

決議案（第 4 次定期大會－市政府提案）

第 1 號 類別：交通

案 由：請審議內政部國土管理署核定辦理「高雄市永續人行環境與道路安全推動藍圖計畫案」經費 5,000 萬元（中央補助 4,100 萬元、市府自籌 900 萬元），擬先行墊付執行案。

委員會審查意見：同意辦理。

大會決議日期：113 年 12 月 11 日

大會決議會次：第 4 次定期大會第 39 次會議

大會決議內容：同意辦理。

復 文 字 號：113.12.12 高市會交字第 1130014547 號函

附 高雄市政府提案

案 由：為內政部國土管理署核定辦理「高雄市永續人行環境與道路安全推動藍圖計畫案」經費 5,000 萬元（中央補助 4,100 萬元、市府自籌 900 萬元），擬先行墊付執行案，請審議。

說 明：

- 一、本墊付案係依「各機關單位預算執行要點」第 44 點第 4、6 款規定辦理，並業經本府 113 年 8 月 6 日第 686 次市政會議審議通過。
- 二、依據內政部國土管理署 113 年 6 月 7 日台內國字第 1130805590 號函同意補助本府交通局 4,100 萬元，本府須自籌 900 萬元，因未及納入 113 年度預算，應業執行需要，請准予以墊付方式先行辦理，俟於 113 年追加（減）預算或 114 年度補辦預算及帳務轉正。
- 三、檢附本案內政部國土管理署同意補助函文及預算先行墊付執行計畫明細表各乙份。

辦 法：敬請審議。

高雄市政府 113 年度提請先行墊付執行計畫明細表

執行機關：交通局

計畫名稱	先行墊付金額(元)			補助單位	補辦預算情形
	中央補助	市府自籌	合計		
高雄市永續人行環境與道路安全推動藍圖計畫案	41,000,000	9,000,000	50,000,000	內政部 國土管理署	113 年度追加預算或 114 年度補辦預算
總計	41,000,000	9,000,000	50,000,000		

檔 號：
保存年限：

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342
號(國土署)
聯絡人：柯致正
聯絡電話：02-87712806
電子郵件：qq77415@nlma.gov.tw
傳真：

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年6月7日
發文字號：台內國字第1130805590號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1131093232_113080559013_113D2018901-01.pdf)

主旨：檢送本部「永續提升人行安全計畫」（下稱本計畫）核定
補助經費案件表，請依說明事項辦理並轉知所屬相關單位
知悉，請查照。

說明：

- 一、本次核定案件請貴府依本部「永續提升人行安全計畫補助
執行要點」（下稱執行要點）及本部國土管理署（下稱國
土署）113年4月30日國署工字第1131065580號函（諒達）
辦理後續推動事宜，並依「中央對直轄市及縣（市）政府
補助辦法」規定，相對編足地方配合款，本計畫中央補助
款比率分別為第1級35%、第2級50%、第3級82%、第4級
84%、第5級88%；中央補助款（編列資本門項下）及地方配
合款，請儘速完成納入年度（追加）預算作業或議會同意
墊付程序及完成發包作業，核定經費並應於預算分配年度
執行完畢為原則。
- 二、本計畫核定案件之管考催辦、工程抽查及撥款等3項業務，
續由國土署所屬各區都市基礎工程分署（下稱各區分署）



辦理，後續執行請貴府配合。

三、有關執行核定案件之配合事項如下：

- (一) 本次核定案件之「一般計畫」均應提送國土署或各區分署辦理之規劃設計審議後始得進行工程發包〔規劃設計審議除國土署另函通知或規定外，以核定案件總經費達2,500萬元（如屬規劃設計類案件，則以預估工程費界定）以上由國土署核定，未達2,500萬元由轄管分署核定為原則〕；另屬「整體規劃計畫」及「碰撞構圖系統開發（維運）計畫」案件，則應將工作計畫邀標書（或同等文件）提送國土署核定後始得進行勞務發包。
- (二) 重申規劃設計類案件之委託項目不得含監造相關內容。
- (三) 工程類案件請參照執行要點撥款程序之工程進度，採「分次估驗計價」之撥付估驗款方式辦理，並依執行要點第6點「實施方式與原則」第7款規定，於工程類招標文件契約草案「工程品管」條文增加品質缺失懲罰性違約金條款。
- (四) 為確實改善人行環境，規劃設計審議時應加強說明案件範圍內之人行動線障礙、路側易自撞障礙物之盤點及改善構想，並於結案後由相關單位針對違規占用或私設設施情形確實進行管控排除，如有發現違規占用或私設設施情形，將納入後續補助之參採。
- (五) 核定案件中改善範圍（含起訖點）如涉及路口，應將完整路口範圍（如涉及斷面調整，應將漸變段併同納入）全面納入改善範疇通盤考量。
- (六) 貴府應於案件核定後，請本擲節、減量、易於維管之補

助原則，並依審議意見再行審查，並針對過度設計問題確實檢討數量、單價合理性、型式必要性，並輔導轄管內各單位修正計畫。

(七)貴府對工程之執行，請注意遵循行政院相關政策指示，如全民監督公共工程、建置雙語環境及防杜設施閒置浪費等項，並確實配合執行。

(八)本次核定案件屬「規劃設計及工程案」者，請於核定後3個月內完成勞務發包（可保留決標），並於規劃設計審議通過後2個月內發包工程案。未達前開標準者，得予以調整為「規劃設計案」，後續如需工程經費應俟「規劃設計案件」完成後比照新提案件重新提報；另國土署或各區分署將不定期辦理執行進度會議，針對個案評估合理之執行期程，據以辦理案件撤銷與經費調整等相關作業，請貴府配合辦理。

四、請貴府於本函發文次日起1個月內至國土署「工程管理整合資訊系統 (<http://cpaemis.nlma.gov.tw/cpapms/>)」填妥補助案件之相關資料，並將補助案件公開於貴府自行指定之網站（應每月更新），且將該網址提供予轄管分署。前述公開資訊應至少包含以下資訊：

- (一)案件（工程）名稱。
- (二)改善項目。
- (三)施工地點。
- (四)目前進度。
- (五)預訂完工日期。
- (六)施工前、中、後照片。

(七)其他公開訊息（如公告、公聽會、設計說明會、施工說明會、地方會勘等資訊）。

五、本次未核定案件，貴府可依審議意見修正案件內容並加強案件整體效益及可行性（屬「一般計畫」案件相關之前期規劃檢討作業者，建議可納入貴府獲核定之「整體規劃計畫」案件辦理），並俟國土署通知下次提案時，再行評估提案。

六、各區分署轄管之直轄市、縣（市）臚列如下：

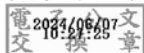
(一)北區都市基礎工程分署：基隆市、臺北市、新北市、桃園市、新竹市、新竹縣、宜蘭縣、花蓮縣及連江縣。

(二)中區都市基礎工程分署：苗栗縣、臺中市、彰化縣、南投縣及雲林縣。

(三)南區都市基礎工程分署：嘉義市、嘉義縣、臺南市、高雄市、屏東縣、臺東縣、澎湖縣及金門縣。

正本：各直轄市及縣(市)政府(不含宜蘭縣政府及連江縣政府)

副本：交通部、公路局、本部部長室、國土管理署署長室、公關室、主計室、北區都市基礎工程分署、中區都市基礎工程分署、南區都市基礎工程分署(均含附件)



高雄市政府交通局

「高雄市永續人行環境與道路安全推動藍圖計畫案」

壹、計畫目的

- 一、掌握高雄市人行環境、市區道路及道路安全改善基本資訊，並推動高雄市永續人行環境與道路安全藍圖，並擬定人行環境與道路安全推動分年分期改善計畫。
- 二、提升高雄市民永續人行環境共識，透過相關交流活動建立推動機關與民眾對話管道，解決人行空間環境改善執行瓶頸。
- 三、盤點高雄市易肇事路口及檢討分析，及探討交通工程改善作為績效評估與交通設施創新作為。

貳、工作項目及內容

- 一、辦理高雄市人行環境與市區道路基本資訊調查
 - (一)盤查高雄市都市計畫區內及省道人行道布設狀況、及 12 公尺以上道路未設置人行道路段之普查以及騎樓、退縮地可供人行通行之情形。
 - (二)盤查高雄市都市計畫區內道路及人行道與停車供需資訊。
 - (三)盤查完的資料要能夠在相關 GIS 平台上被接取、呈現及使用。
- 二、人行環境與道路安全推動分年分期改善計畫
 - (一)蒐集國內外優良行人環境改善案例。
 - (二)擬定安全、友善、舒適或其他指標作為改善依據，研擬整體人行環境分年分期改善計畫與行動方案。
 - (三)辦理通學廊道、行人及高齡友善示範區或行人友善專區規劃劃定。
 - (四)道路安全配套行動方案及畸形或易肇事路口改善規劃，亦將人本環境納入考量，包含鄰近人行系統布設及騎樓占用狀況。
 - (五)協助跨局處、單位合作及說明相關執行計畫協調作業。
 - (六)拍攝輪椅通行人行環境動線之串聯或改善範圍之影片。
- 三、114-115 年道路交通安全治理分析

- (一) 總體事故資料統計分析
 - (二) 至少 40 處指定路口或路段健檢及改善對策方向建議
 - (三) 彙整自 108 年起國土管理署補助高雄市易肇事路口改善前後對照資料。
 - (四) 其他臨時交辦事項(專案辦公室駐點人員辦理)。
- 四、推動高雄市相關單位及民眾人行環境與道路安全認知
- (一) 辦理高雄市民眾參與及溝通人本研討會或工作坊至少 3 場。
 - (二) 提升高雄市人行環境與道路安全從業人員建置人行環境知能相關教育訓練至少 3 場。
 - (三) 不定期邀請相關路權團體及專家學者召開座談會，每場座談會應邀請 2 位道安顧問出席。
- 五、協助高雄市永續提升人行安全計畫推動事宜
- (一) 不定期與路權團體就永續人行環境及道安推動藍圖進行互動溝通。
 - (二) 邀請至少 2 位國內道安及人本交通專家學者擔任諮詢顧問。
- 六、其他配合事項
- (一) 廠商應派駐專案駐點人員。
 - (二) 為提升專案辦公室與機關共同協作效率，專案執行期間廠商應協助機關及專案辦公室導入文書處理軟體工具，其工具需具備文書、報表、簡報等文件處理項目，並可線上管理及共編，及具備其他支援服務擴充可行性，此外亦須支援編輯開放文件格式。
 - (三) 機關所召開之會議，廠商應協助辦理及記錄，並於會議結束後 3 個工作日內將會議紀錄交付機關。
 - (四) 配合內政部國土管理署所需之道路或人行環境相關資料調查或規定辦理。
 - (五) 配合機關需求辦理本專案相關成果宣導。
 - (六) 廠商需派員配合機關出國考察、參訪及參加會議，並安排行程、製作參訪所需文件、簡報資料與辦理相關協調事宜，會後並作成

紀錄及考察報告供機關備查，原則1年1人次，廠商人力費用應含於總報價之內。

七、協助學校執行校園通學步道整體規劃設計(教育局代辦)

- (一) 委託專業規劃設計團隊，擔任校園通學步道顧問，協助學校整體規劃校園通學步道。
- (二) 通學步道改善工程係以學校校園周邊向外延伸150公尺內主要的通學動線做整體規畫分析，並將行人穿越道、行人號誌、速限管制、路邊停車管理應一併納入規劃考量。

決議案（第 4 次定期大會－市政府提案）

第 2 號 類別：交通

案 由：請審議內政部國土管理署核定辦理「建置高雄市道路安全檢核及決策支援系統案」經費 5,000 萬元（中央補助 4,100 萬元、市府自籌 900 萬元），擬先行墊付執行案。

委員會審查意見：同意辦理。

大會決議日期：113 年 12 月 11 日

大會決議會次：第 4 次定期大會第 39 次會議

大會決議內容：同意辦理。

復 文 字 號：113.12.12 高市會交字第 1130014605 號函

附 高雄市政府提案

案 由：為內政部國土管理署核定辦理「建置高雄市道路安全檢核及決策支援系統案」經費 5,000 萬元（中央補助 4,100 萬元、市府自籌 900 萬元），擬先行墊付執行案，請審議。

說 明：

- 一、本墊付案係依「各機關單位預算執行要點」第 44 點第 4、6 款規定辦理，並業經本府 113 年 8 月 6 日第 686 次市政會議審議通過。
- 二、依據內政部國土管理署 113 年 6 月 7 日台內國字第 1130805590 號函同意補助本府交通局 4,100 萬元，本府須自籌 900 萬元，因未及納入 113 年度預算，應業執行需要，請准予以墊付方式先行辦理，俟於 113 年追加（減）預算或 114 年度補辦預算及帳務轉正。
- 三、檢附本案內政部國土管理署同意補助函文及預算先行墊付執行計畫明細表各乙份。

辦 法：敬請審議。

高雄市政府 113 年度提請先行墊付執行計畫明細表

執行機關：交通局

計畫名稱	先行墊付金額(元)			補助單位	補辦預算情形
	中央補助	市府自籌	合計		
建置高雄市道路安全檢核及決策支援系統案	41,000,000	9,000,000	50,000,000	內政部 國土管理署	113 年度追加預算或 114 年度補辦預算
總計	41,000,000	9,000,000	50,000,000		

檔 號：
保存年限：

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342
號(國土署)
聯絡人：柯致正
聯絡電話：02-87712806
電子郵件：qq77415@nlma.gov.tw
傳真：

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年6月7日
發文字號：台內國字第1130805590號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1131093232_113080559013_113D2018901-01.pdf)

主旨：檢送本部「永續提升人行安全計畫」（下稱本計畫）核定
補助經費案件表，請依說明事項辦理並轉知所屬相關單位
知悉，請查照。

說明：

- 一、本次核定案件請貴府依本部「永續提升人行安全計畫補助
執行要點」（下稱執行要點）及本部國土管理署（下稱國
土署）113年4月30日國署工字第1131065580號函（諒達）
辦理後續推動事宜，並依「中央對直轄市及縣（市）政府
補助辦法」規定，相對編足地方配合款，本計畫中央補助
款比率分別為第1級35%、第2級50%、第3級82%、第4級
84%、第5級88%；中央補助款（編列資本門項下）及地方配
合款，請儘速完成納入年度（追加）預算作業或議會同意
墊付程序及完成發包作業，核定經費並應於預算分配年度
執行完畢為原則。
- 二、本計畫核定案件之管考催辦、工程抽查及撥款等3項業務，
續由國土署所屬各區都市基礎工程分署（下稱各區分署）



辦理，後續執行請貴府配合。

三、有關執行核定案件之配合事項如下：

- (一) 本次核定案件之「一般計畫」均應提送國土署或各區分署辦理之規劃設計審議後始得進行工程發包 [規劃設計審議除國土署另函通知或規定外，以核定案件總經費達2,500萬元（如屬規劃設計類案件，則以預估工程費界定）以上由國土署核定，未達2,500萬元由轄管分署核定為原則]；另屬「整體規劃計畫」及「碰撞構圖系統開發（維運）計畫」案件，則應將工作計畫邀標書（或同等文件）提送國土署核定後始得進行勞務發包。
- (二) 重申規劃設計類案件之委託項目不得含監造相關內容。
- (三) 工程類案件請參照執行要點撥款程序之工程進度，採「分次估驗計價」之撥付估驗款方式辦理，並依執行要點第6點「實施方式與原則」第7款規定，於工程類招標文件契約草案「工程品管」條文增加品質缺失懲罰性違約金條款。
- (四) 為確實改善人行環境，規劃設計審議時應加強說明案件範圍內之人行動線障礙、路側易自撞障礙物之盤點及改善構想，並於結案後由相關單位針對違規占用或私設設施情形確實進行管控排除，如有發現違規占用或私設設施情形，將納入後續補助之參採。
- (五) 核定案件中改善範圍（含起訖點）如涉及路口，應將完整路口範圍（如涉及斷面調整，應將漸變段併同納入）全面納入改善範疇通盤考量。
- (六) 貴府應於案件核定後，請本擲節、減量、易於維管之補

助原則，並依審議意見再行審查，並針對過度設計問題確實檢討數量、單價合理性、型式必要性，並輔導轄管內各單位修正計畫。

(七) 貴府對工程之執行，請注意遵循行政院相關政策指示，如全民監督公共工程、建置雙語環境及防杜設施閒置浪費等項，並確實配合執行。

(八) 本次核定案件屬「規劃設計及工程案」者，請於核定後3個月內完成勞務發包（可保留決標），並於規劃設計審議通過後2個月內發包工程案。未達前開標準者，得予以調整為「規劃設計案」，後續如需工程經費應俟「規劃設計案件」完成後比照新提案件重新提報；另國土署或各區分署將不定期辦理執行進度會議，針對個案評估合理之執行期程，據以辦理案件撤銷與經費調整等相關作業，請貴府配合辦理。

四、請貴府於本函發文次日起1個月內至國土署「工程管理整合資訊系統 (<http://cpaemis.nlma.gov.tw/cpapms/>)」填妥補助案件之相關資料，並將補助案件公開於貴府自行指定之網站（應每月更新），且將該網址提供予轄管分署。前述公開資訊應至少包含以下資訊：

- (一) 案件（工程）名稱。
- (二) 改善項目。
- (三) 施工地點。
- (四) 目前進度。
- (五) 預訂完工日期。
- (六) 施工前、中、後照片。

(七)其他公開訊息（如公告、公聽會、設計說明會、施工說明會、地方會勘等資訊）。

五、本次未核定案件，貴府可依審議意見修正案件內容並加強案件整體效益及可行性（屬「一般計畫」案件相關之前期規劃檢討作業，建議可納入貴府獲核定之「整體規劃計畫」案件辦理），並俟國土署通知下次提案時，再行評估提案。

六、各區分署轄管之直轄市、縣（市）臚列如下：

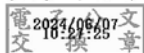
(一)北區都市基礎工程分署：基隆市、臺北市、新北市、桃園市、新竹市、新竹縣、宜蘭縣、花蓮縣及連江縣。

(二)中區都市基礎工程分署：苗栗縣、臺中市、彰化縣、南投縣及雲林縣。

(三)南區都市基礎工程分署：嘉義市、嘉義縣、臺南市、高雄市、屏東縣、臺東縣、澎湖縣及金門縣。

正本：各直轄市及縣（市）政府（不含宜蘭縣政府及連江縣政府）

副本：交通部、公路局、本部部長室、國土管理署署長室、公關室、主計室、北區都市基礎工程分署、中區都市基礎工程分署、南區都市基礎工程分署（均含附件）



永續提升人行安全計畫競爭型補助計畫評選審查會議
核定及補助經費案件表

編號	縣市別	鄉鎮別	計畫序	計畫類型	工程類型	計畫名稱	申請單位	申請經費(仟元)		核定經費(仟元)		119年度核定中央補助款(仟元)	審查意見(複審意見)		
								總經費	中央補助款	地方配合款	總經費			中央補助款	地方配合款
2	高雄市	鳳山區	2	一般計畫	A/B	高雄市西側(五甲、河堤、燕窩)社區利用減速設施提升行人機車通行標線規劃及工程案	交通局	10,000	8,200	1,800	7,200	5,904	1,296	205	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高路項項特色說明與路網高路高者，建議後續可辦理區區行進高路高方式辦理。 2. 請先對到件內容內以車道進行接受調查，避免工程完工後遭遇民衆爭執。 3. 本案應以社區交通等相關概念，做更深入的調查，請行人機車標誌設施及汽機車停車管理納入檢討，並請行人及車道設施的營造方式具體分類。 4. 建議補充本案選址標準。 5. 區位之選址影響範圍，請再補充說明本案是否確定可行且已妥善評估。 6. 計畫經費建議台12歲，需以圖例示意各位置，以確認路網之適宜性。 7. 計畫中項目含劃設標線工程，建議一併考慮於所選路段兩端路口的行人停車等及實施環境景觀改善。 8. 本案區內工程內容較為一般性，經費1000萬元，惟工期大約需1年，是否需較多溝通與輔導工程內容加長請補充。 9. 建議補充近3年交通事務統計或組織構圖 10. 工程預算著標地工程單在計畫中應編列，標線工程單應在計畫中編列，另標線工程、減速平台、標線工程事項有誤，並建議提供細項及單價。 11. 工程預算著標地工程單應在計畫中編列，並建議提供細項及單價。 12. 包含項目未包含計畫、機安衛、施工廠商利潤、管理、保險費及營業稅，工程預算書須以式樣將規劃設計監造費及民眾溝通宣導費用分開編列，建議應評估營業稅。 13. 標線位估價應包含標線費編列如有過高之情形，請再檢核單價合理性包括減速平台、標線規劃及監造費等。 14. 請檢附無害處理工程標價之相關佐證資料。
3	高雄市	新興區	3	硬體構建系統開發(維護)計畫	A	建置高橋市道路安全標線及汰氣監測系統	交通局	50,000	41,000	9,000	50,000	41,000	9,000	12,300	<ol style="list-style-type: none"> 1. 委請警察局先期已執行辦理相關警政資訊系統建置案，請加強說明後續所需相關系統整合計畫，並務請配合各單位需求者後再行辦理。 2. 本案應以多個單元加以編列方式來執行，最合不同需求或實際應用，如後續所提案件亦可透過此系統協助改善項目也能進行分析。 3. 建議即研擬標線範圍及範圍標線化等細項工作項目。 4. 請檢具本案前期成果以對應局處及後續改善參考辦法。 5. 相關單位應首整合，建議事故熱點(高危險路口)之方法應更具體。 6. 後續除路口外，建議後續亦可納入安全及高橋分析。 7. 本案應建立作業管理系統，而後續將成果將化為各種管理制及改善方案，並持續辦理。

「113 年度高雄市道路安全檢核及決策支援系統建置計畫」

第一章 計畫緣起

高雄市政府將依循行政院「國家道路交通安全綱要計畫」擬定高雄市道安執行計畫，以打造「交通事故零死亡的城市」為願景，與中央攜手合作執行人、車、路等面向共 13 項行動方案，期許未來能與新時代的政府共同前進，徹底改造高雄交通環境。

有鑑於機關現行肇事系統僅提供統計分析與查詢資料功能，缺乏多元資料整合、改善方案研擬、改善歷程管理與績效追蹤等功能。進行易肇事地點改善時需向各單位蒐集資料，再以人工檢視資料後研擬改善方案，事後績效亦需透過人工統計，耗費人力及時間，影響作業效率。期望後續經本計畫「高雄市道路安全檢核及決策支援系統建置案」推動，建構自動化易肇事地點改善作業流程，作為易肇事地點改善方案依據，逐步達成高雄市「每年減少 5% 交通事故死傷人數」之目標。

第二章 計畫需求與工作範圍

- 一、得標廠商應盤點交通局運輸規劃科現有 GIS 平台的使用情況，並據以規劃本計畫執行方式。
- 二、得標廠商應將各項系統建置工作所輸出之設計文件、系統架構、使用者教育訓練手冊等資料，完整維護於交通局資訊室所公告的系統目錄平台，作為計畫驗收必要項目。
- 三、系統建置所涉及 AI 技術，得標廠商應說明 AI 訓練資料來源，以及算力保障計畫。同時為確保使用 AI 技術的可信賴性，建置過程應符合以下規範：
 1. 在資料收集和處理過程中，應對涉及個人訊息匿名化處理，以保護個人隱私。

2. 在 AI 模型開發過程中，應記錄模型的訓練數據、算法選擇、參數設置等信息，確保模型的透明度和可追溯性。
3. 根據使用者回饋，定期更新和優化 AI 模型，以確保其持續保持最佳性能。
4. 制定應急備案，在發現 AI 模型出現嚴重錯誤或失效時，能夠迅速採取措施進行修正，避免對系統運行和決策造成不良影響。
5. 在 AI 技術應用過程中，應充分考量倫理問題，確保技術的應用不對社會和個人造成負面影響。

四、本計畫應建置四大子系統，主要內容及需求如下：

（一）道路安全資料整合平台

1. 需可自動化收集局內跨科室與道路安全相關資料，包含結構性資料、半結構性資料、非結構性資料、流資料、批次資料與時序資料，並建立系統化的資料處理機制。
2. 需建立與警察局、監理所、衛福部等資料交換介面，定期自動取得指定資料（例如：交通事故案件說明、碰撞構圖、事故死亡人數等），避免資料重複維護或不同步的問題。
3. 需提供資料品質、元資料、資料血緣、資料授權等完善的管理機制，以確保資料的可用性、準確性、即時性，並可供未來各單位取得資料授權，開發道路安全相關加值應用。
4. 需提供資料分類標籤管理機制，可依專家學者之建議，設計道路安全資料管理標籤，並將資料自動分類。
5. 需提供資料價值分等機制，依不同使用情境設計資料應用的價值分等，從依使用者的角度分析並提升資料應用率。
6. 透過大型語言模型(Large Language Model, LLM)的應用，產出資料視覺化分析和洞察，讓生成式 AI 輔助使用者理解資料。

（二）道路安全 AI 模型

1. 運用 LLM，採用訓練或微調之方式，並輔以檢索增強生成之技術，讓 LLM 理解交通規則、交通違規法規(例：道路交通管理處罰條例、

車禍初判表)等相關資訊，可回答道路安全專業理域之相關知識。

2. 運用多模態大型語言模型(Multimodal Large Language Models)，採用訓練或微調之方式，讓多模態大型語言模型(Multimodal LLM)解讀數字、碰撞構圖、影像等資訊。
3. 上述採用之大型語言模型(LLM)與多模態大型語言模型(Multimodal LLM)，請以最小可行之參數量模型為主，以降低未來推論之算力成本，並請提出推論佈署之系統規劃與算力預估。
4. 運用混合式 AI 模型，整合多感測器，自動收集道路資訊，道路交通資源辨識、道路參與者、交通資源狀態辨識，並執行檢核運算。
5. 運用混合式 AI 模型，直接於道路現場邊緣運算設備執行檢核，滿足道路檢核驗證失敗，人工判斷立即重檢需求
6. 運用混合式 AI 模型，依據道路資訊，自動識別道路安全檢核條件，包含視覺、幾何、管制等檢核標準，並產出檢核結果。

(三) GIS 共用平台

1. 應提供友好的圖台操作介面，同時支援 2D 及 3D 功能，能夠整合並顯示多種圖資圖層，包括但不限於：臺灣通用電子地圖、高雄市千分之一地形圖、正射影像、行政區、道路中線等。
2. 能介接前述道路安全資料整合平台、外部系統，或於本系統自建事故碰撞構圖、道路設施等道路安全相關資訊，依所需精度呈現。
3. 應具備圖資更新功能，確保圖資的及時性和準確性。更新過程應盡量自動化，減少人工操作。圖資更新應包括新資料的匯入、現有資料的更新以及過期資料的刪除。
4. 使用者可針對特定事件或目的建立專案，專案中可引用與參考套疊之圖資。開啟專案後，圖台即顯示事件發生之圖資範圍，及套疊專案相關引用之圖資，便於事件的管理和分析。
5. 應具備共通圖像協作功能，允許團隊成員共享圖資，了解其他成員的做法，形成共通圖像，達成一致的事件處理認知，促進集體決策和協同工作。

6. 需支援自定道路安全風險評估原則，結合生成式 AI 輔助使用者分析肇事熱點，在圖台上切換不同的圖資圖層或圖資套疊顯示，以便於進行綜合分析。
7. 需結合生成式 AI，讓使用者便利地繪製交通工程圖，經簽核後提供給工程施作方，減輕使用者的操作負擔。

(四) 道路安全自動化檢核系統模組

1. 需能透過系統依據風險分級自定道路安全檢核要求，包含但不限於檢核項目、檢查內容、評分標準等，並具備版本管理功能。
2. 檢核進行方式應以自動化為目標，減少人工作業，以便未來從 40 個試辦路口快速擴展到全高雄市。
3. 檢核結果應可介接前述道路安全資料整合平台和 GIS 共用平台，以供跨部門相關人員參考。
4. 結合生成式 AI 依據檢核結果生成道路安全改善方案建議，未來應能輸出至高雄市數位孿生平台進一步模擬改善方案的效果。
5. 針對檢核結果的問題點應由系統自動持續跟進，依需設定警示頻率，提醒相關人員推動改善方案。

(五) 道路安全改善績效追蹤系統模組

1. 針對道路安全改善方案所涉及的交通工程發包，應介接相關系統或流程，以掌握工程進度和品質。
2. 針對已推動的道路安全改善方案，應結合 AI 以合成資料或即時監控資料，分析短期間的事故改善績效，據以調整該路口的風險分級。
3. 若遇改善績效不佳的情況，系統應自動示警。
4. 改善方案和改善績效應回饋供 AI 學習和訓練，提升模型對於改善方案生成的準確性。

五、本系統使用介面應至少能使用 Microsoft Edge、Google Chrome 及 Safari 等瀏覽器操作與觀看。

六、專案文件撰寫

1. 系統設計文件：

系統設計文件主要說明本案整體系統架構，原則應包含系統目標、系統範圍、系統功能項目、系統設計方法、系統開發程序、各項子系統或功能項目間介面關係，各項軟體與硬體間相互配置與關係，以及整體系統運作環境。

2. 軟體程式碼：

系統軟體程式碼係根據資訊服務系統軟體架構與軟體組件、作業程序、輸入、輸出、及資料庫或檔案等功能項目而設計開發，並應詳列各軟體組件及元件之處理程序，以便程式功能修改、擴充或維護時，得以根據此等資料，編撰或偵測必要之程式，系統軟體程式碼至少應包含下列項目：

- (1). 軟體介面設計文件
- (2). 系統軟體編碼設計文件
- (3). 系統軟體正式環境手冊
- (4). 系統軟體原始程式碼
- (5). 系統軟體編譯執行碼

3. 測試報告：

系統設計開發完成後，廠商依據相關規定，完成系統整合測試，並提送測試報告，以便驗證該系統符合合約或規範文件。

4. 操作及維護手冊：

操作手冊內容應包括操作員或使用者操作各系統所需之步驟說明，各項功能應配合流程圖，使操作員或使用者在作系統操作時，均能有所依循。

維護手冊應說明對於系統故障時之偵錯流程及故障排除方法，以便對故障或功能異常之設備、軟體作問題隔離及修護替換。

七、教育訓練

為使機關及道路安全檢核相關人員對於本系統有更深層之了解，廠商應提供有關人員操作整體系統之相關訓練課程。

得標廠商應於履約期間辦理系統使用訓練課程至少3次(每次至少2小時)，並由廠商提供適當之師資、訓練場所等，教育訓練內容請於服務建議書詳述。

決議案（第 4 次定期大會－市政府提案）

第 3 號 類別：交通

案由：請審議內政部國土管理署核定辦理「人本交通及教育宣導計畫案」經費 189 萬元（中央補助 155 萬元、市府自籌 34 萬元），擬先行墊付執行案。

委員會審查意見：同意辦理。

大會決議日期：113 年 12 月 11 日

大會決議會次：第 4 次定期大會第 39 次會議

大會決議內容：同意辦理。

復文字號：113.12.12 高市會交字第 1130014631 號函

附 高雄市政府提案

案由：為內政部國土管理署核定辦理「人本交通及教育宣導計畫案」經費 189 萬元（中央補助 155 萬元、市府自籌 34 萬元），擬先行墊付執行案，請審議。

說明：

- 一、本墊付案係依「各機關單位預算執行要點」第 44 點第 4、6 款規定辦理，並業經本府 113 年 8 月 27 日第 689 次市政會議審議通過。
- 二、依據內政部國土管理署 113 年 7 月 29 日台內國字第 1130807964 號函同意補助本府交通局 155 萬元，本府須自籌 34 萬元，因未及納入 113 年度預算，應業務執行需要，請准予以墊付方式先行辦理，俟於 113 年追加（減）預算或 114 年度補辦預算及帳務轉正。
- 三、檢附本案內政部國土管理署同意補助函文及預算先行墊付執行計畫明細表各乙份。

辦法：敬請審議。

檔 號：
保存年限：

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342號(國土署)
聯絡人：黃慕儀
聯絡電話：02-87712841
電子郵件：myumyubaby@nlma.gov.tw
傳真：02-87712833



受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年7月29日
發文字號：台內國字第1130807964號
速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨及說明六 (1131123471_11308079644_113D2025018-01.pdf、
1131123471_11308079644_113D2025020-01.pdf、
1131123471_11308079644_113D2025021-01.pdf)


主旨：檢送本部國土管理署「提升道路品質計畫（內政部）

2.0」辦理之人本交通及校園教育宣導審議核定及補助經費案件表，請依說明事項辦理，請查照。

說明：

- 一、旨揭計畫核定工程及其補助經費案件與相關審查意見請至本部國土管理署「市區道路建設評估管理系統」網頁下載 (<http://cpreams.cpami.gov.tw/CPREMS/pagLogin.aspx>)，核定案件請確實依審查意見檢討修正計畫內容及工作項目，並請依「提升道路品質計畫（內政部）二點零補助執行要點」辦理相關配合事宜。
- 二、旨揭113年度核定案件補助經費，請依「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」規定，相對編足地方配合款，本計畫中央補助款比率分別為第1級35%、第2級50%、第3級82%、第4級84%、第5級88%；其中央補助款（編列資本門項下）及地方配合款，請於113年12月底前儘速完成納入年度





（追加）預算作業或議會同意墊付程序及完成發包作業，核定經費並應於預算分配年度執行完畢，本部國土管理署將定期辦理執行進度會議，據以辦理案件撤銷與經費移撥等相關作業。

三、請於文到2週內至本部國土管理署「工程管理整合資訊系統 (<http://cpaemis.cpami.gov.tw/cpapms/>)」填妥核定案件之相關資料，各縣（市）政府之帳號及密碼請逕洽本部國土管理署都市基礎工程組。

四、有關執行核定案件之配合事項如下：

（一）核定案件未完成相關預算程序前，為配合招標先期作業，招標文件應確實載明：「本採購於招標作業完成前先辦理決標保留，俟計畫經費獲民意機關審議通過並准予動支後，由機關通知辦理決標及簽約，契約始生效力」。

（二）招標文件請依「提升道路品質計畫（內政部）二點零補助執行要點」規定撰寫，如載明需包含期中報告書（簡報）或定稿（成果）報告等要項，俾利後續向本部國土管理署請領補助款項。

（三）案件內容如涉及宣導品或宣導影音視訊等部分，應再納入本部或本部國土管理署LOGO等相關資訊。

（四）核定之計畫書圖及簡報成果，需同意本部國土管理署於網路公開作為未來相關縣市提案申請之參考範本及民眾參閱使用。

五、本計畫核定案件之管考催辦、督導及撥款等3項業務，續由本部國土管理署及該署北區、南區都市基礎工程分署協助

辦理，後續執行請配合辦理如下：

- (一)請貴府依委員意見修正，做成委員意見回覆對照表，並提送修正計畫書併同擬招標之「工作事項邀標書」（或同等文件）正式函送本部國土管理署審查，並經備查後始得發包，及請向本部國土管理署北區、南區都市基礎工程分署請領第一期中央補助款。
- (二)請貴府將期中報告書(或等同文件)送本部國土管理署備查後，始得向本部國土管理署北區、南區都市基礎工程分署請領第二期中央補助款。

六、檢附「『提升道路品質計畫（內政部）二點零』人本交通及校園教育宣導案件工作項目內部檢核要點修正」，及「『提升道路品質計畫（內政部）二點零』人本交通及校園教育宣導案件評選審查會議評選辦法及補助原則大綱修正版」供參，請依相關規定辦理後續事宜。

正本：臺北市政府、新北市政府、臺南市政府、高雄市政府、屏東縣政府
副本：本部部長室、主任秘書室、國土管理署(署長室、公關室、北區都市基礎工程分署、中區都市基礎工程分署、南區都市基礎工程分署、主計室、都市計畫組、都市基礎工程組(均含附件)

電 2024/07/02
交 換 章

提升道路品質計畫(內政部)2.0(第四次審議)一般競爭型補助計畫評選審查會議
核定工程及補助經費案件表

編號	縣市別	鄉鎮別	計畫性質	計畫名稱	申請單位	申請經費(千元)		核定經費(千元)		本期核定中央補助款(千元)		審查意見(提審意見)
						總經費	中央補助款	總經費	中央補助款	113年度	地方配合款	
1	高雄市	新興區	A	113年高雄市人本及邁向教育亞專計畫案	高雄市政研及運局	20,000	16,400	1,800	1,550	340	1,550	<p>1. 預計量預算提出補助範圍，需檢附詳細經費預算表，如無，請根據補助經費表核實執行項目。</p> <p>2. 中央及運研專項行人優先，建議於執行完畢時注意，機車、汽車的部份及人行道佔用，特殊的違規佔用，這些對行人造成的阻礙及人本及邁向教育計畫，如要求行人走騎時不要用手機，在行實經過路口時注意車，保護通過路口。</p> <p>3. 提供專防防中心諮詢與觀念，如要求行人走騎時不要用手機，以擴大宣傳效果。</p> <p>4. 宣傳請利用各平曉道鐵道遊藝，並考慮如何落實實效，例如：學生(童)發現社會上有行人本及邁向教育計畫，也可以有明確的實效去反映，表揚一項建議(承接)設計了具體及執行實效的計中，在實效中要求五項要求五項單位扣除。</p> <p>6. 宣傳請利用各平曉道鐵道遊藝，並考慮如何落實實效，例如：學生(童)發現社會上有行人本及邁向教育計畫，也可以有明確的實效去反映，表揚一項建議(承接)設計了具體及執行實效的計中，在實效中要求五項要求五項單位扣除。</p> <p>7. 在道間建立交通安全(包括法規、路口安全等)應加強宣導。</p> <p>8. 各活動承辦以在成效仍有相關預算平台為要，建議與相關單位，選擇具體實效，學校、社教機構等進行推廣之推動。</p> <p>9. 可從國小案件轉本有核手機推廣再推廣於原本三學校推廣力推廣。去年各學校只有少量設置於圖書館，效果不高，建議及宣傳。去年轉本計畫核實分析解為多數公共建設，對人本及邁向教育計畫，請繼續此次轉本計畫。</p>
						20,000	16,400	1,800	1,550	340	1,550	
後置案件 1 件						20,000	16,400	1,800	1,550	340	1,550	
收據案件 1 件						20,000	16,400	1,800	1,550	340	1,550	

高雄市政府113年度提請先行墊付執行計畫明細表

執行機關：交通局

計畫名稱	先行墊付金額(元)			補助單位	補辦預算情形
	中央補助	市府自籌	合計		
人本交通及教育宣導計畫案	1,550,000	340,000	1,890,000	內政部 國土管理署	於113年度追加預算或114年度補辦預算
總計	1,550,000	340,000	1,890,000		

「人本交通及教育宣導計畫案」計畫書

一、計畫背景說明

因應國內這些年重視道路安全及人本交通政策宣導，「以人為本、友善通行」將人的需求和權益置於交通規劃的核心，有助於提供更安全、便利、健康的出行方式，本案計畫為與高雄市立圖書館合作「閱讀交通慢看停」方案。高雄市立圖書館自111年起執行「閱讀交通共好行」方案，藉由大高雄60間圖書館分館、行動書車、故事劇團、故事達人、繪本作家、學校等平台，串連起主題書展、說故事教道安、走讀體驗、科普手做、繪本學習單等活動，延伸出深度與廣度的道路安全教育，也符合國土管理署及高雄市政府交通局推動的「道安往下扎根」的教育宣導意義。

二、計畫內容

「閱讀交通慢看停」是「閱讀交通共好行」方案的擴充版，原計畫榮獲交通部112年「金安獎」道安創新貢獻獎—交通安全教育首獎；114年以「閱讀交通慢看停」明確重點地傳達「車輛慢看停、行人安全行」的觀念。

「閱讀交通慢看停」計畫除了以往主題書展、行動書車、故事劇團、故事達人、走讀、科普，高市圖114年加入了本館備受歡迎的3大講堂系列，透過多元閱讀活動在不同年齡層不同讀者群中，更加深內化。國土管理署吉祥物MYWAY小鹿也將作為「人本交通親子閱讀體驗空間」親善大使，增添寵物友善伴讀的氛圍。

三、預期成果與效益

「閱讀交通慢看停」方案透過結合高雄市立圖書館「行動圖書館閱讀推廣計畫」活動，讓大高雄地區學童，藉由行動故事車（行動圖書館）活動式教育平台載體，多元化學習、體驗各種文化知識，閱讀與學習最新的書本文化知識以及道路安全的知識與觀念，並由故事達人及故事劇團的活潑化、生活化展演，自然置入交通安全議題知識，且「人本交通體驗主題圖書館」引發讀者對平時較為生硬的人本交通產生不同的想像，更期許透過此計畫，進而引發讀者對於人本交通知識有更深入的理解，乃至於對動物友善環境能邁出更進一步的落實。

四、計畫經費預估及經費來源、分配

本計畫案預估所需經費共189萬元，其中82%（155萬元）由提升道路品質計畫補助支應，另18%（34萬元）由高雄市政府自籌。

計畫時程

預計半年，若因不可抗力之因素，致影響無法進入校園或執行實體活動場次，改採配套方案有：除了申請期程展延外，可改為線上數位平台宣導呈現，或移往戶外場地，或是移往各地圖書館戶外空間進行，依據當時的實際情況，彈性調整執行方式。

第 4 號 類別：交通

案由：請審議內政部國土管理署核定辦理「永續提升人行安全計畫-高雄市高齡（五甲、河堤、果貿）社區利用減速設施提供行人優先通行環境規劃及工程案」經費 720 萬元（中央補助 590 萬 4,000 元、市府自籌 129 萬 6,000 元），擬先行墊付執行案。

委員會審查意見：同意辦理。

大會決議日期：113 年 12 月 11 日

大會決議會次：第 4 次定期大會第 39 次會議

大會決議內容：同意辦理。

復文字號：113.12.12 高市會交字第 1130014656 號函

附 高雄市政府提案

案由：內政部國土管理署核定辦理「永續提升人行安全計畫-高雄市高齡（五甲、河堤、果貿）社區利用減速設施提供行人優先通行環境規劃及工程案」經費 720 萬元（中央補助 590 萬 4,000 元及本府自籌款 129 萬 6,000 元），擬先行墊付執行案，敬請審議。

說明：

- 一、本墊付案係依據「各機關單位預算執行要點」第 44 點第（四）、（六）款規定辦理，並業經本府 113 年 8 月 13 日第 686 次市政會議審議通過。
- 二、依據內政部 113 年 6 月 7 日台內國字第 1130805590 號函同意補助本府交通局 590 萬 4,000 元，連同本府自籌款 129 萬 6,000 元，因未及納入 113 年度預算，應業務執行需要，請准予以墊付方式先行辦理，俟編列 113 年追加預算或於 114 年補辦預算及帳務轉正事宜。
- 三、檢附本案內政部同意補助函（附件 1）、核定計畫書（附件 2）、預算先行墊付執行計畫明細表（附件 3）各乙份。

辦法：敬請審議。

檔 號：
保存年限：

內政部 函

地址：105404臺北市松山區八德路2段342
號(國土署)
聯絡人：柯致正
聯絡電話：02-87712806
電子郵件：qq77415@nlma.gov.tw
傳真：

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年6月7日
發文字號：台內國字第1130805590號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：如主旨 (1131093232_113080559013_113D2018901-01.pdf)

主旨：檢送本部「永續提升人行安全計畫」（下稱本計畫）核定
補助經費案件表，請依說明事項辦理並轉知所屬相關單位
知悉，請查照。

說明：

- 一、本次核定案件請貴府依本部「永續提升人行安全計畫補助
執行要點」（下稱執行要點）及本部國土管理署（下稱國
土署）113年4月30日國署工字第1131065580號函（諒達）
辦理後續推動事宜，並依「中央對直轄市及縣（市）政府
補助辦法」規定，相對編足地方配合款，本計畫中央補助
款比率分別為第1級35%、第2級50%、第3級82%、第4級
84%、第5級88%；中央補助款（編列資本門項下）及地方配
合款，請儘速完成納入年度（追加）預算作業或議會同意
墊付程序及完成發包作業，核定經費並應於預算分配年度
執行完畢為原則。
- 二、本計畫核定案件之管考催辦、工程抽查及撥款等3項業務，
續由國土署所屬各區都市基礎工程分署（下稱各區分署）



辦理，後續執行請貴府配合。

三、有關執行核定案件之配合事項如下：

- (一) 本次核定案件之「一般計畫」均應提送國土署或各區分署辦理之規劃設計審議後始得進行工程發包 [規劃設計審議除國土署另函通知或規定外，以核定案件總經費達2,500萬元（如屬規劃設計類案件，則以預估工程費界定）以上由國土署核定，未達2,500萬元由轄管分署核定為原則]；另屬「整體規劃計畫」及「碰撞構圖系統開發（維運）計畫」案件，則應將工作計畫邀標書（或同等文件）提送國土署核定後始得進行勞務發包。
- (二) 重申規劃設計類案件之委託項目不得含監造相關內容。
- (三) 工程類案件請參照執行要點撥款程序之工程進度，採「分次估驗計價」之撥付估驗款方式辦理，並依執行要點第6點「實施方式與原則」第7款規定，於工程類招標文件契約草案「工程品管」條文增加品質缺失懲罰性違約金條款。
- (四) 為確實改善人行環境，規劃設計審議時應加強說明案件範圍內之人行動線障礙、路側易自撞障礙物之盤點及改善構想，並於結案後由相關單位針對違規占用或私設設施情形確實進行管控排除，如有發現違規占用或私設設施情形，將納入後續補助之參採。
- (五) 核定案件中改善範圍（含起訖點）如涉及路口，應將完整路口範圍（如涉及斷面調整，應將漸變段併同納入）全面納入改善範疇通盤考量。
- (六) 貴府應於案件核定後，請本擲節、減量、易於維管之補

助原則，並依審議意見再行審查，並針對過度設計問題確實檢討數量、單價合理性、型式必要性，並輔導轄管內各單位修正計畫。

(七)貴府對工程之執行，請注意遵循行政院相關政策指示，如全民監督公共工程、建置雙語環境及防杜設施閒置浪費等項，並確實配合執行。

(八)本次核定案件屬「規劃設計及工程案」者，請於核定後3個月內完成勞務發包（可保留決標），並於規劃設計審議通過後2個月內發包工程案。未達前開標準者，得予以調整為「規劃設計案」，後續如需工程經費應俟「規劃設計案件」完成後比照新提案件重新提報；另國土署或各區分署將不定期辦理執行進度會議，針對個案評估合理之執行期程，據以辦理案件撤銷與經費調整等相關作業，請貴府配合辦理。

四、請貴府於本函發文次日起1個月內至國土署「工程管理整合資訊系統 (<http://cpaemis.nlma.gov.tw/cpapms/>)」填妥補助案件之相關資料，並將補助案件公開於貴府自行指定之網站（應每月更新），且將該網址提供予轄管分署。前述公開資訊應至少包含以下資訊：

- (一)案件（工程）名稱。
- (二)改善項目。
- (三)施工地點。
- (四)目前進度。
- (五)預訂完工日期。
- (六)施工前、中、後照片。

(七)其他公開訊息（如公告、公聽會、設計說明會、施工說明會、地方會勘等資訊）。

五、本次未核定案件，貴府可依審議意見修正案件內容並加強案件整體效益及可行性（屬「一般計畫」案件相關之前期規劃檢討作業者，建議可納入貴府獲核定之「整體規劃計畫」案件辦理），並俟國土署通知下次提案時，再行評估提案。

六、各區分署轄管之直轄市、縣（市）臚列如下：

(一)北區都市基礎工程分署：基隆市、臺北市、新北市、桃園市、新竹市、新竹縣、宜蘭縣、花蓮縣及連江縣。

(二)中區都市基礎工程分署：苗栗縣、臺中市、彰化縣、南投縣及雲林縣。

(三)南區都市基礎工程分署：嘉義市、嘉義縣、臺南市、高雄市、屏東縣、臺東縣、澎湖縣及金門縣。

正本：各直轄市及縣(市)政府(不含宜蘭縣政府及連江縣政府)

副本：交通部、公路局、本部部長室、國土管理署署長室、公關室、主計室、北區都市基礎工程分署、中區都市基礎工程分署、南區都市基礎工程分署(均含附件)

