

表 1 109 年度審核報告所列文化局主管重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
(一) 辦理興濱計畫再造哈瑪星歷史場域，促進地方繁榮發展，惟部分子計畫執行進度落後，歷史建築修復未落實工地安全管理，尚待研謀改善。	/
(二) 設置紅毛港文化園區，保留珍貴文化資產並提供教育及觀光休閒環境，惟園區遊客參訪人次逐年減少，渡輪營運欠佳，允宜研謀善策。	
(三) 辦理內惟埤生態園區水環境營造計畫，期營造優質水環境，提供市民休憩場所，惟施工管理情形未盡周妥，有待檢討改進。	

## 拾玖、交通局主管

交通局主管計有公務機關 2 個，市營事業單位 1 個，非營業特種基金單位 1 個，各該單位決算、附屬單位決算營業及非營業部分之審核情形如次：

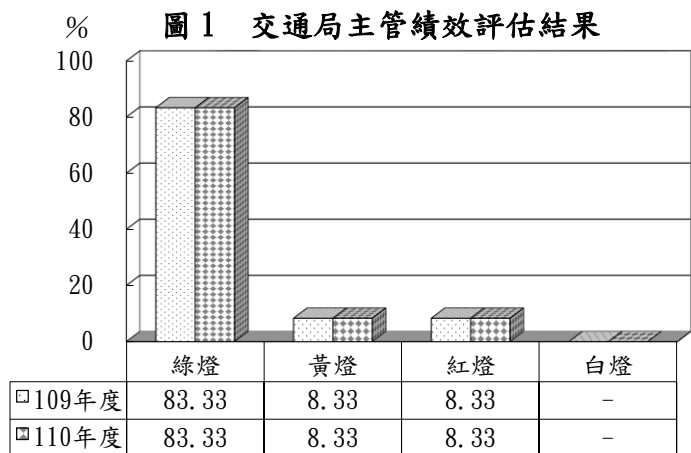
### 一、單位決算部分

交通局主管包括交通局及車輛行車事故鑑定委員會等 2 個機關，掌理運輸規劃、停車場管理、運輸管理、交通管制、交通裁罰、行車事故鑑定等業務。茲將 110 年度決算審核結果說明如次：

#### (一) 計畫實施之查核

業務計畫 3 項，下分工作計畫 7 項，包括因應各類公共建設工程研擬交通配套措施，於連續假期辦理交通疏導及推動交通安全改善計畫等，確保行車品質及交通安全；新闢路外停車場，引進民間資金參與推動立體停車場多目標使用，開發利用閒置土地闢建臨時停車場，紓解停車需求；持續推出各項電子票證優惠方案，推動公車電動化及購置復康巴士，建構舒適友善之運輸環境；推動交通寧靜區設置計畫，辦理汽

機車轉向分流改善計畫，校園周邊路口交通工程改善，營造人車安全通行環境；拓展無障礙計程車服務規模、新增公車式小黃服務路線，積極輔導派遣車隊投入多元化計程車經營及擴充防疫計程車，提供民眾無縫運輸及居家檢疫、隔離之交通運輸服務；推動公共自行車 YouBike2.0 租賃系統及輔導推展共享運具，提供便捷交通接駁服務；加速裁決交通違規未結案件；規劃及建置新一代智慧運輸系統，提供管理者決策資訊，有效紓解交通等重要施政項目，並依據上揭施政目標，編定策略目標 11 項，據以訂定 12 項關鍵績效指標，執行結果，經市政府評核為綠燈 10 項、黃燈 1 項、紅燈 1 項，整體施政目標達成情形與 109 年度相當（圖 1），惟 110 年度部分指標評為



資料來源：109、110 年度高雄市政府中程施政計畫績效成果表。

紅燈，顯示部分施政表現尚待檢討強化。又上開 7 項工作計畫，其中已執行完成者 4 項，尚在執行者 3 項，主要係中央補助辦理智慧公車建置計畫委託專業服務案須保留續予執行。

## (二) 預算執行之審核

1. 歲入預算數 24 億 8,882 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 26 億 6,724 萬餘元，應收保留數 2 億 7,414 萬餘元，主要係交通違規罰鍰尚待收繳；合計決算審定數為 29 億 4,139 萬餘元，較預算增加 4 億 5,256 萬餘元 (18.18%)，主要係交通違規罰鍰較預計增加。

2. 以前年度歲入轉入數計 2 億 2,333 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 2 億 2,293 萬餘元 (99.82%)，減免數 1 萬餘元 (0.01%)，主要係撤銷違反停車場法行政處分；應收保留數 38 萬餘元 (0.17%)，主要係違反停車場法及大眾捷運法等行政罰鍰尚待收繳。

3. 歲出原編列預算數 22 億 940 萬餘元，並因辦理 2022 臺灣燈會整體交通疏運計畫，經動支第二預備金 497 萬餘元，及因人事費不足等事由，動支各類員工待遇準備 408 萬餘元，暨應 COVID-19 疫情，移緩濟急淨移入 47 萬餘元，合計 22 億 1,893 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 20 億 7,536 萬餘元 (93.53%)，應付保留數 2,868 萬餘元 (1.29%)，保留原因詳「(一) 計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 21 億 405 萬餘元，預算賸餘 1 億 1,488 萬餘元 (5.18%)，主要係中央補助辦理幸福巴士計畫—高雄市幸福小黃，實際核撥補助款較預計減少，收支對列之歲出配合減支。

4. 以前年度歲出轉入數計 408 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 407 萬餘元 (99.86%)，減免數 5,768 元 (0.14%)，係結餘款。

## 二、附屬單位決算營業部分

交通局主管僅高雄市輪船股份有限公司 1 個單位，茲將 110 年度決算審核結果說明如次：

### (一) 計畫實施之查核

營運計畫為客運收入 1 項，實施結果，受 COVID-19 疫情影響，旅遊人數較預計減少，致未達預計目標。

### (二) 盈虧之審定

決算審核結果，審定本期淨損 7,402 萬餘元，較預算本期淨損 6,112 萬餘元，增加淨損 1,289 萬餘元，約 21.09%，主要係實施票價優惠及受 COVID-19 疫情影響，旅遊人數較預計減少，客運收入短收所致。

## 三、附屬單位決算非營業部分

交通局主管僅作業基金—高雄市停車場作業基金 1 個單位。茲將 110 年度決算審核結果說明如次：

### （一） 計畫實施之查核

營運計畫主要有路邊及路外平面停車場收入、路外立體停車場收入及拖吊保管收入等 3 項，實施結果，因 COVID-19 疫情影響，民眾減少外出，停車費收入減少及人車活動率降低，違規停車事件減少，均未達預計目標。

### （二） 餘絀之審定

決算審核結果，審定賸餘 3 億 4,525 萬餘元，較預算賸餘 3 億 9,244 萬餘元，減少 4,719 萬餘元，約 12.03%，主要係 COVID-19 疫情影響，民眾減少外出，停車費收入較預計減少所致。

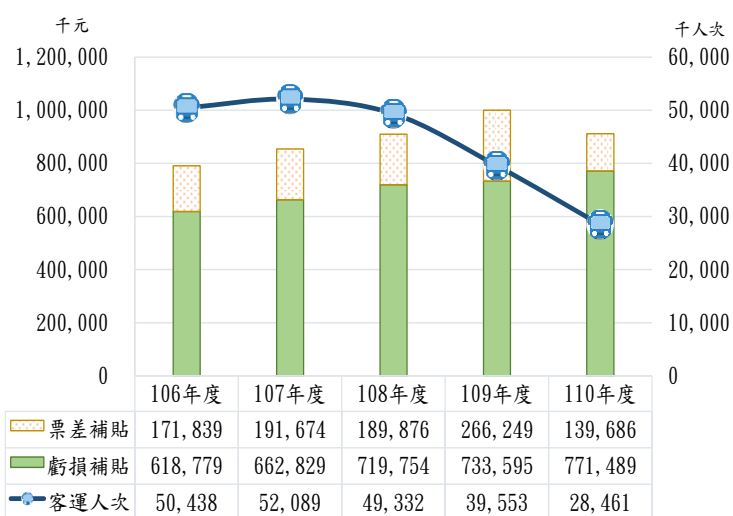
## 四、重要審核意見

（一） 近 5 年彌補公車虧損及票差金額呈上升趨勢，惟補貼經費審核及營運效率運作機制未臻周延，服務品質評鑑尚乏運量成長之激勵效果，營運量未有效提升，亟待檢討研謀善策，落實公共運輸政策目的。

