

三、書面答覆

| 高雄市議會第2屆第1次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （104.5.12 高市府捷秘字第 10430703200 號函復） | | | | |
|--|-------|------------------------|----------------|--|
| 質詢日期 | 議員姓名 | 質詢事項 | 主辦機關 (協辦機關) | 辦理情形 |
| 104.4.20 | 周議員鍾澐 | 高捷修約後的營運回饋金與重置準備金辦理情形？ | 捷運工程局 | 102 年高捷公司首度轉虧為盈，已依約執行給付本府回饋金及重增置準備金。 一、102 年高捷公司因股東增資 15 億及修約平準基金對撥 15 億後，首度轉虧為盈，本府透過 2 董 1 監於該公司股東會要求依約執行回饋金及與重增置準備金。 二、102 年高捷依約提撥稅前盈餘 1/2 即 1.27 億元抵付本府移轉之應付款；並於 103 年給付 102 年之稅後盈餘 575 萬元作為本府營運資產重增置準備金。 |

交通部門業務質詢及答覆（何權峰）

| 高雄市議會第 2 屆第 1 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （104.5.14 高市府捷秘字第 10430703300 號函復） | | | | |
|--|-------|-----------------------------------|----------------|---|
| 質詢日期 | 議員姓名 | 質詢事項 | 主辦機關 (協辦機關) | 辦理情形 |
| 104.4.20 | 何議員權峰 | 請說明未來第一階段（水岸輕軌）完工營運之規劃？請提供營運相關資料。 | 捷運工程局 | 第一階段預計 104 年完工通車，營運相關資料如辦理情形。 高雄環狀輕軌第一階段由 C1 至 C14 雙向營運，全年不分假日自早上 6：00（首班車於端點站開出）至晚上 23：00（末首班車於端點站開出）之交通時段內營運，尖峰班距之時段設定為上、下午尖峰時段各 2 小時，共計 4 小時，其餘屬於離峰時段。惟為配合民俗節慶、特殊活動等情形，將延長營運時間，適當調整班距。 尖峰發車班距以 7.5 分鐘為原則，離峰發車班距以不大於 15 分鐘為原則，每列車之載客量為 250 名乘客（64 個座位+186 個立位）每站停靠時間 25 秒。 票價結構方式可分為單一票價、里程票價及區間票價，不同票價結構各有其優缺點，由於輕軌採開放式收費方式，且高雄環狀輕軌第一階段營運長度僅 8.7 公里，原則上將採單一費率，以減少收費上之困難；乘客可使用 |

電子票證（一卡通）於上車前於月台驗票機或上車後於車上驗票機刷卡扣款，或購買單程票一人一票，購票後即可上車不再驗票，下車時不需要驗證。至於全線通車時票價結構方式，將視第一階段營運情形再行考量。

依據大眾捷運法第 29 條規定：大眾捷運系統之運價，由其營運機構依「大眾捷運系統運價率計算公式」擬訂，報請地方主管機關核定後公告實施。高雄輕軌票價屆時將依運價率計算公式擬訂，送高雄市政府運價審議委員會核定後公告實施。

為鼓勵乘客搭乘大眾運輸系統，高雄輕軌自動收費系統採用多卡通電子票證（一卡通為主卡），乘客可持單一電子票證即可於高雄輕軌與高雄都會區大眾運輸系統間作轉乘，不同運具間（輕軌、捷運、公車、公共腳踏車）作票價整合並在一定時間轉乘提供票價優惠。

高雄環狀輕軌捷運建設（第一階段）營運管理、維修委託服務案經公開評選委由高雄捷運公司辦理營運管理、維修服務，於 103 年 4 月 9 日簽訂契約並開始作業服務。

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>服務案主要工作項目：</p> <ol style="list-style-type: none">一、擬訂營運管理維修相關法規文件。二、擬訂初履勘時所需提送之各項營運維修相關文件。三、辦理本建設營運管理維修作業。四、執行機關要求相關服務工作。 <p>履約期限分爲：</p> <p>準備期：自簽約日起至機關通知開始營運日前。</p> <p>營運期：自機關通知開始營運日起 27 個月。</p> <p>後續擴充以 2 次爲限，1 次以 2 年內爲限。</p> |
|--|--|--|--|---|

交通部門業務質詢及答覆（邱俊憲）

| 高雄市議會第2屆第1次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （104.5.18 高市府交秘字第 10433503500 號函復） | | | | |
|--|-------|---|----------------|--|
| 質詢日期 | 議員姓名 | 質詢事項 | 主辦機關 (協辦機關) | 辦理情形 |
| 104.4.20 | 邱議員俊憲 | 請持續結合便利超商改善候車環境，另長庚醫院站候車民衆多，建議思考改設大型候車設施或次轉運站，提昇候車服務品質。 | 交通 局 | 一、為提昇候車環境品質，本府交通局與國內超商業者共同合作，結合超商明亮寬敞且提供空調的店面作為候車空間，並設置公車動態資訊系統，讓民衆可以在超商內等車及小額消費，目前已於統一超商新楠梓店（公車高客楠梓站）及彌盛店（公車彌陀國小站）、全家超商德中店（公車中和里一站）、萊爾富超商新德店（公車八德西路站）及大港店（公車忠孝路口站）等5家便利商店進行合作，未來將持續找尋適合公車站位賡續辦理合作事宜，以提昇舒適候車環境。 二、另本府交通局將於本市人潮衆多、需求高、重要地點及腹地足夠之公車站位評估設置大型候車亭或長廊式候車亭，以滿足該站候車民衆需求，塑造本市街道意象，後續並將依長庚醫 |

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.20 | 張議員豐藤 | <p>一、哈瑪星交通問題，雙層巴士進入社區衝擊很大，希望能用航運、輕軌、小型電動車、電動代步車等多元接駁。</p> <p>二、韓國水原市辦生態交通節很有成效。</p> | 交 通 局 | <p>院站候車亭民衆使用狀況，爭取經費評估汰舊改建之需要性，俾提升更優質候車環境。</p> <p>一、因應哈瑪星、西子灣未來觀光發展之交通需求，本府交通局已擬定交通改善計畫，包括引進特色觀光街車及建置旅遊接駁中心、大型停車場，說明如下：</p> <p>(一)旅遊接駁中心：已與港務公司、台鐵局達成合作共識，於哈瑪星外圍，臨海新路南側既有停車場建置，預計提供大客車 50 席、小型車 230 席、機車 100 席停車位，接駁中心內並規劃司機休息室、廁所、輕食區、資訊中心等，以提供多功能服務，考量長期採用電動接駁車之可能性，並請港務公司於接駁中心內預留充電設施管線。</p> <p>(二)觀光街車：為滿足西子灣現況龐大之遊客數（單日約 200 輛遊覽車），初步規劃採用雙層開頂巴士，其約可提供現況遊覽車 2</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

倍之載運量，後續配合預約乘車管理機制，可提高運輸資源使用效率，減少往返哈瑪星地區之大客車數量。雙層巴士車體大小與既有 248 路公車車長相同，行駛路線規劃避開狹窄路段（哨船街），且營運業者可由本府交通局進行督導，減少違規駕駛、怠速問題，進而改善當地交通並減少空氣污染，未來觀光街車路線除串聯接駁中心、捷運站、輪渡站等公共運輸場站，亦規劃於景點周邊停靠，方便遊客旅遊全程搭乘公共運輸。

二、針對各多元運具採用評估，說明如下：

(一)航運：因新光碼頭、光榮碼頭周邊已無大型停車場，(新光停車場於 104 年 6 月由中油公司收回；公園路停車場於 104 年 5 月由台糖公司收回整治土污後開發)無法供遊覽車停車轉乘，考量漁人碼頭鄰近規劃中之旅遊接駁中心，

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>本府交通局後續將評估協調開通漁人碼頭與英國領事館間海運航線。</p> <p>(二)輕軌：輕軌於旅遊接駁中心附近已規劃設站，未來遊客可搭乘輕軌轉乘觀光街車、市公車、自行車或步行進入哈瑪星地區。</p> <p>(三)小型電動車：因其運量難以滿足現階段西子灣遊客數，採用其作為接駁運具恐衝擊當地觀光發展，本府將再邀集觀光局、文化局等相關局處研商討論。</p> <p>(四)電動代步車：因其於道路通行之「路權」，法規尚未明訂，如發生行車事故恐有爭議，爰不建議採用。</p> <p>三、長期本府交通局將朝多元接駁原則，評估開通海運，透過旅遊接駁中心整合輕軌、捷運、市公車、觀光街車、公共自行車等運具，以提供前往哈瑪星遊客多元公共運輸選擇，俟前述公共運輸完備後，配合實施哈瑪星遊覽車管制，以改善觀光衍生之交通</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>問題。</p> <p>四、本市自 2013 年 4 月加入 ICLEI 組織下之「生態交通聯盟 (Ecomobility Alliance)」後，持續派員參加該聯盟各項研討會及活動，與各會員城市交流施政與規劃經驗，並且發表本市發展永續城市及生態交通成果，提升本市國際能見度。</p> <p>五、有關本市爭取主辦 2017 年生態交通全球慶典 (Ecomobility world festival 2017)，將參考 2013 年韓國首爾市主辦經驗，規劃實施 1 個月無車社區，於該社區內落實以綠能運具、步行、自行車等方式完成各項運輸需求，並搭配運具展示設攤、教育訓練、國際研討會等活動，為爭取前述活動，本府已召開 2 次協調會議，初步評估舉辦地點為駁二藝術特區，後續將評估擴大納入哈瑪星地區，預計 104 年 6 月邀請 ICLEI 生態交通聯盟主席至本市現勘討論，續邀請市民及社區共同參與，展現本市發展低碳宜居城市之決心。</p> |
|--|--|--|--|--|

交通部門業務質詢及答覆（陳慧文）

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.20 | 陳議員慧文 | 捷運前鎮高中站機車停車格不足，福誠高中所屬學校退縮地又禁止停車，致使機車停車問題嚴重，建議邀集學校等相關單位重新會勘，增設機車停車格。 | 交 通 局 | 查捷運前鎮高中站係屬五甲地區重要大眾運輸轉乘車站，因此衍生大量機車停車需求，為解決停車問題、整理捷運站周邊停車秩序，本府交通局已於周邊福誠高中退縮地規劃路邊機車停車格計156格，捷運站1號出入口另設有路外機車停車場計189格，周邊人行道、綠帶並配合設置禁停告示牌，以引導民眾停放於合法停車空間。考量當地機車停車需求日益攀升，本府交通局已於104年5月7日邀集服務處、里辦公處、校方等相關單位再次會勘，研議增設機車停車空間之可行性，查旨揭地點退縮地人行道行人通行需求殷切，里辦公處及校方亦表示不宜於人行道上規劃機車停車格，另高雄捷運公司、工務局養護工程處亦表示周邊已無閒置空地可供開闢路外機車停車場，爰經與會單位討論，決議短期由交通局於五甲三路與福誠高中間空地再增加規劃路邊機車停車格約80格以紓解停車需求，並預計於104年5月底前完成；長期則請交通局了解周邊是否有市有或公部門閒置土地可進行開闢及合作闢建停車場使用，並賡續輔導民 |
|----------|-------|---|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|------------------------|-------|--|
| 104.4.20 | 陳議員慧文 | 鳳山區自強路及林森路公車站牌不清，違停嚴重。 | 交 通 局 | <p>間業者設立路外停車場，以增加停車供給。</p> <p>此外，為維行人路權，上述退縮地人行道及媽祖港橋東端橋頭廣場均屬機車禁停區域，現場並設有禁停標誌及告示牌，將由高雄捷運公司、里辦公處及福誠高中協助宣導民衆勿停放於上述地點，避免違規受罰。</p> <p>一、經查鳳山區自強路及林森路行駛之公車路線為紅 11 公車，計有「健能游泳池」站、「童心幼稚園」站、「南成國小」站、「第二衛生所」站、「家樂福」站等 5 站。</p> <p>二、其中「南成國小」站、「第二衛生所」站已於站牌處繪停車或紅線，另「健能游泳池」站、「童心幼稚園」站、「家樂福」站，交通局已於 104 年 5 月 4 日繪設公車停靠區或紅線。（如附表）</p> |
|----------|-------|------------------------|-------|--|

| 紅11公車繪設公車停靠區情形 | |
|----------------|------------|
| 站位 | 公車停靠區 或 紅線 |
| 南成國小(往東) | 公車停靠區 |
| 南成國小(往西) | 紅線 |
| 第二衛生所(往東) | 公車停靠區 |
| 第二衛生所(往西) | 公車停靠區 |
| 健能游泳池(往北) | 公車停靠區 |
| 健能游泳池(往南) | 紅線 |
| 童心幼稚園(往東) | 公車停靠區 |
| 童心幼稚園(往西) | 紅線 |
| 家樂福(往東) | 公車停靠區 |
| 家樂福(往西) | 公車停靠區 |

交通部門業務質詢及答覆（陳慧文 周玲奴）

高雄市議會第2屆第1次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表
 (104.5.18 高市府交秘字第 10433503500 號函復)

| 質詢日期 | 議員姓名 | 質詢事項 | 主辦機關 (協辦機關) | 辦理情形 |
|----------|-------|-------------------------------|----------------|--|
| 104.4.20 | 陳議員慧文 | 偏鄉地區公車站位倘無足夠用地建置候車亭，建議至少設置座椅。 | 交通 局 | <p>一、針對腹地不足，無法設置候車亭之站位，本府交通局已陸續視站位用地條件及需要增設候車椅，101 至 103 年已新增設置 230 座候車椅。</p> <p>二、另為提昇本市候車環境服務品質，經持續爭取交通部「公路公共運輸提昇計畫」補助經費建置候車亭及集中式站牌，104 年度預計新建候車亭 50 座，並因地制宜檢討設計單人式座椅 25 座，未來將賡續辦理候車設施建置計畫，針對高需求站位檢視評估，倘無用地限制即予優先設置。</p> |
| 104.4.20 | 周議員玲奴 | 捷運站站名更名、廣播更改及指示牌面問題。 | 交通 局 | <p>一、查高雄捷運車站更名作業進程序說明如下：</p> <p>(一)第一階段 依據車站位置及建議名稱，彙整每站候選名單。</p> <p>(二)第二階段 邀集專家學者成立「更名委員會」，從候選</p> |

| | | | | |
|----------|-------|--------------|-------|--|
| 104.4.21 | 李議員順進 | 兩段式收費上下車須至公車 | 交 通 局 | <p>建議名單中評選與確認車站名稱。</p> <p>二、有關站名更名、廣播更改及指示牌面問題俟邀集專家學者成立更名委員會確認後，將請高捷公司併同更改。</p> <p>三、有關西子灣（哈瑪星）站，本府交通局已於 104 年 4 月 30 日邀集相關單位（本府捷運局、觀光局、文化局、捷運公司）開會研商，初步達成以下決議：</p> <p>(一)本市捷運車站更名與出入口資訊更新有全面檢討之必要性，並請捷運公司提出經費評估。</p> <p>(二)請本府捷運局提供捷運車站命名作業程序，文化局與觀光局分別就文化與觀光層面廣徵意見與蒐集資訊，本案後續將評估成立工作小組，期透過網路票選與全民參與，配合輕軌捷運第一階段通車期程，完成捷運車站更名暨出入口資訊更新作業。</p> <p>一、本市長年以來公車票價維持 12 元係全國最低票</p> |
|----------|-------|--------------|-------|--|

