

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（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）：

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 112 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，包括健全快道交通路網，辦理各項公共建設工程可行性評估；持續推動建置新一代智慧運輸系統，藉由多元交通資訊蒐集，多向流通交通訊息與運用，改善重點路廊道路運作績效，提高交通安全及促進智慧旅運服務；賡續辦理交通行動服務建置計畫，推出多元公共運具交通票證整合方案；執行院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」制訂交通事故防制計畫，強化工程、教育、執法、推廣公共運輸等 4E 改善策略，並由道安會報及易肇事推動防制小組列管進度，提升交通安全；推動幸福小黃升級服務，改善偏鄉地區公共運輸涵蓋率，提供偏鄉交通行的正義；持續執行停車場興建工程，並引進民間資金參與興建營運多目標使用立體停車場，提供優質停車環境暨完善停車空間；推動公車無障礙化及電動化，汰換電動低地板公車，提供老弱婦孺及行動不便市民更親近友善之無障礙公車服務；配合中央補助經費新建電力驅動渡輪 3 艘，持續汰換現有老舊渡輪，降低修護成本、保持船舶航行安全及穩定，減少港內空噪污染；逐步辦理公有停車場委託民間廠商經營，引進科技化及智慧化技術，結合多元停車費繳費管道，提升停車場經營績效及服務滿意度等重要施政項目，其中已執行完成者 4 項，尚在執行者 3 項，主要係中央補助購置及汰換電動大客車計畫期程跨年度，須保留續予執行。

（二）預算執行之審核

1. 歲入原編列預算數 24 億 9,274 萬餘元，經追加預算 6 億 1,517 萬餘元，合計 31 億 792 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 30 億 9,021 萬餘元，應收保留數 6 億 8,991 萬餘元，主要係交通違規罰鍰尚待收繳及中央補助辦理高屏地區通勤月票票價差額、購置及汰換電動大客車等計畫，依實際執行進度核撥，尚未核撥數須保留續予執行；合計決算審定數為 37 億 8,013 萬餘元，較預算增加 6 億 7,221 萬餘元（21.63%），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 4 億 5,464 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 3 億 7,926 萬餘元 (83.42%)；減免 (註銷) 數 145 萬餘元 (0.32%)，主要係註銷中央補助辦理公車服務升級改善空氣品質及通用計程車申請補助營運等計畫依實作數量結算後之撥付數；應收保留數 7,391 萬餘元 (16.26%)，主要係中央補助辦理汰換電動大客車計畫，依實際執行進度核撥，尚未核撥數須保留續予執行。

3. 歲出原編列預算數 25 億 4,111 萬餘元，經追加預算 10 億 8,984 萬餘元，並因辦理高雄市輪船股份有限公司場站及船舶設施改善計畫等事由，經動支第二預備金 180 萬元，暨因人事費不足，動支各類員工待遇準備 2,016 萬餘元，合計 36 億 5,292 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 28 億 1,480 萬餘元 (77.06%)，應付保留數 5 億 4,661 萬餘元 (14.96%)，保留原因詳「(一)計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 33 億 6,142 萬餘元，預算賸餘 2 億 9,150 萬餘元 (7.98%)，主要係中央補助辦理高屏地區通勤月票票價差額等計畫，依實際執行進度核撥，收支對列之歲出配合減支。

4. 以前年度歲出轉入數計 3 億 2,379 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 2 億 4,926 萬餘元 (76.98%)；減免 (註銷) 數 103 萬餘元 (0.32%)，主要係公車服務升級改善空氣品質、通用計程車申請補助營運等計畫及增設交通號誌工程結餘；應付保留數 7,349 萬餘元 (22.70%)，主要係中央補助辦理汰換電動大客車計畫期程跨年度，須保留續予執行。

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 112 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，主要係受疫情及颱風影響，國內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 4,005 萬餘元，較預算本期淨損 4,588 萬餘元，減少淨損 582 萬餘元，約 12.69%，主要係擲節經費及控管人事費用所致。

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 112 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，計有路外立體停車場收入及拖吊保管收入等 2 項，因四維及美術館等立體停車場委託民間經營及持續推動各項交通大執法專案，民眾守法意識提高，停車費及違規停車收入較預計減少，致未達預計目標。

