

## 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 113 年度決算審核結果說明如次：

#### (一) 計畫實施之查核

業務計畫 23 項，下分工作計畫 27 項，包括持續落實人本永續交通政策、建置智慧化交通管制系統、推動智慧號誌計畫、停車企劃及營運管理業務、新建及更新公車候車亭、建置汰換及維護公車智慧型站牌、推動公車汰舊換新、補貼公車票價與運價差額及服務性公車路線營運虧損等重要施政項目，其中已執行完成者 21 項，尚在執行者 6 項，主要係交通管制工程處執行交通號誌纜線清整、交通號誌及管道工程；公共運輸處執行 113 年臺北市公車路網優化改善空氣品質專案計畫、貓空纜車動物園站增設電梯及出口廊道；交通局辦理 113 年度臺北市交通事故分析平台維運及系統功能擴充等案，尚未完工，或待驗收，或尚有經費待核銷，或契約期程跨年度，仍須繼續執行。

#### (二) 預算執行之審核

1. 歲入原編列預算數 58 億 3,531 萬餘元，經追加預算 20 億 1,076 萬餘元，合計 78 億 4,608 萬元，決算審核結果，修正增列應收保留數 198 萬元，係增列臺北市公有收費停車場基金賸餘繳庫數；審定實現數 75 億 1,119 萬餘元，應收保留數 6 億 9,655 萬餘元，主要係交通事件裁決所應收違反道路交通管理處罰條例之罰鍰尚待收繳；合計決算審定數為 82 億 775 萬餘元，較預算增加 3 億 6,167 萬餘元 (4.61%)，主要係交通事件裁決所之應收違反道路交通管理處罰條例裁罰金額，暨公共運輸處收回「1280 公共運輸定期票」補貼賸餘款等收入較預計增加。

2. 以前年度歲入轉入數計 8 億 2,497 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 6 億 9,474 萬餘元 (84.21%)；減免(註銷)數 1 億 1,280 萬餘元 (13.67%)，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 1,742 萬餘元 (2.11%)，主要係交通事件裁決所應收違反道路交通管理處罰條例之罰鍰尚待收繳。

3. 歲出原編列預算數 98 億 1,206 萬餘元，經追加預算 20 億 1,274 萬餘元，並因交通局辦理「爭取 2029 智慧運輸世界大會主辦權之競標工作案」等經費需求，經動支第二預備金 911 萬餘元，暨交通局、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因人事費不足申請動支各類員工待遇準備 3,116 萬餘元，合計 118 億 6,508 萬餘元，決算審核結果，審定

實現數 116 億 2,156 萬餘元 (97.95%)，應付保留數 1 億 4,812 萬餘元 (1.25%)，保留原因詳「(一) 計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 117 億 6,968 萬餘元，預算賸餘 9,540 萬餘元 (0.80%)，主要係公共運輸處依臺北市電動公車營運人次補貼作業原則及實際需求辦理之結餘，暨交通管制工程處辦理纜線改善及交通標(號)誌工程之結餘。

4. 以前年度歲出轉入數計 13 億 5,661 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 13 億 1,864 萬餘元 (97.20%)，減免(註銷)數 89 萬餘元 (0.07%)，主要係交通管制工程處交由他機關代辦路燈及綠化預約工程之結餘；應付保留數 3,707 萬餘元 (2.73%)，主要係公共運輸處推動北投機廠設置電動公車共享充電場域計畫期程跨年度，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 113 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，業達預計目標。

### (二) 盈虧之審定

決算審核結果，修正減列收入 442 萬餘元，減列稅前淨利 442 萬餘元，係減列溢計之投資收益；審定本期淨利為 3 億 5,572 萬餘元，較預算數 2 億 7,367 萬餘元，增加 8,204 萬餘元，約 29.98%，主要係投資金融商品及民營事業，獲有投資收益較預計增加所致。

另交通局主管之已結束尚待清理事業，僅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，113 年度決算清理收入 2,298 萬餘元，無清理費用，清理利益 2,298 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 113 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)、其他勞務收入、權利金收入(停車場委託經營)及雜項業務收入等 4 項，實施結果，計有其他勞務收入、權利金收入(停車場委託經營)等 2 項，或因警察局交通警察大隊執行拖吊違規停車車次較預期減少；或因部分預計委託經營停車場尚未完工，致未達預計目標。

## (二) 餘絀之審定

決算審核結果，審定賸餘 23 億 5,432 萬餘元，較預算賸餘 23 億 2,767 萬餘元，增加 2,664 萬餘元，約 1.14%，主要係請領前瞻基礎建設「臺北市公共充電樁補助計畫」補助款，原預算未編列，及轉投資民營事業獲有投資賸餘等所致。

## 四、重要審核意見

(一) YouBike 整體見車率已達 9 成之營運目標，惟間有部分站點見車率仍低，或於交通尖峰時段出現無車可借情形；另為騎乘民眾投保傷害險之投保率僅為借用次數 85%，且投保範圍迄未納列「單次租借者」等情事，有待研謀改善。

為鼓勵民眾使用公共自行車作為短程接駁載具，降低私人機動車輛使用率，改善市區道路擁擠及空氣污染環境，交通局於 100 年間委外建置公共自行車租賃系統，並於 107 年 10 月至 113 年 2 月間陸續決標辦理臺北市公共自行車租賃系統營運管理及委託廠商提供服務；截至 113 年 8 月止建置之營運站點共 1,450 站，公共自行車 2 萬 1,515 輛。經查執行情形，核有下列事項：