電 2073/06/23 文
交 換 章

永續提升人行安全計畫競爭型補助計畫評選審查會議
核定及補助經費案件表

編號	縣市別	鄉鎮別	序	計畫 類別	工程 類型	計畫名稱	申請單位	申請經費(千元)		核定經費(千元)		113年度核定中 央補助款 (千元)	審查意見(複審意見)		
								總經費	中央 補助款	地方 配合款	總經費			中央 補助款	地方 配合款
2	高雄市	鳳山區	2	一般 計畫	AMB	高雄市五甲、 河堤、菜園)社區利 用減速設施提供行人 優先進行環境規劃及 工程案	交通局	10,000	8,200	1,800	7,200	5,904	1,296	295	<p>1. 高規格環境特色可研設施協助高齡者，建議後續可研設施區打進為示範區方式辦理。</p> <p>2. 優先針對操作範圍內民眾進行接受度調查，避免工程完工後遭民眾抗議。</p> <p>3. 本案應以社區交通等社區整體規劃之概念，做更深入的研究，將行人無障礙設施及汽機車停車管理納入檢討，並對行人及車環境的營造方式具體分析。</p> <p>4. 應詳細補充本案選址標準。</p> <p>5. 單位之選定影響經費編列，請再補列說明本案三區是否確定可行並已妥當評估。</p> <p>6. 計畫中項目全數設施預算，建議一併考慮於所選路段由城路口的行人伴著及穿越環境軟體改善。</p> <p>7. 計畫內容增加長青樹。</p> <p>8. 本案範圍工程內容較為一般性，總費1000萬元，俾工期大約需1年，是否需較多清運耐曬等熱工增加長青樹。</p> <p>9. 應詳細補充中交運事故統計及證據圖。</p> <p>10. 工程預算書將施工單價列以成編列、標註工程單位請以說明，另標註工程、減速平台、標線工程單價有誤，並建議提供細項及單價。</p> <p>11. 工程預算書項次或請將設計監造費及其減速通道專費用分開編列。</p> <p>12. 案包項目未估單、職安衛、施工廠商利潤、管理、保險費及營業稅，工程預算單項次或請將設計監造費及長減速通道專費用分開編列，建議應評估單價估算。</p> <p>13. 依單位這個條件本案經費編列似有過高之情形，請再檢討單價合理性包括減速平台、前期規劃及監造費等。</p> <p>14. 請檢附無障礙處理生應檢核之相關佐證資料。</p>
3	高雄市	新興區	3	硬體 系統 開發 (保 護) 計畫	A	建置高橋市道路安全 檢核及決策支援系統	交通局	50,000	41,000	9,000	50,000	41,000	9,000	12,800	<p>1. 高橋市警察局先期已著執行辦理相關警政資料系統建置案，請加強說明後續市府相關整合計畫，並務必整合各單位警政系統後再行辦理。</p> <p>2. 本案應屬多個單位以圖區方式表執行，核合不同需求未並實際應用，如後續作提案亦可透過此系統協助計畫項目也應進行分析。</p> <p>3. 應檢附所得標單圖及物原圖數位化等作為工作項目。</p> <p>4. 預算單本案預算防範事故對局處及提供改善參考作法。</p> <p>5. 相對單位預算整合，並請事後補點(高風險路口)工作方法應更具體。</p> <p>6. 後期除了高風險路口外，建議後續亦可納入安全及改善道路分析。</p> <p>7. 本案建立易易警警路口決策輔助系統，應應將所成系統轉化為各警處理則及改善方案，並持續辦理。</p>

核定計畫書提案摘要

一、名稱：高齡友善社區利用減速設施營造行人優先環境規劃及工程案【原計畫名稱-高雄市高齡(五甲、河堤、果貿)社區利用減速設施提供行人優先通行環境規劃及工程案】													
二、縣市別： 高雄市	行政區別：全市												
三、計畫類型： <input checked="" type="checkbox"/> 一般計畫 <input type="checkbox"/> 民眾參與提案計畫 <input type="checkbox"/> 易肇事路口高風險路廊及路口行人安全設施改善* <input type="checkbox"/> 路段人行環境改善 <input type="checkbox"/> 校園周邊自行車安全道路改善 <input checked="" type="checkbox"/> 行人及高齡友善示範區	案件類型：A+B												
三、實際執行單位：高雄市政府交通局													
四、統籌聯絡單位主管及承辦人聯絡方式：													
五、實際執行單位主管及承辦人聯絡方式：交通工程科/股長李尚輯、07-2299825#614													
六、地方提案內容：													
<p>1. 緣起及目標：因社區部分道路巷道狹小，無法設置人行道或標線型人行道且又因有路邊停車需求，為降低車速並提昇行人路權，於巷道中設置行人優先區；透過減速設施(減速平台)及標誌、標線等規劃設置，宣告行人優先區範圍，車輛於行人優先區行駛時，除了速限需小於 30 公里之外，亦應停讓行人為優先。本案主要係選擇可操作之高齡社區舉辦地方工作坊與說明會，與地方妥為溝通後，進行路口規劃設計作業，透過調整道路線型與高程以及設置相關標誌標線，並藉由交通安全宣導，營造行人友善交通環境，提供更友善安全的路口人行環境。</p> <p>2. 範圍及規模：以三民區鼎泰里為優先，另其他行政區篩選辦理；地方社區道路因無法設置人行或標線型人行道之道路，擇一至三路段設置行人優先區，以設置減速平台與相關標誌標線，使車輛減速行駛並作為優先區之起迄點。</p> <p>3. 工作項目： 本案經費含社區內施作路段之選址、規劃、民眾溝通、及後續工程細設、施工及宣導費用。本案前期規劃、民眾參與工作坊及後續宣導費用約為 280 萬元；設計監造費用約為 40 萬元；將交通寧靜區概念納入，目前初步構想為以 8 米以下巷道規劃減速設施，每處減速設施(含配合設置相關標誌及標線)約為 40 萬元，預計施作 10 處，共計需 400 萬元，爰本案總經費需估為 720 萬元。</p> <p>4. 經費需求及分配： 總經費：新臺幣 7,200 千元 (100%) 中央補助：新臺幣 5,904 千元 (82%) 地方政府自筹：新臺幣 1,296 千元 (18%)</p> <p>5. 執行期程： 預算補助後，約 12 個月完成</p> <p>6. 績效指標：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>指標(單位)</th> <th>數量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>施作路口行人安全設施改善(處)</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>施作斷面分配不良之路口改善(如中央分隔島調整、增設左轉車道等)(處)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>施作人行道改善長度(公里)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>施作人行障礙排除處數(處)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>施作騎樓整平長度(公里)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		指標(單位)	數量	施作路口行人安全設施改善(處)	10	施作斷面分配不良之路口改善(如中央分隔島調整、增設左轉車道等)(處)		施作人行道改善長度(公里)		施作人行障礙排除處數(處)		施作騎樓整平長度(公里)	
指標(單位)	數量												
施作路口行人安全設施改善(處)	10												
施作斷面分配不良之路口改善(如中央分隔島調整、增設左轉車道等)(處)													
施作人行道改善長度(公里)													
施作人行障礙排除處數(處)													
施作騎樓整平長度(公里)													

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

施作校園周邊改善學校(校)	
施作易肇事路口改善(處)	
施作行人及高齡友善示範區(處)	
施作路側障礙物移除改善(處)	
非號誌化路口設置停讓標誌、線(處)	

*屬易肇事路口、高風險路廊及路口行人安全設施改善之地方提案應敘明與「交通部『道安資訊平台』查詢年度前30大易肇事路口」、「交通部盤點提供之易肇事路口清單」、「地方政府自行盤點之易肇事路口」、行政院頒「道路交通事故秩序與交通安全改進方案」或「高風險路廊」(交通部認定)之對應標的，並提出相關佐證資料。

高雄市政府 113 年度提請先行墊付執行計畫明細表

執行機關：交通局

計畫名稱	先行墊付金額(元)			補助單位	補辦預算情形
	中央補助	市府自籌	合計		
「永續提升人行安全計畫－高雄市高齡(五甲、河堤、果貿)社區利用減速設施提供行人優先通行環境規劃及工程案」	5,904,000	1,296,000	7,200,000	內政部 國土管理署	於 113 年追加預算或於 114 年補辦預算
總計	5,904,000	1,296,000	7,200,000		

第 5 號 類別：交通

案由：請審議交通部公路局核定辦理「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（偏鄉路線）（一）」、「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（偏鄉路線）（二）」、「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（市區路線）（一）」、「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（市區路線）（二）」、「幸福巴士計畫-幸福共享高雄 GO 營運缺口（美濃區、杉林區、內門區、六龜區）」、「幸福巴士計畫-內門區行銷推廣費用」及「幸福巴士計畫-六龜區行銷推廣費用」經費 1 億 627 萬 3,960 元（中央補助 8,586 萬 9,187 元、市府自籌 2,040 萬 4,773 元），擬先行墊付執行案。

委員會審查意見：同意辦理。

大會決議日期：113 年 12 月 11 日

大會決議會次：第 4 次定期大會第 39 次會議

大會決議內容：同意辦理。

復文字號：113.12.12 高市會交字第 1130014686 號函

附 高雄市政府提案

案由：為交通部公路局核定辦理「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（偏鄉路線）（一）」、「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（偏鄉路線）（二）」、「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（市區路線）（一）」、「幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口（市區路線）（二）」、「幸福巴士計畫-幸福共享高雄 GO 營運缺口（美濃區、杉林區、內門區、六龜區）」、「幸福巴士計畫-內門區行銷推廣費用」及「幸福巴士計畫-六龜區行銷推廣費用」經費 1 億 627 萬 3,960 元（中央補助經費 8,586 萬 9,187 元、市府自籌 2,040 萬 4,773 元）擬先行墊付執行案，請審議。

說明：

一、本墊付案係依據「各機關單位預算執行要點」第 44 點第 4 款：「直轄市、縣（市）各機關執行年度預算時，有下列情形之支出，而辦理追加預算或特別預算時效上不足因應時，得於完成第四十五點規定程序後，於法定預算以外以墊付款項（以下簡稱墊付款）先行支用：…四、經上級政府核定之補助款，所使用之支出。」規定辦理，並經本府 113 年 9 月 10 日第 691 次市政會議審議通過。

二、本計畫總經費 1 億 627 萬 3,960 元，依據交通部 113 年 8 月 8 日路運計字第 1135002216 號函同意補助本府 8,586 萬 9,187 元，連同本府配合款 2,040 萬 4,773 元，因未及納入 113 年度預算，應業務執行需要，請准予以墊付款方式先行辦理，俟於 114 年度補辦預算（114 年歲入:8,586 萬 9,187 元、歲出:1 億 333 萬 3,960 元），歲出 294 萬元納入 114 年追加（減）預算或 115 年度預算及帳務轉正事宜。

三、檢附本案交通部同意補助函（附件 1）、核定計畫書（附件 2）、預算先行墊付執行計畫明細表（附件 3）各乙份。

辦 法：敬請審議。

檔 號：
保存年限：

交通部公路局 函

地址：108234臺北市萬華區東園街65號
承辦人：林芳誼
聯絡電話：02-23070123 分機3510
傳真：02-23070245
電子信箱：fangyi@thb.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年8月8日

發文字號：路運計字第1135002216號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明一(核定情形表1份)。(高雄市政府_500221610_113D2049625-01_10.pdf)

主旨：核定本(113)年度「公路公共運輸服務升級計畫」第1波後續計畫提案，詳如說明，請查照。

說明：

- 一、本次核定情形詳如附件，請各單位依核定情形表所載內容辦理，並檢視原計畫內容，於113年8月23日前向各區監理所提報「定稿計畫書」，經各區監理所備查後實施。核定之補助案件，應於定稿計畫書載明確定之總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額及其他經費來源金額，其中中央補助金額及其占總預算金額之比例，以不高於核定之金額、比例為限。
- 二、同一補助案件有多個子項目時，應分別載明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額及其他經費來源金額。倘實際執行（如招標公告）之總預算金額與定稿計畫書所載不符，且未能提出合理說明者得撤銷補助。
- 三、本次核定之補助案件，請各縣市政府儘速納入預算，並依政府採購法辦理招標作業及簽訂契約；另本局後續檢核案



高雄市政府 1130808



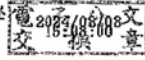
11304123900

件進度，提案單位未能依限辦理各項作業者，將視執行情形調整補助額度，或撤銷原核定之補助。

- 四、考量本年度公運計畫剩餘經費經常門額度已用罄，本次核定案件原則將依地方政府執行進度及請款順序核撥，如有不足部分案件，將以114年預算支應。

正本：宜蘭縣政府、基隆市政府、桃園市政府、新竹縣政府、彰化縣政府、南投縣政府、高雄市政府、屏東縣政府、臺東縣政府

副本：交通部公共運輸及監理司、交通部交通科技及資訊司、交通部運輸研究所、局屬各區監理所(以上均含附件)、東吳大學



113年度公路公共運輸服務升級計畫

計畫核定情形

【高雄市政府】

壹、幸福巴士計畫—高雄市幸福小黃營運缺口(偏鄉路線)(一)

計畫編號	113KHP01
核列經費	2,228萬8,994元
核定內容	<p>1、補助高雄市幸福小黃營運缺口費用，自112年11月1日至113年10月31日止，在總營運費用為2,622萬2,347元前提下，本計畫補助85%，並以2,228萬8,994元為上限（含彈性里程）。</p> <p>2、補助路線包含：</p> <p>(1) 【T512線】：每週一至週日行駛，固定班次每日2車次，營運里程151.8公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(2) 【T515線】：每週一至週日行駛，固定班次週一至週四2車次，營運日數200日；固定班次週五4車次，營運日數51日；固定班次週六2車次，營運日數51日；固定班次週日1車次，營運日數64日，營運里程26.4公里(含彈性里程10%)，車公里成本28元。</p> <p>(3) 【T516線】：每週一至週五行駛，預約班次1車次，營運里程33.6公里(含彈性里程20%)，營運日數251日，車公里成本28元。</p> <p>(4) 【T517線】：每週一至週日行駛，固定班次每日3車次，營運里程184.8公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(5) 【T517支線】：每週一至週日行駛，固定班次每日2車次，營運里程167.2公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(6) 【T518線】：每週一至週日行駛，固定班次每日3車次，營運里程123.2公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(7) 【T518支線】：每週一至週日行駛，固定班次每日3車次，營運里程121公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(8) 【T519線】：每週一行駛，固定班次每日1車</p>

	<p>次，營運里程53.9公里(含彈性里程10%)，營運日數19日，車公里成本28元。</p> <p>(9) 【T520線】：每週二、週四行駛，固定班次每日1車次，營運里程28.6公里(含彈性里程10%)，營運日數41日，車公里成本30元。</p> <p>(10) 【T521線】：每週二、週四行駛，固定班次每日行駛1車次，營運里程17.6公里(含彈性里程10%)，營運日數365日，車公里成本30元。</p> <p>(11) 【T522線】：每週一至週日行駛，固定班次每日2車次，營運里程125.4公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(12) 【T523線】：每周一、三、五行駛，預約總班次以110車次為上限，營運里程213.6公里(含彈性里程20%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(13) 【T525線】：每週二、週四行駛，預約總班次以100車次為上限，營運里程244.8公里(含彈性里程20%)，營運日數100日，車公里成本28元。</p> <p>(14) 【T526線】：每週二、週四行駛，預約總班次以40車次為上限，營運里程139.2公里(含彈性里程20%)，營運日數40日，車公里成本28元。</p>
<p>核定說明</p>	<p>1、依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」及相關規定辦理。</p> <p>2、請於定稿計畫書補充下列內容：</p> <p>(1) 請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例依定稿計畫書所載金額計算。</p> <p>(2) 請載明是否具有自償效益，倘經評估無自償效益(自償率為0)，應敘明原因。</p> <p>(3) 請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。</p> <p>(4) 請敘明本計畫精進之各項行銷宣傳及資訊揭露措施之辦理期程，以及計畫期滿後永續經營或退場機制。</p> <p>(5) 請說明是否納入彈性服務之運作模式，如何利用彈性里程提供乘客更為彈性、細緻之運</p>

	<p>輸服務。</p> <p>(6) 請提供幸福小黃固定路線線形 KML 檔與座標資訊 EXCEL 檔。</p> <p>3、 結案請款時請提出相關佐證資料（如：行車紀錄器或 GPS 資料等），依實際行駛里程及營運運具之合理車公里成本覈實核銷。</p> <p>4、 若達113年10月31日止實際營運未達核定天數，剩餘經費不得挪為他用，本局將予以回流再利用。</p> <p>5、 本計畫請依本局110年11月16日路運計字第1100114879A 號，定期至交通部市區汽車客運業營運概況系統提報營運路線、運量及車輛等資料，並寄送電子檔案至本局指定信箱 thbpto@gmail.com，倘若未依規定提報，本局得不予補助營運費用。</p> <p>6、 請於計畫營運期滿前2個月前提出營運成效報告，並於結報請款時，檢附整體營運績效報告、營運報表及相關附件等電子檔一份。</p> <p>7、 受本計畫補助行駛之路線，車輛應依據本局規定標示相關識別。</p> <p>8、 請貴府根據行駛里程、服務班次與公告之每車公里成本進行營運費用計算，並於扣除收入後依公路公共運輸服務升級計畫核撥處理原則覈實請款。</p> <p>9、 本計畫營運收費以使用者付費為原則，票價依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未訂定者則比照當地市區客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)；另如所訂之票價低於當地市區客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區客運票價標準列計收入並於補助時扣除，民眾之應付票價應由提案單位自籌。另提案單位得對預約班次或彈性行駛路線採差別訂價。</p> <p>10、 以既有客運路線轉型申請本項目之路線，補助額度以不超過轉型時前一年度之營運虧損為上限。</p>
--	---

貳、幸福巴士計畫—高雄市幸福小黃營運缺口(偏鄉路線)(二)

計畫編號	113KHP02
核列經費	1,027萬6,231元
核定內容	<p>1、補助高雄市幸福小黃營運缺口費用，自112年11月1日至113年10月31日止，在總營運費用為1,208萬9,684元前提下，本計畫補助85%，並以1,027萬6,231元為上限（含彈性里程）。</p> <p>2、補助路線包含：</p> <p>(1)【H21線】：固定班次每週一至週五行駛，每日4車次，營運里程17.6公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(2)【T501線】：固定班次每週二、四、六行駛，每日1車次，營運里程35.2公里(含彈性里程10%)，營運日數151日，車公里成本30元。</p> <p>(3)【T502線】：固定班次每週一、三、五行駛，每日1車次，營運里程50.6公里(含彈性里程10%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(4)【T503線】：固定班次每週一、三、五行駛，每日2車次，營運里程123.2公里(含彈性里程10%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(5)【T505線】：固定班次每週一至週五行駛，每日1車次，營運里程33公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(6)【T506線】：每週一至週五行駛，固定班次每日1車次，營運里程46.2公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本28元。</p> <p>(7)【T507線】：固定班次每週二、五行駛，每日1車次，營運里程39.6公里(含彈性里程10%)，營運日數42日，車公里成本30元。</p> <p>(8)【T508線】：固定班次每週二、五行駛，每日行駛1車次，營運里程24.2公里(含彈性里程10%)，營運日數42日，車公里成本30元。</p> <p>(9)【T510線】：固定班次每日行駛10車次，營運里程90.2公里(含彈性里程10%)，營運日數</p>

	<p>366日，車公里成本28元。</p> <p>(10) 【T511線】：固定班次每日行駛3車次，營運里程123.2公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(11) 【T601線】：固定班次每週一、三行駛，每日1車次，營運里程46.2公里(含彈性里程10%)，營運日數100日，車公里成本28元。</p> <p>(12) 【T602線】：固定班次每週二、四、五行駛，每日行駛1車次，營運里程41.8公里(含彈性里程10%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(13) 【T603線-A】：預約班次每周二、四、五行駛，每日行駛2車次，營運里程62.4公里(含彈性里程20%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(14) 【T603線-B】：預約班次每周二、四、五行駛，每日行駛2車次，營運里程38.4公里(含彈性里程20%)，營運日數151日，車公里成本30元。</p> <p>(15) 【T603線-C】：預約班次每周二、四、五行駛，每日行駛2車次，營運里程43.2公里(含彈性里程20%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(16) 【T603線-D】：預約班次每週一至週五行駛，每日行駛2車次，營運里程98.4公里(含彈性里程20%)，營運日數251日，車公里成本28元。</p>
<p>核定說明</p>	<p>1、依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」及相關規定辦理。</p> <p>2、請於定稿計畫書補充下列內容：</p> <p>(1) 請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例依定稿計畫書所載金額計算。</p> <p>(2) 請載明是否具有自償效益，倘經評估無自償效益（自償率為0），應敘明原因。</p> <p>(3) 請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。</p>

	<p>(4) 請敘明本計畫精進之各項行銷宣傳及資訊揭露措施之辦理期程，以及計畫期滿後永續經營或退場機制。</p> <p>(5) 請說明是否納入彈性服務之運作模式，如何利用彈性里程提供乘客更為彈性、細緻之運輸服務。</p> <p>(6) 請提供幸福小黃固定路線線形 KML 檔與座標資訊 EXCEL 檔。</p> <p>3、 結案請款時請提出相關佐證資料（如：行車紀錄器或 GPS 資料等），依實際行駛里程及營運運具之合理車公里成本覈實核銷。</p> <p>4、 若達113年10月31日止實際營運未達核定天數，剩餘經費不得挪為他用，本局將予以回流再利用。</p> <p>5、 本計畫請依本局110年11月16日路運計字第1100114879A 號，定期至交通部市區汽車客運業營運概況系統提報營運路線、運量及車輛等資料，並寄送電子檔案至本局指定信箱 thbpto@gmail.com，倘若未依規定提報，本局得不予補助營運費用。</p> <p>6、 請於計畫營運期滿前2個月前提出營運成效報告，並於結報請款時，檢附整體營運績效報告、營運報表及相關附件等電子檔一份。</p> <p>7、 受本計畫補助行駛之路線，車輛應依據本局規定標示相關識別。</p> <p>8、 請貴府根據行駛里程、服務班次與公告之每車公里成本進行營運費用計算，並於扣除收入後依公路公共運輸服務升級計畫核撥處理原則覈實請款。</p> <p>9、 本計畫營運收費以使用者付費為原則，票價依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未訂定者則比照當地市區客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)；另如所訂之票價低於當地市區客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區客運票價標準列計收入並於補助時扣除，民眾之應付票價應由提案單位自籌。另提案單位得對預約班次或彈性行駛路線採差別訂價。</p>
--	--

參、幸福巴士計畫－高雄市幸福小黃營運缺口(市區路線)(一)

計畫編號	113KHP03
核列經費	1,923萬8,486元
核定內容	<p>1、補助高雄市幸福小黃營運缺口費用，自112年11月1日至113年10月31日止，在總營運費用為2,500萬4,897元前提下，本計畫補助85%，並以1,923萬8,486元為上限（含彈性里程）。</p> <p>2、補助路線包含：</p> <p>【大湖線】：</p> <p>(1) 每週一至週五行駛，固定班次每日3車次，營運里程52.8公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本28元。</p> <p>(2) 【大湖支線】：每週一至週五行駛，固定班次每日2車次，營運里程26.4公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(3) 【大湖線-延駛】：每週一至週五行駛，固定班次每日1車次，營運里程63.8公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本28元。</p> <p>(4) 【永安線】：每週一至週五行駛，固定班次每日7車次，營運里程33公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(5) 【永安支線】：每週一至週五行駛，預約班次每日1車次，營運里程19.2公里(含彈性里程20%)，營運日數102日，車公里成本30元。</p> <p>(6) 【大樹線】：每週一至週五行駛，固定班次每日7車次，營運里程39.6公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(7) 【燕巢線】：每週一、週三行駛，固定班次每日4車次，營運里程46.2公里(含彈性里程10%)，營運日數300日，車公里成本28元。</p> <p>(8) 【紅6線】：固定班次每日行駛2車次，營運里程8.8公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(9) 【紅7B線】：每週一至週五行駛，固定班次每日7車次，營運里程19.8公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(10) 【紅11線】：預約班次每日行駛1車次，營運里程22.8公里(含彈性里程20%)，營運日數152</p>

	<p>日，車公里成本30元。</p> <p>(11)【紅13線】：週六及週日行駛，固定班次每日5車次，營運里程30.8公里(含彈性里程10%)，營運日數115日，車公里成本30元。</p> <p>(12)【紅69線】：預約班次每日行駛1車次，營運里程12公里(含彈性里程20%)，營運日數152日，車公里成本30元。</p> <p>(13)【橋10A線】：每週一至週五行駛，固定班次每日8車次，營運里程22公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(14)【橋10B線】：每週一至週五行駛，固定班次每日8車次，營運里程19.8公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(15)【5線】：固定班次每日行駛10車次，營運里程46.2公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元，在總營運費用472萬1,640元前提下，並以235萬8,778元為上限。</p> <p>(16)【5區線】：每周一到五行駛，固定班次每日3車次，營運里程22公里(含彈性里程10%)，營運日數208日，車公里成本30元。</p> <p>(17)【23線】：固定班次每日行駛1車次，營運里程22公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(18)【82線】：固定班次每日行駛2車次，營運里程27.5公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(19)【95線-A】：固定班次每日行駛6車次，營運里程46.2公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本28元。</p> <p>(20)【95線-B】：每週一至週五行駛，固定班次每日2車次，營運里程30.8公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(21)【H51線】：每週一至週五行駛，固定班次每日5車次，營運里程30.8公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(22)【T402線】：每週一至週五行駛，固定班次每日9車次，營運里程24.2公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p>
--	--

	<p>(23)【T402線-預約】：預約班次每日行駛1車次，營運里程26.4公里(含彈性里程20%)，營運日數92日，車公里成本30元。</p> <p>(24)【T702線-A】：每週一至週五行駛，固定班次每日5車次，營運里程15.4公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p> <p>(25)【T702線-B】：每週一至週五行駛，固定班次每日5車次，營運里程11公里(含彈性里程10%)，營運日數251日，車公里成本30元。</p>
<p>核定說明</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1、依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」及相關規定辦理。 2、請於定稿計畫書補充下列內容： <ol style="list-style-type: none"> (1) 請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例依定稿計畫書所載金額計算。 (2) 請載明是否具有自償效益，倘經評估無自償效益（自償率為0），應敘明原因。 (3) 請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。 (4) 請敘明本計畫精進之各項行銷宣傳及資訊揭露措施之辦理期程，以及計畫期滿後永續經營或退場機制。 (5) 請說明是否納入彈性服務之運作模式，如何利用彈性里程提供乘客更為彈性、細緻之運輸服務。 (6) 請提供幸福小黃固定路線線形 KML 檔與座標資訊 EXCEL 檔。 3、結案請款時請提出相關佐證資料（如：行車紀錄器或 GPS 資料等），依實際行駛里程及營運運具之合理車公里成本覈實核銷。 4、若達113年10月31日止實際營運未達核定天數，剩餘經費不得挪為他用，本局將予以回流再利用。 5、本計畫請依本局110年11月16日路運計字第1100114879A 號，定期至交通部市區汽車客運業營運概況系統提報營運路線、運量及車輛等資料，並寄送電子檔案至本局指定信箱 thbpto@gmail.com，倘若未依規定提報，本局得

	<p>不予補助營運費用。</p> <p>6、請於計畫營運期滿前2個月前提出營運成效報告，並於結報請款時，檢附整體營運績效報告、營運報表及相關附件等電子檔一份。</p> <p>7、受本計畫補助行駛之路線，車輛應依據本局規定標示相關識別。</p> <p>8、請貴府根據行駛里程、服務班次與公告之每車公里成本進行營運費用計算，並於扣除收入後依公路公共運輸服務升級計畫核撥處理原則覈實請款。</p> <p>9、本計畫營運收費以使用者付費為原則，票價依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未訂定者則比照當地市區客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)；另如所訂之票價低於當地市區客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區客運票價標準列計收入並於補助時扣除，民眾之應付票價應由提案單位自籌。另提案單位得對預約班次或彈性行駛路線採差別訂價。</p> <p>10、以既有客運路線轉型申請本項目之路線，補助額度以不超過轉型時前一年度之營運虧損為上限。 【5線】於111年7月轉型為幸福小黃，總營運虧損上限以110年度虧損金額認列。</p>
--	---

肆、幸福巴士計畫－高雄市幸福小黃營運缺口(市區路線)(二)

計畫編號	113KHP04
核列經費	1,942萬3,673元
核定內容	<p>1、補助高雄市幸福小黃營運缺口費用，自112年11月1日至113年10月31日止，在總營運費用為2,285萬1,381元前提下，本計畫補助85%，並以1,942萬3,673元為上限(含彈性里程)。</p> <p>2、補助路線包含：</p> <p>(1)【大眾線】：每週一至週五行駛，預約班次每日4車次，營運里程43.2公里(含彈性里程20%)，營運日數43日，車公里成本28元。</p> <p>(2)【紅3線】：固定班次每日行駛15車次，營運里程14.3公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p>

- | | |
|--|---|
| | <p>(3) 【紅3線-預約】：預約班次每日行駛1車次，營運里程15.6公里(含彈性里程20%)，營運日數152日，車公里成本30元。</p> <p>(4) 【紅25線】：固定班次每日行駛5車次，營運里程24.2公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(5) 【紅25線-繞駛】：固定班次每日行駛2車次，營運里程26.4公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(6) 【紅28線】：固定班次每日7車次，營運里程20.9公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(7) 【紅28線-繞駛】：固定班次平日8車次，營運日數251日，假日7班次，營運日數115日，營運里程25.3公里(含彈性里程10%)，車公里成本30元。</p> <p>(8) 【紅50線】：固定班次每日行駛19車次，營運里程15.4公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(9) 【紅51線-A】：固定班次每日行駛10車次，營運里程12.1公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(10) 【紅51線-B】：固定班次每日行駛5車次，營運里程16.5公里(含彈性里程10%)，營運日數366日，車公里成本30元。</p> <p>(11) 【紅51線-C預約】：週六及週日行駛，預約班次每日1車次，營運里程12公里(含彈性里程20%)，營運日數50日，車公里成本30元。</p> <p>(12) 【橘21線-A】：固定班次每日行駛16車次，營運里程11公里(含彈性里程10%)，營運日數61日，車公里成本30元。</p> <p>(13) 【橘21線-B】：固定班次每日行駛6車次，營運里程13.2公里(含彈性里程10%)，營運日數61日，車公里成本30元。</p> <p>(14) 【新橘21線】：固定班次平日行駛10車次，假日行駛6班次，營運里程28.6公里(含彈性里程10%)，營運日數305日，車公里成本30元。</p> <p>(15) 【橘22線】：固定班次每日行駛9車次，營運</p> |
|--|---|

	<p>里程23.1公里(含彈性里程10%)，營運日數61日，車公里成本30元。</p> <p>(16)【橋23線】：固定班次每日行駛14車次，營運里程7.7公里(含彈性里程10%)，營運日數61日，車公里成本30元。</p> <p>(17)【橋23線-延駛】：每週一至週五行駛，固定班次每日1車次，營運里程8.8公里(含彈性里程10%)，營運日數43日，車公里成本30元。</p> <p>(18)【新橋23線】：固定班次每日行駛，平日16車次，假日8班次，營運里程28.6公里(含彈性里程10%)，營運日數305日，車公里成本30元。</p> <p>(19)【33線】：預約班次每日行駛1車次，營運里程38.4公里(含彈性里程20%)，營運日數152日，車公里成本30元。</p> <p>(20)【T102線】：預約班次每日行駛1車次，營運里程12公里(含彈性里程20%)，營運日數152日，車公里成本30元。</p> <p>(21)【T102線-延駛】：預約班次每日行駛1車次，營運里程12公里(含彈性里程20%)，營運日數152日，車公里成本30元。</p> <p>(22)【T605線】：週一及週四行駛，預約班次每日1車次，營運里程66公里(含彈性里程20%)，營運日數99日，車公里成本28元。</p> <p>(23)【T606線-A】：每週一、週三及週五行駛，固定班次每日1車次，營運里程48.4公里(含彈性里程10%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p> <p>(24)【T606線-B】：每週二、週四及週六行駛，固定班次每日1車次，營運里程52.8公里(含彈性里程10%)，營運日數151日，車公里成本28元。</p>
<p>核定說明</p>	<p>1、依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」及相關規定辦理。</p> <p>2、請於定稿計畫書補充下列內容： (1)請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例依定稿計畫書所載金額計算。</p>

	<p>(2) 請載明是否具有自償效益，倘經評估無自償效益（自償率為0），應敘明原因。</p> <p>(3) 請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。</p> <p>(4) 請敘明本計畫精進之各項行銷宣傳及資訊揭露措施之辦理期程，以及計畫期滿後永續經營或退場機制。</p> <p>(5) 請說明是否納入彈性服務之運作模式，如何利用彈性里程提供乘客更為彈性、細緻之運輸服務。</p> <p>(6) 請提供幸福小黃固定路線線形 KML 檔與座標資訊 EXCEL 檔。</p> <p>3、 結案請款時請提出相關佐證資料（如：行車紀錄器或 GPS 資料等），依實際行駛里程及營運運具之合理車公里成本覈實核銷。</p> <p>4、 若達113年10月31日止實際營運未達核定天數，剩餘經費不得挪為他用，本局將予以回流再利用。</p> <p>5、 本計畫請依本局110年11月16日路運計字第1100114879A 號，定期至交通部市區汽車客運業營運概況系統提報營運路線、運量及車輛等資料，並寄送電子檔案至本局指定信箱 thbpto@gmail.com，倘若未依規定提報，本局得不予補助營運費用。</p> <p>6、 請於計畫營運期滿前2個月前提出營運成效報告，並於結報請款時，檢附整體營運績效報告、營運報表及相關附件等電子檔一份。</p> <p>7、 受本計畫補助行駛之路線，車輛應依據本局規定標示相關識別。</p> <p>8、 請貴府根據行駛里程、服務班次與公告之每車公里成本進行營運費用計算，並於扣除收入後依公路公共運輸服務升級計畫核撥處理原則覈實請款。</p> <p>9、 本計畫營運收費以使用者付費為原則，票價依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未訂定者則比照當地市區客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)；另如所訂之票價低於當地市區客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區客運票價標準列計收</p>
--	--

	入並於補助時扣除，民眾之應付票價應由提案單位自籌。另提案單位得對預約班次或彈性行駛路線採差別訂價。
--	---

伍、幸福巴士計畫—幸福共享高雄 GO 營運缺口(美濃區、杉林區、內門區、六龜區)

計畫編號	113KHP05
核列經費	1,430萬1,803元
核定內容	<p>1、 補助美濃區、杉林區、內門區、六龜區幸福巴士之營運缺口費用，自112年11月1日至113年10月31日止，在總營運費用1,682萬5,651元前提下，本計畫補助85%，並以1,430萬1,803元為上限。</p> <p>2、 補助路線包含：</p> <p>(1) 【美濃線】預約班次每週一至週五行駛，每日班次數不限，單月營運里程以20,810公里為上限，總里程共24萬9,725公里，共營運251日。</p> <p>(2) 【杉林線】預約班次每週一至週五行駛，每日班次數不限，單日營運里程以6,882公里為上限，總里程共計8萬2,583公里，共營運251日。</p> <p>(3) 【內門線】預約班次每週一至週五行駛，每日班次數不限，單日營運里程以1萬7,858公里為上限，總里程共計16萬0,725公里，自113年2月1日起行駛，共營運196日。</p> <p>(4) 【六龜線】預約班次每週一至週五行駛，每日班次數不限，單日營運里程以1萬3,726公里為上限，總里程共計12萬3,531公里，自113年2月1日起行駛，共營運196日。</p> <p>3、 各路線當月里程未使用完畢，該額度可留用至後續營運月，惟不得超過當期里程總上限，超出之班次及里程請由提案單位自籌辦理。</p>
核定說明	<p>1、 依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」及相關規定辦理。</p> <p>2、 請於定稿計畫書補充下列內容： (1)請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府</p>

	<p>自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例依定稿計畫書所載金額計算。</p> <p>(2)請載明是否具有自償效益，倘經評估無自償效益（自償率為0），應敘明原因。</p> <p>(3)請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。</p> <p>(4)請敘明本計畫精進之各項行銷宣傳及資訊揭露措施之辦理期程，以及計畫期滿後永續經營或退場機制。</p> <p>(5)請說明是否納入彈性服務之運作模式，如何利用彈性里程提供乘客更為彈性、細緻之運輸服務。</p> <p>3、結案請款時請提出相關佐證資料（如：行車紀錄器或 GPS 資料等），依實際行駛里程及營運運具之合理車公里成本覈實核銷。</p> <p>4、若達113年10月31日止實際營運未達核定天數，剩餘經費不得挪為他用，本局將予以回流再利用。</p> <p>5、本計畫請依本局110年11月16日路運計字第1100114879A號，定期至交通部市區汽車客運業營運概況系統提報營運路線、運量及車輛等資料，並寄送電子檔案至本局指定信箱 thbpto@gmail.com。</p> <p>6、請於計畫營運期滿前2個月前提出營運成效報告，並於結報請款時，檢附整體營運績效報告、營運報表及相關附件等電子檔一份。</p> <p>7、受本計畫補助行駛之路線，車輛應依據本局111年8月19日路運計字第1110105040號函規定標示相關識別。</p> <p>8、請貴府根據行駛里程、服務班次與公告之每車公里成本進行營運費用計算，並於扣除收入後依公路公共運輸服務升級計畫核撥處理原則覈實請款。</p> <p>9、本計畫營運收費以使用者付費為原則，票價依市區汽車客運審議會決議訂定之，如未訂定者則比照當地市區客運票價收費(含全票、學生、敬老、愛心、社福、孩童優待票等)；另如所訂之票價低於當地市區客運之標準或未收費，或票價有其他財源補助者，則以當地市區客運票價標準列計收</p>
--	---

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

	入並於補助時扣除，民眾之應付票價應由提案單位自籌。另提案單位得對預約班次或彈性行駛路線採差別訂價。
--	---

陸、幸福巴士計畫—內門區行銷推廣費用

計畫編號	113KHV01
核列經費	17萬元
核定內容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 補助內門區辦理幸福巴士行銷與推廣計畫，在總預算20萬元前提下，補助契約金額之85%，並以17萬元為上限。 2. 補助項目包含車身識別費用及文宣品費用等。
核定說明	<ol style="list-style-type: none"> 1、依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」辦理。 2、請於定稿計畫書檢視或補充以下內容： <ol style="list-style-type: none"> (1) 請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例乃依定稿計畫書所載金額計算。 (2) 請明計畫內容評估是否具有自償效益，倘經評估無自償效益（自償率為0），應敘明原因。 (3) 請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。 (4) 請說明預計辦理行銷推廣方式之具體期程作法。 3、幸福巴士車身識別設計規範請依本局111年8月19日路運計字第1110105040號函內容辦理。 4、請於結報請款時，檢附結案成果報告、行銷成效、補助內容照片成品及相關附件等電子檔各一份。 5、請依相關規定期程辦理，未能依限辦理者，本局將逕行視執行情形調整補助額度或撤銷原核定之補助。

柒、幸福巴士計畫—六龜區行銷推廣費用

計畫編號	113KHV02
核列經費	17萬元
核定內容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 補助六龜區辦理幸福巴士行銷與推廣計畫，在總預算20萬元前提下，補助契約金額之85%，並以

	<p>17萬元為上限。</p> <p>2. 補助項目包含車身識別費用及文宣品費用等。</p>
<p>核定說明</p>	<p>1、依「交通部公路局執行公路公共運輸服務升級計畫(110-113年)補助作業注意事項」辦理。</p> <p>2、請於定稿計畫書檢視或補充以下內容：</p> <p>(1) 請敘明總預算金額、中央補助金額、地方政府自籌金額、客運業者自籌金額，實際補助比例乃依定稿計畫書所載金額計算。</p> <p>(2) 請明計畫內容評估是否具有自償效益，倘經評估無自償效益（自償率為0），應敘明原因。</p> <p>(3) 請載明補助項目及數量，本局得依其合理性下修核列經費。</p> <p>(4) 請說明預計辦理行銷推廣方式之具體期程作法。</p> <p>3、幸福巴士車身識別設計規範請依本局111年8月19日路運計字第1110105040號函內容辦理。</p> <p>4、請於結報請款時，檢附結案成果報告、行銷成效、補助內容照片成品及相關附件等電子檔各一份。</p> <p>5、請依相關規定期程辦理，未能依限辦理者，本局將逕行視執行情形調整補助額度或撤銷原核定之補助。</p>

113年度公路公共運輸服務升級計畫

幸福巴士計畫

高雄市公車式小黃服務計畫-偏遠路線(一)

需求申請書

V.1版

113年3月19日

申請機關：高雄市政府交通局
聯絡人：運輸監理科/黃靖娥
電話：(07) 2299825分機809
傳真：(07) 2299865
e-MAIL：yipin@kcg.gov.tw

高雄市公車式小黃服務計畫-偏遠路線(一)

一、計畫背景

(一) 計畫緣起

為解決偏遠地區公車乘載率低，補貼效率不佳，公車行經路線受地理限制，無法滿足路線末端之旅運需求，交通局提出公車式小黃服務計畫，以專車替代公車提供服務。

本區部分里鄰社區長期缺乏公車服務，造成年長者及獨居老人難以自行前往醫院就醫或採購日常用品，因此考量在地年長者的交通需求，利用公車式小黃接駁方式銜接居民至地區轉運點(捷運站、主幹道客運站點、醫院、地區中心等)，使本區老年人口就醫及日常交通更加便利，也充份滿足長輩們轉乘公車、捷運及火車等對外交通接駁的需求；既能夠改善偏鄉交通、完善公共運輸路網，更能保障年長者及獨居老人的交通權益、利於高齡人口照護，落實兼顧城鄉的福利政策。

(二) 計畫目標

本計畫針對大眾運輸不足的偏鄉地區進行服務，除解決當地獨居或乏人照顧的年長者就醫、復健及從事日常生活所需種種作為等問題，讓年長者活出自信與尊嚴，盡到政府社會照護的責任，落實交通平權政策。

二、計畫內容

(一) 補助項目：

1. 113年補助各路線車次及里程如下表

行政區	路線	申請車次數	車次里程	113年營運總天數
那瑪夏區(原民區)	T512線	2	151.8	366
	T515線	2-4	96.8	366
	T516線	1-2	33.6	251
桃源區(原民區)	T517線	3	184.8	366
	T517支線	2	167.2	366
	T518線	3	123.2	366

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

	T518支線	3	121	366
內門區	T519線	1	53.9	19
六龜	T520線	1	28.6	41
	T521線	1	17.6	41
那瑪夏區(原民區)	T522線	2	125.4	366
那瑪夏、甲仙、 杉林區	T523線	1-2	213.6	151
桃源、六龜區	T525線	1-2	244.8	100
茂林區	T526線	1-2	139.2	100

2. 各路線每趟次里程包含10%彈性里程(預約路線20%)，113年補助金額以2,228萬8,995元為上限，配合多元推升計畫執行年度，本計畫將持續推動至114年，預估113-114年補助金額以4,381萬3,116元為上限，各路線申請補助經費詳附件。

(二) 補助金額與自籌金額：

年度	總金額	自籌金額 (地方)	補助金額	補助比例% (補/總)
113年	26,222,347	3,933,353	22,288,994	85%
114年	26,222,347	3,933,353	22,288,994	85%
總計	52,444,694	7,866,706	44,577,988	85%

(三) 整體規劃：

本計畫以計程車替代公車方式連接以下行政區：

桃源	那瑪夏	茂林	六龜	內門
----	-----	----	----	----

路線規劃如下：

- 1、 T512線(服務時段：初步規劃平假日服務)
 瑪星哈蘭－那瑪夏區公所－民權大橋－二姊茶鋪－泥巴莊(招牌前)
 －北家扶中心－甲仙車站－杉林大愛園區－溪洲醫院－旗山市場－
 旗山醫院－旗山轉運站－旗山醫院－旗山市場－溪洲醫院－杉林大
 愛園區－甲仙車站－北家扶中心－泥巴莊(招牌前)－二姊茶鋪－民

權大橋－那瑪夏區公所－瑪星哈蘭，約138公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

- 2、 T515線(服務時段：初步規劃平假日服務，平日2班，周五4班，周六2班，周日1班)

瑪星哈蘭－那瑪夏區公所－民權大橋－泥巴莊(招牌前)－北家扶中心－衛生所(禮拜日延駛)－甲仙車站，約88公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

- 3、 T516線(服務時段：初步規劃平日預約服務)

瑪星哈蘭－那瑪夏區公所－青山教會(上青山)－福德宮(下青山)－青山教會(上青山)－那瑪夏國中，約28公里。

- 4、 T517線(服務時段：初步規劃平假日服務，周末增加返鄉預約班次)

梅山－復興活動中心－桃源區公所－樂樂布農部落－建山國小－美濃轉運站－旗山轉運站－旗山醫院－旗山轉運站－美濃轉運站－建山國小－樂樂布農部落－桃源區公所－復興活動中心－梅山，約168公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

- 5、 T517支線(服務時段：初步規劃平假日服務，周末增加返鄉預約班次)

巴楠花部落小學→大愛C區停車場→喜樂廣場→大愛里→甲仙轉運站→建山國小→建山里十字路口→樂樂布農部落→高中里草水長老會廣場→高中里→長老教會→美蘭部落→高中二里→桃源區公所(衛生所)→四社部落→桃源→下勤和→勤和里→瓦阿系吊橋→復興活動中心→復興里→梅蘭里→樟山里→梅山口→梅山里→梅山里→樟山里→梅蘭里→復興里→復興活動中心→瓦阿系吊橋→勤和里→下勤和→桃源→四社部落→桃源區公所(衛生所)→高中二里→美蘭部落

→長老教會→高中里→高中里草水長老會廣場→樂樂布農部落→建山里十字路口→建山國小→甲仙轉運站→大愛里→喜樂廣場→大愛C區停車場→巴楠花部落小學，約152公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

6、 T518線(服務時段：初步規劃平假日服務)

藤枝—寶山里派出所—六龜區公所—六龜農會—美濃轉運站—旗山轉運站—旗山醫院—旗山轉運站—美濃轉運站—六龜農會—六龜區公所—寶山里派出所—藤枝，約112公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

7、 T518支線(服務時段：初步規劃平假日服務)

巴楠花部落小學→大愛C區停車場→喜樂廣場→大愛里→美濃客運站→六龜加油站→六龜農會(光復路)→六龜區公所→中興里永久屋→天后宮廟→問路檳榔→花果山→寶山里派出所→藤枝部落→寶山里派出所→花果山→問路檳榔→天后宮廟→中興里永久屋→六龜區公所→六龜農會(光復路)→六龜加油站→美濃客運站→大愛里→喜樂廣場→大愛C區停車場→巴楠花部落小學，約112公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

8、 T519線(服務時段：初步規劃每周1服務)

慈濟資源回收站—衛生室—金竹社區—衛生室—華園—衛生室—慈濟資源回收站—衛生室—金竹社區—衛生室—華園，約49公里。

9、 T520線(服務時段：初步規劃每周2、4服務)

水冬瓜—獅額頭—六龜區公所—六龜農會—六龜區公所—獅額頭—水冬瓜，約26公里。

10、 T521線(服務時段：初步規劃每周2、4服務)

三合溪—尾庄—扇平山莊—扇平林道—尾庄—中興里永久屋—龍興

國小－天后宮－六龜區公所－六龜農會－六龜區公所－天后宮－龍興國小－中興里永久屋－尾庄－扇平林道－扇平山莊－尾庄－三合溪，約16公里。

11、 T522線(服務時段：初步規劃平假日服務)

巴楠花部落小學－甲仙車站－錫安山－南沙魯里－瑪雅里－達卡努瓦里－瑪星哈蘭(大光教會)，－達卡努瓦里－瑪雅里－南沙魯里－錫安山－甲仙車站－巴楠花部落小學，約114公里。

本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。

12、 T523(服務時段：初步規劃每周一、三、五預約服務)

達卡努瓦里.世文商店－瑪雅里.二姊茶鋪－南沙魯裡.北家扶中心－甲仙區公所(衛生所)－杉林派出所－義大醫院－杉林派出所－甲仙區公所(衛生所)－南沙魯裡.北家扶中心－瑪雅里.二姊茶鋪－達卡努瓦里.世文商店，約178公里。

13、 T525(服務時段：初步規劃每周二、四預約服務)

梅山里－復興活動中心－桃源區公所－樂樂布農部落－建山國小－六龜衛生所－義大醫院－六龜衛生所－建山國小－樂樂布農部落－桃源區公所－復興活動中心－梅山里，約204公里。

14、 T526(服務時段：初步規劃每周二、四預約服務)

多納里辦公處－萬山停車場－茂林區公所－義大醫院－茂林區公所－萬山停車場－多納哩，約116公里。

(四) 本計畫路線含定時定班及預約2種服務模式，未來視各路線營運狀況評估調整服務機制，預約制如下說明。

1、預約機制：原則最晚須提前1日預約，後續視預約情況評估調整。

2、補助實際行駛里程：

(1) 為配合預約機制、提升運輸效率及資源配置，在願及計程車駕駛人收入及政府補助前提下，倘該趟次乘客於路線中途下車，且車上無乘客，該趟次車輛即服務完畢，補助金額計算里程認列路線起始點至乘客下車地點。

(2) 考量本市計程車費率調整及業者經營，路線總長度(去成加返程)

不足40公里每車公里30元，路線總長度40公里以上每車公里28元。

(3) 未全線行駛之趟次提高每車公里補助成本，另顧及業者權益，倘該服務趟次服務里程未達4公里，以4公里計算補助，並以路線最高成本為上限。

(4) 考量部分預約路線預約搭乘狀況，T516、T523、T525、T526補助上限如下：

A. T516預約班次週一至週五每日1-2班次，營運天數251天，補助251車次為上限。

B. T523預約班次週一、三及五行駛，每日1-2班次，營運天數151天，以申請補助110車次為上限。

C. T525預約班次週二及週四行駛，每日1-2班次，營運天數100天，以申請補助100車次為上限。

D. T526預約班次週二及週四行駛，每日1-2班次，營運天數100天，以申請補助40車次為上限。

(五) 經營路線申請相關規定：

1、經營路線：本計畫以各路線行政區為組別分組，參加本計畫業者得擇一或申請全部組別路線。

2、申請資格：

(1) 高雄市合法登記辦理派遣服務業之計程車客運服務業者。

(2) 不接受業者以聯營或共營方式提出申請。

3、車輛：

(1) 車齡應小於等於8年以內，具備GPS相關定位設備。

(2) 四門以上轎式、旅行式或箱式營業小客車，且車況良好，符合監理機關規定事項。

(3) 為配合地方特殊需求，無障礙計程車納入服務車隊，依監理機關規定限載人數外，餘規定事項同前項條款。

4、經評選辦理計程車彈性運輸服務之業者，應依計程車彈性運輸服務計畫書及契約規定辦理營運；如有變更者，亦應報經交通局核定。

(六) 預期目標及成效:

