

目 錄

- 編輯手札 Forward
- 組織與人事 Organization & Personnel
- 交通專題—臺北市的交通管理與展望 Special Subject
Transportation Management and Prospect in Taipei City
- 交通佈告欄—89 年工作成果 Review
 - 價廉物美的大眾運輸
Service in Public Transportation
 - 強勢作為的交通執法
Unyielding Enforcement for Traffic Safety
 - 貼心精緻的交通工程
An Elaborative and Circumspect Traffic Engineer
 - 專業有效的機車管理
A Special and Efficiency Management in Motorcycle
 - 公平合理的停車環境
A Fair and Reasonable Usage in Parking Management
 - 多元親切的便民服務
A Sophisticated Vehicle Registration and Inspection Service

服務至上的計程車管理

Taxi Management

風華再現的腳踏車

A Carefree Reappeared in Bicycles

快速詳盡的旅遊資訊

Tourism Promotion

■ 數字會說話－交通統計資料 Statistics

■ 研究園地 Research

■ 大事紀要 Important Events

■ 交通服務區 Service Area

交通專題

Special Subject

交通佈告欄
(89 年工作成果)
Review

數字會說話

Statistics

研究園地

Research

大事紀要

Important Events

交通服務區

Service Area

強勢作為的交通執法

Unyielding Enforcement for Traffic Safety

To advocate “going out happily and coming home safely.” and impel a smooth transportation traffic surrounding, this bureau kept going on the projects of clearing of spaces in alleys, prohibiting of double-parking and protecting motorcycle safety. In addition, we reinforced the enforcement program against drunk driving, riding motorcycles without wearing safety helmets and pedestrians’ violations to protect citizens’ walking safety.

「快樂行，平安歸」是每個出外人的期許，為促使交通順暢並營建一個安全的交通環境，今年除加強取締酒後駕車、騎載機車未戴安全帽及違規行人外，並持續掃除路霸、禁止併排停車及維護機車安全等專案，以維護市民行的安全。

向酒醉駕車宣戰

為預防交通事故發生，有效遏阻酒醉駕車，交通執法單位特別集中警力，採「區域性封鎖」及「全面性攔檢」取締方式，並規劃「臺北市、縣都會區同步取締酒醉駕車」及「擴大酒測」勤務，藉由提高執法密度及擴大執法層面，杜絕民眾僥倖心理，對酒醉駕車已達「不能安全駕駛」程度者，依公共危險罪嫌移送法辦；自 89 年 8 月 1 日起，對酒醉駕車違規情節重大者公布姓名，期能發揮遏阻效果；另積極推廣「餐飲業者配合提供酒精濃度量測服務」，希望藉由「事前的預防」，減少酒後駕車，宣導民眾「酒後不開車，多搭計程車」，以創造「酒後不開車」的城市文化。

禁止併排停車

為整頓本市違規停車，改善交通秩序，交通執法人員針對幹道違規停車嚴重路段(口)，採責任區劃分，機動巡迴取締、告發、驅離及拖吊，遇駕駛人在場併排違規停車一律舉發後驅離，否則予以拖吊，以遏止任意停車，適時排除交通障礙。

行穿線行人優先行

為讓行人昂首安心穿越路口，本市交通警察大隊特針對易肇事路段(口)及行人違規頻繁地點執行勸導取締，本局並配合加強路權觀念宣導，如「車輛應禮讓守規則之行人」、「行人應遵守交通規則」等主題，改變用路人行的文化，使大眾瞭解交通安全之重要，以降低行人肇事傷亡。

貼心精緻的交通工程

An Elaborative and Circumspect Traffic Engineer

Along with the gradual completions of the main traffic infrastructure, the traffic in Taipei City has been strikingly improved recently. This year in traffic engineers, we did not only emphasize on the finery construction but also on the elaboration and circumspection. Those key works this year were to establish countdown timing monitors massively, to try tests for traffic signals of LED and to promote escort areas for householders in schools and pedestrians' violations etc. The purpose is to protect the citizens' walking safety.

近年隨著重大交通建設陸續完工，本市交通大環境已顯著改善，今年我們的交通工程工作不是強調花拳繡腿，而是精密細緻；回顧這一年工作重點在廣設行人倒數計時顯示器、試辦交通號誌發光二極體(LED)燈箱及推動家長接送區等，以更體貼的交通設施服務市民。

聰明的行人號誌

為提昇行人號誌功能，傳達更有效的訊息給行人，讓行人自行考量加速通過路口或於可供庇護處停等，以提高行人穿越道路之安全，交工處陸續於行人肇事率高、行人流量大且較寬的路口，優先設置行人倒數計時顯示器，89年已完成102處。

高亮度的行車號誌

交通號誌LED燈箱係由發光二極體(LED)組成，兼具亮度高、省電及使用壽命長等優點，節約能源且低維修成本，歐美各國均逐步採用，並汰舊傳統白熾燈泡號誌。交工處89年已於仁愛路、光復南路及凱達格蘭大道與公園路等兩路口，改換LED燈箱，未來將於各重要路口逐步推動。

安全的家長接送區

為改善學校上下學時間週邊道路交通秩序，並維護學童通學之安全，交工處延續88年通學巷交通改善，自89年2月起整合本府各相關單位及周圍居民之意見，於各國小大門週邊設置家長接送區，以改善車輛併排接送的交通問題，亦改善學童通學安全。

專業有效的機車管理

A Special and Efficient Management in Motorcycle

Motorcycle is an inexpensive and convenient mode. It has been a most occupancy rate of transportation market in Taipei City. However, its social cost to environmental impact, traffic safety and orders is a major issue that we really cannot neglect. In the past, motorcycle parking was opened up corridors and sidewalks expediently which made the pedestrians difficult to walk. This year the main tasks were done including to implement “let motorcycle withdraw from the corridors to keep pedestrian’s walking”, establish motorcycle parking bays and improve motorcycle parking order. Besides to reinforce road rights of motorcycle, we not only planned motorcycle lane but also implemented the stand-by areas of the left and the straight for motorcycle.

由於機車具有經濟、方便的特性，使得機車在運具市場上佔有相當重要的地位，但其對都市環境、交通安全及秩序產生的社會成本，則是我們無法忽略的課題。過去權宜開放騎樓及人行道供機車停放，使得行人寸步難行，同時停放秩序紊亂更影響街道景觀；因此本局 89 年將「機車退出騎樓，方便你我行走」、設置機車停車彎及改善機車停車秩序納為工作重點；另為強化機車路權，除規劃機車道外，並實施機車停等區，建立行車秩序，維護機車行車安全。

機車停等區

為改善路口汽機車混流，提供機車於路口之停等空間，交工處自 89 年 7 月 16 日起於各大路口實施「機車停等區」，以指引機車於紅燈亮時行駛至路口停等。本措施可有效疏解車流，並提供機車騎士安全停等空間。

機車停車彎

為解決機車停車亂象、杜絕機車騎上人行道，提供民眾一個優質安全的步行空間，本局自 89 年起配合人行道更新工程，視當地交通特性規劃設置機車彎，目前國父紀念館週邊已設置完竣，成效良好，未來將推廣設置於各重要路段，提供機車合法停放空間，並輔以實施機車停放秩序管制，逐步建立人車區隔之交通環境。

機車退出騎樓

為建構優良之人行空間，改善機車停放秩序，停管處於 88 年 12 月起陸續於捷運板南線車站出入口週邊等 11 處路段人行道與騎樓，實施機車退出騎

樓，對於本市機車停放秩序之改善及行人通行品質之提升，均具顯著之績效，民調顯示八成民眾支持該項措施。

公平合理的停車環境

A Fair and Reasonable Usage in Parking Management

To implement user-paid idea and to raise parking turnover rate, this year we boosted parking fee rate to reasonably reflect social cost; practiced progressive parking fee rate and time restrictions for parking; established parking lots for loading and unloading goods. Simultaneously to increase parking spaces, we also promoted private operators to build up parking lots. And then we hope to reduce curb parking in the future and to meet the balance of supply and demand for parking and maintain parking orders.

為落實使用者付費的觀念，本年調漲停車費率，合理反映社會成本，並實施累進停車費率及限時停車位，以提高停車轉換率；同時設置裝卸貨停車位，逐步落實市區裝卸貨管理。停車路外化為未來努力的目標，為增加停車空間，今年也積極辦理獎勵民間興建停車場，期望未來能逐步取消重要路段之路邊停車，達到停車供需均衡及維護停車秩序，以給予市民合理且公平的停車環境。

累進停車費率

停管處於 89 年 8 月 15 日率先於中山堂地下停車場實施累進費率，實施後平均轉換率已提升 2.4 倍，平均每車位每小時 1.31 輛車，減少過去大排長龍之長時間等候入場的現象，讓有停車需求者易於進場停車，大多數市民反應甚佳，且可發揮公共停車場之最大效益。

限時停車位

為服務至銀行、郵電機構及公務機關洽辦事情而需短時間停車之民眾，停管處選擇於復興南北路等 11 處路段推出限時停車位，駕駛人（含身心障礙者駕駛）停車必須主動投幣，每小時 20 元，每次最多投幣一個小時，逾時停車則予以告發，本項措施實施後平均轉換率已提升 2.6 倍，平均每車位每小時 1.41 輛車，長時間佔用停車位及違規併排停車現象已顯著減少，對於增進道路交通秩序有相當助益。

設置裝卸貨停車位

為因應業者裝卸貨停車需求，改善路側停車裝卸貨問題，本局自 88 年 7 月起至 89 年底每半年檢討四個行政區之裝卸貨車停車位，已完成檢討全市 12 個行政區，計設置 300 個貨車裝卸專用停車位。

獎勵民間投資興建停車場

本府辦理獎勵民間投資興建停車場案件至今核准 14 家，目前營運中共 4 件，近期已完成簽約計士林一號廣場等 4 家，為促進民間參與公共建設，節省本府財政支出及提高效率，停管處將持續依個案問題檢討解決，期能提供更多停車位，以達停車位供需均衡。

增闢公有路外停車場

為增加停車供給，89 年共增設華江橋下雙層停車場等 31 處台北市公有路外(平面、廣場、橋下)公共停車場，其中汽車格位 1,467 格，大車格位 42 格及機車 135 格等停車空間。

價廉物美的大眾運輸

A Fair and Inexpensive Service in Public Transportation

The operation of Nankang route of MRT system to Kunyang station in Dec.2000 has definitely reconstructed living territories of Taipei metropolis. It is necessary for both of bus and MRT to reinforce their connectivity and to integrate their efficacy. Those strategies were to extend 48 routes of feeder bus, to provide an one-way free fee for the passenger of MRT transferring bus, to set up the schedule table of 29 routes at bus stop, to predominate the unitary pricing of bus operation, etc.

臺北都會區自 89 年 12 月 30 日捷運南港線通車至昆陽站，重新構建了臺北城的空間生活版圖，短期內臺北市將不會有新捷運路線加入，因此如何在便捷的捷運服務網下，強化公車服務的連結力，捷運與公車的整合肩負著發揮大眾運輸效能的關鍵。

接駁公車

為擴大大眾運輸服務可及性及提昇其易行性，達到「捷運為主、公車為輔」，以構成全方位之大眾運輸服務路網，本局依民眾需求規劃捷運接駁公車路線，至 89 年底共闢駛 48 線接駁公車，每天約服務 8 萬餘人次。

捷運與公車轉乘優待

為改善都會區交通擁擠、降低空氣污染及鼓勵大眾運輸，實施捷運與公車轉乘優待計畫，至 89 年 12 月單月份平均每日已成長至 12.8 萬人次使用；依據本局 89 年 3 月份針對捷運旅客問卷調查結果，近四分之一的受訪者認為捷運轉乘公車係其改搭乘捷運之一主因，且 80% 以上對轉乘優待表示滿意及尚可。未來本局將持續推廣轉乘優待，並加速推動 IC 智慧卡計畫，以使大眾運輸一票到底，提供民眾更便利的轉乘服務。

公車到站時刻表

為提昇固定班次公車路線服務，避免乘客久候及提升該類公車服務之可靠度，自 89 年 6 月起推動沿線站牌張貼公車到站時間表，並獲得大部分乘客的肯定，截至 89 年底為止，已辦理 40 條路線，並廣續推廣中。

公車單一運價

為鼓勵大眾運輸，符合社會公平正義原則，並終結以往公車全票乘客補貼優待票乘客之「交叉補貼」不合理現象，本次聯營公車運價審議時，本局

積極建議採用「單一運價」方案獲市議會通過，公車票價每段次全票維持 15 元，學生軍警票亦為 15 元，惟學生、軍警購儲值票者，業者給予 8 折優待，故持卡實付 12 元；另為照顧弱勢團體之原則，依法有據之老殘孩童優待票與「單一運價」之價差，由市府編列預算補貼，此方案並已樹立國內市區公車單一運價的典範。

低底盤及天然氣公車

為發展本市成為綠色都市的目標，本局於 89 年引進六輛天然氣公車並設置乙座天然氣慢速加氣站，其中兩輛低底盤天然氣公車亦為國內首度引進，由於其低污染、低噪音且兼具無障礙功能，示範成效良好，並獲民眾好評。

公車專用道站台擋水設施

為貼心服務公車專用道候車的乘客，避免其在雨天時被行經站台旁車輛所引起的水花濺及，本局於 89 年底分別完成民權東西路、松江路及南京東路公車專用道等站台擋水板裝設。

多元親切的便民服務

A Sophisticated Vehicle Registration and Inspection Service

Our visions are to carry out diversified service channels and to offer high quality and effective services. In addition to reinforce the management of private inspection service and put the vehicle inspection system into practice, we will implement the imposition of traffic violation fines aggressively in order to reveal the execution of law. This year the main tasks were done including, to extend car inspection cycle, to commission private operators to implement car inspection service, to improve projects for imposition of traffic violation fines, to set up call-out service (a voice mail system) for traffic violations, and to commence driver training class to upgrade driving licenses directly from small car to bus within two years.

