

# 高雄市政府交通局業務報告

## 壹、前言

議長、副議長、各位議員女士、先生：

貴會第4屆第7次定期大會開議，本人應邀列席報告交通局業務執行現況並聆聽指導，甚感榮幸。謹代表交通局全體同仁，誠摯感謝 貴會對本局業務指教與支持，使交通各項業務能夠順利推動，本局當不負市民所託，致力於高雄市交通運輸政策與執行的推動，企盼支持與指教。

高雄市幅員遼闊，交通運輸需求展現城鄉差異。市區及產業園區承擔高密度交通流量，需強化高快速聯外道路系統，以提升產業運輸效率，促進產業與都市發展。偏鄉地區則透過整合生活圈公共運輸與包容性服務，打造因地制宜的交通服務，兼顧在地需求與交通平權。同時，透過交通系統智慧化，優化系統負載分配，建構更安全、便捷、可靠的交通網絡。

以「健全路網 產業共榮」、「多元跨域 整合服務」、「科技應用 智慧好行」為施政策略，穩健推動各項交通政策，致力邁向「交通轉型 生活好行」的新境界。

現謹就本局近年來重要業務推展情形及執行成果提出重點報告，敬請支持與指教。

## 貳、重點工作

### 一、健全路網 產業共榮

因應行政院建立南部半導體 S 廊帶政策，北高雄以高科、北高雄、橋頭、楠梓及仁武等科學(產業)園區為 5 大核心，南高雄也有新材料循環園區、亞洲新灣區、和發產業等園區皆陸續推動，加上高雄港洲際貨櫃中心陸續啟用，預計大幅擴增高雄較不發達的快速道路路網，以強化貨運物流，特別是各科學園區聯外機能，從現有「8 橫 8 縱」新增 4 橫 4 縱(圖 1)，新增 4 橫包括：台 86 線延伸至台 3 線、高科聯絡道往東向延伸、國 10 東延新威大橋、高雄與屏東間東西向第 2 條快速公路；4 縱則為國道 7 號高雄路段計畫、台 39 線南延、台 61 線南延、新台 17 線濱海聯外道路。以建構為 12 橫 12 縱的完整路網，並持續與中央攜手共同合作並加速推動中，期能透過路網分流效益，提升產業快速流通及促進各區往來便捷。

#### (一)建構產業園區 完整聯外路網

##### 1. 台 39 南延橋科優先段已於 114 年 2 月 19 日動工

本工程係國家科學及技術委員會「橋頭科學園區聯外交通整體計畫」(公建計畫)之一，除本工程外，亦包含「高雄新市鎮 1-1、1-2、1-3 號道路穿越高速公路工程」及「國道 1 號增設橋科匝道及集散道路工程」，

整體計畫已送國發會審議通過，預計 116 年至 118 年完工，期建構橋頭科學園區初期完整路網。

高鐵橋下道路台 39 線高雄段建設計畫，全長約 21 公里，其中優先段部分（市道 186 號-新市鎮 1-2 號道路）長度約 1.4 公里，用地取得及興建經費約 30.61 億元，由本府工務局新建工程處代辦施工，搭配新市鎮 1-2 號道路，將提供園區銜接至岡山交流道之東側路廊，以達分流效果(圖 2)。

本工程之都市計畫變更業於 113 年 3 月 26 日經內政部審議通過，交通維持計畫及路型報告，亦經本府道安會報審議通過，113 年 4 月 26 日核備，並於 114 年 2 月 19 日正式動工，其中高 34 線至橋科 1-2 號道路路段已開放通行，優先段全段預計 116 年完工通車。

## 2. 新台 17 南延至南門圓環

新台 17 線分為南北兩段開闢，北段由橋頭區典昌路至楠梓區德民路，已於 111 年 6 月完工通車。南段由德民路行經左營區中海路至介壽路口，已完成初步規劃。南段短期工程，主線北起德民路南至中海路，長約 1.8 公里、都市計畫寬 40~50 公尺，規劃雙向各 2 快車道 1 慢車道及人行道（含自行車道），支線中海路至軍校路段配合拓寬，長約 590 公尺、都市計畫寬 45 公尺。南段長期(德民路至南門圓環)由原都市計畫 40m 改採

30m 方案開闢(不拆精神堡壘、四海之家、海洋大氣館、北極殿)，已於 113 年 12 月 16 日開工，預計 116 年底完工(圖 3)，將有助於紓解益群路、藍昌路、台 17 線等南北向連絡道路之擁擠。



圖 1 高雄市道路路網整體規劃



圖 2 台 39 南延橋科優先段位置示意圖



圖 3 新台 17

### 3. 國道 7 號 119 年完工

主辦機關為交通部高速公路局，路線長度計 23 公里，全線以高架為主，由小港南星路出發，沿高雄東側山麓經林園、小港、大寮、鳳山、鳥松、仁武等區北行至國道 10 號，沿途共設置 7 處交流道，其中 2 處為系統交流道。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。本案建設計畫行政院 112 年 3 月 23 日核定，興辦事業計畫交通部 113 年 9 月 3 日核定，114 年 9 月 9 日通過內政部都市計畫委員會審議，114 年底完成非都市計畫土地協議價購，預計 115 年可完成都市計畫土地協議價購程序，細部設計及路型審議刻正辦理中，本案預計 115 年動工、119 年完工(圖 4、圖 5)。