1. 部分站點見車率仍低，或於交通尖峰時段出現無車可借情形：交通局辦理「臺北市公共自行車租賃系統營運管理（後續擴充）」及「113 年臺北市公共自行車租賃系統擴充營運管理委託服務案」等 2 件採購案，分別於 110 年 3 月 26 日及 113 年 2 月 2 日決標，該 2 案契約工作執行計畫書第四章營運（管理）計畫規定略以，為維持多數時間，各自行車租賃站有足夠車輛、車位可供民眾借還，由廠商視場站使用潮汐現象及尖離峰時段，進行自行車輛與人力調整；另臺北市公共自行車調度設有 24 小時 3 班制，分為早上、下午、晚上及大夜等時段，並配合尖峰時間於住宅區、捷運站及交通節點調度車輛。又交通局為優化公共自行車調度措施，經於 112 年 12 月 1 日邀集營運廠商等召開 YouBike 調度精進會議，請廠商針對低見車率、低調度場站優先配置及改善，目標全市平均見車率達 90.00%。據交通局提供營運廠商 113 年 8 月營運資料，臺北市 YouBike 租賃站整體見車率為 93.03%，惟當月營運中 1,443 站租賃站，仍有 317 站見車率未達 9 成，占整體比率約 21.97%，且經排除學生租還車頻率較多之校園租賃站後，計有位於市區內捷運站出口、或人潮密集區等 14 站平均見車率僅 74.00%至 79.94%（表 1）；另 113 年 8 月上午 7 至 9 時及下午 5 至 7 時等 2 個交通尖峰時段平均見車率均未達 9 成者，

表 1 113 年 8 月平均見車率未達八成之租賃站  
單位：%

項目	站名	見車率
1	興雅國中	74.00
2	捷運南京三民站（4 號出口）	74.11
3	捷運台北 101/世貿站（3 號出口）	76.08
4	臺北文化體育園區辦公大樓	77.39
5	忠孝東路四段 49 巷口	77.53
6	松仁路 121 巷口	77.53
7	捷運小南門站（2 號出口）	77.61
8	捷運中正紀念堂站（6 號出口）	77.62
9	松智松壽路口	77.70
10	市府松壽路口	77.77
11	基隆忠孝路口西南側	77.94
12	捷運大安站（4 號出口）	78.20
13	捷運公館站（4 號出口）	79.15
14	松江路 77 巷口	79.94

註：1. 本表未含國立臺灣大學校園內之租賃站。

2. 資料來源：整理自交通局提供資料。

計有「仁愛路四段 512 巷」等 63 站，平均見車率僅介於 59.86%至 89.82%間，顯示部分租賃站尚有未能及時配置與調度可供租借之自行車輛等情事，經函請研謀改善。據復：已要求廠商針對見車率仍低之站點進行分析，廠商業依站點特性訂定車輛調度計畫；另為降低交通尖峰時段無車可借及無位可還情形，已請廠商增補調度人力，並優化調度作業執行。

2. YouBike 公共自行車傷害保險之單月投保率僅為借用次數 85%，且未納列「單次租借者」：為使民眾騎乘公共自行車時多 1 份傷害保障，交通局辦理「臺北市公共自行車租賃系統營運管理（後續擴充）」及「113 年臺北市公共自行車租賃系統擴充營運管理委託服務案」等 2 件採購案，該 2 案契約均約定廠商於履約期間辦理民眾騎乘公共自行車傷害保險，包括但不限於使用電子票證之本國籍完成同意代為投保程序之公共自行車使用者。據交通局提供資料，現行民眾使用 YouBike 之租借方式，包含持悠遊卡租借、掃瞄公共自行車 QR 碼租借及單次租借等，112 年 1 月至 113 年 9 月止臺北市公共自行車傷害保險之單月投保率雖由 112 年 1 月之 48.31%上升至 113 年 9 月之 84.73%，惟 113 年 9 月借用人（車）次計 613 萬餘人（車）次，投保騎乘次數 519 萬餘人（車）次，仍有高達 93 萬餘人（車）次（表 2）、比率 15.27%，未獲廠商代為投保傷害險，且其中單次租借者因係以綁定信用卡作為支付工具，尚未納列投保範圍等情事，經函請檢討妥處。據復：已請廠商進行系統相關介面開發，將單次租借者納入傷害險保險範圍；未來將透過微笑單車官方平臺、車柱、車輛等宣傳管道，持續宣導民眾投保公共自行車傷害險，以提升騎乘公共自行車民眾之保障。

表 2 113 年 9 月份民眾投保傷害險情形

單位：次、%

借用人(車)次 (A)	投保騎乘 次數(B)	未投保騎乘次數 (C=A-B)	投保率 (B/A×100)
合計	6,131,223	5,194,865	84.73
靠卡租借	5,509,484	923,906	84.73
掃碼租借	609,287		
單次租借	12,452	—	12,452

資料來源：整理自交通局提供資料。

(二)持續稽查民營停車場違規營業情形並輔導申領登記證後營業，惟間有未掌握業者未領證違規營業情形，另針對效期屆滿後未換證者，亦未積極控管其有無營業事實，有待檢討強化稽查作為，以健全停車場管理。