致力開拓多元化之便民服務管道，提供點線面之高品質、高效能服務，為本局一貫努力之宗旨。本局除加強扮演監督管理民間代檢廠之角色，落實車輛檢驗制度，提昇車輛檢驗品質；並將積極辦理交通罰鍰催繳工作，發揮執法效果。未來監理服務將朝便民的方向努力，將車輛檢驗、換發行照、繳納稅費及違規罰款等業務，委由民間辦理並簡化行政程序，以達簡政便民之目的。

汽車檢驗週期延長

交通部於 89 年 9 月 15 日正式放寬自用小客車定檢週期，自用小客貨兩用車及自用小型殘障車也納入適用範圍，並增列自用小型車辦理定期檢驗時，免持新領牌照登記書，使檢驗量趨於合理，減緩監理處周邊道路交通衝擊，減少空氣及噪音污染，並縮短民眾等候時間，免除車主驗車時大排長龍之苦。

汽車委託檢驗

本市代檢廠除原有 14 家，89 年度新設立之代檢廠計有中懋、萬達、台北修造、如龍、奔馳等 5 家代檢廠，其中奔馳汽車公司兼具瓦斯車改裝廠資格，提供瓦斯計程車檢測及車輛定期檢驗服務，經統計 89 年代檢率已有 44%。

交通違規罰鍰催繳改進方案

為落實違規處罰，減少交通違規積案，裁決所 89 年初提出「交通違規罰鍰催繳執行五大策略十六項改進方案」，罰鍰收繳金額較 88 年成長 15.21%，增加 5.6 億餘元，專案催繳結案月平均案數成長 35%，月平均繳款金額較

去年同期成長 21%，以整體罰鍰收繳及專案催繳違規罰鍰，均獲致良好成效，未來將以高密度及高強度之罰鍰催繳措施，落實交通違規處分之公平性。

交通違規電話提醒繳款

為加強對交通違規民眾之服務，裁決所自 89 年 3 月 1 日起開辦交通違規電話提醒繳款服務，主動提醒民眾於到案期限內繳款，避免逾期而增加罰鍰，截至 89 年底共服務 213,136 次。

開辦「小型車二年逕升大客車」駕訓班

為輔導小型車駕駛轉任大客車駕駛人，加強瞭解交通法令規章及守法精神，熟練大客車駕駛技術；汽訓中心積極配合開辦「小型車二年逕升大客車」專班（日、夜間班），迄 89 年底共已辦理 13 期，結訓人數共計 333 人。

服務至上的計程車管理

Taxi Management

There were 36,000 taxis registered in Taipei City in 2000. With other legal taxis from common operation areas there were 50,000 taxis running in Taipei City. Taxi belongs to a para-transit. They provide a service, which is convenient, rapid, comfortable, door-to-door and parking free to the citizens. So, we will keep going on reinforcing service to both taxi drivers and passengers in order to build up a better operating condition for them.

臺北市 89 年列管計程車約三萬六千餘輛，加上共同營業區之外縣市車輛，本市每日營業之計程車約五萬輛。計程車乃是副大眾運輸，提供民眾方便、迅速、舒適、服務到家與免停車困擾之服務。本局將持續加強各項提供計程車駕駛與乘客的服務，以營造更好的乘車及行車環境。

計程車服務站

為照顧計程車駕駛，提供運將休息、如廁、餐飲和車輛簡易維修等服務空間，除原有建國橋及中山北路等 2 處計程車服務站外，於 89 年 9 月 30 日新設大直計程車服務站。

計程車招呼站

為提供市民定點安全之路邊等候計程車空間，並改善國人以往隨招隨停的行為及降低對車流干擾，廣設計程車招呼站已為本府交通重要施政之一，截至 89 年 12 月底本市共已設置 112 處計程車招呼站，自執行以來，經宣導與警力配合取締，已見成效。

計程車運價調整

參據本市計程車業者公、工會提送「89 年計程車運價調整相關數據」，經核算業者營運成本並依擬定運價方案送請本府公用事業費率審議委員會審議通過，提請市政會議核備後，於 89 年 12 月 1 日零時起實施新運價，新運價之起跳、續跳里程及延滯時間均有變動，並配合全面改換計費表，以落實「按表收費」機制。

計程車駕駛人職業病健康檢查

為照顧計程車駕駛人身心健康暨保障乘客搭車安全，本局編列預算委請五家區域級以上醫院辦理「計程車駕駛人職業病健康檢查」，截至 89 年 12 月

底止，參檢之駕駛人約 7,800 人；其中有 2 位駕駛人因此項檢查而及早發現癌症細胞，並得以手術治療痊癒，顯見健康檢查之正面效益。

擴增「080 智慧型安全叫車轉接系統」功能

為因應計程車新運價之實施，本局特於「080 智慧型安全叫車轉接系統」中擴增新運價查詢及申訴功能，使民眾疑義可透過 24 小時語音服務即時獲得解答，另該系統叫車轉車轉接服務亦持續運作，截至 89 年底，已為民眾提供 34 萬次叫車服務，平均每天約 700 次叫車服務，其中女性佔 85%。

數字會說話－交通統計資料

■ 道路面積

台北市道路面積 20,278,905 平方公尺，佔土地面積 7.45%。

■ 停車

停車位 402,918 位，公有路邊收費 30,901 位佔 7.6%；公有路外收費 31,444 位佔 7.8%；公有民營 3,007 位佔 0.7%；建築物附設 327,248 位佔 81%，非建築物附設 10,318 位佔 1.9%，巷弄停車 位。

■ 機動車輛數

機動車輛 1,625,526 輛；大客車 6,212 輛佔 0.38%，大貨車 6,338 輛佔 0.39%，小客車 595,742 輛佔 36.65%，小貨車 50,195 輛佔 3.09%，特種車輛(工程、救護及消防等車輛)8,026 輛佔 0.49%，機車 959,013 輛佔 59%。

■ 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，共有 279 條路線；全年平均每日配車數 3,704 輛，行駛班次 66,886 班，日載客量 186 萬人，營收約 2,257 萬元，每公里營收 37.64 元。捷運接駁公車共闢駛 48 條路線，其中紅線 12 條，藍線 17 條，橘線 4 條，棕線 6 條，綠線 9 條。

■ 公車專用道

公車專用道共 8 條，總計長度 47.92 公里。

松江路--3.08 公里，85/1/27 通車；新生南路--3.56 公里，85/6/1 通車；信義路--9 公里，85/7/6 通車；仁愛路--6.2 公里，85/7/27 通車；南京東路--8.4 公里，85/7/27 通車；民權東西路--7.2 公里，85/8/2 通車；敦化南北路--3.15 公里，85/8/2 通車；中山南北路公車優先道--7 公里，85/12/30 通車，88/5/1 取消；仁愛路東延段--2.4 公里，87/10/18 通車；民權西路西延段--1.28 公里，87/11/22 通車；重慶北路--3.65 公里，90/01/18 通車。

■ 捷運

6 條路線，60 個車站，營運里程約 65.2 公里，89 年共發車 468,824 車次，至 89 年 12 月止，平均每日載客 888,946 人次，營收 20,404,960 元。木柵線(動物園站至中山國中站)10.5 公里，85/03/28 營運；淡水線(淡水站至臺北車站)22.1 公里，淡水站至中山站 86/04/11 營運，中山站至

台北車站 86/12/25 營運；中和線(古亭站至南勢角站)5.3 公里，87/12/24 營運；新店線(臺北車站至新店站)10.9 公里，台北車站至古亭站 87/12/24 營運，古亭站至新店站 88/11/11 營運；板南線(新埔至昆陽)14.8 公里，市政府站至龍山寺站(7.7 公里) 88/12/24 營運，龍山寺站至新埔站(3.9 公里) 89/08/31 營運，市政府站至昆陽站(3.2 公里) 89/12/30 車營運；小南門線(中正紀念堂站至西門站)1.6 公里，89/08/31 通車營運。

■ 交通意外事件

總件數 6,611,639 件，平均每日發生 18,065 件

列管(有死亡或受傷)交通事故 181 件，死亡 124 人，重傷 67 人。

主要發生時間：夜間(22-24 時)、凌晨(4-6 時)。

車輛數已見緩和成長

89 年底臺北市登記汽車數 666,513 輛占臺灣地區汽車數 5,586,269 輛之 11.9%，僅次於臺北縣 775,851 輛，居第二位，而每千人擁有汽車 252 輛在臺灣地區 23 縣市中排名第 12。同一時期本市登記機車則占臺灣地區機車數 11,395,621 輛之 8.4%，也僅次於臺北縣之 1,710,798 輛機車。由道路與車輛之統計數字得知，其汽機車數在民國 80 年以前為高成長期，但自 81 年以後其汽機車之成長率已稍見緩和，每年平均約在 3%~5% 之間。自政府於民國 75 年放寬輕型機車駕照免於予路考及於八十四年取消徵收機車牌照稅後，其數量明顯地快速成長，而其在都市地區更成為年輕者及中低所得者之主要交通工具，且在市區道路交通組成中佔很大的比例（以臺北市 89 年為例，機車於尖峰時段佔總交通量之比例為 53%）。本市地狹人稠，停車不易，為使交通更為順暢，發展大眾運輸乃為最重要之交通政策目標。

臺北市機動車輛及道路成長

Motor-Vehicles & Road Area Growth in Taipei City

年別 Year	道路面積 Road Area			汽車總數 Automobiles		自用小客車 Private Cars			機車 Motorcycles		
	合計 Total	年成 長率 Growth	每汽車 享有 Avg. Area per veh.	合計 Total	年成 長率 Growth	合計 Total	年成 長率 Growth	每千人 擁有數 Ownership	合計 Total	年成 長率 Growth	每千人 擁有數 Ownership
單位 Unit	平方公尺 m ²	%	M ² /輛 m ² /veh.	輛 veh.	%	輛 veh.	%	輛/千人 veh/10 ³ persons	輛 veh.	%	輛/千人 veh/10 ³ persons
65 年 (1976)	13,263,975	...	134.52	98,599	...	49,559	...	24	213,581	...	102
70 年 (1981)	15,110,773	2.64	72.44	208,603	16.17	124,464	20.22	55	406,140	13.72	179
75 年 (1986)	17,642,894	3.15	58.64	300,847	7.60	211,842	11.22	82	627,846	9.10	244
80 年 (1991)	18,521,432	0.98	35.89	515,996	11.39	410,222	14.13	151	632,816	9.99*	233
85 年 (1996)	19,274,691	0.80	30.10	640,353	4.41	531,259	5.31	204	803,277	4.89	308
86 年 (1997)	19,920,537	3.35	30.16	660,486	3.14	549,636	3.46	212	871,537	8.50	335
87 年 (1998)	20,078,338	0.79	29.47	681,386	3.16	568,661	3.46	215	904,232	3.75	343
88 年 (1999)	20,142,153	0.32	30.91	651,691	-4.36	545,246	-4.12	206	931,399	3.00	353
89 年 (2000)	20,279,742	0.68	30.43	666,513	2.27	559,056	2.53	211	959,013	2.96	362

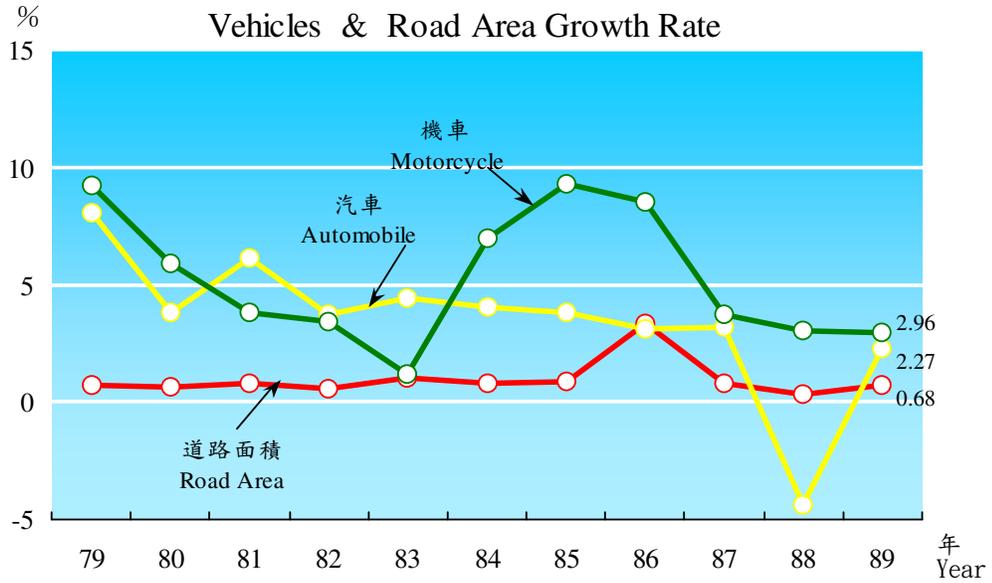
附註：(1)年成長率一欄為當年至上一列年間之平均年成長率。

(2)76 年 4 月底註銷機車牌照 257,862 輛，致統計數列不連續，*為 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。