圖 4 國道 7 號

編號	交流道名稱 (暫定)	功能
1	臨海 交流道	以省道台17線及中利街為連絡道，提供臨海工業區北向服務。
2	大坪頂 交流道	以高坪二十二路為連絡道，提供臨海工業區及大坪頂特定區北向服務。
3	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。
4	大寮系統 交流道	銜接省道台88線，提供省道台88線車流轉換及進出188市道之服務。
5	鳳寮 交流道	<ul style="list-style-type: none"> <li>南向匝道，以省道台25線(鳳林四路)為連絡道提供大寮及鳳山南向服務。</li> <li>北向匝道，以省道台1線(大漢路)為連絡道，提供大寮及鳳山北向服務。</li> <li>於省道台25線(鳳林四路)及台1線(大漢路)間，設置橋下側車道連通南、北向匝道，以利分散車流。</li> </ul>
6	鳥松 交流道	以神農路為連絡道，提供鳥松、183市道及183乙市道沿線聯外服務。
7	仁武系統 交流道	銜接國10，提供國10車流轉換及進出水管路、186市道之服務。

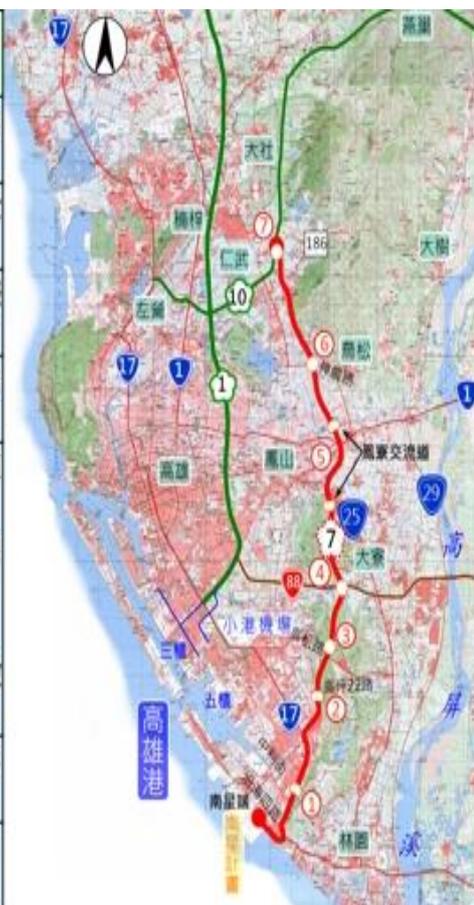


圖 5 國道 7 號

## (二)強化東高雄地區生活圈之東西向公路聯絡路網

台 27 甲線新威大橋延伸至國道 10 號里港交流道工程建設計畫 110 年 6 月奉行政院核定。本工程主辦機關為交通部公路局，路線自國道 10 號新增里港交流道延伸聯絡道路往東至新威大橋，路線長度約 19.7 公里(圖 6)。第一階段(里港至美濃)112 年 12 月動工，截至 115 年 1 月底工程進度為 29.86%，第二階段(美濃至六龜)113 年 11 月動工，截至 115 年 1 月底工程進度為 12.75%，全線預定 119 年完工。



圖 6 台 27 甲線新威大橋延伸至國道 10 號里港交流道

### (三)行人環境標誌標線改善計畫

1. 視路幅寬度及快慢分隔島寬度等要素，規劃設置阻隔設施或行人待避設施等緩衝措施，以保障行人穿越路口安全，並於 114 年下半年增(改)繪行人穿越線 48 處路口，以適當退縮位置及銜接無障礙通行動線。為提升行人安全，將穿越路口動線明確化及減少路口違停車輛，參考國外案例採設置路口欄杆，經本局及工務局規劃後，114 年下半年增設 2 處較大型之路口：苓雅區中正一路/凱旋二路、左營區重信路/文府路口等，以提升人、車動線

秩序（圖 7、圖 8）。



圖 7 中正一路/凱旋二路 阻隔設施



圖 8 重信路/文府路 阻隔設施

2. 本局與工務局攜手合作，分別於三民區河堤社區、鳳山

區國隆路與前鎮區復國里等三個社區道路建置減速設施(圖 9)，透過調整路型與高程，避免無號誌路口車輛未停讓所致碰撞事故，讓行人和車輛有更安全的通行環境。除了設置減速設施外，另於三民區河堤路增設全市首座路段中實體行人庇護島，河堤路由民族一路 543 巷至裕誠路區間長達 400 公尺，社區民眾至河堤公園散步常須冒險穿越，為此，本局透過「車道瘦身」，於路段中建置 2 公尺寬之行人庇護島，提供安全的停等空間，讓行人可分段穿越通行，並且實體島頭能對行人產生物理保護，一旦發生車輛失控，庇護島可作為第一道屏障，吸收衝擊力並阻擋車輛衝向行人，同時改善道路行車秩序，因縮減車道營造出狹窄的通道或明顯的物理構造具有「心理降速」效果，促使駕駛在行經路口或路段時主動減速。