(二) 餘絀之審定

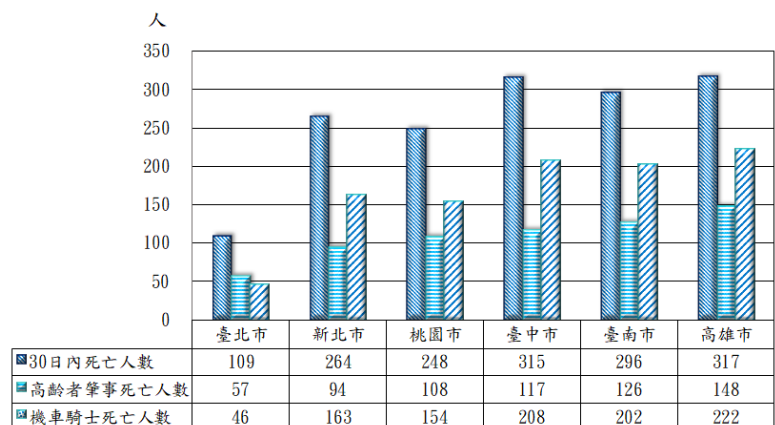
決算審核結果，審定賸餘 2 億 8,577 萬餘元，較預算賸餘 2 億 8,163 萬餘元，增加 413 萬餘元，約 1.47%，主要係委託民間業者經營管理停車場權利金收入較預計增加所致。

四、重要審核意見

(一) 持續辦理交通環境改善及宣導教育，制訂交通事故防制計畫執行，惟高齡者及機車族群交通事故死傷人數偏高，部分易肇事熱點未能有效改善，亟待研謀因應措施，提升樂齡族群及機車行車安全。

政府為回應聯合國永續發展目標 (Sustainable Development Goals, SDGs)，業於 107 年通過臺灣永續發展目標，其中核心目標 9：「建構民眾可負擔、安全、對環境友善，且具韌性及可永續發展的運輸」，具體目標第 4 項揭示「降低道路交通事故死亡人數。」交通部為確保道路交通秩序與安全，保障人民生命財產，自 71 年起會同教育部及內政部等中央督導權責單位及各地方政府，持續推動行政院頒「道路交通秩序與交通安全改進方案」(下稱院頒方案)。交通局依據第 14 期院頒方案 (實施期程為 112 至 115 年度) 目標「零死亡、重傷」，制訂交通事故防制計畫，強化工程、教育、執法及推廣公共運輸等改善策略，以提升交通安全。經查辦理情形，核有：1. 近 5 年度 (108 至 112 年度) 市轄整體交通事故致死人數仍高，其中 112 年度發生交通事故 30 日內死亡人數計 317 人，位居六都之冠 (圖 1)，依交通事故資料分析結果，前金區中華三路及民生二路口、前鎮區中山三路及凱旋四路、苓雅區中正一

圖 1 六都發生交通事故 30 日內死亡人數情形



註：1. 高齡者及機車騎士死亡人數統計，係含部分機車騎士亦為高齡者。
2. 資料來源：整理自交通部道安資訊查詢網站資料。

路及輔仁路口等 3 處為易肇事熱點，允宜妥擬因應對策，以維護市民交通安全；2. 持續辦理交通環境改善及宣導教育，惟據交通部「道安資訊查詢網」統計，112 年度高雄市交通事故案件計 3 萬 6,278 件，造成死傷 5 萬 1,450 人，其中高齡者及機車族群死傷人數分別為 7,950 人及 4 萬 1,608 人，約占 15.45% 及 80.87%，及 30 日內死亡人數亦為 148 人及 222 人，均居六都首位，亟待精進交通安全宣導並研謀因應措施，以降低死傷人數，提升樂齡族群及機車行車安全等情事，經函請檢討改善。據復：1. 前鎮區及苓雅區等 2 處肇事熱點已於 112 年底邀集工務局及警察局等相關單位辦理肇事地點改善會勘、前金區肇事熱點將評估納入 113 年度優先改善之肇事地點，後續依循會勘決議事項，研擬車道瘦身、分流式指向線、左轉附加車道、號誌時相調整等相關改善策略並執行；2. 將評估設置行人專用號誌、合理延長行人通行秒數等方式，創造無障礙通行環境，提升高齡者路口通行安全。另機車主要碰撞風險為右轉車與直行車衝突等駕駛行為，將研議路口轉向分流改善等交通安全措施，並持續透過速度管理及車輛分流等方式，打造機車友善環境並養成正確騎乘機車之知識與觀念。

