新北市政府 110 年度自行研究報告

道管中心導入道路施工管理之效益精進分析

研究機關：新北市政府工務局
研究人員：詹局長榮鋒、楊副總工程司至中、
李股長孟恆
研究期程：自 109 年 7 月 16 日
至 110 年 12 月 31 日

新北市政府110年度自行研究成果摘要表

計畫名稱	道管中心導入施工管理之效益精進分析
期程	自109年7月16日至110年12月31日
經費	無（以既有系統資源及相關資料進行分析，並透過道管中心之駐點人員監控過程反饋意見，進行綜整歸納。）
緣起與目的	新北市智慧道路管理中心於109年7月16日由市長揭牌成立，透過導入系統輔助及虛擬組織概念強化本市道路養護及挖掘管理之業務成效，故期望透過統整資料並分析之方式，檢視既有機制及導入創新技術之可行評估，進而據以提出精進方案。
方法與過程	1. 檢討既有精進需求：檢視暨有系統功能面及管理面制度，並草擬未來精進方向，據以研擬挖掘既有須解決問題。 2. 建立分析資料類別：歸納既有各項資料，結合草擬之精進方向及發掘問題，檢討資料應用之可行性。 3. 分析資料檢討：配合計畫目的進行資料統整分析，研擬相對應問題之既有問題確認，用以研擬後續解決方案。 4. 精進方案研擬回饋：發想解決方案之工具及方式，同時評估導入創新技術輔助之可行性，並擴大精進方案研擬執行層級，以獲得有效反饋改善意見。 5. 報告研擬：彙整研擬討論過程資料，撰寫整體精進方案統整報告，並據以執行實施。
研究發現及建議	成立道管中心後，雖確實對於本府管理道路挖掘施工具正面輔助效益，相對亦反映出既有業務輔助系統確仍有改善精進之處，既有功能僅以申請及路權管理角度進行設計，於分組專責監控仍有缺發之處，故於111年度系統維護契約中應配合增修，並於後續年度持續檢討。
備註	

摘要

新北市智慧道路管理中心於109年7月16日由市長正式揭牌成立，以「簡政便民」、「行動治理」、「智能管理」、「加值應用」、「透明治理」為五大目標，藉由虛擬化、雲端化與智慧化，即時掌握道路施工及養護狀況，並支援道路防救決策，打造出綜合「道路養護工程、挖掘施工管理、共同管道維管」三項道路核心業務，三位一體的「新北市智慧道路管理中心」。

其中本次研究透過探討道管中心成立之組織內容，與整體核心概念及創新應用作法，並針對監控組於研究期間對於道路挖掘施工之成果資料與iRoad系統之系統功能架構進行交叉分析，確認目前監控組作業現況之流程是否有得以改善之空間，以及系統架構面是否能仍有精進空間。

最終利用上述分析成果，於「道路施工管理」提出立即性可於111年度系統維護契約精進之建議方案，與作業流程可改善之參考建議，並也透過本次研究分析提供長期性建議，以利未來道管中心持續精進業務之執行及管理效能，持續建設新北智能城市發展。

關鍵字：新北市、挖掘管理、智慧政府、創新技術

目錄

目錄 ii
圖目錄 iii
第一章 主旨及背景說明 1
第一節 研究背景與動機 1
第二節 研究目的 2
第二章 相關研究、文獻之檢討 3
第一節 新北市智慧道路管理中心 3
第二節 業務輔助 iRoad 系統功能 5
第三章 研究方法 11
第一節 研究範圍與限制 11
第二節 道路施工管理功能分析 11
第三節 監控組管理流程 13
第四章 研究發現 15
第一節 監控作業執行現況 15
第二節 系統精進空間 16
第五章 結論與建議 17
第一節 立即性建議 17
第二節 長期性建議 18
第六章 參考文獻 19
附錄 20

圖目錄

圖 1 新北市智慧道路管理中心組織架構圖 3
圖 2 道管中心監控組作業情形 5
圖 3 iRoad 系統五大核心目標 6
圖 4 iRoad 系統首頁及便民資訊查詢 7
圖 5 查詢道路數據及養護履歷 8
圖 6 道路巡查即時影像及巡查軌跡檢核 8
圖 7 共同管道維護管理系統 9
圖 8 道路施工管理功能首頁 10
圖 9 管挖行動辦公室 App 直播案件 10
圖 10 道路施工管理功能系統開發建置歷程 12
圖 11 道路施工管理功能系統架構 13
圖 12 系統既有施工打卡控管功能 16

第一章 主旨及背景說明

第一節研究背景與動機

道路挖掘工程為與民眾生活最為相關的工程行為，有著維持各項社會運行資源的需求，卻又有著影響道路使用壽命且影響大眾交通通行的問題，而造成讓社會大眾所詬病的各項負面問題的來源，則為上述提及的為提供各類社會運行資源而埋設於道路下之各類管線設施所需要的維護、新設及擴充等需求，如何有效管理並減少負面影響則為政府亟需解決之問題。

行政院於民國 81 年核定「國土資訊系統實施方案」將公共設施管線資料庫列為九大資料庫之一(公共設施管線資料庫網站，2022)，並由內政部營建署推動各項先期規畫及研究，期間經歷民國 103 年高雄氣爆，又進一步提升公共管線資料庫建置維護與管理之重視，至今於各縣市政府均已建有統一國家規格之管線資料庫，並同時打造配合各地需求之道路挖掘管理業務輔助系統。

新北市在道路挖掘業務系統的發展，也由新北市政府工務局(以下簡稱工務局)自民國 90 年開始以管理資訊系統(Management Information System，MIS)的資訊管理至地理資訊系統(Geographic Information System， GIS)結合不同圖層於二維平台之分析應用，並於近期更透過建築資訊模型(Building Information Modeling，BIM)、三維立體模型圖台及擴增實境(Augmented Reality，AR)等結合創新技術的應用，並於 109 年 7 月 16 日成立「新北市智慧道路管理中心」

（以下簡稱道管中心），已大幅改變「道路挖掘施工管理」的作業方式，而如此之變化於既有的系統分權模組功能是否足以滿足監控管理之需求，則為值得探討之議題。

第二節 研究目的

道管中心成立宗旨為透過創新智慧化手段，結合專責化監控功能，由各類管線單位分組代表進駐，以完整落實三級品管制度，以減少道路挖掘過程所造成之負面狀況，因此透過本次研究應完成：

(1) 道管中心監控現況及作業流程，

(2) 道管中心 iRoad 系統現況功能架構，

(3) 現況系統功能於業務執行之合適性，及

(4) 提出功能改進雛型及建議。

第二章 相關研究、文獻之檢討

第一節 新北市智慧道路管理中心

本次成立道管中心，其關聯新北市政府、管線單位、施工廠商，並各自位於不同的地理區域，以工務局所開發的 iRoad 系統為核心，讓管線、道路管理更為結構化，讓道路更平整，降低因道路挖掘或是施工而導致的肇事率 ；亦可透過圖資平台，結合 3D 管線模型，提供各單位按圖索驥，減少挖錯管、挖破管的情事發生。此外，亦將地下共同管道納入管理主軸，打造出綜合「道路養護工程、挖掘施工管理、共同管道維管」三項道路核心業務，三位一體的「新北市智慧道路管理中心」。