交通局為辦理市區公車營運虧損補貼事項，100 年 6 月 8 日訂定「高雄市市區公車營運虧損補貼審議及執行管理作業規定」，並於 103 及 108 年度綜整修正為「高雄市政府交通局市區公車營運虧損補貼審議及執行作業規定」，另為鼓勵民眾使用公共運具及提升公車服務品質，自 106 年起實施客運里程段次上、下車刷卡，並持續推動各式運輸轉乘優惠機制、定期辦理公車營運及服務品質評鑑，以供路線經營許可、經營權審議與營運虧損補貼之參據。110 年度高雄市公車營運虧損補貼、票差及運量成長激勵補助預算 9.27 億餘元，公車整體路網計 167 條，申請營運虧損補貼及轉乘優惠等票差補貼路線計 154 條，補貼比率約 92.22%。經查市區公車營運虧損補貼之審核、營運效率之檢討、服務品質評鑑及運量成長激勵補助等，核有：1. 客運業者申請票差及營運虧損補貼之路線數及補貼金額龐巨，所提送之書面資料種類繁多，爰審核及勾稽資料亦趨複雜，惟以人工方式辦理審核作業，影響覆核及驗證作業效率，且間有業者應備文件闕漏、補貼金額與電子票證原始資料存有差異等情，又對於乘客以現金支付情形，亦未優先擇選電子票證使用率較低之業者或路線辦理查證，並提出查證結果或具體因應作為，供未來決策參據，允宜研謀建置審核資訊系統並強化現金管控之查核機制；2. 為提升公車營運效率，持續不定期檢討無效運力路線，惟未妥善評估即調整班距及班次，致部分路線營運狀況仍未有效提升，允應發展票證大數據分析管理平台，並強化無效運力退場或轉型機制，提升公共運輸運量；3. 持續辦理公車營運與服務品質評鑑，以提升乘客滿意度，惟公車營運效率檢討未參採利害關係人建議意見，評鑑結果仍有待改善事項亦未限期改善，對於經營路線較多及申領營運虧損補貼較大之業者尚無顯著激勵效果，允待精進評鑑方式及加強業者督導考核，以提升大眾運輸服務品質；4. 核撥公車業者各

項補貼總額，已由 106 年度 7 億 9,061 萬餘元逐年遞增至 109 年度 9 億 9,984 萬餘元，再減至 110 年度 9 億 1,117 萬餘元，與 106 年度相較呈上升趨勢，惟市區汽車客運搭乘人次除 106 年之 5,043 萬餘人次成長至 107 年之 5,208 萬餘人次外，自 108 年起下滑至 110 年 2,846 萬餘人次(圖 2)，且據交通部 109 年度(106 至 108 年度停止辦理調查)民眾日常使用運具狀況調查，100 至 109 年度高雄市民眾使用公共運具程度，均

圖 2 公車虧損及票差補貼與運量消長情形



資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料及交通部統計查詢網。

低於臺灣地區平均值(表 1)，亟待運用大數據資料探究運量衰退之癥結原因等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將由交通局資訊室開發營運虧損補貼資訊系統，強化審核及勾稽功能，改善人工審核作業闕漏，另透過公車稽查方式掌握現金及刷卡乘客比率，不定時抽查以掌握業者現金營收狀況，並針對電子票證實施各項優惠，以提升電子票證使用率；2. 將持續檢討無效運力班次，並以減班、調整路線或由公車式小黃接駛等方式提升公車營運效益，另委託國立高雄科技大學辦理路線調整及優化，運用站間運量、彎繞度、路線重疊等大數據資料分析，提供作為路線檢討之參據，以改善無效運力；3. 未來評鑑將納入業者限期改善懲罰機制，倘有限期改善項目將不予給分，如未依期限改善，將依改善率予以倒扣分數，另針對民眾陳情案件查證屬實後依規定懲處；4. 每月計算各路線營運績效，積極督導客運業者檢討營運績效較差路線，並委託國立高雄科技大學辦理公車路線調整及優化，協助客運業者路線調整相關作業，另要求客運業者搭配站間運量調整，及加強公車準點性，增加民眾搭乘意願，並滾動式調整班次或班距，提升營運效率，減少虧損補貼之負擔。

表 1 運具次數之公共運輸市占率

單位：%

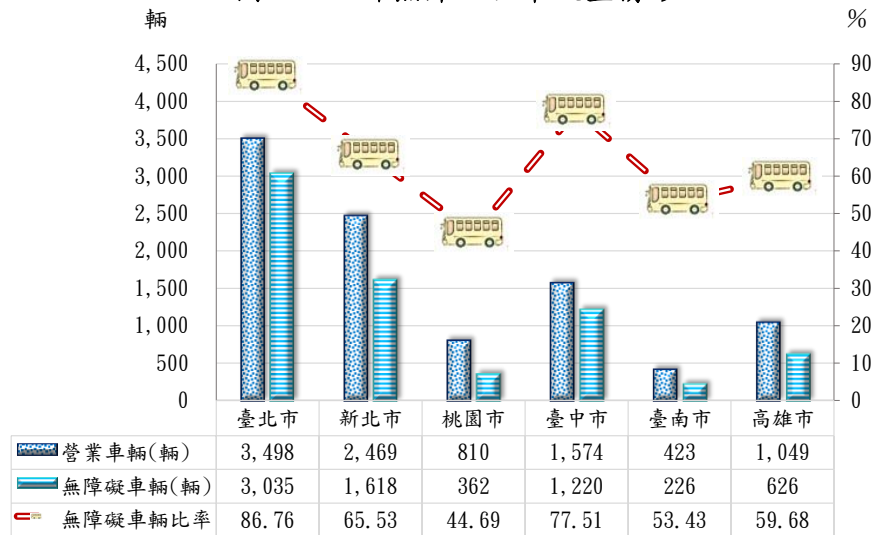
年度 地區別	100	101	102	103	104	105	109
臺灣地區	17.5	17.5	17.8	17.9	18.0	18.2	16.0
臺北市	43.5	42.5	42.6	41.3	41.5	42.8	40.4
新北市	31.8	31.0	32.7	33.2	33.6	33.8	33.6
桃園市	14.0	13.9	14.2	15.6	14.7	15.0	12.2
臺中市	9.9	10.5	10.8	11.9	12.3	12.2	8.6
臺南市	5.7	5.9	5.9	6.5	6.5	6.7	5.5
高雄市	8.7	8.8	8.7	9.4	9.1	9.3	8.3

資料來源：交通部統計處 109 年民眾日常使用運具狀況調查摘要分析。

(二) 為建構安全舒適無障礙公車環境，積極協助客運業者購置低地板公車，惟服務量能仍有待提升，且間有以一般大客車營運、部分行經醫院路線尚未配置無障礙公車，或駕駛拒載、歧視等情，亟待積極輔導及督請客運業者提升無障礙運輸服務品質，共創有愛無礙之公車環境。

依據行政院國家永續發展委員會 108 年 7 月訂定臺灣永續發展目標 (TSDGs)，其中具體目標 9.3 揭示，政府應提高無障礙公共交通工具、設備與設施設置比例，及身心障礙者權益保障法第 53 條暨發展大眾運輸條例第 4 條之 1 規定，各級交通主管機關應依實際需求，於運輸營運者所服務之路線、航線或區域內，規劃適當路線、航線、班次、客車

