

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（各公務機關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析暨附屬單位決算基金單位之審核相關附表及差異原因說明等詳細內容，請至審計部全球資訊網/總決算審核報告/總決算審核報告查詢平台查閱；重大公共建設計畫執行情形之查核，請參閱戊、陸、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 113 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 5 項，包括配合南部半導體 S 廊帶健全交通路網，推動台 39 高鐵橋下道路等可行性評估；建置南部半導體 S 廊帶產業園區聯外智慧運輸走廊、AI 智慧道路優化基礎建設；賡續辦理交通行動服務（MeN Go）建置計畫，推動公共運輸月票減輕民眾負擔；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；落實人本交通，檢討行人號誌、標誌、標線等設施，改善通學環境；推動公共自行車及共享綠能運具，結合公共運輸路網，提供第一哩路及最後一哩路轉乘接駁服務；新建電力驅動渡輪 3 艘汰換老舊渡輪，保持船舶航行安全及穩定；利用公有閒置土地闢建停車場及引進民間資金參與興建營運多目標使用立體停車場，平衡公共停車供需；引進智慧化技術，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；持續推動公車無障礙化及電動化，汰換成電動低地板公車，提供友善公車服務，並響應綠色運具潮流，降低排放空氣污染物等重要施政項目，其中已執行完成者 2 項，尚在執行者 3 項，主要係高雄市區及南高屏通勤月票補助計畫期程跨年度，須保留續予執行。

（二）預算執行之審核

1. 歲入預算數 33 億 1,883 萬元，決算審核結果，審定實現數 23 億 9,240 萬餘元，應收保留數 3 億 5,714 萬餘元，主要係交通違規罰鍰及高雄市停車場作業基金賸餘繳庫數尚待收繳；合計決算審定數為 27 億 4,955 萬餘元，較預算減少 5 億 6,927 萬餘元（17.15%），主要係高雄市區及南高屏通勤月票補助計畫，依實際執行情形核撥，補助及協助收入較預計減少。

2. 以前年度歲入轉入數計 7 億 6,383 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 4 億 6,508 萬餘元 (60.89%)；減免 (註銷) 數 26 萬餘元 (0.04%)，主要係註銷中央補助候車亭及集中式站牌等相關候車設施設置工程等依實作數量結算撥付之賸餘；應收保留數 2 億 9,848 萬餘元 (39.08%)，主要係中央補助電動大客車示範計畫，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 36 億 5,256 萬餘元，因投資高雄市輪船股份有限公司旗津站體美化工程，及辦理慰助凱米颱風拖吊泡水車輛實施計畫等事由，經動支第二預備金 1,983 萬餘元，暨因人事費不足，動支各類員工待遇準備 1,103 萬餘元，合計 36 億 8,343 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 27 億 3,158 萬餘元 (74.16%)，應付保留數 1 億 580 萬餘元 (2.87%)，保留原因詳「(一) 計畫實施之查核」說明；合計決算審定數為 28 億 3,738 萬餘元，預算賸餘 8 億 4,604 萬餘元 (22.97%)，主要係高雄市區及南高屏通勤月票補助計畫執行之結餘。

4. 以前年度歲出轉入數計 6 億 2,011 萬餘元，決算審核結果，審定實現數 3 億 1,477 萬餘元 (50.76%)；減免 (註銷) 數 125 萬餘元 (0.20%)，主要係註銷高雄市區及南高屏全區通勤月票、中央補助公路公共運輸服務升級等計畫賸餘；應付保留數 3 億 407 萬餘元 (49.04%)，主要係中央補助電動大客車示範計畫期程跨年度，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 113 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，主要係受疫情後出國旅遊人潮攀升及颱風影響，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 6,179 萬餘元，較預算本期淨損 4,852 萬餘元，增加淨損 1,327 萬餘元，約 27.36%，主要係受疫情後出國旅遊人潮攀升及颱風影響，國內旅遊人數低於預期，勞務收入較預計減少所致。

