

## 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，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暨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；重大公共建設計畫執行情形之查核，請參閱戊、伍、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 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 12 項，下分工作計畫 22 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 5 項，尚在執行者 17 項，主要係水滴轉運中心新建工程等尚在辦理中，須繼續執行。

臺灣交通亂象登上國際媒體，被指稱「行人地獄」，行人安全問題引起關注。交通局為捍衛行人路權，提高路口辨識度，於 112 年優先於捷運沿線路口、行人眾多路口及現場環境夜間照度不足路口裝設 LED 行穿線感應式照明燈，燈座附設於交通號誌桿，配合點亮小綠人時，同步啟動運作，行人穿越馬路，照明光源即會亮起，其照明範圍由上而下投射，涵蓋整個行人穿越道線，照亮行人通行的位置，在夜間視線不佳時，增加駕駛能見度，以警示及提醒車輛駕駛人通過路口時減速慢行，為行人提供安心通行的道路空間，並有防眩光設計，車輛駕駛人不會有視線盲點，進而降低發生交通意外事故的機率；另 LED 行穿線感應式照明燈結合行人綠燈秒數倒數 7 秒時，感應式照明開始閃燈，提醒行人快步通過路口或等下個綠燈再通行，達到提醒行人的效益，降低行人穿越馬路的風險，打造友善行人城市，113 年度再針對行人穿越量大之學校及醫院路口評估設置，截至 114 年 5 月底止，合計裝設 88 處。鑑於建置交通設施維護行人安全為政府共通性業務，經提供其他行政機關適時參酌運用，已獲部分市縣政府研議參採試辦，以提升夜間照明度與行人安全，有效提升政府施政效能。

## （二）預算執行之審核

1. 歲入預算數 31 億 7,283 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 86 億 1,932 萬餘元，應收保留數 13 億 2,159 萬餘元，主要係違反道路交通管理處罰條例等規定之罰鍰尚待收繳；合計決算審定數為 99 億 4,091 萬餘元，較預算增加 67 億 6,807 萬餘元（213.31%），主要係收回捷運綠線土地開發協議價購土地款。

2. 以前年度歲入轉入數計 27 億 2,307 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 12 億 3,199 萬餘元（45.24%）；減免（註銷）數 1 億 2,577 萬餘元（4.62%），主要係中央補助款依計畫實際需求核撥；應收保留數 13 億 6,530 萬餘元（50.14%），主要係中央補助款依計畫進度核撥。

3. 歲出原編列預算數 67 億 6,162 萬餘元，因配合中央審查意見更新及補充「臺中都會區大眾捷運系統屯區捷運可行性研究-捷運藍線延伸太平」報告書等事由，經動支第二預備金 1,678 萬餘元，暨因人事費不足事由，動支各類員工待遇準備 18 萬餘元，合計 67 億 7,859 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 42 億 7,218 萬餘元（63.02%），應付保留數 19 億 2,488 萬餘元（28.40%），保留原因詳「（一）計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 61 億 9,707 萬餘元，預算賸餘 5 億 8,152 萬餘元（8.58%），主要係補助計畫經費結餘。

4. 以前年度歲出轉入數計 46 億 8,182 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 12 億 6,258 萬餘元（26.97%）；減免（註銷）數 3 億 6,835 萬餘元（7.87%），主要係補助計畫經費結餘；應付保留數 30 億 5,088 萬餘元（65.16%），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及後續精進工程尚在辦理中，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 113 年度決算審核結果說明如次：

### （一）計畫實施之查核

營運計畫僅列有客運 1 項，實施結果，實際運量較預計減少，主要係捷運仍處於發展階段，運量尚未穩定，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 4 億 9,790 萬餘元，較預算淨損 7 億 3,450 萬餘元，減損 2 億 3,659 萬餘元，約 32.21%，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。

## 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 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、土地租金收入、權利金收入、停車空間代金收入、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 12 項，實施結果，計有管理及總務費用、其他業務外費用等 2 項，因員額未補實、或依實際業務需要支用等，致未達預計目標。

### (二) 餘絀之審定

決算審核結果，審定賸餘 11 億 5,502 萬餘元，較預算賸餘 5 億 3,209 萬餘元，增加 6 億 2,292 萬餘元，約 117.07%，主要係停車管理收入較預計增加所致。

## 四、重要審核意見

(一) 補助市區公車營運虧損，以提供民眾交通需求，惟近 3 年度公車涉入事故民眾死傷人數呈上升現象，營運與服務評鑑作業嚴重延宕，部分公車業者漏班情形上升等，允宜檢討改善，以提供民眾安全舒適搭車服務及維護行人安全。