圖 3 六都無障礙公車設置情形



資料來源：整理自交通部統計查詢網。

廂，提供無障礙運輸服務，及規劃設置便於各類身心障礙者行動與使用之無障礙設施及設備。交通局近年均依「公路公共運輸多元推升計畫提案原則」，協助客運業者向交通部提案申請車輛汰舊換新及購置低地板公車，截至 110 年底止，高雄市無障礙公車計 626 輛。經查其辦理情形，核有：1. 無障礙公車（含低地板及具升降設備公車）數量雖逐年增加，惟 110 年底止，經與其他直轄市相較，運輸設施量能有待提升（圖 3），且全線配置低地板公車路線比率仍低，尚有成長空間，及民眾反映搭乘無障礙公車需求頻仍，亟待研謀輔導業者提升無障礙交通服務量能之具體措施，擴展無障礙公車路線及班次，以建構無礙公車環境；2. 部分停（接）駛路線資訊未更新，影響民眾查詢運用、或以一般大客車行駛全線無障礙路線，及部分全線無障礙路線之運量及高齡、身心障礙族群使用率偏低等情，允宜強化監督管理，並善用電子票證資料研析乘客需求及路線供給配合情形，供嗣後規劃全線無障礙路線及配置無障礙公車之參據；3. 部分行經醫院路線尚未設置無障礙公車，及間有駕駛拒載、歧視、對無障礙設施操作不熟悉等情，亟待持續蒐集市民回饋建議，研擬建立獎勵機制，加強督導業者落實教育訓練，以提升服務品質等情事，經函請檢討改善。據復：1. 為加速客運業者汰換速度，將規劃於公車服務品質建立評分獎勵機制，並要求新闢路線以低地板公車營運，及 111 年度將協助業者汰舊換新 220 至 223 輛之無障礙公車；2. 已更新相關資訊，嗣後將隨時依變更情形辦理公告，另委託國立高雄科技大學辦理路線調整及優化，期可提出具體改善建議，及利用票證大數據分析路線站間運量、彎繞度、服務路線重疊度、服務特性等，協助各客運業者調整相關路線或班次時間及妥適分配營運車輛型式，將運力發

揮最大效用；3. 業於公車營運與服務品質評鑑納入身心障礙秘密客調查，及公車乘客問卷調查，並加強稽查，暨研議提高無障礙服務項目評鑑配分之可行性。

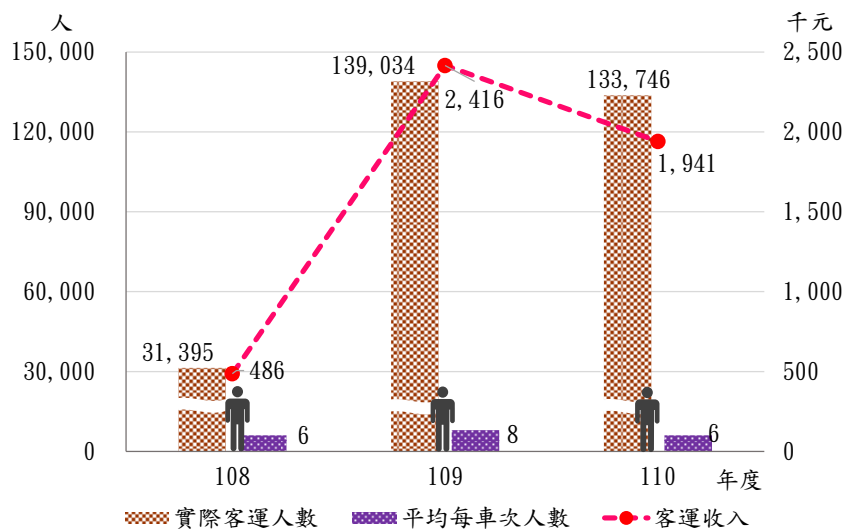
**（三） 推動電動公車計畫以改善空氣污染及保障市民健康，惟汰換進程與目標存有落差，又部分路線運輸效益偏低，及以一般柴油車輛派駛等情，允宜積極檢討改善。**

世界衛生組織國際癌症研究中心（International Agency for Research on Cancer, IARC）101年6月宣布，暴露於柴油引擎廢氣將增加罹患肺癌風險，爰將柴油廢氣從潛在致癌物升級歸類為第一類致癌物。行政院為改善空氣污染及保障國人健康，於106年12月將「2030年公車（客運）全面電動化」納為政策目標，嗣交通部訂定「交通部公路公共運輸補助電動公車作業要點」，整合行政院環境保護署資

源補助汽車客運業採購電動大客車，交通局自105年起輔導轄內客運業者提案申請，截至110年底止，獲交通部核定補助新購及汰換電動大客車194輛，占高雄市公車總數1,049輛之18.49%，占比為全國最高。經查其辦理情形，核有：

1. 持續協助客運業者導入電動大客車，惟汰換進程與行政院規劃目標存有落差，又電能設備及基礎設施互通性不足，恐影響車輛調度彈性及使用效率，允宜研謀提高客運業者汰換意願及相關因應對策，以提供高品質之公共運輸服務；2. 為強化亞洲新灣區大眾運輸系統，於108年新闢「亞洲新灣區輕軌接駁公車一線1」路線提供市民及旅客完善接駁服務，惟108至110年度客運人數分別為3萬餘人至13萬餘人，平均每車次僅搭乘6至8人（圖4），相較於運具額定可搭載58位乘客，每趟運量僅達原預估之1成，運輸效益偏低，嗣經採取檢討措施，惟仍未能解決營運虧損困境，允宜善用票證數據分析、站點周邊特色等，研擬交通運輸因應對策及完整財務規劃，並汲取經驗作為嗣後規劃新闢路線之參據；3. 客運業者逕以特定路線之受補助車輛派駛其他路線，或以一般柴油車輛派駛電動公車路線，管理未臻周全且影響服務品質等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將積極輔導客運業者針對幹線公車或指標型路線申請電動公車示範型計畫，並於新闢路線釋出時採用

圖4 綠1路線營運概況



資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

全電動公車車隊營運，另規劃於高雄車站車專二區設置電動充電樁，及視財源籌措情形，規劃電動公車加碼補助計畫；2. 自 111 年 1 月 21 日起與紅 16 路線整併，擴大路線營運範圍，提升前鎮區居民至高雄車站、文化中心、鹽埕埔地區等重要節點之公車運輸，未來將持續觀察運量，再評估路線調整之可行性；3. 因電動車電池效能衰退，已無法支援站外發車，或調度失誤、減班及人員調派等問題，致部分車次以一般柴油車行駛，已要求客運業者加強電動大客車之維護保養及遵守規定。

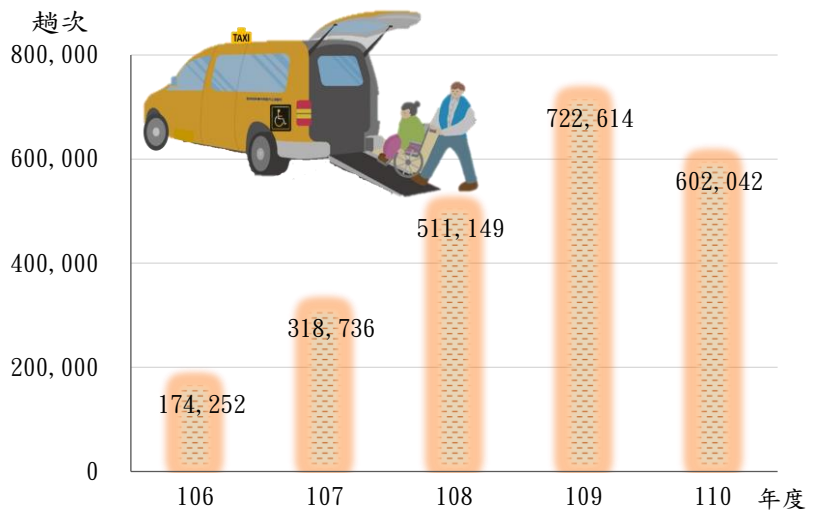
**（四） 提供行動不便者多元舒適之無障礙運輸服務，惟服務量能未能有效提升、復康巴士轉介機制欠佳，預約不易及間有營運趟次偏高等情，亟待妥謀善策，以提升服務效能並強化監督管理。**

交通局為改善復康巴士尖峰時段無車可預約情形，提供行動不便者多元舒適之無障礙運輸服務及活絡計程車環境，自 102 年起依交通部公路公共運輸多元推升計畫補助通用計程車作業要點（107 年 10 月 2 日修正），公開徵求具預約叫車能力之計程車客運服務業者，籌組通用（無障礙）計程車車隊，並與各車隊簽訂「高雄市通用計程車隊經營管理行政契約」，截至 110 年底止，參與營運車輛計 288 輛。經查其營運管理情形，核有：1. 因 COVID-19 疫情影響及長照交通接送服務自 110 年 6 月起回歸衛生局辦理等因素，110 年度通用計程車營運結果首次衰退（圖 5），惟據國家發展委員會推估我國將於 114 年邁入超高齡社會，隨著人口老化伴隨慢性病盛行及失能人口增加，長期照護、就醫

