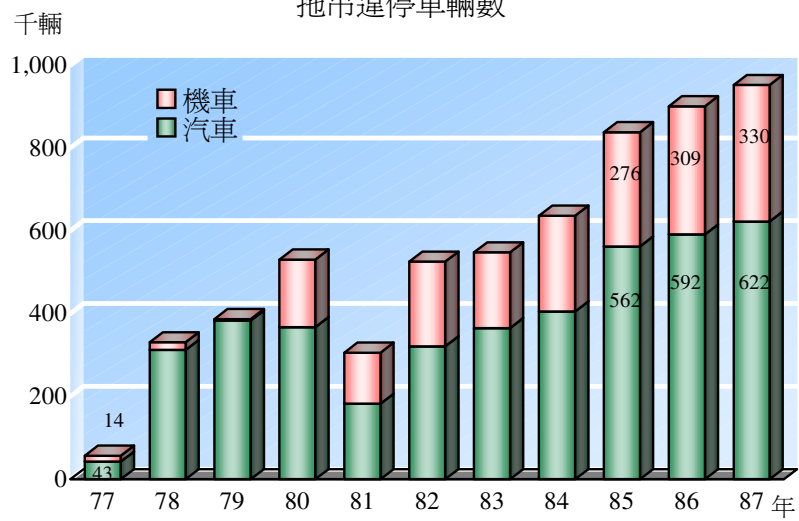
交 通 執 法

年 別	違反道路交通管理					拖吊違規車輛				
	舉發件數		處罰件數			總 計	汽車(含大型車)		機車	
	平均每日		平均每日	占舉發數	平均每日			平均每日		
單 位	千 件	件	千 件	件	(%)	千 輛	千 輛	輛	千 輛	輛
77 年	1,760	4,808	1,074	2,934	61.02	57	43	117	14	39
78 年	2,552	6,992	1,588	4,351	62.23	331	313	856	19	51
79 年	2,473	6,775	1,711	4,688	69.20	387	384	1,051	3	9
80 年	2,865	7,850	1,862	5,101	64.98	531	368	1,009	163	447
81 年	3,357	9,172	1,977	5,402	58.89	306	183	499	123	336
82 年	2,870	7,864	2,517	6,896	87.70	526	322	882	204	559
83 年	2,990	8,191	2,553	6,993	85.39	548	365	1,001	183	501
84 年	5,604	15,354	3,307	9,061	59.01	637	406	1,111	231	633
85 年	5,571	15,221	3,806	10,398	68.32	839	562	1,537	276	755
86 年	6,091	16,688	3,914	10,724	64.26	901	592	1,621	309	847
87 年	5,579	15,285	4,074	11,161	73.03	952	622	1,705	330	904

