

**交 通 類**

提 案 人：曾議員麗燕

案 由：就交通局停車場管理法適度修正案。

辦 法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交停工第 10642497600 號函復)				
案 號	議員姓名	案 由	主辦機關	執 行 情 形
交 通 類 第 1 號	曾議員麗燕	就交通局停車場管理法適度修正案。	交 通 局	一、依據中央法規—停車場法第 25、26 條規定，路外停車場領得停車場登記證後始得依法營業；另同法第 37 條規定，違反第 25、26 條規定者，處負責人新臺幣 3,000 元以上 15,000 元以下罰鍰，並責令限期改正，合先敘明。 二、因近年民衆法律知識及消費意識抬頭，爰屢有民衆透過 1999 專線、局長信箱、市長信箱等管道向本府交通局檢舉民營停車場有無證營業情形；且審計部高雄市審計處於 102 年底即開始要求本府交通局應依停車場法規定針對違法業者加強裁罰，並按季向該處提報查核與裁罰成果

至今。

三、而即使在前述法律規定及審計單位監督下，本府交通局對民營停車場無證營業稽核管理流程，原則上仍會先依循行政程序請業者至局陳述意見，過程中本府交通局亦會向其詳細說明申辦停車場登記證應備文件與程序，並且依內部行政規則及行政裁量空間給予 1 至 1.5 個月的改善期間，倘逾改善期間，仍未遞件申辦停車場登記證且持續經營者，本府交通局方依法予以裁罰，是本府交通局非以裁罰為目的，鼓勵並輔導業者合法經營方為本府交通局希冀達成者。

四、至於獎勵民間投資設置停車場部分，只要該空地位於本市都市計畫區內，且使用分區為住宅區或商業區，亦或用地類別為停車場用地者，因無須利用停車場法第 11 條來排除使用分區不得做停車場之限制，故於取得本府交通局核發之停車場登記證後，即得向當地稅捐處申請以千分之十稅率課徵地價稅。

五、此外，本府交通局將自明

				<p>(107)年起，每年舉辦本市優良民營停車場評選活動，透過實質獎勵及公開表揚方式，來鼓勵更多民衆或業者於本市申設優質公共停車場。</p>
--	--	--	--	--

提案人：李議員雅靜

案由：建請中央比照徵收空氣污染費方式，依汽油使用量繳稅原則收取燃料稅，並撤銷現行按汽機車 CC 數收取燃料費之規定，以示公允。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.3.2 高市府交運管字第 10731593000 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 2 號	李議員雅靜	建請中央比照徵收空氣污染費方式，依汽油使用量繳稅原則收取燃料稅，並撤銷現行按汽機車 CC 數收取燃料費之規定，以示公允。	交通局	<p>一、汽機車燃料使用費徵收及分配係屬交通部權管，本府於 107 年 1 月 8 日函請交通部研議依汽油使用量收取燃料費。</p> <p>二、交通部於 107 年 2 月 13 日函復本府，其內容如下：</p> <p>(一)依據公路法第 27 條規定，汽車燃料使用費為車輛使用道路所衍生養護修建及安全管理所需經費，本質為道路使用費，其與對排放空氣污染物之污染源徵收空氣污染防制費作為引導民衆節能減碳政策工具之直接目的有所不同。另隨著非燃油車輛（如電動車等）之發展及與先進國家宣示禁售燃油車</p>

政策接軌，車輛用油多寡與對道路養護成本與安全管理之關聯性已非必然。

(二)空污費隨油徵收並未區分油品用途及使用對象，然因汽車燃料使用費徵收對象為使用道路車輛，故實施隨油徵收須納入「用路不用油」車輛，並排除「用油不用路」對象，亦即針對非燃油動力形式用路車輛（如電動車）須訂定隨車徵收費率，並就農漁機具、發電機、旅館、工廠等民生工業用油建立身分辨識與用途查核機制。

(三)現行汽車燃料使用費徵收費率，依據車輛排氣量、平均耗油量及行駛里程、使用率等因素推估計算，已有考量不同車型車輛之使用差異對道路之負荷。本部已配合財政部研議推動能源稅計畫，建議該部可採整併方式將汽車燃料使用費納入，以達實施隨油徵收效果。另為回應社會各界對汽車燃料使用費更合理公平徵收之期待，本部亦請運輸研

				<p>究所辦理專案研究，初步認為以「車重」及「行駛里程」為計算因子，較符合公平性原則，後續亦將就相關技術之應用性進行評估研究。</p>
--	--	--	--	---

檔 號：  
保存年限：

## 交通部 函

地址：10052臺北市仁愛路1段50號  
傳真：(02)2389-9887  
聯絡人：任禮恩  
聯絡電話：(02)2349-2142  
電子郵件：lienjen@motc.gov.tw

受文者：高雄市政府

發文日期：中華民國107年2月13日  
發文字號：交路字第1070000877號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：如副本單位

主旨：有關貴府建請比照徵收空污費方式依汽油使用量收取汽車燃料使用費一案，復如說明，請查照。

說明：

- 一、復貴府107年1月8日高市府交運管字第10730002500號函。
- 二、依據公路法第27條規定，汽車燃料使用費為車輛使用道路所衍生養護修建及安全管理所需經費，本質為道路使用費，其與對排放空氣污染物之污染源徵收空氣污染防制費作為引導民眾節能減碳政策工具之直接目的有所不同。另隨著非燃油車輛（如電動車等）之發展及與先進國家宣示禁售燃油車政策接軌，車輛用油多寡與對道路養護成本與安全管理之關聯性已非必然。
- 三、空污費隨油徵收並未區分油品用途及使用對象，然因汽車燃料使用費徵收對象為使用道路車輛，故實施隨油徵收須納入「用路不用油」車輛，並排除「用油不用路」對象，亦即針對非燃油動力形式用路車輛（如電動車）須訂定隨車徵收費率，並就農漁機具、發電機、旅館、工廠等民生工業用油建立身分辨識與用途查核機制。

高雄市政府 1070213





四、現行汽車燃料使用費徵收費率，依據車輛排氣量、平均耗油量及行駛里程、使用率等因素推估計算，已有考量不同車型車輛之使用差異對道路之負荷。本部已配合財政部研議推動能源稅計畫，建議該部可採整併方式將汽車燃料使用費納入，以達實施隨油徵收效果。另為回應社會各界對汽車燃料使用費更合理公平徵收之期待，本部亦請運輸研究所辦理專案研究，初步認為以「車重」及「行駛里程」為計算因子，較符合公平性原則，後續亦將就相關技術之應用性進行評估研究。

正本：高雄市政府

副本：交通部運輸研究所（含高雄市政府函）

電2018-0218  
交12:02:55章

訂

線



提案人：張議員漢忠

案由：提請市府交通局研議位於高雄市鳳山區由南京路右轉瑞隆東路之車輛動態路線問題。

辦法：建請市府交通局能於南京路臨近瑞隆東路之前方處提早做一個轉道缺口，可使右轉車輛能提早轉入，使得交通能順暢及避免車禍發生。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.2 高市府交交工字第 10642404800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第3號	張議員漢忠	提請市府交通局研議位於高雄市鳳山區由南京路右轉瑞隆東路之車輛動態路線問題。	交通 局	一、查「道路交通安全規則」第102條第1項第6款規定略以：「設有劃分島劃分快慢車道之道路，在慢車道上行駛之車輛不得左轉，在快車道行駛之車輛不得右轉彎。但另設有標誌、標線或號誌管制者，應依其指示行駛。」，爰為減少本路段快車道轉彎車流與慢車道直行車流產生衝突，本府交通局依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第131條規定設置繞道標誌「指67」，用以預告前方路口交通管制措施，並指示轉彎車輛之正確行駛路線，俾維護用路人安全，先予敘明。

二、另依內政部頒佈「市區道路及附屬工程設計規範」有關分隔島開設缺口之規定：「分隔島配合橫交道路有開口需求時，橫交道路等級應為分隔島所在道路次一級或以上，且橫交道路路面寬度應達 8 公尺以上；路段中以不開口為原則，但備有救護車之醫院、消防隊門口及汽車專用迴轉道除外。」，併予敘明。

三、旨揭建議於南京路（海洋一路口至瑞隆東路口）南向於路段中再開設缺口乙節，經本府交通局派員現場勘查，查該路段範圍（長度約 350 公尺）間未有符合上述說明之條件地點，且短距離開設分隔島缺口供車輛逕行匯入，亦有易發生交通事故之風險，為維護交通安全，經評估恐不宜再增設快慢車道分隔之缺口。

四、現況本府交通局已於南京路與海洋一路口南向之快慢分隔島設置繞道標誌「指 67」（如附件照片 1），且尚可清楚辨識，另併同檢視該路口分隔島間開口長度，其距離長達 40 公尺，亦符合「市區道路

				<p>及附屬工程設計規範」開口長度規定，爰該路口做為快車道車輛匯入慢車道右轉並無違誤之處，為再加強宣導相關道路管制資訊，本府交通局今年度已於南京路南向近海洋一路前增設預告標誌牌面（如附件照片 2），以利用路人提前因應行駛。</p>
--	--	--	--	---

照片 1



照片 2



提案人：張議員漢忠

案由：本市鳳山區光遠路與經武路口之車輛繁多，容易發生交通事故，而由光遠路轉往經武路其號誌燈號並沒有左轉專用燈號之功能導致左轉車輛容易阻塞造成交通紊亂。

辦法：為民衆生命財產安全建請市府應會勘改善路口號誌。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交智運字第 10607103500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第4號	張議員漢忠	本市鳳山區光遠路與經武路口之車輛繁多，容易發生交通事故，而由光遠路轉往經武路其號誌燈號並沒有左轉專用燈號之功能導致左轉車輛容易阻塞造成交通紊亂。	交通局	經查光遠路與經武路，係為台1戊及台25線省道，其道路主管機關為公路總局第三區養護工程處高雄工務段，因交通改善涉及省道動線（標線）調整、號誌（時制）改善等事宜，道路主管機關前已辦理會勘研議交通改善在案。 有關左轉保護時相設置需考量左轉車流量及有無佈設專用車道等條件限制，本市規劃左轉保護時相，除轉向量需達15%以上，另道路條件單向車道數需大於等於三車道以上，可佈設左轉專用車道，始配置左轉保護時相；若單向左轉車流量懸殊，無法佈設左轉專用車道，則採遲閉、早開或輪放方式以保障左轉車流安全通行；左轉車流未達一定量以上，仍維

				<p>持隨機左轉方式，以確保直行車流續進效率。</p> <p>因目前光遠路東西向道路幾何條件不足，無法佈設一有效淨寬之左轉車道及規劃左轉保護時相，惟為維光遠路東西向轉向之安全，已規劃光遠路西往東先行早開（綠燈）時相及東往西遲閉（綠燈）時相，本府交通局亦將持續觀察該路口車流量變化予以檢討調整時相秒數，以維路口順暢及安全。</p>
--	--	--	--	--

提案人：沈議員英章

案由：加速闢建高雄、屏東第二條東西快速道路案。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

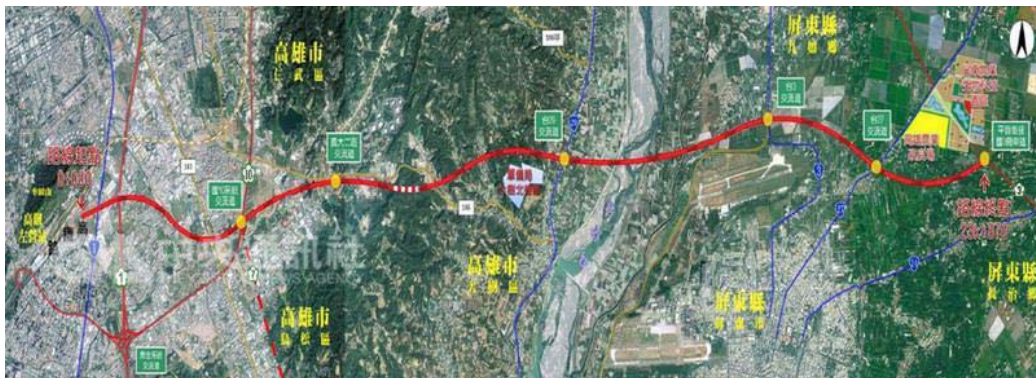
大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交運規字第 10730052100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 5 號	沈議員英章	加速闢建高雄、屏東第二條東西快速道路案。	交通 局	一、高屏往來唯一的東西向快速公路台 88 線交通流量飽和，經常塞車，屏東積極爭取高屏第二條東西向快速道路，爰交通部公路總局辦理「高雄-屏東間東西向第二條快速公路可行性研究」，規劃路線全長 24.2 公里，以西端高雄左營高鐵路為起點，向東延伸設有國道 10 號系統交流道、義大二路交流道、台 29 交流道、台 3 線交流道、台 27 交流道，終點為屏東鹽埔國道 3 號，共設置 5 處交流道。 二、規劃路線可行性研究報告交通部公路總局 106 年 8 月 9 日審查通過，交通部公路總局 106 年 9 月 29 日提送交通部，交通部 106 年 11 月 24 日提報行政院

				<p>，行政院國家發展委員會 106 年 12 月 27 日召會研 商，後續將研商情形陳報 行政院。</p> <p>三、俟行政院核定後將辦理綜 合規劃、環評作業、預算 編列等相關作業。</p>
--	--	--	--	--





高屏第二快速公路路線全圖



高屏第二快速公路路線圖（高雄起點端）



高屏第二快速公路路線圖（屏東終點端）

提案人：曾議員俊傑

案由：請高雄市政府為民請命，建議台鐵火車票調漲一案，往返台東及花蓮票價，維持原價勿調漲。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.10 高市府交運規字第 10730127100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第6號	曾議員俊傑	請高雄市政府為民請命，建議台鐵火車票調漲一案，往返台東及花蓮票價，維持原價勿調漲。	交通 局	<p>一、查臺鐵火車票價調整係屬交通部臺灣鐵路管理局權管事項，本府交通局前以106年12月28日高市交運規字第10642473000號函請交通部臺灣鐵路管理局評估在案。</p> <p>二、經交通部臺灣鐵路管理局107年1月3日鐵運營字第1060043474號函復說明如下：</p> <p>(一)有關票價部分，依據立法院院會通過之「國有鐵路客貨運運價計算公式」決議事項，除有特殊情形外，票價每二年應檢討一次，本局考量整體運輸環境，就服務對象、旅運環境及需求訂定適當票價及優惠配套措施，提出票價調整</p>

				<p>建議，依照鐵路法第 26 條第二項規定程序報交通部擬議後送行政院核定公告實施。</p> <p>(二)本局票價調整前將先完成「提升服務品質」、「改善售票系統」，並將定期票優惠及公路轉乘優惠等多元優惠配套措施納入票價調整規劃案，再研議票價調整，目前暫無具體期程。</p>
--	--	--	--	--

提案人：曾議員俊傑

案由：建議交通局研議博愛路部分路段，限定時段禁止汽車左轉。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交交工字第 10642366900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 7 號	曾議員俊傑	建議交通局研議博愛路部分路段，限定時段禁止汽車左轉。	交通 局	<p>一、查博愛路位於左營端計有博愛一、二、三、四路，其路型為雙向 6 快 2 慢車道配置，自博愛/大順一路口到博愛/新庄仔路口為緣石式中央分隔島，其左轉車道無法以削切的方式劃設，故將內側車道規劃為左彎專用道，其餘 2 快車道供直行與直右車輛使用，博愛/文自路口以北為綠帶式中央分隔帶，則採用內削分隔島的方式增設左彎專用道，原有 3 快車道提供直行與直右車流。故本次將針對博愛/大順一路口到博愛/新庄仔路口之間各路口再次檢視左轉專用道設置之必要性，。</p> <p>二、考量檢討路段中之博愛/大順一路、博愛/明誠路、</p>

				<p>博愛/裕誠路、博愛/新莊一路為東西向與南北向主要路口，考量民衆駕駛習性與轉向車流高，仍應維持左轉動線；另外針對博愛/至聖路口、博愛/明華路口、博愛/文信路口、博愛/新庄仔路口等四個路口，本府交通局將針對交通量、替代動線，並實地調查博愛路各路口不同車行方向之流量，藉以分析禁止左轉後的所增加繞路的旅行時間與延滯時間，與對周邊道路系統之交通衝擊，綜整評估實施禁左管制之可行性。</p>
--	--	--	--	---

提案人：曾議員俊傑

案由：請交通局加速研議商圈型與社區型立體「智慧型」全自動電腦管控停車塔獎勵民間投資抵減方案，藉以改善路邊停車格長時占用及併排停車之機率。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交停工字第 10642461600 號函復)				
案 號	議員姓名	案 由	主辦機關	執 行 情 形
交通類第 8 號	曾議員俊傑	請交通局加速研議商圈型與社區型立體「智慧型」全自動電腦管控停車塔獎勵民間投資抵減方案，藉以改善路邊停車格長時占用及併排停車之機率。	交 通 局	一、由於本府目前財政拮据，倘自行興建立體停車場，須將面臨經費籌措不易之窘境，故為能持續提高本市停車供給，本府交通局業依「促進民間參與公共建設法」戮力推動公共建設案（如凹子底停 35、停 30 案），藉由引進民間資金及經營創意，並利用促參法令所給予之各種租稅及融資協助等優勢（如：許可經營年限期長、無須籌措巨額購地成本及相關地價稅、營利事業所得稅等優惠），鼓勵民間投資興建立體停車場。 二、本府交通局上開推動中促參案，係以闢道式立體停車場建物為主體建設，考

				<p>量本市市區或商圈可利用土地已日漸匱乏，是貴席所提建設全自動立體機械停車塔，係能於有限空間內提供大量停車供給之有效方案，本府交通局將持續觀察整體都市發展暨交通狀況，研議並篩選適當地點，朝推動引進民間資金投資興建該自動立體機械停車塔進行。</p>
--	--	--	--	--

提案人：蕭議員永達

案由：建議市府針對民衆連續檢舉交通違規案件，開交通罰單應符合比例原則。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.31 高市府警交字第 10607091100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 9 號	蕭議員永達	建議市府針對民衆連續檢舉交通違規案件，開交通罰單應符合比例原則。	警察局	<p>一、民衆檢舉交通違規係依據道路交通管理處罰條例第 7 條規定：「對於違反本條例之行為者，民衆得敘明違規事實或檢具違規證據資料，向公路主管或警察機關檢舉，經查證屬實者，應即舉發。但行為終了日起逾七日之檢舉，不予舉發。」依據上揭規定，檢舉人檢舉交通違規需自違規行為結束後 7 日內，提供具體違規證據資料，交受理之警察機關審核查證，若逾 7 日本府警察局依法不予舉發。</p> <p>二、本府警察局受理民衆檢舉案件，依據「警察機關處理檢舉交通違規案件品質督考計畫」加強查證及審核機制，並注意舉發效率</p>



，遇有民衆提起陳述或行政訴訟案件，亦確實強化自我審查作業，執行重點如下：

(一)對於交通違規行為逾 7 日提出、重複、匿名檢舉或不能確認檢舉人身分，且檢舉事實欠具體明確、檢舉資料欠具體明確，致無法查證之檢舉交通違規案件，即不予舉發。

(二)對於符合道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 12 條各款所列情形之檢舉案件，即得予勸導，免予舉發。

(三)要求處理員警嚴格審查檢舉所檢附事證資料，如有事證上疑義，必要時得通知被檢舉人到場說明，以維護其權益。

三、依據內政部警政署 106 年 9 月 19 日警署交字第 1060142713 號函示：民衆檢舉道路交通管理處罰條例第 56 條第 1 項案件，除能明確查證認定非屬同一違規行為外，僅得舉發 1 次，其餘部分則依道路交通管理事件統一裁罰基準及處理細則第 23 條第 2 款規定「同一違規行為再重複檢舉者」不予舉發，以求周

				<p>延。</p> <p>四、警政署已於 106 年 9 月 19 日函請法規主管機關交通部，對於現行道路交通管理處罰條例就民衆檢舉舉發案件是否有同條例第 85 條之 1 第 2 項就同一違規事實連續舉發之適用，研擬修法事宜。</p>
--	--	--	--	---

提案人：方議員信淵

案由：提早開闢舊空軍醫院原殯儀館舊址為停車場（現在規劃使用也是停車場用地）。

辦法：建請高雄市政府交通局儘速辦理「開闢」事宜。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交停工字第 10607090800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 10 號	方議員信淵	提早開闢舊空軍醫院原殯儀館舊址為停車場（現在規劃使用也是停車場用地）。	交通局	<p>一、所建議地點係岡山都市計畫停 11 停車場，為「變更岡山都市計畫（第一次通盤檢討）案」之變更內容明細表核定編號第 16 案之附帶條件（附四）整體開發區，變更總面積約為 3.65 公頃，依該計畫書規定應無償撥交停車場（停十一）0.71 公頃、兒童遊樂場（兒十一）0.27 公頃及學校用地（文中三）0.30 公頃等公共設施用地予鎮公所後，住宅區（2.67 公頃）始得發照建築，先予敘明。</p> <p>二、現階段推動方向                      (一)本案用地目前軍方已依規定無償提供變更總面積之 35%公共設施作為回饋（軍備局 106.11</p>

				<p>.1 國備工營字第 10600 12877 號函)，並移交國產署接管處理。惟停車場用地範圍內尚有岡山區陽明段 565-1 地號等 5 筆土地尚未取得，依都發局 106 年 4 月 24 日函意旨軍方目前尚未完成都市計畫書所規定之附帶條件。</p> <p>(二)因目前對於私有土地取得之爭議仍未獲釐清及共識，國產署亦表示對於無償提供闢建停車場並無相關規定，爰近期續與國產署及軍方開會研議，就屬國有部分與市府合作闢建停車場之可行性。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員信瑜

案由：建請妥善規劃「通勤型自行車網」，引入目前和潛在使用人士來討論，並且評估投入經費和新建樣式。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府工工字第 10607090900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 11 號	陳議員信瑜	建請妥善規劃「通勤型自行車網」，引入目前和潛在使用人士來討論，並且評估投入經費和新建樣式。	工務局	<p>一、本局 106 年度業完成「大高雄都會區通勤型自行車道路網路線評估調查及規劃委託技術服務案」，成果報告書係依據高雄都會核心區商辦、校園、重要機關盤點分析，聚焦高通勤需求區域，以緊鄰捷運、輕軌、鐵路、公車路線等大眾運輸站點之周邊既有自行車道為優先優化建置段，再以斷點段新增自行車道縫合串聯。由核心區域向外延伸發展，以「二核雙環四星」的架構建構未來大高雄地區通勤型自行車道路網。</p> <p>二、至於都會區通勤型自行車道配置形式，係參考相關規範及交通部運輸研究所「自行車道系統規範設計</p>

手冊（第三版）」重新檢討自行車道配置型式，以規劃有實體分隔的自行車專用道為原則，佈設適當自行車道型式。本局與自行車相關社團人士，均有建立社群群組，隨時反應溝通自行車道之意見。

三、分期分區計畫：在「二核雙環四星」的藍圖規劃下，分為四個年期陸續建置完成，其分區原則以配合重大運輸建設、主要施政方向、區域需求性、自行車道完整性及補足設施。

(一)建置「北核心」、「鳳山區」地區，考量北核心及鳳山區為主要人口移入區域，須補足自行車路網及優化改善綠色交通服務，並且配合「衛武營國家藝術文化中心」及「鳳山體育園區」將於 107 年完工，一併整合周邊自行車道系統。

(二)建置「南核心」地區，配合「亞洲新灣區」相關重大建設期程例如：海洋文化及流行音樂中心、港埠旅運中心將於 108-109 年完工，自行車路網與城市同步升級。

				<p>(三)建置「北左營至楠梓」地區，延伸高雄都會核心區通勤型自行車路線向北至楠梓地區配合大眾運輸系統無縫縫合，提供學生、通勤族更友善、連續的騎乘空間。</p> <p>(四)建置「岡山、橋頭地區」及「鐵道園道自行車道系統」，配合捷運紅線岡山路竹延伸線的建置計畫及鐵路地下化工程，建構完善岡山地區及園道綠廊自行車道系統。</p>
--	--	--	--	---

提案人：許議員慧玉

案由：增設停車場或興建立體停車塔，以解決違停車輛及交通事故狀況。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交停工字第 10642523100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 12 號	許議員慧玉	增設停車場或興建立體停車塔，以解決違停車輛及交通事故狀況。	交通 局	一、查本市道路邊，除屬法定禁停空間（如路口、消防栓、公車停靠區等）或因消防、通行因素繪設禁停紅線之範圍外，皆可提供民衆停車。且為緩解本市高停車需求區域停車問題，本府交通局亦已擬定多個策略，來有效增加停車供給，包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>(一)除針對都市計畫停車場用地進行開發，亦尋找市有、國有或私有未開闢土地來合作闢建停車場。</li> <li>(二)透過交評機制，對一定規模開發案要求必須設置足夠停車空間，務必使停車需求內部化。</li> <li>(三)以自建或引進民間投資方式將既有平面停車場立體化。</li> </ul>



				<p>(四)輔導民間業者利用民間土地申設停車場。</p> <p>(五)輔導學校及商辦大樓釋出停車空間來申設停車場。</p> <p>(六)實施收費管理並採差別費率以提高公有停車格位周轉率。</p> <p>(七)積極檢討路邊停車格位，規劃合適之路邊停車標線；另為推廣大眾運輸，交通局亦持續檢討各運輸場站之轉乘停車規劃。</p> <p>二、此外，本府交通局預計自107年起，每年舉辦本市優良民營停車場評選活動，透過實質獎勵方式，來鼓勵更多民衆或業者於本市申設優質公共停車場。</p>
--	--	--	--	--

提案人：黃議員香菽

案由：針對高雄市復康巴士嚴重不足，建請改善。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交運管字第 10607103600 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 13 號	黃議員香菽	針對高雄市復康巴士嚴重不足，建請改善。	交通 局	一、本市復康巴士之營運依「高雄市復康巴士服務及收費辦法」秉公平、公正及公開原則接受民衆預約申請，爲有效利用資源而依障別等級預約訂車，民衆依障別程度於用車前 7、6、5 日至前 1 日預約復康巴士。復康巴士服務係全區出車服務，依各區域民衆訂車需求，將車輛配置於各分區駐車點，以就近提供服務。目前各駐車點車輛分配如下。(如附表) 二、爲改善身心障礙人士訂不到復康巴士情況，本府交通局已將近期民衆捐贈之復康巴士車輛加入營運。106 年 12 月復康巴士總車輛數從 145 輛增加至 150 輛，較 104 年初 115 輛增

加 35 輛。復康巴士於 105 全年提供 319,942 趟次，較 104 年 289,727 趟次成長 10.4%，105 年載客數 609,282 人次亦較 104 年 543,123 人次增加 12.1%。復康巴士每日服務雖已達 1,100 趟次，仍供不應求，為滿足民衆訂不到車或臨時訂車之用車需求，由營運單位伊甸基金會轉介至無障礙計程車。