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 113 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，計有拖吊保管收入 1 項，因持續推動各項交通大執法及民眾守法意識提高，違規停車收入較預計減少，致未達預計目標。

（二） 餘絀之審定

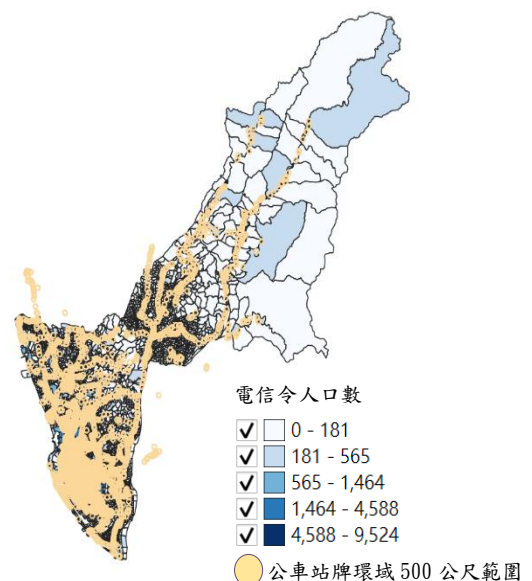
決算審核結果，審定賸餘 3 億 139 萬餘元，較預算賸餘 2 億 4,307 萬餘元，增加 5,831 萬餘元，約 23.99%，主要係申請繳納代金以免予附設停車場案件多位於土地公告現值較高區域，停車場空間代金收入較預計增加所致。

四、重要審核意見

（一） 積極優化公車路線，建構完善公共運輸路網，惟部分常住人口較多區域尚無公車服務，或部分路線互相或與輕軌路線重疊，影響營運效能，有待檢討改善，達有限資源最適配置。

為應氣候變遷及接軌國際，市政府自 2021 年發表第 1 本自願檢視報告 (Voluntary Local Review, VLR)，並於施政主軸納入聯合國於 2015 年通過「2030 年永續發展議程」所提 17 項「永續發展目標 (Sustainable Development Goals, SDGs)」，其中永續城市與社區係含括「建置便利且多元大眾運輸」指標，據交通局統計，高雄市公車客運搭乘人數自 103 年度之 5,123 萬餘人次逐年穩定成長至 107 年度之 5,264 萬餘人次，嗣因新型冠狀病毒肺炎 (COVID-19) 疫情降至 112 年度之 3,334 萬餘人次，截至 113 年底止仍未恢復疫情前之搭乘量。經查公車路線規劃及調整情形，核有：1. 結合內政部 112 年 11 月電信信令人口統計及 113 年 9 月高雄市公車站牌分布圖層資料，以公車站牌周圍 500 公尺環域分析結果 (圖 1)，市轄 1 萬 7,387 個最小統計區 (相當於行政區之「鄰」) 中，計 1,403 個無公車服務，其中常住人口高於 500 人者計有 7 個；又已具服務路線，惟無常住人口者計 69 個，另分析公車站位及 113 年 6 月乘車票證交易 (含公車式小黃) 等資料，計 280 個站位無人上下車，公共運輸之可及性及資源配

圖 1 市公車站牌環域 500 公尺結果



資料來源：整理自內政部電信信令人口統計及高雄市政府交通局提供資料。

置效率尚待提升；2. 分析市轄橋 11A 及 8041A、紅 72 及紅 75 與紅 76、76 及 77、E09 及 E10 等公車路線重疊比率介於 54.26%至 81.03%間，又與輕軌平行重疊之 72 條公車路線中，路線 37 與輕軌重疊長度達 5.464 公里，已逾重疊比率不得超過 50%或重疊里程逾 5 公里得調整營運路線之標準，有待審慎研謀改善，以優化整體交通運輸資源配置等情事，經函請檢討改善。據復：1. 已規劃進行公車路網檢討及費率調整委託案，由專業顧問團隊協助分析相關數據，另盤整無效運力路線及班次，將資源轉投潛力較高路段或升級幹線服務；2. 已逐步進行服務路線重疊或班次之調整，惟部分路線端點囿於轉乘臺鐵或捷運等不同需求，須同步優化，刻正研議可行方案，或係應特定路線截短轉型服務，已調整班次保留尖峰通勤時段服務。

