

三、書面答覆

高雄市議會第1屆第4次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 (101.10.25 高市府捷秘字第 10131086500 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
101.10.9	蔡議員金晏	輕軌捷運評估外部效益為560億，請將精算資料提供本席。	捷運工程局	<p>一、環狀輕軌外部效益估算主要包含旅行時間節省效益、私人運具行車成本節省效益、肇事成本節省效益及空氣污染節省效益等四項。</p> <p>二、外部效益評估年期為104年至133年，計30年，總計559.50億元(現值，詳附件)，包括：</p> <p>(一)旅行時間節省效益：140.89億元。 旅行時間節省效益=單位時間價值(元/人小時)×時間節省量(延人小時)。</p> <p>(二)私人運具行車成本節省效益：370.05億元。 私人運具行車成本節省效益=單位行車成本×延車公里之節省量。</p> <p>(三)肇事成本節省效益：6.93億元。 肇事成本節省效益=平均肇事率×平均每次肇事損失×延車公</p>

				<p>里之節省量。</p> <p>(四)空氣污染節省效益： 41.63 億元。</p> <p>空氣污染節省效益＝ 平均單位空氣污染成本×延車公里之節省量。</p>
--	--	--	--	---

附件

高雄環狀輕軌捷運建設外部效益說明

本案外部效益項估算主要包含旅行時間節省效益、私人運具行車成本節省效益、肇事成本節省效益及空氣污染節省效益等四項。其節省效益之計算式分述如下：

1、旅行時間節省

旅行時間節省效益之計算係估算有、無捷運延伸線情境下之路網旅行時間差值，並以時間價值參數將此時間差值換算為貨幣單位。

旅行時間節省效益＝單位時間價值(元/人小時)×時間節省量(延人小時)。

在單位時間價值方面，依據行政院主計處普查局網站所提供之資料，可知民國 100 年 1~8 月受僱員工(包括工業及服務業)每人每月平均薪資約為新台幣 47,302 元，平均工時約為 177.6 小時，每小時平均薪資約為 266 元。另根據交通部運輸研究所與中央大學合作之時間價值實證研究顯示，旅行時間成本約佔薪資之 60% 至 80% 之間，若保守以薪資之 60% 作為時間成本之估算基礎，輔以工資上漲率(2.5%) 作為每年單位時間價值之成長率，可得各預測年之單位時間價值(如表 1 所示)。

表 1 各預測年之單位時間價值一覽表

單位：元/人/小時

年 期	民國 110 年	民國 120 年
時間價值	206.3	264.1

2、行車成本節省

行車成本節省效益之計算係估算有、無捷運延伸線情境下之路網行車公里數差值，並以單位行車成本參數將此行車公里數之差值換算為貨幣單位。

私人運具行車成本節省效益＝單位行車成本×延車公里之節省量。

其中，私人運具單位行車成本之計算係參考交通部運輸研究所於民國 89 年出版之「台灣地區公路車輛行車成本調查資料」及「運輸經濟資料彙編」等資料綜合研判所得。依表 2 之數值，再藉由運輸需求模式求出一般公路之延車公里節省量，將二者相乘即得私人運具行車成本節省效益。

表 2 一般道路各預測年單位行車成本一覽表

單位：元/延車公里

預測年期	民國 110 年	民國 120 年
單位行車成本	15.38	17.85

3、肇事成本節省

捷運延伸線引進後吸引了部分私人運具旅次，預期公路行車公里數將減少，隨之，肇事發生次數預期亦將降低，進而產生肇事成本節省之效益。肇事成本節省效益之計算係先計算有、無軌道系統建設情境下之行車公里差值，再乘以平均單位肇事成本(元/行車公里)得之。

肇事成本節省效益＝平均肇事率×平均每次肇事損失×延車公里之節省量

其中，在肇事率方面，依據高雄市之「高速都會區快速道路系統整體規劃」，一般公路之肇事率為 0.27 次/百萬公里。在平均每次肇事損失方面，依交通部運輸研究所辦理之「台灣西部走廊高速鐵路可行性研究」，平均肇事負擔費用包括車輛損壞、醫療支出、生命及受傷損失等，據其研究成果指出，一般公路每次平均肇事成本為 699,000 元。將上述肇事率乘以每次肇事損失即可求得基年單位延車公里之肇事成本，例如在一般公路，將平均肇事率 0.27 次/百萬車公里乘上每次肇事損失 699,000 元，可得 0.18873 元(輛)/延車公里；依此，輔以物價上漲率，可得各預測年之單位延車公里肇事成本(如表 3 所示)。以此數值再乘以各路線方案之延車公里節省量，即可得肇事成本節省效益。

表 3 一般道路各預測年平均單位肇事成本一覽表

單位：元/延車公里

預測年期	民國 110 年	民國 120 年
平均單位肇事成本	0.28	0.33

4、空氣污染節省

「空氣污染」減少效益主要來自於兩部份：一為捷運營運後其他運具因行駛里程數改變而致耗油量減少所產生之空氣污染減少效益，二為因空氣污染對於人體健康、景觀、感覺、農作物生長產生危害之社會成本亦隨之減少。捷運延伸線引進後吸引了部分私人運具旅次，預期公路行車公里數將減少，隨之，空氣污染預期亦將降低，進而產生空氣污染節省之效益。空氣

污染節省效益之計算係先計算有、無軌道系統建設情境下之行車公里差值，再乘以平均單位空氣污染成本（元/行車公里）得之。

空氣污染節省效益＝平均單位空氣污染成本×延車公里之節省量。

根據民國 81 年內政部環保署所作「北、中、南、高地區空氣污染物排放總量調查及減量規劃報告」，該報告曾考量利息、折舊、操作維護費、人員監控及法令執行等因素後，針對粒狀物(TSP)、硫氧化物(So_x)、氮氧化物(NO_x)及一氧化碳(CO)等空氣污染物，推算出每種污染物排放量之平均社會成本，如表 4 所示。

表 4 空污排放單位成本一覽表

單位：元/行車公里		
預測年期	民國 110 年	民國 120 年
平均單位空氣污染成本	1.72	1.99

外部效益評估年期為 104 年至 133 年，計 30 年，總計 559.50 億元（現值），如表 5 所示：

- (1) 旅行時間節省效益：140.89 億元
- (2) 私人運具行車成本節省效益：370.05 億元
- (3) 肇事成本節省效益：6.93 億元。
- (3) 空氣污染節省效益：41.63 億元

表 5 外部效益估計表

單位：百萬元

年期	旅行時間節省		行車公里節省		肇事成本節省		空氣污染節省	
	折現	當年	折現	當年	折現	當年	折現	當年
104	126	142	278	313	5	6	30	34
105	147	171	324	376	6	7	35	40
106	167	199	367	439	7	8	40	47
107	185	228	408	501	8	9	44	54
108	202	256	445	564	8	10	48	61
109	218	285	480	627	9	12	52	67
110	279	375	658	884	12	16	72	97
111	336	465	824	1,141	15	21	91	126
112	390	555	981	1,398	18	26	109	156
113	440	646	1,127	1,656	21	31	126	185
114	487	736	1,265	1,913	24	36	142	215
115	530	826	1,393	2,170	26	41	157	244
116	571	917	1,513	2,427	28	45	170	274
117	609	1,007	1,624	2,684	30	50	183	303
118	644	1,097	1,728	2,942	32	55	195	332
119	677	1,187	1,824	3,199	34	60	206	362
120	663	1,197	1,785	3,223	33	60	202	365
121	648	1,206	1,746	3,248	33	61	198	368
122	634	1,215	1,708	3,274	32	61	193	370
123	621	1,225	1,672	3,299	31	62	189	373
124	607	1,234	1,635	3,325	31	62	185	376
125	594	1,244	1,600	3,350	30	63	181	379
126	581	1,253	1,566	3,376	29	63	177	382
127	569	1,263	1,532	3,403	29	64	173	385
128	556	1,273	1,499	3,429	28	64	170	388
129	544	1,283	1,466	3,456	28	65	166	391
130	533	1,293	1,435	3,482	27	65	162	394
131	521	1,303	1,404	3,509	26	66	159	397
132	510	1,313	1,373	3,537	26	66	155	400
133	499	1,323	1,344	3,564	25	67	152	403
合計	14,089	26,716	37,005	70,710	693	1,325	4,163	7,968

交通部門業務質詢及答覆（蔡金晏）

高雄市議會第1屆第4次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.10.26 高市府捷秘字第 10131088800 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
101.10.9	蔡議員金晏	高雄市東臨港線自行車道造型燈柱工程設計有無疏失乙情。	捷運工程局	一、高雄市東臨港線自行車景觀廊道工程（以下簡稱本工程）係經行政院體育委員會於99年4月20日以體委設字第09900088811號函原則同意分年補助新台幣（以下同）5,000萬元（99年2,000萬、100年3,000萬）予高雄市政府捷運工程局興建，捷運局再依相關採購程序於99年7月13日以5,200,000元決標予德司丹聖國際設計顧問股份有限公司負責本工程規劃設計暨監造技術服務事宜。 二、本工程有關造型燈柱工程設計，查係參照西臨港線自行車景觀廊道工程（主辦機關為高雄市政府工務局）規劃設計，其間，在本工程採購、履約、驗收過程中，尚未發現涉有不法情事。 三、檢附本工程造型燈柱控制箱啓閉燈柱數量對照及電費計算表乙份。

自行車道（二期）造型燈柱控制箱啟閉燈柱數量對照
及電費計算

（一）造型燈柱控制箱啟閉燈柱數量對照表

控制箱編號	啟閉燈柱數量	備註
PL1	10 盞	
PL2	47 盞	
PL3	39 盞	
PL4	24 盞	
PL5	23 盞	
PL6	28 盞	
PL7	12 盞	
PL8	25 盞	
PL9	21 盞	
總計	229 盞	

（二）電費計算方式一

1. 台電單價：0.68 元/W-月。

2. 每盞瓦數：

裝設之 LED 光源功率為 10W

台電計算方式 $10W/0.9=11.11W$ ，以無條件進位 12W
計算。

3. 造型燈柱 101.6.1~101.8.31 每日開啟，開啟時段為 18:00
至隔日 06:00，共 12 小時。

4. 以 PL1 為例，每月電費為 $0.68*10 \text{ 盞}*12W*(12/24) = 41$
元/月（四捨五入），3 個月電費為 $41*3=122$ 元。

交通部門業務質詢及答覆 (蔡金晏)

台灣電力公司收據
www.taipower.com.tw 即11 NO.0137176
：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
：高雄市府前鎮區凱旋三路凱旋1·2
·3路PL2
：11325110904 乙類
營利事業統一編號：*****
戶區：H005/H005
日：101年 08月 01日

本公司營利事業統一編號：79634302	
電費金額	\$575 元
應繳總金額(新台幣)	\$575 元
本期指數：*****0	上期指數：*****
用電度數：*****0	
計費期間：101年06月01日至 101年08月31日	
下次收費日：***年 月 日 中華民國 101年 08月 14日	
16:40:10 注意 L002	

收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
電費率准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

台灣電力公司收據
www.taipower.com.tw 即11 NO.0137176
戶名：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
地址：高雄市府前鎮區凱旋三路凱旋1·2
·3路PL1
電號：11328624923 乙類
用戶營利事業統一編號：*****
收費戶區：H005/H005
收費日：101年 08月 01日

本公司營利事業統一編號：79634302	
電費金額	\$122 元
應繳總金額(新台幣)	\$122 元
本期指數：*****0	上期指數：*****
用電度數：*****0	
計費期間：101年06月01日至 101年08月31日	
下次收費日：***年 月 日 中華民國 101年 08月 14日	
16:40:05 注意 L002	

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費率准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

台灣電力公司收據
www.taipower.com.tw 即11 NO.0137178
：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
：高雄市府前鎮區凱旋三路凱旋1·2
·3路PL4
：11321285906 乙類
營利事業統一編號：*****
戶區：H005/H005
日：101年 08月 01日

本公司營利事業統一編號：79634302	
電費金額	\$294 元
應繳總金額(新台幣)	\$294 元
本期指數：*****0	上期指數：*****
用電度數：*****0	
計費期間：101年06月01日至 101年08月31日	
下次收費日：***年 月 日 中華民國 101年 08月 14日	
16:40:30 注意 L002	

收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
電費率准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

台灣電力公司收據
www.taipower.com.tw 即11 NO.0137177
戶名：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
地址：高雄市府前鎮區凱旋三路凱旋1·2
·3路PL3
電號：11322082914 乙類
用戶營利事業統一編號：*****
收費戶區：H005/H005
收費日：101年 08月 01日

本公司營利事業統一編號：79634302	
電費金額	\$477 元
應繳總金額(新台幣)	\$477 元
本期指數：*****0	上期指數：*****
用電度數：*****0	
計費期間：101年06月01日至 101年08月31日	
下次收費日：***年 月 日 中華民國 101年 08月 14日	
16:40:18 注意 L002	

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費率准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

交通部門業務質詢及答覆 (蔡金晏)

台灣電力公司 收據
www.taipower.com.tw 即 11 NO. 0137179

戶名：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
地址：高雄市苓雅區凱旋一路凱旋 1 · 2
· 3 路 P L 6
電話：11215436904 乙類
用戶營利事業統一編號：*****
收費戶區：H005/H005
收費日：101 年 08 月 01 日

本公司營利事業統一編號：79634302

電費金額	\$343 元
應繳總金額 (新台幣)	\$343 元

本期指數：*****0 上期指數：*****
用電度數：*****0
計費期間：101 年 06 月 01 日 至
101 年 08 月 31 日
下次收費日：*** 年 月 日
中華民國 101 年 08 月 14 日
16:40:34 注意 L002

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費奉准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

經收入蓋章

台灣電力公司 收據
www.taipower.com.tw 即 11 NO. 0137180

戶名：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
地址：高雄市苓雅區凱旋三路凱旋 1 · 2
· 3 路 P L 5
電話：11216279928 乙類
用戶營利事業統一編號：*****
收費戶區：H005/H005
收費日：101 年 08 月 01 日

本公司營利事業統一編號：79634302

電費金額	\$282 元
應繳總金額 (新台幣)	\$282 元

本期指數：*****0 上期指數：*****
用電度數：*****0
計費期間：101 年 06 月 01 日 至
101 年 08 月 31 日
下次收費日：*** 年 月 日
中華民國 101 年 08 月 14 日
16:40:44 注意 L002

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費奉准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

經收入蓋章

台灣電力公司 收據
www.taipower.com.tw 即 11 NO. 0137183

戶名：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
地址：高雄市三民區凱旋一路凱旋 1 · 2
· 3 路 P L 8
電話：11081404900 乙類
用戶營利事業統一編號：*****
收費戶區：H005/H005
收費日：101 年 08 月 01 日

本公司營利事業統一編號：79634302

電費金額	\$306 元
應繳總金額 (新台幣)	\$306 元

本期指數：*****0 上期指數：*****
用電度數：*****0
計費期間：101 年 06 月 01 日 至
101 年 08 月 31 日
下次收費日：*** 年 月 日
中華民國 101 年 08 月 14 日
16:40:56 注意 L002

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費奉准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

經收入蓋章

台灣電力公司 收據
www.taipower.com.tw 即 11 NO. 0137180

戶名：高雄市政府捷運工 先生/女士/寶號
程局路權科
地址：高雄市苓雅區凱旋三路凱旋 1 · 2
· 3 路 P L 7
電話：11215987923 乙類
用戶營利事業統一編號：*****
收費戶區：H005/H005
收費日：101 年 08 月 01 日

本公司營利事業統一編號：79634302

電費金額	\$147 元
應繳總金額 (新台幣)	\$147 元

本期指數：*****0 上期指數：*****
用電度數：*****0
計費期間：101 年 06 月 01 日 至
101 年 08 月 31 日
下次收費日：*** 年 月 日
中華民國 101 年 08 月 14 日
16:40:40 注意 L002