交通違規舉發件數

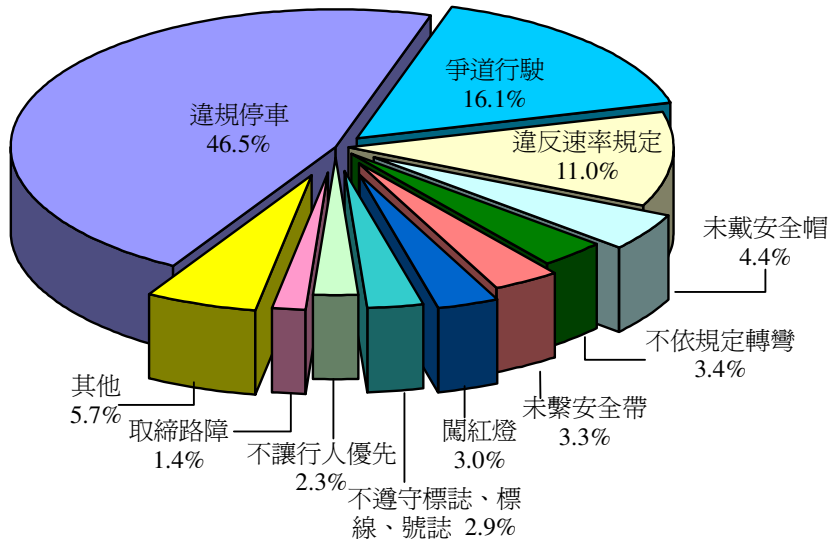


拖吊違停車輛數



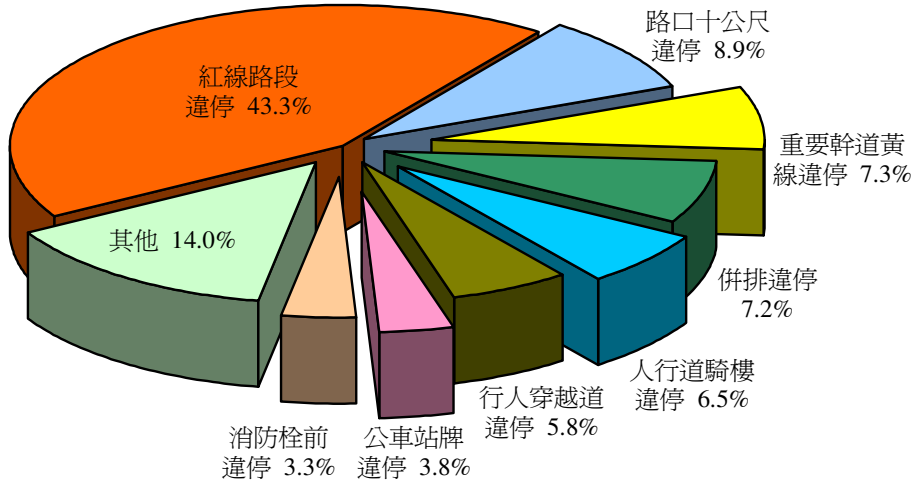
舉發違反道路交通管理事件

民國八十七年
總計5,579,100件



汽車違停拖吊概況

民國八十七年
總計622,465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								
	家數	房間數	家數	房間數		來華目的				居住地				
					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
77年	53	11,804	...	...	442	1,935	9.9	405	1,059	471	912	217	223	24
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	...	...	699	1,855	-4.1	436	826	592	834	240	182	25
81年	44	12,278	...	...	767	1,873	1.0	497	809	567	800	259	194	34
82年	42	12,136	...	...	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

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
77年底	127,164	17,952	15,349	-	815	93,863	...
78年底	138,545	19,712	16,631	-	1,232	102,202	...
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	2,644	200,000	5,631
86年底	295,196	30,574	30,192	868	3,107	225,835	7,727
87年底	324,407	29,654	33,867	925	3,297	252,330	7,631

交通設施

年底別	道路面積		交通標誌	交通號誌	道路號誌 連鎖線	偵測器	資訊可 變標誌
	單位	占總面積					
	千平方公尺	%	面	組	條	組	組
77年底	18,141	6.67	22,003	887	34	...	...
78年底	18,274	6.72	25,965	930	43	...	...
79年底	18,408	6.77	26,679	962	45	...	...
80年底	18,521	6.82	27,214	1,011	45	...	...
81年底	18,667	6.87	27,792	1,048	45	...	...
82年底	18,774	6.91	26,603	1,260	345	...	...
83年底	18,959	6.98	26,594	1,282	945	496	24
84年底	19,107	7.03	28,360	1,380	1,004	496	24
85年底	19,275	7.09	28,779	1,449	1,004	496	24
86年底	19,921	7.33	30,545	1,541	1,004	496	24
87年底	20,078	7.39	32,609	1,614	1,004	496	24

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

臺灣地區交通特性比較

民國 87 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	21,870,876	5,418,278	10,503,877	1.74	2,500	2,000	2.07
臺北市	272	2,639,939	681,386	904,232	1.15	102	91	0.74
高雄市	154	1,462,302	367,805	852,032	1.35	57	174	1.59
臺灣省	35,581	17,768,635	4,369,087	8,747,613	1.66	2,181	1,366	2.00

附註：交通事故臺灣地區含國道，其他地區則不含。

智慧型運輸系統讓駕駛更容易

運輸系統的供不應求是新興工業國家及已開發國家所面臨的共同挑戰，由於運輸供給無法無限制滿足不斷成長的運輸需求，因此除了擴增硬體建設的傳統策略外，政府也開始重視交通與科技的結合，希望藉由科技使交通更順暢、更安全及更有效率，讓道路駕駛更有智慧，這就是目前政府正在進行的智慧型運輸系統 (Intelligent Transportation System, ITS)。