(二) 持續辦理公車營運與服務品質評鑑，惟未依評鑑結果落實溝通協調業者研議精進措施，復未妥為分析公車申訴內容，供施政回饋，允宜研謀改善，以兼顧提升民眾滿意度及保障乘客安全。

臺灣永續發展核心目標 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」及其具體目標 3.6：「降低交通事故死亡人數。」交通局為提升市轄大眾運輸服務水準，促進大眾運輸永續發展，辦理公車等運輸規劃及監理事務，於 110 至 112 年度陸續委託中華民國運輸學會辦理高雄市公車營運與服務品質評鑑（暨無障礙服務及性別友善度評鑑）計畫，金額合計 779 萬餘元。有關市公車服務品質評鑑情形，前經查核發現，評鑑缺失改善指標配分偏低，業通知研擬檢討評鑑制度及配分比重，惟公共運輸服務品質評鑑情形，仍核有：1. 逐年辦理評鑑結果，多數業者遭客訴誤點或脫班，或諸多營運路線發生到站顯示、到站告知不正確等問題，惟遲未依評鑑結果落實溝通協調業者改善或研議具體可行精進措施；2. 為利民眾即時反映公車運輸服務疑慮及其處理，設置申訴專線，並委由廠商派員受理客訴、提供諮詢、乘車規劃、答覆陳情意見整理等，惟 113 年度截至 8 月底止尚乏申訴案件統計分析結果，不利公共運輸服務品質之改善或提升；3. 採秘密客方式稽查或評鑑公車式小黃服務品質，以瞭解車輛及駕駛實際服務情形，惟 113 年度僅評鑑 10 班次，占總發車 5 萬 7,633 班次之 0.02%，且 110 及 112 年度均未辦理稽查或評鑑，又分析公車式小黃乘車票證交易等資料結果，存超載（速）等駕駛行為，允宜善用科技資訊建立稽核模組，以強化監管能力等情事，經函請檢討改善。據復：1. 「缺失改善」已納為評鑑制度剛性指標，由業者提出改善結果佐證或具體短中長期改善計畫，又評鑑結果直接影響業者下 1 年度補貼款核撥比例與金額，另定期召開會議滾動修正評鑑指標及檢討執行成效，確保制度具彈性與執行效益；2. 受理民眾來電採即時答覆，內容業具意見彙整、問題分類及趨勢掌握等功能，並納入日常執行流程；3. 已將公車式小黃列入「公車服務品質評鑑計畫」，要求業

者配合評鑑指標落實營運管理，另請業者恪遵交通法規並明定違規改善機制。

(三) 為落實綠色運輸理念，賡續補助市轄客運業者汰換運具，惟逾齡公車比率仍高，又公車站點鄰近尚乏公共自行車租賃站，易影響民眾使用公共運輸意願，有待積極督促改善。

行政院為落實環境永續發展與綠色運輸理念，規劃2030年全面電動化市區公車，並於111年3月公布「臺灣2050淨零排放路徑及策略總說明」提出「運具電動化與無碳化」等12項關鍵戰略，爰交通局配合中央「電動大客車示範計畫」協助業者導入電動大客車，截至113年底止獲補助6億2,581萬元，又為應節能省碳，陸續建置提供萬餘輛公共自行車供民眾租賃使用，期滿足轉乘或接駁需求。經查大客車汰換及整體公共運輸接駁服務情形，核有：1. 截至113年8月底止，市轄車齡逾8年之汽(柴)油及12年之柴油等公車各為260輛及31輛，占總營運859輛之30.27%及3.61%。又分析同年1至7月市轄公車業者營運虧損補貼資料結果，部分業者逾12年之高齡車輛累計行駛12萬7,207公里，占同期間市轄公車總里程81萬9,131公里之15.53%，存安全疑慮。另全面電動化期程在即，惟市轄電動公車僅295輛占總營運859輛之34.34%，仍具強化空間，均待研謀改善；2. 臺灣永續發展具體目標9.2，提高偏鄉地區住戶可於步行500公尺範圍內使用公路公共運輸比例。截至113年8月底止交通局核定公車停靠站計5,230站，其中於鄰近500公尺內無公共自行車租賃站點者計1,755站，比率達33.57%，又市轄鳳山等6個已設置公共自行車租賃站點百處以上之行政區中，尚有13站公車停靠站鄰近1公里內無租賃站點(表1)，且據統計，市轄機車計210萬餘輛，僅次於新北市，尚不利縮減既有移動污染源，以應節能減碳目標之達成，允宜檢討整體公共運輸規劃及運具配置等情事，經函請檢討改善。據復：1. 要求業者提出高齡車輛汰換及電動化轉型規劃，業經陸續提報及依期程、補助條件推進，截至114年3月市轄電動公車占比增為35.8%；