3. 因應永續提升人行安全計畫，加強行人號誌辨識度，114 年下半年完成 35 處路口行人專用號誌設置，並針對醫院、商圈及高齡者經常出入場所等路口，檢討設置放大型行人專用號誌，114 年下半年完成 34 處路口設置(圖 10)。另為提供高齡人口充足穿越路口時間，114 年下半年完成左營區高鐵路/大中路、左營區華夏路/重愛路、美濃區中正路二段/美興街等，約 60 處路口延長綠燈秒數時間設定，以保障年長者用路安全。



圖 9 社區減速設施



圖 10 放大型行人專用號誌

4. 為打造友善行人通行環境，對於路幅空間不足或排水問

題等實體人行道難以鋪設之路段，檢視斷鏈處劃設標線型人行道(圖 11)，以串聯人行安全走廊，114 年下半年完成左營區重信路(高鐵路-華夏路)等 12 處標線型人行道設置。

5. 為改善行人路權並提供行人穿越路口更安全的保障，針對大型商圈、醫院、大型公園和校園周邊通學路徑行人量大或人車干擾較嚴重的路口，評估設置行人專用時相及行人燈早開措施。114 年下半年新增 20 處路口行人專用號誌設置及 307 處行人早開時相設置(圖 12)。



圖 11 重信路(高鐵路-華夏路)標線型人行道



圖 12 行人早開時相

#### (四)改善道路交通安全

1. 為提升用路安全，減少事故發生，擬定交通事故減量計畫，從工程、教育、執法等面向，持續針對本市事故特性研擬改善策略及推動施行。
2. 另為減少車流交織衝突、實施轉向分流改善，檢討及調整號誌早開遲閉或輪放時相運作，或於路口設置左轉(附加)車道(圖 13)，同時搭配號誌調整，以減少對向直行和左轉車輛的衝突，並避免左轉車影響後方直行車流而衍生壅塞問題，使路口更為安全、順暢。左轉車道是經國內外多項研究實證，能有效改善號誌路口側撞交通

事故，降低事故率達 55%，於 114 年下半年完成設置 79 處，並於市中心區車站周邊、商業區等行人穿越量較大之路口，設置行人專用時相及行人燈早開措施，以提高用路人行的安全，114 年下半年新增 34 處路口號誌左轉保護時相設置(圖 14)。針對現有分隔島路型，若內側車道需設置左轉車道時，將加強相關標誌、標線引導(拉長漸變段與輔 1 標誌)，減少直行車誤入左轉車道之情形，若無分隔島限制，將規劃採車道偏心方式重新劃設。



圖 13 美術東二路左轉附加車道



圖 14 號誌左轉保護時相

## 二、多元跨域 整合服務

推動 MeNGo 成為交通服務單一入口，整合臺南、屏東、嘉義縣市區域公共運輸服務。擴大偏鄉地區幸福共享高雄 GO 彈性運輸服務，目前服務涵蓋美濃、杉林、內門、六龜、甲仙、茂林、桃源及那瑪夏區，導入在地化服務，守護偏鄉民眾行的正義。另高雄 YouBike2.0 公共自行車 115 年底規劃設置達 1,600 處租賃站，提供市民更綿密、更便利之公共運輸網絡。透過跨域生活圈公共運輸與共享服務整合，營造都市與偏鄉交通平權與宜

居環境。

### (一)整合高屏嘉南區域公共運輸服務

1. 自 112 年 4 月 27 日率先全國推出 MeNGo 高雄市區 399 通勤月票，於 112 年 7 月 1 日擴大推行 MeNGo 南高屏 999 月票，並於 114 年擴大至嘉義縣市發行定期票，大幅減輕通勤族的經濟負擔，促進南部生活圈的緊密連結與發展，同時響應節能減碳、推動綠色生活。自 112 年 4 月發行 TPASS 以來，每月通勤月票的使用數量從 1 萬多成長至 10 萬多，成長約 9 倍，並帶動捷運與公車整體運量的提升(圖 15)。
2. MeNGo 服務以使用者為核心，透過需求確認後，提供民眾便捷的套票方案及可接受之定價策略。運輸業者端透過溝通協調，建立服務、票價及清分等整合模式。
3. MeNGo 系統主動計算減碳量，並依據會員累計減碳量提供相關優惠，鼓勵民眾多加利用公共運輸，促進永續減碳交通發展。
4. 透過不斷思考 MeNGo 升級計畫，規劃納入城際運輸及更多元套票方案(含月票、季票等多元票種)，使 MeNGo 服務內容更加多元，依使用者需求提供多樣化的套票組合。另也推出使用手機感應月票卡，提供民眾全線上購票服務。