三、本府交通局目前除提供復康巴士外，亦有提供無障礙計程車供身心障礙朋友搭乘；無障礙計程車目前由凱旋大都會、台灣大車隊、中華大車隊、皇冠大車隊、倫永大車隊、夏威夷大車隊等 6 家車隊經營，計有 141 輛無障礙計程車上路營運，持續向交通部申請無障礙計程車車輛補助，107 年底將朝 294 輛目標邁進。

四、本府為建立無障礙友善運輸環境，105 年 1 月 1 日起，無障礙計程車持博愛卡乘車每段次再加碼補助 18 元，每月搭乘趟次已達 11,000 趟，較去年同期成長 2.4 倍。因無障礙計程車具機動性，可有效解決本市復康巴士不足問題且

										<p>滿足民衆臨時用車之需求，亦可活絡計程車經營環境，達成多贏目標。</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

駐車點	岡山	旗山	楠梓	仁武	三民	鳳山	小港	鼓山	合計
主要服務區域（依訂車需求仍會跨區服務）	路竹 阿蓮 田寮 彌陀 永安 湖內 茄萣 岡山	旗山 美濃 內門 六龜 桃源 杉林 那瑪夏 甲仙 茂林	楠梓 左營 橋頭 梓官	仁武 大社 燕巢 鳥松 大樹	新興 前金 苓雅 三民 前鎮	鳳山 大寮 苓雅 鳥松	旗津 前鎮 小港 林園	前金 鹽埕 鼓山 三民	
車輛數	11	6	25	21	25	19	22	21	150

提案人：黃議員香菽

案由：請市府規劃愛河沿線沿岸景觀。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府工養字第 10607103800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 14 號	黃議員香菽	請市府規劃愛河沿線沿岸景觀。	工務局 (養護工程處)	為改善愛河綠帶景觀，已獲前瞻水環境計畫補助，本府工務局養護工程處刻正進行改善： <ol style="list-style-type: none"> <li>一、進行植栽規劃工作：針對土壤裸露部分，採用適度更換沃土及施肥，俾利後續灌木及草皮養成。</li> <li>二、加強落實分區維管理念：沿線愛河綠地進行岸邊九重葛植栽補植後，應於周邊施設告示牌，禁止民衆踩踏，定期巡視的澆水及除草之維護管理，栽植四季開花喬、灌木植物，配合顏色配置規劃栽植，以增添市容景觀特性。</li> <li>三、評選專業廠商，辦理設計規劃、適當樹形修剪、增加植栽撫育管理等作業，將依季節搭配栽植四季草花圖形及亮點強化，讓愛河沿岸景觀工程改善更顯</li> </ol>

				<p>觀光價值及視覺享受。</p> <p>四、提升維護管理人員的專業管理，每週定期巡視通報缺失，即時改善現況，隨時檢討及審核施作進度，並保持環境維護品質。</p> <p>五、針對老舊之木棧設施，則全面更新，提高使用安全。</p> <p>。</p>
--	--	--	--	---

提案人：黃議員香菽

案由：要求高雄市輕軌美術館路段及大順路段應由平面輕軌改為捷運黃線延伸增加路線。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府捷秘字第 10730012400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 15 號	黃議員香菽	要求高雄市輕軌美術館路段及大順路段應由平面輕軌改為捷運黃線延伸增加路線。	捷運工程局	一、高雄環狀輕軌係為提昇高雄地區民衆使用大眾運輸之習慣，使紅、橘兩線捷運系統之投資充分發揮其效益，本府於民國 89 年即積極展開「臨港線發展為輕軌捷運」之規劃工作，至民國 101 年 11 月 26 日行政院核定，環境影響說明書於民國 101 年 12 月 24 日環保署備查，從規劃到核定歷時十餘年之過程。高雄環狀輕軌路線長度約 22.1 公里、建設型式為地面路線，工程總經費 165.37 億元，目前高雄環狀輕軌第一階段已經通車營運中。高雄環狀輕軌捷運建設（第二階段）統包工程已於 105 年 8 月 10 日由「中國鋼鐵股份有限

公司」獲選為最有利標廠商，並於 105 年 9 月 9 日簽約，105 年 10 月 11 日開始辦理本工程，已陸續進場施工中。

二、輕軌建設的設置目的為提高大眾運輸服務水準、軌道運輸系統覆蓋率及降低整體道路交通擁擠情形，參考運輸需求模型預測，以評估施工中之服務水準變化情形，施工期間雖然大順路道路容量縮減，但大順路之車流會移轉至鄰近的替代道路，其中大順一路約 5~15%之流量轉移至明誠二路與同盟路，大順二路約 25%之流量轉移至明誠一路與覺民路、平等路、民族路與建工路、大昌路，施工期間大順路大多可仍維持在 D 級以上服務水準。

三、施工完成後輕軌正式營運，大順路之道路容量與施工期間相當，且部分旅次改搭輕軌，大順路之車流會移轉至鄰近的替代道路，故大順路段整體而言，布設輕軌後大順路沿線路口大多可仍維持在 D 級以上服務水準。

四、若調整興建之型式，除增加龐大經費外，須重新由



可行性研究、綜合規劃及環境影響評估層層重新報送中央核定，所需時間漫長（約需 4~5 年）且不確定中央是否核定，所衍生「費用」、「時間」及「社會成本」影響甚鉅且充滿不確定性。

五、大眾捷運系統興建之造價，地下化（50~65 億/每公里）、高架方式（20~25 億/每公里）及平面方式（8~15 億/每公里），大順路總長度約 6.2 公里，此段興建高架化造價初步估計為 124~155 億，若興建地下化造價初步估計將為 310~403 億，興建經費增加數倍。依據交通部頒訂之「捷運經費增加責任分擔機制及業務行政費及物調比例」規定：「…未來各地方政府提報綜合規劃報告較可行性研究階段增加經費時，如屬地方需求等可控制因素，應由地方政府全額負擔。」，因此本案所增加費用須由本府負擔。

六、且有關地下之施工問題，採地下化所需設置的通風井、緊急逃生、出入口、電梯、電扶梯等需設置於人行道，惟美術館路及大

順路現況人行道空間約 1.5m~2.5m，人行道空間相當有限，地下化要穿越中正路，惟中正路下方已有車行地下道及捷運橋線，潛盾深度需在這二者之下，因縱坡受限，出土段距離加長，都市環境造成衝擊，C32 恐無法爬升至地面，該處設有避車軌，線形無法配置。

七、大順路段雨豆樹生態亦有問題，雨豆樹樹高約 15~20m，不移植，採地下化，路線段可用潛盾；但車站部分仍需明挖，開挖深度同潛盾 10~15m 深，雨豆樹恐難保留。

八、輕軌之設計原則，採用一軌道換一車道，每一輛輕軌列車最多可搭乘 250 人，估計每小時單方向可運輸 2,000 人，路坪效率遠高於一般道路。輕軌沿線各項交通管制措施及整體規劃，因應輕軌營運通車而調整路口標誌、標線、號誌時制等，經交通局輕軌整合小組會議審查，再經本府道路交通安全會報審議通過後辦理，確保用路人通過輕軌共用路口之安全，將輕軌列車行駛影響路口及路段之交通降至

				<p>最低。</p> <p>九、環狀輕軌具有極高的外部經濟效益，依據行政院 101 年 11 月 26 號核定之高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫書，高雄環狀輕軌通車營運將帶來周邊景點經濟成長之外，另外創造經濟效益主要包含旅行時間節省效益、私人運具行車成本節省效益、肇事成本節省效益及空氣污染節省效益等四項，估計合計可以為高雄環狀輕軌全線營運 30 年可帶來 559 億之經濟效益。</p> <p>十、本府將持續與沿線周邊商家居民進行溝通，以減少對當地影響與衝擊。未來營運時亦將配合相關交通管理措施，提升當地交通之便利性。</p>
--	--	--	--	---

提案人：黃議員香菽

案由：建請高雄市輕軌第二階段（C21 站至 C32 站）在未妥善考量情況下請勿施工。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府捷秘字第 10730018200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 16 號	黃議員香菽	建請高雄市輕軌第二階段（C21 站至 C32 站）在未妥善考量情況下請勿施工。	捷運工程局	<p>一、C21~C30 業經高雄市政府道路交通安全督導會報管考小組審議通過在案，目前就輕軌（二階）部分已完成細部設計，並已辦理 9 場施工前說明會聽取里民意見及回饋修正，今仍持續辦理中。另施工期間本府成立跨局處「輕軌（二階）施工期間交通疏導小組」，由秘書長主持，以期降低交通衝擊。</p> <p>二、高雄輕軌（二階）C21~C32 停止興建之影響及問題回應如下：</p> <p>(一)違約賠償損失</p> <p>高雄環狀輕軌係為提昇高雄地區民衆使用大眾運輸之習慣，使紅、橘兩線捷運系統之投資充分發揮其效益，本府於</p>

民國 89 年即積極展開「臨港線發展為輕軌捷運」之規劃工作，至民國 101 年 11 月 26 日行政院核定，環境影響說明書於民國 101 年 12 月 24 日環保署備查，歷時十餘年之過程。高雄環狀輕軌路線長度約 22.1 公里、建設型式為地面路線，工程總經費 165.37 億元，目前高雄環狀輕軌第一階段已經通車試營運中。高雄環狀輕軌捷運建設（第二階段）統包工程已於 105 年 8 月 10 日由「中國鋼鐵股份有限公司」獲選為最有利標廠商，9 月 9 日簽約，105 年 10 月 11 日開始辦理本工程，已陸續進場施工中。輕軌（二階）預計 108 年底完成，倘若改採其他高架或地下化方式，除造價暴增外，恐須與中鋼團隊終止契約，並賠償損失。

(二)行政程序延宕及中央核定之不確定性  
若調整興建之型式，除增加龐大經費外，須重新由可行性研究、綜合規劃及環境影響評估層

層重新報送中央核定，所需時間漫長（約需 4～5 年）且不確定（中央不一定會核定地下或高架化），所衍生「費用」、「時間」及「社會成本」影響甚鉅且充滿不確定（中央不一定會核定地下或高架化），所衍生「費用」、「時間」及「社會成本」影響甚鉅且充滿不確定。

(三)興建經費增加數倍

大眾捷運系統興建之造價，地下化（50～65 億/每公里）、高架方式（20～25 億/每公里）及平面方式（8～15 億/每公里），大順路總長度約 6.2 公里，興建高架化造價將增加，初步估計為 124～155 億，若興建地下化造價將暴增，初步估計將為 310～403 億。依據交通部頒訂之「捷運經費增加責任分擔機制及業務行政費及物調比例」規定：「…未來各地方政府提報綜合規劃報告較可行性研究階段增加經費時，如屬地方需求等可控制因素，應由地方政府全額負擔。」，因此本案所增加

費用須由本府負擔。

(四)大順路沿線停車位問題  
大順路段之停車問題，大順路範圍永久路型規劃之路邊停車管制，大順一、二、三路原則不提供停車格位，於鄰近車站區段採人行道挖彎提供公車站位及臨停接送區。設置有公車站位之街廓，則將臨停彎與公車彎整併為一處，同時提供公車及臨停車輛停靠，未設置公車站位之街廓，原則上於每個路段規劃有一處臨時停車彎。

為鼓勵機車使用者改搭乘輕軌系統，於輕軌車站周邊之橫交道路調整增設路邊機車轉乘停車格位，就沿線路邊停車格位之供給數量而言，藉由周邊道路或路外停車場替代汽車，尚有餘裕可容納取消之格位數。亦於捷運局網頁公開 ([http://mtbu.kcg.gov.tw/cht/project\\_LRT\\_circle\\_download.php#parking](http://mtbu.kcg.gov.tw/cht/project_LRT_circle_download.php#parking))

(五)大順路車道是否會減少造成壅塞  
每輛輕軌列車可搭乘

250 人，每小時單向可運輸 2,000 人，相當取代 700~1,200 輛汽車之交通量。大順路沿線有學校、商場是大眾運輸的主力通勤客源，輕軌將發揮短時間大量運輸，疏解沿線大量人潮，引導私人運具旅次轉移為改搭輕軌。

大順路道路斷面完工後，單向有 1 快 (3.25m) 1 混合 (約 4.3~3.8m)，整體仍有約 7m 寬。根據高雄都會區運輸需求模型針對「目標年 (110 年) 有輕軌情境」之交通量預測結果，其中大順路雖因道路容量縮減，但部分旅次改搭輕軌，故均衡指派後的流量大致較基年減少約 30%，布設輕軌後大順路沿線路口大多可維持在 D 級以上服務水準。

三、綜上考量，高雄環狀輕軌可提高大眾運輸服務水準及降低道路交通擁擠情形，興建量體小、低碳排，提供全線 80% 以上的綠覆率，較汽車行駛的柏油路面，更環保、節能、減碳，對生態環境友善，且低噪音、無空污，透過減



				<p>少私人交通工具汙染排放，守護市民的健康，提升生活品質，C21~C32 路段依核定計畫興建。</p>
--	--	--	--	--

提案人：黃議員香菽

案由：建請檢討九如一路東向近高速公路汽車右轉待轉車道重新規劃案。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.25 高市府交交工字第 10730837700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 17 號	黃議員香菽	建請檢討九如一路東向近高速公路汽車右轉待轉車道重新規劃案。	交通 局	考量九如一路交流道北上匝道交通尖峰時刻車流量較大，倘車道配置調整同中正路與高速公路口之方式，需增設右轉車道專用時相，將降低路口疏運效率。九如一路西往東方向與高速公路口依現況車道設置於外側，右轉車流與直行車流於同一時間運行，紓解車流效率較佳，建議仍以維持現況為宜，本府交通局未來將視路口車流運作狀況，持續檢討相關交通管制措施，以維行車安全。

提案人：陳議員慧文

案由：建請本市試辦增設低碳運具充電站。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.15 高市府環空字第 10607104400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 18 號	陳議員慧文	建請本市試辦增設 低碳運具充電站。	環境保護局	有關大席提案，目前本市設有公有電動機車充電站 120 站，預估至 107 年 1 月可達 136 站，另民間廠商設置之電動機車充電站則為 127 站。本市公有電動機車充電站設置區域除市區外，亦包含路竹、岡山、橋頭、湖內、茄苳、燕巢等區域，設置地點則包含公家機關、學校、醫院、大賣場、公寓大樓、機車排氣檢驗站、機車行、電動二輪車經銷商等場所，並依據區域特性及電動二輪車車密度設置，擴展充電站之服務範圍，後續將洽詢四大超商、全聯等賣場評估設置充電設備以服務市民大眾。 本府環境保護局所設相關充電設備係由場所提供場地後免費安裝維修，除定期巡查確認正常運作外，如民衆反映無法正常運轉即立刻派員進行修復，

				<p>以提升使用率。 另有關電動汽車充電站設置部分，本府環境保護局已將貴席提案轉呈本府交通局辦理。</p>
--	--	--	--	---

提案人：黃議員淑美

案由：建請交通局審慎評估標線型人行道設置之地點及其功效。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府交交工字第 10730121500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 19 號	黃議員淑美	建請交通局審慎評估標線型人行道設置之地點及其功效。	交通 局	一、本府交通局自 105 年起執行「鄰里巷道交通安全改善計畫」，於學校周邊及鄰里生活巷道檢討設置標線型人行道、行人穿越道線、行人專用號誌及當心兒童標誌、限速標字等設施，友善行人用路環境並提升通學安全，截至 106 年 12 月底止共計完成 27 處標線型人行道及周邊交通安全改善。 二、有鑑於以往施作經驗，劃設標線型人行道可能影響路幅寬度及道路停車規劃，施作時易遇民衆反映停車問題，如當地民衆支持則推動較為順利，本府交通局於 106 年 8 月中旬邀集教育局、民政局、工務局等單位研商交通寧靜區設置事宜，並請教育局及

				<p>民政局協助調查轄下中小學校及各里辦公處意願，後續再由本府交通局評估可行性後辦理會勘協調，期能改善行人通行空間、降低社區巷道及校園周邊行車速度，進而達成保障行人行走安全之目標。</p>
--	--	--	--	--

提案人：黃議員紹庭

案由：請市府協調交通部儘速拆除連接博愛和中山路陸橋，以繁榮火車站商圈之發展案。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.2 高市府工工字第 10607104500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第20號	黃議員紹庭	請市府協調交通部儘速拆除連接博愛和中山路陸橋，以繁榮火車站商圈之發展案。	工務局	有關拆除連接博愛和中山路陸橋（下稱中博高架橋）係由交通部鐵路改建工程局南部工程處（下稱鐵工局南工處）負責執行，因中博高架橋連接中山路及博愛路兩條重要幹道，交通流量甚大，後續本局將與鐵工局南工處、本府交通局等交通專業單位審慎研商相關配套措施後，協調鐵工局南工處拆除中博高架橋，以繁榮火車站商圈之發展。

提案人：黃議員紹庭

案由：請市府追究本市大眾捷運系統土地開發基金 105 年度虛編預算之責任案。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府捷秘字第 10730016500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 21 號	黃議員紹庭	請市府追究本市大眾捷運系統土地開發基金 105 年度虛編預算之責任案。	捷運工程局	<p>一、高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫規劃 103 年底完成第一階段 C1~C14 通車需求，惟由於承包廠商財務狀況致工程有所延宕，有鑑於高雄環狀輕軌為國內第一條輕軌系統，輕軌 C1~C8 部分路段於 105 年 7 月 4 日完工並經交通部履勘通過，考量僅部分路段通車，且為讓旅客熟悉體驗及磨合道路用路人習慣，開放免費搭乘，故無相關行車收入，俟第一階段完工即可正式收費營運。</p> <p>二、105 年度輕軌廣告收入係因應該年度預期輕軌可望通車，故於 104 年初依程序提報，惟當時台灣無相關實績可供參考，遂引用 101 年輕軌規劃報告中的</p>



				<p>廣告收入推估公式，以一階工程（14 站）通車運量換算之；惟高雄輕軌 105 年 7 月始通車 8 站，105 年度廣告總收入主要係受僅部份路段通車，廣告空間數量不足及效益不如預期所致。</p> <p>三、台鋁廠房租約 105 年期間正由土地管理機關（市府都發局）與承租人就租約內容疑義部分進行協商，捷運局並未代理都發局管理租約及分享半數租金收入，故無相關代理收入，105 年台鋁廠房租收入，全數仍由土地管理機關（市府都發局）收取。</p>
--	--	--	--	--

提案人：鄭議員新助

案由：建請交通局研擬醫療機構鄰近的停車格應以計次方式（6 小時）收費。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交停管字第 10642399300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 22 號	鄭議員新助	建請交通局研擬醫療機構鄰近的停車格應以計次方式(6 小時)收費。	交通局	一、按本市高費率停車格之設置地點選擇，主要係針對臨停需求高、人潮繁盛之商業區辦理，包含金融、電信機構（如郵局、銀行、電信行等）、未設有附設停車空間之小型賣場（如全聯、屈臣式等）、大眾運輸場站周邊（如捷運站、火車站等）以及其他人潮特別繁盛之商業區，並不包括醫療機構在內，先予說明。 二、查停車費率之訂定係屬需求導向，爰本市路邊停車費率均依停車使用率高低評估與調整，相關調整原則並於 102 年送議會備查在案，依停車使用率高低擇定實施計次或計時收費。故停車費率之訂定係以

			<p>停車使用率做為判斷基礎，倘洗腎中心位處高停車需求區域，貿然改計次收費，反易衍生一般車輛長期（占用）停放、周轉率偏低等負面效應，不利洗腎病患及一般民衆停車，爰為維停車公平性及落實使用者付費原則，路邊停車費率之訂定仍應依停車使用率高低評估執行。</p> <p>三、另洗腎病患多已領有身心障礙手冊及黃卡（身心障礙者專用停車位識別證），依本市身障停車優惠規定，持黃卡駕駛人於計時路段可享前 4 小時免費優惠，相較計次路段僅能半價優惠更為划算，歡迎腎友多加利用。</p> <p>四、目前本市身心障礙專用停車格位仍提供全日免費停車，暫未採取收費措施，針對洗腎患者，本府交通局已針對大型醫療院所及洗腎中心周邊既有身障停車格位進行檢討，查多數大型醫療院所及洗腎中心均已附設有停車場，並設置身障停車格位供病患使用，其餘醫療院所周邊業已配合設有身障停車格位共 20 處，以滿足上開特殊疾患者就醫需求。</p>
--	--	--	---

提案人：陳議員美雅

案由：為保障旗津居民及市民搭乘渡輪品質及安全，汰換旗鼓線老舊渡輪，並建議增購電力渡輪，朝向零排放無污染生活圈。

辦法：

- 一、與觀光局相關單位協商購入全新渡輪，並由該單位組成專案小組協助負責渡輪之管理，有效掌握其運轉之品質。
- 二、研議配合渡輪年限做階段性汰換為環保電力渡輪，盼降低對水域的污染，以及提供優質的載運環境及生活品質，提升高雄的國際觀光形象。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交船字第 10670439900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 23 號	陳議員美雅	為保障旗津居民及市民搭乘渡輪品質及安全，汰換旗鼓線老舊渡輪，並建議增購電力渡輪，朝向零排放無污染生活圈。	交通 局	<p>一、本府高雄市輪船股份有限公司所屬交通渡輪因普遍老舊，且部份船齡已逾 15 年以上，爰由本府交通局積極爭取汰換經費，並獲行政院環境保護署核定「旗鼓航線新購電力驅動渡輪及岸上快速充電設備計畫」補助經費，用以辦理新建兩艘電力驅動渡輪與建置一座附屬岸電設施系統。</p> <p>二、目前輪船公司承辦新建 2 艘渡輪汰換作業，均已規劃船舶採用電力推進系統取代原傳統柴油引擎，另</p>

				<p>於輪渡站建置岸電設施作為船舶供電使用，將於 107 年陸續交船啓用；再加上 106 年 1 月完成現有渡輪改造電力推動「快樂號」，未來本府將擁有 3 艘電動渡輪船隊投入營運航線，對於改善旗津與鼓山渡輪站周邊空氣品質及乘船服務，均有莫大助益與顯著改善。</p> <p>三、惟造船期程冗長且造價金額所費不貲，本府交通局正參考本次爭取計畫內容，就整體作業時程及預算執行重新評估研擬，將積極向環保署及相關單位爭取補助經費，持續辦理老舊渡輪汰換計畫。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員美雅

案由：鼓勵民眾多搭乘大眾運輸工具，提出優惠措施。

辦法：

- 一、祭出X公里內免費搭乘公車之優惠措施。
- 二、捷運月票重新開放上市，鼓勵民眾多搭乘捷運。
- 三、指定公車路線搭乘優惠，可針對運量較少之公車路線實施之。
- 四、捷運、公車雙向轉乘優惠額度提高，增加吸引力。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交運管字第 10607104000 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第24號	陳議員美雅	鼓勵民眾多搭乘大眾運輸工具，提出優惠措施。	交通 局	一、106年12月起至107年2月底之秋冬季節期間，本府已透過實施公車及輕軌全天候免費搭乘、捷運上下午尖峰時段免費搭乘等措施，鼓勵民衆搭乘公共運輸，期能降低使用私人運具排放空氣污染物及溫室氣體排放，以提升空氣品質。 二、上揭措施並配合於車站站體、車廂、本府網站、跑馬燈等加強宣導，並請民衆共同響應以搭乘綠色公共運輸實際行動力抗空污。 三、針對提供X公里內免費搭乘公車、捷運月票及捷運

				<p>、公車雙向轉乘優惠額度提高等優惠措施，本府將視預算籌措來源確定予以評估執行，俾利增加民衆搭乘公共運輸運具吸引力，有效鼓勵民衆搭乘公共運輸運具。</p>
--	--	--	--	--

提案人：王議員耀裕

案由：建請市府規劃槽化車行駛路線，以利民眾車行及生命安全。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交運規字第 10730014900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 25 號	王議員耀裕	建請市府規劃槽化車行駛路線，以利民眾車行及生命安全。	交通 局	<p>一、依道路交通安全規則第 84 條規定，危險物品運送車輛應遵守以下規定：</p> <p>(一)申請臨時通行證：廠商貨主運送危險物品應具備危險物品道路運送計畫書及物質安全資料表向公路監理機關申請核發臨時通行證。</p> <p>(二)運送車輛要求：應懸掛三角紅旗、危險物品標誌及標示牌，車輛之罐槽體應依主管機關規定檢驗合格，並應隨車攜帶適當之個人防護裝備、滅火器及物質安全資料表。</p> <p>(三)駕駛人要求：駕駛人或隨車護送人員應經專業訓練。</p> <p>(四)事故預防：運送途中遇惡劣天候時，應停放於</p>



適當位置；車輛停駛時，應停放於空曠陰涼場所，與其他車輛隔離，禁止作業人員接近，並嚴禁在橋樑、隧道、火場一百公尺範圍內停車；當發現外洩、滲漏或發生變化時，應立即停車妥善處理，若發生事故或災變時，應立即通知貨主及警察機關。

二、本府交通局前已於 100 年 10 月 31 日發布本市「危險物品運送車輛建議行駛路線」，全國各地公路監理機關現況亦於核發危險物品臨時通行證時，依照本府交通局發布之行駛路線加註。

三、本市氣爆事件發生後，本府交通局於 103 年 8 月 25 日邀請相關單位召開「研商本市運送危險物品罐槽車限定行駛路線」會議，並於 103 年 8 月 29 日辦理「本市運送危險物品罐槽車限定行駛路線」現地會勘確認行駛路線，經 103 年 9 月 1 日道安會報審查通過。另於 103 年 9 月 9 日邀集相關業者、公會辦理「本市運送危險物品罐槽車行駛管制時段」方案說明會議。經本府交通局

			<p>重新檢討調整，於 103 年 10 月 23 日函發布「高雄市裝載危險物品罐槽車限定行駛路線」公告，並已函文交通部、監理機關及港區、各工業區、加工出口區服務中心周知遵循，其公告路線規劃原則如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(一)避開人口稠密之路段。</li> <li>(二)銜接港區、各工業區及加工出口區至國道 1 號，規劃 1-2 條路線。</li> <li>(三)規範車輛行駛速限（50 公里/小時）與週一至週五上下午尖峰 7-9、17-19 時及 3 日（含）以上連續假期期間每日 17-19 時不得駛出港區之禁行時段。</li> <li>(四)裝載危險物品罐槽車若安排前導後衛車輛，方得以於前揭管制時段行駛。</li> </ul> <p>四、本府警察局及公路監理機關對於危險物品運送車輛行駛道路，除定期稽查外，亦不定期邀集本府環保局、勞工局等單位針對熱點路段實施違規行駛路線及違規停車等事項聯合擴大稽查。</p>
--	--	--	---

提案人：童議員燕珍

案由：發展金獅湖做為高雄市觀光重點。

辦法：請觀光局針對金獅湖做活動推廣。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.29 高市府觀維字第 10730654000 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 26 號	童議員燕珍	發展金獅湖做為高雄市觀光重點。	觀光局	金獅湖設施景觀豐富，總面積 25 公頃，其中 11 公頃是水域，風光優美，適合發展水域遊憩活動，為提高本市水域遊憩活動人口，帶動水域遊憩觀光產業，並型塑年度主題活動，本府觀光局自 104 年起，連續三屆在愛河、金獅湖及蓮池潭辦理多場次、主題性之水域遊憩活動，讓遊客盡情下水體驗，頗獲各界好評，有效行銷本市各景點水岸風貌，並促進金獅湖觀光遊憩活動。 延續前三屆水域遊憩活動之熱潮，本府觀光局將依前三屆水域遊憩活動辦理成效，考量氣候、季節、當地水域景觀生態等相關因素，並結合目前推展之運動觀光，規劃 107 年金獅湖等水域之水上遊憩活動，持續營造金獅湖之觀光遊憩活動，再創獅湖風華。

