

第 4 屆第 1 次定期大會第 16 次會議

(中華民國 112 年 5 月 12 日下午 2 時 30 分)

交通部門業務報告與質詢

主席（邱議員俊憲）：

向大會報告，下午的議程是本會第四屆第一次定期大會，交通部門的業務報告及交通委員會的議員質詢，首先我們先進行各局處的業務報告，我們請觀光局高局長閔琳業務報告，時間以 10 分鐘為原則，請大家簡要的跟大會來做報告。

觀光局高局長閔琳業務報告（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（邱議員俊憲）：

接下來進行交通委員會議員的質詢，每位議員發言時間 20 分鐘。第一位請我們黃議員捷發言，20 分鐘請。

黃議員捷：

謝謝主席，各位局處首長大家午安。首先我要請請教的是捷運工程局，因為前幾天中捷的工安事件，引發全國的譁然也讓大家非常的遺憾，怎麼會發生這麼嚴重，而且是沒有辦法想像的意外事故，我相信大家看完之後，這個建商的責任責無旁貸，畢竟它們的吊臂掉下去這個太扯了，但是這個部分捷運工程局，到底有沒有相關的責任，我覺得也是值得釐清的，因為看了一下中捷其實昨天有公布，它們整個事情發生的時間序，發現從它們的保全發現有異狀，到最後撞上去其實中間有 40 秒的時間，這個關鍵的 40 秒的非常重要，包括說保全第一時間，有沒有辦法讓這個車停下來，到上面的隨車員還要打開鑰匙，然後再去把緊急裝置啟動，中間其實就拖了非常多的時間，我覺得非常可惜，明明是可以多做預防的，我看了一下他們使用的這個裝置，比較大的問題是發現它們，這個是無人駕駛的車輛，中捷的這個系統跟北捷的文湖線是一樣的，我看了一下我們高捷，目前紅線、橘線是沒有使用這樣的系統，因為我們的輕軌跟所有的捷運，都是有駕駛員的狀態，可是接下來要蓋的捷運黃線，就是無人駕駛的系統，所以這件事情會讓人擔心的是，會不會我們中運量的捷運黃線，也沒有緊急煞停的按鈕，也沒有相關的偵測系統呢？這個要請局長跟我們保證，這樣的事情絕對不會在高雄發生，包括說如果有異物入侵，是不是不一定要碰到軌道才能偵測，而是只要有異物在這個行經路線上，就應該要去預防並且第一時間發出警示，再來緊急煞停按鈕在我們的月台上面，應該要有一個這

樣的設置才對，目前看起來中捷確實，這兩個關鍵的系統都是缺乏的，高雄接下來的捷運黃線，在接下來的規劃裡面，你們要如何去做預防，請局長答復。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席，感謝黃議員。有關我們黃線的部分，第一個跟中捷不一樣的是我們都是地下化，所以這些相關高空掉落的部分…。

黃議員捷：

不過其實還是有兩站是高架。

捷運工程局吳局長義隆：

最後一站我們只有 Y1，Y1 的部分其實已經到機場的部分，這一段其實是比較偏外圍地區的部分，我們整個黃線的部分，雖然跟台中都是屬於 CBTC 的部分，但是我們的廠商不同，我們是用西門子系統，台中的部分是 Alstom，雖然同樣是 CBTC 的部分，但是每家廠商它們設計的方向，跟整個安全的管理部分，都一定會有一些差異性存在，所以我們針對台中案例的部分，我們其實也有進行黃線檢討的部分，目前黃線也正在設計階段，我們會將台中案例予以融入，最起碼我們現今初步設計的部分，我們其實在車站跟整個站務室，都有緊急按鈕然後可以緊急停車，另外我們也在最後一段，就是最後大概一公里的這些高架段雖然是偏區，但是我們也會設計相關的監控系統，所以整個跟台中的情境是完全不同。

黃議員捷：

好，這個要謝謝局長在這邊保證，這個是大家都很關心，尤其是黃線也是無人駕駛的系統，拜託這一些預防措施都要做好，千萬不要重蹈覆轍。另外一件事情就是因為，這個事件第一時間發生的時候，大家就在討論為什麼高架段的捷運旁邊，在這麼近的範圍裡面施工，沒有想到會有吊臂從空中掉下來，高雄目前正在興建的，捷運軌道周邊也是有很多建案正在進行著，你看這張圖就知道，高捷楠梓段旁邊就在蓋大樓，我想問的是我們相關的申請，包括說禁限建的範圍，然後是不是建案都一定要跟你們申請，這個相關的程序是什麼，可不可以跟市民朋友清楚的說明，我覺得這攸關接下來大家，對於大眾運輸的信任，不要說到最後大家都不敢搭大眾運輸，好像是絕命終結站一樣，這個讓人看了會非常害怕，所以包括這些相關的規範，可不可以請局長跟我們清楚的說明，到底周圍的施工是不是，只有 6 公尺才禁限建嗎？如果像這種大樓這麼高，就在捷運楠梓站旁邊，接下來要如何預防，它們有相關的一些公安意外。

捷運工程局吳局長義隆：

跟黃議員報告，我們的管制部分有兩部分，第一部分是我們捷運工程局的部分，我們是捷運禁限建的部分，我們的動態報告是限於外圍過、出來 6 公尺禁建，往後再往外的部分 50 公尺限建，這個限建的部分主要是要確認，整個施工工程會不會影響到，我們整個捷運建設的設施安全，甚至有一些深開挖的時候，有可能造成我們土壓的變動，我們整個潛盾隧道會不會產生變形，甚至產生危險的部分，所以我們會針對大地工程相關的部分予以檢討。另外一部分就是工務局在 111 年 4 月另外訂定相關這些，針對交通要衝也就是捷運沿線，鐵路跟整個高鐵沿線的部分，這些建築工程跟營繕工程裡面，它有一個施工管理要點，這個施工管理要點裡面，也就是說你要申請整個建築案件，或是工程案件的開工或是拆除，都要經過工務局、交通局、勞工局跟捷運工程局，共同審核，以及我們相關的技師公會審核完成之後，審核通過才准予動工或者是拆除。

黃議員捷：

這是我們高雄自己訂的嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

對，勞工局的部分針對這次台中的問題，那個塔吊的部分是在我們勞工局的管轄範圍，為了這次的台中事件，我們工務局跟勞工局以及相關單位，也針對我們捷運高架沿線有重新檢視，針對這些塔吊的部分，其實是沒有問題。

黃議員捷：

好，這個要再拜託了，謝謝局長的說明，希望說接下來我們要重拾大家對於大眾運輸的信任，這些不該發生的意外都不能再發生，謝謝局長。再來要請教的是交通局長，因為剛剛局長報告的時候有提到了，現在大家都在討論行人地獄，當然我覺得這個是全台灣過去的一些問題，我們應該要加速去改善，只是說到底要如何去除大家這樣的疑慮，然後讓台灣真的變成行人友善的一個國家，尤其我們高雄要怎麼變成行人友善的城市，中間真的有太多事情要做了，我也不希望說行人地獄，這樣一個非常負面的稱號，變成是國際上對台灣的認識，這其實蠻丟臉的，這樣的風氣在以前就有了，因為今年 5 月其實全國就開始大執法，很可惜的是在大執法的這個過程當中，台南就發生了一個非常不幸的意外，有一對行人母女就因為駕駛沒有禮讓行人，然後說是因為被 A 柱擋到沒有看到等等，所以就造成這樣的悲劇，會讓大家非常的氣憤，這樣的悲劇怎麼會一再上演呢。王部長國材也有提到說，接下來到底要怎麼改善，他就提到了行人專用時相這件事情，我們高雄也有在試辦行人專用時相，除了接下來的小綠人，還有行人專用時相之外，我們到底可以大力的做什麼，而不是逐步的去改善，有時候改善的速度都太慢了，跟不上現在大家想要的一個行人安全的環境。

這些建議其實我相信，很多民間團體都已經提過了，現在這些關心交通，路網，關心行人安全的團體跟民眾都非常多，大家也都很專業，都講過了除了小綠人的號誌，然後使用行人專用時相之外，實體人行道真的非常的重要，不只是標線行，因為標線行真的都只是過渡期，你沒有像日本這樣子，非常實體的去隔出行人專用的一條道路，其實有時候真的防不勝防，另外就是行人庇護島，還有行人穿越的退縮道這個部分，請問局長，接下來，我知道你們現在有規劃 40 處，我覺得都還是太少了，標線型的人行道也都不夠。接下來到底有沒有哪些地點可以具體的試辦，還有哪些地點，你們會加大稽查，可不可以請局長跟我們報告。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席，謝謝黃議員。針對行人路權，現在已經變成一個全民的共識，所以我們在交通部門，其實也跟市府的長官，包括林副市長都討論過。目前我們大概有幾個面向，我剛剛也有特別提到，就是說還是從工程要趕快做改善之外，另外就是教育宣導，因為其實很多駕駛人，他該注意可是他未注意，所以這個也是很嚴重的問題，另外就是配合執法的部分，執法就是警察局會去處理。針對工程端，我們現在能夠最快速度的，就是用行人專用時相之外，就是行人早開，因為行人早開，其實它讓行人比車行先走，所以那個右轉的衝突就會減少，左轉部分也會有一點改善。行人專用時相，他有一些條件，我們目前推的都是在譬如說百貨公司附近，或是學校附近，還有一些觀光休息區附近，所以這些是行人量很大的路口，我們也權衡到安全跟效率之後，就是用行人專用時相方式來處理。

目前我們在盤整，可能可以再增加 40 處，這個沒有問題，會儘速來完成。剛剛議員有提到，是不是標線型是個過渡，需不需要做成實體，我覺得我們在市府跟工務局討論的時候，其實也有把這個意見提供給他們。不過因為實體人行道涉及到排水問題，因為高雄有很多透天厝，那個排水問題，他們需要有一些時間來做研究。我們覺得先把標線型做出來之後，讓民眾習慣，也讓店家習慣之後，做實體會比較容易推動，所以我們現在會用這種階段式的方式來做處理。最終還是需要走到實體，因為標線型，畢竟是一個過渡期，以上。

黃議員捷：

好，我以鳳山來說，剛剛局長也有提到，就是一些行人比較多的，不管是商圈、醫院，還是學校，我覺得這周邊只要有還沒有改善的，就應該要優先改善。

交通局張局長淑娟：

是，我們會優先針對這些特殊的地方去做改善，已經有盤點出來了。

黃議員捷：

尤其是現在學校周邊通學步道等等的，這個一定要做，〔是。〕讓學童的安全先做起來，讓大家知道，我們真的非常關心，這個要拜託。〔好。〕好，謝謝。

再來要跟觀光局請教，這個獼猴共存的部分，我相信局長也非常熟悉了，因為我們已經討論過非常非常多次了，我還是要在這邊再提一次，希望接下來可以看到非常具體的改善。因為壽山動物園在新動物園運動之後，希望讓動物園變成動物的自由之地。我覺得這個目標非常好，可是在這個改建的工程開幕之後，還是發生了很多人猴衝突的事情，會讓人覺得很遺憾。包括還是看到保全拿出 bb 槍去射擊獼猴，這樣的事情讓民眾小朋友看到了，還是覺得滿害怕的，甚至我覺得這個都不是太好的生命教育，所以我覺得這個宣導還是要再加強。

我看觀光局確實在我們反應之後，非常積極的去宣傳，甚至還拍了影片，也都有加強人力，包括這幾個應該要做到的，食物不要手提，要放在包包，不要放在嬰兒推車，不要放在置物的推車上面，也避免邊走邊吃，這些其實都已經一再的宣導，我也有看到動物園裡面，我們那一次去考察，也都看到裡面確實有相關的標示，很感謝觀光局已經非常努力在做了，但是確實我覺得宣導到最後，還是要有一段時間讓民眾去適應。所以我也希望藉這個機會，不只是提醒觀光局，也提醒大家，如果有進到動物園，因為它就是一個獼猴的棲地，它是獼猴非常自然的棲地，牠就生活在那邊。所以也拜託各位民眾，如果有進到動物園的話，拜託食物一定要收好，這些塑膠袋就避免，也盡量不要邊走邊吃，這個是對動物原本生活在棲地的尊重。

我要講一下國外的案例，因為以日本來說，他們對於這些動物園的規範，其實是非常非常嚴謹的，他們當你進到這個地方，甚至還沒有進去的時候，這個公告就寫的非常清楚，就是說你禁止攜帶任何的食物進到園區，他們是這麼嚴格的在規範。因為這也是讓你知道，這裡就是動物生活的地方，你來到這邊要了解動物的習性、了解動物的生態，我們就尊重他們的生活方式。所以進到日本的這個地獄谷園區，是不能攜帶食物的，甚至是手提塑膠袋、紙袋都不能帶進去。我相信日本可以做到這樣，台灣也可以，只是這個過渡期要拜託觀光局，我們努力的朝這個目標去邁進，讓大家知道，你去瞭解動物，了解他們生生活的棲地就應該要做到這種程度。

荷蘭的這個例子也是一樣，他們其實在這個靈長類的動物園裡面，都有清楚的告示，甚至他是直接寫到說，不好意思，進到園區你要自負風險，他也讓你知知道動物就是不能摸、不能餵食，甚至他們會提供一個防猴袋，讓你知知道跟靈

長類的動物相處。你可能一些飲食上，你會跟牠產生衝突，我提供你防猴袋，但是你自己要知道使用，甚至是你沒有在飲食區內飲食，離開這裡不好意思都不能吃東西。這是國外的例子，我相信這些動物園的規範，都是台灣值得參考的。

另外一個也是日本的例子，他們也有一個猴子公園，其實你進去的時候，拿到那一張入場券，上面就很明確的告訴你遊客規範是什麼，就是不好意思，你拿到票券，你先看清楚，你再進來。甚至也告訴你食物都不可以露出來，我覺得這個都是蠻好的一種方式可以去學習。

新加坡在他們的動物園裡面，也都有防猴的垃圾桶，它是非常尊重在地棲地動物的一種設計，就不是以人為主，而是以動物為本，所以他們的防猴垃圾袋都是讓猴子不會去打開，也不會去翻垃圾桶。我覺得這樣的設計都很好，值得我們去參考，我們的壽山動物園，其實就可以先從這些小地方開始做起。

這是香港的例子，他們有一個防猴、防野豬的垃圾桶，可以儘量避免他們去翻開這個垃圾桶，也不會造成環境的髒亂。這個是台灣的例子，我們在玉山就有一個友善生態的垃圾桶，其實我找了這麼多垃圾桶的例子，雖然它的設計很簡單，但其實小小的設計，就可以改變很多，跟在地棲地動物相處的方式了。

我們玉山跟日月潭都有這種動物友善垃圾桶的設計，也希望觀光局可以參考，我們的壽山動物園就可以從這個地方開始改起，這個是武陵農場的例子，也是一樣可以做到防猴的設計。這個就是我剛剛講的，你們壽山動物園的工作人員，在人猴衝突沒還沒有直接發生的時候，確實就拿出這個槍了，所以真的希望這樣的情形可以減少。我知道那時候觀光局也有解釋，還是要以保障民眾的安全為主，這是很重要的。也希望我們先讓遊客知道來到這邊的規範是什麼，而不是到了現場之後，又引發人猴衝突這件事情。好，以上的建議，請局長答復。

主席（邱議員俊憲）：

請觀光局長答復。

觀光局高局長閔琳：

好，謝謝議員的關心，真的非常感謝黃捷議員，也多次跟觀光局來做相關的討論，特別是在 3 月 24 日也跟獼猴協會共同來研商非常多的重點，以上也先跟議員來做報告，其實在那一次會議之後，動物園也非常的努力，不只是加強設置一些解說、告示牌面，還有園區的廣播。我們同時也設立了安全維護小組，不定期的由保全跟志工朋友，甚至獼猴協會的志工，能夠來加強走動式的巡查跟宣導，希望民眾不要手提食物等等。此外，我們預計在今年的 7 月份，由黑猩猩舊有籠舍改造的光室咖啡，也預計會開幕，到時候民眾就會有一個比較妥

適的室內用餐空間，我們也希望能夠宣導民眾移駕到這個室內空間來進行用餐。此外，也很感謝議員有提到，我們非常用心地找市府發言人來拍了一支相關的影片，希望市民朋友不要手提、也不要把手掛在娃娃車上、甚至也不要邊走邊吃、不要餵食這些野生動物、不要跟動物對視，如果遇到獼猴真的要來搶食，也不要一直跟他爭執，把手放開，我想這樣是最能夠保護遊客安全的。此外，也跟議員報告，其實有關防猴背包的租借服務及設置防猴垃圾桶，我們現在都已經在做。也非常感謝民間團體獼猴協會給我們非常多的建議及指導，接下來我們也會密切跟農業局合作，針對餵食的風氣，能夠來加強勸導民眾不要餵食野生動物，以上簡要來跟議員做報告。除了希望能夠提升市民朋友對於壽山動物園本身就是台灣獼猴棲地的觀念之外，我們也希望能夠同時來提升園區內的動物，包括獼猴的動物福祉之外，我們也希望能夠確實保障遊客的安全。

黃議員捷：

謝謝議員。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝黃議員捷的質詢。接下來請張議員博洋，時間 20 分鐘。

