

臺北市政府交通會報

112 年第 5 次會議

議程資料

中華民國 112 年 5 月 26 日

臺北市府交通會報 112 年第 5 次會議議程

時 間	議 程	單 位	頁碼
9:00~9:10	轉達行政院暨交通部道安委員會重要指示	道安 會報	1
9:10~9:20	交通會報歷次會議指(裁)示事項辦理情形	各單位	6
報告案（以下各案口頭簡報時間 7 分鐘）			
9:20~9:30	(一) 本市交通執法及事故分析報告	警察局	11
9:30~9:40	(二) 鄰里交通環境改善執行計畫查證報告	研考會	19
9:40~9:50	(三) 未來公有停車場充電樁建置計畫	停管處	29
9:50~10:00	(四) 智慧車站推動－以捷運中山站為例	捷運公司	38
10:00~10:05	臨時動議		
10:05~10:10	主席結論		

臺北市府交通會報112年第5次會議 - 簽到QR Code



行政院指示事項(112.5.10)

1. 行人事故死傷，務期有明顯改善，今年行人事故死亡人數**以低於300人為目標**。

2. **找到為什麼臺灣是行人地獄的問題關鍵：**

(1) 我國與日韓的主要差別在於未能落實執行。

(2) 強化地方首長的重視，貫徹執行面的作為：建立地方執行成效評比機制，定期公布各地方道安改善統計數據及表揚成績優良縣市。

3. **工程、教育及執法(含監理)必須有效整合：**

(1) 工程：加速建置人行道、研議全國統一之劃設準則、營造人口密集處之車輛減速環境等。「自動駕駛」廣告宣傳，請要求車商等單位妥善檢討此類車輛名稱(例如改稱輔助駕駛等)、宣傳等事宜。

(2) 教育：全面教育宣導停讓文化，亦可透過監理管理要求運輸業者。

(3) 執法(含監理)：明確劃設標準及執法原則、加強執法加重路口車不停讓行人之處罰、持續精進科技執法取締方式。

4. 「**行人改善視導計畫**」儘速啟動並滾動檢討，讓地方更重視。(本市於5/12已完成視導)

5. 請交通部提出整套「**行人優先交通安全行動方案**」，透過跨部會合作與公私協力，以去除臺灣是行人地獄的污名。

行政院院會指示(112.5.25)

為改善行人交通安全環境，推動「**行人優先交通安全行動綱領**」，由交通部、內政部、教育部就「**工程、教育、監理及執法**」等四面向提出**19個行動方案**進行報告。

- 工程面向：包含路口行人安全設施改善、校園周邊暨行車安全道路改善，並建構完善人行道設計法規等。
- 教育面相：透過各項教育及宣導，將人本交通安全概念從小落實，形塑優質的交通安全文化。
- 監理面向：預計研議罰鍰大戶及違規紀錄嚴重者恢復應定期換照以及違規清理及霸王車牌照追繳。
- 執法面向：除加強重點項目執法，也會強化科技執法取締作為。



行政院第3857次會議

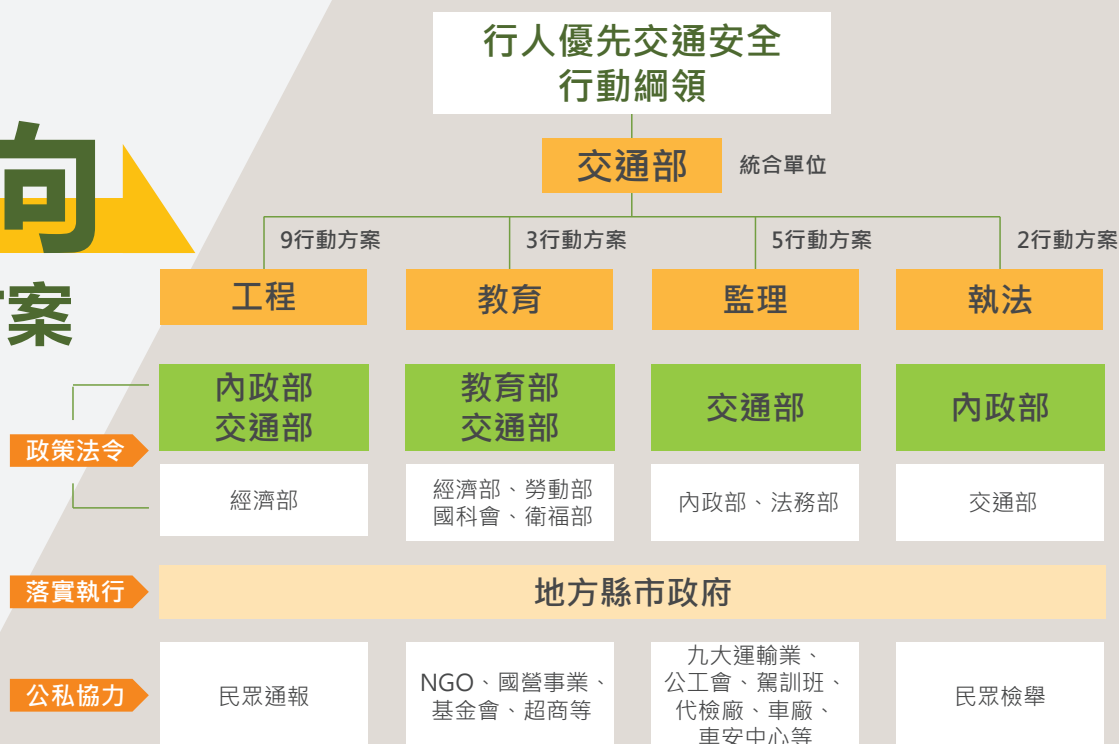
行人優先

交通安全行動綱領



交通部
112年5月25日

4面向 19行動方案



工程面向 9項 行動方案

1.路口行人安全設施改善

如行人專用時相(或早開)、行穿線退縮、庇護島
4,601處
(行人專用時相(或早開) 3,583處)

2.改善人行道

人行道改善80公里
人行障礙排除161處
標線型人行道30.35公里
騎樓整平20公里

3.校園周邊暨行車安全道路改善

推動降速30公里/hr
校園周邊改善615校
易肇事路口改善514處

4.行人及高齡友善示範區

巷弄降速至30公里/hr、設置安全設施(如減速設施等)
25處

5.減少路側障礙物

移除改善路側桿柱(含電力、路燈等)
522處

6.提升非號誌化路口安全

設置停讓標誌(線)
5,241處

7.建構完善人行道設計法規

包括檢視道路標誌標線號誌設置規則、公路路線設計規範、市區道路及附屬工程設計規範...等

8.落實行人環境項目考評

市區、公路系統考評

9.建立「道路交通安全檢核」機制

全面滾動盤點及改善道路交通工程

系統性整理

- 「人行空間改善原則及作法」
- 「改善機車交通環境原則與作法」
- 「行人專用號誌和時制的作業原則」
- 「校園及公園周邊人行空間改善參考指引」

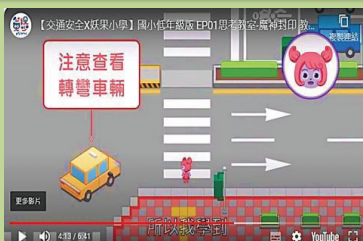
加強工程人員專業

教育面向 3項 行動方案

學校教育

1 交安教育向前行

-扎根學校交通安全教育



社會教育

2 村里來開講

-路老師深入村里宣導



3 停讓你我他

-推廣停讓文化



監理面向 5項 行動方案

1 違規矯正及講習換照

- 新手講習(6月完成講習辦法修正)
- 研議罰鍰大戶及違規紀錄嚴重者，恢復應定期換照

2 機車駕訓加倍推進

加倍補助4萬名

3 機車道路安駕再提升

補助2,000名

4 違規清理及霸王車牌照追繳

- 加強記點、記點延長(6月完成處理細則修正)
- 跨機關合作加速執行違規清理(112年減少144.5萬件)
- 辦理各項異動須結清違規(9月完成處罰條例報行政院核轉立法院審議)
- 註銷牌照(霸王車)管理(112年12月收繳4.8萬輛)

