

三、書面答覆

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.4.18 高市府農銷字第 10130962000 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
101.4.11	周議員鍾澐	蓮池潭高雄物產館與龍虎塔等景點之間有段距離，如何串聯發揮相乘效果，應事先規劃，並尋得伴手禮，俾能提升觀光效益。	農業局	一、蓮池潭風景區位於本市重要觀光及交通據點，往來參觀遊客眾多，已成為本市觀光聖地，其中又以龍虎塔為國內外遊客必定參訪景點之一，蓮池潭高雄物產館設立之初衷為建立本市自有品牌形象共同識別行銷、提升本市農漁特產品品質，資源共享開拓多元行銷通路確可增進農民收益。 二、於蓮池潭風景區設立高雄物產館除整合及拓展本市各區特色之農產品及加工品行銷外，也規劃結合觀光資源導引周邊景點參訪民衆至本館遊玩，蓮池潭高雄物產館整建工程已近完工，5月份完成經營團隊進駐，未來營運仍先結合當地觀光資源提升農產品銷售為主軸，讓農業元素與蓮池潭景觀結合創造當地新話題。

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.5.22 高市府觀產字第 10130375300 號函復)

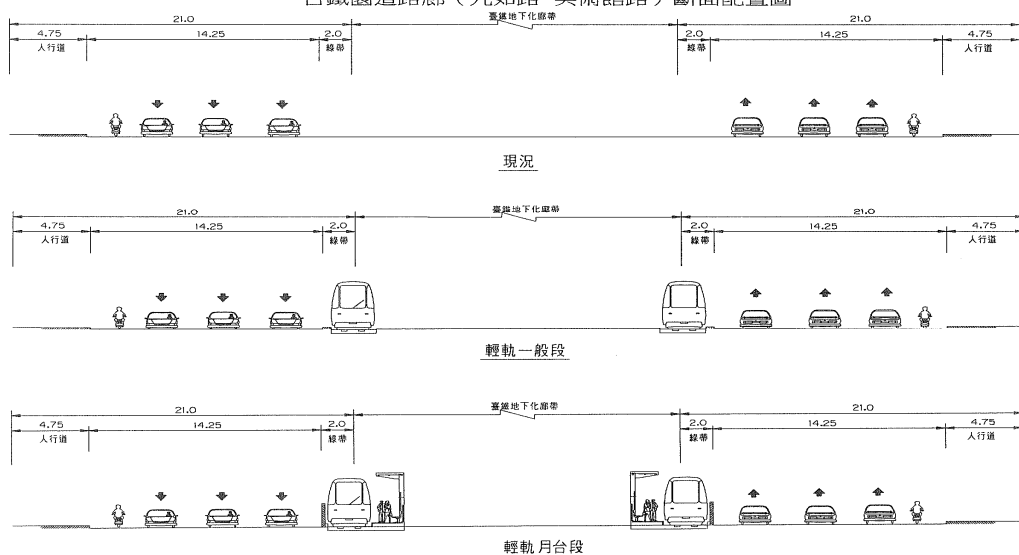
質詢日期	議員姓名	質詢事項	主辦機關 (協辦機關)	辦理情形
101.4.11	周議員鍾澐	蓮池潭觀光活動及伴手禮應與農業局物產館結合行銷及妥善規劃人行動線？	觀光局	<p>一、本局將配合農業局蓮池潭物產館相關系列活動，於蓮池潭旅遊服務中心配合行銷宣傳物產，以引導遊客至物產館參訪購物。</p> <p>二、有關伴手禮活動，為達橫向局處共同辦理行銷宣傳之綜效，本局刻正與新聞局辦理之 2012 高雄精品選拔活動洽談後續之相關事宜，包括實體通路之建置與高雄精品、伴手禮集結發行 DM 或手冊以廣為宣傳，亦積極思考將蓮潭物產館納入實體通路之計劃。</p> <p>三、有關本局對蓮池潭周邊景點至物產館人行動線說明如下： (一)目前蓮池潭遊客多集中於意象廣場區龍虎塔處，該區至農業局物產館已有完整人車分道動線，遊客可選擇走岸邊木棧道或旁邊抵石子步道，周遭亦有 5 支指標動線牌供遊客導引，另從意</p>

				<p>象廣場至孔廟段有木棧人行道、平板磚人行步道及 9 支指標動線牌，孔廟段至物產館段有平板磚、抵石子人行步道及 5 支指標動線牌，整體來說，人行動線及指標系統充足。</p> <p>(二)有關導引至農業局物產館之指示牌，本局將與農業局會勘研議辦理。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.4.26 高市府捷秘字第 10130413000 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
101.4.11	連議員立堅	鐵路地下化之後地面上又建輕軌，應想辦法使輕軌深入地下連接(介面如何處理?)	捷運工程局	鐵路地下化後，台鐵車站深入地下，其施工較為複雜，成本高昂且時程較長；反觀輕軌車站其特點即為施工簡單，成本較低，工期短，輕軌車站因採車上收票，為無閘門開放之候車亭型式，如果地下化除將增加大量建造成本外，與鐵路地下車站共構，恐因二者介面工程增加輕軌施工時程。 本路段輕軌係行駛於鐵路地下化後之園道兩旁，未來將鄰近台鐵地下化車站入口設置車站，配合 100% 低底盤之輕軌車廂設計，可提供旅客便利的轉乘服務。

台鐵園道路廊(九如路-美術館路)斷面配置圖



交通部門業務質詢及答覆（連立堅）

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.4.26 高市府捷秘字第 10130413000 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
101.4.11	連議員立堅	捷運的運量條件達到何種情況下高捷可以增加至 6 節車廂行駛？	捷運工程局	針對列車編組所提供之服務品質，「綱要性營運維修規範」2.1.6 規定，列車組合及班距須滿足尖峰時刻車廂站位密度為平方公尺 5 人的要求，任何列車站為密度達每平方公尺 7 人的情形不應連續超過四站，若此情形發生時捷運公司應立即改善，增加至 6 節車廂行駛。(相關規範如附件)

高雄捷運電聯車增加至 6 車組車廂說明

1. 契約規定

紅橋線路網建設案民間參與招商階段，依照本府公告之「綱要性營運維修規範」2.1.2 規定，參與投標之特許公司所提供之捷運系統運能，須能滿足該公司自行預測及實際各年期之運量需求，本府提供之運量預測僅供參考。另針對列車編組所提供之服務品質，「綱要性營運維修規範」2.1.6 亦規定，列車組合及班距須滿足尖峰時刻車廂站位密度為每平方公尺 5 人的要求，任何列車站位密度達每平方公尺 7 人的情形不應連續超過四站，若此情形發生時特許公司應立即改善，但緊急狀況不在此限。(詳附件一)

有關電聯車尺寸，依照「綱要性機電系統設計規範」中之「機電系統功能規範」1.1.5(3) 規定，電聯車之編組及班距之安排必須至少能滿足「綱要性營運維修規範」附錄 C 之需求(車廂乘客站位密度 5 人/平方公尺為計算基準)，最大編組方式營運時，其列車長度必須符合月台長度。另針對列車之編組方式，該規範 1.2 亦規定電聯車之編組可為彈性編組或固定編組(詳附件二)。

因此，綜合上述規定，**電聯車編組必須與班距安排相互配合，來達到滿足實際營運運量之需求**，而以最大編組方式營運時，其列車長度必須符合車站月台長度。

2. 捷運公司投標文件

捷運公司於其提出的投資計畫書中表示，將按運量需求，先期採用三車一列行駛，以縮短班距激發旅客搭乘意願，在未來適當時機，隨年機動調節每列車數，預估民國 109 年紅線尖峰時刻改採 6 車一列服務旅運。依照其所提出之特許期間預估分年列車數量及編組表顯示，民國 99 年時以 3 車一列方式編組，列車數量共 42 列(126 輛車，詳附件三)。

3. 執行情形

捷運公司依據合約中之「機電系統功能規範」制訂「電聯車採購功能

規範」並經本局審查核定，電聯車在營運初期為 3 車固定編組，未來視運量需求將增加 6 車固定編組（詳附件四）。

目前高雄捷運所採用之 3 車組電聯車其編組方式為 DM+T+DM（由動力駕駛車（DM）與無動力車（T）等車輛編成），以車廂乘客站位密度每平方公尺 5 人計算，每列車載客人數為 750 人，以站位密度每平方公尺 7 人計算，每列車載客人數為 1005 人。未來視運量需求捷運公司將採用 6 車組電聯車（編組方式為 DM+T+M+M+T+DM），新增的動力車（M）外觀及尺寸與 T 車相同，車重小於或等於 DM 車，載客人數與 DM 車相同。至於相關之營運介面如車站月台長度、軌道支撐、供電及號誌系統等目前均已考量未來採用 6 車預留擴充需求。

檢視高雄捷運所提供之運能，當班距為 2 分鐘時，以 3 車組列車每列車載客人數 750 人計算，單方向每小時可運送人數為 21,500 人（750×30），以每列車載客人數 1,005 人計算，單方向每小時可運送人數為 30,150 人（1,005×30），均可達到單方向每小時運送人數 20,000 人以上之高運量捷運系統(mass rapid transit)運能需求。

4. 結論

高雄捷運系統運能係由高雄捷運公司自行依照其所預測之運量規劃適當之電聯車編組方式與班距，列車組合及班距須滿足契約規定之尖峰時刻車廂站位密度為每平方公尺 5 人的要求，任何列車站位密度達每平方公尺 7 人的情形不應連續超過四站，因此捷運公司於投標階段即依照其運量需求，提出初期以 3 車方式編組營運，隨著運量增長，預期至民國 109 年紅線尖峰時段才改採 6 車進行營運之規劃。

2. 營運要求

2.1 服務要求

2.1.1 營運時間

- (1) 營運須維持每年 365 天運作 (潤年時 366 天)。
- (2) 端點站第一班車發車時間以不晚於 6:00，末班車發車時間以不早於 23:00 為原則。
- (3) 特許公司如因營運需要須調整營運時間，應先報請主管機關同意。
- (4) 當特許公司所提供之系統發生故障而無法提供正常列車服務時，須安排其他替代交通工具輸運旅客。

2.1.2 營運運能

- (1) 特許公司應自行評估運量以進行營運及維修規劃，主管機關之運量預測僅供參考。
- (2) 特許公司所提供之系統運能，須能滿足該公司所預測及實際各年期之運量需求。

2.1.3 班距

班距須滿足最大運載區間旅客需求，尖峰時刻最大班距不得超過 6 分鐘，離峰時刻最大班距不得超過 10 分鐘。

2.1.4 靠站時間

列車每站停留時間由特許公司自行決定，惟於進行系統績效評估時，平均靠站時間以 25 秒估算。

2.1.5 行車速率

- (1) 正線上最高行車速率為每小時 80 公里，除在有速限的曲線段上，任何模擬測試都以此速率為準。
- (2) 橘線（O1-OT1）來回行駛時間應不超過 50 分鐘（含調頭時間）。
紅線（R3-R23）來回行駛時間應不超過 90 分鐘（含調頭時間）。
特許公司應滿足此最小來回行駛時間之要求。

2.1.6 服務品質

- (1) 列車組合及班距須滿足尖峰時刻車廂站位密度為每平方公尺 5 人(S3) 的要求。
- (2) 任何列車站位密度達每平方公尺 7 人(S4) 的情形不應連續超過四站，若此情形發生時特許公司應立即改善，但緊急狀況不在此限。

2.1.7 服務指標

特許公司應於開始營運前訂定服務指標，依法報請主管機關核轉交通部備查，內容至少包括：

- (1) 安全：事故率、犯罪率。
- (2) 快速：班距、速率、延滯時間、準點率。

1.1.4 特許公司之衡量

本規範之目的為儘量允許特許公司於設計車輛時，擁有較大之發揮空間。雖然某些場合，特許公司可使用創新之科技，但仍建議使用成熟且為全新之系統及零組件。本規範之制定係依據捷運系統經驗及國際慣例。

1.1.5 系統要求

- (1) 電聯車須具備 ATO、ATP 及 ATS，並提供空間安裝這些設備及其他子系統之設備，彼此間介面須妥善處理。
- (2) 平均車速至少為 35 公里／小時，包括車站停靠時間。紅線(R3-R23)來回行駛時間應不超過 90 分鐘（各站預設停靠時間為 25 秒），橘線(O1-OT1)來回行駛時間應不超過 50 分鐘（各站預設停靠時間為 25 秒）。

特許公司須以下列數據計算上述平均值：

- A. 最高設計速率 90 公里／小時。
- B. 最高營運速率 80 公里／小時。

(3) 電聯車尺寸

電聯車之編組及班距之安排必須至少能滿足「網要性營運維修規範」附錄 C 之需求（車廂乘客站位密度 5 人／平方公尺為計算基準），最大編組方式營運時，其列車長度必須符合月台長度。

(4) 緊急救援

電聯車須能推動或拉動另一已失去動力、所有煞車已釋放、車輛編組及載重類似之電聯車，並能在路網上最惡劣坡度啟動且加速至 25 公里／小時，至鄰近之故障列車停放處。

- (5) 於 ATO 情況下，電聯車靠站精確度須不超過±300mm。

1.2 列車之組成

電聯車之編組可為彈性編組或固定編組。車組可由 DM 車、M 車、DT 車及／或 T 車等車輛型式編成，其編組之表示方法以加號連接，例如：DM+T+M+……。

1.3 車輛重量

1.4.6.2 每車載運量

本捷運系統每一列電聯車的載運人數，可分為三種載運模式：

表 1.4-3 列車載運能力

載運模式	定義	載運量，人/列	
		三車一列	六車一列
S2	座位全滿、無立位	150	300
S3	座位全滿、立位 5 人/m ²	750	1,500
S4	座位全滿、立位 7 人/m ²	993	1,986


1.4.6.3 特許期間分年列車數量及編組

本申請人將按運量需求，先期採用三車一列行駛，以縮短班距激發旅客搭乘意願，在未來適當時機，隨年機動調節每列車數，預估民國 109 年紅線尖峰將改採六車一列服務旅運，初步規劃之車隊編組計劃如下表。列車的日常調度，將配合維修期錯開分散的策略，儘量將車隊分成四或五個組，累積不同之里程數，以利分散列車進廠維修之時程。

表 1.4-4 特許期間之分年列車數量及編組

	編組	運轉列數	備用列數	維修列數	總列車數	總車輛數
96 年						
紅線	3 車/列	24	2	2	28	84
橘線	3 車/列	10	1	1	12	36
合計		34	3	3	40	120
99 年						
紅線	3 車/列	24	2	2	28	84
橘線	3 車/列	12	1	1	14	42
合計		36	3	3	42	126
109 年						
紅線	6 車/列	17	2	2	21	126
橘線	3 車/列	16	1	2	19	57
合計		33	3	4	40	183
119 年						
紅線	6 車/列	21	2	2	25	150
橘線	3 車/列	19	2	2	23	69
合計		40	4	4	48	219



	高雄捷運股份有限公司 KAOHSIUNG RAPID TRANSIT CORPORATION	採購功能規範 日期: 91.03.20
---	---	------------------------

1.2 列車之組成

電聯車之編組，在營運初期時為 3 車固定編組，未來視運量需求將增加 6 車固定編組。車組可由 DM 車、M 車或 T 車等車輛型式編成，其編組之表示方法以加號連接。3 車固定編組為 DM+T+DM，6 車固定編組為 DM+T+M+M+T+DM。