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費奉准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

經收入蓋章



台灣電力公司收據

www.taipower.com.tw 即 11 NO.0137182

戶名：高雄市政府捷運工程局路權科

地址：高雄市三民區凱旋一路凱旋1·2
：3路P.L.9

電號：11085335927 乙類

用戶營利事業統一編號：*****

收費戶區：H005/H005

收費日：101年08月01日

本公司營利事業統一編號：79634302

電費金額	\$257 元
應繳總金額(新台幣)	\$257 元

本期指數：*****0 上期指數：*****

用電度數：*****0

計費期間：101年06月01日至

101年08月31日

下次收費日：***年 月 日

中華民國 101年08月14日

16:40:49 注意 L002

1. 本收據各項金額數字係由機器印出，如發現非機器列印或有塗改字跡或無經收人(本公司收費員或代收單位)蓋章者，概屬無效。
2. 電費率准以元為單位，不及1元者四捨五入計算。

經收人蓋章

交通部門業務質詢及答覆（吳益政）

高雄市議會第 1 屆第 4 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 (101.10.26 高市府捷秘字第 10131088100 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
101.10.9	吳議員益政	那些告高捷，又不增資的高捷大股東，把他們投資金額、取得的工程比例、甚至他的財務報表、工程報表，每一個案子他是賺還是虧，送一份給交通小組。	捷運工程局	由於高捷公司各股東分支機構衆多，且因相關資料屬各公司治理之籌疇，本府目前並無完整資料。爲求審慎起見，本府已於 101 年 10 月 16 日以最速件函請高捷公司提供各股東承攬高雄捷運紅橋路網建設案相關工程金額等資料，俟高捷公司提出相關資料將儘速送請議會參考。

交通部門業務質詢及答覆（曾俊傑 陳玫娟）

高雄市議會第 1 屆第 4 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.12.18 高市府政查字第 10130935500 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
101.10.9	曾議員俊傑 陳議員玫娟	高雄市政府交通局停車管理中心（下稱停管中心）辦理『翠華（重忠路）拖吊場管理辦公室新建工程（下稱本案）』疑有工程管理費核發不實，以及相關人員若得請領加班費為何又繳回加班費，是否疑涉不法」等情。	政風處	一、經查，本案工程管理費編列 6 萬 9,850 元，除曾支出停管中心主任蘇○○、秘書莊○○、服務員徐○○、郭○○及吳○○等 5 人 1 至 4 月之加班費 6 萬 3,728 元外，未曾支付過其他項目，相關費用業由當事人分別於今年 5 月 30 日及 6 月 11 日繳回。另，本案請領工程管理費加班費之人員係屬本案主管，或係經主管指示辦理本案相關工作事項，且渠等加班費請領程序尚符合「高雄市政府所屬各機關學校員工加班費管制要點」規定；至於是否涉及刑事不法乙節，業經法務部調查局航業調查處高雄調查站於 101 年 7 月 20 日調卷偵辦在案，合先敘明。 二、惟本案加班費請領程序核有下列缺失： (一)停管中心主任今年 1 至 4 月之加班請示單，未經其主管批示，

				<p>而係由渠自行核定，核予前開管制要點不符。</p> <p>(二)服務員徐○○、郭○○今年3月29日及1月3日登載之加班起迄時間有誤，停管中心內部審核程序有失周延。</p> <p>(三)停管中心主任未釐清工程管理費支用要點相關規定，即告知屬員得以本案工程管理費請領趕工加班費，事後復以渠等請領身分不符合要求繳回，及未確實掌握本案承辦人加班及請領工程管理情形等部分，行政督導核有違失。</p> <p>三、本府業針對上述行政程序缺失，函請交通局檢討改善並追究相關人員責任。</p>
--	--	--	--	---

交通部門業務質詢及答覆（蔡金晏）

高雄市議會第 1 屆第 4 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.11.6 高市府交秘字第 10136150500 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
101.10.9	蔡議員金晏	請依本市交通需求點（如學校、醫院、市場等）規劃本市整體公共運輸路網。	交通 局	一、合併後高雄市空間幅員遼闊，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 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、國道快捷公車路線、公路客運移撥路線、幹線公車、一般公車及撥召公車等大衆運輸進行轉運，快速連結各分區之轉運中心，提供不同運輸系統便捷之轉乘服務，促進公共運輸資源的有效運用，完成最後一哩的運輸服務。 二、本府交通局正辦理「四大轉運站公車路線調整及規劃案」，將依捷運接駁公車、一般公車及公路客運移撥路線等特性，與本市各旅次產生吸引點關係，檢討各路線、班次關係，強化與轉運中心及其他運輸系

101.10.9	蔡議員金晏	<p>一、公車搭乘人數並不多，是否還有必要投資建置轉運中心。</p> <p>二、六大轉運中心建置效益及配套公車路線調整。</p>	交 通 局	<p>統聯結，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>三、本府交通局將儘速完成本市整體公共運輸路網規劃報告，並檢送議員參考。</p> <p>一、大高雄幅員遼闊，地理軸線呈東北－西南走向地形達 130 公里，為達 30 分鐘生活圈目標，本府乃規劃建置轉運中心串聯公共運輸系統，以高雄車站、左營高鐵站為兩大主轉運樞紐，鳳山、岡山、小港、旗山為四大次轉運樞紐，配合路線調整，提供各層級路線便捷之轉乘服務，建構完善之大眾運輸路網服務。</p> <p>二、目前旗山及岡山轉運站已發包施工，鳳山及小港轉運站亦已進行設計及工程發包作業。有關各轉運站之配套公車路線，本府交通局正辦理檢討及調整事宜，並辦理地方說明會向民眾說明，俾雙向溝通取得共識；未來將配合轉運站工程完工期程整體調整，以發揮無縫公共運輸</p>
----------	-------	--	-------	--

101.10.9	蔡議員金晏	旗鼓渡輪有無照班表開船？是要等人都滿載了才開船？	交 通 局	<p>效益。</p> <p>三、為發揮轉運中心功能，本府交通局正檢視由郊區發車之至市中心區各路線公車的起迄資料，檢討將郊區發車之公車調整（截短）至轉運站，轉運站至市中心區路段則以既有市區公車服務；並將重複路段節省之運能轉移至其他尚未有公車服務之區域或將郊區至轉運站間公車加密班次，以提高公車服務之水準。</p> <p>一、因鼓山旗津航線短，為確保船舶航行流暢、安全及效率性，本市輪船公司將依照乘船人數多寡配置船舶。離峰時段配置 2 艘對開，平均 10 至 15 分鐘一班船；平日 6：30~9：00、16：30~19：30 及假日 12：00~20：30 等尖峰時段配置 3 至 4 艘船舶服務；倘遇搭乘人潮較多，致民眾平均等候時間超過 30 分鐘時，將增加船舶至 5 艘。</p> <p>二、為提升乘船順暢性，遇連續假期或平常假日尖峰時段，本市輪船公司</p>
----------	-------	--------------------------	-------	---

交通部門業務質詢及答覆（蔡金晏）

101.10.9	蔡議員金晏	夜間渡輪（24:00-02:00）班次經評估過後不停班，建議在未來可以建造小船來行駛該時段航班。	交 通 局	除視人潮機動加開班次外，另加派人力疏導，以縮短民衆候船時間；經統計尖峰時段船班間距約 5 至 7 分鐘，如有極大量人潮，最長約等候 3 班船次即可登船。 為確保船舶航行需求及有效載運疏散居民，輪船公司將再評估改以 100 噸以內之小船行駛該時段之航班，以節省成本。
101.10.9	蔡議員金晏	旗津輪渡站二樓空間應可出租，不該閒置在那，且也應多開發輪船的周邊商品。	交 通 局	一、99 年期間出租金佑豪興業有限公司，而該公司一直積欠費用因而逕行終止契約。輪船公司針對旗津二樓輪渡站提出評估報告及出租方案，並進行公開招標，然兩次招標皆是流標；在 101 年 8 月 7 日與大眾銀行聯繫，對方表示有意願承租，但該地域屬港埠用地是否可作為金融機構營業使用，已行文本府都發局及航港局、港務公司協助釐清，航港局 101 年 10 月 9 日來函表示輪渡站用地租賃需洽高雄港務分公司。輪

船公司仍將持續接洽相關業管單位，協助釐清租賃之爭議，以方便後續出租事宜。

- 二、在 100 年及 101 年間輪船公司積極主動招商，其中與星巴克、麥當勞、義大利餐廳、順億鮪魚專賣店等接洽，惟對方相繼提出目前出租地點主要入口處，與廁所相鄰，不僅影響客人進出的意願，對於整體動線亦不恰當等問題，因而無後續承租之意願。改善廁所與出入口相鄰之問題，已先協尋設計師評估改善方案及所需經費，因目前無可支應之預算，及無法確知未來欲承租之廠商需求，待招標完成後，將共同討論整體動線如何改善。另旗津一樓旅客服務中心，輪船公司於 101 年 9 月 13 日拜會觀光局請求協調旗津遷移該服務中心，觀光局表示待該服務中心 12 月底合約期滿後將另尋合適地點，屆時亦可與二樓空間作一整體出租考量。
- 三、另周邊商品之開發亦與眾多廠商接洽過，當中

交通部門業務質詢及答覆（蔡金晏 陳玫娟）

				也參考過高捷衍生性產品開發，該單位也因開發成本過高、利潤過低無獲利，因此無開發成功，及本府主計處也表示輪船公司虧損嚴重，製作衍生性商品背負更多成本壓力、產生流通與庫存問題及後續帳務等問題，不建議販賣周邊商品，因而輪船公司目前暫無法辦理周邊商品之開發。
101.10.9	蔡議員金晏	渡輪外觀設計很糟，在未來建置時應多融入些設計感。	交 通 局	輪船公司渡輪因應短程航線及需載運機車之交通需求，故目前設計上皆以實際的運作為設計考量。往後新建渡輪之規劃設計，將考量結合交通疏運與觀光遊港功能，創造具設計感及新意象，成為本市河港觀光新亮點。
101.10.9	陳議員玫娟	101 年度定期契約路邊服務員掣單績效評比成績計算原則？可否加入年資？公平性？	交 通 局	一、本府交通局為達公平、公正拔擢績優人員，依 101 年度定期契約路邊服務員甄試簡章規定辦理定期契約服務員績效評比，並依評比規則採「每月有效開單金額」（佔總成績 70%）及「平時績效考核」（佔總成績 30%）加權計分，於契約期滿後結算評比

101.10.9	曾議員俊傑 陳議員玫娟	翠華拖吊場工程 管理費領取 適法性？	交 通 局	<p>成績取前 20 名進用為不定期契約服務員。</p> <p>二、有關加入年資評比項目，因於 101 年度公告招生簡章未包含，將於未來招考計畫納入研議。</p> <p>三、至於有違反勤務紀律等行為，本府交通局將不定期查勤，如有相關違規將視情節取消當月評比成績或撤銷評比資格，並依服務員工作規則辦理懲處。</p> <p>一、配合本市鐵路地下化工程，本府交通局翠華拖吊場於 100 年 2 月奉准搬遷，並於 100 年 5 月核定預算 1,495 萬 4,600 元新建管理辦公室，經規劃、設計及工程發包，於 101 年 1 月開工、6 月完工驗收通過，結算工程款共計 1,315 萬 5,214 元。</p> <p>二、依「高雄市政府所屬機關學校工程管理費及工作費支用要點」規定，各機關辦理工程相關工作人員之差旅費、加班費可由該工程計畫所編列預算之工程管理費項下支應。</p> <p>三、為確保工程品質及進度</p>
----------	----------------	--------------------------	-------	--

101.10.9	曾議員俊傑	高雄火車站機車停車收費措施執行倉促，騎樓應可停車。	交 通 局	<p>，本府交通局停車管理中心主任督導工程、審核各項文件、主持召開協調會議及工地會勘等，綜理相關業務，因而超過規定工時部分，均依上揭要點規定申請加班費。惟該主任自認身為科室主管，轄管業務責無旁貸，且工程專案結束後部分同仁僅申請加班補休，並未申領加班費，為展現領導統御等考量，已於 101 年 5 月 30 日全數繳回。</p> <p>四、本案業經法務部調查局相關機關於 101 年 7 月來函調卷該工程相關資料在案，並另由本府政風單位列案調查中，後續將戮力配合相關單位調查作業。</p> <p>一、高雄火車站實施機車退出騎樓、人行道路段係為以火車站為中心 300 公尺步行可接受半徑範圍，含建國二、三路（建國三路 46 巷至林森路）、中山一路（建國路至八德路）、博愛一路（九如路至熱河街）及九如二路（大連街至天津街），餘 800 公尺半徑範</p>
----------	-------	---------------------------	-------	--

101.10.9	曾議員俊傑	博愛路、龍德路至熱河路段間分隔島拆除事宜。	交 通 局	<p>圍騎樓允許停放一列機車，含建國二路（林森路至錦田路）、建國三路（建國三路 46 巷至中華路）。</p> <p>二、為避免機車退出騎樓措施影響當地停車，本府交通局經 10 月 3 日、8 日拜訪及調查後站各里機車停車需求，將於周邊條件許可之道路規劃免費機車停車格，後站地區已於 10 月 9 日派工於遼寧一、二街、熱河一、二街、松江街及重慶街等劃設免費機車格 265 格；前站地區亦會同當地里長會勘，規劃免費機車格 145 格。</p> <p>三、另將於金融機構機車停車需求較高之地點，如九如二路、博愛一路等周邊再規劃增設機車格；另騎樓禁停將使機車竄流至巷道事宜，將加強執法拖吊，以維護巷道公共安全。</p> <p>一、有關拆除博愛路分隔島，本府交通局業已蒐集該路段路型、交通量、肇事統計等資料研擬拆除分隔島路型之建議方案。</p>
----------	-------	-----------------------	-------	--

101.10.9	陳議員信瑜	沿海路貨櫃車流高，規劃 BRT 交通衝擊恐更大，且路線僅至大林蒲，吸引力似不足。	交 通 局	<p>二、前述建議方案本府交通局已於 101 年 6 月 26 日邀集工務局、警察局等相關單位召開會議研商達成共識，同意朝拆除快慢車道分隔島辦理，續於 101 年 8 月 9 日提送本府道安會報管考小組審議，並已依委員意見修正方案內容。</p> <p>三、現因該路段須納入後續鐵路地下化車站周邊路型配置一併考量，本府交通局將俟該路型確定後提送道安會報討論，並再與工務局研商分隔島拆除分工、經費規劃及執行時間等事項。</p> <p>一、沿海路為捷運紅線延伸路廊及臨海工業區通勤要道，大型車行駛比例較高，為有效移轉私人運具至大眾運輸系統，以降低道路車流量、提高道路服務水準，本府交通局爰研議進行沿海路 BRT 可行性分析作業。為提供 BRT 系統專用路權，俾使 BRT 車輛具優先通行功能，初步以路幅較為足夠之捷運小港站至獅子公園間路段做為優先規劃路線。</p>
----------	-------	--	-------	---

101.10.9	陳議員信瑜	明年交通違規罰鍰收入編列提高到 15 億元，將造成民衆	交 通 局	<p>二、前開規劃路線道路現況為單向三快車道及一機慢車專用道，依本府交通局初步踏勘研議，建議利用部分路外綠帶空間及配合重新調整外側車道規劃作為 BRT 專用車道，並削切分隔島作為機車道，以維持現有單向三快車道及一慢車道之車道配置與道路服務功能，另規劃階段並將搭配研議各項接駁轉乘措施，以提昇計畫效益。</p> <p>三、本府交通局刻正研提沿海路 BRT 計畫爭取交通部補助辦理前開作業，有關規劃路線起迄點及建議延伸往林園方向部分，將於規劃階段就運量、財務及經濟等通盤研議，並與地方加強溝通說明；至沿海路貨櫃車流量大及該 BRT 計畫實施時機，將於規劃時併同考量大型貨櫃車分流措施之執行情形納入研議。</p> <p>一、依 101 年 1~7 月交通違規罰鍰收入統計，每月平均市庫罰鍰收入約為 1 億 1,793 萬 8,026 元</p>
----------	-------	-----------------------------	-------	---

