

第 3 屆第 7 次定期大會第 22 次會議

(中華民國 111 年 4 月 20 日下午 2 時 30 分)

交通部門業務報告與質詢

主席 (黃議員香菽) :

我們開會。(敲槌)向大會報告，下午的議程是交通部門業務報告及質詢，首先由交通部門各單位做業務報告，請觀光局周局長玲玟做業務報告。

觀光局周局長玲玟業務報告 (略)

捷運工程局吳局長義隆業務報告 (略)

交通局張局長淑娟業務報告 (略)

主席 (黃議員香菽) :

謝謝交通局張局長做業務報告。接下來進行交通委員會議員的質詢，每位議員發言的時間 20 分鐘，第一位請林議員于凱發言，時間 20 分鐘。

林議員于凱 :

謝謝主席，局長、各局處的同仁，大家午安！接下來要請教交通局，我今天特別穿這件丁恤，意思就是在講過去以車為本的設計，剛剛局長最後的結論是創造一個人本交通，一個好的人行環境，這是進步城市一個重要的指標，當一個捷運的路網已經完工之後，接下來，怎麼樣創造一個以人為本的交通環境？這應該是一個進步城市的象徵，而我今天的主題就緊扣人本交通的部分，綠園道蓋完之後，讓很多市民都享受其中，都可以在綠園道上面騎腳踏車或是步行的活動，但是因為南北向的道路，本來是社區型的道路變成了東西向上（下）班的幹道，原本是社區大概十米道，結果變成現在是通勤族上下班的要道，居民要從斑馬線過到綠園道的時候就變的很麻煩，車速過快，長輩覺得不知道要怎麼走過去，車不停又沒有紅綠燈，所以沒辦法行走，這個地方其實我們 1 月份會勘過一次，3 月份也會勘過一次。也很謝謝交通局最近用了一個新型態的標線，讓視覺上面騎士覺得騎到路口時要先停等，本來就是沒有號誌的路口就應該要四方停，四方停確定沒有來車的時候再過，這是一個基本駕駛的態度，但是高雄的習慣有時候不是這樣，你要用一些視覺標線的效果去處理。本來除了這樣的處理方式之外，還有一個叫做楔型標線的設計，楔型標線就是到路口的時候會感覺到整個車道好像縮減，然後造成駕駛人自己產生一個減速的行為，這個日本的楔型標線在試辦的過程當中，發現其實是有達到警示的效果，但是目前只能採用左上角紅色的警覺“停”，日本的減速標線在日本也是非常普遍使用，但是現在會勘完之後，楔型標線卻沒有辦法劃，原因是什麼？因為新型減速標線，從 2011 年開始高雄首次劃設，劃設完之後因為他是試辦性質，

接下來 2013 年決定擴大推展，2021 年其實離第一次劃設已經超過 10 年了，但是有民眾反映怎麼看起來像 F1 的賽道，會不會有打滑的問題？所以就變成沒有變法劃設的標線，這是其一。

其二的問題是他根本沒有入法，2022 年 4 月 12 月就是上個星期，剛剛公告修正的道路交通標誌號誌的劃設規則，裡面修正了八點，但是沒有納入新型態標線的入法，這就變成一個最根本的問題，因為基層人員即便評估起來覺得這個標線是有效果的，可是他苦於沒有法規依據，台灣的公路系統是依法行政，如果沒有法就無法執行，理論上是說沒有規定你不能做你就可以做，但是我們的習性是沒有規定你可以做你就不能做，變成是現在沒有法規依據之下，一個好的標線也沒有辦法實際在高雄的道路上面劃設，變成是這樣的結果。這個影片是國外的一個設備，他是一個 liquid speed bump 跟過去看的饅頭長像類似，但是他不不會有一個很大的振動效果，如果你是一般車速壓過去的時候，是不會有明顯的震動，但是一定要超速的時候，就會有一個很明顯的震動效果，就看你的速度，一般速度壓過去就跟平路一樣，但是當速度超過的時候，他特殊的顆粒就會起反映讓駕駛人產生要減速的效果，這是西班牙研發出來的液態減速丘，比一般普通的橡膠水泥更抗老化、不容易破損，也不會因為溫度而破裂，或許接下來也可以試試看參採這種做法。我覺得最根本的效果還是要回歸到法規，如果認為 2011 年試辦的新型態的標線是有效果的，要交通部推動趕快來修法，把這個標線讓他合法化，讓公務人員有法可以遵循，這個才是對高雄的交通、行人及車輛友善的做法，請教局長，如果 2011 年就已經在試辦，到 2022 年沒有辦法擴大辦理，是不是出現了什麼爭議事件？有沒有因為劃新的標線，導致於產生市民的爭議或是衍生國賠案件？局長，有沒有這個事情？

主席（黃議員香菽）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

第一個為什麼沒有辦法試辦，是因為它沒有入法，所以變成試辦都是一個小規模的試辦，這也是我們一直在跟交通部溝通的地方，因為不止高雄在做楔型標線，很多縣市都在做，包括台北，台北之前是用摺線型的，不過效果不好所以後來就把他取消。每個縣市都盡最大的努力，希望能夠去做一些速度的管理，因為這些都是在做速度管理。從 2011 試辦到現在其實沒有國賠問題，有時民眾是反映覺得標線面積太大、太滑，那個標線 bpn 都 65 以上，包括像之前在站西路都是 65bpn，可是很多民眾看到那種大面積的彩色標線就覺得會滑，一直會有這種直覺性感覺。

林議員于凱：

局長，就是事實上沒有造成的任何交通事件，〔沒有。〕只是心裡上面覺得有點困惑。

交通局張局長淑娟：

像我們現在紅色“停”也是很多人反映覺得會滑，實際上他都比柏油路的bpn值還要高。

林議員于凱：

我們就在這邊跟市民講，其實這個標線的塗料設計是有防滑的材料在裡面，跟一般過去的標線是不一樣，所以它可以防止打滑，絕對比一般的柏油路還要…。

交通局張局長淑娟：

它是比柏油路面還要高的，我們也要提醒民眾，因為有時候打滑不是只有路面因素，而是你的輪胎已經都磨平了，因為機車沒有驗車，像汽車每年定期要驗車，輪胎的深度就會去做到管理，可是機車是車主要自主願意去換，所以也呼籲市民朋友，你的輪胎還是要定期去保養、去檢查刻度是不是夠的，才避免打滑。

林議員于凱：

如果它沒有一個安全性的問題，又是一個可以實際上解決高雄交通問題的標線，應該是要趕快代表高雄向中央來要求修法，把這個新型態的標線納入標線的規則裡面，讓第一線人員有法可以遵循，麻煩局長。第二個是考照的時候，汽車都有實際的路考，但是現在機車沒有，機車有兩種方式左轉，一個是在強制兩段式的話，就要去待轉區左轉；在沒有待轉區的路口，沒有強止兩段式的話，其實是可以直接左轉的。現在機車的考照並沒有路考，所以變成左轉的駕駛人，有時候不知道怎樣在不需要強制兩段式左轉的地方去進行直接左轉，我們都會說兩段式左轉廢除之後，會變的比較不安全，其實這跟駕駛人左轉的習慣是有關係的，你如果在外側直接左轉，當然是風險很高，跟一般的汽車一樣，要左轉的時候就進到最內側左轉道一起左轉，這個其實在交通設計上面的概念就沒有問題，問題是我們考照的時候，汽車有路考，但是機車沒有。所以我會具體建議，如果機車考照的時候，應該是要考二種，一個是去待轉區待轉的做法、一個是如果沒有遇到強制二段式左轉的路口，你就要學會怎麼直接左轉，這個才是對未來整個台灣的交通規劃是有幫助的事情。我覺得高雄市政府應該跟交通部反映，在考照的時候應該要納入機車路考，並且讓他們知道如何直接左轉，這個要麻煩局長。

再來，是公車停靠站的設計，我找了幾個路口，這是七賢一路靠近民族路，理論上公車站牌前後 10 公尺都是紅線，但是這個站牌，第一個，它沒有停靠

站；第二個，後方的標線甚至是劃黃線，你看那個標線，紅色到黃色那段距離就是一個郵局的門面寬，其實去看一下大概 5 至 6 米，所以它絕對沒有符合公車站牌前後 10 米紅線的原則，這個是我去拍到的其中一個而已，還有很多的站牌都是這樣。第二個，公車停靠站也一樣，高雄中學正前方有很多學生、長輩在使用，它紅線這一段短於一個轎車的車身，我保證它沒有 10 公尺，而且還劃了一個停車格在這邊，我覺得這個都要去盤點一下，看看出了什麼問題。

我也很感謝交通局，最近在高雄高工和光榮國小，即將要做立體式停車場，因為輕軌接下來要施工，必然減少很多停車位，我們要引導他們去停應該停的位置，而不是在公車站牌旁邊停車。再來，高醫前面的急診站，其實自由路和十全路在這邊，是上(下)班非常堵塞的一個路口，其實已經做過一次改善了，甚至我們做完之後，這邊已經禁止左轉，但是還是堵塞，為什麼呢？因為大型公車會在這邊停靠。所以我具體的建議，這個公車站內縮，因為它的人行道還有空間可以內縮，讓公車彎進去，不會卡到後面的直行轎車，這個局長可以考量一下，看是不是跟養工處溝通，有沒有機會把這個公車站牌內縮，後退到人行道的空間裡面，做一個內彎式的公車彎，公車進去的時候，就不會卡到後面的直行車輛，這就是要建議交通局進行的事情。

接下來，我想要請教觀光局，新動物園改造計畫大家都引頸期盼，今年 10 月份會重新開園，但是我們要想一件事情，這個動物園本來的目的到底是什麼？動物園在以前有二個重要的目的，一個就是稀有動物的保種，快要滅絕的動物就移到動物園裡面，讓牠可以繁衍後代。第二個，就是動物的生命教育，當然是這二個目標。我們的台灣獼猴，其實是壽山的名產，因為在 2018 年台灣獼猴被移出保育類動物之後，其實發生很多虐養案，這些虐養案包括什麼呢？就是把小猴子關在籠子裡面，長期把牠關在籠子，讓牠在發育過程中，整個骨骼彎曲。第二個，是為養小猴子打死母猴，還有的是為了不要讓小猴子長大，小猴子基本上沒有被餵過水，就是為了不讓牠長大，就不會讓牠有任何的飲用水，關在籠子裡的靈長類跟我們是近親，如果人被關在籠子裡面，可能很快就有憂鬱症，牠們也會，就是拔毛、自殘等等的。

高雄在過去三年內被統計養獼猴最多，從 2019 年開始統計，有被查到 17 件私養台灣獼猴的案件，其中有救援的 8 件，剩下其他的現在狀況不明。我覺得這個狀況就是在台灣野生動物保育法修法之後，台灣獼猴移出保育類名單，結果查到之後只能送到動物園收容，就是要送到觀光局的動物園了，你們也會增加負擔，也無法可罰，所以這會變成很麻煩的事情。新動物園的改造運動，它其實強調的其中一個區塊，就是動物的自由之地、動物權的保護，我覺得這個概念很好，設計師考量的除了空中漫步長廊，讓遊客有 3D 視覺俯視的感覺，

其實他設計一個很大的籠子，叫做溫室咖啡廳，其實就是過去黑猩猩住的地方，只是現在改造之後，變成人要去喝咖啡的地方，他想要做的意象就是，人去體驗像猩猩被關在籠子的感覺，其實如果靈長類被關在籠子，一定是很不自由的。局長，你應該知道壽山動物園最重要的原生動物是什麼？局長回答一下。

主席（黃議員香菽）：

請周局長答復。

觀光局周局長玲玟：

應該是台灣黑熊。

林議員于凱：

台灣黑熊喔！你故意要繞走我的話，我想要跟你講的是，其實高雄最常見的是台灣獼猴，台灣黑熊不是每個高雄人都看過，看到野生的就有點可怕，台灣獼猴我相信只要有爬過柴山的人都看過，其實三年前被移除保育類名單後，獼猴被不當的圈養，而且高雄數量最多，在新動物園這個立場，我們可以做什麼努力？第二個，除了用溫室咖啡廳讓人換位思考之外，能否用新動物園的計畫，包含在停車場停了之後，就開始引導遊客要做哪些行為，不要變成人猴衝突之後，再拿 BB 槍來打猴子，我們應該告訴遊客，你既然來到一個獼猴很多的地方，塑膠袋不要拿出來，吃東西要引導到室內空間用餐，這個我想在新動物園計畫都有設計的概念在裡面了。但是我們有沒有辦法尊敬一下在地的門神土地公，就是台灣獼猴，我們規劃一個專區，專門來做台灣獼猴的教育，除了勸導遊客防止獼猴攻擊之外，更積極的一個做法是，我們怎麼樣跟這些在那邊生活了 100 多年的猴子好好相處，畢竟牠們是土地公，人是後面才來的，動物園也是後面才蓋的，牠們在動物園蓋好之前就已經在那邊了，所以我覺得牠們是那邊的土地公啊！應該要知道怎麼跟牠們好好相處。

最後一個題目，我想要講的是，有沒有辦法創造高雄一個新的亮點，就是親子的觀光產業鏈，為什麼我會突然想到這個話題？因為我去外縣市的時候，我都會查一下親子的旅館，會帶小朋友去玩，父母也可以在那邊放鬆一下，小朋友去玩，父母就放鬆了。高雄有一些親子旅館，網友會推薦的原因，就是因為小孩不用加費用，有一些彩繪主題的親子房，還有一些親子的遊戲區。高雄的親子旅行，我把飯店都給盤點出來，有被推薦的親子旅館，很奇怪！剛好很多都在愛河的周邊，在高雄港附近、亞灣區一帶，如果是這樣的話，我們可以結合這些親子旅館，來推一些市區專案的親子旅遊路線。目前在高雄旅遊網裡面的精選親子遊程，我看了主要是這二個，永安和大崗山的，但是在市區的就沒有，我們只有一條路線，就是搭捷運去百貨公司，搭捷運去百貨公司，其實未來每個縣市可能都有這樣的路線，但是我想的是，高雄有什麼獨特的可以吸引

大家來？台北推了一個區域特色的主題式觀光，它是三貓，貓空、貓纜、動物園，我們也有動物園了，我們要如何去結合亞灣區的觀光資源就很重要，金門推的就是親子旅行，包含一條根的DIY、做高粱的採收加工體驗，但是高雄有什麼？我想一下，其實亞灣區一定是高雄未來觀光發展的重點，既然親子旅館都在愛河和亞灣區一帶，我們有沒有機會去搭配一些親子行程。這些照片畫面都是我這二年在辦的親子活動，包含讓小朋友去操作風帆，在陸地上就知道如何去打繩結、做帆船的操作，然後帶小朋友搭輪船公司的郵輪，去高雄港做一些生態的歷史導覽，包含我們放的水箱麥克風，讓小朋友在船上的時候、聽一聽高雄港下面有什麼奇怪生物的聲音，這其實都是一些遊程的規劃，我也希望這個東西如果成形的話，好像台南安平港，它現在就是有很好的遊艇專區，大鵬灣4、5月的帆船季，也在國內非常有代表性，我們夾在中間，所以我們要想一下我們自己的優勢是什麼？接下來除了亞灣的碼頭，愛河灣跟5號船渠，也都會有小型遊艇的停泊區，我是具體建議要超前部署，如果接下來國外觀光可以開放，入口國門禁打開，要怎麼樣設計親子旅遊地圖，推出親子旅遊路線，結合亞灣區海岸遊艇資源，跟高雄港愛河熱門的餐廳、旅館合作，推出海洋主題式的親子套裝行程方案，我覺得這個未來觀光局可以來思考的點，以上是剛剛的質詢，請局長答復。

主席（黃議員香菽）：

請周局長答復。

觀光局周局長玲玟：

謝謝林議員，這個部分我們會再來加強，的確是沒有錯，因為像我們一般出去，如果我帶寵物，我就會去找寵物的住宿旅館，這一些都是灣區比較自由行的行程，所以我們的確在宣傳上，比較沒有去做整合跟著墨，這個部分我們會加強來做，謝謝你的提醒。