1.3 車輛重量

車輛之重量包括空車重及載重。載重充份考量載客量及其支撐結構物之承載力。

(1) 載重之設計參數

載重依載客量而定，並以平均每人 60kg 重為基準，其設計參數之考量如下：

S1：車輛運轉整備妥善後空車狀態，此時之重量為 W1。

—適用於機廠調度。

S2：車輛座位滿座時之狀態，此時之重量為 W2。

$$W2 = W1 + 60\text{kg}/\text{人} \times \text{座位數}$$

S3：車輛座位滿座外，加上立位空間 5 人/m² 載客量時之狀態，此時之重量為 W3。

$$W3 = W2 + 60\text{kg}/\text{人} \times 5 \text{ 人}/\text{m}^2 \times A$$

A 為立位空間之面積 (m²)

—此載客模式，適用於車輛採購數之估算，以及車輛空調系統之設計。

S4：車輛座位滿座外，加上立位空間 7 人/m² 載客量時之狀態，此時之重量為 W4。

$$W4 = W2 + 60\text{kg}/\text{人} \times 7 \text{ 人}/\text{m}^2 \times A$$

—此載客模式適用於運量服務指標、逃生避難及列車運轉性能之設計。

S5：空車狀態 (S1) 再加上 S4 載客量的 1.25 倍時之狀態，此時之重量為 W5。

$$W5 = W1 + 60\text{kg}/\text{人} \times (\text{座位數} + 7 \text{ 人}/\text{m}^2 \times A) \times 1.25$$

—適用於車輛結構之強度及勁度設計。

紅線及橘線電聯車	版次:0
第二章 系統之功能、品質及安全要求	第10頁，共 36頁

交通部門業務質詢及答覆（洪平朗）

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.4.27 高市府觀工字第 10130362700 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
101.4.11	洪議員平朗	高雄市有無評估興建觀光空中纜車？	觀光局	一、經查本府都發局 92 至 97 年間於高雄港出海口規畫設置連接旗津及鼓山之跨港纜車，惟因軍方及環保團體以規劃路線影響軍事安全與自然生態恐遭破壞為由，反對設置而無法推動興建，另查前高雄縣政府觀光交通處（運輸規劃科）分別曾於 93 及 97 年辦理「寶來藤枝自然生態文化園區委託規劃」(韓觀光纜車部分)及「寶來藤枝纜車建設計畫民間參與之可行性評估暨綜合規劃」等工作。 二、因觀光纜車業務事涉專業領域廣泛，本府觀光局已於去(100)年底遴選外聘具纜車相關專業領域（土木工程、交通及運輸工程、法律財經、企管、地政、不動產經營管理、都市計畫、機械工程、機動工程等）之學者專家及相關單位（生態團體、觀光及相關同業公會、專業技

師公會等)人員,共同成立「大高雄觀光纜車工作小組」,協助本市觀光纜車業務之推動。

三、本(101)年度本府觀光局已編列預算150萬元,辦理「大高雄觀光纜車可行性評估及發展計畫」勞務採購案,透過招標遴選相關專業廠商針對本市觀光纜車之興建辦理先期初步規劃及可行性評估,除重新評估先前所提路線之可行性,並規劃及可行性評估,除重新評估先前所提路線之可行性,並研究是否有新路線,俾選擇最佳推動方案持續推動,以期打造大高雄旗艦型觀光設施,提升大高雄觀光吸引力。

四、該採購案前於101年3月28日至4月16日辦理第一次上網公告招標、4月17日開資格標,因無廠商投標致流標;101年4月23日至4月30日續辦第二次上網公告招標,預定5月1日開資格標。該採購案之主要工作內容如下:
(一)針對串聯阿公店水庫風景區、大小崗山風景區、雞冠山、太陽

				<p>谷、養女湖、月世界、中寮山、308 高地等地點之路廊沿線，研析纜車可能興建之路線、場站及鄰近可利用土地範圍，進行可行性評估及初步規劃。</p> <p>(二)本市旗津跨港纜車及寶來藤枝纜車之原規劃成果報告之檢討、調整建議及後續辦理方式評析。</p> <p>(三)履約期間如有民間依促參法自提本市觀光纜車興建相關計畫，需協助機關辦理審查工作。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.4.30 高市府觀維字第 10130268100 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
101.4.11	陳議員玫娟	為何未見蓮池潭水域之相關活動？	觀光局	<p>蓮池潭已規劃活動水域，說明如下：</p> <p>一、東側有本市公車處經營之鴨子船行走。</p> <p>二、東南側有輕艇協會及本市體育處借用，辦理訓練輕艇、帆船及龍舟活動。</p> <p>三、南側有本局規劃之生態滑水場促參案。</p> <p>爰上，可見蓮池潭水域已有多樣水上活動進行，本局規劃之生態滑水場促參案，亦儘速加強辦理中，以豐富該區水域活動。</p>

交通部門業務質詢及答覆（陳政聞）

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 (101.5.4 高市府觀工字第 10130386500 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
101.4.11	陳議員政聞	烏山頂泥火山景點規劃初衷為何？後續尚有哪些計畫？	觀光局	一、燕巢區烏山頂泥火山係經行政院農委會 81 年 3 月 20 日農林字第 10300670A 暨經濟部 81 年 3 月 20 日經第 82034 號依「文化資產保存法」公告為自然保留區，其建築受到嚴格限制。目前該處係為市府農業局權管，並委由燕巢區公所代管，有關該處之發展與建設，本局將與農業局加強連繫並共同協商。 二、本局目前辦理之「100 年度月世界地景公園整理規劃設計」案及「101 年度月世界風景區整建工程」案，均已將烏山頂泥火山及周邊景點納入規劃設計範圍，茲說明如下： (一) 100 年度月世界地景公園整體規劃設計： 本局於 100 年 6 月 15 日簽准動支市府第二預備金 300 萬元，辦理「100 年度月世界地景公園整體規劃設計」案，將田寮、燕

巢、阿蓮、岡山、內門等地區周邊景點觀光資源串連，依相關設施開闢之優先順序及時程，研訂分年分期開發及財務計畫，其規劃內容已將烏山頂泥火山及周邊景點納入規劃範圍。本案業於 100 年 10 月 4 日完成發包，目前規劃已進入期末審查階段，預定於 5 月底前完成整體規劃設計，屆時將配合對應計畫逐年開發觀光建設，以縮短城鄉差距。

(二) 101 年度月世界風景區整建工程：

本工程由交通部觀光局補助 1,450 萬元，市府預算 2,000 萬元，合計 3,450 萬元，施作項目為本市月世界風景區內及周邊鄰近景點之解說及指標設施等，其中亦已將烏山頂泥火山及周邊景點納入規劃設計。本工程依「文化資產保存法」第 84 條規定：「自然保留區禁止改變或破壞其原有自然狀態。」準此，有關烏山頂泥火山區域之

				<p>相關環境改善設施，仍須與農業局協商，並配合「文化資產保存法」規定辦理（尤以保留區內禁止開挖整地乙項）。依本工程4月26日初步規劃設計審查會結論，將評估於烏山頂泥火山自然保留區外，鄰近私有土地租借閒置空地建置公共廁所之可行性，並補強相關引導指標系統及改善停車空間。本工程目前細部設計中，工程案預定6月初發包，年底前完工。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.5.4 高市府觀行字第 10130390500 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
101.4.11	康議員裕成	<p>一、中國觀光客去年成長情形？歷年來與其它國家觀光客成長之比較其成長率如何？每年可帶給本市之產值為何？</p> <p>二、本市觀光客之消費金額以哪個國家最高？</p> <p>三、請觀光局加強本市國民旅遊市場推廣？</p>	觀光局	<p>依據交通部觀光局統計 100 年來台的中國大陸旅客有 178 萬 4,185 人，較 99 年成長 9.4%，而依據本局統計高雄住宿資料顯示，100 年來高住宿的中國大陸旅客 104 萬 3,087 人，較 99 年成長 28.3%，顯示中國大陸旅客有往南台灣移動的趨勢。而在本市國內外旅客住宿統計中，100 年達到 364 萬 9,739 人次的新高，其中，中國大陸旅客佔約 28.6%，為本市國際觀光客源的最大市場，其次為日本 26 萬 8,135 人（成長 9.9%），港澳 12 萬 6,682 人（16.7%），新馬 10 萬 3,627 人（成長 6.8%），中國大陸市場亦屬成長最快速的地區。產值部分如以交通部觀光局 99 年旅客消費及動向調查，中國大陸旅客來台平均每人每日消費金額 245.34 美金推估，則整體產值約 76 億左右。根據此調查指出，日本旅客來台平均每人每日消費金額為 283.81 美金，為消費力最高的客群，因此本局亦積極開拓高消費的日本銀髮族市場。</p>

101.4.11	李議員眉蓁	一、高雄市近日有大型郵輪由花蓮港靠泊高雄港，1	觀 光 局	<p>針對本市國內旅遊市場部分，本局規劃結合觀光產業參加國內旅展（台北春季旅展、高雄市旅行公會國際旅展、台北國際旅展）行銷，並針對客源市場建置繁體、簡體、英文、日本、韓文等語言版本的高雄旅遊網站（http://khh.travel），並強化高雄旅遊網站之功能，可供旅客下載旅遊文宣電子檔、城市觀光行銷短片、電子報、結合臉書、微博行銷、PDA 版網頁瀏覽等；另建置行動高雄觀光導覽 APP 系統，提供旅客利用智慧型手機或平板電腦下載旅遊資訊及顯示周邊景點地圖，並在機場、高鐵及高雄火車站、本市部分捷運站等處建置互動觸控式導覽查詢機提供旅客查詢旅遊相關資訊，提供本市方便的旅遊資訊服務，今年度本局規劃建置本市導覽解說服務及培訓委託機制，辦理遊客深度導覽解說、主題旅遊推廣及行銷，吸引外縣市民眾來本市觀光旅遊，促進觀光產業商機。</p> <p>一、針對客源市場建置繁體、簡體、英文、日文、韓文等語言版本的高雄旅遊網站(http://khh.travel)，另建置行動高</p>
----------	-------	-------------------------	-------	---

仟多名旅客暢遊高雄、台南景點後又駛往基隆港，請問觀光局對高雄行銷作哪些努力？

二、對於來本市之背包客及自由行之遊客，有無充分完整之旅遊資訊？

三、如何再提升蓮池潭觀光資源以達到多樣性之風貌？

雄觀光導覽 APP 系統，提供旅客利用智慧型手機或平板電腦下載旅遊資訊及顯示周邊景點地圖，透過網路資訊行銷本市觀光，在郵輪接待方面，本局行銷措施如下：

(一)本局於通關大廳服務諮詢台提供本市旅遊摺頁及針對不同郵輪旅客性質安排迎賓表演，包括內門宋江陣、客家舞蹈表演、原住民舞蹈等本市在地特色表演。

(二)針對 4 月 10 日「ZAA DAM」號郵輪，本局特別於通關大廳設置接待櫃台，安排外語志工協助引導外籍旅客依需求搭乘計程車，另請車隊安排駐點人員現場服務。

(三)另與交通部觀光局、高雄港務局及本府交通局等相關機關共同合作安排岸上觀光接待事宜，包含外幣兌換處、諮詢服務台、南台灣農產品品嚐及展售、依遊客需求協助安排交通接駁等友善服務，表達本市熱情歡迎。

- 二、針對前來高雄的國際背包客與自由行遊客，本局已完成建置高雄旅遊網、行動高雄 APP 系統、愛高雄微博、FaceBook 粉絲團等網路行銷通路，方便旅客事前規劃行程，及旅遊中即時以智慧型手機查詢與導覽。並製作大高雄觀光旅遊指南中、英、日、韓、簡中等五種語版，及蓮池潭、旗津、自行車、眷村美食、宗教文化觀光、購物、美濃觀光小城等主題摺頁，引導背包客深度旅遊模式發展。
- 三、有關提升蓮池潭觀光資源以呈現多樣化風貌部分，查蓮池潭現階段水域，北側有本市公車處經營之鴨子船、東南側有輕艇協會及本市體育處不定時借用辦理訓練輕艇、帆船及龍舟等水上活動；本局目前亦於南側規劃生態滑水場促參案中，以增加水域活動。另研議於風景區場域籌劃推動流動性特色餐車設計比賽中，期豐富該場域不同之觀光風貌。

101.4.12	黃議員淑美	<p>一、大陸客對高雄觀光地點僅知道六合夜市？為何觀光客到高雄都只住一個晚上？是不是行銷出了問題？</p> <p>二、本席認為高雄可發展深度旅遊，才能將高雄有人文特色的地區行銷出去，讓觀光客多住幾天，希望觀光局能將路網規劃好。</p> <p>三、觀光局如何做好住宿及旅遊安全之把關？</p>	觀光局	<p>一、以往受限於南部的兩岸直航航線有限，多數中國大陸旅遊團體多由北進北出，並以八天七夜的環島行程佔大多數，因此受限於天數與行程限制，一般團體至高雄大部分安排停留一夜，故旅行社行程安排上多會帶旅客前往六合夜市。而在 2011 年 1 月至 2012 年 3 月間的這波航線航班增加後，航線數量由 20 條增加至 32 條，增加率為 60%，其中兩岸航班將近倍增，每週由 26 班增加至 51 班。在南部航班增加後，對旅遊業界操作南進南出、南進北出或北進南出等行程，將有更大彈性，藉由行程的改變，朝向南台灣六天五夜或五天四夜的深度旅遊產品及方向發展。</p> <p>二、建構國際海空航網之際，結合公部門與民間力量，共同打造國際級觀光亮點吸引旅客停留高雄，也是市府重要施政方向，如去年底剛落成啓用的「佛光山佛陀紀念館」，供奉佛牙舍利並有世界最高銅構坐佛，已成為台灣宗教觀光新</p>
----------	-------	---	-----	--

地標，亦成為許多中國大陸旅客來台的指定到訪地點。而田寮區月世界則以特殊泥岩惡地質聞名，市府已實施月世界觀光亮點設施整建計畫，要將月世界打造為國家級風景區，此外，本局則在美濃入選十大觀光小城前後，陸續安排香港、新加坡、馬來西亞及中國大陸浙江、江蘇等旅行業與媒體踩線團前往考察採訪，包裝及報導高雄的深度旅遊行程。

為便利自由行交通環境，市府團隊傾全力營造對背包客最友善的旅遊環境。例如國際旅客除高雄捷運、市公車和渡輪等大眾運輸系統外，再搭配文化局哈瑪星和舊城兩條文化公車路線，即可進行深度文化之旅，或搭乘旗美國道快捷公車，40分鐘即可抵達旗山、60分鐘可達美濃，前往體驗小城風光與品嚐客家美食；另有假日觀光公車由旗山前往內門，深入探索宋江陣文化與總鋪師原鄉。搭乘義大客運可前往義大世界與佛光山、佛陀

				<p>紀念館等知名景點，讓國際旅客能夠在大高雄停留更長時間，進行深度旅遊。</p> <p>三、為保障本市旅客住宿安全，對於非法旅館、民宿及日租屋，本局不定期邀集衛生局、工務局、消防局與警察局等單位辦理聯合稽查，經查獲有提供不特定人住宿之營業事實，則以違反發展觀光條例規定，處以罰鍰，並禁止其營業。</p>
--	--	--	--	--