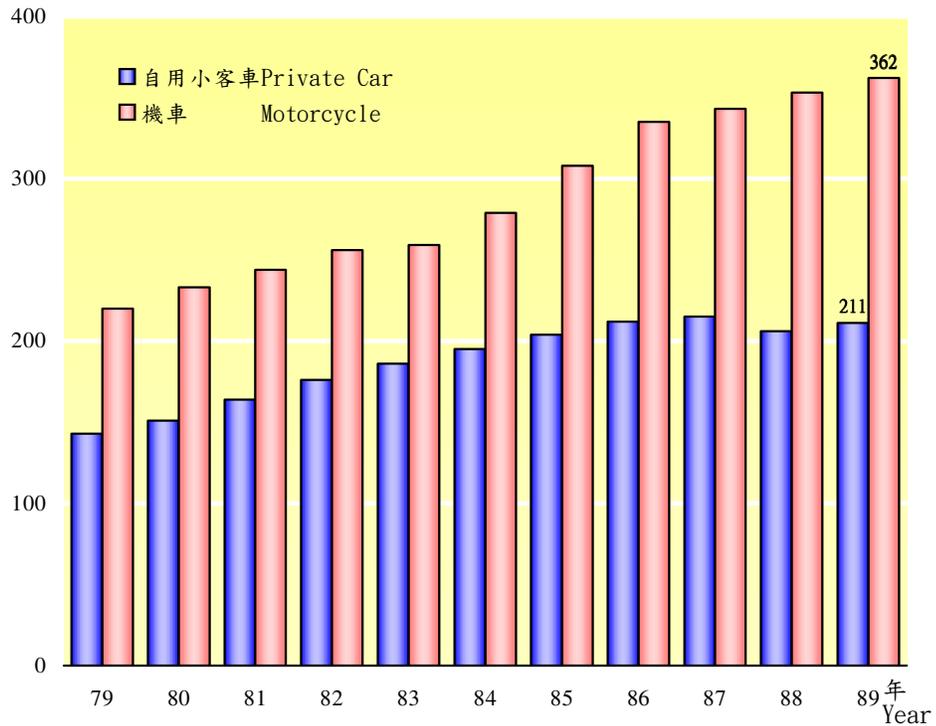
資料來源：臺北市監理處、臺北市政府工務局。

汽機車與道路面積成長率比較
Vehicles & Road Area Growth Rate



每千人擁有車輛數
Private Car & Motorcycle per Thousand Persons

輛/千人
veh/10³persons



大眾運輸載客數持續成長

近年來本市交通運輸有相當大的變革，自 85 年 3 月捷運木柵線通車後，至 89 年底捷運初期路網已完成 85.81%，除內湖線及板橋線一部分外，包括木柵線、淡水線、新店線、中和線、南港線、部分板橋線及小南門線均已通車，共設置 60 個車站，營運路線長達 65.2 公里，捷運載客數年年大幅成長，89 年平均每日載客 73 萬人次，較 88 年 35 萬人次增加 1.1 倍，使用捷運轉乘優惠每日有 10.4 萬人次，約占捷運人次 14.2%。

89 年公車平均每日載客 186 萬人次，較 88 年 198 萬人次減少 6.24%，惟捷運與公車之大眾運輸平均每日載客 259 萬人次，較 88 年 233 萬人次成長 11.27%，顯示使用大眾運輸乘客還在持續穩定成長中。

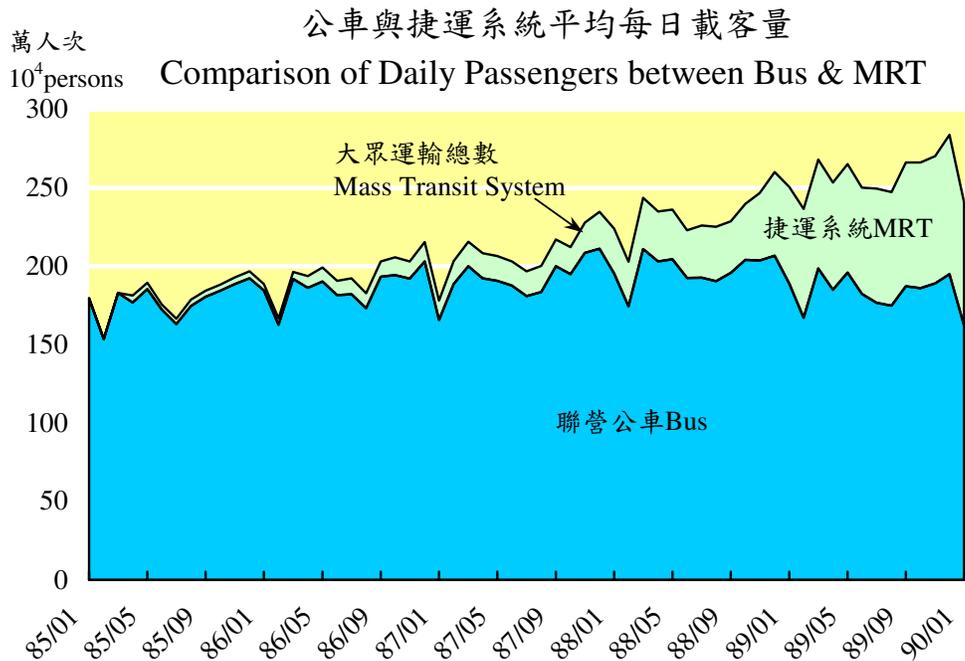
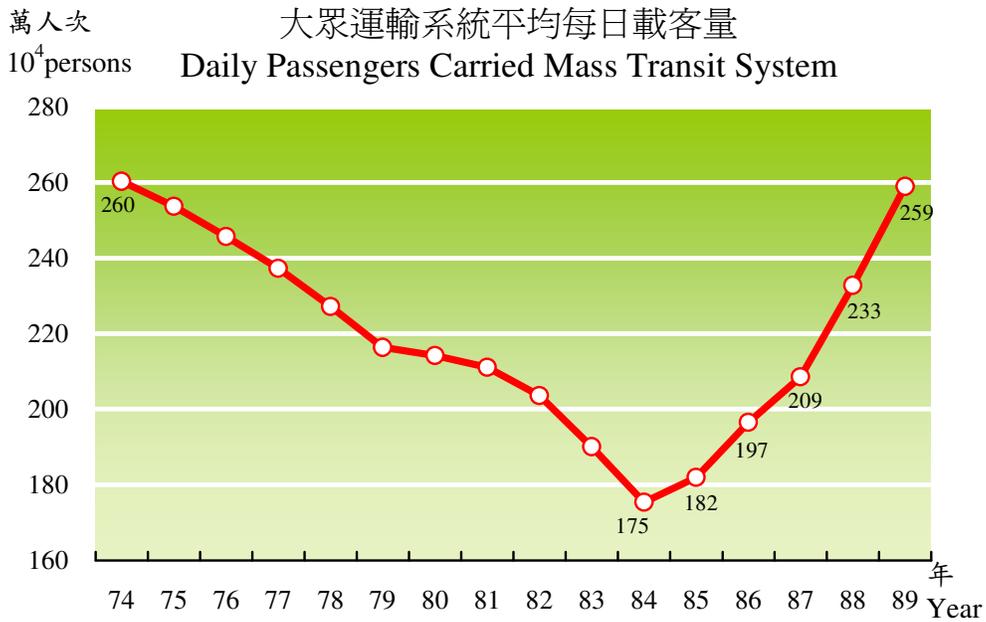
臺北市大眾運輸系統載客人數

Passengers of Mass Transit System in Taipei

年別 Year	總計 Total		公車 Bus			捷運 MRT		
	平均每日 Daily Avg.	成長率 Growth	總運量 Total	平均每日 Daily Avg.	成長率 Growth	總運量 Total	平均每日 Daily Avg.	成長率 Growth
	人次 Passengers	%	人次 Passengers	人次 Passengers	%	人次 Passengers	人次 Passengers	%
79 年 (1990)	2,163,496	-4.77	789,675,958	2,163,496	-4.77	-	-	-
80 年 (1991)	2,142,036	-0.99	781,842,962	2,142,036	-0.99	-	-	-
81 年 (1992)	2,110,670	-1.46	772,505,359	2,110,670	-1.46	-	-	-
82 年 (1993)	2,036,008	-3.54	743,142,882	2,036,008	-3.54	-	-	-
83 年 (1994)	1,900,948	-6.63	693,845,985	1,900,948	-6.63	-	-	-
84 年 (1995)	1,753,829	-7.74	640,147,701	1,753,829	-7.74	-	-	-
85 年 (1996)	1,819,407	3.74	651,204,925	1,779,248	1.45	11,204,389	40,159	--
86 年 (1997)	1,965,718	8.04	680,544,294	1,864,505	4.79	31,079,749	101,213	152.03
87 年 (1998)	2,085,839	6.11	700,550,042	1,919,315	2.94	60,781,145	166,524	64.53
88 年 (1999)	2,327,559	11.59	722,606,805	1,979,745	3.15	126,952,122	347,814	108.87
89 年 (2000)	2,589,982	11.27	679,345,435	1,856,135	-6.24	268,588,061	733,847	110.99

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。



交通事故死亡人數已逐年降低

依據本局統計歷年交通事故後一個月內死亡者人數，84年為271人、85年為228人、86年為169人、87年為172人、88年為158人、89年為166人。

歷年交通事故死亡人數按車種分，以機車為最，行人次之，小汽車第三；歷年佔總人數百分比平均值為機車46.6%，行人23.3%，小汽車11.7%。

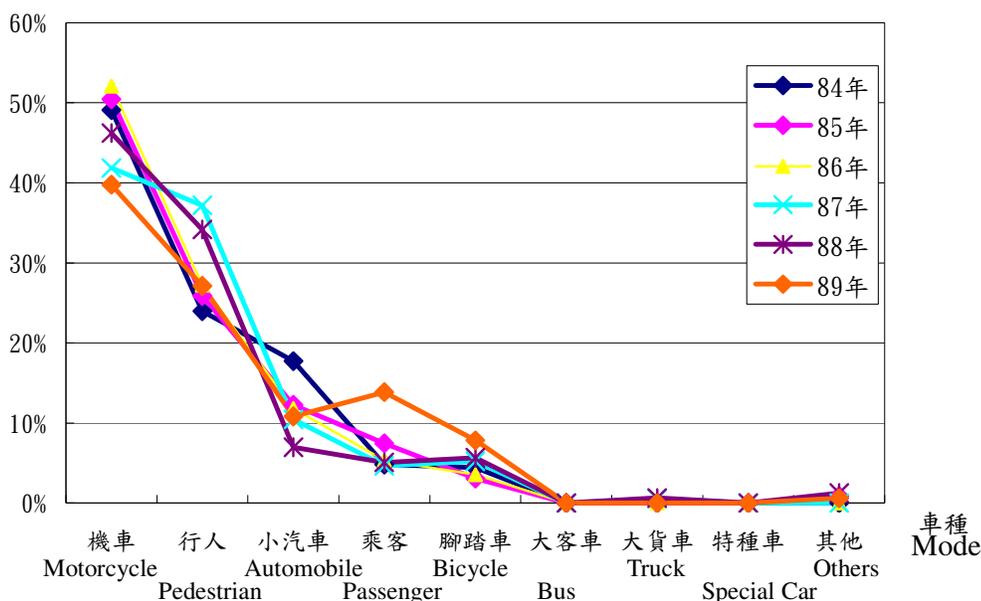
比較88年及89年資料，機車因交通事故死亡人數為66人，較88年減少7人；行人為45人，較88年減少9人；小汽車為18人，較88年增加7人。

臺北市交通事故死亡人數
Traffic Accidental Death in Taipei City

車種 Mode	84年 (1995)		85年 (1996)		86年 (1997)		87年 (1998)		88年 (1999)		89年 (2000)		總平均 Average	
	人數 Total	百分比 %	人數 Total	百分比 %										
機車 Motorcycle	133	49.1	115	50.4	88	52.1	72	41.9	73	46.2	66	39.8	91	46.6
行人 Pedestrian	65	24.0	59	25.9	46	27.2	64	37.2	54	34.2	45	27.1	56	29.3
小汽車 Automobile	48	17.7	28	12.3	20	11.8	18	10.5	11	7.0	18	10.8	24	11.7
乘客 Passenger	13	4.8	17	7.5	9	5.3	8	4.7	8	5.1	23	13.9	13	6.9
腳踏車 Bicycle	12	4.4	7	3.1	6	3.6	9	5.2	9	5.7	13	7.8	9	5.0
大客車 Bus														
大貨車 Truck			-				1	0.6	1	0.6				0.2
特種車 Special Car														
其他 Others			2	0.9					2	1.3	1	0.6	1	0.5
總計 Grand Total	271		228		169		172		158		166		194	

附註：本表以交通事故後一個月內死亡者為統計標準。

資料來源：臺北市政府交通局整合內政部警政署及臺北市政府警察局資料而得。



交通違規舉發創新高

89年臺北市全年共舉發交通違規661萬件，是歷年來最多的一年，平均每日舉發18,065件，89年本市所舉發之違規案件中屬汽車違規有425萬件，占64.3%，機車違規有200萬件，占30.2%，另其他有36萬件，占5.5%。汽車以違規停車最多占60.8%，其次是違反速率規定行駛占14.4%，爭道行駛與污損牌照各占5.4%與4.3%，分別取代88年排名第三、四之違規闖紅燈與未繫安全帶。機車違規案件中以爭道行駛最多占35.9%，其次是違規停車占19.9%，未戴安全帽占12.8%，不依規定轉彎占6.1%，其順序與88年相同；汽、機車之違規停車案全年合計298萬件，較88年251萬件增加18.7%，占全部違規案件之45.1%。

以設籍本市之機動車輛而言，89年被舉發交通違規總計467萬件，平均每輛車2.9件，本市89年積極催收違規罰鍰，完成裁罰之交通違規總件數與罰鍰收入，分別較88年大幅成長16.9%與14.8%，平均每件違規案罰鍰986元，全年每一機動車輛平均繳交違規罰鍰2,728元。

