

捌、臺中市政府交通局主管

臺中市政府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 2 個，已結束尚待清理事業 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（各公務機關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析等詳細內容，請至審計部全球資訊網/總決算審核報告/總決算審核報告查詢平台查閱；附屬單位決算各基金單位之審核相關附表及差異原因說明，請參閱審核報告參考資料—附屬單位決算部分；重大公共建設計畫執行情形之查核，請參閱戊、陸、重大公共建設計畫及採購執行情形之查核）：

一、單位決算部分

臺中市政府交通局主管包括臺中市政府交通局、臺中市停車管理處、臺中市車輛行車事故鑑定委員會、臺中市交通事件裁決處、臺中市公共運輸及捷運工程處等 5 個機關，掌理臺中市交通運輸政策、規劃、管制設施、設施規劃新建工程、相關設備建置計畫及督導公共運輸、大眾捷運運輸、停車管理、車輛行車事故鑑定及交通裁決等業務。茲將 112 年度決算審核結果說明如次：

（一）計畫實施之查核

業務計畫 15 項，下分工作計畫 25 項，包括建構大臺中軌道運輸骨幹、形塑轉運中心樞紐、強化公車路網整合、強化公路網連結、發展智慧運輸系統、正視都市停車問題、改善交通安全、強化違規裁罰、完善事故鑑定制度等重要施政項目，其中已執行完成者 9 項，尚在執行者 15 項，主要係臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫經費核銷作業尚在辦理中，須繼續執行。未執行者 1 項，主要係大臺中轉運中心興建工程後續擴充採購未及於年度發生權責，爰未執行。

（二）預算執行之審核

1. 歲入原編列預算數 22 億 4,119 萬餘元，經追加預算 19 億 5,534 萬餘元，合計 41 億 9,654 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 39 億 2,406 萬餘元，應收保留數 17 億 3,253 萬餘元，主要係中央補助款依計畫進度核撥；合計決算審定數為 56 億 5,659 萬餘元，較預算增加 14 億 6,005 萬餘元（34.79%），主要係違反道路交通管理處罰條例等規定之罰鍰較預計增加。

2. 以前年度歲入轉入數計 18 億 2,839 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 8 億 2,367 萬餘元（45.05%）；減免（註銷）數 1,418 萬餘元（0.78%），主要係中央補助款依計畫實際需求核撥；應收保留數 9 億 9,054 萬餘元（54.18%），主要係中央補助款依計畫進度核撥。

3. 歲出原編列預算數 54 億 4,808 萬餘元，經追加預算 22 億 5,687 萬餘元，並因提升行人安全推動相關工程所需經費等事由，經動支第二預備金 7,369 萬餘元，暨因人事費不足事由，

動支各類員工待遇準備 13 萬餘元，合計 77 億 7,878 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 46 億 8,535 萬餘元 (60.23%)，應付保留數 27 億 980 萬餘元 (34.84%)，保留原因詳「(一) 計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 73 億 9,515 萬餘元，預算賸餘 3 億 8,363 萬餘元 (4.93%)，主要係補助計畫經費結餘。

4. 以前年度歲出轉入數計 42 億 7,478 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 22 億 4,170 萬餘元 (52.44%)；減免 (註銷) 數 6,105 萬餘元 (1.43%)，主要係按業務需要減少支付之賸餘；應付保留數 19 億 7,202 萬餘元 (46.13%)，主要係臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線建設計畫經費核銷作業尚在辦理中，仍須保留繼續執行。

二、附屬單位決算營業部分

臺中市政府交通局主管僅臺中捷運股份有限公司 1 個單位。茲將 112 年度決算審核結果說明如次：

(一) 計畫實施之查核

營運計畫僅列有客運 1 項，實施結果，實際運量較預計減少，主要係受新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情影響，致實際運量較預計運量減少。

(二) 盈虧之審定

決算審核結果，審定稅後淨損為 5 億 4,440 萬餘元，較預算數 7 億 2,349 萬餘元，減損 1 億 7,909 萬餘元，約 24.75%，主要係員額未補足，及針對車站與機廠進行相關節流措施，營運成本及管理費用較預計減少所致。

另臺中市政府交通局主管之已結束尚待清理事業，僅臺中快捷巴士股份有限公司 1 個單位，該公司依 105 年 5 月 17 日董事會會議同意解散，同年 11 月 18 日進入清算程序，因未能於期限 (106 年 5 月 17 日) 內完成，經向臺灣臺中地方法院聲請展期，展延清算期限至 113 年 11 月 30 日止。112 年度決算清理收入 21 萬餘元，清理費用 55 萬餘元，收支相抵，計產生清理損失 34 萬餘元。有關詳細情形，請參閱戊、參、已結束基金清理或結束整理期間收支之查核。