交通部門業務質詢及答覆（康裕成）

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
 (101.4.30 高市府交秘字第 10132187300 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
101.4.11	康議員裕成	本市交通事故十大路段路口追蹤，高雄市對於機車、行人的事故防制有哪些做法？道路兩旁店家違停及占用人行道應予處置。	觀光局	<p>一、因本市 A1 事故中機車肇事率及死亡率較高，100 年度機車肇事率占 50.6% 為所有運具最高，死亡當事人中機車騎士更占高達 72.9%，機車交通事故的肇因以駕駛人不遵守號誌標誌標線管制、未禮讓直行車、超速及逆向行駛等因素居多，將加強交通工程設施改善及執法勸導等作為，強化機車安全騎乘宣導及透過教育及執法加強安全帽戴帽率，減少機車駕駛人違規情況，使守法民衆得到保障。</p> <p>二、機車管理方面，將以提昇機車騎士安全性為主要考量，透過提升大眾運輸服務及開辦機車停車收費等方式，減少機車使用及鼓勵使用公共運輸。目前已辦理瑞豐夜市機車停車收費，期能透過增加機車使用成本，以降低機車使用率。</p> <p>三、有關行人安全部分，本</p>

101.4.11	陳議員玫娟	<p>一、機車停車收費 101 年 4 月 16 日實施，可否有勸導期？</p> <p>二、機車退出騎樓、人行道的配套措施？</p>	交 通 局	<p>府交通局正試辦設置行人與自行車地貼標誌，提供行人及自行車專有路權，避免混流互為影響，提昇行人交通安全。至有關道路兩旁店家違停及占用人行道問題，本府交通局於易肇事路口及瑞豐夜市周邊已多次建請本府工務局協助增設車阻，並陸續施作完成中。</p> <p>一、本府交通局已於 101 年 3 月 23 日公告自 4 月 16 日起裕誠路(博愛路至明倫路)、南屏路(新榮街至文信路)實施機車停車收費，於收費路段設置收費告示、騎樓人行道禁停牌面、張掛紅布條及發放宣導單，並請民政局、區公所、當地里辦公處、夜市業者協助發放宣導單，另透過 CMS、本府交通局網站、捷運站跑馬燈、廣播電台、電視第四台、高中職以上學校等通路加強宣導，以使民衆周知了解，另實施第一週為勸導期。</p> <p>二、為避免收費後機車竄流至收費區外違規停車造成交通混亂，收費路段</p>
----------	-------	--	-------	---

遂搭配實施機車退出騎樓、人行道，配套措施如下：

(一)增加路邊機車停車供給：

考量商圈夜間機車停車需求高，為增加停車供給滿足需求，將調整收費路段一般汽車停車格位為汽機車共用格用(8-17 時限停汽車、17-24 時限停機車)，收費路段提供路邊機車停車位共 586 格。

(二)加強路外機車停車場之導引：

瑞豐夜市附設機車停車場提供 479 格(計次收費 10 元)，並已協調夜市業者再增加機車停車空間、鄰近之漢神巨蛋機車停車場亦提供 4,169 格免費停車位，為使民衆多加利用，已設置路外機車停車場導引牌面。

(三)出售優惠價格之 300 元月票(每天 10 元)及規劃季票，以滿足有長期停車需求之當地商家及住戶，及當地轉乘捷運之民衆。

(四)周邊大樓騎樓地在不

101.4.11	陳議員玫娟	德民路快慢車道分隔島之候車環境改善及建議將候車亭遷移至人行道。	交 通 局	<p>影響行人通行下，留有部分空間可停放機車。</p> <p>(五)於 101 年 4 月 13 日 19 時漢神巨蛋 10 樓訓練教室，邀集本市鼓山區、左營區議員及當地大樓主委召開地方說明會，加強說明並了解民意。</p> <p>一、改善方式為於路口端至候車站點設置通行步道，並與路口斑馬線接攘，形成一個連續、安全的候車乘客行走動線。近路口端並設置斜坡，以方便老弱民衆安全行走。</p> <p>二、盡量將候車亭移近路口端，以避免民衆行走過長距離。惟考慮公車長度及車輛停靠位置，為避免妨礙後面車輛通行影響交通，不宜與路口端過近，原則需 15~20 公尺以上為宜。</p> <p>三、本案目前進行現場踏勘，預計 101 年 05 月完成規劃設計招標，101 年 06 月完成工程招標。101 年底前完工。</p> <p>四、另德民路候車亭是否遷移至人行道，將列入會勘討論。</p>
----------	-------	---------------------------------	-------	--

101.4.11	陳議員玫娟 曾議員俊傑	酒駕扣車若逢 周末假日、可 否讓其繳款領 車？	交 通 局	<p>五、預定 5 月 4 日邀集各權管單位及當地里長辦理會勘，並將依會勘決議辦理改善及遷移。</p> <p>一、按酒駕交通違規案件，除繳納交通違規罰鍰外，尚須吊扣駕駛執照及接受道路交通安全講習。且依其酒精濃度、使用車種、到案日期區分裁處金額，如涉及累犯或公共危險罪等須作不同處罰等情形，均須依二代公路監理電腦系統相關訊息方能作成裁處。因此，若酒駕扣車適逢周末假日，規劃讓其繳款領車，其初估裁決機關至少須派 4 人（包括裁決、申訴櫃檯窗口、駕照吊扣執行、資訊維護等）輪值，另監理機關資訊處理人員、銀行之收繳款作業等工作人員之配合，非交通裁決機關加班服務即能解決。</p> <p>二、再者，酒後駕車乃道路交通事故主要肇因，亦造成無辜民衆死傷，嚴重影響社會大眾生命財產安全，屬重大違規行爲，若於周末假期間加班，僅處理道路交通</p>
----------	----------------	----------------------------------	-------	--

管理處罰條例第 35 條之案件，將造成獨厚酒後駕車違規民衆，此舉非但未達簡政便民目的，其正當性恐無法使大多數民衆接受，亦不符公平原則及社會公益。因此，建議仍維持現有裁決作業，以提升交通安全。

三、而現行酒駕交通違規案件，其違規車輛之移置保管，係依據處罰條例第 35 條暨道路交通違規車輛移置保管及處理辦法規定，由警察機關執行之。考其酒駕車輛移置保管之立法意旨，係考量酒醉駕駛人已不適合繼續駕駛車輛之安全緊急處置。然而，現行酒駕交通違規案件，依處罰條例等相關規定，除同時觸犯刑事公共危險罪或酒駕初犯未肇事者得於辦理罰款分期繳納後先行領回車輛外，其餘皆需繳納完罰款始得領回車輛。就其立法意旨而言，其移置保管車輛之緊急處置與繳納交通違規罰鍰與否似無必要之關連，而車輛領回與否乙事，宜授權逕由執行機關依安全考

101.4.11	吳議員益政	<p>一、現有路邊計次路段改計時，可否達成收入 12 億元？</p> <p>二、停車收入可否補助大眾運輸？</p>	交 通 局	<p>量認定執行之，以符現況需要。爰此，就處罰條例第 85 之 2 第 2 項規定：酒駕案件應同時檢附罰鍰收據乙節，本府交通局將另函請交通局建議修法，以避免移置保管車輛之緊急處置與違規罰鍰繳納之不當連結。</p> <p>一、有關採取計時或計次收費方式，依停車場法第 18 條規定：「路外公共停車場附近地區之道路，主管機關應視需要劃定禁止停車區，如鄰接禁止停車區路段有劃設路邊停車場之必要時，應以計時收費為限」，如鄰近路外收費停車場路段，為鼓勵前往停放，則規劃以計時為主，其餘路段則仍以停車供需情況而定，如停車率高於 80% 以上或商業活動頻繁路段則以計時收費為主，如停車率低於 50% 以下或住宅區路段則以計次收費為主，以兼顧實際停車需要上述停車率計算進行觀察，收集不同時段平均停車率值，作為費率調整評估參考。若直接將</p>
----------	-------	---	-------	---

101.4.11	曾議員俊傑	鐵路地下化後，市區有哪些陸橋、地下道會拆除，鐵路兩側的道路有哪些會銜接？	交 通 局	<p>現有計次收費路段改為計時收費，則造成停車率大幅下降，違停情形更嚴重，亦無法達成 12 億元的收入目標。</p> <p>二、高雄市停車場作業基金係屬專款專用之非營業循環基金，每年應依規定從基金收入繳予市庫一定金額，為市庫重要歲入來源之一。若該年度基金收入未達預定目標，仍須由本府交通局自行負擔或由該基金盈餘支應，以符合自負盈虧精神。若要將停車收入補助大眾運輸發展，則仍須修正高雄市停車場作業基金設置收支管理及運用自治條例第四條，增列提供大眾運輸補助之支出。</p> <p>一、地下道及陸橋的拆除或保留係由市府評估決策，再委由鐵工局施作，鐵路地下化後倘既有立體結構物僅為跨越鐵路之單一功能者，基於消弭都市發展障礙、提高兩側住商可及性、增加道路通過容量等正面效益，建議廢除既有結構體；倘既有立體結構物跨越 1 條以上之主、次</p>
----------	-------	--------------------------------------	-------	--

				<p>要幹道(路寬大於 20m)，則評估保留之必要性。</p> <p>二、鐵路地下化左營及高雄計畫規劃範圍內設置有左營高架橋、左營地下道、青海路陸橋、九如橋、中華路地下道、自立陸橋、民族陸橋、大順陸橋等 8 處主要車行陸橋或地下道。依據本府交通局 98 年委託研究評估結果如下，本府交通局業將前揭研究結果提供本府工務局綜整評估辦理。</p> <p>(一)左營高架橋(地下道)拆除後，相關道路之道路容量將有過飽和的情形，且短距離(600 公尺)內將存在 4 處路口，新增及原有路口服務水準均不佳，且位處將來新、舊台 17 線交會處，往返加工區之通勤人口眾多；此外，左營地區眷村改建完成將人口將增加，建議應於相關交通配套完成後再考量拆除。</p> <p>(二)民族陸橋拆除後，將增加民族一路/騰空道路、民族一路/建國一路兩路口，再加上</p>
--	--	--	--	---

原來已存在之民族一路/九如一路口，400公尺內將存在 3 個重要路口，在號誌連鎖的前提下，由於各路口轉向交通量龐大，尖峰小時服務水準均降至 E~F 級，拆除後民族一路及建國一路之路段服務水準亦明顯下降，且民族陸橋拆除將涉及私人土地徵收問題，初估徵收經費約需 6.1 億元，建議應於相關交通配套完成後再考量拆除。

(三)大順路橋車流量大，平面化後新增橫交路口將對道路交通造成影響，若於考量相關路口交通改善配套規劃後則宜廢除。中華地下道車流量大，平面化後新增橫交路口將對道路交通造成影響，惟考量該地下道目前有基礎淘空、颱風易積水等因素，仍宜廢除，但應考量相關路口交通改善配套妥後再檢討廢除。

(四)自立陸橋尖峰時段交通量略高，且陸橋僅具單純跨越鐵路功能

				<p>，拆除後對地區交通影響不大。</p> <p>(五)自立陸橋尖峰時段交通量略高，且陸橋僅具單純跨越鐵路功能，拆除後對地區交通影響不大。</p> <p>(六)青海陸橋、九如陸橋所在區位道路交通量不大，且陸橋僅具單純跨越鐵路功能，拆除後不致影響地區交通。</p> <p>三、另有關鳳山計畫沿線之連通設施，依據鐵工局「鳳山計畫工程設計暨配合工作技術服務報告」初步規劃，沿線5處連通設施，除中山高跨越橋及工程終點之大智陸橋予以保留外，其餘包括自強陸橋、維新陸橋及青年路地下道建議拆除。</p> <p>四、鐵路地下化後，兩側道路銜接之規劃，目前市府係由都發局邀集相關局處綜合評估，鐵路地下化後原有鐵路藩籬消失，有機會打通兩側原本無法連通的道路，創造更多貫通市區的街道，以分散現有南北向主要幹道之車流負荷，原被鐵路阻隔之15m以上</p>
--	--	--	--	---

道路，盡量使其相互連通，未能連通之巷道，適當規劃為 T 型路口，或於鐵路廊帶園道之分隔設施留設缺口。

五、鐵路地下化沿線各段目前貫通規劃如下：

(一)中華一路至河西一路段：依據都發局「土地使用管制要點」及「都市設計基準」穿越性道路之貫通原則，為保持園道空間完整性與延續性，應盡量避免設置穿越性道路，穿越園道之道路寬度至少應超過 20 公尺，且穿越園道之道路規劃設計應送都設會審議。路型依本府道安會報決議採馬卡道路與翠華路配對單行方式，園道橫向道路開通依據鐵工局南工處併鐵路地下化計畫規劃，初步規劃中華一路、美明路、美術北三路/銘傳路、明誠四路/逢甲路、美術館路/西藏街、青海路、龍水二路/金川街、華安街、厚生路、河邊街、鐵路街及河西一路等將予以貫通，另葆禎路、日昌

路與新疆路依據地方民意需求，經鐵工局初步評估後亦規劃將予以貫通。

(二)同盟三路至高速公路西側(正道公園)段：高雄車站以西部分，包括同盟三路、市一路、中庸街、中仁街、中華二路、自立一路、哈爾濱街及站西道路規劃將予以貫通；高雄車站以東部分，除站東道路、民族一路、大順二路外，考量道路線形及路寬條件，可南北貫通之道路有限，僅自由路、復興路貫通可增加一條全市性之南北向通道，其餘於適當路段規劃為 T 型路口或於園道之分隔帶開設缺口。

(三)高速公路東側至大智陸橋：依據原高雄縣政府 96 年鳳山計畫先期可行性研究初步規劃，正義路、澄清路、青年路、文昌街／文聖街、五權路／文康街、文衡路／曹公路、鳳松路、經武路及建國路將分別予以貫通。

101.4.11	曾議員俊傑	<p>一、汽車停車格未收費比例？</p> <p>二、請劃設停車格即進行收費。</p>	交 通 局	<p>一、基於使用者付費及改善停車秩序，本府交通局視路段內的停車位供需狀況配合整體交通政策等因素，陸續將未收費停車格納入收費，截至101年3月本市汽車停車格未收費比例為21%以下。</p> <p>二、依「停車場法」第12條：「地方主管機關為因應停車之需要，得視道路交通狀況，設置路邊停車場，並得向使用者收取停車費」、第13條「地方主管機關應於路邊停車場開放使用前，將設置地點、停車種類、收費時間、收費方式、費率及其他規定事項公告周知。變更及廢止時，亦同。」及「高雄市公共停車場管理自治條例」第13條：「路邊停車場及公有路外停車場，其停車種類、費率、經營管理方式，由主管機關視地區特性及配合整體交通政策，逐一檢討訂定並公告之。」規定，由本府交通局視地區特性及配合整體交通政策檢討訂定停車費率並公告之。鑑於停車格係為公共財，為滿足停</p>
----------	-------	--	-------	--

101.4.11	蔡議員金晏	<p>高雄市公車路線應以分區的方式規劃轉運站及幹線公車，並以新路線規劃，計算人力、車輛數及成本。</p>	交 通 局	<p>車需求及改善停車秩序，本府交通局將依當地停車供需、交通流量及商業活動特性等因素，予以積極檢討並納入收費管理。</p> <p>一、本市依人口集中程度分為市區及郊區，市區旅次分布較分散、運輸需求高、旅次長度較短，郊區則相反，旅次分布多集中於少數節點、需求量較低但旅次長度較長。故在公車路線及服務水準規劃上，市區公車班次較密集，但路線較為彎繞，而郊區公車之班次較少、路線較長但直達市區。</p> <p>二、為提升公共運輸系統服務水準，本府交通局對市區及郊區既有路線之調整或新路線之闢駛，皆以運量為基礎，考量民衆實際之旅運需求做為調整和規劃依據。郊區部分規劃以轉運站作為公車轉換節點，透過建置 6 大轉運中心（高雄火車站、左營高鐵站、旗山轉運站、鳳山轉運站、岡山轉運站及小港轉運站）及整合公共運輸路網服務，闢駛轉</p>
----------	-------	--	-------	---