按停車場法第 25 條第 1 項、第 26 條及第 37 條規定，路外公共停車場應於開放使用前，由負責人訂定管理規範，向地方主管機關報請核備，領得停車場登記證後，始得依法營業；違反第 25 條或第 26 條規定者，處負責人新臺幣 3,000 元以上 1 萬 5,000 元以下罰鍰，並責令限期改正。又停車管理工程處肩負臺北市停車場管理職責，為執行停車場法規定，訂有「未辦理停車場登記證違規營業停車場之查核與輔導作業」機制，並於 113 年度編列裁處罰鍰及收取規費等歲入預算 268 萬餘元、停車管理業務等歲出預算 15 萬餘元。停車管理工程處截至 113 年 8 月 7 日止計列管轄內 1,340 場民營停車場登記證資料，經運用政府資料開放平臺公告之全國營業（稅

籍)登記資料集(113年7月18日更新),篩選「行業名稱」為「停車場」,與該處上開列管資料比對結果,發現16場有營業稅籍卻無停車場登記證(表3),惟該處未掌握業者未領證即違規營業情形;另該處針對登記證到期停車場,已陸續通知業者辦理換證,惟因未落實執行於登記證到期後赴現場稽查作業,截至113年11月26日止,仍有21處停車場登記證業已到期而未換證,且持續無證違規營業,經函請檢討妥處。據復:已檢討修正「未辦理停車場登記證違規營業停車場之查核與輔導作業」,增列主動稽查項目包含登記證到

期之停車場是否仍有營業行為,及將開單員協助回報疑有營業停車場等納入例行性重點稽核。截至114年3月底止,其中有營業稅籍無停車場登記證之16場,已有5場取得登記證,6場無營業事實,5場由該處裁罰中;另登記證到期未換證之21場,已有20場取得登記證,餘1場刻由業者補件中。

(三)為應北投士林科技園區開發所衍生之公共停車需求,辦理公1公園附建地下停車場新建工程,惟間有未依契約規定辦理工程保險加保事宜、給付物價指數調整款未扣除不得納入計算之工項費用,及契約變更加帳時未依比例補足履約保證金等情事,有待檢討妥處。

停車管理工程處為應北投士林科技園區開發所衍生之公共停車需求,辦理「公1公園附建地下停車場新建工程」,規劃於北投區文林北路與承德路六段交會處之公1公園(即福星公園)南側興建地下2層停車場,預計建置425席汽車位、50席機車位,除滿足區域停車需求外,地面層為公園綠化景觀及交通公園,可提供民眾休憩

表3 民營停車場有營業稅籍卻未申領停車場登記證情形

序號	名稱
1	新○○企業有限公司瑞○大樓停車場
2	和○行動服務股份有限公司台北北○路停車場
3	新○建設首○天下停車場
4	新○○企業有限公司吉○停車場
5	台灣普客○○股份有限公司大○街停車場
6	台灣普客○○股份有限公司杭○南路停車場
7	台灣普客○○股份有限公司杭○南路第3停車場
8	貴○停車場
9	和○行動服務股份有限公司台北臨○街停車場
10	台灣○○停車場開發股份有限公司松山慈○堂停車場
11	吳○停車場
12	榮○停車場
13	博○停車場開發股份有限公司松○站
14	安○停車事業有限公司雅○停車場
15	台灣普客○○股份有限公司松○路第3停車場
16	榮○科技股份有限公司樂○二路停車場

註:1.資料統計截止日為113年10月30日。

2.資料來源:整理自停車管理工程處提供資料。



公1公園附建地下停車場透視模擬圖

(圖片來源:停車管理工程處提供)



使用。該工程契約金額 9 億 8,900 萬元，於 110 年 6 月 16 日決標，同年 9 月 9 日開工，截至 113 年底尚在施工中。經查執行情形，核有：1. 工程施工期間因土方運棄、開挖及結構體構築變更、臺北港土方暫停收容影響施工要徑等由，辦理契約變更增加契約價金及展延工期，惟施工廠商未依契約規定辦理工程保險加保及展延保險期限，該處仍未依約檢討扣罰；2. 給付物價指數調整款未依契約規定扣除訓練、檢（試）驗、審查及製圖等不予計算物價指數調整款之費用，且假設工程及工程品質管理費項下，重複編列資料送審及圖說繪製等工項費用；3. 因應土方運棄及結構體構築變更等事由，辦理工程契約變更加帳，惟未通知施工廠商依比例補足履約保證金等情事，經函請查明妥處。據復：1. 已督促施工廠商完成工程保險加保及展延保險期限，另經檢討已扣罰施工廠商 83 萬餘元，並將檢討監造廠商責任；2. 已扣回物價調整款 1 萬餘元，另將針對重複編列資料送審及圖說繪製等工項扣回相關費用，並檢討設計單位疏失責任；3. 已請施工廠商補足履約保證金差額。

**（四）為使轄內重大公共工程之出土作業順利進行，協助承商將部分營建剩餘土石方由運至民間土資場處理，變更為全數交換至臺北港收容，惟未依實際處理數量計付土石方處理費用，致溢付承商工程價款，有待檢討妥處。**

依內政部訂定「公共工程及公有建築工程營建剩餘土石方交換利用作業要點」(下稱土石方交換作業要點)第 11 點第 1 款規定，主辦機關應將土石方交換協調結果納入土石方資源處理或來源規劃構想，並依該規劃構想覈實編列土石方開挖、處理、運輸、購置、夯實等相關費用，依實際處理數量計價。停車管理工程處為配合地區停車需求，於北投區振華街辦理「振華公園附建地下停車場新建工程」，興建地上 1 層、地下 2 層之鋼筋混凝土造建築物，預計提供小型汽車 405 席、機車 144



**振華公園附建地下停車場新建工程**

(圖片來源：擷取自臺北市政府全球資訊網)