三、附屬單位決算非營業部分

臺中市政府交通局主管包括臺中市公有停車場基金及臺中市軌道建設發展基金等 2 個作業基金單位。茲將 112 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、土地租金收入、權利金收入、勞務成本、管理及總務費用、其他業務外費用、銷貨收入、其他業務收入、銷貨成本、業務費用、管理及總務費用等 11 項，實施結果，計有管理及總務費用、其他業務外費用、銷貨收入、銷貨成本等 4 項，因員額未補實、或

依實際業務需要支用，或捷運文華高中站土地開發分回之公有不動產標售戶數較預計減少及其銷售成本隨減所致等，致未達預計目標。

(二) 餘絀之審定

決算審核結果，審定賸餘 12 億 6,589 萬餘元，較預算賸餘 8 億 8,607 萬餘元，增加 3 億 7,982 萬餘元，約 42.87%，主要係停車管理收入較預計增加所致。

四、重要審核意見

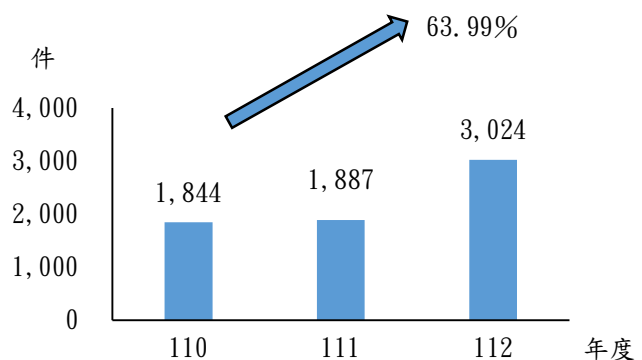
(一) 市府召開跨局處會議積極辦理行人交通事故易肇事路口交通改善工程，惟行人交通事故件數及死傷人數居六都最高，道路交通事故 30 日內死亡人數未下降，A3 類機車涉入事故高肇事路口允宜納入篩選改善地點等，亟待研謀改善，以減少交通事故。

臺中市政府為加強推行道路交通安全工作，於交通局設置臺中市道路交通安全督導會報，辦理行政院道路交通秩序與交通安全改進方案(下稱院頒道安方案)，及督導臺中市道路交通安全業務，以提升整體用路安全，降低交通事故率。交通局 110 至 112 年度辦理易肇事地點改善工程、校園及高齡化環境路口設置行人專用號誌等計畫，累計編列預算計 5 億 3,212 萬餘元，累計實現數 5 億 2,350 萬餘元。經查臺中市執行情形，核有：

1. 行人事故由 110 年度 1,844 件逐年上升至 112 年度 3,024 件，上升 1,180 件，增幅 63.99% (圖 1)，死傷人數由 110 年度 1,779 人逐年上升至 112 年度 2,906 人，上升 1,127 人，增幅 63.35%，

112 年度行人事故件數及死傷人數均為六都最高；110 至 112 年度行人事故前 50 大肇事路口，其中逾 4 成尚未納入篩選改善標的，允宜跨機關分析肇事原因，辦理整體交通改善工程，以有效降低行人事故；2. 112 年度道路交通事故 30 日內死亡人數 315 人，較 111 年度增加 11 人，居六都最高 (表 1)，未達成第 14 期院頒道安方案 (112 至 115 年) 30 日內死亡人數較前 1

圖 1 臺中市行人事故件數



資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網站資料。

表 1 六都道路交通事故 30 日內死亡人數

單位：人、%

直轄市別	年度	111 (A)	112 (B)	增減數 (C=B-A)	增減比率 (C/A×100)
臺北市		107	109	2	1.87
新北市		305	264	- 41	- 13.44
桃園市		259	248	- 11	- 4.25
臺中市		304	315	11	3.62
臺南市		306	296	- 10	- 3.27
高雄市		369	317	- 52	- 14.09