2. 13處未置租賃站點係因人口密度低或地形陡峭，或囿於交通環境所致，為強化公共運輸接

表1 公車站點鄰近1公里內無腳踏車租賃站點

序號	區名	站名	座標 X	座標 Y
1	楠梓	玉皇宮	120.343217	22.749445
2	楠梓	旗楠路口	120.345356	22.7475
3	楠梓	萬金松	120.345951	22.747397
4	楠梓	萬金松	120.346305	22.747358
5	楠梓	頂鹽天月宮	120.27675	22.74639
6	楠梓	光華路口(保社里)	120.347677	22.745852
7	楠梓	光華路口(保社里)	120.34782	22.74574
8	楠梓	高鐵總機廠	120.345855	22.759847
9	鼓山	山海宮	120.25421	22.64448
10	鼓山	山海宮	120.25418	22.644474
11	前鎮	紅毛港文化園區	120.318	22.54919
12	鼓山	慈德堂	120.25368	22.647224
13	鼓山	慈德堂	120.253583	22.647336

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

駁服務已擴增站點，以落實城鄉交通平權。

(四) 為確保市公車運輸服務水準，積極提升公車駕駛職業環境，惟間有公車業者修減市轄公車營運計畫，轉至他市縣拓展公車服務，且市轄公車駕駛頻生缺工等情，凸顯市公車營運及經營環境呈窒礙警訊，允宜研謀改善。

交通局為提升市公車服務水準及營運績效暨民眾搭乘公共運輸意願，依汽車運輸業管理規則核定市區汽車客運業營運路線、督導考核汽車運輸者之運輸績效、車輛及員工狀況等。查高雄市公車運輸路線經交通局核准分由統聯汽車客運股份有限公司高雄分公司（下稱統聯客運）等 7 家業者經營，其中漢程汽車客運股份有限公司（下稱漢程客運）係 102 年間承接原高雄市公車處金獅湖站所有路線並持續營運迄今，惟查漢程客運於 108 年間加入臺南市公車經營行列及陸續營運該市 7 條路線，並自 111 年 10 月陸續修減其經營之高雄市 33 及 82 公車路線營運計畫，該等路線報經交通局核定，暫由統聯客運或高雄汽車客運股份有限公司代為行駛，嗣 113 年 3 月 26 日各該路線經高雄市市區客運審議會決議授權交通局釋出重新徵求經營業者，凸顯市區公車經營環境難符業者期待。復因疫後旅遊及運輸業復甦，相關業者屢以高薪招攬司機，造成六都公車頻傳「駕駛荒」，據交通局統計，113 年 8 月底市區汽車客運駕駛編制人數計 956 人，惟現職人數僅 796 人，駕駛缺額達 160 人，約 16.74%。另因臺南市公車單程票價 18 元優於高雄市同項金額 12 元，部分業者基於趨利動機，已至臺南市拓展相同業務並持續增加經營版圖，益徵高雄市公車營運存服務量能及持續發展之窒礙警訊，允宜依相關規定積極瞭解業者之營運情形及員工勤務，妥處缺工問題，經函請檢討改善。據復：已積極爭取中央經費支持「提升公車駕駛職業環境」政策，期留任人才，並主動配合交通部徵才活動，協調勞工局開辦原住民與新住民大客車駕訓班，及督導業者於校園等進行宣傳招募，將持續觀察各業者駕駛缺員情形，掌握人力配置與需求變化，研擬因應措施，以確保市區公車營運穩定與永續發展。