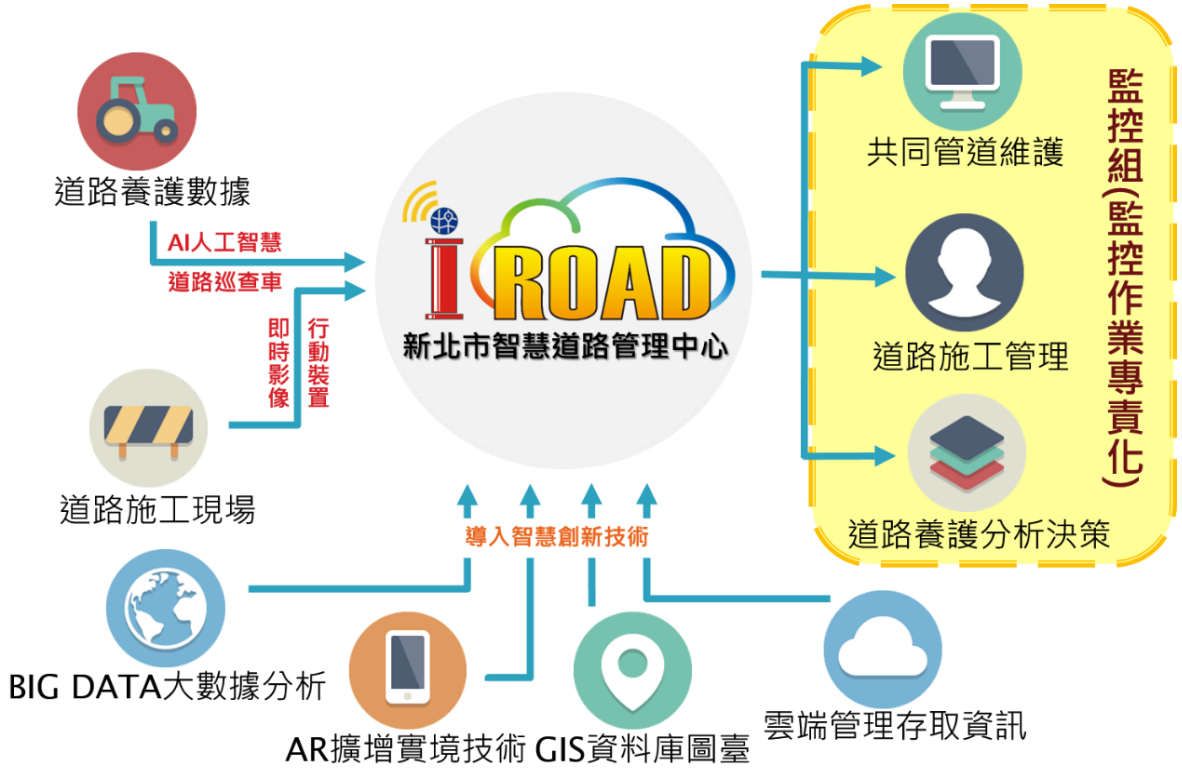


圖 1 新北市智慧道路管理中心組織架構圖

此外，在道管中心的組織分工層面，為維持原有市府權責分工架構下，以工務局為主體，中心幕僚單位為管挖組；次要幕僚單位為路平組，各區公所及管線事業為協力單位，維持於既有架構下運作，並透過道管中心 iRoad 系統進行跨組織的流程與資料整合；另成立監控組進行道路挖掘施工管理，兼顧彈性與效率。各組業務分工如下：

(1)　管挖組

負責既有工務局轄管之省道及市道之道路挖掘許可證申請審查作業，並針對透過系統輔助進行挖掘整合協商、轄區施工進度控管追蹤、案件巡查、違規裁罰記點及共同管道維護管理業務。其中，配合負責整體中心系統平台擴充維護計畫，擴增精進本市公共設施管線資料庫之品質及資料，持續改善整體業務輔助效能，並配合修正法令規定及教育訓練事宜。

(2)　路平組

負責路平 0800 及 1999 專線受理、報馬仔系統坑洞受理、道路巡查、路面事故應變、路平派工管理、道路銑鋪排序、道路資料處理、路平教育訓練等工作業務，主要利用轄內各區道路巡查廠商車輛及維護廠商之能量，持續精進道路養護因子收集手段，強化數據分析供養護決策之精細度。

(3)　監控組

由各管線單位代表進駐人員負責所屬單位之道路施工品質監控、施工檢核點打卡回報狀況、施工即時攝影、自主檢查、淺埋通報及流程管控作業；日間常態進駐，夜間則依工務局要求機動進駐。並配合工務局所屬單位進駐人員及 24 小時輪值人力輔助，以全天監控道路施工狀況，管理道路施工狀況

及確立轄管之共同管道申請、巡查與竣工管制作業。另監控組則由工務局所屬單位主管擔任組長，當災害發生時則由高階督導長官進駐坐鎮，區公所仍由工務課長督導下轄人員。

圖 2 道管中心監控組作業情形

第二節 業務輔助 iRoad 系統功能

作為道管中心核心架構的 iRoad 系統，以自民國 90 年啟始發展的「公共設施管線資料庫」及「新北市道路挖掘業務管理系統」為核心，結合遠端監控、智能管理系統，並以大數據（Big Data）蒐集路況資料進行分析，並以「簡政便民」、「行動治理」、「智能管理」、「加值應用」、「透明治理」為五大目標，藉由虛擬化、雲端化與智慧化，即時掌握道路施工及養護狀況，並支援道路防救決策，提升整體道路養護成效（朱惕之等 2018）。

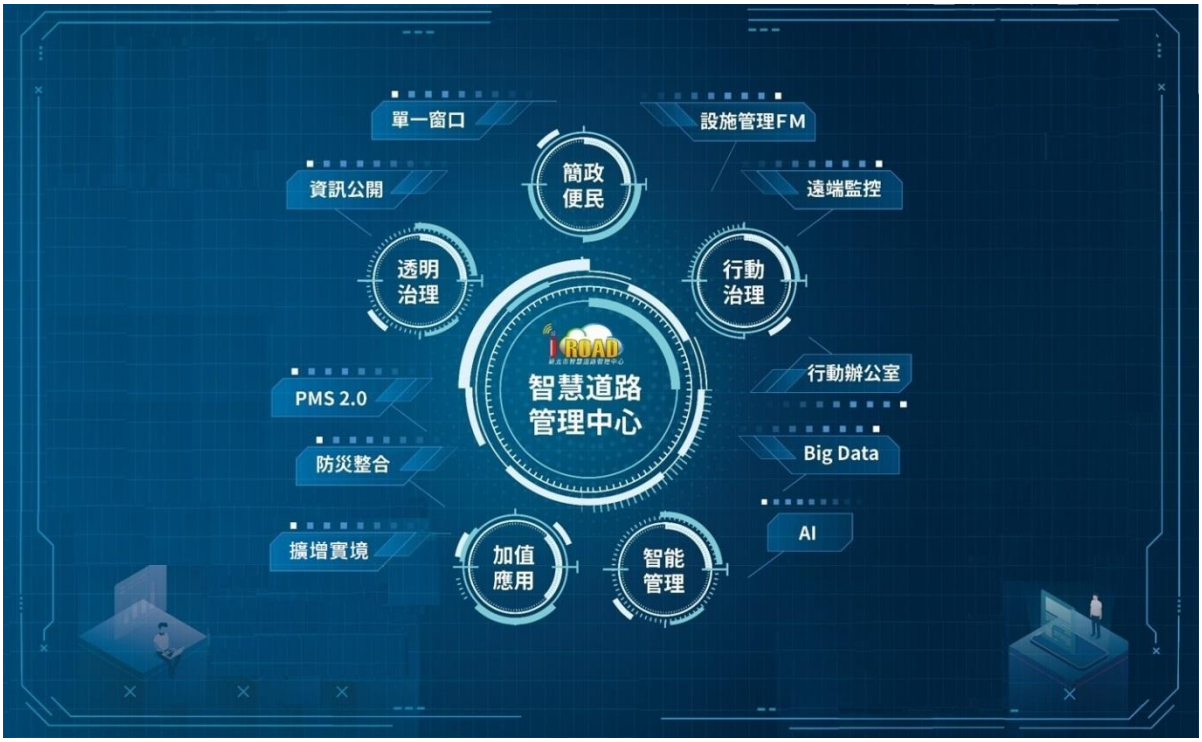


圖 3 iRoad 系統五大核心目標

iRoad 系統因應組織分工及目標需求，主要可分為四個主要部分，分別為「單一複合式便民入口首頁」、「道路養護工程-路平組」、「共同管道維管-管挖組」及「道路施工管理-管挖組」相關功能如下：

(1) 單一複合式便民入口首頁

因應政府開放資料（Open Data）及民眾需求，針對轄管業務應一定程度提供開放查詢圖臺供民眾查閱，如路平報馬仔系統之坑洞查報進度、道路養護工程訊息查詢、管線單位申請挖掘施工訊息查詢。惟各系統由業務科室自行委外開發，造成民眾為了查閱各類資訊需到處查找相當不便。iRoad 系統整合不同路權單位的施工資訊，在首頁即時呈現，減少因施工造成的交通不便。另整合新北市政府轄下道路相關資訊系統，提供民眾單一入口網站，節省民眾在不同資訊系統查找耗費的時間與心力。

