

捌、交通局主管

交通局主管計有公務機關 5 個，市營事業單位 1 個，非營業特種基金單位 1 個，已結束待清理事業 1 個，各該單位決算、附屬單位決算營業及非營業部分之審核情形如次：

一、單位決算部分

交通局主管包括交通局、停車管理工程處、交通管制工程處、公共運輸處及交通事件裁決所等 5 個機關，掌理臺北市交通運輸政策、交通管制工程、運輸業管理、大眾捷運運輸業、道路交通安全及智慧型運輸系統資訊整合分析等業務。茲將 111 年度決算審核結果說明如次：

(一) 計畫實施之查核

業務計畫 21 項，下分工作計畫 25 項，包括持續落實人本永續交通政策、維護公車候車亭及擴建公車智慧型站牌、建置智慧化交通管制系統、推動動態號誌及感應性號誌、停車企劃、營運及管理業務、補貼公車票價與運價差額及服務性公車路線營運虧損、推動低地板公車及電動大客車補助等重要施政項目，其中已執行完成者 18 項，尚在執行者 7 項，主要係交通管制工程處執行交通標線工程、有聲號誌建置及汰換、交通號誌及管道工程等，施工中尚未完成或待結算；公共運輸處參建內湖區河濱公共住宅工程執行中，須保留繼續執行。

(二) 預算執行之審核

1. 歲入原編列預算數 64 億 4,137 萬餘元，經追加預算 1 億 7,728 萬餘元，合計 66 億 1,865 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 58 億 9,295 萬餘元，應收保留數 5 億 7,386 萬餘元，主要係交通事件裁決所尚有違反道路交通管理處罰條例之罰鍰待收繳；合計決算審定數為 64 億 6,681 萬餘元，較預算短收 1 億 5,184 萬餘元 (2.29%)，主要係公共運輸處受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，減收市有不動產租金，暨交通事件裁決所之應收違反道路交通管理處罰條例裁罰收入較預計減少所致。

2. 以前年度歲入轉入數計 8 億 1,168 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 4 億 5,339 萬餘元 (55.86%)；減免 (註銷) 數 1 億 8,644 萬餘元 (22.97%)，主要係交通事件裁決所註銷已取得執行憑證或撤銷原處分、移轉管轄等裁罰案件應收罰鍰；應收保留數 1 億 7,184 萬餘元 (21.17%)，主要係交通事件裁決所尚有違反道路交通管理處罰條例之罰鍰待收繳。

3. 歲出原編列預算數 77 億 5,432 萬餘元，經追加預算 1 億 7,728 萬餘元，並因交通局辦理市府組團出席美國洛杉磯智慧運輸系統世界大會及城市外交行程、補助中華智慧運輸協會於該大會設立臺灣館攤位租金等經費需求，經動支第二預備金 431 萬餘元，及交通局、停車管理工程處、交通管制工程處、公共運輸處與交通事件裁決所因人事費不足申請動支公務人員 (工) 待

遇準備 2,539 萬餘元，合計 79 億 6,133 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 77 億 272 萬餘元（96.75%），應付保留數 4,319 萬餘元（0.54%），保留原因詳「(一)計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 77 億 4,591 萬餘元，預算賸餘 2 億 1,541 萬餘元（2.71%），主要係公共運輸處補助搭乘公車及捷運轉乘優惠，暨補助業者汰換購置電動公車及低地板公車、裝設先進駕駛輔助系統等款項較預計減少。

4. 以前年度歲出轉入數計 3 億 8,147 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 3 億 6,103 萬餘元（94.64%），減免（註銷）數 2,017 萬餘元（5.29%），主要係公共運輸處辦理防疫專車補助款賸餘；應付保留數 25 萬餘元（0.07%），主要係公共運輸處參建內湖區瑞光市場基地合建工程等案，配合他機關作業尚在執行中，須保留繼續執行。

二、附屬單位決算營業部分

交通局主管僅臺北大眾捷運股份有限公司 1 個單位，茲將 111 年度決算審核結果說明如次：

(一) 計畫實施之查核

營運計畫僅列有票務收入 1 項，實施結果，未達預計目標，主要係受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，旅運量較預期減少，票務收入隨減。

(二) 盈虧之審定

決算審核結果，修正增列收入 1,527 萬餘元，綜計增列稅前淨利 1,527 萬餘元，主要係增列短計之投資收益及什項收入；審定本期淨利 1 億 3,320 萬餘元，較預算數 9,428 萬餘元，增加 3,892 萬餘元，約 41.28%，主要係受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，減繳使用捷運系統租金，運輸費用減支所致。

