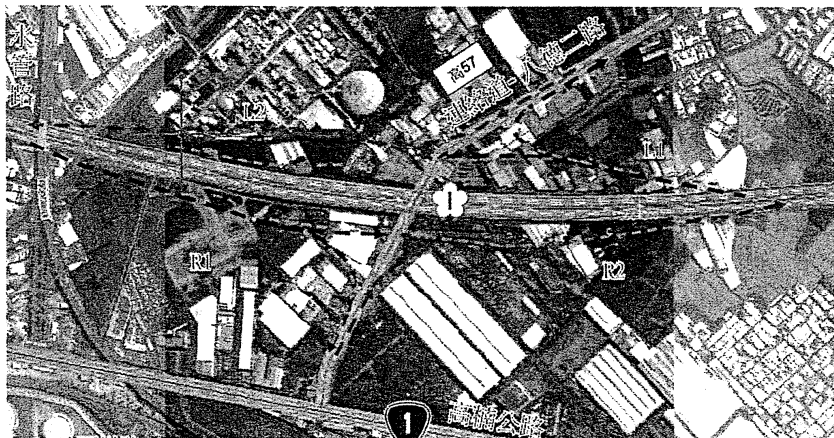


四、第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢

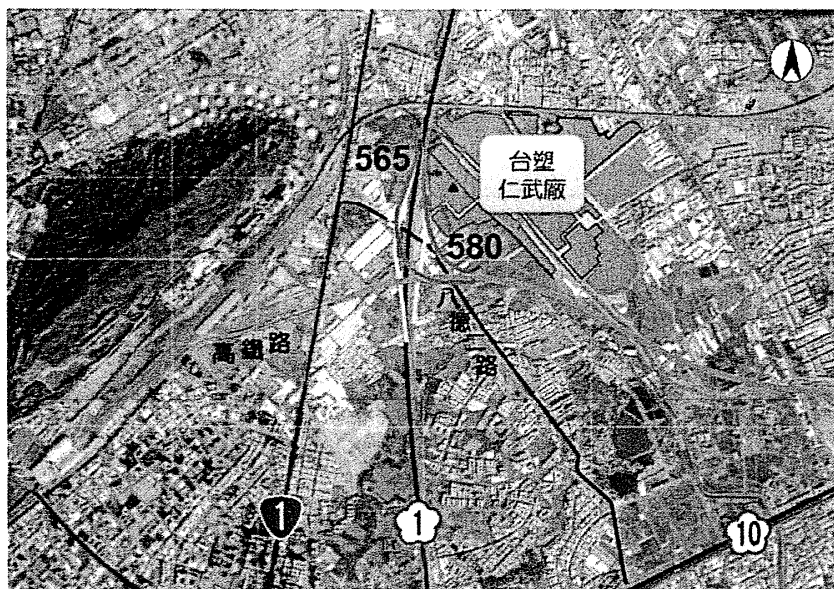
| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 陳議員麗珍 |
| 質詢事項 | 冬季空氣不良，免費公車成效良好，建議持續推動。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因應冬季空氣品質不良，本府交通局於 106 年 12 月~107 年 2 月間推出空污季節大眾運輸免費搭計畫。實施期間總運量從 1,578 萬人次成長至 1,967 萬人次，增加 25%；交通測站測得的一氧化碳、碳氫化合物平均值皆創歷年同期新低；搭配多管齊下的空污減量措施，這三個月 AQI>150 的紅色警示天數，也從前一年同期的 28 天，降至 16 天，減少 42%。</p> <p>二、另大眾運輸免費搭期間，本府交通局也針對搭乘大眾運輸的民眾進行問卷調查，發現有 27.1%的民眾因為優惠措施改搭大眾運輸，48.1%平時就有搭乘大眾運輸的習慣，總計有 84.9%的受訪對象表示政策結束後會繼續搭乘大眾運輸。</p> <p>三、本項政策實施後，確實提升了大眾運輸的使用率，減少私人運具使用，也部份反映在空氣污染之改善上。本府交通局後續會再研議實施可行方案，鼓勵民眾使用大眾運輸，減少私人運具使用，以改善空氣品質。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 周議員鍾澐 |
| 質詢事項 | 大樓及集合式住宅車道出入口網狀線，要求住戶申請後自行僱工施作不合理，如果要求建商施作則 OK，建議交通局重新檢討。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 173 條規定：「網狀線，用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞。其劃設規定如左：…四、常受交通管制或其他原因需限制不得臨時停車之地點，視需要劃設。」，爰網狀線之劃設係有其行政裁量空間，鑒於本市車道出入口申設網狀線案件逐年成長，為訂定網狀線設置原則，本府交通局已蒐集臺北市、新北市、桃園市、臺中市及臺南市等 5 都主管機關現行作法以為研訂劃設原則參考。</p> <p>二、綜合考量市區道路景觀、安全及實際需求性，本府交通局刻正研擬「高雄市政府交通局車道出入口申設網狀線劃設原則」，訂定申請條件、檢附資料、申請程序、劃設範圍、施做及維管單位等原則，並將開發案件藉由相關審查程序要求業者於開發過程自行辦理，劃設原則擬奉准後，再函知各議員服務處及各區公所依原則提出申請。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 周議員鍾澐 |
| 質詢事項 | 應興建八德二路交流道以紓鼎金交流道車流壅塞。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、本府交通局為因應本市左營、仁武地區之未來發展與交通需求，及分流改善鼎金系統交流道交通壅塞問題，評估於國道 1 號楠梓交流道（里程 356K）與鼎金系統交流道（里程 362.2K）間 |

新設一處交流道，已辦理增設交流道可行性研究，並於 106 年 1 月 13 日辦理地方說明會，地方支持採方案一「以八德二路為連絡道設置南下北上均可進出之完整鑽石型交流道」，總經費暫估 10 億元，益本比 2.14。



二、期間因交通部公路總局辦理「高雄屏東間第二條東西向快速道路（簡稱：高屏二快）」可行性研究，與本計畫有整合之可能，陸續與公路總局協調後，於 107 年 2 月 27 日會議討論將方案 E 規劃銜接八德二路交流道型式納入報告書中，並將說明列為高屏二快高雄端銜接後續長期方案。方案示意圖如下：



三、為避免影響增設八德二路交流道及高屏二快兩案之興建時程，後續建議各自推動，本府交通局彙整市府相關單位意見後將儘速依規定向交通部高速公路局申請。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 陳議員明澤 |
| 質詢事項 | 一卡通異業結盟策略與未來發展趨勢。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、一卡通在異業結盟策略部分，是以「持續開放態度、組織彈性化，快速切入分眾市場，推出符合法令及產業多元化需求之創新服務」作為主軸。如去年與 Garmin 首度合作推出一卡通智慧手環 vivosmart HR 之後，今年持續與 Garmin 再推出兩款結合一卡通電子票證支付的「vívoactive 3」及「Forerunner 645 Music」智慧手錶；此外還包括與 LINE PAY 合作快速切進行動支付族群、強化機場代售通路及觀光通路切入國際觀光族群等。</p> <p>二、一卡通未來發展趨勢部份，由於一卡通已獲金管會許可取得「電子支付」執照，是目前全台唯一同時取得電子票證及電子支付的公司，除了順應「行動支付」潮流趨勢之外，同時也可作為一卡通電子票證服務推廣的利器。再加上與擁有 280 萬用戶數、29 億點 LinePoint、6,800 個支付點、單日 33 萬筆清費的 LINE PAY 成為合作夥伴，一卡通可運用 LINE 在台的優勢及其廣宣資源，快速切入至消費者的生活之中，同時擴大一卡通使用通路範圍。因此未來一卡通在整體發展策略，皆會朝向整合電子支付及電子票證整合性服務作為目標，以達無縫支付、便利生活為目標。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 陳議員明澤 |
| 質詢事項 | 對興達港跨海大橋之看法。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |

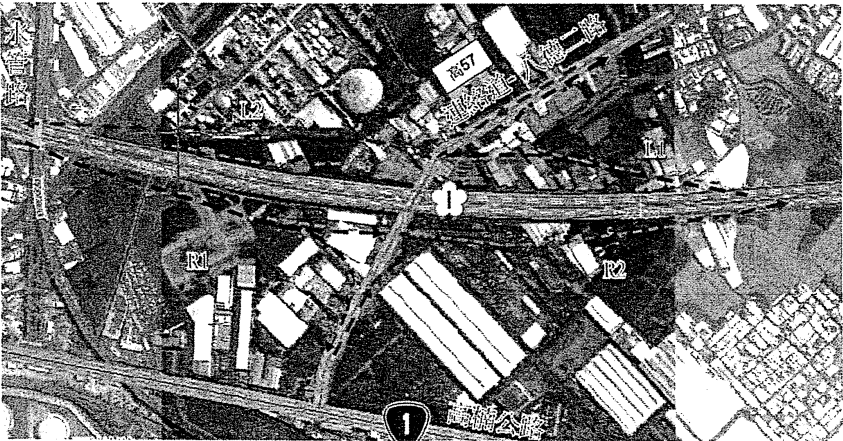
| | |
|------|--|
| 辦理情形 | <p>有關興達港跨海大橋整體區域性交通需求，本府交通局評估說明如下：</p> <ol style="list-style-type: none">一、茄苳區興達港西面台灣海峽，南側為台電興達火力發電廠區，港區北側及東側臨省道台 17 線，為茄苳區主要聯外道路，已可串連湖內、路竹、永安及台南等地區，尖峰小時交通量約為 1,000-1,200pcu，道路服務水準為 A 級，屬交通狀況良好。二、查興達港跨海大橋位置約略位於茄苳區濱海路一段往南跨過興達港到興達火力發電廠，現況周邊道路車流量不大，目前興達港跨港大橋暫無交通需求急迫性，未來仍須視興達港漁業特定區都市計畫發展情形及觀光發展需求賡續檢討及研議。 |
|------|--|

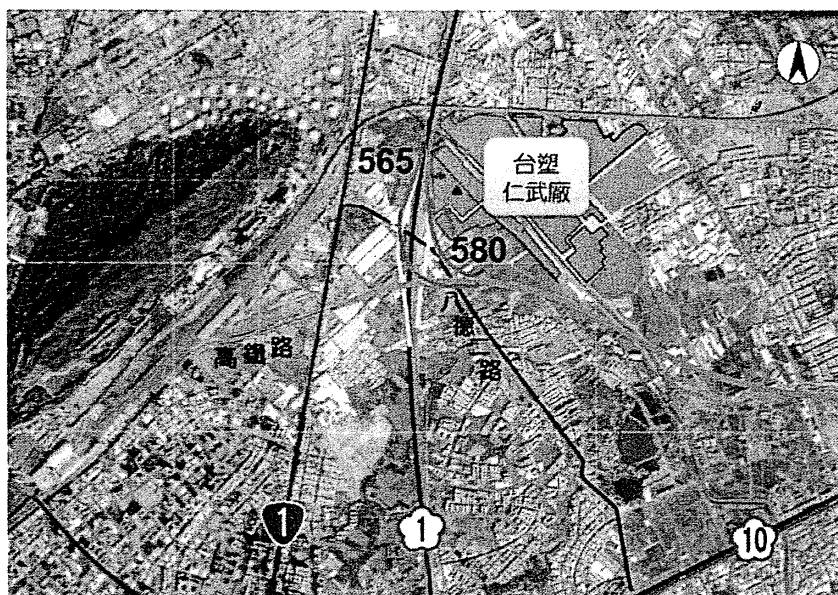
| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 郭議員建盟 |
| 質詢事項 | 委外平面停車場提供身心障礙者便利停車繳費方式，並研議結合一卡通繳費。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、目前公有委外平面停車場多數採柵欄式無人收費管理，身心障礙者撥打服務電話（或直播式對講機）與委外廠商聯繫，即可立即透過遠端監視系統辨識黃卡後提供優惠。惟部分場次因設備技術所限，無法提供該即時服務，僅能由專人至現場處理。</p> <p>二、經查臺北市政府結合愛心悠遊卡提供優惠之方式，係於自營之立體停車場，設籍臺北市且駕駛執照上註記為 C（特製車且本人駕駛）且領有身心障礙者專用停車位識別證或身心障礙者專用車牌之車主經申請後，自動給予優惠。惟臺北市公有委外平面停車場亦因設備技術所限，身心障礙者停車優惠方式與本市相同做法，部分場次仍需由人員介入處理，尚無法透過系統自動判斷。</p> <p>三、為提升身心障礙者停車繳費便利性，本府交通局將持續要求委外廠商維持設備之穩定性及可用性，並儘速邀集廠商於現行契約及設備下，提供身心障礙者即時停車優惠之機制，避免民衆久候或二次處理的情形。另將就相關法令及技術可行方案下，研議結合一卡通或車辨系統之便利繳費方式。</p> |

| | |
|--|--|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 李議員順進 |
| 質詢事項 | 106 年 10 大易肇事路口（中山中安路口；中山四路凱旋四路口；中山四路五甲二路）改善之道。 |
| 主辦機關 （協辦機關） | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本市前鎮區中山四路/中安路口、中山四路/凱旋四路口及中山四路五甲路口為中山四路沿線三處路口，由於中山四路為市區通往小港國際機場、高雄港區主要幹道，原大型車及聯結車輛多，且大魯閣草衙道大型購物中心於 105 年 5 月開幕營運後再引入大量汽機車潮，另周邊市地重劃區陸續完成如西側有 65 期重劃區，東側有南成地區第 77 期重劃區、五甲路市地重劃區，加上「小港特定倉儲轉運專區」將進行開發下，土地開發強度漸增，加重中山四路等周邊道路負荷，造成大小車混流嚴重。</p> <p>二、另該三處路口亦同時有車流量多、路口面積大、號誌燈複雜、鄰近高、快速公路交流道口等特性，經 105-106 年重新檢討肇事原因及事故碰撞情形，透過工程手段重新檢討標誌標線號誌、車道配置、分隔島及照明等道路設施是否妥適，如縮小路口面積、限縮行車空間、地面增繪導引標線、透過號誌改善加強紓解率、檢討全紅時間、設立速限標誌、相關提醒牌面及檢討設置闖紅燈測速照相設備，並於 106 年底前陸續完成。</p> <p>三、至教育宣導部分，本府警察局將特別針對路口常見違規如超速、違反管制等行為加強取締，提高見警率並於尖峰時段加強疏導作為，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，交通局將不定時透過電子媒體發佈訊息預知駕駛人注意事項、與學校、NGO 團體合作於相關活動或課程場合派員宣導正確交通安全觀念以向下紮根，並持續健全捷運輕軌及公車等公共運輸路網宣導市民多搭乘大眾運輸減少道路車流。</p> <p>四、後續將持續由本市道安會報管制改善外，持續觀察肇事改善績效及相關防制作為，逐步降低交通事故發生率及肇事嚴重性，提供民衆安全行車環境。</p> |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 沈議員英章 |
| 質詢事項 | 八德二路交流道應儘速開闢。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府交通局為因應本市左營、仁武地區之未來發展與交通需求，及分流改善鼎金系統交流道交通壅塞問題，評估於國道 1 號楠梓交流道（里程 356K）與鼎金系統交流道（里程 362.2K）間新設一處交流道，已辦理增設交流道可行性研究，並於 106 年 1 月 13 日辦理地方說明會，地方支持採方案一「以八德二路為連絡道設置南下北上均可進出之完整鑽石型交流道」，總經費暫估 10 億元，益本比 2.14。</p>  <p>二、期間因交通部公路總局辦理「高雄屏東間第二條東西向快速道路（簡稱：高屏二快）」可行性研究，與本計畫有整合之可能，陸續與公路總局協調後，於 107 年 2 月 27 日會議討論將方案 E 規劃銜接八德二路交流道型式納入報告書中，並將說明列為高屏二快高雄端銜接後續長期方案。方案示意圖如下：</p> |



三、為避免影響增設八德二路交流道及高屏二快兩案之興建時程，後續建議各自推動，本府交通局彙整市府相關單位意見後將儘速依規定向交通部高速公路局申請。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 張議員豐藤 |
| 質詢事項 | 空污嚴重期間，研議動用空污基金提供市民免費搭乘大眾運輸。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因應冬季空氣品質不良，本府交通局於 106 年 12 月~107 年 2 月間推出空污季節大眾運輸免費搭計畫。實施期間總運量從 1,578 萬人次成長至 1,967 萬人次，增加 25%；交通測站測得的一氧化碳、碳氫化合物平均值皆創歷年同期新低；搭配多管齊下的空污減量措施，這三個月 AQI>150 的紅色警示天數，也從前一年同期的 28 天，降至 16 天，減少 42%。</p> <p>二、另大眾運輸免費搭期間，本府交通局也針對搭乘大眾運輸的民衆進行問卷調查，發現有 27.1%的民衆因為優惠措施改搭大眾運輸，48.1%平時就有搭乘大眾運輸的習慣，總計有 84.9%的受訪對象表示政策結束後會繼續搭乘大眾運輸。</p> <p>三、本項政策實施後，確實提升了大眾運輸的使用率，減少私人運具使用，也部份反映在空氣污染之改善上。本府交通局後續會再研議實施可行方案，鼓勵民衆使用大眾運輸，減少私人運具使用，以改善空氣品質。</p> |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表
(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 李議員柏毅 |
| 質詢事項 | 國 10 東向銜接國 1 北上匝道工程對地方的影響。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、鼎金系統交流道為國道 1 號與國道 10 號轉換之系統交流道，而「國 10 東向銜接國 1 北上匝道」係屬系統交流道各方向系統轉換匝道之一，目前鼎金系統交流道僅缺少此一匝道方可達系統轉換功能之完整性，故現況大中快速道路東行經國道 10 號之車輛欲銜接國 1 北上匝道時，須先下華夏路匝道並利用大中路平面道路穿越本市博愛路、自由路、民族路、鼎中路等 9 處市區重要路口後再銜接北上匝道，造成市區道路路口壅塞及易生交通事故等情形。</p> <p>二、「增設國 10 東向銜接國 1 北上匝道」工程係自大中二路與民族路口以西約 100 公尺（文慈路上方）預留口起，往東興建一座匝道高架橋跨越鼎中路後，下地銜接既有國 1 北上匝道，全長約 1.18 公里，計畫經費 6.42 億元，本計畫原擬於 93 年興建、高鐵通車前完工，後因當地少數商家反對而暫緩興建；然由於鼎金系統交流道周邊壅塞情形日趨嚴重，經交通部國道高速公路局評估認為增設此匝道確實可收改善之效，故啟動本計畫並委由本府工務局新建工程處代辦。</p> <p>三、業經新工處將本工程重新設計，將匝道結構與民族路上匝道共構及橋梁跨度增加等工法設計，包含橋墩數由 22 墩減少為 12 墩、平面側車道由原設計 5.5 公尺增加為 6.0 公尺、施工交雜期間平面側車道由原設計最窄處 2.2 公尺增為 3.5 公尺寬，儘量減少匝道工程對周邊環境之影響，預計完工後將改善國道 10 號東行通過性車流通過平面道路之交通壅塞問題，可減少大中路二分之一之平均旅行時間，約為 236 秒，及減少大中一路東行地面交通約 870pcu/hr，提升市區道路服務水準及行車效率。</p> <p>四、本匝道工程係為鼎金系統交流道改善方案之中期改善措施，另</p> |

| | |
|----------------|---|
| | 同屬鼎金系統交流道中期改善方案之鼎力路南下匝道，於 104 年通車後已有效發揮分流之作用，未來俟鼎金系統交流道短、中、長期各項改善方案完成後，期能發揮疏導交通之效，改善鼎金系統交流道長期壅塞問題。 |
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 李議員柏毅 |
| 質詢事項 | 公共運輸服務系統整合的可能性 (MaaS)。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府交通局已於 3 月 1 日推出捷運 (不限站點不限里程)+市區公車+C-bike 暢遊大高雄套票，為方便民衆通勤或經常往返固定地點需求，亦同時推出「捷運固定點進出+市區公車無限搭+C-bike 前半小時免費」月票，價格因距離不同而異。只要通勤、通學距離在 15 公里以內，均低於 1,600 元。並於 4 月 1 日推出市區公車無限搭公車月票，鎖定利用市區公車通勤、通學的民衆，提供便捷公車服務。</p> <p>二、另已規劃 107 年 8 月份推出 mass 專案，接續原有之公車捷運套票，將進一步整合公車、捷運、輕軌、自行車、渡輪等公共運具，並藉由 APP 提供整合性搭乘方案，便利民衆使用多元公共運具。</p> <p>三、為推廣 MaaS 計畫至其它各地區，交通部運研所亦將視本案試辦計畫情況，研議將台鐵、高鐵及國道客運等本島主幹線運具，納入未來 MaaS 整合方案內。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 李議員柏毅 |
| 質詢事項 | 左營地下道機車道未開放，建議設慢車道仿中博高架橋採號誌輪放方式。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、查左營機車道復舊係考量交通部鐵路改建工程局 (以下簡稱鐵 |