				<p>另為發揮金獅湖生態景觀優勢，建立可持續性之生態觀光，本府觀光局並配合蝴蝶園整建重新開幕，將管理站一樓委外營運，提供遊客蝴蝶相關紀念商品、手作教學及蝴蝶教育營隊服務，以促進在地觀光永續發展。</p>
--	--	--	--	---

提案人：吳議員益政

案由：建請 2017 生態交通全球盛典會議結論和無車月實施經驗，列為未來大高雄生態交通施政方向。

辦法：敬請交通局研議之。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.3 高市府交運規字第 10607104900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 27 號	吳議員益政	建請 2017 生態交通全球盛典會議結論和無車月實施經驗，列為未來大高雄生態交通施政方向。	交通 局	一、2017 生態交通全球盛典已於 10 月 31 日劃下完美句點，一個月的盛典活動吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星，實際體驗生態交通生活，向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，找出具體可實踐的解決方向與解決方案，「生態交通-高雄策略」將導入成為高雄未來城市治理重要策略，12 項主要策略如下（附件）： (一)我們在規劃城市的同時會兼顧城市交通運輸 (二)我們將行人置於車輛之前 (三)我們支持共享及有效使用的交通工具、巷道、路緣和土地 (四)我們提倡平等

(五)我們支持公平的使用者費用

(六)我們致力於邁向整合和無縫連接

(七)我們領導通往零排放和再生能源運輸的未來

(八)我們支持都市區域的自動駕駛汽車只應以共享模式營運

(九)我們保護我們城市的空域

(十)我們將永續原則應用於物品運輸：綠色貨運和生態物流

(十一)我們保證利益關係者的參與

(十二)我們為我們的地方政府準備未來的運輸

為發表生態交通辦理成果，盛典期間相關講者簡報及影音檔案將於匯集後置放 2017 生態交通全球盛典官方網站供市民下載使用。

二、哈瑪星生態交通示範區係經市府與哈瑪星居民一年多來進行超過 70 場的地方溝通座談，並透過超過 1,793 位居民擔任盛典榮譽大使協助盛典宣傳，從反對到支持，由下而上逐步調整居民的生活型態。為廣續推廣至全市，未來將配合不同社區環境型態

				<p>(商業區、住宅區)量身打造合適交通寧靜區措施，結合地方居民溝通，落實在地實踐，以對居民生活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利，實質改善生活環境。</p>
--	--	--	--	--



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017

One month.  
One neighborhood.  
Ecomobile.



www.ecomobilityfestival.org

## 高雄策略：未來城市交通

(Chinese version)

Final as of 4 October 2017

我們是來自全世界支持實踐永續城市運輸的城市和相關單位代表。在 2017 年 10 月 2-4 日的第三屆生態交通全球盛典和生態交通大會上，我們齊聚於高雄，跟隨大會的三大主題：宜居、共享和智慧，對永續城市運輸和生態交通許下承諾。

隨著社會、經濟和技術的發展趨勢，城市交通運輸正經歷史無前例的改變。身為城市領導者，我們的責任是引導這些改變，確保我們的城市落實安全的、乾淨的、可及的、可負擔的、智慧的、連通的，和對環境友善的交通運輸方式，與我們既有和未來的社會環境妥善連結。

我們承諾將啟動全球永續發展目標(SDGs)、新城市議程和巴黎氣候協定中與城市運輸相關的目標。

我們承諾將成為未來交通運輸的領導者。我們會積極吸收、理解城市運輸相關的新選擇和服務，並鼓勵其他志同道合的改變者加入我們的行列。

我們將透過下列策略來達成我們對永續都市運輸以及生態交通的承諾：

### 1. 我們在規劃城市的同時會兼顧城市交通運輸

城市的發展和規劃設計，將決定城市的交通運輸需求量、需求如何被滿足，以及運輸量的減少方式。

我們必須：

- 呼籲夥伴城市領導者們、國家、次級政府和發展機構，在城市內和區域間推廣、發展並落實強調以步行、自行車、輕型交通工具、大眾運輸工具、共乘和整合上述運輸模式的生態交通。
- 藉由都市設計、公共空間規範、建築和區域規範、停車空間規定和土地使用政策等多元工具，以創意的方式，鼓勵支持緊密、可及、綠色和宜居城市的地方政策規劃和發展計劃。
- 透過執行土地混合使用政策，確保交通規劃和土地使用更全面性的整合。
- 大膽制定並執行永續城市運輸計畫的短期與長期目標、決策和投資。
- 將為大多數人服務的交通方式置於優於私人車輛基礎設施的地位。

高雄策略將啟發地方政府在未來的都市交通運輸系統和運輸模式中減少對汽機車的依賴，深化永續、低碳和以人為本的概念。

高雄策略強化生態運輸解決方案——以步行、自行車、公共運輸和共乘，並有效整合上列運輸工具，做為未來都市運輸的骨幹。高雄策略歡迎針對未來發展趨勢、新科技、相關補貼與禁令的機會、挑戰和威脅進行深度辯論。

高雄策略追隨 2013 水原的生態交通脈動和 2015 約翰尼斯堡的生態交通宣言。

高雄策略將是 2017 年 11 月波昂聯合國氣候會議 COP23 上，有關城市交通運輸和氣候一個強而有力的訊息。它同時也是 ICLEI 對於將 2030 永續發展目標和新都市議程帶入地方運輸政策的呼籲。

The full sources of our Facts and Figures in the boxes are available on our website.





## 2. 我們將行人置於車輛之前

城市和大都會區逐漸因汽機車導向的基礎建設和決策面臨困境。為了改變這個優先次序，我們必須：

- 考量人和貨物的移動，而不是車輛的移動。
- 投資可以供行人、自行車和大眾運輸使用的多形式基礎設施，減少單人乘駕的私人運輸。
- 倡導無車的生活方式，降低對擁有私人汽車的慾望和需求。
- 訂定目標為每 1000 個居民至多擁有 150 輛汽車的計畫，且這些汽車主要為共享汽車。
- 以私人汽車的市占率低於其他生態交通（步行、騎自行車、大眾運輸以及共享交通）選項為目標。
- 藉由交通寧靜策略來降低車輛速度。
- 透過制定整體都市區域限速 30 公里和住宅區域限速 20 公里的規定，確保行人道路安全。
- 確保步行、自行車等積極運輸的投資佔道路總投資至少 10%。

提供步行和自行車基礎設施是積極改變土地利用和交通運輸方式中最不昂貴的要素。（國際能源署，2009）

行人遭受時速 30 公里行進間車輛撞擊時，死亡率為 5%；當行進車輛時速為 50 公里時，行人死亡率為 45%；當行進車輛時速為 65 公里時，行人死亡率則是 85%（歐洲交通與安全理事會 2005）

永續發展目標 3.6:  
在 2020 前，讓全球因路陸交通事故傷亡的人數減半。

## 3. 我們支持共享及有效使用的交通工具、巷道、路緣和土地

不少城市的公共和綠色空間面積，因汽機車行駛和停置空間而逐漸下降。為了鼓勵有效善用公共空間，我們必須：

- 透過在市中心引進以車輛尺寸和重量為主的註冊費用和出入限制，鼓勵小型、輕型、大小適中且節能的車輛，並減少休旅車等過大尺寸車輛的使用。
- 因應逐漸增加的各式輕型、小型、人力和電動車輛等行速差異和對於道路空間使用的各種需求，採取相關規畫和新措施。分別針對有規劃和無規劃的街道進行研究，探索實行隔離措施的可行性。
- 將商業和居住發展的停車需求（標準）由最低標準轉為最高標準。
- 路邊停車的價格高於非路邊停車。
- 提升對交通擁塞的容忍度，以避免新建道路的公共投資。
- 給公共運輸專用空間和優先信號，使搭乘公共運輸的旅行時間比乘駕私人車輛有吸引力。

一個城市透過 8 人和 16 人的共乘運輸服務可以只用到目前 10% 的車輛總量，來滿足日常交通模式。（經濟合作與發展組織國際交通論壇，2015）

自行車所佔的空間比汽車的三分之一還少，而行人更大約只佔了六分之一。（FIA, 2016）



ICLEI  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017



- 透過創意地設計公共空間減少旅遊需求。在住宅區附近步行和自行車範圍內，規劃公共空間，提供非正式的購物、飲食和農夫市集等功能。

#### 4. 我們提倡平等

城市運輸服務的取得性和安全性往往與社會地位有密不可分的關係。在世界上大部分的地方，汽車擁有者皆擁有相對較高的交通獨立性。為了提倡平等，我們必須：

- 確保所有年紀、性別、收入水平以及任何生理和心理能力的人都能在實質上、數位上和財務上使用公共空間和運輸設施。
- 重視孩童。社會排斥始於兒童時期，因此，孩童是城市和社會健康的指標。

#### 永續發展目標 10.2

在西元 2030 年以前，促進社經政治的融合，無論年齡、性別、身心障礙、種族、人種、祖國、宗教、經濟或其他身份

#### 5. 我們支持公平的使用者費用

補貼和公共支持常常被用於私人的交通工具基礎建設。取而代之，我們必須：

- 確保所有的車輛和交通工具共同分擔道路使用成本、壅塞、污染和路線空間的使用。公平分擔應該考慮設計、建設、運營、保養和社會成本。
- 藉由徵收高額燃料稅、過路費和提高停車費等方式，製造使用私人車輛的負面動機。而經由上述管道得來的規費應該要分配來投資積極運輸和公共運輸相關設施。
- 終止給予非永續交通選項的補貼。
- 設立以里程數或車輛重量的道路使用費。這些費用可以用於設計、建設、運營和維護道路設施。
- 在市中心等特定區域，藉由徵收擁擠費來管制尖峰時段的用路需求。收取的規費可以用於設計、建設、運營及維護道路設施，或用於補償使用車輛所造成的社會和環境成本。

根據估計平均每輛在城市中的車子每天只會被使用一個小時，而 50% 在城市中的交通擁擠源自於汽車移動尋找車位。(URBACT, 2017)

過去十年來，倫敦透過擁擠費和成功整合的公共交通系統成功地減少了 9% 的車輛。(City of London, 2015)

無縫運輸模式積累的社會效益可能會促進都市地區在 2030 年的 GDP 成長 3.9% (BNEF and McKinsey, 2016)

跨運具的整合是必要的，因為多數非機動車輛的旅次是短距離的（少於三公里的步行）；而自行車是人們在做相對短程的運輸時最節省能源的方式，如在 0.5-5 公里的距離間以時速 10-30 公里移動。(UNEP, 2010)

#### 6. 我們致力於邁向整合和無縫連接

將所有用來運輸人們或貨物的方式妥善整合納入系統。為了達成這些，我們必須：

- 整合所有交通服務，縝密規劃所有服務提供者、地理位置和互補節點。
- 發展跨運具節點為交通網路中的樞紐。
- 透過增加實體和線上運輸服務資訊中有關連接、付款和可及性的資訊以促進複合運輸旅次。



ICLEI  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017

One month.  
One neighborhood.  
Ecomobile.



- 增加地方和區域合作，落實統整運輸設施相關計畫、營運、維護和籌資。
- 實現共享交通服務的數據基礎設施的互通性、競爭和創新，並同時確保隱私性、安全性和問責性。

## 7. 我們領導通往零排放和再生能源運輸的未來

交通是溫室氣體排放的主要來源之一(高達 23%與能源相關的二氧化碳排放來自交通)，且排放量仍持續增加中。為減少城市交通的溫室氣體排放量，我們必須：

- 優先考慮低排放、零煤煙和環境友善的交通工具、運輸決策及相關投資。
- 將公共運輸和共享車隊轉移到使用零排放交通工具。
- 在 2025 年前將石油交通工具從城市中排除。
- 在 2040 年前達成全面禁止城市內的化石燃料交通工具並暫停相關補助。
- 在 2030 年前取消我們城市中對化石燃料的補助，並透過設置燃料稅與重整無效率的化石燃料補貼，支持轉型擺脫化石燃料。
- 推廣再生能源驅動的小型、輕型和共享的電動交通工具。
- 與能源部門合作，將邁向再生能源的轉型作為生態交通的發展條件。

若缺乏監督機制，二氧化碳排放量在 2050 年時將增加 60% (ITF, 2017)

高燃料效率和替代燃料可減少 40% 的貨物二氧化碳排放量。(ITF, 2017)

全球有約有一半的都市人口暴露在空氣品質比世界衛生組織的空氣品質綱領所規定的標準高出 2.5 倍的環境之中；全球因空氣污染死亡的支出更高達 2250 億美元。(世界衛生組織, 2016)

## 8. 我們支持都市區域的自動駕駛汽車只應以共享模式營運

自動駕駛汽車製造商發展科技的速度往往超前於地方政府的反應、計畫和規範能力。自動駕駛車輛的市場潛力可能劇烈衝擊我們城市的都市形式和交通運輸。為因應此項發展，我們必須：

- 在所有規劃和決策中將積極的運輸模式和公共運輸，優先置於共享自動交通工具之前。
- 讓當地決策者和規劃者從多元觀點了解自動駕駛和人工智能可能對城市造成的衝擊。
- 規範自動駕駛車輛的運營需顧及公共利益和基礎設施。
- 保護公共財和公共利益，並讓公眾和私人決策者參與辯論及決策制定。
- 要求所有自動駕駛車輛須為零排放並且為共享車隊的一部分。

在 2030 年之前，地球上自動駕駛車輛的數目(包含汽車以及卡車)可能會超過 500 萬輛，並且預計這會完全改變我們旅行、建設我們的城市以及生活的方式。

目前為止自動駕駛車輛對城市的衝擊還不清楚，但我們相信在未來的二十年間轉變將會無庸置疑的變得明顯，而且城市將會承諾關於自動無人駕駛車輛的市場、規範以及計劃已經啟動。(Bloomberg-Aspen Initiative, 2017)



ICLEI  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017



- 確保公共安全的最大化，並由專業者負責管理保養和軟體更新事宜。
- 避免因引進自動駕駛車輛而隔離公共空間。

## 9. 我們保護我們城市的空域

有人操作或無人操作，無線電控制和電腦控制的自動空中交通工具已逐漸對我們城市的空域造成威脅。為保護我們城市的空域，我們必須：

- 應用永續原則管理公共空間和資源，以保護我們城市的空域。
- 政府應針對相關載具訂定規範，並進行公眾教育。
- 除了符合公共安全和公共利益考量，且通過透明而參與式的許可流程之外，限制無人機和飛行機在都市區域飛行和滯行。
- 在“都市空中交通計劃”中明確規定核准無人機的專用起降點以及航線。

## 10. 我們將永續原則應用於物品運輸：綠色貨運和生態物流

不斷上升的貨物運輸量為我們的城市帶來了獨特的問題與挑戰，包括交通壅塞、空氣污染和事故。為因應這個趨勢，我們必須：

- 將貨物運輸政策納入交通規劃和永續城市運輸計劃中。
- 支持、鼓勵貨運運輸利害關係人參與找尋低碳貨運方法，包含共享卡車、路徑最佳化、重新排定貨運運送時程、提升運營效率、提升能源效率及替代能源、以載貨用單車和電動小卡車進行貨物短程運送和其他已知和創新方案與選擇。
- 支持在地化的食物和商品生產以降低長途貨物運輸，強化地方經濟。
- 在地方小販尊重公共空間，並以非機動或小型零排放交通工具運輸貨物的前提下，認可其權利。

## 11. 我們保證利益關係者的參與

朝向共享、低排放、電動和無人駕駛車輛的發展趨勢，直接衝擊了居民、工作者、商務和其他利益關係者的生活、投資和經濟生計。為了實行好的治理，我們必須：

- 積極讓利益關係人參與決策過程並考量他們的利益。
- 優先考量當地組織和社區等級的解決方案，而非來自其他城

無人機在 2020 年的銷售預計將會從 2016 年的 250 萬架提升 180% 至 700 萬架。(Federal Aviation Administration, USA, 2016)

若每個月其中的一百萬架無人機進入全球空域，確保無人機的前景將會變得更加的艱鉅。... 以下是與無人機相關的八個風險：1. 空域的威脅，2. 可能成為武器的載具，3. 低科技企業的間諜，4. 高科技企業的間諜，5. 走私，6. 碰撞，7. 確實執行規則的困難，8. 以無人機為基底的駭客行為。(Internet of Things (IoT) Institute, Overland Park, Kansas, USA)

根據經濟合作與發展組織預測，2050 年的全球貨運量將會是現在的三倍，而全球貨物的二氧化碳排放量可能會增加 160%。(ITF Transport Outlook 2017)

都市貨物運輸佔了都市交通二氧化碳排放量的 20-40%，並占用 20-40% 的道路空間。

最後一哩路的排放量估計將會佔物流供應鏈排放量的 25% 以及總交通成本的 28%。(Alan McKinnon, 2012)

永續都市運輸計畫 (SUMP) 是歐洲執委會提倡策略性計畫性概念，該計劃將公民和利益相關人的參與視為 SUMP 發展時的一項重點考量。



ICLEI  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017

One month.  
One neighborhood.  
Ecomobile.



市或社會環境的解決方案，強加給地方。

[www.ecomobilityfestival.org](http://www.ecomobilityfestival.org)

- 提供機制尋求共識和平衡利益衝突。
- 銘記讓利益關係人參與和交通相關決策往往能夠加速決策流程，有利於尋找更好的解決方案，為未來的合作埋下種子，掌握主導權，並提升我們的都市生活福祉。
- 鼓勵並要求建立國家城市運輸計畫、應用補助原則、國家和地方間的建設性對話和使城市能夠自主管理、運營及資助其交通機制。

## 12. 我們為我們的地方政府準備未來的運輸

交通和運輸部門，在相關性和經濟活力越來越高之餘同時也可能對生態和社會帶來影響和衝擊。特別是高速成長的城市更是首當其衝。為了替未來提前做準備，我們必須：

- 在為以人和永續為優先的決策的同時對於新科技和改變維持開放的態度。
- 教育地方政府人員，讓他們能有機會參與和主持辯論。
- 請求捐款者、資助者、區域和國家政府為能力建設提供資源。
- 參與區域、國家和國際的永續交通網絡，並將交流過程中從其他成員獲取的經驗，通過自主創新，進一步發展。
- 遵循 2030 永續發展目標和巴黎氣候變遷協定，發展具有願景的永續城市運輸計劃或其他相似的交通計劃檔案，並按時執行。

藉由應用這些策略，實現下列永續發展目標：

道路安全 (3.6)，能源效率 (7.3)，包容性 (10.2)，都市可及性 (11.2)，減緩空氣污染 (3.9) 和氣候變遷 (13.2)。

高雄策略提倡有效率的公共、公-私和公民社會 (17) 合作關係，以具有參與性、代表性和包容性的決策流程制定永續城市運輸策略 (9.1, 11.6)。

這些策略同時也支持資料蒐集和監測 (17.18) 的能力建設 (17.9)、解法執行 (17.8) 和永續融資。

高雄，2017 年 10 月 4 日

### 更多資訊和評論：

ICLEI – Local Governments for Sustainability  
World Secretariat, EcoMobility Team

[ecomobility@iclei.org](mailto:ecomobility@iclei.org)

<http://www.ecomobilityfestival.org/declaration/>

提案人：吳議員益政

案由：建請高雄市公車亭路線說明圖，格式和設計能統一樣式。

辦法：敬請交通局研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.25 高市府交運管字第 10730593600 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 28 號	吳議員益政	建請高雄市公車亭路線說明圖，格式和設計能統一樣式。	交通 局	本府交通局已召集本市市區公車業者開會研商確認，針對新版之路線圖統一規格達成共識；經檢視目前已有部分路線更新完畢（如附件 218），後續各業者將於 7 月底前修正更新完成。

港都客運服務電話:(07)366-1986 交通局申訴電話:(07)229-9803 動聽語音查詢:(07)749-7100(路線代碼:2181(A)、2182(B))

# 218

加昌站 - 高雄車站  
Jia Chang Station  
Kaohsiung Main Station

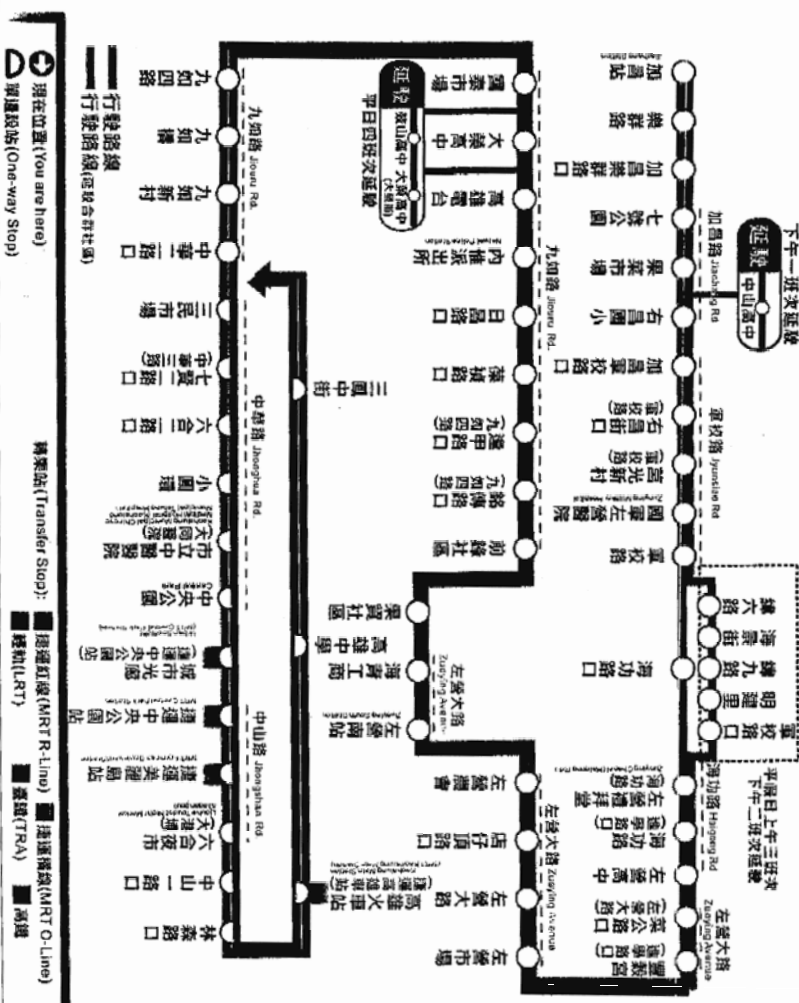
◆ 收費方式(Fare): 里程段次計費(Mileage Zone Fare)  
◆ 週末班車(Hours of Operation):  
平日 (Weekday): 06:00-22:20  
假日 (Weekend): 05:00-22:30  
◆ 班距(Headway/Mins):  
15-30分(Min)  
路線資訊

到站時刻表(Timetable):



高雄i-Bus App

218 往加昌站		高雄車站	
平日	例假日	平日	例假日
時分	時分	時分	時分
05	-	05	20:40:55
08	20:45	08	15:35:50
07	學00 15:35:50	07	15:35:55
08	05:25:45	08	15:35
09	10:25:50	09	05:20:40
10	15:40	10	00:20:40
11	20:50	11	05:10:30:55
12	20:50	12	15:45
13	15:35	13	05:30:55
14	00:25:50	14	20:45
15	15:40	15	10:30:50
16	00:20:45	16	00:20:45
17	學05 學20 35:45:55	17	00:15:30:55
18	10:20 25:35:50	18	10:30:50
19	15:30:55	19	05:30:50
20	20:45	20	05:25:45
21	10:35	21	05:30:55
22	00:25:50	22	15:35
23	10	23	00:20
24	-	24	-



現在位置(You are here) 轉運站(Transfer Stop): 高雄紅線(MRT R-Line) 捷運紅線(MRT O-Line) 捷運綠線(MRT G-Line) 捷運藍線(MRT B-Line) 捷運黃線(MRT Y-Line) 捷運橘線(MRT C-Line) 捷運紫線(MRT P-Line) 捷運灰線(MRT G-Line) 捷運黑線(MRT K-Line) 捷運白線(MRT W-Line) 捷運粉線(MRT F-Line) 捷運藍線(MRT B-Line) 捷運綠線(MRT G-Line) 捷運黃線(MRT Y-Line) 捷運橘線(MRT C-Line) 捷運紫線(MRT P-Line) 捷運灰線(MRT G-Line) 捷運黑線(MRT K-Line) 捷運白線(MRT W-Line) 捷運粉線(MRT F-Line)

提案人：林議員芳如

案由：人本交通是政府應該強力推動的一環。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府交交工字第 10730111800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 29 號	林議員芳如	人本交通是政府應該強力推動的一環。	交通 局	一、本府交通局自 105 年起執行「鄰里巷道交通安全改善計畫」，於學校周邊及鄰里生活巷道檢討設置標線型人行道、行人穿越道線、行人專用號誌等設施，施作地點不僅限於市區、商圈或景點周邊，本府交通局於 106 年亦邀集教育局、民政局、工務局等單位研商交通寧靜區設置事宜，並請教育局及民政局協助調查轄下中小學校及各里辦公處意願，後續再由本府交通局評估可行性後辦理會勘協調，友善行人用路環境並提升用路安全。另彩色鋪面行人穿越道線可提供人行道更佳的視覺提醒，並提醒車輛駕駛人注意行人行走空間並減速慢行，本府交通局將



				<p>考量擇適當地點賡續推動。</p> <p>二、另側向偵測器本府交通局於哈瑪星地區已建置 2 座類似功能設備，採市電供應，用於警示路口不同方向來車，預防碰撞，惟此設備係本府交通局首次應用於市區道路，各項參數仍在調校評估階段，俟確認其績效後再行推廣至全市路口。</p>
--	--	--	--	--

提案人：林議員芳如

案由：交通部將於六個直轄市優先推動交通安寧區。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府交交工字第 10730177300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 30 號	林議員芳如	交通部將於六個直轄市優先推動交通安寧區。	交通 局	一、本府交通局自 105 年起執行「鄰里巷道交通安全改善計畫」,檢視通學或鄰里巷道交通環境行人通行空間的安全性,並檢討學校、社區或行人活動頻繁區域等速限且合理規範,於學校周邊及鄰里生活巷道檢討設置標線型人行道、行人穿越道線等設施,並配合設置速限 30、當心兒童或當心行人標誌,期能降低車輛行駛速率,並保障行人合理用路環境。 二、交通寧靜區施作地點不僅限於市區、商圈或景點周邊,本府交通局於 106 年亦邀集教育局、民政局、工務局等單位研商交通寧靜區設置事宜,並請教育局及民政局協助調查轄下中小學校及各里辦公處意