- 1、節能減碳，提高交通運輸效能：目前偏遠地區係由公車業者經營，考量實際旅客需求較不固定，空車率高，車輛營運效益較差，倘由目前高雄市運能較閒置之計程車輛採計程車彈性運輸服務模式提供服務，即可節省增購與維護車輛之費用，由計程車業者自行吸收負擔；此外，計程車業者可視旅次需求彈性調度車輛服務，除營運既有公車時刻外，接受一般旅客撥召而提供運輸服務，發揮更高整體營運效能。
- 2、提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能：為提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能，倘本示範計畫成效良好，未來即可逐步推展至本市各偏遠地區，除能提供當地更完善之交通運輸服務外，亦對本市計程車產業景氣有所助益。
- 3、將計程車納入公路運輸之一環，成為示範計畫：考量計程車經營環境欠佳，今如能將計程車納入公路公共運輸層級路網發展一環，真正發揮副大眾運輸功能，又以服務偏遠山區，係各地政府及計程車業者之殷殷期盼。今計程車彈性運輸服務模式導入，提供地區居民更優質及便利之交通運輸服務，倘能透過優良計程車隊之公開評選，給予適當費率補助，對於整體公路公共運輸之綜合服務效能，必能發揮至更高水平，進而對其他縣市推動區域性計程車彈性運輸服務模式起示範指導之作用。
- 4、平衡城鄉基本交通服務差距：為展現政府照顧偏遠地區與郊區居民之誠意，提供當地居民應有的交通運輸服務，避免因地區阻隔交通不便，進而擴大城鄉交通服務之差距，適時導入計程車彈性運輸服務模式，計程車彈性運能正可提供交通運輸服務，消除地理空間之隔閡。
- 5、降低政府補助金額提昇營運效能：計程車營運車公里初步評估約為28至30元(包括派遣中心排班調度成本)，相較公車車公里40元之補助，每車公里補助可減少10至12元，減少幅度約達25%至30%，除能降低政府補助金額，更可滿足偏遠地區與郊區之實際旅運需求，同時提昇大眾運輸系統之營運效能。
- 6、培養大眾運輸潛在客源：藉由本計畫之推廣行銷，提升民眾搭乘大眾運輸意願，藉此培養大眾運輸潛在客群，俟運量成長穩定後，屆時可評估續推公車路線服務。

7、大眾運輸路網前期計畫：藉由本計畫執行了解計畫區域內大眾運輸需求，作為後續大眾運輸路網規畫之參考。

(七) 預計時程:

1、本計畫路線業已推動，考量政策延續性，預計持續實施至113年，請貴局同意追溯自開始推動日起補助。

2、113年時程如下所示，考量核款時效性，爰以預撥款項規劃期程，逐年度依相關期程辦理。

項 目	112年 11月	112年 12月	113年 1月	113年 2月	113年 3月	113年 4月	113年 5月	113年 6月	113年 7月	113年 8月	113年 9月	113年 10月	113年 11月	113年 12月
1.上路服務														
2.請領第一期款														
3.請領第二期款														
4.經費結算並結案														

三、承諾或配合事項

(一) 接受補助車輛應配合張貼相關服務資訊，作為公共政策宣導之用。

(二) 本計畫精神為替代公車，原則比照公車收費。

(三) 本案係架構於行車成本大於營運收入之前提下使得補助，爰本案並無自償效益。

四、補充說明

(一) 營運模式說明

本計畫係以計程車替代公車行駛原路線部分路段或時段，即計程車、公車以時段區隔服務，兩運具不會於同時段、路段重疊服務，避免資源閒置。

既有路線	新闢路線
T512、T515、T516、T517、T517支、T518、T518支、T519、T520、T521、T522、T523、T525、T526	無

1、本計畫服務路線係考量當地就醫需求，改善當地民眾前往義大醫院轉診就醫，依據當地需求闢駛服務路線。

2、本計畫服務路線中共有12條路線屬公車式小黃服務，服務班次皆依照原路線班次提供服務。

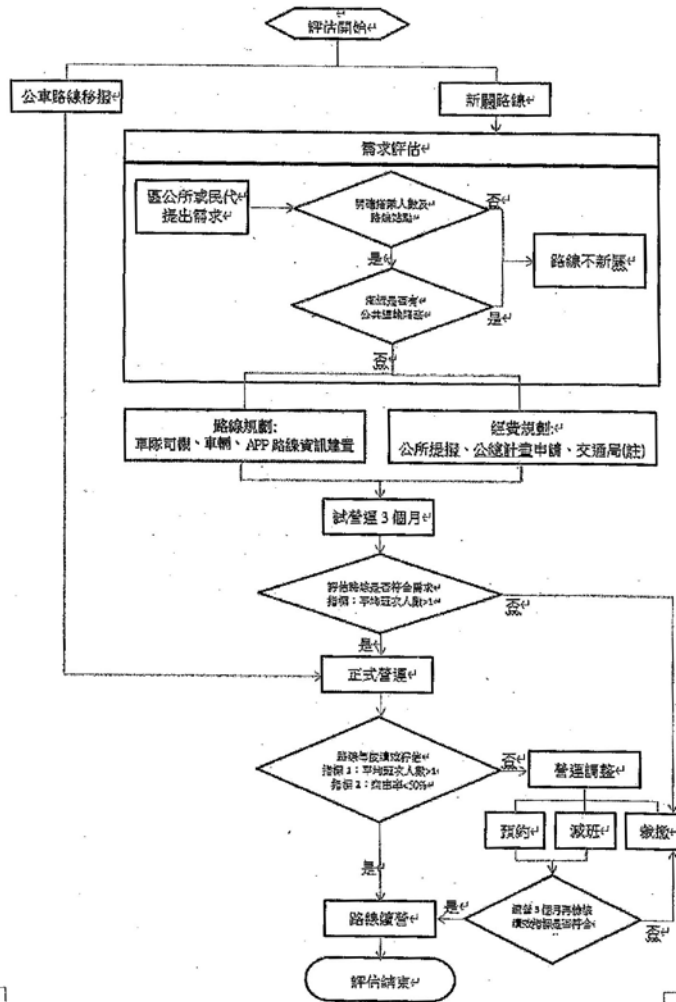
- 3、部分路線(原民區)路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程

(二) 經費

- 1、本局歷年申請公車路線補貼經費約1.2億/年僅約占本市全年公車營運虧損補貼(9.2億元/年)之1.3成，顯然不足。
- 2、本計畫申請補助經費113-114年共4,457萬7,988元，預期透過本計畫替代公車服務，以降低營運虧損補貼。
- 3、本計畫部分路線規劃，係因地形、道路條件等限制，以當地需求規劃至最近之旗山轉運點里程即超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，考量服務偏遠地區交通需求，以全里程申請補助，望就個案考量各路線狀況予以核准補助全里程。

五、路線檢討

(一) 績效檢討流程



(二) 113年路線檢討

1. 第一波檢討

(1) 評估期間：112年11月至113年1月。

(2) 路線檢討及改善：針對計畫期間第1至3個月的營運績效，於113年初邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

2. 第二波檢討

(1) 評估時間：113年5月至113年7月。

(2)路線檢討及改善：針對計畫期間第7至9個月的營運績效，於112年8或9月邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

(三) 112-113年度路線改善情形

自113年2月1日幸福共享高雄 GO 於內門區、六龜區正式營運，T519、T520、T521路線自113年3月18日起將併入高雄 GO 改以預約制方式營運，故此3條路線經費僅申請至113年3月底止。

【附件】
113年各路線申請經費說明表

編號	路線	服務區域	申請車次	里程	申請天數	彈性里程	總補助行車公里	車公里成本	總金額	申請補貼金額	自籌金額
1	T512線	那瑪夏區 (原民區)	2	138	366	10%	111,118	28	3,111,293	2,644,599	466,694
2	T515線		2	88	200	10%	38,720	28	1,637,082	1,391,519	245,563
			4	88	51	10%	19,747	28			
			2	88	51	10%	16,069	28			
3	T516線	1-2	28	251	20%	8,434	30	253,008	215,057	37,951	
		1	88	64	10%	202,910	28	5,681,491	4,829,267	852,224	
4	T517線	桃源區 (原民區)	3	168	366	10%	122,390	28	3,426,931	2,912,891	514,040
5	T517支線		2	152	366	10%	135,274	28	3,787,661	3,219,512	568,149
			3	112	366	10%	132,858	28	3,720,024	3,162,020	558,004
6	T518線	內門區	3	110	366	10%	1,024	28	28,675	23,374	4,301
7	T518支線		1	49	19	10%					
8	T519線										

9	T520線	六龜	1	26	41	10%	1,173	30	35,178	29,901	5,277
10	T521線		1	16	41	10%	722	30	21,648	18,401	3,247
11	T522線	那瑪夏區 (原民區)	2	114	366	10%	91,793	28	2,570,198	2,184,669	385,529
12	T523線	那瑪夏、甲仙、 杉林區	1	178	151	20%	23,496	28	657,888	559,205	98,683
13	T525線	桃源、六龜區	2	204	100	20%	24,480	28	685,440	582,624	102,816
14	T526線	茂林區	1	116	100	20%	5,568	28	155,904	132,518	23,386
合計									26,222,347	22,288,994	3,933,353

【附件2】

執行項目分年期經費表(單位:元)

申請類別	執行項目	請款期程	費用項目	中央補助	地方自籌	合計
第一期 (50%)	偏鄉路線 (一)營運	113年8月	營運補貼	11,144,497	1,966,677	13,111,174
第二期 (50%)			營運補貼	11,144,497	1,966,676	13,111,173
	總計	113年12月		22,288,994	3,933,353	26,222,347

113年度公路公共運輸服務升級計畫

幸福巴士計畫

高雄市公車式小黃服務計畫-偏遠路線(二)

需求申請書

V.1版

113年3月19日

申請機關：高雄市政府交通局
聯絡人：運輸監理科/黃靖娥
電話：(07) 2299825分機809
傳真：(07) 2299865
e-MAIL：yipin@kcg.gov.tw

高雄市公車式小黃服務計畫-偏遠路線(二)

一、計畫背景

(一) 計畫緣起

為解決偏遠地區公車乘載率低，補貼效率不佳，公車行經路線受地理限制，無法滿足路線末端之旅運需求，交通局提出公車式小黃服務計畫，以專車替代公車提供服務。

本區部分里鄰社區長期缺乏公車服務，造成年長者及獨居老人難以自行前往醫院就醫或採購日常用品，因此考量在地年長者的交通需求，利用公車式小黃接駁方式銜接居民至地區轉運點(捷運站、主幹道客運站點、醫院、地區中心等)，使本區老年人口就醫及日常交通更加便利，也充份滿足長輩們轉乘公車、捷運及火車等對外交通接駁的需求；既能夠改善偏鄉交通、完善公共運輸路網，更能保障年長者及獨居老人的交通權益、利於高齡人口照護，落實兼顧城鄉的福利政策。

(二) 計畫目標

本計畫針對大眾運輸不足的偏鄉地區進行服務，除解決當地獨居或乏人照顧的年長者就醫、復健及從事日常生活所需種種作為等問題，讓年長者活出自信與尊嚴，盡到政府社會照護的責任，落實交通平權政策。

二、計畫內容

(一) 補助項目：

1. 112年補助各路線車次及里程如下表

行政區	路線	申請車次數	車次里程	112年營運總 天數
旗山區	H21線	4	17.6	251
	T501線	1	35.2	151
杉林區	T502線	1	50.6	151
甲仙區	T503線	2	123.2	151
美濃區	T505線	1	33	251
	T506線	1	46.2	251

內門區	T507線	1	39.6	42
	T508線	1	24.2	42
茂林區(原民區)	T510線	3	90.2	366
	T511線	3	123.2	366
田寮區	T601線	1	46.2	100
	T602線	1	41.8	151
	T603線-A	2	62.4	151
	T603線-B	2	38.4	151
	T603線-C	2	43.2	151
	T603線-D	2	98.4	251

2. 各路線每趟次里程包含10%彈性里程(預約路線20%)，113年補助金額以1,027萬6,231元為上限，配合多元推升計畫執行年度，本計畫將持續推動至114年，預估113-114年補助金額以2,055萬2,462元為上限，各路線申請補助經費詳附件。

(二) 補助金額與自籌金額:

年度	總金額	自籌金額(地方)	補助金額	補助比例%(補/總)
113年	12,089,684	1,813,453	10,276,231	85%
114年	12,089,684	1,813,453	10,276,231	85%
總計	24,179,368	3,626,906	20,552,462	85%

(三) 整體規劃:

本計畫以計程車替代公車方式連接以下行政區:

旗山	杉林	甲仙	內門	美濃	茂林
田寮					

路線規劃如下:

- 1、 H21線(服務時段:初步規劃平日服務)

- 旗山市場－延平路(旗山區公所)－旗山轉運站－德昌路－旗南一路
－上洲里－鯤洲里－大山里、中洲里－南洲里－溪洲－清水寺(溪洲)
－大山－衛光里－旗南一路、花旗山莊、一中學路－旗山轉運站－
延平路(旗山區公所)－旗山市場，約16公里
- 2、 T501線(服務時段：初步規劃每周2、4、6服務)
大樹下(舊衛生所)－旗山醫院－旗山區公所－旗山醫院－大樹下(舊
衛生所)，約32公里。
- 3、 T502線(服務時段：初步規劃每周1、3、5服務)
神農廟－月美國小－福安庄宣化堂－溪洲醫院－旗山醫院－溪洲醫
院－福安庄宣化堂－月美國小－神農廟，約46公里。
- 4、 T503線(服務時段：初步規劃每周1、3、5服務)
天原宮－南德府－寶隆活動中心－溪洲醫院－旗山醫院－溪洲醫院
寶隆活動中心－南德府－天原宮，約112公里。
本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，
里程超過補助規定之30公里，且當地區公所財政較不充裕，望准予
補助全里程。
- 5、 T505線(服務時段：初步規劃平日服務)
大埤頭－廣興國小－美濃農會－溪州醫院－美濃農會－廣興國小－
大埤頭，約30公里。
- 6、 T506線(服務時段：初步規劃平日服務)
福德宮－精功社區－慈福宮－溪州醫院－慈福宮－精功社區－福德
宮，約42公里。
- 7、 T507線(服務時段：初步規劃每周2、5服務)
茄苳子－山南宮－溪州醫院－旗山醫院－溪州醫院－山南宮－茄苳
子，約36公里。
- 8、 T508線(服務時段：初步規劃每周2、5服務)
九龍宮－溪州醫院－旗山醫院－溪州醫院－九龍宮，約22公里。
- 9、 T510線(服務時段：初步規劃平假日服務)
多納里－萬山里－茂林消防分隊－茂林區公所－茂林風景區－龍肚
國中－美濃客運站－旗美高中－旗山轉運站－旗美高中－美濃客運
站－龍肚國中－茂林風景區－茂林區公所茂林消防分隊－萬山里－

- 多納里，約82公里。
- 本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。
- 10、 T511線(服務時段：初步規劃平假日服務)
- 多納里－萬山里－茂林消防分隊－茂林區公所－茂林風景區－屏東高樹客運－高樹大新醫院－屏東里港客運－基督教醫院－屏東署立醫院－寶建醫院－屏東客運－寶建醫院－屏東署立醫院－基督教醫院－屏東里港客運－高樹大新醫院－屏東高樹客運－茂林風景區－茂林區公所茂林消防分隊－萬山里－多納里，約112公里。
- 本路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程。
- 山教會(上青山)－那瑪夏國中，約28公里。
- 11、 T601線(服務時段：初步規劃周1、3服務)
- 田草寮崑山宮－烏山－龍山寺－興東路2號－秀峰寺－牛寮普庵宮－阿蓮區分駐所，－牛寮普庵宮-秀峰寺－興東路2號－龍山寺－烏山－田草寮崑山宮，約42公里。
- 12、 T602線(服務時段：初步規劃周2、4、5服務)
- 去程：牛寮普庵宮－秀峰寺－興東路2號－龍山寺－烏山－田草寮崑山宮－旗山醫院－旗山轉運站－旗山市場－旗山轉運站－旗山醫院－田草寮崑山宮－烏山－龍山寺－興東路2號－秀峰寺－牛寮普庵宮，約38公里。
- 13、 T603線(服務時段：初步規劃每周二、四、五預約服務)
- (1)T603A：秀峰寺－義民爺主廟－進天宮－三合社區活動中心－隆后宮－清安宮－旗山醫院－旗山轉運站－旗山市場－旗山轉運站－旗山醫院－清安宮－隆后宮－三合社區活動中心－進天宮－義民爺主廟－秀峰寺，約52公里。
- (2)T603B：清安宮－隆后宮－三合社區活動中心－進天宮－義民爺主廟－崗安路－阿蓮分駐所－崗安路－義民爺主廟－進天宮－三合社區活動中心－隆后宮－清安宮，約32公里。

(3)T603C：秀峰寺－七星里辦公處－田寮分隊－石頭廟(僅假日停靠)
－龍鳳寺－田洋－崗安路－阿蓮分駐所－崗安路－田洋－
龍鳳寺－石頭廟(僅假日停靠)－田寮分隊－七星里辦公處
－秀峰寺，約36公里。

(4)T603D：榮源雜貨店－內寮－牛寮普庵宮－秀峰寺(舊田寮國小)
－興東路2號－龍山寺－烏山－水蛙潭－埤子尾(七星路)－
石頭廟－牛稠埔(田寮)－竹圍國小－和平公園－秀傳醫院
－岡山農工(河華路)－文賢市場－岡山轉運站(岡山火車站)－
捷運南岡山站，約82公里

(四) 本計畫路線含定時定班及預約2種服務模式，未來視各路線營運狀況
評估調整服務機制，預約制如下說明。

1、預約機制：原則最晚須提前1日預約，後續視預約情況評估調整。

2、補助實際行駛里程：

(1) 為配合預約機制、提升運輸效率及資源配置，在顧及計程車駕
駛人收入及政府補助前提下，倘該趟次乘客於路線中途下車，
且車上無乘客，該趟次車輛即服務完畢，補助金額計算里程認
列路線起始點至乘客下車地點。

(2) 考量本市計程車費率調整及業者經營，路線總長度(去成加返程)
不足40公里每車公里30元，路線總長度40公里以上每車公里28
元。

(3) 未全線行駛之趟次提高每車公里補助成本，另顧及業者權益，
倘該服務趟次服務里程未達4公里，以4公里計算補助，並以路
線最高成本為上限。

(五) 經營路線申請相關規定：

1、經營路線：本計畫以各路線行政區為組別分組，參加本計畫業者
得擇一或申請全部組別路線。

2、申請資格：

(1) 高雄市合法登記辦理派遣服務業之計程車客運服務業者。

(2) 不接受業者以聯營或共營方式提出申請。

3、車輛：

(1) 車齡應小於等於8年以內，具備GPS相關定位設備。

- (2) 四門以上轎式、旅行式或箱式營業小客車，且車況良好，符合監理機關規定事項。
 - (3) 為配合地方特殊需求，無障礙計程車納入服務車隊，依監理機關規定限載人數外，餘規定事項同前項條款。
- 4、經評選辦理計程車彈性運輸服務之業者，應依計程車彈性運輸服務計畫書及契約規定辦理營運；如有變更者，亦應報經交通局核定。

(六) 預期目標及成效：

- 1、節能減碳，提高交通運輸效能：目前偏遠地區係由公車業者經營，考量實際旅客需求較不固定，空車率高，車輛營運效益較差，倘由目前高雄市運能較閒置之計程車輛採計程車彈性運輸服務模式提供服務，即可節省增購與維護車輛之費用，由計程車業者自行吸收負擔，此外，計程車業者可視旅次需求彈性調度車輛服務，除營運既有公車時刻外，接受一般旅客撥召而提供運輸服務，發揮更高整體營運效能。
- 2、提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能：依111年10月統計，本市計程車牌額為12,095輛，而實際的掛牌營運車輛數為8,880輛，約有1/4之潛在運能可供運用而未掛牌營運，為提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能，倘本示範計畫成效良好，未來即可逐步推展至本市各偏遠地區，除能提供當地更完善之交通運輸服務外，亦對本市計程車產業景氣有所助益。
- 3、將計程車納入公路運輸之一環，成為示範計畫：考量計程車經營環境欠佳，今如能將計程車納入公路公共運輸層級路網發展一環，真正發揮副大眾運輸功能，又以服務偏遠山區，係各地政府及計程車業者之殷殷期盼。今計程車彈性運輸服務模式導入，提供地區居民更優質及便利之交通運輸服務，倘能透過優良計程車隊之公開評選，給予適當費率補助，對於整體公路公共運輸之綜合服務效能，必能發揮至更高水平，進而對其他縣市推動區域性計程車彈性運輸服務模式起示範指導之作用。
- 4、平衡城鄉基本交通服務差距：為展現政府照顧偏遠地區與郊區居民之誠意，提供當地居民應有的交通運輸服務，避免因地區阻隔交通不便，進而擴大城鄉交通服務之差距，適時導入計程車彈性

運輸服務模式，計程車彈性運能正可提供交通運輸服務，消除地理空間之隔閡。

- 5、降低政府補助金額提昇營運效能：計程車營運車公里初步評估約為28至30元(包括派遣中心排班調度成本)，相較公車車公里40元之補助，每車公里補助可減少10至12元，減少幅度約達25%至30%，除能降低政府補助金額，更可滿足偏遠地區與郊區之實際旅運需求，同時提昇大眾運輸系統之營運效能。
- 6、培養大眾運輸潛在客源：藉由本計畫之推廣行銷，提升民眾搭乘大眾運輸意願，藉此培養大眾運輸潛在客群，俟運量成長穩定後，屆時可評估續推公車路線服務。
- 7、大眾運輸路網前期計畫：藉由本計畫執行了解計畫區域內大眾運輸需求，作為後續大眾運輸路網規劃之參考。

(七) 預計時程:

- 1、本計畫路線業已推動，考量政策延續性，預計持續實施至113年，惠請貴局同意追溯自開始推動日起補助。
- 2、113年時程如下所示，考量核款時效性，爰以預撥款項規劃期程，逐年度依相關期程辦理。

項目	112年 11月	112年 12月	113年 1月	113年 2月	113年 3月	113年 4月	113年 5月	113年 6月	113年 7月	113年 8月	113年 9月	113年 10月	113年 11月	113年 12月
1.上路服務														
2.請領第一期款														
3.請領第二期款														
4.經費結算並結案														

三、承諾或配合事項

- (一) 接受補助車輛應配合張貼相關服務資訊，作為公共政策宣導之用。
- (二) 本計畫精神為替代公車，原則比照公車收費。
- (三) 本案係架構於行車成本大於營運收入之前提下使得補助，爰本案並無自償效益。

四、補充說明

(一) 營運模式說明

本計畫係以計程車替代公車行駛原路線部分路段或時段，即計程車、公車以時段區隔服務，兩運具不會於同時段、路段重疊服務，避免資源閒置。

既有路線	新闢路線
H21、T501、T502、T503、T505、T506、T507、 T508、T510、T511、T601、T602、T603	無

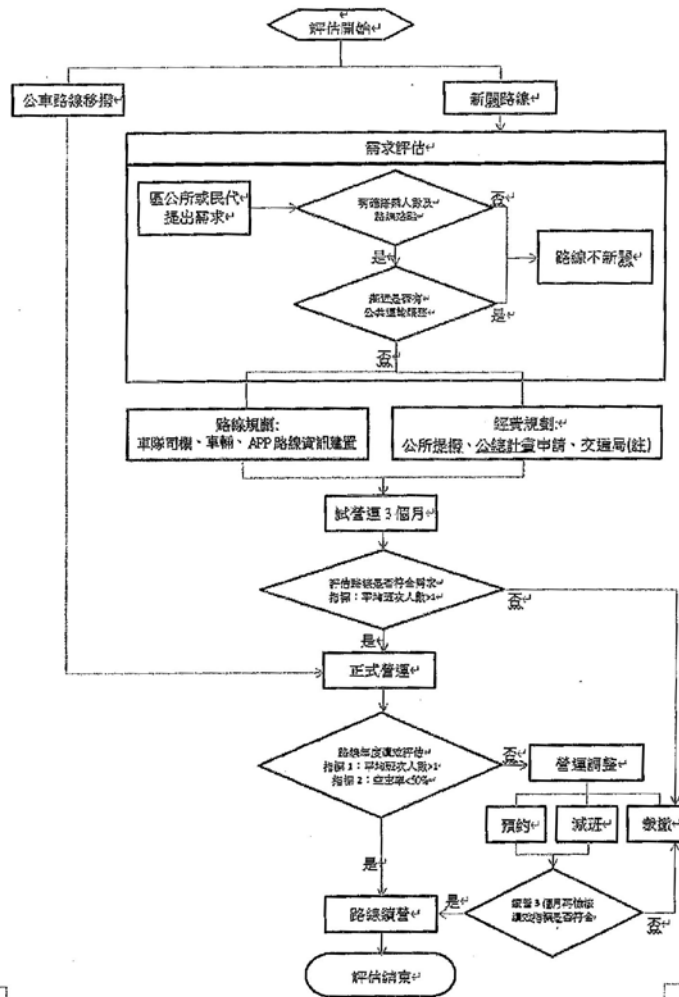
- 1、本計畫服務路線係考量當地就醫需求，改善當地民眾前往義大醫院轉診就醫，依據當地需求闢駛服務路線。
- 2、本計畫服務路線中共有13條路線屬公車式小黃服務，服務班次皆依照原路線班次提供服務。
- 3、部分路線(原民區)路線以規劃至最近之旗山轉運點，係因地形、道路條件等限制，里程超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，望准予補助全里程

(二) 經費

- 1、本局歷年申請公車路線補貼經費約1.2億/年僅約占本市全年公車營運虧損補貼(9.2億元/年)之1.3成，顯然不足。
- 2、本計畫申請補助經費為112-113年共4,726萬9,356元，預期透過本計畫替代公車服務，以降低營運虧損補貼。
- 3、本計畫部分路線規劃，係因地形、道路條件等限制，以當地需求規劃至最近之旗山轉運點里程即超過補助規定之30公里，且原民區財政較不充裕，考量服務偏遠地區交通需求，以全里乘申請補助，望就個案考量各路線狀況予以核准補助全里程。

五、路線檢討

(一) 績效檢討流程



(二) 113年路線檢討

1. 第一波檢討

(1) 評估期間：112年11月至113年1月。

(2)路線檢討及改善：針對計畫期間第1至3個月的營運績效，於113年初邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

2.第二波檢討

(1)評估時間：113年5月至113年7月。

(2)路線檢討及改善：針對計畫期間第7至9個月的營運績效，於112年8或9月邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

(三) 112-113年度路線改善情形

自113年2月1日幸福共享高雄 GO 於內門區、六龜區正式營運，T507、T508路線自113年3月18日起將併入高雄 GO 改以預約制方式營運，故此2條路線經費僅申請至113年3月底止。

【附件】
112年各路線申請經費說明表

編號	路線	服務區域	申請車次	里程	申請天數	彈性里程	總補助行車公里	車公里成本	總金額	自籌金額	申請補貼金額
1	H21線	旗山區	4	16	251	10%	17,670	30	530,112	79,517	450,595
2	T501線	旗山區	1	32	151	10%	5,315	30	159,456	23,918	135,538
3	T502線	杉林區	1	46	151	10%	7,641	28	213,937	32,091	181,846
4	T503線	甲仙區	2	112	151	10%	37,206	28	1,041,779	156,267	885,512
5	T505線	美濃區	1	30	251	10%	8,283	30	248,490	37,273	211,217
6	T506線		1	42	251	10%	11,596	28	324,694	48,704	275,990
7	T507線	內門區	1	36	42	10%	1,663	30	49,896	7,484	42,412
8	T508線		1	22	42	10%	1,016	30	30,492	4,574	25,918
9	T510線	茂林區 (原民區)	3	82	366	10%	99,040	28	2,773,109	415,967	2,357,142
10	T511線		3	112	366	10%	135,274	28	3,787,661	568,149	3,219,512
11	T601線	田寮區	1	42	100	10%	4,620	28	129,360	19,404	109,956
12	T602線		1	38	151	10%	6,312	28	176,730	26,509	150,221
T603線-A	2		52	151	20%	18,845	28	527,654	79,148	448,506	
T603線-B	2		32	151	20%	11,597	30	347,904	52,186	295,718	
T603線-C	2	36	151	20%	13,046	28	365,299	54,795	310,504		
T603線-D	2	82	251	20%	49,397	28	1,383,110	207,466	1,175,644		
	合計								12,089,684	1,813,453	10,276,231

【附件2】

執行項目分年期經費表(單位:元)

申請期別	執行項目	請款期程	費用項目	中央補助	地方自籌	合計
第一期 (50%)	偏鄉路線 (二)營運	113年8月	營運補貼	5,138,116	906,727	6,044,842
第二期 (50%)		113年12月	營運補貼	5,138,115	906,726	6,044,842
			總計	10,276,231	1,813,453	12,089,684

113 年度公路公共運輸服務升級計畫

幸福巴士計畫

高雄市公車式小黃服務計畫-市區路線(一)

定稿計畫書

申請機關：高雄市政府交通局

聯絡人：運輸監理科/黃靖娥

電話：(07) 2299825 分機 809

傳真：(07) 2299865

e-mail：yipin@kcg.gov.tw

高雄市公車式小黃服務計畫-市區路線(一)

一、計畫背景

(一) 計畫緣起

為解決偏遠地區公車乘載率低，補貼效率不佳，公車行經路線受地理限制，無法滿足路線末端之旅運需求，交通局提出公車式小黃服務計畫，以專車替代公車提供服務。

本區部分里鄰社區長期缺乏公車服務，造成年長者及獨居老人難以自行前往醫院就醫或採購日常用品，因此考量在地年長者的交通需求，利用公車式小黃接駁方式銜接居民至地區轉運點(捷運站、主幹道客運站點、醫院、地區中心等)，使本區老年人口就醫及日常交通更加便利，也充份滿足長輩們轉乘公車、捷運及火車等對外交通接駁的需求；既能夠改善偏鄉交通、完善公共運輸路網，更能保障年長者及獨居老人的交通權益、利於高齡人口照護，落實兼顧城鄉的福利政策。

(二) 計畫目標

本計畫針對大眾運輸不足的偏鄉地區及市區公車末端或乘載率低之離峰時段進行服務，除解決當地獨居或乏人照顧的年長者就醫、復健及從事日常生活所需種種作為等問題，讓年長者活出自信與尊嚴，盡到政府社會照護的責任，落實兼顧城鄉的福利政策，更讓經營效率不佳之公車路線以公車式小黃替代公車繼續提供服務。

二、計畫內容

(一) 補助項目：

1. 113年補助各路線班次及里程如下表

行政區	路線	車次里程	申請車次數	113年營運天數
湖內、茄萣	大湖線	52.8	3	251
	大湖線-支線	26.4	2	251
	大湖線-延駛	63.8	1	251
岡山、永安	永安線	33	7	251
岡山	永安支線	19.2	1	102

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

大樹	大樹線	39.6	7	251
燕巢	燕巢線	46.2	4	300
前鎮、小港	紅6線	8.8	2	366
小港	紅7B線	19.8	7	251
前鎮、烏松	紅11線-預約	22.8	1	152
小港	紅13線	30.8	5	115
岡山	紅69線-預約	12	1	152
鳳山	橘10A線	22	8	251
	橘10B線	19.8	8	251
鳳山	5線	46.2	10	366
鳳山	5(區)	22	3	208
烏松、鳳山	23線	22	1	366
前鎮、新興、 前金、鹽埕	82線	27.5	2	366
楠梓、橋頭、 燕巢	95線-A	46.2	6	366
	95線-B	30.8	2	251
燕巢區	H51線	30.8	5	251
燕巢區	T402線	24.2	9	251
	T402線-預約	26.4	1	92
茄萣區	T702線-A	15.4	5	251
	T702線-B	11	5	251

2. 各路線每趟次里程包含10%彈性里程(預約路線20%)，113年補助金額以1,923萬8,486元為上限，配合多元推升計畫執行年度，本畫將持續推動至114年，預估113-114年補助金額以5,000萬9,796元為上限，各路線申請補助經費詳附件。

(二) 補助金額與自籌金額:

年度	總金額	自籌金額 (地方)	補助金額	補助比例% (補/總)
112年	25,004,898	5,766,412	19,238,486	77%

113年	25,004,898	5,766,412	19,238,486	77%
總計	50,009,796	11,532,824	38,476,972	77%

因5路路線申請上限為2,358,778元，本案申請經費上限19,238,486元，爰自籌比例提高。

(三) 整體規劃：

本計畫以計程車替代公車方式連接以下行政區：

新興	前金	苓雅	鹽埕	前鎮	三民
楠梓	小港	岡山	燕巢	橋頭	永安
湖內	鳳山	大樹	鳥松	茄萣	

路線規劃如下：

1、大湖線（服務時段：初步規劃平日服務）

- (1) 主線：大湖火車站－湖內國中－湖內區公所－茄萣區公所－興達港－東方設計學院－大湖火車站－東方設計學院－興達港－茄萣區公所－湖內區公所－湖內國中－大湖火車站，全長48公里。
- (2) 支線：大湖火車站－東方設計學院－興達港－茄萣區公所－湖內區公所－湖內國中－大湖火車站，全長24公里。
- (3) 延駛：大湖火車站－湖內國中－湖內區公所－茄萣區公所－興達港－海埔海山活動中心－三興宮－東方設計學院－大湖火車站－東方設計學院－三興宮－海埔海山活動中心－興達港－茄萣區公所－湖內區公所－湖內國中－大湖火車站，全長58公里。

2、永安線（服務時段：初步規劃平日服務）

捷運南岡車站－岡山轉運站－岡山區公所－秀傳醫院－岡山農工－本洲路－保安路口站－永安區公所－本洲路－岡山農工－秀傳醫院－岡山區公所－岡山轉運站－捷運南岡車站，約30公里。

3、永安支線（服務時段：初步規劃平日預約服務）

捷運南岡車站－寶米路－石螺潭－理想國－頂潭路口－理想國－石螺潭－寶米路－捷運南岡車站，約16公里。

4、大樹線（服務時段：初步規劃平日服務）

義大遊樂世界—溪埔國中—保安宮站—小坪頂國小—水寮公園—九曲堂火車站—水寮公園—小坪頂國小—保安宮站—溪埔國中—義大遊樂世界，約36公里。

5、燕巢線(服務時段：初步規劃周一、三服務)

- (1) 主線-A: 燕巢衛生所—東燕活動中心—北極殿—車林巷口—金山道院—金山國小—金山道院—車林巷口—北極殿—東燕活動中心—燕巢衛生所，約12公里。
- (2) 繞駛-B: 燕巢衛生所—東燕活動中心—金山國小—尖山巷—神農宮—燕巢衛生所—神農宮—尖山巷—金山國小—東燕活動中心—燕巢衛生所，約42公里。
- (3) 繞駛-C: 燕巢衛生所—神農宮—龍安宮—尖山巷—南勝宮—水砬路口—南勝宮—尖山巷—龍安宮—神農宮—燕巢衛生所，約22公里。

6、紅6線(服務時段：初步規劃平假日服務)

捷運草衙站—小港站—小港行政中心—平和路—中平路—捷運草衙站，約8公里。

7、紅7B(服務時段：初步規劃平日服務)

后安路站—捷運草衙站—明鳳十二街口—明聖街口—福安宮—桂林教會—中安路(高鳳路口)—東高雄—孔宅—明義國中—新昌街口—福安宮—明鳳十二街口—捷運草衙站—后安路站，約18公里。

8、紅11線(服務時段：初步規劃平假日預約服務)

過埤派出所—頂庄路—過埤公園—南和路口—鳳翔國小—福誠高中—捷運前鎮高中站—前鎮高中—福誠高中—鳳翔國小—南和路口—朝鳳寺—過埤公園—7-11鳳頂門市—過埤派出所，約19公里。

9、紅13線(服務時段：初步規劃假日服務)

小港站—小港分局—捷運小港站—紅毛港文化園區—捷運小港站—小港分局—小港站，約28公里。

10、紅69線(服務時段：初步規劃平假日預約服務)

捷運南岡山站—岡山轉運站—岡山區公所—岡山高中—岡山醫院—移民署後—捷運南岡山站，約10公里。

11、橘10A線(服務時段：初步規劃平日服務)

建軍站—鳳山行政中心—捷運鳳山國中站—台鐵鳳山站—捷運鳳山

- 國中－鳳山行政中心－建軍站，約20公里。
- 12、 橘10B線(服務時段：初步規劃平日服務)
建軍站－鳳山行政中心－捷運鳳山國中站－台鐵鳳山站－捷運鳳山國中站－鳳山行政中心－建軍站，約18公里。
- 13、 5路(服務時段：初步規劃平假日服務，於上下班時刻增開2班車次)
鳳山轉運站(捷運大東站)－光遠路－曹公路－臺鐵鳳山站－鳳北路－183市道－186市道－關帝廟－186市道－183市道－鳳北路－臺鐵鳳山站－曹公路－光遠路－鳳山轉運站(捷運大東站)，約42公里。
5路區間(服務時段：初步規劃平日服務)
北昌三街口－北昌五街口－北文街口－力行路－北平路口－高旗工家－建國新城－青年路口－青年國中，約20公里。
- 14、 23線(服務時段：初步規劃平假日服務)
高雄客運鳳山站－鳳山轉運站－鳳仁新村－仁美活動中心－埜埔－圓照寺－埜埔－仁美活動中心－鳳仁新村－鳳山轉運站－高雄客運鳳山站，約20公里。
- 15、 82線(服務時段：初步規劃平假日服務)
瑞豐站－瑞隆路－和平路－高雄師範大學－高雄火車站－七賢路－歷史博物館－三山國王廟－七賢路－高雄火車站－和平路－高雄師範大學－瑞豐站，約25公里。
- 16、 95線(服務時段：初步規劃95A 平假日服務，95B 平日服務)
- (1) 95A(主線)：高雄大學－頂鹽天月宮－橋頭區公所－捷運橋頭站－義大醫院－捷運橋頭站－橋頭區公所－頂鹽天月宮－高雄大學，約42公里。
- (2) 95(B)支線：高雄大學－甲園國小－頂鹽天月宮－新庄－仕隆活動中心－橋頭區公所－捷運橋頭站－橋頭區公所－仕隆活動中心－新庄－頂鹽天月宮－甲園國小－高雄大學，約28公里。
- 17、 T402線(服務時段：初步規劃平日服務，預約服務從113/2/1開始變成固定)
燕巢衛生所－南六站－加州大地－捷運南岡山站－加州大地－南六站－燕巢衛生所，約22公里。
- 18、 T702線(服務時段：初步規劃平日服務)

- (1) T702-A 線：成功橋－北崎漏－崎漏－正順廟口－頂茄荳－茄荳區公所－頂茄荳－正順廟口－崎漏－北崎漏－成功橋，約14公里。
 - (2) T702-B 線：成功橋－北崎漏－崎漏－正順廟口－崎漏茄荳農會－崎漏電信局－大智路口－崎漏電信局－崎漏茄荳農會－正順廟口－崎漏－北崎漏－成功橋，約10公里。
- 19、 H51線(服務時段：初步規劃平日服務)
仁愛之家(敬老院)－義大醫院－樹德科技大學－義大醫院－仁愛之家，約28公里。
- (四) 本計畫路線含定時定班及預約2種服務模式，未來視各路線營運狀況評估調整服務機制，預約制如下說明。
- 1、預約機制：原則最晚須提前1日預約，後續視預約情況評估調整。
 - 2、補助實際行駛里程：
 - (1) 為配合預約機制、提升運輸效率及資源配置，在願及計程車駕駛人收入及政府補助前提下，倘該趟次乘客於路線中途下車，且車上無乘客，該趟次車輛即服務完畢，補助金額計算里程認列路線起始點至乘客下車地點。
 - (2) 考量本市計程車費率調整及業者經營，路線總長度(去成加返程)不足40公里每車公里30元，路線總長度40公里以上每車公里28元。
 - (3) 未全線行駛之趟次提高每車公里補助成本，另願及業者權益，倘該服務趟次服務里程未達4公里，以4公里計算補助，並以路線最高成本為上限。
- (五) 經營路線申請相關規定：
- 1、經營路線：本計畫以各路線行政區為組別分組，參加本計畫業者得擇一或申請全部組別路線。
 - 2、申請資格：
 - (1) 高雄市合法登記辦理派遣服務業之計程車客運服務業者，可提出申請。
 - (2) 不接受業者以聯營或共營方式提出申請。
 - 3、車輛：
 - (1) 車齡應小於等於8年以內，具備GPS相關定位設備。
 - (2) 四門以上之轎式、旅行式或箱式營業小客車，且車況良好，符

合監理機關規定事項。

(3) 為配合地方特殊需求，無障礙計程車納入服務車隊，依監理機關規定限載人數外，餘規定事項同前項條款。

4、經評選辦理計程車彈性運輸服務之業者，應依計程車彈性運輸服務計畫書及契約規定辦理營運；如有變更者，亦應報經交通局核定。

(六) 預期目標及成效：

1、節能減碳，提高交通運輸效能：目前偏遠地區係由公車業者經營，考量實際旅客需求較不固定，空車率高，車輛營運效益較差，倘由目前高雄市運能較閒置之計程車輛採計程車彈性運輸服務模式提供服務，即可節省增購與維護車輛之費用，由計程車業者自行吸收負擔，此外，計程車業者可視旅次需求彈性調度車輛服務，除營運既有公車時刻外，接受一般旅客撥召而提供運輸服務，發揮更高整體營運效能。

2、提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能：依111年10月統計，本市計程車牌額為12,095輛，而實際的掛牌營運車輛數為8,880輛，約有1/4之潛在運能可供運用而未掛牌營運，為提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能，倘本示範計畫成效良好，未來即可逐步推展至本市各偏遠地區，除能提供當地更完善之交通運輸服務外，亦對本市計程車產業景氣有所助益。

3、將計程車納入公路及觀光運輸之一環，成為示範計畫：考量計程車經營環境欠佳，今如能將計程車納入公路公共運輸層級路網發展一環，真正發揮副大眾運輸功能，又以服務偏遠山區來兼具觀光計程車之功能，係各地政府及計程車業者之殷殷期盼。今計程車彈性運輸服務模式導入，提供地區居民及觀光客更優質及便利之交通運輸服務，倘能透過優良計程車隊之公開評選，給予適當費率補助，對於整體公路公共運輸之綜合服務效能，必能發揮至更高水平，進而對其他縣市推動區域性計程車彈性運輸服務模式起示範指導之作用。

4、平衡城鄉基本交通服務差距：為展現政府照顧偏遠地區與郊區居民之誠意，提供當地居民應有的交通運輸服務，避免因地區阻隔交通不便，進而擴大城鄉交通服務之差距，適時導入計程車彈性運輸服

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

務模式，計程車彈性運能正可提供交通運輸服務，消除地理空間之隔閡。

- 5、降低政府補助金額提昇營運效能：計程車營運車公里初步評估約為28至30元(包括派遣中心排班調度成本)，相較公車車公里40元之補助，每車公里補助可減少10至12元，減少幅度約達25%至30%，除能降低政府補助金額，更可滿足偏遠地區與郊區之實際旅運需求，同時提昇大眾運輸系統之營運效能。
- 6、培養大眾運輸潛在客源：藉由本計畫之推廣行銷，提升民眾搭乘大眾運輸意願，藉此培養大眾運輸潛在客群，俟運量成長穩定後，屆時可評估推公車路線服務。
- 7、大眾運輸路網前期計畫：藉由本計畫執行了解計畫區域內大眾運輸需求，作為後續大眾運輸路網規畫之參考。

(七) 預計時程:

- 1、本計畫路線業已推動，考量政策延續性，預計持續實施至113年，惠請貴局同意追溯自開始推動日起補助。
- 2、112年時程如下所示，考量核款時效性，爰以預撥款項規劃期程，逐年度依相關期程辦理。

項 目	112年 11月	112年 12月	113年 1月	113年 2月	113年 3月	113年 4月	113年 5月	113年 6月	113年 7月	113年 8月	113年 9月	113年 10月	113年 11-12月
1.上路服務	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.請領第一期款										■	■	■	■
3.請領第二期款													■
3.經費結算並結案													■

三、承諾或配合事項

- (一) 接受補助車輛應配合張貼相關服務資訊，作為公共政策宣導之用。
- (二) 本計畫精神為替代公車，原則比照公車收費。
- (三) 本案係架構於行車成本大於營運收入之前提下使得補助，爰本案並無自償效益。

四、補充說明

- (一) 營運模式說明

本計畫係以計程車替代公車行駛原路線部分路段或時段，即計程車、公車以時段區隔服務，兩運具不會於同時段、路段重疊服務，避免資源閒置。

替代公車(時段、路段)	新闢路線
大湖線、永安線、永安支線、大樹線、燕巢線、紅6線、紅11線、紅69線、橘10A線、橘10B線、23、62、82、95、H51、T402、T702	5、紅7B、紅13

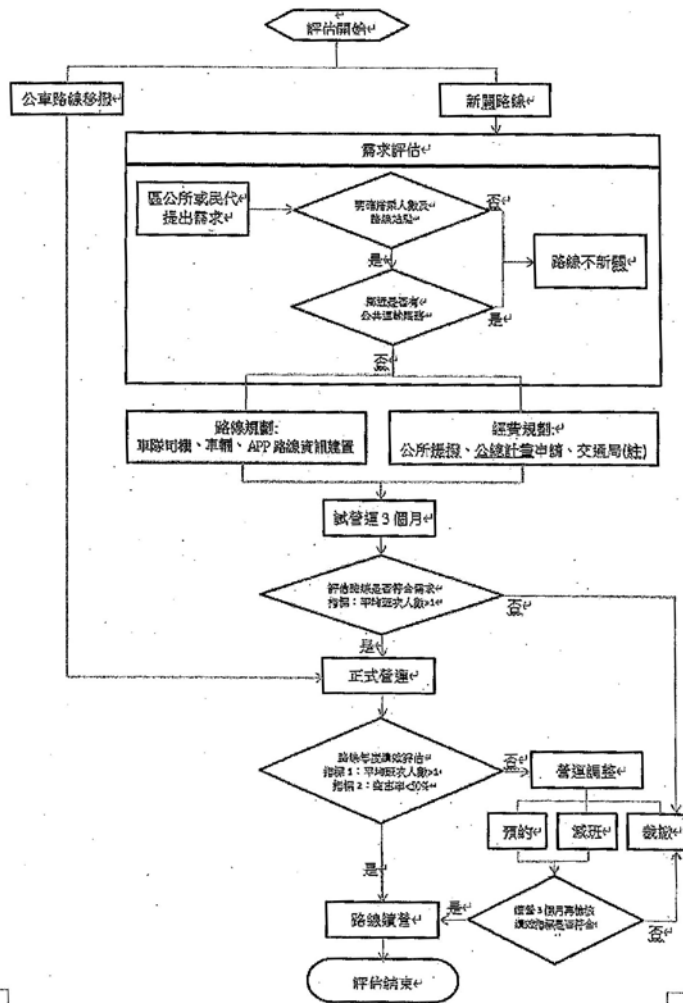
- 1、本計畫服務路線中共有11條路線屬原公車式小黃路線，係考量當地無公車服務，或是班次較少，班距過長，為改善當地民眾不便於行的困擾，依據當地需求開駛服務路線。
- 2、本計畫服務路線中共有9條路線屬替代路線，替代公車部分時段、路段，此類路線係公車業者因路線營運效益較差而移轉由公車式小黃服務，服務班次皆依照原公車班次提供服務。

(二) 經費

- 1、本局每年申請公車路線補貼經費(市區公車2,550萬元/年、公路客運4,495萬元/年、公車進校園專案1,829萬元/年及績效獎勵4,000萬元/年)僅約占本市全年公車營運虧損補貼(9.2億元/年)之1.3成，顯然不足。
- 2、本計畫申請補助經費為112-113年共3,855萬1,346元，預期透過本計畫替代公車服務，以降低營運虧損補貼，滿足偏遠地區民眾交通需求，提高公共運輸涵蓋率。

五、路線檢討

(一) 績效檢討流程



(二) 112年路線檢討規劃

1. 第一波檢討規劃

(1) 評估期間：111年11月至112年1月。

(2) 路線檢討及改善：針對計畫期間第1至3個月的營運績效，於112年2或3月邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

2. 第二波檢討規劃

(1) 評估時間：112年5月至112年7月。

(2) 路線檢討及改善：針對計畫期間第7至9個月的營運績效，於112年8或9月邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

(三) 108-112年度路線經費支應情況

109年6月起啟動路線檢討，110年度路線檢討自110年3月起進行，並自5月開始調整，依循檢討結果，110年度在路線增加的情況下，申請計畫補助費用不增反減，實際撥付金額也較109年度減少。111年將持續檢討各路線，並依據檢討結果調整實際營運班次、費率調整以及路線增加，申請中央補助款略為增加，112年新增3條路線，再加上運價調整等費用較前年度增加。

