

二、第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.3 高市府觀行字第 10431777900 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.19		邱議員俊憲	有關媒體報導「中國大砍陸客來台數 95%」,對此造成觀光衝擊,觀光局如何因應?	觀 光 局	<p>政黨輪替為民主政治正常現象,有關媒體報導「台灣大選在即中國大砍陸客來台數 95%」,交通部觀光局已透過兩岸觀光小兩會聯繫機制向大陸方面瞭解查證,大陸方面僅表示在台灣選舉期間均會宣導大陸組團社及旅客至台旅遊,值我方選舉期間應避免行程安排或自由活動時,接近選舉造勢地區,以免發生不必要的糾紛及困擾,尙無正面回應證實將採取上述限縮團客人數措施。</p> <p>交通部觀光局表示,以往選舉期間大陸方面為避免選前大陸人士來台參訪活動,因選舉引發政治性議題,而衍生糾紛及困擾,大陸人士來台參訪交流均會有盡量避開選舉期間之情形,惟觀光團體旅客尙未受到影響。截至 10 月 6 日為止,大陸旅客來台觀光團體申請入台證件排配已到 11 月 9 日,申請來台證件人數尙未發現有減少情形。</p> <p>另依據統計資料,今年上半</p>

年來高住宿人次爲 3,929,751 人，國內旅客 2,242,782 人，(約佔 57%)，國際旅客 1,686,989 人(約佔 43%)。其中大陸旅客 1,208,797 人，約佔來高總住宿人次 31%。顯示本市旅遊市場以國內旅遊爲大宗，陸客比例雖高但仍不致於影響本市旅遊市場甚鉅，本局對於拓展本市旅客市場，採取以下幾項積極措施：

一、獎勵旅行業推廣高雄旅遊。

爲鼓勵旅行業者開發高雄套裝行程及組團赴高雄旅遊，創造消費帶動觀光產業經濟發展，本局訂定「高雄市政府觀光局獎勵旅行業推廣高雄市旅遊實施計畫」，每輛遊覽車需載滿 25 名旅客，前往前鎮區或苓雅區旅遊並於本市住宿一晚，符合條件者每車補助 6,000 元，自 103 年 12 月 25 日至 104 年 9 月 1 日止已補助 450 萬元，計有全國 20 餘家旅行社共組 99 團，總計 26,319 人次至本市氣爆區旅遊，帶來約 4,000 萬元觀光產值。本局現持續尋覓財源，將賡續辦理獎勵旅行社對國內

外旅客組團至高雄旅遊事宜，提升本市平日旅館住宿人次，並活絡本市經濟發展及觀光產業。

二、參加國外旅展及辦理推介會。

為增加高雄曝光度並開發其他地區客源，本局積極辦理推介會及參加國外旅展，截至 104 年 10 月，本年已辦理 12 場海外旅展，如大陸地區「東北三省觀光推介會」、「上海觀光推介會」、「天津北方十省旅遊交易會」、「港澳市場辦理香港觀光推介會」、「日本市場辦理熊本觀光推廣會」、「辦理大阪推廣會」、「參加交通部觀光局舉辦東京旅展暨推廣會」、「韓國市場辦理釜山觀光推介會」、「東南亞市場辦理新加坡推介會」、「參加馬來西亞旅展」，另預計 11 月「大陸昆明國際旅遊交易會」、12 月前往「越南胡志明市辦理觀光推廣會」，開拓新旅遊市場。

三、持續爭取新增航線航班及廉價航空。

本局持續積極爭取新增航線航班及廉價航空，

				<p>以提升國際旅客由高雄機場進出，截至 104 年 10 月，航線增至 42 條、總航班每週增至 353 班。其中廉價航空有春秋、吉祥、釜山、樂桃、香草、虎航、酷航亞航共計 8 家，飛行航點有上海、澳門、東京、大阪、釜山、新加坡、吉隆坡等共 7 個航點，每週共 43 班，為本市帶進更多自由行國際觀光客。</p> <p>四、持續推展國外各類交流參訪活動。</p> <p>除大陸市場以外，本局與亞洲主要客源國如日、韓、新、馬均有良好互動，並配合市府國際關係友好姊妹市積極互動，亦主動開發各新興市場如越南、泰國等，對於教育（修學旅行）、運動觀光（棒球冬訓、高爾夫球）、農業交流或會展、獎勵旅遊帶來的團體旅客亦是本局致力發展的客源，未來將持續耕耘並可期來更多前來高雄進行畢業旅行、運動交流觀光等的團體旅客。</p>
--	--	--	--	---

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.5 高市府觀行字第 10431782300 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.19		周議員玲玟	高雄國際機場出境班機大多為早上時段出發，能否與民航局協調增加其他時段？有關接駁機過少之情形，能否改善？	觀光局	一、目前高雄機場出境班機早上尖峰時段為 06:30~09:00，入境尖峰時段 22:00~23:30，其餘時段仍可接受申請，航空公司可向民航局時間帶協調人提出飛航需求。 二、有關高雄－桃園接駁航線，目前僅有中華一家提供每日早、晚上各一班，分別為早上 06:30 以及晚上 20:50 從高雄機場起飛，平均載客率大約 7 成，該航班起飛時間設定主要配合該公司長程線航班之起飛時間，以方便南部旅客轉乘。此外，該航段之來回票價為新台幣 7,000 元等同於高雄－香港之來回票價，為高鐵來回票價 2,910 元的 2.4 倍。因此，航空公司在市場需求不足的情況下，目前暫不考慮增加接駁航班。

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.5 高市府觀行字第 10431782400 號函復)				
質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
104.10.19	張議員豐藤	有關本市哈瑪星地區觀光發展和交通衝擊，觀光局是否委託專家學者評估？	觀光局	有關西子灣哈瑪星一帶觀光改善，已委託正修科技大學何秉燦博士進行「高雄市哈瑪星地區觀光衝擊與效益評估」，並於本(104)年10月27日完成該項評估報告，預定於11月邀請相關單位召開報告審查會議。

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.5 高市府觀行字第 10431783200 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.19		何議員權峰	自 10 月 16 日起輕軌 C1 至 C4 路段通車營運，觀光局是否有規劃行銷策略作為？	觀 光 局	為因應輕軌 C1 站至 C4 站路段通車營運所帶來的觀光人潮，並介紹各站周遭景點及活絡在地觀光活動，本局已完成印製「幸福輕軌小旅行」觀光導覽摺頁，介紹輕軌 C1 站至 C4 站以及明年即將開通的 C5 站至 C14 站周圍的特色小吃及休憩景點，使觀光客在驚豔輕軌方便快捷之餘，更能搭乘輕軌深入高雄市各地區，做深度旅遊。「幸福輕軌小旅行」觀光導覽摺頁可於本市的旅遊服務中心索取，並藉由議題行銷的方式至輕軌站現場發送給搭乘的遊客。 目前本局亦搭配輕軌辦理議題行銷包括有 10/28 (三)「高雄熊輕軌專車」、10/31 (六)及 11/1 (日)「搭輕軌乘摩天輪，飽覽高雄城市之美」，創造話題，吸引更多民衆搭乘體驗。而未來 C15 站至 C37 站開通後，本局將持續製作相關介紹文宣，並以議題行銷方式，創造話題，向遊客宣傳行銷高雄之美，以達最大觀光效益。

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.12 高市府交秘字第 10438648100 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.19		邱議員俊憲	本府此次拜訪法國，法國的先進運輸將來可否引進至高雄？	交 通 局	一、本府應邀於 104 年 10 月赴法國巴黎市考察，其中至 Bolloré 集團向本府團隊展現電動共享汽車租賃系統 (Autolib) 以及其所開發的電動公車 (Blue Bus)、電動輕軌 (Blue Tram)，簡介如下： (一)電動共享汽車租賃系統 (Autolib) 本系統係 Bolloré 集團與巴黎市政府合作推動，據調查每一輛 Autolib 可以取代 9 輛的私人小汽車旅次，目前 Autolib 車隊規模已達 3,300 輛，1,000 站租賃站，4 百萬名會員使用，平日平均租賃次數達 1.4 萬次，證實可顯著改善都市停車及道路交通問題，並減少燃油車輛使用，降低廢氣排放所產生之空氣污染。(如圖) (二)電動公車 (Blue Bus) 完全使用電能，無污



染排放，車長 6 公尺可載客 22 人，單次充電續航力可達 250 公里，該集團將在 104 年底推出車長 12 公尺可載客 80 人電動公車，大幅提高乘載容量及效率，負責巴黎市區及近郊大眾運輸工具之營運 RATP（巴黎大眾運輸公司）已向該集團訂購電動公車並預計於 2025 年將傳統公車完全汰換成電動巴士。（如圖）

(三) 電動輕軌 (Blue Tram)

該系統為 Bolloré 集團最新開發的電動運具，無架空線，車身低地板，配載高超電容，於停靠站位時自動感應插入充電樁快速充電（30 秒），且此電動輕軌使用膠輪故不需布設專用軌道，建置成本及時程均較捷運、地鐵等大眾運輸系統低又快速。（如圖）

二、共享汽車的概念係從「擁有」車輛轉變為「分享使用」車輛，市民有使用汽車的需求，但不一定要擁有車輛。共享

				<p>交通屬公共運輸一環，但同時具備私人運具的高自由度、可及性以及高隱密性，透過共享運具的使用，可減少私人運具旅次發生，減緩都市交通壅塞及停車空間不足問題。高雄市積極發展低碳運輸及綠能交通，更爭取主辦 2017 生態交通全球盛典，即將於高雄市推動一個月的生態交通示範區計畫，本市考察之各項先進運輸系統，皆將作為本市未來交通建設之參考依據。</p> <p>三、本府已與 Bolloré 集團簽署合作備忘錄，該集團未來將積極派員至本市調查及評估投資設置電動共享汽車計畫之可行方案，本府亦將提供協助及整合相關資源，以加速建置期程，打造友善地球環境的低碳宜居城市。</p>
--	--	--	--	--

電動共享汽車租賃系統 (Auto1ib)



電動公車 (Blue Bus)



電動輕軌 (Blue Tram)



104.10.19	張議員豐藤	對於臨海新路運轉中心的規劃方向如何？	交 通 局	<p>一、本府與港務公司合作規劃於臨海新路南側土地建置之旅遊接駁中心暨停車場，考量地方反映鐵道文化資產保留之訴求，前經會議研討，針對接駁中心建置規劃，各方業已達成下述共識：</p> <p>(一)現鋪有鐵軌之台鐵土地，港務公司將解除向台鐵局租用作為小汽車停車場之土地合約，不續開發。</p> <p>(二)短期因應哈瑪星、西子灣遊覽車管制計畫，管制區外仍須規劃遊覽車停車空間，爰臨海新路南側既有大客車停車場暫維持供車輛停放，相關接駁設施由本府與港務公司再研議。</p> <p>(三)長期本府、港務公司將隨蓬萊路以東碼頭區域整體開發，重新評估接駁中心適宜位置。</p> <p>二、針對臨海新路南側現有停車場配置，考量本府將於 2017 年辦理生態交通全球盛典，規劃營造哈瑪星成為生態交通示範區，勢須及早改善</p>
-----------	-------	--------------------	-------	--

104.10.19	王議員耀裕	交通安全宣導也要納入教育局等單位共同來宣導遵守交通規則。	交 通 局	<p>該區公共運輸服務，其中一項重點即於區外提供優良公共運輸轉乘節點，爰本府交通局已持續會同港務公司研商接駁中心暨停車場需求內容，包含設置簡易接駁車候車月台、候車亭、區內鋪面整理、設置大客車停車席位(約 50 席)、接駁車整備席位等，並研議適當之接駁中心車輛進出動線，導引大客車主要透過七賢三路、蓬萊路、捷興一街進出接駁中心，減少對哈瑪星社區衍生之交通衝擊，後續港務公司將執行設計規劃及開發，另港務公司將保留蓬萊路西側(原私貨倉庫南側)既有小客車停車場，以滿足周邊停車需求，同時營造良好之公共運輸轉乘環境。</p> <p>為降低交通事故發生率，維護道路交通安全，本府道路交通安全督導會報組成單位於工程、執法、監理、教育、宣導等面向，依其業管分工進行交通事故防制與改善作為，其中道路交通安全教育與宣導部分，主要由本府</p>
-----------	-------	------------------------------	-------	---

教育局、社會局、新聞局、警察局、交通局及交通部公路總局高雄市區監理所、高雄區監理所等單位推動執行；且本府每年亦配合交通部之院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」推動事項，執行道路安全教育與宣導相關工作計畫，並由本府研考會督導考核其執行成效與提出檢討改善建議，於每月道安會報列管追蹤辦理情形。

本府各相關單位今年度辦理道安教育宣導計畫之內容與執行情形分別說明如下：

一、教育局辦理部分：

(一)防制重點：機車、自行車、行人、大客車。

(二)工作項目：加強各級學校學生對於行車速度影響交通安全、推廣安全騎乘自行車觀念之教育。

(三)執行情形：督促各級學校於相關集會活動中加強宣導交通安全教育，並運用時事報導進行機會教育，尤其針對學生交通意外事故主要肇因加強宣導，高中（職）及國中為自行車安全教育

宣導、無照駕駛、超速及未保持安全距離，國小則為行人安全宣導，過馬路加強注意來車及舉旗（手）以增加能見度；並加強學生事故防制宣導，尤以無照駕駛、未戴安全帽、違反道路安全規則等，予以追蹤列管並輔導改進。

二、社會局辦理部分：

高齡者事故防制交通安全宣導計畫

計畫內容：結合警察局交通隊、新聞局配合運用多功能的行動式老人文康休閒巡迴服務車於社區發展協會、社區照顧關懷據點、老人會、老人社團、寺廟、公園等長輩聚集處宣導交通安全的重要性。

執行情形：本年度預計辦理 320 場宣導活動，預計有 13,200 人次受益。

三、新聞局辦理部分：

(一)運用平面文宣宣導計畫

計畫內容：依據交通部 104 年宣導重點及轄區交通特性，與報社合作，辦理平面交

通安全宣導。

執行情形：宣導主題為機車騎乘安全、高齡者用路安全、行人用路安全。

(二)運用大眾傳播媒體宣導計畫

計畫內容：依據交通部 104 年度宣導重點及轄區交通特性，透由高雄捷運、全家便利商店及麥當勞多媒體影音電視播放宣導短片，以減少交通事故的發生。

執行情形：短片宣導主題包含，機車騎乘安全、高齡者用路安全、行人用路安全、大型車安全。透由上述多媒體電視密集播放宣導 28 天。

四、警察局辦理部分：

交通執法與事故防制之宣導計畫

計畫內容：

(一)針對 104 年度新制交通法令執法重點及法令修訂之相關宣導，加強汽機車「闖紅燈（不含紅燈右轉）」、「超速（超過最高速限 10 公里以上）」、「轉彎未依規定」、「機車



未依規定二段式左轉  
」、「汽機車不禮讓行人」、「路口前違規停車」等路口交通違規專案執法項目宣導。

(二)加強駕(汽機)車不逼車、不超速宣導。

執行情形：

- 1.設計製作各式交通安全宣導紅布條、布旗分送本府警察局各單位分駐所、社區協會、道路要衝、公民營機關、公司行號、學校、民衆休閒聚會處所懸掛宣導。
- 2.配合慢車、汽機車、各式大型車交通違規執法取締重點、新修正道路交通管理處罰條例、交通事故案例及全國扎根計畫，設計製作交通安全宣導摺頁，分送民衆。
- 3.設計購置各類交通安全相關宣導品，配合各種交通安全宣導活動使用。
- 4.主動或接受各單位交通安全宣導申請需求，指派交通宣導人員或專業事故

處理人員或講師辦理專題演講。

5.運用大眾運輸系統公車車體、站牌燈箱及捷運車廂，設計製作各交通安全宣導廣告，提高通車族群及一般用路人之宣導成效。

五、交通局辦理部分：

(一)交通安全札根計畫：

公共運輸體驗活動  
公車體驗活動

計畫內容：延續 103 年辦理之學童公車體驗活動，並進一步推廣至所有公共運輸工具，及納入年長者為推廣對象，結合學校戶外教學課程及年長者團體戶外參訪活動，帶領學生及年長者實際體驗公共運輸的舒適便利，學習如何有效率地搭乘公共運輸，藉以培養其搭乘公共運輸之能力與習慣。

執行情形：104 年度預計辦理學童公車體驗 120 場次，年長者公車體驗 30 場次。

(二)交通安全宣導人員專業研習與訓練計畫

104.10.19	劉議員馨正	建議向中央爭取台 86 線快速道路向東延伸至內門等地區。	交 通 局	<p>計畫內容：辦理交通安全宣導人員研習活動，聘請傳播與交通專家學者講授相關課程，藉由研習互動分享，提升其專業能力及素養。</p> <p>執行情形：於 104 年 8 月 27 日、8 月 28 日辦理全國交通安全宣導人員專業研習與訓練，參與人次計 0166 人。</p> <p>六、交通部公路總局高雄市區監理所、高雄區監理所辦理部分：變革機車考驗制度並促進道路和諧</p> <p>計畫內容：辦理初考領機車駕照安全講習、檢討輕型機車（含持有汽車駕照者）增加路考項目、強化道安講習課程中與機車騎士安全互動之內容。</p> <p>執行情形：考領機車駕照安全講習人數預計 4,000 人。</p> <p>一、高雄內門與台南關廟現僅以市道 182 串聯，當地民衆期望藉由台 86 線延伸以快速至高鐵台南站。爰此本府請交通</p>
-----------	-------	------------------------------	-------	--

部評估台 86 快速道路往東延伸可行性並規劃開闢，由交通部公路總局西部濱海公路南區臨時工程處辦理。

二、由於台 86 向東延伸路廊多經丘陵或山嶺區，土地開發強度不高，經濟效益較低，因此公路總局最初研擬之 6 條路線方案以可行經旗山、美濃地區之方案六(B/C=0.43、建設經費 351.11 億元)為最適方案；惟 103 年 5 月公聽會中，民衆一致建議採方案一(B/C=0.25、建設經費 492.95 億元)，並要求公路總局以「自台 86 線關廟交流道向東延伸台 3 線關建至台 21 線(內門區)為止之方案」重新評估。另公路總局評估後於 103 年 8 月提出 4 個替代方案，其中最符合民衆期待之「台 86 線延伸至台 21 線(內門區)」，方案投資效益 B/C 僅 0.3、建設經費 267 億元，仍不符經濟效益，推動較為困難；而第二個替代方案一「市道 182 線烏山頭路段改線」，將台南關廟區

與高雄內門區目前最主要之 182 線道改以截彎取直方式，提升二生活圈間之行車安全、縮短行車距離及旅行時間，且內門地區若設有動物園後之 B/C 為 1.07、建設經費 28.5 億元，較符合經濟效益，可行性較高。

三、經公路總局於 104 年 4 月 9 日召開地方說明會，建議採經濟效益較佳之替代方案二「市道 182 線烏山頭路段改線」，惟地方反對，堅持以方案一台 86 往東延伸以快速公路等級規劃闢建，因不具經濟可行，公路總局已報經交通部 104 年 5 月 26 日核復（方案一台 86 線快速道路向東延伸計畫不可行）同意結案。

四、本府於 104 年 10 月 15 日由工務局局長、新工處處長偕同本府交通局至立法院拜會王院長金平，爭取本案採方案一建置，經中央與地方協議，考量方案一建置經費高，現階段不具經濟效益，將納入長期規劃改善；短期採「市道 182

104.10.19	伊斯坦大·貝雅夫·正福議員	<p>一、建議市府多與公路總局多接觸，了解南橫通車的進度。</p> <p>二、公路總局道路搶修速度能加快，尤其某些地區無替代道路，影響民衆生活甚大。</p>	交 通 局	<p>線烏山頭路段」以截彎取直改善，並同意納入「生活圈道路交通系統建設計畫」，由中央提供補助經費，本府自籌款部分則可延長攤提時間，以降低本府財源壓力。</p> <p>一、經了解南橫公路（甲仙、六龜及桃源區）部分道路地質較脆弱，災害來襲時常影響路況，倘遇颱風前後本府交通局均將與公路總局密切聯繫請其儘早復原道路原貌，確保民衆通行無虞。</p> <p>二、本府交通局已於 104 年 10 月 22 日以高市交運規字第 10438154200 號函知公路總局三工處及甲仙工務段有關台 29 線便道改善工程進度，後續將定期了解相關工作進度。</p>
-----------	---------------	--	-------	---

台29(甲仙至那瑪夏)路段道路工程與交通設施檢視改善會勘紀錄辦理情形表

位置	改善建議	權責單位	辦理情形	預計完工時期
臨11便道9.2K	為避免落石，建議目前採噴漿穩固道路並降挖，另建議削切山壁為斜面以避免落石，涉及水保規劃請甲仙工務段再行研議。	公路總局三工處、甲仙工務段	已完工	104.09.30
臨11便道8.25K	左側下邊坡河岸路基基礎加固，避免風災季兩河川水位高漲侵蝕路基造成道路塌陷流失。	公路總局三工處、甲仙工務段	規劃設計中	105.06.30
臨11便道8-3.25K	電桿亦請移靠山側，以利道路向山拓寬，避免河川侵蝕路基造成道路塌陷，有效通行空間不足影響車行。	公路總局三工處、甲仙工務段	已遷移完成	104.09.30
臨11便道46-7號橋 錫安山路段	錫安山路段全線近1-2公里，唯僅設計一處避車空間，車輛雙向會車困難，建議於沿線適當位置再增設多處避車空間。	公路總局三工處、甲仙工務段	本段將沿線改善道路寬度(臨河側)	104.12.31
臨11便道3-3.3K雙 連橋路段	雙連橋路段現況通車穩定性不佳，常有山崩落石阻礙人車安全通行，且投入維護修繕效果有限，建議該段改線，以兩座鋼橋橫跨河兩岸，避開該路段道路。	公路總局三工處、甲仙工務段	本段暫無規劃	
臨11便道2K	道路建議向山側拓寬，並銜接舊路。	公路總局三工處、甲仙工務段	同上	
一般提案改善事項	目前12座鋼橋設計避車空間不足，再拓寬新增有其困難，建議於橋梁兩端引導道路拓寬，以利會車時，一輛車輛可先於引導避車空間先行等候再通行。	公路總局三工處、甲仙工務段	本段目前正在改善台29線6-12號鋼橋後引導施工	104.12.31
一般提案改善事項	雙連路基加寬	公路總局三工處、甲仙工務段	同上	同上
一般提案改善事項	加設反射鏡以利雙向會車安全	公路總局三工處、甲仙工務段	已完成	104.08.30

104.10.19	李議員柏毅	夢時代購物中心南側興發路假日期間交通管制，不應淪為 VIP 專用道或管制禁止非進場車輛使用。	交 通 局	<p>一、夢時代購物中心（特貿 5C）建設汽車 3,500 餘席、機車 2,000 餘席，因長期未實施停車收費，養成大量來客習慣使用私有運具進出商場，又因基地停車場進場車道不足，造成進場車隊排隊秩序紊亂，嚴重影響道路交通。</p> <p>二、為改善前揭交通問題，本府交通局於 103 年 11 月 28 日邀集有關單位召開現場會勘，結論如下：</p> <p>(一)請檢討商場停車管理制度，實施停車收費計畫，抑制私有運具使用，降低周邊道路交通負荷。</p> <p>(二)請檢討鼓勵來客使用公共運輸系統具體措施。</p> <p>(三)停車場車輛進出動線改善（僅針對進場車輛）：</p> <p>1.請確實依 103 年 11 月 28 日會勘決議進行改善：</p> <p>(1)排隊動線請沿（起點）成功二路－時代大道－中華五路－興發路（終點）依序進</p>
-----------	-------	--	-------	---



場，並於上游決策路口前設置停車導引牌面，以維停車秩序。

(2)為維護排隊秩序，各路口及時代大道迎賓車道應確實維設交通錐（以佔用車道空間最小為原則）及派遣義交指揮交通。

2.尖峰時刻進場車輛多占用中華五路、時代大道慢車道作為停車場進場排隊車道使用，嚴重影響市區道路交通，請檢討於商場退縮空間闢設停車場進場車道，將停車成本內部化。

三、次夢時代購物中心假日營運期間義交管制車輛禁入興發路，僅供特定車輛通行乙節，本府交通局前已於 104 年 8 月 31 日函，請夢時代於假日期間管制進場車輛排隊動線，係為維持進場車輛排隊秩序所為之規定，若屬過境車流則不受商場之停車管制，該公司亦承諾落實現場義

交之勤前教育，以維用路人通行權益。

四、本案本府交通局已訂於 104 年 11 月 1 日邀集有關單位辦理現場會勘，重新檢討並改善夢時代購物中心現行交通維持計畫所衍生之問題；次查開發單位刻正辦理夢時代全區（特貿 5C 及 5D 用地）開發環境影響評估及交通影響評估審查作業，本府交通局仍持續要求開發單位務必先解決夢時代中心現況交通問題並於環說書內具體承諾配合辦理之交通改善事項，始同意夢時代全區開發之交通影響評估報告書審議通過，以維商場永續營運及該區整體未來發展，降低未來全區開發後所衍生之交通衝擊。現階段開發單位已針對夢時代購物中心停車場提出停車收費管理之申請，將取消免費停車制度，並提供搭乘大眾運輸前往之消費者優惠方案，將可減少基地衍生之交通量，降低對外在環境之衝擊，併予敘明。

104.10.19	李議員柏毅	法國共享汽車於本市應用的推動做法。	交 通 局	<p>一、共享汽車的概念係從「擁有」車輛轉變為「分享使用」車輛，市民有使用汽車的需求，但不一定要擁有車輛。共享交通屬公共運輸一環，但同時具備私人運具的高自由度、可及性，使用共享汽車可減少私人運具旅次，減緩都市交通壅塞及停車空間不足問題。</p> <p>二、本府於 104 年 10 月赴法國巴黎考察 Bolloré 集團與巴黎市政府合作之電動共享汽車 Autolib 系統，據調查每一輛 Autolib 可以取代 9 輛的私人小汽車旅次，截至 2014 年 Autolib 車隊規模已達 3,300 輛，4 百萬名會員使用，平日平均租賃次數達 1.4 萬次，證實可顯著改善都市停車及道路交通問題，並減少燃油車輛使用，降低廢氣排放所產生之空氣污染，以友善都市環境。</p> <p>三、本市已自工業城市積極轉型為低碳宜居城市，致力推動各項低碳綠能交通發展，此外本市已爭取到 2017 生態交通</p>
-----------	-------	-------------------	-------	--

104.10.19	劉議員馨正	建議於旗山國小校地興建地下停車場以解決旗山老街停車問題。	交 通 局	<p>全球盛典主辦權，即將於高雄市推動一個月的生態交通示範區計畫，本次考察之各項先進運輸系統，皆將作為本市未來交通建設之參考依據。本次赴法國考察時，本府已與 Bolloré 集團簽署合作備忘錄，該集團未來將積極派員至本市調查及評估投資設置電動共享汽車計畫之可行方案，本府亦將提供協助及整合相關資源，以加速建置期程，打造友善地球環境的低碳宜居城市。</p> <p>針對建議於旗山國小校地興建地下停車場乙節，考量興建地下停車場經費甚鉅（地下每車位約 90 萬元），囿於本府目前財政困窘，暫無興關之可行性，且旗山區停車不足之時段過度集中於假日，為解決停車問題，本府交通局與旗山區公所關建之旗山溪高灘地觀光停車場（300 席小型停車位），可紓緩當地假日及年節期間停車空間不足問題。本府交通局近期將邀集相關單位會勘說明，並持續觀察周邊停車狀況，未來倘仍有停車供給不足，則</p>
-----------	-------	------------------------------	-------	--