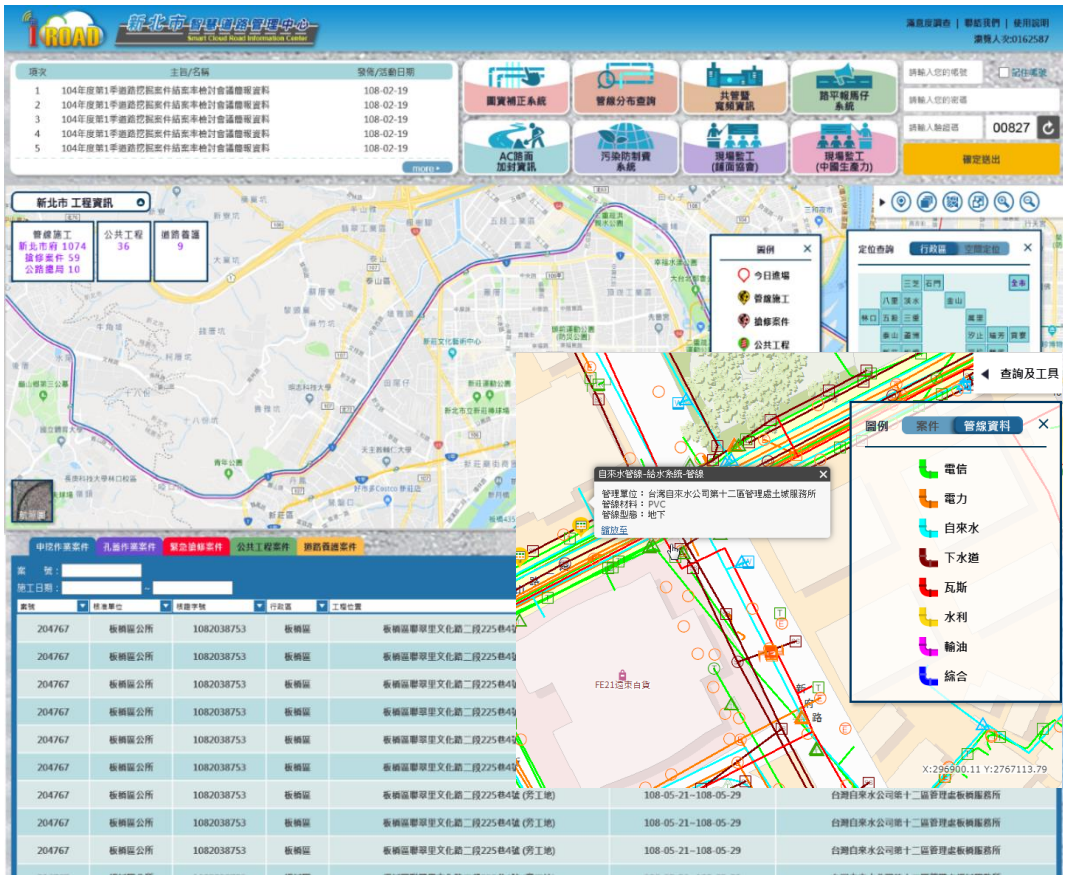


圖 4 iRoad 系統首頁及便民資訊查詢

(2) 道路養護工程-路平組

因應將道路養護數據標準化數據化的管理模式，將道路平整度數據化的 IRI(International Roughness Index，國際糙度指標)及 ERI（Economical Roughness Index，經濟型平坦度行動偵測)，以及在一定範圍內根據道路鋪面狀況以數化方式表現該道路範圍安全性的 PCI（Pavement Condition Index，鋪面狀況指標）等道路養護數據資料庫應用於地理資訊系統的套疊比對，並結合道路巡查即時影像及軌跡等業務需求，用於養護決策之輔助使用，將養護預算最大效益化，同時亦可即時掌控每日道路巡查之情形，並即時處置，以提升本市居民之用路體驗。

圖 5 查詢道路數據及養護履歷

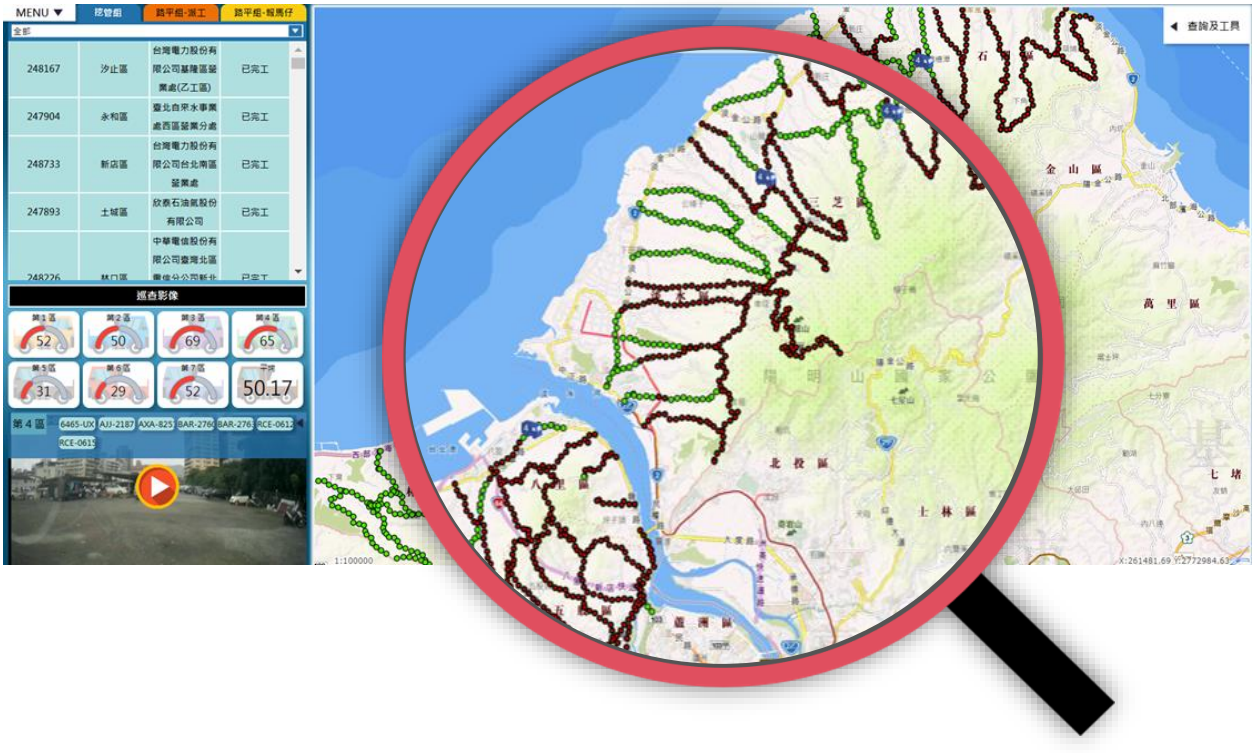


圖 6 道路巡查即時影像及巡查軌跡檢核

(3)　共同管道維管-管挖組

透過建立共同管道 BIM 模型，結合三維管理圖台，並配合維護管理需求打造電子化設施維護管理系統，將過往需透過紙本作業紀錄的巡查模式更新為可配合巡檢契約巡查點預先建立作業項目，於現場可透過手機 APP 將資料上傳，於系統端便可即時查詢巡檢結果，亦可作為後續契約估驗計價之使用，大幅改變傳統巡查模式，且建立完整電子化巡檢履歷供查驗。

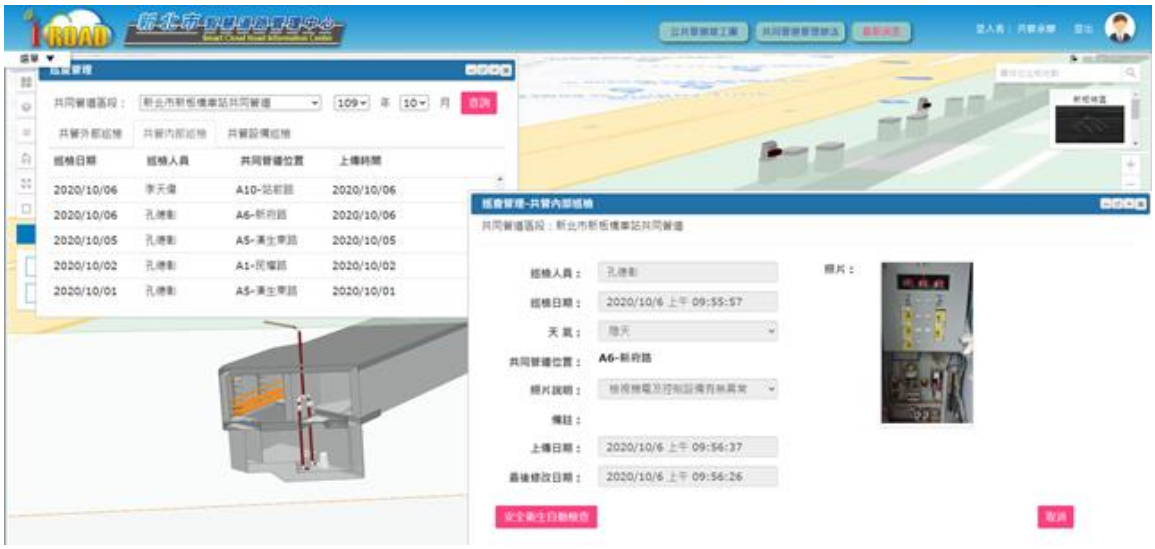


圖 7 共同管道維護管理系統

(4)　道路施工管理-管挖組

在道路挖掘部分，除了既有道路挖掘許可之申請、審核、管理及查詢功能外，為有效掌控各單位自身轄管道路挖掘案件之進度，針對年度指標、每日施工資訊及預計施工案件等項目重新設計，並以圖文互查方式提供更直觀操作，同時將施工即時影像導入系統功能，以強化監控管理之效率。