動物園的部分，整個柴山、壽山其實原來就是台灣獼猴的棲地，動物園的確沒有錯是後來的，但動物園主體的動物裡面，也許是前面從教育，要讓小朋友知道動物生命的教育，以及其他不知不覺衍伸觀光親子的大場域。這麼多年來當然因為柴山獼猴多，所以很多獼猴受傷牠們都會丟進來，希望丟進來壽山動物園一起來照顧。所以我們的獸醫師有時候，除了照顧園區的動物，也是會抓一些時間，我們有一個收容所，有一些比較嚴重的獼猴，當下也是要協助這一些拯救獼猴的協會跟團體，但我認為這是一個大課題，這部分我們會在開園之前來找動保處，我認為這整個生命教育的推廣，你剛剛提的意見很好，我們來到柴山、到停車場，我們怎麼樣開始教育要進去的動線，放眼望去的獼猴的生命教育，這個部分觀光局會來做。整個大課題，我認為還是要跟動保處比較積

極的來做長遠性的計畫，好不好？〔…。〕好，謝謝議員。

主席（黃議員香菽）：

謝謝林議員于凱的質詢。局長，剛才林議員講到親子旅遊地圖，這個我覺得我們可以趕快下去做，因為現在很多家長，在假日都喜歡帶著小朋友一起四處去走，大家看到的就像剛才林議員在 PPT 上所寫的，大家都是用 google 以後，會去找到高雄可能有親子可以去的旅館也好，或可以去的地點也好，我覺得林議員這個建議很好，我建議觀光局可以趕快下去做，謝謝。

接下來吳議員益政質詢，時間 20 分鐘。

吳議員益政：

今天質詢第一個，先請教交通局，經濟部補助的無人載具，結果發現有很多都終止執行，高雄愛河太陽能船自主航行實驗也是終止，還有愛河至駁二臨海自駕船觀光服務實驗站，還有印象中一個自駕還在執行中，這個是為什麼？這個跟這案子有沒有關係，就是一個台商造假美國的經驗，結果台灣現在的自駕車，幾乎全台每個縣市幾乎都跟這一家公司，後面的軟體都是這一家，大家都是受害者，這個理立系統，我想請教高雄到底這案子跟他有沒有關係？請局長答復。

主席（黃議員香菽）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝吳議員，高雄的案子，我們沒有跟這家業者有任何的合約關係，是沒有。愛河的部分，是跟驗船中心那邊的合作計畫，是經濟部跟驗船中心的合作計畫，前面那一個終止，是因為計畫結束，後來已經轉成現在執行中，我們即將要載客服務了，就是無人船的試驗已經結束，現在要進入載客服務的階段。

吳議員益政：

我們不是終止，我們是進入下一個階段。

交通局張局長淑娟：

對，下一個階段。

吳議員益政：

我不曉得，看新聞以為 Shutdown。

交通局張局長淑娟：

無人船的部分，有繼續在做。

吳議員益政：

不錯，我覺得創新我們還是鼓勵，但創新有時候資訊如果不足、不對稱的時候，有時候會踩到上了賊船，但基本上我們是鼓勵創新，也容許失敗，所以你

往前走我們是同意。但是我們自駕車都沒有，表示我們的自駕車的政策推動，是比較沒有像其他縣市往前走。

交通局張局長淑娟：

其實自駕車最早是在高雄，107 年生態交通盛典就已經有，那時候的試辦，我覺得是系統還沒有完全成熟，而且還有很多問題需要解決，所以我們就沒有做後續的測試，因為後面的測試都是重複的測試。所以後來高雄就決定，我們應該要等整個系統都比較 ready，可以商轉的時候再來做，會比較合適。

吳議員益政：

但我覺得要自駕車之前，不管自駕車駕駛技術，其實它要求的介面跟整合的技術要很多，如果你沒有一個公車的專用道或者路網，後續自駕車的要求會更高，你要一般路面去自駕車，所需要的變項會更多。但是高雄坦白講，我們根本沒有公車專用道啊！除了中華路之前的一個實驗。

交通局張局長淑娟：

我們現在橋科有自駕車的專用道，已經有先預留了。所以橋科未來包括電動車產業進去的時候，其實業者也希望朝自駕發展，我們就把整個基礎設施都預留好，這個已經有跟業者在做一些洽談。

吳議員益政：

好，我是覺得我們的公車整個進展非常慢，除了其它縣市，因為高雄長期大眾運輸沒有做好，大家都自救，大家都開車或騎摩托車，已經變成不容易逆轉了，逆轉要花很多力氣，包括公車每年補助，當然補助沒有台北多，但也做了很多各項的努力，每一個局長、每個市長，在交通局都投入很多經費，可是整個大眾運輸一直做不起來，除了基礎路網以外，公車一直爬不起來，到現在碰到疫情又更差。昨天去參加碰到每個公車業者都叫苦連天，沒有經費連補助費本來就到不了了，現在又縮小。我之前也跟局長也提到，昨天參加的 QR code，但我要講的是大家都花很多力氣，可是基本的路網沒有建立起來，你設 QR code 或 MeN Go 卡，都是一個創新，都很有整合性的，可是你根本沒有基本盤的路網，你後面設施跟不上科技的話，都不方便嘛！坐車，車子不夠多、密度不夠、速度不夠快，你路網怎麼去建立起來。所以我一直在講的，就是趕快把公車路網嘗試，但是公車路網這次遇到輕軌，大家都吃虧了，好不容易高雄有第一個輕軌，因為用 B 型的路權，造成沿線美術館、大順路抗議，時間拖延了差不多 2 到 3 年，這個也是大家都習慣開車，減少一個車道抗議就會很大聲。所以你要蓋第二條輕軌，或者公車的專用道，在高雄根本就很難、很難推行。但是你沒有公車專用道的話，你公車結構的路網，根本就沒辦法建立起來，所以永遠變成一個私人運具的城市，私人運具如果都能替代的話，也沒有問題啊！問題

是私人運具造成更多的車禍、更多的停車需求空間，這個就是沒辦法，就是會遇到這個，這個大眾運輸還是要爬起來。所以時常跟交通局的科長或碰到局長，都跟你們提的就是所謂的公車專用道，像很多大城市就改單行道，你如果沒有單行道，根本就擠不出公車專用道，很多城市都是這樣做，他們路每一條都很寬，或者不管是路窄、路寬，它的單行道都能夠實踐。像紐約更大，那個也是，巴塞隆納…等，大都市差不多都是用單行道去解決。這個也是我們要去思考的，也請交通局去思考，如果真的要鼓勵大眾運輸，哪些區是可行的、可能的？往前走，這是一個我們要思考的。在一個既有的城市在轉換時…，但是這些城市也是既有的城市去轉換的，這個也是要跟大家分享的。

公車專用道會減少抗議，增加公車專用道的效率，有的就是讓計程車共用，因為計程車也是屬於大眾運輸的一環，所以他們可以容許計程車共用，增加大眾運輸和準大眾運輸的優先權。我們之前本來也是建議輕軌用這樣，輕軌、公車、計程車、警車、救護車、工程車或校車都可以用，這樣就能減少一般路面的壅擠，但是後來又恢復原來的草皮。我們也尊重主辦機關，我們也尊重捷運局的專業判斷，因為各有優缺點，專用有專用的優點，但是如果你要克服這種衝突性的、減少衝緩，就是用公車專用道混合型的。

我在這裡再次很正式的建議局長，研究這種的可行性，就是所謂共融式 BRT 公車專用道，共融式就是共用，介於 B 型和路權，我不需要專用，我就用公車專用道，但是我也不是只有計程車可以走，全部都可以走，但是如果公車來到後面的時候，前面要保持幾公尺，你不能擋到公車，公車後面要跟幾台車，隨便你。這一條路只要沒有公車跑，就是一般道路，就是你把它想像成救護車，路是一般道路，但是救護車一來，你就要閃到一旁，我現在公車不可能跑來跑去的，我還是一條道路上，有專用道才有優先權，我是有優先權，但是我沒有排他，我並不是變成 B 型的專用，我沒有走的時候，就是一般專用道路，當我行駛時，看是要前面維持 100 公尺或是幾公尺淨空，透過現在的號誌，用自駕車技術裡的 5%，可能就夠用了。我又無法自動號誌，當公車來的時候，只要公車到這邊，前面看多少公尺，車子就必須隨時可以離開，因為它是一個不可進，但是可以出來的號誌。如果後面有公車，這邊要出去，下一個紅燈，這裡就是一般車的紅燈，你就不能進去了，你只能走一般道路。但是如果後面沒有公車，這個就跟一般道路一樣，它對其他車的排擠作用，就降到最低了，但是公車又有優先權。我覺得現在號誌的功能，配合共融式交通路網的專用道路，它能让公車專用，但是又沒有阻礙，它沒有用的時候，它是一般道路。這個也不是什麼高科技，現在的號誌系統，一定可以去做得得到這個。

坦白講，我們考察這麼多的城市，有些我們是不容易達到，這個是針對高雄、

針對台灣，以汽（機）車為主的城市，轉換的過渡期，也許這個可以一直走下去，還是以後變成一個專用道，或是一個更好的觀念，5 年、10 年後，現在就可以馬上做，就不會造成其他用路人的抗議。這是我們多年研究的建議，綜合各國的方法和台灣的民情，所提出的共融式。請局長答復。

交通局張局長淑娟：

其實過去高雄市交通局也曾經做了很多研究，針對要規劃公車專用道，包括交通部運研所也幫高雄市規劃公車專用道要怎麼佈設，可是都因為路權的因素、運量的因素或班次的因素都沒有成功。

吳議員益政：

我這個就解決你們的問題啊！

交通局張局長淑娟：

後來我們就是在中華路推公車優先道，所以現在公車優先道還存在那邊。〔對啊！〕只是優先和剛才議員所提的共融式，其實還是有差別。〔對。〕議員的這些建議，我們也一直做討論，因為目前共融式的方式，其實在法令上，可能還無法達到議員所期待的…。

吳議員益政：

法令本來就是落後的啊！我們創新，當然要走在前面。

交通局張局長淑娟：

對，這個需要解決。所以我們現在想到一個比較快的方法，我們去規劃公車的優先號誌，因為重點還是要讓公車速度快一點，可以和私人運具有競爭力，所以只要它的行駛速度，可以提升的話，其實對於它的…。

吳議員益政：

按照你的意見，優先號誌多久可以實施？

交通局張局長淑娟：

我們現在已經在做規劃了，同時也會向交通部提出申請的補助計畫，因為我們規劃大概要 3 千多萬元，可是我希望是一個成本最小的方式，因為現在公車上有車機、驗票機很多機器，我不希望因為優先號誌，我要再擺一個 OBU 在上面，其它縣市都會再擺一個 OBU 在上面，我們希望用現在的車機或驗票機，因為他們都會隨時跟中心拋接資料，我就用這種方式，是不是就可以做到優先號誌，我們現在在跟業者做一些測試，有一些問題還在解決當中，如果這些技術可以克服的話，交通部只要經費補助，我們優先號誌就可以上路了。

吳議員益政：

你要做就趕快做，我已經提出方法。

交通局張局長淑娟：

我們期待今年可以來…。

吳議員益政：

我也尊重你們專業提出的方法，因為你們會考慮到預算、法令的問題，那些就像我說的零零碎碎的，我不能說我否定你們，但是我現在的評論是這樣，不然你過幾年…，你沒有當局長，我沒有當議員，你還是再研究、討論一下可行性，你可以再跟運研所討論，因為你們專家認識的比我多。

交通局張局長淑娟：

好，議員的想法非常有創意，我們會努力朝這個方向來努力。

吳議員益政：

你們再研究一下，這個成本是相對最低的，而且效率就像你說的，優先號誌一定好很多，你再把你的計畫提出來，我們再來好好討論。你把案子送到運研所，請他給一個評論。或是他們下來，我們約個時間開會。

交通局張局長淑娟：

好，謝謝議員。

吳議員益政：

第二個請交通局規劃，我們現在腳踏車道是工務局在管理，工務局只是在執行，又不是在規劃，就像共享交通工具一樣，也是要由交通局來管會比較好，環保局是出錢的而已，一樣的邏輯。我們的自行車道不應該是工務局在管，應該是交通局去規劃它的路網和品質、號誌，工務局只是在執行而已。我希望在重劃區的興建道路、橋梁，應該單邊雙向，列入優先的基本建設，把它變成法規，請交通局提出一個…。否則你看這個，這個是一般的道路，你看它的公車專用道，單邊雙向是最理想的，不要再設一邊一個，結果道路 1 米 5 那麼窄的腳踏車道，你把兩邊放在同一邊，它是一個獨立系統，它可以到 3 米，1 米 5、1 米 5 就變成 3 米，如果是 2 米、2 米就變 4 米，這個才是一個優良的自行車道環境，才能夠真正…，由其是後疫情時代，自行車道的需求會更高。所以我請交通局把這個…，否則你看這個，剛蓋好的橋，大家都很高興。坦白講，那裡新奇、很想去參觀，但是想到這種落後的…，一個新的重劃區，卻沒有一個新的生活方式，我已經講好幾次了，你看這個道路，人行道在這裡，大家都站在旁邊。既然都已經蓋一座橋了，你就再多蓋一個 3 米、4 米的自行車不就好了？那個社區不就會更精彩嗎？

因為我們沒有這樣的觀念，也沒有這樣的法規，除非我們一條一條的盯著，你們每一個計畫，我覺得交通局要有一個整體的規劃，法規面要如何落實？好不容易蓋了一座橋，大家高高興興的，可是我看到的是一個落後的建設，完全不是一個新一代的建設，包括我現在講的前鎮吊車場，我也請交通局站在你的

專業本職，不要再全部都劃馬路，人行道小小的，也沒有自行車道，那我們幹嘛要一個新的城市規劃？舊的要變化成新的就已經很難了，居然新的場或，也沒有看到新的交通規劃。所以難怪我們要以人為本，都是用喊口號的，你們很認真在做，你沒有這種結構，從法令上去定的話，我們永遠在後面做很多工作，事倍功半。

局長，你可以管得到嗎？你的法規、你的交通政策，你可不可以把重劃區的新建道路、橋梁納入自行車道？除非不行，除非它客觀上不行，那就算了。

交通局張局長淑娟：

海邦橋其實我們當初真的有提出建議，不過因為它銜接到中山路對頭的那一條路的路幅真的不寬，所以如果那個斷面設太寬的話，其實反而會有一些衝突。另外也是經費的問題，所以後來至少把人行道留住了，就用慢車道的方式來做處理，我想這個我們曾經也希望能夠落實。以前自行車道路網規劃是在工務局，規劃和興建都在工務局，從去年 1 月份開始是由交通局要做規劃，我們一直努力希望爭取一些規劃經費，因為我覺得…。

吳議員益政：

現在交通罰款都超標，本來 14、5 億元，現在科技執法都多 3、5 億元，你把這些費用拿去用就好了。

交通局張局長淑娟：

因為過去我們除了市區通勤行之外就是遊憩行，其實市區通勤行還是有一些斷鏈的地方，我們也都盤整過了。我也跟包括營建署和公路總局談過，公路總局有一筆 2 千萬預算可以讓我們申請，只是要含興建，所以這部分我們今年都會提出來。另外，比較正本清源還是在營建署的道路設計規範裡面，目前已經有先把 15 米以上一定要有人行道的這個規範納進去。我想後續我們會去做一些爭取，希望把自行車道當成一個標配。如果在設計規範裡面當標配的話，以後就不會還需要大家很努力的溝通。