101.10.11	陳議員信瑜	<p>負擔加重？</p> <p>第 1 至 5 貨櫃中心轉運櫃運輸問題，交通局應有作為。</p>	交 通 局	<p>，推估 101 年度罰鍰收入約為 14 億餘元。</p> <p>二、而原高雄縣轄區之交通違規裁罰業務自 101 年 8 月 1 日起移撥至本府交通局辦理，其每年可分配罰鍰收入約 2 億 5 千萬元，故本府交通局明年度編列 15 億元交通違規罰鍰收入預算，並未增編罰鍰收入。</p> <p>一、查台灣港務公司高雄港務分公司（以下簡稱高港公司）前身高雄港務局曾於 94-95 年辦理「高雄港聯外交通整合規劃」案，檢討高雄港轉運櫃運輸問題並研擬交通改善工程計畫，部分計畫包括商港區銜接路廊計畫、中山高速公路延伸計畫（以上計畫現已整併為高雄港聯外高架道路計畫）、三國通道銜接計畫等已逐步推動實施。</p> <p>二、有關貴席建議事項，因貨櫃中心間貨櫃轉運櫃之相關規劃計畫，較適合由交通部航港局或高港公司進行，以符合其港務業務推動權責與需求。</p>
-----------	-------	--	-------	---

交通部門業務質詢及答覆（陳信瑜 陳玫娟 徐榮延）

101.10.9	陳議員玫娟	左新圖書館（博愛三路 376 巷）前中央分隔島開設缺口事宜。	交 通 局	<p>三、本府交通局將就高雄港 1~5 櫃間轉櫃作業的運輸方式提供建議做法並研提說帖，送請本市中央民代向交通部發聲，請其要求高港公司積極檢討及研提改善計畫。</p> <p>一、有關左新圖書館前中央分隔島開設缺口乙案，本府交通局於 99 年 7 月 27 日提送本市道安會報審議，結論如下：基於穿越博愛三路行人量未達「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 226 條第六款設置號誌之標誌（行人量每小時 400 人次以上），請交通局進行交通量調整，如流量達上述標準再行評估。</p> <p>二、經本府交通局於 101 年 10 月 9 日下午尖峰時段派員調查，行人穿越左新圖書館前中央分隔島量為 422 人次，已達法令規定行人流量 400 人次標準，將於近期邀集相關單位研商開設缺口及增設號誌事宜。</p>
101.10.9	徐議員榮延	一、鳳山區新康街劃設停車格的	交 通 局	一、鳳山區新康街（輜汽路—新強路）為 12 公尺道路，周邊停車需求殷切，

101.10.9	徐議員榮延	<p>適當性。</p> <p>二、路邊停車格半小時 15 元收費合理性。</p> <p>鳳山區自由路上軍備局土地，請研議商借開發做停車場使用。</p>	交 通 局	<p>為整頓停車秩序，於縣府時代該路段即規劃停車格位，目前停車率均有 7 成以上。</p> <p>二、依據立法院 100 年 6 月 29 日通過之停車場法第 14 條規定路邊停車場之費率採計時收取，得以 30 分鐘為計費單位。未修訂前之停車場法規定為計時收取以 1 小時為計費單位，現已修改為 30 分鐘為計費單位，以符合民衆之期望，且可有效提升停車格位周轉率，民衆停車時間若在 30 分鐘內，則較先前 1 小時計費方式之停車費用減少。</p> <p>一、目前軍備局土地，上部建物已完成拆除，因自由路停車空間缺乏，本府交通局建議可興建為路外停車場使用。</p> <p>二、因當地里長希望進行綠美化，經本府交通局評估建議，為符民意需求及解決當地交通問題，可將綠美化（鳳山區公所）及停車空間（本府交通局）一併納入規劃。目前正由鳳山區公所持續向里長、民意溝通</p>
----------	-------	---	-------	---

101.10.9	張議員漢忠	鳳山區自由路停車秩序改善及辦理程序應檢討。	交 通 局	<p>，俾使其同意開關停車場。</p> <p>三、本府交通局及區公所已向軍備局提出希望無償借用，惟軍方要求以市府財政局為統一對談協商窗口，目前已請財政局協助借用中，以利後續開發停車場使用。</p> <p>一、由於自由路人行道僅2.5米寬，如停放機車後，將不利於行人通行，而為減少上述違規停車行為，本府交通局針對沿線路邊停車空間，在不妨礙交通及住戶商家人員進出下，重新檢討增設停車位，並優先於現況機車停車需求較高路段，增設路邊機車位（或調整汽車位設置），以滿足機車停車及住戶之實際需求，至於部分減少之汽車位，則利用沿線橫交之國泰路、青年路、五權路、五權南路及復興街等路段空餘停車空間彌補，總增加207格機車位及減少1格汽車位。</p> <p>二、為充分了解當地住戶商家之意見，未來將先召開協調會勘再劃設停車</p>
----------	-------	-----------------------	-------	--

交通部門業務質詢及答覆（張漢忠 林武忠）

101.10.11	林議員武忠	公車處永續經營良策。	交 通 局	<p>格及設置相關標誌標線。</p> <p>一、公車處具有「公共服務」之任務，縣市合併後基於高高平「區區有公車」政策，造成虧損由每年 10 億元增加至 12 億元，100 年累積虧損已達 216 億元，其營運改革必須由組織著手。</p> <p>二、交通局提出三個公車處營運改革方案：</p> <p>(一)甲案：百分之百由公車處員工集資成立新公司。</p> <p>(二)乙案：市府以車輛作價與員工合資成立新公司。</p> <p>(三)丙案：以「路線釋出」的作法推動公車處民營化。</p> <p>三、市府交通局僅須以路線補貼方式向民營客運業者購買服務，即可繼續維持大高雄大眾運輸正常運行服務市民，不影響乘客權益。</p> <p>四、為利公車業務永續經營，交通局（公車處）所提營運改革方案係員工自救方案，公車處並於 101 年 10 月 12 日向議會報告後，就三個營運</p>
-----------	-------	------------	-------	--

101.10.9	周議員鍾濬	鴨子船服務人力委外案，浪費公帑？	交 通 局	<p>改革方案於 101 年 11 月召開員工說明會，並邀請本府各相關單位（交通局、勞工局、秘書處、人事處、財政局）參加，101 年 11 月至 102 年 4 月進行勞資協商，並就內容進行細部作業規劃。</p> <p>一、為維護水陸觀光車（鴨子船）導覽解說服務品質，故進行客服人力委外，請承商定期加強相關導覽解說教育訓練，並對愛河、蓮池潭周邊相關建設、設施及人文資訊等，做深度之課程訓練，以提升水陸觀光車（鴨子船）整體服務品質。</p> <p>二、公車處 99~101 年委外辦理情形： (一) 99 年採購「水陸兩用車駕駛及客服人力委託外包」由哈瑪星船舶企業有限公司得標，駕駛 6 人、預備駕駛 1 人、客服人力 9 人及行政管理 1 人，合計 17 人。工作內容涵括：駕駛鴨子船、售票、地勤…等。得標金額 544 萬 3,620</p>
----------	-------	------------------	-------	--

元。

(二) 100 年採購「水陸兩用車人力資源發展及相關專業服務案」由高雄市立空大得標，導覽客服 4 人、美麗島客服 1 人，合計 5 人。履約內容於美麗島站建置鴨子船客服中心、鴨子船租車預約接單業務、蒐集調查分析鴨子船客源提出專案報告及客服人力專業訓練導覽…等，得標金額 250 萬元。

(三) 101 年度採購「水陸兩用車客服人力委外案」由瀚峰企業股份有限公司得標，導覽客服人力共計 7 人，內容執掌包含地勤、售票、導覽及客服人員初階訓練…等工作，得標金額 237 萬 8,313 元。

三、人力委外係爲了降低人事成本支出，可減少長期員工雇用，除可降低成本外，排班制度上亦較具彈性，有效降低加班費及退休金支出。此外，爲安全需求鴨子船每年均進行水上救生演

交通部門業務質詢及答覆（周鍾澐）

101.10.9	周議員鍾澐	<p>一、紅 71 路由加昌站發車服務楠梓地區民衆前往紅 71 路線站點。</p> <p>二、公車處與紅 71 路沿線學校（高苑科大、東方技術學院、樹人醫專、岡山農工）協調，研議解決方案。</p>	交 通 局	<p>練，亦由承商自行吸收，可有效擷節公帑之支出。</p> <p>一、為服務高苑科大、東方技術學院、樹人醫專、岡山農工學生通勤交通需求，公車處研議將紅 71 路 A 線 07:00 及 07:30 捷運橋頭火車站發車班次，調整為加昌－捷運橋頭火車站－茄萣全程車，發車時間由加昌站發 06:30 及 07:00 班次。</p> <p>二、紅 71 路公車上午上學時間由加昌站起點載客，至橋頭火車站之行駛及學生候車地點，將邀高院科大、東方技術學院、樹人醫專、岡山農工協商後實施。</p>
101.10.9	周議員鍾澐	中山高中、國軍海軍醫院旁候車亭請儘速施作。	交 通 局	有關楠梓區藍昌路公車「中山高中」站往南方向及左營區軍校路「左營國軍醫院」站往南方向各建置候車亭 1 座，已完成規劃設計，10 月工程發包，預計 101 年 12 月底前完工。
101.10.9	周議員鍾澐	7 路公車白天班次少，晚上無班次。	交 通 局	一、7 路公車自 101 年 9 月 1 日起，延駛高師大及高應大燕巢校區，並依照

101.10.9	周議員鍾滂	楠梓區德民、海專路口行人通行量大，建議增設行人專用號誌。	交 通 局	<p>原高雄客運 97B 線發車時間行駛，以服務燕巢地區附近社區居民旅運需求，發車班次為平日 20 班、假日 14 班，101 年 9 月 23 日至 101 年 9 月 29 日平均每日載客 846 人，平均每班單程載客 24 人次。</p> <p>二、7 路公車平日尖峰班距約 20 分，離峰班距約 1 小時，上、下午各發車 10 班次，頭班車發車時間為 06:15，末班車為 20:55，高師大末班為 21:57。</p> <p>三、7 路公車假日尖峰班距 20~40 分，上午發 7 班次，下午發車時間為 13:55、15:25、15:55、17:55、18:55、19:55、20:55。</p> <p>四、有關 7 路公車發車時間，公車處將與高師大、高應大及樹科大協商後調整。</p> <p>本案經 101 年 9 月 26 日與周議員現場會勘，考量旨揭路口車流眾多及行人穿越安全，本府交通局同意於本年度 11 月底前增設行人專用號誌，以增進行人穿越安全。</p>
----------	-------	------------------------------	-------	--

交通部門業務質詢及答覆（陳明澤 林富寶 郭建盟）

101.10.9	陳議員明澤	中正/高速公路交流道口以東之路段目前速限為 50km/hr 規超速取締頻繁，請加強 802 醫院及中正高中前之相關交通設施以警示路口、路段，俾以降低行車速率。	交 通 局	查中正一路段（高速公路以東～澄清路）由東往西快車道速限為 50km/hr，順向進入端澄清路口、建軍路口、802 醫院路口、中正高中路口，地面均有 50 速限標字；另建軍路口、802 醫院西側共桿均有 50 速限標誌，為加強駕駛人辨識及遵循行車秩序，本府交通局將更新共桿上老舊速限標誌，並於中正路與澄清路口及 802 醫院前路口增設速限標誌。
101.10.9	林議員富寶	旗山溪高灘地興建停車場請再詳細評估。	交 通 局	本府交通局復於 101 年 10 月 16 日與林富寶議員再次赴現地會勘，研議將高灘地建置停車場範圍設定從復新東街至民權二街，並利用現有中華路與民權二街交叉口引道跨越堤岸，做為停車場區出入口，再加設置人行木棧橋跨越堤岸。後續本府交通局將就本次勘察建議方案，提出評估報告，並簽奉市府裁示。
101.10.9	郭議員建盟	高雄市實施機車停車收費相關資訊宣導及月票費用調降。	交 通 局	一、本市實施機車停車收費地點及相關資訊： (一)瑞豐夜市：101 年 4 月 16 日起實施： 1. 實施方式：裕誠路（博愛路至華榮路）、南屏路（南屏

路 293 巷至文信路
）共 689 格機車格
於 17 時至 22 時納
入收費，計次 15
元，沿線實施機車
退出騎樓、人行道
；周邊巨蛋機車停
車場提供 4,169 格
免費機車格。

2. 停車情形：改善以
往機車隨意停放，
行人通行空間已暢
通，透過收費機制
，捷運巨蛋站運量
增加 15%，提升機
車停車周轉率及周
邊路外機車停車場
使用率。

(二)新堀江：101 年 7 月 1
日起實施：

1. 實施方式：文橫一
、二路（民生路至
新田路）、五福二
路（中山路至林森
路）、新田路（中
山路至林森路）及
林森一路（民生路
至五福路）共 987
格機車格於 8 時至
22 時納入收費，計
次 15 元，沿線實施
機車退出騎樓、人
行道；周邊提供 588
格免費機車格。

2. 停車情形：改善以往機車隨意停放，行人通行空間已暢通，透過收費機制，捷運中央公園站運量增加 17%，提升機車停車周轉率並降低商圈核心區停車需求壓力。

(三)高雄火車站：101 年 10 月 1 日起實施：

1. 實施方式：建國二、三路（錦田路－中華路）、中山一路（建國路－八德路）、九如二路（大連街－天津街）、博愛一路（九如路－熱河街）、前站中博高架橋下公有機車停車場及後站中博高架橋下公有機車停車場，共 1458 格機車格於 8 時至 22 時納入收費，計次 15 元。收費路段以火車站為中心 300 公尺步行可接受半徑範圍實施機車退出騎樓、人行道；主核心外 800 公尺半徑範圍，含建國路（林森路至錦田路）、建

國路（建國三路 46 巷至中華路），實施機車退出人行道，騎樓允許停放一列機車。周邊提供 941 格免費機車格。

2. 停車情形：改善以往機車隨意停放，行人通行空間已暢通，透過收費機制，提升機車停車周轉率及改善中古機車行占用公有機車格營業問題，增進格位使用效率。

二、有關宣導事宜，本府交通局前已發布新聞稿宣導，實施收費前請里長協助宣導、新聞網站、廣播電台、捷運站及第四台跑馬燈等發布資訊等，並派員於收費路段及周邊發放宣導單，於機車上夾放相關資訊，沿線設置告示牌，以使民衆了解，實施前勸導期有 10 天。

三、有關調降機車停車月票費用事宜，考量有長期停車需求之民衆，提供機車停車月票 300 元，已較每日計次收費折扣約 66 折；另本市機車運

101.10.9	郭議員建盟	<p>一、中山/凱施、博愛/同盟、九如/大順及九如/民族路口等四處為媒體報導之十大易肇事路口，請儘速改善此四處路口之交通設施。</p> <p>二、為改善易肇事路口之執法，請研議在本市十大易肇事路口設置攝影式照相取締設備，以降低</p>	交 通 局	<p>具使用比率約 65%，比率過高，實施機車停車收費措施係為合理反映機車使用成本，鼓勵使用大眾運輸等綠色運具，期望平衡各運具使用，將機車運具使用比率降為 50%，以利城市永續發展。</p> <p>一、市府日前針對交通部所列的五大易肇事路口進行會勘，改善措施如下：</p> <p>(一) 遼寧二街/博愛一路路口： 更新路口老舊禁止左轉標誌並補繪黃網線、停止線、右轉指向線及「停」字等。</p> <p>(二) 民族一路/九如一路路口： 1. 本路口西往東車流與下橋南往北紅燈右轉車流有交織匯流之情形，請交通局研議以調整號誌時制方式改善。 2. 請工務局將民族陸橋下橋處前幾面隔音板更改為具透視性板面以提升駕駛人視線之通透性。</p> <p>(三) 同盟二路/博愛一路</p>
----------	-------	---	-------	--