ITS 讓交通更智慧

何謂智慧型運輸系統？目前國際間發展智慧型運輸系統至少有下列五大項目：

■ 先進交通管理系統(Advanced Traffic Management Systems, ATMS)

在現有道路上架設或埋設車輛偵測器，可即時偵測車流量及交通事故的發生，而這些訊息傳送到交通資訊中心做處理及運算，然後將計算出的決策透過電信網路傳達至路口改變紅綠燈時相，如此可增加道路使用率，使交通更順暢，同時可利用動態資訊顯示板(DMS)顯示道路狀況、建議替代道路、預估到達時間等，使用路人行車更方便。

同樣地，在停車場架(埋)設車輛偵測器，可即時偵測空車車位，然後透過動態資訊顯示板或有(無)線網路顯示停車場空位數量及位置，更可配合車載裝置(OBE)進行電子收費(ETC)及車位預約等服務，滿足停車方面的要求。

■ 先進旅行者資訊系統(Advanced Traveler Information Systems, ATIS)

此系統主要是提供資訊服務，使用路人可以在家中、辦公室、車站、車上都能取得資訊。包括行前的資訊服務，方便路人在出發前決定欲採取的交通工具、預定路線及預估到達時間；亦可於行進中透過無線通訊，得知路況報導、路線指引及替代道路等資訊。

■ 先進大眾運輸系統(Advanced Public Transportation Systems, APTS)

大眾運輸資訊中心可根據交通狀況、車隊動態、車上承載情況及各車站乘客等候時間作機動調整，可提高大眾運輸服務品質，甚

而使用公車優先號誌，使搭乘旅客能更快速、安全到達目的地。

■ 商用運輸系統(Commercial Vehicle Operations, CVO)

運輸系統可藉由車載裝置，調度中心配合電子地圖，能精準地隨時掌控車隊中的每一車輛動態，一方面可改善人員與車輛的調度效率，提高運輸服務品質及競爭力；另一方面對運送危險或貴重物品，亦可全程保全監控，讓意外發生降至最低。

■ 先進車輛控制及安全系統(Advanced Vehicle Control and Safety Systems, AVCSS)

包括車輛識別與定位，利用衛星定位系統或地面信號網站等方法，可使駕駛人得知車輛所在經緯度，配合電子地圖可精準得知所在地，進一步可達到自動導引與駕駛；在車輛緊急救援方面，倘若車輛有發生任何意外，車輛會自動發出信號通知當消防或警方，增進車輛保全與駕駛人緊急呼叫功能；在車輛安全系統方面，目前世界各大車廠都在如火如荼地研發先進車輛，如消除駕駛人視線死角、車輛防撞系統、保持車距系統、自動駕駛系統等，車輛的智慧化將使用路人更安全。

ITS 在台北

綜合上述，智慧型運輸系統有降低交通擁擠、增進交通安全、提高運輸機動性、提高能源使用效率、降低空氣污染及促進相關產業發展及提昇國家競爭力等功能。目前台北市正在進行智慧型運輸系統相關的項目，有都會區快速道路智慧化系統、交控中心更新工程、IC 卡票證整合、停車場資訊導引系統(信義計畫區)、台北資訊網站、公車資訊查詢系統及南港經貿園區 ITS 實驗城計畫等。

其中南港區 ITS 實驗城計畫，因南港未來有多項重大交通建設，如北宜、北二高、高鐵、台鐵、捷運轉運站，為一重要轉運樞紐，適合規劃各類 ITS，將來更可配合資訊博覽會展現交通科技成果。同樣地，將來信義計畫區停車場資訊導引系統，除可提供駕駛人明確的停車資訊，減少道路上不必要的繞行車流，並降低駕駛人因分心尋找車位造成的危險性，將帶給大家嶄新的駕駛經驗。

交通為國家經濟發展的基礎，也是生活品質的重要指標，在邁入 21 世紀的同時，運輸系統的角色已由傳統提供人們行的基本需求，演變到一般大眾對高品質運輸的要求。台灣擁有傲視全球的電腦工業，藉由科技優勢結合交通建設，可望讓我國成為名副其實的科技人文島，使台北市晉級為世界級的首都。