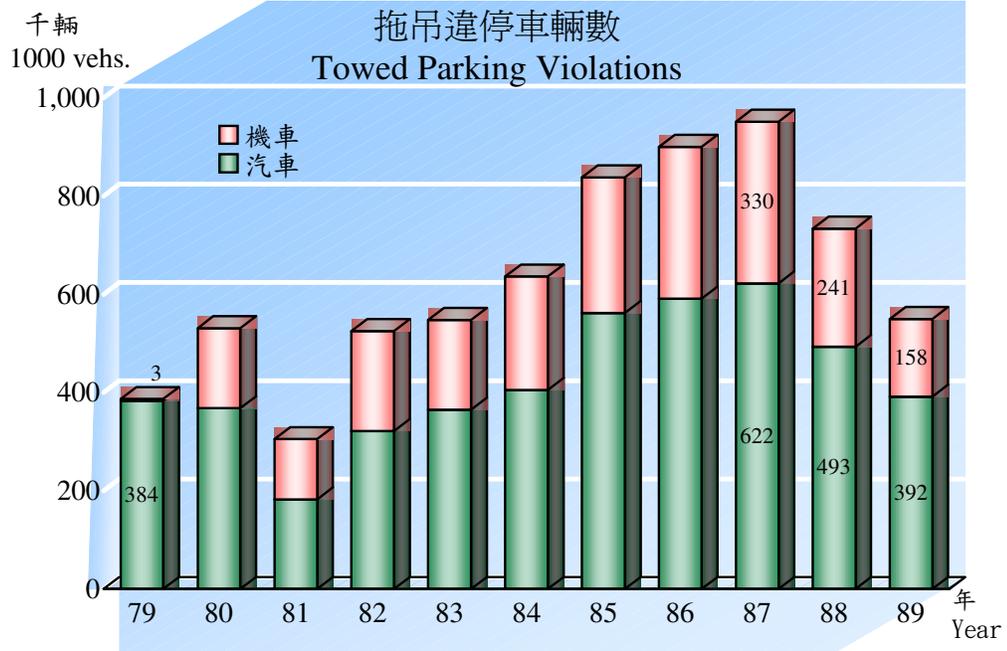
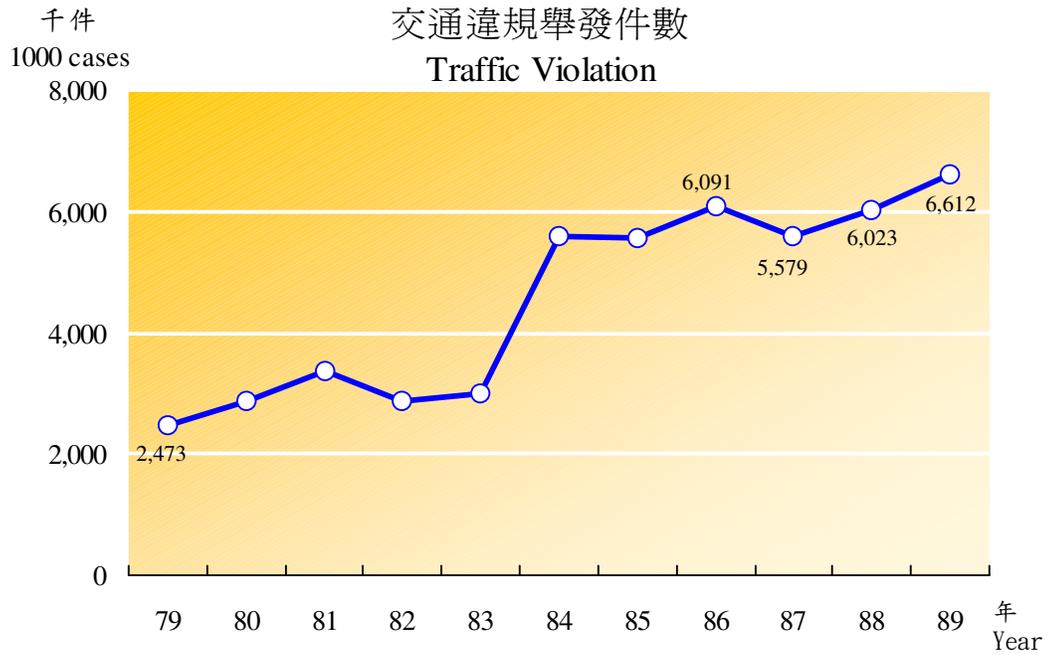
89年拖吊55萬輛次違規機動車輛(汽車39萬輛、機車16萬輛)，較88年減少25.1%，顯示整頓違規停車係以告發為主，對於嚴重影響車流順暢之違停方予以拖吊。

交通執法成果

Traffic Enforcement

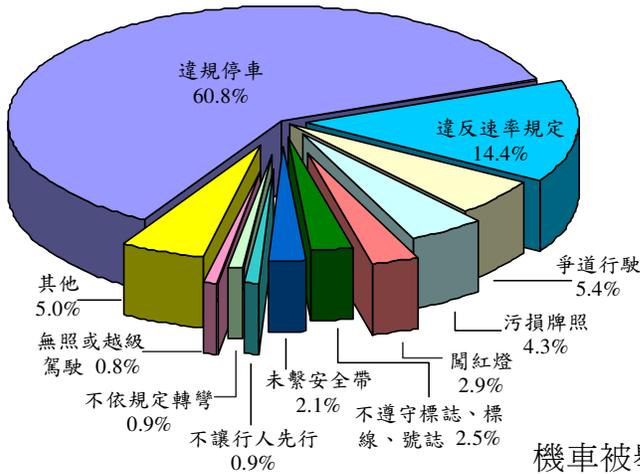
年別 Year	違反道路交通管理 Traffic Violation					拖吊違規車輛 Towed Parking Violation				
	舉發件數 Violations Cited		處罰件數 No. of Penalty		罰鍰收入 Fine	總計 Grand Total	汽車(含大型車) Automobile		機車 Motorcycles	
	總計 Total	平均每日 Daily	總計 Total	平均每日 Daily			合計 Total	平均每日 Daily	合計 Total	平均每日 Daily
單位	千件 10 ³ Cases	件 Cases	千件 10 ³ Cases	件 Cases	百萬元 millions	千輛 10 ³ vehs	千輛 10 ³ vehs	輛 veh.	千輛 10 ³ vehs	輛 veh.
79年 (1990)	2,473	6,775	1,711	4,688	...	387	384	1,051	3	9
80年 (1991)	2,865	7,850	1,862	5,101	...	531	368	1,009	163	447
81年 (1992)	3,357	9,172	1,977	5,402	...	306	183	499	123	336
82年 (1993)	2,870	7,864	2,517	6,896	1,989	526	322	882	204	559
83年 (1994)	2,990	8,191	2,553	6,993	2,019	548	365	1,001	183	501
84年 (1995)	5,604	15,354	3,307	9,061	2,247	637	406	1,111	231	633
85年 (1996)	5,571	15,221	3,806	10,398	2,584	838	562	1,537	276	754
86年 (1997)	6,091	16,688	3,914	10,724	3,634	901	592	1,621	309	847
87年 (1998)	5,579	15,285	4,084	11,190	3,812	952	622	1,705	330	904
88年 (1999)	6,023	16,503	3,799	10,408	3,810	735	493	1,351	241	662
89年 (2000)	6,612	18,065	4,440	12,131	4,376	550	392	1,071	158	432

資料來源：臺北市政府警察局、臺北市交通事件裁決所、臺北市停車管理處。



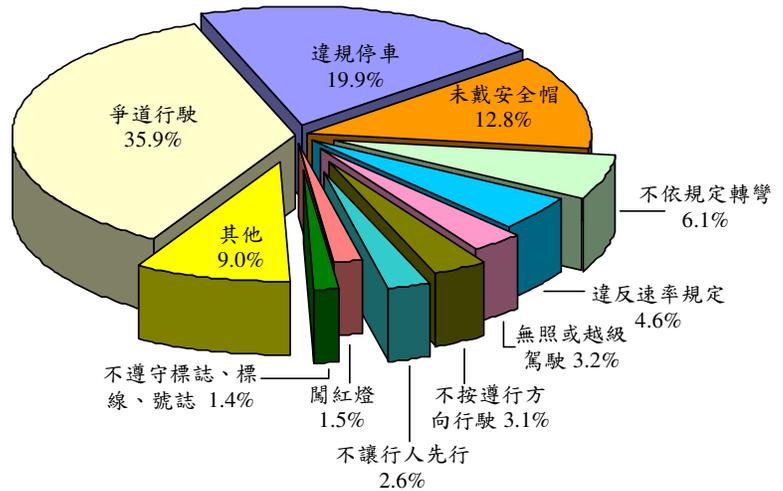
汽車被舉發違反道路管理事件

總計4,250,967件



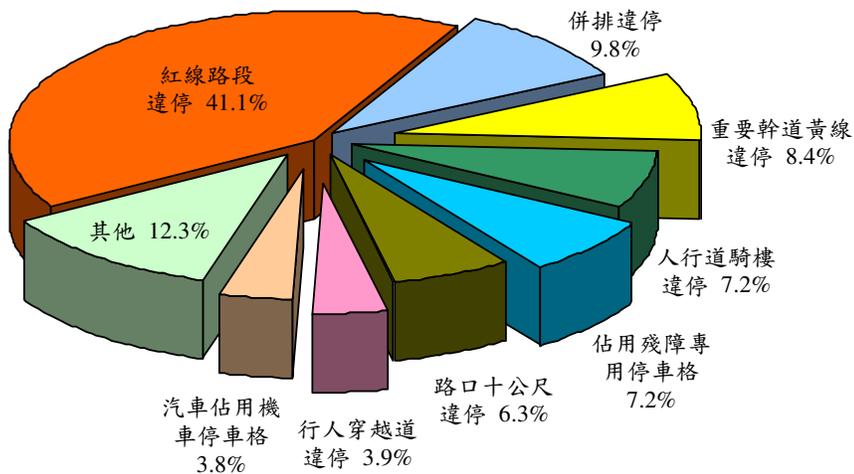
機車被舉發違反道路管理事件

總計1,995,495件



汽車違停拖吊概況

總計392,168輛



其他交通資料

觀光統計資料

Tourism Management

年別 Year	觀光旅館 Tourist Hotel		普通旅館 Hotels		旅行社 Travel Agencies	來華旅客人數 Tourists								
	家數 No.	房間數 Rooms	家數 No.	房間數 Rooms		來華目的 Trip Purposes					居住地 Origins			
					合計 Total	成長 Growth	業務 Business	觀光 Tourism	其他 Others	日本 Japan	美國 USA	香港 H. K.	泰國 Thailand	
					千人 10 ³ persons	%	千人 10 ³ persons							
79年 (1990)	51	12,558	662	1,934	-3.5	400	1,038	496	917	225	194	22
80年 (1991)	50	12,773	353	...	699	1,855	-4.1	436	826	592	834	240	182	25
81年 (1992)	44	12,278	377	...	767	1,873	1.0	497	809	567	800	259	194	34
82年 (1993)	42	12,136	363	10,477	818	1,850	-1.2	525	701	624	704	269	214	90
83年 (1994)	39	11,612	331	9,962	863	2,127	15.0	595	861	672	824	287	242	116
84年 (1995)	39	11,503	307	9,752	856	2,332	9.6	652	940	740	914	290	247	147
85年 (1996)	38	10,388	295	9,282	898	2,358	1.1	704	904	749	918	290	263	121
86年 (1997)	37	11,331	298	9,527	952	2,372	0.6	750	843	779	906	304	260	122
87年 (1998)	35	10,456	300	9,593	964	2,299	-3.1	771	762	766	827	308	280	129
88年 (1999)	36	10,777	298	9,420	1,005	2,411	4.9	806	783	822	826	318	320	138
89年 (2000)	35	10,242	298	9,755	1,051	2,624	8.8	900	871	853	916	360	361	133

資料來源：臺北市政府交通局第四科、交通部觀光局。

汽機車停車位

Parking Space

年別 Year	總計 Total	公有收費停車位				建物附設 Mandated Parking of Building	非建物附設 Others
		路邊 On-Side	路外 Off-Side	委外經營 Contract Operation	總收入 Total Revenues (million)		
79年底 (1990)	150,434	22,342	17,440	-	1,570	110,652	...
80年底 (1991)	161,844	23,759	18,953	-	1,738	119,132	...
81年底 (1992)	178,513	27,266	22,733	-	1,692	128,514	...
82年底 (1993)	189,896	29,294	21,301	-	1,922	139,301	...
83年底 (1994)	210,900	29,512	22,408	-	2,152	155,851	3,129
84年底 (1995)	233,128	30,954	23,478	-	2,299	174,603	4,093
85年底 (1996)	265,227	30,238	29,108	250	2,573	200,000	5,631
86年底 (1997)	295,196	30,574	30,192	868	2,876	225,835	7,727
87年底 (1998)	324,407	29,654	33,867	925	3,110	252,330	7,631
88年底 (1999)	359,411	29,858	31,198	3,264	3,211	287,103	7,988
89年底 (2000)	400,042	30,901	28,437	3,138	3,335	327,248	10,318

資料來源：臺北市停車管理處、臺北市政府工務局。

車輛行車事故鑑定
Examination for Vehicles Accidents

年 別 Year	受理案件 Arbitration Cases				損傷情形 Severity			肇事原因 Accident Causes		
	件 數 Cases	汽 車 Automobiles	機 車 Motorcycles	行 人 (含慢車) Pedestrians	死 亡 Death	受 傷 Injury	車 損 Crash	超 速 Speeding	酒醉駕駛 Intoxicated Driving	行人違規 Pedestrian Violation
	件 No.	輛 veh.	輛 veh.	人 person	人 person	人 person	件 cases	車次 veh	車次 veh	人次 person
81 年 (1992)	1,110	1,689	528	225	222	796	899	128	70	5
82 年 (1993)	1,226	1,902	673	219	251	851	972	180	90	97
83 年 (1994)	1,156	1,826	518	173	234	669	417	247	119	65
84 年 (1995)	1,282	2,111	644	165	217	670	439	248	160	69
85 年 (1996)	1,202	1,849	574	116	162	238	625	356	170	44
86 年 (1997)	681	1,092	337	80	108	241	317	186	97	42
87 年 (1998)	491	743	258	76	75	419	419	71	47	30
88 年 (1999)	479	660	309	84	93	447	447	63	32	6
89 年 (2000)	489	700	326	62	69	443	477	72	23	1

資料來源：臺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 89 年(底)

Comparison of Traffic Characteristics by region in Taiwan(2000)

地 區 別 Area	土地面積 Land Area	人 口 數 Population	汽 車 數 Automobiles	機 車 數 Motorcycles	交 通 事 故 Traffic Accident		
					肇 事 率 Accident Rate	死 亡 人 數 Death	每 萬 人 口 死 亡 人 數 Death/ 10 ⁴ Population
					件/萬輛 case/10 ⁴ veh.	人 person	人/萬人 person/10,000
臺灣地區 Taiwan Area	36,006	22,216,107	5,586,269	11,395,621	1.92	3,381	1.53
臺 北 市 Taipei Mun.	272	2,646,474	666,513	959,013	0.75	124	0.47
高 雄 市 Kaohsiung Mun.	154	1,490,560	369,931	958,126	0.83	108	0.73
臺 灣 省 Taiwan Prov.	35,581	18,079,073	4,549,825	9,478,482	2.08	3,014	1.67

附 註：本表交通事故為 24 小時內死亡之人數，均含保二、港警所、航警局及鐵路交通事故。
資料來源：警政署。

風華再現的腳踏車

A Carefree Mood Reappeared in Bicycles

Bicycles with low pollution, low energy, non-motorization, accorded with environment and concurred with ecology have become a mode for leisure activities. Public bicycles and bicycle carnivals have once again become popular recently in Taipei city. These provide an intimate opportunity for the family to play together and ride astride of bicycles freely and easily. To coincide with rapid transit network, we promote bicycles into a mode of transfer and make positive plan of its networks in upcoming years.

