

第二節 交通管理執行

一、打造人本交通

(一) 實施機車退出騎樓、人行道措施

為讓弱勢的行人族群有安全與寬敞的步行空間，94 年度賡續實施機車退出騎樓與人行道，該年度完成 71 個路段、長度 44.34 公里，除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外，也讓購物逛街時多一些駐足體會各式商家特色的悠閒。

(二) 小綠人—行人號誌加裝倒數計時顯示器

「小綠人」即現有在路口四個角落所設的行人專用號誌加裝秒數倒數顯示器，藉由數字及動態圖案的顯示，輔助傳達有效的安全行走訊息給行人，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。臺北市自 89 年起更新行人倒數計時顯示器，94 年施作完成 84 處路口，統計至 94 年底全市已完成 1,510 處路口更新。

(三) 道路回歸人本使用

傳統的道路讓車輛使用觀念，在人本交通的提倡下已逐漸改變，道路在適當的時間及空間規劃下，也可回歸讓行人或鐵馬悠遊漫步。臺北市政府於 94 年度辦理一系列道路回歸人本使用活動，包括「臺北最 High 新年城—2006 跨年晚會」、ING 路跑活動、直排輪大賽、臺北國際無車日活動等，活動舉辦期間採全面禁止車輛進入活動區道路之交通管制創舉，讓參與人員得以充分享有道路之使用權。

二、打造永續交通

(一) 給民眾一個更舒適的候車環境

為提供民眾良好等候公車環境，94 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，若民眾建議經現場會勘而經臺北市政府交通局允諾興建且未位於臺北市「街道家具」案實施範圍者，94 年度共設置公車候車亭雙座式 4 座，單座式 7 座。

(二) 內湖科技園區通勤專車

內湖科技園區是臺北市新興的高科技產業區，每天都有大量的通勤需求，臺北市政府交通局自 92 年起陸續闢駛多線內湖科技園區通勤專車，並於 94 年配合「內湖科技園區交通總體檢計畫」，依員工旅次調查結果再增闢新莊線、石碑線及雙和線等 3 線，並調整汐止線通勤專車行駛更直捷之路線，目前內科通勤專車包括雙和線已高達 18 線，上述專車於上、下班時間提供內科員工一車直達服務，期以替代私人運具之使用，俾利解決當地交通壅塞問題。

(三) 短程接駁社區化的公車運輸

捷運路網陸續完成後，公車即扮演社區化的接駁角色，期使大眾運輸路網系統更為完整綿密，公車路線規劃與調整已朝短程、接駁、快速、直捷為原則，俾提昇大眾運輸系統效率。94 年已新闢公車路線 9 條，調整公車路線 47 條，裁撤載客狀況不佳之路線 7 條。

(四) 市府轉運站 BOT 起跑

長久以來，長途的城際客運都位於臺北市西區的承德路與臺北車站 D1 轉運站附近，造成該區鄰近道路交通的負荷，因此為分散車流及提供臺北市東區便利之長途公路客運服務，及快速進出於高速公路，臺北市政府規劃於忠孝東路與基隆路口東南側設置市府轉運站，本案於 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，94 年已開始興建施工，全案預定於 98 年 8 月 15 日前啓用。本案預計興建成本金額約 66 億元，係由民間全額投資，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。

(五) 臺北車站特定專用區 D1 臨時轉運站 (國道客運臺北總站)

為改善承德路大量的長途客運及違規遊覽車營業而造成長久以來之交通壅塞，臺北市政府交通局協商台鐵提供用地並由業者共同出資興建 D1 轉運站並命名為「國道客運臺北總站」。該用地位於市民大道與重慶北路口西南側，共計進駐 50 條國道客運路線，每日可提供 2 千餘班次之長途旅運服務，進駐之國道客運業者計有大有巴士、三重客運、巨業交通、汎航通運、建明客運、國光客運、統聯客運、尊龍客運、新竹客運、福和客運、豪泰客運、豐原客運等，其服務路線遍及各縣市，為全國規模最大之長途客運轉運站。

國道客運臺北總站用地範圍達 13,402 平方公尺，該站站體以鋼構為主，內設有 34 席月臺及 17 席備用車位。該站於 94 年 8 月 16 日啓用，啓用 3 個月後 (自 94 年 11 月 16 日起)，臺北市政府交通局撤除承德路 1 段長途客運之上客站，包括未進駐國道客運臺北總站之阿囉哈客運、和欣客運、日統客運之站牌，並調離其行駛動線不行經臺北車站特定區管制範圍，並於同日起由臺北市政府交通局、臺北市政府警察局交通警察大隊及臺北市監理處共同派員赴現場稽查取締，依公路法及道路交通管理處罰條例等相關規定舉發及處分違規上下客事宜。