席及大型重型機車專用 4 席之停車格位。本工程於 110 年 1 月 8 日決標，決標金額為 11 億 42 萬餘元，於 110 年 5 月 22 日開工，截至 113 年 12 月底尚在施工中。經查停車管理工程處為使本工程出土作業順利進行，於施工期間協助承商將本工程契約原規劃運至民間土資場處理之營建剩餘土石方(不包括 B7 類泥漿，下稱餘方)，透過營建剩餘土石方交換利用機制，變更為全數交換至新北市八里區「臺北商港物流倉儲區填海造地計畫第二期造地工程」(下稱臺北港)收容，辦理相關工項契約變更，並由承商按施工實際情形辦理出土作業，依「臺北港收容公共工程營建剩餘土石方作業規定」訂定收土作業所收取之土方管理費率繳納費用予臺北港管理單位。據停車管理工程處統計，截至 113 年 9 月底止，本工程餘方係全數運往臺北港收容，數量總共 10 萬

8,936 立方公尺，惟經抽查該處核定 113 年 9 月承商估驗計價資料發現，本工程已計價付款之臺北港土方管理費及棄土區費用、使用 35 噸傾卸貨車辦理餘方運輸等工項之數量，均超逾 11 萬 4,626 立方公尺，存有計價數量超出實作數量情形，且核與土石方交換作業要點第 11 點第 1 款規定不符，並導致溢付承商工程價款情事，經函請檢討妥處。據復：本工程餘方處理之棄土區費用，將按臺北港實際收容本工程餘方數量，於後續估驗計價扣回溢付款項 232 萬餘元；另本工程餘方處理之 35 噸傾卸貨車運輸費用，已辦理檢討作業中，將於後續估驗計價時，依約核實辦理計價。

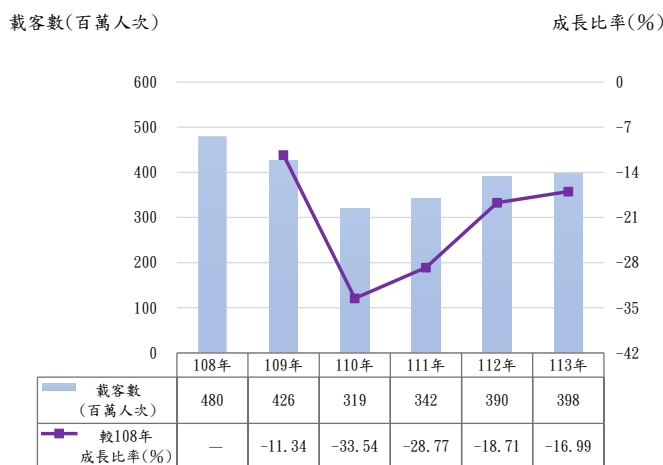
**(五) 為推動公路公共運輸永續及交通平權，辦理公路公共運輸服務升級計畫及發行公共運輸通勤月票，惟尚未將私人運具使用者有效移轉至公共運輸，且仍有市區客運駕駛不足、營運虧損補貼作業未臻周妥情事，又 113 年公車事故死傷人數大幅增加，亟待檢討改善。**

臺北市政府為推動公路公共運輸永續及交通平權，配合交通部公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年），辦理填補公運服務缺口、精進虧損補貼與評鑑制度、推廣電動大客車等業務，另因受新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情影響，配合行政院促進公共運輸使用方案（方案期程為 112 至 114 年），推動公共運輸通勤月票，以振興公共運輸市場。截至 113 年底，該府提報相關公共運輸服務計畫經中央核定補助及自籌經費共計 179 億 6,683 萬餘元，由交通局及所屬辦理相關作業。經查其執行情形，核有下列事項：

1. 持續辦理運價票差補貼、轉乘優惠，並推動公共運輸通勤月票，惟市區汽車客運載客量未恢復 COVID-19 疫前水準，通勤月票銷售量亦未達預期目標：按「公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）」載客量績效指標，113 年 6 都地區應較 108 年成長 2%。另依「基北北桃公共運輸通勤月票計畫書」，113 年預期效益包括售票數量單月最高達 75 萬張、基北北桃整體生活圈內之私人運具運量下降等。經查臺北市

市區汽車客運 108 年載客 4 億 8,057 萬餘人次，109、110 年因 COVID-19 疫情影響，載客人次明顯降低，疫情結束後，113 年雖略有提升，惟仍未恢復疫前水準，較 108 年載客人次下降 16.99%（圖 1），與「公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）」載客量成長之目標有間。另依桃園市政府提報交通部公路局之「『基北北桃 TPASS 行政院通勤月票』113 年成果報告書」顯示，基北北桃通勤月票單月銷售張數最高僅 57 萬張，

圖 1 近 6 年臺北市市區汽車客運載客概況



資料來源：整理自公共運輸處提供資料。

未達預期最高 75 萬張。又據交通部公路局統計近 5 年（109 至 113 年）臺北市汽機車登記數大致持平，私人持有汽機車輛數並未明顯減少，顯示私人運具使用者並未因通勤月票等政策大幅轉向使用公共運輸，經函請允宜因應民眾需求，研擬規劃不同運具、期限、通勤區域等多元方案，以吸引潛在客源。據復：因基北北桃通勤月票係以 1280 雙北定期票為基底，調降票價並擴大適用範圍至基隆市及桃園市，故基北北桃通勤月票推出後雙北地區販售量成長幅度相對較小，致販售張數未達預期，後續將持續加強宣導推廣、增加運具班次、改善候車環境、配合交通部公路局辦理公共運輸常客優惠回饋，以因應不同通勤族群之多元需求，引導民眾搭乘公共運輸。