張議員博洋：

謝謝主席，現場市府同仁大家午安大家好。今天的質詢主要針對交通局及捷運局的部分，觀光局的部分我會留在下個星期的二次發言。首先是台灣最近滿重大的一個事件台中捷運，過程我就不再贅述。台中捷運事件發生之後，在這個照片當中可以看到，高雄市還是有捷運路段周邊同樣有蓋大樓的情況。當然高雄市政府在去年就針對捷運、高鐵、鐵路的軌道建設周邊有採取施工管理作業要點這樣的一個管控。第二個部分是，我們紅橘線現在採用是有司機的，所以並不太會發生像台中如果遇到緊急障礙物出現時，要跟勤控中心連線，再回傳，現場值班人員再進行應變的這種方式。我在這邊想問一下局長，對於高雄市相關軌道建設突然有緊急事故的應變，局長對於我們的人員訓練有沒有信心？請局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝張議員。捷運紅橘線到現在 15 年，之前大家都看得出來他的穩定度及可靠度都相當穩定。整個運作下來，捷運公司都不斷的在做檢討，尤其是在交通局有一個捷運監理的運作之下，安全及服務品質其實做的是相當好。

張議員博洋：

謝謝局長。我想問一下，台中捷運發生到現在大概 48 小時的時間，這段期

問裡面，我們高雄捷運相關局處同仁跟底下捷運公司有沒有針對這件事情開過會議，或者我們有做過相關的巡檢？

捷運工程局吳局長義隆：

有，開過很多次會議。

張議員博洋：

大概是…。

捷運工程局吳局長義隆：

整體而言，巡檢的部分，其實發生之後就由工務局，會同勞工局及相關局處立即針對這沿線巡檢。捷運沿線有 35 處的施工，主要問題的重點是在高架段，有 8 處。8 處裡面有塔吊的部分有 3 處，這些在工務局率領的團隊全面檢視之下都符合規定。

張議員博洋：

局長，雖然很多人都在講高架掉落，但是我認為主要的問題是行進當中突然出現這種障礙物在瞬間發生，不管是有物體掉落或是隧道坍塌，也就是緊急事變發生的時候，我們的應變能力非常的重要。在這邊要給局長幾項建議，第一個是捷運站相關人員的訓練，怎麼提升他們的緊急應變能力？這件事非常的重要。第二個部分就是所謂的緊急停車按鈕，我昨天晚上大概 11 點多的時候，我有去隨機，也不要講抽查，不放心我就去看了 3 處捷運站相關的緊急按鈕，確實是可以找得到的。問題是什麼？問題在於說，如果緊急狀況發生的時候，當下那個人員，以及周邊的站務人員能不能有足夠的反應能力去按下那顆按鈕，阻止緊急事情的發生？我想我們只能做好萬全的準備，但是希望那天不要到來，所以我們同仁的訓練非常的重要。第三點，未來的黃線就是所謂的無人駕駛，在無人駕駛的情況之下，駕駛過程當中如果有這種障礙物出現的話，我們如何應變？我們跟台中的系統有沒有什麼不一樣？

捷運工程局吳局長義隆：

第一個先跟張議員報告，有關於現行營運的部分，交通局的營運監理部分都會設定題目要求捷運公司進行 SOP 操作模擬及演練，所以不管是設定軌道塌下或是相關議題的部分，其實 15 年來都不斷的在模擬與演練，整個操作的部分都不會有問題。第二個是黃線的部分，黃線跟中捷不一樣的部分，中捷是全面高架，黃線的部分幾乎全面地下，只有到後面 Y1 站只有 1.1 公里的部分，因為現在黃線正在設計階段，所以在整個 1.1 公里這一段，我們會有相關的監控系統的設計。同時我們對現今西門子系統的部分也相當有信心。

張議員博洋：

是用雷射的嗎？他是用紅外線感應嗎？因為台中是要碰到才能夠感應，他的

sensor 才會作動。

捷運工程局吳局長義隆：

我們的感應有兩個部分，第一個是監控的部分，一個是車輛，另外一個是軌道、軌旁的部分。原則上用車輛限定必須配合 AI，因為一轉彎，前面就會變成阻擋。

張議員博洋：

等於障礙物。

捷運工程局吳局長義隆：

我們這一段一般都會採取軌旁的監控，也就是有外物及異物侵入的話，軌旁就可以感應到，並立刻通知行控中心及車輛。

張議員博洋：

了解，謝謝局長，局長請坐。接下來要問的是跟交通局有關。高雄自己的王國材部長最近針對行人地獄的部分提出「行人專用時相」及「行人早開時相」，要來解決現在行人地獄民眾怒吼的問題。我們也知道現在面臨到主要的問題是回到高雄，行人號誌普及率其實並沒有想像中的這麼高。根據數據看起來應該只有 20% 這麼多，也就是說如果我們要達到王國材部長所謂的「行人專用時相」及「行人早開時相」的話，我們在設施上就沒有辦法做到了。這個是第一點，等一下請局長跟我們說明未來在行人號誌普及的部分，我們的規劃是什麼？

另外在這次台南不幸事件，就是母女過馬路的事件當中發生一個狀況，是有號誌的，但是還是被撞到了。我們都說號誌是最後的手段，其實除了號誌，如果道路的路口能夠去做更優良的調整的話，可以有效地降低車禍的發生率。所以除了號誌的普及率要拉高之外，另外我想要建議的是，在行人號誌的設計上及路口的設計等等，都可以來做調整。比方說，台南就有市議員針對當時車禍的路口進行一些建議，包含行人穿越道的退縮及行人庇護島的設置，有效的讓車輛在轉彎的過程當中，他可以及早的看到行人，不然每次車禍很常都是因為 A 柱、B 柱等等被擋到。我們在道路的設置上如果有一些調整的話，或許可以有效的來降低事故率。這個部分可不可以請局長跟我們說明，行人號誌普及的這個部分，我們如何來跟上中央的步調？

交通局張局長淑娟：

謝謝主席及張議員。過去總總原因，都是設行車號誌。有些路口只設行車號誌，沒設行人號誌。從 111 年度開始，市府有撥一筆預算，一年大概都 2,000 多萬元，所以 111 年已經開始大規模設置。今年還是繼續有那筆預算，所以今年也會增加到 100 處。這是在行人號誌提升的部分，我們希望趁這幾年趕快把

他提升上來，會趕快來處理。

張議員博洋：

也要提醒局長，除了號誌硬體…。

交通局張局長淑娟：

另外行穿線退縮的部分，其實我們都持續在做處理。

張議員博洋：

不好意思，打個岔。如果今天工務局沒有要施工，你們自己要做行穿線退縮，是不是要把原本路面的標線劃掉再做退縮？

交通局張局長淑娟：

對。

張議員博洋：

考量效率的情況下，工務局要進行施工的同時，你們把線補上去，這樣子的配合會不會比較好？

交通局張局長淑娟：

有，就是他們有重鋪的路段，我們知道的話，我們整條路段的標線都會做調整，包括左轉附加車道，或是行穿線退縮都會一併調整。那是我們需要充分了解他們的工期之後，就可以進場去做。

張議員博洋：

現在我們高雄市政府內部有沒有這樣的一個溝通機制？據我所知，好像你們是收到公文後再去做，可是有時候它的公文那一段你們本來是還沒有規劃到，因為高雄市的馬路非常多，所以你不會知道它原本要做哪裡？

交通局張局長淑娟：

對，因為它有時候會變動，像是我們可能事先收到資料，可是它後來又突然調整。所以現在的作法就是，我們跟同仁溝通說哪幾條是很急迫性的就先準備好，就先送給它告知說這幾條以後如果遇到可以建議怎麼改，所以我們會先把高雄市該檢討的路段全部都準備好，等著工務局說要改哪個路段我們就給它哪個路段，我們就用這種方式，不然等它臨時通知都會措手不及，所以我們會改變這個方式來做處理。

張議員博洋：

好，謝謝局長，因為在我們三民區就有發生這樣的狀況，我認為應該要改成左彎專用道的路段，鋪了路之後的線型都是舊有的線型，所以我覺得下次等他鋪路就要 3、4 年以後，這個路段就繼續的塞車，我覺得這個沒有很好。所以未來在總質詢時我會繼續再跟市長、副市長提醒這件事，也希望局長未來內部如果有跨局處的相關會議都可以來跟工務局繼續溝通。

交通局張局長淑娟：

有，我有跟養工處處長通過電話了，我們跟他進行講…。

張議員博洋：

謝謝，局長請坐。回到捷運局的部分，首先要講的是三民區，跟局長報告，我想三民區的輕軌也不只我質詢，在前面施政質詢的時候很多議員都在講，因為沿線禁止左彎，加上封路，其實很難去預告。而我了解他不能預告的原因，是因為它有時候也來不及，因為施工其實狀況非常的多，所以不是他今天預告民眾就會買單，有時候預告可能民眾沒看到，他也是罵你沒預告，所以這個狀況非常多。所以最重要的重點就是，我們能不能提早結束這個交通黑暗期？我想請問局長，現在輕軌的進度大概到哪邊？然後是預定年底完工，這部分有沒有機會可以提前？或者是哪些路口可以提前開放給民眾進行轉彎，左轉專用？謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝，有關輕軌的部分，今年要成圓的這一段，是上一段的 2 倍長，另外這一段的交通車流，其實是遠高於西側這一段。

張議員博洋：

我住旁邊我知道。

捷運工程局吳局長義隆：

在這裡要對我們的市民朋友感到不好意思，為了要趕工加速，我們希望把痛苦的時間儘量縮短，尤其是常常遇到管線遷移，其實有很多的管線，不管是台電或自來水公司，相關的這些管線的圖資跟現地有時候是完全不一樣，這時會涉及到他們的變更設計，相關部分的期程都會受到影響。

目前整個輕軌進度已經達到 91.14%，整個進度比原先計畫還超前 10%，我們盡全力加速來完成，因為只要拖一天，對民眾來講就是痛苦一天，所以整個捷運團隊都會加速努力讓成圓達成。

張議員博洋：

謝謝局長，請坐。我想這也是幫我們地方民眾來反映民意，當然大家都很期待輕軌趕快成圓，但是中間這個黑暗期，說真的，如果今天剩下 2 個月我就不會問這題，但是 5 月到 12 月還是有超過半年的時間，所以我也希望民眾可以知道捷運局內部現在的進度跟看法是如何。

第二個部分，因應接下來的輕軌成圓，我們勢必要面臨的下一個問題就是我們現在的輕軌班次，現在的運量，一日平均是 1 萬 5,000 人，假日可以到 3 萬

4,000 人，如果有大型的像是阿妹、Blackpink，未來這些演唱會等等的，其實整個運量都會再度往上。所以，整個運量在持續往上過程中，未來勢必要把輕軌車廂的數量去提升，不然就沒有辦法去增加班次的密度。如果我們要達到最初 6 分鐘一班的班距，我們就可能必須要再購買車廂，但是這個購買也不是像跟 50 嵐點個餐馬上就有，一定事先要買，買了要運來台灣組裝機電，測試完後再上軌道行駛，所以這需要至少半年以上的時間。假設我們要在明年的 1 月元旦，有大量民眾要進到高雄市體驗所謂的輕軌成圓，這個過程當中我們的車廂夠不夠用？如果不夠用，我們要不要來提早做購買？就車廂購買的部分，等一下請局長再一併回答。

再來是輕軌即將完工，我們剛講要解決高雄的交通問題，交通局的報告中有提到「改變以車為本的思維、落實人本交通」、「教育駕駛人的一些習慣、全面推動改善行人路權」，其實過去在「以車為本」的這個思維當中，我們在轉變，我們就是希望從私有載具把人民慢慢引導到使用公用載具，讓路上的交通狀況不要這麼亂，讓大家進到公共載具會比較安全。但是在移轉的過程當中，我們要注意到的一件事情，並不是今天提供了大眾運輸大家就會去搭乘，而是中間的行人要怎麼走、怎麼做串連的這件事很重要，所以這又回到串連的部分，我們未來要做的是捷運黃線，去年 9 月陳其邁市長在總質詢時答復李柏毅議員，他說這個路網規劃必須要考慮到運量、財務以及對地方衝擊等等的因素，所以會把捷運青線、紫線一併納入整體的評估。我想去年 9 月到現在也過了 8 個月，所以請教局長，整個青線、紫線的評估現在的狀況大概是怎樣？因為從圖面可以看到，青線就是民族幹線一路到高鐵站，中間包含銀線的連接、輕軌的連接、黃線的連接，它是一個連接點，所以我這邊會建議捷運局，未來的施工順序應該是黃線做完之後，青線應該要跟著做。因為如果青線沒有跟著做，等於路網是東一塊西一塊，然後最後再做一個把它連在一起，那何不把中間的這個串連先做好，未來再去做拓展？這是第一點。第二點，根據 2015 年當時的大眾運輸相關的路網規劃作業報告中就有提到，青線的自償率是排名第 2 名，也就是說在考慮財政負擔的情況下，我會比較建議，如果我們的整個民族路段這段的青線可以先做的話，我想對於我們整體財政負擔以及未來交通狀況的改善也會非常好。而且尤其又是跟交通局有關在民族路的部份，汽機車的車道其實也是大家長期非常詬病的問題，如果未來青線可以先做的話，說不定上面的整個馬路其實也可以跟捷運的路網做整體通盤的改善跟重新的規劃，因為現在如果單獨要拆掉民族路上的汽機車分隔島，我覺得不如就整體重新規劃反而會比較漂亮。接著我要問的第三個問題，捷運黃線土建工程流標 2 次，但是市長給大家的承諾是 2028 年希望黃線能夠完工，可是如果我們的土建 2 次

流標的話，我想在我們整個調整策略跟重新做小包、小包發包的過程裡面，時間還是一直在走，所以 2028 年到底能不能如期、如質的來完工，就會打上一個問號。所以洋洋要問局長第三個問題就是，黃線 2028 年完工，我們有沒有信心？又目前對這件事情的應變措施是什麼？

接下來又回到跟交通局相關的題目，我問完後再請大家一併回答，黃線未來的出入口，我們剛講到其實人行的運輸非常重要，所以黃線出入口的人行道改善現在有沒有在做規劃，這個部分到底是算交通局還是捷運局，我為什麼會這樣講？因為當時輕軌在鼓山段就發生了狀況，鼓山的輕軌做好了，也非常的漂亮-龍貓隧道，可是我後來就發現大順路跟博愛路相接的這一段的人行空間一直是有很大的改善空間，不管是破損還是用水泥這樣鋪設，然後讓嬰兒、老人家過馬路搭輕軌，這都非常的危險！我很在意的是未來三民區老齡人口非常多，大順路沿線還有很多的學生，整個中間不管是黃線還是輕軌，站體周邊的人行空間到底是算捷運局的還是交通局的，還是會跟之前一樣，做好之後就跟我說這個是營建署的預算。所以這個部分未來我們已經預料到會發生這種行人空間配置上到底是歸誰管的問題，我想我們現在可能就必須要來思考未來黃線出入口人行道相關的編制要怎樣來改善，這個部分我會有一個具體的建議，就是希望要通盤的考慮，比方說用捷運站站體周邊 400 公尺來進行行人環境的改善，你就可以用這個來爭取一個專案預算，因為就不會變成捷運局只管到捷運周邊、交通局管到延伸的道路，然後又會牽扯到養工處進來維護，我覺得如果用專案預算的方式來處理，或許會是一個解套的方法，當然這個可能就會需要到副市長等級的高度去做通盤的規劃。所以我第四個問題，黃線站體周邊的人行空間，我們現在有沒有先做好這個規劃？繼續往下走，這個黃線非常的重要，它包含跟台鐵民族、正義站的連通道，黃線轉乘 C8 以及空橋連接，還有黃線 Y9 跟青線轉乘的連通道。為什麼連通道這麼重要？因為我們如果希望高雄是一個人人走在路上可以平安，可以好走，可以舒服，可以宜居的城市的話，我們捷運不可能東做一站、西做一站，然後中間怎麼串連都不管，不可能這樣子做。所以我希望我們在設計端，在規劃端的時候就把這些站點的串連弄好，為什麼會這樣講？因為現在黃線的 Y15 站，我們可以從地圖上非常明確的看到，Y15 站要到輕軌的 C8，必須要走一大段路，中間還要穿越一棟大樓。Y15 站往西走到輕軌的 C9 站，也必須要走 250 公尺，而且未來如果下雨或是太陽很大等等的狀況，其實這個轉乘都非常的友善。這個也牽涉到觀光局，未來觀光局要做相關手冊的時候，你總不會一個點要放三個球吧？你一個地方放三顆球，寫 C9、C8、Y15，這樣非常的奇怪，而且還要標記這裡不能站內轉乘，要站外轉乘。所以這個站內的轉乘，我們能不能把它做得更符合人民的需求，

這個非常的重要。在這邊要拜託主席再給我 2 分鐘，快講完了。

主席（邱議員俊憲）：

再加 2 分鐘給博洋議員。

張議員博洋：

謝謝主席。第六個問題，Y10 的聯開，為什麼 Y10 的聯開非常的重要，我們可以從地圖看到南側未來會有一個京站的大樓，在北側 Y10 會有聯開。你可以想像，這裡未來可能會是一個非常規劃完善，而且還有綠地的商圈。我的題目是，你 Y10 的聯開是不是可以考慮現在先規劃的時候跟京站做一個空中的銜接？因為我們要考慮的是，如果我們要符合最大的經濟效益的話，理論上它應該是一個商圈的區塊，而不是獨棟的商業大樓，所以民眾在逛街購物或進行休憩的時候，怎麼讓他從 A 走到 B 可以舒適的走，而不用過馬路或是經過車子比較多的地方。這個可能是民眾在逛街的時候，會不會把這整個區塊完整的逛完會考量的點。所以在 Y10 的聯開，未來怎麼連到南側的京站大樓，我想可能可以考慮用空橋。這個部分也是提早跟捷運局做這樣的建議，因為我不希望未來 Y10 的聯開做得很漂亮，結果沒有辦法跟周邊的商圈串連，當然 1 加 1 就不會大於 2，說不定 1 加 1 等於 1.5 而已，所以這個部分也跟捷運局做相關的建議。

最後回到交通局的部分，局長，399 月票的販售數字，我其實有去問，有些人跟我說應該跟台北比，但是我說不能跟台北比，因為人口數基礎本來就不一樣，不是什麼都可以跟台北比。但是做為政府的局處，讓 399 這個月票被更多的市民廣泛的來使用，被大家所接受，我想這個是我們的目標之一。所以 399 通勤月票的銷售狀況，我想很重要。我在這邊有幾個具體的建議，其實可以把它分層，比方說有假日型的旅客，比方說有價值型的旅客，比方說有深度型的旅客。我們做分層之後，可以推出各式各樣的行銷方法，而不會是我們賣完，叫市長行銷完就在那邊等著他們上門，其實可以做各式各樣不同的行銷。所以上...