另交通局主管之已結束尚待清理事業，為臺北市公共汽車管理處 1 單位，經於 92 年 12 月 31 日結束營運，並於 93 年 1 月 1 日將客運運輸業務移轉由市政府投資（38%）及員工集資（62%）之大都會汽車客運股份有限公司經營，完成業務移轉民營化，並依臺北市政府 92 年 5 月 20 日市政會議審議通過之「臺北市公共汽車管理處營運業務民營化執行計畫」進行清理，及於 99 年 6 月將清理期限由 107 年底延至 122 年底，111 年度決算清理收入及清理利益各 2,251 萬餘元。

三、附屬單位決算非營業部分

交通局主管僅作業基金—臺北市公有收費停車場基金 1 個單位，茲將 111 年度決算審核結果說明如次：

(一) 計畫實施之查核

營運計畫主要有管理收入(停車場營運)、權利金收入(停車場委託經營)、其他勞務收入及雜項業務收入等4項,實施結果,或因受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響,民眾減少外出,停車場管理收入隨減;或因配合政策減免委外經營停車場權利金;或因警察局交通警察大隊執行違規停車拖吊車次較預計減少;或受實際裁罰金額較預計減少等,均未達預計目標。

(二) 餘絀之審定

決算審核結果,審定賸餘19億868萬餘元,較預算賸餘19億8,369萬餘元,減少7,501萬餘元,約3.78%,主要係受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響,減收停車場委託經營權利金,權利金收入較預計減少,惟相關成本抑低幅度未及收入降幅所致。

四、重要審核意見

(一) 執行院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」多年,未能明顯降低及達成A1及A2等2類死傷人數,有待研議善策妥處。

為確保道路交通秩序與安全,保障人民之生命財產,經交通部自71年起,陸續推動3年或4年1期之院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」

(下稱院頒方案),督導有關單位訂定年度計畫具體執行,至111年已邁入第13期(期間108至111年度)。北市府為落實院頒方案,訂有「臺北市政府執行院頒道路交通秩序與交通安全改進方案考評作業暨獎懲要點」,鼓勵所屬機關單位允應積極辦理各項道路交通秩序與交通安全推動計畫爭取佳績。經查交通局近(105至110)年度推動第12期及13期院頒方案結果,交通事故件數雖互消長,惟已由105年38,878件增至110年42,780件(約110.04%),路口仍為交通事故肇事熱點;同期間A1類(指造成人員當場或24小時內死亡之交通事故,下同)加計A2類(指造成人員受傷或超過24小時死亡之交通事故,下同)死傷合計人數亦由29,279人增至32,181人(約109.91%),長達6年度A1加計A2死傷合計人數均未達院頒方案目標值(表1)。嗣交通局及所屬交通管制工程處等機關單位,持續

表1 臺北市道路交通事故件數及傷亡人數統計

單位:件、人

項目 年度	事故發生 件數	院頒 方案	死亡 人數 (A1)	受傷人數 (A1+A2)
105	38,878	預計	79	28,000
		實際	89	29,190
106	37,690	預計	77	27,906
		實際	65	28,773
107	37,850	預計	74	27,622
		實際	76	28,304
108	40,603	預計	72	27,337
		實際	83	29,405
109	46,158	預計	71	27,052
		實際	60	33,785
110	42,780	預計	69	26,767
		實際	71	32,110

