

二十七、高雄市政府交通局業務報告

日期：107 年 4 月 12 日

報告人：局長 陳 勁 甫

壹、前言

貴會第 2 屆第 7 次定期大會開議，勁甫應邀列席提出業務報告，甚感榮幸。承蒙各位議員女士、先生對本局業務不吝批評與指導，使各項工作順利推動，希望貴會繼續給予支持與指教，勁甫一定積極檢討改進。

交通是轉動城市發展引擎之一，與智慧城市、低碳永續及市民行的權益息息相關，本局主管各項交通業務，進行交通運輸政策規劃與評估、公共運輸服務監督與管理、建置並維運智慧運輸系統、改善停車問題、降低肇事率，希望提供大高雄市民更便捷的公共運輸服務、更安全的交通運輸環境，邁向更永續的都會運輸系統。

現謹就本局各項執行計畫提出扼要報告，敬請支持與指正。

貳、交通施政願景

為實現「最愛生活在高雄」市政施政願景，本市交通運輸政策建構在「GREEN！永續綠交通：整合的交通（inteGration）、可靠的交通（Reliability）、生態的交通（Eco-mobility）、效率的交通（Efficiency）、便捷的交通（Networking）」等五大願景下，說明如下（圖 1）：

一、整合的交通（inteGration）

整合高雄交通建設，串聯陸、海、空、軌道運輸系統，建立本市整體運輸服務網絡，發揮綜效。運用智慧型運輸系統，整合各項交通運輸系統資源，以工程及管理方式強化既有系統之鏈結來改善效率，建構快速、準點公共運輸系統，並提昇高雄整體運輸服務效率及便捷度。

二、可靠的交通（Reliability）

可靠、安全為交通治理基本原則，賡續以工程（Engineering）、教育（Education）、執法（Enforcement）及鼓勵使用安全運具（Encourage）之 4E 手段，配合安全監督與管理的系統機制，建構可靠、安全的交通環境，同時改善市民無障礙運輸系統服務品質，以提昇本市運輸環境之可靠度。

三、生態的交通（Eco-mobility）

推動永續、綠色運輸是城市治理重要課題，本市積極與國際接軌發展生態交

通系統 (Eco-mobility)，以推動綠色運輸系統、發展人本交通之策略建構低碳、永續、人本之生態交通運輸環境。

四、效率的交通 (Efficiency)

利用先進科技、智慧型運輸系統、4G 及大數據 (Big data) 等應用與技術引進，構建本市效率交通網絡，民衆在出門前或旅途中可透過 APP 或車聯網系統，了解公車到站、停車場剩餘空位、預約計程車共乘及道路交通等資訊，提供民衆更有效率的選擇合適運具與系統。

五、便捷的交通 (Networking)

爲提供高雄海空經貿城市發展，規劃建構便捷的交通運輸網路，提高市區道路服務水準，作爲城市經濟貿易、觀光遊憩、通勤輸運網路。



圖 1 GREEN！永續綠交通願景架構

參、計畫執行成果

一、運輸規劃

(一) 2017 生態交通全球盛典在高雄 (EcoMobility World Festival 2017)

1. 本市現任 ICLEI 生態交通聯盟主席城市，並主辦 2017 年 10 月第三屆「生態交通全球盛典」，本府成立籌備委員會，共計行政、盛典活動（交通局）、硬體改善（都發局）、在地活動（文化局）、公民參與（民政局）、國際接待（秘書處）等 6 大工作小組共同推動盛典 4 大工作項目：生態交通世界大會、環境教育及低碳運輸展覽、在地文史表演活動、打造哈瑪星生態交通示範社區（圖 2）。

2. 為期 1 個月的盛典，透過生態交通生活的實際體驗，讓市民更具體瞭解生態交通的優點及好處，在活動結束後，本市仍將持續推廣及落實打造生態交通環境的理念。



圖 2 盛典開幕情形-1



圖 2 盛典開幕情形-2

3. 生態交通世界大會

成功邀請共計 43 國、53 個城市、23 位市長、1,200 位與會者共襄盛舉，接軌國際盛會、讓全世界看見高雄（圖 3）。



圖 3 世界大會開會情形-1



圖 3 世界大會開會情形-2



圖 3 世界大會開會情形-3



圖 3 世界大會開會情形-4

4. 環境教育及低碳運輸展覽

(1) 50 個合作夥伴超過 20 種低碳運具供市民參觀、體驗，有輕軌系統、無人電動小巴、電動公車、共享電動汽車、共享電動機車、共享自行車等先進低碳的交通系統（圖 4）。

(2) 總計吸引超過 5 萬人次參觀展覽。



圖 4 戶外及室內展覽情形-1



圖 4 戶外及室內展覽情形-2



圖 4 戶外及室內展覽情形-3



圖 4 戶外及室內展覽情形-4

5. 在地文史表演活動（圖 5）

(1) 表演活動：150 場表演活動，吸引超過 30 萬人共襄盛舉。

(2) 社區參訪：150 名解說志工，邀請 364 團、7,000 人造訪。



圖 5 在地活動執行情形-1



圖 5 在地活動執行情形-2



圖 5 在地活動執行情形-3



圖 5 在地活動執行情形-4

6. 哈瑪星生態交通示範社區 (表 1、圖 6)

(1) 社區免費接駁配套服務：提供 2 線社區定線免費接駁車、24 小時接駁中心、就醫就學定點服務車隊。

表 1 活動期間 (9/11-10/31) 服務人次

項目		趟次	服務人次
社區接駁車		3,035	19,520
99 區間車		1,497	27,068
定時定點	就學路線	885	2,415
就醫路線		204	156
臨時需求		78	269



圖 6 接駁車執行情形-1



圖 6 接駁車執行情形-2

(2) 免費公共運輸服務：發出 3,800 張居民濱線卡，免費搭乘公車、捷運、輕軌及渡輪。示範區居民響應使用濱線卡搭乘大眾運輸工具達 60,000 人次 (圖 7)。



圖 7 公共運輸執行情形-1



圖 7 公共運輸執行情形-2

(3) 社區周邊免費替代停車場 (圖 8)

- a. 共設置 11 處、569 席替代停車空間。
- b. 發出 881 張社區停車證。
- c. 平均停車率達 85%。



圖 8 免費替代停車場-1



圖 8 免費替代停車場-2

(4) 哈瑪星低碳轉運中心服務情形：

免費綠色運具借用：提供 400 輛自行車、110 輛電動機車，共吸引約 5,200 人次使用 (圖 9)。



圖 9 低碳運轉中心服務情形-1



圖 9 低碳運轉中心服務情形-2

(5)免費社區物流服務 (圖 10)

- a. 2 個社區物流服務中心。
- b. 每日超過 30 趟次輸運服務。
- c. 超過 40 個店家使用低碳運輸服務。

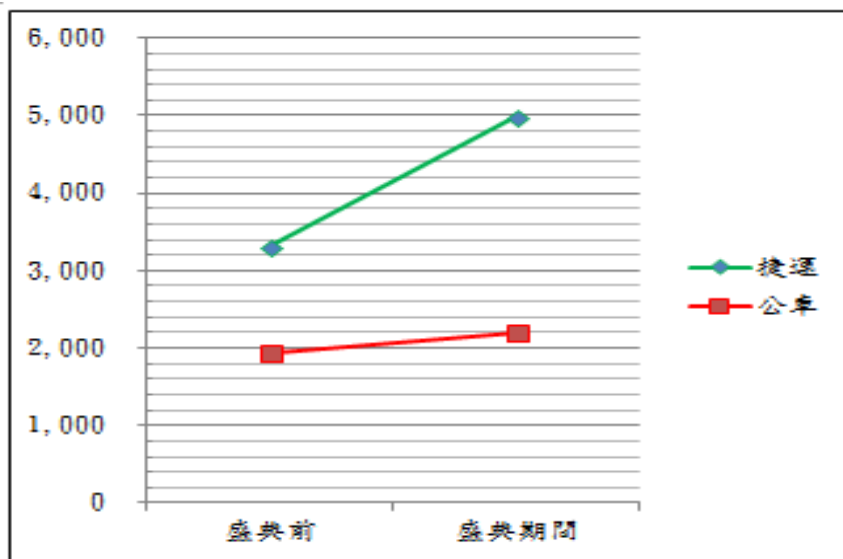


圖 10 物流服務執行情形-1

圖 10 物流服務執行情形-2

(6)示範區周邊大眾運輸系統使用情形 (圖 11)

- a. 捷運西子灣站運量：盛典前平均每日 3,323 人次、盛典期間平均每日 4,988 人次，上升 50.1%。
- b. 哈瑪星周邊公車上下客運量：盛典前平均每日 1,938 人次、盛典期間平均每日 2,208 人次，上升 13.9%。



- c. 輕軌運量：本市環狀輕軌第一期路線於 106 年 9 月 26 日通車至 C14 哈瑪星站，盛典期間平均每日 2,448 人次於該站上下車，以輕運量系統而言，已達重運量系統捷運近 5 成。

d. 旗鼓渡輪運量：盛典前平均每日 16,748 人次、盛典期間平均每日 19,174 人次，上升 14.5%。

(7) 成立在地民間溝通團體：鼓勵在地居民參與盛典政策宣導措施，以哈瑪星生態交通全球盛典榮譽大使名義，招募 1,793 位成員，由當地居民、宮廟代表、商家、國小學童組成（圖 12）。



圖 12 哈瑪星榮譽大使招募及宣導情形-1 圖 12 哈瑪星榮譽大使招募及宣導情形-2

(8) 示範區交通減碳量及空污監測結果：

- a. 盛典期間在示範社區實施生態交通運輸方式管理的情形下，每日平均減少燃油車輛使用之 CO₂ 排放量約 7.5 公噸，相當於 2.5 座高雄都會公園的每日減碳量。
- b. 除了碳減量外，在空污監測方面，比較盛典舉辦前及盛典舉辦期間之揮發性有機污染物（VOC）濃度，在對照組旗津站微幅升高 5.4% 的背景下，示範區周圍平均降低 24.5%，減少約四分之一，亦具有明顯改善成效。

(二) 學童交通安全扎根計畫-公共運輸體驗活動

1. 為推廣市民多搭乘公共運輸，減少使用汽機車，並將交通安全教育宣導對象延伸到學童及長輩，結合國中小學校外教學活動，由交通專業講師全程引導，說明公車路線規劃，到站時間查詢，實際帶領學童搭乘公車，沿途並機會教育解說公共運輸工具、交通安全及環境保護等觀念，讓學童從小養成搭乘公車的習慣，並遵守交通規則。
2. 106 年公共運輸體驗活動配合 2017 生態交通全球盛典活動，安排至哈瑪星地區（駁二蓬萊倉庫、哈瑪星鐵道文化園區、哈瑪星地區、西子灣地區、旗津）參訪，辦理學童 110 場次，長者 23 場次，共計辦理 133 場次，計有 29 間學校及 3 所年長者團體參與，超過 4 千人參加（圖 13、圖 14）。



圖 13 學童公車體驗活動



圖 14 長者公車體驗活動

(三)推動國道 7 號高速公路建設計畫 (圖 15)

1. 為提升城市產業與交通運輸之競爭力，交通部國道新建工程局刻正辦理高雄港東側聯外高速公路國道 7 號高雄路段建設計畫，其路線行經高雄都會區東側，出港區後往北行經既有林園、小港、大坪頂特定區、大寮、鳳山、鳥松、仁武等區，於仁武西行銜接國 10 為路廊終點，全長約 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、鳥松交流道、仁武系統交流道等 9 處匝道或系統交流道，本案預估經費 615.5 億元。
2. 本建設計畫交通部於 101 年 12 月 12 日陳報行政院，102 年 1 月 4 日院長聽取本計畫簡報後，建設計畫於 102 年 1 月 9 日函交經建會於 102 年 2 月 26 日召開審議會議審查結論原則支持本計畫，俟環評審查通過後核定辦理。環保署 102 年 8 月 30 日召開環境影響評估審查委員會，決議進入第二階段環評。國工局已於 102 年 10 月 30 日將環說書分送有關機關、公衆閱覽、登報，並已於 102 年 12 月 12 日、13 日依序辦理小港區、大寮區、鳥松區、仁武區之公開說明會。
3. 二階環評範疇界定報告書業於 103 年 7 月提報交通部轉送環保署召開會議審查，目前環保署於 103 年 10 月至 106 年 12 月間已召開 14 次二階環評範疇界定會議，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」進行各項環境影響評估項目範疇界定作業，惟第 13 次延續會議蔡副議長昌達、王議員耀裕及林園區 24 個里里長建議採原規劃路線之主方案，反對「光明路案」、「高屏溪西側案」2 個替代方案，爰該次會議決議撤回 2 個替代方案。後續國工局將賡續辦理環評作業。
4. 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，本府將與交通部密切配合，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。



圖 15 國道 7 號規劃路線與交流道圖

(四)高雄港聯外高架道路計畫工程 (圖 16)

1. 本工程總工程經費約 88 億元，包含中山高速公路延伸路廊（漁港高架道路）、商港區銜接路廊（新生北段高架道路及新生路南段高架道路）。
2. 中山高速公路延伸路廊（漁港路高架道路）及商港區銜接路廊（新生路北段高架道路）業於 104 年 12 月 28 日正式通車，通車後高雄港第一、二貨櫃中心車輛可改由高架道路進出，分散平面市區與港區車流，有助減少前鎮、小港地區平面道路客貨車混流衝突，改善港區周邊道路交通安全；另中山高北側機車專用道及漁港路（翠亨路至草衙路）平面道路於 105 年 4 月 30 日完成復舊開放通行，提供鳳山、前鎮區機車通行道路，以紓解中山路及中安路車流。
3. 商港區銜接路廊（新生路南段高架道路）施工團隊刻正戮力攢趕工進，截至 107 年 1 月施工進度 69.77%，超前 3.96%，預訂 107 年 11 月底完工。整體工程完工後車輛便可經由便捷高架道路快速連結第一至五貨櫃中心，有效整合市港交通，促進港市發展。