主席（邱議員俊憲）：

先請捷運局長簡要回答。

捷運工程局吳局長義隆：

有關輕軌的車輛，目前是 24 列車，我們最大運量的時候，其實是有達到 5 萬多次，那時候只用 20 列車，我還有 5 列車備用跟維修的部分。所以現在是跑到 C24 又回頭，所以其實我們不是繞一圈，成圓之後其實整個效率的部分還可以提升，所以我們目前的車輛數是夠的。

第二個部分是青線的部分，青線的部分我們目前已經納入原有紫線的可行性

研究裡面來，整個整體的連結部分確實是像張議員所說的，我們也在可行性研究裡面做整體性的考量。

另外，有關黃線的部分，黃線的人行道部分，其實在我的想法我們沒有局處的分別，只有市民的需要，我們存在的價值是可以讓市民幸福，否則我們沒有存在價值。所以在這種基礎之下，不管是養工處的人行道，或是交通局的YouBike等相關的部分，我們在做輕軌的時候，就有針對輕軌車站周邊系統做檢討，是林副市長主持的。針對這部分，大家全力以赴。

有關輕軌人行道的問題，因為如果施作輕軌同時施作人行道，會造成交織的部分沒辦法運行。所以現在已完成的路段，目前養工處都已經在施作，未完成的部分，養工處也會接續辦理。

另外，有關於立體連通的部分，我們所有立體連通的部分，地下的部分都會採取立體連通。平面的部分跟地下的部分，當然這裡面會有新的轉換，因為還有平面的部分。這部分像 Y15 到 C8，Y15 是在我們的聯開裡面，往後經過公園 70 公尺，只要 2 分鐘而已。整個轉換的過程是一個相當舒坦的過程，而且時間也相當短。整個轉乘的部分我們認為還不錯。

另外就是有關 Y10 的聯合開發部分，確實這個部分要跟京站的立體聯通部分，我們已經納入 4 月 28 日公告聯合開發的招商裡面，相關的規範已經載明，也就是說整個 Y10 的聯合開發要立體連通京站。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長簡要回答。

交通局張局長淑娟：

399 的部分其實我們現在成長三倍，所以跟自己比是成長三倍。現在每天大概都增加 8、900 張，都是持續在增加，不是說沒有增加，每天都持續增加。我們最近還是持續跟一些企業在談包括企業認同卡的部分，希望企業鼓勵員工來辦。〔…〕會，有幾家企業有來找我們談，希望能夠結合，就是他的識別證跟我們 MeNGo 的 399 月票是合在一起的，目前有在做這樣的規劃。

另外有關黃線的部分，其實轉乘的設施是交通局要審查，所以轉乘設施在審查的時候是以行人最優先，就是優先順序上，行人是第一個，再來是公車、YouBike 跟其他的運具。轉乘設施也是初履勘很重要的項目。所以其實這部分包括市政府跟交通部都非常的重視。除了轉乘設施之外，復舊路面的斷面其實也是交通局審查，所以人行道的寬度我們都會去做檢視。審查通過之後就回到工程單位去做施工。以上。〔…〕

主席（邱議員俊憲）：

沒有完整答復的再請以書面答復給張議員博洋。在等下一位議員之前，謝謝

交通委員會各位委員的體恤，我們請會計室、政風室、人事室、秘書室和資訊室的主管可以先離開議事廳，因為沒有要質詢相關的業務，所以請會計室、政風室、人事室、秘書室和資訊室的主管可以到議事廳外處理其他的公務。

接下來請何議員權峰質詢，時間 20 分鐘。

何議員權峰：

謝謝今天的大會主席邱議員俊憲。交通部門的市府團隊、市民朋友、媒體朋友，大家午安。首先還是要來就教一下捷運局，我想輕軌大家都很關心，大家也知道今年年底要完工。我們也可以看到輕軌的運量其實從過去的 1 萬人次到現在終於突破 2 萬人次，從這裡我們也可以看到，早日輕軌成圓就可以看到輕軌對於高雄交通的便利性。不只是運量人次的達標，連你們規劃的財務收入也都超標，有達到這樣的助益。但是輕軌即將成圓的同時，大家知道現在已經 5 月了，年底要成圓，你們也告訴我們輕軌的進度超前 10%。但是就一個選區的議員來說，我覺得現在輕軌好像剩下最後的 10%，但是這 10% 對於當地的民眾來說是最困擾，最麻煩的時候。之前在議事廳也跟局長探討過，其實大順路整體的運量，坦白講，我們也有調大順路整體的運量來看，其實過去大順路整體的運量都維持得還好，但是從譬如說禁止左轉之後，或者是有一些路口在做實際的施作之後，其實造成當地民眾真的非常大的不便，造成更多交通阻塞。譬如說，鼎山路口施作，本來預計 3 月可以完成，現在要拖到 6 月完成。局長，我要和你請教，目前看起來已經宣布也在施作的路口。譬如說，看得到日全街已經封路了。鼎山路口要封路到 6 月底。大豐路的路口，半施工也要到 6 月 20 日，其他陸陸續續還很多路口。譬如說，覺民路口還沒開始施作，建興路相隔的一條路也還沒開始施作，再遠一點建工路也還沒開始施作。這些路口未來的半年都要施作，這些路口是同時施作並且同時封路嗎？還是說，有交錯部分施作。不然，主幹線大順路已經是這樣，對當地的民眾來說，這幾條串聯的道路，建興路如果封路不能走，可以走覺民路。可是連續都封路，建工路也封路，大豐路也封路，到底要走哪一條路？不就要一直繞？這才是這一陣子造成整個交通困擾，所以要請教局長，這樣子狀況之下，為什麼不能跟民眾提早宣導，到底哪一條路要封路？譬如說，年底要整個完工，剩半年的時間，如果用鼎山街路口來說，大概要封路半年。照這樣子算，其它路口不就要從現在開始封路？這樣子我們要如何通行？請局長簡單回復一下。和大家報告一下，要怎麼封路？

主席（邱議員俊憲）：

局長，要請總工還是？

何議員權峰：

總工還是副局長？

主席（邱議員俊憲）：

好。請總工程師回答。

捷運工程局王總工程司彥清：

謝謝議員，這部分先跟各位議員報告一下，現在說超前的部分，主要是照應在非汛期內趕快趕工。所以整個路廊段都在趕工。在非汛期部分就一直在趕工，所以進度有些超前。目前已經進入深水區，路口段要突破的部分。我先回答目前幾個路口上的規劃，第一個鼎山街部分，誠如剛才局長所講的，有自來水和有台電 69KV 和中華電信等等管線，其實每個管線單位在遷移的時候，都浪費了一點點時間。在遷移的過程中，原本是想在 3 月 23 日就再開放，因為還有個箱涵段要過去，但是考量整個的管線遷移，再封路、再開的話，時間上會讓大家拖的更久，所以就一次整個處理。剛才議員有提到，像覺民路、建興路、建工路等等部分，其實有做一個規劃，像建興路會等覺民路做完開放的時候，才會封路。我們會讓建興路和覺民路，一個開一個封路，不會同時封路。

何議員權峰：

我打岔一下。

捷運工程局王總工程司彥清：

是。

何議員權峰：

覺民路打算什麼時候開始封路？

捷運工程局王總工程司彥清：

覺民路大概是 6 月 1 日會封路。

何議員權峰：

什麼時候跟民眾講？

捷運工程局王總工程司彥清：

現在是這樣子，針對路口封路的部分，長期路口封路的部分，現階段會找交通局交大和當地居民，先開個會，針對整個交通維持部分，先開一個府內協調會議。

何議員權峰：

沒有關係，你把大概什麼時候封路先說完。

捷運工程局王總工程司彥清：

覺民路的話大概是 6 月 1 日，建興路的話大概在 8 月底的時候才會進來封路，建興路還可以通過寶興路來分流。因為寶興路跟正興國小很接近，所以會考量學生通學的安全，寶興路部分會在暑假的時候再封路就好。目前大豐路已

經封路了，大豐路是分兩階段封路，不是一次把它全封路。不是這樣子的狀況下，還是可以讓建德路的人們，往東邊正興國小方面通行；另外，建工路部分也是 6 月 1 日會封路，但建工路部分不可能全部封路，因為是一個很重要的東西向車流。這部分會分兩階段做封閉，就是半半施工，封路一半開放一半的狀況。原則上來說，幾個比較大的路口，超過 30 米以上的大路口。譬如說，中正、九如、民族、博愛，會分三階段的交維，這樣子還可以保持順暢車流，維持現在的服務水準。如果比較中等一點的，譬如說建國路、鐵道一街、大豐路等等，就會分兩階段來做交維可以分流，目前的規劃是這樣。

何議員權峰：

所以總工，如果剛才說的，就是大的路口會分三階段封路。像民族等，這幾個大路口。〔對。〕想請教一下，像民族、九如、博愛這些大路口，什麼時候要開始做三階段封路？

捷運工程局王總工程司彥清：

九如路已經第一階段封路了。

何議員權峰：

我知道，有凸一點點。

捷運工程局王總工程司彥清：

凸一點點出去了。

何議員權峰：

凸一點點。

捷運工程局王總工程司彥清：

對，這個部分會到 5 月 25 日左右開放，開始會往第二階段，就是先封路出去，再第二階段。原來封路的這邊就開放。算是封路在中間，左右二邊可以開放。

何議員權峰：

所以就是說，其他的路也是？

捷運工程局王總工程司彥清：

九如路是這樣子。民族路目前是規劃 6 月 3 日開始封路第一階段，就是從悅誠廣場那邊推出去，這個是第一個民族路的部分；另外，博愛路部分，大概是 5 月 27 日開始封路，會從已經通車的 C24 車站這邊往東推，目前有這樣子的規劃。

何議員權峰：

好，謝謝總工。所以我簡單的說，這些大路口就是分三階段來做處理。〔是。〕三階段來做處理，做好一階段就開放，再封路第二階段。〔對。〕看起來時程

都是在重疊的日程，譬如說，都是 5 月底就開始做三階段。所以還是在這裡，要跟你們再次強調和建議。怎麼封路？什麼時候做三階段封路？這個是不是要對當地民眾宣導？甚至於全封路的建興、覺民路這幾條路口，怎麼樣全封路的路口，尤其當地民眾更常走的路，再多和民眾做好比較完整的宣導。〔是。〕譬如說，過去做的比較不是那麼清楚，要怎麼樣讓民眾真的知道？這樣子才可以降低整個交通衝擊。〔是。〕這部分希望可以再努力。〔是。〕

再來要探討黃線。時間也不多，剛才黃線部分，張議員博洋也有提到，局長有信心要在 2028 年，可以整個完整完工，如期如質的通車。雖然那時候有可能，你已經不是局長了。但是現在有信心先做先答應我們。我也是要和你請教，看到有工程招標延宕，招標的金額也增加。局長在這個部分，未來招標相關計畫，有沒有做新的調整，可以幫助把這些標案標出去，標出去才有辦法完工。這個是第一點。第二點是經費不夠的部分，要如何來處理？譬如說，經費的部分，我們都知道要透過目前高雄市如火如荼進行的很多聯開案，來挹注捷運黃線相關經費。這些聯開案，我們也看到有標不出去的狀況。這個部分是不是也同步再做調整，是不是可以在未來這幾年，工程可以很順利的發包出去，可以順利的來進行，同時間財務也透過，譬如說，最主要的聯開案挹注進來，可以如期如質來完成？有關這樣子的計畫，局長是不是有什麼更細部的計畫，可以告訴我們？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長。

捷運工程局吳局長義隆：

整個招標過程裡面，因為受到物調的影響，經費一定會不足。不足的部分，當然會採取修正計畫來進行。如果現在又採修正計畫，再來辦理後續作業，來不及喔！一定會造成延宕。所以現在所有的招標策略部分，現有運作部分。所謂延宕應該是工期，就是說原先預計 117 年完成，沒辦法達成，這才有造成延宕。現在目前遇到的部分，所有招標從機電、軌道，IPD 整個評選監造，這些都已經招標完成了。完成有一個好處就是，整個是全線，全線招標完成之後，接下來開始它已經進行設計階段，這個是統包，統包的部分進行設計階段的時候可以再做為土建招標的前置，未來土建完成之後我要拿這些參數進來設計土建的部分，所以整個時序上面這樣是整體性的。目前遇到的問題是，我們把所有全線的部分都已經招標完成，剩下錢的部分就來招標土建，土建的部分就變成沒辦法決標，會流標兩次是因為經費不足，整個經費不足的情形之下，我先把這個經費的部分用在我可以用的統包。統包裡面有一個設計標，一個工程標，主要經費的部分、設計標大概只有占 3%，工程標占 97%。所以我把這些

經費用在我夠的工程標裡面，還有其他的我沒辦法招標的工程，沒辦法招標的工程我就先採取設計標，因為設計標只有 3% 而已，所以這個設計標跟統包一起辦理招標，所以我們預計在今年年底之前，是可以把這些工程跟設計全部發包完成。發包完成機電設計跟軌道設計到達一定程度之後，可以把這些參數提供給我們土建設計的部分。因為這裡面的設計還要拖 1 年到 1 年半的時間，剛好不管是統包案、不管是設計標，剛好全部的設計都在這一段時間進行，在這 1 年內的時間裡面剛好進行我們修正計畫，我預計修正計畫我們不會拖到 1 年。也就是不足工程的經費可以在這個細設的過程裡面，我把經費補足。等後面的統包工程都可以進行，細設的部分我同時發工程標，這樣延續下來其實怎麼期程搭配是整個銜接上的，所以不會影響到我們目前訂定的 117 年可以完工通車的目標，目前還是照這個進度進行。

何議員權峰：

聽起來是一個很大的工程要這樣子變，而且都要銜接得很好。其實知道你們很辛苦也很努力，所以這個部分真的希望可以讓你們如你所講的銜接的很好，如期如質的在 2028 年完工。當然錢也很重要也希望這個經費都可以如實的…。

捷運工程局吳局長義隆：

另外有關經費的部分，剛剛那個經費是我們修正計畫的經費。同樣的其實會面臨財務的部分，財務的部分能不能平衡？我們跟財政局都研析過整個軌道，因為不是只有黃線，還有小港連線，岡山還有輕軌的部分，四線齊發所需的經費會在未來 10 年裡面，所用的經費是最大的。我們已經針對每一年所必須用多少錢？從我們的自償、我們的聯開，甚至是相關中央政府補助的部分，最後才會用到公務預算，原則上我們的公務預算不會超過 10 億。所以 10 年裡面我們都已經排好，另外我們也滾動的檢討，這個滾動檢討的部分就是剛剛講的，我們計畫修正經費一定會增加，同時我們就配合滾動式檢討的部分然後予以達成，其實我們整個聯開獲得這些相關的經費，跟實質要自用的部分有時間差，這個時間差的部分我們就是將聯開的部分，我們提供再審議委員會轉成自償。自償就是我可以先跟銀行舉借，未來聯開達成之後再還這些錢，當然這裡面要含括我們貼現的部分，正個計劃就全部在我們這裡面。目前公債審議委員會同意我們，目前已經有達到 600 億，所以我們目前的財務現金流是不會有問題。

何議員權峰：

你準備好了就對了。〔是。〕你已經存好了。〔是。〕謝謝局長，另外這個我剛剛也有聽到你講，其實就是相關未來大眾捷運路網的規劃。我還是要再一次強調，捷運黃線的延伸線就是剛剛張議員講的，其實就是過去局長講的青線，我還是強烈建議這一條黃線的延伸線，它未來可以連接黃線直接到左營高

鐵站，沿途也經過人口稠密區，也經過三民區其實這個部分我強烈的建議這一條要仔細來評估，你剛剛也有說已經納入了，我們未來期待有更完整的大眾路網。

再來，要請教交通局，我想過去幾年我們都很清楚，都跟你們建議要蓋停車場，只是看到現在你們規畫停車場的簡報裡面，一頁看起來就有十幾個停車場同時在做。包含我的選區三民區雄工的公有的立體停車場，也是如火如荼地在趕完工。在三民區這幾年其實就有增加了好幾個停車場，包含未來火車站下面也有一個 600 格的汽車停車場。除了這個以外還是要跟局長再強烈的建議，在這些停車場都完工之後，像三民還有一個陽明停車場，之前也跟局長建議過是不是一樣可以採富國 P 模式來做這樣子的處理？這個部分是不是可以請局長簡單回答。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局局长。