工局)需於翠華路進行明挖工程,恐致交通阻塞,且復原後機車道線型不佳,易生事故,故不予復舊,先與敘明。

二、次查該處倘汽機車使用輪放方式通行,將需增加時相,恐於尖峰時間將產生車輛大量回堵進而影響中華路行車效率,且汽車道坡度較陡、地下道廢氣較陸橋難消散,道路條件較不適合機車騎士使用。

三、另查鐵工局預計於 107 年 8 月完成鐵路地下化工程通車,本府水利局將接續進場施作該處園道工程,因號誌分流除考量當地路口幾何條件及鄰近路口行車效率等因素外,仍需配合園道工程內容並避免長期施工對當地居民造成困擾,綜上評估,建議維持現行機車上橋方案。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.12 |
| 議員姓名 | 顏議員曉菁 |
| 質詢事項 | 縣市合併 8 年高雄仍是否有交通運輸資源城鄉差距。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、現市合併後，本府交通局為改善公車服務不足部分，透過新闢公車路線來提供民衆接駁服務，而截至 107 年 4 月，自縣市合併後共陸續闢駛旗美國道快捷、哈佛快線、joy 公車等約 37 條路線。並以層級式公車路網進行規劃，經調整後目前本市公車路線共計 158 條，其中主幹線公車 15 條、快線公車 10 條、次幹線 38 條、社區公車 89 條、觀光公車 6 條，配合本市棋盤式都市道路規劃及捷運與輕軌系統，達成點、線、面之完整綿密架構。</p> <p>二、為利民衆即時得知公車到站資訊，也積極設置 E 化站牌（即公車動態資訊 LED、LCD 設備），目前本市公車站住設置 832 座 E 化站牌，本府交通局持續向交通部公路總局申請補助經費建置 E 化站牌，107 年已爭取到 72 座，將用以提升現有 E 化站牌服務品質。</p> <p>三、目前資通訊發展成熟，本府交通局已開發「高雄 iBus 公車即時動態資訊」APP 軟體（ios 及 andriod 版本），讓民衆可透過智慧型手機下載「高雄 iBus」APP，民衆可於出門前透過 APP 軟體即可瞭解公車到站資訊。交通局未來仍將加強 APP 功能，提供更優質服務。</p> <p>四、對於沒有使用智慧型手機之民衆，除可透過站牌上的站別時刻表來搭乘公車外，另可透過公車動態系統便民網頁及語音公車動態語音查詢系統（07-7497100、0928-462188）等多元管道來查詢公車即時到站資訊。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.4.25 高市府交運設字第 10733572300 號函復) | |
|---|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 劉議員德林 |
| 質詢事項 | 鳳山鐵路地下化後，火車站及大東轉運站請再整體檢討，重新規劃妥善的轉運功能，以提供適當便利的轉乘服務。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、為提升鳳山地區大眾運輸轉乘環境與便利性，本府交通局於 102 年建置完成鳳山轉運站，並配合公車路線引進，提供鳳山地區捷運與公車之交通轉乘服務。 二、配合鳳山鐵路地下化後鳳山車站周邊道路環境調整，本府交通局將依據鐵路地下化完工工期程適時檢討公車路線，並於未來火車站出口旁規劃舒適且具當地景觀特色之轉運候車設施，以提供火車與公車之交通轉乘服務。本府交通局規劃以鳳山轉運站及鳳山火車站雙核心轉運的概念，打造鳳山地區鐵路、捷運及公車之便利服務。目前已研提計畫總經費 550 萬元，並獲得交通部公路總局經費補助，刻正辦理設計招標相關作業中。 |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 劉議員德林 |
| 質詢事項 | 新設號誌經費不足，建議整體性考量由執法經費支應改善設施工作。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 有關增設交通號誌經費部分，本府交通局除市府所編列之年度預算外，亦於 105 年起陸續向本府道路交通安全督導會報爭取經費（來源：執法經費），查 105 年度申請核准 333 萬、106 年度申請核准 300 萬、107 年度申請 500 萬，相關經費於核准後納入契約內擴充辦理路口增設交通號誌事宜，用以改善本市交通安全，先予敘明。爰近期接獲反映中山東路 192 巷內擇 1 處地點建議新設號誌乙案，本府交通局已依前述經費來源研議納入辦理相關事宜。 |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.1 高市府交運設字第 10733586100 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 李議員雨庭 |
| 質詢事項 | 建議林園地區可參考文化中心設置具地方農產特色(洋蔥)的候車亭。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 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，近年來林園區已陸續完成候車設施之設置。 二、為推廣本市公共藝術及提升候車亭視覺美感，本府文化局與交通局合作於文化中心週邊候車亭設置裝置藝術，提升城市美學。本市林園區為洋蔥原鄉，係本市唯一耕種洋蔥的區域，本府交通局已請文化局於辦理候車亭公共藝術裝置計畫時，研議將林園區納入具地方農產特色裝置藝術之可行性評估。 |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 李議員雨庭 |
| 質詢事項 | 國道七號高雄路段計畫目前辦理進度？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、國道 7 號路線全長 23 公里，沿線設置南星端、林園交流道、臨海交流道、大坪項交流道、小港交流道、大寮系統交流道、鳳寮交流道、烏松交流道、仁武系統交流道等 9 處匝道或系統交流道（如附圖）。環保署於 102 年 8 月 30 日召開環境影響評估審查委員會審查本計畫環境影響說明書，決議進入第二階段環評。</p> <p>二、環保署於 103 年 10 月至 107 年 4 月間已召開 16 次二階環評範疇界定會議，會議係針對評選方案「主方案－國 7 原規劃路線」、「零方案－國 7 不開發」、「替代方案－修正國 7 規劃路線」進行環境影響項目範疇界定作業，惟第 13 次延續會議林園里務推展聯合促進會及林園區各里里長堅決反對「光明路案」、「高屏溪西側案」2 個替代方案應予撤銷，爰該次會議決議撤回 2 個替代方案。</p> <p>三、環保署第 14 次延續會議，高公局表示確定撤回「光明路案」、「高屏溪西側案」2 項替代方案，及整併林園、臨海交流道。</p> <p>四、環保署第 15 次延續會議高公局堅持取消「替代方案」，終於確定只維持「主方案」（即無任何替代方案）。另歷經 15 次範疇界定延續會議，本次會議終於進入「地質」範疇界定指引表討論。後續第 16 次會議繼續討論地質、地形、土壤、斷層、水文、空品、噪音…等範疇界定指引表項目。</p> <p>五、國 7 計畫後續需俟環評審議通過，將建設計畫報奉行政院核定，始展開工程設計、用地取得及施工。</p> <p>六、市府一直與交通部密切配合，持續協助提供相關資料與建議予高公局參考，並將影響社區居住安全環境、生態環境及工業區廠房運作衝擊降至最低為目標，持續努力推動計畫進行。</p> |

| 編號 | 交流道名稱(暫定) | 功能 |
|----|----------------|--------------------------------------|
| 1 | 林園交流道 (北向) | 以台17及沿海四路為連絡道，提供大林浦、臨海工業區及林園地區北向聯外服務 |
| 2 | 臨海交流道 (北向) | 以台17及上林路為連絡道，提供臨海工業區北向聯外服務 |
| 3 | 大坪頂交流道 (北向) | 以高坪二十二路為連絡道，提供臨海工業區、大坪頂地區北向聯外服務 |
| 4 | 小港交流道 | 以高松路為連絡道，提供高松、小港地區聯外服務，並預留聯絡道拓建銜接。 |
| 5 | 大寮系統交流道 | 銜接台88，提供台88車流轉換服務 |
| 6 | 鳳寮交流道 (分離式) | 鳳寮交流道南向匝道，以台25(鳳林四路)為連絡道，提供大寮及鳳山南向服務 |
| | | 鳳寮交流道北向匝道，以台1(大漢路)為連絡道，提供大寮及鳳山北向服務 |
| 7 | 鳥松交流道 | 以神農路為連絡道，提供鳥松、183縣道及183乙縣道沿線聯外服務 |
| 8 | 仁武系統交流道 | 銜接國10，提供國10車流轉換服務 |



| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 林議員宛蓉 |
| 質詢事項 | 開闢捷運南岡山站到崗山之眼直達車。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、目前捷運站往返崗山之眼園區主要接駁方式為民衆搭乘紅 68 路公車(大型公車)自捷運南岡山站至大莊公園站,再轉乘崗山之眼觀光公車(中型公車)前往。紅 68 路公車目前尖峰約 20 分一班車;崗山之眼觀光公車班距約 10 分鐘,接駁便利性極高。</p> <p>二、因崗山之眼園區受限山區路況僅能由中型公車接駁且車上乘客數受限,倘由捷運站直達園區僅能以中型公車行駛,將影響公車運輸效率致民衆候車時間較長,仍以大型公車轉中型公車方式為宜。</p> <p>三、將與觀光局研議加強捷運南岡山站及大莊公園站之轉乘環境與宣導指標,提升轉乘便利性。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 林議員宛蓉 |
| 質詢事項 | 前鎮輪渡站完工後應辦啓用典禮並製作旅遊地圖,提升周邊觀光價值及航班承載量,跨局處合作活化該站。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、前鎮輪渡站預計於 107 年 7 月完工,輪船公司已規劃於完工後辦理啓用典禮,正式是啓用新候船室提供民衆良好的候船空間。</p> <p>二、觀光局亦已規劃於前鎮輪渡站新候船室設置旅遊資訊服務站,提供旅客周邊觀光景點及旗津觀光相關資訊。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 陳議員慧文 |
| 質詢事項 | 慢車道右轉政策建議調整。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依據道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 6 款內容：「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」。</p> <p>二、經統計於本市交通事故中，機車交通事故中機車與汽車碰撞最多，比率高達 51%，碰撞類型主要為側撞（43%），側撞係車輛於路口轉向過程中（不含變換車道）與其他直行車發生撞擊（如左、右轉汽車與直行機車碰撞）。顯見汽車駕駛人轉彎時未注意後方與對向直行車輛，並互相禮讓，導致肇事發生。</p> <p>三、為改善快慢分隔島路口轉向衝突，並考量慢車道路幅寬度、車輛轉向幅度，已於中華路段、民權路、土庫一路、外環西路、清豐路段、鳳山國泰路段、南京路段等路段實施慢車道右轉改善方案，以簡化路口行車動線。而部分路口進出端慢車道路幅則配合取消路邊停車位，以區隔汽車匯出入轉向與直行機車安全。另若慢車道路幅狹小，汽車不易匯入或大型車輛（如聯結車）轉向需求路段如台機路段、光和路段、新生路段、仁武鳳仁路段則採規劃快、慢車道通行時間分別輪放，或慢車道綠燈提早關閉，透過時間區隔，降低通行衝突。</p> <p>四、針對慢車道右轉已執行路口部分，本府交通局持續追蹤改善成效。另後續亦審慎檢視快慢分隔島管制尚未調整路段，就各種道路幾合條件及肇事原因，研議評估各項減輕機車族群行車壓力配套措施，綜合各項條件措施完備後，再行推動改善事宜。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |

| | |
|----------------|--|
| 議員姓名 | 陳議員慧文 |
| 質詢事項 | 高雄市輪船股份有限公司遊港輪定型化契約顯不合理，尤以第三條、第六條及第十條請研議修改。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因本公司身負代表市府之河港觀光營運角色，除基本航行安全之義務，亦考量因客整體行程之保障及可能衍生之災損權利義務關係。此船舶出租契約之意義除釐清雙方責任義務關係，亦考量乙方所以承攬知旅客應想又之保障，原契約第六條第四項與第十條訂定之原義，係為提醒旅行業者需遵守之保險規範。</p> <p>二、為避免造成租船客戶之誤解本公司按船舶運送業所規定投保之險種，亦於修正後之條文中一一列出。</p> <p>三、契約條文更改後如後，亦於官網重新公告供客戶瀏覽下載。</p> <p>四、修正條文如下：</p> <p> 契約第六條</p> <p> 四、<u>甲方所屬船舶皆已投保船舶意外責任險、船體險、乘客傷害險、營運責任險、公共意外責任險。</u></p> <p> 五、乙方應遵照旅遊觀光相關法令之規定，維護其招攬旅客之安全，若於租賃甲方船舶之乘坐期間發生因乙方疏漏或乘客自身行為所造成傷亡、疾病或意外事件均由乙方自行負責處理及理賠，若有甲方責任範圍內之賠償責任，將按保單內容及投保之保險公司之出保流程，與乙方聯繫辦理後續事宜。</p> <p> 契約第十條</p> <p> 乙方應依據發展觀光條例等相關法令於租船（或稱包船）期間辦理保障旅客之相關保險。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 陳議員慧文 |
| 質詢事項 | 大樓車道出入口網狀線由住戶自費施作不合理，建議改善。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |

| | |
|----------------|---|
| 辦理情形 | <p>一、依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 173 條規定：「網狀線，用以告示車輛駕駛人禁止在設置本標線之範圍內臨時停車，防止交通阻塞。其劃設規定如左：…四、常受交通管制或其他原因需限制不得臨時停車之點，視需要劃設。」，爰網狀線之劃設係有其行政裁量空間，鑒於本市車道出入口申設網狀線案件逐年成長，為訂定網狀線設置原則，本府交通局商請臺北市、新北市、桃園市、臺中市及臺南市主管機關提供現行相關準則以為參考。</p> <p>二、綜合考量市區道路景觀、安全及實際需求性，本府交通局研訂「高雄市政府交通局車道出入口申設網狀線劃設原則」，訂定申請條件、檢附資料、申請程序、劃設範圍、施作及維管單位等原則，擬核定後，再函請各議員服務處及各區公所依原則提出申請。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 陳議員慧文 |
| 質詢事項 | 國泰路及南京路段慢車道右轉相關標誌告示不易辨識。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>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。」，爰為減少有分隔島之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。</p> <p>二、貴席反映兩路段之慢車道右轉管制相關牌面，除依上述規定設置繞道標誌及快車道禁止右轉標誌牌面外，本府交通局亦增設預告標誌牌面以加強預告前方管制情形，依市區道路規定速限行駛前提下，現況均可清楚辨識，至牌面維護部份，本府交通局則定期派員巡查檢視，倘發現有牌面老舊不清或毀損之情事</p> |