70 年代為機車開始盛行的年代，隨著國民所得的提昇，機車迅速替代腳踏車成為運具的主流，腳踏車王朝也迅速沒落；低污染、能源節約、非機動化、與環境融合、符合生態的腳踏車，近年來已成為休閒運動工具，公共腳踏車的重新上路及單車嘉年華會，即是提供親子同遊的機會，讓大家逍遙自在地徜徉在青山綠水之中。隨著捷運初期路網的完成，使用腳踏車作為接駁工具，已成為都會人的新興方式，是以腳踏車於未來可視為臺北市運輸工具之一環，足堪推動。

單車有約休閒活動

辦理「Earth Day 2000 景美溪單車嘉年華會 422 與單車有約」活動，共約九百餘人參加，並舉行景美溪腳踏車道啟用典禮，騎乘終點更擴大舉辦單車嘉年華會，深受民眾喜好。

公共腳踏車再上路

為帶動民眾遊憩休閒活動多樣化，本局自 89 年 8 月 20 日起委託「財團法人腳踏車新文化基金會」，試辦於基隆河大佳河濱公園佈設 150 輛、觀山河濱公園佈設 100 輛、景美溪腳踏車道佈設 50 輛、新店溪華中河濱公園佈設 100 輛，計 400 輛成人公共腳踏車供民眾借用，試辦期間，借用每一小時僅酌收維修管理費 10 元，廣受民眾喜愛反應熱烈，並陸續於 9、10 月間增加成人、12 吋幼童及 16 吋兒童腳踏車各 50 輛，讓民眾一家大小騎乘腳踏車，共享親子同樂。

腳踏車道路網整體規劃

為勾繪本市腳踏車系統路網，依臺北市腳踏車道路網之整體規劃，推動都市綠色交通，本市腳踏車道路網可區分為水岸通道、市區幹道、都會區捷

運線、生活圈及其內部通道、地區聯絡道及親山腳踏車道等六大類型。八條先期實施路段中，信義計畫區為優先推動之地區，現正進行規劃中。

快速詳盡的旅遊資訊 Tourism Promotion

Taipei city is resourceful and diversified in tourist attraction, both in scenery and historic legacies. It combines both humane faces and modernization. To promote and pack tourism information and make it popular and international, we not only publish theme brochures and participate in the international tourism exhibitions, but also combine those services with information about transportation and tourism on the Internet to provide the public prompt and thorough traveling information.(<http://ezgo.taipei-elif.net>)

臺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，更融合了人文風貌與現代感，如何推銷包裝臺北城觀光資訊，並達到普及化與國際化，是本局努力的重點，除編印主題刊物及參展國際旅展外，結合全方位、生活化的交通與旅遊資訊網之服務，提供民眾快速而詳盡之旅遊資訊，使臺北城的觸角延伸到世界各地。

觀光資訊服務

為提供民眾迅速查閱獲取相關旅遊資訊，本局除編印觀光宣導刊物外，並於89年3月建置二部本市觀光旅遊導覽觸控式查詢系統，分置於臺北火車站、松山機場，供民眾使用。另配合網際網路，89年7月完成「人文薈萃·臺北城」觀光旅遊系列網頁。

參展2000年第八屆臺北國際旅展

為契合市政建設白皮書中營造活潑多元的國際化環境，推廣本市觀光旅遊、展現文化景點、名勝古蹟、山川文物及首都風華等，本局結合各機關團體共同組成「臺北館」參展，參展主題為「戀戀山水、山水臺北」，並以溫泉文化展現北投地區特色，輔以文化臺北之旅—臺北遊龍及本市觀光旅遊景點遊程，以推廣本市觀光旅遊事業，並吸引國內外人士於本市旅遊、消費。

道路快譯通 觀光更易懂

為提升本市觀光，方便外籍遊客快速辨識本市道路系統，將本市24條主要幹道，本局依「南北」及「東西」走向編排序號，加註於原有路名牌內，建立有次序性的街道編號名稱。此種標誌輔助系統既不更改原有道路名稱及英文譯名，又可使國內外人士易於辨認市區街道與尋找目的地，確有利本市成為國際化觀光都市。

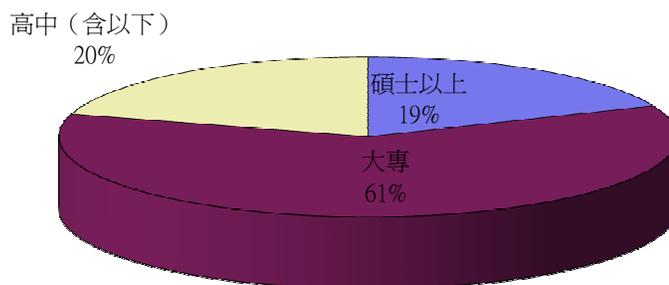
市民交通旅遊網

為提升臺北市成為具有競爭力，本局配合本府推動「網路新都」，於89年著手构建「市民交通旅遊網」網站，以臺北都會區為範圍，提供景點、住宿、登山活動、藝文活動、電子地圖、加油站、大眾運輸（含公車、捷運、火車、鐵路、航空）、計程車、租車、停車及拖吊等交通旅遊資訊。在大眾運輸方面，除路線及起迄點查詢外，還具有不同路線間的轉乘查詢功能；另除靜態資訊外，其在動態即時交通資訊服務上亦可提供WAP手機查詢，如道路壅塞狀況、意外事故、停車場剩餘停車位數及違規車輛拖吊處查詢等功能服務，以達到即時便捷的成效；另外，也建置英文網頁，並透過和其他相關資訊的結合，提供境外僑胞和外國友人查詢本市旅遊景點服務，本網站網址：<http://ezgo.taipei-elifelife.net>。

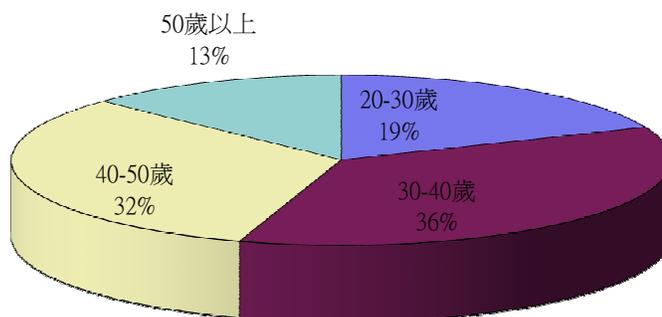
人力資源年輕化，專業化

交通局目前員工計有171人，年齡層在40歲以下佔54%，教育程度大專以上（含碩士、博士）達80%，充份顯現交通局年輕化及高教育水準特色，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

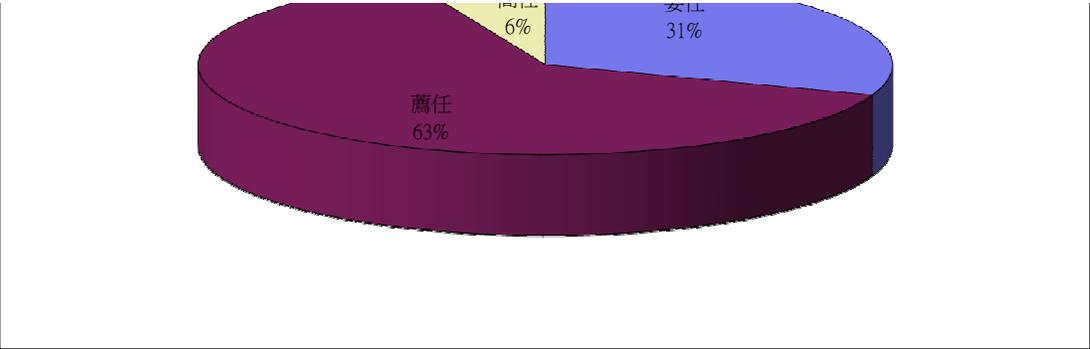


交通局員工年齡分佈圖



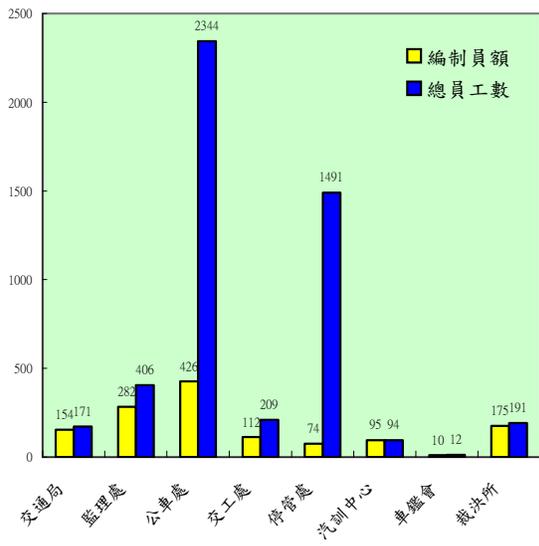
交通局職員職等分佈圖



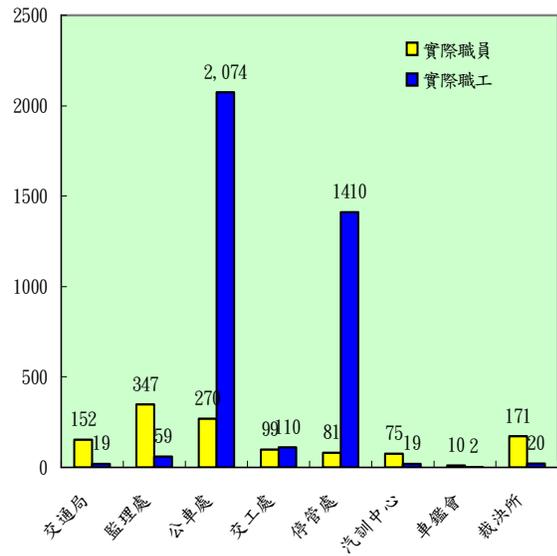


—] —

1

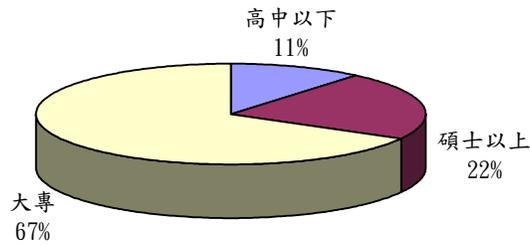


(單位：人)

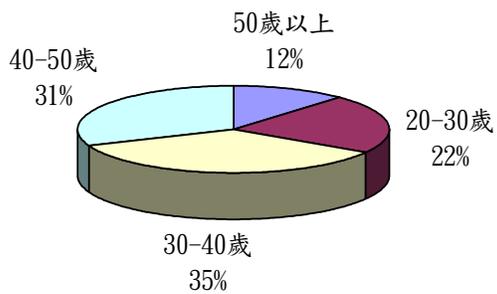


(單位：人)