104.10.19	陳議員慧文	未來是否有輕軌轉公車相關轉乘優惠。	交 通 局	<p>評估旗山老街區域規劃立體停車場之可行性。</p> <p>一、104 年起市區公車免費搭計畫已轉換為「永續幸福計畫」，並採分階段實施公車優惠措施。相關優惠內容如下：</p> <p>(一)公車任意搭延長： 持續推動刷一卡通免費搭公車延續到 104 年 2 月底。</p> <p>(二)刷一卡通搭乘原公路客運減免 12 元且最高自付額 60 元優惠： 自 104 年 1 月 1 日起至 12 月 31 日止，刷一卡通搭乘公路客運路線（里程計費）折 12 元外，增加刷一卡通採最高自付額 60 元優惠，以鼓勵民衆多使用公共運輸。</p> <p>(三)一日 2 段票吃到飽： 每日刷卡搭乘高雄市段次計費公車累積滿 2 次後，當日其他搭乘即可享免費無限次刷卡搭乘本市段次計費公車。</p> <p>(四)捷運公車轉乘優惠： 104 年 3 月 1 日起至 12 月 31 日止，提供刷一卡通普卡／學生</p>
-----------	-------	-------------------	-------	---

104.10.19	張議員豐藤	燕巢線輕軌之公車運量養量狀況為何？	交 通 局	<p>卡於 2 小時內，搭乘公車轉乘捷運（雙向轉乘），可享公車一段票價半價轉乘優惠。</p> <p>二、針對輕軌轉公車相關轉乘優惠部分，本府交通局未來擬申請環保基金，並參考捷運公車轉乘優惠方式，予以納入享公車一段票價半價轉乘優惠。</p> <p>一、燕巢輕軌路線（又稱高雄學園線）之公車路線主要為 7、98 公車，其公車運量依據 104 年 9 月份公車路線月運量統計資料所示，7 公車月運量為 31,560 人次（每車次約 54 人次）、98 公車月運量為 1,824 人次（每車次約 9 人），其需求現況似仍無法支撐 BRT 或 LRT 運量。</p> <p>二、現階段建議以公車先培養大眾運輸使用率達一定運量基礎後（如高雄學園公車線運量達日平均約 1 萬人次），再依序進行推動 BRT 計畫、LRT 計畫。</p> <p>三、培養公車運量部分，建議可採取「加密班次」、「公車汰舊換新」、「</p>
-----------	-------	-------------------	-------	---

104.10.19	張議員豐藤	公車運量可否年成長 10% 以上，另可否推出高班次幹線公車？	交 通 局	<p>建置公車智慧型站牌」、「闢建候車設施」等提高公車服務品質方式，作為吸引民衆搭乘公車之推動方案。</p> <p>四、除以上公車路線，目前行經高雄學園（高雄大學、高師大、高應科大、第一科大、海洋科大、樹德科大、與義大等 7 所大學）所有公車路線，計有 6、7、29、97、98、245、紅 56、紅 58、E03、E04、E09 及 E10 共 12 條公車路線，提供高雄學園生活圈的師生與民衆更便捷的交通運輸網絡服務。</p> <p>一、為提昇本市公共運輸使用率，縮短民衆旅行時間與提高可及性，本府交通局分別於 103 年實施公車運量躍昇計畫，104 年以「區區公車便利通」為主軸，採取「服務有質」、「運輸有量」「資訊有多聞」的策略，建構高雄市公共運輸系統整體環境提昇的目標。相關實施成果如下：</p> <p>(一) 103 年因應公車運量躍昇計畫執行，實施</p>
-----------	-------	--------------------------------	-------	---

層級公車路網規劃，並推動刷一卡通市區公車免費搭計畫（不含文化、觀光及就醫公車與公路客運），經統計 103 年公車系統運量約為 5,578 萬人次，較 102 年同期運量 4,677 萬人次，成長約 20%。

(二)惟因本府公務預算有限，為健全公共運輸財務永續經營及降低本府財政負擔，自 104 年 3 月 1 日起恢復公車收費制度，並同步推出「公車永續幸福計畫」，透過相關刷電子票證之票價優惠措施，減緩收費衝擊，經統計至 104 年 8 月份，相較公車任意搭實施期間同期月份平均仍有約 3%成長率。

二、考量公共運輸系統除公車系統外，亦包含捷運、輕軌、渡輪、公共自行車等系統，為健全整體運輸系統環境，提供優質之運輸服務，本府交通局未來將朝向整體公共運輸系統年成長 10%為目標持續努力。



104.10.19	郭議員建盟	<p>高雄市公車停靠區違規嚴重，建議以完善公車停靠區繪設、擴大示範波浪型公車停靠區、違規熱點加強取締、擴大辦理公車行車記錄器舉發違規及加強教育宣導等方式辦理。</p>	交 通 局	<p>三、另有關幹線公車部分，本府交通局現況已設有 10 條快線公車、15 條主幹線、38 條次幹線公車，未來將持續檢討旅客需求，評估加密或新闢路線。</p> <p>一、有關本市公車停靠區違停嚴重情事，為維護乘客乘車安全，本府交通局將持續視道路條件、路側發展情形，加強完善公車停靠區之繪設，另就路幅寬度不佳之站位，將利用本府交通局規劃之波浪型公車停靠區予以替代，以加強警示公車站位處禁止臨時停車。</p> <p>二、另本府交通局後續將就本市公車停靠區違規停靠熱點，初期以公告方式告知市民將列為重點取締處所，並予以加強勸導取締，以提升整體公車環境搭乘品質。</p> <p>三、至於建議擴大辦理公車行車紀錄器舉發違規乙節，因本市公車配置之行車記錄器形式不一，且公車為動態行駛狀態，易發生影像解析度不佳及拍攝角度難以舉證</p>
-----------	-------	---	-------	---

104.10.19	王議員耀裕	小港區至大寮區、林園區之公車便捷性不足，應加密直達車班次，並應增闢區間車以滿足鄰近之社區交通需求，以吸引民衆搭乘大眾運輸。	交 通 局	<p>之情事，爰本府交通局後續將安排人力不定期巡視，並就違規停靠情事予以拍照舉證，以抑制違規行爲。</p> <p>一、本市規劃公車路線係以「捷運爲主、公車爲輔」及「直捷到站」爲主要規劃原則，自捷運車站向週邊鄰近社區擴展公共運輸服務，林園區有紅 3、橘 9、橘 11、8001 及 8041 公車服務，大寮區有 8001、8010、8011、8041、8048、紅 8、橘 9、橘 11、橘 20、橘 21、橘 22 公車服務，並適時依民衆乘車需求調整公車路線。</p> <p>二、高雄客運所屬 8002 公路客運原自「高雄火車站」行駛「林園總站」，並行經大寮及林園區，平、假日均有 15 班次提供民衆旅運服務，惟為因應多數就學及上班民衆需求，自 104 年 4 月 15 日起，該路線名稱調整爲橘 11，自公路客運改爲市區公車，並調整部分班次發車時間，以提供更便民的乘車服務。</p>
-----------	-------	---	-------	--

104.10.19	許議員慧玉	紅 60、橘 16 及 8048 倘試辦期間運量不足，屆時是否停駛？	交 通 局	<p>三、統聯客運所屬橘 22 公車，因沿線大寮區附近民衆反映有乘車需求，並配合運量提昇行車效率，經 104 年 4 月 16 日會勘及研議結果，已調整部分公車路線（由行駛光明路改爲行駛打鐵店街－文華街），並延駛至後庄地區，原「打鐵站街」、「老人文康中心」及「翁園」站取消，並新增「打鐵站街」（調整位置）、「月天寺」、「仁愛之家」、「民光街口」及「後庄」等站點，以提供更便利的公車服務。</p> <p>四、本府交通局後續將持續視旅運需求評估加密班次及增闢區間車以滿足鄰近之社區交通需求。</p> <p>一、本府交通局業於 104 年 4 月 17 日邀集貴席及相關單位辦理現場會勘決議自 104 年 6 月 1 日起實施試辦紅 60 路線調整延駛八卦里永仁街（永仁公園）與後安里安樂一街（後安羽球館）來滿足其需求，試辦期間爲 3 個月，本府交通局將持續觀察路線（班</p>
-----------	-------	------------------------------------	-------	--

次) 調整後民衆搭乘情形，再決定是否恢復原班次行駛路線或將調整行駛路線核定爲正式路線。

二、經統計，紅 60B 公車試行調整延駛「後安羽球館」站期間，6、7 及 8 月等三月平均每日搭乘人數 0.1、0.06 及 0.1 人，未符合預期搭乘人數 15 人/日，屆時將依本府交通局 104 年 5 月 1 日高市交運管字 10432779400 號函辦理，取消延駛「後安羽球館」班次；另紅 60A 公車延駛「永仁公園」站期間，6、7 及 8 月等三月平均每日搭乘人數 6.2、7.7 及 8.4 人，搭乘人數雖未達載客人數 30 人/日，惟有顯著成長，經本府交通局評估仍持續行駛，俾服務永仁公園附近民衆之搭乘之需求。

三、針對橘 16 及 8048 試營運是否停駛部分，本府交通局預定於 104 年 11 月 4 日於大社區公所邀集相關單位共同研商討論，因 8048 試辦期間 10 月份平均每日運量僅

104.10.19	李議員眉蓁	如何強化文化觀光公車之服務以及如何提升大眾運輸運量，以降低政府虧損之具體作為？	交 通 局	<p>10 人，未達訂定運量目標每車次（往返各一趟）15 人次之標準，故 8048 區間車試辦計畫將予以停駛。</p> <p>四、惟橘 16 公車運量尚有成長空間，經本府交通局評估仍持續行駛，俾服務大社區民衆之搭乘需求。</p> <p>一、有關觀光公車載客人次（含回客率）與「路線行經景點吸引力」及「周邊觀光遊憩旅宿配套」具正相關，本府交通局將持續觀察觀光公車路線運量消長情形，要求客運業者強化行銷措施以提升載運量或檢討路線存廢。</p> <p>二、另本府交通局今（104）年度結合學生戶外教學及市府現有活動，持續辦理公車體驗活動，目前已辦理 158 場次，共超過 5,000 位學童及長者參與，藉由本項活動帶領學生及年長者實際體驗搭乘公車通勤及遊憩之便利，以有效促進市民搭乘公共運具，另亦針對大樹祈福線，納入台灣好行，結合哈</p>
-----------	-------	---	-------	---

				<p>佛快線變成一個環狀的服務，以塑造公車輕旅行之遊憩魅力。</p> <p>三、有關提升大眾運輸運量乙節，自本市實施公車民營化後，於 103 年實施公車任意搭優惠措施，以刷一卡通免費搭乘市區公車方式，提升民眾搭乘意願，實施期間經統計較 102 年同期運量成長約 20%。惟因本府公務預算有限，為健全公共運輸財務永續經營及降低本府財政負擔，自 104 年 3 月 1 日起恢復公車收費制度，並同步推出「公車永續幸福計畫」，透過相關刷電子票證之票價優惠措施，減緩收費衝擊，經統計至 104 年 8 月份，相較公車任意搭實施期間同期月份平均仍有約 3% 成長率。另虧損補貼部分，相較於公車民營化前每年虧損 16 億元，104 年度預估虧損補貼 8 億多，已大幅降低。</p>
104.10.19	李議員眉蓁	鴨子船營運績效？未來營運模式？	交 通 局	<p>一、自 104 年 2 月 19 日～9 月底止水陸觀光車共計航行 702 航次，載客 9,805</p>

人次，營收 1,354,778 元，每月營運狀況如下表，為增加水陸觀光車收入，輪船公司除平假日國賓愛河航線六航次外，另於假日每天於駁二特區開闢六航次，並取消周一維修日天天開航，且開發水陸觀光車相關文創品，如紀念戳章、明信片、塗鴉畫紙、紋身貼紙等贈送搭乘民眾。

二、輪船公司未來將規劃蓮池潭線及其他熱門路線，蓮池潭路線預計為：(蓮池潭旅客服務中心) 勝利路－右轉左營大路－右轉孔營路－下水遊潭 15 分鐘－蓮潭路－明潭路－新庄仔路－右轉勝利路 (蓮池潭旅客服務中心)，航行約 45 分鐘，票價為全票 300 元，優待票 200 元，後續將俟未來有足夠的船隻數時，即可立即開航。

104 年 2~9 月水陸觀光車營運統計

	航次	人次	營收
104 年 2 月	25	691	\$97,077
104 年 3 月	102	1,398	\$202,601
104 年 4 月	108	1,343	\$184,840
104 年 5 月	94	1,118	\$153,634
104 年 6 月	64	873	\$121,420
104 年 7 月	114	1,667	\$229,952
104 年 8 月	93	1,440	\$201,027
104 年 9 月	102	1,275	\$164,227
合計	702	9,805	\$1,354,778



104.10.19	張議員豐藤	台中案例後高雄 BRT 是否持續推動，可朝適當之型式及路段思考，建議提升示範幹線公車養量，逐步發展綠色公共運輸。	交 通 局	<p>一、公車捷運系統 (BRT) 之推動需有相當運量支撐及合適之道路線型配置方能永續發展，設置條件需綜合考量現有道路條件、通過路線人口、場站設施、工程技術、公車運量、經濟效益、財務指標、相關建設期程配合等因素。</p> <p>二、本局於 103 年 12 月底完成「高雄市公車捷運系統優先路線綜合規劃」作業，規劃路線由高鐵左營站→高雄車站，前開優先路線分為 A、B 兩線，路線 A 規劃由左營南站→台鐵高雄車站，全長約 5.7 公里，沿線共佈設 11 個車站；路線 B 規劃由高鐵左營站→台鐵高雄車站，全長約 7.9 公里，沿線共佈設 12 個車站，其中兩營運路線共線段計 3.9 公里，8 個共用車站，除上述規劃路線外，本局亦檢討本市道路路型配置、車流狀況及公共運輸使用量等條件，綜合考量配置 BRT 或公共運輸專用道之潛力路線（例如民族路）以進行整體評估考量，俾利辦理</p>
-----------	-------	--	-------	---

104.10.19	王議員耀裕	林園區公車站 缺少候車亭。	交 通 局	<p>後續推動事宜。</p> <p>三、為逐步培養公車運量，並於有限資源與環境限制下加強大高雄地區大眾運輸服務，本局已於 103 年 4 月先行於中華路試辦「禮讓大眾運輸輔助標線」，期於短期內有效提升公車服務品質；有關提昇示範幹線公車養量部分，現況已設有 10 條快線公車、15 條主幹線、38 條次幹線公車，未來將持續檢討旅客需求，評估加密或新闢路線以提升大眾運輸服務水準及運量。本局將以漸進式策略推動，並於適當時機再推動 BRT 計畫。</p> <p>一、為提供市民完善之候車環境，本局歷年均研提計畫爭取交通部經費補助，並逐年配合編列預算，於本市公車站位增設候車設施。經查林園區現有公車站位多位於無人行道之路側，另部分站牌位於台 17 線省道旁，受限於人行道下方排水箱涵，爰無法進行候車亭基礎埋設等建置作業，本局將持續勘</p>
-----------	-------	------------------	-------	--

104.10.19	周議員玲玟	研議民族路快車道右轉中正路之可行性。	交 通 局	<p>查本區域之適宜點位，俾利推動後續事宜。</p> <p>二、本局除於市轄各公車站位評估增設候車亭外，並已依據腹地條件及搭乘需求評估增設候車座椅，併入年度建置計畫進行設置；另考量舊式站牌路線圖查看不便及設置零亂，已逐年將林園區站牌整併汰換為集中式站牌，以提昇民衆候車環境及市容景觀。</p> <p>一、查道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 6 款：「設有劃分島劃分快慢車道之道路，在慢車道上行駛之車輛不得左轉，在快車道行駛之車輛不得右轉彎。但另設有標誌、標線或號誌管制者，應依其指示行駛。」其規定係避免在設有快慢分隔島路段，轉彎車流與直行車流造成衝突，以減少行車事故之發生。</p> <p>二、為避免右轉車流與直行車流造成衝突，減少併流時車輛交織現象，本府交通局爰於設有快慢分隔島之路段，擇定易肇事且路幅、車流條件</p>
-----------	-------	--------------------	-------	--

104.10.19	李議員順進	分隔島上座式導標破損為維安全應立即修復並採用耐用材質產品。	交 通 局	<p>適當處之前一路口設置繞道標誌「指 67」標誌，並搭配取消路口路邊停車格、加大快慢分隔島缺口及區分直行車道和右轉專用車道，以增進轉向車流行車安全。</p> <p>三、此措施執行以來，於已執行之民族路段、中山路段等易肇事路口處，已有效降低肇事比率達 13.5%，顯見該措施及標誌係有助益於行車安全。本府交通局將持續針對本市採行慢車道右轉管制措施之路段，依右轉車流量、慢車道路幅、停車管制、匯入點缺口大小等檢核因子重新進行檢討，以提供該類型道路最佳的行車管制方式，確保交通安全。</p> <p>座式導標多設置於分隔島之前緣，用以提醒用路人交通設施位置及避免衝撞交通設施，依本府權責分工，分隔島維護之權責單位為工務局養工處，本府交通局將座式導標納入易肇事地點改善暨交通導引設施工程工項中，為配合易肇事路口局部改善之需求，另今（104）年度於</p>
-----------	-------	-------------------------------	-------	---

104.10.19	周議員玲玟	中博高架橋北往南方向是否比照南往北方向將汽機車車流分流管制上橋，以維交通安全。	交 通 局	<p>中正交流道南下路口施作鋁合金瑠瑯座式反光導標，係為廠商提供新式材質供本府交通局參考，屬採試辦性質施作，如試辦成效及測試其耐候性及反光性等性質良好，可再建議工務局養工處參採。</p> <p>一、經 104 年 10 月 26 日本府交通局邀集貴席服務處、本府養工處、三民二分局、交通警察大隊等單位現勘，主要係為博愛路南向機車行至博愛路與熱河街口要上中博高架橋時，從最外側慢車道要切至內側再上橋，極易與左側不上橋的汽機車擦撞，經現場勘查，目前南向號誌已分為慢車道專用號誌與快車道專用號誌，慢車道並設計早開 5 秒因應，區隔車流以減少衝突。</p> <p>二、如考量快慢車道號誌採輪放分流管制，囿於現況快慢車道儲車空間不足，恐將造成車流回堵至上游博愛十全路口，為降低對續進效率衝擊，經與會單位決議短期先將該號誌改為南向機</p>
-----------	-------	---	-------	--

慢車道綠燈早開（5 秒）後早閉（離峰 30 秒，尖峰 40 秒）4 時相號誌（詳如附圖），長期以削切快慢分隔島增加道路面積增設車道後，評估號誌改採快慢車道分流管制或以增加車道供直行不上橋車輛提前匯出分流、避免路口交織情形。

	改善前	改善後
時相一		
時相二		
時相三		
時相四		

104.10.19	李議員柏毅	<p>高雄市博愛路、裕誠路及大中路段交通車流壅塞，建議調整交通號誌秒數，以利確保行車順暢。</p>	交 通 局	<p>一、博愛路段號誌目前尖峰週期採 180 秒，離峰週期採 120 秒運作，經派員現場勘查及以車輛偵測器（VD）蒐集該路段平假日特性分析結果，以博愛二路（新莊仔路至立文路）為全段車多壅塞路段，平均時速低於 40 公里，另週六、日等假日尖峰時間則延後至 11 時起並持續 21 時左右，其壅塞路段主要係受巨蛋及附屬百貨展演活動影響所致，而依據前述車流資料分析結果，本府交通局將調整延長週六日尖峰時段時制計畫運行時間由原 15～19 時段改為 11～21 時，並配合巨蛋展演活動期間微調前後路口時比，以期提供南北向車流較佳續進效率。</p> <p>二、查大中路段為本市左營、鼓山區往返國 1、國 10 之主要聯絡道路，主要車多壅塞路段係介於民族路至鼎中路之間，平均時速低於，目前沿線路口號誌秒數係設定為 6 時～24 時週期 150 秒、24 時～翌日 6 時週期 120 秒，並採同紅不</p>
-----------	-------	---	-------	---



同綠單點連鎖方式運作，為有效紓解車流續進效率，將適時調整民族路及博愛路號誌時比，增加大中路段通行秒數，以達路段最大通行綠燈帶，本府交通局同時規劃調整大中路段尖峰時段時制計畫週期為 180 秒，週邊路口一併配合調整，以利紓解壅塞情形。

三、查目前裕誠路段現況為單向一快一混合車道路型，又周邊商家林立，路邊停車出入頻繁，造成通行車輛延滯時間增加，本府交通局因應該路況調整全段號誌週期為尖峰 150 秒、離峰 120 秒，其中，裕誠路與南北向重要幹道博愛路、自由路段及民族路交匯處，其時制設計則以南北向重要幹道續進為優先，故東西向續進效率較差，爰此，本府交通局將該段尖峰時段時制計畫運行時間由原本 7 時提早至 6 時，並適時調整河堤路及光興街時比，以增加車流續進通行機率。

四、針對上揭路段時制計畫

104.10.20	劉議員德林	鳳山維武路彎道處設置測速照相地點不合適，應放置到對向，因對向事故數較高。	交 通 局	<p>調整後，本府交通局將持續評估路段車流量變化並予以微調號誌時制、時差，以維用路人車行順暢。</p> <p>一、查維武路有一處接近 90 度彎道，考量車輛行經轉彎處若未減速容易發生交通事故，且於 102 年院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」地方年終視導座談會中，委員建議於地面劃設速限標字並評估設置測速照相取締設備。本府交通局遂現勘檢討彎道處轉彎半徑、彎道曲率及市區道路及附屬工程設計規範等數據後，將維武路彎道速限訂為 30 公里／小時，另配合彎道上游速限漸減，避免速限驟降造成急刹發生事故，並於本路段設置相關標誌、標線等設施，提醒駕駛人依速限減速慢行，以減少交通事故。</p> <p>二、依據本府警察局交通事故統計資料顯示，本市事故主因高達 9 成是用路人違規行為所致，為有效降低因違規引起之</p>
-----------	-------	--------------------------------------	-------	--

104.10.20	陳議員政聞	全面將汽油機車改為電動機車的可行性。	交 通 局	<p>肇事事件，遏止用路人常存僥倖心態不遵守交通規則，本府道路交通安全督導會報遂責請警察局定期針對全市測速照相設備做通盤檢討，以提升自動化測速照相設置之效率，本路段測速照相設備設置後，本府警察局並於網站發布訊息，於本路段設置警示牌面及發布新聞稿宣導。</p> <p>三、為檢討速限設置及相關警示設施設置妥適性，本府交通局於 104 年 10 月 7 日邀集道安會報委員、專家學者、民意代表、相關局處至現場會勘研商，決議由本府交通局、警察局將針對測速照相取締設備設置地點再評估，後於 104 年 10 月 27 日召開本府道路交通安全督導會報，已再提請本府警察局針對取締宣導行政作業流程及測速照相設置位置再檢討。</p> <p>高雄市約有 210 萬輛機車、80 萬輛汽車，為了建設低碳、永續、人本之生態交通運輸環境，未來將逐步推動以</p>
-----------	-------	--------------------	-------	--

104.10.20	林議員芳如	<p>一、大寮後庄站、大樹九曲堂站為本市重要景點門戶，造型應予改善。</p> <p>二、從九曲堂站到舊鐵橋間應提供安全之人行空間。</p>	交 通 局	<p>公共運輸來取代汽、機車的使用，另外亦鼓勵使用省能源低污染的綠色運具，如電動汽機車、電動公車等，來減少對環境造成的污染。未來環保局在制定汰換二行程機車相關的法規時，本府交通局將配合環保局針對交通方面配合提供相關意見與建議。</p> <p>一、九曲堂車站、後庄車站鄰近目前唯一列為二級古蹟之鐵道用橋梁—舊鐵橋濕地公園，且為佛光山、義大世界等台 29 線沿線觀光景點之主要轉乘車站，惟車站站體及周邊轉乘設施老舊，降低遊客使用大眾運輸系統往返各遊憩景點，為持續推動鼓勵民眾使用大眾運輸系統及促進當地觀光發展，本府交通局已函請交通部臺灣鐵路管理局評估上開車站站體納入優先改善工程，以提升遊客整體遊憩品質與印象，並提高大眾運輸系統使用之意願。</p> <p>二、次有關九曲堂站到舊鐵橋間應提供安全之人行空間乙案，經本府交通</p>
-----------	-------	---	-------	--

104.10.20	陳議員粹鑾	鳳山區國泰路／南京路／自由路 285 巷易肇事路口交通局應加強改善。	交 通 局	<p>局現場勘查，以現況道路條件建議步行動線為：九曲堂後站－九曲路－九大路 691 巷－台 29－舊鐵橋濕地公園，各路段條件分述如下：</p> <p>(一)九曲路：大樹國中前設有約 2 米寬之人行步道。</p> <p>(二)九大路 691 巷：約 8 米寬，北側為透天住宅；南側為大樹國中旁圍牆及空地，近台 29 線路口為透天住宅。</p> <p>(三)台 29 線：約 20 米寬，單向配置 1 快 1 混合車道，東側為舊鐵橋濕地教育園區，無人行空間。</p> <p>本案人行環境改善原屬本府工務局權責，為回應議員建議事項本府交通局先行召開現場會勘協助檢視，並已訂於 104 年 11 月 5 日下午 14 時 30 分辦理現場會勘，共同研商改善事宜。</p> <p>一、鳳山區國泰路／南京路／自由路 285 巷口已列入本府交通局辦理 102 年易肇事路口研究案研議改善，經分析路口肇事型態，並邀集相關單</p>
-----------	-------	------------------------------------	-------	---

104.10.20	林議員瑩蓉	民族路路型應全面調整，安全島應拆除或調整使行車順暢，可以改爲BRT或公車道的型式。	交 通 局	<p>位現場會勘後，辦理相關改善措施（如：劃設轉彎引導標線、機車兩段式左轉待轉區、機車停等區、調整號誌時制等）。</p> <p>二、觀察南京路左轉國泰路之機車多未遵守兩段式左轉，其動線易與南京路直行往議會路汽車交織衍生事故，爰本府交通局續於 103 年 10 月 3 日邀集相關單位辦理現場會勘，經研商後將原單向 2 快車道、1 慢車道調整爲 3 快車道及 1 機車專用道，並以交通桿區分快車道與機車專用道之行駛動線，以限縮機車之行駛空間加強導引機車駕駛人採取兩段式左轉，並請本府警察局加強執法取締，經調整後路口違規行爲已明顯減少，行車秩序顯有改善。</p> <p>一、查民族路寬 40 米，爲貫穿本市南北向之主要道路，現況路型車道配置雙向 4 快 2 慢，中央與快慢車道皆設有實體交通島分隔，實體交通島均爲路型一部分，必須</p>
-----------	-------	---	-------	--