年度	路線數	實際撥付金額	備註
108	13	5,880,660	
109	15	8,688,395	新增紅69、及橘10B
110	16	8,414,742	新增 T702AB
111	17	9,995,386	1. 新增橘10A。 2. 車公里成本自111年4月調整。
112	20	19,275,673 (上限)	1. 新增5路、紅7B、紅13。 2. 撥付金額預估最大值(未計算票收)。
費率基礎			
1. 111年3月以前，定時定班路線每公里25元；預約路線每公里30元。			
2. 111年4月起，車次(去程+返程)路線長度超過40公里，每公里28元；車次(去程+返程)路線長度不足40公里，每公里30元。			

【附件1】

113 各路線申請經費說明表

編號	路線	服務區域	申請車次數	車次里程	申請天數	總補助行車公里	車公里成本	彈性里程	總金額	自籌金額	申請補貼金額
1	大湖線	湖內、茄萣	3	48	251	39758.4	28	10%	1,113,235	166,985	946,250
	大湖線-支線		2	24	251	13252.8	30	10%	397,584	59,638	337,946
	大湖線-延駛		1	58	251	16013.8	28	10%	448,386	67,258	381,128
2	永安線	岡山、永安	7	30	251	57981	30	10%	1,739,430	260,914	1,478,516
3	永安支線	岡山	1	16	102	1958.4	30	20%	58,752	8,813	49,939
4	大樹線	大樹	7	36	251	69577.2	30	10%	2,087,316	313,097	1,774,219
5	燕巢線	燕巢	4	42	300	55440	28	10%	1,552,320	232,848	1,319,472
6	紅6線	前鎮、小港	2	8	366	6441.6	30	10%	193,248	28,987	164,261
7	紅7B	小港	7	18	251	34788.6	30	10%	1,043,658	156,549	887,109
8	紅11線	前鎮、烏松	1	19	152	3465.6	30	20%	103,968	15,595	88,373
9	紅13線	小港	5	28	115	17710	30	10%	531,300	79,695	451,605
10	紅69線	岡山	1	10	152	1824	30	20%	54,720	8,208	46,512
11	橋10A線	鳳山	8	20	251	44176	30	10%	1,325,280	198,792	1,126,488
12	橋10B線	鳳山	8	18	251	39758.4	30	10%	1,192,752	178,913	1,013,839
13	5	鳳山、烏松	10	42	366	79233	28	10%	4,734,576	710,186	4,024,390
	5區	鳳山	3	20	208	18304	30	10%	411,840	61,776	350,064
14	23線	烏松、鳳山	1	20	366	8052	30	10%	241,560	36,234	205,326
16	82線	前鎮、新興、前金、鹽埕	2	25	366	20130	30	10%	603,900	90,585	513,315

17	95線-A	楠梓、橋頭、	6	42	366	101455.2	28	10%	2,840,746	426,112	2,414,634
	95線-B	燕巢	2	28	251	15461.6	30	10%	463,848	69,577	394,271
18	H51線	燕巢區	5	28	251	38654	30	10%	1,159,620	173,943	985,677
19	T402線	燕巢區	9	22	251	54667.8	30	10%	1,640,034	246,005	1,394,029
	T402線-預約		1	22	92	2428.8	30	20%	72,864	10,930	61,934
20	T702線-A	茄苳區	5	14	251	19327	30	10%	579,810	86,972	492,838
	T702線-B		5	10	251	13805	30	10%	414,150	62,123	352,027
合計									25,004,897	3,750,735	21,254,162

圖5 路路線申請上限為2,358,778元，爰本案申請經費上限19,238,486元。

【附件2】

執行項目分年期經費表(單位:元)

申請期別	執行項目	請款期程	費用項目	中央補助	地方自籌	合計
第一期 (50%)	市區路緣 (一)營運	113年8月	營運補貼	9,619,243	2,883,206	12,502,449
第二期 (50%)		113年12月	營運補貼	9,619,243	2,883,206	12,502,449
			總計	19,238,486	5,766,412	25,004,898

因5路+5(區)路經費總額為例\$4,734,576+\$411,840=\$5,146,416，因公路局申請5路補貼上限為\$2,358,778，故地方自籌

\$2,787,638(\$5,146,416-\$2,358,778)，原先地方自籌款\$3,750,735-\$710,186=\$61,776(5路+區之原自籌款)=\$2,978,773

\$2,787,638+\$2,787,638=\$5,766,411 分兩期補貼\$5,766,411/2=\$2,883,205.5(地方自籌)

113 年度公路公共運輸服務升級計畫

幸福巴士計畫

高雄市公車式小黃服務計畫-市區路線(二)

需求申請書

V.1 版

113 年 4 月 22 日

申請機關：高雄市政府交通局
聯絡人：運輸監理科/黃靖娥
電話：(07) 2299825 分機 809
傳真：(07) 2299865
e-mail：huang99@kcg.gov.tw

高雄市公車式小黃服務計畫-市區路線(二)

一、計畫背景

(一) 計畫緣起

為解決偏遠地區公車乘載率低，補貼效率不佳，公車行經路線受地理限制，無法滿足路線末端之旅運需求，交通局提出公車式小黃服務計畫，以專車替代公車提供服務。

本區部分里鄰社區長期缺乏公車服務，造成年長者及獨居老人難以自行前往醫院就醫或採購日常用品，因此考量在地年長者的交通需求，利用公車式小黃接駁方式銜接居民至地區轉運點(捷運站、主幹道客運站點、醫院、地區中心等)，使本區老年人口就醫及日常交通更加便利，也充份滿足長輩們轉乘公車、捷運及火車等對外交通接駁的需求；既能夠改善偏鄉交通、完善公共運輸路網，更能保障年長者及獨居老人的交通權益，利於高齡人口照護，落實兼顧城鄉的福利政策。

(二) 計畫目標

本計畫針對大眾運輸不足的偏鄉地區及市區公車末端或乘載率低之離峰時段進行服務，除解決當地獨居或乏人照顧的年長者就醫、復健及從事日常生活所需種種作為等問題，讓年長者活出自信與尊嚴，盡到政府社會照護的責任，落實兼顧城鄉的福利政策，更讓經營效率不佳之公車路線以公車式小黃替代公車繼續提供服務。

二、計畫內容

(一) 補助項目：

1. 113年補助各路線班次及里程如下表

行政區	路線	申請班次數	班次里程	113年營運總天數
大寮	大寮線	4	43.2	43
林園	紅3線	30	14.3	366
	紅3線-預約	2	15.6	152
三民	紅25線	10	24.2	366
	紅25線-繞	4	26.4	366
三民	紅28線	14	20.9	366

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

	紅 28 線-繞	15	25.3	366
左營	紅 50 線	38	15.4	366
左營	紅 51A 線	20	12.1	366
左營	紅 51B 線	10	16.5	366
左營	紅 51C 線-預約	1	12	50
大寮	橘 21A 線	32	11	61
大寮	橘 21B 線	12	13.2	61
大寮	橘 21(新)	16	28.6	305
大寮	橘 22 線	18	23.1	61
大寮	橘 22(新)	5	46.2	208
大寮	橘 23 線	28	7.7	61
大寮	橘 23 線-延駛	1	8.8	43
大寮	橘 23(新)	24	28.6	305
前金、三民、鹽埕	33 線-預約	2	38.4	152
林園區	T102 線-預約	2	12	152
	T102 線-延駛-預約	2	12	152
阿蓮區	T605 線-預約	1	66	200
路竹區	T606 線-A	1	48.4	151
	T606 線-B	2	52.8	151

2. 各路線每趟次里程包含 10%彈性里程(預約路線 20%)，113 年補助金額以 1,942 萬 3,673 元為上限，配合多元推升計畫執行年度，本計畫將持續推動至 114 年，預估 113-114 年補助金額以 3,884 萬 7,346 元為上限，各路線申請補助經費詳附件。

(二) 補助金額與自籌金額:

年度	總金額	自籌金額 (地方)	補助金額	補助比例% (補/總)
----	-----	--------------	------	----------------

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

113年	22,851,381	3,427,708	19,423,673	85%
114年	22,851,381	3,427,708	19,423,673	85%
總計	45,702,762	6,855,416	38,847,346	85%

(三) 整體規劃：

本計畫以計程車替代公車方式連接以下行政區：

鼓山	前金	左營	鹽埕	三民	大寮
林園	路竹	阿蓮			

路線規劃如下：

- 1、大寮線(服務時段：初步規劃平日預約服務，自112年11月1日起營運至112年12月31日止)
三隆里－三隆路－上寮路－捷運大寮站－男子監獄－內坑路－女子監獄－內坑路－男子監獄－捷運大寮站－上寮路－三隆路－三隆里，約36公里。
- 2、紅3線(服務時段：初步規劃平假日服務，22時以後班次調整為預約制，紅3(預約班次)自112年11月1日起營運至113年3月18日止)
新光人壽站－西溪－中芸國小－鳳林路－北汕里－中芸－國泰人壽－鳳林路－林園區公所－國泰人壽－新光人壽站，約13公里。
- 3、紅25線(服務時段：初步規劃平假日服務)
 - (1)主線：先勝路口－台鐵內惟站－美術館－台鐵美術館站－九如四路－三鳳中街－高雄火車站－七賢二路口－台鐵三塊厝站－中華二路口－九如四路－台鐵美術館站－美術館－台鐵內惟站－先勝路口，約22公里。
 - (2)繞駛(繞中都濕地公園)：先勝路口－台鐵內惟站－美術館－台鐵美術館站－九如四路－高客自立站－台鐵三塊厝站－高雄火車站－七賢二路－自立河北路口－台鐵三塊厝站－高客自立站－九如四路－台鐵美術館站－美術館－台鐵內惟站－先勝路口，約24公里。
- 4、紅28線(服務時段：初步規劃平假日服務，主線每日班次7班；延駛線路平日8班，假日7班)

(1)主線：客家文物館－三民區公所－後火車站－科工館－大昌二路口－陽明路－汾陽路－正德佛堂－陽明國中－科工館－後火車站－三民區公所－客家文物館，約 19 公里。

(2)延駛(繞中都濕地公園)：察哈爾街口－客家文物館－三民區公所－後火車站－科工館－大昌二路口－陽明路－汾陽路－正德佛堂－陽明國中－科工館－後火車站－三民區公所－客家文物館－察哈爾街口，約 23 公里。

5、紅50線:(服務時段：初步規劃平假日服務)

捷運生態園區站－曾子路－高雄榮總－左營新光三越－高鐵左營站－重平路口－高雄榮總－曾子路－捷運生態園區站，約 14 公里。

6、紅51A/B/C 線(服務時段：初步規劃 A、B 平假日服務，C 假日預約(紅51C 預約班次自 112 年 11 月 1 日起營運至 113 年 3 月 18 日止))

A/B/C 線皆以台鐵新左營站為起點，各路線行駛路線如下：

(1) A 線：台鐵新左營站－菜公路－海功路－軍校路－左營區公所－左營大路－城峰路－勝利路－左營大路－台鐵新左營站，約 11 公里。

(2) B 線：台鐵新左營站－公路－海功路－軍校路－左營區公所－左營大路－蓮潭會館－捷運生態園區站－崇德路－蓮池潭－左營大路－左營區公所－台鐵新左營站，約 15 公里。

(3) C 線：台鐵新左營站－菜公路－海功東路－左營大路－勝利路－蓮池潭－環潭路－物產館－環潭路－左營大路－海功東路－台鐵新左營站，約 10 公里。

7、橘21A/B 線(服務時段：初步規劃平假日服務，橘21A/B 自 113 年 1 月 1 日起整併為新橘21線，平日班次 10 班，假日班次 6 班)

(1)橘 21A 線：捷運大寮站為起點，經萬丹路至和春技術學院，原路折返捷運大寮站，約 10 公里。

(2)橘 21B 線：捷運大寮站為起點，經萬丹路、翁園路至溪寮，依原路折返回捷運大寮站，約 12 公里。

(3)新橘 21 線：捷運大寮站為起點，經萬丹路、內溪、光明路口、翁園國小、溪寮社區、江山社區活動中心、中庄國中、中庄辦公室，約 26 公里。

- 8、橋22線(服務時段：初步規劃平假日服務，自113年1月1日起調整為新橋22線，初步規劃平日服務。)
- (1) 捷運大寮站－前庄－月天寺－平和路－中平路－後庄－仁愛之家－鳳屏路－捷運大寮站，約21公里。
 - (2) 新橋22線：內坑女子監獄-內坑路-高雄監獄-捷運大寮站-中庄消防分隊-翁園國小-永芳里-上寮綜合活動中心-三隆路口-興隆路口西羅殿，約42公里。
- 9、橋23線(服務時段：正班初步規劃平假日服務，延駛為平日服務，自113年1月1日起調整為新橋23線，平日班次16班，假日班次8班)
- (1) 主線：捷運大寮站－八德路口－後庄國小－新光高中－民族十巷口－高雄仁愛之家－中庄派出所－捷運大寮站，約7公里。
 - (2) 延駛：捷運大寮站－八德路口－後庄國小－新光高中－後庄國小－鳳屏教會－八德路口(中庄)－捷運大寮站，約8公里。
 - (3) 新橋23線：捷運大寮站－前庄－中庄派出所－後庄(鳳屏一路)－慈惠醫院－中庄國中－高雄仁愛之家－後庄國小－長庚醫院，約26公里。
- 10、33線(服務時段：初步規劃平假日預約服務，自112年11月1日起營運至113年3月18日止)
- 去程：金獅湖站－金獅湖－高雄應用科技大學－建工路－高雄醫學大學－高雄火車站－中華路－中央公園－捷運鹽埕埔站－大智路－高雄火車站－博愛路－金獅湖站，約32公里。
- 11、T102線(服務時段：初步規劃平假日預約服務，自112年11月1日起營運至113年3月18日止)
- (1) 主線：中門7-11－龍潭寺－林家路－林園區公所－林家路－龍潭寺－中門7-11，約10公里。
 - (2) 延駛：去程：中門7-11－董龍宮－港龍宮－濕地路口－協天宮－濕地路口－港龍宮－董龍宮－中門7-11，約10公里。
- 12、T605線(服務時段：初步規劃周1、4預約服務)
- 天朝后宮－阿蓮農會(中路分部)－中路－中路口－光德寺－復安國小－滿祥電池－鉅芳超商－義大醫院－鉅芳超商－滿祥電池－復安國小－光德寺－中路口－中路－阿蓮農會(中路分部)－天朝后宮，約60公里。

13、 T606線

(1)T606-A 線(服務時段：初步規劃周1、3、5 服務)

小城社區－路竹火車站－南路竹(高客)－路竹－北路竹－高新醫院
－一甲觀音亭－臺南市立醫院－一甲觀音亭－高新醫院－北路竹－路
竹－南路竹(高客)－路竹火車站－小城社區，約44公里。

(2)T606-B 線(服務時段：初步規劃周2、4、6 服務)

小城社區－路竹火車站－南路竹(高客)－路竹－北路竹－高新醫院
－一甲觀音亭－義大醫院－一甲觀音亭－高新醫院－北路竹－路竹－
南路竹(高客)－路竹火車站－小城社區，約48公里。

(四) 本計畫路線含定時定班及預約2種服務模式，未來視各路線營運狀
況評估調整服務機制，預約制如下說明。

1、預約機制：原則最晚須提前1日預約，後續視預約情況評估調整。

2、補助實際行駛里程：

(1) 為配合預約機制、提升運輸效率及資源配置，在願及計程車駕駛
人收入及政府補助前提下，倘該趟次乘客於路線中途下車，且車
上無乘客，該趟次車輛即服務完畢，補助金額計算里程認列路線
起始點至乘客下車地點。

(2) 考量本市計程車費率調整及業者經營，路線總長度(去成加返程)
不足40公里每車公里30元，路線總長度40公里以上每車公里28元。

(3) 未全線行駛之趟次提高每車公里補助成本，另願及業者權益，倘
該服務趟次服務里程未達4公里，以4公里計算補助，並以路線最
高成本為上限。

(五) 經營路線申請相關規定：

1、經營路線：本計畫以各路線行政區為組別分組，參加本計畫業者得
擇一或申請全部組別路線。

2、申請資格：

(1) 高雄市合法登記辦理派遣服務業之計程車客運服務業者，可提出
申請。

(2) 不接受業者以聯營或共營方式提出申請。

3、車輛：

(1) 車齡應小於等於8年以內，具備GPS相關定位設備。

(2) 四門以上之轎式、旅行式或箱式營業小客車，且車況良好，符合監理機關規定事項。

(3) 為配合地方特殊需求，無障礙計程車納入服務車隊，依監理機關規定限載人數外，餘規定事項同前項條款。

4、經評選辦理計程車彈性運輸服務之業者，應依計程車彈性運輸服務計畫書及契約規定辦理營運；如有變更者，亦應報經交通局核定。

(六) 預期目標及成效：

1、節能減碳，提高交通運輸效能：目前偏遠地區係由公車業者經營，考量實際旅客需求較不固定，空車率高，車輛營運效益較差，倘由目前高雄市運能較閒置之計程車輛採計程車彈性運輸服務模式提供服務，即可節省增購與維護車輛之費用，由計程車業者自行吸收負擔，此外，計程車業者可視旅次需求彈性調度車輛服務，除營運既有公車時刻外，接受一般旅客撥召而提供運輸服務，發揮更高整體營運效能。

2、提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能：依111年10月統計，本市計程車牌額為12,095輛，而實際的掛牌營運車輛數為8,880輛，約有1/4之潛在運能可供運用而未掛牌營運，為提振本市計程車產業，善用計程車閒置運能，倘本示範計畫成效良好，未來即可逐步推展至本市各偏遠地區，除能提供當地更完善之交通運輸服務外，亦對本市計程車產業景氣有所助益。

3、將計程車納入公路及觀光運輸之一環，成為示範計畫：考量計程車經營環境欠佳，今如能將計程車納入公路公共運輸層級路網發展一環，真正發揮副大眾運輸功能，又以服務偏遠山區來兼具觀光計程車之功能，係各地政府及計程車業者之殷殷期盼。今計程車彈性運輸服務模式導入，提供地區居民及觀光客更優質及便利之交通運輸服務，倘能透過優良計程車隊之公開評選，給予適當費率補助，對於整體公路公共運輸之綜合服務效能，必能發揮至更高水平，進而對其他縣市推動區域性計程車彈性運輸服務模式起示範指導之作用。

4、平衡城鄉基本交通服務差距：為展現政府照顧偏遠地區與郊區居民之誠意，提供當地居民應有的交通運輸服務，避免因地區阻隔交通

不便，進而擴大城鄉交通服務之差距，適時導入計程車彈性運輸服務模式，計程車彈性運能正可提供交通運輸服務，消除地理空間之隔閡。

- 5、降低政府補助金額提昇營運效能：計程車營運車公里初步評估約為28至30元(包括派遣中心排班調度成本)，相較公車車公里40元之補助，每車公里補助可減少10至12元，減少幅度約達25%至30%，除能降低政府補助金額，更可滿足偏遠地區與郊區之實際旅運需求，同時提昇大眾運輸系統之營運效能。
- 6、培養大眾運輸潛在客源：藉由本計畫之推廣行銷，提升民眾搭乘大眾運輸意願，藉此培養大眾運輸潛在客群，俟運量成長穩定後，屆時可評估續推公車路線服務。
- 7、大眾運輸路網前期計畫：藉由本計畫執行了解計畫區域內大眾運輸需求，作為後續大眾運輸路網規畫之參考。

(七) 預計時程:

- 1、本計畫路線業已推動，考量政策延續性，預計持續實施至113年，惠請貴局同意追溯自開始推動日起補助。
- 2、113年時程如下所示，考量核款時效性，爰以預撥款項規劃期程，逐年度依相關期程辦理。

項 目	112年 11月	112年 12月	113年 1月	113年 2月	113年 3月	113年 4月	113年 5月	113年 6月	113年 7月	113年 8月	113年 9月	113年 10月	113年 11-12月
1.上路服務	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
2.請領第一期款										■	■	■	■
3.請領第二期款													■
4.經費結算並結案													■

三、承諾或配合事項

- (一) 接受補助車輛應配合張貼相關服務資訊，作為公共政策宣導之用。
- (二) 本計畫精神為替代公車，原則比照公車收費。
- (三) 本案係架構於行車成本大於營運收入之前提下使得補助，爰本案並無自償效益。

四、補充說明

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

（一）營運模式說明

本計畫係以計程車替代公車行駛原路線部分路段或時段，即計程車、公車以時段區隔服務，兩運具不會於同時段、路段重疊服務，避免資源閒置。

替代公車(時段、路段)	新闢路線
紅3線、紅25線、紅28線、紅50線、紅51A線、紅51B線、紅51C線、橋21A線、橋21B線、橋22線、橋23線、33、T102、T605、T606AB	無

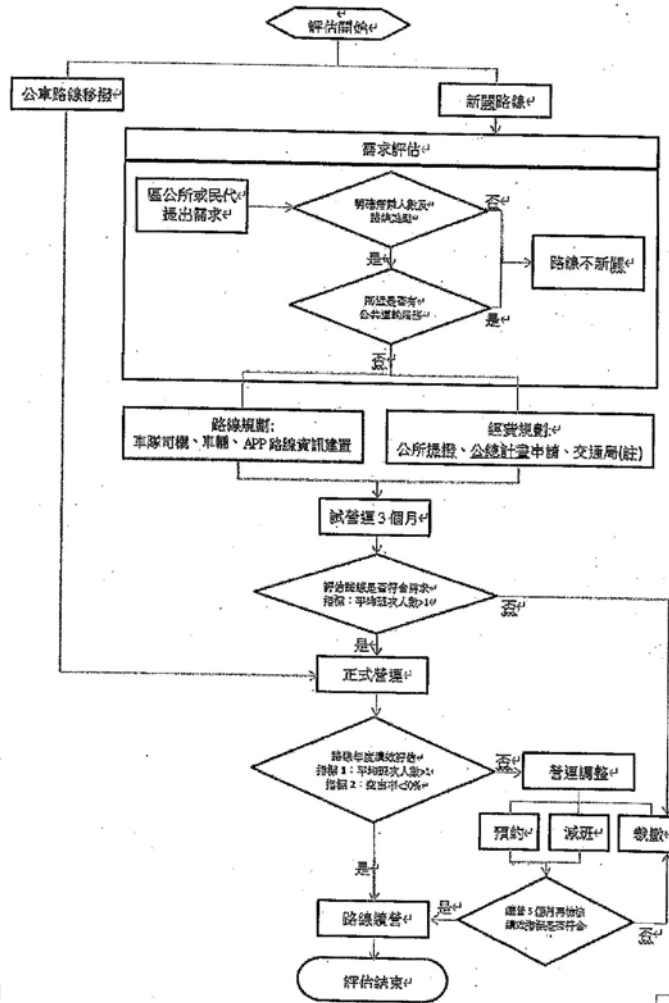
本計畫服務路線中共有15條屬原公車式小黃服務，服務班次皆依照原公車班次提供服務。

（二）經費

- 1、本局歷年申請公車路線補貼經費約1.2億/年僅約占本市全年公車營運虧損補貼(9.2億元/年)之1.3成，顯然不足。
- 2、本計畫申請補助經費為113-114年共3,729萬3,172元，預期透過本計畫替代公車服務，以降低營運虧損補貼。
- 3、本計畫部分路線規劃，係因地形、道路條件等限制，以當地需求規劃至最近之醫學中心(義大醫院)里程即超過補助規定之30公里，考量服務偏遠地區交通需求且乘車族群多以年長者為主，以全里乘申請補助，望就個案考量各路線狀況予以核准補助全里程。

五、路線檢討

(一) 績效檢討流程



(二) 113年路線檢討規劃

1. 第一波檢討

(1) 評估期間：112年11月至113年1月。

(2) 路線檢討及改善：針對計畫期間第1至3個月的營運績效，於113年初邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

2. 第二波檢討

(1) 評估時間：113年5月至113年7月。

(2) 路線檢討及改善：針對計畫期間第7至9個月的營運績效，於113年8或9月邀約相關單位進行檢討，並請營運車隊落實檢討作為。

【附件 1】
113 年各路線申請經費說明表

編號	路線	服務區域	申請班次數	班次里程	申請天數	總補助行車公里	車公里成本	彈性里程	總金額	自籌金額	申請補貼金額
1	大寮線	大寮	4	36	43	7430.4	28	20%	208,051	31,207	176,844
2	紅 3 線	林園	15	13	366	78507	30	10%	2,355,210	353,281	2,001,929
	紅 3 線-預約		1	13	152	2371.2	30	20%	71,136	10,670	60,466
3	紅 25 線	三民、鼓山	5	22	366	44286	30	10%	1,328,580	199,287	1,129,293
	紅 25 線-統		2	24	366	19324.8	30	10%	579,744	86,962	492,782
4	紅 28 線	三民	7	19	366	53545.8	30	10%	1,606,374	240,956	1,365,418
	紅 28 線-延		8	23	251	71168.9	30	10%	2,135,067	320,260	1,814,807
			7	23	115						
5	紅 50 線	左營	19	14	366	107091.6	30	10%	3,212,748	481,912	2,730,836
6	紅 51A 線	左營	10	11	366	44286	30	10%	1,328,580	199,287	1,129,293
7	紅 51B 線	左營	5	15	366	30195	30	10%	905,850	135,877	769,973
8	紅 51C 線-預約	左營	1	10	50	600	30	20%	18,000	2,700	15,300
9	橋 21A 線	大寮	16	10	61	10736	30	10%	322,080	48,312	273,768
10	橋 21B 線	大寮	6	12	61	4831.2	30	10%	144,936	21,740	123,196
	橋 21 線(新)	大寮	10	26	208	76133.2	30	10%	2,283,996	342,599	1,941,397
11	橋 22 線	大寮	9	21	61	12681.9	30	10%	380,457	57,069	323,388
	橋 22 線(新)	大寮	5	42	208	48048	28	10%	1,345,344	201,802	1,143,542
12	橋 23 線	大寮	14	7	61	6575.8	30	10%	197,274	29,591	167,683

橋23線-延駛	大寮	1	8	43	378.4	30	10%	11,352	1,703	9,649
橋23線(新)		16	26	208	117374.4	30	10%	3,521,232	528,185	2,993,047
		8	26	97						
13	33線-預約 前金、三 民、鹽埕	1	32	152	5836.8	30	20%	175,104	26,266	148,838
24	T102線-預約 延駛-預約	1	10	152	1824	30	20%	54,720	8,208	46,512
			10	152	1824	30	20%	54,720	8,208	46,512
15	T605線(預約) 阿蓮區	1	55	99	6534	28	20%	182,952	27,443	155,509
16	T606線-A 路竹區	1	44	151	7308.4	28	10%	204,635	30,695	173,940
		1	48	151	7972.8	28	10%	223,238	33,486	189,752
合計								22,851,381	3,427,708	19,423,673

【附件2】

執行項目分年期經費表(單位:元)

申請期別	執行項目	請款期程	費用項目	中央補助	地方自籌	合計
第一期 (50%)	偏鄉路線 (二)營運	113年8月	營運補貼	9,711,836	1,713,854	11,425,690
第二期 (50%)		113年12月	營運補貼	9,711,837	1,713,854	11,425,691
	總計			19,423,673	3,427,708	22,851,381

113年度公路公共運輸服務升級計畫

需求申請書

V0.1版

112年12月21日

申請機關：高雄市政府交通局
聯絡人：運輸監理科/黃靖娥
電 話：(07) 2299825分機809
傳 真：(07) 2299865
e-MAIL：chiayang@kcg.gov.tw

高雄市幸福巴士2.0營運計畫

壹、計畫背景

一、緣起

旗美地區位於高雄市東北邊，土地面積超過全市二分之一，為高雄市較偏遠之地區。區內無台鐵及捷運行經，公共運輸服務包含市公車、公車式小黃等，然受到班次和路線服務範圍的限制，尚有聚落無法獲得滿足。因此，於111年起，陸續於美濃區及杉林區導入公車式小黃服務升級計畫－幸福共享高雄 GO 交通服務(簡稱高雄 GO)，並於112年將服務擴散至內門區及六龜區。透過深入在地乘車需求盤查、整合在地多元車輛以及導入智慧化乘車管理平台等，建構符合在地需求之彈性預約服務模式。

幸福共享高雄 GO 於111年1月7日啟動美濃區之服務，服務範圍涵蓋美濃全區以及部分旗山、內門、六龜地區。並於111年11月18日拓展服務至杉林區，服務範圍包含杉林全區、部分美濃地區與旗山地區。由於服務成效顯著，將服務拓至內門區及六龜區，其中，內門區於112年11月20日啟動試營運，服務範圍包含內門全區以及部分旗山地區。六龜區於112年11月22日啟動試營運，服務範圍包含六龜區(共12里)與桃源區(建山里)，區內有高雄客運六龜站，為區域重要聯外樞紐。幸福共享高雄 GO 之推動，有賴定期滾動式確認需求，適時檢討營運效率及效能，並落實服務品質管理。為能長期營運服務民眾，本局規劃申請納入公共運輸計畫補助之幸福巴士2.0計畫，以持續提供便捷偏鄉民眾之幸福運輸服務。

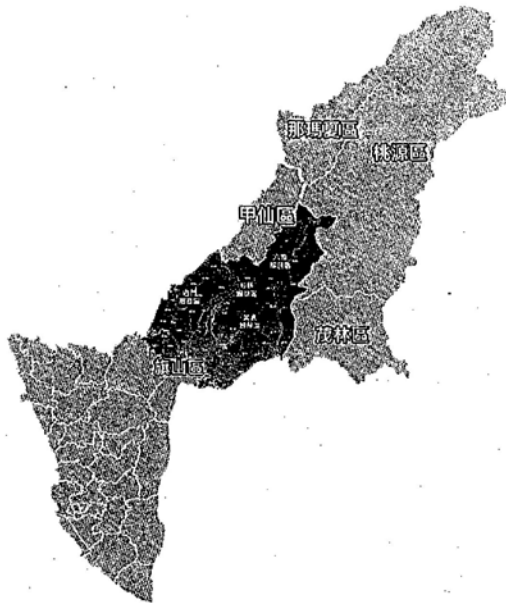


圖1 高雄 GO 整體服務範圍

二、公共運輸服務現況

旗美地區既有公共運輸服務包括聯外公共運輸及區內公共運輸兩大類。其中，聯外公共運輸大多由高雄客運與少數路線之屏東客運營運，服務路線多為往返旗山轉運站、高雄市區、台南市區、屏東市區等站點。區內公共運輸皆有公車式小黃、長照交通車、復康巴士及校車等服務。另外，美濃區內公共運輸有庄頭巴士服務。以下茲針對美濃區、杉林區、內門區以及六龜區分別介紹其區域範圍內之既有公共運輸服務現況：

(一) 美濃區公共運輸服務現況

美濃區聯外公共運輸由高雄客運及屏東客運營運，服務路線多為往返美濃、旗山轉運站、高雄市區及屏東等站點。美濃區內包含庄頭巴士、公車式小黃、長照交通車、復康巴士及校車等服務。

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

表1 美濃區公路客運及市區客運路線彙整表

營運業者	類型	路線名稱	起點	迄點	班次數			
					平日		假日	
					去	返	去	返
屏東客運	公路客運	【8220】	屏東轉運站	美濃	9	11	9	11
		【8220A】[繞駛里港國中]	屏東轉運站	美濃	2	0	0	0
		合計				11	11	9
高雄客運	旗美國道快捷	【E01A】旗美國道快線(往旗山轉運站)	高鐵左營站	旗山轉運站	12	11	12	11
		【E01B】旗美國道快線(往美濃站)	高鐵左營站	美濃站	13	14	12	13
	高旗快線	【E25】高旗六龜快線(08:20前不行經高鐵左營站)	六龜新站(親水公園)	建國站	15	15	15	15
		【E28】高旗美濃快線	建國站	美濃站	11	11	11	11
	JOY公車	【H11】JOY公車H11	桃園區公所(衛生所)	長庚醫院	2	2	-	-
		【H11A】JOY公車H11A	寶來7-11	長庚醫院	1	1	-	-
		【H11區間】JOY公車H11區間(旗山轉運站-新開不老溫泉)	旗山轉運站	美崙山	2	2	3	3
		【H12】JOY公車H12	桃園區公所(衛生所)	高醫(十全路)	2	2	-	-
		【H31】JOY公車H31	多納	旗山轉運站	3	3	6	6
		合計				61	61	59

- 資料來源：屏東客運官網、高雄客運及本計畫彙整。
- H11及H11A僅週一、週三及週五行駛；H12僅行駛週二及週四行駛

2. 區內公共運輸

美濃轄區內之公共運輸有庄頭巴士及公車式小黃兩類運輸服務，此兩類運輸各別服務兩條路線，皆以定班定線為主。

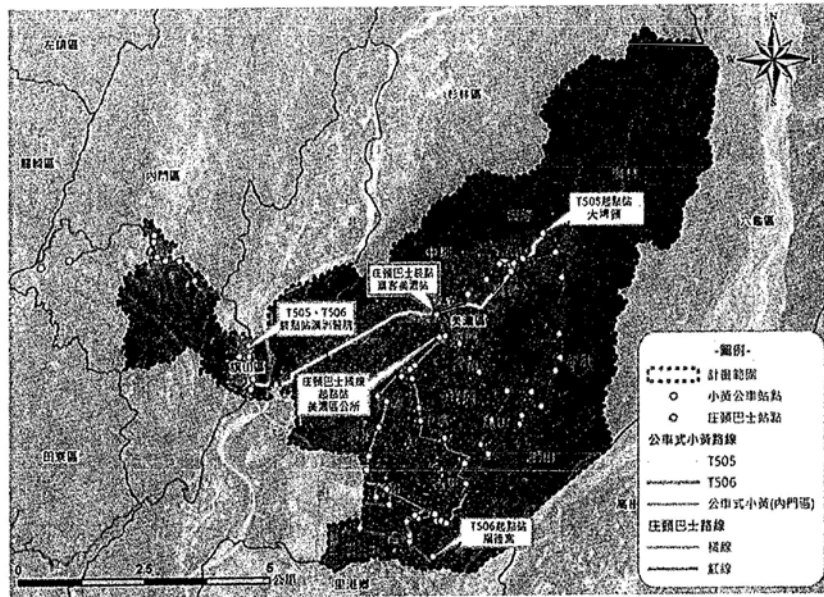


圖3 庄頭巴士及公車式小黃路線圖

(1) 庄頭巴士

庄頭巴士主要路線有兩條，分別為紅線（廣興龍肚線）及橘線（中壇南隆線）。紅線主要由美濃區公所至美濃轉運站，行經路線會經過客家文物館、美濃湖等觀光景點。紅線單日行駛班次共3班次，主要行駛時間為早上，下午皆無班次。庄頭巴士票價自2020年3月高雄客運營運以來，皆為免費。詳細行經站點及班次請參考表2。

表2 美濃庄頭巴士路線及班次表

路線別/路線名稱	起訖站點	每日班次時間	行經站點
紅線 廣興龍肚	美濃區公所↔ 高客美濃站	去程 6:30	美濃區公所→文創中心→高客美濃站→美濃湖→客家文物館→三山國王宮→廣興圓環→廣興國小→九芎林→上廣林→龍北→龍東→龍肚國小→龍肚→龍肚國中→竹子門→新幼堂→獅山→十穴→龍山國小→龍山→橫山尾→共榮橋→萊爾富→美濃國中→美濃區公所→文創中心→高客美濃站
		返程 8:40	
		去程 10:50	
橘線 中壇南隆	高客美濃站↔ 高客美濃站	返程 7:40	高客美濃站→文創中心→高客區公所→中潭→老人活動中心→豐年橋→三降寮→五穀宮→龍山→九穴→福德宮→溪埔寮→水德潭→吉豐→下九寮→和興庄→吉洋國小→清水社區→金瓜寮→德興宮→中壇國小→中美旅社→中潭→美濃區公所→文創中心→高客美農站
		去程 9:50	
		返程 13:40	

(2) 公車式小黃

美濃區公車式小黃的營運業者為皇冠大車隊，其主要車型為6人座以上之車型。美濃轄區兩條公車式小黃路線，分別為T505和T506。T505起訖點為大埤頭至溪洲醫院，T506則由福德宮至溪州醫院，兩條線沿途皆行經旗山轉運以及旗山醫院等美濃重要據點。詳細行經站點及班次請參考表3。

表3 美濃公車式小黃行經站點表

路線別	起訖站點	每日班次時間	行經站點
T505	大埤頭↔ 溪州醫院	去程7:00	大埤頭土地公廟→廣興國小→興隆橋→三山國王廟→美濃農會→旗山醫院→旗山轉運站→溪洲醫院
		返程12:00	
T506	福德宮↔ 溪州醫院	去程8:00	福德宮→永盛興商店→水德潭土地公→吉豐→中正路三段824號→外六寮→精工社區→外六寮40號→忠孝路→慈福宮→四維→下九寮→和興莊→旗山醫院→旗山轉運站→旗山衛生所→溪洲醫院
		返程11:00	

(一) 杉林區公共運輸服務現況

杉林聯外公共運輸包含公路客運高雄市區公車，行經服務範圍包含杉林全區往返杉林至旗山轉運站、甲仙、那瑪夏、高雄市區；民眾外出除搭乘市區公車外，亦可至旗山轉運站轉乘其他市區公車或公路客運至其他縣市。而杉林區內有公車式小黃服務。另外，區內亦有長照交通車、復康巴士及校車等服務。

1. 聯外公共運輸

杉林聯外公共運輸路線共計4條皆由高雄客運所營運，其中 E32、8026 兩條路線，主要行駛於台29線，經返杉林市區及旗山轉運站，另有2條 JOY 公車(H21、H22) 主要接送民眾至高雄就醫，目的地包含義大醫院、高雄長庚醫院、高雄榮民總醫院及部立旗山醫院等醫療院所。

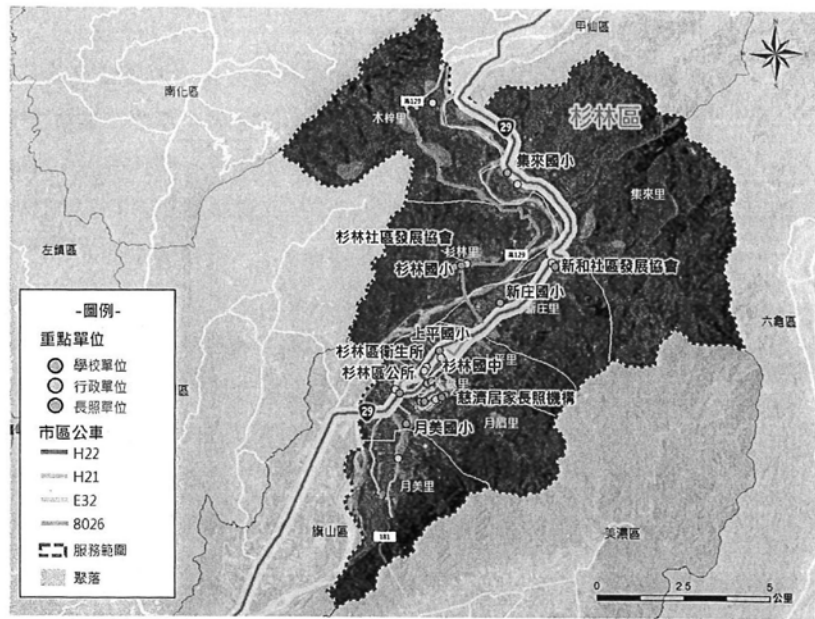


圖 4 杉林聯外公車客運服務路線

表4 杉林聯外公車客運路線表

營運業者	類型	主路線	子路線	起訖站點	班次數			
					平日		假日	
					去	返	去	返
高雄客運	公路客運	8026	-	旗山轉運站-木梓	2	2	2	2
	快線公車	E32	-	高雄-甲仙	15	15	1	1
	JOY公車	H21	H21	五里鋪-高醫	2	2	0	0
			H21區間 (甲仙-旗山)	甲仙站-旗山轉運站	1	1	1	1
			H21區間 (那瑪夏-甲仙)	五里鋪-甲仙站	5	3	5	3
	H22	-	五里鋪-長庚醫院	2	2	0	0	

資料來源：高雄客運官網

2. 聯外公共運輸

杉林轄區內之公共運輸有公車式小黃作為生活區內運輸服務，共有四條路線，皆以定班定線為主。杉林區公車式小黃營運業者為皇冠大車隊，其主要車型為6人座以上之車型。杉林區內共有四條公車式小黃路線行駛，分別為T502、T512、T522、T523。T502起訖點為神農廟至旗山醫院主要服務月美、月眉兩里居民，T512起訖點為瑪星哈蘭-大光教會至旗山醫院沿途經過杉林區內永齡農場及巴楠花部落小學，T522起訖點為巴楠花部落小學至瑪星哈蘭-大光教會，T523起訖點為那瑪夏至義大醫院沿途經過杉林派出所。因杉林位於甲仙及那瑪夏至旗山或是高雄市區的路上，四條路線僅 T502是針對杉林區內民眾為主要服務對象其餘路線皆為主要服務甲仙及那瑪夏居民，詳細行經站點及班次請參考表5。

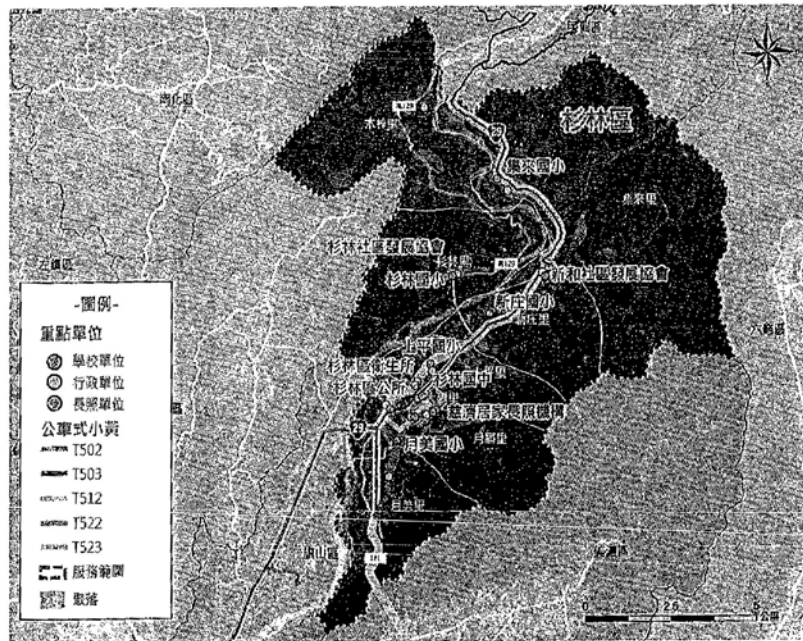


圖 5 杉林公車式小黃路線圖

表5 杉林公車式小黃班次表

路線別	行駛日	去返程	發車時間
T502	一、三、五	去程(往旗山醫院)	07:00
		返程(往神農廟)	10:00
T512	每日	去程(往旗山醫院)	08:00
			12:40
		返程(往瑪星哈蘭)	10:30
			15:00
T522	每日	去程(往瑪星哈蘭)	07:00
			14:00
		返程(往巴楠花小學)	10:00
			17:00
T523	一、三、五	去程(往義大醫院)	06:00
			12:30
		返程(往那瑪夏)	10:30
			17:30

■ 資料來源：皇冠大車隊官網

(二) 內門區公共運輸服務現況

內門區聯外公共運輸服務路線多為往返內門、旗山轉運站、台南市區及阿蓮等站點。區內則有公車式小黃服務，亦有長照交通車、復康巴士及校車等服務。茲針對內門聯外公共運輸、區內公共運輸以及其他運輸資源進行分析說明。

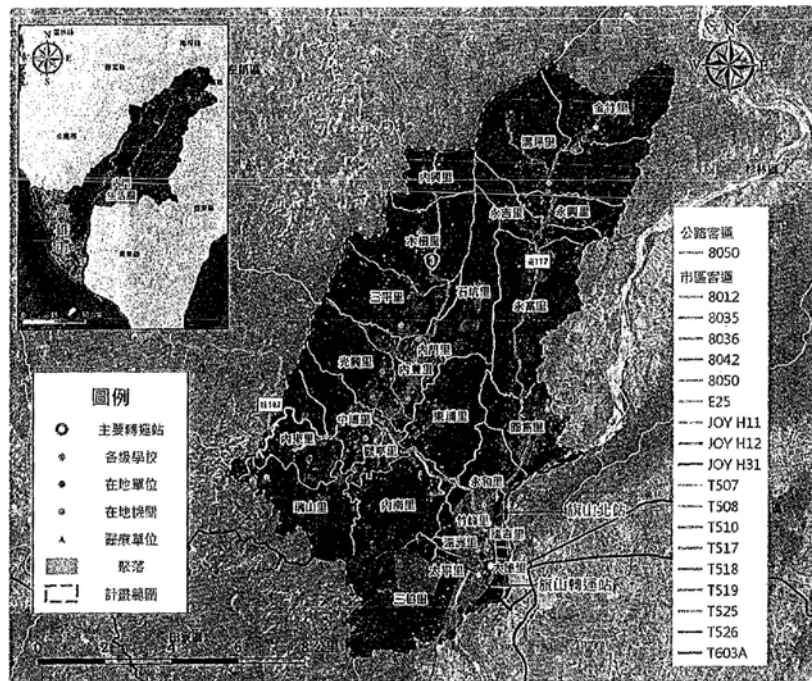


圖 6 內門區公共運輸服務路線

1. 聯外公共運輸

內門聯外公共運輸路線共計5條皆由高雄客運所營運，8050路起訖點為臺南火車站至旗山轉運站；8012路起訖點為捷運南岡山站至旗山北站，區內僅停三個站點；8035路起訖點為旗山轉運站至南化；8036路起訖點為旗山轉運站至竹峰寺；8042路起訖點為實踐大學至高鐵台南站，區內僅停五個站點。

表6 內門聯外公車客運路線表

類型	主路線	子路線	起訖站點	班次數			
				平日		假日	
				去	返	去	返
公路客運	8050	-	臺南火車站-旗山轉運站	6	6	6	6
市區公車	8012	-	捷運南岡山站-旗山北站	5	5	5	5
	8035	8035A	旗山轉運站-南化	1	2	1	2
		8035B	旗山轉運站-內門	6	5	6	5
	8036	-	旗山轉運站-竹峰寺	2	2	2	2
8042	-	實踐大學-高鐵台南站	6	6	6	6	

資料來源：高雄客運官網

2. 區內公共運輸

2019年起內門區開始陸續開辦基本民行服務與需求反應式公車，服務當地觀光及居民生活之需求。內門轄區內之公共運輸有3條公車式小黃進行運輸服務，皆以定班定線為主。

表7 內門區內公共運輸路線表

類型	主路線	起訖站點	班次數			
			平日		假日	
			去	返	去	返
公車式小黃	T507	山南宮-旗山醫院	1	1	0	0
	T508	九龍宮-旗山醫院	1	1	0	0
	T519	內門-溝坪衛生室	1	1	0	0

資料來源：皇冠大車隊官網

(二) 六龜區公共運輸服務現況

六龜區之聯外公共運輸服務路線多為往返六龜、旗山轉運站、高雄市區、桃源及甲仙等站點。區內則有公車式小黃服務，亦有長照交通車、復康巴士及校車等服務。茲針對六龜聯外公共運輸、區內公共運輸以及其他運輸資源進行分析說明。

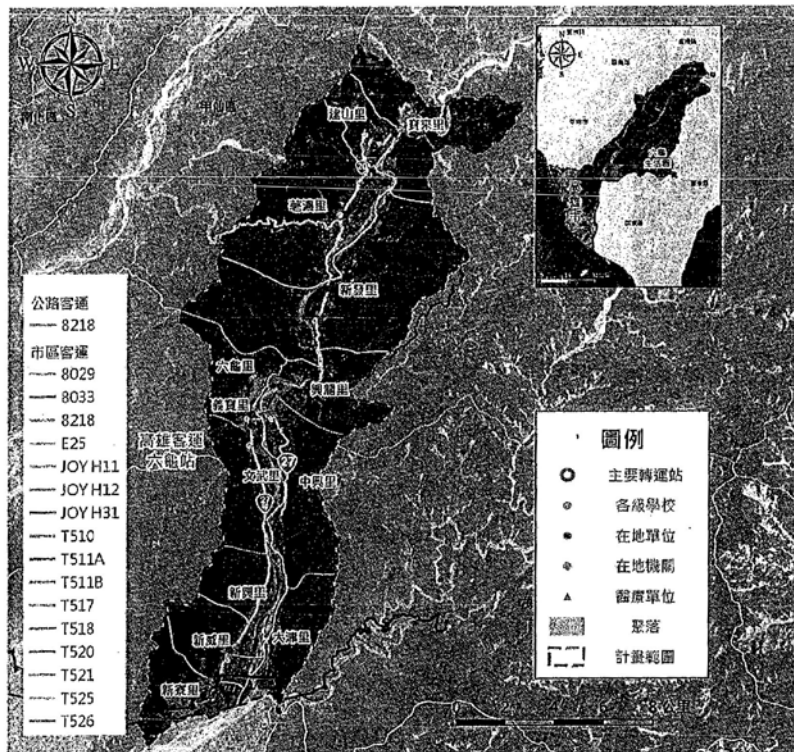


圖 7 六龜區公共運輸服務路線

1. 聯外公共運輸

六龜聯外公共運輸路線共計5條皆由高雄客運所營運，其中8029路主要往返甲仙、桃源市區；E25路行經旗山轉運站、高雄市區，目的地為高雄車站；JOY公車H11、H12路主要接送民眾至高雄就醫，目的地包含義大醫院、高雄長庚醫院、高雄榮民總醫院、高雄醫學大學附設中和紀念醫院及部立旗山醫院等醫療院所；JOY公車H31路則接送民眾至旗山就醫。