圖 16 高雄港聯外高架道路計畫工程

(五) 鐵路地下化相關運輸規劃 (圖 17、圖 18)

1. 高雄鐵路地下化計畫，起自台鐵新左營車站以南經葆禎路迄至鳳山，全長 18.16 公里，除原有之左營站、高雄車站、鳳山車站外，設置內惟、美術館、鼓山、三塊厝、民族、科工館、正義/澄清等 7 座通勤車站，相關工程刻由交通部鐵路改建工程局持續辦理中，總經費約 998.69 億元，全線預定 107 年 8 月下地通車。
2. 針對鐵路地下化高雄車站特定區中山路、博愛路南北穿越方式，本府各相關單位綜合考量車站特定區整體意象完整性及發展性，及因應防洪、捷運軌道工程風險、都市景觀及公共運輸形象等因素，中山路、博愛路南北穿越決定採平面化方式辦理；復經綜合考量高雄車站站區發展、都市計畫景觀與城市記憶、穿越性車流服務、車站轉乘空間配置、車站設計施工作業及通車期程等因素後，本府於 102 年 4 月決議中博平面化南北連通方式辦理，且經 102 年 7 月交通部「鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組第 7 次委員會」確認在案。
3. 高雄車站國道客運轉運站為未來本市主要長途客運轉運中心，且提供台鐵、捷運、國道客運間之多功能轉運服務，為高雄車站站區重要交通轉運樞紐，爰爭取由交通部鐵路改建工程局一併設計、施工，並由鐵路地下化高雄計畫預算經費支應，以強化公共運輸系統整體路網及接駁轉運

服務，且業於 103 年 3 月 17 日交通部「鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組第 8 次會議之第 2 次工作小組會議」取得共識；另鐵工局為車專一用地完整性及整體景觀考量，規劃取消站北路並以車專三用地設置市區公車轉運站因應替代，相關成果業於 103 年 12 月 8 日召開之「高雄車站概念設計站區交通方案研商會議」取得共識，上述二項概念規劃成果已於交通部 104 年 4 月 13 日「鐵路地下化建設計畫都市發展專案小組第 8 次委員會」確認。

4. 為免鐵路地下化各工程開工對市區既有交通產生衝擊，已強制要求各工程須以不減少既有道路容量服務水準為原則擬定完善施工交通維持計畫，並提送本府道安會報審議後落實執行。

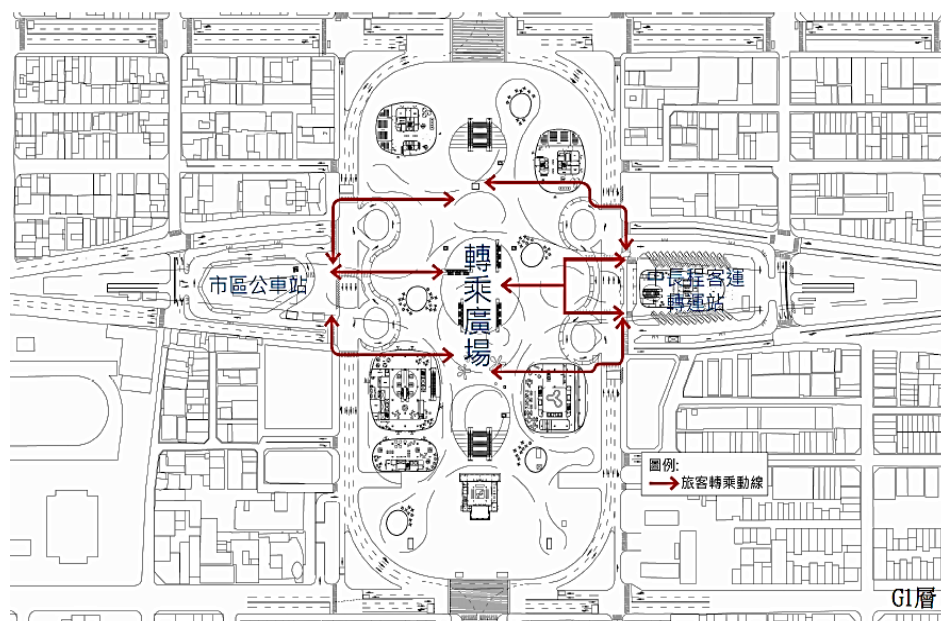


圖 17 中博南北平面化穿越暨轉乘設施示意圖

5. 高雄車站轉運站可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，規劃將國道客運轉運站設置於高雄車站東側「車站專用區二」用地上，設置 22 席月台，目前由交通部鐵路改建工程局納入「台鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫」施工辦理，原高雄車站前公車站定於 2 月 8 日進行拆除作業，原停靠該站位公車將調整至中山一路兩側（如圖 18C、D）建國三路舊大遠百前停靠（如圖 18A、B），以提供民衆候車需求。

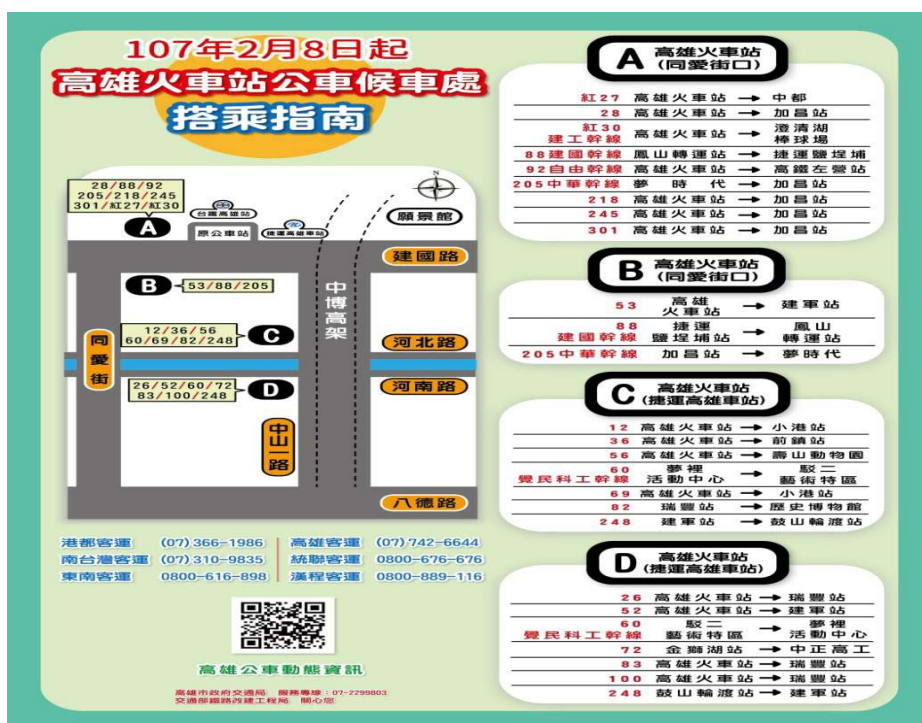


圖 18 高雄火車站臨時候車處

(六)環狀輕軌交通整合小組

1. 考量輕軌與周邊重大公共建設包括高雄展覽館、旅運中心、海洋流行音樂中心及鐵路地下化工程等諸多界面需妥適整合，並為使輕軌工程沿線路型、號誌等交通管制方式，及與沿線各重大公共建設開發案界面規劃順利提送道安會報審議，業邀請專家學者及本府相關局處成立環狀輕軌交通整合小組提供討論平台研商輕軌交通整合議題。
2. 環狀輕軌捷運為本市重大建設計畫，未來營運安全、營運績效與沿線路型調整、轉乘環境設施及人行系統、自行車系統規劃之整合具高度相關。有關輕軌第一階段工程，已於 106 年 9 月 26 日全線通車。另第二階段工程，捷運局依本市交維計畫作業規定，提送全線施工交維及路型規劃、轉乘環境設施規劃報告送道安會報審議，並已於會議研商確認路廊二側周邊環境與設施整合原則，包含車道配置、路型調整與施工順序等，並已於 106 年 2 月 9 日動工，且於 106 年 7 月 19 日召開第二階段統包工程 C21~C30 段交通維持計畫書跨局處審查會議，另於 107 年 2 月 1 日提送本府道安會報審議通過。
3. 為改造第一階段 C1 (籬仔內站)~C14 (哈瑪星站) 輕軌周邊人行及轉乘環境，本府於 106 年 12 月 19 日、107 年 1 月 30 日召開「輕軌 C1~

C14 週邊交通環境改善規劃」會議，將配合辦理交通規劃及工程改善事宜，以營造友善之公共運輸環境。

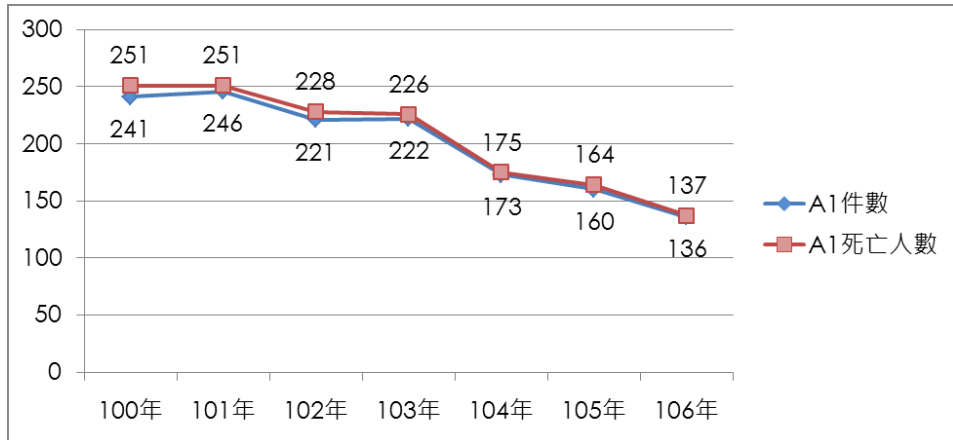
(七)哈瑪星、西子灣地區觀光蓬勃發展，吸引大量遊客前往旅遊，大量遊覽車多集中於夕照時段抵達西子灣，造成周邊道路交通壅塞、空氣、噪音污染等問題，引起地方居民強烈反彈。遂分階段推動辦理交通改善計畫如下：

1. 遊覽車總量管制計畫：自 104 年 5 月 18 日起至 105 年 8 月 31 日止，西子灣地區實施遊覽車總量管制，進入管制區遊覽車須提前申請通行證，每日 15-19 時發放通行證，每小時僅發給 45 張通行證，管制區外並規劃臨時大客車路外停車場及接駁車，供無申請通行證遊客轉乘公共運輸前往景點遊憩。總量管制實施前後，尖峰時段進入哈瑪星地區之遊覽車數量減少約 51%，遊覽車原集中於下午 16-18 時前往西子灣，管制後遊覽車數量分散至其他時段，另管制區內接駁公車運量顯著提升，整體改善狀況良好。
2. 遊覽車全面管制計畫：配合位於鼓山區臨海新路南側由本局與港務公司共同合作建置之哈瑪星旅運接駁中心完成，提供 63 席大客車停車空間，自 105 年 9 月 1 日起哈瑪星、西子灣風景區全面管制遊覽車通行。遊覽車一律停放接駁中心，再以公車、接駁車接送遊客，有效改善哈瑪星、西子灣地區交通壅塞及遊覽車衍生之噪音及空氣污染等問題。

(八)優化路口（段）設施專案

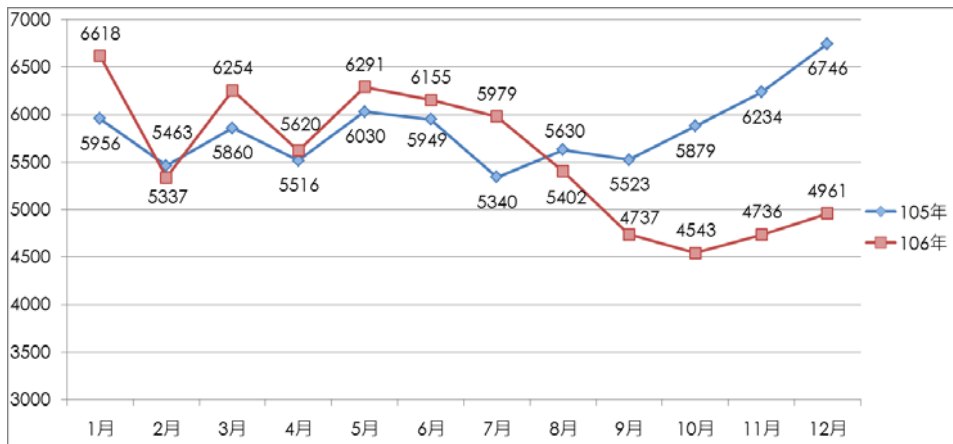
1. 為改善本市道路交通安全，減少交通事故發生，目前 A1 類死亡事故防制，均由本府警察局於事故發生後即邀集相關單位會勘改善，並將改善情形提報本府道安會報。
2. 另因 A2 類受傷事故為 A1 類死亡事故潛在發生因子，本局於每月道安會報分析 A2 類事故肇因、車種、年齡等，從工程、執法、教育、宣導、監理等五大面向提出改善策略。
3. 106 年度委託中華民國運輸學會辦理「106 年易肇事路口（段）改善方案規劃案」，預計完成包括鳳山區光復路一段/光復路二段/青年路二段、楠梓區翠屏路/德民路等 7 處路口及中山四路、民族一路 2 處路段（口）改善策略，並專案列管於 107 年辦理改善，108 年追蹤改善績效。
4. 由警察局提供事故資料整理顯示，本市 100 年至 106 年 A1 事故件數 241 件減為 136 件，死亡人數由 251 人減為 137 人，皆呈現下降趨勢，顯見本市交通安全改善成效外，本市仍將持續邁向零死亡願景（Vision Zero）（表 2）。