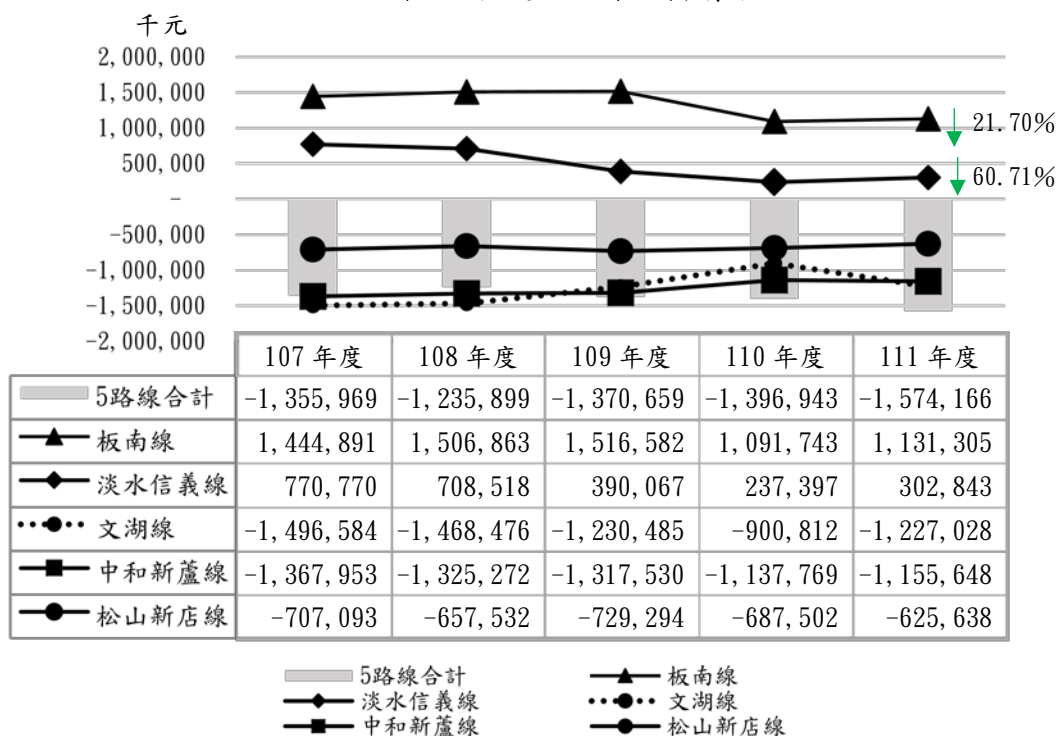
資料來源:整理自交通局網站及該局提供資料。

於 111 年度推動交通安全管理與改善交通多事故地點等業務，並以降低交通事故傷亡發生為執行目標。惟按交通部道路交通安全督導委員會「道安資訊查詢網」111 年底公布資訊，道路交通事故指標計有 35 項，臺北市於 111 年度截至 10 月底止計有「事故總件數（警政署交通事故 A1+A2）」等 24 項指標較去年同期增加，其中「高齡者（65 歲以上發生交通事故 30 日內死傷）」、「高齡者機車騎士（發生交通事故 30 日內死傷）」、「電動自行車（含電動輔助自行車）」等 3 項指標連續 5 年度較上一年度同期增加；「高齡者事故無照駕駛」及「高齡者路口事故」等 2 項指標連續 4 年度較上一年度同期增加；「少年自行車騎士（含電動自行車、電動輔助自行車）」指標則連續 3 年較上一年度同期增加，經函請檢討改善。據復：將持續依據事故類型、車種及肇事主因等進行分析，並針對重點族群製定防制措施，透過跨局處推動安全宣導、法規路權觀念，及加強利用工程、執法等多面向強化作為，朝 112 年度第 14 期院頒方案交通部訂定「死亡人數較前年度下降 5%」目標努力。

（二）5 條捷運營運路線中，淡水信義線及板南線獲有盈餘，惟盈餘下降，文湖線、松山新店線及中和新蘆線等 3 條路線為虧損且金額龐鉅，有待檢討改善營運。

臺北大眾捷運股份有限公司（下稱捷運公司）以提供大眾捷運服務為主要業務，自 85 年 3 月 28 日首條木柵線通車，營運迄今已逾 25 年，計有文湖線、淡水信義線、松山新店線、中和新蘆線及板南線等 5 條捷運路

圖 1 各捷運路線盈虧情形



註：1. 運輸本業盈虧數據，僅列計各路線票收盈虧，不含政府補助收入。
2. 資料來源：整理自臺北大眾捷運股份有限公司提供資料。

線，除文湖線為中運量外，其餘 4 條捷運路線皆為高運量。據該公司提供「107-111 年各線營運收支統計表」資料，107 年度至 111 年度上開 5 條捷運路線運輸本業虧損金額已由 107 年度 13 億 5,596 萬餘元增至 111 年度 15 億 7,416 萬餘元，其中淡水信義線及板南線等 2 條路線每年運輸本業雖獲有盈餘，惟盈餘下降，111 年度盈餘較 107 年度分別減少 60.71% 及 21.70%；餘文湖線、松山新店線及中和新蘆線等 3 條路線每年運輸本業皆虧損，111 年度文湖線虧損 12 億 2,702 萬餘元、松山新店線虧損 6 億 2,563 萬餘元、中和新蘆線虧損 11 億 5,564 萬餘元（圖 1）。有關獲利減少或虧損主因，係同期間客運人次以文湖線減少 32.94% 最多、板南線減少 31.12% 次之、淡水信義線減少 24.53% 再次之所致，惟捷運公司尚未針對各路線運輸本業盈虧及客運人次減少情形適時檢討，經函請檢討改善。據復：將持續努力研議各捷運路線擷節成本措施，以減少運輸本業虧損；另因 5 條捷運路線行經區域不同，土地使用與生活型態亦有差異，該公司將逐線分析，各自找出解決或改善方案，以提升運量，發揮各路線最大效益。