5 路口停讓安全有保障

- 要求公路及市區客運業者路口指差確認
- 申請補助須提出客運路口停讓安全教育訓練計畫
- 路口停讓行人指標納入評鑑

執法面向 2項 行動方案

1 加強重點項目執法

- (1)路口不停讓行人
- (2)非號誌化路口未停車再開
- (3)人行道違規停車
- (4)取締道路障礙

2 路口科技執法

- 落實科技執法取締作為
- 新增14處

停讓行人 應成為駕駛習慣

考核機制

行人安全環境改善 專案視導

- 5月-7月週週視導，即時公布視導結果
- 滾動檢討，必要時進行第2階段視導
- 結果併入院頒方案考評

每月公布執行績效

- 每月記者會公布縣市執行績效
- 制定改善方案績效管制表，即時掌握縣市執行情形
- 定期上網公布執行績效

年度院頒方案 道安考評

- 每年定期辦理
- 將行人納入考評項目
- 績優者列入年度金安獎表揚

行人安全 中央&縣市並重

有賴 落實執行

執行績效將於
縣市申請年度補助計畫
納入審核條件

臺北市政府交通會報歷次會議指(裁)示事項暨辦理情形表

日期：112年5月26日

報告(提)案暨指(裁)示事項	主(協) 辦機關	辦理情形	處理 等級
一、本府交通會報112年第4次會議主席指(裁)示事項辦理情形			
(一)請公運處與消防局邀集相關單位就電動公車消防安全，共同研商擬定完整防災應變計畫。	消防局 公運處	一、消防局、公運處、公車業者及電動公車車廠已於112年4月整合辦理2梯次消防教育訓練，藉此了解電動公車車體結構與電力配置、電動車火災之救災設備操作及搶救流程，預計6月底前再擴大辦理；另112年底將辦理消防實地演習，爾後以每年由各客運業者辦理方式，強化實際操作經驗。 二、公運處及消防局將針對既有電動公車場站辦理危害辨識，並將電動公車消防作為納入公車評鑑，逐步引導公車業者自主改善以降低潛在風險。 三、內政部消防署已要求車輛製造商訂定各電動車型之「車輛緊急救援手冊」，公運處已自112年起規範公車業者應配合新車上路，提供上開手冊予當地消防分隊，以了解車輛救援流程。 四、本案建請解除列管。	A

報告(提)案暨指(裁)示事項	主(協)辦機關	辦理情形	處理等級
(二)今天明道中學通勤與生活圈專案的分享給我們很多啟示，針對交通安全教育，教育局可參考研擬有趣的教育課程及推動方式。	教育局	一、歷年皆舉辦交通安全創意教學教材甄選活動，亦安排交通安全教育觀摩研習。今年度交通安全創意教學教材徵選活動新增「創意短影片拍攝」，運用多元媒材創作激發創意。 二、每學期初請各級學校調查學生主要通學方式，針對調查結果及學校周遭通學環境議題進行分析設計，並搭配交通部之交通安全教育課程模組規劃課程。 三、每年安排交通單位及交通安全教育委員至44~46所學校入校訪視，協助學校改善通學環境，並規劃交通安全核心能力的教學課程，以六年為一輪逐步建置。 四、本案建請解除列管。	A
(三)請交通局研究如何透過民政系統，對高齡年長者進行更有效直接的安全教育宣導。	交通局	一、112年5月2日拜訪民政局局長研商透過民政系統宣導交通安全事宜。 二、112年5月15日與民政局共同成立「民政系統交通安全宣導」Line群組，成員包括民政局、交大與本局，透過群組不定期發送宣導素材，由民政局運用其社群媒體、鄰里服務網等管道加強宣	A

報告(提)案暨指(裁)示事項	主(協)辦機關	辦理情形	處理等級
		導。 三、已責請交通警察大隊將每起A1事故通知所在區區長，由區長提醒里民注意交通安全，並於112年5月25日透過民政局局務會議，說明民政系統宣導交通安全作法，提供各行政區事故資料，針對事故數較高之行政區及鄰里加強宣導，提供宣導圖卡，並透過講座、擺攤等面對面宣導方式宣導高齡機車與行人之安全觀念及相關重點執法事項。 四、本案建請解除列管。	
(四)近期各類型交通事故仍呈逐月增加的現象，請交通局與警察局再研擬整體防制及宣導作法。	交通局 警察局	一、交通局持續運用多元管道(包含本府各機關播放資源、網路社群媒體、平面媒體與大眾戶外媒體等)向民眾宣導正確用路觀念及交通安全知識，並藉由分析本市交通事故資料型態，針對特定族群或特定肇因擇定適宜的宣導媒介進行宣導。同時也透過活動擺攤、交通安全守護團及深入鄰里宣導等方式，面對面向民眾宣講交通安全知識。 二、今(112)年推動「臺北市行人安全友善計畫」，並優先檢討本市	A

報告(提)案暨指(裁)示事項	主(協)辦機關	辦理情形	處理等級
		12行政區24所國中小周邊行人環境，自校園四周全面實施機車退出人行道，清除既有路段行人空間移動式及固定式障礙物，並實行人綠燈早開、彩色標記行穿線等標線增繪、鄰近路口號誌時制檢討、行人視距通透改善等相關交通工程設施優化，後續將完成本市高中職以下280所校園改善。 三、警察局執行「112年第2季加強高風險對象(高齡長者及行人)交通事故防制計畫」，針對「車輛不停讓行人」、「行人違規」、「車輛行駛人行道」及「人行道違規停車」等加強執法，統計112年3月22日至4月30日止共取締3萬7,088件，較去年同期增加9,409件(+34%)。 四、警察局自5月1日起執行「全國同步擴大取締路口不停讓行人執法專案」，並訂於6月1日舉行記者會說明成效。 五、本案建請解除列管。	

報告(提)案暨指(裁)示事項	主(協)辦機關	辦理情形	處理等級
(五)立法院剛三讀通過處罰條例修正案，針對汽機車不停讓行人及行人違規等行為，請警察局加強宣導及取締，並配合修正案之通過研擬因應措施。	警察局	一、警察局業於3月25日、4月27日及5月1日召開記者會，針對法令修正部分進行宣導；另持續執行「112年第2季加強高風險對象(高齡長者及行人)交通事故防制計畫」，以維護道路交通秩序與安全。 二、本案建請解除列管。	A
(六)清明掃墓公車營運成效良好，也頗受民眾肯定，請公運處擴大宣導鼓勵民眾搭乘，也請警察局持續於掃墓期間進行交通管制，以維交通順暢。	公運處 警察局	一、公運處持續於清明節交通管制期間規劃免費掃墓公車服務民眾，並將透過民政單位宣傳及發布新聞鼓勵民眾搭乘。 二、警察局持續配合臺北市殯葬管理處等相關單位於清明掃墓期間規劃交通疏導、管制勤務，以維交通順暢。 三、本案建請解除列管。	A