(二) 定期辦理大眾運輸營運與服務評鑑作業，惟未依規定設置評鑑委員會及前期評鑑缺失改善指標之配分偏低，難以促使業者積極改善，允宜檢討精進，以督促落實提升服務品質及執行成效。

交通局依據「發展大眾運輸條例」第 7 條及「大眾運輸營運與服務評鑑辦法」等規定，每年定期辦理高雄市公車營運服務評鑑，作為公車業者營運改善與提升服務品質之參考。112 年 7 月完成 111 年度高雄市公車營運服務評鑑，包括市轄

表 1 市轄各客運業者之路線、場站統計
單位：條、站

汽車客運業者名稱	路線數	場站數
合計	166	22
港都汽車客運	43	5
南臺灣汽車客運	21	2
東南汽車客運	14	1
高雄汽車客運	60	11
義大汽車客運	8	1
統聯汽車客運	5	1
漢程汽車客運	15	1

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

港都等 7 家汽車客運股份有限公司(下稱汽車客運業者)營運路線計 166 條、場站數計 22 站(表 1)及營運等服務品質。經查辦理情形，核有：1. 定期辦理大眾運輸營運與服務評鑑作業，惟迄未依大眾運輸營運與服務評鑑辦法第 5 條第 1、2 項及第 6 條規定設置評鑑委員會，允宜檢討改善並積極協同利害關係人進行外部溝通，以作為督促汽車客運業者營運改善及提升服務品質之參據；2. 汽車客運業者前期評鑑結果之缺失計有路線班次脫班、漏班、駕駛服務態度不佳及違規駕駛行為等，惟改善指標之配分偏低，難以促使業者積極改善，允宜檢討精進，並研議建置缺失改善複查或抽查督導

機制，以督促落實提升服務成效等情事，經函請檢討改善。據復：1. 110 至 112 年度評鑑作業係採公開招標方式辦理，嗣由市區汽車客運審議委員、採購評選委員擇選具交通專業及身障團體代表組成評鑑委員會；2. 以 112 及 113 年度評鑑作業執行情形，檢討現行評鑑制度及配分權重，俾提升公車服務品質成效。

(三) 爭取前瞻基礎建設計畫經費興建停車場，以改善停車空間不足問題，並滿足轉乘及觀光停車需求，惟計畫執行情形未臻周延，允宜注意檢討改善，俾提升計畫執行成效。

政府為回應聯合國永續發展目標 (Sustainable Development Goals, SDGs)，業於 107 年通過臺灣永續發展目標，其中核心目標 11：「建構具包容、安全、韌性及永續特質的城市與鄉村」，具體目標第 2 項揭示「為所有的人提供安全、可負擔、可及性高，且符合永續發展的交通運輸系統。包含改善道路安全、擴大公共運輸及滿足身障及老弱婦孺的運輸需求。」交通局為改善停車空間不足問題，滿足轉乘及觀光停車需求，向交通部公路局爭取「前瞻基礎建設一城鄉建設一改善停車問題計畫」(下稱改善停車計畫)經費興建停車場，截至 112 年底止，核定補助經費 15 億 2,652 萬餘元、自籌款 10 億 4,061 萬餘元，預計興建 10 座停車場，除高雄高工及漢民公園等 2 座立體(地下)停車場尚未完工外，其餘 8 座(表 2)均已完工營運。經查計畫辦理情形，核有：1. 復興二路停車場屬依停車場法

表 2 已完工營運停車場明細

序號	名稱	竣工日期 (年/月/日)	建築規模
1	五甲社區公有停車場	107/06/11	平面
2	微笑公有二期停車場	108/04/10	
3	復興二路停車場	108/12/11	
4	民族一路公 1 停車場	109/01/17	
5	十全立體停車場	109/06/29	地上 1 至 5 層
6	鼓山國小地下停車場	110/02/02	地下 1 層
7	鳳山運動園區地下停車場	111/05/05	
8	光武國小地下停車場	111/08/29	地下 1 至 2 層