臺灣永續發展核心目標 9 揭示，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。交通局為增加私人運具移轉至公共運輸之比率，改善公路公共運輸駕駛員之駕駛行為，提升公共運輸乘車安全，辦理臺中市市區汽車營運虧損補貼及市區公車免費乘車等計畫，113 年度編列預算 25 億 189 萬餘元，截至 113 年底止，執行數 23 億 4,538 萬餘元；113 年底臺中市市區公車業者計有 14 家，核定營運路線計 234 條(不含梨山幸福巴士 1 條)、營業車輛 1,342 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。案經追蹤結果，仍核有：1. 市區公車駕駛仍頻生重大違規及違反道路交通安全處罰條例之案件，且近 3 年度(111 至 113 年度)市區公車涉入事故致民眾死亡人數 7 人、受傷人數 1,184 人，死傷人數合計 1,191 人，呈上升現象(表 1)，且

表 1 六都 111 至 113 年度市區公車交通事故情形

單位：人、百萬公里、人/百萬公里

直轄市別	市區公車涉入事故			近 3 年載客總延車百萬公里數 (B)	近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數 (C=A/B)
	合計 (A)	死亡人數	受傷人數		
臺北市	436	2	434	410	1.06
新北市	537	4	533	358	1.50
桃園市	4	—	4	96	0.04
臺中市	1,191	7	1,184	199	5.96
臺南市	3	—	3	70	0.04
高雄市	640	5	635	118	5.40

資料來源：整理自審計部臺北市審計處地方政府推動公路公共運輸永續及交通平權執行情形專案調查結果。

依交通部公路公共運輸服務升級計畫之績效指標「113 年度公車近 3 年每百萬延車公里涉入事故死傷人數」目標值 2.49 人，而臺中市高達 5.96 人，亟待將攸關行車安全之駕駛人行為納入評鑑指標項目加重評比，以維護行人安全；2. 截至 113 年 11 月 29 日止，市區汽車客運營運與服務評鑑作業 112 年度第 1 期及第 2 期均無評鑑結果，113 年度則尚未辦理招標作業，進度嚴重延宕，契約未明確規範履約期限，致未能及時依據評鑑結果作為虧損補貼依據及客運業者改善作為；3. 公車駕駛缺工人數已逐年紓緩，惟仍缺工，易生超時工作及疲勞駕駛而發生交通事故；4. 113 年 1 至 8 月平均漏班比率 1.52% 較 112 年度同期減少 0.95 個百分點，惟仍有部分市區公車漏班比率較 112 年同期增加等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將每年檢討市區汽車客運營運與服務評鑑指標適宜性，並自 114 年起參考臺北市評鑑指標項目修訂評鑑指標；2. 將於 114 年度起明確規定市區汽車客運營運與服務評鑑第 1 期及第 2 期之作業期程，並於契約明確規範履約期限；3. 已請客運業者檢視班次安排，務求提供合理行車時間，降低駕駛員行車壓力，同時積極招募駕駛員；4. 持續滾動式調整路線、班次發車時間，以在有限的人力下，提升營運效率及準點率。

**(二) 建構 MaaS 交通行動服務平臺並發行通勤定期票，定期票銷售大幅成長，惟平臺會員數及 App 下載量不高，相關運輸套票銷售未佳，市區公車載客量未達成長目標等，允宜檢討改善，以提升公共運輸使用率。**

交通局配合交通部公路局辦理公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年）推動跨運具智慧票證整合各類公共運具，並發行時數型觀光套票等運輸套票，以提升大眾運輸使用率，及辦理臺中市交通行動服務（Mobility as a Service, MaaS）平臺建置等計畫，並設置 Taichung go 網路查詢平臺及手機應用程式 Taichung go App，近 4 年度（110 至 113 年度）累計編列預算 1 億 3,650 萬元，截至 113 年底止，累計執行數 7,666 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（下稱中捷公司）自 112 年 7 月發行各該定期票，臺中市境內定期票通勤運量由 112 年 7 月之 79 萬餘人次增加至 113 年 12 月之 219 萬餘人次，累計運量 2,974 萬餘人次；同期間中彰投苗定期票由 29 萬餘人次增加至 65 萬餘人次，累計運量 931 萬餘人次。經查執行情形，核有：1. 臺中 MaaS 平臺已串接不同公共運輸交通資訊，惟尚無臺中捷運到站時間動態資訊，無法滿足民眾規劃旅運行程需求；2. 已發行虛擬化運輸電子套票，惟套票可使用運具種類有限，且未結合在地商圈業者及特約商店合作提出旅遊消費優惠方案暨行銷活動不足等因素，

致電子套票自 112 年 10 月發行至 113 年底止僅售出 477 張，票收收入僅 9 萬餘元；3. 截至 113 年底止，臺中 MaaS 查詢平臺註冊會員人數僅 930 人，僅占預計人數 28.18%。另 Taichung go App 於 113 年 9 月上架後，截至 113 年底止，下載次數僅 326 次，亟待研謀改善措施；4. 依上開公路公共運輸服務升級計畫之績效指標 113 年度「公路公共運輸載客量」六都市區客運載客量較 108 年度成長 2%，惟