附註：

案件處理等級分辨原則如后：

A級—已依案執行：列管案件執行完成或屬經常性辦理業務執行成效良好者，解除列管。

B級—正依案執行：繼續列管。

C級—計畫執行：請註明計畫辦理年度或完成評估期限，繼續列管。

D級—無法執行：請註明原因。

臺北市政府交通會報112年第5次會議

本市交通執法及事故分析報告案

提報單位：臺北市政府警察局
交通警察大隊

1

大綱

壹、交通事故分析

貳、執法績效分析

參、近期工作重點

壹、交通事故分析

一、六都交通事故統計

六都每十萬人A1交通事故死亡人數統計表	
六都	112年1-4月
臺北市	1.17
新北市	1.30
桃園市	2.28
臺中市	2.27
臺南市	3.62
高雄市	1.98

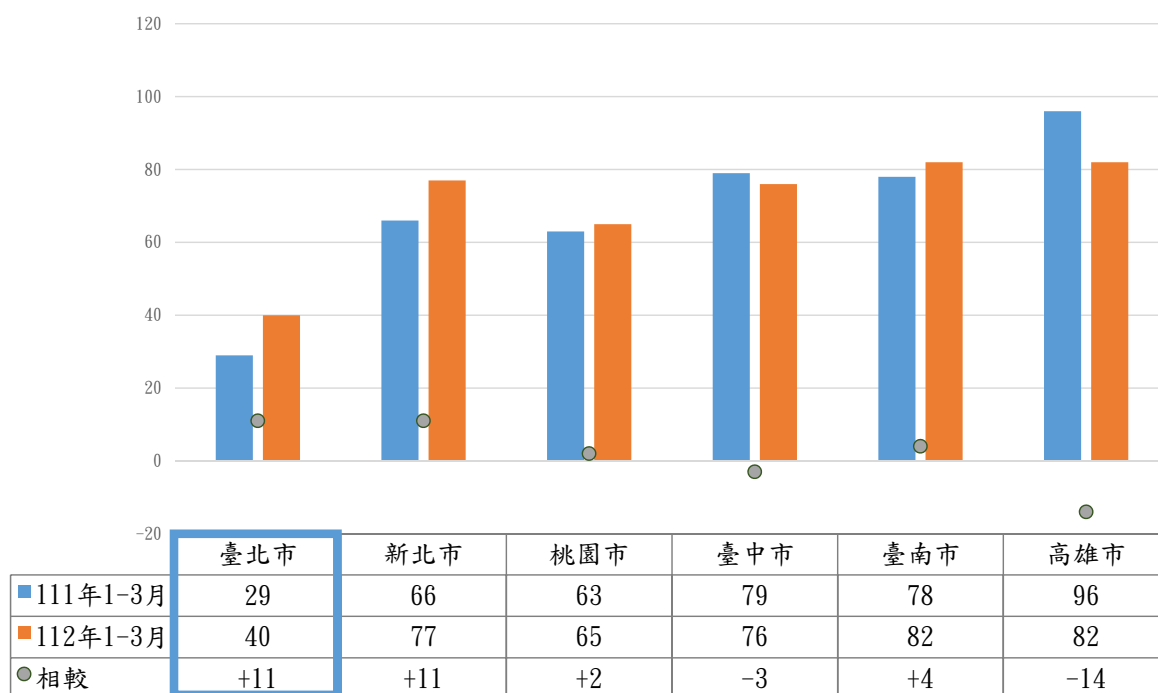
六都A1交通事故死亡人數			
六都	112年1-4月	111年1-4月	增減人數
臺北市	29	19	+10
新北市	52	50	+2
桃園市	52	50	+2
臺中市	65	69	-4
臺南市	71	53	+18
高雄市	56	72	-16

(一)本市112年1-4月每十萬人口A1死亡人數1.17人。

(二)本市112年1-4月A1死亡人數29人，與去年同期相比增加10人。

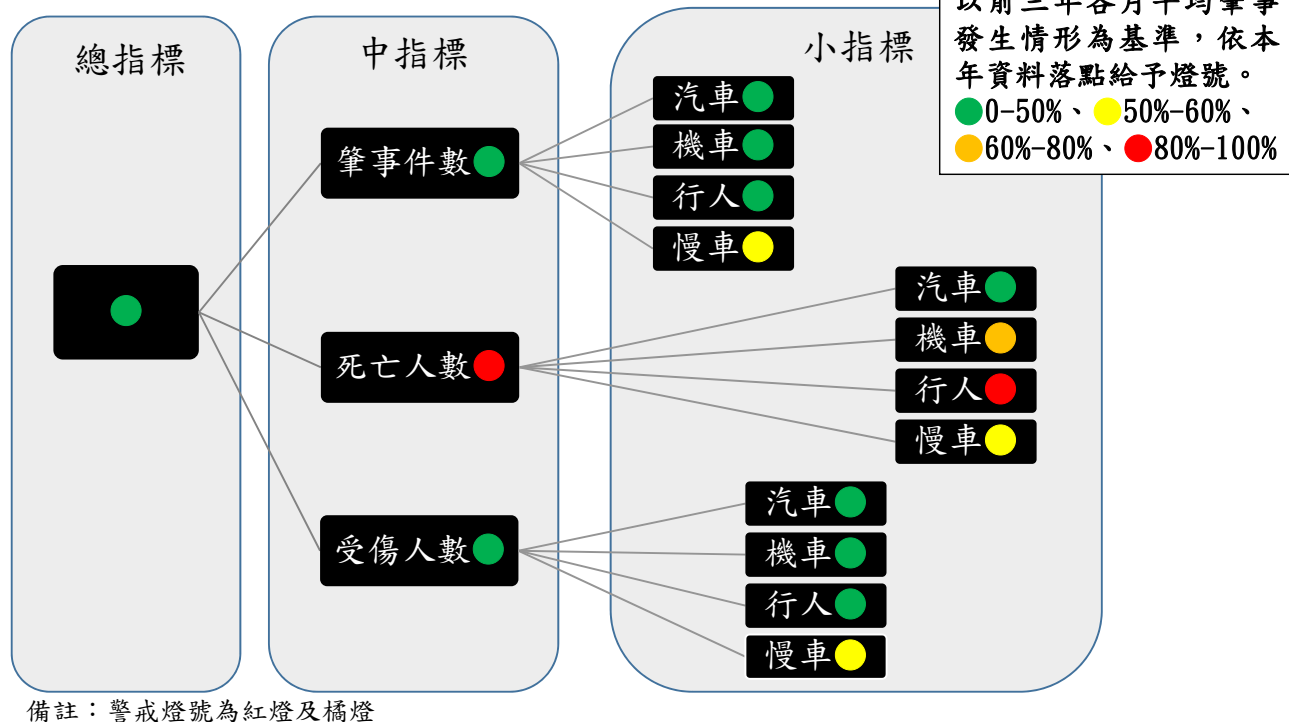
3

30日交通事故死亡人數統計



(三)依據交通部統計112年1-3月交通事故30日內死亡人數，本市為40人，與去年同期29人比較，增加11人。

二、監測燈號



112年1-4月交通事故監測燈號總指標為綠燈，中指標死亡人數為紅燈、肇事事件數及受傷人數為綠燈。另小指標「行人」死亡人數為紅燈、「機車」死亡人數為橘燈。

5

三、交通事故死傷數據

112年1-4月A1、A2類交通事故發生8,229件，死亡29人、受傷1萬1,077人，較前3年基準值肇事事件數減少257件(綠燈)、死亡人數增加7.7人(紅燈)、受傷人數減少287人(綠燈)；總指標監測燈號為綠燈。