104.10.20	林議員瑩蓉	希望蓮池潭單向道路段可以取消，恢復雙向通行。	交 通 局	<p>整體性思考存廢與否。</p> <p>二、民族路現已規劃幹線公車行駛，且民族幹線平均運量大，為秉持本府提倡公共運輸優先政策，發展公共運輸服務多元化，將由本府交通局評估引進新式公共運具（如：BRT、公車專用道）之可行性，屆時再配合通盤考量民族路型，並邀集工務局共同研商推動之可行性。</p> <p>一、蓮潭路（勝利路－舊城國小段），為營造良好行人通行環境，本府交通局將部分車道調整為標線型人行道，並規劃南往北單行道以及自行車道，藉由規劃行人及自行車空間、車流純化，速限調降至 30 公里／小時，並於 103 年 11 月 11 日完成。</p> <p>二、經本府交通局檢視事故情形，前述措施實施後，104 年上半年較 103 年同期行人事故件數及受傷人數下降比例均達 100%，另依本府觀光局調查 104 年 1－9 月蓮池潭旅客人數亦較 103 年同期成長 5.26%。</p>
-----------	-------	------------------------	-------	---

104.10.20	黃議員柏霖	鐵路地下化的廊帶上方之佈設，應儘速和市民溝通。	交 通 局	<p>三、本府交通局於 104 年 10 月 22 日邀集府內各單位研商，考量蓮池潭旅客人數持續增加，建置良好行人通行空間刻不容緩，尤其行人事故情形亦有大幅度下降，與會單位會議決議維持現況。惟有關繞路（店仔頂路、埤子頭街）部分，北往南方向替代動線沿線號誌化路口本府交通局將檢討改善現有時制計畫，減少民眾繞道的旅行時間；另亦檢討增設行車導引牌面，以加強指引民眾改道。</p> <p>一、鐵路地下化騰空路廊之園道原已由交通部鐵路改建工程局辦理設計並多已通過路型審議相關事宜，惟經交通部 104 年 4 月 13 日「高雄市區鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組」第 8 次會議決議由本府整體規劃後，提供鐵工局納入設計。</p> <p>二、本府工務局於 104 年 6 月起啓動鐵路地下化園道整體規劃作業，辦理「高雄鐵路地下化後立體設施存廢暨園道動線</p>
-----------	-------	-------------------------	-------	---



104.10.20	吳議員益政	引進及強化高雄公共自行車、共享運具的建置。	交 通 局	<p>(含車行、人行、自行車、輕軌等)、水廊及綠廊整合補充與建議」委託技術服務案，目前園道整體規劃作業刻正進行中。</p> <p>三、有關建議市府完成鐵路地下化騰空路廊整體規劃案後召開公聽會或地方說明會乙案，本府相關單位將再研議辦理地方說明會。</p> <p>一、公共腳踏車租賃系統係提供民衆最後一哩運輸服務，提供高機動性、便利經濟的接駁選擇，而欲強化公共腳踏車租賃系統的使用，可由增加租賃站數量及提升服務品質，同時需針對私人運具進行管理，相關作為概述如下：</p> <p>(一)增加租賃站密度及普及性：現已建置 159 站，本府環保局預計 105 年擴充至 300 站，平均每年 500 公尺設有 1 站。</p> <p>(二)公共腳踏車租賃系統汰換：本市自 2009 年起啓用我國第一套公共腳踏車租賃系統，腳踏車規模及所需處</p>
-----------	-------	-----------------------	-------	--

理數具規模日益龐大，因此租賃系統操作速度較慢，管理單位高雄捷運公司已自行研發新型租賃站系統，系統操作速度較快，可大幅縮短民衆等候時間，已逐步進行租賃站汰換作業。

(三)連結租賃站、自行車道與重大建設計畫：為推廣公共運輸及鼓勵騎乘腳踏車，本府交通局於各項建築物影響評估審查時，針對大型賣場、百貨商場、公務機關、公共運輸場站等建築物，皆要求開發或設計單位應捐贈或保留設置公共腳踏車租賃站、自行車道空間。

(四)公共自行車車體汰換：本府環保局於 104 年 10 月份已完成全市公共自行車車輛汰換，提供更新更舒適的騎乘感受。

(五)適度抑制私人運具使用：除了由供給面增加租賃站或提升服務品質外，推動公共運輸必須同時由限制私人運具著手，本府交

通局積極檢討大眾運輸場站周邊停車秩序，降低市區道路速限、實施單行道等措施，提升自行車使用的便利性，以其鼓勵民衆放棄私人運具轉而使用騎乘腳踏車或使用公共運輸。

二、共享運具的概念係從「擁有」車輛轉變為「分享」車輛，其屬於公共運輸的一環，但亦具備私人運具的高自由度、可及性以及高隱密性，透過共享運具的使用，可減少私人運具旅次發生，減緩都市交通壅塞及停車空間不足問題。本府於 104 年 10 月赴法國巴黎考察 Bolloré 集團與巴黎市政府合作之電動共享汽車 Autolib 系統，據調查每一輛 Autolib 可以取代 9 輛的私人小汽車旅次，截至 2014 年 Autolib 車隊規模已達 3,300 輛，4 百萬名會員使用，平日平均租賃次數達 1.4 萬次，證實可顯著改善都市停車道路交通問題，並減少燃油車輛使用，降低廢氣排放所產生之

104.10.20	林議員武忠	<p>一、民族路（九如路～大中路段）快慢車道分隔島應逐段拆除。</p> <p>二、民族路／建工路以北之快慢分隔島拆除，並統計拆除分隔島後之肇事成效，不要只塗銷停車格位。</p>	交 通 局	<p>空氣污染，以友善都市環境。</p> <p>三、本府已與 Bolloré集團簽屬合作備忘錄，該集團未來將積極派員至本市調查及評估投資設置電動共享汽車計畫之可行方案，本府亦將提供協助及整合相關資源，以加速建置期程，打造友善環境的低碳宜居城市。</p> <p>一、查民族路寬 40 米，為貫穿本市南北向之主要道路，現況路型車道配置雙向 4 快 2 慢，中央與快慢車道皆設有實體交通島分隔，實體交通島為路型一部分，必須整體性思考存廢與否。</p> <p>二、民族路現已規劃幹線公車行駛，且民族幹線平均運量大，為稟持本府提倡公共運輸優先政策，發展公共運輸服務多元化，將由本府交通局評估引進新式公共運具（如：BRT、公車專用道）之可行性，屆時再配合通盤考量民族路路型，並邀集工務局共同研商推動之可行性。</p>
-----------	-------	--	-------	--

104.10.20	沈議員英章	本府應儘速辦理八德二路交流道可行性的規劃，早日興建，以改善鼎金的交通。	交 通 局	<p>一、有關增設國道 1 號仁武八德二路交流道乙案，查國道 1 號八德二路若設置交通，其交通距離北側之楠梓交流道鳳楠路（357K+109）約 2.4 公里，距離南側之鼎金系統交流道（362K+221）約 2.7 公里，間距尚符交通部臺灣區國道高速公路局（以下簡稱高公局）「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」交流道間距至少應大於 2 公里之規定，惟增設交流道仍須由地方政府依據前揭要點相關規定辦理可行性研究後報高公局審議。</p> <p>二、本府及相關單位為改善國道 1 號鼎金系統交流道及周邊道路交通，已陸續辦理完成「三民區開闢高速公路（建工路至本館路）東側側車道工程」、「國道 10 號自由路出口匝道平面路段路型改善工程」、「仁武後港巷涵洞拓寬工程」及國道匝道線型改善等相關工程，高公局已完成「增設國道 1 號鼎金系統交流道鼎力路南下匝道工程」；另本府工務局</p>
-----------	-------	-------------------------------------	-------	---

104.10.20	林議員民傑	台 29 線便道改道工程，請交通局持續關注公路總局的改善作業工程進度。	交 通 局	<p>辦理「增設國道 10 號東行銜接國 1 北上匝道工程」已完成規劃設計，刻正辦理後續發包作業，未來完成將改善目前由高鐵站往東行駛國道 10 號無法直接銜接國道 1 號北上，須先下至大中一、二路平面道路之問題。</p> <p>三、本府交通局已於 105 年年度預算爭取編列增設國道交流道可行性評估委託研究案所需經費，預算通過將辦理委託專業顧問公司研究評估增設交流道之可行性。</p> <p>一、有關台 29 線便道改道工程，本府交通局於 104 年 6 月 18 日邀集貴議席、公路總局三工處、本府新工處、養工處及甲仙、那瑪夏兩區公所現勘，針對台 29 沿線路段需增設避車道、遷移植栽電桿拓寬道路、易落石邊坡穩固、河岸路基加固、橋梁引道加寬、彎道增設反射鏡及排水改良等各建議改善事項，請路權機關三工處依短中長期儘速籌編預算辦理改善，俾利儘</p>
-----------	-------	-------------------------------------	-------	--

104.10.20	李議員雅靜	請市府加強鼓勵市民使用低碳運輸進出鳳山地區之宣導作為，請交通局提供具體做法及時程。	交 通 局	<p>早改善路況開放甲類大客車通行。</p> <p>二、公路總局三工處於 104 年 8 月 26 日至本府道路交通安全督導會報 104 年第 6 次委員會議提報改善時程，相關改善工程預定至 106 年 3 月完成。</p> <p>三、本府交通局再於 104 年 10 月 22 日以高市交運規字第 10438154200 號函知公路總局三工處及甲仙工務段，請其就上述會勘各建議改善事項填報辦理情形予本府交通局。</p> <p>一、為鼓勵市民使用低碳運輸進出鳳山，本府交通局於 102 年建置鳳山轉運站，其與大東捷運站共站，並規劃幹線公車、捷運接駁公車、觀光公車等，共計 14 條路線公車停靠鳳山轉運站，以利捷運乘客轉乘公車，提升林園、五甲、仁武、鳥松、大寮、大樹地區民衆往來鳳山之便利性。</p> <p>二、另現正進行之鳳山鐵路地下化工程，預計 106 年完工後，除原有之鳳</p>
-----------	-------	---	-------	--

104.10.20	陳議員美雅	第二過港隧道 應儘速協調交 通部（高雄港	交 通 局	<p>山車站，將增設正義／澄清站，有助加強鳳山地區軌道運輸服務，此外，車站區周邊並整合規劃相關公車接駁空間，以利未來民衆於公車、軌道運輸間相互轉乘，減少私人運具使用。</p> <p>三、爲宣導民衆使用公共運具，本府交通局自 103 年陸續辦理公共運輸體驗活動，103 年累計共舉辦 321 場學童公車體驗活動，104 年進一步推廣至所有公共運輸工具，納入年長者爲推廣對象，結合學校戶外教學課程及年長者團體戶外參訪活動，帶領學生及年長者實際體驗公共運輸的舒適便利，學習如何有效率地搭乘公共運輸，藉以培養其搭乘公共運輸之能力與習慣，104 年度已完成 19 間學校、25 個社區長者服務團體參與，舉辦學校 124 場次、長者 34 場，總計 158 場次，超過 5,000 人參與。</p> <p>一、有關興建第二過港隧道，本府交通局前於 98 年委託辦理「旗津聯外交</p>
-----------	-------	----------------------------	-------	--



務分公司)儘速推動。

通方案與第二過港設施規劃方案檢討研究」案報告，評估結果建議以擴建路路廊為主(評估總經費約需 177.37 億元)，並將報告成果提供工程單位設計參考，高雄港務局(現為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司)於 99 年 10 月檢討興建第 2 過港隧道，經報請交通部審核，交通部指示第 2 過港隧道須配合第 2 港口跨港橋興建計畫，而第 2 港口跨港橋應於高雄港聯外道路新生漁港高架道路與國 7 通車後，依整體交通量評估需求，或於民國 110 年後過港隧道使用年限將屆(預估 123 年期滿)時再評估興建。

二、次查本府交通局為加速旗津第二過港隧道興建，曾於 102 年 10 月 17 日邀集相關單位召開「旗津過港隧道存廢及第二過港隧道跨港大橋設計畫研商會議」，臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司表示已於 100 年 11 月 7 日完成第二過港隧道研究報告，

104.10.20	張議員漢忠	設置照相機執法前應先充分提醒用路人注意。	交 通 局	<p>仍建議於現有過港隧道使用壽期屆滿前再行推動，惟基於安全及港區發展考量下，該次會議決議，已請該公司及航港局及早推動第二過港隧道興建計畫。</p> <p>三、本府交通局將再次函請交通局應即早啟動評估作業，以因應未來發展。</p> <p>一、查維武路現有一處接近 90 度彎道，考量車輛行經轉彎處若未減速容易發生事故，且於 102 年院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」地方年終視導座談會中，委員建議於地面劃設速限標字並評估設置測速照相取締設備。本府交通局遂現勘檢討彎道處轉彎半徑、彎道曲率及市區道路及附屬工程設計規範等數據後，將維武路彎道速限訂為 30 公里/小時，另配合彎道上游速限漸減，避免速限驟降造成車輛急刹發生事故，並於本路段設置相關標誌、標線等設施，提醒駕駛人依速限減速慢行，以減少交通</p>
-----------	-------	----------------------	-------	--

事故。

二、依據本府警察局交通事故統計資料顯示，本市事故主因高達 9 成是用路人違規行為所致，為有效降低因違規引起之肇事事務，遏止用路人常存僥倖不遵守交通規則，本府道路交通安全督導會報遂責請警察局定期針對全市測速照相設備做通盤檢討，以提升自動化測速照相設備之效率，本路段測速照相設備設置後，本府警察局並於網站發布訊息，於本路段設置警示牌面及發布新聞稿宣導。

三、為檢討速限設置及相關警示設施設置妥適性，本府交通局於 104 年 10 月 7 日邀集道安會報委員、專家學者、民意代表、相關局處至現場會勘研商，決議由本府交通局、警察局將針對測速照相取締設備設置地點再評估，後於 104 年 10 月 27 日召開本府道路交通安全督導會報，已再提請本府警察局針對取締宣導行政作業流程及測速照相設置位置再檢討。

104.10.20	陳議員美雅	請提供公共自行車、自行車路網及未來共享電動車輛資料。	交 通 局	<p>一、公共腳踏車、自行車路網：</p> <p>(一)本市公共腳踏車租賃系統為本府環保局建置，並於 2009 年啓用迄今，查公共腳踏車租賃系統現已建置 159 站，且本府環保局預計 105 年擴充至 300 站，平均每 500 公尺設有 1 站，提升租賃站點密度，增加民衆使用便利性與普及性。另本府環保局已於 104 年 10 月份已完成全市腳踏車車輛汰換，提供更新更舒適的騎乘感受。</p> <p>(二)次查本市建置自行車道路網長度目前已建置達 755 公里，而本市自行車道系統可分為市區通勤型、社區型、海港型、山林型、河湖型、田野型、特殊景觀型、運動休閒型等八大類別，本府工務局目前為設置本市自行車道到達 1,000 公里。</p> <p>(三)相關公共腳踏車出賃系統及自行車路網資料，將主政機關本府環保局、工務局提供</p>
-----------	-------	----------------------------	-------	--

更詳細資料供參。

二、共享運具的概念係從「擁有」車輛轉變為「分享」車輛，其屬於公共運輸的一環，但亦具備私人運具的高自由度、可及性以及高隱密性，透過共享運具的使用，可減少私人運具旅次發生，減緩交通壅塞及停車空間不足問題。本府於 104 年 10 月赴法國巴黎考察 Bolloré 集團與巴黎市政府合作之電動共享公車 AutoLib 系統，該系統簡介如下：

(一)規格：載客數 4 人，單次充電續航力可達 250 公里，時速最高 130 公里/小時，完全使用電力。

(二)營運概況：

1. AutoLib 自 2011 年 12 月於巴黎市開始啓用，截至 2014 年車隊規模 3,300 輛，租賃站 1,000 站，目前平日租賃次數可達 1.4 萬次，假日更高達 1.7 萬次租賃，使用相當普及。

2. 採會員制/計時制，租賃車輛前必須

加入會員，其費用分 120 歐元/年、15 歐/周、10 歐/日，另每半小時計費 5.5 歐元。

3.負責營運 Autolib 系統的 Bolloré集團，設置有行控中心，負責監控所有電動共享汽車、客戶即時服務、維修、道路救援等服務項目。

(三)效益：據調查每一輛 Autolib 可以取代 9 輛私人小汽車旅次，證實可顯著改善都市停車及道路交通問題，並減少燃油車輛使用，降低廢氣排放所產生之空氣污染，以友善都市環境。



104.10.20	林議員宛蓉	建議建商應向民衆說明大樓停車場出入口位置，讓周遭住戶可以安心；建議交通局在審議大樓停車場出入口時，避免出入口對衝鄰宅的問題。	交 通 局	<p>一、近來本市交評審議會及都市設計審議委員會中，位於本市市中心審議案均為舊社區改建集合住宅，基地多半為雙面臨路，一面臨本市聯外幹道/主要道路，另一面則為 8 米以下巷道，爰此，為降低出入口開設於 8 米以下巷道對社區服務道路之衝擊，本市交評審議會參考本市都市設計審議原則第 1 條第 7 項第 4 款停車場出入動線修訂原則後，已於 104 年 8 月 14 日第 7 次交評會議通過基地車道出入口設置原則。</p> <p>二、有關交評案件基地車道出入口設置原則如下：</p> <p>(一)基地臨接二條以上道路者，其車道出入口原則不宜設置於主要道路。</p> <p>(二)前開基地臨接道路其中一條寬度不足 8 米，欲於主要道路設置車道出入口者，其判斷準則如下頁圖 1。(倘基地位置僅雙面臨路，臨接路寬 8 米以下巷道，車道出入口位置無法調整距離路口最近端小於 20 公</p>
-----------	-------	--	-------	---

尺，基地欲設置車道出入口之主要道路有實體分隔、或基地開發後道路服務水準達 A、B、C、D 級以上，可有條件將車道出入口設置於主要道路)

(三)其他基地條件特殊者，其車道出入口設置區位得依交評審議會決議辦理。



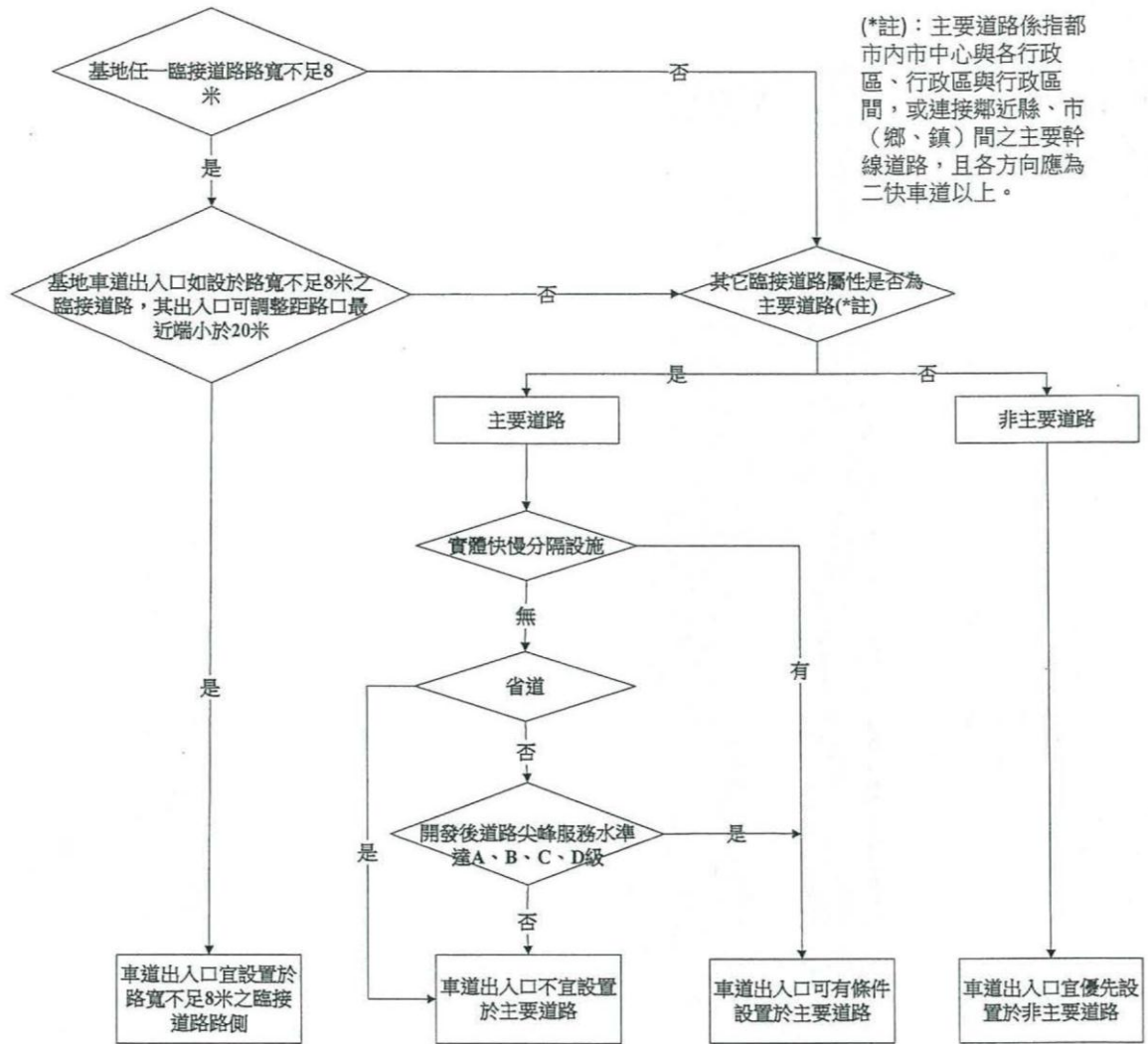


圖 1 建築基地停車場於主要道路開設出入口判斷準則

104.10.20	李議員雅靜	鳳山區境內妥適規劃路外停車空間。如在五甲公園旁福誠停車場用地，應以長遠性眼光規劃未來用途。	交 通 局	<p>一、對於建議於鳳山區境內妥適規劃路外停車場一節，查本府交通局於規劃路外停車場時，除考量地區性需求外，亦需評估其經濟效益，並以都市計畫停車場用地為優先，若不足者，再輔以其他公有閒置空地為開發對象。</p> <p>二、近幾年本府交通局於鳳山區境內規劃開闢路外停車場，有鳳陽公有停車場、中崙公有停車場、頂明公有停車場、鳳甲公有停車場及鳳頂路公有停車場等 5 處，計提供 404 席小型車位、55 席機車車位。</p> <p>三、此外，針對鳳山商業發展較高地區鳳山體育園區的停車問題，目前本府都發局刻正進行體育園區整體景觀改造，本府交通局已與都發局協商於體育園區整體景觀改造中一併規劃增加停車供給 482 席停車格位。</p> <p>四、至於規劃興建立體停車場乙節，除評估其區位及停車需求外，仍宜以停車場用地來興建，方可符合都市計畫之規劃</p>
-----------	-------	---	-------	--

104.10.20	簡議員煥宗 李議員喬如	建議將凹仔底公有停車場用地做多目標使用，並引進促參招商，結合公務部門、閱覽室等，打造成多功能中心。	交 通 局	<p>，且用地面積應至少 2,000 平方公尺以上才具有效益，又因鳳山地區內停車場用地多偏小面積，經評估以五甲公園旁福誠停車場用地較為妥適，後續將評估採促參方式引進民間資金參與投資興建多功能使用立體停車場，以提供市民更多元化之停車服務。</p> <p>一、凹仔底停車場位於南屏路及神農路口，本場用地前於 94 年間曾推動促參工作，因當時地方民意多希冀維持現狀，遂終止推動促參。其後於 98 年完工開放，可停放 12 輛大型車、192 輛小型車、137 輛機車及 90 輛自行車，目前停車率平日約 70%，假日尖峰達 95% 以上。</p> <p>二、農十六特區進駐人口日益增加，社經活動日趨熱絡，停車需求日漸增高，對於公務機關、圖書館、活動中心等公共設施的需求日趨殷切；概估辦理前述停車場多目標使用所需經費約需 10 億元，因市府財力有</p>
-----------	----------------	---	-------	--

104.10.20	林議員芳如	<p>一、大樹舊鐵橋濕地增建停車空間其進度如何？</p> <p>二、園區周邊增設公廁問題（與國產署合作洽詢）。</p>	交 通 局	<p>限，目前尚無力編列預算推動該項工作。將評估引入民間資金，以附屬事業收入挹注公共設施興建成本的可行性。</p> <p>三、依據都市計畫公共設施用地多目標使用辦法規定，公務機關、圖書館、活動中心等公共設施暨商業設施使用樓地板面積不得超過總容積樓地板面積之三分之一，顯然不具經濟誘因。本府交通局將邀集相關機關研商適合的多目標使用設施，並評估公共設施興建成本、附屬設施收益，研議放寬多目標使用限制，以促參方式辦理招商工作，引進民間資金辦理停車場用地多目標使用開發。</p> <p>一、有關大樹舊鐵橋生態公園經查該土地權屬為經濟部水利署第七河川局，目前係由本府水利局申請使用並委託大樹舊鐵橋協會維護管理，該區域目前停車供給約可提供大型車 6 格及小型車約 65 格，本府交通局於 104 年 5 月 7 日邀集林芳如議員服務處、水</p>
-----------	-------	---	-------	---

104.10.20	陳議員玫娟	<p>一、建議左營微笑公園停車場續為擴建停車場域。</p> <p>二、哈囉市場旁原市場預定地（軍備局土地）短期利用做為停車場使用。</p>	交 通 局	<p>利局、七河局、竹寮里里長及大樹舊鐵橋協會等相關單位研商增闢停車場之可行性，經與會各單位商討後該區域假日確有大量停車需求，將由本府交通局先行規劃 150 格小型停車場，後續並依預算程序辦理闢建事宜，預定於 105 上半年完成，完成後由本府交通局進行收費，並由本府水利局委託舊鐵橋協會維護管理。</p> <p>二、考量舊鐵橋園區內已有提供公廁供大眾使用（位於新鐵路橋下方），且未免破壞周邊濕地環境，建議仍以原有公廁因應。</p> <p>一、查微笑公園停車場（微笑公有停車場）係由陳議員、當地里長及民眾反映，經市府交通局向環保局借用該管尚未開發之左營區新庄段三小段 283-1 地號土地規劃平面停車場，於 98 年 8 月闢建完成並開放使用，以疏解鄰近停車需求，計設有 20 格小型車停車位及 12 格機車停車位。</p>
-----------	-------	---	-------	---

104.10.20	張議員漢忠	鳳西羽球館前 近日被控訴並 封場造成無法 提供停車使用 ，請協調相關 單位重新開放 使用。	交 通 局	<p>二、查貴席建議之擴建場域係屬本府環保局經管之左營區新庄段三小段 283 地號土地，考量本地區周遭商業日益興盛以及近年來公園運動風氣提昇，為購物及運動停車需求增加，本府交通局將邀集相關單位擇期辦理會勘研議討論擴建停車場之可行性。</p> <p>三、另哈囉市場旁原市場預定地，管理機構為國防部軍備局，為避免用地閒置，並妥善規劃停車空間，本府交通局將邀集相關單位擇期辦理會勘研議討論合作開闢臨時停車場之可行性。</p> <p>一、鳳西羽球館位於鳳山體育園區內，於 101 年間曾委外經營，前方停車場（約 40 餘格）亦由業者進行收費管理，因遭民衆檢舉無照營業，本府交通局遂依停車場法規定予以裁罰，並進行輔導設立登記。</p> <p>二、因整體鳳山體育園區現況與使用執照之竣工圖圖說差異甚大，該停車場用地為法定空地，依規定必須辦理使用執照</p>
-----------	-------	---	-------	--