交通局張局長淑娟：

陽明 P 的部分目前我們在做都市計畫變更，因為有民間自提的 BOT 案，所以會比照富國的模式來處理。

何議員權峰：

也是比照這個模式。〔對。〕謝謝局長，我想這樣子可以儘快的來完成，對地方的發展有更大的助益。謝謝局長。

剩下來的時間要跟觀光局長探討一下觀光局，看到你的業務報告真的很多元也很完整。跟你過去當議員包山包海現在包的更多，連晚上的飯店、旅業都包了真的是非常的多元。也肯定你們觀光局在這一陣子所做的努力。但是除了這個以外我們都知道現在整個疫情恢復之後，對於高雄機場大家有更大的期待，真的航班跟航線跟過去疫情以前有滿大的差異，現在大概只有疫情前的 1/3，其實在前一陣子中央的立委有邀請交通部到高雄來開會的時候，我們也看到局長跟中央建議，要儘快恢復高雄、小港機場相關的航班跟航線。我們也希望在今年底不要只有恢復 5 成，要求交通部希望可以恢復到 7 成。怎麼樣恢復到 7 成？是不是請局長跟相關的單位多做溝通？譬如說，不一定是過去的航線，像高雄也有很多姊妹市，這些姊妹市對於高雄的互動也會更好，也會有更多高雄的朋友想要到這些地方去。是不是可以透過這樣子快速的增加恢復高雄小港機場的航班跟航線，請局長簡單說明一下。

主席（邱議員俊憲）：

觀光局長，請答復。

觀光局高局長閔琳：

謝謝議員的鼓勵，也很感謝議員對我們國際觀光航班的問題，提出相關的指導。目前高雄市恢復的狀況誠如我在業務報告裡面指出，大概恢復 33%，現在國際的航空公司不只是台灣，大家都有人力缺乏或者是說，飛機的機型更換需要機師要重新訓練的狀況，此外其實我們今年的下半年非常積極跟民航公司來做一些討論。下半年預計還有其他復飛的狀況，包括 6 月會有比較低成本的新竹航空新增峴港的航線，7 月華航會新增韓國的金浦，曼谷也會增班，虎航也會新增金浦跟澳門的復飛，8 月份預計樂桃也會復飛日本的大阪，9 月份虎航會再次增班峴港。我們也在日前的交通部觀光局，尤其是交通部長王國材南下來召開相關的座談會，也很非常感謝李昆澤立委、許智傑立委親自到場，觀光局也提出幾個重點的方向，希望交通部觀光局可以努力來協助。其中就包含我們希望恢復國際航班的部分，最主要的就是我們希望誠如剛剛議員所建議的，我們可以加強跟姐妹市的互動跟連結，所以我們希望能夠優先來恢復日本熊本的復飛，還有高雄非常重點的市場，新加坡以及沖繩的航線，接下來我們會繼續來努力，謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

再 2 分鐘。

何議員權峰：

謝謝主席，我想這個部分希望大家共同來努力，希望可以來達成。最後一個問題是要拜託局長，過去一直在議事廳講很久，希望可以把整個愛河的觀光，從愛河的最下游延伸到中游、上游，其實在過去的 1、2 年我們有很好的機會跟中央申請愛河指定觀光地區，這個也申請大概二、三年的時間，副局長你們也都很清楚，現在中央終於已經同意這裡設為愛河指定觀光地區，接下來還有一些相關程序在進行，這個部分要拜託局長是不是可以程序上走快一點，以及整治完之後，針對中游地區，像三民區選區的這個部分有一些相關資源可以把它整合納進去，比如現在客委會在爭取三民 1 號公園的盤花公園，未來也可以納入整個指定觀光區域，怎麼樣來做？希望市府跨局處的協調真的把整個指定觀光區域做得比較完善，讓整個愛河沿線可以從下游、中游甚至到上游做整體規劃跟處理，這個部分再拜託局長，謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝何議員權峰，針對何議員權峰質詢的事項，未能答詢的局處再請以書面答復何議員權峰，先休息 5 分鐘。（敲槌）

主席（李議員雨庭）：

繼續開會。（敲槌）請第一召集人邱議員俊憲發言，時間 20 分鐘

邱議員俊憲：

好，謝謝兩庭議員。交通部門的首長跟同仁，大家辛苦了。前幾天台中捷運發生意外，讓人非常遺憾的是奪走一條寶貴生命。在這個過程裡面，剛剛交通部門的其他議員都很關心這個議題，大家擔心的是相同的意外狀況，在擁有捷運系統的高雄會不會有發生類似的狀況，特別是剛剛其他議員也有點出來，正在規劃興建中的捷運黃線採取的系統跟現在發生這個狀況的台中捷運是比較類似，都是採取中運量，而且是無人駕駛，未來長期而言，也不會有隨車員的狀況。剛剛不管是捷運局或其他局處在說明這些狀況，我真的是建議捷運局跟交通局，在今天質詢完之後，這兩天高雄市政府跨局處所做的一些解釋跟努力把它 summary 放在市府網站上面，讓關心這件事情的市民，第一個，讓大家知道我們做哪些預防，我們跟他們不一樣是什麼？第二個是求取安心，大家也許現在搭捷運的時候會怕怕的，雖然高雄捷運現在營運中跟未來要興建大部分是採地下軌道式，可是現在還是有一些高架路段，大家會有點擔心，所以把我們已經做的預防跟檢視跟這些系統本質上不同的重點，我會建議會後請交通局跟捷運局要透過市府的不管是網站或 LINE 或臉書適度說明，雖然高雄捷運公司在昨天、今天都在他們自己的網站上面有一些說明，可是畢竟他們是營運單位，而不是監管或市政府的單位。第二個，我相信捷運局應該會把這樣的狀況列入，在未來相關系統建置規劃設計裡面做一些檢視。興建跟設計是捷運局的事情，營運之後的營運監管是交通局，所以這件事情我本來是期待交通局要表達更多意見，因為監管是在交通局，每年我們都有評鑑，也有去看捷運公司現在營運的狀況是怎樣，可是我們知道今年市長也會有一件事情要做，就是市府組織再造跟調整，所以在這個過程裡面，不只是某一個局處單位要成立這件事情，我也期待現在整個不管是捷運局和交通局甚至觀光局在面對市民不同需求跟未來要投入大量預算去建設的時候，我們要相對應的這些科室已經不太一樣了，像捷運局，在市長施政報告的時候，我主張過在聯合開發的部分，我們應該要有適度獨立的科室或是一個處，來處理這麼大量需要聯合開發籌措未來捷運興建跟營運的這些預算；包括交通局，像智慧運輸中心，我們休會的時候有去看、有去考察，現在要處理的樣態，以現在的編制跟人力，大家會很辛苦，變成交通局長和觀光局長遇到大型演唱會，你們都要自己顧路口，都要到現場，為什麼會這樣？因為我們的人力不是那麼足夠，所以要拜託交通局跟捷運局，在市府要整體調整組織再造的過程裡面，也要把這些需求具體提出來。

大家也很關心捷運黃線、相關的延伸線，所謂四線齊發等等規劃很多鄰接在這些有捷運的行政區裡面，吳局長，你也清楚我長期非常關心這件事情，沒有捷運的行政區在隔壁而已，人口發展一直越來越多多的時候，他們到底有沒有機會可以納進長期路網規劃裡面？剛剛有其他議員提到，在好幾年前的可行性

評估裡面，優先順序 (priority) 的先後順序跟現在大家期待不太一樣，為什麼？因為整個人口發展、城市發展的狀況跟過去的理想是不一樣，以前絕不會有人想到現在仁武地區上下班時間每條路都是塞滿，路根本不夠用，人口也成長得非常多，所以像這些地方在鄰接或可能跨幾條路就會有捷運系統，在沒有捷運規劃的行政區裡面，這個要拜託交通局，我們要用其他的公共運輸、公共載具來滿足這些市民的使用需求，所以前陣子我也有跟交通局的同事拜託。特別是仁武地區跟大社地區這些人口密度比較集中，他們跟其他城區的聯外系統，我們還是希望能夠有更大量、更便捷、更快速、更準時、更容易搭乘的公車服務去連接，像仁武地區很多人就醫會到榮總、長庚、高醫、義大這些醫療院所，甚至到市區裡面一些主要公共服務據點，這些要拜託交通局來進行。這幾年交通局真的要肯定大家不是憑空想像，我們是用大數據的需求具體研擬出相關配套行政方案，所以這個要怎麼規劃才能夠滿足想要坐車的人可以有坐到公車，我不喜歡也不要做這種增加一條路線，結果一天才兩個人搭乘，我覺得那個沒有意義，既然要處理了，真的滿足到這些有搭乘公車或使用 YouBike 需求的人，而不是為了增加路線而增加，是要滿足市民在服務上的需求，所以公共運輸服務真的是在這些未來可能有潛力變成有另外一個新的捷運系統的行政區，在它還沒有辦法進入到實質興建跟營運捷運系統提供給當地民眾的時候，真的是要拜託交通局在公車路網密度上能夠提供更大便利性。除了這些未來有潛力興建捷運系統的行政區以外，這幾年淑娟局長在交通局也很久了，過去我們平衡城鄉之間交通平權要做很多年，有的地方根本沒有公車，我們只是要讓它有公車這件事情就花很大的力氣，也許一天只有 1 班，讓他可以早上坐去看醫生，下午又把他載回來，過去從零到有，我們做到了，這一段路我們踏出去了，可是要怎麼樣讓它從有變得更好這件事情，包括像大樹區未來要興建捷運，有些朋友會希望他們也要有，可是我們知道以人口、地理環境跟它附近的整個經濟發展狀況，不是那麼容易可以達成，在短時間內沒辦法達成大家都想要有捷運的這個願望之前，這個公車怎麼樣讓更多人能更方便的使用，這件事情相對又變得更重要了。所以這件事情真的要拜託交通局，跟市長來爭取更多的預算和資源來做這樣的事情，特別是比較偏鄉和原鄉的地方，要來做這樣的規劃。

其實我在這邊還是再一次請求拜託，要求捷運局，其實在未來長期路網的規劃裡面，仁大地區絕對不要把它移忘掉，未來不管是國道 7 號、高屏二快、甚至捷運黃線，在這個大的行政區裡面，我們 10 年內會投入超過 5,000 億元的硬體建設進去，可是未來相關的這些交通路網，不管是平面的、或是捷運的，其實還沒看到它很具體地，被納入在未來的這些可行性的規劃裡面，所以真的是

要拜託捷運局，我們知道要興建捷運，從規劃到完成，沒有 10 年是不可能的，可是要放進去那個 10 年開始計算的第一步，就是它必須要在可行性評估裡面優先順序的第一名，它才會是下一條進入到要去興建的這個捷運路線。所以未來不管是紫線、綠線、青線，不管是哪一線，只要是在可行性評估裡面的第一條路線，我期待能夠把我們仁武、大社地區的服務範圍涵蓋進去，不一定要全面，有一些是鄰接在楠梓、鄰接在鳥松、鄰接在這一些人口密集度高的地方，用什麼樣的方式，可以跟原本的捷運系統做一些更好的結合，我覺得這會是 1 加 1 大於 2，讓現有的這些捷運路線的營運能夠有更多人去搭乘，包括捷運黃線的興建。

局長，我這邊有一個請求，剛剛博洋議員也有提到，其實在一些可能跟未來的捷運路線規劃會有交叉重疊的地方，我們要預留未來是不是有可能跟這些路線直接去並行，甚至轉到那個路線去。我舉個例子，譬如捷運黃線到鳥松區公所、到中正路這個路段，過去鳥松中正路，是從前鎮到楠梓這一條，所謂鳳仁路這麼大的一條路，過去是曾經有過一條規劃的路線，在那個交叉的地方，是不是能預留未來，甚至捷運黃線是可以直接到那邊，直接轉彎可以開到未來可能仁武新的捷運路線，或者到鳳山未來新的捷運路線，這些跟整體路網交叉的站點上面，我真的要期待捷運局，我們要預留一些未來工程施作的可能，以及在一些土地的取得上面，我們要一次來做處理。公車服務的密度，我不斷跟交通局同仁請求，真的有需要，如果是錢的問題，我們就找資源來滿足當地民眾使用的需求。我想先請捷運局總工來講一下，仁大地區有沒有可能納進去未來的可行性評估裡面，還是現在已經發包在做了，應該是期初、還是期中要報告了，這個部分有沒有納進去裡面再做一些討論，是不是請捷運局總工答復。

主席（李議員雨庭）：

總工請回答。

捷運工程局王總工程司彥清：

謝謝議員，有關長期路網的部分，我們其實已經發包出去了，現在在執行相關的人口密度的需求調查，這個部分其實相關的報告有約略出來，當然整個部分，包括仁武、大社這邊，其實我們都有把整個需求部分放進來做考量。這個部分就誠如剛剛議員講的，考量到整個人口分布、整個財務的平衡等等的，這個我們都一起通盤來做處理，以上這個部分先做一個說明。

邱議員俊憲：

局長，如果方便的話，期中報告有初步的結果，我建議至少讓交通部門的這些議員有初步的了解，未來在進行一些溝通和討論上面會比較順利，我做這樣的一個請求。其實一條捷運是非常昂貴的，動輒都是幾百億、上千億元，現在

捷運黃線需要 1,400 多億元，說實在的，我很煩惱等到蓋好的時候，大概就要花 2,000 億元，因為物價的變化實在太快了，這個血淋淋的例子就在國道 7 號，當初說要蓋的時候只要 600 億元，現在要 1,000 多億元，將近兩倍，我相信會越來越貴，因為整個的地價、物價、人力等等之類的都漲價。所以剛剛大家對這些大型的公共建設的進度其實都很擔心，這個擔心來自於我們每個工程彼此都會有競爭，競爭什麼？競爭那一些需要投入的勞工人力、材料等等，所以真的要拜託，剛才捷運局吳局長也說了很多，說我們在等待的時候，可以做其他的準備，我們就不會浪費等待的時間，還可以做更多事情，這個我也認同，我也相信你有這個能力，但是到時候真的面臨發包出去之後，各項需要進來的人、材料、技術等等這些，其實不只是跟其他民間的公司在搶，連我們高雄市自己在發包的工程，可能都有互相競爭的關係，這個要怎麼去做更好的處理？到時候捷運黃線在蓋、國道 7 號也在蓋，那些都需要大量的土木和水電工程人員，要請工人沒有那麼好請，說實在的，如果有這麼好請工人，輕軌二階早就蓋好了。所以這個要拜託局長和市府，特別是這些工程單位的局處，要做一些更好的研擬。所以除了捷運系統以外，我剛剛有說很貴，我們的平面道路其實是高雄市民平常生活、工作，大多數人會依賴的一個系統。其實我們沒想到全世界在 COVID-19 之後，變化比我們想的還快，我也沒想到仁武地區，能夠一年內在新闢的一條道路上開了二、三十家火鍋店，而且每天都好多人；也沒想到仁武地區突然每條路都塞滿了車子，路邊也沒有停車格可以劃，我們的路幅就這麼大，就按照都市計畫已經完全開闢了。局長，你也知道，我也跟你提過，像鼎力路往仁雄路這個方向，每天下班從三民、從左營地區要回到仁武地區，本來四線道，到了仁雄路之後變成兩線道，這一定塞車啊！因為我們沒辦法分流，也沒有其他的聯外道路可走，所以這個議題其實要拜託交通局，也要找都發局、工務局，在整個都市計畫的規劃裡面，如果都市計畫的道路有辦法劃寬一點，或者找到一條新的道路系統，這個地方的發展未來會遇到非常大的困難，因為我們沒有辦法分流，我們沒有其他的系統可以去分流；我們也沒辦法道德勸說，住在仁武的朋友不要使用這條路，因為沒有其他的路可以出去，而且其他的路更塞；如果走澄觀路下面的大中系統到榮總前面，塞得更是一塌糊塗。所以這一些新的行政區、新興的城區，這一些平面的聯外道路，我覺得除了捷運興建以外，是市府要去面對的一個重大課題，因為我們面對未來產業的布局，未來整個高雄不同行政區的整個發展，其實我們人口密集度高的行政區，已經跟過去不太一樣了。你看未來的橋科也好、未來的仁武產業園區也好，其實這一些未來房子、不動產的發展在哪邊，我們的交通需求、loading 就會在哪邊，這個是很清楚的。所以這個部分真的是要拜託交通局，我們要花預算去