總指標	中指標	112年1-4月	前3年基準值	增減情形
●	肇事事件數 ●	8,229	8,486	減少257件
	死亡人數 ●	29	21.3	增加7.7人
	受傷人數 ●	11,077	11,364	減少287人

備註：各項目統計車種為汽車、機車、行人、慢車

近三個月(112年2月至112年4月)單月監測燈號：
 112年4月肇事事件數、死亡人數及受傷人數均為綠燈。

中指標	單月燈號		
	112年2月	112年3月	112年4月
肇事事件數	●	●	●
死亡人數	●	●	●
受傷人數	●	●	●

備註:各項目統計車種為汽車、機車、行人、慢車

7

四、異常燈號車種分析

機車

小指標	前二期燈號	當期燈號	112年1-4月	前3年基準值	增減情形
機車肇事	●●	●	4,060	4,261	減少201件
機車死亡	●●	●	13	10.8	增加2.2人
機車受傷	●●	●	9,399	9,661	減少262人

備註:統計時間當期為112年1-4月、前二期分別為112年1-2月、112年1-3月。

(一)112年1-4月機車A1、A2類交通事故，肇事4,060件，死亡13人、受傷9,399人，較前3年基準值肇事事件數減少201件(綠燈)、死亡人數增加2.2人(橘燈)、受傷人數減少262人(綠燈)。

(二)機車死亡事故特性分析：

1. 死亡年齡層：以「30-39歲」及「65歲以上」各3人最多。

年齡層(歲)	18-25	26-29	30-39	40-49	50-59	60-64	65以上
人數	2	1	3	1	2	1	3

2. 發生時段：以「5-7時」、「7-9時」及「11-13時」各3件最多。

時段	件數
5-7時	3
7-9時	3
9-11時	2
11-13時	3
17-19時	2

3. 肇事主因分析：

(1) 非具體違規行為(駕駛疏忽行為，難以執法防制)計9件，以「未注意車前狀況」、「駕駛失控」及「未保持行車安全距離」各2件最多。

(2) 屬具體違規行為(警方可執法防制)計4件，分別為「闖紅燈」、「搶越行人穿越道」、「吸食毒品駕車」、「違規停車」。

9

行人

小指標	前二期燈號	當期燈號	112年1-4月	前3年基準值	增減情形
行人肇事	●●	●	103	111	減少8件
行人死亡	●●	●	14	8.1	增加5.9人
行人受傷	●●	●	701	704	減少3人

備註：統計時間當期為112年1-4月、前二期分別為112年1-2月、112年1-3月。

(一) 112年1-4月行人A1、A2類交通事故，肇事103件，死亡14人、受傷701人，較前3年基準值肇事事件數減少8件(綠燈)、死亡人數增加5.9人(紅燈)、受傷人數減少3人(綠燈)。

(二)行人死亡事故特性分析：

1. 死亡年齡層：均為65歲以上高齡年長者。
2. 發生時段：以「17-19時」下午尖峰時段5件最多。

時段	件數
3-5時	2
5-7時	3
7-9時	1
9-11時	1
17-19時	5
19-21時	1
21-23時	1

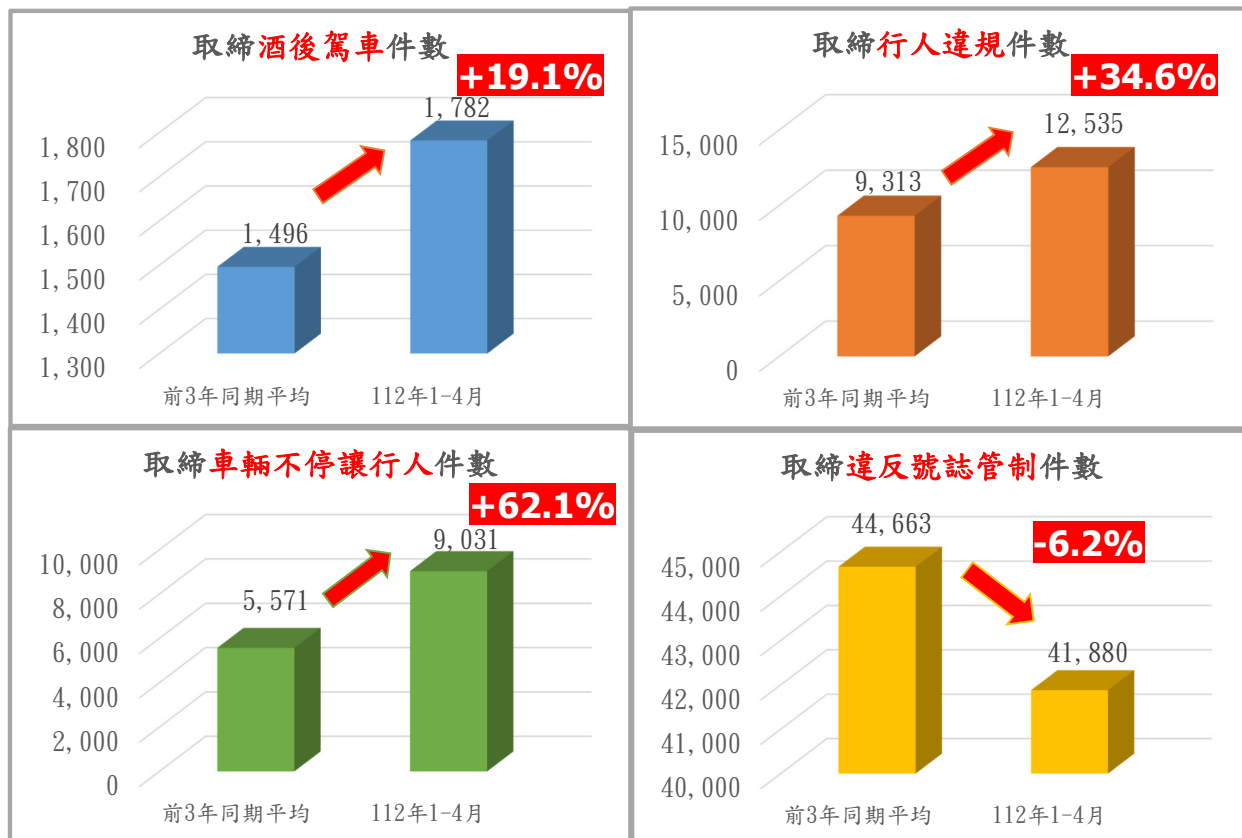
3. 事故發生位置：以「交岔路口」10件最多，占比71.43%。

事故位置	交岔路口	路段
件數	10	4

4. 肇因分析：分析車輛肇事原因以「搶越行人穿越道」及「未注意車前狀況」為主；行人自身違規計12件，比例達85.71%，行人肇事原因以「闖紅燈」8件最多、「不依規定擅自穿越車道」4件次之。

11

貳、執法績效分析



本局針對A1肇因違規項目加強執法，持續重點執法防制事故。

參、近期工作重點

一、因應梅雨季節到來，加強交通疏導及道路坑洞、車行地下道積水情形查報作為：

因應梅雨季節到來，本局業責由各分局加強雨天尖峰時間交通疏導作為，並協助查報轄內道路坑洞、車行地下道積水情形，除適時擺設交通錐提醒用路人注意，同時於府級「10路況」群組通知新工處派員即時應處，以維用路人行車安全。



13

參、近期工作重點

二、加強行人安全執法工作：

- (一)持續執行本局「112年第2季加強高風險對象(高齡長者及行人)交通事故防制計畫」及內政部警政署規劃5月1日起執行之「全國同步擴大取締路口不停讓行人執法專案」，加強取締「車輛不停讓行人」、「行人違規」、「車輛行駛人行道」、「人行道違規停車」及「道路障礙」等5項違規，透過執法強度及宣導廣度，降低事故發生，以維行人安全。
- (二)本局針對上揭相關專案執行成效，訂於6月1日舉行記者會說明。