資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網站資料。

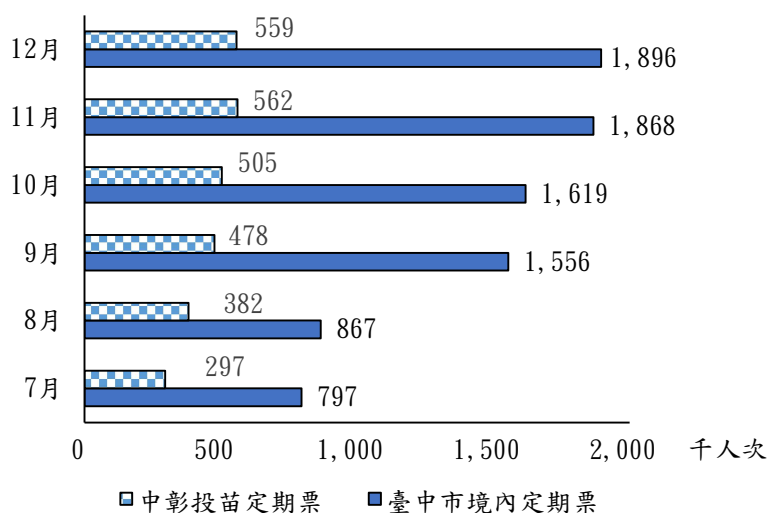
年至少下降 5% 之目標，亟待研謀因應措施；3. 交通死亡事故肇事地點改善工程遲未完成，允宜加強督導協調辦理單位儘速辦理並限期完成，以降低交通事故發生率；4. 發生 A1 及 A2 類交通事故之無號誌路口已列入施工者中約 4 成未於期限內完成改善，允宜積極辦理及督促協調各轄管單位辦理無號誌路口設置減速設施，提升無號誌路口行車安全；5. 112 年度機車—普通重型事故件數及死傷情形居六都最高，惟尚未將 A3 類機車涉入事故高肇事路口納入篩選改善地點，允宜積極運用警察局全般事故機車肇事路口資料庫納入篩選改善之標的，以降低機車交通事故件數及死傷人數等情事，經函請檢討改善。據復：1. 主動盤點學校、醫院、交通場站與商圈等周邊行人量大路口辦理現勘，跨機關改善行人易肇事路口；66 處路口未改善部分，其中 16 處已納中央補助計畫辦理，其餘將適時調整交通工程設施；2. 持續向警方調閱事故資料，繪製碰撞構圖，量化碰撞類型、分布與頻率，並邀集相關團體或專家學者研商路口改善方案，並用工程、教育與執法方式改善；3. 將由市府協調涉及跨局處之交通工程改善案件，以確實掌握各單位進度；4. 將持續追蹤辦理情形，以提升無號誌路口安全性；5. 已就機車易肇事路口辦理標誌標線號誌調整，並滾動檢討改善，及利用警方提供之易肇事路口清單，選定路口繪製碰撞構圖，並邀集相關單位研議改善方向。

(二) 建構 MaaS 交通行動服務平臺及中彰投苗與臺中市定期票，以減輕民眾通勤負擔，惟捷運站點售票機未販售定期票，平臺未同步取得各類公共運具即時動態，及異業結合家數偏低等，允宜研謀改善，以提供民眾便利公共運輸環境。

公共運輸及捷運工程處為建構行動支付及數位交通服務平臺，整合各類公共運具並發行時數性觀光套票，促進大眾運輸使用率，於 110 至 112 年度配合交通部智慧運輸系統發展建設計畫，辦理臺中市交通行動服務 MaaS

(Mobility as a Service) 相關計畫，編列預算 9,150 萬餘元，執行數 4,292 萬餘元。另配合行政院促進公共運輸使用方案，辦理中部地區生活圈公共運輸定期票及臺中市境內定期票計畫；中部市縣政府共同委託臺中捷運股份有限公司（下稱臺中捷運）發行中彰投苗定期票及臺中市境內定期票。經查執行情形，核有：1. 臺中市境內定期票通勤

圖 2 臺中市 112 年 7 至 12 月定期票運量



資料來源：整理自臺中市公共運輸及捷運工程處提供資料。

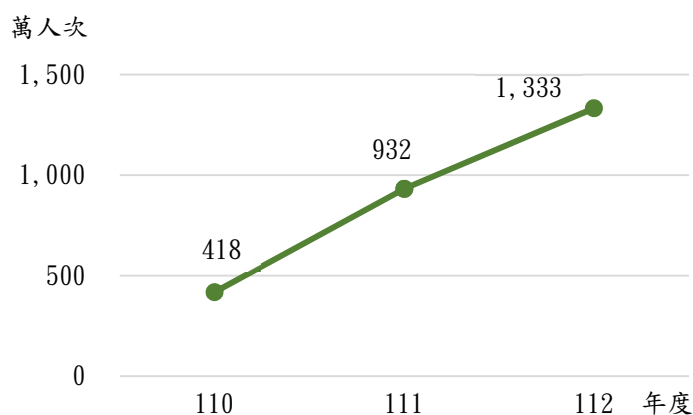
運量由 112 年 7 月之 79 萬餘人次逐月增加至 12 月之 189 萬餘人次；同期間中彰投苗定期票亦由 29 萬餘人次逐月增加至 55 萬餘人次（圖 2）；112 年 7 至 12 月，臺中市境內定期票販售 12 萬餘張，中彰投苗定期票販售 4 萬餘張，惟定期票以人工販售據點居多，且臺中捷運車站售票機尚無販售定期票功能，銷售據點仍待擴張，以提升民眾購買便利性，增加銷售量；2. 臺中市 MaaS 交通行動服務平臺串接公共運輸交通資訊，惟未同步取得各運具即時動態資訊，使民眾據以規劃適合之公共運輸路徑；3. 國慶精彩雙方案 MaaS 時數型交通及觀光旅遊套票，僅 1 成商家參與，截至 112 年 10 月 15 日套票銷售量僅為預計優惠方案量 1%，未能達成提升大眾運輸搭乘率，及透過異業結合之經濟效益；4. 截至 112 年 8 月底止僅近 2 成市區公車營運車輛安裝行動支付驗票機，限制 MaaS 時數型 QR 套票使用範圍，允宜督促業者積極安裝汰換等情事，經函請檢討改善。據復：1. 臺中捷運刻正辦理自動售票系統建置及開發作業，臺灣鐵路股份有限公司已開放於站內自動售票機進行續購操作；2. MaaS 平臺已經完成公共自行車 API（Application Programming Interface）介接開發，及完成臺鐵、高鐵、國道客運與交通部創建之「運輸資料流通服務平臺」介接作業；3. 時數型套票推動初期係屬試營運階段，已要求廠商提供短中長期行銷方案，並搭配異業整合，推出多元旅遊套票；4. 截至 113 年 1 月 5 日，營運所需行動支付驗票機為 2,740 台，已經安裝完成 2,594 台，完成率達 94.67%。