				<p>願，後續再由交通局評估可行性後辦理會勘協調，以塑造友善行人用路環境並提升用路安全。</p> <p>三、配合本市鐵路地下化，本府工務局計畫於鐵路園道設置智慧路燈，除 LED 路燈外並結合攝影設備、感測設備及無線 Wi-Fi 設備等，未來將綜整本府各局處需求後再研議設置，至於新型 AI 人工智慧太陽能電桿、內裝測速器乙節，本府工務局、警察局尚無相關計畫。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員粹鑾

案由：擬請交通局研擬共享單車管理條例。

辦法：請交通局確立共享單車亂停的責任歸屬應該在公司端，並制定出罰則，以要求該公司負起社會責任。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.2 高市府交運規字第 10607105000 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 31 號	陳議員粹鑾	擬請交通局研擬共享單車管理條例。	交通 局	<p>一、近期因科技進步而產生新興租賃自行車模式（如 oBike 業者），該種自行車與傳統租賃方式不同，不需於定點租還車，而是使用手機 App 租借，有助於民衆使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。</p> <p>二、查自行車租賃業非特許行業，不需向交通部、地方政府申請核准登記，只要有商業登記就能營業。本市原則歡迎共享自行車進入本市營運，惟該運具營運屬商業行爲，其內部成本不應外部化。</p> <p>三、由於共享自行車系統具高度彈性，民衆使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成</p>

				<p>用路人通行權益受損及市容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域，大量自行車停放於機車格造成民衆可使用機車停車格位減少。考量此種無人化管理之租賃方式將成未來運具發展趨勢，對於共享自行車進入本市後產生相關問題，應加強管理而非禁止。</p> <p>四、本市以鼓勵發展的角度，協助共享自行車業者在本市實踐。爰此，查本市共享自行車發展管理自治條例草案業經本市議會第 2 屆第 6 次定期大會第 47 次會議決議通過，本府交通局刻正進行後續相關立法程序。</p>
--	--	--	--	--

提案人：張議員文瑞

案由：建請觀光局撥款改善田寮區月世界泥火山木棧道。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.29 高市府觀維字第 10730653200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 32 號	張議員文瑞	建請觀光局撥款改善田寮區月世界泥火山木棧道。	觀光局	查「田寮月世界風景區及大、小滾水等場域」目前係由本府觀光局委託田寮區公所管理維護中，每年並撥款 163 萬元予該公所做為管理維護經費，因泥火山係由田寮區公所自行管理維護，有關泥火山木棧道及周邊設施有老舊破損急需改善部分，本府觀光局前已函知公所可提報設施改善計畫，由本府彙整後向中央爭取經費辦理改善。

提案人：黃議員天煌

案由：建議於 1.大寮區鳳林三路與力行路口 2.力行路北上方向欲左轉進學路，增設左轉指示燈或延遲綠燈秒數。

辦法：惠請 高雄市政府相關單位緊急優先辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交智運字第 10607105700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 34 號	黃議員天煌	建議於 1.大寮區鳳林三路與力行路口 2.力行路北上方向欲左轉進學路，增設左轉指示燈或延遲綠燈秒數。	交通 局	有關大寮區力行路（台 25）/鳳林三路 596 巷/進學路及力行路（台 25）/鳳林三路等二處路口交通改善部分，經查二處路口均為台 25 省道，其道路主管機關為公路總局第三區養護工程處高雄工務段，因交通改善涉及省道動線（標線）調整、號誌（時制）改善等事宜，本府交通局已於 106 年 11 月 16 日辦理二處路口現地會勘，並邀貴議席及道路主管機關（公路總局第三區養護工程處高雄工務段）現勘確認相關交通設施及號誌時制改善方式。並依當日會勘決議： 一、力行路（台 25）/鳳林三路 596 巷/進學路： （一）為減少鳳林三路 596 巷西行車輛及力行路北向待轉入進學路機車，與

				<p>進學路東行車輛交織情況，請交通局（智慧運輸中心）將鳳林三路 596 巷西行綠燈早開秒數延長至 10 秒。</p> <p>(二)為提高力行路北行車輛左轉進學路之轉向安全，請交通局（智慧運輸中心）酌予增加力行路南北向全紅秒數。</p> <p>二、力行路（台 25）/鳳林三路</p> <p>為減少鳳林三路東行車輛與力行路北向待轉進入鳳林三路之機車交織情況，請交通局（智慧運輸中心）調整力行路北向機車待轉進入鳳林三路之綠燈號誌，提早 5 秒開啓綠燈，以先行疏解待轉區之車流。</p> <p>有關上開內容本府交通局業於 106 年 11 月 21 日調整改善完竣。</p>
--	--	--	--	---



提案人：翁議員瑞珠

案由：建請加速推動岡山第二交流道設置作業。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交運規字第 10607137200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 35 號	翁議員瑞珠	建請加速推動岡山第二交流道設置作業。	交通 局	<p>一、岡山地區為本市重要螺絲產業製造及集散地，另周邊包括有本洲產業園區、南區環保科技園區、永安工業區及高雄科學工業園區等，前揭產業聚落位於國道 1 號高科交流道與岡山交流道之間，因現況岡山交流道聯絡道（186 線）尖峰時段已有壅塞情形；再加上 103 年國道電子收費 ETC 上路後，岡山收費站已配合拆除，所騰出之腹地可做為增設交流道用地。</p> <p>二、本府交通局辦理增設國道 1 號岡山第二交流道可行性研究，並於 105 年 8 月 19 日辦理地方說明會，地方支持以方案 1「以嘉新東路為連絡道增設交流道」，總經費預估為 8.37</p>

				<p>億元(中央負擔 6.45 億元，本市負擔 1.92 億元)。</p> <p>三、本府交通局自 105 年 11 月 3 日起陸續已 4 次提送可行性研究報告書予交通部臺灣區國道高速公路局(簡稱：高公局)審議，本案已於 106 年 10 月 11 日由高公局召開「增設及改善交流道審議委員會」審議，惟本次審議未通過，本府收到會議紀錄後刻由委託顧問公司依委員會意見檢討修正及補充相關資料，俟完成後將再次提送高公局審議。</p>
--	--	--	--	--

提案人：翁議員瑞珠

案由：建請觀光局加強行銷提升北高雄旅遊景點之國際能見度。

辦法：建請研議北高雄觀光資源聯合台南地區旅遊聖地進軍國際市場。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府觀行字第 10730183900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 36 號	翁議員瑞珠	建請觀光局加強行銷提升北高雄旅遊景點之國際能見度。	觀光局	世界知名的旅遊指南「孤獨星球」在 2017 年公布 2018 年世界 10 個最佳旅遊城市，高雄市名列第五，其中大力推薦興建中岡山區的崗山之眼，顯見北高雄觀光資源已經受到國際矚目。觀光局刻正搭配這個行銷議題，規劃北高雄的建議遊程，以崗山之眼為主軸，搭配本局田寮月世界風景區、燕巢雞冠山、阿公店水庫、橋頭糖廠、大崗山宗教風景區、空軍基地展覽館、及蚵仔寮漁港等景點，做一區域性觀光介紹；並搭配北高雄地區特有的節慶活動，如大崗山蜂蜜節、岡山羊肉文化節、岡山燈會、橋頭花田喜事、永安石斑魚節、彌陀虱目魚節及梓官烏魚季等，豐富北高雄之遊程多樣性與內容。 除在官方網站行銷宣傳外，後

				<p>續將透過外交部、交通部觀光局各駐外辦事處協助宣傳，並安排相關旅遊業者踩線、旅遊節目拍攝或是邀請國外網紅、知名部落客等撰文推薦，提升北高雄在國際的能見度與知名度，再者，搭配於本局轄管之旅服中心，針對到訪高雄之國外旅客，做第一線的北高雄景點推薦，促進國外旅客造訪的機會。</p>
--	--	--	--	--

提案人：張議員勝富

案由：紅 60 線公車路線請延駛楠梓火車站乙案，請市府研議辦理，以解大社居民通行之苦案。

辦法：請市府早日規劃紅 60 線公車路線延駛，勿再拖延，以償鄉親宿願。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.15 高市府交運管字第 10730341400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 37 號	張議員勝富	紅 60 線公車路線請延駛楠梓火車站乙案，請市府研議辦理，以解大社居民通行之苦案。	交通 局	一、現大社地區至楠梓火車站路線如下。(如附圖) 二、為解決大社居民對外至楠梓火車站搭乘本市公車需求，本府交通局再於 106 年 12 月 14 日邀集張勝富議員服務處、南台灣客運公司及鄰近里辦公室等相關單位至現場會勘，同意配合高雄客運 8048 公車(屏東火車站-捷運都會公園站)時刻表，調整紅 60B 公車上、下午各二車次延駛進入楠梓火車站(於高鐵站發車時刻平日為 8:00、10:10、13:55、15:20; 假日為 8:15、10:30、14:00、15:30)，提供大社地區民眾更密集公車班次進入楠梓火

				車站；未來將視當地民衆搭乘狀況，後續持續評估調整為正式路線之可行性。
--	--	--	--	------------------------------------

公車路線	路線起迄	行經重要交通場站
6	左營南站－萬金路	楠梓火車站、捷運後勁站、捷運世運站
7	加昌站－高雄師範大學	楠梓火車站、捷運後勁站、捷運加工出口區站
96	義大世界站－高應大燕巢校區	樹德科大轉運候車站
橘 16	鳳山轉運站－大社區公所	鳳山轉運站
紅 60	左營高鐵站－加昌站	左營高鐵站、捷運後勁站、捷運加工出口區站
8008	岡山轉運站－高雄車站	高雄火車站、岡山轉運站
8023	高雄車站－旗山轉運站	高雄火車站、旗山轉運站
8048	捷運都會公園站－屏東火車站	捷運都會公園站、捷運鳳山國中站
8506	岡山轉運站－義大世界	楠梓火車站、捷運青埔站、捷運橋頭站、捷運南岡山站、岡山轉運站

提案人：林議員宛蓉

案由：建請交通局儘力協助國工局儘快讓前鎮輪渡站早日順利發包興建。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交運監字第 10642470500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 38 號	林議員宛蓉	建請交通局儘力協助國工局儘快讓前鎮輪渡站早日順利發包興建。	交通 局	一、查「前鎮輪渡站新建工程」招標內容經本局協助國工局檢討後，考量工程造價仍優於市場行情，爰經費維持不變，並於 106 年 11 月 17 日辦理第五次招標，由巨采公司得標，已於 106 年 12 月 10 日正式開工。 二、「前鎮輪渡站新建工程」辦理期程如下： (一)106 年 9 月 15 日完成拆除執照、使照作廢及「臨時建築物設置許可」。 (二)前鎮輪渡站新建工程施工預計於 107 年 6 月完工，後續須辦理消防安全檢查、完工驗收、輪船公司進駐作業及無償借用點交，故預計於 107 年 8 月正式啓用。

提案人：林議員宛蓉

案由：即將興建的捷運黃線車廂要裝設監視器，以維護乘客安全。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府捷秘字第 10730024700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 39 號	林議員宛蓉	即將興建的捷運黃線車廂要裝設監視器，以維護乘客安全。	捷運工程局	一、高雄捷運黃線計畫，為高雄都會區繼捷運紅線、橘線後之第 3 條地下捷運規劃，路線連接亞洲新灣區、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，路線總長約 21.2 公里，設置 22 座車站、1 處機廠。 二、黃線目前正進行可行性研究，報告書已先後於 106 年 3 月 27 日、5 月 19 日、11 月 10 日三次函送交通部進行審查中，本府正積極爭取中央儘速核定本計畫，預計 113 年底完工。有關黃線車廂裝設監視器乙案，將於後續階段納入車輛採購規範要求，以維護乘客安全。



提案人：張議員勝富

案由：大社區觀音山後山陳家公墓旁之登山步道等不良於行，請市府速修復乙案。

辦法：請市府勿再置若罔聞，早日速為修復，以保障登山客及遊客之安全。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.10 高市府觀維字第 10730202800 號函復)				
案 號	議員姓名	案 由	主辦機關	執 行 情 形
交通類第40號	張議員勝富	大社區觀音山後山陳家公墓旁之登山步道等不良於行，請市府速修復乙案。	觀光局	一、該段步道計有一處掏空較為嚴重，以致行走空間狹小，觀光局已於106年12月29日針對掏空部份完成修復。 二、長期處理方式：本府將爭取工程經費，整體改善登山步道鋪面及排水系統，以有效改善步道品質。

觀音山登山步道改善前後照片

改善前



改善後



提案人：翁議員瑞珠

案由：建請燕巢設籍居民同享「崗山之眼」門票優惠。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.2 高市府觀維字第 10607144200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 41 號	翁議員瑞珠	建請燕巢設籍居民同享「崗山之眼」門票優惠。	觀光局	一、本府為推動地方觀光發展、於小崗山建置崗山之眼天空廊道。基於使用者付費原則，及後續維護管理經費需求，以提供參觀民眾舒適安全之休憩環境，爰依規費法第十條第一項規定，訂定高雄市崗山之眼天空廊道門票收費標準草案。 二、有關前述收費標準草案，本府已就燕巢區居民納入優惠乙節，進行通盤考量。

提案人：周議員鍾澐

案由：繼續規建大高雄地區公車捷運系統（BRT）路網工程案。

辦法：

- 一、請市長繼續支持本市的 BRT 規建專案，並且保證積極全力爭取中央專款補助辦理之。
- 二、請交通局持續大力縝密通盤整體規劃本市的公車捷運系統路網，並慎選首條優先闢建路線工程。
- 三、請工務局務必配合儘早施做規建好新台 17 線新建工程聯通左營中華路，俾能確實規設好執行本市第一條 BRT 公車捷運道路基礎建設案。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

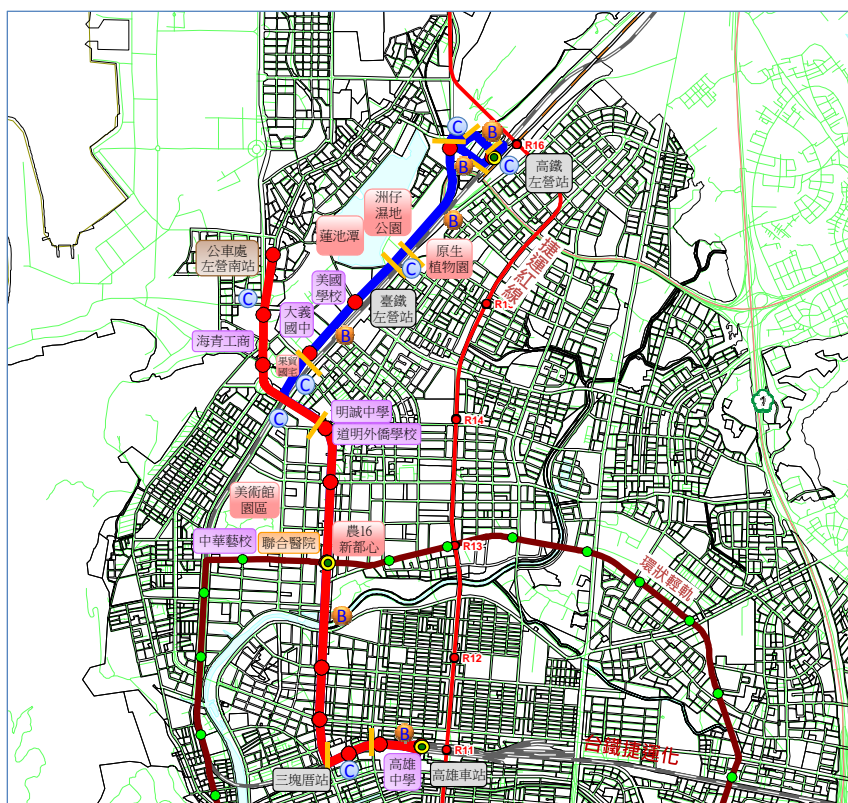
高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交運設字第 10607144300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 42 號	周議員鍾澐	繼續規建大高雄地區公車捷運系統（BRT）路網工程案。	交通局	一、為推動公共運輸發展，本府交通局前已完成「大高雄地區整體公車捷運系統路網可行性研究」計畫，該計畫依據 BRT 路線專用路權比例、路線行經周邊服務人口數、政策執行難易等條件，初步篩選本市 3 條較具可行性公車捷運系統路線；次針對較為可行路線，進一步綜合考量經濟效益、財務指標、執行難易程度、相關建設期程配合等因素後，初步選定第一優先路線為左營建

工線。

二、依據上述初步規劃成果，為落實推動本市公車捷運系統建置計畫，並配合交通部鐵路地下化完工期程，爰先針對左營建工線之中華路 BRT 進行細部規劃作業，規劃路線由高鐵左營站→高雄車站。經爭取交通部補助，並先行完成綜合規劃。前開優先推動路線分為 A、B 兩線，營運路線 A 由左營南站→台鐵高雄車站，全長約 5.7 公里，沿線共佈設 11 個車站；營運路線 B 由高鐵左營站→台鐵高雄車站，全長約 7.9 公里，沿線共佈設 12 個車站，兩營運路線共線段計 3.9 公里，8 個共用車站。(如附圖)

三、為逐步培養公車運量，並於有限資源與環境限制下加強大高雄地區大眾運輸服務，本府交通局已於 103 年 4 月先行於中華路試辦「禮讓大眾運輸輔助標線」，期於短期內提升公車服務品質，提高民眾搭乘公車意願，另將利用幹線公車班次加密及建置電動公車車隊等漸進式策略推動，並於 106 年 12 月 4 日邀集相關單位研商推動

「中華一、二路（美明路—九如二路）交通改善及公車營運環境提升計畫」之可行性，俟運量提升後於適當時機再推動 BRT 計畫。



高雄 BRT 優先路線示意圖

提案人：周議員鍾澐

案由：請市長立即下令將 C15 至 C37 的路段輕軌捷運工程改變成地下化施工的重大決策。

辦法：請市府儘速辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府捷秘字第 10730025100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 43 號	周議員鍾澐	請市長立即下令將 C15 至 C37 的路段輕軌捷運工程改變成地下化施工的重大決策。	捷運工程局	一、高雄環狀輕軌係為提昇高雄地區民衆使用大眾運輸之習慣，使紅、橘兩線捷運系統之投資充分發揮其效益，本府於民國 89 年即積極展開「臨港線發展為輕軌捷運」之規劃工作，至民國 101 年 11 月 26 日行政院核定，環境影響說明書於民國 101 年 12 月 24 日環保署備查，從規劃到核定歷時十餘年之過程。高雄環狀輕軌路線長度約 22.1 公里、建設型式為地面路線，工程總經費 165.37 億元，目前高雄環狀輕軌第一階段已經通車營運中。高雄環狀輕軌捷運建設（第二階段）統包工程已於 105 年 8 月 10 日由「中國鋼鐵股份有限

公司」獲選為最有利標廠商，並於 105 年 9 月 9 日簽約，105 年 10 月 11 日開始辦理本工程，已陸續進場施工中。

二、輕軌建設的設置目的為提高大眾運輸服務水準、軌道運輸系統覆蓋率及降低整體道路交通擁擠情形，參考運輸需求模型預測，以評估施工中之服務水準變化情形，施工期間雖然大順路道路容量縮減，但大順路之車流會移轉至鄰近的替代道路，其中大順一路約 5~15%之流量轉移至明誠二路與同盟路，大順二路約 25%之流量轉移至明誠一路與覺民路、平等路、民族路與建工路、大昌路，施工期間大順路大多可仍維持在 D 級以上服務水準。

三、施工完成後輕軌正式營運，大順路之道路容量與施工期間相當，且部分旅次改搭輕軌，大順路之車流會移轉至鄰近的替代道路，故大順路段整體而言，布設輕軌後大順路沿線路口大多可仍維持在 D 級以上服務水準。

四、若調整興建之型式，除增加龐大經費外，須重新由



可行性研究、綜合規劃及環境影響評估層層重新報送中央核定，所需時間漫長（約需 4~5 年）且不確定中央是否核定，所衍生「費用」、「時間」及「社會成本」影響甚鉅且充滿不確定性。

五、大眾捷運系統興建之造價，地下化（50~65 億/每公里）、高架方式（20~25 億/每公里）及平面方式（8~15 億/每公里），大順路總長度約 6.2 公里，此段興建高架化造價初步估計為 124~155 億，若興建地下化造價初步估計將為 310~403 億，興建經費增加數倍。依據交通部頒訂之「捷運經費增加責任分擔機制及業務行政費及物調比例」規定：「…未來各地方政府提報綜合規劃報告較可行性研究階段增加經費時，如屬地方需求等可控制因素，應由地方政府全額負擔。」，因此本案所增加費用須由本府負擔。

六、且有關地下之施工問題，採地下化所需設置的通風井、緊急逃生、出入口、電梯、電扶梯等需設置於人行道，惟美術館路及大

順路現況人行道空間約 1.5m~2.5m，人行道空間相當有限，地下化要穿越中正路，惟中正路下方已有車行地下道及捷運橋線，潛盾深度需在這二者之下，因縱坡受限，出土段距離加長，都市環境造成衝擊，C32 恐無法爬升至地面，該處設有避車軌，線形無法配置。

七、大順路段雨豆樹生態亦有問題，雨豆樹樹高約 15~20m，不移植，採地下化，路線段可用潛盾；但車站部分仍需明挖，開挖深度同潛盾 10~15m 深，雨豆樹恐難保留。

八、輕軌之設計原則，採用一軌道換一車道，每一輛輕軌列車最多可搭乘 250 人，估計每小時單方向可運輸 2,000 人，路坪效率遠高於一般道路。輕軌沿線各項交通管制措施及整體規劃，因應輕軌營運通車而調整路口標誌、標線、號誌時制等，經交通局輕軌整合小組會議審查，再經本府道路交通安全會報審議通過後辦理，確保用路人通過輕軌共用路口之安全，將輕軌列車行駛影響路口及路段之交通降至

				<p>最低。</p> <p>九、環狀輕軌具有極高的外部經濟效益，依據行政院 101 年 11 月 26 日核定之高雄都會區輕軌運輸系統高雄環狀輕軌捷運建設修正計畫書，高雄環狀輕軌通車營運將帶來周邊景點經濟成長之外，另外創造經濟效益主要包含旅行時間節省效益、私人運具行車成本節省效益、肇事成本節省效益及空氣污染節省效益等四項，估計高雄環狀輕軌全線營運 30 年可帶來 559 億之經濟效益。</p> <p>十、本府將持續與沿線周邊商家居民進行溝通，以減少對當地影響與衝擊。未來營運時亦將配合相關交通管理措施，提升當地交通之便利性。</p>
--	--	--	--	--

提案人：周議員鍾澐

案由：請交通局即刻辦理快線公車（E11）路線發車地點由誠義路口更改為中崙社區。

辦法：請市府儘速辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交運管字第 10607137500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 44 號	周議員鍾澐	請交通局即刻辦理快線公車（E11）路線發車地點由誠義路口更改為中崙社區。	交通局	一、本府交通局已和周鍾澐議員服務處研商並取得共識，初步規劃鳳山高鐵城市快線公車（E11）在班次數不變原則下，試辦區分為 A、B 路線營運。 二、其中 A 路線由鳳山轉運站至高鐵左營站，B 路線由中崙社區至高鐵左營站，俾利鳳山區民衆快速直達前往高鐵左營站。

提案人：周議員鍾澐

案由：請交通局迅即安排現勘將快線 E11 公車路線民族路口站名更正為福山國中站或自由路口站。

辦法：請市府儘速辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交運管字第 10607144500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 45 號	周議員鍾澐	請交通局迅即安排現勘將快線 E11 公車路線民族路口站名更正為福山國中站或自由路口站。	交通 局	一、經本府交通局會同相關單位現場勘查獲致共識，為使公車站名與當地景觀及地標相配合，同意將原民族路口站改為福山國中站。 二、本案已完成路線圖張貼修正及公車上站名播報更新等事宜，公車動態系統站名亦已完成更正，另候車亭及直立式站牌亦完成站名更新為福山國中站。



▶ 快線公車：E11鳳山高鐵城市快線  
 路線名稱：511  
 ※點選該站牌時，顯示各支線最近抵達該站牌的預估到站時間。

去程 往 台鐵新左營站  
 返程 往 中正預校

站序	站牌名稱	站牌代碼	預估到站時間
13	鳳山高中	565	16
14	建軍站(捷運衛武營站)	1	18
15	國軍高雄總醫院(捷運衛武營站)	51	19
16	中正高中	3	20
17	榮總	5005	41
18	新莊高中(大中二路)	1149	44
19	福山國中	1420	44
20	大中路口(華夏)	1074	48



提案人：黃議員石龍

案由：楠梓區行政中心及楠梓火車站商圈一帶人車往來頻繁，車位一位難求、洽公不便，請市府儘速利用該區域周遭土地（如學校用地）增闢停車場。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府交停工字第 10642462300 號函復)				
案 號	議員姓名	案 由	主辦機關	執 行 情 形
交 通 類 第 46 號	黃議員石龍	楠梓區行政中心及楠梓火車站商圈一帶人車往來頻繁，車位一位難求、洽公不便，請市府儘速利用該區域周遭土地（如學校用地）增闢停車場。	交 通 局	一、本區因都市計畫停車場用地規劃不足，該區又多為老舊部落，可利用來闢建停車場的土地不多，衍伸出停車問題。目前該區域周邊，無可供利用之公有閒置空地，另查周邊學校用地距離該區域較遠，考量當地停車習慣，經評估其效益有限。 二、為解決停車問題，本府交通局於該區域周邊道路共計規劃路邊停車位 126 格，另楠梓行政中心旁水利局所管青埔溝 2 側道路多開放可供停車（約 126 格停車位，末端近楠陽路亦可停放約 78 格小型車），本府交通局將視周邊停車情形，檢討收費管理並採

				<p>差別費率以提高公有停車格位周轉率，並持續尋覓可供利用之公有閒置空地研議設置路外停車場，以提供當地良好停車環境。</p>
--	--	--	--	--



提案人：黃議員柏霖

案由：博愛座的意義在於相互體諒。

辦法：當我們回到問題的重點，就是一種彼此的體諒，如果可以做到，上述的爭執自然減少，當然，這些都必須從教育做起，就像我們小時候常在路上看到「走路靠右邊」、「不要亂丟垃圾」等標語，現在已經逐漸減少了，這就是教育的功能了，也許這不可能一蹴可幾，但是總比每次在發生爭執時，才有對立的論述，來得合理，也更是一個進步國家應該有的作為；否則，每次都陷在各說各話的社會對立氛圍，恐怕不是大家所樂見！博愛座的意義在於相互體諒，所以市府在設立博愛座應說明清楚。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府交運監字第 10730118900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 47 號	黃議員柏霖	博愛座的意義在於相互體諒。	交通 局	一、查博愛座乃國外 Priority Seat 優先席，其涵義為優先禮讓有需要之乘客就坐。按身心障礙者權益保護法第 53 條略以：「未提供對號座之大眾運輸工具應設置供身心障礙者及老弱婦孺優先乘坐之博愛座…」，已有明定。 二、次查目前本市捷運各車廂博愛座椅正後方皆有藍色圖示標示，此外，對於未來添購之電聯車將朝向博愛座椅顏色另行標示，以區別其他一般座椅。另高