		<p>違規肇事情形。</p>	<p>口：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 請工務局削切路口東南角及西南角原擴大之街角。2. 工務局街角削切後，博愛路往北方向汽車改由慢車道右轉，請交通局調整相關標誌、標線及號誌，並將近路口處之汽車停車格位取消。3. 路口西北角改種矮灌木，以避免阻擋駕駛人視線。 <p>(四)九如一路/大順二路/建武路口：</p> <ol style="list-style-type: none">1. 大順路橋南往北方向車道調整為 1 直、1 直右，並繪製機車停等區及路口前設置往建武路車輛靠右行駛牌面。2. 本路口各方向統一實施 7-22 時禁左管制，請交通局設置相關牌面。3. 請交大研議設置違規照相取締裝置，未設置前加派人力取締，以達遏止功效。4. 本路口鋪面整平改善。
--	--	----------------	--

				<p>5. 大順陸橋南往北方向機車優先道取消。</p> <p>6. 大順陸橋南往北方向平面側車道實施僅准右轉管制，並於路口前方加設告示牌面及調整號誌佈設。</p> <p>(五) 中山四路/凱旋四路口：</p> <p>1. 中山路南往北方向與新、舊凱旋路口車道調整為內左轉、外直行車道，並補繪路口左轉導引線及相關標線。</p> <p>2. 左轉號誌燈早開及路口號誌秒數請全面檢討合理性。</p> <p>3. 舊凱旋路往東方向機車停等區退縮。</p> <p>4. 中山路/新凱旋路東北角槽化區延長加大。</p> <p>二、本府交通局目前於中山/凱旋、博愛/同盟、九如/大順及九如/民族等易肇事路口設有交控 CCTV，其係以整個路口為主要拍攝範圍，目的在於傳遞即時畫面予交控中心，當交通事故或意外狀況發生，由交控人員</p>
--	--	--	--	---

101.10.11	鄭議員新助	<p>一、大貨車駕駛能否轉行直接開計程車，開完計程車為何回到大貨車駕照還要考照？</p> <p>二、個人計程車申請，為何要連續 6 年靠行資歷，能否縮短？</p>	交 通 局	<p>監控路口車流狀況，確認事件發生與壅塞程度，藉此資訊下達交管策略，惟該 CCTV 所設置地點與攝像品質尚無法達到交通違規執法逕行舉發所需相片及對於車牌精確辨識之要求，鑑於攝影式照相取締設備增設，係本府警察局交通大隊權管，本府交通局將轉請該大隊評估，期以先進攝像器材輔助，強化執法作為，降低違規肇事情事。</p> <p>一、有關大貨車駕駛轉行直接開計程車，前提應為該駕駛應已具備職業大貨車之駕駛執照，依道路交通安全規則第 61 條規定第 1 項第 3 款規定，已領有大貨車駕駛執照者，得駕駛小型車、輕型機器腳踏車。準此，職業大貨車駕照仍適用於計程車，但申請個人經營計程車客運業仍需依規定請領執業登記證及營業執照，因汽車運輸業管理規則對個人計程車經營有一定之規範，包含申請人犯罪記錄及扣點、吊扣駕照</p>
-----------	-------	---	-------	---

101.10.11	蘇議員炎城	公車處民營化後，是否影響偏遠地區民衆搭公車的權利？	交 通 局	<p>的限制等。</p> <p>至於個人計程車如要再回到大貨車駕駛，限於中央法規限制，將另請交通部評估研議。</p> <p>二、有關個人計程車申請，爲何要連續 6 年靠行資歷，能否縮短乙節，其係依據汽車運輸業管理規則第 92 條第 2 款之規定。</p> <p>目前交通部對連續持有有效執業登記證 6 年年限是否調整，前於 101 年 10 月 1 日召開會議研商，由於商業同業公會（建議調爲 10 年）與駕駛人工會（維持 6 年）二者意見相左，經協調後仍未達成共識，故有關期限是否調整，未來將視交通部政策決定修正汽車運輸業管理規則後，方會定案，目前仍維持法規規定之 6 年期限，尙未調整。</p> <p>一、公車處民營化後，其經營 62 條公車路線先由民營化後公車處員工成立之公司先行選擇，其餘路線再由交通局公告釋出，使路線營運無縫接軌，並不影響路線既</p>
-----------	-------	---------------------------	-------	---

101.10.11	蘇議員炎城	「區區有公車」政策讓偏遠地區民衆有便利交通，公車處民營化是否有配套措施續執行「區區有公車」。	交 通 局	<p>有乘客搭乘權益。辦理方式說明如下：</p> <p>(一)未釋出之路線：由民營化後公車處員工成立之公司賡續營運。</p> <p>(二)釋出之路線：路線釋出與籌備新公司同步作業，交通局先行將路線公告釋出，俟評選優勝之業者完成籌備後，該路線方釋出于業者經營。</p> <p>二、釋出予民營客運業者經營之公車路線票價計費方式將比照原路線票價計費方式（現行段次計費為 1 段票 12 元），路線及班次亦仍維持原有服務水準，不因路線釋出而有所調整。</p> <p>一、採無縫接軌方式釋出路線。公車處 62 條公車路線先由民營化後公車處員工成立之公司先行選擇，其餘路線再由交通局同步公告釋出，並未影響該路線既有乘客權益。</p> <p>二、各民營客運公司接駛原公車路線後，其收費、班次、行駛路線、服務水準皆由交通局督導執行，不會影響既有乘客</p>
-----------	-------	--	-------	--

交通部門業務質詢及答覆（蘇炎城）

101.10.11	蘇議員炎城	公車處民營化後，是否影響偏遠地區民衆搭公車的權利？路線釋出後，路線、班次及票價是否會維持原有服務水準？	交 通 局	<p>權益。</p> <p>三、區區有公車之政策不因公車處民營化而改變。</p> <p>一、公車處營運改革（民營化）後，有關公車處原有 62 條路線，由民營客運業者接駛，並由交通局辦理客運業者服務品質評鑑，絕對不會影響市民行的權利，也一定會確保市民「行」的權利。</p> <p>二、路線釋出後，相關營運路線、班次及票價，將由交通局依民營客運業者所提送之營運計畫核定。將維持原有服務水準並提昇整體大高雄民營客運業者之服務品質。</p> <p>三、偏遠地區民衆搭公車的權利，公車處民營化後，由交通局就客運業者之運能，提供更好的服務。</p>
101.10.11	蘇議員炎城	路外立體停車場不應調漲停車費。	交 通 局	<p>一、高雄市現有 16 座公有路外立體停車場，均觀察其周邊停車費率及整體停車情形作為費率調整之依據。</p> <p>二、目前 16 座公有路外立體停車場收費較周邊私人</p>

101.10.11	蘇議員炎城	101 年 1~7 月交通違規罰鍰收入比去年同期增加 2 億餘	交 通 局	<p>停車場偏低，扣除人事、設備維護及水電稅費等必要支出後，長期性入不敷出情形，不利於停車場作業基金永續經營，100 年度合計虧損為 27,159,275 元，101 年度 1-9 月合計虧損為 12,367,013 元，經檢討目前已無降價之空間。另雖各公有立體停車場平均停車率已達 8 成，惟月票費率低廉，造成車庫現象，多數停車場（如：福山、忠孝、文化中心、四維等）皆有月票車主後補排隊中，各停車場周轉率偏低，為符合使用者付費原則及供需法則，將研議調整月票之費率，期望透過費率合理化，可以轉虧為盈，同時提高大眾運輸使用率及健全停車場經營環境。</p> <p>三、另本府交通局亦會參酌整體大環境之經濟狀況，研議調整停車費率之時機。</p> <p>一、因葉姓駕駛人酒後駕車肇事致人死亡案件發生，警察單位大力取締酒後駕車行為，致違規罰</p>
-----------	-------	---------------------------------	-------	---

101.10.11	李議員雅靜	<p>元，102 年預算又增加 2 億，編列 15 億之罰鍰收入，建議採取策略降低交通違規情形？</p> <p>一、輕軌延伸至五甲地區的路線，請先以 BRT 行駛。</p> <p>二、請以鳳山為示範區設置處處有公車，以環狀公車及統一票價服務鳳山地區。</p>	交 通 局	<p>鍰增加。</p> <p>二、而原高雄縣轄區之交通違規裁罰業務自 101 年 8 月 1 日起移撥至本府交通局辦理，其每年可分配罰鍰收入約 2 億 5 千萬元，故本府交通局明年度編列 15 億元交通違規罰鍰收入預算，並未增編罰鍰收入。</p> <p>一、BRT 路線規劃須考量專用道路比例、服務人口數、政策執行難易度等條件，並綜合考量經濟效益、財務指標、相關建設期程配合等因素，並依民衆旅運需求規劃逐步提升本市運輸系統之層次，俾利本市公共運輸資源有效利用。</p> <p>二、為按部就班建立層級式公共運輸系統，爰於輕軌捷運系統正式營運前，參酌輕軌捷運行駛路線規劃闢駛 168 環狀公車，目前五甲地區亦有 25、紅 10、紅 12 等公車路線服務，將配合持續改善候車站位環境、加強稽查公車準點率、時刻表整合等事宜，提升公車服務品質。</p> <p>三、配合鳳山轉運中心建置</p>
-----------	-------	---	-------	---

101.10.11	李議員雅靜	建議交通局應進行全市路口交通量調查。	交 通 局	<p>，本府交通局正重新檢視行經鳳山地區公車路線，檢討調整公路客運及市區客運路線以滿足鳳山地區民衆通勤、通學之需求，並針對鳳山地區未有公車服務之地區，研議新闢路線之可行性，以提高鳳山地區公車服務之水準。至本市公車票價係為全國最低廉票價，為避免虧損加劇，建議維持目前票價。</p> <p>一、本市因轄區遼闊，市區道路與交叉路口量繁多，而傳統交通量之調查方式多採用人工方式進行，往往需要投入大量人力、物力與時間。本府交通局歷年來曾進行多次的交通量調查工作，對於市區內重要幹道交通量的數據已有初步掌握，限於市府財力有限，以致無法進行全面性的路口交通流量普查，僅能針對專案性計畫，如配合幹道號誌時制重整、市區易肇事路口路段改善計畫，以及重大建設計畫案進行路口路段之交通流量調查，</p>
-----------	-------	--------------------	-------	---

以作為相關交通計畫規劃與審查之參考。

二、查本市曾分別於 97、98 及 100 年進行市區重要路口、路段之交通量調查，計已完成 338、160 及 65 處路口資料。101 年則配合交通局易肇事路口路段改善計畫，進行市區 20 處易肇事路口與 10 處易肇事路段之交通流量調查工作，其調查成果未來計畫核定後，將可提供各界參考。

三、有鑒於人工方式之調查成本較高，且其調查內容又往往限於經費與調查目的，常無法進行長時間（平假日）、長時段（不僅尖、離峰，亦包括全日交通量）與車種型態等項目。因此，為蒐集更具有代表性的交通數據，本府交通局將持續推動智慧型運輸系統（ITS）的建設工作，透過於各主要幹道、匝道出入口所建置之先進交通車輛偵測器（VD），可以每日 24 小時，每周七天持續調查行幹道上行經車輛之車輛數、車種與車速等統計量，

101.10.11	顏議員曉菁	母嬰親善汽車停車格位設置情形？可研議強制？加入民營？	交 通 局	<p>並以 GPRS 無線網路傳送至智慧運輸中心，並即時傳輸至交通管制中心，以做為本府交通局交通管制、號誌時制調控之目的。相關之統計數據亦提供給交通部全國路況中心及相關研究單位參考。目前本府交通局智慧運輸中心已於全市 164 處重要路段完成先進交通車輛偵測器（VD）的建置作業，相關之車流量、路段擁擠程度、旅行時間估算等交通數據並可透過交通局網頁查詢獲得，交通局並預計於 101 年再完成 32 處幹道 VD 之建置，屆時對於路段交通流量數據之掌握能力將大幅提昇，並可逐步替代人工方式調查交通流量之作法。</p> <p>一、「母嬰親善汽車停車位」設置，係參考大眾運輸工具博愛座設置之概念，期望推廣市民朋友發揮禮讓及友善精神，共同營造懷孕婦女友善城市，目前已設置 18 個「母嬰親善汽車停車位」，並於本（101）年底前</p>
-----------	-------	----------------------------	-------	--

101.10.11	顏議員曉菁	<p>一、請評估各區引入電動車的順序。</p> <p>二、鳳山區因人口數多，且具有特色公車（鳳山文史公車、大樹觀光公車）應優先配合大東站啓用推動電動公車。</p>	交 通 局	<p>設置 50 個。</p> <p>二、身心障礙停車格位係依據內政部制定身心障礙者權益保障法規定，明訂其設置比例及設置為專用停車位，母嬰親善汽車停車格位將洽本府社會局研議請內政部修法。</p> <p>三、有關加入其他民營機構停車場部分，將接洽予以增加。</p> <p>一、為快速連結高鐵左營站－旗山站 2 轉運站，本府交通局規劃並釋出旗美國道快捷公車路線予民間經營，並協助營運業者（高雄汽車客運公司）申請並獲交通部 100 年公路公共運輸發展計畫補助購置 11 輛電動公車。</p> <p>二、本府交通局將視電動公車營運妥善率、電池技術發展及電動公車量產（價格下降）等情形，評估要求接駛新釋出路線之客運業者應自備全新電動公車營運之可行性。</p> <p>三、鳳山區因人口數多，且具有特色公車（鳳山文史公車、大樹觀光公車</p>
-----------	-------	---	-------	--

101.10.11	林議員瑩蓉 鄭議員新助	國道10號不要收費，地方政府應強力向中央反映。	交 通 局	<p>）應優先推動電動公車營運乙節，本府交通局將納入評估辦理。</p> <p>一、本府前已於101年5月7日高市府交運規字第10132349400號函請交通部排除國道10號納入里程計費在案，惟尚未獲正面回應。</p> <p>二、依據公路法第二條定義「國道：指聯絡兩省（市）以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路。」查國道10號全線位於本市境內，雖名為國道，惟其功能已屬市區道路一部分，且為旗美地區及六龜區、甲仙區、那瑪夏區、桃源區等莫拉克重建區連接市區之交通要道，具備城鄉間主要聯絡道路功能，對於災區之重建與復甦，扮演重要關鍵角色，如納入收費機制，將加重重建區民衆負擔，顯不合理。</p> <p>三、88風災後中央及地方已於莫拉克重建區投入大量資源，期能儘速活絡地方觀光及產業發展，</p>
-----------	----------------	-------------------------	-------	--

惟國道 10 號納入計程收費，將降低遊客前往重建區觀光消費意願，此外，國道 10 號亦為重建區農產品運銷之主要途徑，計程收費將導致農產品運銷成本大幅增加，重建區弱勢民衆謀生將更加困難。

四、國道 10 號計程收費後通行成本增加，部分車流勢必轉移至替代之台 21 或台 22 省道，不但旅行時間增長，行駛距離亦增加，反而消耗更多燃油及增加排碳量，與政府推行之節能減碳政策背道而馳；且台 22 線旗楠公路受限於地形，路線彎繞且道路條件不佳，坡度起伏較大，早年曾為全國十大易肇事路段之一，又目前行駛國道 10 號之大型車輛未來為節省通行費用將改走旗楠公路，對沿線社區居民進出安全也將造成嚴重衝擊。