（三）營運捷運綠線系統，提供民眾便捷大眾運輸服務，旅運量已逐年上升，惟商業空間多閒置，疑似緊急危害事件處置未臻完善，維修人員流動率偏高等，有待研謀改善，以提供安全可靠捷運服務，並減少虧損。

臺中市政府為因應都市發展，提供優質大眾運輸系統，積極興建大眾捷運系統，完成首條臺中都會區大眾捷運系統烏日文心北屯線（下稱捷運綠線），並設置營業基金臺中捷運股份有限公司，以妥善管理營運臺中市捷運路線，捷運綠線自 110 年 4 月 25 日起正式通車營運，初期因新

型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，110 年度運量僅 418 萬餘人次，嗣後逐年成長至 112 年度 1,333 萬餘人次（圖 3）；112 年度該公司決算虧損 5 億 4,440 萬餘元，累積虧損計 26 億 3,121 萬餘元，已達資本 35 億元之 75.18%。惟間有基層人員薪資水準與同業相比偏低，造成基層維修技術人員離職人數上升，前經本處函請檢討改善，據復將持續與董事會及臺中市

圖 3 臺中捷運綠線運量



資料來源：整理自臺中捷運股份有限公司決算書。

政府溝通協調提升薪資待遇，以達到留任人才技術傳承。案經追蹤結果，仍核有：1. 捷運綠線電聯車列車班距，尚難以因應高峰人次，允宜研謀縮短班距時間，以確保提供旅客安全、快速及舒適之捷運服務；2. 因台灣電力股份有限公司先後於 112 及 113 年度取消軌道電費優惠及調漲電價等措施，致加重營運負擔，亟待持續研謀節能措施，以降低因電價調漲之財務壓力；3. 多處捷運站商業空間於疫情結束後仍未能出租使用（表 2），允宜研謀善策吸引業者進駐，以提升出租率，增裕營收；4. 已多次辦理旅客行為異常或犯罪事件之模擬演練，惟實際發生疑似有危害事件時，處置過程仍未臻完善，允宜落實安全防護機制，確保旅客安全；5. 維修職系人力缺額情形仍未有效改善等情事，經函請檢討改善。據復：

1. 刻正邀集原廠討論調整列車運行模式之可行性，將於安全可靠之前提下，增加平均運行速度，以減少班距；2. 已向台灣電力股份有限公司申請調降變電站契約容量，後續將持續觀察用電情形調整，並刻正辦理出租設置太陽光電發電設備租賃變更增購案；3. 積極建置基礎水電設施，及經內部研議後，將深化與優秀廠商合作，並持續透過短期商業空間申請案活絡車站經濟及推出多元型態之合作案，以提升出租率；4. 已精進應變程序，提升捷運系統內之安全規格；5. 已於 113 年初調整薪資，將持續關注維修人員離職情形並儘速補足所需人員。

表 2 112 年度捷運站商業空間閒置情形

單位：月數、%

站別	空間	可租用月數	閒置月數	閒置率
松竹站	戶外 B 區	12	12	100.00
	穿堂層	12	12	100.00
市政府站	3 樓 A 區	12	6	50.00
	3 樓 B 區	12	6	50.00
	3 樓 C 區	12	6	50.00
	3 樓 D 區	12	2	16.67
水安宮站	穿堂層	12	12	100.00
大慶站	穿堂層	12	12	100.00
高鐵臺中站	A 區	12	12	100.00
	B 區	12	12	100.00
	C 區	12	6	50.00

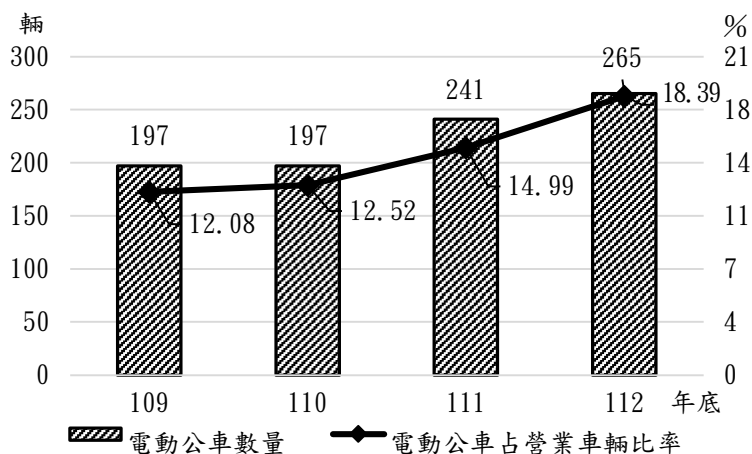
資料來源：整理自臺中捷運股份有限公司提供資料。

（四）持續補助市區客運業者提供大眾運輸服務，惟公車脫漏班及違反道交條例情事頻仍，電動公車及安裝先進駕駛輔助系統車輛占比偏低等，允宜檢討改善，以提升服務品質，維護用路人及乘客安全。