(六) 2005 臺北國際無車日系列活動

延續前幾年的美好經驗，2005 年的臺北國際無車日，陸續舉辦(9/3-9/16)「腳踏車週」、(9/17)「無車日－騎鐵馬遊臺北」(路線從臺北市政府沿仁愛路、中山南路、愛國西路、和平西路至華江橋)、(9/17-10/16)臺北大眾運輸月、(10/3-10/7)「走路上學週」等相關活動，其中「無車日－騎鐵馬遊臺北」活動臺北市共有 5000 餘人參與，並與臺北縣聯合於華江橋上舉辦臺北市、縣首長騎鐵馬大會師活動，而走路上學週活動共有十二所學校熱烈支持及參與。

另外更擴大大眾運輸月的推展規模，延請小天后蕭亞軒擔任大眾運輸月的代言人，請大家一起騎鐵馬、散散步、搭公車、乘捷運，在生活中體驗「台北好行」！

(七) 再闢羅斯福路及忠孝東西路公車專用道

臺北市已完成 10 條公車專用道，在公車營運效率、交通安全及民意等方面均已深獲民眾肯定，並大幅改善臺北市公車營運環境。雖然在地下已有捷運新店線及南港線，然而羅斯福路及忠孝東西路仍有大量的公車需求，於是 94 年臺北市政府交通局再推出羅斯福路公車專用道及忠孝東西路公車專用道，羅斯福路（興隆路至和平東路）公車專用道已於 94 年 8 月開始施作，另忠孝東西路（館前路至林森南路）亦於 94 年 12 月決標，預期對上述兩條道路交通行車安全與秩序將大幅改善。

(八) 規劃興建貓空纜車

為改善臺北市貓空地區假日交通並提升觀光遊憩契機，臺北市政府交通局規劃興建「貓空纜車系統」，期在避免大規模開闢道路破壞環境及有效控制觀光地區進出車輛下，減輕道路系統負荷，並藉提供遊客另一種運具選擇，吸引觀光遊客、活絡地方經濟。

本案路線長度約 4.1 公里，共設置動物園站、園內站、指南宮站、貓空站、轉角站 1、轉角站 2 等站。本案自 91 年起至 94 年已陸續辦理 7 次地方說明會，而都市計畫變更已於 94 年 6 月 3 日公告實施，用地與地上權於 94 年 9 月 5 日公告徵收。本案工程由臺北市政府工務局新建工程處代辦，已於 94 年 11 月 10 日開工，預計 95 年 7 月完工並試車運轉後，於 95 年 11 月份正式營運。

三、打造智慧交通

(一) 精進臺北市交通監控系統

為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、環東快速道路及信義快速道路架設多組「車輛偵測器」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可變標誌供用路人參考。至於道路車流即時影像，可利用臺北市交通管制工程處網站（<http://tms.bote.taipei.gov.tw/web/index.htm>）查詢。