表8 六龜聯外公車客運路線表

類型	主路線	子路線	起訖站點	班次數				備註
				平日		假日		
				去	返	去	返	
市區公車	8029	-	甲仙站-梅山口	1	1	1	1	
快線公車	E25	-	高雄車站-六龜新站	15	15	15	15	
JOY公車	H11	H11	桃源區公所-長庚醫院	3	3	0	0	周二、四停駛
		H11A	寶來7-11-長庚醫院	3	3	0	0	
		H11區間	六龜-梅山口	6	6	5	5	
		H11區間	旗山轉運站-新開不老溫泉	2	2	3	3	
	H12	-	桃源區公所-高醫	2	2	0	0	僅周二、四行駛
	H31	-	多納-旗山轉運站	3	3	3	3	

資料來源：高雄客運官網

2. 區內公共運輸

六龜轄區內之公共運輸有高雄市區公車8033路，路線往返六龜新站及不老溫泉，以及5條公車式小黃，分別為8033、T517、T518、T520、T521、T525。主要服務當地觀光及居民生活、醫療之需求，作為生活區內運輸服務，皆以定班定線為主。

表9 六龜公車式小黃班次表

類型	主路線	起訖站點	班次數				備註
			平日		假日		
			去	返	去	返	
市區公車	8033	新開(不老溫泉)-六龜	2	2	0	0	
公車式小黃	T517	梅山-旗山轉運站	15	15	15	15	
	T518	藤枝-旗山醫院	3	3	3	3	週五、週日各加開一班次
	T520	水冬瓜-六龜農會	1	1	0	0	僅週二、週四行駛
	T521	三合溪-六龜農會	1	1	0	0	僅週二、週四行駛
	T525	梅山-義大醫院	2	2	0	0	僅週二、週四行駛

資料來源：皇冠大車隊官網

三、幸福共享高雄 GO 服務概況

透過媒合中心每日所蒐集派車紀錄，於每月底彙整民眾搭乘人數、起迄點位，彙整統計報表，以掌握在地民眾搭乘頻率，並進一步分析使用者旅次目的、搭乘族群以及車次乘載率等，以掌握營運現況並做為後續營運時間、路線、乘車服務點及營運模式調整之參考。下列將分別說明整體營運統計及辦理情形，統計期間截至112年10月31日止。

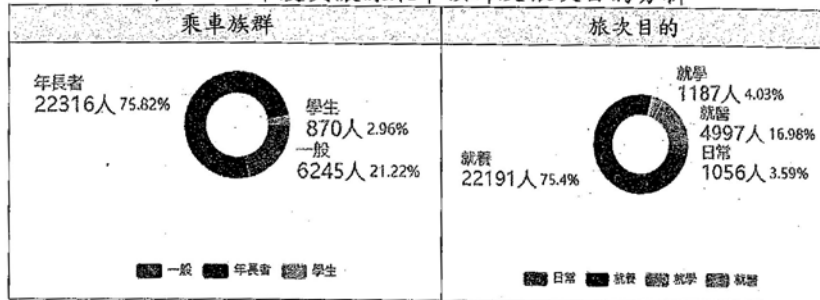
(一) 美濃線服務現況

幸福共享高雄 GO-美濃線於自111年11月至112年10月31日，共計營運246天，累積服務人次達29,431人次，行駛總里程為157,889公里，共計行駛9,720班次，以5~9人座小車進行服務，每車次服務約3.03人次，平均每車次行駛 16.27公里。此外，乘車族群主要以年長者為主，約占76%，其次為一般民眾，約占21%。旅次目的以就養為大宗，占總搭乘人次75%，其次則為就醫旅次，約佔17%。

表10 112年度美濃線營運統計表

月份	路線	服務天數	服務班次	服務里程	服務人次	車均人次	車均公里
111年11月	美濃線	22	903	13,322	2,511	2.78	14.75
111年12月	美濃線	22	870	13,098	2,553	2.93	15.06
112年1月	美濃線	16	557	8,852	1,585	2.85	15.89
112年2月	美濃線	20	695	10,794	2,191	3.15	15.53
112年3月	美濃線	24	947	14,918	2,909	3.07	15.75
112年4月	美濃線	17	717	11,144	2,131	2.97	15.54
112年5月	美濃線	23	795	12,826	2,521	3.17	16.13
112年6月	美濃線	21	630	9,784	2,034	3.23	15.53
112年7月	美濃線	19	709	13,606	2,236	3.15	19.19
112年8月	美濃線	23	887	17,416	2,811	3.17	19.63
112年9月	美濃線	20	945	16,997	2,858	3.02	17.99
112年10月	美濃線	19	1,065	15,132	3,091	2.9	14.21
總計		246	9,720	157,889	29,431	3.03	16.27

表11 112年度美濃線乘車族群及旅次目的分析



(二) 杉林線服務現況

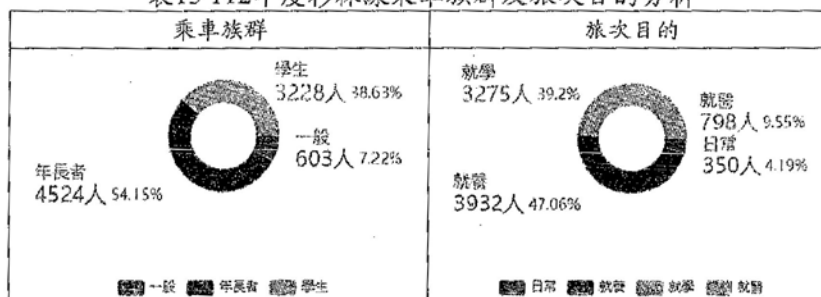
幸福共享高雄 GO-杉林線自111年11月18日開始營運，截至112年10月31日，共計營運233天，累積服務人次達8,355人次，行駛總里程為50,778公里，共計行駛2,625班次，以5~9人座小車進行服務，每車次服務約3.14人次，平均每車次行駛 19.98公里。此外，乘車族群主要以年長者為主，約占54%，其次為學生，約占39%。旅次目的以就養及就學為主，分別占總搭乘人次47%及39%，其次則為就醫旅次，約佔10%。

表12 112年度杉林線營運統計表

月份	路線	服務天數	服務班次	服務里程	服務人次	車均人次	車均公里
111年11月	杉林線	9	49	1,351	148	3.02	27.57
111年12月	杉林線	22	227	5,035	696	3.07	22.18
112年1月	杉林線	16	167	3,610	468	2.8	21.62
112年2月	杉林線	20	184	3,817	572	3.11	20.74
112年3月	杉林線	24	310	5,699	990	3.19	18.83
112年4月	杉林線	17	178	3,337	587	3.3	18.75
112年5月	杉林線	23	248	4,458	821	3.31	17.98
112年6月	杉林線	21	229	3,880	701	3.06	16.94
112年7月	杉林線	19	189	3,280	557	2.95	17.35
112年8月	杉林線	23	190	3,597	551	2.9	18.93
112年9月	杉林線	20	326	6,594	1,122	3.44	20.23
112年10月	杉林線	19	328	6,120	1,142	3.48	18.66
總計		233	2,625	50,778	8,355	3.14	19.98

於111年11月18日啟動

表13 112年度杉林線乘車族群及旅次目的分析



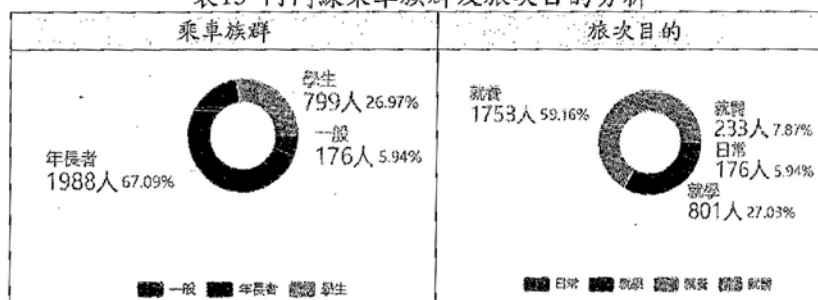
(三) 內門線服務現況

幸福共享高雄 GO-內門線自112年11月20日開始啟動試營運，截至112年12月31日，共計營運30天，累積服務人次達2,963人次，行駛總里程為13,577公里，共計行駛826班次，以5~9人座小車進行服務，每車次服務約3.69人次，平均每車次行駛15.81公里。此外，乘車族群主要以年長者為主，占67.09%，其次為學生，為占26.97%。旅次目的以就養及就學為主，分別占總搭乘人次59.16%及27.03%。

表14 內門線營運統計表

月份	路線	服務天數	服務班次	服務里程	服務人次	車均人次	車均公里
111年11月	內門線	9	231	3,3191	900	3.9	14.37
111年12月	內門線	21	10,259	5,035	2,063	3.47	17.24
總計		30	10,490	38,226	2,963	3.69	15.81

表15 內門線乘車族群及旅次目的分析



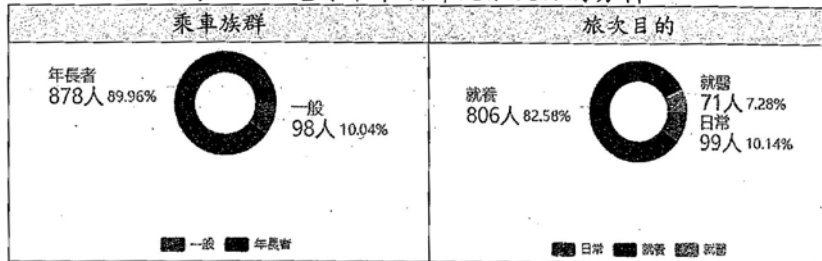
(四) 六龜線服務現況

幸福共享高雄 GO-六龜線自112年11月22日開始啟動試營運，截至112年12月31日，共計營運28天，累積服務人次達976人次，行駛總里程為4,875公里，共計行駛332班次，以5~9人座小車進行服務，每車次服務3人次，平均每車次行駛14.66公里。此外，乘車族群主要以年長者為大宗，為占89.96%。旅次目的以就養為主，占總搭乘人次為82.58%。

表16 六龜線營運統計表

月份	路線	服務天數	服務班次	服務里程	服務人次	車均人次	車均公里
111年11月	六龜線	7	85	1,240	265	3.12	14.59
111年12月	六龜線	21	247	3,636	711	2.88	14.72
總計		28	332	4,876	976	3.00	14.66

表17 六龜線乘車族群及旅次目的分析



貳、幸福共享高雄 GO 規劃內容

一、服務路線

本計畫以旗美四區為主要營運範圍，路線分別為美濃線、杉林線、內門線以及六龜線。美濃線服務範圍涵蓋美濃全區、部分內門區以及部分旗山區；杉林線涵蓋杉林全區、部分美濃區以及部分旗山區；內門線涵蓋內門全區以及部分旗山區；六龜線涵蓋六龜全區及桃源區建山里。服務主要提供長者就養、學生就學、一般民眾與長輩採買、門診就醫、洽公、轉乘等點對點預約接送服務。並在無公車客運、公車式小黃行經之地區或前後一小時內無服務班次之時段，皆可透過預約方式提供兩人以上之共乘服務。

幸福共享高雄 GO 服務模式採全線預約制，以全區式任意兩點兩人以上共乘方式提供服務，提供點對點預約接送服務，其在地民眾預約搭乘之起訖路線皆發生於此範圍中。服務範圍參見圖8。

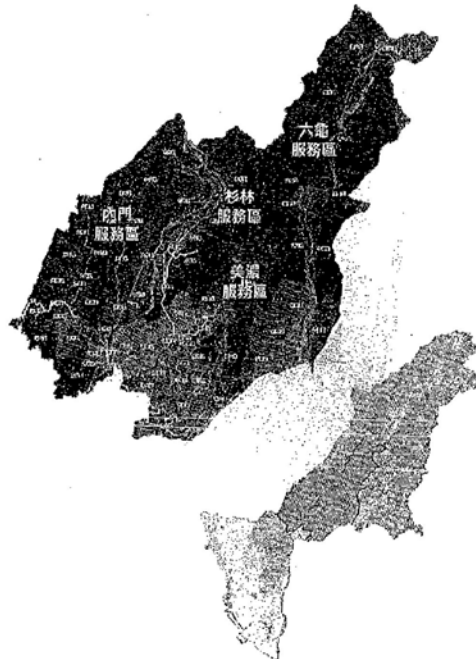


圖8 幸福共享高雄 GO 服務範圍

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

估算高雄 GO 四地區之服務起迄及里程班次規模如表8。各區路線以起迄路廊涵蓋區內民眾需求。各路線於當月剩餘之未使用量，可延用至計畫期間之其他月份或提供全區式任意兩點兩人以上預約共乘服務(但須避開有公車客運、公車式小黃行經之地區或前後一小時內無服務班次之時段)，繼續提供民眾預約搭乘。

表18 高雄 GO 營運路廊及班次規劃

路線	服務路廊	行經範圍	旅次目的	行經里程	每日班次	預估天數
美濃線	祿興里-泰安里	祿興里-慈兒窯-高雄客運美濃站-泰安里	就養	13~15	1~2	262
	旗山區	旗山轉運站-旗美商工	就學	15~20	1~2	262
	中圳里-中壇里	中圳里-廣林里-獅山里-高雄市晨曦促進發展協會-中壇里	就養	12~20	2~4	53
	祿興里-龍山里	祿興里-獅山里-龍山里-獅山社區發展協會	就養	7~10	2~4	262
	福安里-獅山里	福安里-瀾濃里-中壇里-龍山里-龍肚里-獅山里-獅山社區發展協會	就養	9~20	4~8	262
	吉洋里-吉和里	吉洋里-吉和里-幸福居家護理所	就養	10~16	2~4	105
	合和里-獅山里	合和里-美濃區衛生所-松柏樂無老學堂-德興里-獅山里	就養	8~15	2~4	262
	合和里-福安里	合和里-福安里-福安社區發展協會	就養	9~12	2~6	105
	泰安里-中壇里	泰安里-吉東里-幸福居家長照機構-中壇里	就養	8~15	2~4	262
	吉洋里	吉洋里-吉洋里 C 級巷弄長照站	就養	15~20	2~4	262
	泰安里-中壇里	泰安里-合和里-中壇里-老人福利協進會	就養	8~10	2~6	105
	吉洋里-祿興里	吉洋里-德興里-龍山里-合和里-樹子照顧服務勞動合作社-祿興里	就養	11~19	2~6	262
	福安里-靈雲功德會	福安,中壇,東門,德興,中圳里-德興里-靈雲功德會	就養	11~14	2~4	104
	獅山里-中壇里	獅山里-德興里-中圳里-中壇里-南興社區發展協會	就養	7~13	2~6	105
	廣林里-內門區	廣林里-龍肚里-獅山里-美濃市區-美濃區公所-美濃菜市場-高客美濃站旗山市區-內門觀亭	就醫日常	24~42	4~6	262

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

路線	服務起訖	行經範圍	旅次目的	行經里程	每日班次	預估天數
美濃線	龍山里-內門區	龍山里-吉和里-吉洋里-清水里-中圳里-福安里-泰安里-旗山轉運站-實踐大學校門路口-內門觀亭	就醫 日常	15~40	2~6	262
	美濃-六龜	福安里-瀾濃里-中壇里-吉和里-吉洋里-清水里-龍山里-龍肚里-獅山里	日常	15~42	2~4	105
杉林線	大愛里-集來里	大愛里-集來里-集來國小	就學	10~18	1~2	262
	集來里-新庄里	集來里-新庄里-新庄國小	就學	18~26	1~2	262
	月眉里-美濃	金錠長照據點-月眉里-美濃-瀾濃里-中圳里	就養	15~20	2~4	262
	大愛里-月美里	大愛里-月眉里-上平里-上平國小-月美里-月美國小-杉林國中	就學	13~20	1~2	262
	大愛里	大愛里-大愛生態社區發展協會	就養	4~7	1~2	105
	大愛里	大愛里-慈濟長照據點	就養	5~8	1~2	105
	月美里-上平里	月美里-月眉里-大愛里-上平里-家寧長照據點	就養	15~18	2~4	262
	集來里-旗山區	集來里、新庄里、大愛里、上平里、杉林衛生所、上平市場、杉林區公所、杉林戶政事務所、杉林郵局、杉林農會、月眉里、月美里、美濃市場、美濃客運站、三聖醫院、旗山市場、旗山轉運站、旗山醫院	就醫 採買 轉乘	24~40	2~4	105
	木梓里-旗山區	木梓里、杉林里、新庄里、上平里、杉林衛生所、上平市場、杉林區公所、杉林戶政事務所、杉林郵局、杉林農會、月眉里、月美里、美濃市場、美濃客運站、三聖醫院、旗山市場、旗山轉運站、旗山醫院	就醫 採買 轉乘	20~40	2~4	105
內門線	內豐里-內門里	內豐里-光興里-石坑里-三平里-內門里-老人福利協進會	就養	3~15	6~10	219
	光興里-旗山區	光興里、三平里-永興里-鼓山國小-旗山國中-旗美高中	就學	23~35	2~4	219
	內東里	內東里-內東社區發展協會	就養	10~22	4~6	132
	內興里-木柵里	內興里-木柵里-木柵社區發展協會	就養	14~17	2~4	87
	內豐里-三平里	內豐里、黃絲帶關懷協會、觀亭里、中埔里、石坑里、三平里	就學	7~15	2~4	219

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

路線	服務起訖	行經範圍	旅次目的	行經里程	每日班次	預估天數
內門線	金竹里-內門市區	金竹里、溝坪里、永興里、永吉里、石坑里、內門里、內門區公所、內門國小、內門農會、內豐里、觀亭里、內門衛生所、林重慶診所、內門國中、觀亭診所	洽公採買就醫	15~33	2~6	132
	內興里-旗山市區	內興里-木柵里-三平里-石坑里、內門里、內門區公所、內門國小、內門農會、內豐里、觀亭里、內門衛生所、林重慶診所、內門國中、觀亭診所、瑞山里、內南里、竹峰里、溪洲醫院、旗山市區、旗山菜市場、旗山轉運站、旗山醫院	洽公採買就醫轉乘	15~35	2~4	132
	金竹里-旗山區	金竹里-金竹國小-旗山轉運站	就學	30~42	2~4	219
	金竹里-旗山區	金竹里、溝坪里、永興里、永吉里、永富里、圓富里、永和里、溪洲醫院、旗山市區、旗山菜市場、旗山轉運站、旗山醫院	轉乘採買就醫	17~45	2~6	132
六龜線	六龜里	六龜里-六龜社區發展協會	就養	5~10	4~6	87
	中興里	中興里-中興社區發展協會	就養	10~20	2~4	132
	寶來里-六龜市區	寶來里、建山里、新發里、興龍里、義寶里、六龜市區、大嘉診所、六龜農會、六龜衛生所、六龜里	洽公就醫採買	15~38	2~4	132
	新發里-義寶里	新發里/文武里/六龜里-義寶里-福田協會	就養就醫	10~30	2~6	219
	新威里	新威里-新威社區發展協會	就養	26~29	2~4	219
	文武里	文武里-文武社區發展協會	就養	5~10	2~4	132
	義寶里-寶來里	義寶里-寶來國中-寶來里	就學	37~40	2~6	87
	寶來里-新寮里	寶來里、建山里、新發里、興龍里、義寶里、六龜市區、六龜衛生所、六龜區、中興里、大津里、六龜區公所、新威里、新寮	洽公就醫採買	20~50	4~6	132

- 註1：行駛天數按乘客種類(學生、長者等)以及需求頻率估算。
- 註2：總里程預估計算=各路最高里程×平均每日班次×行駛天數
- 註3：總服務人次計算=平均每日服務人次×行駛天數

二、服務模式

幸福共享高雄 GO 採全預約制，以全區式兩人以上共乘方式提供預約服務，透過預約平台及專人(媒合人員)受理民眾預約，為其媒合車輛、提供搭乘班次暨轉乘資訊。預約服務模式包含預約、媒合、派遣三項程序，說明如下。

- (一) 預約：民眾最晚可於乘車前一天透過預約電話專線、線上 LINE Bot 或向通報單位三種預約管道進行預約。
 - 1. 預約服務時段分別為(1)電話預約:8:00~17:00；(2)線上 LINE Bot 預約:24小時；(3)通報單位:以各單位時間為主。
 - 2. 預約乘車時間範圍為須提前預約:(1)17:00前預約:可預約明日整日乘車;(2)17:00後預約(僅限 LINE Bot 預約):可預約後天8:00後。
- (二) 媒合：完成預約後，中心專員依據共乘原則，乘客預約時段媒合其他乘客及司機媒合派遣。若由通報單位協助預約，則中心專員亦將媒合乘車資訊同步告知通報單位。媒合人員服務時段為 8:00~17:00，並於每日12:00與16:00分 兩批次媒合派遣。
- (三) 派遣：司機於出勤前確認派車單，確認預約地點後前往，並在派遣時間前5分鐘抵達預約地點，民眾出示 QR Code 進行掃描實名制搭乘及電子票證乘車付費。

三、營運規劃

(一) 營運單位

由本局申請提報計畫、督導高雄 GO 營運業者每月或每季核銷等行政作業。並依法委託美濃區獅山社區發展協會、社團法人台灣福田社會福利發展協會、高雄客運負責幸福共享高雄 GO 營運管理作業。

(二) 營運時間

高雄 GO 服務時間為平日週一至週五上午6時至晚間9時，並於營運時間提供彈性預約，例假日及國定假日依照在地需求安排彈性運營。如天然災害依行政院人事行政總處公布停止上班亦停駛。

(三) 營運車輛

營運車輛由客運業者、公車式小黃經營業者、取得市區客運業資格之在地協會用車與取得營業牌照之在地駕駛自用車組成，車型為5-9人座車輛，車輛數分別為美濃線共5台，杉林線3台、內門線4台，六龜線3台。

表19 高雄 GO 服務車輛

路線	營運業者	牌照號碼	廠牌	座位數	使用燃料	備註
美濃線	獅山社區發展協會	KKZ-8357	國瑞	8人座	汽油	
		KKZ8358	日產	5人座	汽油	
	皇冠大車隊	TDT-7221	國瑞	5人座	汽油	
		TDM-8655	國瑞	5人座	汽油	
		TDT-7831	豐田	5人座	汽油	
杉林線	獅山社區發展協會	KKZ-8356	國瑞	5人座	汽油	
	高雄客運	KKZ-8801	中華	6人座	汽油	
		KKZ-8802	中華	6人座	汽油	
內門線	皇冠大車隊	TDT-8763	國瑞	7人座	汽油	
		TDK-1187	國瑞	7人座	汽油	
	高雄客運	KKZ-8806	中華	8人座	汽油	
		KKZ-8812	中華	8人座	汽油	
六龜線	皇冠大車隊	TDT-8518	中華	7人座	汽油	
	社團法人台灣福田社會福利發展協會	KKZ-8359	福斯	9人座	柴油	
		KKZ-8360	福斯	9人座	柴油	

(四) 需求檢視與掌握

以乘車需求為導向，由營運單位滾動每月定期檢視與掌握在地乘車需求，透過已建立之在地通報單位掌握在地乘車需求變動，適時進行需求反應式的營運調整，使幸福巴士行駛路線與發車時間，能即時因應在地生活作息變化，提升民眾乘車效率。服務需求以學生就學及長者到長照、社區關懷據點或其他採買、就醫、洽公等。

表20 高雄 GO 合作需求通報網單位

單位性質	路線	需求通報單位
行政單位	美濃線	美濃區公所、美濃戶政事務所、美濃農會、福安里辦公室、合和里辦公室、祿興里辦公室、中壇里辦公室、德興里辦公室、龍山里辦公室、獅山里辦公室、龍肚里辦公室、廣德里辦公室、興隆里辦公室、中圳里辦公室、東門里辦公室、泰安里辦公室、瀾濃里辦公室、清水里辦公室、吉洋里辦公室、吉和里辦公室、吉東里辦公室、廣林里辦公室
	杉林線	杉林區公所、戶政事務所、田水利會月眉工作站、杉林區農會、集來里辦公室、新庄里辦公室、上平里辦公室、大愛里辦公室、月眉里辦公室、月美里辦公室、木梓里辦公室、杉林里辦公室
	內門線	內門區公所、高雄市旗山戶政事務所內門辦公處、內門區農會、三平里辦公處、中埔里辦公處、內東里辦公處、內門里辦公處、內南里辦公處、內豐里辦公處、內興里辦公處、木柵里辦公處、永吉里辦公處、永富里辦公處、永興里辦公處、石坑里辦公處、光興里辦公處、東埔里辦公處、金竹里辦公處、溝坪里辦公處、瑞山里辦公處、觀亭里辦公處、三協里辦公處、大德里辦公處、太平里辦公處、永和里辦公處、竹峰里辦公處、涓洲里辦公處、圓富里辦公處、瑞吉里辦公處
	六龜線	六龜區公所、高雄美濃戶政事務所六龜辦公處、六龜區農會、大津里辦公處、中興里辦公處、六龜里辦公處、文武里辦公處、荖濃里辦公處、新威里辦公處、新發里辦公處、新寮里辦公處、新興里辦公處、義寶里辦公處、興龍里辦公處、寶來里辦公處、建山里辦公處
社區組織及關懷據點	美濃線	高雄市靈雲功德會、松柏樂復易美濃無老學堂、福安長照巷弄站、瀾濃長照巷弄站、吉和里關懷據點、吉和里關懷據點、南興長照巷弄站、獅山長照巷弄站、廣林長照巷弄站、松柏物理治療所(吉東站)、松柏物理治療所(合和站)、美恩居家護理所(龍山里)、美恩居家護理所(廣德里)、幸福居家護理所、幸福居家護理所(吉和)、高雄市私立幸福居家長照機構(吉洋)、高雄市私立幸福居家長照機構(中壇)、樹子照顧服務勞動合作社、社團法人高雄市美濃老人福利協進會、晨曦促進協會、高雄市美濃區獅山社區發展協會、社團法人高雄市美濃老人福利協進會、高雄市美濃區南興社區發展協會、高雄市美濃區吉和社區發展協會、高雄市美濃區吉東社區發展協會、高雄市美濃區福安社區發展協會、高

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

單位性質	路線	需求通報單位
		<p>雄市美濃區清水社區發展協會、高雄市美濃區、中圳社區發展協會、高雄市美濃區瀾濃社區發展協會、慈兒黨</p>
	<p>杉林線</p>	<p>靜江居家照機構、杉林社區發展協會、新和社區發展協會、米乎味尚文健站、南沙魯文化站、慈濟居家常照機構(大愛站醫事)、金錠居家長照機構、杉林社區發展協會、新和社區發展協會、大愛生態社區關懷協會、慈濟杉林樂齡學堂、慈濟旗山和器關懷據點、杉林社區發展協會、新和社區發展協會、木梓社區發展協會、新庄社區發展協會、日光小林社區發展協會、月眉社區發展協會、小愛小林社區發展協會、月美社區發展協會、成功社區發展協會、大同社區發展協會、金興社區發展協會、上平社區發展協會、大愛社區發展協會、集來社區發展協會</p>
	<p>內門線</p>	<p>中埔社區發展協會、內南社區發展協會、內豐社區發展協會、內興社區發展協會、永吉社區發展協會、永富社區發展協會、永興社區發展協會、石坑社區發展協會、光興社區發展協會、東埔社區發展協會、金竹社區發展協會、瑞山社區發展協會、高雄市內門觀音亭長青協會、高雄縣羅漢門人文協會、社團法人高雄縣佳音社區營造協會、北勢社區發展協會、大德社區發展協會、太平社區發展協會、永和社區發展協會、東平社區發展協會、東昌社區發展協會、南洲社區發展協會、南新社區發展協會、南勝社區發展協會、湄鼓社區發展協會、內門區老人文康活動中心、鳳山長青學苑、高雄市內門區樂齡學習中心、三平社區發展協會、內東社區發展協會、高雄市內門老人福利協進會、內門社區發展協會、內門老人日間照顧中心、木柵社區發展協會、財團法人台南市私立聖功社會福利慈善事業基金會、溝坪社區發展協會、觀亭診所醫事C、觀亭社區發展協會、私立萃文書院社會福利慈善事業基金會、萃文居家式長照服務機構、衛生福利部旗山醫院居家式服務類長期照顧服務機構、勝湖社區發展協會、圓富社區發展協會</p>
	<p>六龜線</p>	<p>樣仔腳文化共享空間、大津社區發展協會、中興社區發展協會、新威社區發展協會、新發社區發展協會、新寮社區發展協會、新興社區發展協會、義寶社區發展協會、興龍社區發展協會、寶來社區發展協會、六龜綜合社會福利服務中心、財團法人高雄市私立基督教山地育幼院、中興社區發展協會、六龜社區發展協會、文武社區發展協會、荖濃社區發展協會、高雄市六龜區樂齡學習中心、新威社區發展協會、高雄市六龜新開部落重建協會、鳳山長青學苑、社團法人台灣福田社會福利發展協會附設高雄市私立福田居家式長期照顧服務機構、建山社區發展協會</p>
<p>教育單位</p>	<p>美濃線</p>	<p>美濃國中、龍肚國中、南隆國中、私立旗美高級工商職業學校、龍山國小、廣興國小、美濃國小、龍肚國小、吉洋國小、吉東國小、東門國小</p>

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

單位性質	路線	需求通報單位
	杉林線	杉林區：杉林國中、上平國小、月美國小、新庄國小、集來國小、杉林國小、巴楠花部落小學。 其他行政區：旗山國中、旗美商工、旗美高中、旗山農工。
	內門線	西門國小、高雄市內門區實踐大學高雄校區、內門國小、木柵國小、金竹國小、溝坪國小、觀亭國小、內門國中、旗山國中、國立旗山高級農工職業學校、鼓山國小、國立旗美高級中學
	六龜線	龍興國小、荖濃國小、新發國小、新威國小、六龜國小、六龜高中、寶來國小、寶來國中、建山國小、旗美社區大學
醫療單位	美濃線	美濃區衛生所、溪洲醫院、旗山醫院、三聖醫院、義大醫院、龍肚診所、高美診所(洗腎中心)
	杉林線	杉林區：杉林區衛生所、上平診所、民生堂中醫診所、鄭耳鼻喉科診所、格林耳鼻喉科診所、王啟彰診所(家醫科)、溫朝貴診所(家醫科)、許銘誠診所(家醫科)、芳民診所(家醫科)。 其他行政區：溪洲醫院、旗山醫院、三聖醫院。
	內門線	溪洲醫院、重安醫院、林重慶診所、內門衛生所、溝坪衛生室
	六龜線	高雄市六龜區衛生所、大嘉診所、再生診所、鄉和診所、寶來衛生室

四、收費標準及收費方式

收費方式將比照高雄市市公車基本費率之定價，全票12元及半價6元，學生票10元，並整合高雄市敬老愛心乘車卡補貼之資源，提供長者乘車優惠補貼。

表21 美濃幸福線營運模式規劃

項目	內容說明
收費方式	採電子支付，一卡通、悠遊卡、現金卡多種收費方式併行。
收費標準	依照市區客運業票價計算之一段票定價。 (一) 一般票種 全票12元，半票6元，學生票10元（限具有照片且在效期內之數位學生證及高雄學生認同卡）。 (二) 社福卡 1. 刷卡搭公車里程8公里以內，上車扣1點、下車扣0點。 2. 點數用罄時，以電子錢包內金額扣款。

五、乘車預約媒合系統及作業機制

設置服務中心負責受理居民電話、通報網絡窗口、線上等預約申請作業，並導入線上媒合系統作為管理工具，於系統進行媒合與派遣車輛、車輛管理、車隊管理等作業。每月需定期產出相關報表，進行營運狀況檢討。媒合中心主要工作包含：1.居民預約受理，2.媒合車輛派遣，3.車輛管理，4.車隊管理等作業，5.定期產出相關報表，6.營運狀況檢討，7.滾動式調整優化服務方式。

六、資訊揭露與行銷規劃

（一）地方重要乘車需求據點宣導

於地方乘車需求掌握較多之據點，例如教育單位、長照據點、衛生醫療單位進行個別拜會宣導，確實揭露未來公共運輸推動資訊，並可嘗試將與各單位協調，將目前潛在民眾之乘車需求媒合納入固定或彈性預約服務路線中。並規劃於地方單位張貼大型海報加強服務行銷宣傳。

（二）宣傳文宣發送

製作幸福巴士2.0搭乘文宣磁卡，並於地方重要據點張貼，或請地方單位協助發送文宣予民眾，並設置諮詢專線以供民眾來電洽詢服務細節；並會同步於地方線上社群中發送相關訊息，以利民眾掌握相關服務資訊。



圖9 乘車服務文宣、車貼與現場宣導

參、申請補助項目及經費

一、申請補助項目

本計畫申請之營運補助自112年11月1日至113年10月31日，共12個月。
 預估總營運里程上限為616,564公里，參見表22。

表22 高雄 GO 線營運成本彙整表

路線名稱	日班次	每月里程	總里程 (公里)	公里成本 (元)	營運成本 (元)	營運時間
美濃線	28~58	11,630	139,555	30	4,186,650	112年11月1日至 113年10月31日
	6~14	9,181	110,170	28	3,084,760	
總計	34~72	20,810	249,725	-	7,271,410	
杉林線	9~18	4,782	57,383	30	1,721,475	112年11月1日至 113年10月31日
	4~8	2,100	25,200	28	705,600	
總計	13~26	6,882	82,583	-	2,427,075	
內門線	20~38	12,152	109,371	30	3,281,130	113年2月1日至 113年10月31日
	4~10	5,706	51,354	28	1,437,912	
總計	24~48	17,858	160,725	-	4,719,042	
六龜線	14~28	8,512	76,611	30	2,298,330	113年2月1日至 113年10月31日
	6~12	5,213	46,920	28	1,313,760	
總計	20~40	13,726	123,531	-	3,612,090	
共計			616,564	-	18,029,617	

■ 註1：當月里程未使用完畢，預計留用至後續營運月份，惟不得超過當期里程總上限。

(一) 營運費用缺口

1. 每車行駛成本依目前高雄市公車小黃費率計算，里程不足40公里，每車公里補助額度為30元，趟次里程40公里以上，每車公里補助額度為28元。車公里成本內含司機勞動及車輛維護補貼費用、燃料費用，以及司機輔導及培訓費用。
2. 以總營運里程乘上每車公里成本，估算本計畫營運成本共為18,029,617元。其中，美濃線為7,271,410元，杉林線為2,427,075元，內門線4,719,042元，六龜線3,612,090元。
3. 四條路線之票箱收入，考量營運時間、乘車族群及票種票價比例下推算如下：

- (1) 美濃線：以12個月營運期搭乘運量52,730人次計算，考量乘車族群及票種票價比例下，推算票箱收入約405,684元。
 - (2) 杉林線：以12個月營運期搭乘運量24,693人次計算，考量乘車族群及票種票價比例下，推算票箱收入約202,914元。
 - (3) 內門線：以9個月營運期搭乘運量38,952人次計算，考量乘車族群及票種票價比例下，推算票箱收入約357,048元。
 - (4) 六龜線：以9個月營運期搭乘運量25,860人次計算，考量乘車族群及票種票價比例下，推算票箱收入約238,320元。
4. 將營運成本扣除四條路線票箱收入後，營運經費缺口為16,825,651元。

(二) 媒合中心費用

媒合中心包含辦公空間、媒合中心相關軟硬體、媒合人員薪資等相關費用，預估經費為2,880,000元。

(三) 行銷費用

為向在地民眾宣傳本項服務及提升識別度，張貼幸福巴士識別、印製及發送行銷文宣及張貼宣傳海報。行銷費用需求經費預估為400,000元。本案屬推動幸福巴士行銷及增加曝光度無收益來源，故無自償效益(自償率為0)。

表23 行銷費用預估表

項目	單價(元)	單位	數量	金額(元)
車輛識別	40,000	組	5	200,000
夜間車輛辨識	4,000	台	10	40,000
車輛磁貼	4,000	組	10	40,000
乘車資訊製作	30,000	式	2	60,000
推廣宣傳小物	30,000	式	2	60,000
總計				400,000

二、計畫經費

本計畫之總支出為21,269,617元，參見表24。

表24 計畫經費預估表

大項	項目	單價	單位	數量	複價(元)	收入金額	經費需求
營運缺口	幸福美濃線	30	公里	139,555	4,186,650	405,684	6,865,726
		28	公里	110,170	3,084,760		
	幸福杉林線	30	公里	57,383	1,721,475	202,914	2,224,161
		28	公里	25,200	705,600		
	幸福內門線	30	公里	109,371	3,281,130	357,048	4,361,994
		28	公里	51,354	1,437,912		
	幸福六龜線	30	公里	76,611	2,298,330	238,320	3,373,770
		28	公里	46,920	1,313,760		
營運缺口合計				614,594	17,970,487	1,203,966	16,825,651
媒合中心費用		720000	式	4	2,880,000	-	2,880,000
行銷推廣	車輛識別	40,000	組	5	200,000	-	200,000
	夜間車輛辨識	4,000	台	10	40,000	-	40,000
	車輛磁貼	4,000	組	10	40,000	-	40,000
	乘車資訊	30,000	式	2	60,000	-	60,000
	推廣宣傳小物	30,000	式	2	60,000	-	60,000
行銷推廣合計					400,000	-	400,000
總計					21,269,617	1,203,966	20,065,651

三、經費撥付及配置

(一) 計畫經費配置

本市之自籌款比率比照第3級者，自籌款比率至少15%。本計畫總經費共20,105,651元，預計營運經費缺口申請中央補助14,641,803元，其餘為地方自籌5,463,848元，參見表25所示。

表25 計畫經費分擔配置

服務地區	計畫總經費 (元)	中央補助金額 (元)	地方自籌金額 (元)
高雄 GO 營運缺口	16,825,651	14,301,803	2,523,848
高雄 GO 媒合中心費用	2,880,000	-	2,880,000
高雄 GO 行銷推廣	400,000	340,000	60,000
總計	20,105,651	14,641,803	5,463,848

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

（二）經費撥付期程

本計畫共分為4期，各期皆為前一期之費用，每一期共3,660,451元，參見表26。

表26 經費申請公總撥付期程

款項	申請撥付期程	預計申請金額(元)	說明			
第一期	113/2/15	3,660,451	112年11月1日至113年1月31日之款項			
第二期	113/5/15	3,660,451	113年2月1日至113年4月30日之款項			
第三期	113/8/15	3,660,451	113年5月1日至113年7月31日之款項			
第四期	113/11/15	3,660,451	113年8月1日至113年10月30日之款項			
申請期別	執行項目	請款期程	費用項目	中央補貼	地方自籌	合計
第一期(50%)	市區路線 (一)營運	113年 8月	營運 補貼	7,150,901	2,728,924	10,032,826
第二期(50%)		113年 12月	營運 補貼	7,150,902	2,728,924	10,032,826
			總計	14,301,803	5,457,848	20,065,651

肆、辦理時程

本期申請營運期間共計12個月，於112年11月1日起開始營運，辦理時程如下表27所示。

表27 預計辦理時程

項目	D+1個月	D+2個月	D+3個月	D+4個月	D+5個月	D+6個月	D+7個月	D+8個月	D+9個月	D+10個月	D+11個月	D+12個月
1. 納入預算	●											
2. 路線營運	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
3. 系統導入使用	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
4. 行銷推廣	●											
5. 核銷請款			※			※			※			※

伍、預期目標及成效

- 一、確保民眾運輸權益：藉由彈性、數位化的幸福運輸服務，結合既有基本民行運輸服務微調，增加美濃、杉林、內門及六龜地區民眾外出活動時間彈性，短程旅次將不再受限於公共運輸班距限制。同時，藉由幸福運輸服務車隊的接駁，提供村里與基本民行路線間接駁，確保了學童每日通勤的權益。
- 二、平衡城鄉基本交通服務差距：提供本區偏鄉聚落居民應有的交通運輸服務，避免因地區阻隔交通不便，進而擴大城鄉交通服務之差距，適時導入彈性運輸服務模式提供交通運輸服務，消除地理空間之隔閡。
- 三、創造在地就業機會：考量偏鄉地區道路路線複雜且狹窄、配合在地居民乘車時間，本計畫聘請15位駕駛員，4位媒合服務人員，亦鼓勵在地企業投入經營，以地方更多就業可能。
- 四、凝聚社區關懷意識：在幸福運輸服務過程中，藉由司機員與乘客間的長期互動，牽起人與人之間互相關懷的橋樑，延續幸福運輸服務的良性循環。

決議案（第4次定期大會－市政府提案）

高雄市政府 113 年度提請先行墊付執行計畫明細表

執行機關：交通局

核定文號	計畫名稱	計畫編號	先行墊付金額(元)			補助單位	補辦預算情形
			中央補助	市府自籌	合計		
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口(偏鄉路線)(一)	113KHP01	22,288,994	3,933,353	26,222,347	交通部公路局	納入 114 年度預算
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口(偏鄉路線)(二)	113KHP02	10,276,231	1,813,453	12,089,684	交通部公路局	納入 114 年度預算
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口(市區路線)(一)	113KHP03	19,238,486	5,766,411	25,004,897	交通部公路局	納入 114 年度預算
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-高雄市幸福小黃營運缺口(市區路線)(二)	113KHP04	19,423,673	3,427,708	22,851,381	交通部公路局	納入 114 年度預算
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-幸福共享高雄 GO 營運缺口(美濃區、杉林區、內門區、六龜區)	113KHP05	14,301,803	5,403,848	19,705,651	交通部公路局	納入 114 年度預算，其中自籌款 288 萬元納入 114 年追加減預算或 115 年預算
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-內門區行銷推廣費用	113KHV01	170,000	30,000	200,000	交通部公路局	納入 114 年度預算，其中自籌款 3 萬元納入 114 年追加減預算或 115 年預算
路運計字第 1135002216 號	幸福巴士計畫-六龜區行銷推廣費用	113KHV02	170,000	30,000	200,000	交通部公路局	納入 114 年度預算，其中自籌款 3 萬元納入 114 年追加減預算或 115 年預算
總計			85,869,187	20,404,773	106,273,960		

第 6 號 類別：交通

案 由：請審議交通部觀光署核定辦理「重要廊帶亮點營造計畫」-高雄「灣區大港·旗津領航」計畫總經費 4 億 9,280 萬元（中央補助 2 億 9,991 萬 7,750 元、市府自籌 1 億 9,288 萬 2,250 元（配合款 1 億 3,571 萬 7,250 元、自償款 5,716 萬 5,000 元）），擬先行墊付執行案。

委員會審查意見：同意辦理。

大會決議日期：113 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 4 次定期大會第 41 次會議

大會決議內容：同意辦理。

附帶決議：針對高雄「灣區大港·旗津領航」計畫之「大港重生行銷亮點計畫」工作項目計畫 1.前置、品牌推廣期建置計畫，請觀光局於規劃階段，納入文化局、經發局、交通局等相關單位辦理地方說明會，共同研商旗津觀光品牌。

復 文 字 號：113.12.16 高市會交字第 1130014700 號函

附 高雄市政府提案

案 由：有關交通部觀光署核定辦理「重要廊帶亮點營造計畫」-高雄「灣區大港·旗津領航」計畫總經費 4 億 9,280 萬元（中央補助款 2 億 9,991 萬 7,750 元、市府自籌款 1 億 9,288 萬 2,250 元（配合款 1 億 3,571 萬 7,250 元、自償款 5,716 萬 5,000 元）），擬先行墊付執行一案，提請審議。

說 明：

- 一、依據交通部觀光署 113 年 5 月 24 日觀景字第 11340009253 號函辦理。
- 二、本案未及納入 113 年度預算，為利本年度業務執行，擬依據「各機關單位預算執行要點」第 44 點第 4 款、第 6 款及第 45 點與第 46 點規定提出墊付執行提案。
- 三、本案由本府編列 113 年度追加（減）預算或 114 年度預算進行帳務轉正。
- 四、本案業經 113 年 8 月 27 日第 689 次市政會議審議通過。

辦 法：同意後辦理墊付執行事宜暨納入 113 年度追加（減）預算或 114 年度預算。

檔 號：
保存年限：

交通部觀光署 函

地址：106433 臺北市忠孝東路4段290號9樓
聯絡人：陳香如
聯絡電話：02-23491500 分機：8313
傳真：02-2773-8792
電子郵件：hjchen@tad.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國113年5月24日
發文字號：觀景字第11340009253號
速別：普通件
密等及解密條件或保密期限：
附件：

主旨：貴府函送之「重要廊帶亮點營造計畫」-「高雄灣區大港旗津領航」修正申請計畫書，請依說明查照辦理，復請查照。

說明：

- 一、復貴府113年5月10日高市府觀工字第11330958900號函。
- 二、有關貴府所提旨案修正計畫書，經本署召會審議原則通過，同意依貴府所提核定計畫總經費新臺幣4億9,280萬元，由觀光署補助新臺幣2億9,991萬7,750元執行。
- 三、請依本署113年5月20日召開審查會議結果，依各委員及本署綜合意見修正，函送計畫書定稿本(請將本函納入計畫書)15本(含電子檔)過署。
- 四、本案應自計畫核定之日起至116年底前執行完畢，請依「重要廊帶亮點營造計畫執行注意事項」(詳「重要廊帶亮點營造計畫」附錄7，本署113年1月15日觀景字第1124002537號函諒達)辦理後續相關事宜，並儘速檢具納入預算證明或墊付款核定通知(議會同意墊付函)、請款明細彙整表、

電子
文
時



高雄市政府 1130527



11302699600

月進度管制表、領款收據等文件至署，請領第一期補助款。

五、核定計畫各項里程碑達成期限原則如次，請依期程辦理，以避免補助經費流失：

- (一)計畫核定後，檢具納入預算證明或墊付款核定通知(議會同意墊付函)等函送本署請領第1期款(20%)。
- (二)113年12月底前，完成各行動計畫發生權責，檢具契約副本(或相關佐證資料)等函送本署請領第2期款(10%)。
- (三)114年12月底前，行動計畫所屬工作項目下各標案累計進度達55%以上者，檢具足資證明進度文件等函送本署請領第3期款(35%)。
- (四)115年12月底前，行動計畫所屬工作項目下各標案累計進度達70%以上者，檢具足資證明進度文件等函送本署請領第4期款(30%)。
- (五)116年12月底前，行動計畫所屬工作項目達100%以上者，檢具工作成果報告書或工程決算書等，函送本署請領剩餘款，核算方式以本署補助款決算金額，扣減已請領補助款。

六、另為期本計畫進度之推動及成效之落實，有關各相關行動計畫注意事項如下：

- (一)涉及硬體工程部分，請貴府於工程上網招標前，先將相關設計書圖及預算書圖資料送本署審查，並俟核定後再行辦理後續招標事宜，另請預留本署審查期程。
- (二)依「交通部所屬公共工程經費審議機制作業規定」，中央補助直轄市及縣(市)辦理之公共工程計畫內個案工

程，補助比率逾百分之五十且補助經費達新臺幣1億元以上者，依照「政府公共工程計畫與經費審議作業要點」各款規定辦理基本設計審議；另5,000萬元以上應送本署辦理基本設計審查。

(三)軟體行動計畫請於招標作業前提出詳細執行內容及作業期程報署備查後辦理。

正本：高雄市政府

副本：電
交 2023/09/18 文
換 章



「重要廊帶亮點營造計畫（113-116年）」

高雄市政府申請計畫

計畫名稱：「高雄灣區大港・旗津領航」

申請單位：高雄市政府

專業團隊：綠波國際環境設計有限公司

中華民國113年7月26日



緒論.....	1
一、觀光環境總體檢.....	3
1. 團隊經驗與能力.....	3
(1)主辦機關與共同合作之跨域單位.....	3
(2)協同參與之專業團隊.....	4
2. 資源盤點分析.....	5
(1)自然環境調查分析.....	5
(2)人文環境調查分析.....	10
(3)遊憩資源調查分析.....	15
(4)基地現況調查與分析.....	22
(5)發展潛力與限制分析.....	25
3. 相關計畫及法令分析.....	27
(1)上位及相關計畫.....	27
(2)重大建設計畫.....	32
(3)相關研究及水域遊憩活動應遵守注意事項.....	34
(4)相關法規.....	37
(5)建築相關法規檢討.....	38



4. 課題與對策	40
5. 是否曾受交通部觀光署補助執行「重點景區遊憩廊帶計畫」(111至112年)案之地方政府，其111-112年計畫預算執行成效(計算至112年12月31日)。	44
二、計畫構想	45
1. 計畫願景與目標.....	45
(1)計畫願景.....	45
(2)計畫目標.....	45
2. 行動計畫之完整性與可行性	46
(1) A1 旗津海島觀光旗艦計畫	47
I. 旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫	49
II. 旗津海水浴場亮點計畫-景觀.....	52
III. 旗津海水浴場亮點計畫-建築.....	55
IV. 貝殼館與周邊整合計畫	60
V. 低碳運具及系統建置計畫	62
(2) A2 愛河親水廊道升級計畫	65
I. 愛河親水廊道升級計畫	65
(3) B1 綠能低碳轉運計畫	74
I. 綠能低碳轉運計畫	74
(4) B2 國際性別友善及環保旅宿輔導推廣計畫	75
I. 國際性別友善及環保旅宿輔導推廣計畫	75
(5) B3 智慧觀光數位轉型計畫	76
I. 亞灣觀光數位學生平台建置	76
II. 沈浸體驗 4D 深度導覽	77
III. 「時光長廊」MR 任意門互動體驗	78
IV. 旅客互動自拍及高解析景區即時影像.....	79
V. 區域特色遊程影音數位內容建置	81
(6) B4 大港重生行銷亮點計畫	82
I. 前置、品牌推廣期建置計畫	82
II. 「永續沙舟 旗津迴游 - 第一屆高雄亞灣雙年展主題策展」	85
III. 「高雄燈塔音樂會」活動	86
IV. 「旗津過夜計畫」活動	87
V. 「討海人飲食手冊」	88
VI. 「國際津沙風箏節」	89

