

第二節 交通管理執行

一、打造「人本」交通環境

（一）實施機車退出騎樓、人行道措施

93 年度共計實施 44 個路段，實施路段總長 23.87 公里，共提供 5,122 個機車位，提供行人良好的通行環境，改善機車停車秩序，使騎樓、人行道回歸行人專用基本功能。

（二）信義商圈實施機車路邊停車收費

目前臺北市機車數量已達 101 萬餘輛，平均每戶家庭約擁有 1.1 輛機車，每千人擁有 383 輛機車，機車已成為臺北市最重要之交通工具。惟臺北市為數眾多的機車再加上外縣市進入臺北市的機車常造成道路壅塞，且其體積小操作靈活，除於道路上隨意行駛影響交通安全外，亦容易騎上騎樓、人行道停放影響停車秩序，另機車所排放之廢氣對空氣污染遠大於汽車，針對以上公共安全問題，有必要研擬訂定適切之機車停車管理政策。臺北市信義商圈符合此項條件且兼具商業活動發達、大眾運輸便捷（捷運板南線市政府站及數十條公車路線）、機車停車需求高，且停車空間充足(公私有路邊及路外停車空間)等條件，故選擇信義商圈作為路邊機車停車收費的優先辦理地區，並於 93 年 12 月 15 日開始實施收費。

（三）宣導南陽街機車退出騎樓以維公共安全及人行環境

為改善南陽特區的公共安全及停車亂象，於 94 年初起全面整頓停車秩序，為了使本次機車退出騎樓的政策能廣為民眾周知，93 年底除了在電視、廣播及平面等媒體進行宣導外，並舉辦網路遊戲，及針對南陽街周邊道路停放之機車張貼「公告」、「通告」等宣導單，使機車

朋友及商家住戶能確實獲得本政令宣導之訊息。依據臺北市停車管理處委託「臺北市交通安全促進會」所做調查顯示，南陽街機車退出騎樓及信義商圈實施機車停車收費措施後，民眾對實施結果之滿意度高達 8 成以上，顯示實施成果獲大多數市民肯定，也多能接受為改善公共安全及停車秩序而實施該項措施。

（四）行人號誌加裝倒數計時顯示器

於現有行人專用號誌加裝秒數倒數顯示器，藉以輔助傳達有效的訊息給行人，讓行人得以判斷是否有足夠的時間可以通過路口，以提高行人穿越道路之安全性。93 年度於艋舺大道等道路設置共 137 處路口，全市已完成 1,395 處路口。

（五）行人專用號誌時制

1、行人專用時段

配合臺北市行人步行設施大幅更新、大眾捷運系統網狀路線通車，以及市區道路交通環境急劇變遷，並落實「以人為本」之交通觀念，提供行人安全、舒適及便捷之步行穿越環境，臺北市交通管制工程處特針對臺北市行人量及轉向車流量大、人車衝突嚴重之路口，全面檢討評估設置「行人專用時段」。目前已有 83 處路口實施行人專用時段，並持續檢討設置中。

2、縮短行人時相秒數

為改善臺北市轉彎車流與行人交織及爭先搶道情形，並養成行人於路口快速通行之習慣，針對全市 16 條主要幹道 320 個路口行人通行時間作一適度之規範，使行人綠燈秒數大於 90 秒者，調整縮短至「90 秒」；其中轉彎車流量大、經常性擁塞之路口計 20 處，並縮短行人綠燈秒數至「60 秒」，改善轉彎車流受行人干擾而阻滯於路口，造成車流回堵情形。