報告完畢 敬請指教



鄰里交通環境改善執行計畫 查證報告

研考會 112.5.26

1



簡報大綱

01. 查證說明

02. 查證項目

03. 查證結果

04. 查證建議

2

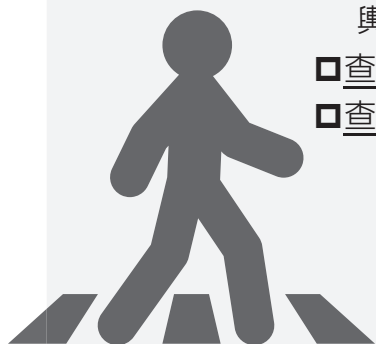
01.查證說明

□查證依據：

1. 依「臺北市鄰里交通環境改善執行計畫」之權責分工，本會職司辦理各單位執行情形查證作業。
2. CNN及美國論壇《Reddit》報導本市松山區敦化北路222巷標線型人行道遇機車停車格致通行路線中斷輿情一案，進行現地查證作業。

□查證日期：112年4月17日至5月5日。

□查證機關：研考會、交通局、警察局



01.查證說明

□查證範圍：

- CNN報導後，交通局檢討出本市尚有32處類似路口清單。
 - 截至112年4月30日，
 - 延長標線型人行道計有**1處**已完成。
 - 採路口修正方式(塗銷部分標線型人行道改劃槽化線連接停車格位)共計**14處**已完成。
- 本會針對前揭15處位址及其所在里別，進行標線型人行道的查證作業，計查證10里、229條街廓。

編號	行政區	里別	位址
1	大安區	錦華里	杭州南路2段93巷與羅斯福路2段35巷19弄路口
2	大安區	建安里	敦化南路1段161巷與敦化南路1段161巷69弄路口
3	大安區	建安里	敦化南路1段161巷與忠孝東路205巷路口
4	大安區	建安里	忠孝東路4段181巷與敦化南路1段177巷路口
5	中山區	中吉里	松江路194巷與長春路137巷路口
6	中山區	成功里	北安路608巷4弄與北安路588巷口
7	中山區	中原里	吉林路108巷2號對面
8	中山區	中原里	南京東路2段41巷與南京東路2段41巷16弄路口
9	中山區	力行里	朱壽街53巷與龍江路65巷路口
10	中山區	埤頭里	安東街16巷與八德路2段218巷口
11	中山區	圓山里	德惠街3巷3號旁
12	中山區	圓山里	德惠街3巷3號對面
13	中正區	文北里	銅山街與銅山街3巷路口
14	文山區	樟腳里	木新路3段45巷7弄3號旁
15	文山區	樟腳里	木新路3段95巷4弄與木新路3段95巷路口



02.查證項目

CNN報導後已改善路段

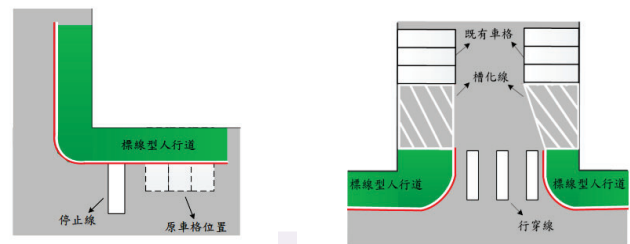
- 1 是否已改善完成？**
檢視交通局提報已改善完成的路段，是否照規劃完成改善(1處延長、14處路口修正)。
- 2 行人通行空間是否具連貫性？**
檢視改善後的路段，行人通行路線是否連貫、安全。

全里標線型人行道

- 1 硬體設施維護情形**
檢視人行道是否脫色破損髒污不平整、是否未復舊、人行道上公有設施物未貼反光片/破損或未依圖例劃設等待改善狀況。
- 2 使用現況**
檢視人行道是否有汽/機車/自行車違規停放、私設斜坡道/階梯或有私有物品占用，以及是否還有類似CNN報導的路口等狀況。

03.查證結果

CNN報導後已改善路段



編號	行政區	里別	路段	查證項目		
				改善方式	改善完成	行人通行路線是否連貫
1	大安區	錦華里	杭州南路2段93巷與羅斯福路2段35巷19弄路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況往羅斯福路二段35巷19弄無其他行人動線可銜接。
2	大安區	建安里	敦化南路1段161巷與敦化南路1段161巷69弄路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況連接行穿線，往敦化南路161巷69弄無其他行人動線可銜接。
3	大安區	建安里	敦化南路1段161巷與忠孝東路205巷路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有行穿線可銜接對向標線型人行道。
4	大安區	建安里	忠孝東路4段181巷與敦化南路1段177巷路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有行穿線可銜接對向標線型人行道。
5	中山區	中吉里	松江路194巷與長春路137巷路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有行穿線可銜接對向標線型人行道。
6	中山區	成功里	北安路608巷4弄與北安路588巷口	取消停車格位，延長標線型人行道	√	已延長該路段標線型人行道
7	中山區	中原里	吉林路108巷2號對面	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有實體人行道可銜接。
8	中山區	中原里	南京東路2段41巷與南京東路2段41巷16弄路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有實體人行道可銜接。
9	中山區	力行里	朱崙街53巷與龍江路65巷路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有行穿線可銜接對向標線型人行道。
10	中山區	埤頭里	安東街16巷與八德路2段218巷口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有行穿線可銜接對向標線型人行道。
11	中山區	圓山里	德惠街3巷3號旁	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有實體人行道可銜接。
12	中山區	圓山里	德惠街3巷3號對面	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有實體人行道可銜接。
13	中正區	文北里	銅山街與銅山街3巷路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況往銅山街3巷無其他行人動線可銜接。
14	文山區	樟腳里	木新路3段45巷7弄3號旁	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況有行穿線可銜接對向實體人行道。
15	文山區	樟腳里	木新路3段95巷4弄與木新路3段95巷路口	取消部分標線型人行道改槽化線	√	現況往木新路3段95巷無其他行人動線可銜接。

03.查證結果

CNN報導後已改善路段

取消停車格位，延長標線型人行道



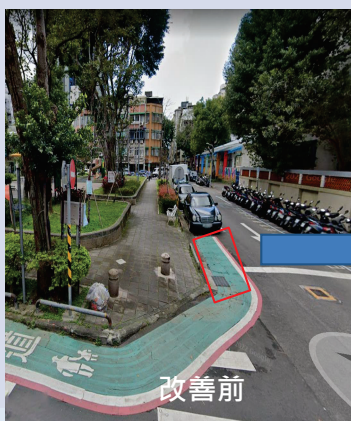
改善前



改善後

中山區成功里

取消部分標線型人行道改槽化線



改善前



改善後

中山區中原里

7

03.查證結果

CNN報導後已改善路段

現況無其他行人動線可銜接



大安區錦華里

現況往羅斯福路二段35巷19弄無其他行人動線可銜接。



大安區建安里

現況連接行穿線，往敦化南路161巷69弄無其他行人動線可銜接。



中正區文北里

現況往銅山街3巷無其他行人動線可銜接。



文山區樟腳里

現況往木新路3段95巷無其他行人動線可銜接。

8

03.查證結果

全里標線型人行道

檢視項目	行政區 里別 標線型人行道街廓數	缺失 街廓數	缺失比率(%)	大安	大安	中山	中山	中山	中山	中山	中山	中正	文山
				建安	錦華	中吉	成功	中原	力行	埤頭	圓山	文北	樟腳
				34	12	46	8	11	34	23	16	27	18
硬體設施維護情形	脫色破損髒污不平整	38	16.59%	8	4	7	0	2	8	5	2	1	1
	未復舊	1	0.44%	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	公有設施物未貼反光片 / 阻擋 / 破損	14	6.11%	0	0	3	0	0	4	2	3	2	0
	未依圖例劃設	24	10.48%	2	7	2	1	2	2	3	3	1	1
	其他	0	0.00%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
使用現況	車輛違規停放	1	0.44%	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
	私有物品占用道路	10	4.37%	0	0	5	0	0	2	1	1	1	0
	私設斜坡道、階梯	33	14.41%	3	1	10	1	0	4	4	8	2	0
	步行空間未連續	3	1.31%	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
	其他	4	1.75%	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0