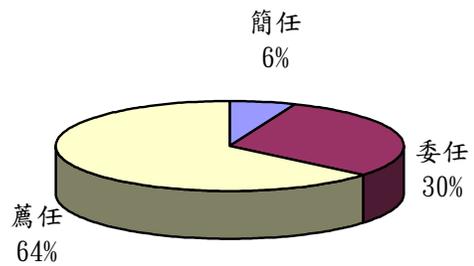
交通局員工教育程度分布圖



交通局員工年齡分布圖



交通局職員職等分布圖



89 年大事紀要

一月	紀要內容
1. 1	於 20 路及 285 路公車部分車輛（計 43 輛）試辦裝設衛星定位科技之「站名及轉乘資訊播報顯示系統」。
1. 3	實施敦化北路（民權東路至八德路段）機車退出騎樓。
1. 14	本市道路禁停紅、黃線管制時段彈性調整。
1. 15	市府週邊道路（市府路松高路口、市府路松壽路口、松壽路松志路口等）交通號誌增設行人專用時相。
1. 17	新增 6 家民間代檢廠辦理汽車定期檢驗，代檢廠增為 15 家共 18 條檢驗線。
1. 18	配合捷運新店線，6 處路口行人倒數計時器於本日開始運作。
1. 20	重慶北路（市民大道至北平西路）恢復雙向行駛。
1. 22-2. 3	闢駛年貨專車。
1. 31	太原路（南京西路至長安西路）恢復雙向行駛。
二月	
2. 3	配合春節疏運實施重慶北路往高速公路大客車專用道管制設施。
2. 14	實施仁愛路（敦化南路至市府路）機車退出騎樓措施
2. 18-2. 27	闢駛燈會專車
2. 22	舉辦「提升大客車駕駛服務品質及儲備女性大客車駕駛員座談會」。
三月	
3. 1	實施臺灣大學及臺灣科技大學周邊機車退出騎樓。
3. 5-3. 26	闢駛花季專車。
3. 12	開辦第一期「小型車逕升大客車」。對象為女性和原住民專班。
3. 25	配合文化局辦理「春天佔領臺北」活動，以天然氣低底盤公車行駛捷運圓山站與中山國中站至大佳河濱公園之免費接駁公車。
3. 29	實施市民大道（中山北路至環河北路）機車退出騎樓。
3. 31	八德路二段（建國北路至長安東路）恢復雙向行駛。
四月	
4. 1	完成本市 37 所國小新設家長接送區。
4. 2-4. 4	闢駛掃墓專車。
4. 13	舉辦天然氣公車啟用典禮，翌日即加入營運。
4. 21	逾期未檢驗車輛可就近越區在公路監理單位檢驗。
4. 22	辦理 Earth Day 2000 景美溪單車嘉年華會 422 與單車有約活動，並舉行景美溪腳踏車道啟用典禮。
4. 27	本市公車處正式通過一、二、三階段 ISO9001 服務品質認證，成為國內第一家全面通過 ISO 認證之公營市區汽車客運業。
五月	

5.3	小型逕升大客車第一期結訓暨第二期開訓典禮。
5.15	實施忠孝東路（延吉街至基隆路）機車退出騎樓。
5.26	於基隆路松壽路、松山路松隆路及公園路常德路等三路口增設「行人保護時相」。
六月	
6.7	市長及觀光協會嚴會長於忠孝東路基隆路口舉行「幹道加序號標誌牌」揭幕儀式。
6.10-6.11	闢駛龍舟公車。
6.26	推動固定班次路線沿線站牌張貼公車到站時間表。
6.26	辦理景美仙跡岩風景區步道整建工程開工。
6.30	自用小客車車牌號碼選號改採電腦選號作業方式。
七月	
7.1	實施仁愛路（敦化南路至建國南路）機車退出騎樓。
7.1	闢駛考生公車
7.1	開放民眾可透過傳真、郵寄、網路或親自申請增列通訊地址。
7.17-18	於本市監理處北區分處舉辦實施單一窗口監理作業觀摩會。
7.29	高速公路東湖交流道通車及萬板大橋通車。
八月	
8.1	重慶北路公車專用道開工。
8.4	建國北路槽化工程竣工。 於士林區文林路基河路等五處路口增設「行人保護時相」。
8.5	舟山路及其週邊巷道全線封閉。
8.9-10	辦理「89年度旅館業從業人員研習」。
8.11-8.12	闢駛中元公車
8.15	實施停車費率調整、限時停車與累進費率等新措施
8.15-16	辦理「89年度觀光旅館業從業人員講習」。
8.16	交通警察大隊與交通事件裁決所合署辦公，加強催繳行人、攤販及自行車違規積案。
8.20	550輛公共腳踏車重新上路。
8.28	實施重慶南路（忠孝西路至寶慶路）機車退出騎樓。
九月	
9.10	推出「書香公車」，分別於12、20、33、38及630等路線共計27部公車內懸掛書報雜誌。
9.12	闢駛中秋樂宴公車
9.15	交通部放寬自用小客車定期檢驗規定：五年以下新車免定期檢驗，五年至十年車輛每年檢驗一次，十年以上車輛每年檢驗二次。
9.25	建國高架道路於南京東路口之北上匝道七時至九時開放通行。
9.30	大直計程車服務站正式啟用。

十月	
10.7	配合文化局「文化臺北之旅—臺北遊龍」活動，行駛文化公車。
10.12	取消市民大道、重慶北路口西往東遲閉時相。
10.13	配合環東大道通車增設調整號誌、標誌及標線。
10.15	南京東路引橋及麥帥一橋正式通車。
10.16	辦理 89 年全國道路交通安全講習教案競賽評比。
十一月	
11.2-5	2000 年第八屆臺北國際旅展，本局邀集相關單位共同組成「臺北館」參展。
11.10	開放瓦斯車及總重量十七噸以下之傾卸框式貨車可至本市代檢廠辦理檢驗（瓦斯車限具有特殊檢驗儀器設備之代檢廠）。
11.20	實施國父紀念館周邊機車退出騎樓。
11.23	開放南港經貿園區一號、一之七號道路及環東快速道路上層橋往市區之高架橋通車。
11.30	環東大道開放下層橋為出城車道。
十二月	
12.1-12.10	「市民交通旅遊網」應邀參加八十九年資訊月參展活動。
12.4-11	辦理民間代檢廠年度及新廠考核。
12.22	實施館前路（忠孝東路至開封街）、開封街（重慶南路至館前路）機車退出騎樓。
12.25-12.30	配合市長上任兩週年於捷運臺北車站定點成果展示。
12.30	捷運南港線市政府站至昆陽站通車。

臺北市 89 年交通統計數字快報

分類	項目	說 明
地理 特 性	位置	亞洲東南部、臺灣北部
	地形	盆地地形、河流切割
	地質	沉積土質軟弱，位居地震帶，地下水位高
	氣候	無嚴寒酷暑
	面積	272 平方公里
人 口	人口	2,646,474 人
	戶數	86 萬戶
	密度	9,737 人/平方公里 (舊市區約 22,000 人/平方公里)
交 通 環 境	道路面積	20,279,742 平方公尺，佔土地總面積 7.4%
	汽車數	666,513 輛(252 輛/千人)
	機車數	959,013 輛(362 輛/千人)
	停車位	1. 公有路邊收費停車位 路邊收費 30,901 位、路外 28,437 位、委外經營 3,138 位 2. 建物附設 327,248 位 3. 非建物附設 10,318 位 總計：400,042 位
道 路 路 網 型 態	市中心區成棋盤狀路網 公車專用道共 8 條，總計長度 47.92 公里，各路線如下： 松 江 路—3.08 公里，85/1/27 通車； 新 生 南 路—3.56 公里，85/6/1 通車； 信 義 路—9 公里，85/7/6 通車； 仁 愛 路—6.2 公里，85/7/27 通車；東延段—2.4 公里，87/10/18 通車； 南 京 東 路—8.4 公里，85/7/27 通車； 民 權 東 西 路—7.2 公里，85/8/2 通車；民權西路西延段—1.28 公里，87/11/22 通車； 敦 化 南 北 路—3.15 公里，85/8/2 通車； 重 慶 北 路—3.65 公里，90/01/18 通車。	
交 通 事 業	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，共有 279 條路線；全年平均每日營運數 3,704 輛，行駛班次 66,886 班，日載客量 186 萬人，日營收約 2,257 萬元，每公里營收 37.64 元。 捷運接駁公車共闢駛 48 條路線，其中紅線 12 條，藍線 17 條，橘線 4 條，棕線 6 條，綠線 9 條。

交通事業	捷運	<p>捷運系統由臺北捷運公司營運，6 條路線，60 個車站，營運里程約 65.2 公里，89 年共發車 468,824 車次，平均每日載客 733,847 人次，日營收 17,807,232 元。各路線概要如下：</p> <p>木柵線(動物園站至中山國中站)10.5 公里，85/03/28 營運；</p> <p>淡水線(淡水站至臺北車站)22.1 公里，淡水站至中山站 86/04/11 營運，中山站至臺北車站 86/12/25 營運；</p> <p>中和線(古亭站至南勢角站)5.3 公里，87/12/24 營運；</p> <p>新店線(臺北車站至新店站)10.9 公里，臺北車站至古亭站 87/12/24 營運，古亭站至新店站 88/11/11 營運；</p> <p>板南線(新埔至昆陽)14.8 公里，市政府站至龍山寺站(7.7 公里)88/12/24 營運，龍山寺站至新埔站(3.9 公里)89/08/31 營運，市政府站至昆陽站(3.2 公里)89/12/30 車營運；</p> <p>小南門線(中正紀念堂站至西門站)1.6 公里，89/08/31 通車營運。</p>
------	----	--

(資料統計時間：2000 年 12 月)

交通專題－臺北市的交通管理與展望

臺北市政府交通局局长 曹壽民

Special Subject—Transportation Management and Prospect in Taipei City

Along with the economic development and income raising recently, the quick growth of private vehicles has made traffic congestion, parking and air pollution etc. even worse in CBD Taipei city. Therefore, the first priority for the transportation policy is to promote public transportation and to enhance the usage of public transportation to 50%. In near two years, the guiding principle and policy of transportation management may be classified into six categories. They are as follows:

1. To emphasize the rapidity to change the structural market share of the public transportation;
2. To pursue the advanced technology to revolutionize the service facilities of the transportation and traffic;
3. To devote the privatization to guide an efficient operation at the infrastructure and management of transportation;
4. To stress the humanity on the facility of the transportation to provide the cordial service;
5. To esteem the orientation of the community to meet local-need;
6. To contribute the environmental protection to seek a sustainable development of transportation.

一、前言

臺北市為自然沖積而成的盆地，其發展受兩條主要河川(基隆河、淡水河)及山丘環繞限制，居住人口集中，早期都市計畫因無容積管制，土地使用分區不明顯，致活動空間呈高度混合，交通環境複雜，市區與外縣市就學通勤人口在有限之空間活動，交通負荷極重，聯外運輸走廊常為交通瓶頸所在，再加上道路建設不如機動車輛成長之速，以致形成今日市中心區環境品質低落及交通壅塞。

以各類客觀環境特性來看，臺北市交通政策的最高原則是發展大眾運輸，而將大眾運輸使用率提昇至 50%，其意義如下：

1. 改善空氣品質，達到市區「環境容受力」(空氣污染指標)的最低標準。
2. 建設臺北市成為以大眾運輸為主要的城市。
3. 大幅改善臺北市交通擁擠與停車困難。

二、管理策略主軸

面對上述問題與因應未來科技與環境的發展趨勢，在交通運輸管理上係以系統化的方式為管理軸心，各項作為之重點與成效分述如后。

(一)「捷運化」使臺北市交通產生「結構性的改變」

捷運系統的完成，使原有的運具結構產生變化，公車運量減少10%，計程車空車率自33%增至52.5%，小汽車每天減少10萬人次，機車每天減少10萬人次，腳踏車使用者則些微增加，各種運具分配詳如表一。因應此種運輸市場結構性的改變，本局主要交通管理配合措施如下：

1. 大眾運輸轉乘免費：提供捷運轉乘公車單向免費（一段票票價15元），根據89年12月單月份統計，有15%的捷運乘客使用，每天約有12.8萬人次。
2. 接駁公車：總計闢駛48條接駁公車路線，至89年底每天運量約8萬人次。
3. 轉乘設施：各捷運站提供腳踏車、機車及小汽車之停車空間，計有小汽車停車位2,554格、機車停車位5,151格及腳踏車架5,469個。
4. 人行道更新：自1999年至2000年，已完成36.7萬平方公尺。

表一 臺北市市民最常使用運具分配比率

運具	捷運	公車	小汽車	機車	計程車	腳踏車	步行	其他
佔有率	12.6%	27.7%	21.9%	25.6%	2.9%	2.5%	4.8%	2.0%

註：89年12月8日電話調查結果

(二)「科技化」為臺北市交通帶來「革命性的進步」

近年來，智慧型運輸系統(Intelligent Transportation System)的發展已有初步的成果，臺北市的交通政策也明確揭示交通與科技結合發展的必要。配合國家的政策，以智慧型運輸系統應用在大眾運輸方面為重點，目前正進行的計畫包括：公車到站動態資訊顯示系統、停車資訊導引系統、南港經貿園區實驗城計畫、非接觸式IC智慧卡及快速道路監控系統...等。

(三)「民營化」使臺北市交通邁向「有效性的經營」

交通事業民營化的利基在於善用民間充沛的資源及企業化的經營理念，交通民營化的主要工作如下：

1. 捷運系統：中正機場捷運線 BOT、推動臺北捷運公司民營化。
2. 停車場：鼓勵民間參與興建停車場(BOT)、公有停車場委託民間經營(OT)。
3. 公車處：由現行事業兼行政機關，透過與捷運公司合併轉型為公司型態，以達到企業化經營。
4. 長途客運轉運站：本市五處長途客運轉運站，皆朝 BOT 方式推動。

(四)「人性化」使臺北市交通提供「親切性的服務」

傳統的交通發展過程，皆以「車」的方便作為服務目標，對「人」的重視相對較少，尤其是相對弱勢的族群如老人與幼童。近年來臺北市的人口已有高齡化趨勢，因此交通環境規劃應朝「人本運輸」發展，其理念是人先、車次。具體作為包括公車專用道、機車退出騎樓、機車停車彎、低底盤公車、家長接送區、陸橋與地下道設置電扶梯及行人倒數計時號誌等設置。

(五)「社區化」使臺北市交通滿足「地方性的需要」

近年來社區意識抬頭，為提升社區生活品質與配合地區環境特色(社區發展規劃)，社區發展與交通運輸的結合規劃理念，已成為運輸規劃與管理的新趨勢。臺北市的運輸規劃已開始講求都市整體需求與社區需求並重，其措施包括推動交通寧靜區(Traffic Calming)與休閒文化街；推動交通建設計畫與新管理措施皆配合舉辦公聽會、說明會或邀請當地里民、里長、議員及區長共同會勘，以尊重社區民意。