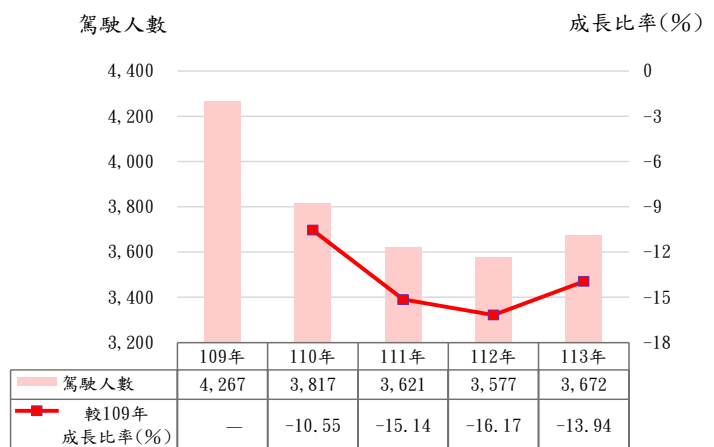
**2. 轄內市區汽車客運業部分駕駛於 COVID-19 疫情期間離職，惟疫後未能全數回流，影響客運班次調度，屢遭民眾投訴公車未依核定班距發車：**經查臺北市轄內 109 年市區汽車客運業駕駛有 4,267 人，110 至 113 年駕駛人數自 3,817 人減少至 3,672 人，113 年與 109 年相較，減少 13.94%（圖 2），主要係 COVID-19

疫情期間，客源減少，業者出車班次需求量隨之減少，部分大客車駕駛因收入減少而離職，疫後客源雖逐漸增加，惟部分駕駛已轉職駕駛遊覽車或外送業，因市區汽車客運駕駛薪資低、工時長等，未有足夠誘因促使駕駛再度投入市區汽車客運業工作。截至 113 年底，臺北市市區汽車客運業僅有 3,672 名駕駛，若以疫情前（108 年）實際人車比 1.26 為標準推算，缺額

高達 643 名；另經統計 112 年公共運輸處依違反公路法第 77 條第 1 項裁罰基準認定未依核定班距發車者計 265 案，113 年成長至 809 案，且交通部已於公路公共運輸服務升級計畫（110-113 年）內提供補助擴編駕駛人力之提案申請，惟臺北市政府均無提出相關提案，因而於疫後客源及行車班次增加，駕駛人力卻未回流情形下，屢有民眾投訴公車未依核定班距發車情事，經函請交通局督促公共運輸處多元開闢招募人力管道，健全公車駕駛就業環境，以及早彌補客運業者駕駛人力缺口。據復：業積極協助客運業者招募公車駕駛，並配合新運價實施調高駕駛薪資。另透過臺北市公共汽車客運商業同業公會成立「公車學院」，藉由教育訓練提高駕駛能力並降低事故發生風險，進而減輕駕駛工作壓力，並轉請中央研議開放外籍駕駛，以招募各類人才資源投入。

**3. 為滿足服務性路線民行需求，連年補助市區汽車客運業營運虧損，惟部分路線營運虧損嚴重情形持續，且有補貼金額超過規定上限及對缺失未依規定扣減補貼款等情事：**為維持業者營運虧損路線之正常營運，公共運輸處持續配合交通部「公路公共運輸服務升級計畫（110-113 年）」，補助市區汽車客運業營運虧損，並依「臺北市聯營公車服務路線營運虧損補貼審議作業

圖 2 近 5 年臺北市市區汽車客運駕駛人數增減情形



資料來源：整理自公共運輸處提供資料。



規定」第 9 點第 5 款及「臺北市聯營公車服務性路線營運補貼計畫執行管理要點」（下稱營運補貼要點）第 4 點第 3 款規定，規範單一路線虧損補貼上限，及針對發車誤點、脫班、漏班及拒載乘客等違反補貼計畫情形予以扣款，以促使市區汽車客運業者提升服務品質。另依「臺北市政府交通局處理市區汽車客運業違反公路法第 77 條第 1 項事件統一裁罰基準」（下稱違反公路法第 77 條第 1 項裁罰基準），如業者有未依核定時間或班距發車、未依核定路線行駛、無正當理由不讓乘客上車等情事，應予裁罰。經查公共運輸處 110 至 113 年總計補貼 13 家客運業者之 185 條路線，補貼金額達 13 億 6,289 萬餘元，其中 551、681、303 區、小 15、小 16、小 3、棕 5 等 7 條路線，於 112 及 113 年均達補貼金額上限門檻 500 萬元，且 681 路線核有撥付業者補貼金額超過規定上限之情事；另經抽核該處核算市區客運營運虧損補貼資料，與依違反公路法第 77 條第 1 項裁罰基準裁罰資料，就 112 年 11 月至 113 年 10 月間市區客運發生「發車誤點、脫班、漏班」（即未依核定時間或班距發車）、「未依核定路線行駛」、「拒載乘客」（即無正當理由不讓乘客上車）等情形相互勾稽，發現客運業者有前開違規事實，惟該處漏未依營運補貼要點或違反公路法第 77 條第 1 項裁罰基準辦理等情事，經函請交通局督促公共運輸處檢討改善。據復：將函請營運虧損補貼金額持續達規定上限之路線業者妥適調整營運方式，避免虧損情形持續惡化，並收回 681 路線溢撥款 147 萬餘元；另嗣後如依違反公路法第 77 條第 1 項裁罰基準就未依核定時間或班距發車等情事裁罰時，將按營運補貼要點規定扣減補貼款，又如依營運補貼要點規定核算發車誤點、脫班、漏班等情事之補貼扣款時，一併檢討有無公路法第 77 條第 1 項裁罰基準之適用。