圖 15 以 MeNGo 月票搭乘各種公共運具

## (二)優化公共運輸系統

### 1. 公車式小黃 2.0 服務升級

- (1)公車式小黃不僅補足公車路線及時段服務缺口，更深入旗美偏遠地區，原住民區更結合義大醫院快速通關，提供轉診就醫預約接駁服務。截至 114 年 12 月公車式小黃路線總數達 48 條，服務 34 個行政區，114 年 1 月至 12 月運量為 216,014 人次。
- (2)「幸福共享高雄 GO」自 111 年起在旗美地區逐步推動，目前服務涵蓋美濃、杉林、內門、六龜、甲仙、茂林等六區，採用彈性預約共乘制，提供偏鄉市民就醫、就學、就養與日常的交通服務，迄今服務人

次已突破 26 萬人次，成為居民生活不可或缺的重要交通工具，114 年底更擴大推動至桃源、那瑪夏區，實現旗美山城地偏鄉區交通平權的政策目標（圖 16）。

## 2. 擴增公共自行車站點及車輛規模，完善公共運輸網絡

114 年 1 月至 12 月高雄 YouBike2.0 已再啟用 81 處租賃站，全市累積建置 1,473 處租賃站，提供 13,106 輛公共自行車服務，包括 1,906 輛 YouBike2.0E 電動輔助自行車，運量較 113 年成長 22%，廣受民眾歡迎，114 年使用達 2,073 萬人次，較 113 年增加 21.8%。115 年底前全市將持續增設達 1,600 處租賃站，提供更便利、更密集之公共自行車服務，鼓勵民眾使用公共自行車轉乘大眾運輸，俾取代私有運具(圖 17)。



圖 16 幸福共享高雄 GO



圖 17 高雄 YouBike 2.0 公共自行車

### 3. 推動綠能共享運具

本市自 108 年引進共享運具迄今已有 4 家共享運具業者申請營業核准，合計 1,700 輛共享電動機車、200 輛共享汽車提供服務，持續輔導共享運具業者擴大營運服務範圍及增加投放車輛數，透過共享運具與公共運輸結合，逐步降低私人車輛持有率及使用率(圖 18)。

### 4. 候車設施與環境改善計畫

為提供民眾舒適之候車環境，114 年已完成建置 35 座候車亭，目前全市已累計建置 1,062 座候車亭，115 年預計將建置候車亭 50 座、集中式站牌 70 座及候車

椅 60 座，提供民眾便利及安全之候車環境。



圖 18 本市共享運具

### 三、科技應用 智慧好行

完成建構南部半導體 S 廊帶產業園區七大智慧運輸走廊，透過車流數據蒐集及 AI 控制提升產業園區聯外運輸品質。推動路邊停車格智慧化停車管理，提升公有停車場智慧服務功能，並打造智慧化立體停車場。部署智慧交通路網，發展智慧行動服務，完成 AI 智慧道路建置。透過交通系統智慧化科技，建構更安全、有效率、更可靠的交通系統。

#### (一)發展智慧運輸系統

1. 應用 AIoT 為核心的新一代智慧運輸系統，在 114 年

下半年旗津風箏節、高雄海洋派對、跨年晚會等大型活動及 BLACK PINK、TWICE、AAA 等大型演唱會監控應用上，快速掌握捷運、輕軌、接駁車、現場人潮進場與離場狀況，及時啟動或解除階段管制時間點，使疏運效率提升，周邊交通快速恢復常態，縮短疏運時間。

2. 積極推動智慧交通建設，運用大數據即時資料處理技術，透過科技與創新系統，提供用路人即時交通資訊，實現更智慧、更便利的城市交通。導入交通預測、協控軟體、數位分身、道路數位化等技術，並根據大數據分析整合業務需求，建立對應的事件自動反應機制，強化本市智慧交通控制管理能力，並透過與導航業者之合作，將本市智運系統產出的加值事件資料，或者機關欲發布給用路人的交通疏導資料，透過導航軟體業者的平台做資料交換後，於終端使用者的用路人車用導航軟體介面呈現，加強本市交通疏導策略與資訊發布予民眾的能力(圖 19)。
3. 未來預計整合水情及消防局緊急車輛即時資訊，導入災情應變策略模組，強化災情發生時交通應變效率。另為迎接 AI 時代，本市智慧運輸中心已著手導入 AI 應用，為本市交通帶來更準確的預測與決策、更靈活的調度與管理、更友善的用戶體驗。