（六）試辦新型行人穿越道標線

國內之行穿線依設置地點主要可分成枕木紋（設置於路口）及斑馬紋（設置於路段）兩種，其劃設寬度為 40 公分，間隔 40 公分，且須配合行人動線，也因此路口較大區域之標線較多，且因臺北市位於亞熱帶地區及特殊地形影響致多雨，時有機車騎士反映在雨天經過路口轉彎時容易在標線上滑倒，甚且質疑標線摩擦係數不夠，雖機車打滑原因很多，其中包括剎車不當或輪胎過度使用造成胎紋磨平等。爲了維護機車騎士雨天行車的安全，臺北市交通管制工程處特別參考美國及新加坡等國家的做法，以兩條平行白實線作爲行人穿越道線的劃設方式，並選擇於行人量及車流量較大的路段，例如忠孝東路（光復南路到基隆路）、忠孝東路（敦化南路至復興南路）及光復南北路（市民大道到信義路）等號誌化路口進行試辦，同時配合臺北市政府工務局養護工程處路面重新鋪設時程再逐一劃設，另外爲了讓市民瞭解新型行人穿越道標線之使用方式，也特別於兩平行實線間加設行人圖樣，讓行人更能一目瞭然。臺北市交通管制工程處並將試辦之成果（含民調）陳報交通部作爲修訂相關法規之參考。

二、打造永續的臺北交通

（一）給民眾一個更舒適的候車環境

爲提供民眾良好候車環境，93 年度公車候車亭興建地點以設有舊式候車亭拆除原地重建優先列入辦理，以及民眾建議經現場會勘，臺北市政府交通局允諾興建且未位於街道家具案實施範圍者，93 年度公車候車亭興建雙座式 8 座，單座式 26 座。

（二）內湖科技園區通勤專車

目前行經內湖科技園區週邊主要道路之公車路線，達 34 線之多，尖峰時間 1 分鐘即有一班公車行經內湖科技園區週邊。針對內湖科技園區廠商通勤員工需求，規劃闢駛內湖科技園區 6 線通勤專車及通勤直達車；93 年 6 月間，針對內科通勤專車運量進行第一次檢討，為持續檢討內湖科技園區通勤專車之運量及路線，臺北市政府交通局於 93 年 10 月 28 日再次召開「內湖科技園區整體大眾運輸檢討會議」，針對內科通勤專車及一般聯營公車路線進行檢討，調整部分通勤專車路線，將持續觀察各線通勤專車運量及不定期檢討路線及班次是否需要調整，以符合民眾之需求。

（三）市府轉運站 BOT

本案為國內依促參法辦理之首宗車站多目標開發案，用地位屬信義計畫區之門戶，基地面積 1.628 公頃，依多目標使用方案闢建為轉運站及附屬商場設施，轉運站之規劃將分別與捷運及臨近基地連通，具有商業發展之高度潛力，歷經一年餘之議約過程，於 93 年 7 月 12 日由臺北市政府核發特許函予最優申請人統一企業聯盟，經該聯盟籌設新公司「統一開發股份有限公司」後，於 93 年 8 月 11 日正式締約後即交由該公司興建營運，預計於 94 年 10 月 14 日前取得建照，96 年 10 月 14 日取得使用執照，並於 97 年 4 月 14 日前啟用，藉由本案之開發可提供更便利之大眾運輸轉運整合服務。本案預計興建成本金額約 66 億元（含資本化利息），係由民間百分之百投資，政府除得免出資外，另有開發權利金、營業權利金及地租等收入。

（四）臺北車站特定專用區 D1 臨時轉運站動工

為解決臺北車站週邊長途客運密集設站所致的交

通、居民生活品質與噪音環境問題並做為交九轉運站完成前之替代站，經選定臺北車站特定專用區 D1 用地由國道客運業者集資興建做為臨時轉運站，該用地位於市民大道重慶北路口西南側，面積達 16,839 平方公尺，轉運站原規模計可容納 14 家業者、48 條路線、每日 2,000 班次，轉運站內設置 40 席月臺及 40 席備用停車格。惟因交通部高速鐵路工程局辦理之機場捷運線修正計畫與本案基地產生競合，將使客運業者面臨極高之營運風險，是以修正轉運站設計朝縮小規模方向持續推動，並以原參與業者全數進駐轉運站為原則。經重新規劃後轉運站面積為 13,402 平方公尺，仍可容納原規劃之 48 條路線，本案於 93 年 7 月 21 日完成建築設計審查，並於 93 年 10 月 14 日取得建造執照，於 93 年 11 月 26 日市長親臨主持開工典禮，將於 94 年度完成，以提供臺北車站特定區較優質之長途客運轉運及乘客候車搭乘環境。