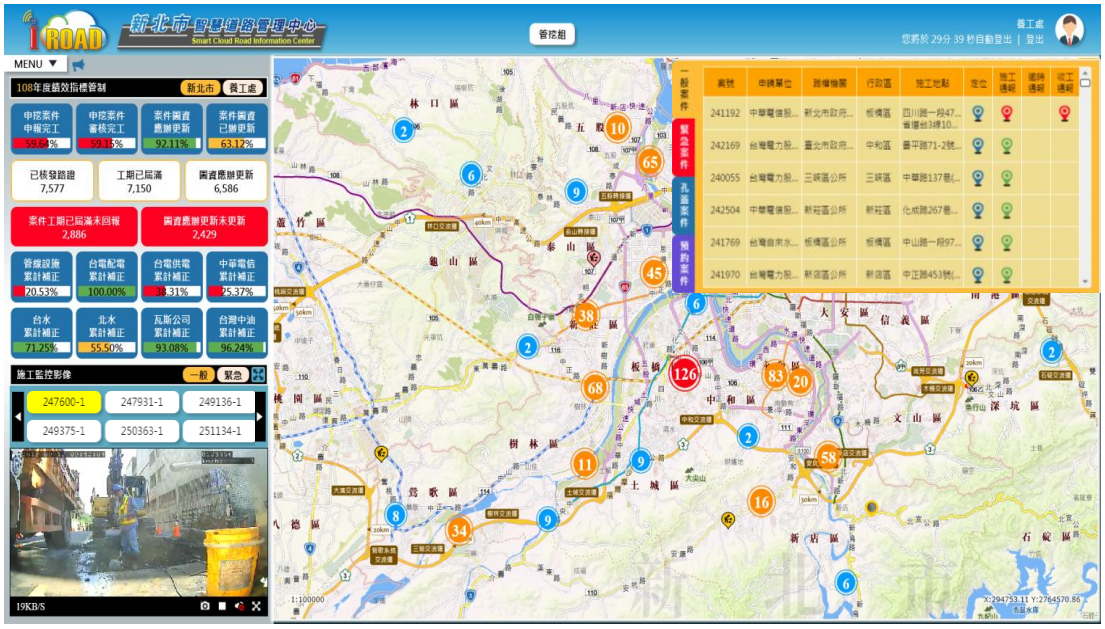


圖 8 道路施工管理功能首頁

因應行動化時代的來臨，目前已開發完成 iRoad 智慧道路管理中心管挖行動辦公室其提供了諸如案件查詢、施工預約、施工打卡、自主查驗功能，讓管線單位可以使用行動裝置直接現地拍照上傳進行自主查驗。此外，路權機關、道管中心亦可利用此 App 來進行道路申挖案件的監督與管理。

圖 9 管挖行動辦公室 App 直播案件

第三章 研究方法

第一節 研究範圍與限制

本次研究主要目的為探討既有功能於監控組之使用是否符合需求且有精進空間，故範圍將針對 iRoad 系統之「道路施工管理」功能模組及道管中心之「監控組」既有作業模式進行分析，並配合於本次研究期程內之各項監控資料及道路挖掘案件之限制下進行分析探討。

第二節 道路施工管理功能分析

道路施工管理功能之發展，自民國 90 年起便開始發展建置，並配合本市公共設施管線資料庫在民國 104 年完成本市 29 行政區建置作業的過程中逐漸完成相關功能及配套子系統的開發建置，期間亦從資料管理的 MIS 系統發展為結合 GIS 系統的二維管理圖台，發展出結合不同圖層可套疊分析的功能，同時針對道路挖掘許可申請審核、施工中管理監控及竣工結案申請審核等行政程序流程建立基本作業流程及系統功能模組。

後於民國 105 年在完成審核管控流程及系統功能之基礎前提下，先後制定了「新北市道路挖掘管理自治條例」、「新北市政府工務局辦理道路挖掘審查、使用、修復、管理及保證原則」及「新北市道路挖掘施工管理及安全準則」等規定，於系統面亦進一步發展圖資三維圖台及施工管理之行動裝置 APP 模組，進一步強化系統輔助該項業務的功能性，並於民國 109 年進行系統整合計畫，打造出結合創新科技的 iRoad 系統。

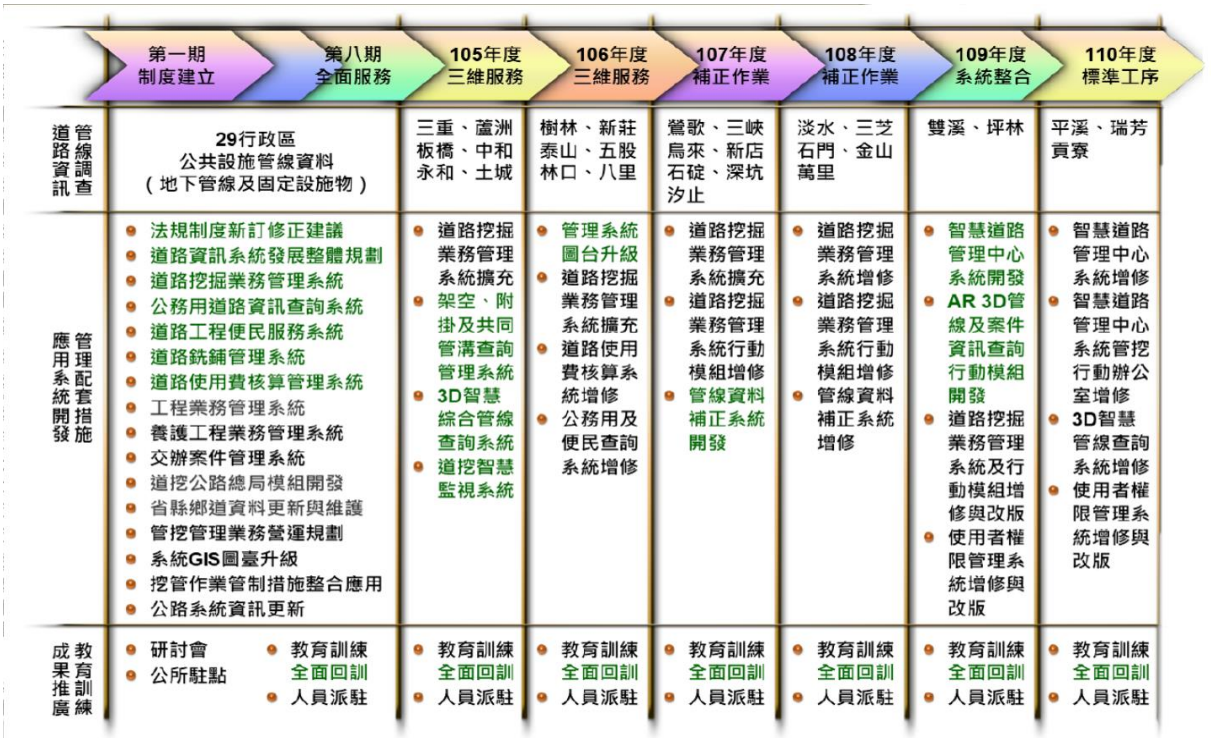


圖 10　道路施工管理功能系統開發建置歷程

據此，目前該功能之系統流程架構在相關法規建置更新完備的基礎下，加上各項加值功能的開發已分別於申請單位及路權機關有完整架構及對應法規之流程，讓本市境內的道路挖掘施工相關行政流程均得透過該系統功能之電子化成果同時配合行動裝置 APP 於線上進行施工申請審核、施工中工期展延或逾時報備及竣工結案回報審查等作業，且路權機關亦得即時透過網頁或是行動裝置 APP 進行查閱，達成實質的簡政便民及行動治理的目標。