做一個整體的通盤檢討和規劃，而且要搭配都市計畫去做，都市計畫沒有規劃成道路，我們再有錢，也沒有辦法自己去開闢道路，這是非常重要的部分，拜託交通局。

另外一個就是停車的需求，我們看到市區都在說要蓋停車場，局長，我向你報告，在我的選區裡面，不要說蓋停車場，連路邊要劃停車格都劃不進去，因為道路沒有那個寬，我們根本連劃停車格的空間都沒有。那我們可以嘗試去盤整看看，光是仁武地區的八卦寮地區，現在已經超過 2 萬人在裡面，可是我們能夠提供出來的停車格和停車場，其實遠遠不及這些，而且它的人口還持續在增長當中。所以新興城區除了聯外道路以外，為什麼會有路的需求？就是車子變多、人變多，另外一個需求就是停車，車子要往哪邊去。所以要拜託局長，我有兩個議題，其實我們一直在做，乃文科長和我私下也溝通非常多次，現在新的國 7 也好、高屏二快也好，未來這些都是高架系統的快速道路或國道，它下面的平面道路的開闢，真的是要拜託中央，拜託這些關心地方發展的立委們去爭取，真的要一起去做土地的取得和開闢的工程。除了這些道路系統以外，其實要一起把這些停車的需求放進去，甚至有一些新的立體化的停車規劃，這個不見得是往上蓋，有些地方其實可以往下蓋。所以有一個題目我要拜託局長去研擬看看，在仁武人口新興區就是八卦寮地區，還有我們舊部落的仁武區公所、仁武國小，這兩個區塊裡面是不是有公有地、有公共設施，有機會來爭取中央的補助，以及地方政府預算的支持，來興建地下化或立體化的停車場，在仁武國小、仁武區公所這個區塊裡面，也是仁武地區舊部落的仁武里和文武里，也是人口密集度非常高的地方，可是那邊的停車真的很辛苦，路邊可能真的沒有停車格。我們有一個新的社會住宅蓋在那邊，未來高鐵下的道路延伸，也會延伸到那邊去，是不是有機會可以來做這樣子的規劃，可不可行我不知道，財務的評估能不能過，我也不知道，因為我們根本沒有認真的去進行非常科學、非常專業的評估。局長，仁武地區的這兩個區塊，兩個大的生活圈是不是有機會，我們來爭取一些預算，真的來踏出去做需求的評估，等一下請局長來講看看，最後觀光局的部分，小港機場航線的增加，現在真的是不到三成，過去我們到小港機場，我前幾天才去那邊接朋友回到台灣、回到高雄，回到台灣的人真的很少稀稀落落的，以前那個螢幕是會跑著跳出航班，現在都不用跳一整天一面就結束了，所以怎麼樣去提供更大的誘因，這件事情不只是我們希望而已，而是市場機制我們怎麼樣釋放更多的利多，讓這些民營的航空業者跟觀光業者，我們不是只有台灣的市民朋友想要出去而已，我們這件事情的最大目的，還有爭取更多的國際旅客來到高雄、來到台灣遊玩。所以這件事情到底有沒有其它方法，過去我們做過的再加強，沒有做過的其他國家、其他城市做

過的措施，我們是不是可以來學習，想辦法去增加這個部分，等等請觀光局長來談一下你的想法。觀光客的回流倍增，風景區的品質提升這件事情，我們同時也要準備，因為疫情解封了，可是我們要準備什麼樣子豐富的觀光條件，讓人家願意來。

主席（李議員雨庭）：

再加 2 分鐘。

邱議員俊憲：

謝謝主席。我剛剛本來說召集人不能加時間，可是講不完。就是我們不能讓有機會來到高雄的民眾變成一次客，我們應該要讓他們每一個來到高雄的客人，這些朋友們會想說，我以後有機會一定要再來高雄，所以我們要做更多的準備，所以這個題目等等請觀光局長一起來答復，看看你的想法。最後一個澄清湖周遭，其實有一些公有的土地，這個過去的文大用地，在陳菊市長時期已經把它變更，變成是一個 8 公頃多的特定觀光發展專用區。這塊土地的權管應該是在觀光局，我其實想要請觀光局來研議看看，台北市其實有一個兒童樂園，它的面積其實才 9 點多公頃，它每個月都 1、20 萬的人次去使用，它門票非常便宜，跟我們現在的動物園差不多的門票，裡面有一些設施。我真的是建議說，這一塊地放在那邊很久了，我們是不是有機會拿它來做一些其他的使用，讓高雄市的市民有一個新的兒童樂園可以去使用，它旁邊也是未來要興建國立原住民博物館的一個預定地，這個計畫行政院原民會也在進行當中，如果有機會爭取到這一個新的兒童樂園在這邊興建，我相信這也是帶給地方，還有活絡我們高雄市政府自己所屬的這個土地，所以主席我是不是可以先請交通局長來講看看，仁武地區的停車跟平面交通聯外的問題，然後觀光局長這幾個問題可以請他說一下她的想法，是不是請交通局長答復

主席（李議員雨庭）：

請交通局張局長淑娟答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席，謝謝俊憲議員。我想針對停車問題，目前仁武的汽車停車格大概快 2 千格，機車也有 1,100 多格，針對人口比較密集的地區，我想我們會去做需供比的調查，然後看看如果有一些合適的空間，可以來做立體停車場的話，我們就會做後續的可能性研究，我想這部分我們會來處理。另外有關仁武地區的聯外交通問題，其實台 39 南延的路段會到水管路那一邊。另外大社交流道已經在做可行性研究期中報告，所以它也會分攤仁武交流道的壅塞，還有國七跟高屏二快未來也都會在這邊銜接，平面道路部分其實我們都很積極在做爭取。另外是高架道路的下面，有沒有可能再提供停車空間的部分，其實要看它

匝道的位置，如果匝道位置跟國 10 一樣的話，其實就有機會，如果跟現在的那個大中一樣的話就沒有機會，所以我們後續也會去了解，無論公總或是高公局在做它的匝道設計是在外側還是內側，這個我想我們會做一些了解。另外就是公車的部分，其實我們在去年有新闢一條，那一條怎麼來？是用信令資料，就是用手機信令去看在仁武高中那附近，他們主要的旅次是到哪裡，所以這條公車運量其實一直在成長，後續剛剛議員有提到，幾個比較新興成長…，因為仁武的人口一直在成長，我想這部分我們會利用大數據分析再重新盤整一次，看有沒有其他的需求，我們可以再做後續路網的規劃，謝謝。

主席（李議員雨庭）：

現在請觀光局長答復。

觀光局高局長閔琳：

謝謝召委邱議員的指導，我想針對這個小港機場航線增加的部分，其實就誠如剛剛在業務報告裡面提出的，接下來我們還會繼續跟交通部合作，也拜託我們交通委員會，立法院的李昆澤立委、許智傑立委能夠來協助，我們也期待除了我們高雄市的這些姊妹市，跟我們主要旅遊市場的這一些航線能夠恢復之外，我們也期待有一天高雄也可以飛比較長途的航線，歐美的市場，這個我們會繼續跟中央一起來努力。第二個部分是議員提到的觀光客回流倍增，其實我們觀光局的工程科跟維管科，在針對我們所有的風景區，其實都有非常多的整建工程陸續完成，其中也針對我們景區既有的設施，包括我們委外的廠商，其實我們都會加強巡查跟提升，或者是維護它設施的品質，其中有個部分是我們也會針對，比如說連假期間我們會透過委外廠商，來辦一些特色的活動，比如說之前在 4 月份連假的時候，我們在旗津的海灘吧有邀請世界百大的知名 DJ，來辦一個 party 等等，所以我們會透過景區的工程整建，然後還有營造主題特色，像是有一些兒童設施，或者是一些特殊的地景光之塔等等。另外我們也會來辦這些相關的活動，我們就是希望能夠讓高雄既有的風景區，整體的觀光品質能夠提升，而且要像剛剛邱議員所講的，不是讓觀光客來高雄這地方一次而已，而是希望他以後能一直來，而且每次來同樣的景區，他也能夠有不一樣的體會。接下來有關澄清湖特觀用地，主要是這個文大用地，我想議員非常的清楚，因為過去您也在市府服務過，當年主要是這塊用地碰到三七五減租的租約救濟金發放，有些事情沒有辦法陸續來解決，後來 74 期的重劃也沒有辦法順利的啟動，所以我們在 106 年先暫緩了這個開發的計畫。接下來我想觀光局也會繼續努力，跟我們市府內部的不同局處來研議，這塊土地未來可以做什麼樣更好的開發跟利用，我們是希望現在國人最夯的，比如說露營，它包括這個養生的住宅，或者是針對兒童親子這一塊，誠如議員所說有沒有可能變成一個兒

童樂園，我們會在府內結合各局處的一些構思跟想法努力來推動，最主要現在還有一個比較關鍵的問題，就是這塊地它的地形是山坡地，它的坡度比較陡，所以可能也沒有辦法比較大規模的開發。另外也是碰到剛剛前面所講的，民眾陳抗的問題，最後它這塊土地周邊，聯外的道路是最大的問題，所以如果道路不能開闢順利的話，其實這個園區的開發也會受到非常大的影響，同時招商上也會比較困難，所以接下來我們也會希望議員可以努力來協助，跟我們地方的居民來做溝通，我們也期待這塊文大用地能夠有更好的使用跟活化，謝謝。

主席（李議員雨庭）：

謝謝俊憲議員的質詢，休息 5 分鐘。（敲槌）

主席（邱議員俊憲）：

繼續開會。（敲槌）接下來請李議員雨庭質詢，時間 20 分鐘。

李議員雨庭：

謝謝主席，今天我們交通部門的業務報告與質詢，我們就儘快進入議題，之前我們在交通委員會開會的時候，跟各位同仁也充分的在討論，在整個高雄市，我覺得我們的公共意象和藝術的特色公車候車亭非常明顯不足，你上網 Google 去看，都是集中在文化中心附近。我一直覺得在我們原縣區的部分，局長，我覺得一個候車亭好像是市民最卑微的需求。之前我們也在林園地區看過兩、三個候車亭，林園是比較偏遠嗎？我覺得已經長期都沒有做了，長輩要搭乘，連個椅子都沒有辦法坐，我想局長本身也是女性，我覺得以女性的觀點來看，對於美化城市，對於公共藝術，我覺得我們會比男生注重一點。這個特色的候車亭，我看到全台各縣市一直有在推廣，一直有在做這個創意，但是我覺得高雄市還是明顯的不足。你看一下照片，無論是鳳梨的造型也好、或苗栗大湖草莓造型也好，這麼簡單的造型，卻再再的表現了當地的特色，這是台中的一個創意候車亭。我們在委員會裡充分的討論到，你不要跟我說經費不足，我覺得這個創意可以開放給我們的市民朋友來做一個創意的比賽，我們可能撥一點獎金，但是可以得一個藝術並且豐富街道的景觀，順便讓民眾在等公車的時候可以打卡。我們現在候車亭的主要功能有人臉辨識和交通的資訊，如果再加上這些創意下去，我覺得這是一個很好的公共藝術展現，也是符合我們高雄目前一直在推動的觀光，包括我們也已經躍上國際城市的形象，這個小小的動作會很困難嗎？請局長回答。

主席（邱議員俊憲）：

請局長答復。

李議員雨庭：

我覺得在委員會討論過後，交通局並不積極去做這一塊。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席，謝謝議員。我想我們今年 2 月份跟林園區公所有召開過一個會議，當時林園區公所有答應配合洋葱節的計畫，會在幸福公園的候車亭做洋葱意象的裝飾。

李議員兩庭：

但是到目前為止好像沒下文。

交通局張局長淑娟：

所以我會再跟同仁了解，上次議員建議之後，我們跟同仁討論之後，其實有一個共識是這個意象我們還是需要尊重地方，所以有跟林園區公所做一些溝通，然後去蒐集一些意見。經費的部分其實大家有共識，因為中油在那邊有睦鄰經費，主要不是經費不足，而是我們現在的經費能用的就是標準型的 30 萬元而已，高雄市所有的創意候車亭都是由文化局或是原民會或是其他局處去加值利用，包括觀光局去加值利用的。所以我們在跟區公所談這個設計案，我在今天會後會再了解一下，如果需要，我願意再跟區長做一些討論，看怎麼樣可以在最快的時間內把一個洋葱意象的候車亭可以完成。

李議員兩庭：

我覺得這個不是一、兩千萬元才能解決的，可能只要花個幾十萬元或是 100 萬元以內，但是可以提升到讓人家進到林園，就覺得林園不只是石化工業區。

交通局張局長淑娟：

只是洋葱的意象要怎麼設計，我想這部分還是需要跟地方…。

李議員兩庭：

其實我們很多在地的文史工作者都畫很多設計來提供給我們參考了。我們之前一直在推「一地區，一特色」，但是林園的洋葱我覺得很少人知道。就像我們到屏東林邊就知道有蓮霧，它就有一個公共藝術的形象在那邊展現。林園，我覺得結合候車亭來做一個改變是非常好的創意，在這裡也請局長能夠短期之內做好。

交通局張局長淑娟：

我會再跟區公所聯繫，看怎麼樣可以在短期之內把它促成。謝謝。

李議員兩庭：

局長先請坐。我想再請教局長，現在高雄的通勤月票改為 399 元，我覺得這是對每一個族群、每一種年齡都非常樂見的，而且我覺得一定會提升我們的交通運量。局長有沒有思考過參考日本，包括剛剛張議員博洋也有提到，就是我們針對短期的觀光客，短期的旅客來到高雄可能 3 天至 5 天，或是在日本有推出一個月的月票、三個月的月票、六個月的月票，就是你買愈久就愈優惠，我

們交通局目前有沒有這個打算？

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員。其實 for 觀光客的部分，我們在去年就推出了一個叫做高雄 MeNGo Plus 的時數卡，可以買 24 小時、48 小時、72 小時，目前觀光局也結合在高雄好玩卡裡面去做推廣。所以這一塊 for 短期的觀光客，高雄市其實已經有一張 for 觀光客使用的時數卡存在。另外就是 399 元的月票是不是要去發半年期或是一年期的部分，我想我們來做一些評估。因為那個涉及目前系統的修改，因為我們的系統目前是以一個月為基準，要買到半年或 3 個月的部分，涉及到我們的系統修改，我們可能要再跟系統開發商去了解一下修改幅度多大，以及後續的期程要怎麼做規劃，再跟議員報告。

李議員雨庭：

好。針對改善行人的路權，昨天我就聽到一個個案，在大寮鳳林路上，有一個阿伯走路走到一半，在紅燈的時候，車輛停駛，他要過紅綠燈，但是因為行動緩慢，走到一半變綠燈了，就被車輛一直按喇叭。其實我跟幾個朋友是聊到教育問題。第二個，因為剛剛局長有提到，我們已經在延長行人綠燈的秒數，這個在我們原縣鄉區，就是大寮、林園地區，有沒有去做這個改變。而且我們常聽到學生族要過馬路的時候，也是要非常的注意車輛，有的車輛不等，所以在過馬路的期間，包括我們的學生和長輩其實都滿擔心的。我想請教局長，在我們的大寮、林園地區，這些秒數有沒有做改變了？

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長答復。

交通局張局長淑娟：

謝謝議員。我想延長行人秒數，其實在原高雄縣區也都有，我想這次我們也可以再重新檢視一次，看看還有哪些路口是漏掉還沒有改的，就一併來做修正。

李議員雨庭：

好，尤其是交通流量非常大的地區。〔好。〕

我想再問一下交通局長，我們的交通罰款每一次在歲入編列的時候都引起議會相當大的討論。但是本席就職這幾個月以來，一直在改善我們的交通、道路和設施，然後我們也一直辦理會勘。在大寮、林園地區，我們主要幹道的交通號誌都設置得很完善，但是最不足、最欠缺的就是村里的道路。就像中庄八德路，中庄人口密集，一個里就 1 萬多個人了，還有大寮正氣路有中山工商，那裡的道路也很狹窄，每一次到了上（下）學或上（下）班的時候，交通流量非

常的大，所以我們有爭取一個交通號誌的設置。包含在鳳屏路的江山里，其實那邊工廠林立，就是有很多傳統的小工廠，貨車跟著我們的里民這樣爭道，所以我在辦理這個，就連續好幾個路口都需要紅綠燈的設置，但是我有去了解交通局在設置紅綠燈的預算裡，1 年是多少？

交通局張局長淑娟：

大概 1,800 萬元。

李議員雨庭：

1,800 萬元。這 2 個月，我就看了 4、5 個地點都非常需要設置紅綠燈，你認為 1,800 萬元符合 38 區道路的…，光是紅綠燈就好，你認為可以補足嗎？

交通局張局長淑娟：

我跟議員報告，因為這一筆預算長期以來都是 1,800 萬元，後來…。

李議員雨庭：

長期以來，〔對。〕已經多久了？我們現在…。

交通局張局長淑娟：

在去年，市府有再額外增加 2,500 萬元。今年也是在追加預算裡面又增加 2,500 萬元，所以最近這 2 年總共增加了 5,000 萬元在針對新設號誌的部分。

李議員雨庭：

增加了 5,000 萬元，是每一年都編列 5,000 萬元嗎？

交通局張局長淑娟：

就是在這 2 年都有增加。

李議員雨庭：

這 2 年都有增加？〔對。〕好。因為我看到，雖然它不是主要幹道，但是它在巷弄裡，也不是巷弄裡，在村里的一個道路，交通流量真的非常大，而且有貨車、有遊覽車跟機車、汽車這樣爭道，我覺得是非常的危險，每天都險象環生，所以我覺得交通局應該多編列這種預算。你看我們交通罰鍰的歲入每一年都超收，但是我們交通罰鍰的收入用在改善交通品質跟提升，所以我覺得這方面是值得注重的問題。

交通局張局長淑娟：

因為最近也在編明年度的預算，我們會提出來，希望能夠增加。

李議員雨庭：

好。本席也想要這 3 年我們交通罰款的分配比例，會後也請同仁送給我，因為我們也有跟警察局同仁在聊，他們在第一線真的非常的辛苦，包含開紅單等等，我都覺得非常的辛苦。但是我覺得他們的預算也是少得可憐，包括他們的巡邏車、他們的機車，還有員警的安全等等，我覺得真的是也要為他們多發一

