

園市桃園區文昌公園地下停車場、金門縣金門航空站公共平面停車場、臺中市豐原區育英路多目標立體停車場及金門縣山外公車站改建平面式停車場等4座停車場實際停車率低於預計停車率10個百分點以上(表30)。另查前瞻基礎建設—城鄉建設—改善停車問題計畫補助審查執行要點第4點第1項第2款第5目規定，補助興建之停車場電動車專用停車位設置比例不得低於該縣市低碳城市自治條例或其他相關法令之規定(其設置比例應隨政策予以提高)、電動機車停車位設置比例以百分之十為原則。據公路總局提供截至110年9月底止已完工停車場之停車位數量資料，其中新竹縣竹北市停13立體停車場及金門縣金門航空站公共平面停車場等2座停車場皆未設置電動汽車及機車專用停車位，新北市三重商工地下停車場、新北市民安國小地下停車場及新竹市新竹漁人碼頭停車場等8座停車場未設置電動汽車或電動機車專用停車位。又查截至111年4月底止，僅臺中市及臺南市政府於低碳城市自治條例中訂有低碳車位應設置比例(臺中市及臺南市皆規定路外停車場停車位50格以上應設置1格低碳汽車停車格，公有停車場每滿50格應設置1格)，其餘地方政府尚無低碳車位設置比例相關規定，經函請交通部督促檢討研謀改善。據復：

1. 未達預計停車率之停車場，主要係地處偏遠景點，平日遊客較少、或鄰近於住宅區，臨時停車數較低，及受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，外出及遊客人數驟減等所致，將加強輔導相關停車場管理單位採行有效經營策略，及督促善用停車引導標誌與剩餘車位顯示器等，並促請地方政府研議停車場周邊道路確實採行禁止路邊停車管制措施，以提高停車率；
2. 將重新調查各完工營運停車場之電動汽(機)車停車格位數，未符設置比例者，將依規定督促地方政府限期改善；
3. 公路總局已要求未訂定低碳城市自治條例或其他相關法令規定之地方政府須於補助計畫結案報告中提出特殊停車格位設置之實際數量，俾檢視是否符合補助範圍。另立法院交通委員會已於111年5月26日初審通過停車場法修正草案，增訂公有路外停車場應設置電動汽車充電專用停車位及充電設施之相關規定，俟完成審議程序，將配合要求地方政府制定電動汽車充電專用停車位設置比例及設置相關設施。

(十六) 公路總局轄管台 61 線西濱快速道路交通管理設施設置數量遠低於國道高速公路，不利天候事件應變及維護用路人行車安全，允宜檢討研謀改善。

110年2月21日台61線255K雲林縣口湖北上路段，發生21輛車連環追撞事故，造成2死11傷，經據警方判定事故原因，主要係現場濃霧、視線不佳及未保持安全車距所致。按台61線西濱快速道路於109年1月22日全線通車，全長計301.8公里，因與國道1號(全長計432.5公里)及國道3號(全長計432.9公里)高速公路平行，為其替代道路，除部分路段屬多平面相交路口、下坡及多重車行駛或多處平交路口，行車最高速限為60至80公里以外，其餘路段行車最高速限均為90公里，與國道高速公路行車最高速限60至110公里相當，109年度平均每

日交通流量部分路段最高達 2 萬餘輛。惟查台 61 線全線道路交通管理設施（車輛偵測器、閉路電視攝影機、資訊可變標誌、濃霧、雨量及風力偵測器等）設置數量遠低於國道高速公路（表 31），不利維護用路人行車安全，亟待檢討強化；又查高速公路局為強化國道 1 號及 3 號高速公路天候事件應變效能，業於 108 年與中央氣象局合作建置 79 處自動氣象站及 12 處

表 31 台 61 線與國道交控設備數量比較

110 年 7 月 31 日

單位：處

路線別 交控設備	台 61 線	國道 1 號 (含高架路段)	國道 3 號 (含南港聯絡道)
車輛偵測器	76	1,331	1,152
閉路電視攝影機	148	515	659
資訊可變標誌	84	254	271
天候偵測器－ 濃霧偵測器	1	24	28
天候偵測器－ 雨量偵測器	3	36	39
天候偵測器－ 風力偵測器	8	47	41

資料來源：整理自政府資料開放平臺及公路總局、高速公路局提供資料。

邊坡自動雨量站，惟公路總局尚未協同中央氣象局與高速公路局瞭解上開氣象站之氣象資訊涵蓋範圍，並就可涵蓋台 61 線部分建立資訊共享機制，不利蒐集應用相關氣象資訊，增進整體道路之行車安全，經函請公路總局檢討研謀改善。據復：已針對台 61 線全線交通安全及服務水準通盤檢討，並提報「台 61 線西濱快速公路交通安全及服務水準提升計畫」；另將與中央氣象局合作增設氣象站 16 處及取得沿線 2 公里內該局或高速公路局所屬 25 處之既設自動氣象站即時資料，作為氣象資料蒐集來源；至資訊可變標誌、閉路電視攝影機將於氣象站上游路段與交通管理需求重要性較高之路段優先進行增設，並透過霧區上游資訊顯示標誌及幸福公路 App 等發布即時路況資訊，以強化台 61 線西濱快速公路事件管理能力。

（十七） 公路總局辦理台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫等工程建設，可提升東部南向聯外公路運輸系統效能、提高省道公路系統服務能力及安全性，惟部分巨額工程採購案件辦理變更設計及展延工期作業未臻周延，亟待檢討改善。

公路總局暨所屬東西向快速公路高南區工程處（下稱前高南工程處，於 107 年 1 月 15 日整併至該局西部濱海公路南區臨時工程處，下稱西濱南工處）為提升東部南向聯外公路運輸系統效能、提高省道公路系統服務能力及安全性等，辦理「台 9 線南迴公路拓寬改善後續計畫」（圖 3）、「生活圈道路交通系統建設計畫（公路系統）4 年（104~107）計畫」、「區域排水整治及環境營造計畫（104~109 年）」與「省道改善計畫（108~113 年）」等計畫及項下台 9 線 408K+140~409K+900 間拓寬改善工程（舊樁號 421K+840~424K+160）（A2-1）（下稱南迴公路 A2-1 標工程）、台 9 線 426K+000~432K+832（舊樁號 439K+400~445K+880）拓寬改善工程（B2）（下稱南迴公路 B2 標工程）等巨額工程採購案件。經查執行情形，核有：1. 公路總局第三區養護工程處（下稱三工處）與前高南工程處先後辦理南迴公路 A2-1 標工程規劃設計案履約管理，未督促規劃設計單位詳加監測與確實注意地形地貌改變情形，據以檢討修正設計圖說，仍辦理工程