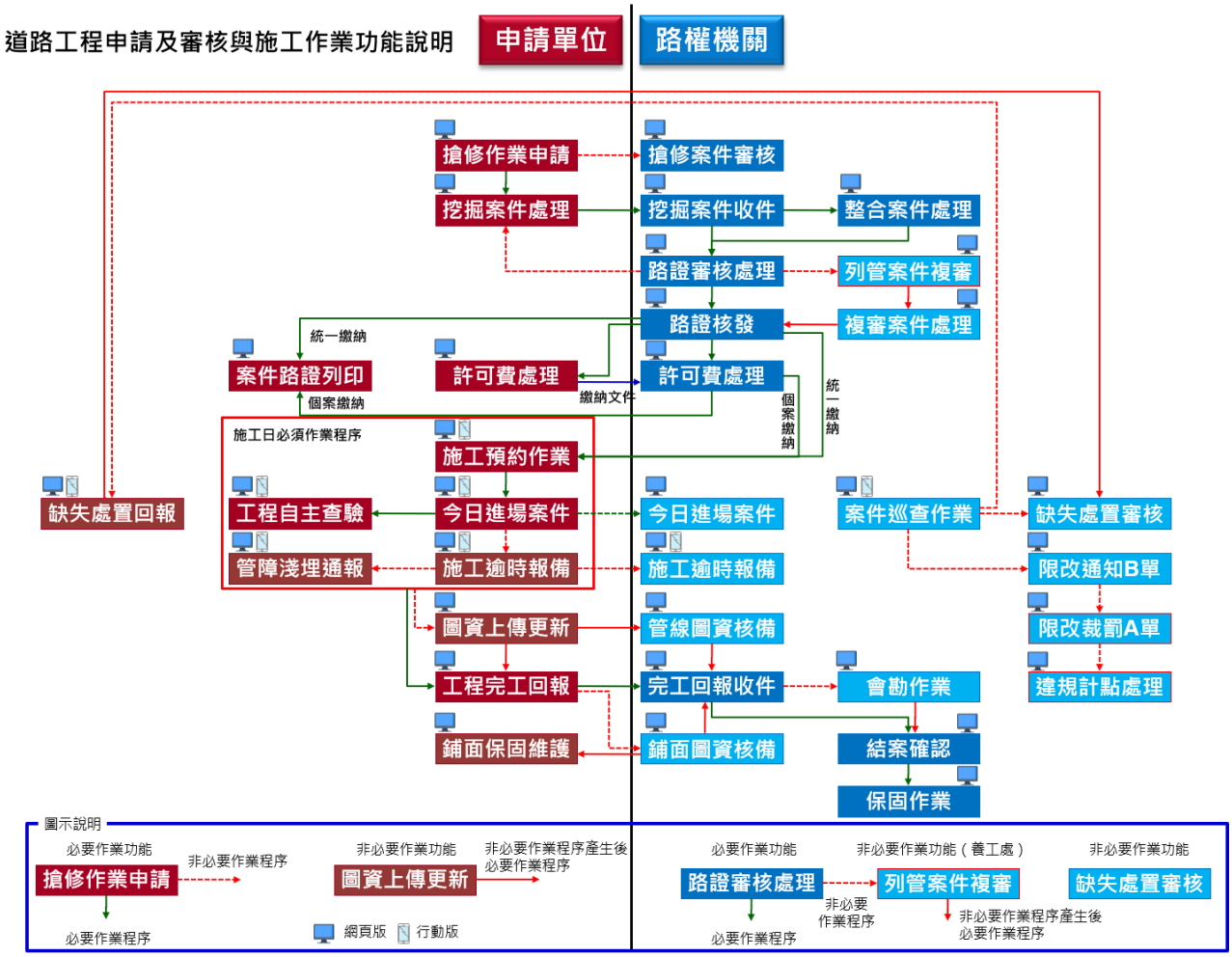


圖 11 道路施工管理功能系統架構

第三節 監控組管理流程

監控組的成立，主要為統整新北市境內各管線單位之各項業務資訊窗口，經與各單位共同協商後由電力、電信、自來水、天然氣、有線電視、固網、雨污水及交通等各類單位各自推派代表窗口，透過該窗口進駐道管中心協助統整監控每日所屬代表單位之施工進程，並即時回報各類狀況，同時亦接受來自各單位突發之施工協商，誤損搶救等訊息，以落實道路施工之實質三級品管制度，由施工單位、路權單位及道管中心共同督導監控，並依民國 109 年 7 月 9 日新北市政府新北府工養字第 1094881529 號令訂定發布「新北市智慧道路管理中心管線

分組人員作業要點」全文 12 點，自發布即日生效。

各代表窗口的進駐，於平日上班日配合一般道路挖掘日間核可施工時段(9 時至 16 時)為常態進駐，於夜間或例假日則依當日是否有施工案件採機動進駐，且如於進駐時段所監控之案件有逾時施工之情形亦須已確認現場以施工完妥方得離開，另外如遇緊急狀況或經工務局評估有必要者則須 24 小時連續進駐直至狀況解除。

於進駐期間依「新北市智慧道路管理中心管線分組人員作業要點」第 3 點規定：「進駐本中心管線分組人員主要工作如下：

（一）確認所屬管線分組之每日施工案件進場及完工回報狀態。

（二）施工案件 APP 打卡進退場及自主查驗追蹤確認。

（三）施工現場異常狀況（管障、挖損狀況等）回報確認。

（四）配合即時施工狀況進行協商討論。

（五）針對管障或淺埋管線圖資進行確認及協商作業。

（六）相關施工通報及聯繫群組之統一聯繫窗口。

（七）協辦所屬管線分組申請道路挖掘施工前各項施工介面協調聯繫事務。

（八）其他臨時交辦事項。」

第四章 研究發現

第一節 監控作業執行現況

經統計新北市每日平均約有 66 件道路施工案件進場施工，並經分析進駐人員主要工作內容，每件施工案件至少應確認並填報施工資訊（案號、申請單位及施工地點等）、施工地點是否為敏感性或重要幹道、開收工通報時間、攝影機架設情形、施工各項自主查驗上傳情形、是否逾時及現場收工情形…等共計約 46 項應確認事項，且於施工過程亦須即時接收施工現場訊息，同時回饋是否有應辦未辦或回報資訊有誤應修正之狀況，倘該代表進駐窗口負責單位數量高，且實際施工案件數量亦佔一定比例，則導致監控不確實，或是省去現場聯繫確認之步驟，以至於無法落實三級品管之制度，進而導致施工違規或缺失之情事。

此外，現況並未規定進駐監控組之代表窗口是否應為專任人員或得以固定人員輪值方式進駐，且依規定進駐人員無須經訓練合格或先行確認是否合適進駐之規定，僅須經教育訓練即可進駐，以至於有部分人員為該分組單位每日輪派不同且無進駐經驗人員之狀況，或進駐人員完全無相關能力經驗，造成常有每日均需重新說明應辦事項，並指導相關作業流程之狀況，雖既有規定已規範本局得要求替換進駐人員，惟配合相關行政程序仍須一定函文辦理之期程，仍對監控作業造成極大影響。

第二節　系統精進空間

透過比對既有系統功能架構與進駐人員之主要工作項目查詢填報資訊，因原有系統設計係以申請單位及路權機關之個別單位需求進行功能開發，故相關施工資訊、開收工打卡及自主查驗…等項目係以個案查詢之方式，分散於不同功能選單內可查詢相關資訊。

惟考量進駐人員每日作業情形，現況之系統資訊呈現統計方式，導致於執行監控作業時，往往需持續於各項系統功能選單中切換，以獲取所需資訊，此外針對相關資訊及管制點之篩選條件亦有所缺乏，且既有統計資訊匯出格式亦與監控作業使用之表格內容有極大差異，以致現況雖進駐人員雖以系統為主要作業內容，惟仍須自行逐項確認是否合格，並填入相對應之管制表中，造成控管效率不佳，未填報各項必須表格影響整執行效率及品質。

圖 12 系統既有施工打卡控管功能

第五章 結論與建議

第一節 立即性建議

因應道管中心監控申挖案件即時資訊作業需求，於111年度系統維護契約納入開發「施工監控管理」功能。功能項目草擬應至少包含下列項目：

(1) 依道路挖掘案件之各執行狀態擬定配合監控需求之篩選條件，如已開工案件、已預約未開工案件、監視攝影中案件等。

(2) 申挖案件預設列出當日已預約施工案件。

(3) 列表欄位案件基本資料包含案號、施工地點、起訖日期時段等監控管理需求之資訊。

(4) 列表欄位案件施工監控資料包含施工預約、開工通報、監視攝影、管障淺埋通報、逾時報備及收工通報等施工過程資訊。

(5) 案件施工監控資料確認管制功能，配合上述第四點項目資訊開發確認管制項目。

另外，針對駐點人員作業情形應先行彙整確認本次研究期間所發現執行問題，並與各派駐單位召開檢討會議，用以確認並重申道管中心成立之核心目標，同時檢討既有建立之作業流程與現場作業是否有得精進之意見，且相關意見亦可作為後續修法之參考依據。