表 2 100 年-106 年 A1 事故趨勢 (資料來源：警政署)



本市 106 年 A1 事故死亡人數 137 人，較去年 (164 人) 比較下降 27 人；本市 106 年 A1 及 A2 事故受傷人數共計 66,633 人，較去年 (70,126 人) 比較下降 3,493 人 (表 3)。

表 3 105 年-106 年 A1 及 A2 事故受傷人數趨勢 (資料來源：警政署)



(九) 審查及擬定活動、連假交通疏導計畫

1. 跨年交通疏導計畫

(1) 夢時代跨年派對

106 年 12 月 31 日高雄夢時代跨年晚會活動於本市前鎮區時代大道、中華五路舉行，為利活動進行，規劃會場周邊成功二路 (含) 以東、中山三路以西、復興三路以南、凱旋四路以北範圍，實施三階段交通管制措施，除宣導使用捷運沿線七大轉乘停車場外，捷運、輕軌及公車配合加密班次及延後收班；活動前並於本府交通局網站、市區道路 CMS 及警廣發布相關交通管制訊息，當日周邊道路車流尚稱順暢，活

動結束後於 107 年 1 月 1 日凌晨 1 時 30 分完成疏散。

(2)義大世界跨年煙火秀

2018 義大世界跨年煙火秀實施三階段交通管制，並於週邊設置臨時接駁停車場及客運接駁站。進場時段 12 月 31 日 21 時啓動第一階段管制禁止小型車進入；23 時禁止機車進入。107 年 1 月 1 日凌晨 0 時散場啓動第二階段管制僅准機車及接駁車離場；凌晨 1 時啓動第三階段開放自小客車離場，於凌晨 1 時 55 分完成車輛疏散；凌晨 2 時 15 分完成接駁轉運站人潮疏運。本府交通局規劃之三階段交通維持措施確保活動場域周邊交通順暢，進散場交通狀況良好。

2.左營萬年季交通疏導計畫

(1)左營萬年季於 106 年 10 月 7 日至 10 月 14 日舉行，分別於假日及非假日管制蓮潭路及環潭路，活動地點周邊設有路邊停車場及海光停車場等 7 處路外停車場，合計提供大客車 40 席、小型車 631 席及機車 1,007 席停車位。另為避免活動期間造成道路擁塞及停車場供給不足，除於活動地點增設交通路線、停車場指引標誌，亦視搭乘人數加密活動地點周邊市區公車班次，並透過網站加強宣導，以鼓勵民衆使用公共運輸。

(2)另為維護萬年季期間管制範圍內交通秩序，除由本府警察局於活動周邊主要路口派崗疏導交通，路外停車場周邊則由本府民政局聘派義交維護停車秩序，道路管制及停車場滿場情形並透過道路 CMS 加強告知用路人，經觀察除開幕及閉幕日車流較大外，整體疏導情形良好。

(+)審議及查核重大工程交通維持計畫

1.為降低使用道路施工期間所造成之交通衝擊，訂定「高雄市使用道路施工期間交通維持計畫作業規定」規範交維計畫審查作業程序及查核督導等事宜，由本府道安會報綜合管考小組對提案進行初審，提供意見作為道安會報委員審議參考，並就審議通過之交維計畫，於施工單位交通維持設施佈設完成後，邀集各相關單位現場會勘確認，並不定期進行督導查核。

2.106 年 8 月至 107 年 1 月底本府管考小組暨道安會報分別審議 52 案及 18 案，並不定期派員稽查本市各工區交通維持設施共 46 次，遇有缺失皆要求主辦單位確實改善，以維行車安全。

(±)辦理本市建築物交通影響評估審查作業

為降低基地開發後衍生交通量對基地周邊造成之交通衝擊，位於本市之建築物其設置停車位數或開發、變更使用樓地板面積符合「建築物交通影響

評估準則」第 2 條第 1 項各款規定者，應提送交通影響評估報告書至本市建築物交通影響評估審議會，由本局邀集工務局、警察局、都市發展局等相關單位及專家學者針對送審案件進行審查。106 年 8 月至 107 年 1 月底本市建築物交通影響評估審議會計召開 6 次審查會議，計審議 19 案。

(五)推動增設國道 1 號岡山第二交流道及仁武八德二路交流道計畫

1. 岡山第二交流道：國道 1 號岡山交流道以市道 186 線做為連絡道，主要服務範圍為岡山、燕巢、永安、北橋頭等地區，上述地區除須滿足在地居民基本通行需求外，工業區林立所造成大量大型重車行經更衍生岡山地區交通壅塞及安全等問題；在國道計程電子收費政策開始實施後岡山收費站已拆除，所騰空路廊可增設岡山第二交流道以疏解當地交通，本局依「高速公路增設及改善交流道設置原則」辦理可行性研究，並提送至高公局審議，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，將針對委員會意見修正後再送審議。
2. 仁武八德二路交流道：為因應本市左營、仁武地區之未來發展與交通需求，及改善鼎金系統交流道周邊交通問題，本局前辦理增設國道 10 號八卦寮交流道可行性研究，惟該案因不具可行性而停止推動；經地方民意仍持續就鼎金系統交流道改善提出其他增設交流道之建議，依「高速公路增設及改善交流道設置原則」辦理可行性研究，並於 106 年 1 月 13 日召開地方說明會，因交通部公路總局辦理之「高雄屏東間第二條東西向快速道路」可行性研究與本計畫有整合之可能，本局刻正協調公路總局評估高屏二快與國道 1 號交會處增設兼具地方服務及系統轉換功能之交流道。

二、停車場規劃及興建

(一)規劃興建公有路外停車場

1. 為改善都市停車供給不足問題，除持續針對都市計畫停車場用地進行開發外，對於停車需求高地區，亦進行市有空地勘查，並積極協調府內其他土地管理機關提供閒置空地闢建臨時路外平面停車場，以提升土地資源運用；另外，並與其他公部門（如國有財產署及國防部等）以合作闢建方式，利用國有未開發土地，共同經營路外停車場，以增加停車供給。此外，針對著名觀光景點，亦協調其他公部門提供合適用地闢建臨時停車場，藉以帶動地方觀光熱潮，紓解停車空間不足窘境，並提供民眾優質的停車環境。
2. 106 年 8 月至 107 年 1 月完成興建 14 處路外停車場，計提供小型車 1,859 格及機車 160 格停車位（表 4、圖 19、圖 20）。107 年度停車場興建工

程持續積極辦理中，以增加停車供給（表 5）。

表 4 106 年 8 月~107 年 1 月已完成興建路外停車場一覽表

統計日期：107/2/1

序號	停車場名稱	設置地點	完工日	預估格位數			
				大型車	小型車	機車	自行車
1	瑞安公有停車場	前鎮區瑞安街上近瑞泰街口	106/9/7	—	24	—	—
2	生態交通盛典活動場域臨時停車場（二）	哈瑪星地區	106/9/7	—	310	—	—
3	鎮榮街第二公有停車場	前鎮區鎮榮街與鎮華街口	106/9/18	—	28	—	—
4	仁和公園停車場-擴建	仁武區仁雄路與仁怡一街口	106/9/18	—	11	—	—
5	如意公園停車場-鋪面部分整修	阿蓮區復安路近路底	106/10/17	—	76	—	—
6	高雄左營大路停車場	左營區菜公路與左營下路口	106/11/20	—	166	—	—
7	加昌公有停車場-擴建	楠梓區加昌路與軍校路 880 巷 31 弄口	106/12/11	—	26	—	—
8	後昌路北側(左楠路至後昌路 546 巷)退縮空間闢建機慢車停車場	楠梓區後昌路與左楠路口	106/12/15	—	—	58	—
9	華泰公有停車場	鼓山區華泰路與華泰路 211 巷口	106/12/20	—	32	—	—
10	裕興公有停車場	鼓山區中華一路 29 巷 20 弄口	106/12/24	—	6	—	—
11	後昌公有停車場	楠梓區後昌路 862-1 號旁	107/1/5	—	13	10	—
12	清豐公有停車場	楠梓區土庫二路與清豐三路口	107/1/8	—	44	92	—
13	嘉好路公有停車	梓官區嘉好路 26 巷與 26 巷 385 弄口	107/1/13	—	7	—	—
14	統嶺社區南側公有停車場	大樹區高屏溪高灘地建議	107/1/22	—	1,116	—	—
新建數量（小計）				—	1,783	160	—
整修數量（小計）				—	76	—	—
合計				—	1,859	160	—



圖 19 大樹區-統嶺社區南側公有停車場



圖 20 左營區-華泰公有停車場

表 5 107 年度規劃及興建中停車場一覽表
(含新建及整修,並陸續增加)

統計日期: 107/2/1

序號	停車場名稱	設置地點	預估完工日	預估格位數			
				大型車	小型車	機車	自行車
1	沱江公有停車場停車場	前鎮區管仲路與沱江街口	107/5/31	—	78	—	—
2	如意公園停車場(第二期)-整修	阿蓮區復安路近路底,南側	107/6/15	—	76	—	—
3	前鎮區停八停車場	前鎮區凱旋路與賢明路口	107/6/30	—	24	—	—
4	五甲社區公有停車場	鳳山區鳳山忠孝國小南側國富路上	107/6/30	—	171	—	—
5	自由三路微笑公有停車場-擴建	左營區自由三路微笑	107/9/15	—	115	—	—
6	十全果菜市場立體停車場	三民區民族路與十全路口	107/9/30	20	219	—	—
7	公園停車場-整修	鹽埕區公園二路/大義街口	107/9/30	30	346	193	—
8	覺民路營區合作闢建停車場	三民區光武路與覺民路口(鄰光武國小)	107/10/31	—	200	—	—
9	岡山停11與國產署合作闢建停車場案	岡山區空醫院路及53巷口(前峰國中對面)	107/11/30	—	40	—	—
新建數量(小計)				20	847	—	—
整修數量(小計)				30	422	193	—
全部數量合計				50	1,269	193	—

(二)引進民間資金參與推動停車場多目標使用

1. 近年私人運具大幅成長，停車需求遽增，然而土地資源及市府財源有限，採促參方式引進民間資金參與投資興建多功能立體停車場，將可讓行政資源結合民間的活力，加速公共建設提早實現。
2. 將朝促參方式引進民間資金朝立體化多目標使用，經以須同時具備高停車需求且有商業投資效益來選訂興辦地點，擇有下列二處：

(1)凹仔底公有停車場（圖 21）：

a. 基本資料：

- (a) 地號：鼓山區龍中段 45 地號。
- (b) 面積：8,375 平方公尺。
- (c) 位置：南屏路及神農路口。
- (d) 土地分區：停車場用地（停 35）。
- (e) 停車位數量：

目前平面式可供停放 12 輛大型車、192 輛小型車、137 輛機車及 79 輛自行車，目前停車平均使用率約 70%，假日尖峰時段可達 95%以上。

b. 辦理期程及開發特性：

- (a) 於 105 年 11 月政策公告，106 年 2 月完成初步審查，106 年 6 月中下旬截止公開徵求其他投資人，計有乙間民間申請人遞件並通過資格審查。並經配合都市計畫變更時程，業於 106 年 10 月 19 日召開甄審委員會進行綜合評審，選出最優申請人—都會生活開發股份有限公司。倘一切順利，預計得於 107 年 3 月中旬完成簽約，開始 4 年興建期及 46 年營運期。
- (b) 過程中將結合當地環境及容納部分公務機關進駐並引進適合當地特色的商業設施，除開放供公眾停放車輛之停車空間，並將附有超市、美食廣場、書局、電影院等可融入當地生活圈之商業設施，政府廳舍空間則設置於低樓層並有獨立升降設備以利民眾洽公。



圖 21 凹仔底公有停車場現址-1



圖 21 凹仔底公有停車場現址-2

(2)辛亥公有停車場：

a.基本資料：

- (a)地號：左營區新庄段九小段 1425 地號。
- (b)面積：1,826 平方公尺。
- (c)位置：辛亥路及裕誠路口。
- (d)土地分區：停車場用地（停 30）。
- (e)停車位數量：

目前平面式可供 43 輛小型車，目前停車平均使用率約 80%，假日尖峰時段可達 95%以上。

b.辦理期程及開發特性：

- (a)本案將推動作為低量體純停車場使用，惟該地相關退縮規定限制，恐致本用地開發效益降低，爰針對該用地先行辦理都市計畫土地管制退縮規定檢討，市都委已於 105 年 12 月 30 日原則同意，都發局並於 106 年 3 月 1 日辦理公告實施，使土地更具有開發效益，提高其財務可行性，以增加民間資金投入開發之誘因。
- (b)總辦理期程朝以 1 年半為目標，預計於 3 月 1 日政策公告，倘招商期程順利，108 年下半年即可施工興建。推案前亦將聆聽當地住民意見，並參考納入開發方案研析。

3.後續將持續觀察本市各行政區之停車場用地，並評估當地停車供需現況及交通狀況、區域發展規劃、用地取得、土地使用分區限制、可用年限、建造費用及經費來源等情形，陸續推動停車場用地作為多目標使用。