表 2 六都 113 年度市區客運載客量減少情形

單位：千人次、%

直轄市別	108 年度 (A)	113 年度 (B)	減少比率 $C=(B-A)/A \times 100$
臺北市	480,579	398,938	16.99
新北市	312,412	283,878	9.13
桃園市	56,701	39,375	30.56
<b>臺中市</b>	<b>133,781</b>	<b>82,675</b>	<b>38.20</b>
臺南市	23,680	15,942	32.68
高雄市	49,322	36,887	25.21

資料來源：整理自審計部臺北市審計處地方政府推動公路公共運輸永續及交通平權執行情形專案調查結果。

臺中市市區客運載客量未增反減，減少幅度居六都最多（表 2），尚未能恢復至疫情前水準；5. 定期票銷售仍以實體通路居多，尚未發售虛擬化定期票等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將持續與中捷公司研議，並規劃於轉乘精進會議進行討論；2. 未來將持續與觀光旅宿業及在地商家洽談，結合觀光或活動，推出旅遊套票，落實食宿遊購行服務串接；3. 已於 114 年 3 月 21 日推出市民限定乘車碼，可憑手機搭乘公車享雙十公車優惠，截至 6 月 12 日止，Taichung go 平臺會員數達 5 萬餘人；Taichung go App 與臺中公車 App 自 114 年 1 月整併更名為台中 Go App，截至 6 月 7 日止，下載達 99 萬餘次；4. 持續透過政策推動各種乘車鼓勵措施，包括推動雙十公車優惠及 TPASS 通勤月票政策、整合食宿遊購與 MaaS 交通套票等，增進民眾乘車便利性；5. 中捷公司預計 114 年 7 月完成自動售票加值機之程式修改作業，民眾可至各站自動售票加值機購買中部地區定期票，及統一超商已販售中部地區定期票；將視市民限定乘車碼推動情形、定期票販售情形及民眾使用狀況綜合評估定期票虛擬化納入交通行動服務（MaaS）計畫之可行性。

**（三）配合行政院政策建置各項友善行人環境及設施，惟行人交通事故件數居六都最高，標線型人行道、綠底行人穿越道線、行人專用號誌等設施尚待加強，亟待檢討改善，提供行人安全用路環境。**

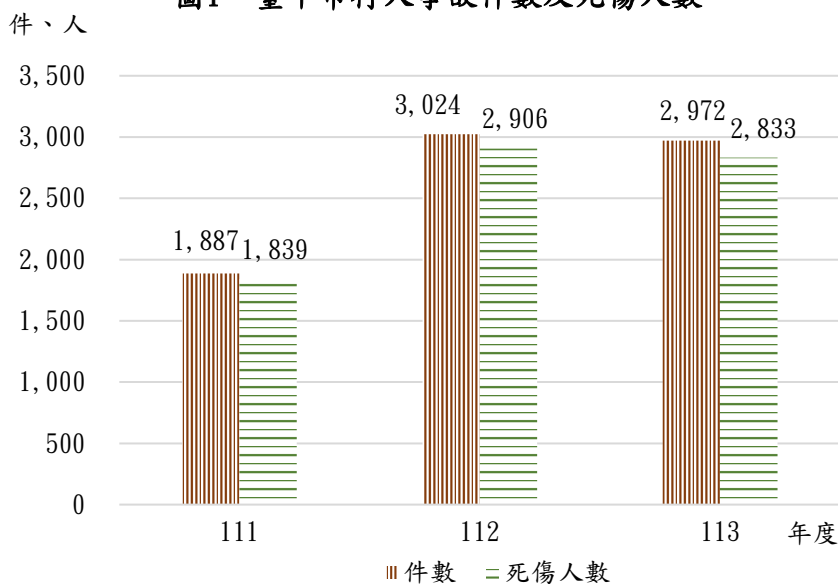
2023 臺中市自願檢視報告 2.0 SDG 11 永續城市揭示，為了落實永續城鄉目標，積極改善公共設施，以促使城市與人類居住具包容、安全、韌性及永續性；並列有人本通行環境建置計畫，以提升步行空間品質，建構合乎人本、生態及美質之街道生活環境。交通局依上開永續發展目標及為落實人本交通政策，配合行政院推動行人優先交通安全行動綱領，建置各項行人友善環境

及設施，截至 113 年底止，標線型人行道計 224 處、綠底行人穿越道線 826 處及設置行人專用號誌 2,216 處等，並改善易肇事路口交通動線，以提升行人安全用路環境。經查執行情形，核有：