本次查證計10里、229條標線型人行道街廓。
本表各缺失比率係以標線型人行道街廓數為分母，該態樣缺失街廓數為分子計算。
各里別缺失細項另詳附件-各里查證報告。

03.查證結果

全里標線型人行道- 硬體設施維護情形

人行道脫色破損髒污不平整



中山區埤頭里



大安區建安里



中山區中吉里



中山區中原里



中山區力行里

03.查證結果

全里標線型人行道- 硬體設施維護情形

人行道公有設施物未貼反光片/破損/遭阻擋



中山區埤頭里



中山區力行里



中山區圓山里



中山區埤頭里

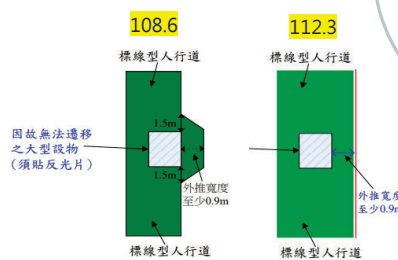


中正區文北里

03.查證結果

全里標線型人行道- 硬體設施維護情形

未依圖例劃設



大安區錦華里
109年規劃



大安區建安里
110年規劃



中山區圓山里
110年規劃



中山區成功里
109年規劃



中山區中原里
109年規劃

03.查證結果

全里標線型人行道-
使用現況

私有物品占用



中山區中吉里



中山區中吉里



中山區中吉里



中正區文北里



中山區埤頭里

13

03.查證結果

全里標線型人行道-
使用現況

私設斜坡道/階梯



大安區錦華里



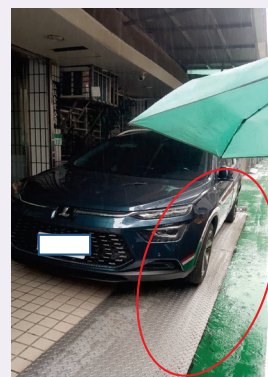
中山區中吉里



中山區中吉里



中山區力行里



中山區圓山里

14

03.查證結果

全里標線型人行道-
使用現況

步行空間未連續



中山區成功里



中山區力行里



大安區建安里



大安區建安里



大安區建安里

其他-疑似民眾私繪標線、舊有標線未塗除

04.查證建議

CNN報導後已改善路段

1

交通局在CNN報導後，檢討出本市類似路口計有32處，目前僅18處確定改善，其餘仍維持現況，且已改善的15處中，仍有4處現況無其他行人動線可銜接。請交通局再視現地行人通行需求與停車供需比率，續評估與當地民意溝通的可能性。

2

本次查證10里中，中吉里、力行里、成功里仍有路段遇停車格位步行空間即中斷的情形，請交通局再持續盤點本市類似路口並進行改善，以維護行人通行權益。

3

本次查證中，部分已改善的路段，在新劃設槽化線區可能因民眾不熟悉，而有汽車與自行車違規停放的情形，請警察局加強宣導及執法。



04.查證建議

全里標線型人行道

- 1 查證報告中各里缺失事項請交通局責成權管機關儘速處理，並將改善結果函復本會，辦理等級尚列B(正執行中)之案件，請持續回報改善情形。
- 2 本次查證人行道「硬體設施維護」部分，以脫色破損髒污不平整缺失比率最高，請交工處及新工處落實巡查合作機制、分享巡查成果，提高破損設施修復效率，以維民眾步行安全。另，建議減少以油漆填補破損處作為修繕手段，避免不平整且有色差、路段補丁等情形。



04.查證建議

全里標線型人行道

- 3 本次查證發現當人行道遇公有設施物(如路燈、變電箱)導致行人空間不足時，多數未能依設置原則將整段標線型人行道外推寬度至最小淨寬 0.9 公尺，請交通局落實前揭設置原則，以保障行人通行空間及安全。
- 4 針對人行道上公有設施物應貼反光片一節，請公園處列入例行巡查工作，遇有反光片破損或遭阻擋等情事，應立即改善，以維通行安全。



04.查證建議

全里標線型人行道

5

「使用現況」部分，以民眾私設斜坡道/階梯缺失比率為最高，另查有部分里別(錦華里和平東路一段75巷)有經改善後又再度私設之情形。住戶無障礙出入需求、民眾步行安全及法規範圍如何取得平衡，建議權責機關併入本市行人專案「通暢行人環境」主軸中，確認短期處理方式，並尋求長遠性解決方案。

6

針對「車輛違規停放」及「私有物品占用道路」情形，請警察局持續查察取締。



報告完畢
敬請指教



未來公有停車場充電樁建置計畫 簡 報



報告單位：臺北市停車管理工程處

報告人：許捷翔科長

報告日期：112年5月26日



簡報大綱

- ◆ 前言
- ◆ 專用格位設置管理辦法草案摘要
- ◆ 本市電動車成長趨勢
- ◆ 本市充電樁設置現況
- ◆ 未來公有停車場充電樁建置計畫
- ◆ 結語



前言

- 中央於111年11月30日修訂停車場法第27條之1及第32條，明訂公共停車場應設置**電動汽車充電專用停車位及其充電設施**，交通部正擬訂**設置管理辦法草案**。
- 需配合中央修法，規劃臺北市**未來公有停車場充電樁建置計畫**。

專用格位設置管理辦法草案摘要-1

➤ 設置比例

	車位數	設置比例
公有路外停車場	格位>100	2%
	25<格位<100	至少1格
民營路外停車場	格位>100	1%
	25<格位<100	至少1格
路邊停車場	由地方主管機關考量行車安全、公共安全及電力配合等因素，擇適當地點設置	

專用格位設置管理辦法草案摘要-2

- 下列公共停車場得免設置電動汽車充電專用停車位

- | | |
|---|----------------|
| 一 | 機械式、塔臺式停車場 |
| 二 | 未收費之停車場 |
| 三 | 汽車停車位未滿25格之停車場 |

- 地方主管機關得隨行政區域內電動汽車數量成長情形及充電設施使用率公告調整提高。

專用格位設置管理辦法草案摘要-3

➤ 設置期限

- 發布施行之日起2年內完成設置。

➤ 充電樁功率

- 設置管理辦法草案未明訂充電樁功率。
- 充電設施中之設備與中轉線路介面，均應符合國家標準。



AC慢充充電樁



DC快充充電樁

專用格位設置管理辦法草案摘要-4

➤ 充電收費

- 公共停車場建置電動汽車充電專用停車位，
得向使用者收取充電費用

➤ 違規占用罰則

- 汽車未連結充電設備，占位者，依停車場法處新臺幣600元以上1,200元以下罰鍰。

本市電動車成長趨勢

➤ 本市電動車成長趨勢

- 108年→110年每年成長約2,000輛
- 110年→111年每年成長約4,000輛

★臺北市電動車掛牌數
占比約全國電動車之
30%

統計期	小汽車掛牌數		電動汽車掛牌數	
	全國	臺北市	全國	臺北市
105年底	7,842,423	804,697	733	90
106年底	7,948,783	810,179	1,557	485
107年底	8,035,720	813,751	2,363	830
108年底	8,118,885	815,569	5,672	2,219
109年底	8,193,237	815,343	11,876	4,233
110年底	8,330,774	822,312	19,080	6,307
111年底	8,443,483	827,043	35,532	10,536