五、基於國道 10 號之市區道路功能暨八八風災莫拉克重建區需求，本府交通局將再次函請交通部，建請排除國道 10 號納入里程計費範圍。

101.10.11	陳議員粹鑾	鳳山區鳳頂路與過埤路口南往北待轉區太凸出於路面及號誌辨識複雜較為困難，請研議改進。	交 通 局	<p>一、經派員現場勘查，本路口南往北待轉區劃設位置（東北角），並不影響南往北直行車流行進，且依現行號誌時制，待轉區停等機車俟東往西平面機慢車道號誌變換綠燈起步後，待轉區即呈淨空狀態，惟部分機車騎士於燈號變換紅燈時，違規跨越停止線至前方待轉區停等，導致東往西下台 88 匝道號誌變換為綠燈時，影響其右轉車流轉向，爰此，本府交通局將再把待轉區劃設位置往右後方微調，並請轄區鳳山分局派員加強勸導、取締，以避免影響右轉車流動線。</p> <p>二、另有關號誌辨識複雜部分，查本路口號誌時制係採五時相模式運作，其中東西向區分有「平面機慢車道」、「下台 88 匝道」「過埤路快車道」等專用號誌，為利駕駛人辨識，本府交通局前已實施下列改善作為，並持續觀察車流運行狀況據以評估調整：</p> <p>(一)路口違規廣告看板林立，為避免駕駛人與</p>
-----------	-------	---	-------	---

101.10.11	陳議員粹鑾	如何解決鳳山地區停車需求？目前採行措施為何？	交 通 局	<p>專用號誌牌面混淆，持續派員加強巡視拆除。</p> <p>(二)「下匝道專用號誌」標誌牌面附掛於燈箱上方，其字體大小與位置堪屬明顯，惟「過埤路快車道專用號誌」及「機慢車道專用號誌」標誌牌面採直立式附掛於號誌主桿上，高度偏低且距懸臂式燈箱稍遠，已派工將專用號誌牌面調整至主桿最頂端，儘量貼近與燈箱間之距離。</p> <p>(三)「過埤路快車道專用號誌」現有發光式專用號誌標誌牌面規格小、字體多，不易辨識，已派工於燈箱上方再增設一組標誌牌面，並將標誌牌面規格與字體加大。</p> <p>一、本府交通局刻正辦理「鳳山區小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃」委託服務案，藉以取得鳳山區的停車供需狀況，作為爾後停車場規劃、停車費率訂定及相關交通研究</p>
-----------	-------	------------------------	-------	---

分析實施之依據，同時該案並將針對 5 大停車困難地區研議可行改善措施。

二、本府交通局為解決鳳山地區停車問題，目前採取具體改善措施概述如下：

(一)短期方案：

1. 於 100 年度完成開關鳳山區埤頂段「鳳陽公有停車場」（位於鳳陽市場旁）、鳳山區中崙段「中崙公有停車場」（位於中崙國中旁）等新建工程，總開關面積約為 5,569 平方公尺，提供小型車 187 格位，並就可開關之停車場用地持續辦理評估及關建作業。
2. 檢討鳳山體育場、鳳西運動公園及鳳凌廣場附近路段路邊停車場停車費率，將計次收費改為計時，其餘路段停車率較高路段調整為計次收費，預計 101 年底前完成費率調整公告，102 年初開始實施。

3. 積極解決中山路商圈、鳳凌廣場及體育場周邊停車問題，已協調及輔導鳳山國小在兼顧校園安全前題下，於假日及放學時段開放校內停車空間供外界使用，該校已將標租計畫簽報市府核准，將賡續辦理標租作業，交通局將持續輔導該校申辦停車場登記證，儘速開放供民衆停車使用。

4. 協調體育處提供鳳西羽球場空地設置公共停車場，惟因該場地停車格位配置與建物使用執照有很大差異，本府交通局將持續協調體育處辦理建物使用執照變更，儘速將場地開放供公衆使用。

(二)中長期方案：

俟鳳山地區停車供需調查完成後，將據以檢討分析停車需求及興建停車場之財務效益，研議規劃興建並輔導民間設置路外公

101.10.11	林議員芳如	橋 7 公車可否直接行駛到佛陀紀念館？	交 通 局	<p>共停車場：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 利用市府所屬機關轄管閒置空地，闢建路外公共停車場，活絡市有土地使用效益，同時改善當地停車供給不足之問題。 2. 輔導民間業者設置路外公共停車場，增加當地停車供給，並改善當地停車場服務品質。 3. 借用中央所屬各機關、公法人轄管閒置空地，或與國有財產局合作闢建路外公共停車場，美化市容並改善當地停車供給不足之問題。 <p>一、查公車處橋 7 路公車單程里程長達 23.9 公里，有關建議延駛至佛陀紀念館，里程路段將增加 7.1 公里，在有限運力下，造成原路線班距拉長，降低服務品質。</p> <p>二、現況公車處大樹區假日觀光公車路線由捷運大東站至佛陀紀念館，沿途行經九曲堂火車站、舊鐵橋溼地、龍目井、</p>
-----------	-------	---------------------	-------	--

				<p>姑山倉庫、佛光山等地，提供在地市民交通接駁與滿足旅客深度旅遊之需求，公車處於該建議路段已闢駛大樹區假日觀光公車，另高雄客運 8009、8010、8011 公車及義大客運 8501 行駛佛光山，班次甚多，本府交通局（公車處）將行文大樹區公所協助宣導區民多加利用。</p>
101.10.11	陳議員麗珍	39 路增加班次（合群新村）？	交 通 局	<p>一、39 路公車發車班次為平日 7 班次，101 年 9 月 23 日至 9 月 29 日平均每日載客 176 人，平均每班單程載客 13 人次，頭班車發車時間為 07:00，末班車為 16:30。</p> <p>二、公車處將視民衆實際乘車情況，適時檢討載客率，作為增加班次之參據。</p> <p>三、行經合群新村路線為 39、245 路公車，附近的公車為 29、218 及南台灣客運紅 51 路公車，可提供合群新村附近居民至市區交通需求。</p>
101.10.11	張議員豐藤	幹線公車何時可推出？	交 通 局	<p>一、為提升本市公車之服務水準，提供民衆便捷、</p>

101.10.11	陳議員麗珍	美術館周邊公車路於上學時	交 通 局	<p>快速的幹線公車服務，本府檢討行經本市主要幹道之公車路線及目前捷運接駁公車之營運現況，考量公車運力及營運調度等因素後，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，並加密公車班次使尖峰班距維持 10~15 分鐘、離峰班距小於 25 分鐘。</p> <p>二、本市十大幹線公車已陸續完成旅次需求分析及路線調整評估，為使幹線公車發揮便捷之優點，並與本市公共運輸系統整合，本府交通局已優先辦理公車時刻表整合、轉乘優惠、改善候車環境、加強稽查公車準點率等措施，提升民眾搭乘公共運輸之意願，將俟預算編列及業者運力整備完成後正式推動幹線公車。</p> <p>一、查目前行經美術館周邊公車路線計 6 線：</p>
-----------	-------	--------------	-------	--

101.10.11	林議員瑩蓉	<p>間常客滿，請加公車班次。</p> <p>公車處民營化須優先保障員工權益。</p>	交 通 局	<table border="1" data-bbox="893 243 1268 830"> <thead> <tr> <th>公車路線</th> <th>班次</th> <th>尖離峰班距</th> <th>車隊組成</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>紅 35</td> <td>平日 45 假日 43</td> <td>尖峰:15-20分/班 離峰:30分/班</td> <td>13 輛(大型及中型巴士混合)</td> </tr> <tr> <td>紅 32</td> <td>平日 48 假日 48</td> <td>尖峰:15分/班 離峰:30分/班</td> <td>4 輛(大型及中型巴士混合)</td> </tr> <tr> <td>紅 36</td> <td>平日 60 假日 60</td> <td>尖峰:12分/班 離峰:20-25分/班</td> <td>6 輛(大型及中型巴士混合)</td> </tr> <tr> <td>168環狀幹線公車</td> <td>平日 60 班次 假日 55 班次</td> <td>尖峰:10分/班 離峰:30分/班</td> <td>11 輛(大型及中型巴士混合)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>平日 30 假日 30</td> <td>尖峰:20-25分/班 離峰:30-40分/班</td> <td>6 輛(大型巴士)</td> </tr> <tr> <td>73</td> <td>平日 4 班次</td> <td>固定班次</td> <td>1 輛(大型巴士)</td> </tr> </tbody> </table> <p>二、本案將請業者持續調查平日尖峰載客狀況，依運量情形評估尖峰加開班次或改以大型車行駛。</p> <p>。 。</p> <p>公車處民營化後，其員工由公車處依相關規定做妥適處理，依其個人意願辦理退休、資遣或移撥轉任其他機關。</p> <p>。 。</p> <p>一、職員部分： 依個人職系、專長、學經歷等條件轉任交通局或市府其他單位、或轉任其他政府部門任職。</p> <p>二、職工部分： 102年公車處職工共668人（駕駛長577人、一般職工38人、保修技工53人），職工符合退休</p>	公車路線	班次	尖離峰班距	車隊組成	紅 35	平日 45 假日 43	尖峰:15-20分/班 離峰:30分/班	13 輛(大型及中型巴士混合)	紅 32	平日 48 假日 48	尖峰:15分/班 離峰:30分/班	4 輛(大型及中型巴士混合)	紅 36	平日 60 假日 60	尖峰:12分/班 離峰:20-25分/班	6 輛(大型及中型巴士混合)	168環狀幹線公車	平日 60 班次 假日 55 班次	尖峰:10分/班 離峰:30分/班	11 輛(大型及中型巴士混合)	3	平日 30 假日 30	尖峰:20-25分/班 離峰:30-40分/班	6 輛(大型巴士)	73	平日 4 班次	固定班次	1 輛(大型巴士)
公車路線	班次	尖離峰班距	車隊組成																													
紅 35	平日 45 假日 43	尖峰:15-20分/班 離峰:30分/班	13 輛(大型及中型巴士混合)																													
紅 32	平日 48 假日 48	尖峰:15分/班 離峰:30分/班	4 輛(大型及中型巴士混合)																													
紅 36	平日 60 假日 60	尖峰:12分/班 離峰:20-25分/班	6 輛(大型及中型巴士混合)																													
168環狀幹線公車	平日 60 班次 假日 55 班次	尖峰:10分/班 離峰:30分/班	11 輛(大型及中型巴士混合)																													
3	平日 30 假日 30	尖峰:20-25分/班 離峰:30-40分/班	6 輛(大型巴士)																													
73	平日 4 班次	固定班次	1 輛(大型巴士)																													

101.10.11	林議員瑩蓉	高鐵左營轉運站應考量公車、長途客運、商場、旅館等複合型規劃並持續推動。	交 通 局	<p>規定者，將依勞基法暨「事業機構專案精簡（裁減）要點處理原則」規定，辦理優惠退休（加發 6 個月薪給及 1 個月預告工資）；未符退休規定者依職工個人意願辦理移撥轉僱至市府其他機關學校、或依勞基法暨「事業機構專案精簡（裁減）要點處理原則」規定，辦理優惠資遣再至民營公司新僱。</p> <p>一、高鐵左營轉運站規劃位於高鐵左營站西側轉運專用區，將由交通部高速鐵路工程局辦理開發，並採民間參與興建及營運（BOT）方式辦理。目前規劃於地下層設置停車場、地面層設置客運轉運站、二樓以上樓層則規劃作為商場、旅館等空間使用，為一複合型多功能轉運中心。</p> <p>二、為推動前開轉運站民間參與興建營運計畫，高鐵局已進行民間投資可行性評估，惟經評估結果該計畫民間參與誘因尚不足，為提高是案投資可行性及自償性，高</p>
-----------	-------	-------------------------------------	-------	--

101.10.11	林議員瑩蓉	縣市合併後，公車行駛路竹、大樹等地區延長路線耗時、增加乘車時間，可否考慮增加原高雄縣地區轉運站？	交 通 局	<p>鐵局已規劃提高轉運專用區商業樓地板面積，並函送計畫書向本府都發局申請變更調整都市計畫管制規定，目前刻辦理相關變更調整檢討作業中。</p> <p>三、高鐵左營轉運站為本市重大建設，本府都發局及交通局將與高鐵局密切聯繫，並提供一切必要之協助，俾利高鐵左營轉運站儘速招商及興建。</p> <p>一、大高雄幅員遼闊，地理軸線呈東北-西南走向地形達 130 公里，為達 30 分鐘生活圈目標，本府規劃建置轉運中心串聯公共運輸系統，以高雄車站、左營高鐵站為兩大主轉運樞紐，鳳山、岡山、小港、旗山為四大次轉運樞紐，利用快捷公車或捷運高效率運輸服務縮短區域間距離，達成 30 分鐘生活圈之目標，其中鳳山、岡山、旗山等次要轉運中心均位於原高雄縣轄內。</p> <p>二、為提升路竹地區民衆交通轉乘服務便利性，本</p>
-----------	-------	--	-------	---

101.10.11	陳議員麗珍	建議推動高鐵左營主轉運站外，楠梓地區亦應考量設置	交 通 局	<p>府已規劃於台鐵岡山車站及捷運南岡山前 F 商業服務區設置岡山轉運站（採 A、B 站設置），兩處轉運站均採路外 3 席月台配置，未來透過公車路線整合與闢駛捷運接駁車，可提供路竹、阿蓮、茄萣、湖內、永安、彌陀、田寮、岡山等區利用台鐵及捷運紅線等軌道系統進出都會核心之轉運服務，目前刻由本府辦理轉運站工程施工作業中。</p> <p>三、另考量大樹區為本市重要農業與觀光區域，並為提升該地區交通服務，本府交通局規劃以台鐵九曲堂站作為大樹地區鐵路、公路客運及市區公車之主要轉運服務樞紐，將於鐵路東側九曲國小前設置九曲堂轉運候車亭，俾提供大樹地區民衆透過公車客運與台鐵進出都會核心之轉運服務，目前刻辦理委託設計服務作業中。</p> <p>一、為縮短民衆旅行時間與提高可及性，本府規劃「30 分鐘轉運生活圈」的新運輸型態，建置 2</p>
-----------	-------	--------------------------	-------	---

		<p>次轉運站，並規劃推動中華路 BRT。</p>	<p>處主要轉運中心（高雄車站、左營高鐵站）及 4 處次要轉運中心（鳳山站、岡山站、旗山站、小港站），其中楠梓鄰近左營高鐵站轉運站，該轉運站提供周邊地區公共運輸集散服務，規劃設置 16 席月台，可提供北高雄都會核心高鐵、台鐵、捷運、公路客運及市區公車等全方位轉運服務，將由交通部高鐵局採民間參與興建及營運（BOT）方式辦理；為提高計畫自償性及民間投資可行性，高鐵局已規劃提高轉運專用區商業樓地板面積，並函送計畫書向本府都發局申請變更調整都市計畫管制規定，目前刻由本府協助辦理相關變更調整檢討作業中。</p> <p>二、本市楠梓區目前既有之捷運及鐵路交通設施尚屬便利，捷運紅線於楠梓區設有 R18 油廠國小站、R19 加工出口區站、R20 後勁國小站、R21 都會公園站等 4 站，鐵路服務方面則設有楠梓火車站，未來楠梓地區民衆可利用前揭捷</p>
--	--	---------------------------	---