| | | | |
|--|--|---------------------|---|
| | | <p>前門下車，阻礙民衆上車。</p> | <p>價，提供民衆經濟便捷之公車服務，惟爲求公車之永續經營及收費公平性，本府交通局依據公路法第 42 條、運輸業管理規則第 45 條規定及高雄市市區汽車客運審議會決議：「路線單線里程達 15 公里始分段，每段里程不得小於 7 公里；各路線分段點及緩衝區之設置納入營運計畫由交通局核定」辦理。自 4 月 15 日起市區 41 條長里程公車路線採取分段收費，先予敘明。</p> <p>二、兩段式收費之上下車規劃，係於分段點前（含緩衝區）於前門上車收費並於後門下車；過了分段點（含緩衝區）後變更爲於前門下車收費並於後門上車，另若有民衆未依此機制上下車，亦應禮讓車上乘客下車後再行上車搭乘，以維乘車秩序及順暢。</p> <p>三、因實施初期仍有部分乘客尙未熟悉上述乘車機制，本府交通局將持續加強宣導，並培養民衆良好乘車習慣。至於前後門均裝設刷卡機，並於上下車均刷卡收費方</p> |
|--|--|---------------------|---|

| | | | | |
|----------|-------|------------------------------------|-------|---|
| 104.4.20 | 李議員順進 | 中山四路/中安路、中山三路/凱旋四路、中山四路/平和東路口改善情形。 | 交 通 局 | <p>式，因涉及驗票機新設、韌體更新及民衆接受程度等因素，本府交通局將予以審慎評估。</p> <p>一、為改善本市道路交通安全，本府設有肇事防制小組，定期邀集本府警察局、交通大隊、工務局、公路總局、研考會及新聞局等單位針對本市易肇事路口現場會勘及提出改善對策，並委託專業顧問提供改善建議。</p> <p>二、有關中山四路/中安路、中山三路/凱旋四路口改善，兩路口均已納入103年改善委託研究案，並已邀集工務局、警察局及本府交通局相關單位現勘研議改善措施，目前各業管單位刻正辦理改善中。中山四路/中安路已改善路口導引線、警告標示、北側往北之機車專用道道路標字，以及號誌重新調整等交通工程改善；中山三路/凱旋四路已配合辦理車道調整，規劃機車停等區及削切分隔島等交通工程改善。另中山四路/平和東路路口</p> |
|----------|-------|------------------------------------|-------|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>已於 102 年改善完成，目前正持續追蹤改善績效。</p> <p>三、經查前鎮小港 6 易肇事路口皆位於中山四路上，分析 103 年中山四路路段主要肇事原因發現，「不明原因肇事（39.3% ，如：自摔、自撞及肇事逃逸等）」、「未保持行車安全距離（24.5%）」、「違反號誌管制或指揮（9.4%）」及「變換車道或方向不當（6.1%）」四大肇事主因佔了全部事故件數 7 成 9 以上，除了「不明原因肇事」外，其餘三大主因皆為駕駛個人因素，由於交通工程改善對於降低事故率有限，應先針對違規行為加強取締與教育宣導。</p> <p>四、分析本易肇事路口之事故原因，駕駛人因素佔相當大的比例，未來本府除透過交通工程改善外，本府警察局將特別針對違規行為加強取締，並致力教育宣導用路人遵守交通安全規則及注意車前狀況，期逐步降低交通事故發生機率及肇事嚴重性。</p> |
|--|--|--|--|---|

交通部門業務質詢及答覆（李順進）

| | | | | |
|----------|-------|----------------------------------|-------|--|
| 104.4.20 | 李議員順進 | 有關前鎮區停車場用地 8 停車場用地 關建停車場進度 | 交 通 局 | <p>一、為因應氣爆區道路重建後凱旋路人行道、自行車道及路型調整所致原有路邊停車空間減少，爰規劃取得前鎮區凱旋三路/賢明路口停車場用地並申請民間捐款補助興建立體停車場，以增加當地停車供給，活絡民生及發展。</p> <p>二、本案土地 2,434 平方公尺（私人土地約 98%），由交通局以停車場基金支應協議價購取得（若不成再採徵收），初估約需 2 億元。已於 104 年 3 月 19 日辦理第一次公聽（說明）會，刻依地主所提意見收集資訊以辦理協議價購事宜。</p> <p>三、本案於 104 年 2 月 3 日高雄市政府八一石化氣爆事件民間捐款專戶管理會第 1 屆第 4 次委員會議中提出報告案，惟會中決議考量善款以救災扶傷優先且餘額有限，請交通局於相關災傷損及代位求償事宜底定後再提案申請。交通局將持續追蹤善款結餘情形以利提案。</p> <p>四、本案土地取得後，可先行施作簡易平面停車場</p> |
|----------|-------|----------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|----------------|-------------------------------|-------|---|
| 104.4.20 | 簡議員煥宗 李議員喬如 | 哈瑪星交通問題，希望用低碳環保電動車接駁，不要用柴油汽車。 | 交 通 局 | <p>，預估可提供小型車停車位 80 格。另立體停車場規劃為地下 1 層、地上 7 層多目標使用鋼構建物，建置費用初估約 4 億 2,000 萬元，約可提供小型車停車位 400 格，機車停車位 135 格，將俟經費籌措情形推動建置；若土地取得及經費籌措順利，預計 106 年底可完工。</p> <p>一、因應哈瑪星、西子灣未來觀光發展之交通需求，本府交通局已擬定交通改善計畫，包括引進特色觀光街車及建置旅遊接駁中心、大型停車場，說明如下：</p> <p>(一)旅遊接駁中心：已與港務公司、台鐵局達成合作共識，於哈瑪星外圍，臨海新路南側既有停車場建置，預計提供大客車 50 席、小型車 230 席、機車 100 席停車位，接駁中心內並規劃司機休息室、廁所、輕食區、資訊中心等，以提供多功能服務。</p> <p>(二)觀光街車：為滿足西子灣現況龐大之遊客</p> |
|----------|----------------|-------------------------------|-------|---|

數(單日約 200 輛遊覽車),初步規劃採用雙層開頂巴士,其約可提供現況遊覽車 2 倍之載運量,後續配合預約乘車管理機制,可提高運輸資源使用效率,減少往返哈瑪星地區之大客車數量。雙層巴士車體大小與既有 248 路公車車長相同,行駛路線規劃避開狹窄路段(哨船街),且營運業者可由本府交通局進行督導,減少違規駕駛、怠速問題,進而改善當地交通並減少空氣污染,未來觀光街車路線除串聯接駁中心、捷運站、輪渡站等公共運輸場站,亦規劃於景點周邊停靠,方便遊客旅遊全程搭乘公共運輸。

二、目前雙層電動車輛製造技術仍受限,現階段倘採用一般電動公車,運量難以滿足西子灣現況遊客數,恐衝擊當地觀光發展,本府將再邀集觀光局、文化局等相關局處研商討論,惟長期本府交通局不排除採用

| | | | | |
|----------|----------------|---------------------------|-------|--|
| 104.4.20 | 簡議員煥宗 李議員喬如 | 捷運西子灣站 應正名為「哈 瑪星」站。 | 交 通 局 | <p>電動環保運具，爰已請港務公司配合於接駁中心內預留充電設施管線。</p> <p>一、查高雄捷運車站更名作業進程序說明如下：</p> <p>(一)第一階段 依據車站位置及建議名稱，彙整每站候選名單。</p> <p>(二)第二階段 邀集專家學者成立「更名委員會」，從候選建議名單中評選與確認車站名稱。</p> <p>二、有關站名更名、廣播更改及指示牌面問題俟邀集專家學者成立更名委員會確認後，將請高捷公司併同更改。</p> <p>三、本府交通局已於 104 年 4 月 30 日邀集相關單位（本府捷運局、觀光局、文化局、捷運公司）開會研商，初步達成以下決議：</p> <p>(一)本市捷運車站更名與出入口資訊更新有全面檢討之必要性，並請捷運公司提出經費評估。</p> <p>(二)請本府捷運局提供捷運車站命名作業程序</p> |
|----------|----------------|---------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|----------------|-------|--|
| 104.4.20 | 郭議員建盟 | 有條件恢復捷運促銷月票銷售。 | 交 通 局 | <p>，文化局與觀光局分別就文化與觀光層面廣徵意見與蒐集資訊，本案後續將評估成立工作小組，期透過網路票選與全民參與，配合輕軌捷運第一階段通車期程，完成捷運車站更名暨出入口資訊更新作業。</p> <p>一、為鼓勵民衆搭乘捷運且培養大眾運輸使用習慣，高捷公司自 101 年起受本府環境保護基金補助，以優惠價格推出 30 天內無限次數搭乘之通勤月票（999 元）與學生月票（799 元），每年補助金額分別約為新台幣 860 萬元與 2,800 萬元，又該基金補助金額已於 103 年 5 月初用罄並不再補助，後續不足額部分由高雄捷運公司自行吸收。近年電價大幅調漲，致營運成本每年增加 1.3 億元，高雄捷運公司支應月票優惠衍生之費用為該公司經營之財務負擔，經評估後採取消月票優惠方式減緩虧損，但仍持續維持一卡通普卡 85 折與學生</p> |
|----------|-------|----------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|----------------|-------|--|
| 104.4.20 | 陳議員信瑜 | 二港口跨港橋的興建規劃情形。 | 交 通 局 | <p>卡 75 折優惠。</p> <p>二、除前述高捷公司提供之一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠外，本府為持續鼓勵大眾運輸，於 104 年 3 月 1 日起提供一卡通搭乘捷運、公車雙向轉乘 2 小時內可享公車半價優惠（學生卡 5 元、普卡 6 元），本市旅客所享乘車優惠均較台北捷運持悠遊卡 8 折及轉乘優惠 4 元為佳。同時本府亦多次函請高捷公司評估調整月票價格、發行週一至週五通勤月票、設定票卡使用日期與次數或另提供其他優惠方式。</p> <p>三、本府除要求高捷公司研擬票價行銷優惠方案外，亦將持續爭取環境保護基金補助捷運月票，持續穩固暨提升大眾運輸使用人次。</p> <p>興建二港口跨港大橋目的係串聯二港口之南北兩地，改善港區周邊道路與聯外道路服務品質，聯繫第四、第六貨櫃中心，依據臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司（以下簡稱高雄港務分公司）規劃，以跨港橋梁方式跨</p> |
|----------|-------|----------------|-------|--|

越高雄二港口，全線佈設雙向六車道，以橋下淨高 80 公尺，最大淨跨距 300 公尺，橋梁主線長約 4,740 公尺，各匝道總長合計約 2,360 公尺。該計畫業經高雄港務分公司提案陳報交通部，交通部於 98 年 9 月 30 日函示，應俟「高雄港聯外高架道路」及「高雄港東側聯外高快速公路系統」完成後，視碼頭整合補助計畫及基礎設施改善工程執行成效，再檢討評估旨揭計畫推動之可行性，俾使有限資源做最有效運用。

為加速二港口跨港橋及旗津第二過港隧道興建，本府交通局前於 102 年 10 月 17 日邀集高雄港務分公司、航港局等相關單位，召開「旗津過港隧道存廢及第二過港隧道、跨港大橋建設計畫研商會議」，高雄港務公司表示若興建跨港大橋後，預期將引入第六貨櫃中心（洲際貨櫃中心）貨運量至第四貨櫃中心，預估每年貨運量約 700 萬 TUE，勢必增加過港隧道、國道一號交通負擔，在國道七號尚未興建完成下，可能加劇現況國道一號末端壅塞情形，因此建議依交通部指示期程辦理。而基於安全及

| | | | | |
|----------|---------------|--|-------|---|
| 104.4.20 | 伊斯坦大·貝雅夫·正福議員 | <p>一、省道台 29 線開放甲類大客車通行管制案。</p> <p>二、省道台 20 線削山段 600 公尺鋼便橋請規劃待避空間，另復興—朗朗段路線希能以專案考量早日定案。</p> | 交 通 局 | <p>港區發展考量下，該會議決議請高雄港務分公司及航港局俟國道七號興建完成後，儘速檢討興建跨港橋可行性，本府亦將持續追蹤該公司辦理情形。</p> <p>一、有關省道台 29 線開放甲類大客車通行管制部分：</p> <p>(一)台 29 線那瑪夏至甲仙路段因 98 年莫拉克風災後，多處路基嚴重受損，配合道路搶修，交通部公路總局爰公告管制（含）乙類以上大客車進入。103 年 3 月為滿足地方居民通行需求，本府與公路總局協調開放定期班次乙類大客車申請臨時通行證通行前揭路段疏運民衆，目前乙類大客車已可通行；另沿線 12 處過溪段改建為樁墩式半永久性鋼橋，目前皆已完工開放通行。</p> <p>(二)查本府工務局新工處於 103 年 6 月 6 日邀集各單位會勘討論開放大客車通行事宜，因開放大客車通行事宜係屬交通部公路總</p> |
|----------|---------------|--|-------|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>局權責，於會議結論請交通部公路總局擇期邀集各相關單位再行確認；再查交通部公路總局於 103 年 6 月 27 日邀集各專家學者、那瑪夏區公所、甲仙區公所、警察局及本府交通局等單位辦理研商省道台 29 線（那瑪夏至甲仙路段）開放通行車種會勘，基於該路段道路條件、工程因素與安全性等考量，決議仍維持開放乙類大客車通行，暫不開放甲類大客車通行。</p> <p>(三)次查本市議會於 103 年 10 月 13 日召開「錫安山台 29 線大型車輛解除管制」座談會會議討論相關車種解除管制事宜；依照會議結論，本府交通局於 103 年 10 月 20 日函請交通部公路總局擇期辦理現勘研商台 29 線（那瑪夏至甲仙路段）開放甲類大客車通行事宜。</p> <p>(四)本市道路交通安全督導會報亦於 104 年 3 月 18 日 104 年第 1 次</p> |
|--|--|--|--|--|

委員會議中，請交通部公路總局針對省道台 29 線那瑪夏至甲仙路段提出道路分批改善辦理情形，交通部公路總局於近日針對本路段提出開放通行甲類大客車配套工程預定時程進度表。另許立委智傑服務處亦於 104 年 5 月 6 日邀集貴議席與公路總局第三區養護工程處及相關單位進行研商，決議請公路總局三工處與本府交通局再邀集各單位就台 29 線那瑪夏至甲仙路段辦理現勘，針對危險路段優先規劃辦理避車空間、路基加寬及增設護欄反光設施等道路安全措施改善事宜。