(二) 公車動態資訊顯示系統

為建置 e 化的公車服務系統，臺北市政府交通局陸續推動公車動態資訊系統，期藉由精準的公車服務動態現況，即時提供資訊給公車使用者，或進而吸引非公車族群使用。

臺北市公車動態資訊系統提供之服務功能包括：

- 1、網際網路（<http://www.e-bus.taipei.gov.tw/>）：可提供各站位預估到站時間、公車即時位置、車號、路線簡圖及班距等資訊。

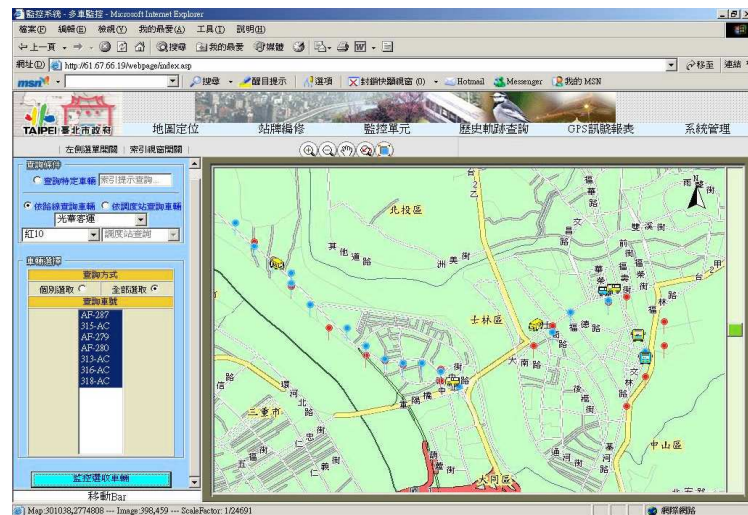


2、語音查詢（02-23461168）：可提供各接駁路線各站位公車預估到站時間語音查詢。

3、智慧型站牌（捷運站內 45 座、候車亭 35 座，共 80 座）：可提供行經站牌路線之預估到站時間。



4、WEB-GIS：僅提供公車業者及交通局使用。



（三）全國首創之手機、網路繳交路邊停車費創新服務

臺北市停車管理處率全國之先，以手機、網路繳交路邊停車費創新服務，改善民眾因路邊停車繳費單據遺失或事忙而忘記繳費遭受罰款情形，該項創新服務計有中華電信等 9 家廠商得標。本項以手機及網路繳費新政策推

出後，民眾可享受之優點如下：

- 1、民眾不會忘記繳交停車費而受罰。
- 2、民眾不必持繳費單至超商或銀行臨櫃繳費。
- 3、以手機或信用卡付費因併同電信及信用卡帳單採月結付款將可延長繳費時間。

臺北市停車管理處每月路邊開單約 200 萬張，未來民眾將可透過更多元的繳費通路繳納停車費，路邊停車也將因各公司的優質服務，可有效降低因停車未繳費之告發案件，減少民眾在路邊停車所產生的困擾。截至 94 年 12 月 31 日民眾透過手機及網路登錄代繳停車費計有 78,900 車次，代收 289,531 筆停車費，代收金額 19,455,865 元。

(四) e-T@xi 衛星計程車隊上路

為改善計程車空車率偏高及乘客叫車攔車比率偏高問題，以及提昇預約叫車的安全服務，臺北市政府交通局獲交通部補助，於 94 年 4 月成功建置「交通安全行易網-計程車營運安全與派遣系統建置計畫」並於 94 年 4 月 27 日正式啓用，其可透過計程車加裝衛星定位系統，讓乘客掌握目前最新位置動態，亦可讓業者掌握車隊各車輛所在位置而便於調派，本建置計畫案之示範車隊為「友好衛星車隊」，共提供 300 台車機，截至 94 年 12 月底計超過 37,570 人次瀏覽本系統網頁、加入會員計 193 人，透過該系統電話叫車成功交易次數計 114,915 筆。臺北地區目前衛星定位之車行如台灣大車隊、台北衛星車隊、華衛衛星車隊皆已施行中，預期五年內全市參與營運之衛星計程車將達 3,000 輛以上。

四、打造安全交通

(一) 改善重要路段、路口交通

為改善大直橋上機慢車常與汽車交織產生的行車安全問題，臺北市交通

管制工程處規劃大直橋由濱江街往大直方向（南往北方向）外側第二車道佈設機慢車專用道，且配合於機慢車專用道兩側劃設雙白實線、設置「機慢車專用道」標字及「機慢車專用」標誌，最外側則佈設為右轉專用車道；並為維護北安路與大直橋路口機車左轉安全，於該路口 4 個方向設置機車兩段式左轉標誌及待轉區，相關工程已於 94 年 12 月完工啓用。

（二）主要幹道設置安全設施

為提昇臺北市市區道路於天候不良及夜間之行車安全，臺北市交通管制工程處於 94 年度賡續加強設置交通安全設施，包括強化玻璃反光路面標記、超軟質彈性桿、警示桿、座式反光導桿、危險標記、安全方向導引標誌等，於中山北路等 25 條幹道加強設置，期達到提昇行車安全目標。

（三）觀光地區及遊憩場所可申請設置指示標誌

為提供外來遊客明確的公共場所指示標誌，94 年已完成「臺北市公共場所指示標誌設置基準及審核要點」，凡觀光遊樂地區申請設置道路交通指示標誌審核要點第 3 點規定之各類觀光地區（如國家公園、風景區...）及「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 87 條之 2 定義之遊憩地點（如公園、博物館、溫泉...），其主管機關皆可申請設置。