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

第 11 條規定核准登記之臨時路外公共停車場，惟該局未確實填報計畫土地屬國有土地，借用屆期後不再續借，致停車場完工啟用營運僅 3 年 1 個月即終止停車場用途，肇致耗費 491 萬餘元興建之停車場，未發揮應有之使用效益；2. 民族一路公 1 停車場未依使用者付費原則收取機車停車費計 12 格位、五甲社區及微笑公有二期停車場採按次 30 元收費方式，迄未依停車場法及參採交通部督導意見覈實檢討收費方式；3. 為滿足轉乘及觀光停車需求，積極申請改善停車計畫經費興建公有路外停車場，惟部分營運之停車場未依補助審查執行要點規定檢討訂定周轉率標準，及巡查紀錄表無相關欄位可供列管巡查缺失後續改善情形等事宜；4. 部分已完工之停車

場未於申報竣工日起 6 個月內提送結案報告書，允宜注意積極辦理，避免影響執行績效等情事，經函請檢討改善。據復：1. 復興二路停車場土地為國有土地，財政部國有財產署為配合國家興辦社會住宅及推動都市更新之政策，土地借用屆期不予續借，爾後提報計畫爭取工程補助時，將先行排除非市有土地之案場，以免類似情形再生；2. 民族一路公 1 停車場因機車格位僅 12 席無占用情形，遂暫未實施機車停車收費，五甲社區及微笑公有二期停車場，已委託民間經營，因停車場費率係依當地停車供需、交通流量及商業活動特性等因素檢討調整，後續將持續收集該 3 場停車使用情形及周邊社經狀況，供費率調整參考；3. 已訂定住宅區及商業區周轉率 60% 及 90% 為標準，另調整巡查紀錄表格式要求巡查人員配合填寫，以提升相關控管措施，強化營運管理維護機制；4. 因履約爭議而未完成驗收、結算作業，致未依規定期限提送結案報告書。爾後辦理類似案件，將於每月施工階段召開檢討會議，以減少履約爭議，並提升驗收及結算作業時效。

（四） 興建高雄高工立體停車場，解決大順路沿線停車問題，並提供捷運輕軌全線通車轉乘停車功能，惟部分施工管理未盡周妥，且屋頂設置太陽能光電設施標租作業與工程期程未能配合，允宜研謀改善。

市政府為因應捷運輕軌行經大順路沿線取消路邊停車格、提供輕軌通車後轉乘停車，及解決三民區灣子內及寶珠里一帶停車位供不應求問題，經交通局規劃以統包方式於高雄市立高雄高級工業職業學校部分校地興建地上 5 層之立體停車場，並經交通部公路局核定 5 億 9,521 萬餘元（中央補助 3 億 2,499 萬餘元），於「前瞻基礎建設—城鄉建設—改善停車問題計畫」辦理。

該工程契約金額 5 億 4,597 萬元，於 111 年 6 月開工、113 年 2 月完工，並自同年 3 月起正式營運

（圖 2）。經查計畫辦理情形，核有：1. 混凝土施工完成面局部蜂窩及工地積水，工程品質及環境管理欠佳；2. 送審材料產地不符統包需求規定，專案管理暨監造廠商卻審核通過；3. 規劃停車場屋頂層標租設置太陽能光電設施，惟光電標租作業未能與頂樓工程協調配合施作期程，恐有破壞屋頂層防水及二次施工疑慮；4. 該局轄管部分公有路外停車場採車牌辨識系統管制車輛進出，惟未考量多元車種型式，致僅懸掛後車牌之大型重機

圖 2 高雄高工立體停車場營運時程



資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

未便進場停放等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已督促專案管理單位、監造及統包商完成改善；2. 統包商已重新送審相關產品資料，並依契約規定核處專案管理暨監造廠商懲罰性違約金；3. 停車場屋頂光電遮陽車棚設置案業於 112 年 12 月決標，將督請廠商確實辦理基座鑽孔處防水處理；4. 已設置後方車牌辨識系統，並將檢討其他市轄公有停車場委外經營新約招標文件，納入設置後車牌辨識系統裝置相關規定。

（五） 推動新一代智慧運輸系統及提升使用需求之交通行動服務 MaaS 計畫，惟部分路側設備妥善率欠佳，無法與交通控制平臺連線，及交通服務計畫執行情形未臻周延，亟待研謀善策妥處，以提升路側設備管理效率及計畫執行效益。