及復健等交通需求將與日俱增，惟 109 至 110 年 7 月各車隊營運情形，仍有 54 輛每月成功派車趟次未達 30 次，服務量能有待提升；2. 推廣通用計程車以彌補復康巴士運能之不足，惟囿於補助額度差異甚巨，身障人士仍擇選復康巴士為運具，且因轉介機制僅提供通用計程車隊聯絡方式，致民眾面臨預約訂車不易困境，允宜研謀相關配套措施，並研議建置通用計程車跨車隊

預約訂車平臺之可行性，以利民眾預約及提升資訊透明，並積極運用訂車紀錄，適時分析以作為業務策進之參據；3. 車隊辦理乘客滿意度調查問卷樣本數偏低，是否具代表性尚有檢討精進空間，且各車隊調查項目及內容未盡一致，難以綜整分析乘客對各車隊服務之滿意程度，又該局僅稽查輪椅設備有無任意變更、標示是否符合等項，難以有效遏止違規駕駛行為，允宜研謀公正客

**圖 5 通用計程車營運情形**



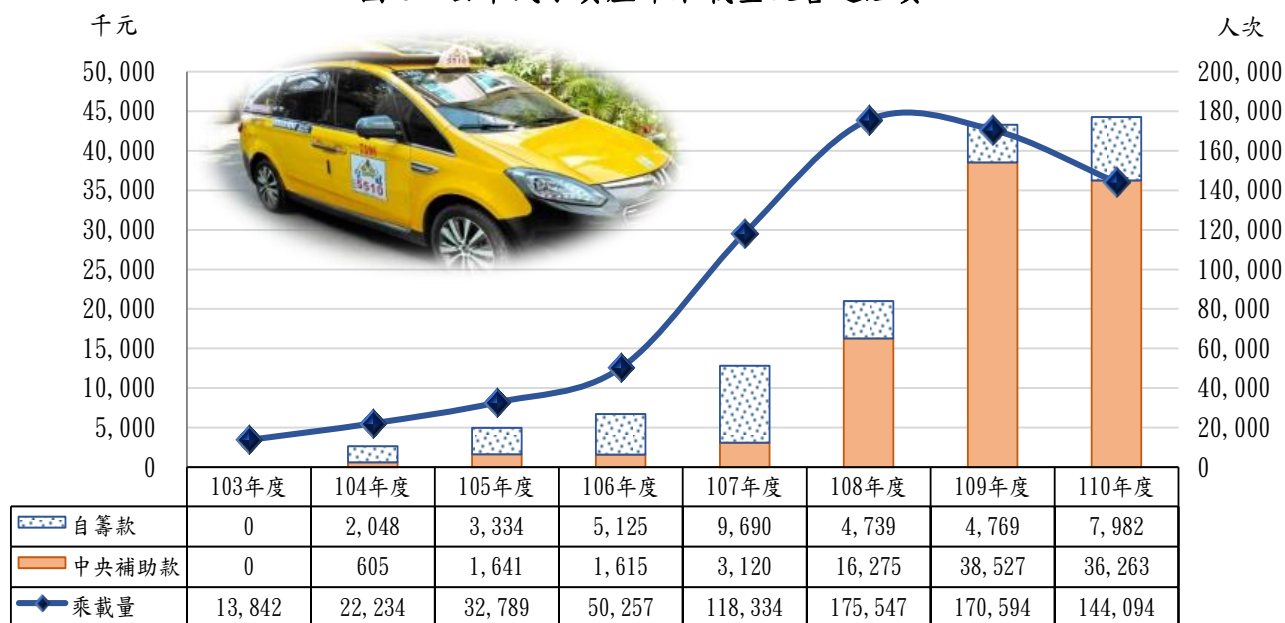
資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

觀滿意度調查蒐集方式，結合民眾共同監督，以提升服務品質；4. 部分通用計程車月營運逾 520 趟，且間有博愛卡單日刷卡達 10 次以上，及提送營運文件闕漏、載客趟次與原始資料存有差異等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已請各車隊積極增加趟次，並持續配合交通部通用計程車補助政策鼓勵車隊服務，評估現有資源增加車輛，以增進年長及身障民眾之交通權益；2. 配合交通部運輸研究所並鼓勵通用計程車駕駛加入「愛接送」預約平臺，民眾可由該系統網頁、APP 及電話預約，另市政府資訊中心及廠商刻正修改開發介接軟體，復康巴士轉派紀錄功能，將由廠商協助納入，以利未來適時分析及建立反饋機制；3. 將運用愛接送系統，由乘客搭乘後直接對駕駛評價，並藉該系統檢舉不依規定之駕駛，由乘客端獲得公正客觀之滿意度調查；4. 已針對趟次偏高車輛辦理抽查並對資料不全者以公路法相關規定處罰，及自 111 年 3 月起規範每車每月博愛卡刷卡次數上限為 300 次，另提供新式月報格式由車隊確實檢查，以掌握趟次之正確性，至博愛卡異常資訊，已請社會局查處。

**（五） 推動公車式小黃路線居全國之冠，並提供智慧化科技之候車環境，惟偏遠行政區公共運輸涵蓋率或有不足，部分路線運能欠佳及服務品質未臻完善，允待檢討改進，妥謀運量激勵善策，提升營運效能，並保障民眾基本交通權益。**

交通局為解決偏遠地區公車乘載率低，補貼效率不佳，無法滿足末端之旅運需求，自 103 年起率先全國推動計程車彈性運輸服務試辦計畫（即公車式小黃服務計畫），並結合智慧化科技派遣系統，以改善偏遠地區之公共運輸，增進長者與身障者就醫及學童就學之運輸服務。截至 110 年底止，已啟用 58 條服務路線，並由 2 家計程車業者承攬經營，自 108 年 7 月 1 日起考量使用者付費原則比照公車標準收費，總營運費用 1 億 3,574 萬餘元，總累計運量達 72 萬餘人次（圖 6）。

**圖 6 公車式小黃歷年乘載量及營運經費**



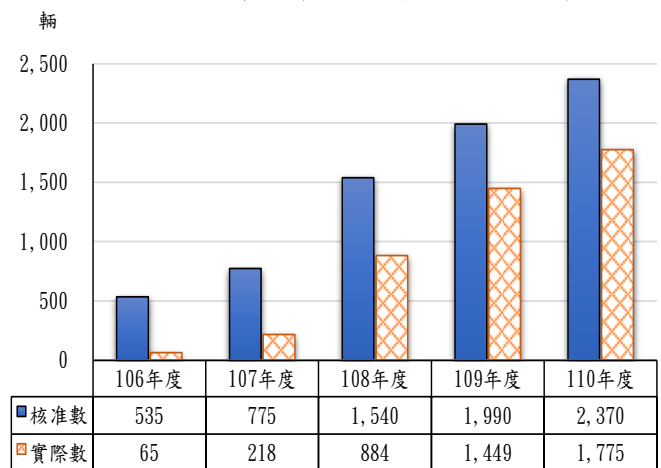
註：1. 公車式小黃自 108 年 7 月 1 日起比照公車標準收費，營運費用係各路線總營運成本扣除乘客票收。  
2. 資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

經查其路線規劃、營運績效檢討及服務品質，核有：1. 推動公車式小黃服務偏遠地區，路線及運量雖由 103 年度 2 條及 1 萬餘人次上升至 110 年度 58 條及 14 萬餘人次，惟截至 110 年底止，市境計 38 行政區尚有彌陀、梓官、仁武及大社等 4 個偏遠行政區尚未規劃公車式小黃路線，公共運輸網域涵蓋率或有不足，部分地區民眾交通權益未獲得保障；2. 每半年滾動檢討及追蹤各路線營運績效，提升資源運用效益，惟間有 T502 等 20 條定班或預約路線運能欠佳，改善措施闕如或仍維持現狀，又營運經費補貼係扣除乘客票收後按里程數核撥，對於運量提升尚乏獎勵機制，允宜妥善利用刷卡資料與動態資訊進行大數據分析，供嗣後路線規劃及班次調整參據，並瞭解智慧預約系統對高齡者之使用情形，及妥謀運量激勵善策，提升營運效能；3. 推動公車式小黃服務品質評鑑結果滿意度雖佳，惟 1999 民眾陳情有關於過站不停、誤點脫班、駕駛人服務態度欠佳、已滿載無法搭乘等事件頻仍，允待檢討納入評鑑指標，以督促精進服務品質等情事，經函請研謀改善。據復：1. 彌陀等 4 區公所將持續瞭解當地民眾需求，規劃以幸福共享美濃 GO（幸福巴士 2.0）方式應用於偏遠地區，提供更合宜之運輸服務，落實偏鄉交通平權；2. 111 年第 1 季已對營運績效欠佳之路線調整為預約制或減班、配合公車停駛及印製文宣加強宣導等改善措施，後續評估將幸福共享美濃 GO 之預約服務機制應用於既有公車式小黃預約路線，規劃建立需求通路網及以電話、網路或成立媒合中心等多元預約模式，改善智慧預約系統不利高齡者使用之困境，另自 111 年 4 月起路線營運效率之檢討將由承攬業者進行需求評估，加強宣導或調整後路線依當月載客人數成長率加發營運獎勵金；3. 有關 1999 民眾陳情之公車式小黃服務品質欠佳案件，將納入評估各承攬業者繼續經營之參考。