二、有關省道台 20 線削山段 600 公尺鋼便橋請規劃待避空間，另復興—朗朗段路線希能以專案考量早日定案部分：

(一)交通部公路總局甲仙工務段說明省道台 20 線削山段 600 公尺鋼便橋目前規劃為中期路廊，鋼便橋車道配置為 5.5 公尺車道採

| | | | | |
|----------|-------|-------------------------------------|-------|--|
| 104.4.20 | 黃議員淑美 | 高雄 BRT 規劃情形為何？推動實施應審慎，沒有足夠運量前不宜貿然建置 | 交 通 局 | <p>單線雙向通車，已依「公路設計規範」規劃避車道，將於 104 年 5 月開工，預計於 105 年底施作完成。</p> <p>(二)復興—朗朗段路線交通部公路總局甲仙工務段說明目前已於 104 年 12 月及 105 年 3 月辦理 2 次地方說明會，路線預計於 104 年 5 月上旬規劃完成，並擇期邀集相關單位召開路線審查會議。</p> <p>一、為推動本市 BRT 計畫，本府於 100 年完成大高雄地區整體公車捷運系統路網可行性研究計畫，選定第一優先路線為左營建工線，並獲交通部補助辦理高雄車站—左營路段綜合規劃，於 103 年 12 月底完成規劃作業。規劃優先路線分為 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</p> |
|----------|-------|-------------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|---------------------------|-------|---|
| 104.4.20 | 周議員鍾澐 | 高捷取消促銷月票，對學生衝擊過大，應恢復學生月票。 | 交 通 局 | <p>營運路線共線段計 3.9 公里，8 個共用車站。</p> <p>二、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，提高民衆搭乘公車意願，本府交通局將以漸進式策略推動，並於適當時機再提昇推動公車專用道及 BRT 計畫。</p> <p>一、為鼓勵民衆搭乘捷運且培養大眾運輸使用習慣，高捷公司自 101 年起受本府環境保護基金補助，以優惠價格推出 30 天內無限次數搭乘之通勤月票（999 元）與學生月票（799 元），每年補助金額分別約為新台幣 860 萬元與 2,800 萬元，又該基金補助金額已於 103 年 5 月初用罄並不再補助，後續不足額部分由高雄捷運公司自行吸收。近年電價大幅調漲，致營運成本每年增加 1.3 億元，高雄捷運公司支應月票優惠衍</p> |
|----------|-------|---------------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|--------------------|-------|--|
| 104.4.20 | 黃議員柏霖 | 再妥善規劃及整理澄清湖前後門周邊停車 | 交 通 局 | <p>生之費用為該公司經營之財務負擔，經評估後採取消月票優惠方式減緩虧損，但仍持續維持一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠。</p> <p>二、除前述高捷公司提供之一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠外，本府為持續鼓勵大眾運輸，於 104 年 3 月 1 日起提供一卡通搭乘捷運、公車雙向轉乘 2 小時內可享公車半價優惠（學生卡 5 元、普卡 6 元），本市旅客所享乘車優惠均較台北捷運持悠遊卡 8 折及轉乘優惠 4 元為佳。同時本府亦多次函請高捷公司評估調整月票價格、發行週一至週五通勤月票、設定票卡使用日期與次數或另提供其他優惠方式。</p> <p>三、本府除要求高捷公司研擬票價行銷優惠方案，並以尚缺經濟能力之學生族群為優先考量，持續穩固暨提升大眾運輸使用人次。</p> <p>一、本府交通局對於停車場之開闢興建，乃視當地整體都市發展暨交通狀</p> |
|----------|-------|--------------------|-------|--|

| | | | |
|--|--|-------------------|---|
| | | <p>空間，以供遊客使用。</p> | <p>況、停車供需，並評估其興建成本與日後營運管理之經濟效益來檢討開關的需求。現經評估澄清湖周邊停車供給狀況，除園區內可停放大型車 19 格、小型車 422 格、機車 450 格外，園區外亦有勞工公園公有停車場、觀湖停車場、澄清湖棒球場區及路邊停車等地點約可停放大客車 16 格、小型車 1,785 格、機車 875 格。其中路邊停車格於例假日之使用率（104 年 1 月至 104 年 4 月）於澄清路約 41.13%、大埤路約 41.69% 及正修路約 61.05% 且長庚第一停車場最高停車使用率亦僅達 7 成，停車供給尚足敷需求。</p> <p>二、另查本府交通局亦引入橘 12、60 路及 70 路等路線公車行經該園區門口，基於本市目前正積極推動大眾運輸系統政策，應鼓勵民眾多搭乘公共運具，以減少私人運具使用，降低至園區的私人車輛所產生的交通衝擊，營造低碳環保之綠色城市，期盼完善</p> |
|--|--|-------------------|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>便捷的公共運輸服務可以提供市民更高之生活品質。</p> <p>三、本府交通局於 104 年 4 月 7 日召開會勘結論如下：</p> <p>(一)查澄清湖後門文前路沿線有多處急彎陡坡，道路幾何條件不佳，若設置路邊停車格恐致生危險，另澄清湖後門前退縮地亦因位處路口，為維交通安全及路口淨空，爰經與會單位討論，決議上述地點不予設置停車格，並請本府交通局配合於後門路口周邊繪設禁停紅線，以管制停車秩序。</p> <p>(二)有關周邊路外停車場之開闢興建，經查周邊尚無市有閒置空地可供興闢路外停車場使用，後續倘有其他市有或公部門閒置土地，請本府交通局研議進行開闢及合作闢建停車場使用，並賡續輔導民間業者設立路外停車場，期能增加停車供給。</p> <p>(三)另請台灣自來水公司第七區管理處協助宣</p> |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|----------|-------|---------------------------|-------|---|
| 104.4.20 | 黃議員柏霖 | 澄清湖周遭交通壅塞，建議黃線路廊可以用公車先養量。 | 交 通 局 | <p>導遊園民眾多加利用園內停車場停放，避免停放於文前路而影響交通。</p> <p>四、綜上，經評估澄清湖周邊停車供給狀況，停車需求尚稱餘裕，且周邊並無合適之地點可供研議闢建停車場。本府交通局將以管理手段提升其使用效率，搭配大眾運輸（如接駁公車等），來提供遊客便捷之旅次服務。</p> <p>一、本市現有 60、70、紅 30、橘 7、橘 12、217 等多條公車路線通往澄清湖周邊，提供民衆通往澄清湖及長庚醫院等地。</p> <p>二、依據本府捷運局長期路網規劃，黃線路線自成功路起沿多功能經貿園區園道四往東，至光華路續沿民族路北行，再轉入建工路，途經中正高工、高雄應用科技大學路，穿過高速公路涵洞後轉沿本館路佈設，東行至澄清路口銜接棕線，止於烏松中正路口，進入烏松機廠。</p> <p>三、黃線規劃路線現與民族幹線（90 公車）及建工</p> |
|----------|-------|---------------------------|-------|---|

交通部門業務質詢及答覆（黃柏霖 李眉蓁）

| | | | | |
|----------|-------|------------------------------------|-------|--|
| 104.4.20 | 李議員眉蓁 | 高雄市汽機車持有率及數量均呈現成長，汽機車停車格位不足，請研議改善。 | 交 通 局 | <p>幹線（紅 30 公車）之部分路線重疊，日後將研議調整相關路線來培養黃線運量。</p> <p>截至 104 年 1 月份統計，本市路邊、路外停車格位共設置汽車 476,389 格、機車 105,827 格（含公有、民營、及建物附設停車位等）；此外，未規劃停車格位之道路路側，除法定禁停空間（如路口、消防栓等）及部份因消防或通行因素實施全路段禁停而繪設禁停紅線之區域外，均開放路邊停車，加以大樓自設停車位、騎樓停車空間等，目前尚足以因應本市停車需求，本府交通局亦將持續觀察道路使用變化、調整增加路邊停車格位之設置、並積極爭取用地開闢停車場，以改善停車秩序、維護用路人權益。</p> <p>茲將本市現有汽機車格位數量統計如下：（如附表）</p> |
|----------|-------|------------------------------------|-------|--|

| 類型 | | 車種 | |
|----------|-------|---------|---------|
| | | 汽車 | 機車 |
| 公有停車場 | 路邊停車場 | 43,233 | 46,915 |
| | 路外停車場 | 17,852 | 4,192 |
| 民營停車場 | | 34,005 | 8,209 |
| 建築物附設停車位 | | 379,238 | 45,486 |
| 其他 | | 2,061 | 1,205 |
| 總計 | | 476,389 | 105,827 |

交通部門業務質詢及答覆（林瑩蓉）

高雄市議會第2屆第1次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表

(104.5.18 高市府交秘字第 10433503500 號函復)

| 質詢日期 | 議員姓名 | 質詢事項 | 主辦機關 (協辦機關) | 辦理情形 |
|----------|-------|---------------------------------------|----------------|---|
| 104.4.20 | 林議員瑩蓉 | 解決市區停車位不足問題，執行釋出校園開放停車措施，應給予校方專有停車空間。 | 交通局 | <p>一、辦理方式</p> <p>因市區停車位供給不足，在可供闢建停車場之市有土地難尋情況下，地方民代迭有反映能釋出校園空間供停車使用，本市議會亦曾就此議題提出建言。</p> <p>本府交通局執行釋出校園開放停車措施，主要係輔導商圈、觀光景點等公共停車供給不足地區之周邊學校，在不影響校園師生安全、校方需求停車空間的前提下，設置路外公共停車場，利用課後、假日期間，開放校園供民衆停車。故校園停車專有停車空間需求，本府交通局會優先考量，且不會納入開放供民衆停車之範圍。</p> <p>二、辦理成效</p> <p>本市目前已有新興高中、建國國小、瑞豐國中、鳳山國小、三民家商、高雄應用科技大學、中山大學等 7 處校園取</p> |

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|--|
| 104.4.20 | 林議員瑩蓉 | 請規劃捷運平日年票打 7 折、半年票 75 折、限周一至周五，一天限用 4 次，對象通勤族（學生）。 | 交 通 局 | <p>得停車場登記證，利用課後、假日時段開放供周邊居民、商圈消費者停車，除改善當地停車秩序外，學校亦獲得租金收益，達到雙贏效果。</p> <p>一、為鼓勵民衆搭乘捷運且培養大眾運輸使用習慣，高捷公司自 101 年起受本府環境保護基金補助，以優惠價格推出 30 天內無限次數搭乘之通勤月票（999 元）與學生月票（799 元），每年補助金額分別約為新台幣 860 萬元與 2,800 萬元，又該基金補助金額已於 103 年 5 月初用罄並不再補助，後續不足額部分由高雄捷運公司自行吸收。近年電價大幅調漲，致營運成本每年增加 1.3 億元，高雄捷運公司支應月票優惠衍生之費用為該公司經營之財務負擔，經評估後採取消月票優惠方式減緩虧損，但仍持續維持一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠。</p> <p>二、除前述高捷公司提供之一卡通普卡 85 折與學生</p> |
|----------|-------|--|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|---|
| 104.4.20 | 陳議員玫娟 | <p>一、本市身障優惠停車格其費率如何計算，應予洗腎等重大疾病人士延長優惠時段。</p> <p>二、原身障優</p> | 交 通 局 | <p>卡 75 折優惠外，本府為持續鼓勵大眾運輸，於 104 年 3 月 1 日起提供一卡通搭乘捷運、公車雙向轉乘 2 小時內可享公車半價優惠（學生卡 5 元、普卡 6 元），本市旅客所享乘車優惠均較台北捷運持悠遊卡 8 折及轉乘優惠 4 元為佳。同時本府亦多次函請高捷公司評估調整月票價格、發行週一至週五通勤月票、設定票卡使用日期與次數或另提供其他優惠方式。</p> <p>三、本府除要求高捷公司針對通勤（學）族群研擬優惠方案外，亦將持續爭取環境保護基金補助捷運月票，持續穩固暨提升大眾運輸使用人次。</p> <p>一、本市登記車輛約 85 萬輛，另有社會局核發身心障礙手冊（含證明者）約 13 萬人，但本市路邊收費汽車停車格位僅 3 萬 3 千餘格，收費停車格位已無法滿足民眾臨停需求。為有效管理停車秩序，充分利用有限資源，以求社會效益最</p> |
|----------|-------|--|-------|---|

惠停車費用之繳納，須於停車 3 日後才能繳交，現今此一問題已獲得改善，請多宣導週知。

大化，爰參酌其他四都身心障礙停車優惠規定，臺北市前 4 小時免費、臺中市前 2 小時免費（且每日限一次）、臺南市半價優惠，修正調整本市身心障礙者停放計時停車格位當日前 4 小時免費停車優惠，計次及高費率格位半價，已較其他四都優惠。

二、自 103 年 4 月 1 日起身心障礙停車優惠規定新制實施迄今，統計渠等每日計時停車平均 1.94 小時，其中停車時數 4 小時以內者占 88%、超過 4 小時者僅 12%，顯見已能滿足大多數身心障礙者停車需求。

三、綜上，目前計時停車格位給予當日前 4 小時優惠已可滿足大多數身障者停車需求，倘再增加優惠時數將致使占用時間相對加長，而排擠真正需求者，爰為避免延長優惠時數造成長時間占用，降低停車格位週轉率，且考量社會資源有限，為使社會效益最大化，經評估仍以維持現行優惠時數為宜。

四、目前本市身心障礙者專

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，並設置身心障礙者專用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 15 處，另經檢視後再派工增設身障停車格位 5 處，合計 20 處，以滿足上開特殊疾患者就醫需求。

五、為徹底解決身心障礙者須於 3 日後前往超商查詢繳費不便問題，本府交通局已於 103 年 9 月 30 日修改 PDA 程式，身心障礙者車輛當日停車逾 4 小時直接掣單顯示應繳金額供民眾持單繳費，毋須再等 3 日後才能查詢繳費。為能讓身心障礙者清楚知悉此一問題已獲得改善，本府交通局除於網站公告最新繳費方式外，並於開立本市身心障礙者車輛停車繳費通知單時，於

| | | | | |
|----------|-------|------------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 鄭議員新助 | 九如路周末日成群機車飆車，希望市府加強防制。 | 交 通 局 | <p>其備註欄特別加註「可持本單直接繳費」字樣，另已於 104 年 5 月 14 日發布新聞稿宣導週知。</p> <p>一、經查本府警察局已針對機車進行防飆專案計畫，簡述其相關作為如下：</p> <p>(一) 飆車青少年多為無照駕駛、未戴安全帽、未懸掛車牌並於道路上超車、蛇行等危險方式駕車，平時應持續加強取締，以先期防制。</p> <p>(二) 隨時通報狀況並由指揮所靈活派遣線上警網立即趕往現場攔截圍捕，以有效發揮整體勤務機動性之功能。</p> <p>(三) 針對聯外道路進入轄區之重要路口（段）部署優勢警力，實施擴大路檢，逐一過濾清查，防止飆車族進入轄區聚集。</p> <p>(四) 整合高屏縣市之青少年飆車建檔作業，俾利資料查詢，發揮執法功效。</p> <p>(五) 勤務中遇汽（機）車</p> |
|----------|-------|------------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.21 | 鄭議員新助 | <p>一、本市車輛拖吊之移置費、保管費及其免收保管費之優惠時間，建議降低及延長。</p> <p>二、車輛拖吊後，請建立主動通知之作法。</p> | 交 通 局 | <p>集體佔道競馳或衍生投擲磚塊、砸車、砍人等暴力情事，應立即通報、跟監並採全面逮捕作為。</p> <p>(六)電腦專責組於飆車時段執行蒐證、訪查，飆車族網上情資防制，立即通報防處。</p> <p>二、本府交通局將函請警察局針對九如路段周末成群機車飆車加強執法取締。</p> <p>三、另本府交通局函請新聞局、教育局、社會局等相關單位，透過教育及宣導方式，加強機車飆行為之宣導，以維交通安全。</p> <p>查 103 年 5 月 16 日起本市原市區（不含旗津區）及鳳山區委外執行違停車輛移置保管作業在案，相關移置費、保管費及領車保管費優惠時間均已於契約內列載，倘於廠商履約期間內調整，將涉及廠商執行成本變動，基於契約信賴保護原則，現階段不宜調降，宜於下次委外招標作業前通盤檢討，另查目前本市拖吊作業已設限於議會附帶決議重大違停 8 大項目，著重執法品質之維持，</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

三、無牌車、廣告車、報廢車等占用路邊及停車格之車輛，請加強查察，依法取締移置，尤其是民生路等重要幹道。

避免亂拖吊，其他 5 都皆無限制拖吊項目；且拖吊作業均由本府警察局執法員警認定違停屬實，先開立舉發單，如有拖吊必要，於「廣播 2 次」後車主未到場，再予以拖吊，相較其他縣市，已有勸導機制；另車輛拖吊後，現行規定入場車輛未逾 1 小時者，免收保管費，超過 1 小時領車者保管費按半日計算，藉以減輕民衆負擔，約 8 成民衆會於 1 小時內領車。有關車輛拖吊後，建立主動通知作法事宜，查現行妨礙交通車輛拖吊作業，本府警察局執法員警會於違規現場地面書寫車輛號碼、保管場所、聯絡電話，另本府交通局為加強服務民衆，業已建置網路拖吊查詢系統，方便民衆上網查詢，民衆亦可向本府交通局申請拖吊簡訊通知，持有智慧型手機者亦可免費下載「高雄好停車」APP 軟體，於登錄相關資料完成後，車輛若遭拖吊時將自動通知車主，兼顧個人資訊保護與便民服務目的。有關無牌車、廣告車、報廢車查報取締事宜，本府交通局為加強違規停放之無牌車、廣告車取締及移置保管效果，於 97 年起與本府警察局