				<p>捷公司亦印製「禮讓標章」貼紙，若有懷孕婦女、行動不便或身體不適且有座位需求之旅客，可洽各捷運站服務台向服務人員索取，並由車站人員協助引導。</p> <p>三、高捷公司亦利用站內廣播、月台跑馬燈及車廂廣播等宣導主動禮讓博愛座予老弱婦孺、行動不便或身體不適且有座位需求之旅客，另司機員視列車人潮多時廣播禮讓座位之訊息（於上下班尖峰時段），並加密廣播訊息，期能養成旅客搭乘禮儀文化。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員粹鑾

案由：鳳山空污嚴重，應提供免費大眾運輸。

辦法：建議只要當日 AQI>150 即免費讓鳳山民眾搭乘大眾運輸。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交運管字第 10607144900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 48 號	陳議員粹鑾	鳳山空污嚴重，應提供免費大眾運輸。	交通 局	一、106 年 12 月起至 107 年 2 月底之秋冬季節期間，本府已透過實施公車及輕軌全天候免費搭乘、捷運上下午尖峰時段免費搭乘等措施，鼓勵民眾搭乘公共運輸，期能降低使用私人運具排放空氣污染物及溫室氣體排放，以提升空氣品質。 二、上揭措施並配合於車站站體、車廂、本府網站、跑馬燈等加強宣導，並請民眾共同響應以搭乘綠色公共運輸實際行動力抗空污。

提案人：陳議員粹鑾

案由：建請觀光局重新規劃鳳山景點旅遊行程。

辦法：建請觀光局依照「孤獨星球」推薦內容，重新規劃背包客旅遊景點與交通。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府觀行字第 10730187100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 49 號	陳議員粹鑾	建請觀光局重新規劃鳳山景點旅遊行程。	觀光局	鳳山區為鳳山縣新城，人文薈萃，本就擁有眾多觀光資源，包括傳統小吃美食及古蹟名勝。位於鳳山區勝利路的原日本海軍鳳山無線電信所就是其中之一，因為本為軍事管制區，直至 2011 年才開始對外開放參觀，本府觀光局高雄旅遊網已針對這座電信所詳細介紹，並列出推薦遊程以帶入相關行銷，讓旅人可以更能了解這座佔地 271 公頃，日治時期三大無線電信所之一的原日本海軍鳳山無線電信所，本府觀光局將持續結合各類型的活動並串連鳳山其他景點，把這樣一個好的亮點推銷出去。 另外針對近年風行的在地文史導覽和文化觀光遊程，本府除了每週六日及國定例假日行駛，由大東文化藝術中心出發的

				<p>「鳳山假日文化公車」；以及以大東文化藝術中心為起點，可提供民衆預約報名的「鳳山微旅行」，都是可以把鳳山地區行銷推廣出去的管道，帶動更多遊客造訪鳳山。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員粹鑾

案由：培養高雄觀光民間力量，找出文化亮點景觀。

辦法：建請觀光局票選外國遊客民間亮點，並搜集國際媒體寫手資訊，找到高雄能夠行銷的景點。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (106.12.29 高市府觀行字第 10607146500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 50 號	陳議員粹鑾	培養高雄觀光民間力量，找出文化亮點景觀。	觀光局	高雄，除具山、海、河、港外亦兼具都市與城鄉風貌，近期也推出可達眺太平洋的崗山之眼觀景平台天空廊道和配合不同季節栽植上千株開花數種的寶來花賞溫泉公園二大亮點，成功吸睛。此外，也邀請東北亞、東南亞等不同語別之旅遊業者、網紅或部落客來高實地走訪，透過其體驗訴諸文字或以直播方式，以該城市民眾旅遊偏好介紹給該國民眾，並搭配各語別文宣品及航空公司或飯店旅宿業所提供機+酒優惠方案，吸引來高。 另按交通部觀光局 106 年度各景區統計數據，有關受國內外外國遊客所喜愛之景點，前五名分別為佛光山（含佛陀紀念館）、蓮池潭、旗津、駁二和文化中心；除此之外，按本府觀

				<p>光局 106 年度郵輪旅客最愛景點抽樣調查報告顯示，前三名也分別為蓮池潭、佛光山（含佛陀紀念館）及統一夢時代購物中心。</p> <p>未來，市府也將持續以不同的行銷管道與方式，透過美食、建築、宗教、生態、運動、購物等不同的主題旅遊，讓東北亞或東南亞民衆更加認識高雄、發現高雄的魅力！</p>
--	--	--	--	--

提案人：陳議員政聞

案由：爭取前瞻軌道建設，規劃燕巢輕軌系統。

辦法：責由捷運局研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

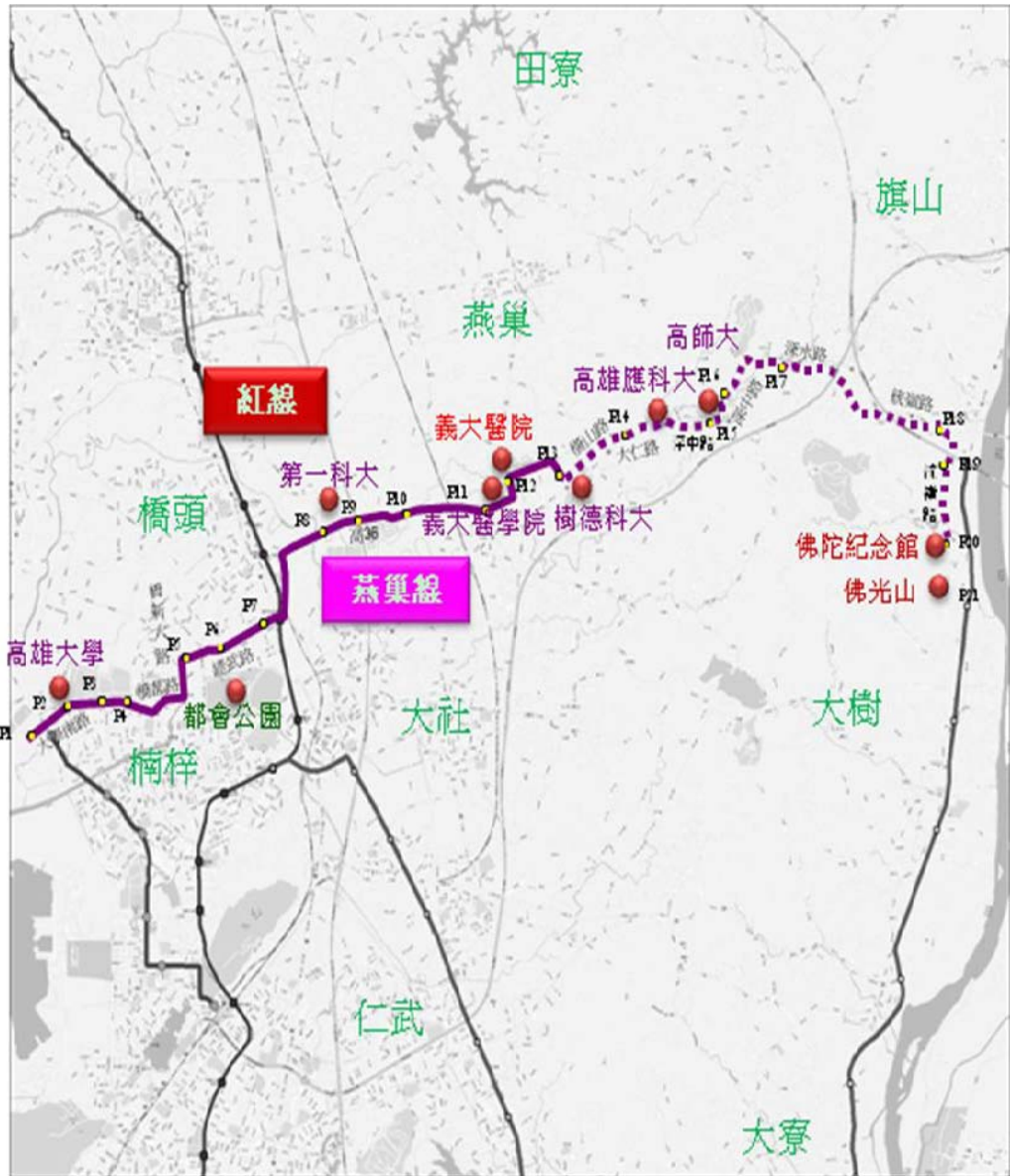
大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府捷秘字第 10730045700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 51 號	陳議員政聞	爭取前瞻軌道建設，規劃燕巢輕軌系統。	捷運工程局	一、本府捷運局於 104 年 12 月底完成「高雄都會區大眾系統整體路網規劃」案期末報告審定，依規劃成果後續路網已包括燕巢線（高雄學園線）。 二、燕巢線西起台 17 線德中路與大學南路口，與右昌高鐵線連結，沿大學南路、高雄新市鎮計畫道路、高 36 鄉道、燕巢大學城計畫道路止於台 22 路口，提供一條串連「高雄學園」之交通骨幹，初步規劃連結高雄學園七大院校，促進大學聯盟發展與資源共享，另連接捷運紅線 R22 青埔站、高雄新市鎮、義大醫院等重要旅次產生區，妥適的軌道網路連結，可提昇整體軌道運輸效益。



				<p>三、前瞻基礎建設計畫特別預算已於 106 年 8 月 31 日經立法院三讀通過，本市計有岡山路竹延伸線第一階段、第二階段及捷運都會線（黃線）等 3 計畫。</p> <p>四、捷運路線之推動，應依交通部頒布「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」辦理三階段作業，首先各捷運路線將先納入大眾捷運系統整體路網評估，於成爲優先興建路線後，再依審查作業要點規定，依序辦理可行性研究、綜合規劃及施工前準備等三階段作業。燕巢線未來推動時機，將考量路線優先順序、都市發展及經濟情形等客觀條件成熟，再逐步落實推動。</p>
--	--	--	--	---



提案人：陳議員政聞

案由：崗山之眼開放，設籍燕巢市民納入免收費。

辦法：責由觀光局研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 52 號	陳議員政聞	崗山之眼開放，設籍燕巢市民納入免收費。	觀光局	<p>一、本府為推動地方觀光發展、於小崗山建置崗山之眼天空廊道。基於使用者付費原則，及後續維護管理經費需求，以提供參觀民眾舒適安全之休憩環境，爰依規費法第十條第一項規定，訂定高雄市崗山之眼天空廊道門票收費標準草案。</p> <p>二、有關前揭收費標準草案，本府已就設籍燕巢區居民納入免費乙節，進行通盤考量。</p>

提案人：陳議員政聞

案由：加速推動捷運延伸至岡山火車站。

辦法：責由捷運局研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府捷秘字第 10730046200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 53 號	陳議員政聞	加速推動捷運延伸至岡山火車站。	捷運工程局	「前瞻基礎建設計畫」中有關「高雄捷運岡山路竹延伸線（第一階段）計畫」之可行性研究以及綜合規劃報告業奉行政院核定在案，捷運局刻正積極辦理工程招標作業中。統包工程採購案已於 106 年 11 月 27 日公告、投標截止日期為 107 年 1 月 10 日、開標日期為 107 年 1 月 11 日，將依程序辦理後續採購相關作業，並以 107 年底動工為目標。

提案人：邱議員俊憲

案由：建請市府組成專案小組，重新點亮澄清湖區。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.22 高市府觀發字第 10607201400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 54 號	邱議員俊憲	建請市府組成專案小組，重新點亮澄清湖區。	觀光局	一、經查澄清湖園區近三年（104 年至 106 年）年平均入園人次為 158 萬餘人，係本市重要觀光景點，且臨近澄清湖棒球場、澄清會館、正修科技大學、長庚紀念醫院、高爾夫球場、圓山大飯店、環湖自行車道等據點，為具有人文、運動、休閒、教育、健康等多樣性特色之區域。 二、本府近年為發展澄清湖區觀光，於澄清湖區投入大量預算與經費整建園區與鄰近區域，說明如下： (一)首先為嘉惠本市民眾，與臺灣自來水股份有限公司簽訂行政契約，自 102 年至 106 年期間已投入經費約 1 億多元整建澄清湖園區（包含公廁整建、園區行人步道

				<p>及欄杆整修、澄清湖風景區入口整建工程、園區清潔綠美化、園區設備維修及現有淡水館改建為遊客中心及澄清湖文史館等),並持續規劃整建園區步道。</p> <p>(二)金澄雙湖森林公園亦爭取納入國家前瞻「城鎮之心」計畫。</p> <p>(三)捷運黃線目前預計於113年完工。</p> <p>三、以上重要規劃與建設,分屬不同局處分工,本府亦已整合預算資源做最佳利用,必要時將評估組成專案小組統合。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員信瑜

案由：建請利用大數據以資料治理分析預測，參考韓國 TOPIS 系統，提高公共運輸系統使用率。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.25 高市府交運管字第 10730541700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 55 號	陳議員信瑜	建請利用大數據以資料治理分析預測，參考韓國 TOPIS 系統，提高公共運輸系統使用率。	交通局	<p>一、韓國 TOPIS 系統主要結合公車資訊、交通執法、災害緊急應變等功能進行整合，可以讓資源有效利用不重複投資，並結合警察、氣象、高速公路等不同管理單位資訊，提供跨區域交通資訊。</p> <p>二、本府交通局於 96 年完成之智慧運輸中心，已納入公車動態資訊系統外，針對智慧科技、大數據與交通運輸結合加以運用，如連線高雄市 2,870 處路口號誌及建置四大智慧運輸走廊，發展成兼具交通管理與彙整交通資訊之資訊中心，即時蒐集道路現況並提供最佳管理決策，強化都市交通管理與應變能力；另於連續假期前夕，</p>

				<p>亦採用歷史資料預判易發生壅塞路段及時間，提供用路人預先規劃行程，而在雍塞期間亦透過即時發布 CMS 路況資訊、彈性調整號誌時制與連鎖號誌時制進行管制，因此在紓解大量人、車潮，維持周邊道路交通順暢均有所成效。</p> <p>三、另針對公共運輸系統應用之部分，目前本市已實施上下車皆刷卡，將持續透過跨域時空資料（電信信令資料、公車動態資料、與電子票證資料）分析私人運具與大眾運輸族群的移動行為，發展跳蛙式公車或作為路線規畫之參考，讓交通資源分配更有效率，有效提高公共運輸系統使用率。</p>
--	--	--	--	--



提案人：陳議員信瑜

案由：建請輪船公司改善內部組織（民營化體制），外部積極行銷，或與異業合作（例如遊港觀光）積極增加營業收入，加強成本效益分析。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.16 高市府交船字第 10770010300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 56 號	陳議員信瑜	建請輪船公司改善內部組織（民營化體制），外部積極行銷，或與異業合作（例如遊港觀光）積極增加營業收入，加強成本效益分析。	交通 局	一、有關本公司營運虧損及財務情況說明如下： 因輪船公司肩負旗津公共交通運輸，營運時間長達 21 小時（凌晨 4 時 30 分至隔日凌晨 2 時），營運成本負擔沉重，雖於 105 年 6 月 1 日及 106 年 3 月 1 日調整渡輪票價，但長年配合市府旗津居民免費乘船政策，在市府未能編列相關預算補貼下，導致歷年來均呈虧損狀況，其中 105 年渡輪航線短收之應收未收款達 9,508 萬 9,090 元，致輪船公司年度虧損達 3,158 萬元，因此經常性呈現現金資金不足之現象，得靠增加借款支應。倘能編列相關預算挹注前述旗津居民免費乘船

政策之應收未收款 9,508 萬元，則公司整體營收將轉虧為盈 6,351 萬元。

二、有關「高雄市政府所屬事業機構 105 年度經營績效考核報告」複評乙等情況，說明如下：

依據本府研考會「高雄市政府所屬事業機構 105 年度經營績效考核報告」所揭（於 106.07.24 執行考核），輪船公司為滿足旗津、中洲地區市民交通需求、照顧大眾運輸社會福祉，並予特定對象優待或免費搭乘之優惠，導致票價未能反應成本，加上尖離峰搭乘需求差別明顯，人事費用負擔沉重，復因民營觀光遊輪的競爭，導致運量無法有效提升，致使虧損逐年擴大，每年營運虧損金額約 3 千萬至 1 億元，累積虧損已逾 8.47 億元。另就上揭考核報告第 17 頁所載考評成績而論（如附件），輪船公司以業務經營項目獲分較高，而財務管理分數低下，顯示在現今旅遊環境不佳之狀況下，仍能採取多項營運改革策略及開源節流措施等作為（如下"四"所述），實已勉力而為。惟

財務管理方面，因累積虧損逐年擴大，在加上償債能力不佳，致使需以借貸來支應公司營運。

三、本公司近年來營運改革策略及開源節流措施如下：

(一)外部多元行銷

本公司亦著力於多元行銷，以提升營業績效，如配合節慶，推出餐船周年慶、旅展優惠方案、謝師宴等專案，亦推出具特色之夕陽航班、賞月航班、大港煙火航班等，該等體驗航班搭乘率均達 90%以上，並經由新聞媒體、市府 Line、旅遊網、粉絲頁廣大傳播訊息，以提升營業績效。另配合本府交通局、海洋局、教育局、農業局及勞工局、社會局活動，提供各航線優惠專案，以宣導市政建設。

另有鑑於背包客自由行風氣盛行，105 年旗鼓渡輪航線、太陽能愛之船航線與台灣高鐵、高雄市捷運公司合作推出「高鐵、高捷」套票組；旗鼓渡輪航線亦持續與高捷公司合作「旗津踏浪趣」套票、新旗航

線亦與高捷公司持續合作推廣高屏澎好玩卡，積極與各業者執行聯合套票策略，以提升自由行背包客使用率，擴大公司營運效益來源。

(二)異業合作

另新旗航線於 105 年 10 月復航後，亦陸續與圓山飯店、夢時代摩天輪、85 大樓觀景台、澳門航空、無人車公司席門史塔雷克等知名廠商進行持票根互享優惠之方式進行異業合作，以增加航線載客率。

(三)加強成本效益分析

為加強成本效益分析，本公司在市府主計處與交通局資訊室協助下，於 105 年度 1 月起，建立「各航線成本效益分析系統」，於每月檢討分列各會計科目細項金額於各航線，以記錄分析成本情況，對成本效益實務分析已發揮重要作用。

(四)訂定船員調度計劃

有效擷節人力成本及加班費，特別針對旅客數量、輸運時間、船舶班次等做通盤檢討，並於 105 年 11 月完成訂定「

船員調度計劃」佈頒實施。

(五)執行違規使用卡片登船查緝作業

1.訂定違規使用卡片登船查緝作業計劃。

2.成立緝查小組，不定期抽查場站，是否違規使用卡片，依規定停權處分。

3.使用偽幣亦納入查緝。

4.加強旗津卡及票務稽查，並推展電子票券，杜絕冒用情形，以遏阻渡輪航線的短收。

(六)旗津輪渡站增設躉船一座暨乘船動線改良

1.提升船舶周轉率，加速輸運效率。

2.已於 106 年 1 月完工啓用。

(七)強化乘船動線管理作為

1.落實旗津居民專用道措施

2.執行一般假日人車分流措施。

3.執行連續假日禁止一般遊客燃油機車上船措施，有效疏運人潮，縮短候船時間，改善輪渡站周圍交通及空氣品質。

			<p>(八)訂定年度船舶維修計劃以落實船舶維修紀律，提升船舶妥善率，並節省維修成本。</p> <p>(九)真愛、光榮、高雄輪委外案          規劃將 3 艘遊港輪委外營運，以藉用民間活絡之經營體制，提升營運績效。屆時一年將有 720 萬元權利金收入，並節省營業費用 801 萬元。</p> <p>(十)旗津輪渡站二樓商業空間委外          已於 106 年 07 月 01 日將旗津輪渡站二樓出租予內政部警察署高雄港務警察總隊，每月租金 69,000 元，為期 4 年。</p> <p>(十一)愛之船委外案          已於 105 年 06 月 01 日將太陽能愛之船委外經營，一年權利金可收入 1,500 萬元，並節省營業支出 1,200 萬元。</p> <p>(十二)渡輪及愛之船票價調整案          考量成本因素，渡輪（鼓山－旗津、前鎮－中洲）及太陽能愛之船票價擬予調整，並已於 106 年 03 月 01 日實施，新票價如下：</p>
--	--	--	---

渡輪航線			
票種	一般民衆	一卡通	旗津居民 (限持有旗津卡)
全票	40	20	免費
學生票	25	15	
優待票	15	12	
機車	40	25	
腳踏車	10	10	

愛之船航線 真愛碼頭－中正橋（來回）國賓/仁愛 國賓站－駁二藝術特區（單程） 駁二藝術特區（來回）		
票種	一般民衆	高雄市民
全票	150	80
優待票	75	40
團體票（20人以上）	140	
包船價	5,000	

(附件)

# 高雄市政府所屬事業機構 105 年度經營績效 考核報告

高雄市政府研究發展考核委員會彙印  
中華民國 106 年 8 月



## 肆、高雄市政府考核小組複評結果

### 一、考評成績

經各專家、學者與本府主計處、財政局、人事處及研考會主管人員組成之複評委員參酌各受考核事業機構自評檢討報告、各事業機構主管機關初核報告及分數，續於 106 年 7 月 24 日、26 日親赴各事業機構實地查訪瞭解實況，並就各受考核機構所提書面資料交換意見後，完成本市各所屬事業機構 105 年度經營績效複評，考評成績與評定等第如下：

考評項目	輪船公司	動產質借所
業務經營	36.79	33.86
財務管理	23.21	32.86
人事管理	6.57	5.14
企劃管理	7.69	7.86
研究發展	4.60	6.43
合計	78.86	86.15
評定等第	乙	甲

### 二、考評意見

茲將考核小組就輪船公司、動產質借所經營狀況之優、缺點分述如下（詳如複核意見表）：

#### （一）輪船公司

##### 1. 優點：

- (1) 因油價走跌、資產報廢損失減少提列、渡輪調高票價、愛之船委外經營等，營運虧損較上年度減少

提案人：陳議員信瑜

案由：建請檢討「高雄國際機場 2035 整體規劃」並強化新南向政策，分流發揮高雄機場「中停站」的價值。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.23 高市府都發企字第 10730321300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 57 號	陳議員信瑜	建請檢討「高雄國際機場 2035 整體規劃」並強化新南向政策，分流發揮高雄機場「中停站」的價值。	都市發展局	有關建請檢討「高雄國際機場 2035 整體規劃」並強化新南向政策，分流發揮高雄機場「中停站」的價值一案，經交通部民航局函復說明如下： 一、有關「高雄機場過境旅次占比(0.2%)太少，建議增闢飛航新南向政策目標國之國際航線及開放部分航線中停高雄」一節： (一)經查目前我國與東南亞國協 10 國(除緬甸及寮國外)、印度、澳洲及紐西蘭，均已簽署雙邊通航協定，航約容量尙敷業者使用，無需透過分流目前桃園機場飛航新南向政策目標國之航線中停高雄機場，航空公司即可依市場需求增闢由高雄往返相關新南

向政策目標國之航線；我國與緬甸及寮國間雖尚未簽署協定，航空公司仍可依市場需求申請飛航包機。

(二)觀察國際線可成功吸引旅客造訪轉機之標竿樞紐機場，其機場本身仍須具有足夠之點對點客源支持，並搭配足夠之航線網絡與密集之航班，以提升旅客便利性，方能達到集客效果，並在具有競爭力的旅運時間內將旅客送抵目的地。

(三)配合政府推動新南向政策，並便利南部民衆旅運需求，本局未來將持續對外擴增航權容量，並鼓勵業者增闢高雄飛航新南向政策目標國之航線；另建議高雄市政府、觀光旅遊業者、航空公司亦可結合我國特殊自然、人文與社經資源優勢，發展南部地區國際觀光並提升旅遊品質，以增加往返高雄機場之點對點運輸需求，促進高雄機場之發展；未來倘若市場已達規模且業者有意願於高雄機場拓展中轉旅客市場時

，本局亦將給予必要之協助。

二、有關「檢討『高雄國際機場 2035 年整體規劃』目標年運量預測結果，以避免限縮新南向政策成效」一節：

(一)「高雄國際機場 2035 年整體規劃」係以近期高雄機場旅客特性、內外發展趨勢、中央政策（含新南向政策）調整擬訂未來功能定位後，預測高雄機場目標年客、貨運量發展情形；按目前規劃成果，預期 2035 年在中度發展情境下，高雄機場客運量可達 865.5 萬人次（國際線 745.7 萬人次、國內線 119.9 萬人次）；在樂觀情境下將達 1,023.5 萬人次（國際線 885.8 萬人次、國內線 137.7 萬人次），本局亦已將高雄機場未來發展及新南向政策成效納入本期整體規劃考量，並研提擴建航廈、停機坪及維修棚廠等空、陸側設施，為未來發展預作準備。

(二)為持續掌握高雄機場客貨運量成長趨勢，本局

				<p>後續將以每 5 年一期為原則，定期辦理高雄機場之整體規劃修訂作業，以滾動檢討機場發展與設施供需情形，俾使機場發展能符合社會經濟變遷趨勢及空運發展需要。</p>
--	--	--	--	--

提案人：何議員權峰

案由：鐵路地下化之後應於綠園道設計上滿足周邊居民停車需求。

辦法：建請工務局及交通局研議，除原有人行道及自行車道外，於設計中加入停車空間，滿足居民停車需求。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交運規字第 10607197200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 58 號	何議員權峰	鐵路地下化之後應於綠園道設計上滿足周邊居民停車需求。	交通 局	<p>一、高雄市區鐵路地下化工程（含延伸左營計畫及鳳山計畫）範圍自左營區大中二路以南至鳳山大智陸橋以西，總長度約 15.37 公里，軌道地下化後所騰空之廊帶，將依都市計畫劃設之園道範圍闢設為綠色景觀園道，並藉由鐵路地下化串連大高雄交通運輸動脈，結合本市完善之自行車道路網、地下捷運紅橘兩線以及環狀輕軌，塑造高雄市成為水與綠之宜居城市。</p> <p>二、鐵路地下化工程之園道規劃設計及施工分別由本府水利局、新工處及養工處負責代辦左營計畫、高雄計畫及鳳山計畫相關園道設計及施工作業，並由本</p>

				<p>府工務局統籌協調本府各代辦機關間之各項協調整合工作。</p> <p>三、目前鐵路地下化沿線各通勤車站已依行政院核定之綜合規劃報告各項轉乘設施設計汽機車停車空間，所增加停車供給可提供車站轉乘及周邊社區使用；另站間園道部分，未來將由各代辦機關研提園道永久路型送本府道安會報審議，本府將就園道沿線道路之車行動線、人行空間、停車規劃等相關事宜審慎評估與審查，期能塑造新環境及兼顧交通需求。</p>
--	--	--	--	---

提案人：何議員權峰

案由：增加使用電動公車。

辦法：建請交通局增加使用電動公車。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交運管字第 10607193800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 59 號	何議員權峰	增加使用電動公車。	交通局	一、本市市區客運營運車輛計有 976 輛，其中柴油車計 933 輛、電動車 43 輛，平均車齡在 5.4 年。 二、本府交通局已協助客運業者向中央爭取補助採購電動公車，預定 107 年底本市將有 150 輛電動公車加入營運。 三、另查交通部已加碼電動大客車補助額度，汰舊換新由每輛 267.2 萬元提昇至 353.8 萬，新闢路線由每輛 375 萬元提昇至 520 萬元，環保署另補助電動大客車每輛 150 萬元，本府環保基金亦加碼補助每輛電動公車 50 萬元。本府交通局將積極鼓勵客運業者汰換為電動公車，以降低空氣污染排放，並響應綠色運具之潮流。