些聲音，也希望交通罰款這邊的比例，本席想要了解這3年我們都是怎麼去分配的？有沒有針對第一線的人員多一些資源、多一些設備？謝謝局長。局長，請坐。

交通局張局長淑娟：

謝謝。

李議員雨庭：

這一個是棒球的候車亭，真的，我們在澄清湖的棒球場，俊憲議員這邊，我也覺得讓人一看到候車亭就想到當地的意象，所以我覺得候車亭真的是非常的重要，而且我相信它的經費不多。我想再請問一下觀光局，這幾個月觀光局長上任以來，真的是非常的得心應手，包含高雄一直躍上國際的知名度，提升高雄觀光的好感度，我們也是六都第一，真的是非常的不簡單。我想請問局長，因為上任這幾個月以來，你辦了大型活動都非常的繁忙，我想請問一下，你到過大寮、林園地區嗎？

主席（邱議員俊憲）：

請局長答復。

觀光局高局長閔琳：

報告議員。目前局長上任後，還沒有，但是在局長上任前曾經去過林園、大寮。

李議員雨庭：

我相信局長也是高雄原縣鄉的民意代表出身，所以對高雄原縣鄉的資源應該相當注重，我也簡單為局長介紹一下。在林園地區有全台唯一倒立水母湖，也在今年5月2日由前鎮高中3位學生配合老師，他們來林園研究倒立水母湖，結果榮獲了美國NASA年輕優秀科學家的頒獎，他們得到4級滿分，很有可能今年7月要到美國丹佛那裡去報告。光是一個倒立水母湖，這是全台唯一的，所以我覺得大寮、林園的觀光是市府不可以忽視的，林園人也有繳稅，林園、大寮不是二等公民。林園、大寮地區有工業區、有傳統產業，還有很善良的人民、有山、有海，但是我一直覺得我們的觀光資源少得可憐，連倒立水母湖都沒有被放大去做調整或是做宣導。我想請劉副局長。局長，你先請坐。

觀光局高局長閔琳：

謝謝。

李議員雨庭：

劉副局長，到過我們濕地公園吧？

觀光局劉副局長秀英：

是。

李議員雨庭：

所以對於倒立水母湖，你覺得它是非常難能可貴的資源嗎？或是接下來我們有什麼規劃，想要把整個觀光資源帶入大寮、林園地區呢？

觀光局劉副局長秀英：

是。報告主席，報告議員。我到過林園，其實到過林園幾次都是因為參加由觀光局自行舉辦的自由車「乘風而騎」的活動。

李議員雨庭：

那一次我也有去參加。

觀光局劉副局長秀英：

是。還有，之後也有再去，因為我們除了有自行車的騎乘之外，還結合小旅行跟在地文史團體有合作。另外就是剛剛議員有提到林園有一些景點，除了海洋濕地公園，還有一些其他的景點，像安樂樓、清水巖、鳳鼻頭文化遺址等等，這個在高雄旅遊網上的景點快搜，還有遊程的一些推薦都有。這個我們都會來配合加強宣傳的。

李議員雨庭：

好，謝謝副局長。都有推薦，我都有看到，但是你知道嗎？你剛提到的鳳鼻頭考古教育館，上個星期居民還在說晚上黑漆漆的，像個鬼屋一樣。我真的覺得說既然設置了，為什麼不好好地去利用、去把它美化或去把它發揮得淋漓盡致？既然設置了，我們為什麼不多帶一些資源，你可以去宣導、可以去帶動學生的戶外教學活動也好，這2個都是很具有觀光的，而且又具有教育意義的活動，我覺得要多去推動，甚至大寮、林園當地的小朋友、當地的學生有一些都還沒去過。你剛剛提到的鳳鼻頭遺址，我之前 Google 也有看到，2、3,000 年前人類第一個來到台灣地區的是在鳳鼻頭，是在林園，那是多麼的珍貴。我們又不得不提到日本，在日本方面，他們對文化保存帶動觀光就做得非常的好，所以我一直希望大寮、林園不僅是工業區而已，有山有海，還有很大的觀光資源值得我們去開發，所以我請觀光局這邊能夠多加用點心，謝謝。

我想再請問一下，中捷的工安事故引起全國嘩然，在高雄市議會也充分地被討論，我們4線齊發，剛剛俊憲議員也有講，整個人力、物資，想起來真的是非常的龐大，包含林園的捷運民國119年要完工，國七也民國119年要完工，捷運黃線也都差不多在那個時程裡，整個高雄的交通黑暗期，想起來真的是也很令人憂心，尤其林園捷運地下又是石化管線，真的很多鄉親都提起，一個跟石化管線共存的城市，捷運的工安問題真的很令當地人憂心。你看國七在動工，又牽扯到臨海工業區，包含整條沿海路。我想請問一下局長，在這一方面，你覺得這個交通黑暗期，你如何能夠掌握？還包括林園的沿海路地下都是石化

管線，讓我想起 2014 年的氣爆，我們可不可以承諾？對於林園捷運的動工真的是不比橘線跟紅線的施工，所以它的施工品質、它的工安問題，我想請局長給我們一個答復，謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長說明。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席，感謝李議員一路以來，協助我們爭取小港林園線的部分，整個小港林園線的爭取，真的很不容易，所有這一些管線的部分，它最深 4 米，潛盾的部分 13 到 20，所以我們不會去互相衝突。第二、車站的部分，我們是繞進來農業區，所以跟那個管線沒有任何關係，我們在做的過程裡面跟管線是沒關係。所以我們這個案子，在訪商過程，土建喔！那個潛盾的部份，訪商過程裡面，他們都比較喜歡做這一個，不喜歡去做黃線。因為黃線有很多車站的部分要明挖覆蓋，它就變成都要在路中挖，它這個不用，它這個明挖覆蓋車站的部分，全部都是在農業區裡面。所以在這裡挖，對他們來說，他們的工程最好做，雖然上面有管線，但是這中間還有很大的差距在，所以管線的部分其實不會有問題。

主席（邱議員俊憲）：

再兩分鐘。

李議員兩庭：

捷運是在沿海路下面吧！它只是停車，它的…。

捷運工程局吳局長義隆：

它的是車站，我們是潛盾，就是說我們是在下面鑽，我們是在 13 米到 20 米的下面鑽。

李議員兩庭：

所以你的意思是，我們從小港潛盾到 30 米，然後一路挖到那個…。

捷運工程局吳局長義隆：

對，它會繞到車站，車站沒有辦法鑽，因為車站比較寬，那個潛盾機沒有那麼大，所以就要挖，我們現在都是在農業區挖，沒有在道路裡面，因為道路不能動。

李議員兩庭：

對啊！

捷運工程局吳局長義隆：

那是整兆的產值。

李議員兩庭：

真的。

捷運工程局吳局長義隆：

它根本都不能動，所以不能動的情形之下，我們才會把車站整個做道路外來，道路外的部分，其實我們也可以整合聯合開發，所以那些農業區，我們希望周邊整個可以做比較大的發展。

李議員雨庭：

好，現在區段徵收還在爭議當中，也在進行當中，其實還沒有完全的定案。

捷運工程局吳局長義隆：

我們捷運建設跟區段徵收沒有關係，只是不要…。

李議員雨庭：

你要去挖旁邊的農地沒有關係嗎？地主會讓你們挖嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我們那個是聯合開發，跟區段徵收沒有關係，現在是怕整個車站做好，聯合開發也完成了，結果出來都是農田。

李議員雨庭：

對啊！

捷運工程局吳局長義隆：

其實這整個發展的部分就比較不好。

李議員雨庭：

對，真的是很難得林園捷運要來，如果一個重大的交通建設，你沒有去配合周邊的土地開發，真的對林園區也是很大的影響。剛剛聽到捷運局長這樣回答，本席就覺得安心很多了。因為沿海路下面的管線，真的是不能再發生一次意外，謝謝局長、謝謝今天交通部門的所有同仁。再過兩天就是母親節了，雨庭在這裡也透過這個質詢，祝福在場，還有我們議會同仁。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝兩庭議員的質詢跟祝福。接下來請黃議員香菽質詢，時間 20 分鐘，請。

黃議員香菽：

謝謝主席，所有交通部門的局處首長，大家午安，我第一個質詢的議題，針對行人地獄，我們都知道，其實這個名詞是來自於 2021 年有一個旅澳的台灣人，他成立了一個粉專，叫做台灣是行人地獄，也因為這個粉專，美國 CNN 也有大幅的去報導說，台灣美食很棒，台灣人情味很棒，自然的景觀很棒，但是惡名昭彰的交通，讓人家卻步。同時他也提到台灣在 2022 年就有 3,085 位死於交通意外，是日本的 6 倍、英國的 5 倍。當然除了 CNN 以外，瑞士的外交部，其實也在網站上面示警說，台灣的駕駛具攻擊性，哇！這聽起來好像很恐

怖的感覺，台灣的駕駛具攻擊性。這個最主要應該是，過去我們在交通的基礎建設上面，可能有一些沒有去做好的地方，所以行人常常被迫走在馬路上，也造成兒少死傷的比例偏高，其實交通部有統計 5 年以來，行人穿越人行道，死傷事故中，兒少佔了 18%，這算滿高的。這個舉動對一個已開發的國家來講，不是非常好的狀況。

我們都知道，去年 2022 年的交通事故造成了超過 3,000 人的死亡，其中有 394 位行人因為走在馬路上面，而造成死亡，有 1 萬 6,000 多人受傷，其實這個平均下來，每天有將近 47 位的行人，在台灣的道路非死即傷。我大概看一下，我有去調我們在道安資訊網上面，111 年高雄行人的件數，在交通部分的，我們也算滿高的，有 1,366 位，當然在比例方面，我們是越來越少。我大概看了 108 年、109 年、110 年，我們是越來越少，但是再看看我們今年一月到二月，兩個月就已經 236 件，其實按照比例來看，今年的比例應該是算偏高了，我想請教局長，對於這個數字，我們這一次一月到二月的比例偏高，有什麼想法？局長請回答。

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長說明。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席，謝謝黃議員。其實行人的量看起來，主要還是以年長者居多，其實我們有在觀察，因為今年整個疫情都解封，所以年長者過去可能比較少出來活動。今年大幅的增加，所以我們也跟包括社會局，還有教育局合作，我們到很多老人所聚集的場合、老人供餐的場合，還有很多里長所辦的活動場合，在事故的部分，我們都派人去做交通安全宣導，所以這一塊我們也會持續努力做相關的宣導。

黃議員香菽：

你有發覺到今年的比例增加滿多嗎？其實這樣算起來。

交通局張局長淑娟：

其實我們都一直在觀察這個數字，因為去年的確都降，就是死亡跟受傷都雙降，今年我們也持續在做觀察，是不是…。

黃議員香菽：

因為如果你照這個比例的話，很有可能今年會突破 2,000 多。

交通局張局長淑娟：

我們不希望。

黃議員香菽：

當然我們不希望，最好任何事情都不要發生。

交通局張局長淑娟：

對，因為每個月的道安，我們都會有主題，上個月的道安，其實行人路權主題有做一些討論，這個月道安會報也會繼續把行人路權主題，放在道安會報報告裡面，當一個主軸來做討論。希望道安會報相關的組別，因為我們有宣導組、教育組，還有包括工程組跟執法組，可以各司其職，然後去做一些比較全面性的防範。

黃議員香菽：

局長，我們知道交通的部分，當然立法院三讀通過，我們就是加重罰則，如果不禮讓行人，我們看到 5 月 1 日，當然全國實施了一個叫做路口不停讓行人執大執法，首週就取締了 4 萬 1,000 多件，這是全國的，高雄市從 3 月底開始以後，就是從 4 月到 5 月 1 日為止，也取締了 1,280 件。這個比例看起來，其實算滿高的，這代表我們有很多人都還是沒有禮讓行人的習慣。這可能是過去台灣社會不好的習慣，其實我們在國外都看得到，我們去到日本、去到哪裡，我們只要行人過斑馬線，他們都會主動停下來。所以在這一塊，我們有沒有想要…，當然取締是一個處罰，但是我們要怎麼樣去宣導這個東西，我覺得這才是重點，我們有什麼想法要去宣導這一塊。

交通局張局長淑娟：

宣導部分，其實我們持續在做，包括新聞局在很多候車亭，還有一些重要的節點，他的宣導資料都是大型的看板，也都在做行人路權的宣導。另外，包括新興分局有一個組長，他在執勤的時候，也會拿出 ipad 跟那些機車騎士宣導怎麼樣重視路權，最近發現用路人真的會禮讓、停讓，這個行為已經慢慢在養成，我們希望透過無論在媒體或政府部門的宣導，讓大家都養成這個習慣。

黃議員香菽：

公部門很努力在做這一塊，這件事情會再被大家這麼討論，就是因為這個月 9 日台南有一位小朋友，媽媽牽著他要過馬路，結果就被撞飛了。

交通局張局長淑娟：

對，台南。

黃議員香菽：

很多人都說因為 A 柱的關係造成，但是我認為 A 柱是很多人撞到人的時候都會講的東西，既然這件事情被重視，我還是希望交通局能夠好好想一想我們要怎麼樣做，我也知道你們改善路口的號誌，也設行人穿越庇護島，這個庇護島我目前看到好像只有在大路口才有，後續我們有想要再多設嗎？還是怎麼樣？

交通局張局長淑娟：

有，因為行人庇護島要有一定的路型條件，所以我們現在也跟工務局配合，他有一些造街路段，因為他們每年都會申請造街路段，如果那個路型條件合適，我們會設庇護島；不行的話，就是行人穿越線退縮，因為退縮之後，駕駛人無論左轉、右轉可以正對行人穿越線上的行人，所以也沒有 A 柱的藉口，因為他就是正對。

黃議員香菽：

局長，交通動線的重新規劃跟設計行人友善道路是我們必要做的，後續的科技執法跟員警加強取締，我認為這一塊我們也是要能夠好好跟相關部門討論，看到底要怎麼樣才能夠擺脫、洗刷行人地獄的名稱。

再來是今天 1 到 3 月易肇事路口有五大路口，我們可以看到有一個路口是今年才上榜，九如二路跟博愛一路是新進榜，這個地方我們也知道它緊鄰的是高雄車站，很有可能駕駛路況不熟，所以導致事故越來越多，畢竟現在變站東路跟站西路。非常感謝，因為我昨天特別去市場跟大家講母親節快樂的時候，剛好遇到一位姐姐，他就特別跟我講，他從九如路這一面要過去，要經過博愛路到中信銀行，他有發覺行人小綠人的時間只有 30 秒。

交通局張局長淑娟：

時相號誌。

黃議員香菽：

他就跟我說身為 60 多歲的人，你認為我在 30 秒內就有辦法走到對面嗎？也非常感謝你們，我反映以後有立即回復，你們說下個星期要調到 45 秒。這個地方駕駛的路況不熟，導致事故增多，你們有想這個地方要怎麼樣改善嗎？

交通局張局長淑娟：

我跟議員報告，1 到 3 月易肇事路口，可能跟我們手上從道安資訊系統看到的不大一樣。

黃議員香菽：

不太一樣嗎？

交通局張局長淑娟：

對，你說的這個，我們猜應該是含 A3。

黃議員香菽：

含 A3，OK，好。

交通局張局長淑娟：

因為道安資訊系統如果不是交通局提供，是警察局提供的話，警察局會含 A3。我們看交通部分析的資料裡面，九如二路跟博愛路是沒有進交通部的資料庫裡面。

黃議員香菽：

對，我有寫資料來源是交通大隊。

交通局張局長淑娟：

對，因為它會把沒有人傷，只有車損的部分也納進去。九如二路跟博愛路因為是路型改變的時候，所以後來我們也追加彩色標線，站東路已經都把它完成了。

黃議員香菽：

我有看到，我經過的時候有看到。

交通局張局長淑娟：

行人號誌部分，這個地方已經用行人專用時相，不過因為我們會拿捏安全跟效率之間的平衡。

黃議員香菽：

所以下個星期 45 秒可以調整嗎？

交通局張局長淑娟：

對，因為那個只是把行人專用時相再延長，那個部分是可以。〔OK。〕因為開始通車，行人專用時相有設定標準，後來因為有一點回堵現象，所以又有做一些調整，那個都是可以動態做檢討，謝謝。

黃議員香菽：

好，謝謝局長，再麻煩了。接下來是捷運局，輕軌大順路段，我在市長施政報告與質詢的時候，我用 10 分鐘問捷運局，現在我不會用 10 分鐘，我會快速講。在 5 月 2 日，市長當初有特別指示林副市長 5 月 2 日要有跨局處會議，總工程司也有跟我報告過了，說我們會做這一些，我看了以後，我想要講的是，這個是本來就應該做的，因為畢竟我們已經有捷運紅、橘線，包括輕軌一階等等之類，我們都已經有做過這麼多的軌道工程了，這個東西並不是現在才來討論，還是非常感謝你們有重視這一塊，但是我還是要特別拜託，因為我那天質詢完以後，有滿多民眾看到，他們也都跟我反映，謝謝議員有講到我們的心聲，確實現在走大順路，包括走大順路周邊真的造成非常嚴重塞車，我們增設 CCTV，包括請警力協助，這一塊能不能夠有效處理，我不太知道，因為畢竟 5 月底才要開始做。我要特別提醒捷運局，拜託，因為真的很多人反映，到底要如何好好改善那邊的交通狀況？因為輕軌做完，附近又開始要做捷運黃線，所以這個地方尤其是建工路，一直都是大順路、建工路這個地方，到底要怎麼處理，這個是捷運局跟交通局要好好先規劃。剛才兩庭議員也特別提到，四線齊發造成的是什麼？絕對是交通黑暗期。我要請教輕軌二階目前的進度，當然我們都看到超前，這個我們非常開心，因為超前就代表交通黑暗期縮短了，到