104.10.20	李議員雅靜	鳳山地區 11 條公車路網已建置，宣導市民知悉。	交 通 局	<p>之變更並以建物附設停車位之方式取得登記證，本府交通局亦於 101 年 10 月 2 日函請體育處依上開規定辦理。</p> <p>三、因目前鳳山體育園區正由都發局進行改造中。經於 104 年 5 月 11 日邀集體育處、都發局、建管處與議員服務處進行討論，會中建管處表示其仍需辦理使用執照變更，惟高雄市體育處會中表示其辦理確有困難度。議員服務處代表亦了解辦理變更使用執照的困難度。該次會勘結論為：1.請體育處加強場域管理。2.請都發局研議將該區域停車位納入鳳山體育園區第一期可行性。(會議紀錄已於 104 年 5 月 15 日函送)</p> <p>四、近期將邀集相關單位擇期辦理會勘，協調土地管理機構體育處重新開放使用。</p> <p>一、鑒於鳳山地區公車路網已逐步建置完成，本府交通局將利用多元化宣傳管道，宣導鳳山地區居民使用便利之公車路網，減少私人運具使用</p>
-----------	-------	--------------------------	-------	--

，進而達到減能減碳之綠色運輸目標。

二、推動「資訊有多聞」乃以乘客由家出發至目的地之間所需要的資訊。

(一)推動公車動態資訊「拍立得」措施，利用智慧型手機掃瞄公車站牌上之 QR code 標誌，主動連結到高雄市行動版公車動態資訊系統，立刻得知公車到、離站即時資訊。

(二)包括行程前公車資訊（如網路及手機）、車站公車到站及轉乘資訊等，以節省民衆搭乘公車時間。

(三)積極建置公車停車亭、智慧型站亭及場站動態資訊系統顯示器，提供民衆正確到站資訊。

三、製作各類型文宣品（例如海報、DM 等），放置區公所、里辦公室及社區活動中心等，供民衆索取。

四、舉辦學生或年長者體驗搭公車計畫，除可培養學生從小建立搭公車習慣外，年長者外出就醫或旅遊，亦可安全的使



104.10.20	李議員雅靜	鳳山左營快線 規劃進度。	交 通 局	<p>用公共運輸。</p> <p>五、推動各類型行銷方案，吸引民衆搭乘：透過推動「文化觀光公車一票通」及每月行銷活動例如「3 月份公車跟著走高雄外拍好輕鬆」、「4 月份公車藝文快閃活動」、「5 月份聽（蔥）明搭公車」、「6 月份龍舟路上划 端午遊愛河」、「7-8 月份搭公車抽機票 京阪澳任你遊」等行銷活動與活動套票，吸引民衆搭乘。</p> <p>一、有鑒於捷運僅以紅、橘線十字型架構為路網，鳳山地區民衆欲前往高鐵左營站皆需搭乘橘線再於美麗島站轉乘紅線前往高鐵左營站，造成時間與旅運成本較無優勢。</p> <p>二、本府交通局預計 105 年透過公路公共運輸提昇計畫予以向中央爭取規劃一條以鳳山地區為主，串連建軍站（衛武營活動中心）、高雄市議會、鳳山行政中心及陸軍軍官學校等橘線周邊站點，並由建國交流道經國 1、國 10 前往高鐵左</p>
-----------	-------	-----------------	-------	--

104.10.20	林議員民傑	請雇用原住民駕駛並彩繪原住民圖騰公車及原住民語到站播報。	交 通 局	營站，俾利鳳山左營城市快線以捷運紅橘十字端之斜線最短距離營運方式，透過國 1 與國 10 予以快速直達串連鳳山端與高鐵左營端。
				<p>一、有關聘僱原住民駕駛部分，高雄客運表示原住民若願意在地服務皆會優先錄用，經查目前已有部分原住民駕駛服務旗美山城公車路線。</p> <p>二、針對彩繪原住民圖騰公車部分，本府交通局已配合原民會將公車內張貼各族原住民招呼語宣傳海報（一車一族海報），未來亦配合原民會活動加以彩繪原住民圖騰於公車上。</p> <p>三、經查目前本市公車已有國英語到站播報，惟考量目前站與站間車距過短，無法容納過多語言到站播報，針對原住民語到站播報部分將予以納入評估。</p>
104.10.20	吳議員益政	本市公共運輸目標及提升措施為何？	交 通 局	<p>一、104 年公共運輸提昇措施將以「區區公車便利通」為主軸，採取「服務有質」、「運輸有量」、「資訊有多聞」的策略</p>

，建構高雄市公共運輸系統整體環境提昇的目標。

二、相關規劃措施如下：

(一)路網規劃：構建 2 主（高雄火車站、左營高鐵站）、4 次轉運中心，配合軌道、國道、公路及一般公車等層級式公共運輸系統，快速連結各分區之轉運中心，提供不同運輸系統間便捷之轉乘服務，達成 30 分鐘生活圈目標；並全面加密幹線公車路線班次及增加轉乘站位。

(二)降低乘車成本：103 年推動刷一卡通市區公車免費搭計畫。104 年推動「1 日 2 段吃到飽優惠措施」、「捷運公車轉乘優惠措施」及「公路客運路線票價優惠措施」。

(三)提高可靠度：擴建智慧型站亭，提供正確到站資訊。

(四)提高便捷性：發送公車路線手冊、開發手機 APP「iBus－高雄」、公車動態資訊 QR code 及查詢網頁等，便利民衆查詢公車

104.10.20	黃議員柏霖	公車處民營化後之執行情況以及路線名稱統一。	交 通 局	<p>路線及班次資訊；並辦理多卡通電子票證整合計畫。</p> <p>(五)服務品質控管：持續辦理公車服務品質評鑑及公車稽查，維護及提升公車服務品質，提升民衆搭乘滿意度。</p> <p>(六)優化公車路網及強化層級公車路線。</p> <p>(七)提供新穎公車及降低車齡：協助客運業者車輛汰舊換新及新闢路線購置新車。</p> <p>(八)建置舒適候車環境：爭取中央補助構建候車亭或集中式公車站牌。</p> <p>一、爲因應公車處民營化及提升本市公車服務水準，本市於 103 年起實施「公車運量躍昇計畫」，而此計畫包含「棋盤幹線公車路網優化」、「公車服務勞務委託」及「公車任意搭 (Bus E-take)」等策略，提升本市公車系統營運績效及競爭力外，另實施電子票證優惠票價方案，改變民衆使用公共運輸習慣，達成計畫實施期</p>
-----------	-------	-----------------------	-------	--

間增加公車系統運量（市區公車+公路客運）成長 20%目標，同時進行棋盤幹線公車路網漸進式調整、舉辦行銷推廣活動及建置公車層級標示系統，減少民衆轉乘公車路線之衝擊。

二、至路線名稱統一乙節，配合本市棋盤式都市道路規劃及捷運與輕軌系統規劃，本府交通局係已建置層級公車路網，藉由通盤檢討本市所有公車路線，針對道路地理環境及旅運量高之性質，於市中心區規劃棋盤幹線公車路網，於各重要景點、學校規劃快線公車路線提供點對點、國道及快速道路之直捷運輸服務，減少旅客、學生旅運時間；在主要道路及人潮進出的廊道規劃 15 條直捷幹線公車，透過縮短尖峰班距及加密班次，以服務主要旅次產生吸引點；其餘與快、主幹線重疊度較高之路線，則截短轉型為次幹線及社區公車路線，俾利民衆搭乘次幹線及社區公車至棋盤幹線公車路線轉乘點

104.10.20	李議員雨庭	計程車 DRTS 實施績效佳，拓展至林園區之可行性？可否規劃林園地區中芸漁港至小琉球航線？	交 通 局	<p>，快速轉乘幹線公車前往目的地。</p> <p>一、計程車彈性運輸服務計畫係檢視本市大眾運輸路線，針對乘載率不佳之公車路線，或具旅運需求，卻無公車服務或公車服務班次較少之地區，以計程車替代公車方式行駛公車路線末端，或新闢路線方式，以改善偏鄉地區大眾運輸乘載效率不佳、資源閒置之創新服務方式。</p> <p>二、本計畫係以計程車提供服務，每車次載客人數上限為 6 人，並為短程接駁，長距離接駁不符經濟效益，且為發展本市大眾運輸及考量市府財政負擔，本府交通局目前已先檢討林園地區公共運輸路線，若有需求，則再規劃計程車彈性運輸服務，並向交通部申請專案補助。</p> <p>三、林園地區中芸漁港至小琉球航線係由本府海洋局規劃，採不定期包船，並涉及屏東縣政府權責，本府海洋局持續洽談闢航。</p>
-----------	-------	---	-------	---

104.10.20	李議員喬如 簡議員煥宗	<p>一、會勘多次旗津居民專用道，到更改動線，應增加輪渡站腹地並進行渡輪汰舊換新。</p> <p>二、旗津站廁所動線，行人道應設置遮陽棚。</p> <p>三、工作人員服務品質提升，制服應進行改善。</p> <p>四、旗津－鼓山輪渡站應規劃時刻表。</p> <p>五、旗津人騎機車雙載收費為何？</p>	交 通 局	<p>一、輪渡站擴大腹地案將持續與相關單位溝通，期能爭取到相關經費及周遭用地，俾能進行改善。有關渡輪汰舊換新案，已編列預算規劃於 105 年進行。</p> <p>二、廁所動線已於地面劃黃線格，保留通道，提供遊客穿越，將再持續確認其順暢度並進行改善，行人道遮陽棚將儘快設置。</p> <p>三、工作人員服務品質將持續研擬提升計畫，制服將參考高捷等相關單位進行設計。</p> <p>四、旗鼓渡輪時刻表因需優先避讓大型商船進出港，無法準確給予時刻表，將評估是否以倒數方式顯示下一航班開船時間，俾利乘客知悉候船時間。</p> <p>五、旗津卡卡片後使用規範，限本人使用，有相關違反情形，本公司除取消優惠資格亦將追究法律責任。旗津卡請務必刷卡，使用辦法如下：          (一)機車駕駛及乘客均為旗津居民，均不收費。          (二)機車駕駛為旗津居民</p>
-----------	----------------	--	-------	--

104.10.20	陳議員美雅	旗津居民專用道成效為何？	交 通 局	<p>，乘客非旗津居民：乘客收費 25 元。</p> <p>(三)機車駕駛非旗津居民，乘客為旗津居民：駕駛收費 25 元加機車 25 元，合計 50 元。</p> <p>一、為因應旗津致力發展觀光，未來可期到旗津觀光人潮將逐年增加，輪船公司已研擬短、中、長期改善作為，以提升旗津鼓山渡輪站營運績效：</p> <p>(一)短期：規劃旗津、鼓山輪渡站完善之旗津居民專用通道設施，改善輪渡站外人流及車流交通動線，現階段已實際執行居民專用道，並已完成鼓山輪陸站雙躉船之設置，擴大乘客候船區，已有效縮短乘客及旗津居民登船時間，亦於 103 年全面於機車、行人排隊區域設置遮陽帳篷，提升候船舒適度，以提供旗津居民及遊客更完善之服務。</p> <p>(二)中期：研擬渡輪汰舊換新改善輪渡站航安設施，預計編列預算</p>
-----------	-------	--------------	-------	--



並積極爭取中央補助：自 102 年開始爭取經費以進行場站自動開門的設置（預計費用約 700 萬元），可有效控管安全乘載人數，並可避免投幣不實或跑票等，確實掌握營收，並自 101 年起爭取預算辦理渡輪汰舊換新（規劃新購渡輪兩艘約 6,700 萬元），以提高船舶妥善率及安全性，並可降低船舶維修保養成本，期能有效提升輪船公司營運績效及服務品質；惟預算編列仍受制市府財政之整體考量，故往年皆無法編列執行。

(三)長期：因輪渡站陸域腹地有限，海域船席亦不足，常面臨陸域動線壅塞、泊船空間不足等狀況，輪渡站運能無法有效提升，未來將研議鼓山輪渡站與緊鄰近之鼓山漁會碼頭場域拓展之可行性，以及旗津輪渡站內部空間及周圍動線之重整拓寬之可行性(預計費用約 7,100

104.10.20	林議員民傑	102年10月29日23時25分旗山中華路與延平一路口死亡事件鑑定結果不符需求，後續有無救濟方式。	交 通 局	<p>萬元)，以改善旗津輪渡站目前無乘客候船區，導致乘客登船時間拉長並影響周圍交通動線，長期計畫期能改善鼓山及旗津輪渡站之動線順暢度，並縮短乘客候船時間，甚至提高船舶周轉率，以提升整體服務品質；惟因輪渡站之整建預算龐大及臨近場域之使用申請甚至臨時建物執照申請等問題，仍須跨局處多方協助，俾利進行後續規劃。</p> <p>二、目前已實施之旗津居民專用道，已大幅縮短旗津居民候船時間於 20 分鐘以內。</p> <p>一、有關本府交通局車輛行車事故鑑定委員會所作之鑑定意見書僅提供司法機關及當事人參考；如當事人仍有異議時，得於收受鑑定書之翌日起 30 日內，敘明理由並檢附鑑定意見書影本 1 份向高雄市車輛行車事故鑑定覆議會申請覆議。</p> <p>二、本案質詢之車輛行車事</p>
-----------	-------	---	-------	---

104.10.20	陳議員麗娜	據報本市民營拖吊場有 4 輛拖吊車自行移置新北市使用，請查明處置。	交 通 局	<p>故案件，因已超過申請覆議之 30 日期限，建議循司法程序，敘明理由並檢附資料由審理該案之司法機關聲請轉送高雄市車輛行車事故鑑定覆議會辦理覆議。</p> <p>一、查本府交通局前於 104 年 9 月 30 日辦理委託民營拖吊場巡查作業，有關拖吊車輛數檢查部分，天成企業有限公司民一區拖吊場場內僅有 10 輛拖吊車，未達契約所訂應建置之拖吊車輛數 14 輛(缺少 698-R5、699-R5、700-R5、701-R5 等 4 輛拖吊車)，現場該公司經理表示，不在場內之拖吊車輛因機件故障入場維修，惟為避免車輛維修影響妨礙交通車輛移置保管作業進行，本府交通局已於 104 年 10 月 2 日高市交停管字第 10437619200 號函文該公司應於 104 年 10 月 16 日前完成相關缺失改善，本府交通局將擇期複檢。</p> <p>二、另當時本府交通局經調閱委外拖吊場營運公司名下持有拖吊車輛監理</p>
-----------	-------	-----------------------------------	-------	---

資料，天成企業有限公司名下持有之拖吊車輛與報驗申報履約執行之車輛數與車號一致，無減少之情形；另查新北市政府交通局 104 年 6 月 17 日委外拖吊決標廠商為「誼通實業有限公司」，並非「天成企業有限公司」。

三、104 年 10 月 13 日天成企業有限公司依據契約規定程序來文申請報停 5 輛拖吊車（車號：698-R5、699-R5、700-R5、701-R5、AGQ-8973），並新增 5 輛拖吊車（車號：877-R7、878-R7、879-R7、880-R7、3492-VR），經本府交通局 104 年 10 月 15 日及 10 月 19 日派員前往檢查，該公司新增之 5 輛拖吊車業依契約規定於報驗之拖吊車上裝設相關設備，並辦妥拖吊車保險，符合契約規定，准予更換。

四、本案為求周延，本府交通局已於 104 年 10 月 23 日函文新北市政府交通局有關 104 年 10 月 19 日以前是否有廠商以此 4 輛拖吊車，作為該

104.10.20	劉議員德林	鳳山維武路測速照相 7 月底至今舉發近三萬張罰單，後續如何處理？	交 通 局	<p>市移置保管妨害交通車輛作業履約執行車輛，或作為申請條件審查之用，並於同日發文天成企業有限公司針對本案提出說明，俟新北市政府交通局及天成企業有限公司函復結果，本府交通局將查明後依規定辦理。</p> <p>一、有關違反道路交通管理事件，按道路交通管理處罰條例（以下簡稱處罰條例）第 9 條第 1 項規定：「本條例所定罰鍰之處罰，受處罰人接獲違反道路交通管理事件通知單後，於三十日內得不經裁決，逕依第九十二條第四項之罰鍰基準規定，向指定之處所繳納結案；不服舉發事實者，應於三十日內，向處罰機關陳述意見；其不依通知所定期限前往指定處所聽候裁決，且未依規定期限繳納罰鍰結案或向處罰機關陳述意見者，處罰機關得逕行裁決之。」</p> <p>二、另受舉發人如陳述後仍有不服，得依「違反道路交通管理事件統一裁</p>
-----------	-------	----------------------------------	-------	--

104.10.21	黃議員香菽 曾議員麗燕 黃議員紹庭 曾議員俊傑	鐵路地下化騰空路廊的成果，市府應要辦公聽會，擴大市民參與。	交 通 局	<p>罰基準及處理細則」第 41 條第 4 項規定，向本府交通局申請裁決後，依處罰條例第 87 條規定：「受處分人不服第八條或第三十七條第五項處罰之裁決者，應以原處分機關為被告，逕向管轄之地方法院行政訴訟庭提起訴訟；其中撤銷訴訟之提起，應於裁決書送達後三十日之不變期間內為之。」民衆如就該舉發案件有所疑慮，意欲提起相關行政救濟程序，本府交通局將予以協助，俾以維護其自身權益。</p> <p>一、鐵路地下化騰空路廊之園道原已由交通部鐵路改建工程局辦理設計並多已通過路型審議相關事宜，惟經交通部 104 年 4 月 13 日「高雄市區鐵路地下化設計畫都市發展專案小組」第 8 次會議決議由本府辦理整體規劃後，提供鐵工局納入設計。</p> <p>二、本府工務局於 104 年 6 月起啓動鐵路地下化園道整體規劃作業，辦理「高雄鐵路地下化後立</p>
-----------	----------------------------------	-------------------------------	-------	---

104.10.21	黃議員香菽 曾議員麗燕 黃議員紹庭 曾議員俊傑	交通事故A1五都最高，要加強防制。	交 通 局	<p>體設施存廢暨園道動線（含車行、人行、自行車、輕軌等）、水廊及綠廊整合補充與建議」委託技術服務案，目前園道整體規劃作業刻正進行中。</p> <p>三、有關建議市府完成鐵路地下化騰空路廊整體規劃案後召開公聽會或地方說明會乙案，本府相關單位將再研議辦理地方說明會。</p> <p>一、本府為積極改善本市交通安全，設定 104 年全年 A1 事故死亡人數降至 200 人以下為目標，統計本市 104 年 1 至 9 月 A1 交通事故死亡人數 130 人，較去年同期已減少 40 人（-23.5%）；本府將透過道安會報匯聚交通、工程、執法、教育等部門，從工程、執法、監理、教育、宣導、管考等面向持續進行改善。具體改善措施如下：</p> <p>(一)工程：</p> <p>1.追蹤歷年路口改善績效並針對 104 年 25 處易肇事路口研擬改善方案，配</p>
-----------	----------------------------------	-------------------	-------	---

合交通部執行第 33 期本市易肇事地點改善計畫。

2.針對易肇事族群－機車使用者進行使用環境改善，如檢討機車行駛空間、規劃機車優先專用道、設置機車待轉區、檢討機車行車速率管制措施等。

3.改善路口交通設施包括主要幹道設置左轉保護/禁止左轉之檢討、遮蔽視線樹木修剪、分隔島增設及削切調整等。

4.針對行人部分則檢討路口行人專用號誌、時制、擴大街角、增設行人庇護島、人行無障礙設施、設置社區通學道。

(二)執法：加強重大違規項目、機車、大型車、酒駕、行人路權等易肇事行為違規取締，有效嚇阻危險駕駛行為。

(三)監理：持續辦理大型車聯合稽查及路檢、初領駕照安全講習、



深入校園辦理交通安全宣導、輔導屆齡學生考領機車駕照，落實運具查核機制。

(四)教育：

- 1.利用各級學校集會活動，針對學生交通意外事故主要肇因加強宣導。
- 2.於本市 27 所樂齡學習中心宣導高齡者交通安全觀念，加強維護自身安全及遵守相關交通規則。

(五)宣導：

- 1.舉辦「交通安全扎根計畫：公共運輸體驗活動」，透過實際帶領學童及高齡者體驗公共運輸工具，鼓勵民衆使用公共運輸系統，並宣導正確交通安全觀念。
- 2.運用公用頻道託播道安短片、運用有線電視跑馬燈宣導。利用高雄不思議臉書粉絲團宣導、廣播電台製播交通安全節目宣導。
- 3.建置道安宣導團平台系統，整合道安

宣導資源。

培訓路老師協助宣講、運用多功能老人文康休閒巡迴服務車辦理高齡者交通安全教育宣導。深入各里民活動中心辦理交通安全宣導。

(六)管考：本府道路交通安全督導會報亦每月針對本市 A1 與 A2 案件之肇事原因、當事人年齡、發生時段、車種等相關因素進行分析，並依本府相關單位之權責分工研提肇事防制策進作為。

二、除持續辦理長期改善計畫，針對各次 A1 事故，本府警察局皆會邀集交通局、工務局等相關單位辦理 A1 事故現場會勘，針對肇事因素進行現場交通標誌標線號誌設施或分隔島、照明等道路相關設施進行改善，以避免事故重複發生之機會。

三、分析本市易肇事路口之事故原因，駕駛人因素佔相當大的比例（90%以上），除透過交通工程改善外，本府警察局將

104.10.21	黃議員香菽 曾議員麗燕 黃議員紹庭 曾議員俊傑	輕軌第二階段 行經大順路段 對交通衝擊大 ，應該妥予處 理行車和停車 的問題，再行 上路。	交 通 局	<p>特別針對違規行為加強取締，並致力於教育宣導用路人遵守交通安全規則及注意車前狀況，期逐步降低交通事故發生機率及肇事嚴重性。</p> <p>一、環狀輕軌建設計畫第二階段路線為 C14 至 C37 站，行經大順路段須配合鐵路地下化工程完工下地後方可賡續推動辦理，其中 C14-C20 區段行經鐵路地下化園道段並於台鐵鼓山站及台鐵美術館站共站設計，相關路型調整審議已於 104 年 3 月 13 日由本府道安會報核備；另 C20-C36 區段則行經美術館路、大順路及凱旋路，相關路型調整審議已於 104 年 7 月 9 日由本府道安會報核備，俾利本府捷運工程局進行第二階段工程招標事宜。</p> <p>二、環狀輕軌第二階段轉乘以人行為優先，為改善輕軌沿線人行環境，將適度檢討大順路沿線之路邊停車位，故汽機車停車位原則規劃配置於橫交道路。推動環狀輕軌建設為提昇高品質之</p>
-----------	----------------------------------	---	-------	--

104.10.21	黃議員香菽 曾議員麗燕 黃議員紹庭 曾議員俊傑	前鎮、小港、 中山路沿線各 路口有 7 個是 全市十大易肇 事路口，應予 加強改善。	交 通 局	大眾運輸服務，藉由促進大眾運輸使用率，降低民衆使用一般私人運具之依賴，以改善交通安全及居住環境品質。
				<p>一、中山四路平均每日車流量達 4.8 萬輛，係本市聯絡港區及小港、林園等重要幹道，103 年本市前 10 大易肇事路口於中山路依序爲前鎮區中山四路／中安路、小港區中山四路／平和東路、前鎮區中山四路／中山三路／凱旋四路、中山四路／鎮海路、中山四路／金福路、小港區中山四路／大業北路等 6 個，即爲本市交通曝光量極大之路口，本府各業管單位刻正辦理改善作業中，預計於今年底完成交通工程改善。</p> <p>二、經查前鎮小港 6 易肇事路口皆位於中山四路上，分析 103 年中山四路路段主要肇事原因發現，「不明原因肇事（39.3%，如：自摔、自撞及肇事逃逸等）」、「未保持行車安全距離（24.5%）」、「違反號誌管制或指</p>

揮（9.4%）」及「變換車道或方向不當（6.1%）」四大肇事主因佔了全部事故件數七成九以上，除了「不明原因肇事」外，其餘三大主因皆為駕駛個人因素，由於交通工程改善對於降低事故率有限，將優先針對違規行為加強取締與教育宣導。

三、為改善本市道路交通安全、本府設有肇事防制小組，定期邀集本府警察局、交通大隊、工務局、公路總局、研考會及新聞局等單位針對本市易肇事路口現場會勘及提出改善對策，並委託專業顧問提供改善建議。

四、另本府道路交通安全督導會報亦於今年起將本市前 30 大易肇事路口列入管制追蹤，其中小港區中山四路／平和東路、苓雅區中正一路／輔仁路、前鎮區中山四路／金福路及小港區中山四路／大業北路等 4 處路口，1 至 9 月肇事率與去年同期相比下降，本府交通局未來將持續追蹤前開路口改善績

104.10.21	俄部·殷艾議員	電動自行車不必掛車牌、載安全帽，易衍生道路安全問題，市府應有管理對策。	交 通 局	<p>效。</p> <p>五、分析本市易肇事路口之事故原因，駕駛人因素佔相當大的比例，未來本府除透過交通工程改善外，本府警察局將特別針對違規行為加強取締，並致力於教育宣導用路人遵守交通安全規則及注意車前狀況，期逐步降低交通事故發生機率及肇事嚴重性。</p> <p>一、依據道路交通管理處罰條例第 69 條規定，電動自行車係指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時 25 公里以下，且車重（不含電池）在 40 公斤以下之二輪車輛；又依據同條例第 69-1 條規定，並黏貼審驗合格標章後，使得行駛道路，而電動自行車之檢測基準、檢測方式、型式審驗、品質一致性、申請資格、審驗合格證明書有效期限、查核及監督管理等事項之辦法，由交通部訂之。</p> <p>二、次查交通部路政司前於 104 年 8 月 27 日召開「電動自行車現況及加強</p>
-----------	---------	-------------------------------------	-------	--

104.10.21	高議員閔琳	電動巴士取代輕軌系統及巴黎 Autolib 系統引進高雄。	交 通 局	<p>管理作為」研商會議，會中路政司表示，經多次邀集電動自行車業者協會協商，大致已獲下列三大共識：</p> <p>(一)將合格標章與牌證結合，擬由公路監理機關製作發放懸掛牌證及車籍登記。</p> <p>(二)駕駛人配戴機車用安全帽。</p> <p>(三)車體外型限制。</p> <p>三、交通部未來將督導公路總局、財團法人車輛安全審驗中心辦理推動及法規研修作業，預計於 104 年底前完成，屆時本府將配合交通部進行相關宣導並提供意見。</p> <p>一、本府應邀於 104 年 10 月赴法國巴黎市考察，其中至 Bolloré 集團向本府團隊展現電動共享汽車租賃系統 (Autolib) 以及其所開發的電動公車 (Blue Bus)、電動輕軌 (Blue Tram)，簡介如下：</p> <p>(一)電動共享汽車租賃系統 (Autolib)：</p> <p>本系統係 Bolloré 集團與巴黎市政府合作推動，據調查每一輛</p>
-----------	-------	-------------------------------	-------	---

Autolib 可以取代 9 輛的私人小汽車旅次，目前 Autolib 車隊規模已達 3,300 輛，1,000 站租賃站，4 百萬名會員使用，平日平均租賃次數達 1.4 萬次，證實可顯著改善都市停車及道路交通壅塞問題，並減少燃油車輛使用，降低廢氣排放所產生之空氣污染。

(二) 電動公車 (Blue Bus)

:

完全使用電能，無污染排放，車長 6 公尺可載客 22 人，單次充電續航力達 250 公里，該集團即將在 104 年底推出車長 12 公尺可載客 80 人電動公車，大幅提高乘載容量及效率，負責巴黎市區及近郊大眾運輸工具之營運 RATP (巴黎大眾運輸公司) 已向該集團訂購電動公車並預計於 2025 年將傳統公車完全汰換為電動巴士。