依臺中市自願檢視報告永續發展目標 SDG 11 揭示，為了落實永續城鄉目標，發展綠色及智慧化交通，以促使城市與人類居住具包容、安全、韌性及永續性；及依臺灣永續發展目標核心目標 SDG 9 建構民眾可負擔、安全、對環境友善，且具韌性及可永續發展之運輸。截至 112 年底止，臺中市市區大客車業者計 15 家，核定營運路線計 235 條、營業車輛 1,397 輛。惟公車漏班情形未顯著改善，前經本處函請檢討改善，據復將透過資源調整，鞏固尖峰時段發車班次，並督促業者改善異常發車情形。案經追蹤結果，仍核有：1. 112 年度續實施「雙十免費搭車」政策，

持續補助市區客運業者提供大眾運輸服務，惟脫、漏班情事頻仍，迭遭民眾陳情，影響民眾行程規劃，允宜督促業者加強管控車輛準點發車並補足駕駛人力，及依契約裁處，以提升公車服務品質及民眾滿意度；2. 部分市區客運業駕駛有酒駕、闖紅燈等違規情事，影響用路人及乘客安全，允應依規定妥處；3. 臺中市電動公車由 109 年底 197 輛增加至 112 年底 265 輛（圖 4），居六都第 3（表 3），惟部分業者仍無電動公車或占營業車輛比率偏低，允宜促請業者加速汰舊換新，俾達成 2030 年公車全面電動化之政策目標；4. 運量高路線行駛電動公車比率偏低，允宜研議調整電動公車營運比率，發揮節能減碳效益；5. 為建立市區客運行車安全管理模式，已補助業者

圖 4 臺中市市區電動公車數量



資料來源：整理自交通部統計查詢網站資料。

車輛裝置先進駕駛輔助系統，惟截至 112 年 8 月底止安裝數占營業車輛比率僅 2.91%，允宜督促業者積極裝設，以確保用路人及營運安全等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已依契約規定扣罰，並持續實施公車班次自動稽核，以督促公車業者加強管控車輛準點行駛；2. 市區客運業者如有違反道路交通管理處罰條例經查證屬實，將納入契約扣罰，另定期辦理汽車客運業營運及服務評鑑，以督促客運業者確實

表 3 六都市區電動公車數量

單位：輛

直轄市別	111 年底 (A)	112 年底 (B)	增減量 (B-A)
臺北市	336	635	299
高雄市	209	286	77
臺中市	241	265	24
新北市	136	214	78
臺南市	57	90	33
桃園市	43	27	-16

資料來源：整理自交通部統計查詢網站資料。

要求駕駛依規行車；3. 將積極爭取中央電動公車購車補助，並運用電動公車優先路權等政策，提升業者購買意願；4. 現以臺灣大道作為電動公車示範路廊，並逐漸擴大服務範圍，未來以全線公車電動化為目標；5. 將於 113 年底前完成所有營運車輛安裝先進駕駛輔助系統。

(五) 持續推動電動車及低碳運輸策略，以達成溫室氣體減量目標，惟逾 3 成 iBike1.0 車柱仍未拆除，公共自行車數下降近 5 成，頻生無車可借，自行車公共意外險投保率有待提升，亟待研謀改善，以提升服務量能及品質。

臺中市政府為推動第二期溫室氣體減量執行方案，配合我國部門別溫室氣體排放管制行動方案之分類，按能源、製造、運輸、住商、環境、農業類組成 6 大部門，擬定執行方案推動策略，其中由交通局執行運輸部門之推動策略為電動及低碳運輸，執行方案為推動電動公車、捷運

通車及 iBike 倍增計畫等。交通局於 109 年委外辦理「iBike 倍增計畫」，升級系統為「iBike 2.0」，契約期間 109 年 11 月 23 日至 116 年 11 月 22 日，契約金額 5 億 800 萬元，截至 112 年底止，執行數 2 億 9,188 萬餘元。經查執行情形，核有：1. 持續推動電動及低碳運輸策略，其中 iBike 倍增計畫已達成溫室氣體減量執行方案設定目標，惟在推動電動運輸策略方面，112 年度推動電動公車預期值 320 輛、里程數 1,508 萬公里，實際 265 輛、1,015 萬公里，達成率 82.81%、67.31%；捷運搭乘預期值 2,787 萬人次，實際 2,685 萬餘人次，達成率 96.34%（表 4），允宜研謀改善措施，以持續提升減碳貢獻；