（五）鐵馬使用普及化

1、2004 臺北國際無車日系列活動

無車日起源於 1998 年 9 月 22 日法國「在都市,我不開車」(In town without my car)的活動，在歐洲推動相當成功。由於世界先進國家之交通政策與運輸規劃，均朝城市適居性(Livability)與永續發展之理念，其運輸系統已著重以大眾運輸、腳踏車及步行為主。臺北市在捷運初期路網完成後，交通政策重點亦由私人運具轉變為大眾運輸優先，以人為本，以建立永續性的都市交通環境。因此秉持著交通永續發展的政策目標，並與國際社會接軌，臺北市政府交通局自 91 年開始辦理國際無車日活動，並帶動全國 11 個縣市辦理本活動的風氣，同時臺北市是臺灣地區第一個納入國際無車日舉辦城市。

本年係第 3 次辦理本活動，更是首創全國辦理為期

1 個月 5 項不同主題的系列活動，分別為 9 月 13 日至 19 日「歡樂大眾運輸週」活動、9 月 17 日至 24 日「臺北城的異想世界」專題展、9 月 19 日「無車ㄎㄩ安全」腳踏車嘉年華會、9 月 22 日無車日的省思座談會及 10 月 4 日至 8 日「走路上學週」活動等。

歡樂大眾運輸週活動在豐富的獎項激勵下，當週捷運平均日運量首度突破 100 萬人次，當週運量較前一週成長 11.44%，當週公車使用悠遊卡刷卡平均運量初估成長約 15% 左右，本次活動已超過本活動預估運量成長 5%-10% 之目標。

9 月 19 日的「無車ㄎㄩ安全」腳踏車嘉年華會更是結合了臺北市建城 120 週年紀念，吸引了 4,000 多位民眾參與，體驗市區腳踏車騎乘之悠遊快感。

走路上學週活動則是更熱鬧了，不但擴大為一週活動，參與學校也增加到 12 所小學，分別為仁愛國小、西松國小、文林國小、雙園國小、實踐國小、大同國小、忠義國小、修德國小、蘭雅國小、懷生國小、興雅國小、碧湖國小等，約有 17,000 名小朋友參與，為了維護學童的通學安全，臺北市政府交通局於事前配合改善參與學校之周邊交通環境，以培育「健康、安全及人本」的下一代。

2、設置信義商圈腳踏車道

配合臺北市信義計劃區內基地逐步開發，並為鼓勵更多民眾使用無污染之腳踏車，提供更多樣化之運輸系統服務，於信義區 20 米、10 米綠帶以及 15 米、5 米行人道規劃設置腳踏車道，沿松高、松智、松仁、松德及信義路等所圍繞構成之信義區腳踏車路網，於 93 年 5 月 29 日正式完工啟用，全長達 10.5 公里，為臺北市首處市區型腳踏車專用路網，可供市區通勤、休閒、通學

及購物等多功能使用。

三、打造智慧的臺北交通

（一）智慧型運輸系統

智慧型運輸系統（Intelligent Transportation System, ITS）乃結合先進之電子、通信、資訊、車輛及控制等技術，建立多功能交通管理系統、提供道路使用者即時資訊，以增進道路交通安全、增加道路容量、改善交通擁擠。