（三）為監控捷運場站空氣品質，捷運公司列管檢測捷運地下段暨高架車站 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 懸浮微粒，其中有 35 站之空氣品質數據惡化，及未就高濃度區域量測懸浮微粒等情，有待檢討改善。

為提升大眾捷運系統旅運服務環境品質，臺北大眾捷運股份有限公司採自主管理檢測 74 站捷運地下段暨高架車站懸浮微粒 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 等 2 項室內空氣污染物。經據該公司提供近 107 至 111 年度檢測數值，發現近 2 年度計有 13 站未辦理檢測車站內懸浮微粒 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 數值，而近 5 年度已檢測車站中亦有 35 站懸浮微粒 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 之檢測數值逐次升高惡化情形（表 2）。另該公司檢測 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 區域主要位於車站詢問處、

刷卡出入口附近及大廳層中間區域等相對開放場域，未包含軌道旁或月臺等候層等處。鑑於 105 年度政府科技發展行政院管制計畫「細懸浮微粒（PM_{2.5}）特徵對民眾健康影響之研究」績效報告書載述，推測捷運通勤之高 PM_{2.5} 暴露濃度源自封閉的捷運旅運空間、頻繁的煞車減速造成組件耗

損之微粒及空氣中的生物氣膠。且該公司就捷運車站空氣品質管理措施亦包括隧道區軌道清潔及磨軌作業集塵管理等，卻未針對易造成懸浮微粒濃度增加之軌道旁或月臺等候層等處進行檢測。經函請檢討改善。據復：將持續觀察懸浮微粒 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 等 2 項空氣污染物之檢測數據變化趨勢，必要時會增加檢測頻率，並進一步評估研究檢測地點；又該公司 112 年增購 1 臺採用環境友善技術之軌道銑磨車，並於 113 年編列預算重置汰換達使用年限之鋼軌研磨車，期改善傳統軌道研磨車衍生懸浮微粒問題，未來亦將持續加強維護捷運車站室內空氣品質管理措施。

表 2 PM_{2.5} 及 PM₁₀ 檢測待改善事項

事項	合計	PM _{2.5}	PM ₁₀
1. 近 2 (110 及 111) 年度未檢測者	13 站	13 站	12 站
		相同 12 站	
2. 近 5 (107 至 111) 年度內檢測數值惡化	35 站	22 站	26 站
		相同 13 站	

資料來源：整理自臺北大眾捷運股份有限公司提供資料。

(四) 公共運輸處為提升公車安全性，補助業者裝設 ADAS，惟間有未掌握公車拆移機時間、安全作動車速值等情，有待注意改善。

為提升市區公車安全性及強化風險管理，公共運輸處於 106 年及 107 年將自用車先進駕駛輔助系統 (Advanced Driver Assistance Systems, 下稱 ADAS) 試裝於公車，並自 109 年 8 月起補助公車業者裝設 ADAS，由公共運輸處負擔 49%，並以 39,200 元為上限；截至 111 年 9 月止，共投入 5,641 萬餘元完成 1,379 輛公車之 ADAS 裝設，占全市 3,556 輛公車 38.78%，並預計 114 年完成全數公車裝設。經查該處補助公車業者裝設 ADAS 執行情形，核有：1. 據公共運輸處提供公車業者申請 109 及 110 年度「臺北市智慧公車安駕改善計畫」暨截至 111 年 9 月止公車業者裝設 ADAS 之車號等資料，經運用「監理服務網_報廢、繳銷、吊(註)銷牌照查詢」功能，抽核 ADAS 公車繳銷牌照情形，發現該處 110 年 9 月至 12 月間補助公車業者裝設 ADAS 公車中，有「077-FP」等 48 輛公車已繳銷牌照，惟公共運輸處未掌握上開 48 輛公車拆移機 (ADAS) 時間；2. 據公共運輸處提供 12 家公車業者 111 年度第 1 至 3 季「臺北市公車先進駕駛輔助系統偵測事件紀錄、違規及肇事分析報告」等資料，發現 ADAS 之前方防碰撞及車道偏離等 2 項預警功能之作動，受車速影響至巨，惟各家公車業者設定值多有不同，雖經該處於 111 年 4 月 18 日請公車業者調校 ADAS 相關參數，以使設備及時發出警示等，惟截至 111 年 11 月止，尚未有統一車速設定值，公車業者間設定值仍有差異高達 30 倍情事 (表 3)，另亦發現安裝 ADAS 公車，無 ADAS 預警次數卻有駕駛違規次數，或肇事及違規件數上升等情事，以上均經函請檢討改善。據復：1. 為強化查核