交通部門業務質詢及答覆（鄭新助 陳美雅）

| | | | | |
|----------|-------|----------------|-------|---|
| 104.4.21 | 陳議員美雅 | 建議第二條過港隧道儘速興建。 | 交 通 局 | <p>成立占用道路無牌車、廣告車取締專案，共同配合加強取締移置該類違規車輛，103年度共計取締移置逾 254 件，將持續積極辦理，另有關廢棄車輛之查報清理屬本府環境保護局權責。</p> <p>有關興建第二過港隧道，本府交通局於 98 年委託辦理「旗津聯外交通方案與第二過港設施規劃方案檢討研究」，評估結果建議以擴建路路廊為主（評估總經費約需 177.37 億元），並將報告成果提供工程單位設計參考，高雄港務局（現為臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司）於 99 年 10 月檢討興建第 2 過港隧道，經報請交通部審核，交通部指示第 2 過港隧道須配合第 2 港口跨港橋興建計畫，而第 2 港口跨港橋應於高雄港聯外道路新生漁港高架道路與國 7 通車後，依整體交通量評估需求，或於 110 年後過港隧道使用年限將屆（預估民國 123 年期滿）時再評估興建。</p> <p>次查本府交通局曾於 102 年 10 月 17 日邀集相關單位召開「旗津過港隧道存廢及第二過港隧道跨港大橋建設計畫研商會議」，臺灣港務股份有</p> |
|----------|-------|----------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 陳議員美雅 | 建議持續推動高雄市公車免費搭乘。 | 交 通 局 | <p>限公司高雄港務分公司表示已於 100 年 11 月 7 日完成第二過港隧道研究報告，仍建議於現有過港隧道使用年限屆滿前再行推動，惟基於安全及港區發展考量下，該次會議決議，已請該公司及航港局及早推動第二過港隧道興建計畫。</p> <p>為吸引民衆搭乘公車並體驗本市公車服務之便利性，本府交通局自 102 年 11 月起至 104 年 2 月底止實施持一卡通公車免費搭優惠措施，經統計公車任意搭 103 年公車系統運量約為 5,578 萬人次，較 102 年同期運量 4,677 萬人次，成長約 20%，藉以達到私人運具轉移搭乘公共運具之目的。</p> <p>因應公車免費搭計畫結束後，基於使用者付費原則及鼓勵民衆使用電子票證，以達健全公共運輸財務永續經營及降低本府財政負擔，104 年 3 月 1 日起本市公車正式收費，並同步推出刷一卡通電子票證優惠，包含實施「1 日 2 段吃到飽方案」、「公路客運自付額 60 元上限優惠方案」及「捷運轉乘公車半價優惠方案」，俾利免費公車成功退場及後續推廣行銷。</p> |
|----------|-------|------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|-------------------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 陳議員美雅 | 河西路大型遊覽車併排嚴重，遊覽車動線希望可以找觀光局、警察局一併研究。 | 交 通 局 | <p>一、河西一路鄧麗君紀念文物館前遊覽車停車問題，前經本府交通局辦理多次會勘，研議改善措施如下：</p> <p>(一)考量河西一路慢車道寬度不足，無法於該館周邊慢車道上規劃遊覽車停車位，另於該館前規劃15公尺禁停黃線，俾供遊覽車臨停上下客使用，至於周邊道路則規劃禁止臨時停車紅線。</p> <p>(二)該館除協助告知並設置牌面，宣導司機下客後，前往周邊馬卡道路、同盟三路及公園路停車場大客車停車格（計84格）停放，俟遊客集結完畢後再駛來該館上客離開。</p> <p>二、為加強宣導各停車位置、避免遊覽車於周邊道路繞行或違停影響交通，本府交通局已將相關資訊圖面廣送各旅遊公會、遊覽車公會、觀光局、文化局、警察局等相關機關單位協助宣導，並請警察局持續加強取締周邊大客車違規停</p> |
|----------|-------|-------------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|---|
| 104.4.21 | 鍾議員盛有 | <p>一、請協助爭取台 86 線往東延至內門、杉林。</p> <p>二、請協助反映國10經手巾寮往中壇地區，可以銜接月光山隧道，此路段可以優先推動。</p> | 交 通 局 | <p>車。</p> <p>交通部公路總局刻正積極辦理「新增銜接國道 10 號至新威大橋之快速公路」可行性評估，已於 103 年 8 月 19 日辦理期末報告審查會議，經綜合評估後以 A1（往美濃區三民路至台 27 甲接新威大橋）及 B1（由里港往美濃區中華路至台 27 甲接新威大橋）路線納入評估；至於國 10 北延經美濃中壇接至杉林區，由於美濃往來杉林交通量不大，公路總局係另案由「台 86 往東延伸快速道路可行性評估計畫」納入研議。</p> <p>一、台 86 往東延伸快速公路興建現階段的需求強度略低，建設需求經費高、不符合經濟效益，因此在政府財政窘迫期間，短期間興建經費籌措不易，但研究範圍部分路廊仍有改善需要下，提供以下短、長期建議：</p> <p>(一)短期建議：182 線道部分路段改道以截彎取直，增加台南關廟、龍崎地區往內門、杉林之行車安全及縮短兩生活圈之旅行距離與時間；並建議本府</p> |
|----------|-------|--|-------|---|

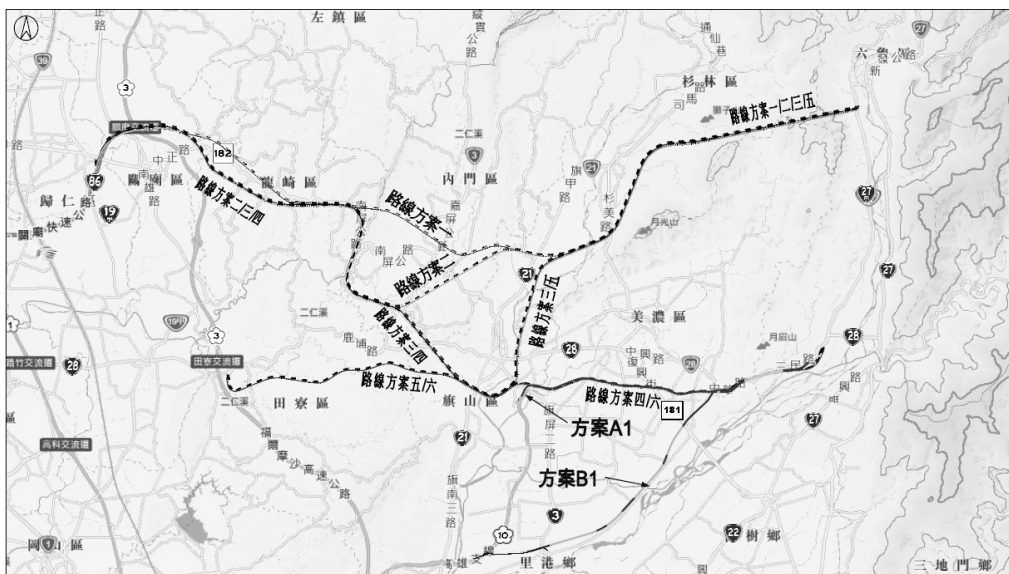
工務局以生活圈計畫向內政部爭取經費補助關建。

(二)長期建議：建議交通部公路總局考量均衡城鄉發展及12條東西向快速道路中往東方向較為缺乏之情況下，應以建立整體快路公路路網骨幹為首要考量，增加政策面非量化之效益，包含從改善當地交通、救災、緊急醫療、砂石運送、觀光、產業、農產品運銷等面向，持續規劃建設台86快速公路往東延伸，以供內門、杉林地區等東部偏遠山區民衆可快速往來台南高鐵站及西部地區。此外，本府將於高雄－台南雙城論壇提出本議題進行研討，期共同推動台86快速道路延伸計畫。

二、有關國10北延經美濃中壇接至杉林區之議題，由於美濃地區往返杉林區之交通量不大，現況已有台29、台3兩條省道串聯。況且，除省道台28線美濃中壇地區市

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>區路段因周遭土地使用強度較大、道路兩旁住宅商家林立，連續假日車流量較大之外，其餘國道 10 號旗山端往美濃、杉林地區之主要道路高 140 鄉道、省道台 28 線其餘路段、181 縣道及省道台 29 線服務水準皆可達 A 或 B 級服務水準。因此目前交通部公路總局係以另案研議「台 86 往東延伸快速道路可行性評估計畫」，目前已研提多條路線，並以「台 86 線延伸至台 29 線（內門區）」為主要規劃方向。</p> <p>三、交通部公路總局刻正積極辦理「新增銜接國道 10 號至新威大橋之快速公路」可行性評估，已於 103 年 8 月 19 日辦理期末報告審查會議，目前研擬多個路線方案，其中 A1 路線興建起點位於國道 10 號終點，直接延伸國道 10 號主線往美濃區三民路至台 27 甲接新威大橋，長度為 13.67 公里。B1 線為由國道 10 號砂石運輸交流道沿土庫堤防道路，市道 181 線後轉往東北抵美濃中</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>華路再至台 27 甲接新威大橋，長度為 16.74 公里，興建通車後皆可減少美濃地區通過性旅次，有效紓解省道台 28 線中壇路段壅塞問題。</p> <p>四、經綜合評估結果，快速公路興建現階段的需求強度略低，建設需求經費高，在政府財政窘迫期間，短期間興建經費籌措不易，但研究範圍部分路廊仍有改善需要，建議先辦理整體規劃及環境影響評估，於規劃階段再次評估經濟效益值，如可達投資門檻，環境影響評估也通過，再提報建設計畫。（如附圖）</p> |
|--|--|--|--|



台 86 線延伸快速道路（方案一～六）及國 10 北延至新威大橋 A1、B1 路線

交通部門業務質詢及答覆（鍾盛有）

| 高雄市議會第2屆第1次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答覆表 （104.5.18 高市府交秘字第 10433503500 號函復） | | | | |
|--|-------|--|----------------|--|
| 質詢日期 | 議員姓名 | 質詢事項 | 主辦機關 (協辦機關) | 辦理情形 |
| 104.4.21 | 鍾議員盛有 | 有關本市旗山區旗甲路二段23號南通檢驗廠旁路口設置交通號誌乙案。 | 交通 局 | 查反映路段地點位於省道台29線，係屬交通部公路總局第三區養護工程處甲仙工務段業管權責，本府交通局於104年4月21日洽詢該工務段表示：該工務段已將該處路口號誌納入年度新設號誌工程辦理，並副知公路總局。 |
| 104.4.21 | 鍾議員盛有 | 一、美濃區福安里中山路二段412號（高140線）前號誌時制，支道車流量較少，中山路二段紅燈秒數太長，請派員調整。 二、旗山區延平一路203巷口號誌燈遷移，請儘速辦理。 | 交通 局 | 一、美濃區高140線中山路二段與中山路二段415巷、426巷口，中山路二段415巷、426巷車流較少，經評估後，本府交通局已於4月27日將中山路二段415巷、426巷之通行時間減少，星期一～星期五由22秒改為17秒；星期六日由24秒改為19秒，保留幹道較多通行時間，以維交通安全及順暢，後續仍將評估車流量變化予以調整。 二、另旗山區延平一路203巷口號誌遷移案，係有關延平二路安全島削切及電力、交通、路燈設 |

| | | | | |
|----------|-------|-------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 許議員慧玉 | 仁武區公車路線應考量人口密度調整。 | 交 通 局 | <p>施、植栽遷移。省道路權機關為公路總局，經 3 月 12 日由公路總局第三區養護工程處高雄工務段辦理會勘，本案會勘決議因涉及道路景觀交通、植栽綠美化事宜，須陳報上級核可。目前辦理進度已由公路總局第三區養護工程處高雄工務段陳報其上級第三區養護工程處，俟核准後再行辦理交通島削切，本府交通局將配合交通號誌遷移事宜。</p> <p>一、本市仁武區現有 24、紅 60、橘 16、8008、8048、8501、8502、8503、8504、8505、8506 等公車路線行經，提供仁武區民衆通往台鐵楠梓站、捷運巨蛋站、捷運後勁站、高鐵左營站及鳳山轉運站（捷運大東站）等重要交通樞紐，並可利用上述公車通往長庚醫院及榮總。</p> <p>二、考量仁武區人口成長快速，本府交通局已請上述公車路線經營業者，南台灣客運、高雄客運及統聯客運持續觀察所屬路線運量狀況及仁武</p> |
|----------|-------|-------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|-----------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 吳議員益政 | 電動自行車、電動共享汽車的引進宜及早規劃。 | 交 通 局 | <p>區人口發展及旅次需求，作為未來調整路線（班次）及規劃公車路網之參考，逐步調整仁武區公車路線以應當地民衆需求。</p> <p>三、另為更加便利仁武地區居民乘車需求，本府交通局已預計自 104 年 6 月 1 日起試行調整南台灣客運紅 60 公車部份路線與班次，繞駛永仁街「永仁公園」與後安里「後安羽球館」，並將持續觀察評估路線調整後相關班次搭乘使用狀況。</p> <p>本市近年來為自重工業城市轉型為宜居城市，積極且持續地推動公共運輸及各項永續都市規劃，期望將都市內有限的道路及空間做最有效運用，以漸少過多私人運具使用造成的交通壅塞、空氣噪音汙染排放以及能源消耗等等問題，創造健康及友善的居住環境，而推廣電動自行車、電動共享汽車已是世界先進國家常見的策略及未來發展趨勢。</p> <p>電動自行車已在我國蔚為風潮，除了可作為年長者輔助運具外，亦可在路面坡度較</p> |
|----------|-------|-----------------------|-------|---|

陡時提供動力輔助，減輕騎乘者體力消耗，且具有低污染排放、低噪音、無廢氣、高能源效率等優點，確實可作為民衆便利的交通工具。推廣電動自行車的普及，在硬體建設（自行車道、標誌等）及軟體管理（教育、購車補助等）上需各公部門、機關團體合作，此項建議將做為本府環保局後續相關政策研擬參考。

而電動共享汽車計畫可減少私人運具持有、減輕公有停車需求壓力，更可輔助公共運輸發展，適合在都會區中心（CBD）或者是觀光熱點等交通壅塞、道路空間、停車供給有限地區實施，作為大眾公共運輸之接駁，提供最後一哩服務，進而提升市區交通服務水準、觀光區域旅遊品質、漸少車輛廢氣噪音污染等。欲推動此項計畫，除了關鍵的實施地點選擇外，更需要建置完善及便利的硬體設備（充電站、租賃系統）支援，亦需提高民衆接受度，改變車輛持有的觀念，才能提高成功機會與效果，本府交通局將與環保局、工務局、都發局等相關局處研擬電動共享汽車計畫實施可行性，並參考國外成功經