表 4 公共運輸第二期溫室氣體減量執行方案執行情形

推動策略	執行方案	指標	預期值	實際值	達成率 (%)
電動運輸	電動公車	112 年底車輛數 (輛)	320	265	82.81
		112 年度里程數 (萬公里)	1,508	1,015	67.31
	捷運	截至 112 年底累計搭乘人次 (萬人次)	2,787	2,685	96.34
低碳運輸	iBike 倍增計畫	112 年底總站數 (站數)	1,329	1,332	100.23
		截至 112 年底累計租借次數 (萬人次)	6,500	8,253	126.97
		112 年底共享運具數 (ibike)(輛)	10,000	10,128	101.28

資料來源：整理自臺中市政府交通局、臺中市公共運輸及捷運工程處及臺中捷運股份有限公司提供資料。

2. iBike1.0 已於 112 年 6 月 28 日停止營運，惟截至 112 年底止，尚有逾 3 成車柱仍未拆除，且服務之 iBike2.0 僅 10,068 輛，較上開停止營運日前服務之 iBike 數量 19,243 輛，減少高達 47.68%，致頻生無車可借情形，影響民眾交通便利；3. 統計 112 年 1 至 8 月於捷運綠線租賃站連續 10 分鐘以上公共自行車無車可借達百次以上者計有 5 站，影響民眾交通及轉乘便利；4. 公共自行車傷害保險比率由 110 年度 37.27% 逐年上升至 112 年

度 65.84%，惟仍有 607 萬餘使用人次 (34.16%) 未加入保險，iBike1.0 公共自行車已停止營運尚未辦理第三人責任保險退保，允宜研謀具體改善措施，提升投保率，以保障民眾權益等情事，經函請檢討改善。據復：1. 為鼓勵民眾使用大眾運輸，持續完善公車路網，將滾動式檢討各項運輸政策，逐步達成節能減碳目標；2. 將與廠商辦理 iBike 設備點交查驗後依據契約等規定辦理，另於 113 年辦理 iBike 建置及增購車輛事宜；3. 已請廠商持續加強車輛調度控管機制，並將無車可借問題納入年度營運績效評估項目；4. 已請廠商加強宣導，並於交通局網站呼籲民眾完成納保程序，及將「傷害險未投保原因分析」納入後續服務滿意度調查報告；已收回保費 94 萬餘元。

(六) 積極興建及鼓勵民間興設公共停車場，以解決民眾停車不易問題，惟部分停車場興建進度落後，供需比仍懸殊，無障礙車位設置未友善等，允宜研謀改善，以紓解公共停車位不足問題並建構友善無障礙停車空間。

停車管理處為因應私人運具數量持續增加，解決民眾停車不易問題，持續規劃興建公共停車場並鼓勵民間興設公共停車場，以改善交通秩序及建構友善無障礙停車空間，臺中市公私有

路外停車場及路邊停車位之公共停車位，汽車位由 110 年底 147,087 格位，增加至 112 年底 152,329 格位，機車位由 110 年底 148,504 格位，增加至 112 年底 162,722 格位（表 5）。103 至 112 年度辦理公共停車場興設計畫，核定 24 件，經費計 85 億 7,951 萬餘元，截至 112 年底止，累計編列預算 51 億 8,898 萬餘元，累計支用數 36 億 815 萬餘元。經查執行情形，核有：

1. 臺中市人口數由 110 年底 281 萬餘人持續增加至 112 年底 284 萬餘人，依交通部統計 111 年臺中市民眾外出私人機動運具約占 8 成，公共停車位需求急遽上升，惟 103 至 112 年度公共停車場核定興建工程 24 件，截至 112 年底止，已決標 18 件，其中已竣工 9 件，另尚未決標者計有智慧營運中心增加停車空間興設計畫等 6 件，停車場興建進度落後；
2. 102 至 112 年底臺中市自用小客車登記數成長幅度高達 2 成，截至 112 年底止，自用小客車登記數 99 萬餘輛，惟公私有公共停車位小型車位僅 15 萬餘位（表 5，不含建物附設停車位），供需比為 1：6.54，公共停車位嚴重不足，允宜通盤調查各區停車位供需情形，於迫切地區規劃優先興建公共停車場；
3. 部分民營停車場已介接臺中交通網 APP，惟並未顯示剩餘車位動態資訊；
4. 112 年底臺中市公私有公共停車場位已劃設身心障礙者專用小型汽車停車位 4,131 格位，占比 2.72%，已達法定比率 2%，惟部分路邊身障車格緊鄰其他車格或緊鄰快車道且連接有柵欄人行道，易增交通事故風險等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將加緊作業，期能如期如質完工，以有效解決公共停車位不足問題；2. 持續辦理停車場興設計畫及簡化停車場登記證申請流程，增加公共停車位，另建構智慧停車中心掌握停車熱點區域及時段，滾動檢討停車費率；3. 將透過修正「停車場登記證作業要點」要求民營停車場揭露剩餘車位動態資訊；4. 陸續派工調整及積極清查改善，以建構友善無障礙停車空間。