101.4.11	蔡議員金晏	大公陸橋拆除之交維。	交 通 局	<p>運站接駁公車，期使公共運輸系統資源有效運用，並縮短民衆旅行時間與提高可及性。</p> <p>三、市區部分，則規劃在需求高之路線行駛班次密集之幹線公車，減少路線彎繞，並以路網概念進行整體規劃，以 4 條東西向幹線（一心、三多、五福、建國）、4 條南北向幹線（民族、自由、復興、中華），再加上環狀幹線及旗美國道快捷公車等 10 條幹線公車為本市十大幹線公車規劃架構，配合加密班次、時刻表整合、轉乘站位候車空間改善、提升幹線公車營運效率及服務品質，期能發揮幹線運輸之高效率，提供民衆直截、便捷、快速的幹線公車服務，並提升整體公共運輸路網的服務品質。本府交通局將籌措經費、車輛及人力配合 10 大幹線公車之關駛。</p> <p>一、有關蔡議員建議將大公陸橋施工交維改為雙向通行之鼓山一路恢復單向通行乙案，說明如下：</p>
----------	-------	------------	-------	--

101.4.11	徐議員榮延	改善鳳山區公 車候車環境，	<p>交通 局</p> <p>一、為提升民衆搭乘公車意願，本府積極辦理公車</p> <p>(一)鼓山一路恢復單向通行之問題，前經山下里里長向本府交通局反映，經與里長辦事處電話聯繫，其表示並無堅持將鼓山一路恢復單向通行，惟改為雙向通行後衍生之問題，希望相關單位辦理會勘改善。</p> <p>(二)依據山下里里長所提鼓山一路改為雙向通行所衍生之問題，工務局已於4月9日上午邀集相關單位辦理會勘研議改善。有關建議拆除設置於鼓山一路雙向車道間之黃色軟質分向桿乙節，基於安全考量，會勘決議維持現狀。另針對垃圾車清運垃圾時造成鼓山一路交通阻塞之問題，已於會中請環保局就垃圾車停等地點做調整改善。</p> <p>二、後續本府交通局將持續審視有關大公陸橋施工交維之陳情意見，並就本府交通局權責協助改善。</p>
----------	-------	------------------	---

		<p>其中國泰路、五甲路及南京路等路段優先辦理。</p>		<p>候車環境改善，包括設置候車亭、候車座椅及無障礙坡道等業務，並持續爭取中央補助經費，配合本府自籌經費辦理。</p> <p>二、為使有限公共運輸資源有效利用，本府將綜合考量各公車站搭乘運量、候車環境改善急迫性及行政區資源分配均勻性等因素，會勘排定各年度公車候車環境改善次序。</p> <p>三、有關反映鳳山區國泰路、五甲路及南京路等路段優先辦理候車環境改善部分，本市公共汽車管理處今年度已規劃於鳳山區國泰路、五甲路及南京路等路段，擇數處公車站位設置候車椅，預定今（101）年底前設置完成。</p> <p>四、其他有關公車候車亭、無障礙坡道、智慧型站牌等候車環境之改善或建置，本府持續爭取中央補助經費，並配合本府自籌經費積極規劃辦理。</p>
101.4.11	徐議員榮延	復康巴士開放給非身障人士	交 通 局	<p>一、本府交通局（公車處）復康巴士已開放予「經</p>

		<p>有就醫需求者申請。</p>		<p>評估有就醫需求且乘坐輪椅者」之非身障人士申請。</p> <p>二、目前有就醫需求之非身障人士可於用車前 5 日至前 1 日之 08:00~22:00 間以「電話」、「傳真」、或「網路」等方式預約復康巴士服務。</p>
101.4.11	張議員豐藤	<p>公共運輸有外部效益，值得來推動。透過 BRT 或汽車共享來達成。</p>	交 通 局	<p>一、為擴大公共運輸的服務範圍、抑制私有運具之成長，近年來在歐美城市興起發展共享交通的計畫，透過對交通運具所有權的轉移，開放原私有運具的使用權利，成為人人皆可使用的共享運具。共享交通的發展間接擴充大眾運輸服務範圍，同時保留民衆使用私有運具的彈性，也抑制私有機動車輛的使用。目前最為常見的共享交通計畫為汽車共享、自行車共享等計畫。</p> <p>二、為本市未來發展共享運具系統辦理之策略，本府交通局已委託辦理「高雄市發展整合性共享運具系統策略規劃之研究」服務案，並針對汽車、電動機車、電動（輔助）自行車等運具引</p>

101.4.11	張議員豐藤	應於燕巢地區各大學間闢駛BRT。	交 通 局	<p>進共享交通之概念發展車輛共享計畫，同時結合捷運、公車等大眾運輸系統，間接擴充大眾運輸服務範圍，以作為後續執行參考依據。</p> <p>三、另捷運化公車系統(BRT)建設營運成本仍高，倘無足夠運量支撐，系統難以永續經營；爰此，本府交通局提案並獲交通部 99 年度公路公共運輸發展計畫補助 2 佰萬元辦理「大高雄地區整體公車捷運系統路網可行性研究案」。後續將視規劃成果，評估提案申請中央相關公路公共運輸發展計畫補助辦理工程細部規劃設計、工程建置及營運車輛購置等業務。</p> <p>一、目前有 97 公車串連海洋科大、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等 5 所大學；另 98 公車串連高雄大學、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等 5 所大學，此外本市大專院校亦可經由捷運及公車轉乘加以串連。</p> <p>二、經查 101 年 3 月份 97 公車每日平均運量 485</p>
----------	-------	------------------	-------	---

101.4.11	張議員豐藤	<p>一、推動北區民間拖吊。</p> <p>二、實施機車停車收費。</p> <p>三、停車費率提高。</p>	交 通 局	<p>人次，98 公車每日平均運量 71 人次，目前 97、98 公車運量不高，主要問題為校際間來往需求低，因此有關燕巢學園 LRT 建設，應著重促進各校間資源、活動相互交流，以增加交通需求，若運量提升將配合開闢幹線公車、BRT 及 LRT。</p> <p>一、本市北區拖吊委外辦理情形：</p> <p>(一)為有效排除北高雄地區之違停車輛，維護道路交通順暢，本府交通局前依據 97 年 10 月委託民意調查結果，擬將公營翠華及憲政拖吊場轄區中違停較嚴重區域之拖吊保管業務委託民間辦理。</p> <p>(二)惟 98 年度該專案編列預算於議會建設部門分組審查時，以北高雄地區停車位不足及經濟不景氣等理由遭全數刪除，本府交通局遂依該會議附帶決議，自 98 年 12 月 1 日起至 99 年 5 月 31 日止試辦民族路由東西區民間拖吊場執行</p>
----------	-------	--	-------	--

時段性嚴重違規之拖吊，成效良好。

(三)惟為因應北區近年經濟發展活絡、人口密度增加，及考量本府警察局交通警察大隊勤務多、人力不足等因素，實有必要採單一拖吊場劃定範圍後統一實施為宜，故本府交通局刻正評估北區拖吊委由民間執行之可行性及規劃相關配套措施，再提議會審議。

二、本市實施機車停車收費辦理情形：

(一)本市機車使用成本低，且其具靈活度高、機動性強等特性，成為市民最主要，但也是最危險的交通工具。本市 100 年度機車持有率為 830.62 輛（千人），佔所有運具使用比率 61.9%，A1 類道路交通事故騎機車死亡人數佔 72.9%。

(二)對於機車管理本市秉持先給後要策略，先給優質公共運輸，後要機車收費，持續積極發展公共運輸下，遂於公共運輸便捷發

101.4.11	周議員鍾澂	有關鴨子船100年度載客率下降。	交 通 局	<p>達且面臨嚴重停車問題地區，推動機車停車收費，鼓勵機車族使用公共運輸，達節約能源及都市永續發展目標。</p> <p>(三)本府交通局對捷運沿線周邊，商業活動頻繁及機車停車需求較高路段，優先規劃實施機車停車收費，如瑞豐夜市（R14 巨蛋站）。</p> <p>三、為滿足停車需求、改善停車秩序及提高停車周轉率與帶動周邊經濟繁榮，本府交通局將依當地停車供需、交通流量及商業活動特性等因素，予以檢討調整停車費率。</p> <p>一、交通局（公車處）2輛鴨子船營運時間週二至週五行駛夢時愛河線。週六至週日分別行駛孔廟蓮池潭線及駁二愛河線。</p> <p>二、至100年12月底止，鴨子船載客人數為84,196人，較99年載客人數55,729人增加28,467人，成長51%，並無載客下降情形。</p>
----------	-------	------------------	-------	---

101.4.11	黃議員柏霖	捷運局所規劃之 MRT、LRT，應先以幹線公車行駛。	交 通 局	<p>一、本府交通局係依人口集中程度規劃提供層級式公共運輸系統，以捷運 (MRT)、輕軌 (LRT)、公車捷運 (BRT)、接駁公車、撥召公車 (DRT) 等五大公共運輸系統提供本市多元、無縫的大眾運輸服務，以達成區區有公共運輸服務之目標。</p> <p>二、為使運輸效能最佳化，本府交通局規劃逐步提升運輸系統之層次，先以接駁公車培養運量，運量逐漸成長後，再規劃以幹線公車提昇服務水準，待運量培養至一定程度後，再規劃以輕軌或捷運系統營運。例如本府交通局現依照輕軌捷運行駛路線規劃關駛 168 環狀幹線公車，捷運黃線以民族幹線培養運量，捷運棕線路線現由 70 公車行駛，擬於今年提昇為三多幹線，並加強捷運路網先期服務。</p> <p>三、本府交通局預計於今 (101) 年推動 10 大幹線公車，在需求高之路線行駛班次密集之幹線公車，減少路線彎繞，並以 4 條東西向幹線 (一</p>
----------	-------	----------------------------	-------	---

				<p>心、三多、五福、建國)、4 條南北向幹線(民族、自由、復興、中華),再加上環狀幹線及旗美國道快捷公車等 10 條幹線公車為本市十大幹線公車規劃架構,配合加密班次、時刻表整合、轉乘站位候車空間改善、提升幹線公車營運效率及服務品質,期能發揮幹線運輸之高效率,提供民衆直截、便捷、快速的幹線公車服務,並提升整體公共運輸路網的服務品質。本府交通局將籌措經費、車輛及人力配合 10 大幹線公車之闢駛。</p>
101.4.11	黃議員柏霖	<p>三民國小二期校舍(活動中心)興建用地,請推動興建地下停車場並開放供公眾使用。</p>	交 通 局	<p>一、查交通局曾於 98 年提報 99 年施政計畫先期作業,計畫自 99 年至 101 年編列公務預算 147,486 千元經費,配合辦理三民國小二期校舍地下停車場興建工程。惟經本府研考會預算複審決議,因本案停車場為季節性非固定性需求,建議暫緩辦理,不核列經費,嗣經預算平衡會議決議,本停車場不予編列本府公務預算。</p> <p>二、另交通局曾於 98-99 年</p>

間，辦理當地之停車供需調查及興建地下停車場之財務評估，其結果尚不符經濟效益，並建議由校方再增建至地下二樓（原法定停車空間只至地下一樓），只需增加約 5,000~6,000 萬之工程費用，將來再由本府交通局輔導取得停車場登記證，自行委外對外收費管理（約有 100 格位）。

三、經 4 月 13 日由交通局再派員至該校瞭解目前作業進度，目前已擬定四種興建方案，經初步討論後，建議以第一種方案(興建地上 4 層地下 2 層校舍)最能滿足各方需求。據悉對於校舍興建工程，目前教育局係以老舊暨危險校舍改善工程為優先，校舍新建工程為次。因本案二期校舍(多功能活動中心)興建工程尚有其他附屬設施(含社區圖書館及地下 2 層避難空間兼停車場)經費需由相關單位配合編列，將建請由本府教育局召開會議整合意見並取得共識後，再據以配合辦理。

101.4.11	李議員喬如	鼓山二路/鼓山二路 69 巷路口位於彎道出入視線不佳，建議新設號誌改善。	交 通 局	<p>一、設置行車管制號誌主要在減少路口之交通衝突及路段之交通干擾，以降低事故之發生及提昇行車速率。行車管制號誌設置與否係依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 226 條規定作原則性的評估，車流量評估條件並可加入地區車流成長預估需求來檢討，另肇事條件應考量肇事產生確實是否須藉號誌設置方可防止，更應符合現場實際條件。</p> <p>二、有關鼓山二路／鼓山二路 69 巷路口建議設置號誌，本府交通局相當重視，並於 100 年 11 月 4 日邀集貴議席及相關單位辦理現勘，且向警察局交通大隊調閱肇事紀錄，考量旨處位於鼓山二路彎道線型上，行車視線不佳，又鼓山路車行速度快，易忽略巷道出入車輛，衍生肇事，本府交通局依前揭原則檢討，確有設置之必要，爰列於 101 年度列入新設號誌工程，以維居民通行安全。</p>
101.4.11	李議員眉蓁	請增加停車資	交 通 局	一、鑑於近期智慧型手機市

		<p>訊 APP 行動應用服務。</p>		<p>場占有率已超越原功能型手機，民衆使用習慣亦逐漸由文字簡訊轉換為網路傳輸介面，本府交通局業已研議推出停車資訊 APP 行動應用服務，提供符合使用特性之查詢平台。</p> <p>二、本應用服務可提供本市公有停車場地點及費率，並結合繳費及車輛違規拖吊自動通知功能、停車收費政策等資訊，建立本市友善停車資訊查詢介面。</p>
101.4.11	陳議員政聞	<p>岡山、南岡山轉運站目前進度及完工通車營運時程。</p>	交 通 局	<p>一、為整合地區大眾運輸系統、提高大眾運輸服務範圍及配合捷運局辦理捷運 R24 南岡山站建置計畫，本府交通局規劃於台鐵岡山車站與捷運南岡山站設置轉運站，將來以 A、B 雙站方式營運，以提供台鐵、捷運、公車等旅客轉乘需求。</p> <p>二、前開兩處轉運站均採 3 席月台配置，透過公車路線整合與闢駛捷運接駁車，提供茄苳、湖內、路竹、阿蓮、永安、彌陀、田寮、岡山等區民衆搭乘台鐵及捷運紅線等軌道系統進出都會</p>

101.4.11	陳議員政聞	燕巢 7 所大學 LRT，計畫為何？	交 通 局	<p>核心之轉運服務。</p> <p>三、目前捷運南岡山轉運站及台鐵岡山轉運站分別由高雄捷運公司及本府交通局委外進行設計中，預計於今(101)年底前完工。</p> <p>一、目前有 97 公車串連海洋科大、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等 5 所大學；另 98 公車串連高雄大學、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等 5 所大學，此外本市大專院校亦可經由捷運及公車轉乘加以串連。</p> <p>二、經查 101 年 3 月份 97 公車每日平均運量 485 人次，98 公車每日平均運量 71 人次，目前 97、98 公車運量不高，主要問題為校際間來往需求低，因此有關燕巢學園 LRT 建設，應著重促進各校間資源、活動相互交流，以增加交通需求，若運量提升將配合開闢幹線公車、BRT 及 LRT。</p>
101.4.11	林議員富寶	苓雅區興中一路 389 號彩券行前汽車停車	交 通 局	<p>一、陳情人 101 年 1 月 18 日反映塗銷該汽車停車格，本府交通局 1 月 19</p>