101.10.11	陳議員麗娜	本市拖吊指標建立及訂定拖吊準則。	交 通 局	<p>運、鐵路之大眾運輸服務於高鐵左營站轉乘城際或市區及公路客運，形成更便利之交通系統。</p> <p>三、另為推動本市公車捷運系統（BRT）計畫，本府交通局已於 100 年度完成「大高雄地區整體公車捷運系統路網可行性研究」，並綜合考量經濟效益、財務指標、相關建設期程配合等因素選定優先路線；為考量鐵路地下化完工期程，本府交通局已研議接續就中華路 BRT 進行細部規劃設計，並於 101 年 8 月 27 日研提爭取交通部競爭型計畫補助辦理，如獲中央核定補助，將儘速進行該案細設作業。</p> <p>一、為釐清拖吊執行範圍劃定原則，本府交通局建立拖吊指標，以行政區域為劃分依據，分社會經濟及違規停車 2 大面向，綜合「人口密度」、「工商登記數」及「違規停車舉發件數」等 3 項指標，加權後排序，以分析各地區執行拖</p>
-----------	-------	------------------	-------	--

吊之需求，各分區前 10 排名如下：左營、三民（並列第 1）、新興、苓雅、鼓山、前金、前鎮、鳳山、小港、鹽埕及楠梓，共計 11 區，為本市目前最具加強拖吊需求之地區。

二、在執行違規車輛拖吊準則上，均依據「高雄市妨害交通車輛處理自治條例」及「高雄市政府違規車輛拖吊及保管作業規定」所訂定之主、次要優先拖吊順序辦理；為避免拖吊不合理集中於特定路段，或因廠商追求利潤而造成執法過當，加強研訂相關規範如下：

(一)鄰里巷道拖吊數不得超過總拖吊數百分之 30。

(二)同一地點每個月不得以同一事由重複拖吊 10 件以上。

(三)禁止拖吊車以外之偵查車（俗稱小蜜蜂）執行巡查工作。

(四)落實員警開單舉發優先於拖吊車輛之執行。

三、另有關加強特定地點或幹道拖吊之議題，本府

交通部門業務質詢及答覆（陳麗娜 林義迪）

101.10.11	林議員義迪	旗山區公所後方停三用地，建議市府徵收，以建立體停車場。	交 通 局	<p>前於 97 年亦試辦民族路委外拖吊，惟有導致違規車輛流竄至巷道、造成幹道兩側巷道內住戶用路權益受損及妨礙消防救災通行之疑義，經檢討拖吊執行範圍仍以整行政區規劃為宜，並輔以上揭配套措施，有效提升拖吊服務品質。</p> <p>一、本府交通局對於停車場計畫用地徵收作業，需視當地整體都市發展暨交通狀況，檢討停車需求並評估其經濟效益。查旨揭停車場用地，位於本市旗山區華中街北側，係本市旗山區旗山段 209-11，209-12，209-48，209-59，209-60，209-61，209-62，209-63，209-64，209-1145，743-1 等地號土地，面積共 2,052 平方公尺，如辦理徵收，以 101 年公告土地現值加 4 成計算，不含地上物補償費及工程費用，其徵收費用預估約需 5,619 萬餘元，另本用地將納入本府交通局預定明(102)年度辦理之「旗山區</p>
-----------	-------	-----------------------------	-------	---

101.10.11	連議員立堅	高雄市實施機車停車收費實施成效。(瑞豐夜市及新堀江商圈)	交 通 局	<p>小汽車停車供需現況調查暨增進停車供給策略規劃案」中一併評估興建停車場之可行性，倘具可行再據以研議提報先期計畫。</p> <p>二、為解決當地停車問題，已輔導停三用地之部分土地申設臨路外停車場，面積 1,416 平方公尺，可停放 68 輛小型車，對於解決當地停車問題助益甚尤。</p> <p>一、瑞豐夜市：101 年 4 月 16 日起實施。</p> <p>(一)收費格位：裕誠路（博愛路至華榮路）、南屏路（南屏路 293 巷至文信路）共 689 格機車格於 17 時至 22 時納入收費，計次 15 元，沿線實施機車退出騎樓、人行道。</p> <p>(二)免費格位：周邊巨蛋機車停車場提供 4,169 格免費機車格。</p> <p>(三)停車情形：改善以往機車隨意停放，行人通行空間已暢通，透過收費機制，捷運巨蛋站運量增加 15%，提升機車停車周轉率及周邊路外機車停車</p>
-----------	-------	------------------------------	-------	---

				<p>場使用率。</p> <p>(四)三民家商提供停車格位情形：三民家商於101年10月3日將校內場地委外給寶盛公司經營停車場，為期1年，該公司刻正申請停車場登記證。</p> <p>二、新堀江：101年7月1日起實施。</p> <p>(一)收費格位：文一、二路（民生路至新田路）、五福二路（中山路至林森路）、新田路（中山路至林森路）及林森一路（民生路至五福路）共987格機車格於8時至22時納入收費，計次15元，沿線實施機車退出騎樓、人行道。</p> <p>(二)免費格位：周邊中山路、民生路、林森路等提供588格免費機車格。</p> <p>(三)停車情形：改善以往機車隨意停放，行人通行空間已暢通，透過收費機制，捷運中央公園站運量增加17%，提升機車停車周轉率並降低商圈核心區停車需求壓力。</p>
--	--	--	--	--

交通部門業務質詢及答覆（陳政聞 洪秀錦）

101.10.11	陳議員政聞	南岡山站通車後，對岡山居民有無免費搭乘優惠。	交通 局	<p>一、本府交通局目前正與捷運公司討論配合捷運南岡山站（R24）通車票價優惠方案，目前主要係就優惠方式、期間、對象、與營運管理等因素，研提最適之優惠方案。</p> <p>二、目前捷運公司評估之規劃方案如下： (一)持有一卡通之民衆可享有票價優惠。 (二)民衆由 R24 站進出者，可享有免費票價之優惠。 (三) R23-R24 段免費搭乘。</p> <p>三、本府交通局將儘速與高雄捷運公司研商，並於正式通車營運前將優惠內容及相關訊息公告，俾回應南崗山居民與旅客長久以來的期待。</p>
101.10.11	洪議員秀錦	一、鳳屏一路新光高中前「機慢車專用道」設置於外二車道，對於機慢車用路人較為危險，建議	交通 局	<p>一、鳳屏一路/新光高中前（台 1 戊）： 本案已於 101 年 10 月 29 日由本府交通局邀集洪秀錦議員、公路總局第三區養護工程處高雄工務段、大寮區公所、警察局林園分局、交通大隊會勘，會勘結論如下：</p>

		<p>改善。</p> <p>二、鳳林二、三路等省道路段欠缺機車待轉區，建議會勘補繪。</p>	<p>(一)鳳屏一路新光高中前西向路段目前係 4 快車道及 1 機車專用道，該機車專用道係位於 2 直行車道及 2 右彎車道中間，造成機車欲行駛該機車專用道時險象環生，考量機車行車安全及整體路段之一致性，經與會人員研商後共同決議，爰將該路段車道佈設調整為 1 直行車道、1 直右車道、1 右彎專用道及最外側 1 機慢車專用道，另同時因應車道佈設，調整號誌為快、慢車道輪放時制，以確實區分汽、機車流，由於該路段有改善之急迫性及安全性，再因交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段本年度預算已用罄，故請高雄市政府交通局（交通工程科）代為施作相關標線及標誌，高雄市政府交通局（智慧運輸中心）代為施作相關號誌設施，惟該路段相關標線、標誌及號誌後續之維護管理，仍請</p>
--	--	--	---

				<p>交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段本權責卓處。</p> <p>(二)請高雄市政府交通局（智慧運輸中心）配合該路段車道佈設調整檢討時相週期及鄰近路口號誌連鎖事宜。</p> <p>(三)請高雄市政府交通局（智慧運輸中心）配合該路段調整放大號誌時相週期及鄰近路口號誌連鎖。</p> <p>二、鳳林二、三路段（台 25 線）： 本案已於 101 年 10 月 25 日由本府交通局邀集洪秀錦議員、公路總局第三區養護工程處高雄工務段、大寮區公所、警察局林園分局、交通大隊會勘，會勘結論如下：</p> <p>(一)因交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段本年度預算已用罄，並考量該路口改善之急迫性及安全性，請高雄市政府交通局協助於該路口鳳林三路北向大寮橋上增繪 1 處機車待轉區，惟該待轉區後續之</p>
--	--	--	--	---

101.10.11	洪議員秀錦	將捷運大寮站更名爲大寮前庄站。	交 通 局	<p>維護管理，仍請交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段本權責卓處。</p> <p>(二)因台 25 線大寮區及林園區鳳林路段，內側車道均設有禁行機車標線，依據道路交通安全規則第 99 條第 2 項規定：「機器腳踏車行駛至交岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依下列規定行駛：一、內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。……」，爲維該路段行車安全，請交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段檢討該路段全線機車兩段式左轉管制措施，並列入高雄工務段 102 年度預算中優先辦理改善，預定於 102 年 2 月底前完成。</p> <p>一、高雄捷運紅、橘兩線沿線車站命名作業，於 91 年間分三個階段進行，</p>
-----------	-------	-----------------	-------	---

先為每個車站站名透過電腦網路公開徵名後，前後分別透過車站命名委員會評選及民衆票選活動，選出每站第一名的站名並對外公布。為配合捷運紅、橘線建設推動時程，本府又於 93 年底進行站名全面檢視，邀集地方相關機關召開「研商捷運站名案」會議，並於 94 年 7 月 7 日將「高雄捷運紅橘線車站站名中英文對照表」函送中央、前高雄縣政府及本府相關單位查照。

二、基於捷運車站命名及更名作業，涉及層面複雜，且涉捷運全系統之變動，包含紅、橘線標誌系統、車廂與站內售票、廣播及指標系統等軟體硬體修改事宜，其費用不貲。

三、高雄捷運營運過程中，均無全系統更名案例，僅有應地方民意要求，採務實作法，於單一車站站名內以加貼「附加名」之貼紙方式，作小幅度更名作業，如：

(一)以附加名方式更名「前鎮高中站」為前鎮

101.10.11	童議員燕珍	本市易肇事路段的改善方案為何？希能提供書面供參。	交 通 局	<p>高中站（五甲）。</p> <p>(二)以附加名方式更名「西子灣站」為西子灣站（哈瑪星）。</p> <p>(三)以附加名方式更名「鳳山西站」為鳳山西站（高雄市議會）。</p> <p>(四)以附加名方式更名「市議會站」為市議會站（舊址）。</p> <p>(五)以附加名方式更名「後驛站」為後驛站（高醫大）。</p> <p>四、爰上，有關建議捷運「大寮站」更名案，已於10月28日以附加名方式完成大寮（前庄）站內各項更名作業，至於站外各項設施之更名，因涉高架裝貼作業，已於11月1日完成。</p> <p>民族路、中山路段的車流量高，交通事故也多。本府交通局日前針對交通部所列的4處易肇事路口進行會勘，並已提出改善對策，且將改善措施納入本市道安會報列管，以追蹤各局處落實執行改善工作。4處易肇事路口之改善措施如下：</p> <p>一、民族一路/九如一路口：</p> <p>(一)本路口西往東車流與下橋南往北紅燈右轉</p>
-----------	-------	--------------------------	-------	--

				<p>車流有交織匯流之情形，請交通局研議以調整號誌時制方式改善。</p> <p>(二)請工務局將民族陸橋下橋處臨九如路數面隔音板更改為具透視性板面以提升駕駛人視線之通透性。</p> <p>二、同盟二路/博愛一路口：</p> <p>(一)請工務局削切路口東南角及西南角原擴大之街角。</p> <p>(二)街角削切後，博愛路北往東汽車改由慢車道右轉，本府交通局將調整相關標誌、標線及號誌，並將近路口處之汽車停車格位取消。</p> <p>(三)路口西北角改種矮灌木，以避免阻擋駕駛人視線。</p> <p>三、九如一路/大順二路/建武路口：</p> <p>(一)大順陸橋南往北方向車道調整為內側為直行車道、外側為直右車道，並繪製大型機車停等區，及路口前設置往建武路車輛靠右行駛牌面。</p> <p>(二)本路口各方向統一實施 7-22 時禁左管制。</p>
--	--	--	--	--

101.10.11	陳議員美雅	美術館周邊候車亭建置應配合美術館外觀	交 通 局	<p>(三)請交大研議設置違規照相取締裝置，未設置前請加派人力取締，以達遏止違規之效。</p> <p>(四)路口進行鋪面整平改善。</p> <p>(五)大順陸橋南往北方向機車優先道取消。</p> <p>(六)大順陸橋南往北方向平面側車道實施僅准右轉管制，並於路口前方加設告示牌面及調整號誌佈設。</p> <p>四、中山四路/凱旋四路口：</p> <p>(一)中山路南往北方向與新、舊凱旋路口車道調整為內側車道左轉、外側車道直行，並補繪路口左轉導引線及相關標線。</p> <p>(二)舊凱旋路東往西左轉號誌燈早開及路口號誌秒數全面重新檢討合理性。</p> <p>(三)舊凱旋路往西往東機車停等區退縮。</p> <p>(四)中山路/新凱旋路東北角槽化區延長加大（附件）。</p> <p>一、為整體規劃營造城市美學，本市美術館周邊候車亭建置將評估融入美</p>
-----------	-------	--------------------	-------	---

		<p>設計，其規劃進度為何？</p>		<p>術館外觀、四周綠樹及環境等元素，共同營造具有「文化、綠意、美質」之優質環境。</p> <p>二、本市公車處正參考美術館於美術東二路上大門口南側建置之休憩亭（近公車「美術館」站往南方向）及學生創意候車亭第一名作品進行評估及規劃，並初步擇定於美術館東側美術東二路上公車「美術東五路口」站（往南方向）建置 1 座，以做為示範。</p>
<p>101.10.9</p>	<p>黃議員柏霖</p>	<p>建議市府內組成一行政專案團隊，加速國道 7 號的建設時程。</p>	<p>交 通 局</p>	<p>一、查國道 7 號目前辦理進度，有關環境影響報告書正提報環保署審議中，並已開過 2 次專案小組會議，刻正依會議決議補正相關資料中，另本案建設計畫近期內將陳報交通部核轉行政院審議，目前預定進度 101 年建設計畫奉行政院核定後展開工程設計，102 年辦理用地取得，倘用地取得順利，預算也可配合籌編，預計 102 年底將南端起點至省道台 88 線路段優先發包施工，105 年先行完工，106 年全線完工。</p>

				<p>二、有關貴席建議本府內組成一個行政專案團隊，加速國道 7 號的建設時程，查本案係由交通部臺灣區國道新建工程局（以下簡稱國工局）主辦，因相關環境影響評估或建設計畫等審查或報核事宜均屬環保署或行政院等中央機關權責，本府配合部分為前揭上位計畫核定後，後續地上物查估、周邊土地開發、交維審查等事項。</p> <p>三、本府將依貴席建議，有關國道 7 號請本府交通局、都發局、工務局、地政局、財政局、環保局等相關單位提供窗口，共同成立行政專案團隊，協助國工局加速國道 7 號建設時程。</p>
101.10.11	林議員宛蓉	<p>新生漁港路高架橋施工影響鄰近居民生活，請交通局加強監督國工局切實依據交維計畫執行。</p>	交 通 局	<p>一、有關高雄港聯外高架道路計畫（新生漁港路高架橋）施工交維措施，該案交維計畫業經本府 100 年 12 月 30 日道路交通安全督導會報審議通過，該工程於 101 年 9 月 17 日開始實施第一階段交維計畫，本府交通局將持續加強該項工</p>