表 5 臺中市公私有公共停車位情形

單位：格位

年底	項目	合計	路外停車場	路邊停車位
110	汽車（註 1）	147,087	97,261	49,826
	小型車	146,514	96,760	49,754
	大型車	573	501	72
	機車	148,504	50,728	97,776
111	汽車	142,598	91,983	50,615
	小型車	142,177	91,631	50,546
	大型車	421	352	69
	機車	151,845	51,186	100,659
112	汽車	152,329	101,382	50,947
	小型車	151,875	100,996	50,879
	大型車	454	386	68
	機車	162,722	58,145	104,577

註：1. 不含建物附設停車位。

2. 資料來源：整理自臺中市停車管理處提供資料。

（七）持續興建公共停車場並建置電動汽車充電設施，以滿足民眾停車需求，惟停車場設施損壞未修復及充電設施占比偏低，不利電動運具成長，允宜研謀改善，提供民眾優質及便利之停車環境。

交通局為滿足民眾公共停車位需求，持續興建公共停車場及落實停車收費管理，並設立臺中市公有停車場基金，截至 112 年底止，設置公有路外停車場小型車停車格位 62,259 格位，較 111 年底增加 4,492 格位，約 7.78% (表 6)，並建置電動汽車充電設施計 408 槍，以加速推動淨零碳排政策。經查停車場管理情形，核有：1. 積極爭取中央前瞻基礎建設計畫特別預算「城鄉建設—改善停車問題計畫」經費興建路外停車場，惟南屯區正心停車場僅營運 8 個月餘，設施即出現多處缺失，且停車場內照明設備、標線及鋪面等損壞未修復，有待加強維護管理；

表 6 臺中市公有路外停車場小型車停車格位

單位：格位

類別	111 年底	112 年底	增加量
合計	57,767	62,259	4,492
收費	31,804	36,268	4,464
不收費	25,963	25,991	28

資料來源：整理自臺中市統計資料網資料。

2. 臺中市電能小客車登記數自 110 年 1 月底 1,566 輛，上升至 112 年底 8,247 輛，增加 6,681 輛，成長約 4.3 倍 (圖 5)，惟截至 112 年底止，臺中市電動汽車公有充電設施計 408 槍，占公有路外停車場小型車停車格位數僅 0.66%，占電能小客車數僅 4.95%，有待加強建置，以完善電動運具使用環境，加速運具電動化；3. 豐原地區公有停車場設置充電設施數量未考量附近整體停車位數量及民眾需求通盤規劃增加布建，以提升

圖 5 臺中市電能小客車登記數



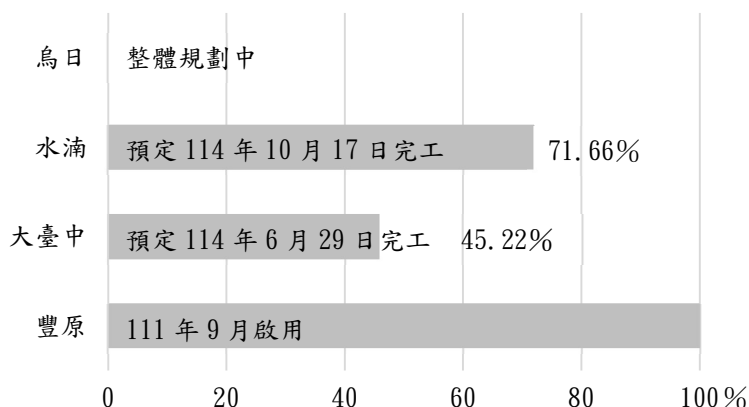
資料來源：整理自交通部統計查詢網資料。

民眾使用便利性；4. 中央公園地下停車場已建置充電設施計 98 槍，於實施收費管理後開放 12 槍供民眾使用，餘 86 槍暫予封存，尚未妥善移置其他停車場使用；5. 臺中交通網 APP 揭露電動汽車充電設施資訊不完整、部分停車場入口處顯示充電設施剩餘數量與實際不符，影響民眾查詢使用便利性等情事，經函請檢討改善，以落實臺灣永續發展目標核心目標 13，完備減緩調適行動以因應氣候變遷及其影響。據復：1. 土建、機電設施缺失及設備損壞部分已請廠商改善完成，並將持續考核委外經營廠商履約情形，以加強整體停車場服務水準；2. 公有停車場充電槍預計於 113 年底前累計完成 800 槍以上，另已公告補助公共充電樁設置作業要點，鼓勵停車場業者與能源業者合作，以加速臺中市充電槍布建範圍；3. 將於豐原地區增加 16 槍充電槍，後續視充電使用情形滾動檢討；4. 封存之充電槍將移置轄管自營停車場，以活化利用，提升充電槍使用效能；5. 部分舊款充電槍尚無連網功能，已研議逐步汰換，並已派工改善停車場充電設施剩餘車位資訊。