表 3 109 年 8 月至 111 年 9 月公車業者前方防碰撞預警及車道偏移作動之車速設定值

客運業者	合計車輛 (A+B)	109 至 110 年度裝設		111 年度截至 9 月裝設			
		車輛數	前方防碰撞	車道偏移	車輛數	前方防碰撞	車道偏移
		輛 (A)	km/hr		輛 (B)	km/hr	
A	390	200	30	25	190	1	25
B	230	150			80		
C	100	100			—		
D	100	100	1	25	—	—	—
E	77	77			—		
F	95	95			—		
G	5	5	1	30	—	—	—
H	237	237			—		
I	15	15			—		
J	24	10	1	35	14	1	15
K	24	16			8		
L	12	12	1	15	—	—	—

註：1. 不包括未於 109 年度至 111 年度 9 月間向公共運輸處申請補助裝設 ADAS 之 2 家客運業者。

2. 資料來源：整理自公共運輸處 111 年 11 月 18 日提供資料。

函請檢討改善。據復：1. 為強化查核機制，除每月抽查比對，並自 112 年起每半年 (4 月、10 月) 請公車業者依公共運輸處列管車號清冊，全面清查核對接受補助裝設 ADAS 之公車車號；該處亦將配合車輛安全設備檢查作業 (5 月中旬至 7 月) 以實車抽查方式複查 ADAS 拆移機情形；2. 考量設備作動車速較低，可能造成誤動作示警，過高又可能無法有效預防事故發生，已要求公車業者儘量將 ADAS 設備作動行車速率在許可狀態下調降，並將 ADAS 設備列為車輛一級保養項目，以確保正常作動；另為發揮裝設 ADAS 對公車行安成效，亦將持續定期分析 ADAS 數據與駕駛行為關聯性並予以改善。

(五)交通部補助布建之智慧路口安全警示系統，完成後間有設施故障或經公車業者拆除無作用等情，均待檢討改善。

為改善行人及車輛行經交岔路口高肇事風險，交通管制工程處於 106 年辦理「智慧路口安全警示系統建置計畫」，決標金額 1,395 萬元，如數獲交通部補助，並經該部要求結案後應維持功能正常運作至少 5 年。按本案布建設施位於「仁愛路/大安路口」、「仁愛路/復興南路口」、「仁愛路/幸安國小路口」等 3 路口，包括攝影機、雷達等偵測設備，蒐集車輛及行人資訊後回傳至路側終端處理器 (Road Side Unit, 下稱 RSU)，再透過 RSU 整合現場交通號誌資訊進行運算，以網路傳輸運算結果至「車路資訊整合管理平台」，由路側道路警示面版 (下稱 CMS) 及公車車載設備 (On-Board Unit, 下稱 OBU) 發布警示訊息來警示用路人與駕駛人，避免車輛間或行人與車輛間碰撞。經查智慧路口安全警示系統建置計畫執行情形，核有：1. 本案於 107 年 10 月 3 日驗收合格，保固 3 年至 110 年 10 月 3 日屆期後，

交由交通管制工程處交通控制中心進行維護管理，惟本案設置之「車路資訊整合管理平台」，經於 111 年 10 月 25 日、11 月 10 日及 29 日查看時，未有傳輸數據及運作畫面，嗣同年 12 月 11 日再行經布建 CMS 之仁愛路 3 個路口，亦發現 CMS 為全黑畫面，相關安全警示系統未獲有效管理；2. 據承商出具期末報告書載述，本案 OBU 車機已安裝於欣欣客運 630 路線 18 輛公車 (表 4)。惟經運用交通部公