4. 為維護公共交通安全，推動公車安全管理相關措施，惟 113 年死傷人數較往年大幅增加，又裝設危險駕駛行為偵測及先進車輛安全輔助系統之車輛仍少，尚未能充分運用先進技術增加行車安全性：按「公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）」公車近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數績效指標，113 年目標值為 2.49 人。經統計臺北市市區汽車客運 113 年之近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數為 1.06 人，尚符合計畫目標值，惟 110 至 113 年公車事故共造成 4 人死亡，受傷人數由 110 年 134 人，降至 111 及 112 年各 104 及 102 人，卻於 113 年大幅增加至 228 人（表 4）。另據臺北市政府公告 113 年第 1 期及第 2 期市區公車營運服務指標評鑑結果，就行車安全性相關指標部分，其中重大違規（E2）指標及行車安全業務檢查（E4）指標較前期統計顯著退步，且於違反道路交通管理處罰條例案件（E3）指標有半數以上業者均未得分，又駕駛人未依規定使用方向燈及闖紅燈之情形，為所有違規項目中發生數量之前兩名，顯示公車安全管理措施有待加強。依美國國家公路交通安全管理局研究指出，94%嚴重車禍是人為疏失所造成，善用危險駕駛行為偵測及先進車輛安全輔助系統之車輛，可以協助駕駛更安全地操作車輛。經查「公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）」

表 4 臺北市市區汽車客運交通事故情形

單位：件、人				
年 度	110	111	112	113
事故件數	232	242	344	340
死亡人數	2	1	0	1
受傷人數	134	104	102	228

資料來源：整理自公共運輸處提供資料。

內已提供業者裝設「車輛安全性及危險駕駛行為自動診斷警示系統」及「主動式先進車輛安全系統」之補助經費，包括胎壓檢測裝置及車載自我診斷，及駕駛人瞌睡、彎道速度過快等危險駕駛行為偵測及警示功能，另有車輛穩定性電子式控制、煞車輔助、主動車距控制巡航及緊急煞車輔助等系統。惟截至 113 年底，臺北市市區汽車客運業裝有危險駕駛行為偵測及先進車輛安全輔助系統之車輛僅 243 輛，占總車輛數 3,390 輛之 7.17%，尚未能充分運用先進技術增加行車安全性，經函請交通局督促公共運輸處檢討改善。據復：經統計臺北市市區汽車客運有責事故前 3 大肇因為「未保持安全間隔」、「變換車道不當」及「未注意車前人車動態」，已於 109 年起要求業者裝設先進駕駛輔助系統(ADAS)之前方防碰撞預警、車道偏移預警及行車盲點偵測等 3 項功能，嗣後將持續檢討裝設相關科技輔助設備之可行性，以利行車安全。

**(六)臺北捷運系統設有多處強震儀監測地震訊息，以應地震發生時即時採取應變措施，惟間有漏未依所訂作業規範執行強震儀功能季檢查，或按季執行檢查卻未涵括全數檢查項目等，允待檢討改進，以維持設施功能有效性。**

臺北大眾捷運股份有限公司(下稱捷運公司)為維護旅客搭乘捷運安全，於交九行控中心等 15 處設置強震儀，24 小時監測地震訊息，以應地震級數不同，採取列車慢速行駛巡軌或系統暫停營運等措施；另為維持強震儀及地震警報系統監控程式有效性，並訂有「強震即時警報系統維護工作說明書」，規定按月執行強震儀四周地面是否清潔等 10 項檢查、按季(含當月)執行現場敲擊測試量值是否正常等 8 項維護檢查。經查該公司已按月於 113 年第 2 季及第 3 季辦理上開 15 處強震儀月檢查，且為執行季檢查項目，於 113 年 1 月 11 日辦理「地震即時警報系統維護與調校工作」採購案，決標金額 142 萬餘元，期間自 113 年 4 月 1 日至 116 年 4 月 1 日止；惟所設置之 15 處強震儀，其中交九行控中心等 8 處強震儀自 112 年 9 月 11 日完成驗收迄至 113 年 11 月 22 日，均未辦理季檢查，且規劃自 115 年 9 月 11 日起開始辦理季檢查；餘紅樹林等 7 處強震儀，委外廠商已執行 113 年第 2 季及第 3 季 2 次季檢查(表 5)，惟實際檢查項目與捷運公司所訂作業規範應辦理季檢查項目相較，尚有敲擊測試等 5 項未辦理等情事，經函請檢討改善。據復：原未辦理季檢查之 8 處強震儀，尚於保固期間，因人員錯誤認知而未安排季檢查，已自 113 年 12 月起，依不同檢查周期完成自主檢查項目；另已檢視相關強震儀預檢作業，並檢討修正廠商預防保養檢修紀錄表，應包括所有季檢查項目內容，據以按季檢查強震儀，以維持設施功能有效性。

**表5 規劃15處強震儀辦理季檢查情形**

項目	型號 Palert 220 強震儀	型號 Palert F330 強震儀
設置地點	紅樹林、大橋頭、永寧、迴龍、三民高中、大湖公園、南港展覽館等 7 處	交九行控中心、北投機廠、木柵機廠、景安、七張、市政府、江子翠、南京復興等 8 處
設置經費	1,366,806 元	2,588,460 元
完成驗收時間	108 年 10 月 30 日	112 年 9 月 11 日
規劃按季檢查	期間	113 年 4 月 1 日至 116 年 4 月 1 日
	期別及月數	12 期、36 個月
		2 期、6 個月(預防保養); 2.2 期、6.6 個月(故障檢修)