吳議員益政：

不用一條一條的討論。你先把重劃區檢討一下，請你們優秀的科長把重劃區全部都檢討一下。

交通局張局長淑娟：

像橋科我們都有預留。

吳議員益政：

不只橋科，還有好幾期，還有很多。你跟地政局要他們的規劃，全部都拿出來。

交通局張局長淑娟：

有時候地政局或是民間自地的重劃，其實…。

吳議員益政：

自辦重劃的也要。

交通局張局長淑娟：

等到我們交通局看到的時候都已經定案，都很難去做處理。

吳議員益政：

所以你提早跟他們講，看哪些法規要放進去，你不要等到後面，你們職責是道安會報，那已經是最後的了。

交通局張局長淑娟：

所以我們會再去跟地政局溝通。

吳議員益政：

從法規去定。〔對。〕交通局找一個時間，找科長我們來討論一下，看有什麼法規可以先定的。

交通局張局長淑娟：

對，就是要回到營建署的道路設計規範裡面去定。

吳議員益政：

對，謝謝。另外，我還是再次強調不是恢復停獎，以前停車獎勵被取消是因為監察院報告中說上次台北那個大樓蓋太高，危及總統寓所的維安，然後建物未依法開放停車空間。其實最主要是兩頭賺，你蓋了之後沒有做公眾使用，如果變成公眾使用的話，就沒有這個問題。我希望尤其苓雅、新興、前金這種舊部落，會騎樓違規停車，其實都是因為停車位不足，更是因為大眾運輸不足。但是我們還是希望住宅區還是提供停車獎勵，但是多蓋的必須要捐給交通局，交通局做對外公眾使用，還是可以恢復。不要誤解監察院糾舉的對象，不要怕他嫁錯人，卻又幫他娶回來，結果搞到都沒有解決問題，這是停車獎勵的問題。

最後時間有限，請捷運局把所有新規劃的車站出入口，應該設有共享交通工具的停車空間。

主席（黃議員香菽）：

再給吳議員 2 分鐘。

吳議員益政：

謝謝。現在要蓋黃線，不要我們有 1 千億元、2 千億元來蓋捷運，結果這個不用花錢的真正最後一哩路卻沒有完成。所以請捷運局跟交通局，針對現在的黃線跟新蓋的林園線，如果現在還來得及，規劃專屬的各類共享交通工具都可以停車的空間。這樣的話，每一個捷運站的最後一哩路才會完成。請局長回答。

主席（黃議員香菽）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

其實從輕軌的階段，我們就朝這個方向努力了，我們也都跟交通局合作。不管是 YouBike 或是相關的轉乘設施…。

吳議員益政：

專屬停車空間。

捷運工程局吳局長義隆：

這部分我們會針對尤其是聯開的部分，因為聯開的空間比較大，我們比較容易規劃。

吳議員益政：

聯開沒問題，我現在是說每一站。

捷運工程局吳局長義隆：

車站本身跟聯開是合在一起的，車站的部分，我們會儘量尋求公有地的相關空間來跟交通局合作。

吳議員益政：

那是交通局要跟我們講，還是捷運局把每一站的檢討再來跟我們報告一下，看哪一站設在哪裡，我要看到哪一站規劃在哪裡，否則最後也是模模糊糊。你們再來跟我們講哪一站規劃在哪裡。

主席（黃議員香菽）：

謝謝吳議員益政的質詢。接下來請何議員權峰質詢，時間 20 分鐘，請發言。

何議員權峰：

大家午安。今天交通部門質詢，首先還是要就教於交通局張局長，高雄市這幾年重大的工程陸陸續續在完工，重大建設陸陸續續的在到位，包含鐵路地下化、火車站、輕軌，黃線也即將要動工了。甚至透過這樣大型的建設在市區完成，其實市區包含商圈的再造，其實都在這整個大範圍的規劃裡面。與此同時，其實在舊城區，剛剛吳議員益政也有提到，停車場的需求其實是非常重要的，尤其在舊城區。如果在舊城區有立體停車場讓民眾去停車，也可以降低民眾停在騎樓的問題，以及市區再造的問題。我也不能說交通局不認真，在你們的簡報裡面，這一頁其實就是你們的簡報，你們今年就預估興建十來個停車場。這十幾個停車場裡面真的是立體的，只有民間促參的停 5、停 35、鳳山、光武國小和高雄高工這幾個，其他這幾個都是平面的。在這樣的情況之下我想先請教局長，我們來看這些民間促參投資的部分，當然就是由民間來投資，我們自建的部分，我知道高雄高工是用我們自己的錢，像光武國小以及其他的，有一些可能是利用到中央前瞻預算的錢。我先請教局長，這幾年來我們跟前瞻申請了

多少立體停車場，有幾個？請局長簡單回答。

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

交通局張局長淑娟：

前瞻的部分，立體停車場就是鳳山跟光武國小和十全，這三個都是立體停車場，其他都是平面的，這是前瞻的部分。光武國小停車場的部分，我們已經快完工，六月底就可以開放通車，汽車格總共可以到 144 格，所以對周邊的交通供給…。

何議員權峰：

沒關係，這個你等一下再回答。我為什麼要問你這個，是因為我覺得很可惜，如同你剛剛講的，我們利用過去幾年的時間爭取到中央前瞻的經費，如同你剛剛講三、四個左右。其他六都，例如新北申請了幾個你知道嗎？

交通局張局長淑娟：

據我所了解，都比我們多。

何議員權峰：

多非常多吧！

交通局張局長淑娟：

多非常多。

何議員權峰：

謝謝局長，局長請坐。所以我剛剛講不是你們不認真，你們也很努力在高雄市區找尋可以設置停車場的場地，但是我覺得中央有補助的情況之下，我們應該更努力的找尋土地出來，去跟中央申請相關的經費去做最有效的運用。我為什麼這樣講？你看在我們的三民區，過去幾年我們配合李昆澤委員跟中央申請有關前瞻的經費，停車場的補助就 3 億多元，從第一個民族一路的公 1 到剛剛局長也有提到的十全和光武，這幾個停車場其實都在三民區。三民區這樣的停車場夠不夠？坦白跟局長說，我認為還是不夠。我認為不夠，所以你們才會努力的在捷運沿線和輕軌沿線做雄工的停車場。這樣夠不夠？我還是覺得不夠。我舉個例子，像民間促參的停 5 還是停 35，就是在凹子底森林公園旁邊聯上開發的那個，那個蓋好之後好像也有 600 個停車位跟 1,000 個機車停車格。我舉例，你再回來看我們的三民區，火車站這麼大，火車站我們蓋了多少的停車位？也是 600 個汽車停車格和 1,000 個機車停車格，所以我會覺得以火車站這樣子的地方，周遭的停車場還是不夠。我還是希望局長可以多努力，在三民區周遭沿線或捷運沿線找尋土地想辦法來蓋立體停車場。我還是要問一下局長，比如說我剛提到的十全當然已經完成了，光武國小預計今年 6 月要啟用，是不

是可以如期啟用？再來，雄工停車場的進度是什麼？我知道的好像是今年要動工、明年可以完工，請問可以提供多少的停車空間？未來是不是請局長可以考量，我不知道現在去找出土地再去跟中央申請前瞻還來不來得及，如果來得及，當然可以配合我們的委員再去跟中央爭取。是不是有可能在三民區建更多的立體停車場供民眾及要去商圈的市民朋友使用？是不是可以請局長針對這個問題回答？

主席（黃議員香菽）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝何議員的關心，光武停車場我們是委託新工處代辦，就我所了解已經幾乎快完工了，完成 95% 以上的工程進度，6 月底會開放使用，我們目前的規劃是這樣子，照這個期程在走。雄工的部分我們已經完成招標，也開始在做規劃，目前在請造階段，預計今年 5 月會動工，明年年底能夠開放通車。這場大概小型車可以到 470 格、機車有 180 格，算一個滿大的立體停車場。

另外，高雄車站在 112 年會完工，剛剛議員有提到，小型車大概 604 格、機車快 1,000 格。另外三民區還有沒有其他空間？因為鐵路地下化之後，整個地下化的廊道，我們一直努力在跟台鐵或相關單位合作來闢建平面停車場，其實也陸陸續續在增加。未來還有沒有可能有立體停車場，我們會努力去跟一些學校或公園來做評估，可是相關的經費真的非常高，我們本來去年是期待，因為交通部有承諾可能前瞻會再繼續補助停車場的興建，可是後來去年下半年因為疫情的影響，據我所知那個經費又沒有了。今年我們會繼續跟公路總局了解有沒有機會，如果可以匡住停車場費用的話，我想我們會準備好並趕快提出申請相關計畫，來爭取立體停車場的興建費用。

何議員權峰：

我覺得應該可以去建議，像光武國小那個例子就很好。我們三民區也有很多學校在捷運周邊，是不是透過學校用地來做這樣子的結合跟中央申請前瞻。

交通局張局長淑娟：

對，因為用地取得非常困難，我們以前為什麼只申請 8 場而已，其中立體停車場只有 4 場，是因為用地取得真的很困難。我們後來跟工務局及一些學校溝通，大家也知道像鼓山國小也是很成功，大家就不會害怕把校地提出來當停車場使用，我覺得彼此可以互惠，也可以貢獻一下他們的校務基金。

何議員權峰：

所以我們趕快把土地找好，趕快來爭取。

交通局張局長淑娟：

對，所以後續我們會跟學校再做一些溝通，如果大家都有共識的話，只要交通部開放前瞻停車場的申請，我們就可以立即來遞件。

何議員權峰：

接下來想跟吳局長探討一下，環狀輕軌即將成圓，其實也不是即將，照你們的期程規劃是到明年年底。環狀輕軌到去年已經通到 C1 到 C20、C32 到 C1，現在還在進行施工的路段是美術館及大順路這 2 個路段。我想請教局長，有關於美術館路段的部分，是不是可以在今年如期的完工？我們都說是年底，11 月也是年底，12 月也是年底，到底什麼時候可以來完成？這是第一個。

第二個，上個會期也好，這個會期也好，我都有去調大順路在施作箱涵前後相關的車流量。我們可以很清楚的看到，還沒封之前，去年初的時候到去年年中，以及甚至到今年，其實後面的車流量在黃昏時都接近一個穩定的數字，這表示市民朋友大概有接受箱涵施作工期的部分。也因為如此，我想請教局長，有關大順路段的部分，是不是就照這樣子趕快來施作，也把大順路段趕快趕起來，早點通車讓輕軌早日成圓。有關這部分可不可以請局長簡單答復？

主席（黃議員香菽）：

請捷運局吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝何議員對輕軌的關心，輕軌到博愛路這段，原有的計畫預計 10 月底初、履勘完成通車，但是因為 10 月 7 日有台灣設計節，所以我們目前又把計畫的期程希望再往前推，希望在 10 月 7 日可以搭乘，目前我們都朝這個目標在努力。

何議員權峰：

我覺得這很需要，如果可以早日通到凹子底站，其實以輕軌來說很明顯，像去年雙十國慶及今年燈會的疏散，往美術館、凹子底這邊疏散的人潮可以更多，所以才會希望可以早日來通車。你們現在是 10 月 7 日設計節以前就希望可以通車是不是？

捷運工程局吳局長義隆：

對，所以我們目前是盡全力，希望在 10 月 7 日來達成。

何議員權峰：

好，謝謝。大順路段？

捷運工程局吳局長義隆：

大順路段在博愛路以東的部分是車流最嚴峻的挑戰，雖然現在有分流的關係、也有交維，再配合交通局智慧運輸中心及警察局交通大隊跟義交，甚至捷運局本身也有 CCTV 的監控，配合緊急相關應變的部分，其實車流來講都還是

符合可以接受的路段。尤其是交通局針對路口阻塞的部分，他們調整了秒差，所以還是可以維持原有車流的速度。這段本來是要到 6 月底，因為接下來就是汛期了，所以我們預計 5 月底把全部的箱涵完成，恢復原有道路路幅，讓它全面可以通車。接續下來，等汛期過後我們再加速鋪軌，讓明年可以成圓。

何議員權峰：

我還是希望可以早日完成，也謝謝局長的說明。再來也要跟局長探討捷運黃線。今年蘇貞昌院長特別來到高雄，正式宣布核定高雄捷運黃線的綜合規劃報告，也告訴我們希望今年可以動工。捷運黃線 1,400 多億元，中央要負擔 800 多億元，高雄市自己也要負擔 608 億元，這個更是大眾路網完善的關鍵。我想請教局長，院長也來說年底要動工，今年可不可以如期動工？現在已經 4 月底了，如果真的要動工，還要有什麼準備工作才可以動工？你要招標、發包才有可能動工，接下來的進度是什麼才可以如期的在年底動工？請局長說明。

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

黃線的部分我們有信心，信心不是掛在嘴邊而已，實際上要有整個運作的策略，目前我們的基本設計已經在中央審議，所以基本設計通過之後就可以辦理發包。其實發包作業我們在 4 月底、5 月初就開始啟動，如果基設的時間沒有跟上，我們會保留決標，等基設完成之後，我們立即辦理決標。決標完之後，簽約及後續的動工就不會有問題。整體上我們招標的策略都已經定妥。

何議員權峰：

所以今年年底要如期動工是沒有問題的？〔是。〕局長，你在這邊做保證是不是？〔是。〕

再來我還是要跟局長探討另外一個，我覺得這也是蠻嚴重的問題。如同局長剛剛講的，捷運黃線年底可以動工，其實我們都知道，陳其邁市長喊了 4 線齊發，包含輕軌、林園線的延伸、岡山路竹線全部加起來。這林林總總加起來 4 線齊發，在未來的 6 年到 8 年，這 4 線齊發大概要有 2,000 億元左右的預算，這 2,000 億元裡面高雄市政府自己要負擔大概 1,000 億元上下。如果我們只看捷運黃線就好，中央出 800 億元，我們自己也要出 600 億元，捷運黃線如果照我們的期程要 6 年完工，我們要出 600 億，表示高雄市政府自己平均 1 年要拿 100 億出來，我們 1 年要拿 100 億出來。所以我再來要跟局長討論的就是說，這 100 億當然不是真的拿 100 億，裡面還有自償、非自償，我也跟局長要過資料，光自償的經費，這幾年光黃線就要準備 300 多億接近 400 億的錢，光自償的部分我們就要準備這麼多。那這些錢要怎麼來？我看到你的報告裡面也有提

到，透過設立土開基金，從四大面向來籌這些收入，籌這些錢來負擔這些自償。這四大面向包含廠商開發、土地開發的收益，業務的收入、租稅的增額以及大眾運輸轉向增額容積的部分的這個效益。其實這四大面向看起來最重要、最重要的，還是我們的廠商開發跟土地開發的收益，這個是占比較大的比例。

我想請教局長，去年就跟我們說聯開元年的進度，我們也看到在你們的業務報告裡面，土地開發裡面你們已經把 6 個案子拿出來作價，作價金額是 40 億，這 6 個案子加起來是 40 億。所以我要問局長後續相關的聯開案，跟後續相關土開的這些部分，後續的進展是什麼？譬如說捷運黃線有一些聯開案，後續的進程是什麼？以及你們抓的時程可以讓你來得及付錢嗎？你就是透過這個要賺錢挹注收入來付錢，這樣子的期程夠不夠？以捷運黃線為例子，夠不夠讓局長每一年這樣子來分攤，賺的錢可以來付我們自償性的經費，是不是可以請局長針對這個做說明？

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

確實整個黃線的部分市政府要自付 608 億，裡面有 360 億是自償，自償的部分我們會提供在審議委員會先行舉借，舉借之後再藉由自償收入的部分償還舉債的部分。360 億以外的錢就非是自償的部分，非自償的部分我們根本沒有辦法依賴我們的公務預算，所以我們就藉由聯合開發的部分，就是非自償的部分，我們的聯合開發有部分是自償，有部分是非自償。非自償的部分，我們一個聯合開發案至少要 5、6 年才可能把錢收回來，但是他也一樣一定可以拿回來。所以這一部分我們也跟財政局討論過，我們是採取提供在審議委員會，我們也一樣先舉債，舉債來支應所有捷運建設，像黃線裡面所需的相關經費。我們在聯合開發收益的時候，我們再逐年攤還，最後也把這一筆錢還掉，所以也是可以採取自償的方式。

所以我們所有捷運建設經費在黃線上面，他目前整個運作部分，其實他不會是 6 年六百多億，平均 1 年一百多億，他是會有一個高峰期，所以我們已經依據每年的需求，然後去分算他每一年裡面所必須支應的經費，配合我們聯合開發運作的期程。因為我們不可能把所有聯合開發案一次全部都拿出來標，這樣的話就慘了。因為一次一起拿出來標，變成市場的胃納量沒有那麼大，而且會產生所有競衡的問題。所以我們會依照整個經費需求的情境，然後依序去辦理相關的聯合開發，所以經費的部分不會有問題。