1. 已辦理各項交通設施改善作業，113 年度臺中市行人交通事故件數及死傷人數較 112 年度

下降(圖 1)，惟居六都最高(表 3)；2. 配合內政部推動永續提升人行安全計畫，辦理易肇事路口改善工程 63 處，截至 113 年 9 月底僅完成 32 處，尚有部分案件未申請道路挖掘許可；3. 規劃繪設標線型人行道完善行人通行環境，惟未整體調查評估應繪設範圍及需求熱區，訂定優先順序；4. 於學校周邊繪設綠底行人穿越道線，提升學童過馬路安全，惟部分行政區之學校周邊繪設比率未達 5 成，或部分標線漆面脫落及斑駁；5. 截至 113 年 6 月底止，設有行車管制號誌路口中僅約 3 成 5 設有行人專用號誌，以北區、西區及南區等人口密度較高行政區，設置行人專用號誌比率不到 5 成，有待提升，及部分行人涉入交通事件之高肇事路口尚未設置行人專用號誌等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將辦理臺中市行人交通安全設施改善計畫，增進市民步行安全，另為解決道路環境視距不佳，並降低無號誌路口肇事率，已建置 41 處智慧路標系統，改善道安環境；2. 尚未完成之改善工程已於 113 年底前完成；3. 將辦理臺中市行人交通安全設施改善計畫，結合外部專業顧問輔導及全面盤點臺中市行人安全設施，精準選定優先施作標線地點，以建構完善之行人通行環境；4. 將與權責機關協調規劃設計及工程施作事宜，預計於 114 年 6 月底完成標線工程施作，另已完成部分標線補繪或已錄案辦理；5. 持續加強設

圖 1 臺中市行人事故件數及死傷人數



資料來源：整理自交通部路政及道安司道安總動員網站資料。

表 3 六都 113 年度行人交通事故情形

單位：件、人

直轄市別	項目	事故件數	死傷人數
臺中市		2,972	2,833
新北市		2,903	2,757
桃園市		2,137	2,009
臺北市		1,740	1,672
臺南市		1,381	1,314
高雄市		1,348	1,310

資料來源：整理自交通部路政及道安司道安總動員網站資料。

置行人專用號誌及相關路口改善措施，另高肇事路口除未達設置行人專用號誌標準等外，其餘已完成設置或錄案辦理。

(四) 持續推動偏鄉多元公共運輸服務，改善偏鄉公共運輸不足問題，惟和平區公共運輸涵蓋率未達目標值，近 3 年小黃公車空駛率逾 5 成，梨山幸福巴士彈性路線需求增加及直達市區之緊急就醫路線尚未通車，亟待檢討改善，以滿足居民需求。

臺灣永續發展目標具體目標 9.2 揭示：「提高偏鄉地區住戶可於步行 500 公尺範圍內使用公路公共運輸的比例」。交通局依上開永續發展目標，配合交通部公路局辦理公路公共運輸服務升級計畫（110—113 年），推動填補公共運輸服務缺口，補助偏鄉地區推廣小黃公車及幸福巴士，賡續改善偏鄉公路公共運輸經營環境及服務，落實區域均衡發展，截至 113 年底止，已於臺中市大甲區等 22 個行政區推動 26 條小黃公車路線及 1 條梨山幸福巴士路線，近 4 年度（110 至 113 年度）累計編列預算 1 億 168 萬餘元，累計執行數 8,502 萬餘元，執行率 83.61%，共計服務 18 萬餘人次。經查執行情形，核有：1. 依上開公路公共運輸服務升級計畫之 113 年度「偏鄉地區公路公共運輸空間服務涵蓋率」目標值為 92%，惟臺中市和平區公共運輸涵蓋率為 81.78%，未達目標值，其中以中坑里 33.33% 最低（表 4）；2. 近 3 年度（111 至 113 年度）小黃公車空駛率雖由 111 年度 66.84% 下降至 113 年度 56.02%（表 5），惟 113 年度仍有 2 條路線空駛率逾 80%，致中央不補助營運費用；3. 持續推動梨山幸福巴士 2.0 需求反應式服務，惟彈性路線需求持續增加，113 年度營運車輛僅 6 輛，

表 4 113 年底臺中市偏鄉和平區公路公共運輸空間服務涵蓋率

單位：個、%

里別	涵蓋門牌數 (A)	總門牌 (B)	涵蓋率 (C=A/B×100)
合計	3,357	4,105	81.78
中坑里	82	246	33.33
自由里	285	468	60.90
達觀里	280	439	63.78
南勢里	574	713	80.50
天輪里	150	174	86.21
博愛里	689	768	89.71
平等里	413	413	100.00
梨山里	884	884	100.00