資料來源：整理自捷運公司提供資料。

(七)為提升捷運橋梁之檢查強度，委外廠商依中央規範辦理強震後捷運橋梁特別檢查項目，且檢查範圍擴大納入北投機廠之人行天橋或聯絡橋梁，惟內部相關作業規範未依實際檢查項目及範圍研議修正，允宜研謀改善，以健全機制。

交通部 107 年 12 月頒布之「鐵路橋梁之檢測及補強規範」第四章、C4.1「一般說明」及 C4.2「地震後特別檢測」，載述特別檢測之目的主要在於瞭解橋梁設施是否受損及探討損傷原因、決定是否進行維修補強等；若地震達到捷運主管機關所訂之震度，進行橋梁特別檢測，並以目視方式判斷橋梁結構損傷或行車安全，同時完成特別檢測評估表格，用以快速掌握地震後橋梁安全。又捷運公司於 113 年 4 月 3 日臺北市發生 5 級弱地震後，為確保所經管各捷運路線 58 座鐵道橋梁、北投機廠天橋通道等 7 座人行天橋或聯絡橋梁，共 65 座捷運橋梁結構安全，經委請廠商辦理地震後橋梁特別檢查，並請廠商使用交通部「鐵路橋梁之檢測及補強規範」建議之「橋梁特別檢測評估表」格式，包含檢查每座橋梁之整體穩定性、上部結構（RC、PC、鋼構）、橋墩（RC、PC、鋼構）等 12 個項目損壞狀況，每 1 檢測項目各有 2 至 6 項之損壞狀況選項、3 個評估等級/損壞程度（安全、須補強、危險）等，據以評估判斷橋梁是否可持續通行。惟捷運公司自訂之「地震後土建結構檢測工作說明書」規範，其橋梁特別檢查表格式僅為檢查橋梁清單之檢查結果（正常或異常）、註記異常橋墩編號、摘述異常構件等格式內容，與上開交通部規定之格式內容有間；另該公司委外廠商辦理橋梁特別檢查清單，範圍涵括全數經管 65 座橋梁，其中北投機廠天橋通道等 7 座人行天橋或聯絡橋梁，未屬該公司「地震後土建結構檢測工作說明書」所規範於地震後須辦理特別檢查之橋梁，內部相關作業規範之檢查項目及範圍有待研議修正，經函請檢討妥處。據復：已於 114 年 2 月修訂「地震後土建結構檢測工作說明書」，將北投機廠天橋通道等 7 座人行天橋或聯絡橋梁納入須檢查範圍；另為符中央規範強震後捷運橋梁特別檢查項目內容，已於「地震後土建結構檢測工作說明書」增列「橋梁特別檢測評估表」，載明使用時機及作業方式等。

(八)推動捷運士林站轉乘設施空間活化及多元服務建置計畫，期帶動周邊地區朝向大眾運輸導向發展，惟核有建置案統包工程物價指數調整計算錯誤致溢付款項、未依規定展延工期、外露鋼材未依規定進行防銹處理及統包廠商未依約派駐專職機電主任等情事，均待檢討改善。

臺北市政府推動大眾運輸導向發展(Transit-Oriented Development, TOD)場站開發政策，鼓勵開發捷運場站周邊地區，提升大眾運輸使用率，並改善地區之交通及環境品質。捷運公司為配合前揭場站開發政策，規劃以捷運士林站進行開發示範，期帶動周邊地區朝向大眾運輸導向發展，並於 109 年 5 月辦理「捷運士林站 TOD 轉乘設施空間活化及多元服務建置案統包工程」，決標金額 18 億 997 萬元，預定興建地下 4 層、地上 20 層之大樓，使用用途包括商場、辦公室及飯店等，計畫期程為 109 至 113 年。經查執行情形，核有：1. 依統包工程契約內附「臺北市政

府工程採購物價指數調整計算規定」，統包廠商所提細部設計項目之單價，應以開標當月之物價作為編列依據，惟查捷運公司於 111 年 8 月核定統包廠商提送之統包工程預算書，其中型鋼及鋼筋等材料之預算單價與開標月（109 年 5 月）營建物價相較，比率高達 143%~162%，因以此超額編列之預算單價作為估算物價調整費用之結果，致溢付物價調整款逾千萬元；另抽核部分估驗計價之物價調整費用計算資料，發現部分材料已引用「個別項目」指數估算物價調整費用，惟於辦理「中分類項目」物價調整款計算時，所引用之指數卻未排除前揭「個別項目」已調整部分，核有指數引用錯誤情形，且物價調整款計算時未扣除不得納



士林 TOD 大樓外觀示意圖

(圖片來源：都市發展局網站)