提案人：何議員權峰

案由：大順路輕軌施工路段規劃民眾停車車位。

辦法：建請交通局於大順路設置內縮停車格、規劃停車場，讓民眾有其他的停車空間。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.22 高市府交停工字第 10730367900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 60 號	何議員權峰	大順路輕軌施工路段規劃民眾停車車位。	交通局	<p>一、有關於大順路沿線設置內縮停車格部分：經查本府捷運工程局所規劃輕軌施工路段路型，人行道寬度僅 2 至 3 公尺，倘沿線設置內縮停車格，將排擠人行空間，影響行人通行及無障礙通道甚鉅，為維行人路權及安全，經評估為不宜設置。而為大順段車輛臨停需求，施工期間將由本府捷運工程局於適當地點規劃多處臨停車彎，以供沿線居民裝卸貨、載客等臨停使用。</p> <p>二、輕軌工程於大順路（含美術館路）段沿線 300 公尺範圍內目前共計 11 場公有停車場及 36 場民營停車場，於尖峰時段約尚有剩餘 1,211 席小型車位，</p>

可補足因該段輕軌建設所取消之 422 席路邊小型車停車格。

三、然而，為能提供沿線居民更充裕之停車空間，本府交通局仍持續透過以下方式增加替代停車供給（併述 105 年迄今執行成果）：

(一)增闢公有停車場：新增 1 場公有停車場（同慶停車場，可提供 111 格小型車停車格）。

(二)以促參方式將既有路外公共平面停車場立體化使用：交通局業以促參方式徵得投資開發凹子底公有停車場（目前場內有 12 格大型車、192 格小型車及 137 格機車停車格）投資廠商，預計於 107 年第 1 季完成簽約，依其所提投資計畫書內容，未來將約可提供 600 格小型車、1,000 格機車及 40 格自行車公共停車空間。

(三)輔導私有土地設置民營停車場（平面）：新增 14 場民營停車場（共 922 席小型車位）。

(四)輔導大型量販店等建物釋出停車空間：新增 2 場量販店附設停車場（

				<p>共 602 席小型車位),可於非營業尖峰時段釋出停車供給。</p> <p>四、有關於大順路(含美術館路)段沿線規劃機車替代停車場部分:所取消之 573 席機車位,將由捷運工程局於輕軌完工後,在橫交道路增設 923 席路邊機車格補足。</p>
--	--	--	--	---

提案人：何議員權峰

案由：針對高雄市機車待轉區規劃問題一案。

辦法：建請高雄市交通局審視各路口待轉區大小是否符合騎士需求，重新規劃部分不符需求之待轉區，以維護交通秩序和市民朋友交通安全。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府交交工字第 10730115500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第61號	何議員權峰	針對高雄市機車待轉區規劃問題一案。	交通局	一、查「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 191 條規定略以：「機慢車左（右）轉待轉區線，用以指示大型重型機車以外之機車或慢車駕駛人分段行駛。視需要設於號誌管制之交岔路口……本標線前緣以不超出橫交道路路面邊緣為原則。」依前開規定，本市劃設機車待轉區以前緣不超出橫交道路路面邊緣為原則，惟部分路型不對稱或為 T 字路口，在無其他適當劃設位置的情形下，本府交通局以劃設於路側並搭配槽化線方式，輔助導引車流避開機車待轉區車輛，以維駕駛人安全，先予敘明。

			<p>二、待轉區標線係屬指示標線，用以指示車道、行車方向及路面邊緣等，期使車輛駕駛人及行人瞭解進行方向及路線，考量機車待轉需求於尖離峰時段差異較大，又劃設機車待轉區以前緣不超出橫交道路路面邊緣為原則，故本府交通局於設置待轉區時除須考量車流量外，仍須視道路條件於適當位置劃設適當大小，俾利駕駛人前往待轉。</p> <p>三、另考量各機車騎士駕駛習慣及行為差異，本府交通局依據上開規定，於開放機車直接左轉路口依路口之幾何型式與車流特性，視需要劃設待轉區標線，保留待轉空間予無法逕行左轉之民衆，用路人可選擇逕行左轉或兩段式左轉，並無強制規定。</p> <p>四、本市因機車數量龐大，為改善機車用路安全，考量機車機動性高、起步較快之特性，本府交通局持續巡查本市各主要路段機車行車相關標誌、標線及號誌等設施完善性及使用安全性，期能提升本市機車騎士行車安全，爰所提建議將納入後續設置待轉區評估之參考。</p>
--	--	--	--

提案人：何議員權峰

案由：各交通軌道系統的銜接，及捷運黃線未來規劃，各路網的整合與轉乘，建議交通局規劃公車路線培養運量，並推動電動公車。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

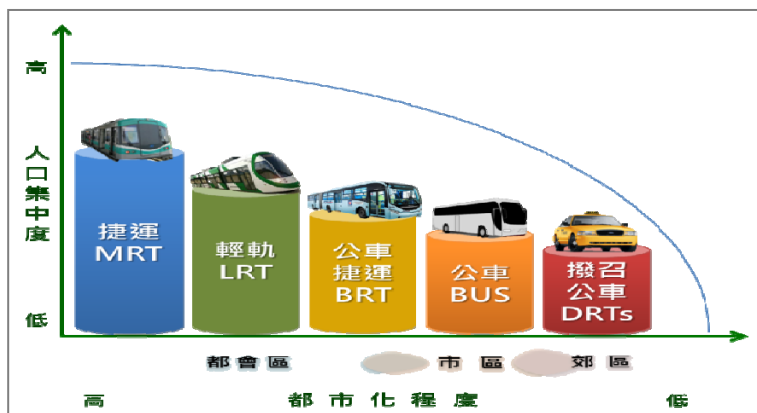
大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交運管字第 10607193500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 62 號	何議員權峰	各交通軌道系統的銜接，及捷運黃線未來規劃，各路網的整合與轉乘，建議交通局規劃公車路線培養運量，並推動電動公車。	交通局	<p>一、本市因地理環境因素，人口密集度差異大，有 95% 的人口集中在僅佔全高雄市土地面積 25% 的都會區中，因此對於大眾運輸系統的配置，需考量都市化程度以及土地使用強度規劃層級式公共運輸（如下圖），例如在人口密集的都會區建構完善的捷運系統，都會區外圍則以輕軌、公車捷運串聯，再來依強度建置公車、撥召公車等運具完善整體公共運輸路網。</p> <p>二、本府交通局已規劃捷運黃線通車前，依捷運黃線路線先行闢駛捷運黃線先導公車予以培養公共運輸之運量。路線包含黃 1（捷運三多商圈站-澄清湖棒</p>

			<p>球場)及黃2(前鎮高中-澄清湖棒球場),營運時間為每日6時至23時,平均15分鐘1班,服務水準為平假日各64車次。黃1及黃2兩公車全部採用電動低地板公車服務,預計107年6月通車營運。</p>
--	--	--	---



提案人：簡議員煥宗

案由：建請檢討高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法之行駛路線圖。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.26 高市府觀維字第 10730649100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 63 號	簡議員煥宗	建請檢討高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法之行駛路線圖。	觀光局	本府對於改善旗津交通極為重視，爰依「高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法」，依據地區觀光發展需求，規劃客用營業慢車行駛區域、道路及時間。 原規劃考量三輪以上慢車業者，如於路線外市區道路行駛，部分條件不佳路段易導致用路人危險，且易造成交通壅塞，路線圖業於 106 年 9 月 21 日公告實施在案；惟將聽取本類慢車業者需求開會研商，以交通順暢及用路安全為前提研究路線調整事宜。



提案人：簡議員煥宗

案由：因應民宿管理辦法修正草案之進展，建請研議劃設人文歷史風貌示範區。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府觀產字第 10607194500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 64 號	簡議員煥宗	因應民宿管理辦法修正草案之進展，建請研議劃設人文歷史風貌示範區。	觀光局	<p>一、「民宿管理辦法」修正條文業經交通部觀光局於 106 年 11 月 14 日公告施行，本次修法主要為第 3 條第 2 款增訂民宿得在都市計畫範圍內之「具人文或歷史風貌相關區域」設置，前揭區域由地方政府自行認定，先予敘明。</p> <p>二、有關本市「具人文或歷史風貌相關區域」之劃設，本府觀光局業已委託專業廠商辦理劃設作業，並初步規劃本市「具人文或歷史風貌相關區域」範圍，俟本府通盤檢討通過後辦理公告事宜。</p>

提案人：簡議員煥宗

案由：針對郵輪岸上觀光，建請研擬更完善的遊程設計。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府觀行字第 10607193400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 65 號	簡議員煥宗	針對郵輪岸上觀光，建請研擬更完善的遊程設計。	觀光局	靠岸後選擇自由行是現在郵輪旅遊的新趨勢，為了提供旅客完善的旅遊服務並鼓勵國外潛在旅客選擇高雄成為目的地，觀光局針對增進旅客遊程特色具體規劃如下： 一、提供郵輪旅客旅遊摺頁：本局現提供中、英、日韓多種語言，包括建議遊程、捷運地圖、碼頭周邊地圖的旅遊摺頁，提供旅客便利正確的旅遊資訊。目前並已規劃設計新版摺頁，更新建議遊程、交通等資訊，另設計「海空聯營」(fly-cruise) 旅客的專屬手冊，鼓勵外國旅客乘坐飛機來高搭乘郵輪。摺頁及手冊計畫將於 107 年 1 月中旬以前印製完成。 二、營造友善接待環境：觀光局將持續與市府海洋局提

				<p>供友善接待環境及設施、觀光亮點及旅遊資訊以鼓勵更多郵輪彎靠或以高雄港為母港。目前郵輪停靠時提供志工進行觀光諮詢，並提供旅客觀光摺頁、觀光計程車及外幣兌換等服務，未來將持續進行現有接待措施，本局並針對特別或具話題性的大型船隻安排迎賓表演。</p> <p>三、國內外旅展及相關活動上加強推廣：加強於高雄旅展及台北旅展等國內旅展，以及赴東北亞及東南亞等地加強宣傳推廣本市景點及郵輪觀光。106 年 6 月 9 日參加由台灣國際郵輪協會主辦「海上郵輪論壇」，本府觀光局在船上進行簡報宣傳高雄觀光資源。</p>
--	--	--	--	---

提案人：林議員宛蓉

案由：前鎮區翠亨北路與翠福街口、翠亨北路 470 巷多岔路匯集處，盡速設置號誌燈，維護住戶生活環境及用路人的安全。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交交工字第 10607194000 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 66 號	林議員宛蓉	前鎮區翠亨北路與翠福街口、翠亨北路 470 巷多岔路匯集處，盡速設置號誌燈，維護住戶生活環境及用路人的安全。	交通局	<p>一、經查該處交岔路口業已設置「停止線」、「停」與「慢」標字、及「網狀線」等交通設施，用以「警示路口」並區分路權，提醒用路人「停車再開」或「減速慢行」，保障用路人行車安全。</p> <p>二、至有關反映該路口經常發生車禍乙節，據交通局易肇事地點分析系統資料所示，該路口 105 年行車事故計 4 件，106 年行車事故計 3 件，均屬用路人違規行為，與未設置行車管制號誌無因果關係。(如附表一)</p> <p>三、交通局 105 年 11 月 15 日會同林宛蓉議員服務處就該路口進行尖峰小時汽車交通量調查，並未符合「</p>

				<p>道路交通標誌標線號誌設置規則」第 226 條設置號誌最低標準，且該路口東側 60 公尺處（翠亨北路/翠禮街口）及西側 220 公尺處（翠亨北路/翠村街口）皆設有行車管制號誌，囿於相關條件不足，爰評估暫維現況。（如附表二）</p> <p>四、交通局再於 105 年 11 月 25 日至服務處向議員說明，並於翠亨北路 470 巷口處增設反射鏡與太陽能閃光「慢」標誌，以提高用路人行車警示度。</p> <p>五、然囿於當地民衆仍有要求改善交通安全之反映，交通局再於 106 年 12 月 12 日邀集林宛蓉議員服務處、里辦公處、本府警察局前鎮分局等現場會勘，除由交通局擇期上午 0700~0800 與下午 1700~1800 時段前往勘查行經翠亨北路與翠福街口車流狀況，藉此研議評估交通改善措施外，亦請交通局（智慧運輸中心）就翠亨北路與翠禮街、翠亨北路 392 號社會局無障礙之家旁 2 處路口號誌時相調整「紅燈秒數增加並同步運作」，以加強改善交通安全。</p>
--	--	--	--	--

表一

年度	A2	A3	時間	肇事車種	事故類型
105	3	1	01/20 17:20	機車&行人	倒車未依規定
			04/30 08:45	機車&機車	違規超車
			08/12 19:00	機車&自行車	逆向酒駕
			10/30 02:20	汽車&汽車	未注意車前狀況
106	3	0	03/25 17:50	機車&行人	不明
			05/10 07:23	機車&自行車	違規或不當行爲
			08/12 06:50	機車&機車	逆向行駛

表二

幹支道	車道數	法規條件	調查結果
翠亨北路(幹道)	1快1慢	600(PCU)	649(PCU)
翠福街(支道)	1混合	470(PCU)	63(PCU)

提案人：蔡副議長昌達

案由：請強制要求大型車安裝盲點偵測感應、預警防護系統，及監控攝影鏡頭，揮別大型車野蠻行車、死亡車禍渾然不知之現況。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交運規字第 10730058800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 67 號	蔡副議長昌達	請強制要求大型車安裝盲點偵測感應、預警防護系統，及監控攝影鏡頭，揮別大型車野蠻行車、死亡車禍渾然不知之現況。	交通局	一、目前市面上「先進駕駛輔助系統」（如全周影像監控系統、盲點警示系統、行車視野輔助系統）可輔助駕駛人判斷車身周邊人車情況，有效提升大型車輛行車安全。為使業者瞭解該設備，本府交通局曾邀集相關公會及有貨運需求之大型貨運公司召開說明會，並於高雄市區監理所舉辦「先進駕駛輔助系統」觀摩體驗活動，以宣導業者裝設「先進駕駛輔助系統」。 二、另本府交通局亦要求自 104 年 4 月 1 日起，申請聯結（砂石）車及大貨車臨時通行證，車輛有裝設先進駕駛輔助系統核發 6 個月，未裝設則核發 3 個

月。另於交通維持計畫內容檢核表新增超過 180 天工程，廠商應於相關契約規範 20 噸以上運送廢棄土車及混凝土攪拌車，需加裝先進駕駛輔助系統，以提升大型車行車安全。

三、交通部為降低大型車輛因轉彎視野死角致生交通事故，修正「車輛安全檢測基準」檢測項目第 71 項「行車視野輔助系統」及道路交通安全規則第 39-1 條規定，明訂自 107 年 1 月 1 日起新出廠之大型車輛均應設置行車視野輔助系統及轉彎、倒車警報裝置，並自 109 年 1 月 1 日起使用中大型車輛列為定期檢驗項目。

四、為鼓勵使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統，交通部推動大型車輛裝設車輛安全設備推動計畫，訂定「交通部公路總局使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統補助規定」，其補助對象為使用中大型車輛未設置行車視野輔助系統等安全設備（不含使用中市區公車及公路客運車輛、政府機關及國營單位所屬大型車輛），並優先補助領有臺灣港務股份有



				<p>限公司核發國際商港港區車輛通行證之大型車輛（國際商港港區車輛通行證有效期限在 1 年以上）4,000 輛及營業遊覽大客車 1,000 輛。</p> <p>五、交通部公路總局已於 106 年 10 月 23 日公告補助使用中大型車輛裝設行車視野輔助系統並接受申請，經交通部公路總局依各監理單位轄管車輛比例分配，高雄市區監理所及高雄區監理所共獲分配 1,617 輛（大型車 1,516 輛，營業遊覽大客車 155 輛），陸續申請及安裝中。</p>
--	--	--	--	--

提案人：黃議員淑美

案由：建請交通局針對文化觀光公車之效益進行檢討改善。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.25 高市府交運管字第 10730587200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 68 號	黃議員淑美	建請交通局針對文化觀光公車之效益進行檢討改善。	交 通 局	一、本市現有文化公車包含哈瑪星、舊城、鳳山及紅毛港等路線。查 106 年 7 至 11 月期間，平均每月虧損依序為紅毛港文化公車、舊城文化公車、哈瑪星文化公車及鳳山文化公車。 二、本府交通局已針對虧損最嚴重之紅毛港文化公車優先檢討，經檢視 106 年 7 至 11 月運量，平均每班次載客 2.8 人次，為使有限之公車資源發揮最大效用，本路線已研議停駛。針對紅毛港文化園區假日部分旅客之公共運輸需求，本府交通局規劃提供計程車共乘服務之配套措施。 三、後續亦將持續針對舊城、哈瑪星及鳳山等文化公車檢討班次及路線，俾使本市公車永續經營。

提案人：黃議員淑美

案由：建請交通局持續向中央爭取台灣好行服務升級計畫。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.23 高市府交運管字第 10730542600 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 69 號	黃議員淑美	建請交通局持續向中央爭取台灣好行服務升級計畫。	交通局	一、本市台灣好行公車路線共計兩條，分別為哈佛快線（高鐵左營站-佛陀紀念館）、大樹祈福線（A 線：鳳山火車站-鳳山轉運站-舊鐵橋濕地-佛陀紀念館；B 線：鳳山火車站-鳳山轉運站-龍目井-佛陀紀念館）。 二、根據統計 106 年 1 至 11 月台灣好行路線總計搭乘人數較 105 年同期成長 35.36%，本府利用爭取之補助經費，完成車輛塗裝全面更新、站牌路線圖及指示牌更新或新增，加強車內 E 化導覽解說內容、新增營運路線優惠商家、套票規劃及製作中、英、日、韓宣傳摺頁，以提升路線服務品質，且透過媒體宣傳創意組合（包含電

				<p>子、平面媒體、燈箱、實體廣告通路等) 提高大樹祈福線及哈佛快線能見度。未來仍持續向交通部觀光局積極爭取補助計畫。</p>
--	--	--	--	---

提案人：黃議員淑美

案由：建請交通局加強雙層觀光巴士之營運效益。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交運管字第 10607200800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 70 號	黃議員淑美	建請交通局加強雙層觀光巴士之營運效益。	交通局	一、雙層觀光巴士正式營運分為夢時代線及西子灣線，其中夢時代線每日營運時間為 15：00～20：00，行駛 5 個班次，行車時間 50 分鐘，行經高雄市重要建設，如高雄圖書總館、世貿展覽會館、軟體園區及玫瑰教堂、六合夜市、捷運中央公園、三多商圈等著名遊點。另西子灣線每日營運時間為 11：00～17：00，行駛 5 個班次，行車時間約 60 分鐘，沿途可欣賞西子灣海景、打狗英國領事館、駁二特區等重要景點。 二、目前雙層巴士與愛之船一起搭配行銷營運，形成高雄新的遊程體驗，已於 106 年 1 月 1 日起推出雙層之愛聯票販售優惠套票

			<p>，其優惠套票可搭 1 趟雙層巴士及愛之船的水陸優遊體驗，其搭配方式：(1) 駁二搭乘雙層巴士，再於愛之船國賓站下車轉搭愛之船返回駁二；(2) 愛之船國賓站搭船前往駁二，再轉搭雙層巴士於愛之船國賓站下車。</p> <p>三、為推廣提昇雙層觀光巴士搭乘率，本府交通局配合高雄客運相關行銷活動，例如推出小小警察海陸雙棲夏令營、雙層之愛暢遊海陸、愛你一起 2017 集願大作戰、山海小達人夏日導覽營及高鐵直達爽玩瘋高雄等行銷活動，其成效十分良好。</p> <p>四、針對雙層巴士數位行銷部份，亦派專人經營高雄開頂雙層巴士臉書粉絲團，截至 106 年 12 月 28 日已有 8,561 人追蹤，相較於 105 年 8 月開設後第一個月僅 129 人成長許多，高雄客運 106 年持續辦理行銷活動延續宣傳熱度。經統計雙層巴士自正式營運至今已累積 23,148 人次，顯示行銷推廣成效良好。</p>
--	--	--	--

提案人：黃議員淑美

案由：建請交通局改善鴨子船之運輸品質與觀光吸引力。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.3 高市府交運監字第 10642524100 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 71 號	黃議員淑美	建請交通局改善鴨子船之運輸品質與觀光吸引力。	交通局	一、查鴨子船自 105 年 7 月委外由港都客運股份有限公司經營，後續該公司於 105 年 8 月 20 日起正式營運，該公司接手營運後致力於鴨子船之維修及檢點，及預為購置相關維修備品，並落實維修改善作為，以有效提升其妥善率。 二、港都公司續於 106 年 7 月起新增夜航路線（愛河線），並於車身上裝置全新的 LED 燈，透過船艙黃 LED 燈照射水面及船側以黃、白 LED 燈 45 角度投射水面相映，魚群將會跳躍水面，搭配本府觀光局將愛河水域之愛河橋裝飾，可隨時間變化的 LED 燈飾、太陽能愛之船及貢多拉船，有效吸引更多觀光遊客於夜晚前往愛河水域遊憩。

				<p>三、港都公司營運鴨子船於 106 年暑假期間營收創新高，平均月營收由 24.9 萬元增加至 68 萬元，成長 273%，平均月載客量也成長 168%，已成為本市指標性觀光亮點，亦有效挹注愛河水域觀光效益。</p>
--	--	--	--	---



提案人：陳議員玫娟

案由：蓮池潭風景區北側兒童公園保留洲仔北街停車空間。

辦法：請市府觀光局儘速研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.19 高市府觀維字第 10730573400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 72 號	陳議員玫娟	蓮池潭風景區北側兒童公園保留洲仔北街停車空間。	觀光局	有關保留既有蓮池潭洲仔北街停車空間乙案，本府已於 106 年 12 月 4 日現場進行現地會勘經考量觀光停車需求，停車場將予以保留，以滿足遊客停車空間不足問題並研議收費管理機制，以促進其利用率。

提案人：陳議員玫娟

案由：左營東門舊城牆邊，增設候車亭。

辦法：請市府交通局儘速研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.16 高市府交運設字第 10730297500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 73 號	陳議員玫娟	左營東門舊城牆邊，增設候車亭。	交通 局	一、為提供市民完善之候車環境，本府交通局研提計畫爭取交通部經費補助，逐年配合編列預算，於本市公車站位增設候車設施。 二、有關建議於城峰路「翠華國宅」站南向增設候車亭乙案，前經本府交通局邀集相關單位會勘，惟設置位置涉及左營區興隆段 160、160-1、160-4、161、161-3 地號等 5 筆土地及左營區果貿段 2-2 地號土地，所有權人為財政部國有財產署、市府工務局及都發局；其中左營區興隆段 5 筆土地涉及國定古蹟「鳳山縣舊城」定著土地範圍。 三、案經本府交通局研提設置計畫向國定古蹟主管機關文化部提出增設申請，復

				<p>經該部於 106 年 12 月 26 日召開「鳳山縣舊城」公告定著土地範圍內增設候車亭案古蹟歷史建築審議會專案小組現勘，經就候車亭設計型式、顏色及機電箱體討論，小組委員建議可研議於原站位南側喬木旁設置，以融合古蹟及減少遮蔽，本府交通局刻正依委員意見修正補充相關圖說資料與內容，再提送文化部古蹟歷史建築審議會審議。</p>
--	--	--	--	---

檔 號：  
保存年限：

文化 部 函

地址：40247臺中市南區復興路三段362號  
聯絡人：陳昱如  
電話：02-(04)22295848 分機 125  
傳真：02-(04)22292017  
信箱：ch0026@boch.gov.tw

受文者：高雄市政府交通局

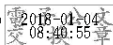
發文日期：中華民國107年1月3日  
發文字號：文授資局蹟字第1073000114號  
速別：普通件  
密等及解密條件或保密期限：  
附件：會議紀錄、簽到單(107D000150\_107D2000066-01.doc、107D000150\_107D2000067-01.pdf)

主旨：檢送106年12月26日召開國定古蹟「鳳山縣舊城」公告定  
著土地範圍內增設候車亭案古蹟歷史建築審議會專案小組  
現勘會議紀錄，請查照。

說明：依據本部106年12月5日文授資局蹟字第1063013918號開會  
通知單賡續辦理。

正本：第六屆古蹟歷史建築審議會委員、徐明福委員、財政部國有財產署、高雄市政府  
文化局、高雄市政府交通局、高雄市政府工務局、高雄市政府都市發展局

副本：本部文化資產局



裝

訂

線

**文化部**  
**國定古蹟「鳳山縣舊城」公告定著土地範圍內增設候車亭案古蹟歷史建築審議會專案小組現勘**  
**會議紀錄**

- 一、開會時間：民國 106 年 12 月 26 日(星期二)上午 10 時整
- 二、開會地點：見城工作站
- 三、主持人：陳專門委員嘉瑞代理 記錄：陳昱如
- 四、出席委員：林會承委員、黃俊銘委員、徐明福委員
- 五、出席單位：財政部國有財產署(請假)、高雄市政府文化局、高雄市政府交通局、高雄市政府工務局(請假)、高雄市政府都市發展局、本部文化資產局(詳簽到單)
- 六、業務單位報告：(略)
- 七、審查意見：

■委員一：

- (一)本案宜配合未來的「通水計畫」之景觀改善時一併處理，方比較好，包括地坪、高程及鋪面、周圍植栽等，以確保候車者之安全、舒適。同時，需顧及古蹟本體之景觀問題。
- (二)若欲儘速遷移時，可選擇現勘之兩顆大樹之間較為恰當。當然上述的相關事宜亦宜同時兼顧。可請「通水計畫」之設計建築師予以諮詢。

■委員二：

- (一)候車亭興建之提案，應可以同意。
- (二)本候車亭之顏色，請考慮周圍舊城的顏色為宜。
- (三)車亭與水道很靠近，二者之間似種植矮籬為宜。

■委員三：

- (一)A1-1、A1-2 型有背板遮蔽古蹟較不適宜，依載運量需求，只需較小型的候車亭，亦符合古蹟前必要設施不遮蔽古蹟的原則。

(二)現場已有直立公車資訊牌或古蹟解說牌，應整合在候車亭設計中，目前 B-1 型仍有缺點，應有調整資訊板，顏色等細部設計的需求，請市府盡量配合。

(三)公車候車亭最好配合未來的通水計畫景觀改善計畫整體設計為佳。為安全性，需有足夠的腹地，現址似乎不足，宜再覓地（如會勘所推薦地點）設置，亦有大樹遮蔭，較符合居民的訴求。

■財政部國有財產署南區分署(書面意見)

本案候車亭設置範圍涉需使用本署經管高雄市左營區興隆段 160 地號等國有土地，經查該等土地多數已闢作道路及水溝等公共設施使用，既位於國定古蹟「鳳山縣舊城」公告之定著土地範圍，為利未來古蹟保存完整性及符管用合一，請協調由權責機關儘速依文化資產保存法第 21 條第 3 項規定或依國有財產法第 38 條規定辦理撥用，俟撥用後，再由取得土地管理權之機關依權管相關規定審酌提供需地機關使用。