，隨即派工換新及修復，如因分隔島上之樹木枝葉遮蔽情形，亦請本府工務局養護工程處協助修剪，俾利用路人遵循行駛。

| | |
|--|---|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 曾議員麗燕 |
| 質詢事項 | 中山三路右轉光華三路車輛需提前改進慢車道右轉，反更危險，建請恢復快車道右轉。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依據「道路交通安全規則」第 102 規定：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：……六、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。……。」故在市區設有快慢分隔島之道路，依規定在快車道行駛車輛不得右轉，慢車道上行駛車輛不得左轉，特此敘明。</p> <p>二、另按「道路交通安全規則」第 94 條規定，「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施車」，及第 98 條規定，「變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離」，因此，駕駛人本應依規定變換車道，慢車道擁擠時，駕駛人應彼此互為禮讓、保持安全車距，緩行車速，並應善盡注意前方與周遭路況之義務。</p> <p>三、至於中山三路凱旋路橋下橋車輛轉進慢車道欲右轉光華三路乙節，考量中山三路快車道車多且不具設置右轉專用車道條件，為避免影響車流及維護行車安全，故規劃快車道禁右改從慢車道右轉，另查該處車道下橋後尚有緩衝行車空間，且已有設置減速標線、禁止變換車道線及「慢」標字等交通設施，駕駛人除遵循標線規定行車外，尚須於禮讓中山三路平面車輛優先通行後，再變換車道駛入慢車道，以維安全，本府交通局亦將持續檢視路口車流特性適時調整各項交通設施。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 曾議員麗燕 |

| | |
|----------------|--|
| 質詢事項 | 慢車道右轉政策造成汽機車混流衝突，建議調整。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依據道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 6 款內容：「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」。</p> <p>二、經統計於本市交通事故中，機車交通事故中機車與汽車碰撞最多，比率高達 51%，碰撞類型主要為側撞（43%），側撞係車輛於路口轉向過程中（不令變換車道）與其他直行車發生撞擊（如左、右轉汽車與直行機車碰撞）。顯見汽車駕駛人轉彎時未注意後方與對向直行車輛，並互相禮讓，導致肇事發生。</p> <p>三、為改善快慢分隔島路口轉向衝突，並考量慢車道路幅寬度、車輛轉向幅度，已於中華路段、民權路、土庫一路、外環西路、清豐路段、鳳山國泰路段、南京路段等路段實施慢車道右轉改善方案，以簡化路口行車動線。而部分路口進出端慢車道路幅則配合取消路邊停車位，以區隔汽車匯出入轉向與直行機車安全。另若慢車道路幅狹小，汽車不易匯入或大型車輛（如聯結車）轉向需求路段如台機路段、光和路段、新生路段、仁武鳳仁路段則採規劃快、慢車道通行時間分別輪放，或慢車道綠燈提早關閉，透過時間區隔，降低通行衝突。</p> <p>四、針對慢車道右轉已執行路口部分，本府交通局持續追蹤改善成效。另後續亦審慎檢視快慢分隔島管制尚未調整路段，就各種道路幾合條件及肇事原因，研議評估各項減輕機車族群行車壓力配套措施，綜合各項條件措施完備後，再行推動改善事宜。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 張議員漢忠 |
| 質詢事項 | 建國路/中山西路/光復路口機慢車左轉待轉區規劃往光復路？鄰旁巷口無法進出，建議重新規劃。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、查建國一路東向車道佈設由內至外為左彎車道（往光復路）、直行車道（往中山西路）及慢車道，內側車道劃設有禁行機車標字，近端號誌設置有「機慢車兩段左轉」標誌，並劃設有機慢車左轉待轉區，爰往光復路機車依規定目前須採二段方式進行左轉。 二、本案已訂於 107 年 5 月 2 日邀集警察局、區公所及里辦公處等相關單位辦理會勘，以改善路口交通安全。 |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 張議員漢忠 |
| 質詢事項 | 維武路速限檢討。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、維武路段之速限規劃係依據交通部院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」102 年度地方年終考評座談會議建議事項辦理，主要考量維武路段為近 90 度急彎易肇事路型，倘僅依「慢」標字提醒用路人減速，駕駛人恐難以明確遵行，爰建議以速限標字方式提醒用路人注意並依速限行駛。 二、前經本府交通局檢討及現勘後，依其道路轉彎半徑、彎道曲率及市區道路及附屬工程設計規範等數據資料，將此彎道速限訂 30 公里/時，以確保車輛能以安全的速度行駛過彎道。 三、另一般市區道路速限，依據「道路交通安全規則」之速限規定為速限 50 公里/時，倘進入彎道前以此速度行駛，其 20 公里/ |

| | |
|----------------|---|
| | <p>時的速限差異，易造成車輛急剎車而發生事故之風險，故本府交通局於進入彎道前 400 公尺處即將速限降為 40 公里/時，再近 200 公尺再降為 30 公里/時，由速限漸變降低的方式，避免車輛緊急剎車，提醒駕駛人依速限指示減速慢行，以減少在彎道處發生事故之風險。</p> <p>四、自實施速限管制迄今，車輛行經該路段均明顯放慢車速，並依其速限指示行駛以維行駛彎道處之安全，現況在該彎道路型仍存在之前提下，該路段速限經檢討仍需維持目前速限管制，未來如因都市計畫道路調整致相關路型條件變更，本府交通局將依其路型變更再行檢討速限調整之可行性。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 張議員漢忠 |
| 質詢事項 | 建議民衆檢舉交通違規案件，微罪是否不罰（如：因臨時需求單手取物、單手駕車被舉發危險駕駛） |
| 主辦機關 （協辦機關） | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、有關違反道路管理事件之舉發，按道路交通管理處罰例（以下簡稱處罰條例）第 7 條第 1 項規定：「道路交通管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。」</p> <p>二、至交通違規案件得否微罪不舉乙事，依「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條規定，如未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，按該規定所列之違規類別，得依職權對其施以勸導，免予舉發。爰民衆檢舉交通違規案件，係由本府警察局受理，關於貴席建議事項，本府交通局已另函請本府警察局卓參。</p> <p>三、另現行法規就民衆檢舉案件採全盤式囊括所有交通違規項目，警方受理後查證違規屬實即應舉發乙節，交通部於 107 年 2 月 23 日召開「研商限制道路管理處罰條例第 7 條之 1 民衆得檢舉違規事證檢舉違規項目」會議討論，建議修訂道路管理處罰條例規定，適度限縮民衆檢舉事項，目前尚未有具體結</p> |

論。惟已另請警政署協助提供限縮民衆檢舉違規項目條款，以供交通部於再次召開會議中討論。

| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表</p> <p>(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
|---|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 鍾議員盛有 |
| 質詢事項 | <p>一、杉林區臺 29 線永齡農場出入口設號誌或閃光號誌警示來往車輛。</p> <p>二、美濃區吉東街 23-66 號產業道路與高美 10 號替代道路建議設號誌或閃光號誌以維護安全。</p> <p>三、美濃區中正里福美路與雙峰街口原閃光號誌因近日發生事故，建議可調整為三色號誌。</p> |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、臺 29 線永齡農場出入口設置號誌一案係屬交通部公路總局第三區養護工程處甲仙工務段轄管範圍，本府交通局已於 107 年 4 月 20 日函請該工務段協處。</p> <p>二、美濃區吉東街 23-66 號前設號誌一案，本府交通局已於 107 年 4 月 24 日辦理現場會勘研議。</p> <p>三、美濃區福美路與雙峰街口改三色號誌一案，本府交通局已於 107 年 4 月 20 日函請交通大隊提供肇事資料以利評估後續改善事宜。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 鍾議員盛有 |
| 質詢事項 | 推動台 86 線快速公路向東延伸至內門、杉林。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、高雄內門與台南關廟當地民意期望藉由台 86 線延伸以快速至高鐵台南站。經交通部公路總局西部濱海公路南區臨時工程處評估不具經濟可行性，交通部於 104 年 5 月 26 日核復同意結案。</p> <p>二、106 年 1 月 3 日邱立委議瑩邀集公路總局等相關單位於內門辦</p> |

理地方說明會，會議中民衆仍建議將台 86 延伸至內門台 3 線並重啓計畫。

- 三、西部濱海公路南區臨時工程處辦理之「台 86 線快速公路向東延伸至台 3 線新闢道路工程委託初步可行性評估工作」於 107 年 4 月 9 日辦理期初報告審查會議，本府交通局將持續追蹤本案進度。

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 伊斯坦大·貝雅夫·正福議員 |
| 質詢事項 | 南橫公路修復進度緩慢，是因為包商施工能量不足所致，交通部公路總局第三區養護工程處並未盡責，促請公路總局今年南橫務必通車到天池。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、查 98 年莫拉克風災迄今，交通部公路總局第三區養護工程處（以下簡稱三工處）已於民國 104 年完成台 20 線寶來～桃源各橋梁截彎取直重建，使寶來至桃源居民通行安全；106 年再完成台 20 線勤和～復興中期道路提升工程，確保沿線部落居民可安全通行至梅山口。</p> <p>二、本府交通局前於 106 年 12 月 5 日函詢三工處南橫公路施工進度，該處表示南橫公路封閉路段（梅山口～向陽）因屬高海拔山區，邊坡崩坍後之土石及豪雨灌入所產生的地滑，以及高山低溫潑冷易起霧等施工環境，使得施工憑添困難程度，工程施作亦遭受颱風豪雨相繼影響導致該路段無法開放通行。</p> <p>三、本府交通局將函請公路總局第三區養護工程處加速南橫公路修復工程進度，以利民眾通行。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 伊斯坦大·貝雅夫·正福議員 |
| 質詢事項 | 寶來一號橋離河面僅 5 公尺，應該改建。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 經洽交通部公路總局第三區養護工程處暨所屬甲仙工務段表示，寶來一號橋因荖濃溪砂石容易淤積，已請河川局第七河川局定期清淤，並已著手進行寶來一號橋改建工程規劃設計，本府交通局將函請該處加速改建工程，以維當地行車順暢安全。 |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 林議員富寶 |
| 質詢事項 | 鼎金系統交流道原各有一線車道往左營、旗山，現因左營端出口匝道標線調整，致壅塞時段原本可順利進入旗山匝道的車輛也被回堵，請洽高公局修正。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、國道 1 號北上銜接國道 10 號出口匝道外側二車道目前已實施國 1 北上出口匝道往左營靠左、往旗山靠右之車道分流措施並自上游 2 公里起設置出口專用車道預告標誌並延長與主線車道間之雙白實線，出口車道每 500 至 600 公尺繪設「左營出口專用」及「旗山出口專用」標字，以規範出口車流儘早分流行駛。 二、另查交通部高速公路局辦理國 1 北上往國 10 西向匝道改善工程，路堤段已於 106 年 12 月 23 日二車道開放通車，完工後往左營方向平均車流提升約 23%，尖峰時段車速平均提升 20 公里/小時。鼎金系統國 1 北上外側二車道之車道指示標誌並未因前揭工程而有所調整，針對目前往左營及旗山之車輛混流問題，本府交通局將函請交通部高速公路局檢討改善。 |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 林議員富寶 |
| 質詢事項 | 高雄往六龜公車班次太少，尤其是六龜辦活動時班班客滿。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、目前高雄往返六龜主要為 8025 路公車提供服務，經分析該路線旅運資料，多數乘客搭乘該路線係往返高雄至旗山。考量該路線行駛國道無法提供立位，已請高雄客運公司在乘客較多之時段，在高雄站加開區間車輪運往旗山之乘客，提供民衆便捷接駁服務。 |

- 二、經查 107 年 4 月份 8025 路公車，由高雄車站發車每日有 15 班次，平均每班次載客 15 人，尚無乘客因客滿而無法搭上車。
- 三、本府交通局已要求高雄客運公司在六龜辦活動乘客較多時，應機動加開 8025 公車以符合乘車需求。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 鄭議員光峰 |
| 質詢事項 | 輕軌完成後，機車族是否可以有效轉移至公共運輸？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、高雄輕軌行經高雄展覽館、市總圖大樓、海洋音樂流行中心、港埠旅運中心等，沿線亦有大型商場（如夢時代、家樂福、好市多及義大購物中心等），另未來捷運黃線加入後更可串聯本市亞洲新灣區、觀光景點及學校醫院等地區，大幅帶動地方發展及縮短旅運時間、健全本市大眾運輸服務路網，便利民衆於各旅次目的點往來。</p> <p>二、市府創全國之先，推出綠能運輸優惠票價，於 107 年 3 月 1 日起推出捷運、公車、輕軌單月吃到飽，並配合城市大眾運輸及減碳工程，持續優化高雄捷運、公車、輕軌及公共腳踏車等四大運輸服務，讓高雄成爲全國首座四鐵驅動網絡城市，落實綠能生活概念。另現爲與多元綠色運具接軌，輕軌已於今年 4 月 4 日起，開放民衆攜帶非動力折疊式腳踏車（小摺）搭乘，藉由結合公共運輸及綠能運具，減少私人機車使用，提升道路服務水準，促進交通順暢及便利性。</p> <p>三、高雄捷運與悠遊卡公司共同攜手合作，自 107 年 2 月 13 日起於高捷各站服務台提供悠遊卡人工加值服務，悠遊卡持卡人也可搭乘高雄輕軌，透過票務支付整合服務，提升乘客付費便利性，另高捷公司及悠遊卡公司也正積極趕工，預計今年 5 月底前將全面開通高雄捷運機器加值服務與使用高雄市公共腳踏車 City Bike，完成無縫運輸的最後一哩路。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 鄭議員光峰 |
| 質詢事項 | 中山四路－中山路交通改善，長期是否中安路有拓寬的可能？ |

| | |
|----------------|--|
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、中山中安路口為本市主要幹道交會處，且鄰近高雄港區大型貨櫃車及聯結車輛多，又該路口東北角大魯閣草衙道大型購物中心於 105 年 5 月開幕營運後引入大量汽機車車潮造成大小車混流情形，加上中安路周邊市地重劃陸續完成及「小港特定倉儲轉運專區」將進行開發下，土地開發強度漸增，衍生交通量加重中安路等周邊道路負荷，104 年列為十大易肇事路口之首。</p> <p>二、為確實針對易肇事路口加強改善，中山四路/中平路/中安路口已於 104 年完成標誌標線、號誌調整工程及分隔島削切、路燈移設等改善工程，並因應大魯閣草衙道營運，本府交通局加強路口號誌時制調整、標誌標線改善及開放三國通道中安路匝道通行以紓解車流，及警察局加強違規行為執法。</p> <p>三、經檢討 106 年度總肇事事件數較 104 年同期減少 37%，且依本府交通局衡量路口危險程度，運用相對易肇事指標（運研所事故當量值/尖峰小時流量）重新檢視 106 年肇事資料，中山四路/中安路口已降至 10 名外（16 名）。為持續推動改善方案，短期部分本府交通局將向貨運業者持續宣導大型車輛分道並透過區域管理手段使用大貨車專用道及三過通道減少中山中安路口負擔，及匝道出口加強取締減少事故發生。</p> <p>四、至中長期改善部分，經 106 年 9 月 11 日本府楊前秘書長召集工務局新建工程處、都市發展局、地政局、本府交通局及高雄捷運公司等單位召開「研商本市小港區中安路道路拓勘事宜」，依會議決議後續推動時優先進行中安路南側道路拓寬計畫，並採都市計畫變更方式辦理。本府交通局亦將持續追蹤改善績效，提供民眾安全行車環境。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 鄭議員光峰 |
| 質詢事項 | 中山四路/中安（中平）路口為易肇事路口，建議一拓寬中安路，建議二路口採時相分離管制（中安、中平輪放）降低衝突。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |

| | |
|-------------|---|
| <p>辦理情形</p> | <p>一、中山/中安路口已於 104 年完成標誌標線、號誌調整、分隔島削切、路燈移設等改善工程，因應大魯閣草衙道營運，本府交通局並加強路口號誌時制調整、標誌標線改善及開放三國通道中安路匝道以紓解車流。106 年度總肇事件數較 104 年同期減少 37%，本府交通局將持續追蹤檢討改善績效，提供民衆安全行車環境。</p> <p>二、有關中安路南側拓寬案，經本府於 106 年 9 月 11 日召開「研商本市小港區中安路道路拓寬事宜」，會中捷運公司表示若道路北側拓寬將使該處無人行道及造成公司機廠保全室部分緊鄰道路，且公司保全室因有控制設施，拆遷成本甚高，決議進先通行中安路南側拓寬計畫。考量中安路旁特倉區開發期程未定，本府交通局後續將再綜整相關資料後再提評估報告簽報市府確認本案政策推動方向。</p> <p>三、而建議中安、中平時相分離管制乙節，目前中山四路/中安（中平）路口號誌時制規劃為四時相，尖峰時段總週期達到 210 秒，第一時相中山四路對開，國道末端直行箭頭綠燈；第二時相中山四路保護左、右轉中安路，國道末端左轉加直行加右轉箭頭綠燈，中安路快、慢車道紅燈加右轉箭頭綠燈；第三時相中安路快車道、中平路對開，中安路慢車道紅燈加右轉箭頭綠燈；第四時相中安路慢車道專用時相（左轉加直行加右轉箭頭綠燈），中安路快車道紅燈加左轉箭頭綠燈。由於路口號誌時制已為多時相管制，為減少中安路直行車與中平路轉向車流之交織衝突，經研議後本府交通局將調整號誌時制為東西向輪放，中平路西往東先通行後再開放中安路東往西通行，惟採中安路、中平路分離輪放將導致路口各行向延滯增加情形，後續亦追蹤其成效並再作適當調整號誌時制。</p> |
|-------------|---|

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表
(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 劉議員馨正 |
| 質詢事項 | 西門大橋拓寬問題與工務局研商。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府工務局新建工程處於 105 年 11 月 18 日辦理會勘，會議紀錄結論為短期由本府交通局增加交通設施，長期有關都市計畫道路部分，由本府工務局新建工程處視交通需求及市府財源通盤研議；非都市計畫農地重劃區產業道路拓寬部分，因涉及農地重劃區用地取得，請本府地政局主政辦理。</p> <p>二、本府交通局已於 106 年 3 月增設道路縮減標誌、標線、禁止超車牌面及更新既有標誌、標線等交通設施，以提醒駕駛人降低速度。</p> <p>三、另有關長期擴寬問題由本府工務局新建工程處及地政局視交通需求及市府財源通盤研議規劃辦理。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 許議員慧玉 |
| 質詢事項 | 鼓勵民衆使用公共運輸，持續辦理可行方案。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因應 103 年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，並同步推出公車永續幸福計畫，包含實施「1 日 2 段吃到飽」、「公路客運自付額 60 元上限優惠」及「捷運轉乘公車折扣 3 元優惠」。本措施實施至今，106 年度公車運量相較 103 年度實施免費公車時期，成長 130 萬人次。</p> <p>二、爲了改善空氣品質，本府環保局與交通局攜手力沉空污，實施刷電子票證搭公車免費以及捷運系統於尖峰時段免費措施。106 年 12 月至 107 年 2 月實施期間，總運量從 1,578 萬人次成長至 1,967 萬人次，增加 25%；交通測站測得的一氧化碳、碳氫化合物平均值皆創歷年同期新低；搭配本府環保局多管齊下的空污減量措施，這三個月 AQI>150 的紅色警示天數，也從前一年同期的 28 天，降至 16 天，減少 42%，本府後續會再研議實施可行方案，鼓勵民衆使用大眾運輸，減少私人運具使用，以改善空氣品質。</p> <p>三、爲延續前述的空污季節大眾運輸免費優惠措施，本府交通局與高捷公司合作，自 107 年 3 月 1 日起推出捷運加公車吃到飽月票，普通票爲 1,600 元，學生票則爲 1,400 元；並自 107 年 4 月 1 日起特別推出市區公車吃到飽月票，普通票爲 479 元，學生票則爲 399 元。</p> <p>四、而後續將於 107 年 8 月推出高雄市 MaaS 服務計畫，該計畫係透過 APP 整合公車、捷運、輕軌、渡輪等通勤運具的行動購票，並媒合共享運具，使民衆以優惠價格購買月票，可使用便捷的公共運輸服務。</p> |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表
(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|----------------|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 邱議員邱憲 |
| 質詢事項 | 如何有效提升低地板公車比例。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |

辦理情形 近年來經本市致力於鼓勵客運業者將老舊柴油公車換新為低地板及無障礙公車，低地板及無障礙公車佔所有公車比率已由 102 年的 17.4% (166 輛) 提升至 106 年底的 40.7% (398 輛)。本府交通局將持續鼓勵客運業者將屆齡之公車，汰換為低地板或無障礙公車，以便利年長者及身心障礙者搭乘。預定 2025 年可達本市公車全面無障礙化的目標。