(三) 電動輕軌 (Blue Tram)

:

該系統為 Bolloré 集



團最新開發的電動運具，車長 6 公尺載客 22 人，無架空線，車身低地板，配載高超電容，於停靠站位時自動感應插入充電樁快速充電（30 秒），且此電動輕軌使用膠輪故不需布設專用軌道，建置成本及時程均較捷運、地鐵等大衆運輸系統低又快速，可做爲捷運或地鐵系統前，培養運量之前期路網運具選擇。

二、本府已與 Bolloré 集團簽屬合作備忘錄，該集團未來將積極派員至本市調查及評估投資各項計畫之可行方案，本府亦將提供協助及整合相關資源，以加速建置期程，打造友善地球環境的低碳宜居城市。共享汽車的概念係從「擁有」車輛轉變爲「分享使用」車輛，市民有使用汽車的需求，但不一定要擁有車輛。共享交通屬公共運輸一環，但同時具備私人運具的高自由度、可及性，透過共享運具，可減少私人運具旅次，減緩都市交通

壅塞及停車空間不足問題，本市積極發展低碳綠能交通，更將主辦 2017 生態交通全球盛典，即將於高雄市推動一個月的生態交通示範區計畫，本次考察之各項先進運輸系統，皆將作為本市未來交通建設之參考依據。

電動共享汽車租賃系統 (AutoLib)



電動公車 (Blue Bus)



電動輕軌 (Blue Tram)



104.10.21	陳議員信瑜	巴黎電動共享汽車引入高雄的規劃構想。	交 通 局	<p>一、共享汽車的概念係從「擁有」車輛轉變為「分享使用」車輛，其精神在於市民有使用汽車的需求，但不一定要擁有車輛。共享交通屬公共運輸一環，但同時具備私人運具的高自由度、可及性，使用共享汽車可減少私人運具旅次，減緩都市交通壅塞及停車空間不足問題。</p> <p>二、本府於 104 年 10 月赴法國巴黎考察 Bolloré 集團與巴黎市政府合作之電動共享汽車 Autolib 系統，據調查每一輛 Autolib 可以取代 9 輛的私人小汽車旅次，截至 2014 年 Autolib 車隊規模已達 3,300 輛，四百萬名會員使用，平日平均租賃次數達 1.4 萬次，證實可顯著改善都市停車及道路交通問題，並減少燃油車輛使用，降低廢氣排放所產生之空氣污染，以友善都市環境。</p> <p>三、本市已自工業城市積極轉型為低碳宜居城市，致力推動各項低碳綠能交通發展，此外本市已爭取到 2017 生態交通</p>
-----------	-------	--------------------	-------	--

104.10.21	蔡議員金晏	高雄公車路網 規劃為何？	交 通 局	<p>全球盛典主辦權，即將於高雄市推動一個月的生態交通示範區計畫，本次考察之各項先進運輸系統，皆將作為本市未來交通建設之參考依據。本次赴法國考察時，本府已與 Bolloré 集團簽署合作備忘錄，該集團未來將積極派員至本市調查及評估投資設置電動共享汽車計畫之可行方案，本府亦將提供協助及整合相關資源，以加速建置期程，打造友善地球環境的低碳宜居城市。</p> <p>一、為縮短民衆旅行時間與提高可及性，本府規劃打造「30 分鐘轉運生活圈」，透過構建二主、四次轉運中心，建置一核多心之公共運輸型態，並在前期捷運系統先導公車路線、4 大轉運站公車路線規劃、棋盤幹線公車先導計畫等規劃成果下，配合本市棋盤式都市道路規劃及捷運與輕軌系統，逐步建置棋盤式公車路網提供優化服務，達成點、線、面之完整綿密架構。</p>
-----------	-------	-----------------	-------	--

二、相關辦理措施如下：

(一)高雄市幅員遼闊，為縮短民衆旅行時間與提高可及性，本府交通局構建 2 主（高雄火車站、左營高鐵站）、4 次轉運中心（旗山站、岡山站、鳳山站、小港站），配合軌道運輸、國道快捷公車、公路客運、幹線公車、一般公車等層級式公共運輸系統，快速連結各分區之轉運中心，提供不同運輸系統間便捷之轉乘服務，促進公共運輸資源的有效運用，達成 30 分鐘生活圈目標。

(二)本府已於 101 年 7 月 12 日達成 38 個行政區「區區有公車」目標，另配合本市棋盤式都市道路規劃及捷運與輕軌系統規劃，於 102 年 7 月 1 日實施棋盤幹線公車先導計畫，計畫內容包括「一心、三多、五福、建國、中華、民族、自由、復興、環狀、60、77、218」12 條公車路線全面加密

班次及增加轉乘站位

。

(三)自 103 年建置市中心區棋盤幹線公車路網，由中華幹線（205）、自由幹線（92）、民族幹線（90）、鳳青幹線（橘 12）等 4 條縱向幹線，五甲幹線（紅 10）、一心幹線（紅 18）、三多幹線（70）、五福幹線（50）、建國幹線（88）、覺民幹線（60）、建工幹線（紅 30）、明誠幹線（紅 33）、新昌幹線（217）等 9 條橫向幹線及 2 條環狀 168 東、西幹線，共 15 條主幹線交織組合而成。

(四)通盤檢討調整主次幹線公車路線直捷化及整併其他重疊路線，並實施各層級公車班次時刻表整合、縮短班距、增加轉乘站位及提升公車到站準點率，以減少民衆候車及乘車時間。

(五)提供轉乘優惠票價、辦理候車還境改善；標示轉乘識別標識（logo）及提供詳細轉

104.10.21	高議員閔琳	計程車DRTS永安線延駛至永安區公所可行性為何？	交 通 局	乘資訊，提升民衆搭乘公車滿意度及意願，改變民衆使用交通運具習慣，進一步達成城市永續發展及降低交通事故之目標。
				<p>一、計程車彈性運輸服務計畫係檢視本市大眾運輸路網，針對乘載率不佳之公車路線，或具旅運需求，卻無公車服務或公車服務班次較少之地區，以計程車替代公車方式行駛公車路線末端，或新闢路線方式，以改善偏鄉地區大眾運輸乘載效率不佳、資源閒置之創新服務方式。</p> <p>二、現行保安路口至永安區公所路段已有公車路線提供服務（紅 72B，每日約 18 班），為發展本市大眾運輸、避免資源閒置，爰仍以公車服務為首要考量。</p> <p>三、本市計程車彈性運輸服務計畫皆須提報交通部申請專案補助，為減少財政負擔，避免資源浪費，該路段仍以紅 72B 公車服務為主。</p>
104.10.21	蔡議員金晏	旗鼓渡輪調度	交 通 局	一、為因應旗津致力發展觀



及動線問題。

光，未來可期到旗津觀光人潮將逐年增加，輪船公司已研擬短、中、長期改善作為，以提升旗津鼓山渡輪站營運績效：

(一)短期：規劃旗津、鼓山輪渡站完善之旗津居民專用通道設施，改善輪渡站外人流及車流交通動線，現階段已實際執行居民專用道，並已完成鼓山輪陸站雙躉船之設置，擴大乘客候船區，已有效縮短乘客及旗津居民登船時間，亦於 103 年全面於機車、行人排隊區域設置遮陽帳篷，提升候船舒適度，以提供旗津居民及遊客更完善之服務。

(二)中期：研擬渡輪汰舊換新改善輪渡站航安設施，預計編列預算並積極爭取中央補助：自 102 年開始爭取經費以進行場站自動閘門的設置（預計費用約 700 萬元），可有效控管安全乘載人數，並可避免投幣不實或跑票等，確實掌握

營收，並自 101 年起爭取預算辦理渡輪汰舊換新（規劃新購渡輪兩艘約 6,700 萬元），以提高船舶妥善率及安全性，並可降低船舶維修保養成本，期能有效提升輪船公司營運績效及服務品質；惟預算編列仍受制市府財政之整體考量，故往年皆無法編列執行。

(三)長期：因輪渡站陸域腹地有限，海域船席亦不足，常面臨陸域動線壅塞、泊船空間不足等狀況，輪渡站運能無法有效提升，未來將研議鼓山輪渡站與緊鄰近之鼓山漁會碼頭場域拓展之可行性，以及旗津輪渡站內部空間及周圍動線之重整拓寬之可行性(預計費用約 7,100 萬元)，以改善旗津輪渡站目前無乘客候船區，導致乘客登船時間拉長並影響周圍交通動線，長期計畫期能改善鼓山及旗津輪渡站之動線順暢度，並縮短乘客候船時間

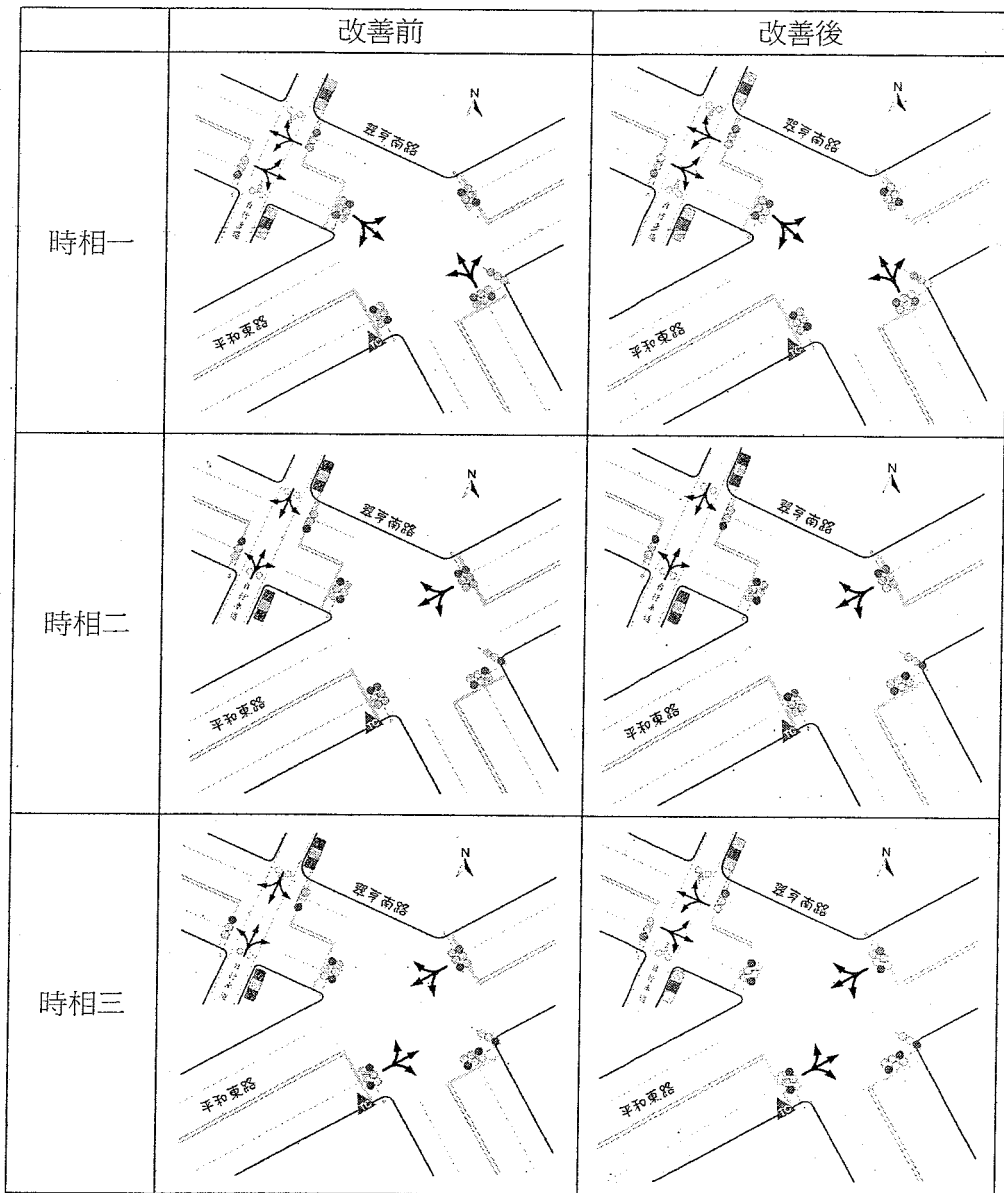
				<p>，甚至提高船舶周轉率，以提升整服務品質；惟因輪渡站之整建預算龐大及臨近場域之使用申請甚至臨時建物執照申請等問題，仍須跨局處多方協助，俾利進行後續規劃。</p>
104.10.21	蔡議員金晏	候車站位倘腹地有限可研議增設座椅，提升候車環境。	交 通 局	<p>一、針對腹地不足，無法設置候車亭之站位，本局已陸續視站位用地條件及需要增設候車椅，101 至 103 年並已新增設置 230 座候車椅。</p> <p>二、本局為提昇本市候車環境服務品質，經持續爭取獲得交通部「公路公共運輸提昇計畫」補助經費建置候車亭及集中式站牌，104 年度已新建候車亭 50 座，並因地制宜檢討設計單人式座椅 45 座，以提供民衆舒適之候車環境，105 年度並將持續辦理 40 座候車亭與 70 座候車椅等相關建置作業。</p>
104.10.21	俄鄧·殷艾議員	翠亨南路／平和東路口臨港線自行車道號誌規劃造成交	交 通 局	<p>一、經查翠亨南路／平和東路口臨港線自行車道號誌係由本府工務局養護工程處於 104 年 2 月建</p>

通壅塞，建議改閃黃燈或觸動式號誌。

置臨港線自行車道時所設，因該組自行車號誌並未獨立設置控制器管制運作，而係併入翠亨南路／平和東路口號誌控制器管制，故自行車道無法單獨設定為閃光號誌及觸動式號誌運作，合先敘明。

二、復查平和東路／翠亨南路路口號誌時制總週期於尖、離峰分別為 180 秒、150 秒，第一時相翠亨南對開，尖、離峰分別為 100 秒、90 秒（含黃燈 4 秒、全紅 2 秒）；第二時相平和東路東往西早開 25 秒（含黃燈 4 秒、全紅 2 秒）；第三時相平和東路對開，尖、離峰分別為 55 秒、35 秒（含黃燈 4 秒、全紅 2 秒），臨港線自行車道設計可通行時間為第二、三時相，尖峰共 80 秒，離峰共 60 秒。經 104 年 10 月 22 日本府交通局派員與貴席服務處現勘發現，第三時相平和東路對開時，平和東路轉向翠亨南路車流常受阻於自行車道以致回堵路口，考量轉向車流續進及兼顧自行車道通行

需求，本府交通局已將自行車道通行時間由原第二及第三時相改為僅准於第二時相通行，翠亨南路穿越臨港線自行車道時間，則增加第三時相（詳如附圖），俾利平和東路轉向車輛續進，並於 10 月 24 日調整完竣，經觀察結果目前已大幅改善回堵問題。



104.10.21	林議員芳如	舊鐵橋溼地公園停車場（七河局業管）指示標誌不明。	交 通 局	<p>一、大樹區舊鐵橋溼地公園停車場其土地係由經濟部水利署第七河川局業管並由本府水利局借用且委由高雄市舊鐵橋協會維護管理，先予說明。</p> <p>二、該停車場毗鄰台 29 線公路，本府交通局將協助於 104 年 11 月中旬前完成停車場指示牌計 4 面，便利民衆停車使用。</p>
104.10.21	林議員芳如	烏松區勞工公園停車場現行費率 30 元／時太高，請檢討下修，以嘉惠長庚醫院就診民衆。	交 通 局 停 管 中 心	<p>一、勞工公園停車場位於本市烏松區長庚路、公園路，劃設小型車停車格 359 格，因鄰近澄清湖棒球場及長庚醫院，停車需求高，停車率已逾 80% 以上，依據 102 年 10 月 7 日本市議會核備之「本市公有停車場費率訂定、調整原則」，採計時費率收費管理，小型車臨停費為計時 30 元、每 30 分鐘計費乙次。</p> <p>二、停車場委外經營及收費方式：          (一)勞工公園停車場南側停車空間（勞一），小型車停車格 198 格，</p>

停車率逾 80%以上具委外經營誘因，經公開招標程序於 104 年 2 月 25 日決標予中工管理顧問有限公司，履約期程自 104 年 4 月 1 日起至 109 年 3 月 31 日止，臨停費率維持採計時 30 元收費管理。

(二)為減輕民衆赴院就診或探訪親友需長時間停放之停車費負擔，本場承商另訂定單日最高收費金額，即當日自上午 8 時至翌日上午 8 時期間停放最高收費金額 200 元；而身心障礙者停車亦比照本府交通局公有收費停車場身心障礙者停車優惠規定辦理。

三、經查長庚醫院之平面（訪客第一及第二）停車場每小時計費 20 元、立體地下（室內）停車場每小時計費 30 元，單日最高收費金額平面場為 240 元／24 小時、室內場為 360 元／24 小時；另查外圍之公園路路邊停車格費率訂定為計次 30 元（6 小時收費乙次



104.10.21	俄鄧·殷艾議員	民衆林美玉所有車輛確於氣爆期間受損報廢，惟因故尙未提出申請，請協助辦理。	交 通 局	<p>)。</p> <p>四、爲嘉惠長時間停放民衆之停車需求，單日最高收費金額勞工公園停車場較長庚醫院附設停車場收費爲低，有關本場評估調降臨停費率乙節，依據契約屬本場承商權責，爰本府交通局將轉請承商評估調降費率之可行性。</p> <p>一、本府交通局協助 81 氣爆災後復原重建相關氣爆車損救助金扶助作業，給予氣爆事件中毀損汽（機）車所有權人協助，減輕其經濟負擔，受損汽車補助新台幣 5 萬元／輛、機車補助新台幣 1 萬元／輛，申請日期自 103 年 8 月 13 日至 103 年 11 月 30 日止，計畫案執行結束，於 104 年 2 月 10 日已將剩餘款全數繳回，並經八一石化氣爆事件民間捐款專戶管理會結案備查在案（本府 104 年 1 月 28 日高市府社救助字第 10430621700 號函），另本救助金僅爲慰助之性質，當事人權益仍應依司法途徑（民事訴訟或</p>
-----------	---------	--------------------------------------	-------	--

104.10.21	鄭議員新助	交通違規案件排名件數，是否微罪不舉，申訴案件及比例為何？	交 通 局	<p>其他等) 向肇事者求償以獲得滿足。</p> <p>二、本府交通局經 104 年 10 月 27 日洽詢民衆林美玉表示，其係因當初誤解本府石化氣爆服務台服務人員語意，以爲不需填表提出申請即可獲得救助，致逾期申請，另經本府交通局審核民衆林美玉所提資料與事證照片，其所有車輛確於 81 石化氣爆事件受毀損，確爲 81 石化氣爆事件受災人，且符合請領資格，惟本案當事人因未於計畫執行期限內提出申請且計畫剩餘款已全數繳回八一石化氣爆事件民間捐款專戶管理會，故本案之補申請作業將另案依程序提送民間捐款專戶管理會審議，屆時依審議結果辦理。</p> <p>一、有關貴席所詢本市 104 年度 1~9 月汽機車交通違規案件前 10 名包含超速、違規停車、闖紅燈等，排序如下：</p> <p>二、104 年度 1~9 月計受理道路交通違規申訴 8,035 件，其中依章裁罰者 5,946</p>
-----------	-------	------------------------------	-------	--

				<p>件，舉發錯誤或有爭議免罰者為 1,350 件，舉發有瑕疵而改裁處其他條文者有 93 件，其他 646 件。</p> <p>三、另微罪不舉乙節，按「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條規定，如未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，按該規定所列之違規類別，得依職權對其施以勸導，免予舉發。</p>
--	--	--	--	---

名次	條款	違規條款內容	件數	百分比
1	40 條	一般道路超速 60 公里以內	198,899	22%
2	56 條	違規停車	154,750	17%
3	53 條	闖紅燈或紅燈右轉	114,026	13%
4	27 條	未繳高速公路通行費	72,972	8%
5	31 條	未依規定戴安全帽或未繫安全帶	72,147	8%
6	48 條	轉彎不依規定或號誌行駛	66,387	7%
7	60 條	不服從或抗拒交通警察人員執勤	53,569	6%
8	33 條	高速公路超速	46,118	5%
9	17 條	未定期檢驗車輛	30,422	3%
10	45 條	不依車道行駛	19,875	2%
		其他違規項目	61,578	7%
		總計	890,743	100%

104.10.21	俄鄧·殷艾議員	電動機車如何管理及處罰？	交 通 局	<p>一、現行電動機車依道路交通安全規則（以下簡稱道安規則）第 3 條第 6 款規定，係屬機車之一種，按道安規則規定需請領號牌始得合法行駛道路，倘有違反道路交通管理事件時，則依道路交通安全管理處罰條例（以下簡稱處罰條例）第 12~68 條處罰之，合先說明。</p> <p>二、而目前坊間經常可見型式類似電動機車之車輛，多數係屬處罰條例第 69 條第 1 項第 3 款所稱之「電動自行車」，該型式之車輛係指經型式審驗合格，以電力為主，最大行駛速率在每小時 25 公里以下，且車重（不含電池）在 40 公斤以下之二輪車輛，屬於慢車之一種，無需請領號碼牌。該類車輛倘行駛於道路，而有違反道路交通管理事件時，則依處罰條例第 69~77 條處罰之。</p> <p>三、另因部分「電動自行車」經審驗合格後，變更合格證明書所載規格，致車輛最大行駛速率超過每小時 25 公里限制</p>
-----------	---------	--------------	-------	---

				<p>而衍生道路違規舉發之疑義，內政部警政署前於 100 年 5 月 26 日函報交通部釋明，經交通部於 100 年 7 月 8 日交路字第 1000036123 號函釋略以：「電動自行車」與道安規則第 3 條所規範之輕型電動機車，其差異僅在最大行駛速率依規定應在每小時 25 公里以下之限制，如「電動自行車」變更規格致其最大行駛速率超過每小時 25 公里限制時，即非屬慢車，應已屬輕型電動機車種類，如未經審驗合格領用機車號牌違規行駛道路，應按處罰條例第 12 條相關規定稽查舉發之。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表  
(104.11.3 高市府觀行字第 10431778100 號函復)

質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
104.10.20	李議員雨庭	觀光局如何推動林園地區觀光？高雄旅遊網是否提供林園地區旅遊介紹？	觀光局	<p>本府觀光局為行銷林園區觀光，透過高雄旅遊網、舉辦網路行銷活動及編印觀光旅遊手冊等多元行銷方式介紹林園區優質觀光景點，以推廣林園地區觀光旅遊，並提升林園之觀光能見度。</p> <p>一、高雄旅遊網介紹觀光景觀</p> <p>本府觀光局於業管之高雄旅遊網內，介紹林園區著名觀光景點，包括清水巖風景區、中芸漁港及頂林仔邊派出所等優質觀光景點，以吸引遊客前來林園地區旅遊。</p> <p>二、舉辦網路行銷活動</p> <p>本府觀光局舉辦網路行銷活動，歡迎喜歡旅遊及美食的民衆，上傳包括林園等高雄在地的特色小吃及觀光景點等照片，並藉由遊程大賽鼓勵民衆分享私人遊程景點，可藉此吸引遊客按圖索驥前來林園遊玩，增加林園地區觀光效益。</p>

				<p>三、編印觀光旅遊手冊</p> <p>本府觀光局編印「愛遊大高雄」觀光旅遊手冊，其內介紹包含林園區等主題遊程、觀光景點及美味小吃，如林園林仔邊老街、紅樹林生態園區、清水寺、清水巖風景區及詹記鴨內飯等旅遊資訊，向遊客行銷林園景觀，並藉此推展林園的觀光旅遊活動。</p>
--	--	--	--	---

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.3 高市府觀行字第 10431778200 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.20		簡議員煥宗	有關媒體報導「中國大砍陸客來台數 95%」,對此造成的觀光衝擊,觀光局如何因應?	觀 光 局	有關媒體報導「台灣大選在即中國大砍陸客來台數 95%」,交通部觀光局已透過兩岸觀光小兩會聯繫機制向大陸方面瞭解查證,大陸方面僅表示在台灣選舉期間均會宣導大陸組團社及旅客至台旅遊,值我方選舉期間應避免行程安排或自由活動時,接近選舉造勢地區,以免發生不必要的糾紛及困擾,尚無正面回應證實將採取上述限縮團客人數措施。 交通部觀光局表示,以往選舉期間大陸方面為避免選前大陸人士來台參訪活動,因選舉引發政治性議題,而衍生糾紛及困擾,大陸人士來台參訪交流均會有儘量避開選舉期間之情形,惟觀光團體旅客尚未受到影響。截至 10 月 6 日為止,大陸旅客來台觀光團體申請入台證件排配已到 11 月 9 日,申請來台證件人數尚未發現有減少情形。 另依據統計資料,今年上半年來高雄住宿人次為 3,929,751 人,國內旅客 2,242,782 人(



約佔57%)，國際旅客1,686,989人(約佔43%)。其中大陸旅客1,208,797人，約佔來高雄總住宿人次31%。顯示本市旅遊市場以國民國內旅遊為大宗，陸客比例雖高但仍不至於影響本市旅遊市場甚鉅，本局對於拓展本市遊客市場，採取以下幾項積極措施：

一、獎勵旅行業推廣高雄旅遊。

為鼓勵旅行業者開發高雄套裝行程及組團赴高雄旅遊，創造消費帶動觀光產業經濟發展，本局訂定「高雄市政府觀光局獎勵旅行業推廣高雄市旅遊實施計畫」，每輛遊覽車需載滿25名旅客，前往前鎮區或苓雅區旅遊並於本市住宿一晚，符合條件者每車補助6,000元，自103年12月25日至104年9月1日止已補助450萬元，計有全國20餘家旅行社共組99團，總計26,319人次至本市氣爆區旅遊，帶來約4,000萬元觀光產值。本局現持續尋覓財源，將賡續辦理獎勵旅行社針對國內外旅客組團至高雄旅

遊事宜，提升本市平日旅館住宿人次，並活絡本市經濟發展及觀光產業。

二、參加國外旅展及辦理推介會。

為增加高雄曝光度並開發其他地區客源，本局積極辦理推介會及參加國外旅展，截至 104 年 10 月，本年已辦理共 12 場海外旅展，如大陸地區「東北三省觀光推介會」、「上海觀光推介會」、「天津北方十省旅遊交易會」、「港澳市場辦理香港觀光推介會」；「日本市場辦理熊本觀光推廣會」、「辦理大阪推廣會」、「參加交通部觀光局舉辦東京旅展暨推廣會」；「韓國市場辦理釜山觀光推介會」；「東南亞市場辦理新加坡推介會」、「參加馬來西亞旅展」，另預計 11 月「大陸昆明國際旅遊交易會」、12 月前往「越南胡志明市辦理觀光推廣會」，開拓新旅遊市場。

三、持續爭取新增航線航班及廉價航空。

本局持續積極爭取新增航線航班及廉價航空，

			<p>以提升國際旅客由高雄機場進出，截至 104 年 10 月，航線增至 42 條、總航班每週增至 353 班。其中廉價航空有春秋、吉祥、釜山、樂桃、香草、虎航、酷航、亞航共計 8 家，飛行航點有上海、澳門、東京、大阪、釜山、新加坡、吉隆坡等共 7 個航點，每週共 43 班，為本市帶進更多自由行國際觀光客。</p> <p>四、持續推展國外各類交流參訪活動</p> <p>除大陸市場以外，本局與亞洲主要客源國如日、韓、新、馬均有良好互動，並配合市府國際關係友好姊妹市積極互動，亦主動開發各新興市場如越南、泰國等，對於教育（修學旅行）、運動觀光（棒球冬訓、高爾夫球）、農業交流或會展、獎勵旅遊帶來的團體旅客亦是本局致力發展的客源，未來將持續耕耘並可期帶來更多前來高雄進行畢業旅行、運動交流觀光等的團體旅客。</p>
--	--	--	--