何議員權峰：

局長，我為什麼特別問你這個問題，我知道你也擔任過都發局長，所以對於

這些相關聯開，對於他作價未來價格你應該都很清楚。所以如你剛剛的說明我大概懂、大概了解。第二個，如同局長剛剛講的，要確保我們的這些案子，聯合開發的作價是足夠未來我們這個部分的金額嗎？簡單說，你的意思是這樣。

捷運工程局吳局長義隆：

足夠，因為我們目前為止其實有四十幾案，我們針對整個都市發展期程的部分，我們有依他的優先順序然後逐步去推。

何議員權峰：

這個都是我們大家都很期待的，希望如期完成，你的錢要到位才有辦法如期完成，我想這很重要，我們期待這樣子。

再來，我想再跟交通局請教，行政院說 2030 年公車全面電動化。我們也知道前一陣子 Model T 第一站已經在高雄。其實有兩個部分，第一個部分是，局長有跟我們說 2025 年要達到 60% 電動巴士…。

主席（黃議員香菽）：

再給何議員 2 分鐘。

何議員權峰：

現在我看起來，其實你們今年底大概只達到 22% 而已。到 2025 年還有滿大的一段距離，我們怎麼樣努力來把這個目標達成，甚至到 2030 年全部是電動巴士，怎麼樣來達成？

第二個，鴻海也要在高雄建設他相關電動巴士的基地，我們也知道交通局也有去努力，跟中央在橋科去設相關的場域，未來相關的產業鏈是不是可以在高雄產生，形成高雄一個新的智慧城市、新的產業鏈，這部分待會請局長一起回答。

另外一個是路口號誌不斷電的部分，其實前一陣子又大停電，更讓我們看到交通號誌不斷電系統的重要性。我想請教局長，去年我看你們發布的新聞是高雄市今年要建置 80 處，甚至你們是講 3 月前要建置好 80 處。我想請教一下，今年到底建置好多少處了？今年可不可以如期把 80 處建置完成？

最後我想請教觀光局周局長，局長剛剛一開始就說國慶煙火在高雄，高雄重返巔峰，我們得了幾個鉅金獎，幾個金獎。我想這對高雄是一個很大的肯定，也對於市府在這個活動是很大的肯定。我們也看到燈會重返高雄，參觀的人數也好，經濟的效益也好，甚至在整個飯店的住宿率都超過 9 成以上。我想請教局長，大型的活動辦過了，效益也很好。效益這麼好之後，今年感覺疫情還在的時候，局長怎麼樣努力再創造一個像燈會這麼好的活動在高雄，讓高雄相關的觀光業者，讓高雄可以再一次在台灣是閃耀的一顆星。以及另外愛河的部分也希望局長多規劃…。

主席（黃議員香菽）：

先請交通局長答復。

交通局張局長淑娟：

針對電動公車的部分，其實我們都依照汰舊換新計畫去跟交通部提出申請，我們會努力達成我們現在承諾 2025 年 6 成的目標。因為去年有申請一批 26 台已經同意了，那今年至少高科又會再提出 30 台 for 鴻海電動 Motel T 的部分，現在他們規劃再提出 30 台的公車補助。這個部分我們會協助業者，同時市府…。〔…。〕對，其實我們市府現在也有做加碼，本來電動公車車公里的營運虧損補貼是跟柴油車一樣，我們現在加碼會提高到 45 元，這個市府也已經同意了，所以今年度就會…。應該是從去年 11 月，今年第一期的補貼款就開始加碼。另外我們針對購車補助的部分也感謝空污基金的協助，也會做加碼補助來鼓勵業者趕快積極的汰換電動公車。

針對不斷電系統的部分，因為主要是去年 513、517 的大停電給我們一個很大的衝擊，我們希望有一個穩定號誌的控制供電，所以我們在去年下半年有自己試辦了兩處，我們覺得那兩處的效果還不錯，因為我們過去都是看其他縣市在做，我們高雄還沒有。我們以前都是用柴油發電機去緊急供電，去年的試辦我們覺得還滿有信心。所以我們今年會做 80 處，現在已經在招標了，應該 5 月如果決標之後就可以開始做建置，大概 2、3 個月的時間，應該第一批就可以出來。我們 80 處的入口主要分布在輕軌，因為輕軌沒有斷電，可是號誌會斷電，他也無法營運，所以輕軌的部分我們現在規劃 25 處，因為交流道周邊都是重要幹道，我們規劃 36 處。另外有一些重要路口，包括岡山、鳳山，還有我們市區的幾個重要路口總共 19 處。〔…。〕現在是兩處，去年…。〔…。〕沒有，我們是 3 月招標。〔…。〕我們是 3 月公告招標，今年會建置完成，謝謝議員。

主席（黃議員香菽）：

請觀光局長答復。

觀光局周局長玲玟：

謝謝何議員對觀光局的肯定。台灣燈會大型活動部分，台灣燈會並不是觀光局一個局可以成就起來的，在整個過程，包括交通局、文化局及各局處，幾乎整個市府總投入，才能夠成就這樣的大案子。議員也不用擔心，下半年高雄市政府還是有爭取到 1、2 個重大的活動案，只是現在我們還沒有對外公布，我就先保留賣個關子，我們也是會傾整個市府全力下去推動下半年的重大型活動。另外，愛河的指定觀光區，也跟議員報告簡單的進度，上一次審查委員來會勘以後，的確是以您這邊的這一張圖片的整個區域，他希望我們能夠去修改

涵蓋得更完整，所以我們補件已經完成，我們現在被通知在 5 月 3 日要正式召開第一次委員審查會議。按照過去對前一個指定觀光區的進度跟我們對自己目標的達成，我們希望今年最多開兩次，我們希望今年能夠完成爭取到這樣的指定區。當然這個部分接下來就是中央的會議，府內可能要有長官陪我們一起去爭取重大的目標，這是在這個部分的進度。其他的書面資料，我再送給議員作參考，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

謝謝何議員權峰的質詢。捷運局長，剛剛何議員有特別提到輕軌在大順路段的，我還是要再次提醒你，你當初有答應在 5 月 31 日以前要把路面都恢復完整，我希望能夠順利，因為我們也都知道可能會有種種因素的關係，造成你們可能會延宕，但是我希望不要延宕，本選區議員都期待你們可以趕快恢復完整。因為畢竟剛才何議員有秀出一張 PPT，上面提到在車流量的部分，確實是比較不好的狀況，所以還是希望捷運局這邊能夠多多注意，謝謝。休息 10 分鐘。（敲槌）

繼續開會。（敲槌）接下來請鄭議員安秣進行質詢，時間 20 分鐘。

鄭議員安秣：

大家好。本席鄭安秣今天想就教攸關交通部分，有許多都是鳳山地區的民眾長期在反映，鳳山區可以說是人口數第一的行政區域，當然避免不了的是相關的肇事路段，當然有些路段在過去可以說都是一直重複上榜的前 20 名，一直都是鳳山區固定…，比如像鳳山地區的光遠路、維新路、五甲路及鳳林路，這個大家也看到了，這個可以說是在鳳山地區時常發生，而且都是在我們所說的鳳山鬧區。這一部分有些幾乎已經重複年年都上榜，我們看到有些是其他的行政區域，但是有很多也都是跟鳳山相連，所以這也代表鳳山在肇事路段上，如果長期一直上榜都是這些路段，是不是在設計上確實有出現一些問題，才會導致有這樣的情事發生？所以我也要問局長，我們有沒有認真檢討過這個對策？如果一直重複發生，尤其鳳山占 20%，今天以鳳山區算進去是 20%，有些是前鎮、小港交接鳳山，有些是三民區相連鳳山區等等，我們還沒有列入這些就已經占 20%，這些讓市民朋友感到疑問及疑惑，在這前五大肇事當中，每週幾乎也都有一件，交通局要如何來協助改善？不要一直常常上榜，但是卻都放之不理。我們對於交通上面的設計改良，也是希望交通局拿出對策，大家都知道安全是回家唯一的路，但是這樣的情事卻一直在發生，我們要怎麼讓人民安全的回到家？局長，請你回復。如果做不到，局長要怎麼辦呢？局長，請答復，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

請張局長答復。

交通局張局長淑娟：

交通安全一直都是我們很努力的改善目標，目前針對鳳山區，我們跟分局都有座談，另外也跟里長、區長都有相關的，包括宣導或一些交通安全意見交換；另外，也會針對易肇事路段辦理會勘，以鳳山區的部分，我們有當成重點做一些相關配套的改善；此外，也跟曝光量有關，議員可以看到現在這些，譬如小港路或是岡山的中山南路，那個都因為是省道，然後它的交通量非常大，所以它發生事件的件數就會增加，所以我們在看待這個事件件數的時候，其實它是跟曝光值有關的。在改善的部分，我們會另外用 CBI 值去看這個是不是真的是嚴重的路段需要做相關的改善，我跟議員先這樣報告。

剛剛議員提到，如果從曝光值總數來看，包括鳳山光遠路、五甲一路的部分，我們已經把五甲一路當成高風險走廊，也剛好因為捷運黃線會施工，所以現在針對路型部分會做一些調整。同時我們也呼籲大家，很多路口的事故或路段事故都跟超速還有違規有關，如果大家回饋在整個交通安全的行為上，能夠做到遵守交通安全規則，事故也會自然減少，所以我們會從工程、教育、執法這三個方向齊頭並進做改善。

鄭議員安秝：

局長，你說有一些是省道，可是我們看到大高雄地區滿多省道，但是它的車禍件數，以總歸來說，鳳山確實有比較高一些，所以再麻煩局長…。

交通局張局長淑娟：

因為省道在鳳山滿多的。

鄭議員安秝：

對，我知道，這個部分也是要麻煩局長，針對我們的安全，還是務必…。

交通局張局長淑娟：

所以我們跟公路總局一起合作。

鄭議員安秝：

交通部公路總局第三區養護工程處和貴局都必須要來努力，因為這是針對民眾的生命財產安全，尤其大家也知道，有時候車禍在撞下去瞬間的死傷真的是很嚴重。

交通局張局長淑娟：

我跟議員報告，高雄市事故傷亡人數去年減少 3,000 多人，減少幅度是六都最多，我們減少 5.2%，交通部給我們的目標是 3%而已，我們已經超過快 2 倍。

鄭議員安秝：

希望你們每次務必也針對這個部分…。

交通局張局長淑娟：

所以我們也沒有滿意，我們也會持續的努力，能夠減少更多的傷亡。

鄭議員安秭：

針對這個部分希望你們也要再加油，因為鳳山真的重複一直上榜，這讓鳳山地區的市民朋友常常在反映。我們也知道鳳山運動園區在停車場的收費，在周遭里鄰的鄰長、里長，還有當地市民一直在反映，費用收取真的有比較貴一些，以這樣做換算，最高獲利可以達到 1 億 5,914 萬 8,800 元。但是以目前這樣的收費，不管在廠商還是在交通局，還有相關真的確實有賺的比較多一些，對於市民、里民感受收費的問題，讓人家真的感到非常的疑問，為什麼整個鳳山運動園區的收費會那麼高？不要說因為新就收費貴，不能有這樣的情事發生。因為大家也知道在鳳山運動園區周遭，長期一直以來都缺乏停車的空間，不要說現在出現一個鳳山停車場在運動園區周遭，而要來賺大家長期缺乏停車位的這種錢，就好像是災難財，看大家因為有急迫需要而去租的比較貴，2,200 元還是里民優惠的價格，但是在一般月票還要 2,700 元，真的有比較貴。局長，等一下請針對這個部分也給本席答復，目前我們也是希望擴大優惠附近的里鄰，像南興里、國光里、曹公里、國泰里、鎮西里，這些其實也都在鳳山運動園區周遭，所以也是要請局長研擬優惠給周遭的里；像協和里、興中里、興仁里、成功里、和興里、縣口里，這也是安秭一直長期跟貴局建議，以及希望爭取里民的優惠能夠擴大，不要只有在鳳山運動園區的單一個里，這部分我還是要請局長留意，因為大家也知道，在當時的整個施工過程，影響到周遭非常多的里鄰，而且不管是里長、鄰長真的都一直在抗議，因為鳳山運動園區好不容易之前剛做好，現在又要再次施工，當然近期快施工完成了。其實在地一直訴求希望一次到位，不要現在花了好幾億，過幾年又說要再重新整理，甚至又再把整個曹公圳…等等，這個都是當地所有里長一直長期抗議的部分，所以這部分也要請局長等一下給予答復。

鳳山中山西路，這個也是剛剛有提到容易發生車禍的部分，元大銀行這也是其中一個，它裡面的公寓住了許多住戶，但是它的人車都時常被擋住，出入口也時常被闖紅燈的機車撞到，甚至在它的待轉區。我用雷射筆來說明，大家可以看到，它的待轉區是在這邊，其實很多民眾會以為這邊沒有待轉區，而從中山西路直接左轉往 802 醫院的方向過去，在這邊也會造成許多擦撞事故的發生，所以也請局長研議五甲一路及南京路這個待轉區，許多中崙的民眾從這個方向出來之後，都被這個安全島給擋住了，幾乎不知道這裡有個待轉區，都是直接直行左轉往五甲的方向，然後就被警察及相關的檢舉達人拍照，造成他們

荷包上的損失。所以你看這邊很明顯的就是安全島阻擋了待轉區，民眾的直覺是沒辦法直接在這邊待轉，除非被開過罰單學乖了，才知道原來這邊要待轉，為什麼要這樣子讓民眾受罰，或是收到檢舉的照片，而才來做這個修正。我覺得這個安全島的設計，還有待轉區設計的異常，還是要請你再做更正，以及在電動麻將桌店前的右轉，我們說的南京、五甲交叉口，其實這邊之前有會勘過了，許多的民眾都在這邊直接紅燈右轉，就是機車直接右轉往五甲的方向。如果這個路口可以另外再設置一個紅燈右轉的號誌，紅燈跟右轉的號誌兩個是獨立的，民眾往中崙的方向，他在這邊等待，我覺得這是合理的。但是有些民眾會認為既然要去五甲，他何必在這邊等一個紅燈，然後到這邊又再等一次，所以這也是鳳山地區以及五甲地區民眾長期反映的問題。

局長，這個路口相關的設計上確實有缺失，必須要再深度的研擬如何來做修正，這部分也是要請貴局等一下給予答復，不要讓待轉區變成待撞區。其實鳳山地區許多待轉區的設計上，讓民眾真的都沒辦法直接了解這邊原來有待轉區，而且民眾常常被開罰後才曉得，這部分我覺得都必須要了解。尤其鳳山地區許多都是騎機車的騎士，像安秣本身也時常騎機車，所以對於這個部分我們應該要多多諒解鳳山的騎士朋友，還有大高雄的騎士朋友，有一些人真的也都是跨區域的移動，他可能對這個交通環境以及地理位置也沒有那麼熟悉，而不小心又被開單，這個都是讓民眾感到民怨的地方。

再來我要講五甲一路的鳳農市場，大家知道前陣子發生一起比較嚴重的交通死亡車禍，當時也要感謝智慧運輸中心主任，在前兩天跟安秣針對在地的安全，我們在現場立即研議，等於規劃出目前交通改善最適合的方案，也要謝謝交通局智慧運輸中心主任。對於交通改善的問題，包括鳳農市場的周遭，我們也會持續來追蹤相關的交通，還有民眾所反映的陳情事項，我在這邊也謝謝交通局。

再來我是建議市府，有些民眾也在反映，居民居住在瑞祥國小周遭，它的停車空間真的嚴重不足，所以民眾長期在反映瑞祥國小周遭，停車都時常被拖吊，所以這部分也要請貴局研擬這附近是否有適當的地點，我們來增設停車場，不要讓民眾停車的問題又變成困擾，這部分等一下也請交通局長給予答復。