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|---|
| 104.4.21 | 吳議員益政 | <p>一、輕軌通車後，期待有良好的自行車專用停車場（塔）之停車空間。</p> <p>二、與私人運具和平共存，減少路邊停車，增加步行空間及增加路外停車場。</p> <p>三、分別於 103/10/3 總質詢，實施容積獎勵（含三配套措施），請再說明停獎評估實施之必要性。</p> | 交 通 局 | <p>驗。</p> <p>一、對於自行車停車場，本府交通局將於捷運紅橘線各站、六大轉運站及輕軌捷運沿線清查尋找自行車停車需求强度高之地點，研議評估規劃興建立體自行車停車場可行性。</p> <p>二、針對市區停車問題，本府交通局向來本於路外為主、路邊為輔的管理策略，積極利用閒置公有土地闢建路外公有停車場，或輔導民間企業設置經營路外停車場增加停車供給，當有不足時，再輔助以路邊停車格位收費提高停車周轉率，改善市區停車問題。故針對捷運輕軌衍生之停車問題，經施工單位（捷運局）檢討將利用民生醫院旁之停 6 用地，採多目標方式規劃興建立體停車場及商業設施；另本府交通局並正於輕軌機廠旁凱旋三路、賢明街口之停 8 用地規劃興建立體停車場，及於臨近大順路、富國路上之富國停車場改建為立體停車場，及輔</p> |
|----------|-------|---|-------|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>導沿線較具規模民間企業設置經營路外停車場，如：大順鼎山家樂福。</p> <p>三、建築物增設停車空間獎勵容積措施自實施以來，增設停車空間開放供民衆使用成效不彰，業經監察院 99 年 6 月 8 日 99 台內字第 0991900541 號函對內政部提出糾正，該部據以檢討獎停規定，於 100 年 6 月 30 日以台內營字第 1000805253 號函頒「建築物增設停車空間供公衆使用鼓勵原則」，本府工務局亦配合於 101 年 5 月 10 日以高市府工建字第 10132781800 號令訂定「高雄市鼓勵建築物增設停車空間實施要點」，施行至 101 年 12 月 31 日止。</p> <p>四、爲檢討獎停措施廣續實施的可行性，本府交通局業於 101 年 6 月 18 日召開高雄市建築物增設停車空間獎勵容積廣續實施效益座談會，102 年 12 月 19 日召開評估訂定本市實施建築物增設停車空間獎勵容積措施可行性座談會，考量</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員民傑 | <p>一、省道台 29 線應開放甲類大客車通行。</p> <p>二、省道台 29 線那瑪夏至甲仙部分路段道路彎繞較為危險，請增設護欄及反光</p> | 交 通 局 | <p>以下因素，決議不賡續實施建物增設停車空間獎勵容積措施：</p> <p>(一)建商基於住戶使用安全，不願意開放建物內停車空間供外部人員使用，致獎勵停車空間淪為其取得容積獎勵之手段，未發揮增加停車空間實質效益。</p> <p>(二)依據停車場法第 19、20 條規定，可以要求建物設置充足停車空間滿足建物衍生停車需求。</p> <p>(三)輕軌沿線實施增設停車空間獎勵措施，將排擠本府應負擔輕軌建設之自償經費…等。</p> <p>一、有關省道台 29 線開放甲類大客車通行管制部分：</p> <p>(一)台 29 線那瑪夏至甲仙路段因 98 年莫拉克風災後，多處路基嚴重受損，配合道路搶修，交通部公路總局爰公告管制（含）乙類以上大客車進入。103 年 3 月為滿足地方居民通行需求，本府與</p> |
|----------|-------|---|-------|---|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>標誌牌面。</p> <p>三、那瑪夏區有部分青山段道路建請納入市府養護道路，以做為省道台 29 線聯外替代道路。</p> | <p>公路總局協調開放定期班次乙類大客車申請臨時通行證通行前揭路段疏運民衆，目前乙類大客車已可通行；另沿線 12 處過溪段改建為樁墩式半永久性鋼橋，目前皆已完工開放通行。</p> <p>(二)查本府工務局新工處於 103 年 6 月 6 日邀集各單位會勘討論開放大客車通行事宜，因開放大客車通行事宜係屬交通部公路總局權責，於會議結論請交通部公路總局擇期邀集各相關單位再行確認；再查交通部公路總局於 103 年 6 月 27 日邀集各專家學者、那瑪夏區公所、甲仙區公所、警察局及本府交通局等單位辦理研商省道台 29 線（那瑪夏至甲仙路段）開放通行車種會勘，基於該路段道路條件、工程因素與安全性等考量，決議仍維持開放乙類大客車通行，暫不開放甲類大客車通行。</p> <p>(三)次查本市議會於 103</p> |
|--|--|---|--|

年 10 月 13 日召開「錫安山台 29 線大型車輛解除管制」座談會會議討論相關車種解除管制事宜；依照會議結論，本府交通局於 103 年 10 月 20 日函請交通部公路總局擇期辦理現勘研商台 29 線（那瑪夏至甲仙路段）開放甲類大客車通行事宜。

(四)本市道路交通安全督導會報亦於 104 年 3 月 18 日 104 年第 1 次委員會議中，請交通部公路總局針對省道台 29 線那瑪夏至甲仙路段提出道路分批改善辦理情形，交通部公路總局於近日針對本路段提出開放通行甲類大客車配套工程預定時程進度表。另許立委智傑服務處亦於 104 年 5 月 6 日邀集貴議席與公路總局第三區養護工程處及相關單位進行研商，決議請公路總局三工處與本府交通局再邀集各單位就台 29 線那瑪夏至甲仙路段辦理現勘，針對危險路段

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>優先規劃辦理避車空間、路基加寬及增設護欄反光設施等道路安全措施改善事宜。</p> <p>二、有關省道台 29 線那瑪夏至甲仙部分路段道路相關交通設施增設改善部分：</p> <p>(一)省道台 29 線(原台 21 線) 那瑪夏至甲仙路段於 98 年莫拉克風災後多處路基嚴重受損，配合道路搶修，公路總局於同年公告管制（含）乙類以上大客車進入；經公路總局全力搶修後，本路段道路狀況已有相當改善，沿線 12 處過溪段改建為樁墩式半永久性鋼橋，目前皆已完工開放通行。</p> <p>(二)針對省道台 29 線那瑪夏至甲仙危險路段，需進行交通設施增設改善部分，將轉請公路總局第三區養護工程處研處，本府交通局並將會同三工處會勘改善事宜。</p> <p>三、有關那瑪夏區青山段道路建請納入市府養護道路乙節，該青山產業道路為省道台 29 線由那瑪</p> |
|--|--|--|--|--|

交通部門業務質詢及答覆（林民傑）

| | | | | |
|----------|-------|----------------------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員民傑 | 錫安山園區及民權國小加設公車站牌。 | 交 通 局 | <p>夏區連接嘉義市間之聯外道路，惟查本市道路養護係為本府工務局養護工程處權責，將轉請養工處研議辦理。</p> <p>一、經查目前已有 H21（那瑪夏－高醫）、H22（那瑪夏－長庚）及 8031（甲仙－拿努姆）公車路線行經於台 29 上設置錫安山站及瑪雅里站，俾利錫安山園區及民權國小附近地區民衆自行前往搭乘接駁。</p> <p>二、針對繞駛進入錫安山園區及民權國小部分，查民權國小距離公車路線瑪雅里站尚需透過瑪雅聯絡道路往上行駛。經查目前因受限於道路因素，不利於公車行駛接駁，本府交通局將於 5 月份擇期邀集相關單位勘查上開增設站點是否符合公車營運安全需求予以增設站位，俾利當地民衆搭乘利用。</p> |
| 104.4.21 | 林議員民傑 | 有關本市省道台 29 線五里埔至那瑪夏區路段多處彎道建議設置反射 | 交 通 局 | 查反映路段地點位於省道台 29 線，係屬交通部公路總局第三區養護工程處甲仙工務段業管權責，本府交通局於 104 年 4 月 29 日移請該工務 |

交通部門業務質詢及答覆（林民傑 沈英章）

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.21 | 沈議員英章 | <p>鏡及護欄乙案。</p> <p>一、八德二路新設交流道疏解鼎金交流道的壅塞。</p> <p>二、仁武區高楠公路（台1線）建議實施機車快慢車道分隔。</p> | 交 通 局 | <p>段卓辦，及請其回復辦理情形，並副知公路總局。</p> <p>一、有關八德二路新設交流道疏解鼎金交流道之壅塞，本府交通局評估情形如下：</p> <p>(一)有關增設國道1號仁武八德二路交流道乙案，查國道1號八德二路若設置交流道，其位置距離北側之楠梓交流道鳳楠路（357K+109）約2.4公里，距離南側之鼎金系統交流道（362K+221）約2.7公里，間距尚符交通部臺灣區國道高速公路局（以下簡稱高公局）「高速公路增設及改善交流道申請審核作業要點」交流道間距至少應大於2公里之規定，惟增設交流道仍須由地方政府依據前揭要點相關規定辦理可行性研究後報高公局審議。</p> <p>(二)本府及相關單位為改善國道1號鼎金系統交流道及周邊道路交通，已陸續辦理完成「三民區開闢高速公路（建工路至本館路</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

）東側側車道工程」、「國道10號自由路出口匝道平面路段路型改善工程」、「仁武後港巷涵洞拓寬工程」及國道匝道線型改善等相關工程，今高公局刻正施作「增設國道1號鼎金系統交流道鼎力路南下匝道工程」，預計104年中完工；另本府工務局刻辦理「增設國道10號東行銜接國1北上匝道工程」勞務委外規劃設計，未來完成後將改善目前由高鐵站往東行駛國道10號無法直接銜接國道1號北上，須先下至大中一、二路平面道路之問題。

(三)未來可透過向中央爭取增設交流道建設，以改善鼎金系統交流道之交通壅塞，惟考量上述鼎金系統交流道改善工程尚未執行完畢，相關改善效益尚未完全顯現，爰有關增設國道1號仁武八德二路交流道乙案，將俟上述相關改善工程完成後，再評估

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>推動之可行性，俾使改善投資經費獲致最有效之運用，本府亦將密切注意高公局之相關建議。</p> <p>二、另有關仁武區高楠公路（台 1 線）建議實施機車快慢車道分隔乙節，本府交通局評估情形如下：</p> <p>(一)本市仁武區轄內台 1 線均規劃 2 快 1 慢車道，並設有中央分隔島及快慢車道分隔島，現階段已將汽車及機車慢車分流，並於路口轉向流量大之慢車道規劃 1 直行及 1 右轉車道（如左營區華夏路口、仁武區高鐵路口、楠梓區水管路口），以導引用路人提前分流，避免路口之交織衝突，減少事故發生。</p> <p>(二)前述慢車道於主要路口規劃 2 車道，考量機車機動性高、各族群用路人駕駛習慣及慢車道尚有汽車通行之機會，路口處不宜再依軟質分隔桿強制分流，使誤判車輛無容錯機會，易造成後</p> |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|---|
| 104.4.21 | 陳議員粹鑾 | <p>一、鳳山鐵路地下化工程，對交通影響大。</p> <p>二、鳳頂路往台88鳳頂路交流道標線脫落，對機車騎士的衝擊很大，請再檢討改善。</p> | 交 通 局 | <p>方車輛追撞之可能，且軟質分隔桿不易維護，且成本高，依道路條件，維持現行配置為宜。</p> <p>一、有關鳳山鐵路地下化工程施工期間對交通之影響，答覆如下：</p> <p>(一)鳳山鐵路地下化工程起自大順陸橋附近，終點於建國路大智陸橋，沿線現況交通量較大之工區為正義路平交道、青年路地下道、鳳松路平交道，其他局部工區以周邊住戶出入為主。</p> <p>(二)針對鳳山鐵路地下化工程交通維持計畫，本府交通局皆督導鐵工局依「本市使用道路施工期間交通維持計畫作業規定」提送完善之交維計畫書，並視工程影響天數及交通衝擊程度，依規定辦理相關說明會並提送本市道安會報審議，後於交通維持設施佈設完成時，邀集相關單位會勘確認相關設施完善性，藉由前述審議歷程，以維</p> |
|----------|-------|--|-------|---|

施工期間交通維持計畫周延。另本府交通局亦不定期派員稽查施工交維作業，督促施工單位改善，以維交通安全。

(三)鳳山鐵路地下化計畫沿線主要工區，現況正義路平交道已恢復雙向各 2 快 1 慢車道，青年路地下道正施作鋼便橋，汽車導引改道，機車維持通行，預計 104 年 8 月鋼便橋施作完成，汽、機車可由橋上通行，另鳳松路平交道將俟青年路鋼便橋完工後，再行施作。針對施工交通維持計畫內容，本府交通局除持續督導鐵工局加強替代道路、改道導引、夜間警示設施、安排指揮義交、大型工程車輛管控、宣導改道資訊等交通維持措施，並督導鐵工局因應當地反映問題即時改善。

二、有關鳳頂路往台 88 鳳頂路交流道標線脫落問題，影響機車行駛安全部分，答覆如下：

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.21 | 曾議員俊傑 | 三民區境內諸多南和興公司土地結束經營公共停車場，影響市民停車，請提出因應解決作法。 | 交 通 局 | <p>(一)經本府交通局現場勘查鳳頂路（頂庄路至過埤路口）往北車道，車道標線尚可清楚辨識，惟路側禁停紅線脫落且未順接，將立即派工改善。</p> <p>(二)另為減少大型車與機車動線混流，本府交通局將於路側適當位置增設「直行機車請靠左行駛機車優先道」告示牌面，俾利提醒機車駕駛人。</p> <p>一、因財政部於 100 年 6 月取消停車場地價稅減免措施，致南和興公司作為停車場使用之土地於停車場登記證屆期後，失去地價稅減免誘因，故有多數土地停止做為停車場使用。</p> <p>二、針對南和興公司面臨地價稅驟增，民衆缺乏停車場所問題，本府交通局協調該公司評估以無償方式將土地提供本府交通局作為停車場使用，該公司可獲得免徵地價稅利益的可行性。</p> <p>三、本府交通局曾於 103 年 12 月 4 日邀集該公司針對長谷 50 層大樓後方一</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|---------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 曾議員俊傑 | 計程車共乘辦理方式？違規先採勸導方式。 | 交 通 局 | <p>塊約 2,000 坪面積的停車場，開會討論合作設置收費停車場，並建議該公司評估提供 13 筆土地資料辦理無償合作關建的可行性，因當時高層管理人員經營方向不明確，迄今尚無具體成果。</p> <p>四、近期南和興公司高層管理人員異動，據悉已有決定釋出部分土地做為停車場使用之策略，刻正評估採取委外或自行經營的最佳管理方式，本府交通局將協助密切注意該公司之土地利用策略發展，並輔導取得停車場登記證，以改善市區民衆停車問題。</p> <p>一、計程車共乘計畫係依據汽車運輸業管理規則第 96-4 條規定規劃，並由本市計程車公（工、協）會擬訂計程車共乘費率送本府交通局審核核定，另透過公開評選方式，邀請本市計程車各公（工、協）會、各車隊參與投標，且召開計程車共乘審議委員會，由委員審議評選出優質車隊組成共乘聯盟提供</p> |
|----------|-------|---------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|--|
| 104.4.21 | 曾議員俊傑 | <p>建國路段（忠孝路～錦田路間）收費機車格停車率低，未達停車秩序整理改善之目標，致使電腦街生意沒落，建議取消該區段之機車收費。</p> | 交 通 局 | <p>共乘服務。</p> <p>二、有關高鐵左營站彩虹市集前計程車共乘格位，係依據汽車運輸業管理規則第 96-9 條規定設置，由本府交通局邀請台灣高鐵公司、本市計程車各公（工、協）會、警察局等相關單位召開會議決議劃設。</p> <p>三、為持續推動計程車共乘計畫，本府交通局將持續觀察計程車共乘站停車情形，另對於初次不瞭解計程車共乘站而違規之計程車駕駛人，採用勸導方式。</p> <p>高雄火車站為本市重要商圈及大眾運輸轉運站，周邊商業活動密集、公共運輸服務十分便捷，但因機車過度使用，部分路段騎樓、人行道機車停車秩序凌亂，為改善停車亂象、鼓勵使用大眾運輸、保障行動不便者與行人權益，遂自 101 年 10 月起實施機車停車收費管理措施，並為降低商圈核心區高停車需求壓力，前經調查建國路商圈沿線社經發展情形以及與地方民意溝通結果，於核心商業區 300 公尺半徑範圍內（建國二、三路（林森路</p> |
|----------|-------|--|-------|--|