註：1. 公共運輸空間服務涵蓋率=行政分區中公共運輸站牌 500 公尺內涵蓋門牌數與該行政分區總門牌數之比值。  
2. 資料來源：整理自審計部交通建設審計處政府推動公路公共運輸永續及交通平權政策執行情形專案調查結果。

表 5 臺中市小黃公車整體空駛率情形

單位：班次、%

年度	總行駛班次 (A)	無載客班次 (B)	空駛率 (C=B/A×100)
合計	202,153	124,745	61.71
111	53,784	35,949	66.84
112	67,743	43,629	64.40
113	80,626	45,167	56.02

資料來源：整理自臺中市政府交通局提供資料。

亟待輔導業者增加服務量能；4. 因應超高齡社會及保障身心障礙者行之權利，規劃幸福巴士直達市區之緊急就醫路線，惟因補助資源競合、路況等尚待確認而未通車等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將於 114 年推動第 2 條幸福巴士，以維護偏鄉民眾行的權益；2. 將加強檢討地方運輸需求，協調營運模式調整為全預約制，或固定與預約班次並行服務；3. 將持續觀察彈性路線需求情形，並積極招募駕駛及車輛，逐步擴大整體服務規模；4. 已邀集各相關單位研擬商討可行方案，俟確定後將推動梨山幸福巴士直達臺中市區的服務，並朝跨域整合提供無障礙車輛服務。

**(五) 捷運綠線運量已逐年成長，惟仍未達預算數，致累計虧損已近資本額 9 成，相關捷運服務及行車噪音管控仍有待改善，附業收入不如預期及公司治理機制尚未健全等，允宜檢討改善，以提升服務品質並減少虧損。**

臺中市政府為因應都市發展道路使用量大增，公共運輸需求上升，積極規劃興建大眾捷運系統，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)，並於 110 年 4 月 25 日開始正式營運，及為妥善管理營運捷運路線，設置營業基金臺中捷運股份有限公司，提供民眾安全舒適捷運服務，捷運綠線運量自首年 110 年度之 418 萬餘人次，增長至 113 年度之 1,580 萬餘人次(表 6)，已逐年成長。經查營運管理情形，核有：1. 近 3 年度(111 至 113 年度)運量均不如預期(圖 2)，截至 113 年度止，累計虧損 31 億 2,911 萬餘元，為資本額 35 億元之 89.40%；2. 配合中央促進公共運輸方案，發行公共運輸定期票，惟定期票開門通道設置率未達 4 成，迭遭民眾反映進出不便；3. 與廠商簽訂車站刊登廣

**表 6 捷運綠線運量**

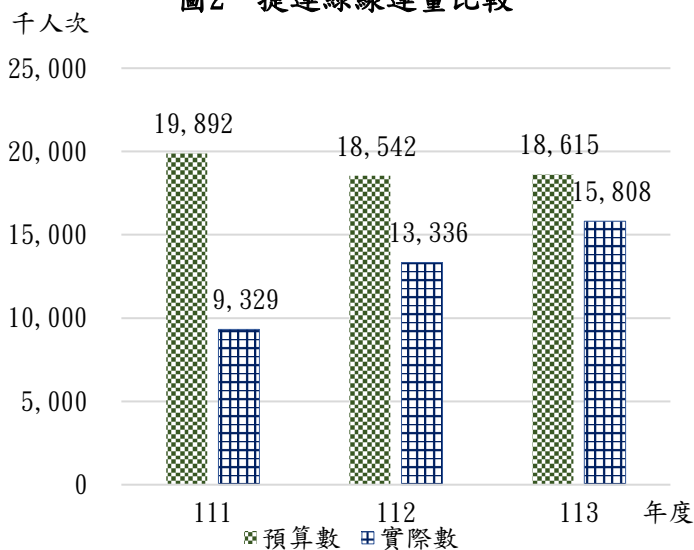
單位：千人次、%

年度	營運人次			
	預算數 (A)	實際數 (B)	增減 (C=B-A)	比率 (D=C/A×100)
110	18,797	4,184	- 14,613	- 77.74
111	19,892	9,329	- 10,562	- 53.10
112	18,542	13,336	- 5,205	- 28.07
113	18,615	15,808	- 2,806	- 15.08