(三)路外立體停車場興建計畫

1.停車場自行興建或促參方式來推動

為增加本市停車供給並提升土地使用效率，落實路外為主、路邊為輔之停車政策，特訂定本市公共路外立體停車場五年興建計畫並依不同區位

特性，採以自行興建或促參方式來推動，且業擇定自建十全立體停車場為首先推動標的：

(1)位置：

位於十全果菜市場北側，將與市場以十全路（向東打通段）相隔。

(2)辦理期程及開發量體：

已於 106 年 9 月開工，配合基地滯洪池工程整體施作一地上 5 層樓立體停車場，期於 107 年 9 月底前完工，屆時包含平面停車區域將可提供約 20 席大型車及 219 席小型車停車格。

2.提案爭取交通部全額補助前瞻基礎建設-城鄉建設「改善停車問題計畫」補助經費

(1)配合行政院前瞻基礎建設計畫-城鄉建設，納入「改善停車問題」，目的優先補助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地區。

(2)將由交通部公路總局對地方政府提競爭型計畫補助排序審查，作為補助之依據（本市屬第三級中央補助對象駝政府自建 77%（僅非自償性部分之 77%），BTO 促參案 82%）。

(3)中央相關規定進度：

a.於 106 年 6 月 30 日核定發布「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」。

b.於 106 年 12 月 15 日核定發布「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫補助審查執行要點」。

(4)目前預計辦理情形如下：

a.於 106 年 11 月 27 日核定補助本府 950 萬元，於 107 年 1 月 16 日開資格標，目前辦理勞務委託評選作業完成，簽辦評選結果中，俟簽准後儘速辦理後續議價及訂約作業。

b.規劃區域選擇：

本市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及本府各局處提報案件等。

c.整體規劃區域：

停車供需調查區域約 33 處，並依調查結果評估排序。

d.可行性評估：

依據行政院 106 年 12 月 15 日核定發布「前瞻基礎建設-城鄉建設-改善停車問題計畫」申請說明中之規定，擇定 8 處辦理可行性評估。

e.整體規劃預估完成時間：107 年 6 月底前。

f.可行性評估預估完成時間：107 年 11 月中旬。

g. 提報可行性案件至中央，進行全台各縣市競爭型評比，獲得補助後辦理工程階段，依規定工程須於 110 年完成。

(四)多元化方式合作建置停車場增加停車供給策略（圖 22、圖 23）

為推動路外為主、路邊為輔的停車管理措施，改善市區停車供給不足問題，媒合利用公部門、民間力量、學校資源及住商大樓的資源運用，共同創出停車供給，改善市區停車問題，成果分述如下：

1. 與其他公部門合作闢建公共停車場

為提升土地資源效益，與其他公部門如：國有財產署及國防部等，以合作闢建方式共同經營路外停車場，以增加停車供給，活絡國有土地使用。106 年度完成 3 場合作闢建案，提供小型車 197 格及機車 58 格停車位。

2. 輔導民間業者設置經營路外停車場

積極鼓勵民間業者利用私有空地設置路外收費停車場，結合民間力量提供充足停車空間，共同紓解地區停車需求，亦改善市區停車環境與道路停車秩序。經統計 106 年 8 月至 107 年 1 月核發 89 場民營路外停車場登記證，新增大型車 97 格、小型車 4,690 格及機車 460 格停車位；截至 107 年 1 月合計已辦理登記之業者有 574 家，合計提供停車格位：大型車 4,608 格、小型車 47,933 格、機車 14,057 格。

3. 輔導學校釋出校園設置路外收費停車場

考量其土地資源有限，利用校園開放空間於課後、假日開放供民眾停車，目前全市計有 13 所學校取得停車場登記證，提供大型車 35 格、小型車 991 格停車位。

4. 輔導住商大樓釋出停車空間做為公共停車場

為發揮建築物附設停車空間的使用效益，亦尋覓協調住商大樓釋出停車空間設置路外停車場，目前全市計有 14 處住商大樓取得停車場登記證，提供小型車 1,037 格、機車 100 格停車位。



圖 22 鼓山區-九儒鼓南停車場（民營）



圖 23 苓雅區-高雄師範大學（民營）

(五)大型車停車空間規劃

1. 專案規劃大坪頂地區設置大型車停車場

(1)為降低大坪頂地區汽車運輸業停車場分散違法設置衍生之交通衝擊，提昇居民生活品質，自 98 年起以集中管理方式，陸續規劃 3 處市有閒置空地標租設置臨時大型車停車場，由得標業者自行興建，目前均已開發完成，共計提供大貨車位 322 格、曳引車位 360 格、拖車位 957 格（圖 24）。

a.98 年及 104 年（續辦標租）完成「機七」用地，面積 43,120.91 平方公尺。

b.102 年及 105 年（續辦標租）完成「公九」用地，面積 9,105.38 平方公尺。

c.103 年完成「公八」、「文小三」用地，面積 43,316.21 平方公尺。

(2)其中「公八及文小三」用地復於 106 年 9 月 28 日簽訂續約契約，續約期間至 111 年 2 月 9 日止。

(3)專案規劃大坪頂地區設置大型車停車場，除降低居民與業者之衝突外，並避免市有土地閒置荒廢，每年為市府增加 16,026,421 元土地租金及 775,409 元房屋租金，減少土地管理維護費用以及節省地價稅（約 190 萬元）負擔，達到市府、業者、居民三贏之效果。（圖 25）。

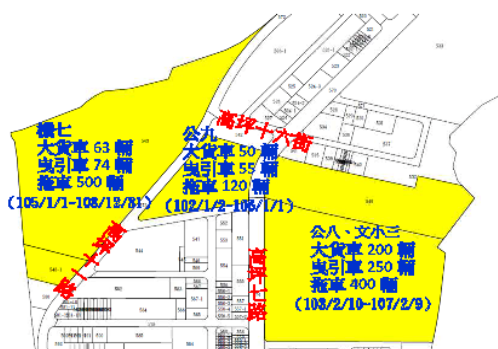


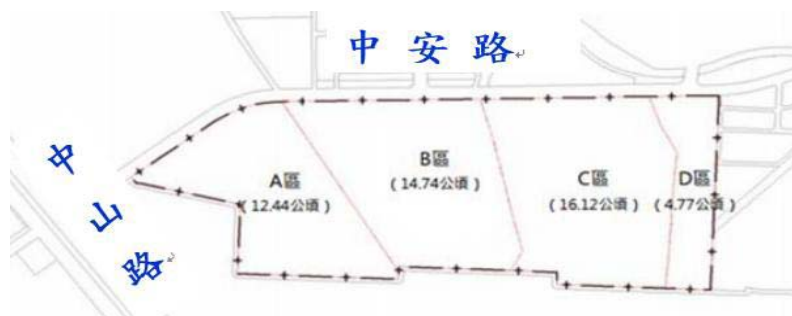
圖 24 大坪頂地區設置大型車停車場

圖 25 開發完成「公八」、「文小三」用地

2. 台糖公司小港特倉運專用區配合市地重劃協助汽車運輸業者安置工作

(1)因應地政局於小港區中安路南側特定倉儲轉運專用區 A 區辦理市地重劃，由本局協調台糖公司於重劃工程施工期間就地調整臨時安置現存大型車停車場。

(2)俟重劃工程完成後，再促成台糖就分配取得重劃後土地自行標租大型車業者使用。



3. 輔導設置民營大型車停車場

- (1) 經核准之民營大型車公共停車場計有 32 場，提供 4,608 席大型車停車位。另與監理單位合作設置之汽車運輸業停車場計有 55 場，提供 5,853 席大型車停車位，合計提供 10,915 席大型車停車位。
- (2) 將視當地社經環境與交通特性，持續輔導民間設置具路外公共停車場性質之大型車停車場或與監理單位合作設置汽車運輸業停車場，以提高本市大型車停車供給。

(六) 推廣綠色運具，提供自行車更便捷停車空間

1. 自行車停車架設置與維護 (圖 26、圖 27)

- (1) 自 93 年起逐年設置自行車停車架，迄今部分車架已有損耗，部分設置地點之需求亦有變化。本年度自行車架的設置與維護，除新增設置外，並著重於老舊車架更新與配合實際需求進行移設，亦即將使用率低的車架移到需求高的地區，使資源作最有效運用。
- (2) 106 年 8 月至 107 年 1 月完成新設 30 座及移設 139 座自行車架。截至目前本市累計有效使用車架數計 24,174 座 (扣除毀壞報廢車架)。另為提昇市容景觀，對於車架上疑似報廢之車輛，會同本府環保局辦理清除工作，106 年 8 月至 107 年 1 月上旬共清除 490 輛，有效排除佔用之現象暨提升車架轉換使用率。



圖 26 楠梓區-七號帶狀公園人行道設置自行車架 圖 27 岡山區-岡山平面停車場設置自行車架

2. 因應各共享自行車運具將陸續進駐本市，選定哈瑪星地區、五大商圈(實施機車停車收費處所)及投車熱點區域等適當地點劃設共享停車專區，希望可以改善現況停車亂像，預防占用機車停車格及自行車架等問題發生。自行車停放空間規劃設置情形說明如下(表 6、圖 28、圖 29)：

表 6 共享自行車停放空間規劃

區域	停放車種	規劃處所(輛)
生態交通盛典哈瑪星地區	Vbike 及 Obike	23 (314)
機車實施收費五大商圈	Obike	10 (175)
投放熱點	Obike	20 (340)

* 規劃地點持續巡查增加中



圖 28 鼓山區-鼓波街四海之家歷史建築建念公園規劃設置



圖 29 鼓山區-哨船街停車場規劃設置

三、停車管理與營運

(一)路邊停車位設置及納入收費規劃(圖 30、圖 31)

依據「道路交通管理處罰條例」及「交通工程手冊」等相關規定，逐步規劃路邊停車位，以改善停車秩序，並視停車情形研議收費管理。106 年 7 月至 107 年 1 月止新增汽車位共 1,265 格，機車位共 3,093 格。



圖 30 平和西路新設汽車停車位



圖 31 瑞隆路新設機車停車位

(二)提昇停車收費效能及管理

1. 截至 107 年 1 月底止，本市路邊停車格位計 49,169 格，另公營路外平面停車場計 9,403 格，合計 58,572 格小汽車停車格位，其中納入收費管理者約佔 80%，為符使用者付費原則及提高公共停車空間使用效率，經考量道路條件、停車使用率等因素，106 年篩選 42 條未收費路段（1,357 格）納入路邊計次收費、12 條計次收費路段（672 格）調整為路邊計時收費、4 條計次收費路段（116 格）調整為差別費率收費，6 處路外平面停車場納入停車收費，107 年預計篩選 25 條未收費路段（389 格）納入路邊計次收費、2 條計次收費路段（144 格）、4 處路外平面停車場調整為路邊計時收收費。
2. 為合理反映私人運具使用成本及協助弱勢民衆就業，107 年進用 80 名弱勢市民擔任定期（2 月至 12 月）契約路邊服務員，於 107 年 2 月 1 日正式上工，協助路邊停車掣單作業。（圖 32）。

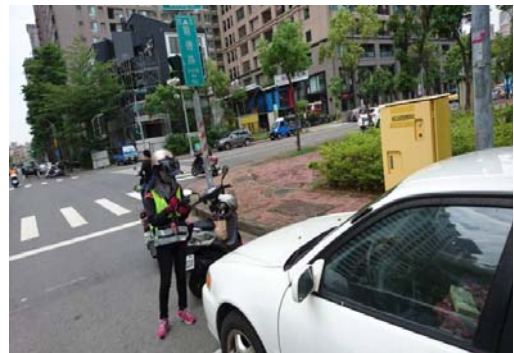


圖 32 路邊服務員收費情形-1

圖 32 路邊服務員收費情形-2

3. 為因應路邊服務員持續高齡化（平均年齡 54 歲），已達退休離職高峰期，每年退休人數約為 6-10 人，另配合勞動基準法工時修正為每周不得逾 40 小時規定，服務員自 105 年 1 月起全面實施周休二日，造成路邊收費人力短缺問題，規劃參考其他縣市經驗引進民間廠商開單，以維持停車場作業基金永續經營，避免影響市府財政收入。「高雄市北區路邊停車開單勞務委託民間辦理案」、「高雄市東區路邊停車開單勞務委託民間辦理案」、「高雄市機車停車收費暨旗山區、旗津區路邊停車開單勞務委託民間辦理案」及「高雄市南區路邊停車開單勞務委託民間辦理案」皆已開始履約上線，未來將持續視人力缺口持續檢討辦理開單勞務委外。又為保障現有服務員工作權益，已與工會達成共識簽訂團體協約，俾創造雙贏局面。

(三)配合工務局人行環境及景觀改善工程，實施機車退出人行道

交通規劃應以人爲本，爲鼓勵市民節能減碳，並改善機車行車安全，推動公車轉乘免費、幹線公車班次加密、候車環境改善及智慧型公車站牌等便利措施，市府亦持續辦理人行環境及景觀改善工程，爲使市民步行暢通，轉而更願意搭乘大眾運輸及低碳運具，減少機車過度使用，本局配合工務局人行環境及景觀改善工程，一併實施機車退出人行道措施。106 年辦理成功路（三多路—五福路）、華夏路（重和路—博愛四路）等路段，107 年預計辦理華夏路（大中—崇德路）、南京路、國泰路、澄清路（澄清湖—九如路）等路段，並於路邊規劃汽機車停車格位，以吸納汽機車停車需求，減少停車衝擊。（圖 33）。