		<p>格改為機車停車格。</p>		<p>日現勘，該停車格劃設於兩屋柱中間，且各保留約 1.5 公尺空間供通行，為維護當地停車需求，經檢討後仍以維持現狀。</p> <p>二、陳情人復於 101 年 2 月 1 日透過 貴席反映將該汽車停車格改為機車停車格，考量案址周邊商業機能較強，騎樓地尚不敷機車停放需要，經檢討後同意變更該汽車停車格為機車停車格。</p> <p>三、本府交通局已於 101 年 4 月 12 日完工。</p>
<p>101.4.11</p>	<p>林議員富寶</p>	<p>旗楠公路末端與北清宮交岔路口標線標誌不合適。</p>	<p>交 通 局</p>	<p>交通局公路總局於 4 月 13 日上午邀集有關單位召開會勘研議中華路／旗楠一路／三和巷路口交通安全改善措施，會中結論摘要整理如下：</p> <p>一、此路口發生數起旗楠一路南往北右轉汽車與左轉機車側撞事故，對當地居民生命及財產造成嚴重威脅。</p> <p>二、旗楠一路南往北號誌改為左轉及右轉綠燈分開放行，防止右轉汽車與左轉機車發生側撞。</p> <p>三、旗楠一路南往北開放機車直接左轉通行（不須</p>

101.4.11	林議員富寶	旗山區新舊台21線旗楠一路／中華路口機車待轉區設置不當，請調整。	交 通 局	<p>兩段式左轉)，內側車道規劃為左轉汽機車通行，取消禁行機車標字。外側車道則規劃為右轉車通行，並於路口前方設置左轉及右轉分道行駛指示牌面。</p> <p>四、將旗楠一路接近路口處南往北方向速限調降為50公里／小時。</p> <p>五、於旗楠一路南往北向路口處設置機車停等區，讓綠燈起步時左轉機車優先通過路口避免與汽車車流交織。</p> <p>一、案經公路總局三工處於101年4月13日邀集貴議員、本府交通局、旗山分局及交通警察大隊等單位現勘，該路口南往北為2車道路型，內車道禁行機車，路口為三時相運作（第一時相旗楠一路南北對開、第二時相中華路東往南方向、第三時相三和巷方向），因左轉旗楠一路機車常與右轉中華路汽車發生嚴重交織衝突，公路總局三工處爰規劃要求旗楠一路南往北左轉機車需於三和巷口待轉，並設置機慢車2段式左轉標誌及待轉區。</p>
----------	-------	----------------------------------	-------	--

101.4.11	林議員富寶	旗山區大里街與中洲路口交通號誌有無編列預算改善？	交 通 局	<p>二、經現勘決議，為避免用路人識別不易情形，且提升運行效率，路口機慢車 2 段式左轉標誌及待轉區取消，旗楠一路南往北方向 2 車道採方向分流設計，內側車道取消禁行機車，改為混合車道，並引導左轉旗楠一路機車駕駛人改行駛內側車道，各車道增設機車停等區，路段降低速限為 50 公里，以保障機車併匯入安全。另號誌時相修正為，第一時相採旗楠一路右轉（中華路）及中華路北往南方向對開，第二時相採旗楠一路北往南方向及三和巷對開，第三時相為旗楠一路左轉方向時相。相關標誌、標線改善工程由公路總局三工處負責辦理，至於號誌變更部分，則由交通局（智慧運輸中心）配合施作，預定 101 年 5 月完成調整。</p> <p>一、為研商旗山區大里街與中洲路口特種號誌改設三色號誌事宜，本府交通局於 100 年 4 月 28 日邀集當地區公所及警察分局等相關單位辦理</p>
----------	-------	--------------------------	-------	--

101.4.11	洪議員平朗	鐵路地下化後沿線鐵路局所屬閒置土地，建議開闢為停車場。	交 通 局	<p>現場會勘，會中決議列 101 年度新設號誌工程依序辦理，合先敘明。</p> <p>二、上開路口改設三色號誌案，本府交通局業於 101 年 4 月 18 日完成施作，並設定為週一至週五上、下午尖峰時段（07：00～09：00、17：00～19：00）開啓三色運作，餘時段維持閃光運作。</p> <p>一、依交通部鐵改局規劃並經都市設計審議核准之高雄市區鐵路地下化工程，目前除大順陸橋東側至鳳山區大智陸橋西側鐵路地下化及改建鳳山車站工程，由鐵改局辦理細部設計作業尚未定案外，已定案之 7 處台鐵捷運化通勤車站（左營站、內惟站、美術館站、鼓山站、三塊厝站、民族站及大順站），所規劃之地面通勤站體其相關轉乘設施及停車空間設計如下表：</p> <p style="text-align: right;">（單位：格）</p> <table border="1" data-bbox="882 1564 1260 1784"> <thead> <tr> <th></th> <th>公車</th> <th>臨停接送</th> <th>計程車</th> <th>小客車</th> <th>機車</th> <th>自行車</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>左營站</td> <td>3</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>70</td> <td>165</td> <td>164</td> </tr> </tbody> </table>		公車	臨停接送	計程車	小客車	機車	自行車	左營站	3	6	6	70	165	164
	公車	臨停接送	計程車	小客車	機車	自行車												
左營站	3	6	6	70	165	164												

				內惟站	2	4	4	65	126	120
				美術館站	2	6	2	74	175	112
				鼓山站	2	6	2	20	240	70
				三塊厝站	4	4	4	12	114	62
				民族站	2	6	4	37	140	100
				大順站	2	6	4	83	242	100
101.4.11	陳議員明澤	路竹區內新園、環球路、大社路規劃行駛公車路線。	交 通 局	<p>二、原鐵路沿線廊帶路權範圍，依本府都發局土地使用分區管制要點及都市設計基準作為園道使用，用途包括節點廣場、綠帶及通勤車站用地等，除各通勤車站規劃之停車空間及園道路邊停車格外，已無閒置空地可供開闢停車場。</p> <p>一、經查目前行駛服務路竹區之公車路線有紅 71 捷運接駁公車及 8039、8041、8046 等公路客運路線，皆以台 1 線為行駛路線，服務路竹科學園區、高苑技術學院、路竹火車站及路竹區公所等重要據點。</p> <p>二、路竹區內新園、下坑、大社等地，有明顯人口聚落，應有潛在公共運</p>						

101.4.11	韓議員賜村	建議台 88 快速道路南下鳳頂路右轉秒數增加？	交 通 局	<p>輸需求，為提升當地公共運輸服務水準，將由本市公車處辦理現場會勘，就民衆乘車需求、站區運力調配情形及其他民營業者既有路線評估調整或新闢公車路線之可行性。</p> <p>一、查鳳山區過埤路與鳳頂路口(台 88 快速道路鳳山交流道)號誌採五時相模式運作，上午尖峰(07:00-10:00)、下午尖峰(16:00-22:00)總週期均設定為 180 秒，第一時相過埤路東西向機慢車道及平面快車道對開上午尖峰 24 秒(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒)、下午尖峰 25 秒(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒);第二時相過埤路東西向平面快車道上午尖峰及下午尖峰均為 30 秒(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒);第三時相台 88 下匝道車輛上午尖峰 60 秒(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒)、下午尖峰 68 秒(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒);第四時相鳳頂路往鳳山分向上午尖峰 30 秒(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒)、下午尖峰 29 秒</p>
----------	-------	-------------------------	-------	---

(含黃燈 4 秒、全紅 3 秒): 第五時相鳳頂路往小港方向上午尖峰 36 秒 (含黃燈 3 秒、全紅 2 秒)、下午尖峰 28 秒 (含黃燈 3 秒、全紅 2 秒), 其餘時段配合車流量有不同秒數配置, 合先敘明。

二、上開號誌時制係經本府交通局派員實測交通量, 全盤考量車流特性與路型特殊性, 透過專業電腦模擬軟體運算規劃, 再至現場長時間測試微調所設定, 目前運作情形符合實際車流需求, 屬最佳化時制。另依本時制, 台 88 快速道路下匝道南下鳳頂路車輛均可於第二、三、四時相運轉時段中實施右轉彎 (此時機慢車道為紅燈), 合計可通行時間在尖峰時段最長達 127 秒以上 (總週期 180 秒)、離峰時段最少達 108 秒以上 (總週期 155 秒)。且本府交通局已屢屢接獲民衆反映平面機慢車道通行秒數不足, 考量大多數用路人公衆利益, 實不宜再壓縮其他行向 (第一、五時相) 秒數來增加下匝道車輛

101.4.11	韓議員賜村	橘 9 捷運接駁公車路線增加班次。	交 通 局	<p>右轉鳳頂路之秒數。綜此，經整體評估仍以維持現行管制方式為宜，本府交通局並將持續觀察車流量變化予以調整，以維護行車順暢與安全。</p> <p>一、橘 9 路發車班次為平日捷運衛武營站發車，發車時間為 06:10、08:40、15:20、17:50 共計 4 班，101 年 4 月 2 日至 11 日平均每班次載客 17 人次，提供平日尖峰時段民衆通勤交通服務。</p> <p>二、公車班次係依乘客實際搭乘需求，並綜合各項因素編排，期能有效利用現有大眾運輸資源，本處會持續觀察該路線公車乘客需求，適時檢討該路線載客率，作為增加班次之參據。</p>
101.4.12	李議員雅靜 劉議員德林	鳳山轉運站的選址在大東捷運站並不適當。	交 通 局	<p>一、為提供優質公共運輸服務，滿足鳳山市民無縫隙之旅運需求，及考量捷運大東站周邊已有鳳山區公所、鳳山醫院、大東藝術文化中心、國父紀念館、大東公園等多處重要旅次產生吸引點，本府爰擬透過鳳山</p>

轉運站建置及配合公車路線新闢與調整，期有效吸引及培養民衆搭乘大眾運輸習慣，降低私人運具使用，並預定於捷運大東站旁廣停用地設置鳳山轉運站。

二、前開轉運站設置場址前由本府交通局於 101 年 2 月 2 日及 3 月 8 日邀集文化局、鳳山區公所、警察局、議員、當地里長…等召開二次地方說明會，並獲得當地里長以及民意調查八成以上受訪者贊成。另針對地方民意所提轉運站設置後造成停車供給席位減少課題，除配合於該廣停用地再增繪停車格位為 32 席，其餘需求不足部分建議移轉至鳳山區公所地下停車場，另有關議員反映轉運站設置後可能對周邊交通造成衝擊乙節，考量轉運站設置初期尖峰時段僅進出 14 車次，對周邊交通影響有限，惟本府交通局將配合轉運站建置進行周邊之經武/光遠、光遠/大東一路等路口之交通改善措施，及配合號誌時制調整增進主要幹道行車效率，降低

				<p>交通衝擊。</p> <p>三、有關鳳山轉運站選址乙節，經本府交通局評估以捷運大東站旁廣停用地設置鳳山轉運站為宜，有關議員建議轉運站設置於捷運大東站不適當，應設置於捷運鳳山國中站，本局已於 101 年 4 月 25 日召開說明會，有關鳳山轉運站選址地點目前因部分議員仍有不同意見，本局仍將持續溝通。</p>
101.4.12	林議員武忠	油價上漲公車處是否有因應措施及營運虧損如何處理？	交 通 局	<p>一、101 年 4 月 2 日柴油調漲 3.2 元，每公升為 33.1 元，交通部自 101 年 4 月 1 日起至 101 年 6 月 30 日止，每公升油料補貼 5 元。</p> <p>二、為節省公車燃料用油，公車處執行以下措施：</p> <p>(一)加強教育訓練駕駛長公車省油方法，例如： ：選用適當油料及加油量、不要裝載過多非必要物品、空車行駛關閉冷氣、保持慢而穩定的加速、避免引擎長時間怠速運轉及節約使用附屬電器設備等。</p> <p>(二)訂定各型車輛最少加油量，以控管公車加</p>

				<p>油次數以減少往返加油站里程。</p> <p>(三)每月統計分析愛車惜油獎金凡未達核定標準者，實施教育訓練，校正駕駛操作行為。</p> <p>(四)定期保養車輛，確保行車順暢安全，亦有助於節省油料。</p> <p>三、公車處至 101 年 3 月累計虧損達 218 億餘元，為澈底有效解決公車處營運虧損問題，目前刻正研議將公車處營運之路線釋出民間客運業者經營，並將 2 輛鴨子船委外營運，市府毋須再投資任何資金予公車處。另保留公車處營業基金處理公車處所有留存之債務與資產，包括場站土地及車輛檢修設備進行處分，以作償債使用，此外，若土地場站出租尚可坐享租金收入，可挹注歲入之財源，降低政府每年編列攤平償還借款之預算經費。</p>
101.4.12	林議員武忠	客委會旁三民二號公園路外平面停車場請納入收費管理。	交 通 局	一、為解決本市三民區客家文物館停車需求，本府交通局在同協路與安東街口闢建三民二號公園路外平面停車場，並於

				<p>100年11月4日啓用，場內可提供51輛小型車。</p> <p>二、查三民二號公園路外平面停車場啓用後，爲鼓勵民衆使用，先免費提供民衆停車，以培養車主使用習慣，惟考量該停車場停車需求頗高，爲避免公有停車位遭長期占用降低停車周轉率，並符合使用者付費原則及提高停車周轉率，本府交通局遂於101年4月9日公告納入計次收費管理，另爲改善該停車場周邊路段停車秩序，本府交通局刻正於場周邊同協路規劃路邊停車位並優先列入費率案檢討納入收費管理。</p>
101.4.12	林議員武忠	<p>增加復康巴士數輛及研議比照台北於夜間（23：00～06：00）提供2輛復康巴士交通接送服務之可行性。</p>	交 通 局	<p>一、至101年3月交通局（公車處）現有營運車輛數：</p> <p>（一）公車處自有復康巴士50輛。</p> <p>（二）租賃復康巴士21輛。</p> <p>（三）共計71輛復康巴士。</p> <p>二、交通局（公車處）復康巴士委託經營單位：伊甸基金會。</p> <p>三、101年預計增加復康巴士營運之車輛數：</p> <p>（一）爭取中央內政部公彩</p>

101.4.12	林議員武忠	<p>一、旗鼓航線的服務人員對於投幣付費民衆都沒在控管，即使沒付費也可進入，應多派一些員工去做管理，才不會流失應收到卻沒收到的錢。</p> <p>二、文化局三艘船，應由輪船公司管理。</p> <p>三、針對今年油電雙漲</p>	交 通 局	<p>補助 405 萬元，預於 101 年 5 月擴充 7 輛。</p> <p>(二)本市社會局公彩盈餘補助 1,000 萬元，預於 101 年 5 月擴增 12 輛。</p> <p>(三)合計將可增加 19 輛復康巴士。</p> <p>四、交通局（公車處）將研議比照台北市於夜間（23：00～06：00）提供 2 輛復康巴士交通接送服務。</p> <p>一、對於值班服務人員值勤不確實部分，輪船公司將再加強員工教育訓練，以提昇值勤人員服務與確實控管。而對於團體遊客，輪船公司改採統一收費後再行通關方式，以改善以往投幣不足之狀況，提升營收。於連續假期，將加派服務人員值勤，嚴格控管，防止因人潮湧入，造成未投幣登船之狀況。</p> <p>二、有關文化局三艘觀光船之經營管理，主導權在文化局，但基於市府整體單位，輪船公司將主動與文化局接洽。</p> <p>三、油電雙漲問題，輪船公司將檢討調整部分船班，並要求減少停靠及等</p>
----------	-------	---	-------	--