入物調計算之契約工項，均造成溢付物價調整款項；2. 統包廠商依「臺北市政府工程契約訂約後工期核算要點」規定申請不計及展延工期作業，其中不計工期之天數計算錯誤，或申請展期事由不符天災之要件，惟機關及監造單位未加詳查仍予同意，溢列工程展期天數計 50.5 天；3. 部分區域外露鋼材未依契約內附需求書規定以熱浸鍍鋅進行防銹處理，且統包廠商未依服務建議書派駐專職機電主任人員等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已完成統包工程預算書重新編列及檢討扣除不得納入物調計算之契約工項，並清查已估驗計價之各期物價調整金額，業於 114 年 2 月估驗計價扣回溢付款項共計 1,393 萬餘元；2. 已於 113 年 3 月 15 日將溢列不計工期天數 50.5 天全部追回；3. 外露鋼材未以熱浸鍍鋅進行防銹處理部分，已於 113 年 10 月 23 日結算與原契約差異金額 172 萬餘元，後續將於驗收階段採減價收受辦理；另機電主任缺額，於 113 年 9 月 23 日計罰統包廠商 252 萬元，並依契約規定檢討專案管理（含監造）廠商及統包廠商前開各項違失責任，共計扣罰 4 萬餘元，又專案管理（含監造）廠商部分，亦將依「臺北市政府委託技術服務履約績效管理要點」履約績效評量表各評量項目按實際疏漏情形予以扣分。

**（九）為維護臺北都會區大眾捷運系統營運品質，定期採購原廠維修備品以利設備損耗或故障時即時更換，惟對於廠商提供進口貨品來源證明之契約規範及履約執行未臻妥適，且部分案件驗收作業亦有未周，亟待檢討改進。**

捷運公司為維護臺北都會區大眾捷運系統營運品質，定期採購外國廠商提供之原廠維修備品，以供捷運系統機組零件損耗過度或故障時得以立即維修更換，確保捷運系統運作穩定度。經抽查該公司 109 至 112 年度辦理 23 件維修備品財物採購，決標金額合計 2 億 789 萬餘元，其執行情形，核有：1. 辦理「370 型電子聯結器銷座等 4 項採購（案號：C08A04814）」等 18 件採購案，於契約規定廠商應以切結書切結進口貨物係用於各該案件，而無須提出其證明文件，導致對廠商所交貨品無法聯結完整商源關係，衍生供貨來源疑義；2. 辦理「行走輪鋼圈採購（案號：C11A06106）」等 2 件採購案，廠商出具切結書切結進口報單上之貨物係用於該案，卻未出具其相關證明文件，核與契約所訂「廠商應出具證明進口報單之貨物係用於本案之貨物」規定未合；



3. 辦理「CPU i7-2655LE 模組等 31 項採購（案號：C09C08128）」，依契約規格說明書三、(二)、1. 規定，廠商應於交貨時提供交貨日前一年內之原廠 Ansaldo STS 或 Hitachi Rail STS 製造或出廠證明文件，惟廠商提交之第 2、3 批驗收資料，缺漏電纜線、接頭等諸多配件係交貨日前 1 年內製造或出廠之原廠證明文件，仍予審查通過並驗收合格等情事，經函請檢討改進。據復：1. 因曾有廠商反應商源須保密等情況，爰當時規範要求以出具切結書方式請廠商佐證貨源，嗣經檢討後於 111 年 4 月 22 日將「規格說明書範本」中進口報單文件規定修改為「若進口報單之納稅義務人非廠商，應出具證明其進口報單之貨物係用於本案之貨物」，另「交換式直流電源模組採購(案號：C12A02827)」等 4 案決標日期於 111 年 4 月 22 日之後，不慎誤用舊版招標文件規定，嗣後將加強宣導備標人員應仔細覆核檢查；2. 廠商應檢附之證明文件未全，已請廠商補行提供上游廠商交易證明，證明完整商源供貨資料，嗣後將加強人員教育訓練及宣導進口報單審核注意事項，並於驗收時詳加審查核對；3. 已修訂「規格說明書範本」，規範廠商應提出原廠證明文件之出廠或製造時限要求，由備標單位擇選配件是否適用該項要求，並加強宣導驗收注意事項，確實抽查驗核，以資周延。



電聯車行走輪鋼圈

(圖片來源：捷運公司提供)

## 五、112 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 112 年度內列重要審核意見 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 6）。

表 6 112 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
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
(一) 為建構高齡者友善及安全的交通環境，跨局處成立高齡者防制交通事故推動小組，惟間有列管計畫進度落後、部分行政區路老師宣講觸及率低等，均待檢討改善。	
(二) 交通局推動視障者預約公車服務，於公車上設置專用喇叭、警示燈，惟間有未掌握拆移機暨車機韌體更新情形，及未將協助視障者搭公車之周邊設備納入稽核等情，均有待檢討改善。	
(三) 為協助視障者順利搭乘公車，篩選部分公車路線優先辦理車機設備友善功能安裝作業，惟間有安裝於將報廢車輛等不經濟情事，及設備妥善率不佳情事，有待檢討改善。	
(四) 交通管制工程處辦理行人號誌加裝有聲設備協助視障者通行，間有未依規定填報有聲號誌維修表件並有故障率攀升，或有聲號誌周邊行人動線有障礙物、未鋪設導盲磚設施等情，均待檢討改善。	
(五) 為厚植道路安全文化以維護用路人安全，透過多元媒體通路強化交通安全宣導，惟部分宣導場次等數據下降，尚待檢討改善。	
(六) 公共運輸處為提供乾淨整潔之市容環境，辦理公車候車亭清潔維護工作採購案，惟履約期間廠商提送之估驗計價履約文件，存有不同時間、地點之維護照片，涉有高度雷同者共 305 張，有待檢討改善。	
(七) 臺北大眾捷運股份有限公司為美化臺北捷運文湖線、板南線、松山線沿線之交通環境，辦理景觀植栽維護勞務採購案，惟履約期間廠商提送估驗計價履約文件，存有不同時間、地點之維護照片，涉有高度雷同者共 246 張，有待檢討改善。	