底有沒有機會？你們當初講的是 11 月底，有沒有機會再更提前？局長，有機會更提前嗎？

主席（邱議員俊憲）：

請捷運局長。

捷運工程局吳局長義隆：

感謝主席，感謝黃議員一路以來對輕軌的提醒。確實剛才說的那裡，實際上是我們只看到大路，看到…。

黃議員香菽：

那是你們本來就應該做的。

捷運工程局吳局長義隆：

在系統裡面，我們本來那裡都有做，只是在大路做，一些垂直向小路反而被疏忽了。另外，智慧運輸中心跟相關的部分，我們每一次在群組裡面都說順暢，但就是有些不順暢未被發現，所以我們才重新檢討。

黃議員香菽：

所以智慧運輸中心通報給你們的都是順暢嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

是，我們每次在群組上都看到順暢。

黃議員香菽：

結果事實上現況是不順暢。

捷運工程局吳局長義隆：

對，有落差，所以後來我們才重新檢討，針對這些落差的部分。

黃議員香菽：

這個是智慧運輸中心的問題嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

不是，智慧運輸中心以外，還有含括交通警察大隊的部分，他們都會上去回報順暢，我們都覺得怎麼會那麼順，結果其實不是，而是有些我們沒有看到。

黃議員香菽：

就是自以為是的順暢。

捷運工程局吳局長義隆：

我們有些沒有看到，所以後來我們把沒看到的部分都補齊，所以才有剛才黃議員說的後面補的，之前就應該做，也是該做的，只是遺漏小路跟一些沒注意到的或非尖峰時間，因此讓很多民眾覺得很不順暢，所以這裡面我們已經跟交通局和交通警察大隊…。

黃議員香菽：

局長，我聽到你的回答，讓我替你緊張，我很怕你說錯話。

捷運工程局吳局長義隆：

不會。

黃議員香菽：

尤其你剛才說智慧運輸中心所回報的都是順暢，結果我們發覺不順暢。

捷運工程局吳局長義隆：

我的意思是在我們的群組，但是有一些疏忽，讓我們沒有看到，所以在群組裡面才會這樣，你上次質詢的時候，我也嚇一跳，同時感到奇怪，因為我們的感受都是這樣，所以後來我們才重新檢視。

黃議員香菽：

所以你們就是坐在辦公室處理事情。

捷運工程局吳局長義隆：

不是，我自己也會去看。

黃議員香菽：

不然你為什麼會說，我那天質詢的時候才嚇到。

捷運工程局吳局長義隆：

第一、我不可能 24 小時都去查看，不過我巡查的時候，上（下）班都會經過大順路，因此我行經該路段都覺得很順暢。

黃議員香菽：

局長，你們有很多局處，包括交通局也是可以看到這個東西，捷運局的其他同仁也是可以看到，包括交通大隊也可以看到。

捷運工程局吳局長義隆：

對，我們…。

黃議員香菽：

我不是要你一定到現場看，每天 24 小時都在那邊走。

捷運工程局吳局長義隆：

是。另外是我們也會看到，因為我們辦公室那邊自己也有設 CCTV，但是原先 CCTV 都是設在大路口，有上次的情形之後，我們發現不對，因為有一些小路口還是會造成交通衝擊，所以我們有把它改善，感謝黃議員的提醒，我們有做改善了。

黃議員香菽：

好，謝謝局長。

捷運工程局吳局長義隆：

第二個，針對輕軌二階進度的部分，現在是好天氣，我們當然盡全力能趕工

就儘速趕工，在趕工之中，有時候交通就很不好意思，對市民的交通都還是有影響，但是我們的目的還是希望痛苦儘量縮短。

黃議員香菽：

確實，我在要質詢的時候，我有看到我們那邊有一位里長，針對鼎山街跟民族路那邊，你們剛剛有封路，對不對？〔對。〕我有看到我們里長，好像你們2點要封路，但是他得到消息，好像是半個小時之前，我看他才PO在他的臉書，所以我認為這種速度太慢，特別要趕快先去跟人家講哪裡要封路，包括我那天有特別提醒我們的總工說，我希望你們的宣傳不是只有在警廣，其實會聽警廣的人，除非我真的會遇到塞車或是怎麼樣，我才會去聽警廣，不然一般人就是聽港都或KISS電台，所以你們必須要在這些電台裡面去講這些東西，這是我特別拜託你們的。

捷運工程局吳局長義隆：

其實我們有另外一個群組。

黃議員香菽：

局長，我沒有時間了。〔好。〕我再問一下，我相信今天很多人都有討論到中捷事件，我們知道中捷因為是自動駕駛的關係，所以跟我們高捷是不太一樣的，但是我們高雄捷運有很多段也都是高架的，包括後續的岡山、路竹延伸線，我相信也都是在高架。我們到底有沒有去看，如果周邊有在施工的，我們要距離多遠？如果發生同樣的情況，我們有沒有一套SOP流程應該要做的，局長，有沒有？

捷運工程局吳局長義隆：

這個分兩個面向，一個就是營運安全的部分，我們的系統其實跟台中的系統不一樣，因為他們是無人駕駛，只有隨車人員，但是高捷的部分是有人駕駛，我們有駕駛室。

黃議員香菽：

你不用重複我的話，這個我都知道。

捷運工程局吳局長義隆：

第二個部分，異物侵入的部分，我們原則上都在高架段。

黃議員香菽：

我們有沒有任何的SOP？

捷運工程局吳局長義隆：

工務局在111年4月有設定一個要點，這個要點裡面，第一個，只要在捷運沿線施工，都要提出相關的施工計劃，如果要直接拆除也要提出，然後經過第一個工務局、交通局、捷運局、還有勞工局，因為有勞檢的部分，就是塔吊的

部分在勞工局。除此之外還要有技師公會，大家共同審議，審議完通過才准予施做。

黃議員香菽：

局長，簡單答復就好，我想請教的就是，我們如果遇到相同的情況，我們有沒有一套 SOP 的處理流程，有還是沒有？

捷運工程局吳局長義隆：

有，所有遇到特殊的情境部分，甚至我們的捷運到現在已經 15 年了，每年都要有模擬演練，交通局在前年…。

黃議員香菽：

局長，我要跟你講的是，其實這個事情我們都不希望發生，因為這個 timing 點真的是太巧合了，根本不可能有東西掉下去，剛好車子要從車站出發，我覺得這是非常不可能的事情，大家也沒有想到會發生，我也希望我們因為台中中捷的事件，我們要去想一下，我們如果後續遇到相同的情況，我們要怎麼樣處理？

主席（邱議員俊憲）：

再 2 分鐘給香菽議員。

黃議員香菽：

謝謝主席，局長坐下，我不想問你了。高閔琳局長，金獅湖公園目前的進度跟後續的規劃，這個是我之前就非常關心的，當初也是我特別拜託之前的周玲奴局長說，金獅湖這個地方很棒，我希望能夠好好的去改建它，能夠好好的去把它規劃做到最好。當初你們跟我講 5 月底會完工，你們現在已經延宕到 6 月了，可是我昨天去看，這個是我昨天去拍的照片，這樣的狀況，我想可能 6 月應該也不會完工的。我想請教局長，到底 6 月能不能夠完工？還有除了做這一塊以外，後續的其他規劃，到底有沒有已經開始在規劃呢？因為之前有特別提到，我們可能因為要跟中央爭取經費，還是怎麼樣，所以我們沒有辦法一次到位，我們必須一期一期做，後續的第二期，我們有沒有規劃呢？打算什麼時候開始做？請高局長答復。

主席（邱議員俊憲）：

請高局長答復。

觀光局高局長閔琳：

謝謝香菽議員非常關心我們在地金獅湖的整建工程，首先，也跟議員說明，原本在我上任之前，跟你答復是在 5 月會完工，但是後來我們在實際施工的過程發現，地坪有屏蔽的地方，下面是有非常多的管線，包括自來水、中華電信、台電等等，非常多的管線，甚至還有排水的管線，所以我們花了比較多時間來

做整理，因此工程有所延宕，我們也希望在 6 月底之前可以順利完工。有關工區安全的部分，我也會請我們工程科的同仁加強注意。

第二個部分，議員很關心的，整個金獅湖其實是一塊很棒的地方，我們目前已經有做的部分，也是議員一直提醒我們、一直關心我們，我們在金獅湖陸續做了兩個地方，都是跟中央申請經費的，分別是在親子公園的主題花園部分，還有包括設置一些兒童的遊戲設施，包括周邊有一些外環的人行棧道，都有在做陸續的改善，預計也都是在今年度可以完工。

我想，議員關心的不只是現在我們有做的，其實未來會有什麼樣的整體規劃和開發？目前針對我們的金獅湖，大家都可以了解，其實它裡面有蝴蝶園的生態特色，在金獅湖就可以看到 1,000 多種不同種的蝴蝶，我們未來會繼續打造這個風景區的品牌，就是直接把它打造成蝴蝶生態園區的方式去做行銷推廣。第二個部分，也會陸續再來加強包括沙坑、還有遊具設施，其實整體金獅湖的規劃，我們最近也有找一些顧問公司來做一些初步的規劃研究，其實所需的經費是非常非常之高。我們目前有一些想像，也許會後可以跟議員來做報告，但是最重要的是，我們還是要努力找到財源，也希望中央可以持續來補助我們高雄，來做整體金獅湖的提升，謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

再給香菽議員 1 分鐘。

黃議員香菽：

局長，我還是希望能夠快一點，因為我們都知道金獅湖對三民區和覆鼎金那邊很重要，其實剛好跟主席的選區有交接的地方，所以這個地方有很多長輩在白天都會去那邊運動，其實你們這樣圍起來，會造成這些長輩早上不知道要到哪裡去運動，因為你們在這裡已經圍很久了，從去年就開始圍了，所以要特別拜託，要趕快加緊速度以外，能夠做的儘快做，我當然知道經費有限，但是如何運用少少的經費，去達到最大的效果，我相信高局長一定有這樣子的…。

觀光局高局長閔琳：

我會努力、我會努力。

黃議員香菽：

一定能夠做到這樣的事，所以要特別拜託了。還有，我要特別提照明設備這一塊，我們希望改建完之後，它不只是一個白天可以運動的地方，它也是一個…。

觀光局高局長閔琳：

謝謝議員，謝謝。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝香菽議員。接下來請李議員亞築質詢，時間 20 分鐘。

李議員亞築：

主席、交通部門各局處首長，大家辛苦了。主要現在要來探討台 61 線南沿高雄，其實已經探討很久了，但是因為台南端那邊一直有兩方的爭議，所以一直在延宕。因為 5 月份的時候在台南端和高雄端有開說明會，所以這個事情又被提出來了，因為高雄端開的說明會應該是在梓官，所以我們茄萣是不太清楚的，其實台 61 線南沿一定要經過我們茄萣，所以我們一直在說，既然要南沿經過我們茄萣的話，是不是在茄萣這邊應該要開闢一個交流道，因為第一、我們的遠洋漁業、海洋漁業和海洋科技園區，其實都在茄萣，要開闢交流道，我們茄萣才能一起來發展、一起來拓展我們未來的展望。而且無論是觀光也好、或者風電也好，很多大型產業，其實都在茄萣，還滿多業主說，其實我們這邊如果能銜接台 61 線的話，其實是一個非常好的進展。

另外一方面，因為北高雄的聯外道路，其實很多聯外道路都做了一半，尤其是我們高科聯絡道，只做了中間那一段，無論是西延或是東延，其實都沒有做。這一次既然有要做台 61 南延計畫的話，是不是應該要把高科聯絡道也一起連了？因為目前規劃是西延到台 17，就是目前的濱海路線，但是高科聯絡道連到一般的平面道路，其實沒有辦法去改善目前的交通流量，反而把聯絡道接到台 61，可以去通暢濱海路及高科的交通網。我們也希望既然要做了，不要再只延到台 17，應該要延到台 61，一起共通做串聯。剛剛講到東延的部分，只延到台 19，台 19 一直是阿蓮到岡山非常擁擠的路段，尤其是上（下）班的時候，而且那邊因為螺絲產業多，所以大貨車來往也非常危險。很多騎機車的民眾不敢走台 19，反而去鑽小巷子，因為他們覺得走台 19，大貨車對他們來說非常的不友善。我們也希望，高科聯絡道如果要東延的話，是不是應該延到國 3，不要讓它下去到平面道路，因為台 19 本來就很塞，而且那邊會經過九鬮區塊。九鬮區塊一直是阿蓮跟岡山淹水區塊，一直沒有辦法改善的一個低窪區塊。要南延到台 19，你還要去研議有淹水及塞車的問題。所以倒不如一路做到國 3，才能去通暢到高科交流道東延和西延的問題。

接下來要探討的是，其實延來延去，最應該開的是台 39 啦！一直在說台 39 為什麼沒有辦法全線開通？其實在 2007 年，台南段已經開闢了，當初只開到台南高鐵站，也是感謝王院長及鍾委員當初去爭取，所以才開到阿蓮。開到阿蓮之後，一直要延續下去，卻一直停滯住。我們跟台南已經差了 16 年，這個 powerpoint 從我就職議員以來，每年都問、每年都改，改哪裡？就改幾年的差距。現在已經 16 年了，我們再等下去就 17 年了、再等下去就 20 年了。我一直在說，也希望我從小期望的台 39，我這輩子可以看到它全線開通。市長去

年度選舉的時候，還特別到阿蓮做一個說明會，他發下豪語說 116 年就可以全線開通。我們去評估交通局目前的規劃，你們 115 年只開橋科到岡山這段，因為要改善橋科的聯外道路。115 年只開了那麼小段，116 年要開 20 公里，你確定開得成嗎？我們既高興又怕受傷害，116 年到底能不能全線開通？交通局到底準備好了沒有？

另外，就是目前很夯的電輔車，電輔車不是電動車，就是電力輔助，你還是要自己去踏踏板，因為有電力輔助，所以踏起來會比較輕鬆，但是本身車體的重量比較重一點。民眾也覺得它是可以騎比較遠程或是騎去登山的車輛，因為目前都只投放在市區，其實電輔車最應該用在比較偏遠的地方，因為就是要騎的遠嘛！因為目前投放在北高雄是沒有的，我也希望北高雄至少每一區要保持 2 台以上，讓民眾可以先去學習、了解電輔車是什麼，以後在使用及推廣方面，他們就會去找電輔車，使用上也會比較方便。我有詢問過，電輔車的電池要怎麼換？民眾一直覺得就是掛到站台上就會自己充電了，結果不是耶！是要人工去換電池，其實我覺得這個方式真的太麻煩了，尤其包商要從市區跑高雄 38 區換電池，真的還滿浪費人力的。我也希望針對電池這部分，可能要先去改善有沒有更好的方式，不要去抽換，抽換也會導致很多車子可能都會沒有電的狀況。以上先請交通局答復，可不可以在茄萣有台 61 的交流道？可不可以在茄萣辦個說明會？因為其實很多茄萣的民眾不知道台 61 要開通了。還有另外一方面就是，台南端有爭議，但是我們高雄端沒有爭議，是不是從高雄端南端做上來到茄萣等他們，要不然我們每次都在等台南，不知道要等到何年何月？這部分請局長答復一下好不好？

主席（邱議員俊憲）：

請交通局長。

交通局張局長淑娟：

謝謝主席、謝謝李議員。台 61 南延部分，在正順北路有設一個交流道，是茄萣交流道，那邊是有設的。另外，因為這是公路總局的工程，如果針對茄萣要再增加說明會，我們會再跟公總反映，希望他們能夠在茄萣再加開一場。我們現在給公總的建議也是說因為台南段似乎…。

李議員亞築：

爭議較大。

交通局張局長淑娟：

有點爭議比較大。我們是希望高雄當優先段來做，所以我們也有跟公總提出這樣的建議。

李議員亞築：

如果能優先做的話，我們大概哪時候可以去執行？

交通局張局長淑娟：

因為現在在做可研，所以就是…。

李議員亞築：

還在可研。

交通局張局長淑娟：

可能先把那一塊拿出來先推那一段。

李議員亞築：

你知道台 39 的可研做了多久嗎？

交通局張局長淑娟：

台 39 的可研，因為是 23 公里，報告已經完成，現在送交通部在審查了。台 39 終於完成可研…。

李議員亞築：

在我的認知，聽起來就是要等很久的感覺。

交通局張局長淑娟：

因為這都是交通部公路總局的工程，所以我們都跟他們溝通，希望他們加速。上次他們也承諾要加速，所以後來台 39 南延的可研才正式報部，所以現在是部裡面在審查。剛剛議員還有提到高科聯絡道路，往西的部分，大概年底可研可以出來。