（四）推動行車安全需求較高道路應全日開頭燈

配合道路交通安全規則之修正，臺北市交通管制工程處完成臺北市車行地下道、調撥車道、隧道及第一階段山區道路「開頭燈」標誌設置。為維護行車安全，臺北市政府依「道路交通安全規則」第 109 條本（94）年修正之規定，規範駕駛人駕車行經臺北市 9 條隧道，14 處調撥車道及 10 條車行地下道，應依標誌指示使用燈光。另外臺北市仰德大道、格致路、陽明路、陽金公路及巴拉卡公路（縣 101 甲）等，則依規定應全日開頭燈。

（五）交通安全生活化

1、列管交通事故死亡人數創歷年次低

為保障市民生命安全，臺北市政府相關單位持續進行交通改善工程、交通執法與教育宣傳，94 年的交通事故防制績效有漂亮的成績單，94 年臺北市發生列管交通事故死亡 84 人，較 93 年大幅降低 11 人，為歷年次低，臺北市政府交通局仍持續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。

2、推廣腳踏車安全騎乘訓練

為響應綠色交通政策、提倡正當休閒活動，臺北市政府交通局結合民間腳踏車社團的專業技能，規劃整套腳踏車安全騎乘學、術科課程，協助臺北市各級學校辦理腳踏車騎乘戶外教學活動。課程內容綜合交通法令科目及融入腳踏車專業教學，並輔以交通情境與騎乘關卡設計，考驗學童們騎乘反應及驗收學習成效，採「寓教於樂」的方式，讓學童們學習完整正確的腳踏車騎乘常識。本項訓練於寒暑假期間辦理，以教導學童安全騎乘技巧，培育其交通守法觀念，94 年腳踏車安全騎乘推廣總計辦理 61 場次，共 10,831 人次參加。

3、94 年度金輪獎頒獎表揚大會

94 年 10 月 13 日假臺北市政府一樓中庭舉辦「金輪獎」表揚大會，由臺北市政府交通局林局長志盈親自頒獎予各優良職業汽車駕駛人計 127 名。另為獎勵優良職業汽車駕駛人品學兼優之子女，由財團法人純青社會基金會提供獎學金，94 年度計接受頒發大專組 27 名、高中職組 7 名、國中組 3 名。

五、追求便捷交通

臺北捷運系統由臺北市政府捷運工程局負責規劃設計及施工，分階段完工後由臺北大眾捷運股份有限公司負責營運管理，整體捷運路網之發展為市民所關注的焦點。

(一) 捷運路網版圖不斷擴大

奉行政院核定之臺北都會區捷運初期路網建設計畫，截至 94 年 12 月底，總進度為 96.68%，其中 1.板橋線第二階段及土城線總進度 98.62%；2.內湖線總進度 56.17%；3.後續路網新莊線及蘆洲線截至 94 年底，總進度為 54.64%；4.南港線東延段總進度為 28.88%，5.新蘆線及南港線東延段高運量電聯車及核心機電系統現正設計中；6.信義線總進度為 12.55%，已全線動工；7.松山線總進度為 8.16%，已於 94 年 12 月 20 日公告招標，進入施工階段；8.中正國際機場線臺北市區段，於 93 年 10 月 12 日獲交通部函請臺北市政府捷運工程局辦理後，已完成顧問遴選現正設計中，未來將在臺北站建立雙塔型之首都門戶；9.另為加強內科、巨蛋及北市東區捷運之服務，已完成北市東側南北向走廊捷運路線之可行性研究。

1、繼續規劃臺北都會區捷運路網

臺北都會區捷運路網已完工通車部分已長達 69.1 公里，外加目前正興建中之已核定路線(包括中正國際機場線臺北市區段)，長度更達 70.2 公里。相較於東京、新加坡、巴黎、紐約、倫敦等國際都市，臺北捷運路網建設仍有加速興建的需要。目前臺北市政府捷運工程局仍持續進行研究規劃之路線包括安坑線、三鶯線、萬大中和(樹林)線、社子士林北投區域輕軌路網、淡海線、台北縣政府主政規劃之環狀線等案，另民生汐止線、北市東側南北向走廊捷運路線等案將進行可行性研究及走廊研究，如財源籌措可以配合，估計至目標年 110 年，所有規劃中路線均能推動興建完成，屆時臺北都會區捷運路網總長將達 250 公里以上，預測每日運量可達 360 萬人次以上，在臺