圖 33 烏松區長庚路施工前



圖 33 烏松區長庚路施工後

(四)公私協力營造友善智慧的停車環境

107 年度廣續推動路外停車場委託民間經營，計有鹽埕、福山、武廟、民權、凱旋、民權輕鋼架、小港及海功等立體停車場，建置車牌辨識、車位在席偵測及尋車導引系統，並整合一卡通電子票證付費機制，藉由便捷管理措施，有效達到節能減碳成效，營造友善、智慧之停車環境。（圖 34、圖 35）。



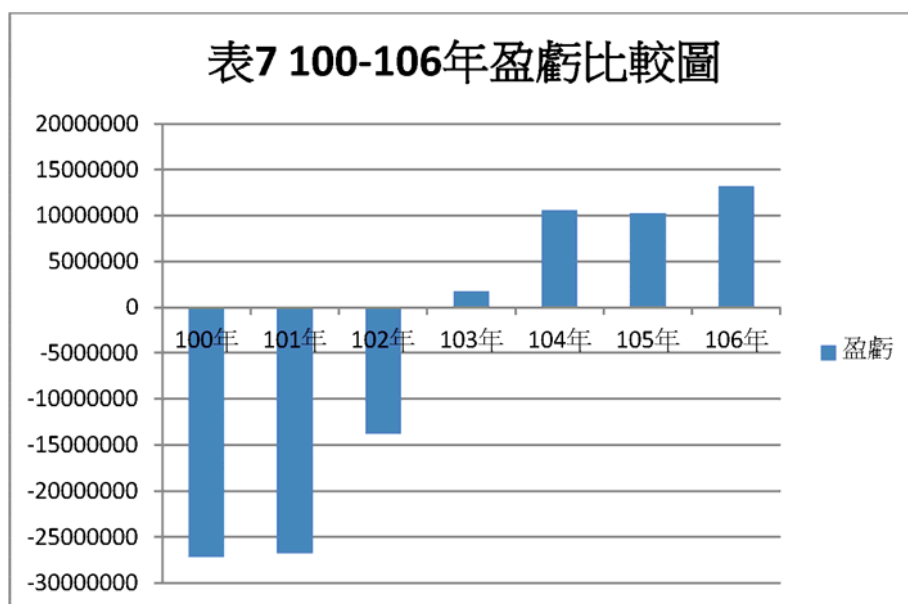
圖 34 自動開門系統（可使用一卡通）



圖 35 場內車位在席偵測系統

(五)公有路外立體停車場轉虧爲盈（表 7）

1. 為改善立體停車場整體虧損問題，近年來持續就開源及節流檢討，節流部分採精簡既有人力及節約電費、水費及電話費等，開源部分於就捷運周邊停車場調整費率，鼓勵民衆搭乘大眾運輸工具，並以簽訂契約方式規劃逐步委託民間廠商經營，以因應人力高齡化，退休人數增加、收費系統更新、虧損情形改善等情形，以期提升停車場整體經營績效。
2. 106 年度作業盈餘 13,169,637 元，主要係因 106 年度增加小港停車場委外權利金收入，且各自營場持續加強管控月票出售張數等開源措施所致；另每月於場長會議檢討水電支出，持續擰節開支。



(六)路外平面停車場促銷

1. 為提高落實「路外為主、路邊為輔」之停車理念，並提高本市公共路外停車場之停車使用率及營運效能，爰續辦理路外平面停車場月票促銷。
2. 107 年度月票促銷方案，推出 20 場路外平面停車場月（季）票優惠方案：
 - (1) 舊左營國中、辛亥、中崙、頂新、青埔、哨船街、金獅湖等停車場停車使用率介於 35%~50%，採 8 折月票優惠。
 - (2) 鳳甲、美術館小、三山等停車使用率介於 25%~35%，採 7 折月票優惠。
 - (3) 仁慈、頂明、美術東二、光華、平和等停車使用率低於 25%，採 6 折月票優惠。

(七)停車管制標線熱拌化執行計畫

為增強禁停標線辨識度，以原高雄市區為核心，持續篩選市區幹道、逐步將禁停紅、黃線改繪為熱拌標線，以提升其辨識度、耐久度。106 年度共完成富國路、富民路等 15 條路段紅線熱拌化，有效改善禁停紅線辨識度、並降低標線補繪頻率（圖 36）。



圖 36 施工前

圖 36 施工後

(八)執行拖吊移置保管（圖 37）

1. 車輛移置作為交通勤務警察輔助管理措施之一，其中違停車輛執行拖吊移置保管之目的係為快速恢復停車秩序與停車供給，並遏止重大違停案件發生，亦具備駕駛人違停行為嚇止力，且違停拖吊與停車收費並列為改善停車秩序之推力手段，與發展大眾運輸互為配套（拉力手段），故除持續配合警察局執法勤務執行違停車輛拖吊作業外，並透過「路邊停車開單委外」及「路外平面停車場委託經營」增加停車收費空間及路段，藉以合理反映都會區私人運具使用成本，並配合大眾運輸發展政策於適當地點關建轉乘停車空間，逐漸改變民眾依賴私人運具之習慣，進一步降低違規停車案件數量。

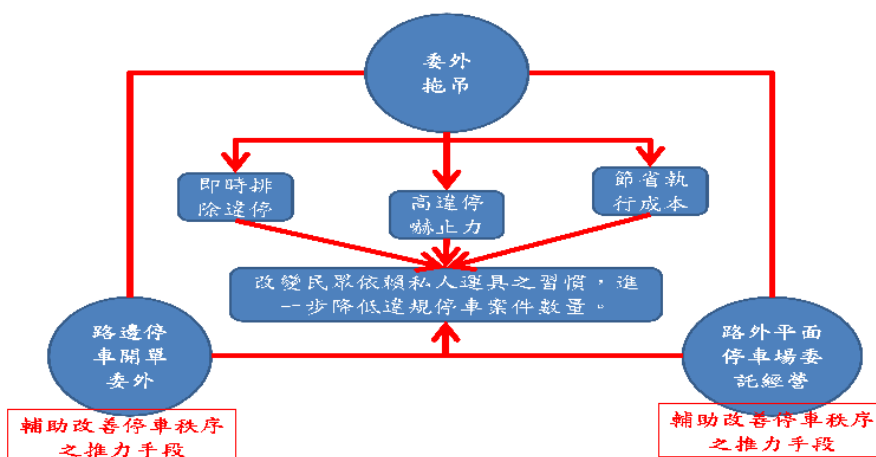


圖 37 改善停車秩序之拉力與推力

2. 另透過委外拖吊作業方式，持續導入民間營運管理資源，提升拖吊移置保管作業效能外，並對公營拖吊業務採「加強節流」策略，配合公營拖吊場內雇員離退，逐步縮小公營拖吊業務規模，逐步朝向「小而美、小而省」之公營保管場轉型，以降低總體拖吊作業執行成本，執行績效如下表 8：

表 8 拖吊執行績效表

	100 年度	106 年度	導入民間資源績效
拖吊業務轄區數	11 個行政區	19 個行政區	拖吊轄區增加 8 個行政區
委外拖吊轄區數	4 個行政區	11 個行政區	委外拖吊轄區增加 7 個行政區
委外拖吊場場數	1 場	4 場	委外拖吊場場數增加 3 場
公營拖吊場場數	3 場	2 場	公營拖吊場場數減少 1 場
拖吊業務用人人數	80 人	60 人	用人減少 20 人，減幅 25%

3. 為避免浮濫使用拖吊手段整頓停車秩序，踰越比例原則，妨礙停車秩序車輛取締採「舉發為主，拖吊為輔」執行原則，並規定妨礙交通車輛移置作業，須以議會附帶決議 8 大項目（1. 併排停車 2. 消防栓前 3. 不依順行方向、不緊靠道路右側及在顯有妨礙其他人、車通行處所停車 4. 公車及大客車停靠區 5. 身心障礙、警備車、汽車及機車停車格遭他種車輛占用 6. 車道出入口 7. 自行車道及禁停車輛之人行道、徒步區 8. 以及由本府交通局劃設 1ogo 之紅線路段及道路交岔路口 10 公尺內紅線處實施拖吊為原則。）為主，另對有嚴重妨害人車通行或對公共秩序、公共安全有重大危害之車輛則主動加以排除，以整頓本市道路交通秩序，提供市民更順暢、安全之行車空間。
4. 違停汽機車拖吊服務範圍（圖 38）：

拖吊場	區位	轄區
公營拖吊場	原縣區	橋頭場：路竹、岡山、橋頭、梓官。 國泰場：仁武、大寮、鳥松、林園。



圖 38 拖吊服務範圍

四、公共運輸督導管理

(一)公車永續幸福計畫

因應公車處民營化及提升本市公車服務水準，本市自 103 年起實施「公車運量躍昇計畫」，透過棋盤幹線公車路網優化、公車服務勞務委託及公車任意搭（Bus E-take）等策略，提升本市公車系統營運績效及競爭力，改變民衆使用公共運輸習慣。為提昇民衆搭乘公共運具之意願，本市持續推出各項電子票證票價優惠方案。

1. 高雄市冬季大眾運輸交通工具票價免費措施

因應每年冬天空氣品質不良，為鼓勵民衆搭乘公共運具，減少私人交通工具污染排放，守護市民的健康，自 106 年 12 月 1 日起至 107 年 2 月 28 日止連續三個月，搭乘公車及公路客運上下車刷卡即可享受免費優惠；實施首月公車系統日均運量達 17.66 萬人次，較 105 年同期 16.24 萬人次成長 8.7%。

2. 公路客運票價優惠措施

自縣市合併以來，偏遠地區民衆多次反應公路客運與市區公車票價收費不一致性，為使全市公車收費標準更趨公平，提供民衆更優惠票價方案，刷電子票證搭乘本市公路客運（一卡通、有錢卡及悠遊卡）最高自付額 60 元（不包含旗美國道快捷及哈佛快線）。

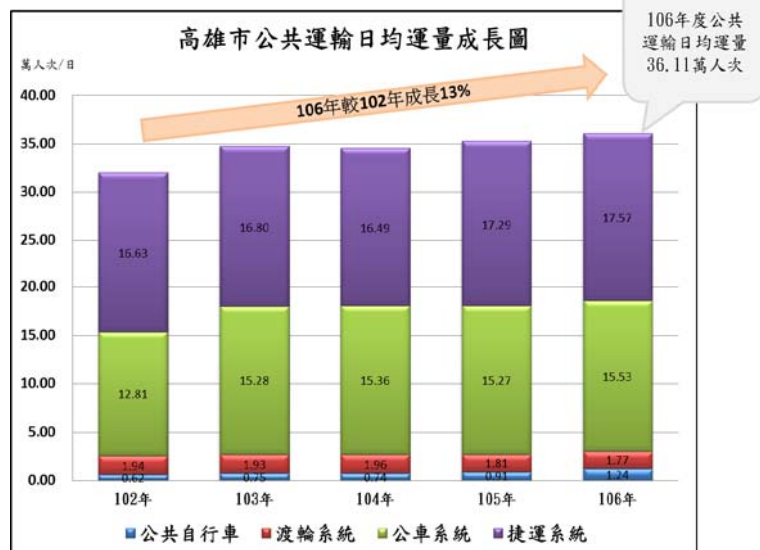
3.1 日兩段吃到飽方案

持電子票證（含一卡通、悠遊卡、有錢卡，不含高雄市社福卡、外縣市發行之社福卡、市民卡、認同卡、月票卡等已享有優惠卡種）刷卡搭乘市區公車累積滿 2 次後，當日可享免費無限次刷卡搭乘本市段次計費公車（不包含快線、文化、觀光、就醫公車路線與里程計費公車路線，且電子票證儲值金額未達搭乘票價無法享有優惠）。

4. 捷運公車單向轉乘優惠措施

民衆刷電子票證搭乘捷運，在 2 小時內刷卡轉乘公車，享有折扣 3 元之優惠。

經持續推動各項刷電子票證票價優惠措施，106 年公車系統日均運量達 15.53 萬人次，較 102 年 12.81 萬人次成長 21%；106 年公共運輸日均運量達 36.11 萬人次，較 102 年 32 萬人次成長 13%（圖 39）。



(二) E 化公車

1. 於捷運站、候車亭、直立式站牌與滾筒式站牌設置 832 座 LED 智慧型公車動態資訊系統設備，以顯示公車到站資訊。並陸續於本市 30 座公車候車亭，增設大型公車動態資訊 LCD 與 6 座公車場站建置 KIOSK 互動式螢幕，並提供即時候車亭內、公車停靠區影像監控，除了能讓等車民眾了解最即時的公車預估到站時間與網路資訊，更能保障民眾夜間候車安全（圖 40）。
2. 為便利民眾在公車上也可以隨時掌握網路資訊，本市環狀 168、77、76、72、33、紅 35、自由幹線、0 北、0 南、100、西城快線、69、中華幹線、鳳山燕巢城市快線及小港燕巢城市快線、鳳山高鐵城市快線等公車上建置 WiFi 無線熱點，提供乘客免費無線上網。另已於 6 大轉運站及重要候車站位分別建置 WiFi 無線上網熱點，以提供民眾候車使用網路。
3. 為讓民眾能更加即時、便利搭乘高雄市公車，自 103 年起即陸續開發「高雄 iBus 公車即時動態資訊 APP」、「高雄市公車動態系統便民網頁」、「QR CODE 行動版網頁」、「IVR 公車動態語音查詢系統」等多項智慧公車便民服務，並定期進行直覺式、人性化操作介面與功能內容大改版（包含 APP、網頁介面中英文化），106 年使用人次總計 8,845 萬次（圖 41）。