101.4.12	林議員武忠	<p>，輪船公司因應之道？</p> <p>公車處營運獎金發給要點修正速核定，不要延遲。</p>	交 通 局	<p>候時間，以減少油耗，降低用油成本。</p> <p>一、公車處職工營運獎金發給要點（草案）經交通局100年12月局務會議通過後，報請市府邀集相關局處開會研商，會議紀錄奉核後以101年3月8日高市府交車字第10170161800號函送相關單位。依會議結論公車處修正部份條文於101年3月22日與工會洪理事長等勞方代表協商修正內容，經洪理事長表示修正內容需提工會4月6日理監事會議討論後，另擇日開會討論。</p> <p>二、101年4月9日上午交通局召開會議，邀集公車處主管，公車處工會洪理事長等勞方代表召開協商會議。</p> <p>三、公車處已將修正條文簽報市府提請市政會議審議，俟市政會議通過後並依全國軍公教待遇支給要點規定，報請行政院核准。</p>
101.4.12	林議員武忠	油電雙漲對大眾運輸的影響	交 通 局	一、交通部補貼客運柴油已由2.4元／升提高為5

，及復康巴士數量不足如何因應。

元／升，雖無法完全補貼油料漲價的差額，但目前仍維持原票價，另因私人運具成本提高，大眾運輸量有所增加（公車每日約增 5,000 人），應可來彌補差價部分。

二、另捷運受電價上漲影響，如電價漲 16%，每月用電成本約增加 400 多萬，但目前運量易有每日約 1 萬人次之增量，應可彌補營運成本的增加。

三、復康巴士於 5 月可提供 92 輛之服務，也會研議延長夜間服務之可行性。至於復康巴士運能不足的問題，已研議將計程車改裝為復康計程車，除可提供身心障礙者撥召使用，解決復康巴士車輛數不足之窘境，並活絡計程車經營環境，對政府及業者為雙贏，惟依「汽車運輸業管理規則」第 91 條第 1 項第 1 款規定，經營計程車客運業車輛應使用四門轎車，因此在侷限車型的條件下，現況如改裝車體內裝配置恐有困難，又排擠一般乘客之使用，計程車業者意

101.4.12	陳議員麗娜	參照台中公車實施 8km 免費措施，提升本市公車運量。	交 通 局	<p>願恐不高。爰本府已函請交通部建議放寬現行計程車「四門轎車」之限制，如能以廂型車改裝為復康計程車，其優勢為車身尺寸足夠，另為加速復康計程車的推動，補貼機制將和社會局進一步研議，以吸引計程車業者加入復康計程車營運。</p> <p>一、本市市區公車係採分段計費（一段票 12 元），目前除少數民營公車路線較長者，如 97、98、301 等採二段票收費外，其餘皆採一段票收費；另台中市係採里程計費，基本里程：8 公里、票價 20 元，全票=2.431 元×實際里程×（1+5%營業稅）。相較本市與台中市公車收費標準而言，在無任何優惠措施情形下，無論是對短程或長程旅客，台中市收費皆遠較本市為高。</p> <p>二、本市於 97-99 年亦曾多次實施「綠色星期四公車免費搭」、「99 年 43 天重大節日期間公車免費搭」、「99 年高捷幸福卡公車免費搭」等免費</p>
----------	-------	-----------------------------	-------	--

				<p>搭乘活動，惟當恢復收費後，大部分市民仍選擇使用私人運具。</p> <p>三、對於本市民眾，除價格因素外，公車系統便利性及服務水準亦為民衆選擇使用之重要因素；爰此，本府交通局近年來除積極新闢、調整公車路線，以提昇服務水準，俾符合民衆需求外，另編列預算辦理公車汰舊換新、建置候車亭、智慧型站牌、公車動態資訊系統等計畫，積極提升公車系統服務品質。此外，為給予常搭族更多優惠，亦持續編列經費推動「捷運、公車轉乘優惠」及「捷運月票卡公車免費搭」等優惠方案，提昇民衆搭乘意願。</p>
101.4.12	陳議員麗娜	<p>一、全市訂定拖吊指標，使拖吊標準一致。</p> <p>二、請將公、民營拖吊服務品質一致。</p>	交 通 局	<p>一、拖吊執行標準化辦理情形：</p> <p>(一)依據「高雄市政府違規車輛拖吊及保管作業規定」規定，將依車種、違規態樣及地點排定拖吊執行之優先順序，舉凡併排停車、消防栓、交岔路口 10 公尺內等嚴重違規事宜皆列入優先</p>

				<p>執法對象，於法規面實施統一標準。</p> <p>(二)為兼顧各拖吊轄區執法強度之公平性，除上揭執行順序外，將再邀集本府警察局等執法機關，會商研擬訂定拖吊指標，依各地區人口密度及不同交通狀況等指標，加強檢討各拖吊場執行違規車輛移置保管作業之情形，達成一致之執法標準，減少不同地區執法強度之差異。</p> <p>二、拖吊服務品質辦理情形：</p> <p>(一)為提高本市所屬公、民營拖吊場服務品質，已於 100 年度委託專業辦理評鑑計畫，依執行拖吊勤務、拖吊保管場管理及拖吊作業管理等 3 大指標進行評鑑，除針對各拖吊場缺失提出改善方案，督導拖吊場提高拖吊績效與拖吊品質外，並提出後續中、長期建議方案。</p> <p>(二)各項短期改善方案如拖吊申訴窗口設立、人員識別制服及場地缺失已於 101 年 3 月</p>
--	--	--	--	--

101.4.12	童議員燕珍	鼎泰停車場委外情形？動線混亂？周邊停車狀況？北區民間拖吊情形？	交 通 局	<p>底要求各公、民營拖吊場完成，後續如行政作業整併、拖吊勤務改善等中、長期方案將持續列管改進，提升違規車輛移置保管作業之行政效率及服務品質，使各場服務水準達一致。</p> <p>一、本府交通局為執行「路外為主，路邊為輔」之停車管理政策，近年來闢建多處路外平面停車場，為合理反映使用成本，並加強本市路外平面停車場之停車秩序及清潔維護作業，爰辦理委託民間經營管理，目前鼎泰停車場委外費率如下：</p> <table border="1" data-bbox="883 1167 1259 1395"> <thead> <tr> <th></th> <th>平日</th> <th>假日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>臨時停車</td> <td>20 元/小時</td> <td>30 元/小時</td> </tr> <tr> <td>全天月票</td> <td colspan="2">1,500 元</td> </tr> <tr> <td>日間月票</td> <td colspan="2">800 元</td> </tr> <tr> <td>夜間月票</td> <td colspan="2">700 元</td> </tr> </tbody> </table> <p>二、本府交通局 101 年 4 月 17 日邀請貴服務處翁副主任、鼎泰里張里長及委外廠商世昕事業公司蕭先生現勘，平日停車場費率低於周邊路邊停車費率，藉以引導用路人將車輛停放於停車場內，落實路外為主、</p>		平日	假日	臨時停車	20 元/小時	30 元/小時	全天月票	1,500 元		日間月票	800 元		夜間月票	700 元	
	平日	假日																	
臨時停車	20 元/小時	30 元/小時																	
全天月票	1,500 元																		
日間月票	800 元																		
夜間月票	700 元																		

101.4.12	童議員燕珍	多卡通何時完成？	交 通 局	<p>路邊為輔之政策。另為配合周邊交通狀況，本府交通局已將鼎瑞街劃設紅線，另裕誠路北側（靠近停車場側）汽車停車格同意調整為機車停車格位，以增車流通行順暢。另里長建議增設交通號誌，將請本府交通局交通工程科另行安排會勘。</p> <p>三、為因應北區近年經濟發展活絡、人口密度增加，及考量本府警察局交通警察大隊勤務多、人力不足因素，實有必要採單一拖吊場劃定範圍統一實施為宜，故本府交通局正評估北區拖吊委由民間執行之可行性及規劃相關配套措施，再提議會審議。</p> <p>一、交通部自 99 年起分三年分區補助業者建置多卡通驗票機，其補貼政策是由北到南，其中規劃本市排定於今年（101）提出申請。</p> <p>二、本市輪船股份有限公司已於 101 年 3 月 29 日函報交通部申請補助作業；另交通部於 101 年 3 月 14 日函請捷運公司研提多卡通電子票證整</p>
----------	-------	----------	-------	--

101.4.12	蘇議員炎城	為維護兒童上下學安全能從鳳山校園周邊道路開始裝設行人倒數計時器，進而擴大至整個原高雄縣轄區，目前交通局進度如何？裝設幾所學校？建議今年將鳳山區文德國小、鳳山國小、忠孝國小周邊道路開始裝設行人倒數計時器？	交 通 局	<p>合轉乘服務計畫書送部核處；本市汽車客運部分，已於今年 3 月 22 日及 4 月 16 日召集各業者召開多卡通建置補助會議，研擬共識並律定期程，期於今年年底建置完成多卡通驗票機。</p> <p>三、至於小額消費問題，高雄捷運公司目前正積極籌設成立票證公司，如一旦成立，多功能之小額消費即可達成。</p> <p>一、為維護學童上下學安全，本府交通局已請教育局協助清查彙整本市鳳山區學校周邊道路交通改善需求，100 年已於鳳山區曹國小（光復路／曹公路）、青年國中、中山國小、文華國小（青年路二段／文化路）、鳳山國中及鳳山商工（建國路二段／文衡路）等學校學生通學路徑，增設行人專用號誌，讓行人、學童有專屬行人號誌及倒數時間資訊，且合理分配穿越路口時間，提供其安全穿越路口。</p> <p>二、為保障路權及通行安全，提供更人性化的交通服務，本府交通局 101</p>
----------	-------	---	-------	--

101.4.12	蘇議員炎城	目前高雄市納入智慧運輸中心監控之號誌化路口有幾處？在 100 年度將原高雄縣號誌連線至中心管控的路口數量及辦理情形如何？未來三山地區與中心連線的路口將如何擴增？	交 通 局	年度將持續於鳳山區瑞興國小、文德國小、鳳山國小、忠孝國小等校周邊道路推動設置行人號誌等管制設施。
101.4.12	黃議員淑美	因應觀光客增加，如何管理計程車及遊覽	交 通 局	<p>一、目前高雄市納入智慧運輸中心監控之號誌化路口數已達 2,209 處，在 100 年度完成包含三山地區(即鳳山、岡山及旗山)主要幹道之原高雄縣轄區 434 處重要路口號誌控制器連線至中心管控，並透由智慧型運輸系統(ITS)運用先進影像監控、路況偵測及衛星定位等技術，結合應用大高雄地區國道十號高速公路系統與平面道路資訊，完成「旗美智慧運輸走廊」建置，有效提昇大高雄地區運輸效率與服務水準。</p> <p>二、未來配合智慧運輸走廊的建置，將逐年以每年增加 220 處連線路口方式擴增，預計在 103 年底 4 大智慧運輸走廊連線路口可達 1,094 處的目標。</p> <p>一、近來因國際、兩岸空運航班以及國際郵輪靠泊高雄港航次增加，本市</p>

車，保障旅客安全？

國外觀光客較過去提升，為讓自由行旅客便於搭乘計程車遊覽觀光景點並保障旅客安全，在高雄港國際旅運中心（香蕉碼頭）部分已與本府觀光局合作，由本市 13 個無線派遣車隊與 3 個衛星車隊輪流提供車齡 5 年內之計程車車輛、穿著整齊制服及具有英日語溝通能力的計程車司機，以接待國際郵輪旅客，交通部觀光局高雄機場旅客服務中心及本府觀光局並於通關大廳設置計程車代叫車服務接待櫃檯，以外語志工協助引導外籍旅客依需求搭程計程車。

二、另於鄰近香蕉碼頭路側並設置臨時計程車排班區，維持排班計程車秩序，並提供個人計程車營運，而依據汽車運輸業管理規則第 93 條規定，個人經營計程車客運業有相當嚴格之限制，如有犯案或不良記錄都不能經營。

三、因應觀光客增加衍生的遊覽車停車需求，本局已特別針對本市熱門景點（如西子灣、愛河、六合夜市等），規劃大客

101.4.12	張議員漢忠	國泰路／中崙一路路口打通暨新設號誌工程，請儘速辦理。	交 通 局	<p>車臨停區供遊覽車臨停上、下客，並於景點附近增設大客車路邊停車格及停車場相關導引資訊牌面，導引前往停放。</p> <p>四、另為加強遊覽車之旅客安全，由遊覽車主管機關交通部公路總局所轄各區監理所會同本府警察局組成監警聯合稽查小組，排定遊覽車路邊稽查勤務，以維護遊覽車行車安全及營運秩序。</p> <p>一、有關中崙一路與國泰路處開設缺口事宜，本府交通局已於 100 年 10 月 21 日邀集養工處、區公所、營建署等單位會勘相關單位會勘，參考開設缺口準則與法源依據，考量該路口人車流量及當地社區通行便利與安全，決議開設缺口。</p> <p>二、本府工務局養工處規劃辦理國泰路中央及快慢分隔島（約 35 公尺寬），並移置路樹、路燈等，本府交通局配合設置交通號誌、行穿線等交通管制設施，以維人車通行安全，前揭缺口開</p>
----------	-------	----------------------------	-------	---

				<p>設及新設交通號誌等交通管制工程均於 101 年 4 月 13 日完工，並開放使用。</p>
101.4.12	張議員漢忠	建議鳳山區復興街與立志街口閃光號誌改設三色號誌？	交 通 局	<p>本案經審議同意列入 101 年度更新改善交通號誌工程案內施作，並俟該工程案發包後，儘速辦理改善事宜（預計 5 月底前完成），以維護用路人安全。</p>
101.4.12	張議員漢忠	鳳山區復華街／五權南路口建議新設閃光號誌，請研議辦理。	交 通 局	<p>一、經查該路口本府交通局業於 101 年 3 月 13 日與里長至現場勘查，考量該路口夜間之行車安全，本府交通局已配合施作太陽能反光導標。</p> <p>二、本府交通局將儘速邀集貴議員、區公所、鳳山警分局及交通警察大隊等單位現勘研商。</p>
101.4.12	張議員漢忠	鳳山區中山路／中山路 60 巷、70 巷常有行人穿越，請研議改善保障行人安全。	交 通 局	<p>一、中山路 60 巷口及 70 巷口未規劃行人穿越道線及相關警示設施，考量民衆通行需求，本府交通局將於該路口劃設黃網線及行穿線等設施，以提醒用路人注意。</p> <p>二、本府交通局於 101 年 4 月 20 日邀集 貴議員、區公所、鳳山警分局及交通警察大隊等單位現勘研商，決議請交通</p>

101.4.12	張議員漢忠	鳳山區國泰路與南京路口直行機車與左、右轉汽車交織嚴重，請研擬改善對策？	交 通 局	<p>局於該路口劃設黃網線、行穿線、慢及停等標字標線設施，以提醒用路人注意，前開標線設施並預訂於 5 月中旬完成。</p> <p>一、查國泰路與南京路口號誌時制採早開三時相模式運作，第一時相國泰路南北向對開，此時國泰路北往南快、慢車道僅准直行；第二時相國泰路南北向對開，此時國泰路北往南慢車道開放紅燈右轉、快車道同時可直行與右轉；第三時相南京路東西向對開（含東向西早開），此時國泰路北往南快、慢車道均開放紅燈右轉。經本府交通局派員於 4 月 13 日現場勘查，其中第三時相運轉過程，因南京路西往東左轉車流比率高達 80% 以上，與東往西直行機車產生第一個交織點，另國泰路北往南快車道持續開放紅燈右轉，右轉汽車匯入南京路快車道時再與南京路東往西直行機車產生第二個交織點。</p> <p>二、為改善上開汽、機車交織問題，本府交通局已</p>
----------	-------	-------------------------------------	-------	--