鳳山勝利路，鳳山新城、工協市場周遭，大家知道那邊許多大樓林立，還有許多外省子弟的部落在鳳山新城周遭，但是因為那邊 65 歲以上到 75 歲的銀髮族都非常多，所以這部分也希望貴局來研擬新增公車候車亭，不然有時候 6、7 個長輩在大太陽下等車，我們看了真的都很捨不得。有一些地方該新增公車候車亭的部分，不管是在勝利路或是周遭，都有許多銀髮族的乘客，還有市民的需求，但是卻都沒有候車亭，這個比較可惜。所以希望貴局也來研擬銀髮族

居住的地方，還有鳳山工協市場周遭，還是要麻煩局長針對這部分來研擬。

88 快速道路、過埤路周遭再多增設 OBU 系統，大家知道安秣在部門質詢時，感謝交通局局長在鳳屏路以及 88 橋下設置 OBU 車機系統，也降低了相關的車禍事故，但是大家也知道過埤路整個周遭的聯結車以及大卡車非常多，而且時常有交通肇事的車禍發生。所以過埤路的周遭是機車最容易跟聯結車發生碰撞的地方，我說的可能是十字路口，還有轉角處，我還是希望貴局再來研擬新增 OBU 的車機系統，讓民眾曉得目前最新的動態行車資訊，避免有時候造成民眾的死傷，因為那邊的聯結車真的非常多，這部分還是請貴局也來研擬。

再來是鳳山 LaLaport，鳳山地區的民眾大家都非常期待，不只是鳳山，許多大高雄市民朋友都非常期待 LaLaport 要來鳳山，安秣也親自去過台南的 LaLaport，台南三井本身是位於高速公路的橋下，所以交通配置的位置非常理想。但是鳳山 LaLaport 的位置，在自由路跟國泰路周遭的路段都比較壅塞，而且也比較小，它路徑的寬度也都比較小，大家也知道鳳山 LaLaport 的規模將會比台南還要再大上至少 2 倍到 3 倍，如果在交通的配置上，還有汽車的車輛，一定會造成鳳山在地的交通壅塞，這部分交通局都研擬好行車的規劃了嗎？不要造成民怨才要來改善，我覺得這都是要預先來防範，等一下也請交通局來答復。先請交通局局長給予答復。

主席（黃議員香菽）：

請交通局局長答復。

交通局張局長淑娟：

因為問題非常得多，我先針對鳳山運動場，因為鳳山運動場我們總共投資了 7.2 億，那是一個非常龐大的數字，對停管基金的負擔來說很沈重。依照停車場現有的里民優惠規劃，出口 300 公尺範圍會給里民優惠，這是我們高雄市所有幾百個停車場都是這樣的規定。所以我們現在這 6 個里的里民優惠月票是 2,200 元，我們會依照我們停車場投資的金額去計算在一定回收期限內的費率，可是如果你季繳的話就是 6,000 元，所以我們鼓勵大家季繳，一個月會變成 2,000 元。

鄭議員安秣：

費率還是要再研擬一下，因為大家覺得收費上真的還是比較貴，這部分多爭取擴大優惠，這個要麻煩你。

交通局張局長淑娟：

我們在興建期間其實都有跟里長做一些溝通，我們也了解周邊民營停車場的費率都比這個還要貴，都比這個還要高，所以我覺得這個會有一個市場機制存在，我們會再持續跟里民做一些溝通。另外，針對中山西路，因為那個已經是

號誌化路口，所以不能劃黃網線，依照設置規則是不能劃黃網線，可是施工好像有一些標線沒有復舊，可能是重複施工標線沒有復舊，這個我們會再跟工程單位了解，希望他能夠完成復舊。有關五甲一路和南京路口待轉區，那個我們會另外辦會勘。

鄭議員安祿：

那等於是至少有兩個待轉區的位置。

交通局張局長淑娟：

那個我們另外再辦會勘，因為從這個照片的角度看起來也是有點怪怪的，所以我們會另外再辦會勘。另外有關議員建議希望紅燈右轉。

鄭議員安祿：

像在議會前面以前沒有啊！可是現在設置之後其實對於我們在地，不管是交通擁擠有效的疏通，所以這部分其實大家明顯的發現，紅燈如果多一個右轉的符號，其實可以解決停等紅燈塞車的問題，還有機車騎士的方便性，對這些都會有所提升。

交通局張局長淑娟：

我向議員報告，因為要不要開紅燈右轉，要看那裡有沒有行人，這是非常重要的。

鄭議員安祿：

好，請貴局再研擬，謝謝。

交通局張局長淑娟：

另外有關瑞祥國小增設停車場，我也請同仁再去周邊看一下。

鄭議員安祿：

好，謝謝。

交通局張局長淑娟：

鳳山勝利路，因為我們人行道一定要 3 米寬才能設候車亭，我覺得這個看起來還不到 3 米。

鄭議員安祿：

我覺得還是要因地制宜。

交通局張局長淑娟：

如果不到 3 米的話，候車亭是放不進去的，這個我們還要去會勘再處理。

鄭議員安祿：

我覺得應該依個案情形來斟酌調整。

交通局張局長淑娟：

另外緊急車輛那部分，因為是跟交通部專案申請的補助款，我們會再持續跟

交通部溝通，看有沒有其他的方式，可以把路線再擴大。

鄭議員安秝：

好，OK，沒關係！會後再提供。

交通局張局長淑娟：

有關黃線，我們一直跟規劃團隊有一些討論，希望能夠在交通衝擊的部分能夠做一些妥適的因應，他會提交評報告，會有一個交評委員會來審議他的交評報告。

鄭議員安秝：

局長，會後提供本席相關資料，以及改善的部分，再麻煩會後提供。

再來是黃線，這也是鳳山地區所有的市民朋友相當關注的議題，…。

主席（黃議員香菽）：

再給鄭議員 2 分鐘。

鄭議員安秝：

它的交通黑暗期要如何來因應，要如何來協助，讓鳳山過去一些舊部落的市民朋友，可以更加了解在交通黑暗期，不要造成民眾做生意上面的影響。大家都知道鳳山是一個美食文化的城市，要如何確保整個周遭商圈，像我們說的五甲自強夜市、五甲二路周遭商圈、以及媽祖港橋周遭的攤販等等的，以及所有美食小吃，要如何不影響商圈的生存，這部分我覺得等一下還是要請捷運局和交通局答復一下。

還有我們國內主要觀光遊憩據點的遊客人數，可以看到高雄可以說讓我們的民眾長期在反映，桃園、台中是增加，高雄卻是大幅落後，原因到底是什麼？如果是因為疫情，為什麼其他縣市是成長的，所以不要什麼事情都推給疫情，這邊等一下也要請觀光局給予答復。

再來是捷運局，請答復一下，針對我們黃線的交通黑暗期這部分，我們捷運局、還有交通局做好準備了嗎？不要讓我們在地的民眾憤怒以及擔心整個周遭的交通黑暗期，先請捷運局局長答復，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

整個黃線部分主要是地下，除了 Y1 那一站，Y1 那一站接下來就到機場，所以真正影響的部分，地下主要是潛遁，路廊的部分是潛盾，主要影響是在車站，我們車站必須明挖覆蓋。所以在明挖的過程裡面，我們會依據三個方向來處理，第一個，就是針對交通維持計畫，我們會同交通局，把交通怎麼去維持的部分確立。第二個，在相關的工程施作過程裡面，我們會盡量尋求替代，同時

針對站區的部分會進行監控，甚至我們會藉由 CCTV 的部分，只要一有相關的問題，當然警察局的交通大隊和我們的義交，會全面來協助交通督導的部分，同時我們會進行緊急應變的部分，因為計畫趕不上變化，民眾的需求，只要有需求我們就會立即配合，然後重新做調整和修正，以這種方式來處理，讓整個交通黑暗期的部分可以減到最低，對民眾的影響也可以減到最低的部分，尤其是對周邊商圈的部分，這裡面會面臨到攤商的部分，我們會特別審慎，也會同經發局來協助攤商。另外針對商家的部分，因為他一定會受到影響，如果我們周邊的施工過程裡面，商家的部分我們會針對地價稅、房屋稅、相關營業稅的部分，來協助他們做減稅的相關作為，以上向鄭議員報告。〔…。〕

主席（黃議員香菽）：

請交通局局長答復。

交通局張局長淑娟：

交通黑暗期的部分，其實我們跟捷運局有非常密切合作的模式，包括輕軌佔用道路施工，我們都可以讓交通的黑暗期減輕到最低，所以未來黃線部分，我們會依據捷運局提出來的交維計畫來做一些審查之外，也會協助捷運局來降低交通衝擊。

主席（黃議員香菽）：

請觀光局局長答復。

觀光局周局長玲玟：

謝謝主席、謝謝安祿議員，我跟議員說明一下，其實剛剛你看這個是觀光遊憩地點的數字，這個部分我再整理一下去跟議員當面說明，特別在這裡向議員報告。我們從去年的 10 月國慶煙火開始，一路整個大型觀光活動的節奏到現在，我們來高雄的旅客數全部都補回來了，現在是六都的第二。所以在觀光人口這一塊是成長很高，至於其他的數字，我想我整理一下再跟議員做說明。〔…。〕好，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

謝謝鄭議員安祿的質詢。接下來請吳議員利成質詢，時間 20 分鐘。

吳議員利成：

謝謝主席、召集人香菽，交通小組所有的局處長、好朋友、議員、媒體，大家辛苦了。說真的，因為疫情的關係，所以我們的觀光也好、捷運輕軌的載客量，其實相對都會影響很大，對我們地方的進步和發展都有稍微的影響。因為在小組裡面，說真的我們還是跟觀光局有過幾次的參訪，我覺得我們觀光局的周局長還是很用心，這裡給你按個讚，說真的看到你上山下海，還是做得很用心，當然這種疫情之下，要拚觀光其實不容易，在這裡還是跟你鼓勵加油。可

是在這裡我大概有幾個點要跟你討論一下。第一個，因為我們高雄的燈會辦完，我相信整個台灣的燈會在高雄辦完，應該花滿多錢，可是我在跟朋友在一起聊的時候，有一個我希望不只是觀光局，其他單位也都一樣，經費的來源不容易，不要讓我們感覺一個活動辦完以後，一次性都沒留下什麼，這是我們會很遺憾的事情，不管觀光局也好、或是任何一個單位，如果爭取到經費，我們還是希望活動辦過以後，可以留下一些對我們地方有幫助。像在衛武營辦完之後，整個地面都被怪手挖壞了，好像衛武營一點長進也沒有，周邊的感覺也沒有因為燈會現在留下一些可以繼續值得再去走一走，看一看的地方，有點可惜。這個，我們各單位真的要注意一下。

另外就是我們的動物園，當然壽山動物園他有一些擴大什麼計畫，可是在我的選區裡面，因為我比較屬於旗美地區那邊，本來我們那時候有預計在內門，是不是？內門有要做一個野生動物園的基地。局長，你是不是可以簡單地講一下現在的進度是怎麼樣？簡單一點就好了，因為時間真的不多。

觀光局周局長玲玟：

我簡單跟利成議員報告，內門動物園現在因為整個動物的環保團體跟整個時代對動物園的看法，跟中央補助的要點，我們其實已經轉型成為比較不屬於野生動物園了，因為現在動保團體對你從國外引進大型的野生動物，其實在現在這個時代一般都是比較不贊成的，所以我們為了跟中央對接爭取預算，我們現在是走到溫和動物區的觀光休閒這樣的動物園方式。

吳議員利成：

可是現在的進度呢？進度怎麼樣？

觀光局周局長玲玟：

我們最近已經第一期工程的水保，大家現在還看不到是因為他在做基礎的水保工程，水保工程在 6 月以前我們會完成，現在我們開始準備要動工了，現在正在畫細部的設計資料，這個審查計畫。

吳議員利成：

有沒有預定幾年後要開園？

觀光局周局長玲玟：

我們預計今年 8 月動工，可以的話，以市長「緊、緊、緊」的角度，其實在工程的流程，我們是希望整個是民國 113 年可以跟大家見面，可能我們「緊、緊、緊」市長也會逼著我們再往前提一點。

吳議員利成：

期望我們可以準時讓民眾去參觀這個地方，謝謝你。

觀光局周局長玲玟：

謝謝。

吳議員利成：

另外在捷運局方面，我說真的，捷運局長，說難聽一點，你也辛苦，我們也知道捷運輕軌在高雄，本業要賺錢其實真的不簡單，也不是苛求你，只是說我希望我們的報告有時候對整個輕軌捷運的財務狀況，要怎麼解決我們的虧損有深入一點的報告，因為我看這整本報告裡面就是在寫說…，說難聽一點，都是土地開發，我現在有點懷疑我們捷運局是不是土地開發商？當然以你的角度，你就希望用土地的經濟效益開發來彌補我們捷運的虧損，我知道你用心良苦，可是你不要一直強調這個。你一直強調這個，以百姓的立場會覺得我們政府跟這些建商其實都是勾結好的。為什麼有這個感覺，你知道嗎？每次捷運、輕軌或是什麼在規劃的時候，明知道會虧損，問題是他還是劃下去，劃下去好到哪裡？好到周邊的土地都漲起來，周邊就讓那些建商、營建業者或是投資客已經全部都炒作完了，結果我們現在房價這麼高，你們真的要負點責任。不要每次講到都說我們的土地效益可以多少，我有時候聽到這種報告，我真的滿肚子火，你知道嗎？今天輕輕地跟你講，不要每次都講說我們土地賺多少，你不是土開處的，也不是經發局的，就這樣。

另外，一個就是交通局，我還是滿佩服交通局裡面的一些公務人員，也很辛苦，因為我們這個報告裡面，你們這一本最厚，而且這一本記載做的工作，我看一看真的有夠多，很辛苦。當然相對地像交通局裡面在做的那一種…，我們如果開車遇到紅綠燈，號誌會有延遲，就是說你這邊慢個 10 秒或幾秒可以讓左右轉的車輛先走。我現在要跟你建議的是說譬如很簡單，我們從議會出去要往原縣市政府這一條澄清路，從縣政府那邊過來的紅綠燈跟我們這邊過去的，那一邊過來的紅綠燈，我們這邊會晚個 10 秒、10 幾秒才變綠燈，所以那邊過來的車子可以左轉，然後我發現我們這邊要過去的車子，如果要左轉轉不過去。我是不是建議說如果這樣子的話，是不是那邊過來，如果那邊變紅燈以後，不要兩邊同時變紅燈，這邊的綠燈是不是可以再延長一點點，讓左轉的車可以過去，這樣橫向的車才不會堵在那裡。這個，我是建議一下。

另外就是說國泰路出去要上高速公路，要上高速公路是不是有一個左轉道？那個左轉道如果到下班的時間都塞到很遠，因為左轉道只有一點點，要左轉的車輛特別多，要左轉的時候，它有三線道，中間那個線道，你們劃的標誌只能往前不能左轉，如果在中間車道左轉，被檢舉要被罰錢。我在這裡建議，是不是中間的分隔島可以再把它修正長一點，細一點，可以讓左轉道的車輛多一點，不然每次在那裡塞車要左轉都轉不過去，你如果從中間車道左轉過去就被罰錢，這個是一個陷阱，我是建議我們政府不要用陷阱讓這些百姓那麼痛苦。

再來，你們的報告有提到國道 7 號。這個，我大概簡單講一下。國道 7 號延宕 10 年，現在環評有問題，過不了。其實我個人是覺得國道 7 號，我個人覺得，國道 7 號的問題很多。第一，它如果蓋了，我覺得也無法解決國一塞車的問題；第二，它的環評過不了，這也是一個問題；第三，如果國道 7 號蓋下去，它會經過整個鳳山、鳥松，甚至到仁武，它要接仁武（國道 10 號），那個叫一個精華區。一個精華區已經交通都很阻塞了，你又開闢一個高架，高架道路過去以後，又要設交流道，我跟你講，第一個，會把精華地段破壞；第二個，你只要設交流道，而且又人口密集的地方，那又變成一個交通的瓶頸，又變堵塞。它的造價 600 多億元，我相信可能政府要花這 600 多億元也很辛苦，最重要的是它接的是仁武交流道（國道 10 號）。局長，我知道，最近我們這一區的議員大家都知道，國道 10 號只要上（下）班都塞車，要下交流道都塞得特別長，那個地方真的已經不敷使用了，然後仁武產業園區又在那裡，以後大型車輛又多，你要把這些貨櫃車全部都引到國道 10 號那裡。我問你，小港那邊的貨櫃車跑到國道 10 號，他會乖乖地往國道 3 號嗎？不會，他一定是下交流道又轉向國道 1 號，更塞，所以這個國道 7 號真的有點問題。我是建議說不用急著推這個。