交通部門業務質詢及答覆（曾俊傑 黃紹庭）

| | | | | |
|----------|-------|--------------|-------|---|
| 104.4.21 | 黃議員紹庭 | 市府對交通肇事改善仍要努 | 交 通 局 | <p>至建國三路 46 巷)、中山一路(建國路至八德路)、九如二路(大連街至天津街)及博愛一路(九如路至熱河街))實施機車收費及退出人行道措施,並訂定機車停車統一費率 15 元/次(隔日另計),此作法使長期受機車影響的行人路權獲得保障,遏止違停亂象,長期占用公共機車停車格之情形也獲得改善,公共效益顯著。</p> <p>至於停車位不足部份,本府交通局已於周邊非法定禁停空間儘可能規劃停車格位,商圈核心區域共提供路邊機車格 1,458 格,商圈外路段亦提供機車停車格 517 格,次核心商業區騎樓亦開放民衆停放機車,現場機車停車供給應屬足夠。</p> <p>經調閱實施 2 年以來之收費資料,高雄火車站商圈機車收費月營收均呈現穩定成長趨勢,惟為評估實施一年餘以來之執行成效,本府交通局將進一步就各街廓區段,逐一分析當地機車收費、拖吊數據、停車格使用率及機車停車秩序現況等,做為收費路段調整之參考。</p> <p>103 年本市 A1 交通事故 222 件,造成 226 人死亡,較 102</p> |
|----------|-------|--------------|-------|---|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>力。 博愛路壅塞， 應設轉向專用 時相。</p> | <p>年 221 件 228 人死亡減少 2 人（-0.9%），較 100~102 年平均數減少 17 人，也較交通部訂定之目標減少 4 人，顯見市府對防治 A1 交通事件已有成效；為達 104 年交通事故死亡人數下降至少 5% 目標，本府交通局將從交通工程面（主要幹道左轉管制措施、機車行車速率管制措施、機車待轉區、停等區）、委託研究案、肇事防制小組及易肇事地點分析系統等面向持續進行改善。</p> <p>一、104 年交通事故改善目標為事故死亡人數下降至少 5%，即 218 人以下。本府交通局 104 年度具體改善措施如下：</p> <p>(一)工程</p> <ol style="list-style-type: none">1. 針對 103 年 25 處易肇事路口研擬改善方案並追蹤歷年路口改善績效。執行交通部第 32 期易肇事地點改善計畫。2. 機車行駛空間檢討、機車優先道專用道檢討、機車待轉區檢討、機車行車速率管制措施檢討。3. 檢討路口行人專用 |
|--|--|---|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>號誌、時制，主要幹道設置左轉保護/禁止左轉之檢討，遮蔽視線樹木修剪、分隔島增設及削切調整。擴大街角、增設行人庇護島、人行無障礙設施、設置社區通學道。</p> <p>(二)執法：加強重大違規項目、機車、大型車、酒駕、行人路權等違規取締。</p> <p>(三)監理：持續辦理大型車聯合稽查及路檢、初領駕照安全講習、深入校園辦理交通安全宣導、輔導屆齡學生考領機車駕照。</p> <p>(四)教育：利用各級學校集會活動，針對學生交通意外事故主要肇因加強宣導。於本市27所樂齡學習中心宣導高齡者交通安全觀念，加強維護自身安全及遵守相關交通規則。</p> <p>(五)宣導：</p> <p>1. 宣導本市持一卡通搭公車活動，實際帶領學童體驗並熟悉搭乘公車。</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>2. 運用公用頻道託播道安短片、運用有線電視跑馬字宣導。利用高雄不思議臉書粉絲團宣導、廣播電台製播交通安全節目宣導。</p> <p>3. 建置道安宣導團平台系統，整合道安宣導資源。</p> <p>4. 培訓路老師協助宣講、運用多功能老人文康休閒巡迴服務車辦理高齡者交通安全教育宣導。深入各里民活動中心辦理交通安全宣導。</p> <p>二、另本市 A1 事故一旦發生，本府警察局將立即啓動 2 階段改善研商會議機制。第 1 階段將邀集交通局、交通警察大隊與轄區分局針對該 A1 案件發生之路況、車種、當事人年齡、肇事原因進行個案分析並研提防制策進作為。第 2 階段則由警察局邀集交通局、工務局等相關單位辦理 A1 事故現場會勘，分析肇事因素針對現場交通標誌標線號誌設施或分隔島、照明等道路相</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>關設施進行改善。</p> <p>三、此外，本府道路交通安全督導會報亦每月針對本市 A1 與 A2 案件之肇事原因、當事人年齡、發生時段、車種等相關因素進行分析，並依本府相關單位之權責分工研提肇事防制策進作為。</p> <p>四、分析本市易肇事路口之事故原因，駕駛人因素佔相當大的比例（90%以上），未來本府除透過交通工程改善外，本府警察局將特別針對違規行為加強取締，並致力教育宣導用路人遵守交通安全規則及注意車前狀況，期逐步降低交通事故發生機率及肇事嚴重性。</p> <p>五、有關博愛路段壅塞，利用號誌時制調整改善情形如下： 目前博愛路/十全路、同盟路、大順路、明誠路、明華路、文信路、裕誠路、新莊一路、崇德路、孟子路及大中路等左轉量大之路口，設置南北向左轉保護時相，另於博愛路/龍德路及文自路口設置南向北綠</p> |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|----------|-------|-------------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 黃議員紹庭 | 部分道路公車站牌為何設於快車道？如何改善行車及搭乘安全性。 | 交 通 局 | <p>燈早開時相，其餘路口因左轉量未達設置標準，為避免降低路口服務品質，增加直行車延滯時間，暫未調整號誌時制，日後將持續評估車流量變化予以調整。</p> <p>一、經查本市公車站位停靠區，需考量路側道路環境、人行道空間、慢車道寬度、路側店家發展情形、公車行駛動線及民衆搭乘需求配置，其均以佈設於路側為優先選項，惟因部分路段之慢車道寬度不足及機車車流量龐大，不利公車行駛停靠，故改佈設於快慢分隔島上。</p> <p>二、針對設置於快慢車道分隔島之站位，本府交通局已分路段進行清查，將依序分年檢討站位候車環境適宜性並進行改善－調整各站點位置至路口端島頭，以搭配路口號誌及行穿線提供安全行走動線，另設置斜坡道及欄杆等設施，並配合低地板公車停靠降低候車平台高度，以提昇整體候車空間友善性。</p> |
|----------|-------|-------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|--------------|-------|--|
| 104.4.21 | 陳議員麗娜 | 請高捷恢復學生優惠月票。 | 交 通 局 | <p>一、為鼓勵民衆搭乘捷運且培養大眾運輸使用習慣，高捷公司自 101 年起受本府環境保護基金補助，以優惠價格推出 30 天內無限次數搭乘之通勤月票（999 元）與學生月票（799 元），每年補助金額分別約為新台幣 860 萬元與 2,800 萬元，又該基金補助金額已於 103 年 5 月初用罄並不再補助，後續不足額部分由高雄捷運公司自行吸收。近年電價大幅調漲，致營運成本每年增加 1.3 億元，高雄捷運公司支應月票優惠衍生之費用為該公司經營之財務負擔，經評估後採取消月票優惠方式減緩虧損，但仍持續維持一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠。</p> <p>二、除前述高捷公司提供之一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠外，本府為持續鼓勵大眾運輸，於 104 年 3 月 1 日起提供一卡通搭乘捷運、公車雙向轉乘 2 小時內可享公車半價優惠（學生卡 5 元、普卡 6 元），本市旅客所享乘車優惠均較</p> |
|----------|-------|--------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員芳如 | 鳥松區大華、赤山…等地區，有很多以前高雄縣所劃的紅線過長，都已超過法定禁停範圍，致使該地區車輛常常被拖吊，請即會勘改善，該塗銷者就請協助塗銷。 | 交 通 局 | <p>台北捷運持悠遊卡 8 折及轉乘優惠 4 元為佳。同時本府亦多次函請高捷公司評估調整月票價格、發行週一至週五通勤月票、設定票卡使用日期與次數或另提供其他優惠方式。</p> <p>三、本府將持續要求高捷公司研擬票價行銷優惠方案，並以尚缺經濟能力之學生族群為優先考量，持續穩固暨提升大眾運輸使用人次。</p> <p>查本府交通局係依據「停車場法」、「道路交通安全規則」、「道路交通管理處罰條例」等相關規定，於接獲申請文件後，派員現勘評估繪設禁停紅線，其考量因素包括交叉路口、公車招呼站、消防栓、車道出入口等法定禁停區域，倘現場交通量大或屬狹小巷道，停放車輛確有影響交通、消防及公共安全等情事時，經本府交通局邀集相關單位現場評估後亦可繪設，因此不一定僅限於路口 10 公尺範圍內方能劃設。有關鳥松區大華里、仁武區仁和里及赤山里內部份禁停紅線繪設長度疑義，經本府交通局 104 年 4 月 24 日電洽</p> |
|----------|-------|---|-------|---|

交通部門業務質詢及答覆（林芳如）

| | | | | |
|----------|-------|----------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 林議員芳如 | 建議大樹舊鐵橋周邊增建停車場。 | 交 通 局 | <p>服務處及里辦公處確認所反映路段，為確保禁停紅線均依上開規定繪設，本府交通局將擇期會同里辦公處逐一現勘檢核，若需調整則立即派工修正，以維停車秩序。</p> <p>有關大樹舊鐵橋生態公園經查該土地權屬為經濟部水利署第七河川局，目前係由本府水利局申請使用並委託大樹舊鐵橋協會維護管理，該區域目前停車供給約可提供大型車 6 格及小型車約 65 格，本府交通局於 104 年 5 月 7 日邀集林芳如議員服務處、水利局、七河局、竹寮里里長及大樹舊鐵橋協會等相關單位研商增闢停車場之可行性，經與會各單位商討後該區域假日確有大量停車需求，爰將由本府交通局先行規畫 150 格小型車停車場，後續並依預算程序辦理闢建事宜，完成後由本府交通局進行收費，並由本府水利局委託舊鐵橋協會維護管理。</p> |
| 104.4.21 | 林議員芳如 | 請追蹤台鐵局於九曲堂火車站設置手扶梯、一卡通的進度。 | 交 通 局 | <p>本案本府交通局於 104 年 4 月 23 日電洽九曲堂車站有關無障礙空間之手扶梯、電梯及多卡通刷卡機器設置情形，表示九曲堂車站為友善候車環境及提供站內無障礙空</p> |

| | | | | |
|----------|-------|----------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員芳如 | 橋 7 公車駕駛態度不佳，候車時間太長。 | 交 通 局 | <p>間之服務，已於 102 年 9 月啓用無障礙電梯（前站），並規劃站務人員及志工，協助行動不便者及攜帶大件行李者搬取行李，提供完善之旅行服務；現階段進出九曲堂車站人數有限，建置手扶梯之效益不大且不易維管，爰暫無設置手扶梯之計畫。</p> <p>另九曲堂車站站長表示，貴席爭取增設後站出入口（含無障礙電梯）部分，已列入年度車站改善工程，刻正辦理招商事宜。</p> <p>次配合台鐵局南部區段：林內－屏東內各站實施多卡通電子票證乘車措施，九曲堂站爰已配合設置多卡通刷卡機器，刷卡乘車得享有乘車優惠。乘車優惠方式：</p> <p>一、普卡、學生卡、高雄市仁愛卡：以區間車全票票價 9 折計收。</p> <p>二、敬老老卡、博愛卡：區間車半票票價計收。</p> <p>一、橋 7 公車分爲：</p> <p>(一)橋 7A：建軍站至舊鐵橋濕地（延駛至大樹區公所），平日 28 車次（12 車次延駛大樹區公所），假日 19 車次（10 車次延駛大樹區公所）。</p> |
|----------|-------|----------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|--|
| 104.4.21 | 蔡議員金晏 | <p>一、哈瑪星交通問題。</p> <p>二、進出西子灣的遊覽車數量、人數。</p> <p>三、利用海運的方式，可以舒緩陸上的流</p> | 交 通 局 | <p>(二)橋 7B：建軍站往大樹區公所（延駛佛陀紀念館），平日 4 車次（3 車次延駛佛陀紀念館）。</p> <p>(三)橋 7 公車尖峰時間班距為 10—20 分鐘，離峰時間班距為 30—60 分鐘，平均每班班車載客約 20 人，尚能符合民衆搭乘需求，交通局將視該線公車旅次成長狀況，研議調整或增加班次之可行性。</p> <p>二、有關橋 7 公車駕駛態度不佳部分，本府交通局已要求東南客運公司轉飭所屬駕駛長檢討加強行車教育訓練並加強提升服務品質，本府交通局亦將不定期派員稽查，以追蹤改善情況。</p> <p>一、因應哈瑪星、西子灣未來觀光發展之交通需求，本府交通局已擬定交通改善計畫，包括引進特色觀光街車及建置旅遊接駁中心、大型停車場，說明如下：</p> <p>(一)旅遊接駁中心：已與港務公司、台鐵局達成合作共識，於哈瑪</p> |
|----------|-------|--|-------|--|

| | | | |
|--|--|------------------------------------|--|
| | | <p>量。</p> <p>四、鼓山漁會可否擴增為輪渡站使用。</p> | <p>星外圍，臨海新路南側既有停車場建置，預計提供大客車 50 席、小型車 230 席、機車 100 席停車位，接駁中心內並規劃司機休息室、廁所、輕食區、資訊中心等，以提供多功能服務。</p> <p>(二)觀光街車：依交通部觀光局統計，西子灣單日登記前往旅遊團客數平均約 230 團，人數約 5,000 人，估計每日前往之遊覽車約 200 輛，為滿足當地現況龐大之遊客數，初步規劃採用雙層開頂巴士，其約可提供現況遊覽車 2 倍之載運量，後續配合預約乘車管理機制，可提高運輸資源使用效率，減少往返哈瑪星地區之大客車數量。雙層巴士車體大小與既有 248 路公車車長相同，行駛路線規劃避開狹窄路段（哨船街），且營運業者可由本府交通局進行督導，減少違規駕駛、怠速問題，進而改善當地交通並減少空氣污</p> |
|--|--|------------------------------------|--|

染，未來觀光街車路線除串聯接駁中心、捷運站、輪渡站等公共運輸場站，亦規劃於景點周邊停靠，方便遊客旅遊全程搭乘公共運輸。

二、考量光榮碼頭周邊已無大型停車場（公園路停車場於 104 年 5 月由台糖公司收回整治土污後開發）無法供遊覽車停車轉乘，而漁人碼頭鄰近規劃中之旅遊接駁中心，本府交通局續將評估協調開通漁人碼頭與英國領事館間海運航線，以提供多元接駁方式疏運遊客前往西子灣，減少陸上往來之車輛。