圖 19 新一代智慧運輸系統架構

## (二) 建構園區智慧運輸走廊

建置園區聯外道路智慧感知設備，擴大建置匝道周邊智慧化號誌控制系統

### 1. 建置 AI 智慧號誌控制

(1) 擴大建置高(快)速道路匝道周邊智慧化號誌控制系統，透過仿真交通模擬環境、強化學習 AI 控制策略，並即時自動調整號誌時制，改善道路壅塞狀況(圖 20)。

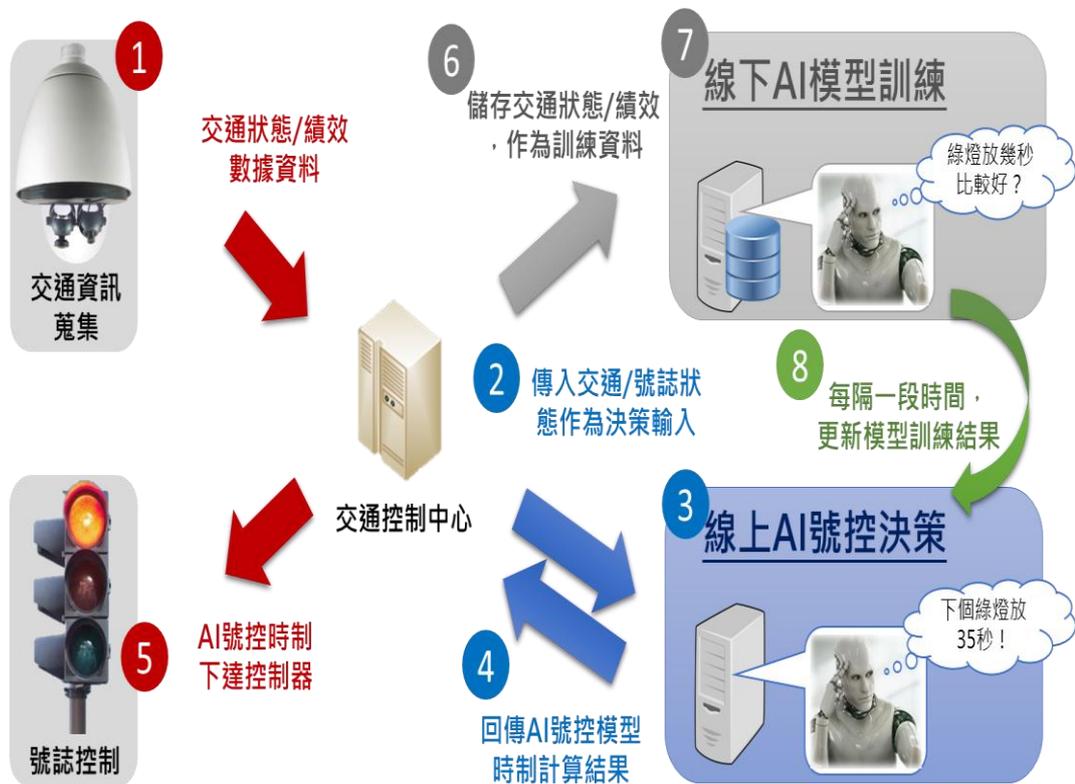


圖 20 智慧號誌系統運作架構

(2)於楠梓產業園區及國道 1 號高雄交流道(包含 367A 建國一路、367B 中正一路)等周邊路網辦理智慧化交通控制應用，規劃佈設路側偵測設備與號誌控制器升級優化，並藉由智慧交通科技應用導入，完成監控系統建置。啟用 6 個月後，楠梓產業園區周邊道路旅行時間績效平均改善 7-9%、中正交流道及建國交流道周邊道路尖峰時段旅行時間績效平均改善 12-15%。114-115 年將辦理台一線(大中-建工)、中華、翠華路段以及高雄港貨櫃車專用道路段智慧號控之導入，持續依車流

訓練與調校，提升整體路廊即時監控與運作管理程序。

- (3) 本局推動之「AI 與動態號誌技術整合—高雄都會區智慧號誌推動計畫」，榮獲中華智慧運輸協會頒發「2025 智慧運輸產業創新獎」，肯定高雄在智慧交通領域的持續投入與技術創新，展現高雄向智慧城市邁進的重要里程碑(圖 21)。



圖 21 智慧運輸產業創新獎

## 2. 推動智慧化停車管理

- (1) 路邊智慧停車格建置計畫

A. 本市已建置 10,856 格智慧停車格，係利用自動車牌辨識技術計算停車費，不會開立實體停車單，且為利民眾辨識，除路側設有智慧停車告示牌面外，智慧停車格亦有標繪綠色 LOGO 及「智慧」標字(圖 22)。



圖 22 智慧停車格

- B. 實施智慧停車收費後，因無紙化開單，每年約可減少 1,741 萬張停車單紙張的使用，相當於減少 22 公噸碳排放。
- C. 另針對智慧停車格以外之收費格位亦規劃建置地磁感測裝置，目前已建置 27,293 格地磁停車格，即時偵測停車格使用狀態。民眾可於公有停車場服務資訊網查詢即時路邊停車格

可使用格位，減少車輛繞行尋找車位時間。

## (2) 公有停車場充電樁建置計畫

- A. 依停車場法及電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法，持續佈設電動車充電服務格位。同時依本市電動車輛數量普及情形逐步滾動式調整設置，避免衝擊既有燃油車停車權益。
- B. 執行方式係透過停車場委託民營策略，交由民間設置、營運及管理。目前已完成 200 場，1,018 槍設置數，場域裝設比已近九成。設置數量亦已逾公有停車場法定最低裝設比 2%，並持續配合新設停車場設置中(圖 23)。