本市電動公車與無障礙公車數量預計進度表

| 年別 | 汰換電動公車數 | 電動公車總數 | 公車總數 | 電動公車比例 | 無障礙公車比例 | 備註 |
|---------|---------|--------|-------|--------|---------|---|
| 2018.6 | 43 | 77 | 992 | 7.8% | 43.95% | 南台灣(14)-行駛建工幹線、西城快線、301、紅 53 高客(11)-行駛旗美國道快捷、8035、8036 港都(50)-行駛黃 2、五福幹線、52、62、73、81、紅 27 漢程(2)-行駛 168 幹線、紅 35 |
| 2018.12 | 92 | 169 | 1,000 | 16.9% | 56.2% | 黃 1(5)、黃 2(5) 綠 1(3)、綠 2(3) 港都(68)、紅 57(8) |
| 2019 | 75 | 244 | 1,005 | 24.3% | 63.38% | 新闢路線(5) |

| | | | | | | |
|------|----|-------|-------|--------|--------|---------|
| 2020 | 75 | 319 | 1,010 | 31.6% | 70.50% | 新闢路線(5) |
| 2021 | 75 | 394 | 1,015 | 38.8% | 77.54% | 新闢路線(5) |
| 2022 | 75 | 469 | 1,020 | 46.0% | 84.34% | 新闢路線(5) |
| 2023 | 75 | 544 | 1,025 | 53.1% | 91.41% | 新闢路線(5) |
| 2024 | 75 | 619 | 1,030 | 60.1% | 98.25% | 新闢路線(5) |
| 2025 | 75 | 694 | 1,035 | 67.1% | 100% | 新闢路線(5) |
| 2026 | 75 | 769 | 1,040 | 73.9% | 100% | 新闢路線(5) |
| 2027 | 75 | 844 | 1,045 | 80.1% | 100% | 新闢路線(5) |
| 2028 | 75 | 919 | 1,050 | 87.5% | 100% | 新闢路線(5) |
| 2029 | 75 | 994 | 1,055 | 94.2% | 100% | 新闢路線(5) |
| 2030 | 66 | 1,060 | 1,060 | 100.0% | 100% | 新闢路線(5) |

| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表</p> <p>(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
|---|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 簡議員煥宗 |
| 質詢事項 | 旗津觀光客人數減少與主計處統計搭渡輪減少人數落差很大。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、營運概況表載客人數計算</p> <p>(一)旗鼓及前中航線以營收額除以現金及電子票卡之平均票價推估，餘鴨子船、愛之船、觀光遊輪以實際搭乘人數提報，本式不含旗津卡人數。</p> <p>(二)本式自車船處時期即以此基礎估算，其中交通渡輪因投現部份年以百萬以上計，無法精確估算實際人次及每人投入金額，故以營收額除以平均單價推估執行，然以此方式估算會因單價擬訂之高低，使人次有較大落差。</p> <p>(三)近來由於電子票卡使用率提升，使其實際人次與每人單價均有記錄可循，統計準確率獲得大幅提升，為求精進正確，自 106 年 8 月起，即投入人力計算實際搭乘人數，並輔以電子票卡記錄後，得以細分投現與電子票卡搭乘人數。據此，自 106 年 8 月起營運概況表之載客人數均以實際人次登載之，以利未來動線與票價策略之擬定。鼓山－旗津、前鎮－中洲渡輪人數計算方式。</p> <p>二、提報觀光局主要遊憩區遊客人數計算</p> <p>(一)以旗鼓及前中航線之營收額除以全票票價推估，本式不含旗津卡、社福卡與其它航線人數。</p> <p>(二)本式自車船處時期即以此基礎估算，其中交通渡輪因投現部份年以百萬以上計，無法精確估算實際人次及每人投入金額，故以營收額除以平均單價推估執行，然以此方式估算會因單價擬訂之高低，使人次有較大落差。</p> <p>(三)雖自 106 年 8 月起投入人力計算實際搭乘人次，使人次統計可趨精確，然考量若冒然更動計算基礎，將使人次呈現暴增狀態，社會易產生誤解，故仍沿用相同計算基礎提報。</p> |

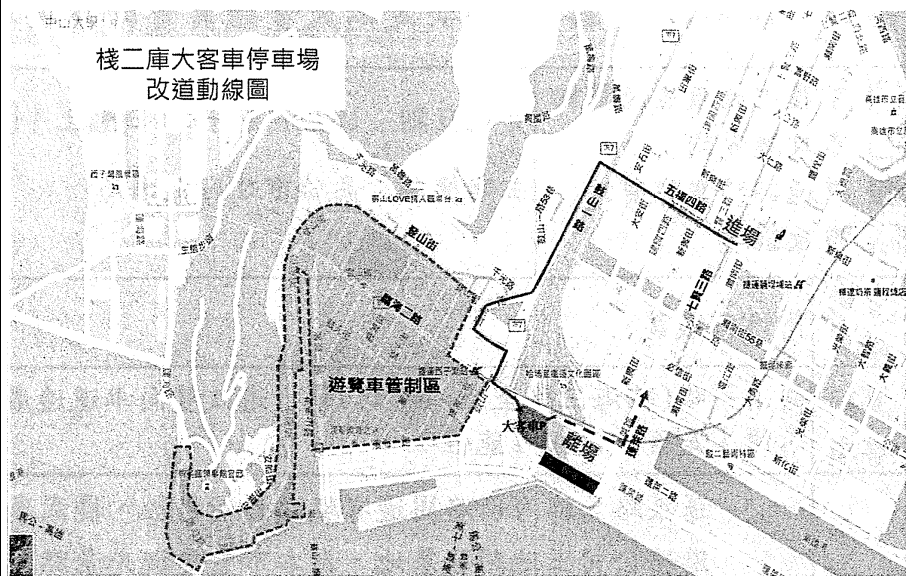
| | |
|----------------|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 簡議員煥宗 |
| 質詢事項 | 協助旗津人力觀光三輪車業者使其能合法、合理營運。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依「道路交通管理處罰條例」第 69 條第 1 項規定：「慢車種類及名稱如下：…二、三輪以上慢車：（一）人力行駛車輛：指三輪以上客、貨車、手拉（推）貨車等。包含以人力為主、電力為輔，最大行駛速率在每小時二十五公里以下，且行駛於指定路段之三輪慢車。（二）獸力行駛車輛：指牛車、馬車等。」，第 69 條第 3 項規定：「前項慢車登記、發給證照及管理之辦法，由直轄市、縣（市）政府定之。」，爰本府以 106 年 3 月 9 日高市府交運管字第 10631349600 號令訂定「高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法」，並自 106 年 9 月 9 日起施行。</p> <p>二、依「高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法」，本府各機關權管事項如下：</p> <p>(一)觀光局：依據本市觀光發展需求，規劃客用營業慢車行駛區域、道路及時間。</p> <p>(二)警察局：營業慢車違規舉發。</p> <p>(三)交通局：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.公告營業慢車行駛之特定地區、道路及時間。 2.營業慢車許可證及號牌之核發。 <p>三、有關旗津人力觀光三輪車證照之取得，業者表示目前營運之車輛係多年前向本府購買，當時未檢附出廠文件，本府交通局將依「高雄市特定地區營業用三輪以上慢車管理辦法」規定，於 107 年 5 月前協助輔導上述業者取得牌照，並就其屬特定身份及屬性加以檢討，研議放寬行駛區域。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 簡議員煥宗 |
| 質詢事項 | 旗津第二過港隧道推動情形？ |

| | |
|----------------|---|
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府交通局為加速旗津第二過港隧道興建，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壽期屆滿前再行推動，惟基於安全及港區發展考量下，會議決議請臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司及航港局及早推動第二過港隧道興建計畫。</p> <p>二、目前過港隧道設置單向二快一慢車道，大型貨車占總流量比例達 17.2%，客貨混流情況嚴重，且車流交織影響安全。預計民國 110 年過港隧道尖峰時段道路服務水準達 F 級(3,400pcu/小時)，無法應付旅運需求，推動第二過港隧道實刻不容緩。</p> <p>三、考量旗津地區及港區之整體發展與交通需求，第二過港隧道建設完成後，現有過港隧道可轉提供貨運使用，達成客貨分流且促進行車安全，本府並於 105 年 7 月中旬交通部來訪時，建請交通部協助督促港務公司及早推動第二過港隧道，達客貨分流之目的。</p> <p>四、本府已於 106 年 3 月 2 日函請交通部航港局督促臺灣港務公司及早啟動第二過港隧道，以因應旗津地區及港區未來整體發展與交通需求。另臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司於 106 年 7 月 21 日召開「高雄港整體交通路網及運輸模式改善研究」委託技術服務第二次工作會議，本府亦建請該公司儘速推動第二過港隧道興建，分流既有過港隧道交通流量。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 簡議員煥宗 |
| 質詢事項 | 輔導雙層觀光巴士營運。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、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，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</p> |

| | |
|----------------|---|
| | <p>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。為推廣提昇雙層觀光巴士搭乘率，本府交通局與高雄客運共同行銷，去(106)年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活動，成效十分良好；運量亦從通車初期每月 1,500 人次成長到目前每月 2,000-2,500 人次。本(107)年度將加強各項行銷宣傳活動，5 月份配合母親節、6 月份配合畢業季(加強行銷)、7-8 月暑假期間將辦理小小導覽員活動。</p> <p>二、針對雙層巴士數位行銷部份，亦有專人經營高雄開頂雙層巴士臉書粉絲團；截至 107 年 4 月 9 日已有 8,626 人追蹤，相較於 105 年 8 月開設後第一個月僅 129 人成長許多。</p> <p>三、此外針對營運路線，刻正檢討雙層觀光巴士調整行駛蓮池潭等具在地特色之景點，以吸引觀光客搭乘。並研議透過包租車預約行程，以彈性規劃行駛路線之方式吸引團客搭乘。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 簡議員煥宗 |
| 質詢事項 | 鼓山一路(臨海三路至臨海新路)單行道改雙向車道造成地方不便，是否有調撥可能性。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、蓬萊路、臨海新路周邊有駁二藝術特區、棧貳庫、未來港務公司土地開發基地，為本市重要觀光景點，蓬萊路/臨海新路口成為重要觀光交通結點，為減少該路口車流壓力及行人通行之安全，106 年 8 月 8 日經本府召開鼓山區蓬萊路、臨海新路永久路型研商會議，會中討論為避免遊覽車行駛臨海新路左轉進入哈瑪星旅運接駁中心停車場停放時，阻擋臨海新路車輛造成回堵，決議哈瑪星旅運接駁中心遊覽車改由五福四路-鼓山一路-臨海一路-臨海三路-鼓山一路-臨海新路，俾利遊覽車由臨海新路順向右轉進場，故將鼓山一路(臨海三路至臨海新路段)由原北向單行道調整為雙向車道；離場則由臨海新路-蓬萊</p> |

路－七賢三路通行。

二、該路段於今（107）年 2 月 21 日調整為雙向通行，實施初期由新濱派出所派員協助疏導交通，初期雖偶有民衆闖入，惟經實施兩個月後目前道路交通尚屬穩定。本府交通局將持續派員與地方進行溝通，瞭解該路段車流狀況並適時微調。



| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 簡議員煥宗 |
| 質詢事項 | 鼓山一路（臨海二路至臨海三路）原為北向單行道，近期調整為雙向，如係因應大客車（遊覽車）通行需求，建議可研議調整為時段性調撥車道。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、考量未來蓬萊路、臨海新路周邊為駁二藝術特區、未來港務公司土地開發基地，蓬萊路/臨海新路口為重要觀光節點，為減少該路口車流壓力及行人通行之安全，哈瑪星旅運接駁中心遊覽車改由五福四路－鼓山一路－臨海一路－臨海三路－鼓山一路－臨海新路進場，離場則由臨海新路－蓬萊路－七賢三路通行。鼓山一路（臨海二路至臨海三路）路段規劃為雙向通行，可有效分散因遊覽車車潮進入哈瑪星旅運接駁中心停放，於臨海 |

二路與捷興二街交岔路口左彎所造成之路口堵塞，故調整為雙向通行，供遊覽車順利進入臨海新路。

二、至研議調整為調撥車道部分，因實施路段僅約 90 公尺，時段性管制方式恐造成當地民衆及遊客不易辨別該路段行車方向反造成危險，故經評估該路段不宜實施。

三、另為利當地民衆熟悉新動線，鼓山一路、臨海二路周邊亦配合調整相關標線及設置告示牌警示，並協請鄰旁中油加油站調整動線及向客戶宣導，未來本府交通局將持續觀察當地交通狀況及適時調整設施，以符需求。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 王議員耀裕 |
| 質詢事項 | 國道七號高雄路段計畫目前辦理進度？應興建橋下道路。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、國道 7 號路線全長 23 公里，沿線設置南星端、林園交流道、臨海交流道、大坪頂交流道、小港交流道、大寮系統交流道、鳳寮交流道、烏松交流道、仁武系統交流道等 9 處匝道或系統交流道（如附圖）。環保署於 102 年 8 月 30 日召開環境影響評估審查委員會審查本計畫環境影響說明書，決議進入第二階段環評。</p> <p>二、環保署於 103 年 10 月至 107 年 4 月間已召開 16 次二階環評範疇界定會議，會議係針對評選方案「主方案－國 7 原規劃路線」、「零方案－國 7 不開發」、「替代方案－修正國 7 規劃路線」進行環境影響項目範疇界定作業，惟第 13 次延續會議貴席、林園里務推展聯合促進會及林園區各里里長堅決反對「光明路案」、「高屏溪西側案」2 個替代方案應予撤銷，爰該次會議決議撤回 2 個替代方案。</p> <p>三、環保署第 14 次延續會議，高公局表示確定撤回「光明路案」、「高屏溪西側案」2 項替代方案，及整併林園、臨海交流道。</p> <p>四、環保署第 15 次延續會議高公局堅持取消「替代方案」，終於確定只維持「主方案」（即無任何替代方案）。另歷經 15 次範疇界定延續會議，本次會議終於進入「地質」範疇界定指引表討論。後續第 16 次會議繼續討論地質、地形、土壤、斷層、水文、空品、噪音…等範疇界定指引表項目。</p> <p>五、另國 7 計畫於台 17 線（沿海路）共線路段、鳳寮交流道（台 25 至台 1）等有規劃橋下道路，另本府交通局於 107 年 4 月 25 日已函請高公局評估大寮區拷潭里規劃橋下道路，以連結大寮系統交流道及地區道路。</p> <p>六、國 7 計畫後續需俟環評審議通過，將建設計畫報奉行政院核定</p> |

，始展開工程設計、用地取得及施工。

七、市府一直與交通部密切配合，持續協助提供相關資料與建議予高公局參考，並將影響社區居住安全環境、生態環境及工業區廠房運作衝擊降至最低為目標，持續努力推動計畫進行。

| 編號 | 交流道名稱(暫定) | 功能 |
|----|------------|--------------------------------------|
| 1 | 林園交流道(北向) | 以台17及沿海四路為連絡道，提供大林浦、臨海工業區及林園地區北向聯外服務 |
| 2 | 臨海交流道(北向) | 以台17及上林路為連絡道，提供臨海工業區北向聯外服務 |
| 3 | 大坪頂交流道(北向) | 以高坪二十二路為連絡道，提供臨海工業區、大坪頂地區北向聯外服務 |
| 4 | 小港交流道 | 以高松路為連絡道，提供高松、小港地區聯外服務，並預留聯絡道拓建銜接。 |
| 5 | 大寮系統交流道 | 銜接台88，提供台88車流轉換服務 |
| 6 | 鳳寮交流道(分離式) | 鳳寮交流道南向匝道，以台25(鳳林四路)為連絡道，提供大寮及鳳山南向服務 |
| | | 鳳寮交流道北向匝道，以台1(大漢路)為連絡道，提供大寮及鳳山北向服務 |
| 7 | 鳥松交流道 | 以神農路為連絡道，提供鳥松、183縣道及183乙縣道沿線聯外服務 |
| 8 | 仁武系統交流道 | 銜接國10，提供國10車流轉換服務 |



| | |
|----------------|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 王議員耀裕 |
| 質詢事項 | 林園區海墘路旁興欣大樓車道出入口雙黃線影響車輛進出，建議檢討改善。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府交通局於 107 年 3 月 15 日邀集貴席服務處人員與興欣大樓管委會委員現勘，並於 107 年 3 月 26 日發函說明在案。</p> <p>(一)依據「道路交通標誌標線號誌設置規則」第 166 條規定：「禁止超車線，用以表示禁止超車，設於視距不足或接近交岔路口之路段」且接近交岔路口路段「至少 20 公尺」，爰 20 公尺係屬法律規定之下限值，其用意在避免車輛於近路口該距離內進行超車，而衍生與對象轉入車輛之碰撞事故。</p> <p>(二)惟經現場量測，該雙黃線已為 20 公尺法定下限長度，20 公尺距離內亦無其他交岔路口，爰依上述規定，不宜再縮短或開</p> |

口，次考量接近路口處車流交織本即頻繁，從台 17 省道（速限 70 公里）轉入海墘路之車輛如跨越至對向車道，將危及海墘路與興欣大樓車道出入口車輛安全。該標線仍具重要功能。