資料來源:交通部公路總局網站



本市充電樁設置現況-1

- 截至112年3月底止，本市公有路外停車場已完成建置**107處483格**充電格位；市屬機關學校停車場**38場42**充電格位，合計**525格**(快充20格、慢充505格)

項目	公有停車場	市屬機關學校停車場	共計
停車場	107	38	145(處)
充電格位數	483	42	525(格)



本市充電樁設置現況-2

年份	月份	空位	停放	充電	未充電
2022	5	81.4%	18.6%	86.9%	13.1%
2022	6	78.4%	21.6%	86.7%	13.3%
2022	7	77.3%	22.7%	86.6%	13.4%
2022	8	75.8%	24.2%	86.6%	13.4%
2022	9	75.5%	24.5%	87.7%	12.3%
2022	10	77.7%	22.3%	85.8%	14.2%
2022	11	75.0%	25.0%	86.2%	13.8%
2022	12	72.8%	27.2%	86.5%	13.5%
2023	1	73.2%	26.8%	85.0%	15.0%
2023	2	73.3%	26.7%	85.6%	14.4%

目前充電格位使用率平均僅約**23.9%**

- 現況充電格位使用，經分析**晚上11點至早上7點**時段大多無電動車使用充電格位。
- 電動車**每次充電時間平均2.8~3小時**。

未來公有停車場充電樁建置計劃-1

➤ 2050淨零行動白皮書核定KPI

目標名稱	KPI值	年度(西元)									
		2022	2023	2024	2025	2030		2040		2050	
設置 充電 車格	年度格位	100	100	100	100	240	2026~2030每年增加240	800	2031~2040每年增加800格(含快充30%)·累計1萬格	1,000	2041~2050每年增加1,000
	/	/	/	/	/	/	格(含快充10%)·	/		/	格(含快充50%)
	累計格位	500	600	700	800	2,000	累計2,000格	1萬		2萬	累計2萬格

未來公有停車場充電樁建置計劃-2

- 配合充電專用設置管理辦法制訂目標
- 公有路外停車場(含自營、委外及機關學校)共約6萬格。
- 2023年3月已完成525格(0.88%)(含自營152格，委外331格，機關學校42格)。
- 充電專用格位未來建置目標
 - 2023年完成600格(1%)。
 - 2025年完成1,200格(2%)。
 - 2030年完成3,000格(5%)。

未來公有停車場充電樁建置計劃-3

➤ 地下、立體場

現行停管處自營計47場，各場2%充電專用格位，應設置313格，已設置121格，尚需增設192格；另檢視委外場皆已符合要點草案2%建置完成。

➤ 平面場

停管處尚有60處平面停車場，依規定應設201格充電格位，已設44格，尚需增設157格。

➤ 機關學校轄管停車場

85處開放停車收費，依規定應設231格充電格位，已設42格，尚需增設189格。

項目	應設2%充電專用格位 (格)	已設充電格位 (格)	需增設充電格位 (格)
47處路外停車場	313	121	192
60處平面停車場	201	44	157
85機關學校停車場	231	42	189

13



未來公有停車場充電樁建置計劃-4

➤ 設置管理

	管理機制
自營公有停車場	導入民間投資建置，收取權利金方式新建
委外公有停車場	由委外經營契約執行。
民間公共停車場	透過申請停車場登記證，要求民間經營業者依設置辦法規定比例設置，符合規定後登記證加註充電專用車格數並核發。

14



未來公有停車場充電樁建置計劃-5

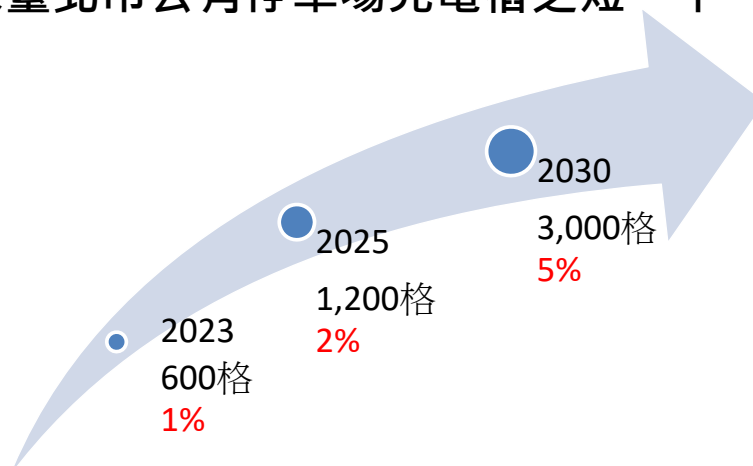
➤ 充電樁型式	慢充	快充
➤ 建置原則	地下、立體場	平面場(慢充為輔)
➤ 收費方式	● 以充電度數收取充電服務費(慢充每度5~7元; 快充每度8~12元)。 ● 由充電營運業者依市場機制訂價報請機關備查 ● 收取符合市場行情充電服務費。	
➤ 繳費方式	以電子票證、信用卡或其他 多元付費 方式繳交充電服務費。	

15



結語

➤ 未來臺北市公有停車場充電樁之短、中、長期目標：



➤ 未來公有停車場充電樁建置方案：

利用停車場可建置充電樁空間，**導人民間投資**建置，以收取**權利金**方式**建置、營運及維護充電樁**等設施。

16



簡報結束

敬請指教



智慧車站推動 以捷運中山站為例

臺北捷運公司

2023/5/26

大綱

- 前言
- 改造說明
- 推動成果
- 改造效益
- 未來規劃



前言

- ◆ 以新舊交會站、人流量高及延伸影響力廣等考量因素，而擇定中山站為「台北捷運再設計」之標竿智慧車站進行試辦。
- ◆ 「台北捷運再設計」結合車站美學設計及智慧車站新技術應用。
 - 美化捷運站之景觀，營造捷運藝文氛圍。
 - 提高車站服務效能及優化旅客服務區域。
 - 引進創新技術，進行智慧車站之改造，其改造重點於設備面為設備減少、設備監控整合及行動監視；旅客面為提供多元乘車資訊及提升服務品質。

3

改造說明



車站美學

- 詢問處空間改造
- 盒狀系統服務
- 標示更新設計
- 廣告牆面及指標改善



智慧車站

- 設備監控
 - ◆ 一鍵開/關站
 - ◆ 車站設備監控整合
 - ◆ 行動資訊傳遞系統
- 旅客服務
 - ◆ 旅客資訊系統
 - ◆ 輪椅旅客自動叫梯服務