三、有關鼓山漁會擴增為輪渡站使用部分，經查該場域係屬漁會管轄私人土地，現況碼頭部分空間已供輪船公司停放渡輪，陸域部分係出租作停車場、商店等使用，因輪渡站擴建涉及土地租約變更、輪渡站體整建等事宜，仍需多方協調。另考量鼓山輪渡站聯外道路、腹地空間有限，站外及周邊道路交通通常顯壅塞，雖將漁會

| | | | | |
|----------|-------|----------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 蔡議員金晏 | 目前候車亭建置計畫為何？建議能因地制宜廣設候車設施。 | 交 通 局 | <p>納入可增加場站空間，惟周邊道路交通瓶頸恐仍難以紓解，後續將併同漁人碼頭與英國領事館航線開闢事宜，評估長期擴充漁人碼頭至旗津航線，以替代鼓山輪渡站功能。</p> <p>一、本市候車亭目前共計 665 座，為提供市民完善之候車環境，經本府交通局研提計畫爭取交通部經費，業獲 103 年度公路公共運輸提昇計畫核定補助辦理 50 座候車亭及 300 座集中式站牌，目前已完成工程發包作業，刻正依相關設置規定邀集相關單位進行會勘作業。</p> <p>二、另針對部分空間不足，較無法滿足建置候車亭腹地條件之站位，則以增設候車椅方式改善，目前已設置共 300 座候車椅，另本府交通局針對腹地條件因地制宜檢討候車亭型式，俾因應民衆搭乘需要增設候車亭，並主動全面清查公車站位，逐條道路檢視評估改善、增設候車亭及座椅，以提昇民衆候</p> |
|----------|-------|----------------------------|-------|--|

交通部門業務質詢及答覆（蔡金晏 王耀裕）

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|---|
| 104.4.21 | 王議員耀裕 | 台 17 線林園段麥當勞前，可否邀集公路總局三工處削減快慢車分隔島，並增設直行與右轉專用道，以增進道安。 | 交 通 局 | <p>車服務品質，後續將依民衆需求逐年爭取中央經費補助並編列預算進行改善。</p> <p>一、有關台 17 線/文賢南路口（麥當勞前）建議增設直行與右轉專用道，交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段前於 104 年 3 月 20 日針對貴席 104 年 3 月 4 日反映台 17 線與鳳林路一段（台 25 線）、林園南路、文賢南路、田厝路、頂厝路等路口增建汽車漸變車道案辦理會勘，依會勘結論經公路總局評估因上揭各路口車道寬度不足無法設立漸變車道，將依「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 131 條規定增設「指 67」牌面，以指示右轉車輛於前一路口或適當位置改行機慢車道後右轉，以維行車安全。</p> <p>二、台 17 線/文賢南路口增設直行與右轉專用車道，本府交通局將邀集交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段等相關單位辦理會勘。</p> |
|----------|-------|--|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|-------------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 王議員耀裕 | 如何提升林園、大寮交通便利性（公車路線調整）。 | 交 通 局 | <p>一、本市規劃公車路線係以「捷運為主、公車為輔」及「直捷到站」為主要規劃原則，自捷運車站向週邊鄰近社區擴展公共運輸服務，林園區有紅 3、橘 9、橘 11、8001 及 8041 公車服務，大寮區有 8001、8010、8011、8041、8048、紅 8、橘 9、橘 11、橘 20、橘 21、橘 22 公車服務，並適時依民衆乘車需求調整公車路線。</p> <p>二、高雄客運所屬 8002 公路客運原自「高雄火車站」行駛至「林園總站」，並行經大寮及林園區，平、假日均有 15 班次提供民衆旅運服務，惟為因應多數就學及上班民衆需求，自 104 年 3 月 15 日起，該路線名稱調整為橘 11，自公路客運改為市區公車，並調整部分班次發車時間，以提供更便民的乘車服務。</p> <p>三、統聯客運所屬橘 22 公車，自「江山社區活動中心」行駛至「捷運大寮站」，行經大寮區服務，為滿足沿線附近民衆乘車需求及配合運量提昇</p> |
|----------|-------|-------------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|--------------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 王議員耀裕 | 近來申請新設號誌多因未達標準而未施作，可否使用交通罰款支應。 | 交 通 局 | <p>行車效率，調整部分公車路線並延駛至後庄地區，以提供更便利的公車服務。</p> <p>依據道路交通標誌標線號誌設置規則第 226 條規定，得設置號誌之條件有汽車交通量、行人穿越數、學校出入口、肇事紀錄等項目，爰本市交通號誌之設置均依上開規定針對個別路口之車流量、行人量、肇事嚴重性、路幅及民情需要進行評估審議，先予敘明。</p> <p>在尚未達到設置交通號誌條件之路口，短期本府交通局先利用標誌（反射鏡、太陽能閃光標鈕）、標線（停慢標字、網狀線）等交通工程手段進行路口交通改善，如在前述交通工程手段改善後，仍無法進一步改善肇事情形，方納入新設交通號誌覆勘審議程序評估予以設置交通號誌管制車流，維護交通安全。</p> <p>另是否使用交通罰款歲入支應本市交通號誌設置乙節，依據道路交通違規罰鍰收入分配及運用辦法第 4 條規定略以：「直轄市、縣（市）政府分配之罰鍰收入，應至少提撥百分之十二作為交通執</p> |
|----------|-------|--------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|---|
| 104.4.21 | 李議員雅靜 | <p>一、交通安全宣導計畫。</p> <p>二、九如/建國/澄清路口改善。</p> | 交 通 局 | <p>法與交通安全改善經費…。」本市目前罰鍰收入分配均依前開規定辦理，所建議增加提撥百分比以支應交通號誌設置，後續將納入研議爭取。</p> <p>一、交通安全宣導計畫 為降低交通事故發生率，維護道路交通安全，本府道路交通安全督導會報組成單位於工程、執法、監理、教育、宣導等面向，依其業管分工進行交通事故防制與改善作為，其中道路交通安全教育與宣導部分，主要由本府教育局、社會局、新聞局、警察局、交通局及交通部公路總局高雄市區監理所、高雄區監理所等單位推動執行；且本府每年亦配合交通部之院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」推動事項，執行道路安全教育與宣導相關工作計畫，並由本府研考會督導考核其執行成效與提出檢討改善建議，於每月道安會報列管追蹤辦理情形。</p> <p>本府各相關單位今年度</p> |
|----------|-------|---|-------|---|

辦理道安教育宣導計畫之內容與執行情形分別說明如下：

(一)教育局辦理部分：

1. 防制重點：機車、自行車、行人、大客車。

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

3. 執行情形：

督促各級學校於相關集會活動中加強宣導交通安全教育，並運用時事報導進行機會教育，尤其針對學生交通意外事故主要肇因加強宣導，高中（職）及國中為自行車安全教育宣導、無照駕駛、超速及未保持安全距離，國小則為行人安全宣導，過馬路加強注意來車及舉旗（手）以增加能見度；並加強學生事故防制宣導，尤以無照駕駛、未戴安全帽、違反道路安全規

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>則等，予以追蹤列管並輔導改進，共計辦理 51 場 16,500 人。</p> <p>(二)社會局辦理部分： 高齡者事故防制交通安全宣導計畫 計畫內容：結合警察局交通隊、新聞局配合運用多功能的行動式老人文康休閒巡迴服務車於社區發展協會、社區照顧關懷據點、老人會、老人社團、寺廟、公園等長輩聚集處宣導交通安全的重要性。 執行情形：本年度預計辦理 320 場宣導活動，預計有 13,200 人次受益。</p> <p>(三)新聞局辦理部分： 1. 運用平面文宣宣導計畫 計畫內容：依據交通部 104 年度宣導重點及轄區交通特性，與報社合作，辦理平面交通安全宣導。 執行情形：宣導主題為機車騎乘安全、高齡者用路安全、行人用路安全。</p> |
|--|--|--|--|---|

2. 運用大眾傳播媒體
宣導計畫

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

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

(四) 警察局辦理部分：

交通執法與事故防制
之宣導計畫：

計畫內容：

1. 針對 104 年度新制交通法令執法重點及法令修訂之相關宣導，加強汽機車「闖紅燈（不含紅燈右轉）」、「超速（超過最高速限 10 公里以上）」、「轉彎未依規定」、「機車未依規定二段式左轉」、「汽機車不禮

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>讓行人」、「路口前違規停車」等路口交通違規專案執法項目宣導。</p> <p>2. 加強駕（汽機）車不逼車、不超速宣導（103年1月8日道交條例第73條第四款新增—104年1—6月全國道安扎根強化行動宣導重點）。</p> <p>執行情形：</p> <p>(1) 設計製作各式交通安全宣導紅布條、布旗分送本府交通局各單位於駐所、社區協會、道路要衝、公民營機關、公司行號、學校、民衆休閒聚會處所懸掛宣導。</p> <p>(2) 配合慢車、汽機車、各式大型車交通違規執法取締重點、新修正道路交通管理處罰條例、交通事故案例及全國扎根計畫，設計製作交通安全宣導摺頁</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>，分送民衆。</p> <p>(3) 設計購製各類交通安全相關宣導品，配合各種交通安全宣導活動使用。</p> <p>(4) 主動或接受各單位交通安全宣導申請需求，指派交通宣導人員或專業事故處理人員或講師辦理專題演講。</p> <p>(5) 運用大眾運輸系統公車車體、站牌燈箱及捷運車廂，設計製作各交通安全宣導廣告，提高通車族群及一般用路人之宣導成效。</p> <p>(五) 交通局辦理部分：</p> <p>1. 交通安全扎根計畫 ：公共運輸體驗活動 公車體驗活動 計畫內容： 本府交通局延續103年辦理之學童公車體驗活動，並進一步推廣至所有公共運輸工具，及納入年長者為推廣</p> |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>對象，結合學校戶外教學課程及年長者團體戶外參訪活動，帶領學生及年長者實際體驗公共運輸的舒適便利，學習如何有效率地搭乘公共運輸，藉以培養其搭乘公共運輸之能力與習慣。</p> <p>執行情形： 104 年度預計辦理學童公車體驗 120 場次，年長者公車體驗 30 場次。</p> <p>2. 交通安全宣導人員專業研習與訓練計畫</p> <p>計畫內容：辦理交通安全宣導人員研習活動，聘請傳播與交通專家學者講授相關課程，藉由研習互動分享，提升其專業能力與素養。</p> <p>執行情形：預計於 104 年 8 月份辦理南區交通安全宣導人員專業研習與訓練，預計參與人次約 200 人。</p> <p>(六)交通部公路總局高雄</p> |
|--|--|--|--|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | <p>市區監理所、高雄區監理所辦理部分變革機車考驗制度並促進道路和諧</p> <p>計畫內容：辦理初考領機車駕照安全講習、檢討輕型機車（含持有汽車駕照者）增加路考項目、強化道安講習課程中與機車騎士安全互動之內容。</p> <p>執行情形：考領機車駕照安全講習人數預計 4,000 人。</p> <p>二、九如/建國/澄清路口改善</p> <p>有關九如/建國/澄清路口改善，本路口已於 103 年 9 月 10 日辦理會勘，由本府交通局邀集貴席、公路總局第三區養護工程處、警察局鳳山分局、鳳山區公所、警察局交通警察大隊、鳳山區文福里辦公處與會，目前已改善自強陸橋下之標線槽化區、新增建國路左轉待轉區、自強陸橋下軟質分向桿向建國路延伸以引導橋下車輛直行，以及號誌重新調整等交通工程改善。分析本易肇事路口之事</p> |
|--|--|--|--|--|

| | | | | |
|----------|-------|-------------------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 陳議員麗珍 | 學校旁建議設置號誌案件應多方考量（勝利國小旁南屏路與新南街交岔路口）。 | 交 通 局 | <p>故原因，駕駛人因素佔相當大的比例（90%以上），未來本府除透過交通工程改善外，本府警察局將特別針對違規行為加強取締，並致力教育宣導用路人遵守交通安全規則及注意車前狀況，期逐步降低交通事故發生機率及肇事嚴重性。</p> <p>本府交通局於 104 年 1 月 12 日辦理第一次現勘，因適逢勝利國小寒假，路口交通量與正常上放學期間有所落差，爰與會人員擇訂於 104 年 3 月 2 日勝利國小開學後進行晨峰車流量調查，調查結果符合「交通標誌標線號誌設置規則」設置號誌之規定，惟建議路口距離南屏路/華泰路及南屏路/華欣路號誌化路口僅分別為 37 公尺及 32 公尺，儲車空間不足，倘三色號誌設置數量過多將影響南屏路車行順暢，造成車流回堵，影響用路人旅運時間，爰本府交通局於 104 年 4 月 1 日辦理第二次會勘，與校方、里辦公處、及貴議員服務處共同評估各項方案利弊得失，以期能兼顧行車順暢及維護用路人安全。經取</p> |
|----------|-------|-------------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|--------------|-------|--|
| 104.4.21 | 陳議員麗珍 | 一卡通使用範圍及其發展。 | 交 通 局 | <p>得共識，由議員服務處、里辦公處及勝利國小校方協助取得南屏路/新南街交岔路口住戶連署同意書後，本府交通局再納入新設號誌復勘審議，並將車流量較低之南屏路/華欣路交岔路口號誌改為閃光運作，本府交通局並於 104 年 4 月 22 日將本案辦理情形函復在案。</p> <p>一、「一卡通」於 97 年高雄捷運紅線營運正式啓用以來，目前一卡通發卡量也增至 556 萬多張，使用範圍包含公共運輸、社福卡、數位學生證、企業識別證及客製卡等，另包含行政規費、觀光旅遊、醫療院所等。</p> <p>二、另一卡通公司正積極與各家銀行合作發行聯名信用卡、拓展小額消費通路，除四大超商、大統、大立百貨集團、A+1 百貨、愛國超市、正忠排骨飯、喜滿客夢時代影城、東山服務區等通路，104 年將積極擴展到知名平價超市、連鎖咖啡與飲料店、生活百貨通路、機車加油服務等。</p> |
|----------|-------|--------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|--------------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 陳議員麗珍 | 公車站應清查並盡量設置候車亭，提升候車服務品質。 | 交 通 局 | <p>三、一卡通公司未來發展規劃，公共運輸將朝全國之客運、高鐵、台北捷運等大眾運輸工具票證整合政策努力，拓展多元的消費通路，多元應用便利民衆生活，扮演全民生活卡之角色。</p> <p>一、本市候車亭目前共計 665 座，為提供市民完善之候車環境，經本府交通局研提計畫爭取交通部經費，業獲 103 年度公路公共運輸提昇計畫核定補助辦理 50 座候車亭及 300 座集中式站牌，目前已完成工程發包作業，刻正依相關設置規定邀集相關單位進行會勘作業，另將全面清查本市公車站位，逐條道路檢視改善，針對用地條件適當之站位，逐站邀集相關單位進行會勘研議設置候車亭或候車設施相關事宜。</p> <p>二、有關部分空間不足，較無法滿足建置候車亭腹地條件之站位，已因地制宜檢討候車亭設計型式，配合研處建置小型懸臂式候車亭，以提昇民衆候車服務品質。</p> |
|----------|-------|--------------------------|-------|---|

交通部門業務質詢及答覆（曾麗燕）

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|---|
| 104.4.21 | 曾議員麗燕 | <p>一、請說明何謂二段收費。</p> <p>二、紅 2 公車多繞路，又要二段收費，會影響民衆搭乘公共運輸的意願。</p> | 交 通 局 | <p>一、二段收費係指市區公車業者依乘客搭乘不同里程遠近，區分段次向乘客收費的模式。</p> <p>二、本市長年以來公車票價維持 12 元係全國最低票價，提供民衆經濟便捷之公車服務。為求公車之永續經營及收費公平性，使用者根據不同里程遠近分段付費是普遍之共識。查高雄市市區汽車客運審議會之會議決議：「路線單線里程達 15 公里始分段，每段里程不得小於 7 公里」，因本市紅 2 公車全線單程 19.15 公里，已達二段收費之里程標準，故本府交通局核定該路線之分段點為「職訓中心」，緩衝區為「高坪 11 路口」站至「中智路口」站。</p> <p>三、因本市公車目前有刷一卡通「一日二段吃到飽」之優惠，乘客第 3 次起可免費搭乘市區公車，如乘客於早上通勤時便已刷 2 次卡，下午返程時便直接適用刷一卡通免費搭乘之優惠，故不會增加乘客的支出。</p> |
| 104.4.21 | 曾議員麗燕 | 請高捷恢復學 | 交 通 局 | 一、為鼓勵民衆搭乘捷運且 |

| | | | | |
|--|--|---------------|--|--|
| | | <p>生優惠月票。</p> | | <p>培養大眾運輸使用習慣，高捷公司自 101 年起受本府環境保護基金補助，以優惠價格推出 30 天內無限次數搭乘之通勤月票（999 元）與學生月票（799 元），每年補助金額分別約為新台幣 860 萬元與 2,800 萬元，又該基金補助金額已於 103 年 5 月初用罄並不再補助，後續不足額部分由高雄捷運公司自行吸收。近年電價大幅調漲，致營運成本每年增加 1.3 億元，高雄捷運公司支應月票優惠衍生之費用為該公司經營之財務負擔，經評估後採取消月票優惠方式減緩虧損，但仍持續維持一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠。</p> <p>二、除前述高捷公司提供之一卡通普卡 85 折與學生卡 75 折優惠外，本府為持續鼓勵大眾運輸，於 104 年 3 月 1 日起提供一卡通搭乘捷運、公車雙向轉乘 2 小時內可享公車半價優惠（學生卡 5 元、普卡 6 元），本市旅客所享乘車優惠均較台北捷運持悠遊卡 8 折</p> |
|--|--|---------------|--|--|