交通部門業務質詢及答覆（林宛蓉）

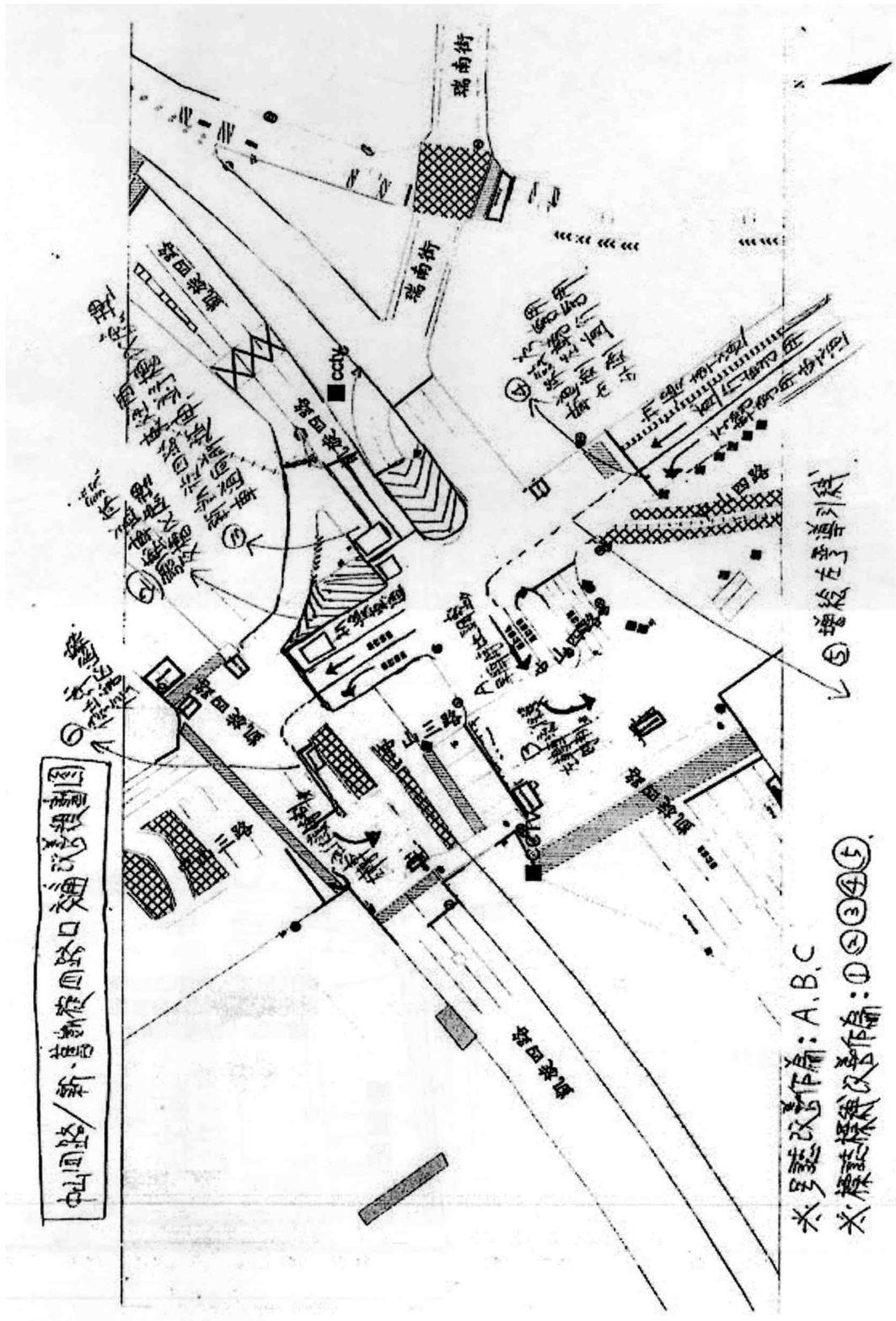
				<p>程交通維持作業督導。</p> <p>二、有關漁港路北側施工期間臨時通行道寬度部分，前已由道安會報審核通過以 1.5 公尺寬度作留設，本府交通局並已於 10 月 12 日上午邀貴席暨相關單位會勘確認相關改善措施，及請國工局敦促承商儘速施作，查相關改善措施均已於 10 月 15 日前施作改善完成。</p>
101.10.11	林議員宛蓉	前鎮區新生路、臨水南路、新生路 9 巷標誌標線標示不清楚請改善。	交 通 局	<p>有關前鎮區新生路、臨水南路、新生路 9 巷標誌標線標示不清楚請改善，經本府交通局 101 年 10 月 12 日現場勘查，因新生路車流大車速快，致新生路與新生路 9 巷口標線耗損模糊不清，且新生路 9 巷口無號誌遠燈易使駕駛人誤判未停等，爰此本府交通局擬將此路口標線重新劃設，且增設號誌兩桿及燈面一組，以利駕駛人遵循，上述事項標線部分由交通局交通工程科辦理，預計 101 年 10 月 22 日前完成，號誌部分由交通局智慧運輸中心辦理，預計 101 年 11 月 15 日前完成。</p>
101.10.11	林議員宛蓉	前鎮輪渡站何	交 通 局	<p>一、考量前鎮輪渡站已較為</p>

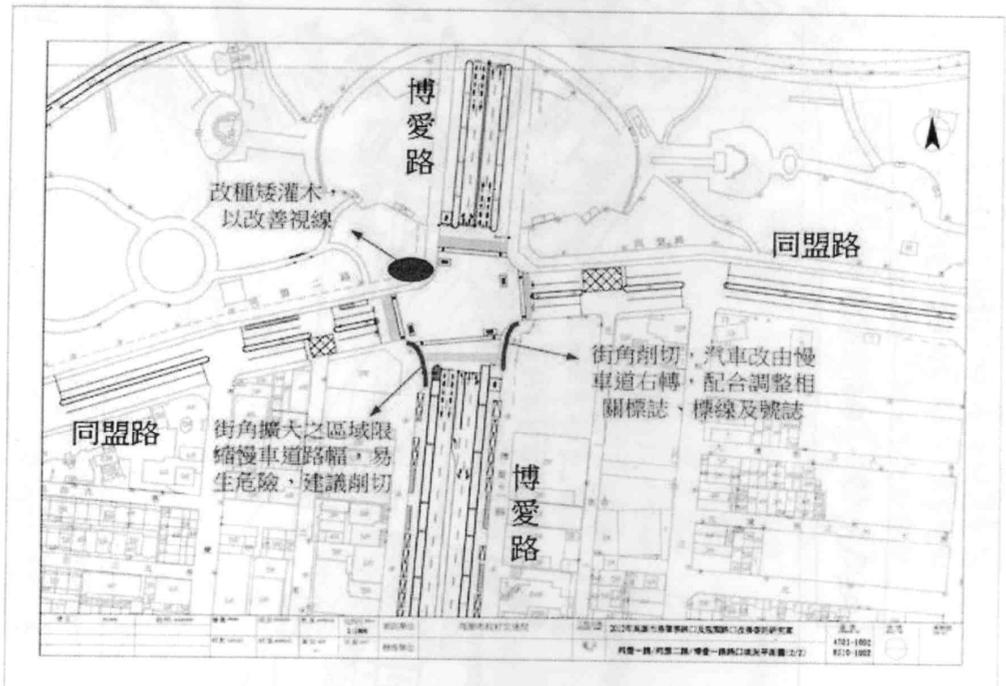
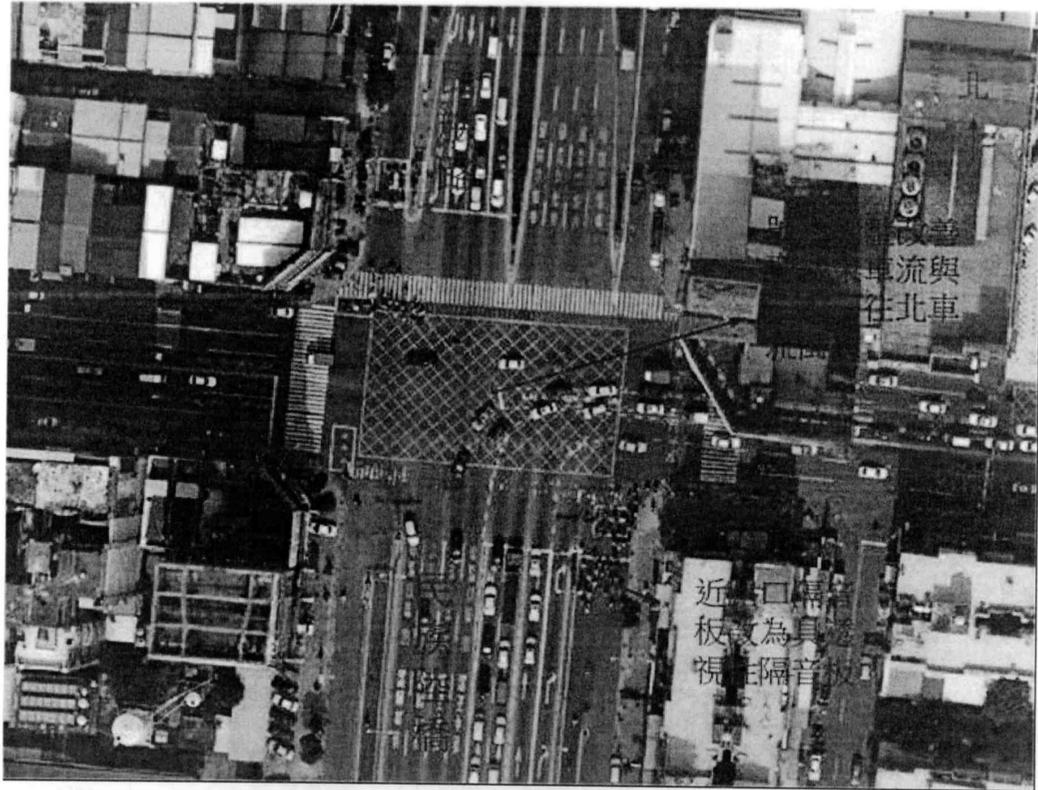
交通部門業務質詢及答覆（林宛蓉 康裕成）

101.10.11	康議員裕成	<p>時可完工？</p> <p>高雄燈會期間 汽、機車的停</p>	交 通 局	<p>老舊，經本府交通局及高雄市輪船股份有限公司與交通部高雄港務局（現已改為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司辦理）多次協調，決議將原輪渡站舊址廢除，利用前鎮河口抽水站之站體結構進行整建，做為未來輪渡站使用，港務局並同意提供無償使用及支應相關經費，另由交通局協助申請建造及使用執照等文件。</p> <p>二、臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司業將前鎮輪渡站新址建築整建工程納入「高雄港聯外高架道路計畫第 CM01 標工程」中，並於 101 年 7 月 3 日將交通局建議之前鎮輪渡站整建工程規劃方案及設計圖說函請交通部臺灣區國道新建工程局第二區工程處參酌辦理及納入施工工期，因涉及高架道路工程進度，施工單位預計於 102 年初開始進行輪渡站體施工。</p> <p>高雄燈會為市府大型之年度活動，市府每年均會針對燈</p>
-----------	-------	---------------------------------------	-------	--

交通部門業務質詢及答覆（康裕成）

		<p>放應預做安排。</p>	<p>會舉辦期間之交通維持計畫進行檢討，包括道路封閉管制、汽、機車停車之位置均有事先安排，以 2012 年高雄燈會為例，共規劃大型車位 75 格、小型車位 3,484 格、機車 815 格，配合活動主辦單位與交通局加強宣導使用大眾運輸工具並彈性加密公車班次，以及警察局執行交通管制措施，歷年執行狀況尚稱順利。</p>
--	--	----------------	--





交通部門業務質詢及答覆（陳美雅）

高雄市議會第 1 屆第 4 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.10.24 高市府觀動字第 10131222600 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
101.10.11	陳議員美雅	請觀光局（公文回復）增加動物園預算，持續改善園區景觀及設施，並延長開園時間、規劃動物園夜間活動。	觀光局	一、有關動物園園區的設施與景觀改善方面，於本（101）年度有編列 2,000 萬元經費投注改善老舊動物展示及公共設施、夜間照明，並加強景觀美化以營造主題特色。本府於 102 年度亦編列 2,000 萬元預算，擬於園區內規劃增闢開放式動物展示區以提升動物更寬廣的活動空間、營造開放的自然氛圍，並提供民衆遊客親近動物的機會與新的遊園體驗。 二、為充實本市夜間觀光遊憩內容，本局自 98 年起試辦、99 年起推出壽山動物園夜間遊園服務，在不增加對動物的生息干擾的前提下，於 7~8 月暑假期間每周六日延長園區開放時間至晚間 9 時，並規劃各類主題展演活動與夜宿動物園營隊等，以豐富夜間遊園的內容及趣味性，近年來夜間遊園人數逐年

				<p>攀升，並廣獲民衆青睞，不但為國內動物園的創舉，也成為本市壽山動物園的一大特色。本局將廣續推動壽山動物園夜間遊園服務，並將多方結合教育、藝文、生態、環保、親子、休閒等層面規劃更多元、更豐富的動物園夜間活動，以更加提升動物園寓教於樂的功能與品質。</p>
--	--	--	--	--

交通部門業務質詢及答覆（陳美雅）

高雄市議會第 1 屆第 4 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.10.26 高市府捷秘字第 10131087600 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
101.10.11	陳議員美雅	提供高雄新市鎮捷運沿線開發計畫及時程，如何帶動整個大高雄的繁榮。	捷運工程局	一、依行政院 99.7.7 核示「R24 站土地回饋收益應以達成 1.5 億元為下限，盡量提升自償比例」原則，本府函報「高雄新市鎮範圍內捷運沿線車站周邊土地由營建署及本府共同開發，捷運 R24 車站建設 1.5 億元由開發收益挹注」案，經行政院秘書長 100.7.21 院臺交字第 1000036562 號函示原則同意，請營建署與本府釐清共同開發之成本分擔、開發盈餘分配、新市鎮開發基金負擔變動等。 二、高雄市縣合併後，新市鎮捷運沿線地區之發展，宜依由南向北次第開發，以符合都市發展脈絡及趨勢，進而促進地方繁榮並增加捷運運量。經本府捷運局 100.8.26 與營建署等會商，由雙方共同委辦研擬「高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫」，以做為指導未來開發高雄新市鎮

				<p>後期發展區之依據；共同開發成本分擔、開發盈餘分配、新市鎮基金負擔變動等併納入評量。</p> <p>三、高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫委託技術服務案 101.1.20 與成大研究發展基金會完成簽約。本案期中報告於 101.8.27 由營建署召開審查會議並原則通過，期中報告摘要如附件。經召開 4 場專家學者座談會及 2 場地方說明會，廠商於 101.10.12 提送期末報告成果，預訂於 101 年底進行優先開發區之都市計畫變更作業。</p>
--	--	--	--	--

「高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫」簡要說明

壹、計畫緣起

- 一、行政院99.7.7核示「R24站土地回饋收益應以達成1.5億元為下限，儘量提升自償比例」原則。
- 二、「高雄新市鎮範圍內捷運沿線車站周邊土地由營建署及本府共同開發，捷運R24車站建設1.5億元由開發收益挹注」案經行政院秘書長100.7.21院臺交字第1000036562號函示原則同意，請營建署與本府釐清共同開發之成本分擔、開發盈餘分配、新市鎮開發基金負擔變動等。

貳、辦理經過

- 一、100.8.26會議結論略以：「高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫」委託技術服務由營建署與捷運局並列甲方，以做為指導未來開發高雄新市鎮後期發展區之依據。共同開發成本分擔、開發盈餘分配、新市鎮基金負擔變動及能否達到開發財務自償等一併納入評量。
- 二、「高雄新市鎮後期發展區整體發展計畫委託技術服務」案101.1.20與成大研究發展基金會完成簽約。本案期中報告於101.8.27由營建署召開審查會議並原則通過，並召開4場專家學者座談會及2場地方說明會，廠商已於101.10.12提送期末報告成果，預訂於101年底進行優先開發區之都市計畫變更作業。