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.3 高市府觀行字第 10431778300 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.20		陳議員粹鑾	高雄旅遊網是否提供鳳山地區旅遊介紹及推薦遊程？	觀 光 局	本府觀光局為推展鳳山地區觀光旅遊，已於高雄旅遊網介紹鳳山包含大東文化藝術中心、鳳儀書院、衛武營文化藝術中心及都會公園等 25 個著名景點，並推薦當地著名小吃及夜市（如青年夜市及五甲夜市等），以美食、歷史古蹟及藝文景點為主題，吸引遊客前往觀光旅遊。 一、鳳山景點介紹： 本府觀光局於本（104）年重新建置高雄旅遊網，並於該網站內以分區方式介紹本市 38 區景點，其中鳳山區即介紹包括鳳山 4 大古剎名寺（城隍廟、龍山寺、雙慈亭及開漳聖王廟）、鳳儀書院、砲台等歷史古蹟及大東文化藝術中心、衛武營藝術文化中心等藝文景點，以豐富人文藝術、歷史古蹟及宗教景點行銷鳳山。 二、經典遊程推薦介紹： 本府觀光局為行銷鳳山地區觀光，曾邀請高雄在地旅遊達人撰寫多條

				<p>經典主題遊程，如「文化建築，陶冶身心二日遊」即以鳳儀書院、大東文化藝術為其中景點遊程，並介紹鳳山在地美食老店－倆伯羊肉，提供鳳山地區好玩景點供遊客按圖索驥前往旅遊。</p> <p>三、網路行銷活動：</p> <p>本府觀光局多次舉辦網路活動，如「夏日瘋高雄」及「暖冬遊高雄」懶人包遊程大賽，邀請民衆參與並提供推薦行程，多個得獎遊程均包含鳳山景點遊程，如「暖冬遊高雄」遊程大賽第一名遊程－【擁抱高雄，暖在心頭】即詳細介紹鳳山歷史古蹟－原日本海軍鳳山無線電信所、龍山寺與東便門、鳳儀書院與城隍廟、大東文化藝術中心，並介紹勝利路市場、眷村市場、鳳山無名鹹粥及南台春捲等在地市場及傳統美食，推薦遊客鳳山地區私房景點。本局未來亦將持續新增包含鳳山地區在內的一、二、三日等推薦遊程，以吸引遊客前往觀光旅遊。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表  
 (104.11.5 高市府觀行字第 10431782800 號函復)

質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
104.10.20	簡議員煥宗	有關本市哈瑪星地區觀光發展和交通衝擊，是否委託專家學者評估？	觀光局	有關西子灣哈瑪星一帶觀光改善，已委託正修科技大學何秉燦博士進行「高雄市哈瑪星地區觀光衝擊與效益評估」，並於本（104）年 10 月 27 日完成該項評估報告，預定於 11 月邀請相關單位召開報告審查會議。

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.13 高市府觀產字第 10431808900 號函復)				
質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
104.10.20	陳議員美雅	夜間觀光表演活動成果效益、	觀光局	為鼓勵業者辦理夜間觀光表演活動意願，推動本市夜間觀光，自 103 年於黃金愛河名歌廣場舉辦「LOVE 高雄 ing」定目劇售票夜間觀光展演。今(104)年度延續活動精神，為振興 81 氣爆地區經濟，自 2 月 6 日起至 3 月 22 日舉辦「高雄夜未眠 LOVEing 瘋夜市」活動，以夜市文化特色表演吸引遊客前往金鑽、凱旋夜市，藉以帶動當地觀光商機，該活動吸引人數超過 5,000 人次。自 7 月 4 日起至 10 月 4 日辦理中央公園「衝藝魅力 show 整夜」活動，其分別為獨具風格的日本演歌、吉他、薩克斯風、爵士鼓及街頭魔術表演等演出，吸引民衆停留觀賞。 細節內容： 一、103 年度「Love 高雄 ing」活動： (一)自 6 月 13 日起至 9 月 27 日於本市河西路黃金愛河咖啡廣場辦理定目劇售票夜間觀光展演。 (二)本次活動特別邀請高

雄在地表演團體構思全新、專屬高雄的表演，規劃兩款劇碼，展現高雄不同風貌，表演中均融合高雄在地之人文、觀光景點、學術、文創、當季物產，以劇情、道具及歌舞並穿插熱鬧有趣表演效果與觀眾互動，帶領觀眾了解高雄在地文化。

(三)本活動共 27 場吸引約 3,000 人次觀賞。

二、104 年度「高雄夜未眠 LOVEing 瘋夜市」活動：

(一)自 2 月 6 日起至 3 月 22 日辦理 20 場融合夜市特色之「高雄夜未眠 LOVEing 瘋夜市」活動，另製作投影片宣傳本市觀光特色。

(二)活動採露天式演出，吸引遊客注目，購票者可於活動現場近距離觀賞展演，活動門票全額可於金鑽夜市攤販進行折抵消費，另可免費兌換飲品及參加抽獎，於每周日抽出隨行杯、POLO 衫及住宿券，另於 3 月



22 日抽出活動最大獎總統套房住宿券，以利吸引民衆購票。

(三)與超商業者結合，推出 3 萬份夜間觀光摺頁供民衆索取，同時介紹本市相關主題遊程，以利民衆安排高雄遊玩，另印製海報發送至旅服中心，拓展本市觀光產值。

(四)本次活動共 20 場，吸引約 5,000 人次觀賞。

三、104 年度「街藝魅力 show 整夜」活動：

(一)於 7 月 4 日起至 10 月 4 日周六日晚上 7 點至 9 點半，安排街頭藝人在中央公園舉辦「街藝魅力 show 整夜」活動，獨具風格的日本演歌、吉他、薩克斯風、爵士鼓及街頭魔術表演等演出吸引民衆及遊客駐足欣賞，豐富高雄夜生活。

(二)本次活動共 13 場吸引約 7,800 人次觀賞。

四、未來的推動及作法：  
本局將持續積極尋找適合表演的業者及場所，鼓勵業者

				以門票收費的方式自負盈虧 做本市夜間表演，本局將配 合予以行銷宣傳。
--	--	--	--	--

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.13 高市府捷秘字第 10431676800 號函復)					
質 日	詢 期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
104.10.20		陳議員美雅	請提供輕軌路口交通號誌及動線資料。	捷運工程局	<p>謹提供「輕軌試營運後路口交通問題及因應對策」，並已於 11 月 5 日拜會說明，重點摘要如下：</p> <p>一、提醒行經路口汽機車駕駛人的設施包括：標誌、標線、大眾捷運系統聲光號誌。</p> <p>二、路口交通動線已配合輕軌做調整，例如增設左右轉專用車道並設置轉向專用號誌。</p> <p>三、C1 至 C4 試營運以來民衆陳情路口交通問題，捷運局持續與交通局研討改善措施。</p>



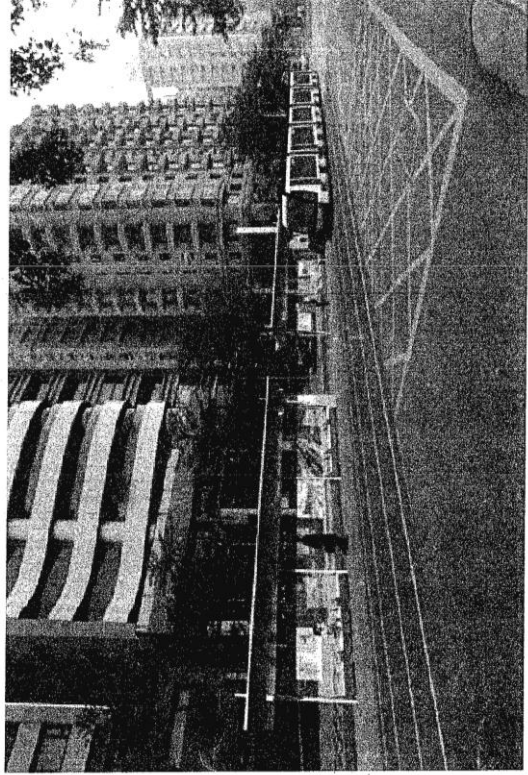
高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

## 高雄環狀輕軌捷運建設 (第一階段)

### 凱旋路 (C1-C4)

### 輕軌試營運後路口交通問題及因應對策

4811



報告單位：  
高雄市政府捷運工程局

中華民國104年11月12日



高雄市政府  
捷運工程局  
KAOHSIUNG MASS RAPID TRANSIT

高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

# 議題一：行車管制號誌連鎖及時相秒數問題

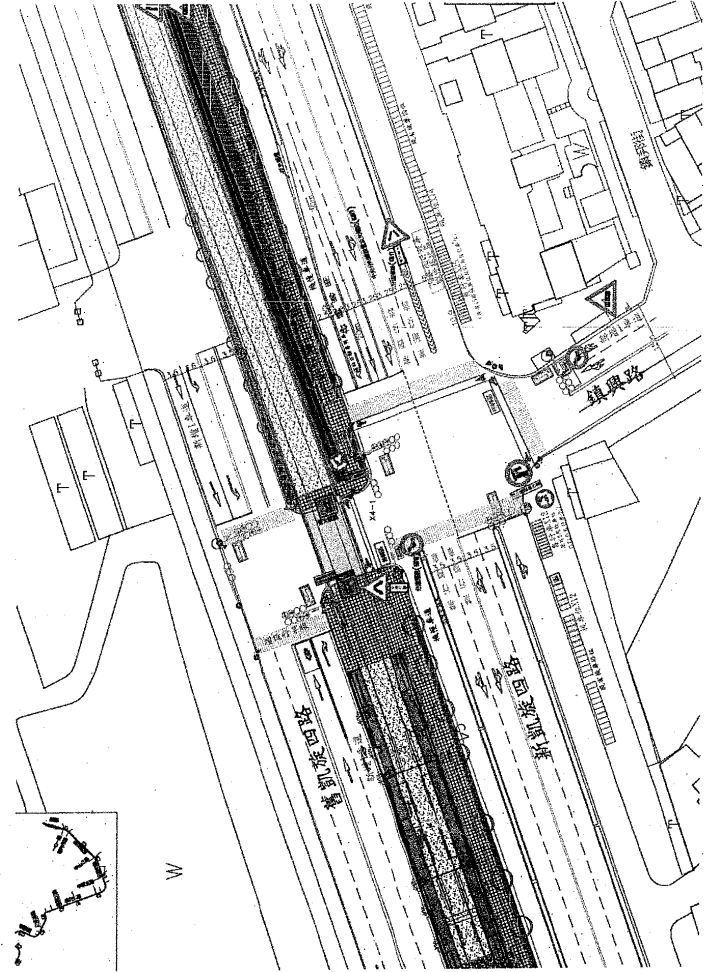
- 路口號誌時相及秒數之規劃經交通局輕軌整合小組會議審查通過。
- 輕軌路口之號誌時制，採輕軌優先號誌系統，以輕軌運行最少停等紅燈為原則。
- 全線循環週期為150秒

區域	路口名稱	時相一		時相二		時相三		時相四		時相五		時相六		日期	
		PH	Y	R	PH	Y	R	PH	Y	R	PH	Y	R		
第一區	第一路口	PH	0	15	10	0	15	10	0	15	10	0	15	10	100.0.0.0
		Y	0	0	40	0	0	40	0	0	40	0	0	40	CPS單元
		R	0	0	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15	未設置
		PH	0	0	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15	備註
		Y	0	0	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15	
時段型態															
第二區	第二路口	PH	0	15	10	0	15	10	0	15	10	0	15	10	100.0.0.0
		Y	0	0	40	0	0	40	0	0	40	0	0	40	CPS單元
		R	0	0	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15	未設置
		PH	0	0	15	0	0	15	0	0	15	0	0	15	備註
時段型態															
時相一 動線															
時相二 動線															
時相三 動線															
時相四 動線															
時相五 動線															
時相六 動線															



高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

# 議題一 改善處理對策1/2

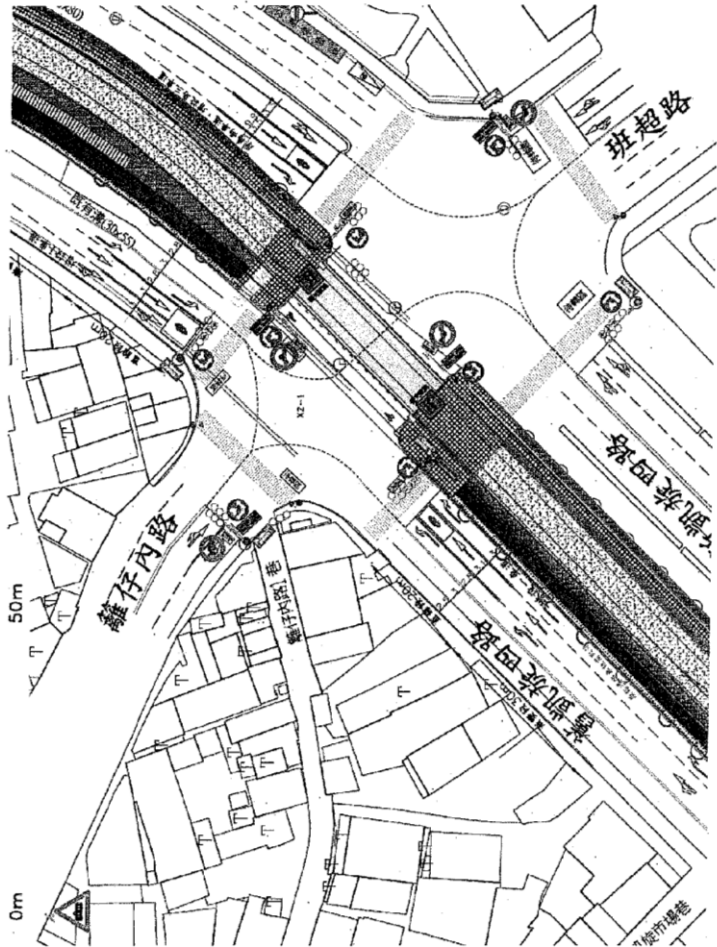


- 凱旋四路與鎮興路口號誌時制經統包商提出修正路口號誌時制，104.09.30與交通局召開現勘會議，
- 新凱旋往東方向上午尖峰由35增加至40秒，下午尖峰由25秒增加至45秒



高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

# 議題一 改善處理對策2/2



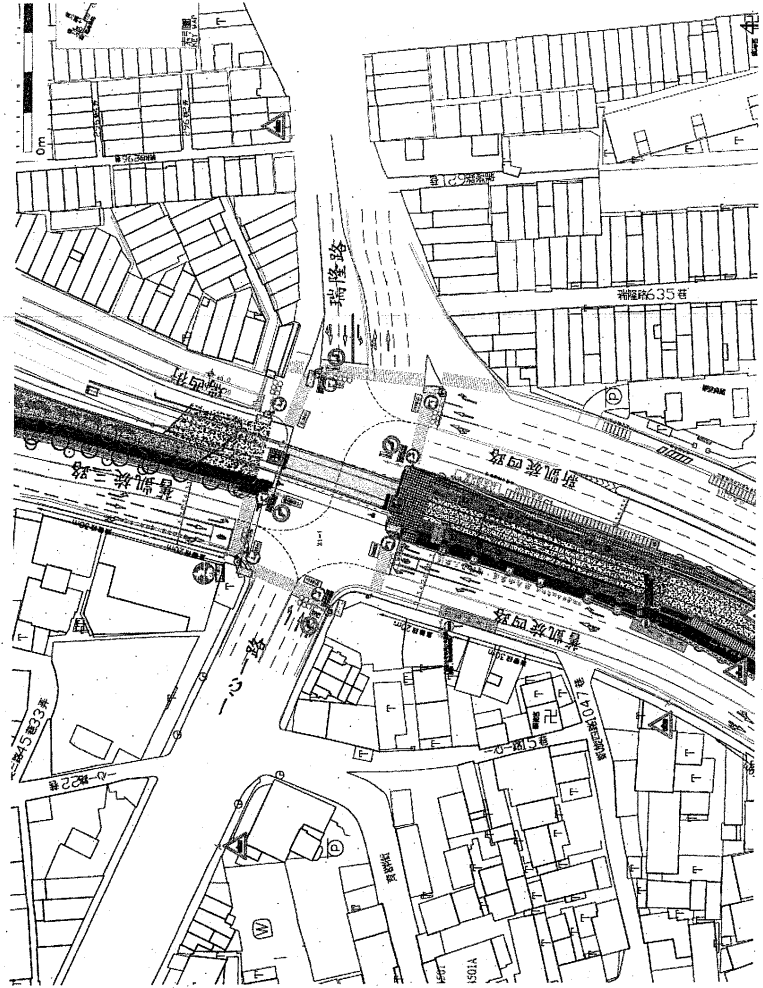
- 凱旋四路與籬仔內路口號誌時制於104.10.07與交通局召開現場會勘
- 針對「舊凱旋四路右轉班超及新凱旋四路右轉籬仔內路右轉專用號誌時制秒數」問題，經交通局等與會單位同意，右轉專用號誌時制秒數由35秒調整為50秒



高雄市政府  
捷運工程局  
KAOSHUNG MASS RAPID TRANSIT

高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

# 議題二：右轉專用車道受直行機車佔據 致右轉車輛無法通行



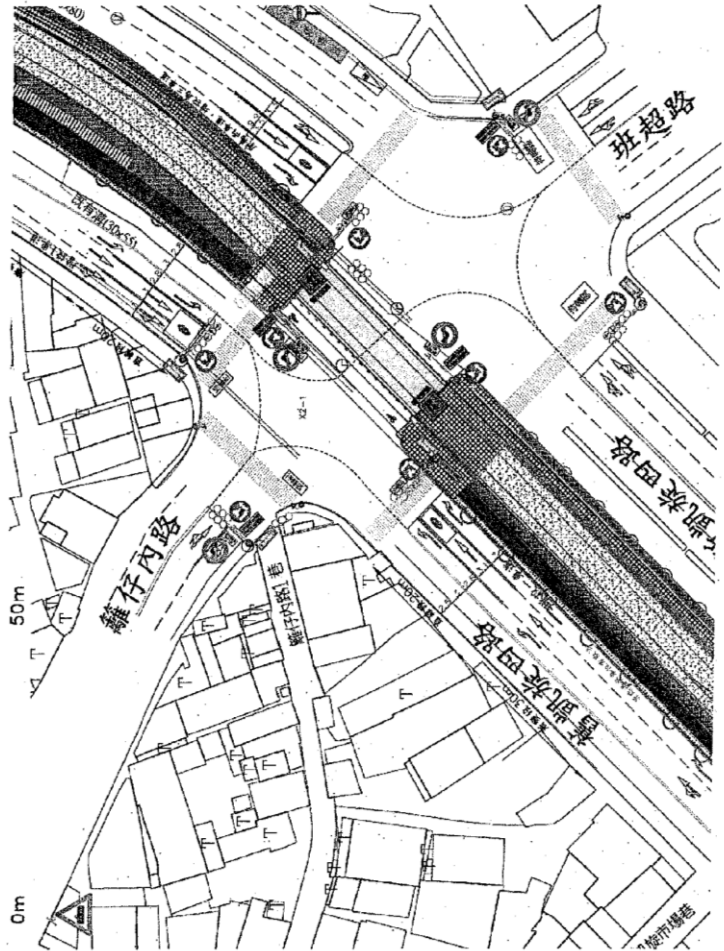
- 104.09.30與交通局召開現勘會議
- 請輕軌工程統包商將機車停車區增大，並於路口增設「直行車請勿佔用右轉專用車道」之告示牌，提醒用路人依標誌及標線行駛





高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

### 議題三：機車待轉區阻礙車輛依號誌行駛



- 將請輕軌工程統包商將機車待轉區移至適當位置，避免阻礙其他車輛行駛。
- 將進行評估取消機車待轉區並拆除機車兩段式標誌，路口上游約50公尺處設置1面車道預告標誌及『機車可依燈號直接左轉』標誌。再擴大舊凱旋路北向機車停車區至左彎車道。



高雄市政府  
捷運工程局  
KAOSHIUNG MASS RAPID TRANSIT

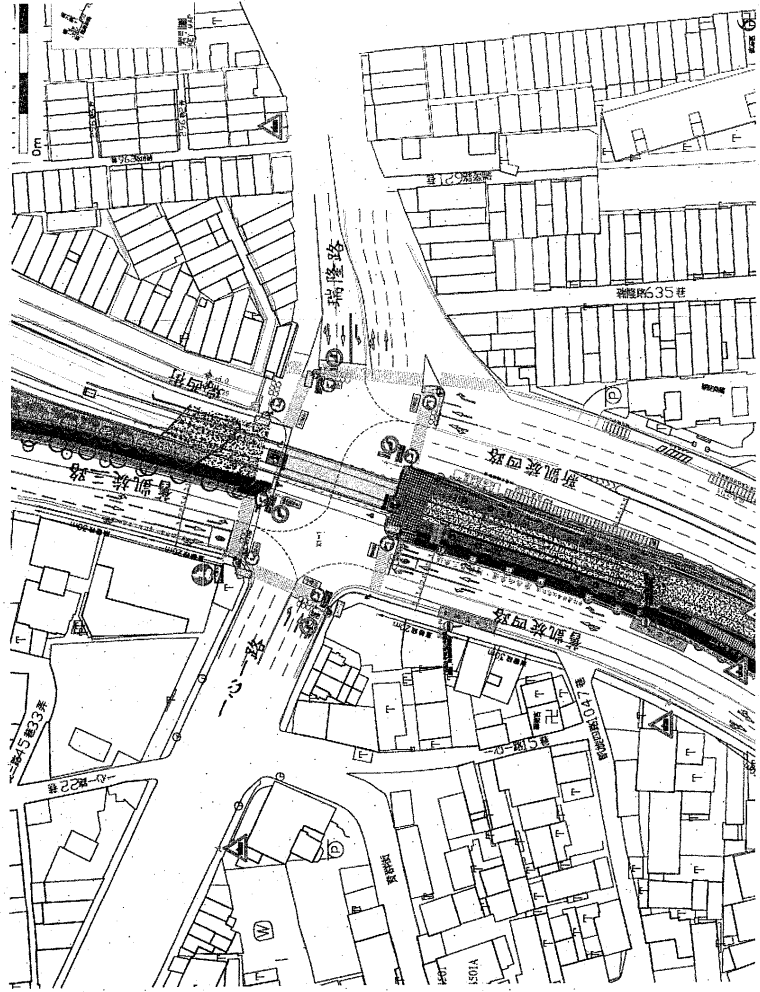
高雄環狀輕軌捷運建設案  
輕軌布設方案交通影響分析

# 議題四：與新、舊凱旋路橫交之道路禁止左轉

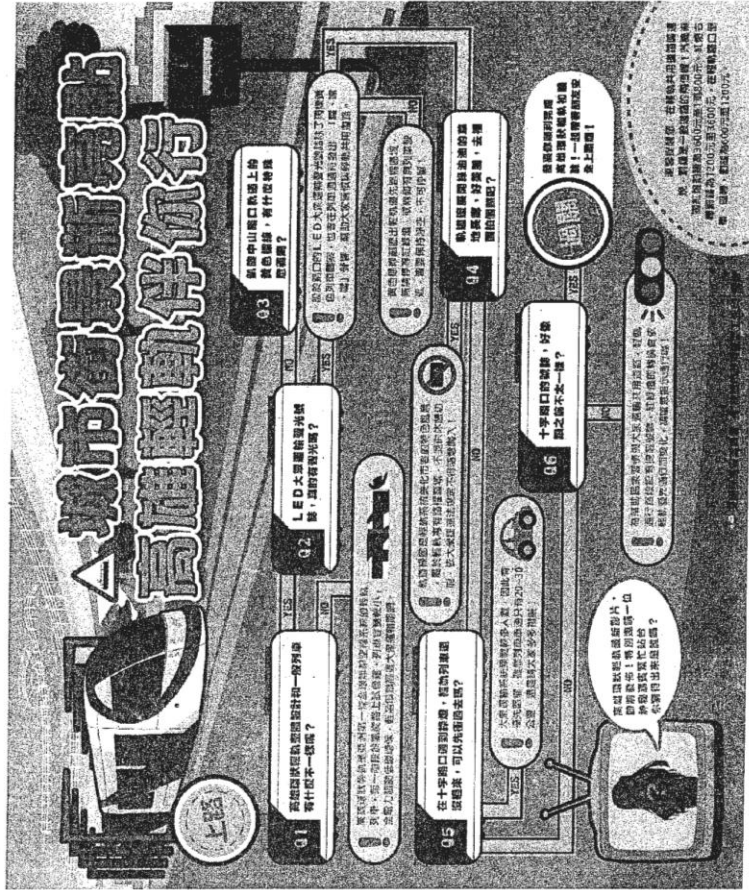
為避免與輕軌行駛方向垂直路線之車輛左轉時停留於黃色鋪面之輕軌軌道上而發生危險，與新、舊凱旋路橫交之道路禁止左轉。

本局於104年8月21日邀請交通局、養工處、警察局等單位辦理現場會勘，有關「一路禁止汽車左轉瑞西街」之交通管制，經會勘後建議現階段仍維持原有管制模式，而本項交通管制實施初期，本府正經由各媒體管道加強宣導，以使民眾行車習慣能有適當期間進行磨合。

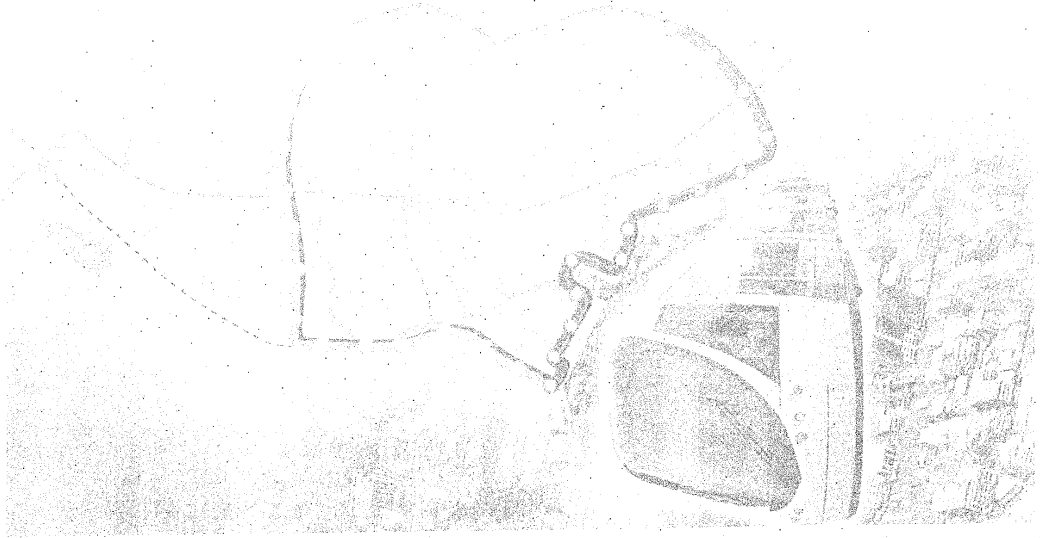
本局於104年10月7日邀交通局在凱旋四路與籬仔內路口召開現場會勘，經會勘後建議現階段仍維持原有管制模式，建議後俟輕軌運行一段期間後，再進行相關交通管制措施之通盤檢討。