101.4.12	顏議員曉菁	大鳳山地區（交通局 大樹、烏松、 仁武、大社、	<p>調整該路口號誌時制為輪放四時相模式運作，第一時相國泰路南北向對開，此時國泰路北往南快、慢車道僅准直行；第二時相國泰路南北向對開，此時國泰路北往南慢車道開放紅燈右轉、快車道同時可直行與右轉；第三時相南京路西往東通通行，此時國泰路北往南快、慢車道均開放紅燈右轉；第四時相南京路東往西通行。其中第四時相運轉過程，即可提供南京路東往西直行機車安全行進空間，此時西往東行向為紅燈，無對向左轉車流之干擾（原第一個交織點）；國泰路北往南亦取消紅燈右轉燈號，無匯入南京路快車道右轉汽車之干擾（原第二個交織點）。另為加強警示效果，本府交通局將同時於國泰路右轉南京路槽化島上加設匝道會車標誌，以提醒駕駛人注意左、右方匯入來車。</p> <p>一、配合鳳山轉運站建置，本府交通局正積極辦理「四大轉運站公車路線</p>
----------	-------	-------------------------------	--

		<p>林園、大寮) 觀光公車規劃。</p>		<p>調整及規劃」案，進行轉運站公車路線調整及規劃（預計 101 年 7 月完成初步規劃），以建構綿密完整之大眾運輸路網，提高大眾運輸服務水準。</p> <p>二、另為促進本市文化、觀光及公共運輸產業發展，本府交通局亦積極規劃闢駛以鳳山捷運站為中心之觀光公車路線，近期將規劃行駛「大樹假日觀光公車」路線，由鳳山轉運站出發往北銜接九曲堂火車站、舊鐵橋濕地公園、竹寮取水站、三和瓦窯、佛陀紀念館等景點。</p> <p>三、另烏松、仁武、大社、林園、大寮等區，本府交通局將視區內景點假日觀光休閒人潮情形，評估開闢以鳳山轉運站為中心串連當地各景點假日觀光公車之可行性。</p>
<p>101.4.12</p>	<p>顏議員曉菁</p>	<p>本市公共運輸使用不高的原因及改善方式。</p>	<p>交 通 局</p>	<p>一、公共運輸使用不高的原因： (一)公共運輸路網不完善。 (二)公車班次不多。 二、為提升公共運輸使用率，本府交通局擬定策略</p>

如下：

(一)本市公共運輸路線依功能區分軌道系統、幹線公車、支線公車及接駁公車，本府交通局將透過不同功能定位之路線調整，將原本特性迥異之路線整合在一套路網架構下，構建本市「一核多心」之公共運輸型態。

(二)為提供大高雄地區無縫之公共運輸服務，將依人口集中程度規劃提供層級式公共運輸系統，以捷運(MRT)、輕軌(LRT)、公車捷運(BRT)、接駁公車、撥召公車(DRT)等五大公共運輸系統來提供大高雄多元、無縫的大眾運輸服務，以達成區區有公共運輸服務之目標。

(三)為縮短民衆旅行時間與提高可及性，爰規劃打造「30分鐘轉運生活圈」，透過構建2主、4次轉運中心，配合軌道運輸、新闢國道快捷公車路線、公路客運移撥路線與市區公車整併後之綿密路網，快速連結各

101.4.12	顏議員曉菁	鳳山轉運站位址儘速選定大東站，並將醫療、文化、觀光公車行經此轉運站。	交 通 局	<p>分區之轉運中心，提供不同運輸系統便捷之轉乘服務，並促進公共運輸資源的有效運用。</p> <p>(四)對於機車的管理，秉持「先給後要」策略，先提供優質公共運輸，後推動機車停車收費，鼓勵機車族使用公共運輸，達節約能源及都市永續發展目標。</p> <p>一、目前鳳山轉運站場址預定設置於捷運大東站，目前正辦理設計作業，惟本年度建置經費仍不足八百餘萬元，本局已向交通部爭取公路公共運輸發展計畫補助，倘經費如期到位，將於今(101)年底前建置完工。惟目前仍有部份民意有反對聲音，本局將加強溝通。</p> <p>二、配合鳳山轉運站建置，本局正積極辦理「四大轉運站公車路線調整及規劃」案，進行轉運站公車路線調整及規劃(預計101年7月完成初步規劃)，以建構綿密完整之大眾運輸路網，提高大眾運輸服務水準。</p>
----------	-------	------------------------------------	-------	---

101.4.12	陳議員美雅	為何搭乘真愛至旗津的航班減少？	交 通 局	<p>三、另為促進本市文化、觀光及公共運輸產業發展，本局亦積極規劃闢駛以鳳山捷運站為中心之觀光公車路線，近期將規劃行駛「大樹假日觀光公車」路線，由鳳山轉運站出發往北銜接九曲堂火車站、舊鐵橋濕地公園、竹寮取水站、三和瓦窯、佛陀紀念館等景點。</p> <p>四、又民衆醫療需求部分，本局將評估開闢以鳳山轉運站為中心接駁臨近地區醫療院所醫療公車之可行性。</p> <p>一、輪船公司真愛碼頭至旗津輪渡站航線，因搭乘需求不高，經評估後，由每日開航縮減至星期六、日及連續假日開航，平日需搭船至旗津之乘客，可前往至鼓山輪渡站搭乘。而星期六、日行駛之觀光遊港航線（真愛碼頭至旗津漁港），係因考量載客量及成本不符之下，已報府核備並於 100 年 7 月 30 日起停航，此航程僅於特殊節慶與連續假期開航。</p> <p>二、針對全國各級學校、政</p>
----------	-------	-----------------	-------	--

101.4.12	陳議員美雅	輪船公司的渡輪會排放黑油至海裡？	交 通 局	<p>府立案安親班推出海洋戶外教學專案，提供優惠折扣，吸引更多學校舉辦海洋戶外教學，提升師生對高雄海洋城市的認識。另自 100 年 4 月 18 日「觀光遊輪·海上饗宴」正式啓航，遊客能每日傍晚搭乘遊港餐船，一邊欣賞海港景致，一邊品嚐美食及聆賞樂團樂音演出。公司行業或大型團體更能自行包船，舉辦私人派對或會議，讓大眾能在獨立環境中，一同深入高雄港探索港灣魅力。</p> <p>三、以 100 年為計算基準，遊客包船及每日搭乘「觀光遊輪·海上饗宴」之人數與單純觀光遊港航線相比並未減少，反有成長之趨勢。</p> <p>一、輪船公司所有船舶之維修保養，皆按時依照保養進度實施，每年固定上架歲修，並通過航港局檢驗合格發照。</p> <p>二、全面檢查所有船舶，若有漏油之船舶，將要求停航檢修後，再行派遣值勤。</p> <p>三、至於有否排放黑油，輪船公司將檢討調查，並</p>
----------	-------	------------------	-------	---

101.4.12	陳議員美雅	<p>一、瑞豐夜市機車停車收費的目的？是否有開住戶說明會？</p> <p>二、配套措施為何？周邊住戶的權益？</p>	交 通 局	<p>要求於保養維修時皆須依環保規定處理，嚴禁有排放污染海洋之情形發生。</p> <p>一、本市 100 年 A1 類道路交通事故騎機車死亡人數 198 人，佔 78.9%，機車因使用成本低，且其具靈活度高、機動性強等特性，成為市民最主要、但也是最危險的交通工具，須加以管制改善；且本市對於機車管理秉持先給後要策略，先給優質公共運輸，後要機車收費，持續積極發展公共運輸下，遂於公共運輸便捷發達且面臨嚴重停車問題地區，推動機車停車收費，鼓勵機車族使用公共運輸，達節約能源及都市永續發展目標；另交通部公路公共運輸發展計畫對於各縣市補助評選要件係需提出私人運具抑制措施，包含機車停車收費等，倘未提出則獲補助將相對困難。</p> <p>二、配套措施如下：</p> <p>(一)增加路邊機車停車供給：</p> <p>考量商圈夜間機車停車需求高，為增加停</p>
----------	-------	--	-------	---

車供給滿足需求，將調整收費路段一般汽車停車格位為汽機車共用格用（8-17 時限停汽車、17-24 時限停機車），收費路段提供路邊機車停車位共 586 格。

(二)加強路外機車停車場之導引：

瑞豐夜市附設機車停車場提供 479 格（計次收費 10 元），並已協調夜市業者再增加機車停車空間、鄰近之漢神巨蛋機車停車場亦提供 4,169 格免費停車位，為使民衆多加利用，已設置路外機車停車場導引牌面。

(三)出售優惠價格之 300 元月票（每天 10 元）及規劃季票，以滿足有長期停車需求之當地商家及住戶，及當地轉乘捷運之民衆。

(四)周邊大樓騎樓地在不影響行人通行下，留有部分空間可停放機車。

(五)於 101 年 4 月 13 日 19 時漢神巨蛋 10 樓訓練教室，邀集本市鼓山區、左營區議員

101.4.12	李議員順進	168 公車仍在 使用氫油節能 公車嗎？其功 效為何？	交 通 局	<p>及當地大樓主委召開地方說明會，加強說明並了解民意。</p> <p>一、公車處使用之「氫油節能設備」，環保署 98 年 3 月委託財團法人車輛研究測試中心，其中「測試成果報告書」結果，在排煙測試中於 2500 RPM 時，污染度(空氣中黑煙含量)由 7%減少至 5%，有減少污染度之成效。</p> <p>二、101 年 3 月氫油節能設備公司為響應政府節能減碳環保政策，以產業合作方式免費提供 12 輛氫油節能設備供公車處使用。</p>
101.4.12	李議員順進	太陽能船有在 使用嗎？外界 都在傳已沒有 在使用（太陽 能實際功能） 。	交 通 局	<p>一、本公司太陽能船船隊自 99 年 9 月成軍後，即加入愛河營運，營運時間為每日下午 4 點~晚上 11 點；其主要動力來源為岸電充電及太陽能轉換電力充電至蓄電池後，由蓄電池提供營運所需電力來源，整體功能性經相關單位查核皆符合建置需求，並經經濟部能源局審核通過，目前營運狀況良好。太陽能船 99 年共搭載 23 萬</p>

				<p>餘人次，100 年搭載 36 萬餘人次，頗受好評，並成爲愛河觀光新景點。</p> <p>二、太陽能船爲國內首批大型太陽能電動載客船隊，亦引起其他縣市政府效仿之對象，新北市政府、台南市政府等單位皆多次來電詢問太陽能電動船相關資訊，可見本市太陽能電動船已引起國內水上綠能運具之新風潮。</p>
101.4.12	李議員順進	計程車補貼政策。	交 通 局	<p>一、購車補助：</p> <p>(一)汰舊換新：車齡 7 年以上老舊計程車，補助購車 4 萬元（交通部 3 萬元、本府環保基金 1 萬元）。</p> <p>(二)改裝 LPG（使用汽油及液化石油氣 2 種燃料）車補助：於 101 年 12 月 31 日前提出申請且符合規定者，補助 3.5 萬（環保署 2.5 萬元、本府環保基金 1 萬元）。</p> <p>二、油價補助：</p> <p>自 101 年 4 月 1 日起至 101 年 6 月 30 日止（每 3 個月檢討一次），計程車駕駛員於補貼期間持營業卡至中油加油站加</p>

				<p>油時享有每公升補貼 5 元，每月補助 450 公升之優惠（原 101 年 3 月 13 日修訂油價公升補貼 2 元，每月補助 45 公升）。</p> <p>三、本府交通局也針對計程車棚架及招呼站的設置，給予政策及經費之協助。</p> <p>四、目前交通部尚不認為計程車是公路公共運輸的一環，所以補貼有限，如汰舊換新(車齡 7 年以上老舊計程車)只補助購車 4 萬元，但公車購車補貼最高則可達 49%，交通局將另向中央爭取納入公路公共運輸補貼。</p>
101.4.12	林議員宛蓉	<p>紅 2 路公車減發延駛高坪地區班次，可否增發高坪 06:20 班次至小港及小港發 21:30 至高坪地區？</p>	交 通 局	<p>一、經查紅 2 路公車高坪地區頭班車發 06:30 班次往小港地區並未調整，原紅 2 延駛高坪地區並無 06:20 班次。</p> <p>二、紅 2 小港站發 21:30 班次，原研議調整不經高坪地區，惟考量當地居民實際需求，該班次現仍經高坪地區。</p> <p>三、本處將視高坪地區乘客交通需求，適時檢討該路線載客率，作為增加及調整繞駛高坪地區公車班次之參據。</p>

交通部門業務質詢及答覆（林宛蓉 陳粹鑾）

101.4.12	林議員宛蓉	前鎮輪渡站之整建。	交 通 局	<p>一、前鎮輪渡站中有關入口意象與綠化之工程部分，本府交通局將另外尋求預算來施工。</p> <p>二、前鎮輪渡站工程預計今年 10-12 月間完工，並已協調由航港局發包施作。</p> <p>三、概念設計圖會再提供議員參考。</p>
101.4.12	陳議員粹鑾	最近油價上漲，針對公車、渡輪及計程車會不會漲？	交 通 局	<p>一、因應油價上漲，本府爰成立「高雄市政府物價上漲對策督導小組」，由本府副市長擔任召集人，本府主計處擔任幕僚，小組成員包括財政局、交通局、教育局、警察局、水利局等相關局處，以維持本市物價穩定，進而促進經濟成長為目標。</p> <p>二、經查本市公車、渡輪、計程車費率係由本府核定，為平穩物價，本府物價上漲對策督導小組於 4 月 12 日召開之工作會報決議，本市各項交通費率只能持平不能調漲，因應市民之民生需求。</p> <p>三、本市公車票價(全票價 12 元)、渡輪航線票價(全票價 15 元)及計程車起跳運價(1.5 公里 85</p>

元)皆不漲價。

- 四、針對公車部分，本局除賡續爭取交通部經費補助辦理公車汰舊換新、營運虧損與偏遠路線補貼以提升營運績效外；另目前中油針對公車部分，於 101 年 4 月起柴油由每公升補貼 2.4 元提高至每公升 5 元；未來油價如持續上漲，將爭取交通部補助並向本市環保基金申請補助。
- 五、針對渡輪部分，高雄市輪船股份有限公司就最近油價上漲之因應措施，除檢討營運不佳之航線及班次，以強化航行載運效率外；另目前中油針對渡輪部分，於 101 年 4 月起柴油由每公升補貼 2.4 元提高至每公升 5 元。
- 六、及使用牌照稅，且中油於 101 年 4 月 1 日起至 101 年 6 月 30 日止(每 3 個月檢討一次)，已將補貼金額由 2 元提高至 5 元，每月補助 450 公升，故每月補助金額為 2,250 元，應能舒緩計程車業者之油價上漲壓力。