我覺得最重要的是鼎金交流道這個問題，我們要向中央反映，我想大家都知道鼎金交流道，好幾十年到現在都沒有辦法解決，每次就是塞車，每次就是車擠在那裡，車禍最多的是在這個交流道。我們如果去到中、北部，人家的高架橋蓋得那麼多，奇怪，我們現在執政的人都是我們南部的，為什麼都不會想說替我們南部多做幾條快速的高架道路把這個車流分開掉？設計一個國道 7 號，我覺得那個還是一個有點很離譜的路。在這裡請交通局長，這個當然是中央的，我還是請你要向上反映。

你們裡面的報告，剛好那一天我們跟觀光局長有到旗津去考察，旗津真的是很好玩的地方，不論觀光、餐飲都很豐富，人文特質也很豐富，還有全高雄，應該是全台灣最好的露營區，而且還面海的露營區真的超棒，觀光局很用心的在行銷這些東西，我們廣告還是要打出去，可是我跟我的同事，當然坐渡輪 10 分鐘就過去了，我跟我同事是走過港隧道，因為我大概十多年沒有經過過港隧道，突然想到過港隧道上面都是水，水壓那麼大，如果剛好過港隧道有個縫隙那怎麼辦？想起來在經過過港隧道時會怕。當然那邊不是我的選區，是因為有感而發，我查了一下資料，1981 年開工，1984 年通車，本來的設計是使用 50 年，應該要到 2034 年到期，你們報告裡面也有寫。

可是我看了中央有用 2.19 億做一個延長壽命的工程，2 億多而已。2020 年 3 月完工，使用年限可以延長到 2049 年，好在我們大部分人都沒有住在旗津。

你想想看花費 2 億多元，壽命可以延長 15 年，這樣政府怎麼須要花太多錢？以後每個地方就花個幾億延長壽命就到一、二十年，比他原本花的錢效益還要更大，以後就都來做這個延壽工程就好了。我個人不信，因為基本上三十幾年前的工程，你想想看到現在那種工程技術還有建築結構，現在堅固不堅固？而且最近又常常遇到地震，說真的我很替我們的旗津居民煩惱，替代方案我想應該是交通局這裡，因為時間不多我就不要再講這個。所以你還是要想一想那個替代方案要怎麼做？來請播放一個影片（影片播放）。這個在台 29 線，就是在大樹佛光山沿著高屏溪一直往南，往九曲堂的方向，你看我現在在這裡停一個紅綠燈，那方便的話我們就稍微快轉一點，這個影片有 3 分鐘。不是用那個快轉，你這樣我看不到我們停幾個紅綠燈，他那個往右鍵長按他就會快轉了，這裡又停一個，沒關係再往前，這裡又停一個紅綠燈，我說這如果是你們在開車，看你們會不會生氣。好，再往前一點，然後這個綠燈可以過，再往前一點，短短三分鐘，這裡紅綠燈我要停四次。當然這個應該是公路局的，但是因為這個交通是在高雄，好，這個就結束了。

交通在我們高雄，我們要有責任。因為短短四分鐘的路，我停了四次紅綠燈，每天在那裡進出的人，你在那邊開車難道不會搥心肝嗎？這個東西我不知道是不是我們交通局就可以處理，還是要公路局請他們去做一個調整改善。這個已經很久、很久的時間，今天在那裡開車我突然又想到，哇！這個怎麼每次都這樣，去也這樣停，回來也都要停好幾個，兩邊都一樣，紅綠燈都不同步，開車的人如果趕時間，他怎麼可能不會闖紅燈，不會發生意外？

所以安全是我們首要的要求，順暢的道路也是我們應該提供給民眾的。請交通局會後，其實不止這裡而已，要請我們同仁要辛苦一點，在高雄的道路去走一走，看一看，或是請人家回報，有這一種第一個紅綠燈停，起步以後下一個紅綠燈又要停，每次都要停好幾個紅綠燈的這種路段，要請人家回報來改善。這樣也比較不會出車禍，也不會浪費資源，這是我們市府交通局應該做的工作。

最後一個就是要拒絕挖坑的道路，挖坑用台語來講就是挖坑。為什麼我說是挖坑，我們有很多道路，我之前也講過鳳山到仁武那一條省道那邊速限 60 公里。我以前一直認為省道的速限是 70 公里，我有請交通局是不是可以考慮把它放寬到 70 公里，因為我不覺得說差個 10 公里，那一條路就會很多車禍了，其實不會，大部分的人開車的速度也都差不多那個速度。像義大二路那麼寬又下坡，速限用 60 公里，有時候車子打空檔滑下來就超過 70 公里了，而且以前在鋪路的時候，我們以前交通局就有講，鋪完路視狀況 OK 沒有什麼車禍，會把速限再往上放寬，結果好多年了一直沒有做。可不可以請我們會後義大二路考慮看看是不是也可以放寬？

我們鳳山往大寮方向算是中山東路，大寮的高屏路（高屏大橋過來這一條）要進來鳳山的速限突然降到 40 公里還是 50 公里。一下子降的很快，只要車子不注意一進來，員警在旁邊拍照，每台車都超速。所以我才說，你不要挖坑給百姓跳，否則你們的標示要清楚一點，讓他知道說前面降速到幾十公里，這要個很清楚，這個請你們會後一定要好好把這個做好，不要讓百姓荷包失血。因為所繳的錢，你們也沒有賺到，說事實也沒意義，希望速限的地方有時候可以放寬的，我請我們交通局再研議，速限不要那麼慢，因為慢反而會阻礙交通，也不會因為快個十公里就會很多車禍，我相信不會。以上本席報告到這邊，請交通局這些問題會後私底下要處理一下，好不好？謝謝大家。

主席（李議員亞築）：

謝謝我們吳議員利成專業的質詢。接下來請我們的召集人黃議員香菽，質詢時間 20 分鐘。

黃議員香菽：

謝謝主席，所有交通部門的局處首長，大家午安。我想看到這幾天的疫情好像越來越嚴重，今天甚至 2,300 多例，我替我們在座的三個局處有一點點的擔憂。為什麼會說有一點點的擔憂？觀光局疫情嚴峻，我想觀光一定不會好；我們的捷運局疫情嚴峻，我們的票箱收入就會少；再來就是我們的交通局，我們都知道好不容易，因為我們的旗津卷的發放，讓我們旗津的渡輪這部分的票箱收益有稍微的提高，但是如果又因為疫情的影響，我想票箱收益也會相對的減少非常多。

所以我想疫情這麼的嚴重，我替你們實在是非常的煩惱，我們可以看到觀光局的業務報告，其實我們所針對的都是「後疫情時代」去規劃的種種狀況，我們都知道上半年度，其實去年的上半年因為疫情的關係，所以我們等於是一個「疫情時代」。「疫情時代」其實我們觀光局做的是什麼？就是我們的防疫旅館，包括我們的旅宿業者，他們可能有一些該怎麼樣去輔導他們，讓他們能夠有紓困，因為他們沒有辦法做下去。那當然在去年的下半年度，就是所謂的「後疫情時代」，觀光局做的當然就是辦很多大型的活動，包括國慶煙火也好，包括很多的活動，包括五月天也到高雄來開演唱會。我覺得種種的種種都讓高雄的觀光有起來了，但是現階段中央政策不明，我們不知道中央現在的政策是打算走「後疫情時代」，還是打算走清零？又或者是打算走共存？現在看起來狀況好像中央是打算要走共存的時代。那如果走共存的時代，我們觀光局有什麼樣的想法？什麼樣的配套措施要來做？因為畢竟我們所有的規劃，都是以後疫情時代的規劃來去設計我們下半年度，甚至我們 6 月以後的活動。那如果走到共存時代，那我們觀光局要怎麼樣去做？

像我們前些日子，應該是前幾天，陳時中陳部長忽然宣布說要打滿三劑，我們的旅遊才能夠出遊、才能夠有團體旅遊。那當然交通部長他也講了，說我是看到新聞才知道這件事情，所以造成很多的旅行業者、包括旅宿業者都反彈非常大；因為面臨到非常多的退錢、非常多的筵席，我覺得高雄我們一定也有遇到。那我想請教一下我們觀光局長，針對於這塊我們有什麼樣的作法？或者有什麼樣的想法？來，請局長。

觀光局周局長玲玟：

謝謝主席、謝謝香菽議員，其實我個人當然也是認為說整個疫情時代走到這裡，應該未來整個全世界都一樣，大家都希望能夠跟疫情在一個共存的狀況下，去恢復原來的正常生活節奏。那當然這個疫情它是存在的，那病毒它很可能也還是繼續存在著，就觀光局這邊經過這兩、三年的經驗，跟這一次舉辦大型的活動，其實議員你大概也可以觀察的到，我們三場大型的活動，其實都是跟疫情、都是跟病毒共存的狀態下，去做了所有的防疫措施，甚至是智慧型的，包括那些人流，還有我們全部拉大、拉高了，我們的防疫人員數量跟防疫的任何的作為，包括清消，包括所有的消毒介面。那這個節奏，這個在疫情下防疫旅遊這件事情，就高雄市政府，其實我們已經都建構好了，不管是交通、捷運，我們已經在這樣的常態裡面去推旅遊。那當然這一波疫情起來，會有短時間的衝擊，這個也是無庸置疑，尤其是這幾天的數字。

黃議員香菽：

所以局長你認為說我們的陣痛期會是多久？在這段時間。

觀光局周局長玲玟：

我當然是希望它越短越好，因為誠如議員你也關心旅遊業、觀光業，的確好不容易大家看到了一些曙光，那也在這幾個政策走下來，大家也覺得看到曙光。那疫情是另外一個專業，由中央、由 CDC、由衛生管控專家他們來評估，這是一個專業。那政策在高雄這個部分，我只能說就我們的業務面來講，我們是以接下來可以共存，以最不影響生活、最不影響經濟條件、最不影響百業下，去做這樣的一個準備工作。

黃議員香菽：

好，我真的希望說能夠真的是好好地做啦！其實局長你剛有提到說我們之前的三場大型活動是以跟病毒共存的狀況下去辦理的，但是實際上那時候的疫情確實沒有如此的嚴重。而且現階段其實我們很多人都打完三劑了，但是還是面臨到有突破性的感染，所以這個可能是後續比較專業的需要去看的。但是在觀光這方面我還是希望說，我們能夠把它做到最好，畢竟，不要好像因為疫情的關係，我們高雄在地的旅宿業者，包括一些等等之類的，有關於旅遊這一塊的

業者會去損失到、或者是有受到傷害。好，局長先請坐。〔謝謝。〕

接下來我要講的其實也要把我們觀光局誇獎一下，我想今天其實從上面聽下來，很多人對於觀光局周局長到任以後，做的種種事情，其實都是讚嘆不已，甚至剛剛吳議員還給你按個讚。我想點亮金獅湖打造觀光新亮點，這個是我上一次在我們部門考察之前，先邀集了我們觀光局局長先到我們金獅湖去看了以後，我發覺金獅湖現階段，我昨天請我助理去拍了，確實在蝴蝶園的周邊步道，我跟局長建議了以後，局長特別又去趕快把周邊的步道有稍微去點亮了。昨天我助理去拍的時候，看到晚上的時候有家長帶著小孩子還在那邊散步，還有很多民眾在那邊遛狗，我覺得只要把這個地方變亮了，其實會去的人潮就會越來越多，所以在這邊感謝我們周局長的用心。

那再來還有就是我特別提到的，金獅湖的橋梁的燈光改善，前面這張是原本有的，原本就在那邊的一個橋梁，那個當然是從中央申請經費下來做的。那後續觀光局也把那個水舞的這塊也把它修理好了，那另外一邊這個是，最近我去會勘完以後，周局長特別請人家去把它整個保安宮前面的這條橋，去做一個藍色的燈光的改造。其實現在看起來也是非常的漂亮，但是我還是希望說，後續是不是有可能也能夠朝向像旁邊這一個有水舞的模式下去做？當然我知道這個需要花一筆經費，但是我也希望說，這個如果可以的話，也能夠去試做看看。那其實在金獅湖周邊、環湖步道周邊，不只這兩座橋；在另外一邊很靠近仁武的地方，其實還有一座橋。如果有可能的話，經費允許的狀況下，是不是請觀光局也能夠去場勘一下，去看一下有沒有可能也把它打亮。

那再來就是金獅湖南區公園增設兒童相關設施，當然那一天，我們周局長在那邊的時候也有特別去提到這一個，現有的南區公園它本身就已經有一些不錯的兒童設施在那邊，但是我認為說它既然緊鄰著我們的蝴蝶園，我想蝴蝶園是很多家長都會帶小朋友去的地方，如果把周邊的設施能夠更完善的話，甚至是去形成一個有特色、有主題性的共融式的公園的話，我覺得這個地方其實在假日的時候能夠吸引更多的人潮。所以這一塊我也是要拜託觀光局，是不是能夠加緊腳步能夠趕快去把這些地方相關的部分做完成？局長，簡單答復就好。

觀光局周局長玲玟：

好，謝謝主席、謝謝議員，我們馬上來規劃，好不好？

黃議員香菽：

大概需要多久的時間？

觀光局周局長玲玟：

如果東西要好一點的話，就是我們還是希望它是比較優質的，預算我可以來認真的再多找一些，我們也希望現在做下來，大人跟小孩都可以是喜歡，而且

是比較…。

黃議員香菽：

全民式的一個可以用的地方，不只兒童，長輩也有可能，因為其實也蠻多長輩在那邊運動的。〔是。〕所以就拜託了。

觀光局周局長玲玟：

那給我兩個月的時間好不好？

黃議員香菽：

好，沒問題，給你兩個月的時間，謝謝局長，再麻煩了。接下來我想針對一下，就是推廣公車全面電動化，我想行政院已經有宣布說，我們包括先導期、推廣期、普及期，剛剛也有議員針對於電動公車去做詢問，當然我們都知道，今年的3月3日很尷尬的一件事情就是鴻海的電動車剛好交車，其實這個應該是高雄非常大的一個新聞；但是因為3月3日的大停電，造成這個新聞比較沒有被大家去知道。我想要請教的是，因為我有看到交通局的簡報上面有特別去提到說，電動車在2025年要達到60%，我有大概去找了一下數據，現階段統計到1月的時候，只有194輛，總公車總量的19.4%；局長有說年底要達到221輛，會佔22%，這樣的速度到底有沒有可能能夠在這個時間點去完成？甚至2025年能夠達到60%，2030年可能是全面汰換，局長你知道這個速度要多快嗎？因為如果依照現階段高雄大約有1,000輛的公車，分屬是7家業者，如果就我所知應該是7家業者，等於說5年就要汰換至少400輛的公車數，這個速度我們夠快嗎？然後還有一個就是我有看到，鴻海子公司－鴻華，在台北跟高雄所使用的同一輛電動公車，在台北上路4天就卡在半路，當然他有出來說明說這個是因為當天的天候、當天的路況等等影響的。但是因為現階段的電動公車，我們跑的是比較遠程的路線，如果我們遇到相同的情形，交通局要怎麼去因應？

還有一個就是充電樁問題。我想電動公車造價昂貴，我們都非常知道，1台都差不多要1,000多萬元，如果沒有強硬地去要求業者要去更換，當然我知道現在好像交通局在簽訂一些契約上面，譬如說他營運比較不好的或者是他必須要增加路線的這一塊，你們在重新簽訂契約上面有去強制的要求，可能要要求他換電動公車，但是對於造價這麼昂貴的電動公車，現階段雖然中央政府有補助，1台公車目前看到的是獲得政府的補助338.8萬元。如果他的續航力跟妥善率達標，每年還可以取得28萬元的營運補貼，為期是8到12年，所以他的補貼金額是有可能到1,000萬元的，但是這也突顯了一個事實，政府如果沒有補貼的話，其實民營業者要去換所謂的電動公車，他就沒有那麼有動力去更換。