■本部文化資產局

(一)高雄市政府文化局刻正於國定古蹟「鳳山縣舊城」東門段辦理「國定古蹟鳳山縣舊城景觀照明改善工程規劃設計」案及「國定古蹟鳳山縣舊城東門段護城河通水工程規劃設計監造」案，有關本案候車亭之設置，建議納入前開 2 案一併考量。

(二)有關候車亭設置位置之地號及管理單位，請再確認。

八、會議結論：請主辦單位高雄市政府交通局依據專案小組現勘意見修正並補充相關圖說資料與內容後，再提送本部古蹟歷史建築審議會審議。

九、臨時動議：無。

十、散會：同日下午 12 時。

提案人：曾議員麗燕

案由：坪頂里大平路永和街口增設候車亭。

辦法：請交通局儘速研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.19 高市府交運設字第 10730315500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第74號	曾議員麗燕	坪頂里大平路永和街口增設候車亭。	交通 局	一、為提供市民完善之候車環境，本府交通局研提計畫爭取交通部經費補助，逐年配合編列預算，於本市公車站位增設候車設施。 二、有關建議於小港區大平路「永和街口」站西向增設候車亭事宜，本府交通局已訂於107年1月30日邀集相關單位會勘研議辦理。

提案人：曾議員麗燕

案由：坪頂里永和街 41 號增設候車站。

辦法：請交通局儘速研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.19 高市府交運設字第 10730316700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 75 號	曾議員麗燕	坪頂里永和街 41 號增設候車站。	交通局	一、為提供市民完善之候車環境，本府交通局研提計畫爭取交通部經費補助，逐年配合編列預算，於本市公車站位增設候車設施。 二、有關建議於小港區永和街「神農殿」站增設候車設施事宜，本府交通局已訂於 107 年 1 月 30 日邀集相關單位會勘研議辦理。



提案人：陳議員麗娜

案由：為減少大型車輛因轉彎視野死角問題致生交通事故，以及車禍事故責任事證之保存與分析用途，請交通局研議補助中大型車輛加裝行車視野輔助系統（四路行車紀錄器）方案，以提高行車安全。

辦法：建請交通局依理由所述，擬定中大型車四路行車紀錄器補助方案。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.10 高市府交運規字第 10730057900 號函復)				
案 號	議員姓名	案 由	主辦機關	執 行 情 形
交 通 類 第 76 號	陳議員麗娜	為減少大型車輛因轉彎視野死角問題致生交通事故，以及車禍事故責任事證之保存與分析用途，請交通局研議補助中大型車輛加裝行車視野輔助系統（四路行車紀錄器）方案，以提高行車安全。	交 通 局	一、目前市面上「先進駕駛輔助系統」（如全周影像監控系統、盲點警示系統、行車視野輔助系統）可輔助駕駛人判斷車身周邊人車情況，有效提升大型車輛行車安全。本府交通局為使業者瞭解該設備，曾邀集相關公會及有貨運需求之大型貨運公司召開說明會，並於高雄市區監理所舉辦「先進駕駛輔助系統」觀摩體驗活動，以宣導業者裝設「先進駕駛輔助系統」。 二、另本府交通局亦要求自104年4月1日起，申請聯結（砂石）車及大貨車臨時通行證，車輛有裝設先進駕駛輔助系統核發 6

個月，未裝設則核發 3 個月。另於本市交通維持計畫內容檢核表新增超過 180 天工程，廠商應於相關契約規範 20 噸以上運送廢棄土車及混凝土攪拌車，需加裝先進駕駛輔助系統，以提升大型車行車安全。

三、經本府道安團隊及交通局努力防制下，本市大型車 A1 事故死亡人數從 105 年 34 人降到 106 年 19 人，降幅達 44.1%。另本市 A1 事故死亡人數亦從 103 年 226 人降到 104 年 175 人、105 年 164 人，逐年減少當中；106 年死亡人數 137 人較 105 年 164 人減少 27 人，降幅達 16.5%。

四、交通部為降低大型車輛因轉彎視野死角致生交通事故，亦修正「車輛安全檢測基準」檢測項目第 71 項「行車視野輔助系統」及道路交通安全規則第 39-1 條規定，明訂自 107 年 1 月 1 日起新出廠之大型車均應設置行車視野輔助系統及轉彎、倒車警報裝置，並自 109 年 1 月 1 日起使用中大型車輛列為定期檢驗項目。

- 五、另為鼓勵使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統，交通部亦推動大型車輛裝設車輛安全設備推動計畫，訂定「交通部公路總局使用中大型車輛加裝行車視野輔助系統補助規定」，其補助對象為使用中大型車輛未設置行車視野輔助系統等安全設備（不含使用中市區公車及公路客運車輛、政府機關及國營單位所屬大型車輛），並優先補助領有臺灣港務股份有限公司核發國際商港港區車輛通行證之大型車輛（國際商港港區車輛通行證有效期限在 1 年以上）4,000 輛及營業遊覽大客車 1,000 輛。
- 六、交通部公路總局已於 106 年 10 月 23 日公告補助使用中大型車輛裝設行車視野輔助系統並接受申請，經交通部公路總局依各監理單位轄管車輛比例分配，高雄市區監理所及高雄區監理所共獲分配 1,617 輛（大型車 1,516 輛，營業遊覽大客車 155 輛），陸續申請及安裝中。
- 七、有關由本市自行辦理補助作業，經洽交通部路政司表示，該計畫未開放由各

				<p>縣市地方政府申請經費補助予大型車業者，統一由交通部公路總局所轄各監理機關受理補助申請及經費請款核銷。</p> <p>八、市府道安團隊將持續針對機車、高齡者、大型車、酒駕四大 A1、A2 事故好發族群，全面投入更積極之事故防制，共創交通友善安全城市。</p>
--	--	--	--	---

提案人：郭議員建盟

案由：將「設計」、「施工」、「營運」3者切割開，不利將來的營運者創造收益，建請交通局捷運局等單位，讓營運團隊在黃線等軌道建設工程細部設計前，就實際參與，依照需求規劃站體，減低日後開銷，並提升捷運站商業、住宅機能，藉由共構、土地開發，增加自償能力。

辦法：

- 一、相關部門應儘速盤點黃線沿線具開發效益的公有土地，將之撥給捷運局藉此提高自償率。
- 二、相關部門應以「達成自償率」為指導原則，要求將來的營運者備妥可行性評估，參與各項空間規劃工程之細部設計。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府捷秘字第 10730045200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 77 號	郭議員建盟	將「設計」、「施工」、「營運」3者切割開，不利將來的營運者創造收益，建請交通局捷運局等單位，讓營運團隊在黃線等軌道建設工程細部設計前，就實際參與，依照需求規劃站體，減低日後開銷，並提升捷運站商業、住宅機能，藉由共構、土地開發，增	捷運工程局	一、目前高雄捷運黃線建設預定採 DBOM (設計施工營運維修)，亦即統包+營運維修方式辦理。簽約後營運維修團隊即配合進入參與工程細部設計，營運者可及早參與並以達成最妥適營運觀點導入，再輔以財務自償思維考量，介入工程設計。 二、另查促進民間參與公共建設法第 7 條「公共建設，得由民間規劃之。」及 46 條「民間自行規劃申請參

		<p>加自償能力。</p>		<p>與公共建設者，應擬具相關土地使用計畫、興建計畫、營運計畫、財務計畫、金融機構融資意願書及其他法令規定文件，向主辦機關提出申請。」依該法令程序辦理，民間自行規劃申請參與公共建設團隊，可於工程設計階段前進駐，並以「達成自償率」為指導原則，參與各項空間規劃工程之細部設計，惟仍須端視參與廠商之意願。</p>
--	--	---------------	--	---

提案人：郭議員建盟

案由：為確保高雄市民生命安全，建請市府相關局處除督促臺灣港務股份有限公司、高雄港務警察總隊改善外，並應積極介入港區安全管理。

辦法：

- 一、高雄市政府應要求港務公司提出缺失改進方案。
- 二、派副秘書長層級官員，參與高雄港危險物品管理業務。
- 三、由海洋、環保、經發、消防、衛生等單位取得「港區危險品安全管理系統」監控權限，了解高雄港危險物品分布動態。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府海一字第 10607201300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 78 號	郭議員建盟	為確保高雄市民生命安全，建請市府相關局處除督促臺灣港務股份有限公司、高雄港務警察總隊改善外，並應積極介入港區安全管理。	海洋局	本府海洋局已於 106 年 12 月 18 日邀集臺灣港務股份有限公司、高雄市政府所屬機關與其他相關單位，請臺灣港務股份有限公司就危險品管理措施提出說明，並共同研商請該公司授權開放「港區危險物品安全管理資訊系統」查詢權限，並於會中決議如下： 一、請臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司與內政部警政署高雄港務警察總隊儘快協商開導艇派遣事宜，倘因開導艇及人員不足，無法派遣，請臺灣港務股份有限公司高雄港務分

				<p>公司以勞務採購方式補足，務求裝載危險物品之船舶在進出港及港內移泊均有開導艇引導，另將協商結果通知本府海洋局。</p> <p>二、臺灣港務股份有限公司原則同意授權開放與會單位查詢權限，惟考量「港區危險物品安全管理資訊系統」資安問題，將另外建置港區危險物品查詢平台，供與會單位查詢危險品之相關資料，並請與會單位於 106 年 12 月 29 日前回覆海洋局承辦人員是否需向臺灣港務股份有限公司申請查詢權限。</p>
--	--	--	--	--



提案人：李議員雅靜

案由：建請本市橘 12 公車路線改道，自中崙一路至中崙路口右轉至中崙二路口左轉中崙一路，至中崙三路離開中崙地區，以維社區住戶行車之安全。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.5 高市府交運管字第 10730072900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 79 號	李議員雅靜	建請本市橘 12 公車路線改道，自中崙一路至中崙路口右轉至中崙二路口左轉中崙一路，至中崙三路離開中崙地區，以維社區住戶行車之安全。	交通局	為避免公車在中崙一路 7 米巷道行駛增加行車風險，本府交通局將邀集李雅靜議員服務處、高雄客運公司及相關單位，訂於 107 年 1 月 19 日共同至現場勘查並研議橘 12 公車改道可行方案。

提案人：童議員燕珍

案由：增高七賢橋高度讓觀光船隻通過以串聯愛河景點。

辦法：請市府將七賢橋高度提高，讓愛河觀光船可以通過。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.9 高市府工新字第 10607213500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 80 號	童議員燕珍	增高七賢橋高度讓觀光船隻通過以串聯愛河景點。	工務局 (新建工程處)	「七賢橋拆除重建工程」自鹽埕區河西路與七賢二路交叉口往東，長約 90 公尺，寬約 30 公尺，現七賢橋非屬危橋且交通運轉尚稱順暢。橋梁改建經費約 3 億 6,073 萬元，將視需求及市府財源通盤研議。

提案人：童議員燕珍

案由：增加高雄市公車站牌夜間明亮度。

辦法：增加高雄市公車站牌明亮度，並對司機加強教育訓練。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.15 高市府交運設字第 10730206600 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 81 號	童議員燕珍	增加高雄市公車站牌夜間明亮度。	交通 局	一、本市候車設施之設置係考量各站周邊環境、腹地空間、搭乘人數及公車動態資訊需求以設置供電型之候車設施並提供照明功能，鑒於市轄幅員廣闊，公車站位數龐大，且多數站位周邊具路燈照明輔助功能，爰無法全面設置具有照明功能之候車設施。 二、本府交通局逐年編列預算爭取中央經費辦理候車設施建置計畫，針對尚無電力之站位，評估其周邊環境、安全性及腹地空間等適合之站位新建置候車亭並提供照明功能，103 年至今已賡續新設置 218 座候車亭，以提升民衆候車環境品質；另針對有電力功能之候車設施，已於每年編列預算辦理開口契約

				<p>維護相關照明設備及委託廠商經營維護管理進行例行性巡查檢修，以提升候車環境品質。</p> <p>三、針對目前尚無電力系統之站位，本府交通局已向本市市區公車業者加強宣導，請其平時對駕駛長多加教育訓練，於公車行經站位時應減速並注意候車民眾動態，以適時提供接駁服務；另將持續採取滾動式檢討作為，於後續設施汰舊換新時依現地需求適時研擬增設站牌電力照明之可行性。</p>
--	--	--	--	--

提案人：翁議員瑞珠

案由：建請加強計程車彈性運輸方案或復康巴士之經營管理。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府交運監字第 10730121400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 82 號	翁議員瑞珠	建請加強計程車彈性運輸方案或復康巴士之經營管理。	交通 局	一、查本市計程車彈性運輸服務，係針對乘載率不佳之公車路線，或具旅運需求卻無公車服務或公車服務班次較少之地區，以計程車替代公車方式行駛公車路線末端，或新闢路線方式辦理，以改善偏鄉地區大眾運輸乘載效能不佳、資源閒置之創新服務方式。 二、次查本府交通局考量年長居民就醫需求，推出落實預約制及使用者付費原則之年長居民就醫計程車彈性運輸服務計畫，自 105 年 8 月賡續推動迄今，106 年起更引入全新無障礙計程車服務就醫民衆，深受民衆肯定。 三、另查本市復康巴士之營運依「高雄市復康巴士服務

				<p>及收費辦法」秉公平、公正及公開原則接受民衆預約申請，為有效利用資源而依障別等級預約訂車，民衆依障別程度於用車前 7、6、5 日至前 1 日預約復康巴士。復康巴士服務係全區出車服務，依各區域民衆訂車需求，將車輛配置於各分區駐車點，以就近提供服務。</p>
--	--	--	--	---

提案人：羅議員鼎城

案由：衛武營輜汽路側機車停車位增設。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.16 高市府交停管字第 10730131700 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 83 號	羅議員鼎城	衛武營輜汽路側機車停車位增設。	交通 局	一、衛武營都會公園係屬本市居民重要休憩運動場所，且園內擁有四廳、總席次近六千席的衛武營藝術文化中心亦即將完工，為因應將來衍生大量人潮及車潮，解決當地停車問題並改善與其串聯之捷運橘線衛武營站周邊人行環境及停車秩序刻不容緩，現公園周邊沿線人行道已實施禁停，針對路邊、人行道車輛違停行為，亦持續進行取締告發作業。另對於公園南側輜汽路早、晚時段有大量機車停車需求部分，經多次辦理會勘於周邊輜汽路、新康街、大明路、新強路等路段增設路邊機車格合計共 265 格，應可平衡滿足當地停車需求。

				<p>二、經統計，目前衛武營都會公園周邊路邊、路外停車格位數量摘要如下：</p> <p>(一)路邊停車場：大型車 9 格、小型車 689 格及機車 500 格。</p> <p>(二)路外停車場：小型車 1,395 格及機車 565 格。</p> <p>三、再本府交通局前於 106 年 9 月 1 日函請教育局轉達本市各校是否有意願釋出校園空間作為公共停車場，當時鳳甲國中並未表示有意願，惟本府交通局後續仍將再次函詢該校意願，倘該校有意願將積極輔導該校作為公共停車場使用。未來本府交通局將持續觀察衛武營都會公園周邊使用狀況，評估增設停車格位之可行性。</p>
--	--	--	--	---



提案人：羅議員鼎城

案由：母嬰親善停車證/位管理辦法。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.22 高市府交停工字第 10730532800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 84 號	羅議員鼎城	母嬰親善停車證/位管理辦法。	交通 局	一、緣本市於 101 年創全國之先開啓推動「高雄市推動懷孕婦女友善城市實施計畫」，為營造對懷孕婦女合宜與友善居住的停車環境，逐步規劃設置「母嬰親善車位」。截至 106 年底，全市路邊及路外公民營停車場，共計提供有 686 格母嬰親善車位。 二、茲就提案執行情形分述如下： (一)有關母嬰親善停車證使用期限太短部分： 1.為提供識別並讓孕婦及育有 0-2 歲嬰幼者可享優先使用該車位資格，乃由本府社會局編製「懷孕婦女親善資源手冊」，發送給經本市婦科醫療院所診斷確認懷孕之婦女

，並隨冊提供「母嬰親善汽車停車證」與「懷孕婦女親善機車停車證」各 1 枚。

2. 而其使用期限之所以分別採懷孕期間至預產期後 2 年及 1 年為限，乃係考量該車位為提供孕婦及育有 0-2 歲嬰幼者優先使用，為避免排擠實際有需求者，故目前使用期限最多訂為 2 年。

3. 惟本優先車位經獲中央及各界肯定，104 年「兒童及少年福利與權益保障法」修法時，業增訂該法第 33-1 條規定特定公共場所附設之公共停車場應保留百分之二之汽車停車位，作為孕婦、育有 6 歲以下兒童者之專用停車位。而中央刻正研擬「孕婦及育有六歲以下兒童者停車位設置管理辦法」草案，俟中央訂定相關辦法後將配合研議延長使用期限。

(二) 有關母嬰親善停車位寬度不足部分：

1.因該車位設置係參考大眾運輸工具博愛座概念，依一般停車格位大小設置後（小型車車位為寬度 2.5 公尺以上，長 5.25 公尺以上），優先供孕婦及育有 0-2 歲嬰幼者使用。

2.即便前揭草案歷經多次討論，在第 4 條所規定「孕婦、育有六歲以下兒童者停車位」之尺寸，非機械式車位者亦相同採小型車車位為寬度 2.5 公尺以上，長 5.25 公尺以上，故該車位所採寬度應尚稱足夠。

(三)有關不符資格車輛停放於母嬰親善停車位時，有無管制辦法或相關罰則部分：

1.由於母嬰親善停車位係規劃優先供孕婦及育有 0-2 歲嬰幼者使用，並非如身心障礙者專用停車位或孕婦、育有六歲以下兒童者停車位此二類依法令規定設置供特定對象使用之停車位（針對非使用對象停放時，設有相關處罰規定

				<p>)，故目前尚無處罰規定。</p> <p>2.惟本府交通局將於前揭「孕婦及育有六歲以下兒童者停車位設置管理辦法」訂定後，配合研議將現有母嬰親善停車位納為「孕婦、育有六歲以下兒童者停車位」一種型態，依法管理供使用對象專門使用。</p>
--	--	--	--	--

提案人：羅議員鼎城

案由：高雄市壽山動物園加強園區設施及經費來源。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.16 高市府觀動字第 10730218000 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 85 號	羅議員鼎城	高雄市壽山動物園加強園區設施及經費來源。	觀光局	一、本府為改善壽山動物園園區動物展示環境及民衆參訪介面，以提供更加舒適的人與動物植物共存的觀賞教育空間，於 98 年爭取中央擴大內需補助經費 1.5 億元，做為動物園整體改善及規劃延長夜間開放參觀動物園相關設施整建經費；另於 101 年度起由本府經費分年投入約 2,000 萬元進行動物園設施改善（包括獬豸展示區、大鳥園木展道等老舊設施改善更新、增設蟒蛇展示館、侏儒河馬館、公共區域設施整建及環境美綠化…等）以賡續提升壽山動物園軟硬體品質。本府觀光局刻正於 106 年透過政府推動前瞻基礎建設計畫，以函報相關計畫予體

			<p>育處彙整，俟審查通過後接續辦理相關事宜。</p> <p>二、現代化動物園的四大功能即在於『教育』、『保育』、『研究』與『娛樂』，其中高品質的教育與保育研究更是現今動物園永續經營的重要價值，並能因此衍生出優質的娛樂與遊憩效果，進而產生出「觀光」的附加價值。本府觀光局近年來規劃辦理多元類型的推廣教育活動（如辦理夏令營、研習營、動物保育季系列活動、生態講座…等），並以每月主題動物搭配動物集章冊為保育教育主軸，多方結合社會資源加強行銷宣傳（如與民間飯店或旅遊業者結合行程規劃等），以促進民衆、學子來園參觀及參與教育或親子活動，除能提升參觀人數，更能形塑專業形象並發揮動物園重要的保育教育價值，藉以多方行銷動物園。</p>
--	--	--	---

提案人：簡議員煥宗

案由：建請持續宣揚生態交通盛典之核心精神，並擴大至其他社區。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交運規字第 10607215200 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 86 號	簡議員煥宗	建請持續宣揚生態交通盛典之核心精神，並擴大至其他社區。	交通局	一、2017 生態交通全球盛典已於 10 月 31 日劃下完美句點，一個月的盛典活動吸引超過 30 萬民衆造訪哈瑪星，實際體驗生態交通生活，向國人展現生態交通生活下不同移動方式的各種可能，找出具體可實踐的解決方向與解決方案，「生態交通-高雄策略」將導入成爲高雄未來城市治理重要策略，12 項主要策略如下（附件）： (一)我們在規劃城市的同時會兼顧城市交通運輸 (二)我們將行人置於車輛之前 (三)我們支持共享及有效使用的交通工具、巷道、路緣和土地 (四)我們提倡平等 (五)我們支持公平的使用者

費用

(六)我們致力於邁向整合和無縫連接

(七)我們領導通往零排放和再生能源運輸的未來

(八)我們支持都市區域的自動駕駛汽車只應以共享模式營運

(九)我們保護我們城市的空域

(十)我們將永續原則應用於物品運輸：綠色貨運和生態物流

(十一)我們保證利益關係者的參與

(十二)我們為我們的地方政府準備未來的運輸

二、哈瑪星生態交通示範區自 104 年接辦盛典以來，係經一年多時間與哈瑪星居民進行超過 70 場的地方溝通座談，並透過超過 1,793 位居民擔任盛典榮譽大使協助，從反對到支持，逐步調整居民的生活型態，共同宣傳盛典辦理精神及活動內容。為賡續生態交通理念推廣至全市，盛典期間與民政局合作，邀請全市各區社會團體及居民進入示範社區巡禮與實地解說，共計辦理 364 團，7,000 人次，未來將配合不同社區環境型態



				<p>(商業區、住宅區)量身打造合適交通寧靜區措施，透過公民參與機制由下而上方式，結合地方居民溝通，落實在地實踐，以對居民生活衝擊最小的方式，規劃符合需求的生態交通方案，讓居民享受綠色運輸的便利，實質改善生活環境。</p>
--	--	--	--	---



ICLEI  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017

One month.  
One neighborhood.  
Ecomobile.



www.ecomobilityfestival.org

## 高雄策略：未來城市交通

(Chinese version)

Final as of 4 October 2017

我們是來自全世界支持實踐永續城市運輸的城市和相關單位代表。在 2017 年 10 月 2-4 日的第三屆生態交通全球盛典和生態交通大會上，我們齊聚於高雄，跟隨大會的三大主題：宜居、共享和智慧，對永續城市運輸和生態交通許下承諾。

隨著社會、經濟和技術的發展趨勢，城市交通運輸正經歷史無前例的改變。身為城市領導者，我們的責任是引導這些改變，確保我們的城市落實安全的、乾淨的、可及的、可負擔的、智慧的、連通的，和對環境友善的交通運輸方式，與我們既有和未來的社會環境妥善連結。

我們承諾將啟動全球永續發展目標(SDGs)、新城市議程和巴黎氣候協定中與城市運輸相關的目標。

我們承諾將成為未來交通運輸的領導者。我們會積極吸收、理解城市運輸相關的新選擇和服務，並鼓勵其他志同道合的改變者加入我們的行列。

我們將透過下列策略來達成我們對永續都市運輸以及生態交通的承諾：

### 1. 我們在規劃城市的同時會兼顧城市交通運輸

城市的發展和規劃設計，將決定城市的交通運輸需求量、需求如何被滿足，以及運輸量的減少方式。

我們必須：

- 呼籲夥伴城市領導者們、國家、次級政府和發展機構，在城市內和區域間推廣、發展並落實強調以步行、自行車、輕型交通工具、大眾運輸工具、共乘和整合上述運輸模式的生態交通。
- 藉由都市設計、公共空間規範、建築和區域規範、停車空間規定和土地使用政策等多元工具，以創意的方式，鼓勵支持緊密、可及、綠色和宜居城市的地方政策規劃和發展計劃。
- 透過執行土地混合使用政策，確保交通規劃和土地使用更全面性的整合。
- 大膽制定並執行永續城市運輸計畫的短期與長期目標、決策和投資。
- 將為大多數人服務的交通方式置於優於私人車輛基礎設施的地位。

**高雄策略**將啟發地方政府在未來的都市交通運輸系統和運輸模式中減少對汽機車的依賴，深化永續、低碳和以人為本的概念。

**高雄策略**強化生態運輸解決方案——以步行、自行車、公共運輸和共乘，並有效整合上列運輸工具，做為未來都市運輸的骨幹。**高雄策略**歡迎針對未來發展趨勢、新科技、相關補貼與禁令的機會、挑戰和威脅進行深度辯論。

**高雄策略**追隨 2013 水原的生態交通脈動和 2015 約翰尼斯堡的生態交通宣言。

**高雄策略**將是 2017 年 11 月波昂聯合國氣候會議 COP23 上，有關城市交通運輸和氣候一個強而有力的訊息。它同時也是 ICLEI 對於將 2030 永續發展目標和新都市議程帶入地方運輸政策的呼籲。

The full sources of our Facts and Figures in the boxes are available on our website.