(五) 陸續增置公共自行車數量或租賃站點，使用人次漸增且整體服務滿意度逾 9 成，惟間有站點無車可借等候時間滿意度大幅下降，復未妥適評估設站之預期效益，允宜檢討增站評估及移設機制，俾提升公共資源使用效益。

交通局為便利民眾銜接各項公共運輸之最初與最後一哩路，並鼓勵其使用綠能運具以建構低碳城市，提升公共自行車租賃系統及服務量能與品質，自 109 年 3 月起委託微笑單車股份有限公司提供全新 YouBike2.0 系統及設備服務，營運期間 7 年（109 年 6 月至 116 年 6 月底止），原合約金額 5 億 7,898 萬元，期間並為擴站所需辦理後續擴充增站（柱）及車輛。截至 113 年底止，已設置 1,392 處租賃站，投入 1 萬 3,000 輛公共自行車，經查高雄市公共自行車租賃系統

營運及建置管理服務工作執行情形，核有：1. 公共自行車使用人次漸增，且據 112 年度 YouBike 服務滿意度問卷調查結果，整體服務滿意度達 9 成 5，惟其中「無車可借等候時間」滿意度僅有 7 成 7，較前 3 年度（109 至 111 年度）約維持於 9 成 4 存大幅下降情事，且經於高雄市城市資料平台擷取 113 年 9 月間各租賃站可借還車輛數之即時資訊分析，發現間有站點於部分時段經常缺車，或瀕臨無車（僅餘 1 輛車），或未能配合大眾運輸系統營運時間妥為增補等情，允宜檢討研謀善策因應；2. 針對部分站點長時間僅餘 1 輛車可借情形，允宜考量列為示警項目，並參酌各站點歷史借用數據分析是否存有故障車未即時排除情事，以利主動處理，減少民眾使用不便；3. 為完善公共運輸路網持續投入經費擴增租賃站點及車輛規模，惟依據 113 年 5 至 8 月民眾借還車資訊分析各站點使用情形，借還次數合計介於 235 萬餘人次至 300 萬餘人次間，其中借還日平均人次低於 68 人次之站點計有 898 站（表 2），約占日平均營運站點總數 1,282 站之 7 成；另日平均未達 10 人次者計有援中港濕地公園等 144 站，整體顯示部分站點日平均借還量偏低，使用情形未臻理想，有待通盤檢討站點設置或移設之評估機制，以提升公共資源效益等情事，經函請檢討改善。據復：1. 持續增站增車，以應使用需求及形成鄰近站點互補效果，降低單站無車或餘 1 輛車情形，同時要求承商

表 2 113 年 5 至 8 月之日平均借還量低於 10 人次情形

單位：站、%

使用人次區間	站數	累計站數	累計站數比率
合計	898		
1 人次以上未達 2 人次	1	1	0.11
2 人次以上未達 3 人次	13	14	1.56
3 人次以上未達 4 人次	21	35	3.90
4 人次以上未達 5 人次	20	55	6.12
5 人次以上未達 10 人次	89	144	16.04
10 人次以上未達平均人次	754	898	100.00

資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

增加調度車與人力及調整夜間排班制度，並導入大數據預測機制，依據歷史需求動態調整補充車輛；2. 已要求營運商簡化 APP 使用者通報介面，提升故障車之回報意願，及設立專責人力進行故障車輛檢修作業，並建立長時間未借車輛通報機制，以提升檢修效率，並不定期查核車輛妥善率，以強化服務品質監督；3. 為有效擴大服務範圍，已訂定明確設站評估基準，另持續透過數據分析及地方會勘等機制，調整租借人次長期偏低站點，未來持續滾動檢討。