(7) B5 旗津海岸公園環境教育推動計畫.....	90
1. 旗津海岸公園環境教育推動計畫.....	90
(8) B6 行動計畫工程專案管理.....	91
1. 行動計畫工程專案管理.....	91
3. 全案經費預估.....	92
4. 與觀光署所屬國家風景區管理處結合觀光圈跨域合作提案.....	93
(1) 高雄觀光圈概述及目標.....	93
(2) 建構計畫內容.....	93
(3) 執行策略.....	94
(4) 未來合作期待.....	95
5. 計畫區整體植栽構想.....	96
6. 生態檢核成果.....	97
(1) 工程影響評估.....	97
(2) 生態保育原則.....	97
(3) 結論與建議.....	98
三、計畫整體控管與效益.....	99
1. 時程控管與承諾事項.....	99
(1) 計畫推動成員與分工.....	99
(2) 計畫時程掌握.....	99
(3) 退場機制配套計畫及承諾事項.....	100
2. 預期計畫成果.....	101



圖目錄

圖緒論-1 基地位置圖.....	2
圖 1-1 颱風侵台路徑分類統計圖(1958 ~ 2023 年 9 月).....	6
圖 1-2 水文分布圖.....	7
圖 1-4 工程生態情報圖 (2/2)	8
圖 1-3 工程生態情報圖 (1/2)	8
圖 1-5 基地歷史演變圖(1904 ~ 2020 年)	11
圖 1-6 交通分布圖.....	12
圖 1-7 土地使用分析圖.....	13
圖 1-8 周邊資源分布圖(一).....	15
圖 1-9 周邊資源分布圖(二).....	16
圖 1-10 區域性特殊節慶分布圖.....	17
圖 1-11 觀光遊憩據點旅遊人次圖.....	18
圖 1-12 111-112 年來臺旅客居住地.....	18
圖 1-13 111-112 年來臺旅客年齡分布圖.....	18
圖 1-14 國際觀光客訪談互動板.....	19
圖 1-15 國際觀光客訪談紀錄照片.....	20
圖 1-16 地方說明會辦理照片.....	21
圖 1-17 現況分析圖(一).....	22
圖 1-18 現況分析圖(二).....	23
圖 1-19 現況分析圖(三).....	24
圖 1-20 上位、相關計畫及工程彙整圖.....	27
圖 1-21 2050 年不積極減碳情境下臺灣海平面上與暴潮之衝擊範圍圖.....	35
圖 1-22 高雄市海平面上與暴潮之衝擊範圍圖.....	35
圖 1-23 旗津北側整體環境規劃願景圖.....	36
圖 1-24 永續發展目標圖.....	41
圖 2-1 旗津海島觀光旗艦計畫平面圖.....	47
圖 2-2 旗津海島觀光旗艦計畫全區鳥瞰圖.....	48
圖 2-3 旗津海島觀光旗艦計畫夜間全區鳥瞰圖.....	48
圖 2-4 旗后山景觀改善策略示意圖.....	50
圖 2-5 旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫模擬圖(一).....	51
圖 2-6 旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫模擬圖(二).....	51
圖 2-7 旗津海水浴場亮點計畫示意圖.....	52
圖 2-8 旗津海水浴場亮點計畫現況整備計畫示意圖(一).....	53

圖 2-9 旗津海水浴場亮點計畫現況整備計畫示意圖(二).....	53
圖 2-10 馬雅各步道現況整備計畫示意圖.....	54
圖 2-11 豐收廣場現況示意圖.....	54
圖 2-12 救生站與水上運動中心環境模擬示意圖(一).....	56
圖 2-13 救生站與水上運動中心環境模擬示意圖(二).....	56
圖 2-14 救生站與水上運動中心環境模擬示意圖(三).....	57
圖 2-15 Sunsetbar 與四號公廁模擬示意圖(一).....	57
圖 2-16 Sunsetbar 與四號公廁模擬示意圖(二).....	58
圖 2-17 Sunsetbar 與四號公廁模擬示意圖(三).....	58
圖 2-18 Sunsetbar 模擬示意圖.....	59
圖 2-19 Sunsetbar 夜間模擬示意圖.....	59
圖 2-20 貝殼館與周邊整合計畫示意圖.....	60
圖 2-21 貝殼館與周邊整合計畫平面圖.....	61
圖 2-22 低碳運具及系統建置計畫平面圖.....	62
圖 2-23 低碳運具及系統建置計畫模擬示意圖(一).....	63
圖 2-24 低碳運具及系統建置計畫模擬示意圖(二).....	64
圖 2-25 低碳運具及系統建置計畫模擬示意圖(三).....	64
圖 2-26 愛河親水廊道升級計畫平面圖.....	66
圖 2-27 愛河親水廊道升級計畫現況整備計畫示意圖.....	67
圖 2-28 河東路段(苓雅寮鐵橋-五福橋)景觀改善現況示意圖.....	68
圖 2-29 河東路段(苓雅寮鐵橋-五福橋)景觀改善模擬示意圖.....	68
圖 2-30 河東路段(五福橋-中正橋)景觀改善現況示意圖.....	69
圖 2-31 河東路段(五福橋-中正橋)景觀改善模擬示意圖.....	69
圖 2-32 河東路段(中正橋-七賢橋)景觀改善現況示意圖.....	70
圖 2-33 河東路段(中正橋-七賢橋)景觀改善模擬示意圖.....	70
圖 2-34 市港河濱公園(苓雅寮鐵橋-五福橋)景觀改善現況示意圖.....	71
圖 2-35 市港河濱公園(苓雅寮鐵橋-五福橋)景觀改善模擬示意圖.....	71
圖 2-36 河西路段(五福橋-中正橋)景觀改善現況示意圖.....	72
圖 2-37 河西路段(五福橋-中正橋)景觀改善模擬示意圖.....	72
圖 2-38 河西路段(中正橋-七賢橋)景觀改善現況示意圖.....	73
圖 2-39 河西路段(中正橋-七賢橋)景觀改善模擬示意圖.....	73
圖 2-40 MR 互動體驗場域位置圖.....	78
圖 2-41 互動即時影像建置場域位置圖.....	80
圖 2-42 4K PTZ 高解析即時影像、180VR 全景即時影像位置圖.....	80



高雄市政府

圖 2-43 品牌設計概念與視覺識別示意圖(一)	83
圖 2-44 品牌設計概念與視覺識別示意圖(二)	83
圖 2-45 視覺識別設計圖 A	84
圖 2-46 視覺識別設計圖 B	84
圖 2-47 永續沙舟 旗津迴游 - 第一屆高雄亞灣雙年展主題策展示意圖	85
圖 2-48 「高雄燈塔音樂會」線上線下同步音樂展演示意圖	86
圖 2-49 「討海人飲食手冊」觀光餐飲推薦手冊示意圖	88
圖 2-50 高雄觀光圈概述及目標圖	93
圖 2-51 高雄觀光圈執行策略圖	94
圖 3-1 公共建設計畫審議、預警及退場機制流程圖	100

表目錄

表 1-1 組織架構表	4
表 1-2 高雄地區氣候資料表	5
表 1-3 各月份發生颱風之機率列表	6
表 1-4 發展潛力優勢、劣勢彙整表	25
表 1-5 發展潛力機會、威脅彙整表	26
表 1-6 上位及相關計畫彙整表	28
表 1-7 近年高雄市政府於基地周邊工程彙整表	32
表 1-8 相關法令彙整表	37
表 2-1 行動計畫一覽表	46
表 2-2 工程影響與生態友善作為摘要	97
表 3-1 績效指標衡量表	101
表 3-2 預期效益一覽表	102

緒論

隨著全球化和經濟的發展，觀光業成為世界上增長最快的產業之一；然而，觀光業的快速發展也帶來了環境污染、資源浪費等問題。而隨著人類社會的演進，意識到觀光業可於滿足經濟需求的同時，兼具保護環境和促進社會和諧，讓越來越多旅客開始關注永續觀光的發展，並透過地方政府及民間團體的合作，達到永續觀光之願景。

而近年，為促進南高雄永續旅遊發展，高雄市政府已完成亞洲新灣區各個亮點、景觀營造計畫，如：高雄流行音樂中心、星光水岸公園、高雄港旅運中心等特色建築與景觀綠廊，另以爭取交通部觀光署「113-116年體驗觀光地方旅遊環境升級計畫重要廊帶亮點營造計畫」，針對旗津及亞洲新灣區等區域進行資源盤點、整體規劃及可行性評估，加值高雄港灣觀光旅遊價值及發展永續觀光之觀光模式，為高雄帶來另一個蛻變成長的契機。

為提升高雄港觀光魅力與國際競爭力，本計畫以「永續、創新、共榮」為核心理念，並透過改善步道系統、保留既有樹群、優化綠帶增加遮蔭、整合閒置空間、引入市集活動等設計手法，加值各潛力據點，串聯旗津、亞洲新灣區、西子灣、愛河等高雄港埠之重要區域，導入淨零碳排概念，打造綠色遊憩動線，創造亮點，有助提升高雄港的觀光魅力與國際競爭力，並以性別友善、無障礙空間等概念，建構兼具自然生態、人文風情及友善環境的國際旅遊城市。



內文之所有年份均以民國年呈現。

資料來源 網路爬蟲 取得授權



高雄市政府

高雄位於臺灣西海岸之南端，西隔臺灣海峽與福建相望，南隔巴士海峽與菲律賓相對，高雄港為臺灣四座國際商港之一，同時是臺灣第一大港、世界第16大港口。其毗鄰高雄市中心，港區範圍橫跨高雄市6個行政區，於臺17線濱海公路旁，距離高雄國際航空站及高鐵左營站約10公里，距離屏東市約20公里。為全臺第一個同時具有海港、空港、鐵路、捷運與輕軌的城市，因受海洋氣候調節，全年陽光普照、氣候宜人，有獨特的「海洋首都」特性。

本計畫整體規劃範圍包含：旗津、亞洲新灣區、鼓山、鹽埕、前金、苓雅、前鎮區及愛河灣周邊區域，本計畫以促進南高雄永續旅遊發展為目標，進行整體規劃及可行性評估，作為高雄市近期推動之重大亮點計畫。



資料來源：本計畫繪製

一、觀光環境總體檢

1. 團隊經驗與能力

(1)主辦機關與共同合作之跨域單位

高雄市政府（下稱本府）依國家發展計畫致力推動臺灣觀光發展，積極拓展國際觀光市場，與姊妹市合作推動國際觀光行銷推廣及優惠案，且持續規劃舉辦各項具高雄特色的觀光活動，如於今年初以「2024 Kaohsiung Wonderland 冬日遊樂園」高雄燈會開幕，近 900 萬遊客造訪觀看黃色小鴨，帶動周邊活動及並創造約 140 億觀光經濟產值，吸引國際旅客前來體驗。整建既有景區遊憩設施、人行動線，並積極營造亮點與特色，同時推動景區開發及招商營運，串聯觀光旅遊帶，為地方帶來人潮與商機。引領高雄市創造全臺灣的觀光產值不遺餘力。

本府於本年度推動「高雄灣區大港·旗津領航」爭取交通部觀光署「113-116 年體驗觀光地方旅遊環境升級計畫重要廊帶亮點營造計畫」，與由觀光局、交通局、工務局等主要行政部門為核心，結合計畫相關公部門機關，並邀集專業規劃團隊，以及飯店業者、技工舍等共同參與執行。本計畫亦結合交通部觀光署茂林國家風景區管理處、內政部國家公園署國家自然公園管理處、臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司、高雄港區土地開發股份有限公司、交通部航港局及國立中山大學等行政單位共同協力執行，並組成合作團隊，由各單位及專業團隊進行計畫方案之溝通討論，俾利計畫順利推動執行。



資料來源:本局拍攝

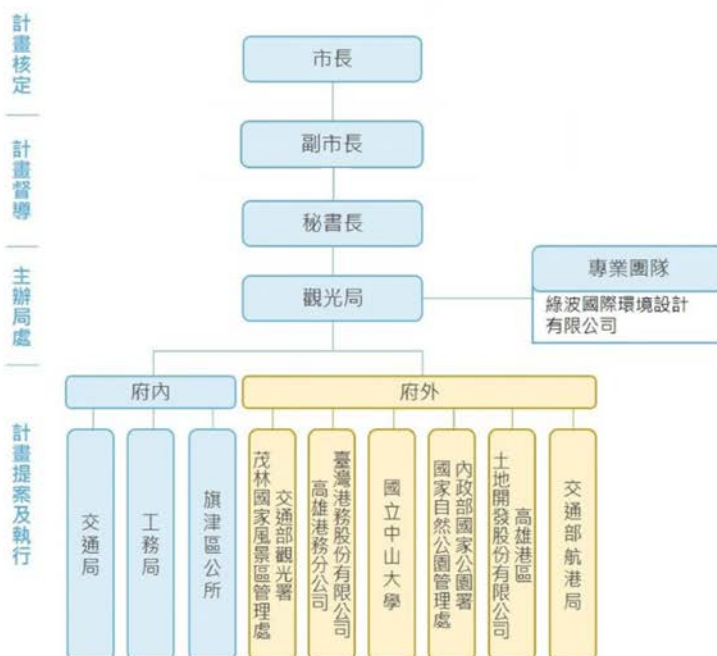


(2)協同參與之專業團隊

本計畫由專業團隊綠波國際環境設計有限公司協同執行，綠波團隊具有豐富的遊憩系統規劃、生態旅遊、環境教育、都市計畫、景觀設計、建築設計等專業經驗，並長期與相關學術研究單位密切合作，為本計畫提供最專業、深入的技術服務，歷年完成專案榮獲得國際及國內等各大獎項肯定。包括 112 年運河環河街水岸環境亮點串連工程及臺南市公園特色遊戲場規劃設計獲得國家卓越建設獎，三民區第 99 期重劃區公園及綠地開闢工程獲得城市工程品質金質獎等。

團隊成員近年執行觀光遊憩系統相關計畫包含：壽山國家自然公園遊憩系統規劃暨整體設計準則研擬案、臺南竹溪親水綠廊營造計畫、屏東跨域亮點及特色加值整備計畫、屏東縣觀光旅遊帶及串珠亮點整體規劃設計、大高雄自行車道整體規劃、西拉雅國家風景區觀光發展計畫、鰲鼓溼地森林園區整體規劃等項目，而由交通部觀光署補助之「黃金海岸。海洋新樂園」一案，本團隊協助設計，提升臺南市黃金海岸整體的觀光遊憩廊帶，並已在 113 年春節開放民眾使用。

表 1-1 組織架構表



2. 資源盤點分析

(1) 自然環境調查分析

I. 氣候

高雄為熱帶季風氣候，終年溫暖，根據中央氣象局 2012-2022 年統計資料顯示，平均月均溫為 25.1 度，夏季最高溫月均溫度可達 29.2 度，冬季最低月均溫為 16 度，高雄平均年降雨量為 1884.9 毫米，因受颱風影響挾帶大量豪雨，故雨量集中於六至八月之間，因可能有颱風來襲而挾帶大量豪雨，而秋冬雨量少。高雄因位於海港，風速平均可達 2.4m/sec，平均濕度為 75.9%，此外，高雄日照時數高，氣候宜人，適合發展觀光產業。

高雄夏季因海風吹拂，海面之冷空氣流向較暖的陸地，形成涼爽的海風。高雄冬季受大陸性冷氣團影響，盛行東北季風，夏季則受太平洋副熱帶高壓及赤道低壓影響，盛行西南季風，偶有梅雨鋒面，使得高雄夏季濕熱無比。

表 1-2 高雄地區氣候資料表



資料來源：中央氣象署 1987-2010 年統計資料

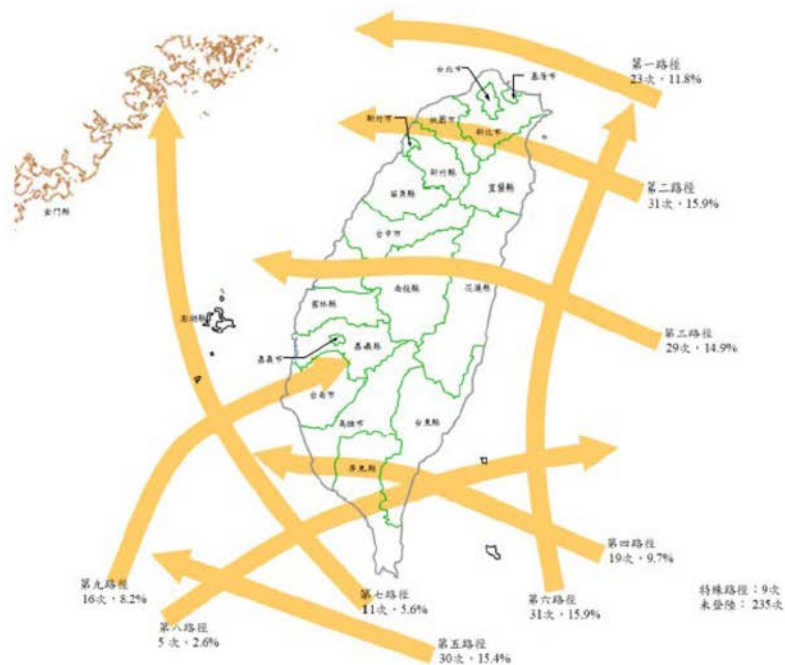


II. 颱風

依據中央氣象局所發佈自 1958 年至 2023 年 9 月間影響臺灣之颱風警報資料，將颱風路徑分為九類，路徑分佈及影響比例，屏東海域位於臺灣西南側，在九類颱風路徑中(不包括特殊路徑及未登陸)，以第四、五、七、八及九種路徑對本海域有直接影響，發生機率各為 9.7%、15.4%、5.6%、2.6%及 8.2%，約佔各類颱風路徑(不含特殊路徑)的 42%，如圖 1-1 所示。若以颱風發生的月份分類(包含未登陸之歷年有發警報之颱風)，如表 1-3 所示，發生機率以 8 月份 27.6%最多，其次為 7 月份及 9 月份的 22.3%與 21.4%。

表 1-3 各月份發生颱風之機率列表

月份	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
次數	0	0	0	4	20	38	98	121	94	46	16	2
%	-	-	-	0.9	4.6	8.7	22.3	27.6	21.4	10.5	3.6	0.5

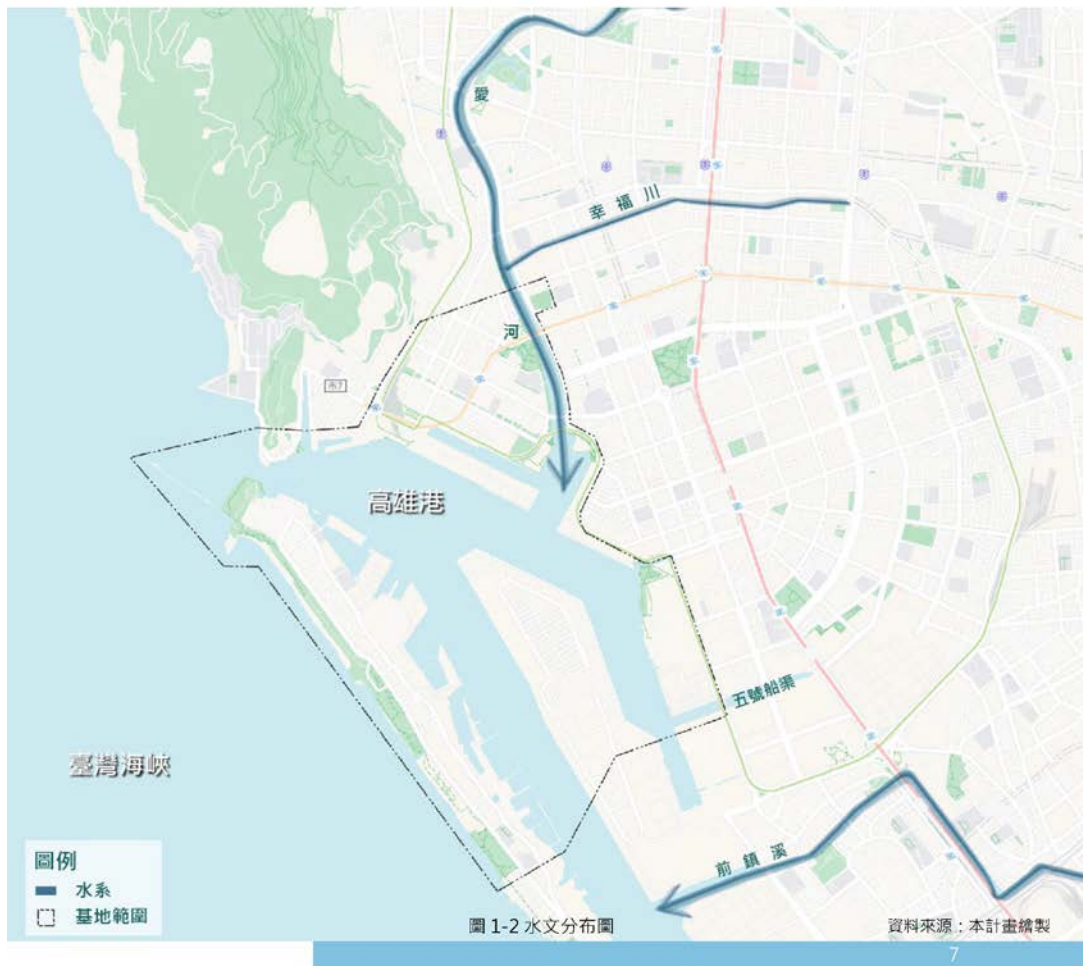


資料來源：中央氣象署，本計畫彙整統計；統計期間：1958~2023年9月。

圖 1-1 颱風侵台路徑分類統計圖(1958~2023年9月)

III. 水文

愛河是高雄市最具代表性的河川，流經左營區、三民區、鼓山區、鹽埕區、前金區、苓雅區等行政區後於高雄港出海。愛河原名「高雄河」，發源於高雄市仁武區，最後注入高雄港。愛河全長約 12 公里，流域面積約 56 平方公里。愛河在日治時期曾經是高雄市重要的商業中心，戰後，因工業發展造成嚴重的污染，愛河成為高雄市最髒的河川。高雄市政府在 1990 年代開始進行愛河的整治，將愛河沿岸的工業區改建為公園綠地，並設置步道、自行車道、親水設施等。愛河的整治成功帶動了高雄市觀光產業的發展，該地區成為高雄市重要的觀光景點。





IV. 計畫區內動植物生態調查

本計畫生態檢核作業由野望生態顧問有限公司（以下簡稱野望生態）團隊執行，為瞭解計畫範圍是否位於法定生態保護區及重要生態敏感區，將計畫周邊 100 公尺範圍與法定生態敏感區的相關圖資套疊。結果顯示本計畫北側範圍涉及 2301 號保安林及壽山國家自然公園等法定保護區，以及包含數個紅皮書受脅植物分布點位緩衝帶及水鳥熱點（圖 1-3、1-4）。東北側有屬於水庫蓄水區、烏松重要濕地及國土綠網關注區域，距離計畫範圍 6-8 公里。

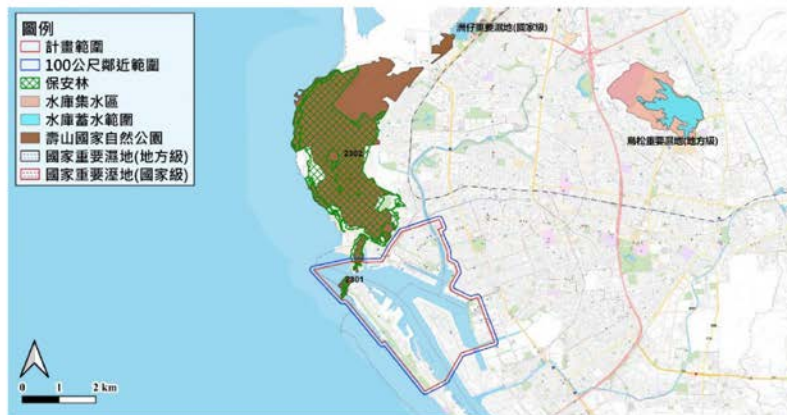


圖 1-3 工程生態情報圖 (1/2)



圖 1-4 工程生態情報圖 (2/2)

V. 生態棲地環境評估

本計畫共分為兩區，第一區的工程位置位於旗津區，第二區則為愛河水廊，因此針對兩處地點分別進行陸域及水域的棲地評估。以下內容為第一、二區計畫陸域棲地評估之簡述。

(I) 第一區計畫陸域棲地評估

第一區計畫主要範圍為旗津區西側，北起旗後山南迄風車公園，全長約3公里，沿途經旗津海水浴場、海岸公園等，假日遊客熙攘，是高雄市重要的旅遊景點，人為活動頻繁。本區的陸域範圍緊鄰聚落，棲地環境主要由沙岸、草生地鑲嵌喬木和人造設施，以及大面積次生林所組成的地景。

沙岸地區為知名海水浴場，且鄰近旗津住宅區，人為活動頻繁，灘上僅有不連續分布的馬鞍藤和臺灣海棗群落，植被生長狀況普通。草生地可能因缺乏水源及人為活動影響，地表植物生長狀況不佳。草生地上的喬木也多以耐旱防風的黃槿、木麻黃、草海桐、榕樹和棕欖科等樹種為主。草生地上另有部分廣場、餐廳、涼亭等人造設施，以及全長約3公里的水泥鋪面人行/單車道。次生林地區為壽山國家自然公園，林相完整且分布連續，與其他陸域區塊有明顯區隔，有機會成為鄰近陸域地區受衝擊後的生物避難所 (refugia)，因此評估本計畫的陸域棲地環境目前生態功能尚可。

(II) 第二區計畫陸域棲地評估

第二區計畫主要範圍為愛河水廊，北起七賢截流站南迄市港河濱公園全長約1公里。沿途經二二八紀念公園、高雄音樂館等景點，不論平日假日均見出遊人潮，是高雄市重要的旅遊景點。

本區的陸域範圍緊鄰人口密度高的都市聚落，棲地環境主要由草生地、喬木及園藝栽培灌木、人工設施等組成。草生地經定期維護及除草，生長狀況尚可。喬木則多為鳳凰木、榕樹、黑板樹、木棉等都會區常見的行道樹種。灌木同樣為矮仙丹、朱槿等常見園藝植物。人工設施主要為水泥鋪面人行步道，及河岸堤防、護欄等。由於此陸域環境人為活動頻繁，有高比例之人工設施，評估本計畫的陸域棲地環境目前生態功能不佳。



(2)人文環境調查分析

1. 歷史分析

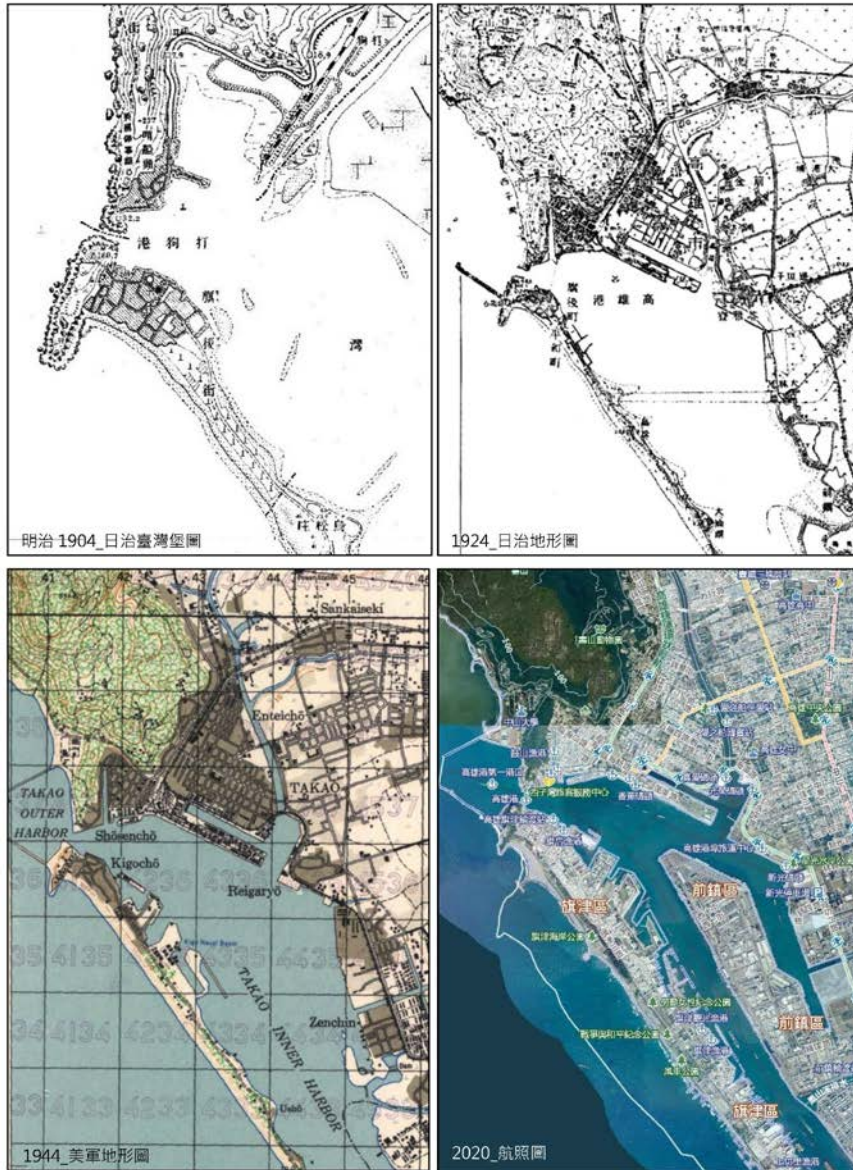
前鎮地區的開墾始於鄭氏治臺時期，中提督前鎮屯墾於今前鎮地區，故地名稱爲「前鎮」。歷清領以至於日治時期，前鎮地區的居民以農漁維生。清領時期前鎮地區之戲獅甲聚落共有二十五窟水窟，灌溉戲獅甲聚落田園五十七甲；前鎮聚落有水窟十二個，灌溉田園面積四十二甲；再加上規仔壽埤的灌溉，前鎮區的農業發展便更加的興盛了。當時之作物以稻米為主，除此之外，戲獅甲與前鎮兩大聚落亦是製糖中心。規仔壽埤除了提供灌溉之外，更提供漁塭養殖。當時漁業的發展除了漁塭養殖外，還有近海漁撈業，船以竹筏為主，多停泊於前鎮港內。

到了日治時期，農田主要分布於籬仔內、崗山仔、草衙等三大聚落，漁塭則大多分布於戲獅甲、佛公等兩大聚落裡。二次大戰期間，臺灣鋁業股份有限公司、臺灣硫酸亞股份有限公司、高射砲基地（今無障礙之家）、陸軍倉庫（今臺灣鋼鐵工廠及臺糖物流中心）、臨港線等也在此時興建，使得前鎮開始步入工業及軍事重鎮之路。

戰後由於工業化的發展，前鎮區的耕地面積與漁塭的面積便逐漸減少，成爲高雄市的工業重鎮。55年政府在高雄港疏浚工程中，將港內泥沙填於中島海埔新生地，建立第一個加工出口區，即前鎮加工出口區。結合臺鋁、臺機、臺塑等工廠，在臨港線及前鎮商港交互作用的便利交通下，前鎮區逐步發展成爲高雄市最重要的工業中心之一。根據73年高雄市統計要覽，前鎮區僅餘田園面積一百七十三公頃，佔高雄市全市耕地面積之1.15%，相較於楠梓、左營、小港，其比例明顯較低。73年高雄區漁會遷至前鎮的漁會大樓，相關的漁業公司亦隨之遷移，前鎮漁港隨之興起，成爲高雄市的漁業重鎮。82年高雄世貿展覽中心啟用，隨之而起的世貿中心商圈及近年崛起的三多商圈，爲前鎮區帶入不同於工業重鎮的商業風貌。



圖片來源：網頁資料



資料來源：國土測繪圖資服務雲

圖 1-5 基地歷史演變圖(1904~2020年)



II. 交通動線分析

本計畫位於「亞洲新灣區」港灣廊帶中，擁有自行車、輕軌、捷運、人行等多種低碳交通運輸方式。

(I) 聯外道路

臺十七線為南北向重要幹道，可藉由中正交流道、中山路口交流道銜接至國道一號，而成功二路及四維四路則為基地周遭重要聯外道路。

(II) 輕軌

高雄水岸輕軌軟體園區站(C7)、經貿園區站(C6)、夢時代站(C5)等設於基地右側成功二路左側，提供雙向行駛的便捷大眾運輸工具。由於輕軌捷運的行經路線正好貫串了亞洲新灣區的重要建案，遠程規劃將串聯至旗津，可謂是未來灣區的交通運輸動脈，預計能夠吸引大量觀光客和本地居民搭乘使用，更凸顯本基地作為地區交通樞紐的功能。

(III) 捷運

捷運紅線獅甲站及凱旋站位於中山四路上，步行約 10 分鐘可抵達基地。

(IV) 自行車路網

現有臨港自行車專用道，向西連結至著名的駁二藝術特區以及海洋流行音樂中心，往東南則能一路延伸至夢時代商場。此段自行車專用道因規劃良好，周邊景觀豐富多變，因此廣受市民歡迎。並於新光路、成功路皆有 YouBike 租賃站。

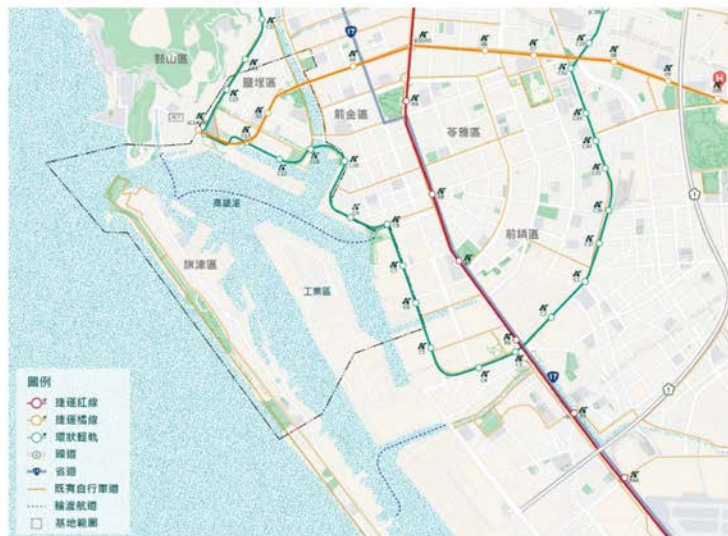


圖 1-6 交通分布圖

資料來源：本計畫繪製

III. 土地使用分析

本計畫範圍內之土地使用分為商業區、住宅區、工業區、公園用地等，東側為第三種特定經貿核心專用區、商業用地、特定倉儲轉運專用區(高雄軟體園區)及世貿中心用地，西側則為特定文化休閒專用區(港埠旅運中心)。計畫區周邊之土地使用多為住商混合，主要分布於旗津區、鹽埕區及成功路以東地區，商業區則主要分布於鹽埕區及前鎮區，包括多家著名商店街道及主要商圈(如：Costco、IKEA、夢時代購物中心、臺鋁生活商場、家樂福、三多商圈等)。

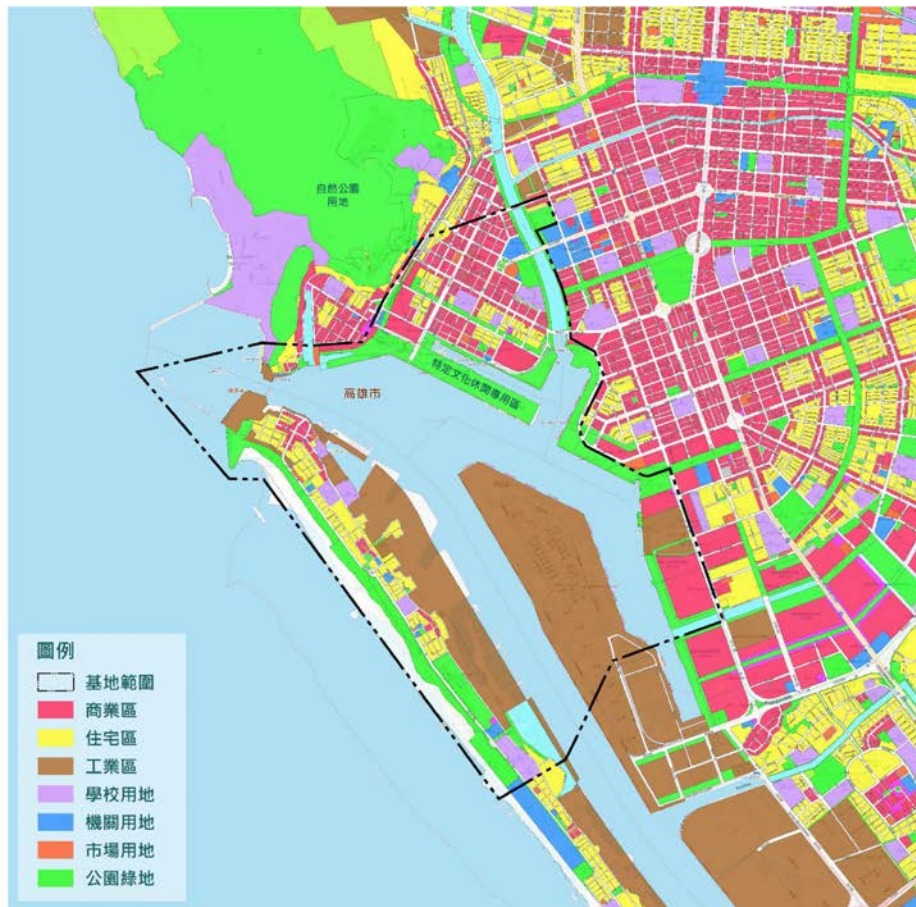


圖 1-7 土地使用分析圖 資料來源：國土測繪圖資服務雲、本計畫彙整繪製



高雄市政府

IV. 旗津地方創生資源

技工前進隊為2021年「大港學校 | 技工 hub 創生計畫」執行團隊，成員為進駐青年，串聯中山大學資源與場域，推動地方創生工作。有感於旗津海事文化和地方智慧因產業轉型而無法傳承，青年返鄉創業亦面對相關資源與社區空間不足等問題，因此，進駐旗津社會開創基地「技工食堂」等空間場域，以團隊青年之專業背景，提出地方議題的想像和實踐策略，營造社區共同工作環境，建立「進駐者-大學-社區」對話/合作的支持系統，打造實體永續的創生工作站與線上平台，目前技工舍已取得文化部110年度青年村落文化行動計畫贊助及112年國發會指導贊助經費。

本計畫已於113年3月6日召開「旗津及亞洲新灣區重要廊帶亮點計畫」跨局處協調會，並取得中山大學的合作同意書，期間已積極與技工舍 | 旗津社會開創基地溝通，協調設計方案，以符合在地需求，如以UBIKE 站點串聯海水浴場至社區等，且本計畫亦於113年6月25日與中山大學南輔中心初步討論旗津地方創生議題及未來合作方向，期望透過本計畫帶動跨域發展，實現地方整體觀光品牌價值提升。



2023/12/19 技工舍現勘



2024/01/05 討論設計方案



2024/02/22 UBIKE 站點現勘

THE BIG HARBOR SCHOOL CC 大港CC 創生站

打造一個職人共享的創生基地
大港校CC的理念是「熱心的島島生活」，這裡有課程講座、有創生資源、有社群聚會、還有熱心、敢於和創業者碰撞、透過創業者、幫助地方發展，打造青年與在地人口的支持系統，提出促進海濱生活的創生方案。

在地培力
辦理創業小學、地方課程，深化創生專業，設計對創生人口、返鄉青年、在地職人、婦女等全年齡層，規劃創生發展的增能活動。

創意共享
促進創生分享與交流，開發新穎的推廣模式，共同推動社區活動與永續發展策略。

情報諮詢
大港校CC情報站實體開放，並架設線上資訊站，透過專業資源串接和品牌串連，建立旗津生活優質的創生創業平台。

資料來源：技工舍 | 旗津社會開創基地網站、本計畫拍攝

(3) 遊憩資源調查分析

1. 區域性景點分析

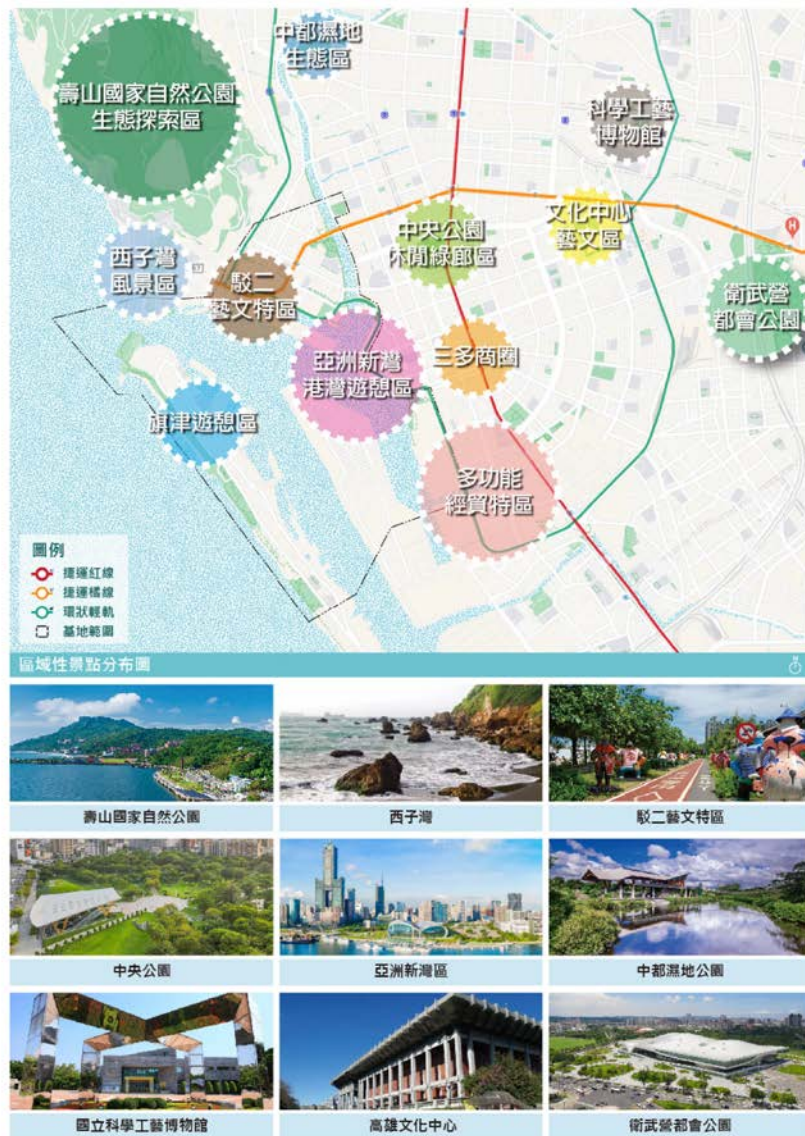


圖 1-8 周邊資源分布圖(一)

資料來源：本計畫繪製、網路照片



圖 1-9 周邊資源分布圖(二)

資料來源：本計畫繪製、網路照片

II. 區域性特殊節慶



銅雕藝術節
以城市產業特質為主題，將鋼鐵冰冷生硬的特質，以藝術形式賦予新的語意，讓鋼鐵不再只是一門產業，一種材料。



高雄國際貨櫃藝術節
「貨櫃」是接軌世界的載體，更是高雄最鮮明的形象之一，貨櫃藝術節為高雄獨有的節日，彰顯了海港與海洋國家的特色。



端午龍舟嘉年華
結合端午節慶，舉辦競技及傳統龍舟賽，於愛河舉行，結合周邊美食攤位、體驗活動等，打造南臺灣水上運動嘉年華。



旗津風箏節
以「親子、趣味、海洋」為方向，在天空放飛上百隻造型風箏營造亮點，點綴旗津天空。



大港開唱音樂祭
為每年三月底於高雄港邊舉辦的大型音樂祭典，提供多元音樂內容，近年已是臺灣具指標性的戶外音樂祭活動。



不定期公園市集、藝文活動
由民間及地方串聯舉辦系列活動，如駁二藝術特區、愛河畔、高雄展覽館、夢時代等地的美食文創市集及特色展演等。

圖 1-10 區域性特殊節慶分布圖

資料來源：本計畫繪製、網路照片



III. 觀光遊憩據點旅遊人次分析

根據交通部觀光署的觀光遊憩據點旅遊人次圖統計，高雄市 111 年的旅遊人次前三名分別為愛河、駁二藝術特區和旗津風景區，由此可見，高雄的觀光旅遊熱點正呈現逐漸向港區發展的趨勢，這與高雄港作為國際級港口的地位密切相關。

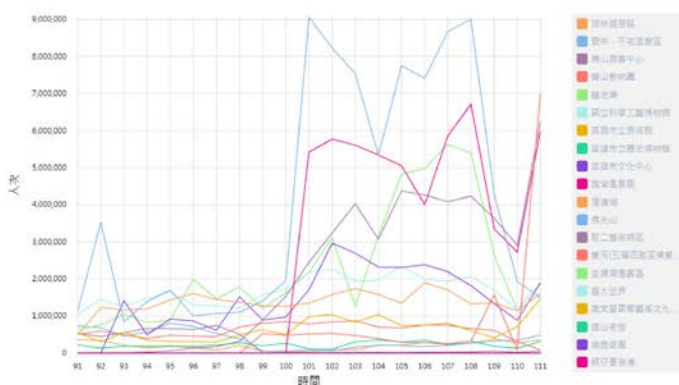


圖 1-11 觀光遊憩據點旅遊人次圖 資料來源：交通部觀光署觀光統計資料庫

IV. 來臺旅客分析

根據交通部觀光署的來台旅客居住地及年齡層分析圖，112 年主要來臺的旅客為香港、日本、韓國，且主要為 20-39 歲的年輕族群。年輕外國旅客對旅遊體驗的要求較高，更重視創新、活潑和在地性的結合，因此後續設計應考量是否能符合國際、國內和在地居民的需求。



圖 1-12 111-112 年來臺旅客居住地

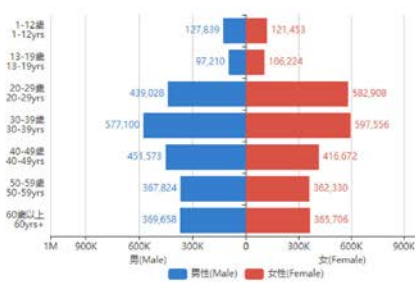


圖 1-13 111-112 年來臺旅客年齡分布圖

資料來源：交通部觀光署觀光統計資料庫

V. 國際觀光客訪談

進行國際觀光客訪談可幫助本計畫制定更有效的觀光發展策略，以提升高雄港區之國際競爭力。本團隊為了解及收集國際觀光客意見及需求，分別於 112 年 12 月 31 日星期日及 113 年 1 月 12 日星期五（2024 年臺灣總統大選前 1 天）在高雄市旗津區進行隨機訪談。

顧問團隊主要提問三大方向問題，分別是高雄市最喜愛的旅遊景點、各亮點之旅遊體驗及相關活動之喜愛度。顧問團隊製作三個提問板，使用高雄地圖及相關景點照片供受訪者的參考，詳圖 1-14。另外，團隊把受訪者分為三種類，分別是：1.高雄在地遊客、2.國內遊客、3.國外遊客。以不同顏色的貼紙區分受訪者的意見，方便後續進行彙整，兩次訪談共有 84 位受訪者；分別為國內遊客 17 名，高雄在地遊客 30 名以及來自香港、英國、葡萄牙、德國、義大利等不同國家的國外遊客 37 名。



圖 1-14 國際觀光客訪談互動板

資料來源：本團隊製作



訪談結果顯示，高雄燈塔為受訪者最喜歡的旅遊場所，其次是星空隧道和海水浴場。然而，在 84 名受訪者中，沒有人去過較南邊的戰爭與和平紀念公園。雖然戰爭與和平紀念館人氣不高，但從受訪者的對話中，也有提到未來有機會將再次到訪。本團隊分析因戰爭與和平紀念公園位置與其他景點較遠，未來應考量加入建置完善的接駁車系統，使觀光人潮可分散在旗津各區。

針對相關活動之喜愛度調查，受訪者表示在海邊用餐及購物是到訪旗津之最大誘因，並希望可以增加逗留於旗津過夜的因素，另外進行海灘、海域體育活動與林間生態探索同樣受到喜愛。故根據國際及國內遊客的興趣，後續必須考量增加海濱餐飲及購物空間，其次為加入光環境設計、夜間活動舉辦等，吸引旅客停留於旗津，最後為增加海域活動及生態探索的場域。