## 2. 我們將行人置於車輛之前

城市和大都會區逐漸因汽機車導向的基礎建設和決策面臨困境。為了改變這個優先次序，我們必須：

- 考量人和貨物的移動，而不是車輛的移動。
- 投資可以供行人、自行車和大眾運輸使用的多形式基礎設施，減少單人乘駕的私人運輸。
- 倡導無車的生活方式，降低對擁有私人汽車的慾望和需求。
- 訂定目標為每 1000 個居民至多擁有 150 輛汽車的計畫，且這些汽車主要為共享汽車。
- 以私人汽車的市占率低於其他生態交通（步行、騎自行車、大眾運輸以及共享交通）選項為目標。
- 藉由交通寧靜策略來降低車輛速度。
- 透過制定整體都市區域限速 30 公里和住宅區域限速 20 公里的規定，確保行人道路安全。
- 確保步行、自行車等積極運輸的投資佔道路總投資至少 10%。

提供步行和自行車基礎設施是積極改變土地利用和交通運輸方式中最不昂貴的要素。（國際能源署，2009）

行人遭受時速 30 公里行進間車輛撞擊時，死亡率為 5%；當行進車輛時速為 50 公里時，行人死亡率為 45%；當行進車輛時速為 65 公里時，行人死亡率則是 85%（歐洲交通與安全理事會 2005）

永續發展目標 3.6:  
在 2020 前，讓全球因路陸交通事故死亡的人數減半。

## 3. 我們支持共享及有效使用的交通工具、巷道、路緣和土地

不少城市的公共和綠色空間面積，因汽機車行駛和停置空間而逐漸下降。為了鼓勵有效善用公共空間，我們必須：

- 透過在市中心引進以車輛尺寸和重量為主的註冊費用和出入限制，鼓勵小型、輕型、大小適中且節能的車輛，並減少休旅車等過大尺寸車輛的使用。
- 因應逐漸增加的各式輕型、小型、人力和電動車輛等行速差異和對於道路空間使用的各種需求，採取相關規畫和新措施。分別針對有規劃和無規劃的街道進行研究，探索實行隔離措施的可行性。
- 將商業和居住發展的停車需求（標準）由最低標準轉為最高標準。
- 路邊停車的價格高於非路邊停車。
- 提升對交通擁塞的容忍度，以避免新建道路的公共投資。
- 給公共運輸專用空間和優先信號，使搭乘公共運輸的旅行時間比乘駕私人車輛有吸引力。

一個城市透過 8 人和 16 人的共乘運輸服務可以只用到目前 10% 的車輛總量，來滿足日常交通模式。（經濟合作與發展組織國際交通論壇，2015）

自行車所佔的空間比汽車的三分之一還少，而行人更大約只佔了六分之一。（FIA, 2016）



I.C.L.E.I.  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017



- 透過創意地設計公共空間減少旅遊需求。在住宅區附近步行和自行車範圍內，規劃公共空間，提供非正式的購物、飲食和農夫市集等功能。

#### 4. 我們提倡平等

城市運輸服務的取得性和安全性往往與社會地位有密不可分的關係。在世界上大部分的地方，汽車擁有者皆擁有相對較高的交通獨立性。為了提倡平等，我們必須：

- 確保所有年紀、性別、收入水平以及任何生理和心理能力的人都能在實質上、數位上和財務上使用公共空間和運輸設施。
- 重視孩童。社會排外始於兒童時期，因此，孩童是城市和社會健康的指標。

#### 永續發展目標 10.2

在西元 2030 年以前，促進社經政治的融合，無論年齡、性別、身心障礙、種族、人種、祖國、宗教、經濟或其他身份

#### 5. 我們支持公平的使用者費用

補貼和公共支持常常被用於私人的交通工具基礎建設。取而代之，我們必須：

- 確保所有的車輛和交通工具共同分擔道路使用成本、壅塞、污染和路線空間的使用。公平分擔應該考慮設計、建設、運營、保養和社會成本。
- 藉由徵收高額燃料稅、過路費和提高停車費等方式，製造使用私人車輛的負面動機。而經由上述管道得來的規費應該要分配來投資積極運輸和公共運輸相關設施。
- 終止給予非永續交通選項的補貼。
- 設立以里程數或車輛重量的道路使用費。這些費用可以用於設計、建設、運營和維護道路設施。
- 在市中心等特定區域，藉由徵收擁擠費來管制尖峰時段的用路需求。收取的規費可以用於設計、建設、運營及維護道路設施，或用於補償使用車輛所造成的社會和環境成本。

根據估計平均每輛在城市中的車子每天只會被使用一個小時，而 50% 在城市中的交通擁擠源自於汽車移動尋找車位。(URBACT, 2017)

過去十年來，倫敦透過擁擠費和成功整合的公共交通系統成功地減少了 9% 的車輛。(City of London, 2015)

無縫運輸模式積累的社會效益可能會促進都市地區在 2030 年的 GDP 成長 3.9% (BNEF and McKinsey, 2016)

跨運具的整合是必要的，因為多數非機動車輛的旅次是短距離的（少於三公里的步行）；而自行車是人們在做相對短程的運輸時最節省能源的方式，如在 0.5-5 公里的距離間以時速 10-30 公里移動。(UNEP, 2010)

#### 6. 我們致力於邁向整合和無縫連接

將所有用來運輸人們或貨物的方式妥善整合納入系統。為了達成這些，我們必須：

- 整合所有交通服務，縝密規劃所有服務提供者、地理位置和互補節點。
- 發展跨運具節點為交通網路中的樞紐。
- 透過增加實體和線上運輸服務資訊中有關連接、付款和可及性的資訊以促進複合運輸旅次。



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017

One month.  
One neighborhood.  
Ecomobile.



- 增加地方和區域合作，落實統整運輸設施相關計畫、營運、維護和籌資。
- 實現共享交通服務的數據基礎設施的互通性、競爭和創新，並同時確保隱私性、安全性和問責性。

#### 7. 我們領導通往零排放和再生能源運輸的未來

交通是溫室氣體排放的主要來源之一(高達 23%與能源相關的二氧化碳排放來自交通)，且排放量仍持續增加中。為減少城市交通的溫室氣體排放量，我們必須：

- 優先考慮低排放、零煤煙和環境友善的交通工具、運輸決策及相關投資。
- 將公共運輸和共享車隊轉移到使用零排放交通工具。
- 在 2025 年前將石油交通工具從城市中排除。
- 在 2040 年前達成全面禁止城市內的化石燃料交通工具並暫停相關補助。
- 在 2030 年前取消我們城市中對化石燃料的補助，並透過設置燃料稅與重整無效率的化石燃料補貼，支持轉型擺脫化石燃料。
- 推廣再生能源驅動的小型、輕型和共享的電動交通工具。
- 與能源部門合作，將邁向再生能源的轉型作為生態交通的發展條件。

若缺乏監督機制，二氧化碳排放量在 2050 年時將增加 60% (ITF, 2017)

高燃料效率和替代燃料可減少 40%的貨物二氧化碳排放量。(ITF, 2017)

全球有約有一半的都市人口暴露在空氣品質比世界衛生組織的空氣品質綱領所規定的標準高出 2.5 倍的環境之中；全球因空氣污染死亡的支出更高達 2250 億美元。(世界衛生組織, 2016)

#### 8. 我們支持都市區域的自動駕駛汽車只應以共享模式營運

自動駕駛汽車製造商發展科技的速度往往超前於地方政府的反應、計畫和規範能力。自動駕駛車輛的市場潛力可能劇烈衝擊我們城市的都市形式和交通運輸。為因應此項發展，我們必須：

- 在所有規劃和決策中將積極的運輸模式和公共運輸，優先置於共享自動交通工具之前。
- 讓當地決策者和規劃者從多元觀點了解自動駕駛和人工智能可能對城市造成的衝擊。
- 規範自動駕駛車輛的運營需顧及公共利益和基礎設施。
- 保護公共財和公共利益，並讓公眾和私人決策者參與辯論及決策制定。
- 要求所有自動駕駛車輛須為零排放並且為共享車隊的一部分。

在 2030 年之前，地球上自動駕駛車輛的數目(包含汽車以及卡車)可能會超過 500 萬輛，並且預計這會完全改變我們旅行、建設我們的城市以及生活的方式。

目前為止自動駕駛車輛對城市的衝擊還不清楚，但我們相信在未來的二十年間轉變將會無庸置疑的變得明顯，而且城市將會承諾關於自動無人駕駛車輛的市場、規範以及計劃已經啟動。

(Bloomberg-Aspen Initiative, 2017)



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017



- 確保公共安全的最大化，並由專業者負責管理保養和軟體更新事宜。
- 避免因引進自動駕駛車輛而隔離公共空間。

## 9. 我們保護我們城市的空域

有人操作或無人操作，無線電控制和電腦控制的自動空中交通工具已逐漸對我們城市的空域造成威脅。為保護我們城市的空域，我們必須：

- 應用永續原則管理公共空間和資源，以保護我們城市的空域。
- 政府應針對相關載具訂定規範，並進行公眾教育。
- 除了符合公共安全和公共利益考量，且通過透明而參與式的許可流程之外，限制無人機和飛行機在都市區域飛行和滯行。
- 在“都市空中交通計劃”中明確規定核准無人機的專用起降點以及航線。

## 10. 我們將永續原則應用於物品運輸：綠色貨運和生態物流

不斷上升的貨物運輸量為我們的城市帶來了獨特的問題與挑戰，包括交通壅塞、空氣污染和事故。為因應這個趨勢，我們必須：

- 將貨物運輸政策納入交通規劃和永續城市運輸計劃中。
- 支持、鼓勵貨運運輸利害關係人參與找尋低碳貨運方法，包含共享卡車、路徑最佳化、重新排定貨運運送時程、提升運營效率、提升能源效率及替代能源、以載貨用單車和電動小卡車進行貨物短程運送和其他已知和創新方案與選擇。
- 支持在地化的食物和商品生產以降低長途貨物運輸，強化地方經濟。
- 在地方小販尊重公共空間，並以非機動或小型零排放交通工具運輸貨物的前提下，認可其權利。

## 11. 我們保證利益關係者的參與

朝向共享、低排放、電動和無人駕駛車輛的發展趨勢，直接衝擊了居民、工作者、商務和其他利益關係者的生活、投資和經濟生計。為了實行好的治理，我們必須：

- 積極讓利益關係人參與決策過程並考量他們的利益。
- 優先考量當地組織和社區等級的解決方案，而非來自其他城

無人機在 2020 年的銷售預計將會從 2016 年的 250 萬架提升 180% 至 700 萬架。(Federal Aviation Administration, USA, 2016)

若每個月其中的一百萬架無人機進入全球空域，確保無人機的前景將會變得更加的艱鉅。... 以下是與無人機相關的八個風險：1. 空域的威脅，2. 可能成為武器的載具，3. 低科技企業的間諜，4. 高科技企業的間諜，5. 走私，6. 碰撞，7. 確實執行規則的困難，8. 以無人機為基底的駭客行為。(Internet of Things (IoT) Institute, Overland Park, Kansas, USA)

根據經濟合作與發展組織預測，2050 年的全球貨運量將會是現在的三倍，而全球貨物的二氧化碳排放量可能會增加 160%。(ITF Transport Outlook 2017)

都市貨物運輸佔了都市交通二氧化碳排放量的 20-40%，並占用 20-40% 的道路空間。

最後一哩路的排放量估計將會佔物流供應鏈排放量的 25% 以及總交通成本的 28%。(Alan McKinnon, 2012)

永續都市運輸計畫 (SUMP) 是歐洲執委會提倡策略性計畫性概念，該計劃將公民和利益相關人的參與視為 SUMP 發展時的一項重點考量。



ICLEI  
Local  
Governments  
for Sustainability



EcoMobility  
World Festival  
1-31 October 2017

EcoMobility  
World Congress  
2-4 October 2017

One month.  
One neighborhood.  
Ecomobile.



市或社會環境的解決方案，強加給地方。

[www.ecomobilityfestival.org](http://www.ecomobilityfestival.org)

- 提供機制尋求共識和平衡利益衝突。
- 銘記讓利益關係人參與和交通相關決策往往能夠加速決策流程，有利於尋找更好的解決方案，為未來的合作埋下種子，掌握主導權，並提升我們的都市生活福祉。
- 鼓勵並要求建立國家城市運輸計畫、應用補助原則、國家和地方間的建設性對話和使城市能夠自主管理、運營及資助其交通機制。

## 12. 我們為我們的地方政府準備未來的運輸

交通和運輸部門，在相關性和經濟活力越來越高之餘同時也可能對生態和社會帶來影響和衝擊。特別是高速成長的城市更是首當其衝。為了替未來提前做準備，我們必須：

- 在為以人和永續為優先的決策的同時對於新科技和改變維持開放的態度。
- 教育地方政府人員，讓他們能有機會參與和主持辯論。
- 請求捐款者、資助者、區域和國家政府為能力建設提供資源。
- 參與區域、國家和國際的永續交通網絡，並將交流過程中從其他成員獲取的經驗，通過自主創新，進一步發展。
- 遵循 2030 永續發展目標和巴黎氣候變遷協定，發展具有願景的永續城市運輸計劃或其他相似的交通計劃檔案，並按時執行。

藉由應用這些策略，實現下列永續發展目標：

道路安全 (3.6)，能源效率 (7.3)，包容性 (10.2)，都市可及性 (11.2)，減緩空氣污染 (3.9) 和氣候變遷 (13.2)。

高雄策略提倡有效率的公共、公-私和公民社會 (17) 合作關係，以具有參與性、代表性和包容性的決策流程制定永續城市運輸策略 (9.1, 11.6)。

這些策略同時也支持資料蒐集和監測 (17.18) 的能力建設 (17.9)、解法執行 (17.8) 和永續融資。

高雄，2017 年 10 月 4 日

### 更多資訊和評論：

ICLEI – Local Governments for Sustainability  
World Secretariat, EcoMobility Team

[ecomobility@iclei.org](mailto:ecomobility@iclei.org)

<http://www.ecomobilityfestival.org/declaration/>

提案人：林議員瑩蓉

案由：左營高鐵站為台灣交通運輸南端門戶，建請中央與地方盡速進行站體周邊整體規劃，循國際大車站模式，創造商業亮點，並建構完善智慧交通網絡。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府交運規字第 10730175600 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 87 號	林議員瑩蓉	左營高鐵站為台灣交通運輸南端門戶，建請中央與地方盡速進行站體周邊整體規劃，循國際大車站模式，創造商業亮點，並建構完善智慧交通網絡。	交通局	一、有關左營高鐵站周邊整體規劃事宜，查高鐵左營轉運站刻由交通部高速鐵路工程局採民間參與方式辦理，該局為增加投資誘因，規劃透過都市計畫變更方式，提高允許商業使用之樓地板面積，並配合修訂都市設計基準以達到興建轉運中心，同時兼顧商業服務機能與經濟規模增加民間投資意願，該案都市計畫變更已於 106 年 6 月 30 日經本市都委會大會審查原則通過，目前該局正辦理相關可行性評估、公聽會及研訂招商文件等作業中。 二、考量未來站體週邊發展衍生交通需求，本府交通局



為提供優質公共運輸服務，已規劃於高鐵站（高鐵路上海福公園前）建置 1 處電動汽車共享系統租賃站點，每一站設置 5 座充電樁，提供甲租乙還之租賃服務。另為疏解目前高鐵左營站（東側）候車月台擁擠狀況，俟左營轉運站完工後，除目前停靠於台鐵側（西側）之路線在左營轉運站繼續營運外，將再調整目前行駛於高鐵左營站（東側）往旗山、美濃、佛光山、義大世界等方向路線進入左營轉運站內服務。

三、為提升左營高鐵站周邊整體道路服務水準，本府交通局已於左營高鐵站周邊建置 4 處路況監視器（高鐵/重信、翠華/大中、大中高架往東、大中高架道/左營高鐵站停車場出口）、3 處車輛偵測器（高鐵路（重愛路-重忠路）、大中高架橋下匝道、大中高架/華夏路）及 8 處資訊可變標誌（6 處高鐵站出入口、大中/華夏、大中/文川）等相關交控設備，持續監控高鐵左營站整體車流狀況，並即時發布相關路況訊息分散車流；另沿

				<p>國 10 下匝道部分將建構適應性號誌系統，以因應不固定車流變化，確保周邊交通通行效率。</p>
--	--	--	--	--

提案人：林議員瑩蓉

案由：楠梓高雄煉油廠之宏南、右昌宿舍區整體規劃及招商開發計畫，建請以捷運站整體發展為考量，採 TOD 模式，與捷運站共存共榮，創造繁榮商機與增加就業。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府都發企字第 10730110400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 88 號	林議員瑩蓉	楠梓高雄煉油廠之宏南、右昌宿舍區整體規劃及招商開發計畫，建請以捷運站整體發展為考量，採 TOD 模式，與捷運站共存共榮，創造繁榮商機與增加就業。	都市發展局	宏南宿舍區本府文化局已於 104 年 8 月 28 日登錄為文化景觀，並請中油公司依保存維護計畫進行管理維護。右冲宿舍區部分，營建署已補助本府辦理都市更新先期規劃，因其鄰近油廠國小捷運站，將與中油公司合作朝 TOD 方向規劃。

提案人：高議員閔琳

案由：建請社會局、交通局檢討復康巴士預算不足及偏遠地區叫車服務困難問題，儘速研議替代改善方案。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府交運管字第 10607214900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 89 號	高議員閔琳	建請社會局、交通局檢討復康巴士預算不足及偏遠地區叫車服務困難問題，儘速研議替代改善方案。	交通局	<p>一、本市復康巴士之營運依「高雄市復康巴士服務及收費辦法」秉公平、公正及公開原則接受民衆預約申請，爲有效利用資源而依障別等級預約訂車，民衆依障別程度於用車前 7、6、5 日至前 1 日預約復康巴士。復康巴士服務係全區出車服務，依各區域民衆訂車需求，將車輛配置於各分區駐車點，以就近提供乘車服務。目前各駐車點車輛分配如下。(如附表)</p> <p>二、爲改善身心障礙人士訂不到復康巴士情況，本府交通局已將近期民衆捐贈之復康巴士車輛加入營運，106 年 12 月將復康巴士總車輛數從 145 輛增加至</p>

150 輛。考量偏遠地區身障民衆搭乘復康巴士需求，106 年 12 月起增加之 5 輛復康巴士，已優先配置 2 輛車至岡山駐車點，其餘 3 輛規劃配置於鳳山、仁武及鼓山等駐車點。本府交通局已請伊甸基金會持續觀察偏遠地區訂車需求，適時調度車輛至鄰近駐車點。

三、本府交通局目前除提供復康巴士外，亦有提供無障礙計程車供身心障礙朋友搭乘；無障礙計程車目前由凱旋大都會、台灣大車隊、中華大車隊、皇冠大車隊、倫永大車隊、夏威夷大車隊等 6 家車隊經營，計有 141 輛無障礙計程車上路營運，持續向交通部申請 115 輛無障礙計程車車輛補助，107 年將朝 294 輛目標邁進。

四、本府為提供身障民衆更友善之無障礙運輸環境，105 年 1 月 1 日起，無障礙計程車持博愛卡乘車每段次再加碼補助 18 元，每月搭乘趟次已達 11,000 趟，較去年同期成長 2.4 倍。因無障礙計程車具機動性，可有效解決本市復康巴士不足問題且滿足民衆臨時



提案人：高議員閔琳

案由：建請捷運局、交通局積極規劃捷運及輕軌跨域整合及路網串接。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府捷秘字第 10730046900 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 90 號	高議員閔琳	建請捷運局、交通局積極規劃捷運及輕軌跨域整合及路網串接。	捷 運 局	一、捷運局已於 104 年 12 月底完成「高雄都會區大眾捷運系統整體路網規劃案」期末報告審定，其中後續路網包括往北銜接台南之「奇美延伸線」、往東銜接屏東市區之「大寮屏東線」、往南銜接東港之「林園東港線」，為高雄捷運跨域延伸之規劃路線，可打造「台南、高雄、屏東一日生活圈」(如附圖)。 二、依捷運局 104 年 12 月完成整體路網規劃案報告書成果，納入評估之路線共 16 條，其中大寮屏東線 106 年行政院前瞻基礎建設已將高雄捷運延伸屏東可行性研究、綜合規劃及環評作業納入，106-108 共編列 5,000 萬元經費。 三、另 2016 南高屏澎區域治

				<p>理工作平台會議於 105 年 10 月 3 日召開，有關高雄捷運輕軌北延台南、東延屏東議題，決議由各縣市個別成立專責單位，透過溝通平台研商合作機制，適時滾動檢討運輸需求及推動順序，逐步落實推動捷運整體路網路線。</p>
--	--	--	--	--





提案人：高議員閔琳

案由：建請交通局加速電動汽車共享（car sharing）推動計畫。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.11 高市府交運設字第 10730186300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 91 號	高議員閔琳	建請交通局加速電動汽車共享（car sharing）推動計畫。	交通局	一、因應全球暖化及能源短缺問題日益嚴重，且燃油汽機車的使用是空氣污染及能源消耗的主要原因之一，本府交通局積極推動電動汽車共享系統，初步規劃於市區重要行政中心、捷運站、購物商場、觀光景點等地建置 50 處租賃站點，每一站設置 5 座充電樁，提供甲租乙還之租賃服務，前已於 106 年 5 月完成招商，預定於簽約次日起 1 年內完成至少 5 處電動汽車共享系統租賃站，及提供至少 9 輛電動汽車供營運；簽約次日起 2 年內完成所有 50 處電動汽車共享系統租賃站，並提供至少 84 輛電動汽車，目前廠商正積極籌備租賃站點建置、app 系統開

				<p>發測試及車輛設備等前置作業，以期能如期完成開放營運，將有助於本市電動汽車使用及推廣。</p> <p>二、有關積極設置停車場充電站點，本府交通局已持續協調電動汽車業者合作捐贈設置、納入本市公有路外停車場委託民間經營管理中一併設置等作為未來推動方向。</p>
--	--	--	--	--

提案人：高議員閔琳

案由：建請交通局加速推動岡山第二交流道期程，改善當地交通。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交運規字第 10607214600 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 92 號	高議員閔琳	建請交通局加速推動岡山第二交流道期程，改善當地交通。	交通 局	<p>一、岡山地區為本市重要螺絲產業製造及集散地，另周邊包括有本洲產業園區、南區環保科技園區、永安工業區及高雄科學工業園區等，前揭產業聚落位於國道 1 號高科交流道與岡山交流道之間，因現況岡山交流道聯絡道（186 線）尖峰時段已有壅塞情形；再加上 103 年國道電子收費 ETC 上路後，岡山收費站已配合拆除，所騰出之腹地可做為增設交流道用地。</p> <p>二、本府交通局辦理增設國道 1 號岡山第二交流道可行性研究，並於 105 年 8 月 19 日辦理地方說明會，地方支持以方案 1「以嘉新東路為連絡道增設交流道」，總經費預估為 8.37</p>

				<p>億元(中央負擔 6.45 億元，本市負擔 1.92 億元)。</p> <p>三、本府交通局自 105 年 11 月 3 日起陸續已 4 次提送可行性研究報告書予交通部臺灣區國道高速公路局(簡稱：高公局)審議，本案已於 106 年 10 月 11 日由高公局召開「增設及改善交流道審議委員會」審議，惟本次審議未通過，本府收到會議紀錄後刻由委託顧問公司依委員會意見檢討修正及補充相關資料，俟完成後將再次提送高公局審議。</p>
--	--	--	--	--

提案人：高議員閔琳

案由：研議制定「共享自行車」管理自治條例。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.4 高市府交運規字第 10607215300 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 93 號	高議員閔琳	研議制定「共享自行車」管理自治條例。	交通 局	一、近期因科技進步而產生新興租賃自行車模式（如 oBike 業者），該種自行車與傳統租賃方式不同，不需於定點租還車，而是使用手機 App 租借，有助於民衆使用公共運具完成第一哩路與最後一哩路。 二、查自行車租賃業非特許行業，不需向交通部、地方政府申請核准登記，只要有商業登記就能營業。本市原則歡迎共享自行車進入本市營運，惟該運具營運屬商業行爲，其內部成本不應外部化。 三、由於共享自行車系統具高度彈性，民衆使用車輛後容易因貪圖方便隨意違規停放於路邊紅線及未設置停車區的人行道上，造成用路人通行權益受損及市

				<p>容破壞。另於熱點等機車需求較大之區域，大量自行車停放於機車格造成民衆可使用機車停車格位減少。考量此種無人化管理之租賃方式將成未來運具發展趨勢，對於共享自行車進入本市後產生相關問題，應加強管理而非禁止。</p> <p>四、本市以鼓勵發展的角度，協助共享自行車業者在本市實踐。爰此，查本市共享自行車發展管理自治條例草案業經本市議會第 2 屆第 6 次定期大會第 47 次會議決議通過，本府交通局刻正進行後續相關立法程序。</p>
--	--	--	--	---

提案人：高議員閔琳

案由：建請觀光局研議開放「崗山之眼」天空步道燕巢區市民朋友免費參觀。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.8 高市府觀維字第 10730172400 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 94 號	高議員閔琳	建請觀光局研議開放「崗山之眼」天空步道燕巢區市民朋友免費參觀。	觀光局	<p>一、本府為推動地方觀光發展、於小崗山建置崗山之眼天空廊道。基於使用者付費原則，及後續維護管理經費需求，以提供參觀民眾舒適安全之休憩環境，爰依規費法第十條第一項規定，訂定高雄市崗山之眼天空廊道門票收費標準草案。</p> <p>二、有關前述收費標準草案，本府已就設籍燕巢區市民朋友納入免費參觀乙節，進行通盤考量。</p>



提案人：高議員閔琳

案由：推動潔底山、小崗山、雞冠山納入壽山國家公園籌備。

辦法：如案由。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106 年 12 月 13 日

大會決議會次：第 6 次定期大會第 51 次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.26 高市府觀維字第 10730652500 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第 95 號	高議員閔琳	推動潔底山、小崗山、雞冠山納入壽山國家公園籌備。	觀光局	經查小崗山有千年之石鐘乳，而龍巖奇穴，天然自成小山谷，更屬奇特，在巖石背後有裂縫，稱爲一線天甚爲特殊，在山上更發現史前遺跡，具有史前文化研究與保存的價值。潔底山有台灣最近海濱的泥火山與幾千年來受到雨水沖刷而成的惡地形，山麓更有蔦松文化遺址，是重要的文化資產。雞冠山山形奇特，薄薄的山嶺矗立在山頂，是橫看成嶺側成峰的最佳寫照，此地區不僅擁有高聳的奇特山形與貝殼化石山壁，更有全台數量最多的泥火山群，非常適合發展觀光。小崗山、潔底山、雞冠山與壽山同樣位在人口稠密的綠地，都面臨濫墾、開發壓力、管理單位位階太低等問題，若藉由管理層級提升，由中央政府挹注經費資源，朝「低度開發、

				<p>高度保護」原則管理，由國家級的專業團隊整體規劃，一併納入壽山國家自然公園，為地方帶來觀光人潮，讓南台灣特殊景觀地形地質獲得保護，民眾將能盡情享受大自然鬼斧神工的美麗奇景。以上本府將函請壽山國家公園籌備處評估考量納入經營管理範圍。</p>
--	--	--	--	---

提案人：陳議員玫娟

案由：蓮潭湖畔觀光旅館開發案，其周遭道路拓寬、人車動線安全、舊左營國中活化及左營游泳池重置。

辦法：請市府觀光局、工務局、交通局及教育局儘速研議辦理。

委員會審查意見：送請市政府研究辦理。

大會決議日期：106年12月13日

大會決議會次：第6次定期大會第51次會議

大會決議內容：送請市政府研究辦理。

辦理情形：如附表。

高雄市議會第 2 屆 6 次定期大會議員提案執行情形報告表 (107.1.10 高市府觀產字第 10607214800 號函復)				
案號	議員姓名	案由	主辦機關	執行情形
交通類第96號	陳議員玫娟	蓮潭湖畔觀光旅館開發案，其周遭道路拓寬、人車動線安全、舊左營國中活化及左營游泳池重置。	觀光局	<p>一、本開發案現委請專業廠商辦理促參前置作業，規劃以「結合山與水，高雄觀光入口新地標」為發展定位，發揮交通及景觀資源優勢，引入多元都市活動機能；本案臨大眾運輸場站，位居水岸線關鍵地位，連結後的方整基地除了配合蓮池潭水岸運動休閒娛樂步調，發展水岸遊憩設施、娛樂、餐飲、特色商業之外，將引入觀光旅館及觀光商場，融入當地景觀及美食文化，並設置足敷需求的停車空間，作為蓮池潭水岸的新地標與活動基地。</p> <p>二、本案基地位於左營國中部分舊校地（包含左營游泳池）及南區兒童之家範圍</p>

				<p>內，未包含舊左營國中活動中心、公園用地及周遭建城計畫原住戶土地。左營游泳池現由高雄市體育處管理及使用，將於成功招商後拆除，至於是否重置乙節，由教育局（體育處）評估辦理。</p>
--	--	--	--	---