北都會中心區平均每 500 公尺就有一個捷運車站，捷運系統將成為都會區民眾不可或缺的大眾運輸工具。

2、積極推動臺北車站特定區交九用地開發 BOT 案

臺北車站特定專用區交九用地開發招標作業，於 90 年 12 月 20 日辦理招標公告，91 年 2 月 6 日舉行招商說明會，期間廣邀中央、地方相關機關及有投資意願的各大知名企業公司與會，就相關議題交換意見。92 年 9 月 30 日資格預審，日勝生活科技股份有限公司獲評為最優申請人，並於 93 年 12 月 7 日完成議約，該基地業於 94 年 6 月 2 日開工，現正連續壁施工中。

3、中正國際機場線臺北市區段

93 年 10 月 12 日交通部函請臺北市政府捷運工程局辦理此項重大工程，目前已完成顧問遴選，現正設計中，其將在臺北站建立雙塔型建築之首都門戶，都市計畫及聯合開發亦正辦理變更中，臺北車站特定區 C1 用地、D1 用地（東半街廓）整體開發工程說明如後：

- (1) 為配合中正機場聯外捷運系統建設計畫穿越台北車站特定專用區，並於 C1 用地設站，及 C1、D1 用地(東半街廓)整體開發，已徵得中華顧問工程司擔任顧問進行整體設計作業。
- (2) 「C1、D1 用地(東半街廓)變更都市計畫主要計畫為『聯合開發區(捷)』」案，已於 94 年 8 月 1 日獲臺北市都市計畫委員會審議通過，94 年 9 月 23 日送請內政部都市計畫委員會審議中，預計 95 年 2 月完成公告，其細部計畫亦已配合建築設計作業辦理中，預計 95 年 3 月完成公告。
- (3) 都市計畫主要計畫未獲內政部都市計畫委員會審議通過前，臺北市政府捷運工程局基於保留台灣鐵路管理局於 D1 用地之開發權益，持續與該局協議聯合開發事宜，歷經多次協商，於 94 年 12 月 14

日雙方獲致共識，俟完成核定程序，將以簽訂行政契約辦理開發事宜。

- (4) 全案俟細部計畫及都市設計管制內容獲臺北市都市計畫委員會審議通過及公告，即據以擬定徵求投資人須知報核並辦理徵求投資人作業。

(二) 捷運營運管理服務力求精緻

1、營運運量持續攀高

目前開放營運之服務路線包括木柵線、淡水線、中和線、新店線、南港線、板橋線及小南門線等 7 條，營運總長度共計 67 公里（營運公里），目前共有車站數 63 個（含臺北車站及忠孝復興站 2 個主要轉乘站）。

94 年度臺北捷運系統運量大幅成長，全年總載客量達 3 億 6,072 萬餘人次，平均每日運量達 98 萬 8,301 人次，較 93 年平均每日運量 95 萬 6,672 人次，增加 3 萬餘人次，增加比率達 3.3%（歷年平均日運量變化趨勢圖如圖 1）；94 年年末配合「臺北最 High 新年城 2006 跨年晚會」系列活動，以及各地之跨年慶祝活動，臺北捷運跨年不打烊，94 年 12 月 31 日晚間不收班，持續營運至 95 年 1 月 1 日晚間 12 點發末班車。跨年當日運量達 156 萬餘人次，較 93 年跨年運量 142 萬餘人次，增加 14 萬餘次，增加比率達 10%。隨著營運路線增加，臺北捷運系統累積運量迅速增加，在 94 年 8 月 16 日突破 20 億人次，距 87 年 12 月 22 日突破 1 億人次，以少於 7 年的時間，捷運旅運量成長約 20 倍。94 年全年運輸收入總計 81 億 7,186 萬餘元，平均每日收入 2,238 萬餘元，較 93 年平均每日收入 2,086 萬餘元，增加 152 萬餘元，增加 7.3%。