我們在看的就是說除了電動公車貴以外，充電樁也是一個非常高的價格，充

電樁大概 1 個設置的成本是 200 萬元，光是拉台電的高壓電線就需要到 150 萬元，等於說拉了台電的電線就佔了整個充電樁的四分之三。在這一塊，交通局有沒有配套的措施？有沒有可以協助業者來做的措施？是不是請交通局局长能夠答復？謝謝。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員對於我們電動公車的關心，我們 60%是有經過一些計算，因為我們在民國 109 年交通部補助我們只有 83 輛，所以我們主要是符合汰舊換新的年限，現在柴油車已經不補助了，所以業者一定要換電動公車，這是交通部的政策，所以我們…。

黃議員香菽：

所以業者在換電動公車當中，他們有沒有去跟你們反映到說這個造價實在是太貴了，還是？

交通局張局長淑娟：

因為現在電動公車補助分 2 種型態，一個是示範型，示範型可以補到 1,000 萬元…。

黃議員香菽：

是，但是這不是長久性的，這不可能未來每一台都這樣補。

交通局張局長淑娟：

一般型的話，補助也大概 600 萬元，還是有車公里的補助，那個都是有，所以會有這 2 種型態的補助。示範型的極限到今年截止之後，明年會再做轉型，所以它明年會進入推廣期，因為當初示範型是想要達到國產自製的目標，所以明年會進入推廣期。其實 2030 年是交通部的政策目標，這個不是市政府的政策目標，是交通部的政策目標，只是我們 follow 這個政策目標去規劃說我到哪一年要汰換多少。

黃議員香菽：

所以你們因為交通部的政策目標，所以你們有去訂定了一個 2025 年要到 60 %。

交通局張局長淑娟：

對，所以我們必須要這樣子，在 2030 年才有可能達到 100%。現在的問題是在…，因為高雄有一些中巴，可是目前市面上沒有電動中巴，像我們去年提了 3、40 輛，交通部也沒辦法給。

黃議員香菽：

就是全部都打回來就對了。

交通局張局長淑娟：

對，就打回來，所以我們今年會再提。我們希望現在的車廠能夠去打造電動中巴，通過驗證，業者就可以去做汰舊換新的申請，這是第一個。

第二個是充電樁。充電樁其實高雄的問題沒有那麼嚴重，反而是在北部的問題才更嚴重，因為北部的車輛數，像台北就大概 3,000 輛，他一個廠站可能 1、200 輛的電動公車需要設充電樁，需要的電壓數就非常的高。在南部現在高雄市會面臨的問題是在我們有一些公車廠站是屬於農業區，農業區要申請高壓用電就是需要…。

黃議員香菽：

比較困難。

交通局張局長淑娟：

比較困難，所以現在問題大概是這一點。這一點其實交通部也在協助跟經濟部做一些溝通、做一些解決，所以我想運具電動化是行政院的政策，所以這些問題其實交通部都在極力做一些解決，我想跟…。

黃議員香菽：

局長，我覺得你可以去跟經發局看針對於鴻華這一塊，因為他現階段已經決定在高雄，包括連製程，包括連自駕這一塊的系統，包括連電池，包括什麼，他打算一條龍的都在高雄做，我覺得你們中巴這一塊就可以請經發局去協調看看、合作看看。

交通局張局長淑娟：

我們跟鴻華談過，我們也都在跟鴻華對接，包括市長也很希望這個電動公車是一個智慧電動公車，還要帶生態系出來，所以會有一個產業鏈。我們跟鴻華反映，包括業者也跟他反映說還有中巴的車型需要，所以鴻華也帶回去評估當中。

另外，剛剛所提就是台北那個，那個因為他現在是新的公車，有很多保護的機制…。

黃議員香菽：

當然多多少少的問題一定會有。

交通局張局長淑娟：

對，有很多保護的機制。

黃議員香菽：

當然高雄現在還沒有遇到這個狀況。

交通局張局長淑娟：

對。因為那時候台北就是豪雨，就是下大雨，所以他有一些…。

黃議員香菽：

你現在面臨到極端氣候，高雄未來也有可能下大雨，也有可能遇到。

交通局張局長淑娟：

所以鴻華就有這個經驗之後…，因為現在的車輛都是鴻華免費提供給業者在做測試，所以鴻華他們就會去做一些調整，我想其實這些都是一個很好讓技術更進步、更成熟的考驗，所以我覺得我們沒辦法說預防不發生，可是發生了，我們怎麼處理才是重點。

黃議員香菽：

對，就是先想解決的辦法，我覺得這個是我們要做的，謝謝局長。

交通局張局長淑娟：

謝謝。

黃議員香菽：

接下來，捷運黃線。我想這個剛剛也有議員特別問過了，其實我想針對的還是聯開的這一塊。我們都知道捷運黃線，我們必須自償的是要 600 多億元。600 多億元其實面臨到高雄市現在的財政窘境，我們到底要怎麼樣去達到這 600 多億元？當然聯開，我們去找了很多地方，這個是捷運局的資料，現在捷運黃線所有的聯開案其中這 10 個是有可能下去做的，甚至有一些可能已經在談了，我覺得聯開案一定要做，但是要怎麼樣做得好？要怎麼樣做得讓市政府能夠讓廠商真的覺得他有意願來投標？我覺得這個是捷運局要去努力的，這個會後再給我資料，我就不再詢問了。

再來，綠園道周邊易肇事路口。我非常感謝交通局黃副局長在上個月特別陪我到這幾個地方去看了一下，我們都知道綠園道周邊現在改成鐵道街。鐵道街因為是從鳳山一路可以到三民，甚至可以去到高雄火車站那裡，所以大家的速度實在是有夠快，當然這個地方發生了很多起的車禍，尤其是在鐵道一街跟九如一路 381 巷，還有鐵道街跟九如一路 237 巷，這個地方很容易發生車禍，因為時速過快…。

主席（李議員亞築）：

再給黃召集人 2 分鐘。

黃議員香菽：

謝謝。這個地方當然我們去會勘過以後，也非常感謝交通局在昨天已經先去劃了一個「停」的紅色區塊，其實劃完以後還是有里長在跟我反映，說有一些比較小的巷道希望你們能夠再劃，原本我們當初設定的可能只有 2、3 條的巷道，但是里長看了以後，因為昨天在劃的時候，我的助理同時也在現場，所以他確實有看到民眾因為這個「停」的紅色標線，讓他能到前面的時候就慢下來了。所以這個確實是有幫助，我也希望趕快把里長他們要求的地方能夠補齊。

還有就是這 2 個地方的紅綠燈，我也希望如果有經費的話，我知道交通局每一年針對紅綠燈只有 1,000 萬元的經費而已，其實我們交通委員會也每次都在講說希望你們把需要的預算能夠提出來，我們也希望能夠把這 2 個地方的紅綠燈趕快設置，趕快劃好。

最後一個就是人行道上的機車格。高雄的機車數量是全國之冠，機車停車位不足，所以供需失衡的狀況衍生了非常多的停車亂象，包括前一陣子機車騎上人行道，波蘭記者的一個 po 文讓我們的市長震怒，在 10 天之內警察局開了將近快 1 萬多張的罰單，之後苦苓他又在臉書 po 文說我們人行道劃了停車格停車這個狀況。這個是長久以來一直有的狀況，其實大家都一直在討論汽車停車格，但是實際上我們的機車也非常需要有停車格。所以等一下請交通局長能夠一併…。

主席（李議員亞築）：

請局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝香菽議員。針對鐵道街的部分，我們還需要再增設的部分，我們會去跟里長跟議員了解一下，希望哪些路口需要增設的，我們趕快來處理。另外，號誌的部分我們先觀察一下這個績效怎麼樣，如果後續還是有需要的話，我們再納到號誌設置的相關評估裡面去做評估，看需求怎麼樣來做設置。〔…。〕

主席（李議員亞築）：

再給召集人 5 分鐘。

交通局張局長淑娟：

我們就觀察結果，我們會持續來觀察。另外，針對機車停車問題，因為高雄市現在大概 205 萬輛機車，我們劃設的格位數大概是 11 萬多格。

黃議員香菽：

這個差距非常的大。

交通局張局長淑娟：

其他可以停車但沒有劃設格位的地方，總計大概 176 萬格，實際上還是有點差異。所以對於人行道的停車，其實市政府後來在一百零幾年之後，我們就有訂定一個規定，3.5 米以上的人行道，人行道原則禁停，除非淨寬 3.5 米以上，我們才視需求去留設一排，一排還要維持 1.5 米的淨空。那天苦苓先生所指的是之前所設置不滿 3.5 米的人行道，後來我們也去處理。目前還是有一些路段未滿 3.5 米有設機車停車格。

黃議員香菽：

所以你們大概有去盤點過了嗎？

交通局張局長淑娟：

對，我們有盤了。所以未滿 3.5 米的部分，我們會趕快來做一些處理。另外有開放合乎大家需求的部分，就是 3.5 米以上才有可能開放，這是人行道的部分。另外，我們也跟工務局合作，像議員的選區在自由路，以前高醫那邊停車非常的混亂，機車都不知道怎麼停，現在透過造街把機車彎留設出來之後，其實就非常的乾淨，也不會影響行人的空間。所以後續的幾個造街，包括左營大路的造街，其實機車的停車彎都會留設出來，這樣才能正本清源，不要讓機車再上人行道去停車。

黃議員香菽：

確實我有去看自由路那個地方，那個應該是在十全路上，就是在學校外面那邊你都有劃設機車停車彎進去。

交通局張局長淑娟：

對，那是整個都用挖彎的方式做處理，所以就會整齊。我想這部分我們會持續，只要養工處有申請到造街的路段，這個已經會變成標準的配備，剛好它的設施帶也可以同時去做一些電箱等等的設置，都可以完全在這個設施帶裡面做處理。

黃議員香菽：

好，謝謝局長。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員。

主席（李議員亞築）：

感謝黃香菽召集人專業的質詢。

主席（黃議員香菽）：

我先處理時間，下午的議程到 6 點，延長開會時間到李議員亞築質詢完畢再行散會。有沒有意見？沒有意見。（敲槌）

接下來請李議員亞築質詢，時間 20 分鐘，請發言。

李議員亞築：

感謝黃香菽召集人、交通部門各局處首長大家辛苦了。接下來本席先來探討的就是我們岡山路竹延伸線，現在預計 117 年，站體要做到大湖站了，台南在今年度也啟動了台南捷運的初步計畫。但他們的初步計畫，目前線路跟站體還沒有做完整性的規劃，但是他們就是有說要跟我們高雄做個共構串聯。所以我們這邊最希望的就是高雄和台南的共構串聯是不是可以同一車廂？如果不是同一車廂，可不可以同一個站體？至少是樓上樓下。不要還要離開站體去對面的站體，這樣反而更麻煩。所以我們在共構站體串聯的部分，因為 117 年我們

的大湖站會先完工，所以我們是要等台南捷運站延伸過來才要做共構站體，還是我們會先去提出共構站體的計畫呢？這部分請捷運局長先答復一下，我們的共構站體要怎麼去建設？

主席（黃議員香菽）：

請吳局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席，感謝李議員。共構站的部分，我們跟台南市政府都有討論過，因為我們的期程比較快，我們都已經先辦理招標了，未來的部分，我們會同一個月台，一側是重運量，另一側是台南捷運紅線的部分。如果要轉乘，其實只要下車、上車就可以，不用再有其他距離的部分。

李議員亞築：

如果在同一站裡面，現在的問題是刷卡不用再出站刷卡，我們直接在站內換乘就好了，對不對？〔對。〕這個是終極目標，還是本來就這麼決定的？

捷運工程局吳局長義隆：

我們跟他們討論完之後去做確認的。

李議員亞築：

反正就是我們不用離開站體，也不用出站，只要在站內就可以換乘了。

捷運工程局吳局長義隆：

不用，例如從高雄到台南，搭到大湖站只要下車，直接上台南的車子就可以到台南。

李議員亞築：

有預計這個共構站體大概哪時候會完成嗎？還是要等台南的期程呢？

捷運工程局吳局長義隆：

站體的部分，我們是希望他們加快，因為他們現在整體路網剛過，但是可行性還沒送，我們的部分已經到綜合規劃。接下來我們就要辦理施工了，所以這部分我們會先跟他們協調，依據他們設施的條件我們先予以預留。

李議員亞築：

因為北高雄跟台南的連結度非常高，像本席高中也是讀台南女中，我們其實很多生活圈或工作也都在台南。所以能做共構其實對我們北高雄的發展是一個非常好的規劃，也希望儘快能看到這個共構站體的成立。謝謝局長。

接下來我們來探討，因為目前的岡山路竹延伸線有一個限縮段，就是因為那邊一直限縮在拓寬的問題，所以民眾一直在擔心如果不拓寬，我們捷運到底能不能做？因為上次本席質詢的時候，我們站體是不受限在拓寬的時程內，但是那麼窄的路寬，就算是疊式的車站，旁邊的民眾會擔心車站跟我的看板靠得那

麼近，會不會有噪音跟震動的問題。所以兩個問題，一個是我們確定不受拓寬的影響；第二個是有沒有去評估噪音跟震動對我們鄰近房屋的影響呢？這部分請局長答復。

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席，感謝李議員。第一個，我們的疊式站體不受道路要不要拓寬的影響，因為我們沒辦法等，所以我們目前是用疊式的方式，這個部分在台北或是國外都有相當多的實例。接下來就是震動跟噪音的部分，第一個，我們軌道用浮動道床，因為這樣可以減噪；第二個，我們的隔音設施部分，隔音牆也會施作，所以不會影響到周邊居民。

李議員亞築：

所以確定就是不受拓寬影響，居民也不會受噪音的影響，對不對？

捷運工程局吳局長義隆：

這部分已經經過環評委員會小組的審查，都已經通過了。

李議員亞築：

我們那邊的居民就比較不會因為拓寬的問題而去爭議這個部分了，反正無論有沒有拓寬，捷運就是會做。謝謝局長。

接下來要探討的就是捷運的停電配套，其實說真的，停電這個問題造成全國性的大困擾，我們也不知道哪時候會突然又大停電。但是 303 停電，大家都知道我們高雄捷運、輕軌都停，還有輕軌停在馬路中央的，所以造我們交通很大的問題。但是台中就沒有這樣的問題，台中就沒有停電，台中捷運就是能開。所以這部分是我們高雄沒有去做饋線呢？還是高雄沒有做相關因應的配套措施呢？這部分可不可以請局長說明，如果岡山路竹延伸線開通了，我們可不可以有一個停電的配套呢？

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席，感謝李議員。捷運紅橘線從 97 年營運到今，只有停過這一次。因為捷運供電的部分跟台中的供電一樣…。

李議員亞築：

局長，我問你，303 停電我們就是停，台中就是沒有停，就是饋線的問題，我們高雄能不能調整饋線？

捷運工程局吳局長義隆：

台中的供電跟高雄的供電都一樣是 161KV，它幾乎是已經到輸配電的等級了，所以這一次高雄的情境跟台中的情境是有些差異。

李議員亞築：

有什麼差異，為什麼人家那邊有電？

捷運工程局吳局長義隆：

161KV 的部分是不會停的，只要一停全市都停。

李議員亞築：

為什麼台中沒有停電，高雄停了？

捷運工程局吳局長義隆：

這一次整個供電受影響的部分，主要是在興達電廠，因為我們的輸配電 161KV 也是受到停電的原因，所以才會影響；台中因為它 161KV 供電這一部分沒有停，所以不受影響。遇到這種狀況，捷運公司必須啟動整個緊急應變。