# 議題五：駕駛人對交通號誌及標線之守法程度待加強



- 本局正辦理高雄環狀輕軌交通安全宣導計畫
- 宣傳途徑將透過新聞稿、跑馬燈、報紙、臉書廣告、廣播、DM、戶外LED、網路廣告等多元媒體途徑傳播
- 讓民眾對輕軌路口相關交通法令修正及措施能有所瞭解



# 簡報完畢 敬請指正

高雄市議會第 2 屆第 2 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (104.11.4 高市府交交工字第 10438445700 號函復)				
質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
104.10.21	黃議員紹庭	建議本市制定輕軌管理自治條例，2 週內提評估報告。	交通 局	有關本市輕軌營運後於各行經路口之交通管理應有管理法規一案，說明如下： 一、查大眾捷運法於 102 年 6 月 5 日修正施行之第 40 條第 2 項規定，大眾捷運系統採用非完全獨立專用路權者，涉共用現有道路之車道部分，其道路交通之管理，依道路交通管理處罰條例及其相關法規辦理。 二、爲此，交通部前已邀集本府及相關單位完成修訂「道路交通處罰條例」、「道路交通安全規則」及「道路交通標誌標線號誌設置規則」，以利全國一體適用輕軌行經交岔路口共用道路之管理規定，摘述如下： (一)道路交通管理處罰條例：104 年 5 月 20 日增修公布，包括車輛用詞定義、共用道路行車秩序規範、肇事責任、違規舉發記點、優先路權及避讓跟車行爲規範與罰則 (

				<p>例如第 53-1 條規定，闖紅燈者處新臺幣 3,600 元以上 10,800 元以下罰鍰。(詳如附件 1)</p> <p>(二) 道路交通安全規則：104 年 8 月 14 日修正公布，增訂車輛定義、駕駛資格、用路行為、路口之車輛及行人路權等規定。(詳如附件 2)</p> <p>(三) 道路交通標誌標線號誌設置規則：103 年 9 月 4 日及 104 年 5 月 14 日修正公布，增訂大眾捷運系統相關標誌標線號誌之設置機關、設施內容及規範。(詳如附件 3)</p> <p>三、綜上，鑑於全國性交通管理法規已因應輕軌之上路配套修正，對涉有共用現有道路交通管理及責任歸屬皆充分規定，爰本市道路交通部分經評估尚無須另訂自治條例或特別規定。</p>
--	--	--	--	--

總統府公報

第 7194 號

定者，從其規定。

依本條發行新股，除公開發行股票之公司，應依證券管理機關之規定辦理者外，於決議之股東會終結時，即生效力，董事會應即分別通知各股東，或記載於股東名簿之質權人；其發行無記名股票者，並應公告之。

公開發行股票之公司，其股息及紅利之分派，章程訂明定額或比率並授權董事會決議辦理者，得以董事會三分之二以上董事之出席，及出席董事過半數之決議，依第一項規定，將應分派股息及紅利之全部或一部，以發行新股或發放現金之方式為之，並報告股東會。

### 總統令

中華民國 104 年 5 月 20 日

華總一義字第 10400058181 號

茲增訂道路交通管理處罰條例第七條之三、第八條之一、第五十三條之一及第八十五條之五條文；並修正第三條、第四條、第七條之二、第四十五條、第五十條、第六十三條、第七十四條、第七十六條及第八十條條文，公布之。

總 統 馬英九  
行政院院長 毛治國  
交通部部長 陳建宇

道路交通管理處罰條例增訂第七條之三、第八條之一、第五十三條之一及第八十五條之五條文；並修正第三條、第四條、第七條之二、第四十五條、第五十條、第六十三條、第七十四條、第七十六條及第八十條條文

中華民國 104 年 5 月 20 日公布

第 三 條 本條例用詞，定義如下：

- 一、道路：指公路、街道、巷術、廣場、騎樓、走廊或其他供公眾通行之地方。
- 二、車道：指以劃分島、護欄或標線劃定道路之部分，及其他供車輛行駛之道路。
- 三、人行道：指為專供行人通行之騎樓、走廊，及劃設供行人行走之地面道路，與人行天橋及人行地下道。
- 四、行人穿越道：指在道路上以標線劃設，供行人穿越道路之地方。
- 五、標誌：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而以文字或圖案繪製之標牌。
- 六、標線：指管制道路交通，表示警告、禁制、指示，而在路面或其他設施上劃設之線條、圖形或文字。
- 七、號誌：指管制道路交通，表示行進、注意、停止，而以手勢、光色、音響、文字等指示之訊號。
- 八、車輛：指非依軌道電力架設，而以原動機行駛之汽車（包括機車）、慢車及其他行駛於道路之動力車輛。
- 九、大眾捷運系統車輛：指大眾捷運法所定大眾捷運系統使用之專用動力車輛。
- 十、臨時停車：指車輛因上、下人、客，裝卸物品，其停止時間未滿三分鐘，保持立即行駛之狀態。



十一、停車：指車輛停放於道路兩側或停車場所，而不立即行駛。

第四條 道路標誌、標線、號誌及其他相關設施之設置與管理應提供車輛、大眾捷運系統車輛駕駛人及行人有關道路路況之警告、禁制、指示等資訊，以便利行旅並確保交通安全。

駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人在道路上，應遵守道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定，並服從執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮。

前項道路交通標誌、標線、號誌之指示、警告、禁制規定、樣式、標示方式、設置基準及設置地點等事項之規則，由交通部會同內政部定之。

駕駛人駕駛車輛、大眾捷運系統車輛或行人違反第二項規定肇事或致人肇事因而致人受傷或死亡者，應依法負其刑事責任。但因執行交通勤務之警察或依法令執行指揮交通及交通稽查任務人員之指揮有明顯過失而致之者，不在此限。

第七條之二 汽車駕駛人之行為有下列情形之一，當場不能或不宜攔截製單舉發者，得逕行舉發：

- 一、闖紅燈或平交道。
- 二、搶越行人穿越道。
- 三、在道路收費停車處所停車，不依規定繳費。
- 四、不服指揮稽查而逃逸，或聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變

車之警號不立即避讓。

五、違規停車或搶越行人穿越道，經各級學校交通服務隊現場導護人員簽證檢舉。

六、行經設有收費站、地磅之道路，不依規定停車繳費或過磅。

七、經以科學儀器取得證據資料證明其行為違規。

前項第七款之科學儀器應採固定式，並定期於網站公布其設置地點。但汽車駕駛人之行為屬下列情形之一者，不在此限：

一、蛇行、危險方式駕車或二輛以上之汽車競駛或競技。

二、行駛路肩。

三、違規超車。

四、違規停車而駕駛人不在場。

五、未依規定行駛車道。

六、未依規定變換車道。

七、未保持安全距離。

八、跨越禁止變換車道線或槽化線。

九、行車速度超過規定之最高速限或低於規定之最低速限。

十、汽車駕駛人或乘客未依規定繫安全帶。

十一、機車駕駛人或附載座人未依規定戴安全帽。

對於前項第九款之違規行為，採用固定或非固定式科學儀器取得證據資料證明者，於一般道路應於一百公尺至三百公尺間，於高速公路、快速公路應於三百公尺至一千

公尺間，明顯標示之；其定點當場攔截製單舉發者，亦同。

第一項逕行舉發，應記明車輛牌照號碼、車型等可資辨明之資料，以汽車所有人為被通知人製單舉發。

第七條之三 大眾捷運系統車輛駕駛人之行為，有前條第一項所列得逕行舉發之情形者，應記明其車輛違規地點、時間、行駛方向等可資辨明之資料，以其營運機構為被通知人製單舉發。

第八條之一 大眾捷運系統車輛行駛共用通行道路，其駕駛人違反第二章汽車行駛規定條文者，依各該條規定處罰。

第四十五條 汽車駕駛人，爭道行駛有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千八百元以下罰鍰：

- 一、不按遵行之方向行駛。
- 二、在單車道駕車與他車並行。
- 三、不依規定駛入來車道。
- 四、在多車道不依規定駕車。
- 五、插入正在連貫行駛汽車之中間。
- 六、駕車行駛人行道。
- 七、行至無號誌之圓環路口，不讓已進入圓環之車輛先行。
- 八、行經多車道之圓環，不讓內側車道之車輛先行。
- 九、支線道車不讓幹線道車先行。少線道車不讓多線道車先行。車道數相同時，左方車不讓右方車先行。
- 十、起駛前，不讓行進中之車輛、行人優先通行。

- 十一、聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，在後跟隨急駛，或駛過在救火時放置於路上之消防水帶。
- 十二、任意駛出邊線，或任意跨越兩條車道行駛。
- 十三、機車不在規定車道行駛。
- 十四、遇幼童專用車、校車不依規定禮讓，或減速慢行。
- 十五、行經無號誌交叉路口及巷道不依規定或標誌、標線指示。
- 十六、佔用自行車專用道。
- 十七、聞或見大眾捷運系統車輛之聲號或燈光，不依規定避讓或在後跟隨迫近。

聞消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，不立即避讓者，處汽車駕駛人新臺幣三千六百元罰鍰，並吊銷駕駛執照。

第五十條 汽車駕駛人倒車時，有下列情形之一者，處新臺幣六百元以上一千二百元以下罰鍰：

- 一、在設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、圓環、單行道標誌之路段、快車道或大眾捷運系統車輛共用通行交岔路口且為大眾捷運系統車輛導引路線上倒車。
- 二、倒車前未顯示倒車燈光，或倒車時不注意其他車輛或行人。
- 三、大型汽車無人在後指引時，不先測明車後有足夠

之地位，或促使行人避讓。

第五十三條之一 汽車駕駛人，行經有燈光號誌管制之大眾捷運系統車輛共用通行交岔路口闖紅燈者，處新臺幣三千六百元以上一萬零八百元以下罰鍰。

前項紅燈右轉行為者，處新臺幣一千二百元以上三千六百元以下罰鍰。

第六十三條 汽車駕駛人有下列各款所列條款之一者，除依原條款處罰鍰外，並予記點：

一、有第三十三條第一項、第二項、第三十八條第一項、第四十條、第四十五條、第四十七條第一款至第三款、第四十八條、第四十九條或第六十條第一項、第二項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數一點。

二、有第二十九條第一項第一款至第四款、第二十九條之二第一項、第二項、第三十條第一項第一款、第二款情形之一者，各記違規點數二點。

三、有第四十三條、第五十三條、第五十三條之一或第五十四條情形之一者，各記違規點數三點。

依前項各條款，已受吊扣或吊銷駕駛執照處分者，不予記點。

汽車駕駛人在六個月內，違規記點共達六點以上者，吊扣駕駛執照一個月；一年內經吊扣駕駛執照二次，再違反第一項各款所列條款之一者，吊銷其駕駛執照。

第七十四條 慢車駕駛人，有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

- 一、不服從執行交通勤務警察之指揮或不依標誌、標線、號誌之指示。
- 二、在同一慢車道上，不按遵行之方向行駛。
- 三、不依規定，擅自穿越快車道。
- 四、不依規定停放車輛。
- 五、在人行道或快車道行駛。
- 六、聞消防車、警備車、救護車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號不立即避讓。
- 七、行經行人穿越道有行人穿越或行駛至交岔路口轉彎時，未讓行人優先通行。
- 八、於設置有必要之標誌或標線供慢車行駛之人行道上，未讓行人優先通行。
- 九、聞或見大眾捷運系統車輛之聲號或燈光，不依規定避讓或在後跟隨迫近。

第七十六條 慢車駕駛人，載運客、貨有下列情形之一者，處新臺幣三百元以上六百元以下罰鍰：

- 一、乘坐人數超過規定數額。
- 二、裝載貨物超過規定重量或超出車身一定限制。
- 三、裝載容易滲漏、飛散、有惡臭氣味及危險性貨物不嚴密封固或不為適當之裝置。
- 四、裝載禽、畜重疊或倒置。
- 五、裝載貨物不捆紮結實。
- 六、上、下乘客或裝卸貨物不緊靠路邊妨礙交通。
- 七、牽引其他車輛或攀附車輛隨行。

第八十條 行人行近鐵路平交道，有下列情形之一者，處新臺幣

二千四百元罰鍰：

- 一、不遵守看守人員之指示，或遮斷器開始放下，或警鈴已響、閃光號誌已顯示，仍強行闖越。
- 二、在無看守人員管理或無遮斷器、警鈴及閃光號誌設備之鐵路平交道，不依規定暫停、看、聽、有無火車駛來，逕行通過。

第八十五條之五 大眾捷運系統車輛駕駛人違反本條例規定，有依第八十五條之二或第八十五條之三規定應予移置或扣留車輛之情形，其車輛之移置或扣留，得通知其營運機構處理。

**總統令**

中華民國 104 年 5 月 20 日  
華總一義字第 10400058171 號

茲修正公務員懲戒法，公布之。

總 統 馬英九  
行政院院長 毛治國

公務員懲戒法

中華民國 104 年 5 月 20 日公布

## 第一章 通 則

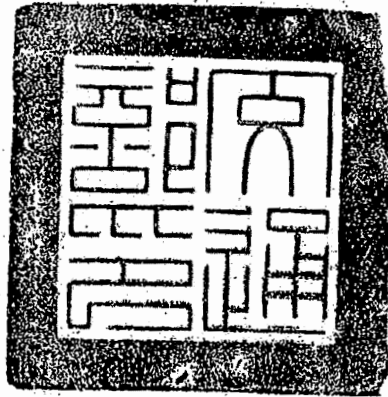
第 一 條 公務員非依本法不受懲戒。但法律另有規定者，從其規定。

本法之規定，對退休（職、伍）或其他原因離職之公務員於任職期間之行為，亦適用之。

第 二 條 公務員有下列各款情事之一，有懲戒之必要者，應受懲

交通部、內政部 令

發文日期：中華民國104年8月14日  
發文字號：交路字第10450100891號  
台內警字第1040872265號



修正「道路交通安全規則」部分條文，並自中華民國一百零四年八月十五日施行。

附修正「道路交通安全規則」部分條文

部長 陳建宇

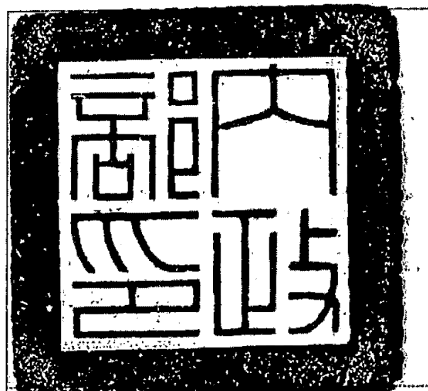
部長 陳威仁

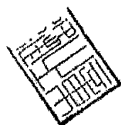


會銜文機關印信蓋用續頁表

發文日期：中華民國 104 年 8 月 14 日  
發文字號：交路字第 10450100891 號  
台內警字第 1040872265 號

主 旨：修正「道路交通安全規則」部分條文，並自中華民國  
一百零四年八月十五日施行。



## 道路交通安全規則部分條文修正條文

第二條 本規則用詞，定義如下：

- 一、汽車：指在道路上不依軌道或電力架線而以原動機行駛之車輛（包括機車）。
- 二、客車：指載乘人客四輪以上之汽車。
- 三、貨車：指裝載貨物四輪以上之汽車。
- 四、客貨兩用車：指兼載人客及貨物之汽車。
- 五、代用客車：指不載貨時代替客車使用之貨車。
- 六、幼童專用車：指專供載運未滿七歲兒童之客車。
- 七、特種車：指有特種設備供專門用途而異於一般汽車之車輛，包括吊車、救濟車、消防車、救護車、警備車、憲警巡邏車、工程車、教練車、身心障礙者用特製車、灑水車、郵車、垃圾車、清掃車、水肥車、囚車、殯儀館運靈車及經交通部核定之其他車輛。
- 八、曳引車：指專供牽引其他車輛之汽車。
- 九、拖車：指由汽車牽引，其本身並無動力之車輛；依其重量等級區分，總重量逾七百五十公斤者為重型拖車，七百五十公斤以下者為輕型拖車。
- 十、全拖車：指具有前後輪，其前端附掛於汽車之拖車。
- 十一、半拖車：指具有後輪，其前端附掛於曳引車第五輪之拖車。
- 十二、拖架：指專供裝運十公尺以上超長物品並以物品本身連結曳引車之架形拖車。
- 十三、聯結車：指汽車與重型拖車所組成之車輛。但不包括小型車附掛總重逾七百五十公斤至三千公斤以下拖車。
- 十四、全聯結車：指一輛曳引車或一輛汽車與一輛或一

輛以上重型全拖車所組成之車輛。

十五、半聯結車：指一輛曳引車與一輛重型半拖車所組成之車輛。

十六、車重：指車輛未載客貨及駕駛人之空車重量。

十七、載重：指車輛允許載運客貨之重量。

十八、總重：指車重與載重之全部重量。

十九、總聯結重量：指曳引車及拖車之車重與載重之全部重量。

二十、雙軸軸組：兩個車軸其相鄰車軸中心點之距離小於二·四公尺，且由廠商宣告所形成之車軸組合。

二十一、參軸軸組：三個車軸其相鄰車軸中心點之距離小於二·四公尺，且由廠商宣告所形成之車軸組合。

二十二、第五輪載重量：指曳引車轉盤所承受之重量。

二十三、市區雙層公車：指具有上下兩層座位及通道，專供市區汽車客運業作為公共汽車使用之客車。

二十四、雙節式大客車：指由兩節剛性車廂相互鉸接組成，專供市區汽車客運業於主管機關核准路線作為公共汽車使用之客車。

二十五、大眾捷運系統車輛：指大眾捷運法所定大眾捷運系統使用之專用動力車輛。

前項第一款所指之汽車，如本規則同一條文或相關條文就機車另有規定者，係指除機車以外四輪以上之車輛。

第五十八條 學習汽車駕駛，在以駕駛學習場內學習駕駛為原則。在學習路線駕駛時，應依公路或市區道路主管機關指定之道路及時間內為之，並應由領有學習車類駕照之汽車駕駛人在旁指導監護。

汽車駕駛執照路考考驗之道路路線或路段，由公路監

理機關指定後，送請公路主管或市區道路主管機關備查。

第六十一條之一 道路交通管理處罰條例第二十一條第二項所稱之持照條件係指駕駛人取得駕車之行車條件，除前條規定外，包括下列規定：

- 一、汽車駕駛人應依駕駛執照所載之持照條件駕車。
- 二、領有小型輕型機車駕駛執照者，不得駕駛普通輕型機車。
- 三、領有重型機車駕駛執照者，不得駕駛大型重型機車。
- 四、領有限制駕駛未滿汽缸總排氣量五百五十立方公分之大型重型機車駕駛執照者，不得駕駛汽缸總排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車。
- 五、受終身不得考領駕駛執照處分，重新申請考驗合格後領有或換發一年有效期間駕駛執照逾期，不得使用駕車。
- 六、領有大客車以上職業駕駛執照駕駛遊覽車，應符合汽車運輸業管理規則第八十六條所定之經歷及專業訓練條件。
- 七、領有大客車、大貨車或小型車駕駛執照者，未經考驗合格不得駕駛小型車附掛總重逾七百五十公斤至三千公斤以下拖車。

領有得駕駛汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車駕駛執照一年以上及小型車以上之駕駛執照者，始得駕駛汽缸排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車，依交通部公告規定之路段及時段行駛高速公路。

駕駛大眾捷運系統車輛駕駛人，應持有小型車以

上職業駕駛執照。

第九十三條 行車速度，依速限標誌或標線之規定，無速限標誌或標線者，應依下列規定：

一、行車時速不得超過五十公里。但在未劃設車道線、行車分向線或分向限制線之道路，或設有快慢車道分隔線之慢車道，時速不得超過四十公里。

二、行經設有彎道、坡路、狹路、狹橋、隧道、學校、醫院標誌之路段、道路施工路段、泥濘或積水道路、無號誌之交岔路口及其他人車擁擠處所，或因雨霧致視線不清或道路發生臨時障礙，均應減速慢行，作隨時停車之準備。

三、應依減速慢行之標誌、標線或號誌指示行駛。

消防車、救護車、警備車、工程救險車及毒性化學物質災害事故應變車執行任務時，得不受前項行車速度之限制，且於開啟警示燈及警鳴器執行緊急任務時，得不受標誌、標線及號誌指示之限制。

第九十四條 汽車在同一車道行駛時，除擬超越前車外，後車與前車之間應保持隨時可以煞停之距離，不得任意以迫近或其他方式，迫使前車讓道。

汽車除遇突發狀況必須減速外，不得任意驟然減速、煞車或於車道中暫停。前車如須減速暫停，駕駛人應預先顯示燈光或手勢告知後車，後車駕駛人應隨時注意前車之行動。

汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施，不得在道路上蛇行，或以其他危險方式駕車。

汽車行駛於大眾捷運系統車輛共用通行之車道時，聞

或見大眾捷運系統車輛臨近之聲號或燈光時，應即依規定變換車道，避讓其優先通行，並不得在後跟隨迫近。但道路主管機關另有規定者，不在此限。

第一百零一條

汽車超車及讓車時，應依下列規定：

- 一、行經設有彎道、陡坡、狹橋、隧道、交岔路口標誌之路段或鐵路平交道、道路施工地段，不得超車。
- 二、在設有學校、醫院標誌或其他設有禁止超車標誌、標線之處所、地段或對面有來車交會或前行車連貫二輛以上者，不得超車。
- 三、欲超越同一車道之前車時，須先按鳴喇叭二單響或變換燈光一次，但不得連續密集按鳴喇叭或變換燈光迫使前車允讓。
- 四、前行車駕駛人聞後行車按鳴喇叭或見後行車顯示超車燈光時，如車前路況無障礙，應即減速靠邊或表示允讓，並注意後行車超越時之行駛狀況。
- 五、前行車減速靠邊或以手勢或亮右方向燈表示允讓後，後行車始得超越。超越時應顯示左方向燈並於前車左側保持半公尺以上之間隔超過，行至安全距離後，再顯示右方向燈駛入原行路線。
- 六、聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車等之警號時，不論來自何方，均應立即避讓，並不得在後跟隨急駛，亦不得駛過在救火時放置於路上之消防水帶。
- 七、遇幼童專用車、校車、身心障礙者用特製車或教練車時，應予禮讓。

汽車聞有消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車等之警號時，應依下列規定避讓行駛：

- 一、在單車道路段，應即減速慢行向右緊靠道路右側避讓，並作隨時停車之準備。
- 二、在同向二車道以上路段，與消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車同車道之前車，應即向相鄰車道或路側避讓，相鄰車道之車輛應減速予以禮讓，並作隨時停車之準備。
- 三、消防車、救護車、警備車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車得利用相鄰二車道間之車道線行駛，而在車道線左右兩側車道之車輛，應即減速慢行分向左右兩側車道避讓，並作隨時停車之準備。

第一百零四條之一 汽車行駛至有大眾捷運系統車輛共用通行之交岔路口，除應依標誌、標線或號誌之指示行駛外，並應遵守下列規定：

- 一、行至設有聲光號誌之交岔路口，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟大眾捷運系統車輛通過後，看、聽兩方無大眾捷運系統車輛駛來，始得通過。
- 二、行至聲光號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口時，駕駛人應暫停、看、聽兩方無大眾捷運系統車輛駛來，始得通過。

第一百十條 汽車倒車時，應依下列規定：

- 一、在設有彎道、狹路、坡路、狹橋、圓環、隧道、單行道標誌之路段或鐵路平交道、快車道、大眾捷運系統車輛共用通行交岔路口且為大眾捷運

- 系統車輛導引路線上等危險地帶，不得倒車。但因讓車、停車或起駛有倒車必要者，不在此限。
- 二、應顯示倒車燈光或手勢後，謹慎緩慢後倒，並應注意其他車輛及行人。
  - 三、大型汽車須派人在車後指引，如無人在車後指引時，應先測明車後有足夠之地位，並促使行人及車輛避讓。

第一百二十六條 慢車行經行人穿越道，遇有行人穿越時，無論有無交通指揮人員指揮或號誌指示，均應暫停讓行人先行通過。

慢車行駛，不得爭先、爭道、並行競駛或以其他危險方式駕駛。

慢車超車時，應在慢車道可容超越前車之處，沿前車左邊超越，再駛入原行路線。

第二項所稱之其他危險方式駕駛，如包括吸食毒品、迷幻藥、麻醉藥品或其相類似管制藥品，或服用藥物不能對所駕車輛為正常控制等之駕駛行為。

慢車行駛於大眾捷運系統車輛共用通行之車道時，聞或見大眾捷運系統車輛臨近之聲號或燈光時，應即依規定變換車道，避讓其優先通行，並不得在後跟隨迫近。但道路主管機關另有規定者，不在此限。

第一百二十七條 慢車不得牽引其他車輛或攀附車輛隨行。

第一百二十九條 慢車行駛或停止時，聞消防車、警備車、救護車、工程救險車、毒性化學物質災害事故應變車之警號，應立即靠道路右側避讓；於單行道應靠道路兩側避讓。



第一百三十條之一 慢車行經大眾捷運系統車輛共用通行之交岔路口，除應依標誌、標線或號誌之指示行駛外，並應遵守下列規定：

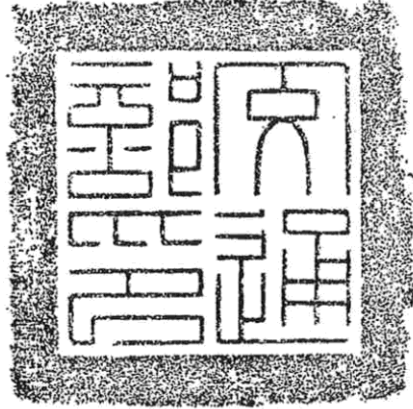
- 一、行至設有聲光號誌之交岔路口，警鈴已響，閃光號誌已顯示，駕駛人應暫停俟大眾捷運系統車輛通過後，看、聽兩方無大眾捷運系統車輛駛來，始得通過。
- 二、行至聲光號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口時，駕駛人應暫停、看、聽兩方無大眾捷運系統車輛駛來，始得通過。

第一百三十五條之一 行人通過大眾捷運系統車輛共用通行之交岔路口、行人穿越道及行人徒步區，除應依標誌、標線或號誌之指示通過外，並應遵守下列規定：

- 一、行至設有聲光號誌之交岔路口，聲光號誌已顯示時，應即靠邊停止，不得通過。
- 二、行至聲光號誌故障而無交通指揮人員指揮之交岔路口時，應暫停、看、聽兩方無大眾捷運系統車輛駛來，始得通過。

交通部、內政部 令

發文日期：中華民國103年9月4日  
發文字號：交路字第10350104241號  
台內警字第1030872220號



修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文。  
附修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文