臺北市政府交通局 93 年推動完成項目有：

- 1、**公車站名播報器暨顯示系統**：完成 3,750 輛臺北市聯營公車裝設 LED 站名顯示及播報設施。
- 2、**公車動態資訊系統**：第一期以捷運接駁公車為建置範圍，包括 500 輛捷運接駁公車車內定位通訊設備，以及監控中心、10 家業者調度排班系統、80 座智慧型站牌建置、網路及語音查詢系統等設施。本系統可提供民眾透過網際網路、電話語音查詢捷運接駁路線公車預估到站時間，並於捷運站出入口及候車亭設置智慧型站牌提供公車即時動態資訊，同時業者可將其排班作業由人工操作轉為資訊化操作，提升其營運效率，臺北市政府交通局也可透過即時監控系統（web-gis）及相關統計報表，可稽核公車服務品質，節省相關稽核人力，確切掌握公車服務績效。
- 3、**復康巴士管理與派遣調度系統**：於 93 年 11 月起 20 輛新的租用委辦復康巴士安裝有數位行車記錄器及全球衛星 GPS 車輛監控系統，提昇業者排班調度管理效率，並供臺北市政府交通局線上即時監督。
- 4、**快速道路交通監控系統**：完成臺北市聯外橋樑、建國高架、基隆高架、市民高架、環東大道、洲美快速道路及

南港軟體園區之即時路況資訊(如圖一)。

- 5、**停車場即時資訊導引系統**：完成臺北市登記有案的公、私有停車場資訊及 39 處停車場即時剩餘格位數等資訊查詢系統，並開放供民眾上網查詢(如圖二)。

(二) 信義計畫區試辦停車資訊導引系統

停車場資訊導引系統係將停車位更積極有效地整合與運用，使車輛駕駛人能夠在出發前利用 WEB 上網、電話語音等服務系統或進入停車區之後皆能依此即時資訊來作為參考而快速地找到停車位，信義計畫區停車資訊導引系統已於 92 年 4 月 7 日完成，並於 93 年辦理下列事項：

- 1、增加市民大道公中段等 7 個停車場之計數設備。
- 2、增加 13 個面板及相關硬體之資訊導引顯示設備擴充。
- 3、增加 55 個停車場之資訊中心軟體彈性及相關硬體系統擴充。
- 4、市民可透過路邊之導引標誌板（僅限信義信畫區）或網際網路（網址<http://www.tpis.nat.gov.tw>）上網取得停車場資訊，或撥打市內電話（（02）23465986、23465987、23465990、23465991）查詢停車資訊，更可由本市臺北市停車管理處授權轉載之行動電話業者相關網站以 WAP、PHS、i-mode 手機或 PDA（須具上網功能）取得停車資訊。

(三) 悠遊卡收費系統之建置

臺北市停車管理處路外停車場配合臺北都會區以悠遊卡進行捷運、公車與停車場 1 卡通用票證整合政策，截至 93 年 12 月 31 日止，計有 45 處路外停車場已完成

悠遊卡收費系統之建置及啓用營運，使用率並已達 66%。

（四）精進臺北市交通監控系統

1、信義計畫區短期交通監控系統

臺北市信義區商圈之蓬勃發展加上臺北市之地標 101 大樓購物中心即將全部完成正式啓用，爲有效監控便利紓解週邊交通負荷。臺北市交通管制工程處 93 年於信義計畫區基隆路與忠孝東路等 10 處路口裝設高解析度攝影機，24 小時擷取交通路況或突發事件之即時影像，並於臺北市交控中心及信義分局架設電腦工作站透過 ADSL 電腦網路遠端遙控路口攝影機；觀察信義計畫區重要道路交通狀況影像視訊，俾利有效監控及改善該區域交通情形。