。

二、另經現場會同貴服務處人員現場檢視，該處路口停止線具路口尚有 3.8 公尺空間，為使路口範圍適度縮小以利改善路口行車秩序及在法律範圍內給予用路人最大變換車道彈性，同意將停止線及雙黃線前移 3.8 公尺，並於 107 年 3 月 26 日完工。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 陳議員政聞 |
| 質詢事項 | 新光停車場舖面是否有改善計畫？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因應高雄展覽館活動期間之停車需求，本府交通局向中油公司租借前鎮區獅甲段 518 等 11 筆地號土地作為停車場使用（新光停車場），本府環保局於 105 年 4 月將其列為土污控制場址，要求中油公司須進行整治工程，中油公司遂於 106 年 7 月開始相關土污整治工程，將本場原先碎石給配之舖面挖除，土污整治後僅回填泥土或簡易碎石，致天晴時滿天塵土，天雨時泥濘積水。惟為配合市府舉辦 2018 國際遊艇展展覽館停車需求，本府交通局開放土污解列區域作為國際遊艇展期間及後續相關展覽民衆停車利用。</p> <p>二、鑑於該停車場土地租賃契約將於 107 年 5 月 31 日屆滿，本府交通局已向中油公司申請續借，致現階段無法實質改善舖面。屆時倘中油公司同意再續借本府 3 年，本府交通局將進行整體評估規劃，辦理舖面改善工程。</p> <p>三、考量目前開放之區域，其中一區僅為泥土舖面，屢屢造成塵土飛揚之情形，本府交通局目前針對舖面較差之區域暫時封閉管制，並覆蓋環保工程用之防塵網，並於 4 月 19 日施作完成，經本府交通局現場勘查，塵土飛揚之情形已大幅改善，本府交通局亦請高雄展覽館配合其他開放停車之區域之夜間及離峰時間加強灑水。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 劉議員馨正 |
| 質詢事項 | 鼎金系統交流道要如何改善。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、鼎金系統交流道為本市重要交通樞紐，除擔負國道 1 號、國道 10 號車流轉換，更係本市仁武、左營地區重要通行要道。惟因系統匝道與地區道路毗鄰甚近，車流量龐大且交織嚴重，常造成周邊道路雍塞，嚴重影響國道及地區道路行車效率。</p> <p>二、為改善周邊交通問題，本府交通局與交通部高速公路局等相關單位已多次研商提出相關改善計畫，包括：改善國 10 西向自由路出口匝道、增設國 1 南下鼎力路出口匝道，增設國 10 東向銜接國 1 北上匝道，及國 10 東向民族路及文自路入口匝道分流等，透過「提升道路疏解率、導引車流改道」等雙效策略，期有效打通交通瓶頸。</p> <p>三、本府工務局新建工程處刻正辦理「增設國 10 東向銜接國 1 北上匝道」工程，已於 107 年 3 月開工，藉由工程期間民族路入口匝道須封閉施工而改由文自路匝道進入國 10，於工程完工後將實施匝道分流管制，即由民族路匝道進入車輛僅准通往國 1 南下，往國 10 東向則改由文自路匝道進入國道，以減少車流交織。</p> <p>四、基於車流分散策略，本府交通局亦辦理增設國道 1 號仁武八德二路交流道可行性研究，並依增設交流道需滿足交流道間距大於 2 公里之先決條件，研提以仁武區八德二路為連絡道設置南下北上均可進出之完整鑽石型交流道，進出日均交通量 69,546 pcu，總經費約 10 億元（中央 4.81 億元、本市 5.18 億元），益本比 2.14，顯示具有經濟可行性，期能藉由新設交流道方式分流改善鼎金系統交流道壅塞情形。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |

| | |
|----------------|--|
| 議員姓名 | 劉議員馨正 |
| 質詢事項 | 台 29 道路（小份尾－寶隆）道路彎曲，請公路總局拓寬取直。 |
| 主辦機關 （協辦機關） | 交通局 |
| 辦理情形 | 查目前台 29 線小份尾－寶隆部分道路彎曲度較大，本府交通局已於 107 年 5 月 11 日高市交運規字第 10734471500 號函請公路總局評估該公路拓寬或截彎取直可行性，並追蹤後續進度。 |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 陳議員麗娜 |
| 質詢事項 | 實施快車道禁止右轉改進慢車道右轉措施，雖改善路口右轉安全問題，反而是造成匯入慢車道時行車危險，請再檢討。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依據「道路交通安全規則」第 102 規定：「汽車行駛至交岔路口，其行進、轉彎，應依下列規定：……六、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。……。」故在市區設有快慢分隔島之道路，依規定在快車道行駛之車輛不得右轉，其原意係避免快車道右轉車與慢車道直行車交織碰撞。</p> <p>二、查中華四路（新田路-新光路）104 年度事故資料顯示，7 處路口共發生 163 件交通事故，其中快車道右轉汽車與慢車道直行機車碰撞之型態有 25 件，比例高達 15.3%，尤其在青年（雙向）、四維（雙向）、新光（南向）等路幅較寬之路口，比例皆超過 15%，其中青年（雙向）更高達 37.5%，為改善上述路口快車道右轉汽車與慢車道直行機車碰撞情形，本府交通局業於 105 年 5 月 23 日召開「研商中華四路（新田路至新光路間）實施慢車道右轉管制事宜」會議決議，該路段 7 處路口一律禁止快車道汽車右轉，改由上游路口進入慢車道後，再行右轉，再查自 105 年 10 月 19 日實施以來，106 年 1~3 月該路段事故件數較去年同期減少 53.7%。</p> <p>三、因此，本府交通局再經檢討 104 年度與 105 年度民權路段 16 處路口肇事資料，分別發生 217 件及 246 件交通事故，其中「快車道左轉與慢車道直行機車碰撞」及「快車道右轉與慢車道直行機車碰撞」之肇事件數 104 年度計有 40 件、105 年度計有 49 件，比例分別高達 18.43%及 19.92%。其中五福、青年、四維、三多、廣西、一心、二聖、鄭和民興、一德管仲等 9 處路</p> |

| | |
|----------------|--|
| | <p>口自快車道左轉、右轉與慢車道直行機車事故比率高居不下，爰為改善民權路段行車安全，本府交通局即於 106 年 3 月 27 日與本府警察局、交通警察大隊及相關區公所、里辦公處等相關單位研議改善方案，決議採行民權路全路段快車道禁止右轉、慢車道禁止左轉（民權路北向與民生路口、民權路南向與中山路口除外），改由上游路口進入慢車道後再行右轉，部分左轉車流較高之路口併設左轉專用車道，號誌燈號亦一併修正，以簡化路口行車動線、提升交通安全，目前民權路段改善後事故比率已降低 17%。</p> <p>四、另按「道路交通安全規則」第 94 條規定，「汽車行駛時，駕駛人應注意車前狀況及兩車並行之間隔，並隨時採取必要之安全措施」，及第 98 條規定，「變換車道時，應讓直行車先行，並注意安全距離」，爰因快車道實施禁止右轉改進慢車道右轉造成匯入慢車道時行車危險一事，仍請所有駕駛人確實按照道路交通安全規則相關規定行車或變換車道，慢車道擁擠時，駕駛人應彼此互為禮讓、保持安全車距，並應善盡注意前方與周邊路況之義務。</p> <p>五、針對慢車道右轉已執行路口部分，本府交通局持續追蹤改善成效。另後續亦審慎檢視快慢分隔島管制尚未調整路段，就各種道路幾合條件及肇事原因，研議評估各項減輕機車族群行車壓力配套措施，綜合各項條件措施完備後，再行推動改善事宜。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 陳議員麗娜 |
| 質詢事項 | 冬季空品不良大眾運輸免費搭成效不佳。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、冬季空品不良大眾運輸免費搭，實施日期為 106 年 12 月至 107 年 2 月，免費搭乘運具有捷運、輕軌及公車，其中除了捷運為平日尖峰時段免費，其餘運具皆全日營運時段免費搭乘。</p> <p>二、大眾運輸免費搭實施三個月以來，經統計捷運尖峰時段總運量為 423 萬人次，較去年同期 337 萬人次增加 85 萬人次，輕軌運量較去年同期增加 51 萬人次，公車加客運運量較去年同期增加</p> |

100 萬人次，各運具總增加量約為 237.9 萬人次，共成長約 13.8 %。

三、綜上，本市實施「冬季大眾運輸免費搭」3 個月以來，捷運、輕軌、公車客運等公共運輸運量均有效提升，成效顯著，確實提高民衆使用大眾運輸之意願，減少私人運具之利用，進而降低私人運具空污氣體排放。

| | |
|--|--|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 黃議員淑美 |
| 質詢事項 | 大順陸橋機車路權受到排擠，針對三民區十全路/民族路、九如路/大順路、九如路/九如匝道易肇事路口檢視。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、民族路/十全路口：有關民族/十全左轉車流易與直行車流衝突部分，本府交通局已於 107 年 3 月 21 日完成佈設左轉專用道並配合號誌調整左轉保護時相，可有效改善左轉車流與直行車流交之問題，並將設置快車道禁止右轉標誌（加上公車除外副標），汽車改為慢車道右轉，並於上游同盟一路路口設置繞道指示標誌，及該路口號誌時相一全紅加 1 秒。</p> <p>二、九如路/大順路口：有關大順陸橋機車路權受排擠部分，現目前車道配置為一快一慢車道，該陸橋未來將配合鐵路地下化工程，預計於 107 年 9 月 1 日進行拆除作業，拆除陸橋後所騰空的空間可增加機車通行空間。為維護該路口交通安全，本府交通局已陸續拆除老舊標桿、補繪轉彎導引線、禁 18 標誌模糊更新、新設危 3 標誌等交通工程改善。</p> <p>三、九如路/九如匝道：本府交通局已規劃九如一路東往西方向，調整標現方式增設右轉專用車道，機慢車專用道全段輔以藍色標線，藉以提高辨識效果，屆時將配合改善相關交通管制措施，以維行車安全。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 黃議員淑美 |
| 質詢事項 | 機車待轉區設置之必要性及原則為何？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、為維護機車左轉之安全性避免與同向直行之車輛動線衝突，依 |

| | |
|----------------|--|
| | <p>據〈道路交通安全規則〉第 99 條第一項規定略以：「機車行駛之車道，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，依下列規定行駛：一、在未劃分快慢車道之道路，應在最外側二車道行駛……二、在已劃分快慢車道之道路，雙向道路應在最外側快車道及慢車行駛……」。</p> <p>二、同條第二項規定略以：「機車行駛至岔路口，其轉彎，應依標誌或標線之規定行駛；無標誌或標線者，應依第 102 條及下列規定行駛：一、內側車道設有禁行機車標誌或標線者，應依兩段方式進行左轉，不得由內側或其他車道左轉。二、在三快車道以上單行道道路，行駛於右側車道或慢車道者，應以兩段方式進行左轉彎；行駛於左側車道或慢車道者，應以兩段方式進行右轉彎」。</p> <p>三、目前本府交通局設置「機慢車兩段式左轉」標誌及「機慢車左轉待轉區」標線係依「道路交通安全規則」第 99 條規定，於內側車道禁行機車之路段依規定設置，另對於 T 字路口、單向一快一慢車道或僅一快車道之路段原則上開放機慢車直接左轉，針對部分路口車流量大或左轉肇事多，方以要求機慢車應兩段式左轉，以避免機車、自行車與汽車混流速差大而致肇事情況。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 黃議員淑美 |
| 質詢事項 | 慢車道右轉方式易肇生衝突，建議重新檢視。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、依據道路交通安全規則第 102 條第 1 項第 6 款內容：「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」。</p> <p>二、經統計於本市交通事故中，機車交通事故中機車與汽車碰撞最多，比率高達 51%，碰撞類型主要為側撞（43%）；側撞係車輛於路口轉向過程中（不含變換車道）與其他直行車發生撞擊（如左、右轉汽車與直行機車碰撞）。顯見汽車駕駛人轉彎時</p> |

| | |
|----------------|--|
| | <p>未注意後方與對向直行車輛，並互相禮讓，導致肇事發生。</p> <p>三、為改善快慢分隔島路口轉向衝突，並考量慢車道路幅寬度、車輛轉向幅度，已於中華路段、民權路、土庫一路、外環西路、清豐路段、鳳山國泰路段、南京路段等路段實施慢車道右轉改善方案，以簡化路口行車動線。而部分路口進出端慢車道路幅則配合取消路邊停車位，以區隔汽車匯入與直行機車安全。另若慢車道路幅狹小，汽車不易匯入或大型車輛（如聯結車）轉向需求路段如台機路段、光和路段、新生路段、仁武鳳仁路段則採規劃快、慢車道通行時間分別輪放，或慢車道綠燈提早關閉，透過時間區隔，降低通行衝突。</p> <p>四、經統計 104 年及 105 年民權一路、二路 16 處交岔路口分別發生 217 件及 246 件交通事故，其中「快車道左轉與慢車道直行機車碰撞」及「快車道右轉與慢車道直行機車碰撞」之肇事件數，民權路為 19.92%，經與本府相關機關當地里辦公處等研商討論，決議採行民權一路、二路快車道全面禁止右轉，汽車駕駛人需提前一個路口改駛慢車道後再行右轉，慢車道號誌燈號並已全面配合修正為箭頭燈號，另五福、青年、四維、三多等 9 處交岔路口亦一併設置左轉專用車道及左轉時相，以提供路口左轉車輛更安全行車環境。為提高汽車駕駛人知悉交通管制措施，沿線交岔路口設置快車道禁止右轉、慢車道禁止左轉、改道標誌及提前改道告示牌，實施後事件數已下降 17%。</p> <p>五、針對慢車道右轉已執行路口部分，本府交通局持續追蹤改善成效。另後續亦審慎檢視快慢分隔島管制尚未調整路段，就各種道路幾合條件及肇事原因，研議評估各項減輕機車族群行車壓力配套措施，綜合各項條件措施完備後，再行推動改善事宜。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 黃議員淑美 |
| 質詢事項 | 汽車停車格緊臨停止線，無法停車且有行車安全疑慮（建國路近福德路口）。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 本府交通局已於 106 年 4 月 27 日現勘，查反映地點係設置警備車專 |

用停車格，該停車格於路口 10 公尺以外區域（實際距離路口 15 公尺），其位置並無不當，考量當地停車需求，經評估仍宜維持現狀。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.16 |
| 議員姓名 | 蘇議員炎城 |
| 質詢事項 | 鐵路地下化高雄車站工程進度為何。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、為提供高雄都會核心國道客運、公路客運、台鐵、捷運及市區公車等多功能轉運服務，高雄車站東側「車站專用區二用地」規劃為長途客運轉運站，設置 22 席月台，國道客運利用鐵路下地後騰空路廊之園道進出，降低客運車輛對高雄車站週邊建國路及九如路交通之影響。高雄車站西側「車站專用區三用地」規劃市區公車轉運站，佈設環狀島式公車停靠區，設置 8 席公車停靠區及 5 席備用車位。</p> <p>二、高雄市區鐵路地下化（含延伸左營及鳳山計畫）工程第一階段下地通車時間訂於 107 年 8 月為目標，俟鐵路下地後，後續尚有第二階段地面工程，包含：臨時軌拆除、站區東側及西側工程、高雄車站舊站體遷移、中博高架橋拆除、車專二及車專三工程、天棚及景觀工程、車專區旅館及辦公室大樓新建工程等，整體計畫期程為下地通車後 5 年。</p> <p>三、高雄車站目前進行 ACL212 標第三階段工程，並已於 107 年 2 月 8 日啓用臨時公車站及進行高雄火車站前公車站拆除作業，本府交通局將配合鐵路地下化工程進度持續協助施工交通維持計畫審查作業，以降低工程施工期間交通衝擊。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.4.25 高市府交運設字第 10733538600 號函復) | |
|---|--|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 高議員閔琳 |
| 質詢事項 | 高雄市電動汽車共享系統目前推動及執行進度。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因應全球暖化及能源短缺問題日益嚴重，及燃油車輛之使用為空氣污染及能源消耗的主要原因之一，本府交通局引進電動汽車共享租賃系統，藉由電動共享汽車之推動，降低環境污染，並以「共享」取代「持有」，改善都市交通與停車問題。</p> <p>二、為推動本市電動汽車共享租賃系統，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 處租賃站位。前已於 106 年 5 月 26 日與電馳股份有限公司完成簽約，廠商應於簽約次日起 1 年內完成至少 5 個電動共享汽車租賃站，及提供至少 9 輛電動汽車供營運；簽約次日起 2 年內完成所有電動共享汽車租賃站，並累計提供至少 84 輛電動汽車。</p> <p>三、本案除配合 2017 生態交通全球盛典活動已於哈瑪星地區設置 1 處示範展示站外，四維行政中心站、高鐵北站、國賓飯店站及巨蛋北站等 5 站已陸續施工，俾提供第一階段營運服務，另刻加速陸續辦理站位會勘及台電用電申請作業，以利第二階段 50 個租賃站順利營運。</p> |

| | |
|---|--|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.4.25 高市府交運設字第 10733539700 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 李議員眉蓁 |
| 質詢事項 | 高雄市電動汽車共享系統執行及左營地區規劃設站情形。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、因應全球暖化及能源短缺問題日益嚴重，及燃油車輛之使用為空氣污染及能源消耗的主要原因之一，本府交通局引進電動汽車共享租賃系統，藉由電動共享汽車之推動，降低環境污染，並以「共享」取代「持有」，改善都市交通與停車問題。</p> <p>二、為推動本市電動汽車共享租賃系統，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 處租賃站位。前已於 106 年 5 月 26 日與電馳股份有限公司完成簽約，廠商應於簽約次日起 1 年內完成至少 5 個電動共享汽車租賃站，及提供至少 9 輛電動汽車供營運；簽約次日起 2 年內完成所有電動共享汽車租賃站，並累計提供至少 84 輛電動汽車。</p> <p>三、本案除配合 2017 生態交通全球盛典活動已於哈瑪星地區設置 1 處示範展示站外，四維行政中心站、高鐵北站、國賓飯店站及巨蛋北站等 5 站已陸續施工，俾提供第一階段營運服務，另刻加速陸續辦理站位會勘及台電用電申請作業，以利第二階段 50 個租賃站順利營運。</p> <p>四、左營地區除建置中之高鐵北站及巨蛋北站，另亦規劃建置高鐵南站、巨蛋南站、蓮池潭站及榮民總醫院站等站位，以提供民衆綠能運具選擇。</p> |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|---|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員信瑜 |
| 質詢事項 | 中山路沿線肇事如何降低？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、中山路沿線肇事情形以中山四路/中安路口、中山四路/凱旋四路口及中山四路/五甲路口等三處路口最多，由於中山四路為市區通往小港國際機場、高雄港區主要幹道，原大型車及聯結車輛多，且大魯閣草衙道大型購物中心於 105 年 5 月開幕營運後再引入大量汽機車潮，另周邊市地重劃區陸續完成如西側有 65 期重劃區，東側有南成地區第 77 期重劃區、五甲路市地重劃區，加上「小港特定倉儲轉運專區」將進行開發下，土地開發強度漸增，加重中山四路等周邊道路負荷，造成大小車混流嚴重。</p> <p>二、另該三處路口亦同時有車流量多、路口面積大、號誌燈複雜、鄰近高、快速公路交流道口等特性，經 105-106 年重新檢討肇事原因及事故碰撞情形，透過工程手段重新檢討標誌標線號誌、車道配置、分隔島及照明等道路設施是否妥適，如縮小路口面積、限縮行車空間、地面增繪導引標線、透過號誌改善加強紓解率、檢討全紅時間、設立速限標誌、相關提醒牌面及檢討設置闖紅燈測速照相設備，並於 106 年底前陸續完成。</p> <p>三、至教育宣導部分，本府警察局將特別針對路口常見違規如超速、違反管制等行為加強取締，提高見警率並於尖峰時段加強疏導作為，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，本府交通局將不定時透過電子媒體發佈訊息預知駕駛人注意事項、與學校、NGO 團體合作於相關活動或課程場合派員宣導正確交通安全觀念以向下紮根，並持續健全捷運輕軌及公車等公共運輸路網宣導市民多搭乘大眾運輸減少道路車流。</p> <p>四、後續將持續由本市道安會報管制改善外，持續觀察肇事改善績效及相關防制作為，逐步降低交通事故發生率及肇事嚴重性，</p> |