圖 40 大型公車動態資訊 LCD



圖 41 高雄 iBus 公車即時動態資訊 APP

(三) 推動高雄好行公車

1. 文化觀光公車

為便利市民及觀光客於本市從事文化觀光旅遊活動，推動「文化觀光公車一票通」優惠措施，民眾持票可暢遊哈瑪星、舊城、鳳山、紅毛港文化公車及台灣好行-大樹祈福公車 5 條文化觀光公車，並可免費轉乘市區公車（圖 42）。

2. 搭公車遊科工優惠

搭乘覺民科工幹線 60 路公車於「科工館站」下車，就能獲得一張科工館優惠券，持券可購買科工館展示廳大人 70 元（原價 100 元）或學生 50 元（原價 70 元）門票。

3. 開闢亞洲新灣區雙層觀光巴士

全國首輛開頂雙層觀光巴士同時也是全國第一輛符合歐盟六期環保排放標準車輛，於 105 年 11 月 29 日在本市正式營運，與全國唯一的輕軌相結合，成為台灣交通新亮點，同時帶動亞洲新灣區經濟與觀光發展。沿途可看到高雄圖書總館、世貿展覽會館、軟體園區及玫瑰教堂、西子灣海景、打狗英國領事館、駁二文化藝廊等著名景點（圖 43）。



圖 42 文化觀光公車



圖 43 雙層觀光巴士

(四) 公車進入校園

公車直接服務樹人醫專、實踐大學、樹德科大、高應大、高師大、義守大學、正修科大、中山大學及輔英科大等 9 所大專院校，居全國之冠，優良成效值得其他縣市仿效，各校也積極配合這項計畫，顯示除了可以提昇公共運輸使用率外，也可有效確保學生上下學交通安全（圖 44）。



圖 44 公車進校園

(五) 無障礙運輸服務

1. 為提昇公車服務品質、建立無障礙友善運輸環境，目前已有 391 輛低地

板及無障礙中、大型公車營運於行經醫院及身心障礙特殊教育學校之路線（圖 45）。

2. 經積極購置復康巴士並陸續獲各界捐贈，本市復康巴士車隊已達 150 輛，提供身心障礙人士更機動便捷的運輸服務。106 年復康巴士共提供 319,790 趟次，服務 610,131 人次。



圖 45 復康巴士

(六)建置電動公車車隊

為加強推動低碳綠色公車，追求城市永續發展，本市已有 43 輛電動公車分別於五福幹線、建工幹線、旗美國道快捷、西城快線、環狀 168、紅 35、52 及紅 27 公車等路線營運，107 年底目標 150 輛。將持續鼓勵並積極協助客運業者爭取交通部、經濟部、環保署補助經費購置電動公車（圖 46）。



圖 46 電動公車

(七) 30 分鐘生活圈-6 大轉運中心建置計畫

大高雄幅員遼闊，地理軸線呈東北-西南走向地形達 130 公里，為達 30 分鐘生活圈目標，規劃建置轉運中心串聯公共運輸系統，以高雄車站、高鐵左營站為兩大主轉運樞紐，鳳山、岡山、小港、旗山為四大次轉運樞紐，利用快捷公車或捷運高效率運輸服務縮短區域間距離，達成 30 分鐘生活圈之目標。

旗山、岡山、小港、鳳山等四大轉運站以本市都會與郊區轉運為服務功能，可提供台鐵、捷運、公路客運及市區公車等轉運服務，經積極推動建置作業，已於 102 年全數完工啓用（圖 47、圖 48、圖 49、圖 50）。

高雄車站轉運站可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，規劃將國道客運轉運站設置於高雄車站東側「車站專用區二」用地上，設置 22 席月台，目前由交通部鐵路改建工程局納入「台鐵捷運化-高雄市區鐵路地下化計畫」施工辦理，原高雄車站前公車站預定於 107 年 2 月進行拆除作業，相關臨時替代候車亭將分別設置於中山一路及建國三路以滿足民衆候車需求。高鐵左營轉運站規劃設置於高鐵左營站以西之轉運專用區，設置 16 席月台，可提供北高雄都會核心高鐵、台鐵、捷運、公路客運及市區公車等全方位轉運服務，由交通部高速鐵路工程局規劃以促進民間參與公共建設方式推動之，已於 106 年 6 月 30 日通過本市都委會大會審查，目前由交通部高速鐵路工程局辦後續招商作業中。



圖 47 旗山轉運站實景



圖 48 小港轉運站實景



圖 49 岡山轉運站實景



圖 50 鳳山轉運站實景

(八)候車設施興建與環境改善計畫

1. 候車亭及站牌建置

- (1)為提供優質候車環境與資訊服務，提高大眾運輸普及率，105 年獲交通部核定補助建置一般候車亭 50 座、集中式站牌 150 座與座椅 30 座，已於 106 年底完成建置作業；另 106 年賡續爭取交通部核定補助建置一般候車亭 40 座、集中式站牌 100 座與座椅 30 座，已於 106 年底完成工程發包，預計 107 年底前完工啓用（圖 51、圖 52）。



圖 51 候車亭



圖 52 懸臂式候車亭

- (2)為增進本市大眾運輸轉乘服務，規劃於捷運都會公園站 4 號出入口旁建置楠梓轉運候車亭，並改建中山路「捷運中央公園站」雙向候車亭，已獲交通部經費補助辦理，並於 106 年底完工啓用。另 106 年度賡續辦理高醫大型候車亭建置計畫，已於 106 年底完成工程發包，預計 107 年底前完工啓用（圖 53、圖 54）。

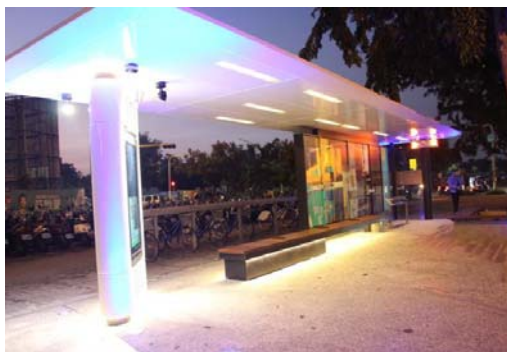


圖 53 楠梓轉運候車亭



圖 54 中央公園大型候車亭

2. 候車環境改善

- (1)為改善本市公車候車環境，提昇候車服務品質，規劃辦理四維二路「復華中學」（雙向）、新莊一路「博愛路口」（雙向）、中華四路「新田路口」（雙向）及中華五路「正勤社區」（南向）等四站共七處候車環境改善，已於 106 年底完工；另 106 年度續辦新莊一路「華夏路口」（雙向）、博愛一路「龍德路口」（北向）及外環西路「外環西

路」(雙向)等三站五處候車環境改善工程,已於 106 年底完成發包作業,預計 107 年底前完工啓用。(圖 55)。



圖 55 新莊一路「博愛路口」候車環境改善

(九)電動汽車共享系統計畫

1. 近年來全球暖化、能源短缺等問題日益嚴重,為改善環境及交通品質,規劃引進「電動汽車共享租賃系統」,預計於本市重要行政中心、觀光景點、交通場站、賣場/商圈、醫院/學校等地區設置租賃站,並提供甲地借車乙地還車之服務。
2. 本案已於 106 年 5 月完成招商及簽約,預定於簽約次日起 1 年內完成至少 5 個電動汽車共享租賃站及提供至少 9 輛車營運;簽約次日起 2 年內完成 50 處電動汽車共享租賃站,並累計提供至少 84 輛電動共享汽車。已於 106 年 10 月配合生態交通全球盛典活動完成哈瑪星第 1 處示範站建置,目前廠商正積極籌備租賃站點建置、APP 系統開發測試及車輛設備等前置作業,以期能如期完成開放營運,將有助於本市電動汽車使用及推廣,同時改善空氣品質及交通問題。

五、道路交通設施改善與管理

(一)道路交通號誌、標誌、標線之維護管理

1. 號誌

為保障路口行車安全,明確規範幹支道路權,106 年 8 月至 107 年 1 月共計完成新設三色號誌 3 處、行人專用號誌 5 處及盲人有聲號誌 3 處,以確保行車秩序與行人安全。(圖 56、圖 57)。



圖 56 三民區十全一路/自由一路增設
盲人有聲號誌



圖 57 烏松區長庚路增設盲人有聲號誌

2. 更新交通號誌控制器

為確實有效管制道路行車秩序，促進交通安全，避免交通事故，將老舊、遭破壞易發生故障之號誌設備及管路予以汰舊調整，並配合擴大交通管理系統交控功能，106 年度計完成 185 處路口號誌控制器汰換。

3. 號誌管線地下化

為避免架空纜線掉落、漏電等情事危及機車騎士及行人安全，及改善城市天際線及市區景觀，逐年辦理交通號誌管線地下化，朝「宜居城市」之目標前進；106 年度計完成 12 處路口號誌管線下地。(圖 58、圖 59)。

4. 提昇號誌維修效率

為維持本市號誌運作正常，降低故障率，提供民衆交通通行安全及順暢，除設置 24 小時號誌故障維修通報專線 (2299804) 外，並辦理交通號誌緊急處理報修工程，委由專業廠商進行設備損壞緊急搶修。另透過交通設施維修與管理服務，提供充足維修及管理人員，對大高雄市區交通號誌及交控路側設備進行巡查、維修及管理工作，106 年度平均每月受理 979 件通報案件 (包含號誌軟、硬體故障及其他交通設施)，平均修復時間 69.25 分鐘，達到 4 小時完修目標。



圖 58 新興區中山/五福路口號誌管線下地



圖 59 鼓山區九如/西藏街口號誌管線下地

5. 標誌

為確保交通標誌禁制、警示等功能，有效管制道路行車秩序，維護狹窄巷弄、彎路、視距不佳路口之交通安全，持續辦理交通標誌、反射鏡及導引設施增設汰換工程，以增進交通安全與順暢，106 年 8 月至 107 年 1 月計完成 804 處反射鏡及 1,240 處交通標誌之增設汰換（圖 60、圖 61、圖 62、圖 63）。



圖 60 三民區民族一路/民族一路 265 巷路口增設軟質分隔桿



圖 61 前鎮區中山四路北上機車專用道增設危三及警 22 標誌



圖 62 大寮區光明路三段/巷尾路新設機車兩段式左轉標誌



圖 63 鳳山區五甲二路 185 巷/南華路 32 巷新設反射鏡

6. 標線

106 年 8 月至 107 年 1 月計完成漆繪道路熱拌反光標線 12,946 平方公尺，有效規範駕駛人遵循行駛，保持重要幹道、路口標線完整清楚（圖 64、圖 65、圖 66、圖 67）。



圖 64 小港區高坪 22 路（高坪 39 街至北林路）劃設槽化線



圖 65 三民區鼎金後路/鼎金後路 9 巷劃設停止線及機車停等區



圖 66 三民區建安街/建興橫巷劃設網狀線



圖 67 大社區中山路/翠屏路口劃設行人穿越道線

(二)辦理優化路口（段）交通設施改善

為確保各轄區路口行車安全及順暢，持續檢討各行政區易肇事地點，辦理年度相關工程已完成三民區九如一路/民族一路、建工路/建興路、前鎮區中山四路/金福路等 14 處易肇事路口（段）改善。

(三)創新之交通設施

1. 標線型人行道

為改善行人通行空間，利用鮮明的綠色鋪面搭配行人專用標字設置標線型人行道，清楚引導行人通行動線，用以區隔行人及車流行走空間，除有效增進行人步行安全外，亦可提供人行道更佳的視覺提醒，還能提高車輛駕駛人辨識行人安全行走空間並減速慢行，以增進交通安全。106 年 8 月至 107 年 1 月計完成杉林區杉林國中前（清水路中學巷）、苓雅區苓雅一路（民權一路至永定街）等 8 處標線型人行道（圖 68、圖 69）。



圖 68 鼓山區濱海一路/濱海一路 57 巷

圖 69 杉林區杉林國中前(清水路中學巷)

2. 太陽能閃光設施

「太陽能警示設施」係一新式的交通警示設施，其用途與道路交通標誌標線號誌設置規則第 211 條規定之特種閃光號誌類同，惟設置太陽能閃光設施較傳統閃光號誌容易、所需建置成本也較低，於 106 年下半年計完成左營區自由二路 6 巷/光興街、洲仔巷/環潭路等 5 處路口(圖 70、圖 71)。



圖 70 左營區自由二路 6 巷/光興街

圖 71 太陽能警示設施夜間效果

(四) 建置智慧交通控制及導引系統

1. 高雄市交通管理系統建置計畫，已累計完成 317 處路況監視系統、2 處環景監視系統、109 處車牌辨識系統、235 處車輛偵測器、116 處資訊可變標誌、6 處交通現況資訊板及 15 處停車導引資訊標誌等 800 處交控路側設備建置；並透過租賃及合作等方式，增加 9 處 e-tag 及 9 處路況監視設備納入中心監控。
2. 為推動高雄成為生態智慧運輸城市，「2017 生態交通全球盛典」於哈瑪星地區辦理 1 個月生態交通示範，其中智慧交通的應用部分，經向內政部建築研究所申請「永續智慧社區創新實證示範計畫」補助經費，辦理「高雄市生態交通智慧社區示範計畫」，建置交通資訊分析監控平台，整合智慧停車導引與協同式車路系統，透由接收、處理多元交通資訊，