永續運輸已成為交通運輸發展之首要目標，藉由智慧運輸系統及服務之發展與應用，建立人本且永續交通生活環境，期以創造環境、社會及經濟發展。交通局配合交通部智慧運輸系統發展建設計畫（計畫期程 110 至 113 年度），整合交通管理與決策分析所需相關交通巨量資訊暨建構行動支付及數位交通服務平臺，促進大眾運輸使用率，經交通部分別核定補助 6,387 萬元及 2,855 萬元，並編列自籌款 1,833 萬元及 1,583 萬元，合計 8,220 萬元及 4,438 萬元，辦理「新一代智慧運輸系統規劃設計委託專業服務案」（第 1、2 期分別於 111 年 6 月及 112 年 11 月完成建置、第 3 期尚在建置中）及「高雄市交通行動服務(Mobility as a Service, MaaS)計畫委託專業服務案」。新一代智慧運輸系統榮獲交通部 111 年智慧運輸系統發展建設計畫評鑑特優及中華運輸協會 112 年智慧運輸獎。經查業務辦理情形，核有：1. 新一代智慧運輸系統規劃建置交通控制平臺系統，可將路側交通資料收集並加以運算後，由智慧儀表板展現各項數據、供作決策支援系統分析，惟車輛偵測器 (VD)、接收事件反應平臺資訊標誌顯示 (CMS)、監視器 (CCTV) 等路側設備與交通控制平臺系統連線情形，其妥善率分別為 46.56%、43.33% 及 60.16%，均未達交通部公路局路側設備妥善率最低 85% 之標準，其中 CCTV 逾 4 個月至 3 年 5 個月不等迄未修復連線，或遭樹葉遮蔽等情形，恐影響交通監控作業；2. 新一代智慧運輸系統之高雄交通即時監控平臺介面可藉由 GPS 定位偵測及對應，透過演算分析後提供即時路段車速推估交通大數據 (GVP) 資訊提供異常壅塞路段示警，以通報智慧運輸中心即刻執行因應措施，惟全市號誌路口逾 5,500 處，其中使用年限逾 10 年號誌路口計 2,661 處，約占 48.38%，且號誌可連線比率僅約 22%，影響道路交通管理效率。又以異常壅塞示警路段次數排名前 20 處 (表 3)，計有九如一路等 82 個交叉路口，其中路口號誌控制器可連線，且回傳訊息及接受變更設定時比者僅大昌二路等 44 個交叉路口，約占 53.66%，排除壅塞情形有待提升；3. 積極

辦理交通行動服務 MaaS 計畫，並以 MeN Go 為商標及品牌，串聯行動支付及數位交通行動服務，110 年公共運輸人次 8,925 萬餘人次，111 年成長至 9,854 萬餘人次，惟仍未達預期目標值 1 億 1,022 萬餘人次，亦未追蹤後續實際效益，以供未來公共運輸服務決策之參據，允宜研謀改善措施，以提升計畫執行效益；4. MeN Go 平臺建置部分公車路線行經國道之訂位功能，惟未促請客運業者研議規劃預約者上車路線等細項作業，MaaS 服務亦未介接無障礙公車預約功能，允宜研酌規劃納入，以達 MaaS 服務目標，提升便民服務等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將以提升交控設備妥善率為目標，持續辦理相關控管作業，以提升交通運輸管理效率；2. 年度通訊預算經費有限，將持續以提升號誌設備連線率為目標，並辦理相關派工作業，以提升交通運輸管理效率；3. 以 MeN Go 平臺積極推動市區月票 TPASS 399 元，提供民眾不限次數及里程搭乘捷運等多元公共運輸工具，截至 113 年 5 月底止搭乘公共運輸提升至 1 億 4,453 萬餘人次，已達成目標值；4. MeN Go 平臺已建置公車預約功能，並於 113 年 6 月以哈佛快線執行公車預約，另向交通部公路局申請補助辦理「高雄 iBus App (含網頁) 升級改版暨協助視障人士搭乘公車試辦計畫」，開發事前低地板公車登記機制，建立電話、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。

(六) 建置公車候車亭相關設施，提供旅客舒適候車空間，惟部分設施未考量行動不便者或身障者實際需求，設置無障礙候車空間，或未妥適維護管理，允宜研謀改善措施，以打造友善親切之無障礙運輸環境。