綜上所述，本次訪談成果對本計畫構想有重大之參考價值，因受訪者對旗津區的觀光體驗皆感到滿意，當地的豐富自然和人文景觀環境讓區域發展有巨大的潛力，有條件成為高雄市嶄新的海洋第一線觀光亮點。故本計畫將首先把計畫重心聚焦於旗津區。



圖 1-15 國際觀光客訪談紀錄照片

資料來源：本計畫拍攝

VI. 落實資訊公開舉辦地方說明會

落實資訊公開舉辦地方說明會，可以促進本府與在地的溝通，讓民眾瞭解政府施政內容並反映意見，以提升本府計畫推動品質。本府在113年3月1日於旗津區公所舉辦地方說明會，向旗津在地民代、里長、商圈等單位代表說明及討論規劃之提案內容，主要說明旗津整體規劃概念，並以打造國際亮點設施及空間建置，提高國際知名度，會議中取得地方認同，地方民意代表亦支持本案推動。



圖 1-16 地方說明會辦理照片

資料來源：本計畫拍攝

「高雄灣區大港·旗津領航」

申請計畫書



4 前鎮海洋之心設置跨橋串聯星光水岸公園及高雄展覽館輕軌站，可供自行車及行人使用，惟木平台鋪面有破損，會造成危險。



5 往高雄港旅運中心之人行空間較窄，緊鄰輕軌軌道，且缺乏遮蔭，減低遊客步行到下一個景點的意願。



6 高雄港 21 號碼頭外側缺乏人行空間，導致步行系統不完整，且碼頭依然有運輸需求，不完善之步道系統將提高人車衝突風險。



7 七賢路愛河左岸休憩區入口處設有多個石塊座椅，惟缺少使用者，建議可把座椅移至臨河岸之休憩區。



8 於愛河左岸臨水步道散步時可享受河岸微風，加上連續綠蔭，提高整體舒適度。



9 愛河左岸下游為高雄星光大道，有 YOUBIKE 站，可供旅客使用，建議提高星光大道之特色，以增加空間自明性。



10 愛河左岸下游有設置臨水岸階梯，雖可提高親水性，惟現況欄杆容易讓市民翻越，造成危險。



11 七賢路愛河右岸自行車道會從岸邊串聯至馬路，增加自行車及機車之用路衝突。



12 愛河右岸設置完善之臨水步道，可讓旅客於河岸舒適漫步。



13 二二八公園內設置自行車道，能串聯高雄市區綠色路網，惟周遭硬鋪面較大，可因應需求調整。



14 雖紀念碑具有深遠的歷史意義，但此空間目前的氛圍缺乏莊嚴及紀念場之寧靜。



15 高雄流行音樂中心為國際級音樂文化地標，廣場節點及綠帶皆使用六角形元素串聯。

圖 1-18 現況分析圖(二)



高雄市政府












 <p>16</p> <p>大義公園內植栽、綠地維護狀況良好，草坪有設置裝置藝術品供旅客觀賞。</p>	 <p>17</p> <p>大義公園內步道周邊皆設置喬木，提供旅客舒適的散步空間。</p>	 <p>18</p> <p>高雄流行音樂中心往駁二藝術特區之高雄港第三船渠，有設置步道空間，但缺乏遮蔭綠帶，整體步行體驗較不佳。</p>
 <p>19</p> <p>往駁二藝術特區之輕軌線園道增加區域的生態及文藝感，此區有大量遊客集會、拍照打卡。</p>	 <p>20</p> <p>漫步於駁二藝術特區之舊倉庫群，能感受到歷史文藝氣息，可配合智慧科技，加值本區旅遊指引。</p>	 <p>21</p> <p>西子灣觀景臺鋪面面積較大，因缺乏遮蔭，中午烈陽高掛，使旅客減低到訪意願。</p>
 <p>22</p> <p>既有風車設施部分已停止運作，鋪面老舊且部分毀損，大面積草坪，旅客會在此放風箏。</p>	 <p>23</p> <p>舢板公園遊戲設施維護狀況良好，惟缺乏遮蔭，減低旅客使用意願。</p>	 <p>24</p> <p>旗津越野單車練習場之木平台，可遠眺飽覽海岸風景。</p>
 <p>25</p> <p>整體海岸線美觀舒適，有潛力創造富生態性之親海空間。</p>	 <p>26</p> <p>步道周邊遮蔭性良好，配合休憩座椅，提供旅客舒適的休憩空間。</p>	 <p>27</p> <p>植栽生長狀況良好，旗津北段自行車系統完善，應考量逐步往南側串聯。</p>

圖 1-19 現況分析圖(三)

(5)發展潛力與限制分析

透過結合資料蒐集及現地勘查、說明會及訪談之結果，藉由 SWOT 分析，界定範圍內海岸之發展定位。

表 1-4 發展潛力優勢、劣勢彙整表

優勢 Strength:
1.高雄港是臺灣最大的港口，擁有完善的港口設施和設備，可容納大型船舶停靠。
2.藉由港灣都市建設發展主軸，營造無限悠遊空間，可推動特色觀光及建立友善旅遊城市之門戶意象。
3.氣候穩定，全年皆可發展大型國際活動。
4.交通便利，區位優越。
5.亞洲新灣區周邊擁有豐富的科技產業資源。
6.愛河沿岸擁有豐富的自然資源，包括河岸綠地、生態濕地等。
7.現有海岸防護設施對於海岸侵蝕減緩有發揮功能。
8.具有多樣性的海洋生態資源。
9.周邊人文特色與觀光據點數量眾多。
10.海岸線景觀優美，視野開闊。
11.旗津海岸沿線皆有定期舉辦活動，帶動在地觀光特色。
12.具有發展「長照島」之潛力。
劣勢 Weakness:
1.部分港口設施已經老舊，需要進行改造和升級。
2.亞洲新灣區、旗津的交通基礎設施不完善，需要完善區域的交通網絡。
3.愛河周邊的發展不夠平衡，需要加強對愛河周邊地區的發展。
4.旗津的產業結構相對單一，需要引進新的產業，提高產業的多樣性。
5.周邊的旅遊配套設施有待完善，如交通、餐飲、住宿等。
6.環境保護工作需要進一步加強。



表 1-5 發展潛力機會、威脅彙整表

機會 Opportunity:
1.國際郵輪觀光市場潛力大。
2.高雄市政府將在高雄港打造智慧港口，引進國際級科技企業，推動科技創新。智慧港口的發展，將為高雄港帶來新的發展動力。
3.亞洲新灣區內各項重大建設將陸續完成，將形塑本市旗艦級旅遊廊帶，可推動特色觀光，帶動觀光成長動能。
4.西子灣周邊擁有豐富的文化特色，包括西子灣觀海樓、西子灣海水浴場等。這些文化特色，為西子灣增添了獨特的魅力。
5.旗津範圍內之海域已規劃發展水上活動。
6.旗津是高雄市著名的沙洲半島，擁有豐富的自然資源和人文景觀。旗津可以發展為高雄市重要的觀光休閒區域，吸引國內外遊客。
7.利用風力發電增加環境利益。
8.強化海岸防護措施落實國土永續利用。
9.行政院衛生署推動長照 2.0 政策，市立旗津醫院積極推動「長照島」願景。
10.旗津南北有不同的在地特色與地方文化，在地民眾可望求變有積極動力。
威脅 Threat:
1. 國際及國內觀光市場競爭激烈。
2.在亞洲國際都市知名度較為不足。
3.高雄港區域交通可能因為旅遊活動增加而擁擠，需要有效的交通規劃和管理。
4.地方發展定性方向之長期擘劃較為欠缺。
5.因應觀光需求之過度開發可能影響自然景觀和生態平衡，需要謹慎規劃以保護當地生態系統。

3. 相關計畫及法令分析

(1) 上位及相關計畫

本章節主要目標是對於國際、中央、地方機關所制定的上位計畫進行全面盤點和彙整，包括目前正執行中和未來規模龐大的計畫。同時，我們將深入進行相應的法規適宜性分析及相關研究探討，以確保後續空間資源配置的規劃執行過程中之合法合規性並可最大程度地滿足社會和經濟需求，以協同努力實現整體上位發展的願景，確保計畫的成功實施並推動社會經濟的發展，實現可持續發展的目標。



圖 1-20 上位、相關計畫及工程彙整圖

資料來源：本計畫彙整



表 1-6 上位及相關計畫彙整表

類型	名稱	與本計畫相關內容
國際 減碳 策略	GSTC 永續旅遊目的地準則全球永續旅遊委員會 (108 年)	專注於永續管理、社會經濟的永續發展、文化的永續發展、環境的永續發展 4 大面向，其中再細分管理架構、利益相關人參與、在地的經濟效益、社會福祉與衝擊、文化資產保存、自然資源管理、廢棄物排放管理等準則，並制定 171 條績效指標可供檢核。根據 UNWTO 將永續旅遊定義為：「充分考量目前及未來的經濟、社會與環境影響後，落實遊客、產業、環境與當地社區需求的觀光方式。」
	「2030 永續發展目標」 聯合國 (104 年)	聯合國提出的「2030 永續發展目標」之 SDGs (Sustainable Development Goals)，有 17 個永續發展目標，其中涵蓋 169 項細項目標、230 個參考指標。包含消除貧窮、減緩氣候變遷、促進性別平權等 17 項 SDGs 目標，指引全球共同努力、邁向永續。當時，有 193 個國家同意在 2030 年前，努力達成 SDGs 17 項目標。 高雄於 2021 年發表第一本自願檢視報告，期望在 2030 年前得以落實所有 SDGs，並且每年發布 VLR 揭露每年的執行成果，在淨零轉型的過程中，成為智慧永續港灣城市的新典範。
觀光	Tourism2025 臺灣觀光邁向 2025 方案 (110-114 年)	(一) 願景： 為實現「觀光立國」之願景，及「觀光主流化」的施政理念，並落實「Taiwan Tourism 2030 臺灣觀光政策白皮書」之發展目標，打造臺灣成為「亞洲旅遊重要的目的地」。 (二) 目標： 1. 因應新冠肺炎 (COVID-19) 疫情之衝擊，優先以提升國民旅遊品質、促進疫後產業轉型為目標，後續配合全球疫情及國境管制之發展，漸次布局國際觀光市場，擦亮臺灣從防疫大國成為觀光大國的觀光品牌形象。 2. 運用觀光圈及觀光產業聯盟，建構區域旅遊品牌，營造觀光景點在地魅力及異質性特色，提升觀光環境旅遊品質。 3. 擴大跨域及跨部會合作，開發精緻、深度、在地、特色之多元主題旅遊產品及體驗，展現臺灣多元觀光魅力。 4. 強化觀光產業疫後轉型能量，優化產業經營管理機制，強化觀光產業數位能力，提升產業能量及服務品質。 5. 善用新興科技導入觀光產業、旅遊場域及旅運服務，提供便捷化之旅遊服務及即時、便利之智慧觀光體驗服務。

表 1-6 上位及相關計畫彙整表

類型	名稱	與本計畫相關內容
	Tourism2030 臺灣觀光政策白皮書 (109 年)	(二)政策主軸 1.組織法制變革：確立觀光立國願景，修訂觀光法制，提升觀光行政組織位階，整合跨部會力量齊心推動觀光。 2.打造魅力景點：盤整全臺觀光資源，營造觀光資源魅力亮點，以完善的交通基礎建設連結觀光圈與旅遊線。 3.整備主題旅遊：擴大跨域合作，開發特色主題旅遊產品，並加強跨部會合作，建立觀光主流化。 4.廣拓觀光客源：開拓多元市場，形塑臺灣觀光品牌，精準行銷分眾客群，深化旅遊產品，活絡國民旅遊。 5.優化產業環境：健全產業管理與輔導機制，培育觀光人才，改善就業環境，提升產業競爭力與附加價值。 6.推展智慧體驗：運用新興科技與數據分析，推動觀光服務智慧化，打造友善旅遊環境，提升旅遊服務品質。
海洋策略	海岸管理法 (104 年) 整體海岸管理計畫 (106 年) 內政部營建署	第 25 條 在一級海岸保護區以外之海岸地區特定區位內，從事一定規模以上之開發利用、工程建設、建築或使用性質特殊者，申請人應檢具海岸利用管理說明書，申請中央主管機關許可。 為達成維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源等目標，依海岸管理法第 8 條及第 44 條規定，應研訂「整體海岸管理計畫」，以綜整海岸管理之課題與對策、落實海岸地區之規劃管理原則、協調相關目的事業主管機關之分工，指導相關計畫修正或變更，以有效指導海岸土地之利用方向，健全海岸之永續管理。
	向海致敬 (109 年)	以「建構生態、安全、繁榮的永續海洋國家」為願景，鼓勵人民「知海、近海、進海」。
都市計畫	高雄市國土計畫 (110 年)	一、動力城市·經貿首都 都會核心以亞洲新灣區作為城市發展的動力引擎，結合港埠旅運中心、海洋文化及流行音樂中心、高雄展覽館、駁二藝術特區及軟體科技園區，推動休閒觀光、文創會展、數位研發、郵輪遊艇等新興產業，並藉由市地重劃、區段徵收釋出土地，與高雄港區土地開發公司及國營事業地主合作招商開發，活化舊港區及周邊土地，吸引產業投資開發，推動本市成為我國與國際接軌之重要門戶。
	高雄 2022 主要計畫綱要 (73 年)	確定高雄市發展目標，並整合市府刻正推動中之「市港合一」、高雄多功能經貿園區特定區計畫、雙港計畫(高雄港、小港機場)、高雄車站、左營高鐵、捷運、輕軌等大眾運輸轉運計畫及哈瑪星、南鼓山之都市更新活化計畫，使高雄市邁向國際舞臺，成為全球運籌管理中心之海洋首都。



表 1-6 上位及相關計畫彙整表

類型	名稱	與本計畫相關內容
都市計畫	高雄多功能經貿園區特定區計畫 (102年)	為推動臺灣成為亞太營運中心，並配合經濟部加工出口區之轉型發展與高雄商港地區再開發，高雄市政府劃設臨港地區土地為高雄多功能經貿園區，以港埠都會與吸引跨國及國內企業植根為整體發展目標，並以亞太營運中心計畫及都市更新政策規劃內容為規範，配合調整高雄市都市機能與結構，制定本計畫「高雄多功能經貿園區特定區計畫」以整合相關計畫，規劃符合亞太營運計畫之製造中心、海運中心所需服務機能。
	變更高雄多功能經貿園區特定區細部計畫(配合高雄都會區大眾捷運系統黃線建設計畫)停車場用地(停3)為特定經貿核心專用區(二)、綠地用地(兼供道路使用)暨增訂土地使用分區管制要點案計畫書 (111年)	為促進大高雄都會區朝向大眾運輸導向發展(Transit-Oriented Development, TOD)，打造大高雄地區30分鐘生活圈的優質大眾運輸環境，持續推動捷運後續延伸路網建設有其必要性。高雄都會區大眾捷運系統都會線(黃線)建設計畫為接續高雄捷運紅、橘線後之第三條捷運路線，目前已納入行政院「前瞻基礎建設計畫」，為高雄都會區大眾捷運系統整體路網評估之最優先興建路線。
海洋環境與資源保育	高雄市一級海岸防護計畫 (109年)	維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源、推動海岸整合管理，並促進海岸地區之永續發展。
	海洋汙染防治法 107年修訂	因臺灣地狹人稠，經濟發展快速，沿海濕地遭海岸開發之破壞，而廢(污)水放流或海拋等，均已使臺灣四周海洋生態與環境每況愈下，亟需推動海洋環境保護工程，因此，環保署 89年 11月 1日公布施行「海洋汙染防治法」，並經歷次修法，自 107年 4月 28日起中央主管機關變更為「海洋委員會」。
	環境教育法 106年修訂	為推動環境教育，促進國民瞭解個人及社會與環境的相互依存關係，增進全民環境認知、環境倫理與責任，進而維護環境生態平衡、尊重生命、促進社會正義，培養環境公民與環境學習社群，以達到永續發展，特制定本法。
交通	高雄市政府交通局 112年度施政計畫提要	二、持續推動建置新一代智慧運輸系統，藉由多元交通資訊蒐集，多向流通交通訊息與運用，改善重點路廊道路運作績效，提高交通安全及促進智慧旅運服務。 九、持續推動公車無障礙化及電動化，汰換電動地板公車，提供老弱婦孺及行動不便市民更親近友善之無障礙公車服務，運具電動化，降低排放空氣污染物。

表 1-6 上位及相關計畫彙整表

類型	名稱	與本計畫相關內容
		十、配合行政院環境保護署補助經費新建電力驅動渡輪 3 艘，持續汰換現有老舊渡輪，降低修護成本、保持船舶航行安全及穩定，並使港內空汙污染之減少成效更為顯著。
旅宿	「旗津渡假旅館開發案」	配合旗津地區擬定「國際觀光大島」發展目標，高市府準備將旗津醫院及旗津區公所舊址 2.06 公頃(約 6231 坪)基地，變更為特定觀光發展專用區及小面積住宅區，並計畫採整體開發方式，以設定地上權、委託、合作或信託方式，由市府及國產署共同辦理整體開發，招商海景國際觀光旅館。
智慧策略	高雄好玩卡	高雄好玩卡係以一卡通(i-Pass)系統/智慧型載具為基礎，以電子商務/網路商城為主軸概念推出的智慧電子旅遊票券。涵蓋食宿遊購行多家業者，提供多樣旅遊服務，讓旅客憑卡或 QR CODE 樂玩高雄。
友善環境策略	友善觀光，彩虹高雄	高雄是全國首個開辦同性伴侶註記的城市，在落實性別平等的方面持續努力不懈，高雄市政府成立性別平等辦公室、邀集產官學跨單位推動性別友善旅宿認證、設立性別中立廁所、於高雄旅遊網設立友善旅遊專區，積極消除社會歧視，讓多元性別族群能夠在高雄開心旅遊、做自己。
	穆斯林遊程	高雄現有穆斯林人數約 4~5 千人，主要以印尼籍為大宗，另包含巴基斯坦、印度、土耳其及馬來西亞等國籍穆斯林，每週五中午會於高雄清真寺聚集禮拜。 高雄清真寺是伊斯蘭教在臺灣的第二座清真寺，為臺灣六大清真寺之一，也是臺灣南部二個禮拜場所之一，其服務的範圍包括臺灣南部和花蓮等地，每年夏天並會開辦基礎教義和阿拉伯語研習班，教導青少年瞭解伊斯蘭教相關教義。高雄市政府積極推廣穆斯林遊程、穆斯林友善餐廳及飯店等，讓不同信仰的旅客到訪高雄都有完整的旅遊體驗。
	無障礙	高雄市政府推出【無礙·從高雄出發】的高雄無障礙旅遊手札，並提供無障礙友善旅遊路線地圖及友善商家等資訊，為孕、老、幼和身障朋友們搭起在高雄市內舒適觀光的橋樑。



(2)重大建設計畫

表 1-7 近年高雄市政府於基地周邊工程彙整表

工程名稱	工程內容
*高雄海洋之星國家門戶環境改善工程 (94年)	本計畫位於新光路、成功路口，緊鄰海洋之星碼頭，工程包括星光噴泉公園及星光園道。改善舊有閒置空間，以海洋概念及高雄氣候作為設計考量，營造具海洋意象之戲水遊憩空間。
*西臨港線高雄港站-縱貫線分支口段自行車道系統延伸工程 (99年)	本計畫範圍為沿鼓山路段含臺鐵高雄港站銜接至北斗街口，工程範圍總長約 1.47 公里，自南端起銜接鹽埕段西臨港線計有自行車道，穿越高雄港站鐵道，並向北延伸銜接五福路以北鐵路景觀用地至北斗街口，並規劃串聯愛河水岸廊道之自行車道及壽山風景區自行車系統。除自行車道串連及延續、周邊環境綠美化，也保留鐵道文化資產、北號誌樓之空間再利用。
*五號船渠整治計畫工程 (100年)	本計畫為位於多功能經貿區內的五號船渠，成功路至中華路段，長 435 公尺、渠道寬 80 公尺。為恢復五號船渠自然生態及防洪功能，採用生態工法，營造生物棲息環境，包含提岸綠化及水下棲息空間再造，豐富都市物種數量，成為都市生物綠洲。並於船渠設立休憩碼頭、景觀設施、夜間照明設施、自行車道、河岸兩側親水設施、休閒步道，塑造民眾休閒水岸公園新空間，並增加藍色水路遊玩的豐富性，提高土地利用價值。
*高雄環狀輕軌捷運建設統包工程 (100年)	因長期大眾運輸設施供給之不足及服務品質低落，導致大眾運輸使用率偏低，固本計畫配合亞洲新灣區計畫，規劃第一階段環狀輕軌路線，沿途經海洋文化暨流行音樂中心、高雄港國際旅運中心、世界貿易展覽會議中心、總圖書館、駁二藝術特區、新光公園等，沿高雄港岸由北到南連成一氣，將帶動高雄會展、休憩、觀光等多元經濟發展。
*高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程 (108年)	配合亞洲新灣區 5GAIoT 創新園區正式啟動及亞灣 2.0 計畫推動，藉助智慧化應用工程建置之推動除將提昇旅運中心物業及營運管理的服務品質及效率外，也將成為有結合相關技術應用的實證場域之一，成為重要意象地標。在「ESG 永續治理效益」部分，透過本案強調落實節能減碳及永續轉型目標投資催動下，可對企業善盡社會責任做出實質貢獻，預期可提高企業價值和經營形象。
「港市合作願景擊劃暨高雄港愛河灣遊艇碼頭	高雄港愛河灣遊艇碼頭高雄港與市政府合作，透過民間-亞果遊艇集團加值投資，為國際水岸城市的發展前景挹注新動能。高雄

<p>A 區興建營運招租」案 (110 年)</p>	<p>流行音樂中心珊瑚礁群室內空間與其前方水域 3.26 公頃，鄰近輕軌光榮碼頭站，預期可帶動高雄遊艇休憩產業的發展。施工上將運用更環保、安全及美觀方式進行打造，並結合高雄市政府於亞灣新創園暨 5G AIoT 專案，碼頭泊位將配置「5G 智慧雲端水電櫃」讓碼頭管理上可以更兼具便利、即時與智慧。</p>
<p>高雄港「大港倉 410」 複合商場 (110 年)</p>	<p>「大港倉 410」，串聯大港橋、棧貳庫、駁二藝術特區、高雄流行音樂中心，形成完整休閒遊憩觀光廊帶。藉由翻新老高港的歷史面貌，昔日儲貨舊倉庫群轉身為職人食肆、大港潮文創禮品、裏船溜花園、港灣魅力景緻結合蓬萊港區舊有碼頭場域特色，遊逛水岸饒富沉味風情。</p>
<p>前鎮漁港建設專案 (110~113 年)</p>	<p>計畫以提升前鎮漁港水產衛生安全，結合產、銷、用及觀光，營造國際標準之空間環境為願景，依據「行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點」，擬定未來四年公共建設計畫，期有系統性地推展相關工作，形塑前鎮漁港風華再造。 考量前鎮漁港為我國遠洋漁業主要作業基地，建港迄今已逾 50 年，相關空間配置及建物設施需因應現今產業需求重置，爰據以訂定以下目標：(一) 建置衛生安全場域(二) 友善船員休憩空間(三) 改善港區水陸環境(四) 開拓產業觀光休憩</p>
<p>黃線捷運土建及全線軌道聯合工程 (112~117 年)</p>	<p>黃線預計 2028 年完工通車，捷運黃線全長 22.91 公里，共設置 23 座車站，連接亞洲新灣區、都會核心區、澄清湖及鳳山五甲前鎮等地區，將可有效凝聚灣區經貿發展，形成便捷密集之捷運路網，打造高雄市進入公共運輸為導向之無縫運輸新階段，打造大高雄地區 30 分鐘生活圈。 黃線完工後與既有捷運紅橘線、輕軌、台鐵形成高雄特有的「雙環路網」，結合捷運岡山路竹及林園延伸線同步推動，串聯高科技 S 廊帶及海、空港連結，扮演城市轉型的關鍵力量。同時也透過 TOD 聯合開發，創造城市多核心發展，活化城市與生活之多元性。</p>
<p>高雄國際機場新航廈 (第一期工程預計 114 動工)</p>	<p>強化高雄機場聯外交通轉乘與餐飲、購物、商業等複合機能。新航廈設計結合運輸、產業、將海洋與文化的意象，打造屬於高雄海洋之都的國際機場。以翱翔天際的海鷗與連綿不絕的白浪為概念，塑造鮮明的建築與景觀造型。深具特色的屋頂大跨距構造則是以美濃油紙傘在地文化為概念，轉化室內空間意象為傘下的都市戲棚。屋頂採單元系統構件能提供擴充與銜接的彈性。</p>



高雄市政府

<p>旗津第二過港隧道 (估計推動時間為 128 年)</p>	<p>過港隧道當初設計年限僅至 2023 年，短期為延長使用年限，以利其他替代道路設施、路網規劃興建或交通配套。賴瑞隆立委於前年先爭取過港隧道延壽改善工程 2.19 億元、交通系統更新 6900 萬元，於 2019 年進行照明燈具、交通設備、通風機更新及道路改設工程，並於去年 3 月完工，延續隧道使用年限至 2049 年。</p>
---	--

(3)相關研究及水域遊憩活動應遵守注意事項

活動分區限制範圍及種類

- A 區親水體驗區 (非動力區): A1 至 A11 所圍區域 (不包含 A1-1 至 A1-4 游泳區)，僅得從事衝浪、獨木舟 (輕艇)、立式划槳 SUP、風浪板、帆船之體驗。
- 游泳區: A1-1 至 A1-4 海水浴場浮球圍繞區，僅得從事游泳活動。
- B、C 區專業活動區 (非動力區): B1 至 B7、C1 至 C6 所圍區域，僅得從事風箏衝浪、專業衝浪、獨木舟 (輕艇)、立式划槳 SUP、風浪板、帆船活動及其他非動力浮具。



全球暖化下臺灣海平面上升和暴潮衝擊分析-綠色和平(109年)

綠色和平於 2020 年提出，臺灣周遭海域的海平面近 20 年期間上升速度為每年 3.4 公釐，為世界平均的兩倍。美國中央氣候研究組織 (Climate Central) 2015 年曾針對 IPCC 報告內全球暖化的不同情境進行全球海平面上升的研究，研究亦提出，若不積極減碳情境下將可能導致全球升溫 4°C 並造成全球海平面上升 6.9 到 10.8 公尺。海平面上升淹溢範圍涵蓋高雄市地標 85 大樓、捷運美麗島站，暴潮衝擊則包含高雄市茄苳區、永安區和三民區，駁二藝術特區將可能遭暴潮襲擊。而快速且有企圖心的減碳措施將減少一半以上的威脅，避免破壞許多具有代表性的國際城市和地標。故臺灣政府應更積極參與國際合作，推動全球暖化減緩和調適工作。



圖 1-21 2050 年不積極減碳情境下臺灣海平面上與暴潮之衝擊範圍圖



圖 1-22 高雄市海平面上與暴潮之衝擊範圍圖

資料來源：綠色和平-全球暖化下臺灣海平面上升和暴潮衝擊分析(2020)



高雄市政府

旗津海岸防護策略與環境改善計畫規劃案-綠波國際環境設計(112年)

綠波國際環境設計於2023年參與國立中山大學團隊，接受市府水利局委託，進行旗津海岸空間利用與整體環境優化初步構想。藉由嚴謹的現況調查、與里長、在地居民等深度訪談，依據專業團隊之海岸防護策略分析、評估及研擬，在確保海岸安全無虞之原則下提出旗津海岸空間利用與整體環境優化的初步規劃，旨在透過整體海岸步道和亮點景點的串聯，通過自行車道連接整個海岸區域，以發展完善的水域休閒觀光路線，提高旗津海岸遊憩體驗的質量。

計畫中，綠波團隊考慮海岸防護和國土發展，推動生態復育和綠能概念，同時結合各種觀光資源，以實現真正的環境永續發展，將生態復育、水資源再利用以及海岸自然環境共生納入發展計畫，有助改善現有的海岸工程構造物對景觀環境的視覺、生態等影響，並利用現有的自然資源來提升整體景觀，改善和增值既有公共綠地空間，另透過串聯豐富的海濱觀光景點，提高當地居民的生活品質。初步規劃旨在實現旗津的空間利用和整體環境的優化，同時保護自然資源，以整體觀光發展為目標，與當地政府和社區合作，以實現友善海岸和宜居旗津的目標，吸引遊客和促進當地經濟的增長，作為市政推動整體環境改造的參考依據。



圖 1-23 旗津北側整體環境規劃願景圖
資料來源：綠波國際環境設計有限公司(2023)

(4)相關法規

表 1-8 相關法令彙整表

類型	名稱	與本計畫相關內容
減碳策略	高雄市淨零城市管理自治條例 110年	第六條 本市應接軌全球永續倡議，參酌國內外最新氣候變遷科學研究及情境推估，因應商業模式與社會運作變遷趨勢，發展淨零循環經濟，促成投資及產業追求永續發展之良性循環，積極落實城市淨零轉型。 第八條 本府擬定氣候變遷與淨零城市發展之相關計畫或方案，其基本原則如下： 一、接軌國際：執行國家減量目標及期程時，應積極落實全球在地化，並加強國際合作，讓城市經驗與世界接軌。 二、在地化：落實部門階段管制目標，應考量在地社會文化與成本效益，並尋求在地成果產出最適化。
	高雄市國土計畫， 110年	環境資源與保育構想 3.強化藍綠帶的串聯與整合 未來受極端氣候的影響下，極端降雨致河川難以排水產生淹水，為避免嚴重災害發生，加強埤圳系統，並透過藍綠帶的串聯，強化生態機能，提升環境容受力。
城鄉發展	高雄市國土計畫， 110年	二、高雄市城鄉發展優先順序 (一)既有發展地區 1.既有都市計畫內都市發展用地 屬低度發展之都市發展用地應作為優先發展地區，包含橋頭新市鎮、高雄港洲際貨櫃中心二期、高雄港及興達港港區周邊土地。
海洋策略	海岸管理法， 104年 及 整體海岸管理計畫， 106年 (內政部營建署)	為達成維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源等目標，依海岸管理法第8條及第44條規定，應研訂「整體海岸管理計畫」，以綜整海岸管理之課題與對策、落實海岸地區之規劃管理原則、協調相關目的事業主管機關之分工，指導相關計畫修正或變更，以有效指導海岸土地之利用方向，健全海岸之永續管理。
	向海致敬， 109年	以「建構生態、安全、繁榮的永續海洋國家」為願景，鼓勵人民「知海、近海、進海」。
海洋環境與資源保育	高雄市一級海岸防護計畫， 109年	維繫自然系統、確保自然海岸零損失、因應氣候變遷、防治海岸災害與環境破壞、保護與復育海岸資源、推動海岸整合管理，並促進海岸地區之永續發展。
	海洋污染防治法 107年修訂	因臺灣地狹人稠，經濟發展快速，沿海濕地遭海岸開發之破壞，而廢(污)水放流或海拋等，均已使臺灣四周海洋生態與環境每下愈況，亟需推動海洋環境保護工程，因此，環保署 89年 11月 1日公布施行「海洋污染防治法」，並經歷次修法，自 107年 4月 28日起中央主管機關變更為「海洋委員會」。
	環境教育法 106年修訂	為推動環境教育，促進國民瞭解個人及社會與環境的相互依存關係，增進全民環境認知、環境倫理與責任，進而維護環境生態平衡、尊重生命、促進社會正義，培養環境公民與環境學習社群，以達到永續發展，特制定本法。



(5)建築相關法規檢討

I. 綠地用地(程序層面)

- (I) 依都市計畫公共設施用地多目標使用辦法，以及建築法相關規定辦理建築物申請建築相關執照程序。
- (II) 依建築法相關規定申請。
- (III) 水保及水利技師配合建築師圖說，依相關辦法製作圖說。

II. 綠地用地(實體層面)

- (I) 本案地點因在臨海岸之地區，在地質上偏鬆軟，且易受潮汐、水文影響，建議施作鑽探作業取得報告後，進而選定建築物座落位置。
- (II) 本案地點面臨海岸，易受鹽害、暴風、強光、高溫、水氣等等物理環境影響，建議訂定相關材料規範，以維護建物安全和日後維護。
- (III) 本案地點為砂質地層，又受潮汐浸擾，易造成建築物結構力不均勻沉陷以及地震後土讓液化之潛因，建議做適當的地基改良以保持建築物安全。
- (IV) 為防止本案建築物置入基地後對於地面逕流的影響，建議於整體景觀規劃時整合雨水、潮水...等所需之維護設施。
- (V) 原始建物拆除流程為：
 - 如有身分之建物，則辦理正常程序之拆除流程即可。
 - 如無身分之建物，需依現況繪製拆除所需圖面後取得許可後，再辦理正常程序之拆除流程即可。

III. 新設建築建蔽率、容積率及面積計算

旗津地區新設建築皆位於綠地用地，依據都市計畫法高雄市施行細則，綠地用地建蔽率為 15%、容積率為 45%，基地總面積：29199 m²，因此最大建築面積：4379 m²、最大總樓地板面積：13139 m²。



4. 課題與對策

經由嚴謹的環境綜整與現況調查分析，並已確定用地取得及使用之明確性或可行性。針對旗津及亞洲新灣區計畫區，提出 1. 如何提升區域國際競爭力 2. 如何落實低碳旅遊體驗 3. 如何朝向友善環境方向發展 4. 如何推廣智慧旅遊體驗。四大面向相關課題探討及對策研擬，分述如下：

課題一、如何透過形塑國際迎賓品牌，加值區域觀光發展，完善海洋觀光廊帶，提升高雄市整體觀光旅遊之獨特性及國際競爭力。

「海洋首都」作為高雄市的都市定位，觀光旅遊業為高雄帶來可觀的經濟效益和就業機會。然而，現行的觀光旅遊發展模式造成區域發展不平衡的問題。本計畫期待在整體亞洲新灣區觀光品質大幅提升的同時，一併完善旗津地區基礎觀光硬體設施，同時發展在地特色、提高消費能力、增加遊客停留時間，以提升觀光旅遊體驗品質。

對策：

1. 強化高雄市的海洋特色：透過重新盤點在地資源，優先完善旗津地區基礎觀光硬體設施、增加以海洋為主題的設施、建築、光環境設計、商業及活動空間等，打造更具特色的旗津觀光區，提升整體觀光吸引力，包括增加過夜旅客及提高消費能力。
2. 提升高雄市的國際知名度：引進獨特特色的活動並實施宣傳行銷，致力將亞洲新灣區、鹽埕、愛河及旗津區整合行銷，提升整體旅遊品質，透過宣傳強化日夜間活動延續，提升高雄市的國際知名度，把高雄市海洋之都的建設成果傳遞給臺灣及國際的觀光客。



資料來源：網路照片，已取得授權

課題二、如何透過促進永續觀光發展，落實綠色城市與低碳旅遊體驗。

近年綠色旅遊、低碳旅遊是逐漸受到全世界關注的旅遊模式，而因計畫區內擁有豐富的海洋及自然資源，隨經濟發展、在地觀光需求日益增加，土地使用型態朝向多元使用，由陸地逐漸朝向海岸開發，造成海岸地區生態環境遭受嚴重破壞，為維繫自然生態系統，因應氣候變遷、海平面上升，配合海岸防護及國土發展規劃，促進海岸及人本空間共存，以達到永續觀光發展之願景。

對策:

1. 兼顧環境友善的設計：於開發前的規劃設計階段，會引用尊重環境的設計手法與材料的選用，減低未來維護管理之需求，新建之建築亦將申請「綠建築標章」，另為減輕觀光工程對生態環境造成的負面影響而辦理提案前之生態檢核，訂定後續於設計、施工階段需進行生態檢核，以保護在地生態。
2. 導入綠能低碳轉運計畫：綠能低碳轉運計畫內將發展便捷的大眾運輸系統，鼓勵搭乘電動水、陸運載具、自行車出行等，減少汽車使用。能有助於減少空氣污染，降低碳排放，同時改善城市空氣質量。
3. 永續經營管理理念：優先考量具民間參與可行性、整合性及投入資金可回收性質之計畫。
4. 達到永續指標：導入綠色旅遊永續發展 SDGs 指標，並輔導飯店產業轉型申請環保住宿認證。



資料來源：網路照片



圖 1-24 永續發展目標圖

資料來源：<https://globalgoals.tw/>



高雄市政府

課題三、如何朝向友善環境方向發展，使遊客有安心旅遊的觀光體驗。

高雄市政府近年極力推動友善的旅遊環境，讓觀光環境能滿足不同需求的旅客，不分信仰、不分年齡，都能自在地漫遊高雄，找到適合的旅遊行程，讓高雄市觀光旅遊業品質可與國際接軌。

對策：

1. 設施更新：為提升觀光景點的整體形象，需針對現有的老舊和破損設施物及鋪面更新，並採取適當的減量化處理。提供遊客更為友善、安全的觀光旅遊體驗，同時也有助於延續景點的歷史與文化價值。整合較為雜亂的指標、照明系統等景點設施物，透過統一的視覺元素，期望打破原有的雜亂面貌，創造一個更為和諧、統一風格的景觀空間。這些改進不僅有助於景區的現代化升級，也展現了對遊客需求的關注，迎合現代旅遊的潮流趨勢。
2. 通用化旅遊環境營造：強化無障礙設施環境、為建構性別友善與安全的公共空間、設計公廁以男女廁 1:3 規劃等，提供全齡旅客、不分性別、國籍之安全友善觀光體驗。
3. 輔導產業轉型：輔導飯店產業轉型申請性別友善旅宿認證。



課題四、如何透過推廣智慧旅遊體驗，打造更高品質的旅遊環境與智慧新服務。

高雄港擁有豐富的航運歷史及海洋文化。然而，現今遊客很難接觸到這些具歷史意義的產業，智慧科技的導入可以為旅遊產業帶來巨大的變革，例如，智慧交通系統可以提供實時交通資訊，讓遊客可以更快地抵達目的地；智慧景點可以提供虛擬實境（VR）或 MR 體驗，讓遊客可以身臨其境地感受景點。完整享受高雄港歷史時期之景緻，從而以沉浸式體驗、個性化推薦等服務，讓遊客可以獲得更豐富和愉悅的旅遊體驗，提升旅遊國際競爭力。

對策:

1. 導覽解說點設置：空間活化及創造多元性，本團隊將嚴謹檢視界定在地居民與遊客使用的空間，於旅遊動線上充分引入解說機會，輔導培力導覽人材及相關智慧 APP 互動解說等，創造空間解說的多元性及多樣性。
2. 發展智慧景點：利用智慧科技打造沉浸式體驗，提升旅遊吸引力。發展智慧旅遊平臺：整合旅遊資訊、交通資訊、住宿資訊、餐飲資訊等，提供一站式服務，提升旅遊便利性。
3. 提升旅遊效率：智慧科技可以自動化管理旅遊資源、提供旅遊服務，讓旅遊產業可以更有效地運作。



資料來源：網路照片



5. 是否曾受交通部觀光署補助執行「重點景區遊憩廊帶計畫」(111至112年)案之地方政府，其111-112年計畫預算執行成效(計算至112年12月31日)。

- 本府未受補助執行「重點景區遊憩廊帶計畫」(111至112年)案。



二、計畫構想

1. 計畫願景與目標

(1) 計畫願景

基地位於國際郵輪門戶、交通動線交匯的高雄港灣，本團隊構思了一系列的策略，以「永續、創新、共榮」為核心理念，為各區域評估最適規劃方案，並導入零碳概念，打造綠色遊憩動線，提升高雄港的觀光魅力與國際競爭力，打造兼具自然生態與人文風情的宜居城市需求。

(2) 計畫目標

- I. 提高港區國際競爭力：高雄港是臺灣最大的國際港口，也是重要的經濟樞紐。強化高雄市的海洋特色改造公共空間，提升高雄港的形象和吸引力，有助於提增高雄港的國際競爭力，發揮「海洋首都」之區位特色。
- II. 促進永續發展：貫徹善用低碳交通運輸系統，設計融入低碳及永續設計策略，使旅遊業及環境共存共榮，達到綠色旅遊永續發展 SDGs 指標，減少旅遊活動對環境的負面影響，促進港區周邊環境永續利用。
- III. 提升高雄港旅遊品質及觀光魅力：透過改善步道系統、保留大樹、優化綠帶、增加遮蔭等通用化旅遊環境營造，整合閒置空間、引入市集等活動，打造更完善的公共空間並豐富旅遊內容，提升旅遊品質吸引更多遊客前來高雄港觀光。
- IV. 推廣智慧旅遊：自動化管理旅遊資源，整合旅遊、交通等資訊，讓旅遊產業可以更有效地運作，提升旅遊便利性。



資料來源：本計畫拍攝



2. 行動計畫之完整性與可行性

綜整高雄市重要觀光遊憩資源，透過最適遊客量的分析與評估，依循整體計畫願景與目標，本計畫提出以下包括軟、硬體類別之八大具體行動計畫，跨域整合亞洲新灣區、旗津及愛河區域各項重要觀光遊憩資源。行動計畫中，首先透過各項軟硬體建置及觀光人才培育創造優質觀光，強化旗津亮點及愛河區域改善，營造特色觀光，最後整合旅遊資訊系統強化加值應用軟體推廣智慧觀光，並將形塑高雄港灣品牌，並以第一屆高雄亞灣雙年展主題策展達到成果永續性，針對各項行動計畫說明如下：

表 2-1 行動計畫一覽表

項次	行動計畫名稱	類別	工作項目計畫
A1	旗津海島觀光旗艦計畫	硬體	1.旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫
			2.旗津海水浴場亮點計畫-景觀
			3.旗津海水浴場亮點計畫-建築
			4.貝殼館與周邊整合計畫
			5.低碳運具及系統建置計畫
A2	愛河親水廊道升級計畫	硬體	1.愛河親水廊道升級計畫
B1	綠能低碳轉運計畫	軟體	1.新設 YouBike 站點、推廣在地自行車、既有渡輪外觀進行改善及美化等
B2	國際性別友善及環保旅宿輔導推廣計畫	軟體	1.向高雄市旅宿業者進行輔導推廣性別友善及環保概念、鄰近旅宿進行性別友善環境改造及增加環保相關設施等
B3	智慧觀光數位轉型計畫	軟體	1.亞灣區數位學生平台建置
			2.沈浸體驗 4D 深度導覽
			3.「走進時光長廊」MR 任意門互動體驗
			4.旅客互動自拍及高解析景區即時影像
			5.區域特色遊程影音數位內容建置
B4	大港重生行銷亮點計畫	軟體	1.前置、品牌推廣期建置計畫
			2.「永續沙舟 旗津迴游 - 第一屆高雄亞灣雙年展主題策展」
			3.「高雄燈塔音樂會」活動
			4.「旗津過夜計畫」活動
			5.「討海人飲食手冊」
			6.「國際津沙風箏節」(邀請國外專業團隊參與)
B5	旗津海岸公園環境教育推動計畫	軟體	1.培植專業之環境教育人力並協助機關申請環境教育場域認證
B6	行動計畫工程專案管理	軟體	1.協助本案行動計畫監督、執行、審核程序。

(1) A1 旗津海島觀光旗艦計畫

本計畫透過旗津整體海岸線景觀改造、亮點設施及建築營造，形塑高雄港國際迎賓品牌，並以觀光永續發展為原則，在維繫既有自然生態系統為前提下，適量導入商業空間及遊憩體驗，打造友善環境且具國際吸引力的觀光景點。在整體環境營造上，以友善環境為目標，設置包含無障礙空間、多國語言導覽、性別友善、智慧導遊等服務，提供全齡旅客、不分性別、國籍之安全友善的觀光體驗。





圖 2-2 旗津海島觀光旗艦計畫全區鳥瞰圖

資料來源：本計畫繪製



圖 2-3 旗津海島觀光旗艦計畫夜間全區鳥瞰圖

資料來源：本計畫繪製

I. 旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫針對既有老舊、損壞設施物及過量的鋪面進行減量及拆除，包含更新高雄燈塔老舊步道、旗后山入口步道、休憩設施及渡輪站旁既有步道提升整體美感及安全性。

- 動線系統串聯：計畫串聯旗津渡輪站往旗后山動線。
- 步道改善：針對高雄燈塔前與旗后山入口的步道進行改進，提升其舒適性和便利性。
- 休憩空間改善：提升休憩空間的品質，增加自行車停放區域，為遊客提供更便捷和舒適的休息場所。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)

計畫範圍包含旗津輪渡站至高雄燈塔及旗后山入口區域步道系統建置及修繕，合計面積約5公頃。

本計畫區域內土地管理單位包含觀光局、交通部航港局、工務局、臺灣港務股份有限公司、國家自然公園管理處，目前規劃皆已取得該機關同意，都市計畫使用分區以港埠用地為主。

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：17,000,000 元



2 既有步道改善 3 既有步道、休憩空間改善 1 旗津輪渡站-旗后山動線建置、更新



圖 2-4 旗后山景觀改善策略示意圖

資料來源：網路照片

「高雄灣區大港·旗津領航」

申請計畫書



圖 2-5 旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫模擬圖(一) 資料來源：本計畫繪製



圖 2-6 旗津輪渡站往旗后山步道系統建置計畫模擬圖(二) 資料來源：本計畫繪製



II. 旗津海水浴場亮點計畫-景觀

(I) 計畫內容與工作項目

- 整體景觀動線系統：以友善環境為設計理念，透過動線系統的重新規劃，創造更舒適的海岸活動空間。
- 植栽的重新規劃：以保留既有大喬木為原則，增加耐候性佳的濱海原生喬木，以營造豐富的熱帶海岸景觀，並提供良好的遮蔭功能。
- 節點空間規劃：於入口廣場設置入口亮點設施，並於人潮聚集區設置舒適便利的休憩停留設施及露天咖啡廳，讓遊客可以放鬆身心，享受休閒時光。
- 增設沖洗設施及沙灘淨灘車：於海水浴場定點設置露天沖洗設施，使戲水更方便，並增設淨灘車維持海水浴場整潔。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)

旗津海水浴場亮點計畫實施地點以北至旗后山；以西至海水浴場範圍及水上活動區域；以東至旗津三路及特觀區前；以南至鍾愛之門，合計面積約6.5公頃。

本計畫區域內土地權屬皆為公有地，管理單位包含觀光局、航港局，目前規劃皆已取得該機關同意，都市計畫使用分區則以公園用地與港埠用地為主。

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：143,000,000 元

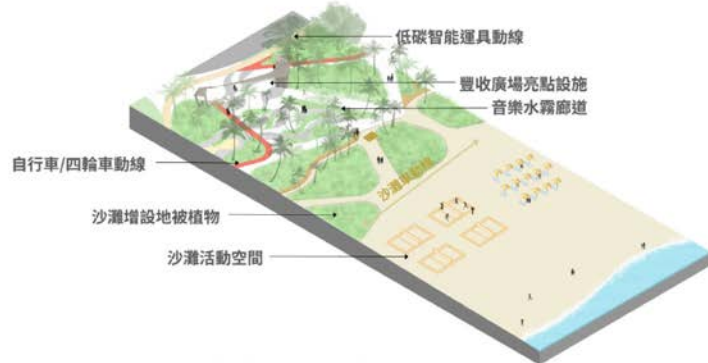


圖 2-7 旗津海水浴場亮點計畫示意圖

資料來源：本計畫繪製



圖 2-8 旗津海水浴場亮點計畫現況整備計畫示意圖(一) 資料來源：本計畫拍攝、網路照片



圖 2-9 旗津海水浴場亮點計畫現況整備計畫示意圖(二) 資料來源：本計畫拍攝



圖 2-10 馬雅各步道現況整備計畫示意圖

資料來源：本計畫拍攝、網路照片



圖 2-11 豐收廣場現況示意圖

資料來源：本計畫拍攝

III. 旗津海水浴場亮點計畫-建築

(I) 計畫內容與工作項目

濱海戲水亮點區以海洋意象為設計主軸，打造一個兼具國際化視野及在地特色的門戶意象。整體規劃包含：

- 既有建築的重新配置：更新四號公廁、救生站及沙灘吧等老舊、臨時性建物，提供完善的服務設施。
- 海洋意象的融入：透過建築造型、景觀設計、入口意象及公共藝術等元素，展現旗津的海洋意象。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)

濱海戲水亮點區實施地點以北至旗后山；以西至海水浴場範圍及水上活動區域；以東至旗津三路及特觀區前；以南至鍾愛之門。

本計畫區域內土地權屬皆為公有地，且皆為觀光局所轄，目前規劃皆已取得該機關同意，都市計畫使用分區則以公園用地為主。

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：135,000,000 元





高雄市政府

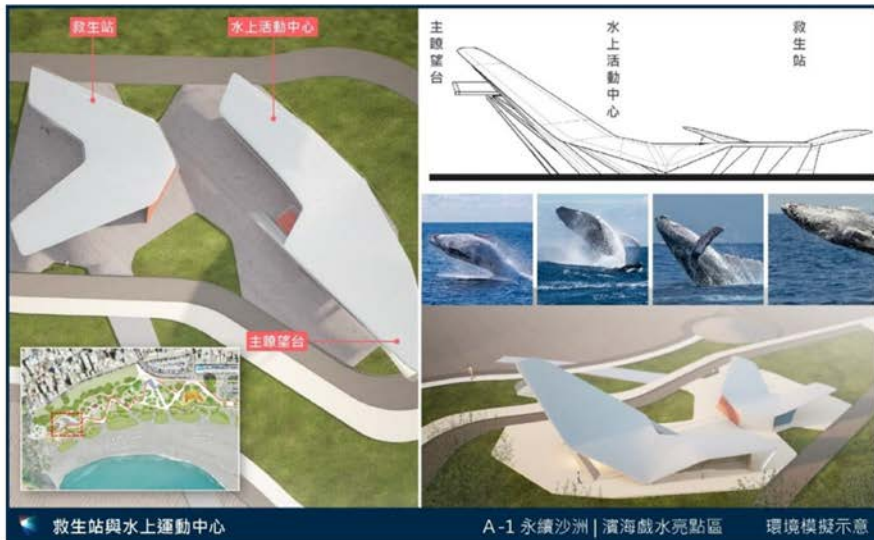


圖 2-12 救生站與水上運動中心環境模擬示意圖(一)