註：1. 110 年 4 月 25 日正式營運。

2. 資料來源：整理自臺中捷運股份有限公司提供資料。

**圖 2 捷運綠線運量比較**

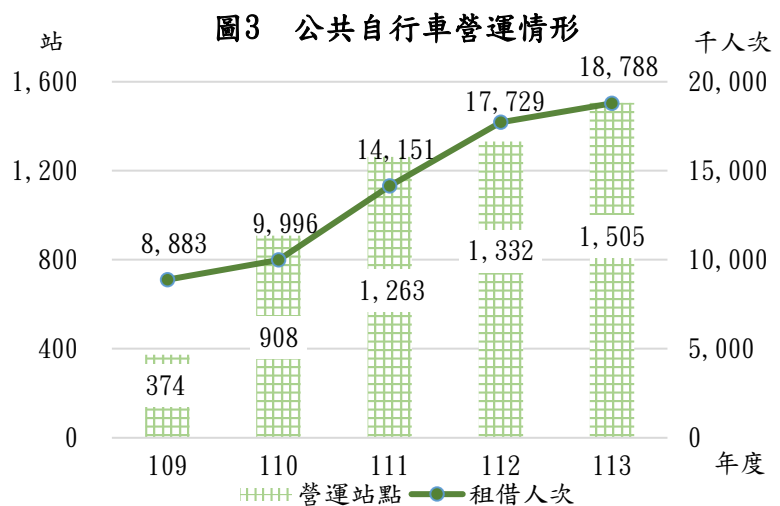


資料來源：整理自臺中捷運股份有限公司提供資料。

告租賃案，惟 113 年 10 月份上刊率（實際使用面積/契約面積×100）介於 3.40%至 121.90%，平均 31.67%，其中逾 50%者僅市政府站、文心崇德站及高鐵臺中站，且有部分閒置空間尚待出租；4. 113 年度噪音量測 15 個區間，有四維站至松竹站之均能音量逾目標值 80 分貝，且量測區間多所重複，部分區間尚未辦理噪音量測；5. 未建立內部控制制度及未落實內部稽核作業等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將積極推出創新行銷方案以提升運量，減少虧損，並管控各項成本支出，使虧損逐年降低；2. 全數閘門已於 114 年 3 月 1 日完成公共運輸定期票功能；3. 積極尋覓可商業使用之版位，並將相關資訊推播於公司官網及自媒體，以挹注收益，並優化閒置空間之硬體設施，提升廠商租用意願，另利用小型（畸零）空間積極訪商並引進無人商店，智販機及分時段攤商等商業活動，以增裕收入；4. 將於所有區間辦理噪音量測作業，及已於噪音陳情熱點之軌道塗佈潤滑設施，以減少電聯車鋼輪與鋼軌間摩擦所產生之異音，以維護服務品質與沿線住戶安寧；5. 預計於 114 年 6 月通過內部控制制度，並建立內部稽核機制，以落實公司治理。

**（六）積極建置公共自行車站點並宣導民眾加入保險，租借人次大幅成長，惟部分站點無車可借或無位可還情形愈趨頻仍，緊急傷害事件未追蹤理賠情形，大量舊型自行車未妥為處理等，允宜檢討改善，以提升民眾使用便利性及滿意度。**

交通局為改善臺中市空氣品質及達成大眾運輸工具最後一哩路之目標，促使民眾減少使用私人機動車輛，推動公共自行車建置計畫，作為短程接駁載具，以落實低碳交通理念。近 5 年度（109 至 113 年度）公共自行車租賃站及租借人次由 109 年度之 374 站、888 萬餘人次，逐年成長至 113 年度之 1,505 站、1,878 萬餘人次(圖 3)，截至 113 年



底止，公共自行車數計 12,228 輛。惟無車可借情形未顯著改善，前經本處函請檢討改善，據復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。案經追蹤結果，仍核有：1. 部分使用率較高之租賃站，其車柱數量偏低，而部分租賃站使用率不高，有待

評估移設及調整車柱數；2. 無車可借或無位可還情形頻仍，經書面調查有逾 6 成受訪者曾有此類經驗；3. 廠商營運績效報告未依限提送，不利評估其服務品質；4. 積極宣導民眾加入使用公共自行車保險，惟部分緊急傷害事件後續處理情形未適時追蹤，不利維護騎乘者權益；5. iBike 1.0 自 112 年 6 月 28 日停止營運已逾年餘，仍有大量自行車置於戶外出現損壞，影響變賣價值，亟待積極辦理資產再利用或報廢事宜等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將持續與各單位會勘研議使用率高之租賃站點增柱可行性，亦同步評估鄰近區域增設新站可行性；2. 已請廠商持續加強車輛調度控管機制，如快速投入擴充契約之車輛、適當增柱或鄰近增站、人力持續增補等優化措施；3. 已請廠商提送營運績效評估資料，並完成審查作業，未來將要求廠商於各年度第 3 季前完成資料提送，以落實審查機制；4. 已訂定保險公司、微笑單車股份有限公司及業務單位接獲保險案件之列管方式，以利適時追蹤各該案件後續辦理情形；5. 將責請微笑單車股份有限公司提送自行車等設備汰除報廢計畫書予備查後，再行辦理後續再利用與報廢事宜。