表 4 安裝 OBU 車機公車車牌

車機 ID	車牌 ID	車機 ID	車牌 ID
TP-101	019-FR	TP-110	389-FP
TP-102	015-FR	TP-111	386-FP
TP-103	032-FR	TP-112	029-FR
TP-104	017-FR	TP-113	388-FP
TP-105	026-FR	TP-114	028-FR
TP-106	036-FR	TP-115	079-FY
TP-107	396-FP	TP-116	021-FR
TP-108	025-FR	TP-117	391-FP
TP-109	023-FR	TP-118	033-FP

資料來源：整理自交通管制工程處提供資料。

路總局「監理服務網」及網路關鍵字搜尋功能，查詢 630 路線公車業者車輛車號與投保資訊，發現裝有 OBU 之「079-FY」、「021-FR」等 2 輛公車並未出現於公車業者車輛清單，或有 1 輛已於欣欣客運配車表載明暫停服務，惟該處並未掌握公車業者使用 OBU 情形及業者拆除 OBU 時間，以上均經函請檢討妥處。據復：1. 本案損壞設施，經交通管制工程處洽商辦理後，已於 112 年 5 月完成修復，行人告警功能運作中；爾後除於接獲民眾及各界通報辦理維護管理外，亦將採每半年巡檢設備方式處理設備維護；2. 本案 OBU 係裝設於公車上，將請公共運輸處於設施有異動時，須確實通知交通管制工程處；另為能掌握公車異動 OBU 情形，交通管制工程處亦將採每半年與公共運輸處會同確認 OBU 運作狀況。

(六)為改善內湖區停車位供給不足問題，辦理「內湖 321K01 停車場新建工程」，惟核有未向台電公司追償基地內電塔基礎拆除費用，及未落實施工品質管理等情事，有待檢討改善。

臺北市政府為改善內湖區停車位供給不足問題，並配合前瞻基礎建設計畫-「改善停車問題計畫」，規劃於康寧路三段與東湖路交會處，興建地下2層、地上9層多功能綜合大樓，預計提供240席汽車位、202席機車位，並納入區民活動中心、托嬰及老人照顧中心等設施，除舒緩區域停車需求，期能滿足市民多元需求，由停車管理工程處（下稱停管處）辦理「內湖321K01停車場新建工程」，決標金額9億4,678萬元，於108年7月20日開工。經查執行情形，核有：

1. 施工基地前租借予台灣電力股份有限公司（下稱台電公司），於100年9月辦理點收作業，惟該處在未確認電塔基礎是否已拆除之情況下仍逕行點收；嗣於108年10月辦理試挖基地時發現遺留電塔基礎影響施工，惟未查明問題發生原委及向台電公司釐清責任歸屬，即辦理變更設計追加工程經費，自行拆除相關設施，財產管理作業欠當；
2. 據設計監造廠商之服務建議書所載，本工程預計派駐品管人員4人（土木及機電各2人），惟實際僅派駐品管人員2人（土木1人及機電1人），未達服務建議書所載人數；
3. 疫情緩解仍受制特定試驗機構禁止會驗之影響，致監造單位長期未辦理會驗；另有禁止會驗之試驗室所出具之鋼筋續接器試驗報告，逕自取消會驗欄位，不符財團法人全國認證基金會（TAF）之規範規定；
4. 混凝土試體製作後未督促廠商依施工規範所載期限及時送試驗室養護等情事，經函請檢討改善。據復：1. 經向台電公司請求支付基礎破碎鑽掘及清運回填等費用，該公司已於112年3月繳付該處1,286萬餘元；嗣後將加強各科目橫向聯繫，並納入點交注意事項，確認是否有依租約契約完成拆除，另納入施工注意事項，如有發現地下隱蔽結構物，須查明來源及原因，並向所致單位求償；2. 因設計發包與工程發包時程相距過久，人員更迭未能留意廠商服務建議書所載優規，已函請設計監造廠商補足相關人員，嗣後將對服務建議書所載優規與制式規定有間之項目納入工作會議重要紀事清單確實執行；3. 嗣後如有類似疫情情事，將促請施工廠商尋國內開放會驗之實驗室重行報核，或與報核實驗室研商視訊會驗方式辦理會驗；另有試驗報告未依規定記載會驗情形，卻逕自取消會驗欄位情事，已提供相關報告資料供TAF後續查核；4. 部分試體因逢假日未能於48小時內送實驗室養治，已研議後續他案將協調實驗室假日派員或由工程人員假日送件，或改覓假日有營業之實驗室再行報核等改善措施。