（六） 為達減碳目標，推廣多元綠能共享運具，惟部分行政區尚乏業者提供共享運具服務，或運具租借數呈逐年下降趨勢，允宜研謀因應措施，以保障民眾交通權益。

交通局為發展都市生態交通，提供綠色運輸服務，以達減碳目標，推動新型態共享交通工具，訂定高雄市共享運具發展管理自治條例等規定，供業者申請路邊或私人開放空間等區域設

置共享運具服務區之依循，提供民眾租借串聯大眾運輸，復考量共享運具投放數量及使用次數日增，於 110 年 6 月明定共享運具保險內容。經查共享運具推廣情形，核有：1. 參考公有停車格數量及臺北市共享運具總量標準，訂定共享汽車及機車（含自行車）限額為 1,000 輛及 1 萬輛，惟截至 113 年 8 月底止，僅核發 6 家業者營業許可，明定共享汽車及機車投入上限量為 350 輛及 3,717 輛，服務範圍涵括苓雅等 27 個行政區，又業者實際投入營運量為 350 輛及 2,919 輛，僅占共享汽車及機車之限額 35.00%及 29.19%，且部分行政區尚乏共享服務，亦無設置公共自行車租賃站（表 3），不利民眾使用公

表 3 各行政區共享運具設置情形

單位：家、站

項目 區名	業者提供共享運具			公共自行 車租賃站	項目 區名	業者提供共享運具			公共自行 車租賃站
	汽車	機車	自行車			汽車	機車	自行車	
合計	24	47	9	1,363					
苓雅	1	5	1	95	甲仙	1	—	—	1
三民	1	4	1	152	岡山	1	—	—	57
左營	1	4	1	127	美濃	1	—	—	4
前金	—	4	1	35	梓官	1	—	—	11
前鎮	1	4	1	121	路竹	1	—	—	21
新興	1	4	1	31	旗山	1	—	—	10
鼓山	1	4	1	101	燕巢	1	—	—	10
鳳山	1	4	1	166	彌陀	1	—	—	8
鹽埕	1	4	1	22	大社	—	—	—	7
楠梓	1	3	—	127	內門	—	—	—	—
鳥松	1	2	—	29	田寮	—	—	—	—
橋頭	1	2	—	30	杉林	—	—	—	—
旗津	—	2	—	10	那瑪夏	—	—	—	—
大寮	—	1	—	29	林園	—	—	—	15
大樹	1	—	—	8	阿蓮	—	—	—	5
小港	1	—	—	72	茂林	—	—	—	—
仁武	1	—	—	39	茄萣	—	—	—	8
六龜	1	—	—	—	桃源	—	—	—	—
永安	1	—	—	3	湖內	—	—	—	9

備註：1. 資料期間：截至 113 年 8 月底止。

2. 資料來源：整理自高雄市政府交通局提供資料。

分車輛調度或維修，尚待檢修完成始得陸續投入營運，另研擬提供低保證金及權利金額度等優惠措施，以強化服務可近性及營運誘因；2. 已開發「高雄 iBus+ App」整合公車等各類運具資訊，並納入共享運具租借連結，期擴大公共運輸服務範圍。

（七） 高雄市輪船股份有限公司肩負以企業化經營原則，發展河港交通運輸服務，惟間有獎金發放存適法性疑義或營運獎金發放要點與實務未臻契合，亟待研謀改善，俾健全經營體質及強化管理機制。

高雄市輪船股份有限公司（下稱輪船公司）依市政府車、船分立政策，於 94 年 1 月成立，肩負企業化經營原則，提供市民低廉、便捷、舒適而安全之河港交通運輸服務，並依船