綜上合上述兩點，在短期目標中期望透過增修系統功能並重新檢視蒐集執行單位意見，以提升監控之管理效能，並減

少駐點人員之作業壓力，落實三級品管的管控制度。

第二節 長期性建議

智慧化政府，為近幾年持續推廣發展之主要政策，道管中心未來也將會持續思考結合創新科技發展業務輔助功能，以在有限人力及資源之條件下得以提升政府效能。惟系統開發過程仍應持續思考以不同使用者情境與作業需求進行開發，避免僅以主管機關之作業需求進行開發，以求在符合管控之需求下讓申請單位及現場人員均得以更有效率之方式作業。

此外，於進駐人員管理要點及相關法規亦須配合滾動調整，並思考針對進駐人員之資格及進駐條件納入法規中要求，作業內容亦可與系統創新發展內容相互檢視修正，使監控組人員發揮最大化效益。

而且監控組之整體發展，未來也應該逐漸朝向複合式的監控作業，從目前的被動式監控管理化為主動式的發掘監督，並應具一定現場管理調派之權利，以實現現場施工協商處理的效益，進而延伸為道路工程之綜合監控管理單位，以利於各項工程或緊急災害時之施工能量調派以及資訊處理傳遞效率，持精進新北市的道路服務品質，降低工程或緊急事故的影響範圍。

第六章 參考文獻

(1) 公共設施管線資料庫網站(2022)，〈推動緣由〉，取自於 https://duct.cpami.gov.tw/pubWeb2/Util/P1_1.aspx

(2) 朱惕之、祝惠美、林昆虎、楊至中、謝昕盎（2018），〈新北市虛擬智慧化道路管理資訊中心之發展〉，中華道路，第五十七卷，第一期，頁 11-22。

(3) 新北市（2016），〈新北市道路挖掘管理自治條例〉。

(4) 新北市政府工務局（2020），〈新北市政府工務局辦理道路挖掘審查、使用、修復、管理及保證原則〉。

(5) 新北市政府工務局（2019），〈新北市道路挖掘施工管理及安全準則〉。

(6) 新北市政府工務局（2020），〈新北市智慧道路管理中心管線分組人員作業要點〉。

附錄

(1)　新北市智慧道路管理中心管線分組人員作業要點。

(2)　道路挖掘施工統計數據。

(3)　逾時比例(按月統計)。

(4)　交通維持案件缺失比例（按月統計)。

(5)　未取消案件比例（按月統計)。

(6)　路面修復不良案件比例（按月統計)。

(7)　提早施工案件比例（按月統計)。

(1)　新北市智慧道路管理中心管線分組人員作業要點

一、新北市政府（以下簡稱本府）為強化既有道路挖掘業務管理效能，健全公共管線資料庫暨確保道路挖掘施工品質，特設立新北市智慧道路管理中心（以下簡稱本中心）。另為敦促管線機關（構）落實道路挖掘自主管理，本府工務局（以下簡稱本局）責成管線機關（構）派員進駐本中心執行道路挖掘監控、協商及追蹤回報等作業，並訂定本要點。

二、本中心組長由本府養護工程處挖掘管理科主管兼任，該科數人擔任組員，並依其管線類別設各分組，由下列管線機關（構）指（推）派人員進駐：

（一）電力分組：由台灣電力股份有限公司台北南區營業處、台灣電力股份有限公司台北西區營業處及台灣電力股份有限公司基隆區營業處指派。

（二）電信分組：由中華電信股份有限公司新北營運處及中華電信股份有限公司臺北營運處推派。

（三）自來水分組：由臺北自來水事業處、台灣自來水股份有限公司第一區管理處及台灣自來水股份有限公司第十二區管理處指派。

（四）天然氣分組：由新海瓦斯股份有限公司、欣芝實業股份有限公司、欣欣天然氣股份有限公司、欣泰石油氣股份有限公司、欣湖天然氣股份有限公司、欣隆天然氣股份有限公司及欣桃天然氣股份有限公司推派。

（五）有線電視分組：由全聯有線電視股份有限公司、家和有線電視股份有限公司、新視波有線電視股份有限公司、紅樹林有線電視股份有限公司、永佳樂有線電

視股份有限公司、大新店民主有線電視股份有限公司、新唐城有線電視事業股份有限公司、觀天下有線電視事業股份有限公司、全國數位有線電視股份有限公司、大豐有線電視股份有限公司、天外天數位有線電視股 份有限公司、台灣數位寬頻有線電視股份有限公司及數位天空服務股份有限公司推派。