101.4.12	陳議員麗珍	楠梓地區公車規劃為何，尤其 7 所大學的路線。另外，應常實施免費公車。	交 通 局	<p>一、目前楠梓地區現有 6、7、24B、28、29、97、98 等公車路線，其主要服務範圍有健仁醫院、楠梓火車站、楠梓區公所、楠梓加工出口區、榮總、義大醫院、高雄大學、海洋科大、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等重點區域。</p> <p>二、目前有 97 公車串連海洋科大、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等 5 所大學；另 98 公車串連高雄大學、第一科大、樹德科大、高應科大及高師大等 5 所大學，此外本市大專院校亦可經由捷運及公車轉乘加以串連。</p> <p>三、經查 101 年 3 月份 97 公車每日平均運量 485 人次，98 公車每日平均運量 71 人次，目前 97、98 公車運量不高，主要問題為校際間來往需求低，因此有關燕巢學園 LRT 建設，應著重促進各校間資源、活動相互交流，以增加交通需求，若運量提升將配合開闢幹線公車、BRT 及 LRT。</p> <p>四、本市於 97-99 年亦曾多</p>
----------	-------	-------------------------------------	-------	---

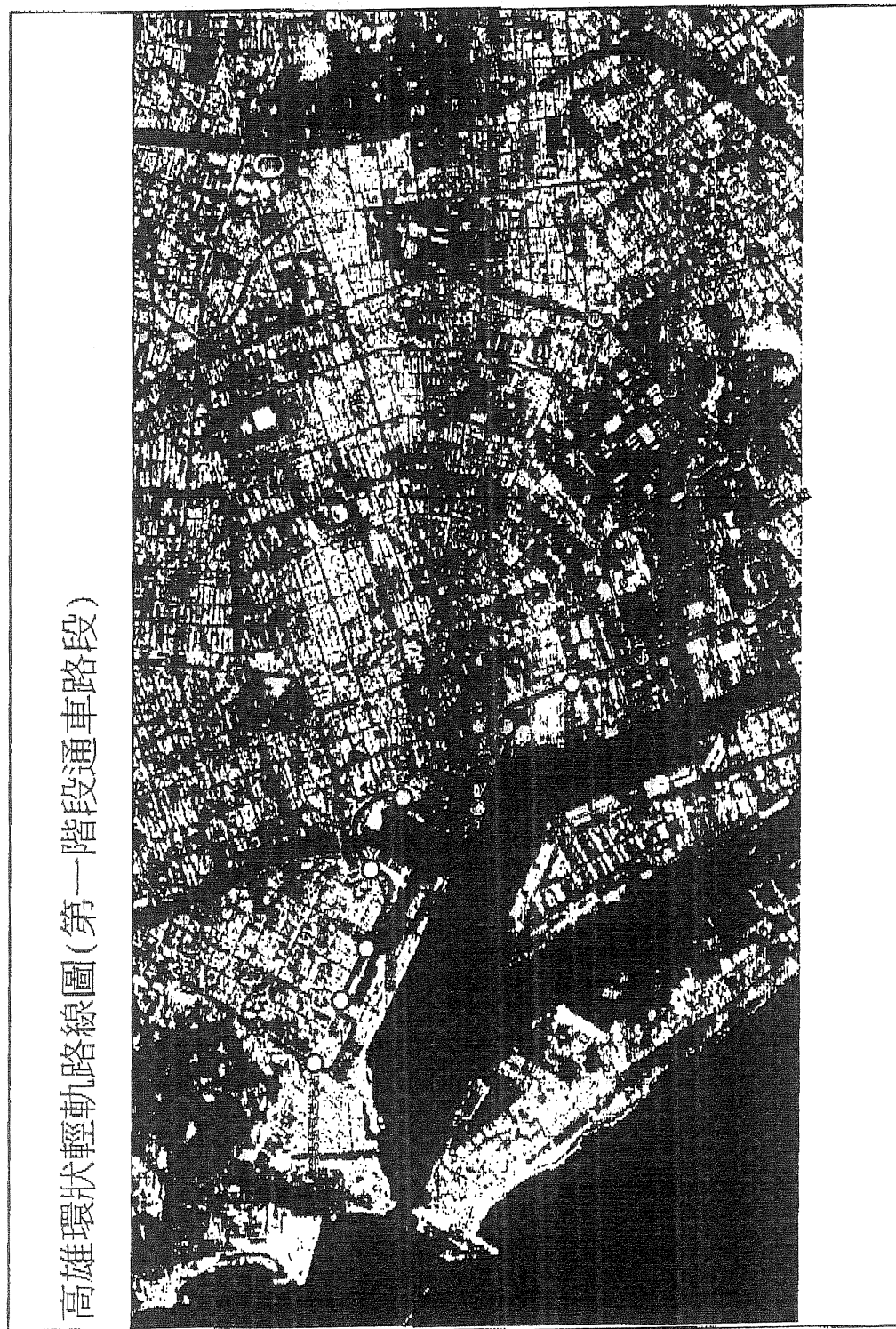
				<p>次實施「綠色星期四公車免費搭」、「99年43天重大節日期間公車免費搭」、「99年高捷幸福卡公車免費搭」等免費搭乘活動。惟對於本市民眾，除價格因素外，公車系統便利性及服務水準亦為民眾選擇使用之重要因素；爰此，本府交通局近年來除積極新闢、調整公車路線，以提昇服務水準，俾符合民眾需求外，另編列預算辦理公車汰舊換新、建置候車亭、智慧型站牌、公車動態資訊系統等計畫，積極提升公車系統服務品質。此外，為給予常搭族更多優惠，亦持續編列經費推動「捷運、公車轉乘優惠」及「捷運月票卡公車免費搭」等優惠方案，提升民眾搭乘意願。</p> <p>一、目前高雄市輪船股份有限公司以8艘愛之船及5艘太陽能船提供愛河觀光遊河服務，並以11艘渡輪分別經營鼓山輪渡站往返旗津輪渡站、前鎮輪渡站往返中洲輪渡站及真愛碼頭往返旗津輪渡站之交通渡輪服</p>
101.4.12	陳議員麗珍	<p>輪船公司業務推廣不佳，致民眾不知該去何處搭乘渡輪、愛之船及遊港船。</p>	交 通 局	

				<p>務，另有 2 艘觀光遊輪提供高雄港遊港餐飲及租船遊港業務，提供高雄市民及外來遊客悠遊河、港之遊憩運具，並兼帶動本市觀光產業發展及市府建設成果。</p> <p>二、高雄市輪船股份有限公司目前營運場所：包括太陽能船及愛之船係於國賓大飯店旁之愛之船國賓站及仁愛公園旁之仁愛站搭乘，渡輪則可於鼓山濱海路之輪渡站、新光路前鎮河口之前鎮輪渡站、真愛碼頭（假日）、旗津旗后之旗津輪渡站及中洲漁港附近之中洲輪渡站搭乘，至遊港之遊港船則於真愛碼頭搭乘，相關航線、活動訊息及場域資訊該公司除於官網 (http://kcs.kcg.gov.tw/new_kcb/index.php) 上放置外，更會不定期發布新聞稿提供最新訊息，並將加強於所屬各場域設置導引指示牌，供民衆知乘購票及搭乘地點，並吸引旅客搭乘。</p>
--	--	--	--	---

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.4.25 高市府捷秘字第 10130413100 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
101.4.12	陳議員美雅	請提供輕軌路線圖及設站的地點資料	捷運工程局	謹提供高雄環狀輕軌捷運系統初步路線圖及設站地點資料如下，請參考。

站名	月台型式	區位及功能
C1	二側側式(平面)	本站規劃設於凱旋四路、一心路、瑞隆路等道路交會路口之南側。
C2	二側側式(平面)	本站規劃設於凱旋四路、瑞田街路口。
C3	二側側式(平面)	本站規劃設於中山三、四路與凱旋四路路口西北隅，由於位處捷運紅線 R6 站旁。
C4	二側側式(平面)	本站規劃設於中華五路、鎮興路、凱旋四路之間。
C5	二側側式(平面)	本站規劃設於成功二路、時代大道路口南側。
C6	二側側式(平面)	本站規劃設於成功二路、正勤路口南側。
C7	二側側式(平面)	本站規劃設於成功二路、復興三路北側。
C8	二側側式(平面)	本站規劃設於新光路、成功路等道路交會路口之成功路西側。
C9	二側側式(平面)	本站規劃設於海邊路，永平路、苓南路口中間。
C10	二側側式(平面)	本站規劃設於海邊路青年二路與新田路路口之間。
C11	二側側式(高架)	本站規劃設於公園二路路南側，為一高架車站。
C12	二側側式(平面)	本站規劃設於駁二特區 18.18 公尺計畫道路，大義街、大智路之間。
C13	二側側式(平面)	本站規劃設於駁二特區 18.18 公尺計畫道路，瀨南街、七賢三路之間。
C14	二側側式(平面)	由於位處捷運橘線 O1 站旁。



高雄環狀輕軌路線圖(第一階段通車路段)

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.6.11 高市府觀發字第 10130526700 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
101.4.12	陳議員美雅	建議參考日本淺草市，於凹子底森林公園設置幸福意象指標供市民或新人拍照。	觀光局	<p>一、本局於 101 年 5 月 10 日邀集土地權責機關工務局養工處至凹子底森林公園擇點設置公共藝術作為本市幸福意象。</p> <p>二、經養工處函覆表示，因公園內已有音樂意象之造型設施，為避免過多設施聚集於公園內而顯雜亂，反破壞原有整體自然生態景緻；將擇園內優美區塊加以植栽美化，形塑幸福意象，如幸福橋。</p> <p>三、本局將於各風景區改善或興建時，研議設置幸福意象指標。</p>

交通部門業務質詢及答覆（李順進）

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 (101.4.26 高市府捷秘字第 10130413200 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
101.4.12	李議員順進	輕軌捷運最大主機廠在哪？ （原鐵路局調度站）興建時是否有計畫回饋地方？希望興建時可規劃綠地、公園等設施並納入地方意見，請於最短時間提供主機廠配置規劃書面資料予本席。	捷運工程局	輕軌捷運機廠預定設置於台鐵局前鎮調車場，目前基本設計顧問及建築師尚在進行初步設計當中，俟基本設計初步成果完成，將提送機場配置圖、概念規劃送禮議員卓參。關於本案，捷運局局長業於4月20日親率相關業務科長向議員說明，並聽取議員建議。 輕軌捷運機廠採開放式建築，現有台糖圍牆將予拆除，其中現代化行政中心採用綠建築設計；並規劃景觀綠地等設施。另李議員建議之其他事項。設置時將一併考量。

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.5.1 高市府觀產字第 10130374200 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
101.4.12	蘇議員炎城	<p>一、如何結合旅館商業同業公會以提升本市旅館住的品質，並推動本市觀光產業？</p> <p>二、如何保障合法旅館業者？取締非法旅館、民衆及日租屋之成效如何？建議持續取締非法旅館、民宿及日租屋並加強宣導以保障遊客住的安全及品質。</p>	觀光局	<p>一、為推動發展本市觀光產業，提升本市旅館服務品質，本局業於 99 年及 100 年辦理本市旅館品質提升計畫。邀請旅館商業同業公會之會員共同參與，透過說明會之辦理、培訓課程、接待旅客之應對方式、認證機制之建置等實際行動，提供業者諮詢管道，瞭解提升服務品質之可行性作法，以強化旅館經營體質，達到本市旅館服務品質之目標。</p> <p>今(101)年度將續辦旅館品質提升計畫，並新增加「CEO 學苑」課程，提供旅館經營者經驗交流的平台；另為輔導參與星級評鑑之業者，及欲申請特色民宿之民衆，本局將另規劃辦理相關輔導課程。有關今年度品質提升計畫，本局將再度邀請旅館公會會員共同參與，以推動發展本市觀光產業。</p> <p>二、為保障合法旅館業者權益，擬加強取締非法旅館、民宿及日租屋，100</p>

				<p>年度本局已檢查合法旅館 286 家次，非法旅館 51 家次，合法民宿 38 家次，非法民宿 6 家次，經查獲非法營業屬實者，均依規辦理裁處。依發展觀光條例第 24 條第 1 項、第 55 條第 3 項規定，未領取旅館業登記證而經營旅館業，處新台幣 9 萬元以上 45 萬元以下罰鍰，並禁止其營業，依同條例第 25 條第 2 項、第 55 條第 4 項規定，未領取民宿登記證而經營民宿，處新台幣 3 萬元以上 15 萬元以下罰鍰，並禁止其經營。</p> <p>經查本市約有 161 家日租屋，截至目前已裁罰 40 家日租屋、房間數 444 間；持續調查中計 15 案，房間數 180 間。</p>
--	--	--	--	--

高雄市議會第1屆第3次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
(101.5.4 高市府觀產字第 10130392000 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
101.4.12	林議員武忠	針對近來油電雙漲影響觀光相關產業，觀光局因應之道為何？	觀光局	<p>一、影響層面：</p> <p>(一)旅行業： 有關旅行業的影響部分，經洽據高雄市旅行商業同業公會表示，對出境（Outbound）旅行社而言，主要成本的調漲在於機票，前一波油價上漲時，國籍航空已於今年3月15日起調漲航空燃油附加費，短程航線每航段由27.5美元調整至30美元，出境旅行社也已反映於團費中。對入境（Inbound）旅行社而言，因目前市場競爭關係，旅行社將暫時先吸收遊覽車與飯店可能發生的漲幅，再視市場狀況應變。</p> <p>(二)旅館業： 1. 客源市場萎縮：因「觀光休閒旅遊」非民生必需品，特別在物價膨脹的期間，可謂屬奢侈品，故油電雙漲，可預見整體觀光旅遊將面臨嚴峻的市場</p>

				<p>萎縮。</p> <p>2.人力薪資結構的壓力：物價隨油電調漲而上漲，各行業有能力者，亦將薪資隨之調漲，且旅館業屬人力、服務密集產業，若旅館業不調漲員工薪資，高素質人力勢必會流向高薪產業，將嚴重影響旅館業之服務水準甚或營運績效。</p> <p>3.營運成本難以負荷：所有營運成本，包含油電各項備品等預期將全面上漲，將造成營運更加艱難。</p> <p>二、因應對策：</p> <p>(一)旅行業：</p> <p>1.積極辦理及參與旅展及推介會：設計更超值、多元及豐富之套裝遊程，吸引遊客至本市旅遊，開拓更多更廣之客源市場。</p> <p>2.本局於 100 年間已結合高雄觀光業界前往亞洲九大城市（北京、天津、南京、杭州、廈門、香港、新加坡、馬來西亞吉隆坡及檳</p>
--	--	--	--	---

城等)行銷推廣,爭取團體與自由旅客來高雄旅遊,101年重點推廣市場為日本、韓國、港澳及大陸直航城市等。並邀請及接待中國大陸各省市、香港、日本、韓國、新加坡及馬來西亞等觀光代表、組團旅行社與媒體團來高踩線交流,以及參加台北國際旅展、高雄旅展、台北春季旅展等旅遊展會,為高雄創造更多國內外客源,100年全年達成364萬9,739人次的新高紀錄,較99年成長45.7%,期藉由國內外旅客量與質的提升,協助整體觀光產業界提高經濟效益與產值。

(二)旅館業：

- 1.房價不調整甚或往下調整：面臨整體市場可能的萎縮，沒有調漲的空間，觀光局已向業者溝通請其儘可能房價勿上漲，並思考以薄利多銷降價的方

				<p>式以刺激客源市場。</p> <p>2. 各種節流方式以節省成本面的支出：請業者可於成本面多多採用節能設備及人力的有效配置，包括遇缺不補以節省人力成本、改採節省電的裝置及設備、檢討備品的使用量及必須性等。</p>
--	--	--	--	--

拾壹、保安部門業務質詢及答覆