政府為回應聯合國永續發展目標 (Sustainable Development Goals, SDGs)，業於 107 年通過臺灣永續發展目標，其中核心目標 11：「建構具包容、安全、韌性及永續特質的城市與鄉村」，具體目標第 7 項揭示「提供滿足通用設計、安全、融合、可及性高的綠色公共設施與空間，特別重視滿足老弱婦孺及身障者的需求。」交通局為提供旅客即時且正確之乘車資訊與舒適候車空間，截至 112 年 8 月底止，建置公車候車亭 1,042 座、候車椅 531 座及各式站牌 1,263 座，

表 3 異常壅塞示警路段次數排名前 20 處

序號	路段名稱
1	九如一路 (大昌二路~大順二路)
2	自由路 (青年路~澄清路)
3	民族二路 (八德一路~中正三路)
4	大中二路 (自由三路~民族一路)
5	翠華路 (大中路~新莊路)
6	中正地下道 (福德三路~和平一路)
7	大中二路 (博愛三路~自由三路)
8	漁港路 (草衙二路~新生路)
9	中正一路 56 巷 (中正一路~建國一路)
10	高雄交流道 (三多一路~中正一路)
11	九如一路 (大順二路~大昌二路)
12	民族一路 (大順一路~同盟一路)
13	覺民路 288 巷 (褒忠街~九如一路)
14	九如一路 (澄清路~高速公路西側便道)
15	中山四路 (五甲三路~中平路)
16	九如一路 (大昌二路~高速公路東側便道)
17	五甲三路 (五福一路~樹人路)
18	民族一路 (九如一路~建工路)
19	建國一路 87 巷 (建國一路~中正一路)
20	建國一路 (大順三路~正義路)

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

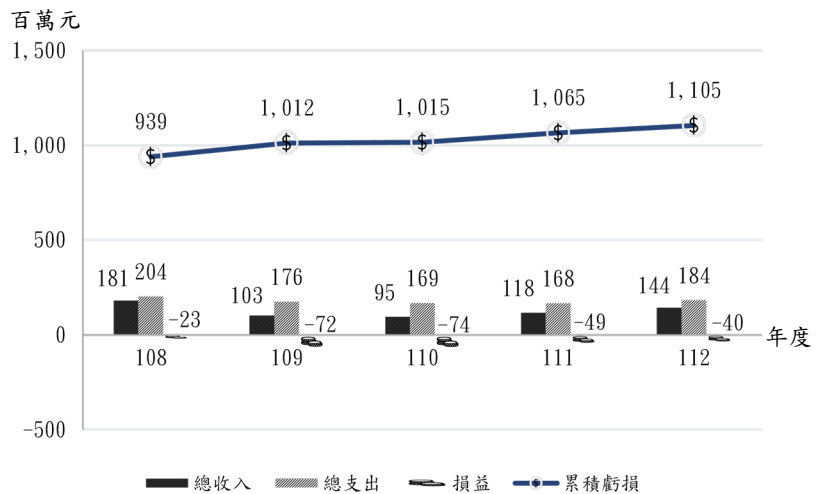
並委外開發建置高雄 iBus 公車即時動態資訊 App（下稱 iBus App）查詢服務，提供公車預估到站時間等，以提升公共運輸服務品質。經查辦理情形，核有：1. 部分候車亭地面破損及人行道鋪面存有高低落差，或由人行道經候車亭上（下）公車之通道寬度，尚有不足無障礙設施通道最低標準寬度，身心障礙者或行動不便者候車空間未臻完善，允宜研謀改善措施，以打造友善親切之無障礙運輸環境；2. 部分公車站牌無時刻表、或時刻表與 iBus App 不相符、或未更新路線圖、路線圖捲曲未服貼及部分已更改路線，其站牌未適時移除且遭破損等欠妥情形，允宜督促客運業者積極改善，俾提供乘客公車路線及到站時刻正確資訊；3. 滾筒式、集中式或直立式燈箱等站牌委外廣告經營、設備損壞修復及清潔維護管理，惟部分站牌版面外觀有污損、殘破及鏽蝕情形，易影響乘客使用及觀感欠佳，亟待檢討改善，俾提升公車服務及候車環境品質；4. 為提升公車候車設施服務品質，規劃設置太陽能電子紙智慧型站牌（下稱電子紙站牌），具備公車動態資訊及路線圖資訊顯示等功能，截至 112 年底止，完成建置 77 座，惟部分電子紙站牌周邊未劃設禁止臨停紅線輔以公車停靠白色字樣，恐遭民眾停放車輛而導致公車無法緊鄰路緣停靠，影響輪椅及一般乘客乘車安全等情事，經函請檢討改善。據復：1. 部分候車亭已納入通學步道改善工程，將高低落差處順平，或候車亭之無障礙設施通道寬度不足之處，已辦理會勘研議改善方案；2. 已更改或無路線停靠站牌已移除，委外清潔維護管理巡查站牌、候車亭等，如有凹損者將派員修復，旗桿式站牌資訊維護整潔納入 112 年度評鑑考核指標項目；3. 將持續加強後續設施巡檢維護事宜；4. 考量公車停靠及乘客上、下車安全，已完成劃設紅線型公車停靠區。