(六)「環保化」使臺北市交通追求「永續性的發展」

近年來私有運具的持續發展已嚴重影響都市的空氣與生活品質，因此交通的發展必須以「環境容受力」做為都市運輸規劃的外在限制條件，在管理手段上係以大眾運輸承擔 50%以上的運量作為標竿。為推動環保化的交通，近年來的努力包括推廣使用低污染物燃料運具、電動機車與腳踏車。

三、結語

有鑑於臺北市大眾運輸系統漸趨完善，以及各項道路系統整合亦日

趨成熟，為規劃臺北長期運輸遠景，在考量整體運輸效益下，本局將建立以大眾運輸為主軸的交通環境，期在高效率、高品質的大眾運輸條件下，輔以推動各項限制汽機車成長策略，以移轉汽機車使用者改搭大眾運輸工具，並有效減緩汽機車成長速度，創造一個效率、公平、合理、舒適及安全之運輸環境。

隨著經濟的發展與家戶所得的提高，私人運具快速的成長已使得台北地區的交通與都市環境逐日惡化，因此本市交通政策的最高原則為發展大眾運輸，將大眾運輸使用率提昇至 50%，以改善臺北市交通擁擠與停車困難問題。就交通管理策略主軸而言，可分為五大項：「捷運化」使臺北市交通產生「結構性的改變」、「科技化」為臺北市交通帶來「革命性的進步」、「民營化」使臺北市交通邁向「有效性的經營」、「人性化」使臺北市交通提供「親切性的服務」、「社區化」使臺北市交通滿足「地方性的需要」、「環保化」使臺北市交通追求「永續性的發展」。

交通局

地址：臺北市市府路一號五樓西北區·
六樓北區

網址：www.dot.taipei.gov.tw

語音傳真回覆電話：2725-8766。

服務電話：2729-3665、2758-7207

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

臺北市公共汽車管理處

地址：臺北市信區松德路 300 號

網址：tca.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

臺北市監理處

地址：臺北市八德路四段 21 號

網址：www.tcmvd.gov.tw

電話：2763-0155

項目	分機/專線
郵寄辦理	209 210
驗車	122 123
駕照	202 203
車牌或行照	302 305
燃料費	316 317
牌照稅	278 279
道安講習	205 206

個人車行	405 406
計程車申訴	2767-8217
服務台	621

服務時間：

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

臺北市監理處北區分處

地址：臺北市承德路五段 80 號

電話：2831-4155

項目	分機
車輛檢驗	311 312
駕照管理	326 327
車牌及行照	329 330
報考駕照	319
服務台	316 317

臺北市停車管理處

地址：臺北市信義區松德路 300 號六樓

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

臺北市交通管制工程處

地址：臺北市信義區松德路 300 號七樓

網址：www.bote.taipei.gov.tw

電話：2759-9741

服務內容	分機/專線
動線規劃、號誌問題	7102
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 小時維護專線	2723-9757 2723-9759-60
免付費專線	080-211-002

臺北市汽車駕駛訓練中心

地址：臺北市內湖區金湖路 100 號

網址：www.dtc.taipei.gov.tw

電話：2790-0900

服務內容	分 機
駕駛訓練報名	125~127
道安講習	122.123
營業小客車駕駛人職前講習	124.225

報名時間：

星期一至星期五：08:30-16:50

(體能測驗 12:30-13:00 休息)

臺北市車輛行車事故鑑定委員會

地址：臺北市信義區松德路 300 號 2 樓

網址：www.taac.tcg.gov.tw

電話：2759-9119-9120

臺北市交通事件裁決所

地址：臺北市羅斯福路四段 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	
肇事	124~125	(02)2367-7532
道安記點	220	
易處吊扣	214~219	
退款	313	(02)2368-4859
郵匯	332	(02)2365-9354
郵局劃撥	316~318	(傳真)

銀行代收	316~318	(02)2368-8350
移轉駕駛	322~325, 327	
裁決書	320 321 331	
積案催收 強制執行	412~420	(02)2368-9687
申訴	424~432	(02)2364-8558 (兼傳真)
行人、慢 車、道路 障礙	226 227	

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)

相關交通資訊

公車資訊

公車路線查詢網址：

www.dot.taipei.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

網址：www.tpd.tcg.tw

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

捷運公司

網址：www.trtc.com.tw

電話：2536-3001

研究園地

◆ 圓山風景區進行整體委託規劃

本案係對圓山風景區進行整體規劃，並依據規劃成果於九十年編列細部規劃設計，以逐年整建改善，該風景區之設施屆時將成為本市高品質遊憩風景區。

◆ 八十九年度臺北市交通流量及特性調查

主要針對本市主次要幹道路口及聯外橋樑調查其交通特性，調查內容包括路口（段）交通量、行車速率及行人流量等，藉以了解全市交通概況；並透過調查結果篩選瓶頸路口進行改善；該項調查成果資料並提供各界參考。

◆ 萬板幹道沿線交通整體規劃

本計畫係因鐵路地下化，原鐵道未來將重新規劃為連絡板橋萬華間之重要幹道，故為及早因應該幹道完成後對沿線兩側所產生之交通衝擊而研擬相關交通管制規劃，規劃內容包括目前已針對萬板幹道沿線各路口交通管制、大眾運輸策略、巷道使用及鄰近銜接道路之配合管制方式。

◆ 臺北市環河及水源快速道路整體交通工改善

本計畫係為檢討環河及水源快速道路與匝道及市區道路銜接所產生之瓶頸及易肇事地點，並研擬改善方案，內容包括沿線各瓶頸點、交通特性分析、旅行速率及道路幾何特性調查分析，並研擬具體改善方案。

◆ 臺北市市區道路行車速限規劃設計

本計畫係檢討本市道路現有速限之合理性，其內容包括本市快速道路及主次要幹道現點速率調查，道路幾何特性蒐集、交通特性分析、土地使用特性等，以檢討分析現行速限之適合性，並研提其速限調整設置準則及規範。

◆ 臺北市道路交通標誌系統之規劃設計

本計畫係檢討本市現行標誌系統佈設之缺失，釐清行車速率與標誌牌面設計及佈設之關係，以增進標誌資訊易讀性與理解性，除對示範案例（環河快速道路系統；敦化南北路、大同區舊社區）提出設計成果外，另針對道路不同幾何條件及功能定位，研擬「臺北市道路標誌系統設計規範」，進而建議交通部修訂「道路交通標誌標線號誌設置規則」參考。

◆ 臺北市聯營公車營運服務指標評鑑

大眾運輸系統的「服務水準」是市民、公車單位及主管機關普遍關切的問題，本局自民國八十年起委託學術機關辦理臺北市聯營公車營運服務指標評鑑。本評鑑包含四類指標，分別為「車輛及場站績效」、「量化之乘客服務水準」、「質化之乘客服務水準」等三類服務指標，再考量配合本局之政策需要之第四類「配合臺北市政府交通局重要措施」，合計四類十六項指標，藉由評鑑結果，以督促公車單位全面加強營運管理，提昇服務品質，提供安全、便捷、舒適之公車服務，並作為獎懲之依據。

◆ 臺北市天然氣公車第二期示範計畫

本計畫係接續第一期示範計畫，探討國外相關公車運行經驗，並首度於國內引進六輛天然氣公車示範運行，設置乙座天然氣加氣站，同時也完成天然氣公車經濟、污染及能源效益等評估，也調查民眾及環保團體等接受度調查，獲得民眾支持及肯定。

◆ 停車導引資訊系統規劃

本計畫以臺北市為主要研究範圍，以規劃適用本市各停車場之資訊導引系統整體架構及施工技術規範，並以臺北市信義計畫區作為工程規劃設計之區域。

◆ 臺北都會區整體運輸規劃基本資料之調查與驗校

本研究主要在於住戶旅次訪問調查、旅運日誌調查、交通量調查及檢核與分析，其完成後除可建立臺北都會區運輸規劃模式建立外，並可分析

及預測旅次結構特性，同時構建資料庫圖形展示及查詢分析功能，以供規劃參考。

◆**臺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**

本研究係就信義計畫區未來若引進輕軌系統，其在運量、工程技術、營運管理、環境影響、經濟效益及財務分析等予以評估，經研析結果均極具可行性；另本研究在輕軌系統路線、路權適法性及營運管理方式亦均詳加剖析，值得後續推動施政及國內其它地區引進此系統之參考。

◆**臺北縣中永和地區與臺北市間增設兩側環河快速道路聯絡橋樑可行性研究**

經本研究評析結果，該規劃橋樑若完成，可減輕中永和與本市間聯絡橋樑及本市水源快速道路等重要道路的交通負荷，並可提昇快速道路路網完整性，節省行車時間及增加行車便利；另目前中正橋橋齡已相當高，且原設計高程已不符合 200 年洪水位設計高度，故該規畫橋樑完成後亦可作為中正橋改建期間之重要交通替代疏導路線。

◆**新天母快速道路工程先期規劃**

新天母快速道路工程先期規劃分為雞南山段及天母段，雞南山段部分已於 89 年 3 月辦理完成，天母段部分預計至 90 年 9 月完成。本快速道路完成後將可構建臺北都會區北區快速道路系統路網之完整性，並疏解天母及士林地區交通於自強隊道、至善路、圓山及中山北路等之交通擁擠現象，分散天母、外雙溪與陽明山地區通過性及地區性遊憩之交通功能。

◆**重慶北路公車專用道**

本專用道自 88 年規劃，89 年 8 月 11 日施工，且於 90 年 1 月 18 日完工，其範圍北起酒泉街，南迄建成圓環，全長 1.99 公里；其特色包括提供行人安全，全線路口設置行人倒數計時號誌、發光二極體(LED)號誌、標線加裝強化玻璃反光路面標記及鋪設剛性鋪面；站台區特色則為各站台皆

設公共電話亭、擋水板及無障礙斜坡道等；另於民權西路口站測試先進式公車站台服務設施，包括公車到站動態顯示、公共資訊查詢機及站台區安全候車夜間警示燈等功能。

◆北投空中纜車山下站地區交通改善計畫

本局業已研擬完成「北投空中纜車山下站地區交通衝擊分析與評估」，並經召開府內研商會議及提報本市道路交通安全督導會報確認「北投空中纜車山下站地區交通改善工作計畫」，各項短、中期工作計畫正由各權管單位依案執行中，藉以改善新北投地區現有交通問題，並配合北投纜車規劃交通因應措施。

◆東湖地區交通改善

東湖地區交通問題的改善，主要係因位於縣市交界處穿越性車流過多，在策略上係思考如何減少車流量及分散車流交織，計有大眾運輸、興建停車場計畫及聯外道路規劃等重點。現有部分交通瓶頸已由本府工務局養護工程處、交工處辦理改善工程，另進行東湖地區聯外山區線道路工程可行性分析及高速公路東湖段南側便道工程規劃。

◆大坑溪高架道路及其東側闢建平面道路工程可行性規劃

近年來由於本市南港地區與鄰近臺北縣端之汐止地區發展快速，惟該地區道路路幅多屬狹小，其現有道路交通日漸飽和的情況下，若不加以改善，將造成其聯外交通的癱瘓，同時也將造成南港經貿園區內相關道路之交通衝擊。本規劃成果包括評析大坑溪興建高架道路之可行方案及配合於大坑溪兩側闢建平面道路，並評議於汐止市民權路及橫科路拓寬，同時北二高旁新闢平面道路等配套措施，研擬出三種規劃方案，以改善本區之道路交通。