4

推動成果－車站美學

詢問處空間改造

- ◆ 拓寬面積，增加使用空間。
- ◆ 使用平板燈減少反射，改善人員工作環境。

改造前



改造後



5

推動成果－車站美學

詢問處空間改造

- ◆ 調整詢問處監控螢幕高度，改善站務員仰頭監控問題。
- ◆ 調整詢問窗口高度，友善工作環境及旅客服務。

改造前



改造後



6

推動成果－車站美學

盒狀系統服務

- ◆ 將公告架、DM架、充電區等服務，整合至盒狀的系統中。
- ◆ 設置明亮的內凹空間提供旅客會面及充電服務。

改造前



改造後



7

推動成果－車站美學

標示更新設計

- ◆ 售票區標示整併單一貼紙，增加售票整體性。
- ◆ 標示顏色與站體色系一致，展現美學設計感。

改造前



改造後



8

推動成果－車站美學

廣告牆面及指標改善

- ◆ 主動線交會處增設**總指標**，讓旅客能快速掌握方向。
- ◆ 廣告灯箱尺寸重新定義，融合車站美學讓視覺一致性，提升廣告效益。

改造前



改造後



9

推動成果－智慧車站

一鍵開/關站

- ◆ 整合**照明**、**電扶梯**、**電梯**及**鐵捲門**納入**一鍵開關站**設計，取代人工現場操作，可減少人員開關站時間(36分鐘/天)，提高工作效率。

一鍵開/關站控制



開/關設備	開站花費時間		關站花費時間	
	現行作業	一鍵開	現行作業	一鍵關
6台電扶梯	12分鐘	3分鐘	6分鐘	3分鐘
2台電梯			12分鐘	
4個鐵捲門	12分鐘		12分鐘	
小計	24分鐘	3分鐘	18分鐘	3分鐘

- ◆ 每日開站節省約**21分鐘**
- ◆ 每日關站節省約**15分鐘**

10

推動成果－智慧車站

車站設備監控整合

- ◆ 原以獨立監控電腦(火警、電梯)及監控盤(電扶梯、照明、排煙)等設備，整合至**車站設備監控系統**，可於詢問處及行控中心同步監控。



11

推動成果－智慧車站

行動資訊傳遞系統

- ◆ 原公務手機僅e化巡籤功能，新增**車站設備監控、管制區授權及服務資訊傳遞**功能於公務手機，人員不受限場地即時接收行動訊息。



12

推動成果－智慧車站

旅客資訊系統

- ◆ LED面板更換為LCD面板，提升解析度顯示畫面，提供列車車廂擁擠度等旅客搭乘訊息。

改造前

往淡水列車即將離站，請搭
往大安列車已離站

往R北投 3:20 往G
往R象山 2:55 往G

大廳層

線上預約一起來體驗。 15:50
往象山列車即將開走

月台層

改造後

0:55 往北投 To Beitou 2:20 往象山 To Xiangshan
5:25 往淡水 To Danshui 6:05 往象山 To Xiangshan

R 淡水信義線 Tamsui-Xinyi Line 10:56

進站中 / 往北投 To Beitou 進站中 / 往象山 To Xiangshan
Approaching Approaching

R 淡水信義線 Tamsui-Xinyi Line 10:56

大廳層

10:56 臺北捷運將以開放創新之觀念

1:20 往北投 To Beitou 1 2 3 4 5 6

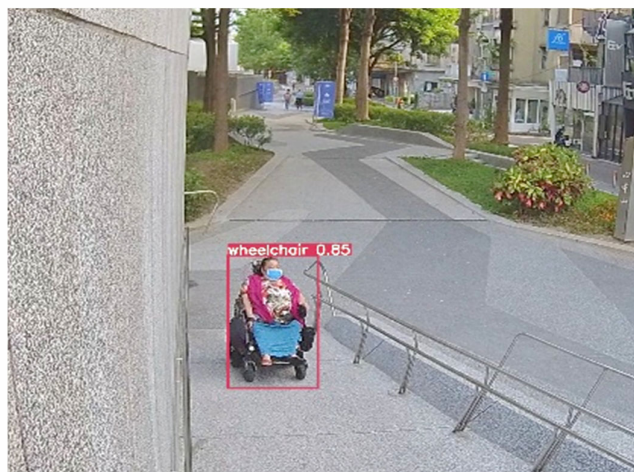
月台層

13

推動成果－智慧車站

輪椅旅客自動叫梯服務

- ◆ 節省旅客等待時間、自動協助設定樓層，提供便利及衛生服務。
- ◆ 整合AI影像辨識技術，建立自主開發能力。中山站自111年10月完成建置，每月平均可提供**1,000餘次**自動叫梯服務。



中山站外



中山站內

14

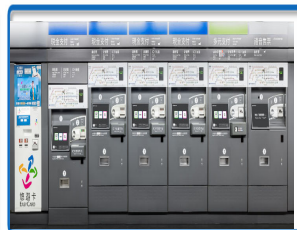
改造效益

車站
美學
設計

- ✓ 提供更便利的服務
- ✓ 滿足即時資訊
- ✓ 提升無障礙空間服務品質



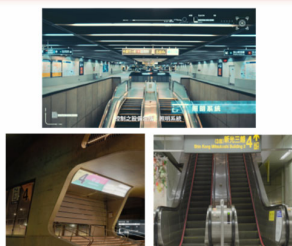
詢問處改造



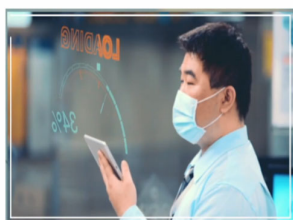
標示更新設計



車站指標改善



一鍵開/關站



行動資訊傳遞系統



輪椅旅客自動叫梯

智慧化
車站

- ✓ 減少設備
- ✓ 數據回傳
- ✓ 遠端監控

15

改造效益

- 建置國內首座結合車站美學之智慧車站
- 國內外軌道同業參訪及學習標竿

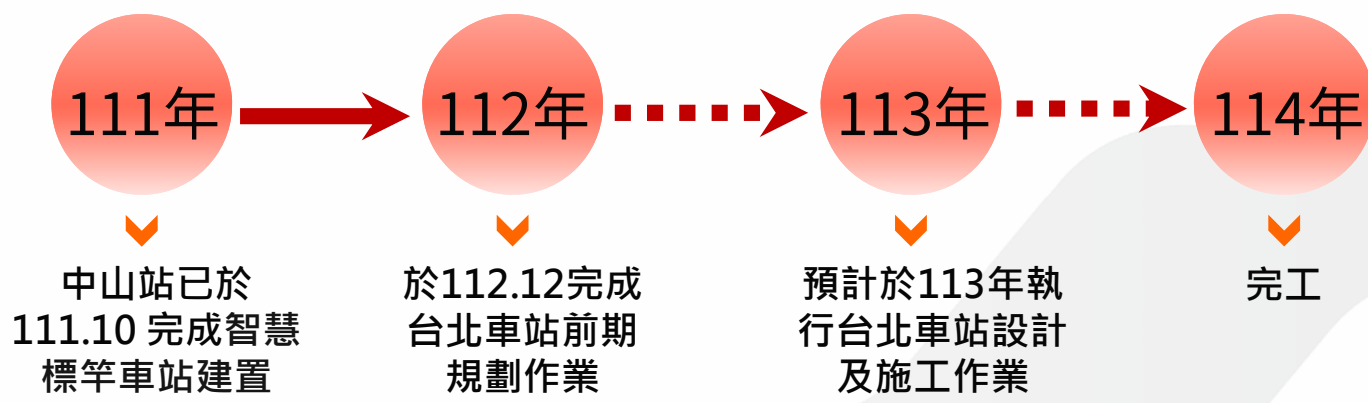


112.5.4 新加坡軌道同業LTA、SMRT及SBST至本公司中山站參訪

16

未來規劃

- ▶ 刻正進行紅線台北車站智慧車站規劃，考量未來車站延續性及車站場域特性，進行改造規劃設計。
- ▶ 將委由專業設計單位規劃設計，並將中山站建置經驗、站務人員及旅客需求納入評估設計項目。



17

Thank You