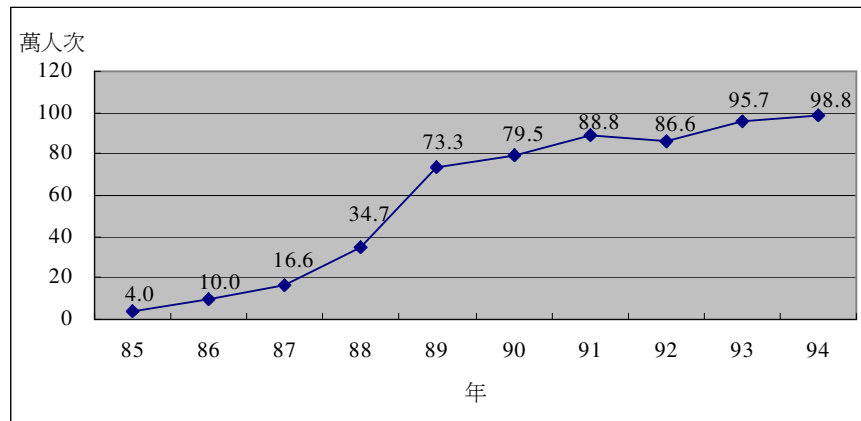


圖 1 歷年平均日運量變化趨勢圖

2、提昇「系統安全」

94 年 8 月接獲 CoMET/Nova 國際鐵路聯會來信通知，依據 94 年最新重要績效指標（KPI）資料顯示，在 Nova 及 CoMET 所有 24 個會員系統中，臺北捷運系統運轉可靠度名列第 1。

3、強化旅客月台候車安全

為增加旅客在月台候車安全距離，在距月台邊緣外側約 90 公分處加劃一條寬 10 公分之等候線，捷運系統全線車站之新等候線已在 94 年 6 月 10 日劃設完成實施。另為降低旅客掉落或誤闖軌道之危險性，提供民眾安全穩定之運輸服務，臺北大眾捷運股份有限公司 93 年 11 月完成國內首創月台防闖紅外線偵測器系統之開發設計，94 年 5 月進行月台區軌道侵入預警系統第一期工程，94 年 10 月 21 日完成淡水站、關渡站、江子翠站等站硬體建置並進行系統動態測試。另對於原本無月台門設計之高運量系統，也規劃於系統最重要的轉乘站建置月台門，於 94 年 11 月開工，預計完成臺北車站、忠孝復興站之月台門建置。

4、加強電扶梯搭乘安全

臺北大眾捷運股份有限公司針對電扶梯受傷原因進行分析，研擬各項改善作為，包含施作乘場黃網淨空區及分隔欄、踏階前緣增繪黃色警示線、上下乘場梳板加噴黃色漆、上下乘場增設紅色止滑條、裙板下方加貼紅色警示帶等，同時也邀請孫翠鳳小姐擔任捷運安全大使，示範正確搭乘電扶梯方法，以提昇電扶梯使用安全，實施後電扶梯旅客受傷人數已明顯下降。

5、增進「服務品質」方面

(1) 建置無線寬頻網路環境

臺北大眾捷運股份有限公司完成臺北捷運系統全線 63 個車站、4 條地下街及北投園區無線寬頻設施建置，提供乘客在捷運車站均可無線上網之便利服務。另啓用「捷運系統營運資訊 PDA 查詢服務系統」及「捷運系統營運資訊 WAP 查詢服務系統」，讓民眾透過 PDA 或 WAP 手機，查詢或使用臺北捷運系統相關營運資訊及線上服務。

(2) 提昇運能，縮短尖峰班距

為提升板橋線、南港線上午尖峰服務水準，94 年 1 月 31 日起，尖峰加班車由原 3 列車 5 班次，增加為 4 列車 8 班次。另配合臺北市政府捷運工程局先將土城線 6 列車納入營運使用，自 94 年 4 月 1 日起，板橋線、南港線尖峰營運班距由 4 分 45 秒縮短至 3 分 30 秒，車站人潮擁擠情形已大幅改善。

(三) 豐富且多樣的捷運活動

1、運量累積超過 20 億人次慶祝活動

臺北捷運系統運量於 94 年 8 月 16 日突破 20 億人次大關，為慶祝此一歷史性時刻，94 年 8 月 13 日在捷運淡水站後廣場，舉辦「運量突破 20 億·健康城市有活力」一系列慶祝活動，吸引民眾熱情參與和迴響。馬市長並蒞臨與民眾一同分享臺北捷運的活力與喜悅，現場同時設置「20 億個祝福」許願樹，讓民眾寫下對「臺北捷運運量突破 20 億」的祝福和期許。