（七） 高雄市輪船股份有限公司配合市政府執行旗津區居民免費乘船公共政策，解決旗津區居民行之問題，惟因渡輪營運未能有效改善虧損及旗津卡票券管控作業未臻落實，致長年虧損未償債務居高不下，允宜研謀改善，以提振營運效能。

高雄市輪船股份有限公司除擔負高雄市公共渡輪服務外，並為因應觀光遊憩需求，逐漸轉型提供運輸及觀光服務。自營航線計旗津—鼓山、前鎮—中洲、旗津—棧貳庫等 3 航線、海上巴士及 3 艘遊港觀光輪，並將愛河愛之船業務委外經營；另配合市政府執行旗津區居民免費乘船交通公共政策，設籍該區民眾以免費乘船證搭乘公共渡輪往返，112 年度總載客 707 萬餘人次，其中旗津卡免費乘船計 374 萬餘人次，營運結果，累積虧損仍達 11 億 556 萬餘元，為資本額 4 億 6,336 萬元之 2 倍餘。經查經營管理情形，核有：1. 訂定開源節流措施，期改善經營虧損情形，惟未償債務居高不下，借款利率調高，利息負擔日益沉重，且累積虧損逐年增加，財務結構

益形惡化（圖 3），不利長期繼續經營；2. 爭取經費補貼旗津居民免費乘船，並有效管理旗津卡之核（換）發作業，嗣內政部 111 年 12 月考量儲存媒體交換提供資料方式易遭不法複製等風險，修正「各機關申請提供戶籍資料及親等關聯資料辦法」，惟因無法索取旗津區戶籍資料，勾稽旗津卡有無違規使用情事，迄本處派員查核日（113 年 1 月 5 日）止逾 1 年仍未完成應用資訊連結系統申請，旗津卡票券管控作業未臻落實等情事，經函請檢討改善。據復：1. 113 年 4 月已獲董事會決議通過，將向市政府提案取消現金投幣

圖 3 輪船公司營運及累積虧損情形



資料來源：整理自高雄市輪船股份有限公司提供資料。

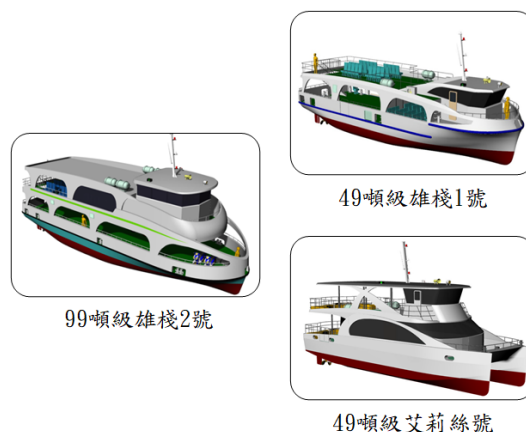
及電子票證優惠票價作業，恢復 106 年度核定票價，以提振營運效能；2. 刻正辦理應用資訊連結系統申請作業，將比照社會局辦理敬老及愛心卡業務作業方式，介接戶籍資料，定期上傳更新旗津卡票務管理系統資料庫，以強化戶籍查對作業，並組成專案小組稽查違規使用。