圖 23 電動車充電設備

### (3) 增設黃線改善臨停問題

為解決客貨、物流業臨停問題，避免上下客貨影響交通秩序與安全，針對現有市區高臨停需求熱點，透過現勘方式，於非法定禁停空間與權衡路型條件許可下，加速提供臨停空間。累計目前已增設 545 處黃線，全市黃線共計 58,287 公尺，包含本市 38 處捷運站及 38 處輕軌站等臨停熱點，後續將持續因應商業活動需求，規劃設置臨停空間，整頓停車秩序，提升交通安全(圖 24)。



圖 24 黃線臨停區

### (4) 打造智慧化立體停車場

提高土地效益自建智慧化立體停車場，並引進

民間資金採促參或素地標租方式參與推動停車場立體化多目標使用。設置智能管理提升效能，停車場包含整合自動收費管理系統、在席偵測顯示系統、剩餘車位資訊系統、剩餘車位LED顯示器、車牌辨識系統、智慧尋車系統等功能，提升停車場最大化使用效率。

#### A. 凹子底停車場(停 35)BOT

預計 115 第 2 季取得使用執照，規劃興建地上 8 層、地下 4 層停車場，公共停車場部分可提供小型車 600 格、機車 1,100 格及自行車 40 格停車空間，另再引進本府辦公空間(含公設 575 坪)、商場、餐廳及一般事務所作為附屬事業，契約期間(50 年)預期可為本市帶來約 50 億元等經濟效益。

#### B. 智昌停車場用地標租

將停車場用地標租作複合式立體停車場使用，114 年 1 月 13 日辦理動土典禮，由民間廠商投資 3 億元，預計於 115 年 3 月取得使用執照。規劃地上 2 層立體停車場，公共停車場部分可提供小型車 124 格、機車 124 格位停車空間，屋頂設置太陽能光電設施，另再引進里民活動中心、日照中心及羽球館等

附屬事業，契約期間(30年)可為本府增加約9,150萬元租金收入。

### C. 漢民公園地下停車場

已於114年4月25日開工，預計興建地下2層停車場，可提供小型車停車位290格，規劃建置智慧停車設備提升管理效能。

### (5) 闢建平面停車場

針對都市計畫停車場用地進行開發外，亦利用市有閒置土地或與其他公部門（如國有財產署及國防部等）以合作闢建方式增加停車供給。114年7月至115年1月完成新建10處平面路外停車場，計新增小型車698格及機車1,168格停車位，紓緩熱點地區停車需求。現階段進行開闢中之停車場尚有11場，完工後可再增加約小型車635格及機車210格停車位。完成闢建之公共停車場皆即時上傳停車位動態資訊供相關APP串接使用（圖25）。



圖 25 仁武高中平面停車場

#### (6) 輔導民間業者設置路外停車場

鼓勵民間利用閒置空地設置民營公共停車場，媒合民間力量共同紓解地區停車需求，亦改善市區停車環境與減少環境髒亂問題。114 年 7 月至 115 年 1 月完成輔導新設登記之民營公共停車場有 64 場，增加小型車 3,595 格及機車 1,885 格停車位。

### 3. E 化公車服務

- (1) 高雄智慧交通 QR Code：公車全面導入 QR Code 行動支付乘車碼功能，民眾使用一卡通 MONEY、悠遊付、icash Pay 及街口支付，嗶一下即可搭公車。

- (2)公車四合一整合功能：公車全面導入公車動態車機、車頭顯示器、驗票機和車內站播四合一整合功能，駕駛長當班前僅需輸入一組路線代碼即可完成所有設定，減少駕駛長工作負擔及降低代碼輸入錯誤機率，確保公車即時動態資訊正確性。
- (3)公車到站顯示：為提升公車候車服務品質及資訊可及性，本市已於捷運站、候車亭、直立式站牌及滾筒式站牌設置 644 座 LED 智慧型公車動態資訊系統設備，提供即時公車到站資訊，讓候車民眾掌握最新預估到站時間及相關乘車資訊，並兼顧夜間候車安全。另針對無電力來源或埋管接電困難之站位，設置具備公車動態資訊、翻頁式路線圖顯示、節能及易安裝等功能之太陽能電子紙智慧型站牌，提供旅客即時乘車資訊；目前全市已設置 120 座電子紙智慧站牌。115 年度將辦理汰換並新設 200 座電子紙站牌，持續增加可提供公車動態資訊之站點數量，強化整體候車環境與服務品質(圖 26)。



圖 26 太陽能電子紙智慧型站牌

#### (4) 語音通用「高雄 iBus+」智慧公車到站資訊

A. 為推動綠色、永續及低碳的公共運輸，因應本市身心障礙人士及高齡者的比例相對其他縣市較高，iBus APP 作為市民搭乘公車服務窗口，為落實交通平權及提供所有市民朋友更便利的使用介面及智慧化功能，並讓長輩及身心障礙朋友能更輕鬆的享受公共運輸服務，升級已使用 15 年的舊版 iBus APP 推出新版高雄 iBus+公車智慧服務 APP，自上線以來下載量已突破 15 萬門檻，受高齡及市民朋友喜愛，更榮獲 iF 設計獎、日本優良設計