2、熱舞大賽及熱門音樂大賞

94 年 7 月與國泰世華銀行共同規劃舉辦「第一屆捷運盃熱舞大賽」，藉此鼓勵更多年輕人培養正當運動，展現熱情與活力，獲得熱烈參與與廣大迴響，94 年 12 月再針對年輕人喜好的流行音樂，推出「捷運盃熱門音樂大賞」，總決賽安排在 95 年 1 月 1 日凌晨 1 點至 5 點，於臺北市政府大樓東南角街舞廣場配合「城開不夜·舞動音樂迎新年」活動舉辦，讓參賽隊伍在跨年晚會的人潮前盡情表演。

3、臺北捷運銀髮關懷活動

為宣導銀髮族搭乘捷運多使用電梯，和中國信託商業銀行及財團法人老人基金會共同辦理「臺北捷運銀髮關懷活動」，在 94 年 10 月 6 日到 16 日的活動期間，別出心裁將銀髮族進出頻率較高的捷運站電梯，創意佈置成著名景點，增添搭乘樂趣。銀髮關懷活動壓軸為 10 月 21 日假捷運龍山寺站旁艋舺公園舉辦之「臺北捷運銀髮音樂晚會」，由知名藝人演唱懷念的老歌。

六、追求精緻交通

(一) 行車號誌改為 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 瓦減為 22 瓦，節省電力約 80%，而使用時數約為白熾燈泡 10 倍。另 LED 發光可限定號誌可辨識之角度及區域，以改善多岔路口駕駛人誤判之現象，增加交通安全。臺北市自 89 年起更新傳統燈泡式號誌為 LED 燈面及鋁合金燈箱，94 年於八德路等幹道完成設置 117 處路口，全市已完成 1,122 處路口。

(二) 內湖科技園區交通改善

近年內湖科技園區從原先的輕工業區轉變為高科技園區，因發展迅速，從業人口從 90 年底約 2 萬人成長至目前近 8 萬人，成長幅度達 4 倍，經濟蓬勃發展的同時也帶動交通運輸的大幅成長，上下班交通擁塞情形嚴重。為

改善內科交通狀況，臺北市政府交通局於 94 年初成立「內科交通總體檢專案小組」，診斷交通問題，並訂定分期改善策略，短期內已進行號誌時制調整、車道重新佈設、配對單行道、加強停車管理及機車退出騎樓與人行道、提高大眾運輸服務水準、道路拓寬工程及加強交通執法等，對於改善內科交通問題已初見成效；長期將積極開發路外停車場、設置交通監控系統、增闢銜接道路及高架道路、興建捷運系統、鼓勵改變交通型態等，以期打造內科為交通智慧園區。

（三）交通標誌牌面雙語化

為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，94 年度逐步全面更換市區一般交通標誌告示牌為雙語化，目前全市 12 個行政區禁止停車告示牌及家長接送區告示牌已更換完成，並針對主次要幹道上之告示牌，完成中山北路等 48 條道路標誌牌面雙語化勘查並錄工程案辦理設計。本（94）年度，計完成「學校」、「醫院」、「新式禁停告示牌」等牌面共 1,005 面。