及準確分析、預測功能，應用預先規劃的反應計畫，提升哈瑪星區域的交通管理系統，打造兼具安全、智慧及便捷之交通環境。

3. 另為紓解哈瑪星地區壅塞的道路交通狀況，本府交通局執行「以 e-Tag 建構景點智慧交通應用計畫—高雄市哈瑪星為例」，透過 e-Tag 系統的應用及 CCTV 監控，訂定壅塞預警門檻值與執行應對策略，借由智慧化交通管理方式，紓解該地區壅塞路況。本計畫並榮獲社團法人中華智慧運輸協會 2017 年度智慧運輸應用獎的肯定（圖 72）。
4. 為解決高雄市區及與鄰近縣市間的城際車流壅塞情形，及發展輕軌運輸所衍生的交通問題，並探討運用最新科技使公共運輸達到及門服務的可能性，106 年度向交通部「智慧運輸系統發展建設計畫」申請補助經費，規劃辦理「多元偵測技術整合應用計畫」、「車路協同系統設計與實作計畫」及「自動駕駛電動巴士系統試運行計畫」，透過交通大數據蒐集、分析、預測，路口感測、告警，提供更便捷、舒適、安全的交通服務；並嘗試以自駕小巴滿足轉乘接駁的第一哩和最後一哩路，建立更緊密無縫之公共運輸，提升大眾運輸使用率。自駕小巴 106 年度累計 8,000 人次體驗，行駛里程達 880 公里，為全國搭乘人數最多、行駛里程最長的自駕車試運行計畫（圖 73）。



圖 72 2017 年度智慧運輸應用獎



圖 73 自動駕駛電動巴士試運行

(五) 策進交通安全措施

為確保各轄區路口行車安全及順暢，本府交通局持續檢討各行政區易肇事地點，持續辦理年度交通工程，並完成相關設施改善，如於設置快慢車道分隔島路段之實施慢車道右轉管制、中正一路/大順三路機車左轉專用道等易肇事路口（段）改善。

1. 本市主要道路快車道右轉管制改善計畫

為改善快車道右轉車輛與慢車道直行車衝突問題，調查本市市區道路快、慢分隔島路型路口，針對潛在衝突較高之快、慢車道時相共用管制且為快車道右轉之路口，訂定優先檢討改善計畫。106 年已完成中華路、

民權路、新生路等 13 處快慢車道分隔路段(口)改善；實施後事故件數新生/漁港路口降低 20%、博愛/熱河路口降低 37%、中華路段降低 10%，有效減少路口車輛衝突，提升行車安全(圖 74、圖 75)。



圖 74 新生/鎮港路口快慢車道分流管制

圖 75 民權路段慢車道右轉管制

六、運輸監理

(一) 翻轉高捷營運績效 永續經營根基穩 (圖 76)

1. 運量持續成長創新高

高捷 106 年日均運量達 17.4 萬人，較 105 年同期 17.2 萬人增幅約 1.3%，其中 106 年 12 月份日均運量 19.64 萬人次，雙雙創歷史新高紀錄。

2. 財務持續轉盈 連續 2 年創造盈餘

105 年盈餘為 0.74 億元，為高捷公司首年不靠平準基金挹注，拚出「真」盈餘，106 年累積盈餘 0.47 億元，連續 2 年創造盈餘，已彌補累積虧損，並可望提撥回饋金予本府，永續經營基礎更加穩固。

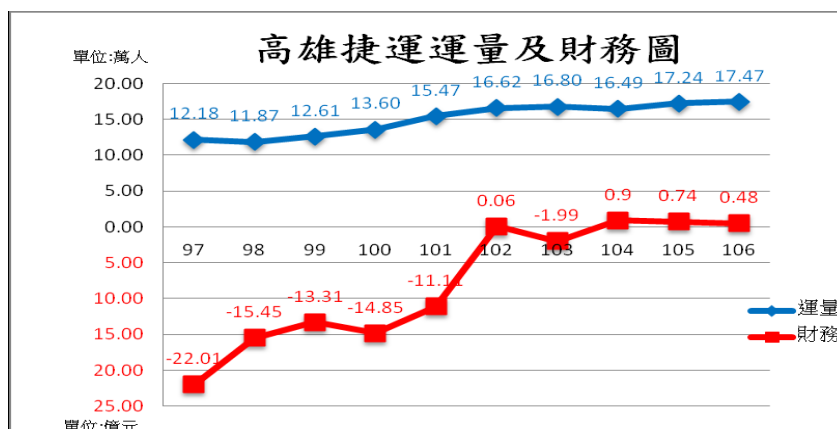


圖 76 高雄捷運運量及財務圖

3. 冬季免費搭運量夯 跨年疏運無縫接軌 (圖 77)

(1) 本市為鼓勵民眾搭乘大眾運輸減少私人運具使用，以降低空氣污染，規劃 106 年 12 月至 107 年 2 月冬季大眾運輸免費優惠。捷運平日尖

峰時段（上午 06：30～08：30 及下午 16：30～18：30）免費。首月實施月運量增 7.7%，尖峰運量最高增 32%，次月尖峰運量最高增 40%。

- (2) 106 年 12 月 31 日跨年捷運疏運當日運量高達 365,520 人次，相較於去年同期運量 327,921 人次，增幅達 11.5%，跨年疏運運量屢創新高。



圖 77 冬季大眾運輸免費搭乘-捷運搭乘情形

4. 高雄車站（R11）永久站初履勘作業

- (1) 高捷 R11 永久站配合交通部「高雄市區鐵路地下化計畫」，永久軌部分前經交通部同意先進行切換（103 年 12 月 14 日切換完畢），目前暫以臨時站營運，俟整體工程完成後，切換至永久站再報交通部履勘。
- (2) 高捷 R11 永久站與台鐵高雄火車站（地下站）屬共構車站，R11 永久站工程土建及機電項目由本府捷運局委託高捷公司辦理，共構及台鐵高雄火車站工程土建及機電項目及由交通部鐵路改建工程局（鐵工局）負責興建，依據本府捷運局及鐵工局時程規劃，預計於 107 年 8 月底通車。
- (3) 為掌握相關期程進度，業於 106 年 11 月 17 日函請鐵工局及本府捷運局提供相關工程期程規劃，及於 107 年 1 月 9 日邀集相關機關召開「高捷 R11 永久站初勘準備工作協調會」研商相關配合事項。業於 107 年 1 月 16 日提報系統穩定性測試方案，函報交通部核定中，並將積極配合工程進度辦理後續初履勘作業。

5. 附屬事業多角化經營及開創技術服務

高捷公司目前 7 成盈餘來自本業運量，3 成來自業外、附屬事業及技術服務等，並成功促成三大機廠開發區，大魯閣草衙道進駐南機廠，帶動捷運運量及營收成長，舊振南文創園區及享溫馨大型餐飲於 106 年底進駐大寮機廠，高捷公司另與高醫簽約，引入高醫岡山醫院進駐北機廠，首開高雄大型醫院與捷運車站結合的案例，並開創技術服務，包括為高

鐵磨軌，接手淡海輕軌營運等，創造多元收入，長期皆有助於該公司提升運量，持續轉盈。

6. 各式創新行銷活動帶動人潮

- (1)高捷公司首創 106 年 4 月 29、30 日舉辦兩天一夜「2017 港都高校音樂祭」，廣邀本市 18 所高中職熱音社團於橋頭糖廠舉辦音樂祭，更聯合糖廠店家聯合行銷，近萬人嗨翻捷運站，再展糖廠風華。
- (2)高捷公司運量商機創雙贏。106 年 8 月 5 日更聚焦運動族群，舉辦「2017 高捷盃 3x3 籃球錦標賽」，吸引近 500 支隊伍，2,000 多名選手報名參賽，上萬名群眾觀賽破紀錄，依據高市籃委會統計，此活動為本市歷年來最大鬥牛賽事，除支持運動健身外，更可大幅提升捷運運量(圖 78、圖 79)。



圖 78 港都高校音樂祭活動



圖 79 高捷盃 3x3 籃球錦標賽

(二)輕軌運量大躍進 觀光產業大發展

1. 全國首條水岸輕軌全線通車

本市輕軌第一階段 C1-C14 站，於 106 年 9 月 26 日正式完成全線通車。106 年平均日運量為 7,367 人次，相較於 105 年平均日運量為 2,235 人次，增幅達 230%，運量大幅提升(圖 80)。

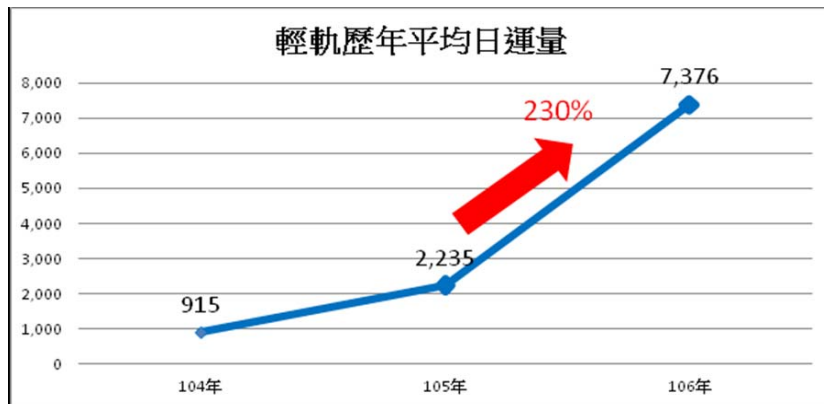


圖 80 輕軌歷年平均日運量

2. 運量提升帶動周邊經濟 冬季免費搭運量夯

- (1)第一階段 C1-C14 站全長 8.7 公里，共 14 個車站，行經本市亞洲新灣區，包含夢時代購物中心、台鋁、中鋼總部、市圖總圖及高雄展覽館，穿越愛河橋經過旅運中心、海洋音樂流行中心、港埠旅運中心、駁二特區及哈瑪星等重要建設及景點，串連高雄多元化的港灣建築，打造兼具港都特色與交通便利的高雄新核心。結合文創與水岸觀光等產業，可望帶動高雄觀光產業，預計灣區建設完成後，每年產生約四百萬旅次，環狀輕軌可紓解龐大人潮（圖 81、圖 82）。
- (2)配合本市冬季運輸免費搭，輕軌 106 年 12 月至 107 年 2 月全日營運時段免費，實施首月運量增幅達 98%，鼓勵民衆一起搭乘大眾運輸，降低私人運具使用與空氣污染，守護本市市民健康。
- (3)輕軌配合 107 年跨年活動疏運，延時營運至凌晨 1 時 30 分，民衆熱烈響應搭輕軌參加夢時代跨年活動，讓人龍連接捷運和輕軌，當日運量達 30,972 人次，再次刷新紀錄，較去年 21,092 人次，成長 47%。

3. 路網成形

輕軌第一階段完成後，將跨接捷運紅、橘兩線，加上台鐵地下化工程，以及未來捷運黃線規劃，軌道路網漸漸成形，期能充分發揮軌道運輸效益，及強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務。



圖 81 輕軌第一階段全線通車



圖 82 輕軌行經亞洲新灣區

(三)翻轉小黃 計程車創新服務 (圖 83)

1. 公車式小黃服務再升級 提供夜間接駁貼心服務

- (1)公車式小黃計畫係首創以計程車替代公車提供彈性運輸服務，達成多樣質量效益（運量倍數成長，經費減少 25%），獲為全國標竿計畫，各縣市爭相仿效；106 年推出平假日夜間貼心接駁服務，深受民衆青睞，讓公車式小黃晉身夜間安心公車，使搭乘小黃不僅是運輸方式，更是一種生活享受。

- (2)截至 107 年 2 月，公車式小黃計 16 條路線上路，各路線性質不盡相同，除滿足乘客需求，另有效控管補助經費，未來將持續檢討執行績效，逐步精進服務計畫，同時結合多元化計程車，預期透過預約機制及差異化服務，提供更優質的運輸服務。



圖 83 公車式小黃服務現場圖

2. 計程車共乘創量 大幅減少學齡層交通事故 (圖 84)

- (1) 105 年創新思維，導入共乘計程車服務校園，獲得熱烈迴響，深受學生青睞，搭乘人次單月成長最高達 80%，大專院校學齡層騎乘汽機車發生 A1、A2 事故次數較去年同期由 13,846 件降為 8,191 件，降幅高達 41%。106 年整併資源再推出區域型共乘計畫，燕巢區率先實施，107 年再深入服務楠梓區大專院校，打造零事故之校園舒適交通環境；統計 106 年至 107 年 1 月共乘出車逾 1.2 萬輛次、服務逾 4.5 萬人次，平均每月可乘載近 4 千人次，未來將再前進教學醫院，提供弱勢族群及乘客更多樣化運輸服務。
- (2) 為發展本市崗山之眼觀光亮點計畫，規劃觀光共乘服務，串聯本市捷運南岡山站、崗山之眼園區、大庄公園、阿公店水庫及阿公店森林公園，提供觀光客便捷無縫運輸環境，2 月 4 日起試營運首三日繳交出車 1,092 車次，服務逾 5,000 人次的亮眼成績。



圖 84 共乘服務現場圖 (左：校園，右：崗山之眼)

3. 擴大無障礙計程車服務團隊 拓展長照服務規模 (圖 85、圖 86)

- (1) 輛車，主要服務長照族群，為了便利民衆搭乘及營運稽查，本市無障礙計程車皆設置博愛卡電子票證卡機，106 年持博愛卡交易點數成長達 66%，本市無障礙計程車搭乘行動不便者最高達 88%，為六都第一。
- (2) 為持續整合高雄市復康運具，已完成伊甸基金會及 6 家無障礙計程車隊叫車平台，後續將配合「長照十年計畫 2.0」，持續擴大無障礙計程車服務範圍，加強偏鄉及郊區服務，提供行動不便者全方位運輸服務，創造本市無障礙之交通環境。