獎、紅點設計獎、GDA Awards 社會影響力與平等獎、UX Design Awards 2025 提名，展現高雄智慧交通系統的創新與設計實力(圖 27)。



圖 27 iBus+ APP

B. 民眾使用「高雄 iBus+」App 不僅可以查詢公車資訊，也可以獲得 YouBike2.0 站點可租用車輛、可停放車輛空位等內容，並加入捷運輕軌進站資訊、輪船發船時刻表、計程車和共享運輸聯絡連結，提供民眾多種運具選擇。並建立常用站牌功能及新增友善模式，

讓民眾能更方便地查詢運具資訊和規劃路線。另也優化其他便民功能：「改道通報顯示」、「語音播報輔助系統」、「首頁公車站位顯示」、「班車內擁擠度」等多項實用查詢功能。

C. 新版 iBus APP 及公車資訊網站兼顧年長者及身、視障使用者需求，同步開發無障礙使用模式及網頁，並推動通過無障礙網頁驗證，提供使用者更完整、便利之公共運輸查詢及轉乘相關服務。另開發事前低地板公車登記機制，提供 APP 及網站登記管道，提供長者、身障及視障者友善搭乘公車服務，目前已於 113 年 9 月 9 日上架。

D. 已於長庚醫院站、鳳山轉運站、高雄火車站等 179 座人潮較多或視障者較常使用的候車亭，建置公車到站語音播報設備，持續爭取中央補助經費，建置更友善的公車候車環境。

#### 4. 推動電動公車

本府配合行政院 2030 年公車全面電動化政策目標，積極協助業者申請交通部電動公車購車補助，經統計 114 年 12 月底本市電動公車共計 369 輛，電動公

車比例已達 43.2%(圖 28)。



圖 28 電動公車

## 參、 結語

為配合南部半導體S廊帶的發展，健全交通路網，本局積極配合交通部推動台39高鐵橋下道路、國道7號、新台17線、高屏第二快速道路、國道10號東延至新威大橋、台86線延伸內門等重大建設計畫。此外，亦辦理國道10號大社交流道、左營至橋頭鐵路立體化可行性評估，並建置南部半導體S廊帶產業園區聯外智慧運輸走廊，導入AI智慧道路優化基礎設施，以構建更安全、可靠且高效的交通系統。同時，持續推動交通行動服務（MeNGo）計畫，透過TPASS公共運輸月票減輕民眾負擔，鼓勵使用公共運輸，達成節能減碳，實現永續運輸與友善通行的目標。。

以「健全路網 產業共榮、多元跨域 整合服務、科技應用 智慧好行」為推動策略，期能達成「交通轉型 生活好行」的施政目標。

未來將面臨更多的挑戰，本人將帶領全局同仁，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(114年7月至12月，平均每日之各項資料，營業日以180日計算)

### (一)交通渡輪業務

1. 渡輪航線：渡輪航線2條（鼓山-旗津航線、前鎮-中洲航線）。
2. 船隻數量：交通渡輪10艘。
3. 航行總哩程35,403哩，平均每日航行196.68哩。
4. 載客人數：2,264,839人次，平均每日載客12,582人次。
5. 行駛航次63,684航次，平均每日航行354航次。
6. 營運收入：47,807,534元，平均每日營收265,597元。

(二)愛之船業務(114年7月至12月，平均每日之各項資料，營業日以180日計算)

1. 自112年2月起委由微風海洋有限公司管理營運，合約期間自112年2月1日起至115年1月31日止，為期三年。
2. 承上，依契約書第五條第六項略以：「…，若履約期間廠商表現經機關審查狀況優良，無嚴重違

約情事…。經機關同意即可依原契約條件及價金續約，其續約期限不得逾三年…」，案經雙方同意，合約期限續約至 118 年 1 月 31 日止。

3. 船隻數量：太陽能船原計有 12 艘，114 年 8 月間已標售 1 艘，故總計有 11 艘(委託管理營運 6 艘)。

4. 航行總哩程：6,028 哩，平均每日航行 33.48 哩。

5. 載客人數：64,317 人次，平均每日載客 357 人次。

6. 行駛航次：2,411 航次，平均每日航行 13.39 哩。

7. 營運收入：6,473,119 元，平均每日營收 35,962 元

(三)金棧遊港業務 (114 年 7 月至 12 月，每週六、日開航，營業日共 52 日計算)

1. 船隻數量：觀光遊輪原計有 4 艘，茲光榮輪已達報廢年限，且損壞不堪使用，業於 114 年 8 月間報准停航(目前標售中)，故總計有 3 艘(真愛輪、高雄輪、艾莉絲)。

2. 航行總哩程：121 哩，平均每月航行 20.17 哩。

3. 載客人數：1,126 人次，平均每月載客 188 次。

4. 行駛航次：22 航次，平均每月航行 4 航次。
5. 營運收入：241,844 元，平均每月營收 40,307 元。

(四)租船業務 (114 年 7 月至 12 月，平均每日之各項資料，營業日以 180 日計算)