船舶最低安全配置標準配置船務人員（表 4），113 年度總人事費支出（含退休及離職金）9,912 萬餘元。經查人事管理情形，核有：1. 依輪船公司設置自治條例（下稱設置條例）保障前身高雄市公共車船管理處（下稱車船處）移撥職工之福利及勞動條件，惟未審酌公司整體財務狀況，逕以未經市政府核定之決議或工作規則作為職工年終及考核獎金之發放準據，復依各該決議發放獎金予非設置條例規範應予保障之職工，獎金發放存適法性疑義；2. 訂定輪船公司船務人員營運獎金發放要點（下稱營運獎金發放要點）供業務執行之依循，惟實際扣減項目及金額與規範未合，損及獎酬制度公平性與激勵效果；3. 屢遭民眾陳情未依航班航行，惟未研擬具體有效改善措施，容任船務人員遲到影響航班正常營運，損及公司形象；4. 未訂定工作績效考評機制報經主管機關核定，逕以管制性項目（員工慰勞費）支應員工獎勵獎金，核發作業有欠周妥；5. 訂定工作規則並報經勞動主管機關核備及公開揭示，惟未配合實務運作調整，致同一事項於不同規範之內容迥異，或實際運作準據異於工作規則等情事，經函請檢討改善。據復：1. 將檢視相關規定及完善發放標準，提董事會決議並送市政府核定；2. 經檢視輪船公司於前身車船處時期之獎金要點及現行規定，有請事（病）假時減發營運獎金之規範，將於勞資會議時納入提案討論，倘需修訂營運獎金發放要點，將提董事會決議後送市政府核定；3. 已將員工勤惰情形納入年終考核，並檢討獎金發放之正確性，且予輔導告誡並調整勤務，亦請主管關懷及督促其正常出勤，避免類此情事再生；4. 業已檢討未再發放相關獎金，俟彙集各部門意見，研議適切之發放辦法，以激勵員工績效；5. 鑑於工作規則涉及勞雇雙方權利與義務，其修訂需經勞資協商，將於勞資會議召開時檢視工作規則與實務運作差異，並逐次修訂後再行陳報主管機關核備。

表 4 船務人員編制與配置情形

單位：人

職稱	編制人數	實際配置人數
合計	68	63
船長（含第2船長3人）	16	15
輪機長	16	13
機匠	14	13
水手	22	22

備註：1. 實際配置人數統計日期為 114 年 3 月 31 日。

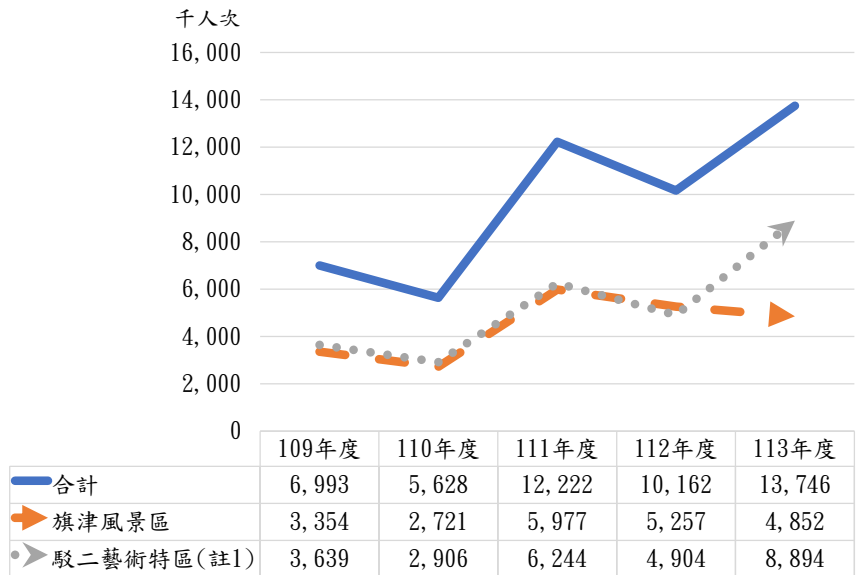
2. 資料來源：整理自高雄市輪船股份有限公司提供資料。

（八）為提升乘船服務品質，積極汰換船隻，惟經營成效未如預期提升且乘載管控未臻周延，有待檢討改善，以強化經營效能，並確保旅客乘船安全及船舶正常運行。

高雄市輪船股份有限公司 113 年度主要業務計有經營「旗津—鼓山」、「前鎮—中洲」、「旗津—棧貳庫」等 3 航線，並為推展觀光，依船隻行駛範圍，經營海上巴士、3 艘遊港輪及愛河愛之船，且為提升乘船服務品質，爭取經費 1 億 6,000 萬元，辦理新購電力驅動交通渡輪 2 艘及遊港船 1 艘汰舊計畫。據統計，113 年度載客 318 萬 2,544 人次（收益人次），累計營運收