（八） 爭取中央及市政府補助電力驅動渡輪汰舊計畫經費，提升服務品質，惟前置規劃作業未臻完善，延宕委外建造期程，且電力驅動渡輪實際建造進度較計畫辦理期程落後，有待加強督導與管控施工進度，以達計畫執行效益。

高雄市輪船股份有限公司為擴大營運規模並提升服務品質，將現有柴油驅動渡輪汰換為電力驅動方式，向市政府爭取補助 8,000 萬元，獲行政院環境保護署（112 年 8 月 22 日改制為環境部，下稱環境部）於 111 年 3 月 17 日核定補助 8,000 萬元，合計 1.6 億元辦理「新購 3 艘電力驅動渡輪汰舊計畫」，並於同年 7 月 1 日委託廠商辦理「111 年新建電力驅動渡輪 3 艘」規劃及監造技術服務，契約金額 950 萬元，同年 12 月 21 日委託廠商辦理「新建電力驅動渡輪 3 艘（統包含細部設計）」採購案，契約金額 1 億 5,050 萬元。經查辦理情形，核有：1. 爭取中央及市政府補助電力驅動渡輪汰舊計畫經費，惟前期作業欠缺縝密規劃，致執行過程未考量觀光遊港業務而屢生變數，遂將原提「新購 2 艘電力驅動渡輪汰舊計畫」再修正為「新購 3 艘電力驅動渡輪汰舊計畫」，該計畫自環境部 110 年 3 月核定至 111 年 3 月同意變更，延宕委外建造期

程 1 年，影響計畫預期效益；2. 依環境部 111 年 3 月 17 日核定「新購 3 艘電力驅動渡輪汰舊計畫」係新建 49 噸級雄棧 1 號及 99 噸級雄棧 2 號等 2 艘電力驅動交通渡輪暨 49 噸級艾莉絲電力驅動遊港船 1 艘（圖 4），其中 49 噸級艾莉絲電力驅動遊港船完工期程較計畫目標落後約 7 個月。另截至 112 年底止，該計畫執行率僅 27.14%，預算執行效能欠佳，衍生實際建造進度較計畫期程落後等情事，經函請檢討改善。據復：1. 嗣後擬定新購電力驅動渡輪汰舊計畫，將加強檢視未來可能

圖 4 新購 3 艘電力驅動輪船外型設計



資料來源：整理自高雄市輪船股份有限公司提供資料。

之時空環境變遷及衡量未來渡輪營運狀況，審慎完成前置規劃作業，以免影響後續建造期程，提升整體計畫執行進度；2. 持續加強督導與管控廠商施工進度，並要求廠商 113 年下半年雨季來臨前，提報遭遇颱風豪雨影響工進之施工應變計畫，俾早日完工以利新建船舶投入航線服務使用，以達計畫執行效益。

五、111 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 111 年度審核報告內列重要審核意見 6 項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，均已研謀改善或依改善措施持續辦理（表 4）。

表 4 111 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
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(一) 為減少私人運具之持有及使用，推廣多元綠能共享運具，以達減碳目標，惟其服務範圍及管理機制未臻完善，允待檢討精進，以提升服務品質。	
(二) 持續辦理行車事故鑑定，惟部分案件未於規定期限內鑑定完竣及審查費收入未依限繳庫等管理機制未臻完善，允待檢討改善，以維護民眾權益。	
(三) 持續推動公有停車場設置充電式汽車格位，建構民眾使用電動汽車之友善環境，惟充電設施普及率仍低，且未訂定電動車專用停車格差別費率及禁止非電動汽車占用等規範，允宜研謀改善，以鼓勵大眾使用低碳運具。	
(四) 為建構友善育兒停車環境，推動設置婦幼停車位，惟間有民營停車場劃設未臻適足、督導考核作業欠周及裁罰基準未隨同修正等情，允應研謀善策，以維護孕婦及育兒停車權益。	
(五) 為改善停車秩序、維護用路人權益，推動「路外為主，路邊為輔」之停車管理政策，惟間有停車場收費機制未臻妥適或路邊停車格遭長期占用，或通報處理未臻確實等情，允宜檢討改善，以強化停車管理及提供完善公共設施服務。	
(六) 運用資通訊科技提供智慧停車服務，惟設置比率仍低且繳費方式侷限、車主使用率偏低，又官網提供即時剩餘車位資訊，停車場介接率仍待提升，允宜檢討改善，以提供便民停車服務。	