| | |
|----------------|---|
| | 提供民衆安全行車環境。 |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員信瑜 |
| 質詢事項 | 中山中安捷運地下道可否全天候開效？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 捷運草衙站地下通道係配合捷運營運時間開放供民衆通行使用，目前主要考量為該捷運站地下道與捷運站體連通，並無相關阻隔設施，故於非捷運營運時段無法禁止人員闖入，且在夜間捷運未營運時間亦未有管制人員駐點，將會影響車站設備、人員安全及捷運系統營運安全，甚至衍生遊民聚集等問題，故現階段中山中安捷運地下道暫不開放 24 小時通行。 |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員信瑜 |
| 質詢事項 | 旗津第二過港隧道推動情形。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府交通局為加速旗津第二過港隧道興建，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壽期屆滿前再行推動，惟基於安全及港區發展考量下，會議決議請臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司及航港局及早推動第二過港隧道興建計畫。</p> <p>二、目前過港隧道設置單向二快一慢車道，大型貨車占總流量比例達 17.2%，客貨混流情況嚴重，且車流交織影響安全。預計民國 110 年過港隧道尖峰時段道路服務水準達 F 級（3,400pcu/小時），無法應付旅運需求，推動第二過港隧道實刻不容緩。</p> <p>三、考量旗津地區及港區之整體發展與交通需求，第二過港隧道建設完成後，現有過港隧道可轉提供貨運使用，達成客貨分流且</p> |

| | |
|----------------|---|
| | <p>促進行車安全，本府並於 105 年 7 月中旬交通部來訪時，建請交通部協助督促港務公司及早推動第二過港隧道，達客貨分流之目的。</p> <p>四、本府已於 106 年 3 月 2 日函請交通部航港局督促臺灣港務公司及早啓動第二過港隧道，以因應旗津地區及港區未來整體發展與交通需求。另臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司於 106 年 7 月 21 日召開「高雄港整體交通路網及運輸模式改善研究」委託技術服務第二次工作會議，本府亦建請該公司儘速推動第二過港隧道興建，分流既有過港隧道交通流量。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員信瑜 |
| 質詢事項 | 停車重複繳費改善方式。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、目前本市路邊停車繳費管道有本府交通局服務台、超商、家樂福、高捷、美廉社、銀行、電信業及全國繳費網代收等，除本府交通局服務台、超商多媒體機及全國繳費網代收為即時查詢與即時銷帳（隱藏）外，其他管道為由停管系統批次排程，於車輛停車後將資料拋予委託廠商，委託廠商收到款項或直接扣款後再將資料批次拋回停管系統銷帳。因前揭作業採離線方式，資訊交換有時間差異，將產生持單重複繳費之問題。惟目前停管系統針對有辦理銀行、電信業約定代收之車主，如有重複繳費情形，原即有自動比對帳務返回原扣款來源（帳戶或信用卡）之機制，並無重複收費之情形，至於持單或於超商多媒體機補單繳費者，因未能確認繳費者身分，並無主動辦理退款。</p> <p>二、超商持單繳費為單向批次傳輸（收銀機每日總結帳務傳輸至總公司系統，總公司系統再傳輸至停管系統），非即時雙向查詢傳輸，故民衆可能重複繳費之行爲如下：</p> <p>(一)已約定銀行扣款，在銀行尚未排程扣款前，又持單或利用多媒體機繳款。</p> <p>(二)持單繳費後，超商於次日將資料回傳停管系統銷帳前，民衆又利用多媒體機列印繳費單繳款。</p> |

| | |
|----------------|--|
| | <p>(三)於超商多媒體機列印繳費單繳費後，民衆又持單繳費。</p> <p>三、重複繳費行為除造成民衆質疑外，亦將導致本府交通局重複支付代收費用，為改善此情形，依作業所需時程初擬對策如下：</p> <p>(一)短期－以宣導為主：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 8月29日已發布新聞稿宣導民衆勿重複繳費。 2. 於 PDA 印製出之繳費單備註勿重複繳費等相關提醒文字，已於 106 年 9 月完成。 <p>(二)中期－事先防制：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 隱藏已約定銀行扣款車輛之繳費通知單部分條碼，讓超商收銀機無條碼可讀取收費，以避免民衆重複持單繳費，已於 106 年 11 月完成。 2. 推出智慧行動支付服務，透過智慧行動裝置及各業者開發的服務平台（行動支付 APP 軟體），提供民衆線上「即查、即繳、即銷」路邊停車費之服務，將已利用 APP 繳費之停車單即時隱藏標註為已繳費狀態。目前委託廠商一卡通、愛貝、歐付寶、拍付、遠傳、街口等 6 家公司簽已於 107 年 2 月 1 日陸續上線服務。 <p>(三)長期－退費予車主（配合 107 年度停管系統建置更新案時程）：本項涉及停車時間點之車主確認，以免造成退費對象錯誤，故需介接第三代公路監理系統車籍異動資料，初步先由第三代公路監理系統之委託廠商中華電信公司為本府交通局客製化車籍異動查詢系統，並函報公路總局同意始可使用。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公有路邊停車場服務資訊網增加「重複繳費查詢平台」供民衆查詢並申請退費。 2. 服務員持 PDA 開到有重複繳費之車號，主動於停車單加註重複繳費提醒。 |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員信瑜 |
| 質詢事項 | 可否比照自行車立體停車場之興建模式，建造機車立體停車場？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、有關小港轉運站自行車立體停車場，係考量「自行車」為實踐 |

| | |
|----------------|--|
| | <p>生活中最直接且最健康的「節能減碳」交通工具，為讓高雄市成為自行車友善城市，使自行車在都市運輸與觀光旅遊交通中扮演重要的角色，並且翻轉高雄市的城市意象，爰規劃小港轉達站自行車立體停車場為試辦地點，以推動友善自行車停車空間。開放初期使用率較低，經本府交通局積極宣傳及檢討周邊自行車停車情形後，目前該場使用率已逐步提升，平日使用率約 5 成，假日使用率約可達 6 成。</p> <p>二、對於興建專屬機車立體停車場，仍須以路外場域並結合相關大眾運輸轉乘需求進行評估，且需視當地整體都市發展暨交通狀況、停車供需，並評估其興建成本與日後收費營運管理之經濟效益來檢討開闢的可行性。本府交通局為增加機車停車供給，已在辦理相關促參開發案或興建立體停車場規劃時，一併檢討納入機車停車空間。亦持續觀察市區機車停車狀況，倘有高度需求及適當場域，將再進行檢討評估開闢機車立體停車場。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員信瑜 |
| 質詢事項 | 釋出電動車優先停車格位。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>鑒於近年受到議論之空污防制議題，行政院於 106 年 12 月 21 日第 3581 次院會決議中，針對環保署「空氣污染防制行動方案」報告案移動污染源部分，參考國際趨勢與產業發展，提出 2030 年公務車輛及公車全面電動化，2035 年機車全面電動化（禁售燃油機車），2040 年汽車全面電動化（禁售燃油汽車）等具體管制與防治措施，為如期達成政策目標，經蒐集五都相關電動車輛停車配套措施，本市已擬定相關電動車優先停車格位之停車配套措施如次：</p> <p>一、汽車部分：由於 2030 年公務車輛將全面電動化，惟本市目前電動汽車登記，數量僅有 41 輛，考量目前尚處於電動車普及化推動初期，電動車使用數量不多，為避免強制設置排他性之專用格位引發民怨，兼顧未來公務車輛電動化使用需求，短期以配合充電樁設置「電動車優先格」較為柔性，預計今（107）年底將於本市公有路外停車場結合充電樁至少設置 200 格電動汽</p> |

車優先格及提供免費充電措施，路邊停車場預計完成設置 100 格優先格，108 年以後則依法律修訂及發展情形再予評估調整。

二、機車部分：依據經濟部「下一期電動機車產業發展方案」中明確敘明提高公有停車場內電動機車停車位比例，爰本市後續將依交通部會議紀錄配合辦理，今（107）年底前將於生態交通示範區、商圈、大眾運輸場站、大型賣場、公園、醫院等，選擇適當位置試辦設置電動機車優先格 200 格，未來則視使用車輛增長情形及交通部相關識別圖樣設計狀況，滾動式檢討提高設置數量。

| | 電動汽車優先格 | 電動機車優先格 |
|---------|---|---|
| 107 年 | 1. 公有路外 P 配合充電樁設置電動車優先格，107 年預計完成至少 200 格，並提供免費充電。 路邊 P 設置電動車優先格，107 年預計完成 100 格。 2. 民營 P 輔導設置。 | 1. 於生態交通示範區、商圈、大眾運輸場站、大型賣場、公園、醫院等路邊 P、路外 P 試辦設置；107 年預計完成 200 格。 2. 民營 P 輔導設置。 |
| 108 年以後 | 視中央政策及技術發展情形評估調整。 | 視中央政策及技術發展情形評估調整。 |

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員美雅 |
| 質詢事項 | 渡輪票價攸關旗津地區旅遊觀光，建議調降票價，以提振觀光。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、由於旗鼓航線營運時間高達 21 小時（上午 05 至翌日 2 時）、前中航線 16 小時，且渡輪啟動需 5 人一組服務，其所需成本極高，為適當反映部份合理成本及努力提升渡輪服務品質，自 106 年 3 月 1 日起調整「鼓山-旗津」及「前鎮-中洲」航線票價，此次票價調整，以現金投幣者為主，持旗津卡者維持免費，持一卡通等電子票證乘客則維持原票價不變，希望藉此提高電子票證使用率，加速旅客通關速度，縮短旅客等待時間，以有效全面提升渡輪服務品質。</p> <p>二、旗津地區有它的獨特性，它不僅是一個觀光勝地，更是一個居民眾多且交通不便的生活區及工作區，所以對於旗津地區的水路交通，我們一直秉持著 2 個初衷，一個是如何提供給旗津地區 2.8 萬人，一條安全便利的交通，另一個是在此前提下，提供發展旗津觀光旅遊的一個高品質的水路運輸（提升渡輪服務品質），所以不管是在票價的調整及乘船的管制措施方面，都有著這樣的思維。因此，旗鼓渡輪在配合市政府政策下，在照顧旗津偏遠地區交通上，已發行旗津卡免費搭乘，另在協助觀光發展上，也特別針對全國境內遊客，所常用的四大電子票證（一卡通、悠遊卡、I CASH、HAPPY CASH）予以原價優惠不予調漲（甚至比全票原價 25 元，還便宜之 20 元）。</p> <p>三、由於此次渡輪票價之調整為旅遊性質之消費，部份票價之支出，依消費性質及比例而言，是不會直接影響消費意願。再加上持一卡通、悠遊卡等電子票證搭乘，享有原票價不變之優惠，依個人選擇亦會挑選對他們最為有利之消費方式，以辦理一卡通等電子票證來搭乘渡輪。其次，乘客使用一卡通等電子票證搭乘，具有方便攜帶、安全及無須準備零錢等多項優點；更重</p> |

要的是，能有效縮短遊客等待時間、加速通關速度，如此，反而提升遊客前往旗津旅遊之意願（免於尖峰時刻，較長時間排隊等候），更能提昇年 650 萬乘客之搭乘品質。目前只要持電子票證（一卡通、悠遊卡、I CASH、HAPPY CASH 等）皆可享有原票價不變之優惠，現電子票證之普遍及使用性已越來越高，據輪船公司統計，自 105 年 1 月以來使用電子票證搭乘渡輪之比例已提升 24% 達到了 58%，投幣乘客比例自 105 年 1 月以來，由 66% 下降至 42%，足見此措施有效鼓勵大家使用電子票證搭乘大眾運輸。

四、整體旅遊大環境之蕭條，為高雄市各大遊憩區近兩年來所共同承受之影響，其中又以海線之影響最劇，包含英國領事館、愛河、紅毛港文化園區、旗津等，高雄海線之觀光人次較 106 年下降約 16% 達 156 萬人次，旗鼓渡輪搭乘人數也受此影響，自 104 年起逐年下降再加上新興旅遊景點的磁吸效應，尤以駁二藝術特區近兩年來逐步完善，不少大型展演活動都選擇在駁二舉辦，加上水岸輕軌通車，的確磁吸了不少觀光人次前往，此雖可能影響短期內渡輪搭乘人次，但皆身為高雄河港觀光景點，對此磁吸效應持正面態度，且接下來高雄港區將更走向親水港都之意象，相信未來市府整合亞洲新灣區、駁二藝術特區、西子灣至旗津，做為整體觀光規劃開發，更能帶動觀光聚集效應。

五、輪船公司近期在提升渡輪服務品質之努力如下：

- (一) 106 年 1 月完成旗津第三躉船之興建，有效改善乘船動線，加快旅客輪運效率。
- (二) 106 年 1 月完成亞洲第一艘快樂號渡輪之電力推進系統改造，提供綠能渡輪新服務。
- (三) 106 年 12 月完成第一艘全新電力推動渡輪旗福一號，並投入營運，另預計於 107 年底完成第二艘電力推動渡輪，以提供環保無污染之高品質運送服務。
- (四) 完成年度船舶維修計畫之訂定，落實維修紀律，有效提升船舶妥善率、節省船舶維修費用。
- (五) 完成年度船員調度計畫之訂定，以擲節人事成本。
- (六) 賡續執行旗津居民專用道、假日人車分離輸運措施及連續假日禁止一般遊客燃油機車上船等措施，有效大幅提升整體輪

| | |
|----------------|---|
| | <p>運效率。</p> <p>(七)於 105 年 6 月 1 日將太陽能愛之船委由大鵬灣遊艇公司經營管理，每年可收取權利金 1,500 萬元。</p> <p>(八)以愛之船成功委外之經驗規劃將遊港航線委外經營（真愛輪、光榮輪、高雄輪），以借重民間活絡之廣宣手法與管道提升經營績效，並收取權利金俾以期轉虧為盈。</p> <p>(九)執行違規登船查緝作業，針對使用偽幣、旗津卡等進行稽查，以減少本公司營收損失；106 年度查獲 7 件冒用卡、394 次無效卡。</p> <p>(十)執行開源策略，將旗津輪渡站二樓商業空間出租。</p> <p>綜上舉措，皆在提升渡輪整體服務品質，加速通關速度，縮短遊客及居民等待時間，使居民有感、遊客有感，創造雙贏的契機。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員美雅 |
| 質詢事項 | 旗津第二過港隧道推動情形。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本府交通局為加速旗津第二過港隧道興建，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壽期屆滿前再行推動，惟基於安全及港區發展考量下，會議決議請臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司及航港局及早推動第二過港隧道興建計畫。</p> <p>二、目前過港隧道設置單向二快一慢車道，大型貨車占總流量比例達 17.2%，客貨混流情況嚴重，且車流交織影響安全。預計民國 110 年過港隧道尖峰時段道路服務水準達 F 級（3,400pcu/小時），無法應付旅運需求，推動第二過港隧道實刻不容緩。</p> <p>三、考量旗津地區及港區之整體發展與交通需求，第二過港隧道建設完成後，現有過港隧道可轉提供貨運使用，達成客貨分流且促進行車安全，本府並於 105 年 7 月中旬交通部來訪時，建請</p> |

| | |
|----------------|--|
| | <p>交通部協助督促港務公司及早推動第二過港隧道，達客貨分流之目的。</p> <p>四、本府交通局已於 106 年 3 月 2 日函請交通部航港局督促臺灣港務公司及早啓動第二過港隧道，以因應旗津地區及港區未來整體發展與交通需求。另臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司於 106 年 7 月 21 日召開「高雄港整體交通路網及運輸模式改善研究」委託技術服務第二次工作會議，本府交通局亦建請該公司儘速推動第二過港隧道興建，分流既有過港隧道交通流量。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員美雅 |
| 質詢事項 | 如何處理停 35 案周邊住戶的疑慮？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、本案辦理過程中，本府交通局辦理或出席有多次說明會【地方說明會 1 次(105/5/26)、堅山大世紀社區說明會 2 次(105/7/19、107/2/27)、公聽會 1 次(106/1/19；現場無反對意見)、都市計畫變更公開展覽說明會 1 次(106/8/18；現場無反對意見)】，雖有反對聲音【僅來自位於基地南屏路對側之堅山大世紀社區】，但不乏有民意贊同本案，本府交通局皆有將合理民意納入招商條件【例：地上建築物樓層高度不得超過九層樓、開發量體至少須取得並維持綠建築標章之銀級標準、建議停車場主要出入口設置於神農路側、提供所在里之月租里民停車位席次至少 50 席(含)以上等】。</p> <p>二、雖有部分民衆對本案仍存有疑慮，惟都會公司既經甄審委員會選為最優申請人，代表其為適合之投資人。而目前規劃內容僅為初步構想，仍須俟簽約後，該公司即得開始進行細部設計，本府亦始得透過都市設計審議委員會、交通影響評估委員會等進行實質審查，確保開發行為對當地交通不會造成不良影響後，始會確定開發量體及開工興建，故簽約後仍能納入合理民意予以優化。</p> <p>三、本案已於 107 年 4 月 26 日完成簽約，開始 4 年興建期及 46 年營運期(總契約期間 50 年，倘乙方營運績效良好，得向甲方申</p> |