2、臺北市快速道路交通監控系統

爲有效掌握臺北市各快速道路及聯外橋樑交通即時路況，臺北市交通管制工程處已於市民大道、洲美快速道路及環東快速道路架設多組「車輛偵測器」、「資訊可變標誌」及「閉路電視系統」，以監視臺北市快速道路交通狀況，並建置「事件自動反應功能」及「旅行時間推估功能」於臺北市交控中心交通控制系統中，使車輛偵測器取得之資料經推算後，可自動將交通狀況及車輛旅行時間顯示於對應之資訊可變標誌，以提供用路人參考；系統運作時交控中心可藉由監視器觀察現場車流以校對實際顯示之資料。臺北市交通管制工程處並將由閉路電視系統及車輛偵測器所取得之即時影像，利用臺北市交通管制工程處網站

（<http://tms.bote.taipei.gov.tw/web/index.htm>）公佈於網路上，並藉由資訊可變標誌將即時交通資料提供給用路人，以服務臺北市民。



圖一 臺北市交通管制工程處路況即時資訊查詢網站

信義區					
停車場名稱	地址	開放時間	總位數	空車位	收費費率
府前廣場地下停車場	松壽路1號地下室。	00:00~23:59	2029	831	08:00-18:00計時30元，18:00-08:00計時10元，機車計次20元。全日月票4800元，里民優惠月票3840元，夜間月票2400元(18:00-08:00)，促銷夜間月票500元(21:00~08:00)
松壽廣場地下停車場	松智路75號(松智路市政府後門正對面)	00:00~23:59	455	183	全日優惠月票4800元；日間月票(07:00-19:00)2400元，夜間月票500元(21:00-08:00)；07:00-22:00計時每小時30元；22:00~07:00每小時10元
世貿三館停車場	信義區松壽路六號	00:00~23:59	665	324	汽車每小時40元，機車每次30元。
君悅大飯店地下停車場	松壽路二號	00:00~23:59	650	251	每小時70元，一小時以上每半小時35元
台北世貿中心展覽大樓地下停車場	信義路五段5號地下室	07:00~22:00	341	35	每小時70元，一小時以上每半小時35元
台北世貿中心國貿大樓地下停車場	基隆路一段333號地下室	00:00~23:59	185	61	每小時70元，一小時以上每半小時35元

圖二 臺北市停車資訊系統－即時車位查詢（臺北市停車管理處網址：

<http://www.pma.taipei.gov.tw/>點選即時車位查詢)

四、打造安全的臺北交通

（一）重要路段、路口交通改善

1、自強隧道改善案

自強隧道為臺北市東區與士林、北投間之重要通道，往來旅次頻繁，受限於隧道內空間封閉、燈光晦暗、車速快，經常發生交通事故，乃於本（93）年度削減出城方向之人行道，重新佈設車道，增加機車優先道，以維行車安全。

2、環河北路（敦煌路至民生西路）交通改善案

環河北路（平面）快速道路為本市最西側道路，沿線自中正路至民族西路均開放左轉，交通狀況原本已相當擁塞，自洲美快速道路通車後，其轉向交通量增加，

為改善沿線路口擁塞問題，臺北市交通管制工程處以透過調整中央分隔島佈設及取消南往北方向快速道路與市區道路分隔島方式，提高道路使用效率及改善酒泉街口與民族西路口左轉車流龐大所產生之交通擁塞情形。在臺北市政府年度預算規模逐年下降之趨勢下，相關交通改善措施係經臺北市交通管制工程處規劃後，並與臺北市政府工務局養護工程處共同完成，為未來市政推動方式立下一個良好的合作模式，經事後針對環河北路沿線之敦煌、酒泉、民族西、民生西等路口及路段等交通瓶頸進行檢討，已達改善之效果。