（六）固網分組：由亞太電信股份有限公司、新世紀資通股份有限公司、台灣固網股份有限公司及全球光網電訊股份有限公司推派。

（七）雨污水分組：由新北市政府水利局指派。

（八）交通分組：由新北市政府交通局指派。

未在前項管線分組之管線機關（構）應於施工時配合派員進駐。

第一項進駐人數，本局得視業務需要推動、緊急或重大事件責成管線機關（構）增派人力。

三、進駐本中心管線分組人員主要工作如下：

（一）確認所屬管線分組之每日施工案件進場及完工回報狀態。

（二）施工案件 APP 打卡進退場及自主查驗追蹤確認。

（三）施工現場異常狀況（管障、挖損狀況等）回報確認。

（四）配合即時施工狀況進行協商討論。

（五）針對管障或淺埋管線圖資進行確認及協商作業。

（六）相關施工通報及聯繫群組之統一聯繫窗口。

（七）協辦所屬管線分組申請道路挖掘施工前各項施工介

面協調聯繫事務。

（八）其他臨時交辦事項。

四、各管線機關（構）除依第二點指（推）派人員進駐本中心，另應設置職務代理人，並以二名以上為原則。

五、各管線機關（構）人員及職務代理人經派駐本中心，應受本局教育訓練。

六、各管線分組人員平日上班日上午八時至下午五時進駐，平日夜間晚上九時至翌日上午七時及非上班日機動進駐，緊急狀況或經本局要求應全天候二十四小時進駐。

七、進駐本中心應接受輪值主管指揮及差勤管理，並按進駐時間辦理簽到及簽退。

管線機關（構）當日施工案件如有逾時報備情形者，該管線分組人員應待現場施工人員傳送收工通報並確認後始得辦理簽退。

八、本局得視運作需要，彈性調整第六點作業時段之時間區隔。本局得視緊急或重大事件責成管線分組人員於指定日期或時段進駐。

九、本局得依任務需要，責成輪值主管指揮進駐成員組成相關作業部門，提升執行效率。

十、各管線機關（構）進駐人員如無法配合執行本中心工作事項，經本局通知應配合汰換或增派人力。

十一、各管線機關（構）進駐本中心之用人費用，由所屬管線機關（構）

負擔。

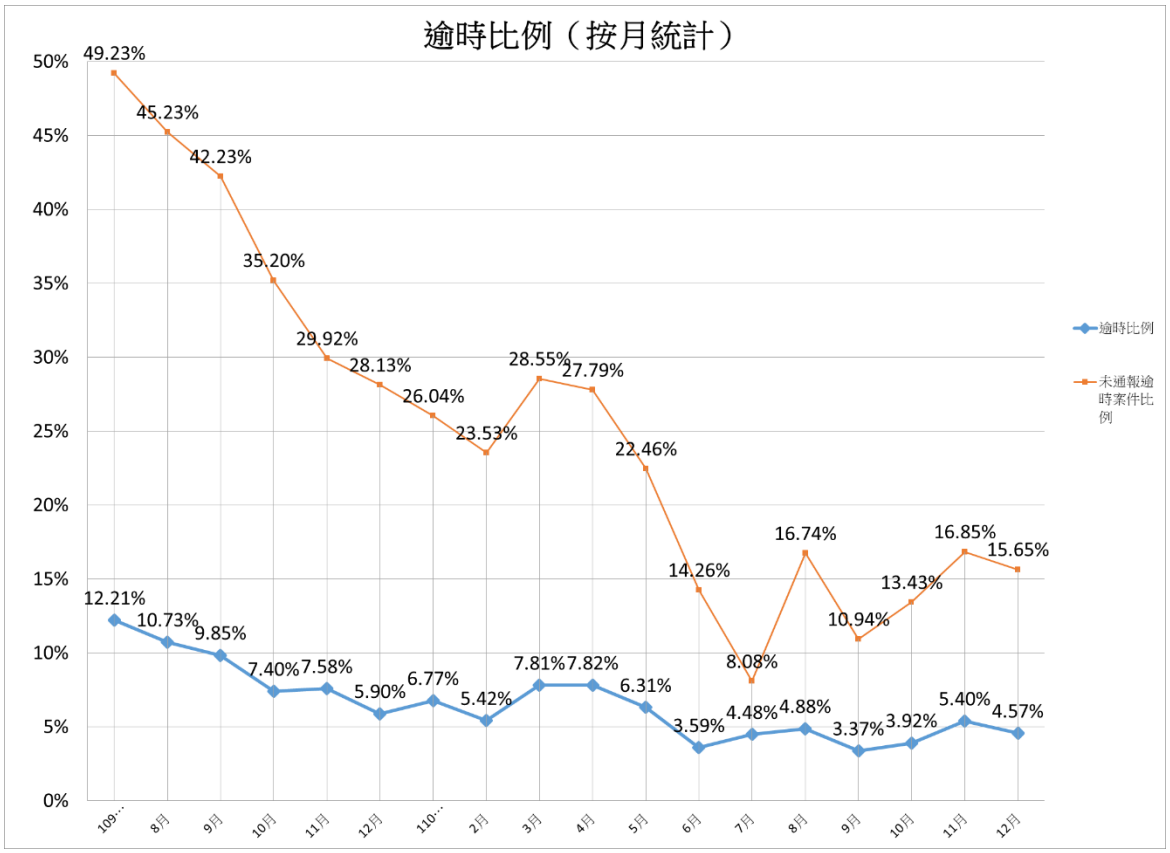
十二、新成立之管線機關（構）應依本要點規定辦理。

(2)　道路挖掘施工統計數據

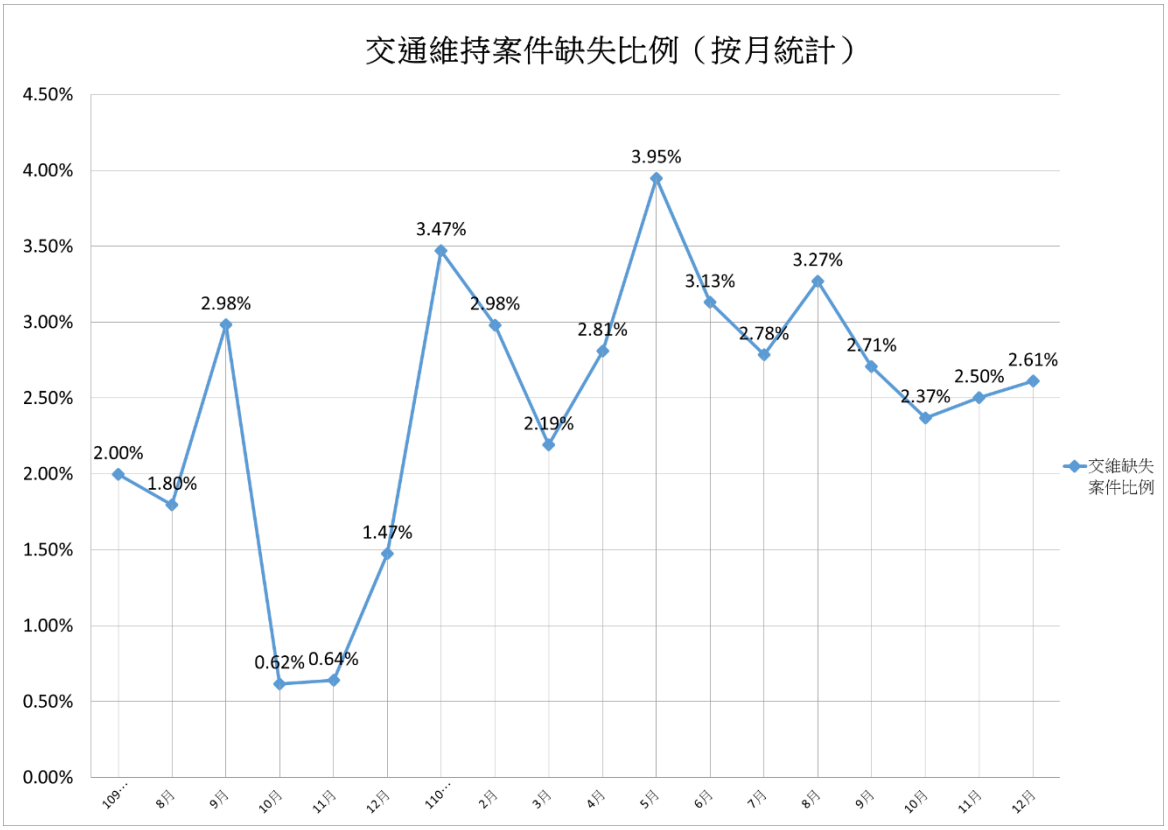
	109年7月	8月	9月	10月	11月	12月	110年1月	2月	3月
逾時比例	12.21%	10.73%	9.85%	7.40%	7.58%	5.90%	6.77%	5.42%	7.81%
未通報逾時案件	49.23%	45.23%	42.23%	35.20%	29.92%	28.13%	26.04%	23.53%	28.55%
未取消案件比例	0.00%	0.61%	3.36%	3.70%	3.74%	5.35%	3.93%	0.54%	2.27%
提早施工案件比例	0.38%	0.90%	0.59%	0.50%	0.84%	0.60%	0.91%	1.63%	1.16%
交維缺失案件比例	2.00%	1.80%	2.98%	0.62%	0.64%	1.47%	3.47%	2.98%	2.19%
路面修復不良案件比例	5.30%	9.53%	17.98%	8.19%	2.95%	1.53%	1.14%	0.54%	1.03%
案件總數（每月）	1302	2339	2144	1783	1992	1799	1751	325	2387
路面修復案件總數（每月）	69	223	384	146	60	28	20	2	25

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
逾時比例	7.82%	6.31%	3.59%	4.48%	4.88%	3.37%	3.92%	5.40%	4.57%
未通報逾時案件	27.79%	22.46%	14.26%	8.08%	16.74%	10.94%	13.43%	16.85%	15.65%
未取消案件比例	3.22%	2.81%	1.39%	2.14%	1.86%	2.89%	3.19%	1.23%	1.07%
提早施工案件比例	1.10%	1.59%	1.08%	0.85%	0.81%	0.49%	0.98%	0.98%	0.47%
交維缺失案件比例	2.81%	3.95%	3.13%	2.78%	3.27%	2.71%	2.37%	2.50%	2.61%
路面修復不良案件比例	0.29%	0.50%	0.41%	0.56%	0.73%	0.31%	0.52%	1.13%	0.30%
案件總數（每月）	2358	2170	1918	2357	2447	2253	1941	2038	1685
路面修復案件總數（每月）	7	11	8	14	18	7	10	23	5