1. 船隻數量：觀光遊輪原計有 4 艘，茲光榮輪已達報廢年限，且損壞不堪使用，業於 114 年 8 月間報准停航(目前標售中)，故總計有 3 艘(真愛輪、高雄輪、艾莉絲)。
2. 航行總哩程：545.4 哩，平均每日航行 3.03 哩。
3. 載客人數：7,836 人次，平均每月載客 1,306 人次。
4. 行駛航次：56 航次，平均每月航行 9 航次。
5. 營運收入：1,573,842 元，平均每月營收 262,307 元。

(五)海上巴士(棧貳庫-旗津渡輪航線，114 年 7 月至 12 月營運情形)：

為串連駁二藝術特區、棧貳庫、旗津、鼓山(哈瑪星)之觀光圈，提升該地區之觀光人潮，自 111 年 12 月 24 日起，增闢「海上巴士」航班，原有棧貳庫-旗津航線延伸至鼓山輪渡站，以創造更大旅遊商機。海上巴士航班營運時間為平日下午 13 時由棧貳

庫開航至 16：45(旗津末班)止，假日則中午 12 時開航並延長至 18：45 (旗津末班)止，114 年 7 月至 12 月止，共載客 16,804 人，營收為 1,224,967 元。

## 二、船舶災害防救演練執行概況

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。於 114 年 9 月 3 日配合交通部航港局南部航務中心辦理「高雄港大型客船災害防救演練」，演習模擬本公司渡輪旗福二號於高雄港內與進港之澎湖輪發生碰撞，船舶進水，船員如何通報及救援之處置，演習過程船員皆能依緊急救援 SOP 實施通報、救援，圓滿完成演習任務。

## 三、船舶救生與滅火演練

依客船管理規則規定，國內客船需實施每月兩次船舶救生與滅火演練，本公司依法辦理，船長每 14 日負責指導船員演習救生救火一次，演練操作、時間、地點及情形，皆依規定記載。

## 四、教育訓練

每年舉辦二次環境暨勞工教育訓練，邀請不同領域專家學者對員工進行多方面的教育訓練，114 年度下半年舉辦鋰電池新能源教育訓練，因環保觀念日益進步，本公司也汰換舊船舶建造新的電動船，本次教育訓練的目

的，為讓員工熟悉鋰電池的基礎認知、鋰電池所造成的危害，鋰電池火災發生時如何應變及搶救，透過課程的講解讓同仁有更進一步對於新能源的了解及概念，一但火災危害發生，也會臨危不亂保障人員及財產的安全（圖 1）。性別平等法教育訓練，主要是提倡並尊重多元、互相包容理解，杜絕濫用權力與不公平的對待，希望透過講師的深入講解，讓同仁知道如何捍衛自身權利，建立申訴管道，打造友善職場（圖 2）。



圖 1 鋰電池新能源教育訓練



圖 2 性別平等教育訓練

## 五、船舶安全營運與防止汙染管理

(一)交通部航港局於 108 年 10 月 31 日頒布「船舶安全營運與防止汙染管理(NSM)規則」，國內船籍總噸位 100 噸以上或乘客逾 150 人之客船、總噸位 500 噸以上之貨船，應依新修訂船舶法第 30-1 條規定，船舶所有人或承攬其安全與防止汙染管理責任之機構，應於生效日起建立安全營運與防止汙染管理制度，並取得航政機關核發之評鑑合格證書。本公司所有船舶係屬其所列之船舶，依其規定每年均需接受航港局 NSM 評鑑並通過 NSM 安全管理機構(DOC)評鑑，取得合格證書始可營運。本公司依規定需接受評鑑之船舶(6 艘渡輪和 3 艘遊港輪)，於 114 年 3 月通過安全管理機構(DOC)換

證評鑑合格，取得航港局核發之合格證書。

(二)114年3-4月全數通過NSM船舶安全管理(SMC)換證評鑑。

## 貳、今後工作重點

- 一、持續爭取因政策性配合市府提供旗津居民免費乘船之成本補貼，透過查緝違規使用旗津卡登船遏止冒用歪風，除依規定停權使用並研擬罰則機制以有效杜絕卡片冒用，再配合開源節流措施及債務改善計畫，健全公司財務結構，以永續經營為目標。
- 二、配合市府節能減碳政策，逐年汰換老舊船舶為電力驅動船舶，定期清理船舶場站周邊漂流廢棄物，加強海洋資源的保育及永續利用。配合中央淨零排放政策，計畫期程自115年至117年補助汰除老舊柴油引擎。本公司於115年已向交通部航港局提出補助計畫「汰舊傳統柴油機船舶」，降低燃油排放。
- 三、自111年12月24日起，新闢「棧貳-旗津」海上巴士航線，陸續與史努比、日本知名卡通-咒術迴戰、柯南、蜜柑站長、哆啦A夢及超人力霸王合作推出-IP聯名限定航班，廣受好評(圖3)。未來持續規劃渡輪航線增闢高流停靠點，串聯愛河、駁二、棧貳庫等景點，以day-pass模式提供更多元海上交通及觀光亮點，提升整體營運效益。



圖 3 哆啦 A 夢 IP 聯名航班