（二）交通安全生活化

1、交通安全宣導活動

93 年發生列管交通事故 129 件、死亡 95 人、重傷 37 人，其中未注意車前狀況、酒醉駕車、違反號誌管制、行人穿越道未讓行人先行、轉彎車未讓直行車先行....等皆為近年來主要肇事原因之一，尤其老人行路安全更為本市關心之課題，為降低肇事率，臺北市政府交通局加強宣導「酒後不開車」、「小客車附載幼童應使用安全座椅」、「尊重與關心年長者行的安全」、「行人優先路權」、「建立停、讓路權觀念」、「機車行車安全」、「不飆車宣導」、「腳踏車裝車燈」等，將交通安全與政策整合一體文宣及籌辦互動式活動，透過多重管道及媒體以多元化方式配合宣導，落實交通安全教育，確保交通秩序與行車安全，以達宣導效益。另於 93 年 7 月辦理「行人安全月」活動，宣示臺北市維護行人安全之決心，並於 7 月 3 日於新光三越站前店廣場舉行記者會，由市長親自示範，宣導市民尊重行人用路安全，並簽署「開車用心、您我放心」宣示條文，藉由媒體報導擴大宣導效果。

2、腳踏車安全騎乘訓練

臺北市汽車駕駛訓練中心為教導學童安全、正確、健康的騎乘腳踏車，並灌輸學童相關交通安全法令常識及安全的騎乘環境，於 93 年 7 月 27 日與臺北市政府教育局合辦第三期種子教師培訓班「臺北市九十三年度中等學校自行車觀摩研習活動」，計有 70 位國、高中老師、教官及 8 位行政人員參加。針對學童部分，93 年 1 至 12 月計協助本市平等、興雅、三興、光復、忠孝、懷生及南湖國小等校辦理「國中、小學腳踏車安全騎乘訓練校外教學」，共計訓練 372 人。並協助平等國小 127 人、懷生國小四年級學生 120 人、南湖國小童軍團 70 人辦理「腳踏車安全騎乘課程宣導」共計 317 人參加。另於暑假期間辦理「腳踏車安全騎乘暑期訓練營」，合計辦理 3 期共有學生及家長 124 人完成訓練。93 年 1 至 12 月總計辦理 17 場次，共 964 人參加。

（三）交通安全防制作為

1、辦理幼童專用車安全檢查

為保障學童行車安全，臺北市監理處於 93 年暑假期間特針對幼童專用車實施安全檢查，期間共計臨檢 472 輛，合格數 462 輛，不合格數 10 輛，總合格率為 97.88%，對於檢驗不合格之車輛，個別通知參加臨檢，已全部到檢且檢驗合格，對維護幼童行的安全助益良多。

2、遊覽車事故防救演習

為提昇大客車事故之緊急應變能力，保障乘客之生命及財產安全，臺北市監理處首度於 93 年 11 月 18 日在華中橋堤外停車場辦理「臺北市 93 年遊覽車事故搶救演習」活動，動員人力達 200 多位，建立緊急應變模式，有效防止災害發生及降低傷亡。

3、實施檢驗線全程監控錄影

為加強車輛檢驗公正性及防止弊端發生，臺北市監理處自 93 年 7 月 1 日起實施檢驗線全程監控錄影，錄影資料保存一年半；臺北市 16 家民間代檢公司自 93 年 10 月 1 日亦全面實施。

（四）交通違規罰鍰催繳改進方案

臺北市交通事件裁決所為建立公正、安全之交通環境及建立執法權威，成立專案催繳小組，針對 10 件以上違規大戶進行專案催繳，93 年度經催繳繳款結案者計 9 萬 8,926 件，收繳罰鍰金額達 1 億 3,069 萬 9,631 元，經移送行政執行署所屬行政執行處強制執行者計 12 萬 6,332 件。另對於違規案件 10 件以上違規大戶，主動寄發通知書計 36 萬 5,608 件，執行成效良好，有效嚇阻持續違規之情形。