李議員亞築：

會延到哪裡？

交通局張局長淑娟：

台 17。

李議員亞築：

台 17 嗎？

交通局張局長淑娟：

因為台 61 還沒有出來。

李議員亞築：

但是你還是要留…。

交通局張局長淑娟：

對，廊道會先預留。因為我們有另外的計畫在做，大概年底可完成可研。東延的部分是先到台 19，因為需要一些經費，我們也在跟經濟部工業局申請經費當中，希望能夠…。

李議員亞築：

我想問一下，東延有沒有開缺口跟台 39 做聯結？

交通局張局長淑娟：

有，台 39 必須要從平面過，要跨高鐵的話又有一個很高的淨空，所以我們是走平面。

李議員亞築：

可是我們那邊的民眾說那邊就會淹水啊！要從平面過，你要改善這個問題。

交通局張局長淑娟：

我們會跟水利局協調看用什麼方式解決，因為淹水的問題很難靠一條道路來解決，應該是其他一些滯洪的設施。

李議員亞築：

我只能說那邊淹水不是這 1、2 年淹，而是淹了 30 幾年。

交通局張局長淑娟：

我們會再跟水利局來請教。另外，台 39 南延部分，因為議員一直希望能夠趕快看到。目前會有二段優先段，第一段是 186 到 1-2 號，這個路段已經委託公路局代辦工程，所以 114 年就要完工。另外，最近又有一個優先段也產生，因為北高雄產業園區，所以台 19 甲到大莊路，前 2 個星期交通部也承諾列為優先段。會有這 2 個優先段之外，全段的部分交通部已經在做可研報告的審查。

李議員亞築：

市長去年說 116 年全線開呢？

交通局張局長淑娟：

那時候公路總局提供的資料是期程的部分，後來他們有修正，完工期間大概要到 121 年或 122 年。現在是希望 118 年能夠施工，完成綜規環評，然後…。

李議員亞築：

118 年是全線嗎？

交通局張局長淑娟：

對，全線的部分。

李議員亞築：

開通嗎？還是只是環評？

交通局張局長淑娟：

118 年施工、112 年完工。

李議員亞築：

112 年完工？

交通局張局長淑娟：

122 年。

李議員亞築：

122 年全線完工？

交通局張局長淑娟：

對，118 年到 122 年。

李議員亞築：

好啦！122 年我應該還活的到那個時候。

交通局張局長淑娟：

絕對會。

李議員亞築：

不要再騙我了，你們 1 年騙過 1 年。

交通局張局長淑娟：

不是，報告議員。這個工程是在公路總局，不是在市府。

李議員亞築：

可是你們陳市長自己講出來的。

交通局張局長淑娟：

因為也是公路總局提供的資料，對。

李議員亞築：

好不好？民國 122 年。

交通局張局長淑娟：

122，對，122。

李議員亞築：

我們有個約定，民國 122 年你要讓我看到，好不好？

交通局張局長淑娟：

在電輔車的部分，因為我們 12 日，12 日是今天，又再增了 110 輛。在北高雄的部分，我會請我們維單去投一些車。因為投下去之後，民眾會依他的需求，騎到哪裡就是放在哪裡。電池部分，因為我們現在新的 2.0，其實是不用市電了，所以電動輔助車變成需要人工去換電池，所以他有一個機制是說只要低於三成，他就不會租借了，因為他們都需要人在各個 Ubike 站去做維修，透過維修的機會就會把電池抽換，所以這個應該也不會造成民眾長期沒辦法借用電輔車的問題。

李議員亞築：

投放第一台跟我講一下，好不好？我們也很期待，因為我自己也很想騎。

交通局張局長淑娟：

今天，今天投放。

李議員亞築：

投放…。

交通局張局長淑娟：

今天投放，我確定一下。

李議員亞築：

對，北高雄，我的選區。

交通局張局長淑娟：

現在已經有車了。

李議員亞築：

現在已經有車了，在哪一個站點？

交通局張局長淑娟：

可以查一下 APP，我們待會跟議員做報告。

李議員亞築：

好，查一下，好不好？〔好。〕我們希望，我們都是高雄市，你們在推動的時候，不要把我們忘了，好不好？

交通局張局長淑娟：

不會。

李議員亞築：

謝謝局長。

交通局張局長淑娟：

謝謝。

李議員亞築：

接下來，我們要來探討岡山路竹延伸線的部分，一樣，在第二階段，剛剛第二階段是民國 116 年要通車，二 B 階段是民國 118 年要通車，但是我們現在遇到了什麼問題？其實岡山段現在已經遇到了，就是因為你站體的空間有柱狀體，柱狀體已經有占到路面的面積了，所以會影響到道路寬度的縮減，相對地就影響到旁邊的停車格跟機車道，所以我們也希望要有相關配套的停車空間措施，要不然說真的，岡山雖然快做好了，但是他們那邊可能也會一直這麼黑暗下去，因為他們就只留了 2 線道，如果左、右轉又停在路上的話，也是還滿危險的，所以接下來我們要針對站體來做個研討。RK7 目前的規劃是在蔡文國小出來的國昌路那個路口，但是目前你們的劃分區塊，其實這樣看得出來，出入口真的太小了，而且你沒有別的出入口，所以我們也希望如果你真的要劃在這個區塊，你一定要去開拓另外一邊，或是左右雙邊的出入口，要不然中山路就是省道，本來車流量就大了，有些人又要彎進去捷運，你的路口又這麼小的話，

會造成這個區塊的交通打結。目前往北再 600 多公尺，其實有一個第一公墓遷葬的空地，我們那時候就一直探討說，為什麼你們到最後選到國昌路這個很擁擠的路口？因為很擁擠的狀態下，導致於你們在規劃就會有一些不足的部分，所以我們就一直在想是不是可以再北延一點，到這麼大塊的空地讓你去發展，也能讓你去規劃更好的空間跟停車區塊，所以我覺得這個部分可能要去研議一下，差了 600 多公尺可能會有差距，但是對往後捷運站體的規劃是更好的。

另外一部分就是 RK6 的站體。RK6 其實每次公布的站體規劃都不一樣，你看左邊規劃是在左邊，右邊規劃是在右邊，就是在工廠那一個區塊。現在我們針對站體的部分，右邊的那個區塊也是一樣，因為它就會卡在工廠跟工廠之間，所以目前規劃的出入口，也只有單一在省道上的出入口，但是我們希望他是不是要去做 L 型的開闢？就是你不要讓它只有一個單一出入口，而且還在省道上，你是不是要讓它連接到旁邊的附屬道路，避免有一些真的已經在省道塞車了，又繼續塞在省道，其實是非常危險的，所以你用 L 型的停車空間跟出入口，讓他們兩邊能去疏通，也讓以後車輛在進出的時候，比較不會有塞車的問題。等一下也要說明一下，到底站體是要在農業區，還是要在工業區？因為公布的站體空間不一樣。

另外一部分，就是因為秀傳醫學園區在 2024 年就要開業了，所以他們一直在提出說，他們離 RK5、RK4 都很近，但還是有 900 公尺的距離，因此他們說是不是也可以幫他們做一些連通道，或是一些便捷的措施，讓民眾或是病患要去就醫會比較方便一點。說真的，高苑在今年 3 月已經停招了。停招之後，他能不能復招也是個問題，所以他可能以後就會一個…，能不能繼續營運的大學？我們不確定，但是如果你站體做下去，那個大學也沒有在營運，它就是一個空的建築物，因此這的站體，是不是能去配合一下目前即將要開業的秀傳醫學園區，應該是會比較重要的，所以可能要去考慮一下怎麼去配合醫院，跟以後高苑如果真的停招了，這個空間怎麼辦？

再來，就是湖內區捷運聯開的部分，為什麼一直在說湖內區需要聯開行政中心，因為岡山現在都已經在蓋新的行政中心了，湖內區一直面臨到區公所也好，戶政也好，消防隊也好，一連串的公務系統都在舊部落裡面。舊部落裡面就是兩線道，左右線道，所以連消防局在停車、在出入都非常的危險，所以我們也希望是不是針對…，剛好捷運有聯開案，他聯開也會做都更的計畫，是不是可以把聯開的行政中心，跟往後可能跟台南會有串聯的捷運站，一起做統整的規劃，以後無論是湖內的發展也好，或是往台南的規劃也好，其實也會比較方便一點。這部分我連觀光局一起說完好了。

接下來，因為大家都知道觀光局局長換人了，我們最擔心的就是換了人，月

世界熱氣球還會不會在？所以我也希望 2023 年的熱氣球能延續，當初熱氣球的業者也說，你們高雄可以去研發高雄的熱氣球，因為台灣有黑熊的熱氣球一直國際性的在環繞，也一直在推廣台灣的觀光。高雄如果有自己的熱氣球的話，也可以去各區域推廣，說我們有熱氣球這個活動，高雄也很漂亮，大家也可以來高雄看一下。本席其實最喜歡的不是圓圓的熱氣球，是每年月世界都有不同的裝置藝術，雖然兔子跟太空人有的時候常放假，因為有時候風大，它們忍受不住，但是民眾說它們真的還滿可愛的，很多民眾都是專程來跟它們拍照的，所以我也希望每年這種裝置藝術也要存在。

另外，就是月世界夜晚藝術裝置的部分。自從改建了之後，雖然它是一個比較完善的遊客中心，但是民眾無論是白天或晚上每次經過，他們都跟我說他們以為那邊是 7-11 的結構物，所以他們都一直以為那邊是 7-11，其實那邊是月世界。因為在外表的認知上不足夠，所以很多民眾開過去會不知道那邊是月世界。我希望在地標上是不是應該也來做設置？希望說這個地標白天好看，晚上也能發亮。

另外一部分，就是興達港情人碼頭觀光活動，最近在推 BOT 案，也希望推廣遊艇的部分，但是民眾因為知道我們去年在…。

主席（邱議員俊憲）：

我先處理一下時間。因為我們表定開到 6 點，我們就等亞築議員質詢完之後再散會，我再給你 5 分鐘，好不好？

李議員亞築：

你人怎麼這麼好？

主席（邱議員俊憲）：

先確認時間延長到亞築議員質詢完之後，再散會。（敲槌）我們再給亞築議員 5 分鐘。

李議員亞築：

好，謝謝主席。因為港區有 6 隻可愛的 IP，其實也是跟我們高雄相關的 IP，大家都很喜欢。說真的，北高雄的茄苳興達港的區塊，也是非常好的港區，而且在興達港這邊，當初我們是花了 70 億元下去營建的，所以無論是區塊也好，或是環境也好，或是交通也好，其實真的非常適合來放置 IP、氣球這些觀光活動，所以我們也希望是不是可以派 1 隻來北高雄站點一下，推廣一下北高雄的漁市場也好，也可以結合餐車市場，我們其實目前有竹筏，還有水上活動，一起來推廣興達港的觀光，因為大家都一直說那邊是花了很多錢的蚊子館，北高雄、茄苳的民眾還滿傷心的，其實它是一個很好的區塊，它最顛峰的時候是哪個時候？是 2005 年，國慶煙火是在我們興達港綻放過的，但是在 2005 年之後，

大家好像就把它遺忘了，而且無論是遠洋漁業也好，或是在地觀光的推廣也好，大家都好像沒有辦法拉活動過來這邊做。我也希望觀光局也能重視一下興達港這邊的活動。

其實旗津風箏節舉辦的第一年，無論是旗津人也好，或是我們旅客也好，大家都覺得很新奇也很喜歡。相對的，我們茄萣海邊也有相對應的活動，所以我們希望是不是也可以在茄萣試辦看看，風箏節可不可以在這裡推動跟施行。如果我們茄萣有固定的活動去聯合的話，也可以進一步去推廣茄萣跟興達港的觀光發展。以上先請捷運局，再請觀光局答復。

主席（邱議員俊憲）：

好，請捷運局長答復。

捷運工程局吳局長義隆：

謝謝主席，謝謝李議員。關於 RK7 的部分，我們當時設置地點的選擇，主要是考慮人潮離那裡比較近。有關於造成交通的問題，我們會後續來評估解決。

李議員亞築：

至少你們開口不能留這樣，你以後一定會很麻煩。

捷運工程局吳局長義隆：

好，這部分我們會來考慮。另外，RK6 出口的部分，我們會配合聯合開發，用聯合開發的部分，把這些人移進去聯合開發裡面，相關的服務等等都會在聯合開發裡面，人潮的疏散等等的也比較好處理。

李議員亞築：

所以你 RK6 到底在工業區還是農業區？

捷運工程局吳局長義隆：

工業區。

李議員亞築：

為什麼農業區這麼大塊你不去做？

捷運工程局吳局長義隆：

農業區也要去協調，只是工業區的部分，目前他們傾向比較願意，所以工業區和農業區的部分，其實我們都會希望能整合，因為聯開如果愈大，對周邊的發展是愈有利的。

李議員亞築：

主要是農業區那邊比較大塊，那邊空地比較大。〔對。〕所以我們就一直很疑惑，為什麼當初你們選了工業區？

捷運工程局吳局長義隆：

我們是暫定，因為綜合規劃才剛過，計畫還沒有通過，現在如果去跟人家談，

人家會覺得太早了。所以我們會繼續跟他們討論，針對聯開的部分，我們會繼續去跟他們做討論。

李議員亞築：

還有你們開口可以開兩個嗎？不要再開一個了，不要再只對省道了，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

可以，我目前設定都希望是四個，如果不行的，我們要留介面，因為捷運建設是百年建設，所以我們會配合發展，會預留出入口。

李議員亞築：

因為你們的停車場開在省道上，其實真的是非常危險的，我寧願它從另外一邊的側邊道路進來。因為停車場有的時候真的要等，尤其是有捷運站體的部分，很多停車場都在等，所以你不要讓它塞在主要幹道上面，好不好？

捷運工程局吳局長義隆：

好。另外，秀傳醫院的部分，秀傳醫院離 RK4 是 650 公尺，離 RK5 是 850 公尺，變成兩邊都不是，如果還要走 400 公尺的路，對於去看病的人，其實都不太適合。所以一定要借助最後一哩路，我們會跟交通局協商，能不能用 YouBike 的方式。另外，還有一個…。

李議員亞築：

等一下，你叫一個 70 多歲的長輩騎 YouBike 去看醫生嗎？

捷運工程局吳局長義隆：

我還沒說完，另外一個就是接駁車的部分，例如大同醫院，其實在中央公園站他們有專車接駁，就是接駁行動不方便的就醫民眾，如果是年輕人就可以騎 YouBike，年紀比較大的長輩，就可以利用接駁車的形式去做相關的接駁。

另外，RK8 的部分，就是湖內區的聯開，能不能併行政中心去做整體考慮，這個部分我會去找民政局，這不是我們一廂情願的，兩者之間要做搭配，所以我們會跟民政局討論。

主席（邱議員俊憲）：

觀光局長請答復。

觀光局高局長閔琳：

謝謝亞築議員的關心。我想跟議員先做一些報告，議員是來自田寮、阿蓮、茄萣、路竹選區，跟我過去一樣，我們都是來自原高雄縣。我想在我擔任觀光局長之後，我也會努力透過市府的觀光資源，讓我們城鄉能夠並進。所以議員可以放心，不會因為換了人，有些好的活動，我們就不辦了，反而是過去只要是好的活動，我們都會延續性的來辦理。

也跟議員報告有關田寮月世界，其實我們做了幾項事情，目前有些工程我相信議員非常了解，包括我們的地景公園、天梯和停車場都陸續改善，也快要完工了。包括熱氣球的場域、欄杆和一些林間的休憩空間，也是在去年就完工了。我們也特別在月世界這邊做了一個特色的候車亭，同時我們也在月世界做裝置藝術和大的氣球。議員剛剛特別提到的遊客中心，雖然我們有特別把它打亮，但是打亮的效果，議員認為可能不夠明顯，大家不知道那是遊客中心，這個我們後續會來做相關的改善。

此外，議員關心的熱氣球活動，跟議員報告，我們觀光局其實非常用心，我們也評估哪些地方可以放熱氣球，哪些地方可以放風箏，我們都會請專業的廠商來進行評估。譬如說他會評估腹地夠不夠大，風向如何，大概幾月的時間，包括風力是幾級到幾級等等，所以我們會非常嚴謹的來評估。

針對風箏的部分，我們今年還是預定會在旗津辦理，但是未來我們可以考慮在茄萣。但是因為這個地方的環境、天候和自然環境的限制，所以可能沒有辦法放非常大型的風箏，因此效果會比較沒有那麼好，但是我們未來會納入評估。有關熱氣球的部分，我想我們一定會持續來辦理田寮月世界的熱氣球，今年預計在 9 月 23 日、24 日跟 9 月 28 日、10 月 1 日，連續兩個星期會有熱氣球的活動。

此外，在茄萣的部分，議員也非常關心好像茄萣都沒有什麼活動，除了剛剛跟議員報告的，我們會評估施放風箏的活動之外，其實觀光局也有在推「海線潮旅行」，就是針對梓官、彌陀、永安一直到茄萣相關的旅行，也會結合一些市集或是手作創意，跟一些在地的漁業體驗，今年也會持續來辦理。

此外，興達港情人碼頭，我們也會進一步跟海洋局來協作，因為這個部分也有遊艇產業，也包括海洋修造船區。所以未來我們會尋覓合適的地點來辦相關的活動。

主席（邱議員俊憲）：

再給亞築議員 1 分鐘。

李議員亞築：

有可能派一隻 IP 過來嗎？來站點試試看。

觀光局高局長閔琳：

我們來評估看看。剛剛議員也有提到高雄熊熱氣球，我們也有在評估當中，因為我們也希望努力來推廣高雄熊，不過我們也要努力來找相關的財源。

李議員亞築：

因為好不容易有北高雄的議員當局長。也希望北高雄能因為你而發光發熱。謝謝局長。

觀光局高局長閔琳：

謝謝亞築議員。

主席（邱議員俊憲）：

謝謝亞築議員的質詢。今天議員的質詢如果沒有答詢到的，再請局處以書面資料回復，也祝福大家這個週末母親節快樂。今天大會到此結束，下個星期一早上 9 點繼續開會。散會。（敲槌）