（七）交通管制工程處辦理數位攝影機及智慧影像事件偵測系統等租賃採購案，後續擴充期間與金額，核有政府採購錯誤態樣所列情事，有待檢討改善。

交通管制工程處為監控臺北市內交通路況，除自有建置監視器外，亦辦理數位攝影機（CCTV）系統新增汰換租賃案；另為偵測「道路施工」、「路口不淨空」、「道路壅塞」、「事故」、「違規停車」、

「併排停車」等事件，已運用影像辨識與人工智慧等技術，辦理智慧影像事件偵測系統及路口流量偵測器租賃案，於市民高架快速道路等處設置智慧影像分析攝影機（CCTV-AI）及相應之辨識模組構成之影像式偵測系統，針對事故及壅塞等路況發出告警通知回傳至交通管制工程處交控中心中央電腦系統，協助交通路況管理（圖 2）。經查執行情形，核有：

1. 交通管制工程處 109 年 5 月決標辦理「109 年度數位攝影機系統新增汰換租賃案」，預算金額 577 萬餘元，預估履約期間約 7 個月，並於招標公告標示保留後續擴充權利期間與金額為 36 個

月、2,837 萬餘元，逾原契約預估履約期間與預算金額之 4 倍；又該處 109 年 7 月決標辦理「109 年度臺北市智慧影像事件偵測系統及路口流量偵測器租賃案」，預算金額 267 萬餘元，預估履約期間約 5 個月，並於招標公告標示保留後續擴充權利期間與金額為 24 個月、1,108 萬餘元，逾原契約預估履約期間與預算金額之 4 倍，核有行政院公共工程委員會修訂政府採購法第 22 條第 1 項各款執行錯誤態樣第 7 款（原有採購招標階段）序號（四）之「招標公告及招標文件標示之後續擴充期間、金額或數量，明顯過長、過大，顯不合理，例如原有採購清潔服務 1 年，後續擴充 4 年」例釋情形；2. 數位攝影機及智慧影像分析攝影機等系統間有發生故障情形（表 5、6），且時因該處設備跳電與其他電力相關問題、或傳輸數位訊號之光纖光纜受損或中華電信數據機發生異常及故障等，造成故障達 5 日以上，已影響前開數位攝影機及智慧影像分析攝影機等設備原建置規劃運作成效；3. 數位攝影機系統疑因其他工程廠商施工破壞傳輸光纖導致故障，該處卻未及時進行釐清與究責，導致 12 組數位攝影機故障逾 1 個月，以上均經函請檢討改善。據復：1. 自 112 年度起，數位攝影機及智慧影像事件偵測系統等租賃採購案已採編列連續性預算，並直接辦理 112 至 115 年度租賃案之招標，以避免再發生後續擴充期間及金額比率過長及過大

圖 2 臺北市交通監控系統架構



資料來源：整理自交通局提供資料。

情形；2. 數位攝影機影像發生無法正常回傳中心情形時，通知維護廠商依契約規定時限至現場勘查、回報及修復設備，倘係因有線網路線路受損無法即時修復，則先採用無線通訊模組設備替代，至智慧影像攝影機故障主因為與交控其它設備使用同一組漏電斷路器，致交互影響發生跳電等問題，廠商已改採獨立用電方式布設並將電源箱上鎖；3. 施工造成交控設備受損案件，已責成廠商查明原因與涉及單位，並釐清權責，儘速完成設備修復。

表 5 109 至 111 年度租賃數位攝影機系統故障情形

年度	設備總數(組)	總故障日數(日)	發生故障設備數(組)	故障合計5日以上設備數(組)	故障連續5日以上設備數(組)	發生故障總次數(次)	故障連續5日以上次數(次)
			占設備總數比率(%)	占設備總數比率(%)	占設備總數比率(%)		占發生故障總次數比率(%)
109	309	74	18	5	3	23	3
			5.83	1.62	0.97		13.04
110	312	1,145	132	45	27	211	27
			42.31	14.42	8.65		12.80
111 (至10月)	342	492	109	51	31	177	33
			31.87	14.92	9.06		18.64

註：1. 統計期間為 109 年 8 月至 111 年 10 月。

2. 契約規定廠商應於接獲機關故障通報次日起 3 日內執行故障排除與維修，爰本表列出故障連續 5 日以上情形。

3. 資料來源：整理自交通管制工程處提供資料。

表 6 109 至 111 年度租賃智慧影像分析攝影機 (CCTV-AI) 故障情形

年度	設備總數(組)	總故障日數(日)	發生故障設備數(組)	故障合計5日以上設備數(組)	故障連續5日以上設備數(組)	發生故障總次數(次)	故障連續5日以上次數(次)
			占設備總數比率(%)	占設備總數比率(%)	占設備總數比率(%)		占發生故障總次數比率(%)
109	30	4	1	—	—	1	—
			3.33	—	—		—
110	30	46	8	3	3	14	4
			26.67	10.00	10.00		28.57
111 (至10月)	30	31	3	3	3	3	3
			10.00	10.00	10.00		100.00