(八)積極規劃興建交通節點轉運中心工程，以完善區域運輸轉乘，惟部分工程變更設計前未籌妥財源及未積極建置大客車專用道等，亟待檢討改善，以發揮轉運中心預定效能，提升民眾轉乘便利性。

交通局為提升大眾運輸使用率，完善各類公共運輸服務，規劃興建多處交通樞紐設施，透過整合各類公共運輸轉乘功能，強化區域運輸轉乘便利性，以提升公共運輸服務效能，包含規劃興建水湳、烏日、大臺中及豐原等轉運中心及大甲、沙鹿、霧峰等轉運節點，於111年啟用豐原轉運中心，並完成大臺中轉運中心及水湳轉運中心等2件新建工程發包

圖6 轉運中心工程進度



資料來源：整理自行政院公共工程委員會公共工程雲端服務網 113年5月底資料。

(圖6)，決標金額分別為10億9,226萬餘元及36億7,890萬餘元，規劃結合鐵路、捷運、國道客運、市區客運、汽機車、計程車及自行車等運具，以完善轉乘服務品質。經查執行情形，核有：1. 部分工程契約項目包含開工動土、上梁等典禮費用，允應依規定於工程管理費列支且不列入計算委託技術服務費用；2. 大臺中轉運中心工程土地鑑界結果，有鄰房侵界逾1年餘未完成處理，影響施工；3. 大臺中轉運中心工程變更設計，致原編列預算不足，允應積極籌措財源，以免影響施工；4. 水湳轉運中心工程於105年即規劃設計，工程施工中，預定於114年底完工，惟原已規劃設置大客車專用道銜接國道，逾6年1個月餘仍未編列預算辦理後續規劃設計作業，恐造成轉運中心營運後周邊道路塞車情況，允應積極籌措經費辦理等情事，經函請檢討改善。據復：1. 業經檢討於工程管理費列支開工動土、上梁典禮等工項費用合計78萬餘元；2. 預計於地下室結構體完成後，通知相關單位及土地所有權人辦理會勘，以利後續工程推動，並於每週會議中列管；3. 第一次



大臺中轉運中心

(圖片來源：臺中市政府交通局提供)

變更設計財源已由後續擴充之工程準備金支應；4. 已於結構預留大客車專用道銜接國道 1 號空間，並於 112 年 11 月獲中央補助可行性研究經費 600 萬元，將儘速辦理可行性研究事宜。

五、111 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 111 年度審核報告列重要審核意見 8 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 2 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 6 項（表 7），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 2 項通知檢討改善。

表 7 111 年度審核報告所列臺中市政府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
仍待繼續改善	
(一) 辦理大眾運輸營運與服務評鑑作業，督促提升服務水準，惟公車肇事及民眾申訴拒載與過站不停案件仍多，未將駕駛違規納入評鑑指標等，亟待檢討改善，以維護民眾安全。	因客運業者仍有漏班情形，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（四）」。
(二) 捷運綠線營運量已大幅上升，年度虧損微幅縮減，惟基層人員離職人數增加，及緊急事件情境應變演練項目未臻周全等，亟待檢討改善，以提供民眾安全可靠捷運服務，並提升營運量。	因基層維修技術人員缺額，改善成效未如預期，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（三）」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 持續建置公車無障礙環境，提供候車亭服務燈功能，惟未依銀髮族及身心障礙者分布及醫療資源相對不足區域優先設置，及無障礙公車服務量能仍有提升空間等，有待檢討改善，建構友善無障礙公車環境。	
(二) 辦理交通號誌養護及增設不斷電系統，以維號誌正常運作，惟不斷電系統涵蓋率甚微，及號誌管理巡查維護作業等，有待研謀改善，以提升號誌妥善率，維護交通安全順暢。	
(三) 實施路邊停車地磁感應設備系統，以利收費管理，惟間有繳費不便民及溢收停車費，停車格位劃設及月票發售數量未周妥等情事，亟待研謀改善，以滿足民眾停車位需求。	
(四) 積極辦理小黃公車、通用計程車及幸福巴士，服務偏遠地區並照顧身心障礙者，惟間有空車率偏高與未達應設置車輛數，及官網尚無幸福巴士營運資訊等情事，允宜研謀改善，以提升營運量能。	
(五) 規劃建置臺中市大眾捷運系統路網，以因應未來運輸需求，紓解道路壅塞問題，惟軌道建設財務負擔能力，及捷運綠線嚴重虧損，土地開發效益尚未實現等，有待研謀並檢討改善，以早日實現路網並永續經營。	
(六) 提供臺中捷運綠線大眾運輸系統，提升民眾交通便利性，惟車站玻璃帷幕屢發生爆裂，工程品質管制及契約規範未盡周延等，亟待檢討改善，以維護旅客安全。	