**（六） 率先全國推動多元化計程車客運服務，提升計程車產業競爭力，惟牌照核發及營運管理監督尚欠周延，允待研謀因應措施，以健全計程車營運管理。**

交通部鑑於消費者多元乘車需求及網路競爭時代來臨，於 105 年 10 月 25 日修正「汽車運輸業管理規則」部分條文，規劃「多元化計程車服務」方案，以科技化 APP 預約平臺叫車、多樣化車型、電子支付及服務品質評價之差異服務區隔化市場，提升計程車產業競爭力。交通局為配合上揭政策，率先全國於 105 年 12 月推動多元化計程車客運服務，並於 108 年 11 月訂定「高雄市政府交通局審核多元化計程車營運車輛牌照數作業原則」辦理多元化計程車總量管制。經查其辦理情形，核有：1. 截至 110 年底止，高雄市計程車客運業等計 1,853 家，核准牌照數 1 萬 2,144 輛，未掛牌照數 3,096 輛，其中輔導多元化計程車業者計皇冠大車隊

**圖 7 多元化計程車歷年牌照數消長情形**



資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

等 13 家，核准牌照數 2,370 輛（圖 7），逾所訂 2,000 輛上限，未掛牌照數 595 輛，占市轄計程車未掛牌照數 19.22%，排擠其他有意願投入服務之計程車業者，又部分業者提送營業計畫之應載明事項闕漏，卻仍審查核准新增牌照，牌照審核作業及總量管制未臻周延；2. 自 105 年起推動多元化計程車客運服務，惟未規範各業者應提送營運資料之日期及格式，迄 110 年 6 月始函文各業者提報審查，且後續僅抽核 1 輛派遣資料，又 110 年 1 至 8 月轄管業者提報之營運資料，間有業者營運資料闕漏、車輛無出車營運紀錄或連續 3 個月內營運趟次未達 3 趟，卻比照大眾運輸事業免徵汽車燃料使用費及使用牌照稅；3. 不同年度服務品質評鑑項目不一，不利長期分析比較，允待研訂一致性評鑑指標，俾供營運監督決策及消費者乘車選擇之參考等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已督請各車隊修正多元化計程車營業計畫書，另持續檢視計程車營運型態需求，檢討調整多元化計程車牌照總量，並於各車隊申請新增牌照數之核准函載明須於 1 年內領取，倘有未領之牌照數將註銷，以降低未掛牌照之比率；2. 已請各車隊業者確實依核准之營業計畫書內容監督所屬實際營運狀況，並促請各車隊業者針對車輛無出車營運紀錄等項加強輔導改善結果，已辦理駕駛人轉退隊或輔導投入營運，該局將列管並不定期辦理查核，並視情節依公路法裁處；3. 已研訂多元化計程車滿意度一致性調查項目供嗣後分析比較及參考。

**（七） 建置公共自行車租賃系統，提供民眾短程接駁之替代運具，達更便捷交通接駁服務，惟租賃站設置及營運管理機制未臻周妥，亟待檢討精進，有效提升服務量能及增進服務品質，俾利永續經營。**

交通局為減少私人機動車輛之持有及使用，改善市區交通負荷及環境污染，並提供民眾觀光、第一哩及最後一哩之交通接駁服務，於 109 年 7 月接管環境保護局公共自行車業務，以 5 億 7,898 萬元委託微笑單車股份有限公司（下稱微笑公司）辦理公共自行車租賃系統營運及建置管理，履約期限自 109 年 3 月 30 日至 116 年 6 月 30 日止，係全國率先以 YouBike2.0 系統及新設備提供營運服務。109 年度公共自行車租賃系統營運及管理情形，冷熱門站點租借使用量差異達 6 百倍甚至千餘倍，又使用者反映缺車或缺位情形呈上升趨勢，前經函請研謀改善，據復嗣續檢視各租賃站使用量辦理增柱會勘，針對調撥服務水準較低之站點檢討改進，利用每年委託第三方服務滿意度問卷調查，及透過大數據分析與周邊站點使用量評估等供未來設置站點參據。案經追蹤結果，110 年度第 1 名冷門借（還）車站點為林園區田中央公園，平均每月借、還車為 2 人次及 2.25 人次，與第 1 名熱門借（還）車站點之鼓山區捷運凹子底站（4 號）出口，平均每月借、還車為 7,766.50 人次及 6,248.42 人次相較，差異達 3,882 倍及 2,776 倍，與 109 年度冷熱門站點租借使用量差異達 6 百倍至千餘倍相較，每況愈下；另該局對於 109 年度未達調撥服務水準之租賃站，向微笑公司計收懲罰性違約金，110 年上半年營運結果，無車可借或無位可還之客訴件數雖較 109 年度略降，惟下半年 9 至 12 月無位可還客訴件數由 268 件上升至 490 件，其所占服務客訴之比率亦由 12.13% 上升至 17.86%，又 YouBike2.0 系統自 109 年 6 月啟用營運至 110 年底止，無位可還客訴件數為無車可借之 9 至 25 倍，其調度為迫切亟需改善之項

目。經查公共自行車租賃系統營運及管理情形，核有：1. 截至 110 年底止，YouBike2.0 系統設置租賃站 1,035 站及公共自行車 8,960 輛，總累計使用 1,375 萬餘人次，平均每人次服務成本 14.48 元，與 City-Bike 舊系統相較，增設租賃站 719 站、公共自行車 2,532 輛及減省每人次服務成本約 8.59 元，提供更便捷交通服務，惟 110 年底止僅完成 1 萬 9,275 車柱，未達建置 2 萬 160 車柱之預定目標，且 110 年度市轄公共自行車租賃系統建置及使用情形與其他 5 直轄市相較，平均每租賃站、每輛自行車服務約 2,651.88 人次及 306.33 人次暨自行車周轉率為 2.89 次/日，尚有精進空間(表 2)，又間有冷熱點租借量差異達數千倍等情，允宜審慎評估公共自行車使用潛能及地區人口、特性妥設租賃站，並建立低效益場站縮減、調整或退場機制，俾提升公共自行車服務量能；2. 微笑公司辦理 109 及 110 年 YouBike2.0 服務滿意度調查結果，滿意度雖佳，惟間有民眾反映租賃站設置站點不足、系統故障頻繁、車輛清潔度與維護情形欠佳及無位可還頻仍等情，允宜督促承商研謀改善，並善用大數據分析及滿意度調查結果，建立多元營運績效指標，供後續經營決策參據，以提升服務品質等情事，經函請研謀改善。據復：1. 截至 111 年 4 月 22 日止已完成啟用租賃站 1,085 站(2 萬 257 柱)，將持續針對新通車輕軌車站、新開闢之住宅重劃區等辦理設站會勘可行性，並對甲仙、內門及杉林等山城地區滾動式檢討實際需求，以供設站參據，增加服務範圍及密度，俾提升周轉率，另針對低運量站點進行盤點檢討，兼顧地方基本民行條件及需求，評估移設可行性；2. 將持續責成承商加強設備巡檢及汰換，並機動調度人力、車輛，並於熱門站點、民眾反映無位可還站點周邊持續辦理會勘，評估增站(柱)之可行性，以提升民眾滿意度，未來設置站點將依據周邊租賃站使用量評估等大數據分析，供建置決策參據，提供更優質、更便利之租賃服務。