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.21 | 方議員信淵 | <p>一、岡山區都市計畫停車場用地開闢率過低。</p> <p>二、岡山區縣市合併後尚無興建路外停車場，應加速興建。</p> | 交 通 局 | <p>及轉乘優惠 4 元為佳。同時本府亦多次函請高捷公司評估調整月票價格、發行週一至週五通勤月票、設定票卡使用日期與次數或另提供其他優惠方式。</p> <p>三、本府將持續要求高捷公司研擬票價行銷優惠方案，並以尚缺經濟能力之學生族群為優先考量，持續穩固暨提升大眾運輸使用人次。</p> <p>一、查本地區都市計畫停車場用地有 16 處，其中 6 處已開闢為停車場使用。位於中心地段可開闢之土地均已設置供停車使用，其餘用地為未取得或位處較外圍區域（路外停車需求低），目前尚無開闢效益。</p> <p>二、本府交通局本（104）年度規劃於岡山地區開闢兩場路外停車場：</p> <p>（一）與警察局合作開闢岡山區大仁段 1670 地號土地，該用地位於岡山區中華路/民族路口，原為警察局宿舍，於 103 年度拆除，面積約 700 平方公尺，粗估可提供小型車</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|-------------------------|-------|---|
| 104.4.21 | 方議員信淵 | 岡山區禁停紅線與白線並存標線有爭議，不應拖吊。 | 交 通 局 | <p>停車位約 20 格。交通局已與警察局洽妥借用開闢為路外停車場，刻洽廠商規劃設計中，預計今年度完工開放使用。</p> <p>(二)協調軍方釋出岡山區文化段 81 等 5 筆地號土地，該用地位於岡山路/民有路口，目前為閒置空地，面積約 6,333 平方公尺，粗估可提供小型車停車位約 200 格。本用地軍方曾於 103 年度辦理標售，惟迄今尚未售出，為免土地閒置，交通局將於近期再次召開會議邀請軍方共同研議討論該土地設置路外停車場之可行性。</p> <p>三、未來將持續觀察本地停車需求，並尋覓適當閒置空地開闢路外停車場，以增加當地停車供給，提高停車服務品質。</p> <p>一、有關岡山地區部份禁停紅線與白線並存之問題，經查該白色標線為路面邊線，乃規範車輛行駛範圍，為交通管制標線，另禁停紅線則屬停</p> |
|----------|-------|-------------------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|------------------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 張議員漢忠 | 鳳西羽球館前停車場，長期未收費被人佔停，請協調管理單位納入收費管理。 | 交 通 局 | <p>車管制標線，規範車輛禁停路段，此二類標線屬性不同，其並存之現象於法並無違誤，惟為整理、整頓標線，本府交通局已安排專人辦理巡查作業，若需調整則立即派工修正，以維停車秩序，並預計於 104 年 5 月 21 日前完成。</p> <p>二、另拖吊執法品質之提升係本府交通局與警察局年度工作重點項目，自橋頭拖吊場 103 年 3 月 1 日開場以來，既已廣續要求與執行，另對於執勤員警於違規現場執法時，倘現場存有執法疑義，會依程序及疑義類別反映至本府交通局或交通警察大隊進行確認。</p> <p>一、鳳西羽球館位於鳳山體育園區內，於 101 年間曾委外經營，前方停車場（約 40 餘格）亦由業者進行收費管理，因遭民衆檢舉無照營業，本府交通局遂依停車場法規定予以裁罰，並進行輔導設立登記。</p> <p>二、因整體鳳山體育園區現況與原使用執照之竣工</p> |
|----------|-------|------------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|--|
| 104.4.21 | 張議員漢忠 | <p>停車格位遭車輛長期佔用，且夾滿停車單未繳費，請研議處理作為，提高停車位週轉率。</p> | 交 通 局 | <p>圖圖說差異甚大，且該停車場範圍為該使用執照之法定空地，依規定必須辦理使用執照之變更並以建物附設停車位之方式取得登記證，本府交通局前曾於 101 年 10 月 2 日函請體育處依上開規定辦理。</p> <p>三、因目前鳳山體育園區正由都發局進行改造中，本府交通局將於近期再次召開會議邀請體育處評估於園區改造過程中併同辦理使用執照變更之可行性，以利取得停車場登記證，俾納入收費管理。</p> <p>一、依據高雄市公共停車場管理自治條例第 15 條規定：「停放於本市公有停車場之車輛有下列情形之一者，主管機關得拍照後逕行移置其他適當處所保管：一、未懸掛號牌、懸掛已註銷或他車之號牌。二、以車身為廣告或為其他商業行為。三、停放同一停車格位內逾十五日，經主管機關以書面限期招領而逾期未領取。」</p> <p>二、為維公眾停車權益與使</p> |
|----------|-------|--|-------|--|

用者付費合理原則，針對疑似長期占用特定格位之車輛，交通局均要求路邊服務員於巡場掣單作業中發現應主動通報，並定期透過電腦系統稽核，倘查處有違反上開規定者立即派員予以拖吊移置；另外觀判斷已失去原效用之疑似廢棄車輛，則移請本府警察局及環保局依高雄市政府占用道路廢棄車輛移置執行要點查處。103 年度共查報 472 件、移置 254 輛汽機車。

三、有關議會路有車輛長期佔用格位，夾滿停車單未繳費乙節，查議會路於 104 年 3 月 15 日公告納入計次收費路段，經本府交通局派員現場勘查該路段疑似長期佔用車輛計有 3978-V6、AAJ-0360 等 2 部，調閱停車紀錄顯示該二車自 104 年 3 月 15 日前應即停放於該路段同一停車格位，本府交通局已於 4 月 27 日現場張貼勸導單並書面函請車主限期移置，屆時未自行改善者將依上開規定予以拖吊移置。

交通部門業務質詢及答覆（林富寶）

| | | | | |
|----------|-------|--|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員富寶 | <p>規劃公車行駛中洲路供溪洲地區民衆搭乘。</p> | 交 通 局 | <p>一、經查目前行經旗山區溪洲公車路線現有 8009、8010、8011、8023、8025、8028、8029、8032、8038 及 5 條就醫公車等總計約 14 條公車路線（合計每日約 142 班次）提供接駁轉乘服務，另查中洲路部分路段路寬狹隘恐有高度行車安全風險，不利於公車行駛中洲路。</p> <p>二、針對規劃公車行駛中洲路供溪洲地區民衆搭乘部分，考量原台 21 上既有公車路線予以繞駛，將造成原路線乘客不便利性，且中洲路段之路寬受限道路狹隘等限制。本府交通局將於 5 月上旬邀集相關單位勘查是否適合公車繞駛營運，或評估研擬其他交通接駁運具予以提供接駁服務，俾利改善旗山區溪洲地區民衆交通便利性。</p> |
| 104.4.21 | 林議員富寶 | <p>旗山地區很多未收費之停車格常遭佔用，請儘速納入收費，改善佔用情形。</p> | 交 通 局 | <p>旗山地區一直以來為高雄市重要觀光景點，每逢假日遊客眾多，加以旗山轉運站啟用後搭乘人數逐漸增加，致市區停車格位逐漸不敷使用。為改善停車問題，本府交</p> |

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.21 | 陳議員政聞 | <p>一、岡山區軍方土地（近郵局及文賢路口），請協調釋出供做臨時停車場。</p> <p>二、辦理情形請隨時知會議員服務處。</p> | 交 通 局 | <p>通局已於周邊道路增設路外、路邊停車格位，並持續增設旗山停六停車場、高灘地停車場，計約提供 332 格汽車停車位，並持續檢討各路段停車供需情形，規劃收費與管理措施，以改善停車秩序。</p> <p>目前旗山老街周邊華中街、中正路及永福街、中學路、中山南街、德昌路等路段均已納入停車收費，計 530 格；旗山轉運站旁旗山停六停車場汽機車亦已納入停車收費管理，本（104）年預計擴大實施，將延平一路計 77 格停車格納入收費，並將自 104 年 5 月 1 日起開始實施，以落實使用者付費原則、提高公共空間使用效率。</p> <p>一、查該土地係國防部管有岡山區文化段 81 等 5 筆地號土地，位於岡山路/民有路口（岡山郵局對面），面積約 6,333 平方公尺。</p> <p>二、本府交通局前於 102 年 3 月 14 日曾邀集相關單位辦理設置停車場可行性會勘，國防部總政治作戰局以該土地已預定於 103 年度辦理標售，若逕予開放供民眾免費</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|---|-------|--|
| 104.4.21 | 陳議員政聞 | <p>一、捷運橋頭火車站旁停車場身障機車格位被一般民衆機車占用（含捷運沿線）。</p> <p>二、請高捷恢復學生優惠月票。</p> | 交 通 局 | <p>停車將造成維護管理上之困擾恐不妥適爲由未表同意，惟近查迄今尚未標售成功。</p> <p>三、本府交通局將於近期再次召開會議邀請軍方共同研議討論該土地設置路外停車場之可行性。</p> <p>四、對於本案，本府交通局會持續追蹤，若有相關重要發展亦將與貴議員服務處保持聯繫；倘日後有窒礙難行之情形，亦請貴服務處鼎力協助，俾本案順利推動。</p> <p>一、查該站停車區域係於捷運高架段下方，屬高捷公司管轄範圍，將請高捷公司加強違規停車管理及人員巡邏，設立禁止違規停車告示牌，並請警察機關加強取締或拖吊作業，以維護乘客及用路人停車便利及安全。</p> <p>二、有關請高捷恢復學生優惠月票說明如下： (一)爲鼓勵民衆搭乘捷運且培養大眾運輸使用習慣，高捷公司自101年起受本府環境保護基金補助，以優惠價格推出30天內無限次</p> |
|----------|-------|---|-------|--|

數搭乘之通勤月票（999元）與學生月票（799元），每年補助金額分別約為新台幣860萬元與2,800萬元，又該基金補助金額已於103年5月初用罄並不再補助，後續不足額部分由高雄捷運公司自行吸收。近年電價大幅調漲，致營運成本每年增加1.3億元，高雄捷運公司支應月票優惠衍生之費用為該公司經營之財務負擔，經評估後採取消月票優惠方式減緩虧損，但仍持續維持一卡通普卡85折與學生卡75折優惠。

(二)除前述高捷公司提供之一卡通普卡85折與學生卡75折優惠外，本府為持續鼓勵大眾運輸，於104年3月1日起提供一卡通搭乘捷運、公車雙向轉乘2小時內可享公車半價優惠（學生卡5元、普卡6元），本市旅客所享乘車優惠均較台北捷運持悠遊卡8折及轉乘優惠4元為佳

| | | | | |
|----------|-------|-----------------------------------|-------|--|
| 104.4.21 | 高議員閔琳 | 大岡山地區應多闢建路外停車場，尤其應尋覓各公部門閒置空地加以開發。 | 交 通 局 | <p>。同時本府亦多次函請高捷公司評估調整月票價格、發行週一至週五通勤月票、設定票卡使用日期與次數或另提供其他優惠方式。</p> <p>(三)本府將持續要求高捷公司研擬票價行銷優惠方案，並以尚缺經濟能力之學生族群為優先考量，持續穩固暨提升大眾運輸使用人次。</p> <p>一、本府交通局本（104）年度規劃於岡山地區開闢兩場路外停車場：</p> <p>(一)與警察局合作開闢岡山區大仁段 1670 地號土地，該用地位於岡山區中華路/民族路口，原為警察局宿舍，於 103 年度拆除，面積約 700 平方公尺，粗估可提供小型車停車位約 20 格。交通局已與警察局洽妥借用開闢為路外停車場，刻洽廠商規劃設計中，預計 9 月底完工開放使用。</p> <p>(二)協調軍方釋出岡山區文化段 81 等 5 筆地號</p> |
|----------|-------|-----------------------------------|-------|--|

| | | | | |
|----------|-------|-----------------|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員宛蓉 | 復康巴士服務數量、趟次應增加。 | 交 通 局 | <p>土地，該用地位於岡山路/民有路口，目前為閒置空地，面積約6,333平方公尺，粗估可提供小型車停車位約200格。本用地軍方於103年度曾辦理標售，惟迄今尚未售出，為免土地閒置，交通局將於近期再次召開會議邀請軍方共同研議討論該土地設置路外停車場之可行性。</p> <p>二、未來將持續觀察本地停車需求，並尋覓適當閒置空地開闢路外停車場，以增加當地停車供給，提高停車服務品質。</p> <p>一、本市復康巴士依據「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及提供本府教育局審核通過之身心障礙學生上下學交通接送服務。</p> <p>二、103年本府編列8千5佰萬元營運復康巴士（市府公務預算6千萬元，社會局提供2千5佰萬元），本市復康巴士自101年至103年已將服務</p> |
|----------|-------|-----------------|-------|---|

| | | | | |
|----------|-------|---------------|-------|---|
| 104.4.21 | 林議員宛蓉 | 研議如何補貼無障礙計程車？ | 交 通 局 | <p>車輛自 71 輛逐步擴充至 115 輛，提供服務趟次亦從 101 年 203,755 趟次增加至 103 年 282,614 趟次。</p> <p>三、本府後續將再與本府社會局持續爭取預算，增加營運服務經費，並加強宣導復康巴士對身心障礙者的幫助，讓有意回饋社會者知曉捐贈復康巴士的資訊，增加捐贈數量，以增加復康巴士車隊數量。</p> <p>一、目前無障礙計程車收費方式按計程車跳錶計費，除維持無障礙計程車正常之市場經營環境外，身障者持博愛卡搭乘，可享有段次補貼，100 元以下抵扣 1 段次（18 元），101 元—200 元抵扣 2 段次（36 元），201 元以上抵扣 3 段次（54 元），相關補貼經費係由本府社會局補助。</p> <p>二、有關提高無障礙計程車車資補助（100 元以下補助 36 元、101 元—200 元補助 54 元、201 元以上補助 72 元），將可提高身障者搭乘率，本府交通局將持續向本府社</p> |
|----------|-------|---------------|-------|---|

| | | | | |
|--|--|--|--|---|
| | | | | <p>會局爭取補助。</p> <p>三、目前本府交通局 103 年 10 月與一卡通公司合作推出刷一卡通搭乘無障礙計程車享有一次 5 元優惠，自開辦以來，博愛卡刷卡數成長率已達 139%，顯示增加身障者搭乘無障礙計程車補貼，可有效提高身障者搭乘無障礙計程車之使用率。</p> |
|--|--|--|--|---|

拾肆、保安部門業務質詢及答覆