資料來源：本計畫繪製

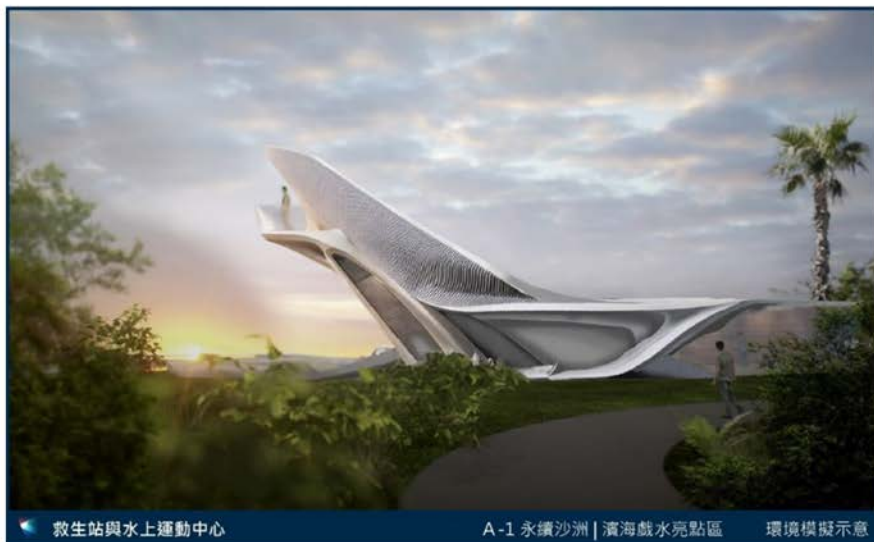


圖 2-13 救生站與水上運動中心環境模擬示意圖(二)

資料來源：本計畫繪製

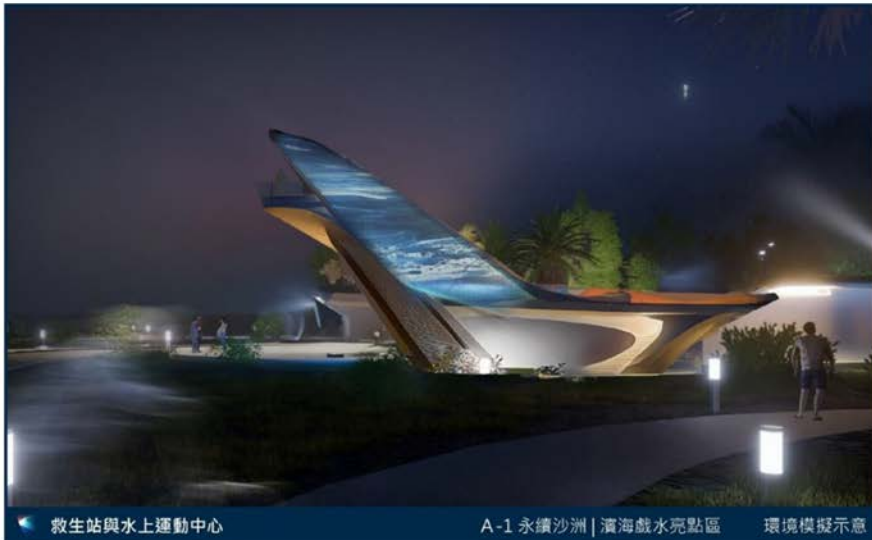


圖 2-14 救生站與水上運動中心環境模擬示意圖(三)

資料來源：本計畫繪製



圖 2-15 Sunsetbar 與四號公廁模擬示意圖(一)

資料來源：本計畫繪製



高雄市政府



圖 2-16 Sunsetbar 與四號公廁模擬示意圖(二)

資料來源：本計畫繪製



圖 2-17 Sunsetbar 與四號公廁模擬示意圖(三)

資料來源：本計畫繪製



圖 2-18 Sunsetbar 模擬示意圖

資料來源：本計畫繪製



圖 2-19 Sunsetbar 夜間模擬示意圖

資料來源：本計畫繪製



IV. 貝殼館與周邊整合計畫

(I) 計畫內容與工作項目

大洋迴聲貝殼館與周邊整合計畫透過提升整體景觀空間、更新建築立面及室內展覽空間、重新規劃既有的表演和觀景空間，並導入餐廳、市集等商業空間，期望能有效活化貝殼館的整體空間，為廣場空間營造出更為豐富多元的體驗。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)

大洋迴聲廣場貝殼館與周邊整合計畫範圍以北至彩虹教堂，以南至海珍珠，以東至旗津三路。

本計畫區域內土地權屬皆為公有地，且皆為觀光局所管理，都市計畫使用分區以公園用地為主。

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：8,000,000 元



圖 2-20 貝殼館與周邊整合計畫示意圖

資料來源：本計畫繪製



圖 2-21 貝殼館與周邊整合計畫平面圖

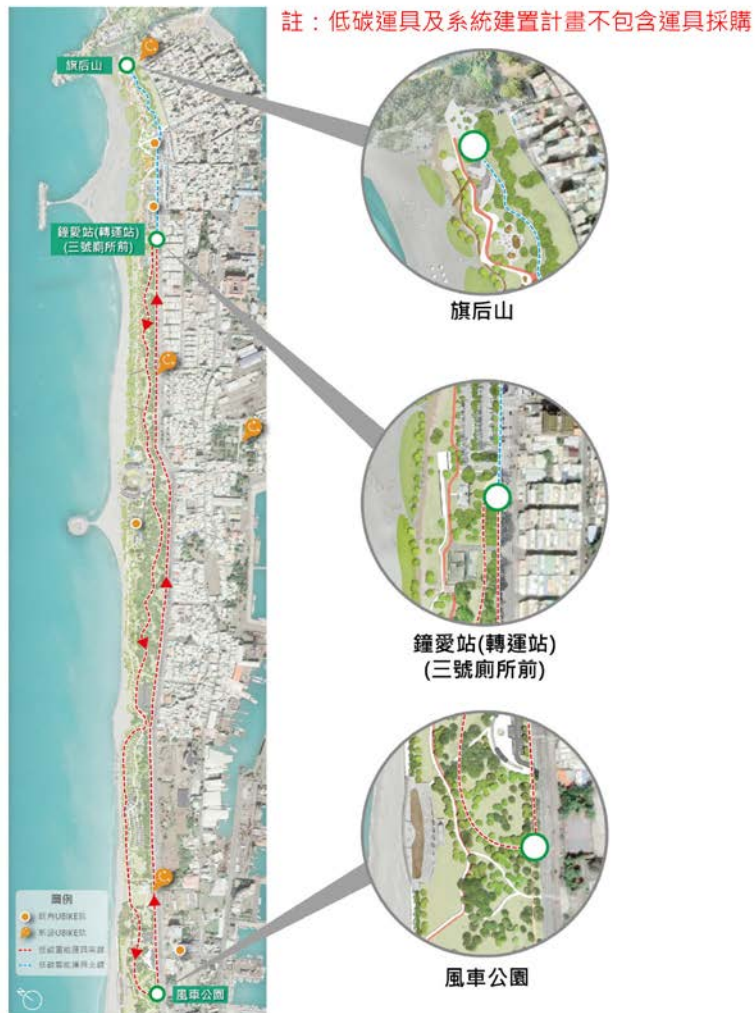
資料來源：本計畫繪製



V. 低碳運具及系統建置計畫

(I) 計畫內容與工作項目

低碳運具及系統建置計畫包含整體路線系統建置和指標系統設置，整合整體旗津地區的觀光資源，使遊客能夠輕鬆串聯整體旗津觀光動線，享受更為便捷的轉乘體驗。



(II) 實施地點(含地權用地可行性)

低碳運具路線由鍾愛站以北到星空隧道前，以南到風車公園，去程(鍾愛站-風車公園站)為海線，回程(風車公園-鍾愛站)為社區線，合計長度約為 6 公里。本計畫區域內土地權屬皆為公有地，管理單位包含觀光局及工務局，都市計畫使用分區以公園用地、綠地為主。

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：45,000,000 元



圖 2-23 低碳運具及系統建置計畫模擬示意圖(一)

資料來源：本計畫繪製



高雄市政府



圖 2-24 低碳運具及系統建置計畫模擬示意圖(二)

資料來源：本計畫繪製



圖 2-25 低碳運具及系統建置計畫模擬示意圖(三)

資料來源：本計畫繪製

(2) A2 愛河親水廊道升級計畫

本計畫以愛河灣至七賢橋的景觀改善計畫，形塑整體愛河永續觀光理念、迎接亞灣的國際迎賓水岸，在永續觀光策略上，本計畫重視生態保護和資源合理利用，選擇當地適應性植物進行植栽，以確保生態平衡和生態多樣性的永續發展，並推廣低碳旅遊，鼓勵遊客使用公共交通工具或綠能交通方式，以減少對環境的影響。在景觀營造策略上，以鋪面系統的改善打造愛河區域更加清新宜人的環境，且在電箱美化過程中，也導入整體亞灣品牌行銷意象，創造高雄城市景觀的統一性及強化品牌形象。

I. 愛河親水廊道升級計畫

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫以愛河灣至七賢橋的景觀改善計畫，形塑整體愛河永續觀光理念、迎接亞灣的國際迎賓水岸。透過整體植栽改善、既有電箱美化及重點區域景觀營造等策略，打造更友善、具有永續性的觀光旅遊體驗及遊憩空間。



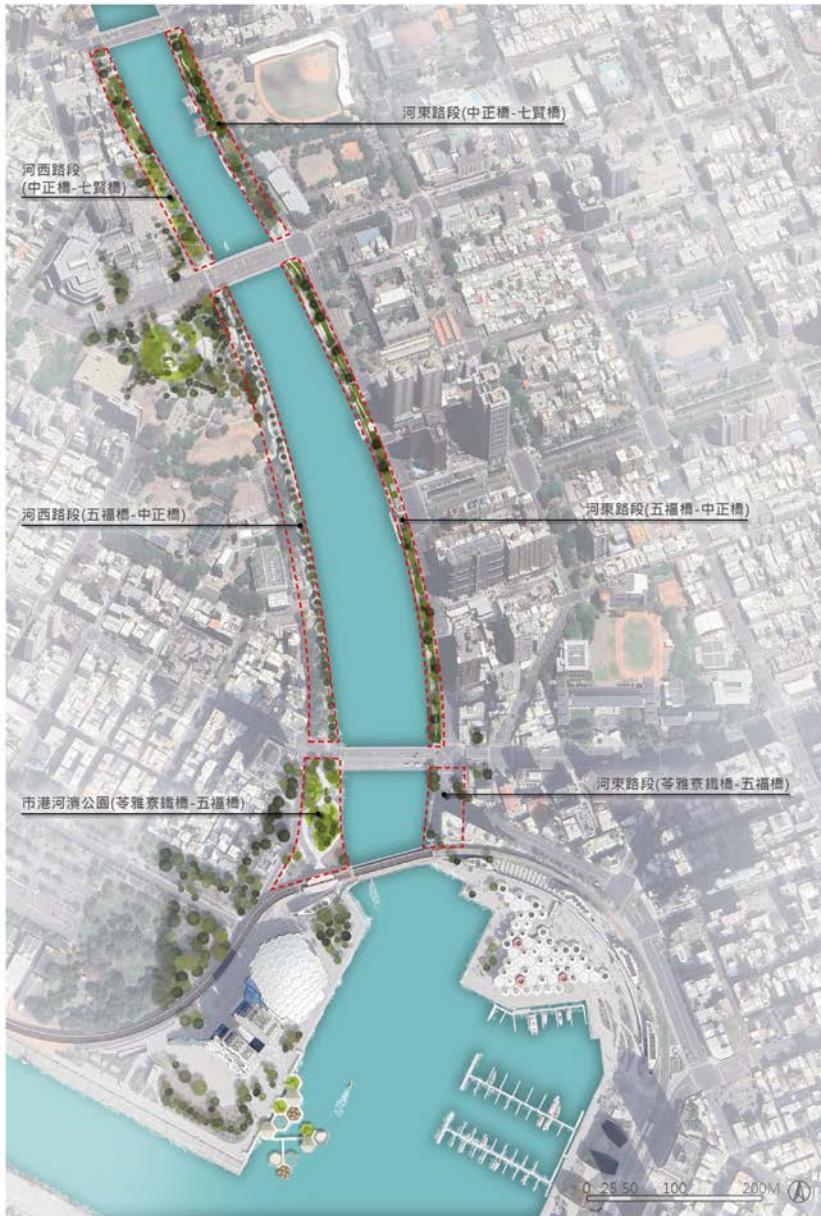


圖 2-26 愛河親水廊道升級計畫平面圖

資料來源：本計畫繪製

(II) 實施地點(含地權用地可行性)

苓雅寮鐵橋-五福橋、五福橋-中正橋、中正橋-七賢橋之愛河河西路及河東路周邊綠地。

本計畫區域內土地權屬皆為公有地，且皆為觀光局所管理，都市計畫使用分區以公園用地為主。

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：33,100,000 元



圖 2-27 愛河親水廊道升級計畫現況整備計畫示意圖 資料來源：本計畫繪製



高雄市政府



圖 2-28 河東路段(苓雅寮鐵橋-五福橋) 景觀改善現況示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-29 河東路段(苓雅寮鐵橋-五福橋) 景觀改善模擬示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-30 河東路段(五福橋-中正橋)景觀改善現況示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-31 河東路段(五福橋-中正橋)景觀改善模擬示意圖 資料來源：本計畫繪製



高雄市政府



圖 2-32 河東路段(中正橋-七賢橋)景觀改善現況示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-33 河東路段(中正橋-七賢橋)景觀改善模擬示意圖 資料來源：本計畫繪製

「高雄灣區大港·旗津領航」

申請計畫書



圖 2-34 市港河濱公園(苓雅寮鐵橋-五福橋)景觀改善現況示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-35 市港河濱公園(苓雅寮鐵橋-五福橋)景觀改善模擬示意圖 資料來源：本計畫繪製



高雄市政府



圖 2-36 河西路段(五福橋-中正橋) 景觀改善現況示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-37 河西路段(五福橋-中正橋) 景觀改善模擬示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-38 河西路段(中正橋-七賢橋) 景觀改善現況示意圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-39 河西路段(中正橋-七賢橋) 景觀改善模擬示意圖 資料來源：本計畫繪製



(3) B1 綠能低碳轉運計畫

I. 綠能低碳轉運計畫

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫預計於旗后山、海岸公園、技工舍及戰爭和平紀念公園新設 YouBike 站點，位置如圖 2-22 所示，並推廣增加旗津特色之在地自行車，以提升整體自行車旅遊形象；同時針對既有渡輪外觀進行改善及美化，提升高雄市水上運輸及旅遊品質，以提供在地居民、旅客遊覽旗津更多元的選擇，使其能夠輕鬆串聯整體旗津觀光動線，享受更為便捷的轉乘體驗。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：高雄港、旗津地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：32,200,000 元



(4) B2 國際性別友善及環保旅宿輔導推廣計畫

本計畫強調旅宿業在提供服務的同時，一同承擔社會責任和成為性別友善服務的模範。透過減少能源使用、優化廢物管理以及實施環保措施，旅宿業有助於降低對環境的不良影響，同時達成永續觀光的目標。此外，本計畫鼓勵旅宿業者在軟體服務、行銷推廣等方面積極推動性別友善措施。期待高雄港整體建設在邁向國際化的同時，地方業者也能共同參與，從多面向的角度，推廣高雄市成為國際化港都。

I. 國際性別友善及環保旅宿輔導推廣計畫

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫將向高雄市旗津及亞灣地區旅宿業者進行輔導推廣性別友善及環保概念，並鄰選旅宿進行性別友善環境改造及增加環保相關設施等。

性別友善旅宿是指在軟體服務、行銷推廣等方面，包含旅宿業者性平課程培、訓友善空間識別標示、設置性別友善廁所、表單友善化、員工制服得依性別認同自由選擇等內容，皆能友善對待不同性別旅客的旅宿。性別友善旅宿的推廣，有助於促進性別平等，並達成 SDGs 永續發展目標第 5 項「性別平等」的目標。

環保旅宿是指在營運過程中，採取節能減碳家電、使用綠色能源、推動節水設施、減少一次性備品使用、減少包裝材料使用、資源回收、廢棄物減量、進行污水處理等措施，以減少對環境的衝擊。環保旅宿的推廣，有助於促進環境永續，並達成永續發展目標。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：5,000,000 元



(5) B3 智慧觀光數位轉型計畫

透過創新科技提升高雄亞灣區的旅遊體驗，結合觀光數位孿生、4D 互動導覽、MR 混合實境及互動即時影像系統，將傳統觀光提升至新的互動和沈浸體驗之新高度。計畫的主要目標是通過科技增強遊客的參與感和互動性，同時展現高雄豐富的文化和歷史，將使高雄亞灣區轉型為一個高科技、互動性強的新世代旅遊目的地，吸引更多國內外遊客，提升區域旅遊產業的發展。

I. 亞灣觀光數位孿生平台建置

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫將建立亞灣區的數位孿生觀光服務，提供互動式虛擬導覽。

以微觀的全視角導覽，細細品味亞灣區精彩人文場域。透過 Matterport 技術，進行景區廊道場域建模，包括對亞灣區及周邊地區進行室內外光達和全景影像掃描，創建亞灣區觀光數位孿生 (Digi Twin) 場域。

在場域中嵌入互動導覽薦元素，如：影音導覽解說、室內場域展示、歷史影音照片與導覽介紹，增強遊客互動體驗。提供多元虛擬導覽模式，讓遊客隨時都能體驗亞灣區的美景與特色；採分年分期完成高雄港、鼓山、鹽埕、前金、苓雅、旗津等區數位主題場域建置。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：3,800,000 元

II. 沈浸體驗 4D 深度導覽

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫將結合空拍和全景影音技術，加入時間敘事元素，呈現高雄的歷史風華和文化變遷。

透過體驗壯麗亞灣區多維度景致，同時結合全景空拍與地面攝影，以宏觀視野來展示亞灣區特色美感。通過 4D 時間軸及多語系語音導覽，展現高雄過去與現在景觀變化；透過數位平台講述歷史故事，將高雄港灣區發展歷史及細膩文化故事以互動方式呈現，展示現今歷史場景的重現，提供一個全方位的數位導覽體驗；計畫分年分期完成「港灣高雄、文化高雄、文創高雄、濱海高雄」等主題建置。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：3,000,000 元



資料來源：網路照片



III. 「時光長廊」MR 任意門互動體驗

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫將建構 MR 混合實境體驗，結合實體景觀，提升遊客虛實互動及旅遊體驗。

亞灣區 MR 混合實境互動觀光創新導覽，透過 MR 眼鏡及平台研發，將亞灣區真實世界結合虛擬導覽，打造「走進時光長廊」MR 任意門，創造全新型的互動體驗。設置 MR 眼鏡服務區，結合輕軌、步行等遊憩型態，讓遊客獲得最佳體驗，可進行多人互動。設計特色互動場域，於高雄燈塔、駁二藝術特區、高雄流行音樂中心等場域，設計 MR 虛實整合互動體驗，提高遊客參與感及話題性；計畫建置景區 MR 場域、MR 眼鏡設備租借、體驗互動系統建置、系統營運等作業，並結合周邊店家進行整合宣傳作業。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：10,400,000 元



圖 2-40 MR 互動體驗場域位置圖

資料來源：本計畫繪製

IV.旅客互動自拍及高解析景區即時影像

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫將透過設置景區互動自拍和高解析觀光即時影像系統，促進遊客參與和社交分享。

在駁二、港灣區等地設置景區互動自拍，結合特定時節活動，利用景區特色美景或藝術裝置作為背景，鼓勵遊客分享自己的經歷，營造話題性。

建置4K PTZ高解析即時影像和180VR全景即時影像，直播景區風景，整合至Youtube、網站或社群平台進行直播，並與數位學生、沈浸體驗等服務進行雙向整合。

進行OBS話題直播，配合景區廊道季節主題，特殊節慶進行話題行銷作業，並與民眾進行互動，製作縮時及精彩花絮等作業。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：6,800,000元



資料來源：網路照片



圖 2-41 互動即時影像建置場域位置圖 資料來源：本計畫繪製



圖 2-42 4K PTZ 高解析即時影像、180VR 全景即時影像位置圖 資料來源：本計畫繪製



資料來源：網路照片

V. 區域特色遊程影音數位內容建置

(I) 計畫內容與工作項目

本計畫將製作品質數位內容和主題遊程攻略，針對不同季節主題，提供旅遊指引。

建置高雄港灣區、鼓山、鹽埕、前金、苓雅、旗津等場域深度導覽、行程數位內容，藉由專業攝影、空拍、影音建置、專業撰文、彙整多元旅遊攻略，並根據不同季節和活動，提供不同主題的旅遊指引，如文化節慶、自然景觀等，吸引更多廣泛的受眾。預計完成亞灣區全場域數位內容建置，包含場景。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：2,500,000 元



(6) B4 大港重生行銷亮點計畫

將本計畫案建設成果納入品牌思維，以整體性行銷策略將「旗津與亞洲新灣區觀光廊帶」推廣至國內大眾與國際旅客視野，促進旗津與亞灣區觀光與城市發展。根據行銷三階段之第一期，聚焦前期宣傳資源整備與相關宣傳管道建立。

延續前置、品牌推廣期建置計畫，將本建設案建置成果透過大型策展與行銷活動宣傳本建設案成果，進而促進國際觀光導流、達到城市宣傳之效。

I. 前置、品牌推廣期建置計畫

(I) 計畫內容與工作項目

透過整合官方宣傳管道，溝通產業升級、地方再造，以四大計畫推廣亞灣建設成果，以期提升產業投入意願。

- 計畫一、沙洲人文：聚焦旗津與高雄百年大港的人文風土，從地理環境與歷史人文發展剖析漁村與港口文化，結合地方創生脈絡，為整體行銷宣傳帶來人文厚度。
- 計畫二、科技港灣再造：強調高雄產業升級與轉型，從製造與出口轉型智慧科技與觀光旅遊結合，融合新興技術如人工智慧、物聯網等。強調導入智慧科技，為歷史悠久的港口產業注入新生命力。
- 計畫三、海洋文化底蘊：呼應向海致敬（109年）政策方針，整合愛河灣親水遊憩、旗津濱海戲水區、旅運中心接駁之郵輪旅遊、文化遊艇與渡輪等等現有水上遊憩資源，強化高雄海洋城市意象。
- 計畫四、環境永續：環境永續是國際發展趨勢，本計畫低碳、永續的建設方針呼應臺灣2050淨零排放路徑政策方針以及聯合國「2030永續發展目標」(Sustainable Development Goals, SDGs) 中多項指標。以期讓高雄迎來與自然共生的下一個百年。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府(與茂林國家風景區管理處合作)

(IV) 預估經費：6,000,000 元



圖 2-43 品牌設計概念與視覺識別示意圖(一)



圖 2-44 品牌設計概念與視覺識別示意圖(二)

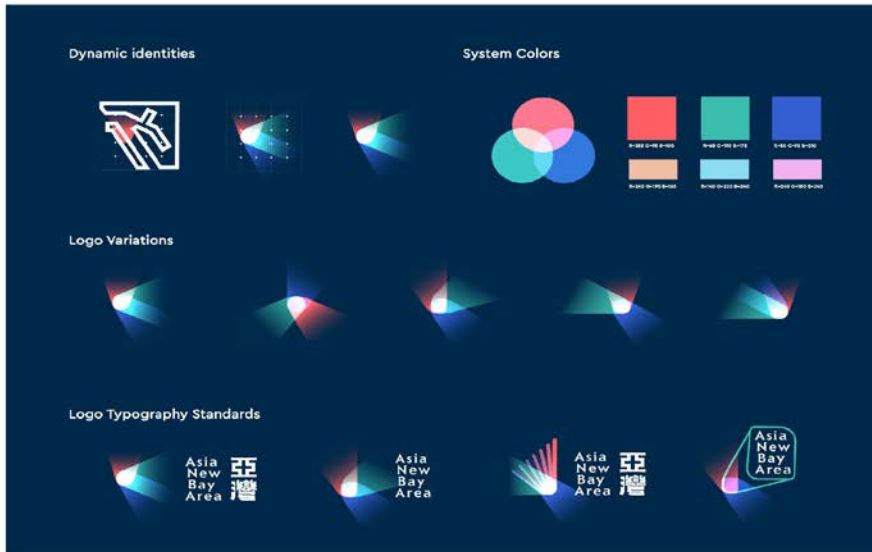


圖 2-45 視覺識別設計圖 A

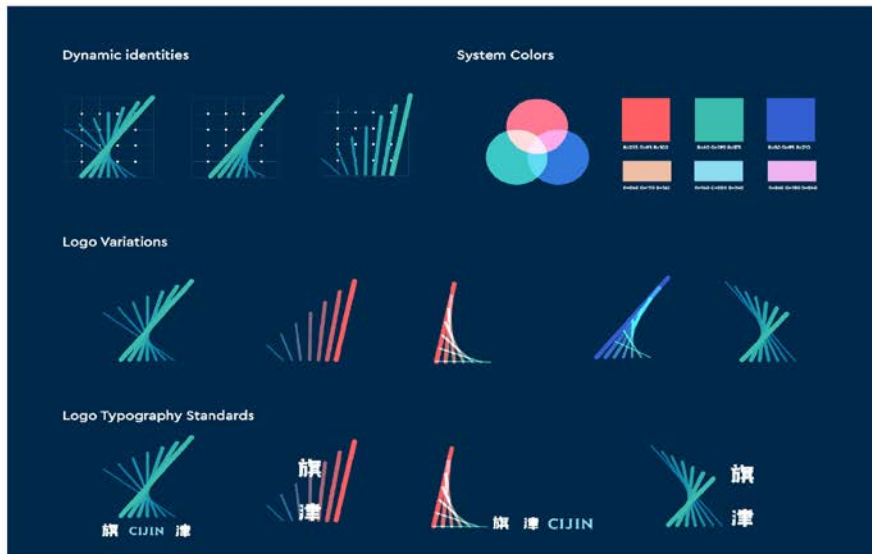


圖 2-46 視覺識別設計圖 B

II. 「永續沙舟 旗津迴游 - 第一屆高雄亞灣雙年展主題策展」

(I) 計畫內容與工作項目

以高雄展覽館為優先選擇，盤點高雄市內軟、硬體資源，充分利用策展形式的靈活性，舉辦地方創生、建築藝術、海洋永續、智慧城市相關內容策展。並將茂林國家風景區、壽山國家自然公園納入高雄環境永主題策展項目。

橫向結合高雄美術館、衛武營文化中心、駁二藝術特區、棧二庫、高雄流行音樂中心等單位，於策展期間串連活動。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：18,200,000 元



第一屆高雄亞灣雙年展 - 永續沙舟 旗津迴游

以大型策展模式，將本計劃的建設成果作為第一屆雙年展的焦點。整合亞灣區軟硬體能量，讓百年港都躍至國際視野。



圖 2-47 永續沙舟 旗津迴游 - 第一屆高雄亞灣雙年展主題策展示意圖



III. 「高雄燈塔音樂會」活動

(I) 計畫內容與工作項目

透過區別於現有大型音樂展演的音樂題材，例如古典、現代、傳統戲曲等表演，於策展期間在高雄燈塔舉辦多場次音樂展演活動，結合空拍機、現有數位學生資源，線上線下同步放映，將旗津地標-高雄燈塔成為策展期間亮點。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：2,500,000 元



第一屆高雄亞灣雙年展 - 燈塔音樂會

策展期間，邀請國內外傑出音樂家，在高雄燈塔相關空間舉辦多場次音樂展演活動。結合現有數位學生資源，線上線下同步欣賞重新打造後的旗津亮點與亞灣整體美景。



圖 2-48 「高雄燈塔音樂會」線上線下同步音樂展演示意圖

IV. 「旗津過夜計畫」活動

(I) 計畫內容與工作項目

充分利用濱海沙灘優勢，結合時下流行露營風潮，邀請臺灣餐酒品牌與露營活動品牌進駐，於策展期間舉辦豪華露營與車露營，提供夜間遊憩活動例如：沙灘音樂會、聽濤酒吧活動等等，以有效宣傳本建設案夜間光環境建置成果。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：2,500,000 元



高雄市政府

V. 「討海人飲食手冊」

(I) 計畫內容與工作項目

以美食與漁村文化為題，橫向整合鼓山魚市場、旗津海產街、棧二庫、大港橋區域美食觀光站點，並結合智慧觀光旅遊，重點溝通小港國際機場、旅運中心郵輪導入之國際旅客，於策展期間推行美食宣傳手冊與商圈優惠券。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：1,000,000 元



第一屆高雄亞灣雙年展 - 討海人飲食手冊

匯集南台灣漁港飲食文化，充分利用旗津海產街、鼓山漁市場，在雙年展策展期間推出觀光餐飲推薦手冊，結合商圈券，刺激在地商圈消費。



圖 2-49 「討海人飲食手冊」觀光餐飲推薦手冊示意圖

VI. 「國際津沙風箏節」

(I) 計畫內容與工作項目

透過高雄亞灣雙年展整合旗津既有「旗津風箏節、黑沙玩藝節」活動，以本計畫經費邀請國外專業團隊一同參與，以期達到相互加成、擴大宣傳之效。

(II) 辦實施地點(含地權用地可行性)：旗津及亞灣地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：3,000,000 元



(7) B5 旗津海岸公園環境教育推動計畫

以旗津海岸公園為基地，預計以遠程提升旗津海洋環境教育場域為目標，成立環境教育推廣團體，志在養成師資，精進志工以及收集環境及文化資訊，並設計環境教育教案，為未來旗津貝殼館海洋環境教育課程做準備，中期則以推廣環境教育對外課程活動以及旗津海岸線生物熱點調查及保育區規劃。

I. 旗津海岸公園環境教育推動計畫

(I) 計畫內容與工作項目

- 專案環境教育教師駐點人力：招募具有環境教育背景或相關專業的教師或專家，駐點於旗津海岸公園，負責設計、執行和評估環境教育活動。
- 發展課程方案及營運管理規劃：設計多元化的環境教育課程，包括戶外探險、生態解說、海洋保育等主題，針對不同年齡層次的受眾，制定營運管理規劃。
- 培植專業之環境教育人力：舉辦環境教育專業培訓課程，提升教育工作者的專業能力和知識水準，使其能夠更好地執行環境教育任務。
- 協助機關申請環境教育場域認證：協助旗津海岸公園及相關機構申請環境教育場域認證，確保教育活動符合相關法規和標準，並具有教育價值和效果。

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：2,000,000 元

(8) B6 行動計畫工程專案管理

行動計畫工程專案管理涵蓋一整套全面的活動，執行期間包含設計階段、監造及施工階段，有效地規劃及監控各行動計畫，以確保本計畫在預定的範圍、預算和時間內成功完成。

I. 行動計畫工程專案管理

(I) 計畫內容與工作項目

- 各硬體行動計畫工程施工記錄作業
- 設計及施工階段生態檢核
- 辦理工程各階段施工說明會、記者會、工程宣導活動及參賽必要之稿件、照片、影片
- 成果報告書製作
- 軟體行動計畫期程控管

(II) 實施地點(含地權用地可行性)：旗津及愛河地區

(III) 執行單位：高雄市政府

(IV) 預估經費：12,800,000 元



3. 全案經費預估

本計畫全案經費約為新台幣 4 億 9,280 萬元，預計申請補助經費 2 億 9,992 萬元，地方配合款 1 億 3,572 萬元及地方自償款 5,716 萬元，相關行動計畫項目、辦理方式及預估經費詳第二章第 2 節所示。

4. 與觀光署所屬國家風景區管理處結合觀光圈跨域合作提案

為促進彼此合作，本府於113年3月6日召開跨局處會議，召集計畫區內各跨部門單位出席討論，期望齊心為高雄共譜及實現願景，其中，交通部觀光署茂林國家風景區管理處同意組建策略聯盟與本計畫結合觀光圈跨域合作提案，以下為相關合作內容。

(1) 高雄觀光圈概述及目標

高雄觀光圈建構計畫是由交通部觀光署推動的觀光發展計畫，旨在整合高雄市及屏東縣三地（茂林、六龜、內門）的觀光資源，打造以「山、海、城、原」為主題的觀光圈。目標為提升高雄市及屏東縣三地觀光產業的服務品質與效率、創造新的觀光體驗與商機及促進高雄市及屏東縣三地觀光產業的升級發展。

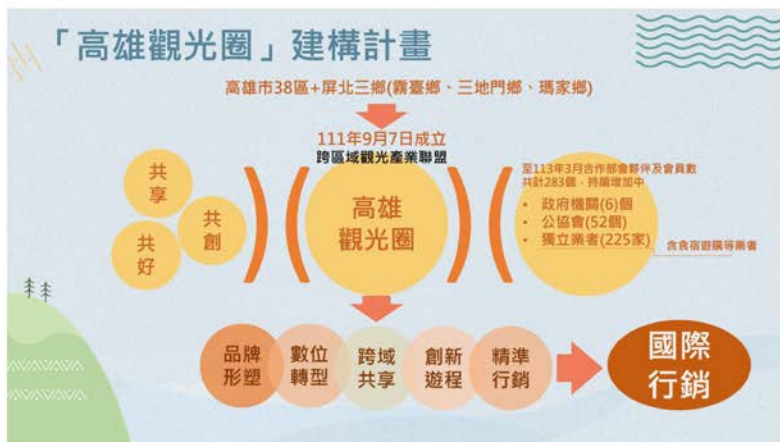


圖 2-50 高雄觀光圈概述及目標圖

(2) 建構計畫內容

- I. 行銷推廣：整合行銷資源，推廣高雄觀光圈品牌，進行國際行銷。
- II. 遊程開發：開發多元化的觀光遊程，滿足不同遊客的需求。
- III. 智慧科技應用：導入智慧科技，提升觀光服務品質與效率。
- IV. 人才培訓：培訓觀光產業人才，提升服務品質。



高雄市政府

(3) 執行策略



圖 2-51 高雄觀光圈執行策略圖

資料來源：茂管處提供

高雄觀光圈於 111 年至 112 年以「山、海、城、原」為主題，開發多元化的觀光遊程，包括進行品牌形塑、跨域共存、創新遊程、數位轉型及精準行銷。過往亦曾於旗津、亞灣區推動創新體驗點輔導，分別為創新體驗點(111 年至 112 年共輔導 10 處)及觀光旗艦點(111 年至 112 年共輔導 7 處)，共 27 處體驗點，範圍遍及北、南、東高雄，其中包含森聚場、維肯茶藝 2 處位於大駁二地區之業者加上於高雄燈塔、高雄港區(棧庫群)、蓮池潭、佛光山等指標性景點，配合電子套票、與合法旅行社合作，串連並優化遊程。

另於 112 年與遊輪入境業者合作上架串聯遊程，共計上架 9 條國際遊程，其中 4 條行程包含高雄港區(大港橋、英國領事館)、旗津與愛河等景點。進行遊輪客群(國際遊程)開發。



資料來源：茂管處提供

(4) 未來合作期待

未來應打造跨域觀光圈，擴大觀光圈的範圍，提供遊客更豐富的旅遊體驗。另將提升產業競爭力及觀光服務品質，創造新的觀光商機，以下為未來預計合作初步方向。

I. 提升交通串聯度：

透過改善交通運輸系統，配合臺灣好行、臺灣觀巴、在地有腳、電輔自行車等並結合套票，如：好玩卡、數位票券等，使不同觀光地區之間的交通更旅遊體驗加便捷、高效。

II. 豐富行銷創新性：

利用創新的方法和技巧，以吸引遊客的注意力，提升觀光產業的競爭力，例如透過直播節目、新媒體、即時影象、聯名開發等行銷手法，與時俱進，利用新媒體和科技進行行銷，以更有效地觸達目標客群。

III. 打造國際吸引力：

透過提升觀光資源的品質和內涵，並加強行銷和推廣，以吸引國際遊客。首先應整合各觀光圈品牌，打造區域觀光品牌。其次以多語言電商平台推廣新景點、新體驗，拓展海外市場。最後以人才培育課程、地接增值服務、主題式半日遊等創造優質的旅遊環境，讓國際遊客感到安全、舒適、便利。並展現各觀光區域獨特的文化和魅力吸引國際遊客。



資料來源：茂管處提供



5. 計畫區整體植栽構想

計畫區內整體植栽構想期望藉由水岸都市林營造，創造自然破匯，達到節能減排並降低都市熱島效應，愛河兩岸綠地選用耐旱、耐鹽、易維管之水岸植栽及地被，如馬蘭、紫雲蔓、洛石、越橘葉蔓榕等，喬木的部分則選用遮蔭性較佳且依季節開花或葉片變色的植栽；旗津植栽選種則以耐候性佳的濱海植物為主，包含種植於公園及沙灘綠化的馬鞍藤、濱刀豆，喬木包含瓊崖海棠、水黃皮、欖仁、苦楝等以遮蔭及耐候性為主。

並於設計、施工階段持續與相關專業領域人士密切溝通、諮詢，以期為本計畫規劃出最合適的植栽景觀，後續亦將於設計階段時洽詢農業部林業試驗所協助挑選適合本計畫之植栽。

➤ 旗津地區植栽選種



➤ 愛河兩岸綠地植栽選種



6. 生態檢核成果

(1) 工程影響評估

本計畫預計進行智能運具動線架設、步道和廣場等設施修繕更新等工程。計畫範圍緊鄰聚落，周邊陸域棲地環境為沙岸、次生林、草生地及人為干擾區等。草生地有喬木及園藝植株鑲嵌。工程進行過程可能產生噪音及震動等對周邊區域造成干擾，資材堆置及施工便道等臨時區域可能影響計畫範圍內及周邊的植被，並對周緣環境的野生動物造成干擾。

表 2-2 工程影響與生態友善作為摘要

工程內容	生態影響預測	生態保育原則
智能運具動線架設、步道和廣場等設施修繕更新	1. 影響計畫範圍內及周邊的植被。 2. 對利用周緣環境的野生動物造成干擾。 3. 產生噪音及震動等對周邊區域造成干擾。	1. 工程施作應降低對周邊既有植被及野生動物的干擾。 2. 施工過程中考量順勢移除強勢入侵種。 3. 植栽工程盡可能選用適地適種之原生植栽，或入侵性較低之景觀植栽。

(2) 生態保育原則

本計畫未來的規劃設計或施工過程可能影響現地的生態環境，故相關工程設計與施作應參考以下生態保育原則。

- (1) 工程施作應降低對周邊既有植被及野生動物的干擾。
- (2) 施工過程中考量順勢移除強勢入侵種。
- (3) 植栽工程盡可能選用適地適種之原生植栽，或入侵性較低之景觀植栽。



(3) 結論與建議

本計畫為有二區工程提案，計畫涉及範圍多位於已開發區域周邊，依據本次生態檢核會勘成果，提出相關結論及建議。

(I) 旗津沙灘自生種苗保留

第一區計畫有沙灘地被植物補植規劃，考量該地區氣候炎熱且多遊客踩踏，植栽生長較不易，除建議可將現地自生之臺灣海棗種苗原地保留，增加後續防風及定砂效益外，另外可規劃將地被植物種植區域架設圍籬區隔，避免遊客活動踩踏使後續養護難度增加。

(II) 既有景觀喬木保留及維護

本次提案之一、二區計畫皆有較多前期種植之景觀植栽，現況生長大多良好，僅有景觀草坪養護較不易，現況生長情形較差，建議後續可考量保留大多數現有景觀喬木，如有因工程因素無法迴避而需移除，應考量於周邊補植其他適宜之園生景觀植栽。

(III) 強勢入侵種防治工作

本計畫範圍周邊有強勢入侵種植物-銀合歡及小花蔓澤蘭生長，後續施作過程中如有發現生長於工區內，應考量將其順勢移除。動物部分則有綠鬣蜥活動，於公園內有發現民眾擺放水果餵食，建議可加強宣導不要任意餵食野生動物，以免造成環境髒亂及野生動物病害傳播，同時可通報高雄市農業局協助執行綠鬣蜥移除等工作。

(IV) 景觀植栽的選用

提案機關現已有規劃多種景觀植栽及地被植物種植，因本計畫鄰近濱海沙灘，建議應避免種植高濕度原生林環境中較常出現之植栽-筆筒樹。此外，馬櫻丹雖為優良蜜源植栽，但因其可能有較佳蔓延生長的特性，現已入侵多處開闢荒地等環境，建議可減少或避免此種類植栽的種植，改植蘆荻或蔓荊等原生植栽，儘可能維持原生植物物種多樣性。

三、計畫整體控管與效益

1. 時程控管與承諾事項

(1) 計畫推動成員與分工

本計畫由高雄市政府觀光局為主要推動成員，並結合交通部觀光署茂林國家風景區管理處為重要核心夥伴，共同進行相關軟硬體等計畫執行。而為促成高雄地區相關機關合作與資源共享共榮發展，亦配合茂林國家風景區管理處、旗津區公所等相關行政單位進行相關行銷推廣。因此，本計畫針對本案實際推動工作分工部分如下：

主要觀光發展策略規劃：由高雄市政府觀光局統籌負責，成立專責小組進行相關作業。

觀光產業行銷規劃及執行：由高雄市政府觀光局、交通部觀光署茂林國家風景區管理處、旗津區公所等成立跨域工作平台，由市府與茂管處共同規劃統籌與執行。

經營管理機制建立與執行：以高雄市政府觀光局、茂林國家風景區管理處及公部門統籌執行平台，結合各公所與社區組織人力，帶動地方產業與教育解說及觀光事業發展，增進地方效益。

同時考量本計畫往後經營發展方向與規模，減少政府財政與人力負擔，將結合在地部落與社區發展協會組織等相關單位分工託管，作為本計畫經營管理機制，共同經營管理並維護本地區，待進入營運常軌後，逐步降低公部門負擔，便可達成經營管理之目標。

(2) 計畫時程掌握

由於本案實施年期約計 10 年，其中 113~116 年為初期基礎建設與準備期，117~126 年為營運期；在準備期間針對計畫推動需求，將由高雄市政府觀光局至少每兩個月定期邀集相關單位召開聯合工作會議，以解決實質發展上可能之相關問題；而在營運期間，除基礎建設設施品質維護需求之外，針對活動行銷檢討改善部分，將每季召開一次定期聯合工作會議，希冀精益求精，帶給高雄市觀光發展一個更有效率的行銷活動內容。



(3) 退場機制配套計畫及承諾事項

依據國家發展委員會106年「公共建設計畫審議、預警及退場機制」報告指出，101至105年公建計畫落後10大主因有：1. 工程施工環境惡劣或遇天災不可抗力因素、2. 工程多次流標、3. 廠商管理不良執行不力，或停工解約等，故計畫應遵循法令政策、貼近民意降低不確定性，而本提案皆有確實執行檢視符合政策指示及法律規範、符合交通部觀光署中長程個案計畫編審規定、與地方政府或相關部會協調結果及與民眾溝通並說明溝通結果以利計畫推動。

依據計畫退場判斷準則，因計畫核定後，一年內未依計畫期程開始啟動行政作業或配套措施者等原因，經交通部觀光署核定退場後，專案型計畫即啟動重排序機制作業，將原未獲配額度之公建計畫向前遞補，以提升預算效益。退場目的為資源重排序，係不得已之手段，可讓資源釋出，重排序給更需要之計畫。

故本計畫將由高雄市政府觀光局開設「高雄灣區大港，旗津領航」計畫小組，建立預警系統，研析遭遇困難或遇見問題，提出預警，以落實監督計畫執行。

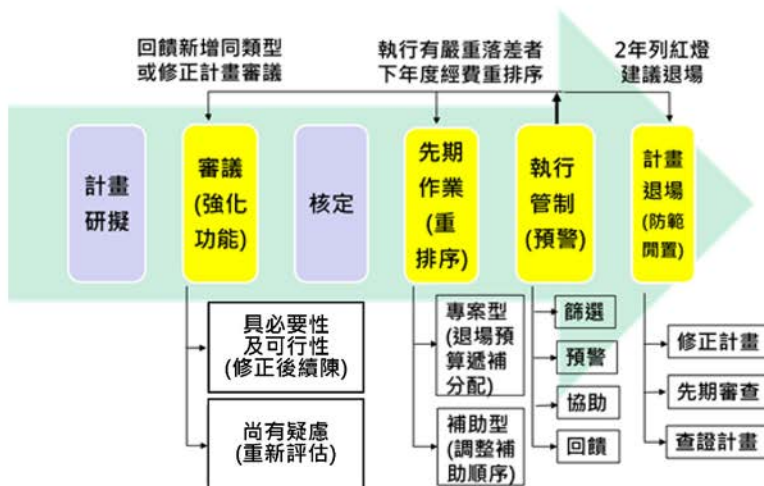


圖 3-1 公共建設計畫審議、預警及退場機制流程圖

資料來源：行政院發布函

2. 預期計畫成果

根據提案的願景及目標「以提升高雄市觀光旅遊之創造海洋獨特性及國際競爭力」、「促進永續觀光發展·落實綠色城市與低碳旅遊體驗」、「創造友善環境·安心旅遊體驗」及「以品牌行銷推廣智慧旅遊體驗」·進一步延伸其關鍵績效指標以及相關衡量標準如下表。

表 3-1 績效指標衡量表

	關鍵策略目標	編號	關鍵績效指標	衡量標準
A	以提升高雄市觀光旅遊之創造海洋獨特性及國際競爭力	A-1	國際觀光客數	觀光人潮逐年成長
		A-2	國際知名度	社群媒體傳播數量
		A-3	特殊活動帶來的觀光產值	參觀人潮及觀光產值成長
B	促進永續觀光發展·落實綠色城市與低碳旅遊體驗	B-1	城市綠化率	城市綠化覆蓋率上升、建築物取得綠建築標章
		B-2	綠能低碳轉運	旅遊活動的碳排放量逐年下降
		B-3	促進民間參與公共建設·達到永續經營管理理念	民間參與投入金額及每年成長率
		B-4	落實永續觀光發展	達到綠色旅遊永續發展 SDGs 指標
C	創造友善環境·安心旅遊體驗	C-1	景區指引系統明確·整體光環境主題一致	旅遊安全事故率逐年下降
		C-2	景區軟·硬體設施建置符合旅客需求	對旅客環境滿意度上升
		C-3	輔導產業轉型	性別友善·環保旅宿認證旅店數增加·旅遊服務滿意度上升
D	以品牌行銷推廣智慧旅遊體驗	D-1	建置智慧旅遊基礎設施	智慧旅遊資訊平臺使用率
		D-2	推動智慧旅遊應用服務	智慧旅遊應用程式下載量上升
		D-3	培育智慧旅遊產業人才	智慧旅遊產業產值及滿意度成長



依據本計畫行動構想方案與實質推動評估，本計畫將可定調為高雄市灣區海洋旅遊發展之策略，並為國際觀光客添增來台之另一旅遊勝地，預計計畫實施完成將帶來的成果如下：本計畫的實施可將高雄市灣區豐富的觀光遊憩資源確實定位、改善旗津、愛河的整體遊憩品質，吸引國際遊客探索停留，同時可增加整體觀光收入、提升觀光競爭力，促進地方經濟發展。展現高雄市觀光發展之正面能量。

表 3-2 預期效益一覽表

可量化效益	不可量化效益
<p><u>遊客成長及滿意面向：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 來訪高雄市海岸觀光之觀光人次逐年成長。 • 國際活動社群媒體傳播訪問量。 • 國內外旅客滿意度長期目標成長。 • 遊客在高雄市停留的天數增加。 • 公共交通運輸的旅客流量成長。 • 特殊活動帶來的觀光產值成長。 <p><u>觀光遊憩環境改善面向：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 達到綠色旅遊永續發展 SDGs 指標。 • 建置旗津區新海洋主題建築及設施。 • 增加海景用餐區域。 <p><u>觀光產業投資面向：</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 性別友善、環保旅宿、智慧旅遊人力導覽解說培訓與團體輔導培訓座談。 • 性別友善、環保旅宿認證旅店數增加。 • 智慧旅遊資訊平臺使用率及下載量成長。 • 增加海洋主題遊程體驗。 	<ul style="list-style-type: none"> • 有助整合海洋觀光量能，打造具國際觀光遊憩亮點，吸引國際觀光客造訪旅遊，提升城市獨特性及國際競爭力。 • 大型活動創造並帶動周邊景點及相關產業之發展，有效活化地區經濟。 • 提升公共設施品質，打造安全、便利的觀光環境。 • 提升觀光遊憩建設附加價值，以整體行銷增加建設效益。 • 增進民眾認識高雄海洋歷史文化之美，攜手為環境永續而努力。 • 推廣及輔導旅宿產業轉型，進行觀光休閒服務人力之培育，吸引更多人才接觸觀光產業。