表 2 110 年度公共自行車租賃系統建置及使用情形

單位：人、站、輛、人/站、人/輛、人次、人次/日

直轄市	臺北市	新北市	桃園市	臺中市	臺南市	高雄市	
人口數	2,524,393	4,008,113	2,272,391	2,813,490	1,862,059	2,744,691	
租賃系統	YouBike1.0 與 2.0 系統併存	YouBike1.0 與 2.0 系統併存	YouBike1.0	YouBike1.0 與 2.0 系統併存	T-Bike	YouBike2.0	
前 30 分鐘收費方式	市府補貼 5 元 民眾自付 5 元	110.3.30 起 市府補貼 5 元 民眾自付 5 元	市府補貼 10 元	市府補貼 10 元	市府補貼 5 元 民眾自付 5 元	110.4.1 起 市府補貼 5 元 民眾自付 5 元	
站數	1.0 : 400	1.0 : 663	387	1.0 : 317	78	1,035	
	2.0 : 967	2.0 : 749		2.0 : 975			
車輛數	1.0 : 13,072	1.0 : 21,314	9,480	1.0 : 6,000	2,104	8,960	
	2.0 : 7,500	2.0 : 3,417		2.0 : 7,700			
設置密度	人口數/ 站數	1,846.67	2,838.61	5,871.81	2,177.62	23,872.55	2,651.88 (第 3 名)
	人口數/ 車輛數	122.71	162.07	239.70	205.36	885.01	306.33 (第 5 名)
使用人次	27,460,549	26,668,374	10,359,525	9,996,813	480,086	9,172,952	
周轉率	3.66	2.95	2.99	2.00	0.63	2.89 (第 4 名)	

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料及各直轄市政府官網公開資訊。

(八) 規劃興建平面及立體停車場，改善停車環境及紓解地區停車需求，惟先期規劃評估、執行過程及啟用情形仍未盡周妥，亟待研謀改善，有效發揮公用財產應有之使用效益。

交通局為提供民眾停車環境與空間，有效紓解各區域停車需求，100 至 110 年度以編列預算或向中央申請補助經費闢建（含整修）完工之平面式及立體式公有停車場共計 138 處，工程總經費計 10 億 818 萬餘元，提供大型車、小型車及機車停車位分別為 303、1 萬 1,875 及 3,693 位。經查公有停車場規劃設置情形，核有下列情事：

1. 跨機關合作新建複合式立體停車場，惟先期規劃評估作業未臻周妥，計畫歷經 3 次修正並調降興建成本，使用年期內仍無法達成財務平衡，影響基金永續經營：交通局為因應高雄環狀輕軌第二階段工程，行經美術館及大順路（C21 至 C32 站路段）沿線將取消路邊停車位，其中介於三民區鼎山街至建興路間之大順二路段（C27 至 C29 站路段）屬高密度開發地區，預期停車位供不應求情形將更加嚴重，經該局、教育局及捷運工程局 109 年 11 月 16 日協調使用高雄高級工業職業學校（下稱高雄高工）部分校地及毗鄰待徵收私人土地，總面積約 4,230 平方公尺，110 年 1 月規劃以 10.2 億元採共構方式闢建「地下 1 層、地上 6 層，配置小型車約 510 位」學校附設複合式立體停車場，計畫期程 3 年（110 至 112 年，表 3），本案所需經費龐巨，其中停車場興建經費 8.09 億元由該局籌措，餘由教育局及捷運工程局籌措，惟該局未先行製作可行性評估報告及替選方案，亦未確定預算來源及完成私人土地徵收作業，即啟動興建計畫，並於同年月向交通部公路總局申請專案補助未果，爰檢討修正量體為「地下 1 層、地上 5 層，配置小型車約 470 位」，並將工程總經費降至 8.15 億元（含停車場興建經費由 8.09 億元降至 6.81 億元），其中 110 年度停車場所需經費 9,000 萬元仍未循一般預算程序辦理，逕由高雄市停車場作業基金附屬單位預算先行支應，並報准補辦 111 年度預算，所餘經費另案簽陳向中央爭取專案

表 3 高雄高工附設立體停車場歷次規劃情形

單位：新臺幣元、位

規劃日期	110 年 1 月	110 年 3 月	110 年 7 月
計畫期程	110 至 112 年		
計畫總經費	10.58 億 (工程經費 10.2 億)	8.53 億 (工程經費 8.15 億)	5.95 億
規劃量體	地下 1 層、地上 6 層 小型車位 510 位	地下 1 層、地上 5 層 小型車位 470 位	地上 5 層 小型車位 470 位
空間規劃	1. 地下室：配電室、消防機房、防空避難室、汽車停車場及機車停車場 2. 地上 1 至 2 層：捷運機組設施及電子科實習工場、會議室及多功能教室 3. 地上 3 至 6 層：汽車停車場	1. 地下室：配電室、消防機房、防空避難室、汽車停車場及機車停車場 2. 地上 1 至 2 層：汽車停車場、捷運機組設施及電子科實習工場、會議室及多功能教室 3. 地上 3 至 5 層：汽車停車場	地上 1 至 5 層汽車停車場

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

補助，未來恐因財源短缺，或未順利取得施工用地致生執行變數，影響計畫預期綜效，前經函請研謀改善，據復 111 及 112 年度所需經費將循年度編列預算，另為加速取得私人土地，教育局於 110 年 6 月依市場合理價格區間之上限與土地所有權人協調價購，倘未達成協議，將函送土地徵收計畫書向內政部提出申請。案經追蹤結果，該局於 110 年 3 月再向交通部公路總局申請專案補助未果，又適逢教育局徵收私人土地及支應公共教學空間財源拮据，經排除教學、輕軌設施使用空間並取消地下一層，工程總經費再降至 5.95 億元，悉數由高雄市停車場作業基金編列附屬單位預算支應，惟該基金 110 年度未分配賸餘僅 4 億 6,617 萬餘元，恐不敷支應未來建設經費。又該停車場興建經費龐巨，經預估於 50 年使用期限內，即使不考慮各項設施及重置成本，其營運收益仍無法償還興建成本，且該停車場使用高雄高工部分校地，每年尚須由該基金支付 65 萬元回饋金予該校，更加重基金財務負擔，不利永續經營，經函請檢討改善，據復：未來進行重大停車場興設計畫，將依據市政府年度重要施政計畫先期作業要點等相關規定，針對停車費率結構、財務評估與資金需求及未來經營管理等，事前妥為規劃評估分析，並製作可行性評估報告及替選方案，供作決策參據；另為達基金財務平衡及永續經營，嗣將積極促進輕軌及未來捷運黃線轉乘停車使用，以增加臨時停車（計時收費）客群使用率，提升整體營業收益。

2. 委託興建十全立體停車場決策未臻周延，開工後始補辦整體規劃及可行性評估，復未完成驗收即啟用營運，衍生多項爭議耽延執行進度，致完工後應付工程款仍未結清：農業局為處理高雄市果菜市場北側用地占用戶及解決寶珠溝沿線地勢較低處水患問題，規劃於該土地新建 1 座果菜市場大樓，並兼作滯洪池使用，計畫總經費約 10 億餘元，工程部分係委託工務局新建工程處（下稱新工處）辦理。新工處於 105 年 2 月以 3,791 萬餘元委託建築師事務所辦理「高雄市果菜市場擴建工程委託規劃暨監造技術服務」，嗣因市場攤商多次強烈反對，農業局爰將原規劃之新建果菜市場（含滯洪池共構工程）變更為 3 億 8,891 萬餘元之立體停車場與滯洪池共構工程，履約標的預算減幅約 62.49%，並於 106 年 2 月將工程部分改由水利局承接，變更後工程用途為景觀及地下滯洪池、5 層立體停車場及 16 戶店鋪，提供約 239 停車位。水利局於 106 年 8 月以 3 億 6,800 萬元決標予承商辦理高雄市十全滯洪池公園工程（包含滯洪池與景觀公園及十全立體停車場），其中十全立體停車場所需經費 2 億 7,158 萬餘元，係由交通局向交通部公路總局申請前瞻基礎建設計畫經費補助，並於 107 年 9 月獲核定補助 1 億 8,409 萬餘元，餘 8,749 萬餘元由高雄市停車場作業基金編列附屬單位預算支應。惟工程採購執行期間，因立體停車場決策未臻周延，委託規劃暨監造技術服務契約內容