**（七）建置電動車充電設施及路邊停車智慧設備，以優化公共停車位環境，惟路邊停車智慧設備建置進度落後，間有公有停車場充電設施未達規定，共享停車場使用率偏低，停車繳費單開立錯誤等情事，允宜檢討改善，優化公共停車服務。**

停車場管理處為促進電動車普及，打造友善電動車使用環境，加速建置電動車公共充電設施，以滿足民眾需求；另為建構路邊停車智慧化環境，提供民眾優質停車服務，建置地磁感應與影像辨識等智慧化設備，提升路邊停車管理效能，於臺中交通網 App 即可查詢路邊停車格空位資訊，減少民眾找尋停車位繞圈時間及所造成之空氣污染；又為因應民眾停車需求並提升既有停車空間之使用效益，推動共享車位政策，鼓勵臺中市政府機關及學校之停車空間於夜間及假日等非上班時段開放民眾使用。經查執行情形，核有：1. 截至 114 年 2 月底止，該處列管營運中之公有路外停車場計 343 座，車格數 40,103 格，充電槍 618 槍，其中有近 6 成停車場之電動車充電設施未達規定比率（2%），又以北屯區、南屯區及西屯區不符比率之停車場數量最多，已接近法定設置期限（114 年 9 月 13 日）；2. 為改善以往電動車免費停車，致公有停車場遭長期占用，已實施電動車停車收費及充電按度計費措施，惟部分公有路外停車場充電設施尚無計度及計費功能，仍未收取充電費用；3. 規劃 113 年度由委外廠商建置影像辨識車格 840 格，惟截至 114 年 4 月 16 日止，僅建置 159 格，約 18.93%；4. 部分地磁感應停車格有車輛久停，惟未及早查處，影響民眾停車權益；5. 推動共享車位政策，已釋出汽車停車位 1,310 格（表 7），惟部分停車場使用率偏低；6. 間有委外廠商開立停車繳費單有車號誤植、未給身心障礙優惠等

影響權益情事，經函請檢討改善。據復：1. 將持續建置電動車充電設施，預計於法定期限前完成應設置數量；2. 將積極辦理既有充電設施汰換作業，預計 114 年 7 月底前全面完成充電設施以度計費功能；3. 為兼顧行人友善及城市美學，影像設備將以低位為主，並將協助廠商簡化申請流程，以加速影像辨識設備建置作業；4. 已要求廠商每週定期提交久停車列管單，並現場稽核，確認車輛狀態，以即時處理車輛久停情形；5. 已要求廠商上傳剩餘車位資訊至臺中交通網 App，以增加共享車位之使用率及曝光度，並持續要求廠商利用各種管道強力宣傳，以提升共享車位使用效益；6. 將督促廠商加強員工教育訓練，並建立內部查核與申訴回饋機制，及強化資訊系統輔助功能，以降低錯誤率，保障民眾權益。

(八) 配合交通部公路公共運輸服務升級計畫，補助市區公車購置電動大客車，惟電動公車僅約占 2 成，部分公車車齡逾規定年限，未釐清經營不善業者追繳補助款之權責機關等，允宜檢討改善，以早日達成市區公車全面電動化目標。

行政院「臺灣 2050 淨零排放路徑及策略總說明」揭示，貫徹 2030 年市區公車全面電動化目標；2023 臺中市自願檢視報告 2.0 所列永續發展目標 SDG 11 永續城市揭示，建構具包容、安全、韌性及永續特質的城市；積極推動各項低碳、節能措施，並發展綠色及智慧化交通。交通局配合交通部公路公共運輸服務升級計畫，提報客運業者申請補助電動大客車需求計畫，使用於臺中市市區公車營運路線，近 3 年度（111 至 113 年度）

表 7 114 年 3 月底臺中市共享停車位數量

單位：格

序號	共享停車場場域	共享停車位數
合計		1,310
1	屯區藝術中心	284
2	港區藝術中心	166
3	東海殯儀館	116
4	西屯區公所	87
5	豐原區公所	84
6	豐原區戶政事務所	
7	南屯區公所	72
8	潭子區公所	65
9	南區區公所	65
10	太平坪林圖書館	61
11	北區區公所	50
12	龍井區公所	42
13	北屯區公所	34
14	霧峰區公所	32
15	太平區戶政事務所	30
16	環境保護局寶之林	26
17	神岡區公所	26
18	東區區公所	21
19	豐原區瑞穗國小	16
20	中區區公所	12
21	梧棲親子圖書館	11
22	大雅區公所	10

資料來源：整理自臺中市停車管理處提供資料。



臺中市電動公車

(圖片來源：擷取自臺中市政府交通局網站資料)