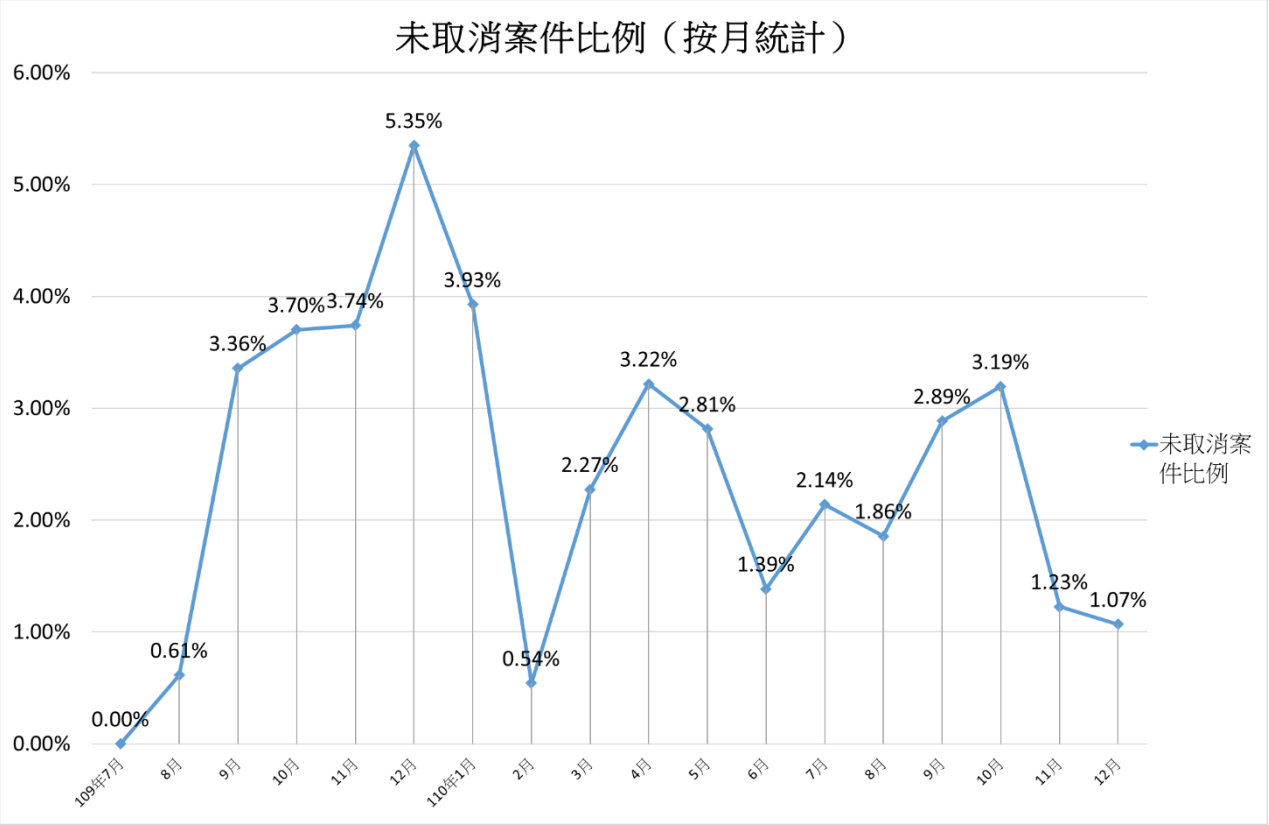
(3)　逾時比例(按月統計)。



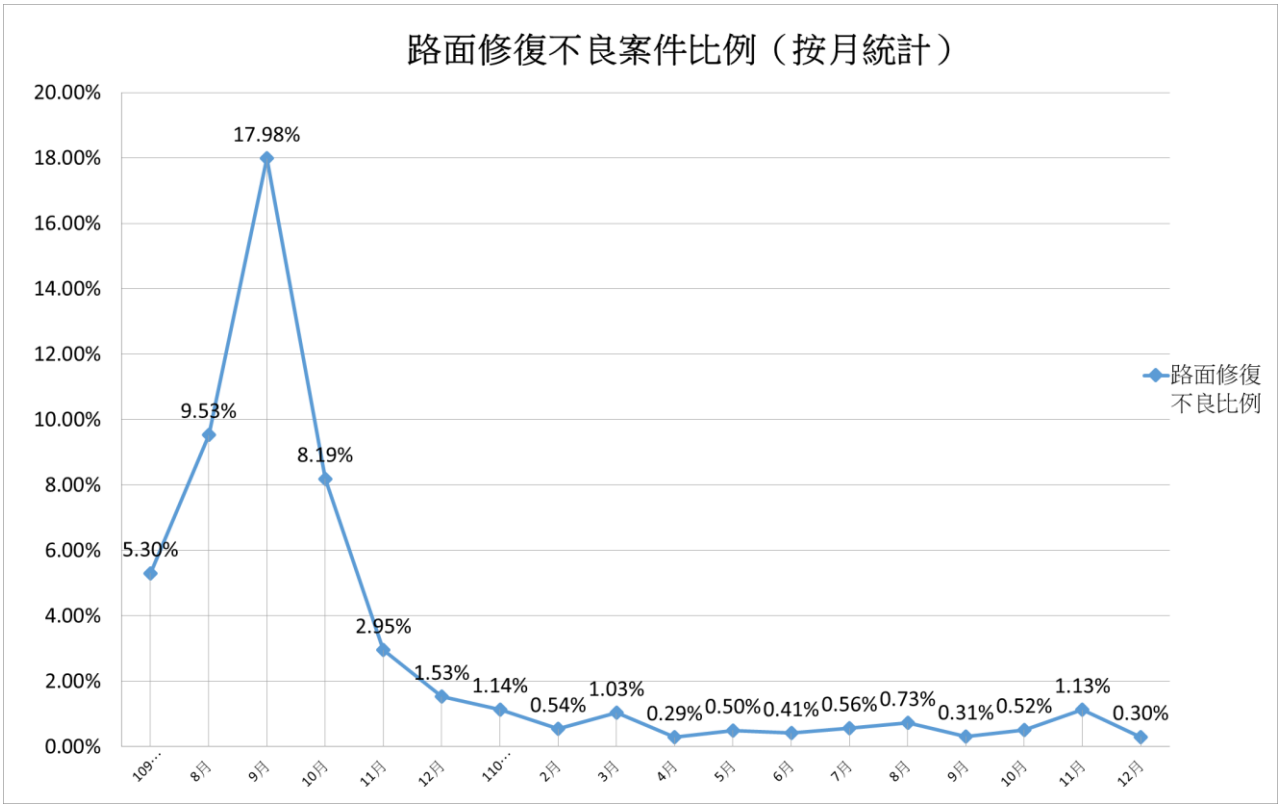
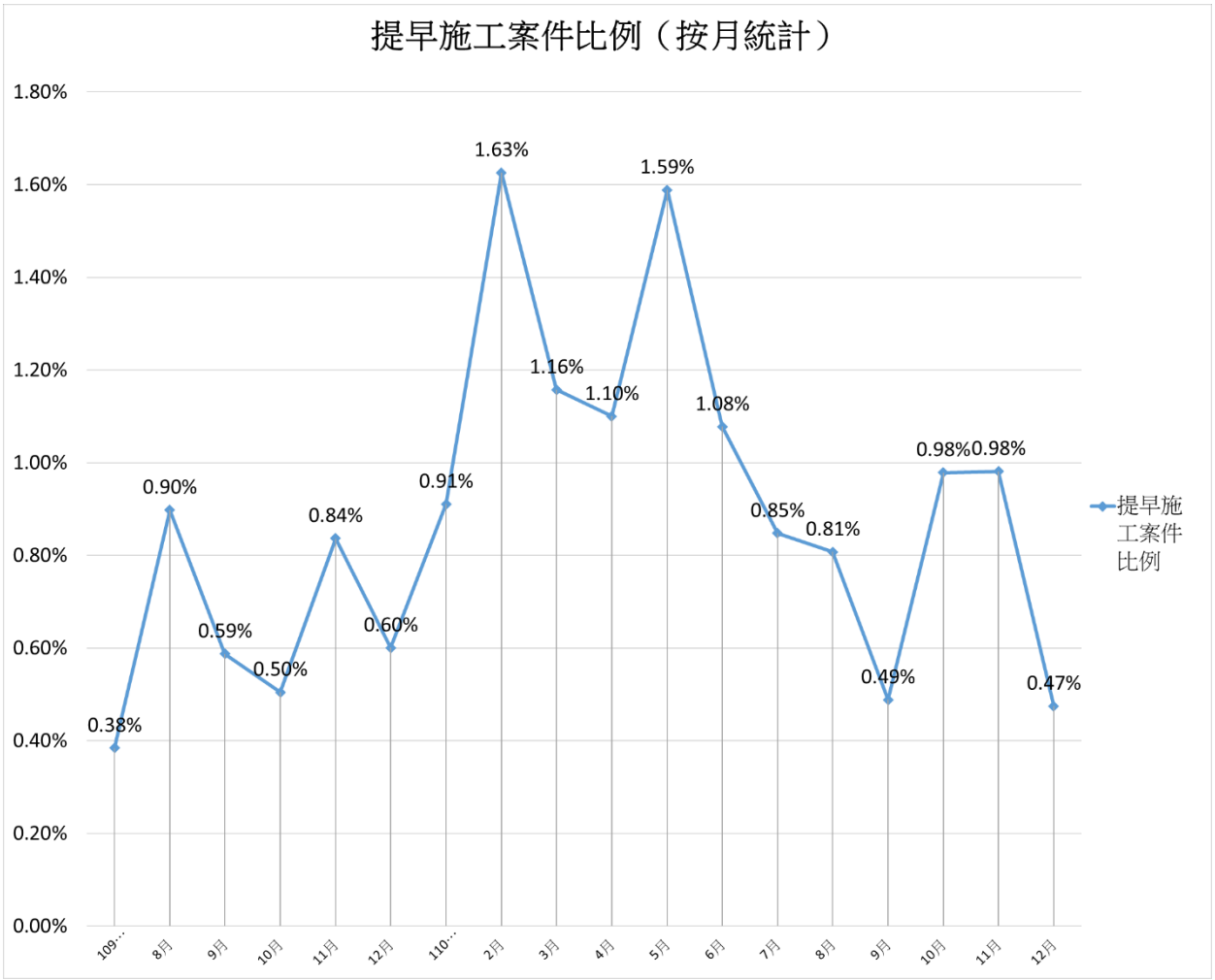
(4)　交通維持案件缺失比例（按月統計）。



(5)　未取消案件比例（按月統計）。



(6)　路面修復不良案件比例（按月統計）。



(7)　提早施工案件比例（按月統計）。