請續約一次，期間最長以 20 年為限），預計 111 年 4 月興建完成，111 年 5 月開始營運。

| | |
|--|--|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 童議員燕珍 |
| 質詢事項 | 建議能夠建設立體停車場，以及校園或公園能開放供民衆停車使用。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、為增加本市停車供給，解決停車問題並提升土地使用效率，落實路外為主、路邊為輔之停車政策，考量市區空地難尋，用地取得不易，本府交通局擬定路外公共立體停車場興建計畫，除考量地區性需求外，亦需評估其經濟效益，並以都市計畫停車場用地為優先，若不足者，再輔以其他公有閒置空地為開發對象，使公共設施用地使用效益最大化。</p> <p>二、本府交通局除以促參方式推動立體化外，亦結合前瞻基礎建設計畫，將針對公共運輸轉乘停車空間、觀光遊憩據點及市區商業發展較高等區域進行整體調查評估，規劃立體、平面停車場等建設，以增加本市各區停車空間，紓解觀光及接駁轉乘所需停車空間。</p> <p>三、為推動校園開放民衆停車，本府交通局於 94 年即有輔導學校設置公共停車場之成功案例（例：新興高中），於 104 年起，更加著重於推動本項政策，至今本市已有 13 所學校取得停車場登記證，計提供大型車 35 輛、小型車 991 輛停車位。推動的過程中「學校意願」為輔導成功與否之關鍵，多數學校考量校園安全等，不願設置公共停車場，對此，本府交通局將持續努力，期能在對校園安全影響最小之情況下，與校方共同研議可行營運方式。</p> <p>四、另開放公園供民衆停車使用部分，考量公園綠地是民衆所期待休憩的地方，亦有老樹移植等問題，相關規劃皆須審慎評估，未來推動亦須仰賴府內各機關共同協力合作。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |

| | |
|----------------|---|
| 議員姓名 | 童議員燕珍 |
| 質詢事項 | 輕軌大順路段沿線公車路線調整。公車改為小型的車輛而不使用大型的公車。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、查行經輕軌大順路段沿線公車路線有 0 南、0 北、16、37、77、81、環狀 168 東、環狀 168 西、217、紅 29、8021、8503 等。其中 0 南、0 北、77、環狀 168 東、環狀 168 西、217、紅 29 平均日運量皆超過 1,000 人，環狀 168 東、環狀 168 西日運量更達 3,000 人以上，為沿線學生上下課通學重要路線。</p> <p>二、另大順路段沿線有數家大型商場（家樂福、好市多及特力屋等）及正在開發之義大亞洲廣場等，大順路段商業活動頻繁。</p> <p>三、為能輸運通學及購物民衆，仍以大型車為宜，惟本府交通局會視旅運需求，將持續評估大巴改行中巴之可行性。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 童議員燕珍 |
| 質詢事項 | 輕軌施工路段規劃臨停區。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 輕軌施工期間將取消全側停車格位後劃設禁停紅線，為考量當地裝卸貨、接送等臨停需求，本府捷運工程局已將臨停規劃納入工程施作，刻正評估沿線臨停需求並設置臨停車彎，本府交通局亦配合參與各項會勘、共同研商之。 |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 童議員燕珍 |
| 質詢事項 | 中正路歷史博物館停車問題（汽車停車格改為機車停車格，數量過多）。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 中正路歷史博物館位於愛河風景區，為本市重要觀光景點，每逢假 |

日機車在人行道上恣意騎乘、佔用人行空間停放，影響觀光形象及行人通行，為保障行人路權及維護步行安全，本府交通局 106 年 12 月於該處實施機車退出人行道措施，經查歷史博物館周邊設有鹽埕立體停車場及歷史博物館停車場總計 858 席汽車停車格位、尚有大量空位，因此將路邊汽車停車格調整為 77 席機車停車格，人行道上既存的 34 格機車格則同步塗銷，同步改善人行環境及兼顧汽機車停車需求。

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員玟娟 |
| 質詢事項 | 建議將哈囉市場旁軍方閒置土地，再次協調釋出，規劃做為公共停車場。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、於 107 年 2 月 26 日檢送合作契約書草案予軍備局，軍備局於 107 年 3 月 20 日函復辦理變更為非公用財產移交國有財產署中，故無法配合合作開發，另請本府交通局後續與國有產署洽談合作開發計畫。</p> <p>二、本府交通局訂於 107 年 5 月 3 日召開會議，邀集貴席、財政部國有財產署南區分署、國防部軍備局、國防部軍備局工程營產中心南部地區工程營產處、本市左營區公所、左營區屏山里辦公室等相關單位共同討論協商。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員玟娟 |
| 質詢事項 | 號誌、反射鏡設置原則常與當地民衆需求不符，建議檢討改善。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、有關號誌設置部分，該路口須達道路交通標誌標線號誌設置規則第 226 條之流量、肇事紀錄規定，若未達設置門檻，本府交通局將以個案處理，另案邀集相關單位會勘，視該路口狀況予以設置網狀線，保持路口淨空；於停止線後方標示「停」、「慢」標字，區分路口幹、支道路權；如路口有夜間不易辨識之情形，則使用太陽能閃光標鈕方式，以達路口夜間警示作用。綜上所述，未達設置號誌標準之路口，本府交通局將利用標誌、標線及標字等交通工程作為，提升路口警示效果，達到維持交通安全之目的。</p> |

二、有關反射鏡設置部分，原則上設置於公用道路路段或路口上，路幅 8 公尺以上道路，因反射鏡物理特性緣故（路幅太大有視覺死角，反易生事故），不予設置。若屬私領域土地，如住家大樓車道出入口、私有停車場出入口、學校停車場出入口等僅供特定對象出入使用，非供大眾通行之交岔路口本府交通局皆不予裝設。凡屬上述私領域情形案件，本府交通局將以個案處理，由大樓管理委員會、停車場業者及校方等向本府交通局提出申請，邀集相關單位進行會勘，本府交通局同意後得自費請合格標誌廠商設置，並負後續維護管理之責。

高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表

(107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 陳議員玫娟、黃議員香菽 |
| 質詢事項 | 輕軌施工期間對大順路沿線重要路口肇事如何改善？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、為配合本府捷運工程局輕軌二階段於大順路段施工，該局已規劃同盟-建工路、明誠路、十全路、大昌路、平等路、民族路等作為改道動線規劃，及於博愛路/大順路、民族路/大順路等路口規劃車輛轉向管制，並調整路口號誌時間以紓解車流，施工前三週將派義交於尖峰時段指揮交通，且視車流狀況適時延長義交執勤時間。</p> <p>二、另本府捷運工程局於施工期間將進行交通監測，每月定期依交通情形檢討改善交維措施，以維護施工期間大順路段交通安全及順暢。</p> <p>三、本府道安會報已請本府捷運工程局於施工前透過新聞稿、網路、資訊可變標誌 (CMS)、廣播電台等宣導施工該到資訊，並於路口設置改道牌面，並確實派員指揮交通，俾利民眾提早因應週知。</p> |

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|--|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 李議員雅靜 |
| 質詢事項 | 爭取鳳山環狀社區公車路網與電動公車。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、目前 87 路公車行經鳳山轉運站、誠義路、中崙社區、瑞隆東路、大明路、鳳新高中、新富路、光華路、五甲一路、中山路、中山西路至建軍站(捷運衛武營站)，係鳳山地區之社區環狀線。 二、本府交通局已規劃調整 87 路公車延駛台鐵鳳山站，增加該路線轉乘便利性；俟 107 年 8 月鐵路地下化鳳山車站前後站打通後，亦將評估 87 公車向北延駛至可行性。 三、配合交通部政策，已持續鼓勵本市公車業者購買電動低地板公車。目前鳳山地區黃 2 及 52 路公車多數班次已由電動公車服務，未來俟業者陸續購置電動公車後，亦將視民衆旅運需求配置其在鳳山區公車路線服務。 |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 李議員雅靜 |
| 質詢事項 | 一、經武路/光遠路口與大東轉運站前路口交通如何改善？ 二、鳳頂路/過埤路口交通如何改善？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、鳳山區省道台 1 戊線光遠路，因本路段路幅約僅 15 米寬，車流量大，於經武路口亦有轉向需求，在加上經武路/光遠路口與光遠路/大東二路口街廓短及公車進出大東轉運站之需求，易造成壅塞情形產生，本府交通局前於 106 年 4 月 19 日偕同貴席召開現場會勘，需改善內容包括： (一)路口鋪面不平整，請交通部公路總局第三區養護工程處高雄 |

工務段重新刨鋪整平，以確保用路人行車安全。

(二)請交通部公路總局第三區養護工程處高雄工務段、本府交通局於路口西側（光遠路上，省道台 1 戊）、南側（維新路上）增設機車停等區，以加強汽機車輛紅燈停等之秩序，並維護機車安全。

(三)考量光遠路西往北轉向不易，請本府交通局調整早開時相，以利用路人轉向安全。

前述待改善事項均已完成，今（107）年 1-3 月該路口事故件數共計 10 件，其中 4 件 A2 類事故、6 件 A3 類事故，較去（106）年同期之事故件數 13 件（A2 類事故 9 件、A3 類事故 4 件）減少 3 件（-23.1%），A2 類事故減少 5 件，改善幅度達 55.5%。

另配合大東轉運站公車進出而設定，因轉運站出入口（介於大東一路與大東文化中心間）係無號誌化路口，為讓路口淨空公車出入安全順暢，故於大東文化中心/大東公園路口，先行截斷東往西之車流，以維轉運站公車進出順暢，經評估仍以維持目前管制方式為宜，本府交通局亦將持續觀察車流量變化情形，以作為未來調整之依據。

二、鳳頂路與過埤路口前於 104 年 5 月 25 日、105 年 6 月 8 日、105 年 9 月 9 日、105 年 11 月 8 日及 106 年 4 月 19 日由本府交通局邀集有關單位辦理相關路口改善會勘，最近一次之改善措施包括：

(一)有關鳳頂路南往北向右轉專用車道、機車優先道間增設實體分隔島，請本府工務局養工處儘速於 106 年 6 月底前完成。

(二)請本府交通局於分隔島施作完成後，研議調整鳳頂路（頂庄路-過埤路段）相關交通標線佈設（如增加指向箭頭、機慢車優先道增繪設彩色鋪面之可行性），俾維交通安全。

前述待改善事項均已完成，今（107）年 1-3 月止該路口事故件數 18 件，其中 A2 類事故 2 件、A3 類事故 16 件，較去（106）年同期之事故件數 23 件（A2 類事故 8 件、A3 類事故 15 件）大幅改善，事故件數件少 5 件下降 21.7%，A2 類事故件數減少 6 件，改善幅度達 75%最為顯著。

本府交通局將持續觀察本路口車流量變化情形及事故態樣並適時調整，以提升行車安全與順暢。

| | |
|----------------|--|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 李議員雅靜 |
| 質詢事項 | 鳳山地區請多增加路外停車場，並請儘量立體化，以增加停車供給。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、鳳山早期在進行都市計畫時，並沒有預估到近年來市區發展如此迅速，停車場用地規劃普遍不足，該區又多為老舊部落，進而造成市區內可利用來闢建停車場的土地不多，衍生出停車問題。</p> <p>二、為解決停車問題及因應用地取得不易，本府交通局已有擬定路外公共立體停車場興建計畫，計畫除考量地區性需求外，亦需評估其經濟效益，並以都市計畫停車場用地為優先，若不足者，再輔以其他公有閒置空地為開發對象，使公共設施用地使用效益最大化。</p> <p>三、本府交通局亦結合前瞻計畫將針對五甲地區福誠高中周邊及文山特區等，持續觀察周邊開發情形研議設置立體停車場之可行性。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 李議員雅靜 |
| 質詢事項 | 鳳山轉運站北側空地，建議興建路外停車場。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、查鳳山轉運站北側空地為本府捷運局經管之鳳山區竹子腳段 28 地號土地，面積約 6,295 平方公尺，業經內政部核准變更為商業用地並於 107 年 1 月 9 日公佈實施，刻由該局規劃與毗鄰交通用地（鳳山轉運站）整合開發，以提高轉運機能及開發效益。</p> <p>二、另查該址附近目前已設有三處路外停車場，共可提供小型車位 605 格，又設有路邊小型車位約 126 格，查平日使用率約 5 成，展覽活動期間使用率約 8 成，現階段停車供給尚可應付需</p> |

求。且週邊現有公車與捷運系統匯集，並有公共腳踏車租賃站，有利民衆搭乘大眾運輸前往，並符合本府鼓勵綠色運具之政策目標。上開路外停車場如下：

(一)大東文化藝術中心地下停車場：位於鳳山轉運站南側大東文化藝術中心地下，提供小型車停車位 229 格。

(二)鳳山區公所地下停車場：位於鳳山轉運站北側鳳山區公所地下室，提供小型車停車位 369 格。

(三)國父紀念館停車場：位於鳳山轉運站北側，提供小型車停車位 7 格。

三、前開整合開發案由本府捷運局主政。相關招商、轉運站整合及都計程序由捷運局辦理，交通局協助辦理轉運站整合計畫審核。已於 107 年 3 月 15 日辦理整體規劃方案研議討論，因方案未盡妥適，刻待捷運局修正後再予研討。

四、考量商業開發案後續將引入大量停車需求，交通局已請捷運局於商業開發案內自行規劃足夠之停車空間（合法定停車位）以滿足衍生之停車需求，並建議於上開數量基礎上再規劃擴充停車空間，期能增加當地停車供給。

五、本用地經捷運局表示，將於 1 年多後正式進行開發，並同意短期提供使用。故為符短期利用效益，避免有浪費公帑之嫌，且經訪視當地民意表示機車停車為目前較迫切之需求，已建議於開發案招商完成前利用部份用地設置機車停車空間。爰經交通局、捷運局與養工處研商評估，計畫利用鄰接原有停車區之角隅地設置臨時機車停車區（約 100 輛，300 平方公尺），以因應晨間來此公園運動及搭乘捷運民衆之停車需求，並待行政程序簽辦及完成土地短期借用後實行之。

| | |
|--|--|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 曾議員俊傑 |
| 質詢事項 | 路邊停車收費時段、天數、費率探討。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>經本府交通局蒐集六都公有停車場停車收費資料進行分析，茲將各項議題評估結果分述如次：</p> <p>一、假日及國定假日不收費：</p> <p>六都當中，台北市、新北市、桃園市及台中市雖有實施假日不收費之經驗（台南市表示因其假日觀光人潮較多之特性暫不考慮實施），惟上開縣市均採用計時費率，本市住宅區採用「計次費率」反較能節省市民停車費支出，亦可兼顧假日停車格之周轉率，避免假日一位難求之窘境；另本府交通局已配合台灣民情於重大國定假日（元旦、春節除夕～初三、清明節、勞動節、端午節及中秋節）等 9 天停止開單收費，爰為維假日停車秩序、提升停車位周轉率，合理的假日收費管理仍有必要。</p> <p>二、高費率格位夜間及假日恢復一般費率：</p> <p>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，如郵局、銀行、電信行等，高費率停車格確實可提高停車格位周轉率，民衆接受度高；另配合商業尖峰時段，高費率收費時段原則為平日 8 時-18 時，夜間及假日時段則恢復原路段費率計收，以減輕離峰時間民衆停車費負擔。</p> <p>三、計次收費縮短時段：</p> <p>經本府交通局評估，考量計次收費區多位於住宅區，倘調整夜間收費時段，或可促使民衆提前返家停車、減少夜間駕駛行為，對於交通安全之改善應有助益；另一方面，由於本市計次收費為每 6 小時收費乙次，每日收費時段如調整為 8 時～20 時，代表每日最多收費 60 元、每月收費約 1,800 元，較原本 2,700 元/月貼近本市多數民營停車場月票費率；因此，本府交通局將於本（107）年試辦「調整計次收費每日時段（調整為每日 8 時</p> |

| | <p>～20 時)」方案，為期 1 年，試辦期間並由本府交通局持續蒐集計次收費路段停車使用率、收支資料及交通量資料進行事前事後研究，以做為未來收費制度檢討之參考。</p> <p>四、檢討計時收費路段改為計次收費：</p> <p>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，經統計本市現況路邊計時停車格數為 16,284 格（43%），計次停車格數為 21,492 格（57%），計時收費多用於商業區，而計次收費則多見於住宅區，為落實使用者付費原則，持續依停車使用率執行路邊收費實有必要，惟本府交通局後續倘有費率調漲計畫，將更審慎依據停車使用率、路段住商特性及當地民情綜合評估調整。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|--|-----------------------------------|---------|------|---|-----------------------|------------------------|-----------------------|---|------|----------|---------|---|------|----------|---------|---|------|----------|---------|---|------|----------|----------|---|------------------------|--|-----------------------------------|
| 質詢日期 | 107.4.17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 議員姓名 | 曾議員俊傑 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 質詢事項 | 請利用校園空間規劃公共停車場，並提供市民使用，解決市區停車位不足問題。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 辦理情形 | <p>一、目前本市已有 13 所學校取得停車場登記證（如下表），計提供大型車 35 格、小型車 991 格停車位。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>序號</th> <th>學校名稱</th> <th>停車種類及數量</th> <th>核准日期</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>新興高中 (擴大地下室部份使用範圍)</td> <td>小型車 43 格 (小型車 80 格)</td> <td>94/2/14 (105/8/29)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>建國國小</td> <td>小型車 60 格</td> <td>96/1/11</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>瑞豐國中</td> <td>小型車 48 格</td> <td>96/5/30</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>鳳山國小</td> <td>小型車 58 格</td> <td>102/2/8</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>三民家商</td> <td>小型車 59 格</td> <td>102/4/12</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>中山大學 (含校門口暨校內計 3 處)</td> <td>小型車 44 格 大型車 35 格 小型車 45 格 小型車 26 格</td> <td>103/10/27 104/2/13 104/5/21</td> </tr> </tbody> </table> | 序號 | 學校名稱 | 停車種類及數量 | 核准日期 | 1 | 新興高中 (擴大地下室部份使用範圍) | 小型車 43 格 (小型車 80 格) | 94/2/14 (105/8/29) | 2 | 建國國小 | 小型車 60 格 | 96/1/11 | 3 | 瑞豐國中 | 小型車 48 格 | 96/5/30 | 4 | 鳳山國小 | 小型車 58 格 | 102/2/8 | 5 | 三民家商 | 小型車 59 格 | 102/4/12 | 6 | 中山大學 (含校門口暨校內計 3 處) | 小型車 44 格 大型車 35 格 小型車 45 格 小型車 26 格 | 103/10/27 104/2/13 104/5/21 |
| 序號 | 學校名稱 | 停車種類及數量 | 核准日期 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 新興高中 (擴大地下室部份使用範圍) | 小型車 43 格 (小型車 80 格) | 94/2/14 (105/8/29) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | 建國國小 | 小型車 60 格 | 96/1/11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | 瑞豐國中 | 小型車 48 格 | 96/5/30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | 鳳山國小 | 小型車 58 格 | 102/2/8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | 三民家商 | 小型車 59 格 | 102/4/12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | 中山大學 (含校門口暨校內計 3 處) | 小型車 44 格 大型車 35 格 小型車 45 格 小型車 26 格 | 103/10/27 104/2/13 104/5/21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|---|-----------------------|-----------|-----------|---------|---|------|-----------|---------|---|------|---------|---------|----|------|----------|---------|----|------|----------|----------|----|------|----------|-----------|----|--------|-----------|----------|--|----|-----------------------|--|
| | <table border="1"> <tr> <td>7</td> <td>高雄應用科技大學</td> <td>小型車 154 格</td> <td>104/2/3</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>高雄大學</td> <td>小型車 205 格</td> <td>104/6/9</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>鼓山國小</td> <td>小型車 6 格</td> <td>105/2/3</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>鼓山高中</td> <td>小型車 31 格</td> <td>105/3/9</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>內惟國小</td> <td>小型車 19 格</td> <td>105/4/13</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>樂群國小</td> <td>小型車 45 格</td> <td>105/10/27</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>高雄師範大學</td> <td>小型車 111 格</td> <td>107/1/24</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td>大型車 35 格 小型車 991 格</td> <td></td> </tr> </table> | 7 | 高雄應用科技大學 | 小型車 154 格 | 104/2/3 | 8 | 高雄大學 | 小型車 205 格 | 104/6/9 | 9 | 鼓山國小 | 小型車 6 格 | 105/2/3 | 10 | 鼓山高中 | 小型車 31 格 | 105/3/9 | 11 | 內惟國小 | 小型車 19 格 | 105/4/13 | 12 | 樂群國小 | 小型車 45 格 | 105/10/27 | 13 | 高雄師範大學 | 小型車 111 格 | 107/1/24 | | 合計 | 大型車 35 格 小型車 991 格 | |
| 7 | 高雄應用科技大學 | 小型車 154 格 | 104/2/3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | 高雄大學 | 小型車 205 格 | 104/6/9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | 鼓山國小 | 小型車 6 格 | 105/2/3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10 | 鼓山高中 | 小型車 31 格 | 105/3/9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11 | 內惟國小 | 小型車 19 格 | 105/4/13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12 | 樂群國小 | 小型車 45 格 | 105/10/27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | 高雄師範大學 | 小型車 111 格 | 107/1/24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 大型車 35 格 小型車 991 格 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>二、推動的過程中「學校意願」為輔導成功與否之關鍵，多數學校考量校園安全等，不願設置公共停車場，對此，本府交通局將持續努力，期能在對校園安全影響最小之情況下，與校方共同研議可行營運方式。</p> <p>三、為擴大輔導本市學校釋出校園空間作為公共停車場成效，本府交通局於 106 年 10 月 24 日召開會議，向有意願學校說明輔導流程。由於各校停車場狀況有別，為進一步瞭解現狀及校方需求，業已排定時程逐一拜訪有需求學校，與校方共同研議可行之停車場營運模式。</p> <p>四、目前輔導中個案包含三民區鼎金國小，經本府交通局於 106 年 11 月 20 日至該校拜訪後，校方同意利用校園內綠地空間與本府交通局合作闢建路外公共停車場。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 質詢日期 | 107.4.17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 議員姓名 | 曾議員俊傑 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 質詢事項 | 面對鐵路地下化立體連通設施拆除及輕軌施工期間之交通黑暗期，應作好降低交通衝擊。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 辦理情形 | 一、有關鐵路地下化立體連通設施拆除為鐵工局、本府工務局及水利局等單位辦理，現規劃預計於 107 年 9 月 1 日先拆除青海陸橋、自立陸橋、大順陸橋等設施，於施工期間規劃利用周邊如：中華路、博愛路、九如路等作為替代道路，並施工 1 個月即 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