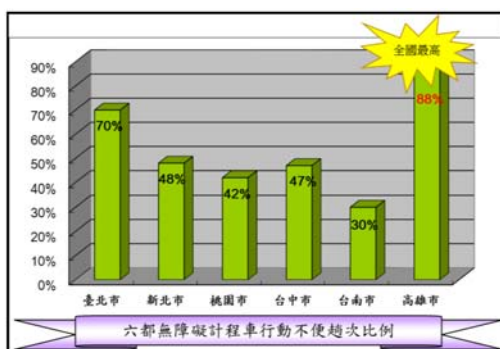


圖 85 搭載行動不便者比率為六都第一 圖 86 無障礙計程車營運服務情形

4. 推動觀光計程車 提供全方位旅遊服務

- (1) 高雄港轉型國際商港，吸引大型國際郵輪航班停靠，觀光旅客人潮不斷，統計 106 年有 36 艘大型郵輪航班抵港，率先全國引入觀光計程車入港接駁，並首創由觀光計程車隊自主輪值現場服務，大型郵輪散客超過 2,000 人，出車約 2,720 趟次，可大幅提高計程車產業收入，107 年預計有 14 艘郵輪停靠，觀光計程車將繼續為本市觀光接駁服務 (圖 87)。
- (2) 另為提升計程車駕駛人服務品質，首創駕駛人英文培訓及證照制度，自 102 年至 106 年已培訓 1,383 駕駛人，並核發觀光計程車證照，107 年將繼續辦理培訓，讓駕駛人可專業接待來高雄市觀光的旅客，並深入瞭解本地民俗風情及人文景觀，提供旅客深度優質的旅遊服務 (圖 88)。



圖 87 郵輪靠港觀光計程車服務情形

圖 88 觀光計程車駕駛人培訓情形

5. 擴大多元化計程車服務 革新業者經營環境 (圖 89)

- (1) 為力抗 Uber、提升服務品質，率先全國推動多元化計程車，本市已有 12 家車隊上路營運，服務車輛數高達 103 輛，未來營運規模將持續成長達 500 輛。
- (2) 本市多元化計程車車款有 5 人座、9 人座，甚至有 BMW 等高級車款，車色遍及白色、黑色、灰色及綠色等，提供觀光、商務、尊爵及無障礙運輸服務，全面革新消費者乘車感受。
- (3) 106 年服務趟次約為 30,000 趟次，每趟次營運收入為 250 元至 300 元，與一般計程車收入約為 160 元/趟 (依交通部 104 年統計資料計算) 比較，已提高業者 8 成營收，可有效改善業者經營環境。



圖 89 國產、進口多樣車款選擇，豐富乘客乘車感受

(四) 發展高雄港綠能航線 多元觀光遊憩活動

1. 推動綠能航線形塑綠能港口 (電動船+岸充)

- (1) 高雄港區定位為全亞洲第一座綠能港口，致力發展綠能船舶，刻正辦理「旗鼓航線新購電力驅動渡輪及岸上快速充電設備計畫」及「改建快樂輪為電力推進系統」，將渡輪汰舊換新為電力驅動渡輪，有效執行港區綠能環保交通，扮演本市港區之交通航運模範，促進高雄港邁

向綠能港口。

- (2)獲本市環保基金補助 2 千萬元，其中 1 千萬元用於改裝既有一艘柴油舊船為電力驅動船，另 1 千萬元用於設置旗津端岸上充電設施，並分別於 106 年 1 月完成電力驅動船、106 年 7 月完成岸上充電設施。
- (3)獲行政院環保署補助 9,750 萬元辦理「旗鼓航線新購電力驅動渡輪 2 艘及岸上快速充電設備 1 座，第 1 艘新建渡輪於 107 年 2 月正式啓用，第 2 艘新建渡輪預計於 107 年底前正式啓用，另第 1 座旗津端岸電設施已於 106 年 7 月完工（圖 90、圖 91）。



圖 90 電力驅動渡輪啓用下水典禮



圖 91 電力驅動渡輪正式啓航

2. 新建前鎮輪渡站 型塑港都新亮點（圖 92）

- (1)為配合「高雄港聯外高架道路計畫工程」，爰拆除舊有輪渡站，並規劃辦理「前鎮輪渡站興建工程」，該工程由交通部航港局同意補助工程經費 1,274 萬元。
- (2)該工程已於 105 年 8 月完成細部設計審查會議，106 年 2 月核發拆除執照，國工局施工單位 106 年 7 月 25 日進場拆除既有抽水站，新建前鎮渡輪站工程已於 106 年 12 月開工，預計於 107 年 6 月底前完工，107 年 8 月底正式啓用。



圖 92 前鎮輪渡站施作管線



圖 92 前鎮輪渡站施作地坪排筋

3. 全面提升輪船公司服務品質

輪船公司假日及連假期間於旗津、鼓山輪渡站實施人車分道、擴大停等區、旗津居民專用道、第二躉船區停靠小船限載乘客及連假期間鼓山輪渡站管制燃油機車禁登船等措施，對旗津區居民通行發揮具體成效，106年賡續辦理，擴大於哈瑪星辦理活動期間及排隊乘船人潮眾多時，彈性實施旗津居民專用道，並於106年8月26日正式啓用旗津端第三躉船，有效疏運民衆並廣受當地居民一致好評。

4. 鴨子船委外經營業績再創高峰（圖 93、圖 94）

(1)為使鴨子船能透過民間公司靈活彈性營業模式，已委外由港都客運股份有限公司經營，該公司接手營運後致力於鴨子船之維修及檢點，及預為購置相關維修備品，並落實維修改善作為，以有效提升其妥善率。

(2)港都公司並於106年7月起新增夜航路線，並結合愛河、駁二周邊飯店及旅宿業協助售票，及推出小小導覽員之體驗活動，預計將可有效拓展不同年齡層之客源，以持續創造話題性及活絡民衆搭乘鴨子船氣氛。

(3)鴨子船106年共載客22,604人次，總營收為4,572,265元，其中港都公司營運鴨子船於106年暑假期間營收創新高，平均月營收由24.9萬元增加至68萬元，成長273%，平均月載客量也成長168%，已成為本市指標性觀光亮點，亦有效提升愛河水域觀光。



圖 93 鴨子船團體包船遊程



圖 94 鴨子船戶外教學體驗營

七、交通違規裁決業務

(一)依據「道路交通管理處罰條例」及「違反道路管理事件統一裁罰基準及處理細則」規定辦理道路交通違規案件裁罰作業。106年1至12月交通違規結案件數計158萬6,170件，交通違規罰鍰收入為新台幣16億4,719萬359元。另辦理交通違規罰鍰分期繳納、廣設罰鍰繳納服務管道、便利民衆繳納交通違規罰鍰等業務。

- (二)持續辦理違反道路交通管理事件未結案件開立裁決書，並針對已裁決確定案件移送行政執行作業，另加強已取得債權憑證案件之財產清查及再移送行政執行作業。106 年 1 月至 12 月計開立裁決書 48 萬 4,956 件，辦理移送行政執行及債權憑證再移送合計 42 萬 9,270 件。

八、車輛行車事故鑑定

- (一)依據道路現場佈設、警方提供之現場圖、相片、調查表、筆錄及司法機關提供之卷宗調查資料，對車禍發生之過程加以探討分析，適切運用科學的方法收集現場實證及輔助資料，就學理及法規觀點研判事故發生的原因，提供當事人及司法機關責任釐清之參考意見。
- (二)106 年至 1 月至 12 月底止，共計受理申請車輛事故鑑定案件 2,614 件，其中民衆申請件數為 1,432 件，司法囑託案件為 1,182 件，較 105 年增加 138 件，成長約 5.57%。

肆、結語

維護市民更便捷、安全及永續交通運輸係本局重要使命，為減少空污，鼓勵民衆搭乘大眾運輸，推出高雄市冬季大眾運輸交通工具票價免費及持續實施市區公車一日兩段吃到飽、捷運公車轉乘優惠措施、公路客運最高自付 60 元措施等各項電子票證票價優惠方案，配合新闢公車路線及既有路線增加班次，廣續推動公共運輸運量成長。另有關交通事故統計 106 年（8 到 12 月）A1 事故死亡人數 59 人，較去年同期 64 人比較下降 5 人（-7.81%），防制成效顯著。未來本局將持續透過公共運輸質與量的提昇、道安防制作為的精進，以及智慧交控、停車工程與管理品質強化，以逐步解決都市交通問題，建立永續宜居的現代化都市。

未來將面臨更多的挑戰，勁甫將帶領全局同仁，以負責、務實及專業的精神，共同為高雄市的交通而努力。

更誠摯地期盼各位議員女士、先生給予指正與鼓勵，使各項交通業務持續而穩定地成長，為市民開創更美好的生活福祉。

敬祝

各位議員女士、先生 健康愉快
大會 圓滿成功

附錄

高雄市輪船股份有限公司業務報告

壹、重要運輸業務執行概況

一、公共船舶營運概況（106 年 1 月至 12 月）

(一)渡輪業務

1. 渡輪航線：渡輪航線 3 條（鼓山航線、前鎮航線、新光旗津航線）。
2. 船隻數量：渡輪 8 艘。
3. 航行總哩程：72,473.20 哩，平均每日航行 198.56 哩。
4. 載客人數：6,204,653 人次，平均每日載客 16,999 人次。
5. 行駛航次：129,592 航次，平均每日航行 355 航次。
6. 營運收入：107,859,698 元，平均每日營運收入 295,506 元。

(二)愛之船業務（106 年 1 月至 12 月）

1. 105 年 6 月 1 日起委託大鵬灣觀光遊艇（股）公司經營。
2. 船隻數量：太陽能船 12 艘。
3. 航行總哩程：29,477.5 哩，平均每日航行 83.04 哩。
4. 載客人數：285,077 人次，平均每日載客 803 人次。
5. 行駛航次：11,791 航次，平均每日航行 33 航次。
6. 營運收入：29,821,556 元，平均每日營運收入 84,004 元。

(三)觀光遊輪業務（106 年 1 至 12 月）

1. 船隻數量：觀光遊輪 3 艘（光榮輪、真愛輪、高雄輪）。
2. 航行總哩程：1,987 哩，平均每日航行 5.6 哩。
3. 載客人數：25,198 人次，平均每日載客 71 人次。
4. 行駛航次：262 航次，平均每日航行 1 航次。
5. 營運收入：6,461,564 元，平均每日營運收入 18,202 元。

二、持續執行違規使用旗津卡登船查緝作業

已訂定實施違規使用卡片登船查緝作業計劃，並成立緝查小組，不定期抽查場站，是否違規使用卡片，依規定停權處分，105 年起亦納入偽幣使用查緝，經統計 106 年 1 至 12 月份查緝違規使用卡片 401 次（圖 1）。

三、強化乘船動線管理作為

持續落實旗津居民專用道措施，並於一般假日加入人車分載分流措施，以加速輸運效率，105 年起執行連續假日禁止一般遊客燃油機車上船措施，更大幅降低輪渡站周圍交通衝突，更形加速輸運效率（圖 2）。

四、船舶災害防救演練執行概況

規劃每年實施演練，模擬各項可能發生之狀況並結合相關單位一同演練，可加強船務人員各種本職技能與緊急救難之應變能力，維護航行安全；業於 106 年 10 月 24 日完成演練（圖 3）。



圖 1 違規使用旗津卡登船查緝作業-1



圖 1 違規使用旗津卡登船查緝作業-2



圖 2 連續假期禁止一般燃油機車登船-1



圖 2 連續假期禁止一般燃油機車登船-2



圖 3 船舶災害防救演練-1



圖 3 船舶災害防救演練-2

五、渡輪汰舊換新及新增岸電設施

(一)本府交通局已獲本市環保基金補助 2 千萬元，其中 1 千萬元用於改裝既有一艘柴油舊船為電力驅動船，及 1 千萬元用於設置旗津端岸上充電設施，

並分別於 106 年 1 月完成電力驅動船、106 年 6 月完成岸上充電設施。

(二)向行政院環保署申請 9,750 萬元辦理「旗鼓航線新購電力驅動渡輪及岸上快速充電設備計畫」

- 1.本府交通局 105 年向行政院環保署申請 9,750 萬元辦理「旗鼓航線新購電力驅動渡輪及岸上快速充電設備計畫」，並於 105 年 6 月獲行政院環保署補助施作 2 艘新建電力驅動渡輪及 1 座岸電快充，以提升渡輪服務品質。
- 2.第 1 艘新建渡輪已完成規劃設計，105 年 12 月 2 日由廠商得標，106 年 1 月開始船舶建造，已於 106 年底竣工完成（圖 4）。
- 3.第 2 艘電力驅動船及 1 座鼓山端岸電設施採購案已於 106 年續辦招標作業，預計 107 年底完成新建及岸上充電設施。



圖 4 渡輪汰舊換新（旗福一號）-1 圖 4 渡輪汰舊換新（旗福一號）-2

貳、今後工作重點

- 一、105 年 6 月 1 日起愛河太陽能船委外經營 3 年，由大鵬灣觀光遊艇（股）公司經營，每年收取 1,500 萬元營運權利金，並規劃真愛、光榮、高雄輪等遊港輪委外經營事宜，以藉用民間靈活之經營體制，提昇遊港輪經營績效，創造輪船公司有利營收。
- 二、新建電力渡輪二艘暨岸電設施系統二座，船舶正式啓用營運期程預計 106 年底完成第一艘渡輪、107 年底完成第二艘渡輪。
- 三、持續執行違規使用旗津卡登船查緝作業，以落實旗津卡之使用規範，並針對違規使用者予以停權處分，公然冒用者予以移送法辦，以扼止違規使用者。
- 四、持續執行「旗津居民專用道」、「一般假日人車分流載運措施」及「連續假日禁止一般遊客燃油機車登船措施」等乘船動線管理作為，以改善輪渡站周圍交通秩序及縮短候船時間，提升服務品質。