註：1. 統計期間為 109 年 10 月至 111 年 10 月；智慧影像事件偵測系統攝影機故障原因係跳電、供電插頭遭拔等無電力情形。

2. 契約規定廠商應於接獲機關故障通報次日起 3 日內執行故障排除與維修，爰本表列出故障連續 5 日以上情形。

3. 資料來源：整理自交通管制工程處提供資料。

(八) 交通管制工程處未依規定將布建之交通管制及改善設施辦理財產登記，有待改善及補強作業機制。

交通管制工程處為提供臺北市行車車輛及用路人良好交通環境，辦理全市 12 行政區之標誌、標線、號誌、安全設施等交通管制設施之規劃、設計、施工及維護作業；所布建交通號誌及管制等設施遍及全市，相關交通設施屬公有財產。又 107 年 8 月 13 日修訂之臺北市市有財產管理

作業要點第 8 點及第 15 點（修正前第 9 點及第 16 點）規定略以，各機關財產增置後，應依財產增置之方式，按驗收日期或取得日期填造財產增加單，辦理財產產籍之登記。經查該處辦理「交通號誌工程案（南）」等 30 案，分別於 103 年 4 月至 111 年 2 月驗收，結算金額共計 4 億 2,552 萬餘元（表 7），惟經管部門規劃科、工務科、工程隊遲未填造財產增加單送財產管理人員辦理財產新增之登記，至 111 年 11 月底止，已達 9 個月至 8 年 7 個月之久，經函請檢討改善。據復：將全面清查所設置交通管制設施之財產列帳情形，並將於處務會議及機關內網加強向同仁宣導財產列帳規定，爾後工程案於驗收完成後，即依規定辦理財產列帳事宜。

表 7 財產未辦理新增登記情形

單位：新臺幣千元

部門	年度	案件數	驗收期間	結算金額
合計		30	103.4.24— 111.2.16	425,524
工務科	110	7	110.11.19— 111.2.16	100,042
	109	8	109.1.4— 110.9.2	95,222
	108	4	108.12.18— 109.2.12	56,183
工程隊或規劃科	107	2	108.7.8、 108.9.4	35,463
	106	3	106.12.28— 107.10.3	51,094
	105	2	106.7.28、 106.8.7	29,350
	104	2	105.6.28、 105.8.17	30,860
	103	2	103.4.24、 104.9.30	27,305

資料來源：整理自交通管制工程處提供資料。

五、110 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 110 年度審核報告內列重要審核意見 7 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，均已研謀改善或依改善措施持續辦理（表 8）。

表 8 110 年度審核報告所列交通局主管重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 為落實節能減碳及綠色運輸政策，訂有 119 年市區公車全面電動化目標，惟汰換進度落後，且督導業者辦理電動公車車輛、充電設備保養等考核機制未臻完備，均待檢討改善。	
(二) 鼓勵市區汽車客運業者將燃油公車汰換為電動公車，開辦電動公車營運人次補貼作業，惟間有補助案件之核定作業程序未臻完備，有待檢討改善。	
(三) 為保障基本民行服務，補貼公車服務性路線虧損，惟部分路線載客人次仍持續下降、平均每段載客人次低於 5 人之路線數未有明顯改善成效，有待注意檢討。	
(四) 應收行政罰鍰件數及金額仍屬龐鉅，代收其他縣市或由其他縣市代收交通違規罰鍰，互不結算及退還代收罰鍰，滋生帳務處理與收納現況未符，均有待檢討改善。	
(五) 交通違規歸責實際駕駛人案件，間有歸責案件通知書久未送達，及已建置線上申辦歸責案件系統，惟部分車輛租賃業者仍多採行紙本申請者等情，均待檢討改善。	
(六) 經運用 GOOGLE MAP 比對停車場資訊，核有部分停車場未領得登記證即對外營業開放使用停車等，有待檢討改善。	
(七) 為推廣綠運輸、改善都市環境污染，委託廠商營運管理臺北市公共自行車 (YouBike) 租賃系統，惟免向廠商收取租賃站、服務中心及維護調修處所等空間房地使用費之作業過程，核有未臻周妥。	