可開放供車輛通行。後續再陸續將中華路地下道、民族陸橋側橋、九如陸橋及河西一路涵洞等涵洞進行拆除（或填平）作業。其中，為避免九如陸橋拆除時，需跨越愛河之車輛改道範圍過大，工務局將優先施作九如便橋供車輛行駛，才進行九如陸橋拆除作業。

- 二、另因應輕軌建設第二階段工程，預計取消美術館路及大順路段（C21~C32）沿線路邊停車格共計 333 格，本府交通局自 105 年 1 月起調查並積極增加替代停車供給，查近 300 公尺內公有平面停車場（已闢建完成）提供 1,199 席汽車停車格位及 471 席機車格位、民營平面停車場（已輔導領證）可提供汽車停車格位 2,417 席，將持續積極輔導民間設置民營公共停車場、學校及大型量販店釋出停車空間等方式，以期減輕所造成之停車衝擊。另本府捷運工程局於輕軌建設第二階段施工期間規劃同盟-建工路、明誠路、十全路、大昌路、平等路、民族路等周邊替代道路，以分散施工路段車流，降低交通壅塞情形。
- 三、本府道安會報已請本府工務局新建工程局及捷運工程局等施工單位於施工前透過新聞稿、網路、資訊可變標誌（CMS）、廣播電台等宣導施工該到資訊，並於路口設置改道牌面，並確實派員指揮交通，俾利民衆提早因應週知。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | | | | | |
|--|--|-------------|---------------|-----------------|--------------|
| 質詢日期 | 107.4.17 | | | | |
| 議員姓名 | 李議員眉蓁 | | | | |
| 質詢事項 | 高雄市輪船公司歷年來均是呈現虧損狀態，有何營運解決措施。 | | | | |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 | | | | |
| 辦理情形 | 高雄市輪船公司近 5 年盈虧統計表 (含旗津卡) 單位：元 | | | | |
| | 營收 | 支出 | 盈虧一 | 旗津卡金額 (免費乘船) | 盈虧二 |
| 102 年 | 147,089,646 | 197,671,476 | (50,581,830) | 55,230,035 | 4,648,205 |
| 103 年 | 139,032,055 | 223,580,124 | (84,548,069) | 58,169,605 | (26,378,464) |
| 104 年 | 146,447,322 | 252,236,552 | (105,789,230) | 70,257,400 | (35,531,830) |
| 105 年 | 146,202,235 | 177,781,202 | (31,578,967) | 95,089,090 | 63,510,123 |
| 106 年 | 126,607,737 | 177,358,001 | (44,750,264) | 137,639,315 | 92,889,051 |
| | 一、旗津居民免費乘船統計，係依據旗津卡刷卡次數計算金額，平均每年短收金額高達約 8 千萬元左右，尤其在 106 年 3 月 1 日調整渡輪票價後，短收金額更高達 1 億 3 千萬元。如將旗津居民免費乘船短收金額列入營收，虧損將會大幅減少。 二、106 年營收加入旗津居民免費乘船金額呈現盈餘 9 千 2 百餘萬元。 三、轉虧為盈之努力： (一)於 105 年 6 月 1 日將太陽能愛之船委由大鵬灣遊艇公司經營管理，每年可收取權利金 1,500 萬元。 (二)以愛之船成功委外之經驗規劃將遊港航線委外經營（真愛輪、光榮輪、高雄輪），以借重民間活絡之廣宣手法與管道提升經營績效，並收取權利金俾以期轉虧為盈。 (三)於 105 年 11 月訂定「年度船員調度計畫」與「年度船舶維修計畫」，以擲節人事成本（加班費）及船舶維修成本。 (四)於 106 年 1 月完成旗津第三躉船之建造啓用，改善旅客乘船動線，加速通關速度，提升服務品質。 | | | | |

- (五)於 106 年 1 月完成「快樂號」渡輪之電力推進系統改造並預計於 106 年底及 107 年底各建造一艘全新電力推動渡輪，以引進綠能環保運輸，以供更高等級之綠色運輸服務。
- (六)執行違規登船查緝作業，針對使用偽幣、旗津卡等進行稽查，以減少本公司營收損失；106 年度查獲 7 件冒用卡、394 次無效卡。
- (七)落實旗津居民專用道措施、例假日人車分流及實施三天以上連假燃油機車管制，以強化乘船動線，提升船舶周轉率。
- (八)執行開源策略，將旗津輪渡站二樓商業空間出租。

| | |
|--|---|
| <p>高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復)</p> | |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 何議員權峰 |
| 質詢事項 | 106 年旗津區遊客數量大幅下降，除大陸來台遊客減少之外，與渡輪票價調漲有無關聯。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、由於旗鼓航線營運時間高達 21 小時（上午 05 至翌日 2 時）、前中航線 16 小時，且渡輪啟動需 5 人一組服務，其所需成本極高，為適當反映部份合理成本及努力提升渡輪服務品質，自 106 年 3 月 1 日起調整「鼓山-旗津」及「前鎮-中洲」航線票價，此次票價調整，以現金投幣者為主，持旗津卡者維持免費，持一卡通等電子票證乘客則維持原票價不變，希望藉此提高電子票證使用率，加速旅客通關速度，縮短旅客等待時間，以有效全面提升渡輪服務品質。</p> <p>二、旗津地區有它的獨特性，它不僅是一個觀光勝地，更是一個居民眾多且交通不便的生活區及工作區，所以對於旗津地區的水路交通，我們一直秉持著 2 個初衷，一個是如何提供給旗津地區 2.8 萬人，一條安全便利的交通，另一個是在此前提下，提供發展旗津觀光旅遊的一個高品質的水路運輸（提升渡輪服務品質），所以不管是在票價的調整及乘船的管制措施方面，都有著這樣的思維。因此，旗鼓渡輪在配合市政府政策下，在照顧旗津偏遠地區交通上，已發行旗津卡免費搭乘，另在協助觀光發展上，也特別針對全國境內遊客，所常用的四大電子票證（一卡通、悠遊卡、I CASH、HAPPY CASH）予以原價優惠不予調漲（甚至比全票原價 25 元，還便宜之 20 元）。</p> <p>三、由於此次渡輪票價之調整為旅遊性質之消費，部份票價之支出，依消費性質及比例而言，是不會直接影響消費意願。再加上持一卡通、悠遊卡等電子票證搭乘，享有原票價不變之優惠，依個人選擇亦會挑選對他們最為有利之消費方式，以辦理一卡通等電子票證來搭乘渡輪。其次，乘客使用一卡通等電子票證</p> |

搭乘，具有方便攜帶、安全及無須準備零錢等多項優點；更重要的是，能有效縮短遊客等待時間、加速通關速度，如此，反而提升遊客前往旗津旅遊之意願（免於尖峰時刻，較長時間排隊等候），更能提昇年 650 萬乘客之搭乘品質。目前只要持電子票證（一卡通、悠遊卡、I CASH、HAPPY CASH 等）皆可享有原票價不變之優惠，現電子票證之普遍及使用性已越來越高，據輪船公司統計，自 105 年 1 月以來使用電子票證搭乘渡輪之比例已提升 24% 達到了 58%，投幣乘客比例自 105 年 1 月以來，由 66% 下降至 42%，足見此措施有效鼓勵大家使用電子票證搭乘大眾運輸。

四、整體旅遊大環境之蕭條，為高雄市各大遊憩區近兩年來所共同承受之影響，其中又以海線之影響最劇，包含英國領事館、愛河、紅毛港文化園區、旗津等，高雄海線之觀光人次較 106 年下降約 16% 達 156 萬人次，旗鼓渡輪搭乘人數也受此影響，自 104 年起逐年下降再加上新興旅遊景點的磁吸效應，尤以駁二藝術特區近兩年來逐步完善，不少大型展演活動都選擇在駁二舉辦，加上水岸輕軌通車，的確磁吸了不少觀光人次前往，此雖可能影響短期內渡輪搭乘人次，但皆身為高雄河港觀光景點，對此磁吸效應持正面態度，且接下來高雄港區將更走向親水港都之意象，相信未來市府整合亞洲新灣區、駁二藝術特區、西子灣至旗津，做為整體觀光規劃開發，更能帶動觀光聚集效應。

五、輪船公司近期在提升渡輪服務品質之努力如下：

- (一) 106 年 1 月完成旗津第三躉船之興建，有效改善乘船動線，加快旅客輪運效率。
- (二) 106 年 1 月完成亞洲第一艘快樂號渡輪之電力推進系統改造，提供綠能渡輪新服務。
- (三) 106 年 12 月完成第一艘全新電力推動渡輪旗福一號，並投入營運，另預計於 107 年底完成第二艘電力推動渡輪，以提供環保無污染之高品質運送服務。
- (四) 完成年度船舶維修計畫之訂定，落實維修紀律，有效提升船舶妥善率、節省船舶維修費用。
- (五) 完成年度船員調度計畫之訂定，以擷節人事成本。
- (六) 賡續執行旗津居民專用道、假日人車分離輪運措施及連續假

| | |
|----------------|---|
| | <p>日禁止一般遊客燃油機車上船等措施，有效大幅提升整體輸運效率。</p> <p>(七)於 105 年 6 月 1 日將太陽能愛之船委由大鵬灣遊艇公司經營管理，每年可收取權利金 1,500 萬元。</p> <p>(八)以愛之船成功委外之經驗規劃將遊港航線委外經營（真愛輪、光榮輪、高雄輪），以借重民間活絡之廣宣手法與管道提升經營績效，並收取權利金俾以期轉虧為盈。</p> <p>(九)執行違規登船查緝作業，針對使用偽幣、旗津卡等進行稽查，以減少本公司營收損失；106 年度查獲 7 件冒用卡、394 次無效卡。</p> <p>(十)執行開源策略，將旗津輪渡站二樓商業空間出租。</p> <p>綜上舉措，皆在提升渡輪整體服務品質，加速通關速度，縮短遊客及居民等待時間，使居民有感、遊客有感，創造雙贏的契機。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 何議員權峰 |
| 質詢事項 | 國 10 東向銜接國 1 上匝道工程對地方的影響。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、鼎金系統交流道為國道 1 號與國道 10 號轉換之系統交流道，而「國 10 東向銜接國 1 北上匝道」係屬系統交流道各方向系統轉換匝道之一，目前鼎金系統交流道僅缺少此一匝道方可達系統轉換功能之完整性，故現況大中快速道路東行經國道 10 號之車輛欲銜接國 1 北上匝道時，須先下華夏路匝道並利用大中路平面道路穿越本市博愛路、自由路、民族路、鼎中路等 9 處市區重要路口後再銜接北上匝道，造成市區道路路口壅塞及易生交通事故等情形。</p> <p>二、「增設國 10 東向銜接國 1 北上匝道」工程係自大中二路與民族路口以西約 100 公尺（文慈路上方）預留口起，往東興建一座匝道高架橋跨越鼎中路後，下地銜接既有國 1 北上匝道，全長約 1.18 公里，計畫經費 6.42 億元，本計畫原擬於 93 年興建、高鐵通車前完工，後因當地少數商家反對而暫緩興建；然由於</p> |

鼎金系統交流道周邊壅塞情形日趨嚴重，經交通部國道高速公路局評估認為增設此匝道確實可收改善之效，故啓動本計畫並委由本府工務局新建工程處代辦。

- 三、案經新工處將本工程重新設計，將匝道結構與民族路上匝道共構及橋梁跨度增加等工法設計，包含橋墩數由 22 墩減少為 12 墩、平面側車道由原設計 5.5 公尺增加為 6.0 公尺、施工交維期間平面側車道由原設計最窄處 2.2 公尺增為 3.5 公尺寬，儘量減少匝道工程對周邊環境之影響，預計完工後將改善國道 10 號東行通過性車流通過平面道路之交通壅塞問題，可減少大中路二分之一之平均旅行時間，約為 236 秒，及減少大中一路東行地面交通約 870pcu/hr，提升市區道路服務水準及行車效率。
- 四、本匝道工程係為鼎金系統交流道改善方案之中期改善措施，另同屬鼎金系統交流道中期改善方案之鼎力路南下匝道，於 104 年通車後已有效發揮分流之作用，未來俟鼎金系統交流道短、中、長期各項改善方案完成後，期能發揮疏導交通之效，改善鼎金系統交流道長期壅塞問題。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 高議員閔琳 |
| 質詢事項 | 岡山第二交流道推動辦理情形。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、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 億元（中央負擔 6.45 億元，本市負擔 1.92 億元）。 二、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高速公路局（以下簡稱：高公局）審議，高公局已於 106 年 10 月 11 日召開「增設及改善交流道審議委員會」審議，本次審議未通過，委員會主要意見係針對方案評分、交流道型式與運轉情形、及部分資料釐清與說明。本府交通局刻依該次會議紀錄委請顧問公司檢討修正，並於 107 年 2 月 21 日發包新增工作項目辦理交通量調查以利後續修正報告書，完成修正後將依程序續報高公局審議。 |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 高議員閔琳 |
| 質詢事項 | 崗山之眼計程車超載及漫天喊價問題。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | 一、為發展本市全新觀光亮點崗山之眼園區，考量園區道路狹窄、停車空間有限、維護交通安全及維持運輸服務水準，與遊客接駁需求，本府交通局除提供公車接駁服務外，另規劃共乘計程車提供直捷接駁服務。 二、查為杜絕崗山之眼共乘計程車違規亂象，本府交通局將不定期與警方舉行聯合稽查，違規超載逕依道路管理處罰條例第 30 條 |

處新台幣 3 千元以上 9 千元以下罰鍰，未依規定超收車資逕依公路法第 77 條處處以新台幣 9 千元至 9 萬元罰鍰。

- 三、且查本府交通局也與該計程車協會簽訂營運共乘計程車服務須知，如違反服務須知者除依相關法規處罰外，另採違規累積記點制，累積記點達 10 次將撤銷或廢止其營運資格，以維護共乘計程車的服務品質與安全。

| 高雄市議會第 2 屆第 7 次定期大會交通部門業務質詢議員質詢事項答復表 (107.5.16 高市府交秘字第 10734103400 號函復) | |
|--|---|
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 鄭議員新助 |
| 質詢事項 | 建議交通違規案件，微罪不舉。 |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |
| 辦理情形 | <p>一、有關違反道路管理事件之舉發，按道路管理處罰例（以下簡稱處罰條例）第 7 條第 1 項規定：「道路管理之稽查，違規紀錄，由交通勤務警察，或依法令執行交通稽查任務人員執行之。」</p> <p>二、至交通違規案件微罪不舉乙事，依「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」第 12 條規定，如未嚴重危害交通安全、秩序，且情節輕微，以不舉發為適當者，交通勤務警察或依法令執行交通稽查任務人員，按該規定所列之違規類別，得依職權對其施以勸導，免予舉發。關於貴席建議事項，本局已於 107 年 5 月 2 日高市交裁決字第 10733564600 號函請本府警察局卓參。</p> <p>三、另現行法規就民衆檢舉案件採全盤式囊括所有交通違規項目，警方受理後查證違規屬實即應舉發乙節，交通部於 107 年 2 月 23 日召開「研商限制道路管理處罰條例第 7 條之 1 民衆得檢舉違規事證檢舉違規項目」會議討論，建議修訂道路管理處罰條例規定，適度限縮民衆檢舉事項，目前尚未有具體結論。惟已另請警政署協助提供限縮民衆檢舉違規項目條款，以供交通部於再次召開會議中討論。</p> |
| 質詢日期 | 107.4.17 |
| 議員姓名 | 鄭議員新助 |
| 質詢事項 | 人占用停車格位，致爭搶車位發生爭執，行人占用停車位是否有相關規定？ |
| 主辦機關 (協辦機關) | 交通局 |

| | |
|---------|--|
| 辦 理 情 形 | <p>查停車格位劃設係供車輛停放使用，倘以身體佔用停車格位，係違反道路交通管理處罰條例第 78 條第 1 項第 4 款規定：「行人在道路上有下列情形之一者，處新臺幣三百元罰鍰：…四、於交通頻繁之道路或鐵路平交道附近任意奔跑、追逐、嬉戲或坐、臥、蹲、立，足以妨礙交通。」另倘以物品占用停車格位，亦違反同條例第 82 條規定，併此敘明。</p> |
|---------|--|