李議員亞築：

捷運有沒有不斷電系統？至少車廂不要停在軌道上，至少要回到站體，要不然一停電車箱是封閉的，裡面也沒有冷氣其實很危險、也很高溫，在夏天是高溫的。

捷運工程局吳局長義隆：

所以停電一開始會進行壓降，這時捷運公司還是把車輛開到站體本身，然後再啟動接駁公車轉乘。

李議員亞築：

所以停電捷運車廂是可以回到站體的？〔對。〕確定？〔對。〕因為我們不知道哪個時候會停電，我希望以後停電，高雄的車廂能夠回到站體，如果沒有回到站體，局長你要負責，你要去搶救。

捷運工程局吳局長義隆：

這個停電以後應該不會發生，因為 161KV 停電的部分是…。

李議員亞築：

我們之前也不可能預測到 303 會發生啊！局長，我的意思是你做好配套措施，好不好？〔好。〕希望高雄跟全台灣不要再遇到這種大停電，就算遇到了，高雄的捷運跟輕軌都有配套措施，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

捷運的運作，第一個，一定是安全，安全一定要顧慮到，所以所有相關因應配套，都是在相關的 SOP 裡面。

李議員亞築：

對。因為台中沒有停、就只有高雄停，這個是事實，對不對？儘量去配合，

儘量做好我們的配套措施，好不好？謝謝局長。

接下來是探討阿蓮與橋科高鐵下的聯通道，這個問題本席從就任議員就開始講了，台南段 2007 年就開通了，還開通兩個汽車道、一個機車道，但是你看左邊高雄段，就是荒野一片，它其實是預留要開通的，但是為什麼已經 15 年了，小孩子 15 歲國中都畢業了，高雄段到底哪時候可以開通？這個部分請局長答復，為什麼差距這麼久？

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

交通局張局長淑娟：

台 39 線南延的部分，市府已經爭取非常久，過去是工務局一直積極跟營建署做爭取，不過一直都沒有得到同意。但是在 109 年因為橋科的開發，所以台 39 線南延才又受到重視，然後把它定位為省道，所以現在是由公路總局在做可行性研究。它要從台 28 線到台 22 線，因為可行性研究還需要很多的時間，所以我們目前爭取是從市道 186 號到台 22 線是優先段會先施作，行政院也同意，這個也已經納入橋科的聯外道路計畫裡面。

李議員亞築：

哪個時候可以完成？我這輩子看得到嗎？

交通局張局長淑娟：

當然可以。因為現在這個計畫已經要由市政府工務局代辦，所以包括都市計畫變更，還有相關的行政院核定計畫出來…。

李議員亞築：

可是工務局說這個是交通局規劃的。

交通局張局長淑娟：

交通局規劃？

李議員亞築：

對，這個是交通局規劃的。

交通局張局長淑娟：

可是工程是工務局代辦。

李議員亞築：

所以你們要先等款項下來，他們才能代辦，對不對？

交通局張局長淑娟：

對。最近林副市長有召開一個會議，有做一些檢討，經費會在行政院核定同意之後…。

李議員亞築：

所以目前還沒有動工的期程，也沒有完成的期程，對不對？

交通局張局長淑娟：

本來有規劃一個期程出來，不過現在經費還要再協調。

李議員亞築：

局長，你去努力，好不好？我希望能看到高雄段可以開通，好不好？〔好。〕

我從小就看到台南開得那麼大條，但是我不知道為什麼高雄段沒有開通？

交通局張局長淑娟：

據我所知，高雄也爭取十幾年。

李議員亞築：

對，是台南比較厲害，台南市長比較厲害，還是怎麼樣？

交通局張局長淑娟：

不是，當初高鐵在營運的時候，就有規劃平面段，可是不知道為什麼只到台 28 線。

李議員亞築：

因為台南段是中央全額撥預算。

交通局張局長淑娟：

對，那是省道，所以我們現在是爭取省道。

李議員亞築：

對啊！

交通局張局長淑娟：

對，也是爭取省道，所以也是由公路總局要全面檢視經費。

李議員亞築：

好，一樣啦！希望高雄市政府盡力，我們已經差人家 15 年了，我也希望本席在我這輩子可以看到高雄段開通，好不好？謝謝局長。

交通局張局長淑娟：

好，沒問題，謝謝。

李議員亞築：

好，謝謝。接下來，我們要來探討這個路口這個月真的是造成路竹區很大的問題，這個路口在 3 月 22 日交通局做大變動，本席在這邊說明，在 3 月 22 日之前，他們要搞標線、拔紅綠燈及改紅綠燈，本席都不知道！不要在網路上惡意攻擊，不想處理的人也不要再惡意攻擊本席說這是我處理的，我是在 3 月 22 日那一天下午你們改完收到陳情，才說你們怎麼改成這樣？改到警察要去站在路中央幫你們指揮交通，指揮到 9 點多警察受不了了，他把路口改成閃黃燈。那時候跟你們反映，你們的科長跟我回答說什麼？我們明天再去看。你已

經造成路竹區這個路口這麼大的問題，我還要等你們下班？局長，你在拔紅綠燈之前，在換燈號之前，你的配套措施都沒有做好，你的標線改了這麼多次，改到民眾看不懂。我們現在看原本它就是這樣子，反正現在最有問題的是去東安市場跟右轉金平路，中間那一條線是去市場，右轉那一條線是去金平路，很簡單嘛，紅綠燈在那邊很簡單嘛！造成這麼大的問題，請局長先跟路竹區民道歉，好不好？你們改到現在還沒有好。局長答復，好不好？

主席（黃議員香菽）：

請局長答復。

交通局張局長淑娟：

這件事情我們在溝通上可能有點疏失，真的跟議員道歉。

李議員亞築：

我跟你說你們改標線、改號誌就是要讓路口更安全，但你們改完路口反而變得更危險。

交通局張局長淑娟：

我跟議員報告，後來我接到說議員在關心這個，因為本來我們從路型的調整裡面來看，其實會比原來更好，就是我們有把握比原來更好，我們才做的。

李議員亞築：

你們的把握？

交通局張局長淑娟：

對，可是…。

李議員亞築：

你們坐辦公室的把握，讓我們那邊的居民…。

交通局張局長淑娟：

可是後來我也自己親自去現場看，我有親自去看，我發覺圖說跟現在的標線是有落差的，所以我也要求同仁你不能只有派工，你要去現場再做確認，因為有時候施工的那些工人可能不是那麼清楚。

李議員亞築：

局長，你先道歉好不好？〔好。〕這件事情造成那一區的路口這麼多問題，你先道歉好不好？

交通局張局長淑娟：

對，我剛剛已經有道歉了，再一次道歉！4月7日我去看過之後，里長也有跟我反映有一些問題，我們後來也有再做一些強化措施，號誌的部分我有請同仁趕快要施作。

李議員亞築：

我來一個個詢問，第一、你們修改標線為什麼可以修改這麼多次？就表示你們當初沒有規劃好，是你們交通局的問題。第二、你們拔除紅綠燈，你看精神堡壘的 2 號跟 3 號，在 2 號那邊之前都看舊有的紅綠燈進出，那邊怎麼辦？1 號他們說你們現在改成這樣，他不知道要怎麼出來，那邊是有住家的；還有 5 號，當初你們劃標線，你們知道你們的標線放在哪裡嗎？放在紅綠燈下面，騎機車的民眾說我抬頭根本看不到紅綠燈。所以你們這個路口這麼多問題，你們在改標線的時候，可不可以至少聽一下在地居民、在地里長的聲音？

交通局張局長淑娟：

對，好。

李議員亞築：

里長那一天被罵得半死。

交通局張局長淑娟：

我跟議員說明，這個改善案的過程其實規劃了很久。

李議員亞築：

規劃很久還規劃成這樣，我也是佩服你們交通局。

交通局張局長淑娟：

可能造成有些比較大的行為上的改變…。

李議員亞築：

我跟你說，這個路口你們還 PO 在你們的臉書上面宣傳。你們做個圖說把所有問題解釋清楚，1 號到底要怎麼出來，2、3 號現在是單行道還是怎麼樣？所有的問題一一的解釋，好不好？

交通局張局長淑娟：

好，沒問題。

李議員亞築：

做個圖說，好不好？

交通局張局長淑娟：

好，謝謝。

李議員亞築：

謝謝局長。以後改路口，不要坐辦公室裡面想，出來看好嗎？接下來就是來看紅綠燈，而紅綠燈是鄉下很深的痛，明明就是死亡車禍，然後擦撞車禍也常發生，我們的紅綠燈就是爭取不下來，難道一條人命換不了一座紅綠燈嗎？尤其是我們湖內區的信義路，你往前面看、往後面看，它就是整條直路，而且沒有紅綠燈，也沒有任何相關的減速標誌，這邊的車速非常的快，因為左右邊都有住家在出入，然後港后里這邊也都是車速非常快。因為今年度有 A1 事故，

已經一條人命了，所以民眾和里長都希望裝一個紅綠燈吧！好好研議好嗎？不要出來會勘都說我們沒有錢，高雄市政府交通局出來會勘的態度認真一點，不要都說你們沒有錢，撥預算撥假的嗎？第二個，我們仁愛路 88 巷口，當初亞築在這邊爭取的時候，其實是要做紅綠燈的，我不知道為什麼變成閃黃燈，說真的閃黃燈架設的預算和做紅綠燈的預算是一樣的，尤其是現在，那時候我為什麼要爭取？因為那裡是進去社區的路，又是菜市場，所以變成社區和菜市場結合的路口，如果沒有紅綠燈，其實長輩很難進出，所以里長也一直建議，既然都做閃黃燈了，為什麼不要把它改成紅綠燈呢？第三個，青旗里是不規則的路口，因為它的不規則，所以出來都有死角，你從這邊去看不到右邊的車，你從那邊來也看不到左邊的車，所以這個地方如果沒有做紅綠燈，導致很多的擦撞，因為民眾騎到這裡，看不到有車出來他就衝過去了。第四個，再來說紅綠燈不斷電系統，其實本席去年度在說不斷電系統是因為分區限電，今年度在說不斷電系統是因為 303 大停電，所以我們台灣的發電系統一定是有問題的，所以我們也希望就算停電，紅綠燈也不要斷電，因為交通路口，尤其是很大的交通路口，如果出來沒有紅綠燈真的是險象環生，那天停電所有的警察都出來指揮交通，連義交都出來還不夠，因為我們高雄的路口實在太多了。

接下來我要請教觀光局，我一直要來探討，其實以前舊有月世界藝術裝置，是舊有的，但是它也很有意象，一看就知道是月世界，它晚上是會亮的。現在雖然改建完之後很漂亮，但是你晚上去看，只有 7-ELEVEN 會亮而已，其他所有東西都不會亮，所以那邊是一片黑漆漆的。它雖然是景區，有做一個燈光造景，其實你從這條路過去，你看不出來它是月世界的入口，所以我也希望在入口做一個不論是白天的裝置藝術，晚上也能點亮月世界。我也希望這個裝置藝術入口能夠跟我們的公車站做個配合，因為公車站在一個景區是一個很好規劃的點，無論是文化中心站或是金門西吳站，其實他們都很有特色在，也很有在地的文化表現。接下來就是我們月世界的工程，目前在做舊遊客中心的拆除、改善環湖步道及環湖欄桿，還有熱氣球場地整理…。

主席（黃議員香菽）：

再給李議員 2 分鐘。

李議員亞築：

謝謝主席。我們預計哪時候才可以把這個工程完成？因為去年辦的熱氣球大家好喜歡，今年度會不會再辦熱氣球的活動，大約預估在幾月呢？剛剛在說環湖步道，其實本席一直在探討，因為我們的環湖步道過矮、也很容易脆化，因為它是木頭做的欄桿，也希望做個提升改善，結合我們地方特色。尤其是步道，我們的黃召集人那時候去月世界，真的在那邊跌倒，想跟觀光局申請補助去看

個醫生，因為路面的落差，你看一個手掌的落差超過 10 公分以上，實在是非常的危險。接下來是月世界停車的問題，月世界的停車場不足是大家都知道的，所以大家看到空地就會去停，雖然這個空地是林務局的地，但是剛好在遊客中心的正對面，民眾也覺得那裡可以停，所以就停了。但是他去逛一逛回來，就發現車子開不出來了，但是你們要請林務局去處理這個問題，根本是不可能的，所以是不是請觀光局做個斜坡道，讓民眾去玩也能開開心心的回家。你知道這種事情大概每個星期都會發生，每個星期都會叫警察，每個星期都不知道怎麼辦，所以只要做一個水泥斜坡道，讓那一排的車子可以停、也可以出來，讓來遊玩的遊客也能有一個快樂的心情，好不好？請交通局先回復，然後再請觀光局回復好不好？謝謝。

主席（黃議員香菽）：

請交通局局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝李議員，剛剛有建議的三個路口，我們都會納入評估，其中民生路和成功街路口，公總有補助經費，這個會納入今年的工程，應該下半年就會完工。

李議員亞築：

下半年大概哪時候？你是說青旗里的是不是？

交通局張局長淑娟：

對，7 月，就是民生路和成功街那個路口。另外，不斷電系統的部分，我們今年有 80 處已經在公告了，5 月份決標。〔…〕有 80 處，真的僧多粥少，因為號誌路口總共有 5,500 處，高雄市可能是全世界密度最高的，我們目前是 80 處之外，後續我們還會持續爭取經費再增加，目前大概…〔…〕對，那個部分我們會再做努力，好，謝謝議員。

主席（黃議員香菽）：

請觀光局局長答復。

觀光局周局長玲玟：

謝謝主席、謝謝議員，謝謝你長期對於月世界這邊的督促，簡單的幾個夜間點亮裝置藝術的這個部分，我們可以馬上來做，也跟議員報告幾個進度。我們的公車候車亭，6 月以前就會施作完成，現在設計大致已經抵定了，再做一個簡單的微調。〔…〕有，我有看過了，今年我們改的這個設計，在這一次燈會我們找到一個很優秀的策展人，所以我在想接下來就是細部的微調，我們也可以再來討論一下，再來看看要怎麼樣來調整，我大致上認為，改到這樣應該稍微有到位了，它也有一些立體的呈現。〔…〕好，這個部分我們再利用這短短幾天，大概月底以前我們把它調整好。另外，今年月世界整個入口一期的

整建，我們今年的目標就是讓議員以後不要再拿舊欄桿來問我們了，今年的欄桿其實跟月世界的意象很像，就是整個第一期的整建和步道的部分，我們預計最晚在今年 8 月會全部完成。熱氣球的部分，目前是規劃在中秋節，等於是中秋節的連假開始展開，為期也是跟去年一樣，以目前預算的規模大概可以維持到一個月，我們盡可能再看看是不是有別的方式，再找一些預算把它延長。今年特別跟中央再爭取到明年的 2,000 萬元預算，所以明年的月世界，我們就開始第二步，做上面天梯的部分，所以月世界這一、兩年，我想在整個整建上，應該是近年來最大的規模了，我想這個部分也儘量達到不讓議員失望，接下來的進度就是儘快做候車亭的部分。〔…〕停車的問題，我們最近也跟林務局聯繫，前一陣子相關科員去現場三次，我們又找到兩塊地，也是因應今年月世界熱氣球開始，我們認為還是會有更多的人來，這個部分我們再盤點幾塊地，讓整個停車的空間增加。至於剛剛這一塊，看起來應該是國產署的地，應該不是林務局的，這一塊我們來跟國產署連繫一下。雖然說很簡單，我們可能去幫他鋪一下，這個工程預算都沒有問題，但還是找到對口，要跟土地的所有人我們再來討論一下。〔…。〕是喔！我們馬上，好，謝謝。

主席（黃議員香菽）：

局長，我想亞築議員針對車站站體的那一塊，他要的應該是站體本身的造型立體化，因為我有大概看了一下設計，就是上面有一個太空章魚，然後有一個平面的設計，當然設計非常 OK，很符合月世界。但是亞築議員的訴求是比較希望站體立體化，因為我看他每次提出來的照片，都是比較站體立體化，當然這個可能需要花到比較多一點點的費用，還是希望你们能夠下去評估，不然好像每一個會期都有針對這一塊提出來做質詢。謝謝亞築議員的質詢，下午的議程全部結束，明天上午 9 點繼續開會，散會。（敲槌）