參、期中報告成果簡述

一、新市鎮未來發展及產業定位

(一)新市鎮未來定位之調整

1. 轉型為發展自給自足之複合型新市鎮：由以居住機能為主之新市鎮，調整為複合機能之新典範；將土地開發模式由政府主導為主，轉以市場機制運作。
2. 做為北高雄區之創新型都市機能中心：高雄新市鎮儲備之都市發展腹地可提供作為未來新興產業發展、研發、試驗型之基地。
3. 符合生態城市發展理念之示範城鎮：呼應全球節能減碳、綠色交通等議題，使大眾運輸導向發展(T.O.D)

成為新都市發展之主要策略。

(二) 產業發展定位

1. 生產者服務及文化創意產業

(1) 生產者服務設計型產業：結合捷運紅線與台鐵快速進行知識與高價值貨品輸送，以銜接二、三及產業，建立生產者服務設計旗艦產業。

(2) 文化創意新興產業：由糖業文化商品化概念，提升糖業文化園區整體經營產值，如音樂表演藝術、文化資產應用及展演設施、數位內容等產業。

2. 綠色建築及創意生活產業

(1) 多元性支援服務業：包括營造工作空間、生活空間與住宅型態之產業。

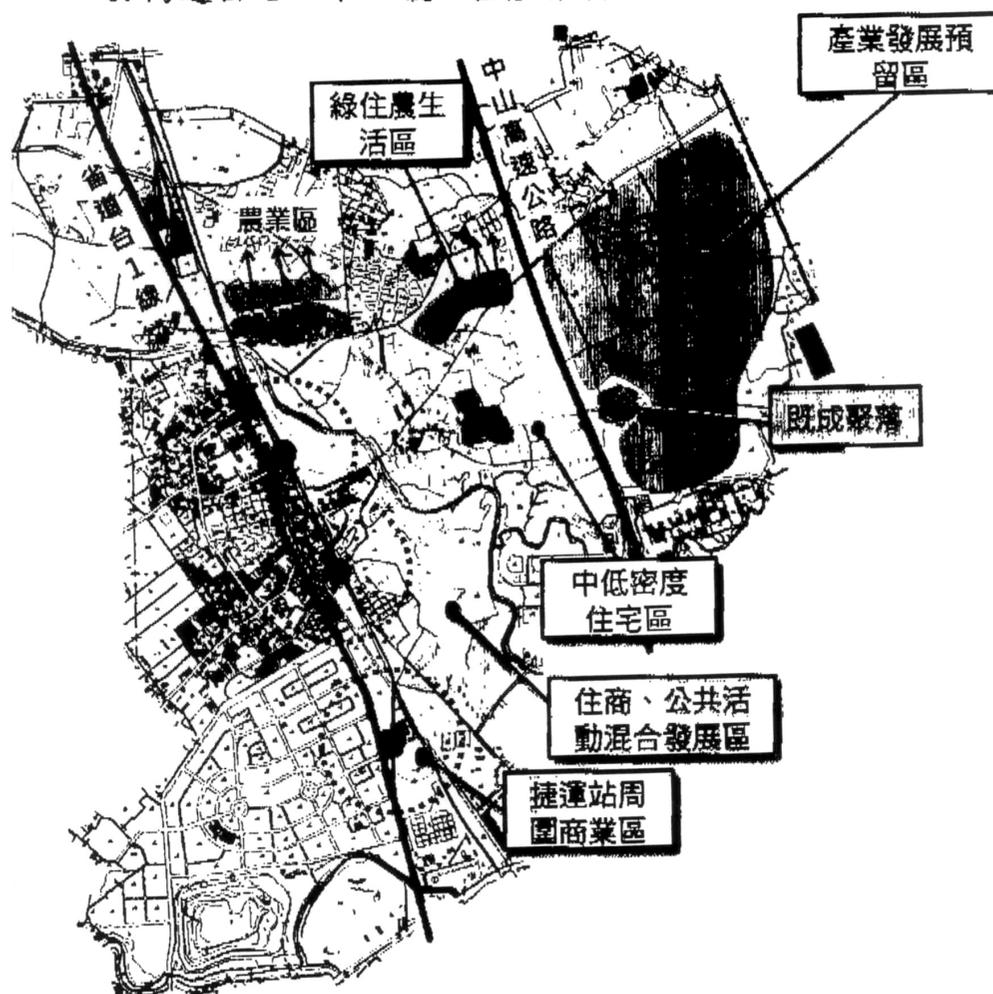
(2) 跨世代共居住宅：由提供兩代住宅或老人住宅，並提供銀髮產業與社區照護的基本市場。

(3) 綠住農：將都市綠住宅、都市農園、綠地空間有效的配置，以創造出優質的都市生活空間典範。

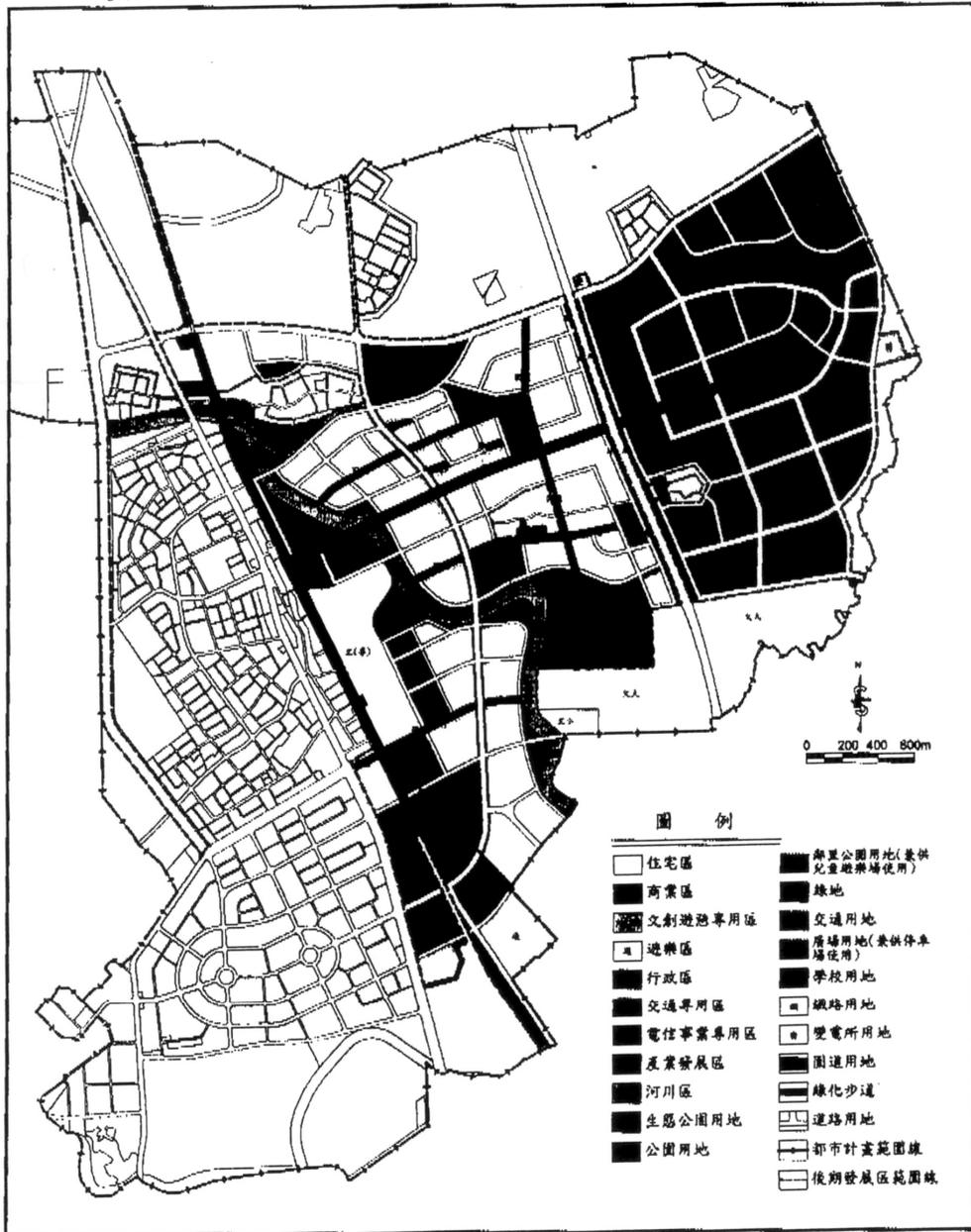
二、後期土地使用及公共設施計畫檢討調整

(一) 土地使用發展構想

1. 高雄捷運至典寶溪—住商混合發展區。
2. 典寶溪至高速公路—主要居住生活發展區。
3. 高速公路以東—複合型產業發展園區。



(二)依上開土地使用發展構想，調整土地使用及公共設施計畫如下：



三、分區多元開發規劃

(一)政府主導之策略性開發區：

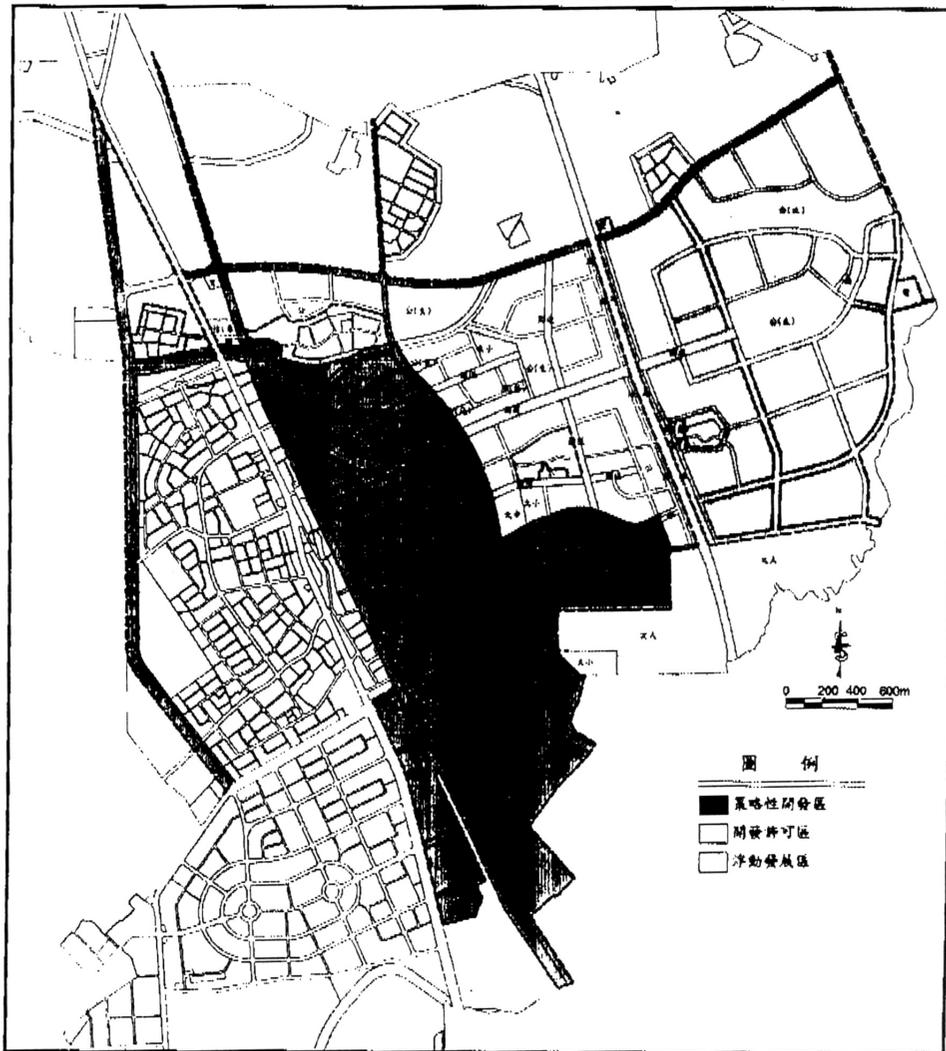
捷運主要服務範圍將結合場站開發作高密度發展，接鄰已開發之33期重劃區，符合由南往北發展趨勢。

(二)開發許可區：

為顧及民眾權益與開發期待，避免整體開發限制影響，由民間申請開發許可方式辦理開發。

(三)浮動發展區：

為吸引大型產業投入開發，於土地使用管制與規劃給予適度之彈性，以符合不同產業發展特性與需求。



交通部門業務質詢及答覆（陳美雅）

高雄市議會第 1 屆第 4 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （101.11.1 高市府觀維字第 10131300900 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
101.10.11	陳議員美雅	有關旗津風景區沿海水域能否得發展衝浪活動乙案。	觀光局	一、查旗津風景區沿海水域有於洋流影響，易產生漩渦暗流，加上位處港口航道，險降坡落差大，已被列為全台十大危險海域。 二、基上，本府於 100 年 8 月 2 日以高市府四維觀維字第 1000083665 號函公告本市旗津沿岸海域禁止水域遊憩活動及範圍，標示旗津沿岸海域北自旗后山，南至中區污水處理廠廠區（含風車公園）範圍，除旗津海水浴場（浮球圍繞區）可從事游泳活動外，其餘海域禁止水域遊憩活動（如附件）。 三、惟本府基於發展觀光立場，期望將擁有山海河港資源的本市營造為親水的海洋城市，爰此，據俟本府工務局新建工程處完成旗津離岸潛堤工程及抽沙養灘作業後，再行洽請沿岸各權管機關單位就上開水域環境、資源及安全進行拓展水域活動評估事宜。

高雄市政府 公告

發文日期：中華民國 100 年 8 月 2 日
發文字號：高市府四維觀維字第 1000083665
附件：

主旨：公告本市旗津沿岸海域禁止水域遊憩活動及範圍，並自即日起生效。

依據：

- 一、依據發展觀光條例第 36 條
 - 二、發展觀光條例裁罰標準第 60 條。
 - 三、水域遊憩活動管理辦法第 5 條、第 6 條、第 7 條。
- 公告事項：

- 一、旗津沿岸海域禁止水域遊憩活動範圍：旗津沿岸海域北自旗后山，南至中區污水處理廠廠區（含風車公園）範圍，除旗津海水浴場（浮球圍繞區）可從事游泳活動外，其餘海域禁止水域遊憩活動。
- 二、違反本公告禁止事項者，將依違反「發展觀光條例」及「水域遊憩活動管理辦法」，處新臺幣五千元以上二萬五千元以下罰鍰，並禁止其活動；前項行為具營利性質者，處新台幣一萬五千元以上七萬五千元以下罰鍰，並禁止其活動。

市長 陳 菊 請假

副市長 劉 苡 芳 代行

創稿號：(100)35003854

第 1 頁

8764

交通部門業務質詢及答覆（陳信瑜）

高雄市議會第 1 屆第 7 次臨時會交通部門業務議員書面質詢事項答覆表 （102.2.25 高市府交停工字第 10200897700 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
102.1.24		陳議員信瑜	西子灣停車場收費，第一小時 80 元，之後每小時再加收 100 元。業經許多民衆反映陳情，本席建議交通局應與業主中山大學協商仿照高雄市高費率停車格，將第一小時停車費率降至 50 元以下。	交 通 局	一、中山大學西子灣停車場係為中山大學經營管理，其停車費率經校方表示，訂定較高費率係希望提升周轉率，避免部分停車格被長期占用，讓更多的遊客能使用此停車場，其費率僅於第一小時收費高於本市高費率停車位，惟當日收費上限為 380 元。另西子灣風景區周邊，除該校之停車場外，尚有多處民間路外收費停車場及公有停車場，可供停放。 二、有關中山大學西子灣停車場收費過高事宜，為反映民情本局曾多次向中山大學反映降低費率，近日中山大學表示目前該場停車費率刻正研擬降價，並採全自動收費系統方式收費等措施，屆時將追蹤該校辦理情形。

拾、保安部門業務質詢及答覆