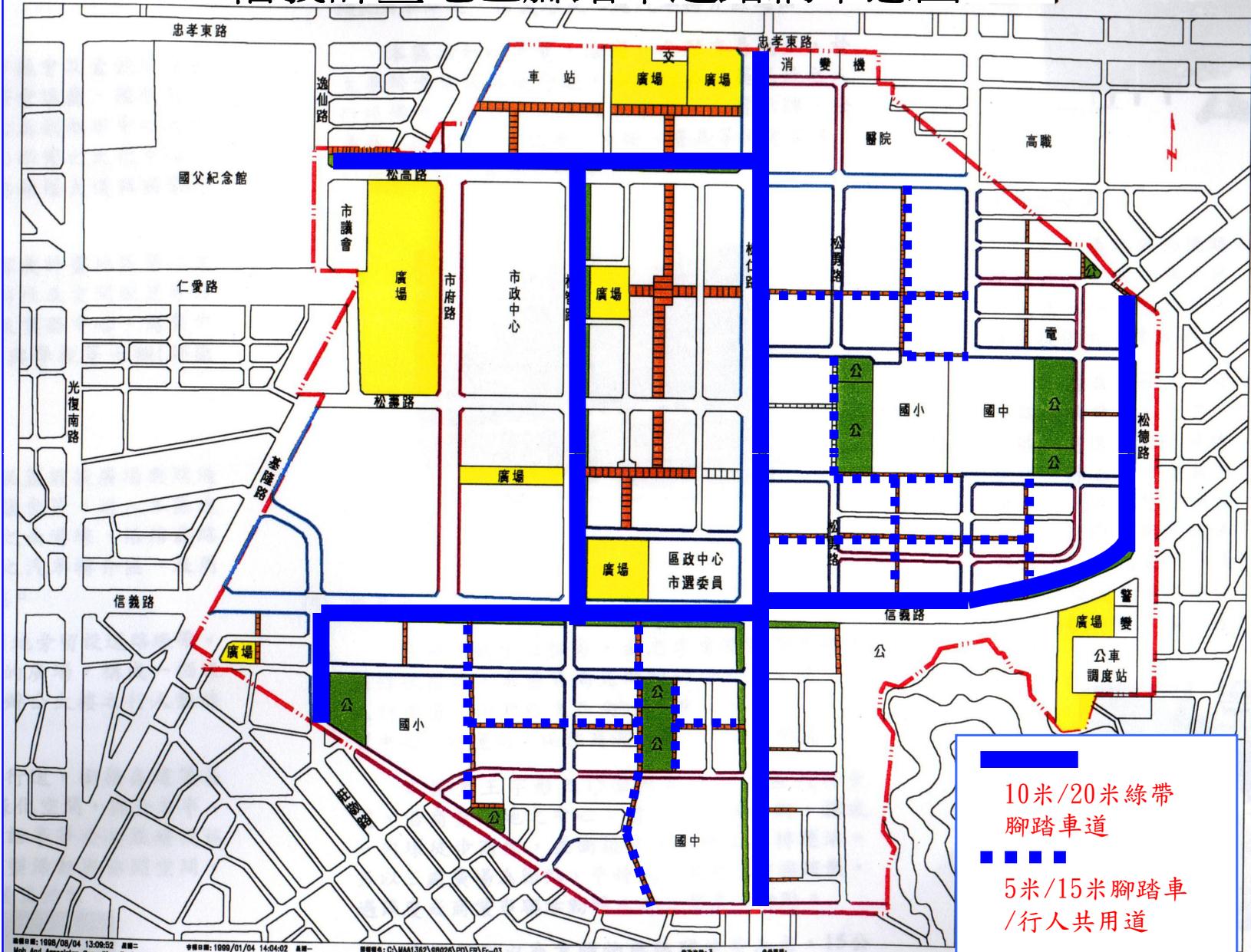
◆南港經貿園區交通改善專案

南港經貿園區未來將為本市帶動經濟發展，目前因區內各基地開發時程不一，及部分交通建設仍未完成等，至產生部分交通問題。為配合營造

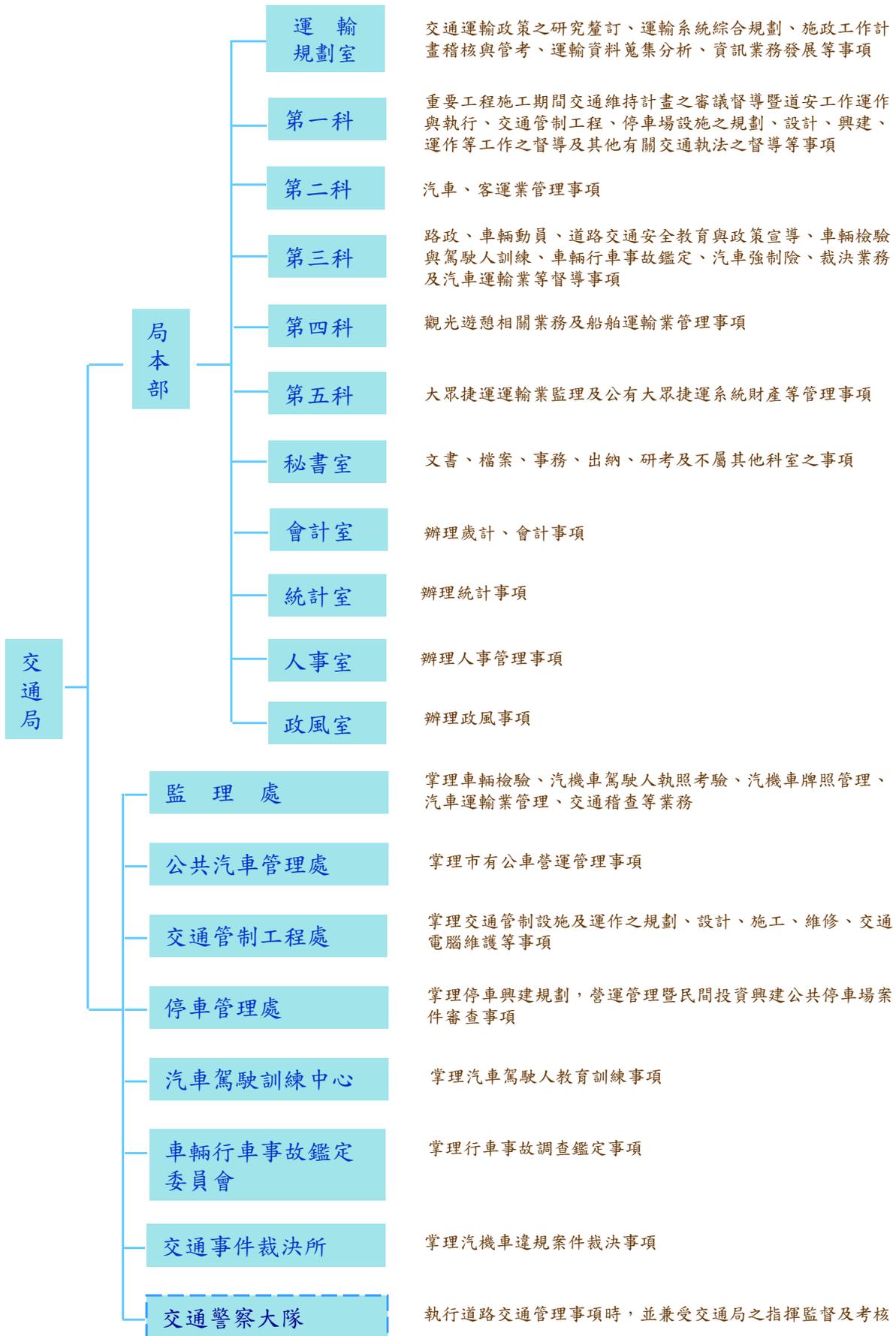
良好投資環境，本局已針對其聯外交通動線、捷運接駁公車及停車等三個交通需求，研析進行各相關之交通改善。

信義計畫地區腳踏車道路網示意圖

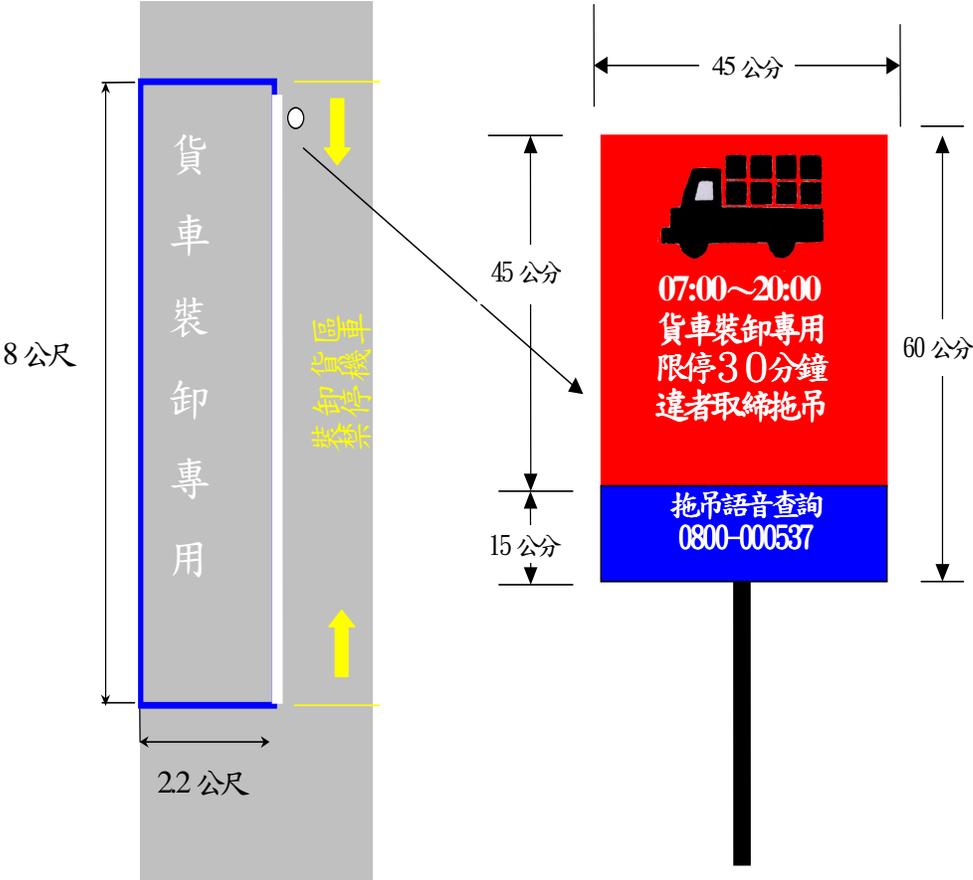
10 50 100 150

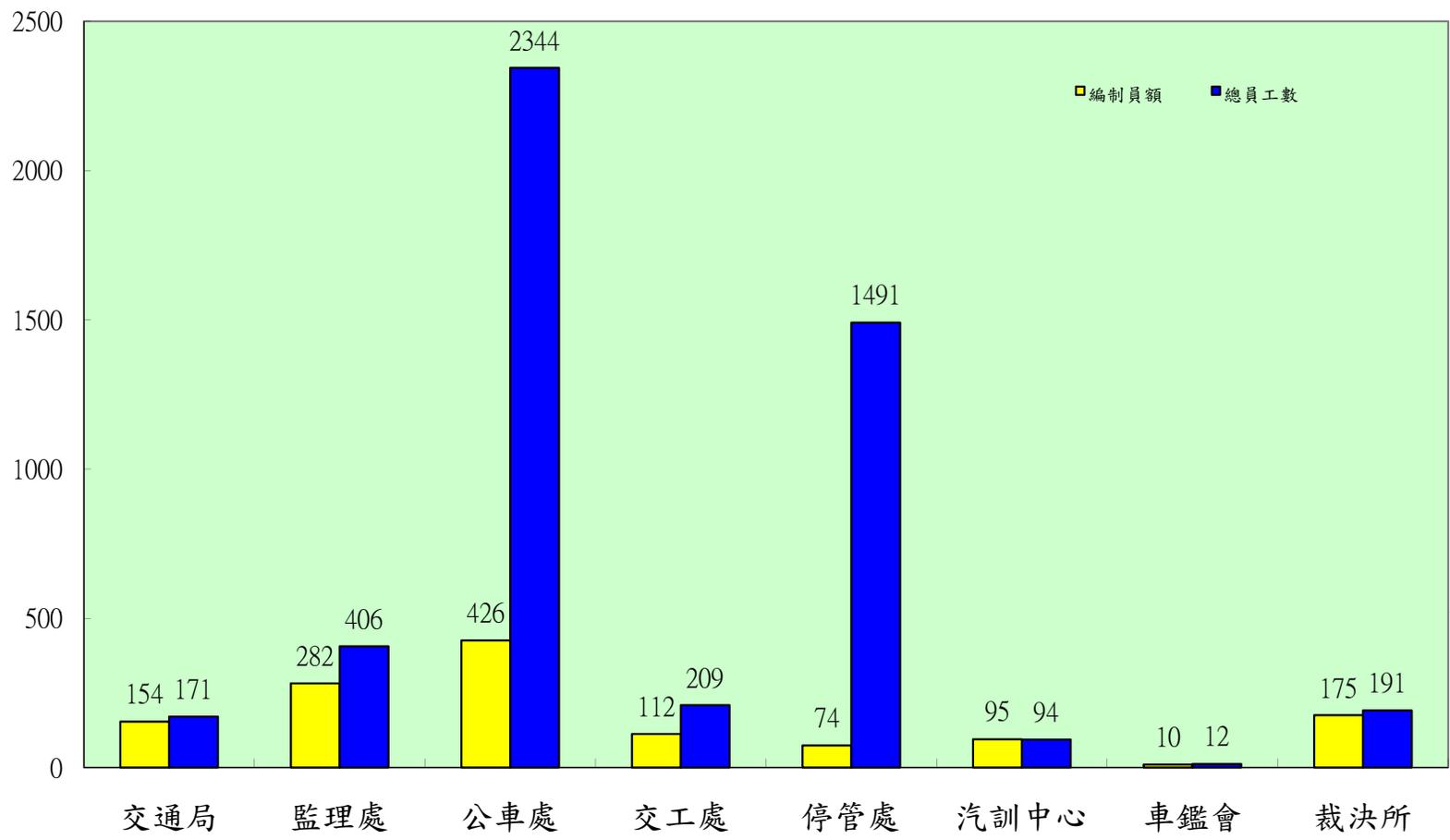


交通局組織與職掌



裝卸貨停車位





(單位：人)

編輯手札

臺北市在都市交通服務品質相較於亞洲其他高度發展地區的都市如新加坡、香港及東京，確實仍有相當的改善空間。在邁入廿一世紀之際，我們的使命是要發展臺北市為一現代化與國際化且具有活力生氣的都市，而要引領這種活動力，各項交通運輸政策必須積極地進行，尤其在推展人本化的交通服務，提供物美價廉的大眾運輸服務，是絕對優先的工作。

回顧 2000 年的交通局，嚴格執法，使「守法者受惠，違規者受罰」，催繳違規罰鍰，伸張公權力；整合交通管理，設置行人倒數計時器及發光二極體(LED)號誌，強調交通安全，推動機車退出人行道騎樓，舒適人行空間，以逐步落實「以人為本」的交通環境；加強停車管理，檢討停車費率，提高停車轉換率，增建公共路外停車場，均衡停車供需；推動「e化」資訊服務，鼓勵「多用網路，少用馬路」，構建「市民交通旅遊網」，提供臺北走透透觀光資訊。

隨著捷運初期路網的完成，本市的運輸環境產生結構性的轉變，交通黑暗已過，曙光乍現之際，提昇大眾運輸服務品質是當務之急，此時交通工作的目標在建立新的行車文化與道路公平使用空間，提倡永續經營的綠色運輸環境。臺北已逐漸走進交通願景的藍圖，期待在新世紀，大眾運輸能在交通市場扮演更重要的角色。

本刊記載的點點滴滴，是本局所有同仁努力的成果，歡迎各界不吝指正。