十全立體公有停車場

（圖片來源：高雄市政府交通局提供）

大幅變更，衍生給付反覆設計費與延長期間之工程監造服務費率爭議，嗣決標後延於 106 年 9 月始開工，惟因時程迫促，未及於開工前完成高雄市停車場整體規劃及該立體停車場可行性評估報告，遲至 107 年 3 月及 9 月補辦完成，又水利局為配合市政府政策預計於 107 年 7 月完工，以符周邊市民期待，嗣經承商建議變更施工工法以縮減工時，惟執行過程仍因契約變更設計所生展延工期等工項價金請求給付而衍生爭議，迄 109 年 5 月 20 日始竣工，復未完成驗收即於同年 1 月 20 日起啟用立體停車場並營運收費，再衍生保固爭議，截至 111 年 3 月底止，因諸多履約爭議尚在調解中，總工期尚未釐清，致該基金仍有 2,702 萬餘元應付工程款未能結清等，經函請檢討改善，據復：未來進行重大停車場興建計畫，將依施政計畫之提報作業及審查機制辦理，並於工程發包前落實完成相關前置作業，及密切聯繫權責機關執行後續各項作業，並轉請農業局及水利局遵循辦理。

**3. 已開闢停車場用地參與 BOT 案，惟主辦機關投資計畫審核欠周，廠商履約能力存有重大疑慮而終止契約，肇致公有土地長年無法依原定用途使用，未發揮促進公共利益及增進使用效益之預期綜效：**高雄市停車場作業基金經管左營區福山段 477 地號土地（原都市計畫為停 2 停車場用地），面積 1,686.93 平方公尺，位於左營區華夏路與重和路口，高雄市縣合併改制前已闢建為重平平面停車場，提供停車位 54 位。嗣經濟發展局（下稱經發局）為開發左營高鐵站區新生活商圈，提供現代化公共設施創造地方商機，就經管左營區福山段 478、478-1 及 478-2 地號（原都市計畫為灣市 2 市場用地）、面積 4,454.21 平方公尺之閒置市場用地，連同停 2 停車場用地，由廠商依促進民間參與公共建設法第 46 條規定，遞送「民間自行規劃參與高雄市左營區灣市 2 市場用地及停 2 停車場用地 BOT 公共建設案」規劃構想書，經審核後於 103 年 2 月簽訂投資契約，投資金額約 16 億餘元，計畫於灣市 2 市場用地興建地下 3 層、地上 15 層兼具市場、餐飲及旅館之複合建物；停 2 停車場用地興建立體及地下停車場，提供停車位 294 位，預計 107 年完工營運，營業額可達 2 億元，119 年增至 6 億餘元，營運期 46 年。惟該廠商持續 4 年餘資金迄未依財務計畫時程到位，致未依規劃期程開工，其履約經營能力存有重大疑慮，經發局爰於 109 年 1 月終止投資契約，致停 2 停車場用地自 103 年 2 月投資契約簽訂日起至 110 年 8 月重啟營運為止，歷經 7 年 5 個月餘，無法依原定用途使用，以紓解當地停車需求，未發揮促進公共利益及增進使用效益之預期綜效，經函請檢討改善。據復：嗣後提供土地與其他機關合併開發時，將適時詢問主政機關辦理進度，以維停車場用地應有之使用效益及管理機關權益。

**4. 配合綠電政策推動停車場附設太陽能光電設施，惟附設比率偏低，又委外興建首座兆瓦級太陽能光電停車場，完工後迄未開放使用，未發揮公用財產應有之使用效益：**市政府為配合行政院再生能源政策，推動綠電發展，於 109 年 11 月成立綠電推動專案小組，訂定 2 年內新設太陽能光電容量達 27 萬瓩等目標。交通局配合研擬停車場綠電推動計畫，訂定 2 年建置太陽能光電容量達 4,000 瓩及 4 年提升至 8,000 瓩之中、長程目標，截至 111 年 3 月底止，茄萣區興

達段 52-1 地號等 4 筆停車場用地開發為興達港太陽能光電停車場，及提供興達、林園 2 處立體停車場與大愛園區（ABC 區）、路竹停四、鳳頂路及平和路等 6 處公有平面停車場架設太陽能光電設施，總計設置 7 處太陽能光電停車場，總設置容量 3,048.40 瓩，惟僅占市轄公有路外平面及立體停車場（含新建）243 處之 2.88%，且設置容量亦未達 2 年 4,000 瓩之目標，又其中興達港停車場為高雄市首座 MW（兆瓦）級太陽能光電停車場，自 110 年 11 月闢建完成後卻以周邊土地開發強度不高，尚無停車需求等為由，迄未開放使用，未發揮公用財產應有之使用效益，經函請檢討改善，據復：111 年另擇選燕北、崎漏、金鼎段停九、澄合段停九、觀湖、仁德 116 及高坪等 7 處路外平面停車場及岡山、武廟等 2 處立體停車場，共計 9 處停車場進行設置太陽能光電設施招標作業，並於 6 月份完成評選作業，興達港太陽能光電停車場將配合鄰近海洋科技產業創新專區發展情形，預定於 112 年下半年啟用營運。



**興達港太陽能光電停車場**  
（圖片來源：高雄市政府交通局提供）

**（九） 整頓轄內交通安全秩序，加強妨礙交通車輛之處理，惟拖吊保管作業未盡周妥，部分公有路外停車場及路邊機車停車位迄未適時評估檢討收費，允宜檢討改善，以提升拖吊保管場地之使用效益，並維護道路停車秩序及行車安全。**

交通局為維持轄內交通安全秩序，加強妨礙交通車輛之處理，依道路交通管理處罰條例等相關規定，取締交通違規案件及移置違規車輛，截至 110 年底止設有橋頭、國泰等 2 處公營拖吊保管場，及民一區、民二區及民三區等 3 區 4 處委託民間拖吊保管場，共計 6 處，以執行違規車輛拖吊業務，並保管違規車輛及收繳移置保管費用。經查其辦理情形，核有：1.110 年度汽（機）車拖吊數計 14 萬 8,626 輛，截至 111 年 4 月 7 日止存放拖吊場未領回車輛計 433 輛，雖已通知車主限期領回及辦理後續公告招領，惟間有逾 3 個月仍無人認領者計 390 輛，甚有逾 7 個月迄未領回者計 62 輛，均由移置執行單位保管，惟迄未依規定辦理後續拍賣作業事宜，增加管理成本及保管風險，允宜加強清理以提升拖吊保管場地之使用效益；2.110 年度接獲 1999 市民專線及市政信箱陳情有關停車場事宜計 68 件，其中廣告車占用停車位者計 31 件，約占 45.59%，經運用 Google Map 111 年 3 月街景圖查詢發現，鳳山區中山東路部分汽車格位仍有遊動廣告車輛停放，迄 111 年 5 月實地勘查結果，仍持續占用並停放同一停車格，另依行政院環境保護署 110 年度統計全臺廢棄機動車輛移置情形，高雄市於六都中移置數量或移置率僅高於臺南市，對於遊動廣告及廢棄車輛長期占用停車空間，恐影響道路停車秩序、行車安全及市容景觀，益增管

理上之難度，允宜強化跨機關橫向聯繫機制，有效遏止該等車輛長期占用，維護停車秩序及民眾權益；3. 依據 110 年度機車違規停車拖吊案件資料檔分析發現，機車拖吊案件計 6 萬 9,347 件，其中三民、鳳山、苓雅、左營、新興及前鎮等 6 區計 5 萬 5,723 件，高達 8 成（表 4），都會區違規停車問題嚴重，惟部分公有路外停車場及路邊機車停車位迄未適時評估檢討收費，間有長期遭占用，致違停亂象叢生，亟待落實檢討及適時評估推動其收費之可行性等情事，經函請檢討改善。據復：1. 多數逾期未領車輛均係車齡老舊或號牌註銷（如：未懸掛號牌、懸掛他車號牌、拒不過戶等），車身殘值極低，車主領車意願相對較低，除積極通知車輛所有人辦理繳費領車外，並將嚴格落實違規拖吊逾期未領車輛之招領及拍賣作業；2. 有關各種違規車輛權管及處置，由權責機關（環境保護局、警察局及交通局）負責，並有各自巡檢通報程序及處置方式，若有違規車輛，將通報該等機關處置，針對長期占用及廣告車輛本於權責積極辦理，以維停車秩序；3. 考量各地區特性，評估推動公有路外停車場及路邊機車停車收費，秉持先給優質公共運輸，後採機車收費策略，將持續觀察各地停車及未來人行空間改善情形，以檢討後續實施之可行性。