運輸規劃的起步

以往交通局的業務多偏向交通工程與管理，對於重大交通建設如快速道路及捷運系統，多分由工務局及捷運工程局負責規劃。規劃室成立後，交通局的角色將逐漸轉型，上從都市計畫的釐訂、下至交通管理的策略運用，都需有一部門以更前瞻與宏觀的視野協調整合，而運輸規劃室的成立，無疑是扮演這種角色。

洲美快速道路的規劃

規劃室成立後所主導的第一件快速道路規劃案即是洲美快速道路，該道路係為疏解士林、北投地區與配合社子島與媒體文化園區開發後的聯外交通問題、並期於短期內改善承德路與百齡橋長期的交通擁塞。本路線南起環河北路終點，跨越渡頭堤防及基隆河後延洲美堤防右岸，經北投焚化廠至承德路及大業路止全長約 4.2 公里。本規劃案已於 87 年度完成規劃，目前由新工處辦理細步設計，全線依原預定進度將於 91 年底完工通車。

公車專用道的延伸規劃

公車專用道從另一層面而言，在具有專用路權下即具有大量疏運乘客功能，因此如何規劃聯外路網並具備疏運大量進城旅客，便是發展方向之一。規劃室成立後所規劃第一條具備上述條件之路線即是重慶北路公車專用道，期由本路線提高重慶北路大眾運輸進城的快速與便利性，本路線方案自南京西路圓環起至啟聰學校止，計 2.34 公里計十四個站，且本路線將具備先進式公車專用站台的服務功能，全案將於八十九年完工通車。

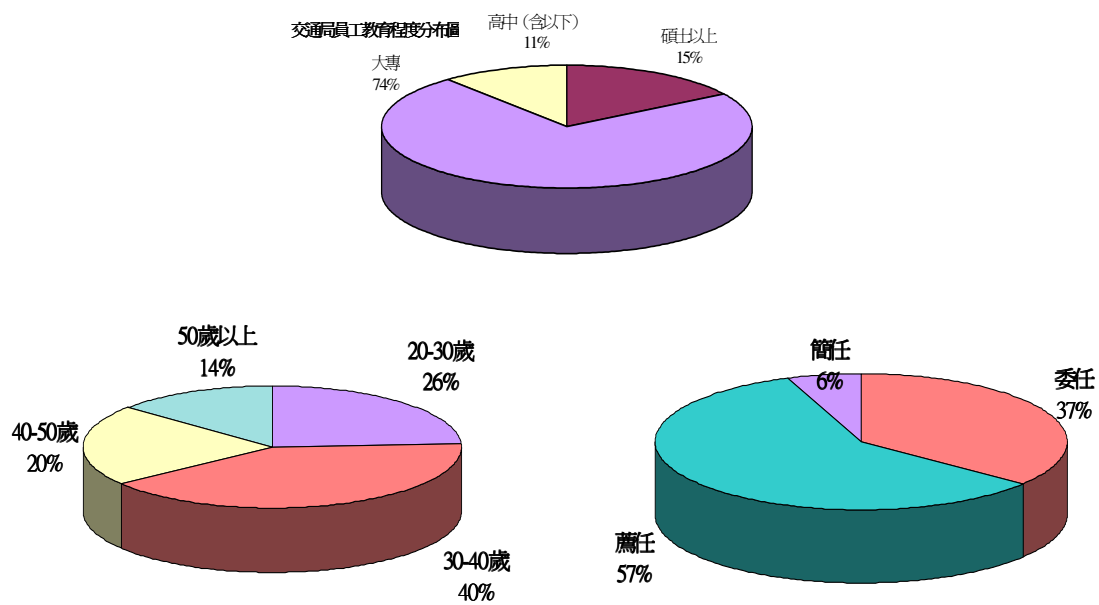
社區交通發展規劃-信義計畫區

傳統的運輸規劃都以大規模、大尺度的方式進行，然而此法無從發展具有地區特色的交通環境。為此，第一宗以小尺度的社區交通發展規劃案-以信義計畫區為示範區域，便是著眼信義計畫區未來具國際金融中心發展定位兼具市政、轉運及高度商業發展的地區特色所進行之交通規劃案。本案的重點結論在於本地區必須發展為大眾運輸為主的地帶，另外，國外都市交通寧靜區的規劃概念也在本案中有具體的藍本，而此規劃案也代表未來在都市計畫的作業中，交通局將會有更清楚的發展藍圖，能與其他部門共同對話。