部長 葉匡時

部長 陳威仁

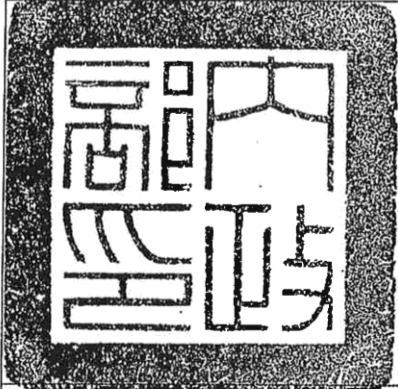
會銜文機關印信蓋用續頁表

發文日期：中華民國 103 年 9 月 4 日

發文字號：交路字第 10350104241 號

台內警字第 1030872220 號

主 旨：修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文。



## 道路交通標誌標線號誌設置規則 部分條文修正條文

- 第四十二條 當心兒童標誌「警 35」，用以促使車輛駕駛人減速慢行，注意兒童。設於小學、幼兒園（含社區或部落互助教保服務中心）、兒童遊樂場所及兒童眾多處所將近之處。

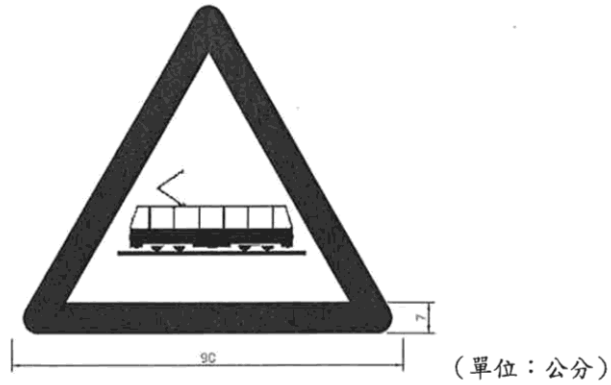
警 35



(單位：公分)

- 第五十五條之一 當心大眾捷運系統車輛標誌「警 51」，用以促使車輛駕駛人注意前方道路有大眾捷運系統車輛行駛經過。設於接近大眾捷運系統車輛經過之交岔路口。

警 51



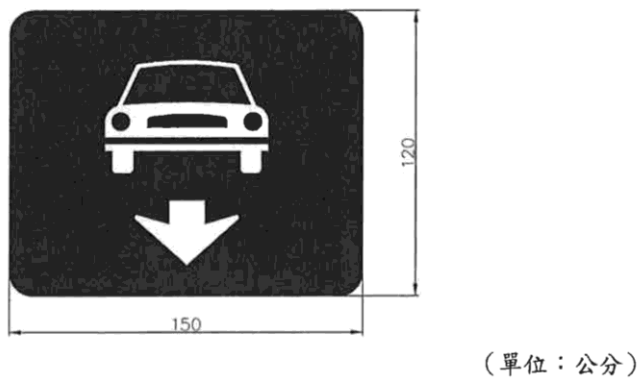
依前方道路有大眾捷運系統車輛行經之交岔路口或道路平行左(右)側有大眾捷運系統車輛行駛路線之不同情況，本標誌牌下緣得設「當心捷運車輛」附牌。

第六十九條

車道專行車輛標誌，用以告示前段車道專供指定之車輛通行，不准其他車輛及行人進入；其應懸掛於應進入該車道將近處之正前上方，圖例如下：

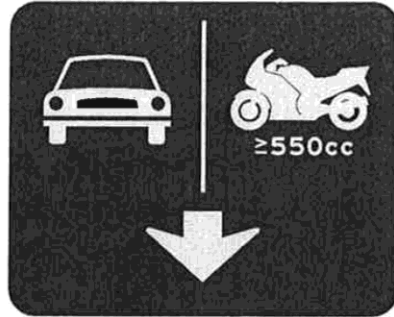
一、車道指定四輪以上汽車專行用「遵 26」。

遵 26



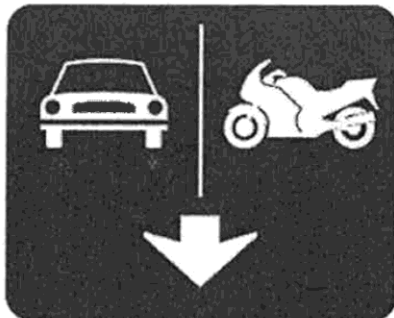
二、車道指定四輪以上汽車及汽缸總排氣量五百五十立方公分以上之大型重型機車專行用「遵 26.1」。

遵 26.1



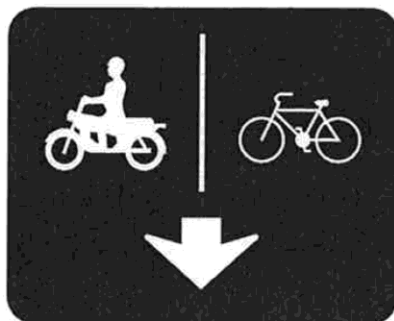
三、車道指定四輪以上汽車及大型重型機車專行用「遵 26.2」。

遵 26.2



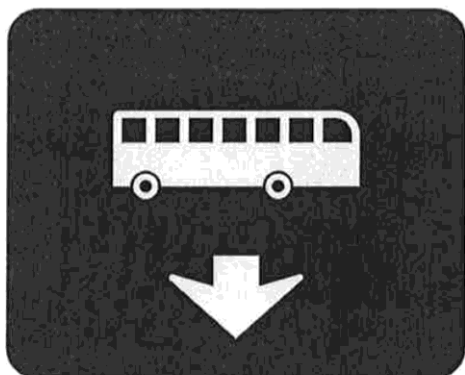
四、車道指定自行車及大型重型機車以外之機車專行用「遵 27」。

遵 27



五、車道指定大客車專行用「遵 28」。

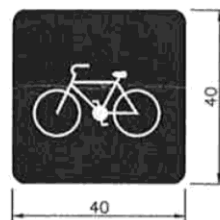
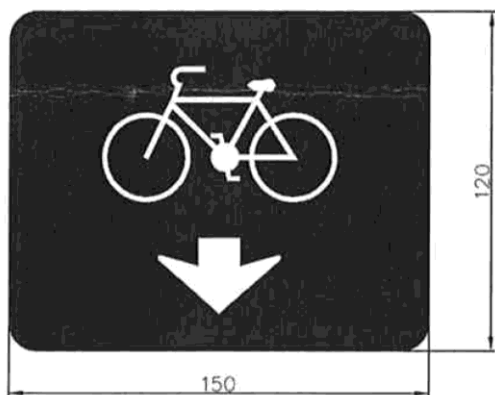
遵 28



六、車道指定自行車專行用「遵 28.1」，得以「遵 28.2」豎立於應進入該車道將近處之路側。

遵 28.1

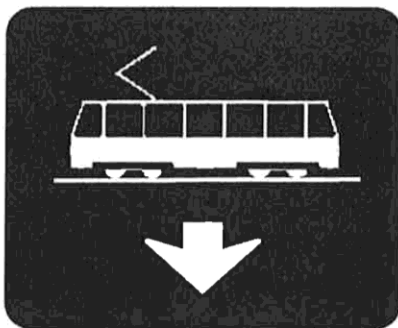
遵 28.2



(單位：公分)

七、車道指定大眾捷運系統車輛專行用「遵 28.3」。

遵 28.3



前項車種圖案除車道指定自行車專用「遵 28.2」外，得擇要調整。但同一標誌內所用車種圖案，不得超過兩個。

車道指定高乘載車輛專用「遵 28.4」。

遵 28.4



第一百九十四條

號誌依其功用分為下列各類：

- 一、行車管制號誌係藉圓形之紅、黃、綠三色燈號及箭頭圖案，以時間更迭方式，分派不同方向交通之行進路權；或藉僅含紅、綠二色之圓形燈號，以管制單向輪放之交通。一般設於交岔路口或實施單向輪放管制之道路上。依運轉方式分為：
  - (一)定時號誌。
  - (二)交通感應號誌。
  - (三)交通調整號誌。
- 二、行人專用號誌係配合行車管制號誌使用，以附有「站立行人」及靜態或動態「行走行人」



圖案之方形紅、綠兩色燈號，管制行人穿越街道之行止，設於交岔路口或道路中段。依運轉方式分為：

- (一)定時號誌。
- (二)行人觸動號誌。

三、特種交通號誌包括：

- (一)車道管制號誌係以附有叉形及箭頭圖案之方形紅、綠兩色燈號，分派車道之使用權，設於道路中段或收費站。另可於道路上搭配增設箭頭圖案之方形黃色燈號，以警告接近之車輛變換車道。
- (二)鐵路平交道號誌係以並列之圓形雙閃紅色燈號，禁止行人、車輛穿越鐵路平交道，設於鐵路平交道前。
- (三)行人穿越道號誌係以並列之圓形雙閃黃色燈號，警告接近之車輛應減速慢行，如有行人穿越須暫停讓行人優先穿越街道，設於斑馬紋行人穿越道標線前。
- (四)特種閃光號誌係以單一鏡面之閃光紅或黃色燈號，警告接近之車輛注意前方路況，應先暫停或減速慢行，再視路況以定行止，設於交岔路口或危險路段前。
- (五)盲人音響號誌係以行人專用號誌或行人穿越道號誌配合固定音源之設置方式，以音響告知盲人可通行之方向及警告車輛駕駛人有盲人通過。視需要設於盲人旅次集中地點附近之交岔路口或路段。
- (六)匝道儀控號誌係藉圓形紅、黃、綠三色燈號或紅、綠二色燈號之更迭，管制車輛在入口匝道上的行止，以達到限制車輛進入高（快）速公路主線之目的，設於入口匝道與加速車道連接之位置。其運轉方式可以為定時號誌或交通調整號誌。

(七)大眾捷運系統聲光號誌係以動態閃爍燈號，輔以固定音源之設置方式，警告接近之車輛及行人應暫停讓大眾捷運系統車輛優先通行。設於接近大眾捷運系統車輛經過之交岔路口或路段。

第二百零條

號誌鏡面尺寸與燈光之照度規定如下：

- 一、除行人專用號誌、車道管制號誌及大眾捷運系統聲光號誌用方形鏡面外，其他號誌用圓形鏡面。
- 二、圓形鏡面直徑或方形鏡面邊長為二十公分、二十五公分、三十公分等三種。大眾捷運系統聲光號誌鏡面邊長為三十公分、六十公分、八十公分等三種。
- 三、除行人專用號誌外，在無障礙遮蔽及正常天候狀況下，號誌燈光之照度應能讓駕駛者於四百公尺距離清楚看見燈色。
- 四、行人專用號誌應視街道寬度及其他道路狀況，使用適當之鏡面尺寸與燈光之照度。
- 五、閃光號誌之燈光應避免造成駕駛者之眩光。

第二百零一條

號誌燈面係作為控制單向交通之用，包括一個或數個鏡面，號誌燈面數及設置之規定如下：

- 一、每一號誌燈頭得裝設一向或多向燈面。
- 二、行車管制號誌應使車輛駕駛人在距停止線之左表列距離前能同時辨認兩個以上顯示相同燈號之燈面。如因路況限制無法符合下表要求時，應於號誌將近之處輔設「注意號誌」標誌，或作速率限制。
- 三、行車管制號誌不應使車輛駕駛人同時看到不同交通管制燈號且易生混淆之燈面。
- 四、行人專用號誌以行人穿越道兩端各設一燈面為原則，如路寬超過四十公尺且路中設有交通島者，得於交通島上增設一相同管制燈號

之燈面。

- 五、車道管制號誌應以一燈面管制一車道，使駕駛人在接近時之適當距離內能同時看到同方向各車道之所有管制燈面。
- 六、鐵路平交道號誌以一方向設一燈面為原則，平交道寬廣或其他特殊需要者，得增設燈面。
- 七、行人穿越道號誌與特種閃光號誌，以一方向設一燈面為原則，若道路寬廣或其他特殊需要時得增設燈面。
- 八、大眾捷運系統聲光號誌以一方向設一燈面為原則，交叉路口寬廣或其他特殊需要者，得增設燈面。

行車速限 (公里/時)	30	40	50	60	70	80	90	100
辨認距離 (公尺)	30	50	80	110	140	170	200	220

第二百二十條

號誌之設置方式分為柱立式、懸臂式、門架式及懸掛式四種，各類號誌設置高度規定如下：

一、行車管制號誌

- (一)採用柱立式設於路側者，燈箱底部應高出人行道地面二點四公尺至四點六公尺。如無人行道，或係設於路中之交通島上者，應以道路中心線之路面為準。
- (二)採用懸臂式、門架式或懸掛式者，為維持車輛之安全淨空，燈箱底部應高出路面四點六公尺至五點六公尺。
- (三)附設之行車倒數計時顯示器之設置高度，準用前二目規定。

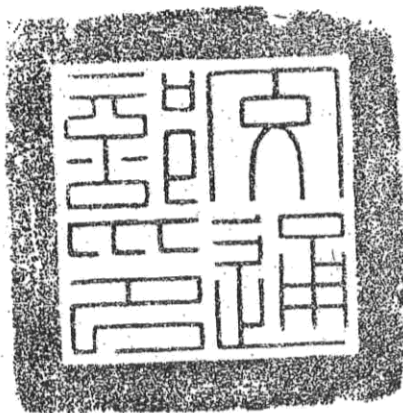
二、行人專用號誌

- (一)行人專用號誌應採用柱立式，其燈箱底部應高出設置地點地面二點一公尺至三公尺。
- (二)行人觸動號誌之按鈕應高出設置地點地面一公尺至一點四公尺。

- 三、車道管制號誌應採懸臂式、門架式或懸掛式設置，每一獨立之燈面應設置於其指示車道之上方，燈箱底部應高出路面四點六公尺至五點六公尺。
- 四、行人穿越道號誌與特種閃光號誌之設置高度規定與第一款行車管制號誌同。
- 五、鐵路平交道號誌應採柱立式，燈箱底部應高出地面二點四公尺至四點六公尺。
- 六、大眾捷運系統聲光號誌得附設於行車管制號誌、行人專用號誌。獨立採用柱立式者，其燈箱底部應高出設置地點地面二點一公尺至四點六公尺。

交通部、內政部 令

發文日期：104.5.14  
發文字號：交路字第 10450048961 號  
台內警字第 10408712331 號



修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文。  
附修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文

部長 陳建宇

部長 陳威仁

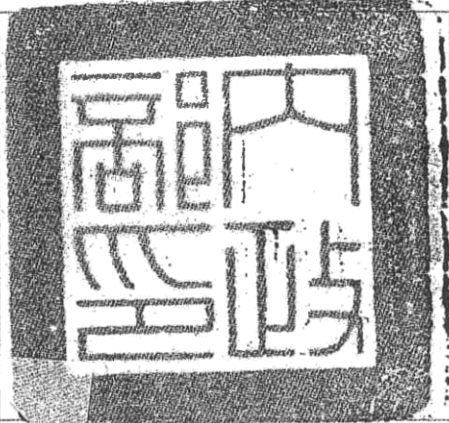
會銜文機關印信蓋用續頁表

發文日期：104.5.14

發文字號：交路字第 10450048961 號

台內警字第 10408712331 號

主旨：修正「道路交通標誌標線號誌設置規則」部分條文。



## 道路交通標誌標線號誌設置規則 部分條文修正條文

### 第四條

標誌、標線、號誌之設置、養護及號誌之運轉，由主管機關依其管轄辦理之。

鐵路平交道標誌及閃光號誌，由鐵路機構設置；道路上之鐵路平交道警告標誌，由管轄之主管機關設置。大眾捷運系統相關標誌、標線及號誌，經主管機關同意後，由大眾捷運系統工程建設機構或營運機構設置。

施工地段之標誌、標線、號誌經主管機關同意後，由施工單位設置。

車輛故障標誌，由車輛駕駛人設置。

### 第一百四十九條 標線依其型態原則上分類如下：

一、線條 以實線或虛線標繪於路面或緣石上，用以管制交通者，原則上區分如下：

(一)白虛線 設於路段中者，用以分隔同向車道或作為行車安全距離辨識線；設於路口者，用以引導車輛行進，或作為大眾捷運系統車輛行駛界線，用以區隔大眾捷運系統車輛行進範圍。

(二)黃虛線 設於路段中，用以分隔對向車道。

(三)白實線 設於路段中者，用以分隔快慢車道或指示路面範圍；設於路口者，作為停止線；設於路側者，作為車輛停放線；設於同向分隔島兩側者，用以分隔同向車流。

(四)黃實線 設於路側者，用以禁止停車；設於中央分向島兩側者，用以分隔對向車流。

(五)紅實線 設於路側，用以禁止臨時停車。

(六)雙白虛線 設於路口者，作為未劃設行人穿越道時讓路線之停止線；設於路段中者，作為行車方向隨時間而改變之調撥車道線。

(七)雙白實線 設於路段中，用以分隔同向車

道，並禁止變換車道。

(八)雙黃實線 設於路段中，用以分隔對向車道，並雙向禁止超車、跨越或迴轉。

(九)黃虛線與黃實線並列 設於路段中，用以分隔對向車道，黃實線側禁止超車、跨越或迴轉。

(十)白虛線與白實線並列 設於路段中，用以分隔同向車道，白實線側禁止變換車道或跨越。

二、反光導標及危險標記 以單面或雙面圓形反光片標示道路上之彎道、危險路段、路寬變化路段及路上有障礙物體，各依規定管制。

三、圖形 以長方形、菱形、倒三角形、網狀線、斜紋線、X型線、Y型線、斑馬紋、枕木紋、箭頭等圖形劃設於路面上，各依規定管制交通。

四、標字 以文字或數字劃設於路面上，各依規定管制交通。

前項第一款線條，得以路面標記設置成點實線或點虛線，形成點狀線表示之。

#### 第一百八十條

指示標線區分如下：

一、縱向標線：

(一)行車分向線。

(二)車道線。

(三)路面邊線。

(四)左彎待轉區線。

二、橫向標線：

(一)枕木紋行人穿越道線。

(二)斑馬紋行人穿越道線。

(三)自行車穿越道線。

(四)公路行車安全距離辨識線。

三、輔助標線：

(一)指向線。

(二)轉彎線。

(三)大眾捷運系統車輛行駛界線。



(四)車輛停放線。

(五)機慢車左轉待轉區線。

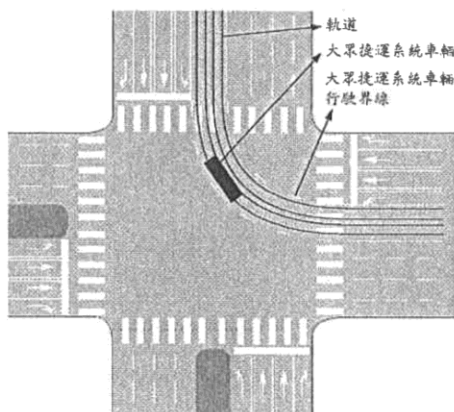
前項禁制標線配合使用標字如下：

一、「左彎待轉區」。

二、地名、路名方向指示標字：「往台北」、「往中山路」等。

第一百八十九條之二 大眾捷運系統車輛行駛界線，用於提供大眾捷運系統車輛通過時之運行範圍，指示車輛及行人避讓，視需要設於大眾捷運系統車輛行經之交岔路口。

本標線為白虛線，線寬十公分，線段一公尺，間距二公尺，設置圖例如下：



大眾捷運系統車輛行駛界線內鋪面得上色，顏色為黃色。

第二百二十六條 道路交通合於下列條件之一者，得設置行車管制號誌：

一、八小時汽車交通量

(一)市區街道交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，在平均日中幹、支道交通量同時有八小時以上高於下表之規定者。

(二)郊區道路交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

每向車道數		幹道每小時汽車交通量（雙向總和）	支道每小時汽車交通量（較高入口方向）	備註
幹道	支道			
一車道	一車道	500	150	一、機車以三輛折合一輛計。 二、八小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。 三、幹、支道應取同時段之每小時交通量計算。
		750	75	
一車道	二車道以上	500	200	
		750	100	
二車道以上	一車道	600	150	
		900	75	
二車道以上	二車道以上	600	200	
		900	100	

二、四小時汽車交通量

(一)市區街道交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，在平均日中幹、支道交通量同時有四小時以上高於下表之規定者。

(二)郊區道路交岔路口之幹、支道每小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

幹道每小時汽車交通量（雙向總和）	支道每小時汽車交通量（較高入口方向）				
	幹道	一車道	二車道以上	二車道以上	一車道
	支道	一車道	一車道	二車道以上	二車道以上
400		310	390	—	390
500		270	340	430	340
600		220	290	370	290
700		180	240	310	240
800		150	200	260	200
900		130	170	220	170
1000		100	140	180	140
1100		90	120	160	120
1200		80	100	130	115
1300 以上		80	80	115	115
備註	一、機車以三輛折合一輛計。 二、四小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。 三、幹、支道應取同時段之每小時交通量計算。				

三、尖峰小時汽車交通量

- (一)市區街道交岔路口之幹、支道尖峰小時汽車交通量，在平均日中同時高於下表之規定者。
- (二)郊區道路交岔路口之幹、支道尖峰小時汽車交通量，得以下表之百分之七十計算。

幹道每小時汽車交通量（雙向總和）	支道每小時汽車交通量（較高入口方向）				
	幹道	一車道	二車道以上	二車道以上	一車道
	支道	一車道	一車道	二車道以上	二車道以上
500		420	520	—	520
600		375	470	600	470
700		330	420	540	420
800		285	370	480	370
900		240	330	420	330
1000		200	290	375	290
1100		170	250	330	250
1200		140	220	285	220
1300		120	190	230	190
1400		100	160	200	160
1500		100	140	180	150
1600 以上		100	110	150	150
註 備	一、機車以三輛折合一輛計。 二、尖峰小時交通量係以尖峰時間中最大之連續四個十五分鐘交通量和計算。 三、幹、支道應取同時段之交通量計算。				

四、行人穿越數

- (一)市區街道交岔路口之幹道每小時汽車交通量與行人穿越數，在平均日中同時有八小時以上高於下表之規定，且無行人立體穿越設施者。
- (二)市區街道中段之每小時汽車交通量與行人穿越數，在平均日中同時有八小時以

上高於下表之規定，且附近二百公尺以內無行人立體穿越設施或其他行車管制號誌可資管制交通者。

(三)郊區道路交岔路口或中段之每小時汽車交通量與行人穿越數得以下表之百分之七十計算。

路型別	無分隔島或分隔倒寬度不足一·二公尺者	設有寬度一·二公尺以上之分隔島
每小時汽車交通量 (雙向總和)	600	1000
每小時行人穿越量 (以最高量穿越道計算)	400	400
備 註	一、機車以三輛折合一輛計。 二、八小時交通量係擇取二十四小時中最大者，可不連續。 三、汽車交通量與行人穿越數應取同時段之量計算。	

#### 五、學校出入口

學校出入口附近道路之雙向總和汽車交通量在平均日中二小時內高於八百輛，同此二小時內之行人穿越數高於二百五十人次，且附近二百公尺以內無行人立體穿越設施或其他行車管制號誌可資管制交通者。但依此條件設置行車管制號誌，其每日運作時間應予適當之管制。

#### 六、肇事紀錄

交通量高於第一款或第二款規定之百分之八十，且曾發生重大事故，或一年內曾有五次以上肇事紀錄，非藉號誌無法防止者。

#### 七、幹道連鎖

市區幹道交岔路口間距超過二百公尺，其中間之交岔路口有必要設置號誌以配合相鄰號誌運轉而構成連鎖號誌系統者。

#### 八、路網管制

市區交岔路口為納入區域交通路網之號誌管制系統，確有需要設置者。

行車管制號誌時相為早開、遲閉、三時相以上或紅燈顯示時間逾六十秒、路型特殊、支道位置不明顯之道路或交岔路口者，得附設行車倒數計時顯示器。

#### 九、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口

### 第二百二十九條

道路交通有下列情形之一者，依規定裝設各種特種交通號誌：

#### 一、車道管制號誌：

(一)三車道以上雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異甚大，其中一向交通量分佈達雙向交通量之百分之六十六以上，且使該方向交通量接近道路容量，需作調撥車道管制，以利疏導交通者。

(二)兩車道之雙向道路，尖峰時間上下行交通量差異甚大，其中一向交通量分佈達雙向流量之百分之八十五以上，且使該方向交通量接近道路容量，可配合鄰近平行道路改為臨時單向行車，以利疏導交通者。

(三)進出收費場站，有指示收費車道啟閉之必要者。

(四)其他有設置之必要者。

二、鐵路平交道號誌：道路與鐵路平交者，應設置鐵路平交道號誌。

三、行人穿越道號誌：道路中段設有斑馬紋行人穿越道標線者，應設置行人穿越道號誌。

#### 四、特種閃光號誌：

(一)警告前方為易肇事路段，得設置閃光黃燈。

(二)交岔路口未達設置行車管制號誌之標

準，得於幹道設置閃光黃燈，於支道設置閃光紅燈。

五、大眾捷運系統聲光號誌：大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，應設置大眾捷運系統聲光號誌。

第二百三十一條

號誌之燈號變換規定如下：

一、行車管制號誌之黃色燈號時間得依下表之規定：

行車速限（公里／小時）	黃燈時間（秒）
50 以下	3
51-60	4
61 以上	5

二、行車管制號誌在黃色燈號結束後，應有一秒以上之全紅時間。直行交通之全紅時間，宜依下表公式計算之。

交通狀況	僅有車輛狀況		有行人與車輛狀況	
全紅時間	$\frac{(W+L)}{2V}$	$\sim \frac{(W+L)}{V}$	$\frac{(P+L)}{2V}$	$\sim \frac{(P+L)}{V}$
備註	一、全紅時間單位：秒。 二、W：交岔路口近端停止線至遠端路段起點之距離長度。單位：公尺。 三、P：交岔路口近端停止線至遠端行人穿越道之距離長度。單位：公尺。 四、L：平均車長，得採用六公尺。 五、V：平均車速，得採用行車速限。單位：公尺／秒。 六、以 $(W+L)/V$ 為原則，最短不得小於 $(W+L)/2V$ 。			

三、只有紅、綠兩色燈號之行車管制號誌，應以閃光綠燈取代黃色燈號，時間長度為五秒；其作為單向輪放管制者，在改變遵循方向時，兩向均應顯示紅色燈號，時間應足以清除管制車道內之車輛。

- 四、行車管制號誌轉變為閃光號誌時，幹道上號誌應由綠色燈號經過黃色燈號時段轉變為閃光黃燈，支道上號誌應由紅燈轉變為閃光紅燈；由閃光號誌轉變為行車管制號誌時，應有三秒全紅時間，再循序轉換。
- 五、行人專用號誌在綠色「行走行人」燈號結束前，應有閃光運轉，其閃光時間應適足以使已進入道路之行人能以正常速率走完全程或到達可供行人避讓之交通島；其計算公式如下：
- $t = dw/v$ ，其中
- t：閃光綠燈時間。
- dw：路口無供行人避讓之交通島時為橫越路口寬；路口有供行人避讓之交通島時為路邊緣石至供行人避讓交通島寬度較寬者。
- v：行走速率，一般使用一公尺／秒，學童眾多地點使用零點八公尺／秒，盲人音響號誌處使用零點五公尺／秒。
- 六、行人觸動號誌經行人按鈕後，行車管制號誌應先循序變換為紅燈，行人專用號誌始顯示綠燈。
- 七、車道管制號誌改變車道為由對向車輛使用時，應於兩向同時顯示叉形紅燈，其時間應足以清除管制車道內之車輛。在叉形紅燈顯示前，宜有五秒之箭頭綠燈閃光運轉，使駕駛人能採取因應措施。
- 八、大眾捷運系統車輛行經之交岔路口，其大眾捷運系統號誌應與行車管制號誌連鎖，相關號誌之燈號及時制設計由大眾捷運系統工程建設機構或營運機構依系統特性協調主管機關辦理。