表 4 110 年度各行政區違規機車拖吊統計

單位：輛

行政區	數量	前 2 或 3 大違停路段
合計	69,347	
三民	19,477	九如一及二路、十全一路、自由一路
鳳山	9,364	三民路、中山路、文樂街
苓雅	7,776	三多一至四路、大順三路、中山二路
左營	6,971	大中一路、大順一路、文川路
新興	6,288	七賢一路、大同一路、中山一路
前鎮	5,847	一心二路、中華五路、三多三路
鼓山	4,252	中華一路、大順一路、文忠路
楠梓	3,329	建楠路、大學南路、土庫一路
前金	2,499	七賢二路、大同一路、中正四路
小港	2,415	山明路、大鵬路、大業北路
鳥松	586	公園路、正修路、大埤路
鹽埕	420	七賢三路、中正四路、大勇路
岡山	49	岡燕路、民有路
大寮	38	捷西路、大智街
仁武	29	高楠公路、霞海南一路
大樹	5	九曲堂公共停車場
林園	2	田中央停車場

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

（十）積極推廣民眾使用電動車輛以取代燃油車輛，惟部分公有停車場設置充電式汽車位比率偏低，或未提供相關設置之資訊供民眾查詢，亟待督促檢討改善，以落實綠色運輸永續發展，增進低碳永續家園目標之達成。

行政院環境保護署為達成地球溫室氣體減量與低碳永續家園目標，其中「低碳永續家園評等推動計畫」之綠色運輸方面，已將推廣使用電動車輛執行情形列為主軸。依交通部公路總局機動車輛統計，市轄純電電動車（小客車）掛牌數自 107 年底 195 輛增至 110 年底 1,661 輛，增幅 751.79%，電動車快速成長及民眾環保意識崛起，逐漸改變用車習慣。交通局為推廣民眾使用電動車輛以取代燃油車輛，於公有停車場設置充電式汽車位。經查其辦理情形，核有：1. 截至 110 年底止，市轄公有立體停車場計 21 處、公有路外平面停車場計 221 處，已設置充電式汽車位分別為 13 處（116 位）、6 處（12 位），設置總停車位 128 位占電動車（小客車）掛牌

數 1,661 輛比率僅 7.71% (表 5), 允宜及早規劃逐步設置充電式汽車停車位, 並評估增設專用車位之可行性, 提升民眾使用綠色運具之便利性, 以增進溫室氣體減量與低碳永續家園目標之達成; 2. 前瞻基礎建設計畫

補助設置之民族一路公 1、五甲社區及微笑等 3 處公有停車場, 經評估及施工完成結果, 實際劃設之電動車專用車位均未符可行性評估報告規定設置比率; 3. 未提供公有停車場充電式汽車位資訊, 供民眾查詢利用, 允宜強化停車資訊之公開, 以提升電動車輛使用便利性, 促進減碳降低空污, 改善空氣品質等情事, 經函請檢討改善。據復: 1. 已成立綠電推動小組, 除推展各項綠能產業外, 並積極籌措經費, 規劃

補助社區充電樁之設置等, 使其普及於社區, 活絡綠能運具之方便使用, 另基於兼顧綠能運具發展與停車資源共享原則下, 推動電動車輛充電設備及優先停車位, 依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, 規劃 114 年前將達充電樁至少 616 槍, 並隨電動車輛增長進一步檢討充電停車位實施差別費率之可行性, 有效管理充電停車位占用問題; 2. 經檢討研議自 111 年起委外停車場將以電動車位占總停車位 3% 設置, 俟原委外契約期滿後, 爾後招標將可達成補助計畫目標, 以促進綠能運具使用; 3. 將研議於官網增加各停車場電動車停車位資訊, 俾利民眾查詢使用。

表 5 截至 110 年底止電動汽車掛牌數及停車位統計

單位: 輛、位

行政區	電動汽車掛牌數	公體場有立車停車位	公外有平路面場停車位	行政區	電動汽車掛牌數	公體場有立車停車位	公外有平路面場停車位
合計	1,661	116	12				
楠梓	227	—	—	阿蓮	11	—	—
三民	185	10	4	旗山	9	—	—
左營	182	10	1	永安	8	—	—
鳳山	176	—	6	大樹	8	—	—
鼓山	161	10	—	美濃	7	—	—
苓雅	139	20	—	鹽埕	7	10	—
前鎮	96	10	—	湖內	7	—	—
仁武	91	—	—	梓官	6	—	—
新興	52	16	1	茄萣	6	10	—
岡山	47	—	—	彌陀	3	—	—
小港	47	—	—	旗津	3	—	—
鳥松	46	—	—	內門	1	—	—
大寮	31	—	—	田寮	1	—	—
路竹	28	—	—	杉林	—	—	—
前金	23	10	—	六龜	—	—	—
橋頭	15	—	—	甲仙	—	—	—
林園	13	10	—	茂林	—	—	—
燕巢	13	—	—	桃源	—	—	—
大社	12	—	—	那瑪夏	—	—	—

資料來源: 整理自交通部公路總局統計查詢網及高雄市政府交通局提供資料。

## 五、109 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 109 年度審核報告內列重要審核意見 8 項, 經賡續追蹤查核實際辦理結果, 仍待繼續改善者 2 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 6 項 (表 6), 其中仍待繼續改善者, 經再研提審核意見 2 項通知檢討改善。

表 6 109 年度審核報告所列交通局主管重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
<b>仍待繼續改善</b>	
(一) 全國率先以 YouBike2.0 系統提供公共運輸最後一哩接駁服務，減少私人運具之持有與使用，惟委託營運經費來源及管理機制未臻周妥，允待檢討精進，俾符合無縫運輸目的。	因冷熱門站點租借使用量差異大及使用者反映缺車或缺位情形改善成效尚未彰顯，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見(七)」。
(二) 規劃設置平面及立體停車場，整頓市區交通秩序及改善停車環境，惟供需調查及前置作業未盡周妥，部分停車場完工後使用率偏低，允宜建立檢討機制，以均衡各區域之停車供需狀況。	因高雄高工附設立體停車場計畫一再更迭縮減規劃量體並大幅降低興建成本，使用年內仍無法達成財務平衡，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見(八)」。
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
(一) 積極借用市有土地闢建停車場或輔導學校、商辦大樓釋出停車空間，以供民眾停車需求，惟部分停車場用地因無開闢需求或效益而長期閒置，亟待檢討變更都市計畫使用分區或審慎籌謀活化之可行性，俾增進公產財務效益及運用效能。	/
(二) 持續配合行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」，加強道路交通秩序與安全，惟交通事故件數及傷亡程度仍呈上升趨勢，允宜積極瞭解高肇事路段之事故成因並妥擬因應對策，以確保民眾生命財產安全。	
(三) 配合政府節能減碳政策，推動愛河太陽能愛之船發展河港城市觀光，惟部分船隻停航多年，且客運收入受 COVID-19 疫情影響衰退至近 5 年最低，允宜妥善規劃未來營運方向，結合各項觀光資源，有效提振營運效能。	
(四) 擁有全國獨特港市遊憩資源，推出金棧遊港及藍色公路等主題遊港行程，促進高雄港觀光，惟營運績效未能彰顯，允宜整合市政資源，結合周邊景點或商圈妥擬整體行銷策略及多樣化旅遊行程，另研擬跨政府間協商輪船近距離觀賞大港橋開合秀之可行性，共同促進港區經濟活絡，提升整體營運績效。	
(五) 輪船公司持續爭取經費補貼旗津區民免費乘船，惟渡輪客運收入逐年減少，未償債務逐年增加，且用人費用負擔沉重，致累積虧損為資本額 2 倍餘，亟待妥謀善策提振營運效能，俾落實水路公共運輸目的。	
(六) 訂定公有停車場費率調整原則及持續辦理委外開單與欠費催收作業，惟停車場相關作業未臻周延，允待檢討精進，確保民眾權益，並維使用者付費公平原則。	

## 貳拾、海洋局主管

海洋局主管僅海洋局 1 個機關，掌理高雄市各項海洋事務、輔導海洋產業、海洋休閒遊憩、防治海洋污染、維護海洋生態、海洋環境監測及保護、魚市場業務輔導、漁港規劃建設等事項。茲將 110 年度決算審核結果說明如次（重大公共建設計畫執行情形之查核，請參閱戊、柒、重大公共建設計畫及採購執行情形之查核）：