編制人力

人數單位	編制員額	總員工數	職員	職工
總計	1,328	5,448	1,205	4,243
交通局	154	168	149	19
監理處	282	399	337	62
公車處	426	2,898	290	2,608
交工處	112	203	97	106
停車處	74	1,500	77	142
汽訓中心	95	98	75	23
車鑑會	10	11	9	2
裁決所	175	171	171	0

人力素質



編輯手札

1998年，交通局有個轉變，那就是組織體系的重整。在前兩任局長的努力規劃與孕育下，終於在七月十六日與九月一日分別成立了「交通事件裁決所」與「運輸規劃室」。當政府再造的風潮尚未風起之際，交通局已因應時代的走勢調整了組織的人力，前者主要是為強化本市公路監理體系的功能，後者則須肩負擘劃台北交通建設藍圖的使命。兩個單位雖已正式掛牌營運，但如何為交通局走出不一樣的風貌與格局，仍猶待傳承者的繼續努力。

建構大眾運輸優勢的競爭環境，仍是交通局一本不變的政策。延續著既有的公車專用道路網基礎，今年更延伸了仁愛路東延段至東區的市政府、另外民權西路公車專用道也往前跨進台北縣界的台北橋。而1998年底，捷運中和線的通車，也代表著大眾運輸走廊的版圖又增加了一塊，大眾運輸量的持續攀升，無異也為1998年劃下完美的句點。另外，創新的公車義工制，使長期受到民眾批判的服務品質有著督導的機制；捷運與公車的IC卡整合的測試成功，也在在為提昇大眾運輸比例奠立了穩定成長的基礎。

其實，1998年最大的驕傲，是交通事故的死亡人數已降到102位的新低紀錄。認真而言，任何一件事故與傷亡，都反映著一個家庭的破碎，但也更讓我們警惕與省思，今日講究便利與追求速率的同時，是否已讓汽車文化淹沒了人本存在的價值？所以這個死亡數字非僅是阿拉伯數字的追逐遊戲，而也代表著未來更沉重的挑戰。

1998年的年底選舉，市民有了重新的選擇，很多人關切以往的建設是不是仍然延續？是的，從這本年刊的風貌與內容，或從擇錄的文章與記載，都可以清楚地看出以往的交通政策仍然繼續脈動與傳承著。這本刊物的付梓如同以往，也期待讀者不吝的支持與指導。

編輯小組 謹誌

觀光台北的饗宴

近年來台北市增加不少觀光景點，如士林官邸、北投焚化廠觀景台及旋轉餐廳、天文科學教育館及各主題博物館等，使得台北的觀光景點是愈趨豐富且多元化。另外，台北豐富的河川、山岳與古蹟，也都值得細膩品嚐。台北市要列為國際型都市之林，觀光業務的品質化，確是現階段不得不加快腳步的工作。

編印台北市觀光導覽摺頁

隨著休閒風氣的蓬勃發展，旅遊資訊的需求也日益迫切，交通局因此編印各種觀光宣導刊物，如「觀光台北」摺頁、「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列摺頁等，供民眾及國際人士索取。其中「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列摺頁，係將12個行政區依不同特色區分老街懷舊之旅（大同、萬華區）、山林鄉野之旅（北投、士林、內湖區）、茶園茗香之旅（南港、文山區）、文藝饗宴之旅（中山、中正區）、都會集錦之旅（大安、信義、松山區）等5個系列，除提供觀光導覽外，更提供中英對照，方便國際人士查詢使用。

建置觀光全球資訊網，走入世界

除傳統的摺頁外，隨著網際網路的發展趨勢，各種資訊獲得更在彈指之間，因此，主導觀光業務的第四科精心規劃建置「觀光台北-全球資訊網」，內容除有台北觀光景點介紹、「人文薈萃·台北城」觀光旅遊系列外，更有旅遊行程建議及交通工具與旅館資訊。

設置街頭的觀光景點標誌

為讓旅客能更容易到達旅遊景點，交通局除已針對台北市聯外道路、高快速道路及市區內重要道路，進行觀光景點指示牌面之規劃。此外，交通局亦透過民間機構贊助合作，於孔廟、兒童育樂中心、捷運新店線台大醫院站、中正紀念堂等重要遊憩點設置「觀光導覽地圖」，為邁向國際化的都市進程中，增添一些色彩。