核轉市區公車業者申請補助汰舊換新電動大客車（下稱電動公車）獲交通部公路局（下稱公路局）核定補助金額合計 6 億 7,391 萬餘元，預計補助購買 124 輛。截至 113 年底止，臺中市市區公車業者計有 14 家，營運中公車 1,342 輛。經查執行情形，核有：1. 截至 113 年底止，臺中市電動公車計 283 輛，占營運中公車之比率僅 21.09%，距 2030 年市區公車全面電動化之目標，仍有相當大提升空間；2. 部分營運中公車之車齡已逾規定 12 年上限；3. 部分受補助客運業者採購電動公車尚未取得電動公車附加價值率證明公文等相關資料，致尚未核銷補助款，影響補助預算執行率；4. 112 年期間有 2 家市區公車業者因經營不善陸續結束營運，相關補助款尚未收回且未釐清追繳權責機關，113 年存有 1 家客運業者繼續經營能力重大不確定性等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將透過「提高電動公車營運補助」及「優先給予電動公車業者路權」等誘因，輔導市區公車業者持續將老舊柴油公車汰換為電動公車；2. 已依規定進行裁處，以維護服務品質及民眾權益；3. 將積極督導市區公車業者催促車商取得電動公車附加價值率證明文件，避免影響補助款核銷作業；4. 有關公路局電動大客車補助計畫，經函詢交通部，嗣於 114 年 5 月間經函復表示，公路局與該公司間並無行政契約或其他法律關係，請該府繳回本案所有中央補助款；另鑑於近期臺中市 2 家市區公車業者未依正常程序退出公車之經營，已於 114 年度市區公車免費乘車優惠計畫契約內，增加「乙方若有積欠款項且惡意倒閉致甲方追討無門造成損失之情形，得依行政程序法第 148 條第 1 項規定，以本契約作為強制執行名義」規定，加強管理公車業者之經營。

**（九）同時推動多項大眾捷運規劃及建設，以因應未來公共運輸需求，惟推算未來可舉借公共債務金額不足捷運建設所需，捷運綠線虧損近資本額 9 成，部分捷運路線待審慎積極規劃辦理等，允宜檢討改善，以兼顧捷運建設推動及財政長期穩健。**

臺灣永續發展目標核心目標 11，建構具包容、安全、韌性及永續特質的城市與鄉村，其具體目標 11.2 揭示，為所有人提供安全、可負擔、可及性高，且符合永續發展的交通運輸系統；2023 臺中市自願檢視報告 2.0 提出 15 項守護臺中幸福策略，包含發展軌道運輸。臺中市政府為滿足未來公共運輸需求，持續推動大眾捷運建設，由交通局評估未來都市發展及運輸需求，提報「臺中地區大眾捷運系統整體路網評估計畫」報交通部審查，於 110 年 4 月 15 日獲交通部同意備查，其中捷運綠線已於 110 年 4 月正式通車；截至 114 年 5 月底止，捷運藍線尚在細部設計階段；捷運綠線延伸線尚在綜合規劃階段；捷運橘線、橘線延伸線、藍線延伸線、屯區捷運環狀線及崇德豐原線（紅線）等尚在可行性研究階段。經查執行情形，核有：1. 規劃推動多項軌道建設，須投入鉅額建設經費，惟以現有公共債務未償餘額及公共債務法規定債限推算，未來可舉借公共債務金額低於所需建設經費；營運中之捷運綠線仍持續虧損，至 113 年底已耗盡資本額近 9 成；2.

捷運藍線計畫，因綜合規劃報告所列經費大幅超出可行性評估報告，致經過 2 年 10 個月餘多次修正始經中央核定；捷運綠線延伸線計畫，須待彰化縣擴大彰東都市計畫案經內政部都市計畫委員會審議通過，始得提送綜合規劃報告；3. 尚未訂定土地開發與捷運設施介面設計準則或手冊，不利土地開發與捷運系統介面整合設計等情事，經函請檢討改善。據復：1. 未來將審慎評估財務負擔能力及各項自償性財源達成可行性，以確保捷運建設推動及財政長期穩定性；2. 捷運藍線計畫已啟動土建標細部設計作業，將積極辦理以加速計畫進程，另捷運綠線延伸線計畫刻正辦理綜合規劃、環境影響評估及都市計畫變更等相關作業中，將持續追蹤彰化縣政府都市計畫案辦理情形，以加速其綜合規劃報告核定作業；3. 將參考臺北市等 4 個直轄市政府之土地開發與捷運設施介面設計手冊（準則），訂定相關設計手冊，以作為捷運周邊土地開發設計之審查標準。

## 五、112 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 112 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 8），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 8 112 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
<b>仍待繼續改善</b>	
(一) 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。	因公車仍有漏班情形，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（一）」。
(二) 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。	因公共自行車無車可借或無位可還情形仍頻仍，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（六）」。
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
(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。	/
(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。	
(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。	
(四) 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。	
(五) 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。	
(六) 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。	