（五）擴大實施申訴諮詢委員會

臺北市交通事件裁決所加強交通違規申訴諮詢委員會功能，93 年 7 月起擴大處理交通違規案件一般身分駕駛人，93 年度共計審理 27 件，其中撤銷處分 7 件。

（六）遊動廣告車輛管理

為健全臺北市遊動廣告車輛之管理、維護交通順暢、市容觀瞻及避免有限路邊停車資源為少數車輛佔用，除依規定審慎核發遊動廣告物許可證及責請臺北市監理處及臺北市停車管理處依遊動廣告車輛管理機制規定，加強查報及拆除違規廣告物外，並先後於 93 年 8 月 6 日及 12 月 16 日發布臺北市 75 條主要道路及示範街區每日上午 7 時至下午 9 時（國定例假日除外）禁停遊動廣告車輛；另為落實公平及使用者付費原則，訂自 94 年 1 月 1 日起開始收取遊動廣告物許可證規費。截至 93 年 12 月 31 日止，臺北市政府交通局共核發遊動廣告物許可

證 2,802 件、查報違規廣告物共 7,257 件、廢止許可證 221 件、代履行強制拆除違規廣告物 148 件及取締拖吊移置 35 件。

五、打造精緻的臺北交通

（一）行車號誌改爲 LED 燈面及鋁合金燈箱

號誌燈面改用 LED 具有省電及使用壽命長之優點，所需電力約由白熾燈泡的 165 瓦減爲 22 瓦，節省電力約 80%，而使用時數約爲白熾燈泡 10 倍。另 LED 發光可限定號誌可辨識之角度及區域，藉以改善多岔路口駕駛人誤判之現象，提升行車安全。臺北市交通管制工程處 93 年度已於重慶南路等主要幹道共 231 處路口汰換完成，全市並已完成 973 處路口。

（二）交通標誌牌面雙語化

爲提供外籍人士完整之交通資訊，促進臺北市觀光旅遊事業之發展，並使臺北市與國際接軌，提昇國際形象，臺北市交通管制工程處已完成路名（地名）指示標誌雙語化。惟爲達交通標誌全面雙語化目標，臺北市交通管制工程處自 93 年度起分二年增編預算，辦理交通標誌雙語化作業事宜。其中於 93 年完成有關停、讓、慢、學校、醫院及禁止停車告示牌等交通標誌牌雙語化，94 年度將逐步全面更換市區一般交通標誌告示牌爲雙語化。

（三）公車資訊國際化、雙語化

爲使臺北市大眾運輸邁向國際化、雙語化，臺北市政府交通局自 91 年起陸續完成幹線公車及專車路線、捷運接駁公車路線、公車專用道站臺候車亭內站位名稱雙語化及部分接駁公車站牌路線以中英對照方式呈現；另也要求公車車頭標示牌雙語化，臺北大眾捷運股份有限

公司亦完成捷運接駁公車宣導摺頁雙語化。93 年起並對重要站名，包含重要之大學、飯店、寺廟、機關行號、醫院、博物館、市場、地標建築物、觀光景點、公園等全部之公車專用道站名、全部之捷運站及全部之火車站名標示雙語資訊。

（四）提供新移民母語考照服務

為輔導外籍與大陸配偶取得駕駛執照，開辦機車考照輔導專班，並協調臺北市政府民政局於外籍配偶生活輔導班中納入考照輔導課程。臺北市監理處 93 年 1 月 15 日首創開辦越南文道路交通安全規則筆試服務，俾利其以母語應考筆試；復於 93 年 7 月 1 日開放印尼文及泰國文服務，總計 93 年共有 1,296 名越籍新移民應考，其中及格人數為 384 人，及格率為 29.6%；印尼籍部分計有 67 人應考，其中 10 名及格，及格率為 15%；泰國籍部分有 42 人應考，其中 6 人及格，及格率為 14.3%。

（五）平衡停車供需

93 年度臺北市停車管理處完成 7 處停車場，提供小汽車位 1,599 格，機車位 809 格，可紓解部分地區停車需求，惟仍無法趕上臺北市汽機車成長速度，臺北市停車管理處仍會秉持政策，繼續開發更多的停車空間，以提昇停車品質。