入 8,128 萬餘元。經查各航線經營管理情形，核有：1. 高雄市觀光遊憩據點總到訪人次由 109 年度 2,183 萬餘人次增至 113 年度 6,923 萬餘人次，且駁二藝術特區及旗津風景區遊客人次呈現成長趨勢（圖 2），惟受高雄港觀光服務業者多採削價競爭模式影響，抑制營運收入成長，及公司營運成本居高不下等，致整體經營績效欠佳，顯示經營策略具精進空間。另查截至 113 年底止，公司帳列累積虧損 11 億 6,736 萬餘元，達資本總額 4 億 6,336 萬元之 251.93%，且資產總額 3 億 8,125 萬餘元，僅為負債總額 10 億 8,525 萬餘元之 35.13%，尚不足抵償所有債務，雖曾研擬包括爭取旗津居民乘船補貼、增闢渡輪航線等開源節流措施及債務改善計畫，惟未呈現具體改善成效，尚待就營運策略與財務結構問題檢討改善，以強化經營效能並減低營運虧損，達事業永續發展目標；2. 為應 103 年間經交通局等機關聯合稽查發現，所屬旗鼓 1 號等渡輪超載情事，研訂渡輪站乘客控管機制改善計畫，惟所屬旗鼓 1 號及雄棧 2 號渡輪卻分別於 114 年 1 月 25 日及 26 日發生超載而遭交通部航港局裁處罰鍰，且雄棧 2 號渡輪係屬第 2 次違規，顯示所擬改善措施尚無法有效遏止渡輪超載情事再生，有待落實船舶承載人車數量管制措施，以確保旅客乘船安全及船舶正常運行等情事，經函請檢討改善。據復：1. 自 111 年起針對既有航線進行觀光轉型計畫，並持續檢討票價結構及依目前觀光人潮拓展其他航線，導入新主題及創意方案，規劃遊港船 IP 聯名計畫及依營運狀況制定行銷策略，期增加營收及運量；2. 渡輪登船方式為行人及機車 2 通道，管控具複雜度，且適逢春節連假，人潮湧入，致生超載情事，已研擬各航班暫以限載人數 80% 控管登船數及研辦增設電子自動化技術等改善措施。

圖 2 旗津風景區及駁二藝術特區 3 遊憩據點遊客到訪趨勢



註：1. 棧貳庫緊鄰駁二藝術特區。
2. 資料來源：整理自交通部觀光署觀光統計資料庫網站資料。

五、112 年度重要審核意見追蹤查核情形

本處於 112 年度審核報告內列重要審核意見 8 項，經廣續追蹤查核實際辦理結果，仍待繼續改善者 1 項、已研謀改善或依改善措施持續辦理者 7 項（表 5），其中仍待繼續改善者，經再研提審核意見 1 項通知檢討改善。

表 5 112 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
仍待繼續改善	
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。	因評鑑缺失改善情形未如預期，業再研提審核意見詳「四、重要審核意見（二）」。
已研謀改善或依改善措施持續辦理	
(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。	
(二) 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。	
(三) 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。	
(四) 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。	
(五) 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。	
(六) 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。	
(七) 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，惟前置規畫作業未臻完善，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。	

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 113 年度決算審核結果說明如次（公務機關歲入、歲出決算之審定及各項差異之原因分析等詳細內容說明，請至審計部全球資訊網/總決算審核報告/總決算審核報告查詢平台查閱；重大公共建設計畫執行情形之查核，請參閱戊、陸、重大公共建設計畫及採購執行情形之查核）：