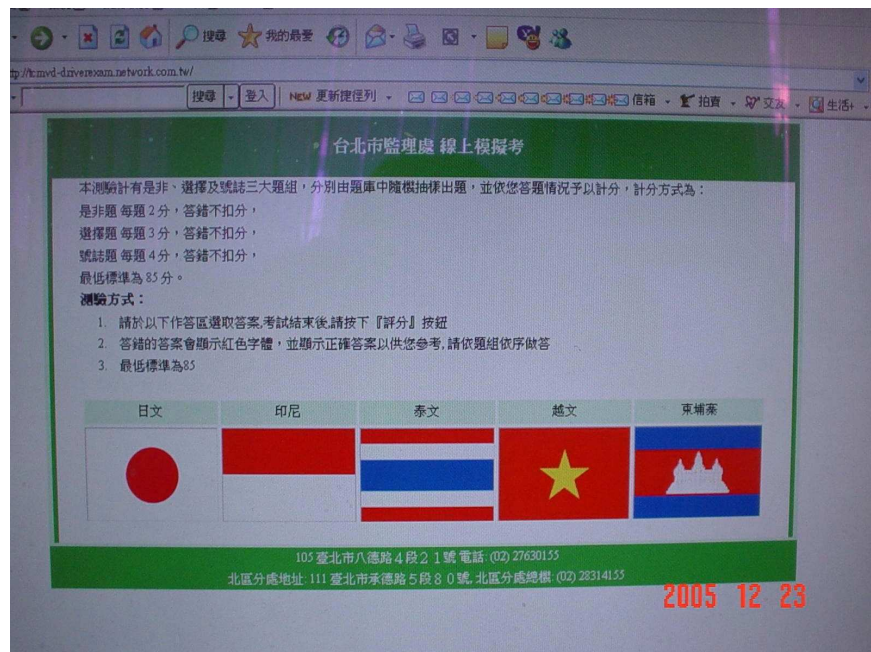
（四）大眾運輸乘車資訊國際化、雙語化

為使臺北市大眾運輸邁向國際化、雙語化，臺北市政府交通局陸續完成幹線公車及專車路線、捷運接駁公車路線、公車專用道站台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；另為加強服務民眾，配置公車車頭標示牌起訖點加註英語，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。另針對重要站名、公車專用道站名、捷運站及火車站名標示完成雙語資訊，而為使臺北市公車站牌之站名全面雙語化，所有公車站名英譯業已完成修訂，並於 94 年 11 月完成建置英文版「公車路線查詢」網站開放供民眾查詢。

(五) 增建多語文駕照考驗

為協助新移民取得駕照，提升其駕照考驗之及格率，臺北市監理處增建包括日、越、印、泰、柬等 5 國語文駕照考驗網路模擬測驗系統，希望能透過模擬測驗的方式讓新移民徹底瞭解我國相關法規及道路交通安全常識，進而順利通過考試取得駕照，以落實對新移民的生活照顧。該系統已於 94 年 12 月底建置完成。

另 94 年完成中文、英文、日文、越南文、印尼文及泰國文共計 6 種文字，以及國語、閩南語、客家語、英語、日語及越語共計 6 種語音之電腦筆試服務，使臺北市監理處考照服務品質持續創新並領先全國。



多國語文駕照考驗網路模擬測驗系統電腦頁面

(六) 創新設立監理 e 網通-巡迴式行動公路監理站

臺北市監理處近年來為方便民眾洽辦業務，已陸續在臺北市建置了四個簡易服務站，為擴大公路監理服務範圍，配合交通部「監理 e 網通－巡迴式行動公路監理站」計畫，利用 GPRS 無線通訊技術改裝建置完成行動監理服務車，將服務據點無限延伸。

（七）復康巴士

為照護及提供身心障礙民眾日常生活交通上的服務，臺北市提供裝有輪椅昇降設備之身心障礙者小型冷氣車（簡稱小型復康巴士），服務領有身心障礙手冊且設籍臺北市之身心障礙市民。93年計有90輛小型復康巴士提供服務，續於94年5月24日及94年10月11日承蒙「新光人壽股份有限公司」及內湖「碧山巖」分別捐贈2輛及1輛小型復康巴士，總計至94年底全市計有93輛小型復康巴士，當年度計提供266,388車趟次及載運服務476,465人次。

（八）遊動廣告車管理

為落實使用者付費公平原則，依據臺北市廣告物暫行管理規則第61條及規費法第7條規定，訂定「臺北市遊動廣告物許可證規費收費標準」，並自94年1月1日開始實施；截至94年12月31日止共核發1,501件許可證，不合格2件，收取規費收入共計2,220,500元，廢止206件遊動廣告許可證。另為維護交通安全與順暢及提高路邊停車格位週轉率，避免有限路邊停車資源為少數車輛占用，依據道路交通管理處罰條例第5條暨市區道路條例第28條規定發布，自94年8月1日起，上午7時至下午9時（國定例假日除外）禁止遊動廣告車輛停放於臺北市所有道路；截至94年12月31日止，臺北市監理處查報件數共2,417件，相較93年之3,193件，減少21%；雇工拆除廣告物共193件，相較93年之148件，增加30%；臺北市停車管理處查報件數共1,260件，相較93年之4,064件，減少69%；臺北市政府警察局交通警察大隊共取締拖吊移置131輛遊動廣告車輛，相較93年之35件，增加274%。臺北市遊動廣告車輛長期停放之問題已有顯著改善，並頗獲市民支持與好評。

(九) 駕訓班團考遠端線上監控系統

為使駕訓班團體考照過程更加公正嚴謹且公開透明，自 94 年 5 月 4 日起將原有數位監控設備提升為遠端線上監控系統，以供管理單位遠距線上查核，藉由公平、公開且透明之管理作業，提升派督考民營駕訓班之考驗品質。